

Honjo City Regional Public Transportation Plan 2023



# 本庄市 地域公共交通計画 2023

令和5年(2023年)3月





## はじめに

近年、人口減少や高齢化の進展に加え、ゼロカーボンシティの実現や新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新しい生活様式」の定着など、社会状況は大きく変化しています。

公共交通においては、運転手等の担い手不足やバス路線収支の赤字構造が問題となっている一方で、高齢者や運転免許返納者の増加などにより、その需要が今後ますます増加することが予測されており、市民の皆さまの移動手段である公共交通を維持・確保していくことが喫緊の課題となっております。



本市では、平成25年3月に「本庄市総合交通計画」を策定し、それまでの市内循環バスから、市内全域を網羅するデマンドバス、本庄駅と本庄早稲田駅を結ぶシャトルバスへと公共交通体系を大きく変更し、公共交通の充実及び利便性向上に努めてまいりましたが、昨年実施した市民意識調査では、公共交通に対する満足度は高いとは言えず、様々な課題があることが浮き彫りとなりました。

この度、このような社会状況や課題を踏まえ、各公共交通機関の果たすべき役割を明らかにするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、「本庄市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、基本理念を「誰もが安心して快適に公共交通を利用できるまち」とし、「安全・安心でより利便性の高い公共交通サービスの提供」と「輸送資源を最大限に活用した公共交通体系の維持・確保」という2つの基本方針を設定しました。今後につきましては、本市の交通資源である鉄道、路線バス、デマンドバス、シャトルバス、タクシーなどを最大限に活用するために、ICT等の先端技術の導入なども視野に、交通事業者や地域の関係者の皆さまと協力しながら、持続可能な地域公共交通を実現するための施策を引き続き推進してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、「本庄市交通政策協議会」の委員の皆さまをはじめ、各種アンケート等を通じ、貴重なご意見、ご提案をいただきました市民や市内公共交通機関をご利用いただいている皆さまに心から感謝を申し上げます。

令和5年3月

本庄市長 **吉田信解**



## 目次

第1章 基本事項	1
1-1. 計画の背景と目的	2
1-2. 計画の位置づけ	3
1-3. 計画の区域	3
1-4. 計画の期間	3
第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状	5
2-1. 本庄市の地域特性	6
2-2. 公共交通の現状	12
第3章 上位・関連計画	23
3-1. 本庄市総合振興計画	24
3-2. 本庄市都市計画マスタープラン	27
3-3. 本庄市立地適正化計画	30
3-4. 本庄市まち・ひと・しごと創生総合戦略	34
3-5. 第2期本庄市地域福祉計画	35
3-6. 第2期本庄市健康づくり推進総合計画	36
第4章 各種意識調査の結果	37
4-1. 各種意識調査の概要	38
4-2. 公共交通に関する市民意識調査	40
4-3. デマンドバス利用者意識調査	57
4-4. シャトルバス利用者意識調査	63
4-5. デマンドバス未利用者意識調査	67
4-6. シャトルバス未利用者意識調査	69
4-7. 路線バス利用者意識調査	71
4-8. 鉄道利用者意識調査	75
第5章 公共交通における課題	85
5-1. 本庄市の現状・各種意識調査から見えた課題	86
5-2. 現状・課題のまとめ	92
第6章 基本理念・基本方針、目標	93
6-1. 基本理念・基本方針	94
6-2. 公共交通の位置づけと役割分担	95
6-3. 目標	99
第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール	101
7-1. 目標達成のための施策・事業	102
7-2. 実施主体とスケジュール	103
7-3. 事業の内容	104
7-4. 公共交通の運行に係る事業	117
第8章 数値目標の達成状況の評価	119
8-1. 評価指標・評価方法	120
8-2. 達成状況の評価・評価スケジュール	123
参考資料	125
用語解説	126

### 別冊

各種意識調査結果



## 第 1 章 基本事項

---

## 第1章 基本事項

### 1-1. 計画の背景と目的

近年、人口減少や高齢化の急速な進行等の社会問題が深刻となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出回数の減少やリモートワークの普及等、生活環境が変化しています。このような社会状況の変化の中で、公共交通においては、利用者の減少や運転手等の担い手不足が大きな課題となっています。一方で、運転免許証を返納した高齢者の増加や交通弱者への対応等、その需要は増加していくことから、将来にわたって利便性の高い公共交通の維持や確保が求められています。

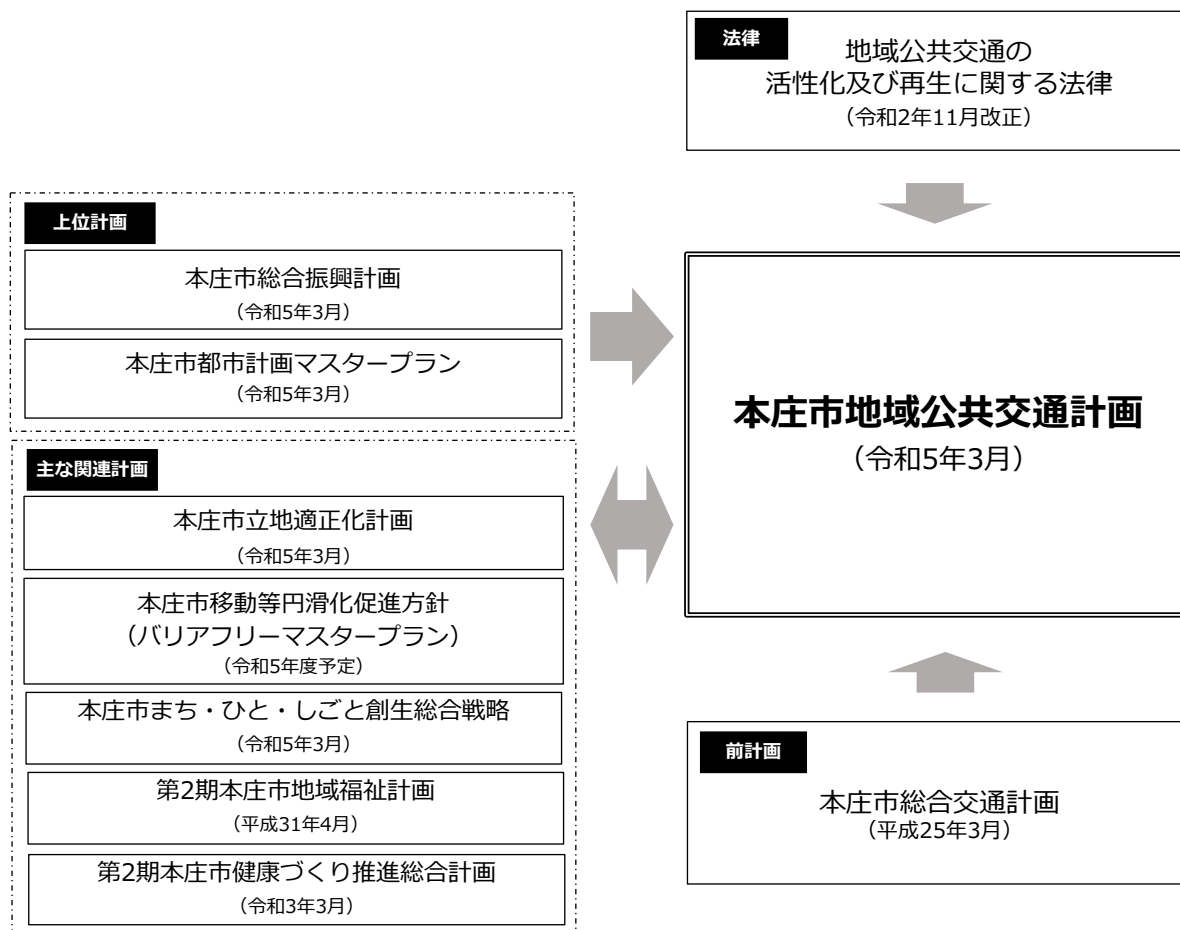
「本庄市総合振興計画」では、交通サービス分野のめざす姿として「誰もが出歩きやすいまち」を目指しており、公共交通は重要な役割を担っています。また、「本庄市立地適正化計画」においては、都市機能誘導区域として「本庄駅周辺」「児玉駅周辺」「本庄早稲田駅周辺」の3つの拠点市街地を設定しており、これらの区域を結ぶ公共交通は、コンパクトなまちづくりの推進においても重要な要素となっています。本市では、平成25年3月に「本庄市総合交通計画」を策定し、それまで運行していた市内循環バスから、市内全域を網羅するデマンドバス、本庄駅と本庄早稲田駅を結ぶシャトルバスと公共交通体系を大きく変更し、公共交通の充実及び利便性向上に努めてきました。しかしながら、市民や利用者の意識調査の結果では、公共交通に対する満足度は高いとは言えず、依然、様々な課題が残っています。

こうした背景や状況を踏まえ、誰もが公共交通を利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系を維持・確保していくために、「本庄市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定しました。



## 1-2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、上位計画である「本庄市総合振興計画」及び主な関連計画である「本庄市立地適正化計画」等との整合を図ります。



## 1-3. 計画の区域

本計画の対象区域は、本庄市全域とします。

## 1-4. 計画の期間

計画期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。



## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

---

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### 2-1. 本庄市の地域特性

#### (1) 人口動向

##### ①人口推移

本市の総人口は、平成12年をピークに、その後徐々に減少し、令和22年には令和2年より、約13,000人減少する見込みとなっています。また、高齢者は年々増加しており、令和22年には高齢化率が40%まで上昇する見通しとなっています。

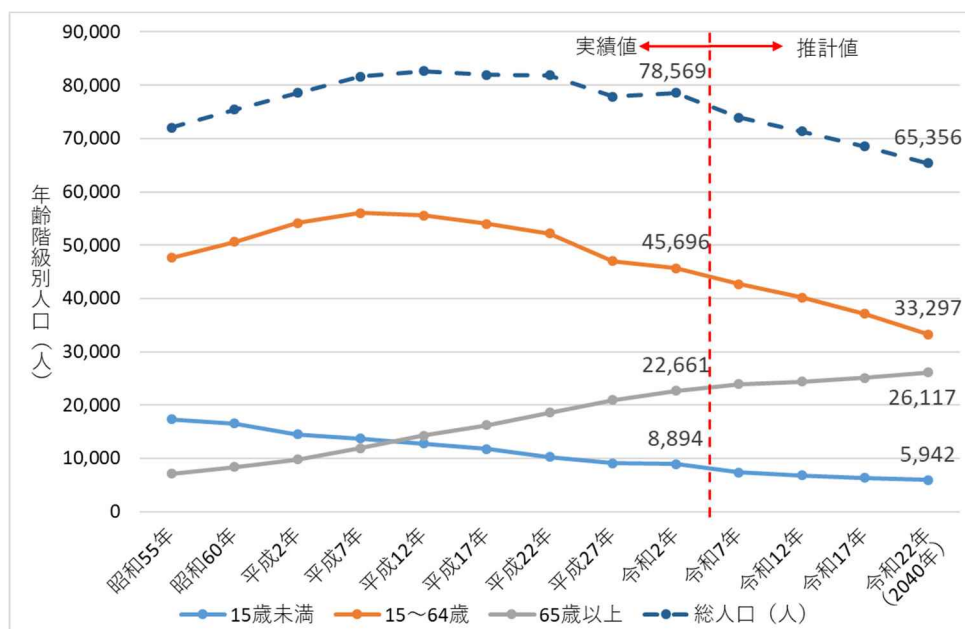


図 本庄市の人口推移

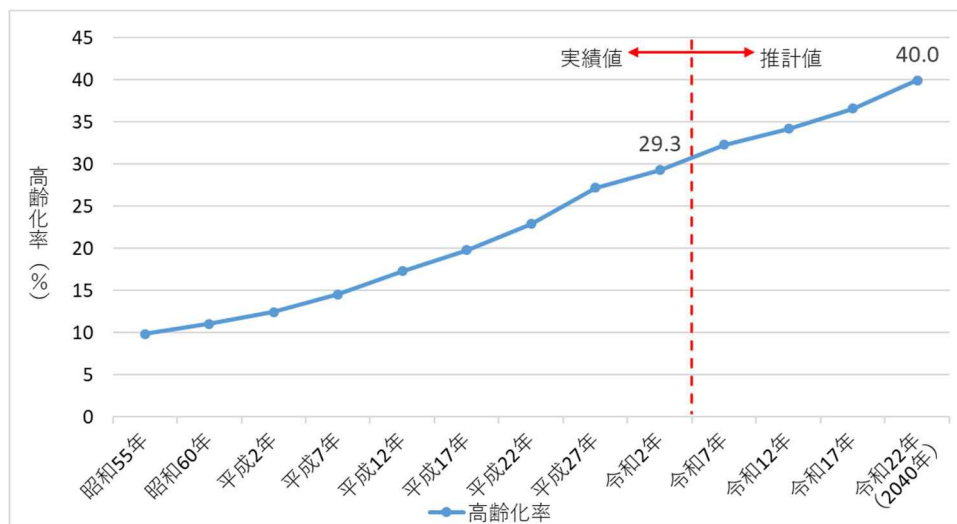


図 本庄市の高齢化率の推移

出典：実績値：総務省統計局「2020年国勢調査」

推計値：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

※ “人口等の将来の見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、（中略）国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の将来推計人口を参酌すべきである。”「第12版都市計画運用指針」（国土交通省、令和4年4月）と示されており、「本庄市立地適正化計画」で採用する社人研の「日本の将来推計人口（平成29年推計）」（出生中位・死亡中位仮定）の地域別推計「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」を本計画でも採用している

②人口分布

本市の人口は、本庄駅や児玉駅周辺を中心に面的に広がっています。

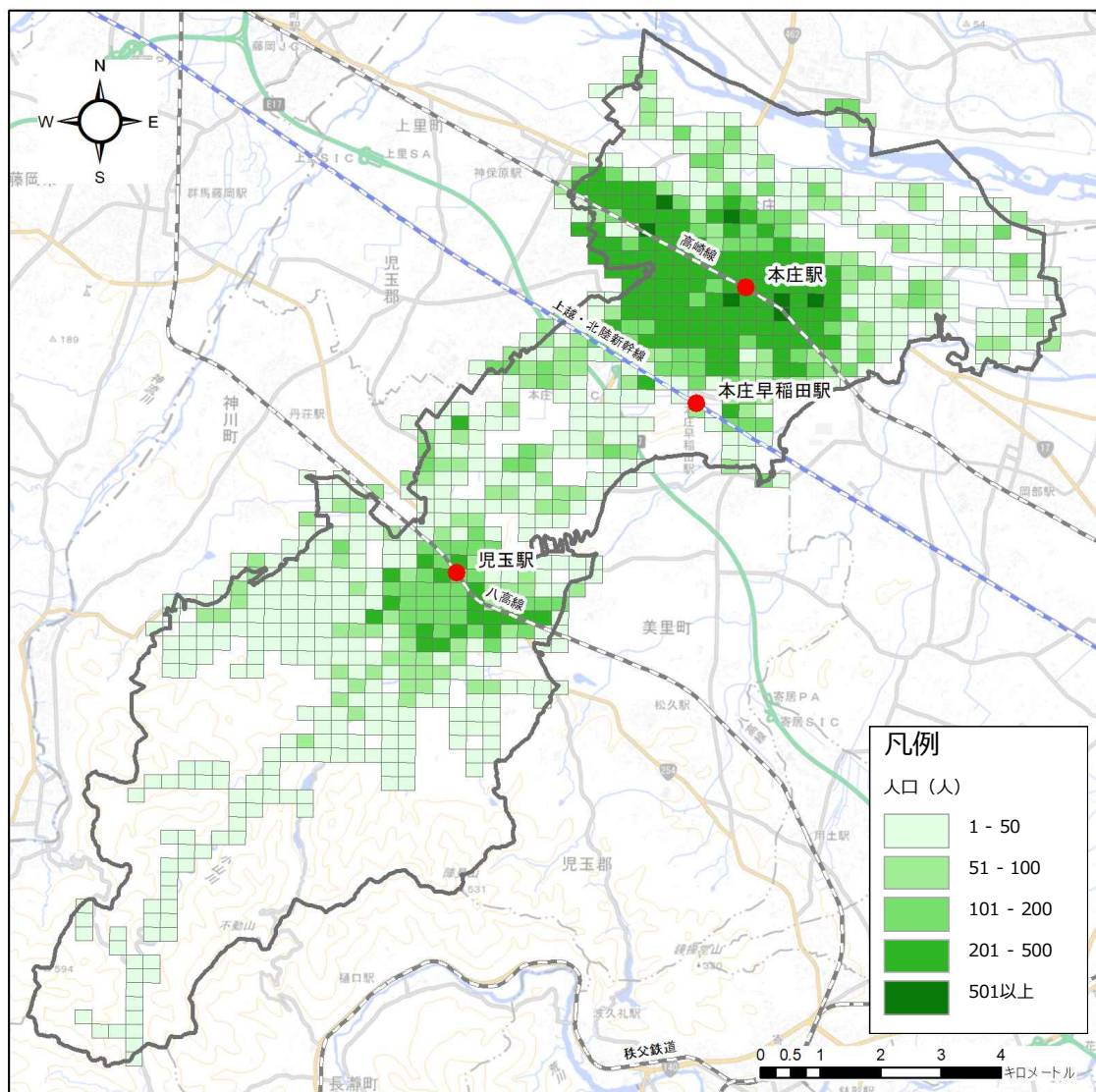


図 本庄市の人口分布

出典：総務省統計局「2020年国勢調査」

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### ③65歳以上の人口割合及び推移

本市の高齢化率の高いエリアは、市内全域で広がり、特に児玉地域及びJR高崎線以北で高くなっています。また、平成27年（2015年）から令和2年（2020年）にかけて、児玉駅周辺及び皆野町の隣接部で高齢化が進行しています。

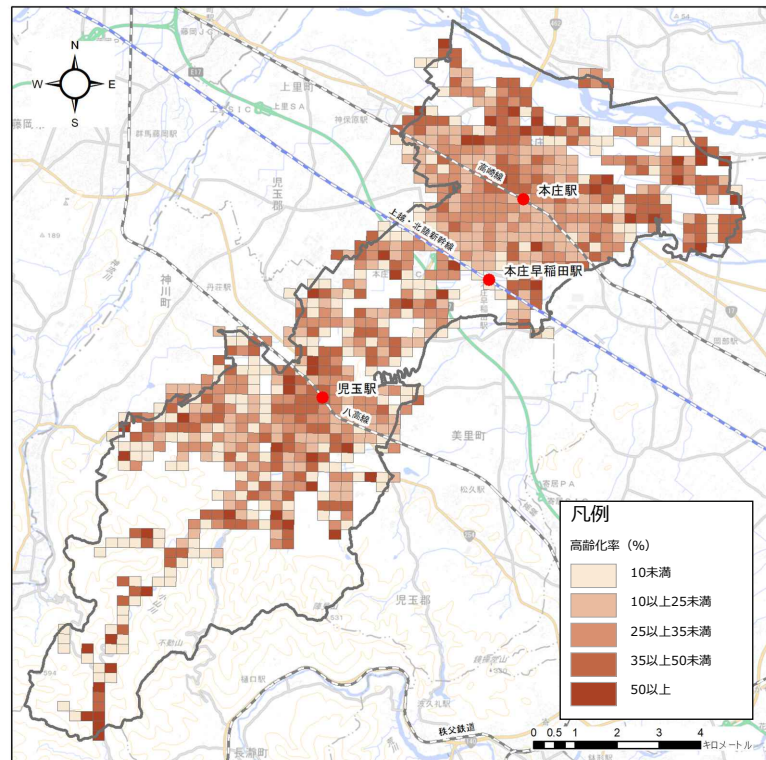


図 本庄市の高齢化率

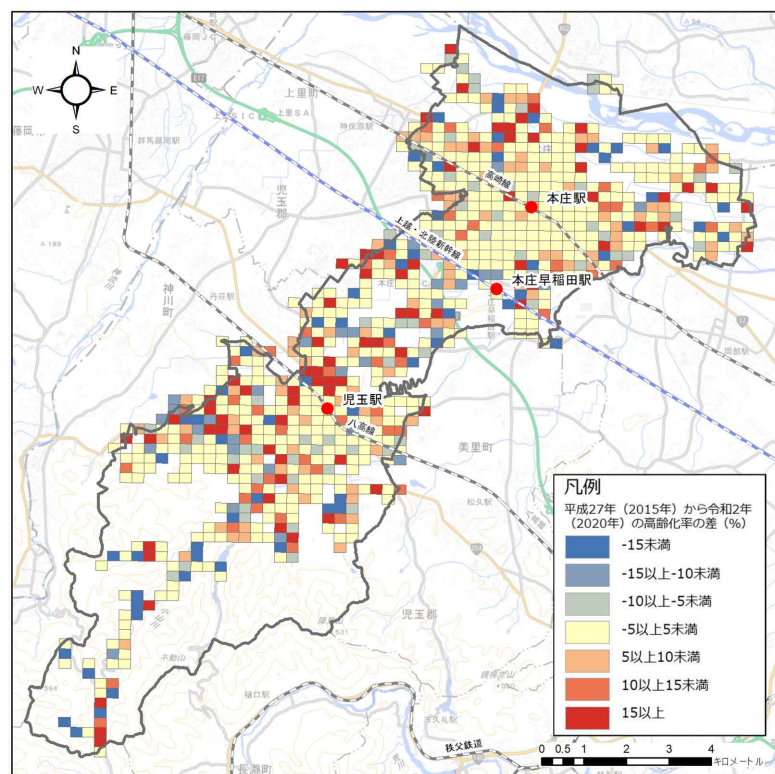


図 平成27年（2015年）から令和2年（2020年）の高齢化率の差

出典：総務省統計局「2015年・2020年国勢調査」

(2) 通勤流動及び通学流動

①通勤流動

本市の通勤流動では、深谷市や上里町、伊勢崎市等の近隣市町だけではなく、東京都を通勤先とする就業者も多く見られます。また、本市を通勤先とする人は、上里町や深谷市、伊勢崎市等の近隣市町が多く見られます。

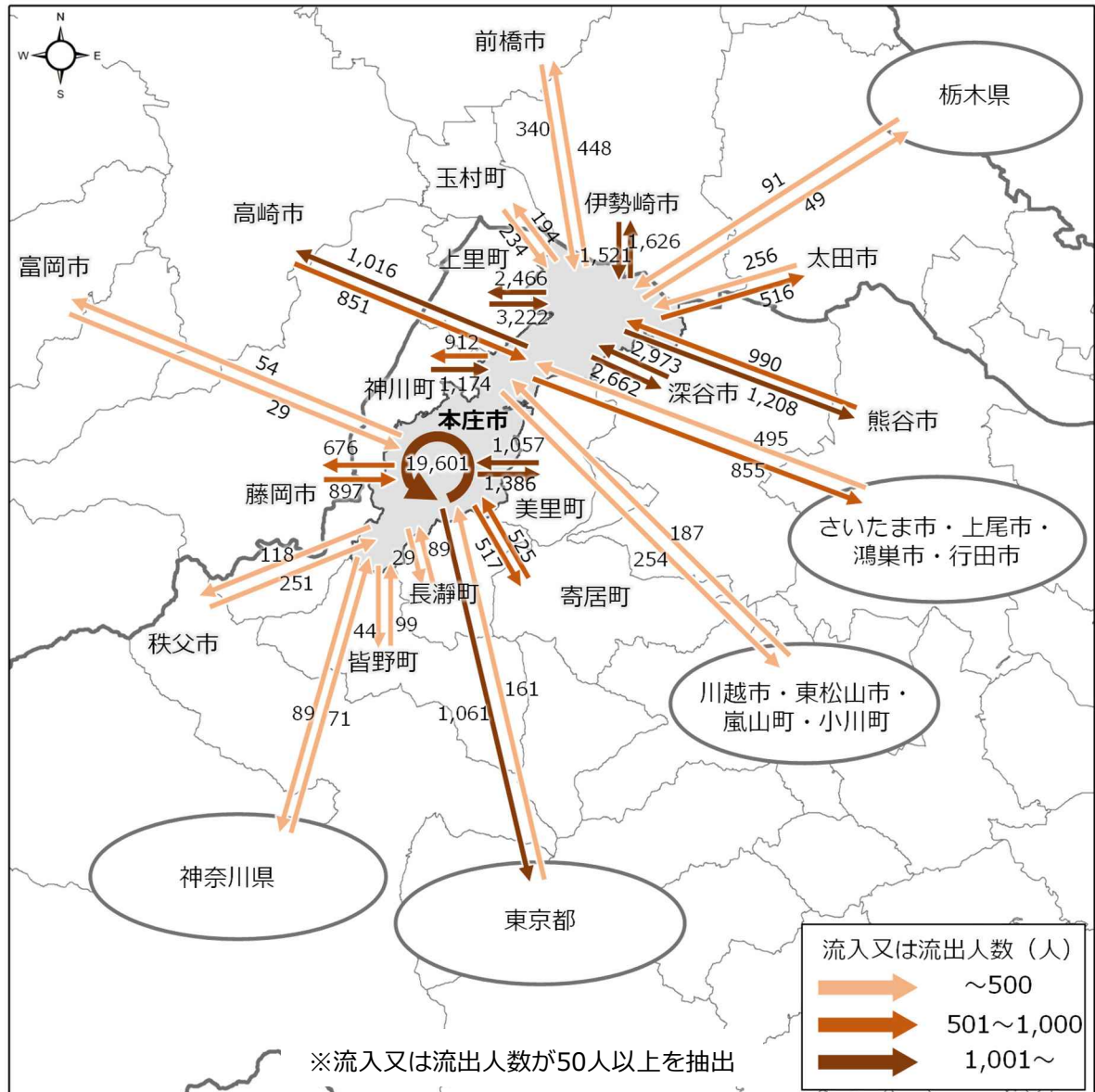


図 15歳以上の通勤者の流動

出典：総務省統計局「2020年国勢調査」

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### ②通学流動

本市を通学先とする人は、深谷市や熊谷市、上里町等の近隣市町が多く、さいたま市等の近隣市町以外の埼玉県内からの就学者も見られます。また、深谷市や熊谷市等の近隣市を通学先とする人が多い一方で、東京都を通学先とする人も多く見られます。

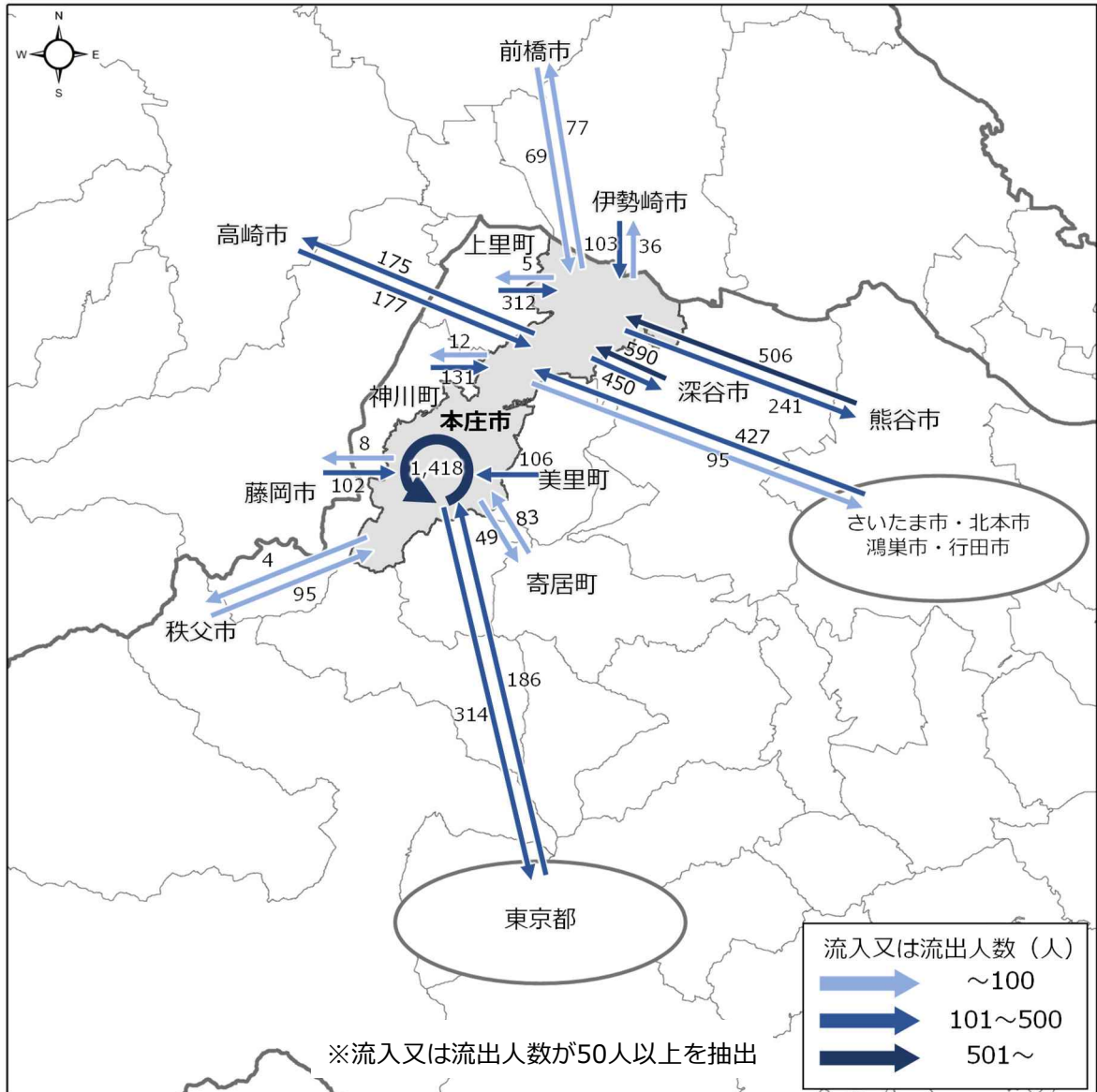


図 15歳以上の通学者の流動

出典：総務省統計局「2020年国勢調査」



(3) 代表交通手段

平成30年度における本市内の代表交通手段の分担率は、自動車が約7割と最も高く、平成20年度と比較すると約5%増加しています。

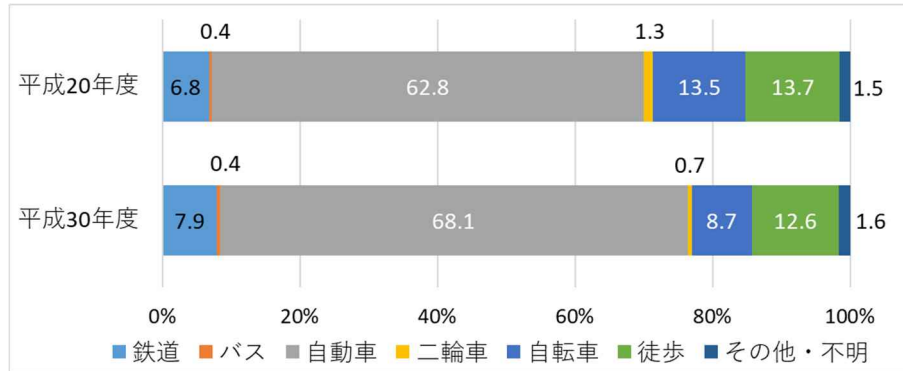


図 本庄市内の代表交通手段分担率

出典：国土交通省「平成20年度パーソントリップ調査・平成30年度パーソントリップ調査」

(4) 埼玉県運転免許証返納者数

埼玉県の運転免許証返納者数は、平成29年度及び平成30年度に比べ、令和元年度以降、増加傾向です。

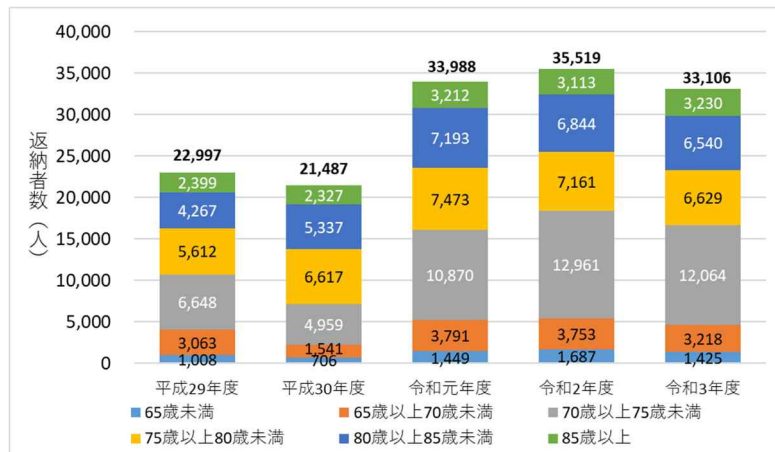


図 埼玉県の運転免許証返納者数

出典：警察庁「運転免許統計（平成29年度～令和3年度）」

(5) 財政状況

本市の歳入は、令和2年度に特別定額給付金給付事業や新型コロナウイルス感染症緊急経済対策事業等によって増加しているものの、令和元年度までの歳入は、やや減少傾向です。

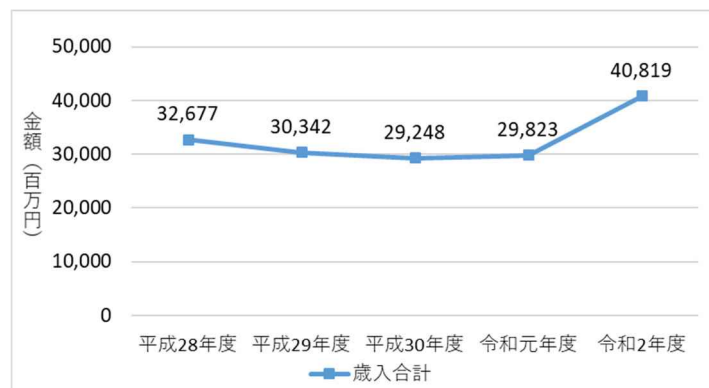


図 本庄市の歳入状況

出典：本庄市HP「財政状況資料集」

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### 2-2. 公共交通の現状

#### (1) 公共交通網

本市では、公共交通として鉄道駅（本庄駅、本庄早稲田駅、児玉駅）を交通結節点とし、民間路線バス、はにぼん号・もといずみ号と呼ばれるデマンドバス（以下「デマンドバス」という。）、はにぼんシャトルと呼ばれるシャトルバス（以下「シャトルバス」という。）、タクシーが運行しています。また、地域の輸送資源として、福祉タクシーや企業送迎バス、スクールバス等が運行しています。

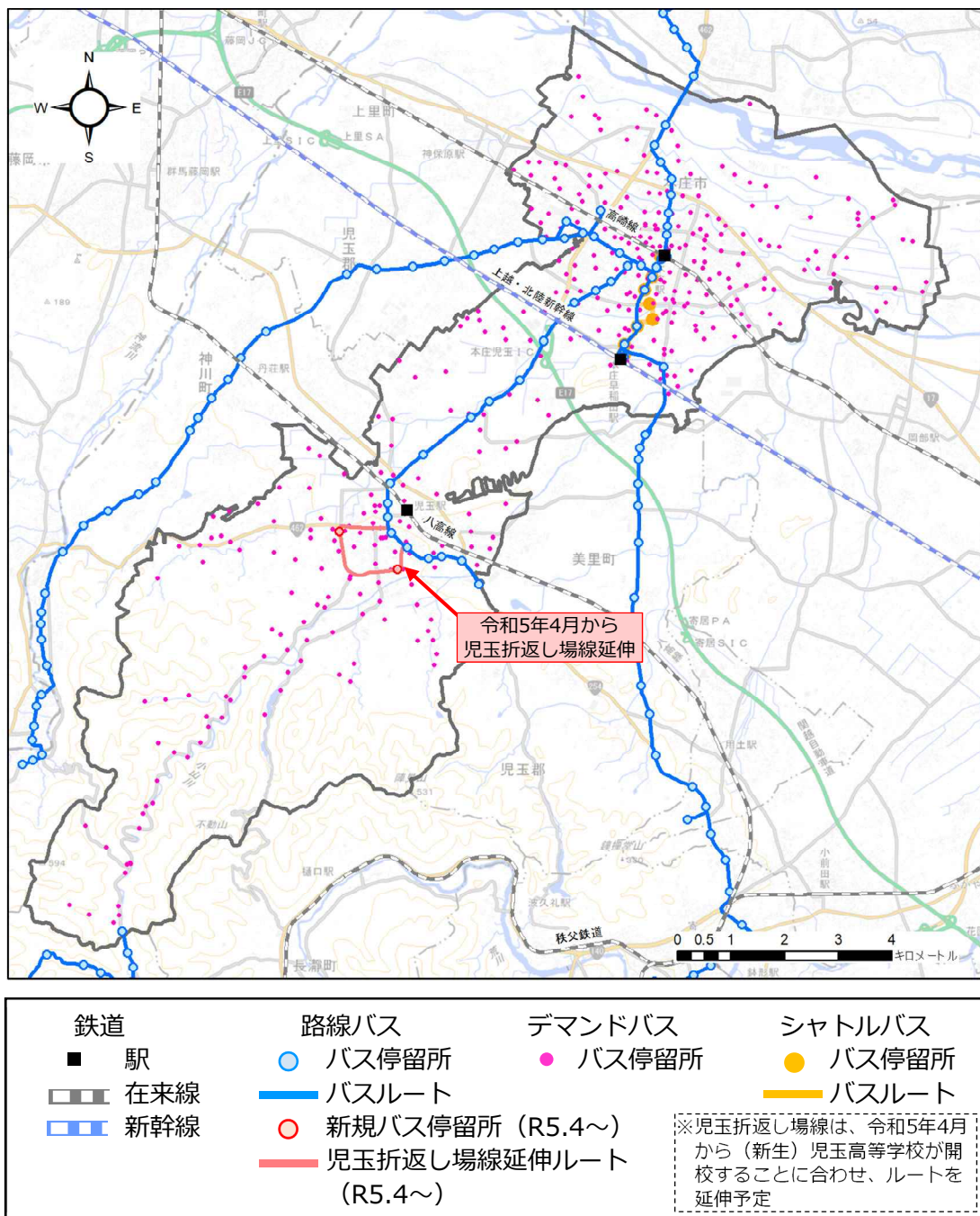


図 公共交通網

表 本庄市の交通手段

交通手段	内容
鉄道	本庄駅（JR高崎線） 本庄早稲田駅（上越・北陸新幹線） 児玉駅（JR八高線）
路線バス	朝日自動車（本庄駅⇔児玉方面、本庄駅⇔上里・神川方面） 十王自動車（本庄駅⇔伊勢崎方面） 武蔵観光（本庄駅⇔寄居方面） 皆野町営バス（いろは橋折り返し場(児玉)⇔皆野方面）
デマンドバス	はにぼん号（本庄北・本庄南・児玉市街地） もといずみ号（児玉山間）
シャトルバス	はにぼんシャトル（本庄駅⇔本庄早稲田駅）
タクシー	本庄タクシー 上信ハイヤー 本庄合同タクシー 明日香交通 朝日自動車
地域の輸送資源	福祉タクシー 企業送迎バス スクールバス 病院送迎バス

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### (2) 交通空白地域

現状の公共交通網での人口カバー率※は、97.2%と高く、市内を網羅しているデマンドバスの運行により、市民のほとんどが公共交通を利用できる状況です。また、人口密度が同程度である埼玉県他市町と比較しても高い人口カバー率となっています。

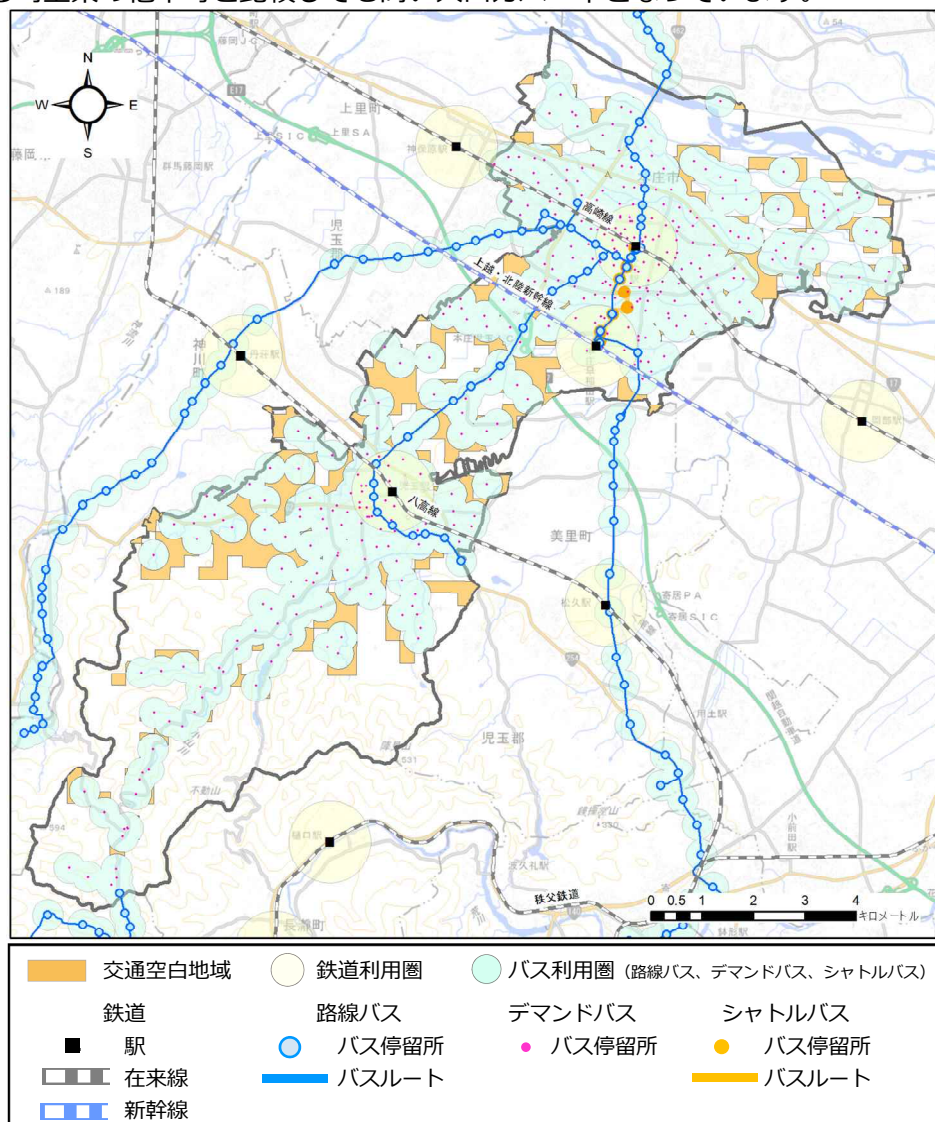


図 交通空白地域

※ 人口カバー率：公共交通サービス圏域（鉄道利用圏を800m、バス利用圏を300mとしたとき）内の人口の総人口に対する割合

表 本庄市と他市町の人口カバー率

自治体名	人口密度（人/km <sup>2</sup> ）	人口カバー率（%）
<b>本庄市</b>	<b>876.0</b>	<b>97.2</b>
羽生市	901.5	70～80
加須市	837.4	90～100
深谷市	1020.9	90～100
毛呂山町	1038.0	80～90

出典：人口密度：総務省統計局「2020年国勢調査」

人口カバー率：埼玉県「第1回公共交通の利便性向上検討会議（令和2年6月16日）」

(3) 各公共交通の利用者数推移

①鉄道

令和元年度までの各駅の利用者数は、本庄駅においては平成27年度をピークに減少傾向である一方で、本庄早稲田駅と児玉駅においては横ばいで推移していました。その後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響（以下「コロナ禍」という。）により、令和2年度には各駅で大きく減少しましたが、令和3年度には回復傾向にあります。

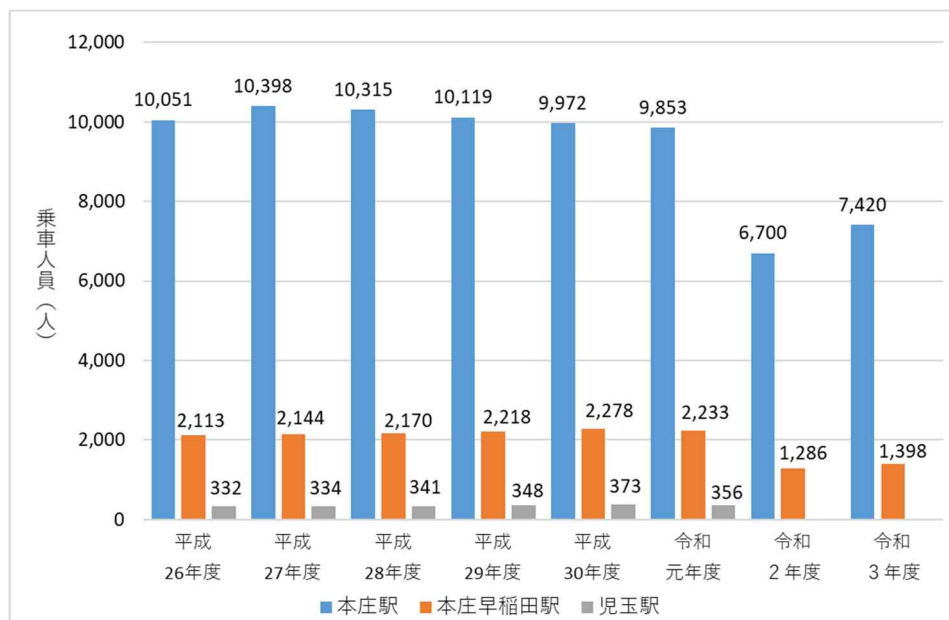


図 鉄道の日平均乗車人員

※ 児玉駅については令和3年3月13日から駅員無配属駅のため、令和2年度以降公表データなし

出典：JR東日本HP「各駅の乗車人員」

②路線バス

各路線バスの利用者数は、コロナ禍前（令和元年度）まで増加傾向でしたが、令和2年度に大きく減少し、令和3年度には回復傾向にあります。

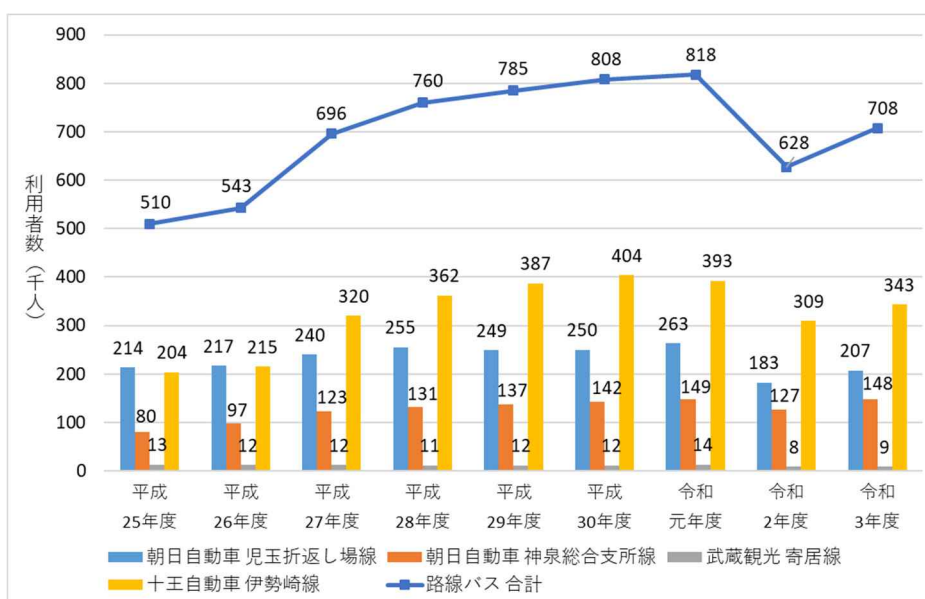


図 路線バスの利用者数

※ 端数処理により、各路線の利用者数と路線バスの合計が一致しない場合がある

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### ③デマンドバス

デマンドバスの利用者数は、平成27年度をピークに減少傾向であり、令和2年度以降はコロナ禍によりさらに減少しています。

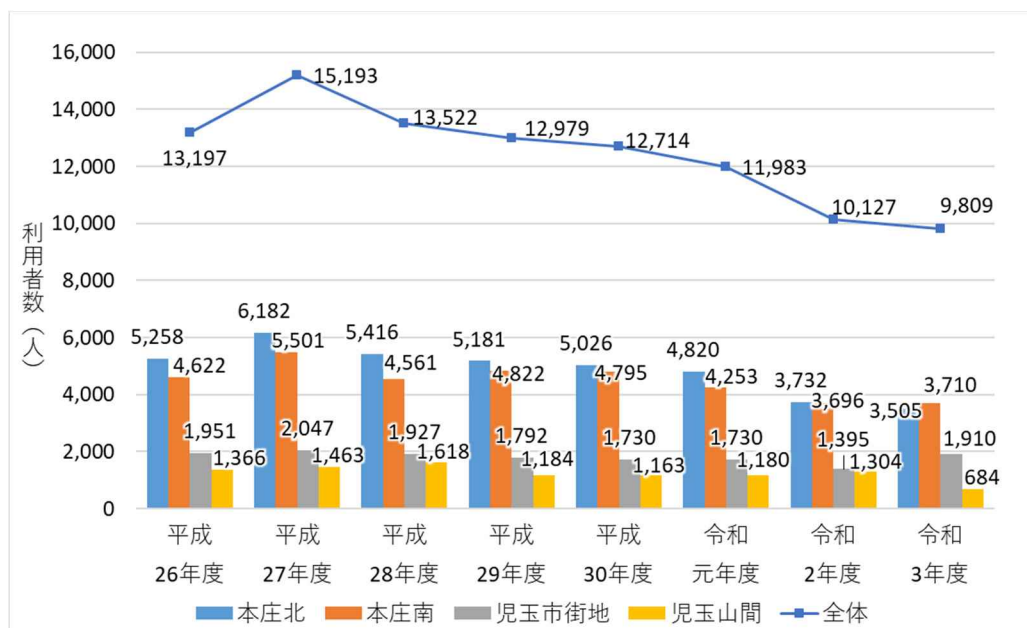


図 デマンドバスの利用者数

※ 年度の期間は全て「前年10月～該当年9月」を示す

出典：本庄市「はにぼん号・もといずみ号の利用状況」

### ④シャトルバス

シャトルバスの利用者数は、令和元年度まで増加傾向にありましたが、コロナ禍により令和2年度に大きく減少し、令和3年度には回復傾向にあります。

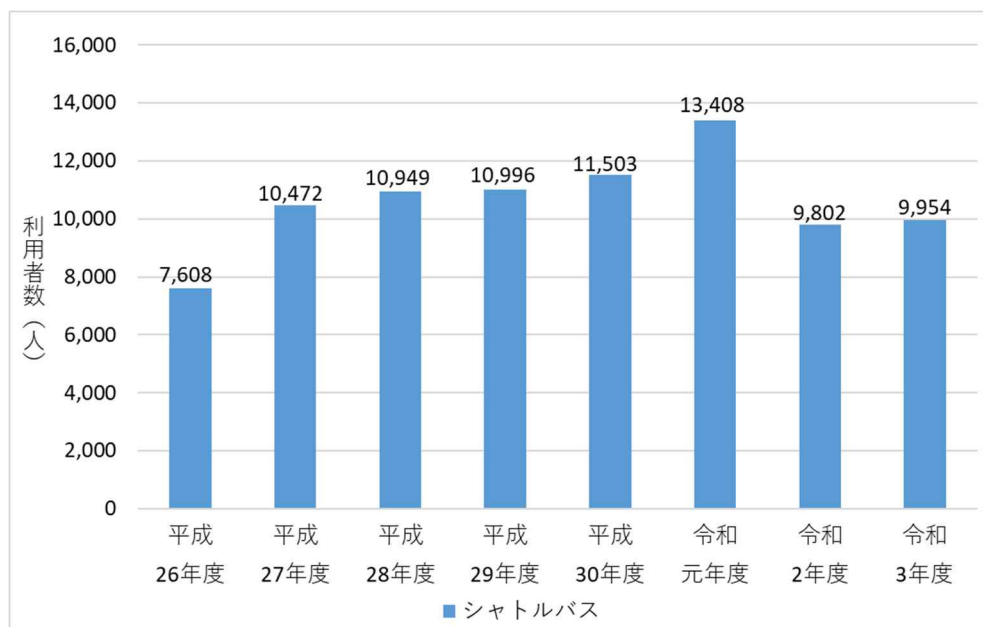


図 シャトルバスの利用者数

※ 年度の期間は全て「前年10月～該当年9月」を示す

出典：本庄市「はにぼんシャトルの利用状況」

(4) デマンドバスの乗合率・シャトルバスの1便あたりの乗車人数

①デマンドバスの乗合率

平成30年から令和3年までの4年間における乗合率<sup>※</sup>は、1.09～1.11人であり、平均すると1.10人となっています。また、乗合率を公表している近隣市町の寄居町及び深谷市と比較すると、同程度、あるいは低くなっています。

表 本庄市と近隣市町の乗合率

自治体名	乗合率 (人/便)
<b>本庄市</b>	<b>1.10</b>
寄居町	1.4
深谷市	0.99～1.04

出典：寄居町「寄居町地域公共交通計画」  
深谷市「深谷市地域公共交通網形成計画」

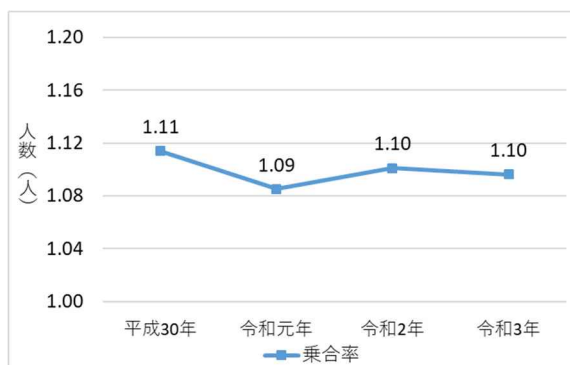


図 乗合率の推移

※ 乗合率は、乗車人数を便数で除したのもの

②シャトルバスの1便あたりの乗車人数

平成30年度から令和3年度までの4年間における1便あたりの乗車人数は、0.99～1.36人となっており、平均すると1.13人となっています。

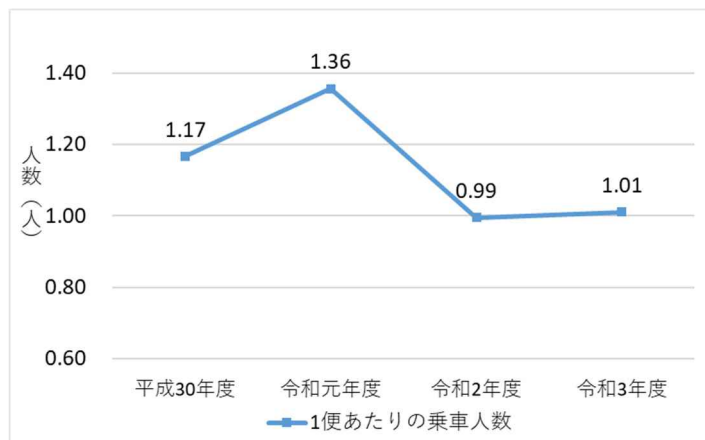


図 1便あたりの乗車人数の推移

※1 年度の期間は全て「前年10月～該当年9月」を示す

※2 1便あたりの乗車人数は、年度ごとの年間乗車人数を年間運行回数で除したのもの

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### (5) デマンドバスのキャンセル数及びお断り件数

令和3年度におけるデマンドバス利用日当日のキャンセル数は、年間で987件（1日平均：約3.4件）発生している状況です。その内、キャンセルの連絡があった件数は886件、連絡をせずに無断でキャンセルとなった件数は101件となっています。

また、予約が埋まっていることにより、希望の時間が取れずに予約を断念した件数は年間で1,000件、時間を変更して予約した件数は87件となっており、利用したい時間に利用できていない状況が、合計で1,087件（1日平均：約3.7件）発生しています。

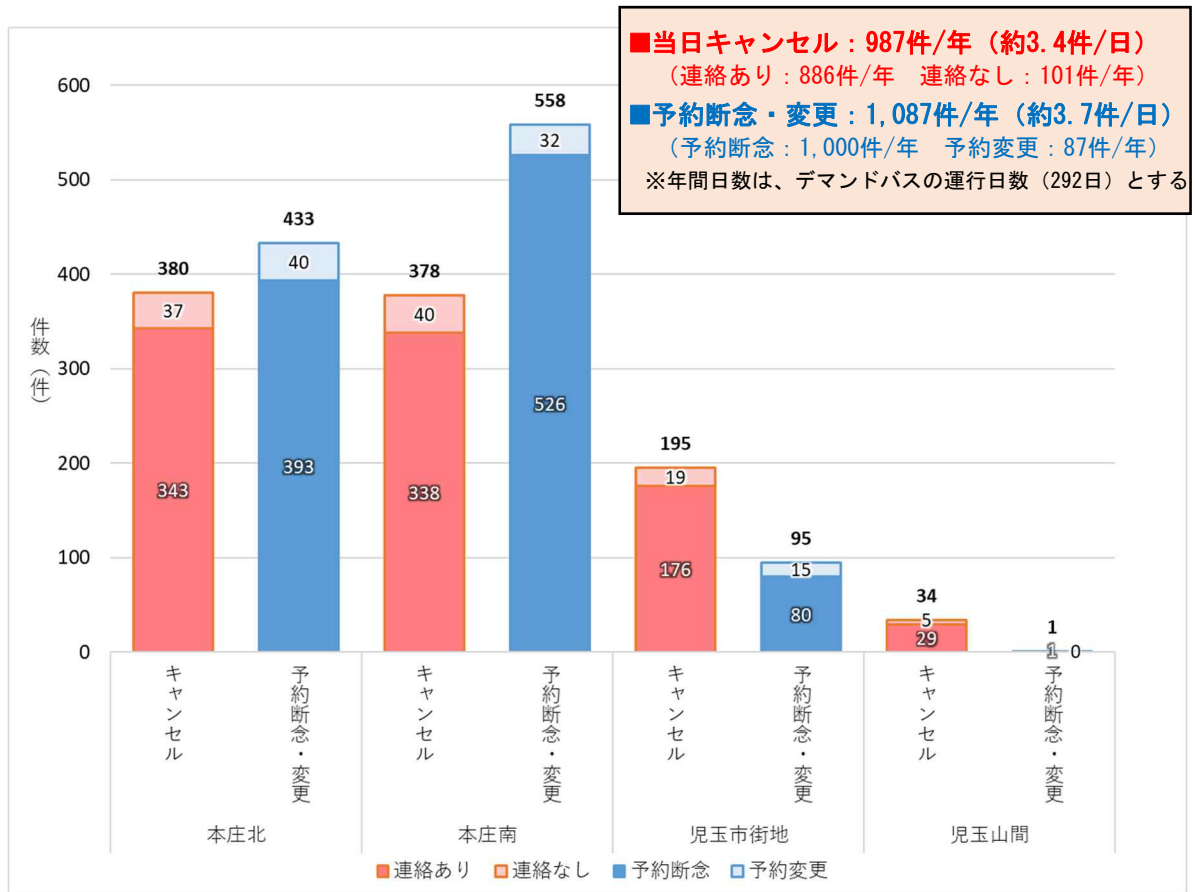


図 令和3年度の当日キャンセル数及び予約断念・利用時間の変更件数

出典：本庄市「令和4年度第1回交通政策協議会」



(6) デマンドバスの停留所の利用状況

平成30年から令和3年までで、一度も利用されていないバス停留所は32か所あり、比較的人口が少ない地域で多く存在しています。

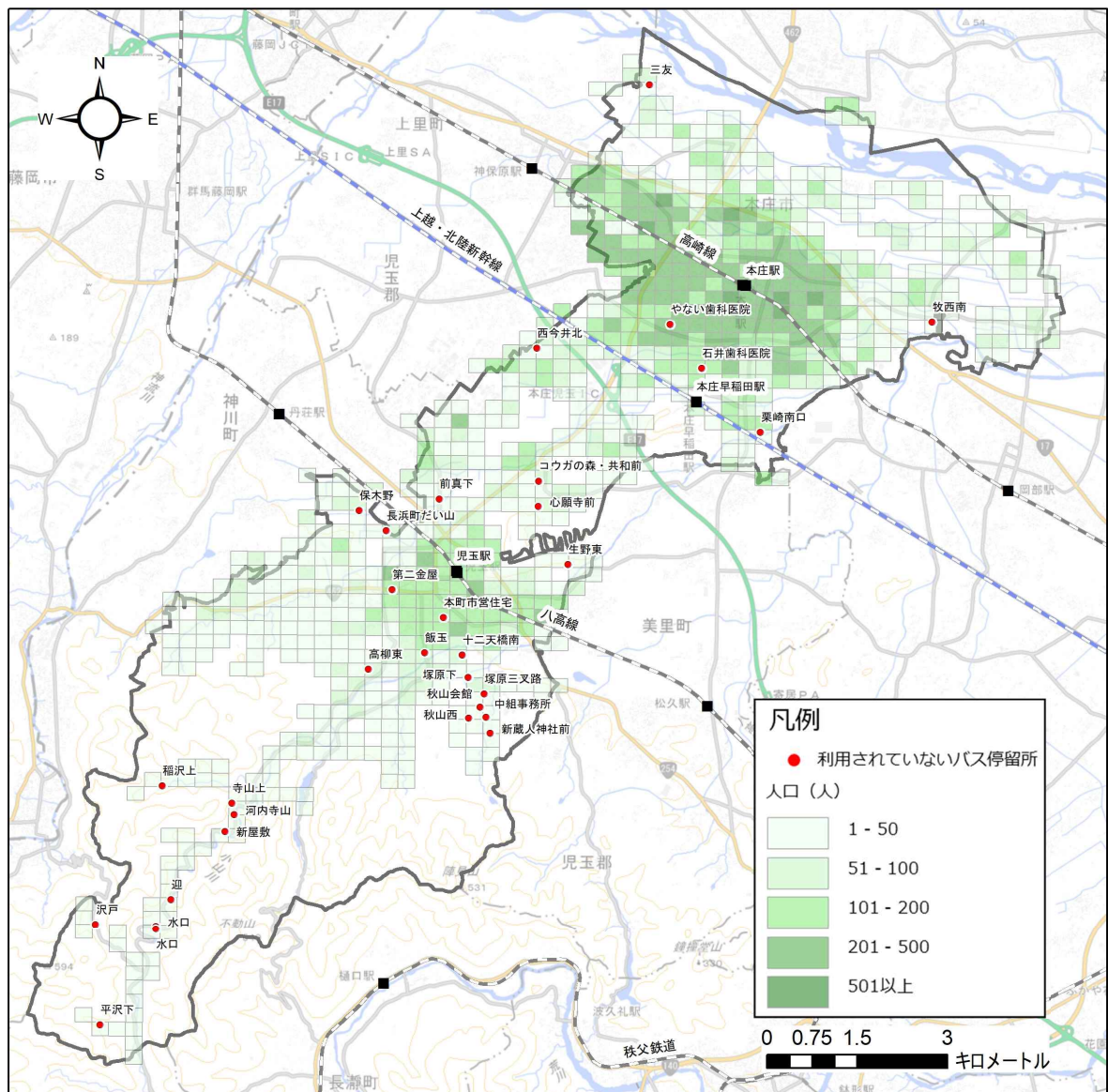


図 利用されていないバス停留所の位置図

※ 水口についてはバス停留所が2か所あり

出典：人口：総務省統計局「2020年国勢調査」

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### (7) 各公共交通の収支率

#### ①路線バス

路線バスの収支率<sup>※1※2</sup>は、コロナ禍前（令和元年度）から減少しており、令和2年度では全体で50%を下回っている状況でしたが、令和3年度には回復傾向にあります。

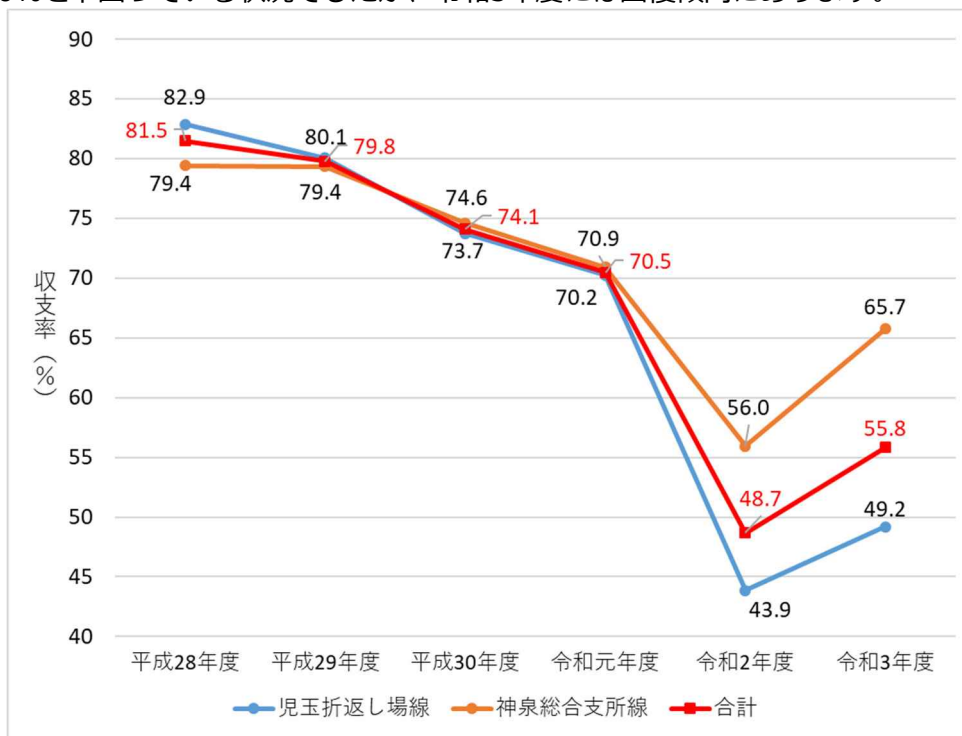


図 路線バスの収支率

※1 収支率 = 経常収益（営業収入、営業外収入）/ 経常費用（営業費用、営業外費用）× 100

※2 データがある朝日自動車（児玉折返し場線、神泉総合支所線）のみ

②デマンドバス

デマンドバスの収支率<sup>※1※2</sup>は、全地域で20%以下であり、特に児玉地域では10%以下で推移しています。また、近隣市町のデマンド交通の収支率は5.9%～16.3%となっており、本市の5.8%は、近隣市町と比較すると低い状況です。なお、利用料金については近隣市町で200円～500円の価格帯となっており、本市の300円と同程度の料金設定となっています。

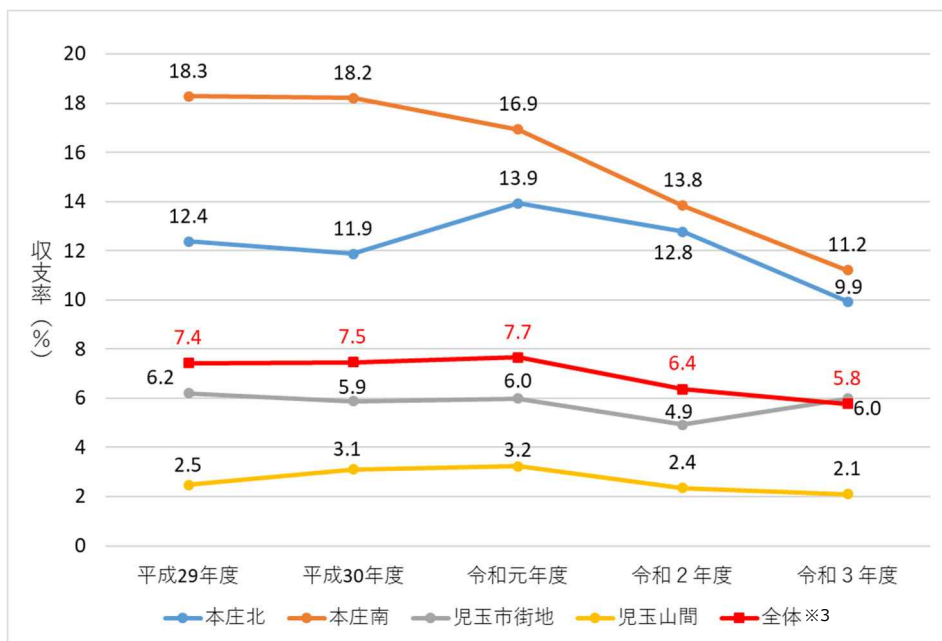


図 デマンドバスの収支率

※1 収支率 = 営業収益 (運送収入、運送雑収入) / 営業費用 (人件費、燃料油脂費、修繕費、一般管理費等) × 100

※2 年度の期間は全て「前年10月～該当年9月」を示す

※3 全体の収支率は予約受付のオペレーターの営業費用 (人件費、一般管理費等) も含む

表 本庄市と近隣市町の収支率 (令和3年度)

自治体名	収支率
<b>本庄市</b>	<b>5.8%</b>
深谷市	5.9%
寄居町	16.3%
ときがわ町	9.2%

出典：各自治体への聞き取り

表 本庄市と近隣市町の利用料金

自治体名	料金
<b>本庄市</b>	<b>300円</b>
深谷市	200円
寄居町	300円
小川町	500円
ときがわ町	500円 (町内の方)

出典：各自治体ホームページ

## 第2章 本庄市の地域特性と公共交通の現状

### ③シャトルバス

シャトルバスの収支率<sup>※1※2</sup>は、令和元年度に増加しているものの、過去5年間を通して20%前後で推移しています。また、近隣市町のコミュニティバスの収支率は11.8%～20.2%となっており、本市の18.1%は、近隣市町と比較すると高い状況です。なお、利用料金については、近隣市町で100円～300円の価格帯となっており、本市の200円は、平均的な料金設定となっています。

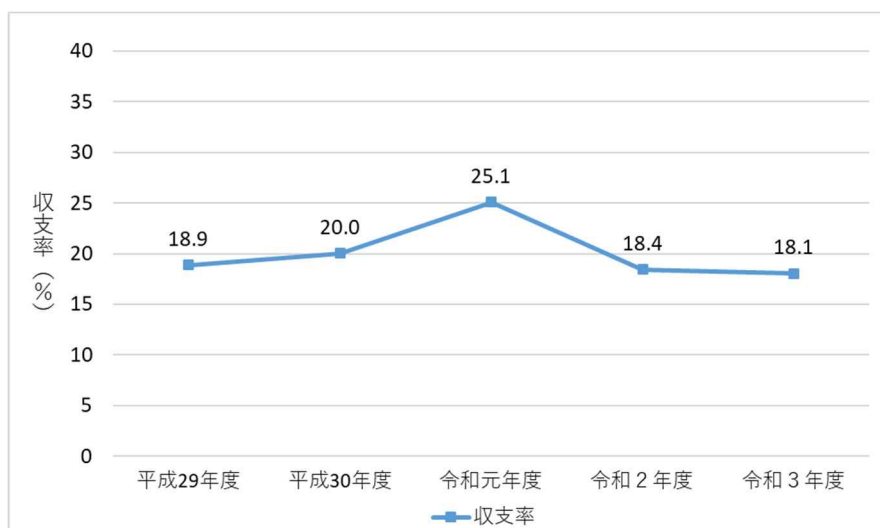


図 シャトルバスの収支率

※1 収支率 = 営業収益（運送収入、運送雑収入）/ 営業費用（人件費、燃料油脂費、修繕費、一般管理費等）×100

※2 年度の期間は全て「前年10月～該当年9月」を示す

表 本庄市と近隣市町の収支率（令和3年度）

自治体名	収支率
<b>本庄市</b>	<b>18.1%</b>
深谷市	13.2%
皆野町	11.8%
熊谷市	20.2%

出典：各自治体への聞き取り

表 本庄市と近隣市町の利用料金

自治体名	料金
<b>本庄市</b>	<b>200円</b>
深谷市	100円～200円
上里町	100円
皆野町	140円～300円
熊谷市	100円

出典：各自治体ホームページ

### 第3章 上位・関連計画

---

### 第3章 上位・関連計画

#### 3-1. 本庄市総合振興計画

本庄市総合振興計画は、本市の各分野における最上位の計画であり、「将来像」と「基本理念」を以下のように設定しています。また、施策として「交通サービスの充実」等を掲げており、現状と課題、取組内容を設定しています。

項目	内容
計画期間	基本構想：平成30年度（2018年度）～令和9年度（2027年度） 後期基本計画：令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）
将来像	<p>【将来像】</p> <p>本市は、古くから培われた歴史と、優れた教育環境を特長とするまちです。これらを将来にわたって伝えていくのみならず、新たな歴史を築き、次代を担う人を育む、「歴史と教育のまち」を目指していきます。</p> <p>また、市民のまちづくりへの参画を進める「あなたと活かす」まちづくり、市民がつながり支えあう「みんなで育む」まちづくりを進めます。</p> <p>さらに、本市の偉人「塙保己一」が遺したことばである、「世のため、後のため」のまちづくりを進めます。</p> <p>このような思いを込めて、本市の将来像を「あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄～世のため、後のため～」と表現しました。</p> <p>【基本理念】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●みんなで育む安心・共生のまちづくり</li> <li>●訪れたいくなる住み続けたいくなるまちづくり</li> <li>●市民と行政がともに創る安全のまちづくり</li> </ul>
公共交通に関する記載	<p>【施策大項目1 計画的なまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●めざす姿（一部抜粋） <ul style="list-style-type: none"> <li>・本庄駅及び児玉駅周辺地区では、公民連携によるまちなかの魅力を高める都市機能が誘導され、居住環境の改善が進み、暮らしやすい街並みが形成されています。</li> </ul> </li> <li>●現況と課題（一部抜粋） <ul style="list-style-type: none"> <li>・本庄駅周辺の市街地では、人口の減少に伴って空き家や空き店舗が増加し、まちの空洞化や活力の低下が懸念されています。通勤通学や行楽などで多くの方が利用する本庄駅北口では、駅前広場における交通利便性が低く、まちの玄関口としての魅力が感じられない状況です。また、児玉駅周辺の市街地においても、本庄駅周辺と同様の課題を抱えています。こうした中、本庄駅北口周辺整備基本計画や、無人化された児玉駅舎の活用についてのJR東日本との協議を踏まえ、公民連携による魅力の創出に向けた取組を着実に進めていくことが必要です。</li> </ul> </li> <li>●取組内容（施策中項目）</li> </ul> <p>2. 中心市街地整備の推進</p>

- ・本庄駅周辺については、北口の新たな基本計画に基づき、公民連携のもと、まちの持続可能性向上に資するデジタル技術の活用を推進しつつ、移住定住促進に向けた基盤整備や、にぎわいの創出を図りながら、本市の顔にふさわしいまちづくりを進めます。
- ・本庄早稲田駅周辺については、自然環境と人の営みとを調和させつつ、良好な居住環境の保全・形成を図りながら、次代につながるまちづくりを進めます。
- ・児玉駅周辺については、少子高齢化に伴う人口減少を見据え、必要な都市基盤や交通基盤を整備するとともに、豊富な歴史的・文化的資源や身近な自然を活用したまちづくりを進めます。

●協働による取組（一部抜粋）

- ・本庄駅周辺地区、児玉駅周辺地区及び本庄早稲田の杜地区のまちづくりに資する活動を行う団体等と協働し、市街地の活性化等に向けた取組を進めます。
- ・本庄駅北口周辺整備計画の策定及び推進にあたっては、社会実験の実施や関係地権者等と情報を共有しながら進めていきます。

【施策大項目4 交通サービスの充実】

●めざす姿

- ・公共交通網の維持・確保と利便性の向上により、誰もが出歩きやすいまちになっています。
- ・高齢者などの交通弱者も、公共交通により安心して移動できるようになっています。
- ・公共交通網の維持・確保と利便性の向上により、自家用車から公共交通機関へと移動手段の転換が進むことで二酸化炭素の排出量が減少し、持続可能なゼロカーボンシティの実現に近づいています。

●成果指標

成果指標	現状値	目標値
本庄駅及び本庄早稲田駅の利用者数（年間）	3,218,570人	3,218,570人
路線バス・デマンドバス・シャトルバス利用者数 〔市内を運行する全民間路線バス及びデマンドバス・シャトルバス利用者数計（年間）〕	728,312人	773,000人

●現況と課題

- ・本市には、鉄道網としてJR高崎線、八高線、上越・北陸新幹線の3駅があるほか、民間事業者による路線バスやタクシー、また、これらの補完を担うものとして、デマンドバス（はにぼん号・もといずみ号）、シャトルバス（はにぼんシャトル）があります。こうした市内交通サービスの維持・充実に加え、市域を越えた公共交通網の形成や、地域で公共交通機関を支える意識の向上など、総合的に交通政策を推進していく必要があります。
- ・公共交通は、交通弱者への対応や環境負荷の低減、集約型都市構造への転換、観光振興、運転手などの人材確保等の観点から、利便性・快適性の向

	<p>上や各公共交通機関の連携強化、先端技術の導入が求められています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢や国籍を問わず、誰もが快適に利用できる公共交通を実現するために、鉄道駅をはじめとした公共交通環境のバリアフリー化やユニバーサルデザインの視点による整備も重要です。</li> </ul> <p>●取組内容（施策中項目）</p> <p>1. 鉄道輸送サービスの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR高崎線、八高線、上越・北陸新幹線の輸送力を活用し、地域経済の発展と市民の利便性・快適性の向上を目指します。他市町等と連携しながら、JR等への要望活動を実施します。</li> </ul> <p>2. 市内公共交通網の維持・確保と利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の結節点である各鉄道駅（本庄駅、本庄早稲田駅、児玉駅）の利用環境の整備を推進します。</li> <li>・民間バス事業者が運行する既存のバス路線を地域の幹線交通として位置付け、維持・確保を図るとともに、地域の実情に応じて利便性の向上を推進します。</li> <li>・幹線交通の沿線以外の地域をカバーするデマンドバス、シャトルバス等について、集約型都市構造の構築や観光分野での活用も視野に入れながら、市内を快適・円滑に移動できる移動手段の一つとして効率的かつ効果的に運行することで、利用者の拡大を図ります。</li> </ul> <p>3. 地域公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線と市内交通のネットワークの充実を図り、本市周辺地域の人の交流促進を図る視点から近隣自治体との公共交通網の形成を目指します。</li> </ul> <p>4. バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車運転免許証を返納するなど、自家用車での移動が困難な高齢者や障害のある人等の交通弱者の移動手段の確保を図ります。</li> <li>・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく駅の多機能トイレの設置、民間路線バスのノンステップバス化等、関係機関と連携してバリアフリー化を推進します。</li> <li>・全ての人々が利用しやすい環境づくりのため案内表示等へのユニバーサルデザインの使用を推進します。</li> </ul> <p>●協働による取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドバスの利用者拡大を目的として、自治会やNPO法人等で組織する「本庄まるごと応援団」と連携し作成した利用手順のチラシを移動手段に困っている高齢者や免許返納者等に配布するなど、交通弱者に対する支援に今後も引き続き連携して取り組んでいきます。</li> </ul>
--	---



## 3-2. 本庄市都市計画マスタープラン

本庄市都市計画マスタープランは、まちづくり分野の基本的な方針であり、本庄市総合振興計画と共通した将来都市像、基本理念を以下のとおり設定しています。また、将来都市構造として3つの駅を拠点と位置づけており、「交通体系整備の方針」と「人にやさしいまちづくりの方針」の2つの分野で公共交通に関する方針や施策の方向性を記載しています。

項目	内容
計画期間	平成25年3月に策定した前計画を引き継ぎ 令和15年（2033年）3月まで
将来像	<p>【将来都市像】 「あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄～世のため、後のため～」</p> <p>【基本理念】 「訪れたくなる 住み続けたいなる まちづくり」</p>
公共交通に関する記載	<p>【将来都市構造】</p> <p>（1）将来都市構造の基本的な考え方 3つの駅（本庄駅・本庄早稲田駅・児玉駅）周辺において、各々の特性を活かして居住や交流等の魅力を一層高め、定住や店舗等の開業・起業、地域活動等が進みやすい環境づくり（都市機能の充実）により拠点形成を進めるとともに、拠点相互の連携・機能補完のための都市軸を充実させ、「拠点連携を基本とした集約型都市構造」の強化を目指します。</p> <p>（2）将来都市構造</p> <p>①拠点</p> <p>i 本庄駅周辺拠点 本庄駅周辺を交通利便性や生活利便性を活かしつつ、デジタル技術も活用しながら、居住の安心と回遊・滞在の楽しさを感じることのできる“まちなか再生”を展開する拠点として位置づけます。</p> <p>ii 本庄早稲田駅周辺拠点 本庄早稲田駅周辺を首都圏北部の“顔”となる都市機能の集積を誘導し、次代につなげていく拠点として位置づけます。</p> <p>iii 児玉駅周辺拠点 児玉駅周辺を児玉地域の交通結節点としての機能を活かしつつ、豊富な歴史・文化的資源を活用し都市機能の充実を図る交流拠点として位置づけます。</p> <p>②軸（ネットワーク）</p> <p>i 拠点連携軸 国道462号、県道花園本庄線、本庄駅南口前通り線、中央通り線を拠点連</p>

拠点として位置づけ、拠点間の移動の円滑化や相互の機能連携・補完、都市活動の活性化を促進するため、関係機関と連携を図りながら公共交通の強化、自転車利用環境・広域避難ルートの整備を促進します。

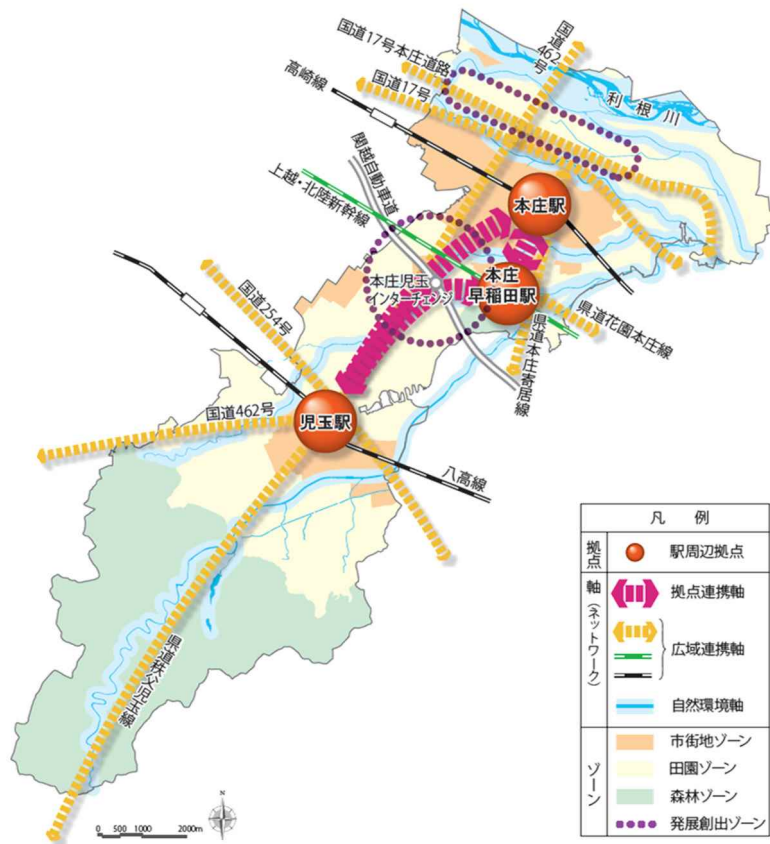


図 将来都市構造図

【交通体系整備の方針】

●基本方針

自動車交通及び自転車交通に対応したネットワークの整備に加え、公共交通網の維持・確保と利便性の向上により、活発な都市・地域活動と暮らしを支える交通体系を確立します。

(3) 公共交通ネットワークの効率化

高齢化の進展や自動車交通による環境負荷等に対応するとともに、拠点間の連携を強化するため、公共交通の利便性を高めます。

また、MaaSや自動運転技術等の先端技術についても活用の可能性を研究します。

●施策の方向性

(3) 公共交通ネットワークの維持・確保

①鉄道輸送サービスの充実

鉄道の運行ダイヤの維持・改善や地域の活性化に資するイベント開催などを鉄道事業者に要請し、鉄道の利便性向上と地域経済の発展を図ります。

②バス交通の充実

本庄駅と本庄早稲田駅を結ぶシャトルバス「はにぼんシャトル」と主要施設への移動など市内全域をカバーするデマンドバス「はにぼん号・もといずみ号」の運行を継続し、さらなる効率化や利活用を進めます。

また、鉄道駅などの市内の主要な拠点への移動や、隣接する自治体間の移動（伊勢崎市方面、神川町方面、美里町・寄居町方面）を担う民間路線バスの維持を図ります。

③交通結節機能の充実

3つの駅では、鉄道・バス・タクシー・自転車等の乗り継ぎを円滑化するため、駅前広場や自転車駐車場の維持・改善など交通結節機能の充実を図ります。

【人にやさしいまちづくりの方針】

●基本方針

子どもから高齢者まで、年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、誰もが使いやすい都市環境を整備します。

(1) 安全で使いやすい都市環境づくり

駅や歩道等の歩行環境のバリアフリー化や公共交通の利便性を向上する取組などを進め、安全で使いやすい都市環境を実現します。

●施策の方向性

(2) 公共交通のバリアフリー化

自家用車での移動が困難な高齢者や障害者等、交通弱者の移動手段を確保するとともに、デマンド・シャトルバス車両をノンステップバスとするなど、誰もが利用しやすい公共交通のバリアフリー化を進めます。

【都市計画マスタープランの推進】

●都市計画マスタープランの成果指標（一部抜粋）

都市計画マスタープランの達成状況や効果を計るため、全体構想の6つの部門と総合的な視点ごとに成果指標を設定し、目標値（令和15年（2033年）3月）を定めました。

部門	成果指標	指標の値	
		現状値	目標値
交通体系整備	路線バス・デマンドバス・シャトルバスの年間利用者数	728,312人	813,000人
人にやさしいまちづくり	公共交通車両（デマンドバス・シャトルバス）のバリアフリー化率	60.0%	100.0%

### 第3章 上位・関連計画

#### 3-3. 本庄市立地適正化計画

本庄市立地適正化計画では、本庄市都市計画マスタープランにおける将来都市像の実現に向けて、特に「まちなか再生」に焦点をあてた基本方針を定めています。また、公共交通の維持・確保を目指して、施策及び指標を設定しています。

項目	内容
目標年次	令和22年度（2040年度）（見直しサイクル：概ね5年）
基本方針	<p>【基本方針】</p> <p>本庄市都市計画マスタープランにおける将来都市構造の実現に向け、前章で整理した本庄市の課題を踏まえ、本計画では、以下の3つの基本方針を定め、それに沿った形でエリア（居住誘導区域、都市機能誘導区域）と誘導を図る都市機能（誘導施設）を定めるとともに、基本方針の具体化に向けた施策を検討します。</p> <p>特に、人口減少や高齢化の進展が顕著で、様々な問題が顕在化しているまちなかにおいては、居住促進や都市機能の誘導・充実を進めることが喫緊の課題であるため、「まちなか再生」を重点方針として位置づけ、本計画を通じて重点的な取組を推進します。</p> <div data-bbox="496 1032 1334 1727" data-label="Diagram"> </div> <p>図 立地適正化計画の基本方針</p> <p>1. 重点方針 まちなか再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本庄駅周辺</li> </ul> <p>現在進めている本庄駅北口周辺整備基本計画と連携を図りながら、まちなかの魅力を高める都市機能の誘導や道路基盤整備と合わせたまちなか居住の</p>

促進を図るなど、「まちなか再生」に向けた重点的な取組を公民連携で推進し、子育て世代から高齢者まで幅広い世代が安心・快適に暮らすことができ、回遊・滞在の楽しさを感じることでできるまちなかを目指します。

・ 児玉駅周辺

児玉駅周辺においては豊富な歴史・文化的資源を観光資源として活用し、まちの魅力の向上を図るとともに、日常生活を支える生活サービス施設の維持・誘導や既存ストックの有効活用を図り、歩いて暮らせるコンパクトな市街地を維持し、人口減少や高齢化に対応した健康で安全に暮らし続けられるまちを目指します。

2. 新しい魅力と活力あるまちの創造 本庄早稲田駅周辺

子育てしやすいまちを目指すとともに、高齢化の進展を見据え、高齢者が健康に暮らし続けられるまちとして、健康寿命を支える機能の維持・誘導を図ります。同時に、新たな企業立地や起業等による高度な産業・交流機能など次代をリードする都市機能の誘導を図るとともに、学術・研究機能と既存産業との連携や広域的・国際的交流を進め、新しい魅力と活力あるまちの創造を目指します。

3. 多様なライフスタイルの実現

歩いて暮らせる利便性の高いまちなか居住、その外縁部では子育てなどがしやすい郊外居住、さらには、本市の魅力である豊かな自然環境でゆとりある暮らしが可能な田園居住など、子育て世代から高齢者まで多様な世代がいきいきと暮らせる居住地の形成を目指します。

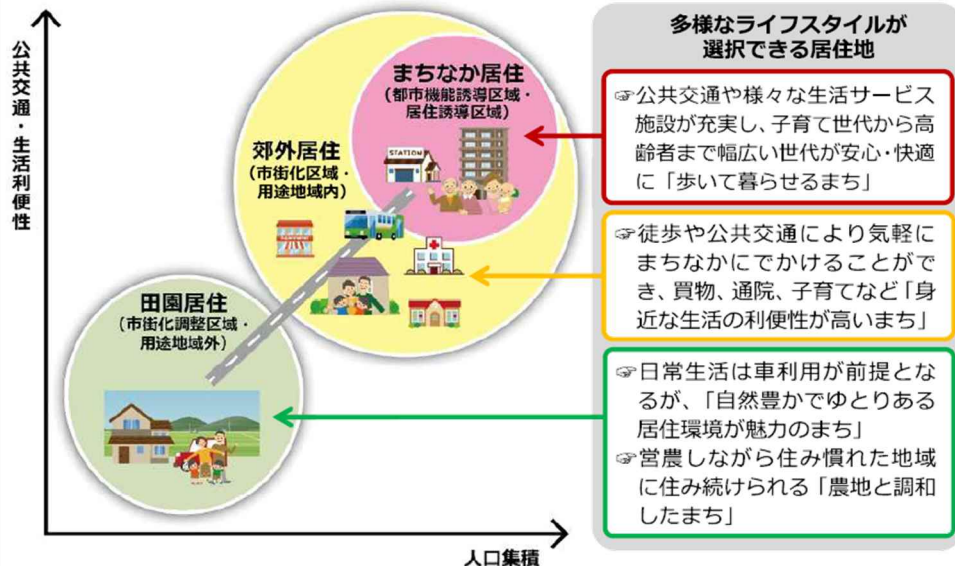


図 多様なライフスタイルが選択できる居住地形成イメージ

公共交通に関する記載

【本庄市地域公共交通計画（令和5年3月）に基づく公共交通の概要】  
本市では、本庄市地域公共交通計画に基づき、公共交通サービスの持続可

能な提供を目的に、公共交通の利便性向上に向けた取組を進めています。

具体的な取組として、平成25年10月、市内循環バスに替わり、基軸となる路線バスに接続するデマンドバス（はにぼん号・もといずみ号）や、本庄駅と本庄早稲田駅間を結ぶシャトルバス（はにぼんシャトル）を導入しました。

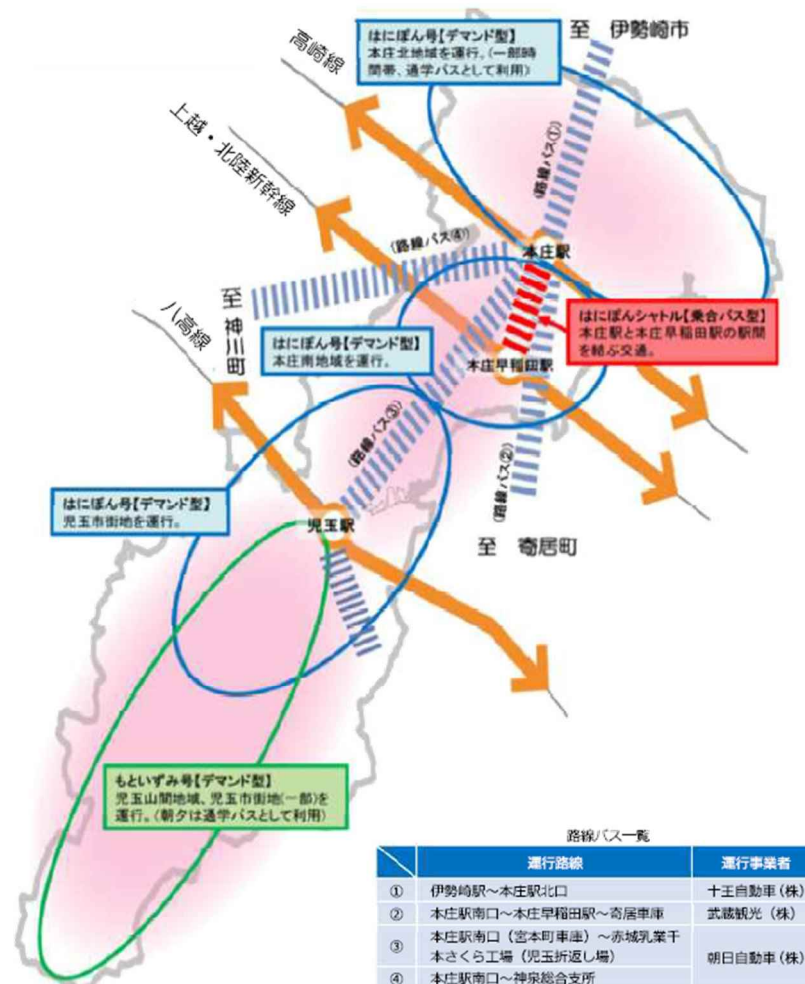


図 本市の公共交通の概要

【現況と課題】

●都市交通

- ・ 3つの駅を中心とした公共交通網を形成しています。
- ・ 児玉駅が無人駅となりました。
- ・ コロナ禍により、各駅の乗車人員が大幅に減少し、コロナ禍前の状況まで回復する可能性は低いと考えられます。
- ・ 本庄市地域公共交通計画に基づき、公共交通を維持・確保（本庄駅⇄本庄早稲田駅のシャトルバス、市全域でデマンドバス運行）します。

【計画遂行に向けた取組】

- 1) 拠点の魅力・活力の向上

1-① 本庄駅北口周辺整備の推進

まちの顔である本庄駅北口地区については、令和3年度に策定した本庄駅北口周辺整備基本計画に基づき、交通結節機能の向上を図るとともに、車中心から人中心の社会への転換を図るエリアとして、様々な主体が協働して居心地が良く歩きたくなるまちづくり（ウォークアブルなまちづくり）などを様々な主体が協働で推進することにより、駅前の立地ポテンシャルを活かした魅力ある都市機能の誘導を図ります。

4) 公共交通の維持・確保

「本庄市地域公共交通計画」と連携を図りながら、以下の取組を推進します。

4-① 公共交通ネットワークの構築

市内全域をカバーするデマンドバスや本庄駅・本庄早稲田駅間を連絡するシャトルバスの運行の実績を踏まえるとともに、高齢化等による市民ニーズの変化などを的確に把握し、交通政策協議会と連携を図りながら、利便性や持続性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

4-② 拠点間の基幹的なバス路線のサービス水準の維持・確保

拠点へのアクセス利便性を持続的に維持・確保するとともに、3拠点の相互連携を促進するため、民間運行事業者と連携を図りながら、公共交通徒歩圏の人口集積の維持や公共交通の利用促進などの総合的な取組のもと、拠点間を連絡する基幹的なバス路線のサービス水準の維持・確保を図ります。

【計画本体の目標と誘導施策の進捗管理指標（再設定）】一部抜粋

施策の柱	進捗管理指標	現況値	目標値 R22 (2040)
公共交通の 維持・充実	鉄道利用者数 (本庄駅・本庄早稲田駅の 年間乗車人員数の合計)	3,218,570 人/年 (R3年度)	3,218,570 人/年
	バス利用者数※	73万人/年 (R3年度)	88万人/年 (毎年1%増)

※ バス利用者数：路線バス（本庄駅南口～赤城乳業千本さくら工場、本庄駅南口～神泉総合支所、伊勢崎駅～本庄駅北口、本庄駅南口～寄居車庫）、本庄市交通政策協議会が事業主体のバス（デマンドバス：はにぼん号・もといずみ号、シャトルバス：はにぼんシャトル）の合計利用者数

### 第3章 上位・関連計画

#### 3-4. 本庄市まち・ひと・しごと創生総合戦略

本庄市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、本庄市人口ビジョンと本庄市総合振興計画と関係しており、全体目標と5つの基本戦略を設定しています。その基本戦略において、交通結節点である鉄道駅周辺の基盤整備に向けた施策を設定しています。

項目	内容
計画期間	令和5年度～令和9年度
全体目標	<p>【戦略策定の基本的方向と枠組】</p> <p>総合戦略は、人口減少・少子高齢化を克服するための息の長い政策であることから、全体目標は引き続き「次の時代につながるまち～世のため、後のため～」とするとともに、後期基本計画との連動性を強化し、基本戦略と後期基本計画政策連携プランとの一体的な運用を図るため、以下の5つの基本戦略による構成とします。</p> <p><b>全体目標</b> 次の時代につながるまち ～世のため、後のため～</p> <p><b>課題</b> 出生率の改善・向上 若い世代の転出抑制・転入促進 → 人口減少の抑制</p> <p>【ひと】 基本戦略Ⅰ 子どもが輝くまち ・本庄版ニューボラプラン</p> <p>【まち】 基本戦略Ⅱ まちなかがにぎわうまち ・まちなか再生にぎわいプラン</p> <p>【みりょく】 基本戦略Ⅲ 魅力があふれるまち ・本庄ブランド発信プラン</p> <p>【しごと】 基本戦略Ⅳ 誰もがチャレンジできるまち ・誰もが輝く、チャレンジ応援プラン</p> <p>【つながり】 基本戦略Ⅴ 志と共生のまち ・埴保己一プラン</p> <p>本庄市総合振興計画</p>
公共交通に関する記載	<p>【まち】 基本戦略Ⅱ まちなかがにぎわうまち</p> <p>◎基本的方向1 にぎわいの創出</p> <p>(4) 中心市街地整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●本庄駅周辺については、公民連携のもと、まちの持続可能性向上に資するデジタル技術の活用を推進しつつ、移住・定住促進に向けた基盤整備や、賑わいの創出を図りながら、本市の顔にふさわしいまちづくりを進めます。</li> <li>●本庄早稲田駅周辺については、自然環境と人の営みとを調和させつつ、良好な居住環境の保全・形成を図りながら、次代につながるまちづくりを進めます。</li> <li>●児玉駅周辺については、少子高齢化に伴う人口減少を見据え、必要な都市基盤や交通基盤を整備するとともに、豊富な歴史的・文化的資源や身近な自然を活用したまちづくりを進めます。</li> </ul>

図 総合戦略の構成



	<p>&lt;具体的事業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●商工会議所・商工会への支援</li> <li>●用途地域や地区計画等の見直し</li> <li>●児玉駅周辺の整備</li> <li>●商店街振興支援</li> <li>●本庄駅北口駅前周辺地区の整備</li> <li>●本庄早稲田の杜地区の整備</li> </ul>
--	---

### 3-5. 第2期本庄市地域福祉計画

第2期本庄市地域福祉計画は、本庄市総合振興計画に基づく福祉分野の上位計画であり、重点的取組として「公共交通の充実強化」を設定しています。

項目	内容
計画期間	平成31年度～令和5年度
基本理念	<p>【計画の基本理念】</p> <p>本計画では、地域福祉の将来像の実現に向け、第1期計画の基本理念を踏襲しつつ、新たな発想を盛り込んだ計画とするため、基本理念を次のように定めます。</p> <p>「みんなで支えあう 思いやりのあるまち 本庄 ～ 安心と共生のまちづくり ～」</p> <p>【計画の基本戦略】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①市民の生活を支える仕組みづくり</li> <li>②人と人とのつながりづくり</li> <li>③地域で共に生きるための人づくり</li> <li>④計画推進体制の発展・強化</li> </ol>
公共交通に関する記載	<p>【基本戦略1 市民の生活を支える仕組みづくり】</p> <p>(3) 人にやさしい生活環境の充実</p> <p>②移動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市の主な取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点的取組（一部抜粋）</li> </ul> </li> </ul> <p>②公共交通の充実強化</p> <p>公共交通は自家用車に代わる移動手段として交通弱者への対応や環境負荷の軽減等の観点から各交通機関との連携強化を図ります。また、人の交流促進を促すため市域を越えた公共交通網のさらなる利便性・快適性の向上を図り、市内を快適に移動できる交通網の充実を図ります。</p>

### 第3章 上位・関連計画

#### 3-6. 第2期本庄市健康づくり推進総合計画

第2期本庄市健康づくり推進総合計画は、健康づくりの推進にかかる分野を具体化したもので、公共交通の利用促進を促す施策が設定されています。

項目	内容
計画期間	令和3年度～令和7年度
将来像	<p>【第2期健康づくり推進総合計画の目指す姿】</p> <p>健康とは、単に「病気ではない」、「虚弱ではない」ということだけでなく、精神的にも、社会的にも満たされた状態であるとされています。</p> <p>健康でいきいきと住み慣れたまちで暮らし続けるために、市民一人ひとりが自らの健康に関心を持ち、ライフステージごとに主体的に健康づくりに取り組み、「みんなで支え合い、健やかにいきいきと暮らせるまち」の実現を目指します。</p>
公共交通に関する記載	<p>【施策】</p> <p>●地域における健幸づくり</p> <p>「健幸」とは、身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安全安心で豊かな生活を送れることです。一人一人が健康に関心を持ち、社会的なつながり（ソーシャルキャピタル）を意識しながら暮らすことが大切です。</p> <p>また、公共交通を上手に利用し、過度に車に依存しない生活様式への転換が必要です。</p>

## 第4章 各種意識調査の結果

---

## 第4章 各種意識調査の結果

### 4-1. 各種意識調査の概要

各種意識調査の概要を以下に示します。

#### (1) 公共交通に関する市民意識調査

項目	内容
調査対象	本庄市在住15歳以上の3,000人（無作為抽出）又はWebアンケート回答者
配布・回収	郵送による配布・回収、市HPによるWebアンケート
実施期間	令和4年8月～令和4年10月
回収結果	1,363票 （郵送配布・回収：999票（回収率33%）、Webアンケート：364票）

#### (2) デマンドバス利用者意識調査

項目	内容
調査対象	調査実施期間内にデマンドバスを利用した方
配布・回収	デマンドバス車内で利用者に運転手が配布し、郵送により回収
実施期間	令和4年8月～令和4年10月
回収結果	47票（回収率：24% 配布数197部）

#### (3) シャトルバス利用者意識調査

項目	内容
調査対象	調査実施期間内にシャトルバスを利用した方
配布・回収	シャトルバス車内で利用者に運転手が配布し、郵送により回収
実施期間	令和4年8月～令和4年10月
回収結果	31票（回収率：17% 配布数185部）

#### (4) デマンドバス未利用者意識調査

項目	内容
調査対象	過去に一度もデマンドバスを利用したことがない市民
配布・回収	自治会を通じて試乗券・アンケート票を配布し、郵送により回収
実施期間	令和4年8月～令和4年10月
回収結果	28票（回収率：16% 配布数170部）

#### (5) シャトルバス未利用者意識調査

項目	内容
調査対象	過去に一度もシャトルバスを利用したことがない市民
配布・回収	自治会を通じて試乗券・アンケート票を配布し、郵送により回収
実施期間	令和4年8月～令和4年10月
回収結果	31票（回収率：18% 配布数170部）

## (6) 路線バス利用者意識調査

項目	内容			
調査対象	調査実施期間内に市内の鉄道3駅（本庄駅、本庄早稲田駅、児玉駅）に発着する路線バスを利用した方			
配布・回収	各駅のバス停留所で路線バス利用者に調査員が配布し、郵送により回収			
実施期間	令和4年9月			
回収結果	配布場所	回収数	配布数	回収率
	本庄駅	251	950	26%
	本庄早稲田駅	10	18	56%
	児玉駅	23	100	23%
	合計	284	1,068	27%

## (7) 鉄道利用者意識調査

項目	内容			
調査対象	調査実施期間内に市内の鉄道3駅（本庄駅、本庄早稲田駅、児玉駅）を利用した方			
配布・回収	各駅の改札口で鉄道利用者に調査員が配布し、郵送により回収			
実施期間	令和4年9月			
回収結果	配布場所	回収数	配布数	回収率
	本庄駅	223	700	32%
	本庄早稲田駅	90	220	41%
	児玉駅	49	160	31%
	合計	362	1,080	34%

## 第4章 各種意識調査の結果

### 4-2. 公共交通に関する市民意識調査（結果概要）

市民の公共交通の利用状況や公共交通に対する考え方、要望、コロナ禍による生活様式の変化等について把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、性別、年代、ご家族（人数、家族構成）、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
鉄道	利用の有無、満足度、不満理由、利用しない理由
路線バス	利用の有無、満足度、不満理由、利用しているバス停留所、利用しない理由
タクシー	利用の有無、利用頻度、利用目的、利用場面、利用しない理由
デマンドバス	認知度、利用の有無、満足度、不満理由、利用しているバス停留所、利用しない理由
シャトルバス	認知度、利用の有無、満足度、不満理由、利用しているバス停留所、利用しない理由
自家用車	利用頻度、利用継続意向、公共交通への転換意向、自家用車利用に関する意識
市内公共交通	公共交通全般に関する意識、シャトルバス・デマンドバスによる移動のしやすさ、自家用車利用に関する意識
コロナ禍による生活様式の変化	コロナ禍前と比べての外出回数・移動手段の変化、コロナ収束後の外出回数の変化

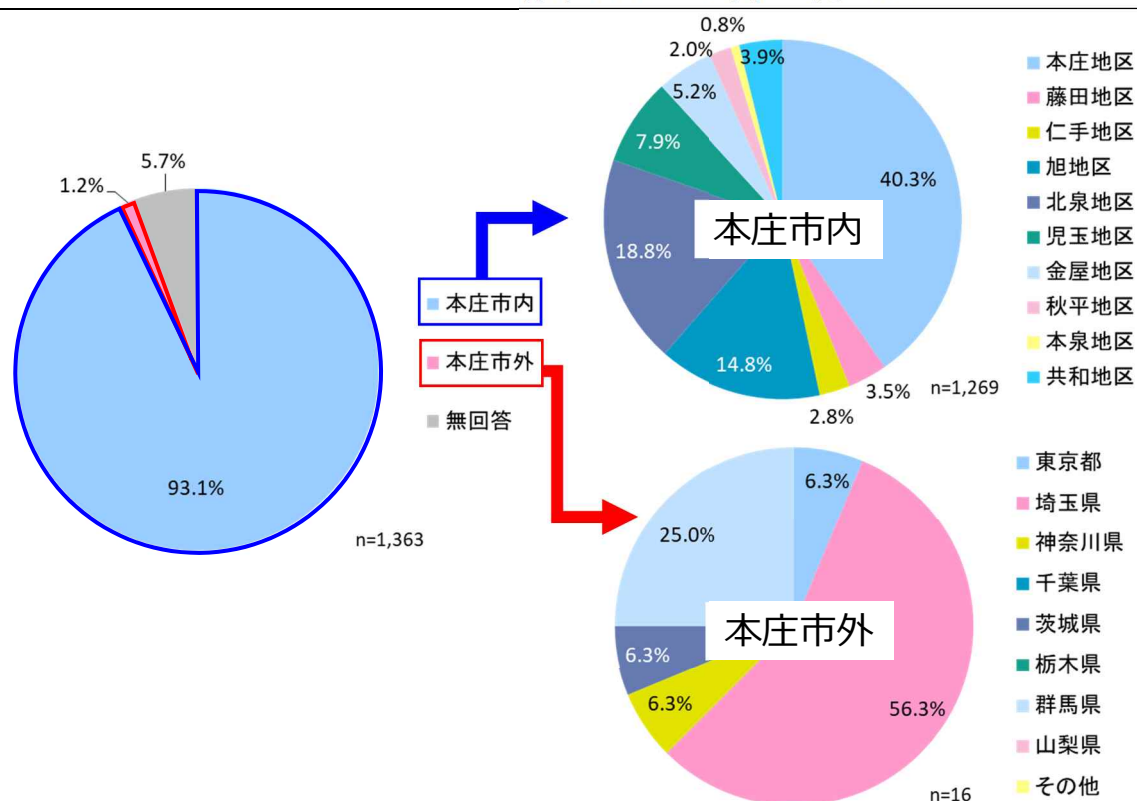
※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

#### (1) 属性

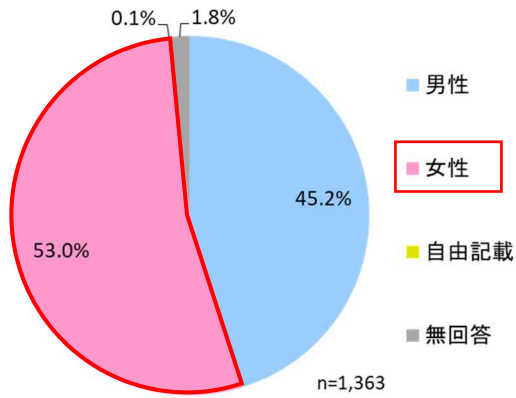
##### 【問①】 住まい

回答者の約9割は市内在住ですが、市外在住の方からの回答も見られます。



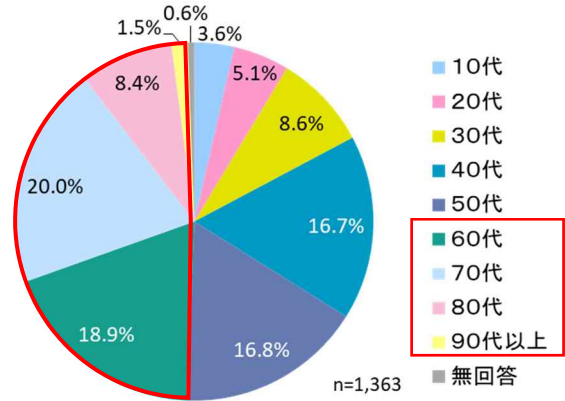
[問②] 性別

「女性」からの回答が半数以上を占めています。



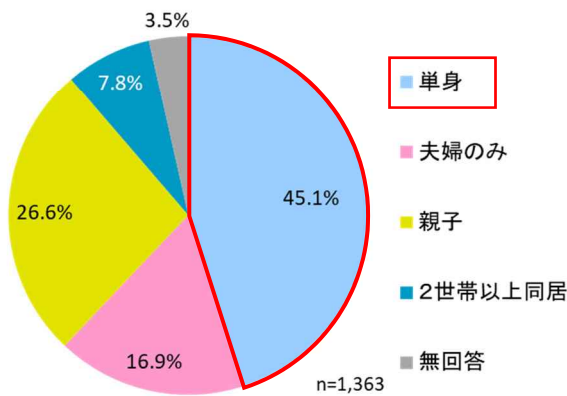
[問③] 年代

各年代から回答をいただいておりますが、「60代」以上が約半数を占めています。



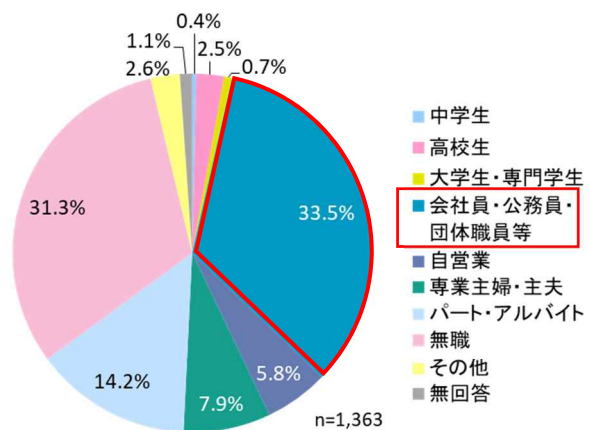
[問④] 家族構成

単身者からの回答が最も多くを占めています。



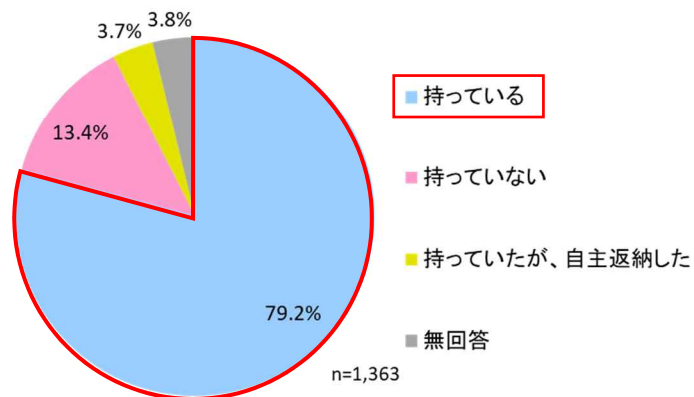
[問⑤] 職業

「会社員・公務員・団体職員等」からの回答が最も多くを占めています。



[問⑥] 運転免許証の保有状況

約8割の方が運転免許証を保有しています。

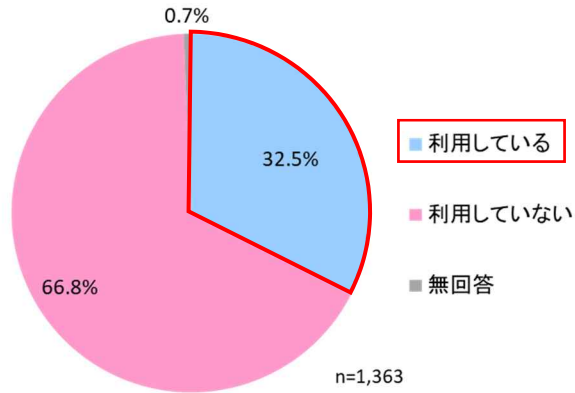


## 第4章 各種意識調査の結果

### (2) 鉄道の利用について

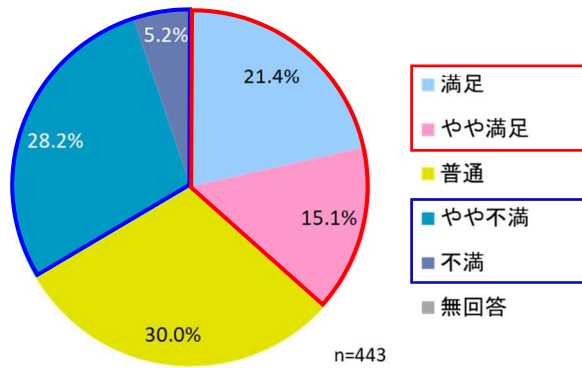
[問①] 最近1か月で鉄道を利用しましたか。

最近1か月で鉄道を利用した方は約3割です。

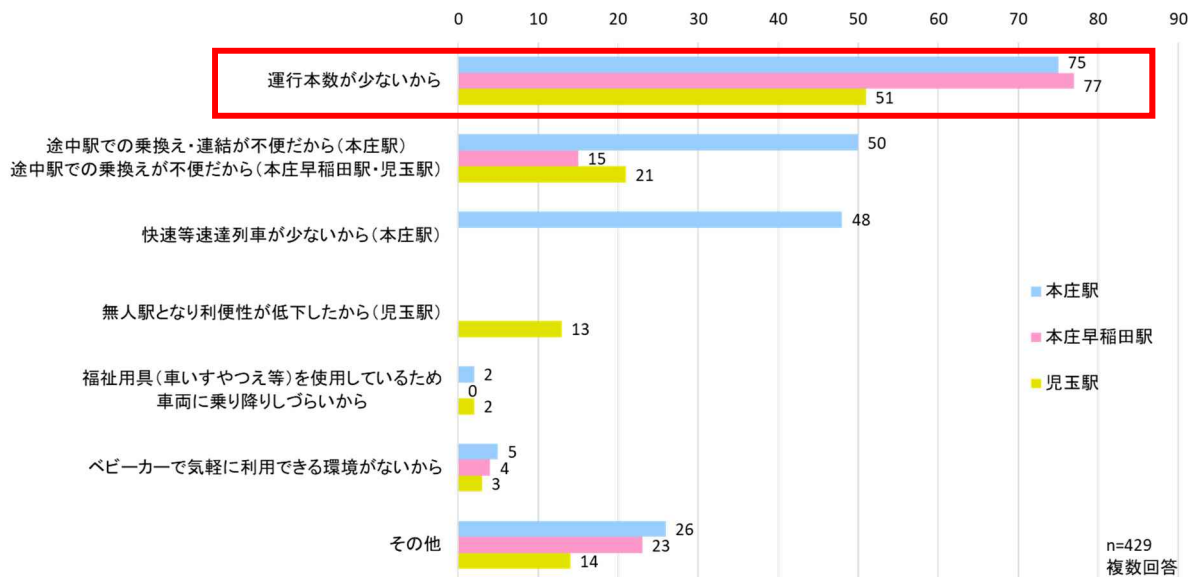


[問②] 【利用していると回答した方のみ】鉄道の満足度と不満な場合はその理由

「満足・やや満足」、「やや不満・不満」と回答した方の割合が同程度であり、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数が少ないことに対する不満が最も多くなっています。



《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》



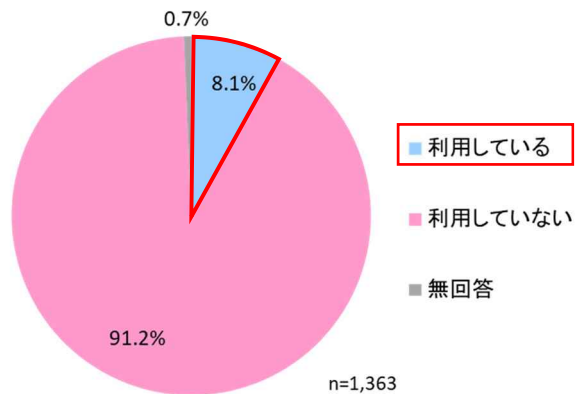
※駅ごとにいくつでも選択可



(3) 路線バスの利用について

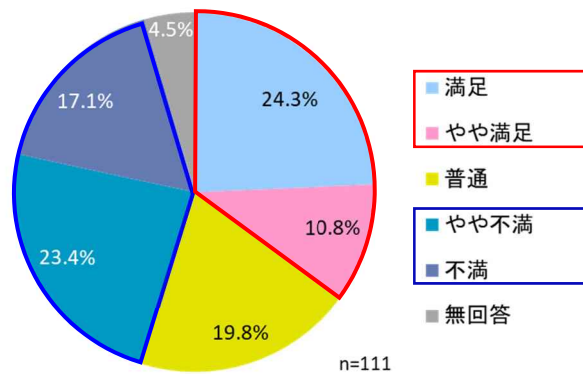
【問①】 最近1か月で路線バスを利用しましたか。

最近1か月で路線バスを利用した方は1割弱です。

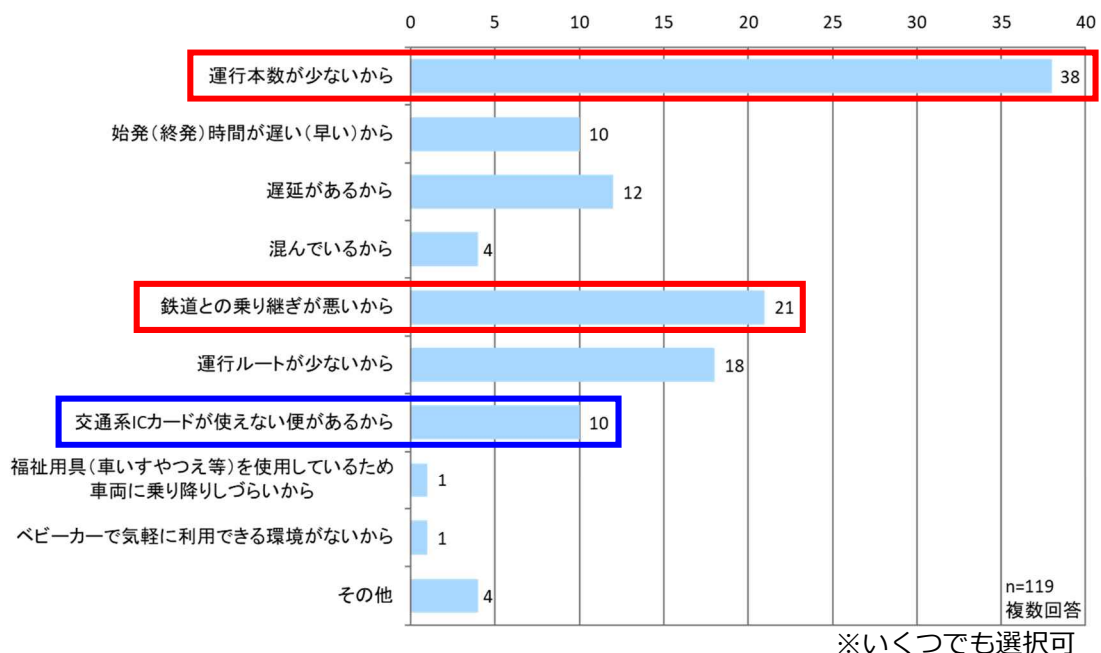


【問②】 【利用していると回答した方のみ】 路線バスの満足度と不満な場合はその理由

「やや不満・不満」と回答した方が「満足・やや満足」と回答した方より多くなっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数や鉄道との乗り継ぎの悪さ、ICカードが使えないことに対する不満が多くなっています。



《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

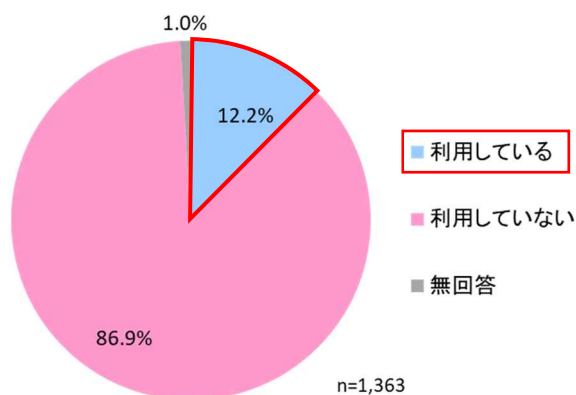


## 第4章 各種意識調査の結果

### (4) タクシーの利用について

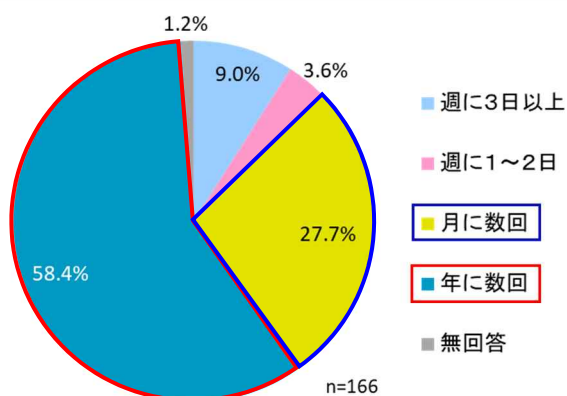
【問①】 最近1か月でタクシーを利用しましたか。

最近1か月でタクシーを利用した方は1割程度です。



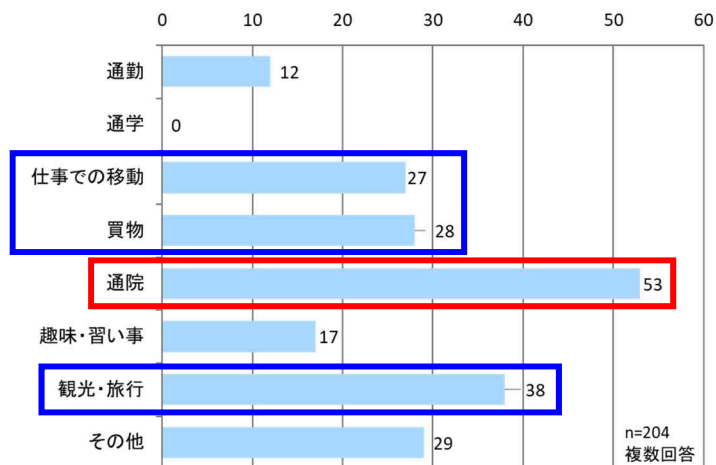
【問②】 【利用していると回答した方のみ】 どれくらいの頻度で利用していますか。

利用頻度としては「年に数回」が最も多く、次に「月に数回」利用する方が多くなっています。



【問③】 【利用していると回答した方のみ】 どのような目的で利用していますか。

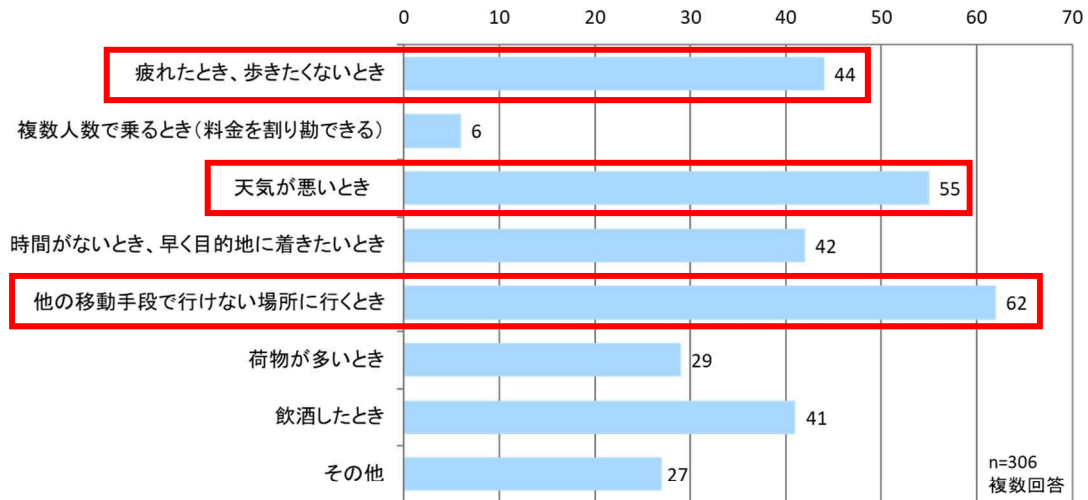
「通院」で利用している方が最も多くを占めていますが、「観光・旅行」や「買物」、「仕事での移動」で利用する方も一定数おり、様々な目的で利用されています。



※いくつでも選択可

[問④] 【利用していると回答した方のみ】 タクシーを利用する場面を教えてください。

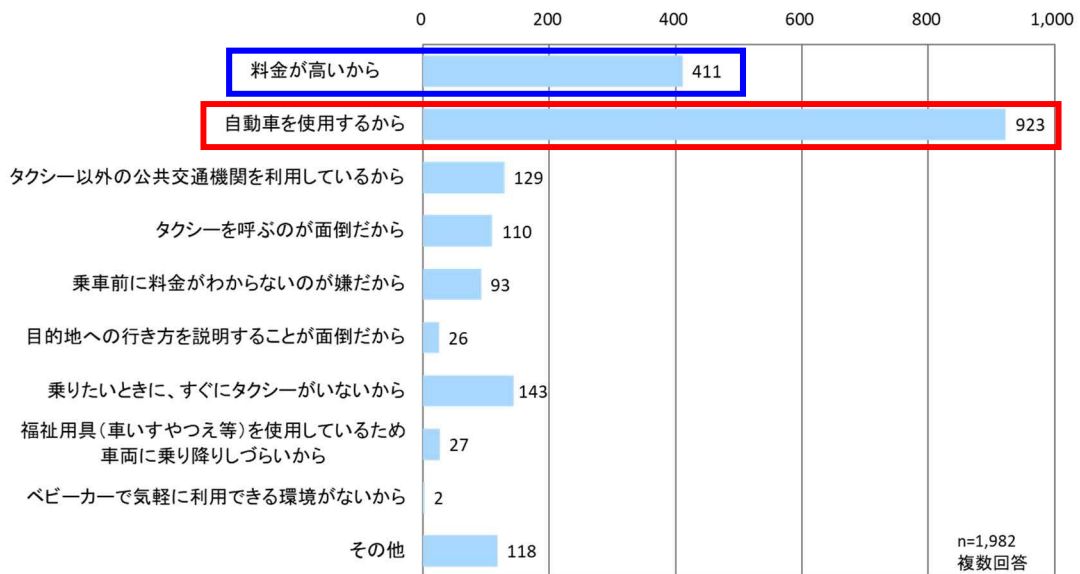
他に交通手段がない時に加え、悪天候や疲れたときなどの場面に依じて利用されています。



※ 3つまで選択可

[問⑤] 【利用していないと回答した方のみ】 タクシーを利用していない理由

利用しない理由として「自動車を使用するから」と回答した方が最も多く、次に「料金が  
高いから」と回答した方が多くなっています。



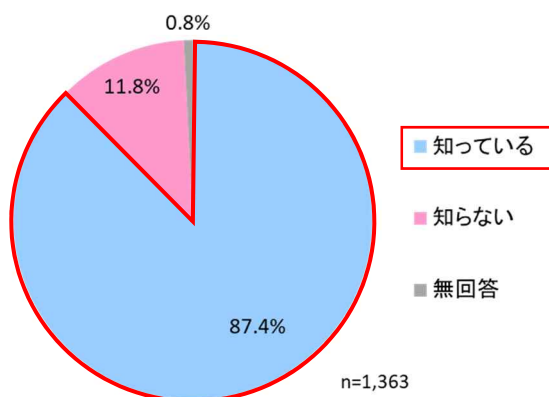
※ 3つまで選択可

## 第4章 各種意識調査の結果

### (5) デマンドバスの利用について

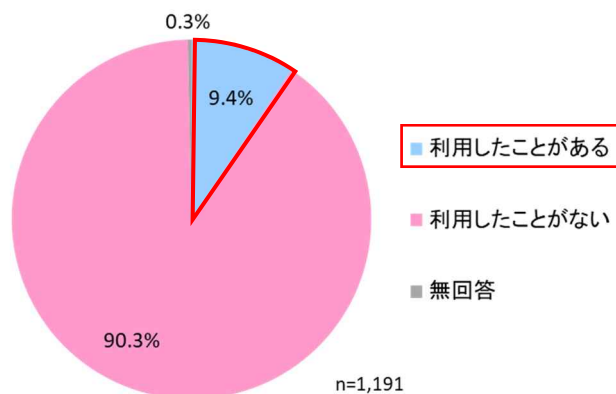
【問①】 はにぼん号・もといずみ号を知っていますか。

デマンドバスの認知度は9割弱となっており、多くの市民に認知されています。

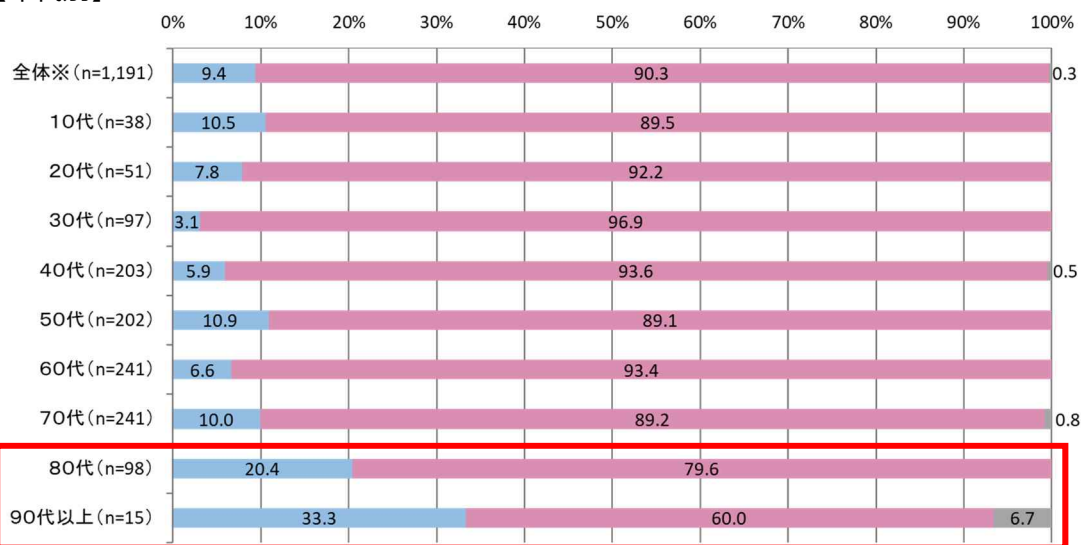


【問②】 【知っていると回答した方のみ】 利用したことはありますか。

デマンドバスを知っている方のうち、利用したことがある方の割合は1割程度です。また、すべての年代の方に利用されており、特に「80代」以上では2割以上の方が「利用したことがある」と回答しています。一方で、その他の年代で「利用したことがある」と回答した方は1割以下にとどまっています。



#### 【年代別】

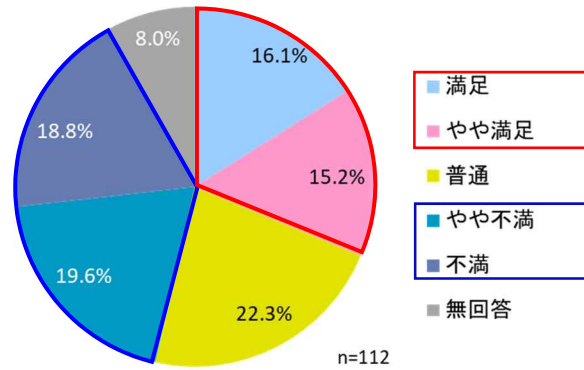


※年代未回答者を含む

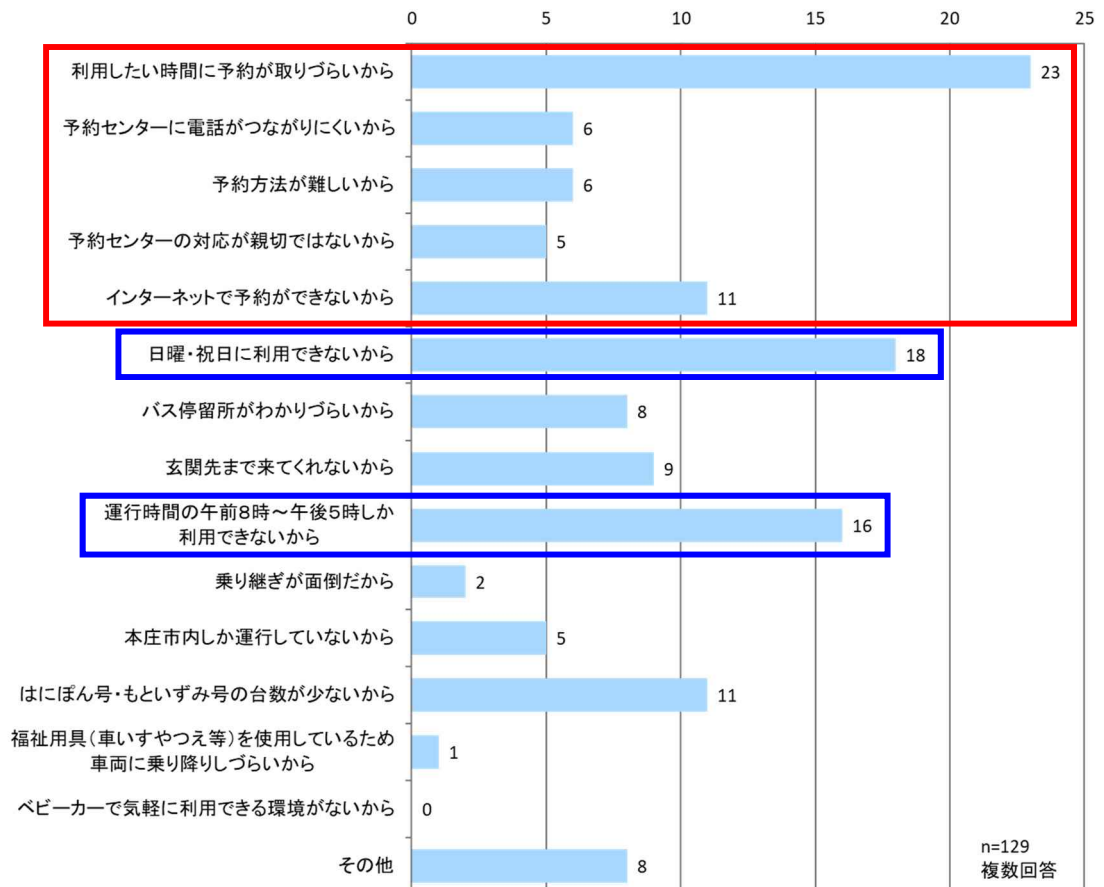
■ 利用したことがある ■ 利用したことがない ■ 無回答

【問③】 【利用したことがあると回答した方のみ】 デマンドバスの満足度と不満な場合はその理由

「やや不満・不満」と回答した方が「満足・やや満足」と回答した方より多くなっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、予約に関する内容が最も多く、次に運行日・運行時間帯に関する不満が多く寄せられています。



《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

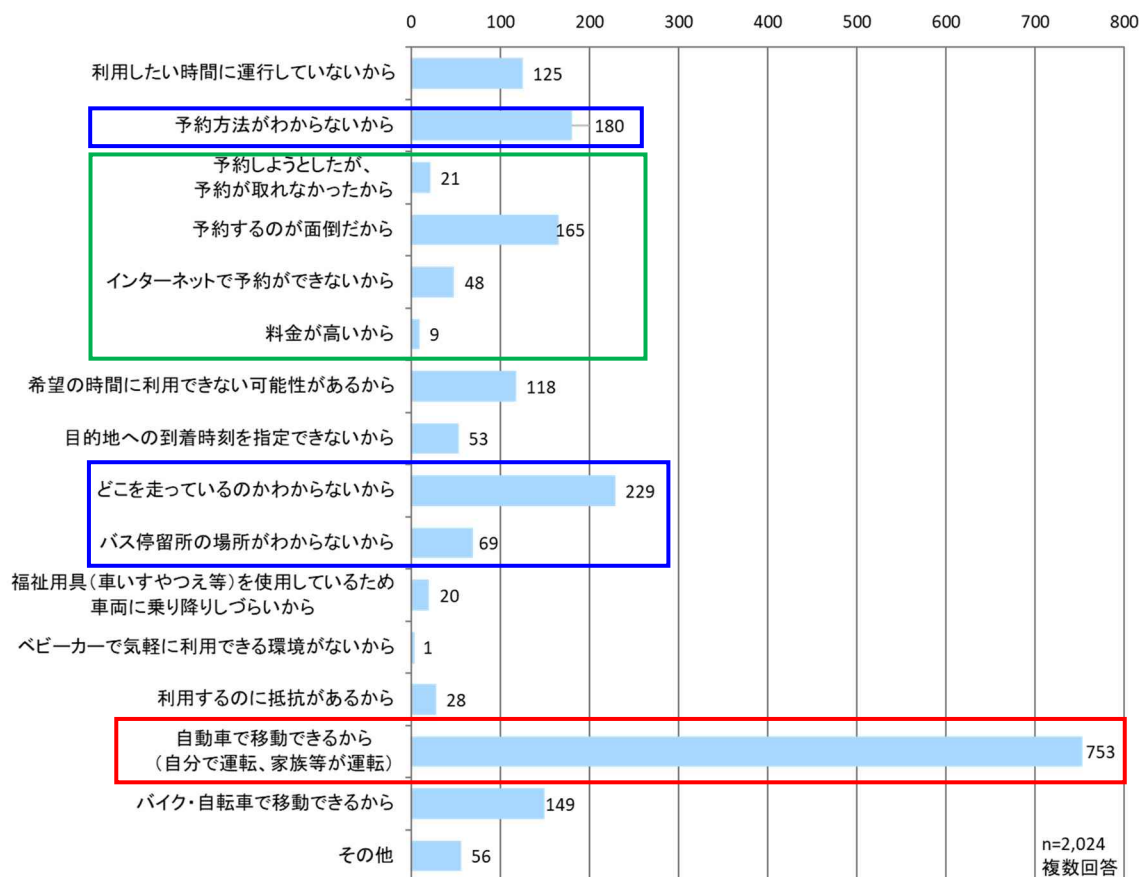


※いくつでも選択可

## 第4章 各種意識調査の結果

### 【問④】 【利用したことがないと回答した方のみ】 デマンドバスを利用しない理由

デマンドバスを利用しない理由としては、「自動車で移動できるから」と回答した方が最も多くを占めています。その他、予約方法や運行内容がわからないこと、予約の手間がかかることで利用していない方も一定数います。

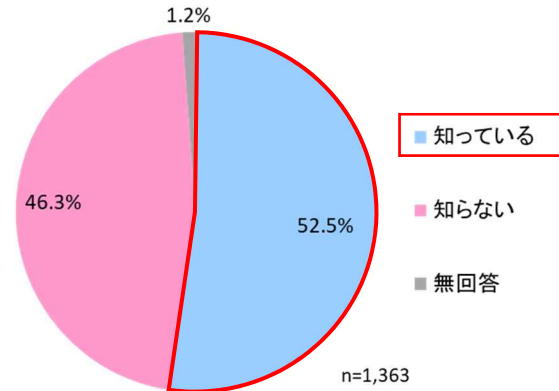


※ 3つまで選択可

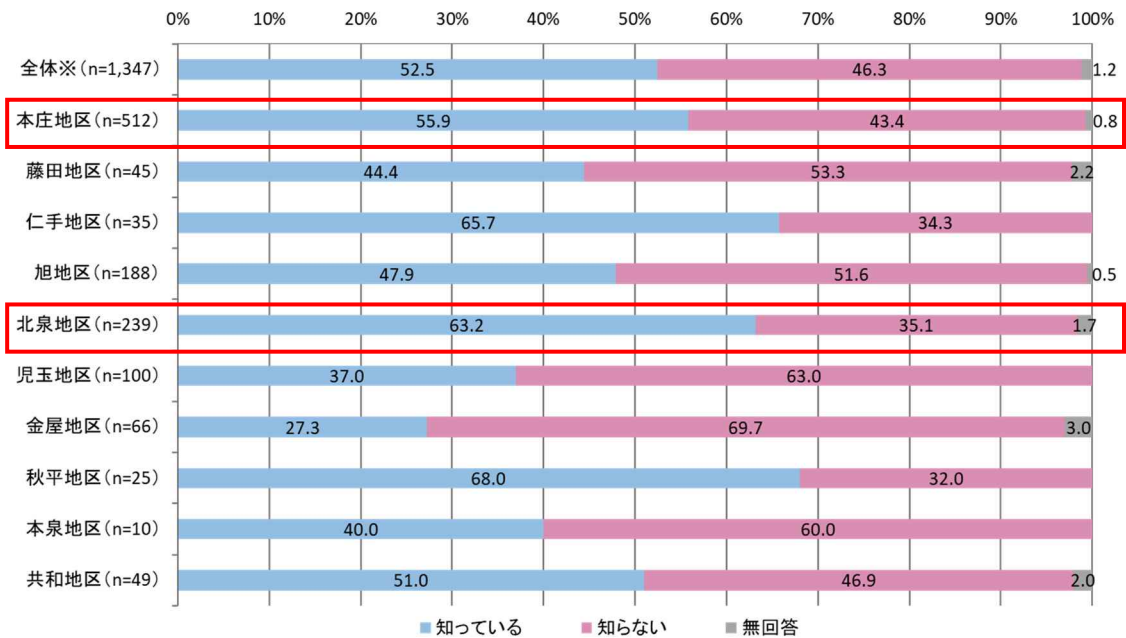
(6) シャトルバスの利用について

【問①】 はにぼんシャトルを知っていますか。

シャトルバスの認知度は5割程度であり、シャトルバスが運行している「本庄地区」及び「北泉地区」においても約4割の方が知らないと回答しており、認知度は低い状況です。



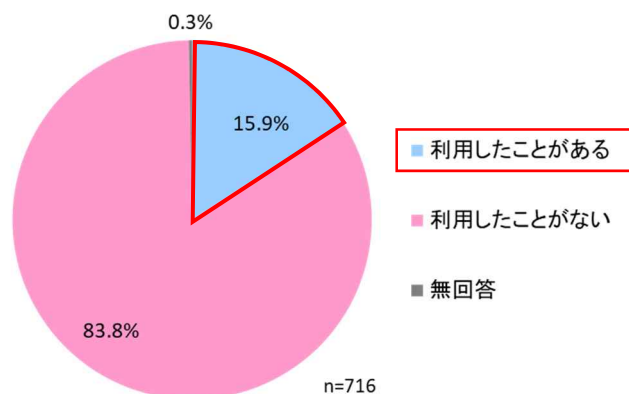
【住まい別】



※住まい未回答者を含む（本庄市外在住の方を除く）

【問②】 【知っていると回答した方のみ】 利用したことはありますか。

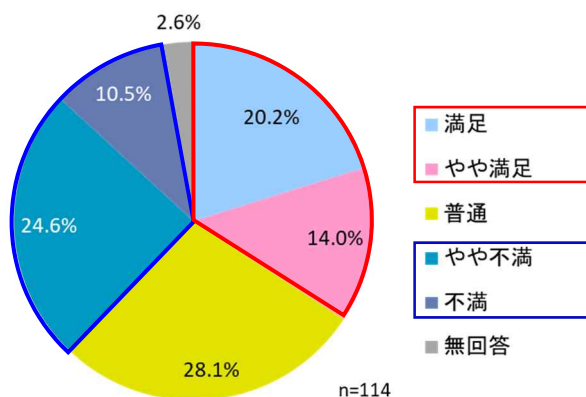
シャトルバスを知っている方のうち、利用したことがある方の割合は2割弱です。



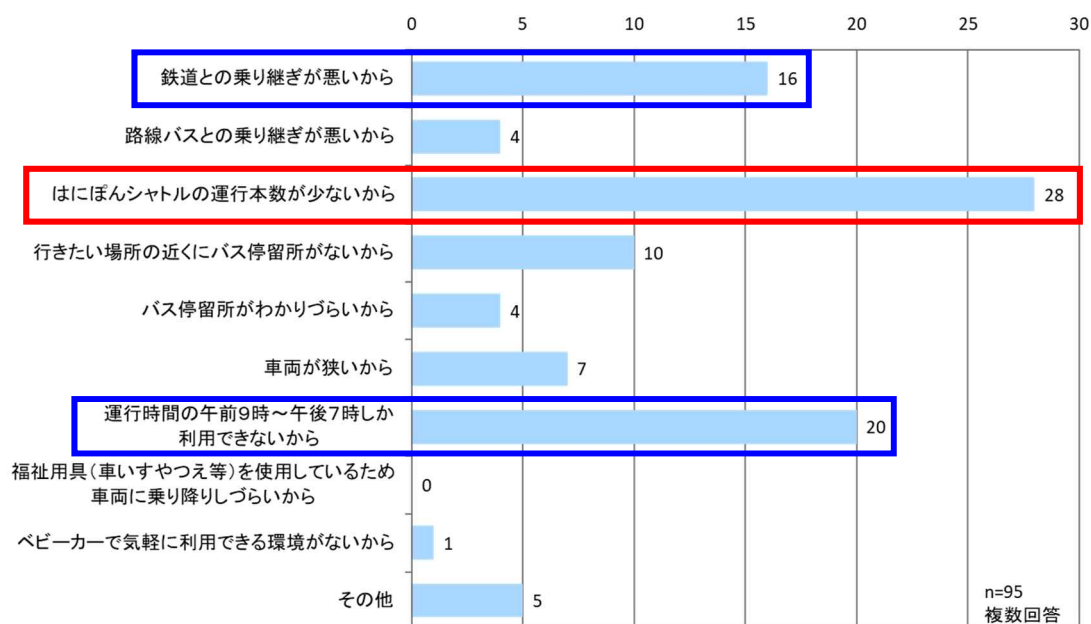
## 第4章 各種意識調査の結果

【問③】 【利用したことがあると回答した方のみ】 シャトルバスの満足度と不満な場合はその理由

「満足・やや満足」と回答した方と「やや不満・不満」と回答した方の割合が同程度となっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数が少ないことその他、鉄道との乗り継ぎや運行時間帯に関する意見が多く寄せられています。



《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

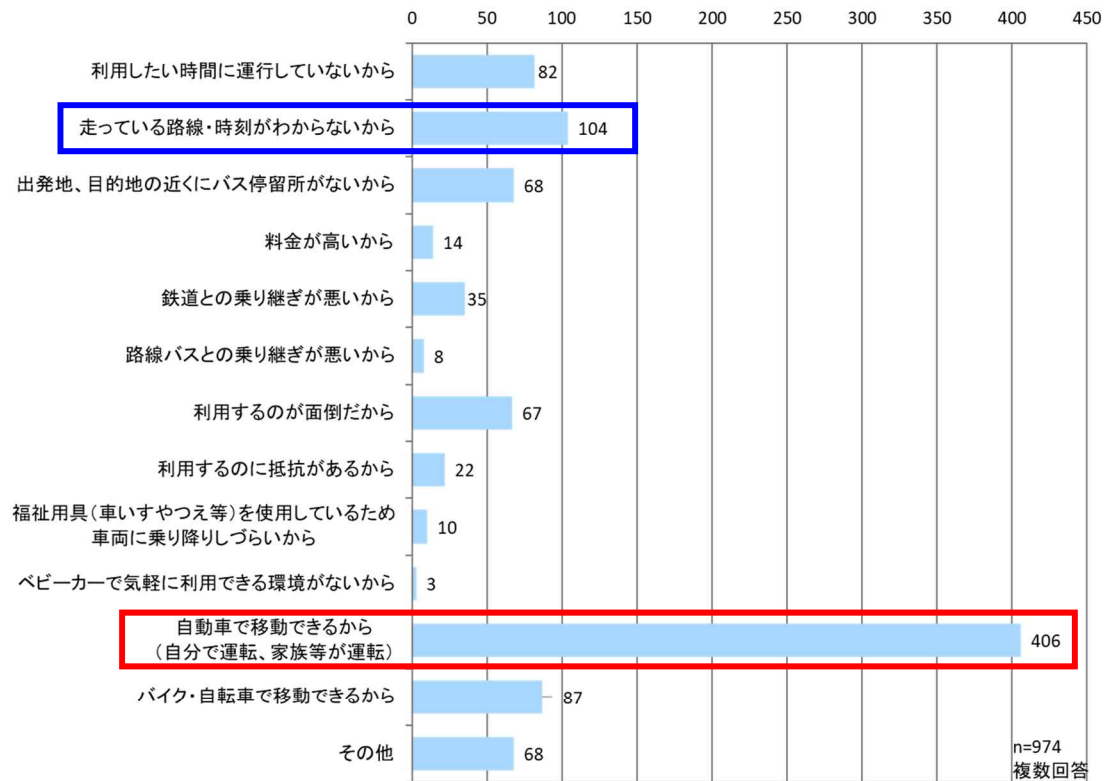


※いくつでも選択可



【問④】 【利用したことがないと回答した方のみ】 シャトルバスを利用しない理由

シャトルバスを利用しない理由としては、「自動車で移動できるから」と回答した方が最も多く、次に路線・時刻がわからないことで利用していない方も一定数います。



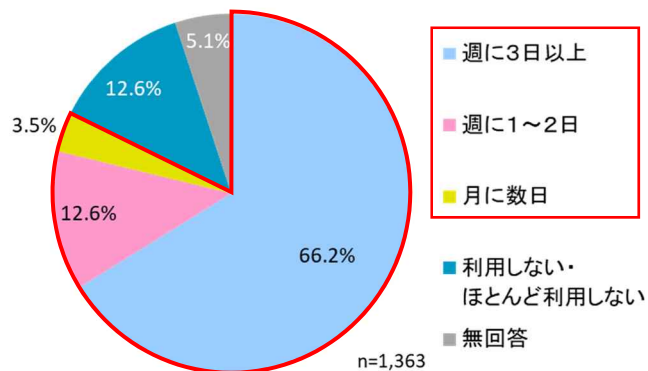
※ 3つまで選択可

## 第4章 各種意識調査の結果

### (7) 自家用車の利用について

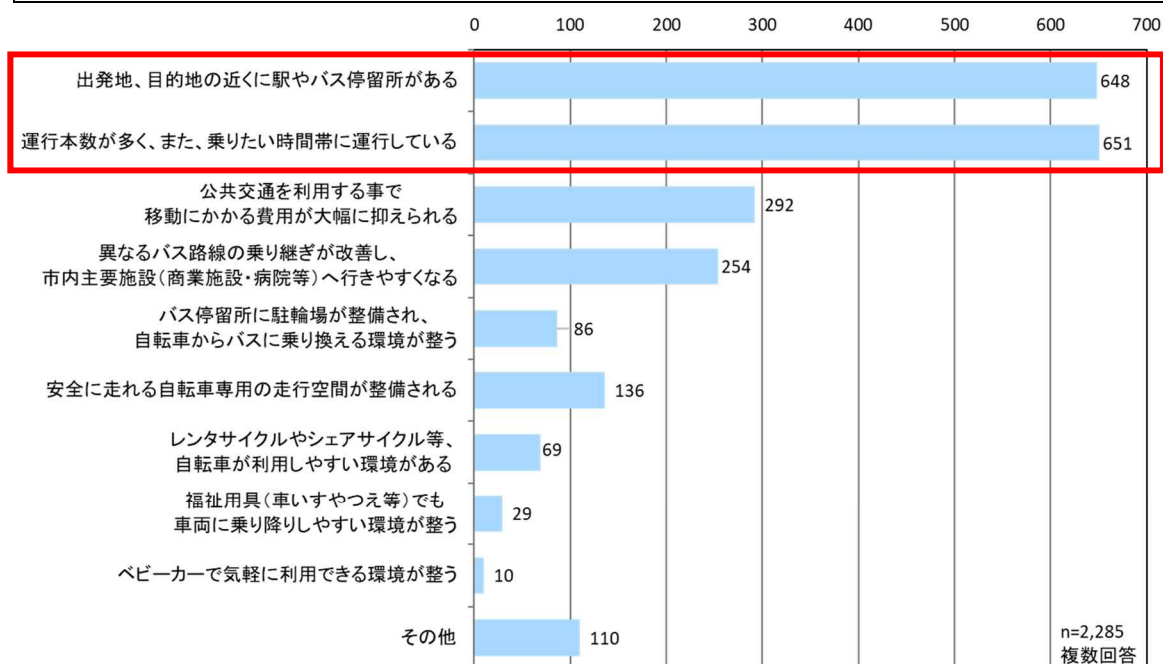
【問①】自家用車で外出頻度はどれくらいですか。

約8割の方が「月に数日」以上自家用車を利用しています。また、「週に3日以上」と日常的に利用している方が全体の約7割を占めています。



【問②】【月に数日以上と回答した方のみ】どのような条件を整えば自家用車から他の公共交通や自転車へ変更することができますか。

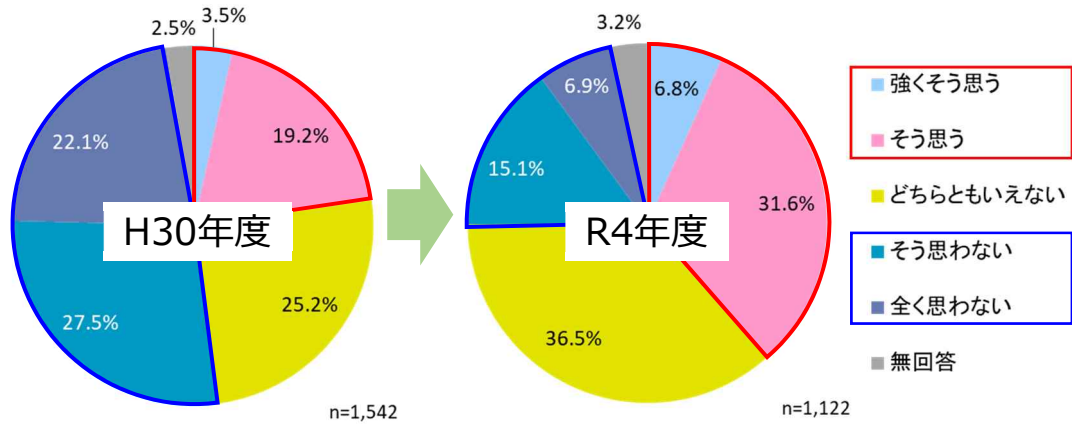
公共交通への転換条件として、運行本数・運行時間帯の改善や、「出発地、目的地の近くに駅やバス停留所がある」ことが求められています。



※ 3つまで選択可

[問③] 【月に数日以上と回答した方のみ】過度に「自家用車での移動」をすることは環境に良くないと思いますか。

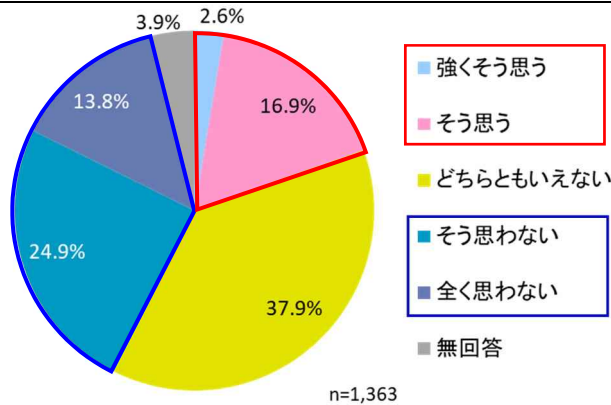
平成30年度と比較して、車利用に関する環境負荷低減の意識は高まっています。



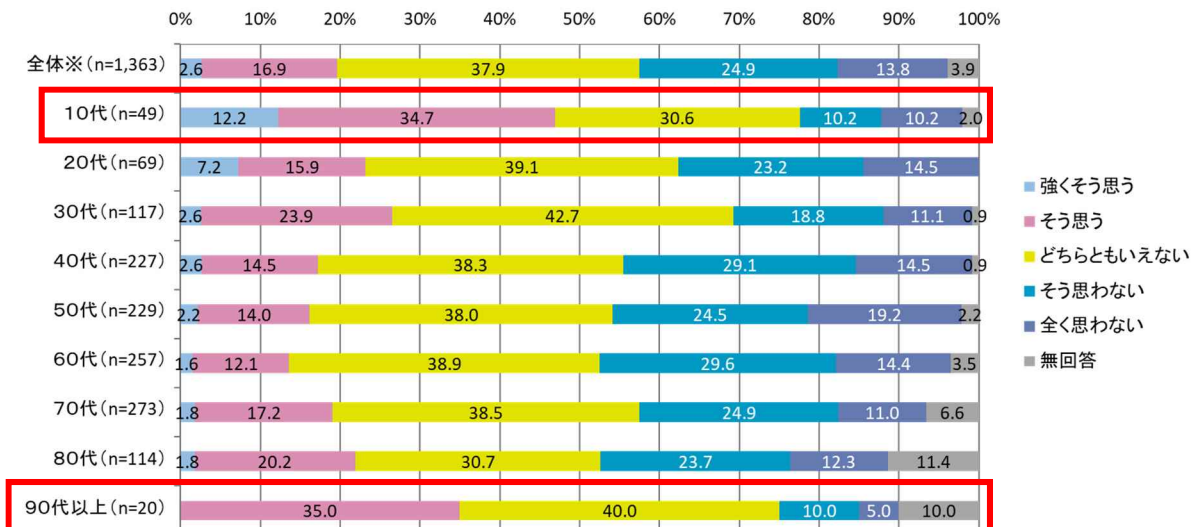
(8) 市内の公共交通について

[問①] 本庄市内には、鉄道、路線バス、デマンドバス、シャトルバスなどがあり、公共交通の充実さに満足している。

市内の公共交通に対して、「そう思わない・全く思わない」と回答した方が「強くそう思う・そう思う」と回答した方より多くなっています。一方で、「10代」と「90代以上」では、「強くそう思う・そう思う」と回答した方の割合が他の年代と比べると高くなっています。



【年代別】

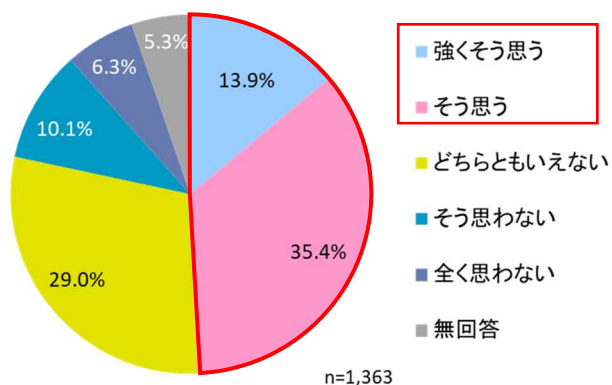


※年代未回答者を含む

## 第4章 各種意識調査の結果

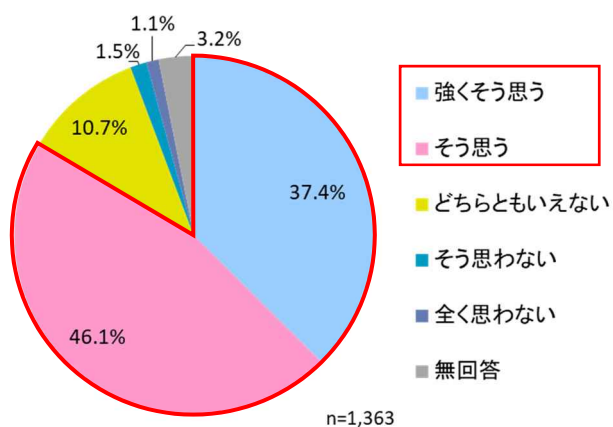
[問②] 公共交通は、運行本数や時間の制約等で多少不便であっても、一人で自由に外出することができるので、日常生活には不可欠である。

約半数の方が、公共交通は日常生活に必要不可欠だと考えています。



[問③] 公共交通は、自家用車を利用しない人・利用できなくなった人の外出手段として、必要不可欠なものであるので、今は公共交通を利用しない人も含めて、みんなで支えていかなければならない。

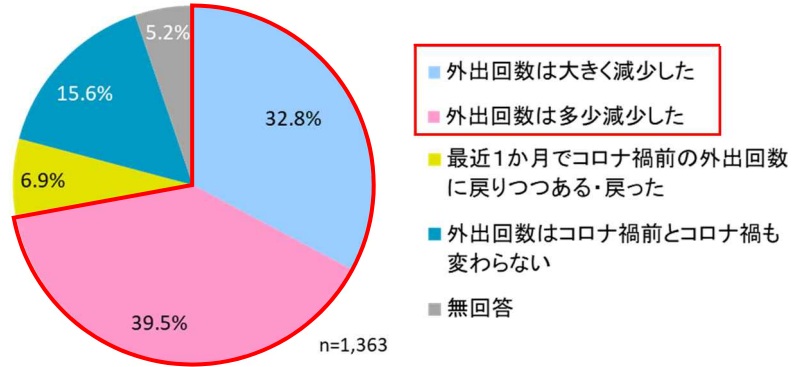
約8割の方が公共交通をみんなで支えていかなければならないと考えています。



(9) 新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化について

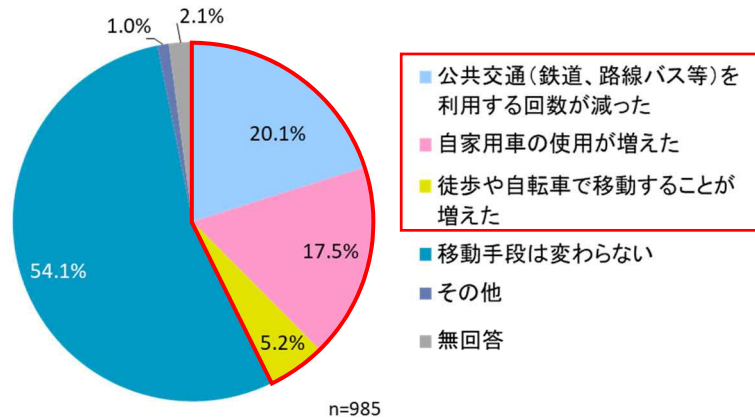
[問①] コロナ禍前と比べて、最近1か月のあなたの日常生活における外出回数に変化はありましたか。

コロナ禍で、7割以上の方は外出回数が減少したと回答しています。



[問②] 【外出回数が減少したと回答した方のみ】 コロナ禍前の移動手段とコロナ禍での移動手段に変化はありましたか。

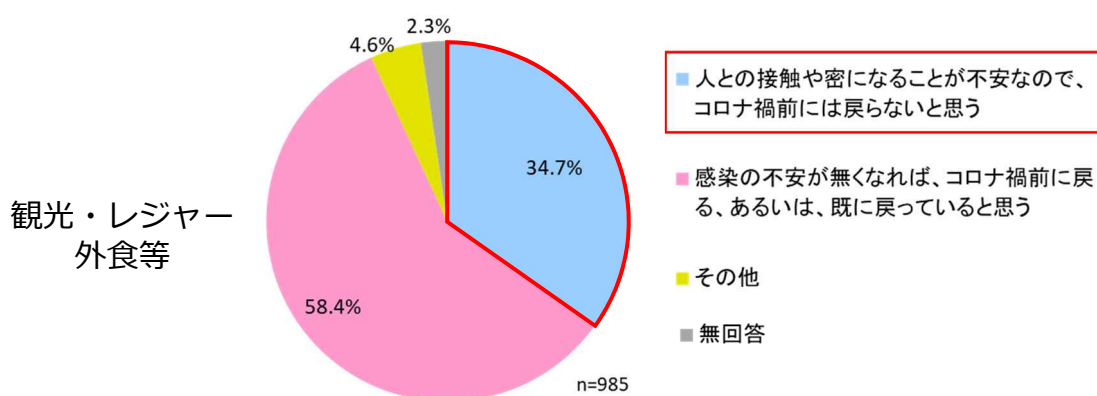
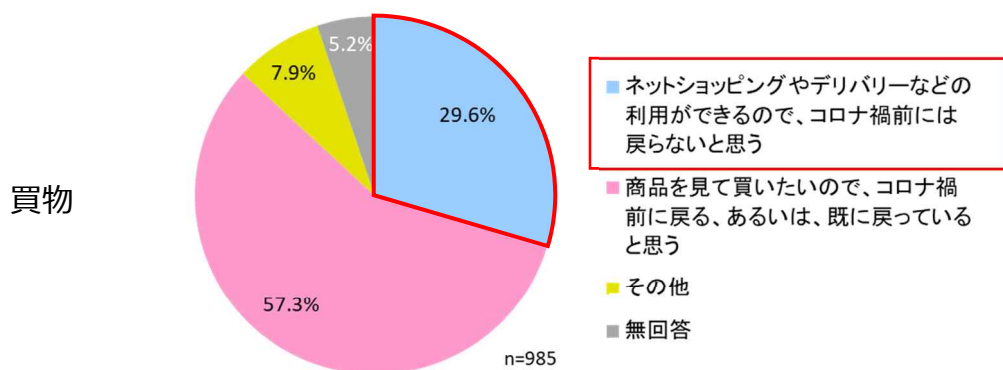
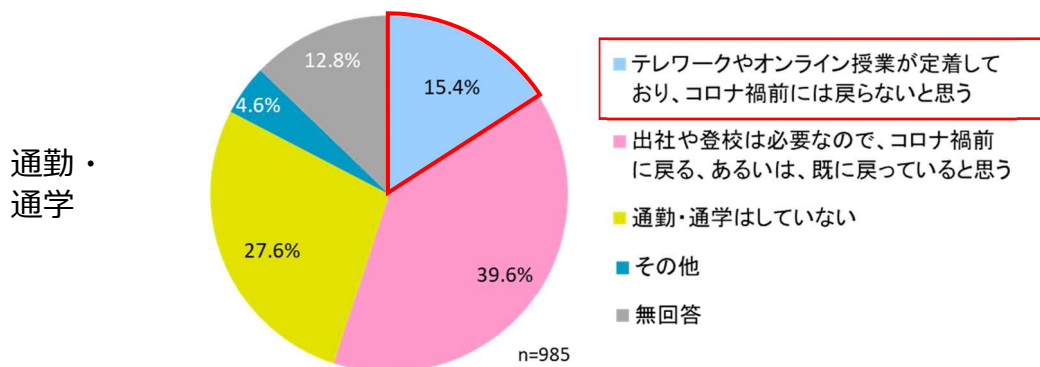
コロナ禍で、半数近くの方が移動手段の転換をしており、「公共交通を利用する回数が減った」方も全体の約2割を占めています。



## 第4章 各種意識調査の結果

[問③] 【外出回数が減少したと回答した方のみ】新型コロナウイルス感染症が収束すれば、あなたの外出回数はコロナ禍前と同じような状態に戻ると思えますか。

新型コロナウイルス感染症の収束後も、通勤・通学で約15%、買物で約30%、観光・レジャー・外食等で約35%の方が、コロナ禍前の外出回数には戻らないと回答しています。



4-3. デマンドバス利用者意識調査（結果概要）

デマンドバスの利用状況やデマンドバスに対する考え方、要望等について把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、性別、年代、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
利用状況	利用頻度、利用年数、利用目的、往復利用、利用したバス停留所区間、バス停留所までの所要時間、利用する理由、乗り継ぐ公共交通、乗継割引の利用状況
満足度	予約方法や予約センターの対応、運行時間や区域などの使い勝手
考え方	料金、バス停留所の設置場所、デマンドバスについて

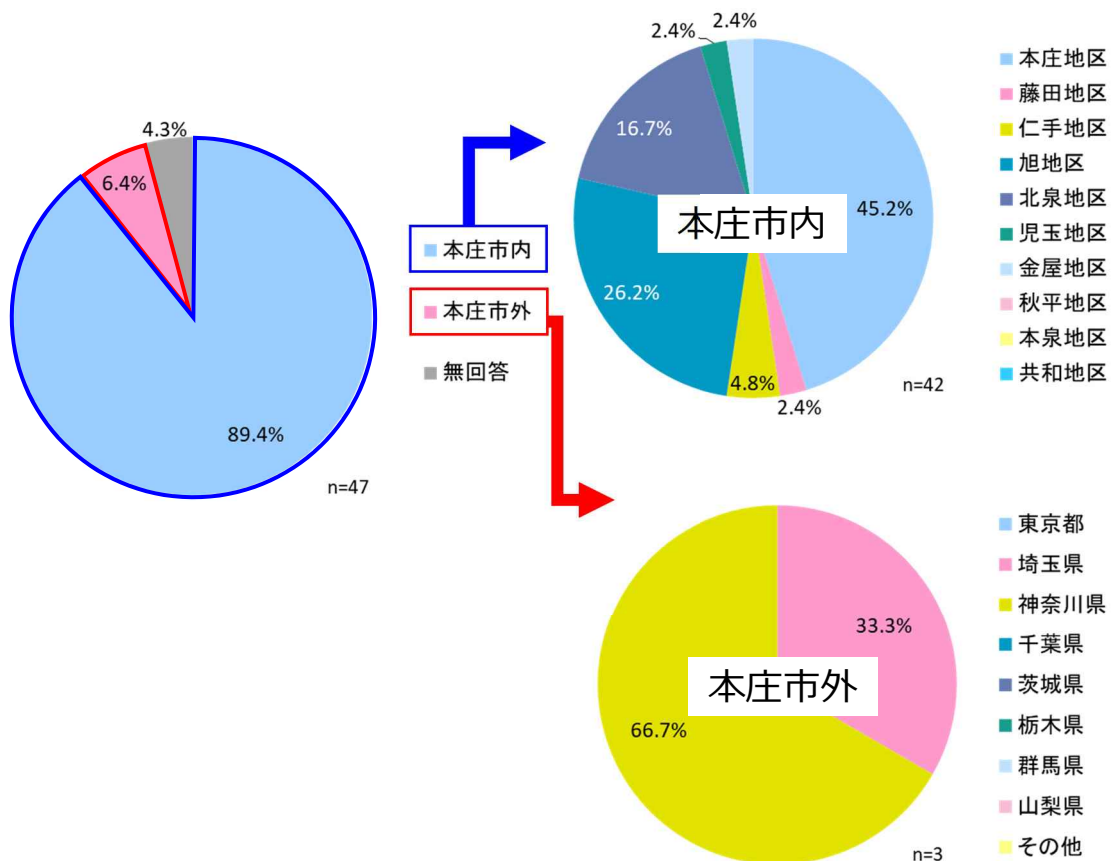
※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

(1) 属性

[問①] 住まい

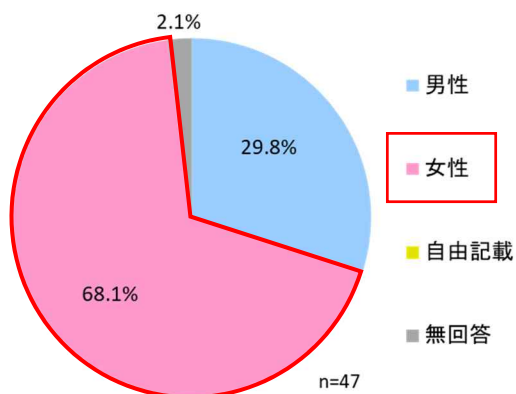
利用者の約9割は市内在住ですが、市外在住の方も利用しています。



## 第4章 各種意識調査の結果

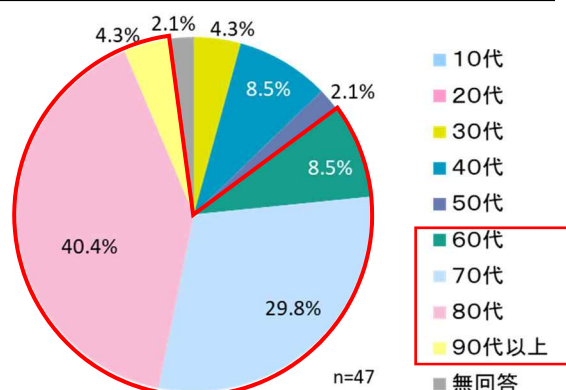
### [問②] 性別

利用者の約7割が「女性」です。



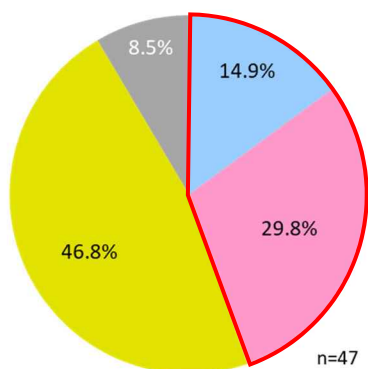
### [問③] 年代

利用者の約8割が「60代」以上であり、高齢者の利用が主となっています。

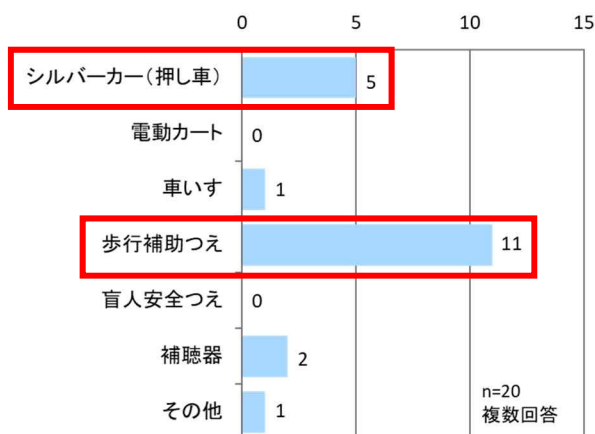


### [問④] 福祉用具の利用状況

4割以上の方が福祉用具を使用しており、「歩行補助つえ」や「シルバーカー」といった歩行補助器具を使用する方が多くなっています。



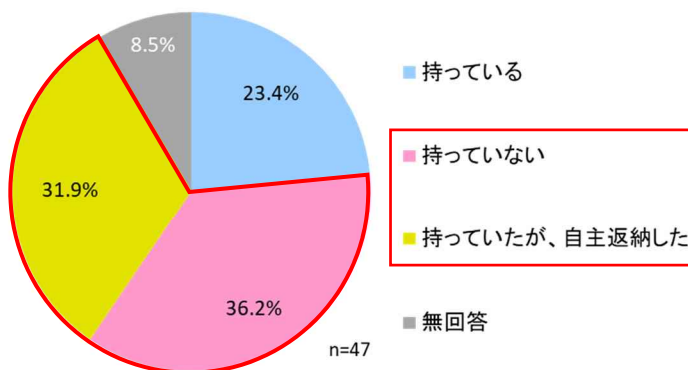
《「常に使用する・時々使用する」と回答した方のみ》



※いくつでも選択可

### [問⑤] 運転免許証の保有状況

利用者の約7割は運転免許証を保有していません。

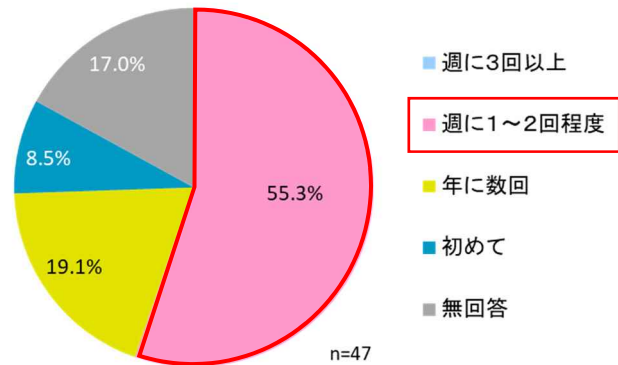




(2) 利用状況

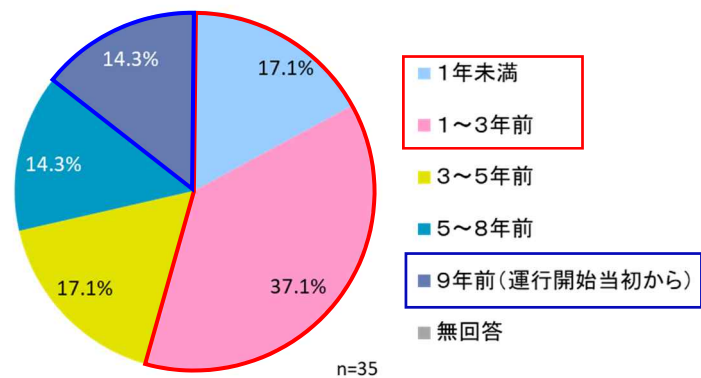
[問①] どれくらいの頻度で利用していますか。

「週に1～2回程度」が最も多く、半数以上を占めています。



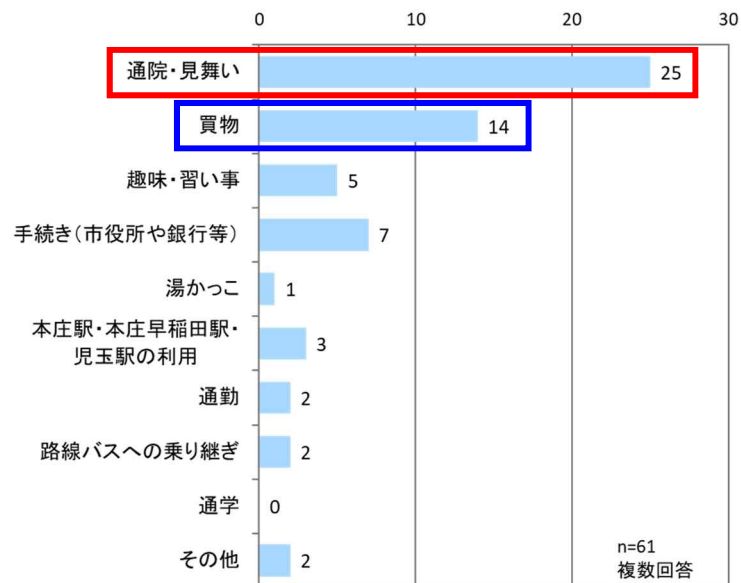
[問②] 【年に数回以上利用すると回答した方のみ】 どれくらい前から利用していますか。

利用者の半数以上は利用開始が3年未満の新規利用者となっていますが、デマンドバスの運行開始当初から利用されている方も1割程度います。



[問③] どのような目的で利用していますか。

「通院・見舞い」が最も多く、次に「買物」が多くなっています。

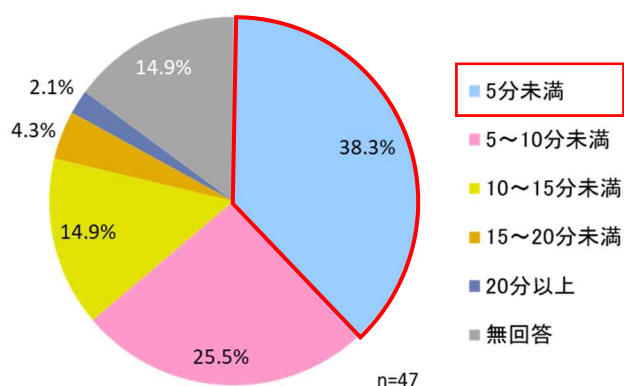


※2つまで選択可

## 第4章 各種意識調査の結果

### 〔問④〕 自宅から最寄りのバス停留所までの所要時間

バス停留所までの所要時間は「5分未満」が最も多く、回答者の平均所要時間は5.6分となっています。

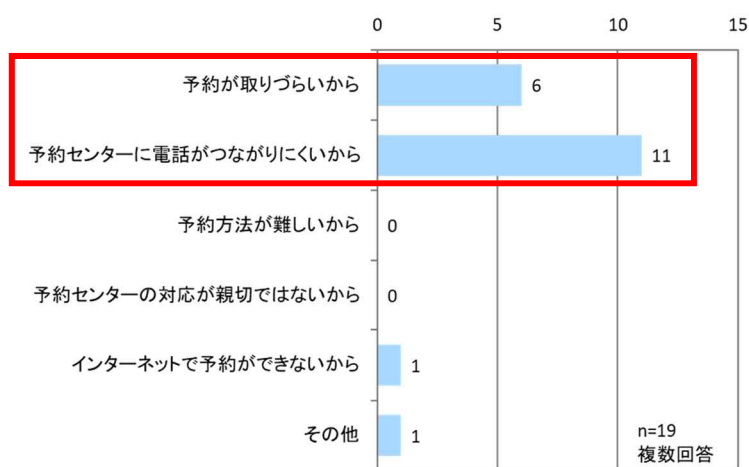
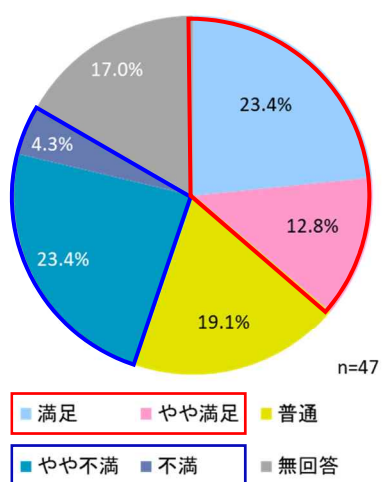


### (3) 満足度と不満理由

#### 〔問①〕 予約方法や予約センターの対応に対する満足度と不満な場合はその理由

4割弱の方は現在の予約に関して「満足・やや満足」と回答しています。一方で、「やや不満・不満」と回答した方の約9割が「予約が取りづらいから」、「予約センターに電話がつながりにくいから」という予約体制に対して不満を持っています。

#### 《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

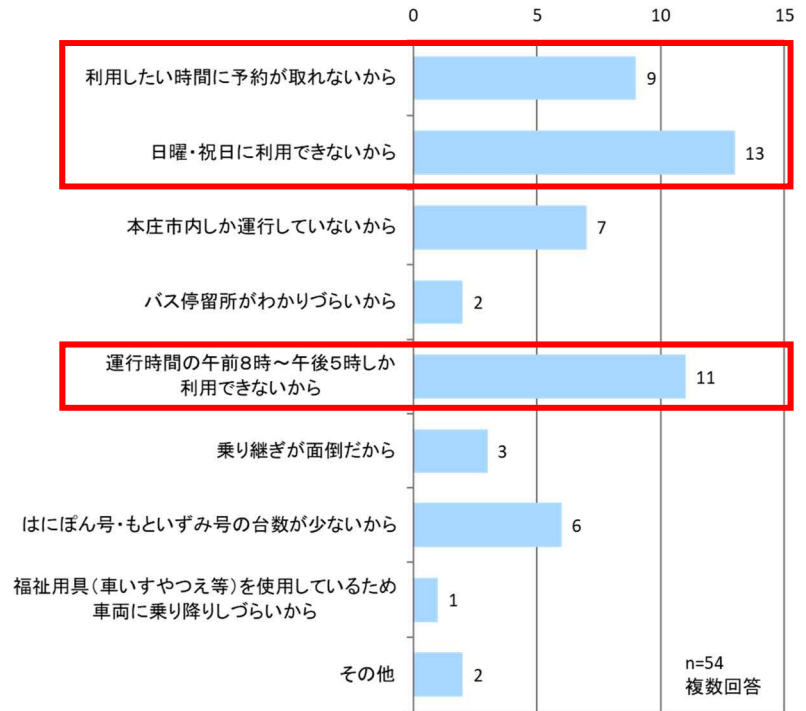
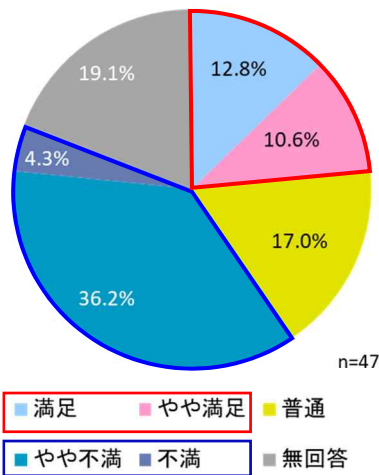


※いくつでも選択可

〔問②〕 運行時間や運行区域などの使い勝手に対する満足度と不満な場合はその理由

「やや不満・不満」と回答した方が約4割となっており、「満足・やや満足」と回答した方の割合より高くなっています。「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行日・運行時間帯に関する不満が寄せられています。

《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》



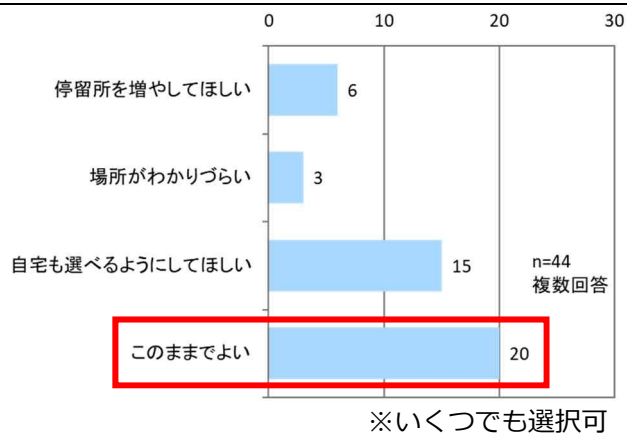
※いくつでも選択可

## 第4章 各種意識調査の結果

### (4) デマンドバスについて

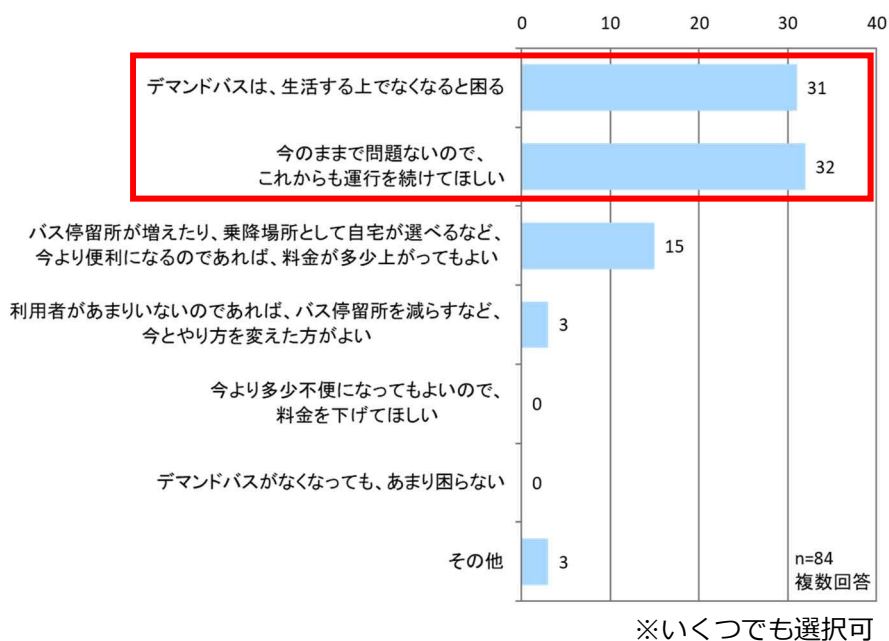
[問①] 現在、デマンドバスの停留所は約400か所あります。停留所の場所について、あなたのお考えを教えてください。

デマンドバスの停留所について、「このままでよい」と回答する方が最も多くなっています。



[問②] デマンドバスについて、あなたのお考えに近いものを教えてください。

デマンドバスについて、今後も運行の存続を求める声が多く、「生活する上でなくなると困る」という意見も多くなっています。



4-4. シャトルバス利用者意識調査（結果概要）

シャトルバスの利用状況やシャトルバスに対する考え方、要望等について把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、性別、年代、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
利用状況	利用頻度、利用年数、利用目的、往復利用、利用したバス停留所区間、バス停留所までの移動手段と所要時間、利用する理由、乗り継ぐ公共交通、乗継割引の利用状況
満足度	運行時間や区域などの使い勝手
考え方	料金、シャトルバスについて

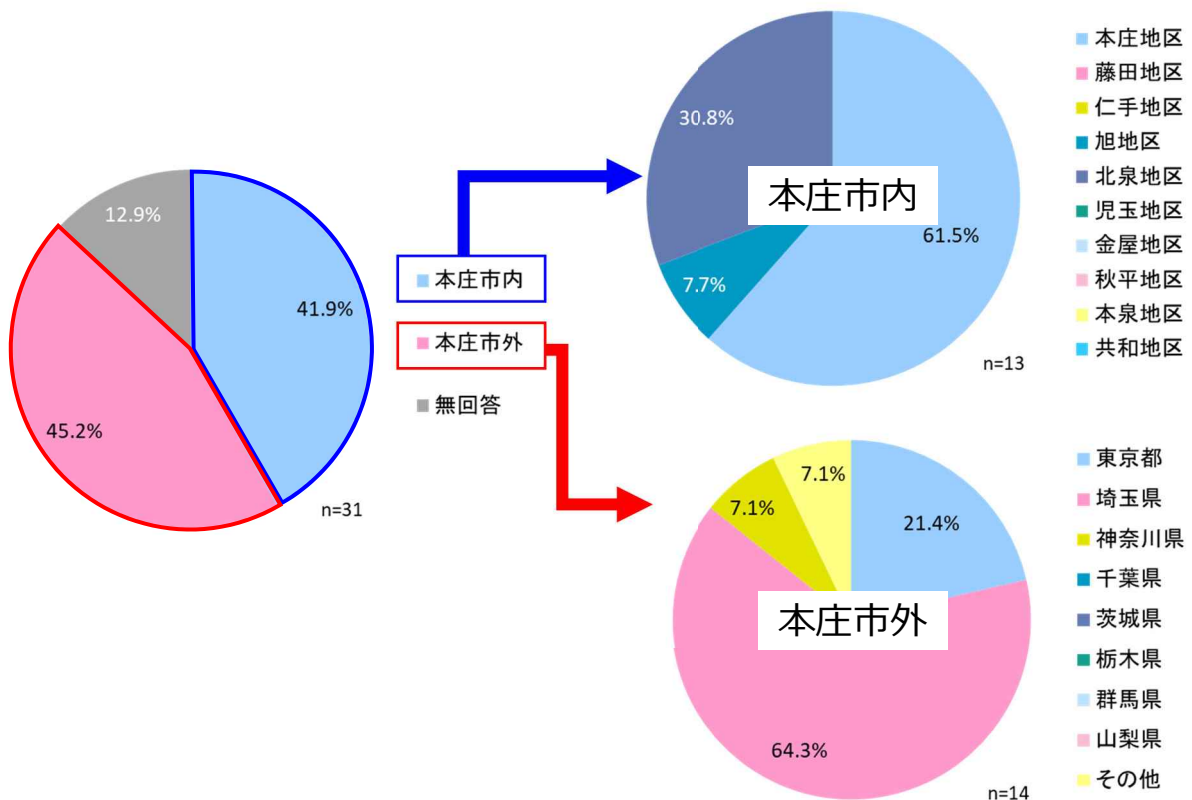
※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

(1) 属性

[問①] 住まい

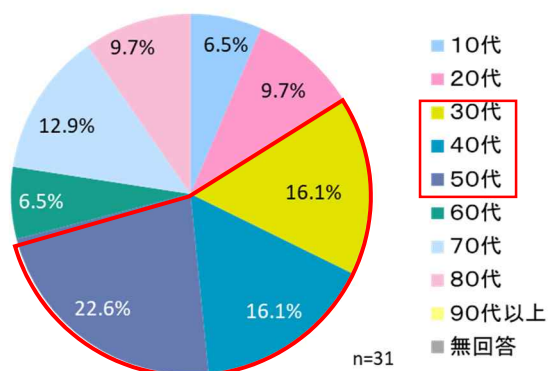
利用者の約半数は市外在住であり、特に埼玉県内の他市町村在住の方が多くなっています。



## 第4章 各種意識調査の結果

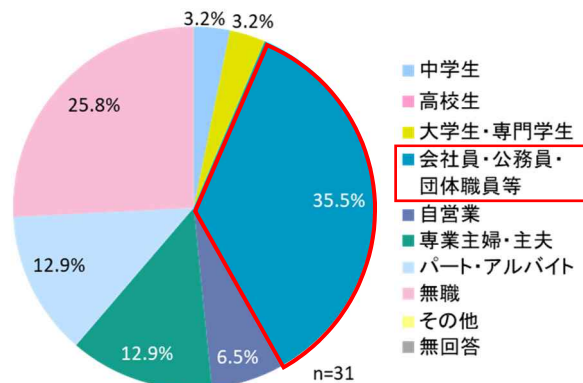
### 【問②】年代

「30代」から「50代」の利用者が多くを占めています。



### 【問③】職業

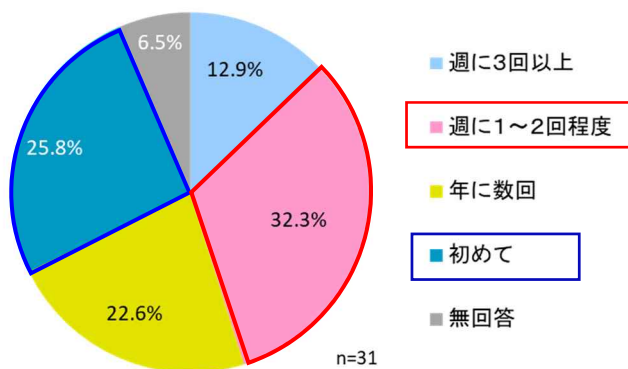
「会社員・公務員・団体職員等」の利用が最も多くなっています。



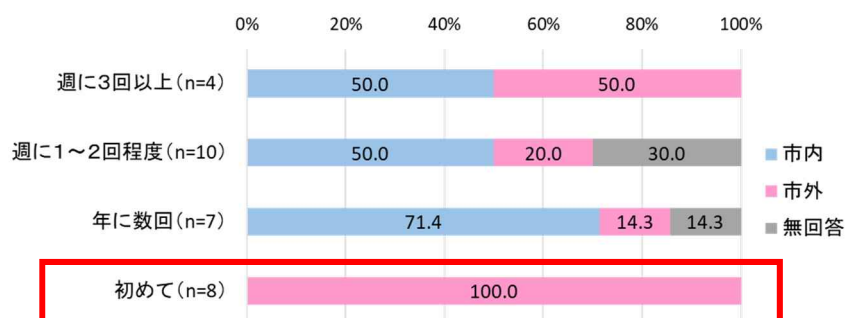
## (2) 利用状況

【問①】 どれくらいの頻度で利用していますか。

「週に1～2回程度」の利用が最も多くなっていますが、「初めて」利用する方も3割弱と一定数います。また、初めてシャトルバスを利用すると回答した方の全員が市外在住です。

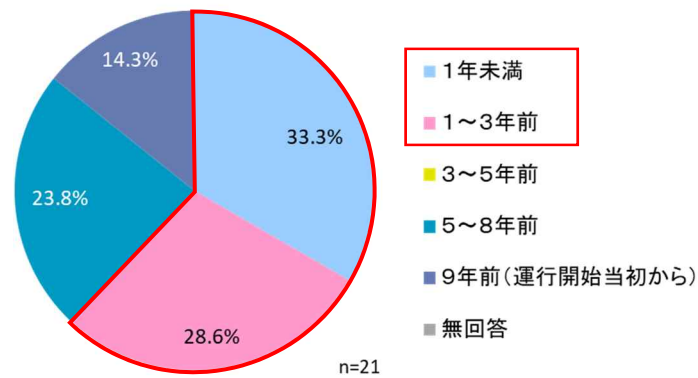


### 【住まい別】



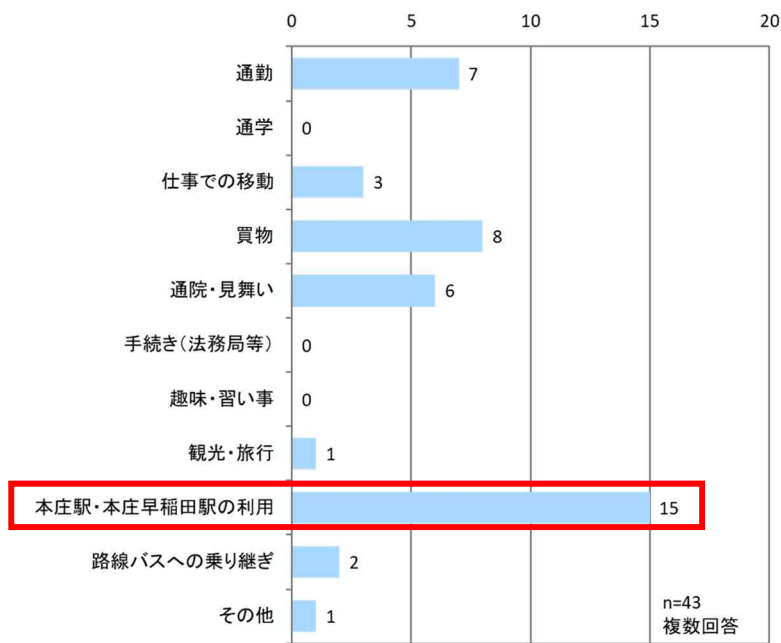
[問②] 【年に数回以上利用すると回答した方のみ】 どれくらい前から利用していますか。

利用者の約6割が3年未満の新規利用者です。



[問③] どのような目的で利用していますか。

「本庄駅・本庄早稲田駅の利用」が最も多くなっています。



※2つまで選択可

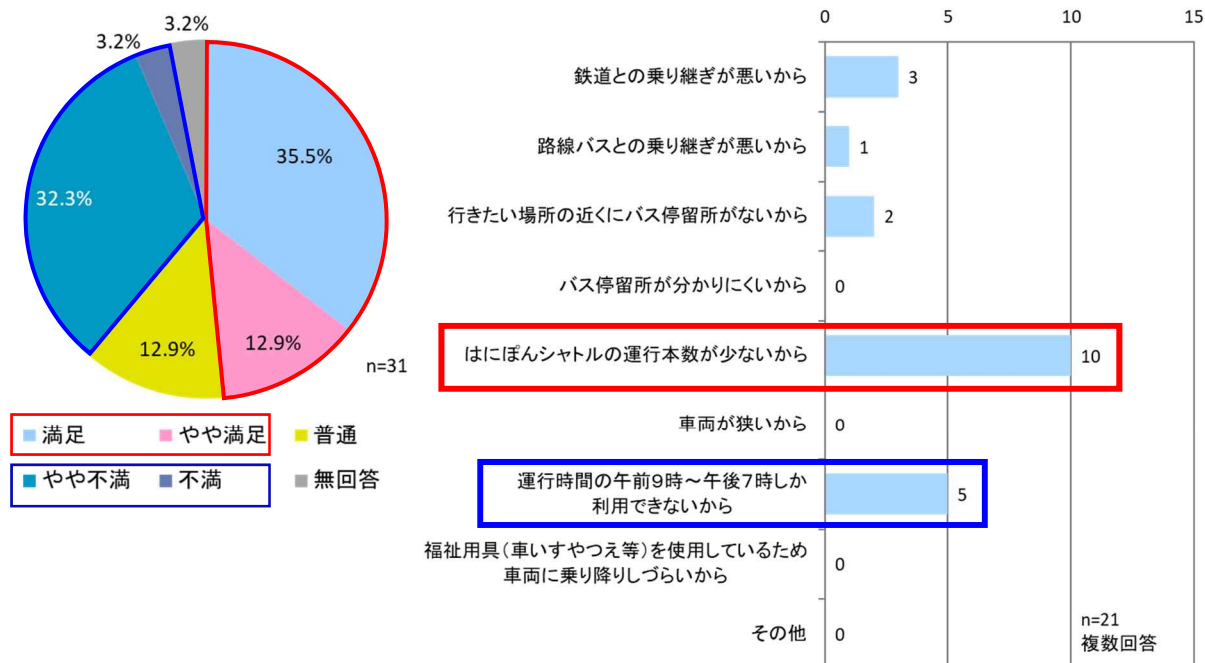
## 第4章 各種意識調査の結果

### (3) 満足度と不満理由

【問①】 運行時間や運行区域などの使い勝手に対する満足度と不満な場合はその理由

5割弱の方は「満足・やや満足」と回答しています。「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数に関する意見が最も多く、次に運行時間帯に対する不満が多くなっています。

《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

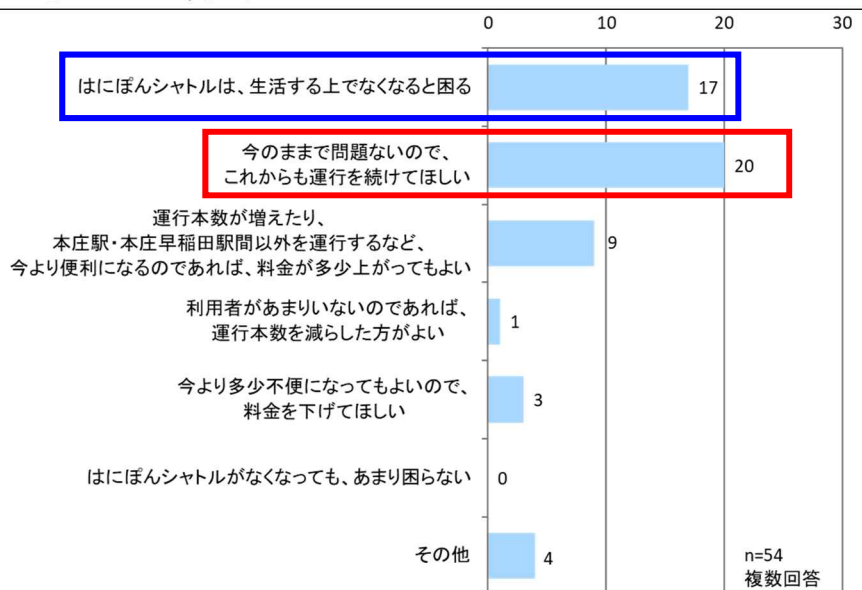


※いくつでも選択可

### (4) シャトルバスについて

【問①】 シャトルバスについて、あなたのお考えに近いものを教えてください。

シャトルバスについて、今後も運行の存続を求める声が多く、「生活する上でなくなると困る」という意見も多くなっています。



※いくつでも選択可



4-5. デマンドバス未利用者意識調査（結果概要）

デマンドバスについて、これまで利用したことのない方に対して、デマンドバスに対する考え方や要望等を把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、年代、性別、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
利用状況	利用しなかった理由、利用日・利用したバス停留所区間
満足度	予約方法や予約センターの対応、運行時間や区域などの使い勝手
考え方	料金、今後の利用意向

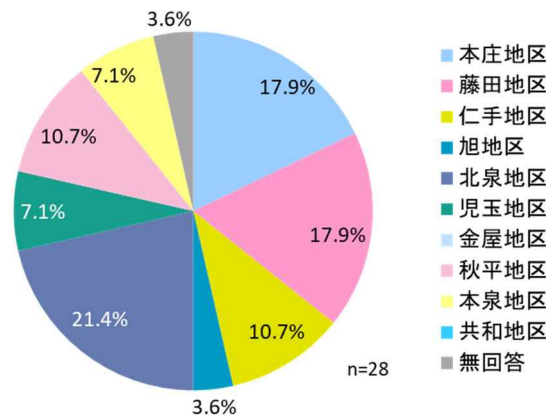
※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

(1) 属性

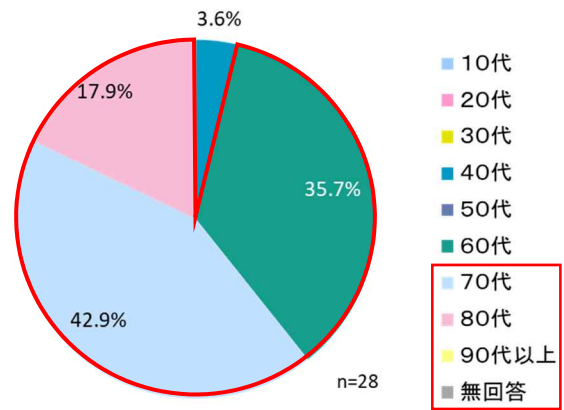
[問①] 住まい

市内のほぼ全ての地区の方が試乗しています。



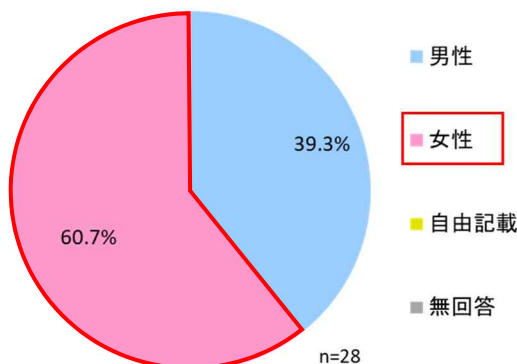
[問②] 年代

試乗者の9割以上が「60代」以上の方です。



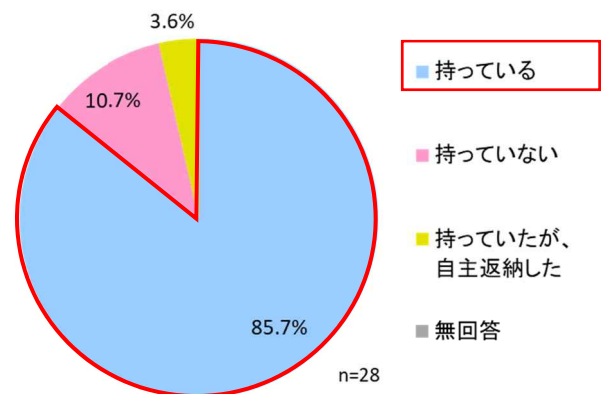
[問③] 性別

試乗した方の約6割が「女性」です。



[問④] 運転免許証の保有状況

9割弱の方が運転免許証を保有しています。

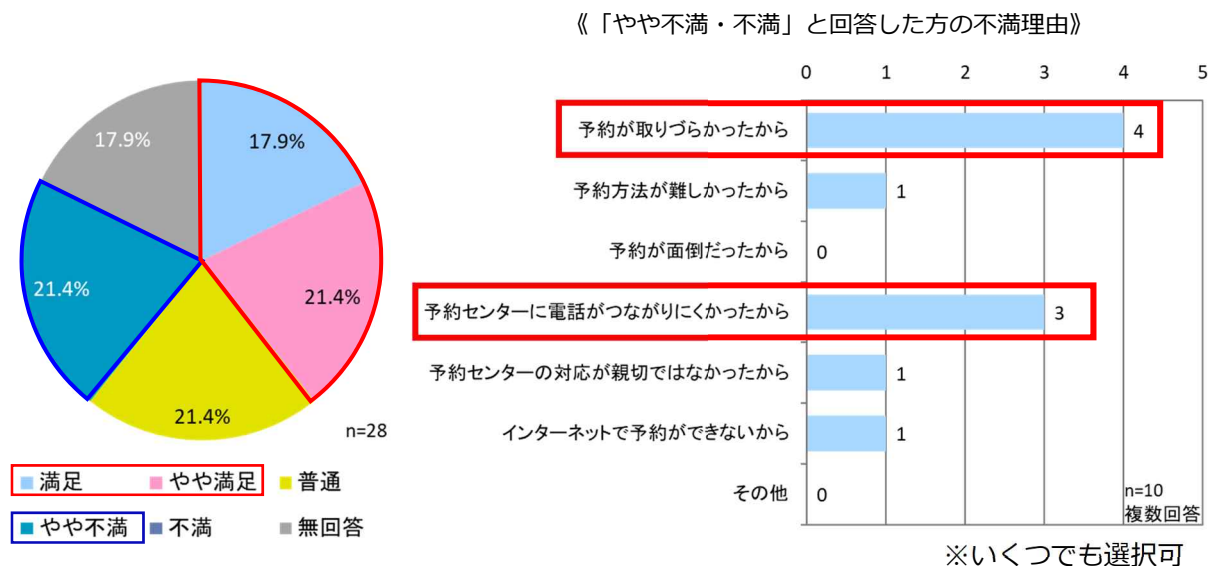


## 第4章 各種意識調査の結果

### (2) 満足度と不満理由

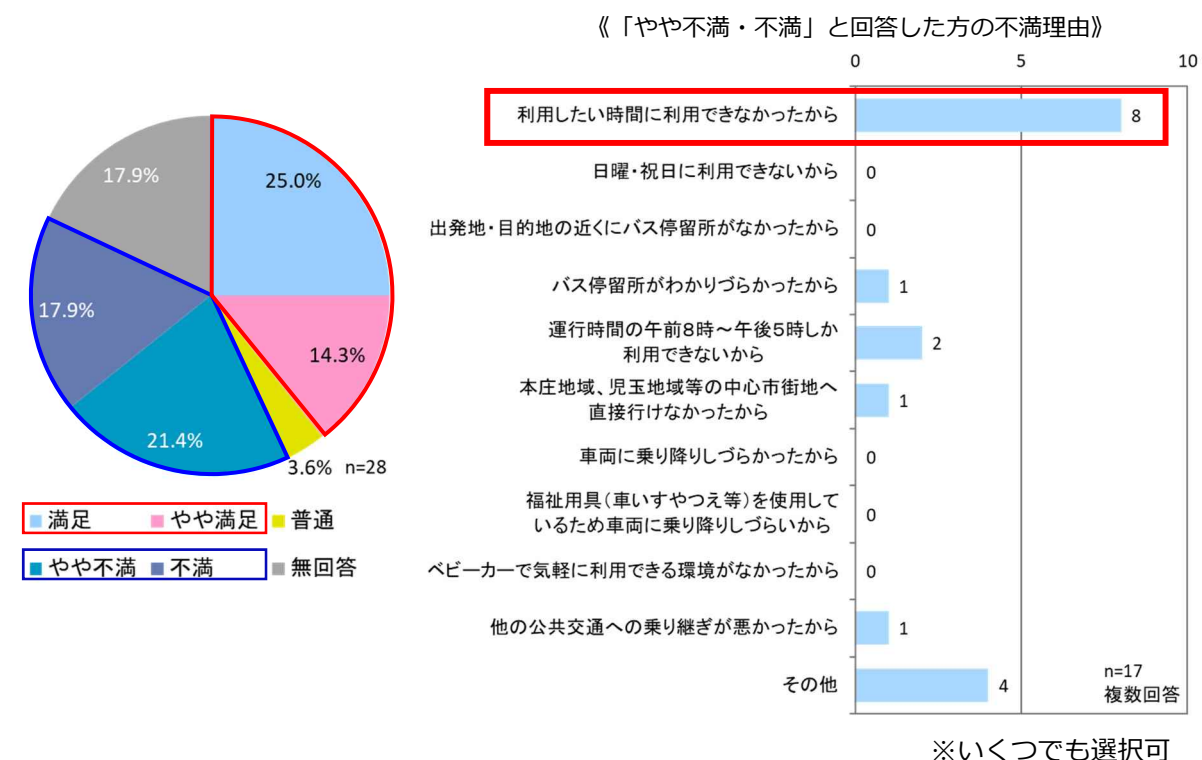
[問①] 予約方法や予約センターの対応に対する満足度と不満な場合はその理由

約4割の方が「満足・やや満足」と回答していますが、「やや不満」と回答した方の不満理由としては、予約体制に対する不満が多くなっています。



[問②] 運行時間や運行区域などの使い勝手に対する満足度と不満な場合はその理由

「満足・やや満足」と回答した方と「やや不満・不満」と回答した方の割合が同程度となっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、「利用したい時間に利用できなかったから」と回答した方が最も多くなっています。



4-6. シャトルバス未利用者意識調査（結果概要）

シャトルバスについて、これまで利用したことのない方に対して、シャトルバスに対する考え方や要望等を把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、年代、性別、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
利用状況	利用しなかった理由、利用日・利用したバス停留所区間
満足度	運行時間や区域などの使い勝手
考え方	料金、今後の利用意向

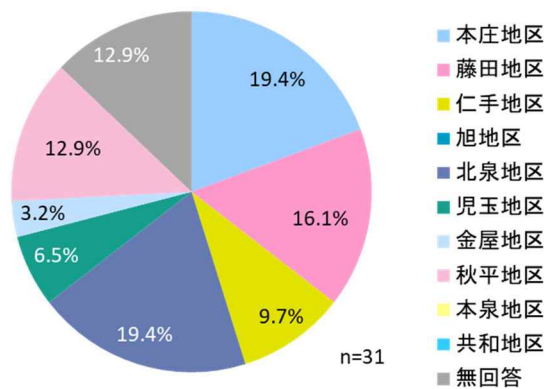
※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

(1) 属性

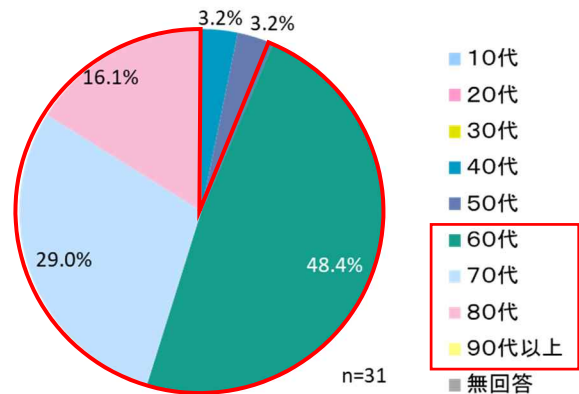
[問①] 住まい

市内のほぼ全ての地区の方が試乗しています。



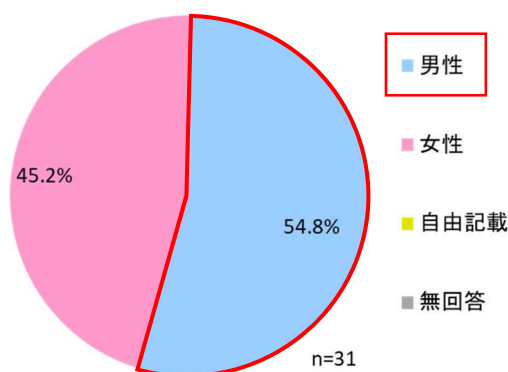
[問②] 年代

試乗者の約9割が「60代」以上の方です。



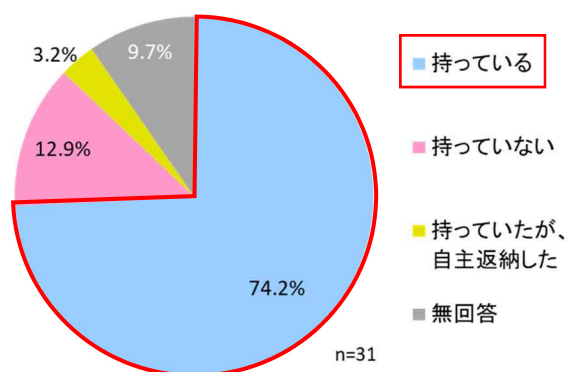
[問③] 性別

試乗した方の半数以上が「男性」です。



[問④] 運転免許証の保有状況

約7割の方が運転免許証を保有しています。



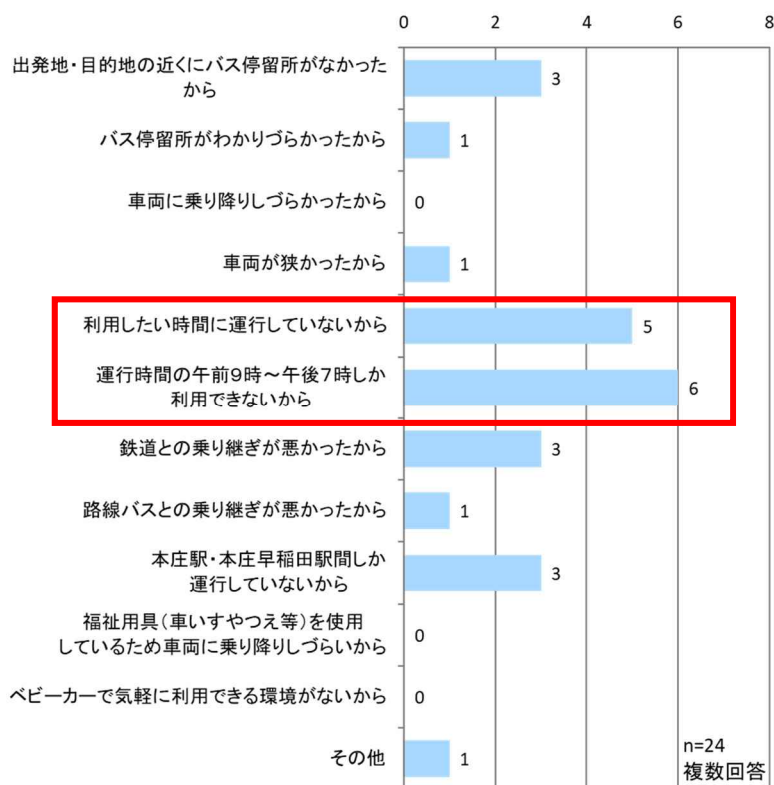
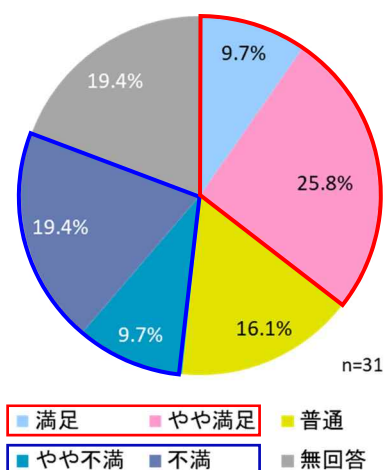
## 第4章 各種意識調査の結果

### (2) 満足度と不満理由

[問①] 運行時間や運行区域などの使い勝手に対する満足度と不満な場合はその理由

4割弱の方は「満足・やや満足」と回答しています。「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行時間帯に関する意見が多く、不満理由の約半数を占めています。

《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》



※いくつでも選択可

4-7. 路線バス利用者意識調査（結果概要）

路線バスにおける利用実態や意見・要望を把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、性別、年代、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
利用状況	利用目的、利用頻度、利用区間、往復の利用、利用する理由
移動手段	バス停留所までの移動手段と所要時間、乗り継ぐ公共交通、代替手段
満足度	満足度と不満理由
考え方	路線バスの維持について

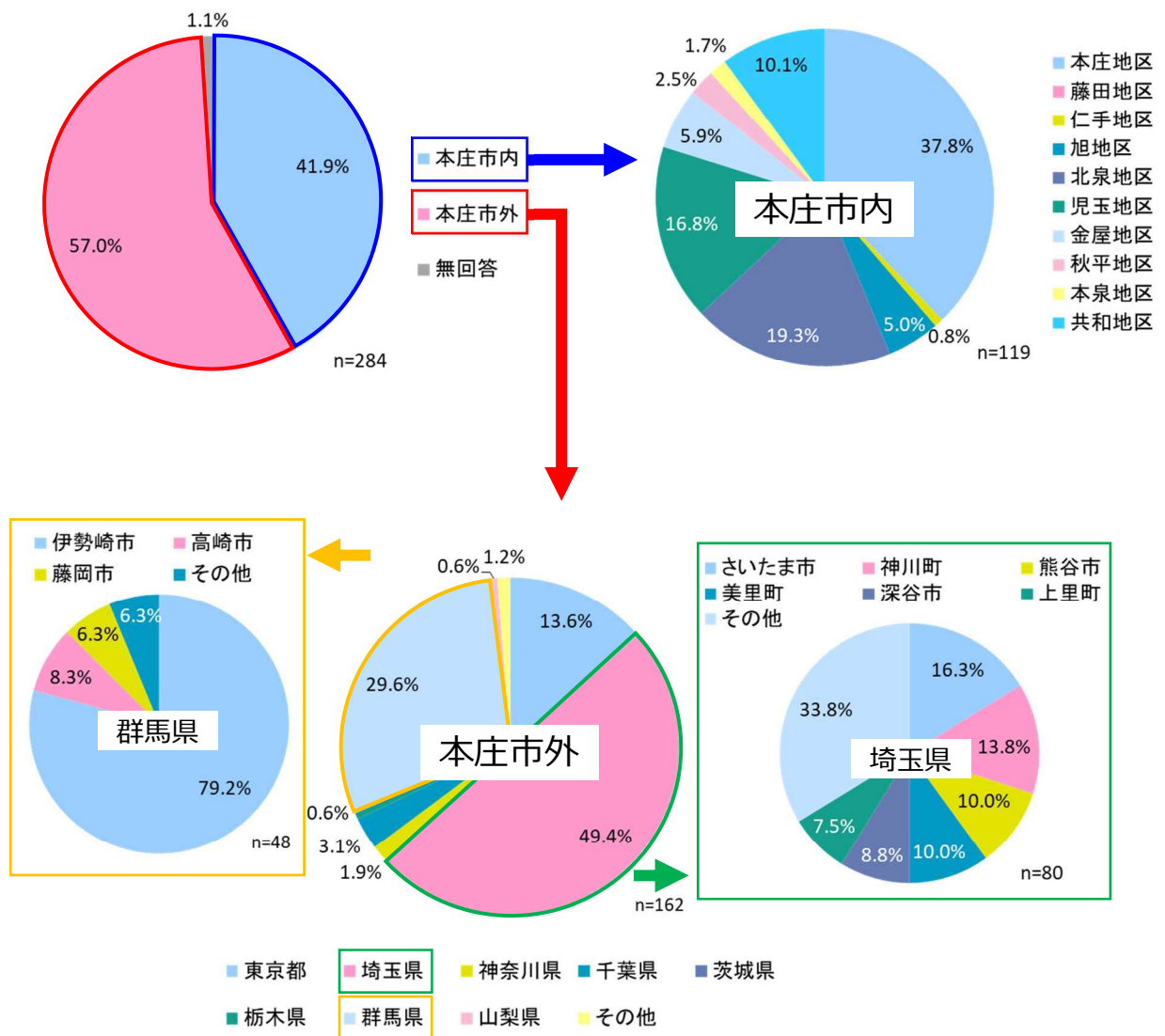
※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

(1) 属性

〔問①〕 住まい

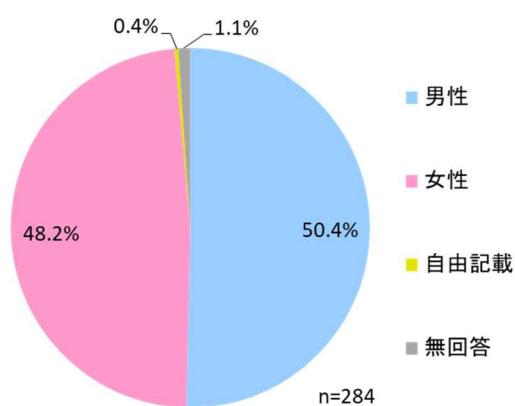
利用者の半数以上が市外在住の方であり、埼玉県では「さいたま市」や近隣市町、群馬県では「伊勢崎市」の利用者が多くなっています。



## 第4章 各種意識調査の結果

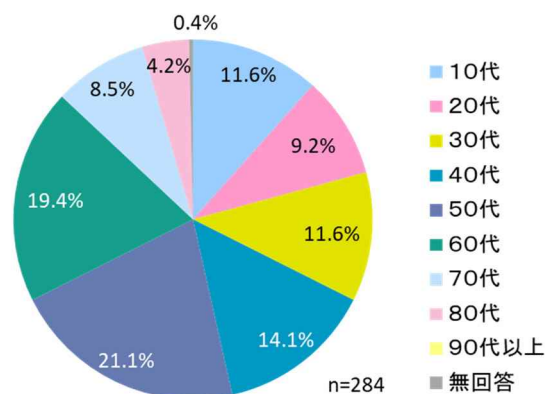
### 【問②】 性別

男女比は同程度です。



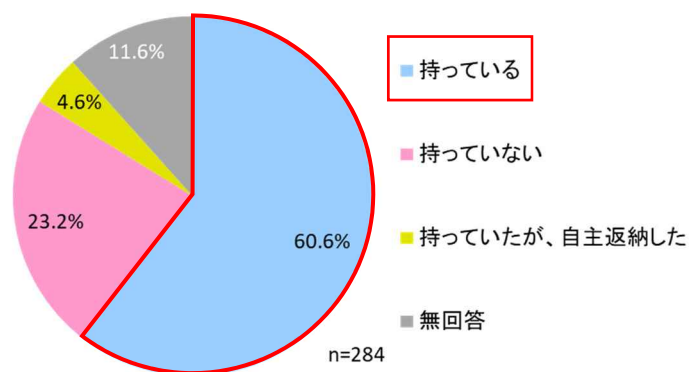
### 【問③】 年代

「10代」から「80代」と幅広い年代の方が利用しています。

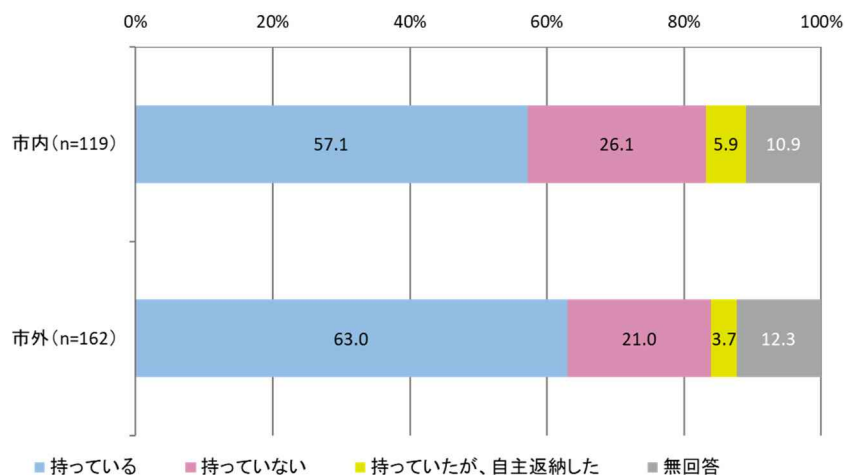


### 【問④】 運転免許証の保有状況

約6割の方が運転免許証を保有しており、保有状況にかかわらず利用されています。



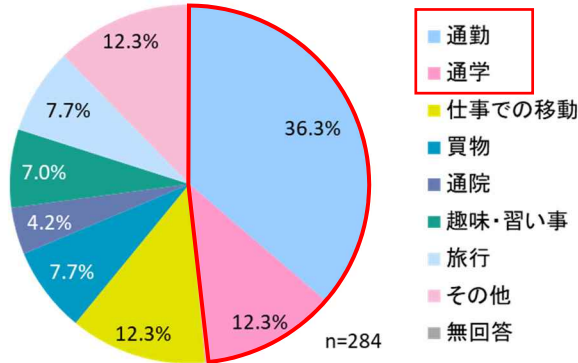
### 【住まい別】



(2) 利用状況

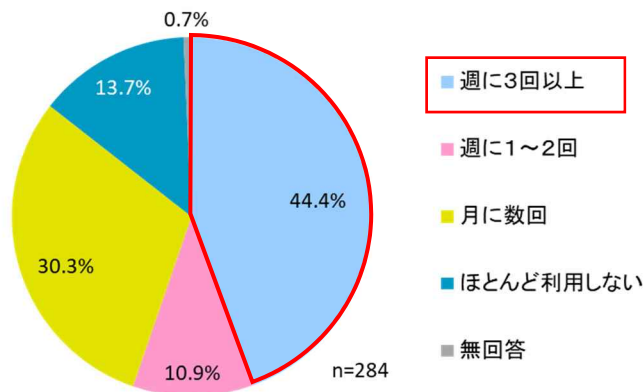
[問①] どのような目的で利用していますか。

利用者の約半数は「通勤・通学」で利用しています。



[問②] どれくらいの頻度で利用していますか。

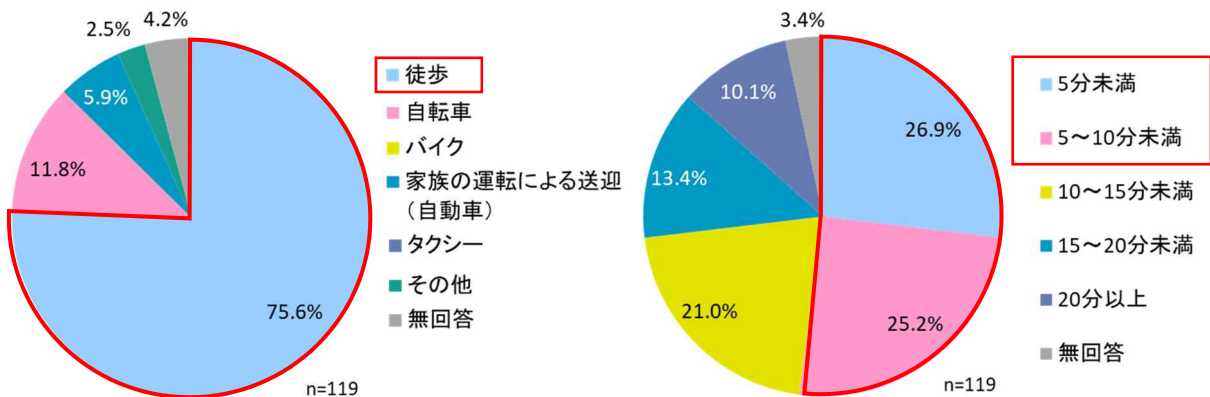
利用頻度としては「週に3回以上」が最も多く、約半数を占めています。



(3) 移動手段

[問①] 【市内在住の方のみ】 自宅から最寄りのバス停留所までの移動手段と所要時間を教えてください。

最寄りのバス停留所まで「徒歩」で移動する方が7割以上を占めています。バス停留所までの所要時間は10分未満が半数以上であり、回答者の平均所要時間は9.9分となっています。

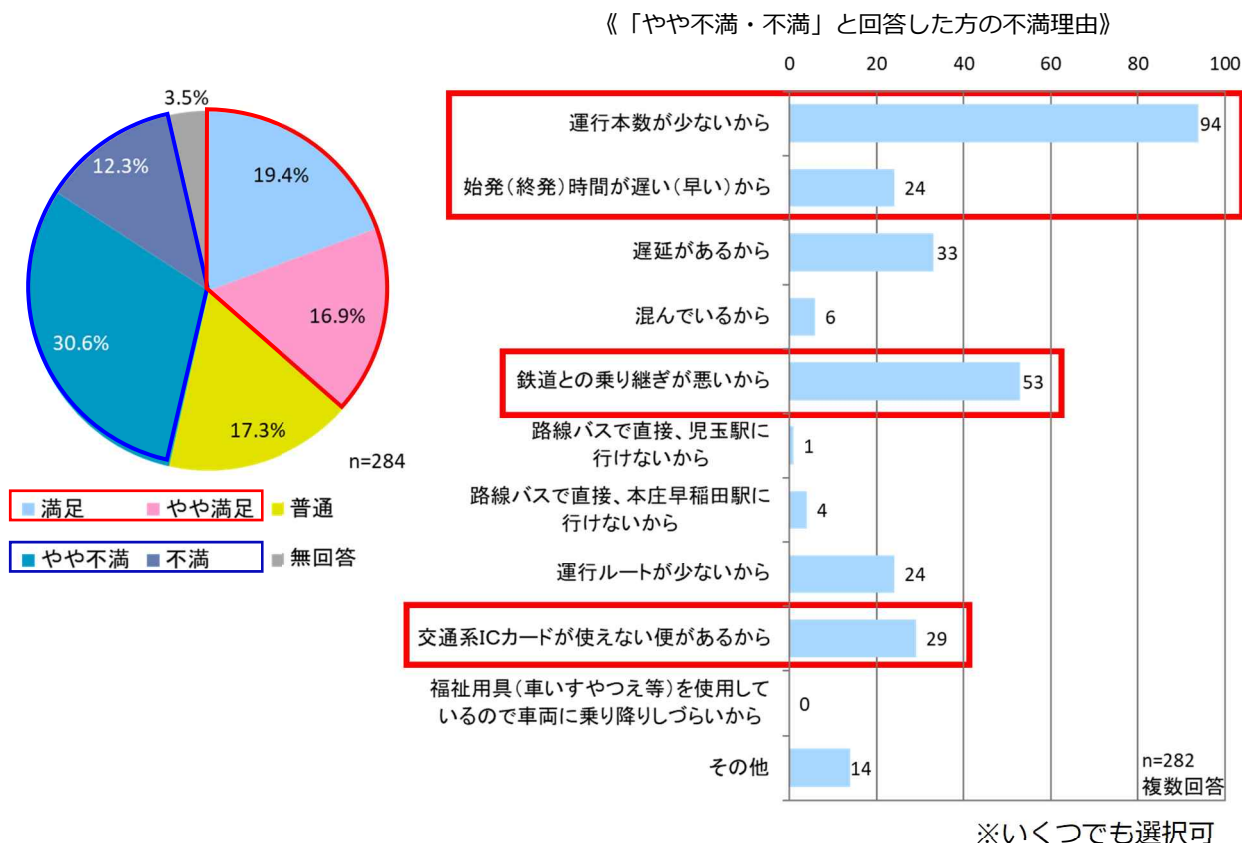


## 第4章 各種意識調査の結果

### (4) 満足度

〔問①〕 路線バスの満足度と不満な場合はその理由

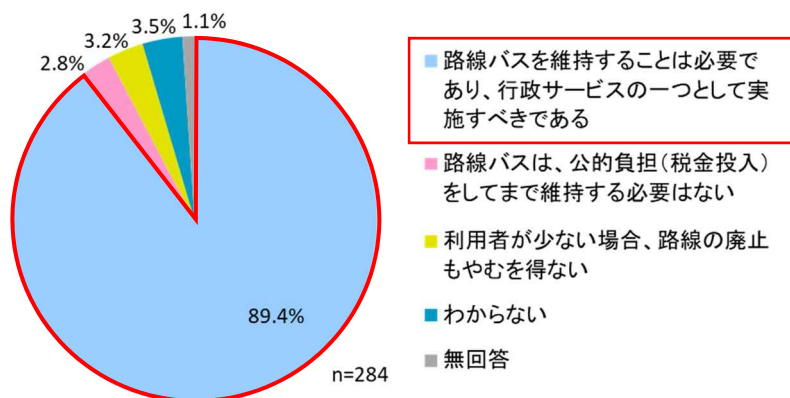
「やや不満・不満」と回答した方が「満足・やや満足」と回答した方の割合より多くなっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数や鉄道との乗り継ぎの悪さ、ICカードが使えないことに対する不満が多くなっています。



### (5) 路線バスの維持について

〔問①〕 路線バスを維持するためには、市民、交通事業者、行政がみんなで支えあう必要があります。このことについてどう考えますか。

路線バスの維持について、行政サービスとして維持していくことが必要と回答する方が約9割を占めています。





4-8. 鉄道利用者意識調査（結果概要）

鉄道における利用実態や意見・要望を把握し、現状の課題を整理するために実施しました。

項目	設問内容
基本属性	住まい、性別、年代、職業、福祉用具の利用状況、運転免許証保有状況
利用状況	利用頻度、利用目的、利用区間、往復の利用、駅まで（から）の移動手段
満足度	乗り継ぎの満足度
各駅について	【本庄駅】本庄駅周辺に求める機能・スペース 【児玉駅】時間貸し駐車場の必要性、児玉駅周辺に求めるもの

※1 調査結果の詳細は別冊「各種意識調査結果」を参照

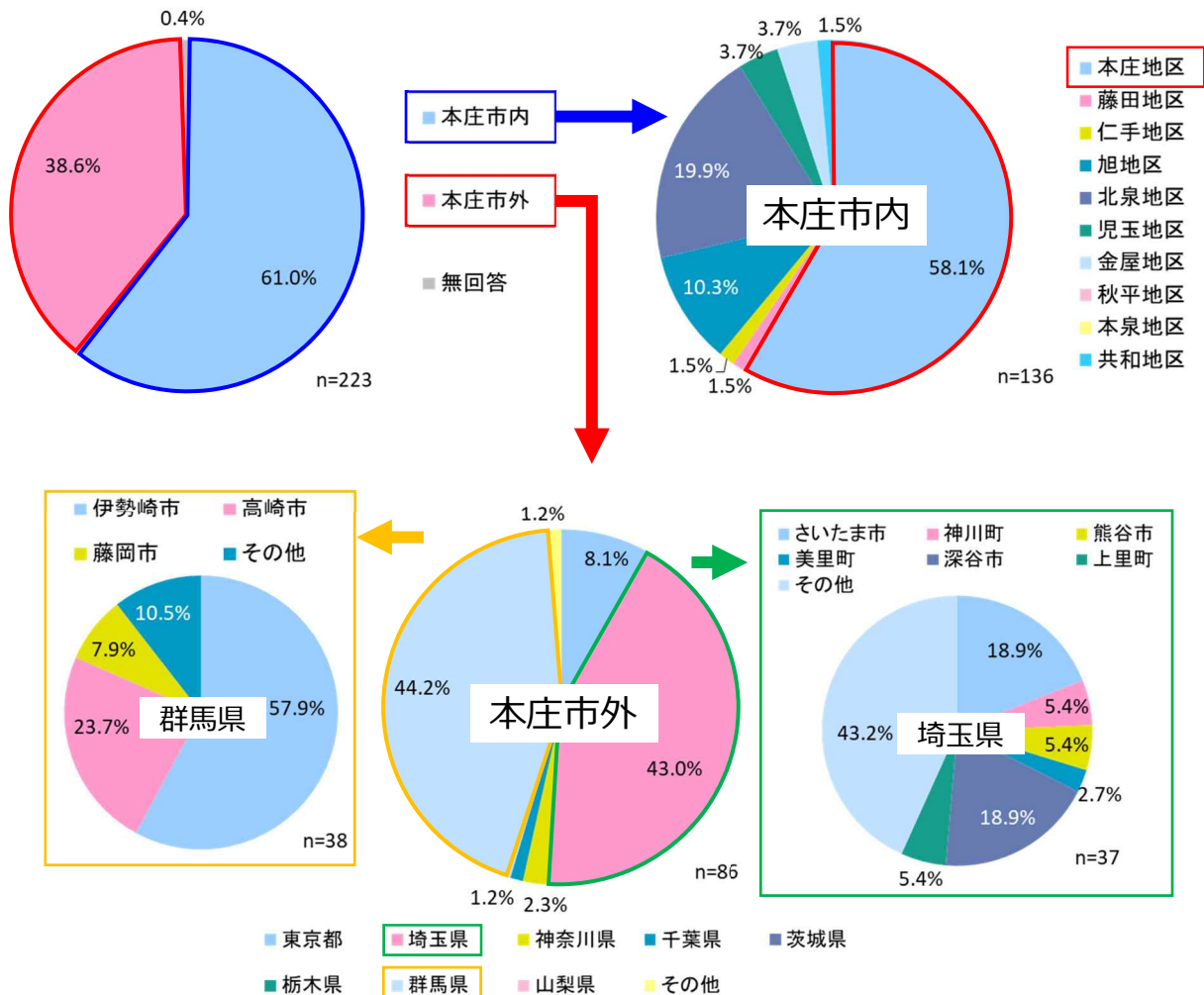
※2 集計結果は端数処理により、合計が100%とならない場合がある

【本庄駅】

(1) 属性

[問①] 住まい

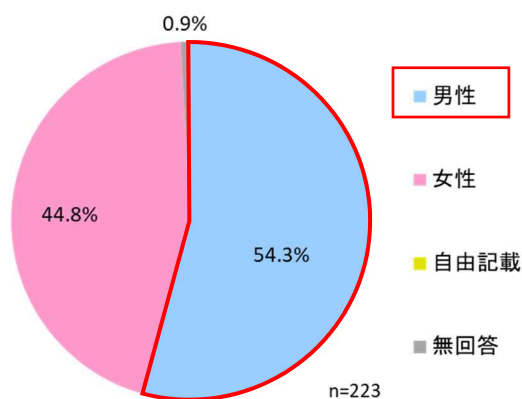
市内在住の方が約6割を占めており、その中でも「本庄地区」の利用者が約6割と多くを占めています。市外在住の方は、埼玉県内の他市町村や群馬県在住の利用者が多く、埼玉県では「さいたま市」と「深谷市」、群馬県では「伊勢崎市」の利用者が多くなっています。



## 第4章 各種意識調査の結果

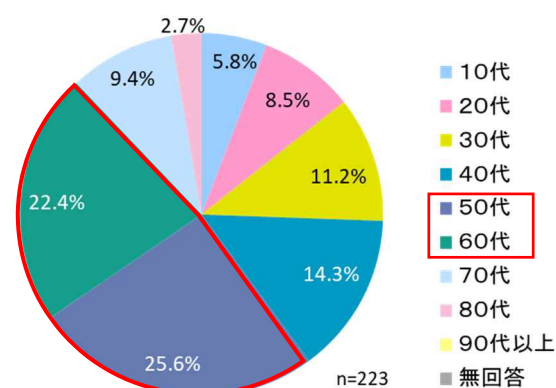
### [問②] 性別

「男性」からの回答が半数以上を占めています。



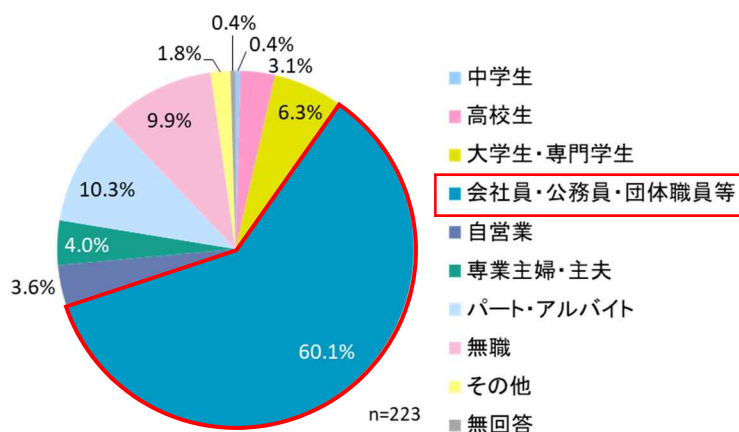
### [問③] 年代

「50代」及び「60代」の利用者が多くなっています。



### [問④] 職業

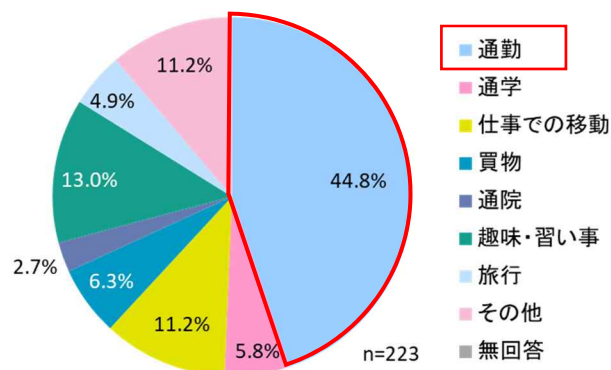
「会社員・公務員・団体職員等」の利用が約6割を占めています。



## (2) 利用状況

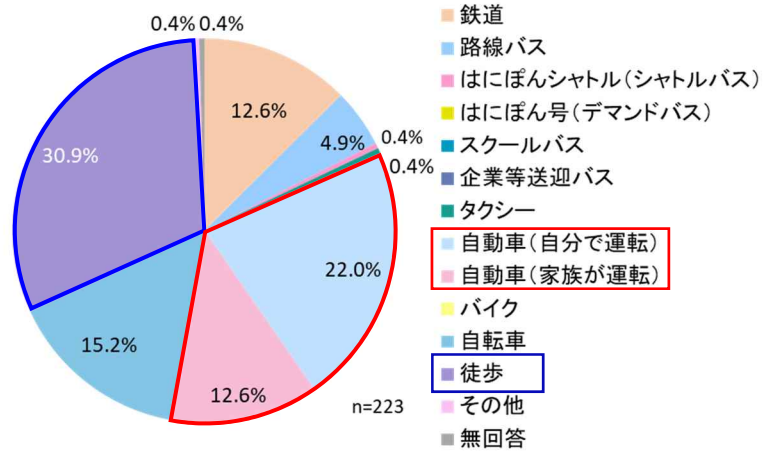
### [問①] 調査票を受け取った日の利用目的

約半数が「通勤」を目的として利用しています。



[問②] 駅まで(から)の主な移動手段

駅まで(から)の移動手段は「自動車」が最も多く、次に「徒歩」での移動が多くなっています。

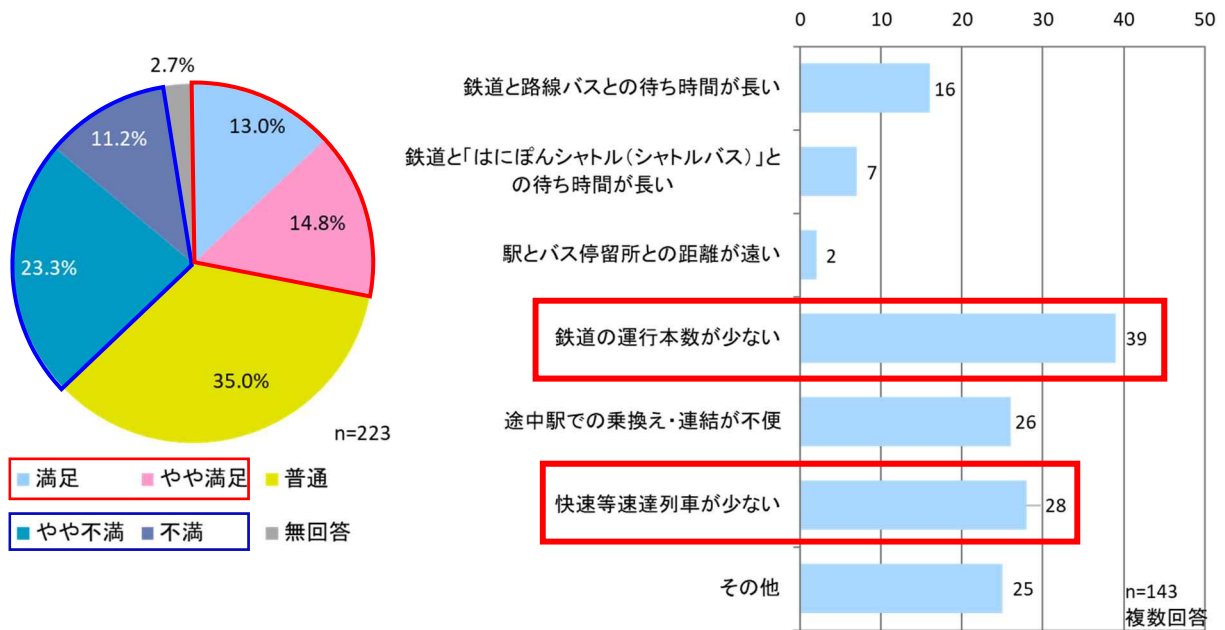


(3) 満足度

[問①] 鉄道の運行や乗り継ぎに対する満足度と不満な場合はその理由

「やや不満・不満」と回答した方が「満足・やや満足」と回答した方の割合より多くなっています。「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数や快速等速達列車の増便を求める回答が多くなっています。

《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》



※いくつでも選択可

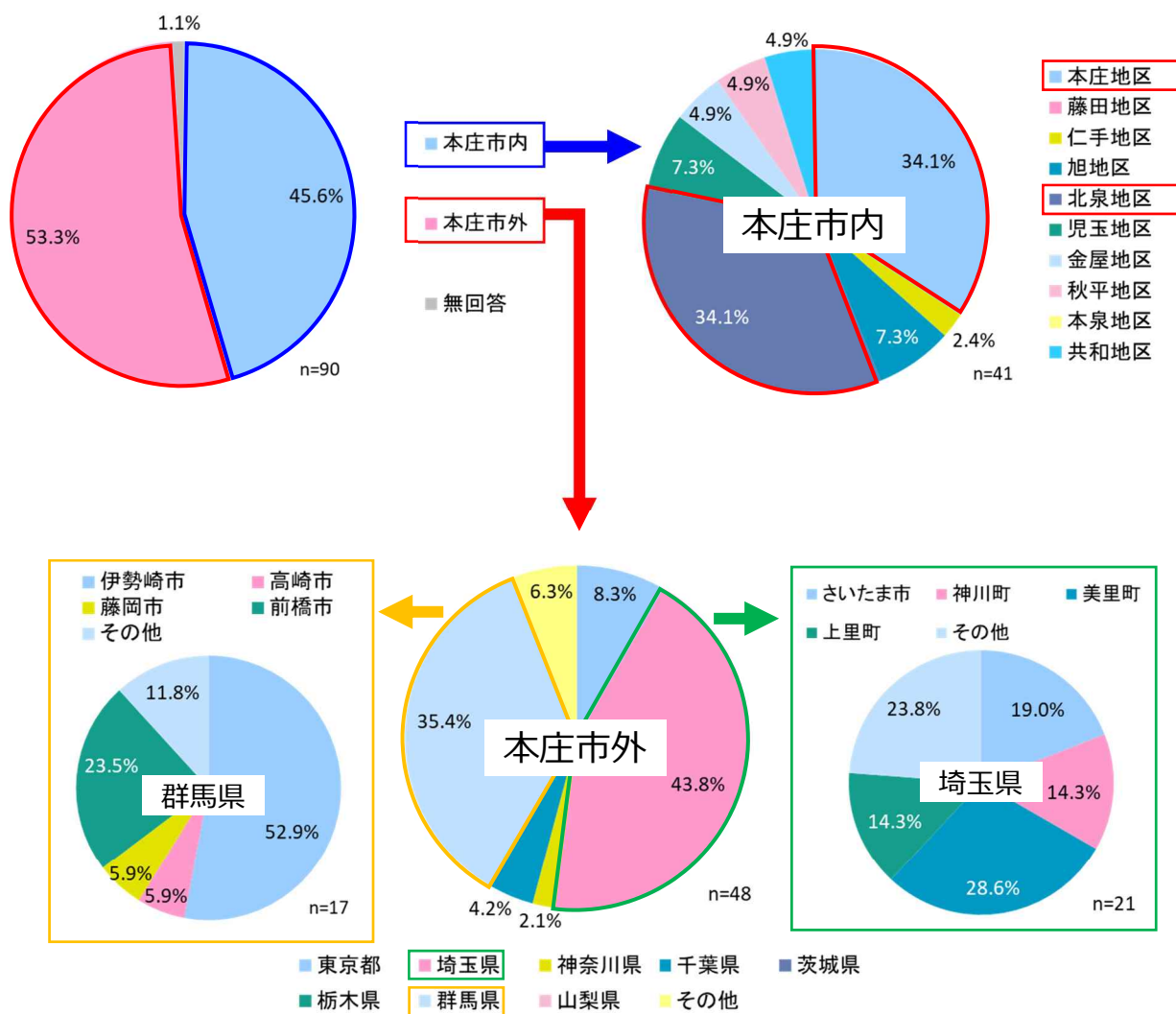
## 第4章 各種意識調査の結果

### 【本庄早稲田駅】

#### (1) 属性

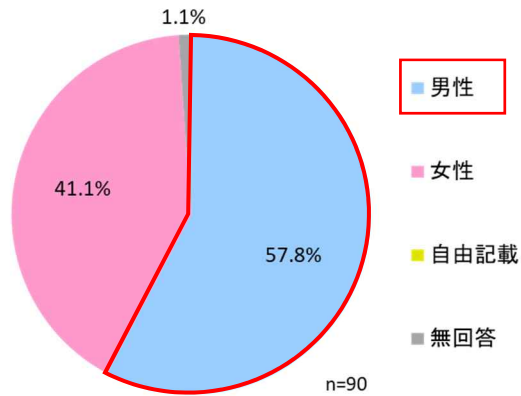
##### 【問①】 住まい

市内在住より、市外在住の利用者が多くなっています。市内在住の利用者では、「本庄地区・北泉地区」が多くを占めています。市外在住の方では、埼玉県内の他市町村や群馬県の利用者が多く、埼玉県では「さいたま市」と「美里町」、群馬県では「伊勢崎市」の利用者が多くなっています。



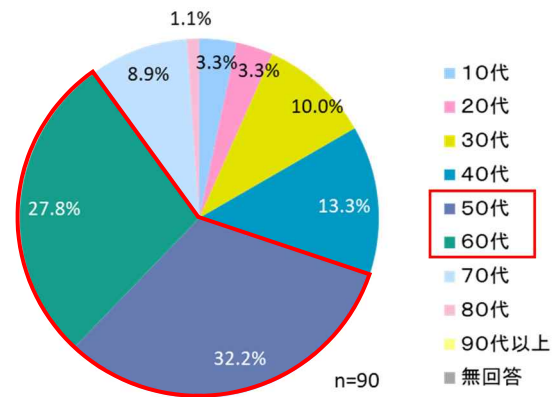
【問②】性別

「男性」からの回答が半数以上を占めています。



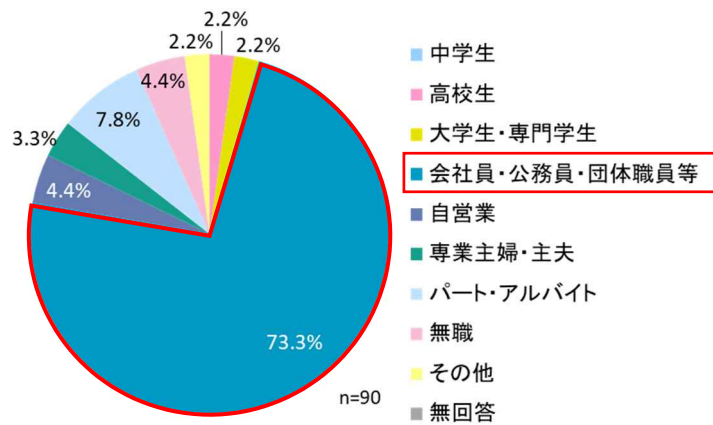
【問③】年代

「50代」及び「60代」の利用者が多くを占めています。



【問④】職業

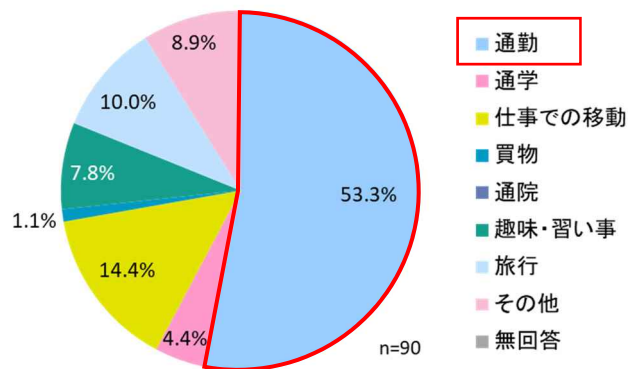
「会社員・公務員・団体職員等」の利用が約7割を占めています。



(2) 利用状況

【問①】調査票を受け取った日の利用目的

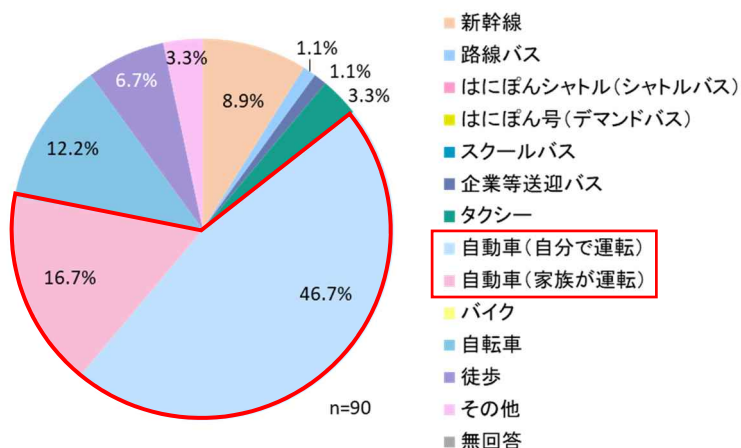
約半数が「通勤」を目的として利用しています。



## 第4章 各種意識調査の結果

### [問②] 駅まで（から）の主な移動手段

駅まで（から）の移動手段のうち、6割以上が「自動車」です。

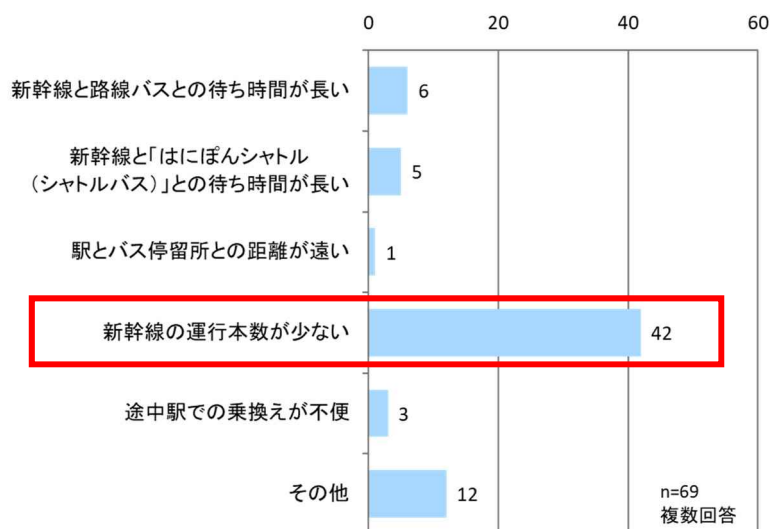
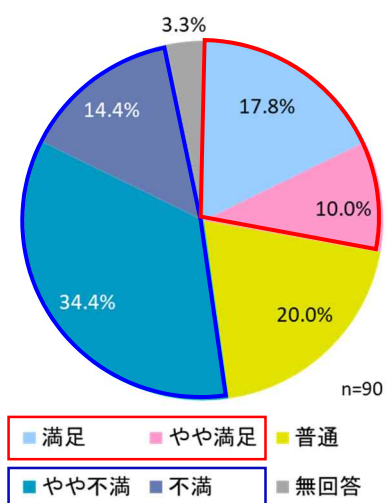


### (3) 満足度

#### [問①] 鉄道の運行や乗り継ぎに対する満足度と不満な場合はその理由

「やや不満・不満」と回答した方が「満足・やや満足」と回答した方の割合より多くなっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数が少ないことに対する不満が最も多くなっています。

#### 《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》



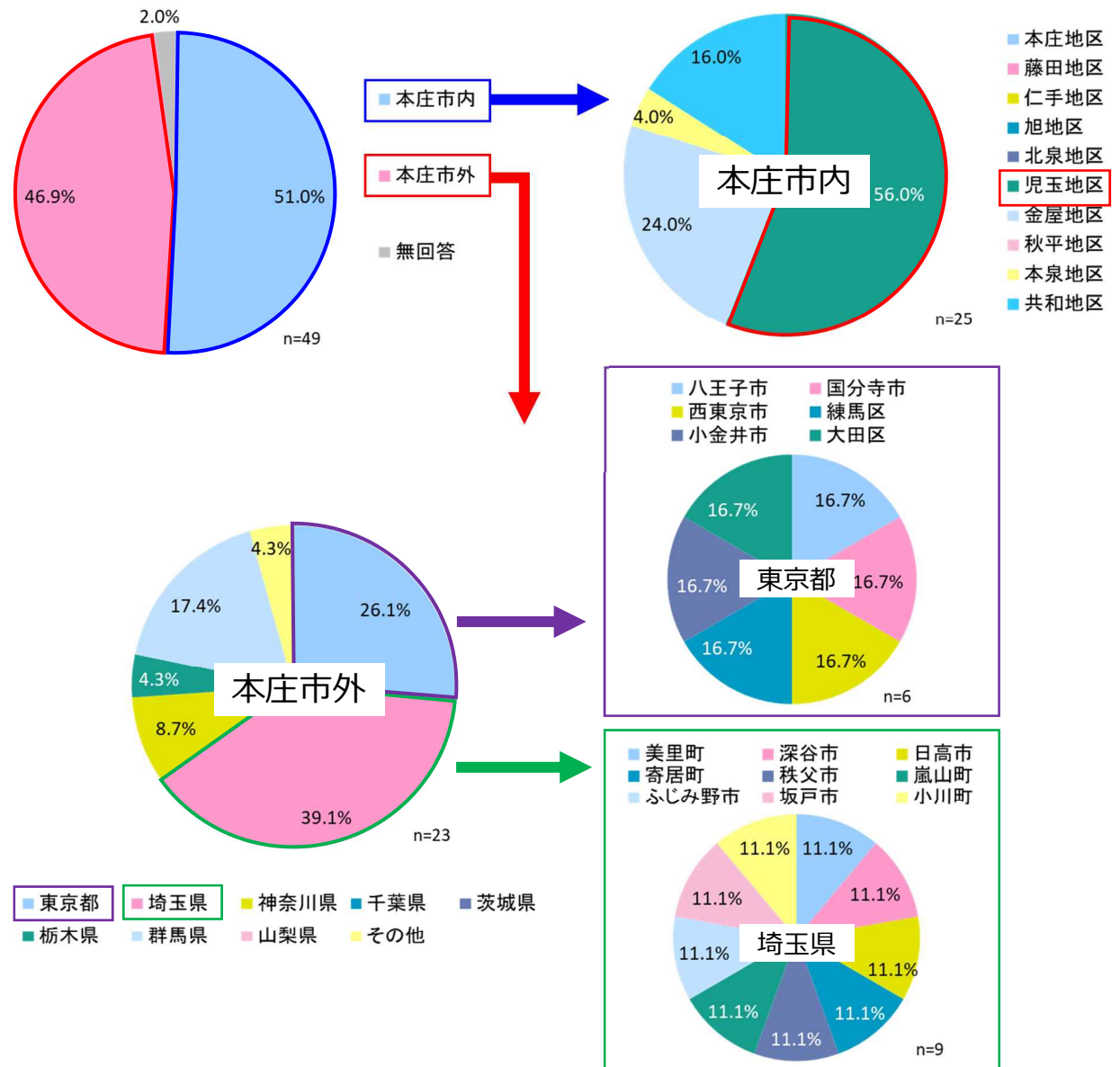
※いくつでも選択可

【児玉駅】

(1) 属性

〔問①〕 住まい

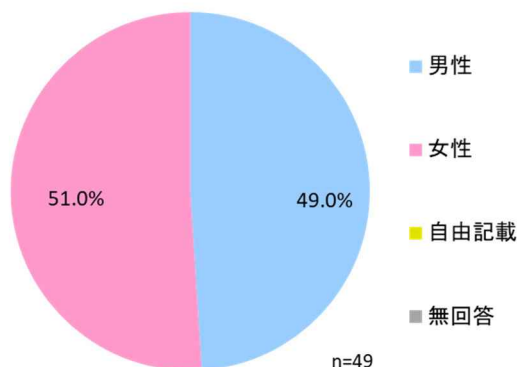
市内在住の方と市外在住の方の割合は同程度です。また、市内在住の方でも「児玉地区」の利用者が6割弱と多く、市外在住の方では、埼玉県内の他市町村や東京都の利用者が多くなっています。



## 第4章 各種意識調査の結果

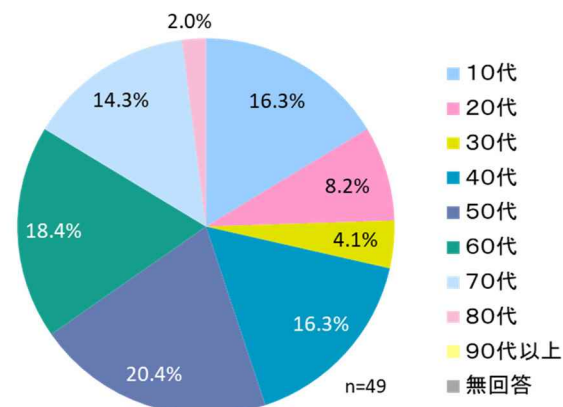
〔問②〕 性別

男女比は同程度です。



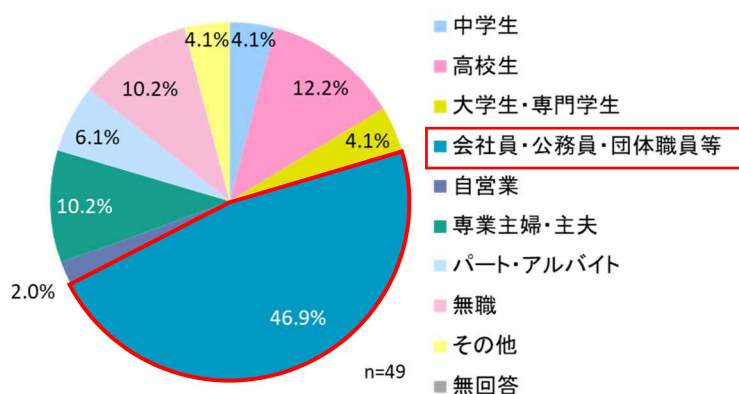
〔問③〕 年代

幅広い年代の方が利用しています。



〔問④〕 職業

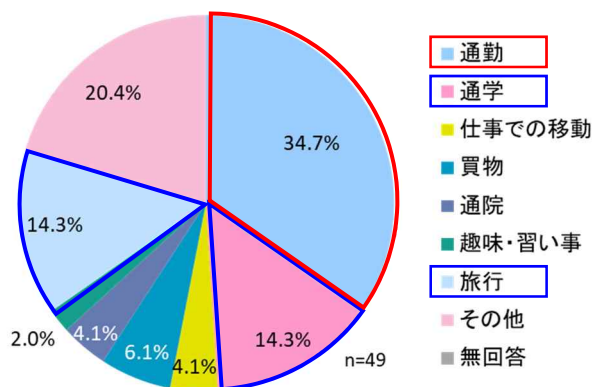
「会社員・公務員・団体職員等」の利用が最も多くなっています。



### (2) 利用状況

〔問①〕 調査票を受け取った日の利用目的

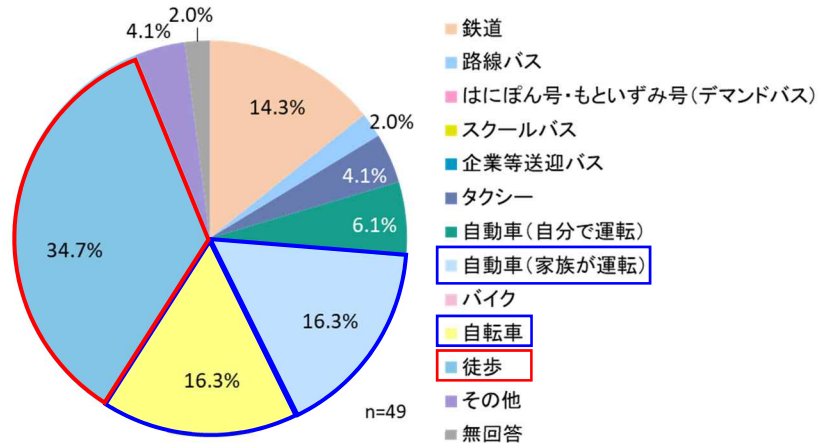
「通勤」が最も多く、市内の他の2駅に比べて、「通学」や「旅行」での利用が多くなっています。



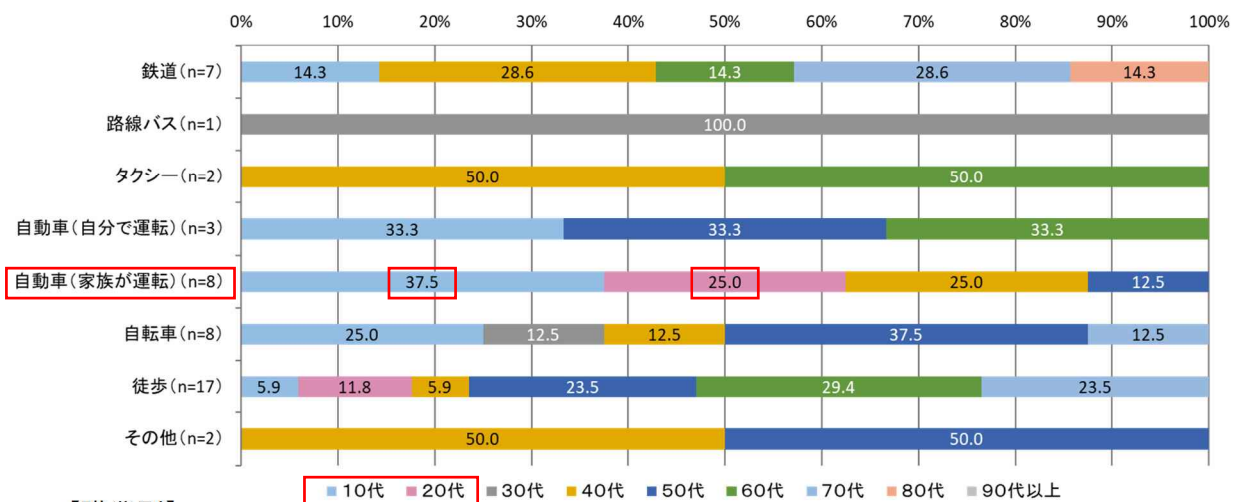


【問②】 駅まで（から）の移動手段

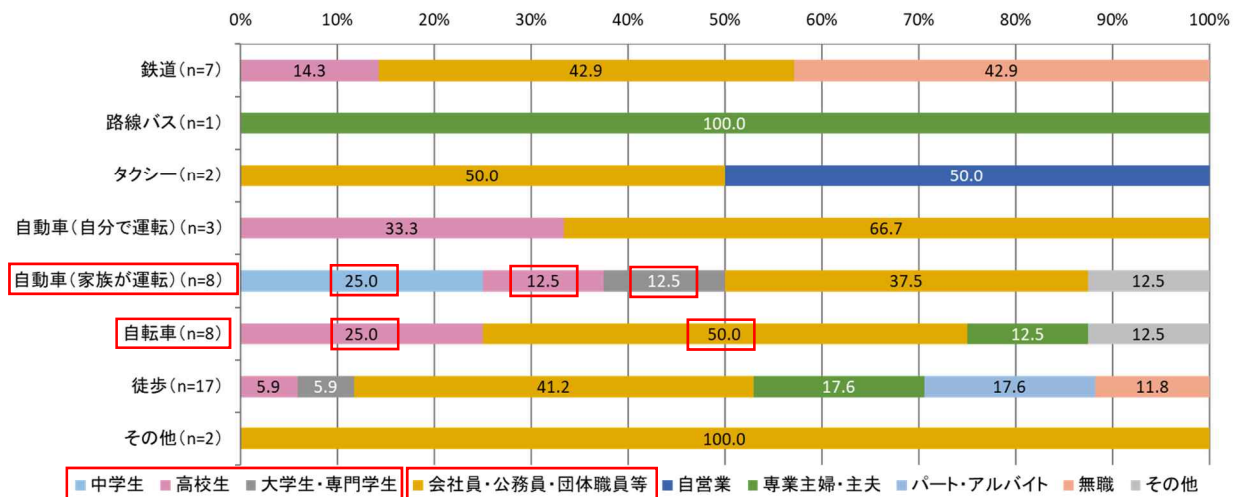
駅まで（から）の移動手段は、「徒歩」が最も多く、次に「自動車（家族が運転）」、「自転車」を利用する方が多くなっています。年代別に見ると「10代」と「20代」で「自動車（家族が運転）」を利用する方が約6割を占め、職業としては学生が約半数を占めています。また、「自転車」を利用する方は、主に「会社員・公務員・団体職員等」と「高校生」となっています。



【年代別】



【職業別】



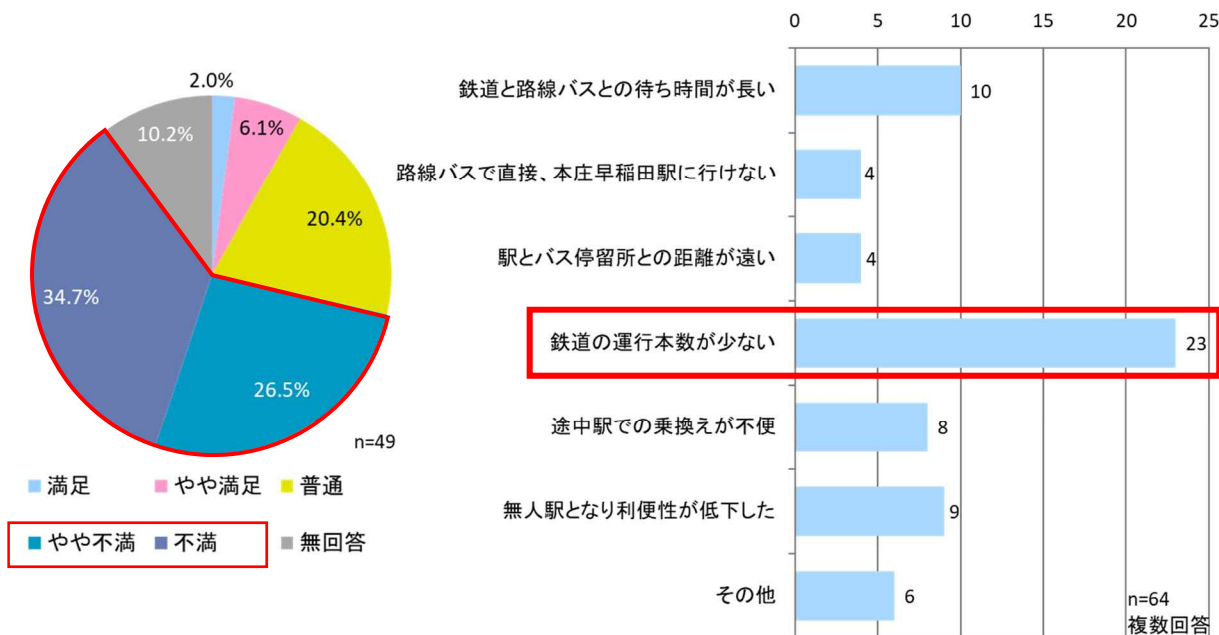
## 第4章 各種意識調査の結果

### (3) 満足度

【問①】 鉄道の運行や乗り継ぎに対する満足度と不満な場合はその理由

6割以上の方が「やや不満・不満」と回答しており、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数が少ないことに対する不満が最も多くなっています。

《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

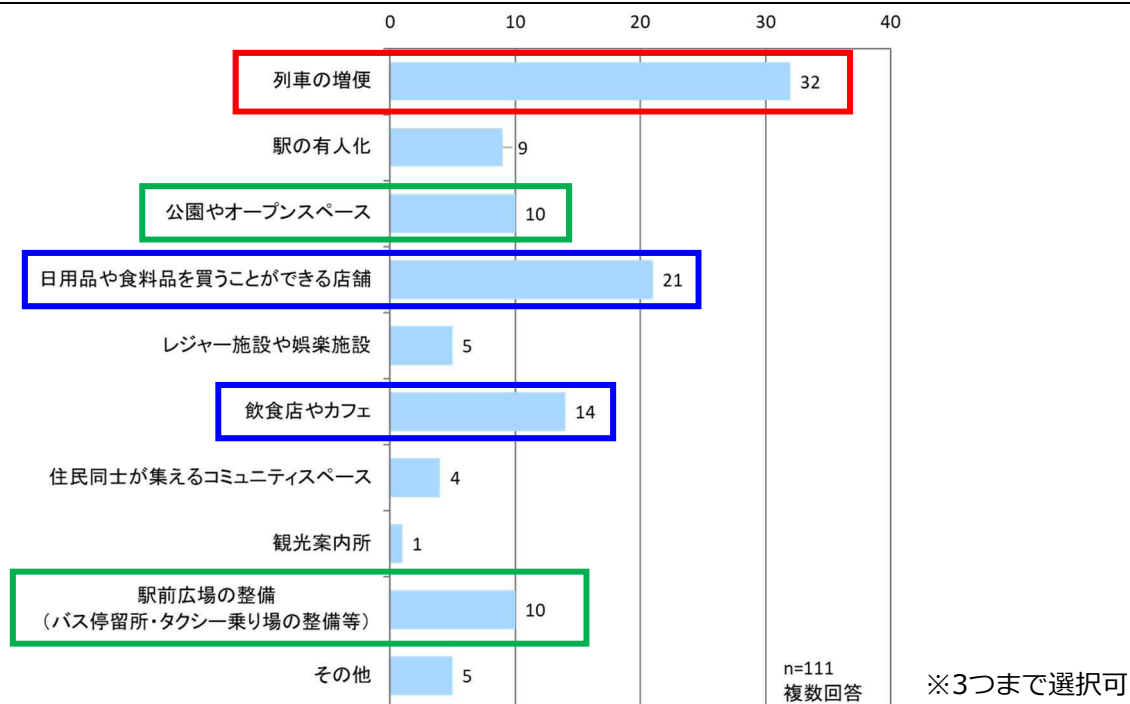


### (4) 児玉駅周辺について

※いくつでも選択可

【問①】 児玉駅周辺がより魅力的なエリアとなるために必要なこと

駅周辺の魅力向上に求めるものとして、「列車の増便」、「日用品等の買物ができる店舗」や飲食店に加えて、オープンスペースや駅前広場の整備を望む意見が多く寄せられています。



※3つまで選択可

## 第5章 公共交通における課題

---

## 第5章 公共交通における課題

### 5-1. 本市の現状・各種意識調査から見た課題

本市の地域特性、公共交通の現状及び各種意識調査結果を踏まえ、公共交通における課題を以下の9つに整理しました。

#### 【課題の整理】

- (1) 高齢者の増加による公共交通の需要増加への対応
- (2) 誰もが利用しやすい環境への改善
- (3) 利用者ニーズに応じた効率的な運行への改善
- (4) デマンドバスの予約方法の改善
- (5) 交通結節点の利用環境の向上
- (6) 過度な自動車への依存
- (7) コロナ禍による公共交通の回復見通しの不透明さ
- (8) 歳入額の減少及び各公共交通の収支率低下
- (9) デマンドバス・シャトルバスの周知及び情報提供の不足

#### (1) 高齢者の増加による公共交通の需要増加への対応

本市では、高齢化率が年々上昇しており、令和22年には40%まで達する見通しです。

また、高齢者の運転免許証返納者も増加傾向にあり、返納後も安心して移動できる手段の確保及び今後増加が見込まれる公共交通の需要への対応が求められます。

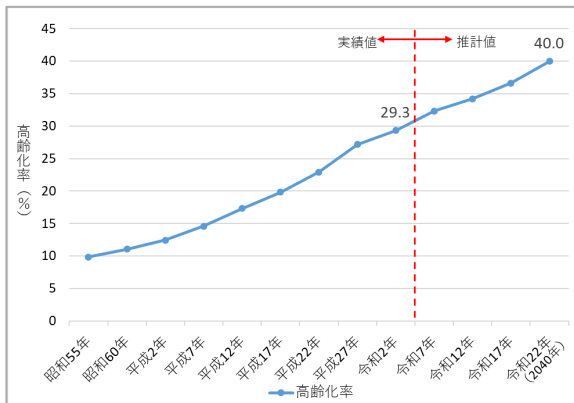


図 本庄市の高齢化率 (再掲)

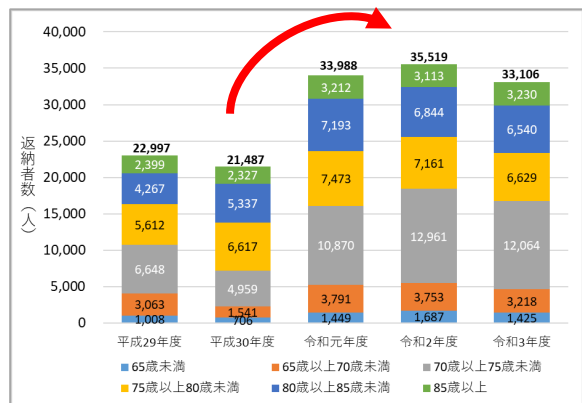


図 埼玉県運転免許証返納者数 (再掲)

(2) 誰もが利用しやすい環境への改善

令和5年度の策定に向け検討が進んでいる「本庄市移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」では、高齢者や障害者等の関係団体に対して、バリアフリーの状況に関するヒアリングを実施しています。その中で、公共交通機関の利用に関する課題や改善点として、聴覚障害者のデマンドバスの予約が困難なことやバス停留所での視覚障害者の誘導案内、高齢者や車いす利用者にとって危険な段差の存在等があげられています。

また、「本庄市総合振興計画」では、公共交通網の維持・確保と利便性の向上により誰もが出歩きやすいまちを目指しており、公共交通におけるバリアフリーやユニバーサルデザインの推進が求められています。

こうした背景から、誰もが利用しやすい公共交通環境への改善が必要となっています。

(3) 利用者ニーズに応じた効率的な運行への改善

デマンドバス及びシャトルバスの1便あたりの利用者数は、デマンドバスで1.10人、シャトルバスで1.13人と非効率的な運行となっています。

一方で、各種意識調査の結果を見ると、各公共交通に関する不満理由として、運行本数の少なさや利用したい時間に利用できない等、利便性に関する回答が多くあがっており、利用者のニーズに応じた効率的な運行への改善が求められています。

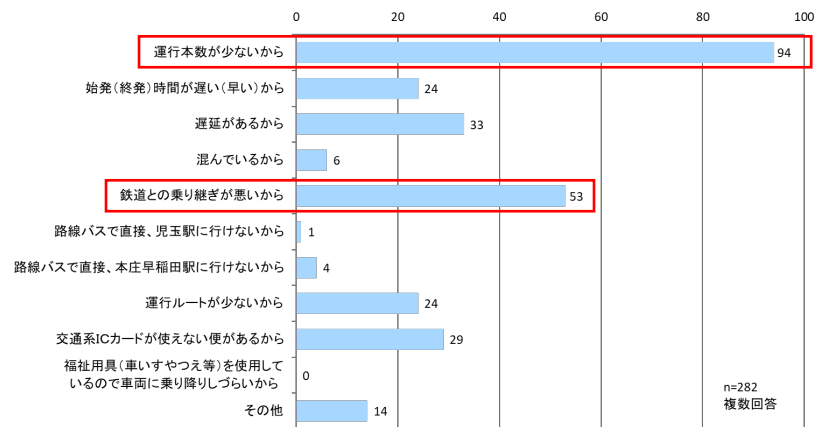


図 路線バスに対する不満理由（路線バス利用者意識調査）（再掲）

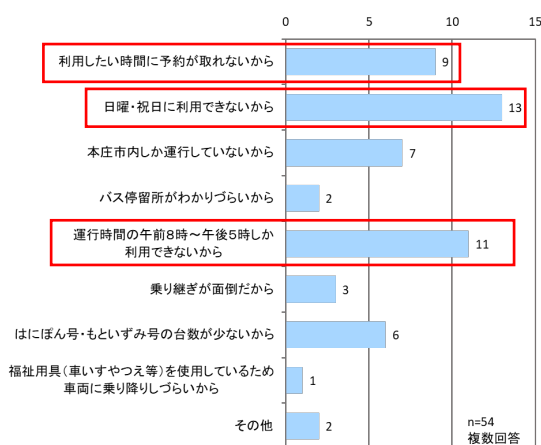


図 デマンドバスに対する不満理由（デマンドバス利用者意識調査）（再掲）

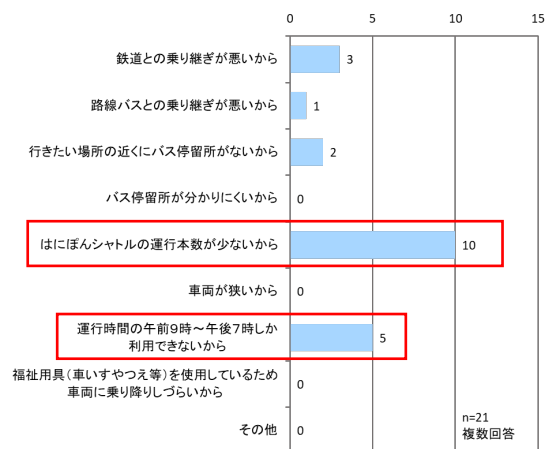


図 シャトルバスに対する不満理由（シャトルバス利用者意識調査）（再掲）

## 第5章 公共交通における課題

### (4) デマンドバスの予約方法の改善

現在、デマンドバスの予約は利用日の1週間前から当日まで可能となっていますが、予約方法が電話のみであることや予約したい時間に予約が取りづらい等の課題が生じています。

令和3年度のデマンドバスの予約及びキャンセルの発生状況では、予約断念・利用時間の変更の合計件数が1日平均約3.7件ある一方で、事前に予約していた方の利用日当日のキャンセル数は、1日平均約3.4件発生しています。これは、利用断念・利用時間の変更とほぼ同数の当日キャンセルが発生しているということであり、実際はデマンドバスに空きがある状況にもかかわらず、利用できない状況が起きていることとなります。

また、市民意識調査におけるデマンドバスへの不満理由でも、予約の取りづらさ等の予約に関する内容が多くあげられており、利用が不確定にもかかわらず予約を行い、利用しなくなった場合には当日にキャンセルするということが多発していると推察されます。

このようなことから、利用者が使いたい時に使える、利便性の高いデマンドバスへの改善が必要となっています。

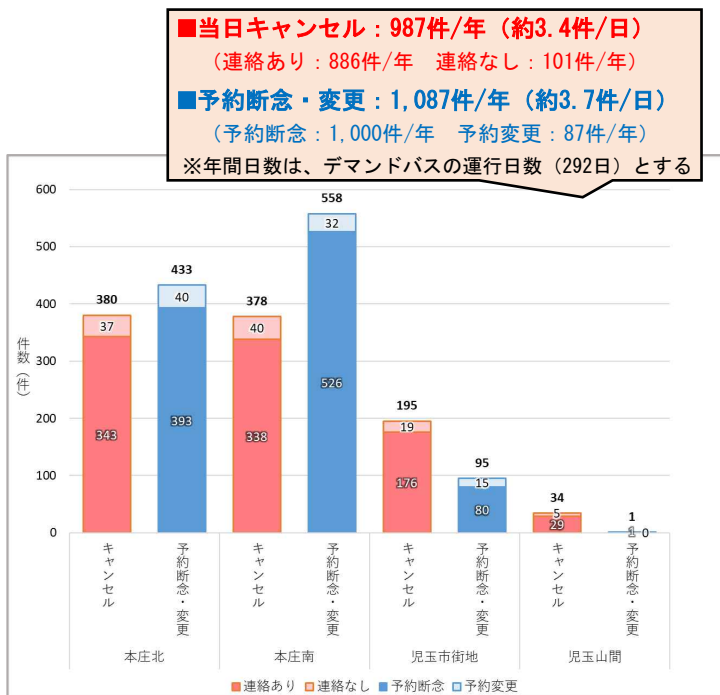


図 令和3年度の当日キャンセル数及び予約断念・利用時間の変更件数（再掲）

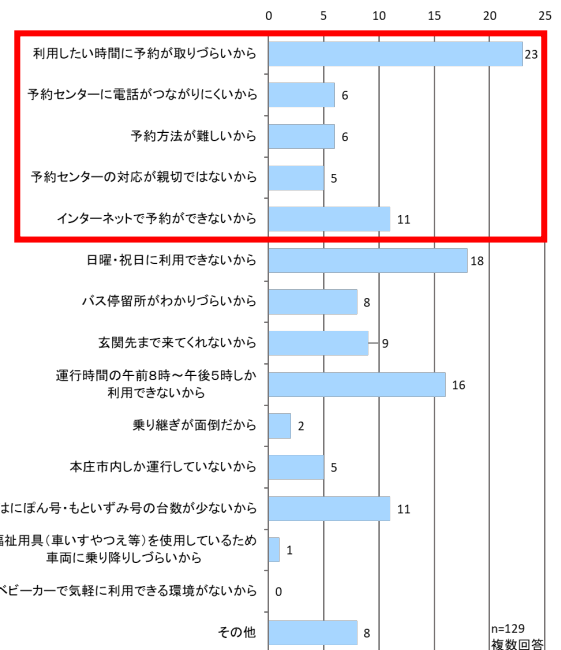


図 デマンドバスに対する不満理由（市民意識調査）（再掲）

### (5) 交通結節点の利用環境の向上

「本庄市立地適正化計画」において、都市機能誘導区域として本庄駅周辺、児玉駅周辺及び本庄早稲田駅周辺が指定されており、駅前の活力・魅力向上が課題としてあげられています。特に、児玉駅については令和3年から無人駅となっており、鉄道利用者の意識調査においても、店舗やカフェの整備等、駅周辺の機能向上が必要という声が多くあがっています。

このようなことから、各駅の周辺においては、交通結節点としての役割を果たしつつ、駅前の活力・魅力向上に向けた利用環境の向上が求められています。

(6) 過度な自動車への依存

平成30年度のパーソントリップ調査の結果によると、市民の主な交通手段における自家用車の占める割合は約7割であり、平成20年度と比較すると、その割合は増加しています。

また、市民意識調査の結果では、公共交通を利用しない理由として、「自家用車で移動できるから」と回答する方が最も多く、市民の多くが移動に際して自動車に依存した状況となっています。

一方で、今後、運転免許証を返納する高齢者の増加等が見込まれるなど、公共交通の必要性は年々高まっていることから、自家用車から公共交通への転換を促し、将来にわたり公共交通を維持していくことが必要となっています。

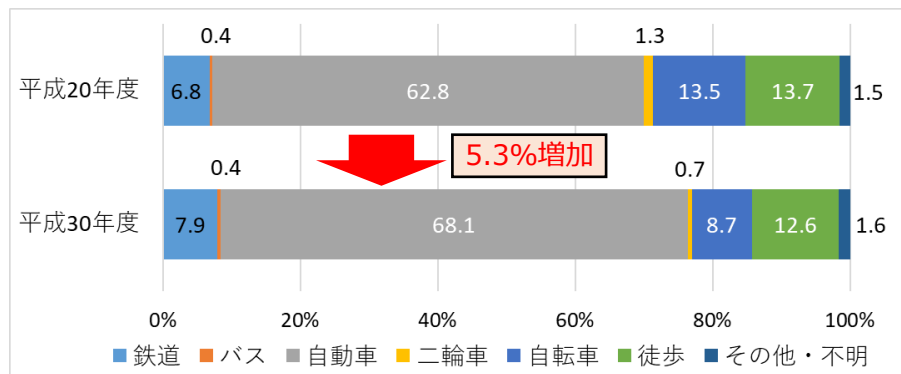


図 本庄市内の代表交通手段分担率（再掲）

(7) コロナ禍による公共交通の回復見通しの不透明さ

コロナ禍により、人々の外出頻度が低下したことで、公共交通の利用者も減少しており、特に路線バスにおいてはコロナ禍前の利用者数に対し、令和2年度では約77%まで減少しました。令和3年度は、利用者数が回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍前の利用者数までは戻っていない状況です。

また、市民意識調査における新型コロナウイルス感染症の収束後の外出の変化において、通勤・通学ではテレワークやオンライン授業、買物ではネットショッピング等の普及により、一定数の方がコロナ禍前の外出頻度に戻らないと回答しており、公共交通の利用者数もコロナ禍前へは戻らないことが想定されています。

コロナ禍により生活様式が大きく変化しており、公共交通の利用者が減少する中で、公共交通を維持・確保していくことが求められています。

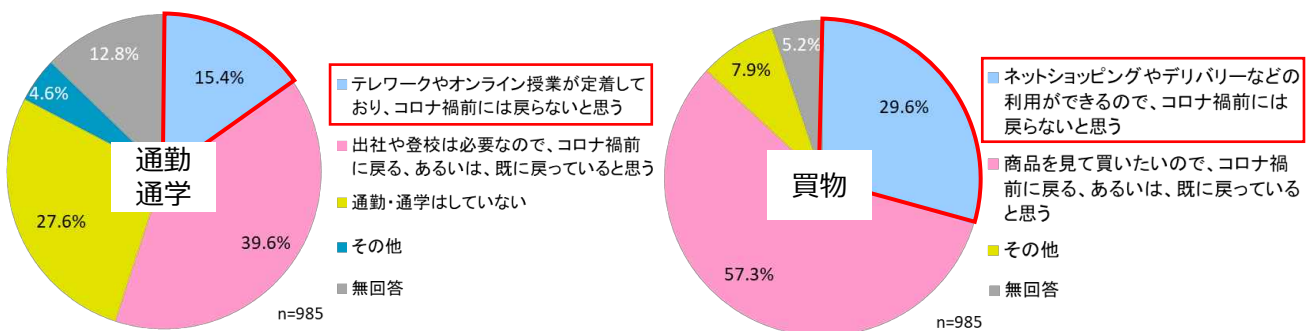


図 新型コロナウイルス感染症の収束後の外出回数について（市民意識調査）（再掲）

## 第5章 公共交通における課題

### (8) 歳入額の減少及び各公共交通の収支率低下

本市の歳入額は、減少傾向にあり、今後も減少していくことが懸念されています。また、公共交通においては、コロナ禍により公共交通の利用者が急激に減少し、それに伴い、収支率も大きく減少しています。

市の歳入が減少する中で、公共交通の収支率もコロナ禍前と比較して低下しており、市の財政負担を軽減するためにも、民間事業者からの広告収入等を検討しながら、現状の収支率を改善していくことが必要となっています。

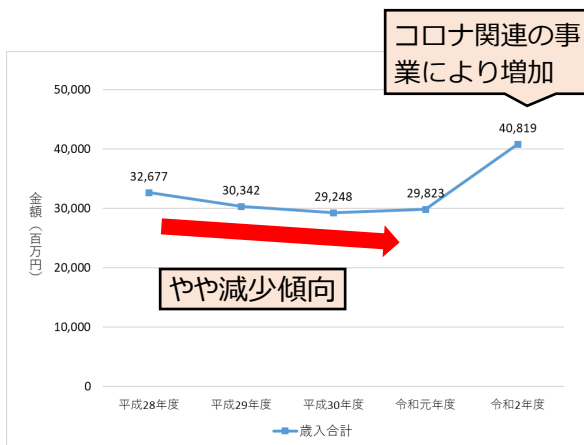


図 本庄市の歳入状況 (再掲)

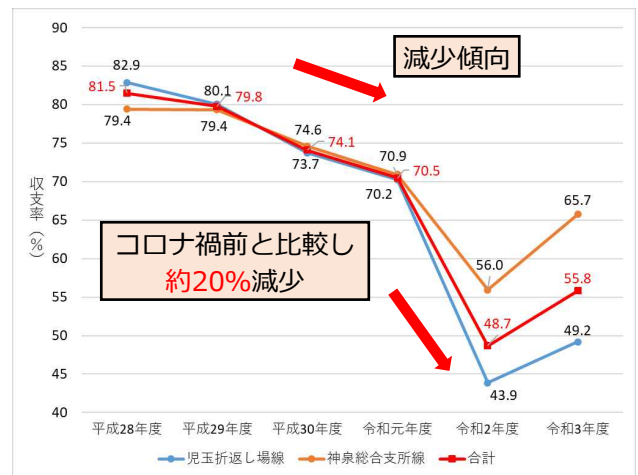


図 路線バスの収支率 (再掲)

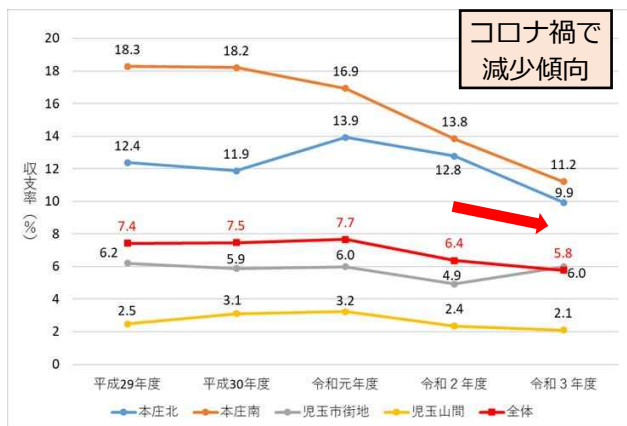


図 デマンドバスの収支率 (再掲)

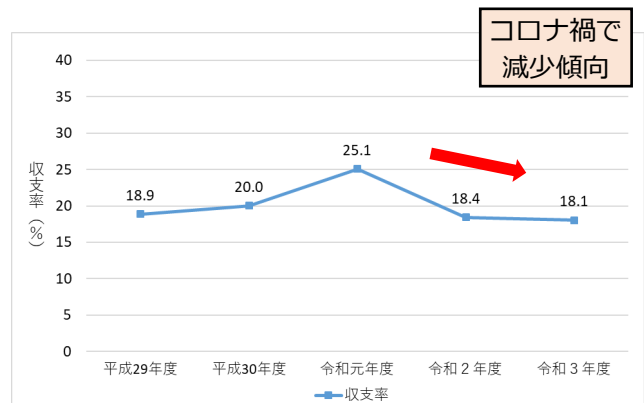


図 シャトルバスの収支率 (再掲)



(9) デマンドバス・シャトルバスの周知及び情報提供の不足

デマンドバス及びシャトルバスは、運行開始から9年が経過していることもあり、市民意識調査においては、デマンドバスが市民の約9割に認知されている一方で、シャトルバスは市民の半数程度に留まっています。

また、デマンドバスは認知度が高いものの、利用していない理由として、予約方法や運行ルート、バス停留所がわからない等の意見が多く見られます。これは、利用に関する詳細な情報が周知されていないということであり、実際の利用に繋がらない要因の一つとなっています。

このようなことから、デマンドバス及びシャトルバスの利用促進に向け、サービス内容の継続的な周知・情報提供が必要となっています。

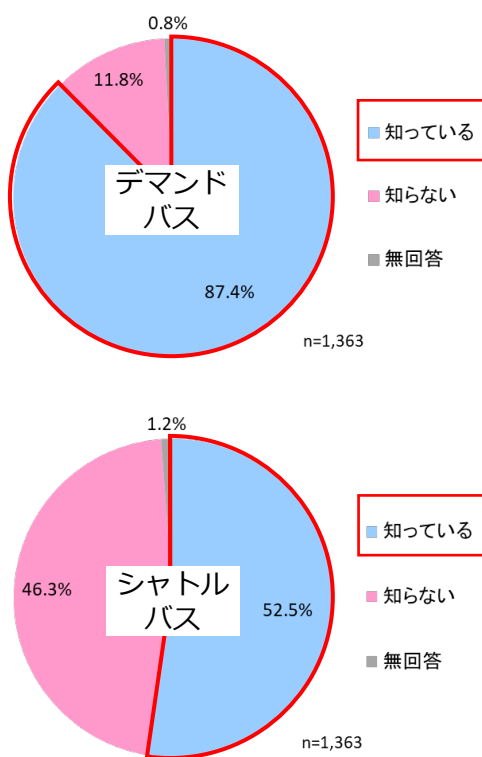


図 デマンドバス・シャトルバスの認知度 (市民意識調査) (再掲)

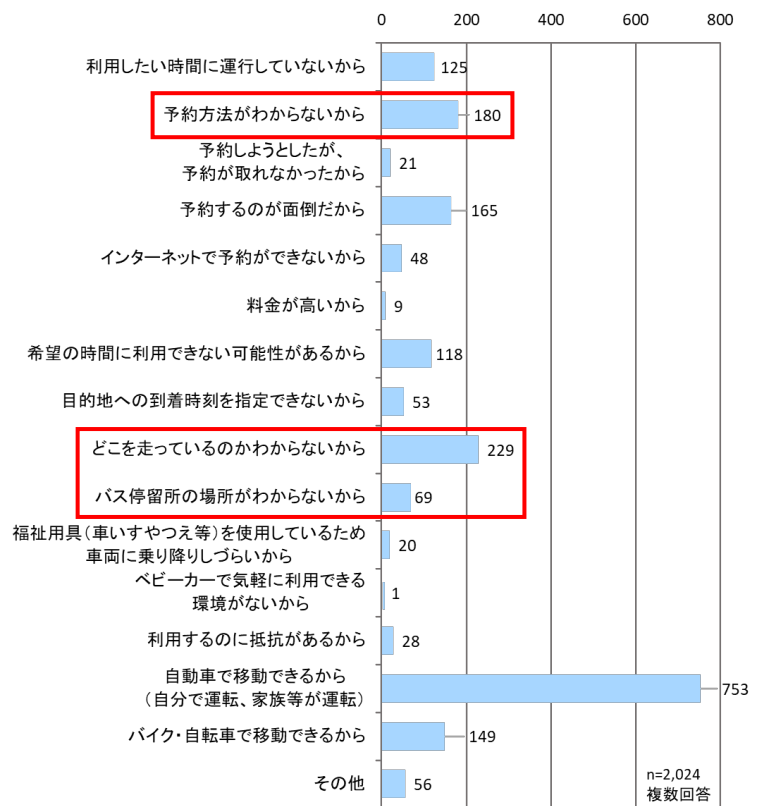
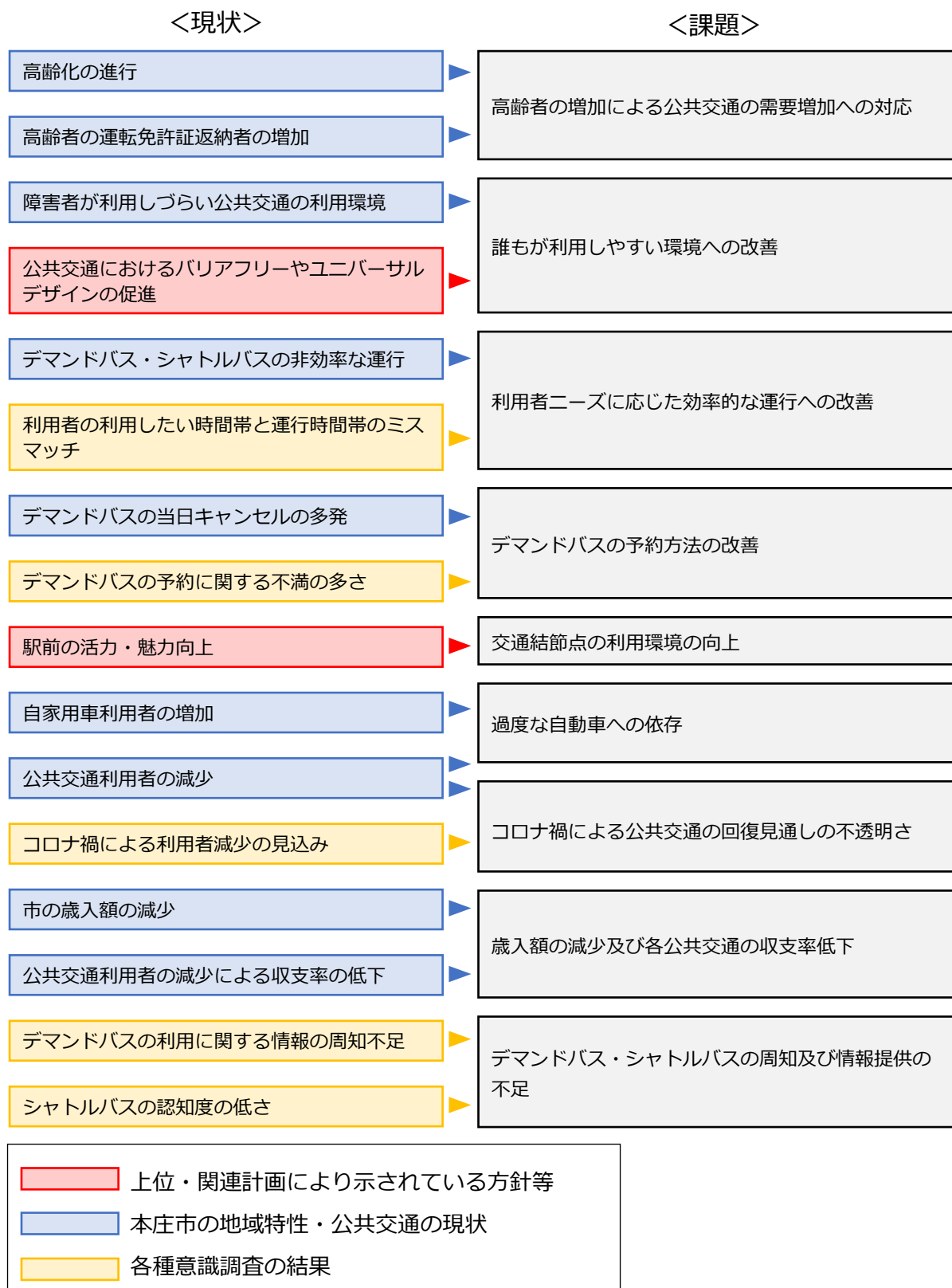


図 デマンドバスを利用していない理由 (市民意識調査) (再掲)

## 第5章 公共交通における課題

### 5-2. 現状・課題のまとめ

現状と課題の関連を以下に整理しました。



## 第6章 基本理念・基本方針、目標

---

## 第6章 基本理念・基本方針、目標

### 6-1. 基本理念・基本方針

「本庄市総合振興計画」では、交通サービス分野のめざす姿として「誰もが出歩きやすいまち」を設定しています。また、「本庄市都市計画マスタープラン」では、3駅を中心とする拠点市街地の連携を基本とした集約型都市構造の構築を目指しており、公共交通は各拠点をつなぐ重要な役割を担っています。

これらの上位・関連計画における将来像の実現と、本市の現況及び各種意識調査から出た課題の解決に向け、基本理念を“誰もが安心して快適に公共交通を利用できるまち”とし、今ある鉄道、路線バス、デマンドバス、シャトルバス、タクシーなどの交通資源を最大限に活用し、誰もが安心して移動できるまちを目指します。

この基本理念に基づき、本市における課題を解決するために、基本方針を以下のように設定しました。

#### 基本理念「誰もが安心して快適に公共交通を利用できるまち」

##### 基本方針①：安全・安心でより利便性の高い公共交通サービスの提供

本市では、ほとんどの地域で公共交通を利用できる環境にあります。一方で、各種意識調査の結果では、市民の公共交通への満足度は高くなく、運行時間や便数の不足、デマンドバスの予約の取りづらさ、障害者への対応等の課題が明確となっています。利用者にとって、安全・安心でより利便性の高い公共交通を目指します。

##### 基本方針②：輸送資源を最大限に活用した公共交通体系の維持・確保

本市では、鉄道、路線バス、デマンドバス、シャトルバス、タクシーの公共交通の他に、輸送資源として民間企業等が運行する送迎バスや福祉タクシーといった産業分野・福祉分野をサポートする様々な手段が存在します。

超高齢社会の到来により、将来にわたって安心して利用できる公共交通への需要が高まっているため、今ある輸送資源を最大限に活用することも視野に、市民・事業者・行政等の地域の関係者が連携及び協働することで公共交通体系を維持・確保していきます。

6-2. 公共交通の位置づけと役割分担

(1) 各公共交通の特性による整理

本市では、平成25年3月に「本庄市総合交通計画」を策定し、これまでの鉄道や路線バスに加え、市内全域を網羅するデマンドバス、本庄駅と本庄早稲田駅を結ぶシャトルバスの運行を開始したこともあり、複数の移動手段により市内のほとんどの地域で公共交通を利用できる環境が構築されています。

ただし、これらの移動手段は、移動範囲や輸送量、主な利用者等が異なっており、多様な移動手段をより効率的に運用するには、利用の目的や料金、時間的制約などに応じて、上手に使い分けていく必要があります。以下に、本市の公共交通について、移動範囲等の移動手段の特性等に注目した整理を行いました。

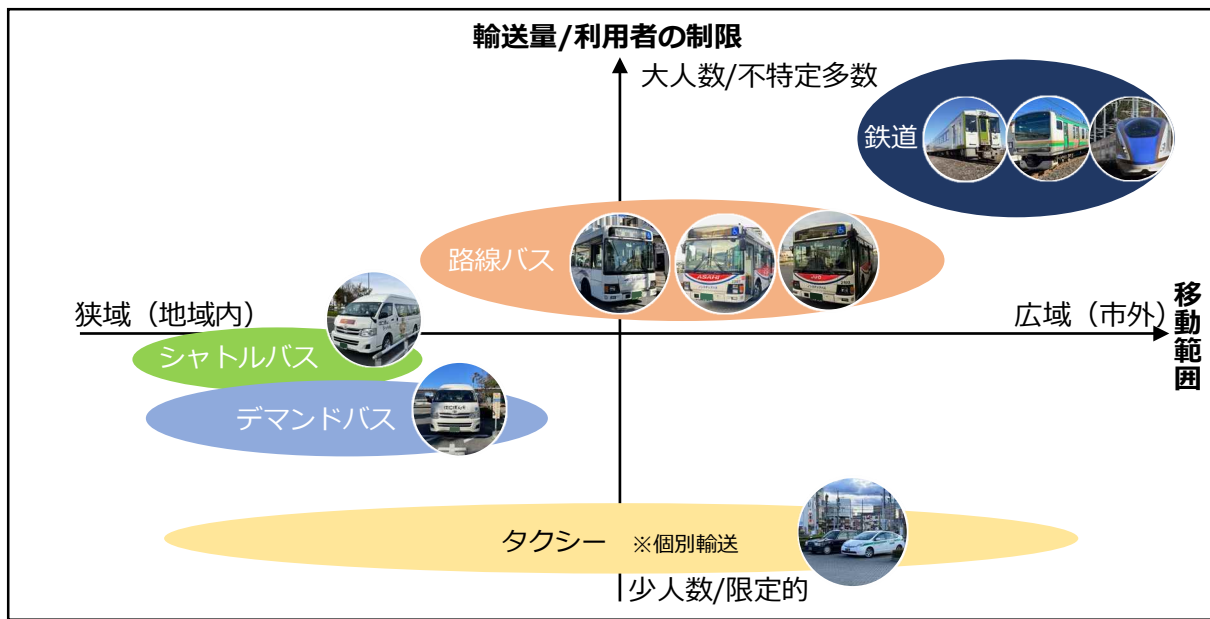


図 各公共交通機関の移動範囲と輸送量・利用者の制限による整理

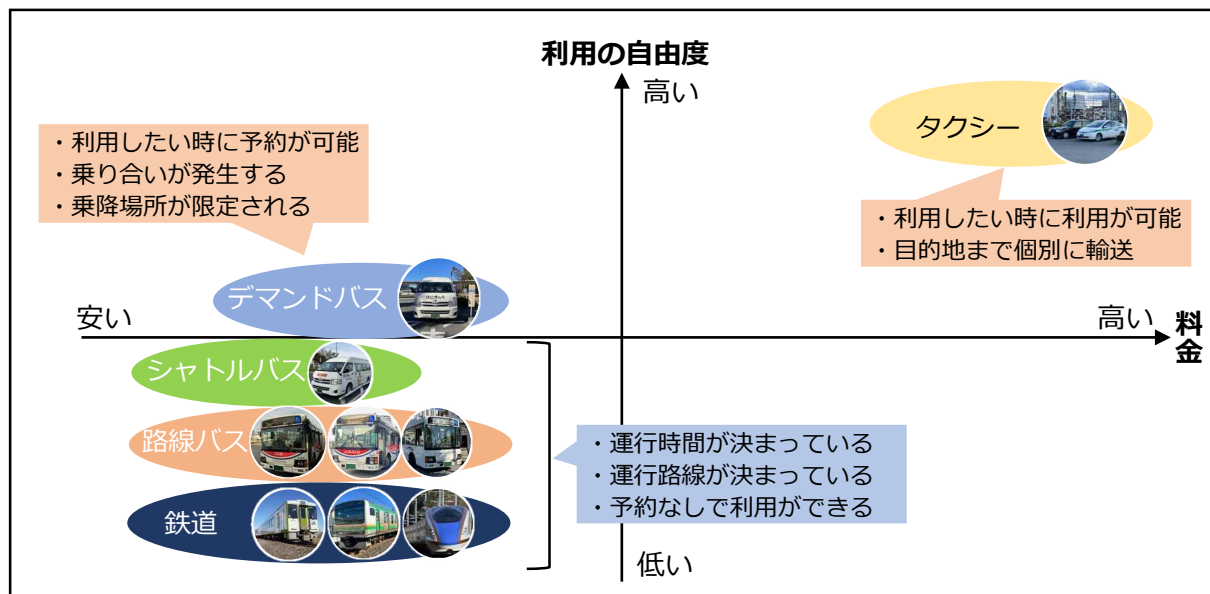


図 各公共交通機関の利便性と料金による整理

## 第6章 基本理念・基本方針、目標

### (2) 各公共交通の位置づけと役割分担

本市では、JR高崎線、上越・北陸新幹線、JR八高線の3路線が運行しており、埼玉県内だけでなく、東京方面や上信越・北陸方面の広域的な都市間移動を担っています。路線バスは、本庄駅を起点に、伊勢崎市、美里町・寄居町、上里町・神川町・藤岡市の近隣市町を結ぶ路線、皆野町と児玉地域の南部を結ぶ路線、本庄地域と児玉地域を結ぶ路線があり、近隣市町を含む拠点間を連絡する路線が運行しています。

また、シャトルバスは、在来線駅である本庄駅と新幹線駅である本庄早稲田駅を結ぶ駅間輸送を担っています。デマンドバスは、市内を4つの区域に分け、鉄道や路線バスへの接続と日常生活における移動を面的に担っています。

なお、上記の公共交通では対応できない個別の輸送は、タクシーが担っていますが、利用したい時に確実に利用でき、目的地まで想定している到着時刻に大きく遅れることなく運行するため、利便性が高く自由度の高い交通手段である一方、他の公共交通と比較すると利用料金が高いのが特徴です。利用方法が似ているデマンドバスにおいては、利用したい時に予約ができるものの、乗降場所が限定されていることや乗り合いの発生により到着時間が不確定であること、予約が埋まっている場合には希望する時間に乗れないこと、日曜日や祝日、早朝・夜間には運行していないといった、一定の制約のある交通手段となっています。

各公共交通の特性による整理の結果を踏まえ、位置づけと役割分担を下表に整理しました。

表 各公共交通の位置づけと役割分担

位置づけ	系統	役割	維持・確保策
広域幹線	JR高崎線 上越・北陸新幹線 JR八高線	地域の拠点と市外を結び、通勤・通学、買物、観光等の広域的な移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域間幹線	路線バス ・伊勢崎線 ・寄居線 ・皆野町営バス	本市近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担います。	交通事業者や近隣市町と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。 寄居線においては、近隣市町で負担金を負担し、一定以上の運行水準を確保します。
	路線バス ・神泉総合支所線 ・児玉折返し場線	本庄地域と児玉地域又は近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担います。	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
地域内フィーダー	シャトルバス（乗合バス） （はにぼんシャトル）	本庄駅と本庄早稲田駅を結び、駅間移動、通勤、通院、買物、観光等の移動を担います。	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
	デマンドバス（区域運行） ・はにぼん号 （本庄北、本庄南、児玉市街地） ・もといずみ号 （児玉山間）	広域幹線・地域間幹線へのアクセス及び通学、通院、買物、観光等の日常生活における移動を担います。	
個別輸送	タクシー	個別の移動ニーズに応じた柔軟で自由度の高い移動を担います。	—

補助対象

幹線補助

フィーダー補助

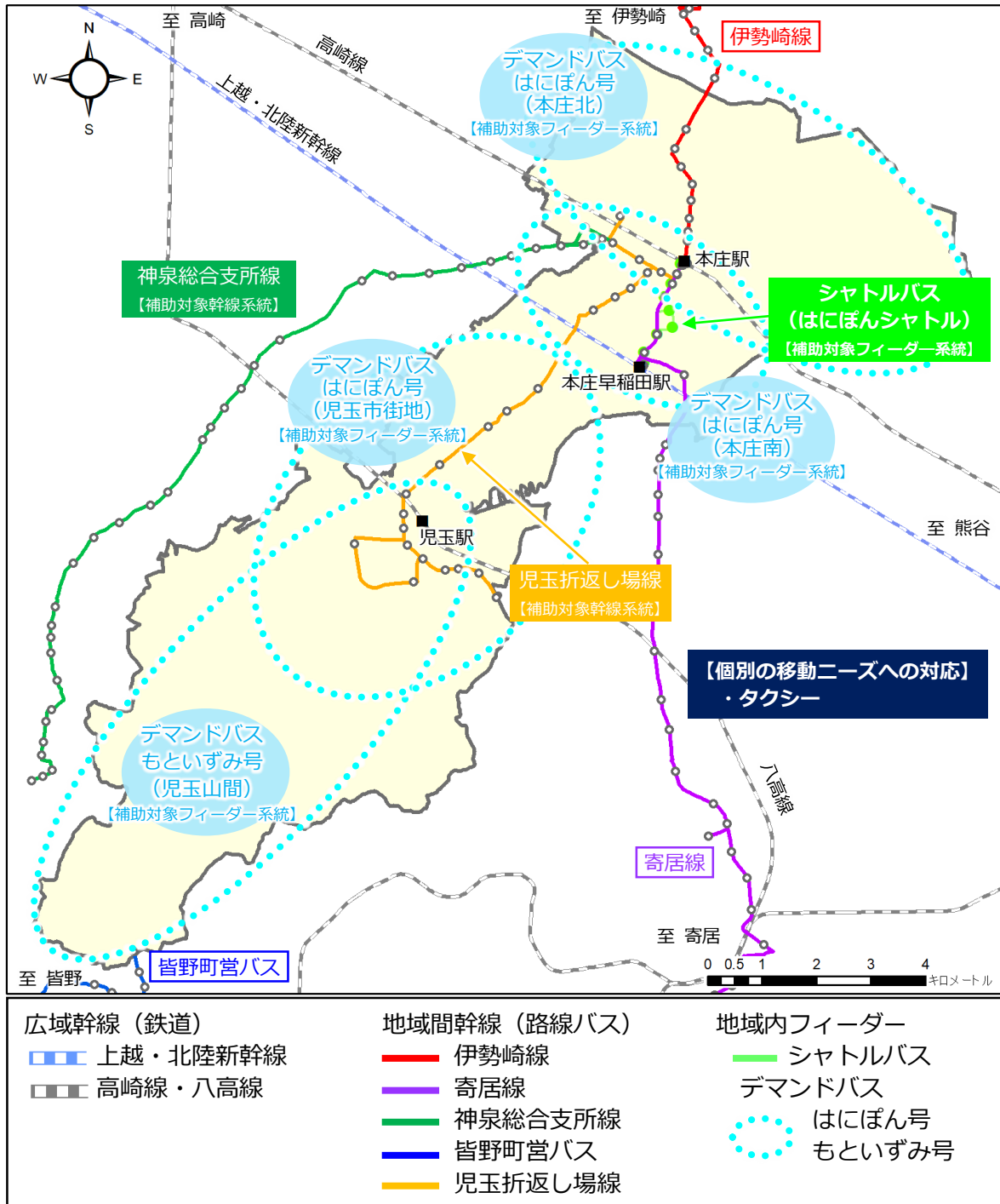


図 本庄市の地域公共交通

●路線バス（伊勢崎線、寄居線、神泉総合支所線）の位置づけ及び役割

本庄駅と近隣市町の拠点間を連絡し、通勤・通学、通院、買物等日常生活における移動や趣味・旅行など、人が移動する目的の全般を担っています。特に、利用者の半数以上は市外の方の利用であり、近隣市町から本市へのアクセス手段の1つとなっています。また、広域幹線である鉄道駅へ連絡しており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。一方で、神泉総合支所線においては、本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を維持・確保する必要があります。

## 第6章 基本理念・基本方針、目標

---

### ●路線バス（児玉折返し場線）の位置づけ及び役割

本庄地域と児玉地域の拠点となる、本庄駅と児玉駅を連絡し、通勤・通学や通院、買物等の移動を担っています。特に、本市では東西方向には鉄道による広域幹線があるものの南北を結ぶ公共交通は少なく、本庄地域と児玉地域を定時定路線で結ぶ唯一の公共交通となっており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。一方で、本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を維持・確保する必要があります。

### ●路線バス（皆野町営バス）の位置づけ及び役割

皆野町が運行する町営バスであり、児玉地域の南部に一部乗り入れています。本路線の停留所には、デマンドバスの停留所も設置されており、乗り継ぐことで皆野駅へアクセス可能な路線となっています。

### ●シャトルバスの位置づけ及び役割

シャトルバスは、本庄市立地適正化計画により「都市機能誘導区域」に指定されている本庄駅周辺と本庄早稻田駅周辺を連絡しており、平成25年3月に策定された「本庄市総合交通計画」において、これらの拠点間の移動快適性の向上、地域の活性化の促進を目的に運行が開始されました。また、利用者の半数近くが市外からであり、市外の方も含めた駅間移動の需要へ対応する重要な交通手段となっています。一方で、本市と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要があります。

### ●デマンドバスの位置づけ及び役割

デマンドバスの導入前は、市内循環バスが地域内の移動を担っていましたが、居住地が面的に分布している本市では、循環バスだけでは居住地を全てカバーすることができず、公共交通の利用可能人口は人口全体の73.3%に留まっていました。平成25年3月の「本庄市総合交通計画」に基づき、市内全域を網羅的にカバーするデマンドバスを導入することで、現在は市内のほとんどの地域で公共交通が利用できる環境（公共交通の利用可能人口:97.2%）となっています。このように、デマンドバスは、広域幹線・地域間幹線への連絡や通院、買物等の日常生活における移動を網羅的に担い、広域幹線・地域間幹線を補完する重要な交通手段となっています。一方で、本市と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要があります。



6-3. 目標

これまでに整理した課題から、地域公共交通の課題解決のための目標を以下のとおり設定します。

<基本理念>

誰もが安心して快適に公共交通を利用できるまち

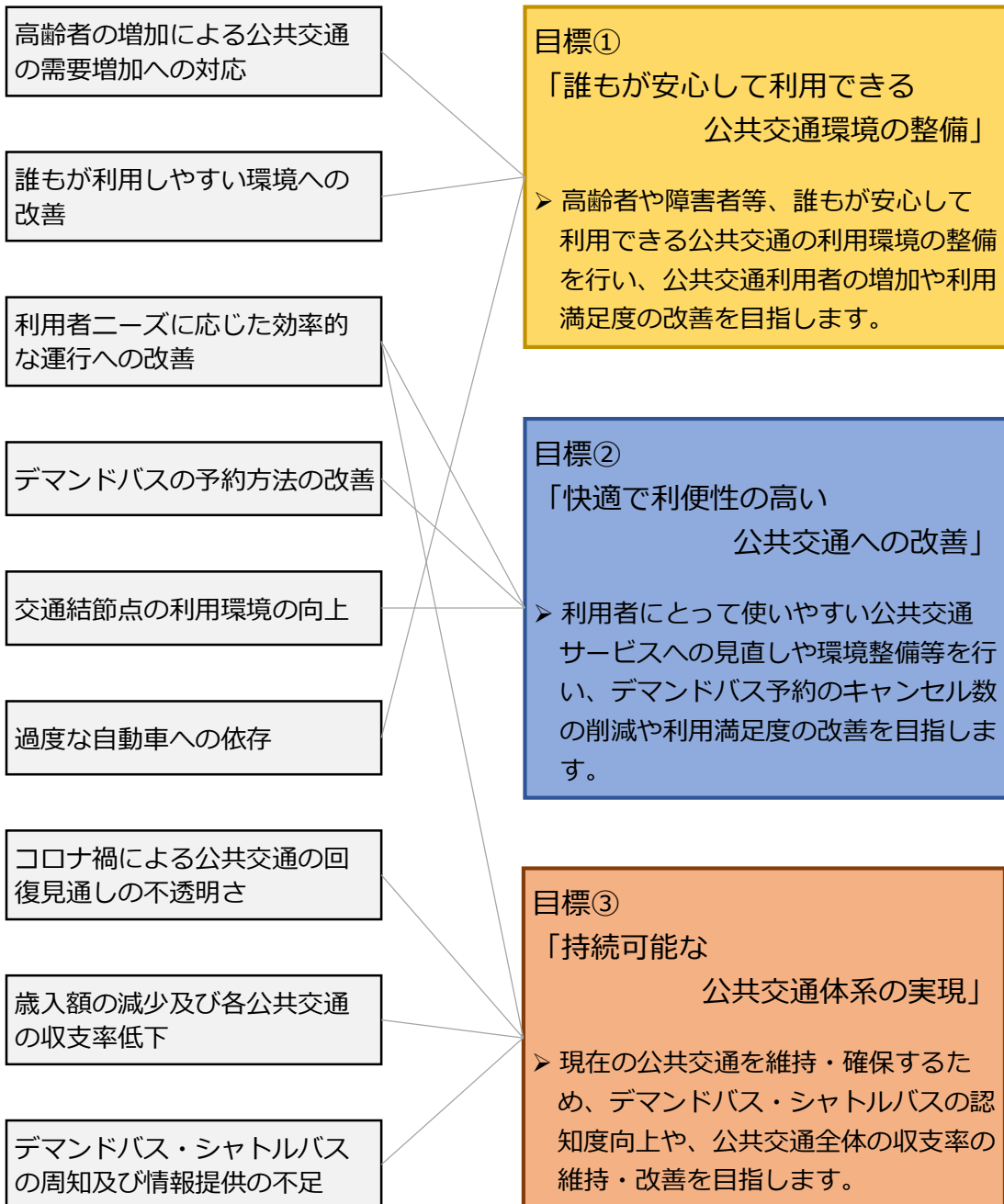
<基本方針>

基本方針①  
安全・安心でより利便性の高い  
公共交通サービスの提供

基本方針②  
輸送資源を最大限に活用した  
公共交通体系の維持・確保

<課題>

<目標>





## 第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

---

## 第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

### 7-1. 目標達成のための施策・事業

目標達成に向けて有効と考えられる施策及び事業を下表に整理しました。今後、本庄市交通政策協議会において実施すべき具体的な事業を検討し、決定していきます。

	施策	事業
<b>目標①</b> 「誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備」	安心して利用できる環境の整備	公共交通の情報提供
		ノンステップバスの導入
		バス停留所の構造改良
		児玉駅の駅前広場の利便性向上
<b>目標②</b> 「快適で利便性の高い公共交通への改善」	ニーズに合わせた公共交通サービスの提供	デマンドバスの運行日の見直し
		デマンドバスの運行形態の見直し
		デマンドバスの利用者登録制の導入
		デマンドバスの停留所の増設・移設
		シャトルバスの時刻表の定期的な見直し
		路線バスの時刻表の定期的な見直し
		デマンドバスとタクシーの役割の明確化
民間企業サービスなどの公共交通以外の輸送資源との連携		
<b>目標③</b> 「持続可能な公共交通体系の実現」	ICTを活用した公共交通サービスの導入	デマンドバス予約システムの改善
		ICカードの導入
		バスロケーションシステムの導入
		新たなモビリティ技術の導入
利用促進策の実施	デマンドバスの詳細パンフレットの作成	
	定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施	
	観光の移動手段としてデマンドバスを活用	
	運転免許証返納者や高齢者等へのデマンドバス・シャトルバス試乗券の配布	

7-2. 実施主体とスケジュール

計画期間である令和5年度から令和9年度にかけて、各事業を検討・協議のうえ、必要と判断したものを実施していきます。各事業の概ねの事業期間として、短期間（2～3年程度）、中期間（5年程度）、長期間（10年程度）に分類しました。

なお、中期間、長期間で設定した事業のうち、本計画の期間である5年間で実施できなかったものについては、計画期間以降も継続的に検討していきます。

施策	事業	実施主体	事業期間	事業スケジュール						
				R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	継続検討	
環境の整備 安心して利用できる	公共交通の情報提供	交通事業者、市	中期間							
	ノンステップバスの導入	交通事業者	長期間		車両の更新に合わせて継続的に実施					
	バス停留所の構造改良	市	長期間	改良箇所の確認・検討	道路整備等他事業等と併せて実施					
	児玉駅の駅前広場の利便性向上	交通事業者、市	長期間	導入機能等の検討・協議						
ニーズに合わせた公共交通サービスの提供	デマンドバスの運行日の見直し	交通事業者、市	短期間							必要に応じて、継続的に実施
	デマンドバスの運行形態の見直し	交通事業者、民間事業者、市	短期間							必要に応じて、継続的に実施
	デマンドバスの利用者登録制の導入	交通事業者、市	短期間							
	デマンドバスの停留所の増設・移設	交通事業者、市	短期間							必要に応じて、継続的に実施
	シャトルバスの時刻表の定期的な見直し	交通事業者、市	短期間							必要に応じて、継続的に実施
	路線バスの時刻表の定期的な見直し	交通事業者、市	短期間							必要に応じて、継続的に実施
	デマンドバスとタクシーの役割の明確化	交通事業者、市	短期間							他事業と併せて、継続的に実施
	民間企業サービスなどの公共交通以外の輸送資源との連携	民間事業者、市	長期間	先進事例等の把握・検討						
ICTを活用した公共交通サービスの導入	デマンドバス予約システムの改善	交通事業者、市	短期間	導入システムの検討						
	ICカードの導入	交通事業者	長期間	車両の更新に合わせて継続的に実施						
	バスロケーションシステムの導入	交通事業者、市	長期間	導入の検討						
	新たなモビリティ技術の導入	交通事業者、市	長期間	先進事例等の把握・検討						
利用促進策の実施	デマンドバスの詳細パンフレットの作成	市	短期間							
	定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施	交通事業者、市	短期間							
	観光の移動手段としてデマンドバスを活用	市	短期間							
	運転免許証返納者や高齢者等へのデマンドバス・シャトルバス試乗券の配布	市	短期間							

■ 検討・協議     
 ■ 実施・整備     
 ■■■ 継続的に実施

事業期間   
 短期間   
 中期間   
 長期間

## 第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール


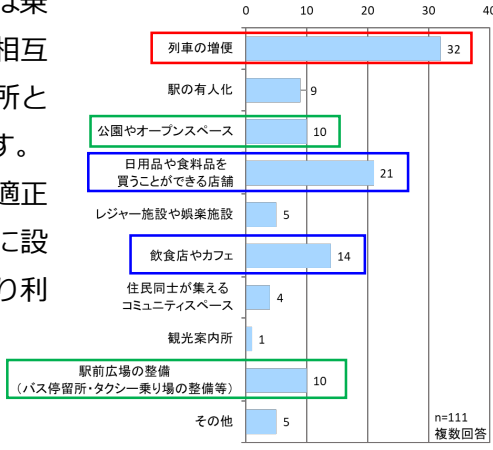
### 7-3. 事業の内容

#### (1) 施策：安心して利用できる環境の整備

事業	公共交通の情報提供					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅やバス停留所、バス車内等における情報提供方法の検討を行います。特に、令和3年から無人駅となった児玉駅においては、障害者等をサポートする方が常駐していないため、安心して利用できる情報提供手段の導入を検討します。</li> <li>・聴覚障害者へは、電光掲示板等による情報提供を検討します。</li> <li>・視覚障害者へは、音声案内等による情報提供を検討します。</li> <li>・案内の多言語表記化により外国人の方でも安心して利用できる環境整備を検討します。</li> </ul>					
実施主体	交通事業者、市					
事業期間 (中期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 検討・協議</li> <li>■ 実施・整備</li> <li>■ 継続的に実施</li> </ul>						

事業	ノンステップバスの導入					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、車両の更新が見込まれる路線バスについては、ノンステップバスを導入し、公共交通のバリアフリー化を促進します。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>≪事例：ノンステップバス≫</p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省「ノンステップバス」</p> </div>					
実施主体	交通事業者					
事業期間 (長期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 検討・協議</li> <li>■ 実施・整備</li> </ul>						
活用可能な補助事業	地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：車両購入に係る補助） 地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）					

事業	バス停留所の構造改良					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本庄駅南口駅前広場のバス乗降場は、歩道からの乗降部分が急なスロープになっており視覚障害者誘導用ブロックも設置されていないため、危険な構造となっています。バス乗降場の構造改良及び視覚障害者用誘導ブロックの設置を検討します。</li> <li>・バスの乗降口と道路縁石の切下げ位置が一致していないバス停留所では、乗降時に障害となり危険な状態となっているため、バス乗降場の構造改良を検討します。</li> </ul>					
実施主体	市					
事業期間 (長期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	改良箇所の確認・検討			道路整備等他事業等と併せて実施		
	■ 検討・協議		■ 実施・整備			
活用可能な補助事業	地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）					

事業	児玉駅の駅前広場の利便性向上					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者の意識調査の結果では、児玉駅周辺がより魅力的なエリアとなるために、店舗やカフェ、バス停留所・タクシー乗り場の整備等が必要という声が多くあがっており、駅周辺の利便性向上が求められています。</li> <li>・現在、路線バスは、直接児玉駅前には乗り入れておらず、路線バスと鉄道を相互に乗り継ぐ場合、最寄りのバス停留所と駅の間を約400m歩く必要があります。また、児玉駅周辺は、「本庄市立地適正化計画」において都市機能誘導区域に設定しており、駅前広場の整備等により利便性の向上を検討します。</li> </ul>					
						
	<p>写真 現在の児玉駅の駅前広場 (鉄道利用者意識調査【児玉駅】)(再掲)</p> <p>児玉駅周辺がより魅力的なエリアとなるために必要なこと (鉄道利用者意識調査【児玉駅】)(再掲)</p>					
実施主体	交通事業者、市					
事業期間 (長期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	■ 検討・協議			導入機能等の検討・協議		
活用可能な補助事業	社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）					

第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

(2) 施策：ニーズに合わせた公共交通サービスの提供

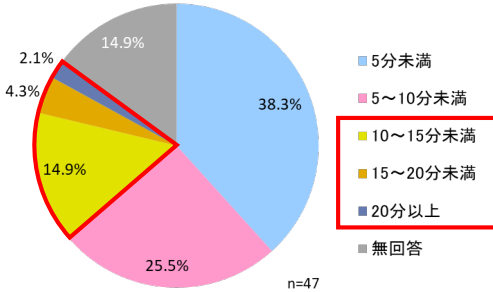



事業	デマンドバスの運行日の見直し																									
事業の内容	<p>・現在、デマンドバスは、月～土曜日までの運行となっており、日曜日・祝日は利用できない状態です。</p> <p>しかし、利用者意識調査の結果では、不満理由として「日曜・祝日に利用できないから」が最も多くあがっていることから、日曜日・祝日の運行の導入について、事業者の運行体制や採算性等、様々な視点で可能性を検討します。</p> <div data-bbox="877 380 1388 784"> <table border="1"> <caption>運行時間や運行区域などの使い勝手に対する不満理由 (デマンドバス利用者意識調査) (再掲)</caption> <thead> <tr> <th>不満理由</th> <th>回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用したい時間に予約が取れないから</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>日曜・祝日に利用できないから</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>本庄市内しか運行していないから</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>バス停留所がわかりづらいから</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>運行時間の午前8時～午後5時しか利用できないから</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>乗り継ぎが面倒だから</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>はにぼん号・もといずみ号の台数が少ないから</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているため車内に乗り降りしづらいから</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>n=54 複数回答</p> </div> <p>運行時間や運行区域などの使い勝手に対する不満理由 (デマンドバス利用者意識調査) (再掲)</p>						不満理由	回数	利用したい時間に予約が取れないから	9	日曜・祝日に利用できないから	13	本庄市内しか運行していないから	7	バス停留所がわかりづらいから	2	運行時間の午前8時～午後5時しか利用できないから	11	乗り継ぎが面倒だから	3	はにぼん号・もといずみ号の台数が少ないから	6	福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているため車内に乗り降りしづらいから	1	その他	2
不満理由	回数																									
利用したい時間に予約が取れないから	9																									
日曜・祝日に利用できないから	13																									
本庄市内しか運行していないから	7																									
バス停留所がわかりづらいから	2																									
運行時間の午前8時～午後5時しか利用できないから	11																									
乗り継ぎが面倒だから	3																									
はにぼん号・もといずみ号の台数が少ないから	6																									
福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているため車内に乗り降りしづらいから	1																									
その他	2																									
実施主体	交通事業者、市																									
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 検討・協議</li> <li>■ 実施・整備</li> <li>■ 継続的に実施</li> </ul>	<p>必要に応じて、継続的に実施</p>																									


事業	デマンドバスの運行形態の見直し					
事業の内容	<p>・コロナ禍により利用者数が減少しており、収支率も低下しています。また、児玉山間においては、収支率が3%を下回っており、非効率な運行となっています。</p> <p>・本庄地域と児玉地域では、地形や人口、人口分布等の地域の特性も異なっており、地域に適した運行形態の見直しが必要です。</p> <p>・地域特性や地域のニーズに合わせたサービス内容の見直しに加え、現在の運行方法にとらわれない交通手段への見直しを検討します。</p> <p>&lt;見直すサービスの内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行エリア</li> <li>・料金</li> <li>・近隣市町との連携</li> <li>・民間事業者からの広告収入 等</li> </ul> <div data-bbox="406 1668 1388 1825" style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p>«デマンドバス以外の運行方法の事例：美里町タクシー利用料金補助事業»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証の交付を受けておらず、自動車を所有していない40歳以上の方等を対象に、日常生活で必要とされる移動に係るタクシー料金を助成 (年間の利用限度額あり)</li> </ul> </div>					
実施主体	交通事業者、民間事業者、市					
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 検討・協議</li> <li>■ 実施・整備</li> <li>■ 継続的に実施</li> </ul>	<p>必要に応じて、継続的に実施</p>					



事業	デマンドバスの利用者登録制の導入					
事業の内容	<p>・現在、デマンドバスの予約では、利用者登録が不要となっており、誰でも利用したい時に予約が可能な仕組みとなっています。一方で、令和3年度では、デマンドバスの当日キャンセルが年間で987件発生しており、利用したい方が利用できない状況が発生しています。</p> <p>・デマンドバスをより効率的に多くの方に利用していただけるように、デマンドバスの予約に一定の制限を設ける利用者登録制の導入を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>&lt;利用者登録制のイメージ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 利用者登録をした方は、登録をしていない方より前に予約ができます。</li> <li>➤ 利用者登録をしなくても利用はできますが、予約が可能となる日は、利用者登録をした方より後の日となります。</li> </ul> </div> <p>・利用したい時間の予約が取りづらいことから、利用が不確定にもかかわらず予約を行い、利用しなくなった場合には当日にキャンセルするという事案が多発しています。デマンドバスの予約システムの改善等、予約における利便性の向上等も併せて検討します。</p>					
実施主体	交通事業者、市					
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">■</span> 検討・協議</li> <li><span style="color: red;">■</span> 実施・整備</li> <li><span style="color: red;">■</span> 継続的に実施</li> </ul>						


第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール


<p>事業</p>	<p>デマンドバスの停留所の増設・移設</p>					
<p>事業の内容</p>	<p>・現在、デマンドバスの停留所は約400か所設置されていますが、平成30年度から令和3年度までの4年間で一度も利用されていない停留所もあります。一方で、デマンドバスの停留所まで10分以上かけて歩いている方もおり、利用されていない停留所を移設する等、利用者ニーズに合わせた停留所位置への見直しを検討します。</p> <div style="text-align: right;">  <p>自宅から最寄りの停留所までの所要時間 (デマンドバス利用者意識調査) (再掲)</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">写真 デマンドバスの停留所 (本庄駅南口、児玉総合支所)</p>					
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、市</p>					
<p>事業期間 (短期間)</p> <p>■ 検討・協議 ■ 実施・整備 ■ 継続的に実施</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>継続検討</p>
		<p>必要に応じて、継続的に実施</p>				

<p>事業</p>	<p>シャトルバスの時刻表の定期的な見直し</p>					
<p>事業の内容</p>	<p>・シャトルバス利用者意識調査の結果では、シャトルバスの利用者は、市外の方が約半数を占め、本庄駅と本庄早稲田駅間の連絡が主な利用目的となっています。</p> <p>・令和4年10月1日から、新幹線の到着時刻に合わせた時刻表への見直しを行っており、利用状況を確認しながら、利便性の向上に向けた定期的な見直しを行います。</p>					
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、市</p>					
<p>事業期間 (短期間)</p> <p>■ 検討・協議 ■ 実施・整備 ■ 継続的に実施</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>継続検討</p>
		<p>必要に応じて、継続的に実施</p>				

<p>事業</p>	<p>路線バスの時刻表の定期的な見直し</p>																													
<p>事業の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス利用者意識調査の結果では、路線バスの不満理由として、「鉄道との乗り継ぎが悪いから」が多くあげられています。</li> <li>・路線バス利用者の利便性を向上させるため、可能な限り鉄道との接続に配慮した時刻表への見直しを行います。</li> </ul> <div data-bbox="571 510 1161 1030" style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <caption>路線バスの不満理由 (複数回答)</caption> <thead> <tr> <th>不満理由</th> <th>回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行本数が少ないから</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>始発(終発)時間が遅い(早い)から</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>遅延があるから</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>混んでいるから</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>鉄道との乗り継ぎが悪いから</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>路線バスで直接、児玉駅に行けないから</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>路線バスで直接、本庄早稲田駅に行けないから</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>運行ルートが少ないから</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>交通系ICカードが使えない便があるから</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているので車両に乗り降りしづらいから</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> <p>路線バスの不満理由 (路線バス利用者意識調査) (再掲)</p> </div>						不満理由	回数	運行本数が少ないから	94	始発(終発)時間が遅い(早い)から	24	遅延があるから	33	混んでいるから	6	鉄道との乗り継ぎが悪いから	53	路線バスで直接、児玉駅に行けないから	1	路線バスで直接、本庄早稲田駅に行けないから	4	運行ルートが少ないから	24	交通系ICカードが使えない便があるから	29	福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているので車両に乗り降りしづらいから	0	その他	14
不満理由	回数																													
運行本数が少ないから	94																													
始発(終発)時間が遅い(早い)から	24																													
遅延があるから	33																													
混んでいるから	6																													
鉄道との乗り継ぎが悪いから	53																													
路線バスで直接、児玉駅に行けないから	1																													
路線バスで直接、本庄早稲田駅に行けないから	4																													
運行ルートが少ないから	24																													
交通系ICカードが使えない便があるから	29																													
福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているので車両に乗り降りしづらいから	0																													
その他	14																													
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、市</p>																													
<p>事業期間 (短期間)</p> <p>■ 実施・整備 ■ 継続的に実施</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>継続検討</p>																								
<p>必要に応じて、継続的に実施</p>																														

第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

事業	デマンドバスとタクシーの役割の明確化					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドバスの導入前は、定時定路線型の市内循環バスを運行していましたが、平成25年3月に策定された「本庄市総合交通計画」に基づき、現在のデマンドバスを導入しました。本市のデマンドバスは、利用者の需要に応じた路線を定めない区域運行としています。定時定路線型のバスと比較し、輸送力が低下することや予約を必要とする一方で、市内全域を面的にカバーする交通手段となっています。また、乗降場所が指定されていることや乗り合いが発生するため、個別需要へ対応する自由度の高いタクシーとも異なります。しかし、現在のデマンドバスの乗合率は、平均で1.1人/便であり、他の利用者と乗り合わないため、利用者の目線ではタクシーとの区別がつきにくい状況になっています。</li> <li>・デマンドバスは、利用者同士が乗り合うことで、効率的な輸送と低料金での利用が可能となる交通手段です。利用者はもとより、広く市民にデマンドバスの特徴や仕組みを周知することで、タクシーとは異なる役割を担う交通手段であることを正しく理解していただく必要があります。パンフレットの作成や広報紙での特集記事、説明会の実施などによる積極的な周知と、乗合率向上のための予約システムや運行区域の見直しなどにより、タクシーとの違いを理解していただく取組を進めます。</li> </ul>					
実施主体	交通事業者、市					
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 検討・協議</li> <li>■ 実施・整備</li> <li>■ 継続的に実施</li> </ul>	他事業と併せて、継続的に実施					


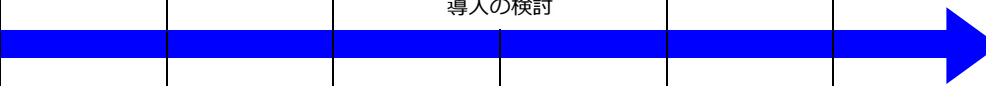
事業	民間企業サービスなどの公共交通以外の輸送資源との連携					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、鉄道や路線バス、デマンドバス、シャトルバスなど、市内のほとんどの地域で公共交通の利用が可能となっています。一方で、公共交通に関する市民の満足度は高いとは言えず、運行便数の少なさに対する不満が多くあげられています。</li> <li>・本市では、公共交通の他に、企業送迎バスやスクールバス、病院送迎バス等の輸送資源もあり、例えばスクールバスの運行していない時間を公共交通に活用する等、今ある輸送資源を最大限に活用する方法を検討します。</li> </ul>					
実施主体	民間事業者、市					
事業期間 (長期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
■ 検討・協議	先進事例等の把握・検討					

(3) 施策：ICTを活用した公共交通サービスの導入

事業	デマンドバス予約システムの改善					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在のデマンドバスの予約システムは、電話により利用したい日時や乗降場所を伝えることで予約を行う方法となっています。しかし、予約キャンセルの多発や電話が繋がりにくい時間帯があること、低い乗合率等の課題があり、市民意識調査においても予約に関する不満が多くあげられています。</li> <li>電話予約とWEBによる予約システムとを併用するなど、デマンドバス予約システムの改善を検討します。</li> </ul>					
実施主体	交通事業者、市					
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	導入システムの検討 					
活用可能な補助事業	新モビリティサービス推進事業（新型輸送サービス導入支援事業） デジタル田園都市国家構想推進交付金 地域公共交通活性化促進事業（再編促進事業）【埼玉県】（令和5年3月時点）					

事業	ICカードの導入					
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民意識調査の結果では、路線バスの不満理由として「交通系ICカードが使えない便があるから」と回答した方が一定数おり、ICカードの導入が望まれています。</li> <li>ICカードによる決済が未導入の路線バスに加え、デマンドバスやシャトルバスへの導入を検討します。</li> </ul>					
実施主体	交通事業者					
事業期間 (長期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	車両の更新に合わせて継続的に実施 					
活用可能な補助事業	新モビリティサービス推進事業（地域交通キャッシュレス決済導入支援事業） 道路運送高度化事業					

## 第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

<p>事業</p>	<p>バスロケーションシステムの導入</p>					
<p>事業の内容</p>	<p>・現在、一部の路線バスでは、バスロケーションシステムが導入されており、バスの現在位置をWEBにより確認することができます。未導入の路線バスに加え、デマンドバスやシャトルバスについても、バスロケーションシステムの導入の可能性を検討します。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>≪事例：朝日自動車バスロケーションシステム≫</p>  <p style="text-align: right;">出典：朝日自動車バスナビ バス位置検索サービス</p> </div>					
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、市</p>					
<p>事業期間 (長期間) ■ 検討・協議</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>継続検討</p>
<p style="text-align: center;">導入の検討</p>						
<p>活用可能な補助事業</p>	<p>新モビリティサービス推進事業（地域交通データ化推進事業）</p>					

<p>事業</p>	<p>新たなモビリティ技術の導入</p>					
<p>事業の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、電気自動車や自動運転技術の開発等、モビリティの技術革新が進んでいます。</li> <li>・電気自動車は、CO2の排出を削減することが可能であり、ゼロカーボンシティの実現に向け、公共交通への導入を検討します。</li> <li>・自動運転は、既にいくつかの自治体で実証実験や社会実装が行われており、今後の動向を注視しながら導入の可能性を検討します。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>≪事例：電気自動車等の次世代自動車≫</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス等</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">出典：国土交通省 グリーン社会小委員会グリーン社会WG第5回会議資料 資料2 「グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」(案)概要」</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>≪事例：自動運転の実証実験≫ 公道での実証実験</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：毛呂山町HPより抜粋</p> </div>					
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、市</p>					
<p>事業期間 (長期間) ■ 検討・協議</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>継続検討</p>
<p>先進事例等の把握・検討</p> 						
<p>活用可能な補助事業</p>	<p>自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業） デジタル田園都市国家構想推進交付金 地域公共交通活性化促進事業（再編促進事業）【埼玉県】（令和5年3月時点）</p>					

## 第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

### (4) 施策：利用促進策の実施

<p>事業</p>	<p>デマンドバスの詳細パンフレットの作成</p>					
<p>事業の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、令和3年2月に「本庄市公共交通ガイド」を作成し、路線バスやデマンドバス、シャトルバスの停留所位置や時刻表を掲載しています。</li> <li>市民意識調査の結果では、特にデマンドバスの利用に関する情報の周知が図られていないことが分かっています。</li> <li>デマンドバスをより多くの方に利用してもらうため、利用方法や地域別の拡大マップを掲載した詳細パンフレットを作成します。</li> </ul> <div data-bbox="432 696 1369 1361" data-label="Figure"> </div> <p style="text-align: center;">図 現在の本庄市公共交通ガイド</p>					
<p>実施主体</p>	<p>市</p>					
<p>事業期間 (短期間)</p> <p>■ 検討・協議 ■ 実施・整備 ■ 継続的に実施</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>継続検討</p>
<p>活用可能な補助事業</p>	<p>地域公共交通調査等事業（地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取り組み支援）</p>					



事業	定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施					
<p>事業の内容</p> <p>■イベント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民意識調査の結果では、デマンドバスを利用しない理由として、「予約方法がわからないから」という意見も多く、利用者の増加につながっていない要因のひとつと考えられます。</li> <li>初めて公共交通を利用する方も安心して利用できるように、「路線バスやデマンドバスの乗り方講座」や「デマンドバスの予約方法講座」等のイベントの開催を検討します。</li> </ul> <p>■キャンペーン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通全体の利用者の増加のため、利用促進デーを設定し乗車料金の割引を行うなど、キャンペーンの実施を検討します。</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>0 450 900</p> <p>利用したい時間に運行していないから 125</p> <p>予約方法がわからないから 180</p> <p>予約しようとしたが、予約が取れなかったから 21</p> <p>予約するのが面倒だから 165</p> <p>インターネットで予約ができないから 48</p> <p>料金が高いから 9</p> <p>希望の時間に利用できない可能性があるから 118</p> <p>目的地への到着時刻を指定できないから 53</p> <p>どこを走っているかわからないから 229</p> <p>バス停留所の場所がわからないから 69</p> <p>福祉用具(車いすやつえ等)を使用しているため車両に乗り降りしづらいから 20</p> <p>ペーパークーで気軽に利用できる環境がないから 1</p> <p>利用するのに抵抗があるから 28</p> <p>自動車で移動できるから(自分で運転、家族等が運転) 753</p> <p>バイク・自転車で移動できるから 149</p> <p>その他 56</p> <p>n=2,024 複数回答</p> <p>デマンドバスを利用しない理由 (市民意識調査) (再掲)</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>「事例：岡山市の「路線バス・路面電車 運賃無料DAY」」</p> <p>実施日(全8回)と主なイベント等</p> <p>7/24 8/28 9/25 10/30 11/3 11/20 11/27 12/25</p> <p>一部でも岡山市内を運行する路線バス・路面電車の全ての運賃を無料化します。</p> <p>実施内容</p> <p>利用方法</p> <p>運行事業者</p> <p>実施日の利用者は2.4倍に増加</p> <p>■路線バス・路面電車の利用者数</p> <p>11月28日(日)の利用者数 図1</p> <p>■路面電車</p> <p>■路線バス</p> <p>2.4倍 2.7倍 2.4倍</p> <p>30,072人 (11月21日) 73,594人 (11月28日)</p> <p>6,432 23,640 17,123 56,471</p> <p>運賃無料DAY前週 運賃無料DAY当日</p> <p>※令和3年度の実績結果 出典：岡山市HPより抜粋</p> </div> </div>					
実施主体	交通事業者、市					
<p>事業期間(短期間)</p> <p>■ 実施・整備</p> <p>■ 継続的に実施</p>	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
活用可能な補助事業	地域公共交通調査等事業（地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取り組み支援）					

## 第7章 目標達成のための施策・事業とスケジュール

事業	観光の移動手段としてデマンドバスを活用					
事業の内容	・デマンドバスの停留所は、市内の主な観光施設にも設置しています。観光パンフレットや「ほんじょう文化財ガイドマップ」などの観光情報を提供する媒体に交通手段としてデマンドバスが使えることを掲載するなど、観光での利用促進を図ります。					
実施主体	市					
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	<p>■ 実施・整備 ■ 継続的に実施</p>					

事業	運転免許証返納者や高齢者等へのデマンドバス・シャトルバス試乗券の配布					
事業の内容	・運転免許証を返納した方や高齢者等の交通弱者へデマンドバスやシャトルバスを周知するため、試乗券の配布を検討します。					
実施主体	市					
事業期間 (短期間)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	<p>■ 検討・協議 ■ 実施・整備 ■ 継続的に実施</p>					

7-4. 公共交通の運行に係る事業

市内の地域公共交通について、事業及び実施主体等を以下に整理します。本計画期間においては、以下の交通手段の維持・確保することで、本市の地域公共交通を支えています。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
伊勢崎線	伊勢崎駅	東京福祉大学	本庄駅北口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
寄居線	本庄駅南口	本庄早稲田駅北口	寄居車庫	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
神泉総合支所線	本庄駅南口	小島南・沖電気前	神泉総合支所	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
児玉折返し場線	本庄駅南口 (宮本町車庫)	蛭川	児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
シャトルバス	本庄駅南口	新田原	本庄早稲田駅北口	4条乗合	路線定期運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
本庄北地域デマンドバス	本庄北地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
本庄南地域デマンドバス	本庄南地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
児玉市街地デマンドバス	児玉市街地			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
児玉山間地域デマンドバス	児玉山間地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助



## 第8章 数値目標の達成状況の評価

---

## 第8章 数値目標の達成状況の評価

### 8-1. 評価指標・評価方法

目標に対する指標及び数値目標を以下のとおり設定します。

目標	指標	数値目標		
		現状値		目標値 (令和9年度)
目標① 誰もが安心して利用できる 公共交通環境の整備	指標① 公共交通の利用者数	鉄道※1	3,218,570人/年 (令和3年度)	3,218,570人/年
		路線バス	707,796人/年 (令和3年度)	751,300人/年
		デマンドバス	10,396人/年 (令和3年度)	11,000人/年
		シャトルバス	10,120人/年 (令和3年度)	10,700人/年
	指標② 公共交通の利用可能人口	人口カバー率	97.2% (令和2年度)	現状値以上
目標② 快適で利便性の高い公共交通 への改善	指標③ 公共交通に対する満足度	鉄道	36.5% (令和4年度)	53%
		路線バス	35.1% (令和4年度)	55%
		デマンドバス	31.3% (令和4年度)	51%
		シャトルバス	34.2% (令和4年度)	52%
	指標④ デマンドバスの予約不成立件数	1,000件/年 (令和3年度)		700件/年
目標③ 持続可能な公共交通体系の 実現	指標⑤ 公共交通の収支率 (鉄道を除く)	路線バス※2	55.8% (令和3年度)	現状値以上
		デマンドバス	5.8% (令和2年10月～ 令和3年9月)	現状値以上
		シャトルバス	18.1% (令和2年10月～ 令和3年9月)	現状値以上
	指標⑥ シャトルバスの認知度	52.5% (令和4年度)		66%

※1 鉄道の利用者数は本庄駅及び本庄早稲田駅のみ（児玉駅については令和3年3月13日から駅員無配属駅のため利用者数の公表はされていない）

※2 路線バスの収支率はデータのある朝日自動車（児玉折返し場線、神泉総合支所線）のみ

指標① 公共交通の利用者数

数値目標	鉄道	現状値	3,218,570人/年	目標値	3,218,570人/年
	路線バス		707,796人/年		751,300人/年
	デマンドバス		10,396人/年		11,000人/年
	シャトルバス		10,120人/年		10,700人/年
目標値設定の考え方	本庄市総合振興計画で定めている利用者数と整合を図り、鉄道は現状維持、路線バス、デマンドバス、シャトルバスは、現状値に年間の伸び率1%を乗じた値を目標値とします。				
算出方法	各公共交通の利用者数				

指標② 公共交通の利用可能人口

数値目標	人口カバー率	現状値	97.2%	目標値	現状値以上
目標値設定の考え方	公共交通を利用できる人を減らさないため、現状値以上を目標値とします。				
算出方法	公共交通利用可能圏域を鉄道駅から800m、バス停留所 <sup>※</sup> から300m圏内とし、その中に入る人口を算出				

※ 路線バス、デマンドバス、シャトルバス全ての停留所を対象とする

指標③ 公共交通に対する満足度

数値目標	鉄道	現状値	36.5%	目標値	53%
	路線バス		35.1%		55%
	デマンドバス		31.3%		51%
	シャトルバス		34.2%		52%
目標値設定の考え方	令和4年度市民意識調査での「やや不満・不満」と回答した方の約5割が、「満足・やや満足」へ転換することを目標値とします。				
算出方法	市民意識調査				

指標④ デマンドバスの予約不成立件数

数値目標	予約不成立件数	現状値	1,000件/年	目標値	700件/年
目標値設定の考え方	利用したい方が利用できる交通手段とするため、予約システムの見直しや利用者登録制等の導入により、現状値から3割削減することを目標値とします。				
算出方法	各年度の予約不成立件数				

## 第8章 数値目標の達成状況の評価

### 指標⑤ 公共交通の収支率（鉄道を除く）

数値目標	路線バス	現 状 値	55.8%	目 標 値	現状値以上
	デマンドバス		5.8%		
	シャトルバス		18.1%		
目標値設定の 考え方	利用者増による運賃収入の増加を目指しますが、人件費、燃料費、車両管理費などの運行経費の増加も想定されることから、現状より低下させないことを目標値とします。				
算出方法	<p>(路線バス)</p> <p>経常収益 = 営業収入 + 営業外収入</p> <p>経常費用 = 営業費用 + 営業外費用</p> <p>収支率 = 経常収益 / 経常費用 × 100</p> <p>(デマンドバス・シャトルバス)</p> <p>営業収益 = 運送収入 + 運送雑収入</p> <p>営業費用 = 人件費 + 燃料油脂費 + 修繕費 + 固定資産償却費 + 一般管理費等</p> <p>収支率 = 営業収益 / 営業費用 × 100</p>				

### 指標⑥ シャトルバスの認知度

数値目標	認知度	現 状 値	52.5%	目 標 値	66%
目標値設定の 考え方	運行を維持するためには、まずは制度を知っていただくことが必要であるため、周知活動などを通じて、令和4年度市民意識調査において「知らない」と回答した方の約3割が、「知っている」へ転換することを目標値とします。				
算出方法	市民意識調査				



8-2. 達成状況の評価・評価スケジュール

本計画では、設定した目標に対する評価指標の達成状況を本庄市交通政策協議会でPDCAサイクルにより点検・評価します。評価指標が達成できそうにない場合は、要因を分析し、実施すべき事業の見直しを行います。

評価のスケジュールについては、毎年確認が可能な指標の継続的な点検を実施しつつ、計画期間が終了する令和9年度に最終評価を行うこととします。

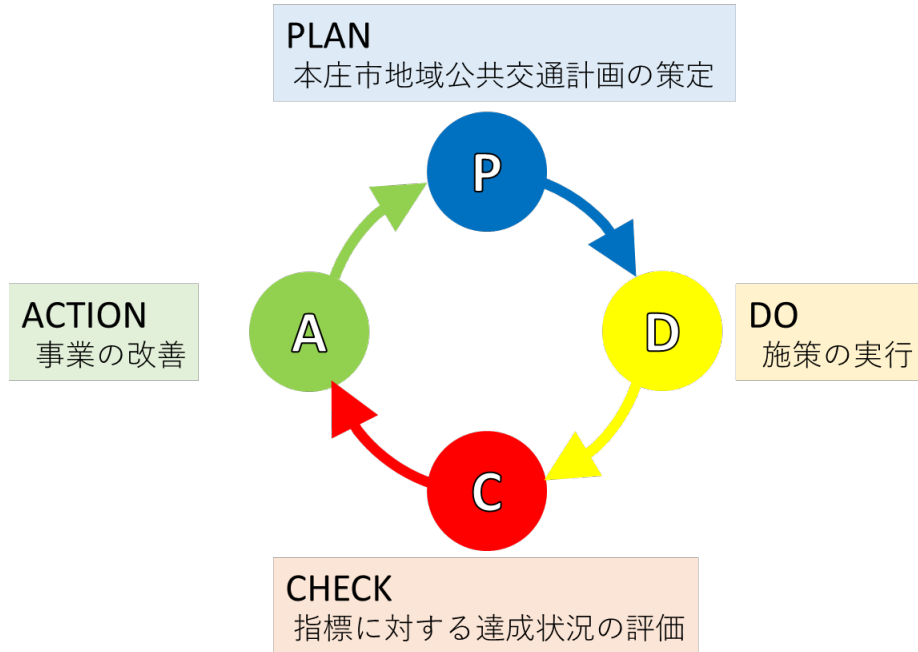


表 評価スケジュール

目標	指標	計画期間				
		R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
目標① 誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備	指標① 公共交通の利用者数	○	○	○	○	◎
	指標② 公共交通の利用可能人口	状況に変化があった時は適宜実施				◎
目標② 快適で利便性の高い公共交通への改善	指標③ 公共交通に対する満足度					◎
	指標④ デマンドバスの予約不成立件数	○	○	○	○	◎
目標③ 持続可能な公共交通体系の実現	指標⑤ 公共交通の収支率(鉄道を除く)	○	○	○	○	◎
	指標⑥ シャトルバスの認知度					◎

○：点検 ◎：最終評価



## 參考資料

---

【あ行】

● I C カード

ICチップが搭載されており、交通機関の乗降時にカードリーダーにかざすだけで料金精算が可能なカード。

● I C T

情報処理や通信に関する技術、産業、設備、サービスなどの総称。

● アクセス

その場所に接近すること。また、交通の便。道路の場合、入り口への連絡道路や取り付け道路のこと。アクセス道路は幹線道路や駅前広場、大規模な開発地等に連絡する道路。

● オープンスペース

常時自由又は立ち入り制限はあるが、空間的に開放的な地表面及びその付近に広がりを持つ場所。具体的には、公園・広場・河川など建物によって覆われていない土地の総称をいう。

【か行】

● 幹線

地域内外を結ぶ、交通網の骨格となる交通機関。広域的に移動できる鉄道や、地域内または近隣市町をまたぐバスがあげられる。

● 協働

同じ目的のために、協力して働くこと。ここでは、公共交通体系の維持・確保のため、市民・事業者・行政等の多様な主体が協力して進めることを指す。

● 交通空白地域

鉄道やバスなどの公共交通機関が利用しづらい地域のこと。本計画では公共交通を利用しやすい範囲を、鉄道駅から800m、バス停留所から300mと設定し、この範囲以外を交通空白地域としている。

● 交通結節点

異なる交通手段への乗り継ぎが可能な拠点であり、鉄道駅などがあげられる。

【さ行】

● シャトルバス

特定の目的地を利用する乗客を効率的に輸送するため、短い間隔で運行するバスのこと。本市では、はにぼんシャトルを運行している。

● 集約型都市構造

中心市街地及び鉄道駅等の主要な交通結節点周辺等に各種都市機能を集約したコンパクトな都市構造。

●ゼロカーボンシティ

2050年にCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)を実質ゼロにすることを旨とする首長自らが又は地方自治体として公表した地方自治体。

【た行】

●代表交通手段

パーソントリップ調査において、出発地から目的地への移動に利用した主な交通手段のこと。

●超高齢社会

人口構成に占める高齢者の割合の高い社会。国連の定義では、65歳以上の高齢者の人口に占める割合が7%を超えた社会を高齢化社会といい、日本は1970年代から高齢化社会に入った。14%を超えると高齢社会、21%を超えると超高齢社会という。

●デマンドバス

利用者の事前予約に応じる形で、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行するバス。本市では、はにぼん号・もといずみ号を運行している。

【な行】

●ノンステップバス

出入口の段差を無くし、乗降を容易にした低床バスの一種。床面の高さは概ね350mm以下のものを指す。また、収納式のスロープ板を操作することで、車いすの乗降も容易になる。

【は行】

●バスロケーションシステム

バスの運行位置情報を収集し、バス停留所の表示板やパソコン・携帯電話等に位置情報を提供するシステムのこと。

●バリアフリー

生活や諸活動を行う上での障壁（バリア）を取り除くこと。段差の解消など物理的な障害だけでなく、高齢者や障害のある人の社会参加を妨げる社会的、制度的、心理的な障害の除去も含まれる。

●フィーダー

幹線に接続する交通機関の支線。市内を運行するデマンドバスやシャトルバスがあげられる。

●PDCA サイクル

PLAN（計画）→ DO（実行）→ CHECK（評価）→ ACTION（改善）の4段階を繰り返して業務を継続的に改善する方法。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすること。

【ら行】

●リモートワーク

会社へ入社することなく、会社以外の場所で仕事を行うこと。

# 本庄市地域公共交通計画

---

令和5年3月策定

発行／埼玉県本庄市

編集／本庄市交通政策協議会事務局（都市整備部 都市計画課）

〒367-8501 本庄市本庄3丁目5番3号

TEL (0495) 25-1111（代表）

FAX (0495) 24-0242

URL : <https://www.city.honjo.lg.jp>

E-mail : [tosikei@city.honjo.lg.jp](mailto:tosikei@city.honjo.lg.jp)



本庄市地域公共交通計画  
2023 令和5年(2023年)3月