

1 とちぎの広域交通のいま

第1章 広域交通とは(定義の整理)

- 広域交通を検討するにあたっては、その定義や求められている背景、果たすべき役割や得られる効果を十分理解することが重要です。
- この章では、本ガイドラインにおける広域交通の定義と期待される効果について示します。

(1) 広域交通の定義

本ガイドラインでは、広域交通を以下のように定義します。

**複数の市町を連絡し、行政間の協働により実現する
中長距離のバスを基本とした公共交通(公営バス)**

公共交通は基本的に市町単位で検討されるため、隣町の仕事場や病院・学校等へ通うような市町をまたぐ移動に対しては、路線網が整備されていないケースが多くあります。

そのため利用者は、一旦中心市街地等へ出て鉄道へ乗り換え、隣町へアクセスする等、迂回を余儀なくされている他、自動車への依存が高くなり、地球環境への影響も懸念されます。

一方で、近年コンパクト+ネットワークの考え方が進められてきており、圏域内の都市間・拠点間を有機的に接続する交通体系の整備も求められています。

広域交通は、圏域内の都市間・拠点間を効率的に接続する中長距離の公共交通(公営バス)として、行政間の協働により、効率的なネットワークの実現を図る必要があります。

コンパクト+ネットワークとは？
コンパクト+ネットワークとは、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進める考えのこと。参考資料の用語集も確認しましょう。

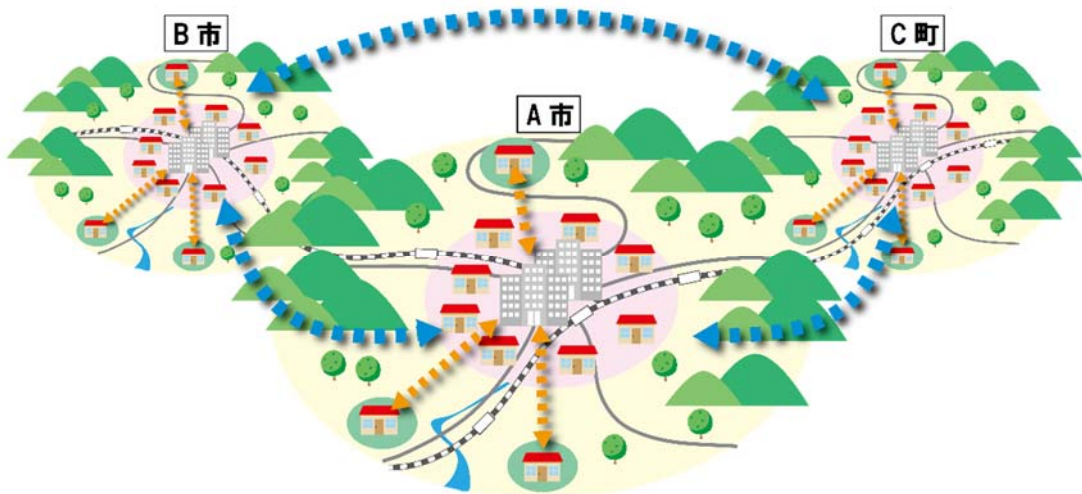


図1-1 コンパクト+ネットワークにおける広域交通のイメージ

(2) 期待される効果

広域交通が整備されることにより、環境負荷の低減や健康促進等の通常のバス利用の効果に加え、これまで大きな迂回の必要があった市町間や需要施設間が適切な時間で移動可能になることや市町間の流動が活発になること等が考えられます。

広域交通の効果の一例

- 目的地への移動時間が短縮
 - ⇒ これまで乗換や迂回が必要であった目的地へ早く行けるように！
- 市町間のアクセス性の向上
 - ⇒ 隣接市町の駅や交通結節点等へのアクセス向上により便利に！
- 市町が保有する施設の相互利用促進
 - ⇒ 隣接市町の大型商業施設や図書館等へのアクセスが便利になり利用しやすく！
- 市町間の流動の活性化
 - ⇒ これまで通学しにくかった隣接市町の進学先も通いやすく！
- 自動車利用者のバス利用転換（交通モードの転換）
 - ⇒ 通勤等でのマイカー利用者がバスを利用するように！

第2章 栃木県の広域交通の現状

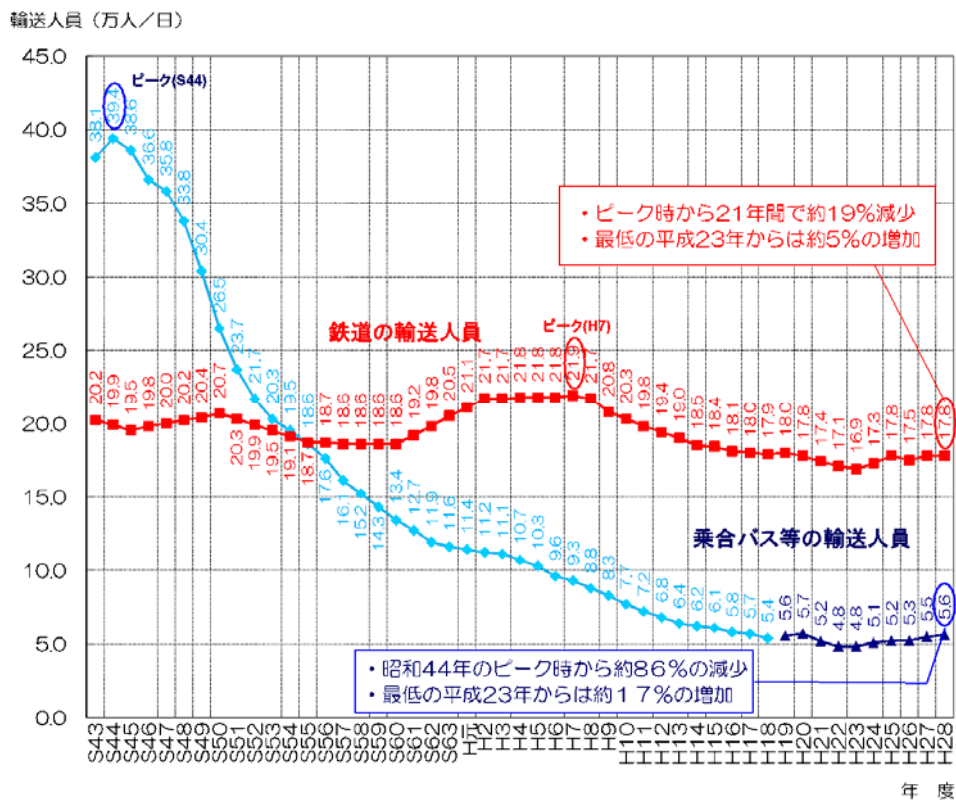
- 本県は、自動車の普及率が97.8%（全国1位）であり、全国有数の「くるま社会」となっている一方で、乗合バスの利用者は減少し続けており、バス事業者は採算性の悪い系統からの撤退や運行本数の縮減を余儀なくされています。
- しかし、広域交通は、マイカーを利用できない「高齢者」や「学生」等の市町を越えて移動する利用者の利便性を高める交通手段として、安定的かつ効率的に維持・充実していくことが求められます。
- また、地球温暖化等の環境問題への対応やまちづくりに与える社会的効果も期待されることから、公共交通とマイカーを賢く使い分けることも重要です。

(1) 広域交通をとりまく環境

本県における広域交通をとりまく環境について以下に整理します。

県内のバス利用状況

県内のバス利用者は減少傾向にあり、ピーク時(昭和44年)から約86%減少しており、5.6万人程度の輸送となっています。

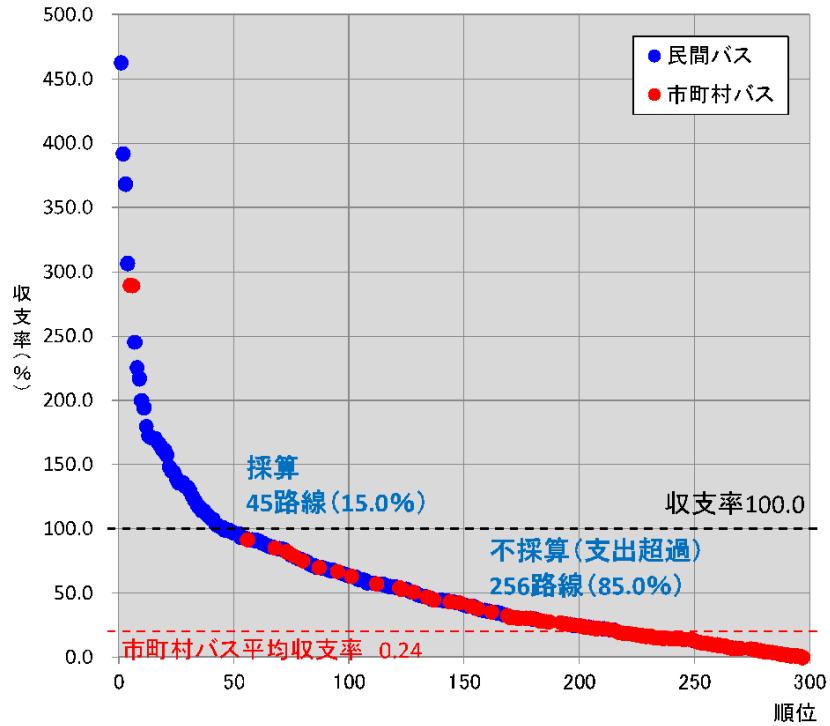


出典：とちぎの公共交通(H29年度版)

図1-2 鉄道・バスの輸送人員の推移

公費負担状況

公共交通において採算が確保されている路線は 15%程度、85%の路線では不採算となっており、より効率的な運行が求められています。



出典：とちぎの公共交通(H29 年度版)

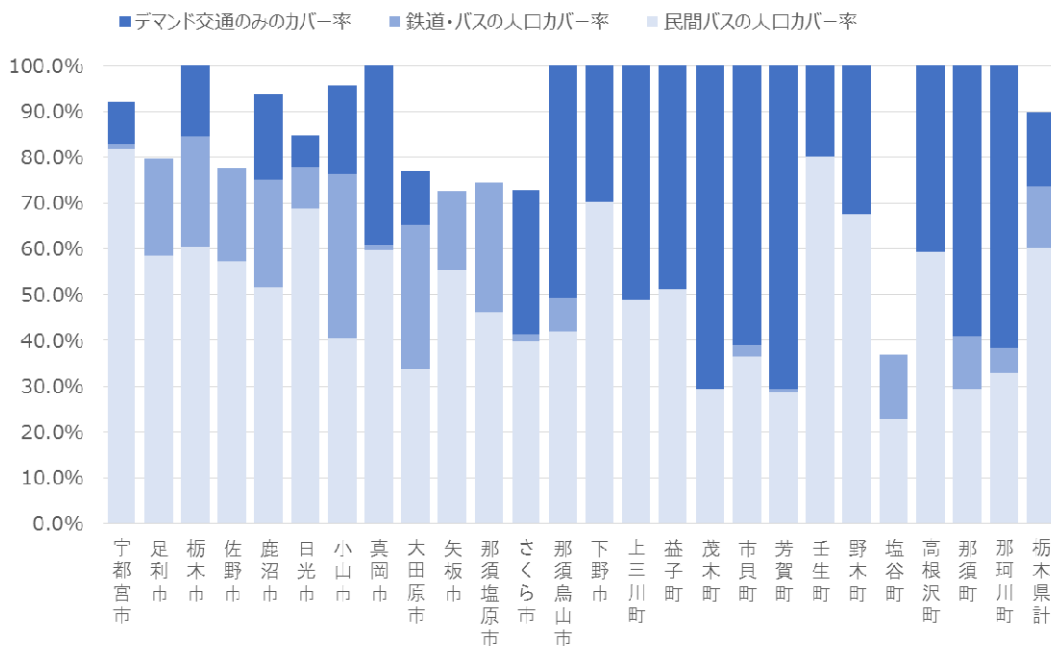
図1-3 県内の公共交通の収支率

県内の公共交通のサービス圏域

県全体では約7割以上の方が鉄道・路線バスのサービス圏域内に居住しています。また、各自治体でデマンド交通が導入されたことにより、約9割の方が生活交通のサービス圏域内に居住しており、公共交通を利用できない地域は少なくなってきました。

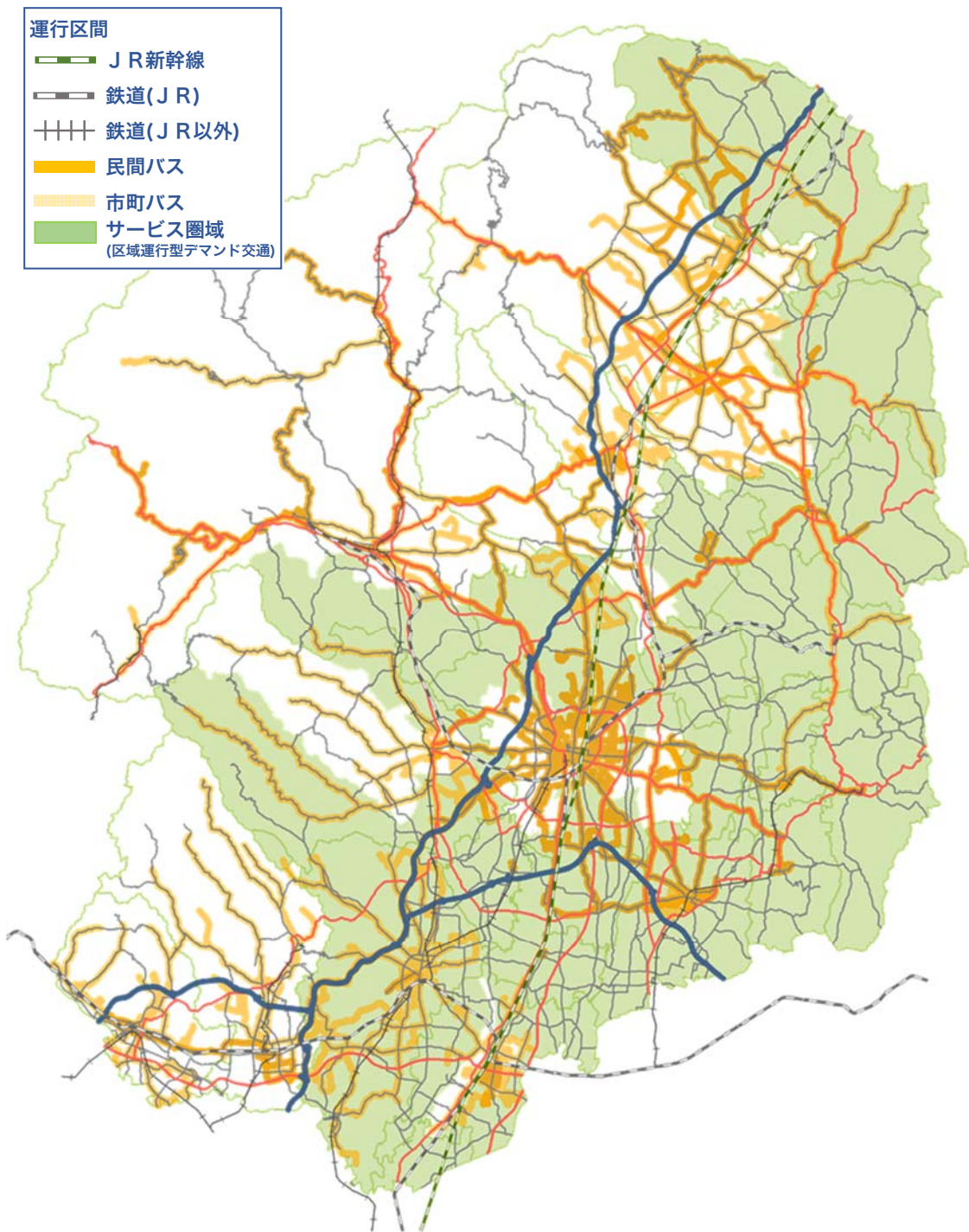
しかし、デマンド交通の割合の大きい地域では、市町内の移動はデマンド交通により可能となった一方で、市町外への移動については鉄道やバスの乗り換えが必要となり、不便な移動していることが想定されます。

デマンド交通とは？
 デマンド交通とは、事前予約により運行する路線バスとタクシーの中間位置の公共交通のことである。参考資料の用語集も確認しましょう。



出典：とちぎの公共交通(H29年度版)をもとに作成

図1-4 公共交通サービスの人口カバー率



出典：とちぎの公共交通(H29年度版)をもとに作成

図1-5 県内の公共交通サービス状況

県内の広域バスの整備状況

広域バスは、県内各地で整備されているものの、多くは宇都宮駅を起点に放射状に整備されています。

壬生町～下野市～上三川町、芳賀町～真岡市等は隣接していますが、鉄道や広域交通等はない状況となっています。

＜県内の広域バス路線：民間＞

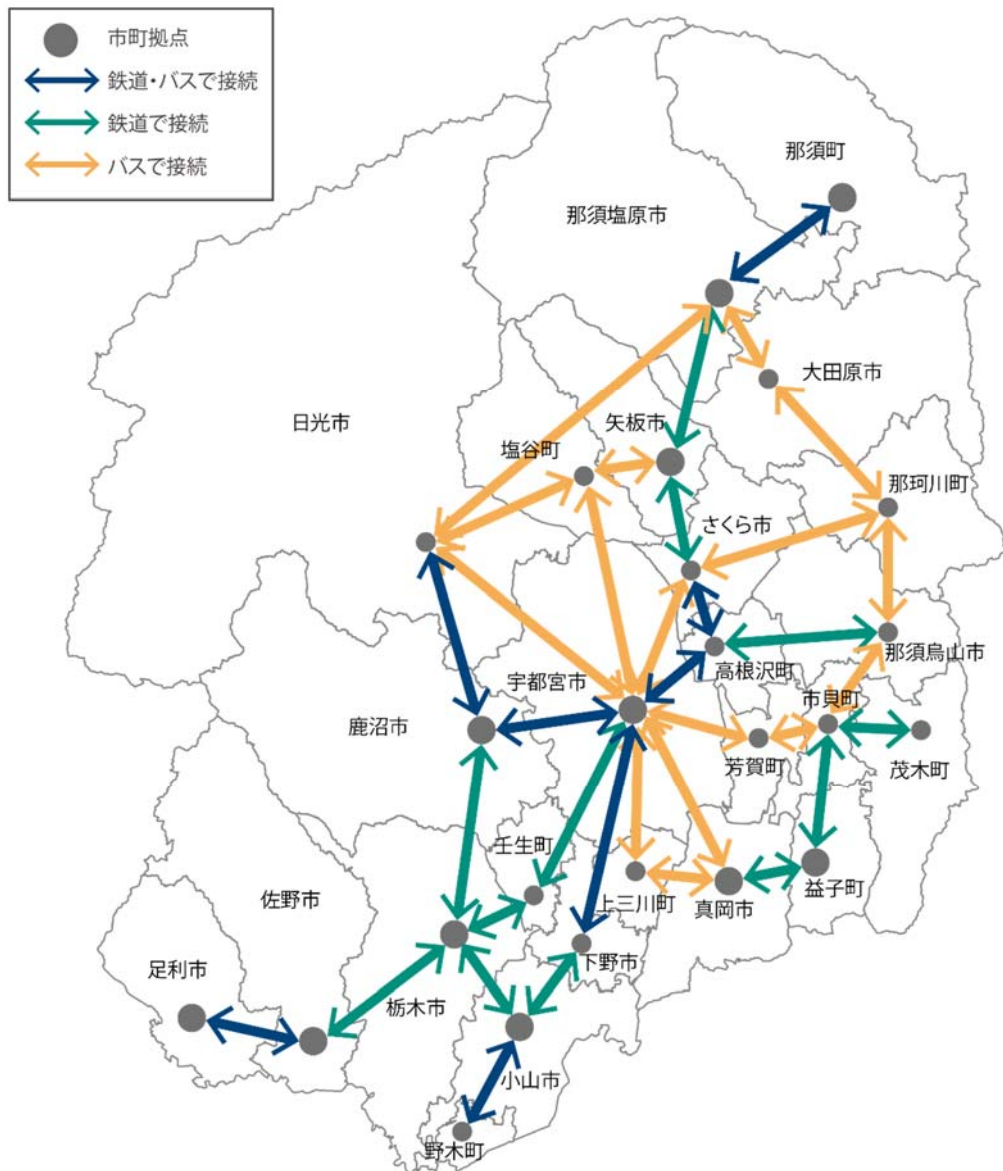
運行区間	経由市町	運行主体
宇都宮駅～石橋駅	宇都宮市・上三川町・下野市	関東自動車(株)
宇都宮駅～日光東照宮	宇都宮市・日光市	
宇都宮駅～今市車庫	宇都宮市・日光市	
宇都宮駅～船生	宇都宮市・日光市・塩谷町	
宇都宮駅～玉生車庫	宇都宮市・塩谷町	
宇都宮駅～東汗	宇都宮市・上三川町	
宇都宮駅～本郷台西汗	宇都宮市・上三川町	
宇都宮駅～上三川車庫前	宇都宮市・上三川町	
宇都宮駅～(荒針)～鹿沼営業所	宇都宮市・鹿沼市	
宇都宮駅～(長坂)～鹿沼営業所	宇都宮市・鹿沼市	
宇都宮駅～楡木車庫前	宇都宮市・鹿沼市	
宇都宮駅～免許センター	宇都宮市・鹿沼市	
石橋駅～真岡車庫	下野市・上三川町・真岡市	
氏家駅～東武宇都宮駅	宇都宮市・高根沢町・さくら市	
氏家駅～馬頭車庫	さくら市・那須烏山市・那珂川町	
西那須野駅～馬頭車庫	那須塩原市・大田原市・那珂川町	
西那須野駅～五峰の湯	那須塩原市・大田原市	
西那須野駅～福祉大学	那須塩原市・大田原市	
西那須野駅～黒羽車庫	那須塩原市・大田原市	
西那須野駅～小川三輪	那須塩原市・大田原市・那珂川町	
西那須野駅～那須赤十字	那須塩原市・大田原市	
那須塩原駅～那須ロープウェイ	那須塩原市・那須市	
那須塩原駅～ハイランドパーク	那須塩原市・那須市	
那須塩原駅～那須湯本	那須塩原市・那須市	
黒磯駅～ハイランドパーク	那須塩原市・那須市	
黒磯駅～那須湯本	那須塩原市・那須市	
益子駅～東武宇都宮駅	益子市・市貝町・芳賀町・宇都宮市	
真岡営業所～西原車庫	真岡市・宇都宮市	
真岡営業所～東武宇都宮駅	真岡市・宇都宮市	
作新学院前～芳賀バスターミナル	宇都宮市・芳賀町	ジェイアールバス関東(株)
作新学院前～芳賀町役場	宇都宮市・芳賀町	
作新学院前～茂木	宇都宮市・芳賀町・市貝町・茂木町	
東武駅前～芳賀町役場	宇都宮市・芳賀町	
JR宇都宮駅～芳賀バスターミナル	宇都宮市・芳賀町	

※各自自治体・交通事業者のHP等より作成（H30.11時点）

＜県内の広域バス路線：市町営＞

運行区間	経由市町	運行主体
黒磯駅～追分	那須町・那須塩原市	那須町民バス
大田原市役所～西那須野駅（大田原市内循環線）	那須塩原市・大田原市	大田原市営バス
那須塩原駅～道の駅那須与一の郷	那須塩原市・大田原市	
那須塩原駅～大女高前	那須塩原市・大田原市	
那珂川町役場～JR烏山駅	那珂川町・那須烏山市	那珂川町コミュニティバス
東武新鹿沼駅～小来川森崎	鹿沼市・日光市	鹿沼市リーバス
新高徳駅～矢板駅	日光市・塩谷町・矢板市	しおや交通
新高徳駅～玉生郵便局	日光市・塩谷町	
上三依塩原温泉口駅～夕の原	那須塩原市・日光市	ゆ～バス
烏山駅～高部車庫	那須烏山市・茨城県常陸大宮市	那須烏山市営バス
烏山駅～市貝温泉	那須烏山市・市貝町	
烏山駅～山村開発センター	那須烏山市・那珂川町	
寺沢入口～やすらぎハウス	佐野市・足利市	佐野市営バス
小山駅東口～小金井駅	小山市・下野市	おーバス
野木町全域～光南病院・友愛記念病院	野木町・小山市・古河市	野木町デマンドタクシー

※各自治体 HP 等より作成（H30.11 時点）



※各自治体・交通事業者のHP等より作成（H30.11 時点）

図1-6 栃木県内の公共交通サービス状況と広域バスの整備状況

全国における広域交通の導入状況

全国においても広域交通として、市町村間をまたぐバスが導入されつつあります。導入にあたっては、実証運行を経て、本格運行へ移行するかの判断を行い進めているケースが多くあります。

＜全国の広域交通の導入状況＞

県名	市町村名	運営主体	運行の状況（実証・本格）	
			実証	本格
神奈川県	川崎市多摩区・横浜市青葉区	川崎市バス及び東急バスの協働運行	●半年間(終了)	●H29.4～
	寒川町・海老名市	神奈川中央交通株式会社及び相鉄バス株式会社の協働運行	●1年半(終了)	●H29.4～
茨城県	筑西市・つくば市	関鉄パープルバス株式会社への運行委託	●(終了)	●H29.10～
	桜川市・つくば市	関鉄パープルバス株式会社への運行委託	●1年(終了)	●H30.10～
	鹿嶋市・行方市・潮来市	関鉄グリーンバス株式会社への運行委託	●2ヶ月(終了)	—
	水戸市・城里町	茨城交通株式会社への運行委託	●1カ月(終了)	●H29.4～
奈良県	明日香村・橿原市	奈良交通株式会社へ運行委託	●(終了)	●H28.10～
	五條市・十津川村	奈良交通株式会社へ運行委託	●2年(終了)	●H25.4～
福岡県	嘉麻市・桂川町	各市町	●計画中（3年の実証→本格）	—
	宮若市・宗像市			
	久山町・新宮町			
	うきは市・朝倉市			
	須恵町・志免町			

※各自治体のHP等より作成（H30.11時点）

第3章 広域交通の検討にあたって

- 広域交通の導入に向けて検討を進めるにあたっては、対象区間沿線の地域状況を把握し、適切な運行計画を立てることが重要です。
- また、計画の実効性を担保するには、各部局の連携や計画等との整合を図ることが重要です。
- この章では、第2部以降の検討にあたる前に、広域交通の基本的な考え方や留意点、実効性を高めるために合わせて検討すべき事項について示します。

(1) 基本的な考え方

広域交通の導入・改善に向けて重要となる視点は、「①地域の現状や特性を正しく把握する」、「②その特性にあった最適な運行計画を立案する」という2点が挙げられます。

例えば、「広域移動のためのバスだから公共施設を結ぶものにしよう」といってルート設定等を安易に設定すると、実際の利用に結びつかず、結果として「空気を運ぶバス」となるケースも少なくありません。

このような状況に陥ることがないように、地域の特性や住民のニーズに合致した計画を立案しましょう。

(2) 実際の検討にあたって

広域交通の計画にあたっては、持続可能なものとする視点が重要であり、既存の系統や運行形態にとらわれず、できるだけ簡素でコンパクトなシステムを検討していくことが必要です。

また、実際に運行し始めてから判明する課題・改善点も少なくないため、これらを見極めるための実証運行期間を設け、必要に応じて柔軟に見直し・改善を行っていくことが望ましいと考えられます。

特に、広域交通の導入では、沿線地域や経由する市町の住民及び施設の利用者への周知が重要であり、これらには時間を要することが予想されます。そのため、県や市町、交通事業者、沿線自治会等が協力し、周知活動等を行っていくことも重要です。

(3) 実効性を高めるために

計画の実行性を高めるためには、各市町の地域公共交通網形成計画と整合を図り、まちづくりと連携した持続可能な公共交通の構築を進めていく必要があります。また計画等だけでなく、条例等の整備により公共交通の利用促進等を進めていくことも重要です。