太田市
地域公共交通計画
中間とりまとめ案

令和8年11月

群馬県太田市

目次

1章　はじめに　…02

1-1　計画策定の趣旨及び位置づけ　…03
1-2　計画の区域と検討対象　…06

2章　公共交通の将来像と計画の柱　…07

2-1　計画の基本方針の設定　…08
2-2　現状・課題の整理と目標の設定　…09
2-3　本市の目指す公共交通ネットワーク　…17

3章　計画推進に向けた施策　…18

3-1　計画推進に向けた施策一覧　…19
3-2　施策・事業内容　…20

参考　市の特徴的な現状と課題　…33

1　人口等潜在需要の動向　…35
2　都市構造の状況　…37
3　公共交通ネットワークの状況　…40
4　ビッグデータ分析結果　…51
5　各種調査の実施状況と結果概要　…61

1章

はじめに

1-1　計画策定の趣旨及び位置づけ

計画策定の背景と目的

本市では、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（平成31年3月改定）、「自動車と公共交通の共存共栄ができるまち」を交通将来像として掲げてまいりました。これまで市民・企業・交通事業者と連携しながら地域特性に応じた多様な交通サービスの展開に努め、市民生活の移動手段の確保と利便性向上に取り組んできました。

しかしながら近年の公共交通を取り巻く社会情勢は、かつてないほどのスピードで大きく変化しています。人口減少や少子高齢化の進行に加え、脱炭素社会への移行、ICTやMaaS等の新たな技術革新、さらにはコロナ禍を経て変容したライフスタイルや移動需要など、公共交通を取り巻く環境は複雑かつ多様化しています。

一方で、本市だけでなく多くの地域での公共交通は構造的かつ深刻な課題に直面しています。運行の担い手であるバス・タクシー運転手の慢性的な人員不足及び高齢化は、持続的な運行体制そのものを脅かすものとなっています。また、既存のダイヤと路線が必ずしも市民の移動ニーズに合致していないというミスマッチや、路線維持に係る財政負担の増加や制約等、乗り越えるべきハードルも少なくありません。

こうした内外の情勢変化を踏まえ、本市では将来にわたる持続的な発展を見据えた「未来型産業都市」の実現に向けた新たな施策の３本柱を立ち上げました。その重要な柱の一つとして「快適な地域交通の推進」が掲げられており、市民の誰もが移動しやすく、活力のある都市活動を支える基盤として公共交通施策の抜本的な見直しが急務となっています。

私たちが目指すべきは、単に既存の交通網を維持することだけではなく、まちづくりと一体となった持続可能で快適な地域交通のあるまちを構築し、市民のウェルビーイング（幸福度）と都市の魅力を高めていくことです。本計画は、こうした社会情勢の変化や本市の新たな施策推進の方向性を踏まえ、複雑化する地域公共交通の課題解決に向けた有効かつ実効性のある、実現可能な交通施策を体系的に定めるものです。行政・市民・交通事業者・関係機関が一体となり、これからの太田市の未来を切り拓く、新たな地域公共交通のマスタープランとして、ここに「太田市地域公共交通計画」を策定します。



▲太田市における施策の３本柱

1-1　計画策定の趣旨及び位置づけ

計画の策定方針

「快適な地域交通の推進」の実現に向け、以下の3つの方針に則り、計画策定を進めます。

方針❶：多極ネットワーク型コンパクトシティの推進

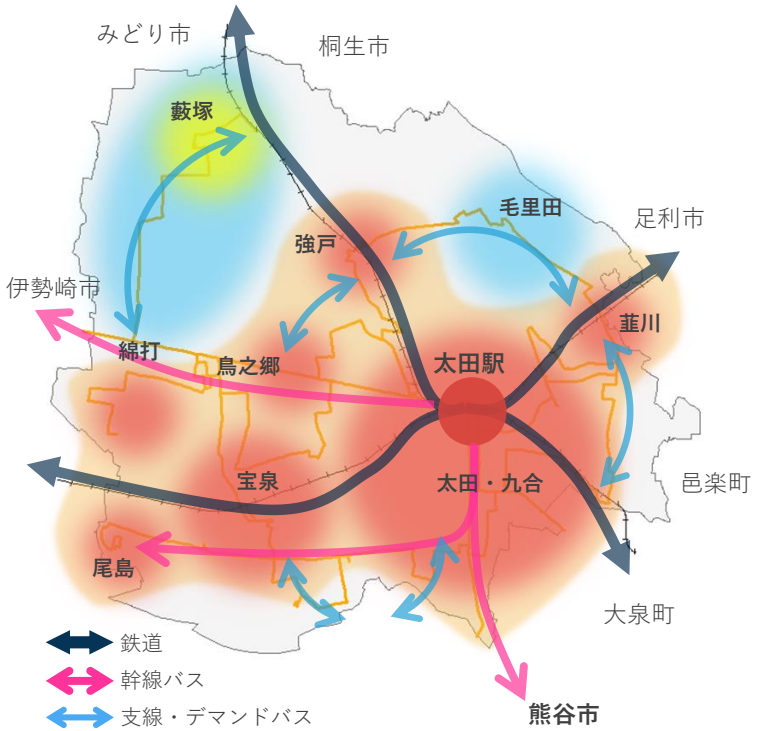
- 人口が集積するエリアだけでなく、低密度なエリアでも生活を維持できるよう、**多くの拠点をネットワーク化**し、**まちづくりと一体となった交通施策**を展開
- 市内にとどまらず、**首都圏も見据えた市外との繋がり形成を意識**した計画を構築

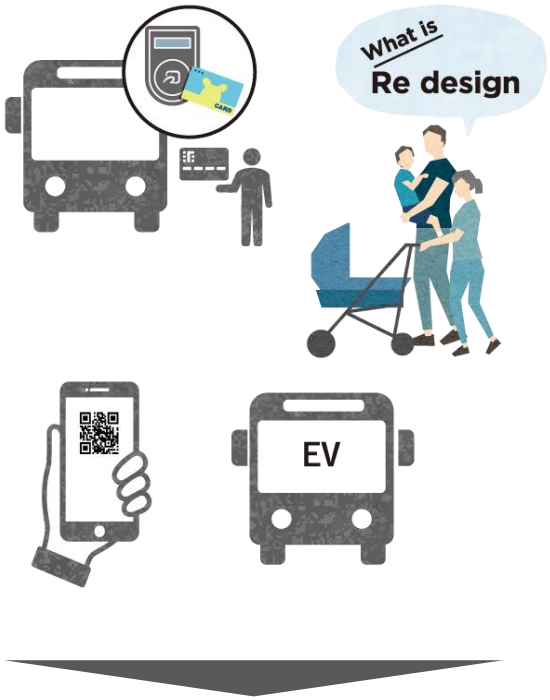
方針❷：既存公共交通と次世代の技術のベストミックス

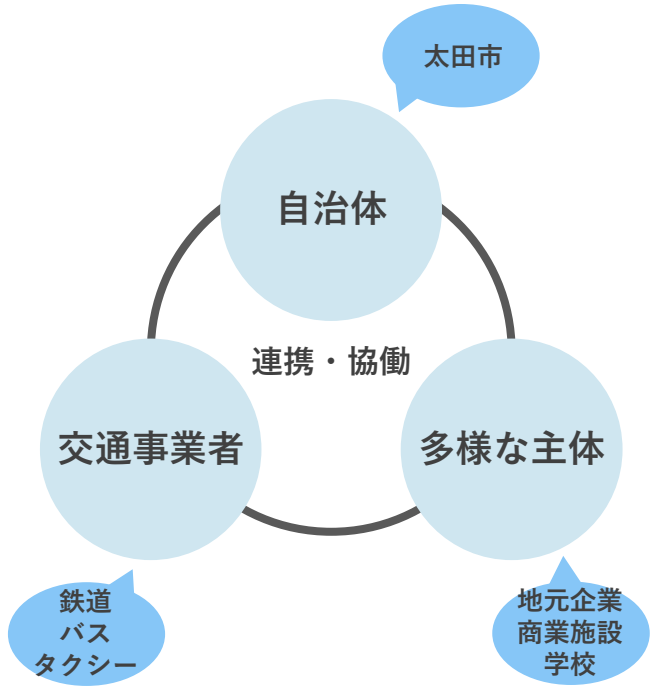
- **地域の移動特性や各交通モード（既存公共交通、次世代交通）の特性を踏まえた役割分担**を行うことで、有効かつ持続可能な地域公共交通体系を構築
- **地域公共交通分野におけるDXを推進**し、多面的な利便性の向上を促進

方針❸：多様な関係者の連携・協力体制構築

- 鉄道・バス・タクシー等の交通事業者との対話を重ね、**着実に事業を推進していける連携・協力体制を構築**
- 企業・商業施設・学校など**多様な関係機関との連携・協力による移動形態の構築支援**を促進







「持続可能で快適な地域交通のあるまち」を目指す

※中段図出典：国土交通省HP｜地域公共交通のリ・デザイン　https://www.mlit.go.jp/redesign/

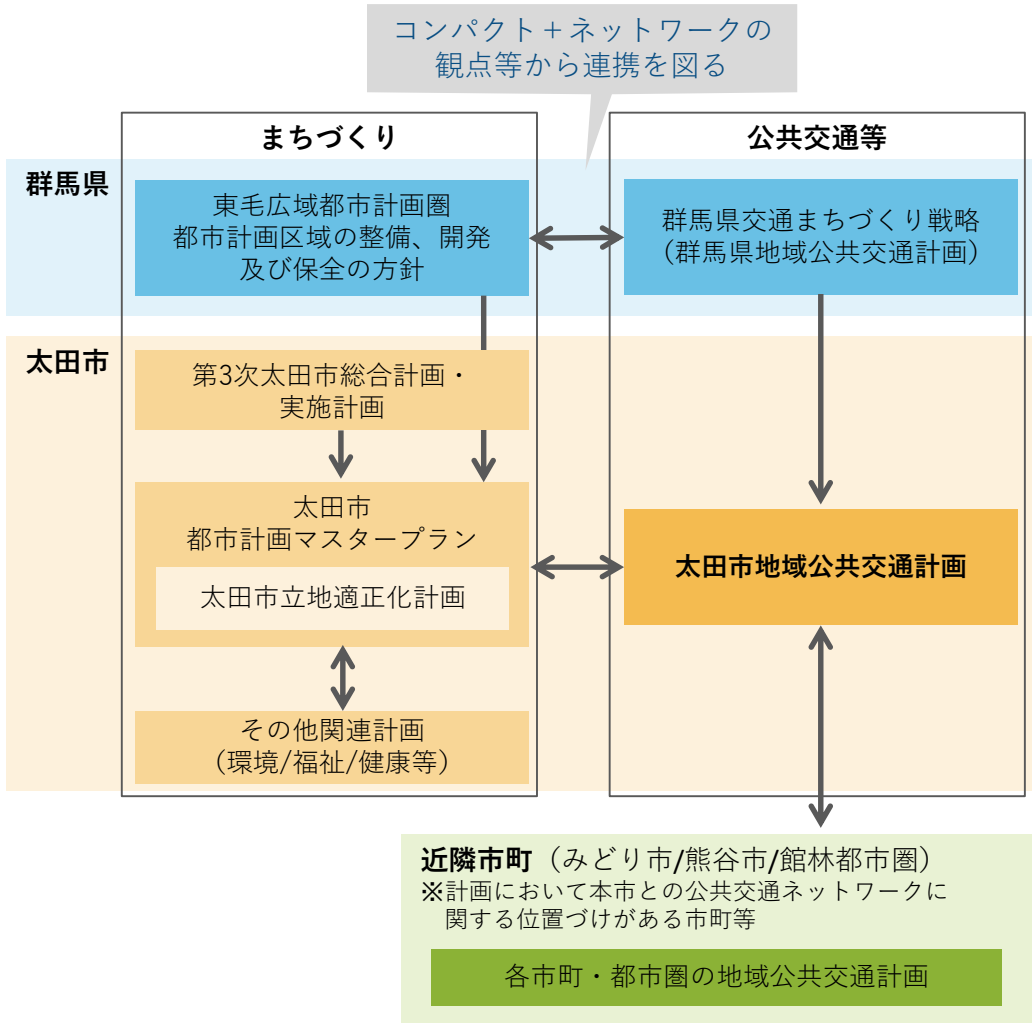
1-1　計画策定の趣旨及び位置づけ

計画の位置づけと計画期間

本計画は、本市のまちづくりに関わる上位関連計画だけでなく、群馬県の関連計画とも連携・整合を図りながら定めます。まちづくりと公共交通は、「コンパクト＋ネットワーク」の観点からも連携を図ることが重要であり、各計画での位置づけに即したものとします。

また、近隣市町・都市圏において、本市との公共交通ネットワークに関する位置づけがある関連計画との連携・整合も図ります。

本計画の計画期間は、「第３次太田市総合計画」との整合を図り、令和9（2027）年度から令和14（2032）年度までの**6年間**とします。



▲本計画の位置づけ

1-2　計画の区域と検討対象

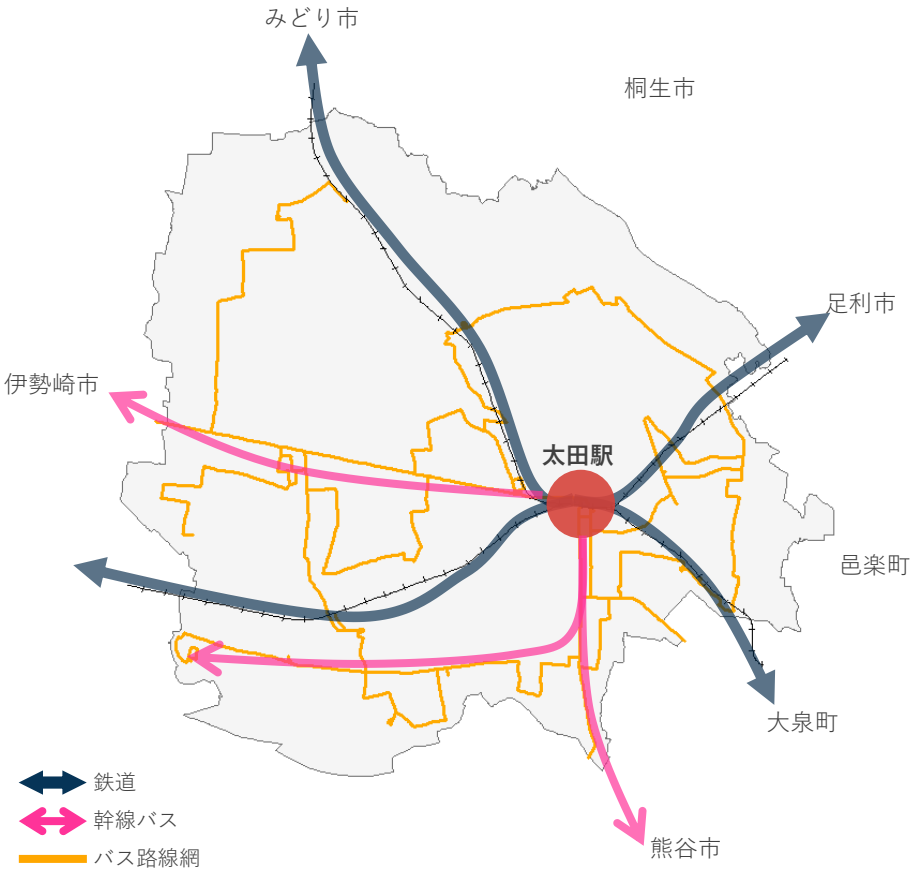
計画の区域

本計画は、太田市全域を対象とします。

また、施策や整理内容によっては、近隣他市町との連携も見据えた内容を位置づけることとします。

本計画の検討対象

本市の公共交通のあり方を位置づけるため、バス（シティライナーおおた、市営無料バス、朝日バス）、デマンド交通（おうかがい市バス）、タクシー、鉄道（東武鉄道）を対象として計画検討を行います。



▲本市と近隣他市町との関係性

2章

公共交通の将来像と計画の柱

2-1　計画の基本方針の設定

本計画では、「快適な地域交通の推進」に向け、計画の**メインターゲットとして学生（高校生）・働く世代(通勤者）・高齢者を位置づけ、**それぞれの意向から浮かび上がる課題を考慮し、計画期間内の実現を目指す**計画の基本方針として“３つの柱”**を設定しました。

太田市地域公共交通計画の“３つの柱”

1　渋滞緩和対策｜【目標】円滑な都市交通と自家用車依存から脱却できるまちづくり

- 利便性の高い公共交通網を形成することで、保護者の送迎負担の軽減につながる学生の移動手段確保と、働く世代の自家用車への過度な依存からの脱却を進め、渋滞緩和による経済損失の低減と都市交通の円滑化を図るまちづくりを推進します。

2　高齢者等の移動支援｜【目標】移動に不安を抱える市民が安心して外出できる交通セーフティネットの構築

- 高齢者や障がい者をはじめとした移動に不安を抱える市民が、日常生活（通院・買い物）において安心して外出できるよう地域の実情やニーズに応じた利用しやすいセーフティーネットとしての交通網を整えます。

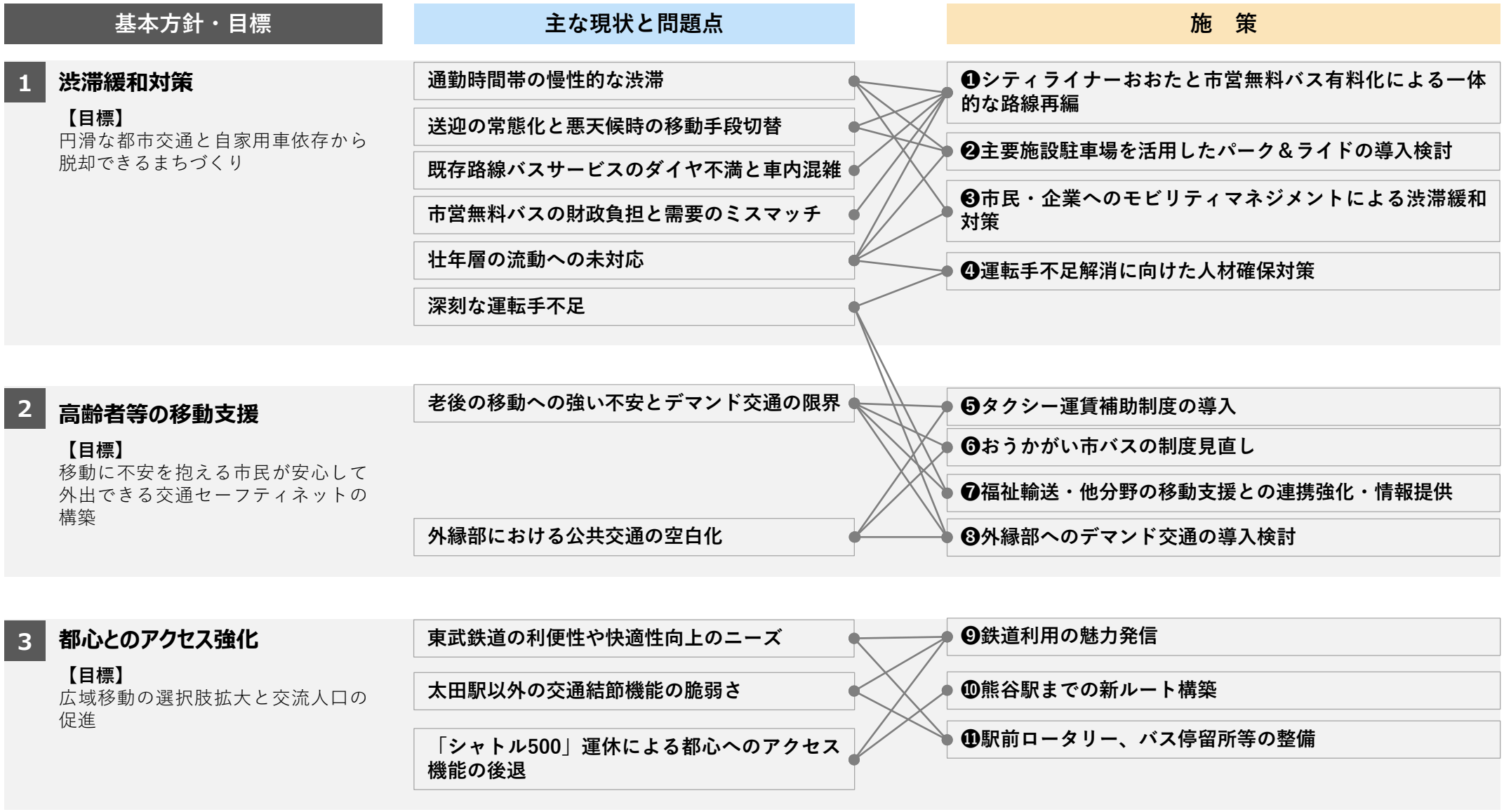
3　都心とのアクセス強化｜【目標】広域移動の選択肢拡大と交流人口の促進

- 出張や観光等の需要に対応するため大都市圏・結節駅へのアクセス性を高めるとともに、広域的な移動の選択肢を充実させることで、本市と都心への行き来を活発にし、交流人口の増加や首都圏への人口流出抑制につなげます。

本計画は、単に路線網の維持や拡大をするのではなく、本市の特性である高い自動車依存や渋滞という都市課題に向き合い、持続可能な都市交通と市民経済のバランスをとることを前提としています。そのうえで、高齢者等の移動を支える交通網の構築と、都心とのアクセス強化という市民の暮らしに直結する施策を整理し、地域公共交通計画として体系的に位置づけます。

2-2　現状・課題の整理と目標の設定

前ページで示した計画の基本方針（３つの柱）ごとに、主な現状と問題点を整理したうえで、**目標を実現するための施策を設定**します。
以下に、その関係性を示すとともに、詳細を次ページ以降に整理します。



2-2　現状・課題の整理と目標の設定

1 渋滞緩和対策 ｜ 【目標】円滑な都市交通と自家用車依存から脱却できるまちづくり

主な現状と問題点

◇通勤時間帯の慢性的な渋滞

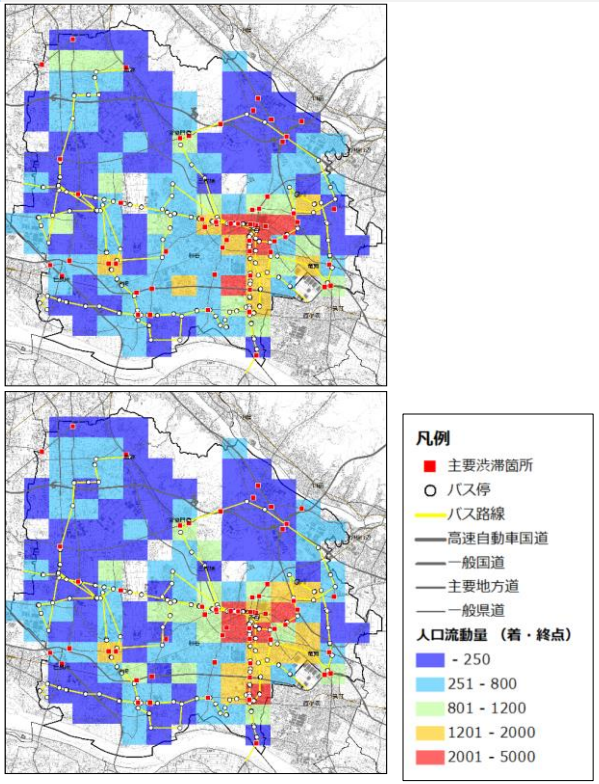
朝夕の通勤時間帯において、国道407号・354号、SUBARU工場周辺などの主要幹線道路で激しい渋滞が発生し、市民の生活活動や路線バスの定時運行を大きく阻害しています。

◇送迎の常態化と悪天候時の移動手段切替

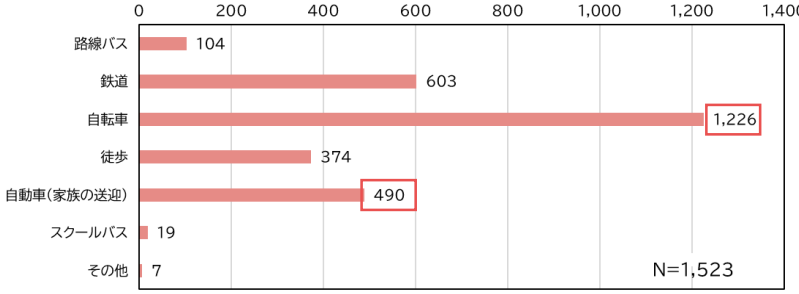
高校生の通学手段は自転車が突出し、次いで鉄道・家族の送迎（自動車）が続き、路線バスの利用は1割以下にとどまっています。保護者による送迎機会は、雨天・降雪などの悪天候時が最も多く、平日も高頻度で行われており、道路渋滞を悪化させる一因にもなっています。

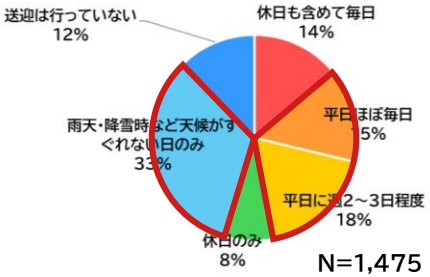
◇既存路線バスサービスのダイヤ不満と車内混雑

「本数が少ない」「運行が夕方で終了する」「土日祝日に運休する」といったダイヤが、学生の帰宅や市民の生活ニーズと合致していない状況があります。また、バスを利用する高校生からは「車内の混雑緩和」や「定刻運行」の要望が挙がっています。

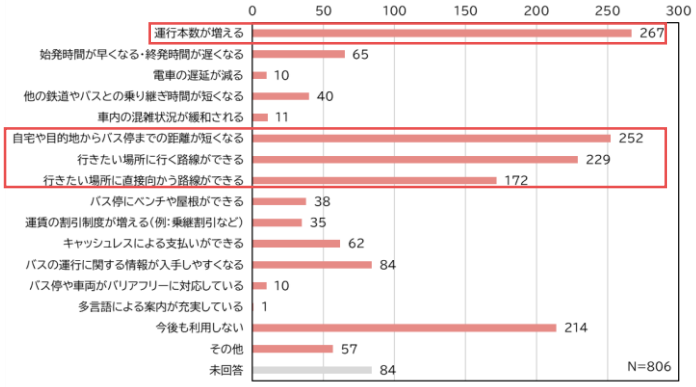


太田市内の人口流動量（市内に到着する流動｜平日）
上図：早朝(05:00-09:59)，下図：夕方(16:00-19:59)

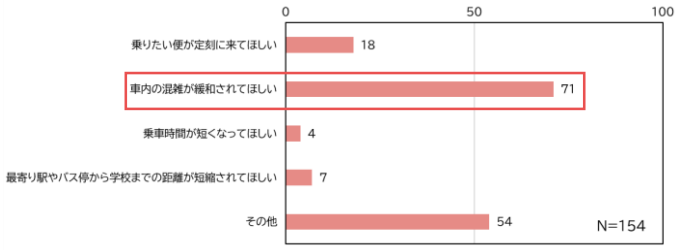




左：高校生の通学手段（複数手段回答可），右：お子様の送迎状況
※まちの公共交通に関する高校生・保護者アンケート調査結果（R8.5実施）



バスを利用しようと思うための条件
※太田市公共交通に関する市民アンケート調査結果（R8.3実施）



利用している路線バス・鉄道で改善してほしい点
※まちの公共交通に関する高校生アンケート調査結果（R8.5実施）

2-2　現状・課題の整理と目標の設定

1 渋滞緩和対策 ｜【目標】円滑な都市交通と自家用車依存から脱却できるまちづくり

主な現状と問題点

◇市営無料バスの財政負担と需要のミスマッチ

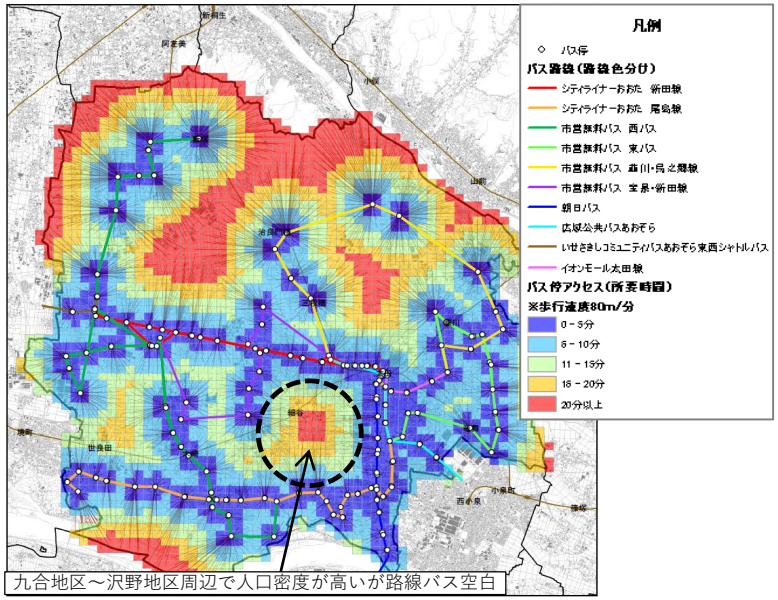
市営無料バスは、特に西バスの路線で利用が多い一方で、人口密度が高く流動も多い「九合地区～沢野地区周辺」などで交通空白地域がみられており需要に適合していません。また、市の単独事業であることから国県補助が見込まれず、人件費等の財政負担は年々増加しています。

◇壮年層の流動への未対応

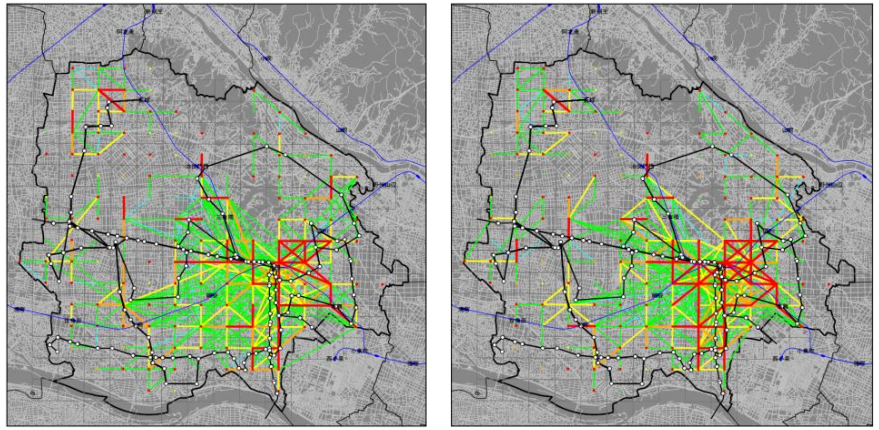
平日の早朝・夕方に多方面から工業団地へ向かう壮年層（30～60代）の放射状流動が確認されていますが、現状、既存の公共交通ではこれらを通勤の足として取り込みきれていない状況です。

◇深刻な運転手不足

公共交通を維持するうえで、運転手確保が喫緊の課題となっています。



バス停までの所要時間の状況
※250mメッシュの中心から直線距離、一般的な歩行速度80m/分で算出



太田市内の人口流動状況（平日）
上図：早朝(05:00-09:59)，下図：夕方(16:00-19:59)





交通事業者ヒアリング
※R8.6実施

※市内でバス運行を担う矢島タクシー・朝日自動車にヒアリングを行った中で、いずれも「人手（乗務員・事務職員）の確保が喫緊の課題」である旨、回答が得られた。

2-2　現状・課題の整理と目標の設定

1 渋滞緩和対策 ｜ 【目標】円滑な都市交通と自家用車依存から脱却できるまちづくり

施策

❶シティライナーおおたと市営無料バス有料化による一体的な路線再編

シティライナーおおたの利用者増を図るため、利用者意向を踏まえたバス路線の見直しやバス停の増設、バス停看板のリニューアルを実施します。あわせて、市営無料バスを段階的に有料路線へ移行しつつ、運賃体系の統一化を図り、持続可能な公平で利便性の高い運行体制を構築します。また、市内企業の送迎バス路線の公共交通化や路線バスの補完となる公共ライドシェアの導入検討を進め、公共交通利用の選択肢の増加につなげます。

❷主要施設駐車場を活用したパーク＆ライドの導入検討

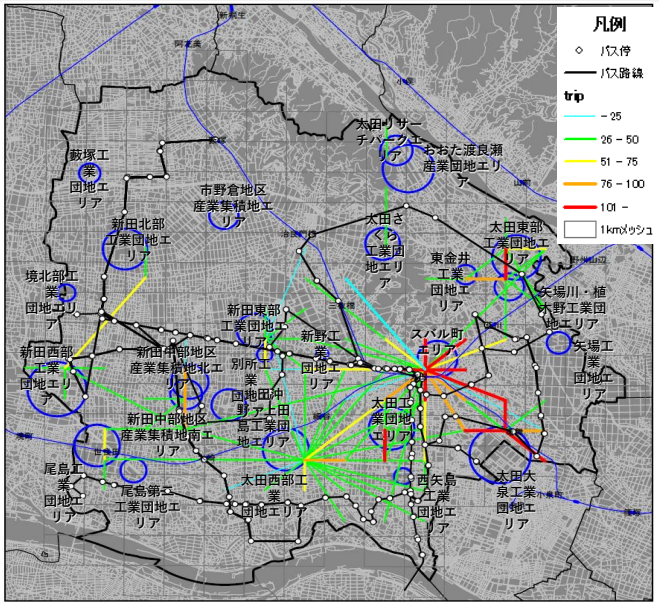
休日に集客流動が集中する近隣公共施設に対し、BUSターミナルおおたを拠点としたパーク＆ライドの推進を実施します。また、既存の主要駐車場資源を有効活用し、自家用車から公共交通への転換を促すことで、イベント時の交通渋滞を軽減します。

❸市民・企業へのモビリティマネジメントによる渋滞緩和対策

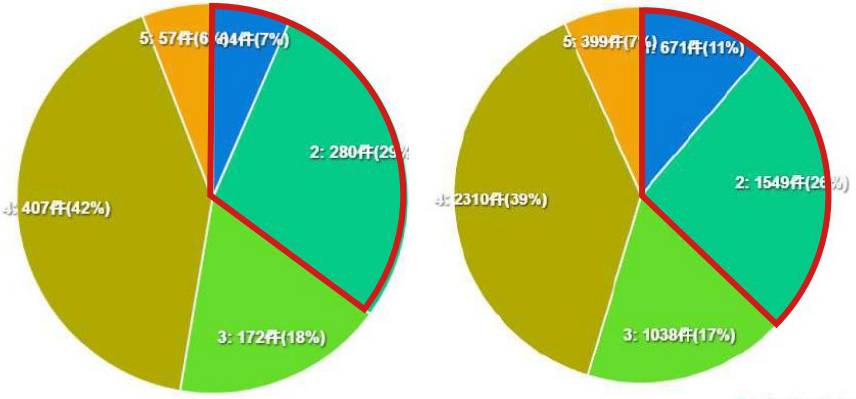
市職員及びSUBARU従業員へのモビリティマネジメントの一環として時差出勤による渋滞緩和実証実験の検討を進めます。また、市民・企業への公共交通の利用促進につながる積極的な情報提供及び利用者へのインセンティブ付与につながる取り組みを行います。

❹運転手不足解消に向けた人材確保対策

市主催による路線バス・タクシー運転手の合同採用説明会の定期的な開催や積極的な情報提供を行い、運転手不足解消に向け人材確保の対策を実施します。



工業団地付近の平日の流動
（平日05:00-09:59）
※工業団地の円の重心を含むメッシュを着地とする平日5-9時台の流動を抽出



パーク＆ライド活用推進に対する意向
※太田市役所・SUBARU職員アンケート調査結果（R8.7実施）

2-2　現状・課題の整理と目標の設定

2 高齢者等の移動支援 ｜【目標】移動に不安を抱える市民が安心して外出できる交通セーフティネットの構築

主な現状と問題点

◇老後の移動への強い不安とデマンド交通の限界

運転免許の保有者による自由意見では「将来運転できなくなった後の生活が不安」との声が多く寄せられています。生活を支える「おうかがい市バス」は高い需要があるものの、「3日前でも予約が取れない」「電話がつながらない」といった予約に関する不満が挙がっています。また、利用時間が午前に集中しており、午後の診療受診に対応した運行時間になっていない点も課題に挙げられます。さらに、市の単独事業であることから国県補助が見込まれず、燃料費・人件費等の財政負担は年々増加しています。

◇外縁部における公共交通の空白化

鉄道路線がなく、人口が希薄な外縁部では、定時路線バスの運行が非効率であり、移動手段が著しく制限されています。

◇深刻な運転手不足（※再掲）

公共交通を維持するうえで、運転手確保が喫緊の課題となっています。

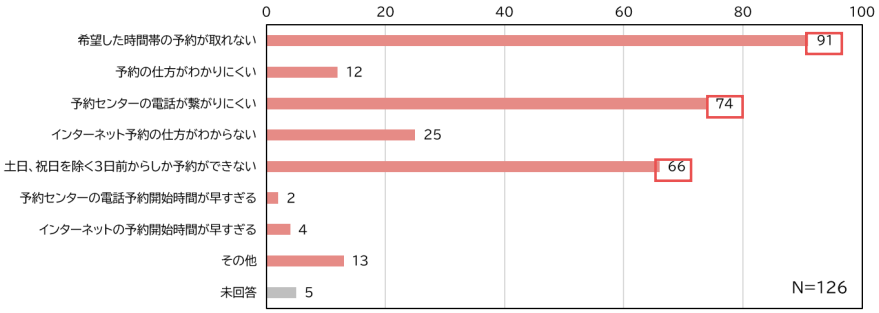
運転免許保有者で「公共交通が必要」だと思った場面
※太田市公共交通に関する市民アンケート調査結果（R8.3実施）

N= 677

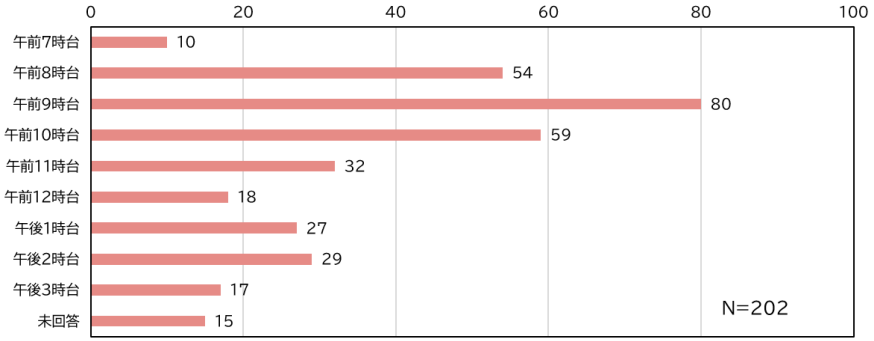
	回答数	割合
飲酒していたので、運転できなかった	280	41.4%
体調不良で運転できなかった	127	18.8%
外出先（勤務先・イベント会場・商業施設など）に駐車場がなかった	225	33.2%
家族や同僚らが、共用の自動車を乗って行ってしまったため、使うことができなかった	35	5.2%
道路の渋滞や駐車場の混雑が予測され、自動車以外で移動したくなった	127	18.8%
行ったことのない地域への外出や悪天候で、自分の運転で移動するのが不安だった	174	25.7%
自家用車が故障して乗ることができなかった	63	9.3%
自家用車の維持費を確保することが難しくなった	20	3.0%
公共交通が必要だと感じたことは特にない	112	16.5%
その他	47	6.9%
未回答	32	4.7%

→「その他」回答の中で、高齢になった時・免許返納時に“公共交通が必要”と捉える意見が比較的多く挙がった

おうかがい市バスの予約の取りやすさで「やや不満」「不満」の理由
※太田市おうかがい市バスに関する利用者調査結果（R8.6実施）



おうかがい市バスの「主な利用時間」
※太田市おうかがい市バスに関する利用者調査結果（R8.6実施）



2-2　現状・課題の整理と目標の設定

2 高齢者等の移動支援 ｜ 【目標】移動に不安を抱える市民が安心して外出できる交通セーフティネットの構築

施策

❺タクシー運賃補助制度の導入

車を運転できない高齢者及び障がい者の方のために、おうかがい市バスの補完やタクシー事業者支援として、タクシー運賃補助制度を導入します。

❻おうかがい市バスの制度見直し

おうかがい市バスをより多くの方にご利用いただくため、午後の病院診療受診にも対応できるよう運行時間を見直し、利用回数の上限設定を行います。また、おうかがい市バスの継続的な維持のため料金改定を実施します。

❼福祉輸送・他分野の移動支援との連携強化・情報提供

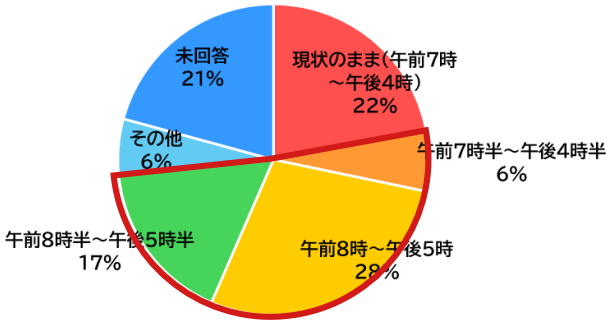
福祉分野をはじめ、各分野における移動関連サービスに関する情報を整理・集約し、庁内の関係部署や関係機関で多角的に共有できる体制を整備し、 目的に応じた情報提供を行います。

❽外縁部へのデマンド交通の導入検討

人口集積が希薄な外縁部では、路線バスやタクシー等の既存手段の運行強化ではなく、誰でも乗れる新たなデマンドバスの導入可能性を検討します。

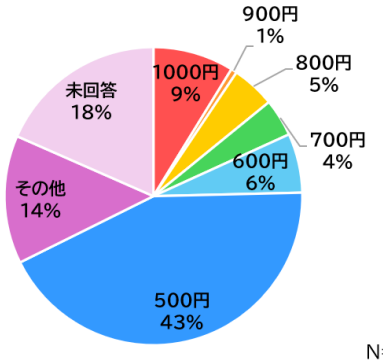
▼おうかがい市バスに係る関連データ

運行時間を変更した場合の希望時間



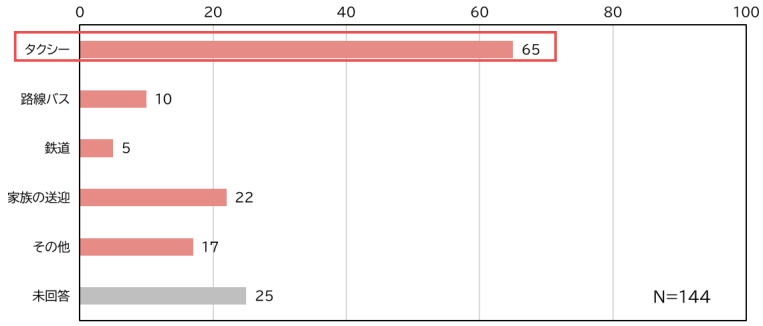
N=467

料金改定で、1回あたりの支払で妥当な金額



N=467

予約が取れなかったときに利用する主な交通手段



※太田市おうかがい市バスに関する利用者調査結果（R8.6実施）

2-2　現状・課題の整理と目標の設定

3 都心とのアクセス強化 | 【目標】広域移動の選択肢拡大と交流人口の促進

主な現状と問題点

◇東武鉄道の利便性や快適性向上のニーズ

都心とのアクセスを担保しており、当市の代表的な移動手段である東武鉄道に対しては、特急列車の所要時間・便数や主要駅での接続性の向上、及び通勤・通学時間帯の混雑緩和を求める意見が挙がっています。

◇太田駅以外の交通結節機能の脆弱さ

太田駅以外の鉄道駅では、駅前ロータリーや一時利用駐車場が未整備であるため、バスの乗り入れが困難なだけでなく、自家用車による送迎待機の路上駐車が散見されています。また、市民からは駅等への駐車場・駐輪場整備を求める声が運行本数増加の次に多く、鉄道を利用する場合であっても最寄りの駅を利用せずに太田駅や熊谷駅まで自分の運転や家族の送迎で移動してしまう要因になっていると考えられます。

◇「シャトル500」運休による都心アクセス機能の後退

太田～熊谷間を結び、都内への通勤・通学・出張の選択肢を広げていた「Ota-Cityシャトル500」が運行休止となり、大都市圏への移動利便性が低下したことで、路線の復活を求める意見が挙がっています。

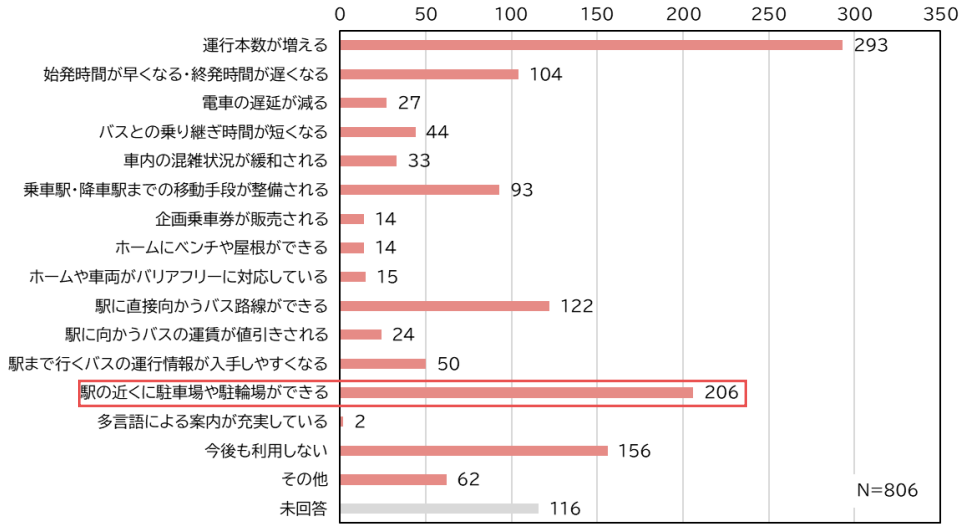
日々の東武鉄道の利用に関する意見・要望（代表的な意見）
※太田市公共交通に関する市民アンケート調査結果（R8.3実施）

- 本数が少ないため、乗り継ぎに時間を要することがよくあり、東武線の利用を避ける傾向にあると思います。
- 通学時間は車両の数を増やしてほしい。子どもが可哀想。
- 特急列車を増便してください。駐車場を増設してください。
- 都内に向かうと乗り換えが多い。帰宅時の乗り継ぎが悪い。
- 伊勢崎線と桐生線の接続が悪いときがある。待ち時間が長い。朝は混雑する。
- 東武鉄道は利用していますが、もう少し本数を増やしてほしいと思います。

シャトル500運休の影響及び復活要望(代表的な意見)
※太田市公共交通に関する市民アンケート調査結果（R8.3実施）
※まちの公共交通に関する高校生アンケート調査結果（R8.5実施）

- 熊谷駅行きのシャトルバスを朝晩だけでも運行再開して欲しいです
- シャトル500が無くなり、通勤での熊谷への交通手段が大変になりました。シャトル500の復活、朝日バスの本数を増やすなどをお願いしたいです。
- 熊谷駅までのシャトルが無くなって、送迎の回数が増えた
- バスは全く利用しません。以前はシャトル500で熊谷駅まで利用したことが有り便利でしたが、廃止となり残念です。市民の為を考えて便利なバスの運行をしていただきたいと思います。
- 料金上がってもいいので、バスターミナルおおた経由で熊谷駅まで行けるバスを復活させて欲しい。
- 熊谷駅など、高崎線への直通バスを作ってもらえたら、都心の大学への通学が可能になると思います。太田駅発で、途中止まらずに熊谷駅に直通のバスがあったらいいと思います。

東武鉄道を利用しようと思うための条件
※太田市公共交通に関する市民アンケート調査結果（R8.3実施）



2-2　現状・課題の整理と目標の設定

3 都心とのアクセス強化 | 【目標】広域移動の選択肢拡大と交流人口の促進

施策

❾鉄道利用の魅力発信

鉄道会社と連携し、交流人口増加の促進につながる「降りたくなる駅」としてPRを推進します。観光資源を活用した魅力あるコンテンツとの連携により鉄道利用の魅力発信につながる企画等を検討・実施します。

❿熊谷駅までの新ルート構築

地域間幹線系統補助金を活用した熊谷－太田間のメイン路線を担う新路線の構築を交通事業者と共に検討します。ルートは、熊谷バイパス経由便の延伸または大泉町経由便の新設にて検討します。また、交通事業者への赤字補填等により持続的な運行体制を構築します。

⓫駅前ロータリー、バス停留所等の整備

駅及び主要バス停を中心に、駅前ロータリーや駅前駐車場・駐輪場の整備、バス停留所の環境整備、バス停用駐輪スペース等を整備することで、鉄道とバス、自家用車、自転車の結節を強化し、公共交通の利用促進を図ります。

広域周遊を促す東武鉄道の取り組み
（東武フリーパスパンフレットより引用）



出典：https://www.tobu.co.jp/odekake/common/img/ticket/area_leaflet.pdf?202610

駅前ロータリーの整備状況
（左：太田駅南口、右：藪塚駅）

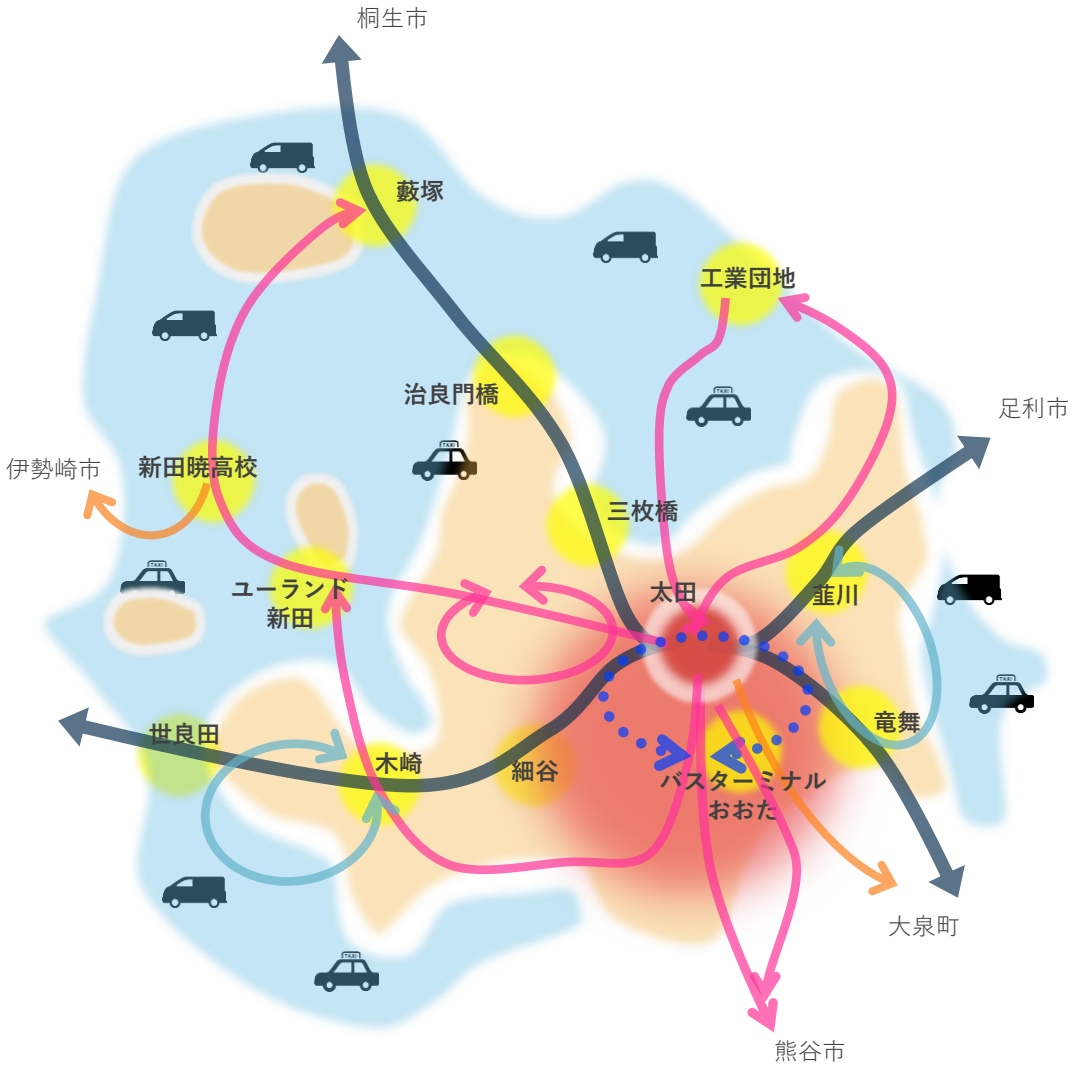




2-3　本市の目指す公共交通ネットワーク

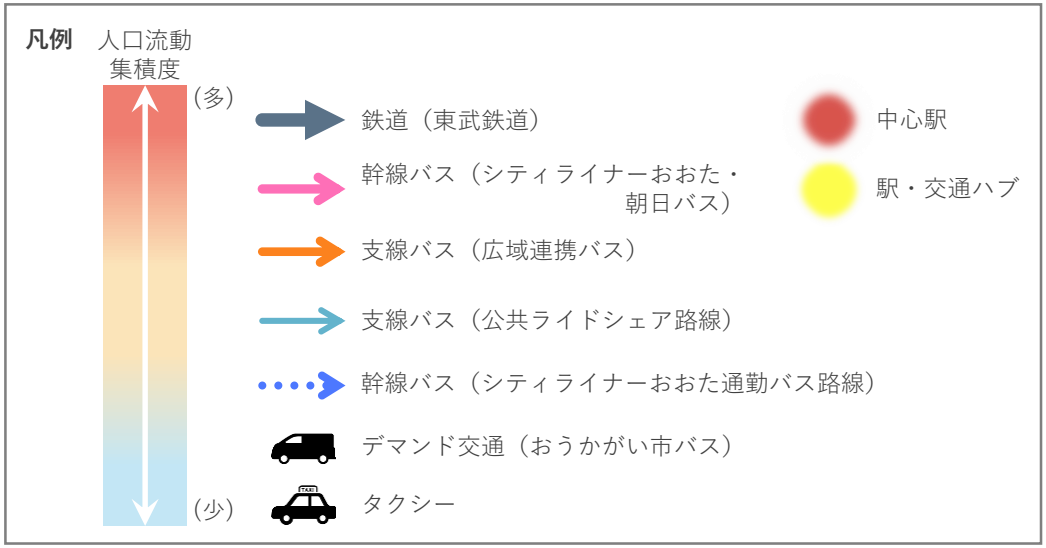
本市が目指す公共交通ネットワーク

本計画で示す各施策をもとに本市が目指す「**公共交通ネットワーク**」**を設定**しました。これにより、鉄道・バス・デマンド交通・タクシー等について、市内で具体的にどのようなサービスを提供するかを位置づけています。



【考え方】

- 太田市は、太田駅を中心に東武３線（伊勢崎線・桐生線・小泉線）が放射状に走っており、鉄道駅が各地に立地しています。
- 太田駅をはじめとする主要鉄道駅のほか、地域の交通拠点となりうる場所（交通ハブ）を経由する形で、幹線バス（シティライナー・朝日バス）や支線バス（広域連携バス）の路線網を形成します。
- バス路線網だけでは需要をカバーできない地区では、おうかがい市バス・タクシー・支線バス（公共ライドシェア路線）による路線網を構築します。
- 上記のほか、市内の企業従業員を運搬する通勤バスを市内循環型路線として機能させ、日常的な利用の一助とします。



3章

計画推進に向けた施策

3-1　計画推進に向けた施策一覧

前章で示した公共交通ネットワーク図の実現、及び計画の推進に必要な各施策に対し、具体的な取り組みを整理しました。（詳細は次ページ以降）

基本方針	目標	施策（具体的な取り組み）
1　渋滞緩和対策	**円滑な都市交通と自家用車依存から脱却できるまちづくり**	**❶ シティライナーおおたと市営無料バス有料化による一体的な路線再編** ❶-1：シティライナーおおた既存路線の再編及び市営無料バスの有料化（シティライナーおおたへの順次移行） ❶-2：従業員送迎バスの運行区間及び駅・産業団地間の通勤需要を踏まえた路線の導入検討 ❶-3：路線バスにおける公共ライドシェアの導入検討
		❷ 主要施設駐車場を活用したパーク＆ライドの導入検討 ❷-1：BUSターミナルおおた等を活用したパーク＆ライドの推進
		❸ 市民・企業へのモビリティマネジメントによる渋滞緩和対策 ❸-1：市職員及びSUBARU従業員等の時差出勤による渋滞緩和対策の実証実験 ❸-2：市民・企業への公共交通利用促進に向けた取り組みの推進
		❹ 運転手不足解消に向けた人材確保対策 ❹-1：行政と交通事業者の連携による運転手募集説明会の定期的な開催及び情報提供
2　高齢者等の移動支援	**移動に不安を抱える市民が安心して外出できる交通セーフティネットの構築**	**❺ タクシー運賃補助制度の導入** ❺-1：車を運転できない高齢者及び障がい者に対するタクシー運賃補助制度の導入
		❻ おうかがい市バスの制度見直し ❻-1：おうかがい市バスの制度見直し（運行時間・利用回数・料金の見直し）
		❼ 福祉輸送・他分野の移動支援との連携強化・情報提供 ❼-1：福祉輸送・他分野の移動支援との連携強化と情報提供
		❽ 外縁部へのデマンド交通の導入検討 ❽-1：外縁部をサポートするデマンドバスの将来的な導入可能性の検討
3　都心とのアクセス強化	**広域移動の選択肢拡大と交流人口の促進**	**❾ 鉄道利用の魅力発信** ❾-1：東武鉄道との連携による鉄道利用促進に向けた取り組み
		❿ 熊谷駅までの新ルート構築 ❿-1：地域間幹線系統補助金を活用した太田―熊谷間の新路線の構築
		⓫ 駅前ロータリー、バス停留所等の整備 ⓫-1：駅前ロータリー、バス停留所、バス停用駐輪場、駅前駐車場・駐輪場等の整備

3-2　施策・事業内容

基本方針　**渋滞緩和対策**

施策❶　シティライナーおおたと市営無料バス有料化による一体的な路線再編

取り組み❶-1：シティライナーおおた既存路線の再編及び市営無料バスの有料化（シティライナーおおたへの順次移行）	
目的	市営無料バスを有料路線に切り替えることで、利用定員や車両規格・路線制限を解消し、路線バス網の再構築と公平な費用負担の適正化を図ります。また、現行の有料路線であるシティライナーおおたの利用実態や地域ニーズを踏まえて路線を見直し、利便性の向上と持続可能な運行体系の確立を進めます。
概要	**◎市営無料バスの段階的な有料化（シティライナーおおたへの切り替え）の実施** 市営無料バスの利用実態やニーズを把握し、パブリックコメント等を踏まえた上で、3年程度の期間をかけ、無理のない段階的な有料化路線への移行を進めます。またスムーズな切り替えができるよう関係機関との調整及び市民への事前周知を実施します。 **◎利用実態に応じた路線・バス停位置の見直し** 鉄道や他路線との接続向上を図り、高校生が利用しやすい路線の見直しを実施し、保護者送迎の負担軽減と送迎車両による渋滞の緩和を図ります。また、地域のニーズを踏まえ、利便性向上につながるバス停の新設・移設等を進めます。 **◎老朽化したバス停のリニューアル** 市民の意見を取り入れたバス停看板に変更し、順次バス停のリニューアルを行います。その際は、既存バス停の看板交換によりコストを抑えた改修を実施します。 **◎キャッシュレス決済及びデジタルツールの活用** 運賃支払いの利便性を高め、学生や働く世代の利便性向上のため、交通系ＩＣカードや二次元コード（ＱＲ）決済の導入を進めるとともに、リアルタイムなバス乗車位置情報のわかりやすい提供方法について検討します。 **◎利用しやすい運賃体系・割引制度の見直し** 障がい者運賃を他区分（高校生以下・60歳以上等）と同様に「一律100円」へ統一することで負担の公平化を図ります。また、通学利用の促進と保護者の送迎・経済的負担軽減のため、通学定期券運賃の引き下げ改定を検討します。
目指す姿	無料路線の段階的な有料化と運賃体系の統一化により、持続可能で公平な運行体制を確立します。あわせてＩＣ決済の導入や運行ダイヤ、バス停の見直しを行うことで鉄道や他バスとの乗り継ぎがスムーズで市民にとってわかりやすく使いやすい路線バスを目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市・運行事業者・太田市地域公共交通活性化協議会
実施時期	令和9年度～令和11年度

3-2　施策・事業内容

基本方針　**渋滞緩和対策**

施策❶　シティライナーおおたと市営無料バス有料化による一体的な路線再編

取り組み❶-2：従業員送迎バスの運行区間及び駅・産業団地間の通勤需要を踏まえた路線の導入検討	
目的	交通渋滞の緩和と公共交通利用の拡大を図るため、市内企業が運行する従業員送迎バスの運行実態や自家用車による通勤需要を把握し、送迎バス路線と同じ区間を運行する路線や駅と産業団地間を結ぶ路線を「シティライナーおおた」の路線として導入検討を進めます。
概要	**◎新規路線の導入検討** 市内企業の従業員送迎バスの運行実態や駅と産業団地間の通勤・移動需要を把握し、企業の送迎バス路線の一部を公共バス路線に置き換えることを含めた新規路線の導入を検討します。 **◎路線化への具体的な協議** 路線の具体化については、市・運行事業者・関係企業等と連携して協議を行い、費用対効果に対する検討や具体的な運行内容等を定めていきます。また、利便性の高い運行ルートや企業ニーズに沿ったバス停設置の検討を行います。 **◎働く世代への利用促進** 新路線導入後は、新路線限定での通勤定期券運賃の引き下げ等、働く世代への公共交通利用促進につながる事業を検討していきます。
目指す姿	送迎バス路線の公共交通路線化と効率的な運行ルート・ダイヤ連携により、マイカーから公共交通への転換を促し、市街地及び産業団地周辺の渋滞緩和につなげるとともに、企業活動と市民への移動サービスとの調和がとれる路線バスを目指します。
主な事業エリア	市街地周辺
実施主体	太田市、運行事業者、関係企業
実施時期	令和10年度～（導入検討は令和9年度～）

3-2　施策・事業内容

基本方針　**渋滞緩和対策**

施策❶　シティライナーおおたと市営無料バス有料化による一体的な路線再編

取り組み❶-3：路線バスにおける公共ライドシェアの導入検討	
目的	交通空白地への対策及び全国的なバス運転手不足の深刻化を見据え、既存の有料路線バスでは運行ルートや費用対効果の面で運行が困難なエリアにおいて公共ライドシェアの導入可能性を検討し、地域の移動手段を補完した持続可能な公共交通の構築を図ります。
概要	**◎公共ライドシェアの導入可能性の検討** 中型バスの走行が困難な路線や乗車率の向上が見込めない路線について、交通事業者との協議を踏まえ公共ライドシェアの導入可能性を検討します。 **◎実証実験に向けた法制度・安全管理体制等の検討** 公共ライドシェア導入のための法制度や安全管理体制、関係法令・制度の整理、交通事業者との調整を踏まえ、実証実験に向けた検討を進めます。併せて地域公共交通活性化協議会において合意形成を図ります。 **◎実証実験と効果検証** 実証実験を一定期間実施後、1便あたりの平均乗車人数が低い等、効果検証の結果が思わしくない場合は、本格運行へ移行しない方向で検討します。
目指す姿	路線バスの運行が困難な地域において、路線バスの補完となる公共ライドシェアを導入することで、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市・交通事業者・太田市地域活性化協議会
実施時期	令和11年度～（導入検討は令和10年度～）

3-2　施策・事業内容

基本方針　渋滞緩和対策

施策❷　主要施設駐車場を活用したパーク＆ライドの導入検討

取り組み❷-1：BUSターミナルおおた等を活用したパーク＆ライドの推進	
目的	既存の主要駐車場資源を有効活用し、自家用車から公共交通への転換を促すことで、イベント時の交通渋滞を軽減します。また、公共交通への乗継拠点を増やすことでパーク＆ライドの推進を図ります。
概要	**◎交通渋滞対策としての駐車場利用促進** イベント開催時におけるオープンハウスアリーナ太田周辺の交通混雑の緩和に向け、BUSターミナルおおた管理棟を活用した駐車場利用促進策やパーク＆ライド利用者への駐車場減免等を実施し、パーク＆ライド機能の充実を図ります。 **◎利用定着に向けた広報・情報発信** イベント関係者等と連携し、市の広報・SNS等の情報媒体を活用し、BUSターミナルおおた駐車場を活用したパーク＆ライドの認知度向上を図ります。 **◎その他パーク＆ライドの導入検討** イベント開催時に公共施設や大型施設の駐車場を活用して実施しているパーク＆ライドについて、利用状況や運営上の課題を検証します。その結果を踏まえ、立地条件や交通アクセス、管理体制等を考慮し、新たなパーク＆ライドの実証実験の実施を検討します。
目指す姿	イベント来場者がＢＵＳターミナルおおたを乗り換え拠点として活用することでアリーナ周辺の渋滞が緩和され、スムーズに移動ができ、イベントと日常の双方が調和する交通環境を目指します。
主な事業エリア	BUSターミナルおおた周辺等
実施主体	太田市
実施時期	令和8年度、令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　渋滞緩和対策

施策❸　市民・企業へのモビリティマネジメントによる渋滞緩和対策

取り組み❸-1：市職員及びSUBARU従業員等の時差出勤による渋滞緩和対策の実証実験	
目的	朝夕の通勤時間帯の交通集中を時差出勤により分散させ、道路混雑の緩和効果や公共交通利用への波及効果を検証します。
概要	**◎市職員・SUBARU従業員等による時差出勤の実証実験** 市職員や協力企業（㈱SUBARU）を対象に、時差出勤の実証実験を行います。実施前後での交通量調査や通勤所要時間、公共交通利用状況等に関するアンケートを行い、効果を検証します。また、検証結果を踏まえ、参加企業の拡大や継続実施の可能性を検討していきます。
目指す姿	実証実験を通じて渋滞緩和の効果を検証するとともに、将来的な移動時間の短縮や運転負担の軽減につながる、持続可能で快適な移動環境の実現を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市、㈱SUBARU、その他参加企業
実施時期	令和8年度、令和9年度～

取り組み❸-2：市民・企業への公共交通利用促進に向けた取り組みの推進	
目的	市民や企業に対する情報提供や路線バスの利用支援を行うことで、過度な自家用車依存の見直しと公共交通利用への行動変容（モビリティ・マネジメント）を促し、通勤時やイベント時の渋滞軽減を図ります。
概要	**◎モビリティ・マネジメントを促す情報提供と周知・啓発** 路線や時刻表、乗り継ぎ方法等を整理したわかりやすいバスマップを作成し、デジタル媒体や紙媒体を併用して様々な年齢層に応じた情報提供を行います。 **◎利便性を高める乗り継ぎ改善と分かりやすいダイヤの導入** 鉄道や他路線との接続向上を図るとともに、学生や働く世代が利用しやすくわかりやすい運行ダイヤの導入を進めます。 **◎公共交通利用促進のためバス利用者へのインセンティブ付与の取組の検討** 学生向けの通学定期券運賃の引き下げや新路線限定での通勤定期券運賃の引き下げ、パーク＆ライド利用者への駐車場減免など渋滞緩和のため公共交通を利用する市民へのインセンティブ付与の取り組みを実施します。
目指す姿	市民が公共交通の利便性を感じ、交通状況に応じた選択ができる行動変容を定着させることで、通勤等の渋滞が緩和され、持続可能で快適な移動環境の実現を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市
実施時期	令和8年度、令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　渋滞緩和対策

施策❹　運転手不足解消に向けた人材確保対策

取り組み❹-1：行政と交通事業者の連携による運転手募集説明会の定期的な開催及び情報提供	
目的	深刻化するバス運転手不足の解消に向けて担い手確保を進め、公共交通の安定的・持続的な運行維持を図ります。
概要	**◎定期的な運転手募集説明会の開催** 交通事業者と連携し、市主催の運転手募集合同説明会やイベント等を定期的に開催します。 **◎運転手募集に関する情報提供** 市広報やSNS等を活用し、交通事業者の求人募集や業務内容、資格取得支援等について積極的に情報を発信します。 **◎関係機関との連携・支援** ハローワークやバス協会、近隣自治体等と連携し、就職相談やバス業界への理解促進を図るとともに、潜在的な人材の発掘や就職につながる支援を行います。
目指す姿	行政と交通事業者が一体となり継続的な人材確保のしくみが構築され、公共交通を支える担い手が十分に確保される体制を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市・交通事業者・関係機関
実施時期	令和8年度、令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　高齢者等の移動支援

施策❺　タクシー運賃補助制度の導入

取り組み❺-1：車を運転できない高齢者及び障がい者に対するタクシー運賃補助制度の導入	
目的	おうかがい市バスだけでは移動が困難な高齢者や障がい者の方の通院や買い物等の外出機会を増やす支援をするため、タクシー運賃の補助により移動手段の選択肢を広げるとともに、デジタル技術の活用を通じてタクシー事業者を支援し、地域で支える持続可能な運行体制の確保を進めます。
概要	**◎タクシー運賃補助制度の内容** 高齢者や障がい者で自動車を運転できない方を対象に、マイナンバーカードを利用したタクシー運賃の補助を行います。 **対 象 者**：運転免許証を保有していない７０歳以上の方 障がい者手帳を保有し、旅客鉄道運賃の減額区分が「1級」の方 運転免許証を保有していない難病患者 運転免許証を保有していない小児慢性特定疾病患者 ※対象資格は1年ごとに自動更新します。（70歳以上の方以外は更新内容につき再度申請が必要となる場合もあります） **補 助 額**：１枚500円の補助券を36枚交付（合計18,000円分）。1回の乗車につき最大2枚まで利用できます。 **利用方法**：事前にマイナンバーカードとお手持ちのスマートフォンやタブレットを使って、窓口に来庁することなく利用申請を行います。 申請承認後、タクシー乗車時にマイナンバーカードを提示すると１回の乗車につき最大1,000円の補助を受けられます。 また制度導入時には申請相談窓口を設置し、マイナンバーカードをお持ちでない方への取得案内や利用申請の支援を行います。 **利用時間**：午前７時～午後７時 **◎福祉タクシー券事業の拡大** 障がい福祉課が実施する福祉タクシー券交付事業の利用枠を拡大する補助制度であることから、同課と連携し、現在の福祉タクシー券利用者に丁寧な説明と周知を行います。 **◎タクシー事業者の負担軽減とデジタル化の推進** マイナンバーカードを活用した補助制度を導入することで窓口の来庁負担を軽減し、タクシー事業者の従来での紙の助成券回収、集計、請求にかかる事業者の事務負担を大幅に削減し、持続可能な運行体制の支援へつなげます。
目指す姿	免許を持たない高齢者や障がい者の方が、タクシー運賃補助制度により、必要な時にスムーズな移動手段を確保し安心して外出できる移動環境を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市・交通事業者・太田市地域公共交通活性化協議会
実施時期	令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　高齢者等の移動支援

施策❻　おうかがい市バスの制度見直し

取り組み❻-1：おうかがい市バスの制度見直し（運行時間・利用回数・料金の見直し）	
目的	おうかがい市バスの利用実態やアンケート結果による要望に応え、利用しやすい運行体制へ見直すとともに、利用の平準化と過度な財政負担の抑制を図ることで、利便性と持続可能性を両立したデマンド交通制度の構築を図ります。
概要	**◎利用ニーズに合わせた運行時間の変更** アンケート結果の要望に応え、運行時間をこれまでの「午前7時～午後4時」を「午前7時30分～午後4時30分」に変更します。 **◎公平な外出機会を確保するための利用回数制限** 一部の利用者への利用の集中を防ぎ、より多くの登録者が公平に利用できるよう、１か月あたりの利用回数を無制限から20回程度に制限を設けます。 **◎持続可能な事業継続に向けた料金体系の見直し** 過度な財政負担を避け、安定的に事業を継続していくため、料金体系を見直します。 地区内は片道200円、地区外は片道300円としている料金を、地区区分をなくして全区域一律片道300円とします。また、足利赤十字病院、東邦病院、鶴谷病院への移動は片道300円から片道500円へ料金の見直しを行います。 **◎丁寧な情報提供とネット予約の利用促進** 制度見直しに伴う運行時間や料金内容等について、広報紙やチラシ・出張説明会等を通じて丁寧に周知を行います。また、予約の利便性向上と予約の取りやすさにつなげるため、ネット予約の利用を促進するとともに、利用方法を案内する説明会の開催を進めます。
目指す姿	おうかがい市バスとタクシー運賃補助制度の連携により、市内全域で切れ目のない移動の選択肢が整い、高齢者や障がい者の方が行きたいときに行きたい場所へスムーズに移動でき、外出機会の創出につながる移動環境の提供を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市、運行委託業者
実施時期	令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　高齢者等の移動支援

施策❼　福祉輸送・他分野の移動支援との連携強化・情報提供

取り組み❼-1：福祉輸送・他分野の移動支援との連携強化と情報提供	
目的	福祉、医療、介護など他分野における様々な移動支援サービスと連携を強め、利用者のニーズに応じた適切な移動手段の選択を可能にする情報提供を行います。
概要	**◎移動関連サービスの情報集約と庁内、関係機関での情報共有** 福祉分野をはじめ、各分野における移動関連サービスに関する情報を整理・集約し、庁内の関係部署や関係機関で多角的に共有できる体制を整備します。 **◎整理した情報に基づく市民へのわかりやすい情報提供** 移動に不安のある高齢者や障がい者の方々が、自分に合った移動手段やサービスを選択できるよう、集約・共有した移動情報をまとめ、広報紙、ホームページ、SNS、公共施設へのチラシ設置などを通してわかりやすい情報提供を行います。
目指す姿	多様な移動サービスに関する情報を市民にわかりやすく提供することで、これまでサービスを知らなかった方の利用を促すとともに、一人ひとりの状況に応じた移動手段の選択肢を広げ、外出機会の創出につなげます。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市
実施時期	令和8年度、令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　高齢者等の移動支援

施策❽　外縁部へのデマンド交通の導入検討

取り組み❽-1：外縁部をサポートするデマンドバスの将来的な導入可能性の検討	
目的	既存の路線バス等による運行が困難な市外縁部において、年齢や属性を問わず誰でも利用できる新たなデマンド型交通の導入可能性を検討し、外縁部の交通空白地域の解消と、地域住民の移動手段の確保を図ります。
概要	**◎地域特性・移動ニーズに応じた誰でも利用できるデマンド型交通の導入可能性の検討** 市外縁部において、公共交通の利用状況、人口分布、移動需要、既存の交通網を踏まえ、区域内でのデマンド型交通の導入可能性を検討します。 **◎持続可能な運行方式の検討** デマンド型交通は、事前予約制で、定められたエリアのバス停での乗降による乗合方式を基本とします。具体的な運行区域や運行方法については、路線バスやタクシー運賃補助制度、他分野の移動支援との役割分担を整理した上で、市・運行事業者・地域住民等と連携して協議し、地域全体で移動を支え合う効率的な交通体系の構築に向けて検討を行います。
目指す姿	自動車に乗れない方を含め、外縁部に居住する市民が区域内の目的地へ移動できる「地域の足」を確保し、移動への不安を軽減するとともに外出機会の創出につながる移動環境の整備を目指します。
主な事業エリア	市外縁部（毛里田地区・強戸地区・藪塚東部地区・藪塚西部地区・生品地区・綿打地区・木崎地区・世良田地区・尾島地区）
実施主体	太田市・交通事業者・太田市地域公共交通活性化協議会
実施時期	令和12年度～（導入検討はシティライナーおおた予定路線全線運行開始後～）

3-2　施策・事業内容

基本方針　都心とのアクセス強化

施策❾　鉄道利用の魅力発信

取り組み❾-1：東武鉄道との連携による鉄道利用促進に向けた取り組み	
目的	市内の基幹交通である東武鉄道の路線を将来にわたり持続可能な路線として維持していくため、鉄道の魅力向上を通じて来訪や乗車を促進し、公共交通全体の活性化を図ります。また、都心や周辺都市とのアクセス機能を強化、広域的な移動手段として守り育てる意識を醸成し、公共交通の利用促進と地域活性化を一体的に推進します。
概要	**◎駅及び沿線の魅力向上に向けた環境整備** 鉄道事業者である東武鉄道と連携し、駅構内や周辺エリアのデザインに統一感を持たせるなど、電車に乗って訪れたくなる「降りたくなる駅」の駅前空間の創出等、駅及び沿線の環境整備の検討を進めます。 **◎東武鉄道利用促進の情報発信** 鉄道利用促進に向け、鉄道乗車と連動したお得なクーポンの周知や関係課及び鉄道事業者と連携した市内外の観光資源やコンテンツを活用した鉄道利用の情報発信により、来訪や乗車を促進します。
目指す姿	市民にとって、都心や周辺都市への移動が円滑になり、鉄道利用により通勤・通学やお出かけ、観光がより身近で快適になるよう「鉄道のある暮らし」を目指します。
主な事業エリア	市内各駅
実施主体	太田市・鉄道事業者
実施時期	令和9年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　**都心とのアクセス強化**

施策⑩　熊谷駅までの新ルート構築

取り組み⑩-1：地域間幹線系統補助金を活用した太田－熊谷間の新路線の構築	
目的	広域的な移動ニーズに対応するため、太田市と熊谷駅を結ぶ新たな路線バスを構築し、利便性向上と都市間連絡機能の強化を図ります。
概要	**◎地域間幹線系統補助金を活用した新路線の構築** 国の「地域間幹線系統補助金」を活用し、近隣自治体（熊谷市・大泉町等）や運行事業者と連携して、太田と熊谷市を結ぶ持続可能な路線バスの構築を目指します。 **◎鉄道ダイヤと連携したシームレスな乗り継ぎの実現** 熊谷駅における新幹線・JR等及び太田駅における東武線との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤを設定し、乗り継ぎの利便性を高めることで都市間のスムーズなアクセス向上につなげます。 **◎既存交通との役割分担による運行計画の検討** 鉄道や既存の路線バスとの役割分担を踏まえ、ルート・運行本数・時間帯等について効率性と利便性を考慮した運行計画を検討します。
目指す姿	運行事業者と共に近隣自治体と連携し、都心や広域への移動を支えるバス路線の構築をすることで、都心とのアクセス強化と利便性の高い移動環境の実現を目指します。
主な事業エリア	太田市・熊谷市・大泉町
実施主体	太田市・運行事業者・太田市地域公共交通活性化協議会・熊谷市・大泉町
実施時期	令和10年度～

3-2　施策・事業内容

基本方針　**都心とのアクセス強化**

施策⓫　駅前ロータリー、バス停留所等の整備

取り組み⓫-1：駅前ロータリー、バス停留所、バス停用駐輪場、駅前駐車場・駐輪場等の整備	
目的	駅及び主要バス停の交通環境を一体的に整備し、交通結節点としての機能強化と利便性の向上を図ります。また、駅前ロータリーの再編や駅前駐車場・駐輪場、バス停待合空間等の整備を進め、自宅から駅やバス停までのアクセス性を高めるとともに、「サイクル＆バスライド」を推進し、都心へのアクセス強化向上につなげます。
概要	**◎駅前ロータリーの再編・機能強化** 駅前ロータリーの再編・機能強化を進め、駅前駐車場・駐輪場とバス停留所の動線を円滑化します。乗り換え動線をスムーズに整えることで公共交通の利便性を高め、都心へのアクセス強化につなげます。 **◎サイクル＆バスライドの推進** 主要なバス停留所に駐輪場の整備を進め、自宅からバス停までのアクセス性を高める「サイクル＆バスライド」を推進します。 **◎路線バスの利用環境の見直しと利用促進** バス停留所へのアクセス性の向上やバリアフリー化、屋根付きの待合空間の設置、視認性の高い案内標識等の導入などを進めます。路線バスの利用環境の見直しを行うことで、市民の路線バスへの利用促進を図ります。
目指す姿	自宅から駅やバス停までのアクセス及び乗り換えがスムーズになり、都心や周辺都市との広域移動もより一層身近で快適になる移動環境を目指します。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	太田市・運行事業者
実施時期	令和9年度～

参考

市の特徴的な現状と課題

参考　公共交通の現況分析

本計画の検討においては、本市の都市特性に着目しながら、各種データによる現況分析を行いました。

次ページより、検討の中で留意すべき内容を中心に整理します。

▼現況分析を行った主な項目

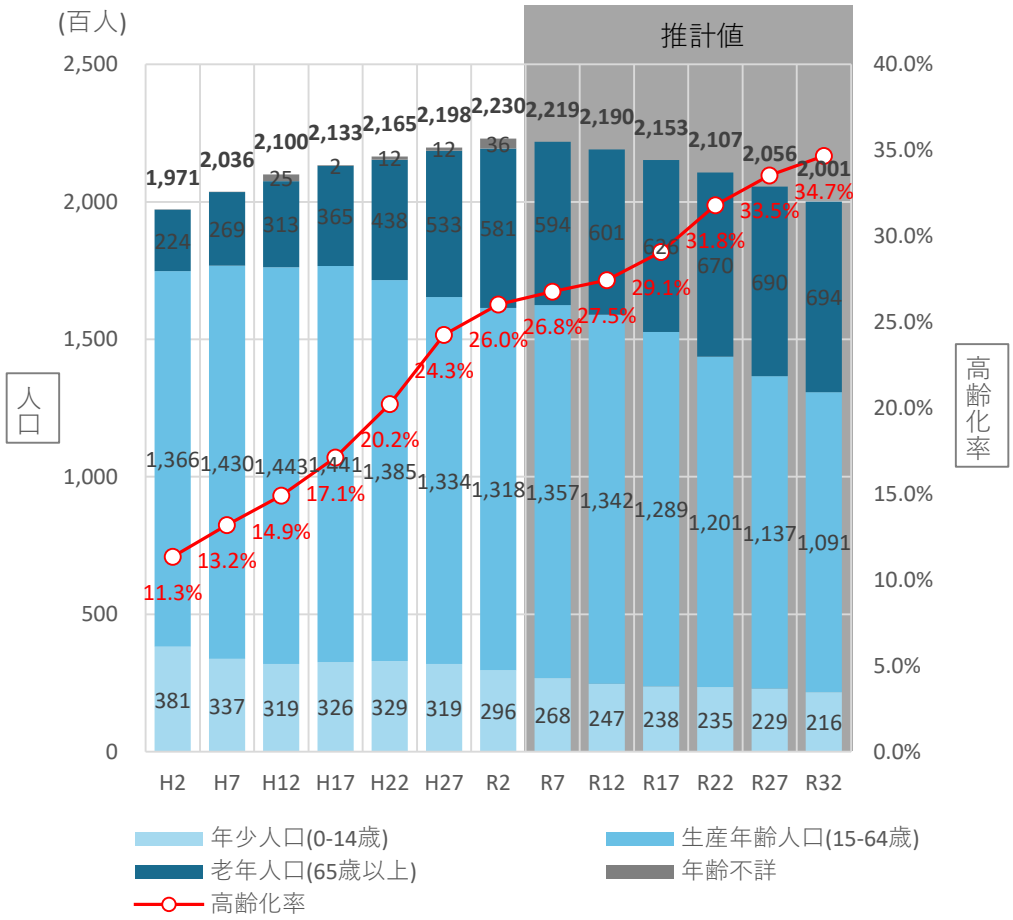
区分	目的	主な調査・分析項目
人口等潜在需要の動向	移動需要がどれだけあるのか、今後どう変化する見通しかを整理	・居住(夜間)人口 ・将来人口推計 ・通勤・通学流動 ・高齢人口 ・従業者数
都市構造の状況	主要な目的地となる施設の分布、集積の状況を整理	・事業所数 ・商業：年間販売額等の推移 ・施設分布(商業、医療、工場、公共施設、学校、観光施設) ・イベント開催状況 ・土地利用現況 ・工業：製造品出荷額等の推移
公共交通ネットワーク情報	公共交通ネットワークの現状とサービスレベル、利用状況を整理	・鉄道駅・バス停の配置 ・各路線の運行本数 ・デマンドOD分析 ・道路交通量・混雑度 ・各種民間交通サービスの状況 （高速バス、タクシー、福祉移送、スクールバス、レンタサイクル、その他） ・鉄道駅別乗降客数の推移 ・収支状況 ・交通手段分担率 ・自動車保有台数

参考-1　人口等潜在需要の動向

居住（夜間）人口

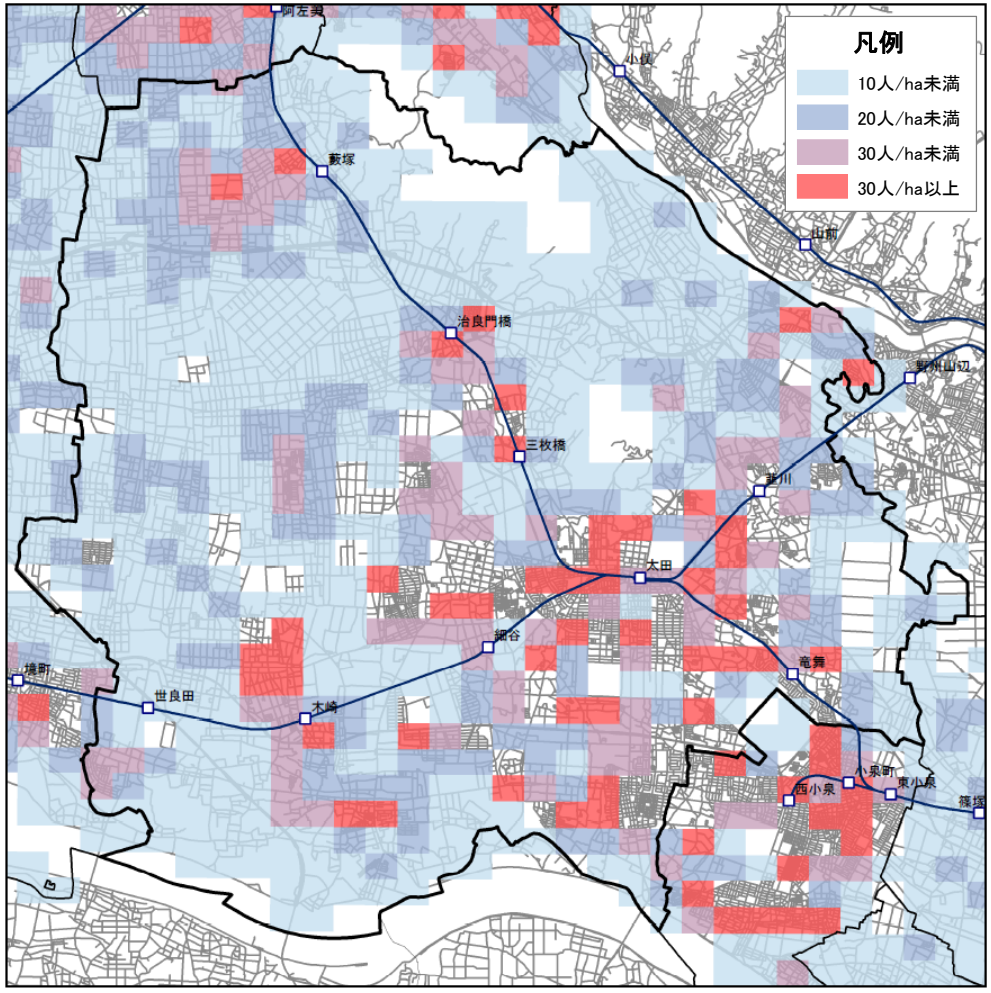
- 総人口は、令和2年に223,014人であり、増加傾向で推移していますが、今後減少傾向に転じる見込みです。
- 高齢化率は、令和2年で26.0％であり、令和22年には市全体として30％を超える見込みとなっています。
- 人口密度は鉄道駅周辺や市南部を中心に30人/ha以上と集積している状況です。

▼太田市の人口推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計値）

▼令和2年 人口密度



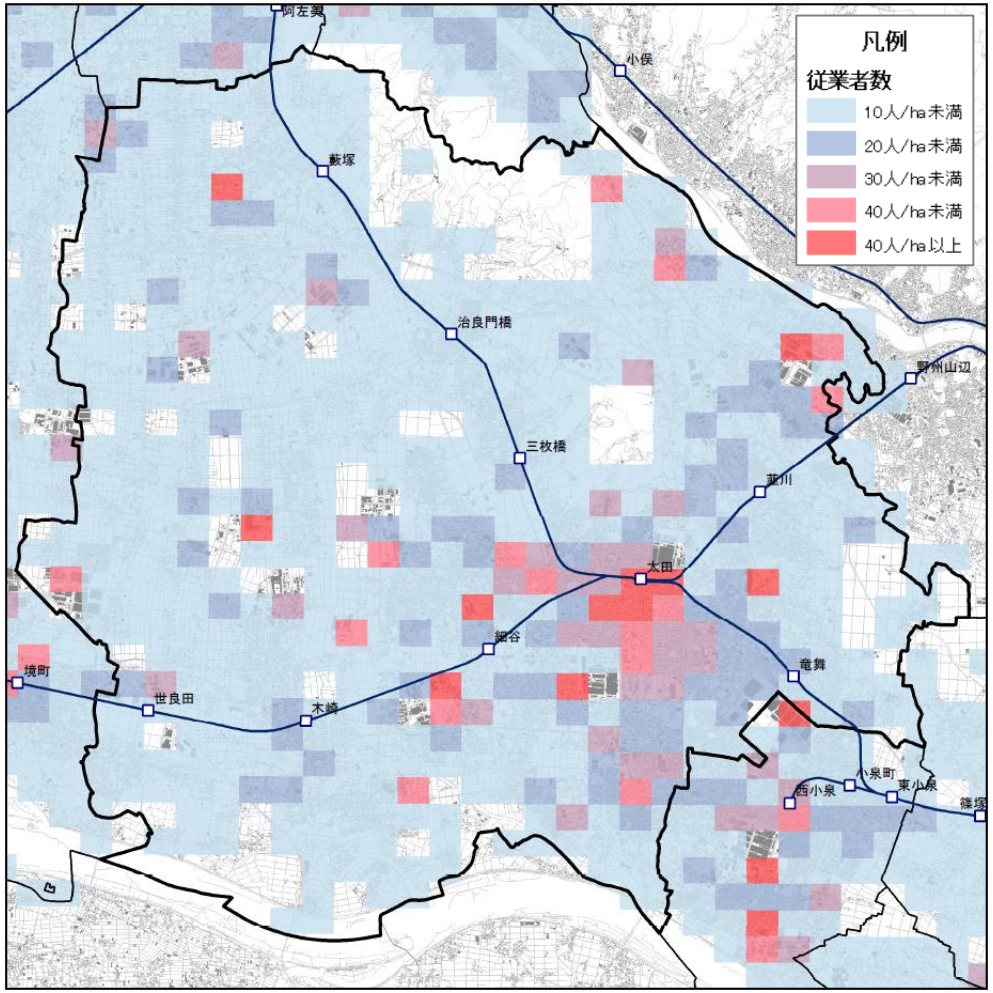
出典：国勢調査

参考-1　人口等潜在需要の動向

昼間人口

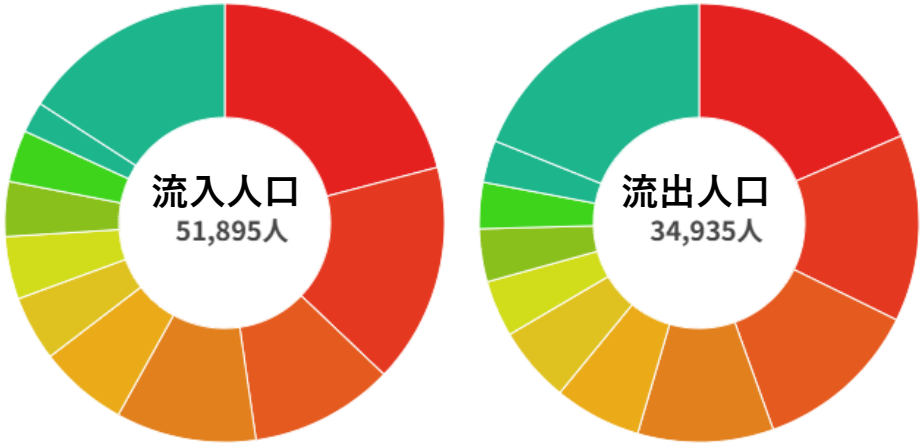
- 従業者数は、太田市中心部や工業団地等のあるエリア周辺で比較的密度が高くなっています。
- 通勤通学における流入・流出では流入超過となっており、伊勢崎市や足利市、大泉町、桐生市等との流動が多くなっています。
- 通勤では流入超過、通学では流出超過となっています。

▼令和3年 従業者数



出典：経済センサス-活動調査-

▼令和2年 通勤通学流動



流入	流出
1位 群馬県伊勢崎市 10,855人 (20.92%)	1位 群馬県伊勢崎市 6,463人 (18.50%)
2位 栃木県足利市 8,409人 (16.20%)	2位 群馬県大泉町 4,815人 (13.78%)
3位 群馬県桐生市 5,502人 (10.60%)	3位 栃木県足利市 4,279人 (12.25%)
4位 群馬県大泉町 5,355人 (10.32%)	4位 群馬県桐生市 3,487人 (9.98%)
5位 群馬県みどり市 3,398人 (6.55%)	5位 群馬県前橋市 2,238人 (6.41%)
6位 群馬県前橋市 2,487人 (4.79%)	6位 群馬県館林市 1,956人 (5.60%)
7位 群馬県館林市 2,399人 (4.62%)	7位 群馬県みどり市 1,453人 (4.16%)
8位 埼玉県熊谷市 2,096人 (4.04%)	8位 埼玉県熊谷市 1,362人 (3.90%)
9位 群馬県邑楽町 1,987人 (3.83%)	9位 群馬県高崎市 1,192人 (3.41%)
10位 埼玉県深谷市 1,185人 (2.28%)	10位 群馬県邑楽町 1,088人 (3.11%)
その他 8,222人 (15.84%)	その他 6,602人 (18.90%)

出典：国勢調査（RESASより）

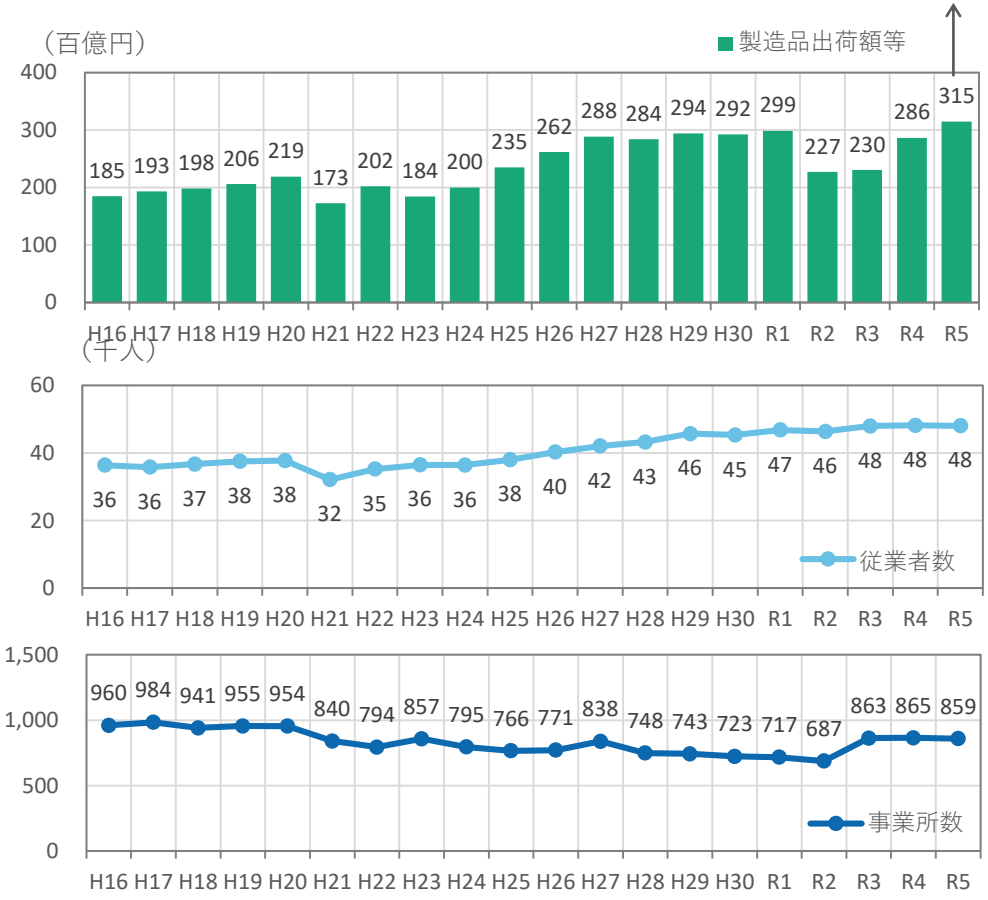
参考-2　都市構造の状況

産業動向

- 太田市は製造業が極めて強い「工業都市」で、製造品出荷額等は県内1位となっています。SUBARUの本拠地として輸送機械器具のシェアが高く、従業者数や製造品出荷額等では一時的な落ち込みは見られるものの、増加傾向で推移しています。
- 商業はロードサイド型店舗や大型ショッピングモールを中心に、県内でも高崎市や前橋市に次ぐ規模となっています。事業所数は減少傾向で推移していますが、従業者数や年間商品販売額は横ばいから微増傾向で推移しています。

▼工業：事業所数・従業者数・製造品出荷額等

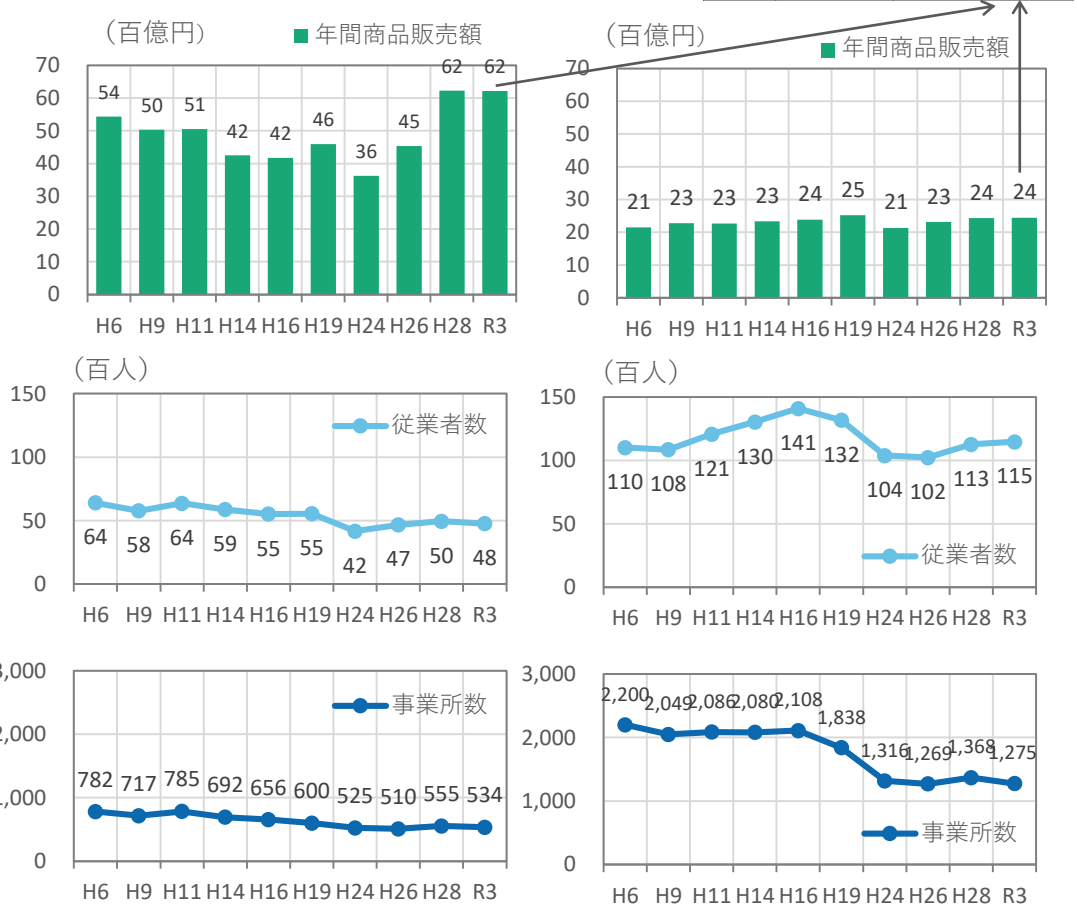
順位	市町村	製造品出荷額等
1位	太田市	314,716,644万円
2位	伊勢崎市	127,157,325万円
3位	高崎市	95,778,707万円



出典：工業統計調査、経済構造実態調査

▼商業：事業所数・従業者数・年間商業販売額

順位	市町村	年間商業販売額
1位	高崎市	1,638,268百万円
2位	前橋市	1,107,625百万円
3位	太田市	865,510百万円



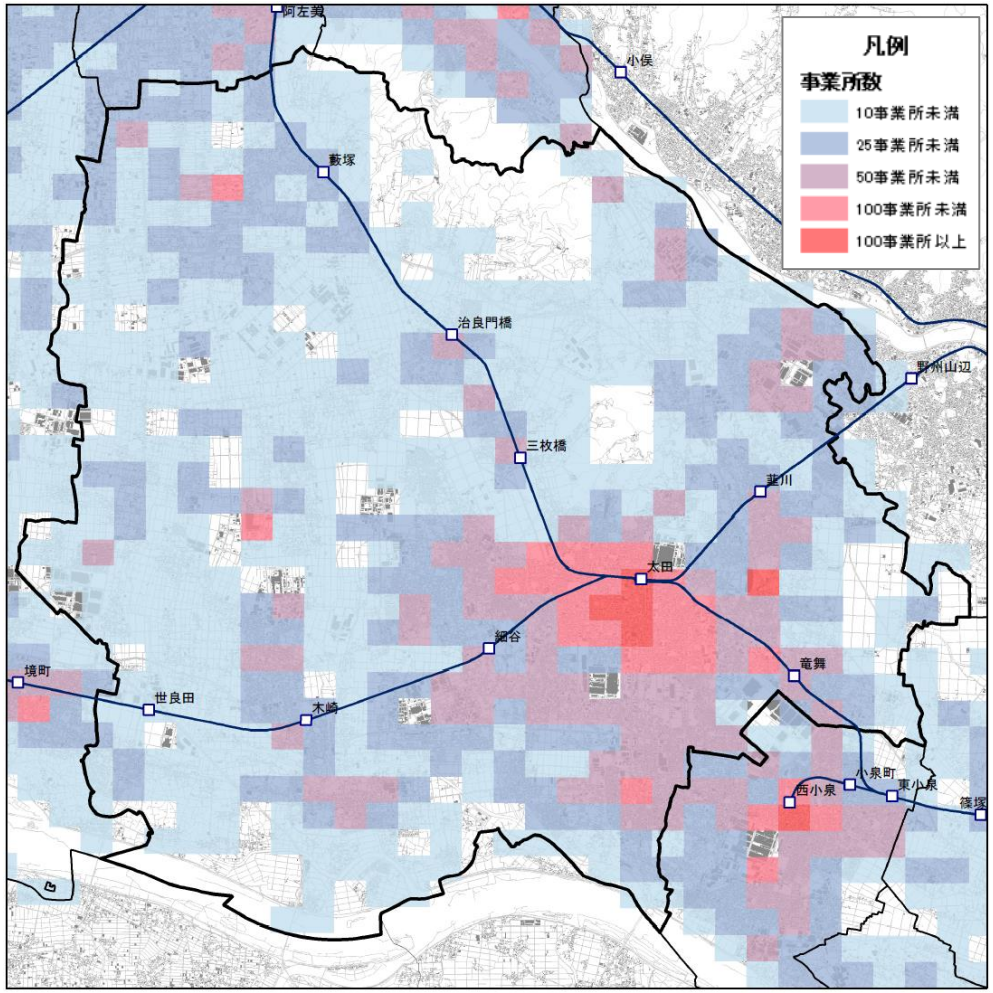
出典：商業統計調査、令和３年経済センサス（活動調査）

参考-2　都市構造の状況

事業所数及び施設立地

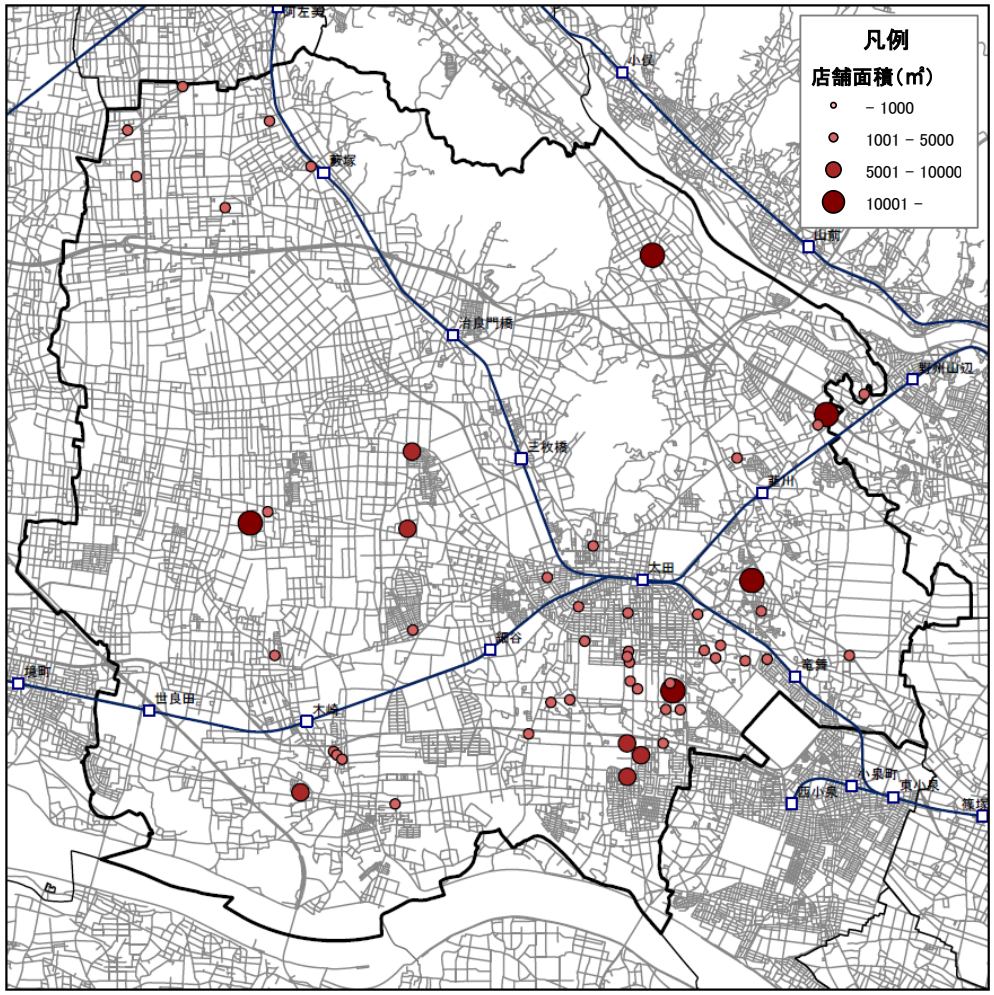
- 事業所の分布では、特に太田駅周辺で多くの事業所が集積している状況です。
- 大型小売店で店舗面積の大きい施設は、市街地縁辺部等に点在する傾向となっています。

▼令和3年 事業所数



出典：経済センサス

▼商業系施設の分布



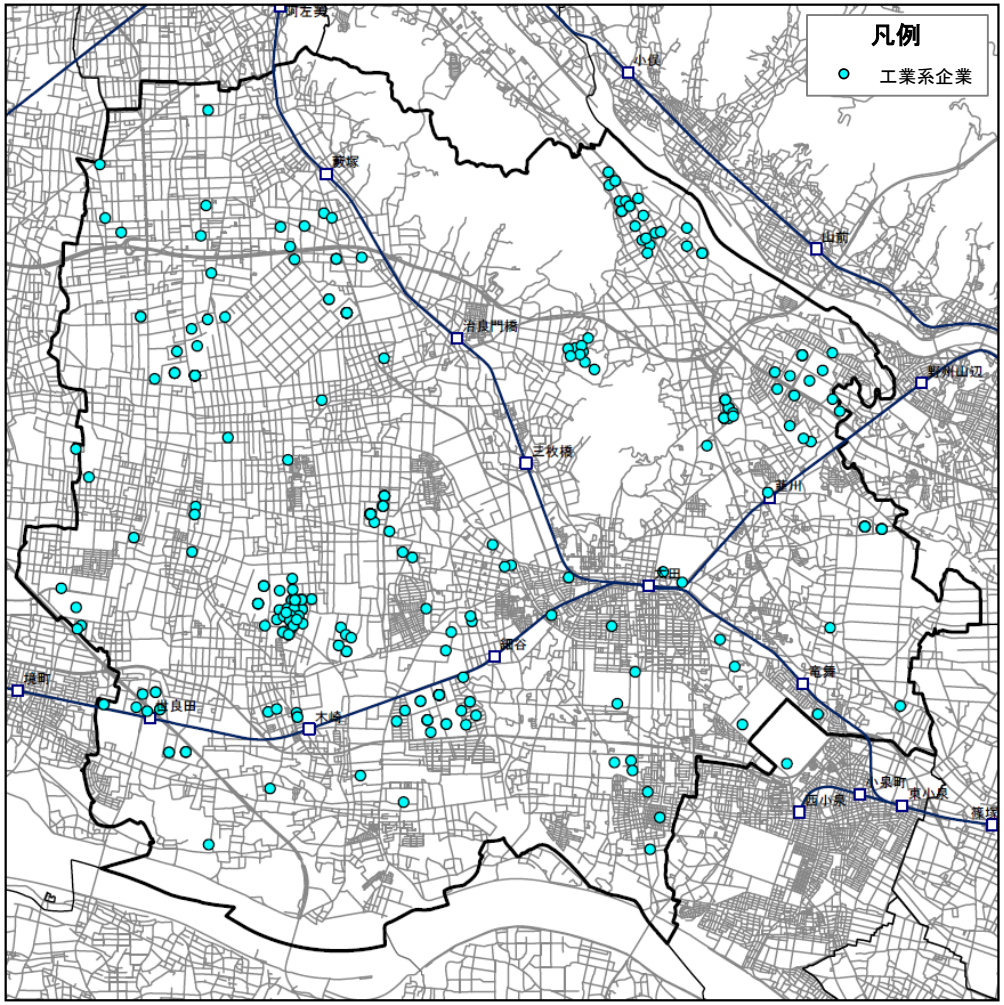
出典：全国大型小売店総覧（2025年版）

参考-2　都市構造の状況

事業所数及び施設立地

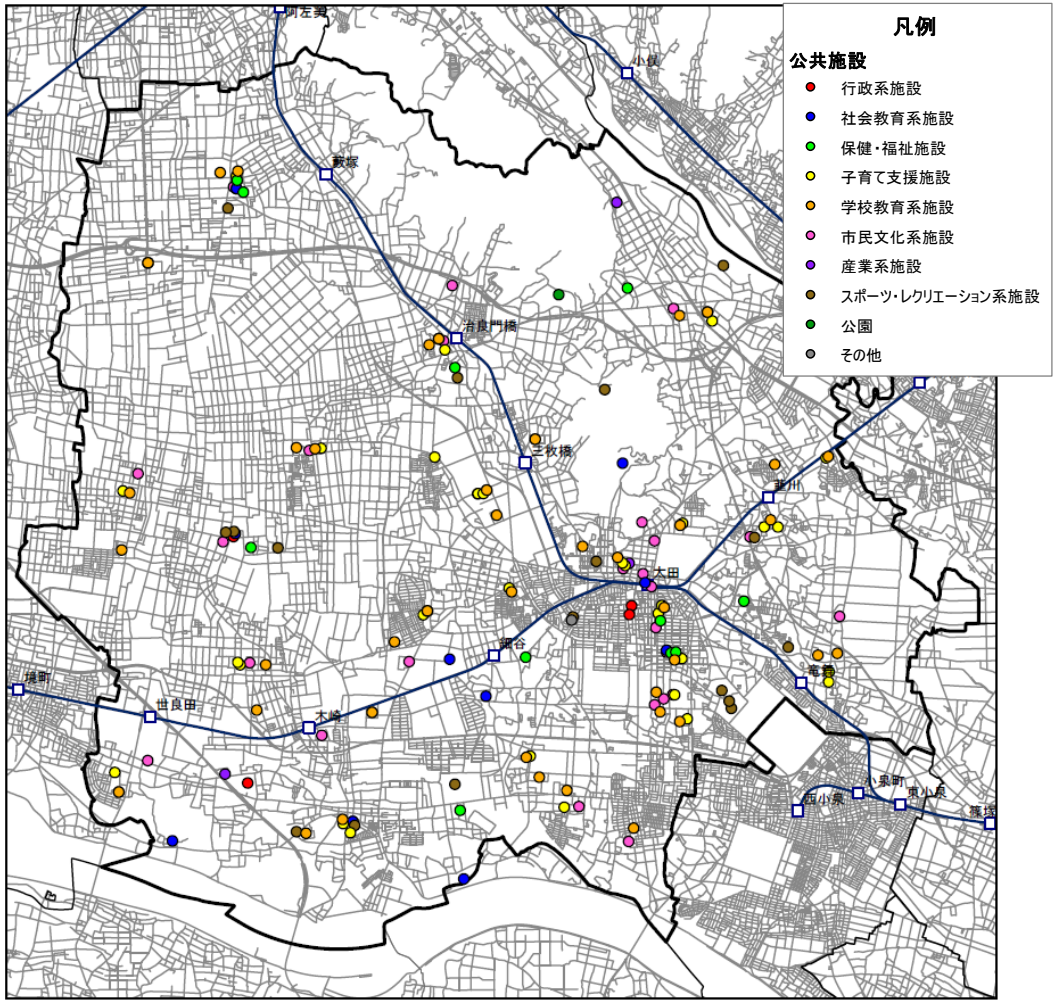
- 太田市は「ものづくりのまち」として多くの工業団地を有し、工業系の企業が多数立地しています。
- 公共施設等は各地域に点在して立地しています。

▼工業系施設の分布



出典：太田市HP（ものづくりのまち太田市）

▼公共施設等の分布



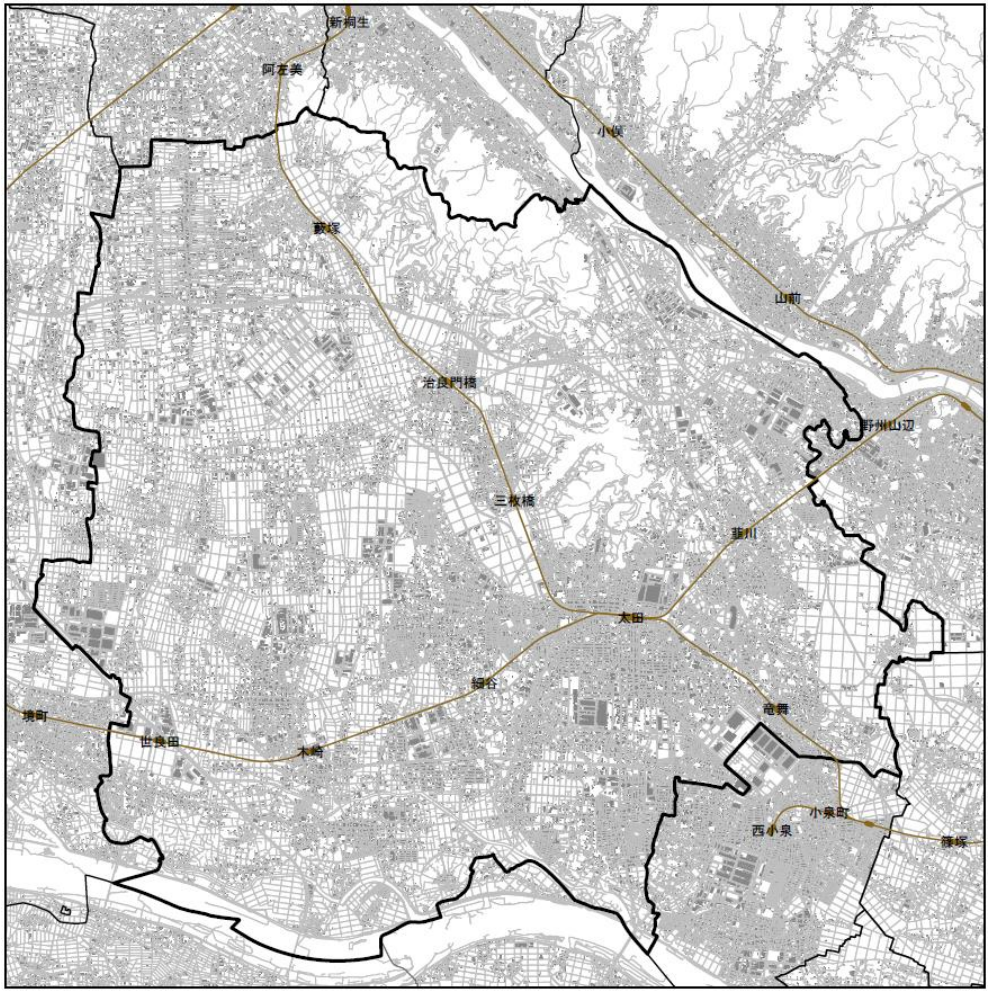
出典：太田市の公共施設の現状、太田市HP等を参考に作成

参考-3　公共交通ネットワークの状況

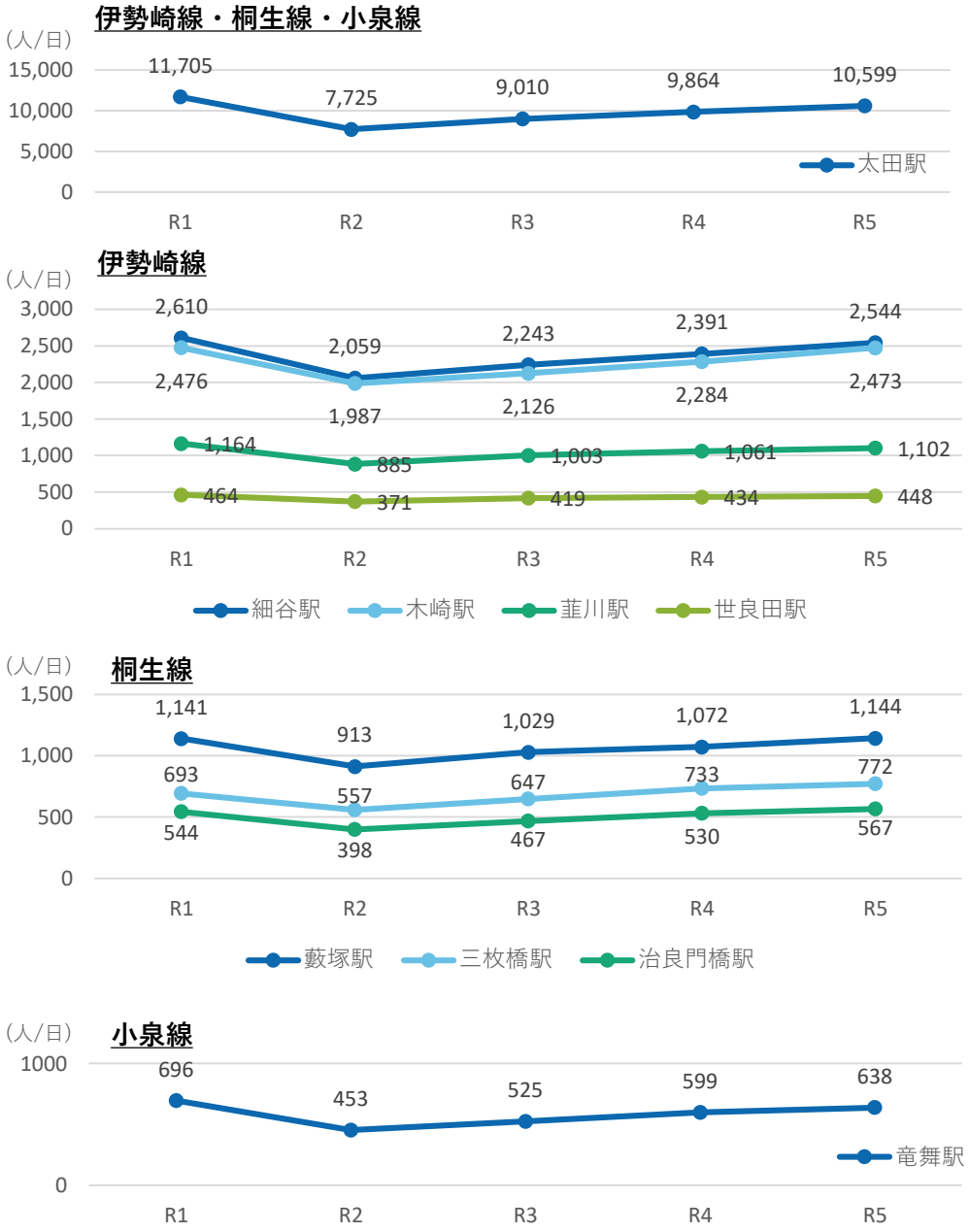
鉄道

- 市内は東武鉄道の駅が9駅あり、伊勢崎線、桐生線、小泉線のいずれも太田駅をターミナルとして東西に延びています。
- 1日平均乗降人員は、コロナ禍の令和2年で一度減少したものの、近年はコロナ禍前に近い値まで概ね回復しています。

▼鉄道 路線図



▼1日平均乗降人員の推移



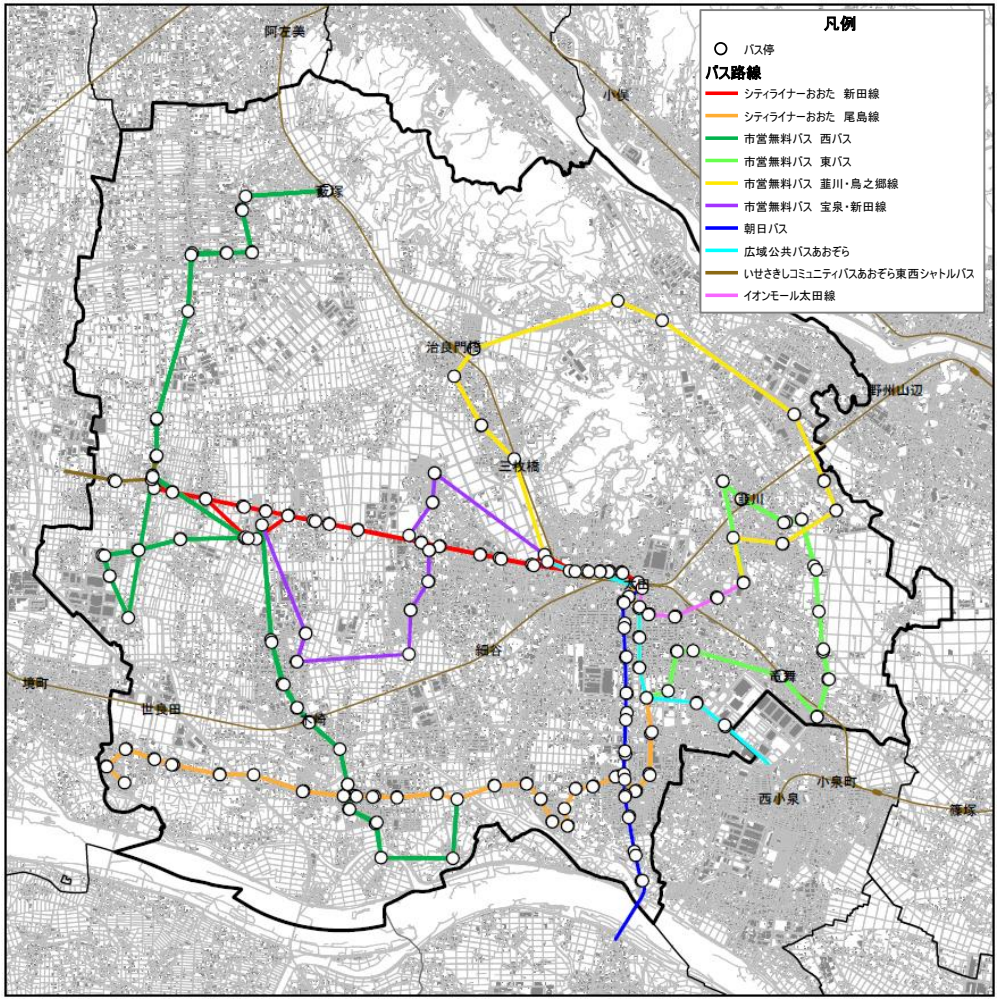
出典：東武鉄道HP

参考-3　公共交通ネットワークの状況

路線バス

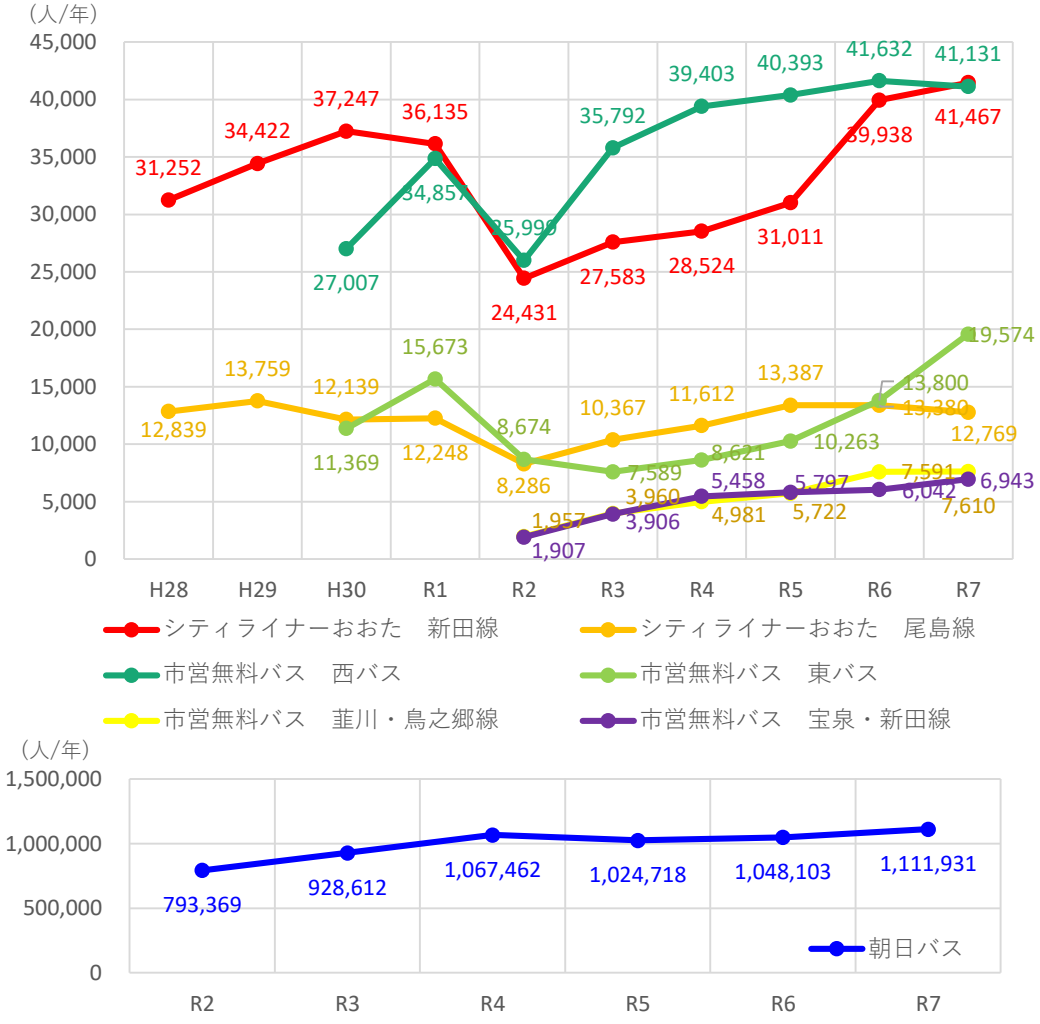
- 路線バスは市営のシティライナー2系統、無料バス4系統に加え、民間バス2系統、広域公共バス2系統の計10系統が運行しています。
- 系統別の乗車人員はコロナ禍で一時減少しましたが、近年は増加傾向や微増傾向にある路線が多くなっています。
- 特にシティライナーおおた新田線や市営無料バス西バスの利用者はコロナ禍以前の利用者数を上回っています。

▼バス 路線図



出典：太田市営バス情報オープンデータ、太田市バスMAP等より作成

▼年間の合計乗車人員の推移



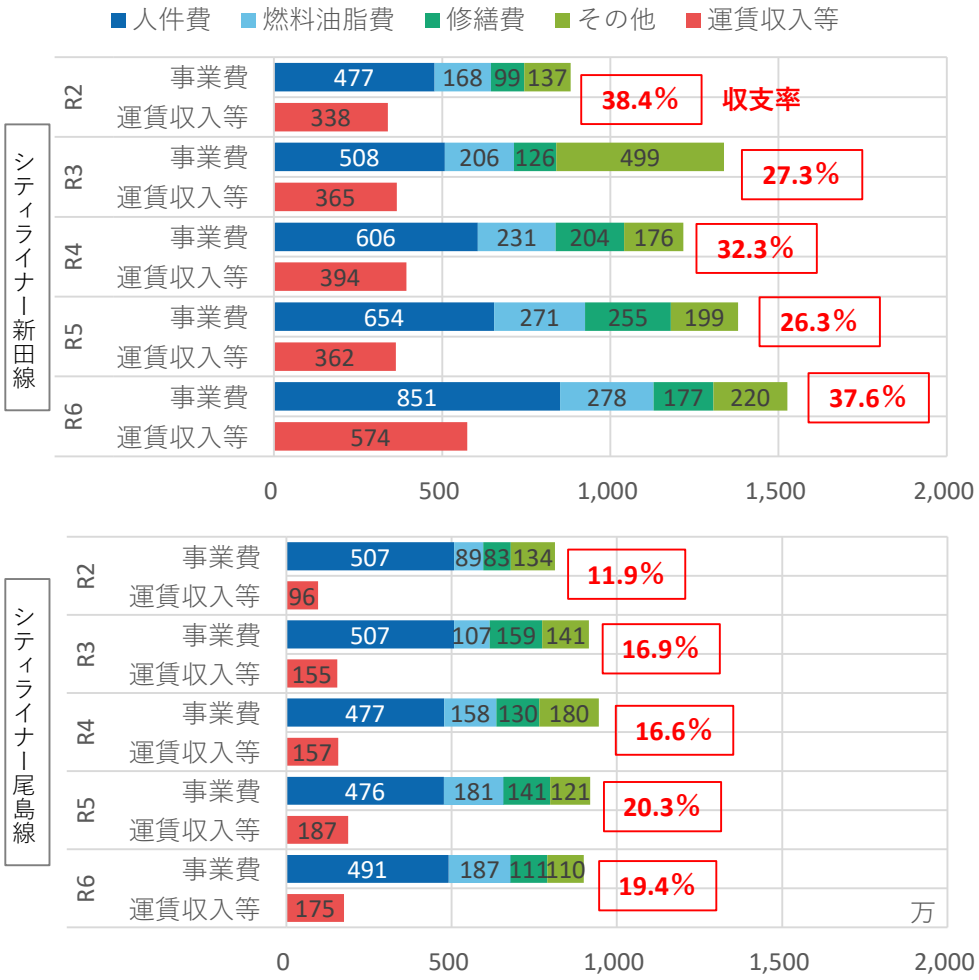
出典：太田市資料、朝日バス輸送実績報告書

参考-3　公共交通ネットワークの状況

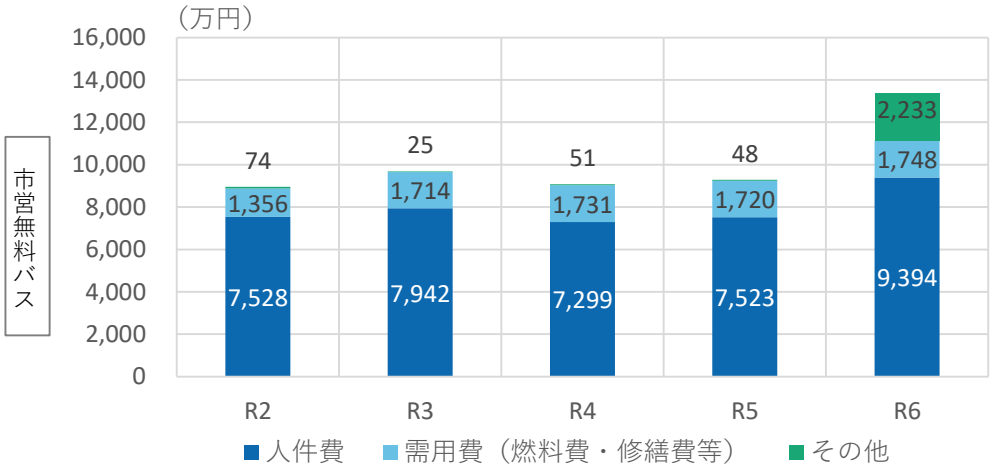
路線バス

- 運賃収入のあるシティライナーでは新田線で収支率が30%前後、尾島線で20%前後で推移しています。
- 市営無料バス(全系統計)の運行経費は年間約1億円近くで推移しています。
- 市及び県による事業補助額も年々増加傾向にあります。

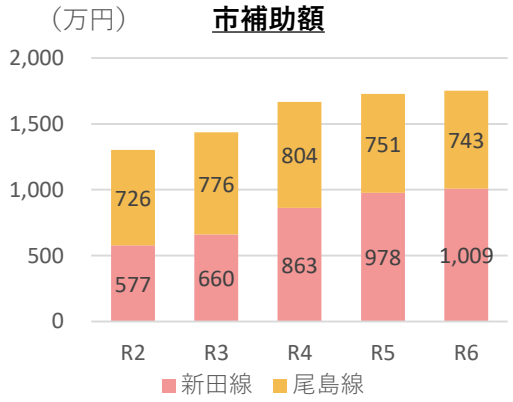
▼シティライナー収支状況

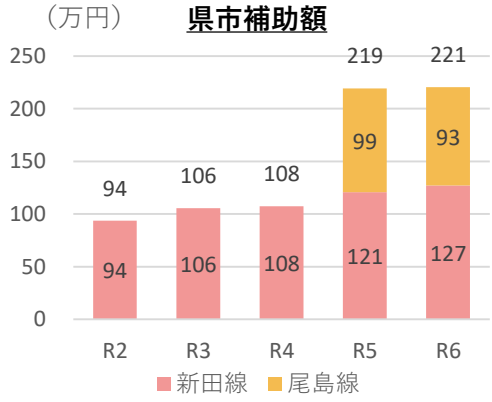


▼市営無料バスの運行経費



▼市及び県補助額





※県補助金は前年度実績に基づき次年度に交付

出典：太田市資料

参考-3　公共交通ネットワークの状況

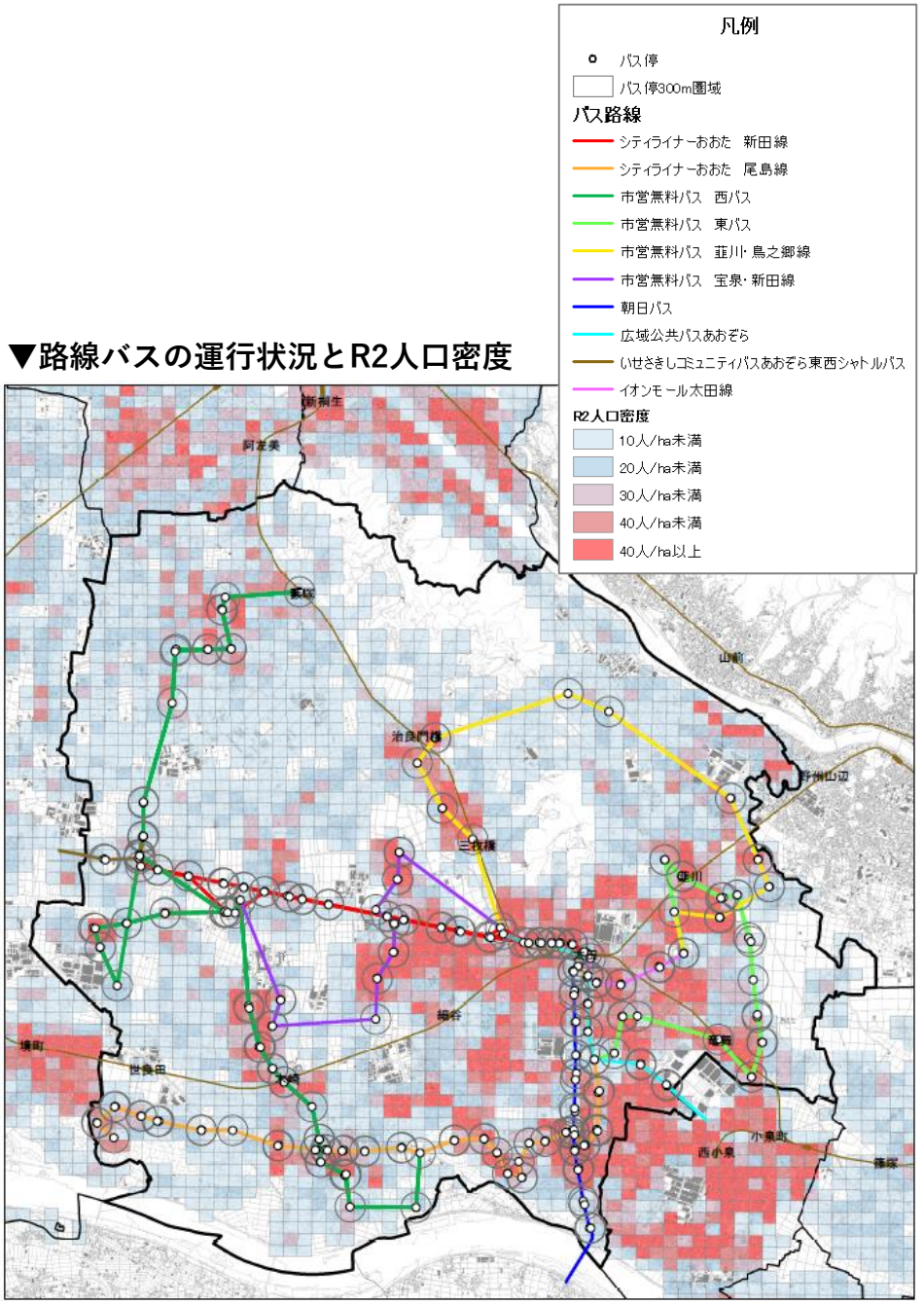
路線バス　–サービス状況の分析-

- シティライナーおおたの沿線人口(バス停から300m圏域の人口)では、尾島線が比較的人口密度の高い地域を運行していますが、利用実績としてはシティライナーおおた新田線の方が延長あたり乗車人員が多く、収支率も良い傾向となっています。
- 市営無料バスでは、東バスが延長あたり人口・乗車人員が多い一方で、西バスは路線延長が長いものの延長あたりの人口としては少なく、延長あたりの乗車人員としては少ない傾向となっています。
- 市営無料バス韮川・鳥之郷線、宝泉・新田線とも延長あたりの沿線人口は200人/km以上あるが、延長あたりの乗車人員は200人/km前後に留まっています。

▼路線別の沿線人口および利用実績、収支状況

	路線延長(km)	人口分布(R2)			利用実績		R6 収支率
		沿線人口	高齢化率	延長あたり人口(人/km)	乗車人員	延長あたり乗車人員(人/km)	
シティライナーおおた　尾島線	31.4	21,473	28.6%	685	13,380	427	19.4%
シティライナーおおた　新田線	49.6	13,656	30.8%	275	39,938	805	37.6%
市営無料バス　西バス	198.2	14,744	32.3%	74	41,632	210	0.0%
市営無料バス　東バス	28.2	8,606	22.0%	305	13,800	490	0.0%
市営無料バス　韮川・鳥之郷線	42.8	9,150	27.7%	214	7,591	178	0.0%
市営無料バス　宝泉・新田線	22.0	8,300	23.0%	377	6,042	274	0.0%
朝日バス	6.8	7,875	26.8%	1,153	-	-	-
広域公共バスあおぞら	6.6	7,050	31.9%	1,061	-	-	-
いせさきしコミュニティバス あおぞら東西シャトルバス	2.0	954	28.4%	467	-	-	-
イオンモール太田線	2.5	4,047	25.3%	1,645	-	-	-

▼路線バスの運行状況とR2人口密度



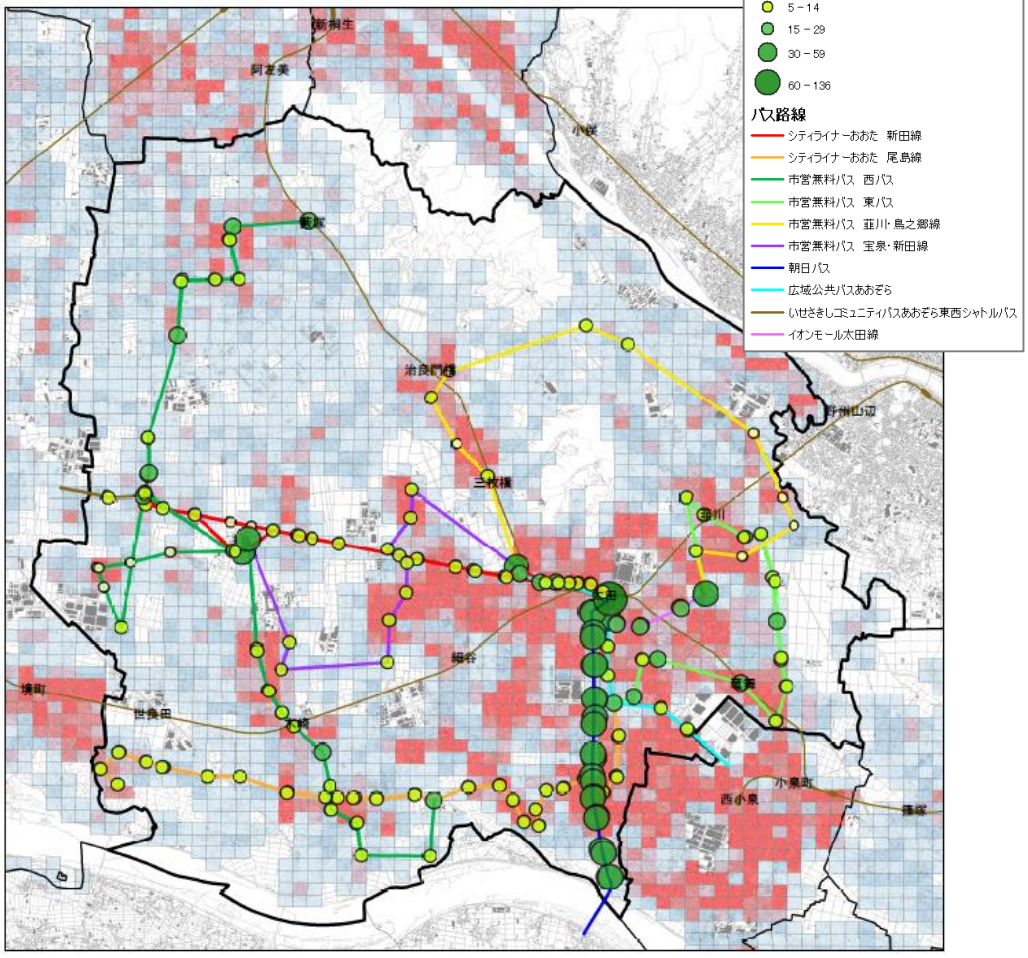
出典：国勢調査

参考-3　公共交通ネットワークの状況

路線バス　–サービス状況の分析-

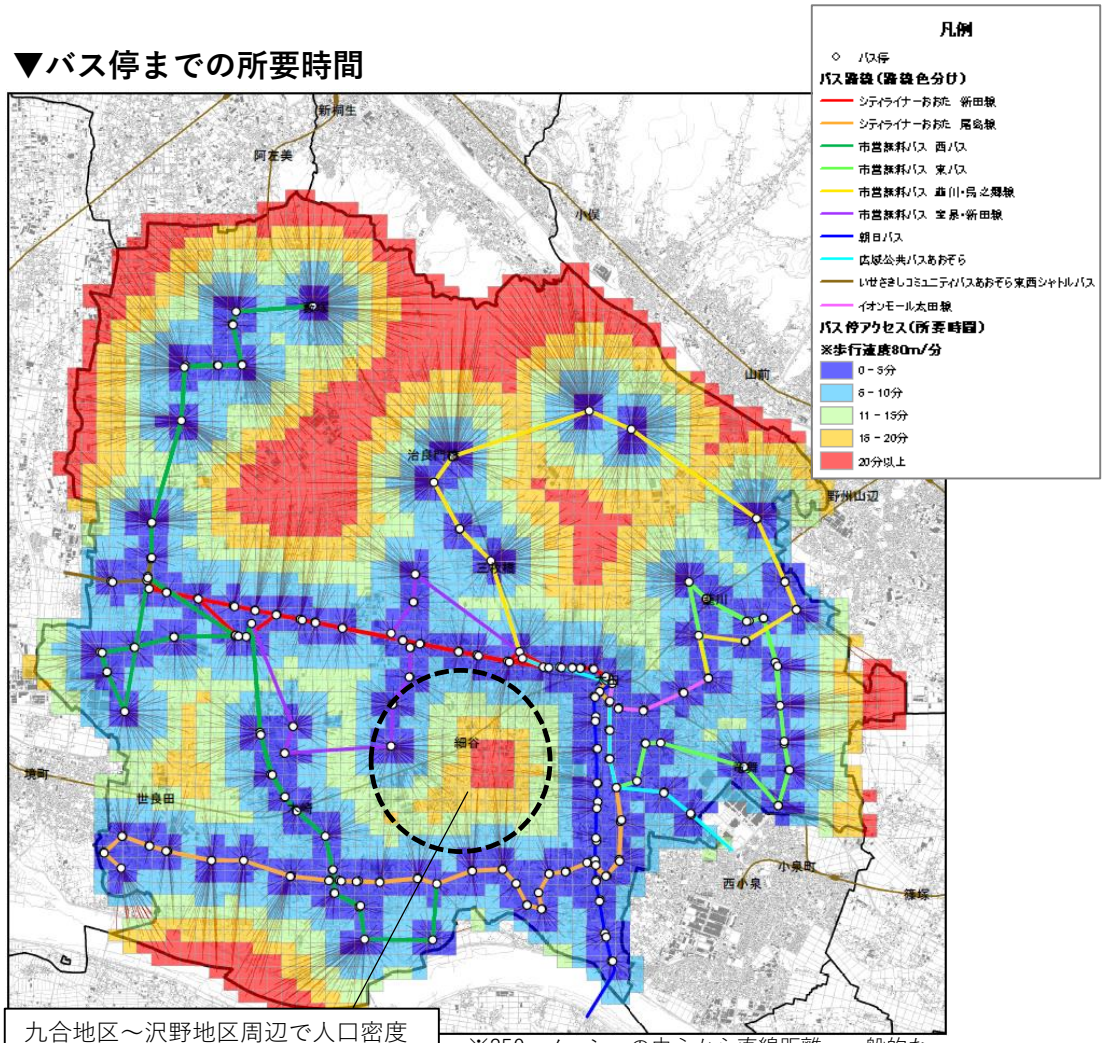
- 路線ごとの運行本数では朝日バスが36本/日(片道)と最も多く、次いでイオンモール太田線や市営無料バス西バス等が比較的多くなっています。
- バス停別では、太田駅北・南口、太田記念病院等の医療施設前のバス停等で複数の路線が乗り入れている状況です。
- **九合地区～沢野地区周辺において、人口密度が比較的高い状況の中、路線バスの運行がないエリアがあり**利便性が低くなっています。

▼路線バスのバス停別運行本数



出典：国勢調査

▼バス停までの所要時間



九合地区～沢野地区周辺で人口密度は高いが路線バスの空白地帯あり

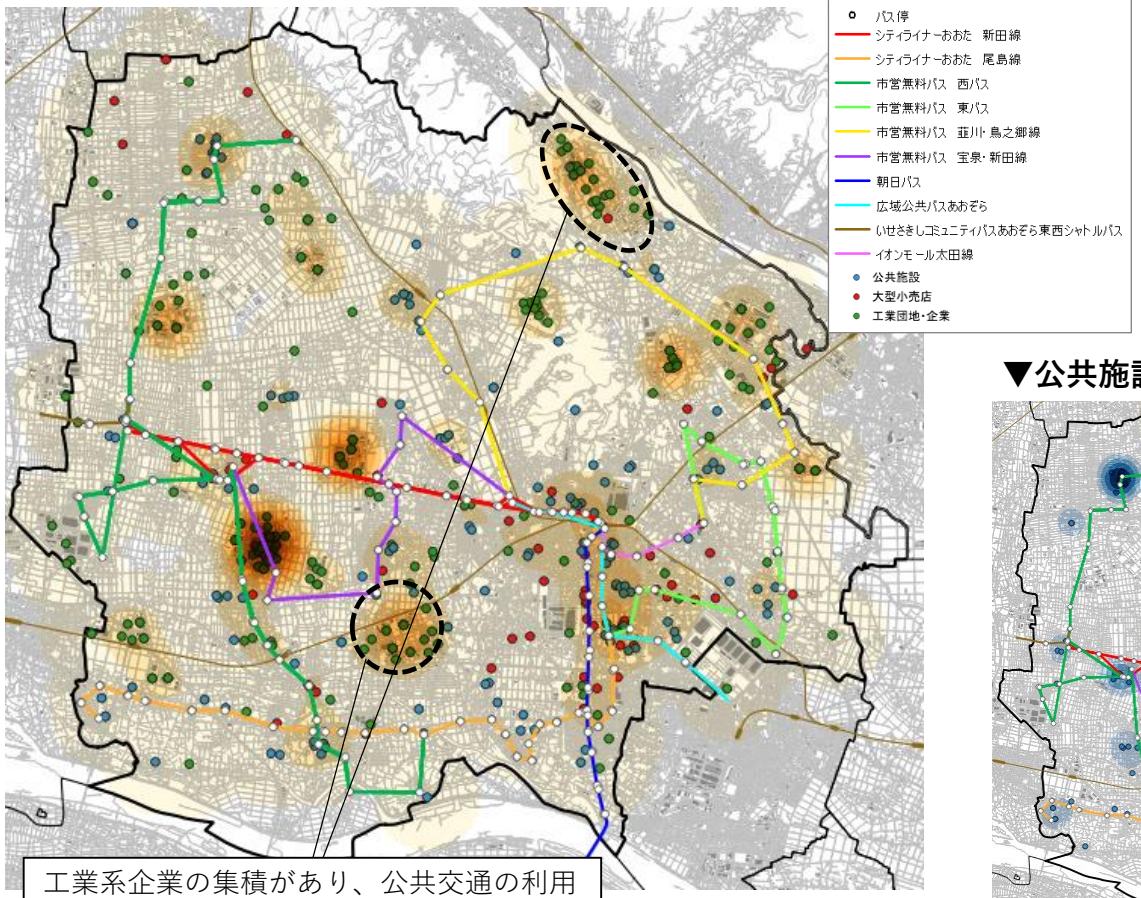
※250mメッシュの中心から直線距離、一般的な歩行速度：80m/分として算出

参考-3　公共交通ネットワークの状況

路線バス　–サービス状況の分析-

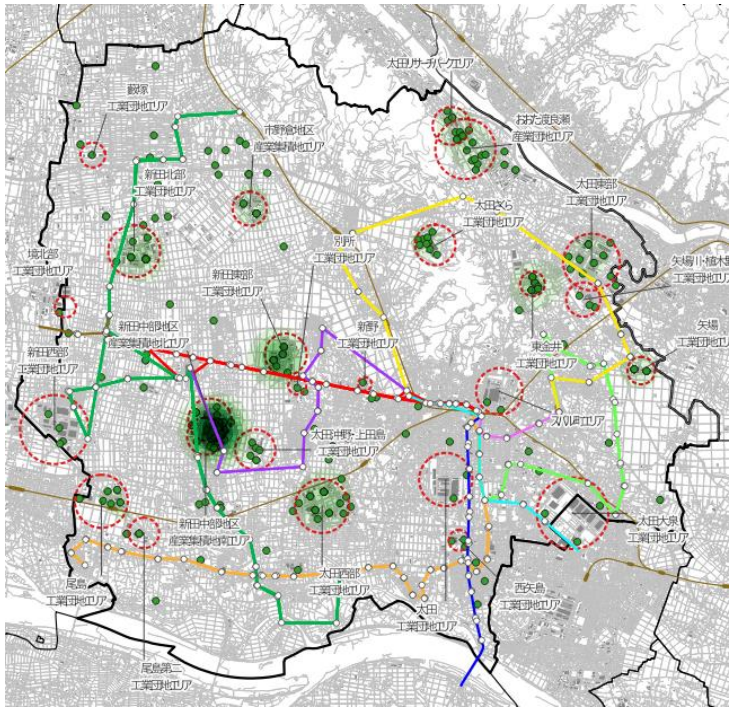
- 公共施設、大型小売店舗は太田駅から南部にかけて施設が集積し、工業系企業は新田中部地区産業集積地や太田西部工業団地等で特に企業集積が多い状況です。
- 公共施設や大型小売店舗が集積している地域については、概ね現行の路線バスネットワークでカバーしている状況です。
- **工業系企業の集積がある地域で路線バスへの取り込み可能性を検討**する余地がある、といえます。

▼路線バスの運行状況と施設分布



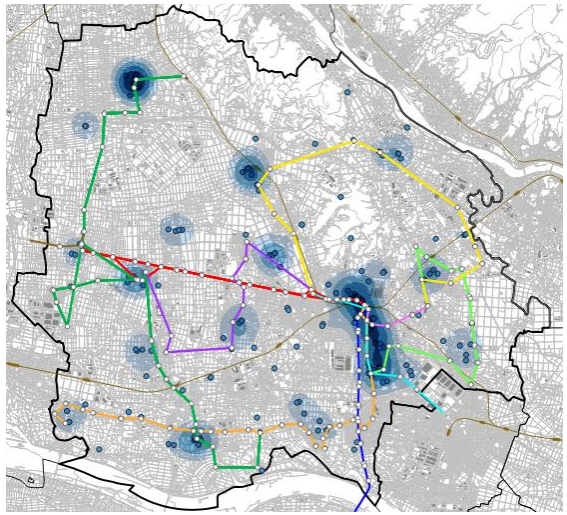
工業系企業の集積があり、公共交通の利用が不便な地域での路線バスのニーズを把握

▼工業系企業立地



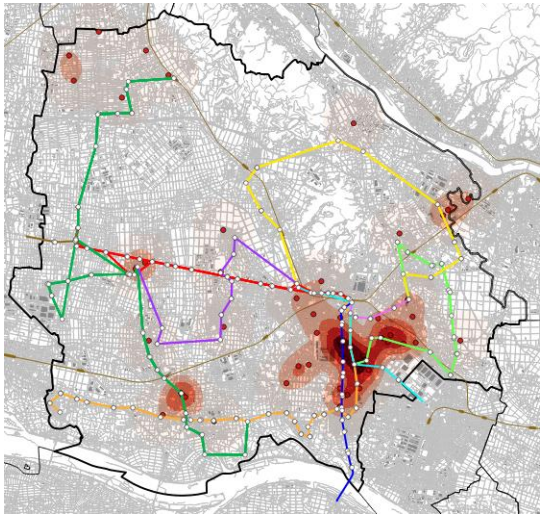
出典：太田市HP（ものづくりのまち太田市）

▼公共施設立地



出典：太田市の公共施設の現状、太田市HP等を参考に作成

▼大型小売店立地



出典：全国大型小売店総覧（2025年版）

参考-3　公共交通ネットワークの状況

おうかがい市バス



- おうかがい市バスは、外出が困難な交通環境にある高齢者等の市民の通院や買い物を支援することを主な目的として運行しています。
- 利用者数はコロナ禍で一時減少しましたが、近年は回復傾向にあり令和7年度で25,131人となっています。
- 車両台数増加や人件費や燃料費高騰の影響による事業費の増加のため、**収支率は10%を下回ります。**

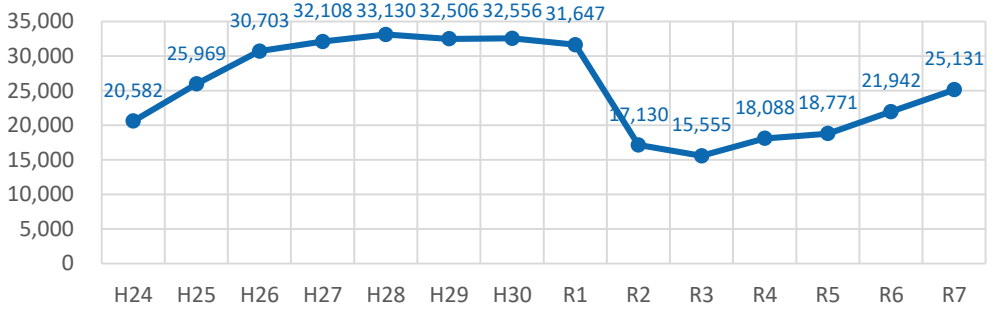
▼おうかがい市バスの概要

運行区間	市内全域、足利赤十字病院（栃木県足利市）、東邦病院（群馬県みどり市）、鶴谷病院（群馬県伊勢崎市）
利用対象者	市内在住の70歳以上の人 市内在住の70歳未満の人で、身体障がい者手帳、精神障がい者手帳、療育手帳を持っている人
運行日・時間	月曜日から金曜日　午前7時から午後4時 ※土日、祝日、年末年始（12月29日から1月3日）は運休

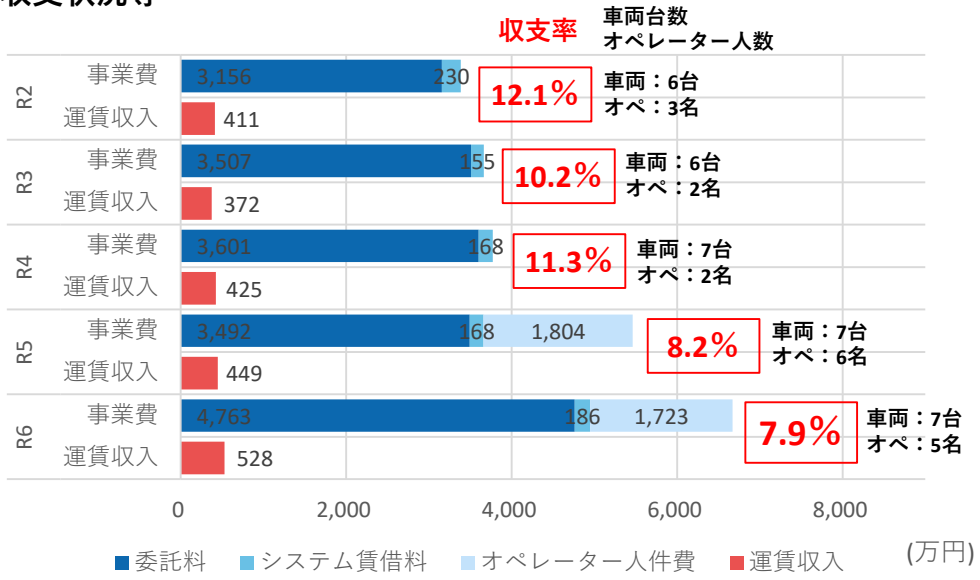


出典：太田市HP

▼利用者数の推移



▼収支状況等



※収支率＝運賃収入／事業費（委託料+システム賃借料）R5.R6はオペレーター人件費を含む
※R3、R6は車両ラッピング費を含む（R3：363万円、R6：128.7万円）
※R5.4.1よりオペレーターを直営化

参考-3　公共交通ネットワークの状況

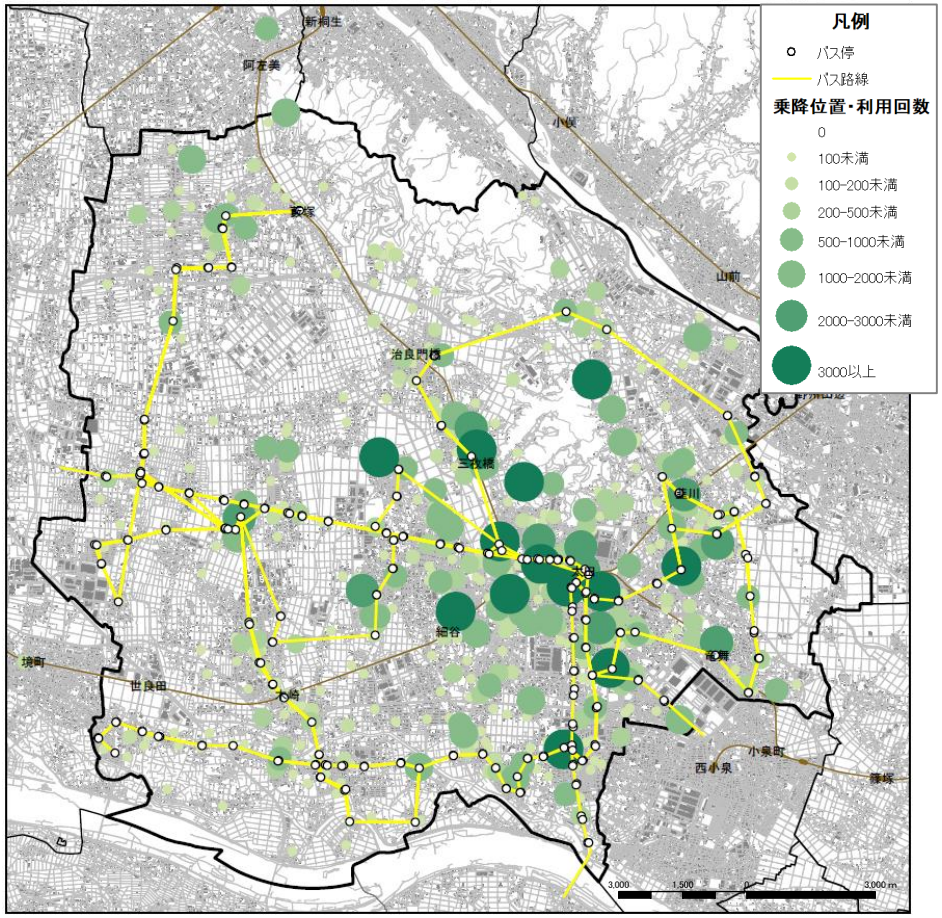
おうかがい市バス　–サービス状況の分析-

- 利用の多い目的地は病院が最も多く、その他市役所や商業施設での乗降がみられ、路線バスの停留所がある施設でもおうかがい市バスの利用が多い状況です。
- OD分析結果によれば、平均的な利用距離(乗車・降車場所の直線距離)は約3kmほどあり、10kmを超える長距離での利用もみられています。

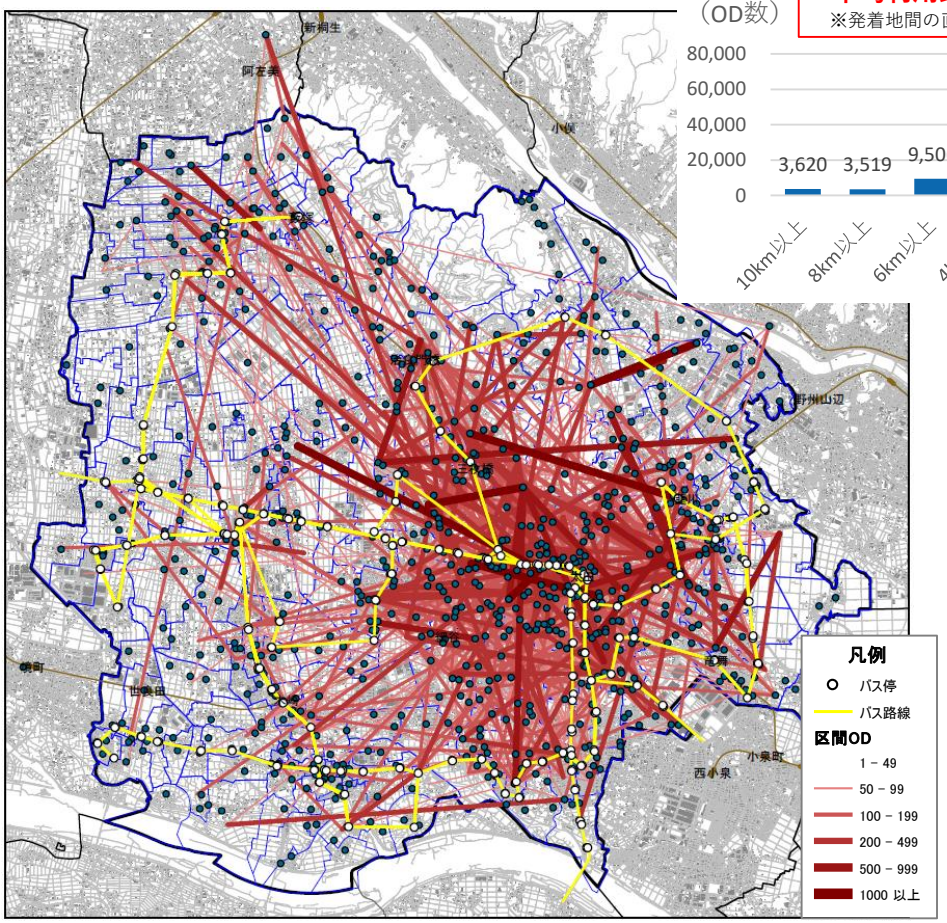
▼乗降場所上位20施設

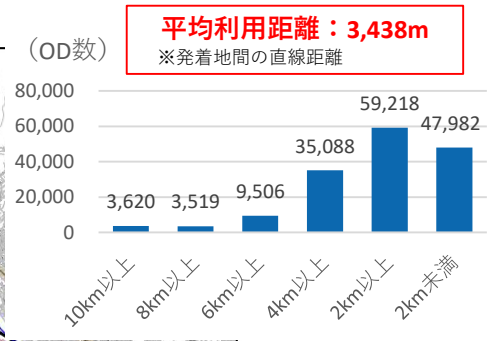
順位	乗降場所	利用回数	順位	乗降場所	利用回数
1	本島総合病院	9,770	11	石田整形外科医院	3,285
2	太田記念病院	9,428	12	浜町県営住宅集会所	3,274
3	イオンモール太田 宝くじ売り場前	8,260	13	いしはら接骨院	3,019
4	太田市役所本庁舎	8,106	14	ジョイフル本田	2,863
5	三枚橋病院	7,857	15	鶴西ふれあい館	2,862
6	ベイシアおおたモール店	4,579	16	学習文化センター	2,527
7	イムス太田中央総合病院	3,796	17	とりせん太田八幡町店	2,384
8	鹿山整形外科医院	3,782	18	宝泉市営住宅第一集会室	2,363
9	堀江病院	3,632	19	韮川駅	2,316
10	とりせん城西の杜店	3,620	20	石原市営住宅集会室	2,301

▼おうかがい市バス 乗降位置と利用回数(2020.4～2025.12計)



▼OD分析(2020.4～2025.12計)





平均利用距離：3,438m
※発着地間の直線距離

※自宅からの利用は自宅のある町字界の中心を発着地として集計

参考-3　公共交通ネットワークの状況

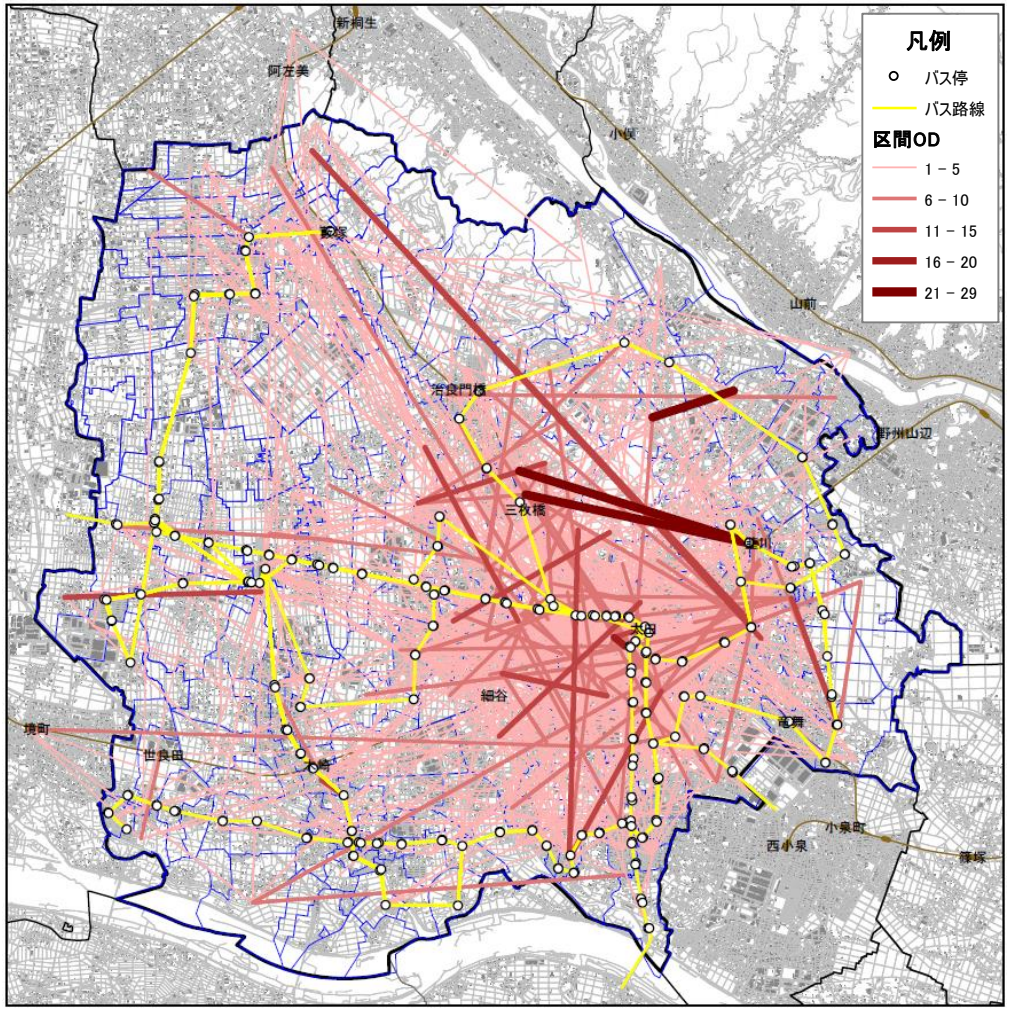
おうかがい市バス　–サービス状況の分析-

- 令和7年12月時点の登録者数3,737人に対し、1カ月間で利用のあった人は全体の13%を占め、平均利用回数は4.4回となっています。
- **利用回数の多い上位5名は月20回以上の利用があり、全体の7.3%を占めています。**
- 目的地は病院、診療所、韮川駅等が上位となっています。

▼令和7年12月（1カ月間）の利用特性

登録者数(R7.12.31時点)		3,737人
R7.12月中に利用した人数		487人（全登録者数の13%）
1回以上利用した人の平均利用回数		約4.4回
利用回数が多い上位5名	1位	43回　※20/20日
	2位	38回　※20/20日
	3位	30回　※12/20日
	4位	24回　※10/20日
	5位	22回　※11/20日
	全利用に占める 上位5名の利用割合　7.3%	

▼OD分析(2025.12)



※自宅からの利用は自宅のある町字界の中心を発着地として集計

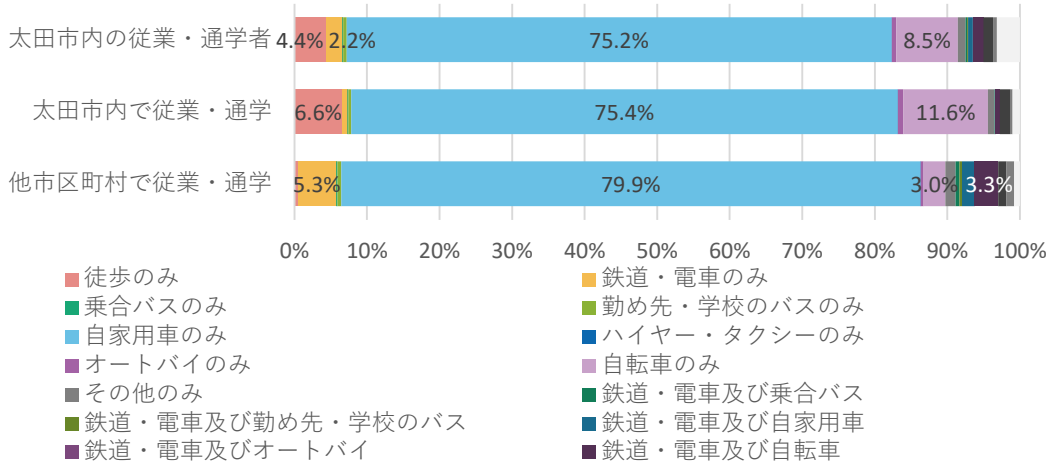
出典：太田市資料

参考-3　公共交通ネットワークの状況

交通手段の利用特性

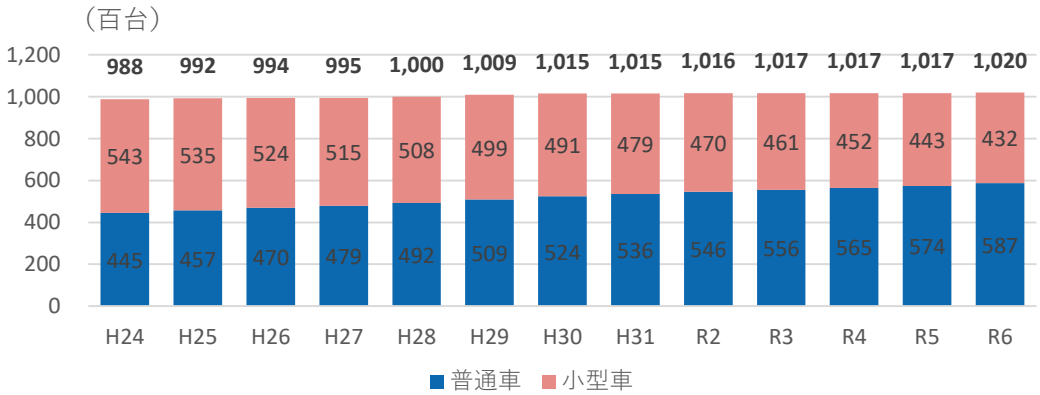
- 通勤・通学における交通手段分担率は市内での従業・通学で75.4％が自家用車を利用し、市外での従業・通学では79.9％が自家用車であり、自動車依存が非常に高い傾向となっています。
- 自動車保有台数は依然として増加傾向で推移しています。

▼交通手段分担率



出典：令和2年国勢調査

▼自動車保有台数



出典：群馬県統計年鑑（各年3月31日時点）

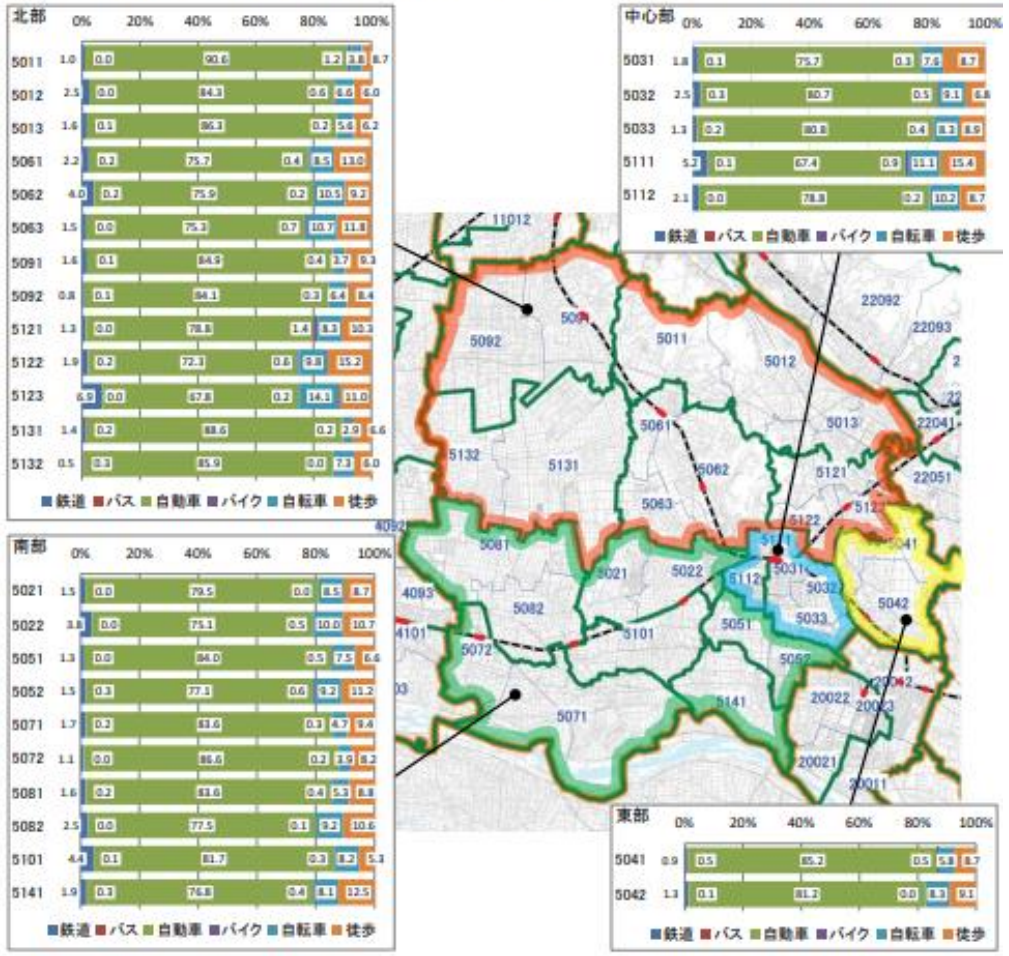
▼全目的代表交通手段別トリップ構成

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）



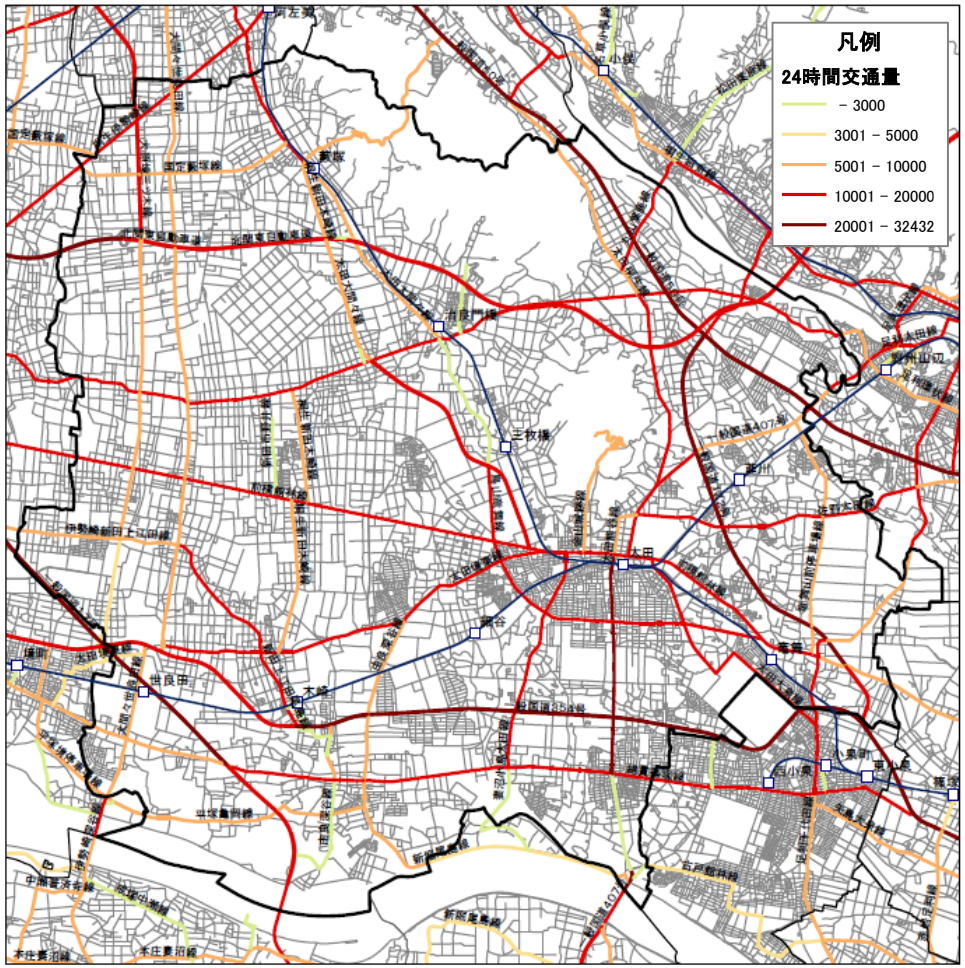
出典：太田市地域公共交通網形成計画（改訂版）※H27群馬県パーソントリップ調査

参考-3　公共交通ネットワークの状況

道路状況

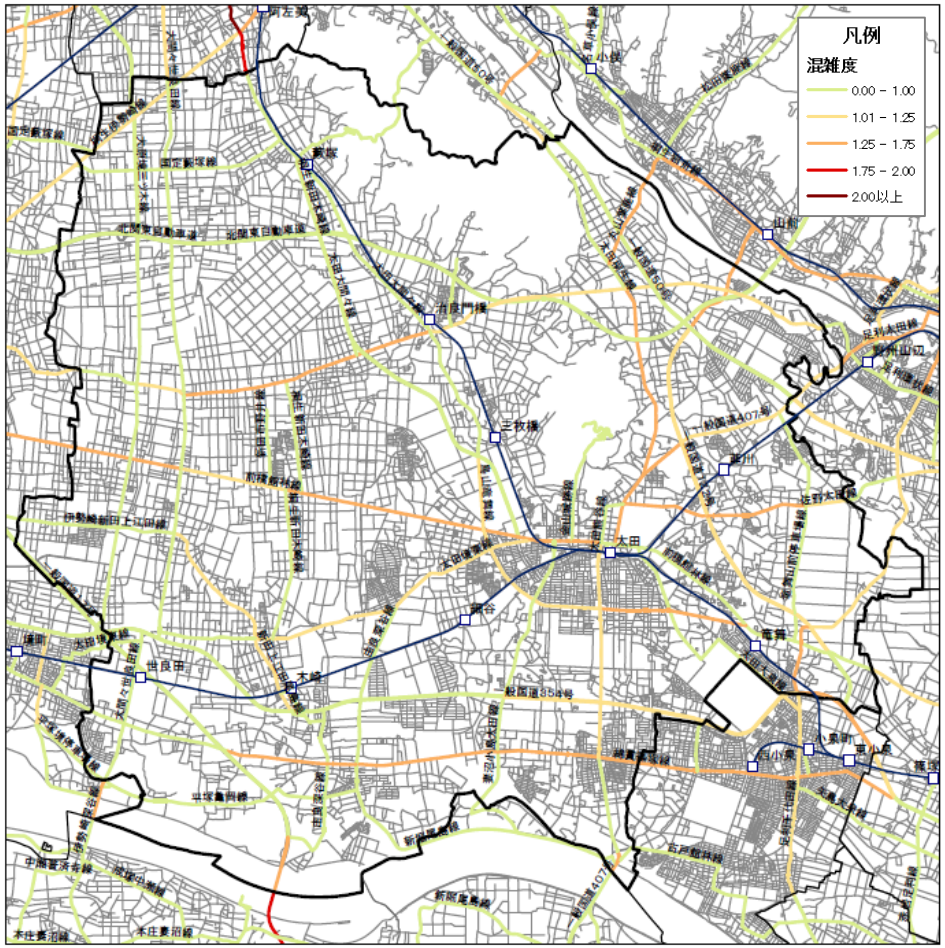
- 交通量は国道354号や国道407号を主軸として1万台/日を超える幹線軸が東西・南北に伸びている状況です。
- 混雑度1.75を超え慢性的な混雑が発生している区間はありませんが、前橋館林線や綿貫篠塚線等で1.25以上と比較的高い傾向にあります。

▼24時間交通量



出典：R2センサス交通量

▼混雑度



出典：R2センサス交通量

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。

参考-4　ビッグデータ分析結果

本計画の検討においては、利用者の視点について、携帯電話ビッグデータの既存統計データを用い、本市内外における現状の移動実態を把握しました。なかでも、人口流動・人口分布の両方の観点から市民の移動需要を把握し、現状のバス路線網等が実態に即したものとなっているか、需要に応える路線網が構築されておらず改善が必要か、等を分析しました。

具体的には、以下の点を明確にすることを狙いとしています。

① 現状のバス路線が、人の移動（流動）とマッチしたものとなっているか

② 地域間の移動量が多いにもかかわらず、バス路線が無く空白地帯となっている箇所の把握・抽出

③ 人が集中する場所への適切なバス停配置及びサービスレベル（運行時間、便数）の判断

用いるデータの仕様

- 以下の２つのデータを用い、購入データを基にメッシュデータを構成し、各メッシュが抱える数値情報を基に分析を行いました。

  ❶人口流動データ：1kmメッシュ間での移動量（OD）から、「市内のどこから・どこへの移動量が多いか」を時間帯や年齢区分別に把握

  ❷人口分布データ：500mメッシュ内の時間別滞在人口から「市内のどこに人が集中しているか」を年齢や居住地（市町村単位）別に把握

❶人口流動データ

対象時期	特定の月
対象日	特定の平日・休日　各１日
集計時間帯	４区分（5-9時台、10-15時台、16-19時台、20-25時台）
エリア粒度	太田市内（1kmメッシュ）
データ①	そのメッシュに含まれる人口総数
データ②	そのメッシュに含まれる年代別人口（15-29歳、30-64歳、65歳以上）

※人口総数は、ドコモ基地局が把握する携帯電話位置情報データを拡大集計し算出

❷人口分布データ

対象者	国内居住者
対象エリア	太田市内
集計時間帯	0-23時台（１時間ごとの24区分）
エリア粒度	太田市内（500mメッシュ）
対象期間	１か月
期間粒度	１か月間の平均人口（平日・休日区分あり）
人数カウント	日時カウント（※滞在30分なら1/2人、15分なら1/4人でカウント）
データ属性	総数、性年代、居住地（都道府県）、居住地（市区町村）

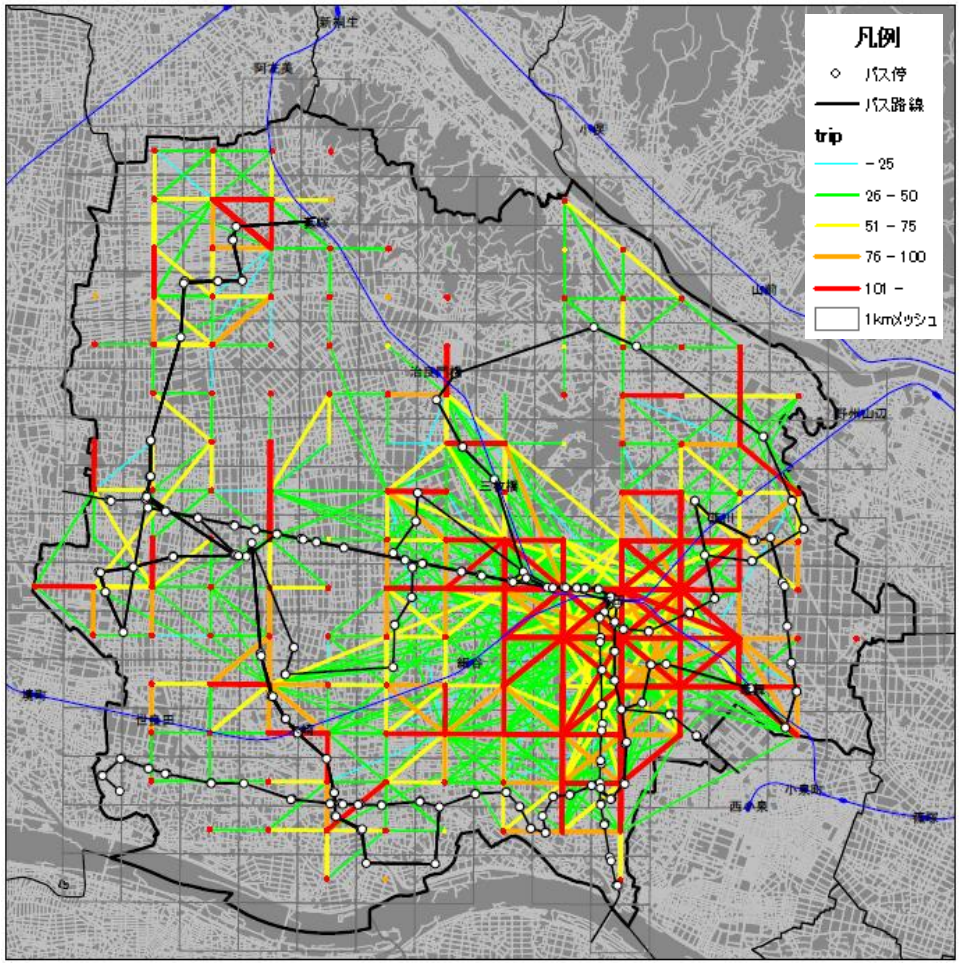
参考-4-①　人口流動の分析結果

平日・休日の時間帯別流動

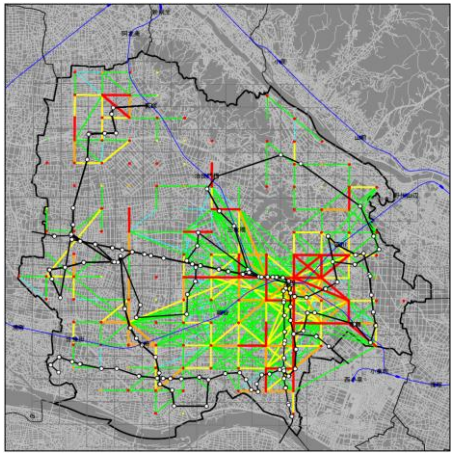
- 多くの流動が太田駅から南方向にかけて集中している状況です。
- 早朝や夕方の時間帯は工業団地等のあるエリアに多方面から放射状に流動がみられる一方で、日中は太田駅から南方向を中心とした動きに集中しています。
- 夜間は流動量が減少し、国道407号線周辺での動きが比較的多くなっています。

▼太田市 平日の人口流動

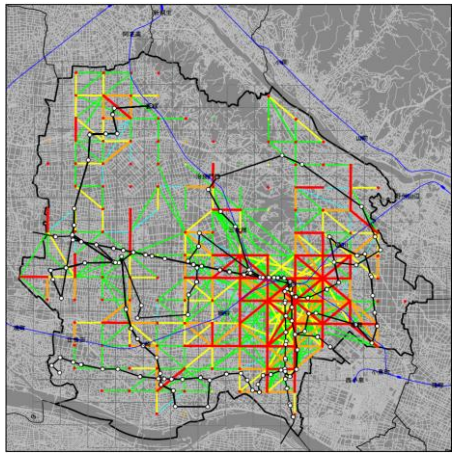
総トリップ数



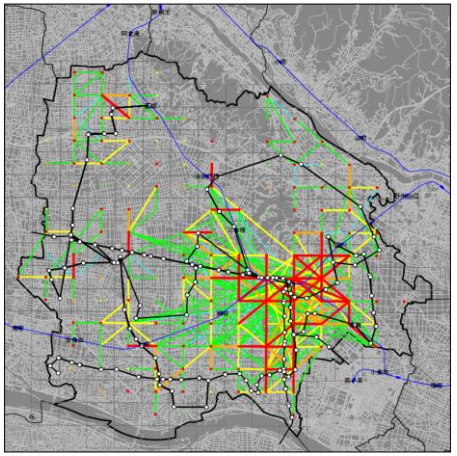
早朝:5-9時



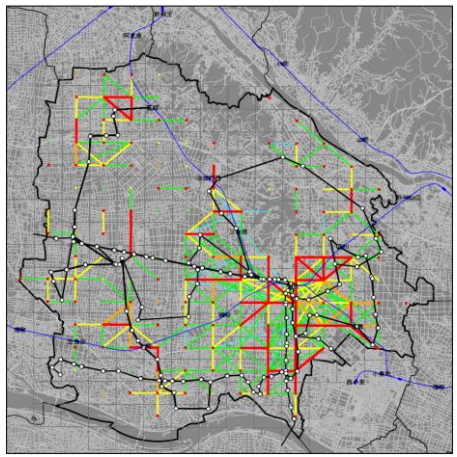
日中:10-15時



夕方:16-19時



夜間:20-25時



出典：モバイル空間統計データ（2025.10.30（木）データ）

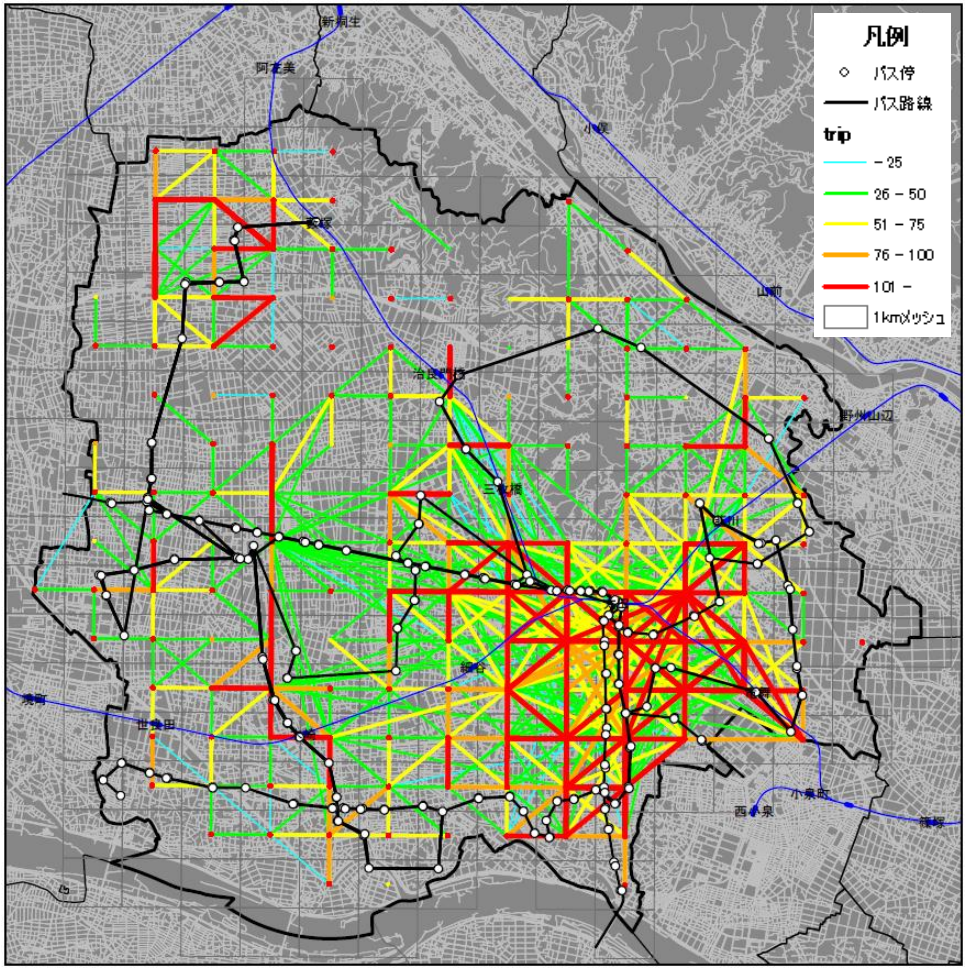
参考-4-①　人口流動の分析結果

平日・休日の時間帯別流動

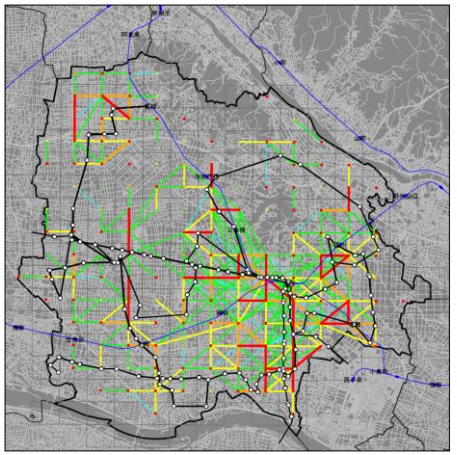
- 休日の流動では、イオンモール太田周辺やジョイフル本田周辺の大型商業施設周辺に多方面から放射状に流動がみられ、日中に流動が集中しています。
- 早朝や夕方の時間帯は平日のような工業団地等のあるエリアへの流動が少ない状況となっています。

▼太田市 休日の人口流動

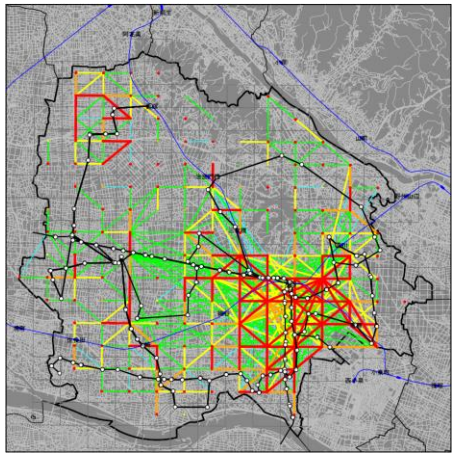
総トリップ数



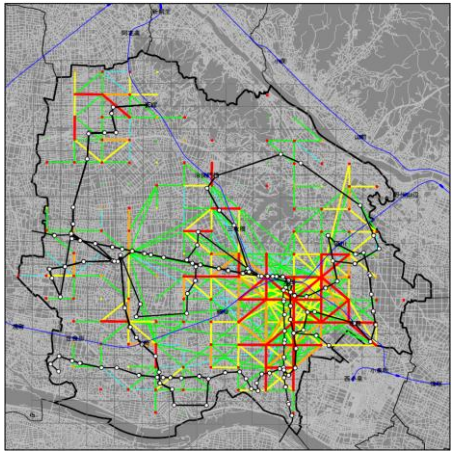
早朝:5-9時



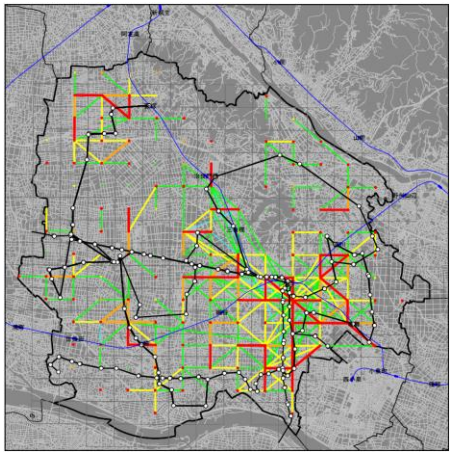
日中:10-15時



夕方:16-19時



夜間:20-25時



出典：モバイル空間統計データ（2025.10.18（土）データ）

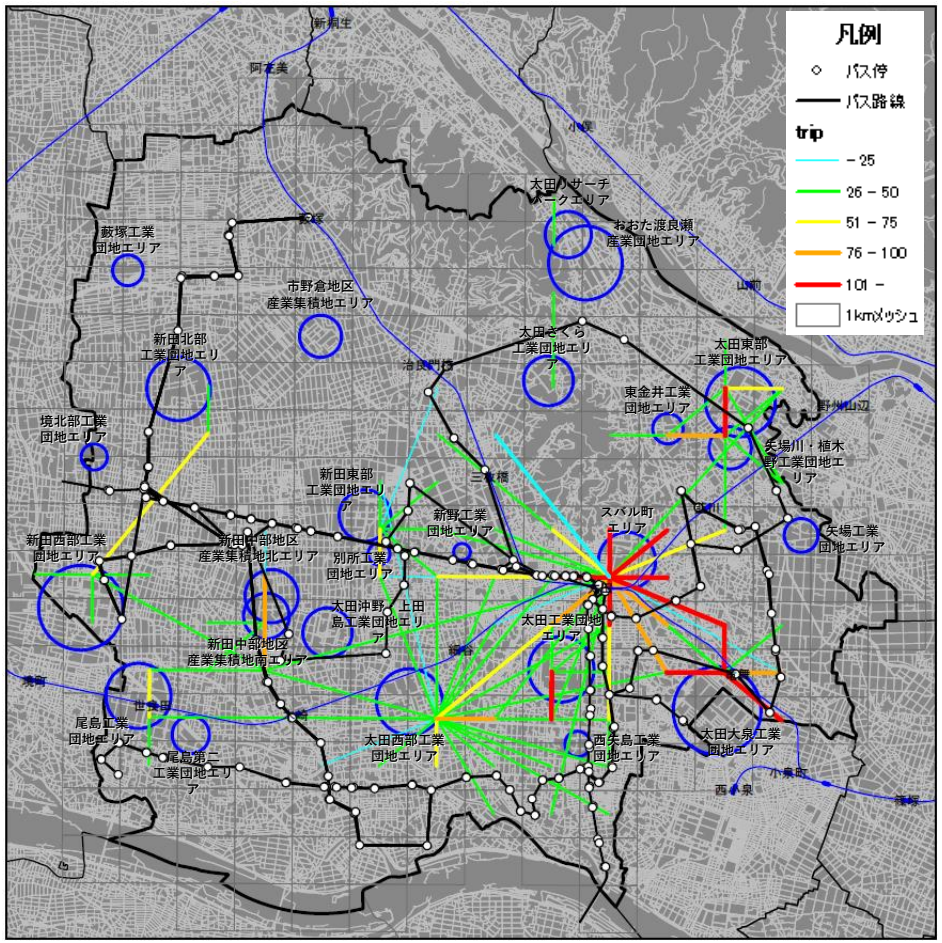
参考-4-①　人口流動の分析結果

工業団地や医療施設周辺での流動

- 工業団地付近の平日の人口流動では、スバル町エリアへの流入が最も多く、次いで太田西部工業団地エリアに多方面からの流入がみられています。
- 医療施設付近における平日の高齢層（65歳～89歳）の人口流動では、診療所等が立地するメッシュで多方面から流動が集中しています。

▼工業団地付近の平日の流動

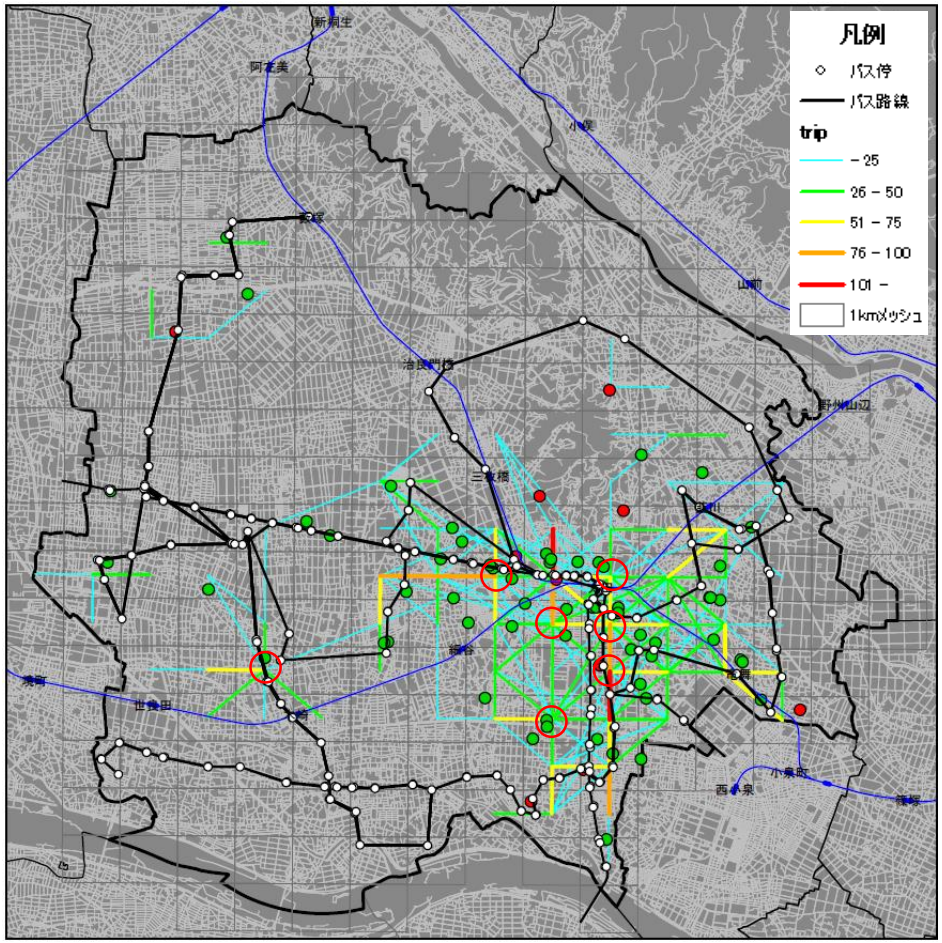
平日 5-9時台



出典：モバイル空間統計データ（2025.10.30（木）データ）
※工業団地の円の重心を含むメッシュを着地とする平日5-9時台の流動を抽出

▼医療施設(病院または診療所)付近の平日65歳以上の流動

平日 65-89歳



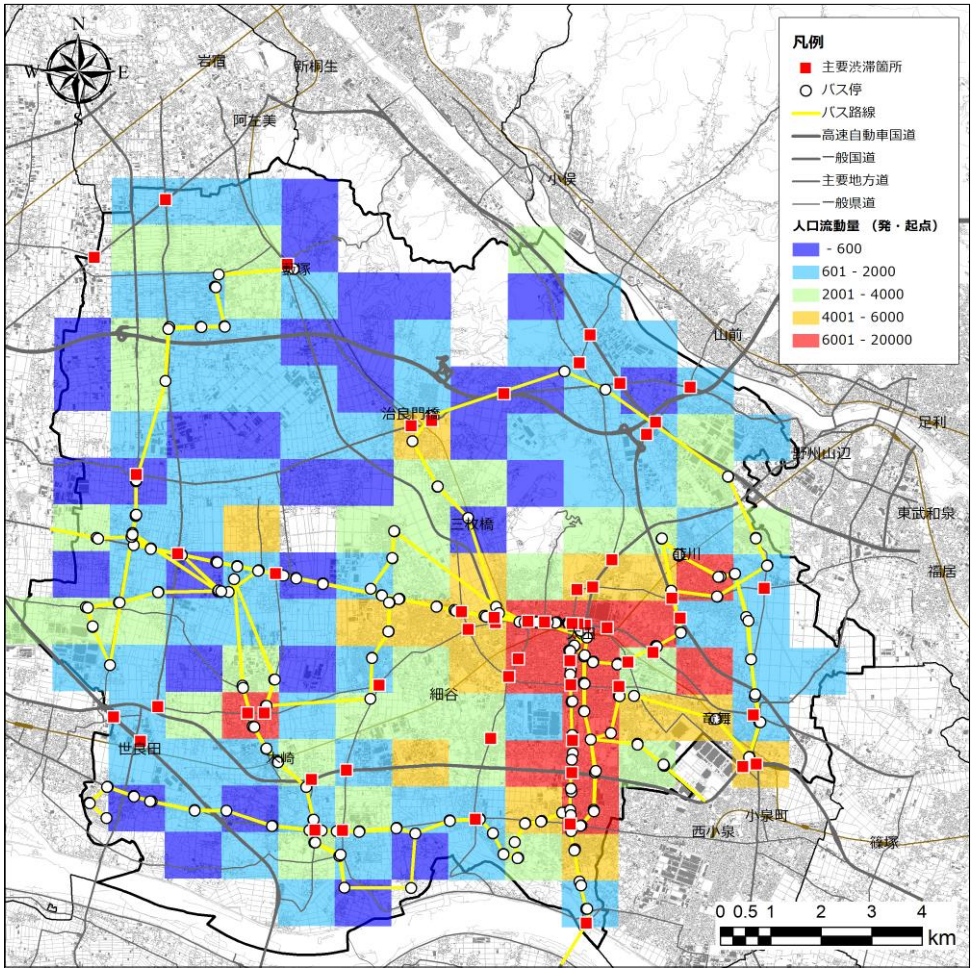
出典：モバイル空間統計データ（2025.10.30（木）データ）
※病院または診療所が立地するメッシュを着地とする平日65-89歳の流動を抽出

参考-4-①　人口流動の分析結果

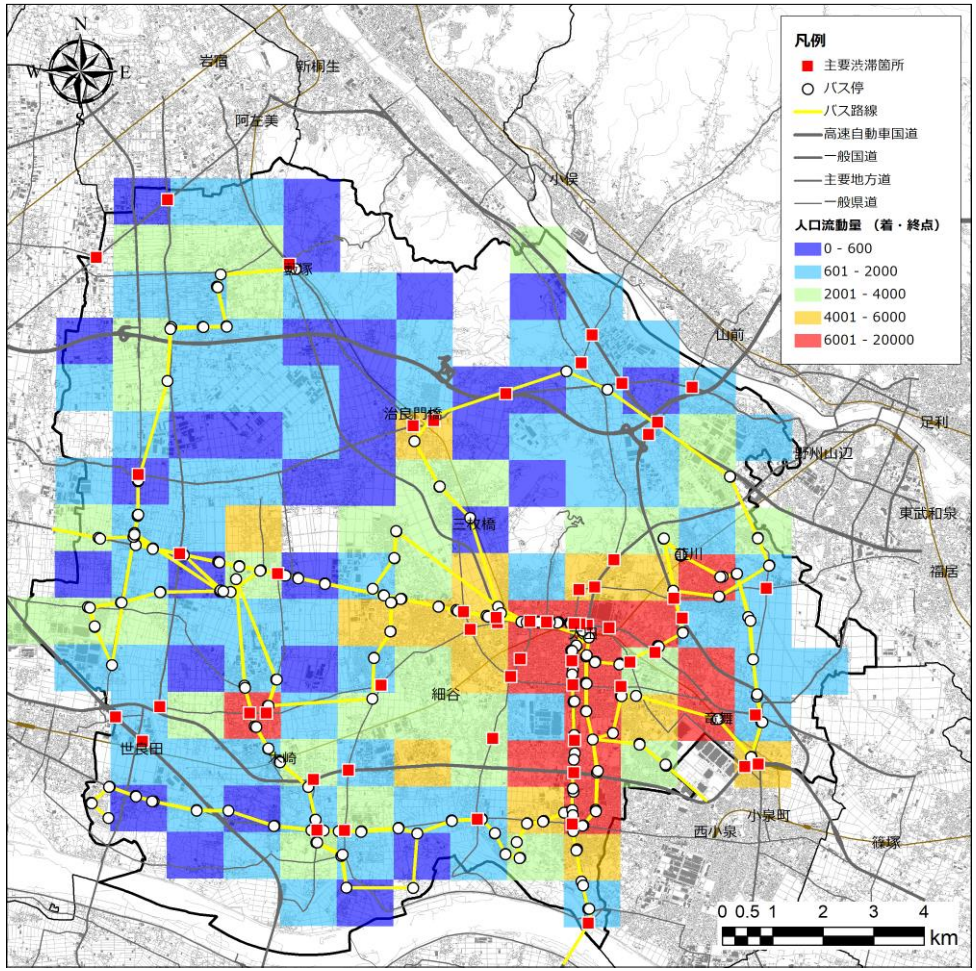
平日の起終点別・時間帯別流動の傾向

- 市内の各所に主要渋滞箇所が分布する中、発着とも、太田駅周辺、国道407号沿道、スバル町、SUBARU矢島工場、イオンモール太田近辺、新田木崎町近辺での流動が多くなっています。

▼太田市内人口流動量｜平日流動（メッシュ別階級区分図）



▲人口流動量（発・起点）



▲人口流動量（着・終点）

※注：本流動データは、太田市内での発着を対象とした仕様となっていることから、市外での発着が含まれず、場所によっては流動量が実態より低く表示されている箇所もあります。

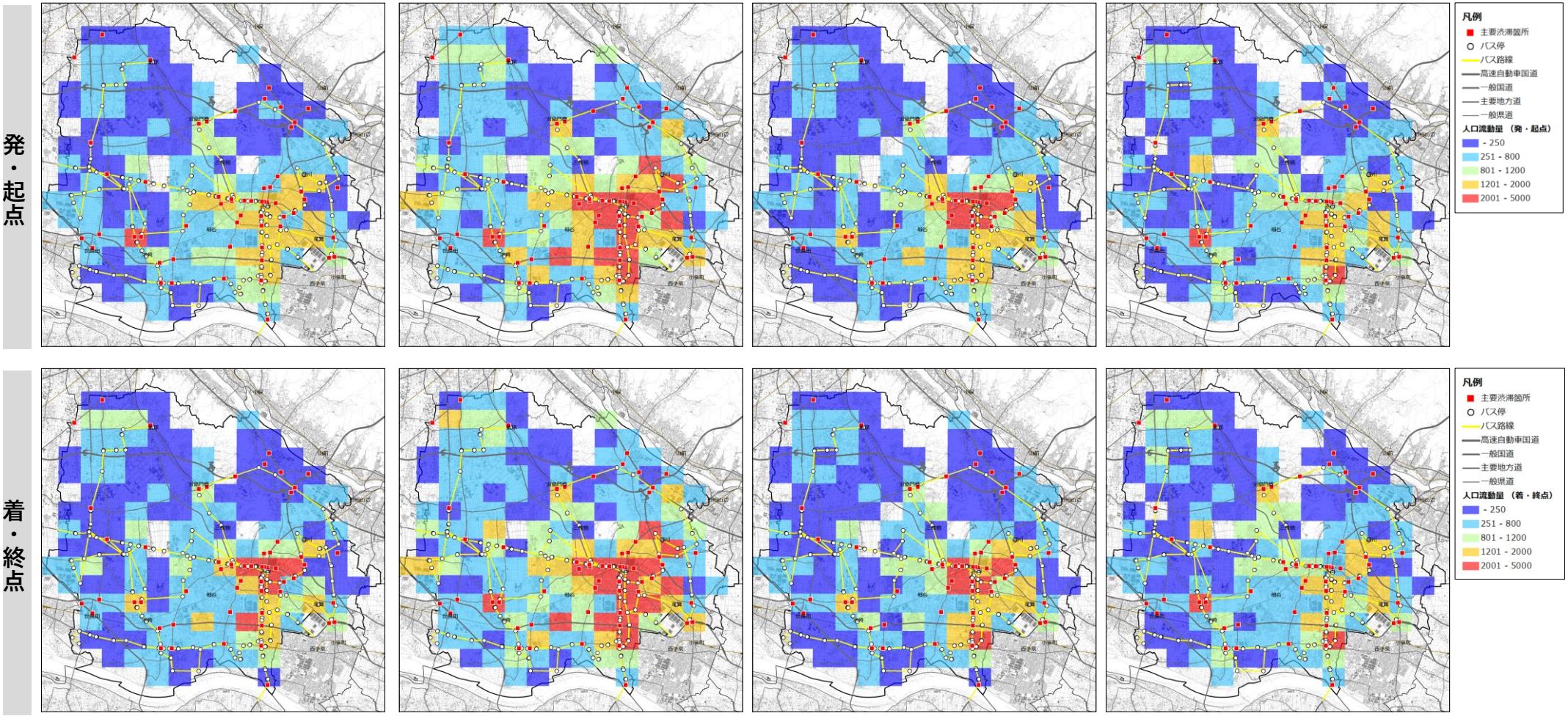
出典：モバイル空間統計データ（2025.10.30（木）データ）

参考-4-①　人口流動の分析結果

平日の起終点別・時間帯別流動の傾向

- 早朝は太田駅周辺及びSUBARU矢島工場を終点とする流動が多く、日中は、発着とも国道407号沿道、スバル町での流動が多くなっています。
- 夕方になると、太田駅周辺・スバル町での発着の流動が多く、夜間は高林・新田木崎町での発着の流動が多くなっています。

▼太田市内人口流動量｜平日流動（メッシュ別・時間帯別階級区分図）



早朝(05:00-09:59)　日中(10:00-15:59)　夕方(16:00-19:59)　夜間(20:00-25:59)

※注：本流動データは、太田市内での発着を対象とした仕様となっていることから、市外での発着が含まれず、場所によっては流動量が実態より低く表示されている箇所もあります。

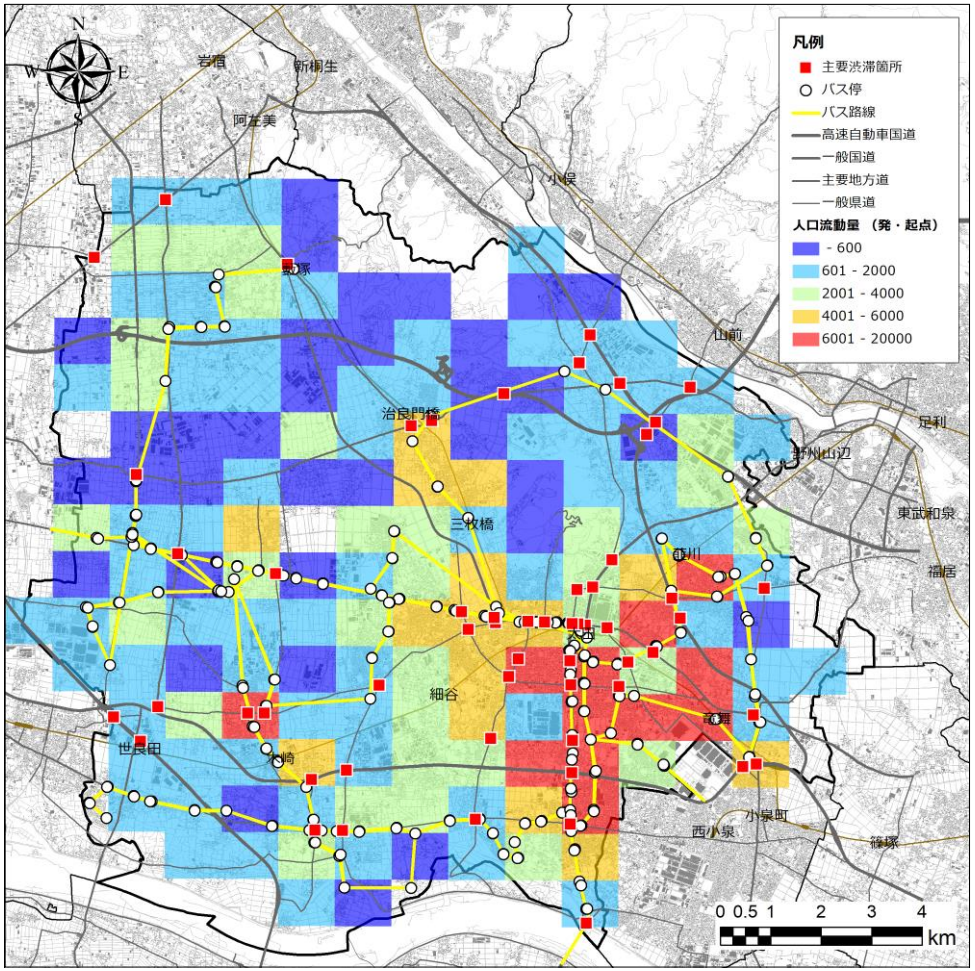
出典：モバイル空間統計データ（2025.10.30（木）データ）

参考-4-①　人口流動の分析結果

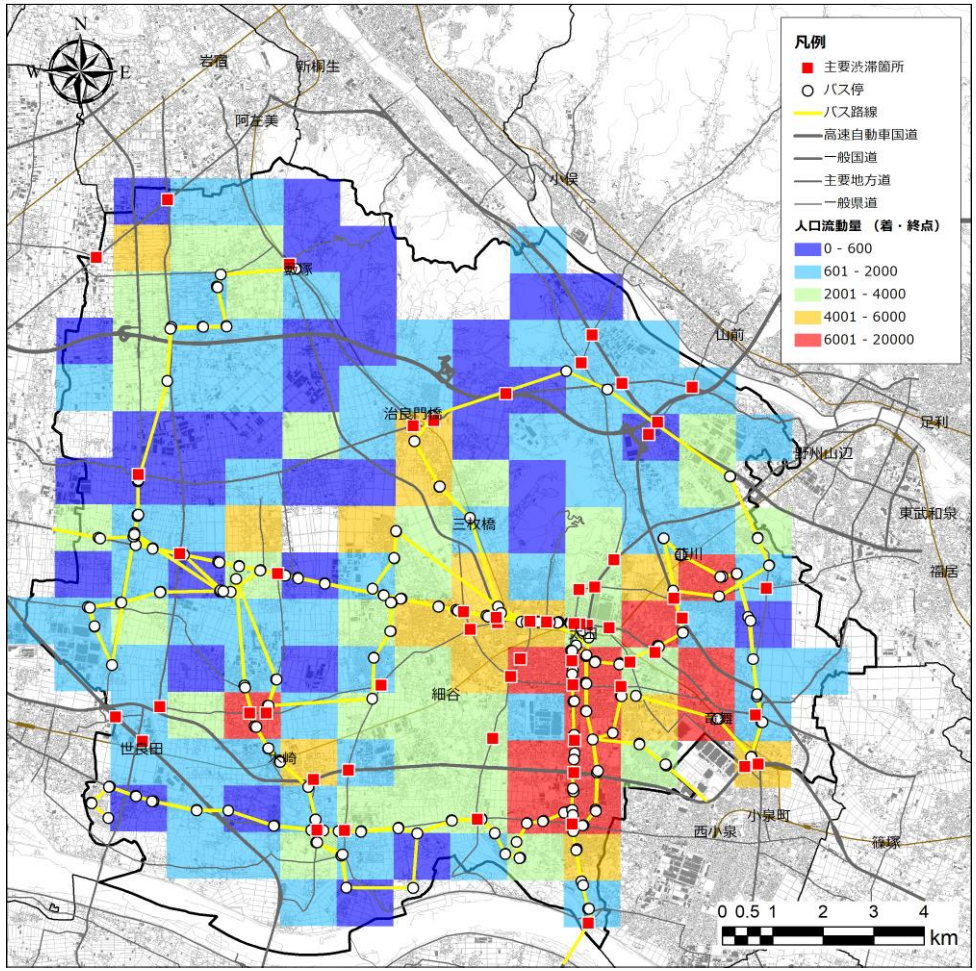
休日の起終点別・時間帯別流動の傾向

- 休日は、平日に比べると太田駅周辺・スバル町での集中傾向がやや控えめとなっています。
- 発着とも、国道407号沿道、SUBARU矢島工場近辺、イオンモール太田近辺、新田木崎町近辺での流動が多くなっています。

▼太田市内人口流動量｜休日流動（メッシュ別階級区分図）



▲人口流動量（発・起点）



▲人口流動量（着・終点）

※注：本流動データは、太田市内での発着を対象とした仕様となっていることから、市外での発着が含まれず、場所によっては流動量が実態より低く表示されている箇所もあります。

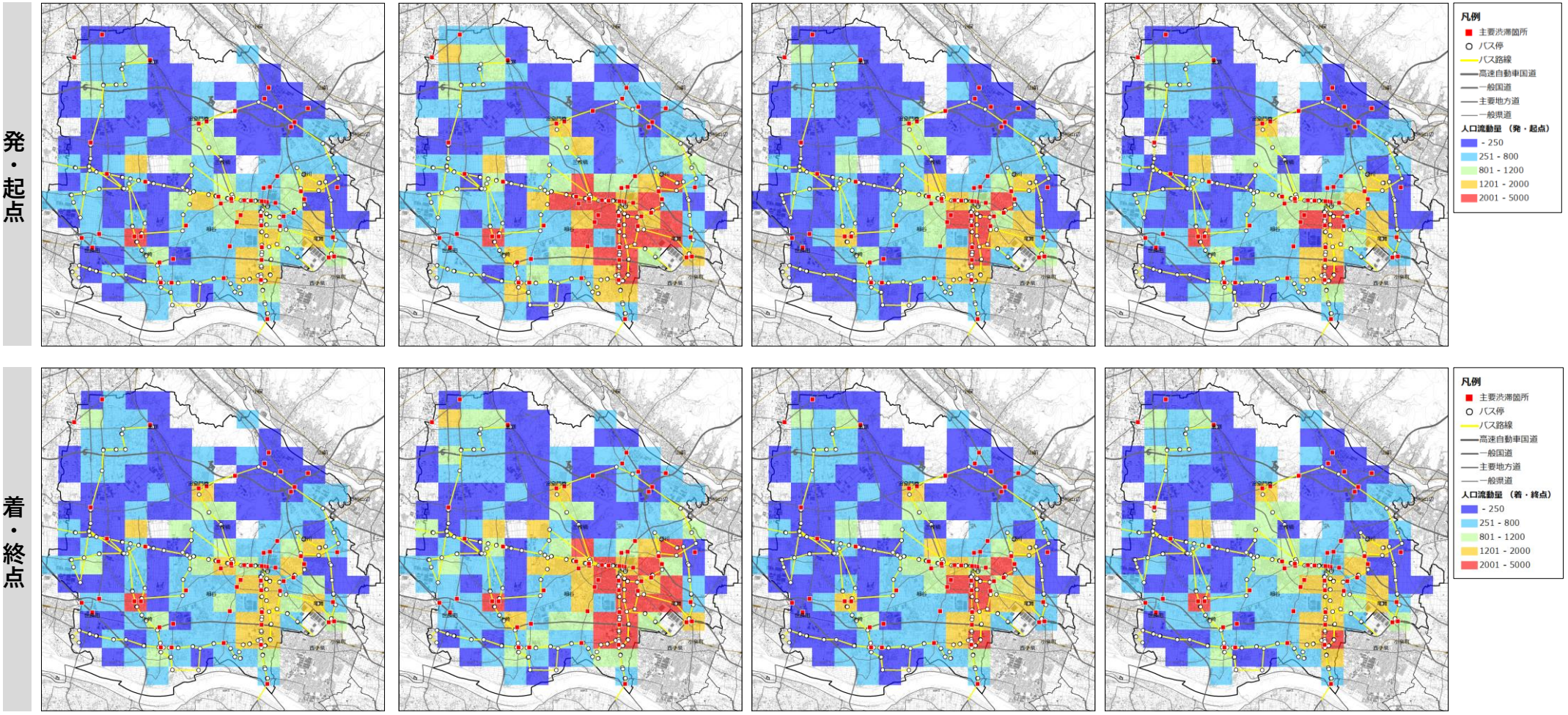
出典：モバイル空間統計データ（2025.10.18（土）データ）

参考-4-①　人口流動の分析結果

休日の起終点別・時間帯別流動の傾向

- 早朝は、平日よりも太田駅周辺及びSUBARU矢島工場での流動が控えめであり、日中は、発着とも国道407号沿道での流動が多くなっています。
- 夕方になると、太田駅周辺での発着の流動が多く、夜間は太田駅を起点とする流動、及び高林・新田木崎町での発着の流動が多くなっています。

▼太田市内人口流動量｜休日流動（メッシュ別・時間帯別階級区分図）



早朝(05:00-09:59)　日中(10:00-15:59)　夕方(16:00-19:59)　夜間(20:00-25:59)

※注：本流動データは、太田市内での発着を対象とした仕様となっていることから、市外での発着が含まれず、場所によっては流動量が実態より低く表示されている箇所もあります。

出典：モバイル空間統計データ（2025.10.18（土）データ）

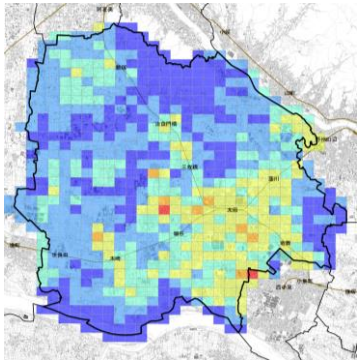
参考-4-②　人口分布の分析結果

平日の時間帯別人口分布

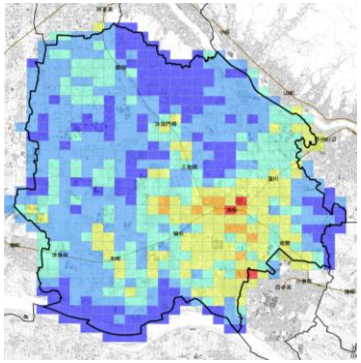
- 人口分布（滞在者数）の23-24時台から05-06時台にかけて、国勢調査における夜間人口と概ね同じような分布となっています。
- 昼間人口の分布では、11-12時台から15-16時台頃をピークに、太田駅周辺やスバル町に多く分布しています。

▼太田市 平日の人口分布

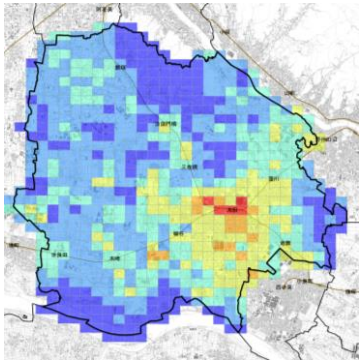
05-06時台



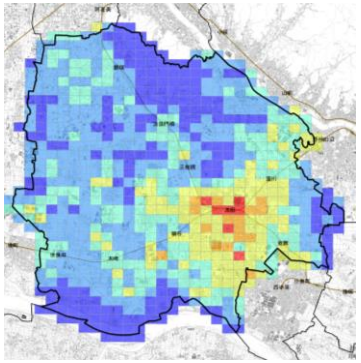
07-08時台



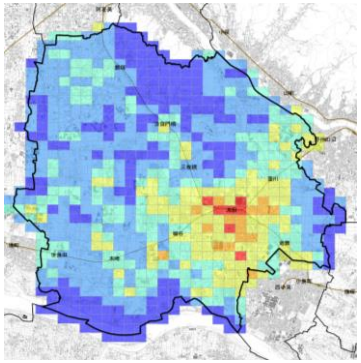
09-10時台



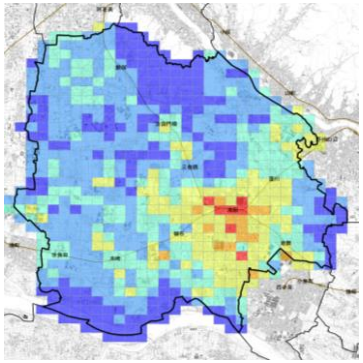
11-12時台



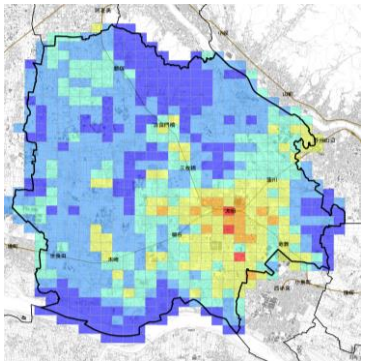
13-14時台



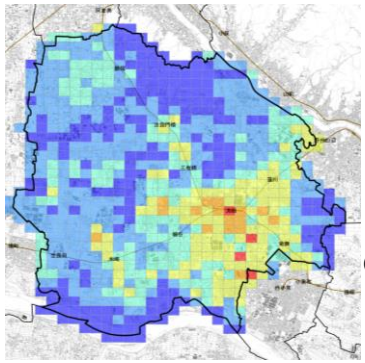
15-16時台



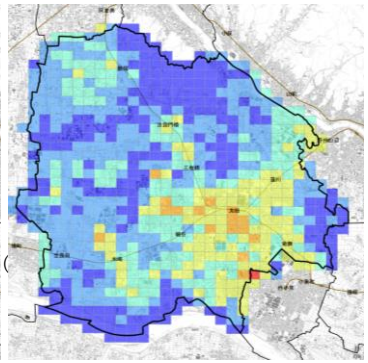
17-18時台



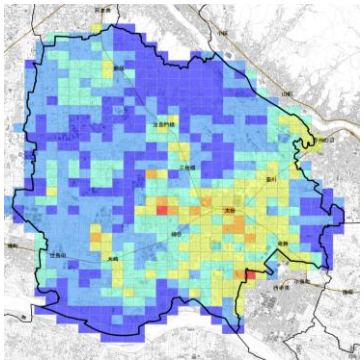
19-20時台



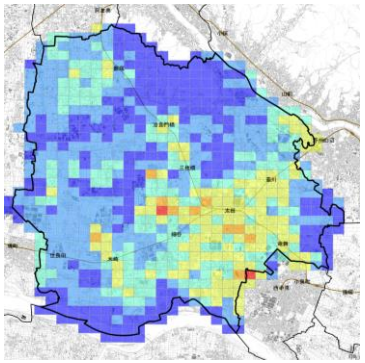
21-22時台



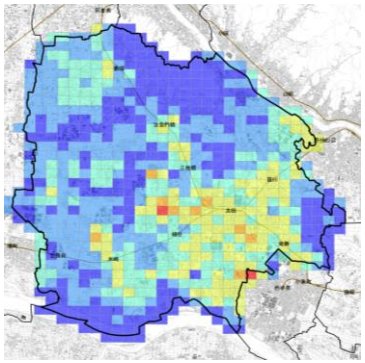
23-24時台



01-02時台



03-04時台





出典：モバイル空間統計データ（2025.10.30（木）データ）

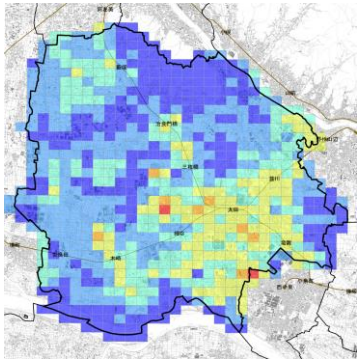
参考-4-②　人口分布の分析結果

休日の時間帯別人口分布

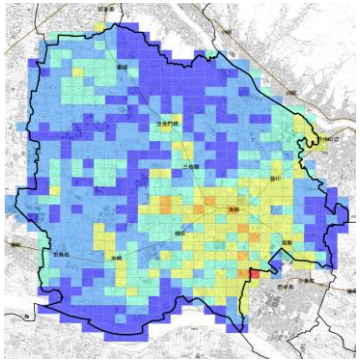
- 人口分布（滞在者数）の23-24時台から05-06時台にかけては、平日とほぼ同様の傾向となっています。
- 平日に比べ太田駅周辺での集積は少ない一方、イオンモール太田やフレッセイ太田飯塚店等の商業施設を含むメッシュにて、11-12時台～17-18時台で集積が比較的多くなっています。

▼太田市 休日の人口分布

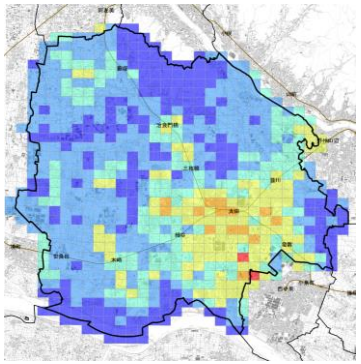
05-06時台



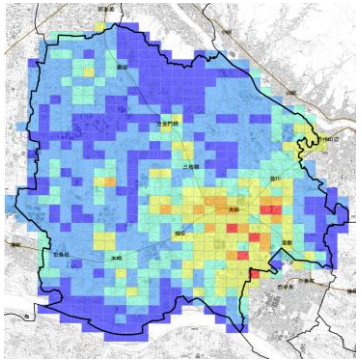
07-08時台



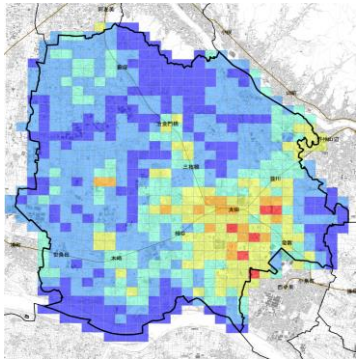
09-10時台



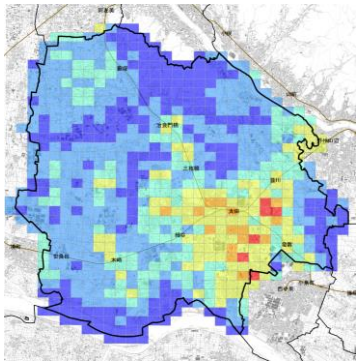
11-12時台



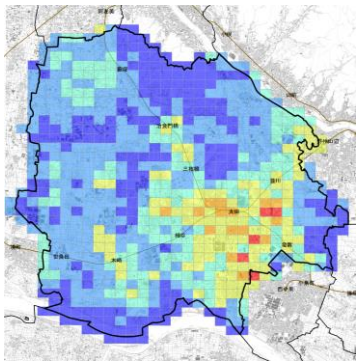
13-14時台



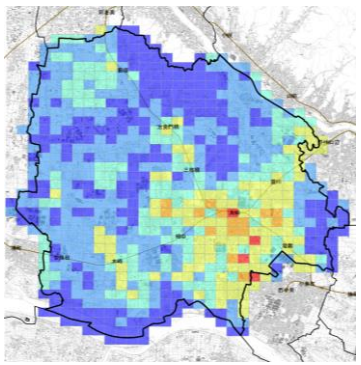
15-16時台



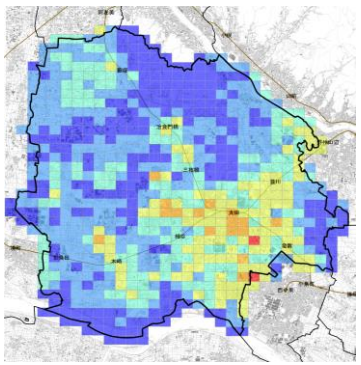
17-18時台



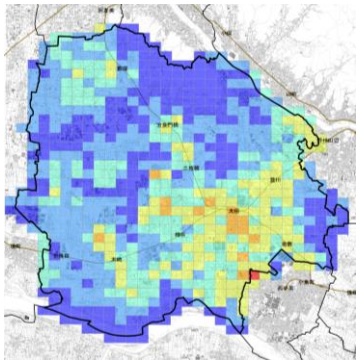
19-20時台



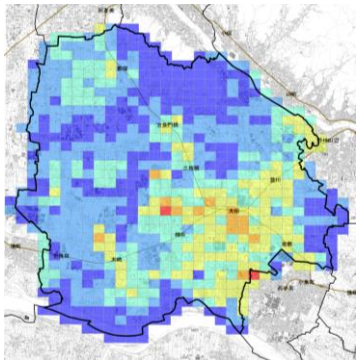
21-22時台



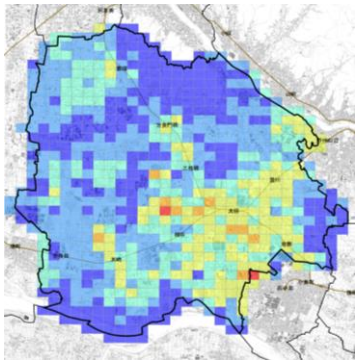
23-24時台



01-02時台



03-04時台





出典：モバイル空間統計データ（2025.10.18（土）データ）

参考-5　各種調査の実施状況と結果概要

調査の狙い

- 計画検討にあたっては、時代情勢の変化にあわせた、**利用者の意向の変化や傾向を的確に把握**することが重要です。
- そこで、現状の利用者・市民・学生・事業者等、**各主体の実情にあわせた調査メニューを設定**し、多様な観点から意向と課題を把握しました。

➡メインターゲットを、高校生・市内事業所・デマンド型バス利用者(高齢者等)と想定し、この利用層のニーズを的確に把握することとしました。

＊狙い｜高校生：通学手段の充足、事業者：事業所との連携・協力による、通勤移動における公共交通の利用促進、
高齢者等：通院・買い物等の利用における利便性向上

調査実施内容

方式	調査メニュー		調査方法
公共交通利用状況把握	路線バス ・市営無料バス ・シティライナー おおた ・太田熊谷線	OD調査	調査員の乗り込み調査
		利用者アンケート	① OD調査にあわせた利用者への手渡し配布・郵送回収 ② WEB回答フォームの車内掲示
	デマンド型バス ・おうかがい市バス	OD調査	過去5年間程度の予約履歴データからの集計
		利用者アンケート	利用登録者1,000名を無作為抽出し、郵送配布・回収
意識調査	市民意識調査		太田市民2,000名を無作為抽出し、郵送配布・回収
	高校生・保護者意識調査		• 通学時に路線バスの利用が見込まれる市内の高校・専門学校を抽出し、その生徒の意向を把握 • 保護者にもあわせてアンケートを実施
	市内事業所意識調査		市内の事業所から調査対象を絞り込み、その通勤状況や意向を把握
ヒアリング	市内事業所ヒアリング調査	市内事業所アンケート	前回計画での調査対象とした企業や、企業規模の大きな事業所（従業員100名以上）、送迎バスを運行している事業者等を抽出・選定し、公共交通サービスとの連携可能性があるかを把握
		交通事業者ヒアリング（個別対面形式）	市内の公共交通事業者を対象に、管理・運営上の課題や特徴的な取り組み等を聴取

参考-5-①　バス利用者アンケート調査結果

実施概要

- 実施期間：令和8年6月11日（木）～ 6月30日（火）
  ※6/11(木),13(土)に実施した利用者OD調査とあわせて調査票を配付。WEB回答併用。
- 回答者数：右表のとおり

アンケート	配布数	回収数	回収率
シティライナーおおた新田線	105	24	22.9%
シティライナーおおた尾島線	15	6	40.0%
市営無料バス西バス	98	26	26.5%
市営無料バス東バス	45	12	26.7%
市営無料バス韮川･鳥之郷線	19	6	31.6%
市営無料バス宝泉･新田線	10	6	60.0%
朝日バス	1,124	193	17.2%

結果概要

【シティライナーおおた・市営無料バス】

◆日常的な移動実態

- 外出目的は、シティライナーおおたでは「通勤」や「通学」が多く、外出時間帯も朝夕のピーク時間帯が多い。
- 市営無料バス利用者は、「通院」や「買い物」が多い傾向にあり、外出時間帯も朝から日中にかけての利用が多い。

◆各路線・系統の利用状況

- 主な目的地は、新田暁高校等の学校、太田記念病院等の医療機関、ジョイフル本田新田店等の買い物施設が多い。
- 各路線・系統を利用する理由として、多くの路線で「自宅や目的地の近くにバス停があるから」の回答が最も多く、次いで「移動したい時間に運行しているから」、「運転免許を所持しておらず自動車を利用できないから」が多い。
- **市営無料バスを有料化した場合の支払い可能額**について、**西バスや宝泉・新田線では「100円」や「200円」**の回答が多い一方、**東バスや韮川・鳥之郷線で「有料化したら乗らない」**の回答が最多。

◆路線バス全般に対する意見

- 夜間運行に対するニーズとして、シティライナーおおたは「21時台」、市営無料バスは「20時台」の回答が多い。
- 路線バスの休日運行について、概ね50～80%が必要と回答しているが、求める運行本数としては「平日よりも少なくて良い」の回答が多い。
- 公共交通に対する満足度は「普通」の回答が多く、「やや不満」や「不満」の回答割合は比較的低い。
- 既存公共交通サービスを大きく見直すことについて、「賛成」「やや賛成」の割合が高く、「やや反対」「反対」の回答は少数。

【朝日バス】

◆日常的な移動実態

- 外出目的は「通勤」や「通学」が多く、外出時間帯も朝夕のピーク時間帯が多い。

◆各路線・系統の利用状況

- 利用頻度は、約70%が「週１日以上」と回答しており、往復利用が90%程度。
- 利用目的は、通勤・通学目的の利用が多いが、趣味・娯楽や買い物目的等にも幅広く利用。
- 主な目的地は、熊谷駅や太田駅等の鉄道駅がほとんどを占めるが、勤務先や熊谷高校等の学校の回答もみられる。
- 各路線・系統を利用する理由として、多くの路線で「自宅や目的地の近くにバス停があるから」の回答が最も多く、次いで「移動したい時間に運行しているから」、「運転免許を所持しておらず自動車を利用できないから」が多い。

◆路線バス全般に対する意見

- **夜間運行に対するニーズとして、「22時台まで運行」**の回答が最も多い。
- 路線バスの休日運行について、70%が必要と回答しており、求める運行本数としては「平日よりも少なくて良い」と「平日と同等の運行本数が良い」の回答が同等となっている。
- 休日における**最終の新幹線（熊谷駅）への接続の必要性について、約50%が「必要」**と回答。
- 既存公共交通サービスを大きく見直すことについて、「賛成」「やや賛成」の割合は70%以上であり、「やや反対」「反対」の回答は少数。

参考-5-②　バス利用実態（OD）調査結果

実施概要

- 実施期間：令和8年6月11日（木）、6月13日（土）※休日調査は朝日バスのみ
- 対象者　：太田市内の路線バス利用者（具体の対象路線は下記結果概要を参照）

結果概要

◆シティライナーおおた（新田線）
- 利用者特性：**中高生（63.7%）の比率が高く、高齢者（11.1%）の比率は低い。**
- 利用状況　：太田駅北口、新田暁高校、太田記念病院での乗降が多く、**新田暁高校方面では約40%以上が新田暁高校で降車**し、太田駅北口方面では**約70%が太田駅北口で降車**。

◆シティライナーおおた（尾島線）
- 利用者特性：**一般（50%）、高齢者（39.1%）**の比率が高く、中高生（8.7%）の比率は低い。
- 利用状況　：全体的に利用者数は少ない（往復50名程度）ものの、**約50%が太田駅北口で乗降**。

◆市営無料バス（西バス）
- 利用者特性：**中高生（40.8%）の比率が最も高く**、次いで高齢者（32.3%）の比率が高い。
- 利用状況　：**藪塚駅、**ジョイフル本田新田店**、新田暁高校での乗降が多く**、鉄道駅（藪塚駅や木崎駅南口など）へのアクセスや、買い物施設（ジョイフル本田新田店、とりせん下田島店など）間の利用が多い。

◆市営無料バス（東バス）
- 利用者特性：中高生（36.1%）、一般（28.9%）、高齢者（30.9%）と**利用者属性は分散**。
- 利用状況　：イオンモール太田や韮川駅西方面の利用者が多く、鉄道駅アクセスや各バス停からイオンモール太田を目的とした利用が多い。

◆市営無料バス（韮川・鳥之郷線）
- 利用者特性：**高齢者（55.2%）の比率が高いが、全体的に利用者数は少ない**（往復30名程度）。
- 利用状況　：全体的に利用者数は少ないものの、イオンモール太田、かたくりの里、ウエルシア石原店の利用が多い。

◆市営無料バス（宝泉・新田線）
- 利用者特性：**高齢者（81.0%）の比率が高いが、全体的に利用者数は少ない**（往復20名程度）。
- 利用状況　：全体的に利用者数は少なく、ジョイフル本田新田店や清瀬公園前、太田宝郵便局等を起終点とした分散的な利用が多い。

◆朝日バス（平日・休日）
- 利用者特性：**一般（73.0%）の比率が最も高い**が、中高生（18.3%）や高齢者（8.0%）の利用もみられる。**休日は中高生（9.5%）の比率が減少**し、**高齢者（13.6%）の比率が増加**。
- 利用状況　：平日・休日ともに、**熊谷駅北口、太田駅南口の利用が突出**しており、熊谷駅北口を起点とした利用が多く、太田市内では堀江病院や城山病院入口、中学校入口等での乗降が多く見られる。

参考-5-③　おうかがい市バス利用者アンケート結果

実施概要

- 実施対象：利用登録者から1,000人を無作為抽出し、郵送配布・郵送回収（WEB回答併用）
- 実施日時：令和8年5月28日（木）～6月30日（火）※WEBフォームにて回答
- 回答者数：調査票回答者｜448名，WEB回答者｜19名　合計467名（回答率46.7%）

結果概要

◆回答者の属性

- **後期高齢層・女性が主体**：年齢は「80代以上（6割強）」「70代（2割強）」と70代以上が8割強を占め、性別は女性が約7割。
- **高い免許非保有率**：未回答者を除くと、「持っていない（5割強）」「取ったことがない（2割強）」を合わせ、**約8割が自家用車を運転できない**。登録のきっかけも「免許証の返納（6割弱）」が突出

◆日常的な移動実態

- **日常生活に沿った目的：**最も頻度の高い外出目的は「通院」「買い物」がともに約3割で大半を占める。外出頻度は「週2～3日（約3割）」が最多。
- **午前中への需要集中：**移動時間帯は、**出発が「午前9時台～10時台」、帰宅が「午前11時頃～12時頃」に集中**
- **移動を支える手段：**主な移動手段（複数回答）は「おうかがい市バス（約4割）」と「家族の送迎（約4割）」が多い

◆利用に対する評価と予約に関する課題

- **評価の二極化：**項目別満足度では「利用料金」への満足度（満足・やや満足）が高い。一方、**「予約の取りやすさ」への不満（不満・やや不満）が高い。**なお、登録者の４割弱が「今は利用していない・利用経験なし」と回答
- **予約に対する不満の理由：****「希望した時間帯の予約が取れない」が最多**、「予約センターの電話が繋がりにくい」、「土日祝除く3日前からしか予約できない」が不満の上位
- **片道の利用状況と代替手段：**片道利用は、（未回答者を除くと）いつも・たまにを合わせ7割強が「片道のみ利用」の経験有。予約が取れない場合の代替交通手段は「タクシー（4割強）」が最多

◆今後の運行サービス改善・料金改定への意向

- **運行時間のシフト要望：**改善のための時間変更案として、現行（7:00～16:00：約2割）を上回り、**「午前8時～午後5時（3割弱）」の要望が最多**
- 休日運行ニーズ：約5割が「休日（土日・祝日）の運行が必要」と回答。休日料金として割増になっても「払ってでも乗りたい（4割強）」とする積極的な意見に対し「乗らない（2割弱）」も一定数あり
- **料金改定の許容度：**料金改定に対し、**妥当な金額は「500円」が5割弱**。1,000円や800円の回答も含め、一定の値上げ許容も見られた

◆公共交通全体の満足度と今後の大きな見直しへの意向

- 現状への評価は三分：市内の公共交通全般への満足度は、（未回答者を除いて）「満足・やや満足」「普通」「やや不満・不満」で評価を三分
- 大幅な見直しへの高い受容性：利便性向上のために「市の公共交通サービスを大きく見直すこと」に対し、約6割（賛成＋やや賛成）が肯定的意向

参考-5-④　高校生・保護者アンケート調査結果

実施概要

- 実施対象：太田市内の高校に通学する高校生（全10校・合計5,723名）とその保護者
- 実施日時：令和8年5月28日（木）～6月17日（水）※WEBフォームにて回答
- 回答者数：高校生｜1,523名（回答率26.6%），保護者｜1,475名（回答率25.8%）

結果概要

【高校生アンケート】

◆移動手段の実態：自転車への高い依存度

- 通学手段は「自転車」が約8割と突出。徒歩または自転車で移動する区間は「家と学校の間の全区間」が5割強と最多。
- 通学で鉄道・バスを「利用していない」生徒は5割強。その理由は「学校が徒歩や自転車のみで通学できる距離」が8割強と突出。
- 日常で、最も頻度の高い外出目的は「買い物」で3割強、目的地はイオンモール太田が多い。移動手段は「自転車」が5割弱、「家族の送迎」が4割弱となり、公共交通利用は少ない。

◆移動における課題と家庭への影響

- 徒歩・自転車での通学時に危険や課題を感じる場面として「歩道や車道の狭さ、平坦でなく移動のしにくさ」が5割強で最多。
- 徒歩・自転車通学が出来ない場面は「雨や雪などの悪天候の日」が6割強と最多。次いで「けがや体調不良のとき」で2割強。
- 通学で家族の**送迎を「利用している」「たまに利用している」生徒は合計で8割強**。これに対し、「助かっていて感謝」との思いが8割強、「面倒をかけて申し訳ない」との思いが1割強となっている。

◆路線バスへの潜在ニーズとサービス見直しへの意向

- 市内路線のうち日常利用が確認できたのは「イオンモール太田線」のみ。
- バスを利用したくなる要件は「行きたい場所に行く路線」「本数が増える」がともに5割弱と多数。
- 利便性向上のために市が公共交通サービスの見直しを図ることに対し、賛成・やや賛成で6割強。
- 将来、「バスや鉄道が利用しやすく便利な街に住みたいか」の意向は「そう思う・ややそう思う」で8割弱。

【保護者アンケート】

◆日常的な自動車送迎の実態と負担感

- **送迎を行っている家庭は9割弱**、頻度は**「天候がすぐれない日のみ」「毎日」がそれぞれ3割前後**。送迎区間は「家と学校の間」が5割強で最多。
- 送迎を行う理由は「公共交通の便が悪い」が3割強で最多、次いで「子どもの帰宅時間が遅く夜道が危険」が2割強。
- 保護者が感じる負担では「自分自身や家族の時間が取られる」が3割強と最多、次いで「朝早くの出発、夜遅くの迎えが必要」が2割強。一方「特に負担には感じていない」が3割弱で、日常化がうかがえる。

◆子どもの公共交通利用状況と保護者の意向

- 公共交通の主な利用手段は「東武鉄道」が9割弱と突出し、路線バス利用は極めて低い状況。
- 1ヶ月の定期代等は**「3,000円以上5,000円未満」が5割弱と最多であり、許容額も同額帯が4割程度**と概ね実情に即している。
- 通学時に公共交通を「利用させたい」と思う保護者は5割弱。その条件は「自宅や学校からバス停・駅が近い」が6割弱と最多。

◆保護者自身の移動実態と公共交通への評価

- 日常外出は「通勤」が6割強と最多、移動手段は「自動車」が9割強と突出。
- 日常生活における公共交通の満足度で、「満足・やや満足」は1割強にとどまり、「やや不満・不満」が3割弱と上回った。
- 利便性向上のために市が公共交通サービスの見直しを図ることに対し、「賛成・やや賛成」で7割強。

参考-5-⑤　市内事業所意識調査結果

実施概要

- 対象企業：太田市内の立地企業で、前回計画での調査対象とした企業や、企業規模の大きな事業所（従業員100名以上）、送迎バスを運行している事業所等を抽出・選定（80社）→調査票を郵送配布・回収（WEB回答併用）
- 実施日時：令和8年6月18日（木）～7月10日（金）
- 回答者数：調査票22社・WEB19社　合計41社（回答率：51.3%）

結果概要

◆自社専用の送迎バスの運行状況

- **運行の有無：**送迎バスを**「運行していない」企業が約8割（34社）と大半**を占めており、**「運行している」企業は5社**。
- **運行形態と課題：**運行している企業のすべてが、運転手の確保を「バス会社等に運行を委託」。 運行上の課題としては、「人件費・燃料代の高騰により運行費用が増加している」ことが最も多く挙がった。

◆従業員の駐車場確保状況

- **整備状況：**8割強（35社）の企業が「事業所敷地内に駐車場を整備」。
- **利用状況・料金：**「希望する従業員全員が駐車場を利用できている」企業が9割弱（36社）であり、うち35社が従業員の駐車場利用料を「無料」としている。
- **管理上の課題：**駐車場管理については「特に課題はない」が約4割（17社）で最多、「駐車場の賃借料が負担となっている」が3割弱（11社）。

◆従業員の通勤に関する課題と取り組み

- **通勤支援の取組：**「従業員が通勤で使う自動車の駐車場の確保」（約8割）や「公共交通機関以外に対する通勤手当の支給」（6割弱）など、マイカー通勤を前提とした支援が中心。
- **通勤における課題：**「道路の渋滞が激しい」が4割弱（15社が回答）と、大きな課題として認識されている。

◆公共交通の利用促進に関する意向と課題

- **利用促進の意向：**今後の公共交通の利用促進について「あまり考えていない」「公共交通の利用促進・通勤手段の転換は難しい」を合わせると7割弱に達し、多くの企業が公共交通への転換に難しさを感じている。
- **転換に向けた課題：**「従業員の中で自家用車通勤が定着しており、手段の転換が難しい」「運行本数が少ない」が同数（約7割）で最多。 次いで「最寄りの駅やバス停から事業所までが遠い」（約6割）、「始発・終バスの時間が従業員の勤務体系と合わない」（約5割）といった利便性の低さが挙がっている。
- **バス停の設置：**路線網を見直した場合の事業所前のバス停設置スペースについては、**「確保は難しい」が約4割（17社）**を占めるが、**「自社敷地や駐車場のレイアウト変更等で確保できる可能性はある」とする企業も3割弱（11社）**みられた。

参考-5-⑥　交通事業者ヒアリング結果

ヒアリング概要

- 実施対象：株式会社矢島タクシー、朝日自動車株式会社
- 実施日時：令和8年6月上旬・8月下旬（1回目：運行・運営における課題の把握、 2回目：施策立案に向けた意向の把握）
- 実施形式：個別対面ヒアリング形式

結果概要

【矢島タクシー】

◆市営無料バス路線の有料化について

- 人員確保（定年・退職への対応）と、有料路線担当者の給与向上等の待遇改善が必要。
- 西バス路線単独で運行を行うよりも、既存の太田駅発着路線（新田線等）と組み合わせた延長・折り返し運行による、車両や人員の効率化が有効。

◆人材確保に対する課題

- 法的拘束はかけられず、従業員の免許取得後における退職等のリスクもあり、支援は慎重姿勢。
- 給与水準が他業界（トラック等）より低く、担い手が、**他業界を定年退職した高齢ドライバーが中心とならざるを得ない**。

◆おうかがい市バスの制度見直しについて

- 物理的には可能だが、勤務形態の変更を拒まれる可能性もある。
- 免許自主返納者向けのタクシー助成制度の導入は、特段異論はないが、他事業者との合意・協力が不可欠。

◆その他

- 郊外エリアのデマンド交通形成は、既存のタクシーと競合しないようにエリア設定されるならば検討の余地がある。
- 従業員輸送バスは、臨機応変な運用が必要な以上、定時定路線を基本とした一般客混乗の形態（路線バス化）に切り替えるのは困難。

【朝日自動車】

◆市営無料バスに対する意見

- 市内で、乗る路線によって無料か有料に分かれてしまう状況は、市民間での格差だけでなく、有料路線の需要を阻害しうる。
- 無料バスエリアの見直しや有料化に舵を切る方向性は支持する。

◆人材確保に対する課題

- **常時人手不足**であり、本来なら管理業務を行う運行管理者もハンドルを握って路線を維持している状況。
- **採用につながる取り組みは前向きに協力**していきたい。

◆太田駅-熊谷駅間の路線バス増線について

- 大泉町経由等の新設路線検討は可能だが、同一ルートで停車／非停車が異なると乗客の混乱を招くほか、運賃集計等、運用上の課題がある。
- 新設（補助）路線設定には、既存路線と並行、需要を食い合わないよう留意し、適正利潤を確保できる設定が必要。

◆その他

- 公共ライドシェア導入は、一般タクシーが走っていない時間帯（早朝・深夜等）の運行であれば、自社への影響はない。
- 免許自主返納者向けのタクシー助成制度の導入は、利用喚起につながるならば賛同。精算手数料の考え方の整理は必要。
- 渋滞緩和に向けた通勤バス等の導入は、効果発現が見込めるなら賛同。

参考-5-⑦　市役所職員・SUBARU従業員アンケート結果概要

概要

- 実施対象：【市】市職員及び行政管理公社職員（2,622人）　【SUBARU】群馬製作所従業員（18,347人）
- 実施期間：【市】令和8年7月6日（月）～7月17日（金）　【SUBARU】令和8年7月20日（月）～8月7日（金）WEBアンケート形式
- 回答者数：【市】980名（回答率：36.81％）　【SUBARU】5,967名（回答率：32.52％）

結果概要

【市役所職員】

◆通勤について

- ９割以上が自分の自家用車で通勤。
- 渋滞箇所としてはSUBARUの工場周辺や、郊外から中心市街地への入口となる場所が挙げられている。
- 自家用車、バイク等で通勤している者のうち4割が「不便を感じる」と回答。内容は渋滞等の道路環境や、経済的負担が多い。
- 自家用車、バイク等で通勤している者のうち、4割が毎日渋滞に遭遇していると回答。**出退勤時に毎日20分（片道10分）渋滞により遅延すると、年間の遅延時間は80時間**（10分×2×240日＝4800分）。**年間約3.5日分の時間が渋滞で失われていることになる。**
- 路線バス・鉄道で通勤する者は30名程度。不便に感じる点としては9割が「運行本数が少ない」を選択。
- 勤務先に求めるサポートとしては7割が「通勤手当の見直し」を選択。

◆路線バスの利用促進について

- 公共交通が必要だと思った場面については、飲酒のほか、道路と駐車場の渋滞や悪天候等で自家用車での移動をためらう事例がみられる
- 路線バスの夜間運行については半数が22～23時台を選択し、土日運行についても半数が必要と回答。

◆渋滞緩和に向けた取り組みについて

- パークアンドライドについては意向が二分し、パークアンドライドで通勤した際の距離や時間の短縮や支援が重視されている。
- **時差出勤については30分前後の変更が可能とした者が多く**、早めることが可能な者が多い。

【SUBARU従業員】

◆通勤について

- 7割が自分の自家用車で通勤し、他は徒歩や自転車が多い。
- 渋滞箇所としてはSUBARUの工場周辺や、国道407号線や県道2号線等の幹線道路が挙げられている。
- 自家用車、バイク等で通勤している者のうち半数が「不便を感じる」と回答。内容は渋滞や駐車場距離等の道路環境や、経済的負担が多い。
- 自家用車、バイク等で通勤している者のうち、半数が毎日渋滞に遭遇していると回答。
- 路線バス・鉄道で通勤する者は6％。不便に感じる点としては9割が「運行本数が少ない」を選択。
- 勤務先に求めるサポートとしては7割が「通勤手当の見直し」を選択し、4割が「時差出勤・フレックス制度」を選択。次いで自由記述と合わせ、駐車場制度への改善要望が多い。

◆路線バスの利用促進について

- 公共交通が必要だと思った場面については、飲酒のほか、道路と駐車場の渋滞や悪天候等で自家用車での移動をためらう事例がみられる
- 路線バスの夜間運行については半数が22～23時台を選択し、24時以降の運行も2割が選択。土日運行についても4割が必要と回答。

◆渋滞緩和に向けた取り組みについて

- パークアンドライドについては意向が二分し、パークアンドライドで通勤した際の距離や時間の短縮や支援が重視されている。
- 時差出勤については、**早めることが可能な時間は「30分」、遅らせることが可能な時間は「1時間以上」が多く**、早めることが可能な者が多い。