

# 栃木市地域公共交通総合連携計画 【概要版】

## 栃木市

### 1. 計画の背景と目的

栃木市の公共交通は、一部の地域において生活バスや循環バス、福祉バスといったバスが運行されていますが、大半の地域が、公共交通空白地域であり、バス路線沿線地区においても、運行日数や便数が少ないなど公共交通不便地域となっています。

このような中、栃木市では、地域公共交通対策を福祉施策として位置づけ、高齢者、障がい者、学生などの交通弱者の日常生活における移動手段を確保して公共交通空白地域及び公共交通不便地域の解消を目指すとともに、新市としての一体感を醸成し、魅力と活力のある新市のまちづくりを推進するために、地域間を結ぶ公共交通の整備を目指します。

このため、コミュニティバスやデマンドタクシーなどの新たな公共交通システムの導入を図り、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、「栃木市地域公共交通総合連携計画」を策定します。

## 2. 栃木市の公共交通の現状

### ■運行状況

以前は複数あった民間が運行するバスについては廃止が相次ぎ、現在では、栃木地域の栃木駅から國學院を結ぶ「国学院線」1路線のみの運行となっています。

そのほかは市が運行を委託しているバスで、中心市街地を循環する「循環バスのらっせ号」及び寺尾地区方面に運行する生活バスは毎日運行しております。

また、運賃無料の福祉バスが栃木地域の各地区及び都賀地域、大平地域で運行していますが、運行日数は週に1～4日、1日の運行本数も2～4本と少ない状況になっています。

### ■利用者数

民間が運行している国学院線(関東バス)では、通学する生徒が多数おり、また、朝夕の運行本数も多いことから、年間44万人、1日当たり約1,200人と、利用者が非常に多くなっています。

市営バスについては、福祉バスの導入、生活バスの運賃見直し等の施策の実施により、利用者数はわずかではありますが、全体としては増加傾向にあります。

1日あたりの平均利用者数を見てみると、毎日運行している循環バスや生活バスは市民の足として定着し、80人前後を推移しています。しかし、その他の福祉バスや循環バス(ゆうゆう号)は料金が無料でありながらも利用者数は40人以下と低迷しており、中には10人に満たない路線も存在しています。

#### ・年間利用者数

年度	国学院線 (関東バス)	市営バス														市営バス計		
		循環バス (のらっせ号)	生活バス	福祉バス(栃木地域)						福祉バス(都賀地域)		循環バス(ゆうゆう号)						
				大宮	国府	皆川	吹上	栃木第一	栃木第二	赤津地区	家中地区	東	西	南	まちなか			
H17			29,940															29,940
H18		32,982	32,382	953	1,753	2,915	1,304	443	370									73,102
H19		27,374	28,832	1,114	2,045	3,601	1,883	813	413	1,062	865	1,843	1,343	2,115	1,721			75,024
H20		28,303	30,046	1,110	2,562	3,902	2,433	770	564	1,123	768	2,672	1,209	2,563	1,988			80,013
H21	444,717	29,304	31,377	1,151	3,026	3,759	2,354	642	457	1,046	751	2,935	1,342	2,041	2,299			82,484

#### ・一日平均利用者数

年度	国学院線 (関東バス)	市営バス																
		循環バス (のらっせ号)	生活バス	福祉バス(栃木地域)						福祉バス(都賀地域)		循環バス(ゆうゆう号)						
				大宮	国府	皆川	吹上	栃木第一	栃木第二	赤津地区	家中地区	東	西	南	まちなか			
H17		96.1	82.0															
H18		90.4	88.7	10.2	18.8	29.7	13.3	9.0	7.6									
H19		75.0	78.8	11.6	21.3	35.7	18.6	16.3	8.3	21.7	17.3	9.8	7.1	11.2	9.1			
H20		77.3	82.3	11.8	27.3	39.8	24.8	15.1	11.1	22.5	15.1	14.1	6.4	13.6	10.5			
H21	1,218	78.1	86.0	12.4	32.5	38.0	23.8	12.8	9.1	20.9	14.7	15.5	7.1	10.8	12.2			

※栃木市資料

※国学院線は、関東バスよりH21年度のみデータを入手

### 3. 計画の基本方針

上位計画で示される理念および本計画における各種調査から抽出した課題を踏まえ、以下の基本方針を設定します。

## 栃木市の地域公共交通総合連携計画の基本方針

#### (1) 交通弱者に対する安全・安心な日常生活の足の確保

交通弱者を含めた市民の誰もが、通勤、通学、通院、買い物等の日常生活を送るうえで必要な「足」を確保することにより、安全・安心な公共交通体系を整備します。

#### (2) 市民の社会参加機会や都市の利便性を享受できる機会の提供

移動手段がないため、地域の行事などの社会活動への参加が困難な地域住民に移動手段を確保し、気軽に社会活動等へ参加できる機会を提供します。高齢者等の社会参加により、生きがい対策や引きこもり対策、ひいては介護予防、健康増進にも寄与します。また、大型商業施設、医療施設、公共施設等の多くは市街化された都市部に集中しており、市民の誰もが都市の利便性を享受できる機会を提供します。

#### (3) 商業・観光などの地域活性化の一翼を担う移動環境の構築

地域公共交通を確保することで地域の魅力を高め、地域を支える若者などの定住化を促進するとともに、地域間交流を促進し、「商業」や「観光」などの地域振興に寄与し、地域活性化の一翼を担います。

#### (4) 新生栃木市の一体感の醸成

新市のそれぞれの地域の特性や資源を一体的に活用した魅力と活力あるまちづくりに寄与し、地域と地域、市民と市民の交流を広げ、新生栃木市の一体感を醸成するため、地域間を結ぶ地域公共交通を整備します。

#### (5) 利用者の目線に立った利便性の高い移動手段の構築

利用者の目線に立った地域公共交通の利便性の向上を図り、合併を機にますます多様化する市民の移動ニーズに対応します。

#### (6) 環境負荷を軽減する移動手段の構築

自家用車から公共交通への利用転換を促進するとともに、環境負荷を軽減するような移動手段を構築します。

#### (7) 地域一体となって守り育てていく仕組みづくりの構築

市、交通事業者、地域住民、まちづくり協議会、NPO、ボランティア団体等の関係者が、協働して、公共交通の利用促進を図り、地域の公共交通を守り育てていく仕組みを構築していきます。

#### (8) 持続可能な地域公共交通ネットワークの確立

将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを確立していくため、導入する新たな公共交通システムの利用促進を図るとともに、福祉バス運行事業や福祉タクシー料金助成事業等の既存事業の廃止を含めた見直しを行います。

また、福祉施策として地域公共交通を維持するために、一定の行政負担を行うことは必要ですが、定期的な運行評価を行うことにより、廃止を含めた見直し改善を図りながら、効率的・効果的な運行に努め、行政負担を検証しながら、常に行政負担を適正な状態に維持していく必要があります。

## 4. 計画の目標及び施策

基本方針を踏まえ、以下のとおり目標を設定し、目標達成のための具体的な施策に取り組みます。

### 目標及び施策

### 具体的施策

#### 目標1 地域公共交通ネットワークの構築

施策①福祉施策としてのデマンドタクシーの運行	デマンドタクシーの導入 車椅子対応車両の導入
施策②デマンドタクシーを補完する定時定路線バスの運行	「市街地北部循環バス」の導入 新たなコミュニティバスの導入 福祉バスの廃止

#### 目標2 利便性の高い公共交通サービスの提供

施策③効果的、効率的な運行ルートの設定	デマンド配車区域の設定 新市の地域間を結ぶ定時定路線の設定 主要な施設を効率的に結ぶ運行ルートの設定 自由乗降区間の設定
施策④全市均衡的な料金体系の設定	全市均衡的な区間統一料金の導入
施策⑤環境や利用者にやさしい車両の導入	需要に見合ったサイズの車両選定 低公害車両の導入の検討 バリアフリー車両の導入
施策⑥バス停利用環境の改善、整備	わかりやすい行き先表示や案内の実施 ベンチ等の待合環境整備 乗り継ぎに便利なダイヤ調整 主要施設への公共交通の乗り入れ

#### 目標3 利用者増加策の推進

施策⑦愛着度の向上	愛称の募集 カラーラッピング
施策⑧商店街や各種施設と連携したサービスの実施	観光施設割引特典の継続 商店街や商業施設と連携した割引チケット等の配布
施策⑨情報提供の充実	共通バス時刻表の作成、配布 ホームページの情報提供充実
施策⑩地域住民等への公共交通利用促進の取組	地域説明会や出前講座の開催
施策⑪運転免許返納者への支援	運転免許証自主返納者への優遇処置

#### 目標4 地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくり

施策⑫運行評価基準の設定	運行評価基準の設定
施策⑬協働推進体制の整備	地域公共交通活性化協議会 バス利用促進協議会

## 目標1 地域公共交通ネットワークの構築

### 施策①福祉施策としてのデマンドタクシーの運行

高齢社会の進展に伴う交通弱者の増大や地域の移動ニーズの多様化に対応するため、地域公共交通対策を福祉施策として捉え、公共交通空白地域を市全域で解消します。

そのため、「交通弱者の安全で安心な日常生活の足の確保」、及び、「誰もが社会参加ができ、都市の利便性を享受できる交通体系」、さらには、利用者(交通弱者)の目線にたった利便性の高い移動環境として、ドアツードアによる乗合型デマンドタクシーの運行を市全域で実施します。

また、デマンドタクシーの車両の一部に、障がい者や要介護者のための車椅子対応車両を導入します。

### 施策②デマンドタクシーを補完するコミュニティバスの運行

デマンドタクシーでは利用が困難な、定時性を追及する「通勤・通学・観光」の足を確保します。また、地域間交流の促進による商業や観光の地域活性化の一翼を担い、新栃木市の一体感の醸成につながる地域間を結ぶ定時定路線運行のコミュニティバスを運行します。

#### 【生活バス】

寺尾地区及び鹿沼市永野地区の学生の通学の足として定着しており、星野・出流地区への観光目的としても利用されていることから、これまで通り存続していきます。

#### 【循環バスのらっせ号】

市街地内における観光や買物の足として定着しており、人口密集地域や主要な公共施設をつなぎ、市街地活性化の一翼を担うべき交通手段であることから、今後も存続します。

なお、これまでの循環バスの運行ルートは新栃木駅が最北でしたが、市街地の北部には、度々市民や議会からも要望が出され、市民からのニーズも高い、「栃木警察署」や「栃木市総合運動公園」、「とちの木病院」、「イオン栃木店」などの施設が集中していることから、都市の利便性をさらに高めるべく、「市街地北部循環バス」を導入します。

#### 【新市の一体感を醸成し、利便性の高い新たなコミュニティバスの導入】

定時性が要求される通勤・通学・観光の足の確保や人口が集中し利用者が多く見込まれる人口密集地域に対し、新市の一体感を醸成し地域活性化に寄与するため、各地域から主要な施設を経由し、中心市街地までを結ぶ、新たなコミュニティバスを導入します。

#### 【福祉バス（栃木地域）・福祉バス（都賀地域）・循環バス（ゆうゆう号）】

これまで特定日の特定時間帯に、主に福祉目的で運行していましたが、交通弱者の足としては沿線住民に利用者が限定されるばかりか、自宅や目的地の出入口から停留所まで距離があるなど不便な面があり、また、利用者がいなくても長いルートを運行しているなどの非効率であった点から、「①福祉施策としてのデマンドタクシーの運行」に伴い廃止します。

## 目標2 利便性の高い公共交通サービスの提供

### 施策③効果的、効率的な運行ルートの設定

デマンドタクシーについては、新市の一体感を醸成するとともに、どの地区からも市街地

にある施設を利用できるような配車区域を設定します。

新たに導入するコミュニティバスについては、合併後の地域間を結び、通勤・通学の足を確保できるよう、主要な事業所及び学校を経由するとともに、アンケート調査結果に基づく利用者の目線から、行き先要望の高い医療施設、商業施設、公共施設、駅に多くの人を効率的に輸送できるような運行ルートを設定します。

定時定路線を運行するコミュニティバスの停留所については、できるだけ短い距離で設置するとともに、交通安全に支障のない区域においては、自由乗降区間の導入を図ります。

#### **施策④全市均衡的な料金体系の設定**

生活バス・循環バスについては、基本的に現在の料金体系を継続しますが、新たに導入するデマンドタクシーやコミュニティバスも含めて、利用者の利便性を考慮した全市均衡的な区間統一料金を導入します。

#### **施策⑤環境や利用者にやさしい車両の導入**

運行車両については、需要に見合った適切なサイズの車両を選定するとともに、環境負荷を軽減する移動手段として、低公害車両の導入を検討します。

また、交通弱者の利便性を考慮し、交通弱者にやさしいノンステップバス等、バリアフリー車両の導入を促進します。

#### **施策⑥バス停利用環境の改善、整備**

来訪者にもわかりやすい行き先表示や案内を実施するとともに、待ち時間を快適に過ごせるよう、主要な交通結節点を中心に、ベンチや屋根など、快適な待合環境を整備します。

鉄道と市営バス間の乗り継ぎについて、利便性が高くなるよう、ダイヤ調整を検討します。

また、利用者の負担軽減を図るため、商業施設・医療施設・公共施設等の主要施設へのバスの直接乗り入れを検討します。

### **目標 3 利用者増加策の推進**

#### **施策⑦愛着度の向上**

新たに導入するデマンドタクシーやコミュニティバスについては、栃木市民に親しまれる公共交通として、「マイバス意識」が高まるよう、愛称を募集するほか、人目でわかるカラーラッピングを車体に施します。

#### **施策⑧商店街や各種施設と連携したサービスの実施**

現在でも、観光協会や観光施設等との連携により、循環バスのらっせ号では市内の観光施設の割引特典を実施して好評を得ていることから、情報提供の充実により、更なる利用者の増加を目指します。

さらに、商店会や商業施設と連携し、割引チケット等の配布などによる公共交通の利用促進を検討します。

### 施策⑨情報提供の充実

利用者の目線に立って、公共交通の共通時刻表や路線図を作成することで、普段は公共交通を利用しない人や来訪者にもわかりやすい情報提供の実施を検討します。

また、路線やダイヤ等の情報をインターネットホームページで公開し、システムやデータベースの整備を検討します。特に、外出の際、利用者は目的地へたどり着き、用事を済ませることが主目的であり、公共交通はそのひとつの手段ということを念頭におき、主要な目的地へ行くための経路、ダイヤ、所要時間などをわかりやすく掲載します。

### 施策⑩地域住民等への公共交通利用促進の取組

自家用車から地球に優しい公共交通への転換を図るとともに、地域の公共交通を守るため、公共交通の意識的な利用につながるような利用促進の取組みを充実していきます。

通勤や業務目的の移動等で積極的に公共交通を利用するよう、地域説明会や出前講座を開催し、公共交通の利用を促進します。また、小・中学生を対象に、公共交通の役割や意味などを理解してもらい、子供の頃から公共交通に関する認識を深め、利用促進につながる取組みを実施していきます。

### 施策⑪運転免許返納者への支援

高齢者ドライバーによる交通事故が増加する中で、交通安全対策として、運転に不安を感じる高齢者が安心して、運転免許証の自主返納できる環境を構築します。

デマンドタクシー等の導入により高齢社会に対応した地域公共交通の充実を図るとともに、運転免許返納者にデマンドタクシーの利用券の交付などの優遇措置を検討します。

また、高齢者の運転免許証に代わる公的な身分証明書である住民基本台帳カードの無料発行を継続して行います。

## 目標 4 地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくり

### 施策⑫運行評価基準の設定

ある一定の運行評価基準を設定し、ある基準以上もしくは以下であれば、運行計画を見直します。

### 施策⑬協働推進体制の整備

市全体の地域公共交通対策を検討するために設置している栃木市地域公共交通活性化協議会を中心に、望ましい公共交通体系について継続的に検討していきます。

また、市・交通事業者・地区住民・地区まちづくり協議会、NPO、ボランティア団体等の関係者が協働して、地域の実情に合った公共交通体系を共に考え、守り、育てていく体制づくりに努めます。

## 5. 運行計画

本市の地域公共交通総合連携計画の目標を達成するため、新たな公共交通システムとして導入する「デマンドタクシー」及び「コミュニティバス」の運行計画を策定します。

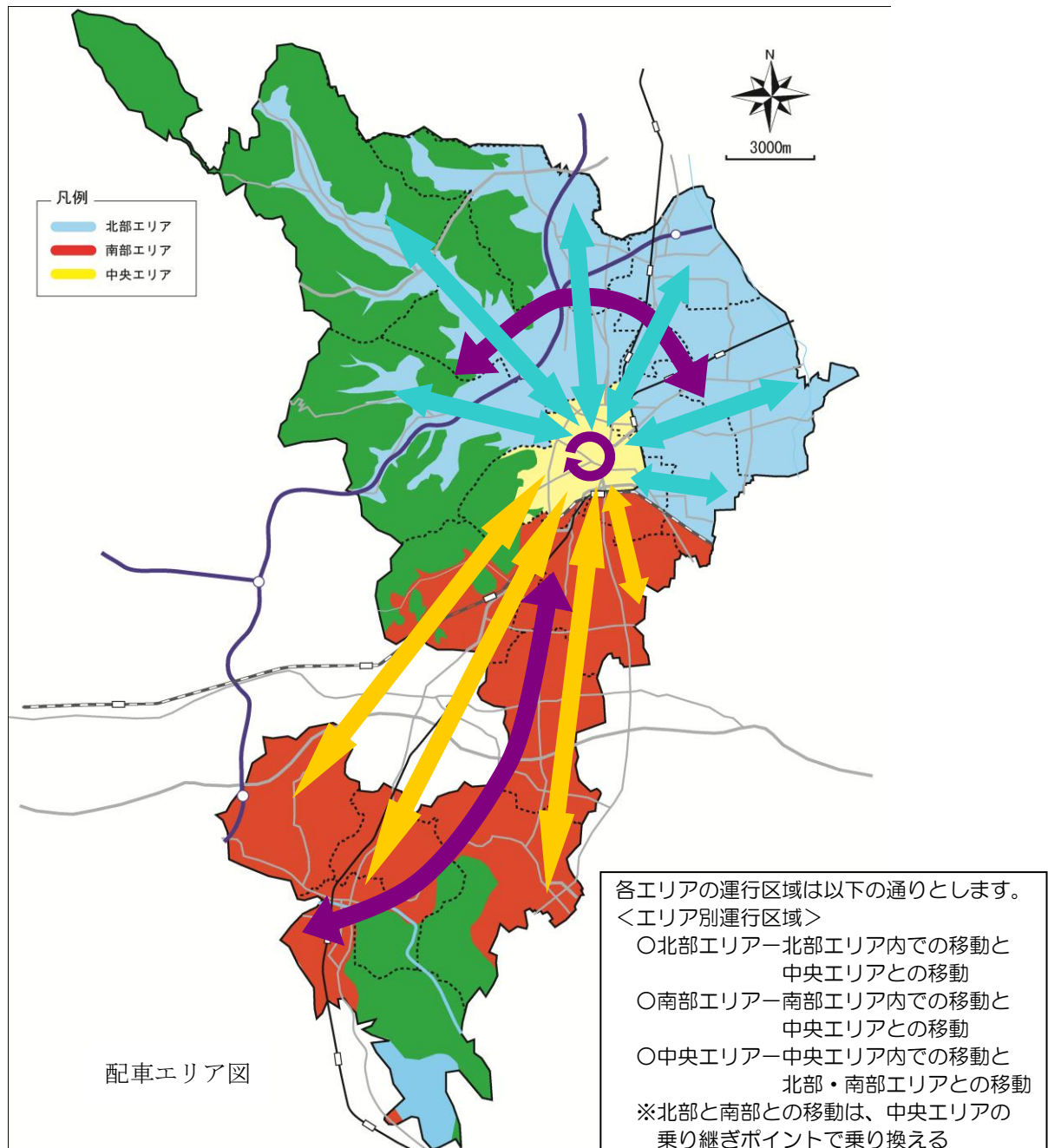
### ■ デマンドタクシーの運行計画

#### ・運行形態

運行形態は、玄関から玄関（ドア・ツー・ドア）への完全デマンド方式とします。

#### ・運行区域

運行区域は、栃木市の全ての区域を対象とし、以下のように運行エリア及び配車エリアを設定します。



### ・乗り継ぎポイント

中央エリアの乗り継ぎポイントは、公共施設・栃木駅・新栃木駅・大型商業施設・総合病院とします。

### ・運行日と運行時間

デマンドタクシーの運行時間については、高齢者等の交通弱者の通院や買い物など、日常生活の移動実態に合わせた運行日と運行時間を設定し、コミュニティバスや、通常のタクシー営業との競合に配慮します。

運行日は、月曜から金曜日

運行時間は、1時間に1回、平日の8時から17時

### ・運賃の設定

運賃は、高齢者等の交通弱者の過度の負担とならないことを考慮しつつ、玄関から玄関（ドア・ツー・ドア）への完全デマンド方式という高いサービスレベルの運行形態であることも考慮し、定時定路線のバスよりも高めの設定とするとともに、他市の事例との均衡も図り、以下のとおりとします。

また、主に各地域から老人福祉センターへの送迎を目的に運行している無料の福祉バスの廃止に伴い、福祉バス利用者の円滑なデマンドタクシーへの移行を図るため、老人福祉センター利用者の運賃については、経過措置として、試行運行期間は150円とします。

大人：300円（中学生以上）

障がい者：150円（手帳提示）、子ども：150円（3歳児以上～小学生まで）

老人福祉センター利用者：150円（試行運行期間）

3歳児未満：無料

### ・運行車両

3つの運行エリアに計10台の車を運行させる他、予備車として、障がい者の移動に対応した、車椅子対応車両を2台導入し、合計12台を配車します。

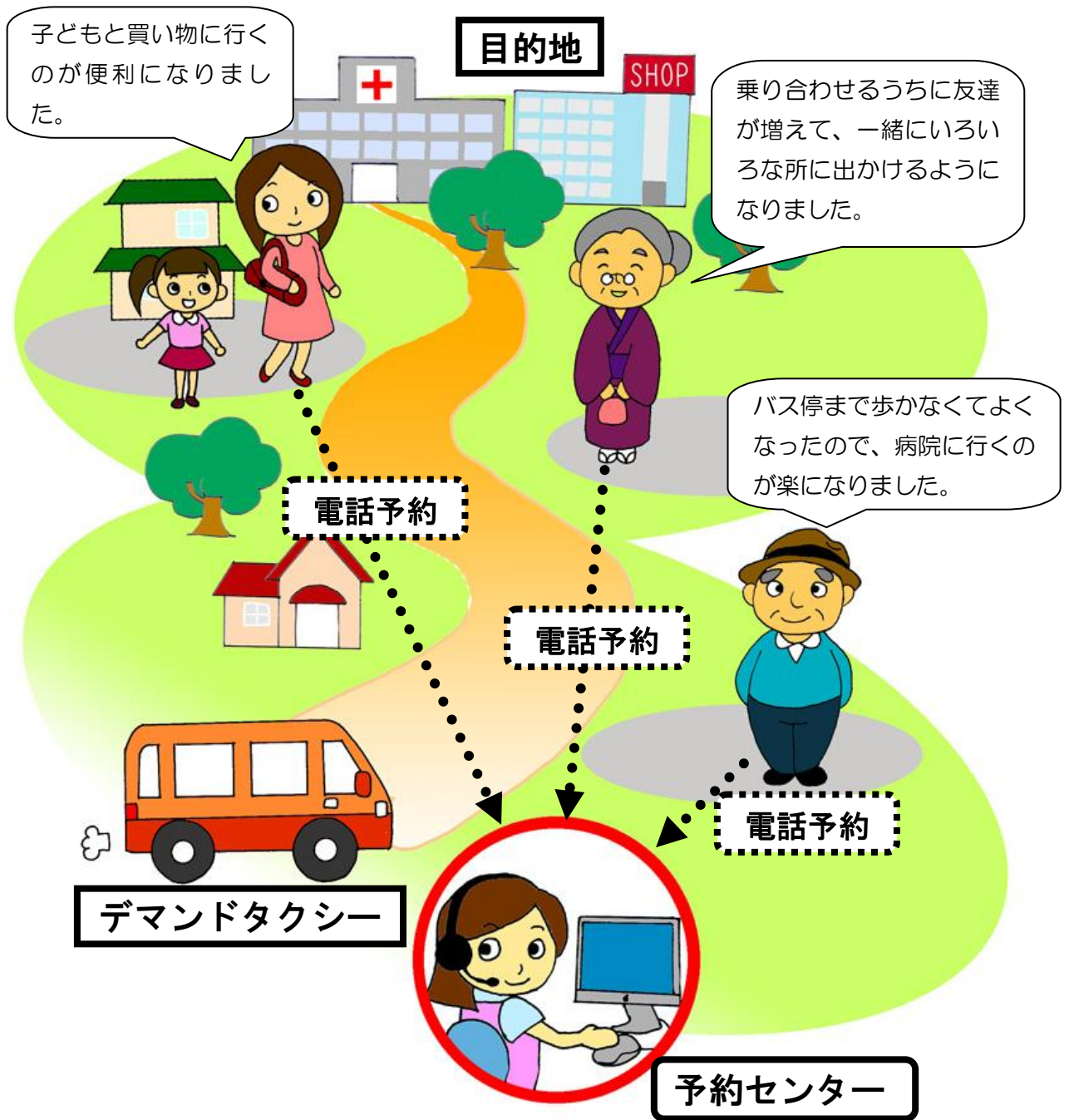
### ・デマンドタクシー導入スケジュール

平成23年度10月を目途に、試験運行を開始し、見直し改善を図りながら平成26年4月から本格運行に移行します。

### ・実施計画の策定

デマンドタクシーの試行運行を実施するための詳細については、別に実施計画を策定します。

その中で、予約管理主体（予約センター）や運行主体（タクシー事業者等）などについて決定していきます。



デマンド交通システムは、目的地に直行する通常のタクシーとは異なり、他の人も乗り合っ目的地に送迎するサービスです。

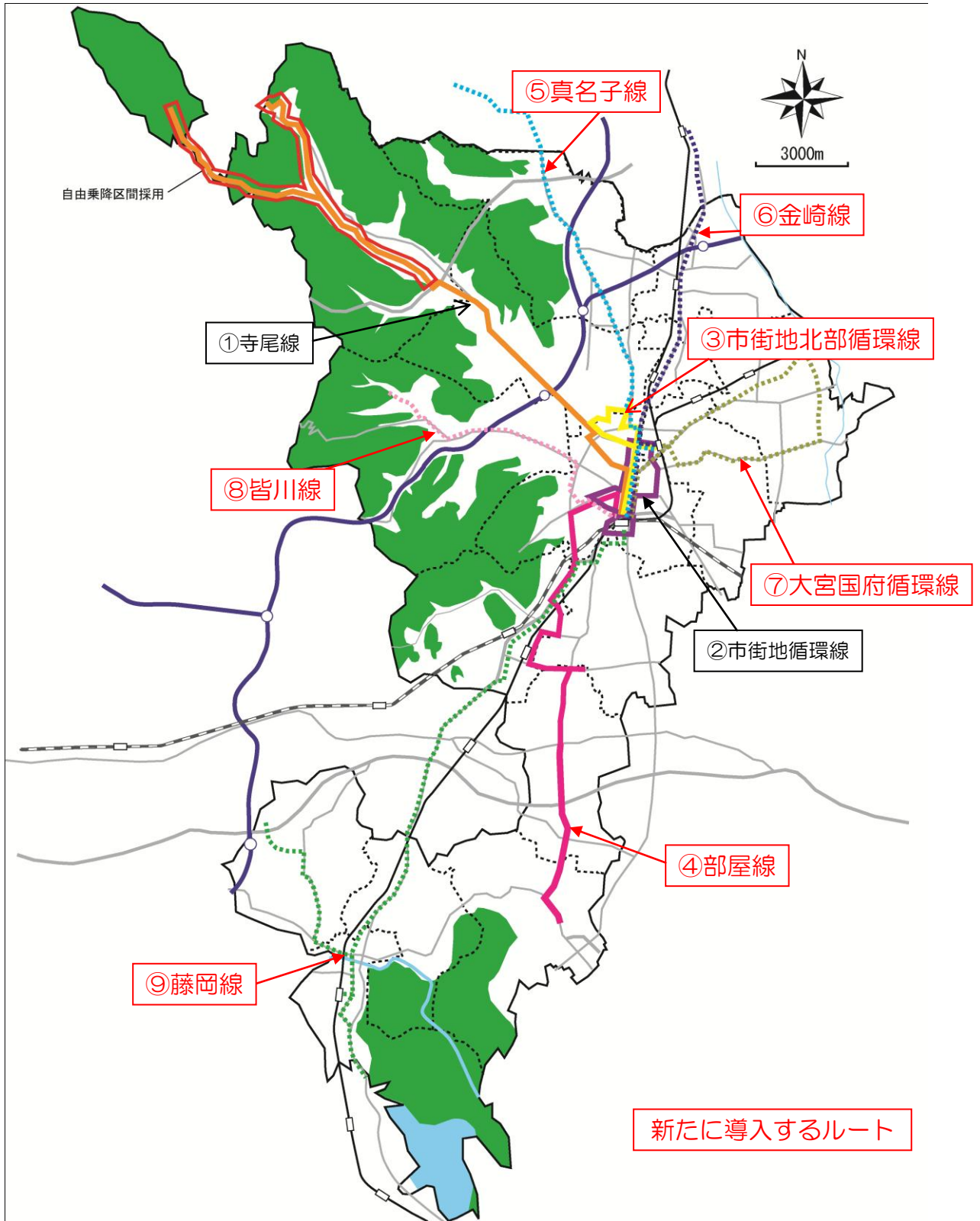
利用者は「予約センター」に電話で利用時間帯と目的地を告げ、予約をします。車は乗り合う人を時間にあわせて順に迎えに行き、全ての人を目的地まで送ります。

図 6-2 デマンドタクシーのイメージ図

## ■ コミュニティバスの運行計画

新市の各地区から中心市街地を結ぶ路線及び中心市街地を循環する路線を運行するコミュニティバスを毎日運行します。

なお、運行ルートは以下のとおりであり、具体的な経由地、停留所などは実施計画において決定していきます。



運行ルートイメージ図

コミュニティバス路線一覧(案)

導入路線	運行距離	ルート概要	ニーズの高い主要経由地			
			商業施設	医療施設	公共施設等	通勤・通学
①寺尾線	(出流) 19.1km (星野) 17.4km	中心市街地から吹上地区を 経由し、寺尾地区を結ぶ ルート	イオン栃木店 ヤオハン大森店		福寿園 栃木警察署 総合運動公園 寺尾公民館 栃木駅	栃木高校
②市街地循環線	10.7km	栃木駅から大通りを通り、 中心市街地中心部の主要な 施設を経由するルート	ヤオハンプラザアイム ヨークベニマル栃木祝町店 とりせん駅前店	下都賀総合病院 医師会病院	市役所 栃木文化会館 市民会館 下都賀庁舎 山車会館 蔵の街美術館 新栃木駅・栃木駅	栃木高校 栃木女子高
③市街地北部 循環線	10.9km	栃木駅から大通りを通り、 中心市街地北部の主要な 施設を経由するルート	イオン栃木店 ヤオハンプラザアイム カワチ栃木インター店	とちの木病院	山車会館 蔵の街美術館 栃木警察署 総合運動公園 新栃木駅・栃木駅	(栃木駅から各高校へ)
④部屋線	20.1km	中心市街地(栃木駅)と大平 地域の主要施設及び市街地 を経由し、部屋地区を結ぶ ルート	カインズモール大平 ヤオハン大平店 とりせん大平店 ヨークベニマル栃木祝町店 ヤオハンNEW西店	医療福祉モール 下都賀総合病院	長寿園 部屋出張所 ゆうゆうプラザ 大平総合支所 プラッツおおひら 大平図書館 大平公民館 大平文化会館 栃木駅 大平下駅 新大平下駅	日立アプライアンス いすゞ自動車栃木工場 栃木女子高 栃木商業高
⑤真名子線	14.5km	中心市街地(栃木駅)から 北部主要施設を経由し、 赤津地区、真名子地区を 結ぶルート	ヤオハンプラザアイム ヤオハン川原田店	とちの木病院	真名子出張所 新栃木駅・栃木駅	(栃木駅から各高校へ)
⑥金崎線	12.3km	中心市街地(栃木駅)から 主要施設、家中地区を 経由するルート	道の駅にしかた フジマート都賀店 ヤオハンプラザアイム	都賀中央医院 西方病院	西方町役場 西方総合文化体育館 都賀総合支所 東武金崎駅 家中駅・合戦場駅 新栃木駅・栃木駅	(栃木駅から各高校へ)
⑦大宮国府 循環線	20.6km	中心市街地(栃木駅)と大宮 地区及び国府地区の主要 施設を結び、幹線道路を 循環するルート	コープ栃木店 ヤオハンプラザアイム ヨークベニマル栃木祝町店	下都賀総合病院	大宮公民館 国府公民館 泉寿園 野州大塚駅 野州平川駅 新栃木駅・栃木駅	栃木女子高 栃木商業高 惣社東工業団地
⑧皆川線	8.2km	中心市街地(栃木駅)から 主要施設を経由し、皆川 地区を結ぶルート	とりせん栃木店 カインズホーム栃木店 ヨークベニマル栃木祝町店	下都賀総合病院	長寿園 皆川公民館 栃木駅	栃木女子高 栃木商業高
⑨藤岡線	30.9km	中心市街地(栃木駅)と大平 地域、藤岡地域を結ぶ ルート	カインズモール大平 ベシア大平店 とりせん藤岡店 とりせん駅前店 道の駅みかも	医師会病院 大平下医院	藤岡総合支所 藤岡公民館 藤岡文化会館 藤岡駅 大平下駅 新大平下駅 栃木駅 みかも山公園	栃木翔南高

## ・運行ダイヤ

通勤・通学及び帰宅時間帯にあわせて運行するとともに、鉄道や他の系統のバスとの乗り換えを考慮した運行ダイヤとします。

運行頻度は、基本は1時間1本の運行としながらも、導入時は1.5時間に1本程度とします。

## ・停留所の設定

停留所の設定については、道路の条件や関係法令を遵守しながら、できるだけ身近な距離に設置するとともに、駅では乗換えの利便性や、需要の多い医療施設や商業施設、観光施設、公共施設等の利用に配慮した場所に設置します。

## ・自由乗降区間の設定

利用者の利便性向上のため、安全性に配慮しながら、交通条件や道路条件、沿道施設等の条件から、自由乗降区間の設定を検討します。

## ・運賃の設定

運賃については、地区を越えるごとに運賃を加算する地帯制とし、初乗り100円、1地区を越える毎に100円を加算し、最大300円とすることを基本とします。

地区は、栃木地区・大宮国府地区・皆川地区・吹上都賀地区・寺尾地区・大平地区・藤岡岩舟地区・西方地区とします。

なお、利用促進を図るため、循環線の1日乗り放題料金を設定します。

## ・運行車両の設定

運行車両については、ピーク時の乗車人数や道路幅員・転回スペースなどの道路条件に適合し、できるだけコンパクトでシンプルな車両を選択します。

また、本格運行の際には、高齢者等の利用を考慮し、安全に乗降しやすい車両を検討します。

## ・コミュニティバス導入スケジュール

平成23年度10月を目途に、試行運行を開始し、見直し改善を図りながら平成26年4月から本格運行に移行します。

路線名	試行運行開始予定時期
①寺尾線                      ②市街地循環線	平成23年10月
③市街地北部循環線      ④部屋線	
⑤真名子線                      ⑥金崎線	平成24年4月以降
⑦大宮国府循環線          ⑧皆川線	
⑨藤岡線	

## ・実施計画の策定

コミュニティバスの試行運行を実施するための詳細については、別に実施計画を策定します。その中で、詳細な運行ルート、停留所、運行ダイヤ等について決定してきます。

## ■ 運行評価

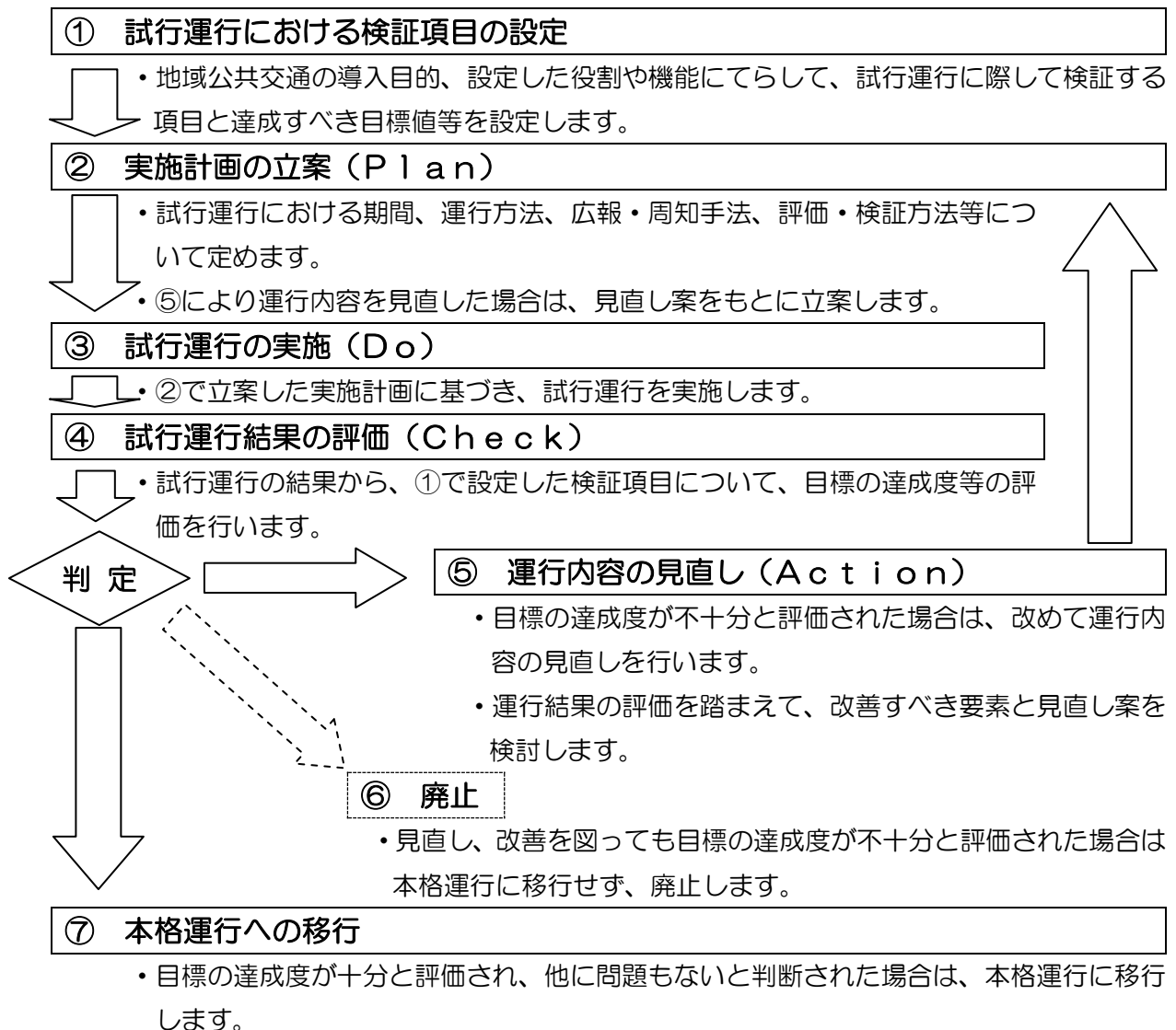
デマンドタクシーやコミュニティバスを新たに導入して、持続可能な本市の地域公共交通ネットワークを確立していくためには、福祉施策としての位置づけにより、一定の財政負担は必要ですが、過度の財政負担となってしまうと、制度そのものが維持できなくなってしまいます。

そこで、平成23年度から平成25年度まで実施する試行運行期間では、利用状況等について、平均利用者数や平均乗車密度などの具体的な評価基準を設定して、定期的に運行評価を実施します。その結果、基準以下であれば運行計画を見直しするとともに、見直し後も改善が図られない場合には、廃止することになります。

なお、評価基準については、実施計画において具体的に決定していきます。

【参考】生活バス、循環バス（のらっせ号）の平均利用者数及び平均乗車密度（平成21年度）

種 別	1日当たり 平均利用者数	1便当たり 平均利用者数	平均乗車密度 (人/km)
生活バス	86.0	5.7	2.0
循環バス(のらっせ号)	78.1	6.5	2.1



## 6. 計画の推進

持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するためには、市・地域住民・運行事業者等の関係者が、地域公共交通ネットワークの維持に主体的に関わり、それぞれの役割を果たすことが必要です。

その上で、これらの関係者及び関係機関、学識経験者等で組織する栃木市地域公共交通活性化協議会において、本市における望ましい公共交通体系について継続的に検討していくとともに、関係者相互の協働を推進し、地域の実情に合った公共交通体系を、共に考え、守り、育てていく体制づくりに努めます。

- **市の役割**

地域住民や運行事業者等との協働体制を構築し、地域の実情や特性にあった地域公共交通施策を推進します。

また、地域公共交通利用促進のための積極的なPR活動を行うなどの利用促進策を講じます。

- **地域住民の役割**

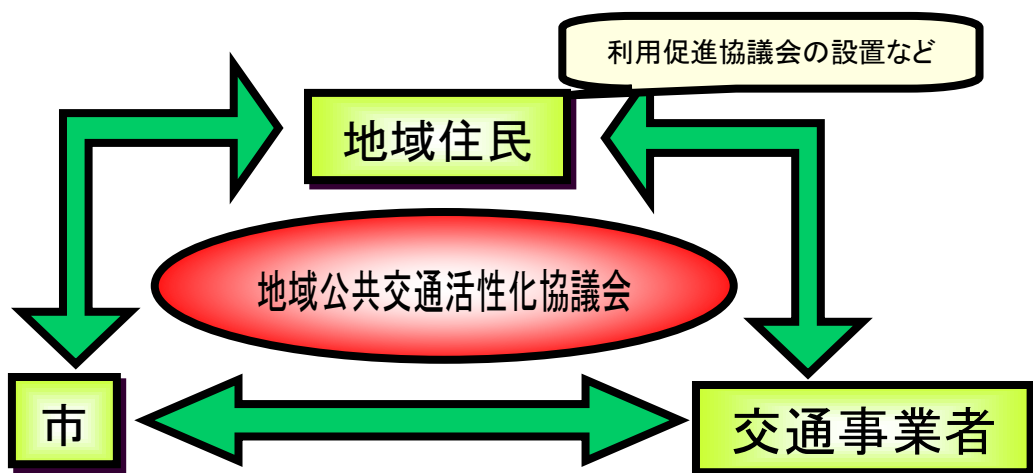
地域公共交通を地域の足として存続させていくためには、自家用車から地域公共交通への利用転換を促進する必要があります。

地域公共交通が今後の高齢社会や活力ある地域を支え、環境にもやさしい重要な移動手段であることを認識し、積極的に地域公共交通を利用するとともに、市や運行事業者等との協働の推進により、地域住民の視点から積極的に地域公共交通の施策づくりに参画し、協力していただきます。

- **運行事業者の役割**

公共交通の最大の使命である安全で快適な交通サービスの提供はもちろんのこと、利用した人がまた乗りたくなるような接客等を行います。

また、利用者と直接的に接することで得られる情報をもとに、行政と協力して積極的に利便性の向上に努めます。



市民協働のイメージ