

栃木県地域公共交通計画 (素案)

栃木県

令和 5 (2023) 年 11 月 10 日版

目次

第1章 はじめに.....	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
第2章 栃木県の地域特性.....	4
2-1 人口動向.....	4
2-2 交通分担・免許自主返納等.....	5
第3章 栃木県内の地域公共交通の状況.....	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ご意見.....	23
第4章 栃木県内の地域公共交通の課題.....	24
第5章 基本方針と計画目標.....	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 確保すべきサービス水準の検討.....	31
第6章 目標達成のための施策・事業.....	35
6-1 目標ごとの施策・事業一覧.....	35
6-2 各施策・事業内容の整理.....	36
第7章 計画の達成状況の評価.....	56
7-1 評価指標・目標値の設定.....	56
7-2 計画の進捗管理.....	57

第1章 はじめに

1-1 計画策定の趣旨

本県における公共交通は、免許を返納した高齢者や通学者の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手不足により、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、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。

県の最上位計画である『栃木県重点戦略「とちぎ未来創造プラン」』等との整合を図るとともに、市町が策定する各関連計画についても連携を図ります。

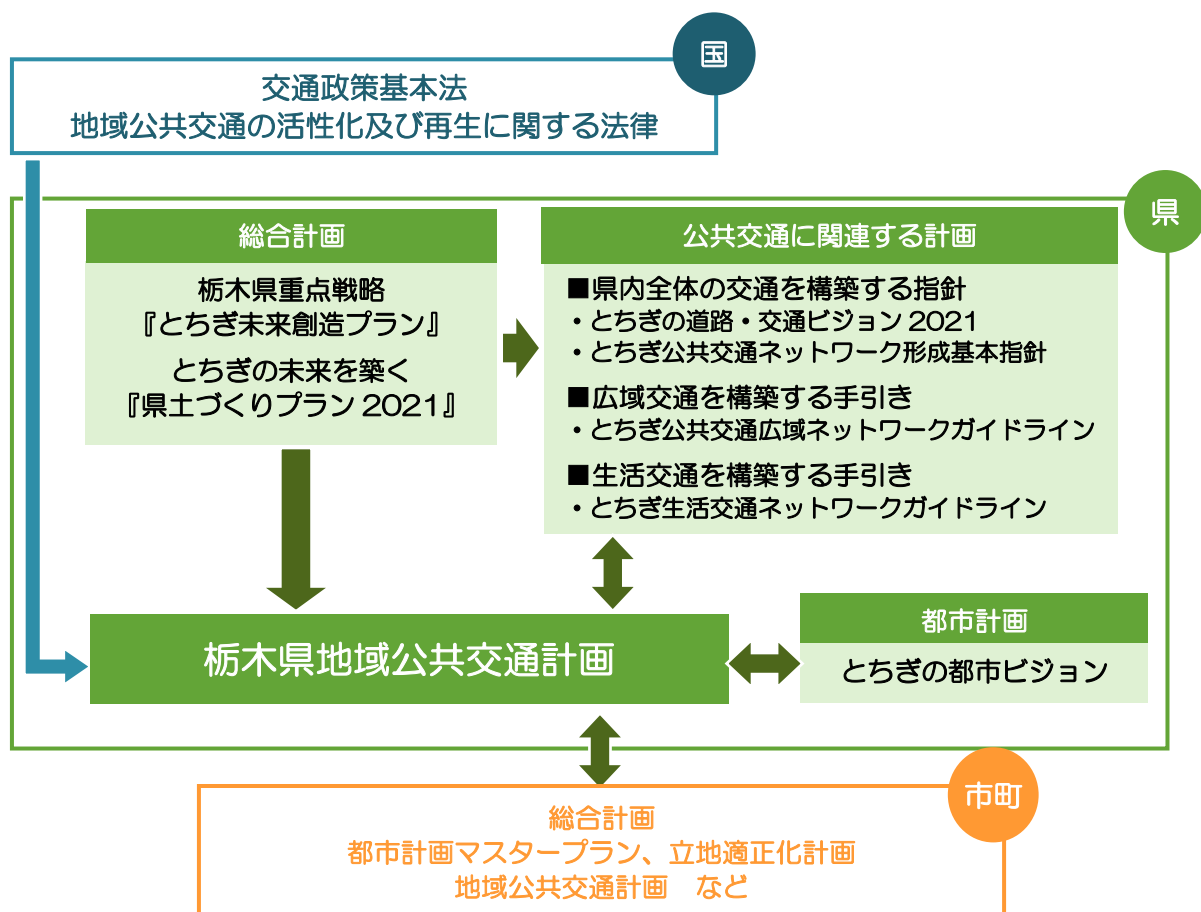


図 1-1 本計画の位置づけ

1-3 計画の対象

本計画の区域は、栃木県全域を対象とし、県北・県央・県南エリアに区分し、各エリアの特性を踏まえながら、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輸送サービスについても公共交通の一部と捉えて、本計画の対象とし、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。

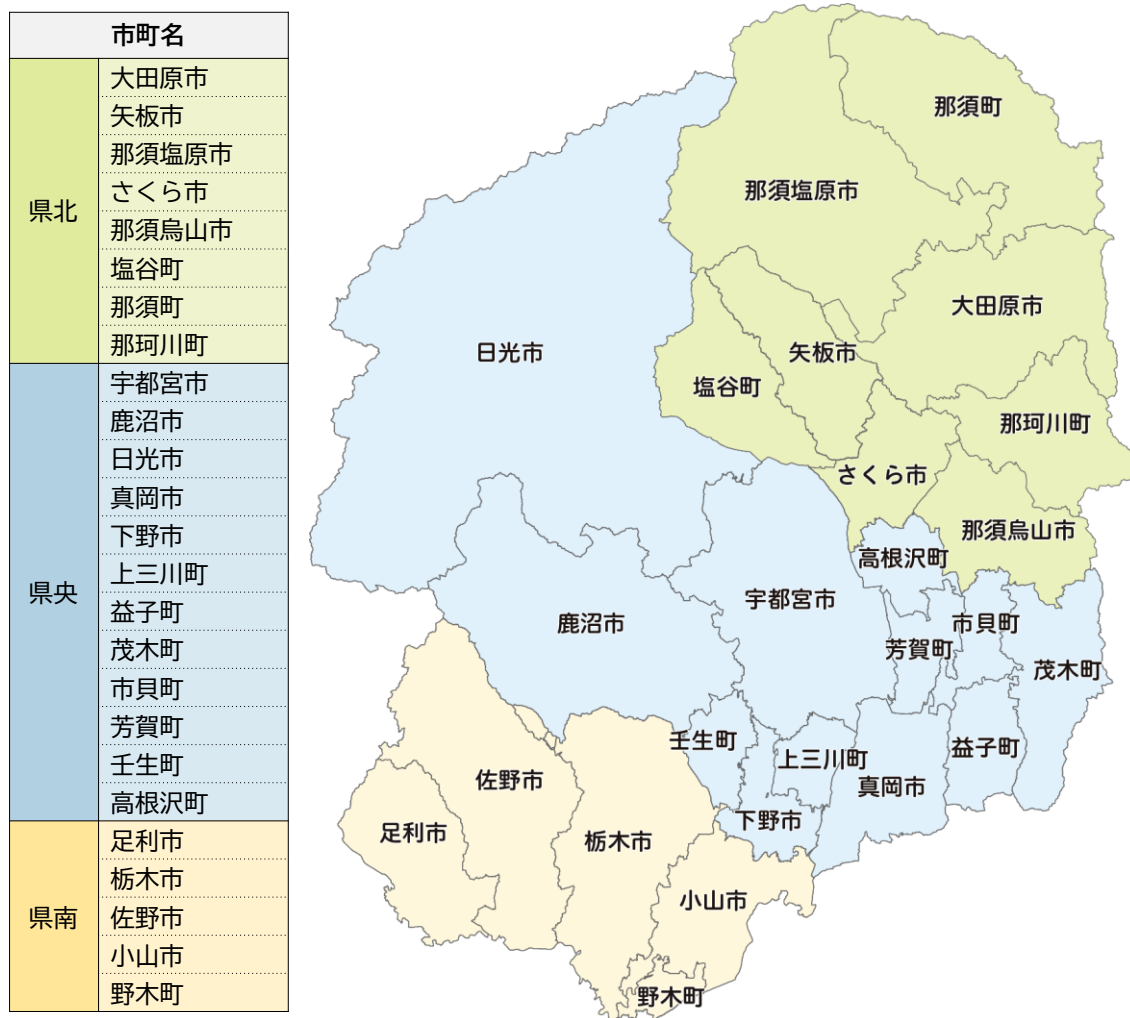


図 1-2 エリア区分

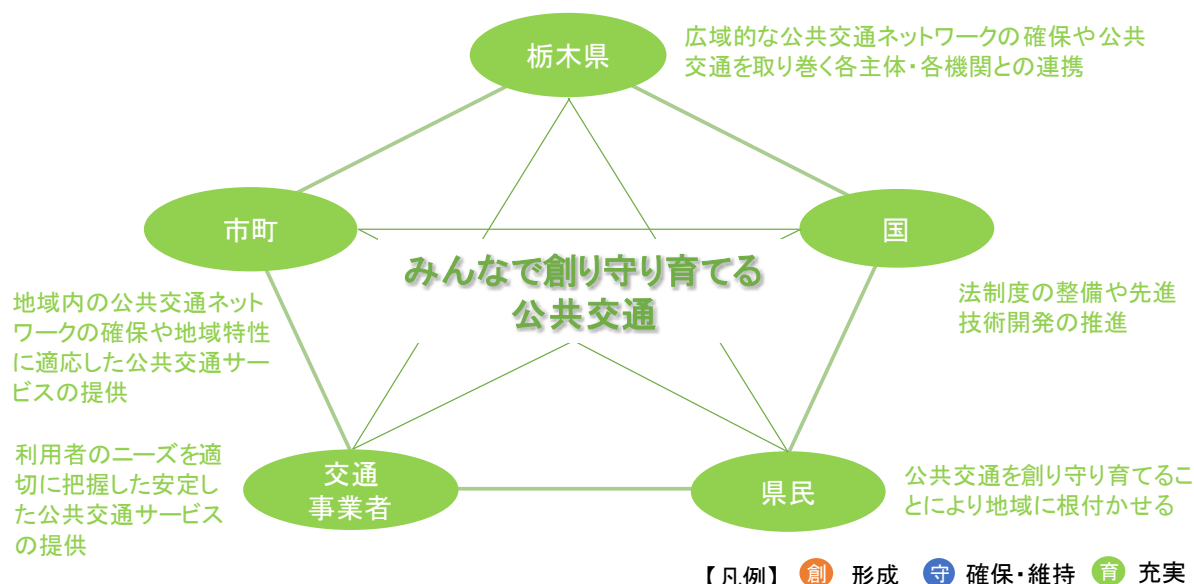
1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和 6 年度から令和 10 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、交通事業者等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、市町等の各主体が連携・協働して公共交通ネットワークを創り守り育てていきます。



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"> 創 栃木県地域公共交通計画の策定(改定)・推進 守 育 広域的な幹線交通ネットワークの確保 創 広域的な幹線交通に関する施策の実施
	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"> 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 守 各機関の他計画との連携・調整 守 複数の地域関係者(市町・交通事業者等)間の調整 育 補助を含む諸制度の充実・支援
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"> 創 地域公共交通計画の策定(改定)・推進 守 育 市町域内の生活交通ネットワークの確保
	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"> 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 育 地域関係者との連携や住民への情報提供の充実
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た安定した公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 創 利用者のニーズを把握するための各種データ提供 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 守 利用者に対するわかりやすい情報の提供 創 新たな利用者のニーズを喚起する取組の実施
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"> 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) 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 創 公共交通に関する要望(住民発議の新規路線等)の提示

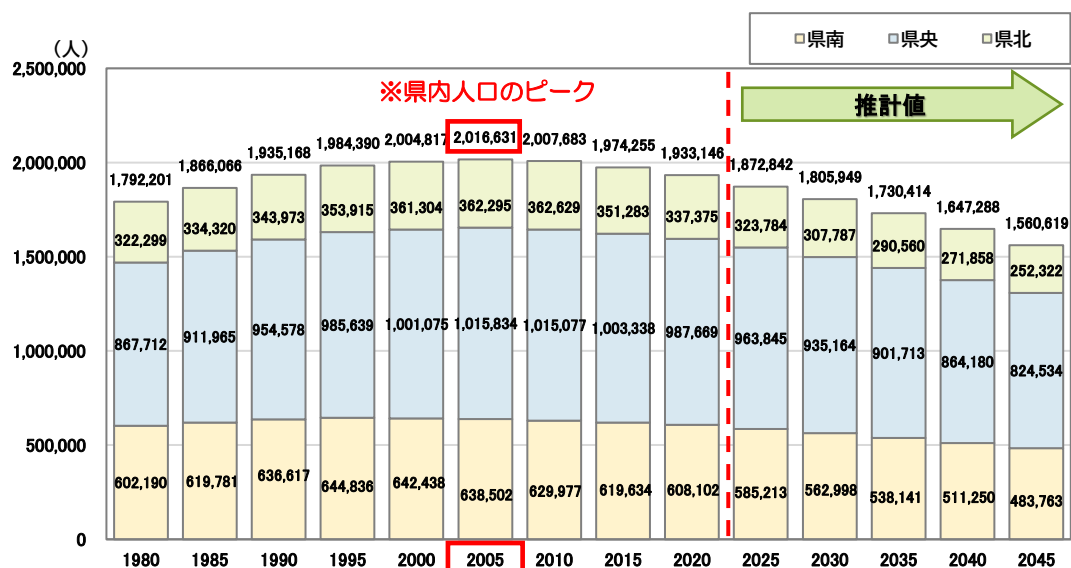
図 1-3 関係者間の役割分担

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

- 2005 年（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。県南・県央・県北の各地域において人口減少が顕著となっています。

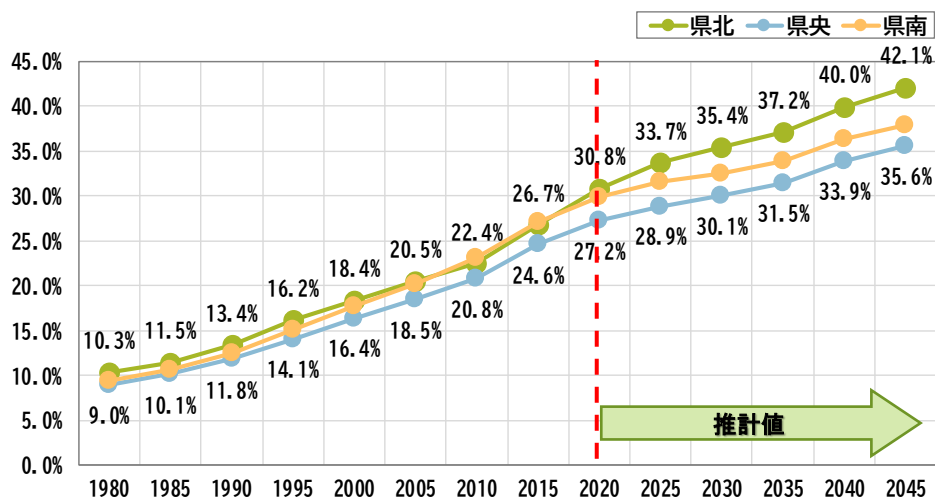


出典：国勢調査（2020 年まで）、国立社会保障・人口問題研究所 平成 30 年推計（2025 年以降）

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。



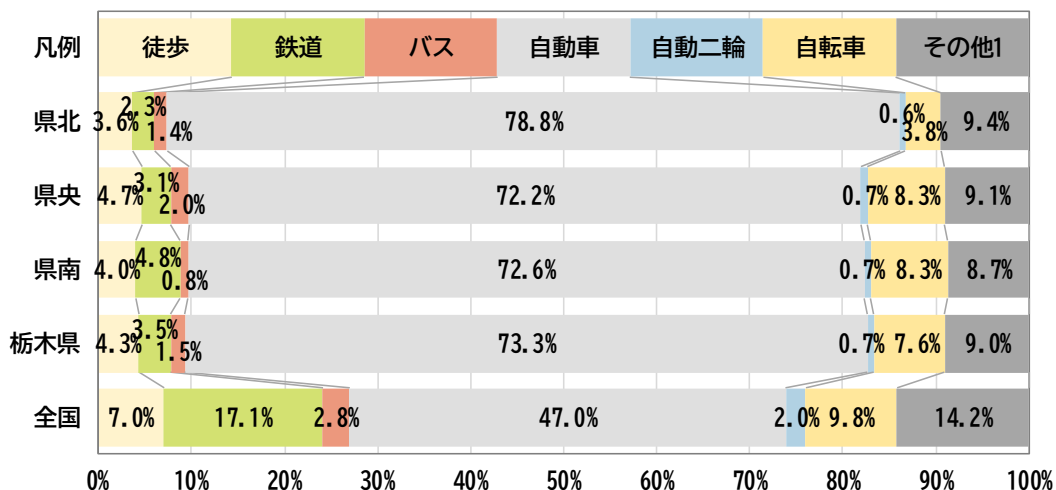
出典：国勢調査（2020 年まで）、国立社会保障・人口問題研究所 平成 30 年推計（2025 年以降）

図 2-2 地域別の高齢化率の推移

2-2 交通分担・免許自主返納等

(1) 通勤・通学の交通分担率

- 栃木県の通勤・通学における公共交通の分担率は低く、自動車に依存している傾向にあります。
- 人口あたりの自家用車保有台数は全国第2位であり、特に県北の自動車依存率が他地域よりやや高い傾向にあります。



出典：R2 国勢調査

図 2-3 通勤・通学の交通分担率

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

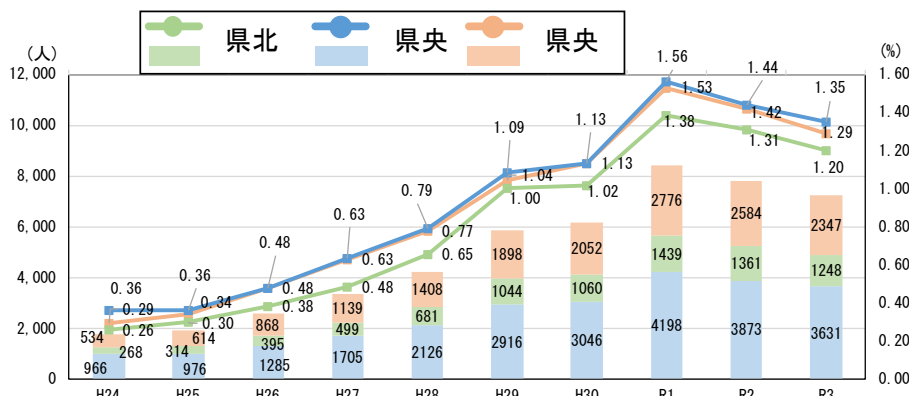
出典：R2 国勢調査

Keywords

- 通勤通学における公共交通分担率の低さによる公共交通離れ
- 人口あたりの自家用車保有台数の高さによる過度な自動車依存

(2) 免許返納者数の推移

- 高齢者における免許返納者数は、すべ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年以降）は減少傾向にあります。
- 平成29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しています。
- 宇都宮市を中心に県央は比較的免許返納者数が多い一方で、県北が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	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	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	県南小計	2,347	181,699	1.2917
	計	7,226	554,381	1.3034

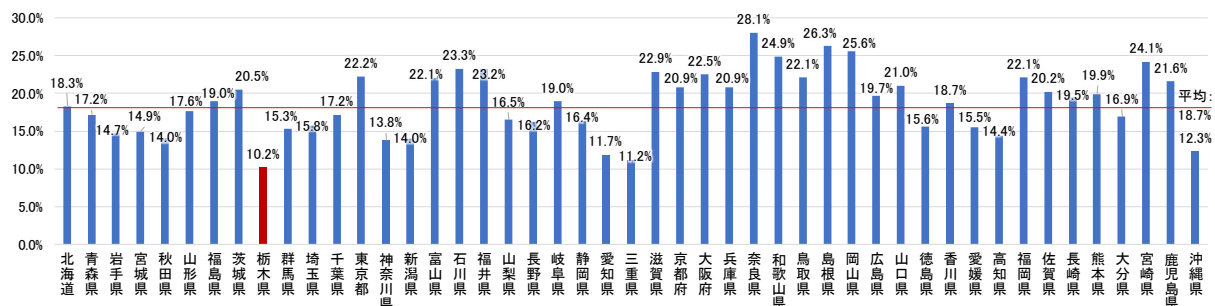
※65歳以上人口（令和2年国勢調査）
出典：令和3（2021年）栃木県交通年鑑

Keywords

- 免許返納者数の増加による移動制約者の増加

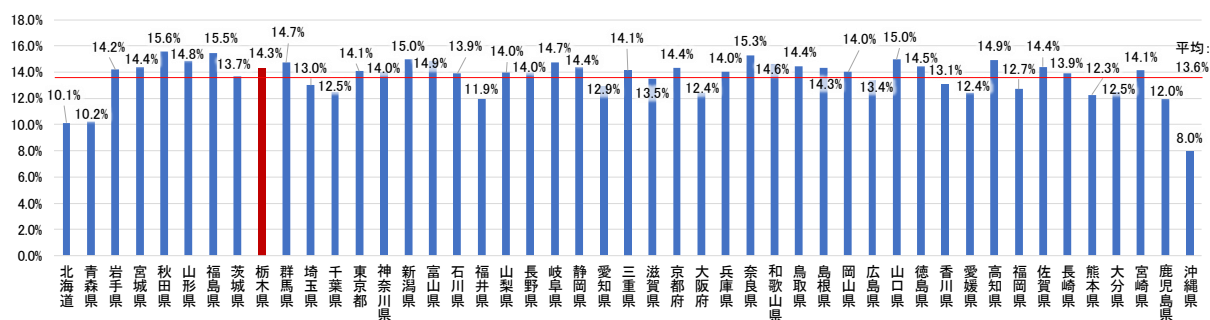
(3) CO₂排出量の削減率

- 栃木県は、平成 27 年から令和 2 年にかけての CO₂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。



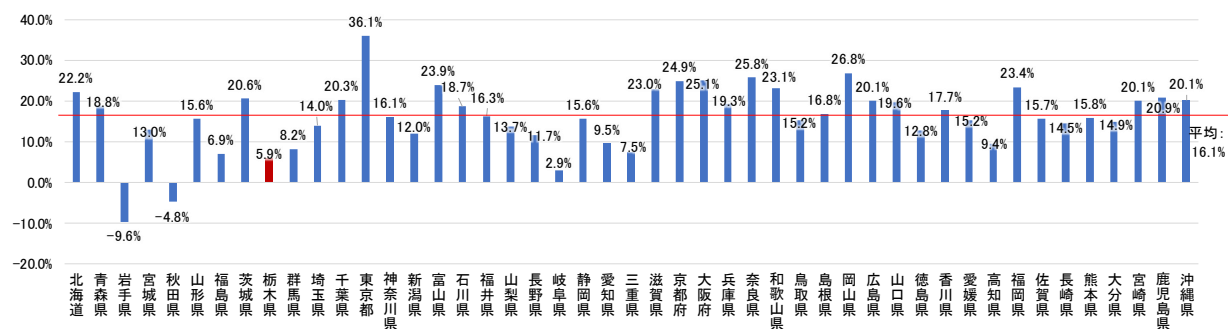
出典：部門別 CO₂排出量の現況推計

図 2-5 都道府県別 CO₂ 排出量の削減率（平成 27 年→令和 2 年）



出典：部門別 CO₂排出量の現況推計

図 2-6 都道府県別 CO₂ 排出量（運輸部門）の削減率（平成 27 年→令和 2 年）



出典：部門別 CO₂排出量の現況推計

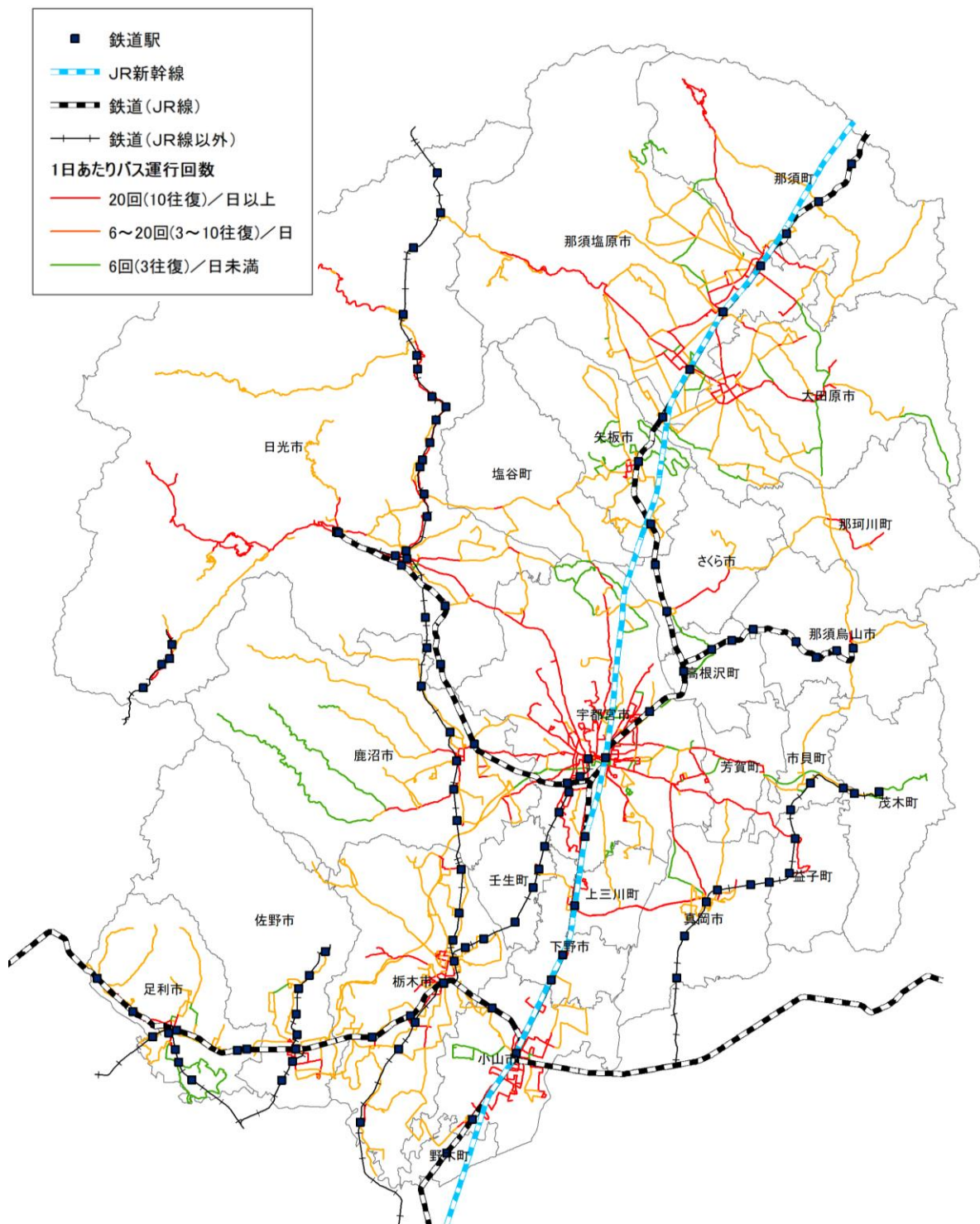
図 2-7 都道府県別 CO₂ 排出量（産業部門）の削減率（平成 27 年→令和 2 年）

Keywords

- 自動車から公共交通への転換によるさらなる CO₂ 排出量の抑制

(2) バス路線網

- 宇都宮市、栃木市、小山市等の周辺では路線が確保されています。



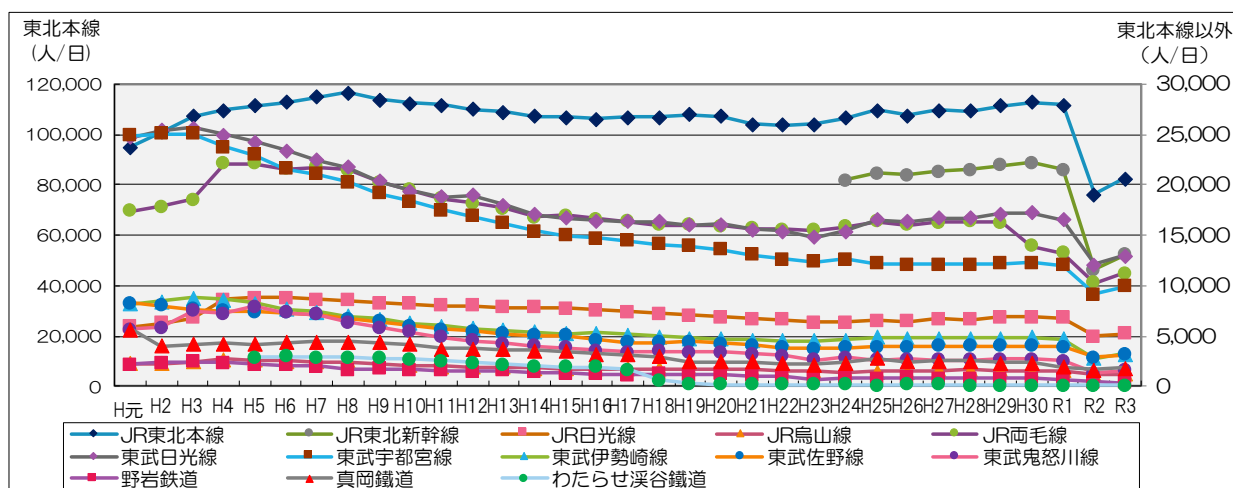
※一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(R3年度)、
令和3年度市町村バス運行実績(市町村照会)をもとに作成

図 3-2 栃木県内のバス路線網

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

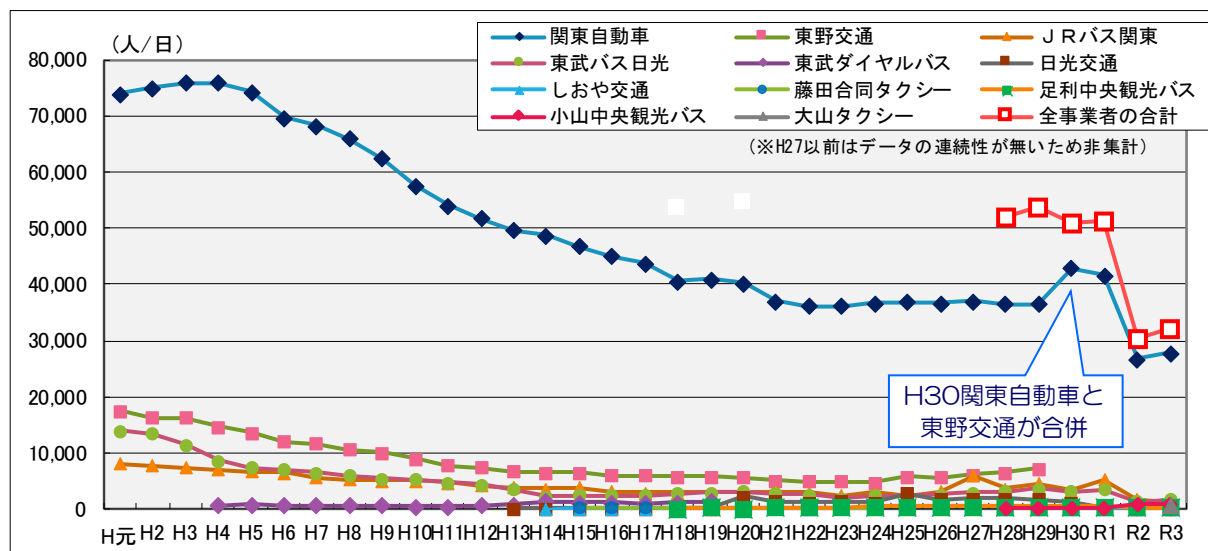
- 鉄道の路線別の輸送人員について、平成21年度以降は微増もしくは横ばいで推移していましたが、コロナ禍であった令和2年度は各路線で輸送人員が大きく減少していますが、令和3年度は回復傾向にあります。
- 路線バスの事業者別の輸送人員について、平成21年度以降は横ばいで推移していましたが、コロナ禍であった令和2年度は各路線で輸送人員が大きく減少しましたが、令和3年度は一部の事業者で回復傾向にあります。



資料：栃木県「とちぎの公共交通（令和4年度版）」

※ H19以降の真岡鉄道、H18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である。

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年度版）」

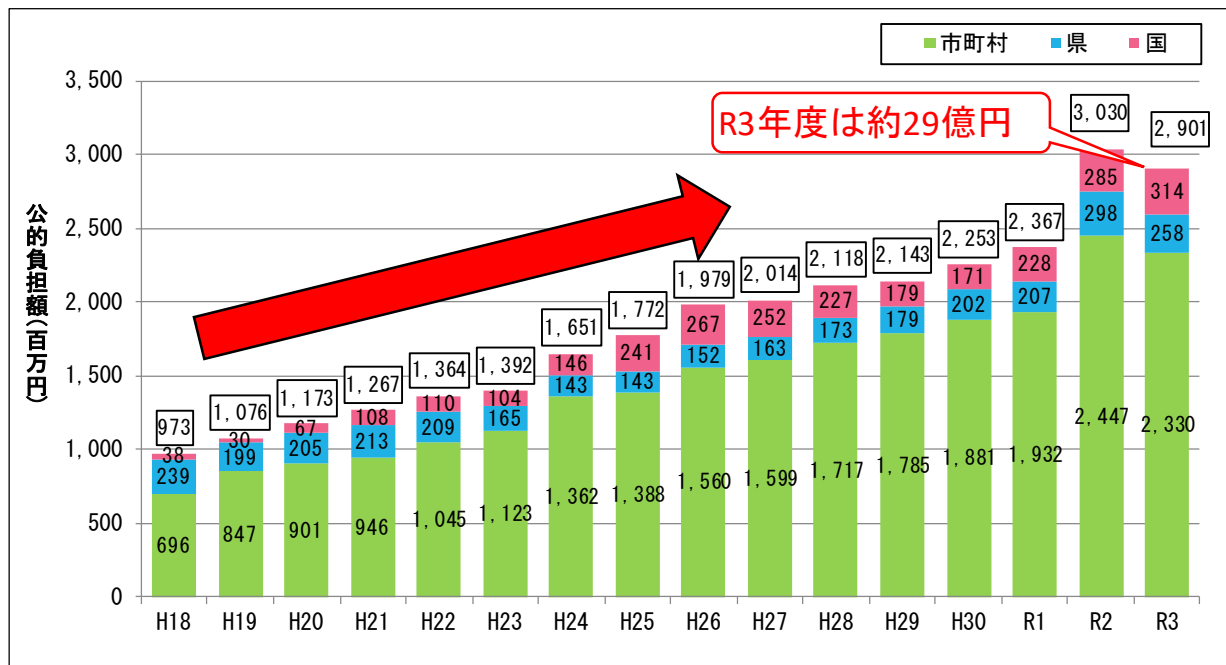
図 3-4 乗合バス走行キロの推移（事業者別）

Keywords

- 新たな生活様式とこれからの公共交通

(2) 路線バスの公費負担額の推移

- 令和元年度まではバスによる輸送人員が大きく減少していないにもかかわらず、公費負担額が増加傾向にあります。
- 増加の要因としては、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路線バスが維持できなくなる恐れがあります。



出典：栃木県「とちぎの公共交通（令和4年度版）」

図 3-5 生活交通運行に係る公的補助・負担の推移(国・県・市町村別)

Keywords

- 公共交通への公的負担の増加

(3) 市町を跨ぐバス路線の利用実態の把握

① 調査概要

栃木県内の市町を跨ぐ路線を対象に、対象とする系統を運行するバス事業者に IC カードデータ、乗り込み調査のデータ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。

表 3-15 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	44 系統	IC カードデータ	2022 年 6 月の 1 ヶ月分
JR バス関東	2 系統	乗降調査結果	2022 年 6 月の 1 日分
日光交通	1 系統	乗降調査結果	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

1 市町を跨ぐバス路線の利用実態

- 市町を跨ぐ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傾向も多く見られます（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あり、特に駒生営業所⇄東汗、宇都宮駅⇄今市車庫、大田原市役所⇄五峰の湯等の路線において顕著となっています。
- 県央地域の宇都宮市を起終点とする路線では、宇都宮市外の利用が少ない路線が存在しています。

2 学生の利用実態

- 高校、大学周辺のバス停で朝夕の利用者が多く、鉄道の端末交通としてバスが利用されています（作新学院前⇄宇都宮駅、大田原女子高校前⇄西那須野駅、真岡女子高校前⇄石橋駅等）。
- 大学周辺のバス停は、講義時間の影響からか、高校周辺のバス停よりも利用者が増加する時間帯が分散している傾向があります。

3 郊外主要拠点との接続

- 路線の起終点以外に立地するベルモール、トコトコ大田原、アグリパル塩原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一定の需要が見受けられます。

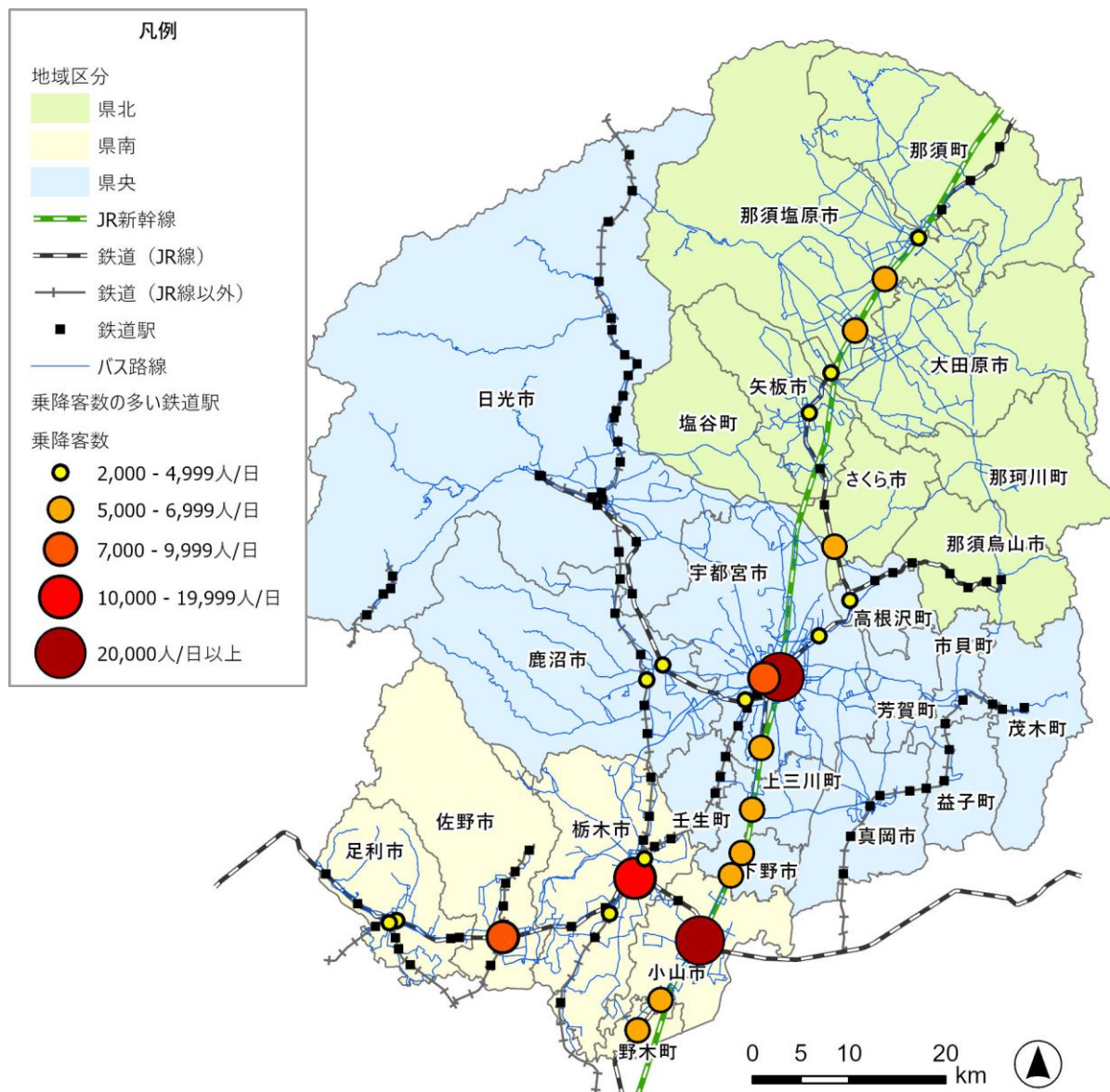
Keywords

- 市町を跨ぐ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等、公共交通サービスと利用者のニーズのミスマッチ
- 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

- 拠点となる乗降客数の多い鉄道駅は、JR東北本線に多く、特に県央・県南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

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）のほとんどでバスとの接続があり、また、各鉄道路線にバスと接続する駅があります。
- 宇都宮駅以南の宇都宮線（県央・県南）を中心に乗降客数が多くなっています。



※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

出典：国土数値情報 駅別乗降客数(令和3年度)

図 3-7 バス路線乗り入れ駅

(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、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ります。

【良い事例】

- 改札から駅構内を抜けた正面に、バスの乗り場・行先案内が掲示
- 階段の上など、歩行者の動線に合わせて公共交通の案内が掲示



- 駅構内にバスの行先案内が大きく掲示



- 改札の目の前や自由通路等に、各公共交通の乗り場へ誘導するピクトグラムが大きく掲示



- 市の交流施設内のバス待合スペースに設置されたデジタルサイネージで、バスの発車時刻を案内



【良くない事例】

- 西口・東口いずれの方にもバスの案内ピクトグラムがあるが、具体的な行先表記は無し
- 西口側の壁に小さく貼られているバス案内のパフレットを見ないと、西口・東口のどちらから発着するかも含め、行先や乗り場が確認できない



- 南口方面にバスの案内ピクトグラムはないが、南口を発着するバスも12路線中3路線ある
- 南口を発着するバスの情報は、北口のバス路線図に掲示
- バスの乗り場表示の目印が小さい



- バスの乗り場案内の情報掲示は、駅の出入口の頭上1か所のみ
- バス乗り場の番号などは無く、バス停の目まで行かないと発着路線が確認できない



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

路線数の多い上位4事業者へ現状や課題を聞き取るため、ヒアリングを令和4年9～11月に実施しました。

② バス事業者の現況や課題

表 3-1 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"> ● 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、県北6割程度の回復状況、観光地では5割程度の回復状況 ● 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
バス事業者共通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手の不足・高齢化が課題、若手人材不足に定年者の再雇用で対応 ● バス車両の不足、車両の老朽化等が進む中、<u>新車購入は非常に高額な費用負担</u> ● 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
県に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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>更新費の補助</u> ● 路線バスの割引制度等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 ● 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） ● 一般路線バスへのバスロケーションシステム導入に向けた支援等
その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>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への期待あり</u>
DX、GTFS 活用	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>GTFSは、大規模バス事業者は整備済み、中小事業者は整備遅れのケースもあり</u>
EV化、車両購入	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
新たな取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

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

● 新技術の導入

(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、タクシー協会へのヒアリングを令和 4 年 11 月に実施しました。

② タクシー業界の現況や課題

表 3-2 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"> ● 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> ● 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
担い手の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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
デマンド交通に関する現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● <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>
タクシー事業者の取組みと現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 運転免許返納者に対する割引は継続的に実施
利用者の要望	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>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</u> ● 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
自治体等への要望	<ul style="list-style-type: none"> ● 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運送の導入の検討にあたっては、慎重な検討が必要 ● 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>

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に、アンケート調査を実施しました。

② 市町の公共交通における課題

- 全体では「県の財政支援(補助金)が不足している」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件と次いで高くなっています。
- 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。

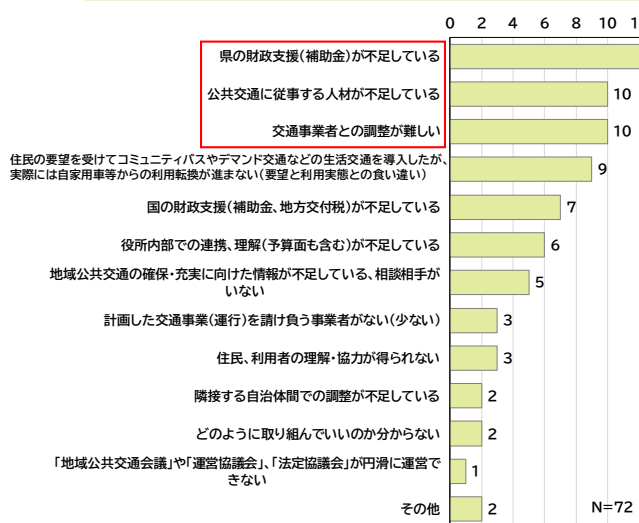


図 3-9 課題の抽出

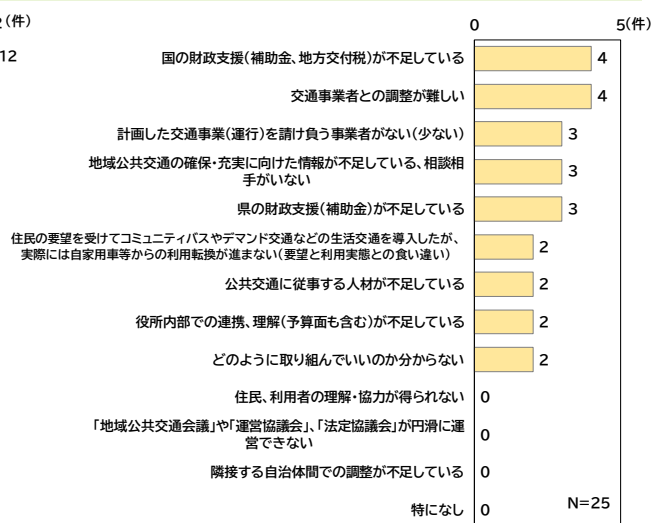


図 3-10 1番課題と感じていること

③ 県への要望

表 3-3 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 市域を跨ぐバス路線の維持・充実にに向けた市町間の調整 ● 市町を跨ぐバス等の乗り入れ等に関する相談・調整 ● 市町を跨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の、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に、アンケート調査を実施しました。

表 3-4 調査概要

調査期間	2023 年 1 月 31 日（火）～2023 年 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"> ・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 ・移動の時間帯 ・目的地 ・駅から目的地までの利用交通手段 ・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 <p>【普段の移動について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段を選択する際に重視する点 <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

- バスの利用を避ける理由はバス路線の不足が一番多く、次いで運行時刻に関する不満が多くなっています。

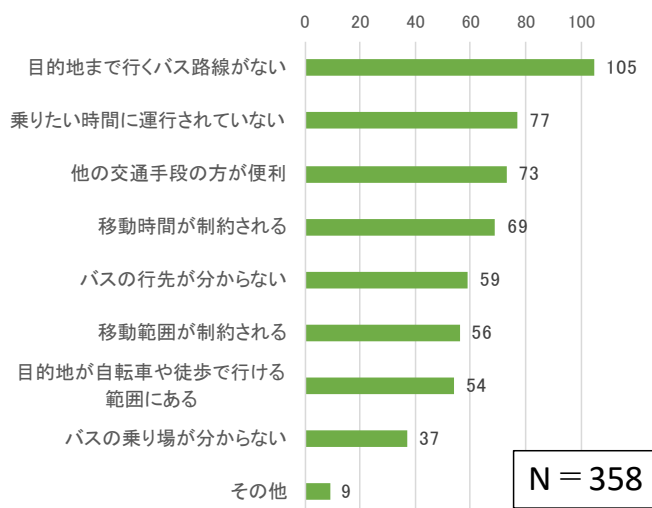


図 3-11 バスの利用を避けた理由

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のニーズのミスマッチ

(2) 高校生アンケート（訪問アンケート）

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」など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 3-5 調査概要

対象者	県内の高校生
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 ・今度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・雨天時ともに往路・復路で大きな違いはありません。
- 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。
- 地域ごとに通学手段に大きな違いはありません。

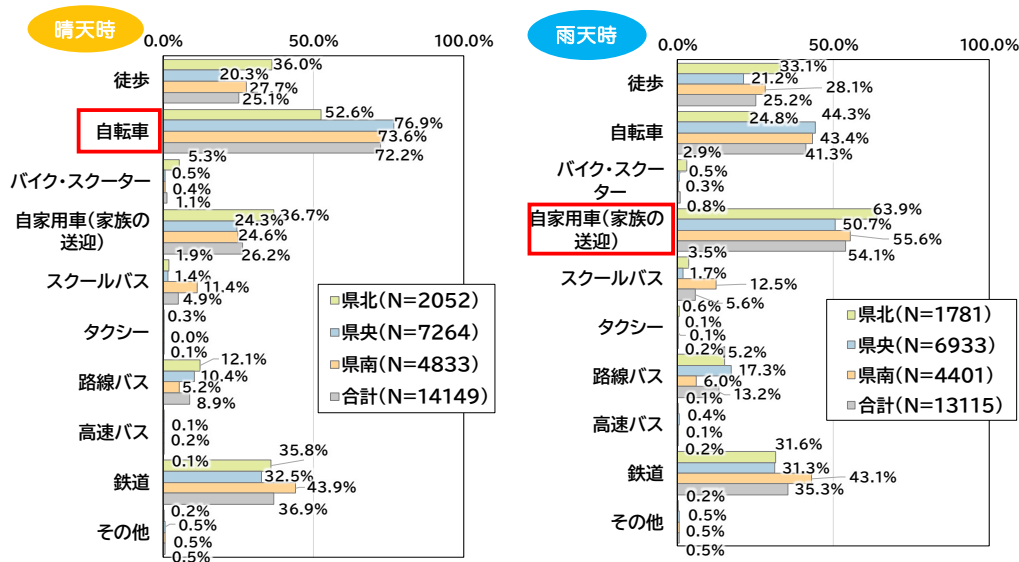


図 3-12 普段の通学手段（往路）

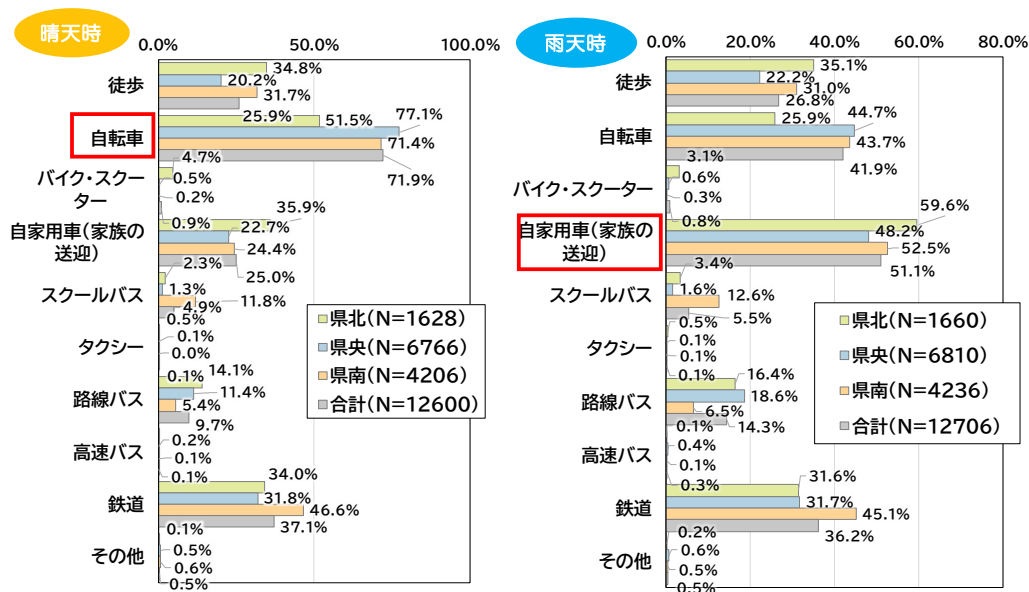


図 3-13 普段の通学手段（復路）

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が、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。
- 奥に、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ます。

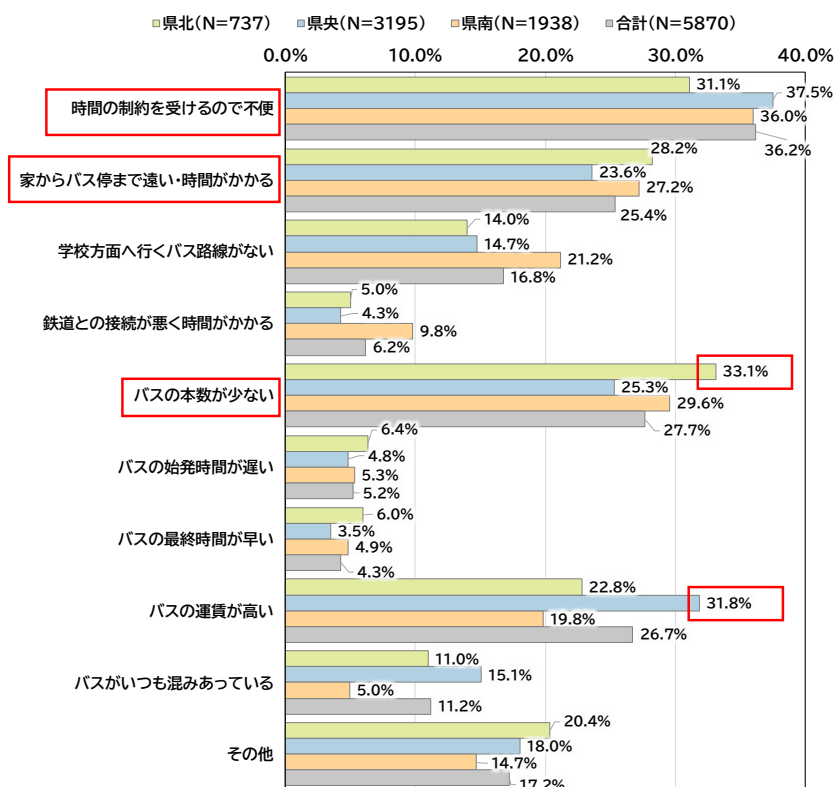


図 3-14 路線バスを利用できる環境に住んでいるが、学校への通学に利用していない理由

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」と回答したのは全体の 58.0%と最も多くなっています。

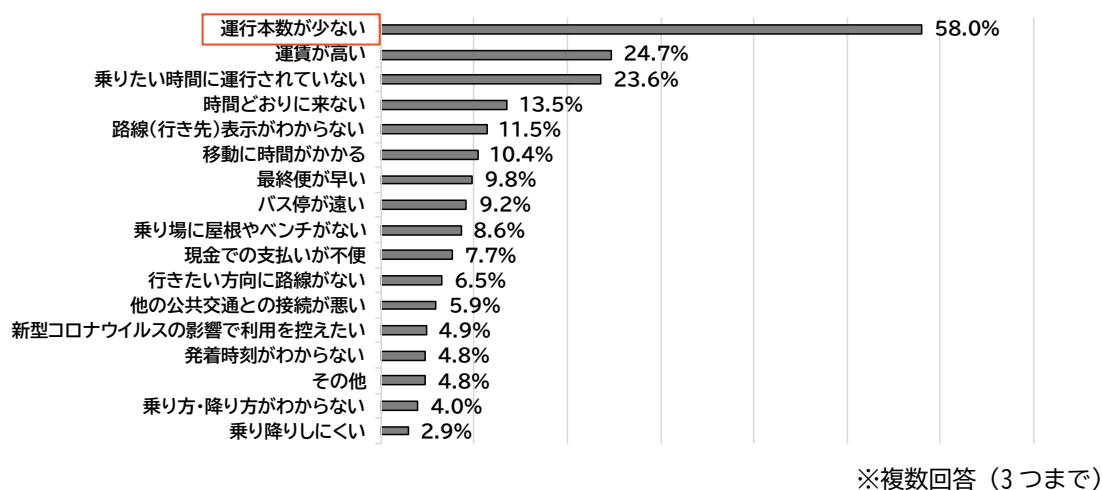


図 3-15 公共交通の改善点（不便なこと）

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。

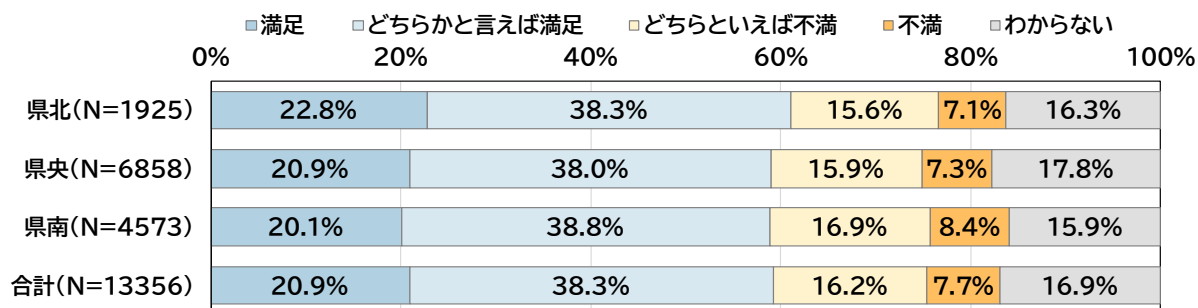


図 3-16 公共交通の満足度

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ご意見

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にて本計画で考慮すべき視点について、主に以下のご意見をいただきました。

表 3-6 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"> ● 高校・大学と通学で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。<u>利用者に対する更なる周知が必要</u>であることを体感している。 ● 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。<u>ピークをいかに抑えていくか</u>ということを論点に加えていただきたい。 ● 周遊ルートを工夫する考え方は実例がある。インバウンドの観光客に対してツアーの行程を伺い、観光ルートとして「銀座が先か、浅草が先か」という整理を行い、観光客に対するマネジメントを行うことで、観光バスの駐車対応が可能になる等を調査した。以上のことを踏まえ、やはり<u>観光交通におけるマネジメント</u>は、栃木県の場合、特に高校生の通学と重なる点の指摘を頂いている。 ● <u>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</u>。
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 各自治体では、<u>公共交通を住民に周知できていないとの問題意識</u>を持っている。 ● 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。 ● 目標に「住民・県民が何をしていくのか」という視点を入れていただきたい。住民がどのように公共交通を支えるのか考えることも重要であり、真岡市では“公共交通サポーター制度”を設けている。
他分野との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>都市計画と公共交通計画の連携</u>は重要。 ● <u>福祉交通の観点</u>を計画に盛り込むことは重要な論点。 ● 公共交通の利便性が悪いために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。
交通事業者や市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町に取組を進めてもらいたいことを計画に記載し、実現する手段として補助制度に反映させるべき。

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)

● まちづくりと連動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・地域部会でのご意見を踏まえ、本県の公共交通に係る6つの公共交通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">バスや鉄道の輸送人員は平成21年度以降横ばいであったが、令和2年度はコロナの影響により激減。令和3年度は回復傾向。（課題1-1）バスによる輸送人員が大きく減少していないにもかかわらず、公費負担額が増加傾向にある。（課題1-2）鉄道駅等の交通結節点における公共交通の案内表示は、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）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）コロナ禍の高齢者における免許返納者数は減少傾向にあるが、令和元年末では年々増加傾向にあった。（課題4-1）人口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率が他地域よりやや高い傾向にある。（課題4-3）栃木県は、平成27年から令和2年にかけてのCO₂排出量の削減率が全国で最も低い。（課題5-3）
高校性 アンケート	<ul style="list-style-type: none">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）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）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が、学校への通学に利用していない。（課題3-3）
R4市町 アンケート	<ul style="list-style-type: none">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）
WEB アンケート	<ul style="list-style-type: none">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）
バス利用実 態調査	<ul style="list-style-type: none">市町を跨ぐ路線であるにもかかわらず、市町を跨がない短距離利用が多い。（課題2-4）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）
交通 事業者 ヒアリング	<p><バス事業者></p> <ul style="list-style-type: none">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） <p><タクシー協会></p> <ul style="list-style-type: none">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）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）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）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）
協議会での 意見	<ul style="list-style-type: none">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）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）公共交通の利便性が悪いために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）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）都市計画と公共交通計画の連携は重要。（課題5-1）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）

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 新たな生活様式とこれからの公共交通

1-2 公共交通への公的負担の増加

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分担率の低さによる公共交通離れ

3-3 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 運転免許証返納者数の増加による移動制約者の増加

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 人口あたりの自家用車保有台数の高さによる過度な自動車依存

5. 他分野との連携 に関する課題

5-1 まちづくり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CO₂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を解決に向け、以下の通り、本県全体の公共交通の基本方針と目標を設定しました。設定した基本方針や目標を達成するために、市町・交通事業者・県民に求めること、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。



市町・事業者・県民の 役割 (再掲)

【凡例】 創 形成 守 確保・維持 育 充実

主体	主な役割	具体の役割
市町	地域内の公共交通ネットワークの確保	創 地域公共交通計画の策定(改定)・推進 守 育 市町域内の生活交通ネットワークの確保
	地域特性に応じた公共交通サービスの提供	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 育 地域関係者との連携や住民への情報提供の充実
交通事業者	利用者のニーズを適切に把握した安定した公共交通サービスの提供	創 利用者のニーズを把握するための各種データ提供 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 守 利用者に対するわかりやすい情報の提供 創 新たな利用者のニーズを喚起する取組の実施
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	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) 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 創 公共交通に関する要望(住民発議の新規路線等)の提示

【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付けます。

検討フロー及び公共交通ネットワーク図は以下の通りです。



※1：県内の駅で乗降客数が上位25%以内にある駅

【結節点】複数の交通モードが乗り入れる場所
 【拠点】交通モードが乗り入れる場所

図 5-1 公共交通ネットワーク図の検討フロー



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

図 5-2 公共交通ネットワーク図

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	みなし	(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
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
主要交通軸	○	宇都宮駅・篠井ニュータウン・日光東照宮	宇都宮駅西口	篠井ニュータウン	日光東照宮	4条乗合	路線定期	関東自動車	2.宇都宮市内中心部の高校・日光市立今市第三小学校・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
主要交通軸	○	宇都宮駅・篠井ニュータウン・JR日光駅	宇都宮駅西口	篠井ニュータウン	JR日光駅	4条乗合	路線定期	関東自動車	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・JR日光駅	宇都宮駅西口	徳次郎	JR日光駅	4条乗合	路線定期	関東自動車	
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
主要交通軸	○	宇都宮駅・篠井ニュータウン・今市車庫	宇都宮駅西口	篠井ニュータウン	今市車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	2.宇都宮市内中心部の高校・日光市立今市第三小学校・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
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	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・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.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
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	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
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	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.石橋・雀宮地区からの市街地への通勤・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	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		宇都宮駅東口・上野田地・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.下野市・真岡市に住まう市民の真岡市街地及び石橋駅への通勤通学のため
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.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買い物のため
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	2.真岡市内への通勤通学のため
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	3.ベルモールへの来訪者のため
主要交通軸		宇都宮駅東口・上野田地・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.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買い物のため
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	2.真岡市内への通勤通学のため
主要交通軸		鬼怒川線(イオン終点)	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	3.ベルモールへの来訪者のため
主要交通軸	○	鬼怒川線(日光医療センター終点)	鬼怒川温泉駅	下今市駅	獨協医科大学日光医療センター	4条乗合	路線定期	日光交通	1.宇都宮市内中心部への通勤通学及び買い物のため
主要交通軸	○	鬼怒川線(直通下今市終点)	鬼怒川温泉駅	JR今市駅	下今市駅	4条乗合	路線定期	日光交通	2.真岡市内への通勤通学のため
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.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
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.塩原温泉病院への通院
地域交通軸		宇都宮駅・運転免許センター・榎木車庫	宇都宮駅西口	運転免許C	榎木車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	2.塩原地区から関谷地区・西那須野地区への通勤
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	3.塩原地区からの通学・買い物
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	4.宇都宮市内の公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		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.榎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
地域交通軸		駒生営業所・屋板・上三川車庫	駒生営業所	屋板運動場	上三川車庫前	4条乗合	路線定期	関東自動車	2.宇都宮市内中心部の高校までの通学のため
地域交通軸	○	駒生営業所・健康の森・上三川車庫	駒生営業所	健康の森	上三川車庫前	4条乗合	路線定期	関東自動車	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.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
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	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
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	3.宇都宮市内中心部の病院までの通院のため
地域交通軸		西那須野駅・馬頭車庫	西那須野駅東口	倉倉	馬頭車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.榎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
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	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
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	3.宇都宮市内中心部の病院までの通院のため

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)

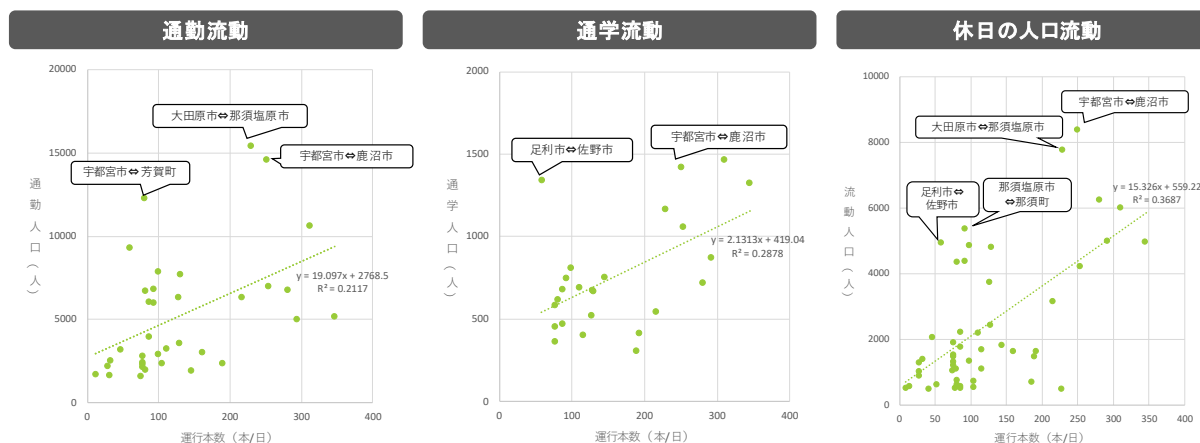
位置付け	みなし	(系統名)	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	確保維持の必要性・役割
地域交通軸		宇都宮駅・楡木車庫	宇都宮駅西口	上石川	楡木車庫	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.楡木街道沿線に住まう宇都宮・鹿沼市民の宇都宮市街地または沿線鉄道駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内中心部の高校までの通学のため 3.宇都宮市内中心部の病院への通院のため
地域交通軸		石橋駅・おもちゃのまち駅・獨協医大病院線	石橋駅	おもちゃのまち駅	獨協医大病院前	4条乗合	路線定期	関東自動車	1.石橋駅・おもちゃのまち駅から獨協医科大学への通院・来訪者のため 2.羽生田上蒲生線沿線住民の石橋駅・おもちゃ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・通学・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		芳賀市瑞線	芳賀町工業団地管理センター前	祖母井・花王前	市瑞駅	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東	
地域交通軸		芳賀市瑞線	芳賀町工業団地管理センター前	祖母井	市瑞駅	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東	
地域交通軸		清原市瑞線	清原地区市民センター前	芳賀長島・花王前	市瑞駅	4条乗合	路線定期	ジェイアールバス関東	
地域交通軸		清原市瑞線	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。

5-3 確保すべきサービス水準の検討

(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、流動が高いにも関わらず、運行本数が少ない市町間も確認でき、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

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 STEP1～4 の各交通軸ごとに、鉄道・バスそれぞれの平均運行本数以上と以下の 2 パターンで分類を行いました。

前述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 5 区間（那須塩原市⇄那須町、大田原市⇄那須塩原市、宇都宮市⇄芳賀町、宇都宮市⇄鹿沼市、足利市⇄佐野市）の交通軸をみると、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、各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。

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) 高校への通学可能圏

県内の県立高校 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。

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確認されました。

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

※上三川高校 HP にもバス路線が利用できない旨の記載あり。芳賀町から真岡北陵高校、真岡工業高校へのイグレス交通については、バス路線はあるが始業時間には間に合わない。

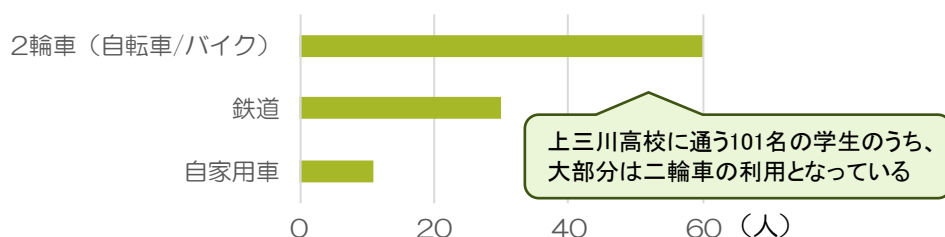


図 5-5 高校生アンケート結果を基にした他市町から通学している人数割合が 5%以上の市町に住む学生における上三川高校通学時の代表交通手段



図 5-6 高校生アンケート結果を基にした芳賀町に住む学生における真岡北陵高校通学時の代表交通手段

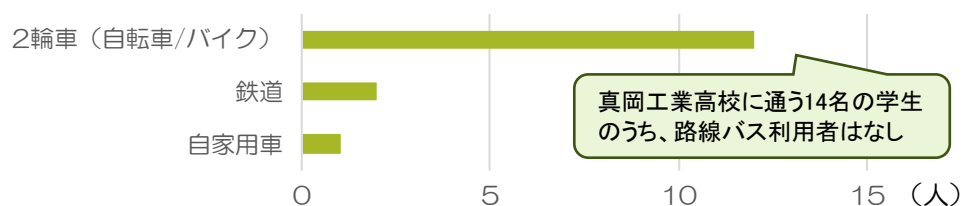


図 5-7 高校生アンケート結果を基にした芳賀町に住む学生における真岡工業高校通学時の代表交通手段

(4) 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「二次保険医療圏」を基に、市町内に第二次救急医療以上の医療機関が存在しない市町を整理した上で、医療施設が存在しない9市町において、公共交通機関で午前の外来受付時間内に医療施設への通院が可能かを確認しました。

第2次医療施設が存在しない全ての市町において、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分を超える接続もみられました。

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加え、シームレスなダイヤ設定も課題と考えられます。

るため、鉄道とバスのシームレスなダイヤ設定が必要となります。

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 ^{※2}		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	野木駅～小山駅	20本	小山駅～新小山市民病院	9本	26分	16分	1回	442円
		自治医科大学	8:30～11:00	—	—	上三川車庫～石橋待合所～石橋総合病院入口	3本/9本	14分	37分	1回	540円
県東	芳賀町 ^{※1}	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

第6章 目標達成のための施策・事業

6-1 目標ごとの施策・事業一覧


設定した公共交通の目標を達成するための施策・事業の一覧を以下の通り整理しました。

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	【施策 1-1】広域交通ネットワーク維持・形成 (● 県)	● 幹・枝・葉を創り守り育てるための検討 ● 広域バスの導入促進や関係者との調整 ● 新交通等の整備推進支援
	【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)	● 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) ● 各種交通モードと連携した運行体制の確保 ● 利用者のニーズを踏まえた運行の効率化 ● 地域共助型生活交通の導入支援
	【施策 1-3】交通結節点の維持・強化 (● 県 ● 市 ● 交)	● 交通結節点の整備 ● 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
	【施策 1-4】地域の実情に応じた財政的支援 (● 県 ● 市)	● 路線バス等の生活交通の運行支援 ● 人にやさしいバス整備事業費補助制度 ● タクシー利便増進の取組に対する支援
	【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)	● 担い手不足の解消に向けた取組の検討 ● 職業体験イベント等の実施 ● 魅力ある職場環境整備の支援 ● 公共交通事業に対する子供たちへの魅力発信
(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 (● 県 ● 市)	● 立地適正化計画・都市計画マスタープランの策定・推進の支援 ● 地域公共交通計画の策定・推進の支援
	【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)	● 待合環境 (ベンチ、屋根等) の整備 ● 公共交通のバリアフリー化の促進 (栃木県鉄道駅バリアフリー化整備補助制度等)
	【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)	● リアルタイムなバス運行情報の見える化の促進 ● 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
	【施策 2-4】商業施策等との連携 (● 県 ● 市 ● 交)	● 商業施策と連携した公共交通の利用促進 ● 交通結節点の複合機能化
	【施策 2-5】観光施策との連携 (● 県 ● 市 ● 交)	● 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 ● シェアサイクル等の周遊観光の導入促進
	【施策 2-6】新技術による公共交通施策の導入・活用 (● 県 ● 市 ● 交)	● 交通情報共有基盤の構築 ● MaaSへの展開検討 ● 交通系ICカード導入・活用の促進 ● キャッシュレス導入支援
(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 (● 県 ● 市 ● 交 ● 住)	● バス・鉄道利用デーの実施 ● オフピーク利用の促進、エコ通勤の推進 ● のりもの・のりかたガイドブックの作成・配布
	【施策 3-2】県民主体による公共交通の確保 (● 県 ● 市 ● 住)	● 県民による取組の推進に向けた助言・支援 ● 住民主体による公共交通運行の支援 ● トリガー方式を活用した路線の開拓の支援 ● 公共交通サポーター制度の検討
	【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)	● 「とちぎの公共交通」の作成・公表 ● 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 ● 県内の第三セクター鉄道に対する支援 (鉄道網整備促進事業) ● 路線バス等の生活交通の運行支援 (再掲) ● タクシー利便増進の取組に対する支援 (再掲) ● 公共交通に係る担い手確保に関する取組支援 (再掲)
	【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)	● 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 ● GX等、他部署で所管する取組との連携

6-2 各施策・事業内容の整理

各施策・事業について、取組概要、参考事例、実施主体・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・葉を創り守り育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。					
取組概要	取組 1 「幹・枝・葉を創り守り育てるための検討」 ・「幹・枝・葉」にあたる幹線・支線・地域内交通、それぞれの役割を明確にし、これらが連携することで、県外との広域的な移動から、ドア to ドアの端末交通まで、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。 ・第5章3節の公共交通ネットワーク図などを用いて、データ分析により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。					
	取組 2 「広域バスの導入促進や関係者との調整」 ・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広域バスの路線を維持するとともに、新たな広域バス路線の導入を促進します。					
	取組 3 「新交通等の整備推進支援」 ・LRT やグリーンスローモビリティなどのあらゆる新たな交通等の導入を検討する際に、関係機関との調整・情報収集のほか、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。					
参考事例	<div>1市2町広域連携バス「ゆうがおバス」 (下野市・上三川町・壬生町)</div> <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ニーズへの対応が適さないとして、広域連携バス「ゆうがおバス」の運行を開始。実証運行を経て令和4年4月より本格運行している。</p> <p>運行経路：J R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>出典：下野市 HP</p>		
実施主体	栃木県					
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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■■		

（点線：検討 実線：実施）

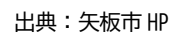
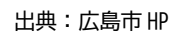
目標 i	公共交通ネットワークの維持・形成
施策 1-2	地域特性を踏まえた公共交通の維持・形成
施策概要	各交通モードが担う役割の明確化や利用者のニーズを踏まえた運行の効率化等により、地域特性を踏まえた公共交通ネットワークを維持・形成します。
取組概要	<p>取組 1 「地域特性に応じた適切な交通モード選択への助言・指導（勉強会・協議会等）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本県では多くの市町でデマンド交通を運行し、住民の生活交通を支えています。が、地域の特性や地域の輸送資源の状況等を踏まえながら、様々な交通モードの中から適切な選択できるよう勉強会・協議会の実施、複数市町が連携して検討する機会を設けるなど、助言や指導等により支援します。 <p>取組 2 「各種交通モードと共存した運行体制の確保」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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資源の中で、最適な運行体制を確保できるよう支援します。 ・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運送等の県内にある様々な輸送手段を活用できるよう調整を支援します。 <p>取組 3 「利用者のニーズを踏まえた運行の効率化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、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。 <p>例) 運行効率化に向けて、朝夕は定時定路線バスを昼間はデマンド交通として運行するなどの時間帯での棲み分け等の検討等</p> <p>取組 4 「地域共助型生活交通の導入支援」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域の生活交通を維持するために導入事例を紹介しながら、導入検討の流れ・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」に基づき、これらの導入を支援します。
参考事例	<div data-bbox="371 1637 968 1680"> My Ride のるる（茨城県 高萩市） </div> <p>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し、利便性の向上・採算性の向上につながった。</p> <div data-bbox="371 1872 968 2004"> <p>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</p> </div> <div data-bbox="986 1637 1401 1883"> </div> <p>出典：茨城交通 HP</p>

参考事例

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）

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。

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、住民たちは「コリーナ・玉田共助バス運営会」を設立した。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。平日のみの1日8便だが、使い勝手を考えて小学校の登下校や列車の発車に合わせたダイヤにした。



実施主体	栃木県、各市町、交通事業者					
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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			
	取組 4					

- 38 -

目標 i

公共交通ネットワークの維持・形成

施策 1-3

交通結節点の維持・強化

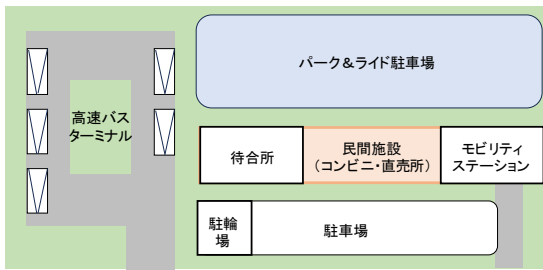
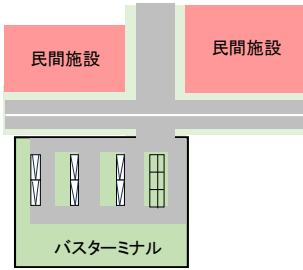
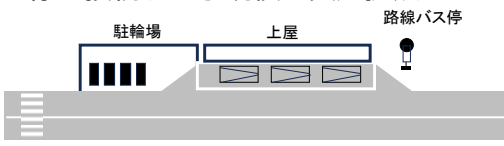
施策概要

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。

取組 1 「交通結節点の整備」

- ・ 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を整備することで、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。

▼交通結節点の類型

類型	概要
地域の拠点型	<p>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拠点</p> 
独立ターミナル型	<p>バスの乗継等を目的として独立して設置された交通拠点</p> 
地域のバス停型	<p>端末交通とバス停を接続する小規模な交通拠点</p> 

取組概要

交通拠点に求められる交通機能

- ・ 基本機能：交通拠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、交通拠点が備えるべき基本的な機能。
- ・ 交通結節機能：交通拠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。

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」

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」

- ・ 交通結節点において、様々な交通モードと乗り継ぎを円滑にすることで、有機的な連携を図ります。

参考事例

バスタ新宿
(東京都 新宿区)

新宿駅周辺の国道20号跨線橋上の客待ちタクシー行列による混雑、高速バス発着拠点の広域点在により他の交通機関との接続利便性不足等の課題を解決するため、老朽化した跨線橋の架け替えに合わせて、線路上空を活用し、官民連携によりバスタ新宿を整備した(平成28年4月開業)。

道の駅さんさん南三陸
(宮城県 南三陸町)

道の駅さんさん南三陸は、本来の道の駅に備わる機能に加え、観光交流施設、震災伝承施設、交通拠点施設であるBRT駅が一体的となった複合施設である。周辺には賑わいの拠点や震災復興祈念公園が立地し、地域の拠点となっている。

田名バスターミナル
(神奈川県 相模原市 中央区)

相模原市では、鉄道駅の無い田名地区においてバス利用の利便性向上を図るため、平成26年にバスターミナルを設置。長大路線の分割による運行効率化や定時性向上、鉄道駅へのアクセス向上を図っている。

また、待合所の整備や、駐輪場や自家用車の送迎用乗降エリアの設置により、利便性の向上を図っている。

清原地区市民センター前トランジットセンター(宇都宮市)

宇都宮市ではLRT(次世代型路面電車システム)の開業にあわせ、清原地区市民センター前等にトランジットセンターを整備し、LRTの利用促進を図っている。

鉄道(JR線)や路線バスの乗り換えのほか、駐輪場・駐車場を整備しサイクル&ライド、パーク&ライドの利用を促進している。また、主要な鉄道駅に接続するトランジットセンターとして、待合環境の確保や情報発信機能等も兼ね備える。



出典：東京国道事務所 HP



出典：南三陸町観光協会 HP



出典：相模原市都市建設局 HP





出典：芳賀・宇都宮 LRT 公式 HP


実施主体 栃木県、各市町、交通事業者

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					

(点線：検討 実線：実施)

目標 i		公共交通ネットワークの維持・形成				
施策 1-4	地域の実情に応じた財政的支援					
施策概要	公共交通ネットワークの維持・形成に向けて、各種補助制度の見直しを前提とした地域の実情に応じた支援を実施します。					
取組概要	取組 1 「路線バス等の生活交通の運行支援」 ・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います。なお、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。					
	取組 2 「人にやさしいバス整備事業費補助制度」 ・超低床ノンステップバスの導入率を向上させ、利用促進を図ります。					
	取組 3 「タクシー利便増進の取組に対する支援」 ・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。					
参考事例	<div>ノンステップバス導入促進事業 (埼玉県)</div> <p>ノンステップバスの導入費用を負担する市町村に対して補助金を交付。令和3年度現在で、埼玉県内のノンステップバス導入率は79%となっている。</p>			 <p>出典：埼玉県 HP</p>		
	<div>人にやさしいユニバーサルデザインタクシー整備 事業費補助金に係る補助事業 (真岡市)</div> <p>健常者に限らず、高齢者・妊産婦・子供連れ・車イス使用の方など、誰でも利用できる構造のタクシーの導入を進めている。</p> <p>対象：タクシー事業者及びタクシー貸与事業者 内容：補助金の額は、予算の範囲以内において車両本体等の整備に要する経費に 1/6 を乗じて得た以内の額とする。ただし、1 台あたり 30 万円を限度とし、県の補助する額以内で交付する。</p>			 <p>出典：栃木県撮影</p>		
実施主体	栃木県、市町					
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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■			

(点線：検討 実線：実施)

目標 i		公共交通ネットワークの維持・形成					
施策 1-5		公共交通に係る担い手確保に関する取組支援					
施策概要		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。					
取組概要		取組 1 「担い手不足の解消に向けた取組の検討」 ・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な重要性を周知する取組の実施を検討します。					
		取組 2 「職業体験イベント等の実施」 ・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。					
		取組 3 「魅力ある職場環境整備の支援」 ・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。					
		取組 4 「公共交通事業に対する子供たちへの魅力発信」 ・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。					
参考事例		<div>公共交通人材確保対策事業 (愛媛県)</div> <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。</p> <p>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>			<div></div> <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>		
実施主体		栃木県、市町、交通事業者					
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					
		取組 4					

（点線：検討 実線：実施）

(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。																																																																																																								
取組概要	取組 1 「立地適正化計画・都市計画マスタープランの策定・推進の支援」 ・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、まちづくり施策単体ではなく、公共交通施策と連携することで、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。																																																																																																								
	▼栃木県内市町の立地適正化計画の策定状況																																																																																																								
	<table><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><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></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	－	－																																																																																																						
	取組 2 「地域公共交通計画の策定・推進の支援」 ・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。																																																																																																								

参考事例

 東京都市機能誘導区域
 都市機能誘導区域
 市町村調整区域の地域重点区
 鉄道
 幹線道路網
 幹線バス路線
 LRT（有軌電車）
 支線及び地域内交通
 市街化区域
 第一種低層住居専用地域
 第一種中高層住居専用地域
 第二種中高層住居専用地域
 第一種緑地地域
 第二種緑地地域
 準住居地域
 近隣商業地域
 商業地域
 工業地域
 工業専用地域



实施主体



スケジュール

R10 年度

- 44 -


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。					
取組概要		<p>取組 1 「待合環境（ベンチ、屋根等）の整備」</p> <ul style="list-style-type: none">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による快適で心地よい優れた待合環境の事例の情報提供等を行い、整備を促進します。 <p>取組 2 「公共交通のバリアフリー化の促進（栃木県鉄道駅バリアフリー化整備補助制度等）」</p> <ul style="list-style-type: none">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。					
参考事例		<div><p>瑞穂野団地バス停 (宇都宮市)</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・アンド・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></div> <div><p>バス停への上屋・ベンチの設置 (東京都 町田市)</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></div> <div><p>フルーツバス停 (長崎県 諫早市)</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></div>	<div><p>出典：宇都宮市 HP</p></div> <div><p>出典：町田市 HP</p></div> <div><p>出典：ながさき旅ネット HP</p></div>				
実施主体		栃木県、各市町、交通事業者					
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					

(点線：検討 実線：実施)



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。
取組概要	<p>取組 1 「リアルタイムなバス運行情報の見える化の促進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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実施し、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。 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。 <div> <p>分かりやすい乗換案内掲示のための方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 </div>
参考事例	<div> <p>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）</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> </div> <div> <p>東京都八重洲南口高速バスターミナルのデジタルサイネージ（東京都 千代田区）</p> <p>東京都八重洲南口高速バスターミナルでは、デジタルサイネージにて出発時刻・行先・空席情報・乗り場等を一覧で示されており、きっぷうりばや乗り場等の複数箇所を設置されている。</p> </div> <div>   </div>
実施主体	栃木県、各市町、交通事業者
スケジュール	取組
	R6 年度
	R7 年度
取組 1	R8 年度
	R9 年度
	R10 年度
取組 2	R8 年度
	R9 年度
	R10 年度

（点線：検討 実線：実施）

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。					
取組概要	取組 1 「商業施策と連携した公共交通の利用促進」 ・ 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、サブスクプラン（定額乗り放題プラン）等の企画等により、公共交通の利用促進に繋げられるよう関係者間の調整を支援します。					
	取組 2 「交通結節点の複合機能化」 ・ 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し、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。					
参考事例	<div>日帰り路線バスパックの企画販売 (青森県 八戸市)</div> <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>			<div></div> <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>		
	<div>野七里テラス (神奈川県 横浜市)</div> <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>			<div></div> <p>出典：大和ハウス工業株式会社 HP</p>		
	<div>道の駅 和紙の里ひがしちちぶ (埼玉県 東秩父村)</div> <p>村の中心拠点として「道の駅 和紙の里ひがしちちぶ」がリニューアルされ、バスターミナル等を新設した。最大 4 台のバスが停車した際も雨に濡れずに乗降車できるようになっている。</p>			<div></div> <p>出典：株式会社 STR00G HP</p>		
実施主体	栃木県、各市町、交通事業者					
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	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■
(点線：検討 実線：実施)						

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 2-5	観光施策との連携
施策概要	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。
取組概要	<p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>取組 2 「シェアサイクル等の観光交通の導入促進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
参考事例	<div> <div> <p>仙台 MaaS（宮城県 仙台市）</p> <p>仙台市では、市内の観光施設・商業施設等の目的地検索とルートや移動手段の検索、各チケットの購入を WEB サイト上で一括で行える仕組みとして「仙台 MaaS」を令和 3 年 10 月から運用。購入できる交通チケットには、市内の主要路線バスの乗車券や企画乗車券の他、空港間バスや定額タクシーも含まれる。</p> </div> <div>  <p>出典：仙台市 HP</p> </div> </div> <div> <p>観光客の集中に対する対応（京都府 京都市）</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> </div> <div> <p>シェアサイクル（栃木市）</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> </div> <div>  <p>出典：栃木市 HP</p> </div>

（点線：検討 実線：実施）

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 2-6	新技術による公共交通施策の導入・活用
施策概要	DXをはじめとする新技術を用いた公共交通施策の導入・活用を支援することで、公共交通の利用促進・利便性向上を図ります。
取組概要	<p>取組 1 「交通情報共有基盤の構築」</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関するデータを集約した交通情報共有基盤を構築し、データを市町・民間事業者等が共有し、連携しやすい環境を整えることで、幹・枝・葉の公共交通ネットワークを維持・形成していくための分析に活用します。 <p>取組 2 「MaaS の展開検討」</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通情報共有基盤を活用し、政策提言を見据えた本来あるべき MaaS のあり方を検討する勉強会や協議会等を行い、今後の展開について関係者とともに検討を進めます。 <p>取組 3 「交通系 IC カード導入・活用の促進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードで現在決済ができない地域交通等についても、IC カード決済の導入促進を支援するとともに、利用者への啓発や継続的なデータの取得等の利活用についての検討を行います。 <p>取組 4 「キャッシュレス導入支援」</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードのほかにも、社会情勢の変化を踏まえた決済方法の選択肢を増やし、外国人旅行者を含めた県外の方々の利便性の向上を図れるよう関係者間の調整を支援します。
参考事例	<div> <div> <p>モバイル定期券・モバイル回数券（小山市）</p> <p>小山市の運行するコミュニティバス「おーバス」では、LINE アプリを使ったキャッシュレス決済により、モバイル定期券およびモバイル回数券の購入が可能である。</p> <p>定期券および回数券のスマートフォン画面を運転手に提示することで乗車できる。</p> </div> <div>  <p>出典：小山市 HP</p> </div> </div> <div> <p>交通系 IC カード「totra」（宇都宮 IC カード導入検討協議会・東日本旅客鉄道株式会社）</p> <p>JR 東日本が提供する「Suica」の機能に加え、地域独自サービスを 1 枚で提供できる全国初の地域連携 IC カードであり、栃木県内の路線バス（関東自動車・JR バス関東）、LRT、宇都宮市内の地域内交通で利用できる。</p> <p>複数事業者の定期券を 1 枚にまとめられるほか、電子マネーとして買い物に利用可能。</p> </div> <div>  <p>出典：宇都宮市 HP</p> </div>
実施主体	栃木県、各市町、交通事業者
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
	取組 4

（点線：検討 実線：実施）

(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。
取組概要	<p>取組1「バス・鉄道利用デーの実施」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>取組2「オフピーク利用の促進、エコ通勤の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p>取組3「のりもの・のりかたガイドブックの作成・配布」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="379 981 692 1420"> </div> <div data-bbox="730 981 1353 1420"> </div> <p style="text-align: center;">▲のりもの・のりかたガイドブック https://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/town/koukyoukoutsuu/documents/20230630092948.pdf</p>
参考事例	<p style="text-align: center;">モビリティ・マネジメント（小山市）</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、高校生への学校を通じた働きかけ、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 data-bbox="347 1733 756 1989"> </div> <div data-bbox="788 1733 1378 1989"> </div> <p style="text-align: center;">出典：小山市 HP 出典：小山市長令和 2 年 10 月定例記者会見</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 年度から本取組を実施しており、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）
- ・推進起業の表彰制度
- ・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

実施主体 栃木県、各市町、交通事業者、住民

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					

（点線：検討 実線：実施）

目標iii		各主体が共創した公共交通の運営維持					
施策 3-2		県民主体による公共交通の確保					
施策概要		行政や交通事業者による取組だけでなく、県民が主体となって公共交通を確保するための取組を支援します。					
取組概要		<p>取組 1 「県民による取組の推進に向けた助言・支援」</p> <p>・県民自らが公共交通の担い手となる取組を行う場合に、必要な助言や支援を行うことで、導入の抵抗感をやわらげ、各地での取組の促進を図ります。</p> <p>取組 2 「住民主体による公共交通運行の支援」</p> <p>・清原さがけ号など住民主体の公共交通運行の維持を支援する体制を整え、公共交通ネットワークの維持を図ります。</p> <p>取組 3 「トリガー方式を活用した路線の開拓の支援」</p> <p>・事業者と利用者が合意の上で、新規路線を開拓し、利用者が少ない（採算性が乏しい）場合には運行を取りやめる方式（トリガー方式）により、より需要の高い地域への適切な新規路線設定を目指すための取組を支援します。</p> <p>取組 4 「公共交通サポーター制度の検討」</p> <p>・住民自らが地域公共交通を守り育てる意識をもち、将来にわたり公共交通を維持するために、公共交通サポーター制度の導入検討を支援します。</p>					
参考事例		<div><div><div>清原さがけ号（宇都宮市）</div><p>地域住民で組織された「きよはら地域内公共交通運営協議会」が運営する地域内交通で、平成 20 年より運行を継続している。</p><p>運行形態：定時定路型 本数：7 便/日</p><p>車両：ジャンボタクシー</p></div><div><div>バストリガー方式（石川県 金沢市）</div><p>金沢大学と交通事業者はバストリガー協定を結び、大学までの対象区間の運賃を割安に設定し、対象区間の収入が目標を上回れば次年度以降も継続するが、目標を満たさなければ従来の料金に戻すという仕組みで運行したのち、需要が安定し、割安料金の本格実施に至った。</p></div><div><div>公共交通サポーター制度（真岡市）</div><p>市内の公共交通の安定的な運行や市民の公共交通への意識醸成のため、令和 3 年から導入し、個人又は法人が寄付を行うことができ、個人会員には市内を運行するいちごバス等で使える特典を交付している。</p></div></div> <div><p>出典：宇都宮市 HP</p><p>出典：真岡市 HP</p></div>					
実施主体		栃木県、各市町、住民					
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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
		取組 4	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

（点線：検討 実線：実施）

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

施策概要

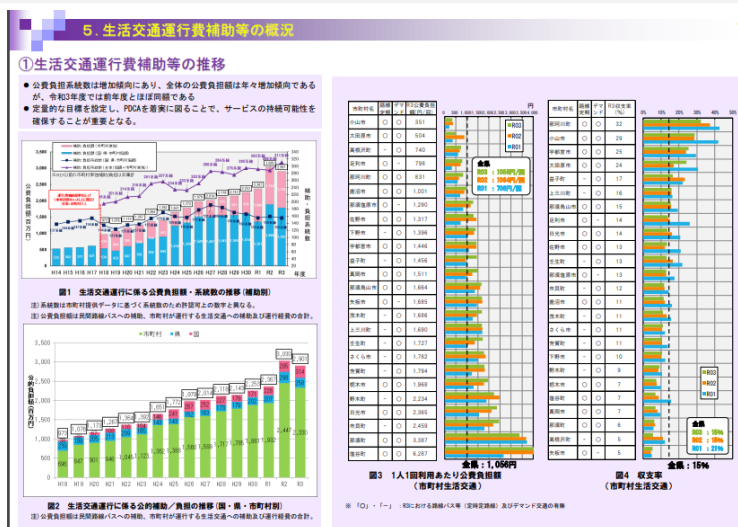
「とちぎの公共交通」を作成することで、客観的データ等の情報共有等を図り、関係者同士が連携した取組を進める環境を整備するとともに、市町や交通事業者の個別の取組を支援します。

取組 1 「とちぎの公共交通の作成・公表」

- ・「とちぎの公共交通」は、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・公表しています。

主要内容

- ・鉄道・バスネットワークの概況
- ・鉄道・バスの輸送実績・運行実績
- ・鉄道・バスネットワークの人口カバー状況
- ・生活交通運行費補助等の概況



取組概要

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」

- ・ 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、本計画「栃木県地域公共交通計画」を策定しています。本計画の策定後も、枝幹線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、データを用いた協議のできる場として継続的に開催していきます。
 - ・ 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も開催しています。今後も引き続き実施していきます。
 - ・ 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する機会を設け、各市町での公共交通行政に役立てます。
-
- ▲ 栃木県生活交通対策協議会



▲栃木県生活交通対策協議会

取組 3 「県内の第三セクター鉄道に対する支援（鉄道網整備促進事業）」

- ・県内にある第三セクター鉄道 3 社 3 路線に対し、「鉄道網整備事業」により支援を行い、設備の整備及び経営の安定化を図ります。

	<p>取組 4 「路線バス等の生活交通の運行支援（再掲）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線の維持・確保のため、地域公共交通を運行する市町に対し、地域の実情に応じた運行費補助を引き続き行います。なお、補助対象等は必要に応じ適切に見直し、新たな補助の導入についても検討します。 <p>取組 5 「タクシー利便増進の取組に対する支援（再掲）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 					
参考事例	<div>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>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、鉄道運行の安全確保のために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>					
実施主体	栃木県					
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					
	取組 4					
	取組 5					
	取組 6					

(点線：検討 実線：実施)

(点線：検討 実線：実施)

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	現況値※1	目標値（令和 10 年）
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	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	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	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	●●人/日 （平成 30 年度）	●●人/日
目標 iii) 各主体が共創した公共交通の運営維持	県内の運転士数	●●人 （令和 4 年度）	●●人以下
	路線定期運行バスの平均収支率	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

主要観光地における乗降客数、県内の運転士数は事業者へデータ照会中

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
事業の実施	随時事業の実施		随時事業の実施		随時事業の実施
事業の計画		次年度事業の検討		次年度事業の検討	
事業の評価 (改善策の検討)		とちぎの公共交通 作成	評価・確認 改善策の検討	とちぎの公共交通 作成	評価・確認 改善策の検討