太田市地域公共交通網形成計画

（改訂版）

平成３１年３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）鉄道　31
（２）バス　33
（３）タクシー　51
（４）福祉移送サービス　52
（５）スクールバス　54
（６）その他の送迎サービス　55
３．市民ニーズ等の把握　57
（１）ニーズ調査等の概要　57
（２）市民アンケート　59
（３）事業者調査　63
（４）学生調査　64
（５）路線バスOD調査　66
（６）ヒアリング調査　67
４．公共交通の課題　71

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に関する基本的な方針　78
１．太田市の交通将来像　78
２．太田市における公共交通の役割と取組みの方向性　78
３．太田市地域公共交通網形成計画の目標　79
４．目標達成のための施策・事業　80
（１）施策体系の整理　80
（２）公共交通網将来構想図（一部）　84
（３）施策・事業内容　85

第４章　計画の推進について　91
１．計画の評価に関する基本的考え方　91
（１）Plan（計画）　91
（２）Do　（実施）　91
（３）Check（評価）　91
（４）Action（改善）　91
２．施策推進のための実施主体の役割　92
（１）太田市地域公共交通活性化協議会　92
（２）交通事業者　92
（３）市民　92
（４）行政　92
３．評価・検証方法　92
（１）評価・検証の考え方と方法　92

用語集　93

資料　98

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、高齢化率30%以上の地域が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。微増ながら路線バス利用者が増加する一方、「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・委託料は増加しています。

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「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向け「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まちづくり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」を策定しました。

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。

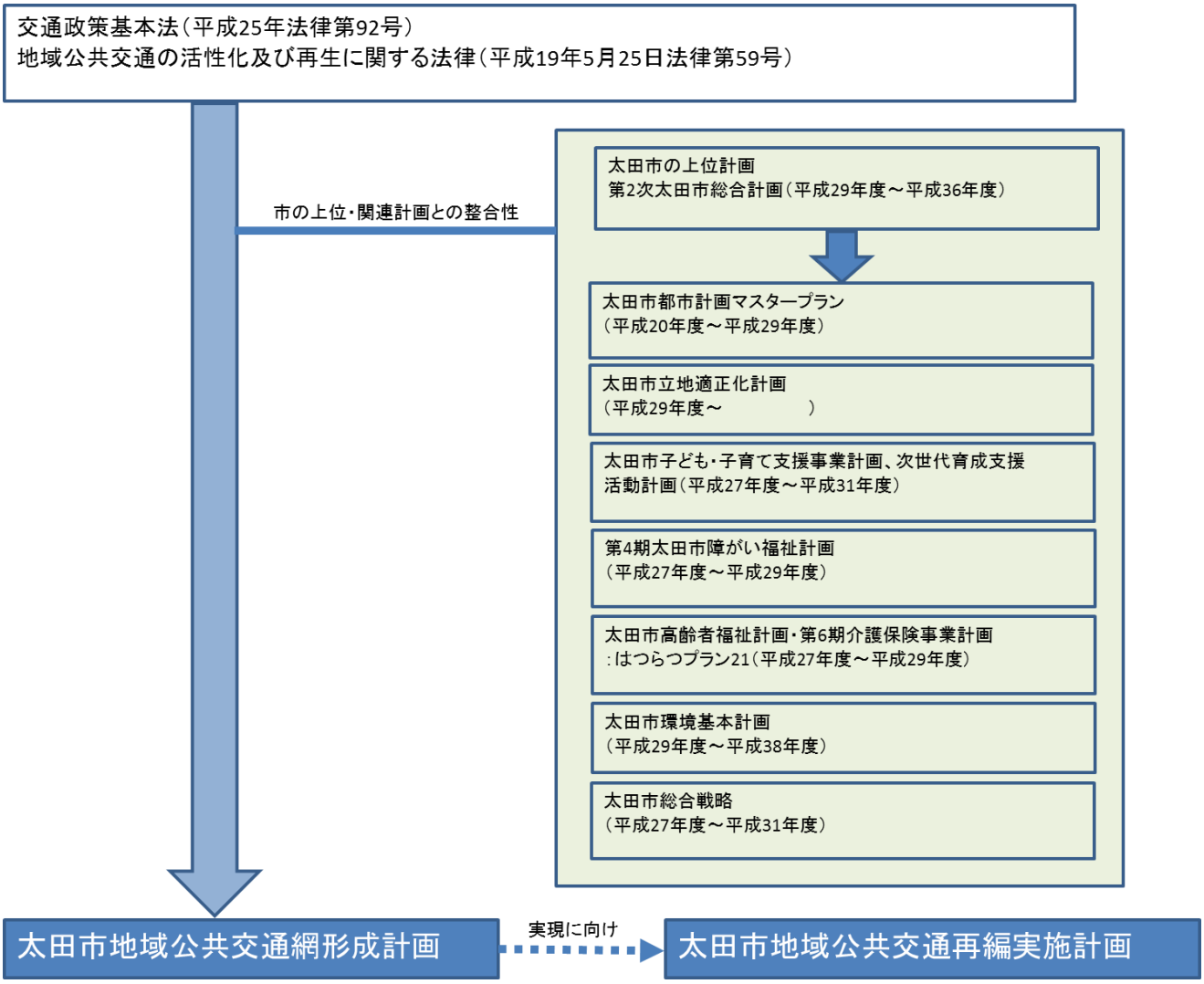
２．計画の位置づけ

「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した。

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）
市の上位・関連計画との整合性
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）
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	都市づくりの理念：「まちのまとまり」を活性させる交通体系の再構築 基本方針：公共交通の利便性の向上	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	介護サービス課
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

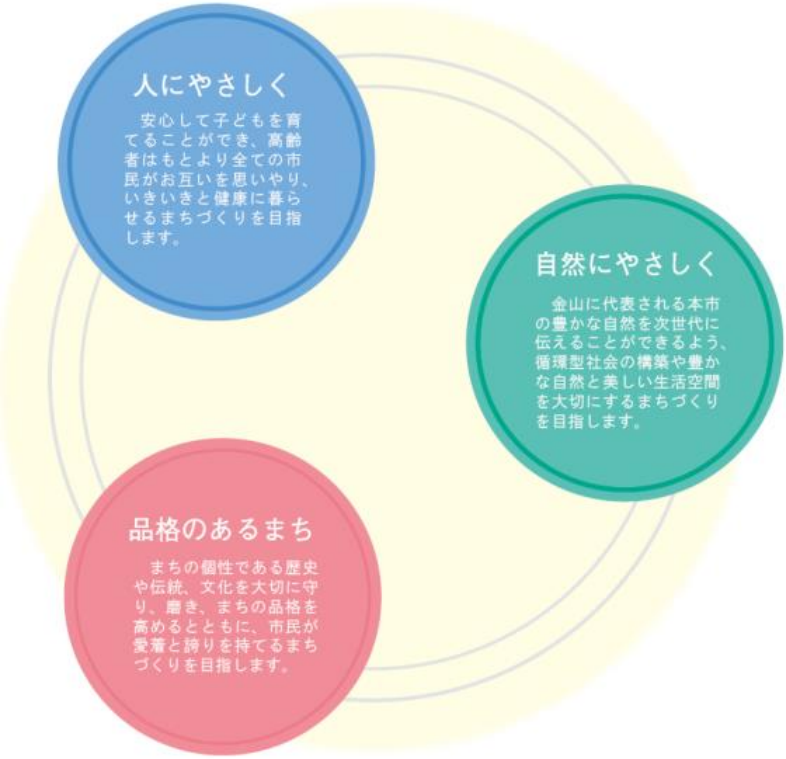
「第２次太田市総合計画」では、「新生太田総合計画」において取り組んできた「市民の誰もがお互いを思いやり、いきいきと元気に暮らせる社会」、「循環型社会や緑豊かで美しい生活空間の形成」を引き続き目指し、まちづくりを進めます。

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 30 年度～平成 39 年度）

1　都市づくりの理念

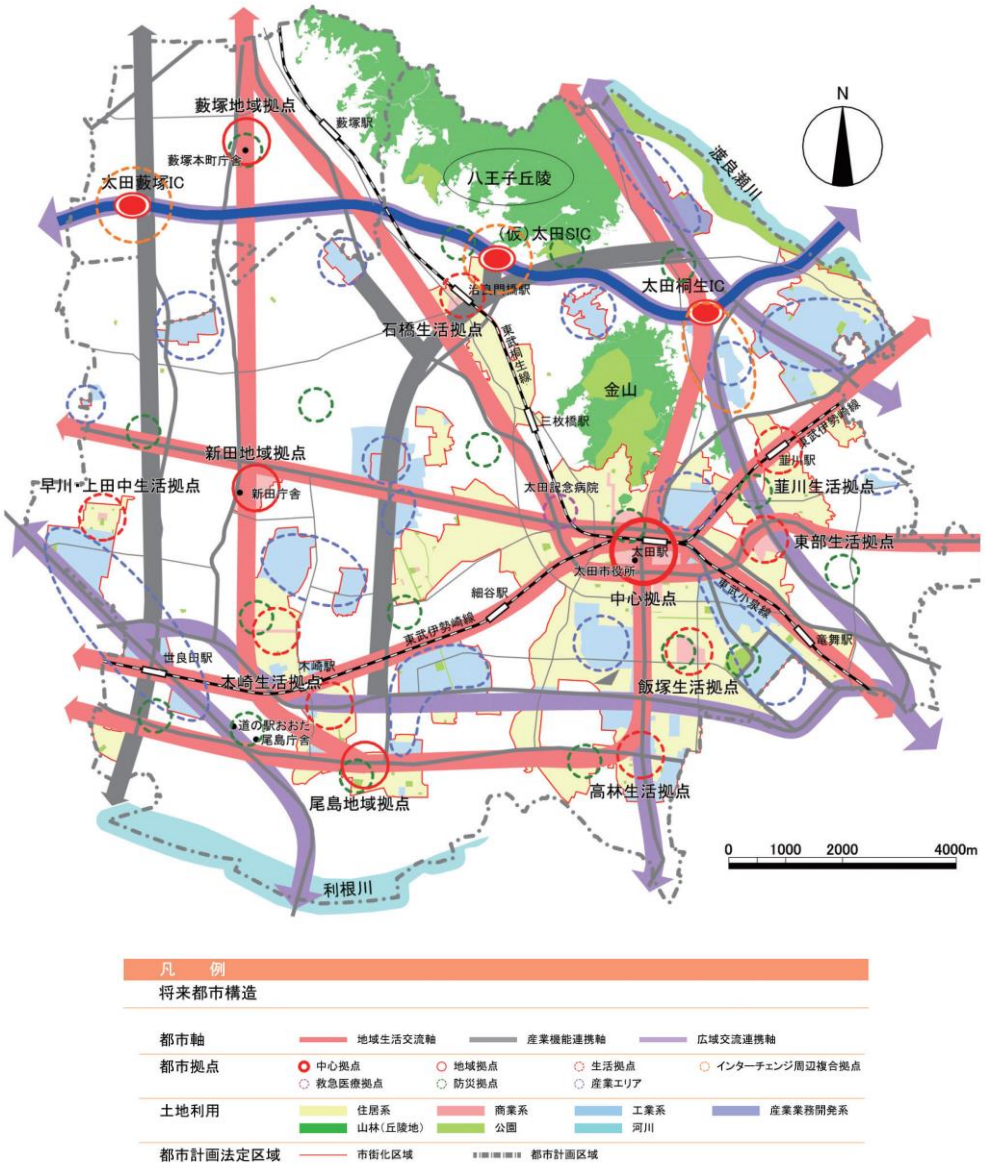
①　中心市街地の機能集積と郊外の「まちのまとまり」を維持した暮らしやすいまちづくり
②　「ものづくり」と「くらしづくり」の創造と調和
③　「まちのまとまり」をつなぐ交通体系の構築
④　自然・歴史伝統文化を活かした品格のあるまちづくり
⑤　災害から市民の生命、財産を守る、安全安心なまちづくり

2　目指すべき“まち”の姿

世界に誇る産業集積と多彩な環境が創り出す

『風格と魅力あふれるまち　おおた』

図：将来都市構造図



■太田市立地適正化計画（平成 29 年度～）

１．計画の趣旨

立地適正化計画は、今後の人口減少・少子高齢化の中で、住宅や医療・福祉・商業施設等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて、都市全体の構造を見直し、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりを目指すための計画です。

そしてその実現に向けては、これまでの都市計画制度（用途地域や地区計画などによる建築物の規制）とは異なり、届出制度の運用や施設整備に対する支援措置によって、住宅や生活利便施設等を一定の区域に緩やかに誘導することを目指すものです。

※必ずしも区域内に住宅や生活利便施設等を集約するものではありません。

２．計画の背景と目的

本市は、江戸時代には日光例幣使道の宿場町として、さらには地方小商業の在郷町として発達するなど、地域経済的にも行政的にも近郷近在の中心地として発展してきました。明治時代には、東武鉄道が開通、大正時代には、日本初の民間飛行機産業である中島飛行機製作所が開設され、その後日本の航空機産業の一翼を担う工業都市へ発展してきました。

戦後は、この航空機産業で培った技術を活かし、繊維産業や自動車産業などの平和産業を中核として再出発を図り、昭和30年代の高度経済成長を背景に、北関東を代表する工業都市として成長を遂げました。

行政面では、明治22年4月の町村制施行、昭和10年代の町村合併や昭和30年代の市町村合併などを経て、旧太田市・旧尾島町・旧新田町・旧藪塚本町が誕生し、その後、平成17年3月28日に１市３町が対等合併し、現在の太田市が誕生しました。工業都市としての成長とともに、昭和45年には141,491人（旧1市3町合計）だった人口は、平成27年には219,807人と45年間で約78,000人増加しました。人口増加とともに、市街地が拡大し、ロードサイドへの商業施設の出店や郊外への大型店の出店など、商業も発展を遂げてきました。

これまで増加の一途をたどっていた本市の人口は、少子高齢化を背景として、今後減少に転じることが見込まれており、また、かつて経験したことのない超高齢化社会を迎えつつあります。

こうした状況に対応するため、平成28年1月に「太田市人口ビジョン・総合戦略」を策定し、平成29年3月には、まちづくりの基本を示すとともに地域における行財政運営の長期的な指針となる市政運営の基本となる「第２次太田市総合計画」を策定しました。

また、鉄道及び路線バスを公共交通軸としたネットワークづくりのため平成29年9月に「太田市地域公共交通網形成計画」を策定し、さらに、良好な「まちのまとまり」を維持しながらコンパクトな都市への構造転換を図るため、平成30年5月に「太田市都市計画マスタープラン」を改定したところです。

一方、都市再生特別措置法の一部改正（平成26年8月施行）により、市町村が策定することが可能となった「立地適正化計画」は、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するための施策、公共交通の連携に関する施策等について記載する計画であり、コンパクトなまちづくりと地域公共交通再編との連携により「多極ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりを進めるものです。

そこで、本市では、市街地区分に応じた人口密度の適正化や、公共交通を基軸とした各都市機能の適切

な配置を図ることで、「第２次太田市総合計画」、「太田市都市計画マスタープラン」に掲げる都市づくりの目標の実現を目指すことを目的として本計画を策定することとなりました。

本市においては、平成29年3月20日に太田市立地適正化計画（都市機能誘導区域）を策定し公表しています。今回の居住誘導区域の設定により、都市機能誘導・居住誘導の両区域を設定した太田市立地適正化計画への改定となります。

３．目指すべき都市の骨格構造

地域の皆さんとの意見交換会を通じて、本市は地域ごとに個性があふれる歴史と文化が継承された、「モザイク都市」と呼べるような都市構造になっているということがわかりました。こうした本市の特徴を踏まえ、都市づくりの３つの基本方針に基づき、以下のような都市の骨格構造を構築します。

■活力あふれるコンパクトな拠点づくり

活力あふれる「拠点」づくりとして、各地域の特徴を活かしたコンパクトな「拠点」をつくるとともに、各拠点が互いに連携した都市構造の構築を図ります。

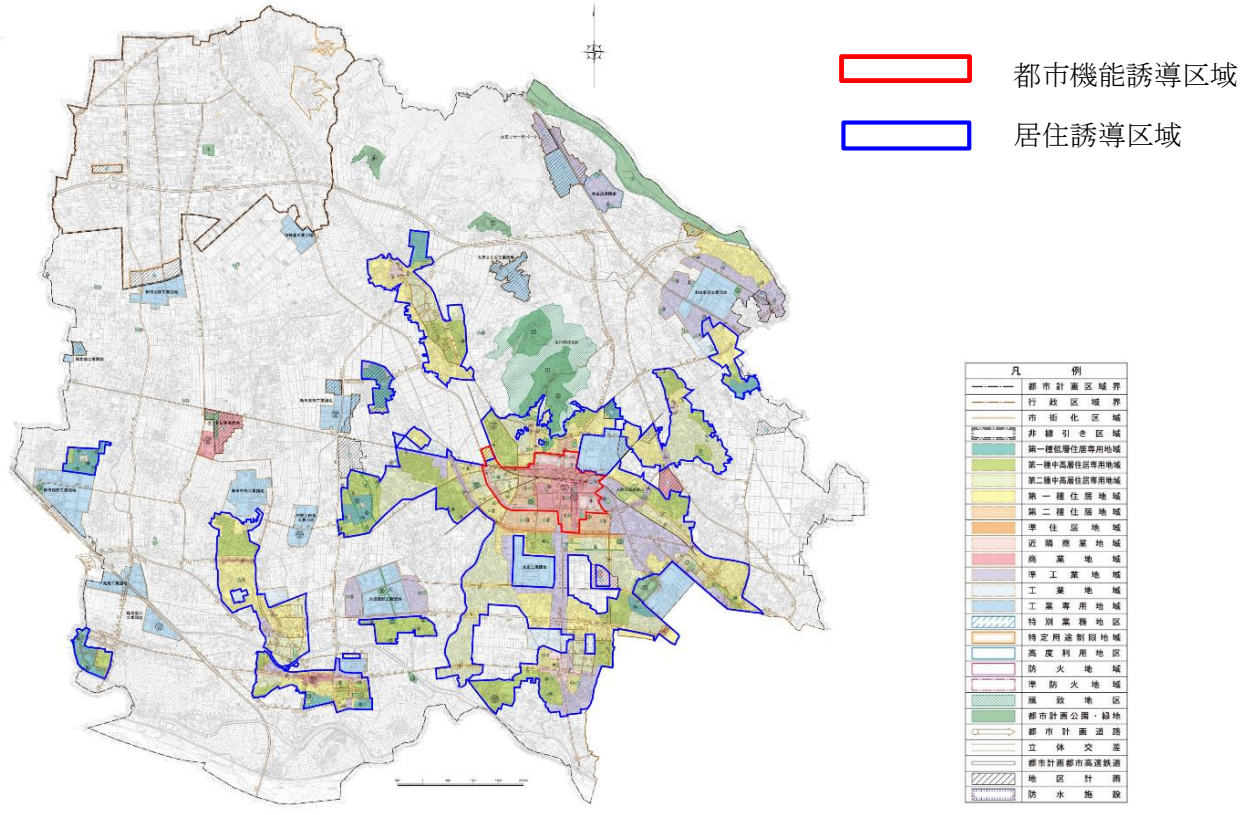
■地域の特徴を生かした都市環境づくり

「居住区域」づくりとして、既存の都市基盤を有効活用するとともに、日常生活に必要な機能が集積した生活圏が形成された地域ごとの「拠点」づくりを目指します。

■公共交通の利便性が高い都市空間の形成

「拠点」の性格に合わせた都市機能の誘導を図り、公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、誰もが移動しやすい快適な都市空間の維持・確保に努めます。

４．太田市立地適正化計画誘導区域図



■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）

〇公共交通網の充実・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。

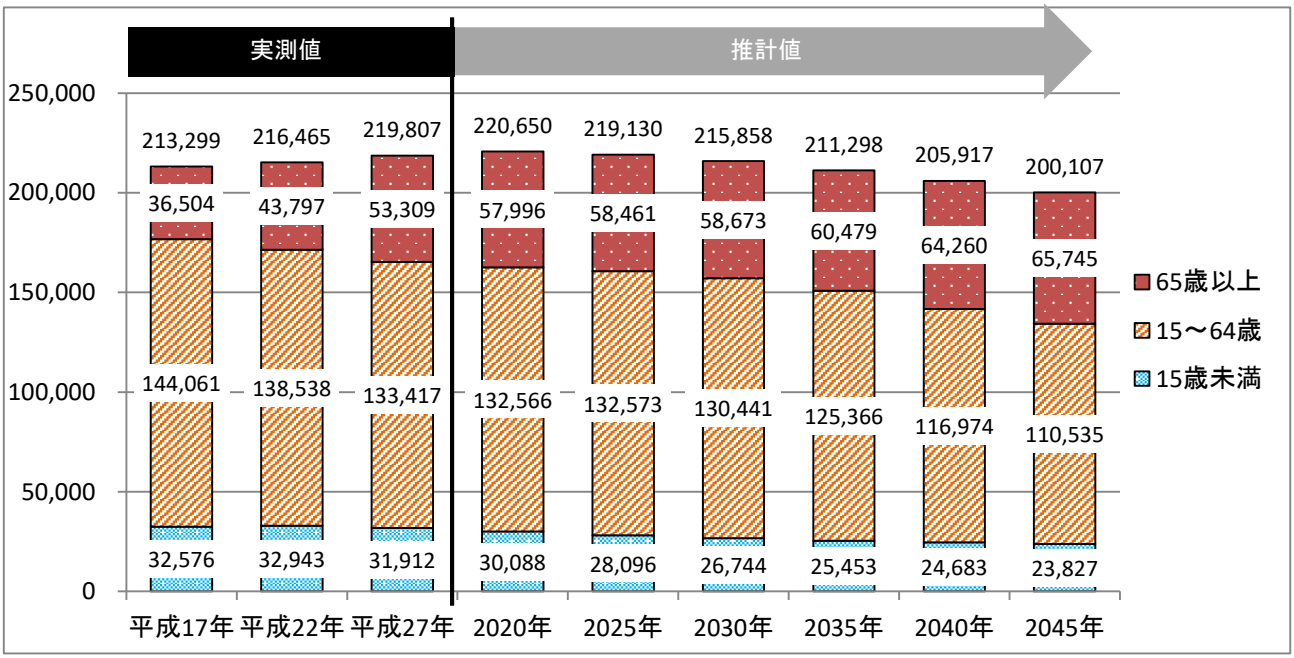
第２章　太田市の現状と公共交通の課題

１．太田市の現状

（１）人口・世帯数推移

本市の人口は、平成27年で219,807人、2045年の推計値は200,107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。

図 2　太田市の人口推移



資料：国勢調査（Ｈ17年～Ｈ27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30（2018）年推計）」（2020年～2045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27年までの世帯数増加率は1.42倍となっています。

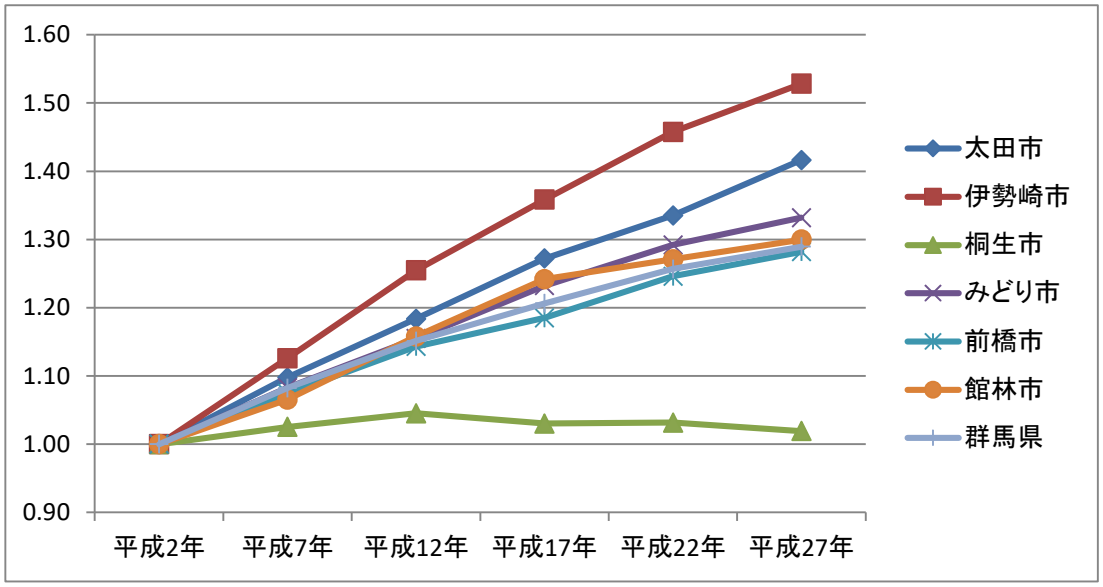
表 2　一般世帯数推移

世帯数	平成２年	平成７年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
太田市	60,908	66,870	72,093	77,476	81,317	86,267
伊勢崎市	52,421	59,018	65,778	71,206	76,410	80,110
桐生市	45,163	46,309	47,202	46,525	46,593	46,034
みどり市	14,165	15,336	16,357	17,453	18,301	18,867
前橋市	106,790	114,697	122,070	126,561	133,056	136,900
館林市	23,249	24,770	26,918	28,873	29,548	30,219
群馬県	600,222	649,664	690,972	724,121	754,324	773,952

資料：国勢調査（Ｈ27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

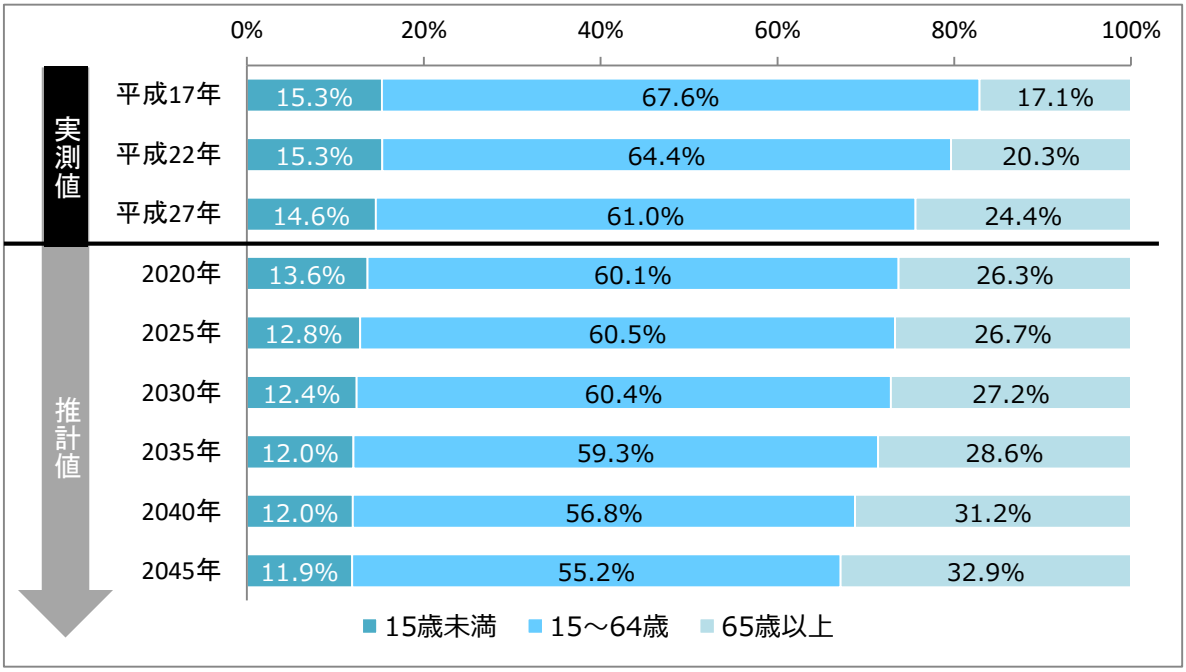


資料：国勢調査（H27年）

（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、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



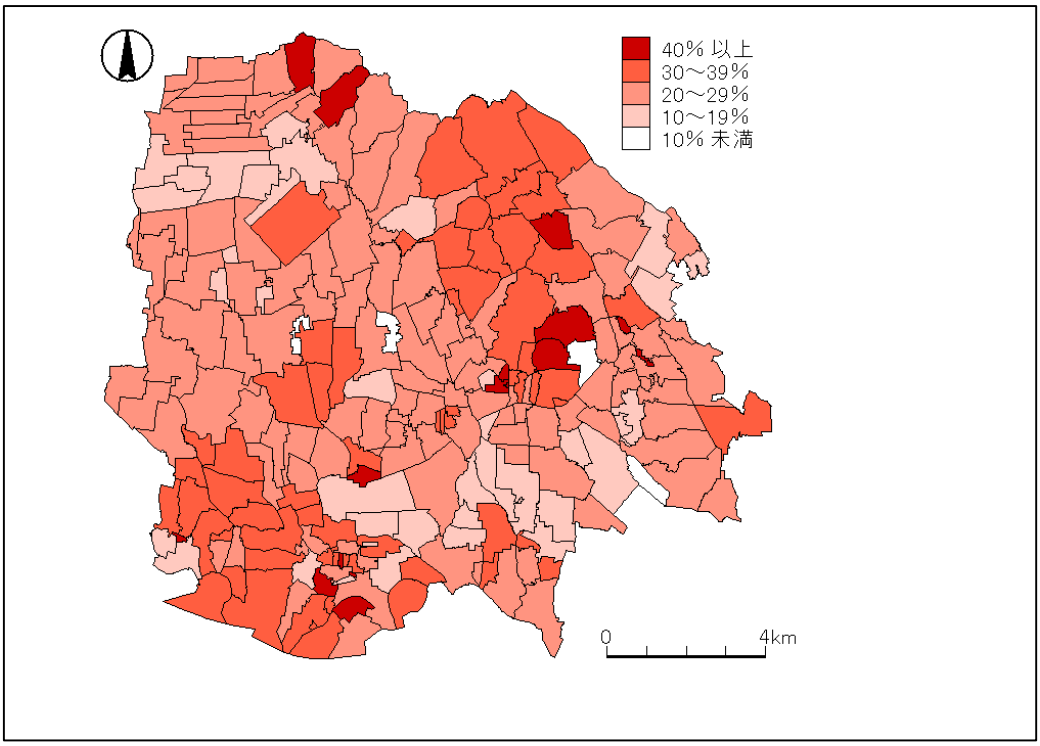
資料：国勢調査（H17年～H27年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」（2020年～2045年）

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	平成 27 年
太田市	総数	197,139	203,599	210,022	213,299	216,465	219,807
	15 歳未満	38,148	33,742	31,940	32,576	32,943	31,912
	15～64 歳	136,610	142,998	144,288	144,061	138,538	133,417
	65 歳以上	22,355	26,850	31,301	36,504	43,797	53,309
伊勢崎市	総数	175,254	184,420	194,393	202,447	207,221	208,814
	15 歳未満	32,961	31,031	31,176	32,133	31,776	29,540
	15～64 歳	120,528	126,751	131,243	133,682	132,185	128,354
	65 歳以上	21,717	26,612	31,813	36,547	42,063	49,221
桐生市	総数	142,838	138,193	134,298	128,037	121,704	114,714
	15 歳未満	23,627	19,760	17,933	16,309	14,353	12,062
	15～64 歳	98,602	94,135	88,094	80,226	72,413	64,314
	65 歳以上	20,593	24,298	28,247	31,429	34,625	38,078
みどり市	総数	45,626	47,326	47,991	49,167	51,899	50,906
	15 歳未満	8,932	8,180	7,631	7,627	7,632	6,833
	15～64 歳	31,396	32,528	32,443	32,319	32,578	29,966
	65 歳以上	5,260	6,618	7,917	9,181	11,632	13,709
前橋市	総数	335,704	338,845	341,738	340,904	340,291	336,154
	15 歳未満	63,236	56,025	51,459	48,479	45,875	41,961
	15～64 歳	231,459	232,307	228,742	222,344	212,620	196,034
	65 歳以上	40,832	50,474	60,836	69,625	79,503	91,143
館林市	総数	76,221	76,857	79,371	79,454	78,608	76,667
	15 歳未満	14,305	12,506	11,994	11,693	11,013	9,688
	15～64 歳	52,666	53,069	53,352	52,537	49,500	45,718
	65 歳以上	9,224	11,282	13,267	15,219	17,559	20,560
群馬県	総数	1,966,265	2,003,540	2,024,852	2,024,135	2,008,068	1,973,115
	15 歳未満	368,080	329,960	306,895	291,995	275,225	250,884
	15～64 歳	1,340,557	1,360,039	1,346,441	1,314,259	1,251,608	1,165,780
	65 歳以上	256,367	313,425	367,117	416,909	470,520	540,026

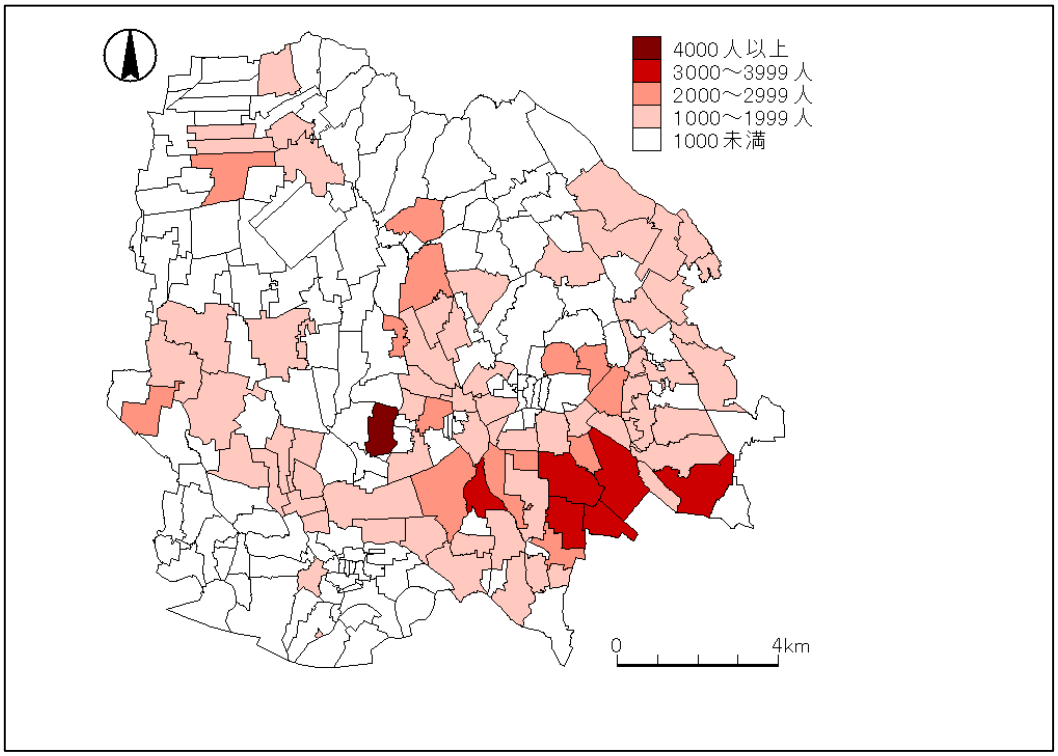
資料：国勢調査（H27年）

図 5　高齢者人口割合



資料：国勢調査（H27年）

図 6　人口分布状況



資料：国勢調査（H27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（件）	従業者数（人）	年間商品販売額（百万円）	売場面積（㎡）	売場効率（万円/㎡）	従業者あたり販売額（万円/人）	事業所あたり販売額（万円/件）	事業所あたり売場面積（㎡/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（件）	従業者数（人）	年間販売額（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小売吸引力※

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。

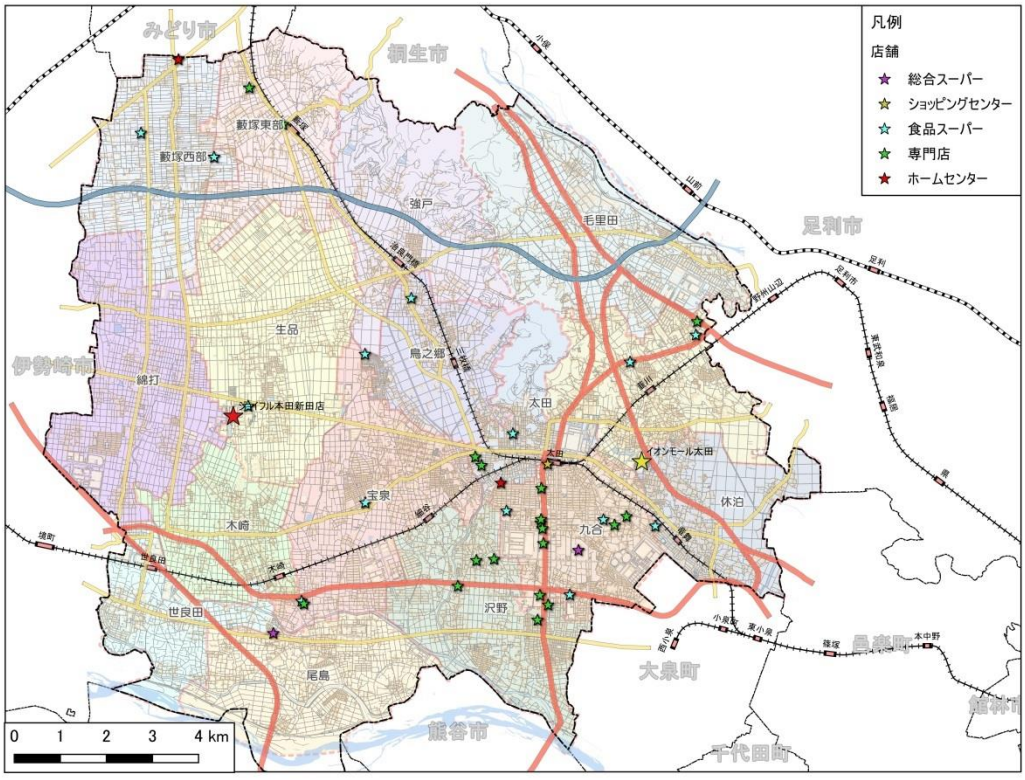
表 6　小売吸引力の比較

平成26年	人口（人）	年間商品販売額（百万円）	人口１人あたり販売額（万円/人）	小売吸引力（%）
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 ㎡	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 ㎡	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 ㎡	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 ㎡	660	50
ドン・キホーテ太田店	飯田町1404-1	1977年10月	14,965 ㎡	373	123
ベイシア尾島	安養寺町15	1995年12月	5,815 ㎡	263	-
とりせん城西の杜店	城西町80-1	2007年10月	5,277 ㎡	332	30
ニトリ 太田	南矢島町891-1	2013年12月	5,176 ㎡	121	27
イエローハットピット１００太田	西矢島町162-2	2005年12月	5,093 ㎡	417	80
ケーズデンキ 太田	高林寿町1809-1	2014年12月	5,008 ㎡	319	35
ベルク 太田植木野店	植木野町207-11	2006年07月	4,207 ㎡	400	85
PC DEPOT 太田店	飯塚町1933-1	2004年10月	3,985 ㎡	246	105
トイザらス 太田店	飯塚町1933-2	1996年02月	2,450 ㎡	200	-
BOOKOFF SUPER BAZAAR 407号太田飯塚	飯塚町1961-1	1997年04月	3,094 ㎡	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 ㎡	164	78
ヤオコー 太田小舞木店	小舞木町204-2	2007年04月	3,720 ㎡	364	110
ビバホーム 藪塚店	大原町1110	1981年07月	3,467 ㎡	266	-
家具のホンダ 太田店	西矢島町698	1976年06月	3,417 ㎡	90	-
とりせん 東矢島店	東矢島町194	1998年11月	2,050 ㎡	137	15
ベルク 龍舞店	龍舞町5002	1996年04月	2,824 ㎡	250	-
ガラクタ鑑定団 太田店	内ケ島町822-1	2007年12月	2,654 ㎡	126	40
フレッセイ 宝泉店	宝町864	1993年07月	2,570 ㎡	200	62
フレッセイ 鳥山店	鳥山上町1505	1992年11月	1,029 ㎡	80	-
とりせん 下田島店	下田島町1127	2005年01月	2,127 ㎡	91	30
とりせん 太田八幡町店	八幡町29-13	2014年12月	2,382 ㎡	212	45
とりせん 大原店	大原町1701-2	2009年09月	2,048 ㎡	147	20
とりせん 太田新井店	新井町377-6	1977年04月	1,992 ㎡	183	45
サンキ 太田店	岩瀬川町258	1998年09月	2,361 ㎡	-	-
サンキ 藪塚店	藪塚町2174-1	1994年12月	1,449 ㎡	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 ㎡	-	-
リサイクルの再楽館 太田本店	西本町57-4	1992年11月	2,237 ㎡	113	10
Olympic 太田店	浜町43-11	1994年12月	2,148 ㎡	-	-
アベイル・シャンブル 福沢店	福沢町298-3	2009年06月	2,131 ㎡	119	30
カワチ薬品 内ヶ島店	内ケ島町692	2008年04月	2,130 ㎡	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 ㎡	83	15
アバンセ 藪塚店	大原町355-1	2006年02月	1,877 ㎡	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 ㎡	84	8
コジマ NEW太田店	西本町54-19	1996年02月	1,593 ㎡	45	-
丹波家具店	藪塚町1400-2	1984年11月	1,409 ㎡	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 ㎡	218	-

（４）工業特性

本市の製造業の事業所数は減少傾向にあるものの、従業者数は増加しています。製造品出荷額等も自動車をはじめとする輸送用機器の出荷が堅調で増加しています。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 (人)	製造品出荷額等 (百万円)
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
平成 27 年	838	42,077	2,883,722
平成 28 年	748	43,276	2,842,150

資料：工業統計調査（「平成27年は平成28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

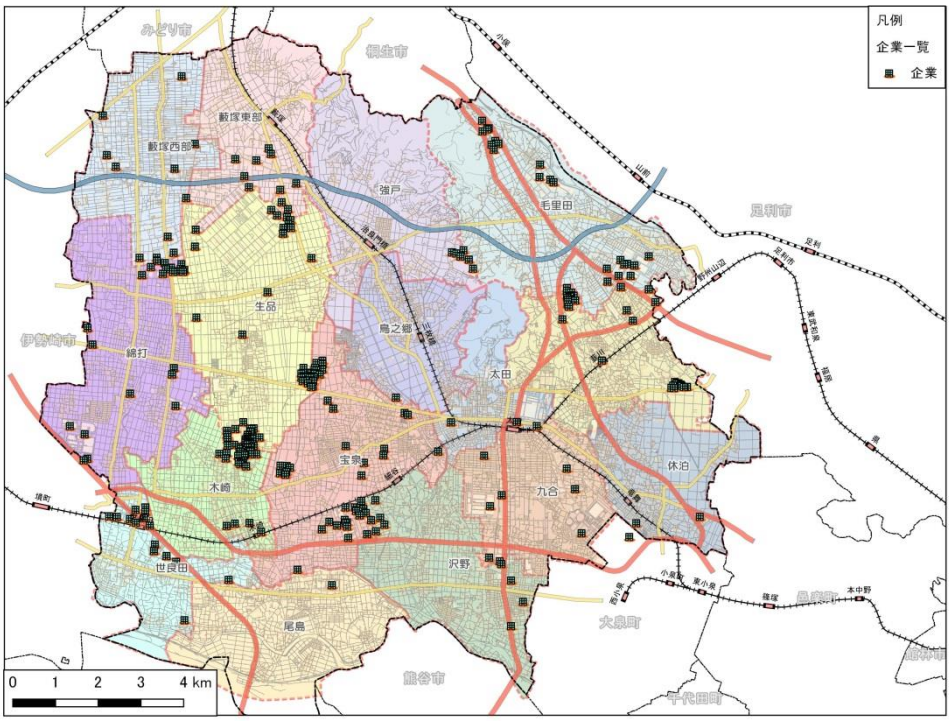


表 9　太田市内の主な企業一覧

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人前後で推移しており、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（平成29年5月1日現在）

種別	施設名	生徒数（人）	最寄り駅	駅からの距離（km）
高等学校	県立太田高等学校	844	太田駅	1.8
	県立太田女子高等学校	837	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	772	細谷駅	0.5
	県立太田工業高等学校	589	韮川駅	3.0
			竜舞駅	
	県立太田フレックス高等学校	908	木崎駅	0.7
	私立常磐高等学校	637	太田駅	1.8
	ぐんま国際アカデミー	177	太田駅	2.2
	県立新田暁高校	466	世良田駅	6.8
			藪塚駅	8.2
			治良門橋駅	6.5
			国定駅	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
大学・大学院	関東学園大学	698	細谷駅	0.8
	群馬大学	76	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（各年5月1日現在）

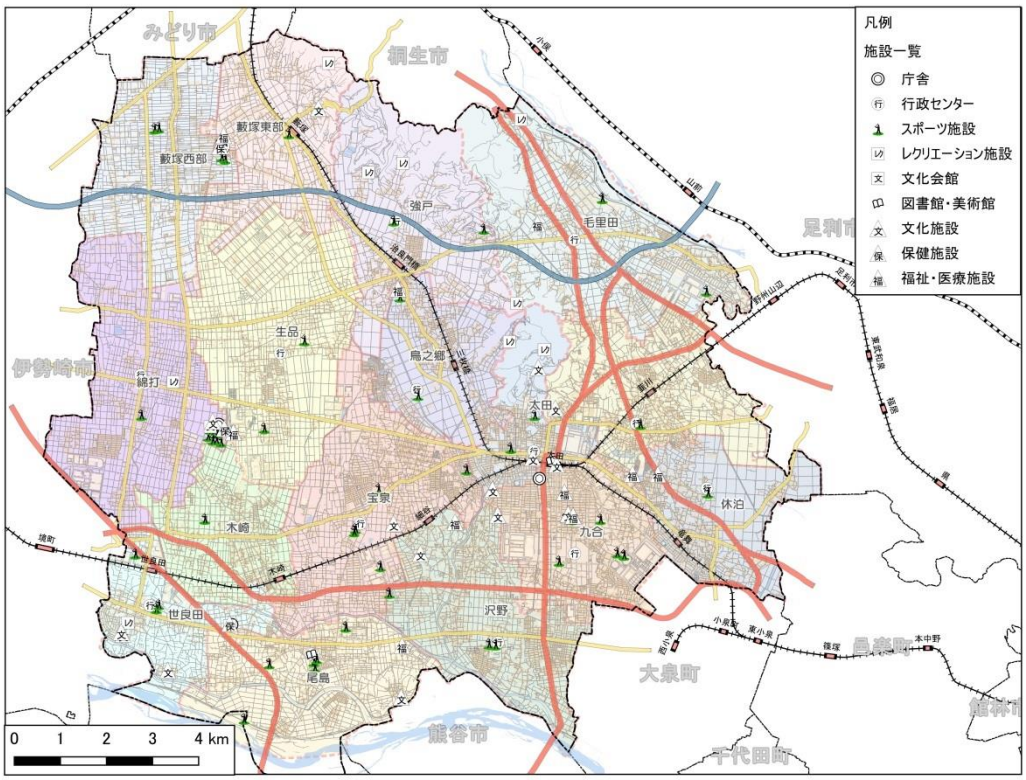
	太田市内高等学校の学生数（人）	太田市内大学の学生数（人）	太田市内大学院の学生数（人）
平成 22 年	5,559	1,470	105
平成 23 年	5,896	1,229	129
平成 24 年	5,908	1,165	112
平成 25 年	5,884	980	72
平成 26 年	5,967	943	70
平成 27 年	5,852	886	57
平成 28 年	5,941	733	42
平成 29 年	6,072	735	39

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

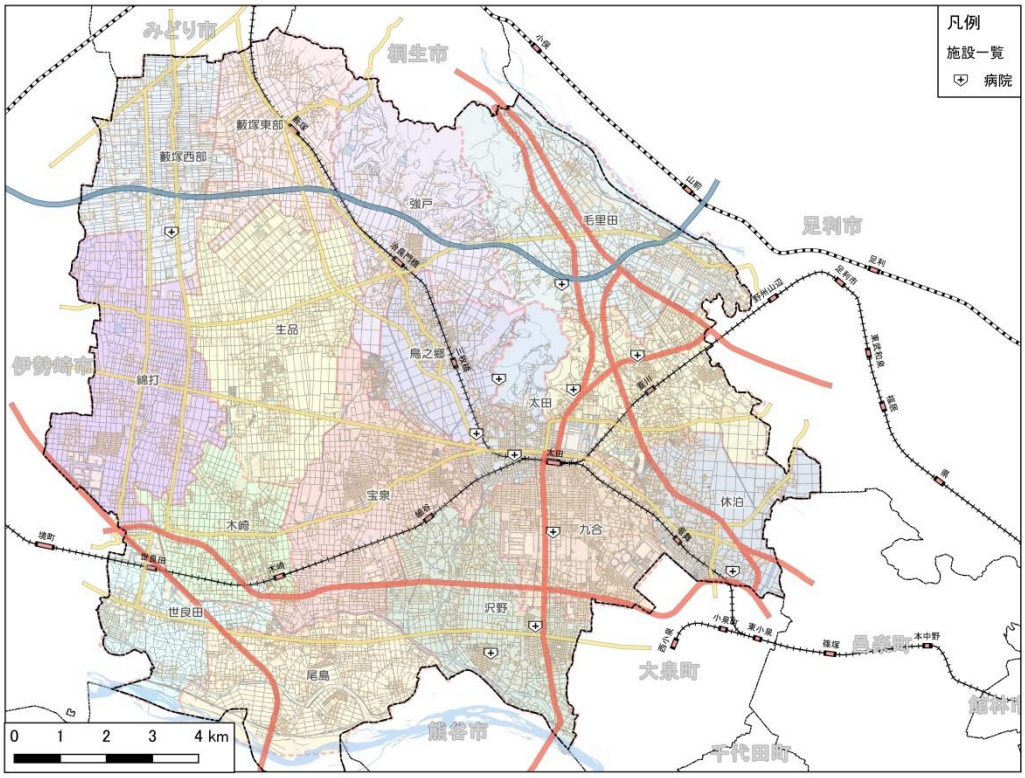
庁舎	市役所	尾島庁舎	新田庁舎	藪塚本町庁舎	
行政センター	太田行政センター	九合行政センター	沢野行政センター	韮川行政センター	鳥之郷行政センター
	強戸行政センター	休泊行政センター	宝泉行政センター	毛里田行政センター	尾島行政センター
	世良田行政センター	木崎行政センター	生品行政センター	綿打行政センター	藪塚本町行政センター
スポーツ施設	太田市運動公園	太田市北部運動公園	総合健康センター	運動公園市民体育館	新浜グラウンド
	武道館	尾島体育館	尾島第2体育館	新田総合体育館	新田武道館
	新田野球場	藪塚本町社会体育館	運動公園グラウンド	東山球場	八千代グラウンド
レクリエーション施設	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
	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
文化施設	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
	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
	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

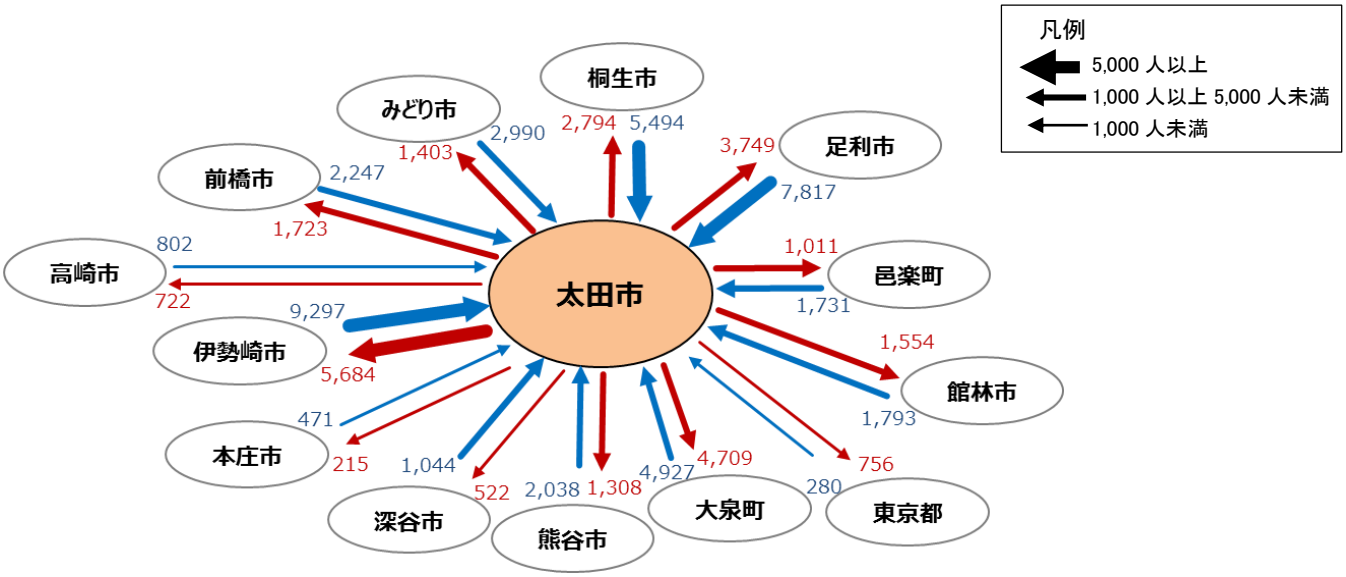
表 13　病院一覧

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	医療法人頴原会東毛敬愛病院
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）

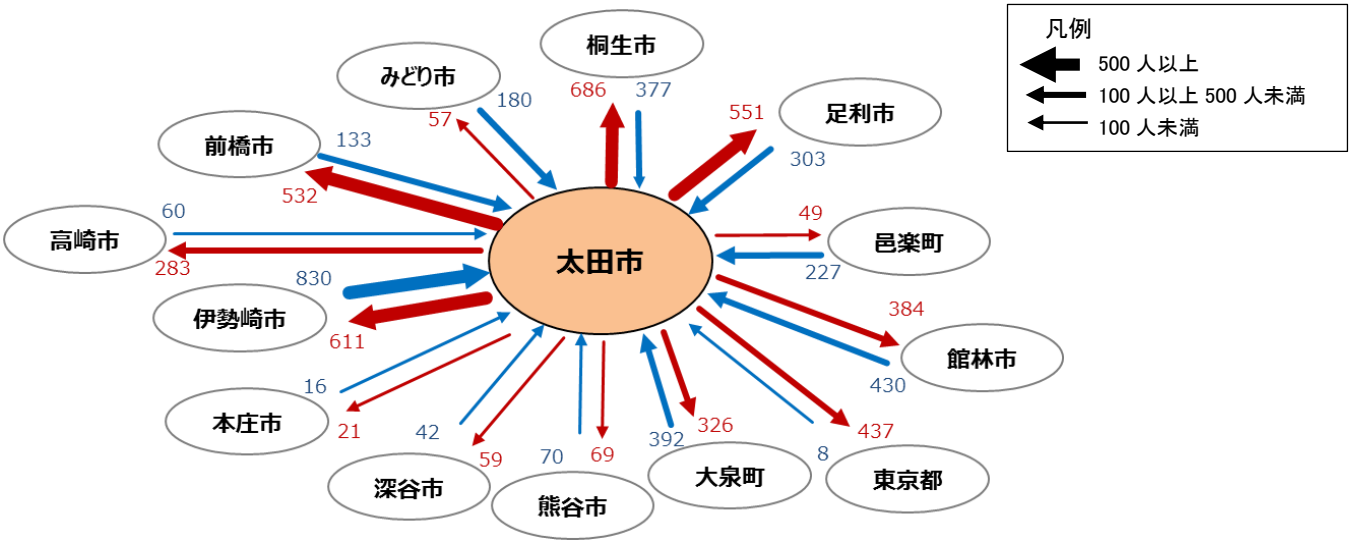
本市の通勤・通学流動は、通勤では伊勢崎市、大泉町への流出が大きく、伊勢崎市、足利市、桐生市、大泉町からの流入が多くなっています。東京都を除く全ての市町間において流入が超過しています。通学では伊勢崎市、大泉町、館林市、邑楽町等からの流入が超過しており、桐生市、伊勢崎市、足利市、前橋市、東京都等への流出が超過しています。

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（H27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（H27年）

表 14　太田市の人口流動

流出先	流出			流入-流出	流入			流入先
	総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者	
当地に常住する就業者・通学者	115,637	105,433	10,204	15,621	131,258	122,257	9,001	当地で従業・通学する者
自市町村で従業・通学	77,925	72,854	5,071	0	77,925	72,854	5,071	自市町村に常住
他市区町村で従業・通学	35,103	30,214	4,889	15,280	50,383	46,723	3,660	他市区町村に常住
県内	23,973	20,984	2,989	10,063	34,036	31,145	2,891	県内
10201 前橋市	2,255	1,723	532	125	2,380	2,247	133	10201 前橋市
10202 高崎市	1,005	722	283	-143	862	802	60	10202 高崎市
10203 桐生市	3,480	2,794	686	2,391	5,871	5,494	377	10203 桐生市
10204 伊勢崎市	6,295	5,684	611	3,832	10,127	9,297	830	10204 伊勢崎市
10206 沼田市	10	9	1	18	28	22	6	10206 沼田市
10207 館林市	1,938	1,554	384	285	2,223	1,793	430	10207 館林市
10208 渋川市	37	35	2	104	141	116	25	10208 渋川市
10209 藤岡市	92	83	9	94	186	177	9	10209 藤岡市
10210 富岡市	19	19	-	64	83	77	6	10210 富岡市
10211 安中市	17	16	1	41	58	54	4	10211 安中市
10212 みどり市	1,460	1,403	57	1,710	3,170	2,990	180	10212 みどり市
10344 榛東村	3	3	-	26	29	26	3	10344 榛東村
10345 吉岡町	3	3	-	37	40	32	8	10345 吉岡町
	-	-	-	0	1	1	-	10366 上野村
10367 神流町	1	1	-	0	1	1	-	10367 神流町
	-	-	-	0	9	6	3	10382 下仁田町
	-	-	-	0	1	1	-	10383 南牧村
10384 甘楽町	9	8	1	15	24	19	5	10384 甘楽町
10421 中之条町	5	5	-	0	5	4	1	10421 中之条町
10424 長野原町	1	1	-	0	1	1	-	10424 長野原町
10425 嬬恋村	2	2	-	0				
10426 草津町	2	2	-	0				
	-	-	-	0	3	3	-	10428 高山村
10429 東吾妻町	3	3	-	2	5	4	1	10429 東吾妻町
10443 片品村	2	2	-	1	3	3	-	10443 片品村
	-	-	-	0	3	1	2	10444 川場村
10448 昭和村	1	1	-	3	4	4	-	10448 昭和村
10449 みなかみ町	2	1	1	8	10	7	3	10449 みなかみ町
10464 玉村町	187	163	24	223	410	392	18	10464 玉村町
10521 板倉町	103	85	18	84	187	142	45	10521 板倉町
10522 明和町	337	333	4	-74	263	212	51	10522 明和町
10523 千代田町	599	599	-	32	631	559	72	10523 千代田町
10524 大泉町	5,045	4,719	326	274	5,319	4,927	392	10524 大泉町
10525 邑楽町	1,060	1,011	49	898	1,958	1,731	227	10525 邑楽町
他県	10,789	8,915	1,874	5,558	16,347	15,578	769	他県
08 茨城県全体	115	96	19	41	156	138	18	08 茨城県全体
09 栃木県全体	5,284	4,548	736	4,396	9,680	9,233	447	09 栃木県全体
09201 宇都宮市	94	85	9	-1	93	86	7	09201 宇都宮市
09202 足利市	4,300	3,749	551	3,820	8,120	7,817	303	09202 足利市
09203 栃木市	91	80	11	140	231	210	21	09203 栃木市
09204 佐野市	635	508	127	383	1,018	929	89	09204 佐野市
09205 鹿沼市	6	6	-	17	23	18	5	09205 鹿沼市
09206 日光市	4	4	-	7	11	8	3	09206 日光市
09208 小山市	106	77	29	-9	97	85	12	09208 小山市
09209 真岡市	8	8	-	3	11	11	-	09209 真岡市
09210 大田原市	11	6	5	-9	2	1	1	09210 大田原市
	-	-	-	0	2	2	-	09211 矢板市
09213 那須塩原市	4	4	-	8	12	11	1	09213 那須塩原市
09214 さくら市	2	2	-	0	2	2	-	09214 さくら市
09216 下野市	5	5	-	6	11	10	1	09216 下野市
09301 上三川町	4	4	-	2	6	6	-	09301 上三川町
	-	-	-	0	1	1	-	09342 益子町
	-	-	-	0	1	1	-	09343 茂木町
	-	-	-	0	1	1	-	09344 市貝町
09345 芳賀町	1	1	-	3	4	3	1	09345 芳賀町
09361 壬生町	9	5	4	12	21	19	2	09361 壬生町
09364 野木町	4	4	-	5	9	8	1	09364 野木町
	-	-	-	0	1	1	-	09384 塩谷町
	-	-	-	0	2	2	-	09386 高根沢町
	-	-	-	0	1	1	-	09411 那珂川町

流出先	流出			流入-流出	流入			流入先
	総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者	
11 埼玉県全体	3,684	3,174	510	2,024	5,708	5,464	244	11 埼玉県全体
11100 さいたま市	287	199	88	-164	123	122	1	11100 さいたま市
11201 川越市	46	25	21	-11	35	32	3	11201 川越市
11202 熊谷市	1,377	1,308	69	731	2,108	2,038	70	11202 熊谷市
11203 川口市	24	19	5	4	28	27	1	11203 川口市
11206 行田市	131	126	5	169	300	287	13	11206 行田市
11207 秩父市	6	6	-	2	8	8	-	11207 秩父市
11208 所沢市	13	10	3	-1	12	12	-	11208 所沢市
11209 飯能市	8	1	7	-2	6	6	-	11209 飯能市
11210 加須市	58	46	12	67	125	104	21	11210 加須市
11211 本庄市	236	215	21	251	487	471	16	11211 本庄市
11212 東松山市	59	32	27	50	109	105	4	11212 東松山市
11214 春日部市	36	29	7	-8	28	26	2	11214 春日部市
11215 狭山市	9	6	3	-2	7	7	-	11215 狭山市
11216 羽生市	135	132	3	50	185	161	24	11216 羽生市
11217 鴻巣市	44	39	5	67	111	106	5	11217 鴻巣市
11218 深谷市	581	522	59	505	1,086	1,044	42	11218 深谷市
11219 上尾市	55	50	5	-5	50	49	1	11219 上尾市
11221 草加市	44	15	29	-32	12	11	1	11221 草加市
11222 越谷市	79	40	39	-56	23	23	-	11222 越谷市
11223 蕨市	5	5	-	-4	1	1	-	11223 蕨市
11224 戸田市	13	12	1	-9	4	4	-	11224 戸田市
11225 入間市	7	5	2	1	8	7	1	11225 入間市
11227 朝霞市	4	2	2	5	9	9	-	11227 朝霞市
	-	-	-	0	1	1	-	11228 志木市
11229 和光市	2	2	-	-1	1	1	-	11229 和光市
11230 新座市	9	3	6	-6	3	3	-	11230 新座市
11231 桶川市	6	6	-	22	28	25	3	11231 桶川市
11232 久喜市	51	45	6	46	97	93	4	11232 久喜市
11233 北本市	8	8	-	33	41	39	2	11233 北本市
11234 八潮市	1	1	-	0	1	1	-	11234 八潮市
11235 富士見市	2	1	1	1	3	3	-	11235 富士見市
11237 三郷市	3	3	-	-2	1	1	-	11237 三郷市
11238 蓮田市	6	3	3	9	15	15	-	11238 蓮田市
11239 坂戸市	41	9	32	-14	27	25	2	11239 坂戸市
11240 幸手市	8	7	1	7	15	13	2	11240 幸手市
11241 鶴ヶ島市	6	5	1	10	16	15	1	11241 鶴ヶ島市
11242 日高市	14	10	4	-6	8	8	-	11242 日高市
	-	-	-	0	4	4	-	11243 吉川市
11245 ふじみ野市	4	2	2	3	7	7	-	11245 ふじみ野市
11246 白岡市	10	10	-	6	16	16	-	11246 白岡市
11301 伊奈町	12	4	8	-6	6	6	-	11301 伊奈町
11324 三芳町	2	2	-	3	5	5	-	11324 三芳町
11326 毛呂山町	6	3	3	-2	4	4	-	11326 毛呂山町
11327 越生町	2	2	-	1	3	3	-	11327 越生町
11341 滑川町	14	14	-	23	37	36	1	11341 滑川町
11342 嵐山町	8	7	1	14	22	20	2	11342 嵐山町
11343 小川町	4	4	-	34	38	38	-	11343 小川町
11346 川島町	8	8	-	2	10	10	-	11346 川島町
11347 吉見町	19	19	-	7	26	26	-	11347 吉見町
11348 鳩山町	8	2	6	-2	6	6	-	11348 鳩山町
11349 ときがわ町	1	1	-	10	11	11	-	11349 ときがわ町
	-	-	-	0	1	1	-	11361 横瀬町
11362 皆野町	2	2	-	6	8	7	1	11362 皆野町
	-	-	-	0	6	6	-	11363 長瀞町
	-	-	-	0	2	2	-	11365 小鹿野町
	-	-	-	0	1	1	-	11369 東秩父村
11381 美里町	48	48	-	2	50	44	6	11381 美里町
11383 神川町	17	17	-	28	45	43	2	11383 神川町
11385 上里町	41	41	-	141	182	173	9	11385 上里町
11408 寄居町	26	26	-	46	72	69	3	11408 寄居町
11442 宮代町	30	10	20	-16	14	13	1	11442 宮代町
11464 杉戸町	7	4	3	2	9	9	-	11464 杉戸町
11465 松伏町	1	1	-	0	1	1	-	11465 松伏町
13 東京都全体	1,193	756	437	-913	280	272	8	13 東京都全体

（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）

太田市	乗用			軽自動車
	普通車（台）	小型車（台）	計（台）	（台）
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
平成 28 年	49,211	50,825	100,036	77,464
平成 29 年	50,942	49,929	100,871	78,583

資料：群馬県統計年鑑（各年3月31日）

表 16　自動車保有台数の推移（群馬県）

群馬県	乗用			軽自動車
	普通車（台）	小型車（台）	計（台）	（台）
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
平成 28 年	393,462	485,447	878,909	708,857
平成 29 年	403,946	476,563	880,509	714,251

資料：群馬県統計年鑑（各年3月31日）

表 17　世帯あたりの自動車保有率

平成27年	乗用			軽自動車
	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）

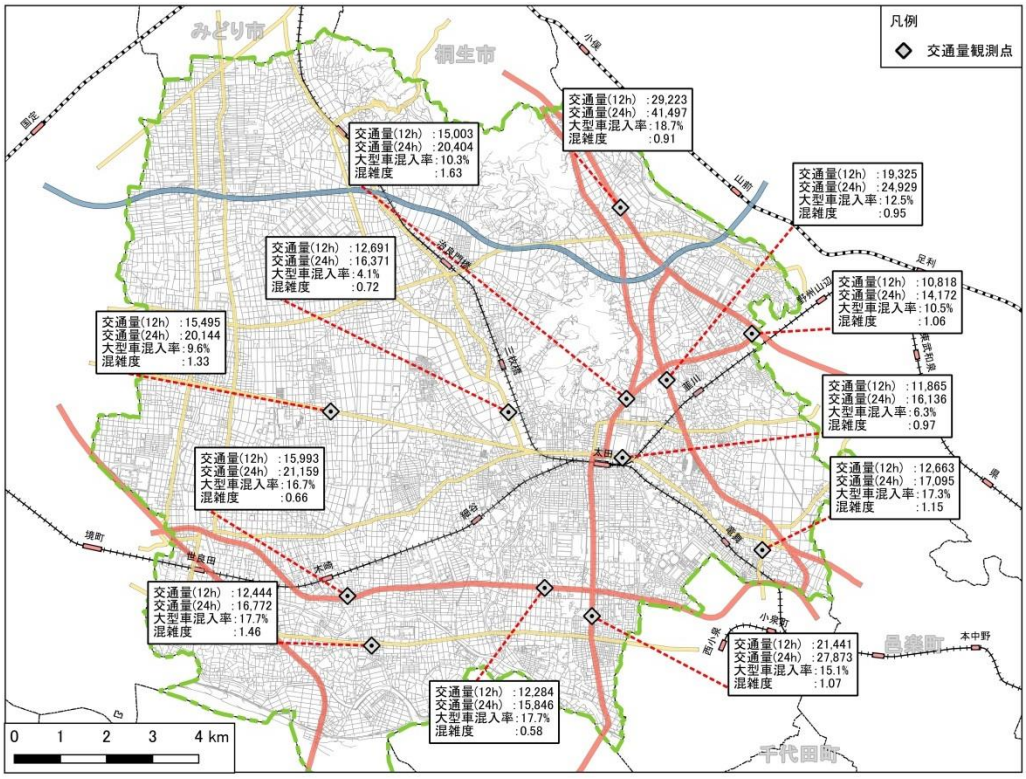
（９）都市交通特性

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：道路交通センサス一般交通量調査（H22年）

表 18　混雑度の目安

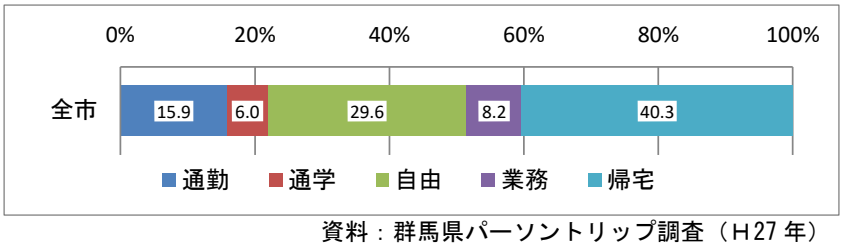
混雑度	混雑度の目安
1.00以下	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00～1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が１～２時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は低い。
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75～2.00	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
2.00以上	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

※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

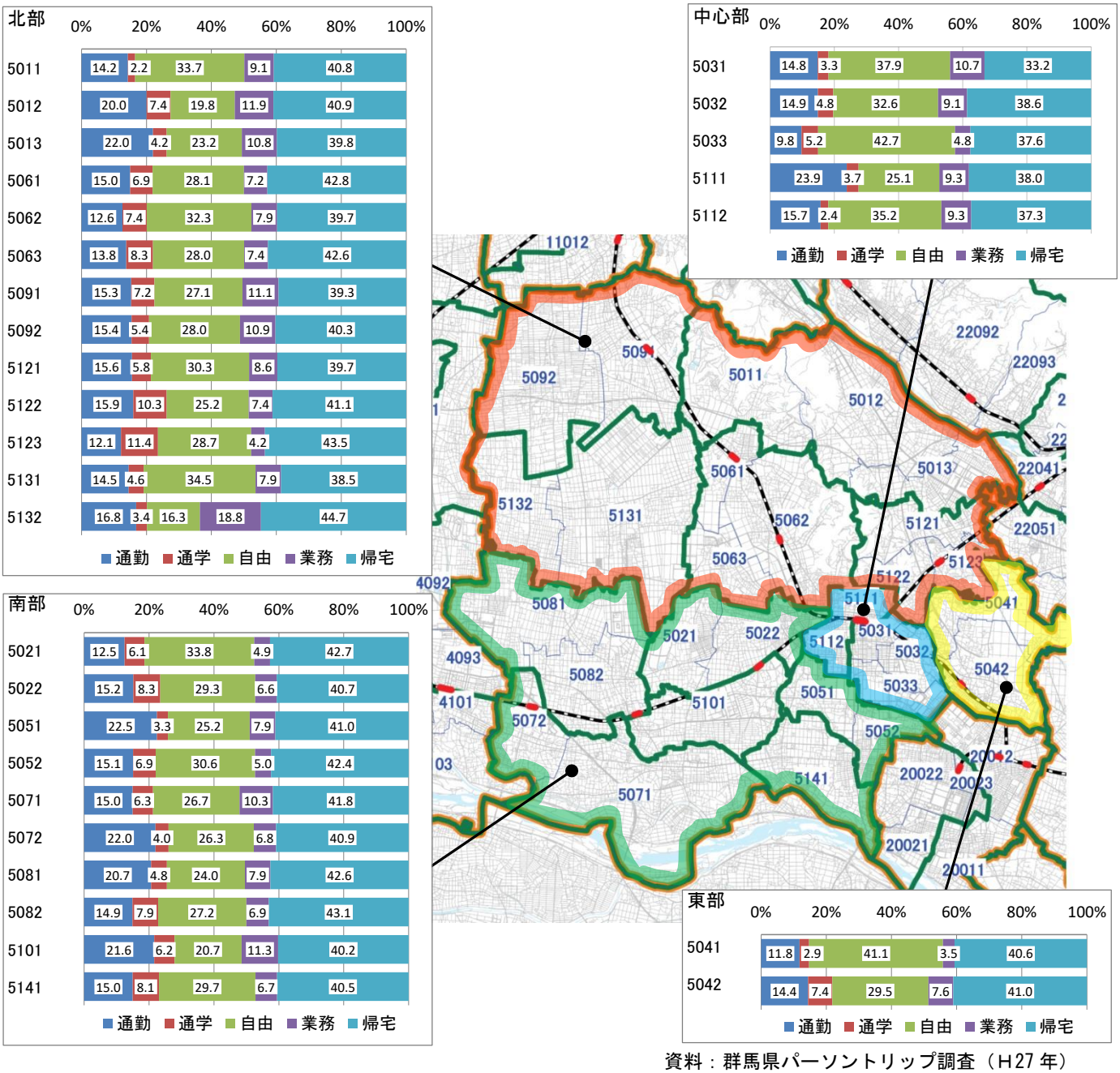
※トリップ：ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。（国土交通省ホームページより）

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）

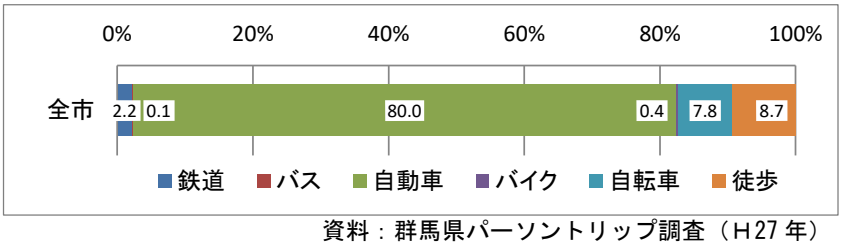


資料：群馬県パーソントリップ調査（H27 年）

③代表交通手段※別トリップ特性

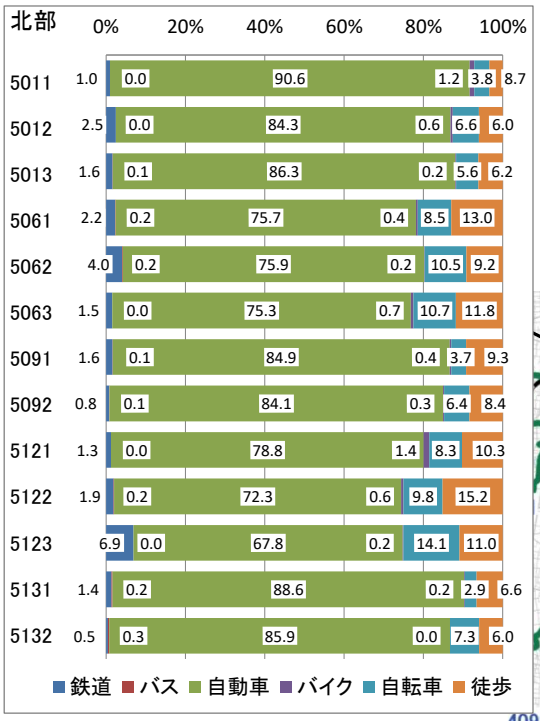
※代表交通手段：1回のトリップでの代表的な交通手段を示します。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指します。（優先順位：鉄道＞バス＞自動車＞二輪車＞徒歩）（国土交通省ホームページより）

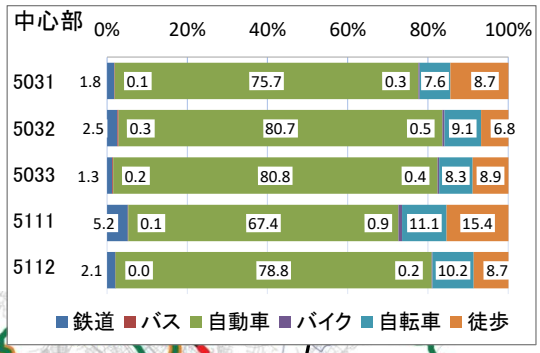
図 16　全目的代表交通手段別トリップ構成（全市）

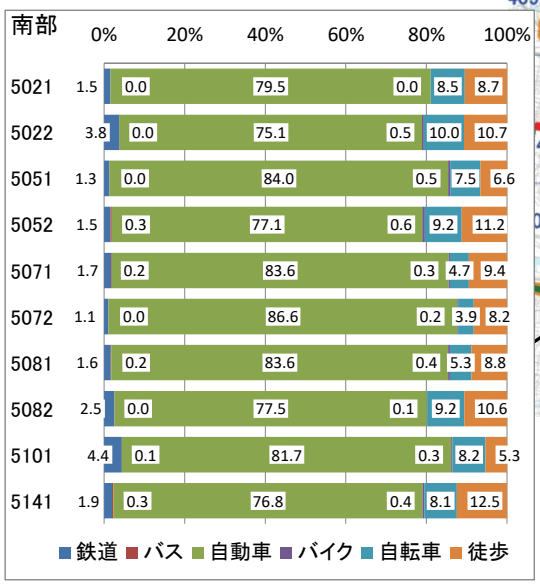


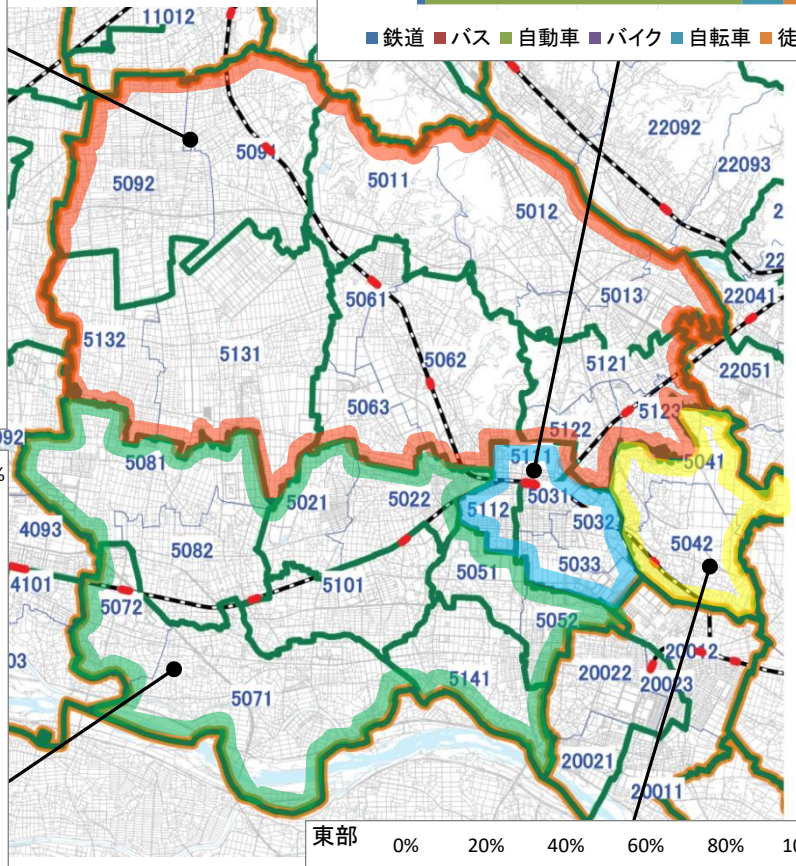
資料：群馬県パーソントリップ調査（H27 年）

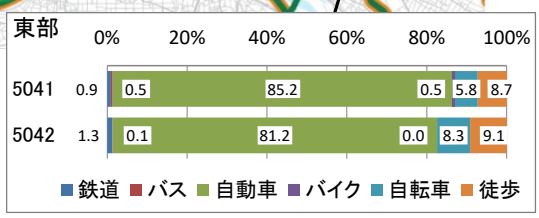
図 17　全目的代表交通手段別トリップ構成（小ゾーン）











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

乗車	太田駅		細谷駅		木崎駅		世良田駅		竜舞駅		韮川駅		三枚橋駅		治良門橋駅		藪塚駅	
	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	割合
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	350	8.0%	134	10.7%	168	15.6%	72	56.3%	20	6.3%	48	4.7%	16	5.6%	0	0.0%	132	49.4%
09.軽乗用車	79	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	0.9%	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%	56	5.5%	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%

降車	太田駅		細谷駅		木崎駅		世良田駅		竜舞駅		韮川駅		三枚橋駅		治良門橋駅		藪塚駅	
	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	割合
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%	76	6.0%	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	0.9%	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%	52	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%

資料：群馬県パーソントリップ調査（H27 年）

２．公共交通の現状

(1) 鉄 道

① 路線の概要

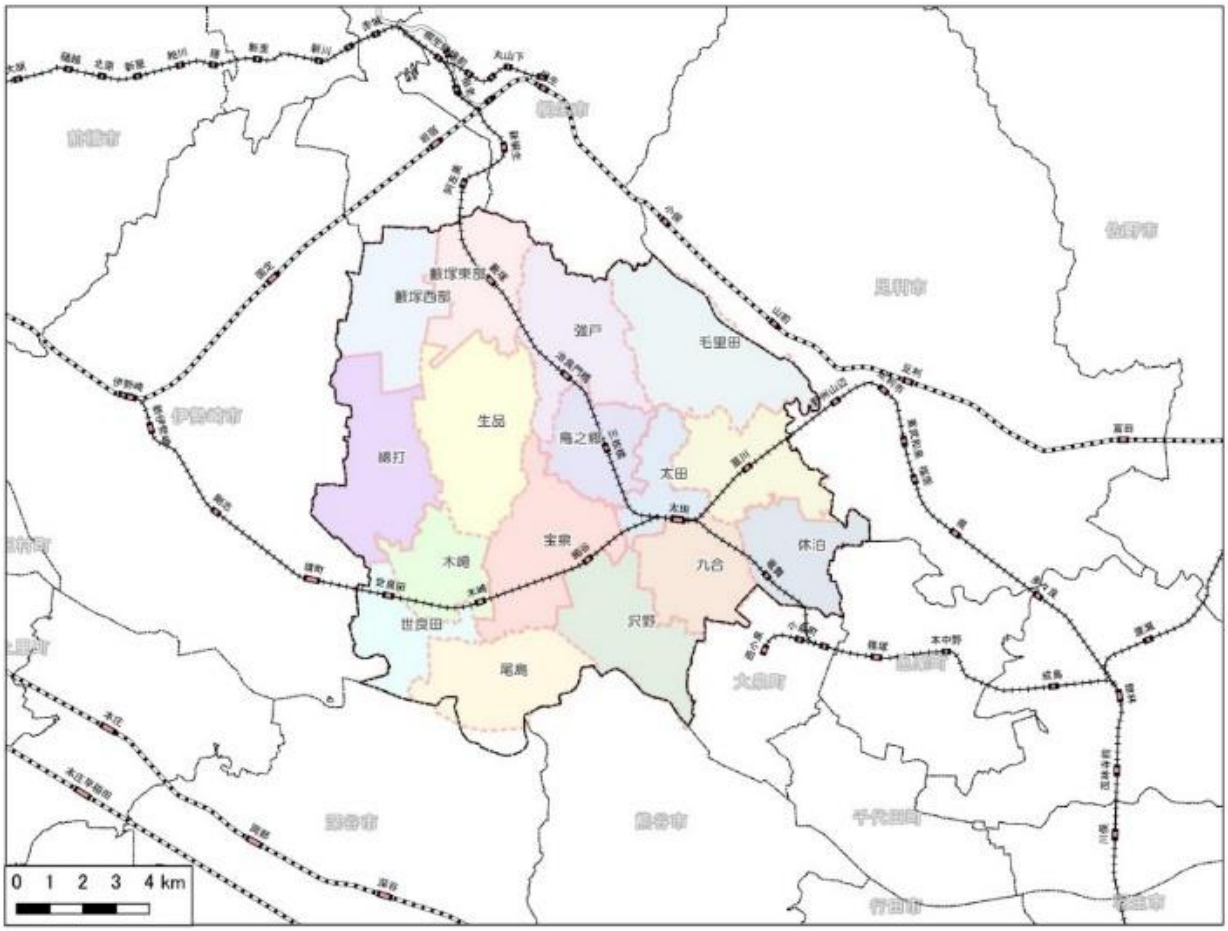
市内には東武鉄道の駅が９駅あり、太田駅は、伊勢崎線、桐生線、小泉線の結節点として東西に伸びています。

表 19 鉄道状況

路線	駅名	方向	行先	運行本数（本/日）		種類
				平日	土休日	
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	71	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　鉄道の利用実態

乗降客数は、結節点の太田駅が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。

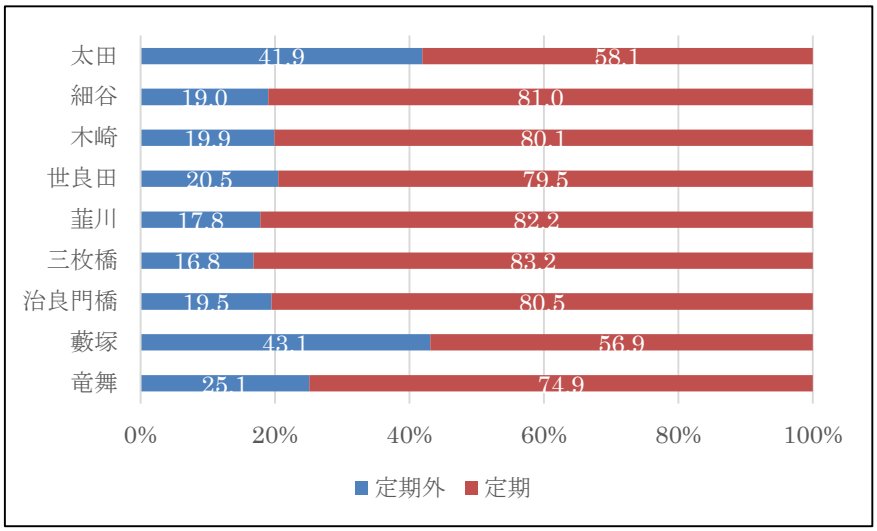
また、太田駅と藪塚駅以外は、定期利用率が７割以上を占めており、高い利用率となっています。

表 20　鉄道各駅の１日平均乗降人員（H27～H29）

	太 田	細 谷	木 崎	世良田	韮 川	三枚橋	治良門橋	藪 塚	竜 舞
平成27年度	11,256	2,634	2,513	456	2,346	595	642	1,100	505
平成28年度	11,505	2,613	2,520	430	2,284	572	607	1,071	554
平成29年度	11,756	2,659	2,565	469	2,317	621	589	1,101	587

資料：東武鉄道ホームページ

図 19　駅別定期率（H29）



(2) バ ス

（Ⅰ）市内路線バス

① 市内バス路線の概要

太田市内では、シティライナーおおたの新田線、尾島線、市内循環線の2路線、市営無料バスの西バス系統、東バス系統の2路線、これにイオンモール太田線を加えた6路線の路線バスを運行しています。

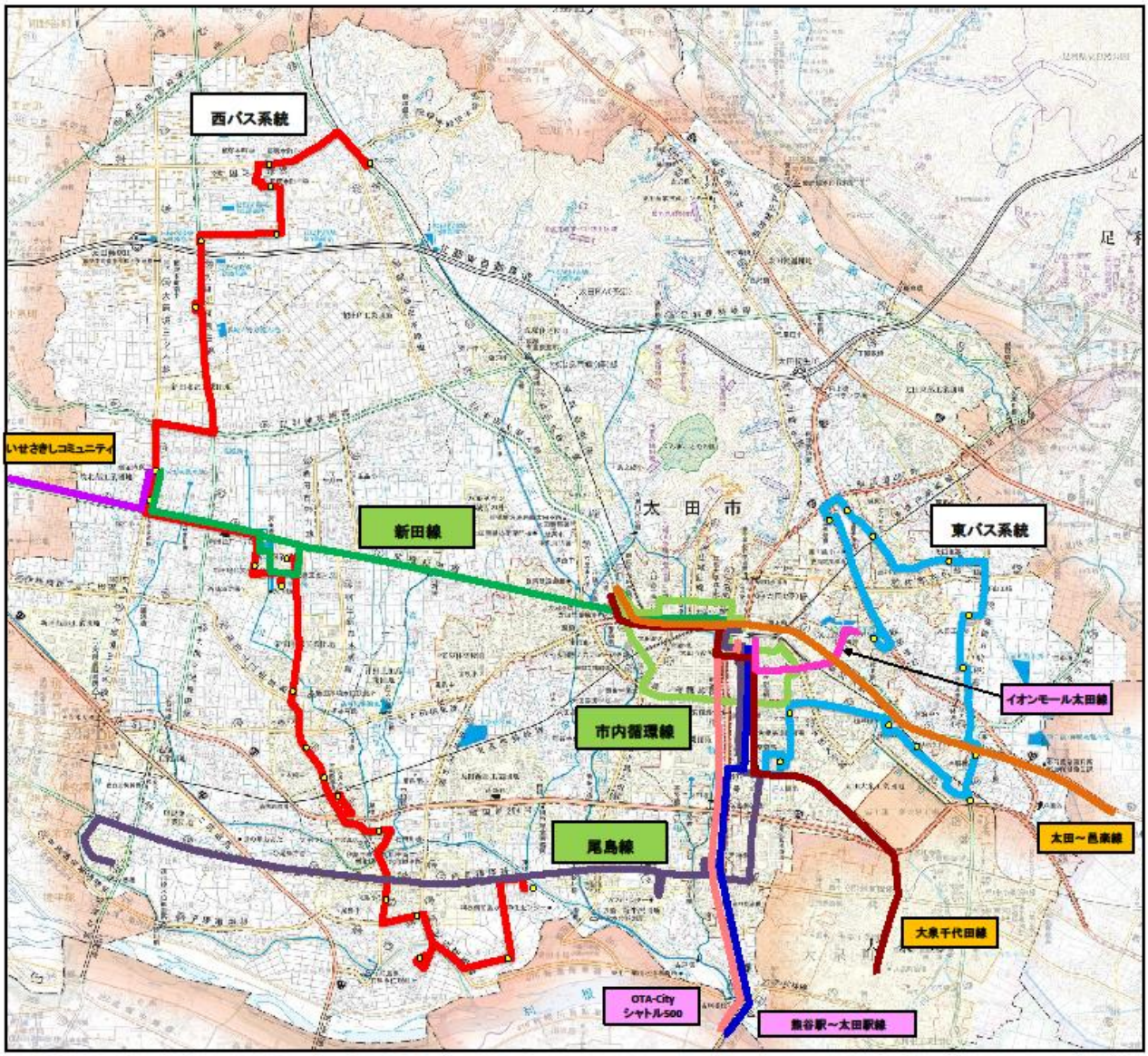
近隣市町と結ぶ路線は、おうらタウンバス、広域公共バスあおぞら、朝日バス、OTA-Cityシャトル500、いせさきしコミュニティバスあおぞらの5路線、主要都市や空港と結ぶ都市間移動路線は、7路線あります。

表 21　太田市内路線バス運行状況

バス名	路線名		運行本数（本/日）		運行所要時間	料金	道路運送法
			平日	土日祝			
シティライナーおおた（太田市委託路線）	新田線：太田駅北口～新田暁高校	小型バス 中型バス	19	-	約40分	大人：200円 高校生以下･60歳以上：100円	4条
	尾島線：太田駅北口～尾島歴史公園	小型バス	10	-	約55分		
	市内循環線：太田駅北口発着	小型バス	7	-	約30分		
市営無料バス（スクールバスを活用）	西バス系統	小型バス	50	-	約60分	北区間約32分、南区間約28分	対象外
	東バス系統	小型バス	38	-	約45分		対象外
イオンモール太田線（自主路線）	イオンモール太田線：太田駅南口～イオンモール太田	大型バス	78	78	約10分	大人（中学生以上）：170円 小学生：90円 未就学児：付添人（小学生以下）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	4条

※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 20　太田市内のバス路線網



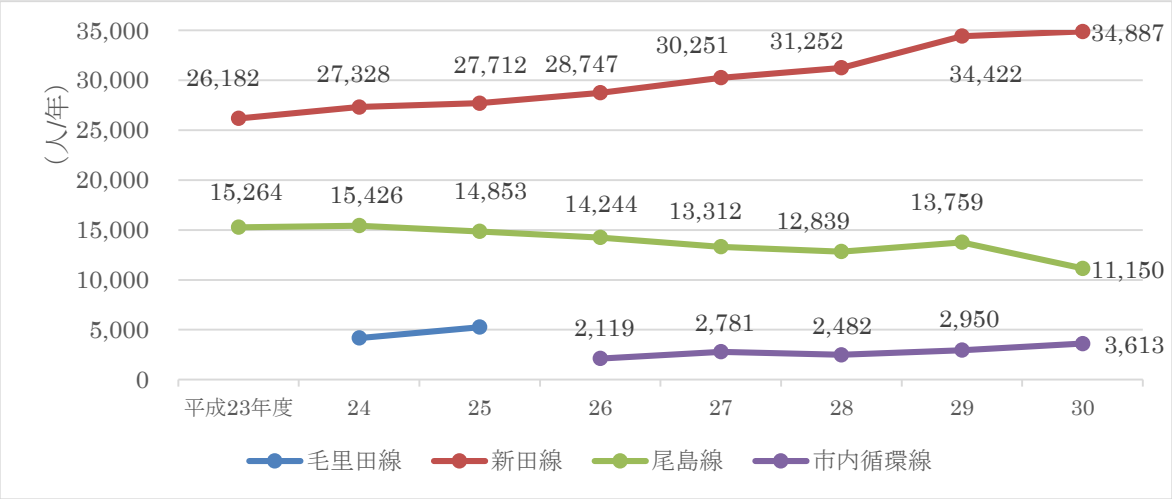
②　市内バス路線の利用実態

■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を見ると、新田線が最も多く、毎年緩やかな増加傾向で推移しています。次いで多いのは尾島線ですが、尾島線のみ年々減少する傾向にあります。市内循環線は少数ながら増加傾向にあり、シティライナーおおた全体としての乗車人員は毎年増加しています。

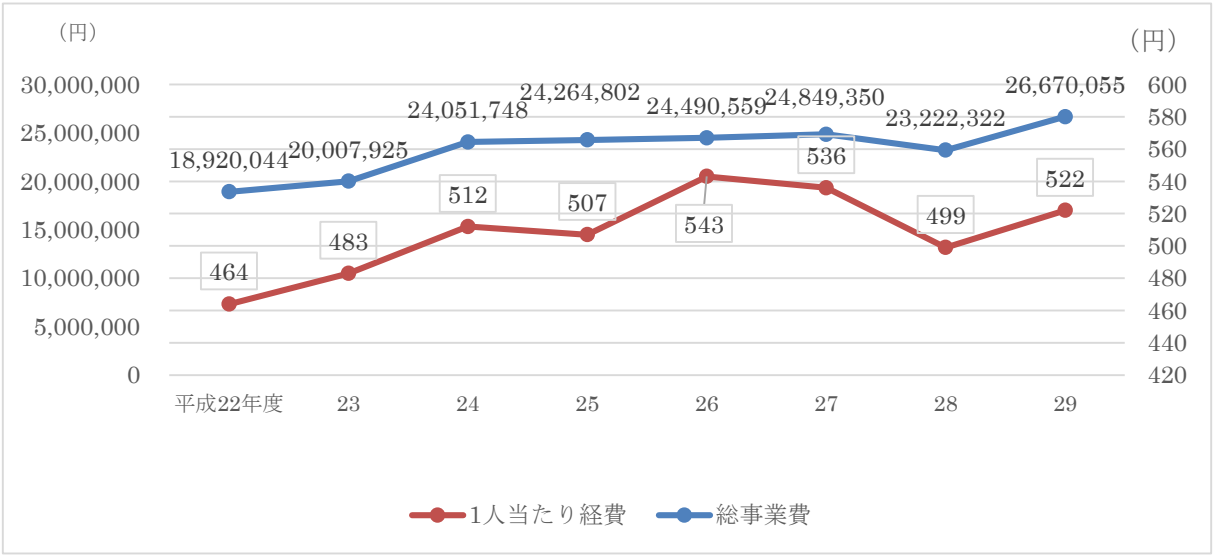
運行に要する経費を見ると、平成28年度に一旦減少しますが、平成22年度以降毎年増加する状況となっています。運行経費は主に路線数、運行便数、運行時間等が増えることにより増加しますが、固定資産償却費も経費として計上されるため、経費増加の要因にもなります。新田線の増便、新田線及び市内循環線の車両更新による固定資産償却費の増等が運行経費増加の要因と考えられます。

図 21　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。平成30年度は平成31年2月まで　　資料：統計おおた

図 22　シティライナーおおた運行経費



資料：交通対策課

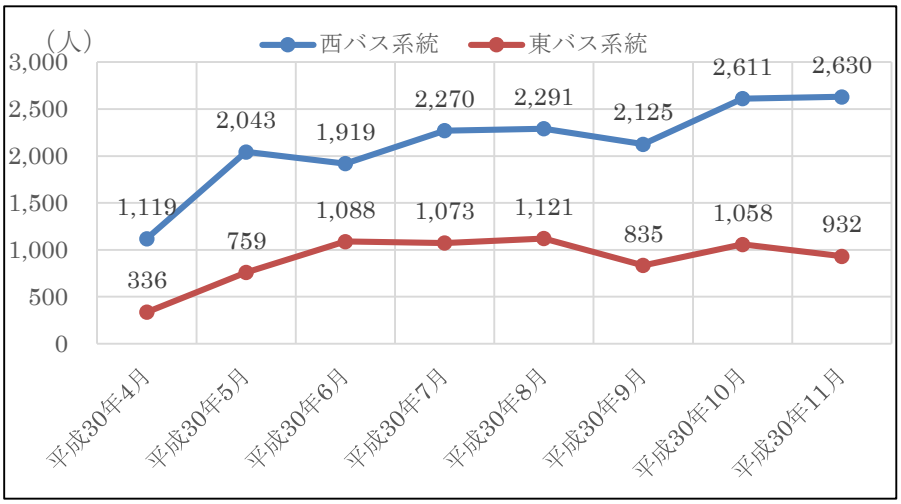
表 22　シティライナーおおた総事業費と内訳

	総事業費（円）	１人あたり経費（円/人）	事業収入（円）	市補助金（赤字補填）（円）	１人あたり補助（円/人）	県費補助金（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
平成28年度	23,222,322	499	5,810,582	17,411,740	374	1,577,000
平成29年度	26,670,055	522	6,003,709	20,666,346	404	1,424,000

資料：交通対策課

■市営無料バス

図23　市営無料バスの路線別乗車人員の推移

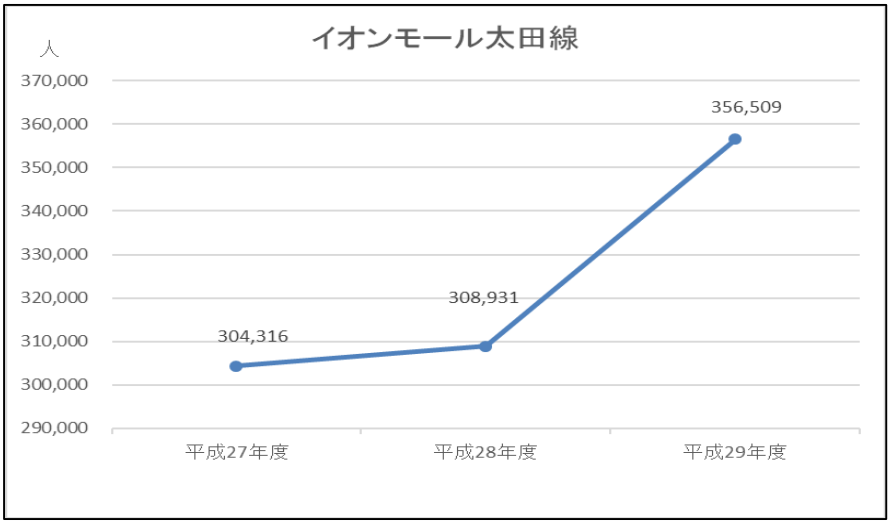


平成30年4月から、スクールバスの空き時間を活用し、西バス系統及び東バス系統の2路線の無料バスの運行を開始いたしました。高校生の通学や高齢者等の買い物や娯楽等に多く利用され、好評を得ております。

また、乗降場所がない地区から、設置の要望もあり、安全性に考慮しながら新たな乗降場所の設置を検討するなど、利用者にとって利便性の高い運行を目指します。

■イオンモール太田線

図24　イオンモール太田線乗車人員の推移



イオンモール太田線は、株式会社矢島タクシーが自主運行する民間の路線バスです。太田駅南口とイオンモール太田間を10分で結び、一日に往復78便を運行するという利便性の高さとイオンモール近隣にあるぐんま国際アカデミーの中等部・高等部の通学の足としても利用されており、年間30万人を超える利用があります

（Ⅱ）デマンド型

①　おうかがい市バスの概要

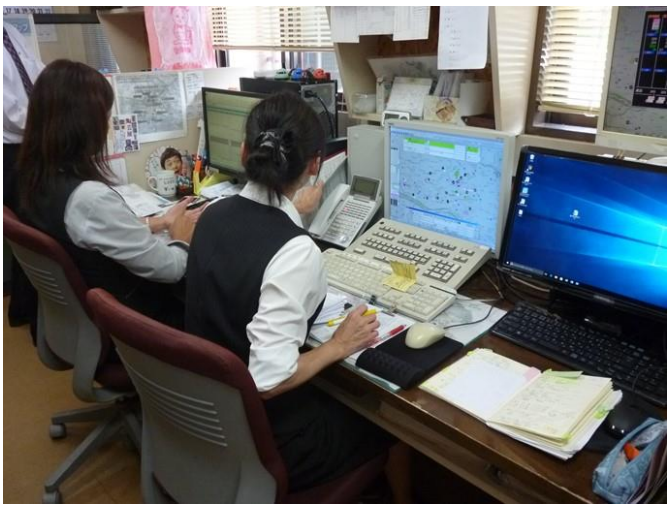
太田市内には、平成21年度まで11路線35系統の市営路線バスが走っていました。平成22年度より路線バスを２路線４系統まで縮小し、その財源をもって福祉的な利用者を限定したデマンド方式のおうかがい市バスを始めました。

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移管し、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 23　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年度では622か所でしたが年々増加し、平成29年度には761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29年度には135か所と100か所以上が４年間の間に増加しています。



おうかがい市バス　配車センター

図 25　おうかがい市バス　バス停分布

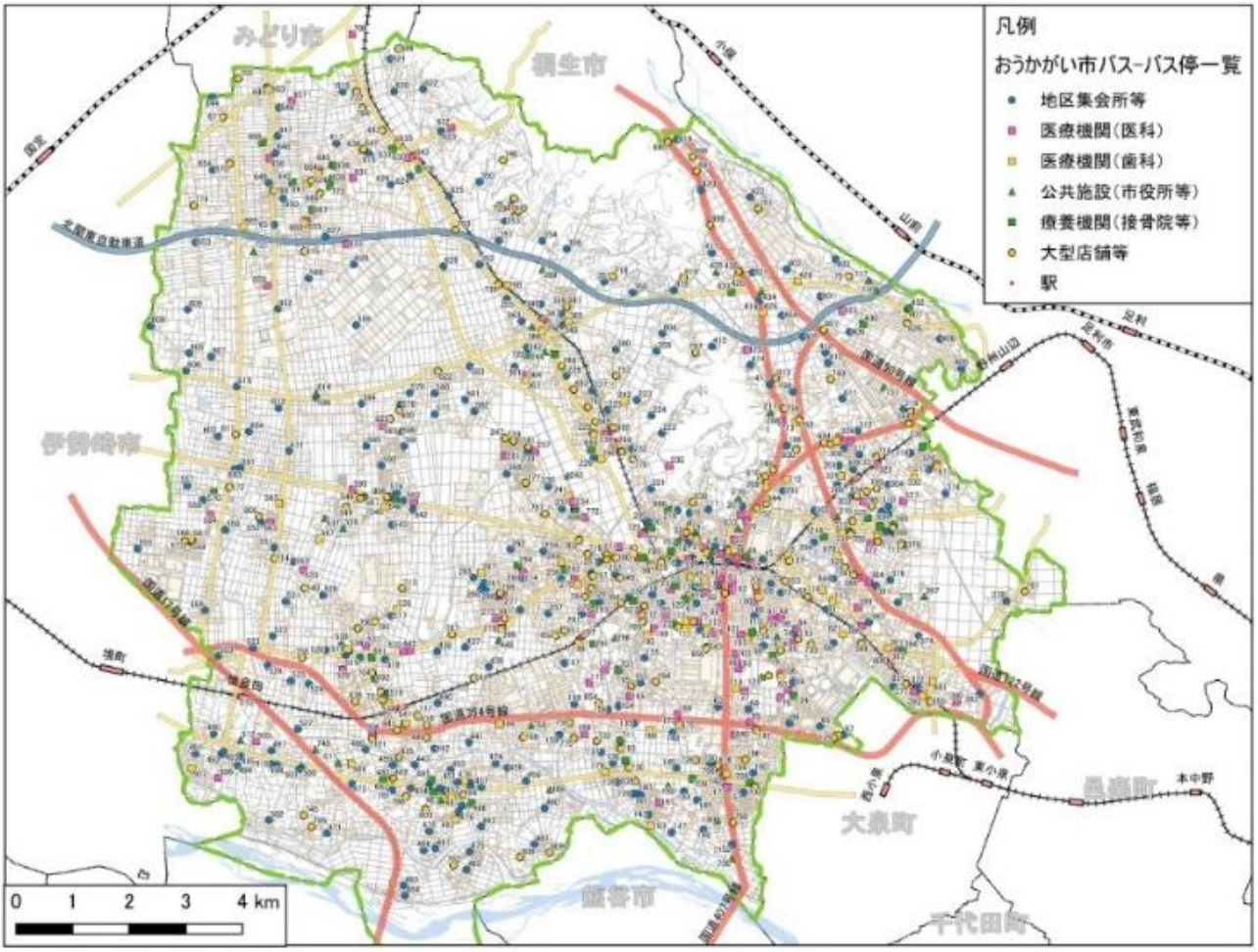


表 24 おうかがい市バス停留所数

	地区集会所（箇所）	医科診療所（箇所）	歯科診療所（箇所）	公共施設（箇所）	療養機関（箇所）	大型店舗（箇所）	その他（箇所）	計（箇所）	増減数（箇所）	増減比（%）
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	102.3
平成28年度	295	109	84	41	52	48	131	760	9	101.2
平成29年度	294	108	84	42	51	47	135	761	1	100.1

資料：交通対策課

② おうかがい市バスの利用実態

現行制度となった平成24年度の利用登録者数は、2,362人でしたが、平成26年度に3,000人を超え、以降毎年度3,000人以上を維持しています。

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 25　おうかがい市バス利用登録人数

	65 歳以上 一般 （人）	65 歳以上 障がい者など （人）	障がい者など （人）	合計 （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
平成 28 年度	2,788	311	276	3,375
平成 29 年度	2,934	297	307	3,538

表 26　おうかがい市バス利用状況

	登録者数（人）	延べ利用数（回/年）	平均利用回（回/年）	実利用者（人）	実利用率（%）
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
平成28年度	3,375	33,130	9.816296	951	28.2
平成29年度	3,538	32,506	9.187677	927	26.2

1人当たりの運行経費についてみると、平成24年度では運行経費39,176,548円のところ、延べ20,582人の利用があり、1回当たりに換算すると1,903円になります。平成25年度以降、車両の増車により運行経費は増加しましたが、延べ利用者数も年々増加したため、平成27年度には1回当たりの運行経費は1,569円まで下がっています。

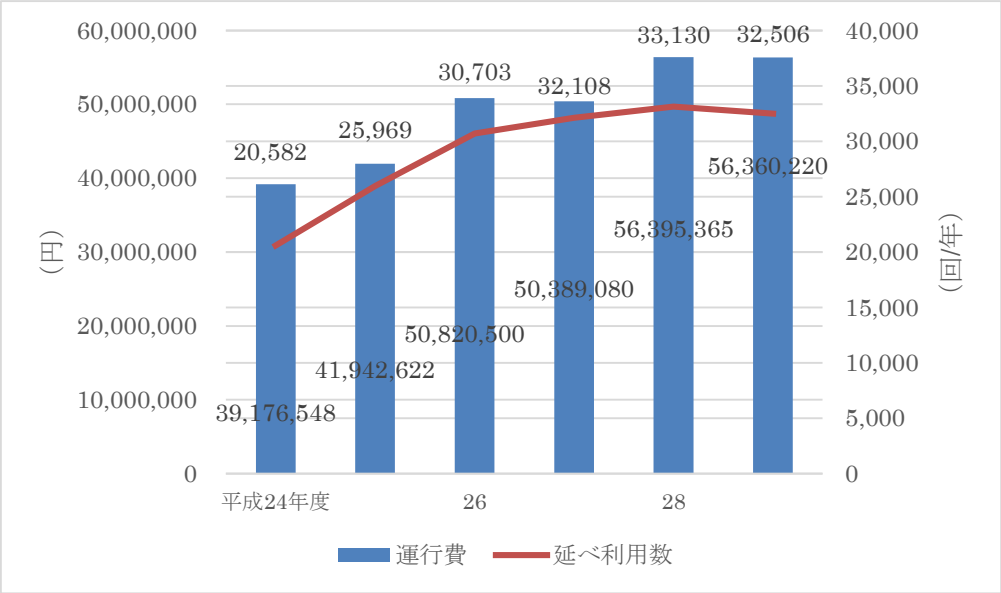
今後高齢化率の上昇により、おうかがい市バスの需要はさらに高まると考えられます。登録者数・利用者数の増加に対応するための経費も増加することが見込まれることから、運行システム全体について検討する余地があると考えます。

表 27　おうかがい市バス運行経費

	運行費 （円）	他経費 （円）	委託料合計 （円）	延べ利用数 （回/年）	1人あたり経費 （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
平成28年度	51,820,965	4,574,400	56,395,365	33,130	1,702
平成29年度	52,034,220	4,326,000	56,360,220	32,506	1,734

資料：交通対策課

図 26　おうかがい市バス運行経費



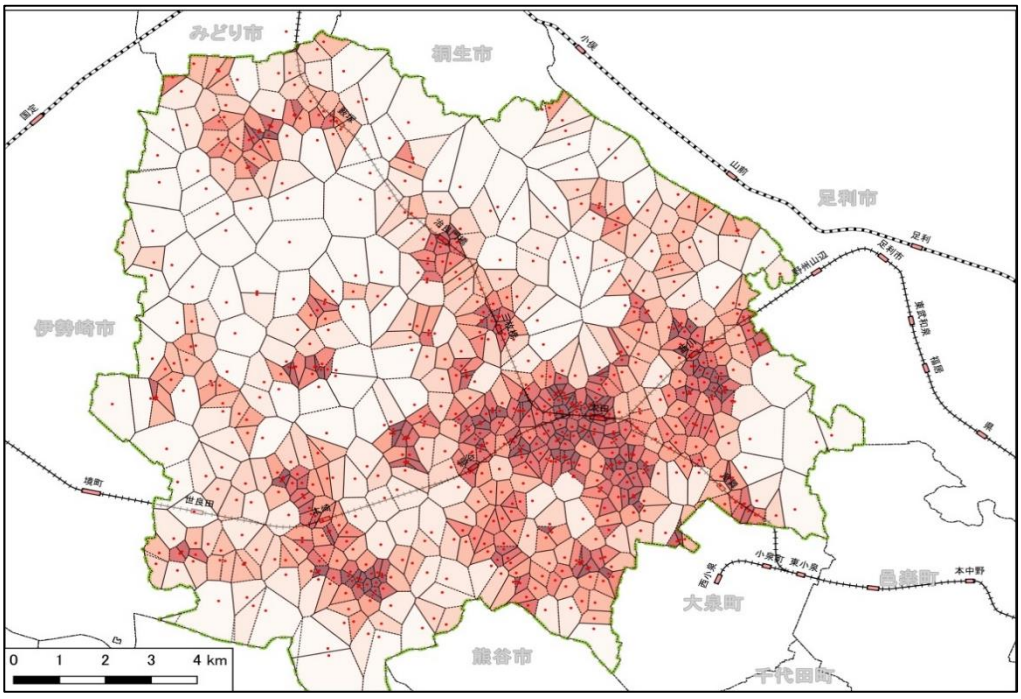
資料：交通対策課

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 27　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 28　流動図（利用の多い組み合わせ）

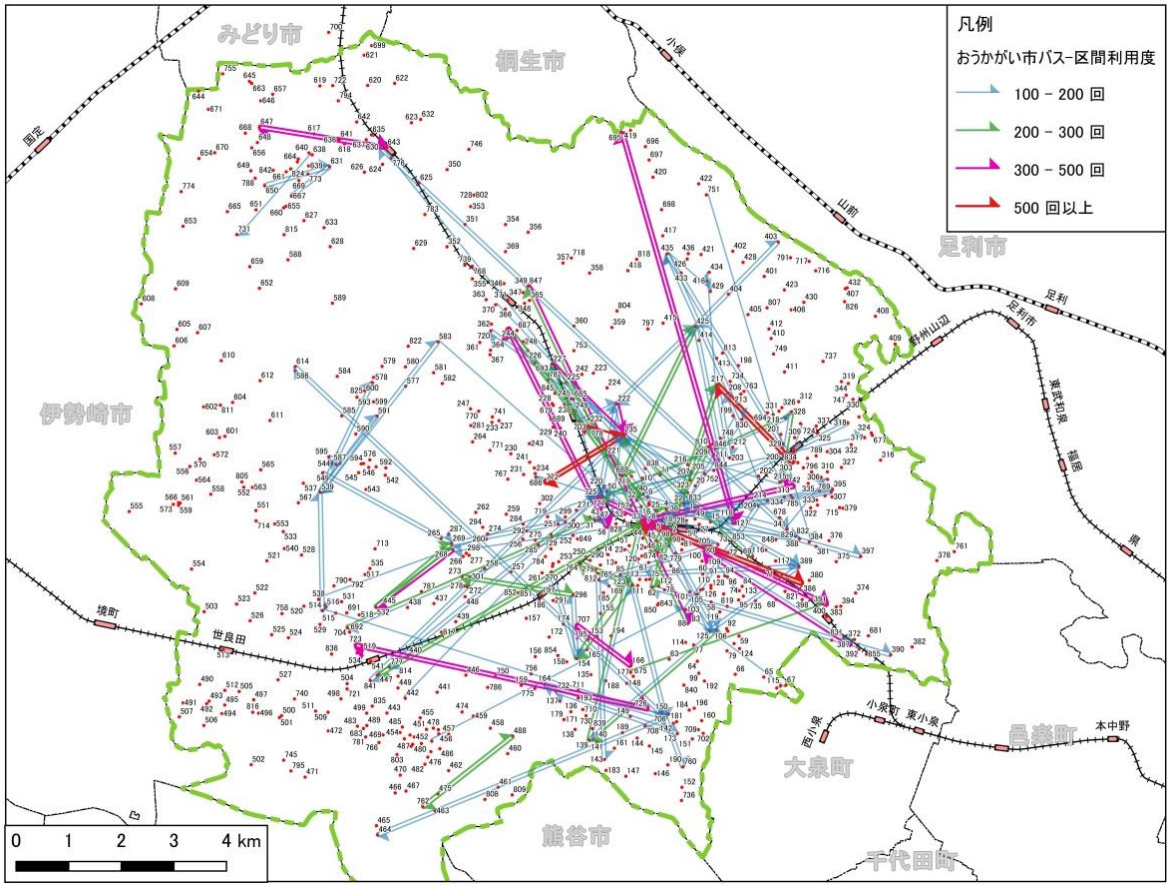


表 28　バスＯＤ（平成24～28年度合計における利用の多い組み合わせ上位）

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	藪塚駅	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 29　未利用期間別バス停

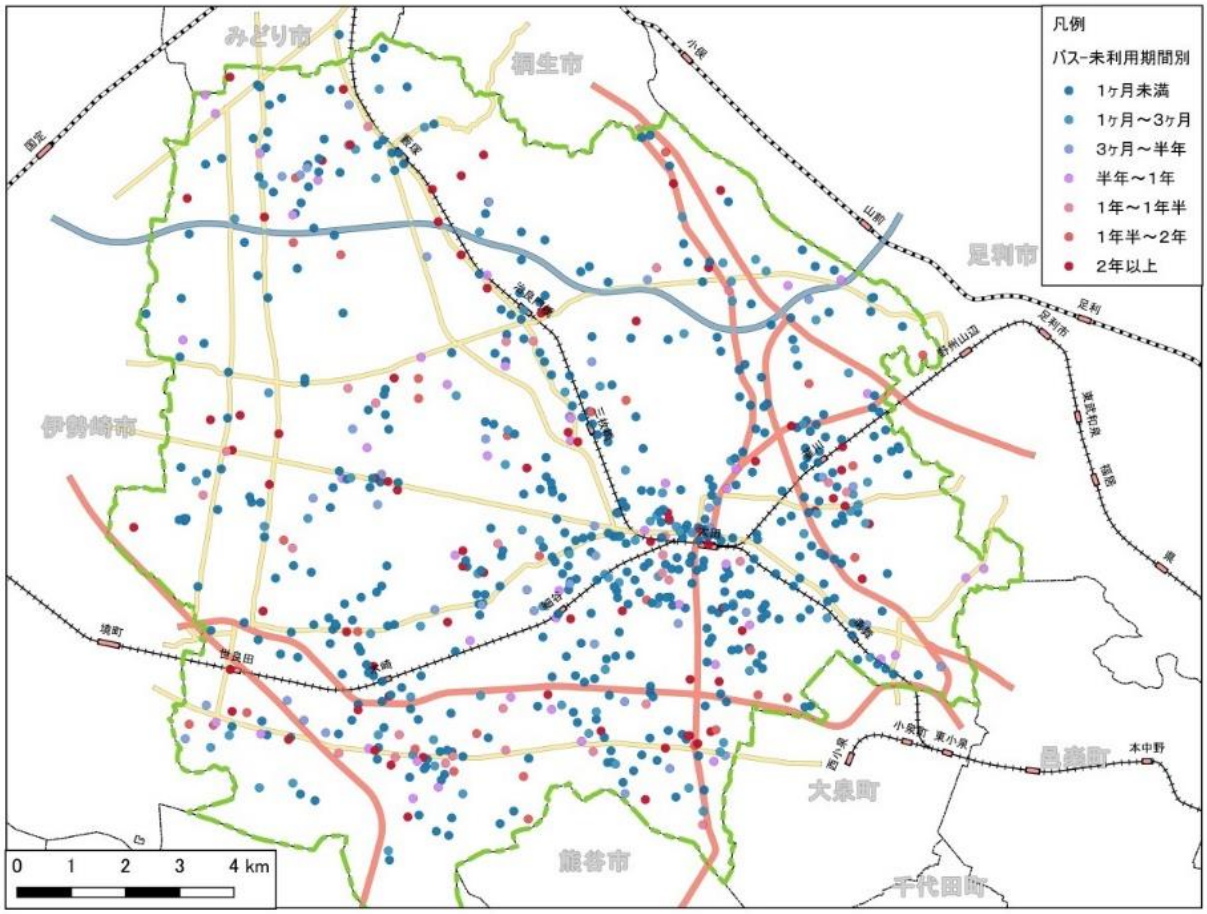
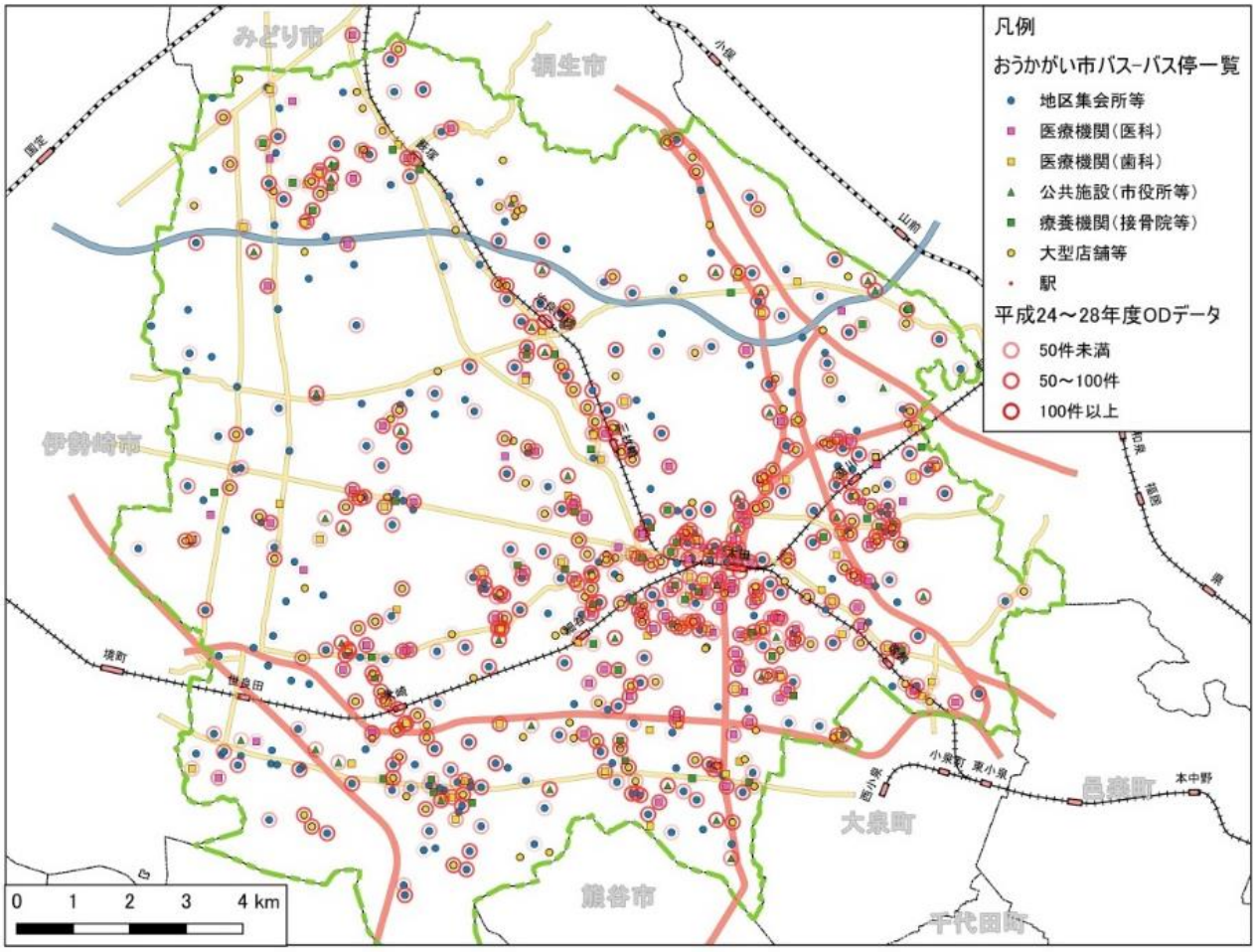


図 30　バス停利用度（平成24～28年度合計）



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 29　バス停利用上位20か所（平成24～28年度合計）

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　おうかがい市バス利用者アンケート結果

市民の皆さんの日常的な移動実態やよく利用する施設、公共交通の利用が可能となる条件、バス交通維持のあり方に関する意向等を把握するために、おうかがい市バスの利用者の皆さんにアンケート調査を実施しました。

【アンケート調査の概要】

調査目的	バス交通維持のあり方に関する意向等を把握するため
調査対象者	おうかがい市バス登録者
調査方法	郵送配布・郵送回収
対象者数	１，０００人
回収数	４１１票
回収率	４１．１％
調査時期	平成２９年１１月～１２月

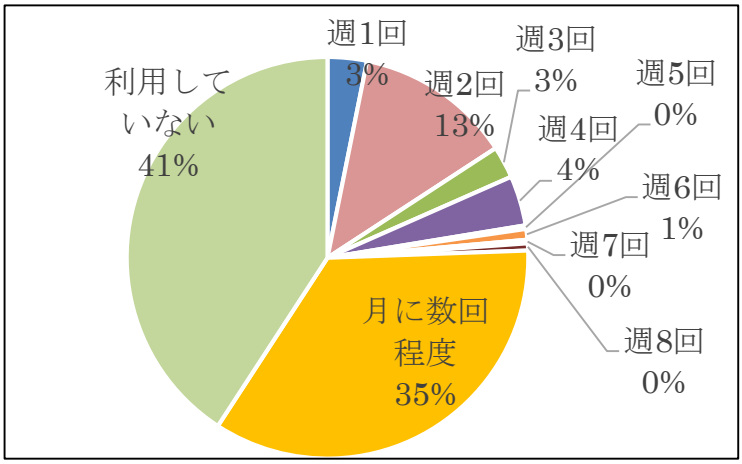
【調査結果のまとめ（総括）】

- 全体的な利用頻度としては、週２回以上利用するユーザーは少ないものの、午前中に病院を中心に利用している人が多くみられます。
- サービスに対する満足度としては、予約関係で満足度が低い項目がみられるものの、それ以外は満足している人が多くみられます。
- 予約がとりにくいという意見から、現行の予約システム（人材・体制等）は限界があり、体制を充実させるなどの対策が今後必要と思われます。
- 現行のサービス水準で、今後も利用したいという意向を持っている人は８割を占めています。
- 今後も定期的にアンケートをとるなどして利用者の生の声を聴き、改善をしていくことが必要だと思われます。

【分析結果】

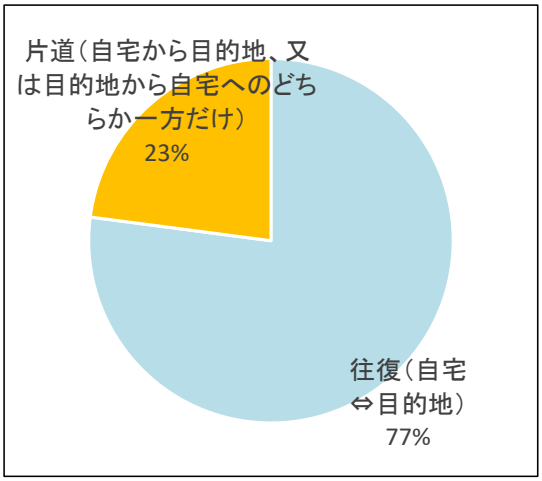
1）利用頻度

『利用していない』人が 41%と最も多く、2.5 人に 1 人は利用していません。利用している人の中では『月に数回程度』が 35%と最も多く、次いで『週２回』が 11%となっており、高頻度で利用する人の割合は多くないのが現状です。



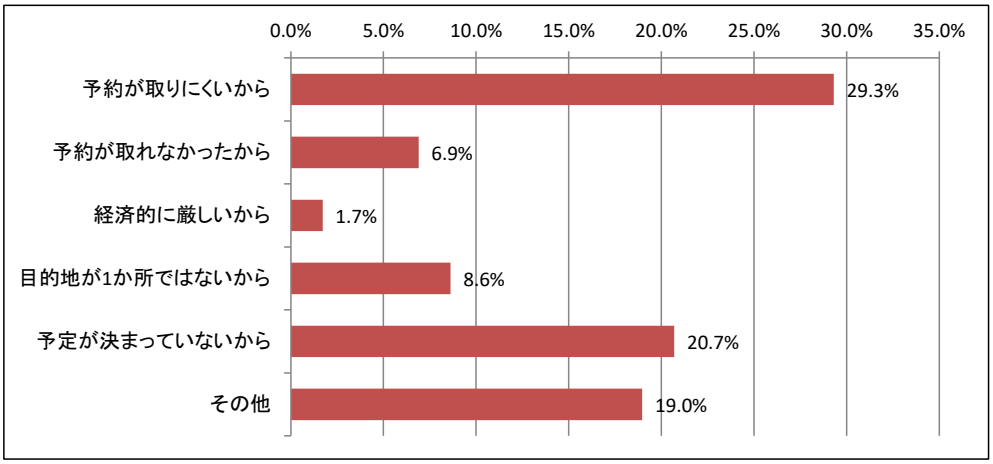
2）利用方法

利用方法が片道か往復かについて聞いたところ、『往復』が 77%となっています。



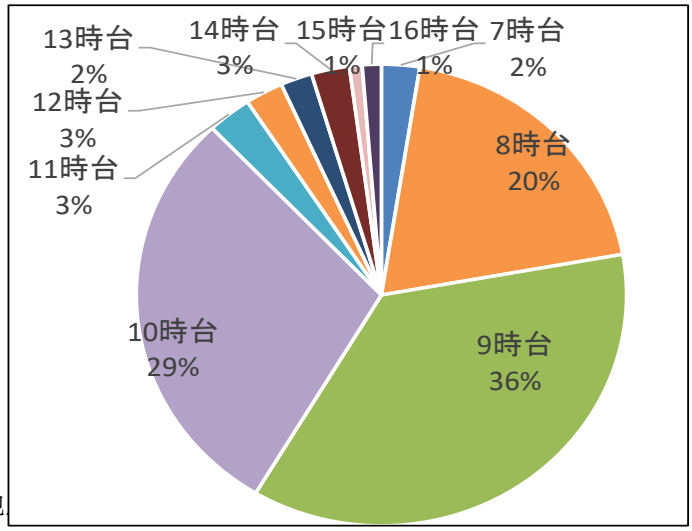
3）片道しか利用しない理由

片道しか利用しない人に理由を聞いたところ、『予約が取りにくいから』が 29.3%と最も多く、『予約が取れなかったから』（6.9%）と合わせると約 35%の人が、予約が取れれば往復乗車する意向を示しています。



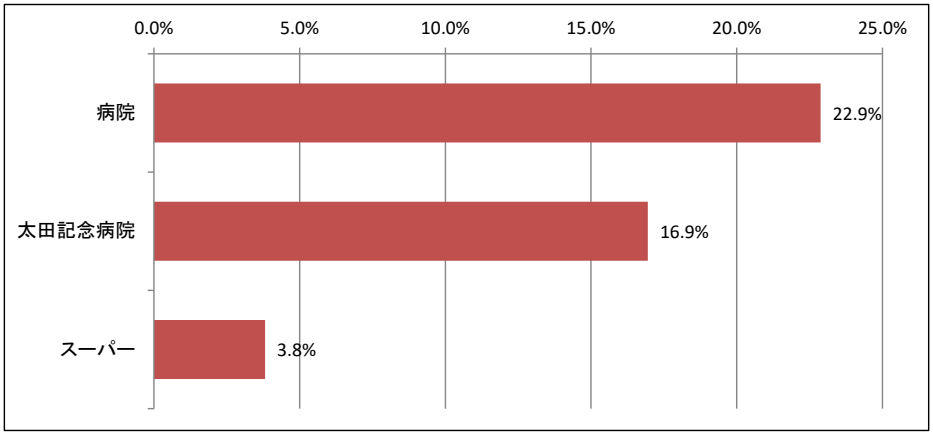
4）主な利用時間

主な利用時間帯は 8 時から 10 時に集中しており、8 割以上は午前中の利用となっています。



5）主な目的地（上位 3 地

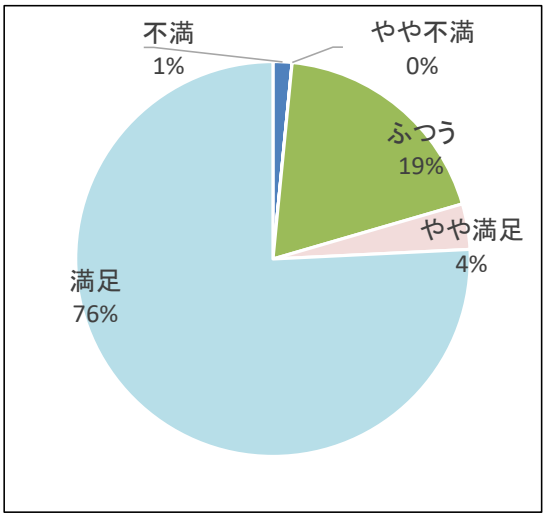
主な目的地は『病院』が 22.9%と最も多く、次いで『太田記念病院』(16.9%)、『スーパー』(3.8%)と続いています。太田記念病院を含む病院への通院のために利用している人が多いことがうかがえます。



6) おうかがい市バスの満足度

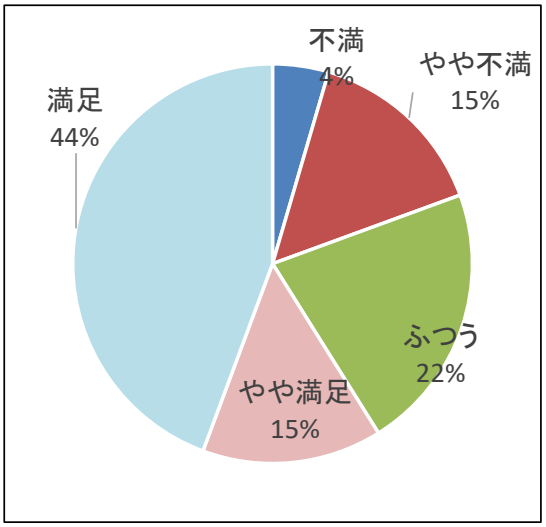
【利用料金】

利用料金への満足度は、『満足』が 76%で最も多く、『やや満足』(4%)を合わせた 80%の人が“満足”と回答しており、満足している人が多くみられます。



【運行時間】

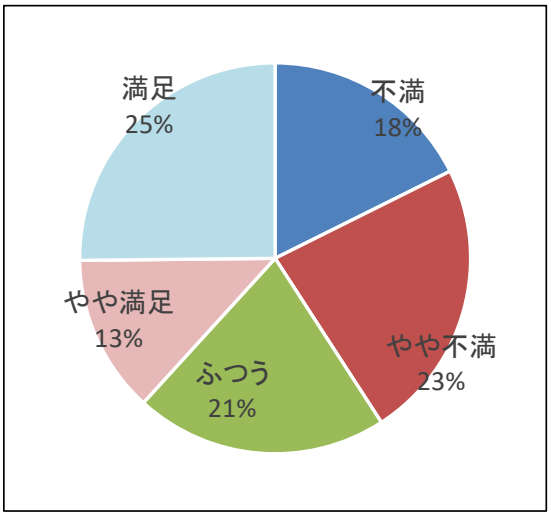
運行時間への満足度は、『満足』が 44%で最も多く、『やや満足』(15%)と合わせると、59%の人が“満足”と回答しており、半数以上の人が満足しているものの、利用料金に比べ満足度は低くなっています。



【運行日】

運行日への満足度は、『満足』が 25%で最も多く、『やや満足』(13%) と合わせると、38%の人が“満足”と回答しています。

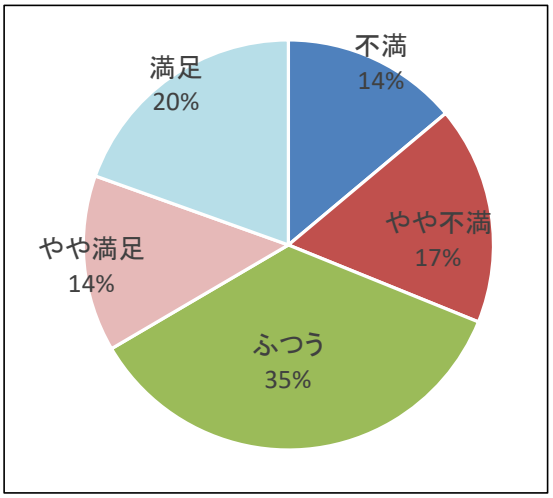
一方“不満”と回答している人は、41% (不満 18%+やや不満 23%) と“満足”よりも“不満”が少し高くなっています。



【予約方法】

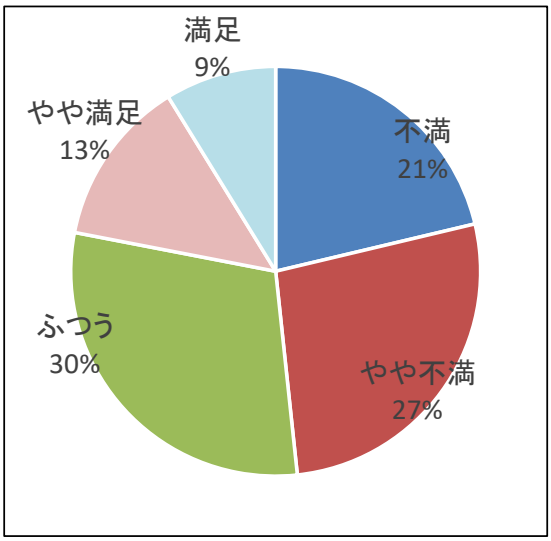
予約方法への満足度は、『満足』が 20%で最も多く、『やや満足』(14%) と合わせると、34%の人が“満足”と回答しています。

一方“不満”と回答している人は、31% (不満 14%+やや不満 17%) と“満足”よりも“不満”が少し低くなっています。



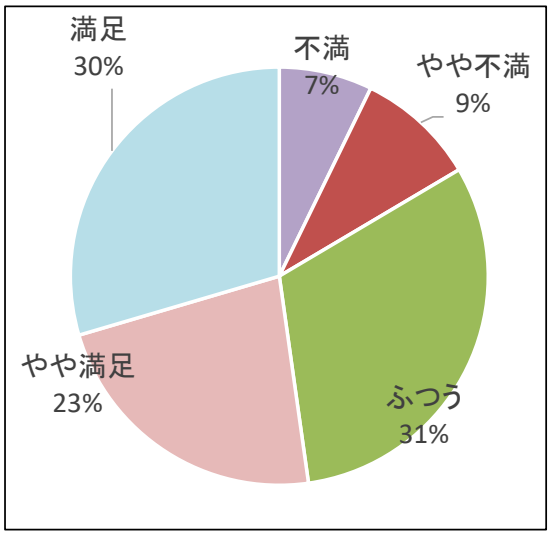
【予約の取りやすさ】

予約のとりやすさへの満足度は、『ふつう』が 30%で最も多くなっています。“不満”と回答している人は、48% (不満 21%+やや不満 27%) と“満足”よりも“不満”が高くなっています。



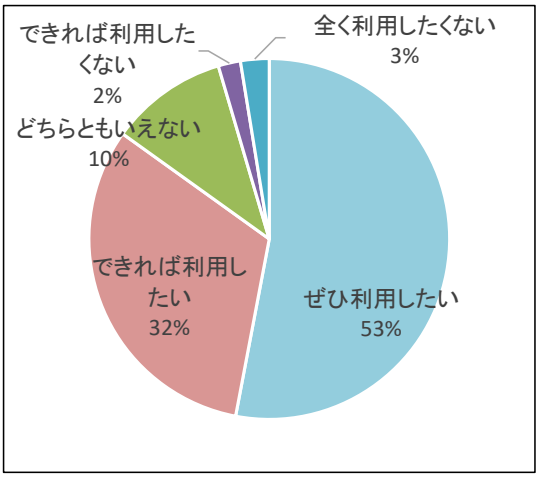
【総合的満足度】

総合的な満足度をみると、『ふつう』が 31%と最も多く、次いで『満足』で 30%、『やや満足』で 23%と続いており、“満足”と回答している人が半数以上を占めています。



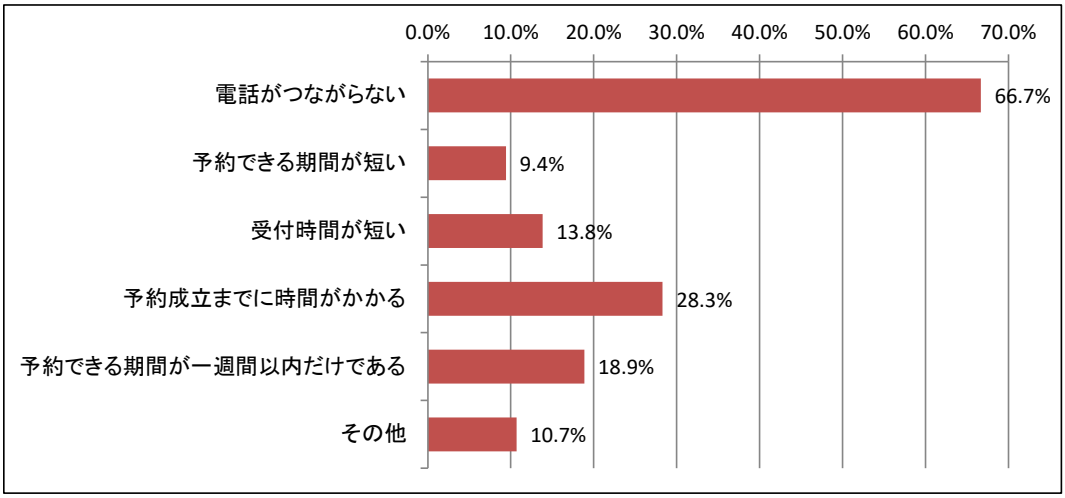
7）おうかがい市バスの利用意向

今後の利用意向をみると、『ぜひ利用したい』が 53%と最も多く、次いで『できれば利用したい』が 32%と“今後の利用意向を持っている”人は 8 割以上を占めています。



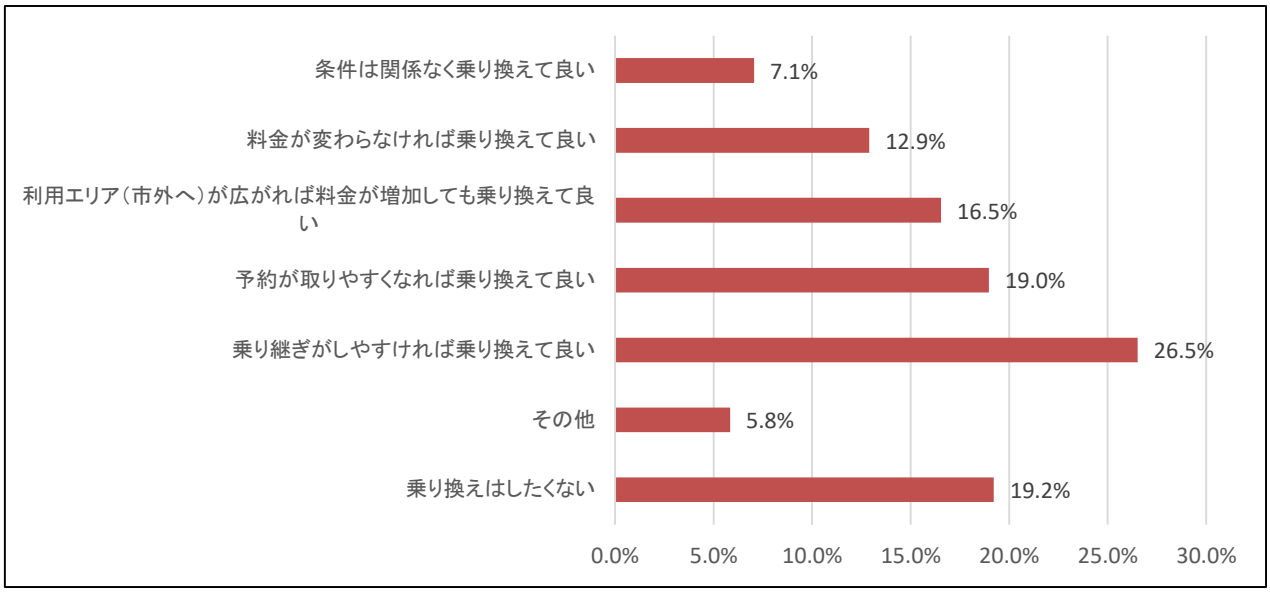
8）おうかがい市バスの予約が取りにくい理由

予約が取りにくい理由は、『電話がつながらない』が 66.7%と最も多く、現状の予約システム（仕組み・体制等）では限界が来ているものと思われます。



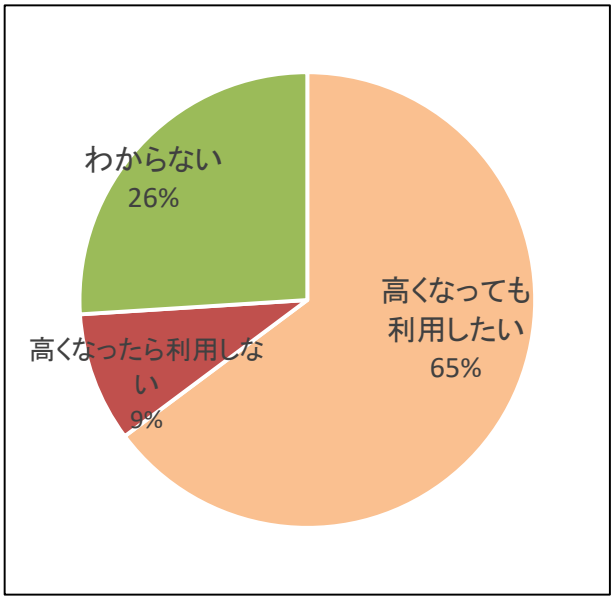
9）乗降エリアの条件について

目的地まで行くにあたって乗り換えが今後必要となった場合に、どんな条件であれば今まで通り利用していただけるかについては、『乗り継ぎがしやすければ乗り換えて良い』が最も多く、次いで『予約がとりやすくなれば乗り換えて良い』、『利用エリアが広がれば料金が増加しても乗り換えて良い』、『料金が変わらなければ乗り換えて良い』と続いており、『乗り換えはしたくない』と回答した人は 19.2%と約 5 人に一人という回答結果となりました。



10）料金が変更になった場合の利用意向

今後料金が変更になった場合の利用意向については、『高くなっても利用したい』が 65%と最も多くなっています。



（Ⅲ）広域型（都市間、高速バス）

① 都市間バスの運行概要

太田市内には、市町委託路線のおうらタウンバス・広域公共バスあおぞら（大泉・千代田町線）・いせさきしコミュニティバスあおぞらや熊谷駅へ民間路線の朝日バス・OTA-Cityシャトル500が運行されております。

【都市間バス】

バス名	路線名	車種	運行本数（本/日）		所要時間	料金等
			平日	土日祝		
おうらタウンバス（邑楽町委託路線）	邑楽～太田線 太田記念病院～邑楽町役場	小型バス	10	8	約70分	大人：200 円 高校生以下･60 歳以上：100 円 乳児（1 歳未満）：無料
広域公共バスあおぞら（大泉町･千代田町委託路線）	大泉･千代田線 太田記念病院～千代田町役場	中型バス	10	10	約60分	大人：200円 高校生以下･60歳以上：100円
朝日バス（自主路線）	熊谷駅～太田駅線 太田駅南口～熊谷駅北口	中型バス			約45分	距離制
OTA-City シャトル 500（自主路線）	太田駅南口～熊谷駅南口	小型バス 中型バス	46	34	約45分	距離制
いせさきしコミュニティバスあおぞら（伊勢崎市委託路線）	東西シャトル 新田暁高校～市民病院		10	6	約70分	大人：200円 65歳以上、高校生以下：無　料

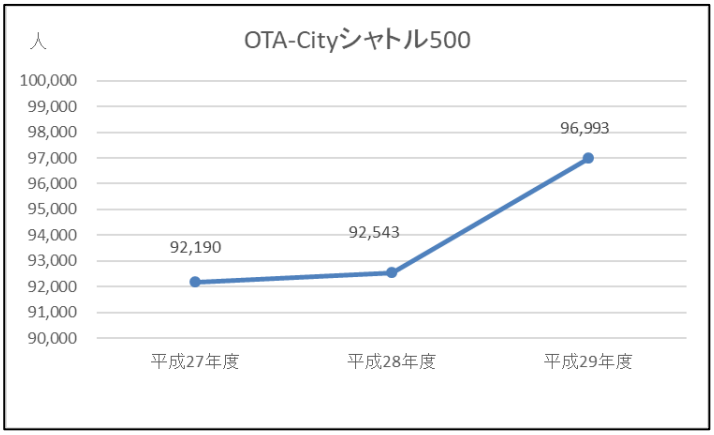


図 31 OTA-Cityシャトル500乗車人員の推移

② 高速バスの運行概要

バス名	路線名	車種	運行本数（本/日）	所要時間	料金等
メープル号	成田空港	大型バス	14	約 3 時間 10 分	大人：4,400円　小人：2,200円
エアポートリムジン	羽田空港	大型バス	8	約 3 時間 30 分	大人：3,100 円　小人：1,550 円
シルクライナー	名古屋	大型バス	2	約 7 時間 40 分	大人：7,200 円　小人：3,600 円
	奈良	大型バス	2	約 10 時間 30 分	大人：9,200 円　小人：4,600 円
	京都	大型バス	2	約 10 時間	大人：9,200 円　小人：4,600 円
	大阪	大型バス	4	約 11 時間 15 分	大人：9,800 円　小人：4,900 円
仙台ライナー	仙台	大型バス	2	約 6 時間	大人：5,900 円　小人：2,950 円

(3) タクシー

市内を営業エリアとするタクシー会社は6社あり、保有車両数は合計109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を提供している事業者も見られます。

表 30　太田市内に営業所を有するタクシー会社一覧

	会社名	車両数	24	ク	女	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	○								
3	（株）矢島タクシー	37	○	○	○	○	○		○		
4	朝日自動車（株）太田営業所	20									
5	尾島自動車（株）	8		○	○					○	
6	永島タクシー（有）	10		○							

資料：群馬県タクシー協会ホームページ

表 31　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
女	女性ドライバー	女性ドライバーが所属している会社
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）福祉移送サービス

① 太田市が提供している移動支援サービス

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。

表 32 太田市が提供している移動支援サービス

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

② 福祉有償運送サービス

太田市民を対象にした福祉有償運送事業者は 12 か所あります。

表 33 福祉有償運送事業者一覧

法人名等	保有車両		登録者数
	福祉車両	セダン型	
特定非営利活動法人 いろは	1	3	36
社会福祉法人 太田松翠会	2	5	162
群馬中央医療生活協同組合	0	3	6
社会福祉法人 新田愛和会	3	1	60
特定非営利活動法人 かけはし	1	5	86
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	9
特定非営利活動法人 ネセサリーサービスセンター	1	1	9
特定非営利活動法人 おもいやりネットワーク	2	2	30
医療法人 鶴谷会	2	2	8
特定非営利活動法人 太田シルバーサービス	1	2	52
社会福祉法人 圓会	2	1	23
計	18	28	523

③ 綿打行政センターでの社会実験（フィーダー移送サービス）

太田市では、平成30年9月から、綿打地区限定で綿打行政センターの乗降場所まで、市民を送迎するサービスを社会実験として開始しました。「バス停が遠くて路線バスが利用できない」との声を受け、待合所から所定の乗降場所まで無料で送迎し、路線バスに乗り換えて目的地まで移動できるシステムの構築を図りました。

(5) スクールバス

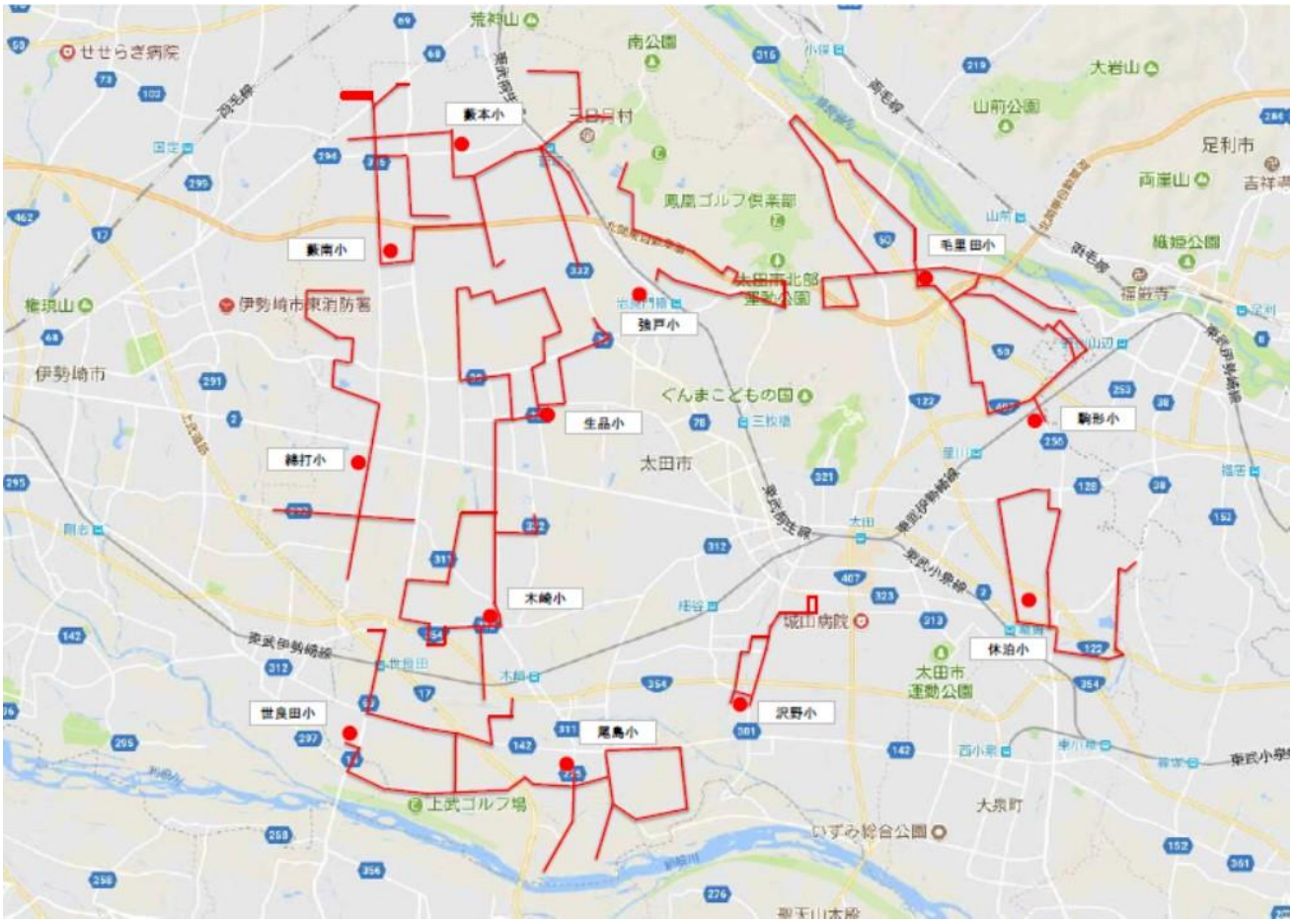
平成 29 年度太田市教育委員会はバス車両を 23 台所有し、雇用した運転手 24 人によりスクールバスを運行しておりました。登下校時に児童を送迎し、昼間は、学校行事等にバスを使用していますが、稼働率は決して高くなく、効率的に活用できないか検討を行っております。

平成 30 年度より、市営無料バスの運行を行ったため、一部の車両及び運転手を市長部局に所管換、配属変更を行いました。

表 34　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）

図 32　スクールバスの運行図



（6）その他の送迎サービス

① 企業・病院

太田市は、自動車産業を基盤とする工業都市であり、㈱SUBARU の製造工場や多くの関連企業が集中しており、工場に勤務する従業員の工場及び寮施設間を運行する送迎バスが多数走っております。

また、市内北部にあるイムス太田中央総合病院は、太田駅北口と病院間の送迎バスを運行しております。

表 35 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。（途中コンビニエンスストアに停車します。） 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 学校

太田駅前のスクールバス専用乗り場からは、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。

③　買物支援

市内の１店舗では、高齢者を対象として、食品や日用品の訪問販売を行っております。これに併せ、本市の介護部局では、実施業者と「高齢者の見守りに関する覚書」を締結し、高齢者に接した際に、状況、変化を把握し、援護を要する高齢者を発見した場合は、必要に応じて包括支援センター等の関係機関に通報することとしております。

④　その他

■イベントバス

太田市では、観光イベントにおいて、市保有のバス（管財課、交通対策課、学校教育課等）をシャトルバスとして運行し、来訪者の送迎支援を行っております。

・　尾島ねぷたまつり　　（8 月 14～15 日）
・　スポレク祭り　　（10 月下旬）
・　ＲＣ航空ページェント　　（11 月 3 日）

■運転代行

自動車保有率の高い本市には、群馬県公安委員会が認定する自動車運転代行業者が３０社あり、飲酒後の自動車運転手の送迎手段として活用されております。

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 （率）	日本人42%（発送1,800/回収764） 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 45票（事業所）	富士重工業株式会社、 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 2,200票（人）	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、 太田情報商科専門学校
調査方法	アンケート調査：FAX送信・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 （率）	市内企業69%（配布45/回収31） 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

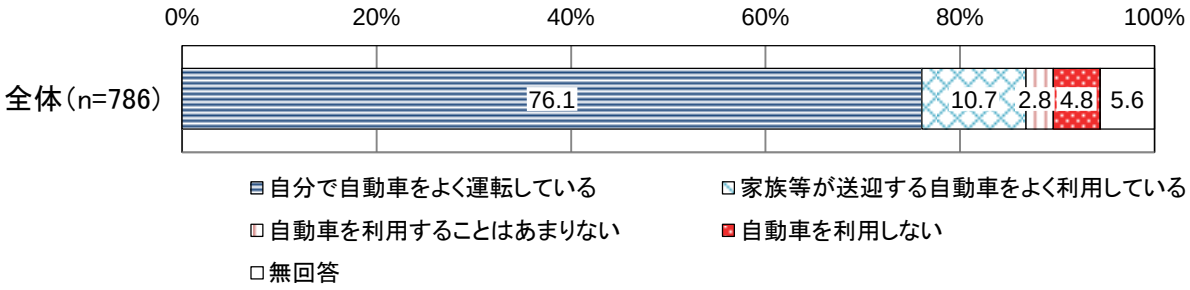
項目	内容
対象者	市内循環線、尾島線、新田線の乗降客
調査方法	乗降人数カウント調査
調査期間	平成28年11月1日（始発から終発までの全運行時間帯）
調査項目	・回答者属性（性別、年齢、居住地域、利用目的） ・利用状況（乗車停留所・降車停留所のOD、乗車券種、利用時間帯、他の公共交通機関との乗継状況）

② 市内事業所等団体へのヒアリング調査

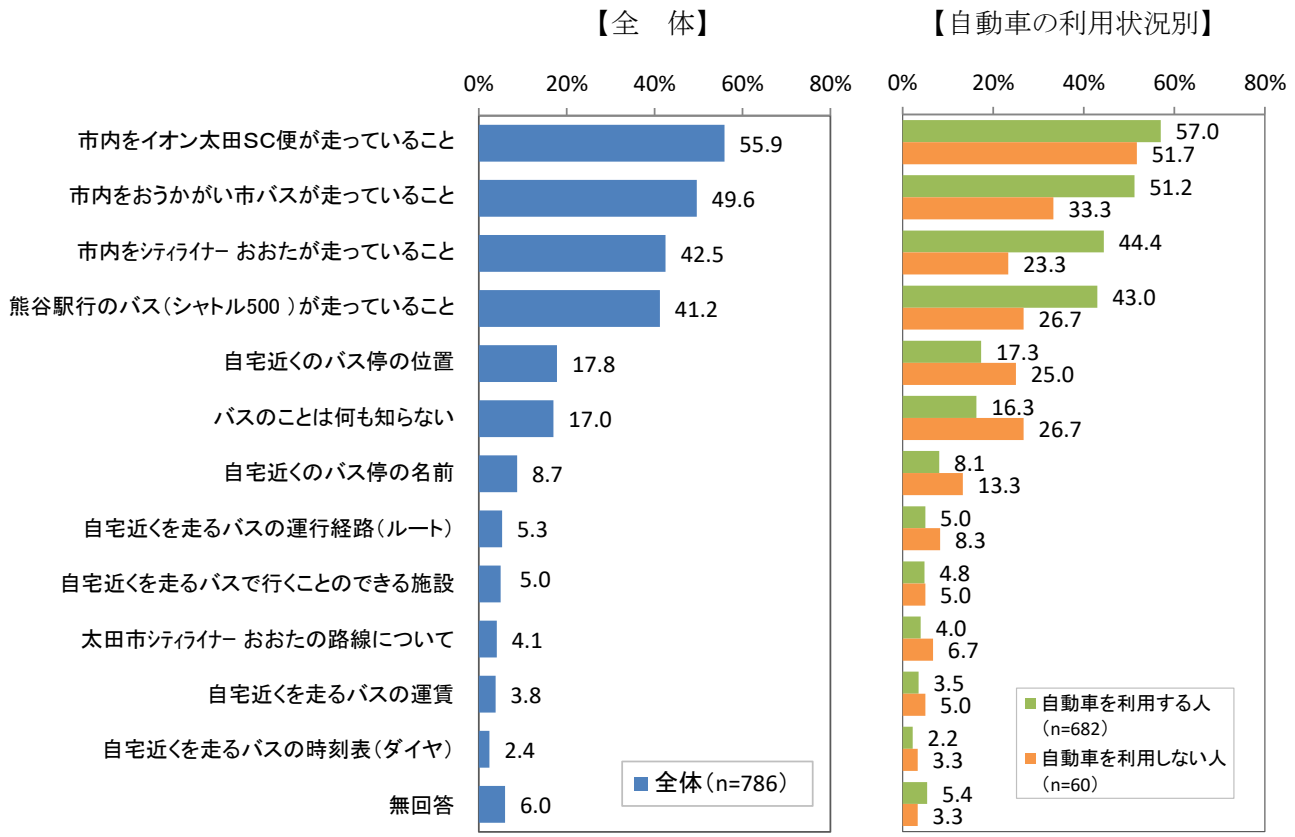
項目	内容
対象者	自家用送迎バス、スクールバス、商業・病院への送迎バス、福祉タクシー等の運行事業者 【実施対象】 ◆運行事業者：矢島タクシー、朝日自動車 ◆事業所等：太田商工会議所、富士重工業、イオンモール太田 ◆学校等：太田情報商科専門学校、ぐんま国際アカデミー、太田東高校、大田工業高校 新田暁高校 ◆病院：イムス太田中央総合病院、太田記念病院
調査方法	直接面接（ヒアリング）調査法 ※高校及び専門学校については、別途生徒へ調査を実施
調査期間	平成28年9月～12月
調査項目	運行本数、運行時間帯、運行所要時間、料金、利用実態等

（２）市民アンケート

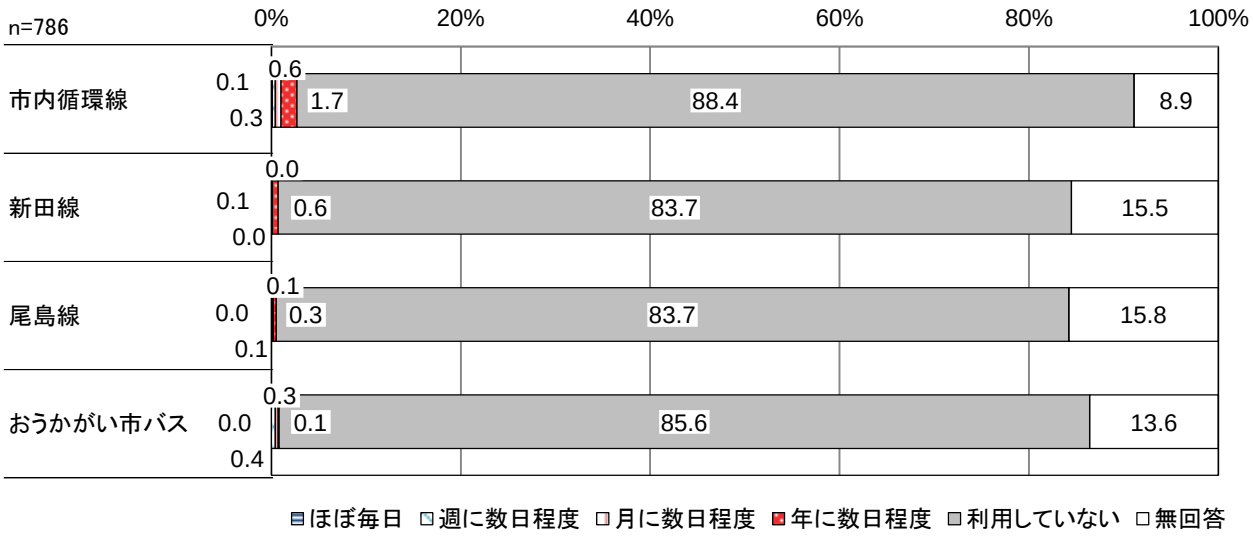
普段の生活で、自動車を利用しているかどうかについては、「自分で自動車をよく運転している」と回答した人が76.1%と最も多く、自家用車利用者が多いことがうかがえます。



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。



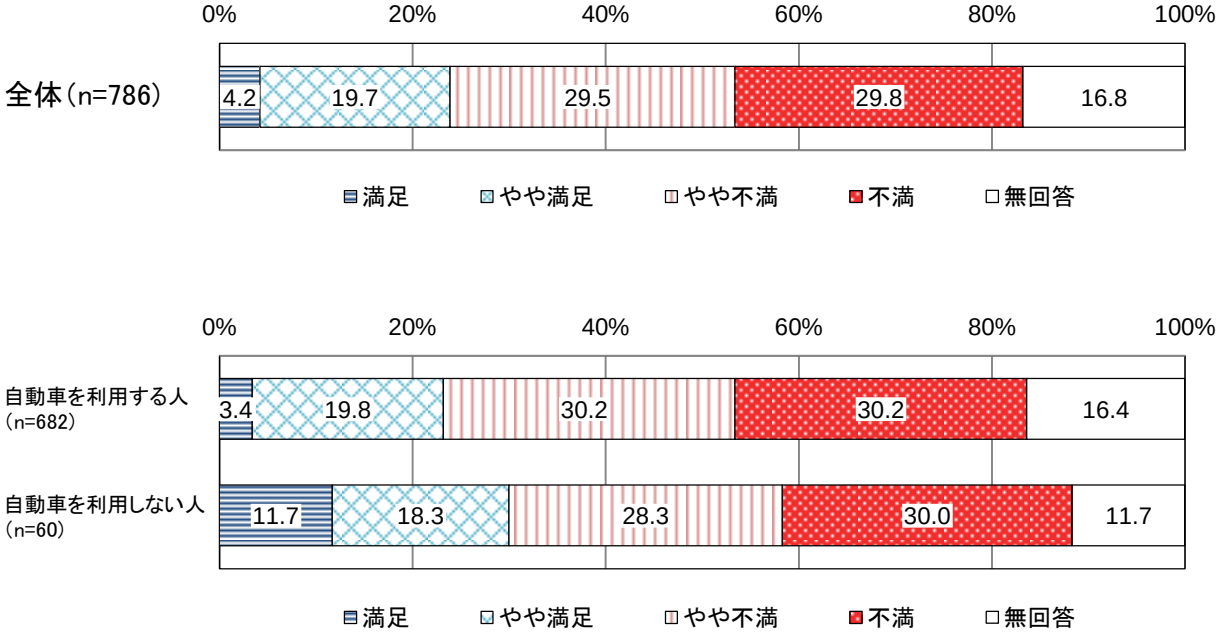
バスを利用する頻度については、どの路線でも利用していない人が８割以上を占めており、利用している人は少なくなっています。



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。

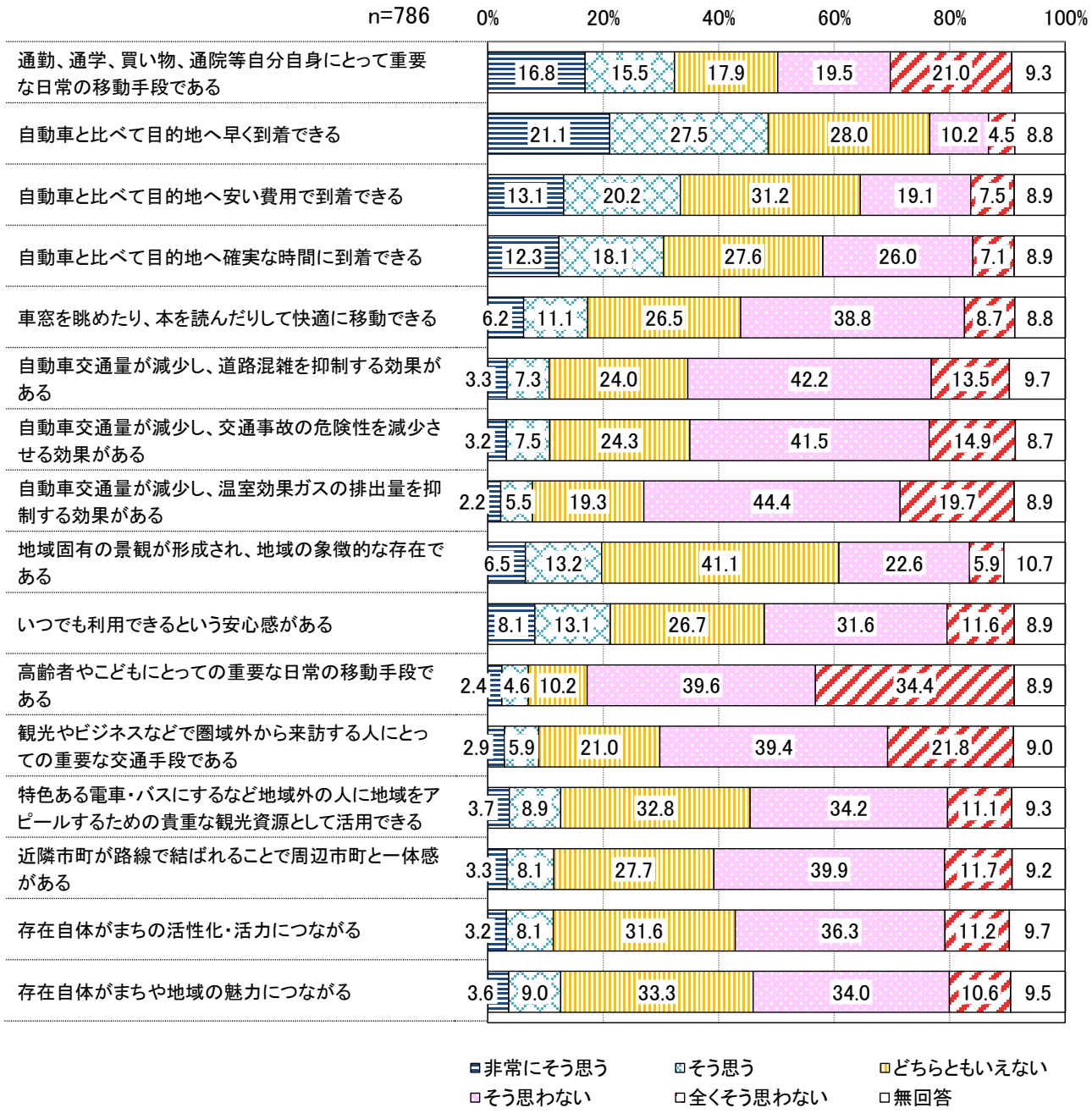
また、「やや不満」と回答した人が29.5%、「不満」と回答した人が29.8%とこれらを合わせた59.3%の人が“不満”を感じており、“満足”よりも“不満”を感じている人が多くなっています。

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。

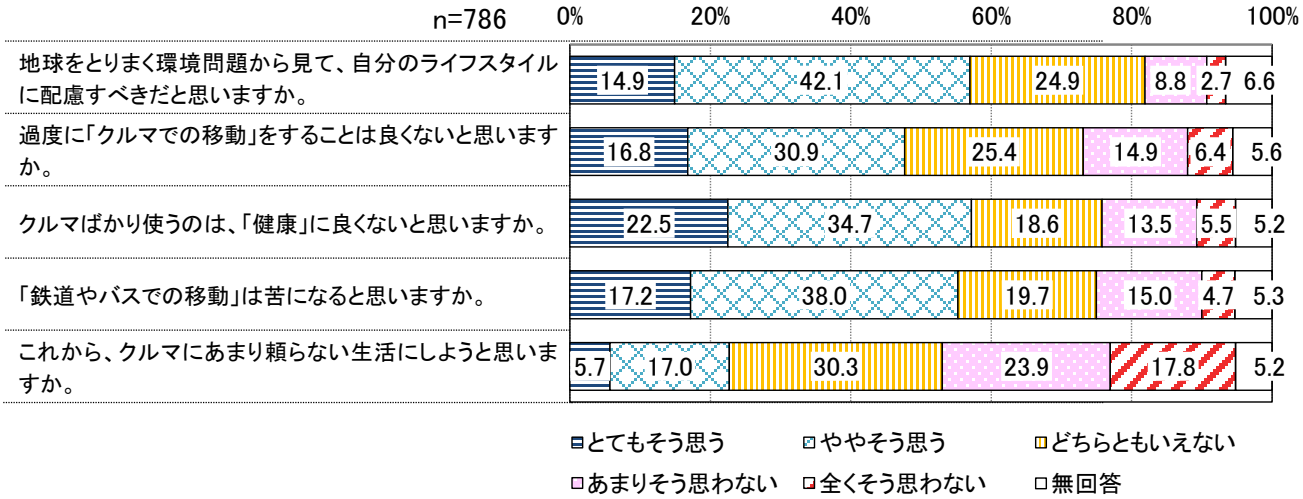
自動車利用が増加又は継続することの社会的影響や公共交通で得られる効果については、そう思わない人が多くなっています。



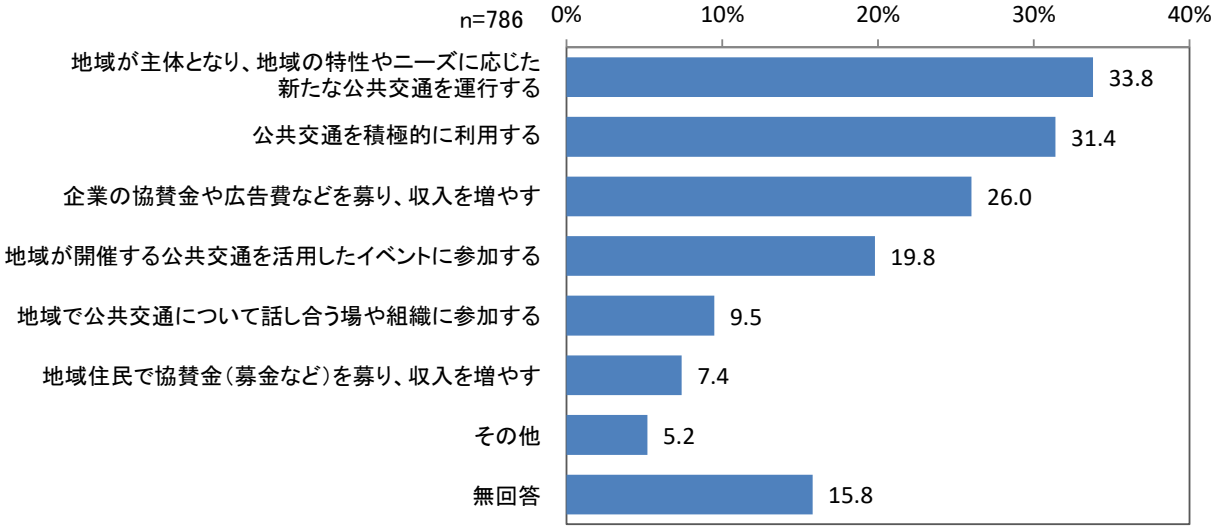
「地球をとりまく環境問題から見て、自分のライフスタイルに配慮すべきだと思いますか」では、“そう思う”（とてもそう思う+ややそう思う）と回答した人は、57.0%と半数以上を占めています。同様に「クルマばかり使うのは健康に良くないと思いますか」、「過度にクルマでの移動をすることは良くないと思いますか」でも“そう思う”と回答した人が多くなっています。

「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。

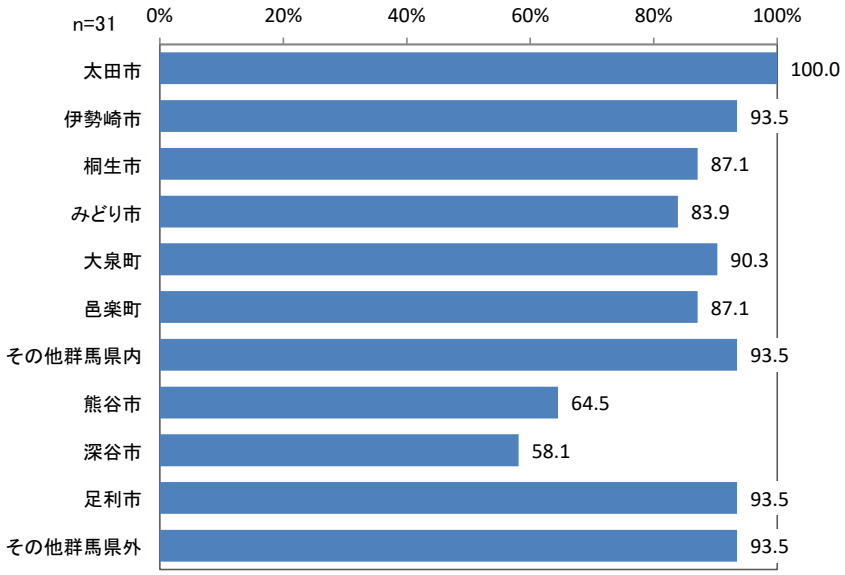


地域の公共交通を維持するために、取り組んだり参加してもよいと思うものについては、「地域が主体となり、地域の特性やニーズに応じた新たな公共交通を運行する」と回答した人が33.8%と最も多く、次いで「公共交通を積極的に利用する」と回答した人が31.4%、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」と回答した人が26.0%、「地域が開催する公共交通を活用したイベントに参加する」と回答した人が19.3%と続いています。地域の公共交通維持のためには、地域・住民・企業の連携・協力が必要がと感じている人が多いことがうかがえます。



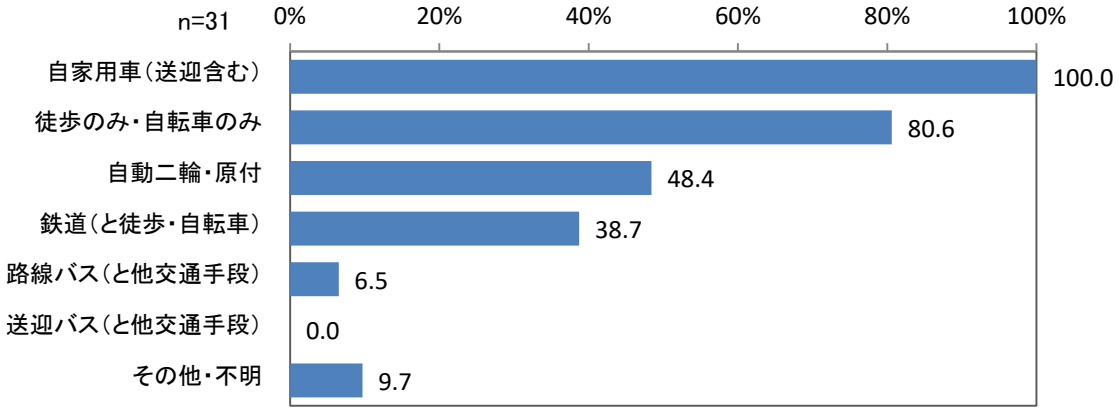
（３）事業者調査

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。

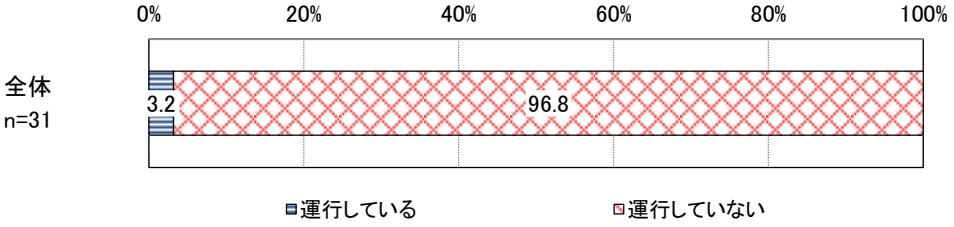


	太田市	伊勢崎市	桐生市	みどり市	大泉町	邑楽町	その他県内	熊谷市	深谷市	足利市	その他県外
従業員数合計	4,734	954	305	214	322	138	437	196	86	701	355
事業所数	31	29	27	26	28	27	29	20	18	29	29

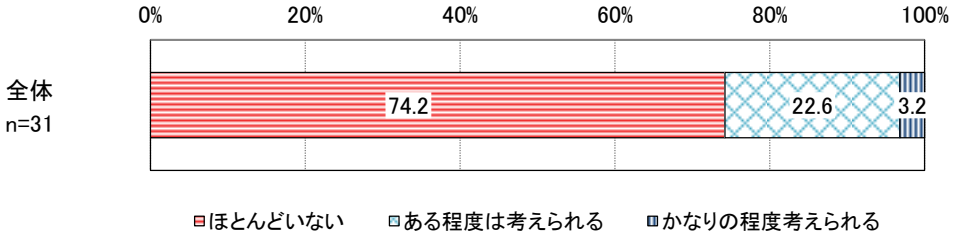
従業員（パート含む）の通勤時の交通手段は、「自家用車」が最も多く、次いで「徒歩のみ・自転車のみ」、「自動二輪・原付」、「鉄道」と続いており、「路線バス」は他の交通手段に比べ低くなっています。



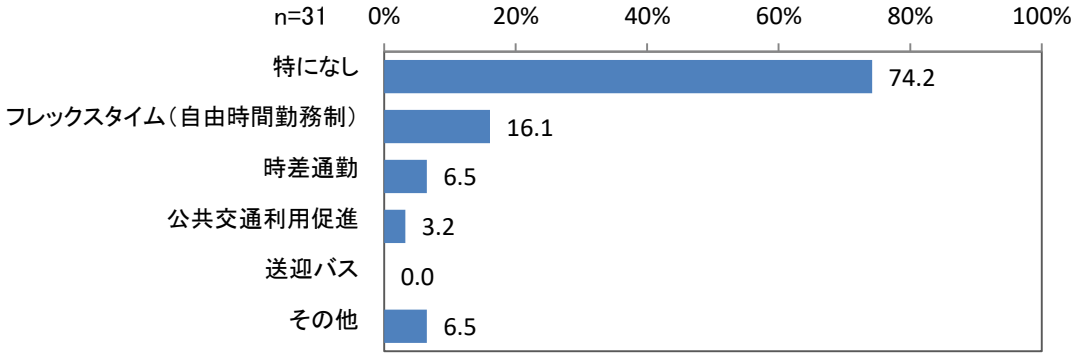
事業所での送迎バスの運行は、「運行していない」が96.8％とほとんどの事業所が運行していません。



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。



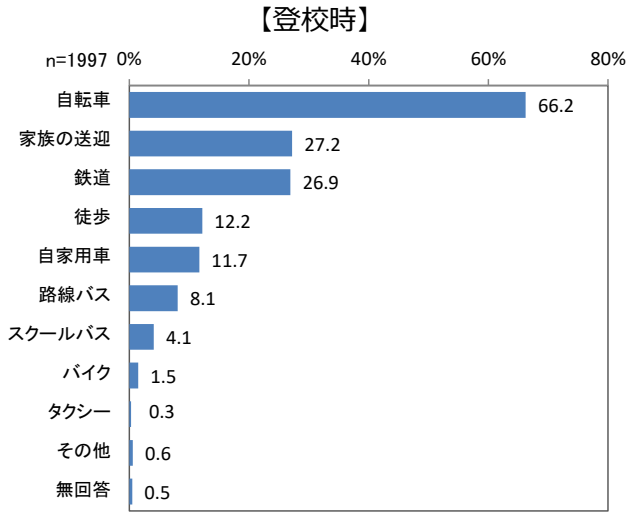
具体的な通勤対策の実施については、「特になし」が74.2%と最も多く半数以上が通勤対策を実施していない状況となっています。

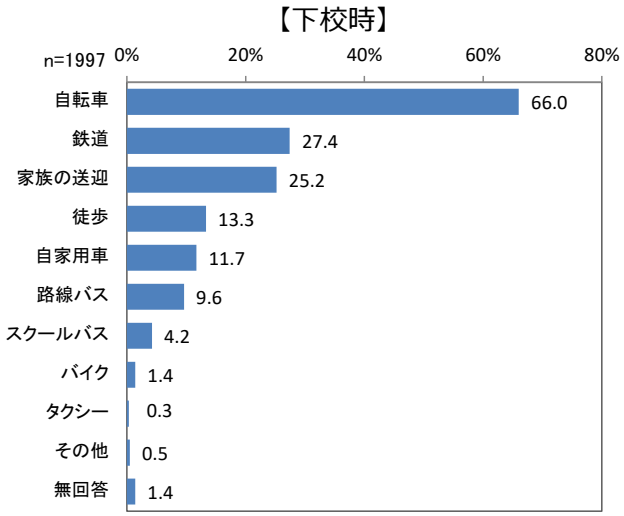


（４）学生調査

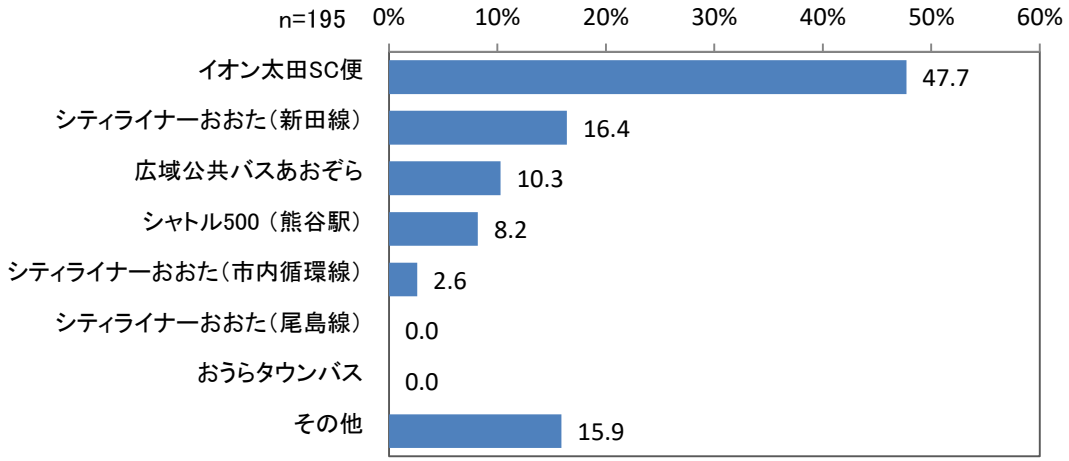
登校時によく利用する移動手段については、「自転車」が66.2%と最も多く、次いで「家族の送迎」、「鉄道」、「徒歩」、「自家用車」と続いており、「路線バス」は8.1%と1割未満の利用率となっています。

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。

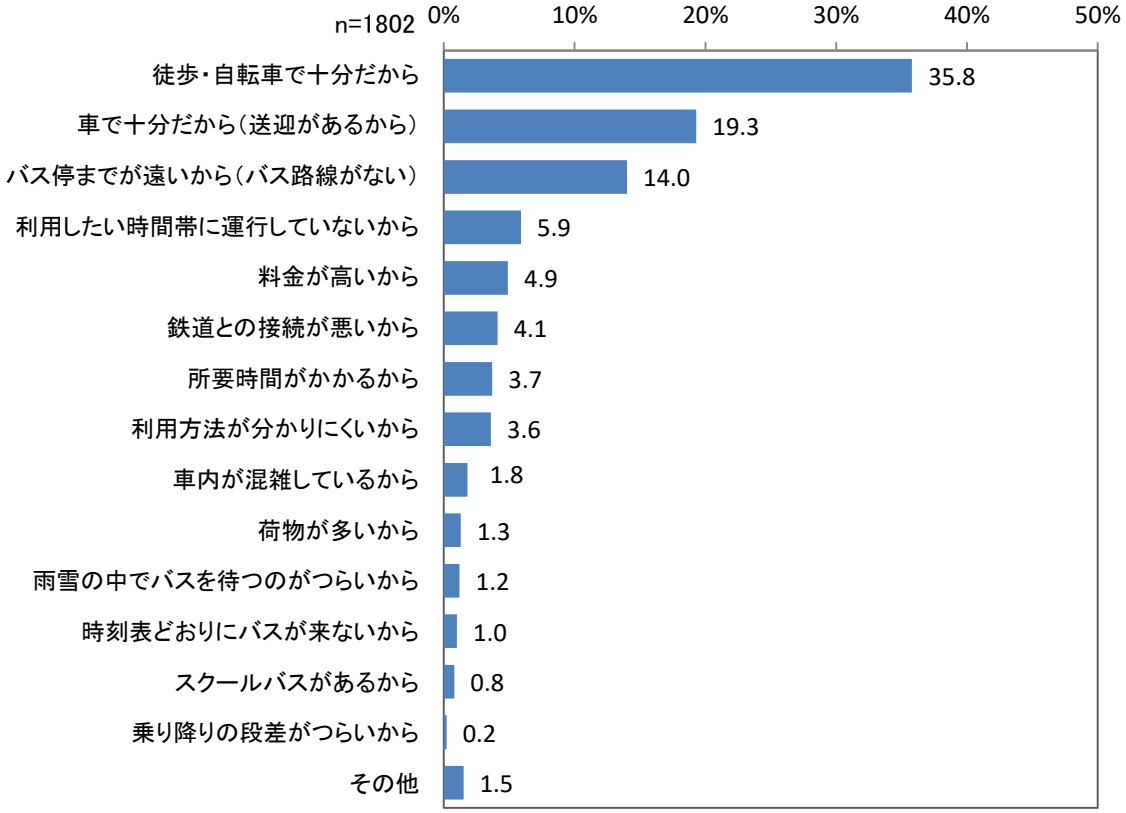




登下校時に「路線バス」を利用したと回答した人の実際に利用したバスの路線は、「イオン太田SC便」が47.7%と最も多く、次いで「シティライナーおおた（新田線）」、「その他」、「広域公共バスあおぞら」と続いています。



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

②新田線（新田暁高校行）

	1 太田駅北口	2 太田二丁目	3 太田三丁目	4 大門入口	5 本島病院前	6 太田六丁目	7 太田記念病院	8 太田記念病院南	9 太田合同庁舎前	10 藤阿久	11 新道町	12 別所	13 脇屋入口	14 般若	15 荒木医院前	16 反町薬師入口	17 生品神社入口	18 新田診療所前	19 交番・消防署北	20 ジョイフルホンダ西	21 金井十字路	22 本郷	23 鍛打行政センター	24 新田暁高校
1 太田駅北口		0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	1	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	5	22
2 太田二丁目			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
3 太田三丁目				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 大門入口					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
5 本島病院前						0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2
6 太田六丁目							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0
7 太田記念病院								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 太田記念病院南									0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0
10 藤阿久											0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
11 新道町												0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
12 別所													0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 脇屋入口														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
14 般若															0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 荒木医院前																0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 反町薬師入口																	0	0	0	0	0	0	0	0
17 生品神社入口																		0	0	1	0	0	0	0
18 新田診療所前																			0	0	0	0	0	0
19 交番・消防署北																				0	0	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	0
22 本郷																							0	0
23 鍛打行政センター																								0
24 新田暁高校																								

③新田線（太田駅北口行）

	1 新田暁高校	2 鍛打行政センター	3 大根	4 本郷	5 金井十字路	6 ジョイフルホンダ西	7 交番・消防署北	8 新田診療所前	9 生品神社入口	10 反町薬師入口	11 荒木医院前	12 般若	13 脇屋入口	14 別所	15 新道町	16 藤阿久	17 太田合同庁舎前	18 太田記念病院	19 太田記念病院南	20 太田六丁目	21 本島病院前	22 大門入口	23 太田三丁目	24 太田二丁目	25 太田駅北口
1 新田暁高校		0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	1	3	0	0	4	0	0	0	0	0	0	29
2 鍛打行政センター			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	0	2
3 大根				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
4 本郷					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
5 金井十字路						0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6 ジョイフルホンダ西							0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
7 交番・消防署北								0	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0
9 生品神社入口										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
10 反町薬師入口											0	0	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	0	0
12 般若													0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 脇屋入口														0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
14 別所															0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 新道町																1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
16 藤阿久																	0	0	0	2	0	0	0	0	1
17 太田合同庁舎前																		0	0	0	0	0	0	0	1
18 太田記念病院																			0	0	0	0	0	0	5
19 太田記念病院南																				0	0	0	0	0	0
20 太田六丁目																					0	0	0	0	0
21 本島病院前																						0	0	0	0
22 大門入口																							0	0	0
23 太田三丁目																								0	1
24 太田二丁目																									0
25 太田駅北口																									

④尾島線（尾島歴史公園行）

	1 太田駅北口	2 市役所東	3 南一番街	4 尾島町役場前	5 尾山病院前	6 バスターミナルおおた	7 東矢島町	8 南矢島町	9 末広町北	10 堀江病院前	11 高林南町	12 県立がんセンター	13 県立がんセンター入口	14 県立がんセンター	15 南中前	16 牛沢十字路	17 富沢団地南	18 尾島温泉利根の湯	19 横新島入口	20 三菱電機前	21 尾島一丁目	22 尾島三丁目	23 尾島上町	24 和田住宅入口	25 尾島庁舎前	26 出塚新田西	27 世良田下町	28 世良田上町	29 寺井	30 尾島歴史公園	31
1 太田駅北口		0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 市役所東			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 尾山病院前						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 バスターミナルおおた							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
9 末広町北										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0	2
11 高林南町												0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 県立がんセンター入口													0	0	0	0	0	0	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	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 南中前																0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 牛沢十字路																	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17 富沢団地南																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 尾島温泉利根の湯																			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19 横新島入口																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 三菱電機前																					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 尾島一丁目																						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 尾島三丁目																							0	0	0	0	0	0	0	0	0
23 尾島上町																								0	0	0	0	0	0	0	0
24 和田住宅入口																									0	0	0	0	0	0	0
25 尾島庁舎前																										0	0	0	0	0	0
26 出塚新田西																											0	0	0	0	0
27 世良田下町																												0	0	0	0
28 世良田上町																													0	0	0
29 寺井																														0	0
30 尾島歴史公園																															0
31																															

⑤尾島線（太田駅北口行）

	1 尾島歴史公園	2 今井	3 世良田上町	4 世良田交差点東	5 世良田下町	6 出塚新田西	7 尾島庁舎前	8 熊川住宅入口	9 尾島上町	10 尾島三丁目	11 尾島一丁目	12 三菱電機前	13 藤前島入口	14 尾島温泉利根の湯	15 富沢団地南	16 生沢十字路	17 南中前	18 県立がんセンター入口	19 県立がんセンター	20 県立がんセンター入口	21 高林南町	22 堀江病院前	23 末広町北	24 南矢島町	25 東矢島町	26 ターミナルおおた	27 城山病院前	28 世良田支店東	29 市一番街	30 市役所東	31 太田駅北口
1 尾島歴史公園		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
2 今井			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	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	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	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	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	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 熊川住宅入口									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
9 尾島上町										0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0	0
11 尾島一丁目												0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 三菱電機前													0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
13 藤前島入口														0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	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	0	0	0	0	0
15 富沢団地南																0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 生沢十字路																	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
17 南中前																		0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0
19 県立がんセンター																				0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	2
20 県立がんセンター入口																					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 高林南町																						0	0	0	0	0	0	0	0	1
22 堀江病院前																							0	0	0	0	0	0	0	3
23 末広町北																								0	1	0	0	0	0	0
24 南矢島町																									0	0	0	0	0	1
25 東矢島町																										0	0	0	0	0
26 バスターミナルおおた																											0	0	0	0
27 城山病院前																												0	0	0
28 世良田支店東																													0	0
29 市一番街																														0
30 市役所東																														0
31 太田駅北口																														

（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20ｋｍ。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

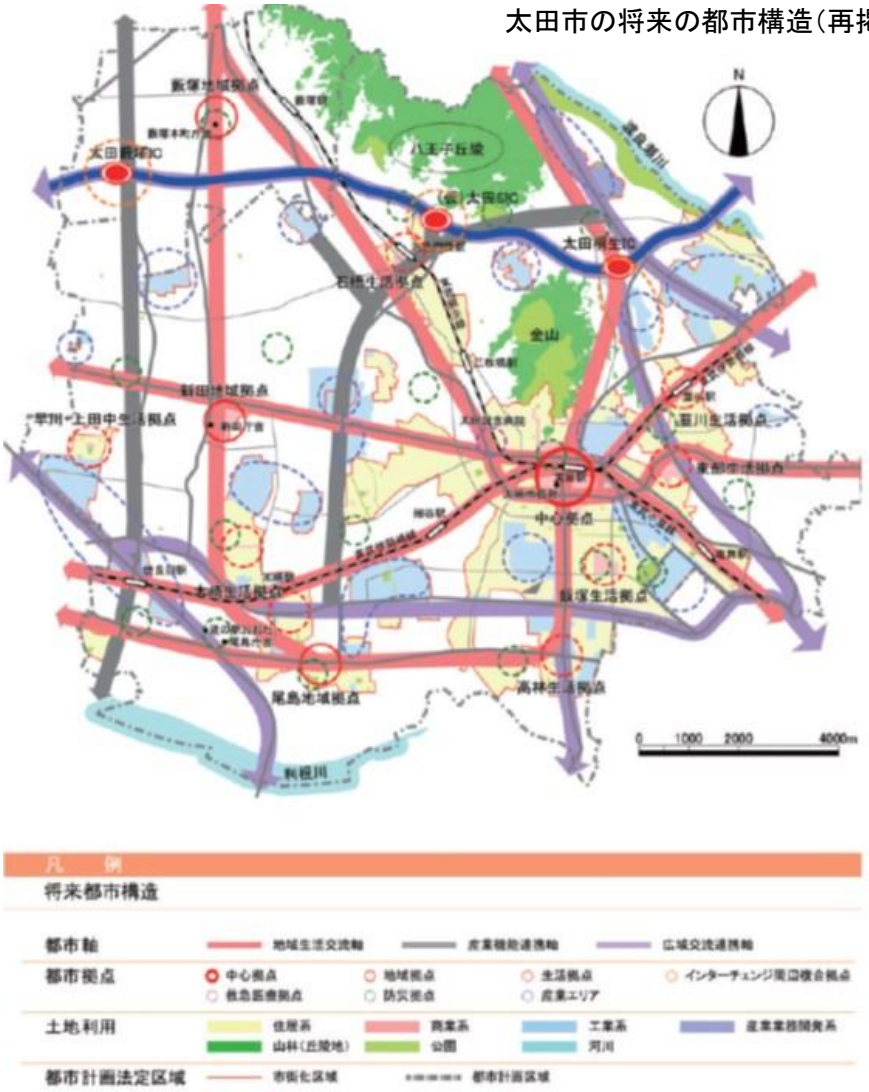
課題①　まちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展開

「太田市都市計画マスタープラン」（2018.5）における将来の都市構造は、新たな都市形成の拠点として、市全域・広域的な交流連携拠点となる太田駅周辺一帯を核とする「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」を設定するとしています。

また、これらの住生活の核的な拠点のほか、北関東自動車道太田藪塚インターチェンジ周辺等における複合拠点、救急医療の拠点として救急医療拠点、住民・就業者等の命を守るための防災拠点を設定、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）を設定するとしています。

これに伴い、各拠点間を結ぶ都市軸の形成や広域的なネットワークの強化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。

太田市の将来の都市構造（再掲）



太田市都市計画マスタープラン（平成 30 年度～平成 39 年度）より

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歳以上の運転免許を持たない高齢者や障がいを持つ人等を利用対象と限定しているため、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。

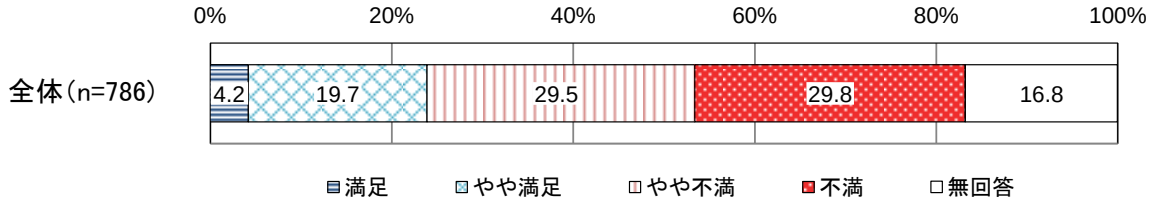
事業所調査では、ほとんどの事業所が送迎バスを運行していませんが、公共交通機関を利用した出勤は少なく、自動車での出勤が多い状況がわかります。

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。

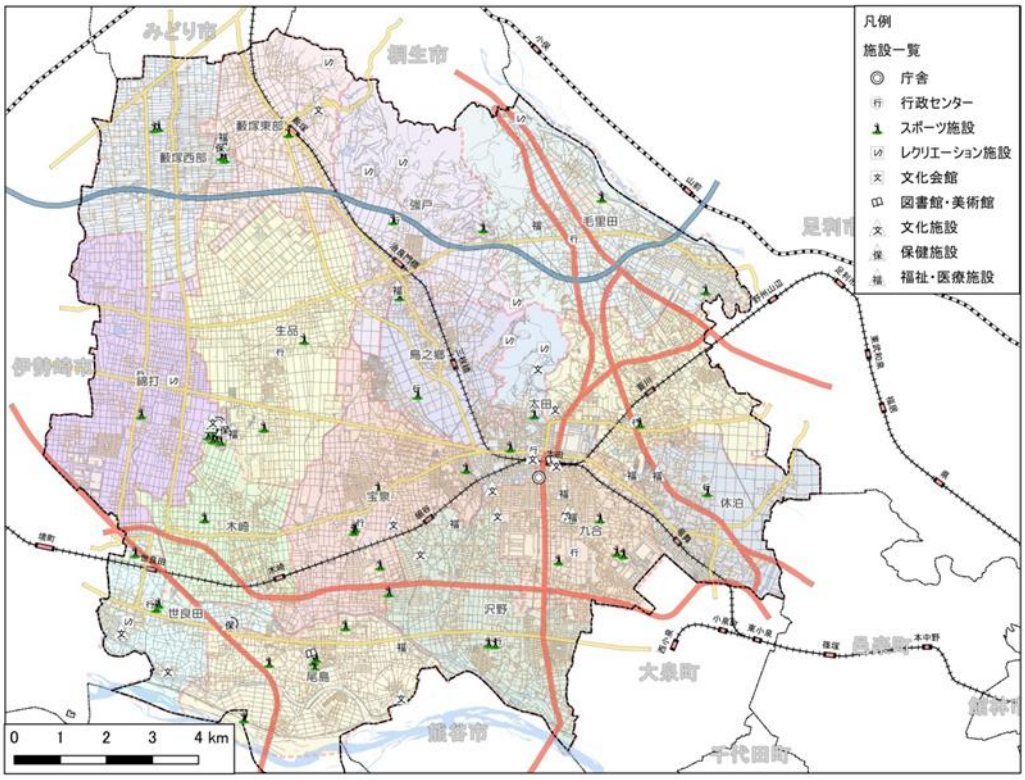
一方、市内には、高校・専門学校・大学等の教育施設や、市民会館等の文化施設、その他の集客施設が点在しており、大規模商業施設が幹線道路沿いに立地しています。

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）

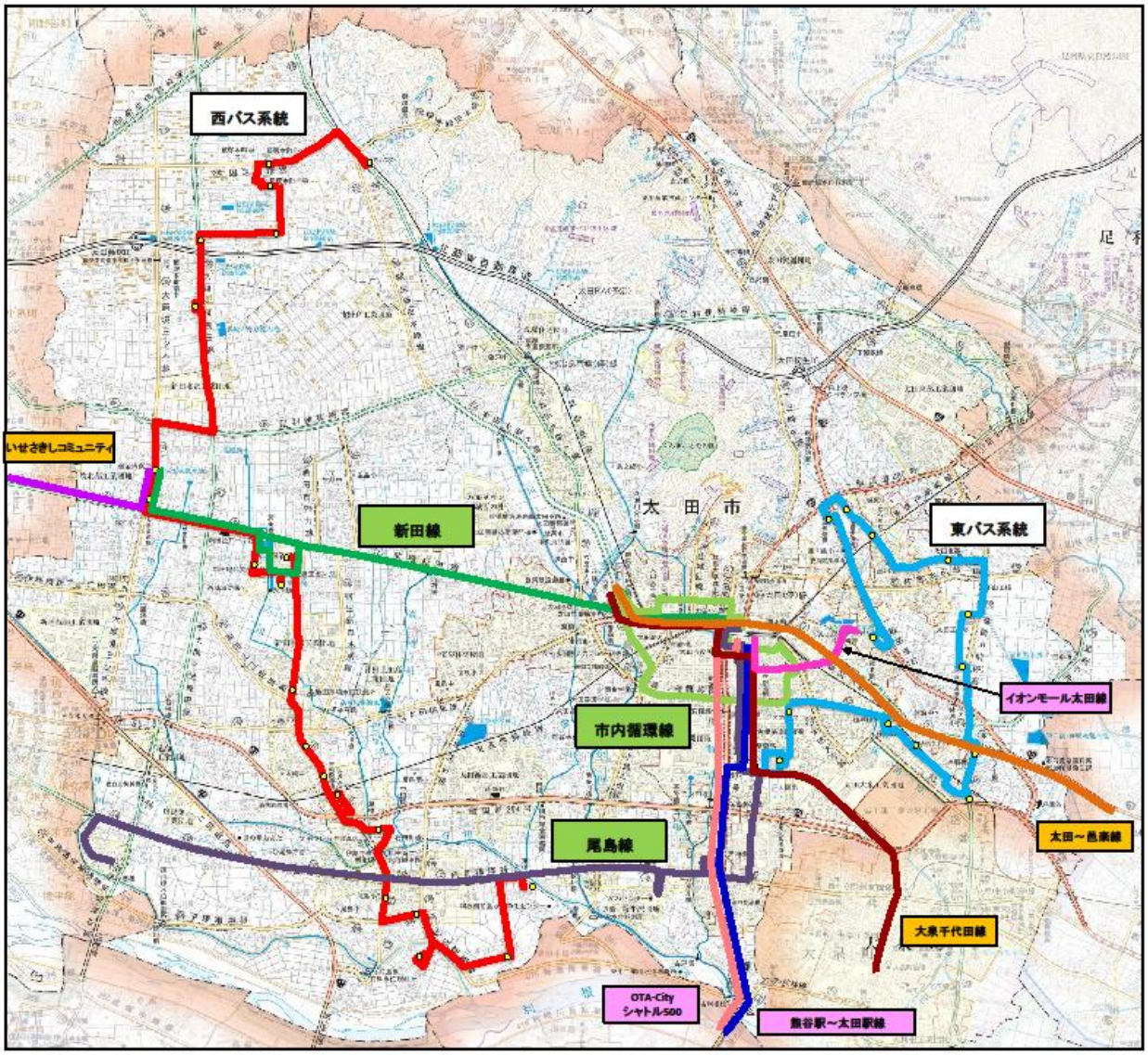


課題④　太田市の活力を高める都市間･隣接市町間の広域公共交通の展開

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

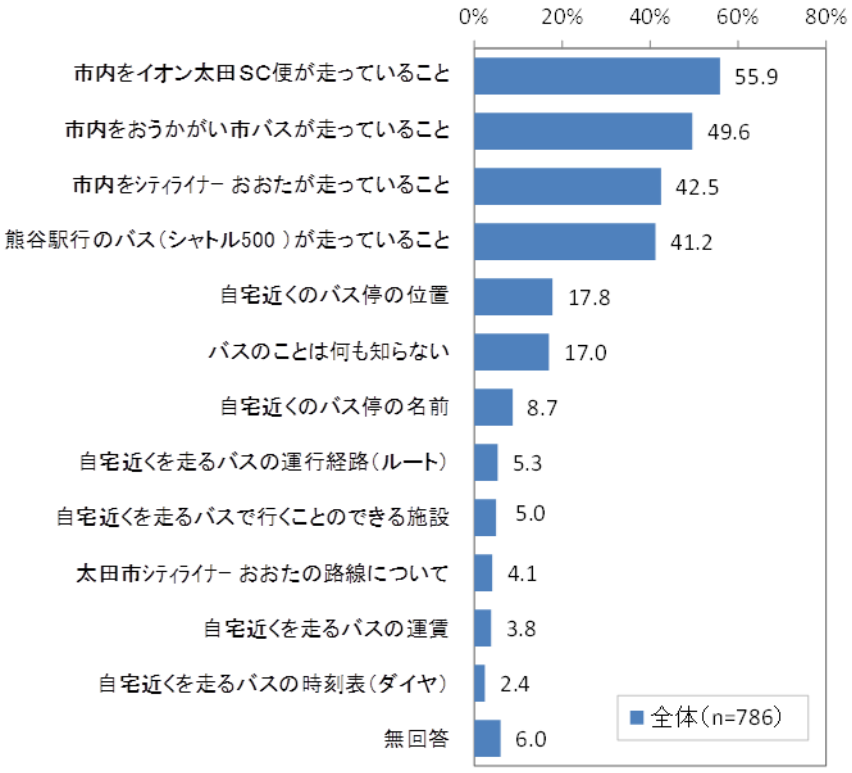
太田市の人口は現時点以降減少していく傾向にあります。高齢化率が30%以上の地域も市内には点在しています。3,000人を超える人がおうかがい市バスの利用登録をしていますが、そのうち３割程度の人しか実際には利用していません。

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

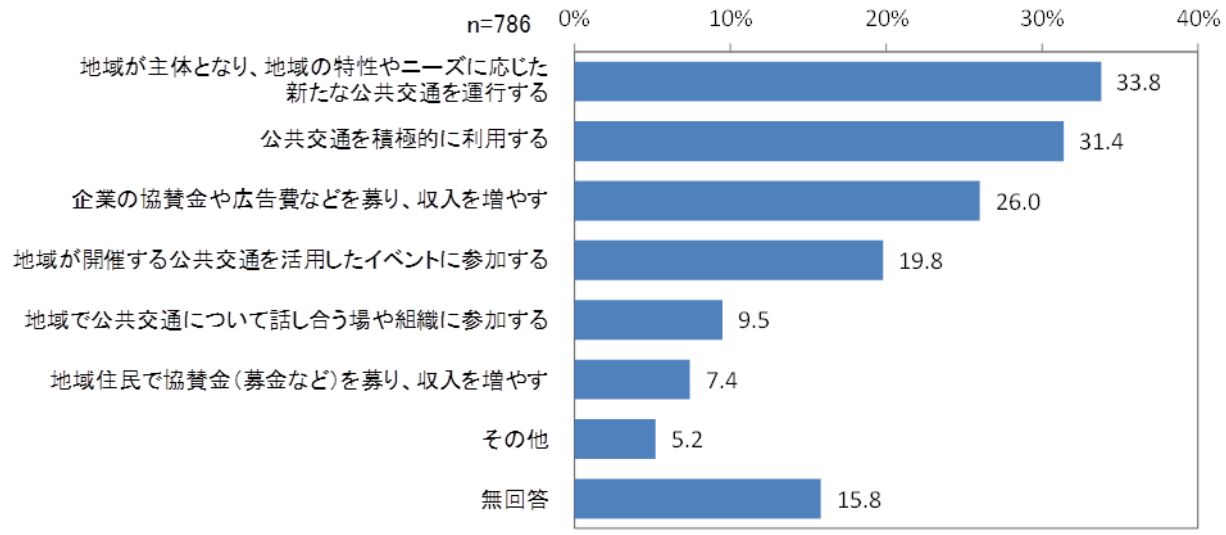
市民アンケートでは、地域の公共交通を維持するために取り組んだり参加してもよいと思うものについて、「地域が主体となり、地域の特性やニーズに応じた新たな公共交通を運行する」と回答した人が33.8%と最も多く、次いで「公共交通を積極的に利用する」と回答した人が31.4%、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」と回答した人が26.0%となっています。

すなわち、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。

そのためには、地域公共交通について取り組むための司令塔となる、太田市地域公共交通活性化協議会の活性化と、事務局として支える行政担当部署の補強が必要となります。

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）



市民アンケートより

■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	課題					
		①	②	③	④	⑤	⑥
地域特性・交通特性調査	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		●	●		●	●
上位計画・関連計画に関する調査	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	●		●			
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 運行事業者・病院・商業施設意向調査	路線バスが整備された場合の利用の可能性		●				
	バスの定時性確保への対応					●	
	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ターミナルおおた-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、および太田強戸スマートＩＣ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ＩＣ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、多極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り組みを実施します。

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	・既存の路線バス、コミュニティバス（市営無料バス）、おうかがい市バス等、利便性向上による高齢者・障がい者等の移動手段の確保 ・学生等、自家用車を持た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 ・市民や来訪者の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 環境にやさしいまちづくりとの調和	・自家用車に過度に依存しないライフスタイルの実現 ・自家用車からの転換によるCO_2排出量の削減等、環境意識の醸成
人の交流による活発化	・外出機会の増加を促し、地域内交流の活発化 ・利便性の高い公共交通ネットワークを形成し、観光等、来訪者の交流を活発化

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、市民の移動に寄与し、特例市にふさわしい、まちの活力と品格を高めるような、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
計画目標３	おうかがい市バスは運転免許を持たない高齢者・障がい者の移動手段として、利用者の視点から検証し、利便性と効率性を持った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・協力を図り、持続可能な協働の取り組みと推進体制、評価・検証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

調査項目	調査項目別にみる課題	課題					
		①	②	③	④	⑤	⑥
地域特性・交通特性調査	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		●	●		●	●
上位計画・関連計画に関する調査	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	●		●			
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 運行事業者・病院・商業施設意向調査	路線バスが整備された場合の利用の可能性		●				
	バスの定時性確保への対応					●	
	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、市民の移動に寄与し、特例市にふさわしい、まちの活力と品格を高めるような、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運転免許を持たない高齢者・障がい者の移動手段として、利用者の視点から検証し、利便性と効率性を持った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・協力を図り、持続可能な協働の取り組みと推進体制、評価・検証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、市民の移動に寄与し、特例市にふさわしい、まちの活力と品格を高めるような、メリハリのある公共交通ネットワークを構築する

1－1 シティライナーおおた（新田線・尾島線・市内循環線）の充実
1－2 市営無料バス（西バス系統・東バス系統）の実証運行と検証
1－3 新規路線（南北基幹線・毛里田線・宝泉住宅団地線等）の検討
1－4 自家用車、自転車と共存できる接続拠点整備の検討

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

2－1 交通機関相互の乗り換えを考慮したダイヤの検討 （鉄道、路線バス、市営無料バス、広域バスなど、わかりやすいダイヤの検討）
2－2 わかりやすい情報提供の検討（バスマップ、利用の手引き等）

計画目標 3
おうかがい市バスは運転免許を持たない高齢者・障がい者の移動手段として、利用者の視点から検証し、利便性と効率性を持った持続可能な運行システムを構築する

3－1 予約対応システムの検証と改善方法の検討
3－2 運行方法、サービスエリア、配車等、運行システムの検証と検討

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 既存の鉄道、広域バスとの連携の充実
4－2 太田強戸スマートＩＣを活用した高速バス路線の検討
4－3 JR 高崎線・籠原駅へのアクセス路線の検討

計画目標 5
市民、企業、交通事業者、行政との連携・協力を図り、持続可能な協働の取り組みと推進体制、評価・検証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 モビリティ・マネジメントの取り組み施策の検討
5－3 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	H31	H32	H33	H34	H35	H36
1－1　シティライナーおおた（新田線・尾島線・市内循環線）の充実						
1－2　市営無料バス（西バス系統・東バス系統）の実証運行と検証						
1－3　新規路線（南北基幹線・毛里田線・宝泉住宅団地線等）の検討						
1－4　自家用車、自転車と共存できる接続拠点整備の検討						
2－1　交通機関相互の乗り換えを考慮したダイヤの検討（鉄道、路線バス、市営無料バス、広域バスなど、わかりやすいダイヤの検討）						
2－2　わかりやすい情報提供の検討（バスマップ、利用の手引き等）						
3－1　予約対応システムの検証と改善方法の検討						
3－2　運行方法、サービスエリア、配車等、運行システムの検証と検討						
4－1　既存の鉄道、広域バスとの連携の充実						
4－2　太田強戸スマートＩＣを活用した高速バス路線の検討						
4－3　JR 高崎線・籠原駅へのアクセス路線の検討						
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　モビリティ・マネジメントの取り組み施策の検討						
5－3　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						

検討期間　　実施期間

ア　短期的な戦略

（ア）シティライナーおおた（新田線・尾島線・市内循環線）の充実

「シティライナーおおた」は、市内を移動する幹線軸として、市民に認識されてきております。さらに中心市街地及び郊外の拠点施設・拠点施設周辺エリアへのアクセス性を充実させるために、鉄道や他のバス路線との接続性を高めるほか、利用促進に向けた取り組みを推進します。

（イ）市営無料バス（西バス系統・東バス系統）の実証運行と検証

コミュニティバスとして平成 30 年 4 月から実証運行を開始した、市営無料バスは、スクールバスを活用したものであるため、スクール対応との調整が必要です。一方、郊外部の拠点施設を南北につなぐコミュニティ路線として、少しずつ浸透してきておりますので、より利用しやすいようにするための路線の検討やダイヤ編成、鉄道や他のバス路線との接続性の確保、利用促進に向けた取り組みを推進します。

（ウ）交通機関相互の連携と情報共有、分かりやすい情報提供の推進

鉄道、路線バス、コミュニティバス、広域バス、おうかがい市バス等、市内には市民の移動手段としての公共交通が存在しております。一方、各交通手段の連携や情報共有は必ずしも十分とは言えないため、市民から知られていない、分かりにくいという声が多く出ております。

自動車と公共交通が共存するまちを指向していく中で、分かりやすい、利用しやすいことをキーワードにした取り組みを推進していきます。

（エ）広域的な移動に向けた検討

特例市である太田市は、市民の移動のみならず産業や観光といった面でも広域的な移動のニーズが高いことが伺えます。既存の鉄道や新幹線へのアクセスのみならず、拡大を続けている高速バス路線や、JR 高崎線・籠原駅へのアクセス路線など、太田市の活力を支える公共交通についての検討を始めます。

（オ）モビリティ・マネジメントの推進と評価体制の確立

自動車と公共交通が共存するまちを指向する中では、市民が公共交通を利用する豊かさについての意識改革や認識向上が求められます。他県等で進められている「クルマときどきバス運動」等のモビリティ・マネジメント方策の検討を推進します。また、それぞれの取り組みについて、市民、企業、交通事業者、行政が意識と情報を共有し、検証して改善していく評価の仕組みが必要です。太田市地域公共交通活性化協議会は、その司令塔としての役割と行動を充実させる取り組みを推進していきます。

イ　中・長期的な戦略

（ア）新規路線（南北基幹線・毛里田線・宝泉住宅団地線等）の検討

市内全域でメリハリのある地域公共交通ネットワークを構築していくために、基幹軸となる路線、公共交通空白地の路線、高齢化が進んでいる大規模住宅団地の移動支援となる路線を新設することが求められております。また、路線やバス停までの枝葉となるフィーダー交通手段、おうかがい市バスやドア・ツー・ドア型サービスによる移動支援等々、末端で市民の足を確保することも求められております。今後、検討を重ねていきながら、条件を整理し、優先順位を想定して取り組みを推進していくことが想定されます。

（イ）おうかがい市バスの運行システムの検証と評価、改善に向けた検討

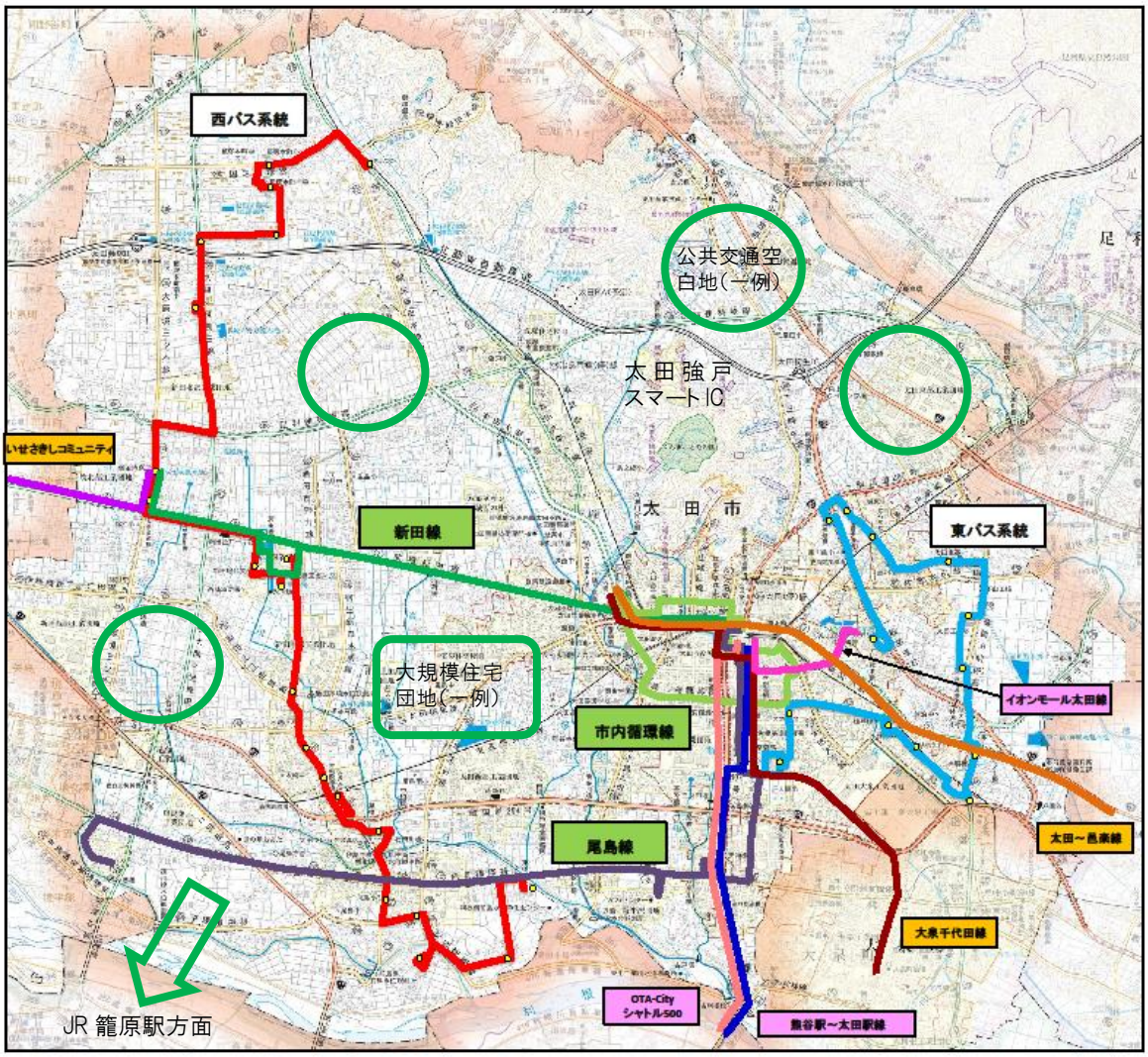
デマンド型のおうかがい市バスは、太田市民の移動を支える足として、一定の評価を得ています。一方、利用者や市民から、様々な意見もいただいております。個人交通ではないことに留意する必要がありますが、フィーダー交通としての役割を充実させていくために、運行システムの検証と評価、改善に向けた検討を推進していくことが想定されます。

（ウ）時代の変化やまちづくりの方向性を踏まえた柔軟な地域公共交通システムの検討

交通は人の移動でありライフスタイルに組み込まれるものですので、時代の変化やまちづくりの方向性によって利用者ニーズも変わってきます。また、ICT（情報通信技術）の進化は目覚ましく、また早いため、交通手段そのものが変化することも想定できます。

地域公共交通の司令塔である、太田市地域公共交通活性化協議会は、時代の変化やまちづくりの方向性に敏感になるとともに、柔軟に対応することが求められます。

（２）公共交通網将来構想図（一部）



（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、市民の移動に寄与し、特例市にふさわしい、まちの活力と品格を高めるような、メリハリのある公共交通ネットワークを構築する

施　策　１－１　シティライナーおおた（新田線・尾島線・市内循環線）の充実

実 施 の 目 的	市内の東西軸と中心市街地内のネットワークを形成し、利便性と効率性の充実を図る
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と西部の居住誘導区域や地域拠点とのアクセス性と利便性の向上を図ります。 ・ 都市機能誘導区域内での移動手段を確保し、鉄道や他のバス路線等とのアクセス性や中心市街地の活性化に寄与するような、利便性と効率性の向上を図ります。 ・ 沿線の高校通学への利便性を高めるようなサービスの充実を図ります。
主な事業エリア	シティライナーおおた　運行路線沿線地域
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成31年4月

施　策　１－２　市営無料バス（西バス系統・東バス系統）の実証運行と検証

実 施 の 目 的	スクールバスを活用したコミュニティバスとして、網形成計画で示したエリアで実証運行中の状況を把握し、住民の意見も取り入れながら、利用者増加に向けた取り組みを進める
事 業 の 概 要	・ 地域住民との対話を通じて、利用者増加につながる路線やバス停の位置など運行状況の検証と改善を図ります。 ・ 潜在的需要の掘り起こしを図るため、情報提供を工夫し、効果的な情報発信に努めます。 ・ 鉄道や路線バスとの接続を図るために、運行ダイヤの検討に努めます。
主な事業エリア	市営無料バス　運行路線沿線地域
実　施　主　体	太田市
実　施　時　期	平成31年4月

施　策	1－3　新規路線（南北基幹線・毛里田線・宝泉住宅団地線等）の検討

実 施 の 目 的	市内公共交通ネットワークの基幹軸となる中心市街地の南北軸をつなぐ路線、公共交通空白地の路線、高齢化が進む住宅団地の移動支援等、新規路線の検討を進める
事 業 の 概 要	・ 市内の公共交通ネットワークとしてメリハリを考えた路線の検討を進めます。 ・ 沿線住民との意見交換を通じて、サービス水準や持続可能な取り組みを検討します。
主な事業エリア	新規路線に該当する沿線地域
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成32年4月以降から検討開始

施　策	1－4　自家用車、自転車と共存できる接続拠点整備の検討

実 施 の 目 的	公共交通と自家用車、自転車との役割分担し、それぞれの接続性の整備について検討を進める
事 業 の 概 要	・ パークアンドライド（P&R）やサイクルアンドバスライド（C&BR）が可能な接続拠点の検討を進めます。
主な事業エリア	鉄道駅、バス停とその周辺地域
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成32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

施　策	2－1　交通機関相互の乗り換えを考慮したダイヤの検討

実 施 の 目 的	鉄道、路線バス、市営無料バス、広域バスなど、分かりやすいダイヤの検討を進める
事 業 の 概 要	・ 利用者が覚えやすいパターンダイヤ等、分かりやすいダイヤの可能性について検討を進めます。 ・ 交通機関相互の乗り換え利便性が向上するようなダイヤの検討を進めます。
主な事業エリア	市内全域の運行路線沿線地域
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成31年4月以降から検討開始

施　策　2－2　分かりやすい情報提供の検討

実 施 の 目 的	利用者（特に高齢者）から要望の高い、公共交通マップ（バスマップ）や、バスの乗り方等も記載した利用の手引きやチラシ等、紙媒体での情報提供の検討を進める
事 業 の 概 要	・ 市内全域の公共交通手段とサービスを落とし込んだバスパップ作成の準備を図ります。 ・ 公共交通の乗り方や利用の仕方等、利用する情報を分かりやすく提供する手引き作成の準備を図ります。 ・ 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、わかりやすい情報提供方法の検討を進めます。
主な事業エリア	市内全域の運行路線沿線地域
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成31年10月以降から検討開始

計画目標３　おうかがい市バスは運転免許を持たない高齢者・障がい者の移動手段として、利用者の視点から検証し、利便性と効率性を持った持続可能な運行システムを構築する

施　策　3－1　予約対応システムの検証と改善方法の検討

実 施 の 目 的	市民から予約が取りにくい等の意見を踏まえ、予約対応システムについて検証し、改善方法の検討を進める
事 業 の 概 要	・ 利用者のアクセスポイントと移動先要望、配車と運転士の配置、予約対応オペレータの労度を考慮し、現在の予約対応システムの検証を行います。 ・ 検証結果を踏まえて、より良いサービスを提供するための改善方法について検討を進めます。
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32年4月以降から検討開始

施　策	3－2　運行方法、サービスエリア、配車等、運行システムの検証と検討

実 施 の 目 的	利用希望の増加傾向にあるおうかがい市バスを充実するため、運行システム全般にわたって検証し、運行サービスについての検討を進める
事 業 の 概 要	・ 市民からの意見を踏まえ、運行方法、サービスエリア、配車等の実態を検証し、検討するための課題を整理します。 ・ 市内公共交通ネットワークのフィーダー交通を支える運行システムとして、役割分担を認識して今後のあるべき姿について検討を進めます。
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32年4月以降から検討開始

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　策	4－1　既存の鉄道、広域バスとの連携の充実

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、外からの来訪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31年10月

施　策	4－2　太田強戸スマートICを活用した高速バス路線の検討

実 施 の 目 的	東京方面とのアクセス性の向上を図る
事 業 の 概 要	・ 北関東道・太田強戸スマートインターチェンジ（SIC）の開設を受けて、東京方面とのアクセス性の向上に向けた高速バス路線の誘致を進めます。 ・ 太田強戸SIC周辺の交通ターミナル化に向けた検討を進めます。
主 な 事 業 エリア	SIC周辺、及び太田市全域
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成31年4月以降から検討開始

施　策	4－3　JR高崎線・籠原駅へのアクセス路線の検討

実 施 の 目 的	東京方面とのアクセス性の向上を図る
事 業 の 概 要	・ 市民の利用が高い籠原駅へのアクセス路線の検討を進めます。 ・ アクセス路線と接続する市内路線の検討、及びP&Rが可能な駐車場の検討を進めます。 ・ 関係する自治体（熊谷市）との情報共有と連携を進めます。
主な事業エリア	太田市西部地域、JR籠原駅（熊谷市）
実　施　主　体	太田市、交通事業者
実　施　時　期	平成31年4月以降から検討開始

計画目標５　市民、企業、交通事業者、行政との連携・協力を図り、持続可能な協働の取り組みと推進体制、評価・検証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。 ・ 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、市民、及び関係機関
実　施　時　期	平成31年10月

施　策	5－2　モビリティ・マネジメントの取り組み施策の検討

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、市内の企業、市民
実　施　時　期	平成32年4月

施　策	5－3　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）

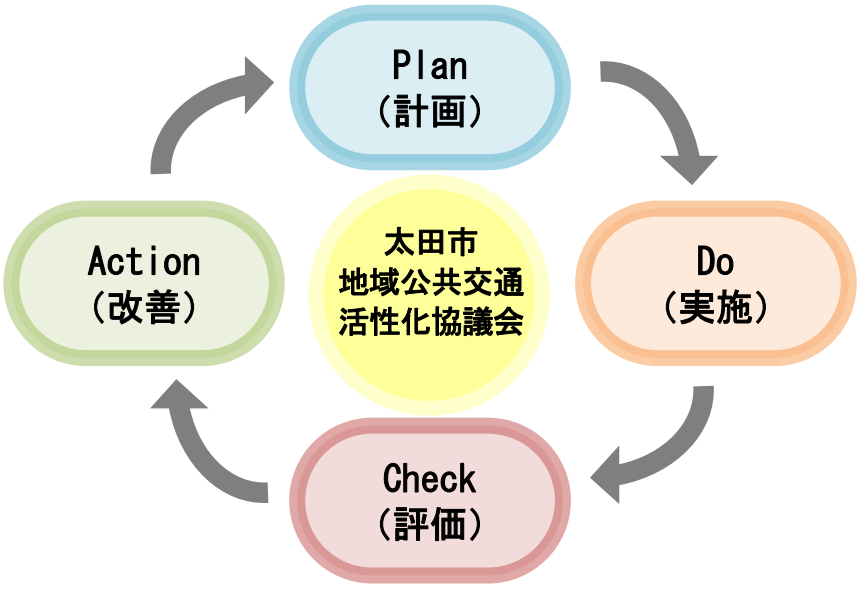
目標を達成するために設定した施策を計画に沿って実施します。

（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。

◆ＫＰＩ（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。

◆ＰＤＣＡ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）→ Do（実行）→ Check（評価）→ 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。

（委員の任期）

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	第１号 （市長またはその指名する者）	太田市	副市長	木村　正一	会長
2		太田市市民生活部	部　長	高橋　利幸	副会長
3		太田市市民生活部	副部長	富宇加　孝志	
4		太田市福祉こども部	副部長	荒木　清	
5		太田市健康医療部	副部長	岡島　善郎	
6		太田市産業環境部	副部長	田村　均	
7		太田市都市政策部	副部長	越塚　信夫	
8		太田市都市政策部	副部長	神谷　剛	
9		太田市教育委員会	副部長	恩田　由之	
10	第２号 （住民または利用者の代表）	太田市区長会	会　長	植木　一夫	
11		太田市老人クラブ連合会	会　長	森本　義弘	監事
12		太田商工会議所	専務理事	橋本　文男	
13	第３号 （公共交通事業者及びその組織する団体）	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		朝日自動車株式会社	常務取締役	栗原　夏樹	
17		株式会社矢島タクシー	代表取締役	矢島　壮一郎	
18		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 （公共交通事業者の運転者が組織する団体）	朝日自動車株式会社労働組合	執行委員長	中村　仁	
23		太田タクシー株式会社労働組合	委員長	岡田　成博	
24		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長またはその指名する者）	関東運輸局群馬運輸支局	支局長	服部　和訓	
26	第６号 （群馬県知事またはそのその指名する者）	群馬県県土整備部交通政策課	課　長	松岡　利一	
27	第７号 （太田警察署長またはその指名する者）	群馬県太田警察署	署　長	須永　盛男	
28	第８号 （道路管理者）	太田土木事務所	所　長	大内　章義	

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 31 年 3 月