

# 栃木県地域公共交通計画

栃木県

令和6(2024)年3月

## 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> .....	1
1-1	計画策定の趣旨 .....	1
1-2	計画の位置づけ .....	1
1-3	計画の対象 .....	2
1-4	計画の期間 .....	2
1-5	関係者間の役割分担 .....	3
<b>第2章</b>	<b>栃木県の地域特性</b> .....	4
2-1	人口動向 .....	4
2-2	交通手段分担・免許自主返納等 .....	5
<b>第3章</b>	<b>栃木県内の地域公共交通の状況</b> .....	8
3-1	公共交通ネットワークの概況 .....	8
3-2	公共交通の利用実態 .....	10
3-3	交通結節点の利用実態 .....	13
3-4	交通事業者の取組状況 .....	16
3-5	市町の公共交通施策の取組状況 .....	18
3-6	利用者のニーズの把握 .....	19
3-7	栃木県地域公共交通活性化協議会での意見 .....	23
<b>第4章</b>	<b>栃木県内の地域公共交通の課題</b> .....	24
<b>第5章</b>	<b>基本方針と計画目標</b> .....	25
5-1	公共交通の基本方針 .....	25
5-2	公共交通ネットワークにおける交通結節点・交通軸の設定 .....	27
5-3	地域公共交通確保維持改善事業等に係る目的・必要性 .....	29
5-4	確保すべきサービス水準の検討 .....	31
<b>第6章</b>	<b>目標達成のための施策</b> .....	36
6-1	目標ごとの施策一覧 .....	36
6-2	各施策内容の整理 .....	37
<b>第7章</b>	<b>計画の達成状況の評価</b> .....	57
7-1	計画指標・目標値の設定 .....	57
7-2	計画の進捗管理 .....	58
<b>用語集・索引</b> .....	<b>用語集 1</b>	

# 第1章 はじめに

## 1-1 計画策定の趣旨

本県の公共交通は、県民の日常生活や社会生活における貴重な移動手段であるほか、観光や業務目的の来訪者の移動手段として地域経済を支える基盤となるなど、重要な役割を果たしています。しかし、人口減少に伴う公共交通の利用者の減少や運転士不足により、とりわけ過疎地域においては公共交通サービスの維持が課題となっています。

公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、令和2（2020）年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体には、地域の実情に応じて、福祉輸送、スクールバス等の地域における多様な輸送資源を総動員する取組等を推進し、持続可能な地域旅客運送サービスを提供する体制の構築が求められていることから、本県では、栃木県全体の公共交通政策のマスタープランとなる「栃木県地域公共交通計画」を策定します。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づいて策定するものです。

県政の基本指針である『栃木県重点戦略「とちぎ未来創造プラン」』に掲げるとちぎの目指す将来像の実現に向けた基本的な考え方や目標等を踏まえて策定するとともに、市町が策定する各関連計画についても連携を図ります。

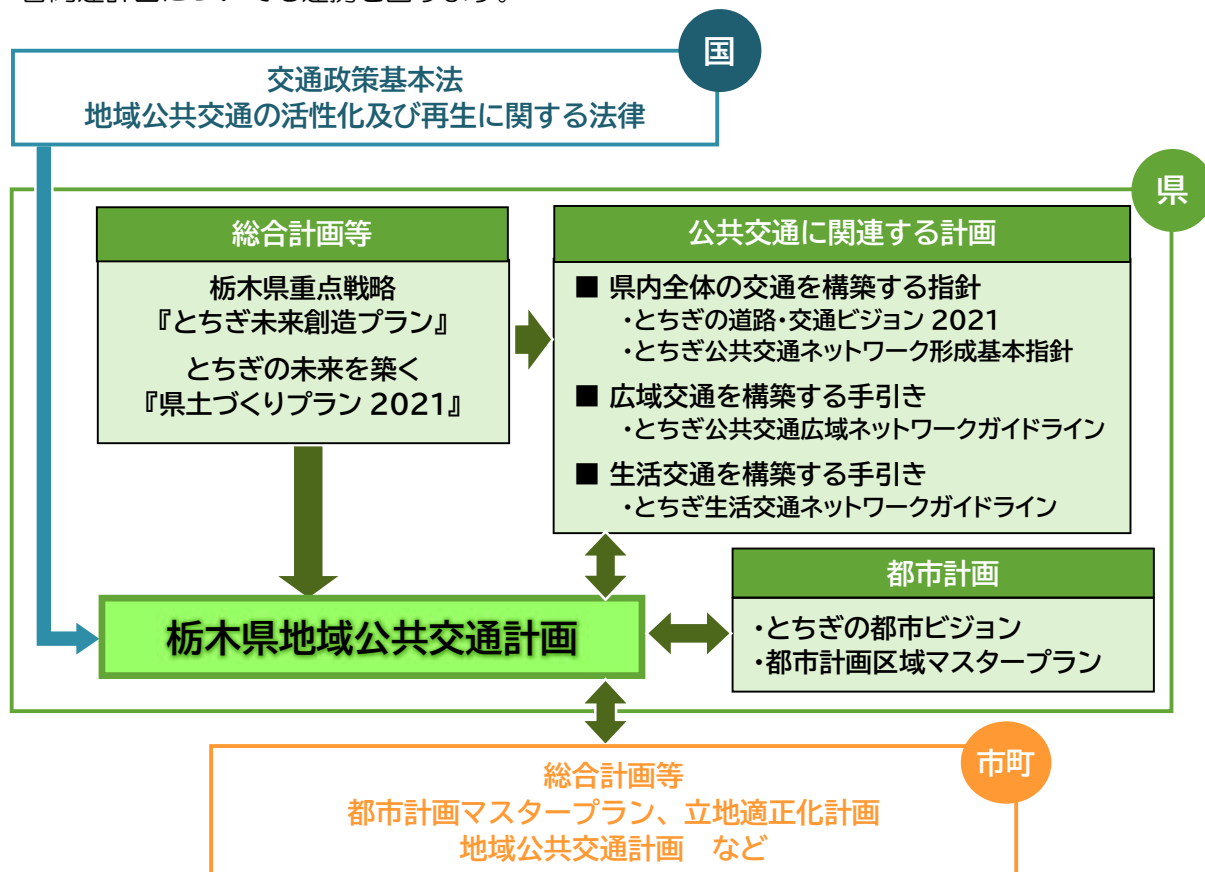


図 1-1 本計画の位置づけ

### 1-3 計画の対象

本計画の対象区域は、栃木県全域とし、各地域の特性や現行の公共交通ネットワークの市町関係を踏まえ、県北・県央・県南地域に区分して、本計画を策定します。

本計画で対象とする交通手段は、道路運送法、鉄道事業法、軌道法に基づく交通事業を主としますが、これらを補完するために県内を運行する様々な交通モードについても公共交通の一部と捉えて、広域および生活圏を総合的にカバーする公共交通ネットワークの構築を図ります。

市町名	
県北	大田原市
	矢板市
	那須塩原市
	さくら市
	那須烏山市
	塩谷町
	那須町
	那珂川町
県央	宇都宮市
	鹿沼市
	日光市
	真岡市
	下野市
	上三川町
	益子町
	茂木町
	市貝町
	芳賀町
	壬生町
	高根沢町
	県南
栃木市	
佐野市	
小山市	
野木町	



図 1-2 地域区分

### 1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの5年間とします。

## 1-5 関係者間の役割分担

本県の関連計画の位置づけも踏まえ、県、市町、国、交通事業者、県民のそれぞれの主な役割を整理しました。

県と市町の役割分担については、市町は地域内の生活交通、県は広域的な幹線交通について主に担うこととし、県や市町等の各主体・各機関が連携、協働して公共交通ネットワークを創り（つくり）守り（まもり）育て（そだて）ていきます。



主体	主な役割	具体的役割
栃木県	広域的な公共交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 栃木県地域公共交通計画の策定(改定)・推進</li> <li>守 広域的な幹線交通ネットワークの確保</li> <li>創 広域的な幹線交通に関する施策の実施</li> </ul>
	公共交通を取り巻く各主体・各機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>充 幹線交通を支えている交通事業者・市町への助言・運行支援・情報提供の充実</li> <li>守 各機関の他計画との連携・調整</li> <li>守 複数の地域関係者(市町・交通事業者等)間の調整</li> <li>充 補助を含む諸制度の充実・支援</li> </ul>
市町	地域内の公共交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 地域公共交通計画の策定(改定)・推進</li> <li>守 市町域内の生活交通ネットワークの確保</li> </ul>
	地域特性に応じた公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 交通事業者や地域住民との連携・協働による地域特性に応じた効果的・効率的な運行サービスの導入</li> <li>充 地域関係者との連携や住民への情報提供の充実</li> </ul>
国	法制度の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>充 地域課題等に対応した法制度の整備や財政的支援の充実</li> </ul>
	先進技術開発の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 自動運転等の先進技術開発の推進</li> </ul>
交通事業者	利用者のニーズを適切に把握し安定した公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 利用者のニーズを把握するための各種データ提供</li> <li>守 地域ごとの利用者のニーズを踏まえた安定した公共交通サービスの提供</li> <li>守 利用者に対するわかりやすい情報の提供</li> <li>創 新たな利用者のニーズを喚起する取組の実施</li> </ul>
県民(学校・企業等を含む)	公共交通を創り守り育てることにより地域に根付かせる	<ul style="list-style-type: none"> <li>守 各施策の積極的な参加(公共交通の利用により運行本数の増加等に繋げる)</li> <li>充 学校・企業等による通勤通学者への公共交通利用の呼びかけの充実</li> <li>創 公共交通に関する要望(住民発議の新規路線等)の提示</li> </ul>

※公共交通ネットワーク：県民の日常生活や社会生活の確保、活発な地域間交流などを実現するための県土の骨格となる社会基盤としての公共交通体系

※公共交通サービス：公共交通に関して提供されるあらゆるサービスの総称

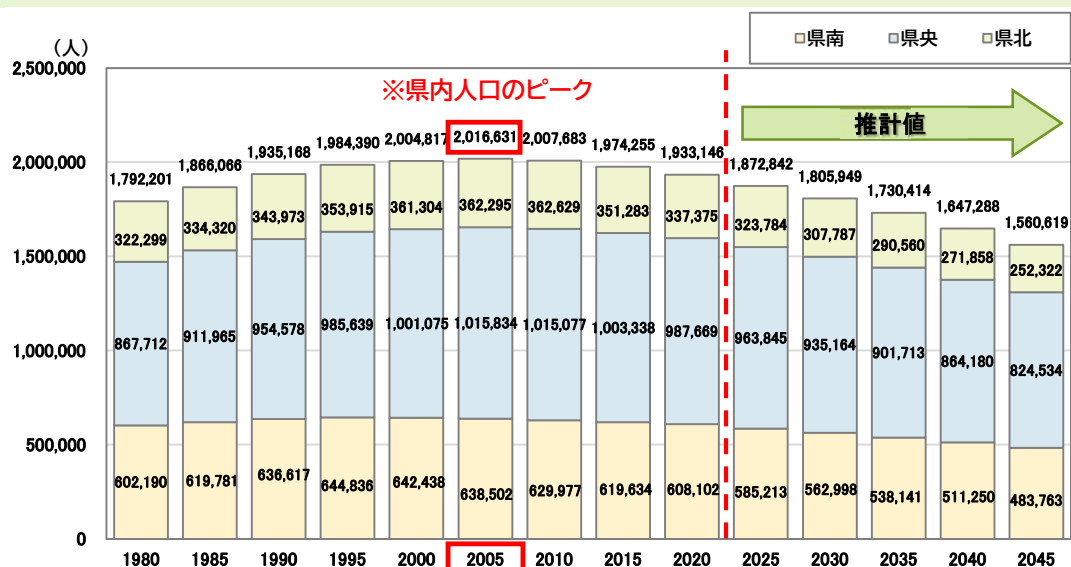
図 1-3 関係者間の役割分担

## 第2章 栃木県の地域特性

### 2-1 人口動向

#### (1) 栃木県の人口推移

- 平成17(2005)年の2,016,631人をピークに人口減少に転じ、以降人口減少が加速しています。県南・県央・県北の全地域において人口減少が顕著となっています。

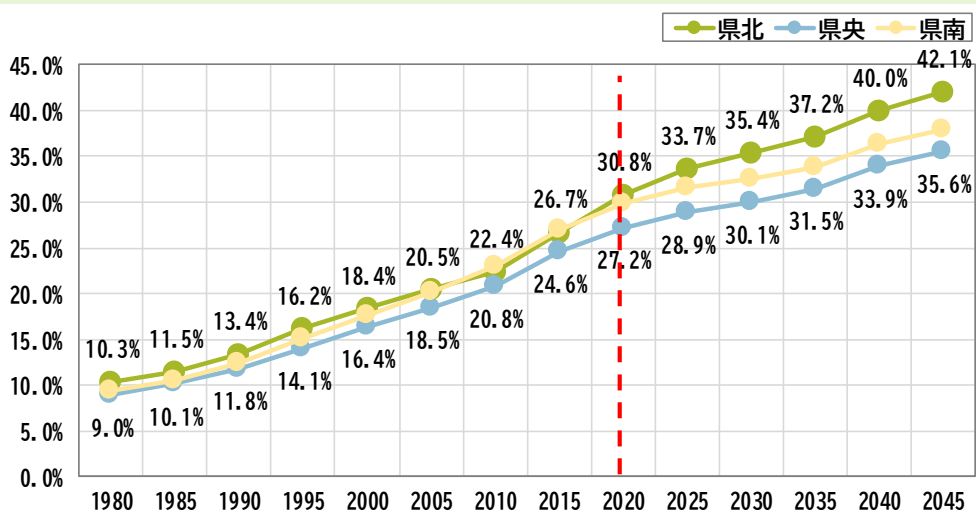


出典：国勢調査（令和2(2020)年まで）、国立社会保障・人口問題研究所 平成30年推計(2025年以降)

図 2-1 人口推移と将来予測

#### (2) 県内の高齢化率の推移

- 全国の潮流と同様に本県でも高齢化が進行しています。
- 特に、県北での高齢化の進行が顕著となっています。



出典：国勢調査（令和2(2020)年まで）、国立社会保障・人口問題研究所 平成30年推計(2025年以降)

図 2-2 地域別の高齢化率の推移



## 2-2 交通手段分担・免許自主返納等

### (1) 通勤・通学の交通手段分担率

- 栃木県では、通勤・通学における公共交通の利用割合（交通手段分担率）が低く、自動車に依存している傾向にあります。
- 人口100人あたりの自家用車保有台数は全国第2位であり、特に県北地域の自動車依存度が他地域よりやや高い傾向にあります。

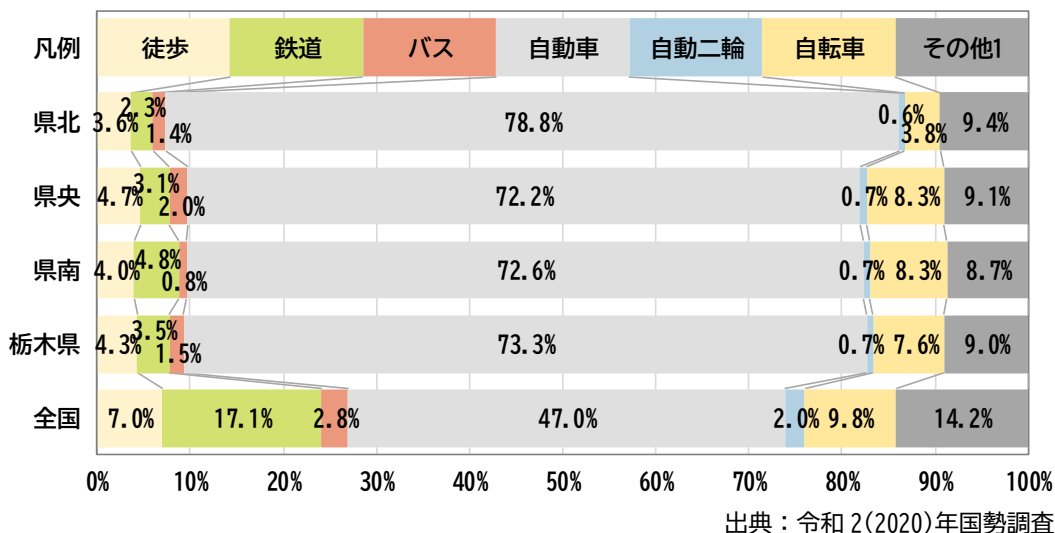


図 2-3 通勤・通学の交通手段分担率

表 2-1 栃木県における自家用車の保有および利用の状況

項目	栃木県	茨城県	群馬県	全国平均
自家用車の保有台数 (人口100人あたり) 出典：令和3年3月(一社)自動車検査登録 情報協会	68.6台 2位	68.5台 3位	70.5台 1位	48.7台
自家用車の保有台数(世帯あたり) 出典：令和3年3月(一社)自動車検査登録 情報協会	1.581台 5位	1.565台 7位	1.602台 4位	1.037台
自動車免許保有率 出典：平成30年 栃木県交通年鑑	71.4% 4位	71.0% 5位	72.0% 1位	65.0%
乗合バス輸送量(人口1人あたり) 出典：2018年 貨物・旅客地域流動統計	10.73人 36位	16.83人 24位	5.70人 47位	34.38人

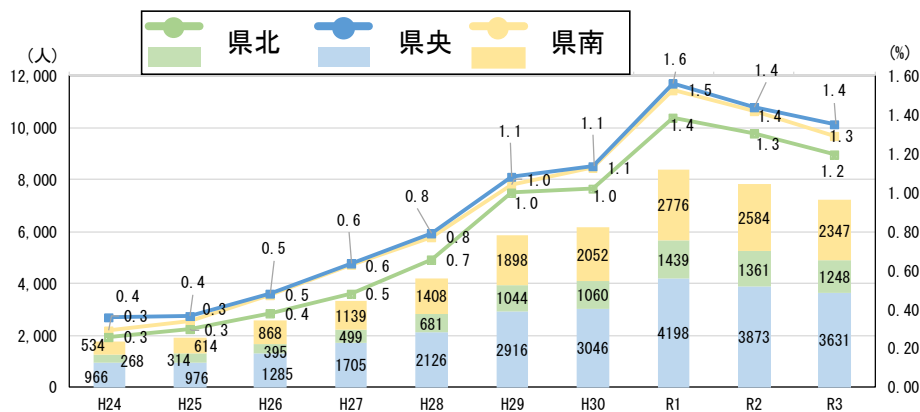
出典：令和2(2020)年国勢調査

### Keywords

- 通勤・通学における公共交通の交通手段分担率の低さ
- 過度な自動車依存による人口100人あたりの自家用車保有台数の多さ

## (2) 免許返納者数の推移

- 高齢者の免許返納者数は、全ての地域において令和元年までは増加傾向にありましたが、コロナ禍（令和2(2020)～3(2021)年）以降は減少傾向にあります。
- 平成29(2017)年以降は、65歳以上の高齢者人口（約55万人）の1%以上が毎年免許返納をしています。
- 宇都宮市を中心に県央地域の比較的免許返納者数が多い一方で、県北地域は少ない傾向となっています。



※各市町における免許返納者数を高齢者人口（65歳以上）で除した値  
出典：令和3(2021)年栃木県交通年鑑

図 2-4 地域別の高齢者に係る免許返納者数と割合の推移

表 2-2 地域別・市町別の高齢者に係る免許返納者の割合

		令和3年		
		免許返納者数(人)	高齢者人口※(人)	免許返納者数/高齢者人口(%)
県央	宇都宮市	1,836	129,853	1.4139
県央	壬生町	143	11,443	1.2497
県央	鹿沼市	392	28,504	1.3752
県央	真岡市	317	21,215	1.4942
県央	益子町	68	7,041	0.9658
県央	芳賀町	63	4,782	1.3174
県央	下野市	201	14,912	1.3479
県央	上三川町	86	7,262	1.1842
県央	日光市	350	27,850	1.2567
県央	高根沢町	76	7,409	1.0258
県央	茂木町	61	5,073	1.2024
県央	市貝町	38	3,317	1.1456
	県央小計	3,631	268,661	1.3515
県北	那須塩原市	354	32,020	1.1056
県北	那須町	107	9,690	1.1042
県北	大田原市	265	20,726	1.2786
県北	さくら市	151	11,734	1.2869
県北	矢板市	136	10,334	1.3160
県北	塩谷町	48	4,157	1.1547
県北	那須烏山市	111	9,331	1.1896
県北	那珂川町	76	6,029	1.2606
	県北小計	1,248	104,021	1.1998
県南	小山市	592	41,781	1.4169
県南	野木町	119	8,095	1.4700
県南	足利市	553	47,023	1.1760
県南	栃木市	656	49,179	1.3339
県南	佐野市	427	35,621	1.1987
	県南小計	2,347	181,699	1.2917
	計	7,226	554,381	1.3034

※65歳以上人口（令和2(2020)年国勢調査）  
出典：令和3(2021)年栃木県交通年鑑

## Keywords

- 免許返納者数の増加と移動制約者との関係



### (3) CO<sub>2</sub> 排出量の削減率

- 栃木県は、平成 27(2015)年から令和 2(2020)年にかけての CO<sub>2</sub> 排出量の削減率が全国で最も低くなっています。
- 部門別でみると、運輸部門の削減率は全国平均よりも高くなっていますが、産業部門等の削減率は全国平均よりも低くなっています。



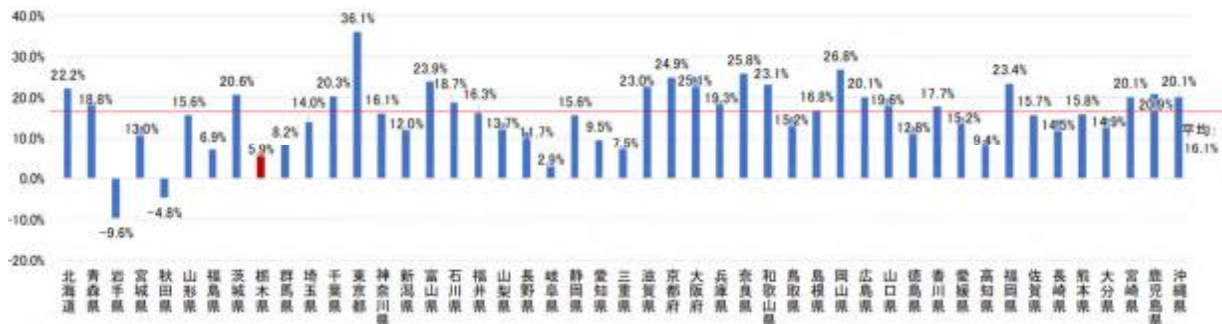
出典：部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の現況推計

図 2-5 都道府県別 CO<sub>2</sub> 排出量の削減率（平成 27(2015)年→令和 2(2020)年）



出典：部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の現況推計

図 2-6 都道府県別 CO<sub>2</sub> 排出量（運輸部門）の削減率（平成 27(2015)年→令和 2(2020)年）



出典：部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の現況推計

図 2-7 都道府県別 CO<sub>2</sub> 排出量（産業部門）の削減率（平成 27(2015)年→令和 2(2020)年）

## Keywords

- 自動車から公共交通への転換によるさらなる CO<sub>2</sub> 排出量の抑制

# 第3章 栃木県内の地域公共交通の状況

## 3-1 公共交通ネットワークの概況

### (1) 鉄道網



出典：栃木県「とちぎの公共交通（令和4(2022)年度版）」を基に作成

図 3-1 栃木県内の鉄道網

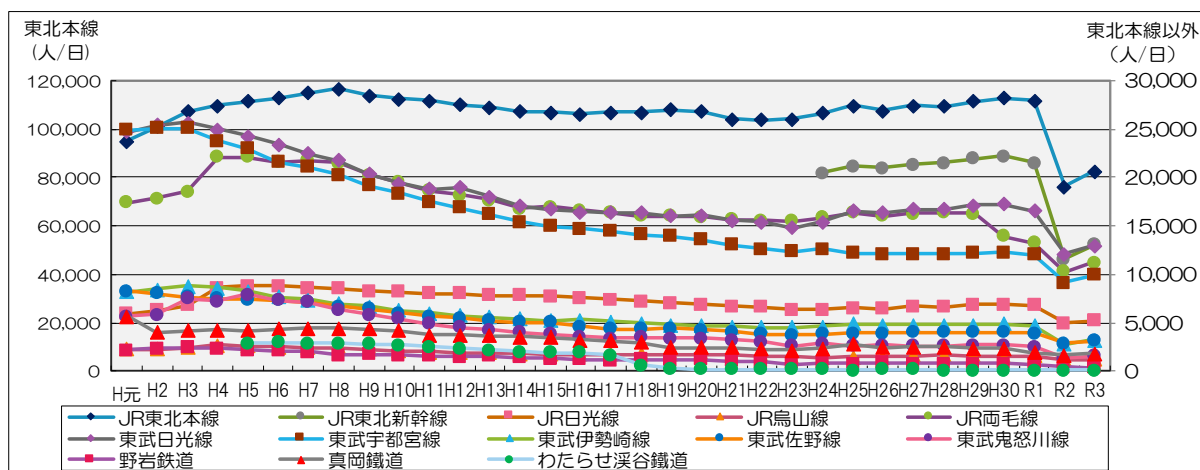




## 3-2 公共交通の利用実態

### (1) 鉄道・路線バスの輸送人員の推移

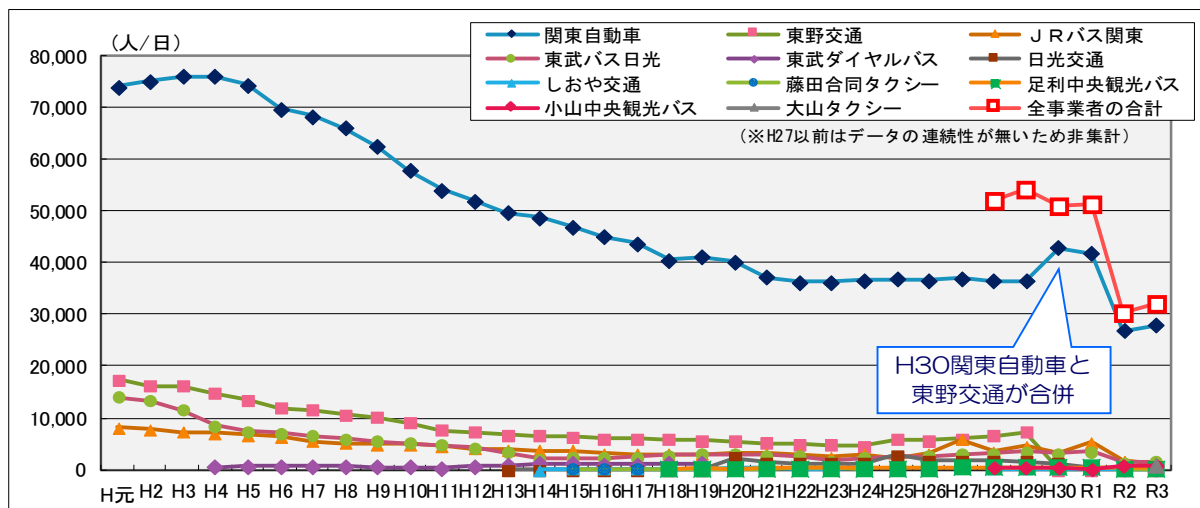
- 鉄道の路線別の輸送人員について、平成 21(2009)年度以降は微増もしくは横ばいで推移していました。コロナ禍であった令和 2(2020)年度は各路線で輸送人員が大きく減少しましたが、全体的に令和 3(2021)年度は回復傾向にあります。
- 路線バスの事業者別の輸送人員について、平成 21(2009)年度以降は横ばいで推移していました。コロナ禍であった令和 2(2020)年度は各路線で輸送人員が大きく減少しましたが、全体的に令和 3(2021)年度は回復傾向にあります。



資料：栃木県「とちぎの公共交通（令和 4(2022)年度版）」

※平成 19(2007)年以降の真岡鐵道及び平成 18(2006)年以降のわたらせ渓谷鐵道は、駅別乗車人員の割合から県内の利用者数を見込み算出した値。

図 3-3 鉄道の輸送人員の推移（路線別）



資料：栃木県「とちぎの公共交通（令和 4(2022)年度版）」

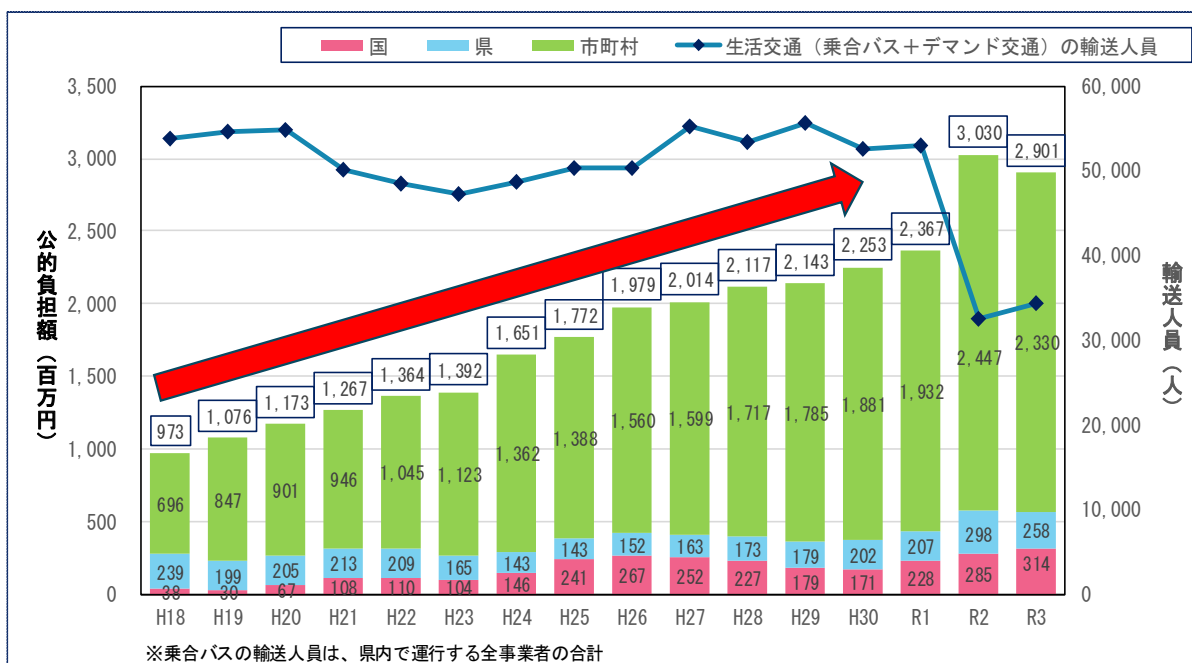
図 3-4 乗合バス輸送人員の推移（事業者別）

## Keywords

- 新たな日常とこれからの公共交通

## (2) 生活交通運行に係る公費負担額の推移

- 令和元(2019)年度までは生活交通（乗合バス・デマンド交通）による輸送人員が概ね横ばいであるにもかかわらず、公費負担額が増加傾向にあります。
- 公費負担額の増加の要因としては、生活交通の運行に係る人件費や燃料費の高騰等が考えられ、今後さらに公費負担額が増加し続けると生活交通を維持できなくなるおそれがあります。



出典：栃木県「とちぎの公共交通（令和4(2022)年度版）」をもとに作成

図 3-5 生活交通運行に係る公的補助・負担額の推移（国・県・市町村別）

### Keywords

- 生活交通運行に係る公費負担額の増加

### (3) 市町をまたぐバス路線の利用実態の把握

#### ① 調査概要

栃木県内の市町をまたぐ路線を対象に、バス事業者から交通系 IC カードデータ、乗り込み調査結果の提供を受けて、バス利用の現状について分析を行いました。なお、利用実態に係るデータ未整備の交通事業者は分析対象外としました。

表 3-1 分析データ

事業者	分析対象	分析データ	分析期間
関東自動車(株)	44 系統	交通系ICカードデータ	令和 4(2022)年 6 月の 1 ヶ月分
ジェイアールバス関東(株)	2 系統	乗降調査結果	令和 4(2022)年 6 月の 1 日分
日光交通(株)	1 系統	乗降調査結果	令和 4(2022)年 6 月の 3 日分

※利用実態に係るデータ提供のあった交通事業者を対象に整理

#### ② 調査結果

##### 〔市町をまたぐバス路線の利用実態〕

- 市町をまたぐ長距離のバス路線であるにも関わらず、市町をまたがない短距離での利用が多く見られます。
- 特に、県央地域の宇都宮市を起点・終点とするバス路線では、宇都宮市外の利用が少なくなっています（JR 宇都宮駅～東武宇都宮駅間等）。
- 一部のバス停（大型施設、高校・大学の周辺等）に利用が集中している傾向が見られます。特に、駒生営業所⇄東汗、宇都宮駅⇄今市車庫、大田原市役所⇄五峰の湯等のバス路線においてはその傾向が顕著です。

##### 〔学生の利用実態〕

- 高校、大学周辺のバス停における朝夕の利用者が多く、鉄道の端末交通として路線バスが利用されていることがわかります（宇都宮駅⇄作新学院前、西那須野駅⇄大田原女子高校前、石橋駅⇄真岡女子高校前等）。
- 大学周辺のバス停は、高校周辺のバス停よりも利用者の集中する時間帯が分散している傾向が見られます。

##### 〔郊外主要拠点との接続〕

- バス路線の起点・終点での乗降が多い傾向にありますが、それ以外にもベルモール（宇都宮市）、トコトコ大田原（大田原市）、アグリパル塩原（那須塩原市）などの拠点施設での乗降が多く、郊外主要拠点への移動の足として路線バスの一定の需要が見られます。

## Keywords

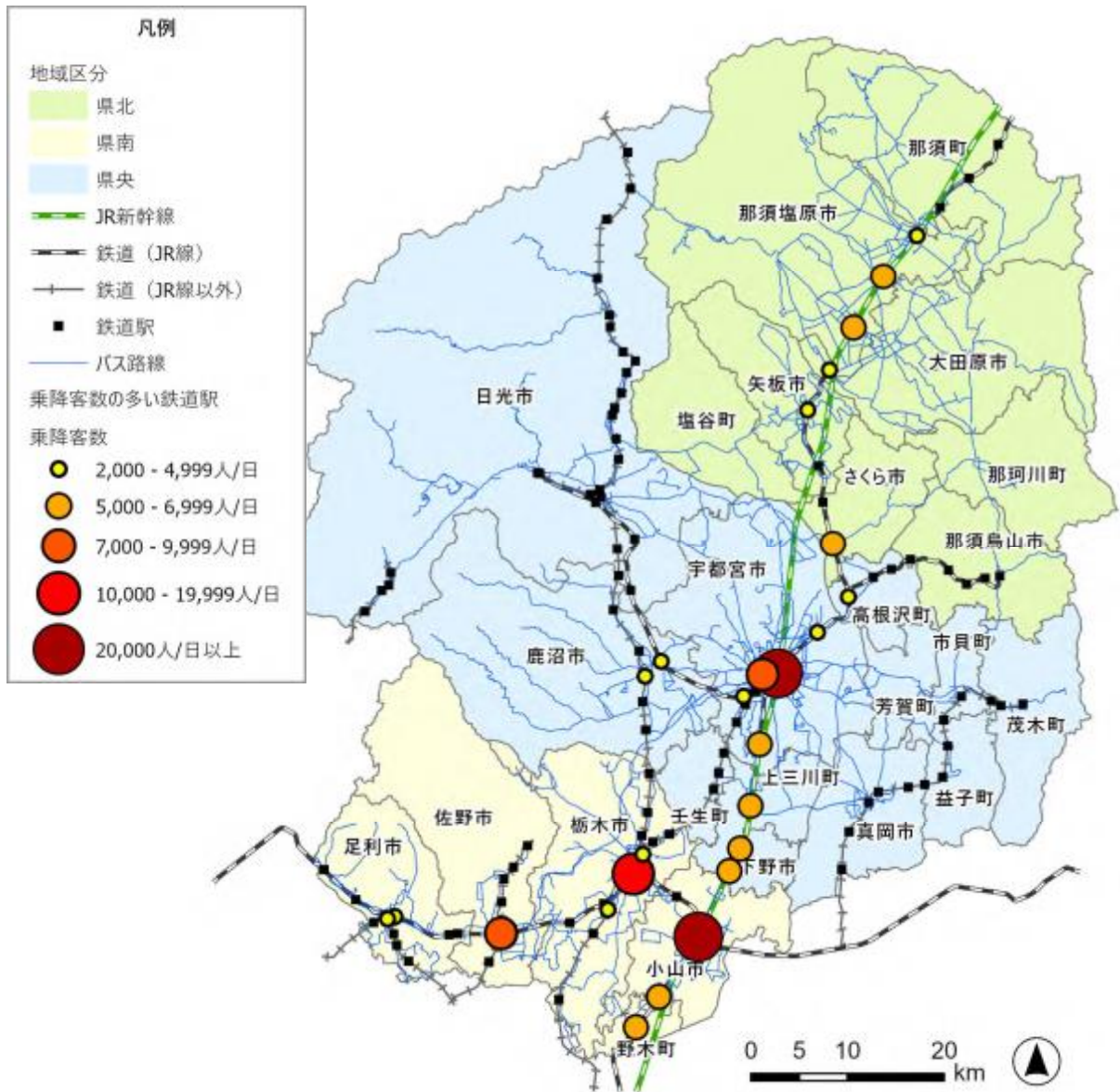
- 市町をまたぐ長距離のバス路線であるにも関わらず市町をまたがない短距離利用が多いなど、公共交通サービスと利用者のニーズとのミスマッチ
- 利用実態に関するデータ未整備の交通事業者もあり、客観的情報の共有不足



### 3-3 交通結節点の利用実態

#### (1) 乗降客数の多い鉄道駅

- 乗降客数の多い鉄道駅はJR東北本線に多く、特に、県央地域と県南地域に多く分布しています。



出典：国土数値情報 駅別乗降客数(令和3(2021)年度)

※乗降客数の多い鉄道駅(2,000人/日以上)のみ乗客数を整理した

図 3-6 乗降客数の多い鉄道駅

## (2) バス路線乗入駅

- 乗降客数の多い鉄道駅（乗降客数 2,000 人/日以上）のほとんどでバス路線との接続がありますが、東武宇都宮線、佐野線、伊勢崎線の 500 人以上の利用がある駅の一部ではバス路線が接続していない駅も見られます。
- 特に、JR東北本線を中心に乗降客数が多くなっています。



出典：国土数値情報 駅別乗降客数(令和3(2021)年度)

※バス路線乗入駅は鉄道駅から半径 300m以内にバス停がある駅とした  
 ※県内の駅で乗降客数の多い鉄道駅（乗降客数 2,000 人/日以上）とした

図 3-7 バス路線乗入駅



### (3) 公共交通の案内表示の実態把握

- 鉄道駅等の交通結節点における公共交通の案内表示は、案内の内容や手法が統一されていない状況にあり、公共交通利用者（特に観光や業務目的の来訪者）の利便性に影響を及ぼしている可能性があります。

#### 【良い事例】



#### 【改善の検討が必要と思われる事例】



図 3-8 公共交通の案内表示の状況

### Keywords

- 観光客・来訪者に対する公共交通への案内が不十分

### 3-4 交通事業者の取組状況

#### (1) バス事業者へのヒアリング

##### ① 調査概要

バス事業に係る現状や課題を聞き取るため、路線数の多い上位4事業者（関東自動車(株)、ジェイアールバス関東(株)、東武バス日光(株)、日光交通(株)）に対して、ヒアリングを実施しました。

##### ② バス事業者の現状と課題

表 3-2 バス事業者へのヒアリング結果概要

分類	内容	
バス事業者の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ禍前との比較において、現在の利用者数は都市部で8割程度、<u>県北地域で6割程度の回復状況</u>、観光地では5割程度の回復状況</li> <li>● ヒアリングを実施したすべての事業者において、運転手の平均年齢は50代</li> </ul>	
バス事業者共通の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>運転手の不足・高齢化が課題</u>、若手人材不足に定年者の再雇用で対応</li> <li>● <u>バス車両の不足、車両の老朽化等が進む中、新車購入は非常に高額な費用負担</u></li> <li>● 定時性の確保（朝・夕の通勤時、観光シーズン時の道路渋滞、道路工事等による遅れ）に向けた走行環境整備が必要</li> </ul>	
県に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県の補助制度の改定（国の補助要件との整合、往復回数等の要件の改定）による支援の充実</li> <li>● 物価高騰や最低賃金の見直し等を踏まえ、燃料費、機器（精算機等）の<u>更新費に関する補助</u></li> <li>● 路線バスの割引制度等に係る県内での統一ルールが不明確（精神障害者割引規則等）、子育て世代への通学定期券の購入補助制度や支援制度の申請窓口等の一本化</li> <li>● 機器導入の初期費用だけでなく、維持管理に係る<u>ランニング費用に対する支援</u>（バス案内表示設置後の維持管理等）</li> <li>● バスロケーションシステム導入に向けた支援等</li> </ul>	
その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>交通系 IC カードデータを活用した利用実績の分析や運行水準決定への活用等が十分にできていない</u></li> <li>● <u>GTFS は大手バス事業者は整備済みであるが、中小事業者は整備が遅れているケースもある</u></li> </ul>	
DX、GTFS 活用		
EV 化、車両購入		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県北地域では、自治体が主体となり EV バスの導入に取り組む事例あり</li> </ul>
新たな取組		<ul style="list-style-type: none"> <li>● フリーきっぷをふるさと納税の返礼品で販売する等、自治体と連携する取組あり</li> </ul>

#### Keywords

- 交通事業者における公共交通に従事する人材不足の解消に向けた取組の推進

## (2) タクシー協会へのヒアリング

### ① 調査概要

タクシー事業の現状や課題を聞き取るため、タクシー協会に対して、ヒアリングを実施しました。

### ② タクシー業界の現状や課題

表 3-3 タクシー業界へのヒアリング結果概要

分類	内容
タクシー業界の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県内タクシー事業者の大半はコロナ禍における経営状況の悪化により、<u>現状維持することで精一杯</u></li> <li>● 観光地では、行動制限の緩和による観光客増加の影響を受け、利用状況の改善がみられる</li> </ul>
担い手の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 低賃金・労働条件の厳しさ、業界全体として<u>慢性的な人材不足と高齢化</u>が目立つ</li> <li>● 人材確保のための賃金制度や労働条件の見直し・改善が早期に必要とされるが、ドライバーの待遇が大幅に変化することから現実的に困難な状況</li> </ul>
デマンド交通に関する現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動制約者向けの交通手段であるデマンド交通の本来の目的について再周知が必要</li> <li>● <u>タクシーとデマンド交通の用途の違いを明確化した上でのタクシー事業者との共存への取組が必要</u></li> </ul>
タクシー事業者の取組みと現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 配車アプリ、キャッシュレス決済などの新技術について事業者側で対応に不安</li> <li>● 配車アプリの利用により利用者の落とし物等の追跡が容易</li> <li>● 運転免許返納者に対する割引は継続的に実施</li> </ul>
利用者の要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者から配車アプリやキャッシュレス決済などの利用の要望は多数あるが、<u>一部事業者からは対応が難しいとの意見</u></li> <li>● 営業時間の延長等の要望もあるが、労働環境の見直しの背景もあり対応は困難</li> </ul>
自治体等への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県に対しては、バス・タクシー事業者が共存する地区での自家用有償旅客運送の導入の検討にあたっては、慎重な検討が必要</li> <li>● 市町に対しては、タクシー事業者は中小企業が多いので、デマンドタクシー導入により民営事業者を圧迫しないよう、<u>事業者への配慮や地元の事業者の活用を希望</u></li> </ul>

## Keywords

- きめ細かな公共交通サービスの検討・提供に向けた関係者間の連携
- 交通事業者における公共交通に従事する人材不足の解消に向けた取組の推進
- 複数の輸送モードが共存できるような配慮が必要
- DX などの新技術（配車アプリやキャッシュレス決済）の導入



### 3-5 市町の公共交通施策の取組状況

#### ① 調査概要

公共交通に係る「財源、組織体制、輸送資源、課題、県への要望等」についての市町の意見を把握するため、アンケート調査を実施しました。

#### ② 市町が抱える公共交通の課題

- 全体では「県の財政支援(補助金)が不足している」の12件が最も多く、「公共交通に従事する人材が不足している」及び「交通事業者との調整が難しい」が10件となっています。
- 1番課題と感じていることでは、「国の財政支援(補助金、地方交付税)が不足している」及び「交通事業者との調整が難しい」が4件となっています。

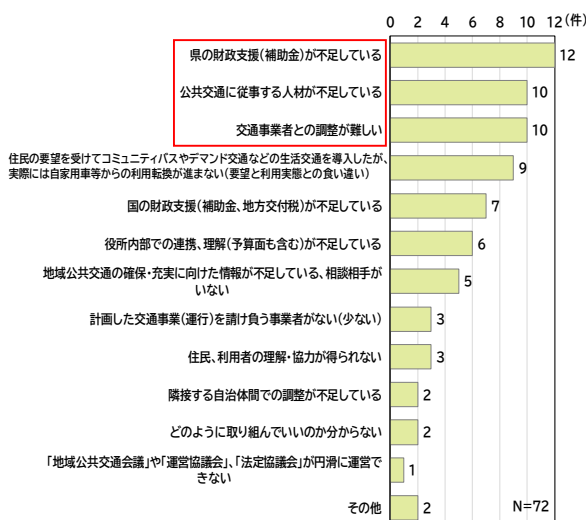


図 3-9 課題の抽出

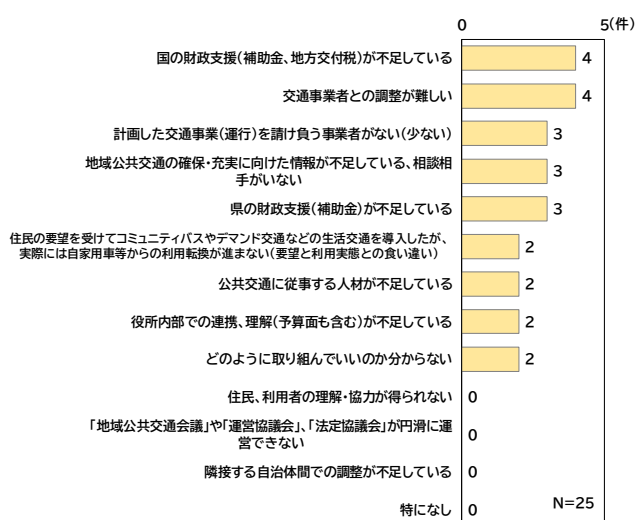


図 3-10 1番課題と感じていること

#### ③ 県への要望

表 3-4 県への要望

分類	内容
補助制度	● 補助要件の緩和や補助金の申請資料の簡略化等の補助制度の見直し
広域連携	● 市域をまたぐバス路線の維持・充実に向けた市町間の調整 ● 市町をまたぐバス等の乗り入れ等に関する相談・調整 ● 市町をまたぐ路線の県計画への位置づけ ● 県主導による MaaS の導入、MaaS 実現に向けた体制づくり
情報提供	● 県内で実施している取組に関する優良事例等の情報提供

#### Keywords

- 県の支援制度の現状と市町等が望む支援のミスマッチ
- 市町における公共交通に従事する人材不足の解消に向けた取組の推進



## 3-6 利用者のニーズの把握

### (1) 県外来訪者アンケート（Web アンケート）

#### ① 調査概要

ビジネス目的による来訪者を対象に主要駅から目的地までの交通手段を伺い、公共交通を利用していない方にはその理由を聞き取るため、アンケート調査を実施しました。

表 3-5 調査概要（県外来訪者アンケート）

調査期間	令和5(2023)年1月31日(火)～2月2日(木)
対象者	ビジネス目的による県外から県内への来訪者
方法	Web アンケートによる回答
サンプル数	依頼数「795 サンプル」、有効回答数「400 サンプル」(回収率 50.3%)
主な調査項目	<p>【来訪時の移動実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用駅の利用頻度 ・出発地の最寄り駅 ・駅までの利用交通手段</li> <li>・移動の時間帯 ・目的地 ・駅から目的地までの利用交通手段</li> <li>・その交通手段を選んだ理由、選ばなかった理由 ・タクシー満足度</li> </ul> <p>【普段の移動について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通手段を選択する際に重視する点</li> </ul> <p>【栃木県内公共交通に対するニーズ】</p>

#### ② バス利用を避けた理由

- 県外来訪者がバスの利用を避けた理由は、「目的地まで行くバス路線がない」が一番多く、次いで運行時間に関する不満が多くなっています。

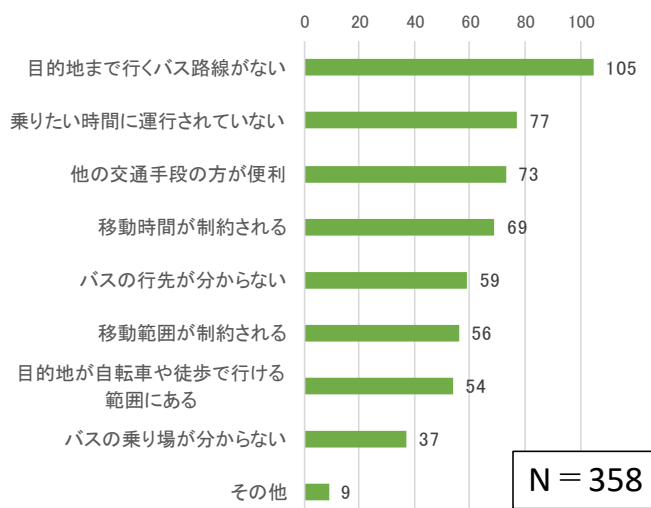


図 3-11 バスの利用を避けた理由

### Keywords

- 利用者のニーズにあった路線がない等、公共交通サービスと利用者ニーズとのミスマッチ

## (2) 高校生アンケート（書面アンケート）

### ① 調査概要

高校生の公共交通の利用実態を把握するとともに潜在的需要や公共交通の「利用、満足度、改善点」等を抽出することを目的にアンケート調査を実施しました。

表 3-6 調査概要（高校生アンケート）

対象者	県内全ての高校2年生
サンプル数	公立高校 58 校（10,937 名）、私立高校 16 校（5,490 名）の集計・分析を実施 回収数（公立高校 9,650 名 私立高校 4,475 名） 回収率（公立高校 88.2% 私立高校 81.5%）
主な調査項目	【回答者情報】・居住地 ・通学先 ・部活動の所属有無 【通学実態】・通学手段 ・通学時間帯 ・通学でバスを利用しない理由 【通学以外の移動について】・利用頻度 ・行先 ・移動手段 【公共交通について】・満足度 ・改善点 ・検索手段 ・検索頻度 ・運転免許の取得意向 ・今後の公共交通利用意向等

### ② 通学時の移動手段

- 高校生の通学手段は、晴天時は「自転車」、雨天時は「自家用車（家族の送迎）」が多くなっています。
- 晴天時・雨天時ともに往路と復路での通学手段に大きな違いはありません。
- 地域ごとに通学手段に大きな違いはありません。

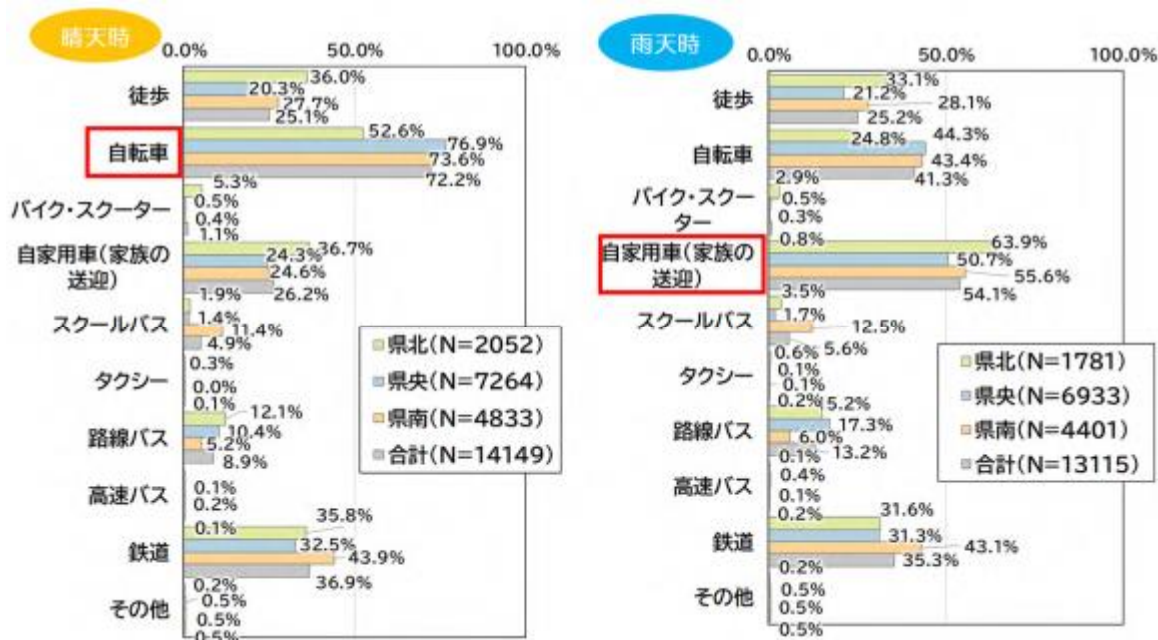


図 3-12 普段の通学手段（往路）

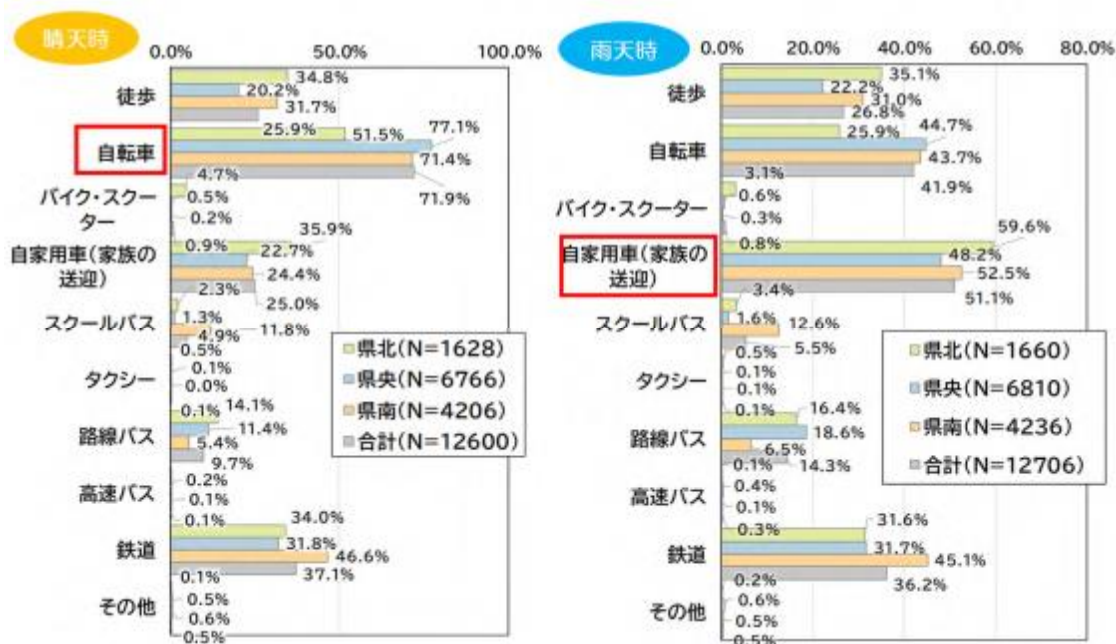


図 3-13 普段の通学手段（復路）

③ 路線バスを利用しない理由

- 路線バスを利用できる環境に住んでいるにも関わらず、学校への通学に利用していない理由は、「時間の制約を受けるので不便」、「家からバス停まで遠い・時間がかかる」、「バスの本数が少ない」といった回答が上位となっています。
- 特に、県北地域では、「バスの本数が少ない」、県央地域では「バスの運賃が高い」という回答が多くなっていることから、これらを改善することで公共交通の積極的な利用に繋がる可能性があります。

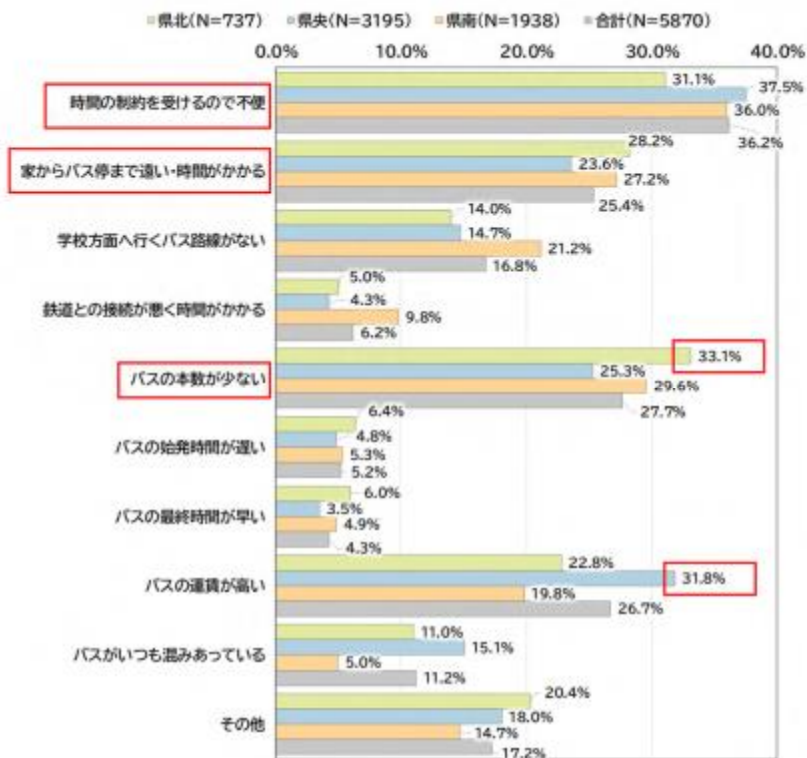


図 3-14 路線バスを利用できる環境に住んでいると思っいるにも関わらず、学校への通学に利用していない理由

#### ④ 公共交通の改善点（不便なこと）

- 公共交通の改善点（不便なこと）として、「運行本数が少ない」との回答が最も多く、全体の58.0%となっています。

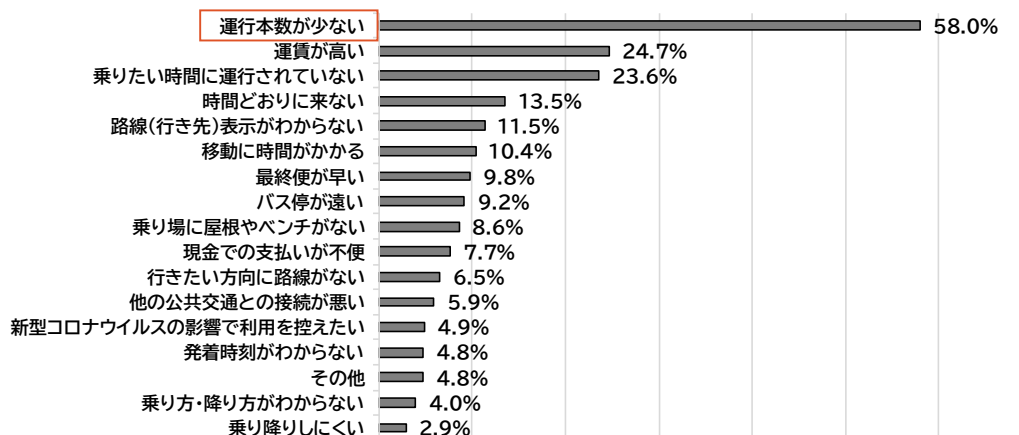


図 3-15 公共交通の改善点（不便なこと）

#### ⑤ 公共交通の満足度

- 公共交通を利用する場合の満足度について、約60%の学生が「満足」と回答している一方で、約25%は「不満」と回答しています。

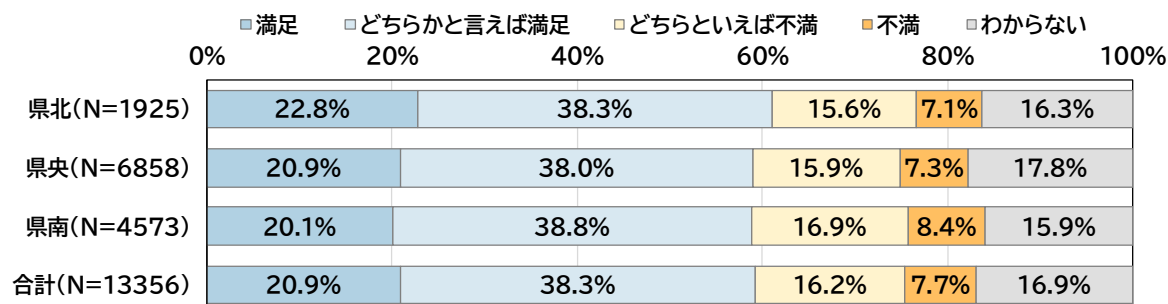


図 3-16 公共交通の満足度

### Keywords

- 公共交通がなければ自立した通学ができない生徒への対応
- 県民の公共交通の積極的な利用
- 公共交通に対する満足度の向上

### 3-7 栃木県地域公共交通活性化協議会での意見

県内の公共交通の現状について、栃木県地域公共交通活性化協議会では本計画で考慮すべき視点について、主に以下の意見がありました。

表 3-7 栃木県地域公共交通活性化協議会での主な意見概要

分類	内容
利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自身も電車やバスを利用することが多いが、バスロケーションシステムについてはこれまで聞いたことがなく、地図アプリや乗り換えアプリしか利用していなかった。<b>利用者に対する更なる周知が必要</b>であると実感した。</li> <li>● 今後は突出したピークに合わせて運行を確保することが難しくなるおそれが高い。<b>ピークをいかに抑えていくか</b>ということを論点に加えたい。</li> <li>● 観光に関する移動需要に対応するためには周遊ルートを工夫するという手法があり、ツアー行程からのマネジメントを行うことで観光地での観光バスの駐車対応が可能になる等の調査の実例もある。</li> <li>● 観光資源が豊富な栃木県の場合、<b>観光交通におけるマネジメント</b>は、日常の利用である生活交通とは分けて考える必要がある。</li> <li>● <b>案内表示のデザイン統一やフォントのガイドライン策定等の取組も必要</b>。</li> </ul>
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各市町は、<b>住民に対して公共交通に関する十分な周知ができていないとの問題意識</b>を持っている。</li> <li>● 人口減少・少子高齢化が進んでいく中、地域内の利用者だけでは事業性の観点からも非常に厳しいと思う。県外から利用者呼び込んでくることが重要であり、観光関係の団体等と連携した地域住民以外の利用者増加に向けた取組が必要。</li> <li>● 目標に「県民（住民）が何をしていくのか」という視点を入れたい。住民がどのように公共交通を支えるのかを考えることも重要である。</li> </ul>
他分野との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>都市計画と公共交通計画の連携は重要</b>。</li> <li>● <b>福祉交通の観点</b>を計画に盛り込むことは重要な論点。</li> <li>● 公共交通の利便性が悪いため公共交通による通学が困難で、希望の高校へ進学できなかった事例がある。地域に住み続けてもらえるよう住みやすさを向上させるためには様々な分野との連携をした取組が必要。</li> </ul>
交通事業者や市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町に取組を進めてもらいたいことを県計画に記載し、実現する手段として補助制度に反映させるべき。</li> </ul>

#### Keywords

- 公共交通に関する情報の周知不足
- ピーク・オフピークの差の平準化（企業や観光事業者等の連携）
- まちづくり等と連携した公共交通の実現
- 福祉交通の視点からの位置づけ



# 第4章 栃木県内の地域公共交通の課題

地域特性や県内の地域公共交通の状況、協議会・地域部会での意見を踏まえ、本県の公共交通に係る6つの課題を整理しました。

## 公共交通の現状

地域の現状分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスや鉄道の輸送人員は平成21（2009）年度以降横ばいであったが、令和2（2020）年度はコロナの影響により激減。令和3（2021）年度は回復傾向。（課題1-1）</li> <li>乗合バスによる輸送人員が概ね横ばいであるにも関わらず、公費負担額が増加傾向にある。（課題1-2）</li> <li>鉄道駅等の交通結節点における公共交通の案内表示は、案内の内容や手法が統一されていない状況にあり、公共交通利用者の利便性に影響を及ぼしている可能性がある。（課題2-2）</li> <li>栃木県の通勤・通学における公共交通の分担率は低い。（課題3-1）</li> <li>高齢者における免許返納者数は、令和元（2019）年までは増加傾向であるが、コロナ禍以降（令和2～3（2020～2021）年）は減少傾向。（課題4-1）</li> <li>人口100人あたりの自家用車保有台数は全国第2位。特に県北の自動車依存度が他地域よりやや高い傾向にある。（課題4-3）</li> <li>栃木県は、平成27（2015）年から令和2（2020）年にかけてのCO<sub>2</sub>排出量の削減率が全国で最も低い。（課題5-3）</li> </ul>
高校性アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を利用する場合の満足度について、約60%の学生が満足と回答している一方で、約25%は不満と回答している。（課題3-2）</li> <li>雨天時は、「自転車」の割合が大幅に減少し、「自家用車（家族の送迎）」の割合が大幅に増加している。（課題4-2）</li> <li>時間の制約等の理由から、路線バスを利用できる環境に住んでいると思っているにも関わらず、学校への通学に利用していない。（課題2-4、3-3）</li> </ul>
R4市町アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町の公共交通施策を進める上での課題として、「県の財政支援が不足している」「公共交通に従事する人材が不足している」「交通事業者との調整が難しい」が多かった。（課題1-4、6-3）</li> </ul>
WEBアンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの利用を避ける理由は「目的地まで行くバス路線がない」との回答が最も多い。（課題2-4）</li> </ul>
バス利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町を跨ぐ長距離のバス路線であるにも関わらず、市町を跨がない短距離利用が多い。（課題2-4）</li> <li>利用実態に関するデータ未整備の交通事業者もある。（課題6-2）</li> </ul>
交通事業者ヒアリング	<p>&lt;バス事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者の運転士の年齢構成は、50代の運転士が最も多く、20代、30代の運転士が顕著に少ない。（課題1-4）</li> </ul> <p>&lt;タクシー協会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーとデマンド交通の用途の違いを明確化した上でのタクシー事業者との共存への取組が必要。（課題1-3）</li> <li>タクシー業界全体として慢性的な人材不足と高齢化が目立つ。（課題1-4）</li> <li>利用者から配車アプリやキャッシュレス決済などの利用の要望は多数あるが、一部事業者からは対応が難しいとの意見。（課題2-3）</li> <li>県内タクシー事業者の大半はコロナ禍における経営状況の悪化により、現状維持することで精一杯。（課題6-1）</li> </ul>
協議会での意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>案内表示のデザイン統一やフォントのガイドライン策定等の取組も必要。（課題2-1）</li> <li>観光の関係機関と連携した利用促進など、利用者増加に向けた取組が必要。（課題2-2）</li> <li>公共交通の利便性が悪いため公共交通による通学が困難で、希望の高校へ進学できなかった事例があり、地域への定住を図るよう、住みやすさを向上させるため様々な分野との連携をした取組が必要。（課題4-2）</li> <li>突出したピークに合わせて運行を確保することが難しくなる恐れが高い。ピークをいかに抑えていくかということを論点に加えていただきたい。（課題5-4）</li> <li>都市計画と公共交通計画の連携は重要。（課題5-1）</li> <li>福祉交通の観点を計画に盛り込むことは重要な論点。（課題5-2）</li> </ul>

## 公共交通の課題

### 1. 公共交通の持続可能性に関する課題

- 1-1 新たな日常とこれからの公共交通
- 1-2 生活交通運行に係る公的負担の増加
- 1-3 複数の輸送モードが共存できるような配慮が必要
- 1-4 交通事業者や市町における公共交通に従事する人材不足の解消に向けた取組の推進

### 2. 利便性向上に関する課題

- 2-1 公共交通に関する情報の周知不足
- 2-2 観光客・来訪者に対する公共交通への案内が不十分
- 2-3 DXなどの新技術（配車アプリやキャッシュレス決済）の導入
- 2-4 公共交通サービスと利用者のニーズのミスマッチ

### 3. 利用促進に関する課題

- 3-1 通勤通学における公共交通離れによる公共交通分担率の低さ
- 3-2 公共交通に対する満足度の向上
- 3-3 県民の公共交通の積極的な利用

### 4. 移動制約者への対応に関する課題

- 4-1 免許返納者数の増加と移動制約者との関係
- 4-2 公共交通がなければ自立した通学ができない生徒への対応
- 4-3 過度な自動車依存による人口100人あたりの自家用車保有台数の高さ

### 5. 他分野との連携に関する課題

- 5-1 まちづくり等と連動した公共交通の実現
- 5-2 福祉交通の視点からの位置づけ
- 5-3 自動車から公共交通への転換によるさらなるCO<sub>2</sub>排出量の抑制
- 5-4 ピーク・オフピークの差の平準化（企業や観光事業者等との連携）

### 6. 交通事業者や市町との連携に関する課題

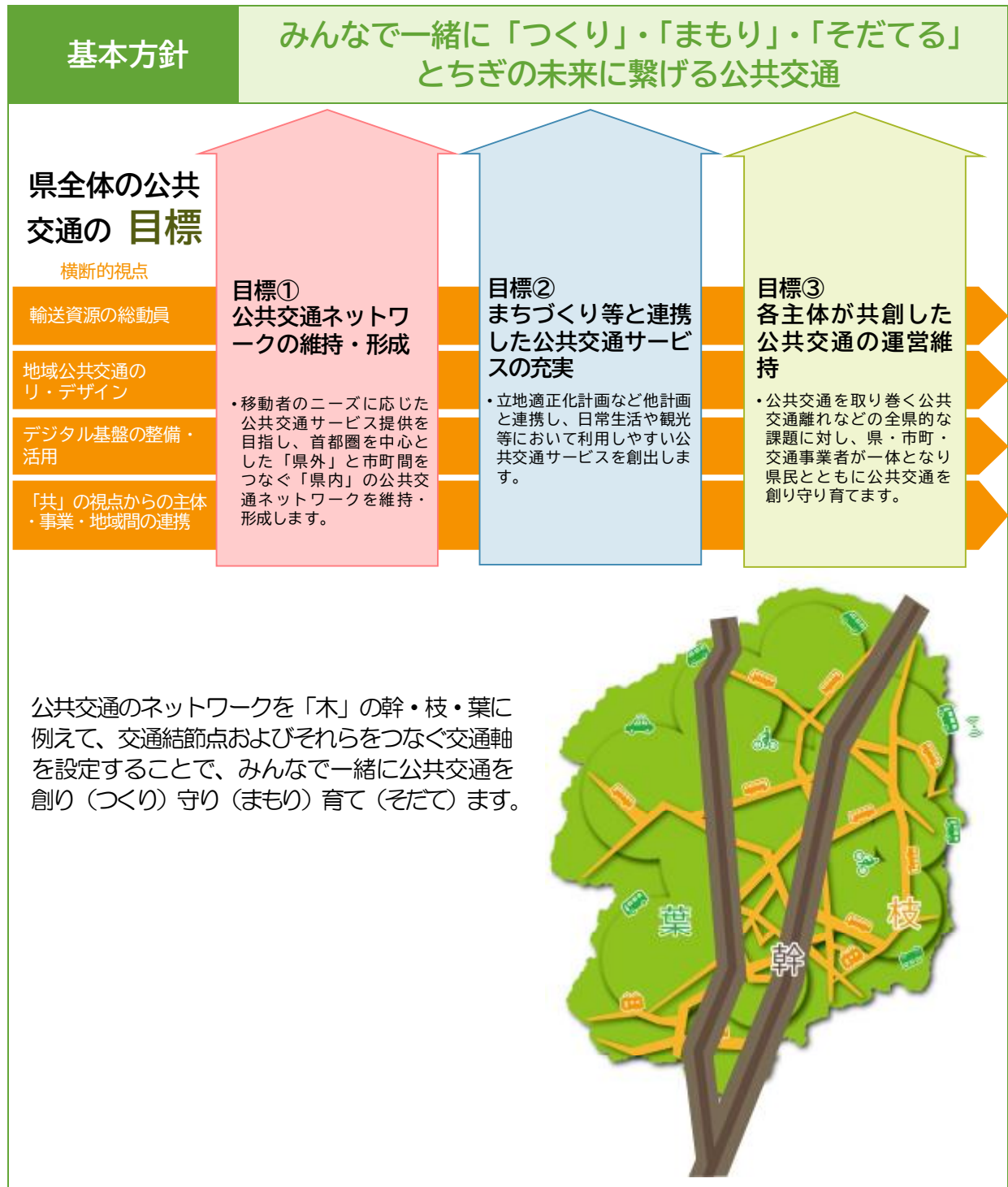
- 6-1 きめ細かな公共交通サービスの検討・提供に向けた関係者間の連携
- 6-2 客観的情報の共有不足
- 6-3 県の支援制度と、市町等が望む支援のミスマッチ



# 第5章 基本方針と計画目標

## 5-1 公共交通の基本方針

第4章で整理した公共交通の課題の解決に向け、以下のとおり本県全体の公共交通の基本方針と目標を設定しました。また、基本方針や目標を達成するために、県・市町・国・交通事業者・県民の役割を改めて整理するとともに、地域内の公共交通サービスの継続的な提供に向けた指針を設定しました。



## 県・市町・国・交通事業者・県民の役割

【凡例】 創 形成 守 確保・維持 育 充実

主体	主な役割	具体の役割
栃木県	広域的な公共交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 栃木県地域公共交通計画の策定(改定)・推進</li> <li>守 育 広域的な幹線交通ネットワークの確保</li> <li>創 広域的な幹線交通に関する施策の実施</li> </ul>
	公共交通を取り巻く各主体・各機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>育 幹線交通を支えている交通事業者・市町への助言・運行支援・情報提供の充実</li> <li>守 各機関の他計画との連携・調整</li> <li>守 複数の地域関係者(市町・交通事業者等)間の調整</li> <li>育 補助を含む諸制度の充実・支援</li> </ul>
市町	地域内の公共交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 地域公共交通計画の策定(改定)・推進</li> <li>守 育 市町域内の生活交通ネットワークの確保</li> </ul>
	地域特性に応じた公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 交通事業者や地域住民との連携・協働による地域特性に応じた効果的・効率的な運行サービスの導入</li> <li>育 地域関係者との連携や住民への情報提供の充実</li> </ul>
国	法制度の整備	育 地域課題等に対応した法制度の整備や財政的支援の充実
	先進技術開発の推進	創 自動運転等の先進技術開発の推進
交通事業者	利用者のニーズを適切に把握し安定した公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>創 利用者のニーズを把握するための各種データ提供</li> <li>守 地域ごとの利用者のニーズを踏まえた安定した公共交通サービスの提供</li> <li>守 利用者に対するわかりやすい情報の提供</li> <li>創 新たな利用者のニーズを喚起する取組の実施</li> </ul>
県民(学校・企業等を含む)	公共交通を創り守り育てることにより地域に根付かせる	<ul style="list-style-type: none"> <li>守 各施策の積極的な参加(公共交通の利用により運行本数の増加等に繋げる)</li> <li>育 学校・企業等による通勤通学者への公共交通利用の呼びかけの充実</li> <li>創 公共交通に関する要望(住民発議の新規路線等)の提示</li> </ul>

### 【地域内の公共交通サービスの継続的な提供に向けた指針】

市町に求める「地域内の公共交通ネットワークの確保と地域特性に応じた公共交通サービスの提供」に向けて、市町は生活交通のコーディネーター及び運営主体として、地域の生活交通の現状を分析し、生活交通の維持・形成に向けた「計画」の立案など、中心的な役割を担うことが求められます。また、策定した「計画」をもとに、交通事業者や地域住民との「連携」「協働」により、地域特性に適応した効果的・効率的な運行サービスを導入し、生活交通を確保・充実させていくことが求められます。

出典：とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）を基に作成

## 5-2 公共交通ネットワークにおける交通結節点・交通軸の設定

公共交通の方向性（基本方針）や目標を実現するために、本県の公共交通ネットワークにおける交通結節点・交通軸を設定しました。首都圏を中心とした「県外」との広域交流と、市町間をつなぐ「県内」の広域交流の形成を栃木県が担う公共交通として位置づけます。

検討フロー及び公共交通ネットワーク図は以下のとおりです。



※1：交通軸の設定にあたっては、路線内に複数の交通結節点がある場合は上位のSTEPに該当する交通軸を位置づける

※2：県内の鉄道駅で乗降客数が上位25%以内にある駅

※3：平成13年3月31日における市町村（平成の大合併以前の旧市町村）間をつなぐ路線を対象に整理

※4：観光施設は、観光交流課が市町からの報告に基づき、観光を目的とした入込数が年間1,000人以上ある施設で、栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査の対象施設とした（道の駅の主なターゲットはドライバーのため、対象施設から除外）

※5：商業施設は、「全国大型小売店総覧2022年版」に記載の店舗面積3,000㎡（都市計画区域（非線引き・準都計）における開発許可制度の適用条件）以上かつショッピングセンター、百貨店、総合スーパー、ホームセンターに分類される大型小売店舗を対象とした

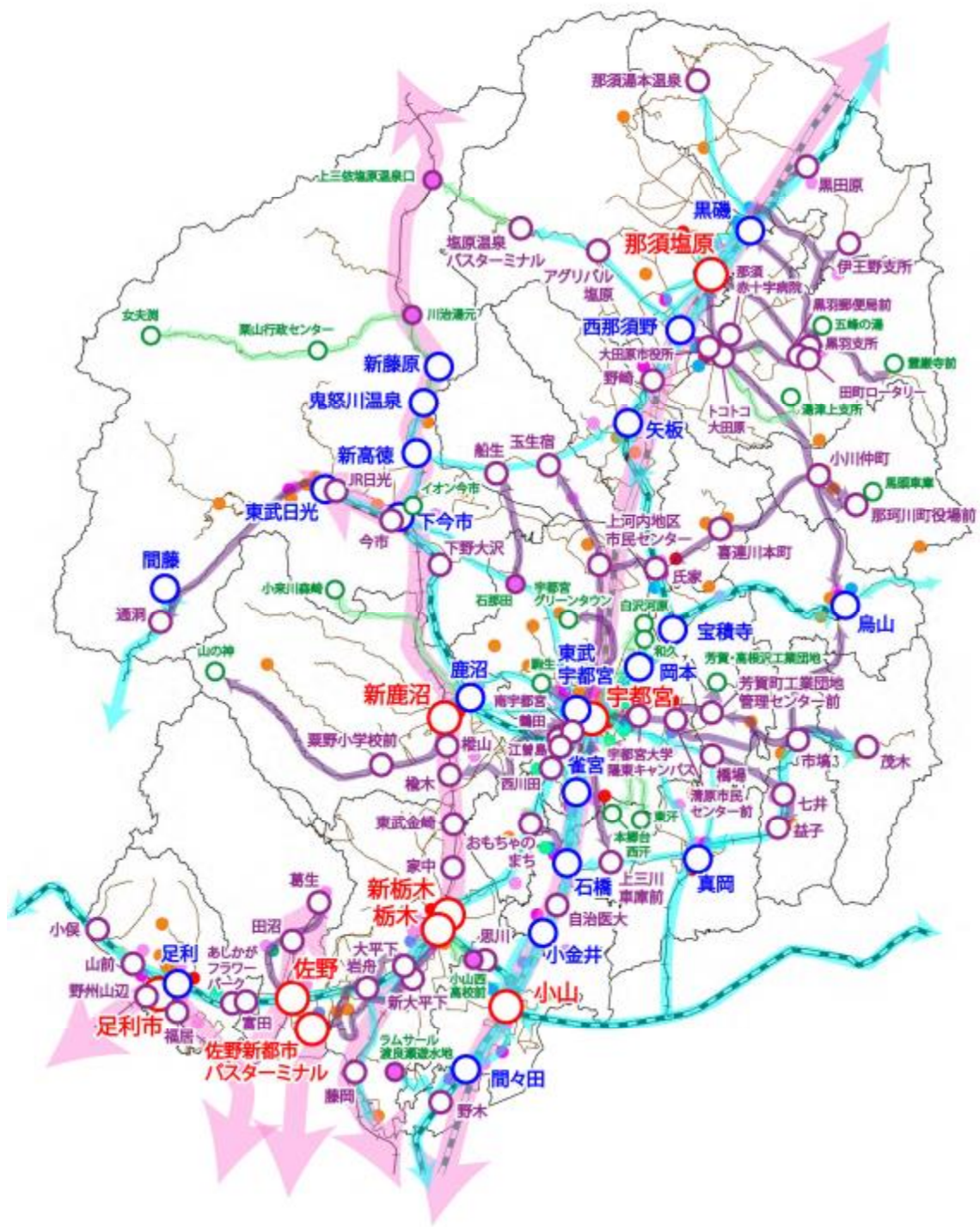
※6：医療施設は、栃木県HP「救命救急センター一覧、二次救急一覧」に記載の二次救急・三次救急を対象とした

※7：教育施設は、学校教育法第1条で位置付けられる学校のうち、市町を跨いだ利用が想定される高等学校、中等教育学校、大学、短期大学、高等専門学校を対象とした

【結節点】鉄道・バスが乗り入れる場所

【拠点】鉄道もしくはバスが乗り入れる場所

図 5-1 公共交通ネットワーク図の検討フロー



凡 例			
○ 広域交通結節点	● ショッピングセンター、寄合百貨店、百貨店	○ 高等専門学校	⇨ 広域交通軸
○ 主要交通結節点	● 総合スーパー	○ 高等学校	⇨ 主要交通軸
○ 地域交通結節点	● ホームセンター	○ 中等教育学校	⇨ 地域交通軸
○ 準結節点	● 観光施設	○ 大学	⇨ 生活交通軸
○ 準生活拠点・目的地	● 医療施設	○ 短期大学	

図 5-2 公共交通ネットワーク図



### 5-3 地域公共交通確保維持改善事業等に係る目的・必要性

下表に記載する各路線については、目的及び必要性に記載のとおり、地域住民の日常生活に必要なバス路線の存続が危機に瀕している地域において、自家用車を自らが運転できない移動制約者等の交通手段を確保するために維持確保が必要な路線です。しかし、事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業等による補助制度を活用し、運行を確保・維持する必要があります。

表 5-1 地域公共交通確保維持改善事業及び生活バス路線維持費補助事業に係る目的・必要性 (1/2)

位置付け	(系統名)	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	確保維持の必要性・役割	減価償却等補助
主要交通軸	宇都宮駅・日光東照宮	宇都宮駅西口	徳次郎	日光東照宮	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.日光街道沿線に住まう宇都宮・日光両市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・日光市立市第三小学校・日光市立野口小学校・県立富屋特別支援学校までの通学のため 3.宇都宮市内の国立病院機構栃木医療センター・宇都宮第一病院及び宇都宮市内中心部の病院までの通院のため	○
主要交通軸	宇都宮駅・今市車庫	宇都宮駅西口	徳次郎	今市車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.日光街道沿線に住まう宇都宮・日光両市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・日光市立市第三小学校・日光市立野口小学校・県立富屋特別支援学校までの通学のため 3.宇都宮市内の国立病院機構栃木医療センター・宇都宮第一病院及び宇都宮市内中心部の病院までの通院のため	○
主要交通軸	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	宇都宮駅西口	荒針	鹿沼営業所	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.大谷街道沿線に住まう宇都宮・鹿沼両市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立鹿沼東高校までの通学のため 3.鹿沼市内の旧厚生年金福祉施設(ニューサンピア栃木)への来訪者のため	
主要交通軸	宇都宮駅・石橋駅	宇都宮駅西口	一里	石橋駅	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.石橋・雀宮地区からの市街地への通勤・通学のため 2.宇都宮市内中心部及び石橋駅から石橋総合病院への通院のため	
主要交通軸	石橋駅・真岡営業所	石橋駅	上三川車庫	真岡営業所	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.下野市・真岡市に住まう市民の真岡市街地区及び石橋駅への通勤通学のため	
主要交通軸	西原車庫・ベルモール・真岡営業所	西原車庫	ベルモール	真岡営業所	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買物のため 2.真岡市内への通勤通学のため 3.ベルモールへの来訪者のため	○
主要交通軸	宇都宮東武・橋場・真岡営業所	宇都宮東武	橋場	真岡営業所	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買物のため 2.真岡市内への通勤通学のため	○
主要交通軸	那須塩原駅・那須湯本温泉	那須塩原駅西口	黒磯駅	那須湯本温泉	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.那須街道沿線住民の黒磯駅・那須塩原駅へのアクセスのため 2.観光二次交通のため	
主要交通軸	宇都宮駅東口・上野団地・岡本駅西口	宇都宮駅東口	東町	岡本駅西口	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買物のため	
主要交通軸	宇都宮駅・石那田	宇都宮駅西口	徳次郎	石那田	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.日光街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅駅までの通勤・買物のため 3.宇都宮市内の国立病院機構栃木医療センター・宇都宮第一病院及び宇都宮市内中心部の病院までの通院のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立富屋特別支援学校までの通学のため	
主要交通軸	宇都宮駅・文教・石橋駅	宇都宮駅西口	文教	石橋駅	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.石橋・雀宮地区からの市街地への通勤・通学のため 2.宇都宮市内中心部及び石橋駅から石橋総合病院への通院のため	
主要交通軸	西原車庫・真岡営業所	西原車庫	石法寺	真岡営業所	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買物のため 2.真岡市内への通勤通学のため	
主要交通軸	宇都宮駅東口・上野団地・岡本駅西口・和久	宇都宮駅東口	岡本駅西口	和久	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.岡本・和久地区から宇都宮中心市街地への通勤・通学のため	
主要交通軸	塩原本線	西那須野駅	関谷宿	塩原温泉バスターミナル	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東	1.塩原温泉病院への通院 2.塩原地区から関谷地区・西那須野地区への通勤 3.塩原地区からの通学・買い物 4.塩原地区の旅行者の移動手段	
主要交通軸	鬼怒川線(オン終点)	鬼怒川温泉駅	下今市駅	イオン今市	4条乗合	路線定期	日光交通	今市地域と藤原地域を結ぶ路線であることに加え、沿線には病院や商業施設、小学校もあり、高齢者の通院や買い物、小学生の通学の重要な足となっているため。	
主要交通軸	ゆーバス 西那須野線(黒磯駅直通)★	西那須野駅	那須塩原駅	黒磯駅	4条乗合	路線定期	那須塩原市(交通事業者)	1.旧西那須野町の西那須野駅、国際医療福祉大学病院、旧黒磯市の那須塩原駅、黒磯南高校、音間記念病院、黒磯駅等の主要施設を接続しており、自家用車による移動手段を有しない地域住民をはじめとした地域住民の移動手段として大きな役割を果たしています。	
地域交通軸	宇都宮駅・船生	宇都宮駅西口	徳次郎	船生	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.日光街道・船生街道沿線に住まう宇都宮市民、日光市民、塩谷町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校までの通学のため 3.宇都宮市内の国立病院機構栃木医療センター・宇都宮第一病院及び宇都宮市内中心部の病院までの通院のため	
地域交通軸	宇都宮駅・運転免許センター・榑木車庫	宇都宮駅西口	運転免許C	榑木車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.榑木街道沿線に住まう宇都宮・鹿沼両市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・通学・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため 3.運転免許センター来訪者のため	
地域交通軸	駒生営業所・玉生車庫	駒生営業所	今里	玉生車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.玉生街道沿線に住まう宇都宮市民・塩谷町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立宇都宮北高校・宇都宮商業高校・宇都宮市立豊郷中央小学校・田原小学校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
地域交通軸	駒生営業所・田原・今里	駒生営業所	田原	今里	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.玉生街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立宇都宮北高校・宇都宮商業高校・宇都宮市立豊郷中央小学校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
地域交通軸	駒生営業所・田原・グリーンタウン	駒生営業所	田原小学校	宇都宮グリーンタウン	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮グリーンタウン及び玉生街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立宇都宮北高校・宇都宮市立豊郷中央小学校・田原小学校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
地域交通軸	駒生営業所・屋敷・上三川車庫	駒生営業所	屋敷運動場	上三川車庫前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部の病院への通院のため 2.宇都宮市内中心部の高校までの通学のため 3.セントラルクリニック及び宇都宮市内中心部の病院への通院のため 4.健康の森・リハビリテーションセンターへの来訪者のため	
地域交通軸	宇都宮東武・益子駅前	宇都宮東武	東高橋	益子駅前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買物のため 2.益子町内への通勤通学及び来訪者のため	
地域交通軸	宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	宇都宮東武	ベルモール	益子駅前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買物のため 2.益子町内への通勤通学及び来訪者のため 3.ベルモールへの来訪者のため	
地域交通軸	氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫	氏家駅前	喜連川	馬頭車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.氏家駅へのアクセスのため 2.よくら清修高校・馬頭高校への通学のため	
地域交通軸	西那須野駅・馬頭車庫	西那須野駅東口	倉骨	馬頭車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.那珂川町内から西那須野駅へのアクセスのため 2.馬頭高校・大田原女子高校への通学のため	

表 5-2 地域公共交通確保維持改善事業及び生活バス路線維持費補助事業に係る目的・必要性 (2/2)

位置付け	(系統名)	起点	経由地	終点	許可区分	運行形態	実施主体	確保維持の必要性・役割	減価償却等補助
地域交通軸	西那須野駅・五峰の湯	西那須野駅東口	福祉大	五峰の湯	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.西那須野駅から大田原市内への通勤・通学のため 2.大田原市内からの西那須野駅へのアクセスのため 3.国際医療福祉大学・黒羽高校への通学のため	
地域交通軸	大田原市役所・五峰の湯	大田原市役所	福祉大	五峰の湯	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.大田原市内中心部から国際医療福祉大学・黒羽高校への通学のため 2.大田原市内中心部への通勤通学・買い物のため	
地域交通軸	宇都宮駅・楡木車庫	宇都宮駅西口	上石川	楡木車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.楡木街道沿線に住まう宇都宮市・鹿沼両市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
地域交通軸	石橋駅・おもちやのまち駅・獨協医大病院線	石橋駅	おもちやのまち駅	獨協医大病院前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.石橋駅・おもちやのまち駅から獨協医大病院への通院・来訪者のため 2.羽生田上蒲生線沿線住民の石橋駅・おもちやのまち駅までの通勤・通学のため	
地域交通軸	駒生営業所・健康の森・玉生車庫	駒生営業所	健康の森	玉生車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.玉生街道沿線に住まう宇都宮市民・塩谷町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・通学・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため 3.健康の森・リハビリテーションセンターへの来訪者のため	
地域交通軸	駒生営業所・健康の森・今里	駒生営業所	健康の森	今里	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.玉生街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立宇都宮北高校・宇都宮商業高校・宇都宮市立豊郷中央小学校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
地域交通軸	駒生営業所・健康の森・宝井・グリーンタウン	駒生営業所	健康の森	宇都宮グリーンタウン	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮グリーンタウン及び玉生街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・通学・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため 3.健康の森・リハビリテーションセンターへの来訪者のため	
地域交通軸	駒生営業所・健康の森・田原・グリーンタウン	駒生営業所	健康の森	宇都宮グリーンタウン	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮グリーンタウン及び玉生街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・通学・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため 3.健康の森・リハビリテーションセンターへの来訪者のため	
地域交通軸	駒生営業所・宝井・グリーンタウン	駒生営業所	上宝井	宇都宮グリーンタウン	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.宇都宮グリーンタウン及び玉生街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・県立宇都宮北高校・宇都宮市立豊郷中央小学校・田原小学校(特に宝井地区)までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
地域交通軸	駒生営業所・インターパーク・上三川車庫	駒生営業所	インター南	上三川車庫前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.上三川街道沿線に住まう宇都宮市民・上三川町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・通学・買物のため 2.セントラルクリニック及び宇都宮市内中心部の病院への通院のため 3.宇都宮市・上三川町からインターパークへの来訪者のため	
地域交通軸	氏家駅前・びゅうフォレスト	氏家駅前	喜連川	びゅうフォレスト北	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.氏家駅へのアクセスのため	
地域交通軸	西那須野駅・大田原中学校	西那須野駅東口	トコトコ大田原	大田原中学校前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.西那須野駅から大田原市内への通勤・通学のため 2.大田原市内からの西那須野駅へのアクセスのため	
地域交通軸	西那須野駅・黒羽郵便局	西那須野駅東口	福祉大	黒羽郵便局前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.西那須野駅から大田原市内への通勤・通学のため 2.大田原市内からの西那須野駅へのアクセスのため	
地域交通軸	西那須野駅・赤十字・黒羽郵便局	西那須野駅東口	那須赤十字	黒羽郵便局前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.西那須野駅から大田原市内への通勤・通学のため 2.大田原市内からの西那須野駅へのアクセスのため 3.那須赤十字病院への通院のため	
地域交通軸	西那須野駅・赤十字・五峰の湯	西那須野駅東口	那須赤十字	五峰の湯	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.西那須野駅から大田原市内への通勤・通学のため 2.大田原市内からの西那須野駅へのアクセスのため 3.那須赤十字病院への通院のため	
地域交通軸	西那須野駅・福祉大	西那須野駅東口	トコトコ大田原	国際医療福祉大学前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.西那須野駅から大田原市内への通勤・通学のため 2.大田原市内からの西那須野駅へのアクセスのため	
地域交通軸	西那須野駅・大高前・赤十字	西那須野駅東口	大高前	那須赤十字病院	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.那須赤十字病院への通院・来訪者のため	
地域交通軸	大田原市役所・黒羽郵便局	大田原市役所	福祉大	黒羽郵便局前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.大田原市内中心部から国際医療福祉大学・黒羽高校への通学のため 2.大田原市内中心部への通勤通学・買い物のため	
地域交通軸	黒田原駅前・芦野・伊王野	黒田原駅前	芦野	上町(伊王野)	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.那須高校への通学のため 2.伊王野地区から黒田原駅へのアクセスのため	
地域交通軸	芳賀市場線	芳賀町工業団地管理センター前	祖母井・花玉前	市場駅	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東	1.宇都宮市内、LRT沿線から市貝町への通勤のため 2.市貝町からLRT沿線、宇都宮市内への通勤・通学のため	
地域交通軸	芳賀市場線	芳賀町工業団地管理センター前	祖母井	市場駅	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東		
地域交通軸	清原市場線	清原地区市民センター前	芳賀長島・花玉前	市場駅	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東	1.宇都宮市内、LRT沿線から市貝町への通勤のため 2.市貝町からLRT沿線、宇都宮市内への通勤・通学のため	
地域交通軸	清原市場線	清原地区市民センター前	芳賀長島	上赤羽	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東		
地域交通軸	リーバス 口栗野線 ★	JR鹿沼駅	酒野谷入口	口栗野車庫	4条乗合	路線定期	鹿沼市(交通事業者)	栗野地区から中心市街地への通勤・通学・通院・買い物等の日常生活の足として存続が必要	
生活交通軸	駒生営業所・本郷台西汗	駒生営業所	東高校	本郷台西汗	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.夢沼街道沿線及び本郷台団地に住まう宇都宮市民・上三川町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校・宇都宮東高校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
生活交通軸	駒生営業所・東汗	駒生営業所	東高校	東汗	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.夢沼街道沿線に住まう宇都宮市民・上三川町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校までの通学のため	
生活交通軸	駒生営業所・健康の森・本郷台西汗	駒生営業所	健康の森	本郷台西汗	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.夢沼街道沿線及び本郷台団地に住まう宇都宮市民・上三川町民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・通学・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため 3.健康の森・リハビリテーションセンターへの来訪者のため	
生活交通軸	宝木団地・白沢河原	宝木団地	前原	白沢河原	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.白沢街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
生活交通軸	宝木団地・奈坪台・白沢河原	宝木団地	奈坪台中央	白沢河原	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.白沢街道沿線及び奈坪台団地に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	
生活交通軸	細谷車庫・白沢河原	細谷車庫	前原	白沢河原	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.白沢街道沿線に住まう市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の病院への通院のため	

※：★の系統は、実施主体が市町であることから、市町地域公共交通会議が申請を行う。

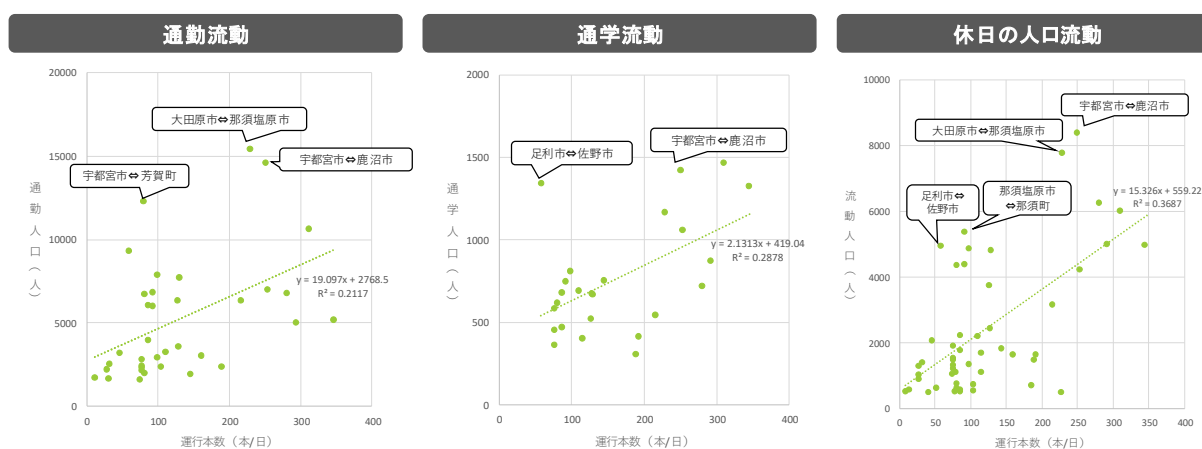


## 5-4 確保すべきサービス水準の検討

確保すべきサービス水準の検討に向けて、運行本数や交通モードの有機的な連携についてケーススタディを行いました。分析結果を踏まえ、今後も継続的に市町や交通事業者等の関係者と継続的な協議を行い、本県で確保すべきサービス水準を検討していきます。

### (1) 通勤・通学流動・人口流動と運行本数

各市町間を結ぶ鉄道及びバス路線の運行本数と通勤・通学流動や人口流動（休日）の関係性を散布図にて整理しました。概ね市町間の流動が高いほど運行本数は多く確保されている傾向にあります。一方で、人の流動が高いにも関わらず、運行本数が少ない市町間（吹き出しで示す市町間）も確認でき、運行本数の見直しを含めた検討が考えられます。



※各市町で最も乗降客数が多い鉄道駅（鉄道駅がない市町は最も乗降客数が多いバス停）を抽出し、抽出した鉄道駅やバス停間の運行本数（新幹線・鉄道・バス）を整理

※宇都宮市⇄芳賀町間の運行本数については、宇都宮ライトレール開業前時点での分析となるため、開業に伴い運行本数は増加することが見込まれる

図 5-3 通勤・通学流動・人口流動と運行本数に関する散布図

### (2) 各交通軸の日平均運行本数

公共交通ネットワーク図で位置づけた交通軸において、STEP 1~4 の交通軸ごとに、鉄道・バスそれぞれの日平均運行本数を算出し、交通軸の運行本数が日平均運行本数の以上と以下に分類しました。

前述の人の流動が高いにも関わらず、運行本数が少ない市町間として抽出した 4 区間（那須塩原市⇄那須町、大田原市⇄那須塩原市、宇都宮市⇄鹿沼市、足利市⇄佐野市）の交通軸では、日平均運行本数以下となっています。

サービス水準の運行本数の評価は、交通軸ごとの日平均運行本数によるものもひとつ考えられます。また、例えば、運行本数が各交通軸で1時間あたり何本以上必要というような評価についても今後検討していきます。

表 5-3 交通軸別の日平均運行本数

STEP	鉄道（1時間あたり）	バス（1時間あたり）
【STEP1】広域交通軸	往復 116.9 本（8.4 本）	往復 38.0 本【高速バス】 （2.7 本）
【STEP2】主要交通軸	往復 68.9 本（4.9 本）	往復 24.3 本（1.7 本）
【STEP3】地域交通軸	往復 181.0 本【LRT】 （12.9 本）	往復 15.7 本（1.1 本）
【STEP4】生活交通軸	—	往復 12.5 本（0.9 本）

※1時間あたり運行本数は、「日運行本数/14時間（7:00～21:00）」より算出



図 5-4 公共交通ネットワーク図における日平均運行本数

### (3) 公共交通ネットワーク図における基幹的公共交通路線

国土交通省が作成している「都市構造の評価に関するハンドブック」において、『基幹的公共交通路線』は片道 30 本/日以上での運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線と定義されています。

公共交通ネットワーク図で位置づけた交通軸において、運行本数が片道 30 本/日の以上と以下に分類しました。片道 30 本/日以上となるのは、大部分が鉄道の区間となっており、バス路線でこのサービス水準を満たすものは少なくなっています。

サービス水準の運行本数の評価は、基幹的公共交通路線として定義された水準によるものもひとつ考えられます。

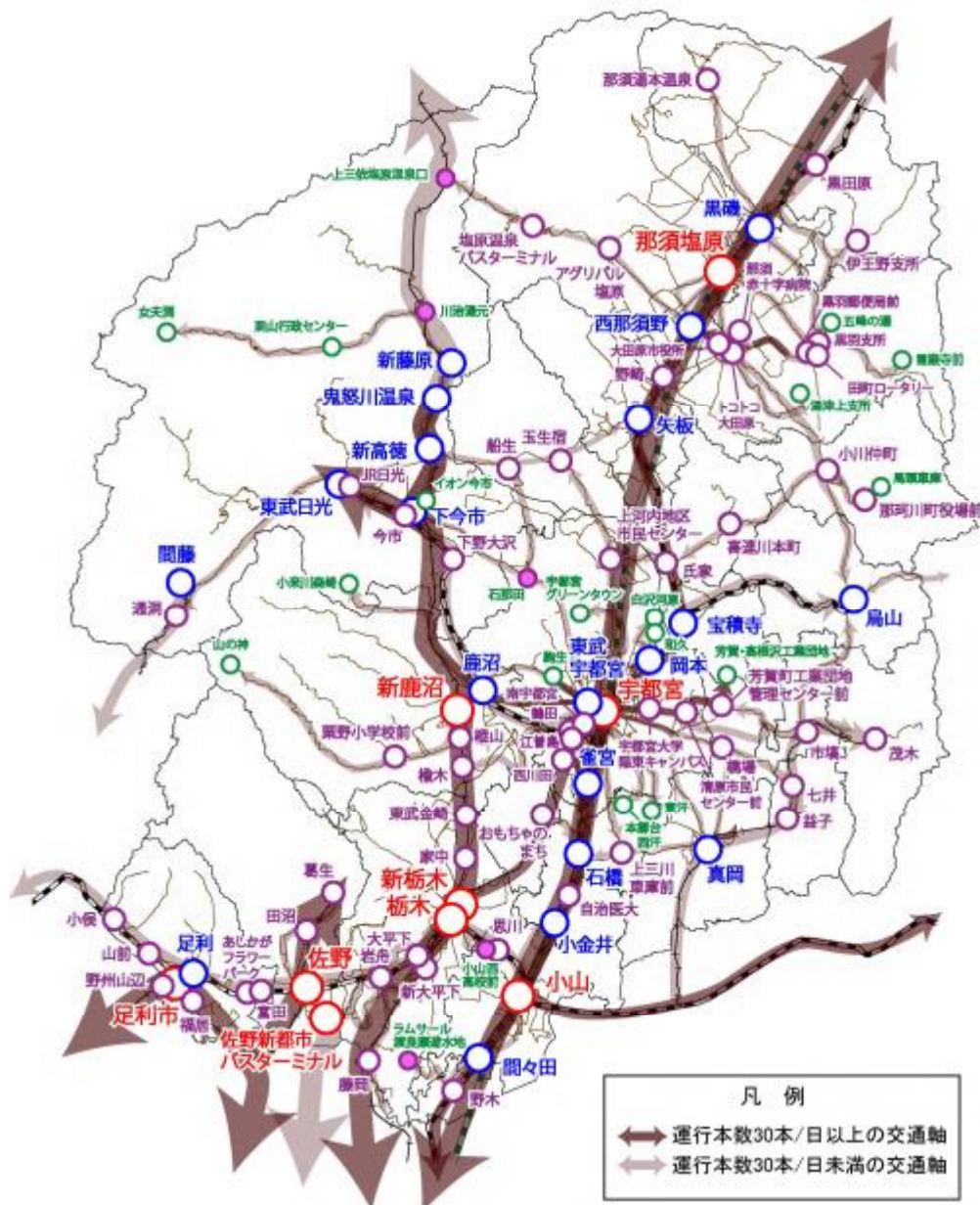
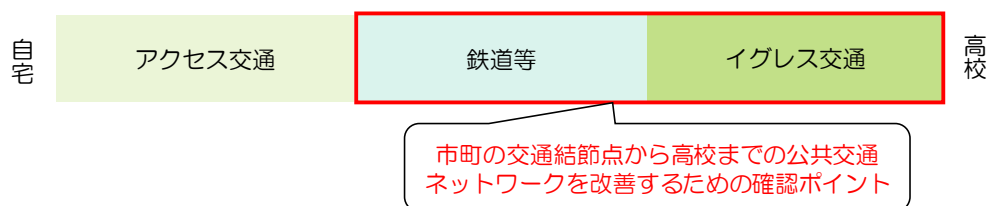


図 5-5 公共交通ネットワーク図における基幹的公共交通路線



#### (4) 高校への通学可能圏

県内の全県立高校 58 校（県央：26 校、県南：18 校、県北：14 校）を対象に始業時間までに交通結節点から高校まで通学することが可能かを確認しました。



※アクセス交通：主な交通手段に至るまでの交通  
 ※イグレス交通：主な交通手段の後に目的地に至るまでの交通

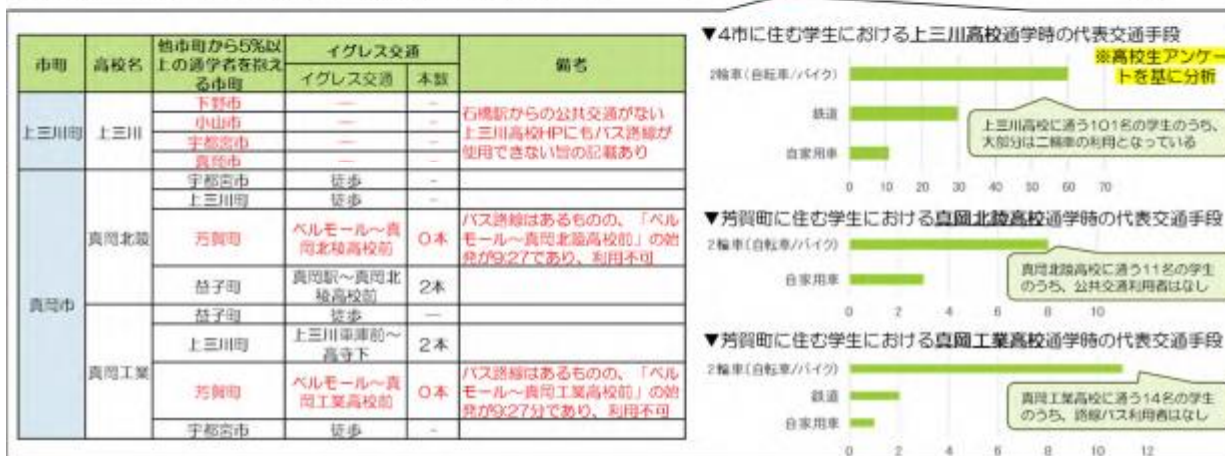
図 5-6 サービスレベルの確認方法

交通結節点同士を結ぶ鉄道はすべての高校において確保されており、概ねどの市町からも各高校の始業時間までの運行本数は 1 本以上確保されていましたが、県央地域の 3 校（上三川高校、真岡北陵高校、真岡工業高校）への始業時間までのイグレス交通は確保されていないことがわかりました。

目的地までを結ぶ交通モードの有機的な連携の検討が考えられます。

表 5-4 市町の交通結節点から始業時間（8:30）までに通学可能な高校数

項目	県央	県南	県北
始業時間（8:30）までにイグレス交通が2本以上確保されている高校	19校	16校	9校
始業時間（8:30）までにイグレス交通が1本確保されている高校	4校	2校	5校
始業時間（8:30）までにイグレス交通が確保されていない高校	3校	0校	0校





## (5) 大規模医療施設への通院可能圏

栃木県保健医療計画における「二次保健医療圏」を基に、市町内に二次救急以上の病院が存在しない市町を整理しました。二次救急以上の病院が存在しない9市町においては、二次救急以上の病院へ通院するために市町をまたいで移動しなければならず、その際に公共交通機関で午前の外来受付時間内に病院への通院が可能かを確認しました。

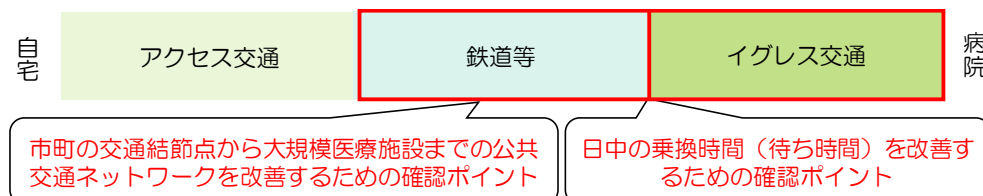


図 5-7 サービスレベルの確認方法

日中需要のため、午前中の外来受付時間内に交通結節点から医療圏域に立地している第2次医療施設までの路線は確保されていますが、平均乗換時間が30分を超える接続も見られました。

日中のオフピークでのサービス水準では、目的地までを結ぶ交通モードの有機的な連携によるシームレスなダイヤ設定も課題と考えられます。

野木町、上三川町、那須町では、デマンド交通が医療施設に乗り入れています。

表 5-5 交通結節点から午前中の外来受付時間内における最寄り二次医療施設までの路線の有無

圏域	市町	医療施設	外来受付時間(午前)	外来受付時間内における市町から医療施設までのアクセス				所要時間 <sup>※2</sup>		乗換回数	合計運賃
				鉄道(バス)	本数	イグレス交通	本数	乗車	乗換		
県南	野木町	光南	8:00~12:00	野木駅~間々田駅	17本	間々田駅~光南病院	4本	12分	12分	1回	389円
		新小山市民	7:45~12:00	野木駅~間々田駅	17本	間々田駅~新小山市民病院	6本	30分	15分	1回	389円
	上三川町	石橋総合	8:00~12:00	-	-	上三川車庫~石橋待合所~石橋総合病院入口	2本/9本	14分	37分	1回	540円
		自治医科大学	8:30~11:00	上三川車庫~石橋駅~自治医大駅	4本/9本	自治医大駅~自治医大病院	8本	25分	19分	1回	730円
県東	芳賀町 <sup>※1</sup>	宇都宮記念	8:00~11:30	芳賀工業団地管理センター前~宇都宮駅東口	22本	徒歩	-	40分	-	-	350円
	市貝町	芳賀赤十字	8:30~11:00	市場駅~北真岡駅	4本	北真岡駅~芳賀赤十字病院	4本	30分	7分	1回	660円
	茂木町	芳賀赤十字	8:30~11:00	茂木駅~北真岡駅	4本	北真岡駅~芳賀赤十字病院	4本	43分	8分	1回	800円
	益子町	芳賀赤十字	8:30~11:00	七井駅(益子駅)~北真岡駅	4本	北真岡駅~芳賀赤十字病院	4本	21分	7分	1回	510円
県北	那珂川町	那須南	8:30~11:30	-	-	那珂川町役場~那須南病院前	3本	40分	-	-	500円
	塩谷町	国際医療福祉大塩谷	7:30~11:30	-	-	玉生宿~塩谷病院	1本	19分	-	-	480円
	那須町	菅間記念	8:00~12:00	黒田原駅~黒磯駅	3本	黒磯駅~菅間記念病院	3本	14分	37分	1回	400円
	高根沢町	黒須	8:00~12:00	宝積寺駅~氏家駅	9本	徒歩	-	5分	-	-	190円

※1：LRT 路線の分析結果を掲載。(宇都宮市の第2次医療施設を利用しない場合の運賃は1,100~1,400円程度必要であり、LRTの開業に伴い宇都宮市の医療施設に通院することが想定)

※2：運行本数・所要時間は各運行ダイヤの平均値

### ケーススタディのまとめ

- 鉄道及びバス路線の運行本数は概ね市町間の流動の傾向を反映している
- 交通軸ごとの日平均運行本数をみると、流動が多いにも関わらず少ない区間もある
- 基幹的公共交通路線で定義されるサービス水準に達する交通軸は少ない
- 県立高校への通学ではイグレス交通が確保されていないため、公共交通が利用できないケースがある
- 複数の交通モードにおける日中のオフピークでのダイヤ設定では、乗り継ぎ時間が非常に長いケースがある

# 第6章 目標達成のための施策

## 6-1 目標ごとの施策一覧


設定した公共交通の目標を達成するための施策の一覧を以下のとおり整理しました。

目標達成のための 施策	
<凡例> 施策の役割分担 県 市 市町 交 交通事業者 住 県民	
(目標 i) 公共交通ネットワークの維持・形成	<p>【施策 1-1】広域交通ネットワーク維持・形成 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹・枝・葉を創り守り育てるための検討</li> <li>● 新交通等の整備推進支援</li> <li>● 広域バスの導入促進や関係者との調整</li> </ul> <p>【施策 1-2】地域特性を踏まえた公共交通の維持・形成 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域特性に応じた適切な交通モード選択への助言・指導 (勉強会・協議会等)</li> <li>● 各種交通モードと連携した運行体制の確保</li> <li>● 地域共助型生活交通の導入支援</li> <li>● 利用者のニーズを踏まえた運行の効率化</li> </ul> <p>【施策 1-3】交通結節点の充実・強化 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通結節点の整備</li> <li>● 自宅から目的地までを結ぶ交通モードとの有機的な連携</li> </ul> <p>【施策 1-4】地域の表情に応じた財政的支援 (県 市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス等の生活交通の運行支援</li> <li>● 人にやさしいバスの導入のための支援</li> <li>● 県内の第三セクター鉄道に対する支援</li> <li>● タクシー利便増進の取組に対する支援</li> </ul> <p>【施策 1-5】公共交通に係る担い手確保に関する取組支援 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 担い手不足の解消に向けた取組の検討</li> <li>● 魅力ある職場環境整備の支援</li> <li>● 職業体験イベント等の実施</li> <li>● 公共交通事業に対する子供たちへの魅力発信</li> </ul>
(目標 ii) まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実	<p>【施策 2-1】立地適正化計画等と公共交通サービスの連携強化 (県 市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 立地適正化計画・都市計画マスタープランの策定・連携の支援</li> <li>● 地域公共交通計画の策定・推進の支援</li> </ul> <p>【施策 2-2】多様な機能を持ち合わせた待合環境等の整備 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 待合環境 (ベンチ、屋根等) の整備</li> <li>● 公共交通のバリアフリー化の促進</li> </ul> <p>【施策 2-3】多文化・他地域と共生するためのわかりやすい情報提供・発信 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● リアルタイムなバス運行情報の見える化の促進</li> <li>● 県内の主要駅におけるバスの案内表示の統一化、多言語表記</li> </ul> <p>【施策 2-4】商業施策等との連携 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 商業施策と連携した公共交通の利用促進</li> <li>● 交通結節点の複合機能化</li> </ul> <p>【施策 2-5】観光施策との連携 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● オーバーツーリズムに対応した観光交通マネジメントの推進</li> <li>● 観光周遊時にも利用できる公共交通サービスの導入促進</li> </ul> <p>【施策 2-6】新技術による公共交通施策の導入・活用 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通情報共有基盤の構築</li> <li>● 交通系ICカード導入・活用の促進</li> <li>● MaaSへの展開検討</li> <li>● キャッシュレス導入支援</li> </ul>
(目標 iii) 各主体が共創した公共交通の運営維持	<p>【施策 3-1】モビリティ・マネジメント等の需要喚起施策の推進 (県 市 交 住)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス・鉄道利用デーの実施</li> <li>● のりもの・のりかたガイドブックの作成・配布</li> <li>● オフピーク利用の促進、エコ通勤の推進</li> </ul> <p>【施策 3-2】県民主体による公共交通の確保 (県 市 交 住)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民主体による公共交通運行の支援</li> <li>● トリガー方式を活用した路線の開拓の支援</li> <li>● 公共交通サポーター制度の検討</li> </ul> <p>【施策 3-3】関係者間の連携及び市町や交通事業者の取組への支援 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「とちぎの公共交通」の作成・公表</li> <li>● 交通事業者・市町・県による定期的な意見交換 (協議会や地域部会の継続、勉強会の新設) 等の関係者が連携できる環境の整備</li> <li>● 県内の第三セクター鉄道に対する支援</li> <li>● タクシー利便増進の取組に対する支援 (再掲)</li> <li>● 公共交通に係る担い手確保に関する取組支援 (再掲)</li> <li>● 路線バス等の生活交通の運行支援 (再掲)</li> </ul> <p>【施策 3-4】公共交通の運営維持に向けた新技術の導入・活用 (県 市 交)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 無人自動運転移動サービスの推進やAI デマンド交通等の新たな公共交通システムの導入促進</li> <li>● GX等、他部署で所管する取組との連携</li> </ul>

## 6-2 各施策内容の整理

各施策についての施策概要、実施主体、取組概要、参考事例、スケジュールを整理しました。

### (1) 目標 i 「公共交通ネットワークの維持・形成」に関する施策

目標 i		公共交通ネットワークの維持・形成				
施策 1-1	広域交通ネットワーク維持・形成					
施策概要	関係機関（市町・交通事業者等）とも調整しながら、様々な利用者のニーズに対応した幹・枝・葉を創り（つくり）守り（まもり）育てる（そだてる）ための県内の広域交通ネットワークを維持・形成します。					
実施主体	栃木県	関連主体	各市町、交通事業者			
取組概要	<p><b>取組 1 「幹・枝・葉を創り守り育てるための検討」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「幹・枝・葉」にあたる公共交通ネットワークの役割を明確にし、これらが連携することで、県外との広域的な移動から、目的地までの移動に至るまで、様々な利用者のニーズに対応できる交通体系を目指します。</li> <li>第5章2節の公共交通ネットワーク図や第5章4節の確保すべきサービス水準などを基に様々なデータを分析し、地域の実情を踏まえた上で、各輸送資源を組み合わせながら、あるべき公共交通ネットワークの姿を関係機関とともに検討していきます。</li> </ul> <p><b>取組 2 「市町をまたぐバスの導入促進や関係者との調整」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町の連携や、交通事業者等の関係者との調整を支援し、複数の市町をまたぐバス路線を維持するとともに、新たな市町をまたぐバス路線の導入を促進します。</li> </ul> <p><b>取組 3 「新交通等の整備推進支援」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LRT やグリーンスローモビリティなどの新たな交通等の導入を検討する際に、関係機関との調整や情報収集のほか、多様な交通手段を適材適所に利用してもらうことを目指し、新交通のルールへの周知など、住民理解の促進をはじめとした様々な支援を行っていきます。</li> </ul>					
参考事例	<p style="text-align: center;"><b>広域連携バス「ゆうがおバス」</b> (下野市・壬生町)</p> <p>行政区を超えた移動ニーズがあるものの、各市町のデマンド交通では当該移動ニーズへの対応に適さないとして、広域連携バス「ゆうがおバス」の実証運行を令和元年10月より開始。令和4年4月より本格運行へ移行している。</p> <p>運行経路：JR石橋駅～東武おもちゃのまち駅 ～獨協医科大学附属病院</p> <p>運行時間：午前6時～午後8時の時間帯で1時間に1便程度（休日は半分程度）</p> <p>運賃：180～440円（令和5年4月現在）</p>		 <p style="text-align: right;">出典：下野市 HP</p>			
スケジュール	取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	取組 1	■	■	■	■	■
	取組 2	■	■	■	■	■
	取組 3	■	■	■	■	■

（実線：実施 点線：検討）

**目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成**

<p><b>施策 1-2</b></p>	<p><b>地域特性を踏まえた公共交通の維持・形成</b></p>		
<p><b>施策概要</b></p>	<p>各交通モードが担う役割の明確化や利用者のニーズを踏まえた運行の効率化等により、地域特性を踏まえた公共交通ネットワークを維持・形成します。</p>		
<p><b>実施主体</b></p>	<p>栃木県</p>	<p><b>関連主体</b></p>	<p>各市町、交通事業者</p>
<p><b>取組概要</b></p>	<p><b>取組 1 「地域特性に応じた適切な交通モード選択への助言・指導（勉強会・協議会等）」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本県では多くの市町でデマンド交通を運行し、住民の生活交通を支えています。地域の特性や輸送資源の状況等を踏まえながら、様々な交通モードの中から適切な選択ができるように、複数市町が連携して検討する機会としての勉強会・協議会等を開催し、助言や指導等による支援を行います。</li> </ul> <p><b>取組 2 「各種交通モードと共存した運行体制の確保」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道と路線バス、路線バスとコミュニティバスなど、交通モードが複数運行している区間の本数やダイヤを事業者間、事業者と市町等で垣根を越えて調整することで、各種交通モードの棲み分けを行い、各種交通モードが担う役割を達成するために、限られた地域の交通手段の中で最適な運行体制を確保できるよう支援します。</li> <li>・その際、路線バスや鉄道等に限らず、送迎バスや自家用有償旅客運送等の県内にある様々な輸送資源を活用できるよう調整を支援します。</li> </ul> <p><b>取組 3 「利用者のニーズを踏まえた運行の効率化」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者等からの各種データ提供を基に、地域における利用ニーズや利用状況を分析した上で、路線の統廃合や再編、イグレス交通の新設、運行形態の変更等、運行効率化を図り、持続可能な運行を目指せるよう勉強会・協議会を実施する等の体制を構築します。</li> </ul> <p>例) 運行効率化に向けて、朝・夕は定時定路線バスとして、昼間はデマンド交通として運行するなど、時間帯での棲み分けを検討する等</p> <p><b>取組 4 「地域共助型生活交通の導入支援」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスや市町の運行する交通では十分に移動手段が確保できない中山間地域や郊外集落等では、地域住民が主体となって自家用車等を活用して有償運送を行う仕組みを導入する事例があります。</li> <li>・地域の生活交通を維持するための導入事例を紹介しながら、導入に向けた検討の流れや手法、導入後の運行管理について、定めるべき事項やポイント等を示した「地域共助型生活交通導入ガイドライン」を活用し、地域共助型生活交通の導入を支援します。</li> </ul>		



▲地域共助型生活交通導入ガイドライン



参考事例

**My Ride のるる（茨城県 高萩市）**

高萩市では、路線バスの赤字額の抑制や公共交通の維持を目的に、朝夕は定時定路線バスとして運行する車両を、利用者の少ない昼間はデマンド交通として運行することで、利便性の向上・採算性の向上につながった。

利用方法：アプリまたは電話により呼び出し  
 特徴：AIにより利用者からのリクエストに合わせてバスの運行経路とダイヤを最適化  
 運行成果：平日の利用者数が1.3倍に増加



出典：茨城交通 HP

**まいちゃん号・まいちゃんバス（滋賀県 米原市）**

過去の不採算バス路線を置き換え、効率的な公共交通の運営を実現するため、市内では完全予約制の乗合タクシーとして運行し、市外で利用する場合は一般タクシーとして連携利用が可能。（その場合は途中から通常のタクシー料金となる）

**地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル（広島県 広島市）**

多様な運行形態を活用した地域主体の生活交通の導入について、地域が実施する取組と各段階における市の支援内容を紹介している。

掲載概要：運行までの基本的な手順をもとに、各主体の役割や段階ごとのポイントを記載。本格運行開始後の資金確保の例や、国等への補助申請の方法等も示されている。



出典：広島市 HP

**地域共助型生活交通の導入（矢板市）**

塩谷町に近いコリーナ矢板（約300世帯）、玉田（約20世帯）両地区の生活の足として、県内で初めて2021年9月下旬より運行が開始された。導入に向けては住民らで組織する「コリーナ・玉田共助バス運営会」を設立。また、安全運転のためのマニュアルを作り、停留所を決め、時刻表も作成した。利用者の使い勝手を考え、小学校の登下校の時間や列車の発車時刻に合わせたダイヤが組まれている。



出典：矢板市 HP

	取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
スケジュール	取組 1	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	—————	—————	—————	—————
	取組 2	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	—————	—————	—————
	取組 3	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	—————	—————	—————
	取組 4	—————	—————	—————	—————	—————

（実線：実施 点線：検討）

<p>施策 1-3</p>	<p><b>交通結節点の充実・強化</b></p>										
<p>施策概要</p>	<p>複数の交通を繋ぐ交通結節点の整備を推進し、乗換機能の充実や便利で快適な空間を確保することで、自宅から目的地までを結ぶ交通モードとの有機的な連携を図ります。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>栃木県</p>	<p>関連主体</p>	<p>各市町・交通事業者</p>								
<p>取組概要</p>	<p><b>取組 1 「交通結節点の整備」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>発着施設、歩行空間や駐車場、駐輪場、案内施設、休憩施設等を含む交通結節点の整備や整備の支援を行うことで、待ち時間の負担軽減や複数の交通モードの乗り換えをスムーズにし、公共交通の利用促進を図ります。</li> </ul> <p>▼交通結節点の類型</p> <table border="1" data-bbox="359 739 1407 1545"> <thead> <tr> <th data-bbox="359 739 494 772">類型</th> <th data-bbox="494 739 1407 772">概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="359 772 494 1064"> <p>マルチモードバスタ</p> </td> <td data-bbox="494 772 1407 1064"> <p>鉄道駅を中心とした広域的な交通結節点（鉄道駅と接続する高速バス等の交通結節点）、鉄道駅を中心とした地域の交通結節点（鉄道駅と接続する路線バス等の交通結節点）の2種がある。</p> <div data-bbox="1021 784 1388 1019" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">▲鉄道駅を中心とした地域の交通結節点</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 1064 494 1220"> <p>ハイウェイバスタ</p> </td> <td data-bbox="494 1064 1407 1220"> <p>SA・PA 併設型（高速道路サービスエリアやパーキングエリア内に立地し高速バス等と接続する交通結節点）、高速バス停型（高速道路上の高速バス停と接続する交通結節点）、IC 直結型（高速道路インターチェンジの近傍に立地する高速バス等の交通結節点）の3種がある。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 1220 494 1545"> <p>地域のバスタ</p> </td> <td data-bbox="494 1220 1407 1545"> <p>地域の拠点型（道の駅や観光施設などの地域の賑わい拠点と一体となった交通結節点）、独立ターミナル型（バスの乗継等を目的として独立して設置された交通結節点）、地域のバス停型（端末交通とバス停を接続する小規模な交通結節点）の3種がある。</p> <div data-bbox="901 1232 1396 1467" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">▲地域の拠点型</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p><b>交通結節点に求められる交通機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本機能：交通結節点における歩行者のバスやタクシー等の乗降や乗降までの移動・待合、また、施設内のバスやタクシー等の車両の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通結節点が備えるべき基本的な機能。</li> <li>交通結節機能：交通結節点の多様な交通モードが一体となって機能するよう、歩行者の乗継や交通モード間の接続、さらには、新たなモビリティへの対応等、交通モード間を円滑に接続。</li> </ul> <p>出典：国土交通省道路局「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」を参照し作成</p> <p><b>取組 2 「自宅から目的地までを結ぶ交通モードとの有機的な連携」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点において、乗り継ぎがしやすい施設整備を行うとともに、端末交通とのシームレスなダイヤ設定等を行い、様々な交通モードとの有機的な連携を図れるよう支援します。</li> </ul>			類型	概要	<p>マルチモードバスタ</p>	<p>鉄道駅を中心とした広域的な交通結節点（鉄道駅と接続する高速バス等の交通結節点）、鉄道駅を中心とした地域の交通結節点（鉄道駅と接続する路線バス等の交通結節点）の2種がある。</p> <div data-bbox="1021 784 1388 1019" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">▲鉄道駅を中心とした地域の交通結節点</p>	<p>ハイウェイバスタ</p>	<p>SA・PA 併設型（高速道路サービスエリアやパーキングエリア内に立地し高速バス等と接続する交通結節点）、高速バス停型（高速道路上の高速バス停と接続する交通結節点）、IC 直結型（高速道路インターチェンジの近傍に立地する高速バス等の交通結節点）の3種がある。</p>	<p>地域のバスタ</p>	<p>地域の拠点型（道の駅や観光施設などの地域の賑わい拠点と一体となった交通結節点）、独立ターミナル型（バスの乗継等を目的として独立して設置された交通結節点）、地域のバス停型（端末交通とバス停を接続する小規模な交通結節点）の3種がある。</p> <div data-bbox="901 1232 1396 1467" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">▲地域の拠点型</p>
類型	概要										
<p>マルチモードバスタ</p>	<p>鉄道駅を中心とした広域的な交通結節点（鉄道駅と接続する高速バス等の交通結節点）、鉄道駅を中心とした地域の交通結節点（鉄道駅と接続する路線バス等の交通結節点）の2種がある。</p> <div data-bbox="1021 784 1388 1019" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">▲鉄道駅を中心とした地域の交通結節点</p>										
<p>ハイウェイバスタ</p>	<p>SA・PA 併設型（高速道路サービスエリアやパーキングエリア内に立地し高速バス等と接続する交通結節点）、高速バス停型（高速道路上の高速バス停と接続する交通結節点）、IC 直結型（高速道路インターチェンジの近傍に立地する高速バス等の交通結節点）の3種がある。</p>										
<p>地域のバスタ</p>	<p>地域の拠点型（道の駅や観光施設などの地域の賑わい拠点と一体となった交通結節点）、独立ターミナル型（バスの乗継等を目的として独立して設置された交通結節点）、地域のバス停型（端末交通とバス停を接続する小規模な交通結節点）の3種がある。</p> <div data-bbox="901 1232 1396 1467" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">▲地域の拠点型</p>										











**目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成**

<p><b>施策 1-5</b></p>	<p><b>公共交通に係る担い手確保に関する取組支援</b></p>					
<p><b>施策概要</b></p>	<p>公共交通やそこで働く方々の魅力を発信する等、公共交通に係る各事業の労働力不足に対応するための施策を支援します。</p>					
<p><b>実施主体</b></p>	<p>栃木県</p>	<p><b>関連主体</b></p>	<p>各市町、交通事業者</p>			
<p><b>取組概要</b></p>	<p><b>取組 1 「担い手不足の解消に向けた取組の検討」</b>          ・県内における交通事業者の運転手確保が難しい状況を踏まえ、バスやタクシー等の公共交通事業の魅力や社会的重要性を周知する取組の実施を検討します。</p> <p><b>取組 2 「職業体験イベント等の実施」</b>          ・公共交通の仕事の魅力を直接感じてもらう体験イベント等を実施していけるよう、関係者間の調整を支援します。</p> <p><b>取組 3 「魅力ある職場環境整備の支援」</b>          ・公共交通に係る職場環境についての課題を情報共有し、改善に向け関係者間との調整を行います。</p> <p><b>取組 4 「公共交通事業に対する子供たちへの魅力発信」</b>          ・本県では、家庭や学校における、公共交通に関する啓発、教育を支援する「のりもの・のりかたガイドブック」を作成しています。子供たちに公共交通の更なる魅力を発信し、将来公共交通事業に携わってもらえるよう、「のりもの・のりかたガイドブック」の改定を行います。</p>					
<p><b>参考事例</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>公共交通人材確保対策事業（愛媛県）</b></p> <p>深刻な人材不足の状況にある交通事業者の運転者確保や、若年者の運輸業に対する理解を高めることを目的として、愛媛県において平成 28 年度より「公共交通人材確保対策事業」を実施している。          民間の就職支援会社に委託し、パンフレットの発行や職場見学ツアーなど若年者らを対象に運輸業とのマッチング促進や理解促進に向けた事業を実施しており、県と民間がタッグを組んだ人材確保事業となっている。</p>			 <p>出典：四国運輸局「交通分野における労働力不足に対応した人材確保・育成方策について」</p>  <p>出典：堺市 HP</p>		
<p><b>スケジュール</b></p>	<p>取組</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>
<p>取組 1</p>	<p>→</p>					
<p>取組 2</p>	<p>→</p>					
<p>取組 3</p>	<p>→</p>					
<p>取組 4</p>	<p>→</p>					

(実線：実施 点線：検討)

(2) 目標 ii 「まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実」に関する施策

目標 ii		まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実																																																																																																									
施策 2-1	立地適正化計画等と公共交通サービスの連携強化																																																																																																										
施策概要	「立地適正化計画」等と連携した公共交通施策や各市町もしくは複数市町の連携における「地域公共交通計画」の策定・推進を支援することで、まちづくりと公共交通サービスの連携強化を図ります。																																																																																																										
実施主体	栃木県	関連主体	各市町																																																																																																								
取組概要	<p><b>取組 1 「立地適正化計画・都市計画マスタープランの策定・連携の支援」</b></p> <p>・市町が作成する「立地適正化計画」（立地適正化計画が未策定の市町は「都市計画マスタープラン」）において、交通結節点や公共交通軸沿線に生活拠点・目的地（商業施設・医療施設・教育施設等）や居住を誘導するなど、公共交通サービスとの連携を強化したコンパクト＋ネットワークの推進を支援します。</p> <p>▼栃木県内市町の立地適正化計画の策定状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>自治体名</th> <th>策定年月 (改定年月)</th> <th>公共交通の位置づけ（交通軸・誘導施策・評価指標）有無</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>宇都宮市</td><td>平成 29 年 3 月 (令和 3 年 5 月)</td><td>○</td></tr> <tr><td>2</td><td>足利市</td><td>令和 4 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>3</td><td>栃木市</td><td>令和 3 年 6 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>4</td><td>佐野市</td><td>令和 3 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>5</td><td>鹿沼市</td><td>令和 3 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>6</td><td>日光市</td><td>令和 3 年 4 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>7</td><td>小山市</td><td>令和 2 年 1 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>8</td><td>真岡市</td><td>令和 2 年 4 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>9</td><td>大田原市</td><td>令和 2 年 4 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>10</td><td>矢板市</td><td>令和 5 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>11</td><td>那須塩原市</td><td>平成 29 年 3 月 (平成 30 年 3 月)</td><td>○</td></tr> <tr><td>12</td><td>さくら市</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>13</td><td>那須烏山市</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>14</td><td>下野市</td><td>平成 29 年 3 月 (令和 4 年 3 月)</td><td>○</td></tr> <tr><td>15</td><td>上三川町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>16</td><td>益子町</td><td>令和 5 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>17</td><td>茂木町</td><td>令和 3 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>18</td><td>市貝町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>19</td><td>芳賀町</td><td>令和 2 年 3 月</td><td>○</td></tr> <tr><td>20</td><td>壬生町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>21</td><td>野木町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>22</td><td>塩谷町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>23</td><td>高根沢町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>24</td><td>那須町</td><td>－</td><td>－</td></tr> <tr><td>25</td><td>那珂川町</td><td>－</td><td>－</td></tr> </tbody> </table>			No.	自治体名	策定年月 (改定年月)	公共交通の位置づけ（交通軸・誘導施策・評価指標）有無	1	宇都宮市	平成 29 年 3 月 (令和 3 年 5 月)	○	2	足利市	令和 4 年 3 月	○	3	栃木市	令和 3 年 6 月	○	4	佐野市	令和 3 年 3 月	○	5	鹿沼市	令和 3 年 3 月	○	6	日光市	令和 3 年 4 月	○	7	小山市	令和 2 年 1 月	○	8	真岡市	令和 2 年 4 月	○	9	大田原市	令和 2 年 4 月	○	10	矢板市	令和 5 年 3 月	○	11	那須塩原市	平成 29 年 3 月 (平成 30 年 3 月)	○	12	さくら市	－	－	13	那須烏山市	－	－	14	下野市	平成 29 年 3 月 (令和 4 年 3 月)	○	15	上三川町	－	－	16	益子町	令和 5 年 3 月	○	17	茂木町	令和 3 年 3 月	○	18	市貝町	－	－	19	芳賀町	令和 2 年 3 月	○	20	壬生町	－	－	21	野木町	－	－	22	塩谷町	－	－	23	高根沢町	－	－	24	那須町	－	－	25	那珂川町	－	－
	No.	自治体名	策定年月 (改定年月)	公共交通の位置づけ（交通軸・誘導施策・評価指標）有無																																																																																																							
1	宇都宮市	平成 29 年 3 月 (令和 3 年 5 月)	○																																																																																																								
2	足利市	令和 4 年 3 月	○																																																																																																								
3	栃木市	令和 3 年 6 月	○																																																																																																								
4	佐野市	令和 3 年 3 月	○																																																																																																								
5	鹿沼市	令和 3 年 3 月	○																																																																																																								
6	日光市	令和 3 年 4 月	○																																																																																																								
7	小山市	令和 2 年 1 月	○																																																																																																								
8	真岡市	令和 2 年 4 月	○																																																																																																								
9	大田原市	令和 2 年 4 月	○																																																																																																								
10	矢板市	令和 5 年 3 月	○																																																																																																								
11	那須塩原市	平成 29 年 3 月 (平成 30 年 3 月)	○																																																																																																								
12	さくら市	－	－																																																																																																								
13	那須烏山市	－	－																																																																																																								
14	下野市	平成 29 年 3 月 (令和 4 年 3 月)	○																																																																																																								
15	上三川町	－	－																																																																																																								
16	益子町	令和 5 年 3 月	○																																																																																																								
17	茂木町	令和 3 年 3 月	○																																																																																																								
18	市貝町	－	－																																																																																																								
19	芳賀町	令和 2 年 3 月	○																																																																																																								
20	壬生町	－	－																																																																																																								
21	野木町	－	－																																																																																																								
22	塩谷町	－	－																																																																																																								
23	高根沢町	－	－																																																																																																								
24	那須町	－	－																																																																																																								
25	那珂川町	－	－																																																																																																								
	<p><b>取組 2 「地域公共交通計画の策定・推進の支援」</b></p> <p>・各市町もしくは複数市町の連携における「地域公共交通計画」の策定・推進を支援し、幹・枝・葉による公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。</p>																																																																																																										

参考事例

宇都宮市立地適正化計画  
(宇都宮市)

宇都宮市では、将来の都市構造として「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を掲げ、「公共交通ネットワークの構築」との連携を図りながら、居住や都市機能の誘導などの「拠点化の促進」に取り組んでいる。都市機能誘導区域の設定にあたっては、都市機能・都市基盤が充実した「都市拠点」「都市拠点圏域」「地域拠点」を基本とし、基幹公共交通の結節点である鉄道駅やLRT 停留場(トランジット機能を備えた場所)の周辺を含めた地域に都市機能誘導区域を配置している。

区分	配置するエリア	
都市拠点	①都市拠点エリア (内環状線の内側)	
都市拠点圏域	②南宇都宮駅周辺エリア ③LRT 停留場周辺エリア ④岡本駅周辺エリア	
地域拠点	鉄軌道駅周辺型	⑤江曾島駅周辺エリア ⑥西川田駅周辺エリア ⑦雀宮駅周辺エリア ⑧テクノポリスセンターエリア
	幹線バス路線等結節点周辺型	⑨瑞穂野団地周辺エリア ⑩上河内地区市民センター周辺エリア

厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画  
(厚木市)

厚木市では、立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画として作成している。片道 30 本/日以上以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置づけ、その沿線に立地する生活利便施設(スーパー、診療所等)の施設整備費等を補助している。



出典：宇都宮市立地適正化計画



出典：厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

スケジュール	取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	取組 1	→				
	取組 2	→				

(実線：実施 点線：検討)

**目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実**

**施策 2-2 多様な機能を持ち合わせた待合環境等の整備**

**施策概要** 誰もが快適で使いやすい公共交通サービスの提供に向けて、多様な機能を持ち合わせた待合環境やバリアフリーの整備等を進めます。

**実施主体** 栃木県 **関連主体** 各市町、交通事業者

**取組概要**

**取組 1 「待合環境（ベンチ、屋根等）の整備」**  
 ・バス停へのベンチや屋根等の設置、駅舎の改修やトイレの設置、駐輪場・駐車場整備による乗換機能の充実等、快適で心地よい優れた待合環境の整備を促進します。



**取組 2 「公共交通のバリアフリー化の促進」**  
 ・鉄道事業者等と連携し、鉄道駅やその周辺のバリアフリー整備を促進する「栃木県鉄道駅バリアフリー化整備補助」を引き続き行います。

<b>参考事例</b>	<p><b>瑞穂野団地バス停 (宇都宮市)</b></p> <p>瑞穂野団地バス停にて、ベンチや屋根が整備されている。また、宇都宮市では自転車に乗ってバス停まで行き、路線バスに乗りかえる「サイクル&amp;バスライド」を推進しており、バス停横に自転車駐車を整備することで、自転車から公共交通機関への乗り換えがしやすくなった。</p>	 <p>出典：宇都宮市 HP</p>
	<p><b>バス停への上屋・ベンチの設置 (東京都 町田市)</b></p> <p>町田市では、バス利用者のバス待ち環境向上を目的として、上屋・ベンチの設置に係る費用の2分の1をバス事業者に補助し、バス停への上屋・ベンチの設置を促進している。</p>	 <p>出典：町田市 HP</p>
	<p><b>フルーツバス停 (長崎県 諫早市)</b></p> <p>長崎県の玄関口として、訪れる人たちの心を和ませるために、イチゴやメロン、ミカンなど全5種類16基のフルーツを模したバス停が国道沿いを中心に設置されており、バス停利用者だけでなく、観光スポットとしても注目されている。</p>	 <p>出典：ながさき旅ネット HP</p>

<b>スケジュール</b>	<b>取組</b>	<b>R6 年度</b>	<b>R7 年度</b>	<b>R8 年度</b>	<b>R9 年度</b>	<b>R10 年度</b>
	<b>取組 1</b>	→				
	<b>取組 2</b>	→				

(実線：実施 点線：検討)



目標 ii	まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実					
施策 2-3	多文化・他地域と共生するためのわかりやすい情報提供・発信					
施策概要	バス運行情報の見える化やバスの案内表示の統一化・多言語表記等により、誰もがわかりやすい情報提供を行える環境を整備します。					
実施主体	栃木県	関連主体	各市町、交通事業者			
取組概要	<p><b>取組 1 「リアルタイムなバス運行情報の見える化の促進」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>個人のスマートフォン端末や、交通結節点でバスのリアルタイムな運行情報（車いす利用者等に向けたノンステップバスの運行情報等も含む）を確認できるよう、バスロケーションシステムの導入と、交通結節点等におけるデジタルサイネージの設置等を支援します。</li> <li>県北・県央・県南地域ごとに公共交通を利用した市町をまたぐ外出を意識した広域交通マップの作成を検討します。</li> </ul> <p><b>取組 2 「県内の主要駅等におけるバスの案内表示の統一化、多言語表記」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>初めて利用する人にもわかりやすい案内表示を目指すための「分かりやすい乗換案内掲示のための方針（ガイドライン）」の作成を、各市町や交通事業者とも協議を進めながら検討し、県内の主要駅から鉄道とバスの乗り換え等の案内表示の統一化に向けた取組を推進します。なお、多言語表記についても配慮し、訪日外国人観光客の利便性向上を図ります。</li> <li>まちなかの周遊時にも公共交通を利用してもらえるよう、駅やバス停だけでなく、まちなかにおけるバスの案内表示の統一化に向けた取組を推進します。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>分かりやすい乗換案内掲示のための方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>改札の目の前や自由通路、階段の上等にバス乗り場へ誘導するピクトグラムを大きく表示するなど、歩行者の動線に合わせて案内掲示する。</li> <li>ピクトグラムだけでなく、発着場所や具体的な行先表示を明記する。</li> <li>バス乗り場においては、各乗り場に発着するバス路線を詳細に明記するとともに、遠くからでも確認できるよう目印となる表示を明記する。</li> </ul> </div>					
参考事例	<p style="text-align: center;"><b>佐野駅前交流プラザ ばるぼーとのデジタルサイネージ（佐野市）</b></p>					
<p>佐野市では、佐野駅前にある交流施設内に公共交通待合室を整備した。デジタルサイネージが整備されており、室内で休憩しながらバスの運行情報が確認できる。</p>						
<p style="text-align: center;"><b>那須地域広域交通 MAP（大田原市・那須塩原市・那須町・那珂川町）</b></p>						
<p>那須地域内を運行する路線バス及びデマンド交通を網羅した広域公共交通マップを作成した。那須地域の公共交通を利用したおでかけを意識し、路線図の他、病院、行政機関、高校、観光施設等を記載することで、那須地域に訪れる観光客や那須地域への移住を考えている方等から好評をいただいている。</p>						
スケジュール	取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	取組 1	—————▶				
	取組 2	—————▶				

（実線：実施 点線：検討）

目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実

施策 2-4	商業施策等との連携		
施策概要	交通軸や交通結節点周辺の賑わい創出に向けて、商業施策との連携や交通結節点の複合機能化を支援し、公共交通の利用促進を図ります。		
実施主体	栃木県	関連主体	各市町、交通事業者

取組概要	<p><b>取組 1 「商業施策と連携した公共交通の利用促進」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県内の商業施設と連携し、公共交通を利用することで割引等の特典を受けられる企画乗車券や日帰り路線バスパック、サブスクリプションプラン（特定の地域や期間における定額乗り放題など）等の企画等により、公共交通の利用促進に繋がられるよう関係者間の調整を支援します。</li> </ul> <p><b>取組 2 「交通結節点の複合機能化」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点内あるいは交通結節点に隣接して商業施設や公共施設等を配置し、交通結節点の複合機能化ならびにブランディングを図ることで、交通結節点周辺の賑わいを創出できるよう関係者間の調整を支援します。</li> </ul>		
------	--	--	--

参考事例	<p><b>日帰り路線バスパックの企画販売 (青森県 八戸市)</b></p> <p>人口減少が進展する中、日常利用だけで路線バスを支えていくことには限界があり、路線バス利用の新たな需要を掘り起こす必要があるため、バス乗車券と施設入場券等がセットになった企画乗車券を交通事業者、沿線施設等と連携して企画・商品化した。目的地と移動手段をパッケージにすることで、バス路線や時刻表を読み取る等のハードルが下がり、日頃バスを利用しない人でも気軽におでかけできる。</p>	 <p>出典：八戸市「日帰り路線バスパックによるお出かけ機会の創出」</p>
	<p><b>野七里テラス (神奈川県 横浜市)</b></p> <p>バス停とまちの拠点となるコンビニエンスストア併設型のコミュニティ施設「野七里テラス」が隣接し、バスの待合スペースとしても施設を活用することができる。</p>	 <p>出典：大和ハウス工業株式会社 HP</p>
	<p><b>大谷コネクト(大谷観光周遊拠点施設) (宇都宮市)</b></p> <p>ビジターセンターを備えるなど、観光・周遊の拠点となる「大谷コネクト(大谷観光周遊拠点施設)」が令和 5 年 11 月に供用開始され、施設付近には商業施設やバス停、グリーンスローモビリティの乗り場が設置されており、交通結節点の複合機能化を図っている。</p>	 <p>出典：宇都宮市提供</p>

スケジュール	取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	取組 1	■	■	■	■	■
	取組 2	■	■	■	■	■

(実線：実施 点線：検討)

目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実

<p>施策 2-5</p>	<p>観光施策との連携</p>					
<p>施策概要</p>	<p>各関係者による観光施策と連携し、観光の混雑緩和を含めた観光交通マネジメントを行うことで、観光需要の時間的平準化と公共交通の利用促進の相互作用を図り利用者の利便性向上が確保されるよう関係者間の調整を支援します。</p>					
<p>実施主体</p>	<p>栃木県</p>	<p>関連主体</p>	<p>各市町、交通事業者</p>			
<p>取組概要</p>	<p><b>取組 1 「オーバーツーリズムに対応した観光交通マネジメントの推進」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設、商業施設の様々な取組等と連携して、近年のインバウンド増加にも対応した観光需要の時間的平準化と公共交通の利用促進を図る観光交通マネジメントを実施することで、公共交通利用による周遊観光の促進を図れるよう関係者間の調整を支援します。</li> </ul> <p><b>取組 2 「観光周遊時にも利用できる公共交通サービスの導入促進」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住民の日常利用はもちろん、観光周遊時にも利用できるシェアサイクル等の導入を促進し、鉄道等、他の交通モードとの組み合わせ利用を推進する等のサービス導入への調整を支援します。</li> </ul>					
<p>参考事例</p>	<p><b>観光客の集中に対する対応 (京都府 京都市)</b></p>					
<p>観光客の集中への対応が課題となっているため、交通事業者間の連携により、企画乗車券で利用可能な交通モードを拡充し、交通モード間の併用・分散を促進するとともに、リアルタイム混雑情報・経路情報を発信し、利用者の行動変容を促進することで公共交通機関の利用を平準化した。</p>			<p>出典：京都市「みんなでつくる京都観光」</p>			
<p><b>NIKKO MaaS (日光市)</b></p>						
<p>日光・鬼怒川の移動をスムーズにするため、官民連携で環境配慮型の NIKKO MaaS の取組を推進している。鉄道・バスをセットにしたお得なデジタルきっぷの他、EV・PHV カーシェアリングやシェアサイクル、EV バス等の環境にやさしいモビリティと、歴史・文化施設等の拝観・入場チケット、ネイチャーアクティビティ等の観光コンテンツを、ワンストップで利用可能で、スマートフォンから簡単に検索・予約・決済が可能となる。</p>			<p>出典：NIKKO MaaS HP</p>			
<p><b>シェアサイクル (栃木市)</b></p>						
<p>栃木市では、市街地における観光客及び市民の交通の利便性向上並びにまちなかの周遊性の向上を図るために、交通拠点に観光シェアサイクルを整備した。</p>			<p>出典：栃木市 HP</p>			
<p>スケジュール</p>	<p>取組</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>
<p>取組 1</p>						
<p>取組 2</p>						

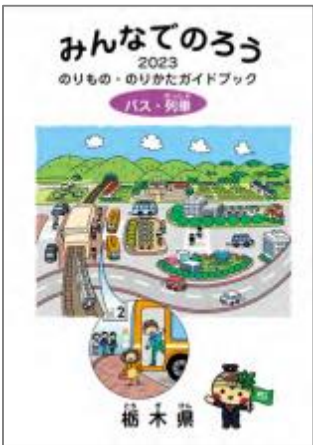



(実線：実施 点線：検討)







(3) 目標iii「各主体が共創した公共交通の運営維持」に関する施策

目標iii		各主体が共創した公共交通の運営維持	
施策3-1	モビリティ・マネジメント等の需要喚起施策の推進		
施策概要	公共交通の維持に向けて、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を推進し、公共交通利用者を増やします。		
実施主体	栃木県	関連主体	各市町、交通事業者、住民
取組概要	<p><b>取組1「バス・鉄道利用デーの実施」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用のきっかけを提供し、公共交通利用を住民に意識づけるために、バス・鉄道利用デーの実施に向けた取組を行います。</li> </ul> <p><b>取組2「オフピーク利用の促進、エコ通勤の推進」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用の平準化と混雑緩和のためにオフピーク利用を促進します。</li> <li>公共交通や徒歩・自転車を利用して通勤するエコ通勤を促進し、自動車利用からの転換を啓発していきます。</li> </ul> <p><b>取組3「のりもの・のりかたガイドブックの作成・配布」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本県では、家庭や学校における、公共交通に関する啓発、教育を支援する「のりもの・のりかたガイドブック」を作成しています。これらを広く配布し小学生のうちから公共交通に対する親しみを高め、利用促進に繋げるよう働きかけます。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">▲のりもの・のりかたガイドブック</p>		
参考事例	<p style="text-align: center;"><b>モビリティ・マネジメント (小山市)</b></p> <p>民間路線バスの廃止決定後、コミュニティバスを運行しましたが、赤字路線となったため、通常運賃より最大8割引となるおーバス定期券「noroca」の販売や転入者への路線図・時刻表の交付、学校を通じた高校生への働きかけ、HP・SNSによる情報発信等のモビリティ・マネジメントを推進している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>出典：小山市 HP</span> <span>出典：小山市長令和2年10月定例記者会見</span> </p>		

### スマート通勤おかやま（岡山県）

マイカー依存による通勤時間帯の渋滞削減や CO2 削減、クルマだけに頼らないまちづくりを進めるため、徒歩や自転車、公共交通機関等での通勤や時差出勤、在宅勤務の実施を呼びかけている。

#### 令和 4 年実施概要

実施期間：令和 4 年 10 月 24 日～11 月 4 日

参加対象：県内の事業所等に通勤する職員・従業員

参加方法：事業所登録後、期間内でスマート通勤を実施。実施結果を WEB もしくは紙面で回答する。

実施結果：普段マイカー通勤する人のうち、約 47%が交通手段を変更



出典：岡山県 HP

### 参考事例

### 時差 Biz（東京都）

東京都では、通勤時間帯の満員電車の混雑緩和を目的に平成 29 年度から実施しており、平成 31 年 1 月からはテレワークや物流の効率化とともに「スムーズ Biz」として一体的に推進している。

#### 【主な取組】

- ・ホームページでの参加企業および取組の紹介（時差出勤、フレックス制度、テレワークなどの導入や推進の取組 など）
- ・推進企業の表彰制度
- ・ホームページにおいて鉄道事業者の取組の紹介（列車の混雑状況の見える化、オフピークポイントサービス、オフピーク定期券の導入 など）
- ・ポスター・リーフレット作成、キャンペーン実施等の啓発活動



ポスター



リーフレット

出典：東京都 HP

### スケジュール

取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
取組 1	→				
取組 2	→				
取組 3	→				

（実線：実施 点線：検討）





<p>施策 3-3</p>	<p>関係者間の連携及び市町や交通事業者の取組への支援</p>		
<p>施策概要</p>	<p>「とちぎの公共交通」を作成することで、客観的データ等の情報共有等を図り、関係者同士が連携した取組を進める環境を整備するとともに、市町や交通事業者の個別の取組を支援します。</p>		
<p>実施主体</p>	<p>栃木県</p>	<p>関連主体</p>	<p>各市町、交通事業者</p>
<p>取組概要</p>	<p><b>取組 1 「とちぎの公共交通の作成・公表」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各地域の生活交通を客観的に把握する上で、県内の公共交通のサービスレベルや収支状況等のデータを継続的に整理し、目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として平成 20 年度から毎年取りまとめしている「とちぎの公共交通」を作成・公表します。</li> </ul> <p>(主な内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バスネットワークの概況</li> <li>鉄道・バスネットワークの人口カバー状況</li> <li>鉄道・バスの輸送実績・運行実績</li> <li>生活交通運行費補助等の概況</li> </ul> <div data-bbox="491 869 1241 1391" data-label="Figure"> </div> <p><b>取組 2 「交通事業者・市町・県による定期的な意見交換（協議会や地域部会の継続、勉強会の新設）等の関係者が連携できる環境の整備」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>栃木県地域公共交通活性化協議会では、県北・県央・県南の 3 区分で地域部会を設置し、地域の実情に応じた協議を重ねながら「栃木県地域公共交通計画」を策定しました。本計画策定後も枝・幹・葉を創り守り育てる公共交通ネットワークの維持・形成を目指し、継続的に開催していきます。</li> <li>栃木県生活交通対策協議会では、栃木県内の持続可能な生活交通ネットワークの構築のための協議等を行っており、併せて公共交通に関する有識者による講演会を開催しています。今後も引き続き実施していきます。</li> <li>市町職員や交通事業者を対象とした公共交通に関する勉強会を実施し、地域公共交通に係る情報等を共有、検討する機会を設け、各市町での公共交通行政に役立てます。</li> </ul> <div data-bbox="975 1675 1406 1944" data-label="Image"> </div>		



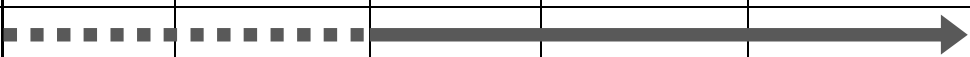
	<p><b>取組 3 「県内の第三セクター鉄道に対する支援（再掲）」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県内にある第三セクター鉄道 3 社 3 路線に対し、設備の整備及び経営の安定化を支援します。</li> </ul> <p><b>取組 4 「路線バス等の生活交通の運行支援（再掲）」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線の維持・確保のため、地域の実情に応じた運行費補助を引き続き行っていきます。なお、市町等が望む支援とのミスマッチの解消や立地適正化計画等のまちづくりとの整合を図るため、補助対象等は必要に応じて適切に見直し、新たな補助の導入についても検討します。</li> <li>また、路線バスの割引制度等の県内でのルールの一統化（精神障害者割引規則等）や、子育て世代への通学定期券の購入補助制度、支援制度の申請窓口等の一本化など、地域の実情に応じた支援を検討します。</li> </ul> <p><b>取組 5 「タクシー利便増進の取組に対する支援（再掲）」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者が実施する利便増進の取組に対して支援を行い、タクシーの利用促進を図ります。</li> </ul> <p><b>取組 6 「公共交通に係る担い手確保に関する取組支援（再掲）」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通やそこで働く方々の魅力を発信する等、公共交通に係る各事業の労働力不足に対応するための施策を支援します。</li> </ul>
--	--

参考事例	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">長野県地域公共交通活性化協議会（長野県）</div> <p>長野県地域公共交通計画の策定に向け、県全体の地域公共交通活性化協議会および 10 地域に区分した地域部会が設置され、各地域の実情に沿った検討や定期的な意見交換が実施されている。</p>
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">第三セクター鉄道維持対策事業（高知県）</div> <p>高知県の第三セクター鉄道である土佐くろしお鉄道は、新型コロナウイルス感染症の影響によって利用者が減少している状況にあり、高知県が今後の路線の維持・確保のため補助を行っている。</p>

	取組	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
スケジュール	取組 1	—————▶				
	取組 2	—————▶				
	取組 3	—————▶				
	取組 4	—————▶				
	取組 5	—————▶				
	取組 6	—————▶				

（実線：実施 点線：検討）

目標iii 各主体が共創した公共交通の運営維持

<p>施策 3-4</p>	<p>公共交通の運営維持に向けた新技術の導入・活用</p>					
<p>施策概要</p>	<p>公共交通の運営維持に向けて、無人自動運転移動サービスや AI デマンド交通等の新しい交通システムの導入や他部署で所管する取組との連携を進めます。</p>					
<p>実施主体</p>	<p>栃木県</p>	<p>関連主体</p>	<p>各市町、交通事業者</p>			
<p>取組概要</p>	<p><b>取組 1 「無人自動運転移動サービスや AI デマンド交通等の新たな公共交通システムの導入促進」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域における様々な公共交通の課題に対応するため、公共交通への新しい交通システムの導入に向けた取組を推進します。</li> <li>・無人自動運転移動サービスの実現を目指す国の取組にも呼応しながら、栃木県 ABC プロジェクトのこれまでの取組成果を踏まえた無人自動運転移動サービスの本格的な導入に向けた支援や、効率的な運行・利便性の向上が期待できる AI デマンド交通等の新しい交通システムの導入を支援するとともに、新しい技術を取り入れることに対する住民の理解促進を図ります。</li> </ul> <p><b>取組 2 「GX 等、他部署で所管する取組との連携」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境・観光といった他部署で所管する取組との連携を推進し、シナジー効果の発揮を図ります。</li> </ul> <p>※GX（グリーントランスフォーメーション）：クリーンエネルギー中心へと転換する取組</p>					
<p>参考事例</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> <p><b>自動運転バス実証実験 (栃木県ABCプロジェクト)</b></p> </div> <p>栃木県では、令和 7 (2025) 年度からの自動運転システム (Autonomous) を導入した路線バス (Bus) の本格運行を目指した挑戦 (Challenge) を「栃木県 ABC プロジェクト」と称して、令和 2 年度から令和 5 年度までの期間に県内 9 箇所自動運転バスの実証実験を行ってきた。</p> <p>令和 5 年度には、日光市と下野市において、今後の自動運転バスの本格運行を目指す交通事業者が主体となり、実際の営業路線で実証実験を行った。</p> </div> <div style="width: 48%;">  <p style="text-align: center;">▲日光市での実証実験の様子</p>  <p style="text-align: center;">▲下野市での実証実験の様子</p>  <p style="text-align: right;">出典：日光市 HP</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <p><b>日光グリーンスローモビリティ (日光市)</b></p> </div> <p>世界遺産地域～西町地域において、点在する観光資源を結び、観光客の回遊性の向上や滞在時間の延長、環境にやさしい移動などを目指してグリーンスローモビリティを運行している。</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>取組</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>
<p>取組 1</p>						
<p>取組 2</p>						

(実線：実施 点線：検討)

## 第7章 計画の達成状況の評価

### 7-1 評価指標・目標値の設定

設定した目標ごとに達成状況を評価するための指標（評価指標）及び目標値を設定しました。評価指標は、進捗や効果を適切に評価できるか、今後も継続的なモニタリングが可能か等の観点から以下の指標を選定しました。

表 7-1 評価指標及び目標値

目標	評価指標	データ取得方法	現況値※1	目標値 (令和10年度)
目標 i) 公共交通ネットワークの維持・形成	鉄道・バス等の利用者数※2	交通事業者保有のデータにより毎年計測	23.6万人/日 (平成30年度)	24.6万人/日
	民間バス及び市町バス（デマンド除く）の1便当たり平均乗車密度	交通事業者、市町保有のデータにより毎年計測	4.1人 (令和3年度)	5.1人
目標 ii) まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実	公共交通に関する満足度	県政世論調査により毎年計測	60% (令和4年度)	60%以上
	主要観光地の最寄り鉄道駅・バス停における乗降客数※3	交通事業者保有のデータにより毎年計測	2.6万人/日 (平成30年度)	2.6万人/日
目標 iii) 各主体が共創した公共交通の運営維持	共創に係る事業の取組件数※4	実施件数を毎年計測	24件 (令和4年度)	50件
	路線定期運行バスの平均収支率	交通事業者保有のデータにより毎年計測	44.4% (令和3年度)	56.0%以上

※1：データの整備年次により基準値の参照年度は前後している。

※2：「鉄道・バス等の利用者数」は、「とちぎ未来創造プラン」と整合を図り、基準値と目標値を設定。

※3：主要観光地は、栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査の対象施設（日帰り公営温泉・入浴施設、自然・動植物園等、大規模公園・複合公園、社寺・史跡等）のうち、県央地域、県北地域、県南地域の最も観光客の多い「二社一寺（日光駅、東武日光駅、表参道停）」「なかがわ水遊園（西那須野駅、田宿停）」「織姫公園（足利駅、足利市駅、通5丁目停）」を調査対象とする。なお、県南地域の最も観光客数が多いのは「あしかがフラワーパーク」であるが、最寄り鉄道駅の乗降客数に関するデータが未整備のため、次点の「織姫神社」を対象とした。

※4：共創に係る事業：創り（つくり）守り（まもり）育てる（そだてる）施策3-1、施策3-2に記載した内容等に取り組む事業。記載のない新たな取組については、「栃木県地域公共交通活性化協議会」にて選定する。

## 7-2 計画の進捗管理

本計画を着実に実行し、効果を得ていくためには PDCA サイクルによる進捗管理が重要となります。本県では、毎年作成している「とちぎの公共交通」にて、評価指標の達成状況をモニタリングします。モニタリング結果を基に、栃木県地域公共交通活性化協議会にて評価・確認し、必要に応じて改善策を検討することで進捗管理を行います。

表 7-2 PDCAサイクルの進め方

実施事項	N 年度		N+1 年度		N+2 年度
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期
事業の評価・改善策の検討 【 Check 】 【 Action 】	各種データの取得	とちぎの公共交通作成	評価・確認 改善策の検討		
事業の計画 【 Plan 】				次年度事業の検討	
事業の実施 【 Do 】					事業の実施



## 用語・索引

### あ行

用語	頁	解説
アクセス交通	34	複数の移動手段を利用する人の移動について、代表的な交通手段に至る（接近する）までの交通のこと。 （例）鉄道を利用する移動の場合、駅までの徒歩やバス等の交通がアクセス交通に該当する。
新たな日常	10	本計画においては、コロナ禍を契機として変化等をした日常生活や社会活動における意識や行動、状況の変容を意味する用語として定義した。
EVバス	16, 49	電気バスのこと。EVとは、エレクトリック・ビークル（Electric Vehicle）の略で、電気を充電した蓄電池の電力でモーターを動かすことによって走行する自動車のことで、走行時はCO <sub>2</sub> や有害ガスを排出せず、走行騒音も大幅に減少するなど、乗り心地にも優れる。
イグレス交通	34, 35, 38	複数の移動手段を利用する人の移動について、代表的な交通手段から目的地に至るまでの交通のこと。 （例）鉄道を利用する移動の場合、駅からの徒歩やバス等の交通がイグレス交通となる。
移動制約者	6, 17, 29	本計画においては、運転免許を持たない人や運転免許を返納した高齢者、自家用車を運転できない障害者、通学を家族の送迎に頼らざるを得ない学生など、日常生活や社会生活における移動に関して何らかの制約を受ける者を意味する用語として定義した。
AI デマンド交通	56	スマートフォンのアプリ等を用いた予約をもとに、AIが配車を行うシステム。AIがリアルタイムで最適なルートを選定することで、効率的な配車と利便性向上につながる事が期待できる。
LRT	32, 35, 37, 41, 45, 50	ライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）の略。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた新しい軌道系交通システムのこと。
オーバーツーリズム	49	特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、市民生活、自然環境、景観等に対する負の影響を受忍できない程度にもたらしたり、旅行者にとっても満足度を大幅に低下させたりするような観光の状況のこと。
オープンデータ	50	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータ。 1. 営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの 2. 機械判読に適したもの 3. 無償で利用できるもの

## か行

用語	頁	解説
キャッシュレス決済	17	現金（通貨における紙幣や硬貨）以外で支払う決済手段のこと。決済手段には、クレジットカード決済、デビットカード決済、電子マネー決済、スマートフォン決済（タッチ、QRコード等）などがある。
グリーンスローモビリティ	37, 48, 56	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
広域交通ネットワーク	37	高速道路、新幹線や特急、飛行機や船舶など、複数市町をまたぐような広域的な人やモノの移動のための交通網（ネットワーク）のこと。
公共交通	1, 2, 5, 7, 8, 10, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 35, 36, 38, 39, 40, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57	鉄道、軌道、バス、タクシー、航空機、船舶など、不特定多数の人々が、旅客運送契約の下で所定の運賃を支払えば誰もが自由に利用することができる交通のこと。
公共交通サービス	1, 3, 12, 17, 19, 25, 26, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 57	本計画においては、公共交通に関して提供されるあらゆるサービスの総称を意味する用語として定義した。
公共交通サポーター制度	53	本計画においては、県民の公共交通施策への積極的な参加を通して、地域公共交通の安定的な運行や県民の公共交通への意識を醸成することを目指すための制度を意味する用語として定義した。
公共交通ネットワーク	2, 3, 8, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 45, 50, 53, 54, 57	本計画においては、県民の日常生活や社会生活の確保、活発な地域間交流などを実現するための県土の骨格となる社会基盤としての公共交通体系のことを意味する用語として定義した。
交通系 IC カード	12, 50	鉄道やバスなどの公共交通機関で運賃の支払いができる非接触系 IC カードの総称のこと。主な交通系 IC カードとしては、JR 東日本の Suica や JR 西日本の ICOCA、首都圏交通事業者の PASMO などがあり、地域連携 IC カード（totra 運営協議会・JR 東日本の totra など）もこれに含まれる。
交通系 IC カードデータ	12, 16	本計画においては、交通系 IC カードの利用により得られた路線バスの利用日時、バス停留所ごとの乗降者数等のデータを意味する用語として定義した。
交通結節点	13, 15, 25, 27, 34, 35, 40, 44, 47, 48	人や物の輸送において、電車やバス等の公共交通機関、自動車、自転車など、様々な交通手段の接続が行われる場所のこと。公共交通ネットワークにおける乗換えや乗継ぎの地点。

用語	頁	解説
交通手段分担率	5	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動するとき、全体の移動に対して利用される各種交通手段の利用に占める割合のこと。
交通モード	2, 31, 34, 35, 38, 40, 49	鉄道、軌道、バス、タクシー、自動車、自転車、徒歩など、目的地までの移動の際に利用（使用）する交通手段のこと。
コミュニティバス	38, 51	住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・交通不便地域の解消、高齢者等の外出促進など、地域の実情に応じた様々な目的をもって運行するバスのことで、市町等が主体的に車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫しながら計画し、乗合バス等の方法により運行するもの。
コンパクト+ネットワーク	44	人口減少・高齢化が進む中でも、医療・福祉・商業等の都市機能をまち中などいくつかの拠点に誘導し、それぞれの拠点を公共交通で結ぶコンパクトで持続可能なまちづくりの考え方のこと。

## さ行

用語	頁	解説
サイクル&ライド	41	公共交通の利用促進や利便性向上を図るため、鉄軌道の駅や停留所の付近に駐輪場を整備し、自転車から鉄軌道へ乗り換える交通手段のこと。なお、バス停に駐輪場を整備し、バスへ乗り換える場合は、サイクル&バスライドという。
サイクル&バスライド	46	公共交通の利用促進や利便性向上を図るため、バス停の付近に駐輪場を整備し、自転車からバスへ乗り換える交通手段のこと。
サブスクリプション	48	一定の利用期間について定額料金が生じる取引・契約形態のこと。新聞の定期購読などの「定額で定量」なものから、最近では「定額で使い放題・選び放題」といったサービスが増加している。
GX	56	グリーントランスフォーメーション（Green Transformation）の略。化石エネルギー中心の産業構造社会構造をクリーンエネルギー中心へと転換していくための変革やその実現に向けた活動のこと。
GTFS	16, 50	「General Transit Feed Specification」の略で、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットのこと。日本では、2017年に国土交通省により「標準的なバス情報フォーマット」が定められ、静的情報（バス停の名前や位置、運賃、定刻のダイヤなど）であるGTFS-JPと動的情報（バスの現在位置や社内の混雑情報など）であるGTFS-RTの2種類がある。この形式によりデータ整備を行うこと等により、google Mapsや国内検索サービスでの経路検索が可能となる。

用語	頁	解説
シームレス	35, 40, 41	シームレスとは「継ぎ目のない」という意味。公共交通分野におけるシームレスとは、乗り換え時の交通機関間の「継ぎ目」や乗り換え時間の「継ぎ目」、交通ターミナル内の歩行や車両の乗降に際しての「継ぎ目」などが、ハード・ソフト面にわたって解消されており、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高い状態であることを意味する。
シェアサイクル	49	自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者は市街地や観光地等に設置されているサイクルポートで借りた自転車を、借りた場所とは異なるサイクルポートで返却ができる。シェアサイクルの導入によって、公共交通と連携したラストワンマイルの提供等が期待されている。
自家用有償旅客運送	17, 38	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要なときに、市町村や NPO 法人等が、自家用車（白ナンバー）を用いて提供する運送サービスのこと。平成 18(2006)年 10 月の道路運送法の改正により制度化された。
生活交通	1, 3, 11, 23, 26, 32, 38, 39, 42, 54, 55	住民の日常生活を支える交通手段のこと。鉄道や路線バス、タクシーなどの民間主体の交通手段のほか、市町が運営するコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通等がある。

## た行

用語	頁	解説
第三セクター	42, 55	国や地方公共団体（第一セクター）が民間企業（第二セクター）と共同出資して設立する法人のこと。公共性と企業性を併せ持ち、地域住民の暮らしを支える事業を行う。
端末交通	12, 40	鉄道やバスなどの代表的な交通の前後に利用する交通のこと。「出発地から鉄道駅・バス停まで」、または「鉄道駅・バス停から目的地まで」の交通が端末交通に該当する。
地域共助型生活交通	38, 39	自家用有償旅客運送の公共交通空白地有償運送制度を活用して、地域住民や NPO 等が主体的に運営する交通サービスのこと。
地域公共交通	8, 24, 53, 54	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する人の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
地域公共交通確保維持改善事業	29, 30	地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持や利便性の向上等の取組を支援する国土交通省の事業のこと。
DX	16, 17, 50	デジタルトランスフォーメーション (Digital Transformation) の略。データとデジタル技術の活用により、生活・ビジネス・業務・企業文化等をより良い状態へと変革すること。
デジタルサイネージ	47	ディスプレイ、プロジェクター、タブレットなどの電子的な表示機器を使用して情報を発信するシステムの総称のこと。電子看板と呼ばれることもある。



用語	頁	解説
デマンド交通	11, 17, 35, 37, 38, 39, 47	利用者の要求（デマンド：demando）に応じて運行する予約乗合型の公共交通サービス形態のこと。地域の実情により異なる運行経路・運行時刻・乗降地点等の移動ニーズに対応するため、運行形態を自由に設定することができる。
テレワーク	52	ICT（情報通信技術）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。勤務場所の違いにより、在宅勤務、モバイルワーク、サテライトオフィスなどに分けられる。
都市計画マスタープラン	1, 44	長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにするもの。都市計画法に基づく法定計画であり、都市計画マスタープランには、「都市計画区域等を対象として、都市計画の目標・区域区分の有無、主要な都市計画の決定方針等を定めるもの（都道府県が策定）」と「市町村の区域を対象として、より地域に密着した見地からその創意工夫の下に市町村の定める都市計画の方針を定めるもの（市町村が策定）」の2つの種類がある。その他に県全域や複数の地域を対象とした広域マスタープランがある。
トランジットセンター	41	鉄道・LRT・バス・タクシーなどの公共交通機関、自動車・自転車など、様々な交通手段がつながる乗り換え施設のこと。公共交通からまたは公共交通への乗り換えを円滑にするため、バス停、駐車場、駐輪場、待合所などが地域の実情に応じて併設される。

## は行

用語	頁	解説
バスロケーションシステム	16, 23, 47	バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅延情報など、バスの運行情報の提供を行うシステムのこと。これらのバスの運行情報をバス停やスマートフォンなどのアプリで表示し、バス待ち客等の利便性を向上させることができる。
パーク&ライド	41	公共交通の利用促進や利便性向上を図るため、鉄軌道の駅や停留所の付近に駐車場を整備し、自家用車から鉄軌道へ乗り換える交通手段のことをいう。なお、バス停に駐車場を整備し、自家用車からバスへ乗り換える場合は、パーク&バスライドという。
フレックス制度	52	一定の期間について、あらかじめ定めた総労働時間の範囲内で、労働者が日々の始業・終業時刻、労働時間を自ら決めることによって、仕事と生活の調和を図りながら効率的に働くことができる制度のこと。

## ま行

用語	頁	解説
MaaS（マース）	18, 49, 50	モビリティ・アズ・ア・サービス (Mobility as a Service) の略。様々な交通手段を個別の移動手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉え、シームレスにつながり新たな移動の概念のこと。
無人自動運転移動サービス	56	車内に運転手がない自動運転システムを活用した移動サービスのこと。令和6年3月現在、国は2025年度50地域での無人自動運転移動サービスの社会実装を目指した取組を進めている。
モビリティ・マネジメント	51	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

## や行

用語	頁	解説
輸送資源	1, 18, 37, 38	交通事業者が運行する路線バス・タクシー、市町が運行するコミュニティバスやデマンド交通等の生活交通のほか、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなど、運行主体や運行形態にとられない人の移動需要に係るあらゆる交通手段のこと。

## ら行

用語	頁	解説
立地適正化計画	1, 42, 44, 45, 55	人口減少・高齢化が進行する中、持続可能なまちづくりを進めることを目的として、都市再生特別措置法に基づき、市町村が必要に応じて策定する法定計画のこと。居住機能や医療・福祉・商業・公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版であるとともに、将来の目指すべき都市像を実現する戦略としての意味合いをもつもの。平成26(2014)年8月の都市再生特別措置法の改正により制度化された。

