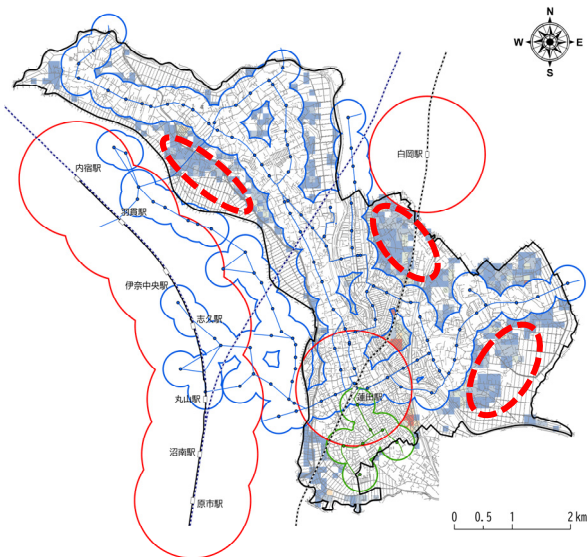


8) 近隣都市の公共交通サービス

隣接都市との交通空白地域の分布とコミュニティバスやデマンド型交通の導入状況について比較を行いました。

<本市> 市域面積：27.28k m²



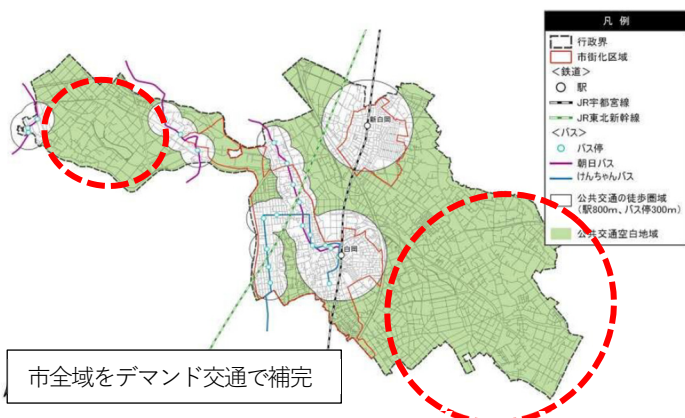
本市は、路線バスの公共交通圏域が市全域に広がり、蓮田南地域の南部は乗合タクシー「おりづる号」が運行しているため、人口密度の高いところは概ね公共交通圏域内に含まれています。

また、交通空白地域の分布をみると比較都市に比べて、各交通空白地域が狭く、全体の交通空白地域も市域に対して大きくありません。

対して、比較都市では本市に比べて各交通空白地域が広がっています。

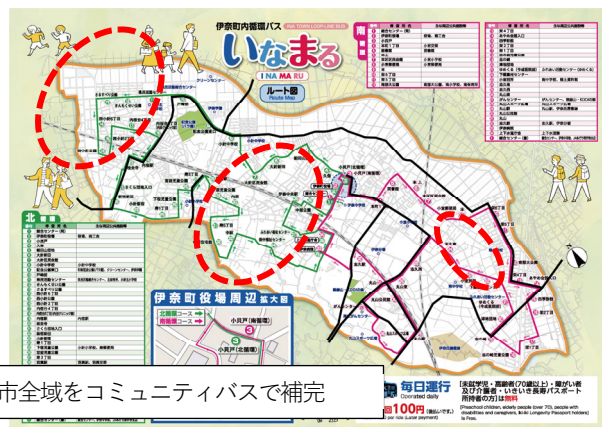
広い交通空白地域では、自転車やタクシー等での移動も厳しくなってしまうため、移動手段を確保する必要性が高く、コミュニティバスやデマンド交通の導入で対応していると考えられます。

<白岡市> 24.92k m²



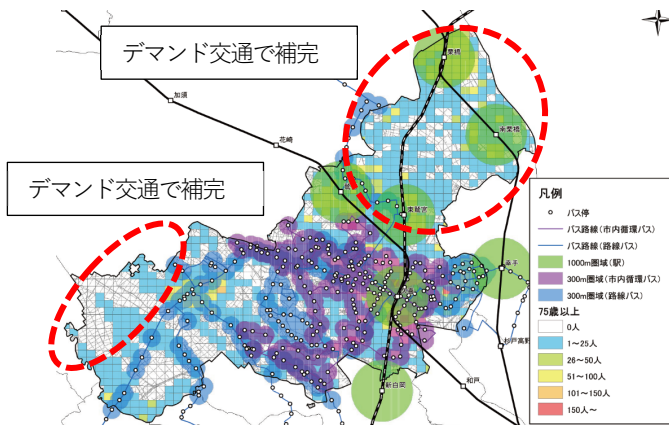
【出典】白岡市地域公共交通計画

<伊奈町> 14.79k m²



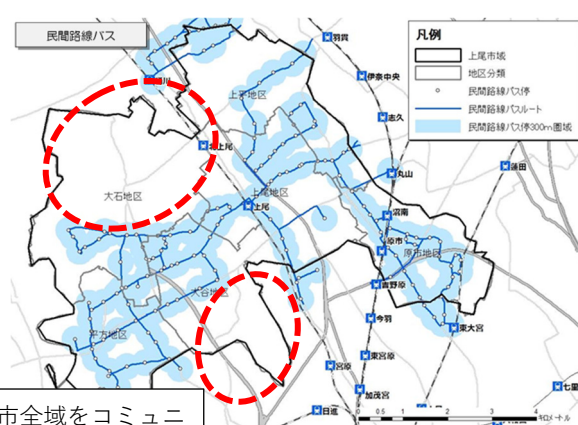
【出典】伊奈町 HP

<久喜市> 82.41k m²



【出典】久喜市地域公共交通会議資料

<上尾市> 45.51k m²



【出典】上尾市地域公共交通計画

○ 主な交通空白地域

6. 移動に関するニーズの把握

1) 調査の目的

本市の住民に対し、普段の生活における移動状況をアンケート調査により聴取し、住民の移動実態や市内の公共交通の利用状況、意向や需要を把握することを目的に行いました。

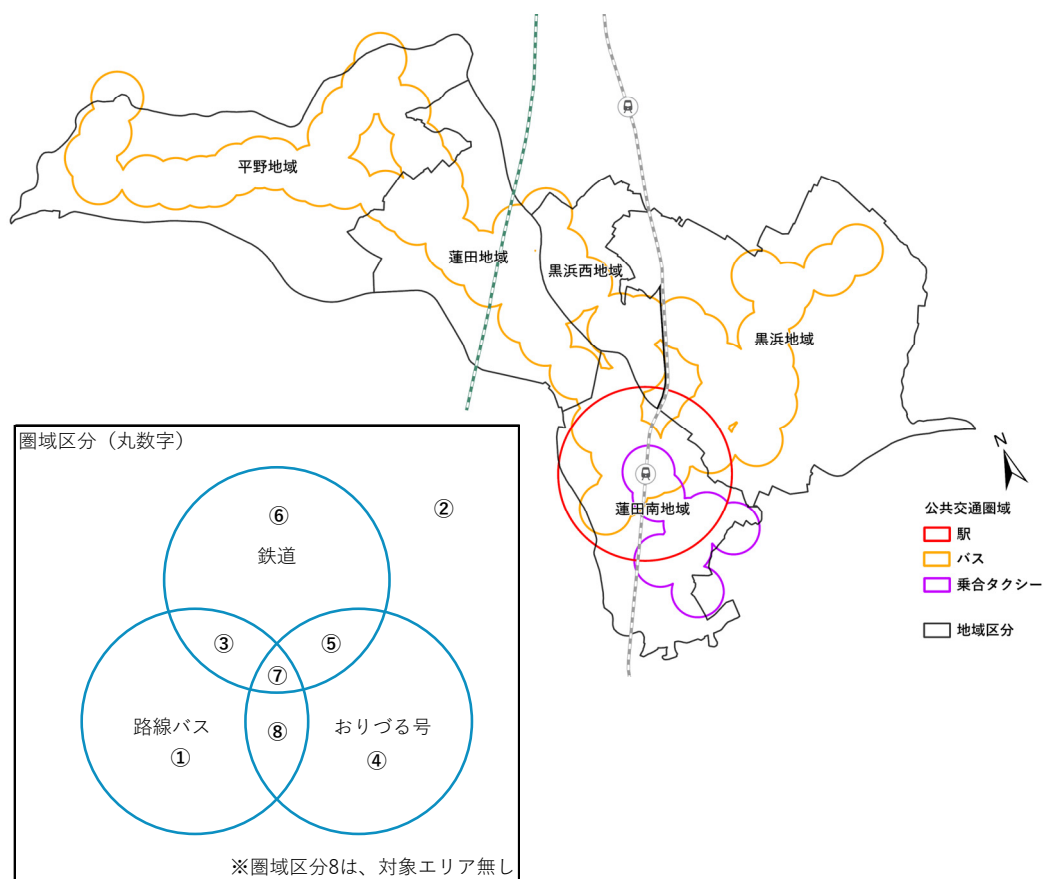
2) 回収状況

下図に示す区域区分別に人口の割合から配布人数を設定し、2009 年 4 月 1 日以前生まれの住民の方を無作為で抽出し、合計で 3,000 人の方を対象としました。回収数は、郵送とWEB合わせて 1,142 回答となり、全体の回収率は約 38%となりました。

表 区域区分別回収率

圏域区分	鉄道圏域 1 km	路線バス圏域 300m	おりづる号圏域 300m	配布数	回答数	回収率
①	－	圏域内	－	1,392	521	37.4%
②	－	－	－	638	240	37.6%
③	圏域内	圏域内	－	411	152	37.0%
④	－	－	圏域内	243	95	39.1%
⑤	圏域内	－	圏域内	144	60	41.7%
⑥	圏域内	－	－	120	48	40.0%
⑦	圏域内	圏域内	圏域内	52	26	50.0%
合計				3,000	1,142	38.1%

図 圏域×地域区分図



3) 集計結果

■ 回答者の年齢

- ・【全体】では、70 歳以上の割合が最も多く 39%となり、60 代以上は 55%と多くなりました。
- ・【黒浜西】路線バス圏域内では、70 歳以上の割合が 56%で最も高く、60 代以上は 67%となっています。
- ・平成 24 年度では 60 代、令和 6 年度では 70 歳以上の割合が高く、60 代以上では 48%から 55%と高齢化が進んでいます。

図 70 歳以上の割合

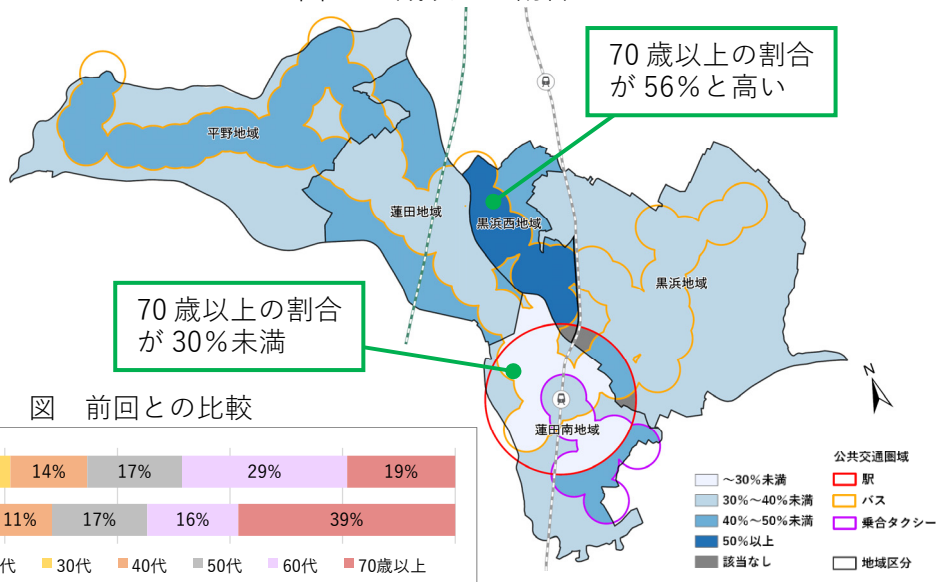
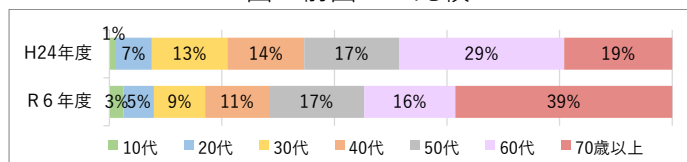


図 前回との比較



■ 自動車運転免許の保有

- ・【全体】では、運転免許を持っており自主返納の予定がない方が 66%と多くなっています。
- ・【蓮田南】鉄道のための圏域内では、免許を持っていない方の割合が高く 30%以上となっています。
- ・免許の保有状況は平成 24 年度と令和 6 年度で変化は見られません。

図 自動車運転免許を持っていない割合

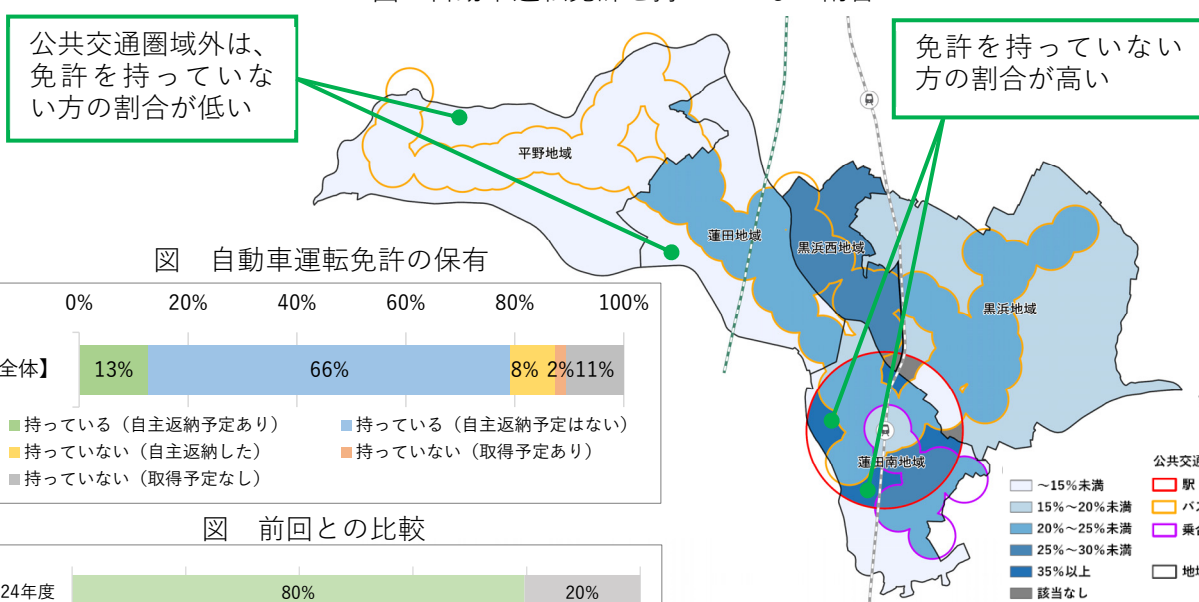


図 自動車運転免許の保有

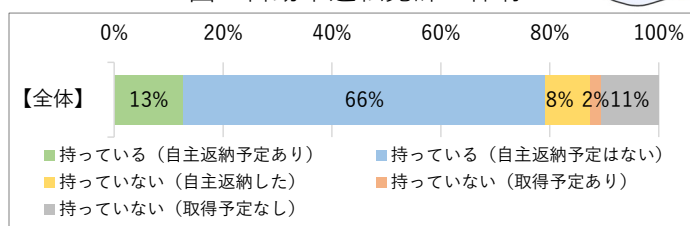
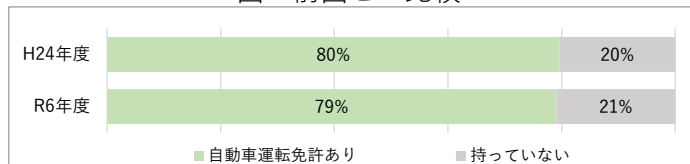


図 前回との比較



■ 自動車での送迎

- ・【全体】では、自動車での送迎を頼める人がいない（自動車を自身で運転できない方、自分以外で運転できる方がいない）回答が35%となっています。
- ・【蓮田南】鉄道圏域内では、送迎を頼める人がいない割合が比較的高くなっています。
- ・平成24年度に比べ、送迎を頼める方がいないとの回答が増加しています。

図 送迎を頼める人がいない割合

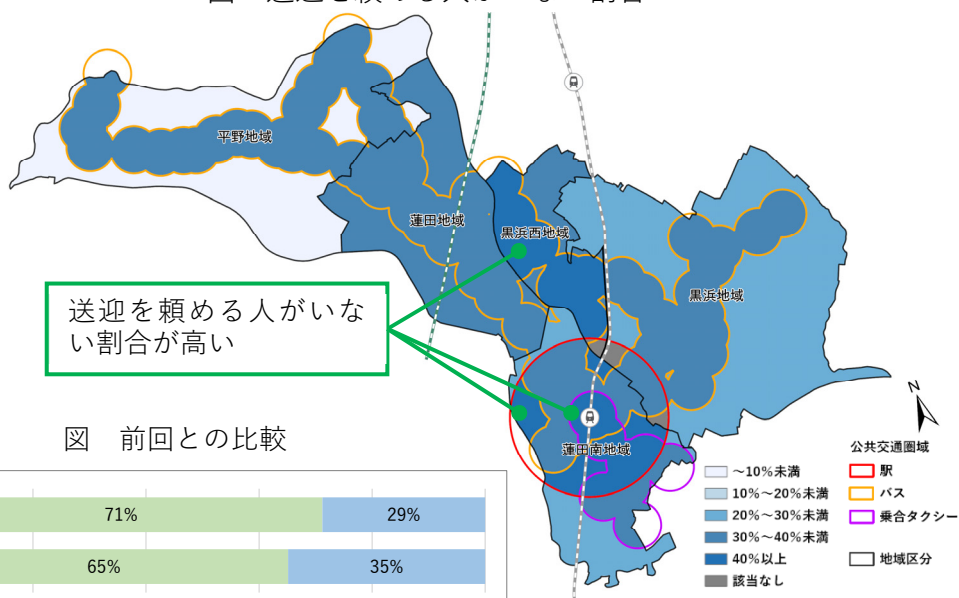
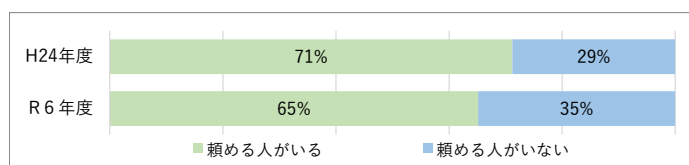


図 前回との比較



■ 外出する目的

- ・【全体】では、日用品などの買い物での外出が多く 34%となっています。
- ・蓮田駅周辺では通勤目的の割合が 33%と高くなっています。
- ・平成 24 年度の外出行目的は、通勤の割合が一番多く約 43%で、令和 6 年度は約 25%と減少しており、代わって病院と趣味・娯楽が増加しており、高齢化の影響が考えられます。

図 外出の目的が通勤・通学の割合

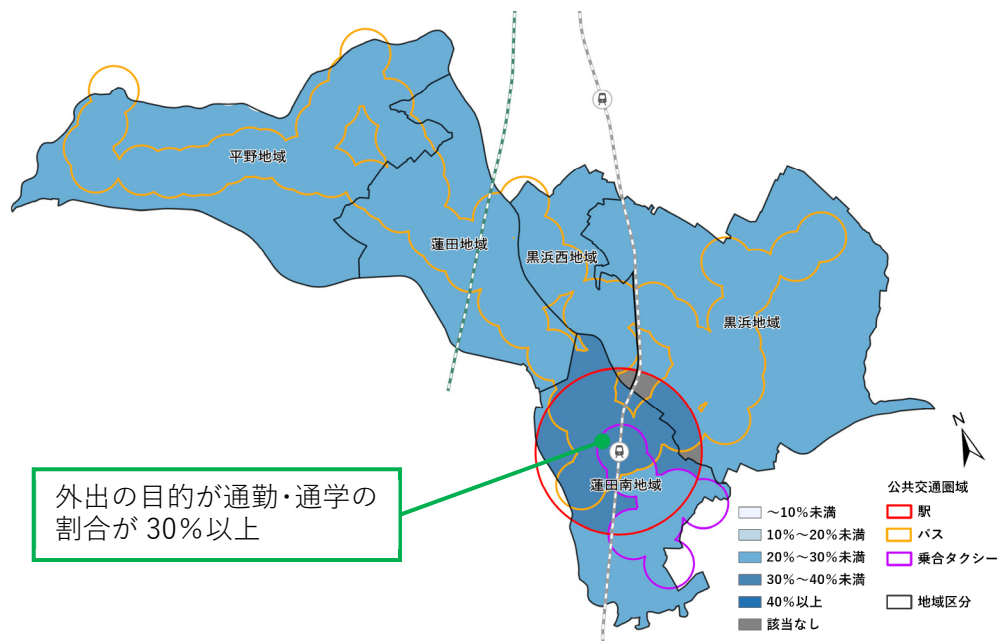


図 外出の目的が病院（通院・お見舞いなど）の割合

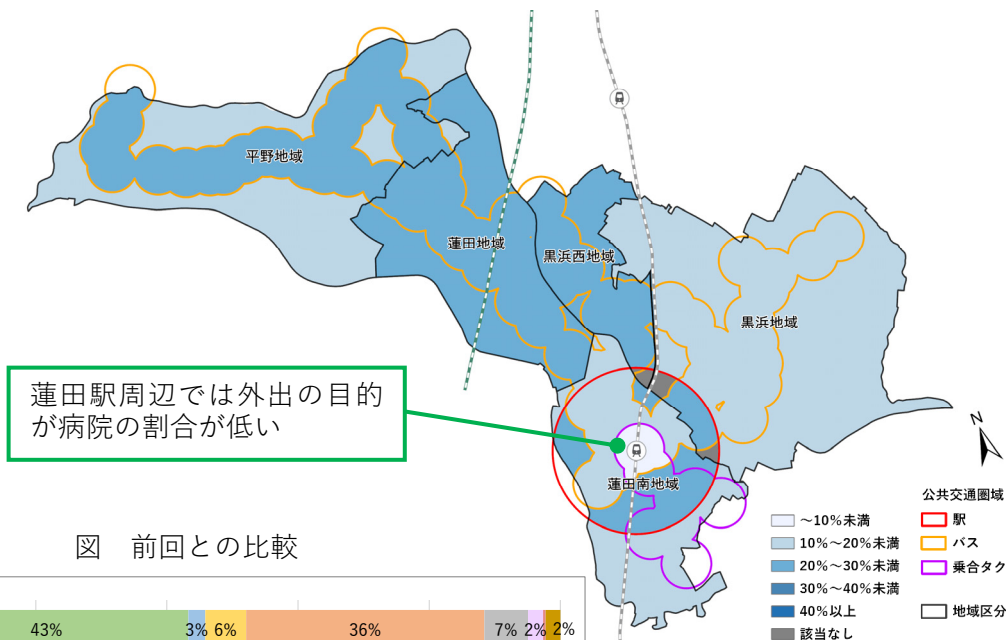
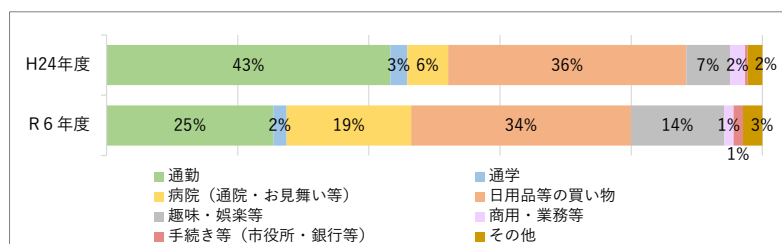


図 前回との比較

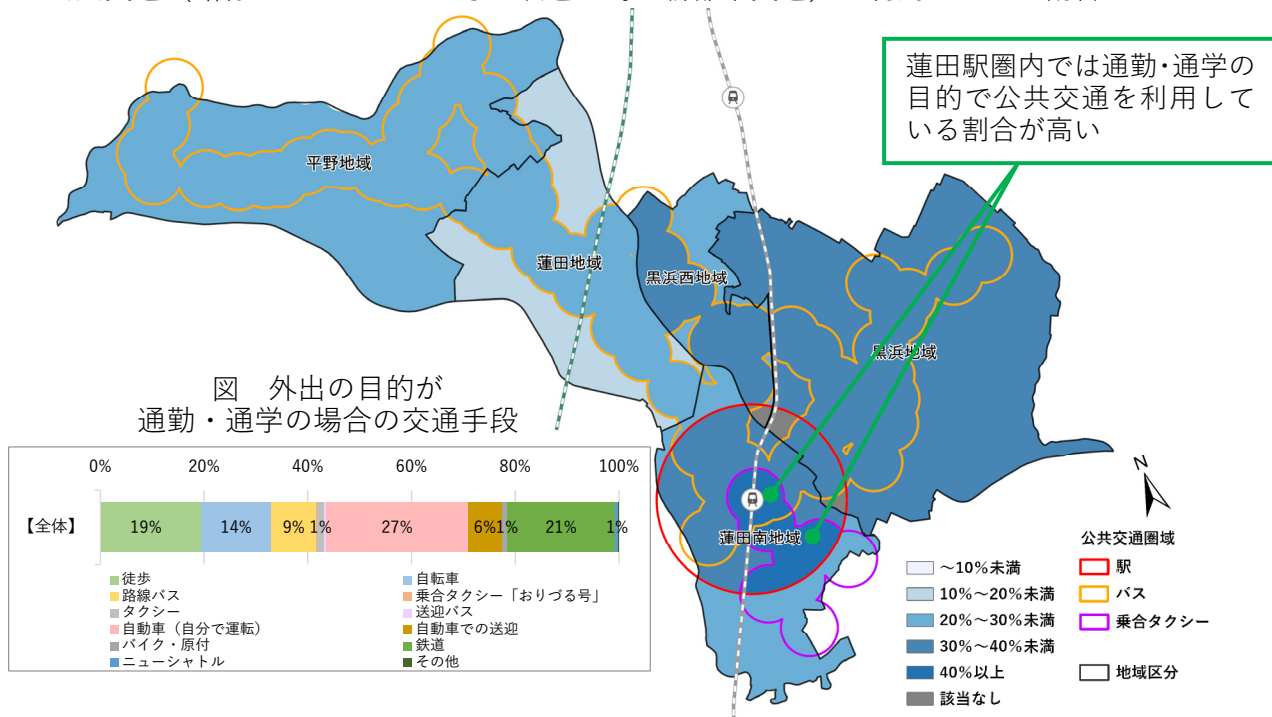


※居住地無回答の回答を含む構成比となるため、数値が若干異なる場合があります

■ 外出の目的が通勤・通学の場合の交通手段

- ・【全体】では、自身の運転や送迎による自動車での移動は 33%、公共交通を利用した移動は 30%となりました。

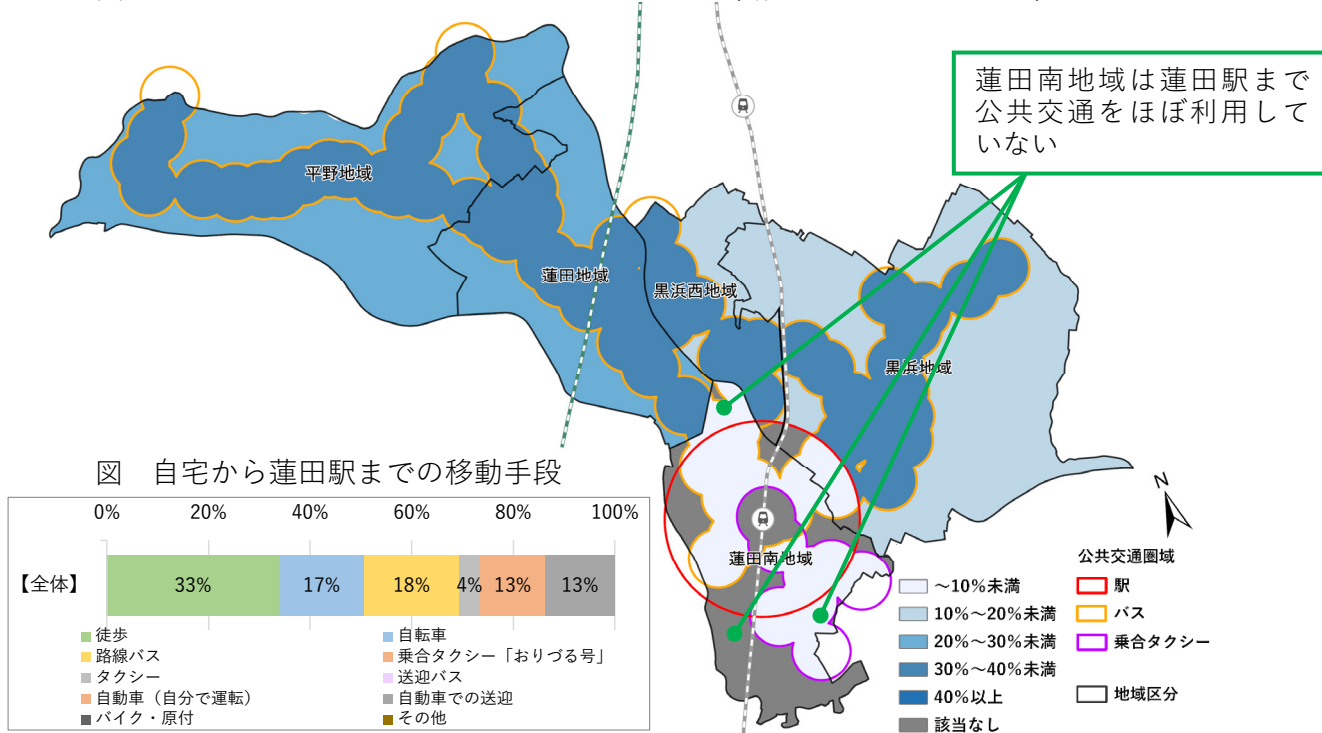
図 外出の目的が通勤・通学で、公共交通（路線バス・おりづる号・鉄道・埼玉新都市交通）を利用している割合



■ 自宅から蓮田駅までの移動手段

- ・【全体】では、蓮田駅の徒歩圏内と思われる方は 33%、路線バスを利用の方が 18%となりました。
- ・路線バスの圏域外では、駅までの移動手段が路線バスと回答された方の割合は約 20%～30%となりました。蓮田駅から遠い地域では自動車での移動の割合が高くなっています。

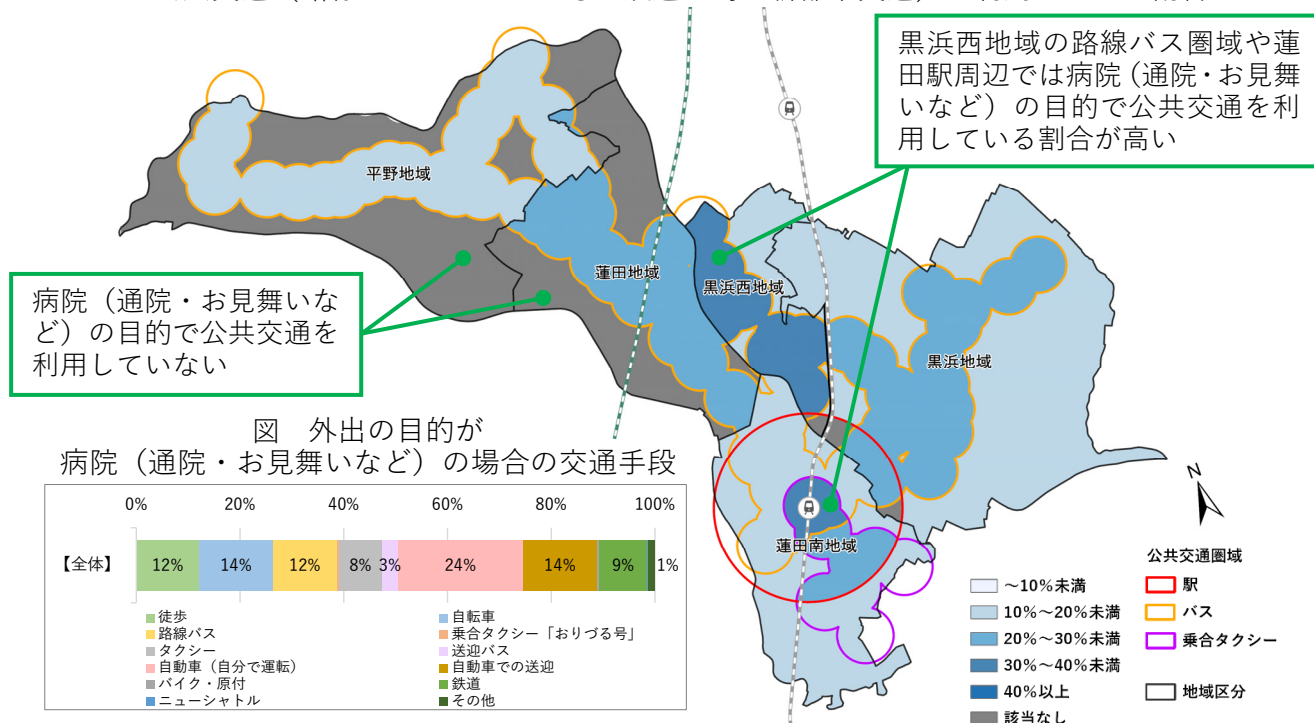
図 自宅から蓮田駅までの移動手段が公共交通（路線バス・おりづる号）の割合



■ 外出の目的が病院（通院・お見舞いなど）の場合の交通手段

- ・【全体】では、自身の運転や送迎による自動車での移動は 38%、公共交通を利用した移動は 21%となりました。

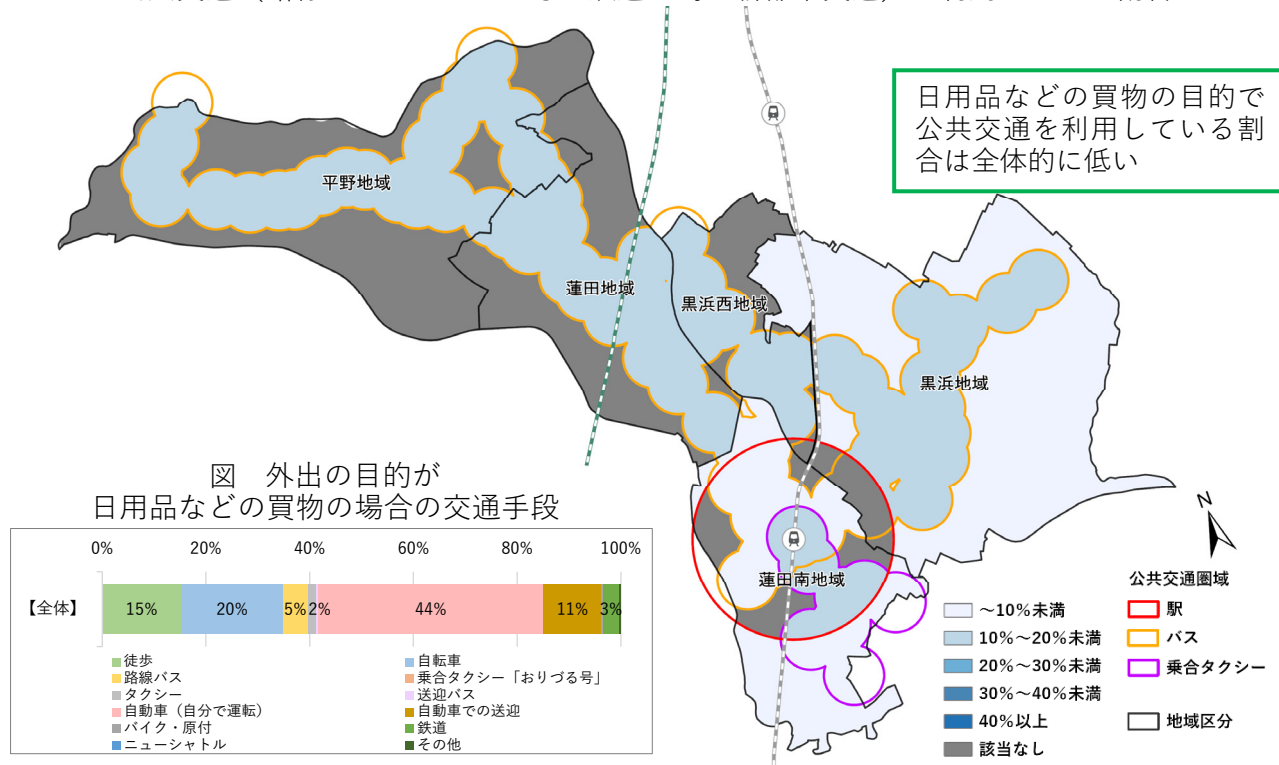
図 外出の目的が病院（通院・お見舞いなど）で、公共交通（路線バス・おりづる号・鉄道・埼玉新都市交通）を利用している割合



■ 外出の目的が日用品などの買物の場合の交通手段

- ・【全体】では、自身の運転や送迎による自動車での移動は 55%、公共交通を利用した移動は 8%となりました。

図 外出の目的が日用品などの買物で公共交通（路線バス・おりづる号・鉄道・埼玉新都市交通）を利用している割合

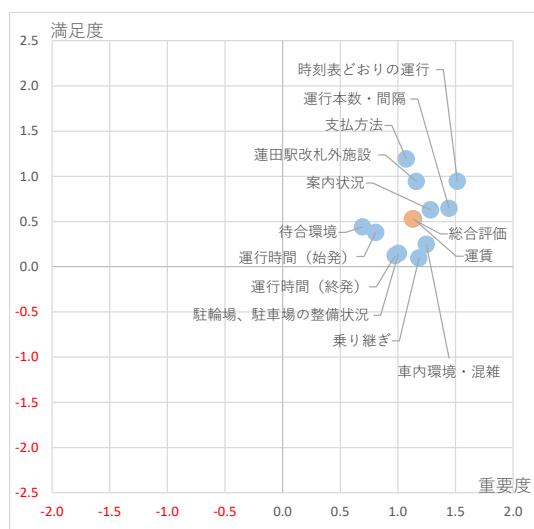


■ 各公共交通の満足度と重要度

〈鉄道〉

【市全体】

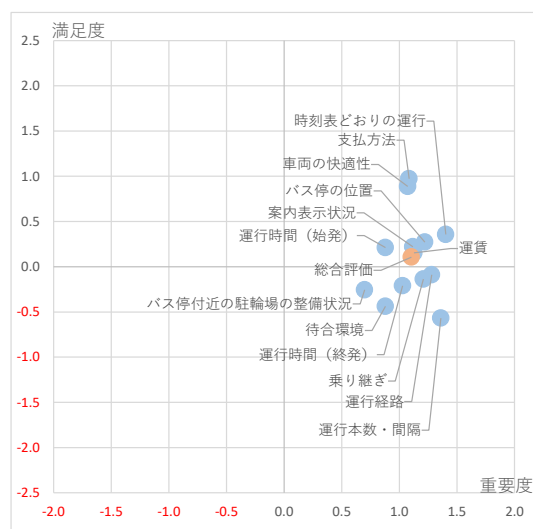
- ・市全体では全ての項目で重要度、満足度ともにすべての項目で高く、鉄道に対しての充足度は高くなっています。



〈路線バス〉

【市全体】

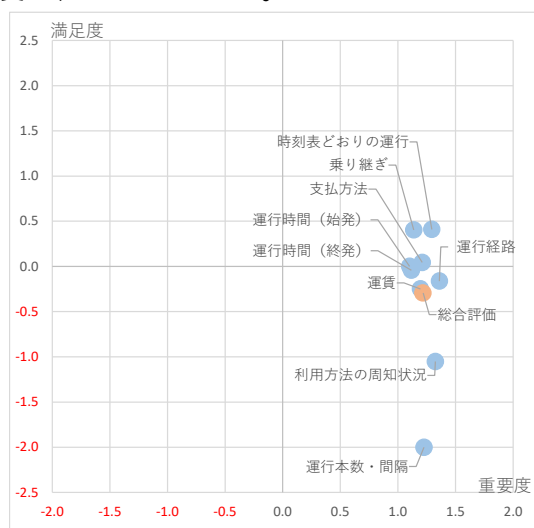
- ・市全体では「運行本数・間隔」の重要度が高く満足度が低くなっています。次いで、「待合環境」「バス停付近の駐輪場の整備状況」「運行時間（終発）」「乗り継ぎ」「運行経路」の順に満足度が低くなっています。



〈乗合タクシー「おりづる号」〉

【市全体】

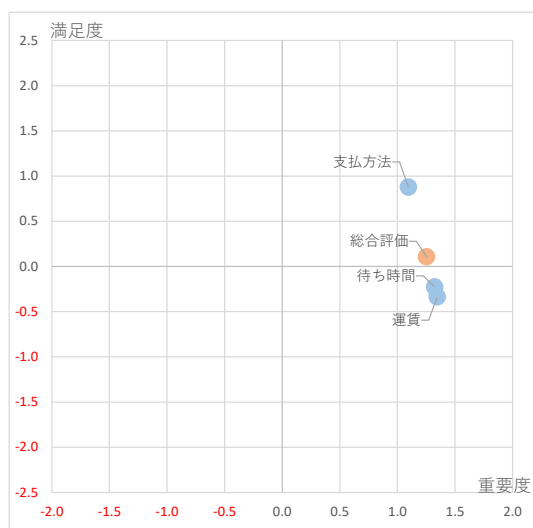
- ・運行区域外の地域からの回答が少なく、市全体では、「運行本数・間隔」の満足度が非常に低く、「利用方法の周知」の満足度も低くなりました。



〈タクシー〉

【市全体】

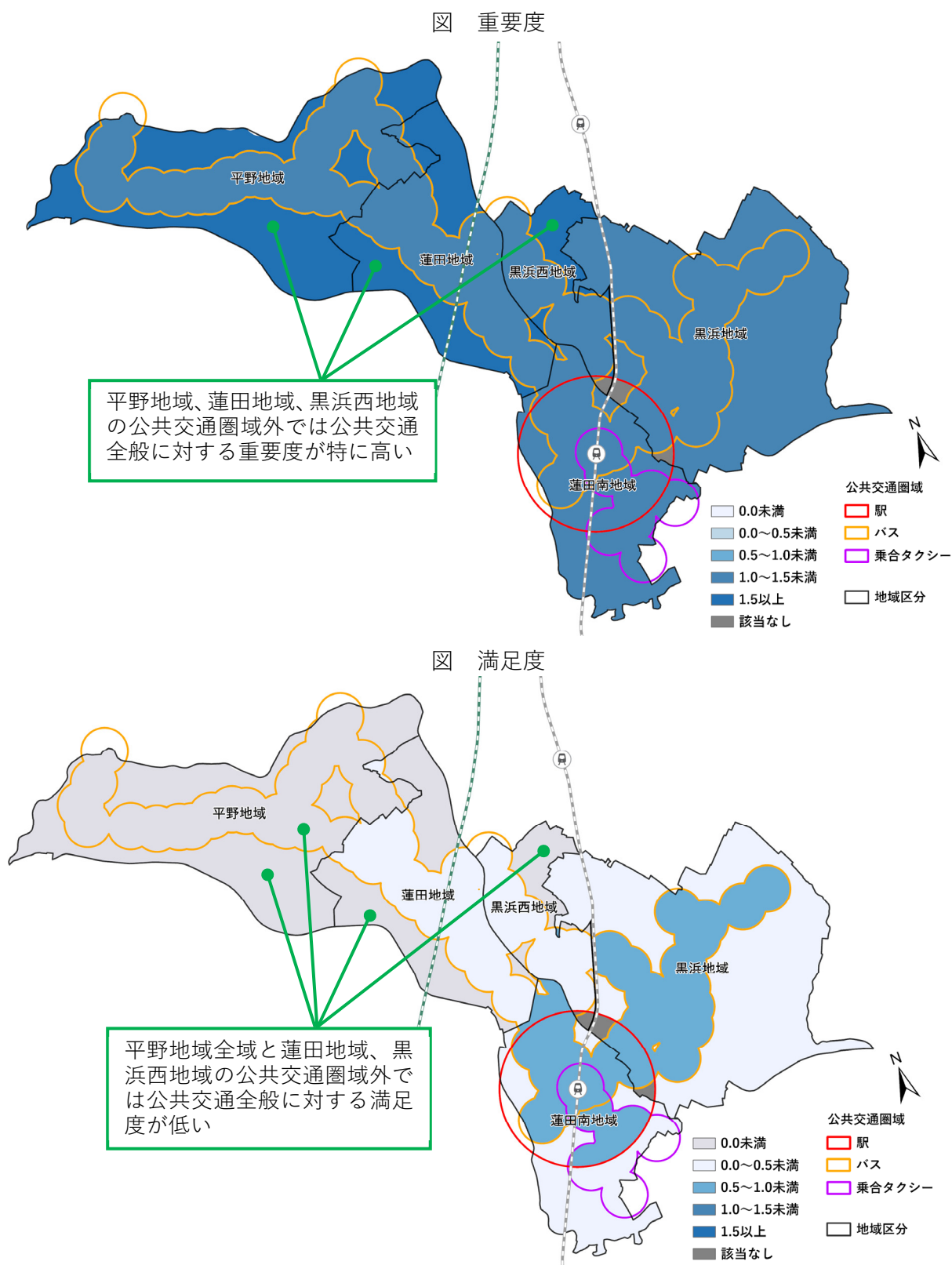
- ・すべての地域や圏域区分において「支払い方法」は満足度が高く、「運賃」「待ち時間」の満足度が低い結果となっています。



■ 公共交通全般に対する総合評価

公共交通の重要度は、市全体において高い結果となっています。特に平野地域、蓮田地域、黒浜西地域の公共交通圏域外で高く、蓮田駅から遠い地域の交通圏域外では公共交通が重要であると回答しています。

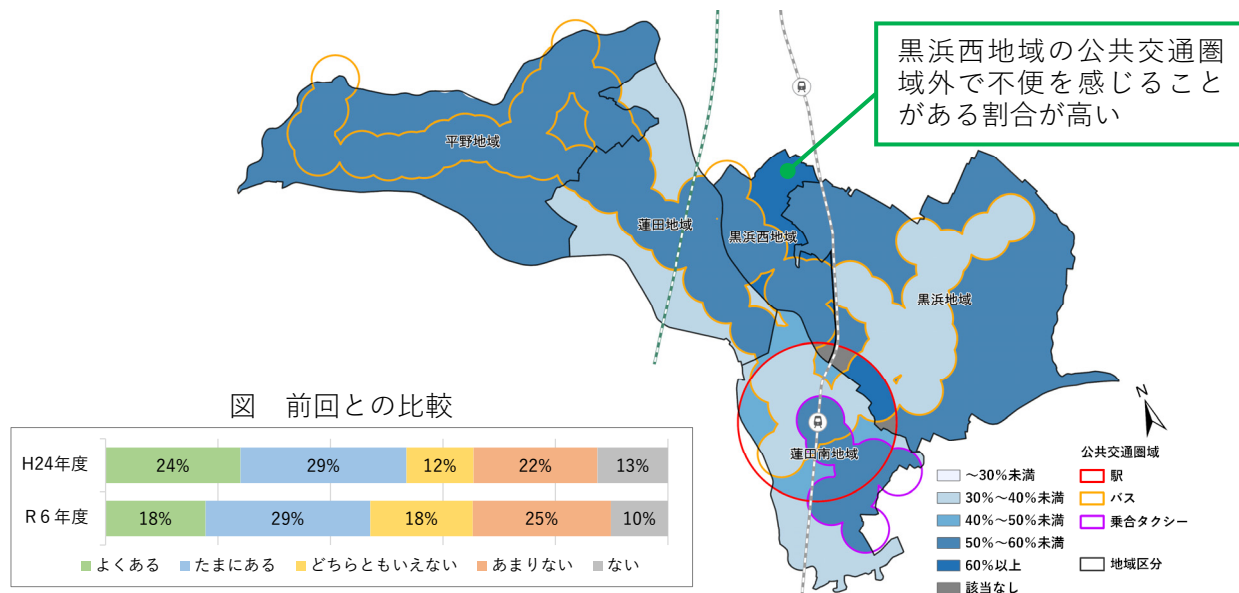
平野地域全域、蓮田地域、黒浜西地域の公共交通圏域外の満足度を除き、他の地域では公共交通全般に対し概ね満足しているとの回答となっています。中でも蓮田南地域、黒浜地域の路線バス圏域内は満足度が高くなっています。



■ 外出する際、公共交通の利用や移動手段で不便に感じることがあるか

- ・【全体】では、少しでも不便を感じている方は47%と半数近くになっています。
- ・令和6年度では、不便を感じることが「よくある」との回答が減少し、不便を感じることが「あまりない」との回答が増加しており、不満が減少しています。

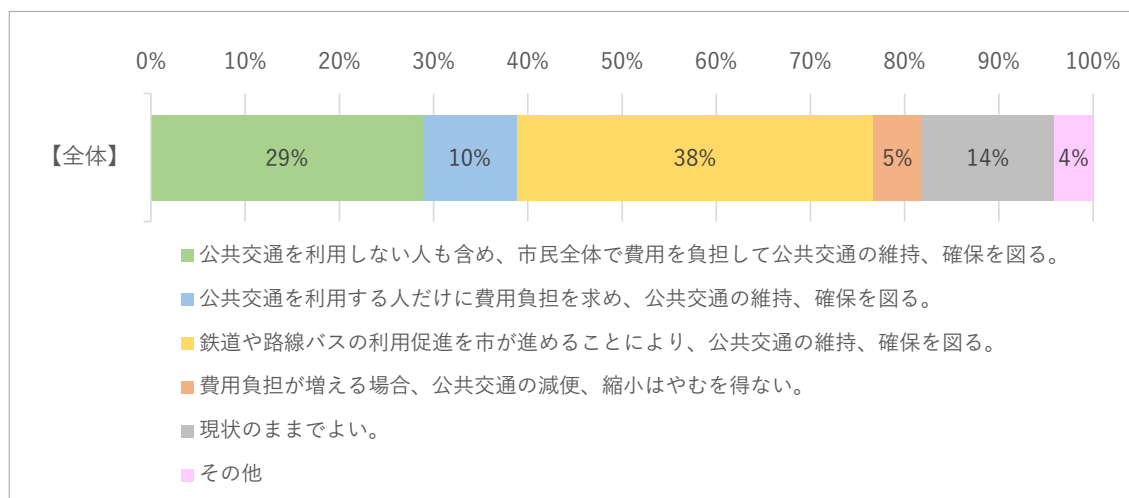
図 公共交通の利用や移動手段で不便に感じることがある割合



■ 公共交通を維持、確保していくための費用負担について

- ・【全体】では、「鉄道や路線バスの利用促進を市が進めることにより、公共交通の維持、確保を図る。」が最も多く38%となりましたが、市民全体で費用を負担するという考えに近い方も30%近くおり、公共交通の維持、確保への費用負担は必要だと考えている方が多いことがうかがえます。

図 公共交通を維持、確保していくための費用負担について



■ 移動手段を確保するために、今後取り組んでいくべきと考えるもの

- ・「既存の公共交通（路線バス、タクシーなど）の維持、拡充」が1番目に重要という方が約45%と多く、「コミュニティバスの導入」も1番目、2番目に重要という方が多くなっており、市内の移動手段の確保に取り組むべきと考える方が多いことがうかがえます。
- ・「高齢者への路線バス・タクシーの乗車チケットの配布」は、1番目、2番目、3番目と回答している方が多く、高齢者の移動への補助が必要と考える方も多くいます。

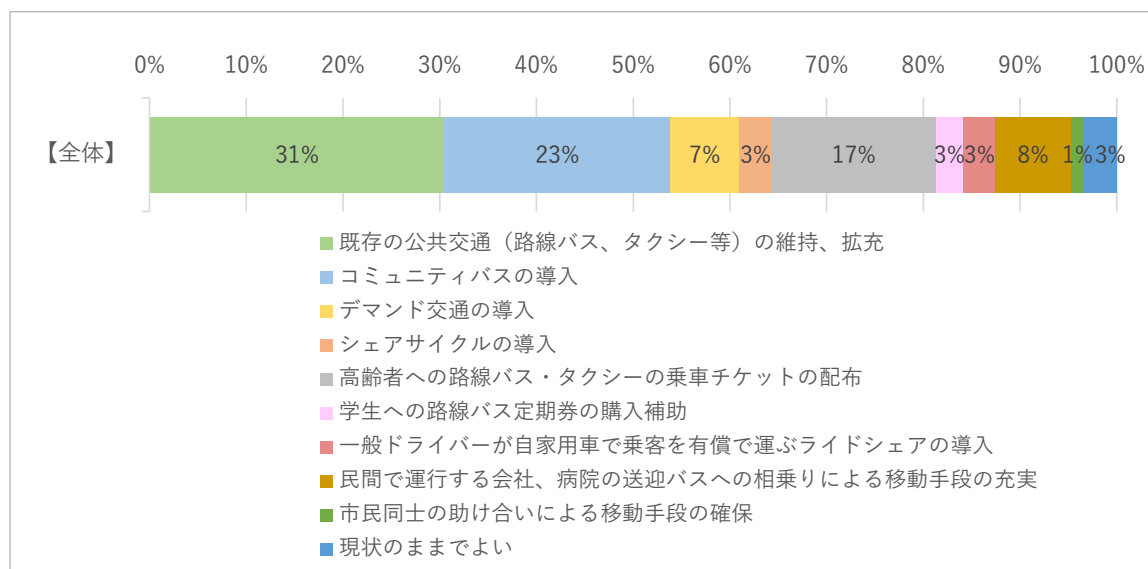
図 移動手段を確保するために、今後取り組んでいくべきと考えるもの

選択肢	1番目に重要	2番目に重要	3番目に重要
既存の公共交通（路線バス、タクシー等）の維持、拡充(n=641)	 44.7%	 14.7%	 11.1%
コミュニティバスの導入(n=552)	 22.9%	 28.4%	 11.7%
デマンド交通の導入(n=209)	 5.0%	 8.9%	 11.4%
シェアサイクルの導入(n=100)	 2.4%	 3.8%	 6.0%
高齢者への路線バス・タクシーの乗車チケットの配布(n=447)	 14.8%	 20.4%	 17.3%
学生への路線バス定期券の購入補助(n=90)	 1.7%	 3.7%	 5.7%
一般ドライバーが自家用車で乗客を有償で運ぶライドシェアの導入(n=104)	 1.7%	 4.8%	 6.4%
民間で運行する会社、病院の送迎バスへの相乗りによる移動手段の充実(n=261)	 3.1%	 11.1%	 18.3%
市民同士の助け合いによる移動手段の確保(n=55)	 0.5%	 1.4%	 5.1%
現状のままでよい(n=108)	 3.4%	 2.7%	 7.0%

■ 点数化による集計（1番目に重要×3点、2番目に重要×2点、3番目に重要×1点）

・【全体】では「既存の公共交通の維持、拡充」が31%とポイントが高く、次いで「コミュニティバスの導入」が23%となりました。

図 移動手段を確保するために、今後取り組んでいくべきと考えるもの



7. 公共交通の課題

1) 公共交通の現況と課題

本市の地域特性や公共交通の現状把握、移動に関するニーズのアンケート調査の結果などを踏まえ、公共交通の現状と課題の整理を行いました。また、続いて地域別の課題を示します。

現 況 特 性	
都 市 概 況	人 口 特 性 〇総人口は、平成12年の64,386人をピークに緩やかに減少 〇高齢化率は約32%であり、全国及び県平均より高い 〇市街化調整区域では人口増減の変動が低い 〇土地区画整理事業により、黒浜地区及び山ノ内地区で人口が急増（約30%増） 〇人口密度が高いエリアは概ね公共交通圏域内に包括 〇70歳以上の回答割合が高いエリアは概ね公共交通圏域内
	都 市 特 性 〇蓮田駅への路線バス利用率が増加 〇市外への移動は、東京都とさいたま市方面が多い 〇白岡駅は、黒浜地域北部と黒浜西地域、羽貫駅は、大字駒崎（平野地域）、内宿駅は、平野・高虫地区からの利用が多い 〇移動目的は、病院、娯楽目的が増加 〇蓮田地域、平野地域の交通空白地域で、医療施設への移動で公共交通の利用がみられない
	施設分布 〇主要施設はほとんど公共交通圏域内に立地 〇市役所は市内全域から利用される立地にある 〇市外からの利用も多い商業施設がある 〇黒浜北小学校付近の交通空白地域に、医療施設、福祉施設、子育て施設が立地
交 通 モ ー ド 別 状 況	鉄 道 〇蓮田駅が通勤・通学の起点となり公共交通網の中心 〇過去10年で利用者が10%減少 〇満足度は高く、全ての項目でプラス 〇黒浜西地域、蓮田地域、平野地域の交通空白地域の約2割が鉄道を利用しづらいと回答 〇蓮田南地域は蓮田駅までの移動で公共交通が利用されていない
	路線バス 〇利用者数減少、経費の上昇、運転士不足等に伴い事業経営が厳しい状況 〇交通空白地域でも一定数の利用がある（蓮田南地域以外） 〇路線バスを利用していないとの回答が半数超 〇「運行本数・間隔」に対する満足度が低い 〇「待合環境」「バス停留所付近の駐輪場の整備状況」「運行時間（終発）」の満足度が低い
	「おりづる号」 〇岩槻駅～蓮田駅～蓮田よつば病院間の路線バスが、乗合タクシー「おりづる号」となり、移動手段が維持された 〇運行開始から1年未満であり、更なる向上を目指し改善策が検討されている 〇認知度、満足度はともに低い
	「タクシー」 〇利用者数減少、経費の上昇、運転士不足等に伴い事業経営が厳しい状況 〇タクシーアプリを導入せず高齢者も利用しやすい地域密着型の運行事業者が営業している 〇全ての地域で「運賃」「待ち時間」の満足度がやや低い

○：概況・現状より、□：アンケート調査より

分野別課題

- ・高齢者分布の多い地域、人口密度が高い地域に対する移動手段の維持確保
- ・人口急増エリアに対する移動手段の維持
- ・主要施設（駅、病院、商業施設、市役所等）に対するアクセス性の確保
- ・交通空白地域に対する移動支援策の必要性検討

- ・路線バス、乗合タクシー「おりづる号」の利用促進・存続支援
- ・蓮田駅の交通結節機能の強化による利便性の向上
- ・交通事業者の厳しい事業経営の支援
- ・主要バス停留所における待合環境の向上
- ・施設送迎バス（病院等）との連携可能性の検討
- ・タクシー事業の支援の必要性

交通課題（総括）

①公共交通の利用促進

②交通結節点としての蓮田駅の活用

③隣接自治体間の移動手段の確保

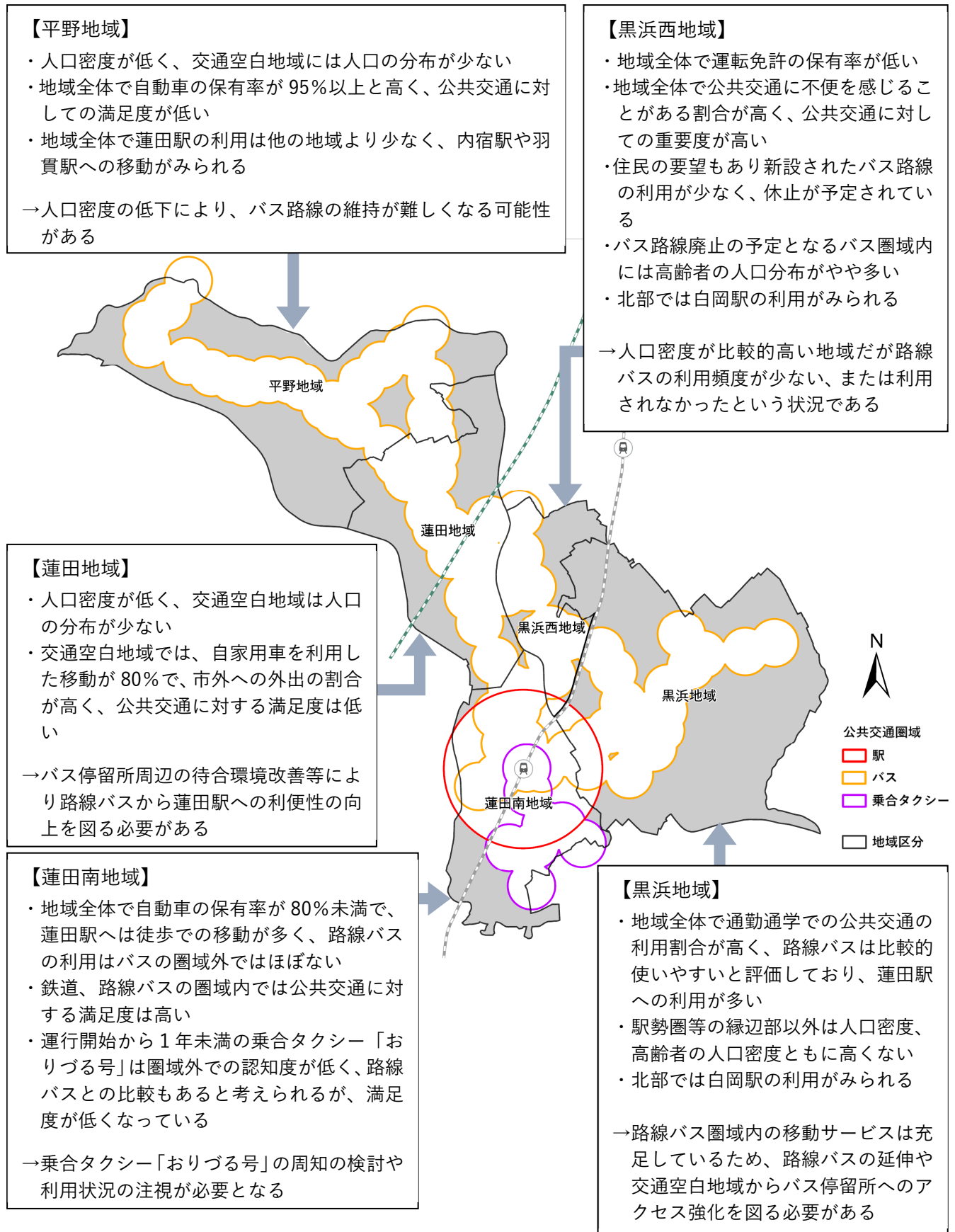
④多様な主体との連携強化

⑤公共交通を取り巻く厳しい環境の認識共有

⑥交通弱者の移動手段の確保

⑦交通空白地域への対応

図 地域別の現況と課題



2) 過年度検討の評価

過年度に行った「蓮田市公共交通体系調査検討業務（平成 25 年 3 月）」を踏まえ、実施した事業や関連施策についての実施状況の確認を行います。

過年度の検討における、3 つの方針について事業や施策の実施状況を以下に示します。

方針 1：現況の充実した公共交通ネットワークの維持

事業や関連施策の実施により、公共交通ネットワークが維持されており、利用促進においても運行事業者を含め取り組みの強化が図られています。また、アンケート調査の前回調査時との比較では、一定の効果が認められます。

方針	実施状況	評価
①鉄道駅を中心とした公共交通骨格軸の形成	令和 3 年に西口駅前広場とアクセス道路を含む再開発事業が完了し交通結節点としての機能が向上	○
	県立蓮田松韻高校前などへの延伸により、利便性の向上と交通空白地域の縮減が図られた	○
	岩槻駅～蓮田駅～蓮田よつば病院間の路線が乗合タクシー「おりづる号」に生まれ変わり、公共交通圏域の維持が図られた	○
	複数経由地路線（蓮田駅～がんセンタ～線及び伊奈病院線）の経由地見直し、運行の効率化の為に運行本数の見直しなどにより公共交通網の維持が図られた [けんちゃんバス]	○
	本市が路線バスの起終点などにバス転回場を整備し、バス車両のスムーズな方向転換や運転士の休憩、運行調整等を行える仕組みが構築されている	○ 継続
②利用促進のための取り組み強化	バスまちスポットやまち愛スポットによる待合環境の向上を推進	○ 継続
	バス停留所近くに無料のサイクルスタンドを整備することにより、サイクル&バスライドの促進を図り、路線バスの利用向上を図っている	○ 継続
	補助を通して、バス停留所の上屋の整備や超低床ノンステップバスを導入することにより、待合環境や移動環境の充実を図っている	○ 継続
	バス位置情報システムの導入やクレジットカード及び交通系 IC カードによる決済、スマホ定期券の導入などにより、利便性の向上を図っている [朝日バス]	○
	全路線で WAON による決済を順次導入し利便性の向上を図っている [けんちゃんバス]	○
	お得な乗車券、特急券のご紹介や販売で利用促進を行っている [JR 東日本]	○
	Suica 登録したスマートフォンを改札で利用可能とし、利便性の向上を進めている。[JR 東日本]	○
	志久駅で、利便性の向上やバリアフリー化を進めるためエレベーター設置の調整中 [埼玉新都市交通]	△ 予定

方針２：公共交通と主要施設の連携

ほとんどの主要施設の立地が公共交通圏域内にあり、公共交通ネットワークと連携している本市ですが、バス路線の延伸を図るなど連携強化を行っています。ただし、黒浜西地域北部の人口密度が低くない交通空白地域に主要施設があり、高齢者も少なくないことから、検討を行う必要があります。

方針	実施状況	評価
①主要施設との連携	主要施設は路線バスや乗合タクシー「おりづる号」の圏域内にあり、公共交通網と連携している	○
	蓮田松韻高校前などへの延伸により、利便性の向上と交通空白地域の縮減が図られた	○
②日常生活拠点づくりと公共交通の連携	蓮田駅周辺では、過度に自動車に依存せず、蓮田駅へ徒歩や自転車での移動が多くなっている	○

方針３：多様な輸送サービスを組み合わせた公共交通空白地域の解消

現時点の交通空白地域における人口密度は低く、公共交通に対する満足度も一定程度あります。現在の事業や関連施策を継続するとともに、将来において運行事業者の経営状況や運転士不足の影響で、運行水準の低下や撤退の可能性もあることから、民間送迎の把握や新たな輸送サービスなどを継続的に注視していくことが必要となります。

方針	実施状況	評価
①送迎バスの柔軟運用による公共交通空白地域などの利便性向上	老人福祉センターへ向かうための市内循環便と蓮田駅東口往復便の運行を実施し、公共交通空白地域にもバス停留所を設置することにより、移動手段を補完している	○ 継続
	民間送迎バスの公共交通との連携は具体の検討を行っていないが、民間送迎による移動サービスの把握を行っている ・病院送迎（６施設） ・福祉送迎 ・スクール送迎 ・妊婦・子育て中の方を対象とした送迎 ・その他の施設	△
②公共交通空白地域への対応や新たな輸送サービスの検討	現状では人口密度の高いエリアでは既存の公共交通が充実している。まとまった交通空白地域がないことから具体の検討は行っていないが、前回調査や今回調査などで移動環境や地域住民の意見を継続的に注視している	△ 継続
③福祉交通との連携	公共交通を利用できない方への移動支援事業（福祉有償運送や移送サービス事業、障害児の通学など介助）を行い、公共交通での対応が難しい方への移動手段の構築、維持を図っている	○ 継続

※けんちゃんバス「蓮田駅西口～白岡駅西口～白岡中央総合病院」路線の休止について
当該路線は、白岡市の「東伸団地～白岡中央総合病院」路線の運行開始に合わせ、急遽、運行が開始されました。運行経路周辺は、市内の交通空白地域の中でも人口密度や高齢者の割合が比較的高い地域であるにも関わらず、利用者数が少なく、２年８か月の短期間で運行休止となります。
このことから、新たな輸送サービスを導入する際はもとより、既存の路線を維持していくためにも、市民が公共交通を積極的に利用し、守り育てる意識の醸成が必要と思われます。
また、当該路線の運行開始にあたり、運行区間が一部重複する路線で、運賃の値下げが行われました。新たな輸送サービスの導入には、既存の公共交通への影響など、慎重な検討が求められます。

3) まちづくりの交通関連施策について

上位関連計画に記載されている交通関連施策の実施状況について整理を行います。以下の通り、上位関連計画に記載されている事業や施策が実施されています。

事業・施策	実施状況
歩行者や自転車の通行環境の充実	中心市街地地区における都市再生整備計画により、歩行者・自転車道や歩道整備、街路灯整備などを実施している
公共交通機関の利用促進	前項に記載の通り、市をはじめ運行事業者とともに事業、施策を実施している
鉄道駅の利便性向上のため、駅前広場やアクセス道路の整備を通して交通結節点の機能を高める	蓮田駅西口市街地再開発事業により、交通結節点としての機能向上が図られた
高齢者支援	移動支援事業を継続的に行っている
バスまちスポット、サイクルスタンドなどによるバスの利用促進を図る	バスまちスポットはバス停留所近くのコンビニエンスストアなど 20 施設が登録され、サイクルスタンドは 6 か所で整備されている
超低床ノンステップバスの推進によるバリアフリー化など、移動環境の充実を図る	バス停留所の上屋及びノンステップバスの補助事業により、超低床ノンステップバスの導入で移動環境の充実を図り、誰もが快適に移動できることを目指している
鉄道事業者への要望	以下の要望や連携を継続的に行っている ・ JR 宇都宮線の利便性の更なる向上を図るため、関係市と連携して要望活動を行う ・ 地下鉄 7 号線の建設促進及び延伸誘致に関係機関と連携を図る ・ 運行時間の拡大や運行本数の増加を要請する ・ 蓮田駅の利便性向上に向け、鉄道事業者とともにバリアフリー施設の整備に努めている
バス事業者へ現状路線の維持・確保を要請するとともに利用促進に努める	バス路線推進事業を行い、運行事業者とともに利用促進に努めている
バス事業者と一層の利便性向上を目指し、新たな路線開設のための条件整備を進めるとともに、新たな輸送サービスについて検討する	県立蓮田松韻高校前などへの延伸によるルートの見直しなど、運行事業者とともに利便性の向上を図り、民間送迎の把握や新たな輸送サービスなどを継続的に注視している

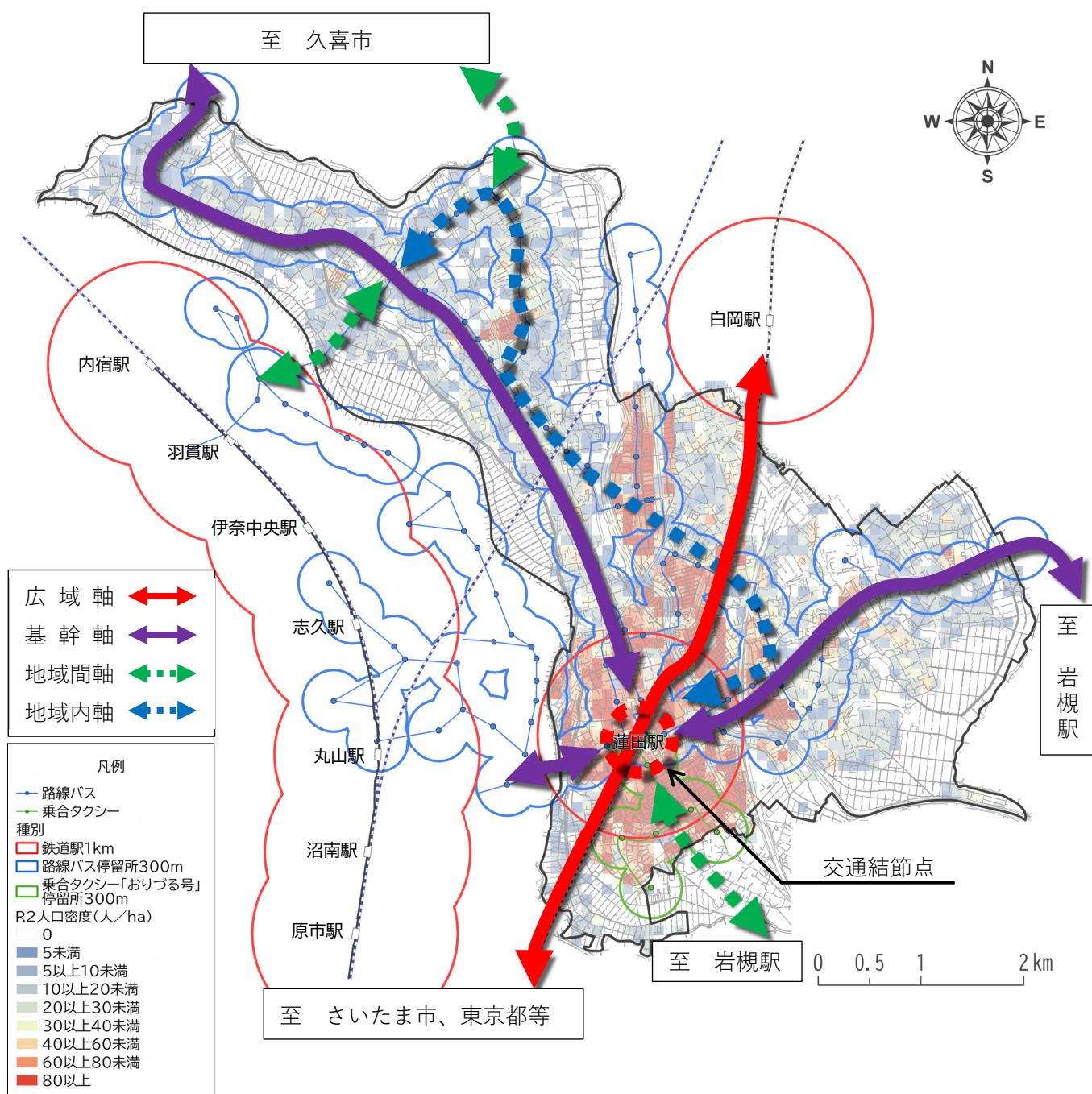
8. 公共交通体系の在り方

1) 公共交通の役割と位置づけ

本市は、南北に長い市域となっており、蓮田駅が公共交通網の中心を担っています。市内には路線バスと乗合タクシー「おりづる号」により公共交通網が形成されており、人口密度が高いエリアをカバーする公共交通圏域内に主要施設が立地し、充実した公共交通網を有しています。

市外への主たる目的地である「さいたま市」と「東京都」とを結ぶJR 宇都宮線を広域軸とし、蓮田駅を中心に形成されている路線バス網のうち南北軸と東西軸を基幹軸、隣接市町村を結ぶ路線バスと乗合タクシー「おりづる号」を地域間軸、市内の移動を補完する路線バス網を地域内軸とします。

図 公共交通体系のイメージ図



現在の公共交通網を維持していくためにも、各公共交通機関が提供する運行サービスの特徴を活かし、適切な役割分担のもとに連携を図りながら、利便性向上と効率的で持続可能な公共交通を目指します。

図 本市における各公共交通機関の役割分担と交通結節点のあり方

分類		交通機関	役割	都市間	市 内
幹線交通	広域軸	鉄道	広域的な移動を担い、都市間を連絡する交通	○	×
	基幹軸	路線バス	蓮田市の南北軸、東西軸を支え、骨格的な移動を担い、市内各地を結ぶ交通	○	○
支線交通	地域間軸	路線バス 乗合タクシー「おりづる号」	さいたま市や久喜市、伊奈町等の隣接都市の各地を結ぶ移動を担う交通	○	△
	地域内軸	路線バス	主に市内の移動を担う交通	×	○
補完交通	全域	タクシー	ドアツードアの少量個別輸送を担い、個別のニーズに柔軟に対応できる交通	△	○
その他の交通		民間送迎等	病院等の特定の利用者の移動を担う交通	△	△
交通結節点		効率的で効果的な公共交通とするために、交通結節点は、幹線や支線、補完交通の乗り継ぎや情報発信が必要となるため、都市計画マスタープランの都市拠点にある蓮田駅（東西口駅前広場）とする			

○：利用が多い、△：利用が少ない、×：ない

2) 目指すべき公共交通の方向性

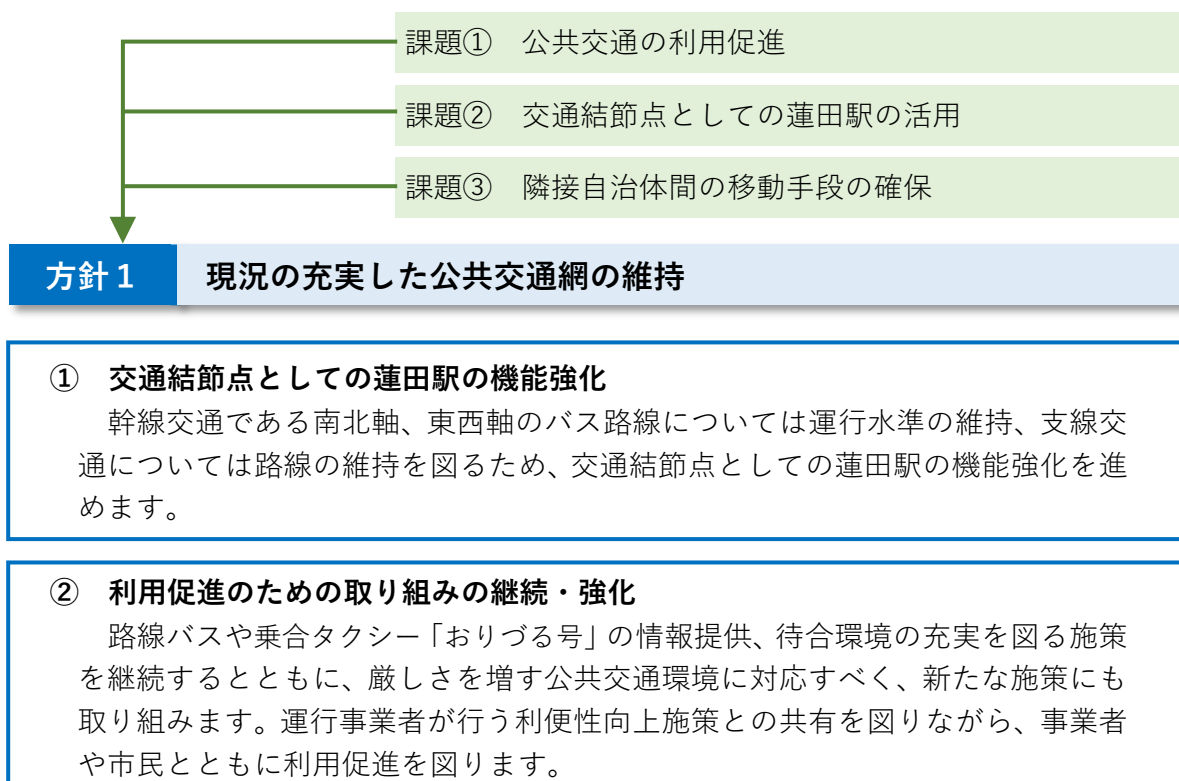
前回の検討時の2012年（平成24年）から約13年の間に、想定外の新型コロナウイルス感染症の影響による需要の変化、2024年問題による運転士不足や運行経費の増加も重なり、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しくなっています。

前回の検討において「超高齢化社会を見据えた公共交通体系の確立」を目標に掲げていました。

本市では充実した公共交通が維持されており、方向性に変更はありません。超高齢化社会を迎え、これから公共交通を取り巻く環境が更に厳しくなっていくと考えられますが、アンケート調査の結果も踏まえ、既存の公共交通網の維持・拡充をより強い目標とするべく、以下のように目標を定めます。また、目標の達成に向け、前章での課題を踏まえて3つの対応方針を体系化し、目指すべき公共交通の実現への施策を進めていきます。

目標

超高齢化社会を迎えた現状を共有し、
厳しさを増す公共交通環境に対応できる
持続可能な公共交通体系の確立



課題④ 多様な主体との連携強化

課題⑤ 公共交通を取り巻く厳しい環境の認識共有

方針 2

多様な主体との連携による持続可能な公共交通網の維持

① 運行事業者との連携による公共交通網の維持

持続的な公共交通網の維持を図るために効率的、効果的な運行を目指し、情報提供や乗り継ぎ負担の軽減、運転士確保施策等を運行事業者とともに推進していきます。

② 市民、事業者、行政の連携

ネット調査等を活用し、能動的に地域特性や需要を的確に把握することに努めます。公共交通を取り巻く厳しい現状等の情報発信により市民一人一人に理解を深めてもらい、市民、事業者、行政が一緒に支える公共交通を目指します。

③ 主要施設や公共施設との連携

公共交通と主要施設の連携が図られている公共交通網を維持していくために、サイクル&バスライドの促進等の施策により、主要施設への移動負担の軽減や利用者の増加を目指します。

課題⑥ 交通弱者の移動手段の確保

課題⑦ 交通空白地域への対応

方針 3

多様な輸送サービスを活用した移動機会の確保

① その他の交通活用による移動機会の確保

交通空白地域を含めた移動手段の確保や利便性の向上を図るため、民間送迎等その他の交通について、運行サービスを把握し、活用を働きかけていくことを検討していきます。

② 交通空白地域への対応や新たな輸送サービスの検討

基幹軸、地域間軸のバス路線を優先しつつ、公共交通網の維持レベルの段階に応じて、新たな輸送サービスについて検討していきます。

③ 福祉交通との連携

高齢者を中心に、今後、増加していく移動が不自由になる方への対応として移動支援事業等を活用しながら、交通空白地域を含めた移動手段の確保を検討していきます。

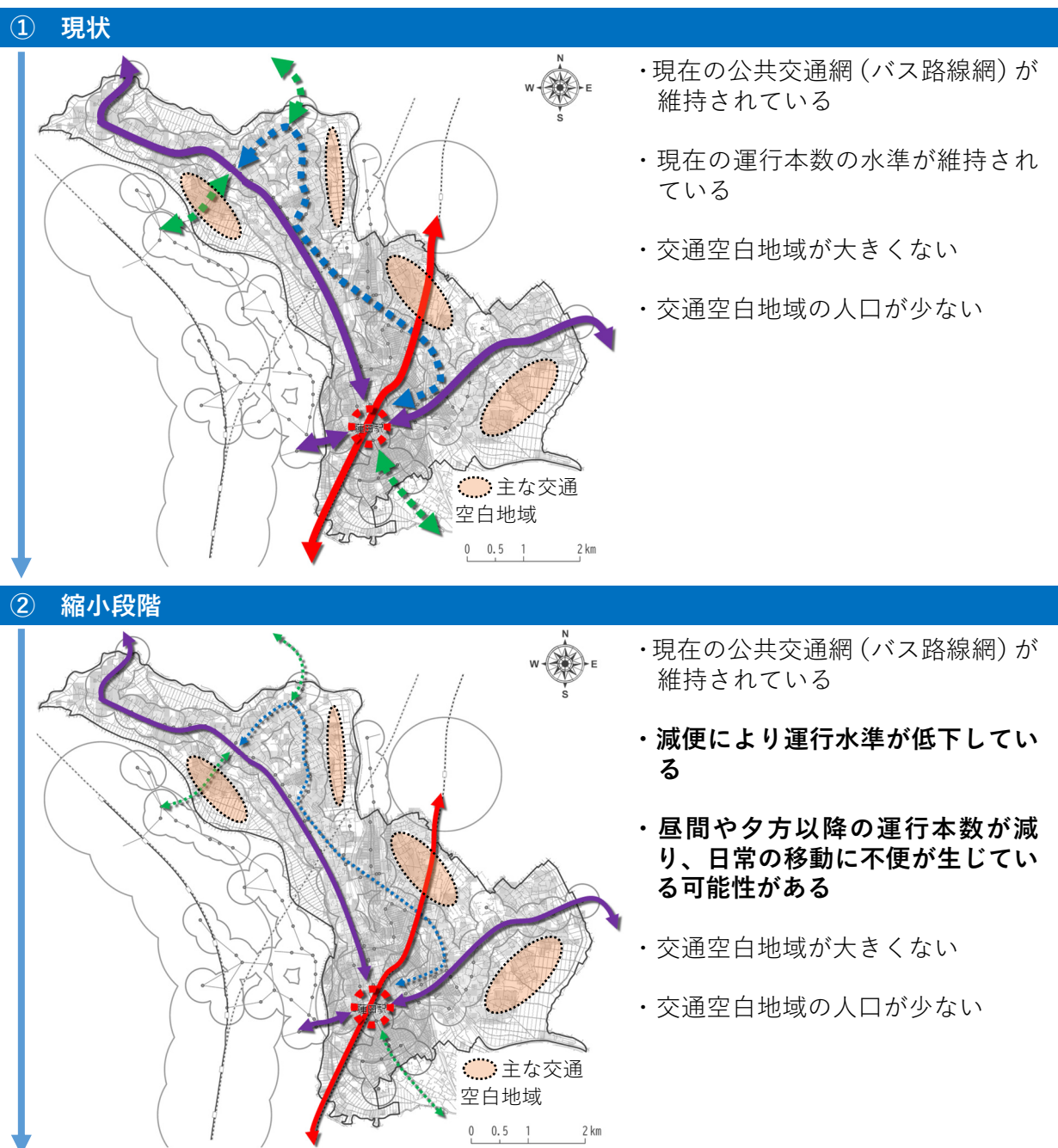
3) 今後の方向性について

本市では、厳しくなる公共交通を取り巻く環境の中において、前回の検討以降、蓮田駅西口の整備やバス路線の延伸、バス転回場の整備等の様々な施策を実施することにより、交通事業者へ直接補助を行わなくても充足した公共交通網が維持されています。現時点では、現行の方向性に基づき、各種施策を継続的に実施することで、公共交通網の維持・拡充を目指していきます。

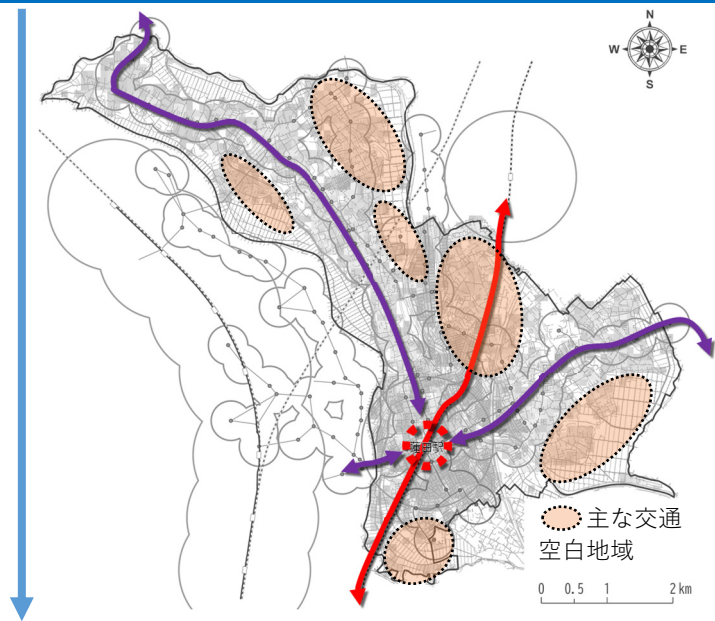
今後は、公共交通の主たる需要であった生産年齢人口の減少、高齢者増加による公共交通利用頻度の低下、運転士等の交通資源の減少等、公共交通を取り巻く環境が、今後更に厳しくなることも考えられます。

公共交通網の維持が困難になる場合には適切な対策を講じる必要が生じるため、運行事業者の状況や地域の意見を把握し、多様な輸送サービスの動向を継続的に注視しつつ、将来に公共交通網の維持レベルが変化した場合に向けての検討を準備します。以下に、維持レベルの例を示します。

図 考えられる公共交通網の維持レベルの例

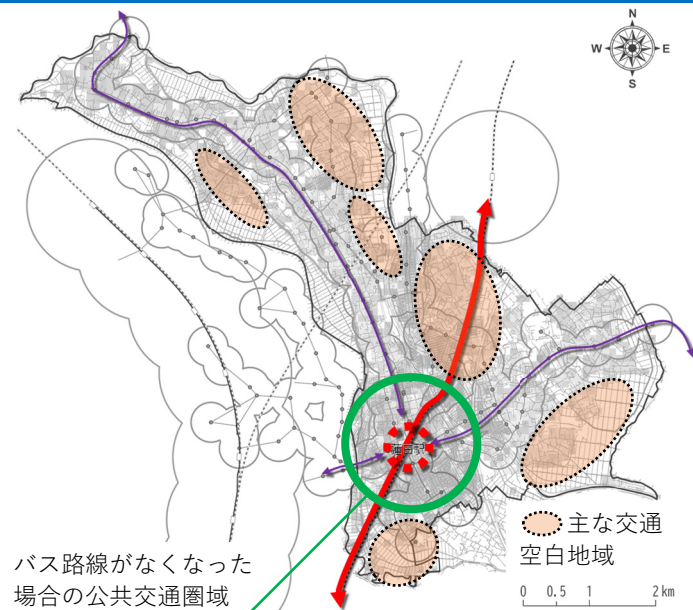


③ 減少段階



- ・現在の公共交通網（バス路線網）が維持されていない
- ・幹線交通のバス路線は維持されているが、減便されている
- ・支線交通のバス路線廃止が進んでいる
- ・交通空白地域が拡大している
- ・交通空白地域の拡大により、公共交通を利用できない人口が増加している

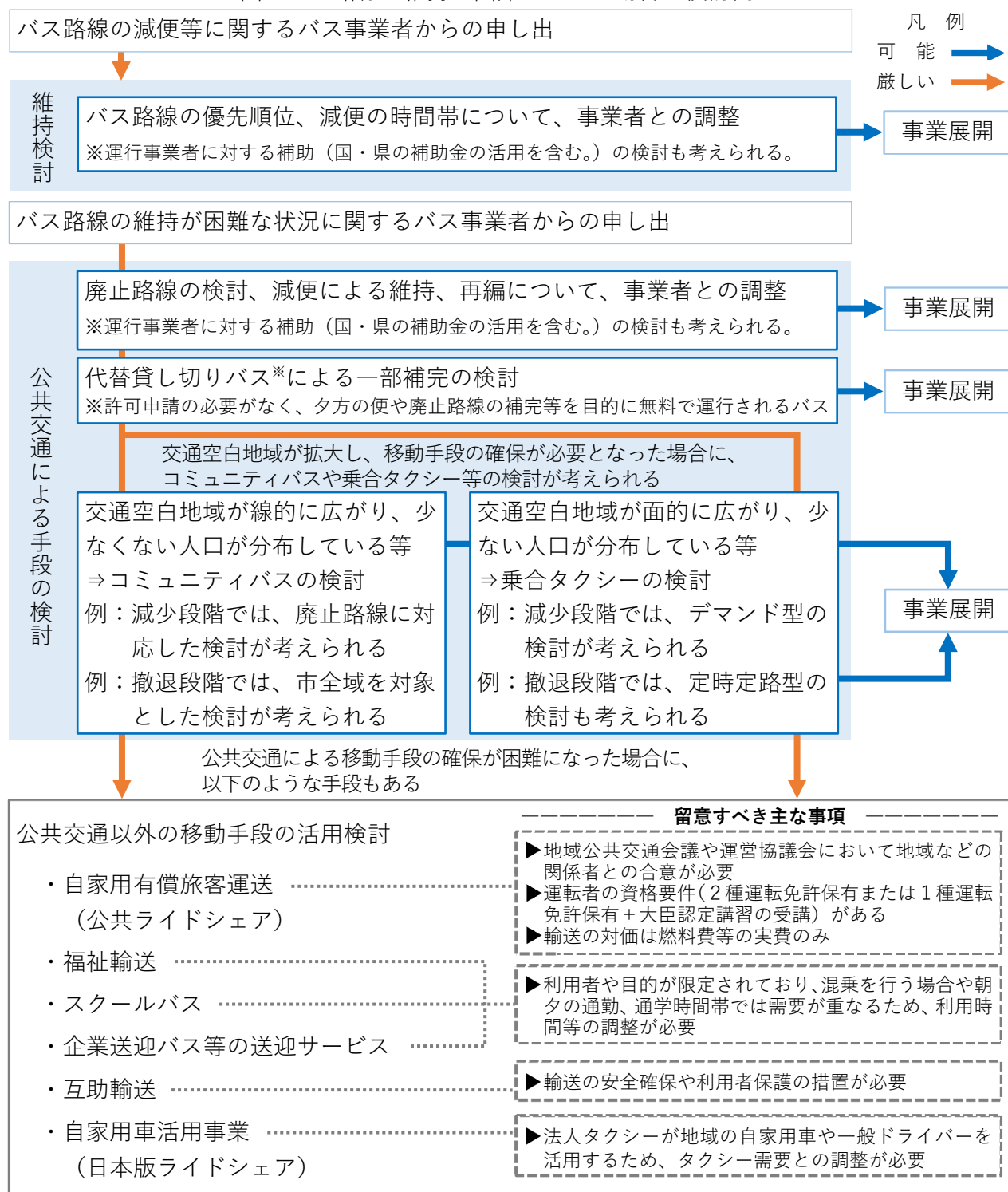
④ 撤退段階



- ・支線交通のバス路線はほとんどが廃止されている
- ・幹線交通のバス路線も大幅な減便か廃止が現実になってきている
- ・バス路線のほとんどが廃止され、バス事業者の撤退が現実になってきている
- ・蓮田駅周辺を除いて、公共交通による移動手段の確保が難しくなっている
- ・公共交通による市内主要施設への移動手段の確保が難しくなっている
- ・市内のほとんどが交通空白地域となっている

本市の公共交通網はバス路線が主体を担っており、バス路線の運行水準低下や路線の廃止が公共交通網の衰退に直結することから、バス路線の大幅な減便や廃止の申し出が現実になった場合の手段の検討例を以下に示します。

図 バス路線の維持が困難になった場合の検討例



本市では、過年度検討の評価にあるように様々な交通関連施策を継続して実施してきました。また、目標である「超高齢化社会を迎えた現状を共有し、厳しさを増す公共交通環境に対応できる持続可能な公共交通体系の確立」の実現を目指すために、継続していく施策や事業に加えて、今後、検討や実施が考えられる施策や事業を公共交通網の維持レベルが変化した段階を考慮し、3つの方針別に整理しました。

図 継続する事業及び検討や実施が考えられる施策、事業

方針1 現況の充実した公共交通網の維持				
継続する施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
バスまちスポットやまち愛スポットの推進 ・ 待合環境、利便性の向上を図る				
バス停留所付近における無料サイクルスタンドの整備 ・ サイクル&バスライドの促進を図り路線バスの利用向上を図る				
バス停留所の上屋の整備や超低床ノンステップバス導入への補助 ・ 待合環境や移動環境の充実を図る				
路線バスの起終点でのバス転回場の整備 ・ バス車両のスムーズな方向転換、運転士の休憩や運行調整を可能とし、運行事業者の負担軽減を図る				
検討や実施が考えられる施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
乗り方教室等のモビリティマネジメントの実施の検討 ・ 公共交通の利用方法や役割の周知を行い、市民意識の醸成や利用促進を図るため、乗り方教室イベント等の検討が考えられる				
バス転回場を活用した乗継拠点の検討 ・ 計画的に整備されているバス転回場に待合機能を持たせ、乗継拠点や地域の拠点とする ・ 利便性の向上や人の滞留を可能とする				
バス停留所へのデジタルサイネージの導入の検討 ・ バスの運行情報、緊急情報に加え行政情報、広告等の情報提供により利便性の向上、利用者の拡大を図る ・ 主要なバス停留所への導入が考えられる ・ 導入の際には、モノクロ液晶や太陽光発電など、費用とランニングコストを抑えた製品の検討も考えられる				
路線バス・タクシー利用者へのインセンティブ付与 ・ 高齢者への路線バス・タクシーの乗車チケットの配布や学生への路線バス定期券の購入補助などが考えられる				
交通結節点における誘導サイン等の整備 ・ 鉄道から路線バス等への乗り継ぎをわかりやすく表示するため、誘導サイン等により案内することを検討する				
運行事業者に対する支援の検討 ・ 運行事業者からバス路線の減便や廃止の申し出があった場合には、運行事業者に対する補助（国、県の補助金の活用を含む。）の検討も考えられる ・ 補助（国、県）の申請には、法定会議である地域公共交通会議の設置が要件になっていることが多い				

方針2

多様な主体との連携による持続可能な公共交通網の維持

継続する施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
調査等を通じて移動環境や地域住民の意見を継続的に注視する 現状の変化を把握し、将来の検討が適切に行われるように WEB による簡易的な市民アンケートや評価指標の作成により地域の特性やニーズの把握に努める				
運行事業者等への継続的な要望や連携 - JR 宇都宮線の利便性の更なる向上を図るため、関係市と連携して要望活動を行う - 地下鉄 7 号線の建設促進及び延伸誘致に向け関係機関と連携を図る - 運行時間の拡大や運行本数の増加を要請する - 蓮田駅の利便性向上に向け、鉄道事業者とともにバリアフリー施設の整備に努める				
民間送迎の把握や新たな輸送サービスなどを継続的に注視する - 便数変更やルートの見直しなど運行事業者と連携し利便性の向上を図る - 民間送迎の把握や新たな輸送サービスなどを継続的に注視し、連携の手段を検討する				
検討や実施が考えられる施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
シェアサイクル導入の検討 - 駅やバス停留所、主要施設にシェアサイクルを導入し、移動手段の選択肢を増やすとともに、公共交通へのアクセス性の向上を図る - シェアサイクルの導入の際には、整備されている無料のサイクルスタンドの活用も考えられる				
公共交通サポーター制度の導入の検討 地域公共交通の安定的な運営や運行を支え、市民意識の醸成を図るため、市内の商店、病院、自治会等の団体や市民にサポーターになってもらう制度の導入を検討する				
運転士確保に対する支援 公共交通網の維持に欠かせない運転士を確保するために、運行事業者が行う企業説明や就職イベント等への支援の検討				
公共交通マップの改善 - 路線変更等に合わせ蓮田市バスガイドマップを作成する - 蓮田市地図情報システムを更新する				
主要施設等と連携した公共交通の利用促進の検討 施設やイベントへの来訪者に対して、目的地へ公共交通の利用を促すため、「はすぴいおさんぽマップ」の公共交通版の作成を検討する				

方針3

多様な輸送サービスを活用した移動機会の確保

継続する施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
老人福祉センターへの市内循環便と蓮田駅東口往復便の運行 ・市内のバス路線を補完し、交通空白地域にもバス停留所を設置して移動手段の確保に寄与している				
民間送迎による移動サービスの継続的な把握 ・将来における民間送迎バスとの連携を図る				
公共交通を利用できない方への移動支援事業 ・福祉有償運送や移送サービス事業、障害児の通学など介助等の事業により、公共交通での対応が難しい方への移動手段の構築、維持を図る				
検討や実施が考えられる施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
隣接自治体の移動サービスとの連携の検討 ・隣接自治体の移動サービスとの連携についての検討を行う 例) のりあい交通（白岡市）の乗降場を隣接する黒浜西地域などへ拡大設置する等の協議を行う				
バス停留所付近における無料駐車場の整備 ・交通空白地域内の高齢者の負担軽減のため、パルシー・ハストピア駐車場を活用したパーク＆バスライドを検討する				
民間送迎バス等の活用と連携強化の検討 ・公共交通を補完するため、企業等と民間送迎バス等の様々な移動手段の活用と連携強化に向けた協議や検討を行う ・活用手法としては、一般混乗や昼間時間の活用、買物移動支援などの検討が考えられる				
自家用有償旅客運送（公共ライドシェア） ・公共交通による移動手段の確保が困難になった場合には、市やNPO法人等が自家用車による運行を行うことを検討する ・地域公共交通会議や運営協議会において地域などの関係者との合意が必要となる ・地域住民の検討の場や申請支援の仕組みを検討する必要がある				
互助輸送導入の検討 ・交通空白地域の人口が少ない中、デマンド交通の導入に対する費用対効果が厳しく、移動手段の確保が困難なエリアにおいて、地域でのきめ細かい対応が可能な互助輸送の導入を検討する ・住民主体の仕組みであることから、運営協議会の設置が求められるため、その支援の検討を行う				

検討や実施が考えられる施策、事業	現 状	縮 小	減 少	撤 退
デマンド交通導入の検討 ・ 運行事業者からバス路線の大幅な減便や廃止の申し出があり、交通空白地域の面的拡大が見込まれる場合に、デマンド交通導入の検討が考えられる ・ デマンド交通を導入する際には、既存の公共交通との競合を考慮し、共存するための条件協議を丁寧に行うことが求められる ・ 地域別に導入する場合は、幹線路線との乗継や通勤・通学需要への対応等が課題となると考えられる ・ 全域へ導入する場合は、1 運行距離が長くなるため定路型の可能性が高いと思われるが、コミュニティバス導入の検討と一緒に検討する必要があると考えられる ・ 利用者が少ない場合には、タクシーチケットを配布するほうが効果的な場合もある				
参考：事業費 タクシー車両運行経費：約 500 万円／台・年～ （目安）ワゴン車両運行経費：約 1,000 万円／台・年～ システム費用：約 150 万円／年～				
コミュニティバス導入の検討 ・ 運行事業者からバス路線の廃止の申し出があった場合には、コミュニティバス導入の検討が考えられる ・ コミュニティバスを導入する際には、既存の公共交通との競合を考慮し、共存するための条件協議を丁寧に行うことが求められる 例）黒浜西地域において住民の要望により路線バスが新設されたが、路線が競合したことにより、既存で運行していた朝日バスが運賃の値下げを行った				
参考：事業費 運行経費：約 1,200 万円／台・年～ （目安）車両費（小型バス）：約 2,000 万円／台～				
自家用車活用事業（日本版ライドシェア） ・ 日本版ライドシェアは、タクシー業務を補完することを目的としている。乗合は認められておらず、タクシー運賃と同じ基準が適用される ・ 法人タクシーが地域の自家用車や一般ドライバーを活用するため、タクシー需要との調整が厳しいことから、現時点では導入は難しいと考えられるが、法整備の更新など注視していく必要がある				

