

第6章 公共交通ネットワーク形成の考え方

第6章 公共交通ネットワーク形成の考え方

6-1. 公共交通の現況と課題

(1) 公共交通の現況

町内には、鉄道として東武鉄道の小泉線が1路線あり、鉄道駅は西小泉駅、小泉町駅、東小泉駅があります。また、路線バスとしては、近隣市町を結ぶ路線として、本町と千代田町で共同運行している広域公共バス「あおぞら」と民間事業者が運行している朝日バスがあります。そして、路線バス以外には、町内全域を対象とした高齢者等デマンド交通「ほほえみ」があります。

公共交通の徒歩圏(※1)のエリアは701.8haで町域(1,803ha)の38.9%、人口のカバー状況は19,941人で総人口(42,089人)(令和2年(2020年)国勢調査時点)の47.4%となっています。

群馬県が平成27年度(2015年度)に実施したパーソントリップ調査(※2)によると、町の移動の特徴として、自動車等を用いた鉄道を利用しない移動では、町内で完結する移動がとて多いことや、太田市に向かう移動が一定数あるということが挙げられ、鉄道を利用する移動では、東武小泉線を利用して西小泉駅や東小泉駅と町内を結ぶ移動が多いことや、熊谷駅と町内を結ぶ移動も一定数あるということが挙げられます。

※1 公共交通の徒歩圏

鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m圏内のこと。

※2 パersonトリップ調査

「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する調査のこと。

(2) 公共交通の課題

公共交通の現況や本計画で定める居住誘導区域、都市機能誘導区域を踏まえ、公共交通ネットワークの課題を整理します。

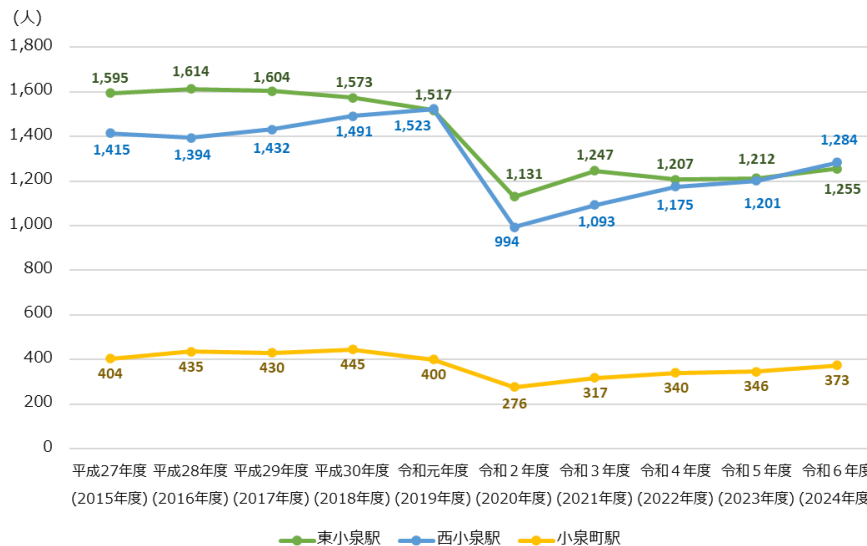
課題1. 既存の基幹路線の維持、利便性の向上

■町では基幹的な公共交通(※)として鉄道、路線バス等が運行されています。今後も現在の公共交通網を維持していくためには、利用環境の充実等の取組が必要となっています。

※ 基幹的な公共交通

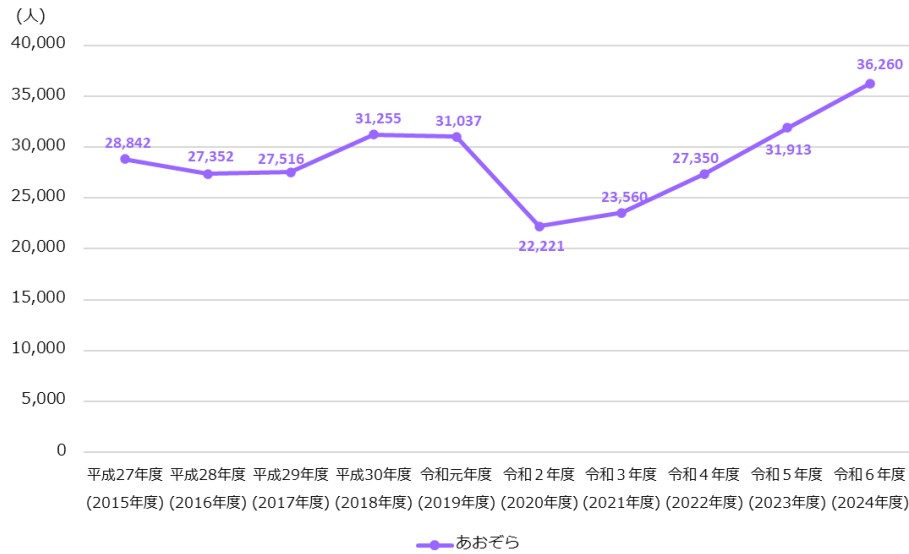
大泉町の公共交通網の中心となる公共交通機関のこと。

《 図6-1 東武鉄道駅別1日平均乗降人員の推移 》



出典：東武鉄道ホームページ

《 図6-2 広域公共バス「あおぞら」の利用者数の推移 》



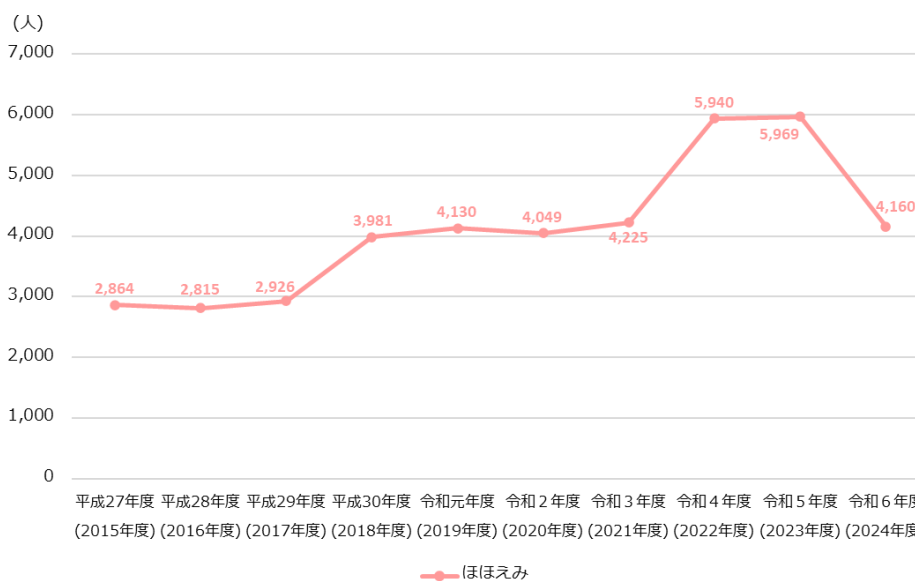
出典：大泉町資料

課題2. 公共交通の徒歩圏外の居住者の交通手段の確保

- 町内全域の高齢者(※)や妊婦等の方を対象として高齢者等デマンド交通を運行しています。年々利用者は増加傾向にあるため、高齢者等の日常生活を支える移動手段として更なる周知や利用者のニーズに応じて利便性を向上させていく必要があります。
- 町内の居住者の約半数は公共交通の徒歩圏外に居住しており、本計画で定める居住誘導区域内の一部も公共交通の徒歩圏外に該当しています。そのため、居住誘導区域内の公共交通の徒歩圏外の居住者のうち、自ら移動する手段を持たない方の交通手段を確保していく必要があります。

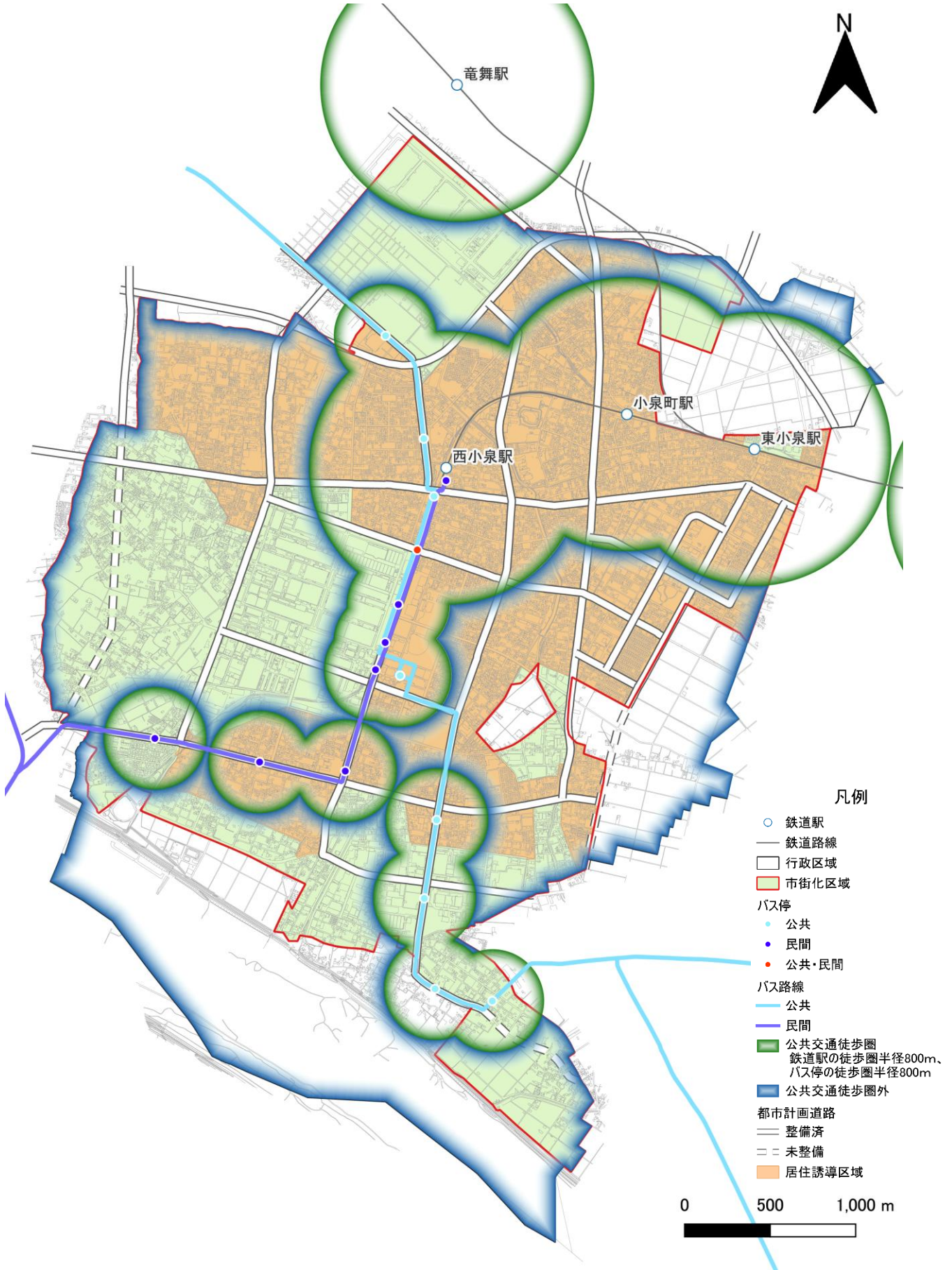
※ 高齢者
65歳以上の方のこと。

《 図6-3 高齢者等デマンド交通「ほほえみ」の利用者数の推移 》



出典：大泉町資料

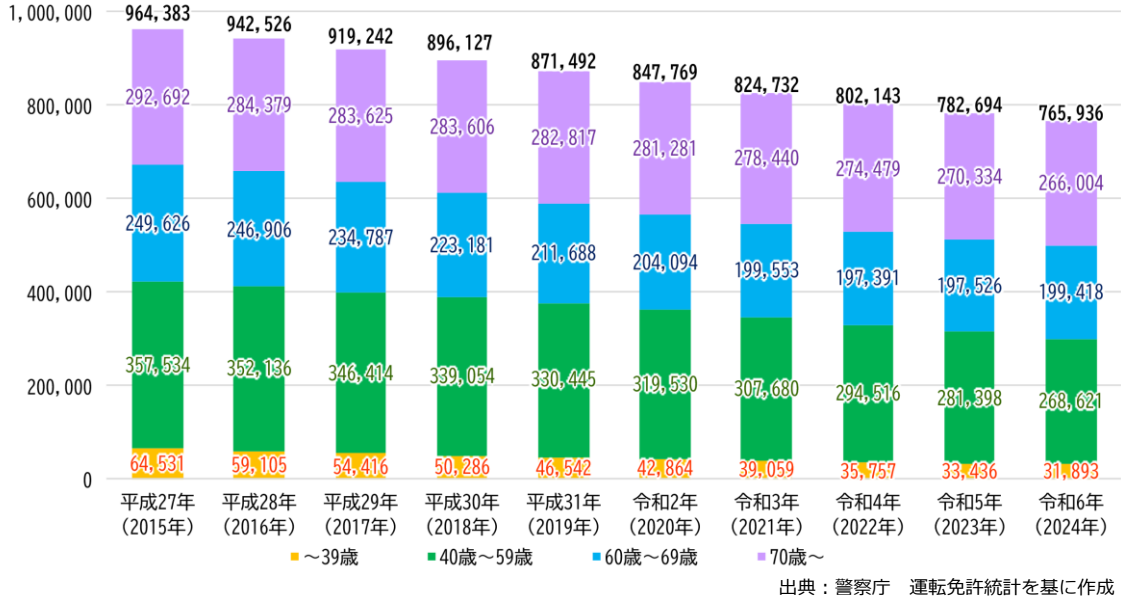
《 図6-4 公共交通の徒歩圏外 》



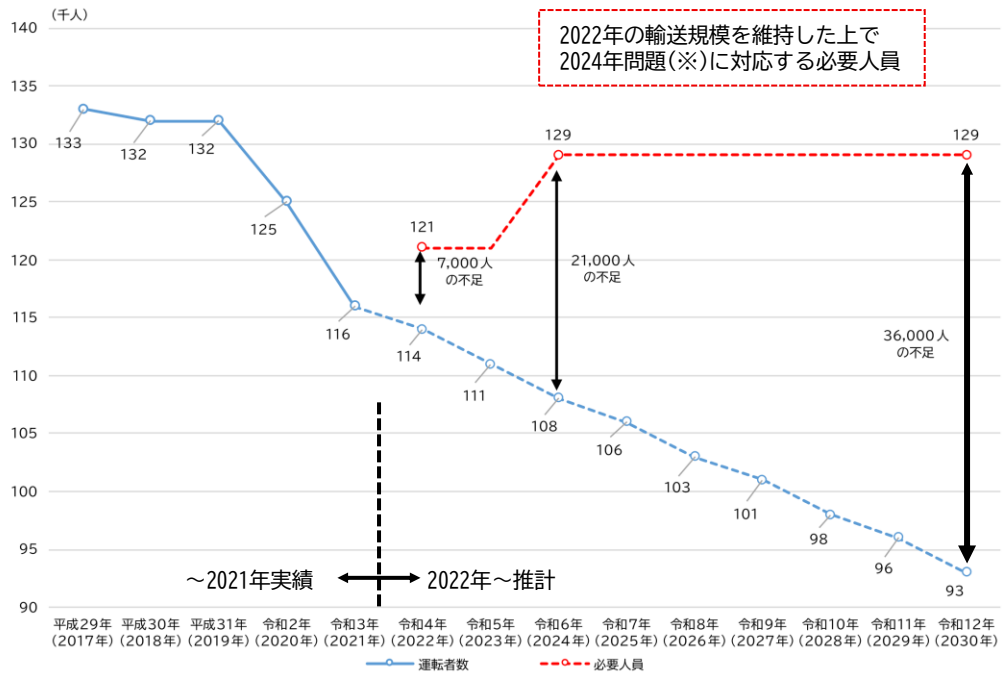
課題3. 長期を見据えた公共交通ネットワークの検討

■日本バス協会の調査によると、バスの運転に必要な大型第二種免許の保有者数は年々減少しています。令和6年(2024年)の免許保有者は全国で765,936人となっており、10年前と比較して2割ほど減少しています。また、国が公表しているバス運転者数の推移の見込みでは令和12年(2030年)には運転者数が36,000人不足すると想定されているため、長期的な視点で持続可能な公共交通ネットワークを検討する必要があります。

《 図6-5 年齢別大型二種免許保有者推移 》



《 図6-6 バス運転者数の推移及び今後の不足見込み 》



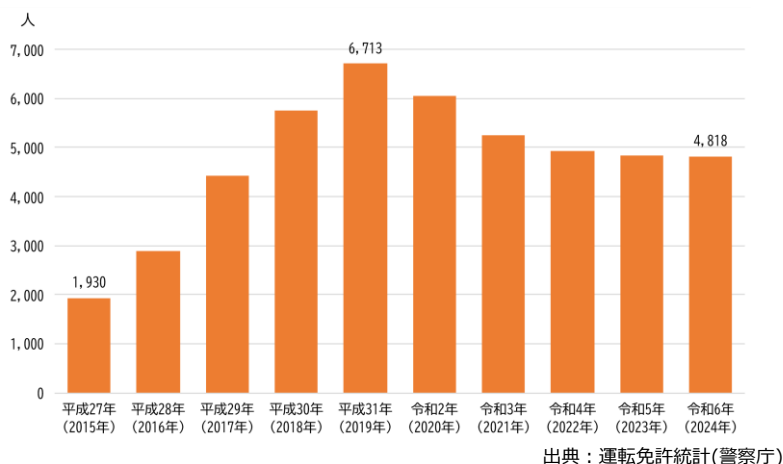
※ 2024年問題

令和6年(2024年)4月1日より、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)改正により、運転者の1日の労働時間の基準が厳しくなり、運転手が不足すること。

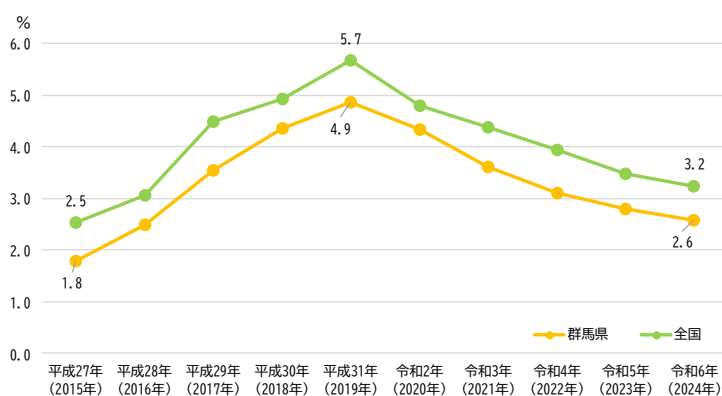
課題4. 高齢者が外出しやすい移動環境の整備

■群馬県の75歳以上の免許返納者数は、令和元年(2019年)にかけて増加していましたが、令和2年(2020年)以降は減少傾向にあり、全国の75歳以上の免許返納率と比較しても低い水準となっています。また、1人あたりの乗用車保有台数と75歳以上の免許返納率を都道府県別に比較すると、群馬県は乗用車の保有台数が多く返納率が低い状況になっており、乗用車への依存が高い状況にあると言えます。そのため、今後免許返納を促すためには、乗用車に代わる移手段の確保が求められています。

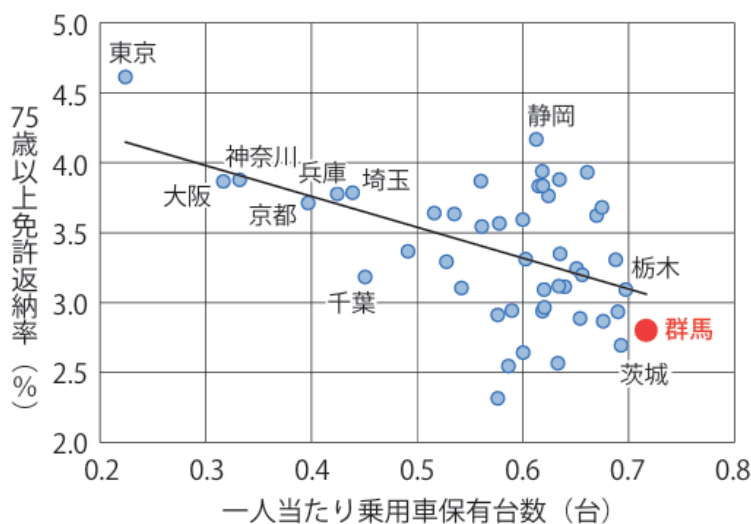
《 図6-7 75歳以上の免許返納者数(群馬県) 》



《 図6-8 75歳以上の免許返納率(群馬県と全国) 》



《 図6-9 75歳以上の免許返納率と一人当たり乗用車保有台数の関係(都道府県) 》



6-2. 公共交通ネットワーク形成方針

「第3章 目指す将来都市像」で、公共交通に係るまちづくりの方針として定めた「円滑な移動を促す基幹的な公共交通ネットワークの形成」を公共交通ネットワーク形成方針として位置付け、施策や取組を設定します。

《表6-1 公共交通の誘導方針》

公共交通	円滑な移動を促す基幹的な公共交通ネットワークの形成
	<ol style="list-style-type: none"> 1. 持続可能でコンパクトなまちづくりの骨格を形成するため、拠点間を結ぶ基幹的な公共交通ネットワークの維持を図ります。 2. 居住地と拠点をつなぐ移動手段を確保するため、基幹的な公共交通を補完する支線としての公共交通の充実を図ります。

《表6-2 公共交通に関する施策・取組》

施策	
施策①公共交通ネットワークの維持・充実による円滑な移動環境の整備	
<p>拠点間や主要な施設などに移動できる公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。また、新たな技術の活用も視野に入れ、環境にも配慮しながら既存の交通サービスの向上なども検討していきます。また、今後想定される事業については、財源の確保も合わせて検討を行っていきます。</p>	
実施事業	
1. 広域公共バス「あおぞら」の利用促進に向けた啓発及び利用者ニーズの把握(対象：広域公共バス「あおぞら」)	千代田町と共同で運行している広域公共バスを維持していくために、利用者ニーズ等の把握を行うとともに、近隣市町との連携を強化し、新たな移動ルートの検討等、利用促進に向けた取組を行っています。
2. 高齢者等デマンド交通「ほほえみ」の利用促進・利便性向上(対象：高齢者等デマンド交通「ほほえみ」)	高齢者や妊娠中の方、未就学児を対象に運行している高齢者等デマンド交通「ほほえみ」について、運行状況や利用方法について周知を行い、利用の促進を図っています。また、効率的なルートの選定等を行い、利便性を向上していきます。
今後想定される事業	
1. 地域公共交通計画の策定(対象：町全域)	町内の公共交通を維持・充実させていくために、利用実態の把握に努めるとともに、地域公共交通計画を策定し、公共交通に関する方向性や将来像を定めます。
2. バス路線維持に向けた利用環境の充実(対象：町内を運行するバス路線)	町内を運行しているバス路線を維持していくために、運行事業者との協議を重ね、バス停の整備等、利用環境改善のための支援を実施し、利用促進を検討していきます。
3. 鉄道施設の整備促進(対象：町内の鉄道駅)	町内の鉄道駅について、既存の東武鉄道整備促進期成同盟会との連携を図り、鉄道施設の整備等に対する支援を行い、利用者が利用しやすい環境づくりを促進します。
4. 交通結節点の機能充実(対象：町内の鉄道駅)	既存の東武鉄道整備促進期成同盟会との連携を図り、交通結節点(※1)となる駅前広場の整備や周辺にパークアンドライド(※2)用駐車施設の整備、シェアサイクルの設備の設置などの検討を行い、交通結節点の機能を充実させていきます。

- ※1 交通結節点
鉄道やバス等の複数の交通手段が集まり、乗り換えや接続ができる地点のこと。
- ※2 パークアンドライド
自動車等を利用して住宅等から最寄りの公共交通機関の駅やバス停まで移動し、そこに駐車して公共交通に乗り換え、目的地に移動すること。

施策②全住民を対象にした交通手段の導入検討

公共交通の運転手の不足や高齢化の進行、社会情勢の変化等に対応していくために、新たな公共交通の導入を検討していきます。また、今後想定される事業については、財源の確保についても合わせて検討を行っていきます。

今後想定される事業

1. 自動運転バスの導入の検討(対象：町内のバス)
今後も公共交通の維持又は充実を図っていくため、バスの運転手不足という厳しい状況に対応していくことを目的とした、自動運転バスの導入に向けた検討をしていきます。
2. 全住民を対象にしたデマンド交通の導入の検討(対象：町全域)
現在、高齢者等を対象としたデマンド交通を運行していますが、将来的には誰もが利用できるデマンド交通の導入を検討していきます。
3. 環境に配慮した公共交通の導入検討(対象：町内のバス)
町内を運行しているバスについて、環境に配慮した公共交通の実現を目指すため、町の環境基本計画との連携を図るとともに、EVバス車両の購入やEVバス導入に伴う充電施設の整備等の検討を行っていきます。

各施策に取り組むにあたっては、国からの支援措置(財政、金融、税制)等を積極的に活用していきます。

《 参考 国からの支援措置(抜粋) 》

都市・地域交通戦略推進事業

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編により、都市再生を進める事業。

◆立地適正化計画で位置付けられた事業を行う場合、補助率の高上げがある。

担当課：国土交通省 都市局 街路交通施設課

町の公共交通ネットワーク形成方針図を以下のとおり設定します。

《 図6-10 公共交通ネットワーク形成方針 》

