



# とちぎ公共交通ネットワーク形成 基本指針



平成20年3月

栃木県

## はじめに

---

---

現在、世界において地球環境問題がクローズアップされ、我が国においては少子高齢化の進行や、地域間格差の拡大など様々な課題を抱えており、社会経済活動は大きな転換期を迎えていると言えます。

このような中、公共交通は車社会の進展等により利用者が減少する一方で、日常の暮らしにおける「生活の足」、環境負荷の少ない移動手段、また、まちづくりにおける有効な都市の装置として見直されつつあります。

これからの社会は、「ひと」を中心・基本軸に据え、長期的な視点から活気ある「まち」を創るための有効な基盤として、また「環境」にやさしく持続発展可能な社会を目指すための手段として、公共交通の積極的な利活用を進める必要があると考えます。

さらに、厳しい財政状況の中、行政や交通事業者等が行う公共交通に係る取組やサービスについては、地域の特性やニーズ等を的確に捉えた交通手段を選択していくとともに、その重点化・効率化を図ることが重要です。

また、利用者は過度の車依存から脱却し、個々の地域の公共交通を積極的に利用し、「守り」「育てていく」ことが求められます。

この基本指針は、本県が豊かで活力あふれる地域として発展し続けていくため、交通事業者・住民・行政等が連携・協働しながら進むべき方向について取りまとめたものですので、各々がそれぞれの立場から地域の特性やニーズに応じて公共交通に関する具体的な取組を展開していく際に、ご活用いただければ幸いです。

県としても、本指針を基礎に将来あるべき公共交通の姿を目指して、関係する皆様と連携しながら、積極的にその実現に向けて努力して参りたいと考えております。

## <目 次>

I. 策定の背景.....	1
1. 公共交通を取り巻く現状 .....	1
2. 最近の国の動向.....	5
(1) 道路運送法等の一部を改正する法律の概要.....	5
(2) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、バリアフリー新法)の概要.....	5
(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要 .....	5
3. 県民のニーズ.....	6
4. 課 題.....	9
5. 課題解決に向けたシナリオイメージ .....	10
II. 策定の趣旨 .....	11
III. 基本指針の位置づけ .....	12
IV. これからの目指すべき方向 .....	13
1. 理念.....	13
2. 基本目標.....	14
3. 施策のテーマと基本的な考え方 .....	15
V. 施策体系と重点的に取り組むべき方向 .....	16
1. 施策体系（展開すべき方向） .....	16
2. 施策体系（重点的に取り組むべき方向） .....	17
3. 圏域別公共交通ネットワーク形成の考え方.....	22
4. 推進体制 .....	25
<用語説明> .....	27
<資料編> .....	29
(1) 施策に関する主な事業メニュー .....	31
(2) 公共交通に関する主な法律.....	39
(3) とちぎ公共交通確保対策協議会 .....	42

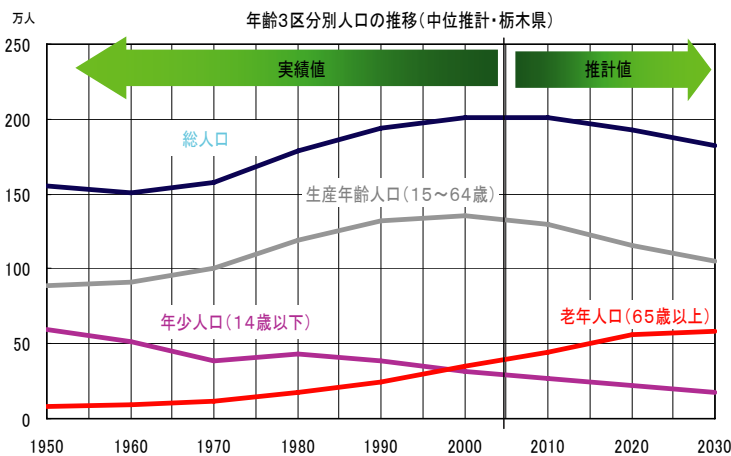
# I. 策定の背景

## 1. 公共交通を取り巻く現状

今、私たちを取り巻く社会状況は少子高齢化や環境問題が深刻化しており、さらに**公共交通の衰退**による移動手段の確保を始めとする様々な課題に直面しています。

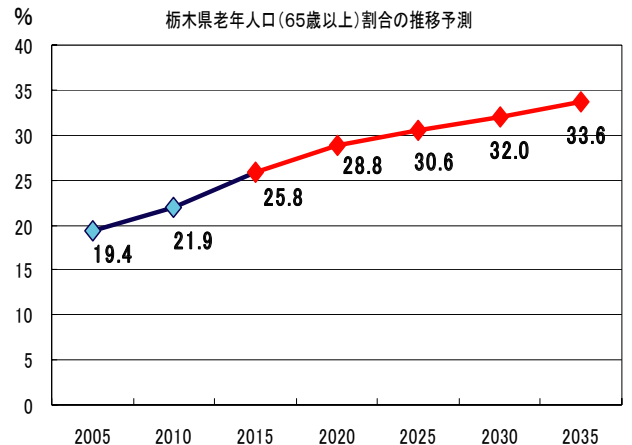
- ◇ 我が国を取り巻く社会状況は、地方においても**国際化**が進む中、**少子高齢化の進行**や**地球規模での環境問題の深刻化**、また社会・経済・教育等さまざまな分野に渡って**地域間格差**が広がっており、都心部においては**中心市街地の衰退**や**交通渋滞**、地方部、特に過疎地においては日常の暮らしにおける**マイカー以外の移動手段の欠如**が問題となっています。
- ◇ 本県においても、少子高齢化が急激なスピードで進んでおり、平成27年（2015年）には65歳以上の人口が全体に占める割合の4人に1人に達すると予測されています。  
また、都市の郊外へと開発が急速に拡散的に進められてきた結果、中心市街地の空洞化や、増え続けるマイカーによる交通渋滞の慢性化が問題となっています。

図表 1



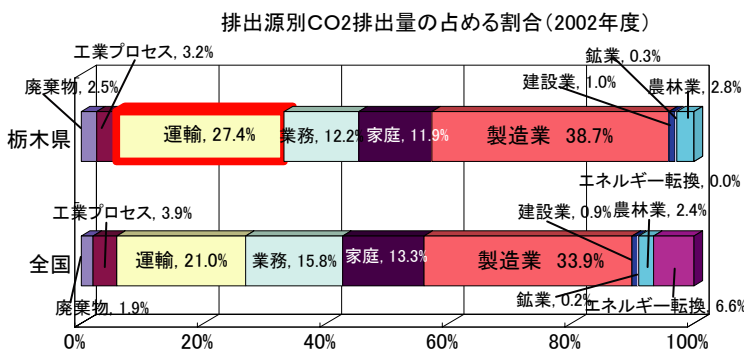
資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成18年12月推計）のデータに基づき県が作成

図表 2

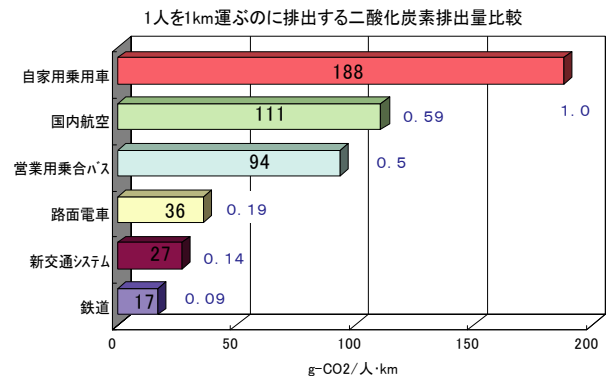


資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成18年12月推計）のデータに基づき県が作成

図表 3



図表 4



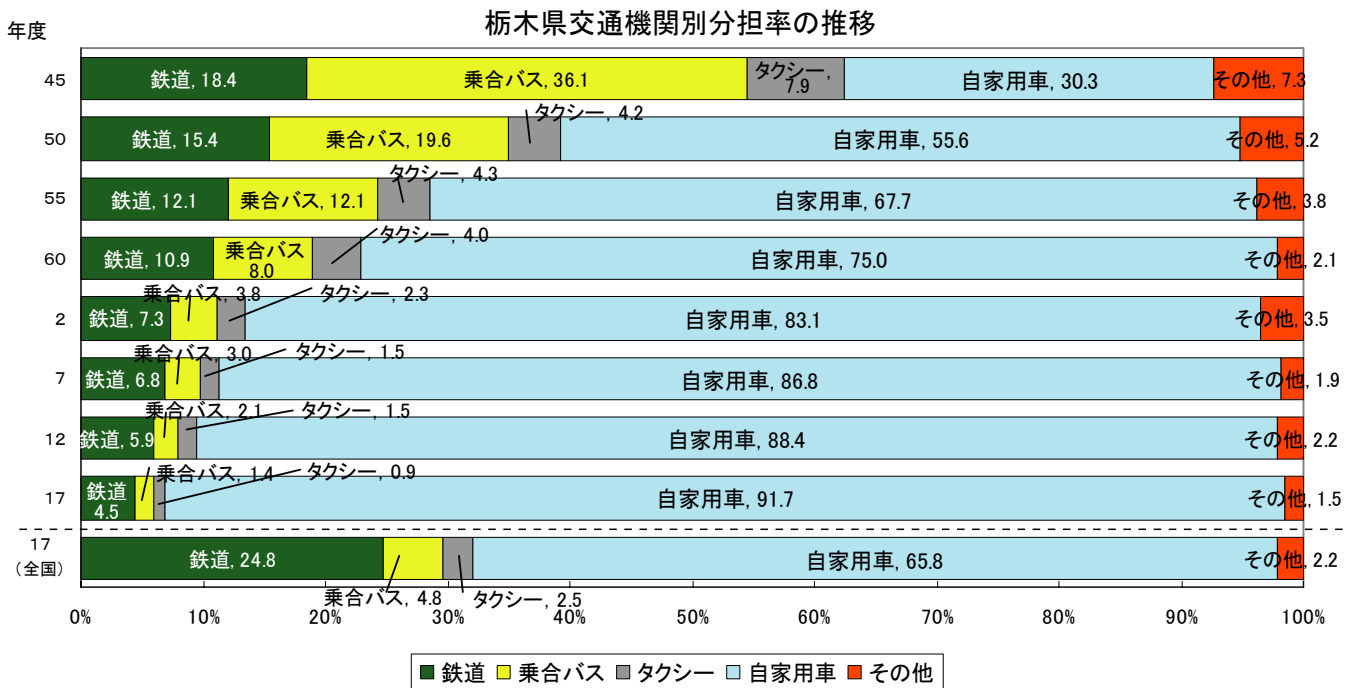
資料：国土交通白書（平成14年版）

- ◇ 特に本県は全国有数の車社会（※）であり、車で移動することが当たり前の生活になっています。

（※）本県の一世代当たりの自動車保有台数は 2.31 台（全国平均 1.59 台）で全国 8 位にランクしている。（国土交通省資料 平成 17 年 9 月末現在）  
 また、平成 18 年における県内人口 10 万人当たり交通事故死者数は 8.78 人で全国ワースト 3 位（平成 17 年はワースト 1 位）と高く、その中で高齢者の占める割合は全体の 4 割を占める。

- ◇ 本県の公共交通については、車社会の進展や公共交通サービスにおける需要と供給のミスマッチ等に伴い、利用者が年々減少傾向にあります。
- ◇ 国による需給調整規制廃止などの規制緩和によって、特に地方部においては利用者の減少のため、バス事業者等が経営悪化により不採算路線から撤退し、その結果、サービスレベルの低下により公共交通の利便性が失われ、その地域に生活する人はマイカーに頼らざるを得なくなり、利用者はさらに減少するという悪循環に陥っています。
- ◇ このような状況の中、国・県・市町村はバス路線維持や駅のバリアフリー化、ノンステップバス導入への補助事業等を実施していますが、現状では公共交通の衰退を止めるには至っていません。
- ◇ この状況を改善しなければ、将来的に生活機能の利便性低下や地方部における移動手段の欠如、車から排出される二酸化炭素等の増加による地球温暖化のさらなる進行などが懸念されます。

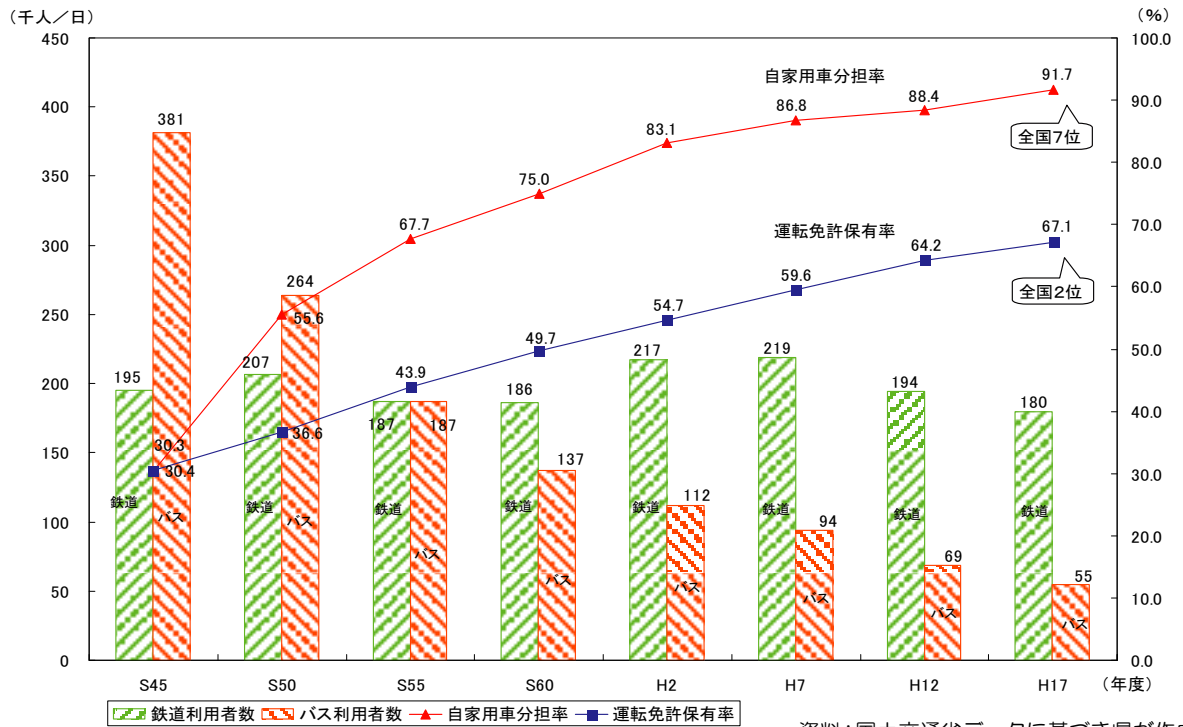
図表 5



資料：国土交通省「平成 17 年度旅客地域流動調査（平成 19 年 5 月）」に基づき県が作成

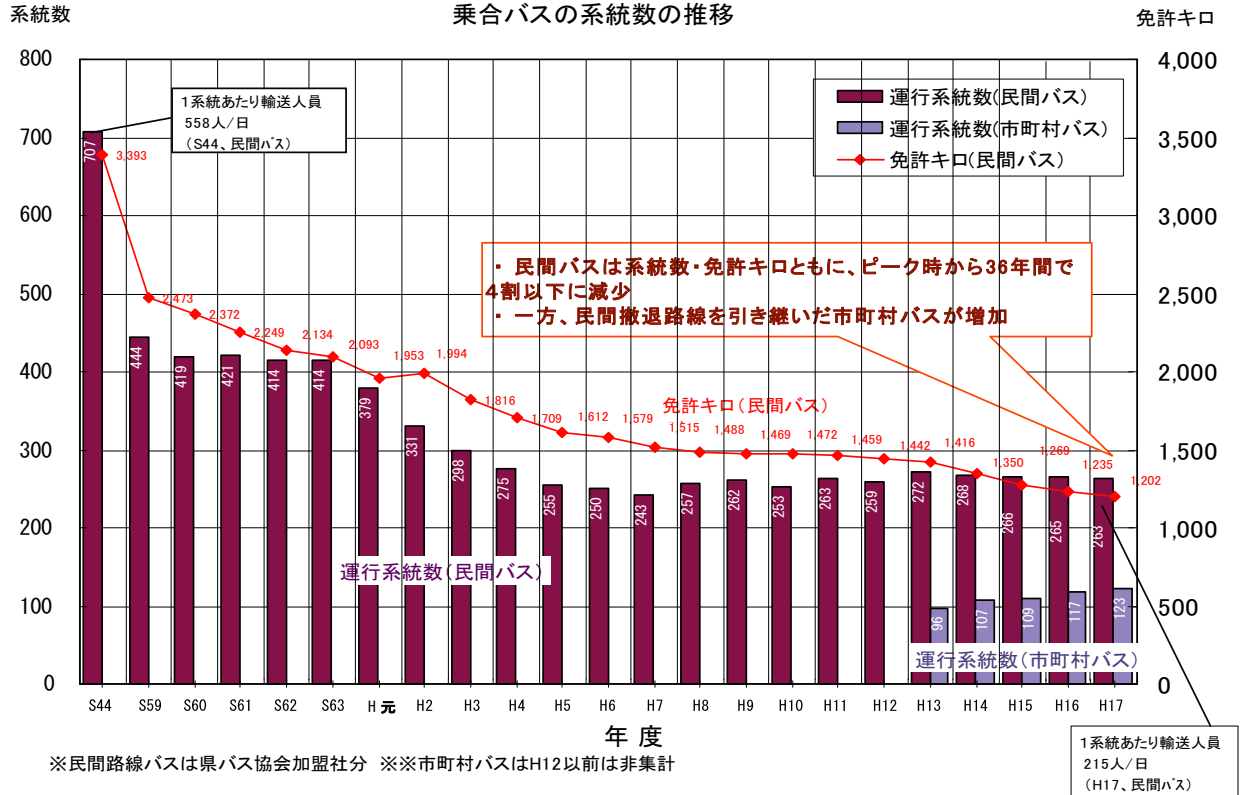
図表 6

県内の鉄道・バス利用者数及び自家用車分担率・運転免許保有率の推移



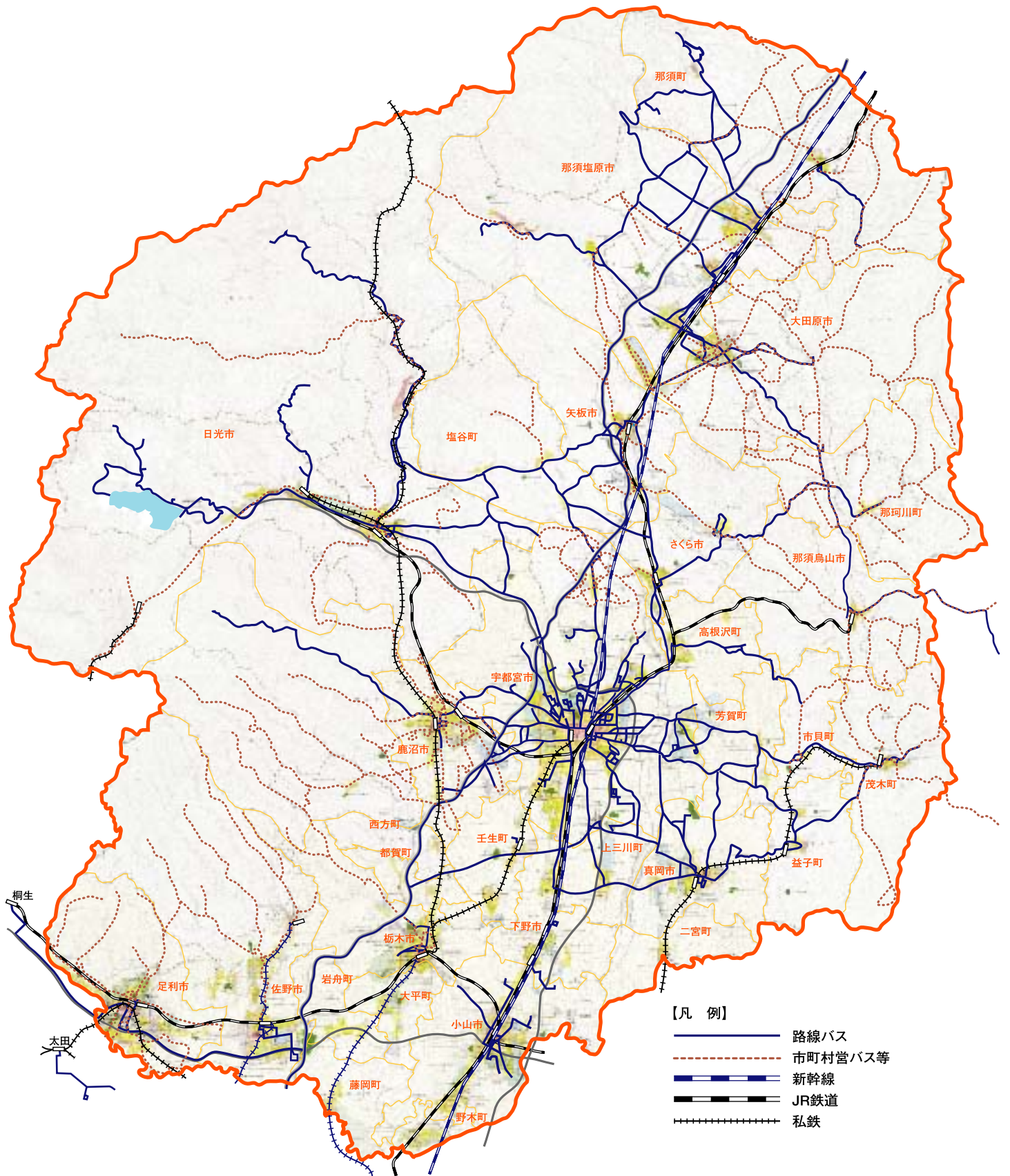
図表 7

乗合バスの系統数の推移



図表 8

栃木県内鉄道網・バス路線網の概要図



## 2. 最近の国の動向

このような現状の中、公共交通に係わる行政や交通事業者等に大きな影響を与える、いくつかの法律の施行及び改正がありました。以下にその概要といくつかのポイントを示します。

### (1) 道路運送法等の一部を改正する法律の概要

近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた交通施策の展開が求められています。

このため、現在各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー、市町村バス、NPOによるボランティア有償運送などの新たな運送サービスが、地域の多様なニーズに的確に対応しつつ、安全・安心なものとして提供されるための措置について定めており、平成18年10月1日に施行されました。

- ・ デマンドバスや乗合タクシーといった定期定路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供が可能に。
- ・ 地方公共団体、地域住民等地域の関係者の合意がある場合には、ニーズに応じた柔軟な運賃設定が可能に。
- ・ 過疎地において市町村バスやNPOによるボランティア有償運送によるサービス提供が可能に。



### (2) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー新法）の概要

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路の一体的な整備を推進するための措置について定めており、平成18年12月20日に施行されました。

- ・ 公共交通機関、並びに特定の建築物、道路、路外駐車場及び都市公園を新しく建設・導入する場合、それぞれ事業者・建築主などの施設設置管理者に対して、施設ごとに定めた「バリアフリー化基準（移動円滑化基準）」への適合が義務づけ。
- ・ 市町村は国が定める基本方針に基づき、重点整備地区におけるバリアフリー化に係る事業を重点的かつ一体的に推進するため、基本構想を作成することが可能に。
- ・ 高齢者や障害者などから、市町村に対し、基本構想の作成・見直しを提案できる制度が創設。

### (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

地域の公共交通を巡る厳しい状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例等について定めており、平成19年10月1日に施行されました。

- ・ 市町村は国が定める基本方針に基づき、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域公共交通総合連携計画を作成することが可能に。
- ・ 特に重点的に取り組むことが期待される事業（「地域公共交通特定事業」）については実施計画を策定することが可能に。



### 3. 県民のニーズ

県民の公共交通に関するニーズ、意識等を把握するため、平成18年10月に「とちぎ公共交通アンケート調査」（総計10,000票）を実施しました。その結果の主なポイントは次のとおりです。

とちぎ公共交通アンケート調査の概要

調査対象者	公共交通利用者	企業従業員	高齢者	高校生	身障者	一般県民
配付票数(10,000)	1,500	1,500	2,500	400	100	4,000
回収票数(4,475)※	578	1,154	1,202	400	56	1,074
回収率(44.8%)	38.5%	76.9%	48.1%	100.0%	56.0%	26.9%

※高齢者アンケートに回答した65歳未満の11票を含む。

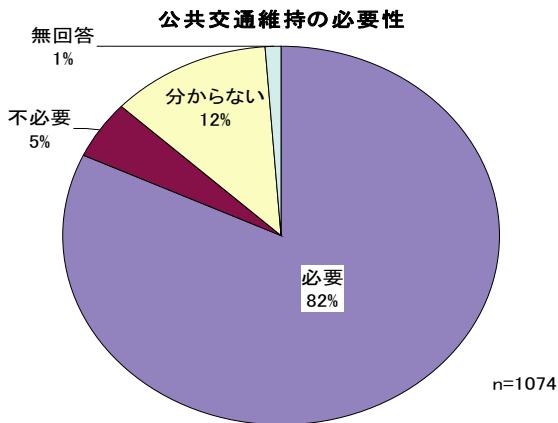
\*公共交通維持の必要性について(一般県民アンケートから)

→82%の人が公共交通は必要と回答しています。

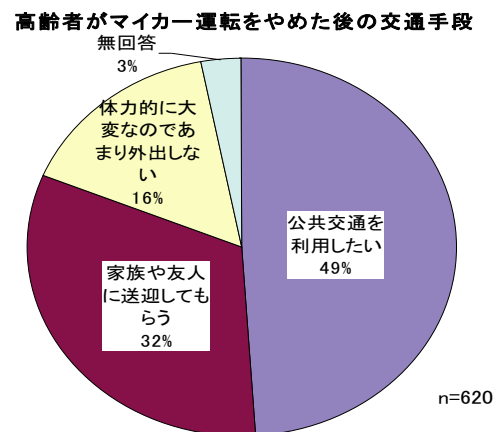
\*高齢者がマイカー運転をやめた後の交通手段について(高齢者アンケートから)

→約半数の人が公共交通を利用したいと回答しています。

図表 9



図表 10

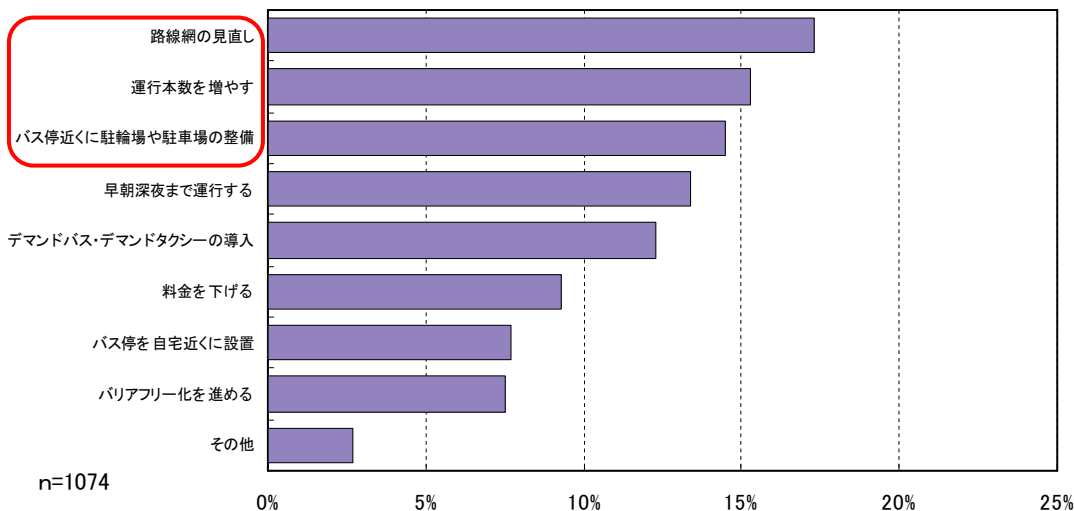


\*生活圏内の交通への要望について(一般県民・高齢者アンケートから：複数回答)

→「路線網の見直し」「運行本数の増」「バス停に駐輪場や駐車場の整備」が上位に挙がっています。

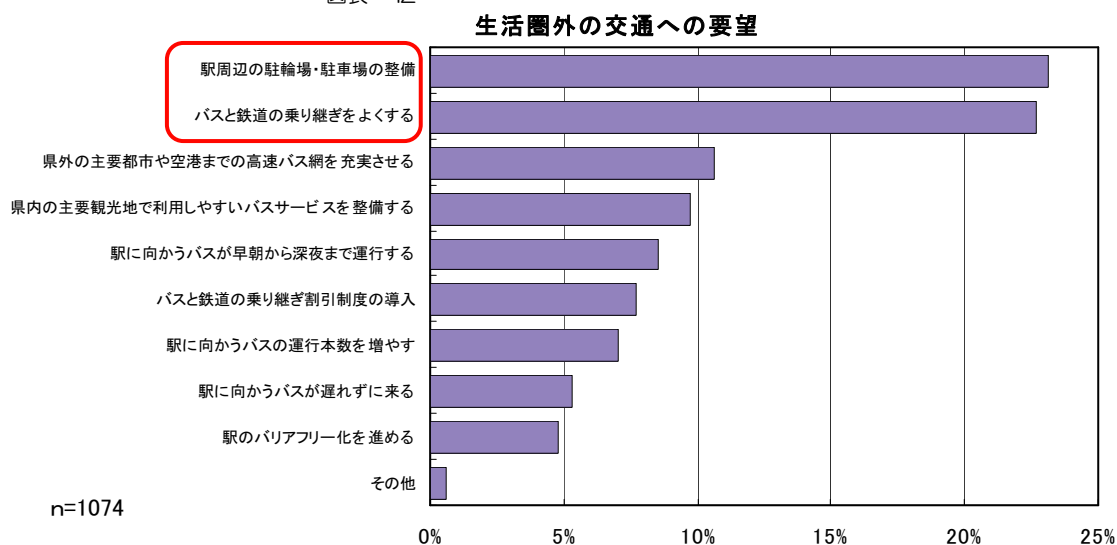
図表 11

生活圏内の交通への要望



\*生活圏外への交通への要望について（一般県民・高齢者アンケートから：複数回答）  
 →「**駅周辺に駐輪場や駐車場の整備**」「**乗り継ぎ改善**」が上位に挙がっています。

図表 12



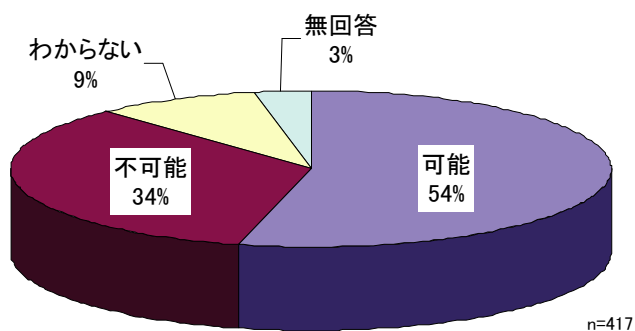
\*通勤交通（鉄道・バス）への不満について（公共交通利用者・企業従業者アンケートから）  
 →「**交通混雑**」「**運行本数**」「**運行時間帯**」が上位に挙がっています。バスについては、「**停留所の椅子や屋根等**」への不満も多くあります。

\*通勤交通手段選択の理由について（公共交通利用者・企業従業者アンケートから：複数回答）  
 →鉄道や自家用車を選択している理由として、もっとも多かったのが「**速達性**」です。バスを選択している理由としては、「勤務先に駐車場がない」「自宅から停留所が近い」となっています。

\*マイカーから公共交通機関への転換可能性について（公共交通利用者・企業従業者アンケートから）  
 →宇都宮市内中心部に立地する企業の通勤者は、**54%**が転換可能と回答しています。

図表 13

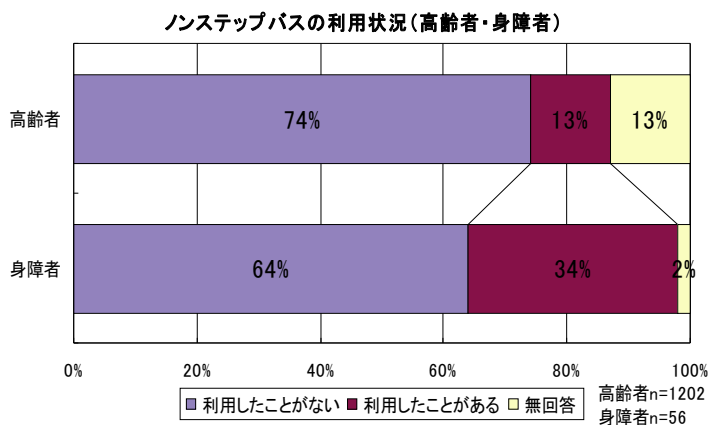
マイカーから公共交通機関への転換可能性(宇都宮中心部)



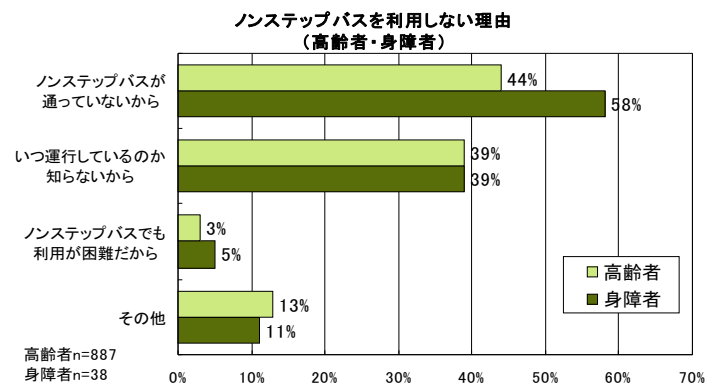
\* 高校生の鉄道・路線バス通学者が重視していることについて（高校生アンケートから）  
→もっとも多かったのが「**安全性**」です。

\* ノンステップバスの利用状況及び利用しない理由について（高齢者・身障者アンケートから）  
→高齢者の74%、身障者の64%が「**利用したことがない**」と回答し、その理由として、「**ノンステップバスが通っていないから**」「**いつ運行しているのか知らないから**」が上位に挙がっています。

図表 14



図表 15



\* バリアフリー化により整備されたスロープやエレベーターへの意見について（高齢者・身障者アンケートから）  
→利用経験のある人（特に身障者）では、「**使いやすいので増やして欲しい**」という意見が多くありました。

## ～とちぎ公共交通アンケート調査の結果概要～

- 行動圏域が広域化・多様化しつつある中、県民の多くは公共交通の維持が必要と考えていますが、一方でモータリゼーションの進展等により公共交通を利用しない人が増えています。
- 県民のニーズとして、公共交通サービスレベルの向上やアクセスの向上、路線網の見直し、公共交通の安全性や速達性を確保すること、一層のバリアフリー化等が挙げられます。

## 4. 課 題

現状や県民ニーズ等を踏まえ、これからの公共交通に関する課題を整理しました。

今後の公共交通に関しては、**少子高齢化や環境問題に対応**しながら、**まちづくりと連携**した施策を展開する必要があります。

さらに、市場原理に任せておけない諸問題に対応するという観点から、**行政が積極的に関与していくとともに**、行政や交通事業者が展開すべき施策の**重点化・効率化**が必要です。

### 【少子高齢社会への対応】

- ◇ 少子高齢化の急速な進行に伴い、マイカーを利用できない高齢者や子ども、ハンディキャップを持つ人の日常生活における**移動手段の確保**、および**一層のバリアフリー対策**が求められています。

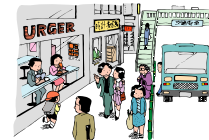


### 【環境問題への対応】

- ◇ 深刻化する環境問題に対応するため、マイカー交通量を削減し、**環境負荷の少ない公共交通へ利用転換**させることにより、運輸部門における二酸化炭素の排出量を抑える必要があります。

### 【まちづくりとの連携】

- ◇ 中心市街地の衰退や交通渋滞を解消するため、**まちづくりと連携**した公共交通施策を展開し、まちなかに賑わいの創出と円滑な交通ネットワークを形成する必要があります。



### 【観光地への対応】

- ◇ 地方における国際化のめざましい進展に対応するためにも、**観光地においては国内外からの人の移動環境の利便性を高める**必要があります。

### 【行政関与の必要性】

- ◇ 今後の取組については市場原理に任せておけない諸問題に対応するという観点から**行政が積極的に関わってコーディネートしていく**必要があります。

### 【施策展開の重点化・効率化】

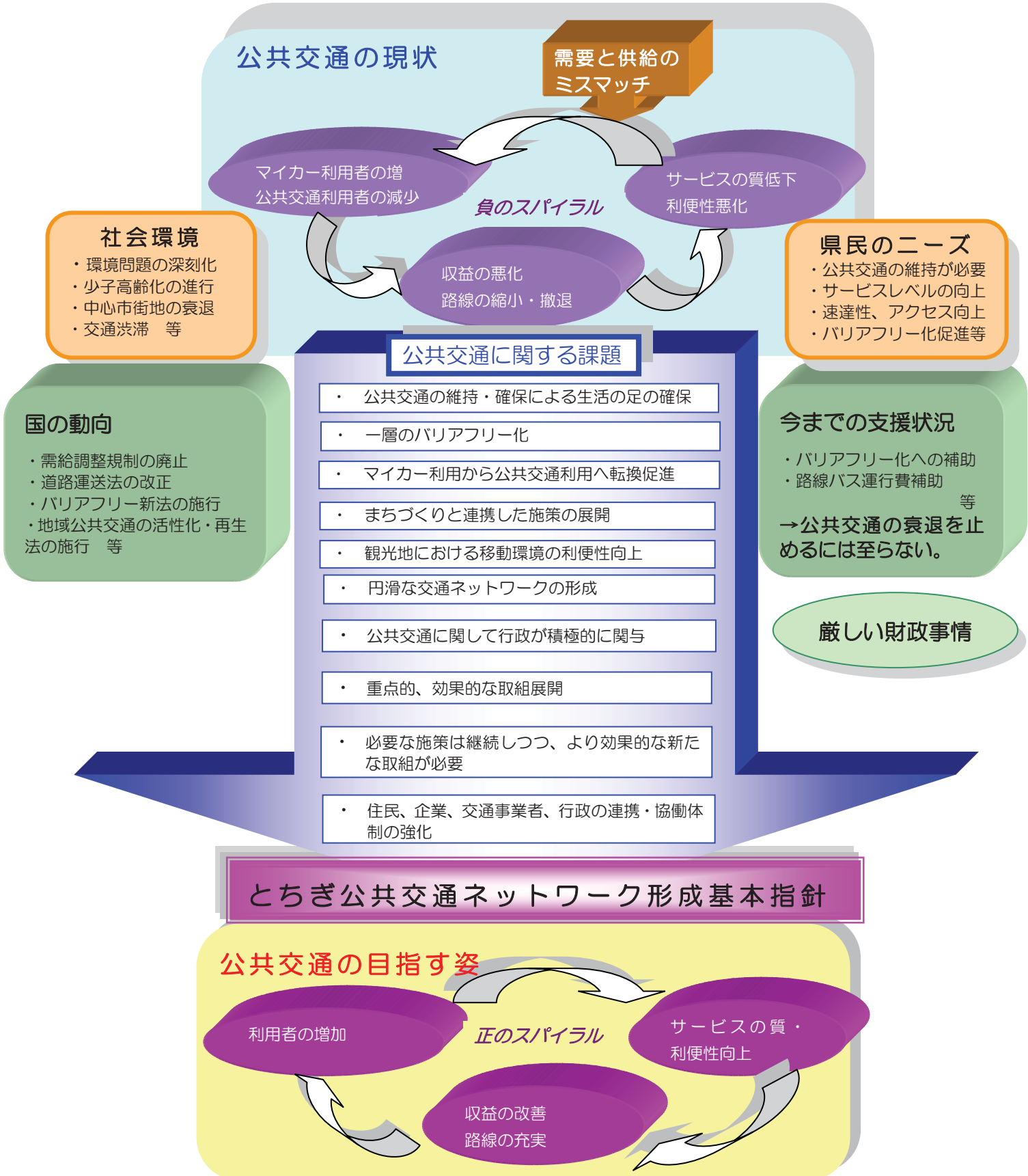
- ◇ 厳しい財政事情の中、行政や交通事業者が展開すべき施策についてはより一層の**重点化・効率化**が必要であり、現在展開中の施策についても、その必要性や効果を再度見直し、必要な施策は継続しつつ、さらに現状を打破すべく新たな取組を展開していくことが求められています。

### 【連携・協働による取組体制の強化】

- ◇ 今後の公共交通に関する施策の展開については、住民・企業等・交通事業者・行政の**連携・協働**による取組体制を強化し、その維持・充実・利用促進に努めていく必要があります。

## 5. 課題解決に向けたシナリオイメージ

前述した現状及び課題から、今後の公共交通の目指す姿に至るまでの課題解決に向けたシナリオのイメージを示します。



## II. 策定の趣旨

公共交通は**生活の足**としての役割のほか、**交通渋滞の解消、環境への負荷軽減、まちづくり等に与える社会的効果**も得られることから非常に重要であり、今後は「**公共交通とマイカーの賢い使い分け**」が必要となってきます。

一方で、公共交通が衰退している現状を踏まえ、これからは**行政が積極的に関与**していく必要があります。

これらを踏まえ、本指針は**本県において展開する公共交通の維持・充実さらには活性化に向けた取組の方向性、基本的な考え方を示す**ものとしします。

### 〔公共交通の重要性〕

- ◇ 公共交通は、シビルミニマムの保障という観点からの日常の暮らしにおける**生活の足**としての役割のほか、**交通渋滞の解消、環境負荷の軽減、まちづくり等に与える社会的効果**も得られることから非常に重要です。
- ◇ 本県はマイカーに過度に依存する全国有数の車社会であり、今後は「**公共交通とマイカーの賢い使い分け**」が必要なため、公共交通を充実させることによって、**マイカー以外の移動手段の選択が可能な交通環境の構築が重要**となってきます。

### 〔行政関与の必要性〕

- ◇ 一方で、近年、主として交通事業者が担ってきた公共交通が衰退している現状を踏まえ、市場原理のみでは対応できなくなりつつあり、様々な課題に的確かつ迅速に対応していくためには、既存の公共交通事業者や利用者等との緊密な連携のもと、**行政が積極的に関与**していくことが求められています。
- ◇ また、平成18年10月の**道路運送法の一部改正**や平成19年10月の**地域公共交通の活性化及び再生法の施行**により、利用者・交通事業者・行政等が連携・協働しながら地域の公共交通の維持・充実や利用促進等について取り組んでいく仕組みの法的な位置づけが明確化され、その中でも、特に**市町村がコーディネーターとしてその中心的な役割**を担うことが期待されています。
  - ・ 地域公共交通会議において、地域のニーズに対応した地域交通のあり方を協議
  - ・ 地域協議会の積極的な活用
- ◇ **県**は本指針策定の背景や内容等について、市町村や交通事業者さらには県民に対し広く広報していきます。  
さらには、**市町村や交通事業者の取組を積極的に支援・調整**していくほか、**広域的な観点から、公共交通の利用促進に向けた事業を展開**していきます。

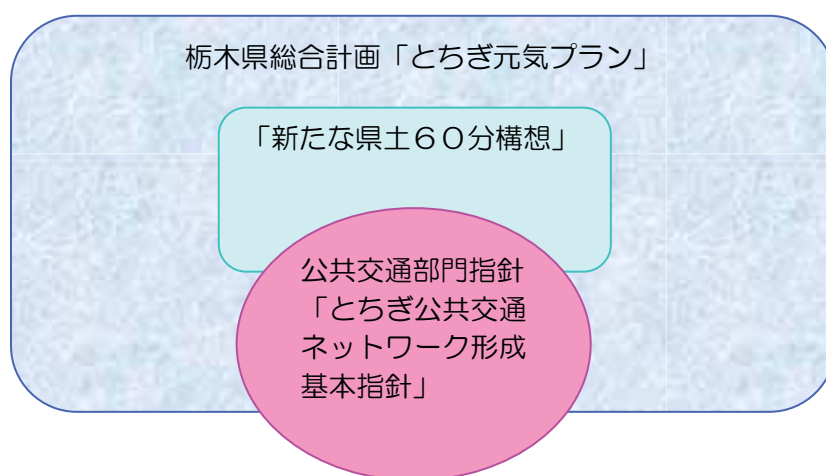
### 〔本指針の示すところ〕

- ◇ 以上のことを踏まえ、本指針は**本県において展開する公共交通の維持・充実さらには活性化に向けた取組の方向性、基本的な考え方を示す**ものとしします。

### III. 基本指針の位置づけ

平成18年度を初年度とする県の総合計画「とちぎ元気プラン」において、これまでの「県土60分構想」を見直し、公共交通を含めた「新たな県土60分構想」が策定されました。この構想では、「誰もが、どこから、どこへでも、安全・スムーズに移動できる交通網の整備」を進めることを基本的な考え方として、道路整備や公共交通の充実・連携を図りながら、公共交通と自動車の連携と適切な役割分担による総合的な交通ネットワークの整備を目指すこととしています。

この構想を受け、平成13年3月に作成した『栃木県総合交通体系整備基本方針』の内容を見直し、最近の社会状況や国の動向等を踏まえつつ、本県の公共交通の活性化に向け、住民・企業等・交通事業者・行政が連携・協働しながら目指すべき方向について、新たに『とちぎ公共交通ネットワーク形成基本指針』として示すこととしました。



## IV. これからの目指すべき方向

### 1. 理念

県民の生活環境をより良い方向へ導く一翼となるよう、次のような公共交通についての理念を掲げます。

『ひと・まち・環境が調和した21世紀型社会を支える公共交通体系の形成』  
～公共交通「とちぎモデル」を目指して～

- 今後の持続可能な社会を支える交通体系は、「ひと」が優先され、「まち」の魅力・賑わいに寄与し、「環境」にも優しいものである必要があります。
- こうした中、特に公共交通については、すべての人に基本的な移動環境を提供する社会インフラと捉え、私的な交通手段であるマイカーに対し、本来的に優先されるべきものと考えられます。
- このため、高齢者・こども・ハンディキャップを持つ人を含めたすべての県民が、自らの意思で安全・スムーズに移動し、各地域の生活機能や自然・文化を享受するための重要な基盤として、とちぎの公共交通体系について住民・企業等・交通事業者・行政等が連携しながら着実に充実・強化し、積極的にその利活用を促進します。

#### 【理念を掲げるにあたって】

人を中心に据え、まちに魅力と賑わいがあり、さらに環境負荷の小さいバランスの取れた社会＝『ひと・まち・環境が調和した21世紀型社会』を目指すためには、本県が持つ豊かな自然と魅力ある観光地・都市がもたらす恵みを有効に活用しながら、それらを有機的に結びつける交通環境を整備することが重要です。

そのために栃木県は上記理念を掲げ、公共交通とマイカーを賢く使い分け、公共交通の持つ「環境への負荷軽減」「まちづくり等に与える効果」を積極的に評価し、公共交通に配慮したまちづくりや道路などの基盤整備を進めていきます。これにより、真に豊かな県民の暮らしを支える「とちぎモデル」というべき公共交通体系の形成を目指します。



## 2. 基本目標

理念を実現するため、3つの基本目標を立てました。

『ひと・まち・環境が調和した21世紀型社会を支える公共交通体系の形成』  
～公共交通「とちぎモデル」を目指して～

### 基本目標1

#### 多様なニーズに応じた交通環境の構築

- ☆ マイカーに過度に依存することなく、バスや鉄道・タクシー等の公共的な移動手段を地域の特性に応じて効果的に連携・分担させることにより、多様なニーズに応じた交通環境の構築を目指します。
- ☆ すなわち、様々なシチュエーションに応じて、マイカー以外の公共的な移動手段を選択することが可能な社会を目指します。

### 基本目標2

#### 活気にあふれた魅力ある地域（まち）の形成

- ☆ 中心市街地等での歩行者空間の創出等、まちづくりと連携した公共交通の整備や施策の展開を図ることにより、人々が生き生きと交流し、活気にあふれた魅力ある地域（まち）の形成を目指します。

### 基本目標3

#### 人にも環境にもやさしい社会の形成

- ☆ 高齢者や子ども等の移動制約者が安全・安心に移動できる社会、また環境に十分配慮した交通基盤の整備など、人にも環境にもやさしい社会を目指します。



### 3. 施策のテーマと基本的な考え方

3つの基本目標を達成するために、施策の展開方向を大きく4つに区分し、そのベースとなる基本的な考え方を示します。

#### 施策テーマ1

##### 公共交通の利便性・快適性及び機能性の向上 ～公共交通をもっと使いやすくします～



(基本的な考え方)

- ◆ 誰もが安全・安心に利用できるように、公共交通のバリアフリー化を促進し、道路施策等と連携しながら鉄軌道やバスの利用環境の改善や機能充実を図ります。
- ◆ 運行情報の提供等やサービスレベルの向上を図り、公共交通の利便性を高めます。

#### 施策テーマ2

##### 公共交通機関へのアクセス向上、移動のシームレス化（※）の促進 ～移動しやすさを向上させます～

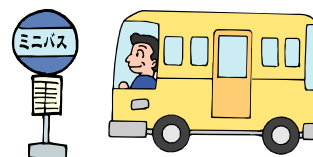


(基本的な考え方)

- ◆ 道路施策やまちづくり、交通管理等と連携しながら交通結節点としての駅やバス停へのアクセス向上を図り、円滑な交通を確保するための取組を展開します。
- ◆ また、効率的なネットワークの構築等により、移動のシームレス化を図ります。

#### 施策テーマ3

##### 地域の実情に応じた移動手段の確保・充実 ～生活の足を確保・充実します～



(基本的な考え方)

- ◆ 地域の需要（潜在的なもの含む）を的確に把握し、地域において必要かつ重要な生活交通の維持・確保を図ります。
- ◆ 地域の特性やニーズに応じた効果的・効率的なバス交通への見直しや新たなサービスを提供することにより、公共交通のネットワーク化を図ります。
- ◆ 車に依存せざるを得ない地域（公共交通空白地）の解消を促進します。

#### 施策テーマ4

##### 県民の公共交通利用の促進 ～県民・企業等との連携・協働を進めます～



(基本的な考え方)

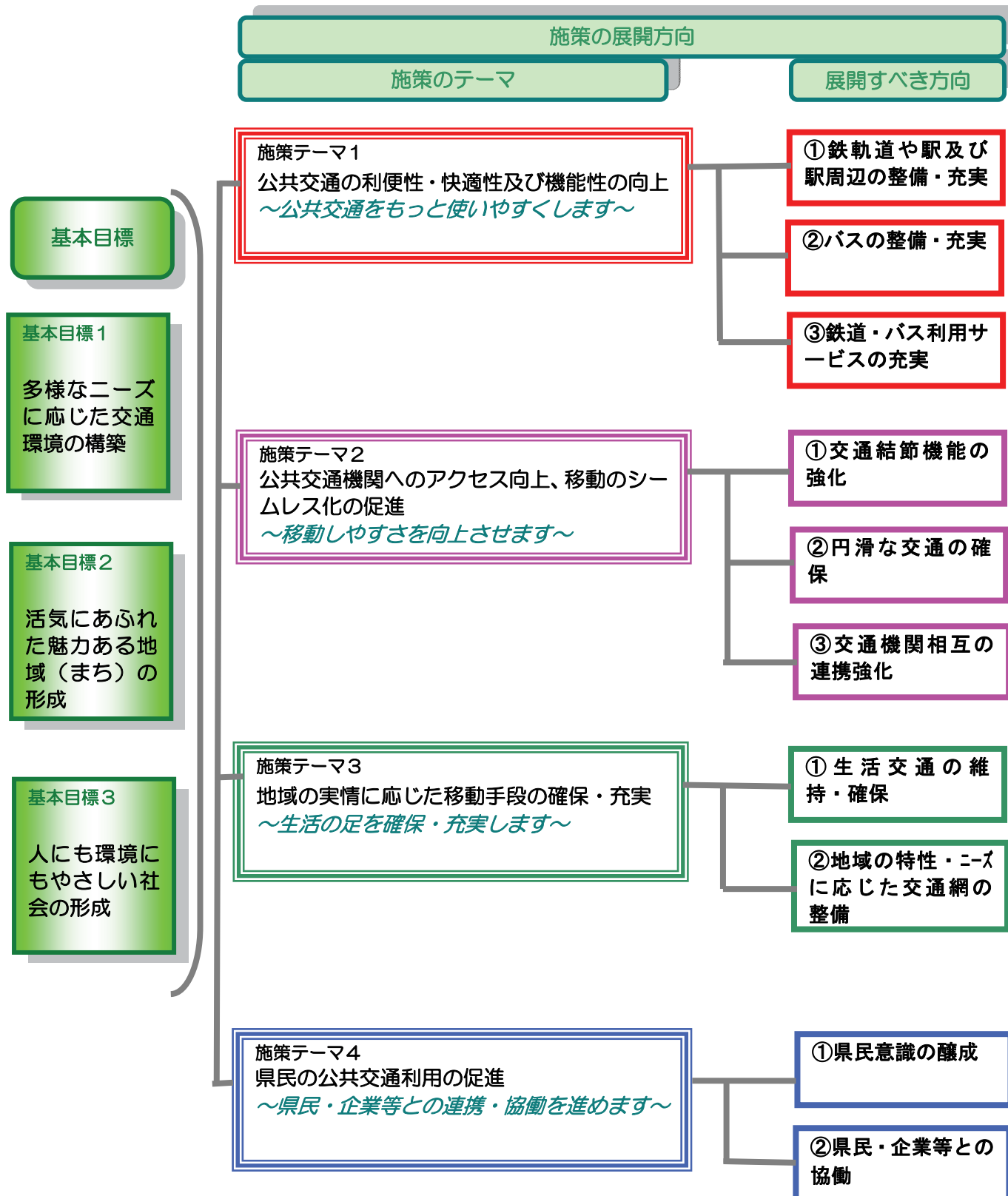
- ◆ 公共交通に係る施策を効果的に展開するために、公共交通の利用促進や環境の側面からのアプローチによって、県民や企業等との連携した取組を促進します。

（※）シームレスとは継ぎ目のないという意味。交通機関の乗り継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面に渡って解消し、円滑な移動を確保すること。

# V. 施策体系と重点的に取り組むべき方向

## 1. 施策体系（展開すべき方向）

基本的な考え方に基づき、施策の重点化や効率化という観点から、4つの施策のテーマと10個の展開すべき方向に整理しました。



## 2. 施策体系（重点的に取り組むべき方向）

展開すべき方向について、様々な施策がある中で、今後特に重点的に取り組むべき方向を代表的な事例と併せて示します。

なお、優先的に取り組むものを明確化するため、以下の観点から「早期に取り組むべきもの」と「中・長期的に取り組むべきもの」に区分して示します。

### 《抽出の観点》

#### 早期に取り組むべきもの （おおむね5年以内）

- ☆ 課題の緊急性がある。
- ☆ 実効性・実現性が見いだせる。
- ☆ 既存の基盤を有効活用できる。
- ☆ 既存の取組で引き続き行う必要性が高いものである。

#### 中・長期的に取り組むべきもの

- ☆ 一部の地域で既に取組が始まっているものの、まだ実績が少なく、今後さらに広く浸透させていくべきものである。
- ☆ 新しい取組であり、施策の具現化に向けて十分に検討が必要である。
- ☆ 現在の施策の枠組みを超えた展開が必要である。

### 《取組姿勢》

- ・ 各関係者が協力して、優先的に取り組むべきもの。

- ・ 施策を展開する上での課題を解決しつつ、各関係者との合意を得ながら取り組むべきもの。

\* 次ページからの「重点的に取り組むべき方向」の各項目中、末尾に「※」印のあるものは、現在まだ実施していない新たな取組になります。（一部、取組が始まっているものも含む。）

重点的に取り組むべき方向

早期

中・長期的

テーマ 1

公共交通の利便性・快適性及び機能性の向上

① 鉄軌道や駅及び駅周辺の整備・充実

駅機能の充実・快適化

- 例)
- ・ 駅舎にエレベーターやエスカレーター、スロープ等を設置
  - ・ 駅前広場や自由通路等の整備・移動経路の段差解消
  - ・ 移動経路等に誘導ブロック等を設置
  - ・ 多機能トイレ等の設置
  - ・ 待合い施設の快適化（屋根や風よけ、ベンチの設置）

- 例)
- ・ 駅と観光・商業施設等サービス機関との連携
  - ・ 移動経路等に音声案内装置等を設置

鉄道網の充実

- 例)
- ・ 新駅の設置と周辺整備
  - ・ 基幹軸となる鉄軌道の充実・強化

② バスの整備・充実

バスの利便性や快適性の向上

- 例)
- ・ ノンステップバスの導入

- 例)
- ・ 共通ICカードによる多様なサービスの提供（※）

バス利用環境の改善

- 例)
- ・ バス停に上屋、ベンチ等の設置
  - ・ 広告付きバス停の設置（※）

③ 鉄道・バス利用サービスの充実

総合的な鉄道・バス運行情報の提供

- 例)
- ・ バス・鉄道総合利用案内システムの構築（※）

- 例)
- ・ バスロケーションシステムの導入（※）

サービスレベルの向上

- 例)
- ・ 安全運転の励行
  - ・ 接客マナーの向上
  - ・ 運行ダイヤ・運行本数・運行時間帯の最適化

- 例)
- ・ 利用しやすい料金の設定

テーマ2

公共交通機関へのアクセス向上、移動のシームレス化の促進

① 交通結節機能の強化

まちの拠点及び交通結節点としての駅の機能強化・利便性向上の促進

例)  
 ・ 駅へのアクセス道路の整備、駅前広場や自由通路等の整備  
 ・ 駅前広場におけるパーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場、キス&ライド施設、タクシーベイ等の整備

例)  
 ・ 駅前広場等におけるバスターミナルの整備

バス停へのアクセス性向上

例)  
 ・ サイクル&バスライド駐輪場、パーク&バスライド駐車場の整備

例)  
 ・ バス停位置の最適化

② 円滑な交通の確保

まちづくりと連携し、少子・高齢化社会及び低炭素社会に対応した集約型都市構造への転換

例)  
 ・ 公共交通軸沿いに居住地や生活関連施設等を集約(※)

交通施策と賑わいのあるまちづくりを総合的に展開

例)  
 ・ 中心市街地等での歩行者・自転車走行空間の確保

例)  
 ・ 集約・共同化した駐車場・荷さばき施設の整備(※)  
 ・ 駅と駅周辺とが一体となった拠点整備  
 ・ トランジットセンターの整備(※)

交通規制と道路整備の連携した取組の展開

例)  
 ・ 違法駐車対策の強化による歩行者・自転車走行空間の確保

例)  
 ・ まちなかや駅前ターミナル等での公共交通の優先的運用  
 ・ 高度道路交通システム(ITS)の活用

バスの走行環境の改善を図り、定時性・速達性を確保

例)  
 ・ バス専用・優先レーンの設定  
 ・ バスベイの設置  
 ・ PTPS(公共車両優先システム)の活用

例)  
 ・ 基幹公共交通軸の設定による重点的な運行円滑化(※)  
 ・ 急行バス等バスの階層化(※)

③ 交通機関相互の連携強化

他の移動手段との連携による効率的なネットワークの構築

例)  
 ・ 乗り継ぎに便利なダイヤの調整  
 ・ 駅・バス停の近接  
 ・ バス停の共同化

例)  
 ・ 利用カードのIC化・共通化  
 ・ 乗り継ぎ割引制度の導入(※)  
 ・ 鉄軌道相互の乗り入れ

重点的に取り組むべき方向

早期

中・長期的

テーマ3

地域の実情に応じた移動手段の確保・充実

① 生活交通の維持・確保

生活バス路線の充実

例)  
・路線バスの維持・確保  
・市町村代替バスの充実

例)  
・路線バスとスクールバス、福祉バス等の複合的運用(※)

鉄道網の充実

例)  
・第三セクター鉄道の維持

例)  
・鉄道の維持・充実

② 地域の特性・ニーズに応じた交通網の整備

バス交通の最も効果的・効率的なあり方の検討

例)  
・バス路線の支援について、運営する側の努力と意欲を誘発する仕組みを検討(※)  
・合理的かつ効果的な支援制度に転換(※)  
・バス路線の需要・ニーズに応じた見直し・最適化の促進(※)

例)  
・潜在的需要に対応した路線網の充実(※)  
・需要に応じたバス路線の最適化(※)

地域の特性・ニーズに合った新たなサービスの提供

例)  
・コミュニティバスの導入  
・デマンド交通の導入  
・乗合タクシーの導入  
・福祉(過疎地)有償運送制度の活用

例)  
・利用者に公共交通利用のインセンティブを与えるような仕組み(トリガー方式)の導入(※)

観光振興に資する交通ネットワークの構築

例)  
・案内・標識等の充実・外国語併記の普及

例)  
・鉄軌道系の相互乗り入れや高速バス等の導入  
・循環バス等を活用して観光地内の二次交通や観光地間を周遊する交通手段の確保・充実  
・観光資源となるような輸送サービスの導入

重点的に取り組むべき方向

早期

中・長期的

テーマ4

県民の公共交通利用促進

① 県民意識の醸成

県民一人一人が地域の公共交通を利用し、支えていくという意識の醸成

- 例)
- ・バス・鉄道利用デーの推進
  - ・小学生向け公共交通副読本の作成（※）

- 例)
- ・公共交通利用促進キャンペーンの実施（※）

公共交通が創り出す公益性や環境面・経済面における寄与についても積極的に評価

- 例)
- ・イベントやシンポジウムの実施（※）
  - ・環境やまちづくりへの効果を含めた評価指標の検討（※）

② 県民・企業等との協働

県民・企業等との協働による公共交通利用促進運動の展開

- 例)
- ・県民・飲食店・小売店等協働型のバス・鉄道利用促進運動の展開（※）
  - ・公共交通利用促進企業の表彰制度の導入（※）
  - ・パーク＆ライドの推奨

- 例)
- ・時差通勤・フレックスタイムの導入
  - ・公共交通優先の通勤手当の支給

環境に配慮した交通環境の構築

- 例)
- ・環境負荷の小さい交通手段の拡充
  - ・エコドライブの促進
  - ・クリーンエネルギー自動車の普及促進

- 例)
- ・アイドリングストップ車の普及促進
  - ・環境問題を意識した公共交通利用促進運動の展開（※）



### 3. 圏域別公共交通ネットワーク形成の考え方

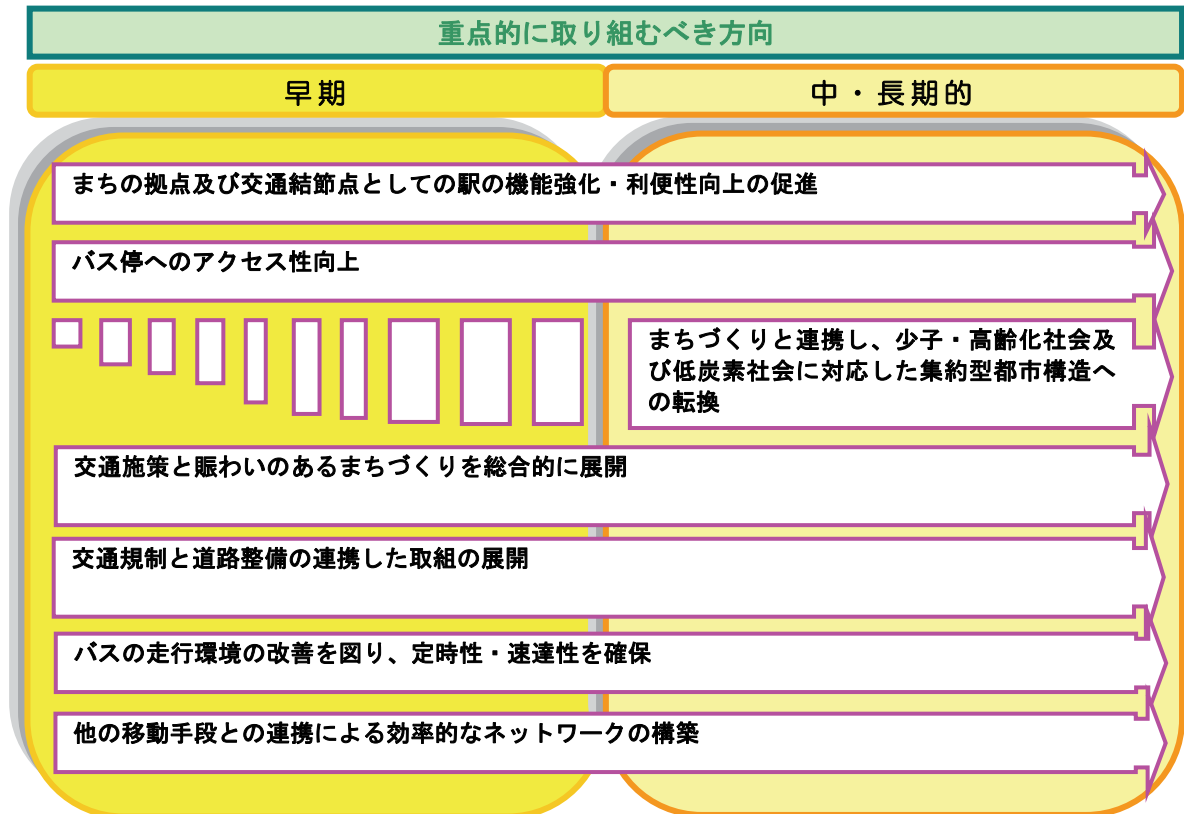
#### 都市部

- ◇ 鉄軌道系や幹線バスの基幹交通軸とフィーダー交通としてのバスからなる分かりやすく使いやすい面的ネットワークの形成を目指します。
- ◇ 県内各地のまちなかゾーンは、循環バス等により回遊性を持たせ、マイカーではなく公共交通利用優先とし、人々が歩いて賑わうまちづくりを目指します。
- ◇ 周辺のまちづくりや市街地整備等と連携し、公共交通軸沿いに居住地や生活関連施設等を集約した効率的・機能的な都市構造を目指します。



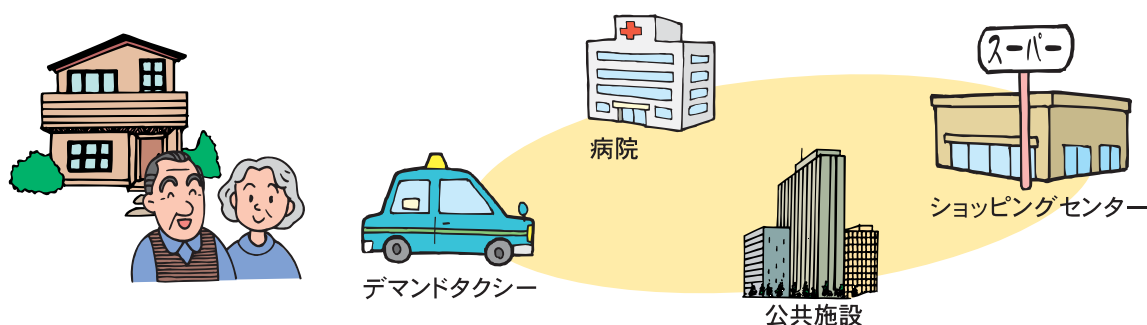
#### 〔施策抽出の考え方〕

本県の都市部においては、ある程度、既存の公共交通基盤が整備されてはいますが、その効果的な利活用やアクセス向上、円滑な交通を確保することにより、さらなる公共交通ネットワークの充実・強化を図る施策を展開していきます。



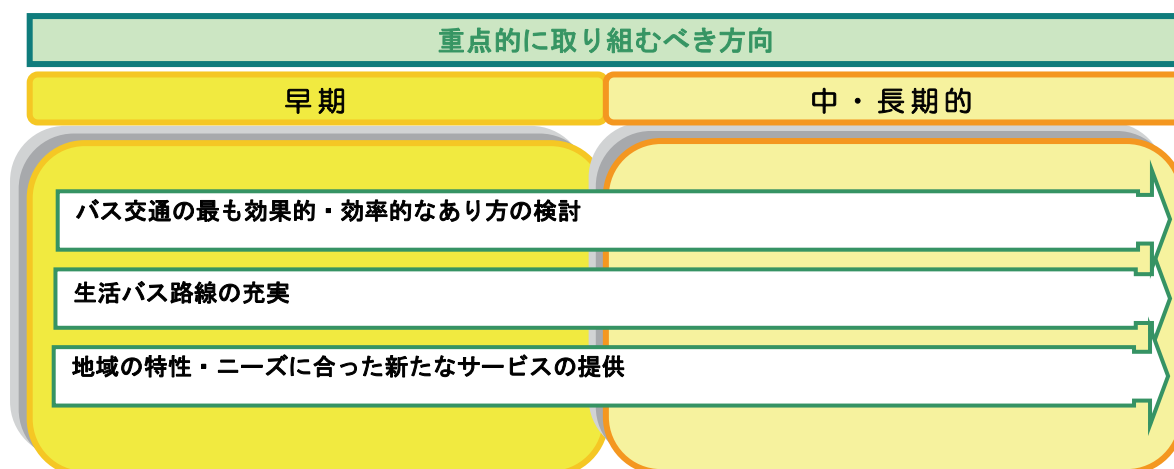
## 地方部

- ◇ 定時定路線の路線バスを主要な交通軸として、コミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシー、福祉（過疎地）有償運送などを、地域のニーズに合った形で効果的に組み合わせることで移動手段の確保を目指します。
- ◇ 県内の過疎地域においては、日常生活上必要な通院・買い物等の移動手段の確保を目指します。



### 〔施策抽出の考え方〕

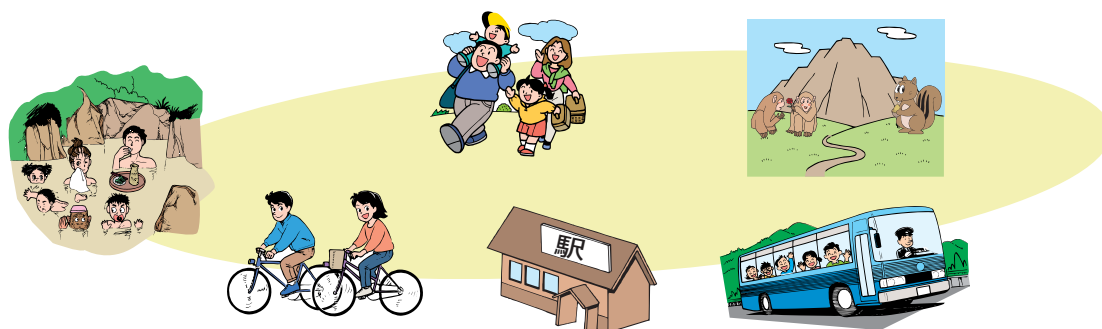
本県の地方部においては、公共交通の基盤整備やサービスが不足している地域が多く、公共交通による移動手段の確保や、その効果的・効率的なあり方の検討及び地域のニーズに合ったサービスを提供するための施策を展開していきます。



\* 具体的事例については施策体系を参照

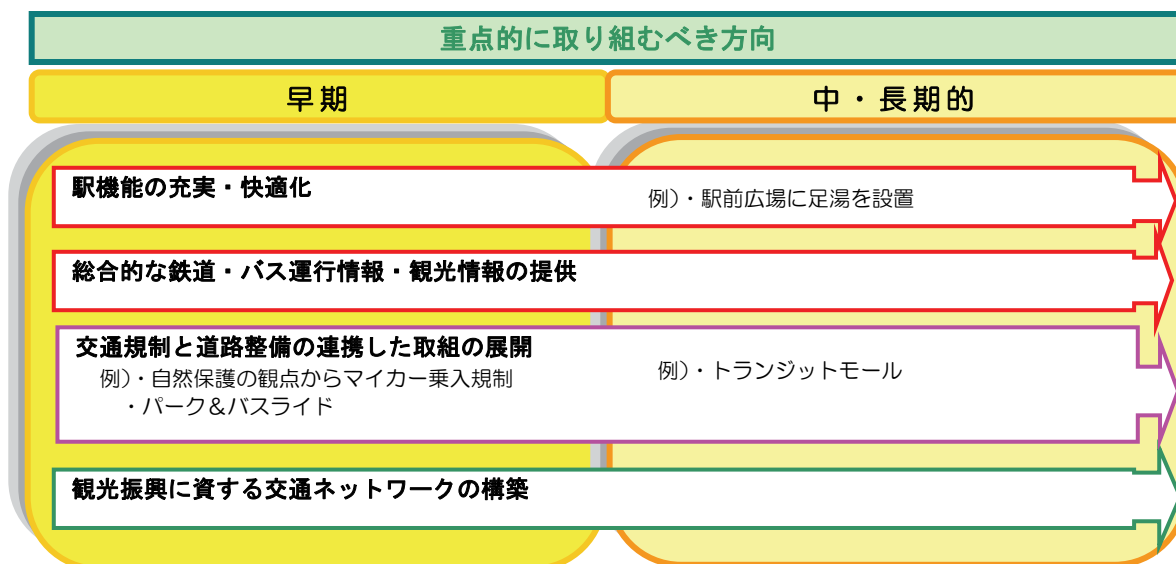
## 観光地

- ◇ 鉄軌道系の相互乗り入れや定期観光バス・高速バス等の導入により、観光地へのアクセスを向上し、循環バスやレンタサイクルなどの二次交通を活用して観光地内を周遊する手段の充実を目指します。
- ◇ 県内各地の観光拠点間の公共交通によるネットワーク化を目指します。
- ◇ 観光振興と連携させることにより、その相乗効果による公共交通ネットワークのさらなる充実・強化を目指します。



### 〔施策抽出の考え方〕

観光地においては、交通手段の有無やその利便性が観光客の誘致や観光振興の重要な要素となることから、国内外からの人の移動環境の利便性向上を目指し、県内観光地へのアクセス向上や観光地内の移動手手段の確保・充実、観光地間のネットワーク化を促進する施策を展開していきます。

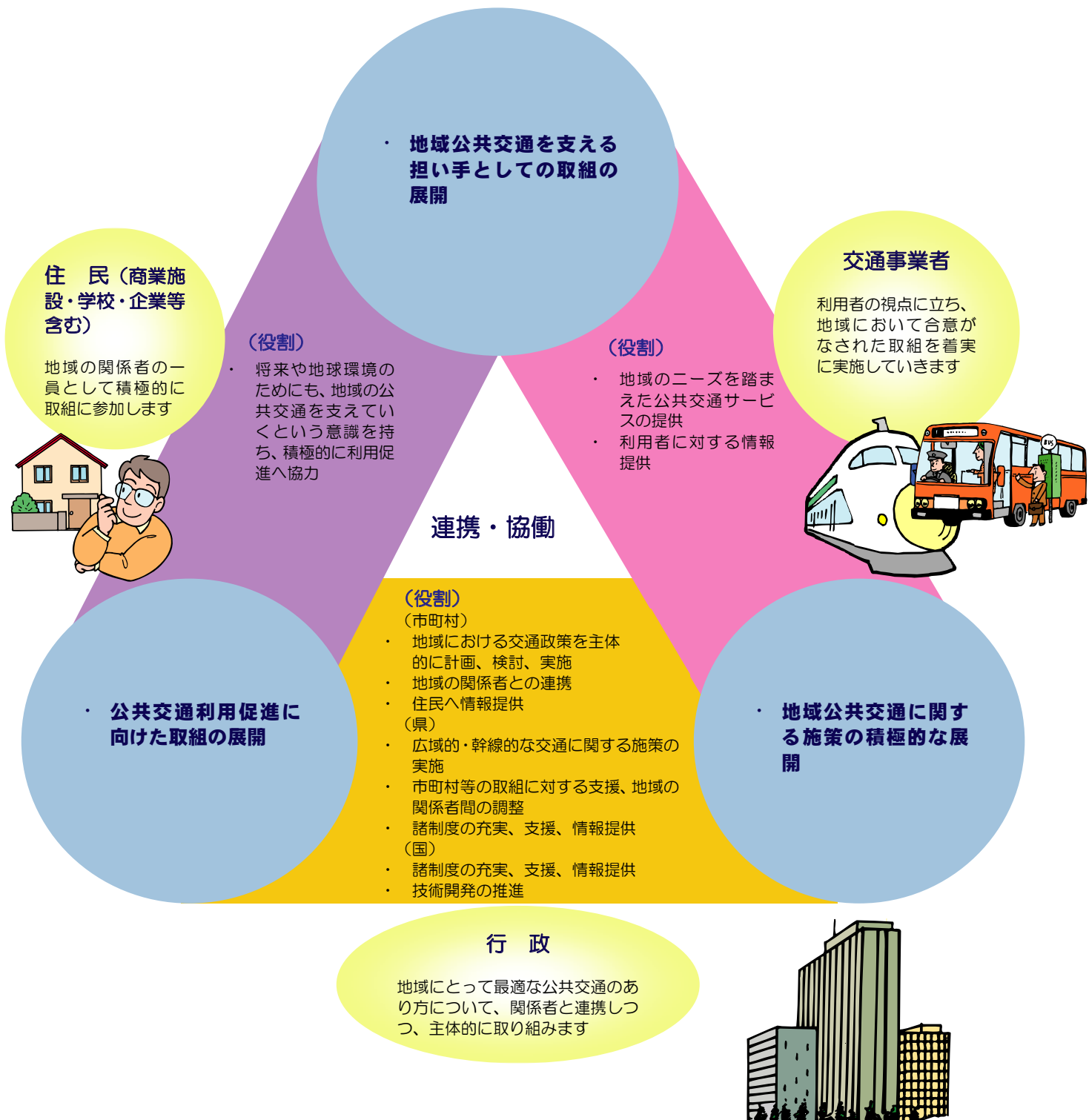


\*その他の事例については施策体系を参照

## 4. 推進体制

施策を効果的に推進していくためには、住民等・交通事業者・行政の三者の連携・協働による取組体制の強化が重要です。

また、三者が協力していくことはもちろんのこと、住民等と交通事業者、交通事業者と行政、行政と住民等が互いに協力し合っていく必要がある事項（下図の ● で囲んだ部分についても、その認識と実行が求められます。



## おわりに

---

本指針は、将来に向けて本県が目指す公共交通のあり方や、目指すべき方向について示したものです。

理念として掲げた『ひと・まち・環境が調和した21世紀型社会を支える公共交通体系の形成』を実現すべく、住民等・交通事業者・行政三者の連携・協働による強固な取組体制により、積極的に個別・具体的な取組を展開していくことが期待されます。

本指針が、地域における公共交通施策の中心的な役割を担う行政や公共交通サービスの提供を主とする交通事業者、地域の公共交通を支えるべき住民等にとって、本県の公共交通のあるべき姿への道しるべとして有効に活用されることを祈念します。

## <用語説明>

### <あ行>

#### ■ IC化

内部に組み込まれた集積回路（Integrated Circuit）により、それ自体で情報の処理が可能化したもの。

### <か行>

#### ■ 過疎地有償運送

バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、一定の要件を満たしたNPO法人（非営利組織）等が行う有償の運行サービス。

#### ■ キス&ライド

鉄道の駅などで、家族などにマイカーで送迎してもらい、公共交通機関に乗り換えるシステム。

#### ■ 公共車両優先システム（PTPS）

Public Transportation Priority Systems の略。警察が推進する高度道路交通システム（ITS）のサブシステムの一つで、公共車両（路線バス等）が優先的に通行できるように支援するシステム。

#### ■ 高度道路交通システム（ITS）

Intelligent Transport Systems の略。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報技術等を活用して、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

#### ■ コミュニティバス

地域住民の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバス。

### <さ行>

#### ■ シームレス化

シームレスとは継ぎ目のないという意味。交通機関の乗り継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面に渡って解消し、円滑な移動を確保すること。

#### ■ シビルミニマム

地方自治体が住民のために備えなければならない最低限の生活環境基準のこと。

#### ■ 全地球測位システム（GPS）

人工衛星を利用して地球上のどこにいるのかを正確に割り出すシステム。

### <た行>

#### ■ タクシーベイ

タクシー乗り場

#### ■ 低炭素社会

経済発展を妨げることなしに、温室効果ガス排出を大幅削減した社会。

#### ■ デマンド交通

路線バス方式での運行が効率的でない路線について、利用者の需要に応じ、柔軟に運行するバスやタクシー。

#### ■ トランジットセンター

公共交通機関等との乗り換え拠点。

#### ■ トランジットモール

一般車の走行を規制し、バス専用街路を軸とした歩行者のための街路。

### <な行>

#### ■ 乗合タクシー

過疎地や交通空白地域などでの輸送需要や住民ニーズに対応するため、乗合バスではなく、乗車定員10人以下の自動車いわゆるタクシー車両を使用した運行形態。

## ■ 二次交通

複数の交通機関を使用する場合の、二種類目の交通機関のこと。

## ■ ノンステップバス

出入口の段差をなくし、乗り降りを容易にしたバス。床面高さはおおむね 30 cm以下のものを指す。

〈は行〉

## ■ パーク&ライド

都心部などでの道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部においてマイカーを駐車し、鉄道へ乗り換える手法。自転車から鉄道へ乗り換える場合をサイクル&ライド、自動車からバスへ乗り換える場合をパーク&バスライド、自転車からバスへ乗り換える場合をサイクル&バスライドという。

## ■ バスベイ

バス専用の停車スペース

## ■ バスロケーションシステム

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・遅れ情報などの提供を行うシステム。

## ■ フィーダー交通

鉄道や幹線バスの端末（支線：feeder）輸送を担う交通のこと。

## ■ 福祉バス

行政が事業主体の福祉施設を巡回する乗合バス。

## ■ 福祉有償運送

NPO、社会福祉法人等が要介護者や障がい者など単独では公共交通機関を利用して移動することが困難な人を対象に、営利とは認められない範囲の対価により、自家用自動車を使用して通院等を目的に行う個別輸送サービス。

<資料編>





## (1) 施策に関する主な事業メニュー

(施策テーマ1：公共交通の利便性・快適性及び機能性の向上)

事業名	事業内容	県の所管課
交通バリアフリー推進事業費	公共交通機関におけるバリアフリー化を促進するため、交通事業者が行うノンステップバス導入及び駅舎のバリアフリー化設備整備に対する助成	交通政策課
人にやさしいまちづくり事業	高齢化社会に対応した中心市街地の整備を推進するため、不特定かつ多数の人が利用する施設からの安全で快適な移動を確保するための整備に対する助成	建築課
街路事業等	(1) 国庫補助街路事業 幹線道路の改良、立体交差及び交差点改良等を進め、交通の円滑化及び都市内の生活環境の向上を図る。 (2) 緊急地方道路整備事業 緊急に対応すべき幹線道路の改良等を進め、地域それぞれの課題に対応し、地域住民の日常生活における安全性、利便性等を図る。 ほか	都市整備課
まちづくり交付金	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした地域主導の個性あふれるまちづくりを実施し、都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る。	都市整備課
新交通システム導入課題検討調査支援事業	LRTを基幹公共交通とした総合的な交通施策を展開するため、専門的かつ技術的な観点からLRT導入の実現性、事業の成立性等を検証する宇都宮市を支援する。	交通政策課
バス路線維持対策費	生活に必要な地域の足としての公共交通機関を確保するため、生活バス路線を運行するバス事業者及び市町村に対する助成	交通政策課



駅のエスカレーター



駅のエレベーター



ノンステップバス



バス停上屋やベンチの整備



富山ライトレール（出典：国土交通白書）



バスロケーションシステムのイメージ（出典：国土交通省自動車交通局）

(施策テーマ2：公共交通機関へのアクセス向上、移動のシームレス化の促進)

事業名	事業内容	県の所管課
街路事業等	(1) 国庫補助街路事業 幹線道路の改良、立体交差及び交差点改良等を進め、交通の円滑化及び都市内の生活環境の向上を図る。 (2) 緊急地方道路整備事業 緊急に対応すべき幹線道路の改良等を進め、地域それぞれの課題に対応し、地域住民の日常生活における安全性、利便性等を図る。 ほか	都市整備課
まちづくり交付金	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした地域主導の個性あふれるまちづくりを実施し、都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る。	都市整備課
道路事業等	(1) 道路改築事業 県管理国道・県道の改築事業を推進する。 (2) 交通安全施設等整備事業 歩行者の安全を確保するため、歩道等の整備を進めるほか、高齢者や障害者等の交通弱者に対する歩行環境を確保し、交通の安全と円滑化を図る。 (3) 道路保全事業 道路機能や橋りょうの耐震及び沿道環境を保全するため、維持修繕及び補修、災害防除、沿道環境対策を実施する。 ほか	道路整備課 道路保全課 交通規制課
土地区画整理事業	市町村及び組合等が行う土地区画整理事業に対し、事業促進を図るため助成する。	都市計画課
バスレーン規制等	バス専用道路・バス優先道路の設定	交通規制課
公共車両優先システム (PTPS)	バスの運行対象路線上に光りビーコン(バス感知器)を設置し、バス(バス車載器)の接近を感知して、信号機の青延長や赤短縮を行い、交通流を調整しスムーズな運行により、バスの定時性を確保する。 交通安全施設等整備事業・バス利用促進等総合対策事業として実施する。	交通規制課



鉄道駅アクセス道路整備〔栃木市〕



自転車駐車場〔佐野市〕



パーク&ライドのイメージ



駅前広場の整備〔下野市〕



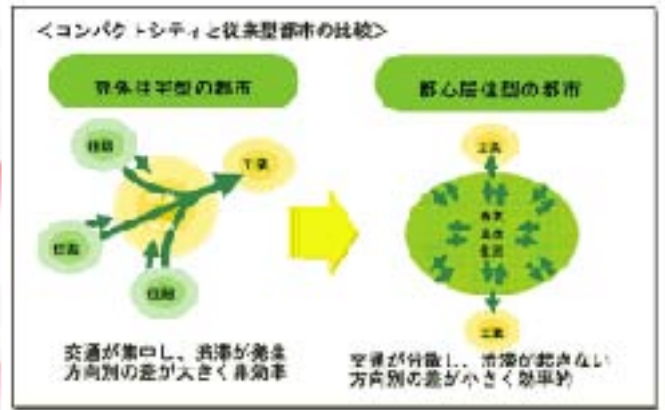
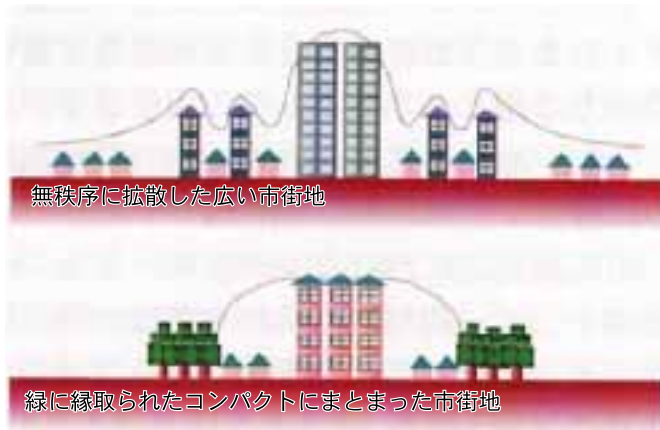
賑わいと魅力あるまちづくり〔宇都宮市〕



公共車両優先システム（PTPS）のイメージ  
 (出典：国土交通省)



道路整備と一体にバスベイ整備のイメージ〔宇都宮市〕

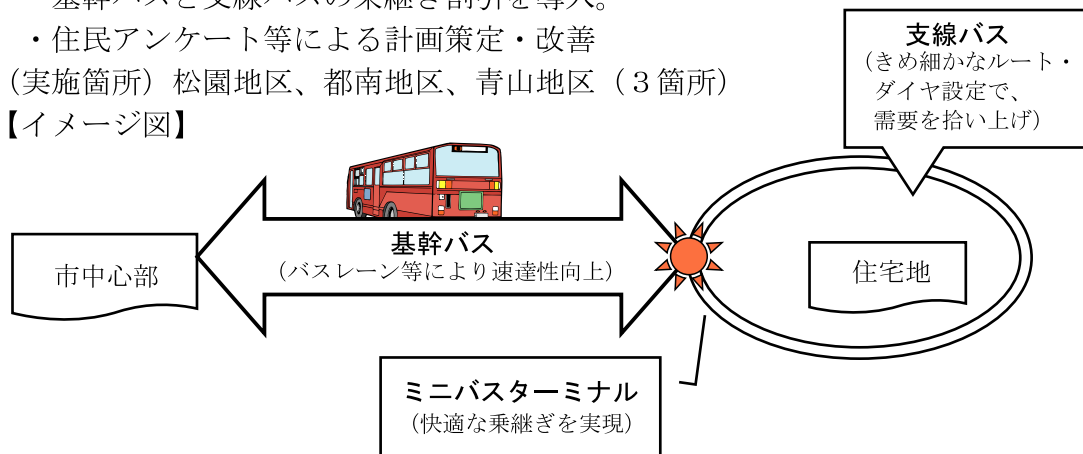


コンパクトシティのイメージ（出典：東北地方整備局）

【先進事例①：盛岡市ゾーンバスシステム（出典：東北地方交通審議会「都市交通の状況及び取組事例」）】

- 盛岡市オムニバスタウン事業の一環として実施。
    - ・基幹バス（市中心部～住宅団地）と支線バス（住宅地内循環）の組み合わせによる路線の改善。
    - ・基幹バスと支線バスは、「ミニターミナル」で接続。
    - ・基幹バスは、バスレーン、PTPSの導入により、定時性・速度性を向上。
    - ・支線バスは、住宅地内できめ細かな運行。
    - ・基幹バスと支線バスの乗継ぎ割引を導入。
    - ・住民アンケート等による計画策定・改善
- （実施箇所）松園地区、都南地区、青山地区（3箇所）

【イメージ図】



(施策テーマ3：地域の実情に応じた移動手手段の確保・充実)

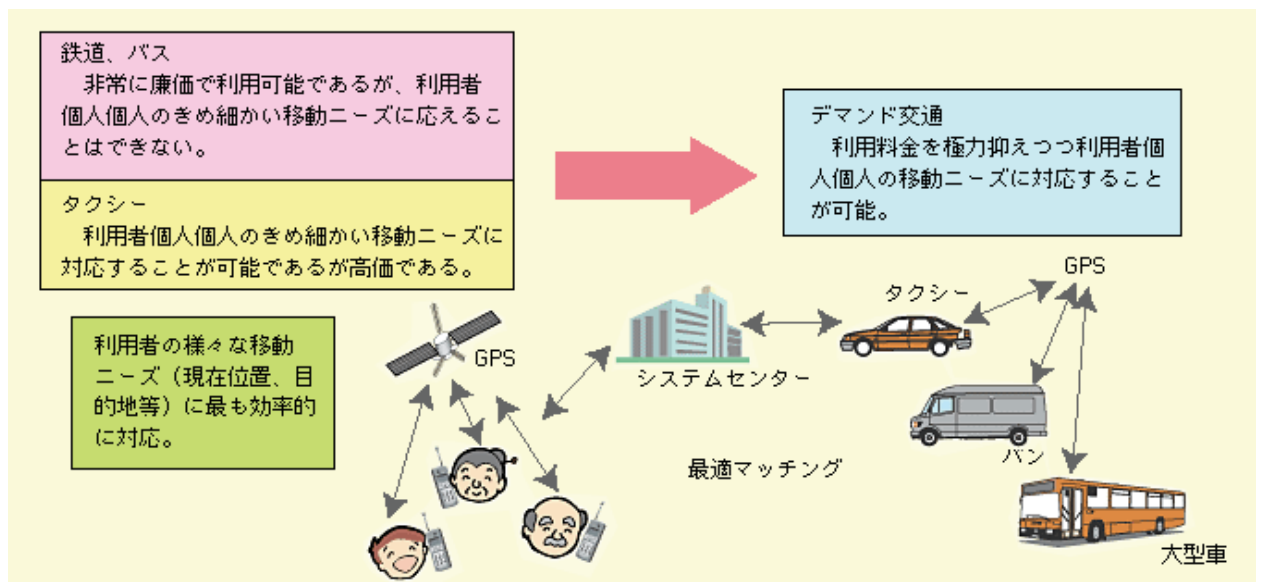
事業名	事業内容	県の所管課
バス路線維持対策費	生活に必要な地域の足としての公共交通機関を確保するため、生活バス路線を運行するバス事業者及び市町村に対する助成	交通政策課
鉄道網整備促進費	大量輸送機関である鉄道は、本県の基幹的公共交通機関であるため、その維持・存続を図るとともに、安全性の確保及びサービスの向上のための設備整備を促進する。	交通政策課
公共交通ネットワーク整備推進事業費	公共交通の利用促進策や利便性向上策等を検討するとともに、利用促進の広報・啓発を行う。	交通政策課



コミュニティバス (出典：国土交通白書)



乗合タクシー (出典：国土交通白書)



デマンド交通のイメージ (出典：国土交通白書)

## 【先進事例②：金沢バストリガー方式】

実施主体：金沢市

実施開始日：平成18年4月1日

実施期間：交通事業者との間で協定を結ぶ1年間

実施内容等：以下のとおり

### ○ 交通事業者との協定の締結

公共交通の利用促進を図るため、バスの利便性向上を希望する町会や学校等の団体を募集し、バス事業者との間で採算ラインを設定した協定を締結する。市は協定を仲介する。

実施団体は、割引等のサービスを楽しむ代わりに利用者を増やす必要がある。

### ○ トリガー方式の適用

実施後1年間の運賃収入が設定した採算ラインを上回れば、次年度も継続して実施するものの、採算ラインを下回った場合、バス事業者が従前の運行に戻すことを含めて見直しを行う。

住民にとって、バス利用のインセンティブが働く。

### ○ 現状

北陸鉄道と金沢大学の協定により、路線バスの運賃100円での運行を実施。平成19年11月30日現在で設定ラインを達成したため、20年度も継続して実施。



(施策テーマ4：県民の公共交通利用促進)

事業名	事業内容	県の所管課
公共交通ネットワーク整備推進事業費	公共交通の利用促進策や利便性向上策等を検討するとともに、利用促進の広報・啓発を行う。	交通政策課

【先進事例③：愛媛県E列車・バスで行こう推進事業】

実施主体：愛媛県（松山市も一部協力）

実施開始日：平成18年9月22日

実施日：第1回は、平成18年9月22日。以後は、各企業、個人が設定する日（月1回）、県は毎週第4水曜日。

実施内容等：以下のとおり

○ 「ノーマイカー通勤デー」の実施

運動の趣旨に賛同する県内事業所（官公庁、個人含む）に広く呼びかけ、参加登録を促す。

参加者は、毎月1回、各自が定めた日の通勤時にマイカー利用から公共交通機関利用への転換を実施し（可能な範囲で）、取組状況を県に報告する。

また、参加者に登録カードを交付し、ノーマイカーデー当日に、協賛事業所（飲食店等）による割引サービス等を受けられるようにする。

○ 公共交通利用促進企業の認定

県全体の「ノーマイカー通勤デー」の参加実績をとりまとめ、HP上に掲載する。

また、「ノーマイカー通勤デー」を含め、公共交通の利用促進を熱心に行っている企業等を優良企業として知事が認定し、HP上で公表する。

エコドライブ



## (2) 公共交通に関係する主な法律

### ① 道路運送法等の一部を改正する法律

## 道路運送法等の一部を改正する法律

### ○ 道路運送法の一部改正

近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた交通政策の展開が求められている。このため、現在各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー、市町村バス、NPOによるボランティア有償運送などの新たな運送サービスが、地域の多様なニーズに的確に対応しつつ、安全・安心なものとして提供されるための措置を講じる。

### 1. コミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進

#### 改正内容

- 多様な乗合旅客のニーズへの柔軟な対応を可能に  
デマンドバスや乗合タクシーといった定期定路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供が可能に
- 地域のニーズに応じた運賃・料金の設定・変更が可能に  
地方公共団体、地域住民等地域の関係者の合意がある場合には、上限認可が不要となり、ニーズに応じた柔軟な運賃設定が可能に



地域住民との協働により、地域のニーズに柔軟に対応したコミュニティバスや乗合タクシー等の普及を促進



### 2. 市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化

#### 改正内容

- 市町村バスやNPOによるボランティア有償運送を可能とする制度を創設(登録制)  
過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者が必要と合意した場合、市町村、NPOによる運送サービス提供を可能に

過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保



➡ 地域の多様なニーズに的確に対応した安全・安心な運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現

資料：国土交通省

② 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

● 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する、施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

○ 基本方針の策定

○ 主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○ 移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

旅客施設及び車両等  
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物  
(既存建築物の基準適合努力義務を追加)

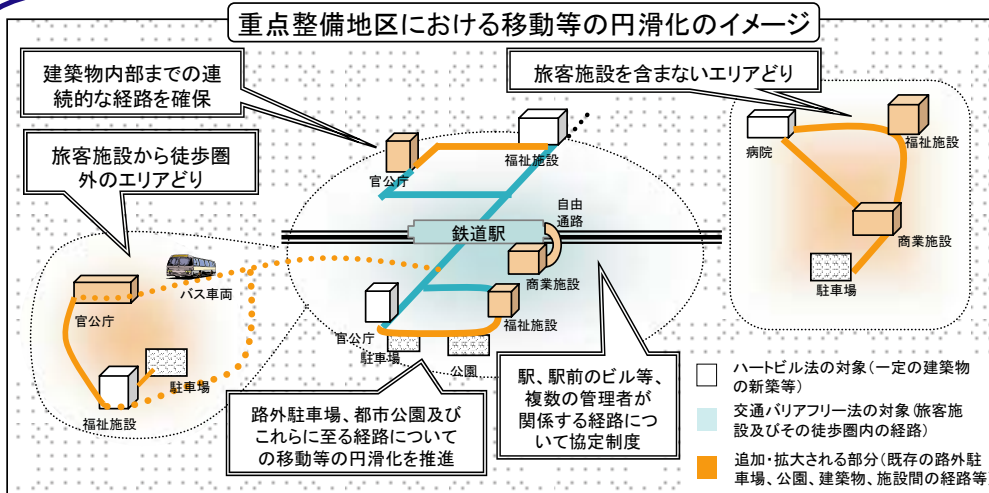


○ これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○ 既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

等

○ 重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施



○ 市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

○ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

○ 重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

等

○ 住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○ 基本構想策定時の協議会制度の法定化

○ 住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

等

③ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第58号）

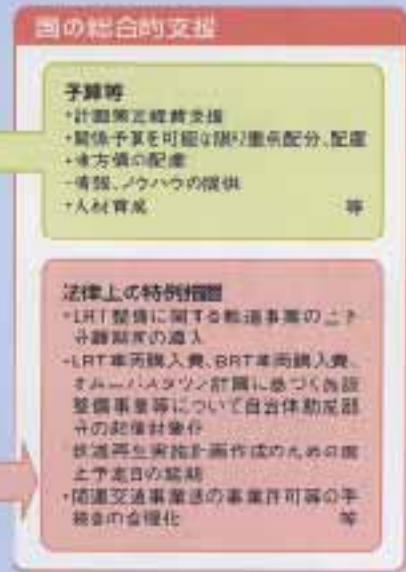
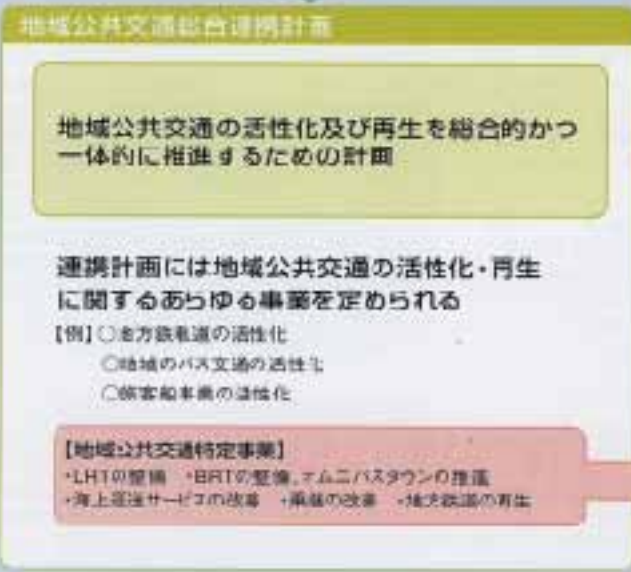
—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年5月25日公布 平成19年10月1日施行

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定  
※ 国土交通委員会、関係大臣に協議

1. 計画の作成・実施



2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続の簡便化等



LRT (Light Rail Transit)：「低床・ワンフロア」設計の列車の導入、駅構内の設備・車内設備の整備、運送力の向上等を組み合わせた施設を備えた次世代型路面電車システム  
 BRT (Bus Rapid Transit)：「輸送力の大きいワンストップバスの導入・バリエーション」による車両運用システム等を中心とした高次の機能を備えたバスシステム

資料：国土交通省

### (3) とちぎ公共交通確保対策協議会

現在の過度な自動車利用から公共交通利用への転換を図るためには、従来のような行政と交通事業者の連携による取り組みだけでは限界があり、今後は、行政と交通事業者、住民、企業の四者の連携による新たなアプローチが重要であるため、四者が一堂に会し公共交通の利用促進策や利便性向上策などを十分議論し、検討していくため、平成18年6月12日に「とちぎ公共交通確保対策協議会」を設置した。

#### ① 協議会委員名簿（平成19年度）

氏名	役職名等
飯島 恵子	公募委員
猪森 信二	東武鉄道株式会社経営企画部長
上野 一典	宇都宮文星女子高等学校長
太田 満	社団法人栃木県バス協会専務理事
小川 榮一	栃木県身体障害者福祉会連合会長
柿岡 健三	栃木県警察本部交通部長
栗林 正二	キャノン(株)総務本部宇都宮総務センター所長
小久保 誠	壬生町総務部企画財政課長
鈴木 秀充	栃木県交通運輸産業労働組合協議会事務局長
善如寺 太	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社企画室長
塩野 谷武	真岡鐵道株式会社専務取締役
田中 純	(株)神戸製鋼真岡製造所総務部長
◎ 永井 護	宇都宮大学工学部教授
大森 郁雄	東日本旅客鉄道株式会社大宮支社企画室長
波木 恵美	鬼怒川グランドホテル夢の季専務取締役
藤田 良枝	公募委員
森本 章倫	宇都宮大学工学部准教授
山崎 正	国土交通省関東運輸局栃木運輸支局企画輸送部門首席運輸企画専門官
山田 徳彦	白鷗大学経営学部准教授
若目 田敏之	大田原市市民生活部生活環境課長
渡辺 勉	社団法人栃木県タクシー協会専務理事

◎:会長

(五十音順 敬称略)

## ② 協議会における検討経緯

区 分	開催時期	主 な 内 容
第1回協議会	平成18年7月10日	○本県の公共交通の現状と課題等について ○スケジュールについて ○県民アンケートの実施について
第2回協議会	平成18年9月12日	○県民アンケートについて ○利用促進のための取組事例について(県内3市町)
第3回協議会	平成18年12月20日	○公共交通に関する課題について(県民アンケートの結果から) ○新たな県土60分構想策定における市町村アンケート調査結果について
第4回協議会	平成19年3月20日	○県民アンケートの結果報告について ○課題の整理と施策の方向性について ○平成19年度取組について
第5回協議会	平成19年8月3日	○『とちぎ公共交通ネットワーク形成基本指針』骨子案について ○県民参加型の公共交通利用促進の取組について
第6回協議会	平成19年10月25日	○重点的に取り組むべき方向について
第7回協議会	平成20年3月7日	○『とちぎ公共交通ネットワーク形成基本指針』最終案について

## ③ 将来の公共交通のあり方への一提言（とちぎ公共交通確保対策協議会委員から）

### ～観光関係者の立場から～

近い将来観光地のお客様については次のことが考えられます。

- ① 団塊の世代を中心としたシニア層の占める割合が多くなり、マイカーよりも公共交通機関を利用する方が多くなる。
- ② 海外からの FIT(個人旅行者)の割合が多くなる。
- ③ IT ソフトを使いこなす方、持っている方が多くなる。

観光振興のため早期に着手していただきたい必要事を挙げると下記の5つとなります。

- [ I ] 観光地内での二次交通による周遊(回遊)の利便化  
市単位よりも各観光地域毎に考える必要があるのではないかと。滞在を増やすためにも必要となってくる。
- [ II ] 観光地間による往来の手段の年間計画による利便化  
季節により観光する場所が異なったり、交通手段が異なったりするため夏と冬では赴く先が異なる場合が多い。
- [ III ] 海外からの FIT のお客様が周遊するのに困らないような仕組みづくり  
ハードでは標識・案内など。ソフトでは地図や乗換え案内、時刻表などの外国語版の整備。また、レンタカーによる外国語ナビの充実など、ハード、ソフトの両面から。
- [ IV ] 各近隣地域のエアポートとの連携  
直接的ではなくとも間接的でもよい。例えば、宇都宮から近隣エアポートとの連携がうまくいっているのであれば、各観光地から宇都宮までの接続連携の利便化を考えるなど。(県庁所在地である宇都宮と鬼怒川との往来はかなり不便です。バスがあるのは有るのですが、思い切った施策をはかり利便化すると、県内のお客様の日帰り利用なども増えるのではと考えています。)
- [ V ] 観光地などの案内誘導などの情報提供の IT 化 (高度ソフト化)  
栃木県は新東京タワーが近くなるので、ワンセグ対応などしやすくなり、ワンセグとの共同案内誘導などを考えていく必要があると思います。

### ～一般利用者の立場から～

それぞれの施策を具体的に実践していくためには、県内他部署間の連携が重要であり、今後、それぞれの視点、立場に立った話し合いや検討の場が設けられ、より具体的な実現を目指し、「とちぎモデル」が構築されていくことを望みます。

今回、福祉関係の一住民としてこの会議に参加しました。「とちぎ」で暮らすために必要な「生活の足」を確保することは、「生きる（生活する）」を支えることにつながります。

高齢者や障害者が外出し移動しやすいまちは、誰にとっても暮らしやすいはず。ひいては、観光客の来県や新たな人口流入にもつながるのではないのでしょうか。

地域格差やマイノリティでは済まされない交通弱者のために、生きていくために必要な足の確保について、協働の視点から共に考え、栃木ならではの交通サービス「とちぎモデル」を県民みんなで手づくりしていけたらいいなと考えます。

### ～交通事業者の立場から①～

人口減少社会の到来を迎える中で、鉄道輸送人員も減少基調にあり、特に東京都市圏を除く地域においては、自動車交通体系が加速度的に整備確立されていっております。

今後、高齢化社会が深度化していく中で、鉄道事業者としていわゆる移動困難者のモビリティをいかにして自治体そして地域と協力して確保するか、さらには自動車に比べて環境負荷の少ない鉄道が地球規模の環境保全の一役をどう担うことができるかが、私達企業の使命と考えております。

### ～交通事業者の立場から②～

まず、長期、大局的な視点に立った計画であるべきだと考えています。

そのうえで実施する各施策においては、利用されるお客さまの視点に立った、運用上のソフト面での充実が重要だと考えています。（たとえば、ニーズに合った循環バスの運行ルートの設定や、運行時間帯、停留所の位置などです。）

そして、それらの施策に対するこまめなトレースと分析、改善、見直しを行うルーチンの確立と運営が、より良い公共交通を育て、発展させていくと思います。

### ～交通事業者の立場から③～

公共交通機関の利用拡大を図るには、鉄道駅を中心とした毛細血管である地域の公共交通の活性化が鍵となると考えられます。

地域の公共交通の活性化には、一市町村単独ではなく、各鉄道駅を中心とした関連市町村と地域住民及び公共交通事業者が、共同で計画を作成し、住民自ら利用する自覚を持っていただくことが何より重要であります。

時間帯や曜日並びに地域により、路線バス・乗合タクシー・デマンド交通・コミュニティバス等を複合的に柔軟に活用し、居住地からいつ・どこへでもアクセスが容易な交通網を整備することが必要です。

そのためには、地域の住民や大店舗・商店街等にもある程度の経費負担を求め、関係市町村が共同で公共交通機関の維持のための支援に努め、利用者の拡大、地元地域の活性化へと結びつけていかなければなりません。これに対し、県は関係市町村の指導・支援に努めていかなければなりません。

### ～交通事業者の立場から④～

少子高齢化が進み、自家用車を運転できない方にとって、公共交通はより一層、不可欠なものとなることが予想されます。

このため、ドア・ツー・ドアで誰もが安心して利用できる交通手段を確保すること、そして行政からの補助金の充実が重要です。

### ～学識経験者の立場から～

施策推進体制として、以下のことが必要だと思います。

- ・ 県内における公共交通担当課の役割の明確化と環境行政・都市計画行政・道路行政との調整
- ・ 地域公共交通会議と県との調整（試行的なものの誘導の促進）
- ・ 公共交通施策に関する県行政と県民の対話の場を確保

### ～行政の立場から①～

地域公共交通活性化・再生法の法定協議会や道路運送法に基づく地域公共交通会議などを活用し、行政等が地域のニーズに即した輸送サービス、利用促進策などを検討する。

これらの会議等において、地域住民（利用者）、公共交通事業者、行政等が連携・協働し地域にとって最適な公共交通の合意を図ることが必要である。

特に、地球環境・交通渋滞に配慮し自家用車から公共交通機関（バス・タクシー・鉄道）の利用へシフトするなど、地域住民が公共交通を支えるという意識改革が必要である。

公共交通事業者は地域のニーズに即した輸送サービス及び利用者に情報提供を行うなど、利便性の向上等を行う必要がある。

また、行政等は地域関係者の調整を行うとともに支援等も行う必要がある。

まちづくりや環境問題も含め地域の公共交通について三者で連携・協働し、地域にとって必要な公共交通ネットワークの構築が必要ではないでしょうか。

### ～行政の立場から②～

宇都宮市内への自家用車の乗り入れ制限（外環状線内は車ナンバーの末尾が偶数、奇数で乗り入れできる日を分ける等）を行い、外環状線の東西南北の要所に大きな駐車場を設け、パーク&バスライドの徹底を図る。

また、JRや東武鉄道の近隣の駅周辺に駐車場を整備し、鉄道利用の促進を図る。

公共交通機関が無い地域の対策として、県が各市町村の要望を取り、県内全域を対象としたデマンドタクシー網の整備を図る。

### ～行政の立場から③～

今後とも鉄軌道の駅を中心として、路線バス・タクシー等の交通が結節する構造は続くものと見込まれますが、定時・速達性が確保され、大量輸送が可能な鉄道網の拡大を図る必要があります。

また、二次交通となる路線バス等については、公共交通優先システム整備区間の拡大及び道路改良整備、パーク&バスライド区間の整備、バス路線網拡大等を行う必要があります。

これにより、主に通勤手段のみとしてマイカーを利用している方々を中心に、安心して公共交通への転換が図れるように整備するほか、さらに便利で利用しやすい各種の有償運送手段を導入していくことが必要と思われる。





栃木県 県土整備部 交通政策課

〒320-8501 栃木県宇都宮市塙田1丁目1番20号

TEL 028-623-2184 FAX 028-623-2399

URL [http://www.pref.tochigi.lg.jp/system/honchou/honchou/koutsu\\_index0.html](http://www.pref.tochigi.lg.jp/system/honchou/honchou/koutsu_index0.html)

E-mail [kotsu@pref.tochigi.lg.jp](mailto:kotsu@pref.tochigi.lg.jp)