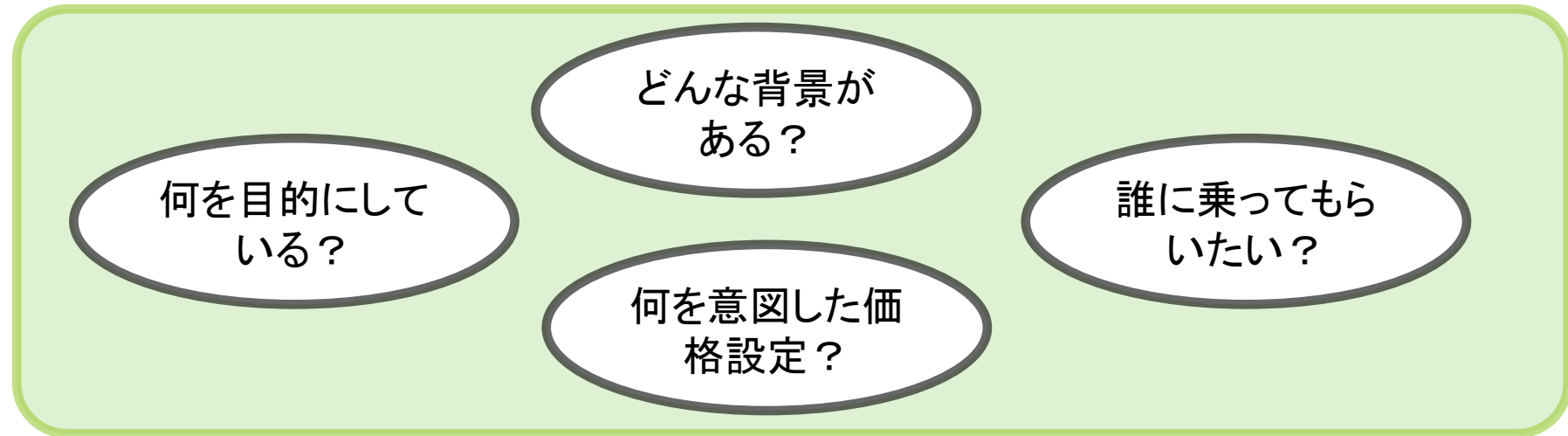


令和5(2023)年度

第1回 地域部会

# 令和5(2022)年度 市町アンケート結果

## 協議会での意見



**明確な目標・目的の設定が必要**

風邪を引いたときって？

対処療法

忙しい

原因は分からない

まずは、総合かぜ薬

夜遅い時間

幅広い効用



何日も症状が改善しなかったら...

体質改善

明確な目標の設定

診察を受けて

症状の原因に応じた

病院での処方薬

それでも直らなかったら、  
また診断



評価と改善 (PDCA)

## A町の例

わたしたちは、福祉サービスに力を入れます！！



1回100円で利用できるデマンド交通「たんたん号」

もっと、満足してもらえるように  
どんな工夫があるかなあ

## B市の例

わたしたちは、もっと便利な公共交通にします！！

足利市生活路線バス路線図



H23の路線再編により、4路線3台運行から8路線8台運行に変更したことで、利用者減から利用者増に繋がった

- ① 史跡足利学校
- ② 観阿寺
- ③ 太平記館
- ④ 足利織姫神社
- ⑤ 足利公園
- ⑥ 草雲美術館
- ⑦ 西溪園
- ⑧ 名草巨石群
- ⑨ 行道山浄因寺
- ⑩ 最勝寺
- ⑪ 鶴足寺
- ⑫ 禅崎八幡宮
- ⑬ 長林寺
- ⑭ 栗田美術館
- ⑮ あしかがフラワーパーク

効率的に情報提供できて、もっと  
便利になれば、今の路線に、たくさん  
乗ってもらえるかなあ

## A町

わたしたちは、福祉サービスに力を入れます！！

## B市

わたしたちは、もっと便利な公共交通にします！！

足利市生活路線バス路線図

まず、  
MaaSを  
やってみよう！！

H23の路線再編により、4路線3台運行から8路線8台運行に変更したことで、利用者減から利用者増に繋がった



1回100円で利用できるデマンド交通  
「たんたん号」

福祉に貢献

AIデマンドの導入？



利便性に貢献

バスロケ？経路検索？



- ✓ 現在、部会・協議会を踏まえ、栃木県地域公共交通計画を策定しようとしているところであるが、昨年度の調査分析の結果、様々な視点で多くの取組がなされており、それぞれの地域で公共交通政策の目的が異なるため、評価や今後の取組の方向性の整理が複雑であると捉えている。
- ✓ 改めて、貴市町の公共交通に対して求める視点を確認し、計画の位置づけを明らかにしていくために、市町アンケートを実施した。

## □実施概要

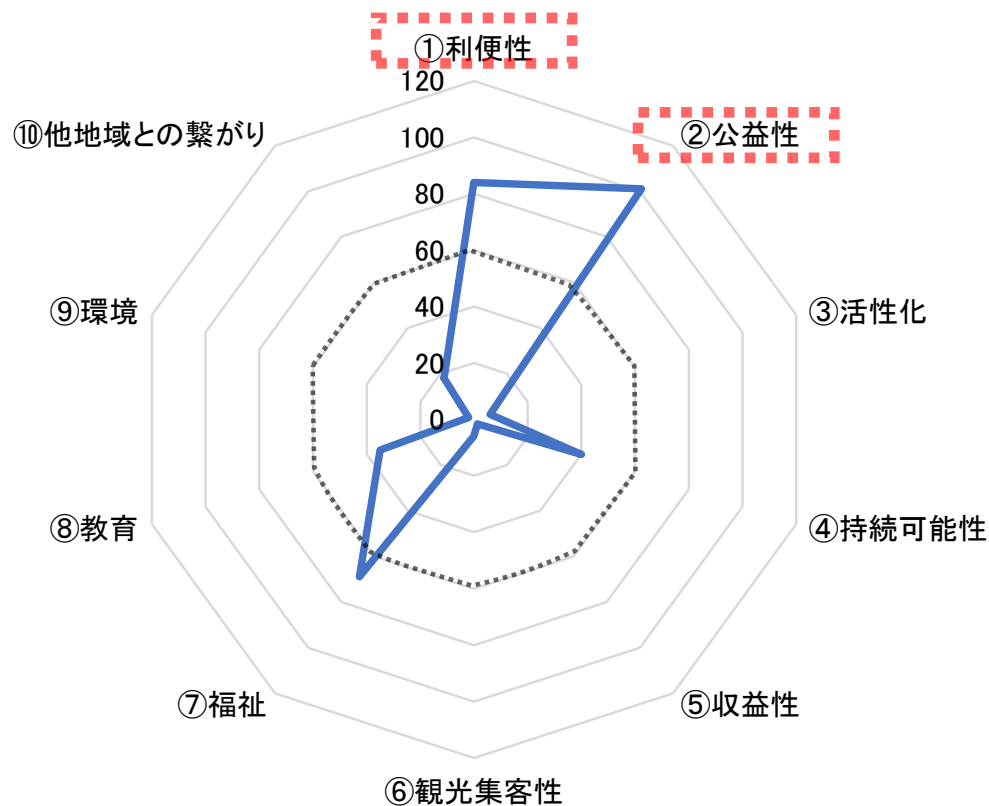
項目	内容
対象	栃木県内の25市町
調査期間	令和5年6月20日(火)～令和5年6月30日(金)
回答状況	24市町回答有(那須塩原市は回答なし)

## 2. 各市町の公共交通の位置づけ

- ✓ 「**公益性**」が最も重要と回答した市町が12市町と最も多かった。
- ✓ 次いで、「**利便性**」が8市町、「**福祉**」が3市町となる。

□問2-1 以下①～⑩の視点について、貴市町において、重要度が高いものから5つ選択して、順位付けしてください。

回答数	①利便性	②公益性	③活性化	④持続可能性	⑤収益性	⑥観光集客性	⑦福祉	⑧教育	⑨環境	⑩他地域との繋がり
1：1位（最も重要）	8	12	0	1	0	0	3	0	0	0
2：2位	7	9	0	1	0	0	3	3	0	1
3：3位	3	1	0	5	0	0	11	3	0	1
4：4位	2	1	1	7	0	3	3	6	0	3
5：5位	3	0	4	2	2	0	3	2	2	5



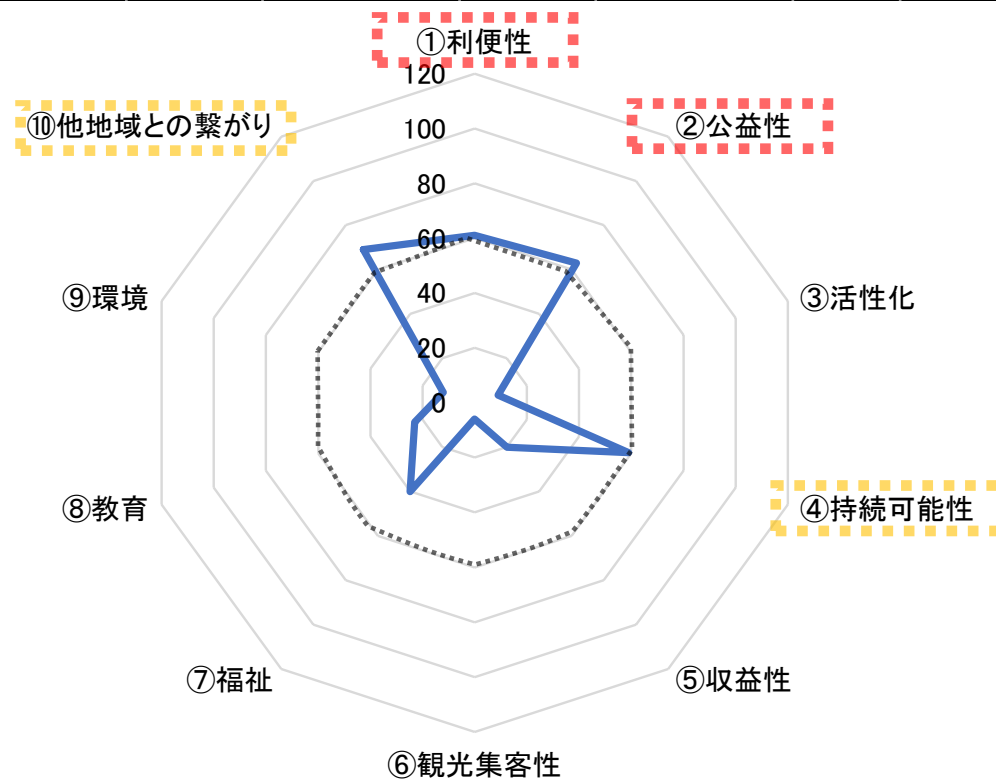


## 2. 各市町の公共交通の位置づけ

- ✓ 「他地域とのつながり」が最も高いと回答した市町が8市町と最も多かった。
- ✓ 次いで、「利便性」が7市町、「公益性」「持続可能性」が4市町となる。
- ✓ 市町の重要度と県に求めることの重要度を比較すると、回答傾向が異なるため、市町の重要視していることと県に求めることは異なることがわかる。

□問2-2 以下①～⑩の視点について、県に求めることの重要度が高いものから5つ選択して、順位付けしてください。

回答数	①利便性	②公益性	③活性化	④持続可能性	⑤収益性	⑥観光集客性	⑦福祉	⑧教育	⑨環境	⑩他地域との繋がり
1：1位（最も重要）	7	4	0	4	1	0	0	0	0	8
2：2位	3	7	0	6	2	0	1	3	0	2
3：3位	2	3	1	2	1	0	8	1	1	5
4：4位	2	3	2	4	0	2	3	3	3	2
5：5位	4	0	2	1	4	2	6	2	3	2



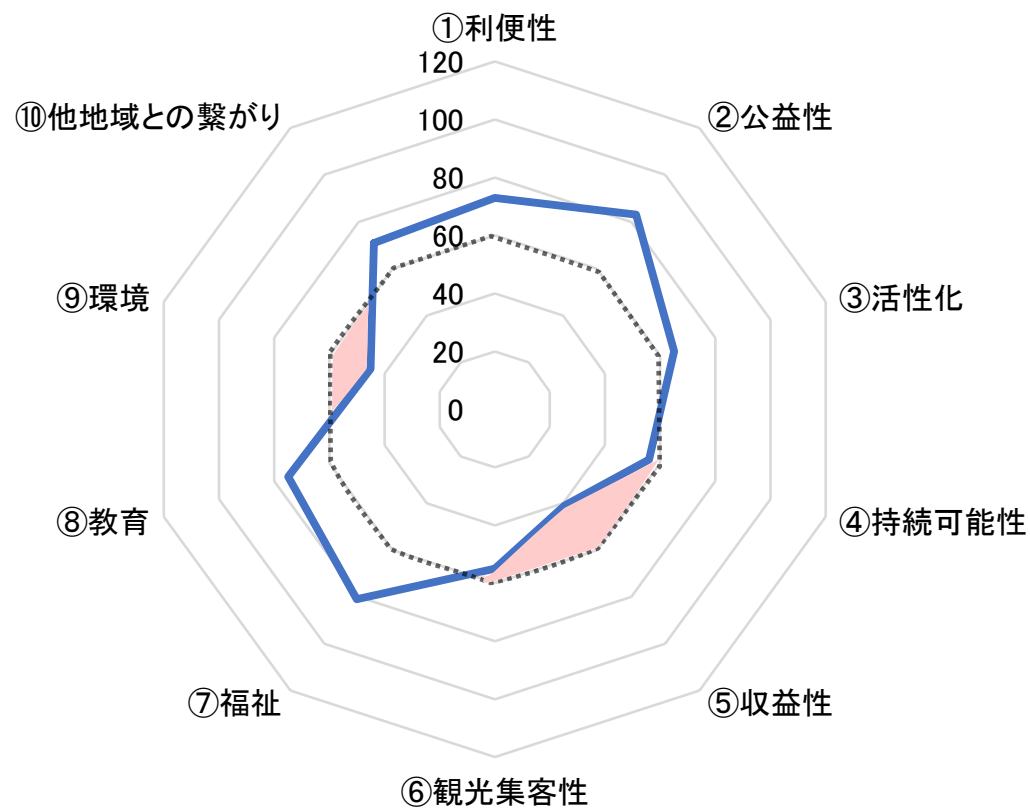


## 2. 各市町の公共交通の位置づけ

✓「公益性」「福祉」等は概ね達成(満足)している傾向にあるが、「収益性」「観光集客性」の達成度(満足度)は低い。

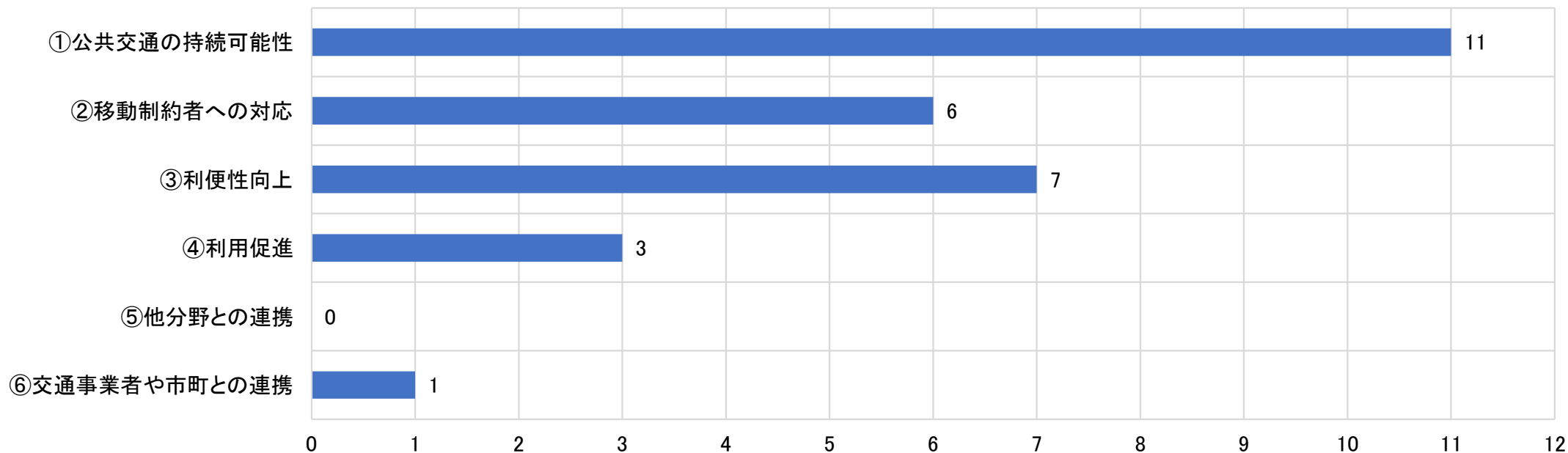
□問2-3 以下①～⑩の視点について、貴市町の達成度(満足度)を回答してください。

回答数	①利便性	②公益性	③活性化	④持続可能性	⑤収益性	⑥観光集客性	⑦福祉	⑧教育	⑨環境	⑩他地域との繋がり
1：未達成(不満足)	0	0	3	7	14	3	0	0	11	0
2：一部達成(一部満足)	7	4	5	6	3	14	5	7	5	10
3：どちらともいえない	9	6	13	7	7	4	6	8	8	5
4：概ね達成(概ね満足)	8	13	2	4	0	3	12	8	0	9
5：すべて達成(大満足)	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0



- ✓ 「公共交通の持続可能性」が最も課題となっていると回答した市町が最も多い。
- ✓ 次いで、「利便性向上」「移動制約者への対応」となっている。

□問3 各市町の公共交通で最も課題となっていることを教えてください。



# 4 各市町で特に力を入れて取り組んでいる具体的な施策

- ✓ ダイヤ改正や路線再編等の運行の効率化や利便性の向上に関する施策に対する回答が最も多かった。
- ✓ 次いで、高齢者支援や利用促進に関する施策に対する回答が多かった。

問4 各市町で特に力を入れて取り組んでいる具体的な施策を1つ教えてください。 凡例: 青字: 県央、緑字: 県北、橙字: 県南

分類	意見	自治体
運行の効率化/ バスの再編	<ul style="list-style-type: none"><li>交通不便地域の解消に向け令和5年2月より、町内を循環するコミュニティバスを実証運行中。</li><li>今後、利用者アンケートの実施やルートの再検討を行う予定。</li></ul>	壬生町
	<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通担当が各地区の生活支援体制整備事業等の会議に出席し、意見交換する中で、地域の移動ニーズを把握し、市民生活に寄り添った移動サービスを提供できるようダイヤ改正や路線の再編を行っている。また、地域のおでかけ支援等の事業を支援している。</li></ul>	大田原市
	<ul style="list-style-type: none"><li>矢板市では令和3年10月から、従来の路線運行のバスを廃止し、中央部循環路線とデマンド交通を併用することで市内全域をカバーしている。運行開始から約1年半が経過し、市民にも認知され、利用者も増えてきているが、それに伴い、改善に要望等も出てきている。今年度の地域公共交通計画の策定にともない、最適な運行形態を検討する。</li></ul>	矢板市
	<ul style="list-style-type: none"><li>市内全域を乗合タクシーが運行し、交通空白地帯が0である。</li></ul>	さくら市
	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者増加や交通不便地域の解消に向けたダイヤ改正や路線再編</li><li>県立烏山高校への通学手段の確保やJR烏山線の接続等を考慮しつつ、不採算路線の規模縮小等、ニーズに見合った最適規模の交通体系再構築に向け検討調整中。</li></ul>	那須烏山市
	<ul style="list-style-type: none"><li>町外の病院への交通の利便性向上のため、デマンドタクシーの乗降所を増設し、コミュニティバス等への接続を図っている。</li></ul>	那珂川町
	<ul style="list-style-type: none"><li>令和6年度10月に予定している生活路線バス再編において、商業施設へのバス増発や市内公立高校の登下校に合わせたダイヤ編成などの利便性向上を検討し、新たな買物需要の取込や学生等の需要の取込を目指している。</li></ul>	足利市
	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者増加や鉄道への乗換改善による利便性向上に向けたダイヤ改正</li></ul>	栃木市
	<ul style="list-style-type: none"><li>持続可能な公共交通の維持のため、生活路線バスにおいて日々の運行状況の分析、バス乗り込みによる利用者アンケートの実施等により、需要の多い時間帯の増便や、需要の少ない時間帯の減便等を行い、運行の効率化を図っています。</li></ul>	佐野市
	<ul style="list-style-type: none"><li>ご利用者や市民からの要望を反映した小山市地域公共交通計画に基づき利用者増加が見込める路線の増便。</li></ul>	小山市

## 4. 各市町で特に力を入れて取り組んでいる具体的な施策

凡例: 青字: 県央、緑字: 県北、橙字: 県南

分類	意見	自治体
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>R5年8月のLRT開業や、これとあわせたバス路線再編の実施により、本市の公共交通ネットワークは「つくる」フェーズから「つかう」フェーズに移行することから、これを契機として、より一層公共交通の利用促進を図るため、「公共交通利用促進運動『MOVE NEXT UTSUNOMIYA』事業」として、様々な意識啓発、利用転換策を実施している。</li> </ul>	宇都宮市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行に必要な経費のうち80%以上を市が補助する形で毎年赤字が続いており、R4年度に料金改定を行った。料金改定を行ったものの、物価上昇等の社会的要因を受け引き続き厳しい運営状況は続いているため、利用を促す周知啓発、路線再編や高齢者(免許返納者)に向けた支援(回数券や割引券等)等を行いながら、利用者の確保を図っている。</li> </ul>	鹿沼市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>真岡鐵道で芳賀赤十字病院を利用する12歳以上の町民への支援</li> </ul>	益子町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道以外の市内で利用可能な公共交通を網羅した「公共交通総合マップ」を作成し、市内主要施設へ設置し、公共交通の利用促進に努めている。</li> </ul>	さくら市
通勤・通学支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>LRTの開業に合わせてバス路線を再編しますが、町北部エリアの公共交通はデマンドのみとなっています。ここ数年、民間が開発した住宅団地「タウンハツ木」は、平成28年から令和4年の6年間で世帯数が約1.7倍に増加しており、今後進学する高校生の通学手段の確保が課題となっています。</li> <li>これに対応するため、通学等の手段として定時定路方式の路線バスの新設を検討しています。サービスレベルや運行事業者の確保、運行コストなどの課題はありますが、令和6年度の運行開始を目指して取り組んでいます。</li> </ul>	芳賀町
高齢者支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出支援事業を実施しデマンド交通の回数券を交付している。 ・運転免許証自主返納者 ・75歳以上の高齢者 ・未就学児のいる世帯</li> </ul>	下野市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>インターネット与作システムの導入、高齢者(免許返納者)に向けた支援等。</li> </ul>	上三川町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>75歳以上の免許返納登録者のデマンドタクシー利用料金を2年間半額にするとともに、1,800円分の乗車券を登録時に進呈</li> </ul>	茂木町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者(免許返納者)に向けた支援(デマンドタクシー回数券交付)</li> </ul>	市貝町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内在住で80歳以上の方は、利用料金を無料化</li> </ul>	高根沢町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>小中学生や高齢者への出前講座など、PR活動を行っているが、目標どおりには行えていない。</li> </ul>	塩谷町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者に向けた支援(町民バス・デマンド交通の料金割引、免許返納者へ町民バス・デマンド交通の回数券を交付)</li> </ul>	那須町

凡例: 青字: 県央、緑字: 県北、橙字: 県南

分類	意見	自治体
実証実験	<ul style="list-style-type: none"><li>真岡市では、市全域を運行するデマンド交通(いちごタクシー)、中心市街地を循環するコミュニティバス(いちごバス)を運行しており、<u>令和5年4月からは中心市街地と周辺地区を結ぶ新しいコミュニティバス(もおかベリー号)の実証運行を開始</u>しました。</li><li>当面、この実証運行を通して地域の実情にあった交通手段としてどのように確立していくかについて検討していくことになります。</li></ul>	真岡市
新技術	<ul style="list-style-type: none"><li>デマンドAI配車システム導入の検討</li></ul>	野木町
地域への支援	<ul style="list-style-type: none"><li>地域組織が主体となって運行する地域内交通への導入及び運行支援。</li></ul>	日光市

- ✓ 補助要件の見直しや補助制度の充実等の補助制度に係る意見が最も多い。
- ✓ 次いで、広域連携に関する調整や、県主導によるMaaSの実現等に関する意見が多かった。

問5 昨年のアンケート調査では、広域路線の運行や県の補助制度に関して意見をいただきましたが、県計画に位置づけることで、市町域を越え広域で実施することで効果を発揮する施策/取組や、その他県計画へ位置づけてほしい施策など、県への要望があれば教えてください。

凡例: 青字: 県央、緑字: 県北、橙字: 県南

分類	意見	自治体
補助制度	・ 市内には、広域にまたがるバス路線が多く運行しており、その維持・充実にあたっては、金銭的な支援を含め、 <u>市町間の調整</u> に県の支援をいただきたい。	宇都宮市
	・ また、支援にあたっては、ネットワークの形状や運行回数等についても柔軟に対応いただきたい。	
	・ 茂木町は過疎地域で、町の面積が広く、デマンドタクシー事業の収支率を維持するのが難しい。そのような自治体こそ補助を受けられるように、 <u>補助要件の見直し</u> を検討していただきたい。	茂木町
	・ 現状では収支率が低く補助金交付の対象外となっていますが、町の施策として、多くの方に利用してほしいという意図で一回100円の運賃にて運行しています。収支率のみで判断するのではなく、その背景に配慮していただけるような <u>補助制度の見直し</u> を要望します。	高根沢町
	・ 鉄道事業について、鉄道事業者との連携協定や、鉄道事業者と市町村で構成する沿線活性化協議会等の広域でのソフト事業の取組により、鉄道利用の促進を図っている。こういった <u>ソフト事業への補助金等支援</u> を要望したい。	足利市
	・ <u>栃木県生活バス路線維持費補助金の補助要件(1日あたりの運行回数や平均乗車密度等)の緩和及び県補助金の申請資料の簡略化</u> 。	小山市
	・ 自動運転バス導入にかかる相談窓口や補助制度の充実	野木町



凡例: 青字: 県央、緑字: 県北、橙字: 県南

分類	意見	自治体
広域連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>真岡市では、市域内の移動に対する需要が多数ありますが、一部地域では他市町への移動に対する需要も少なからず見受けられます。</li> <li>市町域を越えた交通手段について検討するにあたり、一つの市町だけでは相互需要のすり合わせや費用感の相談においても、何かと検討が進めにくい実情があります。</li> <li><u>複数市町で検討する場合の専用の補助メニューや、インセンティブ</u>があれば近隣の市町と連携した検討が進みやすくなると思います。</li> </ul>	真岡市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域路線運行については、県計画に位置付けることで、市町単位で計画するより必要性の検討や協議が進めやすくなる。</li> </ul>	下野市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域路線の補助については、協調で運行している路線があるが、利用者のアンバランスが原因で、協調離脱となった経緯もある。</li> <li>複数市での路線維持には温度差が出てくるので、市町の調整ごとに県も中立な立場でご助言をいただけるとありがたいか。</li> <li>また、近隣市町の交通システム(矢板市の循環バス等)を町のデマンドで接続されている場所があるので、町民へうまく案内をできると、それぞれの利用者増につながるかなと考えております。</li> <li>市町を超えた移動の利用案等を作成するなどの支援策を行っていただけると、市町の方は助かるのではと思います。</li> </ul>	塩谷町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア一括協定運行事業を活用した共同運行の実施推進についての支援</li> <li>各自治体が運行するデマンドタクシーの連絡運行についての県費補助制度の創設</li> <li>民間バス会社が運行する幹線バス路線を維持するための関係市町の調整役</li> </ul>	那珂川町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>小山市の周辺市町村である栃木市、下野市、野木町、茨城県結城市等への乗り入れ調整。</li> </ul>	小山市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>町外近隣バスとの接続や乗り入れに関する相談、調整</li> </ul>	野木町



凡例: 青字: 県央、緑字: 県北、橙字: 県南

分類	意見	自治体
MaaS	<ul style="list-style-type: none"> <li>那須地域定住自立圏地域公共交通計画において、「交通系ICカードの共同導入」や「GTFSデータ(標準的なバス情報フォーマット)を活用した公共交通情報の充実」を計画目標としており、「MaaS」の実現に向けた検討を行っていくところではありますが、交通部門だけで達成するのは難しく、総合政策部門、産業振興部門等と連携する必要があると感じております。そのため、<u>県として「MaaS」実現に向けた体制づくり、環境づくりをしていただき、主導的な立場として、県が体制を整備し市町が参加できるよう推進していただくことを要望いたします。</u></li> </ul>	大田原市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活路線バスについて、バスロケーションシステムの導入や、キャッシュレス決済の導入などデジタル技術の導入による生活路線バスの利便性向上を目指している。これらの取組は<u>広域でのMaaSの構築に繋がるものと考えられるため、県主導による導入や運営に係る支援を要望したい。</u></li> </ul>	足利市
	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>栃木県主導によるMaaSの実施</u>について計画に記載できないでしょうか。</li> </ul>	佐野市
グランドデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、市営バスの収支率低迷を受け、共同運行市町と再編に向けた調整を進めており、加えて、JR烏山線の存続に向け、関係機関との調整等に参画しているところです。</li> <li>それぞれ、市内完結しない県境・群境を跨ぐ広域路線であり、これらの維持、存続に向け、市町の主体的な維持存続に向けた検討・調整はもちろんではありますが、県計画においても、<u>広域的な視点で、将来的にどのような県内や他県間との移動軸を確保・維持していくのか、公共交通網のグランドデザインを位置付けて頂けると大変ありがたいと考えています。</u></li> <li>問の趣旨と異なり恐縮ではございますが、その他県計画へ位置付けてほしい事項として、記載させて頂きました。</li> </ul>	那須烏山市
情報提供/ 計画策定支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>料金のIC化に関してなど、県内統一のほうが利用者にとって望ましい内容の導入や<u>統一に向けての支援(補助、情報提供)。</u></li> <li>自動運転の実証エリアの拡大や、導入に向けての課題や支援等(補助、情報提供)。</li> <li>県内で導入している路線バス、デマンドバス等の取り組みの<u>優良事例や、国庫補助等を活用した取り組みについての情報提供。</u></li> <li>本市は地域公共交通計画(2022-2027)を策定済ですが、利便増進計画や仮に今後必要となる可能性のある計画策定支援。</li> </ul>	鹿沼市

## ◇とちぎ生活交通ネットワークガイドラインにおける協働者とその役割

市町村  
の役割

## ～生活交通のコーディネーター及び運営主体として～

- 市町村は、民間バス路線に対する支援のほか、コミュニティバス・デマンド交通等の運営・管理を担う主体として、地域の生活交通の現状を診断し、生活交通の維持・充実に向けた「計画」（「戦略」、「ビジョン」）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、生活交通を維持・充実させていくことが求められます。

## 地域の役割

## ～生活交通のユーザーとして～

- 生活交通は、実際に地域の方々が利用することによりはじめて成立します。
- 地域の住民や企業は、地域の生活の足となっている身近な生活交通に関心を持つとともに、市町村や交通事業者と連携し、生活交通を守り育てていくことが求められます。

交通事業者  
の役割

## ～生活交通の運行主体として～

- 交通事業者は、生活交通の運行主体として、市町村や地域との「連携」「協働」のもと、運行ルートやダイヤ調整等の運行サービスの適宜見直し、鉄道やコミュニティバス、デマンド交通等との連携などを通じて、路線の維持・充実にむけて、地域特性に適合した効果的・効率的な方法で生活交通を供給することが求められます。

## 県の役割

## ～広域的な生活交通確保の視点からの支援～

- 県は、生活交通を支えている交通事業者・市町村への情報提供・助言・運行支援等のほか、市町村を越える広域な移動に対応する生活交通について、関係者間の調整を図るなど、広域的な生活交通ネットワークの維持・充実にむけた支援を行います。