太田市地域公共交通網形成計画

平成29年9月 太 田 市

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の対象とする事柄	11
4. 計画の区域	11
5. 計画の期間	11
第2章 太田市の現状と公共交通の課題	12
1. 太田市の現状	12
(1)人口・世帯数推移	12
(2)年齢3区分別人口割合の推移	13
(3)商業特性	16
(4) 工業特性	19
(5) 高校・大学の学生数の推移	20
(6) 公共施設・病院等の公的施設	21
(7) 通勤・通学流動(周辺市町との結びつき)	23
(8)自動車保有台数の推移	26
(9)都市交通特性	27
2. 公共交通の現状	31
(1) サービス水準の整理	31
(2)利用実態の整理	40
3. 市民ニーズ等の把握	51
(1)ニーズ調査等の概要	51
(2) 市民アンケート	53
(3) 事業者調査	57
(4) 学生調査	58
(5)路線バス OD 調査	60
(6)ヒアリング調査	
4. 公共交通の課題	65
第3章 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性	生化及び再生の推進
に関する基本的な方針	72
1. 太田市の交通将来像	72
2. 太田市における公共交通の役割と取組みの方向性	

3. 太田市地域公共交通網形成計画の目標	73
4. 目標達成のための施策・事業	74
(1) 施策体系の整理	74
(2)公共交通網将来図	78
(3)施策・事業内容	79
計画目標1 まちづくりの方向性や太田市立地適正化計画と連携して、メリハリのあるな	公共交通ネ
ットワークを 構築する	79
計画目標2 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスの整備や仕組	且みを構築
する	82
計画目標3 おうかがい市バスは高齢者・障がい者の足を確保する手段として、持続可能	とな運行シ
ステムを構築	84
する	84
計画目標4 市民の生活圏を念頭に、広域性を視野に入れた公共交通ネットワークを構築	する84
計画目標 5 市民、企業、交通事業者、行政との連携を図り、持続可能な仕組みと評価>	/ステムを
構築する	86
第4章 計画の推進について	88
1. 計画の評価に関する基本的考え方	88
(1)Plan(計画)	88
(2) Do (実施)	88
(3)Check(評価)	88
(4) Action (改善)	88
2. 施策推進のための実施主体の役割	89
(1)太田市地域公共交通活性化協議会	89
(2) 交通事業者	89
(3) 市民	89
(4) 行政	89
3. 評価・検証方法	89
(1) 評価・検証の考え方と方法	89
用語集	90
資料	95

第1章 計画の概要

1. 計画策定の趣旨

太田市では、今後人口の減少が懸念されており、現時点においても高齢化率30%以上の地域も市内に 点在しています。

公共交通機関としては、交通結節点である東武鉄道太田駅を中心に、シティライナーおおた3路線及び 高齢者を対象としたデマンド方式による「おうかがい市バス」を運行しています。路線バス利用者が伸 び悩む一方で、「おうかがい市バス」の需要の増加への対応などで市が負担する補助金・委託料も増加し ています。

今後さらなる少子高齢化を迎えるにあたり、国が提唱する「コンパクト+ネットワーク」を基本理念とする「太田市立地適正化計画」を策定し、公共交通の再編と連携したコンパクトシティの形成を推進しているところです。

こうした様々な状況を踏まえ、平成26年に一部改正された「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)に基づき、市民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を図り、 まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築するために「太田市地域公共 交通網形成計画」を策定します。

本計画の推進にあたっては、市民・企業の協力の下で、市・交通事業者などの関係者が連携し、地域特性に応じた多様な交通サービスを展開することにより、限られた資源の中でも持続可能な地域公共交通網を形成します。また、多様な交通サービスのネットワーク化とともに、市内だけではなく隣接する市町などの広域性も考慮した公共交通ネットワークを考えます。

本計画では、具体的かつ明確な目標を設定し、常にPDCAサイクルを活用した計画の見直しを行いながら、本市に最もふさわしい公共交通ネットワークの形成を目指します。

2. 計画の位置づけ

「交通政策基本法」(平成25年法律第92号)では、交通に関する基本理念が定められており、交通に関して国、地方公共団体、交通関連事業者及び交通施設管理者、国民等の責務・役割を明らかにすることを掲げ、国及び地方公共団体が講ずべき基本的な施策について記載されています。

「太田市地域公共交通網形成計画」は、平成26年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律に基づき策定する法定計画です。同法は「交通政策基本法」の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的としています。

また本計画は、「第2次太田市総合計画」、「太田市都市計画マスタープラン」、「太田市立地適正化計画」 等の関連計画と一体性を確保しつつ、本市における公共交通に関するマスタープランとし位置づけて策 定します。

策定後は、本計画を踏まえ、本計画を実現するための「太田市地域公共交通再編実施計画」を策定します。

図 1 上位計画・関連計画

交通政策基本法(平成25年法律第92号) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年5月25日法律第59号)

太田市の上位計画 第2次太田市総合計画(平成29年度~平成36年度) 市の上位・関連計画との整合性 太田市都市計画マスタープラン (平成20年度~平成29年度) 太田市立地適正化計画 (平成29年度~ 太田市子ども・子育て支援事業計画、次世代育成支援 活動計画(平成27年度~平成31年度) 第4期太田市障がい福祉計画 (平成27年度~平成29年度) 太田市高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画 : はつらつプラン21(平成27年度~平成29年度) 太田市環境基本計画 (平成29年度~平成38年度) 太田市総合戦略 (平成27年度~平成31年度)

太田市地域公共交通網形成計画

実現に向け

太田市地域公共交通再編実施計画

上位・関連計画における公共交通に関連する事業等及びそれぞれの計画における公共交通に関する事項は次表の通りです。

表 1 上位計画・関連計画における公共交通関連事業等

	計画の基本方針・公共交通に関する事業等	担当課
第2次太田市総合計画	将来都市像:人と自然にやさしく、品格のあるまち太田 公共交通に関する基本施策:交通体系の整備	企画政策課
太田市都市計画マスタープラン	まちづくりの目標:北関東自動車道を機軸とした交通ネットワーク 機能の高いまちづくり 基本方針:交通体系と生活関連施設の整備	都市計画課
太田市立地適正化計画	目的と位置づけ:多極ネットワーク型コンパクトシティの実現	都市計画課
太田市子ども・子育て支援事業計画 次世代育成支援行動計画	基本目標4:子育てを支援する生活環境の整備 基本目標6:子どもの安全の確保	こども課
第4期太田市障がい福祉計画	地域生活支援事業:移動支援事業	障がい福祉課
太田市高齢者福祉計画 第6期介護保険事業計画	施策:地域の支えあい推進と環境整備	長寿あんしん課
太田市環境基本計画	取り組み方針:省エネルギー化の促進、まちの低炭素化の推進、 公害防止対策の推進	環境政策課
太田市総合戦略	施策4:首都圏へのアクセス向上による転出抑制	企画政策課

■第2次太田市総合計画(平成29年度~平成36年度)

将来都市像

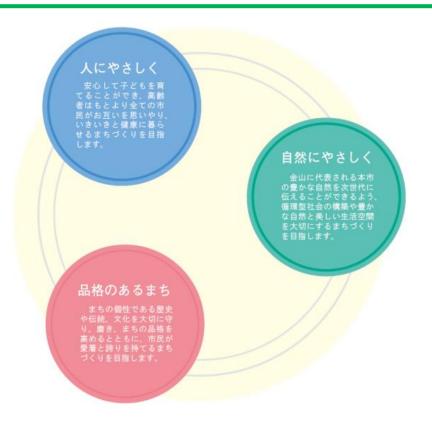
「第2次太田市総合計画」では、「新生太田総合計画」において取り組んできた「市民の誰もがお互いを思いやり、いきいきと元気に暮らせる社会」、「循環型社会や緑豊かで美しい生活空間の形成」を引き続き目指し、まちづくりを進めます。

我が国が直面する少子高齢化や人口減少問題は、本市も例外ではなく、現在急速に進行しつつある少子化は、やがて生産人口の減少と高齢者人口の増加により人口構成の歪みを生じます。こうした中にあっても、本市が未来への輝きを失わないために、太田の都市個性をより一層明確にし、多くの市民が「住み続けたいまち」と感じ、また多くの人が「訪れたい、住みたいまち」と感じるよう「まち」の魅力を高めるとともに、市民が誇りを持てる「まちとしての品格」を高めていく必要があります。

そこで、わたしたちは、8年間の計画期間において目指す都市像として、「人と自然にやさしく、品格のあるまち太田」と定めます。

将来都市像

「人と自然にやさしく、品格のあるまち太田」



まちづくりの基本理念

将来都市像の実現に向けて、次の6つの基本理念を定めます。

(I)教育文化の向上

人口減少社会であっても、魅力と活力にあふれる地域づくりを行うためには、生きる力と豊かな心を 持つ「人づくり」が重要です。

子どもたちに対して変化の激しい社会をたくましく拓く確かな学力と豊かな心を持つ人材を育む教育が行われるとともに、年齢を問わず市民の誰もが自主的に学び交流する学習やスポーツの機会があり、 文化が育まれるまちをつくります。

(Ⅱ) 福祉健康の増進

人口減少と高齢者数の増加による人口構成の変化が見込まれる中、市民の健康と福祉の向上のために、 自立の支援、予防対策及び地域密着を基本とする地域が一体となった支え合い助け合うまちづくりが重要となります。

すべての市民が健やかに生活することができ、また、安心して子どもを産み育てられるまちをつくります。

(Ⅲ)生活環境の整備

市民が住み続けたいと思うまちづくりを進めていくためには、すべての人にやさしい快適な生活環境の整備を推進する必要があります。

環境負荷の低減など、環境にやさしい循環型のまちづくりを推進するとともに、防災対策や消防体制、 交通安全対策などを充実させることで、安全・安心な市民生活が確保されるまちをつくります。

(IV) 産業経済の振興

活力のあるまちづくりの基礎として、工業・商業・農業といった各種産業の振興を通じた雇用の創出と地域経済の活性化が必要です。

活力ある産業を育てるとともに、企業誘致や起業促進を図ることで多くの人々にとって働く場があり、また、商店街の活性化や地域観光資源を生かした交流人口拡大を図ることでにぎわいに満ちたまちをつくります。

(V) 都市基盤の整備

市民が愛着を持ち、住みやすいと感じることができる生活基盤の整備を推進するとともに、産業の発展を支える機能的な役割も踏まえた都市基盤の整備を推進する必要があります。

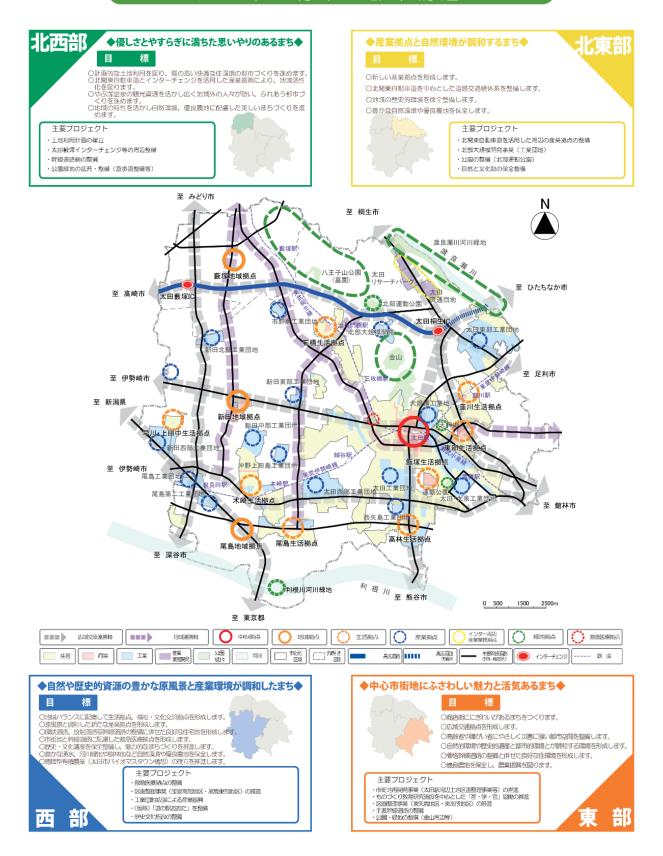
住環境や道路整備などの都市基盤の充実により、誰もが快適に暮らせるまちをつくります。

(VI) 健全な行政運営の推進

少子高齢化・人口減少社会を迎え、今後、ますます厳しい財政状況や社会の変化が見込まれます。こうした中、本市の明るい未来を創造していくため、市民と行政が協働してまちづくりを実践するまち、 効率的・効果的な行財政改革の推進により健全な行政運営を持続できるまちをつくります。

■太田市都市計画マスタープラン (平成 20 年度~平成 29 年度)

太田市の将来の都市構造



■太田市立地適正化計画(平成 29 年度~)

1. 計画の概要

都市再生特別措置法の一部改正により創設された「立地適正化計画」は、人口減少・少子高齢化社会の到来に備えるために、医療・商業などの生活利便施設を誘導する都市機能誘導区域と、居住を誘導する居住誘導区域を設定し、都市全体の構造を見直すとともに、公共交通の再編と連携した「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を基本理念として、持続可能なまちづくりを目指す計画です。

本計画のうち、都市機能誘導区域に係る計画についての考え方は下記に示す通りです。なお、居住誘導区域を含む計画全体については、平成29年度中の策定及び公表を予定しています。

2. 計画の目的と取り組みの方向性

近年、全国的に急激な人口減少と少子高齢化が進むなか、安心・快適な生活環境の実現および財政面等における持続可能な都市経営等を可能とするため、都市全体の構造の見直しが求められています。そのような背景から平成26年8月に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、市町村が「立地適正化計画」を定めることができるようになりました。

本市の人口は増加していますが、年齢別構成では高齢化の進展が見られ、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、他都市と同様に少子高齢化の進展とともに人口減少が予測されています。

本市においても、市民の生活水準を維持しつつ将来にわたって持続可能な都市規模を確保するため、 生活に必要な福祉・医療・商業等の都市機能や居住機能を拠点となる地域に誘導し、拠点間を公共交通 網等で結び、中心市街地と郊外を効率的・効果的にネットワークするコンパクトな都市づくりが重要と なっています。

本計画の策定は、中心部の人口密度・都市機能集積を高めるとともに、本市が、今後も拠点都市としての適正な都市規模を維持する上で有効な取組みです。

こうしたことから、「太田市立地適正化計画」を策定し、地域に必要となる福祉・医療・商業等の機能 立地を誘導する「都市機能誘導区域」と、居住を促す「居住誘導区域」を設定し、持続可能な新たな都 市の骨格形成と地域づくりを進めていきます。

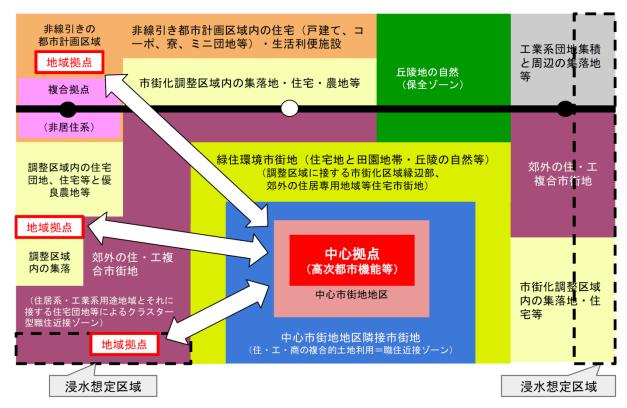
3. 目指すべき都市の骨格構造

本市の新たな都市形成の拠点として、全市的・広域的な交流連携拠点となる太田駅周辺一帯を求心核とする「中心拠点」のほか、主要な地域生活圏の中心及び他都市との地域交流・連携の結節点となる「地域拠点」、さらに、市内各地の生活サービス機能やコミュニティの交流機能を維持・確保するための「生活拠点」を設定します。

また、これらの住生活の核的な拠点とともに、新たな産業系機能等の集積を図る拠点、住民・就業者等の命を守るための拠点、観光振興や交流人口の増進を図るための拠点及び、新たなまちづくりの方針に基づく市民の健康増進や子育てを支援するための拠点を検討します。

さらに、各拠点を有機的に結び他都市に繋がる都市軸及び、都市軸を骨格としたエリア(市街地・環境空間)を設定するとともに、基幹的公共交通の方向と土地利用イメージを示します。

図: 将来都市構造の骨格イメージ(概念図)



図中の中心拠点や地域拠点のほかに、土地利用性向や地域の現状などを見つつ、駅・バス停の交通利便性、各生活利便施設の徒歩圏域と地区毎の将来の人口の密度・構成等を考慮し、各市街地エリア内に生活拠点・コミュニティ拠点を適宜設定します。

新たなまちづくり方針や将来都市構造などに照らし、必要とされる都市機能(生活利便施設等)の立地誘導と居住の誘導を図る区域を設定します。

- ●高密度ゾーン: 中心部として高水準の人口の維持・回復を図る市街化区域(概ね 40 人以上/ha) ○太田駅周辺の中心拠点を核とする中心市街地一帯(高次都市機能等の集積ゾーン)
- ●中密度ゾーン:中心市街地地区と共に中心拠点等の都市機能の維持と目標人口確保のために一定以上の人口の維持・回復を図る市街化区域(概ね30人~40人未満/ha)
- 〇中心市街地周辺複合市街地一帯(住居系・産業系用途の複合的土地利用による職住近接ゾーン)
- 〇郊外分散型複合市街地(複数の住・工の用途と周辺の住宅団地等による職住近接ゾーン)
- ●低密度ゾーン: 高・中密度の市街地とは異なる、住環境の保全や防災上の配慮またはコミュニティの維持を目的とした市街化区域、非線引き区域、市街化調整区域(概ね30人未満/ha)
 - ○緑住環境市街地(市街化調整区域に接する中心部市街化区域縁辺部と郊外の住居専用地域等)
- ○都市災害リスクの比較的高いエリア内の市街化区域等(浸水想定区域、土砂災害警戒区域等)
- 〇非線引きの都市計画区域(太田藪塚インターチェンジ周辺の複合拠点と藪塚地域拠点を含むコミュニティエリア)
- ○市街化調整区域(大規模既存集落を含む集落コミュニティ、優良農地の田園地帯、一部住宅地)

■太田市子ども・子育て支援事業計画、次世代育成支援行動計画(平成 27 年度~平成 31 年度)

<計画の概要>

平成15年7月に公布された「次世代育成支援対策推進法」に基づいて、「太田市次世代育成支援行動計画」を策定し、次代の社会を担う子どもたちの育ちや子育てを、社会全体で応援することを目標に、住民・地域・事業者など地域の連携・協働により取り組んできました。この「太田市次世代育成支援行動計画」の基本理念を引き継ぎ、子どもの最善の利益が実現するまちを目指し、平成31年度までの目標等を定めた計画です。

<関連する内容>

基本目標4 子育てを支援する生活環境の整備

公共交通機関や公共施設、歩道など子育てバリアフリー化により、安心して外出できる環境整備と、交通安全対策、防犯対策の推進など、子どもたちが安心して暮らせる環境整備に努めるとともに、良質な公営住宅の確保や地域の居住環境の整備を進めていきます。

基本目標6 子どもの安全の確保

子どもの交通安全を確保し、子どもを犯罪等の被害から守るための取組みを推進します。また、犯罪、いじめ、児童虐待等により被害を受けた子どもの心のケアに対して、関係機関と連携したきめ細かな支援を推進します。

■第4期太田市障がい福祉計画(平成27年度~平成29年度)

<計画の概要>

本計画は第3期計画までの進捗状況や地域のニーズ、国の制度改革の動向を踏まえ、また、本市における障がい者施策の総合的で体系的な推進を図るため策定された「第3期太田市障がい者福祉計画」等との整合性を図りつつ、平成29年度までの目標やサービス見込量を定めた計画です。

<関連する内容>

移動支援事業は、これまで身体・知的障がい者(児)、精神障がい者を対象に個別給付によって実施してきた福祉サービスを、介護給付の対象とならないケースでの外出時の円滑な移動を支援・自立生活や社会参加を促すサービスです。

■太田市高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画:はつらつプラン21(平成27年度~平成29年度) <計画の概要>

高齢化率の上昇及びそれに伴う認知症高齢者の増加などの様々な課題に対処するため、地域包括支援センターの細分化を図り、機能強化ときめ細かい対応が図れるようにしました。介護ボランティア制度の立ち上げによる社会や地域貢献などの生きがいの場づくり、お年寄りがいつまでも元気で暮らせるための健康づくり、要介護者にならないための介護予防事業などを進め、今後の高齢者福祉の様々な課題に対応し、すべての高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことのできる社会づくりのための施策等について定めています。

4つの基本目標達成のために、3つの施策推進のための取組を実施していきます。

<関連する内容>

施策名 : 地域の支えあい推進と環境整備

推進内容:高齢者の交通手段の確保

運転免許証を持たない高齢者の交通手段としておうかがい市バス等の運行及び福祉有償運送サービスを実施しています。

■太田市環境基本計画(平成 29 年度~平成 38 年度)

<計画の概要>

前期計画の望ましい環境像である「地球のみらいを太田から」を堅持しながら、地球温暖化対策、ごみの減量化、生物多様性の保全などの対策強化に加え、市民や事業者と行政が一体となって環境活動を実践するための「協働プロジェクト」を新たに位置づけ、かけがえのない太田の環境を守り、育て、良好な環境を未来の市民へと引き継ぐため、今後より一層市民や事業者と行政が一体となって、環境活動を実践していくことで、工業都市でありながら、経済活動に伴う環境負荷についても十分な配慮が出来る先進都市の実現に向けて、施策の展開を図るために定めた計画です。

<関連する内容>

取り組み方針:省エネルギー化の促進

エコドライブの定着に向け、アイドリング・ストップやエコドライブを促進し、エネルギーを無駄に しない運転についての情報提供を実施します。

取り組み方針:まちの低炭素化の推進

公共交通の利便性を高め、利用しやすくし、エネルギーの効率化が図れる公共交通機関の利用を促進します。

取り組み方針:公害防止対策の推進

生活道路へ通過車両が進入することを防ぐため、安全対策の見直しや交通規制の実施の検討、幹線道路 (都市計画道路)の整備を進めます。

■太田市総合戦略(平成 27 年度~平成 31 年度)

<計画の概要>

太田市人口ビジョンにおいて、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の推測から、2040年の太田市の人口が現在より約30,000人減少するという結果が示されました。「太田市」を次世代に継ぐために、人口減少に歯止めをかけなければなりません。そこで2040年においても20万人都市を維持し、25年後までに合計出生率を1.80までに引き上げるとともに、人口の転入超過を社人研よりも毎年100人上乗せする数値目標を人口ビジョンに掲げました。「太田市総合戦略」は、この人口ビジョンを踏まえるとともに、国の戦略やそこに盛り込まれた政策5原則(自立性、将来性、地域性、直接性、結果重視)を勘案して策定します。

施策 4: 首都圏へのアクセス向上による転出抑制

KPI (重要業績評価指数): 基準値(1,004人) 目標値(1,200人)

○公共交通網の充実・強化と東京圏への通勤・通学ライフスタイルの提案

太田市の人口流出の特徴として10代後半および20代前半の進学、就職時の首都圏への転出があります。 公共交通網の充実により、太田市から東京に通うことが十分可能であり、東京への通いやすさを高める 施策と提案し転出抑制を目指します。

3. 計画の対象とする事柄

本計画では、太田市内の公共交通ネットワークの形成に向け、様々な観点から検討を行いますが、特に市内に起終点を持つバス路線の再編に重点を置いて検討します。

運賃はバスの利用促進に大きく影響します。したがって、交通事業者の経営に及ぼす影響も大きいといえます。公共交通の利便性向上を考えるうえでの重要な要因の一つに乗継がありますが、乗継による 運賃制度が課題となります。運賃についてはバスの利用促進、利便性向上などの総合的な観点から検討します。

4. 計画の区域

本計画の区域は、太田市内全域とします。

ただし、周辺市町との連携・調整をしながら広域的な視点も踏まえます。

5. 計画の期間

本計画の期間は、「第2次太田市総合計画」との整合を図り、平成29年から平成36年までの8年間とします。

第2章 太田市の現状と公共交通の課題

1. 太田市の現状

(1)人口・世帯数推移

本市の人口は、平成22年で216,465人、平成37年の推計値は210,830人となっており、今後は人口が減少すると予測されています。年齢3区分別の人口を見ると、「15歳未満」、「15~64歳」の年齢層は人口の減少が予測されていますが、「65歳以上」の年齢層は人口の増加が予測されています。

実測値 推計值 300,000 250,000 216,465 216,403 213,299 214,459 210,830 210,022 203,599 197,139 200,000 36,504 31,301 43,797 26,850 52,910 22,355 56,830 56,961 ■65歳以上 150,000 ☑ 15~64歳 136,610 142,998 144,288 ■15歳未満 144,061 100,000 138,538-131,341 127,737 126,312 50,000 38,148 33,742 31,940 32,943 32,576 32,152 29,892 27,557 Λ 平成7年 平成12年 平成17年 平成22年 ▼成27年 平成32年 平成37年 平成2年

図 2 太田市の人口推移

資料:国勢調査(H2年~H22年)、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(平成25(2013)年3月推計)」(H27年~H37年)

本市の世帯数は、平成2年以降増加傾向にあり、平成2年から平成22年までの世帯数増加率は1.34倍となっています。

72 Z □ 112 LL 'H-'女X 1H //3	表	2	一般世帯数推移
-----------------------------	---	---	---------

世帯数	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
太田市	60,908	66,870	72,093	77,476	81,317
伊勢崎市	52,421	59,018	65,778	71,206	76,410
桐生市	45,163	46,309	47,202	46,525	46,593
みどり市	14,165	15,336	16,357	17,453	18,301
前橋市	106,790	114,697	122,070	126,561	133,056
館林市	23,249	24,770	26,918	28,873	29,548
群馬県	600,222	649,664	690,972	724,121	754,324

資料:国勢調査(H22年)

本市の世帯数増減指数は、県及び周辺市と比較すると、桐生市を除いてほとんどの市で増加傾向が見られ、中でも伊勢崎市が最も増加率が高く、次いで太田市となっています。

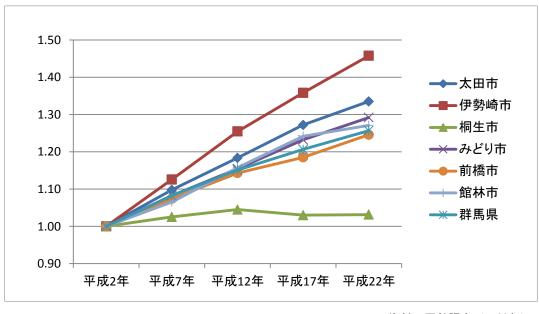


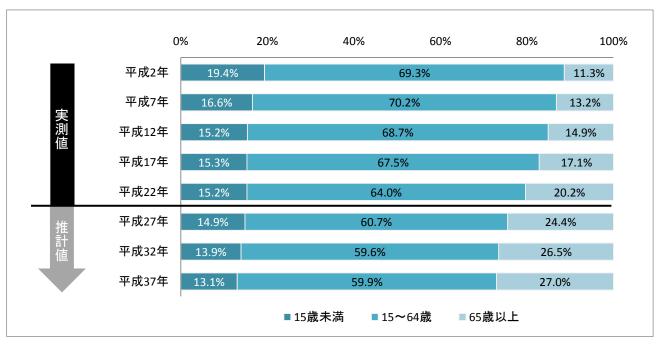
図 3 一般世帯数増減指数

資料:国勢調査(H22年)

(2)年齢3区分別人口割合の推移

本市の年齢3区分別人口割合の推移は、平成2年から15歳未満の年少人口は減少しているのに対し、 65歳以上の老年人口は増加しており、少子高齢化の進展している傾向がみられます。

図 4 太田市の年齢3区分別人口割合の推移



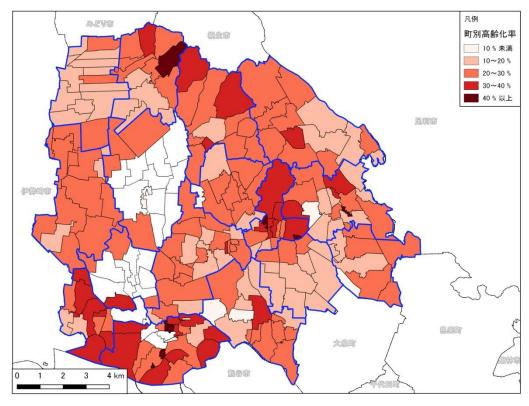
資料:国勢調査(H2年~H22年)、国立社会保障・人口問題研究所「日本の 地域別将来推計人口(平成25(2013)年3月推計)」(H27年~H37年)

表 3 年齢(3区分)別人口の推移

	区分	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
	総数	197,139	203,599	210,022	213,299	216,465
+m±	15歳未満	38,148	33,742	31,940	32,576	32,943
太田市	15~64歳	136,610	142,998	144,288	144,061	138,538
	65歳以上	22,355	26,850	31,301	36,504	43,797
	総数	175,254	184,420	194,393	202,447	207,221
/ 开表加达士	15歳未満	32,961	31,031	31,176	32,133	31,776
伊勢崎市	15~64歳	120,528	126,751	131,243	133,682	132,185
	65歳以上	21,717	26,612	31,813	36,547	42,063
	総数	142,838	138,193	134,298	128,037	121,704
# <u>#</u> #	15歳未満	23,627	19,760	17,933	16,309	14,353
桐生市	15~64歳	98,602	94,135	88,094	80,226	72,413
	65歳以上	20,593	24,298	28,247	31,429	34,625
	総数	49,502	50,983	51,266	52,115	51,899
ュドハ士	15歳未満	9,609	8,705	7,984	7,890	7,632
みどり市	15~64歳	33,783	34,668	34,325	33,988	32,578
	65歳以上	6,072	7,610	8,957	10,197	11,632
	総数	335,704	338,845	341,738	340,904	340,291
前 桥士	15歳未満	63,236	56,025	51,459	48,479	45,875
前橋市	15~64歳	231,459	232,307	228,742	222,344	212,620
	65歳以上	40,832	50,474	60,836	69,625	79,503
	総数	76,221	76,857	79,371	79,454	78,608
館林市	15歳未満	14,305	12,506	11,994	11,693	11,013
は日本人口	15~64歳	52,666	53,069	53,352	52,537	49,500
	65歳以上	9,224	11,282	13,267	15,219	17,559
	総数	1,966,265	2,003,540	2,024,852	2,024,135	2,008,068
	15歳未満	368,080	329,960	306,895	291,995	275,225
群馬県	15~64歳	1,340,557	1,360,039	1,346,441	1,314,259	1,251,608
	65歳以上	256,367	313,425	367,117	416,909	470,520

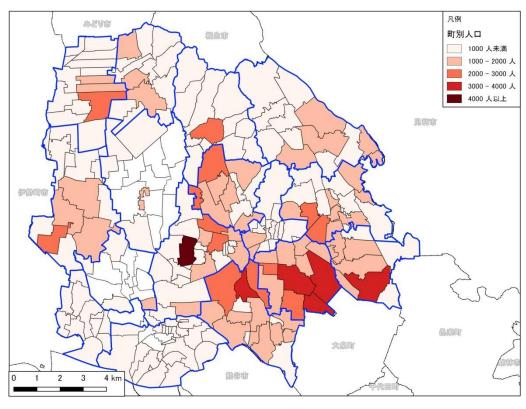
資料:国勢調査(H22年)

図 5 高齢者人口割合



資料:国勢調査(H22年)

図 6 人口分布状況



資料:国勢調査(H22年)

(3) 商業特性

①店舗数・従業員数・商業販売額推移

本市の平成26年の小売業は1,269事業所、従業員は10,221人、年間商品販売額は231,141百万円、売り 場面積は279,925㎡となっています。

これらの指標を周辺市と比較すると、従業員あたりの販売額、事業所あたりの販売額は周辺市の中で最も高く、売り場効率も前橋市、館林市に次いで高くなっており、比較的効率の良い事業展開がされていると考えられます。

表 4 小売事業所の状況

平成26年	事業所数	従業者数	年間商品 販売額	売場面積	売り場効率	従業者あたり 販売額	事業所あたり 販売額	事業所あたり売場面積
	(件)	(人)	(百万円)	(m³)	(万円/㎡)	(万円/人)	(万円/件)	(㎡/件)
太田市	1,269	10,221	231,141	279,925	83	2,261	18,214	221
伊勢崎市	1,314	10,315	202,891	321,347	63	1,967	15,441	245
桐生市	871	4,889	91,256	119,325	76	1,867	10,477	137
みどり市	420	2,818	55,700	85,199	65	1,977	13,262	203
前橋市	2,317	17,242	373,407	435,451	86	2,166	16,116	188
館林市	586	4,638	100,777	117,057	86	2,173	17,197	200
群馬県	13,624	95,854	2,021,501	2,582,782	78	2,109	14,838	190

資料: 商業統計調査

本市の卸売・小売業の商業指標の平成14年から平成26年までの推移をみると、商店数は減少、従業員も減少し、年間販売額は平成19年がピークで711,097百万円となっているものの、平成26年には684,387百万円と平成14年からみると増加しており、店舗規模の大型化がうかがえます。

市内の1,000㎡以上の店舗は約40店舗あり、その開設状況は、平成15年以降に延べ床面積2,000㎡以上店舗が幹線道路沿いに出店しており、ショッピングモールや家電量販店などの専門店の大型店舗が市内にも増えてきました。

表 5 太田市の卸売・小売業の商業指標の推移

年度	商店数	従業者数	年間販売額
十皮	(件)	(人)	(百万円)
平成14年	2,772	18,909	658,664
平成16年	2,764	19,595	656,406
平成19年	2,438	18,704	711,097
平成26年	1,779	14,886	684,387

資料:商業統計調査

②小壳吸引力**

本市の人口1人あたり販売額は106万円/人と群馬県平均の102万円/人をやや上回っています。小売吸引力も103%と周辺市よりも太田市内での買物をしている人が多く、市内の消費が流出していない状況がうかがえます。

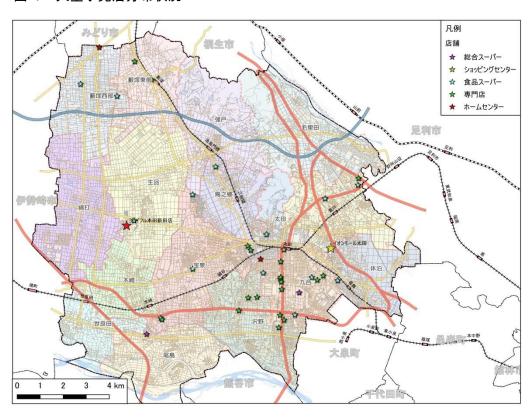
表 6 小売吸引力の比較

平成26年	人口	年間商品 販売額	人口1人あたり 販売額	小売吸引力
	(人)	(百万円)	(万円/人)	(%)
太田市	218,840	231,141	106	103
伊勢崎市	207,250	202,891	98	96
桐生市	115,518	91,256	79	77
みどり市	50,915	55,700	109	107
前橋市	335,432	373,407	111	109
館林市	76,696	100,777	131	128
群馬県	1,975,105	2,021,501	102	100

資料:群馬県年齢別人口統計調査、商業統計調査

※小売吸引力:年間商品販売額を夜間人口で除した人口1人あたり販売額を群馬県平均の値で除したもの。100%を下回ると自市内よりも周辺市町等での買物(販売額)が多いことを示します。

図 7 大型小売店分布状況



資料:全国大型小売店総覧2017年版

表 7 太田市の商業施設一覧

名称	住所	開設年月	店舗面積	駐車場	駐輪場
イオンモール太田	石原町81	2003年12月	51,000 m	4,200	300
ジョイフル本田新田店	新田市野井町556-1	2000年04月	42,290 m	2,664	162
ベイシアおおたモール店	飯塚町626-1	2010年11月	28,000 m	2,017	295
ガラクタ鑑定団スーパーモールカンケンプラザ店	植木野町253-1	2000年10月	18,384 m	660	50
ドン・キホーテ太田店	飯田町1404-1	1977年10月	14,965 m	373	123
ベイシア尾島	安養寺町15	1995年12月	5,815 m	263	1
とりせん城西の杜店	城西町80-1	2007年10月	5,277 m²	332	30
ニトリ 太田	南矢島町891-1	2013年12月	5,176 m	121	27
イエローハットピット 1 0 0 太田	西矢島町162-2	2005年12月	5,093 m	417	80
ケーズデンキ 太田	高林寿町1809-1	2014年12月	5,008 m	319	35
ベルク 太田植木野店	植木野町207-11	2006年07月	4,207 m	400	85
PC DEPOT 太田店	飯塚町1933-1	2004年10月	3,985 m	246	105
トイザらス 太田店	飯塚町1933-2	1996年02月	2,450 m	200	1
BOOKOFF SUPER BAZAAR 407号太田飯塚	飯塚町1961-1	1997年04月	3,094 m	180	21
ヤマダ電機 テックランド New太田飯田町店	飯田町 211-1	2006年05月	3,937 m	164	78
ヤオコー 太田小舞木店	小舞木町204-2	2007年04月	3,720 m	364	110
ビバホーム 藪塚店	大原町1110	1981年07月	3,467 m	266	1
家具のホンダ 太田店	西矢島町698	1976年06月	3,417 m	90	1
とりせん 東矢島店	東矢島町194	1998年11月	2,050 m	137	15
ベルク 龍舞店	龍舞町5002	1996年04月	2,824 m	250	ı
ガラクタ鑑定団 太田店	内ケ島町822-1	2007年12月	2,654 m	126	40
フレッセイ 宝泉店	宝町864	1993年07月	2,570 m	200	62
フレッセイ 鳥山店	鳥山上町1505	1992年11月	1,029 m	80	1
とりせん 下田島店	下田島町1127	2005年01月	2,127 m	91	30
とりせん 太田八幡町店	八幡町29-13	2014年12月	2,382 m	212	45
とりせん 大原店	大原町1701-2	2009年09月	2,048 m	147	20
とりせん 太田新井店	新井町377-6	1977年04月	1,992 m	183	45
サンキ 太田店	岩瀬川町258	1998年09月	2,361 m	-	-
サンキ 藪塚店	藪塚町2174-1	1994年12月	1,449 m	55	-
Aコープ 関東ブレイス店	新田市野井町438-1	1998年03月	2,472 m	-	-
リサイクルの再楽館 太田本店	西本町57-4	1992年11月	2,237 m	113	10
Olympic 太田店	浜町43-11	1994年12月	2,148 m	-	-
アベイル・シャンブル 福沢店	福沢町298-3	2009年06月	2,131 m	119	30
カワチ薬品 内ヶ島店	内ケ島町692	2008年04月	2,130 m	118	50
ファッションセンターしまむら 下田島店	下田島町1123-5	2005年03月	1,973 m	83	15
アバンセ 藪塚店	大原町355-1	2006年02月	1,877 m	105	30
クスリのアオキ 下浜田店	下浜田町482-10	2013年03月	1,609 m	84	8
コジマ NEW太田店	西本町54-19	1996年02月	1,593 m	45	-
丹波家具店	藪塚町1400-2	1984年11月	1,409 m	30	-
ヤマグチスーパー 太田韮川店	安良岡町434-1	1996年04月	1,331 m	218	-

(4)工業特性

本市の製造業の事業所数は平成23年をピークに減少しているものの、従業者数は増加しています。製造品出荷額等は平成23年で一旦減少するものの、その後増加しています。分布状況については市内に点在しており、特に西部に集積が多く見られます。

表 8 太田市の製造業の工業指標の推移

	事業所数	従業者数	製造品出荷額等
		(人)	(百万円)
平成21年	840	32,109	1,725,022
平成22年	794	35,261	2,020,629
平成23年	857	36,497	1,840,748
平成24年	795	36,466	1,995,944
平成25年	766	38,022	2,349,131
平成26年	771	40,269	2,617,803

資料:工業統計調査(「平成23年工業統計調査」は、平成24年2月に実施した「平成24年 経済センサス-活動調査」の中の製造業に関する調査事項にて把握しています。)

図 8 太田市内の工場等分布状況

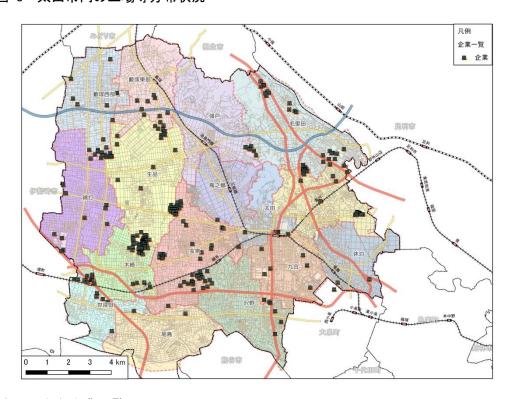


表 9 太田市内の主な企業一覧

株式会社SUBARU	矢島工業株式会社	AGF関東株式会社
株式会社明電舎	王子製鉄株式会社	赤城食品株式会社
株式会社スバルロジスティクス	NECパーソナルコンピュータ株式会社	東亜工業株式会社
いづみ工業株式会社	日野自動車株式会社	サッポロビール株式会社

(5) 高校・大学の学生数の推移

本市内に立地する主な高等学校は9校、専門学校は1校、大学は2校となっています。学生数は、高等学校は6,000人弱で推移しており、大学生・大学院生は減少傾向にあります。

表 10 太田市内の高等学校等一覧

種別	施設名	生徒数(人)	最寄り駅	駅からの距離 (km)
	県立太田高等学校	843	太田駅	1.8
	県立太田女子高等学校	850	太田駅	2.0
	県立太田東高等学校	842	韮川駅	1.5
	市立太田高等学校	659	細谷駅	0.5
	県立太田工業高等学校	596	韮川駅 竜舞駅	3.0
高等学校 	県立太田フレックス高等学校	979	木崎駅	0.7
	私立常磐高等学校	497	太田駅	1.8
	ぐんま国際アカデミー	117	太田駅	2.2
	県立新田暁高校	469	世良田駅 藪塚駅 治良門橋駅 国定駅	6.8 8.2 6.5 7.1
専門学校	太田中央情報商科専門学校	約1,500	太田駅	1.9
十二	関東学園大学	815	細谷駅	0.8
大学	群馬大学	71	太田駅	0.7

資料:統計おおた(専門学校を除く)

表 11 太田市内高等学校、大学及び大学院の学生数の推移

	太田市内高等学校の 学生数	太田市内大学の 学生数	太田市内大学院の 学生数
	(人)	(人)	(人)
平成22年	5,559	1,470	105
平成23年	5,896	1,229	129
平成24年	5,908	1,165	112
平成25年	5,884	980	72
平成26年	5,967	943	70
平成27年	5,852	886	57

資料:統計おおた

(6) 公共施設・病院等の公的施設

本市の公共施設は、各庁舎、行政センター、スポーツ施設、レクリエーション施設、文化施設、保健施設、福祉・医療施設などで合計 134 施設が市内に点在しています。

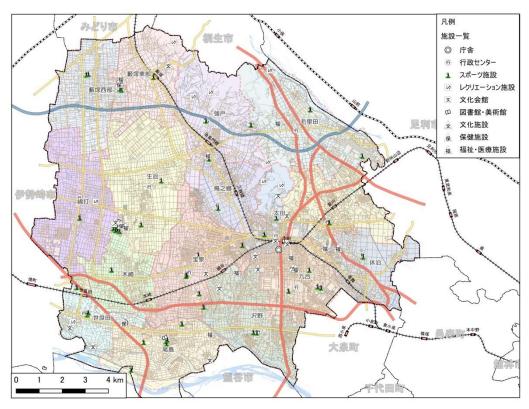


図 9 太田市内の公共施設分布状況

資料:太田市ホームページ

表 12 太田市内の公共施設一覧

					_
庁舎	市役所	尾島庁舎	新田庁舎	藪塚本町庁舎	
	太田行政センター	九合行政センター	沢野行政センター	韮川行政センター	鳥之郷行政センター
行政センター	強戸行政センター	休泊行政センター	宝泉行政センター	毛里田行政センター	尾島行政センター
	世良田行政センター	木崎行政センター	生品行政センター	綿打行政センター	藪塚本町行政センター
	太田市運動公園	太田市北部運動公園	総合健康センター	運動公園市民体育館	勤労青少年ホーム
スポーツ施設	武道館	尾島体育館	尾島第2体育館	新田総合体育館	新田武道館
	新田野球場	藪塚本町社会体育館	運動公園グラウンド	東山球場	八千代グラウンド
	金山総合公園	ぐんまこどもの国	渡良瀬川河川緑地	歴史公園	町民の森公園
レクリエーション施設	藪塚中央運動公園				
文化会館	太田市民会館	新田文化会館	藪塚本町文化ホール		
図書館·美術館	美術館・図書館	中央図書館	尾島図書館	新田図書館	藪塚本町図書館
++ //×+/==0.	学習文化センター	浜町勤労会館	勤労青少年ホーム	茶会所大光庵	駅なか文化館
文化施設	新田勤労会館				_
保健施設	太田市保健センター	尾島保健センター	新田保健センター	藪塚本町保健センター	
福祉·医療施設	平日夜間急病診療所	福祉会館	高齢者総合福祉センター	第一老人福祉センター	尾島健康増進センター
1田111111111111111111111111111111111111	新田福祉総合センター	藪塚いこいの湯	ユーランド新田	かたくりの里	

_____ 資料:太田市ホームページ 本市内に立地する主な病院は11施設あり、市東部に集積しています。

立地は幹線道路沿いに多くみられ、通院するには自動車又はバス、タクシーなどの手段が必要な施設が多くみられます。

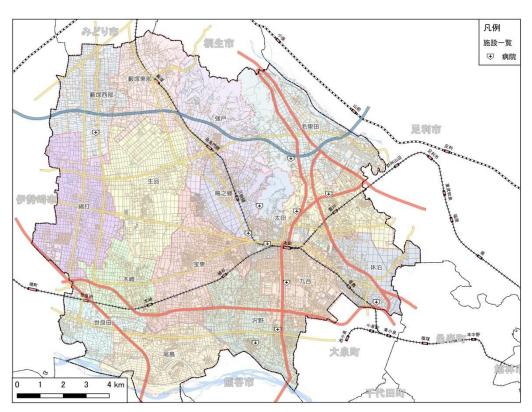


図 10 太田市内の病院分布状況

資料:太田市ホームページ

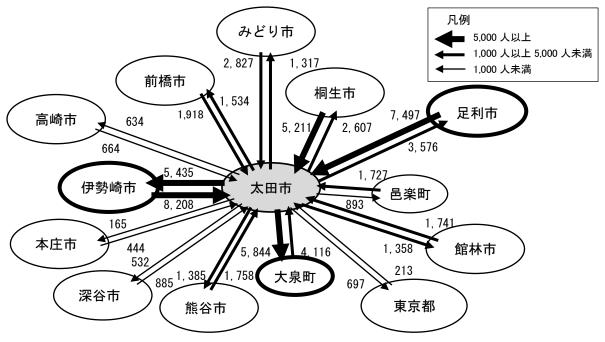
表 13 病院一覧

群馬県立がんセンター	医療法人財団明理会イムス太田中央総合病院
SUBARU 健康保険組合太田記念病院	医療法人潁原会東毛敬愛病院
本島総合病院	医療法人社団松嶺会冨士ケ丘病院
医療法人愛全会武蔵野病院	医療法人慶仁会城山病院
医療法人赤城会三枚橋病院	宏愛会第一病院
医療法人三省会堀江病院	

(7) 通勤・通学流動(周辺市町との結びつき)

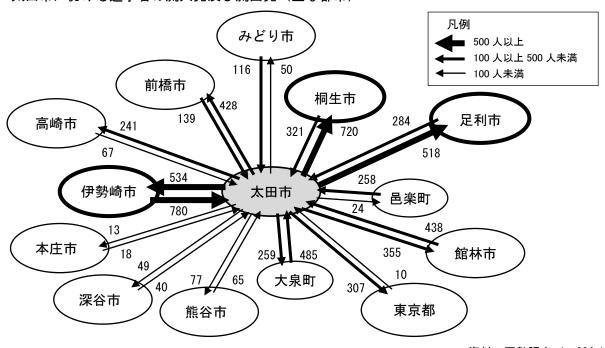
本市の通勤・通学流動は、通勤では大泉町、伊勢崎市への流出が大きく、特に大泉町へは流出が大きく超過しています。通学では伊勢崎市、大泉町、館林市、邑楽町等からの流入が超過しており、前橋市、高崎市、桐生市、足利市、大泉町等への流出が超過しています。

図 11 太田市における通勤者の流入先及び流出先(主な都市)



資料:国勢調査(H22年)

図 12 太田市における通学者の流入先及び流出先(主な都市)



資料:国勢調査(H22年)

表 14 太田市の人口流動

流出	,	流出		流入-流出	-	流入		流入
	総数	通勤者	通学者	//L/ //LLI	総数	通勤者	通学者	
当地に常住する通勤者・通学者	111,555	102,225	9,330	12,529	124,084	115,241	8,843	当地で通勤・通学する者
自市町村で通勤・通学	75,844	70,937	4,907	0	75,844	70,937	4,907	自市町村に常住
他市区町村で通勤・通学	34,317	29,999	4,318	11,460	45,777	42,080	3,697	他市区町村に常住
県内	23,344	20,683	2,661	7,698	31,042	28,081	2,961	県内
10201 前橋市	1,962	1,534	428	95	2,057	1,918	139	10201 前橋市
10202 高崎市	875	634	241	-144	731	664	67	10202 高崎市
10203 桐生市	3,327	2,607	720	2,205	5,532	5,211	321	10203 桐生市
10204 伊勢崎市	5,969	5,435	534	3,019	8,988	8,208	780	10204 伊勢崎市
10206 沼田市	11	10	1	12	23	15	8	10206 沼田市
10207 館林市	1,713	1,358	355	466	2,179	1,741	438	10207 館林市
10208 渋川市	28	28	0	77	105	94	11	10208 渋川市
10209 藤岡市	75	73	2	83	158	146	12	10209 藤岡市
10210 富岡市	16	15	1	11	27	24	3	10210 富岡市
10211 安中市	14	11	3	31	45	37	8	10211 安中市
10212 みどり市	1,367	1,317	50	1,626	2,993	2,827	166	10212 みどり市
10344 榛東村	5	5	0	28	33	27	6	10344 榛東村
10345 吉岡町	3	3	0	41	44	39	5	10345 吉岡町
	0			1	1	1	0	10366 上野村
10367 神流町	1	1	0	0	1	1	0	10367 神流町
10382 下仁田町	1	1	0	3	4	2	2	10382 下仁田町
10384 甘楽町	4	4	0	7	11	8	3	10382 十二日前 10384 甘楽町
10421 中之条町	4	4	0	4	8	6	2	10421 中之条町
10421 中之朱町 10424 長野原町	1	1	0	-1	0	U		10721 下人木門
10424 長野原町 10425 嬬恋村	2	2	0	1	3	1	2	10425 嬬恋村
10426 草津町	1	1	0	-1	0	1		10年23 対前心行
10428 高山村	2	1	1	0	2	2	0	10428 高山村
10428 高山村 10428 東吾妻町	4	4	0	2	6	3	3	10428 高山村 10429 東吾妻町
10443 片品村	3	3	0	1	4	3	1	10443 片品村
	0			2	2	2	0	10444 川場村
10110 7 1017	0			6	6	4	2	10448 昭和村
10449 みなかみ町	2	2	0	5	7	6	1	10449 みなかみ町
10464 玉村町	173	147	26	192	365	348	17	10464 玉村町
10521 板倉町	73	60	13	159	232	177	55	10521 板倉町
10522 明和町	201	198	3	54	255	188	67	10522 明和町
10523 千代田町	487	487	0	147	634	535	99	10523 千代田町
10524 大泉町	6,103	5,844	259	-1,502	4,601	4,116	485	10524 大泉町
10525 邑楽町	917	893	24	1,068	1,985	1,727	258	10525 邑楽町
他県	9,904	8,381	1,523	4,831	14,735	13,999	736	他県
08 茨城県全体	77	67	10	57	134	113	21	08 茨城県全体
09 栃木県全体	4,921	4,262	659	4,200	9,121	8,678	443	09 栃木県全体
09201 宇都宮市	56	47	9	18	74	67	7	09201 宇都宮市
09202 足利市	4,094	3,576	518	3,687	7,781	7,497	284	09202 足利市
09203 栃木市	65	58	7	68	133	120	13	09203 栃木市
09204 佐野市	545	460	85	347	892	791	101	09204 佐野市
09205 鹿沼市	4	4	0	8	12	10	2	09205 鹿沼市
09206 日光市	9	9	0	0	9	8	1	09206 日光市
09208 小山市	86	55	31	3	89	76	13	09208 小山市
09209 真岡市	3	3	0	9	12	7	5	09209 真岡市
09210 大田原市	7	2	5	-7	0			
09211 矢板市	1	1	0	0	1	0	1	09211 矢板市
09213 那須塩原市	4	4	0	-3	1	1	0	09213 那須塩原市
09214 さくら市	3	3	0	0	3	3	0	09214 さくら市
09216 下野市	4	4	0	16	20	18	2	09216 下野市
09301 上三川町	5	5	0	-2	3	3	0	09301 上三川町
09321 西方町	3	3	0	-1	2	2	0	09301 工二州引
09343 茂木町	1	1	0	0	1	1	0	09343 茂木町
しつしてつ /次/八四」	0	1	U	1		1	0	09344 市貝町
00245 芋恕町	1	1	0	1	2	1	1	09344 市員町 09345 芳賀町
09345 芳賀町	1	1	0					
09361 壬生町	14	10	4	-1	13	12	1	09361 壬生町
09364 野木町	4	4	0	9	13	9	4	09364 野木町
09367 岩舟町	10	10	0	47	57	49	8	09367 岩舟町
	1	1	0	1	2	2	0	09386 高根沢町
09386 高根沢町 09407 那須町	1	1	0	-1	0			OSCOC ILIJAN (*)

流出		流出		流入-流出		流入		流入
	総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者	
11 埼玉県全体	3,605	3,147	458	1,364	4,969	4,736	233	11 埼玉県全体
11100 さいたま市	266	178	88	-149	117	116	1	11100 さいたま市
11201 川越市	36	19	17	-8	28	26	2	11201 川越市
11202 熊谷市 11203 川口市	1,462	1,385	77	361	1,823	1,758	65	11202 熊谷市 11203 川口市
11203 加口市 11206 行田市	13 122	9 117	<u>4</u> 5	2 113	15 235	13 222	13	11203 加口市 11206 行田市
11200 打田市	8	8	0	0	8	7	13	11200 打田巾
11207 秋文市	12	8	4	-1	11	10	1	11207 秋文市 11208 所沢市
11209 飯能市	3	1	2	2	5	5	0	11209 飯能市
11210 加須市	45	40	5	64	109	96	13	11210 加須市
11211 本庄市	178	165	13	284	462	444	18	11211 本庄市
11212 東松山市	46	30	16	85	131	130	1	11212 東松山市
11214 春日部市	35	28	7	-11	24	23	1	11214 春日部市
11215 狭山市	5	4	1	0	5	5	0	11215 狭山市
11216 羽生市	165	161	4	-12	153	131	22	11216 羽生市
11217 鴻巣市	46	43	3	54	100	95	5	11217 鴻巣市
11218 深谷市	581	532	49	344	925	885	40	11218 深谷市
11219 上尾市	73	70	3	-34	39	36	3	11219 上尾市
11221 草加市	46	9	37	-39	7	7	0	11221 草加市
11222 越谷市	59	30	29	-38	21	19	2	11222 越谷市
11223 蕨市	4	4	0	1	5	5	0	11223 蕨市
11224 戸田市	7	7	0	-4	3	3	0	11224 戸田市
11225 入間市	9	5	4	-1	8	8	0	11225 入間市
11227 朝霞市	0 4	2	2	3 4	3 8	2 8	0	11226 鳩ヶ谷市 11227 朝霞市
1122/ 朔葭川	0	2		3	3	3	0	11227 朝葭巾 11228 志木市
11229 和光市	3	3	0	-1	2	2	0	11229 和光市
11230 新座市	11	5	6	-10	1	1	0	11230 新座市
11231 桶川市	11	11	0	1	12	11	1	11231 桶川市
11232 久喜市	35	26	9	50	85	79	6	11232 久喜市
11233 北本市	12	12	0	11	23	23	0	11233 北本市
11234 八潮市	6	5	1	-3	3	3	0	11234 八潮市
11235 富士見市	1	1	0	-1	0			
11237 三郷市	2	2	0	0	2	2	0	11237 三郷市
11238 蓮田市	5	5	0	6	11	11	0	11238 蓮田市
11239 坂戸市	29	8	21	-5	24	23	1	11239 坂戸市
11240 幸手市	4	4	0	6	10	10	0	11240 幸手市
11241 鶴ヶ島市	6	6	0	8	14	14	0	11241 鶴ヶ島市
11242 日高市	4	3	1	1	5	5	0	11242 日高市
1124F 71"7.88 1.	0	1	2	4	4	3	0	11243 吉川市 11245 ふじみ野市
11245 ふじみ野市	3 8	1 4	2 4	1	3	2	1	
11301 伊奈町 11324 三芳町	3	3	0	-5 0	3	3	0	11301 伊奈町 11324 三芳町
1132年 三分町	6	3	3	-2	4	4	0	11324 三万岁
11327 越生町	2	2	0	0	2	2	0	11327 越生町
11341 滑川町	13	13	0	17	30	30	0	11341 滑川町
11342 嵐山町	7	6	1	17	24	24	0	11342 嵐山町
11343 小川町	3	2	1	52	55	55	0	11343 小川町
11346 川島町	6	6	0	2	8	8	0	11346 川島町
11347 吉見町	13	13	0	22	35	35	0	11347 吉見町
11348 鳩山町	10	4	6	-2	8	8	0	11348 鳩山町
11349 ときがわ町	1	1	0	8	9	9	0	11349 ときがわ町
	0			1	1	1	0	11361 横瀬町
11362 皆野町	1	1	0	1	2	2	0	11362 皆野町
1400E (I. M-M2M-	0			2	2	1	1	11363 長瀞町
11365 小鹿野町	1	1	0	-1	0	2	0	11260 吉平ハ++
11381 美里町	0 23	23	0	2 18	2 41	2 37	0	11369 東秩父村 11381 美里町
11381 美里町 11383 神川町	36	36	0	2	38	37	3	11381 夫里可 11383 神川町
11385 上里町	42	41	1	116	158	145	13	11385 上里町
11408 寄居町	22	22	0	54	76	70	6	11408 寄居町
11442 宮代町	43	11	32	-32	11	8	3	11442 宮代町
11445 白岡町	3	3	0	2	5	5	0	11445 白岡町
11464 杉戸町	2	2	0	2	4	2	2	11464 杉戸町
11465 松伏町	3	3	0	-3	0			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
13 東京都全体	1,004	697	307	-781	223	213	10	13 東京都全体
								「見効・団本 / 1100年)

資料:国勢調査(H22年)

(8) 自動車保有台数の推移

本市の自動車保有台数は、普通乗用車数と軽自動車数が増加傾向にあり、小型乗用車数は減少傾向にあります。

世帯あたりの自動車保有率は普通乗用車では、県よりも高く、小型乗用車と軽自動車は県よりも低いものの、普通乗用車と小型乗用車を合わせた保有率は県よりも高く、太田市は自動車保有率の高い地域であることがうかがえます。

表 15 自動車保有台数の推移(太田市)

		乗用		軽自動車
太田市	普通車	小型車	計	
	(台)	(台)	(台)	(台)
平成22年	42,939	55,992	98,931	66,265
平成23年	43,613	54,992	98,605	67,743
平成24年	44,502	54,271	98,773	69,396
平成25年	45,735	53,476	99,211	71,236
平成26年	47,023	52,397	99,420	73,668
平成27年	47,944	51,539	99,483	76,241

資料:群馬県統計年鑑

表 16 自動車保有台数の推移(群馬県)

		乗用		軽自動車
群馬県	普通車	小型車	計	
	(台)	(台)	(台)	(台)
平成22年	361,019	539,061	900,080	621,741
平成23年	364,916	530,300	895,216	632,508
平成24年	371,293	524,631	895,924	642,518
平成25年	375,878	518,171	894,049	661,014
平成26年	382,711	507,989	890,700	680,962
平成27年	387,222	495,835	883,057	699,307

資料:群馬県統計年鑑

表 17 世帯あたりの自動車保有率

亚代27年		乗用		軽自動車
平成27年	普通車	小型車	計	
太田市	55.7%	59.9%	115.5%	88.5%
群馬県	50.2%	64.2%	114.4%	90.6%

資料:群馬県統計年鑑、国勢調査(H27年)

(9)都市交通特性

①主要道の交通量

本市の平成22年道路交通センサス一般交通量調査の結果をみると、市内12の地点で、昼間12時間で10,000台以上の交通量が発生しており、24時間では多い地点で40,000台以上、少ない地点でも14,000台以上の交通量が発生しています。交通の量については、国道に集中しているわけではなく、市内全域で万遍なく発生していることがうかがえます。また、昼間12時間の交通量が24時間交通量のうち全部の地点で70%以上を占めており、昼間の7:00-19:00の12時間に交通量が集中していることがうかがえます。混雑度をみると、1.0以上の地点は、12地点中6地点と半数が混雑している道路事情になっています。

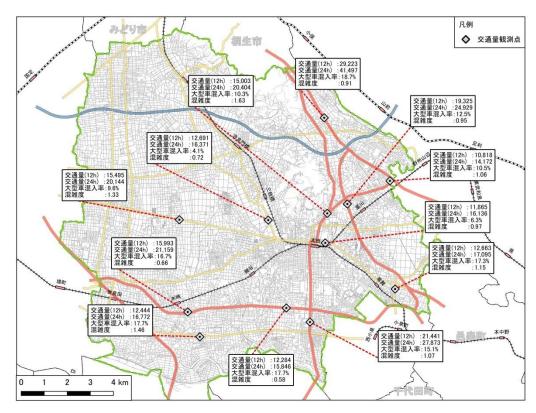


図 13 太田市内の交通量・大型混入率・混雑度

資料: 道路交通センサスー般交通量調査 (H22年)

表 18 混雑度の目安

混雑度	混雑度の目安
1.00以下	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00~1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が $1\sim 2$ 時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は低い。
1.25~1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75~2.00	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
2.00以上	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

[※]混雑度の目安は、計画時の設計通りの交通量を基準(1.0)とし、1.00以下であれば「円滑な走行が可能な状態」を表している。

②目的別トリップ※特性

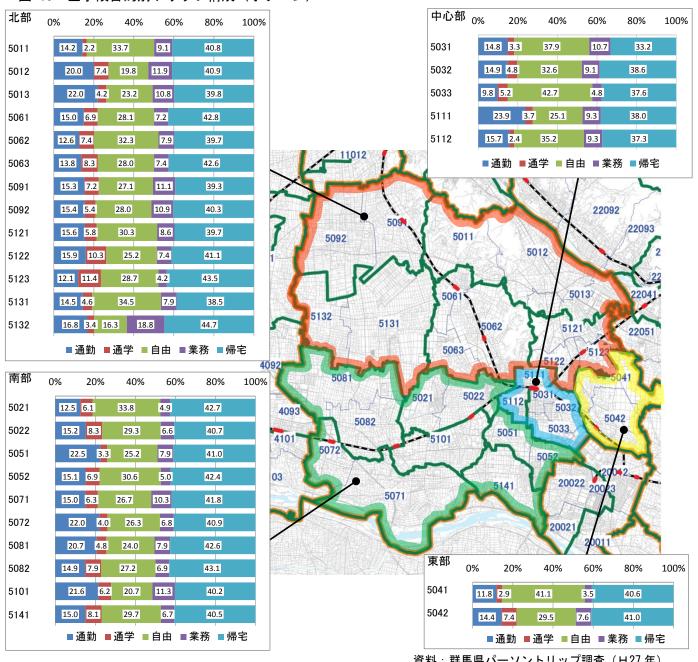
※トリップ:ある目的(例えば、出勤や買物など)を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移 動を定量的に表現する際の単位。(国土交通省ホームページより)

図 14 全手段目的別トリップ構成(全市)



資料:群馬県パーソントリップ調査(H27年)

図 15 全手段目的別トリップ構成(小ゾーン)

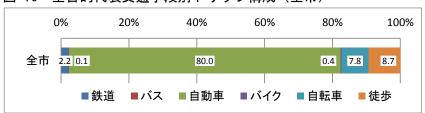


資料:群馬県パーソントリップ調査(H27年)

③代表交通手段※別トリップ特性

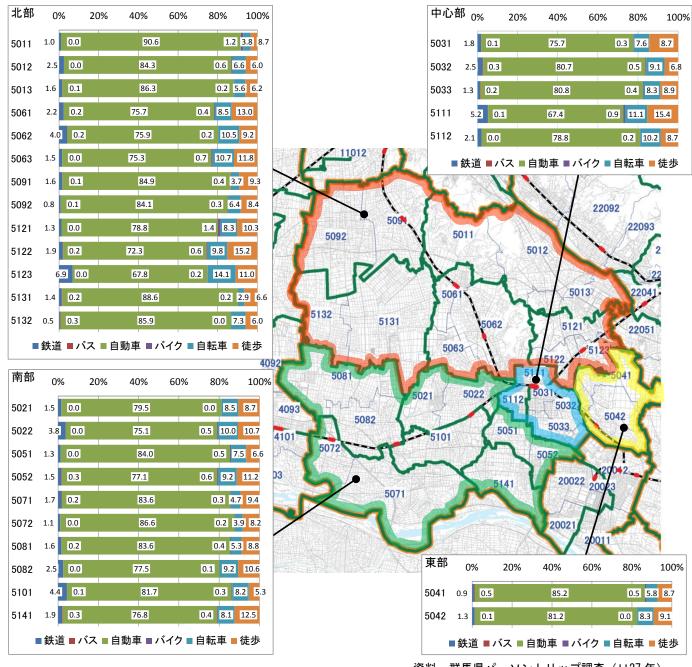
※代表交通手段:1回のトリップでの代表的な交通手段を示します。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指します。(優先順位:鉄道>バス>自動車>二輪車>徒歩)(国土交通省ホームページより)

図 16 全目的代表交通手段別トリップ構成(全市)



資料: 群馬県パーソントリップ調査(H27年)

図 17 全目的代表交通手段別トリップ構成(小ゾーン)



資料:群馬県パーソントリップ調査(H27年)

④鉄道駅端末代表交通手段別トリップ特性

資料:群馬県パーソントリップ調査(H27年)

H	太田駅	賜	細谷駅	:駅	木崎駅	鷌	世良田	田駅	竜舞駅	駅	韮川駅	駅	三枚橋駅	育駅	治良門	良門橋駅	藪塚駅	駅
<u>₩</u>	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割
04.路線バス(高速バスを含む)	240	5.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	%0:0	0	0.0%	0	%0:0	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
05.デマンドバス・タクシー	0	%0'0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0.0	0	0.0%
06.自家用・貸切り・送迎バス	173	4.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	%0.0	0	0.0%	0	%0'0	0	%0.0	0	0.0%	0	0.0%
07.タクシー・ハイヤー	0	%0'0	0	%0.0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0'0	11	1.1%	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0
08.乗用車	320	8.0%	134	10.7%	168	15.6%	72	26.3%	20	6.3%	48	4.7%	16	5.6%	0	%0.0	132	49.4%
09.軽乗用車	62	1.8%	46	3.7%	21	2.0%	0	%0:0	0	%0:0	15	1.5%	0	%0.0	0	%0'0	23	8.6%
10.貨物自動車•軽貨物車	0	%0'0	0	%0:0	37	3.4%	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0'0	13	4.9%
11.自動二輪車	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0:0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0
12.原動機付自転車	39	%6'0	0	%0:0	39	3.6%	0	%0.0	0	%0:0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0
13.自転車	1649	37.8%	401	32.0%	483	44.9%	0	%0.0	138	43.8%	417	40.8%	146	50.7%	52	22.4%	39	14.6%
14.シニアカー	0	%0'0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0.0	0	0.0%
15.徒歩	1457	33.4%	629	50.1%	285	26.5%	11	8.6%	144	45.7%	474	46.4%	126	43.8%	146	62.9%	47	17.6%
16.その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	%0.0	0	0.0%	0	%0.0	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
99.不明	379	8.7%	45	3.6%	42	3.9%	45	35.2%	13	4.1%	26	2.5%	0	%0.0	34	14.7%	13	4.9%
00.合計	4,366	100.0%	1,255	100.0%	1,075	100.0%	128	100.0%	315	100.0%	1,021	100.0%	288	100.0%	232	100.0%	267	100.0%
	出出十二	出	組公監	<u></u>	木崎郡	出	中		中華	出	出二非	4	二		₩ 日 日	自門矮駅	華格里	Liii
	1	- I-I		\M:		- 17	년 년			- 17					á			- 17
	トリッフ数	洞中	トリッフ数	割命	トリッフ数	軍	トリッフ数	_	トリッフ数	洞	トリッフ数	_	トリッフ数	温	トリッフ数	軍	トリッフ数	洞
04.路線バス(高速バスを含む)	240	5.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	%0:0	0	%0:0	0	%0.0	0	0.0%	0	%0.0	0	%0.0
05.デマンドバス・タクシー	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
06.自家用・貸切り・送迎バス	122	2.7%	0	%0.0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0:0	0	0.0%	21	10.3%	13	4.0%
07.タクシー・ハイヤー	10	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	%0.0	0	0.0%	32	3.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
08.乗用車	412	9.0%	16	%0.9	179	17.4%	72	51.1%	20	7.0%	48	4.5%	47	15.8%	0	0.0%	145	44.2%
09.軽乗用車	63	1.4%	34	2.7%	0	0.0%	0	%0.0	0	%0.0	47	4.4%	0	0.0%	0	0.0%	13	4.0%
10.貨物自動車,軽貨物車	0	%0'0	0	%0:0	37	3.6%	0	%0.0	0	%0.0	33	3.1%	0	%0.0	0	%0.0	0	0.0%
11.自動二輪車	0	%0'0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0'0	0	%0:0
12.原動機付自転車	39	%6'0	0	%0:0	39	3.8%	0	%0.0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0.0	0	%0.0
13.自転車	1666	36.5%	441	34.5%	446	43.4%	0	%0.0	138	48.6%	352	33.3%	115	38.7%	25	25.5%	39	11.9%
14.シニアカー	0	%0'0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0.0	0	0.0%
15.徒歩	1537	33.7%	672	52.6%	265	25.8%	24	17.0%	113	39.8%	472	44.6%	135	45.5%	118	57.8%	83	25.3%
16.その他	0	%0'0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0:0	0	%0'0	0	%0.0	0	%0'0	0	%0:0
99.不明	470	10.3%	54	4.2%	61	5.9%	45	31.9%	13	4.6%	74	7.0%	0	0.0%	13	6.4%	35	10.7%
00.合計	4,559	100.0%	1,277	100.0%	1,027	100.0%	141	100.0%	284	100.0%	1,058	100.0%	297	100.0%	204	100.0%	328	100.0%

2. 公共交通の現状

(1) サービス水準の整理

①鉄道

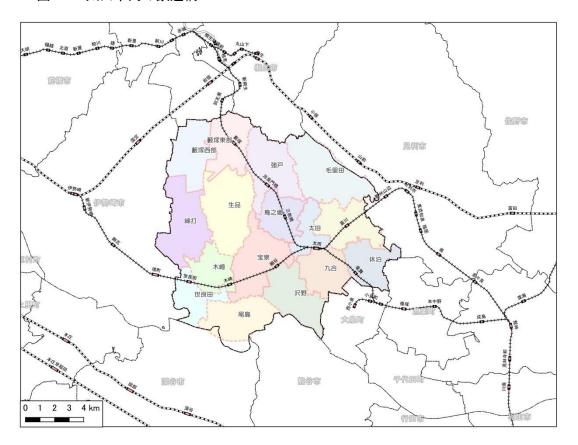
市内には東武鉄道の駅が9駅あり、伊勢崎線、桐生線、小泉線のいずれも太田駅をターミナルとして 東西へ各路線が伸びています。

表 19 鉄道状況

路線	駅名	方向	行先	運行本数(本/日)		1 手米五
				平日	土休日	種類
伊勢崎線	韮川	上り	浅草方面	46	46	区間急行・区間準急・普通
		下り	伊勢崎方面	44	44	区間急行·普通
	太田	上り	浅草方面	70	70	特急・区間急行・区間準急・普通
		下り	伊勢崎方面	39	39	特急·普通
	細谷	上り	浅草方面	38	38	普通
		下り	伊勢崎方面	38	38	普通
	木崎	上り	浅草方面	39	39	特急·普通
		下り	伊勢崎方面	39	39	特急·普通
	世良田	上り	浅草方面	38	38	普通
		下り	伊勢崎方面	38	38	普通
桐生線	太田	上り	太田(群馬)方面	-	-	特急·普通
		下り	赤城(群馬)方面	41	41	特急・普通
	三枚橋	上り	太田(群馬)方面	25	25	普通
		下り	赤城(群馬)方面	25	25	普通
	治良門橋	上り	太田(群馬)方面	25	25	普通
		下り	赤城(群馬)方面	25	25	普通
	藪塚	上り	太田(群馬)方面	40	40	特急・普通
		下り	赤城(群馬)方面	41	41	特急・普通
小泉線	竜舞	上り	東小泉方面	24	24	普通
		下り	太田(群馬)方面	25	25	普通
	太田	上り	東小泉方面	24	24	普通
		下り	太田(群馬)方面	_	-	普通

資料:東武鉄道ホームページ(2017/04/21改正)

図 18 太田市内の鉄道網



②バス

■路線型

市内にはシティライナーおおたで新田線、尾島線、市内循環線の3路線あり、これにイオンモール太 田線を入れた4路線が走行しています。

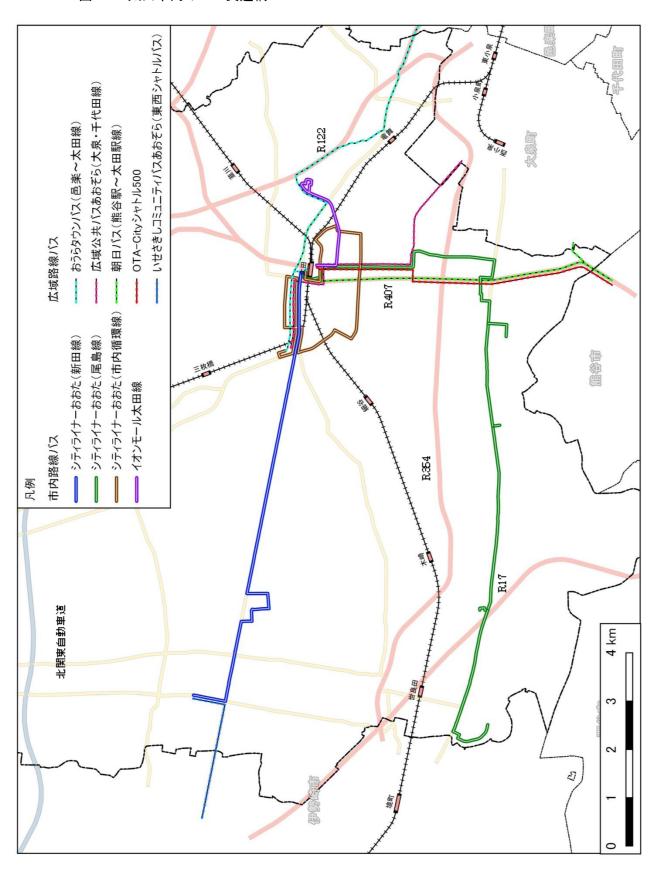
近隣市町と結ぶ路線は、おうらタウンバス、広域公共バスあおぞら、朝日バス、OTA-Cityシャトル500、いせさきしコミュニティバスあおぞらの5路線、主要都市や空港と結ぶ都市間移動路線は、7路線あります。

表 20 太田市内バス運行状況 (道路交通法 4条)

	157 47	四个中心		運行本数	(本/日)	運行	WA CA
	バス名	路線名		平日	土日祝	所要時間	料金
	シティライナーおおた	新田線:太田駅北口	小型バス	19	-	約40分	大人: 200円
	(太田市委託路線)	~新田暁高校	中型バス				高校生以下・60歳以上:100円
		尾島線:太田駅北口	小型バス	10	-	約55分	
		~尾島歴史公園					
市		市内循環線:太田駅	小型バス	7	-	約30分	
市内路		北口発着					
線	イオンモール太田線	イオンモール太田線:	大型バス	78		約10分	大人(中学生以上):170円
	(自主路線)	太田駅南口~					小学生:90円 未就学児:付添人(小学生以
		イオンモール太田					不就子兄・竹ぶ入(小子主以 下)のある場合は、付添人1人につ
							き2人まで無料。付添人なく未就学
							児だけでの乗車の場合は90円
	おうらタウンバス	邑楽~太田線:太田	小型バス	10	8	約70分	大人: 200円
	(邑楽町委託路線)	記念病院~					高校生以下・60歳以上:100円
		邑楽町役場					乳児(1歳未満):無料
	広域公共バスあおぞら	大泉・千代田線:太	中型バス	10	10	約60分	大人: 200円
	(大泉町·千代田町委	田記念病院~					高校生以下・60歳以上:100円
	託路線)	千代田町役場					
広	朝日バス	熊谷駅~太田駅線:	中型バス			約45分	距離制
広域路線	(自主路線)	太田駅南口~					
緑		熊谷駅北口			_		
	OTA-City シャトル	太田駅南口~	小型バス	46	34	約45分	距離制
	500	熊谷駅南口	中型バス				
	(自主路線)	+		4.0		45-70 ()	free No.
	いせさきしコミュニティバス	東西シャトル:新田暁		10	6	約70分	無料
	あおぞら (伊勢崎市委託路線)	高校~市民病院					
	メープル号		大型バス	14	14	約3時間10分	大人: 4400円 小人: 2200円
	エアポートリムジン	羽田空港	大型バス	8	8	約3時間30分	大人: 3100円 小人: 1550円
都	シルクライナー	名古屋	大型バス	2	2	約7時間40分	大人: 7200円 小人: 3600円
都市間		奈良	大型バス	2	2	約10時間30分	大人: 9200円 小人: 4600円
移動		京都	大型バス	2	2	約10時間	大人: 9200円 小人: 4600円
当儿		大阪	大型バス	4	4	約11時間15分	大人: 9800円 小人: 4900円
	仙台ライナー	仙台駅	大型バス	2	2	約6時間	大人: 5900円 小人: 2950円
L	1					1 . 3 - 3,-3	

[※]自主路線とは運行事業者主体による運行方法で、市町村委託路線は行政が主体による運行方法のこと。

図 19 太田市内のバス交通網



■デマンド型

太田市内には、平成21年度まで11路線35系統の市営路線バスが走っていました。平成22年度より路線バスを2路線4系統まで縮小し、その財源をもって福祉的な利用者を限定したデマンド方式のおうかがい市バスを始めました。

平成22年度は、スクールバス運行事業をおうかがい市バス管理センターに統合し、おうかがい市バスの充実を図りました。平成23年度は、スクールバス運行事業を教育委員会に戻し、市外医療機関への送迎を取りやめ、最寄りの駅までの送迎という位置づけで事業を見直しました。平成24年度からは将来的な運行費用の負担を考慮し、持続可能な事業を模索しながら、総事業費の抑制を行いつつより利便性の高いシステムの構築を目指してきました。

表 21 おうかがい市バス利用概要

送迎車両	10人又は7人乗りワンボックス車9台((株)矢島タクシーの所有車)
利用手続	利用登録申請を受付、利用条件に適合した申請者に利用登録証を交付し、利用希望日の1週間前
	から前日までの間に電話にて予約をしていただきます。
登録条件	65歳以上で歩行以外の移動手段及び自動車運転免許証を持っていない方、市長が特別に認める
	方で、一人でバスに乗降できる方
運送範囲	市内の医療機関、大型店舗、最寄駅、公共施設、地区集会所等をバス停留所として、バス停留所
	間を送迎。特例として東邦病院(みどり市)、足利赤十字病院(足利市)を追加。
営業日時	土日曜日及び祝日を除く平日の午前7時~午後4時まで
予約時間	上記営業日時の午前9時~午後0時、午後0時45分~午後2時30分まで
利用料金	片道1回100円

おうかがい市バスのバス停は、地区集会所や診療所、公共施設、療育期間、大型店などを中心に設置しています。平成23年度には622か所が年々増加し、平成27年度には751か所となっています。増加の要因は、公共施設とその他の種別で設置数が増加しており、特にその他は平成23年度に17か所でしたが、平成27年度には123か所と100か所以上が4年間の間に増加しています。

図 20 おうかがい市バス バス停分布

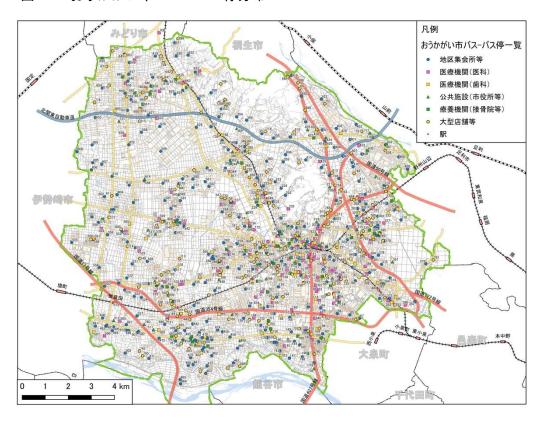


表 22 おうかがい市バス停留所数

	地区集会所	医科診療所	歯科診療所	公共施設	療養機関	大型店舗	その他	計	増減数	増減比
	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(箇所)	(%)
平成23年度	297	102	80	29	49	48	17	622	_	_
平成24年度	295	106	80	39	50	49	46	665	43	106.9
平成25年度	295	109	79	40	52	48	76	699	34	105.1
平成26年度	295	110	80	40	51	51	107	734	35	105.0
平成27年度	295	109	82	41	52	49	123	751	17	101.8

資料:交通対策課

③タクシー

市内を営業エリアとするタクシー会社は15社あり、保有車両数は合計314台です。サービスの種類としては、24時間対応、車椅子対応、寝台車、介護タクシー、救援タクシー、観光ガイドタクシーなどを提供しており、単なる移動手段の位置づけだけでなく、移動を通じた福祉関連サービス、観光関連サービスを提供している事業者も見られます。

表 23 太田市内を営業エリアとするタクシー会社一覧

	会社名	車両数	24	ク	ジ	椅	寝	介	代	救	観
1	ニュー太田交通(株)	10									
2	太田タクシー(株)	24	0								
3	(株)矢島タクシー	37	0			0	0		0		
4	朝日自動車(株)太田営業所	20									
5	尾島自動車(株)本社営業所	8								0	
6	永島タクシー(有)	10		0							
7	桐生朝日自動車(株)	20									
8	桐生合同自動車(株)	30									
9	(株)沼田屋タクシー	54	0		0	0	0	0	0		\circ
10	群馬スクールバス(株)	6			0	0					
11	つばめタクシー(株)	24				0					
12	尾島自動車(株)堺町営業所	5								\circ	
13	国際十王交通(株)十王事業本部	23			\circ						
14	伊勢崎タクシー(株)	20	0								
15	寿運輸倉庫 (株)	18									

資料: 群馬県タクシー協会ホームページ

表 24 サービス説明一覧

記号	意味	サービス内容
24	24時間営業	24時間営業をしている会社
ク	クレジットカード	クレジットカードが使用できる会社
ジ	ジャンボ車両	9人までが利用できるワゴン車両を所有している会社
椅	車椅子対応車	車椅子利用者の乗り降り対応ができる車両を所有している会社
寝	寝台(ストレッチャー)車	寝台(ストレッチャー)車両を所有している会社
介	介護タクシー	県で指定された居住サービス事業者を兼ね、介護保険の要介護者の方に対して、ケア輸送 士やヘルパー資格者が運転(又は同乗)し、乗降介助サービスや身体介護サービスが提供できる会社
代	タクシー代行	飲酒等で自分の車を運転できなくなった時に、タクシーを利用して頂き、タクシー会社のドライ バーがお客様の車を自宅までお運びするサービスが提供できる会社
救	救援(便利屋)タクシー	時間の余裕がない方や外出が困難な時に、お客様を乗せずに、病院の予約や買い物の代行、書類の受け渡しなど必要なサービスができる会社
観	観光ガイドタクシー	群馬県観光ガイドタクシー協議会(http://www.gtia.jp/kanko_taxi)により認証されたドライバーにより、お客様への良質なサービスはもちろん、本県の豊かな自然、名所旧跡等をスムーズにかつ親切なご案内等を行なうサービスができる会社

資料: 群馬県タクシー協会ホームページ

④活動を支援する為の福祉サービス

太田市在住の方を対象に太田市が提供している移動支援として5つのサービスがあります。さらに、市民を対象にした福祉有償運送事業者は11か所あります。

表 25 その他太田市が提供している移動支援として

区分	サービス名	サービス内容	対象者の区分等	主な対象者
	同行援護	移動に著しい困難を有する者	身体介護有は障害支援区分2以上かつ歩	視覚障害
		に、外出の支援を行います。	行が「全面的な支援が必要」もしくは、排尿、	(児童は中学
			排便、移乗、移動のうち、1つ以上が「支援が	生以上)
介護給付			不要」以外の場合、上記以外は身体介護無	
給付	行動援護	行動する際に生じ得る危険回	障害支援区分3以上であって、行動関連調	知的·精神·
		避のための支援や外出時にお	査項目等の点数が10点以上の者	児童(中学生
		ける移動中の支援を行いま		以上)
		す。		
介	通院支援	自立支援サービス	要支援又は自立支援の必要があると判断さ	要支援又は
護 保		通院の際に乗降介助が必要	れた方で通院乗降介助が必要な人	自立支援の必
介護保険外サ		な場合に支援を行います。		要があると判断
サ 				された場合
 ビス				
	移動支援	自宅を起点として、目的地で	<u></u> 単独では屋外での移動が困難な人	身体・知的・
地 域	1夕到又顶	日七を起点として、日的地で の移動の介護を行います。	重度訪問介護、同行援護、行動援護、重	精神・難病・
生活		の存到の月 設で1」いより。	重度 「関係」 「関係」	/ / / / / / / / / / / / / / / / / / /
支			受給している人は対象になりません。	以上)
地域生活支援事業			文和している人は対象になりよせん。	以上)
来				
福祉	タクシー券の	交付する利用券(1枚500	身体障害者手帳 1 ~ 2 級、療育手帳 A、	身体・知的・
交付		円)については年間24枚とな	精神障害者保健福祉手帳1級のいずれか	精神
		っており、利用券の利用1回	の手帳をお持ちの方で、自動車税の減免を	
		につき最大2枚まで使えま	受けていない人かつ社会福祉施設入所中で	
		す。	はない人	

表 26 福祉有償運送事業者一覧

:+ 1 <i>47</i>	保有	車両	₹ \$43. ± 2.₩h
法人名等	福祉車両	セダン型	登録者数
特定非営利活動法人 いろは	1	3	38
社会福祉法人 太田松翠会	2	5	147
群馬中央医療生活協同組合	0	3	10
社会福祉法人 新田愛和会	3	1	61
特定非営利活動法人 かけはし	6	12	70
特定非営利活動法人 ドリームクリエイト	2	0	42
特定非営利活動法人 JNU国際支援事業委員会	1	3	12
特定非営利活動法人 ネセサリーサービスセンター	0	1	8
特定非営利活動法人 おもいやりネットワーク	1	2	20
医療法人 鶴谷会	2	2	9
特定非営利活動法人 太田シルバーサービス	1	2	50
計	19	34	467

⑤その他のバス交通

その他のバス交通として、太田市教育委員会が実施しているスクールバスやイムス太田中央総合病院が実施している送迎バスがあります。

さらに太田駅前のバス乗り場からは、佐野日本大学高等学校、関東学園大学付属高等学校、本庄第一中学校・高等学校、学校法人山崎学園、学校法人太田アカデミー、埼玉工業大学、常磐高等学校、白鷗 大学足利高等学校の市内外を含む8校のスクールバスが発着しています。

表 27 スクールバス利用概要

							
目的	太田市教育委員会では、登下校における安全対策としてスクールバスを運行しております。						
対象者	・学校と自宅の距離が概ね2.5キロ以上ある場合						
	・身体的に理由がある場合						
	・通学路において危険が予想される場合						
	・学校長が認めた場合						
	※指定変更により通学している児童は、ご利用できません。						
	(高瀬町地区を除く)						
	※条件に該当していても、バスの台数、定員等によりご利用できない場合があります。						
対象校	沢野小学校·休泊小学校·強戸小学校·毛里田小学校·尾島小学校·世良田小学校·木崎小学						
	校・生品小学校・綿打小学校・藪塚本町小学校・藪塚本町南小学校・太田養護学校・駒形小学						
	校(高瀬町地区のみの運行)						

表 28 病院 (イムス太田中央総合病院) 送迎バス利用概要

概要	イムス太田中央総合病院から太田駅まで無料で送迎バスを運行しています。					
	運行本数:1日16便					
	運 行 日:月曜から土曜(祝祭日除く)					
対象者	病院利用者及び職員					

(2) 利用実態の整理

①鉄道

乗降客数は、ターミナルとなっている太田駅が10,000人以上と最も多く、次いで韮川駅、細谷駅、木崎駅で2,000人以上の利用があります。

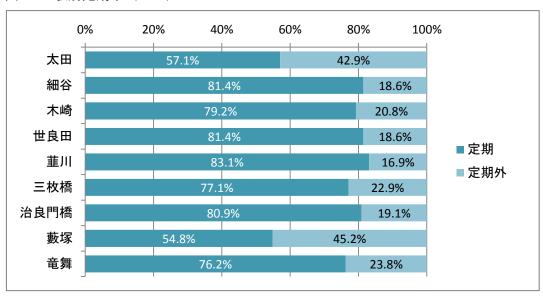
駅別の定期利用率は、太田駅と**藪**塚駅以外は、定期利用率が7割以上を占めており、高い利用率となっています。

表 29 鉄道各駅の1日平均乗降人員(H27)

太田	細谷	木崎	世良田	韮川	三枚橋	治良門橋	藪塚	竜舞
11,256	2,634	2,513	456	2,346	595	642	1,100	505

資料:東武鉄道ホームページ

図 21 駅別定期率 (H27)



資料:統計おおた

②バス

■シティライナーおおた

シティライナーおおたの乗車人員の推移をみると、新田線の利用人数が他の路線に比べ高く、近年利 用者は増加しています。次いで多いのは尾島線ですが、近年利用者は減少しています。運行経費をみる と、総事業費は平成22年度の1,892万円から年々増加し、平成24年度には2,405万円となっています。平 成24年度以降はほぼ横ばいの状況となっています。1人あたりの経費については、平成22年度から平成 24年度までは増加しているものの、総事業費が横ばいとなる平成24年度以降は微減と増加を繰り返して、 平成27年度には536円と平成24年度に比べ約24円増加しており、利用者が減少していることがうかがえま す。

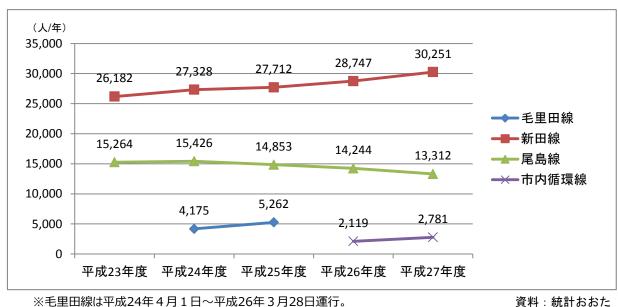
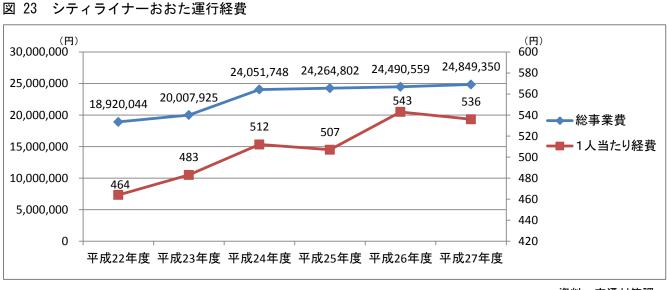


図 22 シティライナーおおたの路線別乗車人員の推移

※毛里田線は平成24年4月1日~平成26年3月28日運行。



資料:交通対策課

表 30 シティライナーおおた総事業費と内訳

	総事業費	1人あたり経費	事業収入	市補助金 (赤字補填)	1人あたり補助	県費補助金
	(円)	(円/人)	(円)	(円)	(円/人)	(円)
平成22年度	18,920,044	464	4,932,299	13,987,745	343	973,000
平成23年度	20,007,925	483	4,898,530	15,109,395	365	1,270,000
平成24年度	24,051,748	512	5,746,763	18,304,985	390	1,098,000
平成25年度	24,264,802	507	5,836,514	18,428,288	385	1,403,000
平成26年度	24,490,559	543	5,708,051	18,782,508	416	1,410,000
平成27年度	24,849,350	536	6,551,637	18,297,713	395	1,566,000

資料:交通対策課

■おうかがい市バス

おうかがい市バス利用登録者数は、平成24年度の2,362人から毎年増加しており、平成26年度以降は3,000人以上の登録者がいます。

利用状況の推移をみると、延べ利用回数は、登録者が増加するにつれて増加しており、平均利用回数 も増加しています。しかし実利用者数は登録者のうちの3割程度となっており、登録者の一部しか利用 していない実態がうかがえます。

表 31 おうかがい市バス利用登録人数

	65 歳以上 一般	65 歳以上 障がい者など	障がい者など	合計
	(人)	(人)	(人)	(人)
平成 23 年度	2,079	237	620	2,936
平成 24 年度	1,884	241	237	2,362
平成 25 年度	2,239	323	214	2,776
平成 26 年度	2,502	363	217	3,082
平成 27 年度	2,562	318	237	3,117

表 32 おうかがい市バス利用状況

	登録者数	延べ利用数	平均利用回数	実利用者数	実利用率
	(人)	(回/年)	(回/年)	(人)	(%)
平成24年度	2,362	20,582	8.713802	775	32.8
平成25年度	2,776	25,969	9.361572	934	33.6
平成26年度	3,082	30,703	9.965271	998	32.4
平成27年度	3,117	32,108	10.30093	946	30.3

運行経費についてみると、平成24年度が利用回数20,582回に対して3,900万円の経費がかかり、1人あたりの運行経費は1,903円でしたが、年々利用回数が増加しそれに伴い運行経費も増加しました。しかし、1人あたりの運行経費については、平成27年度には1,569円と下がっています。

今後高齢化率の上昇が予測されることから、登録者数、利用数も増加していくと予測でき、それに伴い運行経費についても増加することが予想されます。現行システムのままで将来対応していくことは、 経費の増加につながり持続可能なバス交通網の維持は困難になると思われます。

表 33 おうかがい市バス運行経費

	運行費	他経費	委託料合計	延べ利用数	1人あたり経費
	(円)	(円)	(円)	(回/年)	(円/回)
平成24年度	29,279,048	9,897,500	39,176,548	20,582	1,903
平成25年度	34,160,000	7,782,622	41,942,622	25,969	1,615
平成26年度	46,250,000	4,570,500	50,820,500	30,703	1,655
平成27年度	46,063,080	4,326,000	50,389,080	32,108	1,569

資料:交通対策課

図 24 おうかがい市バス運行経費



資料:交通対策課

おうかがい市バスのバス停の配置をボロノイ図で示すと以下のとおりとなります。

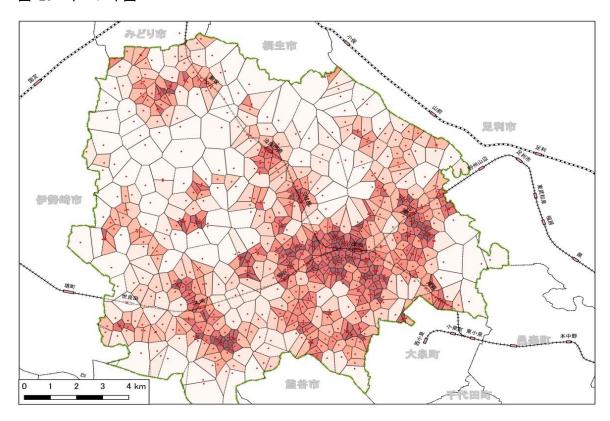
ボロノイ図とはある距離空間上の任意の位置に配置された複数個の点に対して、同一距離空間上の他の点がどの母点に近いかによって領域分けされた図のことです。つまり点同士が近いと領域の面積は狭くなり、遠いと面積は大きくなります。

太田市のおうかがい市バスのバス停の配置は市内に万遍なく配置されており、空白地はほとんどない 状況がうかがえます。

バス停の集中エリアは、太田駅を中心に2kmほどの範囲に広がっています。さらに、東武鉄道の駅周辺にも同様に広がっています。

隣接しているバス停が多く、設置当初から使用されていないバス停も多くみられることから、バス停 の総量、位置については今後見直していく必要があると思われます。

図 25 ボロノイ図



おうかがい市バスの利用の多い組み合わせをみると、発地又は着地のバス停にほとんど病院が入っており、中には個人病院と総合病院を行き来する組み合わせもあります。福祉センターから小売店、小売店と飲食店の組み合わせも見られ、65歳以上の移動実態は病院が中心であることがうかがえます。

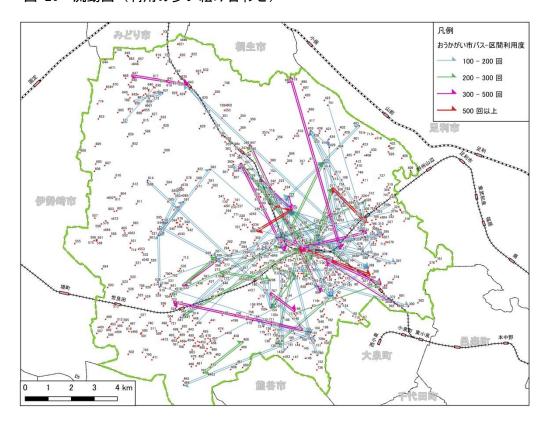


図 26 流動図 (利用の多い組み合わせ)

表 34 バスOD (平成 24~28 年度合計における利用の多い組み合わせ上位)

コード	発地バス停名	コード	着地バス停名	利用者合計
235	三枚橋病院	703	ジャストドラッグ鳥山店	1,228
772	もとじま整形外科・糖尿病内科	235	三枚橋病院	999
303	韮川市営住宅集会室(1区)	217	第二老人福祉センター	976
217	第二老人福祉センター	303	韮川市営住宅集会室(1区)	920
235	三枚橋病院	772	もとじま整形外科・糖尿病内科	886
33	本島総合病院	386	大川眼科	526
386	大川眼科	33	本島総合病院	516
56	キッチンストア西本町店	244	高齢者総合福祉センター	463
244	高齢者総合福祉センター	56	キッチンストア西本町店	442
227	鳥山県営住宅集会室	235	三枚橋病院	401
127	アイザワ太田店	695	柳ヶ瀬レストラン	370
695	柳ヶ瀬レストラン	127	アイザワ太田店	370
267	宝泉市営住宅第一集会室	532	きたづめ整形外科クリニック	361
647	大原三区公民館	643	數塚駅	355
707	岩瀬川接骨院	166	小暮整形外科	355

おうかがい市バスの未利用のバス停は80か所、一度利用がありその後1年(365日)以上利用がない低利用のバス停は135か所あります。

おうかがい市バス運行開始当初のバス停は622か所でした。公共施設や医療機関については予め市がバス停に設定しました。地区要望として区長から申請があった場合や医療関連機関等から直接設置要望があった場合においても、運行上の安全性等について審査し妥当であると判断した場合は随時新設し、利便性の向上に努めてきました。

本計画を策定するにあたり、改めてバス停について精査したところ、前述のとおり低利用・未利用のバス停があることが判明しました。

停留所が利用されない理由としては、死亡や転出・転居により利用者がいなくなった、家族や福祉制度による他の移動支援を受けるようになった、後に設置した別の停留所を利用するようになったなどの理由が考えられます。また、地区集会所等の公共施設、医療機関など市が当初バス停として設置した場所が、結果的に需要がなく利用されなかったということも考えられます。

バス停のか所数が増えたことにより、より多く希望する場所まで行くことができるようになり、個人個人の利便性は向上したと考えられますが、一方で、行き先が多方面にわたることで運行効率の低下を招き、制度全体として考えた場合の利便性は必ずしも向上したとはいえません。

今後は、バス停の利用状況を精査し、低利用・未利用のバス停の廃止を検討するとともに、設置についても、必要性について十分検討し判断する必要があると考えます。

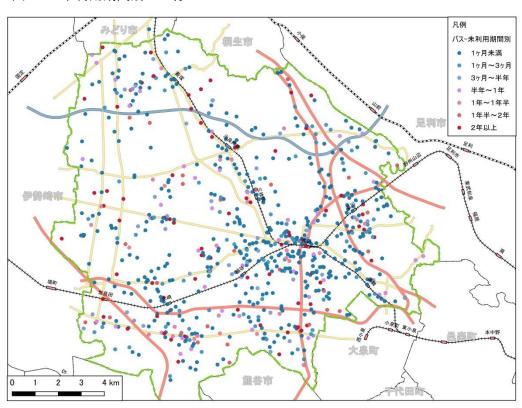


図 27 未利用期間別バス停

表 35 未利用バス停一覧(過去1度も利用が無かった場所)

コード	バス停名	コード	バス停名
49	関口接骨院	509	めぐみ歯科クリニック
50	はつね接骨院	521	さくら会館
60	飯田町住民センター	523	高尾会館
124	むぎくら接骨院	524	原会館
129	キッチンストア東別所町店	525	本郷会館
146	梁場集会所	526	新屋敷会館
149	高林北集会所	528	赤堀会館
156	細谷西新町住民センター	535	小林歯科医院
198	東金井町一区区民会館	540	磯商店
201	安良岡集会所	546	小野接骨院
213	とやま歯科クリニック	558	上田中六供会館
219	大島町一区集会所	559	いずみ会館
251	藤阿久椿森集会所	566	住吉歯科医院
292	小林接骨院	570	新田接骨院
309	台之郷四区集会所	574	きらくシルバーホーム
312	上小林町集会所	578	上村田集会所
340	増尾接骨院	588	多村新田集会所
353	西長岡住民センター	606	上中下会館
356	北金井会館	607	溜池公民館
364	都丸内科医院	608	権右衛門会議所
377	竜内会館	610	大集会所
380	花水木団地集会所	637	本町接骨院
381	下小林町区民会館	645	大原一区公民館
405	矢部集会所	646	大原二区公民館
412	富若集会所	652	六千石公民館
414	東今泉西集会所	654	西ヶ原公民館
417	落内公民館	675	あやの歯科クリニック
432	広町接骨院	686	おぎの鍼灸整骨院
433	名倉接骨院	712	ラブ鍼灸整骨院
450	一丁目会館	734	毛里田線東金井停留所
459	北岩松区民会館	744	台之郷一区澁澤駐車場
467	前島区民センター	759	きたづめ整形外科クリニック
468	裏地会館	770	城西町宮の北公園南
476	すずかけ区民会館	776	田ぐま整骨院
495	下町会館	791	只上神社社務所
496	下新田会館	800	八王子山公園墓地駐車場 NO3
497	下原会館	806	アイオー信用金庫新田支店
498	粕川会館	807	老人ホームふる里ひだまり
500	出塚新田会館	808	押切町中島宅入口
503	小角田会館	848	内ヶ島町目塚会館前

表 36 未利用期間が1年以上のバス停

表 36	未利用期間か1年以上のハス停				
コード	バス停名	未利用日数	コード	バス停名	未利用日数
689	ほりこし整骨院	1,632	368	中野歯科医院	927
604	大根神社社務所	1,618	379	茂木集会所	921
184	あまぬま歯科医院	1,599	722	中原共同集荷所	898
57	太田駅	1,575	789	台之郷五区管理地	898
710	かそり接骨院	1,547	512	世良田行政センター	891
352	西長岡原住民センター	1,471	240	大木歯科クリニック	882
542	吞嶺会館	1,466	206	熊野町四常文化会館	876
375	竜舞集会所	1,457	277	宝診療所	875
575	村田新道会議所	1,414	501	出塚本村生活改善センター	872
230	新野町集会所	1,410	721	おおしま調剤薬局	870
255	由良町寺家集会所	1,408	766	亀岡町田端宅駐車場	870
350	三ツ池西	1,396	774	グループホームもみじ	864
555	花香塚会館	1,395	579	上村田農機具保管庫	862
116	大山歯科医院	1,394	694	レストランファースト前	856
602	西本郷集会所	1,379	420	反丸集会所	841
426	青木歯科医院	1,375	625	西野公民館	836
651	大原七区公民館	1,339	41	堀口歯科医院	834
348	成塚市営住宅集会室	1,304	147	不動集会所	823
453	四丁目会館	1,276	122	長谷川接骨院	812
515	仲町会館	1,269	708	大沢接骨院	795
522	宿赤会館	1,268	336	金澤接骨院	786
676	ラブ歯科クリニック	1,242	565	井上歯科医院	767
355	菅塩南部住民センター	1,233	63	西矢島町集会所	753
422	原宿町住民センター	1,226	641	スーパーたんば	753
9	大門仲町会館	1,218	638	佐藤接骨院	745
287	フカサワ歯科クリニック	1,218	755	大原上田中牧場南	745
601	大根本郷集会所	1,180	804	中強戸1組集会所	739
64	東矢島集会所	1,176	444	泉町会館	735
466	二柱神社社務所	1,129	181	備前島歯科医院	724
8	西本町会館	1,114	437	栄福寺(西野谷集会所)	721
706	ショッピングセンター・ラブ	1,101	783	ファミリーマート太田藪塚町店	721
325	杉立医院	1,075	815	第3山上アパート駐車場	717
212	ふじい歯科・小児歯科	1,073	491	今井会館	709
513	世良田駅	1,068	299	Aコープ藤阿久店	704
756	セレモ斎苑カイラス	1,050	106	藤平歯科医院	703
291	金子接骨院	1,030	460	備前島研修センター	694
594	永田医院	1,030	486	なみき接骨鍼灸院	693
683	尾島クリア歯科	1,018	224	鶴生田二区集会所	690
119	市川整骨院	1,011	304	台之郷二区住民センター	690
313	石原町一区集会所	994	411	富若町南集会所	689
611	金井会館	982	65	東別所住民センター	681
746	北長岡こどもの遊び場	976	233	城西の杜集会所	679
335	小沢接骨院	959	485	正田接骨院	674
36	関根歯科医院	939	256	由良町寺家区民会館	667
185	布施歯科医院	938	628	新星公民館	660
519	神明会館	938	196	マルエドラッグ南矢島店	651
268	宝泉市営住宅第二集会室	928	376	竜舞北集会所	651
			_		

コード	バス停名	未利用日数
691	さいとう接骨院	644
672	ベイシアマート太田大原店	634
580	村田東集会所	633
553	上江田東集会所	623
409	高瀬自治会館	619
809	中島知久平邸地域交流センター駐車場	617
505	小林クリニック	613
474	岩松住宅区民センター	612
685	いしはら接骨院	611
66	コモンシティ集会所	610
577	四軒集会所	606
661	いいづか歯科医院	598
279	ふじあく医院	595
696	藤井サト宅前	576
142	高林東町集会所	557
123	浜町ウェル整骨院	550
492	新町会館	540
148	高林三入集会所	539
818	吉沢町鹿島宮南	534
456	阿久津集会所(稲荷神社)	528
533	たきざわ医院	521
743	旧工藤医院駐車場	508
6	四丁目集会所	497
720	小暮整骨院	497
674	田中歯科医院	493
443	下田島集会所	492
61	新井町住民センター	484
458	南岩松集会所	477
44	久保田歯科医院	476
603	新屋敷集会所	471
736	藤塚公園北	470
825	特別養護老人ホーム愛の里にった	463
584	市野井北集会所	455
786	西新町マンションジュノ	443
469	亀岡神社 (軽浜集会所)	437
7	五丁目会館	435
472	安養寺会館	434
294	十全接骨院	429
733	茂木宅東	421
642	ナガタ薬局藪塚店	403
73	新島市営住宅	401
416	矢田堀町集会所	399
564	綿打診療所	399
687	かめい接骨院	379
138	牛沢会館	371

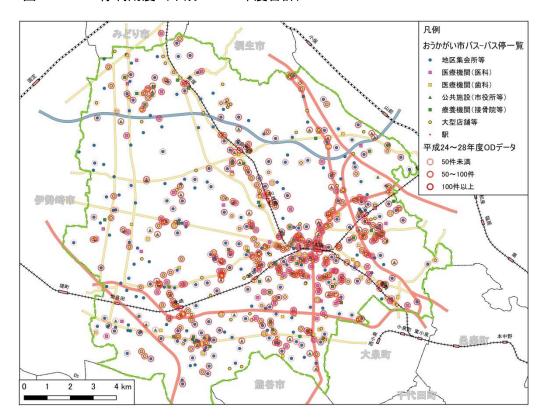


図 28 バス停利用度 (平成24~28年度合計)

平成24年度から平成28年度までの乗降数の合計をみると、よく使用されているバス停は、太田記念病院、三枚橋病院、本島総合病院と上位3位までを病院が占めています。

その他でも病院、福祉センター、小売店が上位を占めており、20施設中病院が11施設、小売店が4施設、福祉センターが3施設となっています。

表:	37	バス停利用上付20か所	(平成24~28年度合計)
-1 ·	<i>,</i>		

コード	バス停名	乗降数	コード	バス停名	乗降数
725	太田記念病院	10,499	80	鹿山整形外科医院	2,663
235	三枚橋病院	7,963	127	アイザワ太田店	2,570
33	本島総合病院	7,569	103	城山病院	2,559
341	イオンモール太田	4,643	303	韮川市営住宅集会室(1区)	2,531
178	堀江病院	4,441	22	剣持整形外科	2,483
217	第二老人福祉センター	4,175	296	第一老人福祉センター	2,442
425	イムス太田中央総合病院	4,158	161	群馬県立がんセンター	2,360
17	太田市役所本庁舎	3,964	772	もとじま整形外科・糖尿病内科	2,234
703	ジャストドラッグ鳥山店	2,916	244	高齢者総合福祉センター	2,193
31	山口外科医院	2,899	549	ジョイフル本田	2,189

3. 市民ニーズ等の把握

(1) ニーズ調査等の概要

意識調査として、市民、企業、高校生にアンケート調査を実施し、現況調査として、利用者のOD調査、事業所等関係団体へのヒアリング調査を実施しました。これらの調査結果から太田市の抱える現状と課題の整理をし、計画策定のための基礎資料としました。

■公共交通に関する市民等意識調査

① 市民意識調査の実施

項目	内容
対象者	太田市民 2,000枚
	住民基本台帳から15歳以上の市民を対象に各町別人口比で無作為抽出
調査方法	アンケート調査:郵送配布・郵送回収
調査期間	平成28年10月~12月
回収数	日本人42%(発送1,800/回収764)
(率)	外国人11%(発送200/回収22)
調査項目	属性、最寄駅・バス停までの時間、自動車の利用状況、普段の外出先・頻度・移動手段、バ
	スの認知度、鉄道の利用状況、バスの利用状況、タクシーの利用状況、公共交通の満足度、
	バスで立ち寄りたい場所、公共交通の機能や役割、交通に関する考え方、経費負担と維持の
	あり方

② 企業および高校生の日常生活に関する実態調査

項目		内容	
対象者	市内企業	富士重工業株式会社、	
	45票(事業所)	太田商工会議所の協力により企業等を抽出	
	市内高校·専門学校	太田東高校、新田暁高校、太田工業高校、ぐんま国際アカデミー、	
	2,200票(人)	太田情報商科専門学校	
調査方法	アンケート調査: FAXは	生信・FAX受信、手渡し配布・回収	
調査期間	平成28年12月~平成29年1月		
回収数	市内企業69%(配布45/回収31)		
(率)	市内高校·専門学校82%(配布2,200/回収1,802)		
調査項目	市内企業	事業所の場所、規模、移動手段別従業員数、送迎バスの有無、公	
		共交通への転化の可能性、現在の通勤対策	
	市内高校·専門学校	属性、登下校時の移動手段、登下校時の時刻、公共交通の経費、	
		バスの利用状況、鉄道の利用状況、	

■公共交通に関する現況調査

太田市地域公共交通網形成計画の策定において、公共交通網の計画を検討するために太田市の地域公共交通の現状を整理しています。

① 路線バスデータの収集・整理

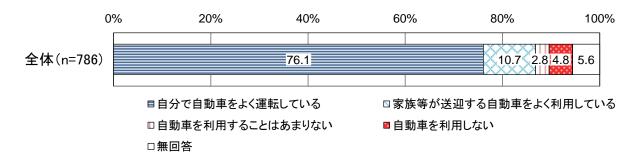
項目	内容		
対象者	市内循環線、尾島線、新田線の乗降客		
調査方法	乗降人数カウント調査		
調査期間	平成28年11月1日(始発から終発までの全運行時間帯)		
調査項目	・回答者属性(性別、年齢、居住地域、利用目的)		
	・利用状況(乗車停留所・降車停留所のOD、乗車券種、利用時間帯、他の公共交通機		
	関との乗継状況)		

② 市内事業所等団体へのヒアリング調査

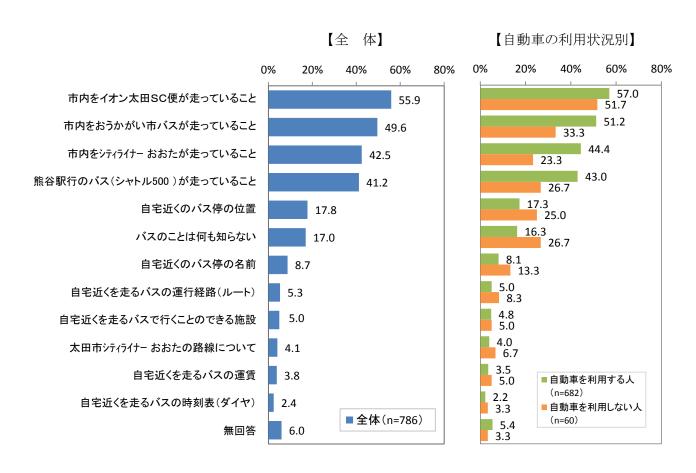
項目	内容
対象者	自家用送迎バス、スクールバス、商業・病院への送迎バス、福祉タクシー等の運行事業者
	【実施対象】
	◆運行事業者:矢島タクシー、朝日自動車
	◆事業所等:太田商工会議所、富士重工業、イオンモール太田
	◆学校等:太田情報商科専門学校、ぐんま国際アカデミー、太田東高校、大田工業高校
	新田暁高校
	◆病院:イムス太田中央総合病院、太田記念病院
調査方法	直接面接(ヒアリング)調査法
	※高校及び専門学校については、別途生徒へ調査を実施
調査期間	平成28年9月~12月
調査項目	運行本数、運行時間帯、運行所要時間、料金、利用実態等

(2) 市民アンケート

普段の生活で、自動車を利用しているかどうかについては、「自分で自動車をよく運転している」と回答した人が76.1%と最も多く、自家用車利用者が多いことがうかがえます。



バスについて知っていることはどんなことかについては、「市内をイオン太田SC便が走っていること」と回答した人が55.9%と最も多く、次いで「市内をおうかがい市バスが走っていること」と回答した人が49.6%、「市内をシティライナーおおたが走っていること」と回答した人が42.5%、「熊谷駅行のバス(シャトル500)が走っていること」と回答した人が41.2%と続いており、路線について知っている人は多いものの、「自宅近くのバス停の名前」や「行くことのできる施設」、「運賃」、「ダイヤ」などの詳細については知っている人は少なく、バス路線の認知度はあるものの、詳細まで知らない人が多いことがうかがえます。自動車の利用状況別にみても、全体と同様に路線の認知度はあるものの、詳細まで知らない人が多いことがうかがえます。



バスを利用する頻度については、どの路線でも利用していない人が8割以上を占めており、利用している人は少なくなっています。

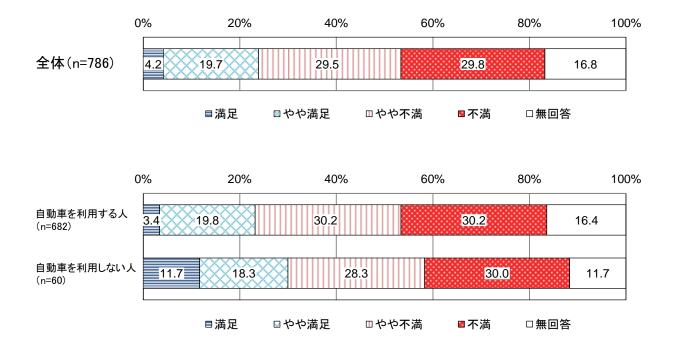


■ほぼ毎日 □週に数日程度 □月に数日程度 ■年に数日程度 □利用していない □無回答

現在の太田市内の鉄道やバスなどの公共交通は日常生活を過ごすうえで満足できる交通手段かどうかについては、「満足」と回答した人が4.2%、「やや満足」と回答した人が19.7%とこれらを合わせた23.9%の人が"満足"と感じています。

また、「やや不満」と回答した人が29.5%、「不満」と回答した人が29.8%とこれらを合わせた59.3% の人が"不満"を感じており、"満足"よりも"不満"を感じている人が多くなっています。

自動車の利用状況別にみると、自家用車を利用する人もしない人もいずれも"不満"が"満足"より も多くなっています。



公共交通機関(鉄道・バス、おうかがい市バス)が果たすべき社会的な役割や機能については、"そう思う"(非常にそう思う+そう思う)と回答した人は、「自動車と比べて目的地へ早く到着できる」、「自動車と比べて目的地へ安い費用で到着できる」、「通勤、通学、買い物、通院等自分自身にとって重要な日常の移動手段である」で多くなっています。また、"そう思わない"(そう思わない+全くそう思わない)と回答した人は、「高齢者やこどもにとっての重要な日常の移動手段である」、「自動車交通量が減少し、温室効果ガスの排出量を抑制する効果がある」、「観光やビジネスなど圏域外から来訪する人にとっての重要な交通手段である」、「自動車交通量が減少し、交通事故の危険性を減少させる効果がある」、「自動車交通量が減少し、道路混雑を抑制する効果がある」で多くなっています。

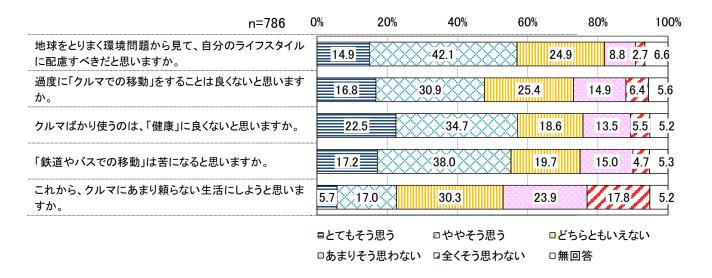
自動車利用が増加又は継続することの社会的影響や公共交通で得られる効果については、そう思わない人が多くなっています。



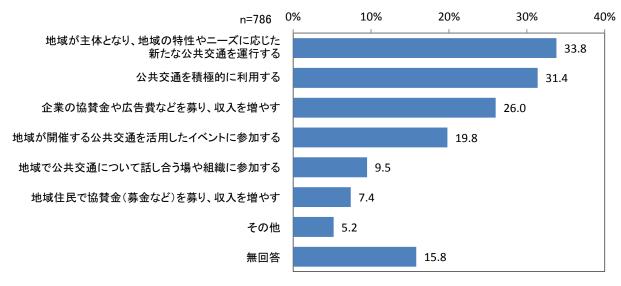
「地球をとりまく環境問題から見て、自分のライフスタイルに配慮すべきだと思いますか」では、"そう思う"(とてもそう思う+ややそう思う)と回答した人は、57.0%と半数以上を占めています。同様に「クルマばかり使うのは健康に良くないと思いますか」、「過度にクルマでの移動をすることは良くないと思いますか」でも"そう思う"と回答した人が多くなっています。

「これから、クルマにあまり頼らない生活にしようと思いますか」では、"そう思う"と回答した人は22.7%と約5人に1人の割合になっており、"そう思わない"(あまりそう思わない+全くそう思わない)と回答した人が41.7%と他の項目に比べて高くなっています。

また、「鉄道やバスでの移動は苦になると思いますか」では、"そう思う"と回答した人が5割以上を占めており、公共交通機関での移動が苦になっている人が多くなっています。

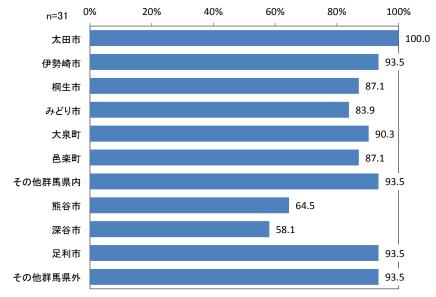


地域の公共交通を維持するために、取り組んだり参加してもよいと思うものについては、「地域が主体となり、地域の特性やニーズに応じた新たな公共交通を運行する」と回答した人が33.8%と最も多く、次いで「公共交通を積極的に利用する」と回答した人が31.4%、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」と回答した人が26.0%、「地域が開催する公共交通を活用したイベントに参加する」と回答した人が19.3%と続いています。地域の公共交通維持のためには、地域・住民・企業の連携・協力が必要がと感じている人が多いことがうかがえます。



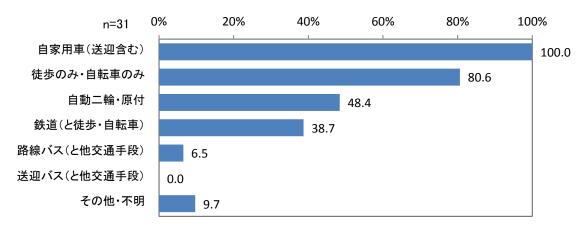
(3) 事業者調査

市内事業所の従業員の居住地(パート含む)は、太田市はもとより周辺市町に居住している人も多く、周辺市町から多く、特に太田市以外の群馬県内及び足利市からの流入が多いことがうかがえます。

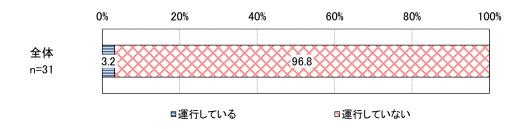


	太田市	伊勢崎市	桐生市	みどり市	大泉町	邑楽町	その他 県内	熊谷市	深谷市	足利市	その他 県外
従業員数 合計	4,734	954	305	214	322	138	437	196	86	701	355
事業所数	31	29	27	26	28	27	29	20	18	29	29

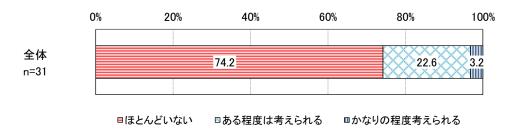
従業員(パート含む)の通勤時の交通手段は、「自家用車」が最も多く、次いで「徒歩のみ・自転車のみ」、「自動二輪・原付」、「鉄道」と続いており、「路線バス」は他の交通手段に比べ低くなっています。



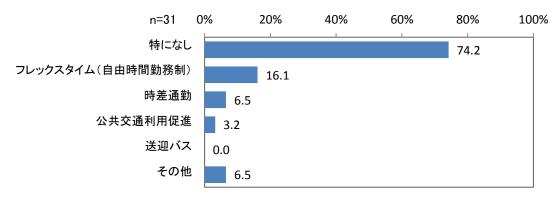
事業所での送迎バスの運行は、「運行していない」が96.8%とほとんどの事業所が運行していません。



従業員の公共交通機関への移行見込みについては、「ほとんどいない」が74.2%と半数以上を占めているが、「ある程度は考えられる」が22.6%、「かなりの程度考えられる」が3.2%と合わせて、25.8%が公共交通機関への利用転換の可能性があると回答しています。



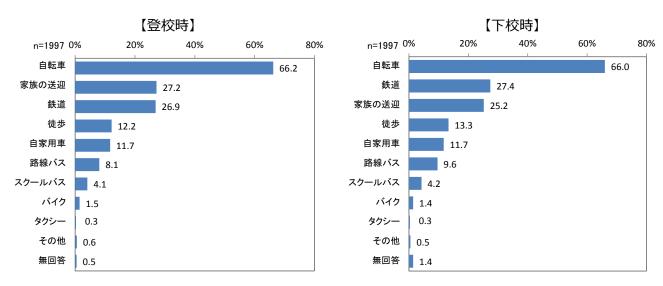
具体的な通勤対策の実施については、「特になし」が74.2%と最も多く半数以上が通勤対策を実施していない状況となっています。



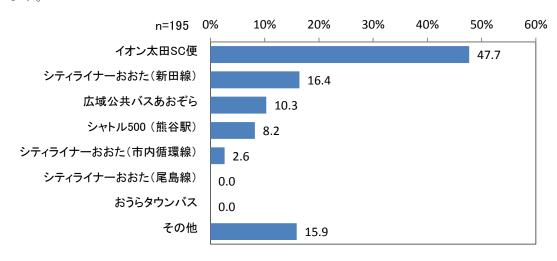
(4) 学生調査

登校時によく利用する移動手段については、「自転車」が66.2%と最も多く、次いで「家族の送迎」、「鉄道」、「徒歩」、「自家用車」と続いており、「路線バス」は8.1%と1割未満の利用率となっています。

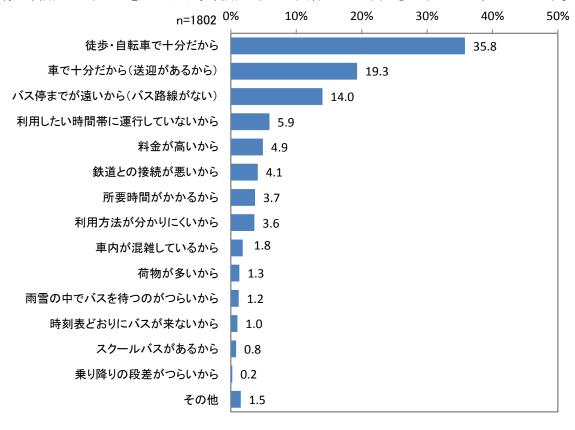
下校時によく利用する移動手段については、「自転車」が66.0%と最も多く、次いで「鉄道」、「家族の送迎」、「徒歩」、「自家用車」と続いており、「路線バス」は9.6%と登校時と同様に1割未満の利用率となっています。



登下校時に「路線バス」を利用したと回答した人の実際に利用したバスの路線は、「イオン太田SC便」が47.7%と最も多く、次いで「シティライナーおおた (新田線)」、「その他」、「広域公共バスあおぞら」と続いています。



路線バスをほとんど利用しない(できない)理由は、「徒歩・自転車で十分だから」が35.0%で最も多く、次いで「車で十分だから(送迎があるから)」、「バス停までが遠いから(バス路線がない)」と続いています。その他の理由は、運行ダイヤ、料金、鉄道との接続の悪さなどが上げられています。現行のバス路線が利用しにくいと感じており、利用しないと回答している人もいることがうかがえます。



(5)路線バスOD調査

特定の日の路線バスのOD調査結果は、新田線での乗降が多くみられるものの、市内循環線、尾島線では乗降が少なく、路線によって利用状況の差が見られます。

①市内循環線

	1	2	3	4		i (5 7	8		10	- 1	1 1	2 13	14		5 16		18	19	20	21	22	23	24				2
	太田駅北口	市役所東	中央小北	バーバンク遊り車	内ヶ島北	小舞木町	学習大化センター的	群原太田文宗哲	新井町東	新井町	新井町西	下浜田	勤労会館前	浜町三区	GKA初等部入口	山口外科前	太田記念病院	太田六丁目	本島病院前	大門入口	太田三丁目	太田二丁目	西中前	八幡町	高山神社入口	北裏通り	NTT前	太田駅北口
1 太田駅北口		0	0							1) (0		0	0	0	0) (0) (
2 市役所東			0	() () (0	(0	() () () (0		0	0	0	0) (0		,) (1
3 中央小北) () (0		0) () () (0		0	0	0	0) (0		,) (1 1
4 バーバンク通り東) () (0	(0	() () () (0		0	0	0	0) (0) () (1
5 内ヶ島北) (0		0) () () (0		0	0	0	0) (0) () (4!
6 小舞木町									(0	() () () (0		0	0	0	0) (0) () (1
7 学習文化センター前										0) () () (0		0	0	0	0) (0) () (4!
8 群銀太田支店西										0) () () (0		0	0	0	0) (0) () (1
9 新井町東										0) () () (0		0	0	0	0) (0		,) (4!
10 新井町) () () (0		0	0	0	0) (0) () (1
11 新井町西												_) () (0		0	0	0	0) (0) () (4!
12 下浜田) (0		0	0	0	0) (0) (1
13 勤労会館前																0		0	0	0		(0		, ,) (4
14 浜町三区																0		0	0	0	0) (0) () (1
15 GKA初等部入口																		0	0	0	0) (0) () (4!
16 山口外科前																		0	0	0	0) (0) (1	
17 太田記念病院																		. 0	0	0		(0) () (-
18 太田六丁目																			0	0	0) (0) () (4
19 本島病院前																				0		(0) () (4
20 大門入口) (0) () (4
21 太田三丁目																							0		,) (4
22 太田二丁目) () (1
23 西中前) (4!
24 八幡町) (1
25 高山神社入口																												4!
26 北裏通り																											(1
27 NTT前																												4
28 太田駅北口																												

②新田線 (新田暁高校行)

_				-	-	_										10		1 18	10	20	1 21	0.0	23	24
	太田駅北口	<u>+</u> m-⊤B	*H=TB	大門スロ	大島病院前	*田六丁日	+田和会会院	+990+4898	+0000000	藤阿々	新道町	別所	脇屋入口	400 芒	若太医院的	反町薬師入口	4 R 20 2 1 7						23 ###5P#:-#-	新田暁高校
1 太田駅北口	MILI PORTO	MH 1 H	0	7(1)/(1	U	VMV.1 II	A WILLIAM A	Amar commit	AMBRO BR	DEF 175	1	/////	加速八百	26.24) C	0	THITING	1	0	0417771071	0	77.74	5	22
2 太田二丁目			0	0	0	0	0	0	n						1 0	0			0	1	0	,	0	2
3 太田三丁目			·	n	n	ň	ň	ň	ň	1 7	1 0	1 7	1 7	1 7	1 0	ň	7	0	ň		ň	7	ň	ñ
4 大門入口				Ů	0	0	0	0	0		0 0				0 0	, o	Ċ	0	0	1	0	(0	0
5 本島病院前						0	Ō	ō	0	1	2		1 0	1 0) (0	1	0	0	1	0	(0	2
6 太田六丁目						_	0	ō	0	1) (1 0	1 0) (0		o o	0	1	1	(3	0
7 太田記念病院								0	0) () (0		0	0		Ó		0	0
8 太田記念病院南									0	(0	(((0	0		0	0		0	(0	. 0
9 太田合同庁舎前										(0	1	((0	0		0	0		0	(0	. 0
10 藤阿久													((0	- 0	(0	0		0	(1	1
11 新道町												(((0	0		1	0		0	(0	2
12 別所															0	0	0	0	0		0	0	0	0
13 脇屋入口															0	0		0	0		0	(0	4
14 般若															0	0		0	0		0	(0	0
15 荒木医院前																0		0	0		0	(0	0
16 反町薬師入口																		0	0		0	(0	0
17 生品神社入口																		0	0		1	(0	0
18 新田診療所前																			0		0	(0	0
19 交番·消防署北																					0	(0	0
20 ジョイフルホンダ西																					0	1	0	0
21 金井十字路																							0	0
22 本郷																							0	0
23 綿打行政センター																								0
24 新田暁高校																								

③新田線(太田駅北口行)

	1	2	3 4	5	6	7	8	9	10	- 11	12			15	5 1	6 17	18	19				23	24	
	新田晓高校 #打行政セ	_{ク-} 大根	本郷	金井十字路	ジョイフルホンダ西	交番·消防署北	新田診療所前	生品神社入口	反町薬師入口	荒木医院前	般若	脳屋入口	別所	新道町	藤阿久	太田会同庁舎前	太田記念病院	太田記念病院南	太田六丁目	本島病院前	大門入口	太田三丁目	太田二丁目	太田駅北口
1 新田暁高校		0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	1	- 3	3	0 0	4	0	0		0	0	0	29
2綿打行政センター				0	0	0	0	0	0	0	0		0)	0 0	0	0	3	(1	1	0	2
3 大根				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0)	0	0	0	1	(0	0	0	1
4 本郷				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0) (0 0	0	0		(0	0	0	. 0
5 金井十字路					0	0	0	0	0	0	1	0	0	() (0 0	0	0	1	(0	0	0	. 0
6 ジョイフルホンダ西						0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0		0	1	0	. 3
7 交番·消防署北							0	0	0	0	0	U U	0) (0 0	0	0	0		0	0	0	. 0
8 新田診療所前								0	0	0	0		0	() (0 0	0	0	0		0	0	0	. 0
9 生品神社入口									0	0	0	0	0	()	0 0	0	0	0	(0	0	0	1
10 反町薬師入口										0	0	0	0	() (0 0	0	0	0	(0	0	0	. 0
11 荒木医院前											0	0	0) (0 0	0	0	0	(0	0	0	. 0
12 般若												0) (0 0	0	0	0		0	- 0	0	0
13 脇屋入口		_) (0 0	0	- 0			1	- 0	- 0	2
14 別所 15 新道町																0 0	0	0	0		0	0	0	0
15 新坦則		_												_	_	1	0	0	1		0	- 0	0	4
16 藤阿久		_													_	0	0	0	- 0	- 2	0	- 0	- 0	1
17 太田合同庁舎前																	0	0	0		0	0	0	1
18 太田記念病院																		0	- 0		0	0	- 0	5
19 太田記念病院南 20 太田六丁目																			- 0	1 - 5	1 0	0	- 0	0
20 太田八丁日																				H (1 0	0	0	0
22 大門入口																					0	0	- 0	1 0
23 太田三丁目																						U	- 0	
24 太田二丁目				 	-							-		_	_	+							- 0	0
25 太田駅北口					-							-		_	_									Ľ
とり入口製化口																								

④尾島線(尾島歴史公園行)

_	- 1	2	3			5	6	71	al o	10	1 1	1 1	2 1	3 1	4 15	16	1 1	7 11	el 10) 20	21	22	23	2/	1 20	2	3 27	28	20	1 3	in 3
	太田駅北口	市役所東	南一番街	HERY XHESH	城山病院有	-010-0+6880	東矢島町	南矢島田	T 末広町北	超江病院前	高林南町	#5#4e34-A	暴力がんカンター	BERKES-X	南中前	华沢十字路	富沢団地湾	Kasansos	機前島入口	三菱電機前					尾島庁会前					今井	尾島歴史公園
1 太田駅北口		0		- ()	0	0	1	0 1)	0	1	0 (1)	0 0	0 () (1) () (1	0 0
2 市役所東			0	()	0	0	0	0 1	(0	0	0 0	(0 0	0 0) () (0	() (0		0) (0 (
3 南一番街)	0	0	0	0 0) (0	0	0 0) (0 (0 0) () () () () (0) (0 (
4 群馬銀行太田支店前					-	0	0	0	0 0				0	0	0 0			0	0										0	0	0 (
5 城山病院前							0	0	0 0) (0	0	0 0	1		0 (0 0	1	() (() (0) (0 (
6 バスターミナルおおた							_	0	0 0) (_	0	0	0 0			0	0) ()) (_					0 1
7 東矢島町									0 0)				0	0 0			0 0	0) () (0 0
8 南矢島町									0) ()	0	0	0 0)	0 0	0 0) () () (0		1 (
9 末広町北													0	0	0 0) (0 0	0 0) () (0) () (0) (0 0
10 堀江病院前											-)	0	0	0 0	()	0 0	0 0) () (0) (0 0		0) (0 2
11 高林南町													0	0	0 0	(0 0	0 0) () () () (0 0
12 県立がんセンター入口	1													0	0 0	(0 0	0 0) () (0) (0 0		0) (0 0
13 県立がんセンター															0 0			0 0	0 0) () () () () (0 0
14 県立がんセンター入口						_		_			_							0 0	0 0) () () () (0 0
15 南中前						_		_				_				_		0 0	0 0) () (0 0) (0 0		0) (0 0
16 牛沢十字路						_											_	0 () (, ,		, ,) (, ,			, ,	0 0
17 富沢団地南 18 尾島温泉利根の湯								_										_						-							0 0
18 尾島温泉利侯の高	_	_				_		_			_		_			_			_	4			-		4		1				4 .
19 備前島入口 20 三菱電機前					_	_	_	_	-	_	_	_	_	_		_	_			_	-	-						-		-	0 0
20 三季軍機則	_				_	_	_	_	-	_	_	-	_	_		_	-	_	-	_	_	-		-	4			-	-		0 0
21 馬馬丁丁日					_	_		-	+	_	_	_	_	_		-	_	-		_	-	_	4	-	-		1 -	1 -		-	9 (
21 尾島一丁目 22 尾島三丁目 23 尾島上町					_	_	-	_	+	_	_	_	_	_		_	_	-	-	_	_	_	_	-	1 -		1 -	1	-		9 7
24 新川井学 3 日	_	-			_	_	-	-	+	-	_	_	_	-	-	_	_	-	-	-	_	-		_			1 -	-			0 1
24 粕川住宅入口 25 尾島庁舎前								_																	_		1 -	1 -		1 1	H 1
20 山奈松田市							_	_	_			_	_	_	_		_	_	_				_				1 -	1 -		1 -	ă î
26 出塚新田西 27 世良田下町					_	_	1	-	+	_	_	1	_	+	+	_	1	+	1	_	_	_	1		_		_	-		-	9 7
28世良田交差点東					_	_	+	_	+	_	_	_	_	_	+	_	_	+	+	_	_	_	1		_		_		-		8 - 2
29世良田上町						_	1	_	1					_	1			1	1				1				1				0 0
30 今井																															-
31 尾島歴史公園								_					_	_			_		_		_		_				_	_			4

⑤尾島線(太田駅北口行)

_						-1	ol .	ı ,						1 1				1 11	·	20	21	22	23	24	25	26	27				_
	家島歴史公園	4#	世典田上町	+anvzas	世市田下町	地容新用語	D 図色☆金ま	munical ye	尾泉 F BT	図8=丁日	R8-TE	- 英宗物書	機能を入口			生労十字路	田中前 /												南一春街	市役所東	大田駅北口
1 尾島歴史公園				0) ()	0	0 (0	0	1000	1))	0 0			(0	0	(1	0	0	0	1	1	0	0	0	-
2 今井				0) (0	0 (0	0)	0	-			0			1	0	- 1	0	0		0	0	0	
3世良田上町				0) (0	0 (0	0					0				0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	
4 世良田交差点東							0	0 (0	0)	0				0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	
5 世良田下町						_	0	0	0						0				0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	
6 出塚新田西								0	0	0)	0				0			0	0	0	0	0		0	0	0	
7 尾島庁舎前									0 0	0))	0				0 0					0	0	0		0	0	0	
8 箱川住宅入口 9 尾島上町										0)	0				0			0	0	0	0	0	2	0	0	0	
9 尾島上町										0))	0				0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	
10 尾島三丁目											-	0)	0				0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	
11 尾島一丁目 12 三菱電機前														0	0				0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	
12 三菱電機前)	0				0						0	0	1	0	0	0	
13 備前島入口															0				0	0		1	0	- 0	0	0		0	0	0	-
14 尾島温泉利根の湯															0				0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	
15 富沢団地南																			0	0		0	0	- 0	0	0		0	0	0	-
16 牛沢十字路																			0	0		0	0	0	0	0	- 1	0	0	0	
17 南中前																		_	0 0	- 0				- 0	0	- 0		0	0	0	
18 県立がんセンター入口						_						_											0		0	0		0	0	0	
19 県立がんセンター																							0		0	2		1	0	0	
20 県立がんセンター入口						_						_						_					0		0	0		0	0	0	
21 高林南町 22 堀江病院前						_	_						_									0	0		0			0	0	0	
22 弘江病院制			_		_	-	_	-			_	_	_			_		_					- 0			- 0	-		- 0	- 0	_
23 末広町北 24 南矢島町					_	-	_					_	_	_	_									-	0	1			0	0	_
2年用大馬町						_							_												- 0	- 0	_		- 0	0	_
25 東矢島町 26 パスターミナルおおた													_													- 0	_		- 0	- 0	
26 バスターミナルおおた 27 城山病院前			_		_	-	_	-				_	_	_	-			_							_		_		0	0	
2/ 姚川病院削 28 群馬銀行太田支店前				-			_	_	-					_														-	0	0	
28 群馬銀行太田文店前 29 南一番街	-						_																						- 0	0	
30 市役所東		_	-	-	_	-	_	-	-	_	_	-	_	_	-	_	_	-	-			_					_	1		U	
30 市役所果							_	_					_																		_

(6) ヒアリング調査

①運行事業者

■ 運行事業者A

【デマンドバスについて】

- ・電話予約での問題は需要が多くて予約が取れない状況がある。
- ・予約が取れない状況は、市全域になっている。
- ・一日の最大の輸送人員は120~180人 年間32108人輸送している。
- ・元気な人でバス、福祉タクシーを利用している人はほとんどいない。福祉タクシーも利用層が重複していないので、利用者が多く、予約もいっぱいの状況である。
- ・運転者は国土交通省の安全運転講習を受講している。
- ・デマンドは登録5000人、月間利用者数3000人である。
- ・オペレータも自前で予約は1週間前からできるが、金曜日が最も多い。
- ・デマンドの利用がある程度定着してきており、路線バスを作った場合に乗るかどうかが考えにくい。

【都市間輸送について】

- ・都市間輸送は熊谷までのワンコインバスしかない。最終便は都内からの新幹線最終に合わせており、23:35が新幹線最終で23:40熊谷発の太田駅着である。
- ・バスターミナルの駐車代は300円(13時間)なので、熊谷まで車で行くことを考えると非常に安い。熊谷駅でワンコインの駐車場を探そうとすると駅から非常に遠い状況である。
- ・事業所や工場が多いので、ビジネス需要がまだあると思う。
- ・伊勢崎・桐生・熊谷などへの都市間輸送も考えていきたい。

【路線バスについて】

- ・土日は観光路線を入れたい。足利フラワーパーク(CNNで選ばれている)と海浜公園はインバウンドが増えてきている。 芝桜とほかの地域で組み合わせてインバウンド対応をできるといい。
- ・運行路線・系統は曜日によって変えてもいいし、一日の中でもかえてもいいと思う。

■ 運行事業者 B

【路線バスについて】

- ・バスロケーションシステムはない。
- ・朝6時台の熊谷行は6本。一日合計38便。
- ・熊谷から太田行は一日合計40便。
- ・朝夕、渋滞で刀水橋がなかなか渡れない。
- ・橋を渡るのに混むため、代わりに西側の営業所の道(407号線西)が混んでしまっている。

- ・朝の太田行は、聖天様を過ぎると混み始め、橋まで渋滞している。
- ・熊谷行きは聖天様を過ぎると人が混み始める。
- ・埼玉県内で朝混んで乗れない時は、次の便がすぐ来るので大丈夫である。
- ・太田駅から乗った人は、マリエールや堀江病院で降りるが、その他はほぼ熊谷駅まで行く。
- ・太田熊谷間は片道20 km。所要時間は55分であるが、実際は1時間。
- ・収支率や乗合率は埼玉県側がよい。
- ・太田駅南口広場の乗降場が角で止めづらい。
- ・外国人利用は、大泉線が多いが、太田方面にもいる。
- ・バスの運転手は60歳が定年。ハローワークで募集中。
- ・環境エコ定期や特別定期がある。
- ・ICカードを導入している。バス券でないので安心できる。
- ・妻沼町の箇所は、バス停に自転車置き場があり利用されている。

②事業所等

■ 企業

- ・通勤手段については自家用車通勤もあるが、送迎バスも走らせている。
- ・社宅の近隣住民から、朝の渋滞を危惧する声が来ているので、対応に苦慮している。
- ・渉外係として地元の区長さんと話す時がある。富士だけではないが渋滞がひどいと言われる。
- ・路線バスでの通勤が可能になることには、大変興味を持っている。
- ・バス停でのパーク&ライドができれば、より路線バスにシフトするかもしれない。
- ・通勤手当が細かく対応されているが、公共交通利用は電車以外想定されていないし、不備も多いので、バスネットワークの利便性が高まれば検討の余地がある。
- ・自社運行のバス(連絡、送迎)にて、年間多額の経費が掛かっている
- ・新入社員は、3か月間はバスが基本。
- ・駐車場の台数は、休暇率を考えてない。例えば、100台必要なところで100台は確保していない。駐車場が遠い・狭いの声も聞いている。
- ・通勤費(鉄道)の定期は全額支給している。
- ・車通勤者は、排気量、レギュラー・ハイオク、距離等で区分されている。

■ 商業施設

- ・当施設への路線バスについては学生が使ったり、近隣の人が使用している状況があり、実際の施設利用者乗降者数は把握していない。
- ・バスの停止場ブースは1か所のみ。その後ろにおうかがい市バス停留場、タクシー乗降場と続く。
- ・従業員は自動車通勤が多く、近隣に住んでいる人は自転車で来ている。敷地の端を駐車場に借りて使用している。
- ・お客の声として、9割は車で来るので公共交通の意見はそれほどない。
- ・信号の矢印を数秒調整することで、入口の渋滞緩和を図った。

③学校等

■ 学校A

- ·生徒数1,500名
- ・下宿生もいる。
- ・イオンモールに近い(2km)ので、そこからのバス路線があると学生が遊びによれる
- ・地元の活性化に少しは貢献していきたい
- ・JR足利駅、太田駅から送迎バスを出している。H29年4月から籠原駅からも始める。
- ・自動車通学の人もいる。
- ・学生のうち、ほとんどが太田市内であり、100人くらいが1人暮らし。市内のアパート(学校周辺、太田駅、細谷駅、イオン周辺を紹介している)
- ・学生のうち一年生は車を持ってなく、バス利用が多い。生徒は学校帰りにイオンに寄ることが多い。
- ・朝は、太田駅朝8:10発と8:40発が2台運行している。
 - 4月は230人位利用していたが、今は160~170人の利用になっている。
- ・送迎1台は業者に依頼しており、他3台は自前で所有している。

■ 学校B

- ・中高併せて420名
- ・送迎バス:太田駅 (バスターミナル経由) ⇒初等部 (矢島タクシー) と自校のバス2台あり。
- ・イオン太田にいくバスを利用している生徒もいる
- ・送迎バスの料金が高い
- ・竜舞駅から自転車で通ってくる生徒もいる

■ 学校C

- ·生徒数600名、韮川駅1.5km、徒歩20分
- ・韮川駅利用が4割弱。市内通学が6割。徒歩と自転車。女子が53%くらい。
- ・雨の日は送迎の車で道路が混雑し、近所から苦情が出る状況がある。
- ・学校説明会で、通学方法についてバス路線がないかと話しがでる。

■ 学校D

- ·生徒数600名弱、韮川駅3km、竜舞駅3km
- ・韮川駅から自転車利用が200名、竜舞駅から20名程度
- ・男子が多く、部活も盛んにおこなわれており、生徒の通学範囲は広い
- ・雨の日の送迎は多い。

■ 学校 E

- ・生徒数480名 総合学科ある。福祉関係の選択ができるのは新田暁と大間々だけ
- ・シティライナーおおた、伊勢崎市のあおぞら号が来ている。待機所あり
- ・藪塚や笠懸方面(北側)、尾島方面(南側)からの路線がないため、太田駅周りになっている
- ・南北方向からの生徒もいるため、バスが欲しい。
- ・自転車通学も多い。
- ・先日の雪で遠方からの生徒が来られなくなったという件もあった。
- ・学校説明には来るが、通学状況を考えると辞めてしまうという人もいる。

4病院

■ 病院A

- ・朝8時から受付開始
- ・バス路線は大いに期待されている。
- ・通過型か待機型(始発)は、道路状況や駐車場の状況等から、検討が必要である。
- ・バスが転回できる場所がない。
- ・できれば玄関まで来て欲しい。
- ・太田駅への送迎バスは1日16便(8往復)走らせている。
- ・太田駅と病院間であり途中止まらないため利用者が少ない。
- ・来院者はほとんどが自家用車にて来院しており、おうかがい市バスの利用も少ない。
- ・来院者の多くが太田市内の北部で、一部足利、桐生方面からも来院している。
- ・病院への入口の道路構造がよくないように思う。
- ・来院者は太田市全域で約6割、足利、桐生も多い。
- ・運行は委託しているが、多額の経費がかかっている。

■ 病院B

- ・病院受付は8時であるが、8時前から来る患者さんもいる。診察は9時から。
- ・病院の受付は午前中のみ。診察が終わるのは午後になる場合もある。午後は予約患者のみ。
- ・ピークは午前中である。
- ・患者用の送迎バスはない。
- ・おおむね自動車での通院・送迎が多い。路線バスやおうかがい市バスの利用者もいる。
- ・路線バスは通っているが、運行本数は少ないため、利用者に不便と思われている。
- ・30分に1本程度はあるとよいと思う。
- ・玄関先車寄せのバス停は1か所。バスの待機場はない。他はタクシー、送迎用乗降場の整備をしている。
- ・バスが病院に来たときに、アナウンスすることは出来ないが、バス停に待合用のベンチを設置する予定。
- ・バスロケーションシステムがあればよいと思う。モニターの設置は病院内に可能である。
- ・目の不自由の人を案内する場合は、受付で聞いて介助者が一緒について回っている。
- ・従業員は市内の他、市外、県外からも通っている人もいることから駐車場の確保の必要性はある。
- ・現在1,000台の駐車場を確保。足りないので北側に230台分を造成中。他250台分を借地している。
- ・市街地に買い物に出かけるのに手段がなく困っている。
- ・人事担当に聞かないとわからないが、従業員でバスや鉄道利用者はいないと思う。定期券で通勤になった場合、手当を全額見られるかは不明。
- ・通勤手当は距離に応じて支給されている。徒歩も自転車も少し出ている。
- ・バスの利用は料金次第であると思う。1日パス券などが出来ると利用しやすいのではないか。

4. 公共交通の課題

■現況から見える課題

課題① まちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展開

「太田市都市計画マスタープラン」における将来の都市構造は、市のシンボルとなっている金山などの自然や歴史と生活文化とが共存する都市を維持していくとともに、都市のにぎわいの中心である中心市街地の整備、地域の特性を活かした地域・生活拠点の整備、工業団地などの産業拠点の整備、さらには、広域的な都市圏を形成するための都市の骨格としての軸を強化するとしています。

また、道路や鉄道などの骨格となる都市施設の整備・再編を進め、地域相互間のネットワークの強化を図り、安全・快適・便利なまちにすることを基本的な方向性としています。

これに伴い、都市の骨格としての軸の強化、地域相互間のネットワークの強化、「太田市立地適正化計画」の誘導地域の設定による地域拠点・生活拠点の整備に合わせた公共交通軸の形成及びまちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展開が求められています。



課題② 高齢者のみならず、通勤・通学の足としても機能する公共交通サービス

太田市内への通勤・通学は、流出よりも流入が多く、市外から市内へ入ってくる人が多くなっています。しかしながら、鉄道駅から目的地の勤務先・学校への公共交通アクセスがよくないことから、現状のシティライナーおおた(市営路線バス)を利用する人はほとんどいません。

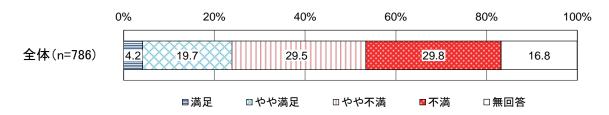
市内在住で市内に通勤・通学している人も自動車や自転車での移動が多く、シティライナーおおたでの移動は多くはありません。また、おうかがい市バスは、65歳以上の高齢者や障がいを持つ人等を利用対象としているため、対象者以外は利用できない状況にあります。

なお、利用登録者のうち実際におうかがい市バスを利用している人は3割程度ですが、行き先は医療機関・ 商業施設・福祉センターなどであり、高齢者等の足としてはおおむね機能していることがうかがえます。

市民アンケートでは、太田市の公共交通に関する満足度は決して高くはなく、不満を感じている人が多いという結果になっています。事業所調査では、ほとんどの事業所が送迎バスを運行していませんが、公共交通機関を利用した出勤は少なく、自動車での出勤が多い状況がわかります。学生調査では、現行のシティライナーおおたは利用しにくいため、利用を控えている状況がうかがえます。

これらのことを踏まえて、利用者の特性を加味した多様な交通手段が、高齢者のみならず、通勤・通学の足としても機能する公共交通サービスを形成することが必要です。さらに、市内の事業所の労働力を確保し、雇用環境の充実を図るためにも、周辺自治体と連携した公共交通ネットワークを再構築することが重要です。

太田市内の鉄道やバスなどの公共交通は満足できる交通手段かどうかについて(再掲)



市民アンケートより

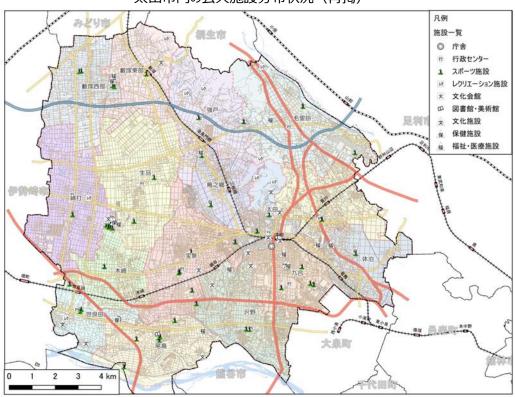
課題③ 鉄道駅や集客施設、観光施設などへのアクセスとして機能する公共交通サービス

太田市内の交通施設は、東武鉄道太田駅を中心に四通八達(しつうはったつ)しており、太田駅は鉄道・路線バス等の交通拠点(ターミナル)となっています。

一方、市内には、高校・専門学校・大学等の教育施設や、市民会館等の文化施設、その他の集客施設が点在しており、大規模商業施設が幹線道路沿いに立地しています。さらに、史跡や社寺仏閣等の文化財、自然・公園、美術館・博物館など多様な観光スポットが市内に散在しています。

しかし、こうした集客施設・観光施設と交通拠点との公共交通アクセスは機能していないため、自動 車利用ができない来訪者への対応ができていません。

太田市の活力を生み出すためには、鉄道駅と集客施設、観光施設などを連絡する公共交通サービスの形成が求められています。

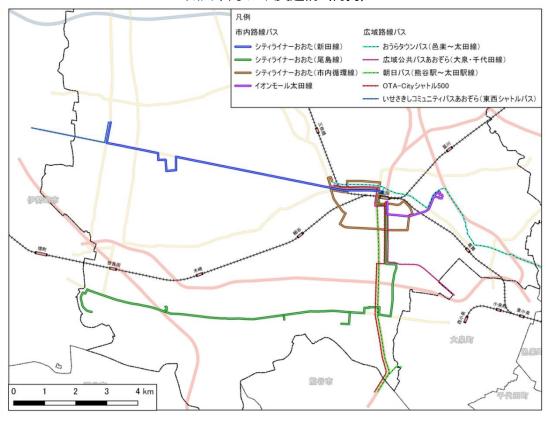


太田市内の公共施設分布状況(再掲)

課題④ 太田市の活力を高める都市間・隣接市町間の広域公共交通の展開

太田市内の交通施設は、東武鉄道太田駅を中心に四通八達していますが、都市間・周辺自治体間との移動サービスは十分とは言えません。市北部に隣接する足利市から桐生市、みどり市、伊勢崎市にかけてはJR線、市南部に隣接する熊谷市、深谷市にもJR線、さらに熊谷市には新幹線が通っています。また現在、伊勢崎市、熊谷市、邑楽町、大泉町、千代田町からのバス路線が、太田市内の駅・病院・高校などに乗り入れていますが、市内交通機関との乗り継ぎについては連携が取れていないのが現状です。こうした現状を踏まえ、地域間をまたぐ広域的な移動ニーズへの対応を図るとともに、公共交通の利便性を確保するためにも、都市間・隣接市町間の広域交通の展開が求められます。

太田市内のバス交通網(再掲)



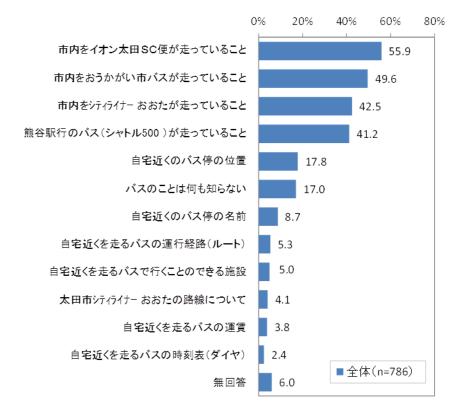
課題⑤ 誰もがわかりやすく、安全で利用しやすい公共交通サービスの展開

太田市の人口は現時点以降減少していく傾向にあります。高齢化率が30%以上の地域も市内には点在しています。3,000人を超える人がおうかがい市バスの利用登録をしていますが、そのうち3割程度の人しか実際には利用していません。

バスに関する市民アンケートからは、おうかがい市バスが走っていること、シティライナーおおたが 走っていることは知っているものの、バス停、運賃、ダイヤなどの詳細について知っている人は少ない ことがうかがえます。

さらに、普段の生活においては、8割以上の人が自分又は家族が運転する自動車を利用していると回答しており、自動車への依存度は非常に高いことがうかがえます。公共交通機関が果たすべき社会的な役割や機能は非常に重要であり、今後は、誰にもわかりやすく、運行上の安全が確保され、かつ利用者のニーズに応じた公共交通サービスの展開が求められています。

バスについて知っていること(再掲)



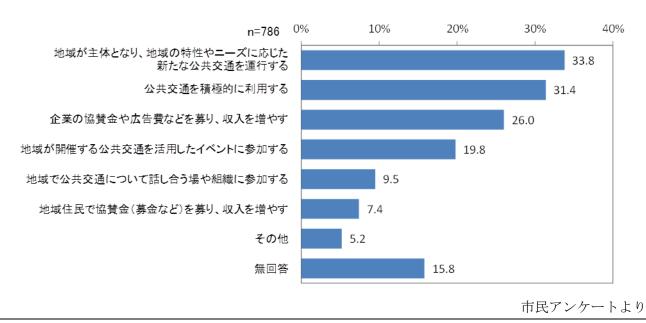
市民アンケートより

課題⑥ みんな(市民、企業、交通事業者、行政)で持続的に公共交通を支える仕組みづくり

市民アンケートでは、地域の公共交通を維持するために取り組んだり参加してもよいと思うものについて、「地域が主体となり、地域の特性やニーズに応じた新たな公共交通を運行する」と回答した人が33.8%と最も多く、次いで「公共交通を積極的に利用する」と回答した人が31.4%、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」と回答した人が26.0%と地域の公共交通維持のためには、地域・住民・企業の連携・協力が必要と感じている人が多いことがうかがえます。

これによりバスの運行・維持管理は行政や交通事業者のみにその役割を託すのではなく、市民や地域団体、企業等の参加を促し、地域資源を活用し、持続可能な公共交通のあり方を検討することが求められています。

地域の公共交通を維持するために、取り組んだり参加してもよいと思うもの(再掲)



■調査項目別にみる課題とその課題に対する戦略及び具体的な対応策一覧

調査項目 調査項目別にみる課題 ① ② ③ ④ 地域特性・交通特性 特定エリアの高齢化の進展への対応 市域を超える広域的な移動需要への対応 増大する自動車需要への対応 路線バス(シティライナーおおた)の維持・活性化 ● ● 日本	⑤<!--</th--><th>6</th>	6
調査 市域を超える広域的な移動需要への対応 増大する自動車需要への対応 の	•	
#	•	
路線バス (シティライナーおおた) の維持・活性化	•	
上位計画・関連計画 将来都市構造と一体となった公共交通体系のあり方の検討 鉄道や路線バスを軸とした公共交通体系のあり方の検討 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		
に関する調査鉄道や路線バスを軸とした公共交通体系のあり方の検討	•	•
鉄道1 ³ 路線八人を軸とした公共父連体系のあり方の検討 ●		•
路線バス調査 地域の移動特性を踏まえた路線バス(シティライナーおおた)の利便性向上 ・ ・ ・		
	•	
高齢者の移動手段として重要な役割を果たす、路線バス(シティライナーおおた)の維持	•	
通勤および通学を中心に駅までのアクセス手段として重要な役割を担う路線バス(シティライナーおおた)の維持および活性化		
デマンドバス調査 未利用者への対応	•	
鉄道調査 乗り換え時の抵抗解消(ダイヤ接続やバリアフリー化) ・	•	
バス交通調査 太田市内を走行している各種事業者のバス交通の体系化 ・ ・		•
住民意識調査 バス非利用者の利用促進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		•
バスによる駅までのアクセス利便性の向上 ・		
誰もが利用しやすいバスサービスの提供	•	•
商業施設や医療施設など市域を超える広域的な移動需要への対応 ●	•	
公共交通の維持に向けた住民参加意欲への対応	•	•
自宅や施設から最寄駅までのアクセス利便性の向上	•	•
元気な高齢者の自動車利用からバス利用への転換促進	•	
バス意識の向上によるバス交通の維持および活性化		•
企業意向調査 路線バスが整備された場合の利用の可能性 ・ ・		•
自動車通勤からバス通勤への転換促進策の検討 ● ●		•
高校生意向調査 路線バスが整備された場合の利用の可能性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		
運行事業者・病院・ バスの定時性確保への対応	•	
商業施設意向調査 自動車利用からバス利用への転換の可能性が高い施設へのバスサービスの あり方の検討	•	
障害者がバスを利用しやすい環境の整備	•	

No.	課題に対する戦略	具体的な対応策
1	まちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展 開	メリハリのあるネットワーク(基幹線、地域幹線、フィーダー路線、区域運行、地域共助運行等)の検討
2	高齢者のみならず、通勤・通学の足としても機能する公共交通サービス	移動需要に合わせた時間帯別・曜日別・期間別の運行形態、路線再編、運行サービスの検討
3	鉄道駅や集客施設、観光施設などへのアクセス として機能する公共交通サービス	太田記念病院-太田駅-BUSタ-ミナルおおた-市民会館-太田市運動公園を南北基幹線、イオンモール太田線を東側基幹軸とし、路線上にターミナル機能を検討
4	太田市の活力を高める都市間・隣接市町間の 広域公共交通の展開	既存の広域路線バス、広域公共バスとの連携強化、伊勢崎市コミュニティバス 「あおぞら」等との連携確保、および北関東道スマート I C (予定)を活用した 高速バス路線の検討
(5)	誰もがわかりやすく、安全で利用しやすい公共交 通サービスの展開	路線・ダイヤ等運行の明瞭化・見える化、接続ターミナルの整備、路線バスマップ、バスロケーションシステムや I C乗車券の検討など
6	みんな(市民、企業、交通事業者、行政)で 持続的に公共交通を支える仕組みづくり	モビリティ・マネジメント活動、地域住民が支えるバス運動、公共交通通勤推奨活動、運転マナー・乗車マナー向上運動、PDCA評価体制の確保など

第3章 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の 活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1. 太田市の交通将来像

「第2次太田市総合計画」(計画期間平成29年度~平成36年度)では、『人と自然にやさしく、品格のあるまち太田』を将来都市像に掲げ、総合的かつ計画的な様々な施策の展開を進めています。また、「太田市立地適正化計画」では、ネットワーク型コンパクトシティの実現に向け、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、持続可能な新たな都市の骨格形成と地域づくりを進めています。

これらを踏まえ、本計画では、鉄道及び路線バスを公共交通軸とし、おうかがい市バスやタクシー等が相互に連携することにより、市民の日常生活に応じた利用しやすい公共交通ネットワークを形成し、将来像として『自動車と公共交通の共存共栄ができるまち』を目指します。

そのために、行政、交通事業者を始め、市民、地域、企業がそれぞれの立場を尊重しつつ協働し一体となり、利用者の視点に立った公共交通ネットワークの形成に向けた取組を実施します。



交通将来像

自動車と公共交通の共存共栄ができるまち

2. 太田市における公共交通の役割と取組みの方向性

太田市が目指す将来像を踏まえ、公共交通が担う役割及びその取組の方向性については以下のとおりとします。

公共交通の役割	取組みの方向性
市民の移動手段の確保	・おうかがい市バスによる高齢者・障がい者等の通院・買物等の移動手段の
	確保
	・学生等、運転できない市民の移動手段の確保
太田市型コンパクトシティの実現	・「太田市立地適正化計画」と連携し、拠点間、あるいは拠点と居住エリアを
	結ぶ交通手段の提供
	・移動機会を考慮したメリハリのある公共交通ネットワークの提供
交通混雑の緩和による産業振興	・自家用車に依存しないライフスタイルの実現
環境にやさしいまちづくりとの調和	・自家用車からの転換によるCO2排出量の削減と交通混雑の緩和
人の交流による活発化	・外出機会の増加による地域内交流の活発化
	・来訪者の移動の利便性を向上させ、人の交流を活発化

3. 太田市地域公共交通網形成計画の目標

取組みの方向性を踏まえ、以下の計画目標を設定します。

計画日標 1	まちづくりの方向性や太田市立地適正化計画と連携して、メリハリのある公共交通ネットワークを構		
計画目標 1	築する		
計画目標 2 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスの整備や仕組みを構築する			
	おうかがい市バスは高齢者・障がい者の足を確保する手段として、持続可能な運行システムを構築		
計画目標 3 	する		
計画目標4	市民の生活圏を念頭に、広域性を視野に入れた公共交通ネットワークを構築する		
計画目標 5	市民、企業、交通事業者、行政との連携を図り、持続可能な仕組みと評価システムを構築する		

目標とする成果指標は以下の3点を設定します。

指標	設定理由	現状値 (平成28年度)	目標値 (平成36年度)
年間バス利用者数	現在の路線の利用者数は少なく、今後持続可能な交通網とするためには、費用対効果を勘案しつつ利用者の増加を図ることが必要不可欠です。	46,000人 ※シティライナーおおた 3路線の合計	55,000人 ※シティライナーおおた 全路線の合計
バスの認知度	バス利用への転化にはバスの存在を知っている人を増やすことが必要不可欠です。利便性を高めて利用者の増加を図ると同時に、バス自体の認知度を上げ、利用促進につなげていくことは非常に重要だと考えます。	17.0% ※市民アンケートで 「バスのことは何も知らない」と回答した人の割合	10.0%
公共交通に対する 満足度	市の公共交通に対する総合的な指標と捉え、利用しやすく、わかりやすく、利便性の高い公共交通サービスを提供できているかどうかのバロメーターとして設定しました。	23.9% ※市民アンケートで 「満足・やや満足」と 回答した人の割合	30.0%

4. 目標達成のための施策・事業

(1) 施策体系の整理

■課題と施策の関連性

-max (= C)				 課	題		
調査項目	調査項目別にみる課題	1	2	3	4	(5)	6
地域特性・交通特性	特定エリアの高齢化の進展への対応					•	
調査	市域を超える広域的な移動需要への対応				•	•	
	増大する自動車需要への対応			•		•	
	路線バス(シティライナーおおた)の維持・活性化		•	•		•	•
上位計画·関連計画	将来都市構造と一体となった公共交通体系のあり方の検討	•					•
に関する調査	鉄道や路線バスを軸とした公共交通体系のあり方の検討	•		•			
路線バス調査	地域の移動特性を踏まえた路線バス(シティライナーおおた)の利便性向上		•	•	•	•	
	高齢者の移動手段として重要な役割を果たす、路線バス(シティライナーおおた)の維持					•	
	通勤および通学を中心に駅までのアクセス手段として重要な役割を担う路線バス(シティライナーおおた)の維持および活性化		•				
デマンドバス調査	未利用者への対応					•	
鉄道調査	乗り換え時の抵抗解消 (ダイヤ接続やバリアフリー化)			•		•	
バス交通調査	太田市内を走行している各種事業者のバス交通の体系化	•	•				•
住民意識調査	バス非利用者の利用促進						•
	バスによる駅までのアクセス利便性の向上			•			
	誰もが利用しやすいバスサービスの提供					•	
	商業施設や医療施設など市域を超える広域的な移動需要への対応			•		•	
	公共交通の維持に向けた住民参加意欲への対応						•
	自宅や施設から最寄駅までのアクセス利便性の向上			•		•	
	元気な高齢者の自動車利用からバス利用への転換促進					•	
	バス意識の向上によるバス交通の維持および活性化						•
企業意向調査	路線バスが整備された場合の利用の可能性	•	•				•
	自動車通勤からバス通勤への転換促進策の検討	•	•				•
高校生意向調査	路線バスが整備された場合の利用の可能性		•				
運行事業者・病院・	バスの定時性確保への対応					•	
商業施設意向調査	自動車利用からバス利用への転換の可能性が高い施設へのバスサービスの あり方の検討			•		•	
	障害者がバスを利用しやすい環境の整備					•	

計画目標1

まちづくりの方向性や太田市立地適正化計画と連携して、メリハリのある公共交通ネットワークを構築する

計画目標 2

利用者にとって分りや すく、利便性の高い公 共交通サービスの整備 や仕組みを構築する

計画目標3

おうかがい市バスは高齢 者の足を確保する手段 として持続可能な運行 システムを構築する

計画目標4

市民の生活圏を念頭 に、広域性を視野に入 れた公共交通ネットワ ークを構築する

計画目標5

市民、企業、交通事業者、行政との連携を図り、持続可能な仕組みと評価システムを構築する

■施策体系

計画目標1

まちづくりの方向性や太田 市立地適正化計画と連携 して、メリハリのある公共交 通ネットワークを構築する

- 1-1 南北基幹バス路線の新設
- 1-2 イオンモール太田線を基幹バスに位置づけ
- 1-3 シティライナーおおた・新田線の充実
- 1-4 シティライナーおおた・尾島線の充実
- 1-5 西部地域幹線の新設
- 1-6 東部地域幹線の新設
- 1-7 宝泉住宅団地線の新設(太田駅~宝泉住宅団地巡回)
- 1-8 毛里田線の新設
- 1-9 シティライナーおおた・市内循環線の廃止
- 1-10 南北基幹線の延伸(期間運行)

計画目標2

利用者にとってわかりやす く、利便性の高い公共交 通サービスの整備や仕組み を構築する

- 2-1 パークアンドライド (P&R) ターミナルの整備
- 2-2 サイクルアンドバスライド (C&BR) 停留所の整備
- 2-3 わかりやすい情報提供の検討(バスロケーションほか)
- 2-4 交通機関相互の乗り換えを考慮したダイヤの検討 (鉄道、基幹バス、地域幹線、コミュニティバス、広域バスなど、わかり やすいダイヤの検討)
- 2-5 運賃の検討(距離制、割引制度、IC乗車券の検討)

計画目標3

おうかがい市バスは高齢者 の足を確保する手段とし て、持続可能な運行システ ムを構築する

- 3-1 年齢等による利用者制限は継続。利用実態を踏まえてアクセスポイントの削減
- 3-2 バス路線ネットワークと連携したサービス提供区域の再編、および運 賃の検討(ゾーン制、乗継割引)

計画目標4

市民の生活圏を念頭に、 広域性を視野に入れた公 共交通ネットワークを構築 する

- 4-1 既存の「シャトル 500」(熊谷駅南口)、熊谷駅〜太田駅線、伊勢崎市コミュニティバス「あおぞら」、広域公共バス「あおぞら」(大泉・千代田線)、広域公共バス(邑楽〜太田線)との連携を検討
- 4-2 生活圏に合わせ、隣接する都市の公共交通機関との連携を検討
- 4-3 東武鉄道線 (伊勢崎線・桐生線・小泉線) との連携を検討
- 4-4 西部広域バス路線の新設(BUSターミナル太田〜尾島地区〜 籠原駅)
- 4-5 北関東道スマート I Cを活用した高速バス路線の検討、高速バス ターミナル整備の検討

計画目標5

市民、企業、交通事業者、行政との連携を図り、 持続可能な仕組みと評価 システムを構築する

- 5-1 自家用車に依存しないライフスタイル等、公共交通の意識啓発活動の展開
- 5-2 マイバス運動や利用促進策の検討
- 5-3 モビリティ・マネジメント「車ときどきバス運動」の施策と導入方策の検討
- 5-4 太田市地域公共交通活性化協議会を中心とした評価体制の検討

	施策	НЗ	80	НЗ	31	НЗ	32	Н3	3	Н3	84_	H35	, H	H36
1-1	南北基幹バス路線の新設	—												→
1-2	イオンモール太田線を基幹バスに位置づけ	-											-	→
1-3	シティライナーおおた・新田線の充実	9 -												→
1-4	シティライナーおおた・尾島線の充実		9-											→
1-5	西部地域幹線の新設			•					->	9 —			_	→
1-6	東部地域幹線の新設			9					->	9 —				->
1-7	宝泉住宅団地線の新設(太田駅〜宝泉住宅団地													
	巡回)								-					T
1-8	毛里田線の新設			•					• >	-			_	>
1-9	シティライナーおおた・市内循環線の廃止	9-											_	->
1-10) 南北基幹線の延伸(期間運行)		(9					· >	O -			_	→
2-1	パークアンドライド(P&R)ターミナルの整備		-	9					· >	0 -				→
2-2	サイクルアンドバスライド(C&BR)停留所の整備			9					• >	—				→
2-3	わかりやすい情報提供の検討(バスロケーションほか)			•					- >	0 -				→
2-4	交通機関相互の乗り換えを考慮したダイヤの検討												\top	
	(鉄道、基幹バス、地域幹線、コミュニティバス、広域バ			0-					- >	•				\Rightarrow
	スなど、わかりやすいダイヤの検討)													
2-5	運賃の検討(距離制、割引制度、IC乗車券の検討)	0-					->	—						>
3-1	年齢等による利用者制限は継続。利用実態を踏まえ													
	てアクセスポイントの削減	—												\Rightarrow
3 _ 2	バス路線ネットワークと連携したサービス提供区域の再												+	_
3-2	には、 には、 には、 には、 には、 には、 には、 には、		•>	—										\Rightarrow
1 _ 1	既存の「シャトル 500」(熊谷駅南口)、熊谷駅~太												+	_
1	田駅線、伊勢崎市コミュニティバス「あおぞら」、広域公													
	共バス「あおぞら」(大泉・千代田線)、広域公共バス	9 —												\Rightarrow
	(邑楽〜太田線)との連携を検討													
4-2	生活圏に合わせ、隣接する都市の公共交通機関との												+	-
' _	連携を検討	•												\Rightarrow
4-3	東武鉄道線(伊勢崎線・桐生線・小泉線)との連携												+	
	を検討												$\overline{}$	\rightarrow
4-4	西部広域バス路線の新設(尾島地区~籠原駅)	0-		- >	—								_	->
	北関東道スマートICを活用した高速バス路線の検					_							+	
	討、高速バスターミナル整備の検討	-	•		• >	•							\top	\rightarrow
5 – 1	自家用車に依存しないライフスタイル等、公共交通の意												+	
	識啓発活動の展開													\Rightarrow
5-2	マイバス運動や利用促進策の検討	9-											\Rightarrow	->
_	モビリティ・マネジメント「車ときどきバス運動」の施策と導												+	
	入方策の検討				- >	—							$\overline{}$	\rightarrow
5-4	太田市地域公共交通活性化協議会を中心とした評												+	+
- '	価体制の検討												$\overline{}$	\rightarrow

検討期間 実施期間 実施期間

ア 短期的な戦略

(ア) 路線の新設~南北基幹バス路線の新設

太田駅を中心拠点として、北に位置する太田記念病院、南に位置する BUS ターミナルおおた、太田市 運動公園を結ぶ南北基幹バス路線を新設します。

市の顔である太田駅を始め、いずれも集客機能が高いと考えられる太田記念病院、BUS ターミナルおおた、太田市運動公園を交通結節点として、中心地及び拠点施設・拠点施設周辺エリアへのアクセスの向上を図ることを想定しています。

(イ) 路線の充実~新田線及び尾島線の充実、イオンモール太田線の拡充

現行路線である新田線及び尾島線については、より充実した運行ができるよう、運行方法や運行経路等を検討します。また、南北基幹バス路線に新田線及び尾島線を接続することで市の東西を結ぶ路線を形成し、更なる利便性の向上を図ります。

さらに、乗車率が高く、周辺施設からの要望や周辺市町からの乗り入れ意向が高いイオンモール太田線を市の基幹バス路線に位置付け、沿線住民の通勤・通学への寄与はもとより、他の路線バスとの連携により利便性を向上させることで、"市民の足"の充実を図ることを想定しています。

(ウ) 路線の廃止~市内循環線の廃止

市内循環線は市中心部を循環する路線として運行を開始しましたが、利用状況はあまり高くない結果となっています。沿線エリアでは「おうかがい市バス」のバス停も多く、利用者も多いことから、この路線を廃止し、その分他の路線の新設・拡充を図ることを想定しています。

(エ) その他

鉄道や他市町からのバス路線との接続・乗継を考慮した時刻表の検討や、バスの利用促進のための啓 発活動等についても、継続的に実施していくことを想定しています。

イ 中・長期的な戦略

(ア) 路線の新設

西部広域バス路線、西部地域幹線、東部地域幹線、宝泉住宅団地線及び毛里田線の5つの路線の新設 を目指します。

西部広域バス路線については、市民や従業者からのニーズに対応するため、BUS ターミナルおおたから市内の工業団地や道の駅おおたを経由し、熊谷市のJR 籠原駅までを運行区間とする広域路線を考えています。

西部地域幹線は市の西部地域において、尾島地区・新田地区・藪塚地区を結ぶ路線として設定します。 従来脆弱だった南北間の運行を改善することにより、利便性の向上を図ることを想定しています。

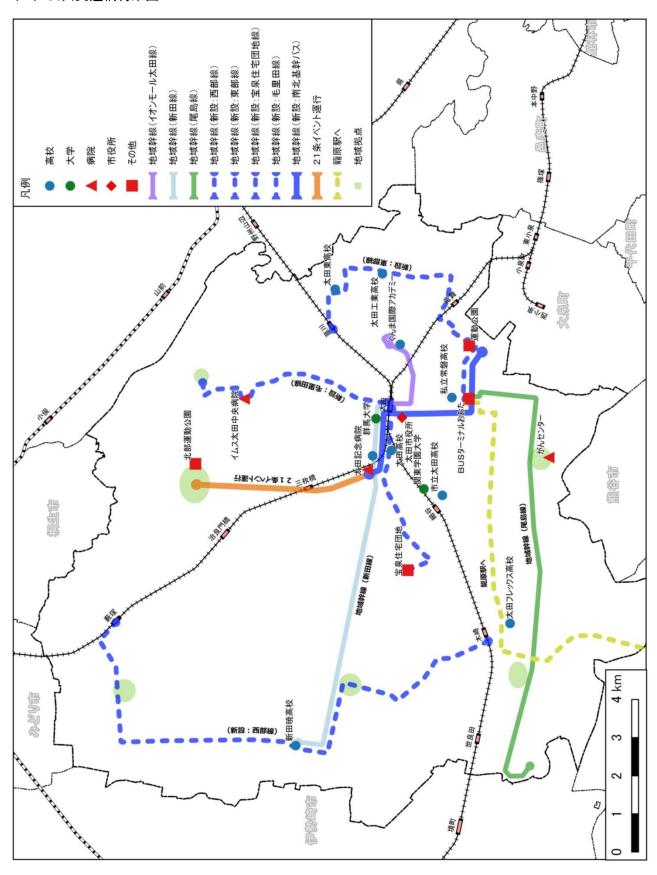
東部地域幹線は周辺高校からのニーズに対応するため、韮川駅、竜舞駅を経由しBUS ターミナルおおたへ接続する路線とし、通学はもとより通勤にも対応した路線を想定しています。

宝泉住宅団地線や毛里田線は、住宅地域や病院等の拠点との接続により、市民の利便性の向上を図ることを想定しています。

(イ) その他

モビリティマネジメント、バスロケーションシステムの検討など、利用促進及び設備の充実について も検討していきます。

(2) 公共交通網将来図



(3) 施策・事業内容

計画目標 1 まちづくりの方向性や太田市立地適正化計画と連携して、メリハリのある公共交通ネットワークを構築する

①基幹バス路線の整備

施策

1-1 南北基幹バス路線の新設

実施の目的	中心市街地の南北軸をつなぐ基幹バス路線新設により都市構造の基幹軸の形成を図る			
事業の概要	・「太田市立地適正化計画」で都市機能誘導区域となっている太田駅周辺地区を中心に、集			
	客機能の高い拠点間を、高頻度で結ぶバス路線を新設します。			
	・路線上の太田記念病院、太田駅、BUSターミナルおおた(太田市民会館)、太田市運動			
公園を交通拠点として位置づけ、他の交通機関と接続するターミナル機能を強化します。				
・ 市内公共交通ネットワークの機軸を設定することで、都市活力の向上とコンパ				
を目指します。				
主な事業エリア	太田記念病院~太田駅~BUSターミナルおおた(太田市民会館)~太田市運動公園			
実 施 主 体	太田市、交通事業者、地域住民			
実 施 時 期	平成30年4月			

施策

1-2 イオンモール太田線を基幹バスに位置づけ

実施の目的	利用者が多い現状を踏まえ、市内公共交通ネットワークの基幹軸とすることで、東部地域の利便					
	性と効率性の充実を図る					
事業の概要	・ 鉄道や南北基幹バスとの接続を充実させ、市民と市外来訪者の利便性を図ります。					
	・ 基幹バス路線とすることで、沿線住民の通勤・通学に寄与できるように図ります。					
	り利用しやすくするために、情報提供等のサービスの充実を図ります。					
主な事業エリア	太田駅〜イオンモール太田〜イムス太田中央総合病院					
実 施 主 体	交通事業者、イオンモール太田					
実 施 時 期	平成30年4月					

②地域幹線バス路線の整備

施策

1-3 シティライナーおおた・新田線の充実

実施の目的	都市の東西軸をつなぐ地域幹線として充実を図る	
事業の概要・沿線の高校生の通学利便性を高めるようなサービスの充実を図ります。		
・ 鉄道や基幹バスとの接続を充実させ、柔軟なダイヤを編成します。		
主な事業エリア	シティライナーおおた・新田線沿線	
実 施 主 体	太田市、交通事業者	
実 施 時 期	平成30年4月	

施策

1-4 シティライナーおおた・尾島線の充実

実施の目的	都市の東西軸をつなぐ地域幹線として充実を図る
事業の概要	・基幹バス路線のBUSターミナルおおた(太田市民会館)と尾島地区を結ぶ路線に再編し、
	頻度を増やすことを図ります。
主な事業エリア	シティライナーおおた・尾島線沿線
実 施 主 体	太田市、交通事業者
実 施 時 期	平成30年10月

施策

1-5 西部地域幹線の新設

実施の目的	都市西部の南北軸をつなぐバス路線新設により地域幹線の充実を図る
事業の概要	・ 西部地域の拠点間を結ぶ路線を新設し、通学者等の利便性を図ります。
	・ 道の駅おおたを交通拠点として整備し、利用者の利便性を図ります。
	・ 鉄道駅間を結ぶことで、利便性の向上を図ります。
主な事業エリア	藪塚地区〜新田暁高校〜新田庁舎〜木崎駅〜道の駅おおた・尾島庁舎
実 施 主 体	太田市、交通事業者
実 施 時 期	平成34年4月

施 策 1-6 東部地域幹線の新設

実 施 の目 的	都市東部の南北軸をつなぐバス路線新設により地域幹線の充実を図る
事業の概要	・ 東部地域の拠点間を結ぶ路線を新設し、通学者等の利便性を図ります。
	・ BUSターミナルおおたを交通拠点として整備し、利用者の利便性を図ります。
	・ 鉄道駅間を結ぶことで、利便性の向上を図ります。
主な事業エリア	BUSターミナルおおた(太田市民会館)〜竜舞駅〜太田工業高校〜太田東高校〜韮川駅
実 施 主 体	太田市、交通事業者
実 施 時 期	平成34年4月

③コミュニティバス路線の整備

施策

1-7 宝泉住宅団地線の新設(太田駅~宝泉住宅団地巡回)

実施の目的	住宅密集地域と太田駅を結び、住民の利便性の向上を図る
事業の概要	・ 住宅地域における公共交通利用を推進する一つのモデルとして、利用者の利便性を図ります。
主な事業エリア	太田駅~宝泉住宅団地巡回
実 施 主 体	太田市、交通事業者
実 施 時 期	平成34年4月

施策

1-8 毛里田線の新設

実施の目的	都市北部の南北軸をつなぐ基幹バス路線新設により都市構造の基幹軸の形成を図る
事業の概要	・ 太田駅と北部地域を結び、通院や利用者の利便性の向上を図ります。
主な事業エリア	太田駅~イムス太田中央総合病院~毛里田行政センター
実 施 主 体	太田市、交通事業者、イムス太田中央総合病院
実 施 時 期	平成34年4月

施策

1-9 シティライナーおおた・市内循環線の廃止

実施の目的	市民のニーズにあった新設路線を設定する
事業の概要	・ 利用状況が極めて悪い路線であることや、中心市街地に基幹バス路線が設定されることなどか
	ら、市内循環線を廃止します。
主な事業エリア	シティライナーおおた・市内循環線沿線
実 施 主 体	太田市、交通事業者
実 施 時 期	平成30年4月

施策

1-10 南北基幹線の延伸(期間運行)

実 施 の目 的	北部運動公園のイベント期間(おおた芝桜・ポピーまつり等)に合わせて、基幹線の延伸を図る
事業の概要	・ 北部運動公園で集客効果の高いイベントが実施される期間限定で、基幹バス路線の延伸を
	図ります。
主な事業エリア	太田記念病院~ぐんまこどもの国~北部運動公園
実 施 主 体	太田市、交通事業者
実 施 時 期	平成34年4月

計画目標2 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスの整備や仕組みを構築する

①交通拠点・ターミナルの整備

施策

2-1 パークアンドライド (P&R) ターミナルの整備

実施の目的	市内の渋滞緩和、環境改善を図る
事業の概要	・ 藪塚庁舎、新田庁舎、尾島庁舎(道の駅おおた)等、自家用車と公共交通の接続を図る
	ために、P & Rターミナルを整備し、推奨を図ります。
主な事業エリア	數塚地区、新田地区、尾島地区、市街地北部
実 施 主 体	太田市、地域住民
実 施 時 期	平成34年4月

施策

2-2 サイクルアンドバスライド (C&BR) 停留所の整備

実 施 の目 的	市内の渋滞緩和、環境改善を図る
事業の概要	・ 平坦な地形を生かし、自転車とバスの乗り継ぎが可能なように停留所を整備します。
主な事業エリア	毛里田行政センター等
実 施 主 体	太田市、交通事業者、地域住民
実 施 時 期	平成34年4月

施 策 2-3 わかりやすい情報提供の検討(バスロケーションほか)

実施の目的	利用者にとってわかりやすい情報提供をすることで利便性を高める
事業の概要	・ 交通結節点等においてバスロケーションシステム、乗り継ぎマップ等を整備するなどのわかりやす
	い情報提供を検討します。
主な事業エリア	市内全域
実 施 主 体	交通事業者、太田市
実 施 時 期	平成34年4月

②運行サービスの検討

施策

2-4 交通機関相互の乗り換えを考慮したダイヤの検討 (鉄道、基幹バス、地域幹線、コミュニティバス、広域バスなど、わかりやすいダイヤの検討)

実 施 の目 的	利用者にとってわかりやすい情報提供をすることで利便性を高める
事業の概要	・ 乗り換えを考慮したダイヤの設定を検討します。
主な事業エリア	市内全域
実 施 主 体	交通事業者、太田市
実 施 時 期	平成34年4月

施 筈

2-5 運賃の検討 (距離制、割引制度、I C乗車券の検討)

実 施 の目 的	持続可能な交通網の形成のため適正な料金形態及び支払方法を検討する
事業の概要	・ 基幹路線及び太田駅等の各駅からのフィーダー型のバス路線網を構築する上で、適切な運賃
	設定、割引制度を検討します。
	・ さらにIC乗車券を導入することで利便性は高まるとともに、多様な交通手段の共通運賃や割
	引の設定が可能となります。
主な事業エリア	市内全域
実 施 主 体	交通事業者、地域住民
実 施 時 期	平成33年4月

計画目標3 おうかがい市バスは高齢者・障がい者の足を確保する手段として、持続可能な運行システムを構築する

施策

3-1 年齢等による利用者制限は継続。利用実態を踏まえてアクセスポイントの削減

実施の目的	高齢者・障がい者の足を確保する
事業の概要	・ おうかがい市バスのアクセスポイントを過去の利用実態を踏まえて削減するなどして、システムの
	スリム化を図ります。
主な事業エリア	市内全域
実 施 主 体	交通事業者、太田市、地域住民
実 施 時 期	平成30年4月

施策

3-2 バス路線ネットワークと連携したサービス提供区域の再編、および運賃の検討 (ゾーン制、乗継割引)

実施の目的	バス路線ネットワークと連携させることでより多様な交通手段を選択できるようにする
事業の概要	・ おうかがい市バスからの乗り継ぎ等を考慮したサービス提供区域の再編及び適正運賃を検討し
	ます。
主な事業エリア	市内全域
実 施 主 体	太田市、交通事業者、地域住民
実 施 時 期	平成31年4月

計画目標4 市民の生活圏を念頭に、広域性を視野に入れた公共交通ネットワークを構築する

施第

4-1 既存の「シャトル500」(熊谷駅南口)、熊谷駅〜太田駅線、伊勢崎市コミュニティバス「あおぞら」、広域公共バス「あおぞら」(大泉・千代田線)、広域公共バス(邑楽〜太田線)との連携を検討

実 施 の目 的	市域を超えたバス路線ネットワークの構築は、利用者の行動範囲を広げるとともに、外からの			
	者の誘客にもつながることから、広域的な視点で近隣市町との連携を検討します。			
事業の概要	・ 市外からの交通結節点の配置検討、ダイヤ・運賃の検討をします。			
主な事業エリア	市内全域			
実 施 主 体	太田市、交通事業者、周辺市町			
実 施 時 期	平成30年4月			

施策

4-2 生活圏に合わせ、隣接する都市の公共交通機関との連携を検討

実施の目的	市民の生活圏は、隣接する市町にも及ぶことから、隣接する都市の公共交通との連携を図る					
事業の概要・既存路線のない、桐生市(おりひめバス)、みどり市、足利市(あしバス あっし						
を検討します。						
・ 生活圏を構成する自治体と、公共交通の連携について協議を進めます。						
主な事業エリア 太田市民の生活圏域						
実 施 主 体	太田市					
実 施 時 期	平成30年4月					

施策

4-3 東武鉄道線 (伊勢崎線・桐生線・小泉線) との連携を検討

実施の目的	市内を走る東武鉄道各線とバス路線の連携を検討し、鉄道とも連携した利便性の高い公共交			
	通ネットワークを構築する			
事業の概要	・ 鉄道を含めた公共交通の利便性を高めるために、事業者との連携協議を行います。			
	・ 太田市内の公共交通について、乗り継ぎ等の情報を連携して発信し、サービスの向上に努め			
	ます。			
主な事業エリア	東武鉄道沿線			
実 施 主 体	交通事業者、太田市			
実 施 時 期	平成30年4月			

施策

4-4 広域バス路線の新設(BUSターミナルおおた~尾島地区~籠原駅)

実 施 の目 的	都市西部を南北軸につなぐ地域幹線バスの新設により市西部の利便性を向上				
事業の概要	・ JR高崎線の籠原駅は、始発駅でもあることから、広域交通の利便性とサービスの向上を図り				
ます。					
主な事業エリア	B U Sターミナルおおた〜尾島地区〜籠原駅				
実 施 主 体	交通事業者、太田市				
実 施 時 期	平成31年10月				

施業

4-5 北関東道スマート I Cを活用した高速バス路線の検討、高速バスターミナル整備の検討

実 施 の目 的	都市間輸送の1つとして検討する				
事業の概要	・ 北関東道スマートICを活用した高速バス路線及び市北部での高速バスターミナル整備を検討				
します。					
主な事業エリア	市街地北部				
実 施 主 体	太田市、交通事業者、地域住民				
実 施 時 期	平成32年4月				

計画目標5 市民、企業、交通事業者、行政との連携を図り、持続可能な仕組みと評価システムを構築する

施策

5-1 自家用車に依存しないライフスタイル等、公共交通の意識啓発活動の展開

実施の目的	市民の意識醸成を図り、公共交通の利用促進を図る				
事業の概要	・ シンポジウムやワークショップ、アンケート等を実施し、市民の参画の機会を提供するなど、利用				
	促進活動に結び付けます。				
	・ 転入者には、転入届出等の際、窓口において地域公共交通マップやバス路線などの利用方				
	法を詳しく解説したバス利用ガイドなどを作成し、モビリティ・マネジメント施策や各種教室などで				
	活用するとともに、行政センター窓口などで広く配布することで公共交通の利用促進を図りま				
	す。				
	・ 市の広報やSNSなどを通じて公共交通利用を啓発するコラムなどを継続的に発信するなど、地				
	域公共交通に関する情報提供を積極的に進めます。				
	・ 教育委員会等を通じて、市内幼稚園・保育園、小学校等での交通教室、バスの乗り方教室				
	等の実施により公共交通の利用方法を周知啓発します。				
	・ 公共交通の必要性、移動手段の選択等、園児・児童とともに家庭での関心づくりの機会提供				
	を図ります。				
主な事業エリア	市内全域				
実 施 主 体	太田市、交通事業者、地域住民、幼稚園・保育園、学校				
実 施 時 期	平成30年4月				

施 策 5-2 マイバス運動や利用促進策の検討

実施の目的 バスに対する愛着度を向上させ、利用促進を図る				
事業の概要	・ 市民から広くコミュニティバス、デマンドタクシーの愛称を募集し、マイバス意識の醸成を図りま			
	す。			
	・ 愛称については、広報紙やホームページなどで市民からコミュニティバス、デマンドタクシーの愛称			
	を募集し、太田市地域公共交通活性化協議会の承認を経て選定します。			
	・選定した愛称を運行車両などに掲げ運行します。			
主な事業エリア	市内全域			
実 施 主 体	太田市			
実 施 時 期	平成30年4月			

施 策 5-3 モビリティ・マネジメント「車ときどきバス運動」の施策と導入方策の検討

実 施 の目 的	自家用車利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の			
	利用などを促す、モビリティ・マネジメントに取り組むことを検討する			
事業の概要	・ 市内の企業や学校への通勤・通学者や、市外からの転入者に対して、公共交通マップなどの			
	情報提供とあわせて、クルマ利用の抑制を呼び掛ける啓発情報などを提供します。			
	・ クルマ利用の抑制を考えてもらうアンケート調査を実施する「トラベル・フィードバック・プログラム」			
	の実施などを検討します。			
	・「車ときどきバス運動(ノーマイカーデー)」などの運動の推進により、より幅広く自家用車利用			
	の抑制や公共交通の利用を呼び掛ける取り組みを進めます。			
	・ 公共交通利用促進に積極的に取り組む地域・団体・企業などに対する表彰制度の導入など			
	も検討します。			
主な事業エリア	市内全域			
実 施 主 体	太田市、企業、地域住民			
実 施 時 期	平成32年4月			

施策

5-4 太田市地域公共交通活性化協議会を中心とした評価体制の検討

計画の推進及び評価にあたっては、太田市及び太田市地域公共交通活性化協議会が中心となって、市民、運行事業者などの関係機関と連携を図り、各機関と一体となって計画を推進します。

本計画で示す各施策については、太田市、太田市地域公共交通活性化協議会、運行事業者、市内事業所、各種施設、国、県、太田商工会議所、太田市教育委員会などとの関係機関と調整、協議を行いながら推進します。

また、利用促進などについては、利用者である市民、市内の病院、企業、商業施設、学校などと連携を図りながら計画を推進します。

第4章 計画の推進について

1. 計画の評価に関する基本的考え方

計画の推進にあたっては、明確かつ具体的な数値目標(アウトプット指標、アウトカム指標、KPI等)を設定し、定期的に評価し、次のアクションを起こすための基礎資料として活用できるようPDCAサイクルに当てはめて評価・改善を図ることで、目標の達成に向けた取組を着実に推進します。

公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は太田市地域公共交通活性化協議会の場で実施します。

(1) Plan (計画)

「太田市地域公共交通網形成計画」に基づき、太田市及び太田市地域公共交通活性化協議会が施策の 進め方、実施期間などを検討し、計画を作成します。

(2) Do (実施)

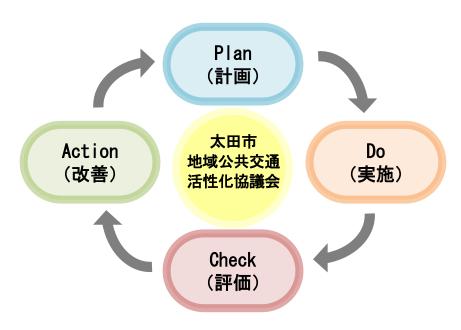
目標を達成するために設定した施策を計画に沿って実施します。

(3) Check (評価)

目標を達成するために設定した事業が計画に沿って実施されているか、目標が達成されているかについて評価を実施します。目標については毎年設定した目標値の達成状況を確認します。

(4) Action (改善)

事業の実施状況や目標の達成状況、また社会環境の変化などを勘案し、計画の見直しや改善を行っていきます。



2. 施策推進のための実施主体の役割

(1)太田市地域公共交通活性化協議会

地域全体の視点から地域公共交通網全体の改善、各路線の改善に関する必要事項を交通事業者に伝達する役割、地域公共交通網の運行計画策定、評価・検証及び改善、利用促進の検討と実施、本計画の進捗管理を担います。

(2)交通事業者

地域公共交通の運行を担う者として、安全性とサービス水準を保証します。更に、利便性の向上と維持に向けた努力を継続するとともに、利用促進策に積極的に取り組むものとします。

(3) 市民

地域公共交通及び交通事業者の現状を理解し、地域公共交通を持続可能にさせる維持活動を実践するとともに、地域公共交通を担う者としてシンポジウムやイベントなどに積極的に参加します。

(4) 行政

地域公共交通網の確保・維持に係る必要な経費負担を行い、太田市地域公共交通活性化協議会の事務局としての機能を担います。また、市民、交通事業者に対しては速やかな意思疎通と合意形成を可能にするためのコーディネーターとしての役割を担います。

3. 評価・検証方法

(1)評価・検証の考え方と方法

目標達成に向けて、交通事業者、市民、行政が最大限努力するよう働きかけします。評価・検証を行い、実施事業の効果を検証します。また、計画の目標達成に向けた課題を明らかにし、改善案を検討し、計画を推進します。

指標:年間バス利用者数については、シティライナー全路線の年間乗車人数を設定していますが、 路線ごとにデータ収集・整理し、路線別の推移等も確認しながら目標値の達成状況を毎年確認 していきます。

指標:バスの認知度、公共交通に対する満足度については、計画最終年度に評価を実施します。 途中経過については、他の計画等で実施する調査等の方法において、途中の評価が得られるよう実施していきます。

用語集

あ行

◆IC 乗車券

IC チップが埋め込まれた乗車券。自動改札機などの読取部分に近づけるだけで電車やバスなどの公共交通機関の 運賃を自動精算できる、非接触型タイプの乗車券である。代表的なものに東日本旅客鉄道(JR 東日本)の Suica, 首都圏の PASMO などがある。

◆アウトカム指標

行政活動に関する評価指標の一つ。行政活動の成果(政策の成果)を測る指標。受益者(国民や地域住民)の観点からとらえた具体的な効果や効用を基準とする。成果指標。

◆アウトプット指標

行政活動に関する評価指標の一つ。事業の具体的な活動量や活動実績(公共サービスの産出量)を測る指標。 活動指標。

◆太田市地域公共交通活性化協議会

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条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)の作成に関する協議並びに形成計画の実施に関し必要な協議及び連絡調整等を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置された協議会。

◆OD 調査

人や物、自動車などが移動する起点(origin)から終点(destination)までを一体として把握する交通量調査のこと。一般にはこのような起点・終点のみでなく交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要因や交通パターンの特性などの詳しい現況も同時に調査され、交通の現状分析と計画策定の基礎資料とすることが多い。

か行

◆基幹線

一般的に市街地相互間を連絡するバス路線を基幹線と位置づけている。

◆車ときどきバス運動(ノーマイカーデー)

自家用車ではなく、鉄道やバス、自転車、徒歩で通勤する日を設けて実施する運動。

◆ K P I (重要業績評価指数)

目標の達成度合いを計るために継続的に計測・監視される定量的な指標のこと。組織や個人が日々活動、業務を 進めていくにあたり、「何を持って進捗とするのか」を定義するために用いられる尺度であり、現在の状況を表す様々な数 値などの中から、進捗を表現するのに最も適していると思われるものが選択される。

◆広域交通

都道府県間や市区町村間などの地域間を運行する公共交通機関。

◆交通結節点

複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。代表的なものに、鉄道駅やバスターミナルがある。

◆交通事業者

対価を徴収して人や貨物を輸送するサービスを行う事業者で、鉄道、バス、タクシー、船舶、航空事業などがある。

◆交通政策基本法

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた法律。平成 25 年12 月に公布・施行された(平成 25 年法律第 92 号)。

◆コミュニティバス

地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。

◆コンパクトシティ

都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策のこと。

◆コンパクト+ネットワーク

上述のコンパクトシティでそれぞれの地域内において各種機能をコンパクトに集約すると同時に、各地域をネットワークでつなげることにより一定の圏域人口を確保し、生活に必要な機能を維持することを目指した都市政策のこと。

◆コーディネーター

ものごとを調整する役割の人。

さ行

◆サイクルアンドバスライド (C&BR)

自転車および鉄道、バス等を用いて目的まで到達すること。

◆シンポジウム

研究発表会や討論会。あるテーマを決めて広く聴衆を集め、公開討論などの形式で開催されることが多い。

◆スマートIC

スマートインターチェンジ。 高速道路の本線上(本線直結型)又はサービスエリア (SA)、パーキングエリア (PA)、バスストップ (BS) に設置されている ETC 専用のインターチェンジ (IC)のこと。

◆製造品出荷額等

1年間の「製造品出荷額」、「加工賃収入額」、「修理料収入額」、「製造工程から出たくず及び廃物」の出荷額とその他の収入の合計。

◆ゾーン制

路線網を矩形、または同心円状に分けたゾーンで区切って、ゾーンをまたぐごとに運賃が加算されてゆく制度。主に地方中核都市の中心市街地や郊外の路線バス、高速バスや乗合タクシーなどで採用されることが多い運賃制度である。

◆総合計画

地方自治体が策定する自治体のすべての計画の基本となる、行政運営の総合的な指針となる計画。一般的に策定に当たっては、「基本構想」とこれに基づく「基本計画」および「実施計画」からなるものが多く、おおむね 10 年間の地域づくりの方針を示す「基本構想」を受けて、5 年程度の行政計画を示す「基本計画」、3 年間程度の具体的施策を示す「実施計画」の 3 つを合わせて総合計画という。

た行

◆多極ネットワーク型コンパクトシティ

複数の地域拠点と中核拠点をネットワークで結ぶ型のコンパクトシティ構造。

◆地域公共交通再編実施計画

「マスタープラン(=網形成計画)」を実現するための実施計画の一つ。網形成計画において、地域公共交通特定 事業のうち「地域公共交通再編事業」に関する事項を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通再編 実施計画」を作成することができる。

◆地域幹線

一般的に基幹線とフィーダー路線を結ぶバス路線の位置づけ。

◆地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置等ついて定めている法律。平成 19 年 5 月 25 日公布され、同年 10 月 1 日に施行された(平成 19 年法律第 59 号)。また、一部を改正する法律が平成 26 年 5 月 21 日に公布され、同年 11 月 20 日に施行された。

◆デマンドバス、デマンドタクシー

デマンド(DEMAND)とは要望のことで、乗客からの事前連絡で基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始するなど、乗客の要望を運行に反映できるバス。

◆道路交通センサス

国土交通省(道路局)が主体となって定期的に実施している、道路交通に関する全国規模の調査である全国道路・街路交通情勢調査の通称。

◆都市計画マスタープラン

1992 年(平成 4 年)の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」(法第 18 条の 2)のことである。都市計画マスタープランは、市町村議会の議を経て定められた市町村の基本構想、および「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して、市町村が定めることになっている。

な行

◆年間商品販売額

卸売業もしくは小売業の商業で売り買いされた物品の販売額。5年毎に経済産業省が出す商業統計調査に基づいた数値である。

は行

◆バスロケーションシステム

無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。路線バスの運行は道路事情や天候による影響が大きく、鉄道などのほかの交通機関に比べて定時制の確保が難しいが、このシステムにより問題緩和を行う。

◆バリアフリー

対象者である障害者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物および状態を指す。

◆パークアンドライド (P&R)

自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道・バス等の公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達すること。

◆パーソントリップ調査

一定の調査対象地域内において「人の動き」(パーソントリップ)を調べる PT 調査は、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つとなっている。 PT 調査を行うことによって、交通行動の起点(出発地: Origin)、終点(到着地: Destination)、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ(トリップデータ)を得ることができる。

◆ P D C Aサイクル

事業活動における管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan (計画) \rightarrow Do (実行) \rightarrow Check (評価) \rightarrow Action (改善) の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。

◆フィーダー

交通網において、幹線(主に鉄道を指す)と接続して支線の役割をもって運行される路線バス、ないしその路線。

◆福祉タクシー

車いすもしくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた車両等により、要介護者等の輸送を行うタクシー。

◆福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。

ま行

◆モビリティ・マネジメント (mobility management)

一人一人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

ら行

◆立地適正化計画

都市再生特別措置法の一部改正により創設された。人口減少・少子高齢化社会の到来に備えるために、医療・商業などの生活利便施設を誘導する都市機能誘導区域と、居住を誘導する居住誘導区域を設定し、都市全体の構造を見直すとともに、公共交通の再編と連携した「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を基本理念として、持続可能なまちづくりを目指す計画。

資 料

太田市地域公共交通活性化協議会規約

平成29年6月28日制定

(目的)

第1条 太田市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、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1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)の作成に関する協議並びに形成計画の実施に関し必要な協議及び連絡調整等を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を群馬県太田市浜町2番35号 太田市役所内に置く。

(事業)

- 第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。
- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 形成計画の実施に係る協議及び連絡調整に関すること
- (3) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関する事項
- (5) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収容する対価に関する事項
- (6) 協議会の予算及び決算の承認に関すること
- (7) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。
- 2 利用者の利便性を損なわない次に掲げる事項については、協議を省略することができる。この場合においては、協議会への事後報告とする。
 - ア 運行時刻の変更
 - イ 運行の回数を増加する変更
 - ウ バス停留所の新設
 - エ バス停留所の位置及び名称の変更
 - オ 天災や工事等の事由により、その路線が運行できない場合の路線の変更

(組織)

- 第4条 協議会の委員は次に掲げる者とする。
- (1) 市長またはその指名する者
- (2) 住民または利用者の代表
- (3) 公共交通事業者及びその組織する団体
- (4) 公共交通事業者の運転者が組織する団体
- (5) 関東運輸局群馬運輸支局長またはその指名する者
- (6) 群馬県知事またはその指名する者
- (7) 太田警察署長またはその指名する者
- (8) 道路管理者
- (9) その他市長が必要と認める者

(役員の定数及び選任)

- 第5条 協議会に次の役員を置く。
- (1) 会 長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人
- 2 会長は委員の中から互選により選任する。
- 3 副会長及び監事は、会長が委員の中からこれを選任する。
- 4 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

- 第6条 会長は協議会を代表し、その会務を総括する。
- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、会長の職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の会計を監査する。

(委員の仟期)

- 第7条 委員の任期は、次のとおりとする。
- (1) 前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にあたる期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員によりあらたな委員と

なった者の任期は前任者の残存期間とする。

2 委員は再任されることができる。

(会議)

- 第8条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。
- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理のものを出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議決は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な 議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、 又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 会長が特に認めた場合、会議を省略して書面による賛否を求め、過半数の賛成をもって、会議の議決に変えることができる。
- 8 利用者の利便性を損なわない事項については、協議を省略することができる。この場合においては、協議会へ事後報告とする。
- 9 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重 しなければならない。

(部会)

- 第10条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に部会を置くことができる。
- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

- 第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
- 2 事務局は、太田市市民生活部交通対策課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、及びその他の収入をもって 充てる。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、 会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成29年6月28日から施行する。

太田市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

平成29年6月28日委嘱

No.	委員区分	団体名	職名	氏名	備考
1		太田市	副市長	木村 正一	会長
2		太田市市民生活部	部 長	岩 崎 道 博	副会長
3		太田市市民生活部	副部長	井野岡 幸宏	
4	err a D	太田市福祉こども部	副部長	堤 順 一	
5	第 1 号	太田市健康医療部	副部長	高橋 徹	
6	(市長またはその指名する者)	太田市産業環境部	副部長	岡島善郎	
7		太田市都市政策部	副部長	赤 坂 高 志	
8		太田市都市政策部	副部長	河田 孝幸	
9		太田市教育委員会	副部長	恩田 由之	
10	** 0 B	太田市区長会	会 長	植木一夫	
11	第2号	太田市老人クラブ連合会	会 長	森 本 義 弘	監事
12	(住民または利用者の代表)	太田商工会議所	専務理事	橋 本 文 男	
13		東武鉄道株式会社	太田駅長	石 川 進	
14		一般社団法人群馬県バス協会	会 長	小 林 勝市	
15		一般社団法人群馬県タクシー協会東毛支部	太田地区会長	矢島 壮一郎	監事
16	第 2 日	朝日自動車株式会社	常務取締役	髙橋直樹	
17	第3号 (公共交通事業者及びその組織する団体)	株式会社矢島タクシー	代表取締役	矢島 壮一郎	
18	(公共文通事未有及いての和報9 句凹体)	永島タクシー有限会社	代表取締役	石川 光江	
19		太田タクシー株式会社	代表取締役	栗 原 淳 一	
20		ニュー太田交通株式会社	代表取締役社長	市村昭彦	
21		尾島自動車株式会社	代表取締役	矢島 祐輔	
22	第4号	朝日自動車株式会社労働組合	執行委員長	中村 仁	
23	(公共交通事業者の運転	太田タクシー株式会社労働組合	委員長	岡田 成博	
24	者が組織する団体)	株式会社矢島タクシー労働組合	委員長	堀 江 義 実	
25	第5号	関東運輸局群馬運輸支局	支局長	服部 和訓	
23	(関東運輸局群馬運輸支局長またはその指名する者)		又问及	기 기	
26	第 6 号	 群馬県県土整備部交通政策課	課長	松岡利一	
20	(群馬県知事またはそのその指名する者)	群岛宗宗工金伽部父进以束沫	ph 12	12 (M) 171	
27	第 7 号	 群馬県太田警察署	署長	星野貴司	
	(太田警察署長またはその指名する者)	で は、八八四日 不日	-1 X	포치 유비	
28	第8号	 太田土木事務所	所長	村田知宏	
	(道路管理者)	ハーエバチがが	<i>///</i> X	., ., ., .,	



太田市地域公共交通網形成計画

平成 29 年度~平成 36 年度

発 行/太田市

〒373-8718 群馬県太田市浜町2番35号 電話 (0276) 47-1111 (代表)

ホームページURL/http://www.city.ota.gunma.jp/編 集/太田市 市民生活部 交通対策課 発行日/平成29年9月