栃木市地域公共交通網形成計画

平成３０年１０月　栃木市

ごあいさつ

本市におきましては、平成２３年３月に「栃木市地域公共交通総合連携計画」を策定し、高齢者、障がい者、学生などの交通手段を持たない方の日常生活における移動手段を確保するため、「ふれあいバス」と「蔵タク」の運行を開始し、公共交通空白地域と公共交通不便地域の解消を図るとともに、新市としての一体感の醸成や、魅力ある新市のまちづくりを推進してまいりました。

また、これからのまちづくりにおきまして、大きな課題となります高齢化や少子化、人口減少などの課題に対応するため、各地域の個性を生かした魅力のある地域づくりと、地域住民や来訪者が快適に心地よく定住し、滞在できる地域づくりの実現に向け「公共交通ネットワークの形成」を積極的に取り組んでまいりました。

このたび策定いたしました「栃木市地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、本市にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする公共交通のマスタープランでありまして、今後の「ふれあいバス」や「蔵タク」の運行をはじめ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの方向性を示す内容となっております。

この計画に示す事業を円滑かつ着実に進めるためには、行政はもとより、利用者であります市民の皆様や、交通事業者などの関係者の皆様に参画いただき、相互の連携・協働のもとで一体となって取り組むことが必要となりますので、より一層のご協力・ご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり熱心にご議論いただきました栃木市地域公共交通活性化協議会委員の皆様をはじめ、貴重なご意見をお寄せいただきました市民の皆様に心よりお礼を申し上げます。

平成３０年１０月

栃木市長　大川　秀子

－ 目　次 －

1.　計画策定の背景・目的、位置づけ 1
1.1.　計画策定の背景 1
1.2.　計画策定の目的、計画の位置づけ 1
2.　計画の区域と計画の期間 2
2.1.　計画の区域 2
2.2.　計画の期間 2
3.　関連する市の計画及び取組 3
3.1.　上位計画等と本計画の関係 3
3.2.　総合計画（H30.3） 4
3.3.　都市計画マスタープラン（H28.3） 5
3.4.　都市交通マスタープラン（H25.3） 6
3.5.　地域公共交通総合連携計画（H23.3） 7
3.6.　まち・ひと・しごと創生総合戦略（H27.10） 8
4.　地域の現状等 9
4.1.　栃木市の位置と地勢 9
4.2.　人口分布 10
4.3.　高齢者分布状況 12
4.4.　交通 14
4.5.　公共交通の状況 16
4.6.　公共交通網の現状整理 19
4.7.　コミュニティバス（ふれあいバス）の運用状況 21
4.8.　デマンドタクシー（蔵タク）の運用状況 26
4.9.　ふれあいバスと蔵タクの利用圏域 33
4.10.　福祉施策の状況 34
5.　公共交通の現状に関する調査 36
5.1.　調査の概要 36
5.2.　市民アンケート調査 36
5.3.　高校生アンケート調査 46
5.4.　バス利用者アンケート調査 48
5.5.　蔵タク利用者アンケート調査 50
5.6.　日常行動ヒアリング調査 53
5.7.　調査結果の整理 54
6.　公費負担状況 55
6.1.　コミュニティバス（ふれあいバス） 55
6.2.　デマンドタクシー（蔵タク） 56
7.　公共交通を取り巻く課題整理 57
7.1.　上位計画との関連を踏まえた本計画の役割 57
7.2.　地域の現状を考慮した本計画の役割 58
7.3.　公共交通の利用実態を考慮した本計画の役割 59
7.4.　市民意向を考慮した本計画の役割 60
7.5.　地域公共交通網形成に向けた課題 61
8.　栃木市地域公共交通網形成計画の基本方針の検討 63
8.1.　栃木市地域公共交通網形成計画の基本方針 63
9.　目標達成のための施策・事業 68
9.1.　各施策の取組内容 68

9.2. 施策を踏まえた公共交通網の形成イメージ 74
9.3. 実施時期 77
10. 計画の達成状況の評価 80
10.1. 評価指標の設定 80
10.2. 計画の推進体制 81
10.3. 事業評価 82
10.4. 役割分担 83

＜資料編＞
1. 市民アンケート調査 89
1.1 調査概要 89
1.2 調査結果 92
2. 高校生アンケート調査 101
2.1 調査概要 101
2.2 調査結果 102
3. バス利用者アンケート調査 107
3.1 調査概要 107
3.2 調査結果 109
4. デマンドタクシー利用者アンケート調査 113
4.1 調査概要 113
4.2 調査結果 114
5. 施設来訪者ヒアリング調査 119
5.1 調査概要 119
5.2 調査結果 120

1. 計画策定の背景・目的、位置づけ

1.1. 計画策定の背景

本市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、平成 23 年 3 月に「栃木市地域公共交通総合連携計画」を策定し、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、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ため、さらには地域間を結ぶ公共交通を整備し、新市としての一体感を醸成するため、当該計画に掲げた施策を実施してきました。

この連携計画に基づいて導入した新たな公共交通システム「ふれあいバス」、「蔵タク」により、公共交通空白地域を解消し、市内における生活交通手段を確保してきたところです。

しかしながら、今後ますます進展する高齢化により、生産年齢人口や、年少人口の減少と高齢化人口の増加が推計されており、超高齢社会に対応するため、公共交通を移動の中心としたコンパクトなまちづくりと、公共交通網の充実が重要となっています。

公共交通を取り巻く環境が厳しさを増していく中、平成 26 年 5 月に「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、同年 11 月に施行されました。

この改正により、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できることとなりました。

このような背景のもと、市では、公共交通機関相互の連携を推進するとともに、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携を図りながら持続可能な公共交通網を形成するため、「栃木市地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

1.2. 計画策定の目的、計画の位置づけ

「地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として、「地域にとって望ましい地域公共交通網のすがた」を明らかにするものです。

本市が策定する「栃木市地域公共交通網形成計画」は、今後 10 年間の公共交通の方向性を定める「公共交通のマスタープラン」として位置付けます。

2. 計画の区域と計画の期間

2.1. 計画の区域

本計画では、栃木市全体の公共交通に関する課題を踏まえながら、公共交通体系の充実を図るものとし、対象区域は栃木市全域とします。

2.2. 計画の期間

本計画の期間は、前期 5 年・後期 5 年とし、2018 年度（平成 30 年度）から 2027 年度までの 10 年間とします。

3. 関連する市の計画及び取組

3.1. 上位計画等と本計画の関係

上位・関連計画の「栃木市総合計画」「都市計画マスタープラン」「都市交通マスタープラン」「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、都市構造や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載しており、これらの計画との連携及び一体性を確保します。

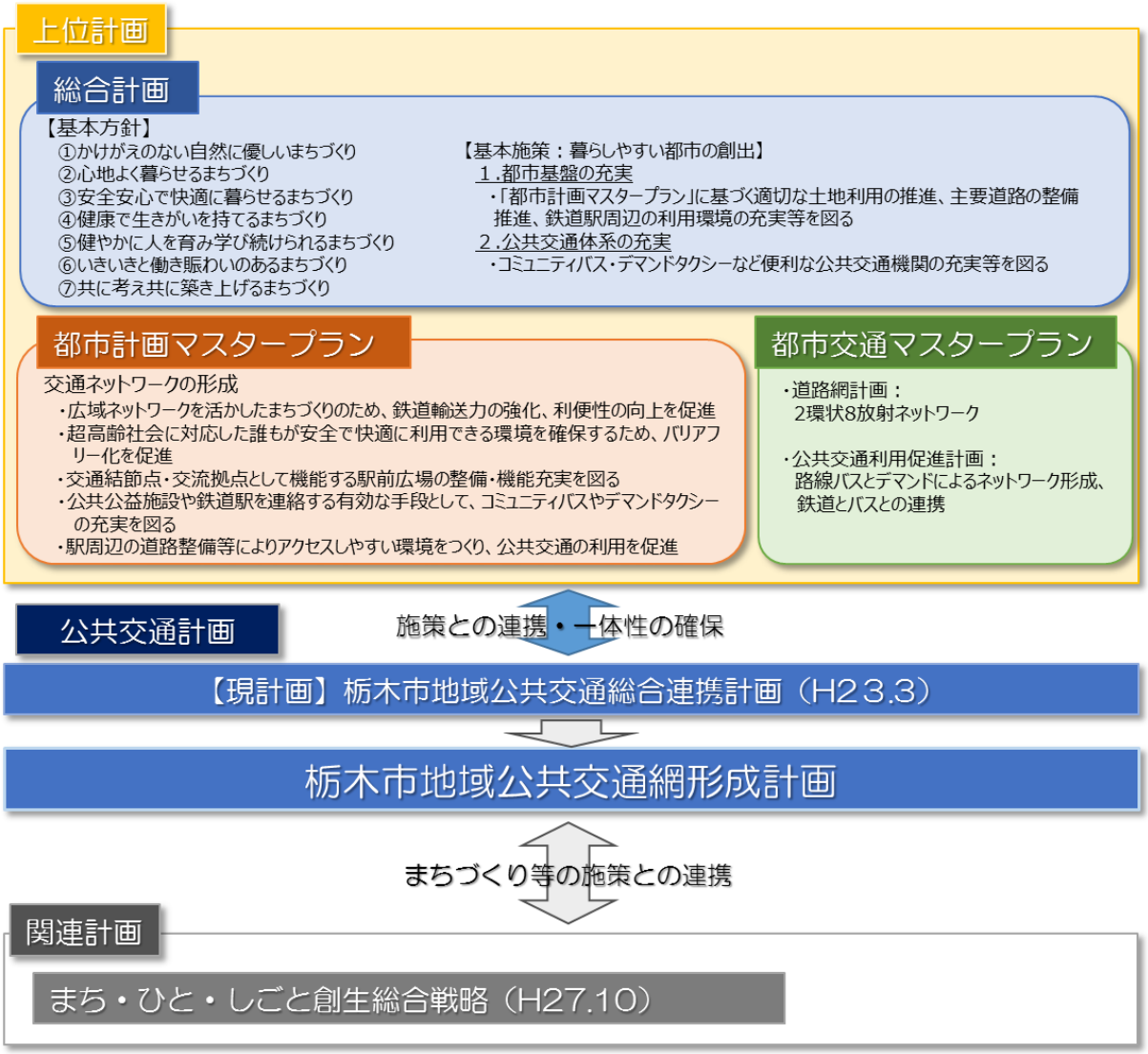


図 3-1　本計画の位置づけ

3.2. 総合計画（H30.3）

市のまちづくりの基本姿勢として、住民アンケート調査の結果を踏まえながら、基本構想の「将来都市像」を設定し、市民と行政が一体となってまちづくりに取り組んでいくための目標が示されており、都市基盤の充実や、公共交通体系の充実について、記載しています。

【将来都市像】

【施策体系における公共交通の位置付け】

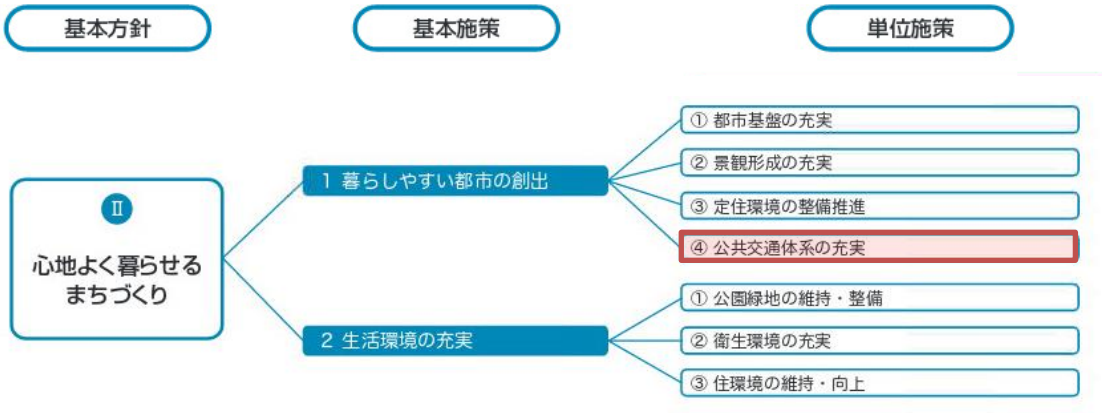


図 3-2　施策の体系（基本方針・基本施策・単位施策）
※出典：栃木市総合計画（改訂版）

【公共交通の役割】

・生活行動の多様化や高齢社会に対応した、誰もが容易に移動できる交通手段を確保するための公共交通網の再編

3.3. 都市計画マスタープラン（H28.3）

都市計画マスタープランでは、公共交通ネットワークの整備方針が示されており、主要な実施方策として、公共交通ネットワーク形成事業、鉄道駅機能強化事業、コンパクトシティ形成事業を挙げています。

【将来都市像】

《 将 来 都 市 像 》

“自然”“歴史”“文化”が息づく
多様な交流を育む 新たな“とちぎ”のまちづくり

【将来都市構造（イメージ）】

図 3-3 将来都市構造（イメージ）
※出典：栃木市都市計画マスタープラン(改訂版)

【公共交通の役割】

・鉄道駅を中心とした都市機能の集約により、環境負荷が少なく暮らしやすいコンパクトシティの実現と、自動車依存の緩和に向け、多様な交通手段で移動できる交通ネットワークの形成

3.4. 都市交通マスタープラン（H25.3）

都市拠点、地域拠点に集約されていく土地利用に対応した交通網の形成を目指した将来像について記載しています。公共交通計画では、路線バスとデマンドによるネットワーク形成、鉄道とバスとの連携を位置づけています。

【将来都市構造と交通戦略】

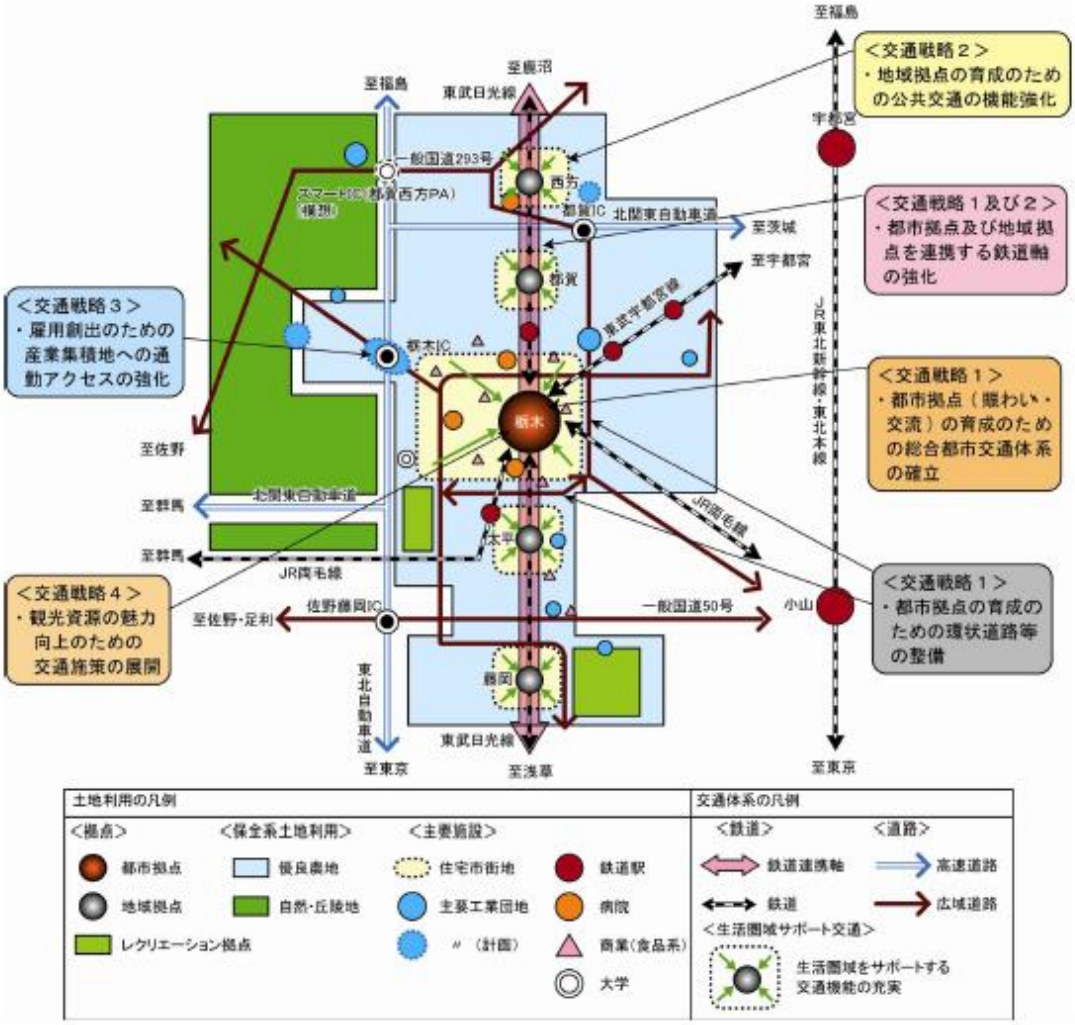


図 3-4　将来都市構造と交通戦略

※出典：栃木市都市交通マスタープラン

【公共交通の役割】

・都市拠点や地域拠点に集約されていく土地利用に対応した公共交通網の形成

鉄道：市の基幹公共交通軸として都市拠点と地域拠点を連携する役割

コミュニティバス：鉄道利用圏域外の郊外市街地と拠点を連携する地域連携軸

デマンドタクシー：公共交通利用圏域外の移動手段としての役割

3.5. 地域公共交通総合連携計画（H23.3）

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため平成 23 年 3 月に策定し、具体的な施策として、福祉施策としてのデマンドタクシーの運行、デマンドタクシーを補完するコミュニティバスの運行、効果的、効率的な運行ルートの設定を挙げています。

【基本方針及び目標と施策】

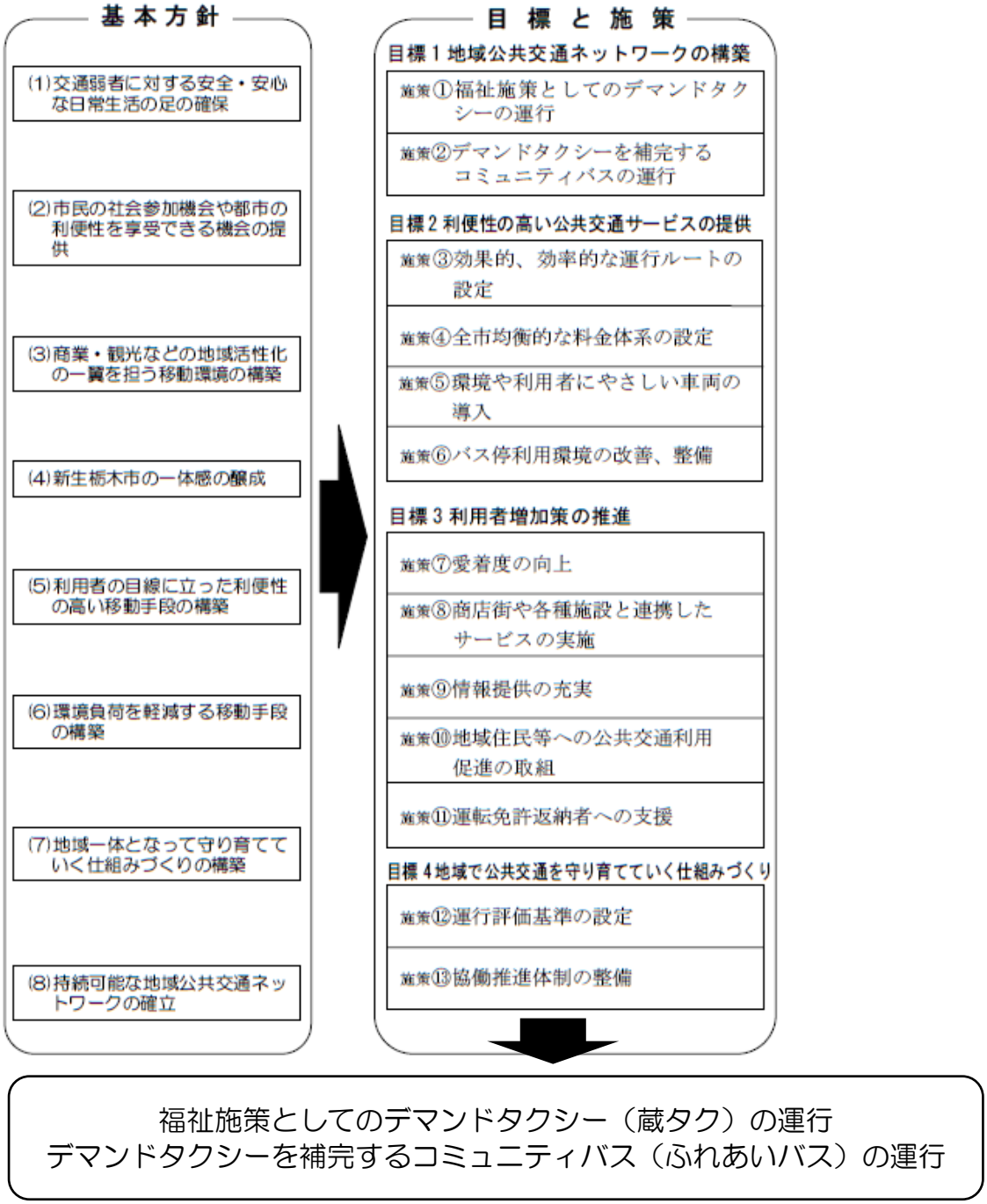


図 3-5　基本方針及び目標と施策

※出典：栃木市地域公共交通総合連携計画

3.6. まち・ひと・しごと創生総合戦略（H27.10）

「栃木市人口ビジョン」で描いた未来の本市の人口を実現するため、国が定める総合戦略と同様の視点から 4 つの基本目標を設定しており、地域公共交通に関しては、基本目標④：「時代に合った地域をつくり安心な暮らしを守るとともに、一体感を醸成する」と記載しています。

【基本目標④】

「時代に合った地域をつくり安心な暮らしを守るとともに、一体感を醸成する」

交通環境の充実や既存ストックの活用などによる、“安心して”暮らせる環境づくりを行います。

【公共交通の役割】

・人々が安心して暮らせる社会環境をつくりだすために地域公共交通を充実
・ふれあいバス・蔵タクの運行について随時見直しを行い、より利用しやすい地域公共交通網を整備

4. 地域の現状等

4.1. 栃木市の位置と地勢

本市は、栃木県の南部に位置し、東京から鉄道でも高速道路でも約１時間の距離にあります。南北約 33.1km、東西約 22.3km、面積 331.50 ㎢の市域を有し、壬生町、小山市、野木町、佐野市、鹿沼市、下野市に接しており、また、茨城、栃木、群馬、埼玉の 4 県の県境が接する稀有な地域でもあります。

地勢としては、西部には「三毳山（みかもやま)」と「岩船山（いわふねさん)」、中央部には「太平山（おおひらさん)」を中心とする太平山県立自然公園が広がり、南部にはラムサール条約登録湿地である「渡良瀬遊水地（わたらせゆうすいち)」など、栃木県を代表するシンボル的な自然環境を有しています。

さらには「渡良瀬川（わたらせがわ)」、「思川（おもいがわ)」、「巴波川（うずまがわ)」、「永野川（ながのがわ)」「三杉川（みすぎがわ)」などの豊かな河川が新市域を流れています。また、北東部から南東部にかけては関東平野に連なる平坦地が広がり、県内有数の農業地帯でもあります。

本市においては、豊かな自然環境を活かした観光振興や、農産物などを活用した地域ブランドの活性化によるまちづくりの推進が期待できます。

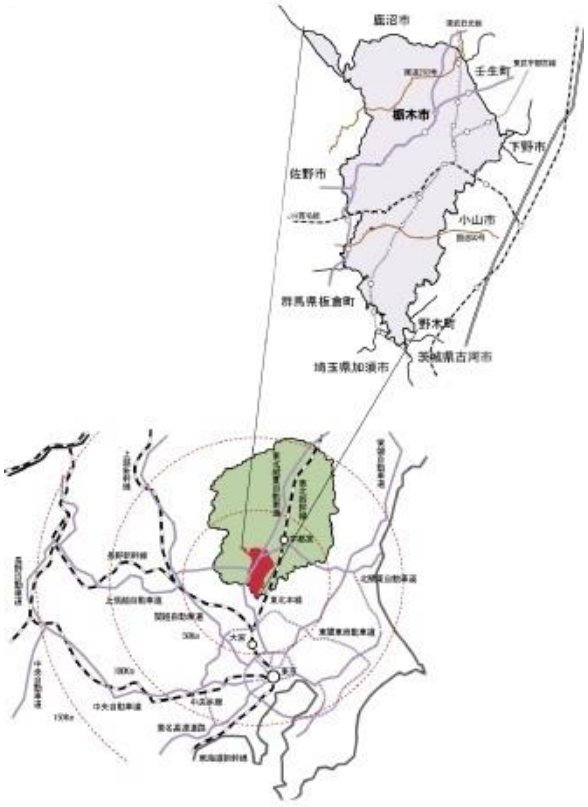


図 4-1　栃木市の位置

4.2. 人口分布

4.2.1. 人口の推移

栃木市の人口は、主に栃木地域、大平地域、岩舟地域の中心部や駅周辺及び幹線道路沿いに多く集中しています。市全体の人口は、年々減少傾向にありますが、世帯数は増加傾向にあり、居住の分散が進んでおります。

また、高齢者数（65 歳以上）は増加傾向にあります。

人口分布を見ると、バス路線のない地域においても、人口が分布している状況です。

表 4-1　栃木市の人口・世帯数推移

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
人口（人）	167, 010	165, 766	164, 756	164, 309	163, 765	163, 170	162, 520
高齢者数（人）	34, 040	34, 189	36, 665	37, 912	39, 286	45, 610	47, 643
世帯数	59, 843	60, 245	60, 700	61, 566	62, 460	63, 352	64, 317

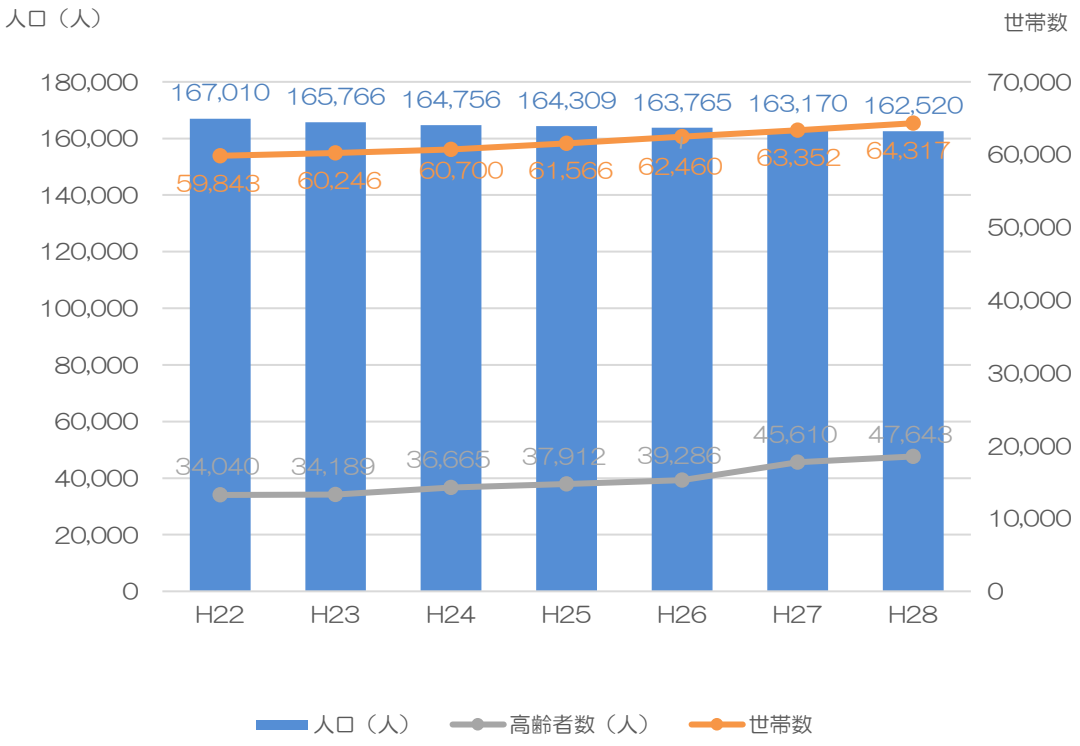


図 4-2　栃木市の人口・世帯数の推移

※出典：栃木市統計データ　世帯、人口の推移（住民基本台帳）

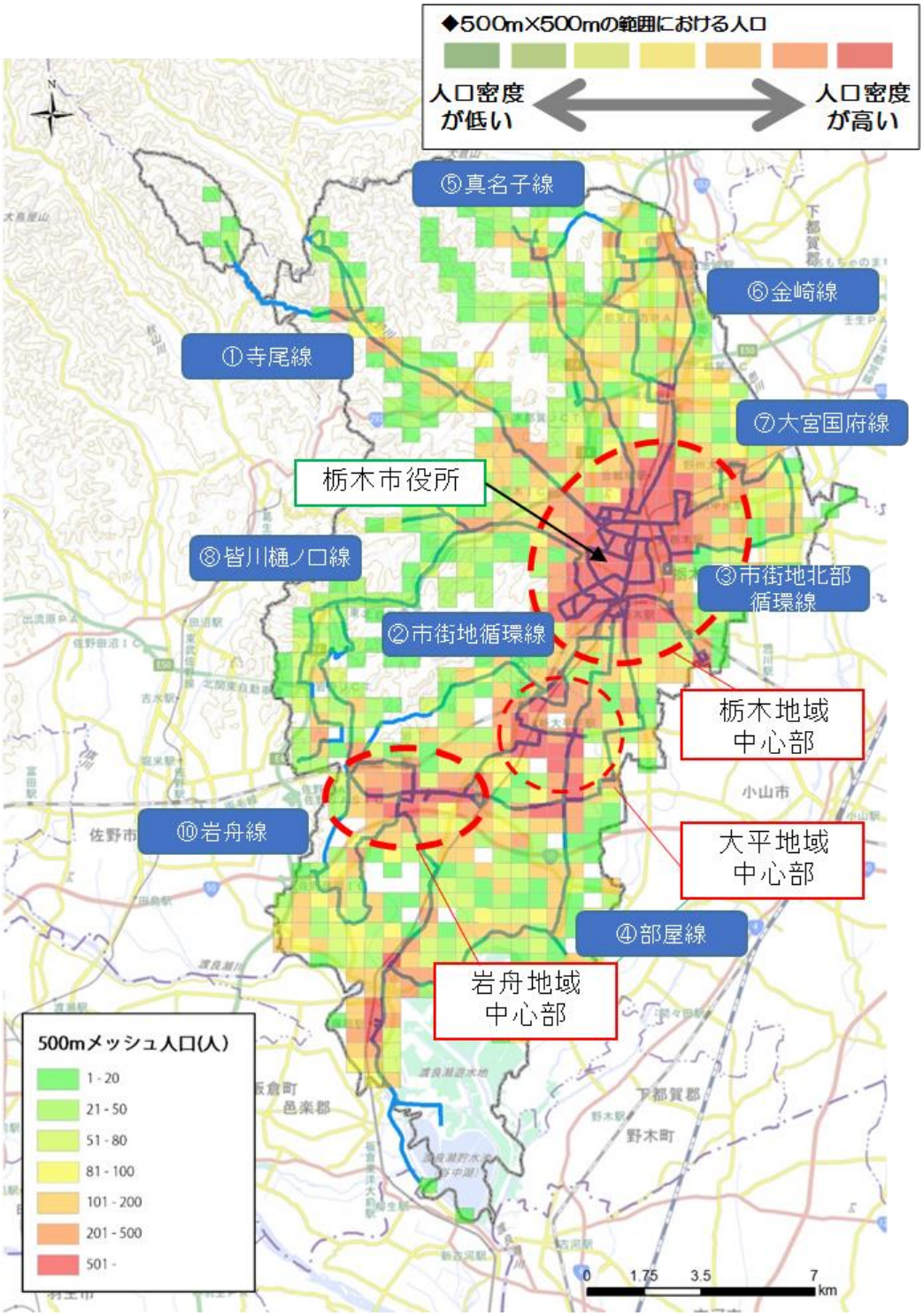


図 4-3　人口分布（500m メッシュ）

※出典：H27 国勢調査

4.3. 高齢者分布状況

4.3.1. 高齢者分布状況

高齢者分布（密度）は、主に栃木地域、大平地域、岩舟地域の中心部に集中しておりますが、高齢化率が高い地区は市全域でみられます。高齢者密度や高齢化率の高いエリアを、公共交通網によって効率的にカバーすることが重要となります。

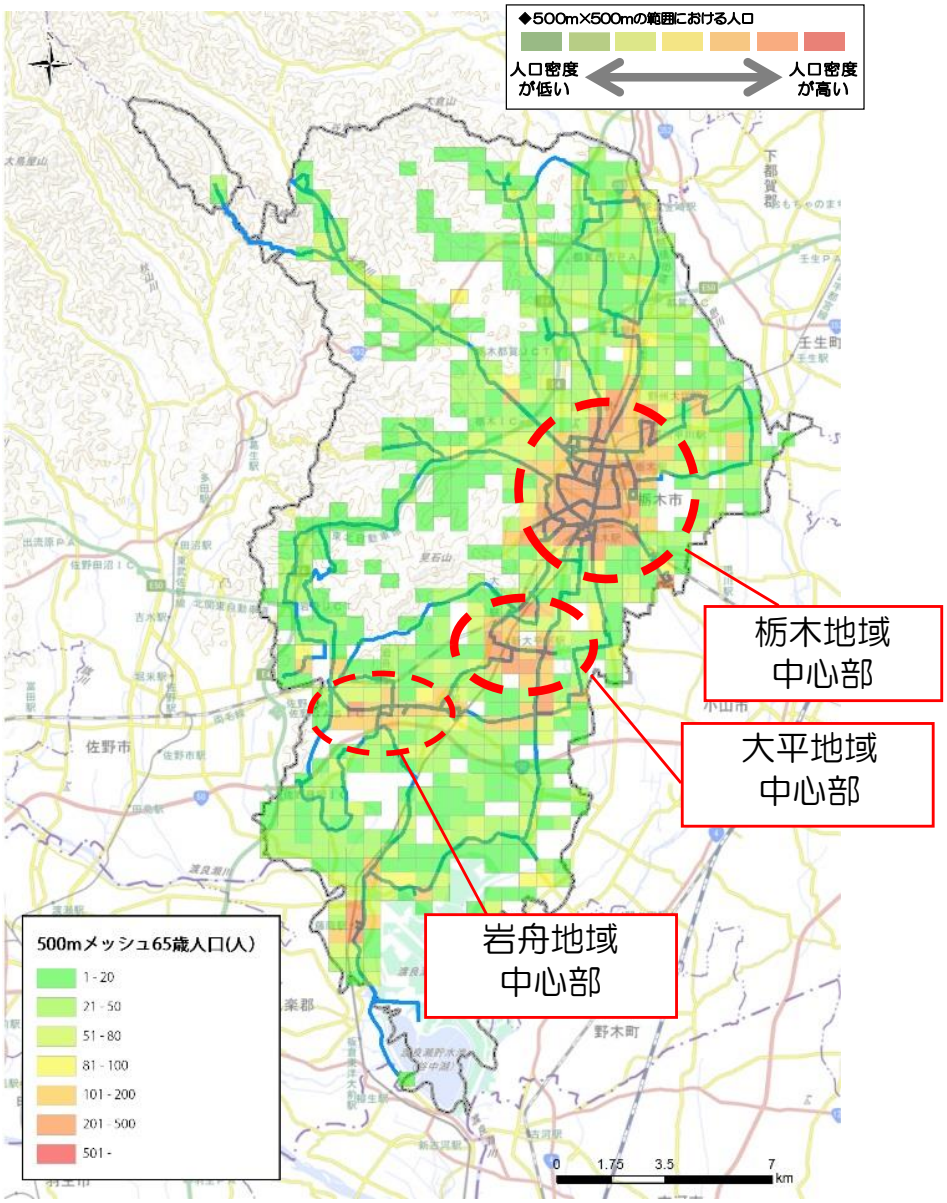


図 4-4　高齢者（65 歳以上）分布（500m メッシュ）

※出典：H27 国勢調査

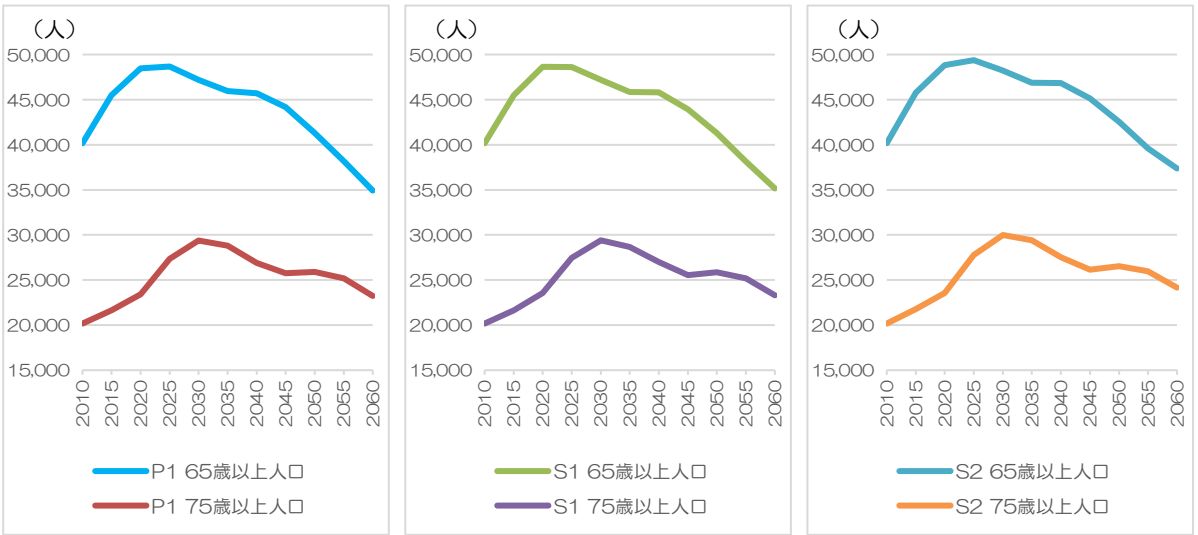
4.3.2. 高齢化人口の将来予想

高齢化人口は 2025 年まで、高齢化率については 2040 年まで増加する予測となっています。高齢者の移動支援を考慮したまちづくりや公共交通を検討する必要があります。

表 4-2　栃木市の将来人口と将来高齢化率

		H22 (2010)	H27 (2015)	H32 (2020)	H37 (2025)	H42 (2030)	H47 (2035)	H52 (2040)	H57 (2045)	H62 (2050)	H67 (2055)	H72 (2060)
パターン1	総人口（千人）	164	158	151	144	136	128	119	111	102	94	86
	年少人口	12.7%	12.0%	11.1%	10.4%	9.8%	9.6%	9.6%	9.5%	9.3%	9.1%	8.8%
	生産年齢人口	62.6%	59.2%	56.8%	55.8%	55.5%	54.5%	52.1%	50.6%	50.2%	50.4%	50.6%
	65 歳以上人口	24.5%	28.8%	32.1%	33.8%	34.7%	35.9%	38.4%	39.8%	40.5%	40.6%	40.6%
	75 歳以上人口	12.3%	13.7%	15.5%	19.0%	21.6%	22.5%	22.6%	23.2%	25.4%	26.8%	27.0%
シミュレーション1	総人口	164	158	152	146	140	134	128	121	115	109	104
	年少人口	12.7%	11.9%	11.4%	11.6%	12.7%	13.6%	14.2%	14.3%	14.4%	14.4%	14.6%
	生産年齢人口	62.6%	59.3%	56.7%	55.1%	53.7%	52.2%	50.0%	49.4%	49.7%	50.6%	51.7%
	65 歳以上人口	24.5%	28.8%	32.0%	33.3%	33.7%	34.2%	35.8%	36.3%	35.9%	35.0%	33.8%
	75 歳以上人口	12.3%	13.7%	15.5%	18.8%	21.0%	21.4%	21.1%	21.1%	22.5%	23.1%	22.4%
シミュレーション2	総人口	164	160	155	151	147	142	137	132	127	123	119
	年少人口	12.7%	11.8%	11.3%	11.8%	13.0%	14.1%	14.7%	14.9%	14.9%	14.9%	15.1%
	生産年齢人口	62.6%	59.6%	57.1%	55.6%	54.3%	52.9%	51.1%	50.9%	51.6%	52.9%	53.6%
	65 歳以上人口	24.5%	28.6%	31.5%	32.7%	32.8%	33.0%	34.2%	34.2%	33.5%	32.2%	31.4%
	75 歳以上人口	12.3%	13.6%	15.2%	18.4%	20.4%	20.7%	20.1%	19.8%	20.9%	21.1%	20.3%

項　　目	推　計　方　法
パターン1 〔国立社会保障・ 人口問題研究所の推計〕	社人研が平成 25 年（2013）3 月に公表した、「日本の地域別将来推計人口」による推計です。
シミュレーション1 **自然増減をゼロと仮定**	パターン 1 をベースに、仮に、合計特殊出生率が平成 42 年(2030)に人口置換水準（人口を長期的に一定に保てる水準の 2.07）まで上昇した（自然増減をゼロ）とした場合
シミュレーション2 **自然増減ゼロに加え、** **社会増減もゼロと仮定**	パターン 1 をベースに、仮に、平成 42 年（2030）に合計特殊出生率が人口置換水準（2.07）まで上昇し、かつ平成 32 年（2020）から人口移動が均衡したとした場合（転入・転出数が同数となり、社会増減がゼロとなった場合）



※P1：パターン 1　　S1：シミュレーション 1　　S2：シミュレーション 2

図 4-5　将来高齢化人口　（表 4-2 より推計）

4.4. 交通

4.4.1. 市外への通勤・通学者流動

栃木県内の東西方向（佐野市～栃木市～小山市）の流出入人口（本市を出入りする通勤・通学者）が多く、さらに、宇都宮市や県外への流出人口（本市からの通勤・通学者）も多くなっています。

また、平成 22 年の本市流入人口（本市への通勤・通学者）は 21,042 人、流出人口（市外への通勤・通勤学者）は 28,957 人となっており、流出数の方が多くなっています。平成17年と比較すると、流出人口が若干減少して流入人口が1,200人ほど増加しています。

最も大きな動向を示しているのは小山市で、平成 22 年は 5,380 人の通勤・通学者が流入し、6,572 人の通勤・通学者が流出しています。

図 4-6　栃木市の流入
（平成 17 年、22 年）

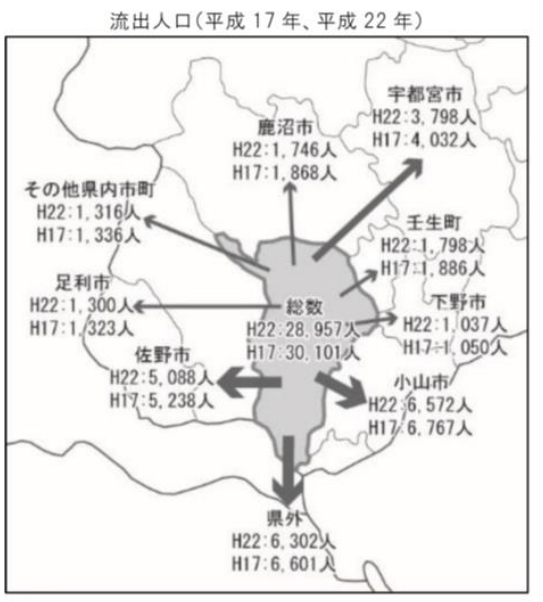


図 4-7　栃木市の流出
（平成 17 年、22 年）

出典：栃木市まち・ひと・しごと創生総合戦略

4.4.2. 道路網

本市を南北に縦断する東北自動車道と東西軸の北関東自動車道が市北部において接続し、国道 50 号が市南部を、国道 293 号が市北部を東西に横断しています。

また、栃木地域の中心市街地から放射状に伸びる県道を軸に形成されており、南北に長い市域を持つ本市においては、南北の軸である（主）宇都宮亀和田栃木線、（主）栃木藤岡線と（一）栃木環状線が骨格を成していて、これに接続する（一）蛭沼川連線、（一）南小林栃木線、（主）藤岡乙女線、（主）栃木粟野線、（主）桐生岩舟線等によりネットワークが形成されています。

そして、これらの幹線道路を補完する形で市道が接続し、道路網が形成されています。

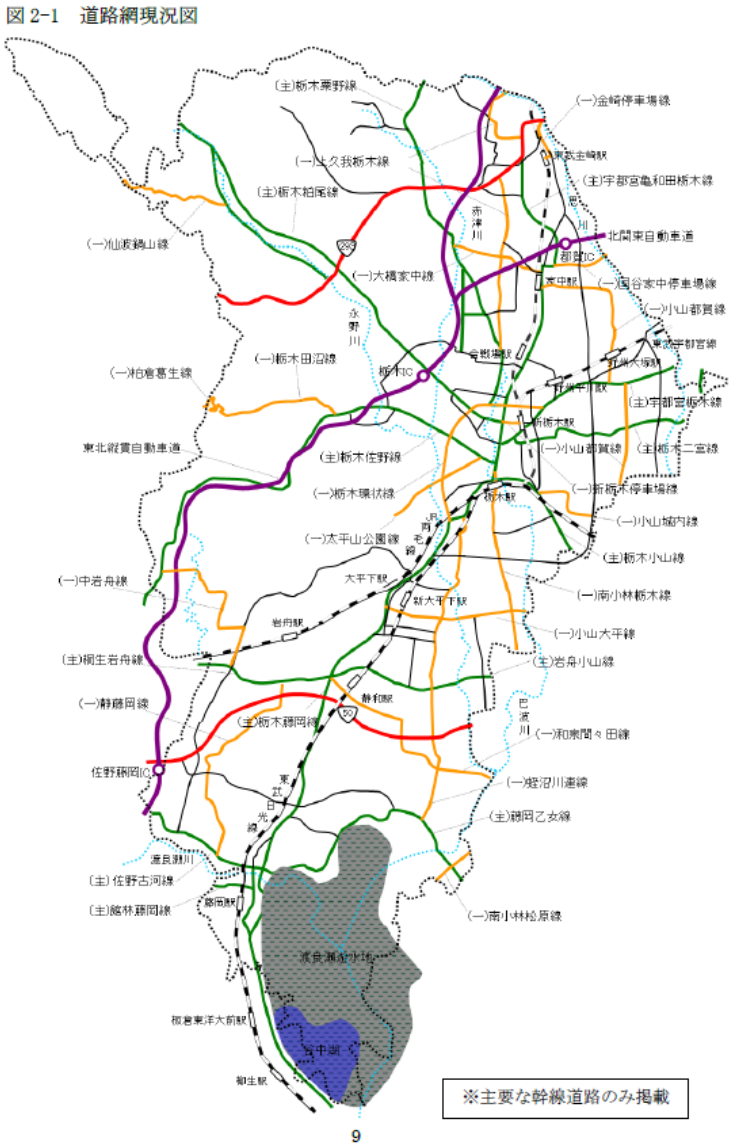


図 4-8　道路網図

出典：栃木市道路整備基本計画　H29.9 栃木市

4.4.3. 自動車保有状況

栃木市の乗用車台数は約 12 万台で推移しており、軽自動車の比率が高くなる傾向にあります。1 人当たりの自家用乗用車台数は、栃木県で平均約 0.65 台と全国で 2 番目に多く、県内でみると、栃木市は宇都宮市に次いで 2 番目に多く、全国平均約 0.48 台であるのに対して 0.7 台前後であり、自動車への依存度が高い地域となっています。

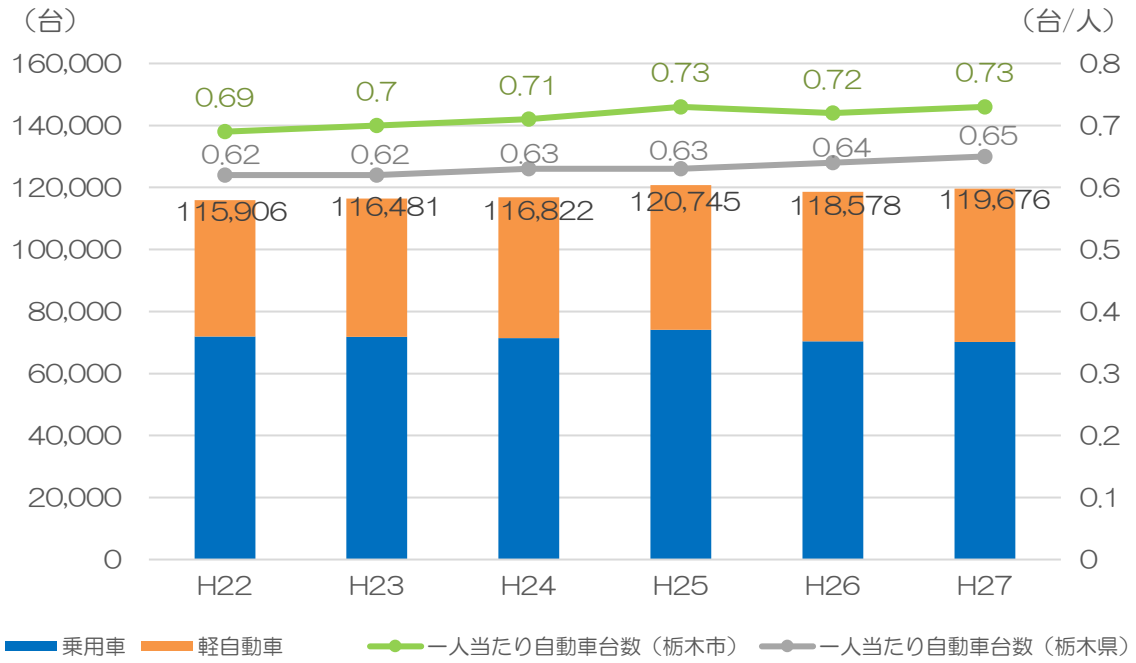


図 4-9　自動車保有台数の推移

4.4.4. 運転免許証自主返納状況

運転免許証自主返納者は毎年増加しています。

表 4-3　運転免許証自主返納者数

年（暦年）	免許自主返納者数	支援制度利用者数	支援制度平均年齢
平成 27 年	330 人	262 人	76.0 歳
平成 28 年	436 人	313 人	78.5 歳
平成 29 年	593 人	403 人	79.5 歳

4.5. 公共交通の状況

栃木市の公共交通体系は、鉄道２路線（JR 両毛線 3 駅、東武線 10 駅）、民間路線バス（国学院線）、ふれあいバス（コミュニティバス 10 路線）、蔵タク、一般タクシー12 社で構成されています。

4.5.1. 鉄道・バスの利用状況

JR（両毛線）栃木駅、東武鉄道（日光線・宇都宮線）、関東自動車（国学院線）の旅客乗車人員は、以下の通りとなっています。

【鉄道】

表 4-4　JR（両毛線）　栃木駅　旅客乗車人員

年度	普通乗車人員	定期乗車人員	計	一日平均利用者数
平成 26 年度	412,000 人	1,517,000 人	1,930,000 人	5,287.7 人
平成 27 年度	436,000 人	1,457,000 人	1,893,000 人	5,172.1 人
平成 28 年度	442,000 人	1,477,000 人	1,920,000 人	5,260.3 人

※大平下駅、岩舟駅については、駅員無配置駅により資料なし

表 4-5　東武鉄道（日光線・宇都宮線）　旅客乗車人員

年度	普通乗車人員	定期乗車人員	計	一日平均利用者数
平成 26 年度	1,317,426 人	2,999,610 人	4,317,036 人	11,827.5 人
平成 27 年度	1,339,120 人	2,946,630 人	4,285,750 人	11,709.7 人
平成 28 年度	1,489,625 人	2,872,620 人	4,362,245 人	11,951.4 人

※藤岡、静和、新大平下、栃木、新栃木、合戦場、家中、東武金崎、野州平川、野州大塚の 10 駅合計

【路線バス】

表 4-6　関東自動車（国学院線）　旅客乗車人員

年度	普通乗車人員	定期乗車人員	計	一日平均利用者数
平成 26 年度	81,001 人	30,554 人	111,555 人	305.6 人
平成 27 年度	78,580 人	27,699 人	106,279 人	290.4 人
平成 28 年度	81,307 人	26,446 人	107,753 人	295.2 人

※国学院線は、栃木駅～倭町～国学院

図 4-10　路線バス図

出典：関東自動車株式会社 HP

4.5.2. 一般タクシーの状況

1） 利用状況

栃木市の一般タクシーの輸送人員および輸送収入は減少傾向にあります。

1 日 1 車当たりの輸送収入は、増加傾向にありますが、1 回当たりの実車キロが減少し、近距離輸送の回数が増えています。

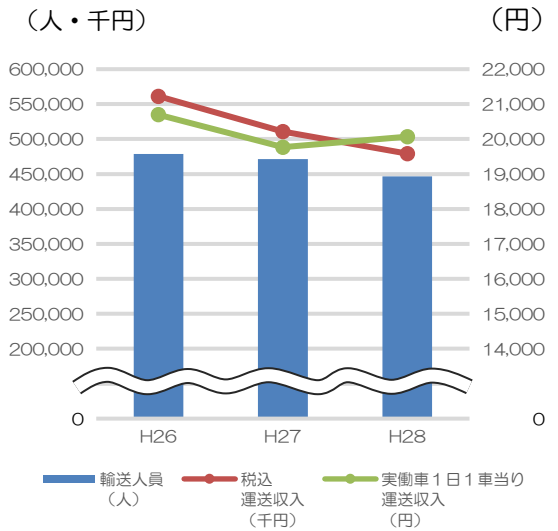


図 4-11 栃木市の一般タクシー利用状況（輸送人員・輸送収入）

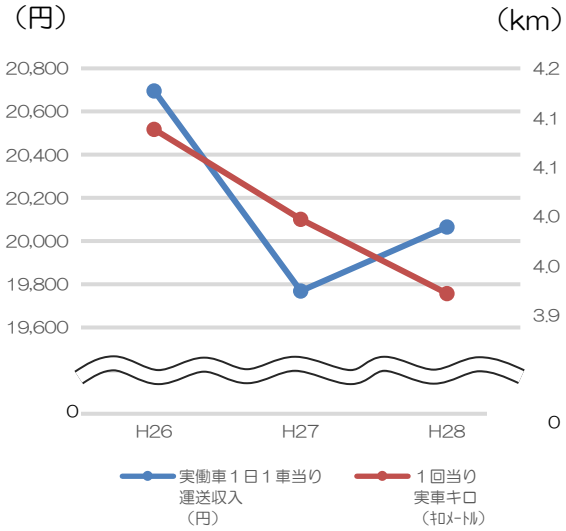


図 4-12 栃木市の一般タクシー利用状況（輸送収入・実車キロ）

2） 一般タクシーの年代別運転手の人数

一般タクシー運転手は年々減少しており、高齢化が進んでいます。

- 栃木県全体のタクシー運転手　平成 30 年 3 月末：2,133 人、年間約 60 人減少
- 平均年齢 62.2 歳、20 歳代が少なく約半数が 65 歳以上

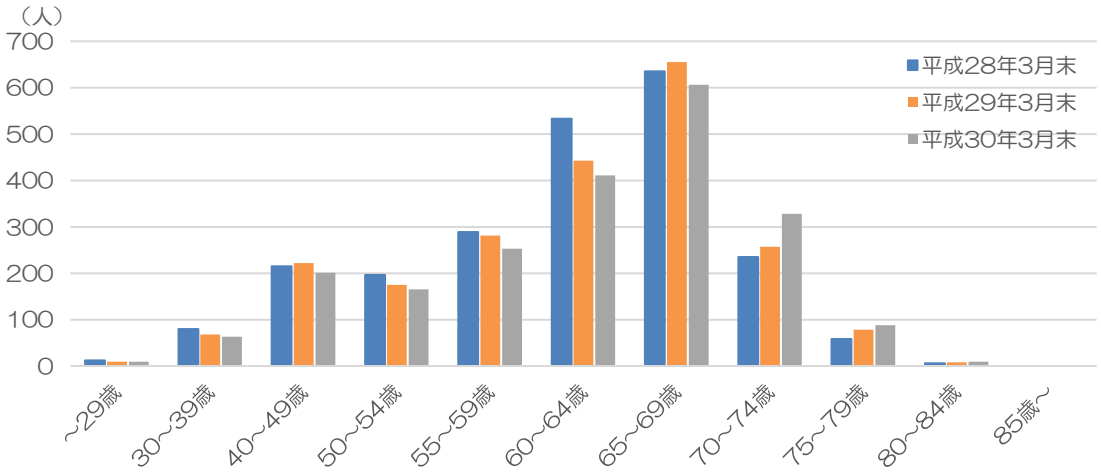


図 4-13 栃木県内における一般タクシー年代別運転手の人数

出典：栃木県タクシー協会

4.6. 公共交通網の現状整理

4.6.1. 公共交通網の現状

ふれあいバスについては、栃木駅を中心に各駅への運行を行い、鉄道と連携しています。

表 4-7　ふれあいバスの路線と鉄道との結節

路線	鉄道駅との結節
①寺尾線	栃木駅
②市街地循環線	栃木駅、新栃木駅
③市街地北部循環線	栃木駅、新栃木駅
④部屋線	栃木駅、JR 大平下駅、東武新大平下駅、藤岡駅
⑤真名子線	栃木駅、新栃木駅、東武金崎駅
⑥金崎線	栃木駅、新栃木駅、家中駅、東武金崎駅
⑦大宮国府線	栃木駅、新栃木駅、野州平川駅、野州大塚駅
⑧皆川樋ノ口線	栃木駅、岩舟駅
⑨藤岡線	栃木駅、JR 大平下駅、東武新大平下駅、静和駅、岩舟駅、藤岡駅
⑩岩舟線	栃木駅、岩舟駅、静和駅
国学院線（関東自動車）	栃木駅

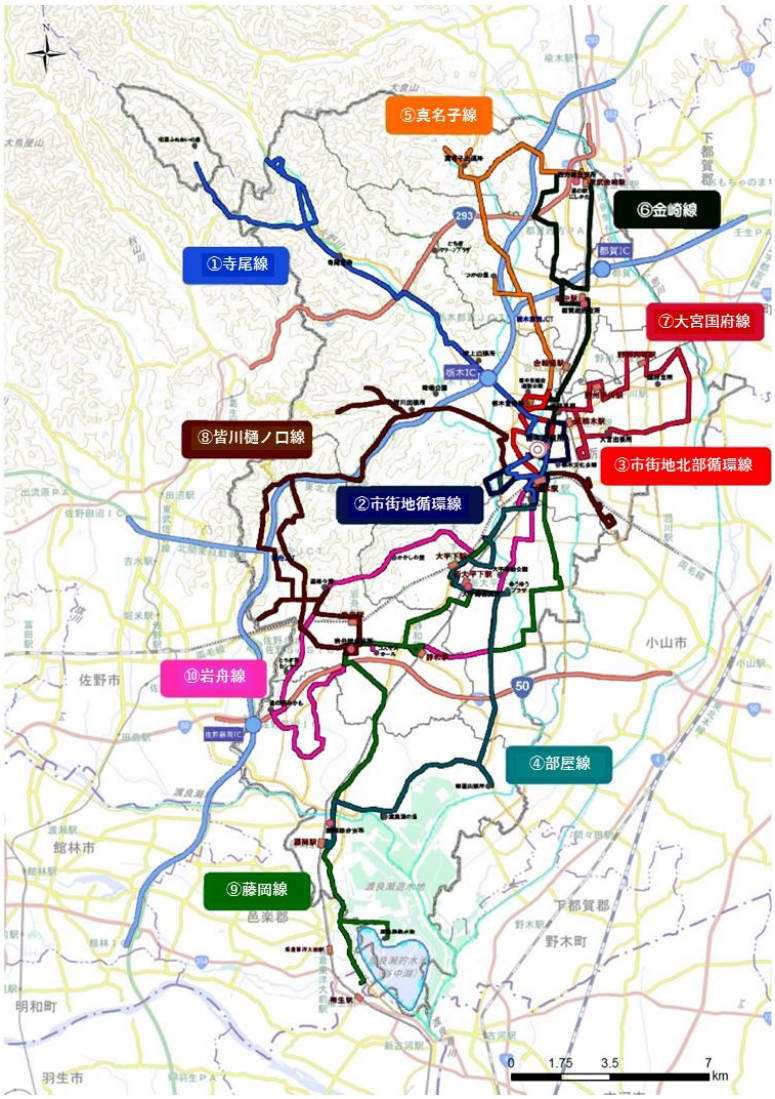


図 4-14　栃木市の公共交通体系（バス路線と交通結節点）

4.6.2. 栃木市の鉄道・バスの人口カバー率

鉄道・民間バス・市町バスで栃木市人口の約 85%を下記の条件でカバーしています。
一方、デマンド区域運行を除く、公共交通空白地域に該当する人は 25 千人います。

※平成29年4月1日時点における鉄道・バスの運行状況に基づき作成
※H27国勢調査のメッシュ人口をもとに算出
※公共交通サービス圏域は、鉄道駅半径1.5km圏域、バス路線（運行本数6回/日以上）半径300m圏域、デマンド交通（区域運行）は運行範囲を圏域として設定

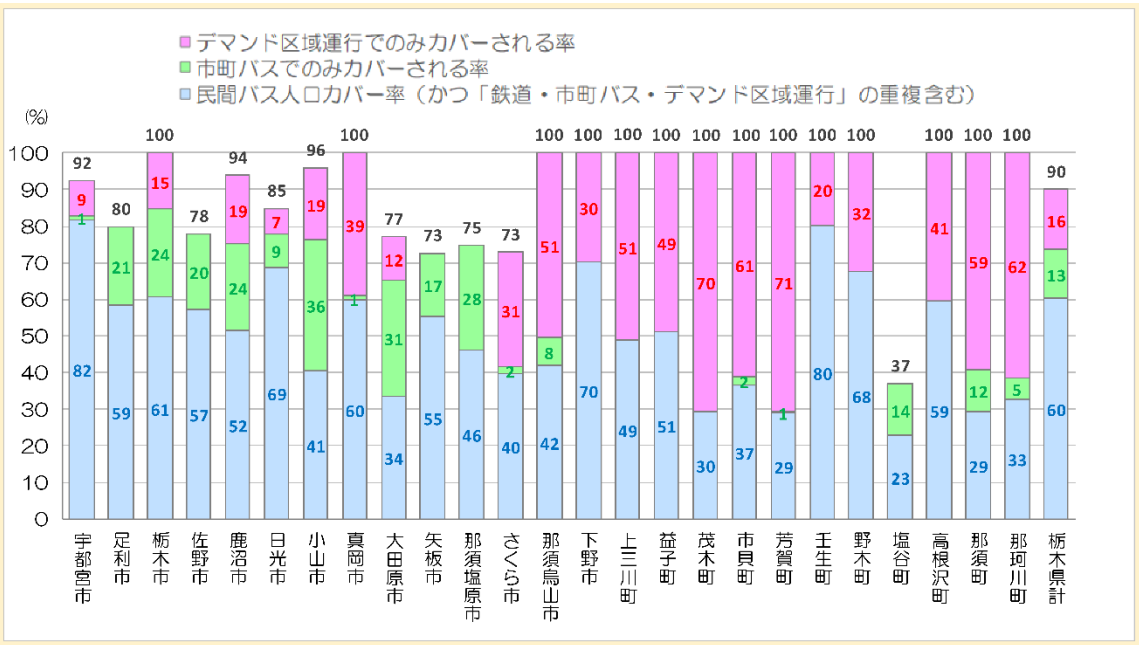


図1　公共交通サービスの人口カバー率

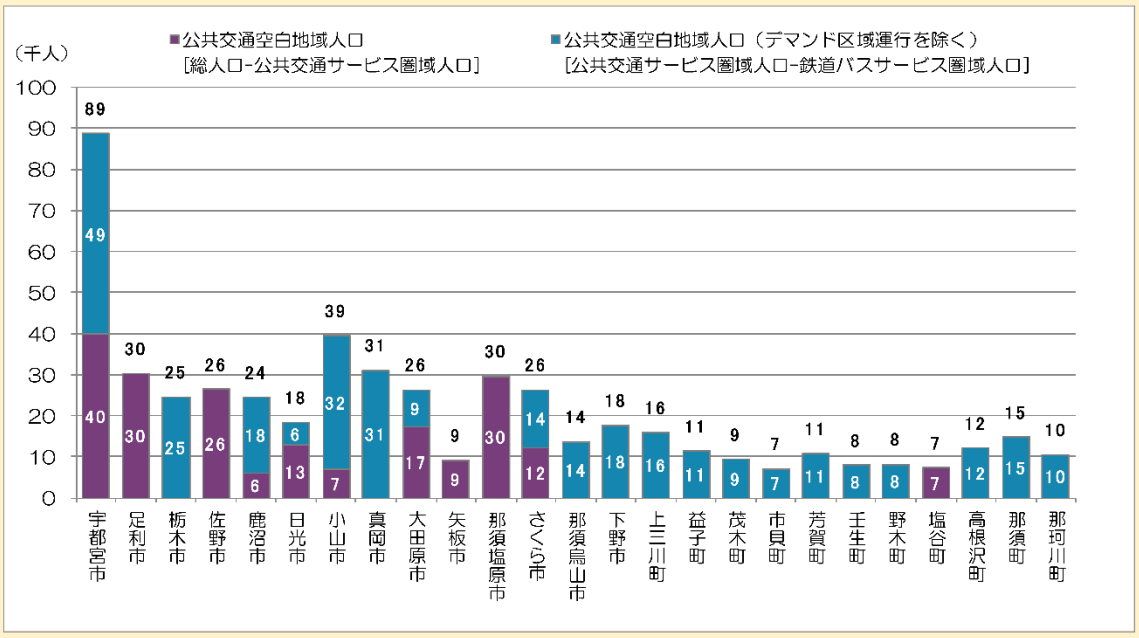


図2　公共交通空白地域の人口（市町別）

出典：とちぎの公共交通（平成 29 年度版）

4.7. コミュニティバス（ふれあいバス）の運用状況

コミュニティバスの運用概要は、以下の通りです。

名　　称	ふれあいバス
形　　態	定時・定路線の路線バス
路　線　数	10 路線
運行日数・便数	365 日運行、1 日 142 便
地区の区分け	地区を超えると運賃が変わる運賃体系地区を 8 地区に設定
運　賃　体　制	初乗り 100 円で、地区を超えると 100 円加算し、1 路線内最大 300 円 障がい者、子ども（3 歳～小学生）は運賃半額、3 歳未満は無料
支払い方法	現金のほか、1 日乗車券、回数券、定期券を設定
運用車両数	運行車両 16 台（うち低床化車両 3 台、車いす対応車両 9 台）
乗　車　定　員	25 名程度（うち 2 路線は定員 14 名の小型車両）

図 4-15　コミュニティバス（ふれあいバス）

4.7.1. ふれあいバスの利用状況

ふれあいバスの利用者数は、年々増加傾向にあり、平成 28 年度から 29 年度の 1 年間に 1,645 人増加しています。

表 4-8　ふれあいバスの利用者数

年度	利用者数	運行日数	1 日平均利用者数	1 月平均利用者数
平成 26 年度	210,127 人	365 日	575.6 人	17,511 人
平成 27 年度	218,791 人	366 日	597.8 人	18,233 人
平成 28 年度	222,551 人	365 日	609.7 人	18,546 人
平成 29 年度	224,196 人	365 日	614.2 人	18,683 人

表 4-9　路線別のふれあいバスの利用者数

路線番号	路線名	平成 29 年度利用者数	車両台数	便数	主系統キロ	1 人平均利用距離
①	寺尾線	44,879 人	2 台	上り 9 便 下り 10 便	29.5km	11.2km
②	市街地循環線	14,484 人	1 台	11 便	14.8km	4.0km
③	市街地北部循環線	33,077 人	1 台	12 便	11.3km	4.4km
④	部屋線	37,101 人	2 台	上り 8 便 下り 9 便	24.2km	7.7km
⑤	真名子線	25,813 人	2 台	上り 9 便 下り 9 便	22.0km	10.6km
⑥	金崎線	6,286 人	1 台	上り 6 便 下り 5 便	20.9km	6.9km
⑦	大宮国府線	8,553 人	1 台	北回り 4 便 南回り 4 便	29.2km	7.1km
⑧	皆川樋ノ口線	17,064 人	2 台	上り 8 便 下り 8 便	33.1km	6.5km
⑨	藤岡線	16,392 人	2 台	上り 7 便 下り 7 便	42.3km	9.1km
⑩	岩舟線	20,547 人	2 台	西回り 8 便 東回り 8 便	42.2km	9.3km

表 4-10　ふれあいバス乗降場所ランキング（平成 29 年度）

乗降場所	件数	乗降場所	件数
1　栃木駅	70,048	6　市役所前	11,188
2　とちぎメディカルセンターしもつが	18,886	7　ヨークベニマル栃木祝町店	10,038
3　栃木駅南口	17,808	8　新栃木駅	9,490
4　イオン前	12,756	9　とちぎメディカルセンターとちのき	7,983
5　イオン	12,448	10　カインズモール大平	7,226

4.7.2. バス停区間別の年間乗客数

ふれあいバスの利用は、栃木駅を中心に、北西部、南部への乗客数が多くなっています。西部は人口が少なく、利用度も低くなっており、東部・東北部は、人口は多いですが、利用者が少なくなっています。

また、路線別にみると、寺尾線は中心部から星野御嶽山入口まで乗客が多く、通学や観光のために多く利用されています。真名子線は旧赤津支所前付近まで乗客が多くなっています。部屋線は佐藤商事前付近まで乗客が多くなっています。

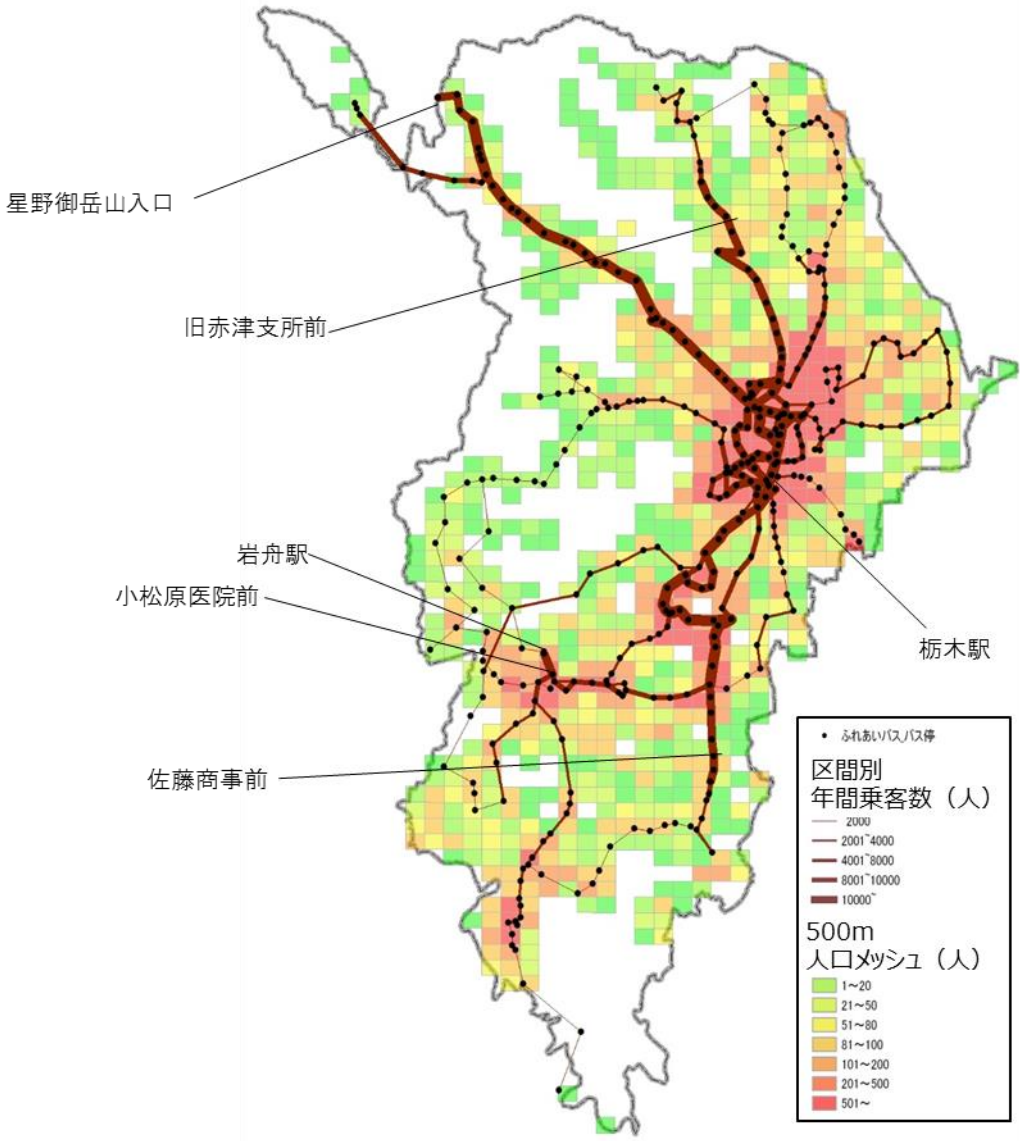


図 4-16　バス停区間別年間乗客数

4.7.3. バス停 300m 圏内の人口カバー状況

路線は全体的に人口密度が高い地域をカバーしています。

栃木駅周辺及び、新大平下駅南部で人口密度が高いエリアが広くありますが、バス停から 300m 圏内に入らない地域も存在します。

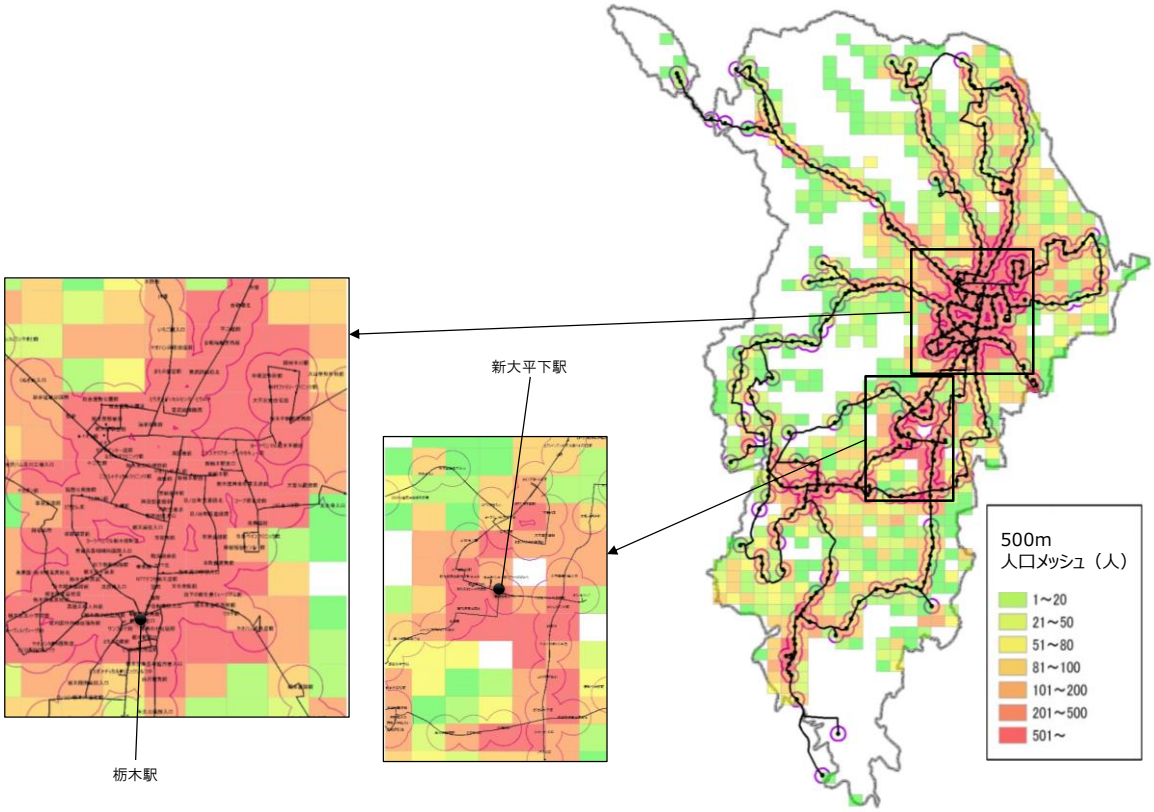


図 4-17　ふれあいバスの人口カバー状況

4.7.4. ふれあいバスに関する現状のまとめ

ふれあいバスの利用状況は、南北方向で利用度が高く、東西方向では利用度が低く、通勤通学や鉄道との乗り継ぎ利用の他、利用目的は観光と日中の生活となっており、栃木駅周辺部は日中の生活目的が多くなっています。

また、各路線の利用状況は、以下のような特徴があり、それぞれの特徴を踏まえ、路線の位置づけを明確化し、ルート検討や利用促進方策を実施する必要があります。

表 4-11　ふれあいバスの各路線の利用状況

路線	特徴
①寺尾線	利用者は堅調、高校の通学利用も多い 路線全体で利用されている
②市街地循環線	特定の時間帯に利用が偏り、全体として利用者数が少ない 駅、商業施設、医療施設での利用
③市街地北部循環線	1 日を通じて利用が多い路線 駅、商業施設、運動公園に利用が集中し、効率よく利用されている
④部屋線	1 日を通じて利用が多い路線、小学生の通学にも利用されている 駅、商業施設等、路線全体で利用されている
⑤真名子線	利用者数は 1 便 3～4 名でやや少ないが、高校の通学利用が多い 乗降の多いバス停が限られている
⑥金崎線	全体として利用者数が少ない 本数が少なく、効率が悪くなっている可能性がある
⑦大宮国府線	全体として利用者数が少ない 本数が少なく、効率が悪くなっている可能性がある
⑧皆川樋ノ口線	通学にも利用されているが、朝の時間帯以外利用者が少ない 駅と学校に利用が集中している
⑨藤岡線	日中の利用が多く、朝夕の利用が少ない 路線全体で乗降がみられる
⑩岩舟線	時間帯によって利用者数が増減する、8 時台と 15 時台が多い 駅、商業施設、医療施設での利用

4.8. デマンドタクシー（蔵タク）の運用状況

デマンドタクシーの運用概要は、以下の通りです。

名　　称	蔵タク
地区の区分け	市内全域ドアｔｏドアのフルデマンド方式
路　線　数	市内を 3 エリアに分け運行
運行日数・便数	1 日 9 便、平日のみ運行
運賃体制	運賃は片道 300 円～500 円。障がい者、子ども（3 歳～小学生）、老人福祉センター利用者は運賃半額、3 歳未満は無料
支払い方法	現金のほか、回数券を設定
運用車両数	運行車両 14 台（車いす対応車両 3 台）
乗車定員	乗車定員 8～9 名のワンボックス 5 台、4 名のセダン 9 台

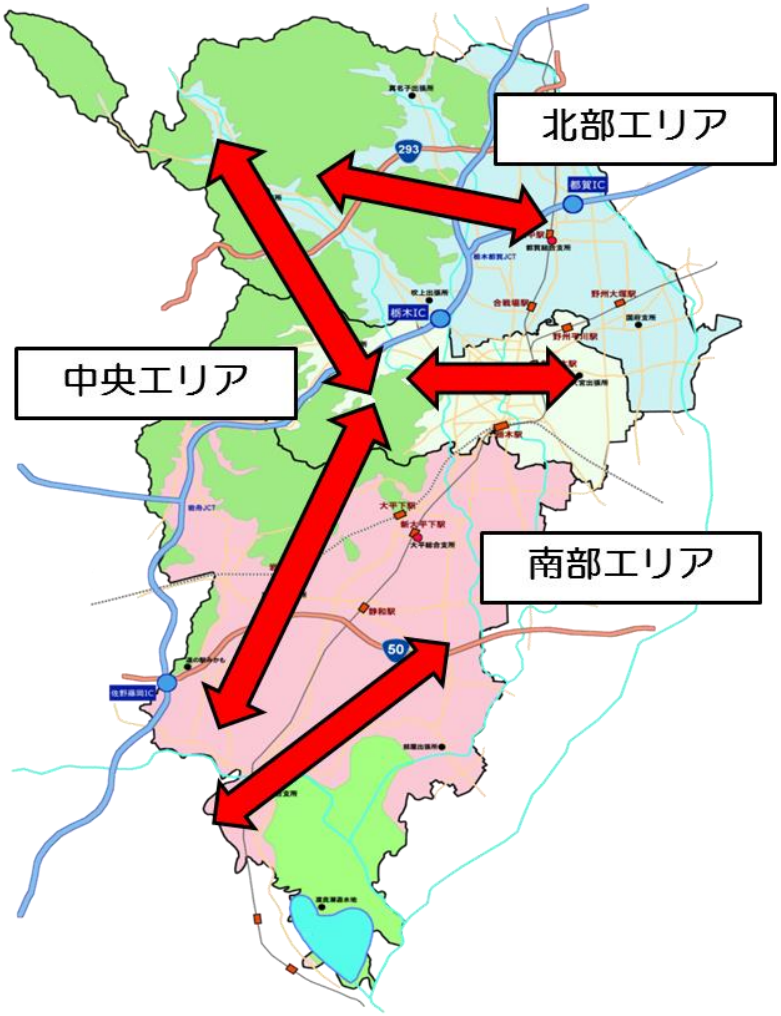


図 4-18　デマンドタクシー（蔵タク）

4.8.1. 蔵タクの利用状況

蔵タクは年間延べ利用者数については年々増加傾向にありますが、実利用者数は横ばいとなっていて、毎年 3,000 人前後で推移しています。

また、1 人 1 回当たりの平均移動距離は、約 7km となっています。

表 4-12　蔵タク（デマンドタクシー）の利用状況

年度	登録者数	年間延べ利用者数	運行日数	1 日平均利用者数	台数	乗合率 1 台 1 便あたり利用者
平成 26 年度	15,915 人	58,029 人	244 日	237.8 人	上期：12 台 下期：14 台	上期：2.36 人 下期：2.23 人
平成 27 年度	17,069 人	59,609 人	242 日	246.3 人	14 台	2.20 人
平成 28 年度	18,204 人	61,098 人	243 日	251.4 人	14 台	2.24 人
平成 29 年度	19,336 人	62,552 人	244 日	256.3 人	14 台	2.29 人

表 4-13　蔵タク（デマンドタクシー）の実利用者数・移動距離

年度	全人口 (3 月末)	実利用者数	人口に占める実利用者の割合	1 人あたり年間平均利用回数	蔵タク年間走行距離 (全車両計)	1 人 1 回あたり平均移動距離
平成 26 年度	163,765 人	3,006 人	1.84%	19.3 回	412,571km	7.11km
平成 27 年度	163,170 人	3,074 人	1.88%	19.4 回	434,799km	7.29km
平成 28 年度	162,520 人	2,938 人	1.81%	20.8 回	454,071km	7.43km
平成 29 年度	161,829 人	2,876 人	1.78%	21.7 回	457,691km	7.31km

時間別の平均利用者数は、9 時便～10 時便が最も多く 35～40 人で推移し、11 時便～13 時便は休憩時間で運行台数が減るため利用者数も減少しており、14 時便以降は 15～30 人弱の利用者数に減少しています。

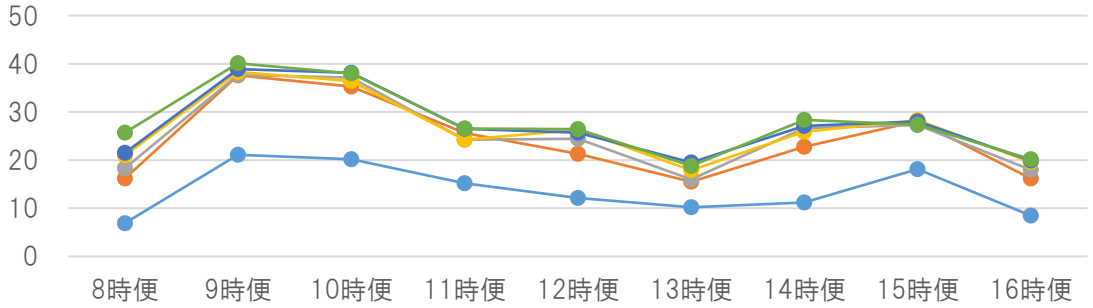


図 4-19　時間別　平均利用者数の推移

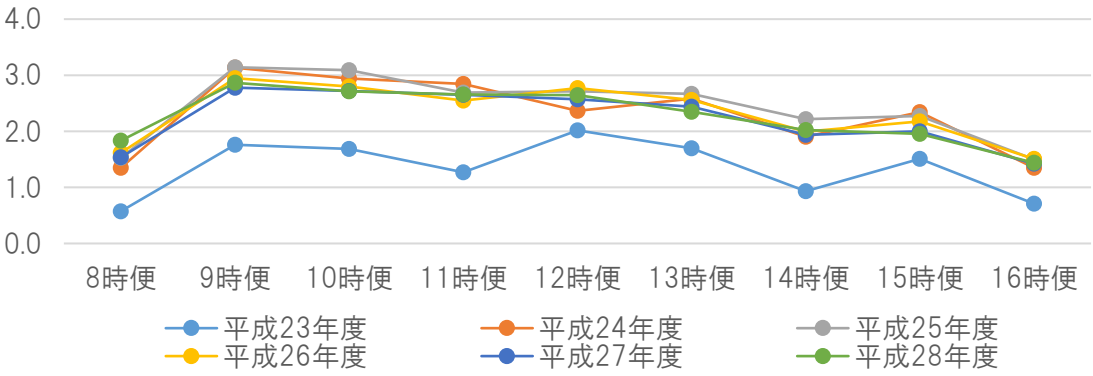
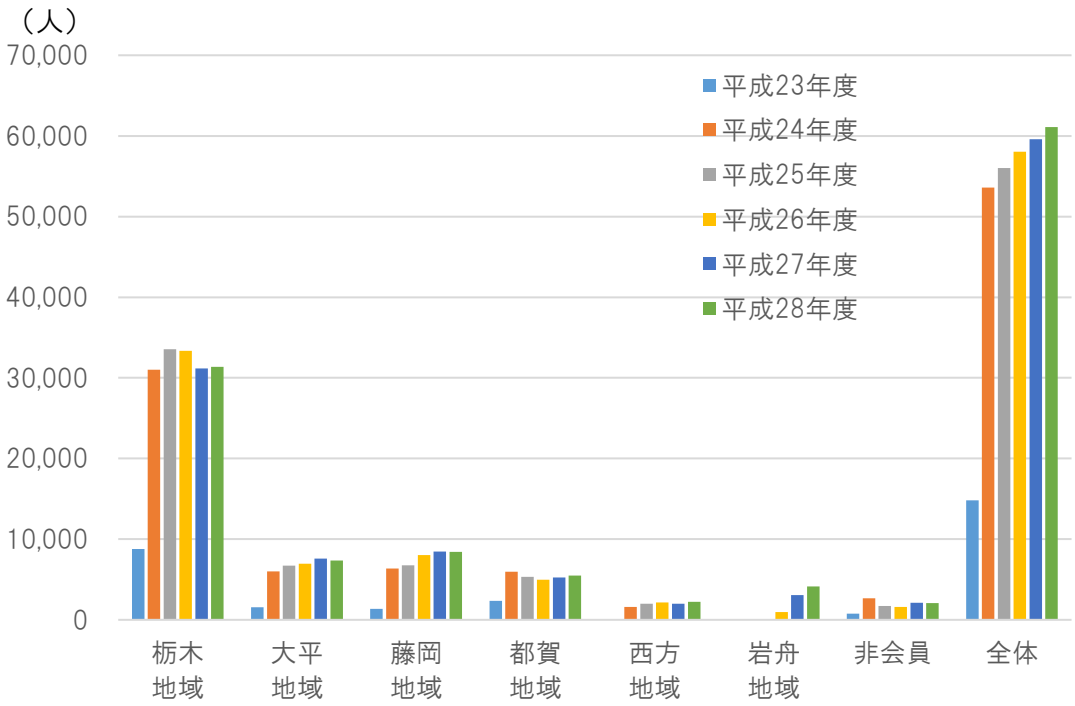


図 4-20　時間別　1 台 1 便当たりの平均利用者数の推移（乗合率）

4.8.2. 地区別年度別の利用者数

地区別の利用者数は、栃木地区が多く全体の半数を占めています。人口に占める蔵タク登録者の割合は、栃木市全体で 11.2%、各地区 10%前後ですが、特に運行年数の少ない岩舟地区は 10%以下となっています。

登録者の実際の利用率は、概ね 10～15%程ですが、西方地区は 10%以下と低くなっています。



平成 23 年 10 月から運行開始（西方地域は平成 24 年 4 月、岩舟地域は平成 26 年 10 月から）

※非会員：予約者以外の同乗者

図 4-21　年度別地区別利用者数の推移

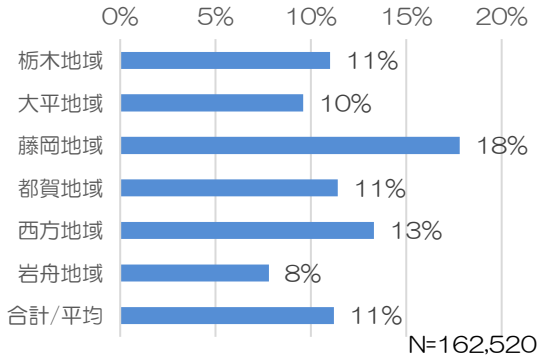


図 4-22　地区別人口に占める登録者の割合
（平成 28 年度）

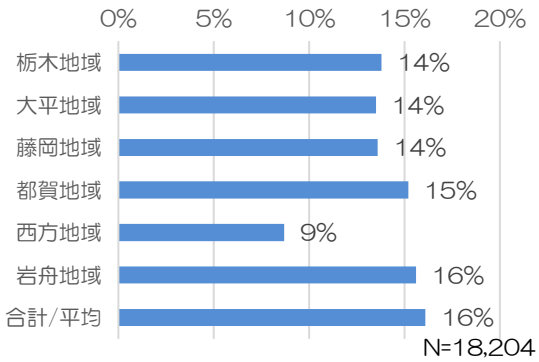


図 4-23　地区別登録者の利用率
（平成 28 年度）

4.8.3. 地域別行き先別の利用者数

地区内利用が多いのは、栃木が 77%、大平が 40%、岩舟が 43%の 3 地区です。栃木地域（北部から）や大平地域（南部から）への利用が多く、南北をまたがる移動は少なくなっています。

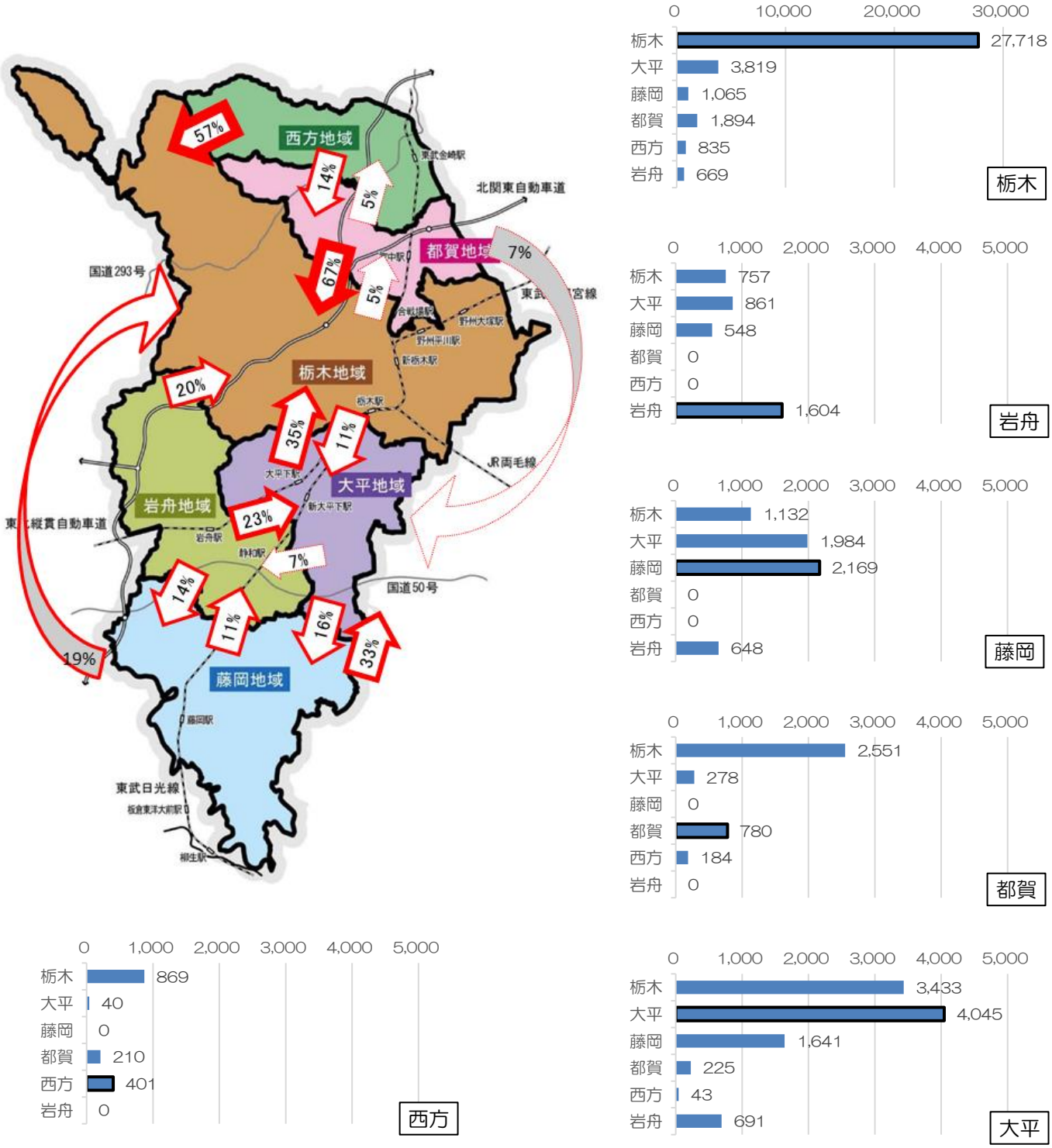


図 4-24　地域間の利用者率と地域別行先別利用者数（平成 28 年度）

4.8.4. 蔵タクの利用目的

蔵タクの降車場所別ランキングの上位 20 箇所のうち、医療・老人福祉系施設が 13 件と半数を占めており、通院目的の利用が多いことが推測されます。目的地は、栃木・大平地域が多くなっています。医療・老人福祉系施設以外の目的地は、市役所、大規模商業施設等となっています。蔵タク利用者の 8 割が高齢者であることから、医療・老人福祉系施設への移動を目的とした利用が多いことが想定されます。

降車場所	件数	降車場所	件数
1 とちぎメディカルセンターしもつが（下都賀総合病院）	4,354	11 渡良瀬の里	539
2 長寿園	1,481	12 さくら眼科クリニック	528
3 とちぎメディカルセンターとちのき	1,416	13 ベイシア大平モール店	422
4 イオン栃木店	1,148	14 カーブス栃木	409
5 整形外科メディカルパパス	1,072	15 ヤオハンアイム／サンキ	405
6 栃木市役所	915	16 県立栃木特別支援学校	368
7 こひらメディカルクリニック	890	17 大山整形外科	355
8 おおやクリニック	863	18 橋本腎内科クリニック	330
9 泉寿園	824	19 博愛クリニック	325
10 福寿園	662	20 栃木駅北口	312

■栃木地域、■大平地域、■藤岡地域、■岩舟地域

図 4-25　蔵タク乗降場所ランキング（平成 28 年度）

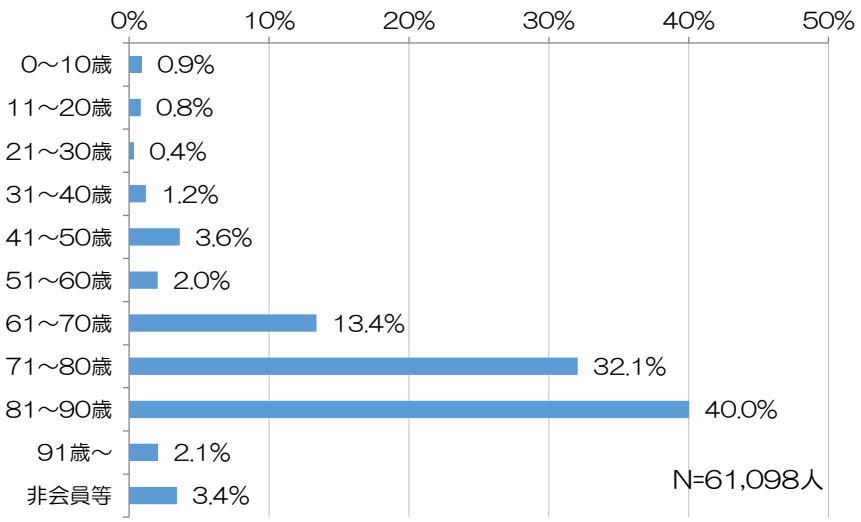


図 4-26　年齢別利用者数の割合（平成 28 年度）

4.8.5. 蔵タクの利用状況～予約お断り件数とキャンセル数～

予約キャンセル件数は、年間 6,000 件以上であり増加傾向にあります。

予約をお断りする件数は、年間約 3,000 件であり、9 時便が最も多く、朝 8 時便及び 14 時以降の便で少なくなっています。

表 4-14　年度別　予約キャンセル数

年度	キャンセル数
平成 26 年度	4,867 件
平成 27 年度	5,599 件
平成 28 年度	6,203 件
平成 29 年度	6,407 件

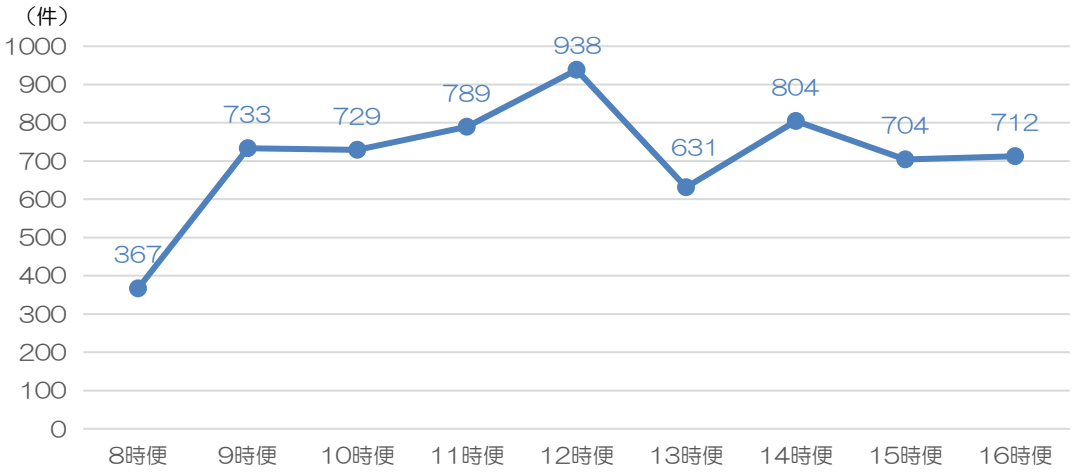


図 4-27　時間別　予約キャンセル件数（平成 29 年度）

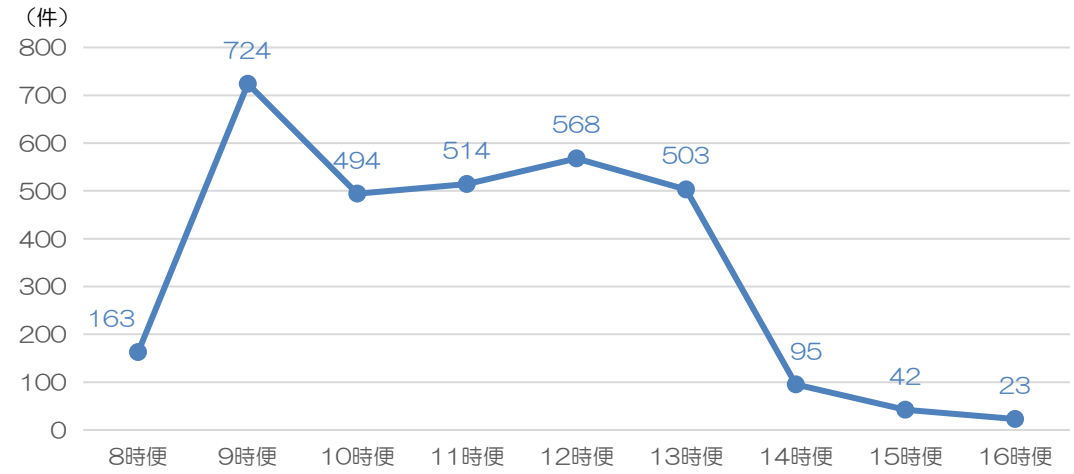


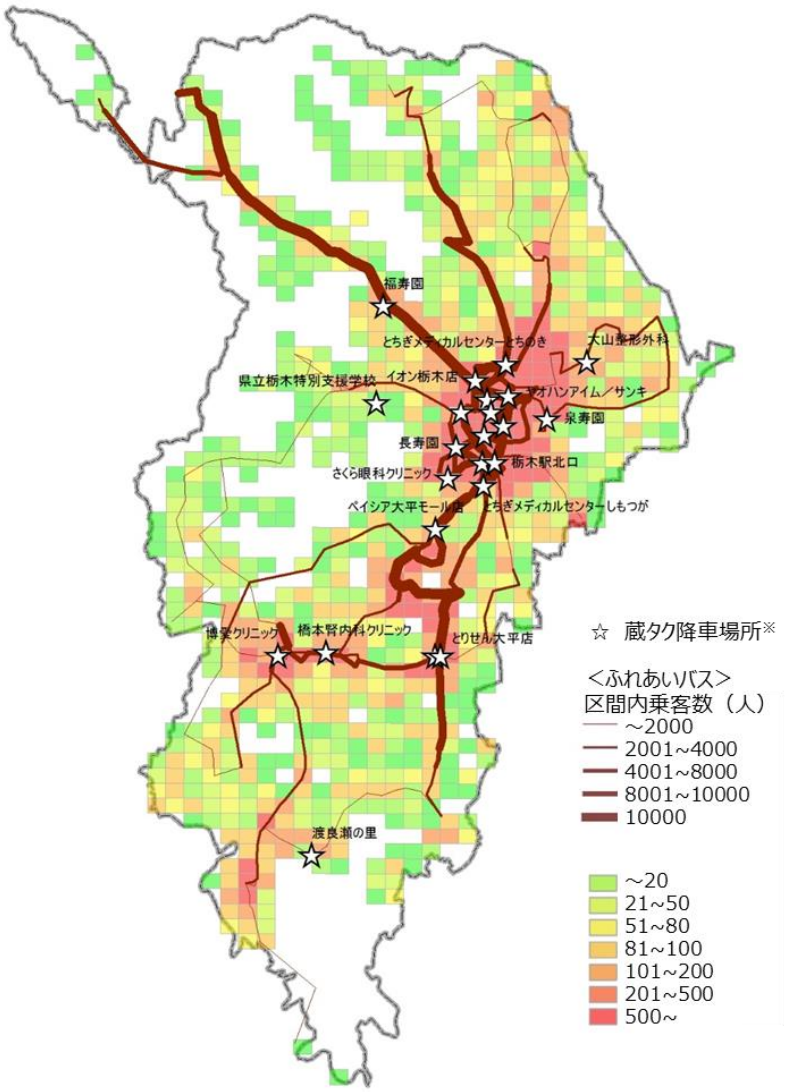
図 4-28　時間別　お断り件数（平成 29 年度）

4.8.6. 蔵タクの利用状況のまとめ

蔵タクの利用者分布は、地理的要因よりも人口に比例していると考えられます。

利用者の年齢をみると、8 割が 60 歳以上の高齢者であり、利用が多い目的地は、医療機関等が半数を占めています。

利用状況については、乗合率、実利用者数は横ばいであり、移動距離の長距離化が見られます。また、利用が増加している一方で、キャンセルも増加しています。

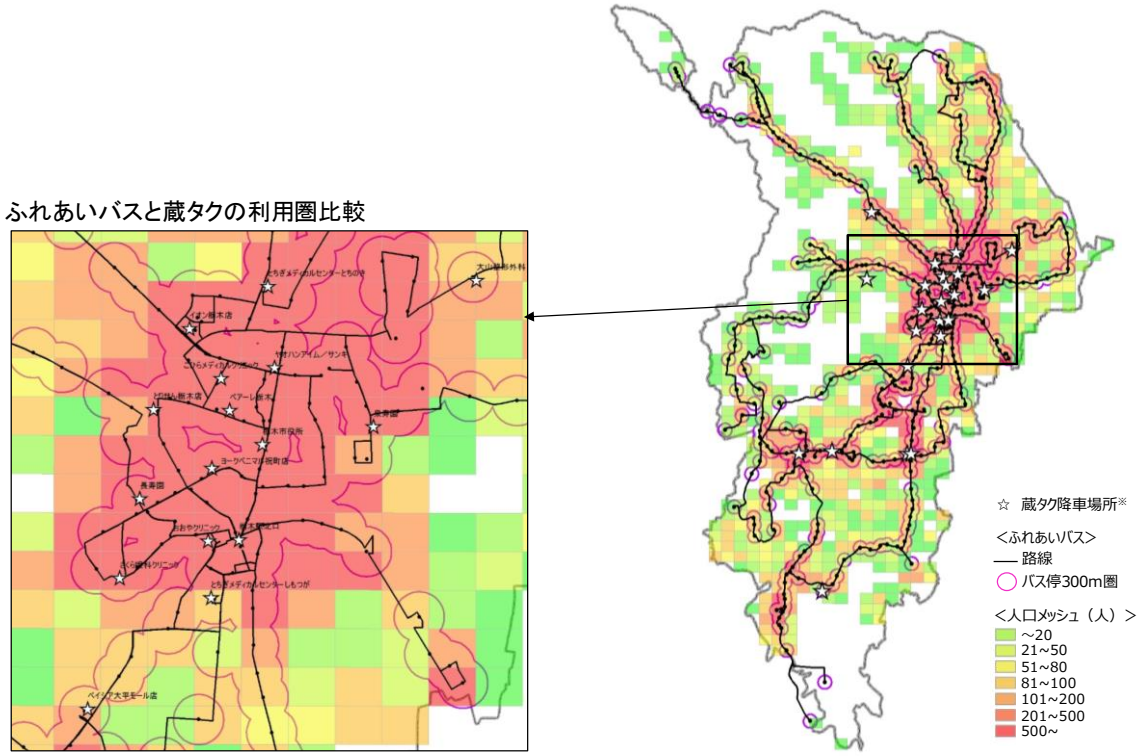


※平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの乗降件数の上位 20 位までの乗降場所

図 4-29　人口集積の状況と蔵タク目的地（平成 28 年度）

4.9. ふれあいバスと蔵タクの利用圏域

蔵タクの利用が多い乗降場所の多くは、ふれあいバスの路線上となっています。



※平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの乗降件数の上位 20 位までの乗降場所

図 4-30　ふれあいバスと蔵タクの利用圏域

4.10. 福祉施策の状況

4.10.1.福祉タクシー料金助成事業

障がい者及び高齢者の社会参加の促進を図るため、「福祉タクシー利用券」（1 枚 500 円分）により、タクシー料金を助成しています。平成 27 年度には、交付枚数を年間 12 枚から 24 枚に増加しています。

対象者	（1）身体障害者手帳 1・2 級、療育手帳 A1・A2、精神障害者保健福祉手帳 1 級をお持ちの方 （2）80 歳以上で、月 1 回以上通院し、通院にタクシーを必要とする方 （3）65 歳以上 80 歳未満で、月 4 回以上通院し、通院にタクシーを必要とする方 ※（1）（2）（3）いずれも施設入所中の方は、対象外。 ※申請時に申請月又は前月の医療機関の領収書が必要。
助成金額	1 年度で最大 24 枚の福祉タクシー利用券を交付（1 枚 500 円分） ※10 月 1 日以降に申請の場合は、交付枚数が半分。

表 4－15　福祉タクシー利用券の利用状況

区　分		平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
交付者数		4,312 人	5,220 人	5,791 人	6,312 人
	障がい者	857 人	901 人	897 人	903 人
	高齢者	3,455 人	4,319 人	4,894 人	5,409 人
交付枚数		51,552 枚	119,076 枚	133,464 枚	146,616 枚
利用枚数		32,237 枚	68,037 枚	79,870 枚	86,433 枚
利用率 (利用枚数/交付枚数)		62.5%	57.1%	59.8%	59.0%
助成額		16,118,500 円	34,018,500 円	39,935,000 円	43,216,500 円

4.10.2.団体送迎事業

各地域の老人福祉センター・健康福祉センターへの団体無料送迎を実施しています。

対象者	10 名以上 25 名以内の団体で、各施設を利用する方 ※利用には事前申請（予約）が必要。
対象施設	長寿園、福寿園、泉寿園、ゆうゆうプラザ、渡良瀬の里、遊楽々館
費用負担	無料

表 4－16　団体送迎の利用状況

年　度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
利用者数	1,182 人	1,127 人	1,145 人	1,352 人

4.10.3.障がい者等移送サービス

市外への通院等を支援するため、移送サービスを実施しています。

対　象　者	移動時に車いす又はストレッチャーを要し、公共交通機関の利用が困難な方で、次のいずれかに該当する方 （１）要介護認定を受けている方 （２）身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方 ※利用にあたっては、事前登録申請が必要。
運 行 内 容	・移送の種類（１）市外の医療機関への通院、入退院する場合の移送 （２）市外の介護保険や障がい者福祉施設（事業所）を利用する場合の移送 ・運行範囲　※栃木市内のみの利用は対象外。 （県　内）宇都宮市、足利市、佐野市、鹿沼市、小山市、下野市、壬生町、野木町、上三川町、 （茨城県）古河市、結城市　（群馬県）館林市、板倉町（埼玉県）加須市
費 用 負 担	（１）介護保険の要介護認定を受けている方 市内走行：300 円（片道）　市外走行：1ｋｍにつき 100 円 （２）障害者手帳をお持ちの方 市内走行：150 円（片道）　市外走行：1ｋｍにつき 100 円 ※市内走行料金と市外走行料金を合計した額が自己負担。

表 4－17　障がい者等移送サービスの利用状況

年　度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
利用者数	231 人	233 人	248 人	275 人

5. 公共交通の現状に関する調査

5.1. 調査の概要

現状を把握するため実施した調査概要は以下のとおりです。

1．市民アンケート調査	市全域の移動実態、公共交通に対するニーズや意識を把握するために、市民アンケート調査を実施
2．利用者ヒアリング及びアンケート調査	ふれあいバスと蔵タクの利用者に対するヒアリング・アンケート調査を実施
3．拠点施設に対する調査	調査１および２の結果を踏まえ、調査の深掘りを行う 病院や商業施設等、市内の主要な施設において、来訪者へのヒアリング調査を実施
4．インタビュー調査	地域毎の課題や要望の因果関係や背景の事情等を把握するために、高齢者を対象にインタビュー調査を実施

5.2. 市民アンケート調査

市内を 11 地区に分け、15 歳以上 65 歳未満 2,000 人、65 歳以上 2,000 人の計 4,000 人を抽出し、アンケートを実施しました。回収数 1,974 票、回収率 49.4%であり、各地域約 100 票程度を回収しました。回答者の属性としては、40 歳代以上の回答者が大半を占めています。

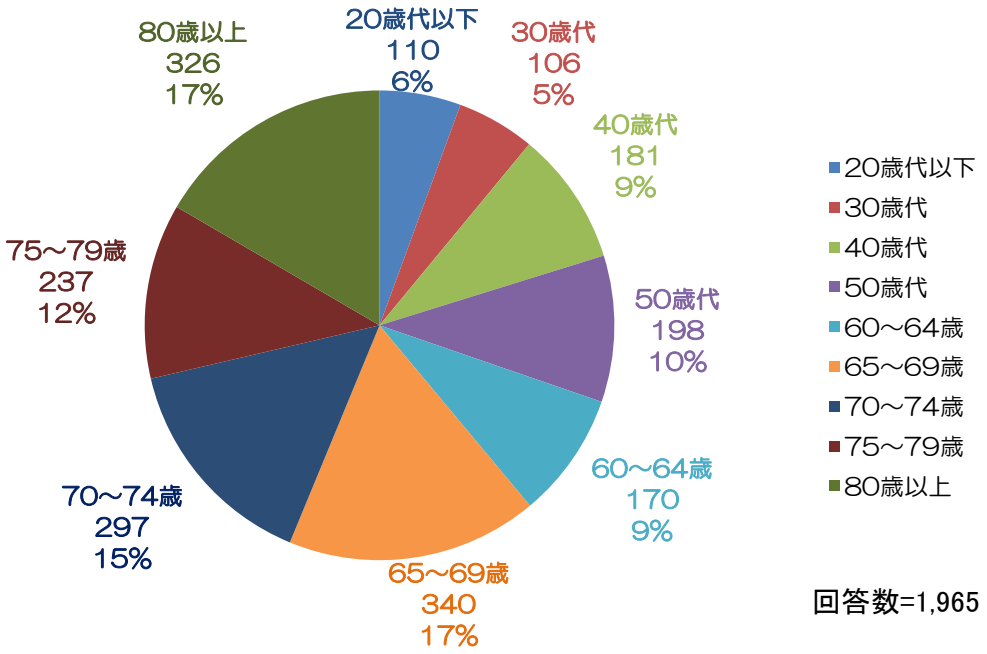
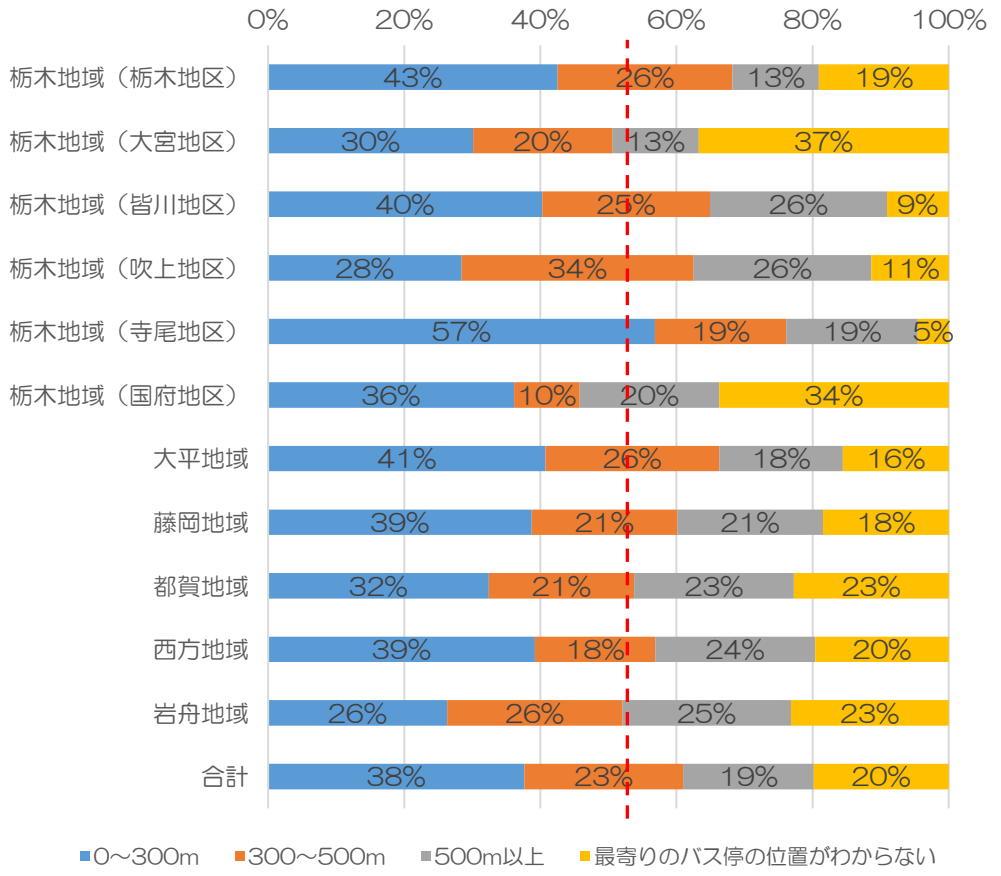


図 5-1　アンケート回収状況

5.2.1. 最寄のバス停までの距離

最寄バス停までの距離は、500m 以内が約 60%を占めており、「最寄のバス停の位置がわからない」の回答が約 20%であり、自宅から 500m 以上離れると、最寄バス停として認識されない傾向にあります。栃木地区、皆川地区、寺尾地区、大平地域は最寄バス停が 500m 以内の割合が高くなっています。



回答数=1,884

図 5-2　最寄バス停までの距離

5.2.2. 市民の移動について（買い物利用）

1） 主な買い物先

主な買い物先は、同じ地域内の店舗利用が多く、皆川、寺尾、国府地区は、地域外の店舗のうち、比較的最寄りの店舗を利用する傾向にあります。

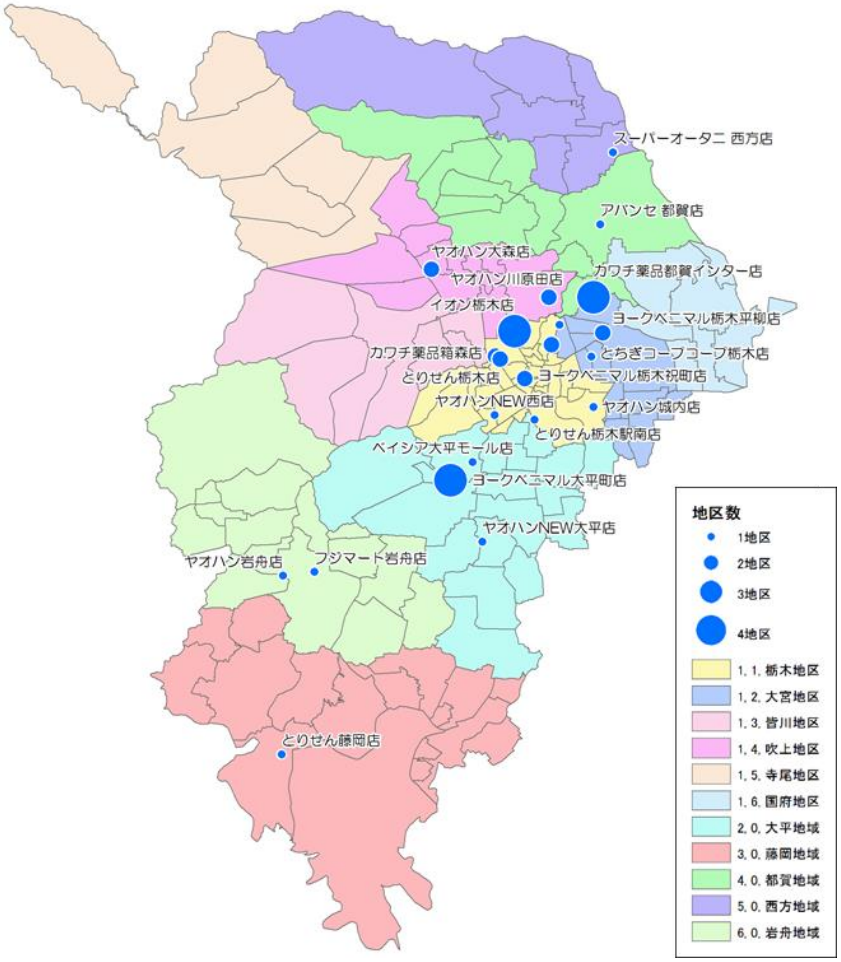


図 5-3　日常移動の実態（主な買い物先）

地区	普段の買い物によく行く店舗		
	1	2	3
栃木地域（栃木地区）	ヨークベニマル栃木祝町店	ヤオハンアイム店	とりせん栃木駅南店
		ヤオハン城内店	とりせん栃木店
		ヤオハンNEW西店	
栃木地域（大宮地区）	ヨークベニマル栃木平柳店	とちぎコープコープ栃木店	カワチ薬品都賀インター店
栃木地域（皆川地区）	とりせん栃木店	カワチ薬品箱森店	ヨークベニマル栃木祝町店
栃木地域（吹上地区）	ヤオハン川原田店	イオン栃木店	かましん栃木平柳店
	ヤオハン大森店		
栃木地域（寺尾地区）	ヤオハン大森店	イオン栃木店	カワチ薬品箱森店
栃木地域（国府地区）	ヨークベニマル栃木平柳店	カワチ薬品都賀インター店	ヤオハンアイム店
大平地域	ベイシア大平モール店	ヨークベニマル大平町店	ヤオハンNEW大平店
藤岡地域	とりせん藤岡店	イオン	ヨークベニマル大平町店
都賀地域	イオン栃木店	カワチ薬品都賀インター店	アパンセ 都賀店
西方地域	スーパーオータニ西方店	ヤオハン川原田店	カワチ薬品都賀インター店
岩舟地域	ヤオハン岩舟店	フジマート岩舟店	ヨークベニマル大平町店

：居住地と同地区の買い物先

図 5-4　地域別の主な買い物先

2)　主な移動手段

地域内の店舗利用の移動手段は、車を自分で運転する方が最も多く、次いで徒歩や自転車の利用が多く見られ、皆川、寺尾、国府地区のように、地域外の店舗利用が多い地区は、車を自分で運転する方の割合が高くなっています。

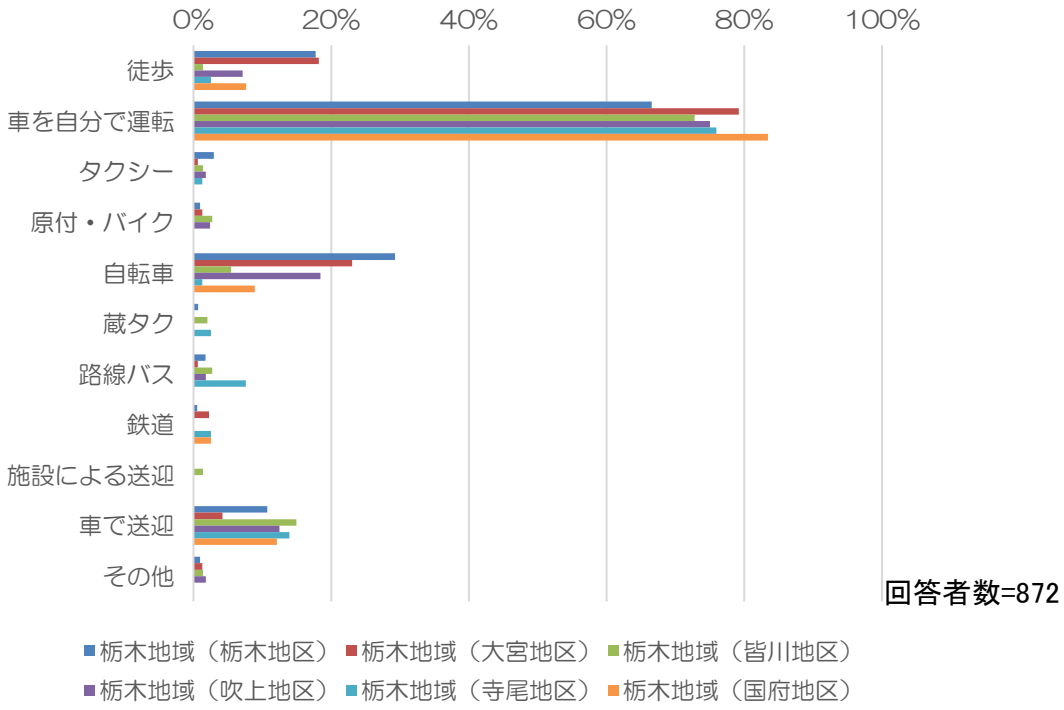


図 5-5　栃木地域の日常移動の実態（主な買い物先：移動手段）

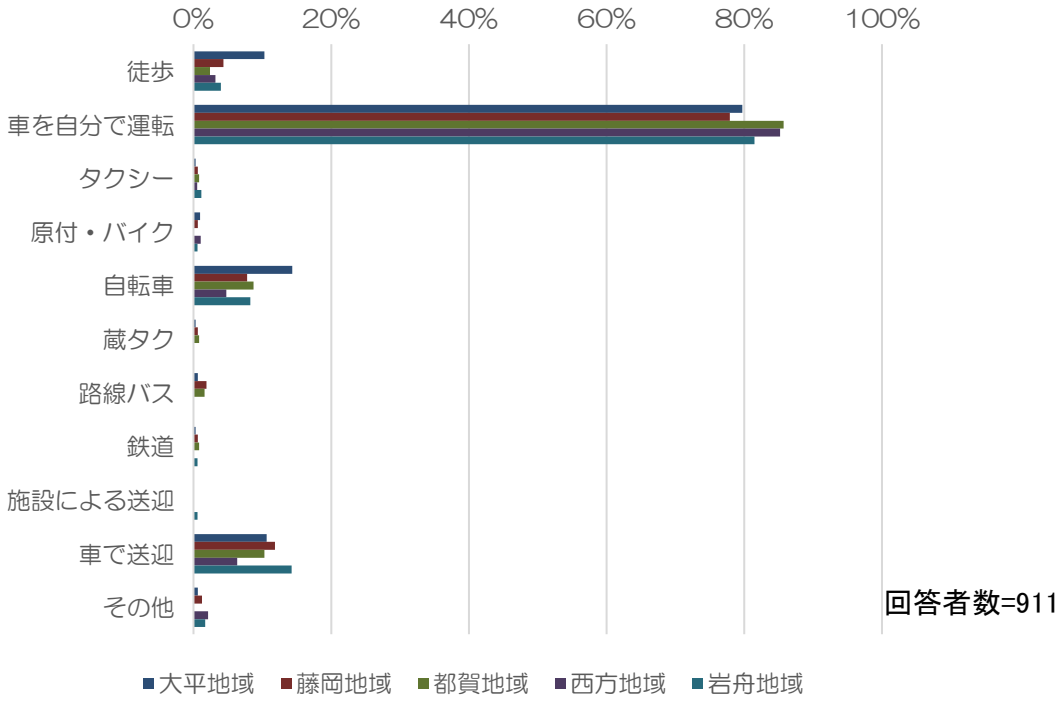


図 5-6　栃木地域以外の地域の日常移動の実態（主な買い物先：移動手段）

5.2.3. 医療機関利用

1） 主な医療機関先

医療機関先として、とちぎメディカルセンターしもつが・とちのきの利用が多く、吹上、大平、藤岡、岩舟地域では、地区内のクリニック、診療所の利用が多くなっています。

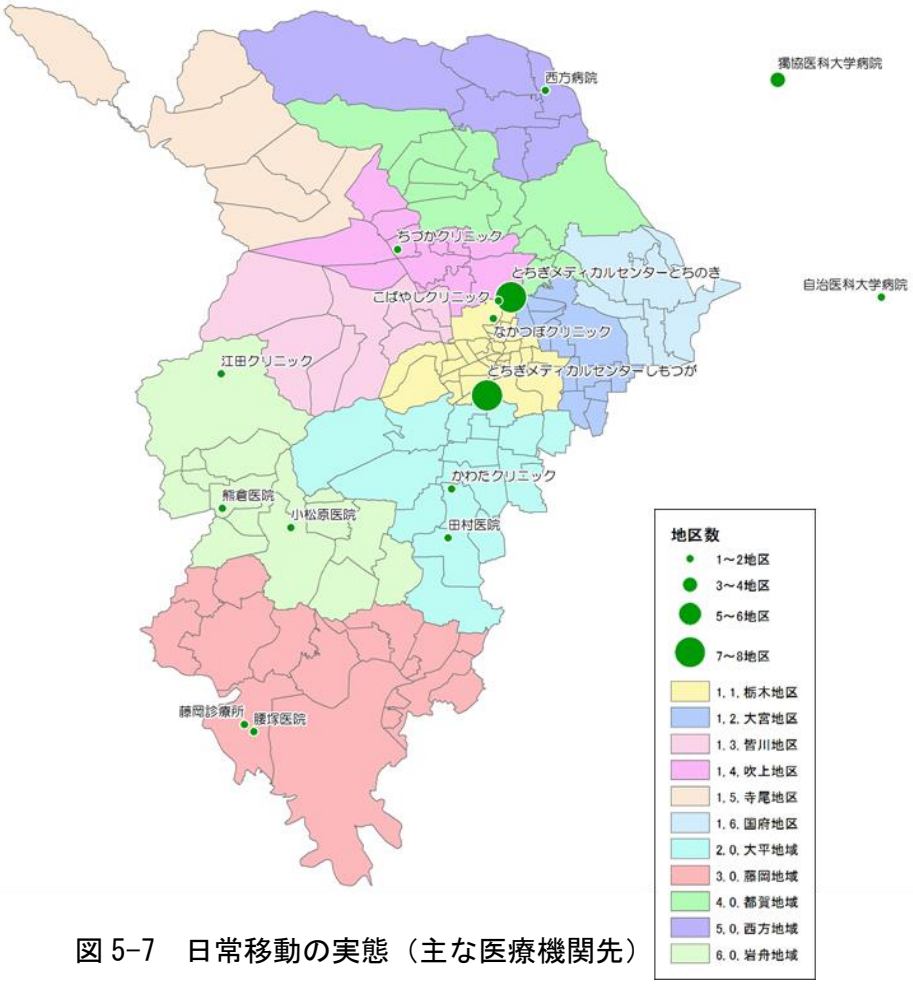


図 5-7　日常移動の実態（主な医療機関先）

地区	主に利用する医療機関		
	1	2	3
栃木地域（栃木地区）	とちぎメディカルセンターしもつが	とちぎメディカルセンターとちのき	なかつぼクリニック
栃木地域（大宮地区）	とちぎメディカルセンターとちのき	とちぎメディカルセンターしもつが	獨協医科大学病院
栃木地域（皆川地区）	とちぎメディカルセンターしもつが	とちぎメディカルセンターとちのき	江田クリニック
栃木地域（吹上地区）	とちぎメディカルセンターとちのき	ちづかクリニック	こばやしクリニック
栃木地域（寺尾地区）	ちづかクリニック	とちぎメディカルセンターとちのき	とちぎメディカルセンターしもつが
栃木地域（国府地区）	とちぎメディカルセンターとちのき	自治医科大学病院	とちぎメディカルセンターしもつが
大平地域	とちぎメディカルセンターしもつが	田村医院	かわたクリニック
藤岡地域	藤岡診療所	とちぎメディカルセンターしもつが	腰塚医院
都賀地域	とちぎメディカルセンターとちのき	獨協医科大学病院	西方病院
西方地域	西方病院	獨協医科大学病院	自治医科大学病院
岩舟地域	小松原医院	熊倉医院	とちぎメディカルセンターしもつが

：居住地と同地区の通院先

図 5-8　地区別の主に利用する医療機関

2)　移動手段

車を自分で運転する方が最も多く、次いで自転車利用、徒歩の利用が多く、寺尾地区は路線バスの利用が見られます。

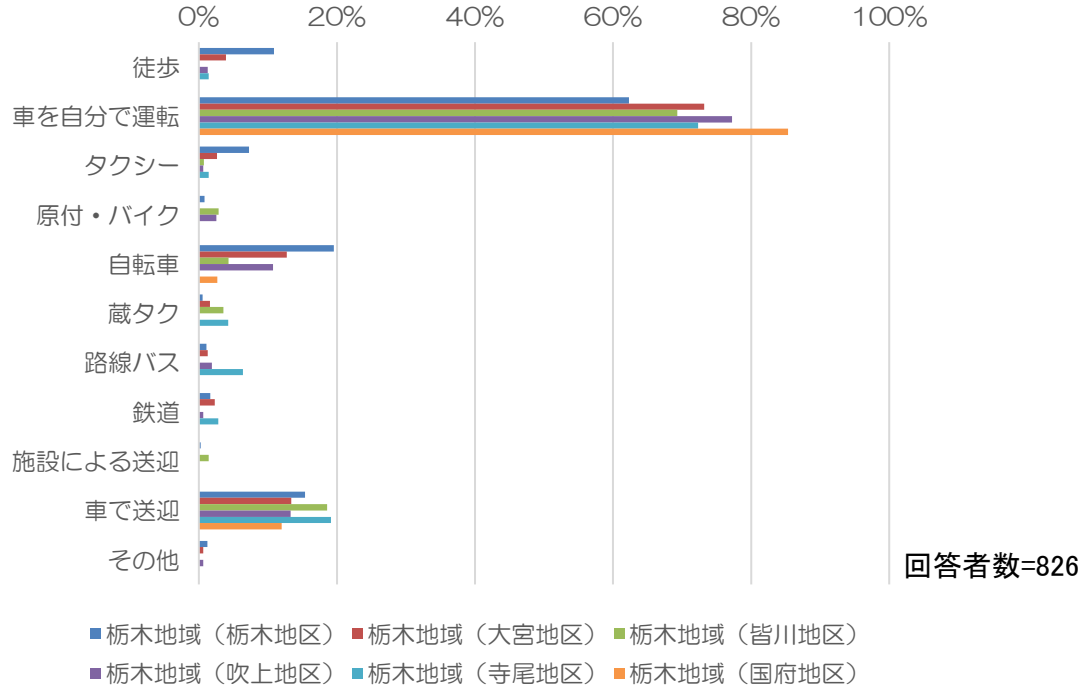


図 5-9　栃木地域の日常移動の実態（主な医療機関先：移動手段）

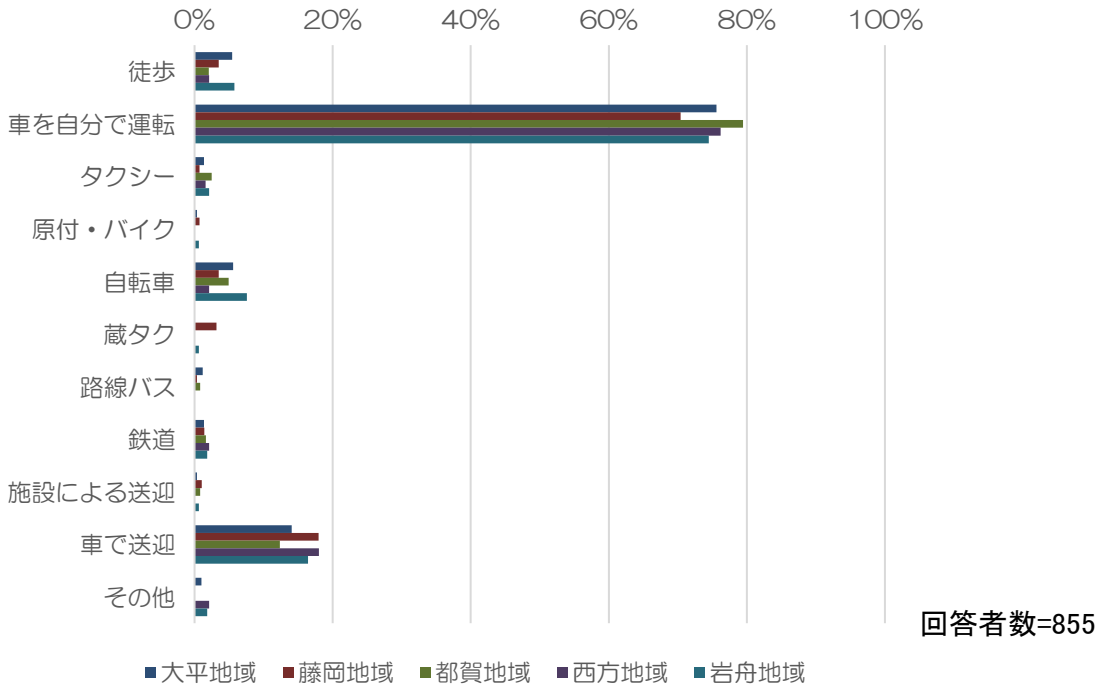


図 5-10　栃木地域以外の地域の日常移動の実態（主な医療機関先：移動手段）

5.2.4. 路線バスと鉄道の利用

1) 目的別移動手段

日常の移動手段としての路線バス及び鉄道の利用を目的別にみると、私用目的と通勤・通学目的で鉄道利用が多くなっています。

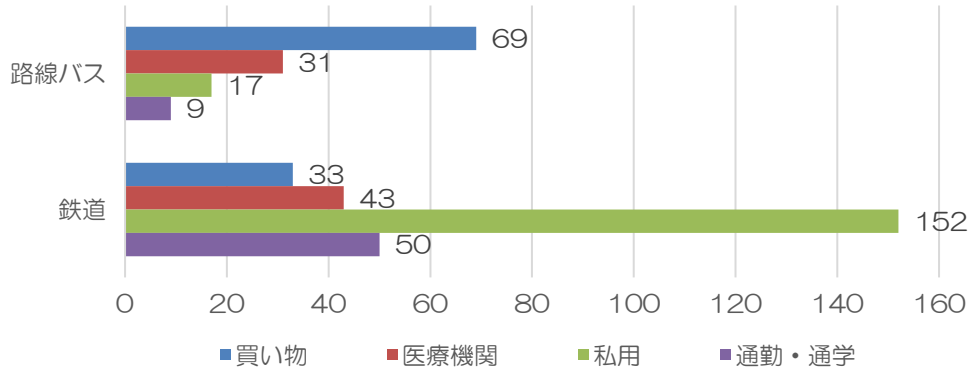


図 5-11　路線バスと鉄道の利用目的

2) 鉄道利用の移動先

鉄道利用が多い私用目的、通勤・通学目的の移動先を移動手段別にみると、鉄道利用は市外への長距離移動での利用が多くなっています。

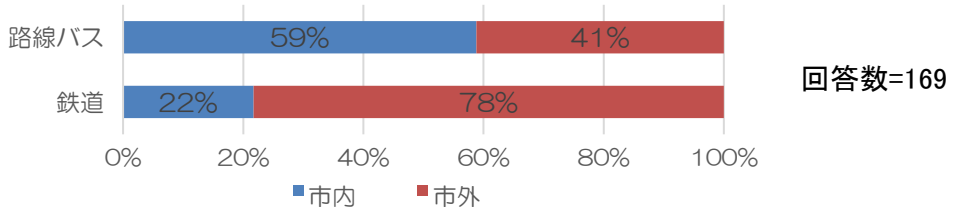


図 5-12　私用目的の移動先

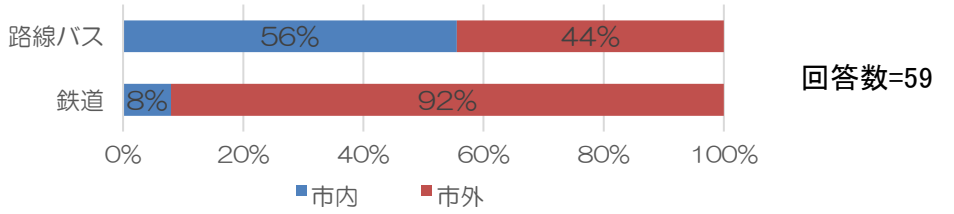


図 5-13　通勤・通学の移動先

5.2.5. ふれあいバスへの不満・利用する条件（３つまで選択）

ふれあいバス利用者の不満は、「運行本数」、「乗りたい時間帯の運行」、「行き先・ルートのわかりやすさ」等の意見があげられています。一方で、ふれあいバスを利用していない方の利用する条件は、「行き先・ルートのわかりやすさ」、「バス停までの距離、運行本数」等の意見があげられています。

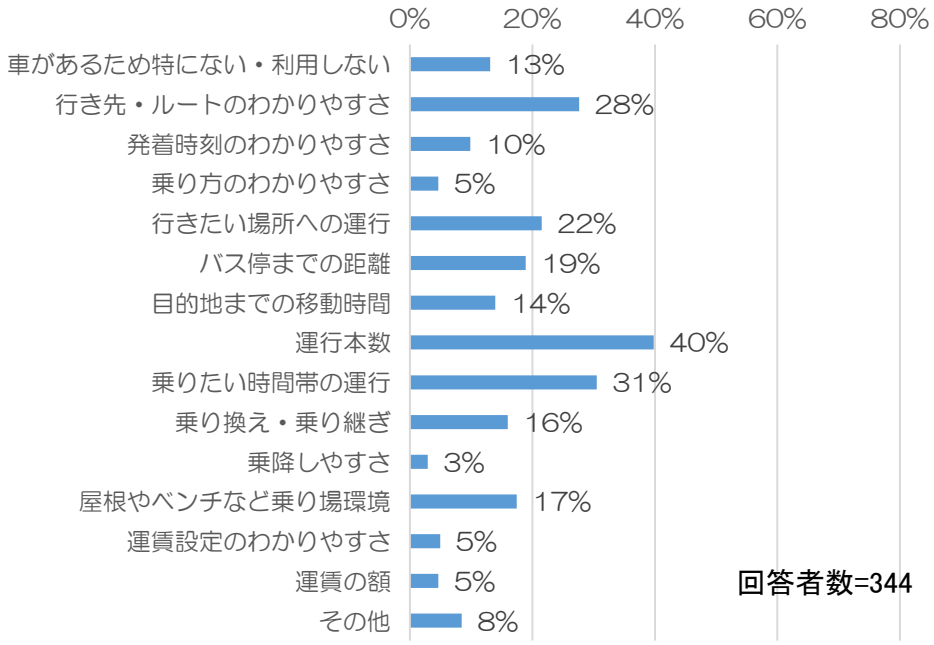


図 5-14　ふれあいバスへの不満（バス利用者）

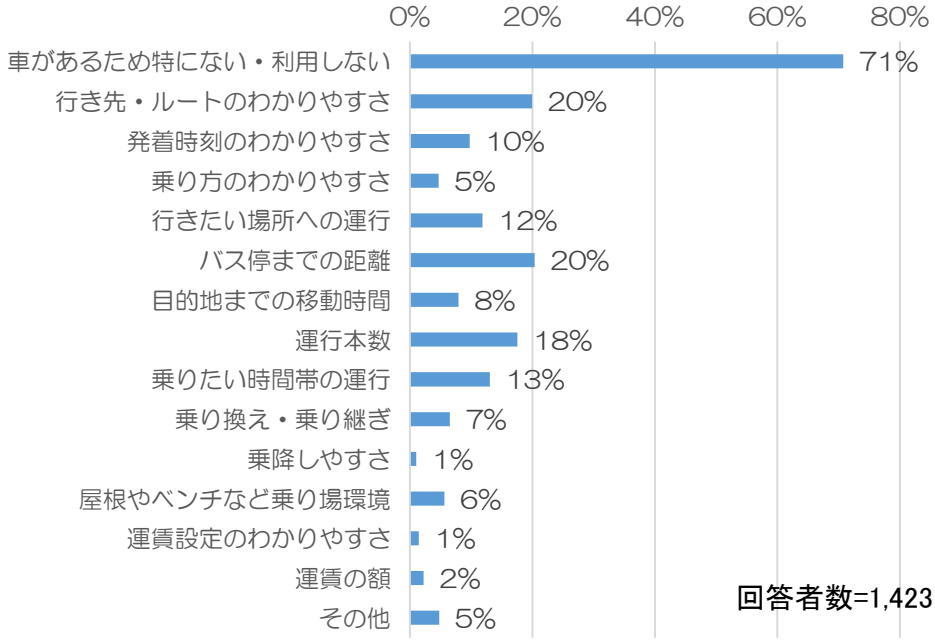


図 5-15　ふれあいバスを利用する条件（バスを利用していない方）

5.2.6. 蔵タクへの不満・利用する条件（３つまで選択）

蔵タク利用者の不満は、「予約しやすさ」、「土日運行」等の意見があげられています。

蔵タクを利用していない方は、「利用方法のわかりやすさ」、「希望する時間帯への予約のしやすさ」等の意見があげられています。

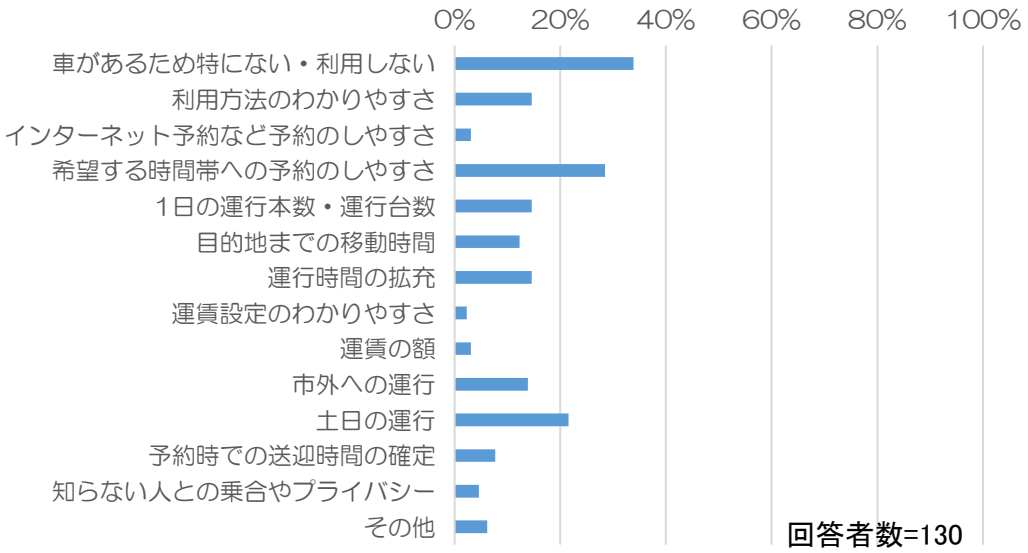


図 5-16　蔵タクへの不満（蔵タク利用者）

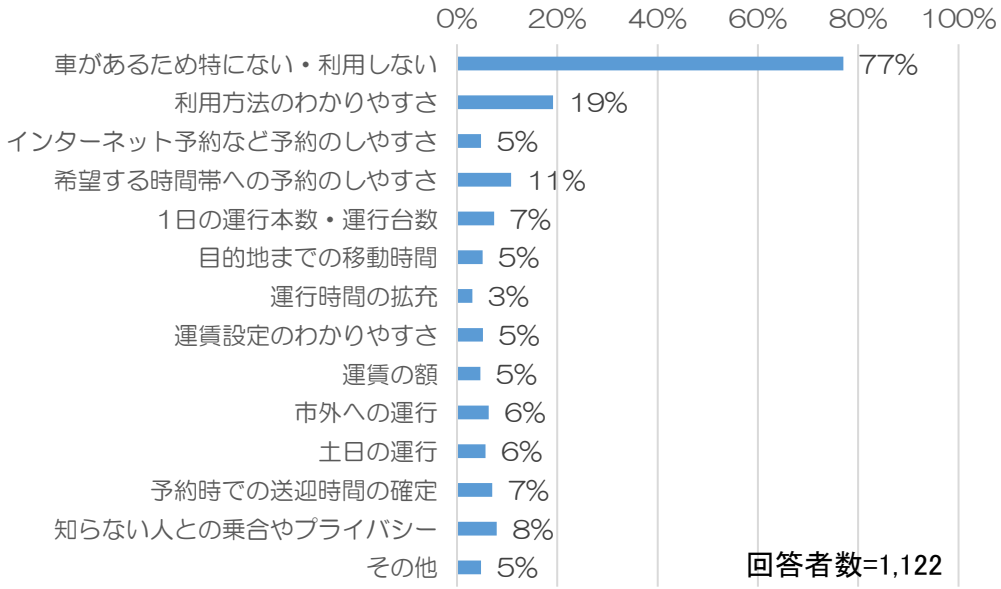


図 5-17　蔵タクの利用する条件（蔵タクを利用していない方）

5.2.7. 公共交通の支払い金額

自宅から栃木駅まで公共交通で移動する場合の支払額として、「他の交通手段がない場合、やむを得ない上限の金額」の平均額は 600 円前後、「妥当と思われる金額」の平均額は400円前後であり、上限金額と妥当と思われる金額には200円前後の差があります。

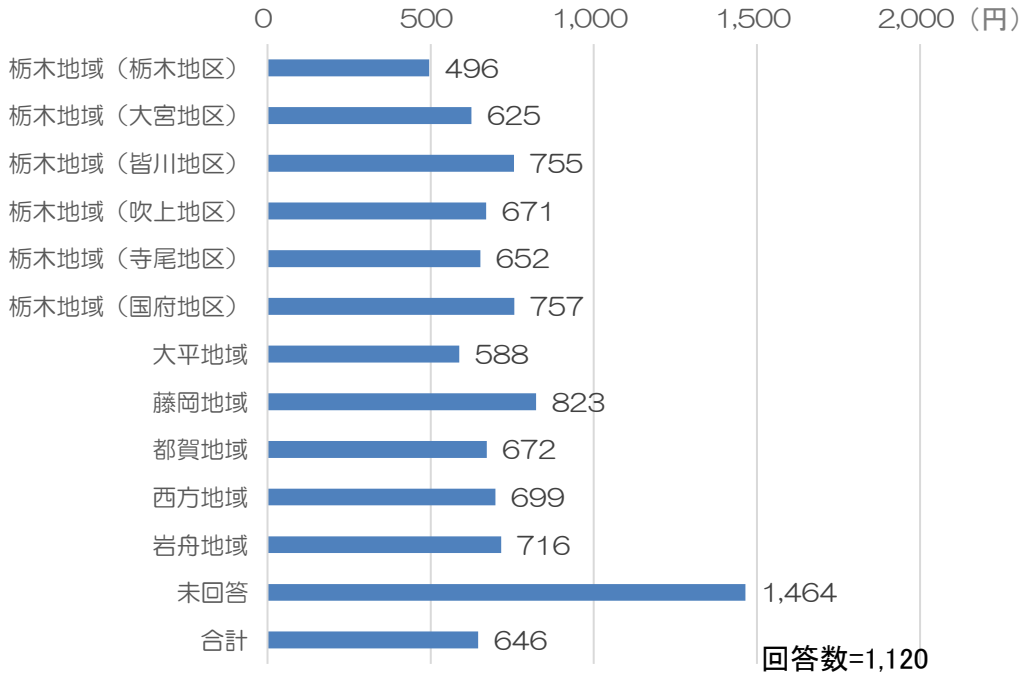


図 5-18　他の交通手段がない場合、やむを得ない上限の金額

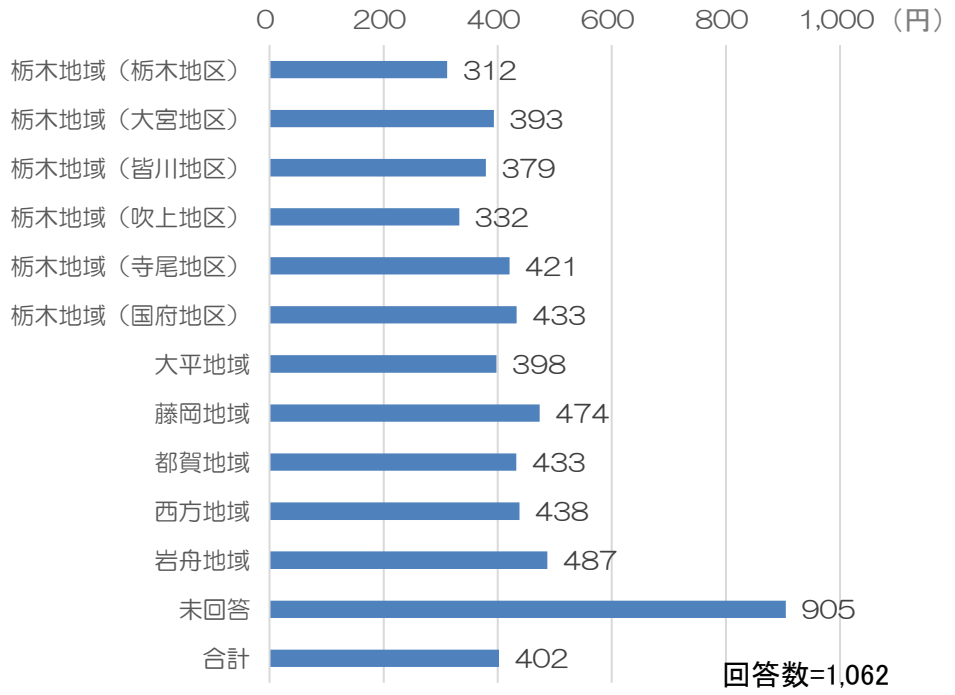


図 5-19　妥当と思われる金額

5.3. 高校生アンケート調査

市内の高等学校 6 施設を対象に、1,500 票（各 250 票）のアンケートを配布しました。回収は 1,184 票で、各高等学校で約 200 票程度を回収しました。

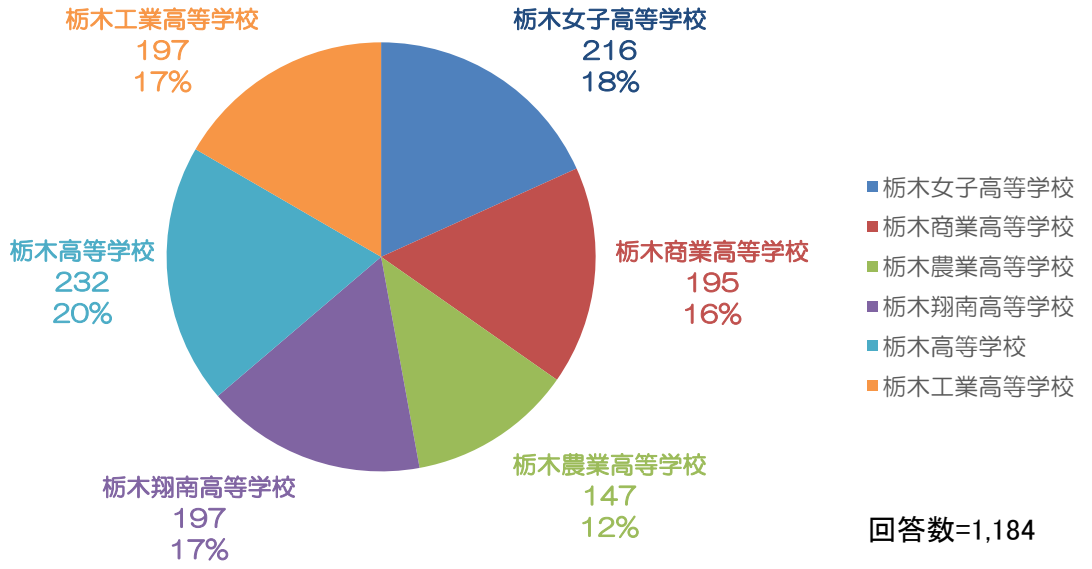


図 5-20　アンケート回収状況

市外からの通学は、栃木女子高、栃木高校、栃木工業、栃木翔南が多い状況にあります。

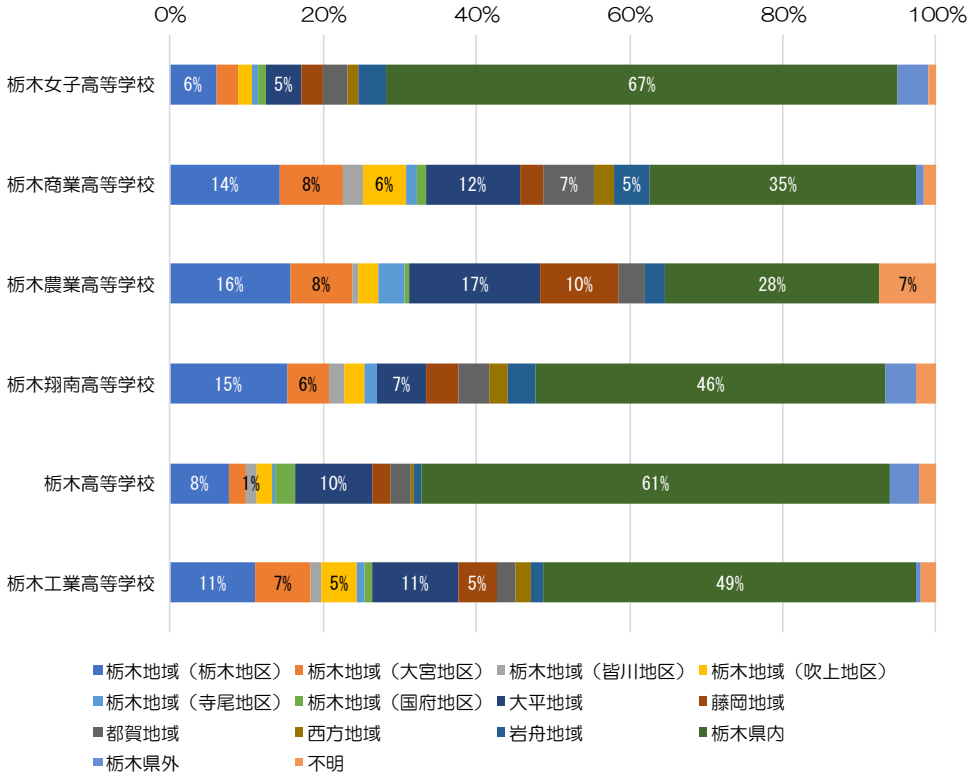


図 5-21　アンケート回収状況（地区別）

5.3.1. ふれあいバスの利用状況・不満・利用する条件（3 つまで選択）

高校生のふれあいバスの利用状況は、利用したことがある方は約 20%であり、知らない方は約 30%となっています。市外からの通学者の多い栃木高校、栃木工業では、知らない方が多くなっています。

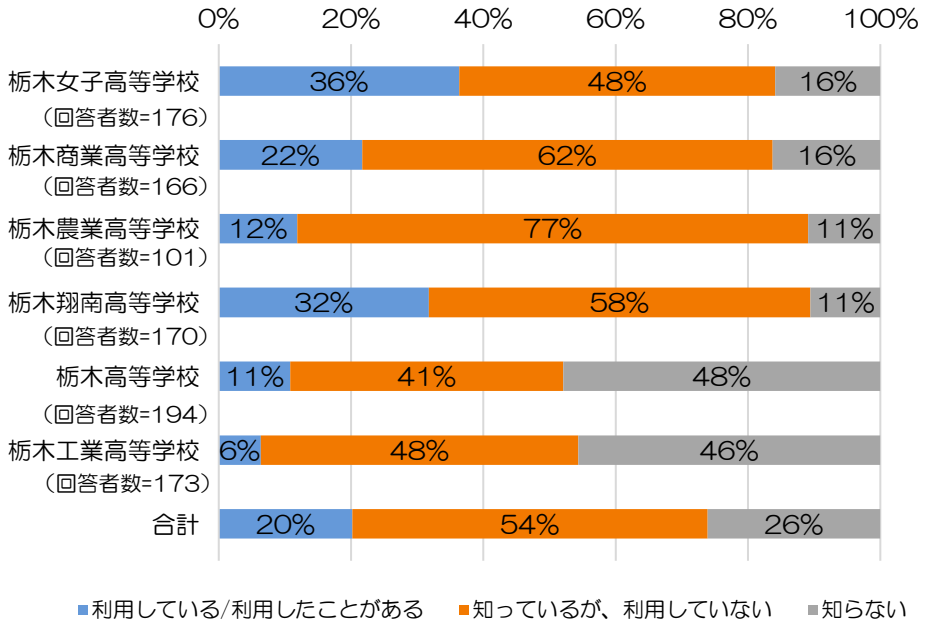


図 5-22　ふれあいバスの利用状況

ふれあいバスの要望は、「運行本数」、「乗りたい時間帯の運行」に関する意見が多く、利用する条件は、「行き先・ルートのわかりやすさ」、「運行本数」等の意見が多くなっています。

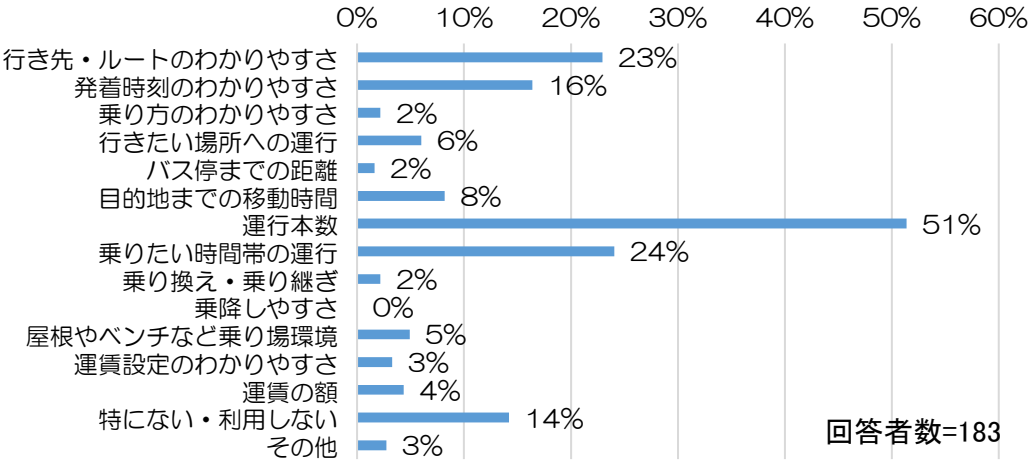


図 5-23　ふれあいバスへの要望

5.4. バス利用者アンケート調査

市内のバス路線 10 路線を対象に、バスに乗り込んでのアンケート調査を実施し、424 票を回収しました。

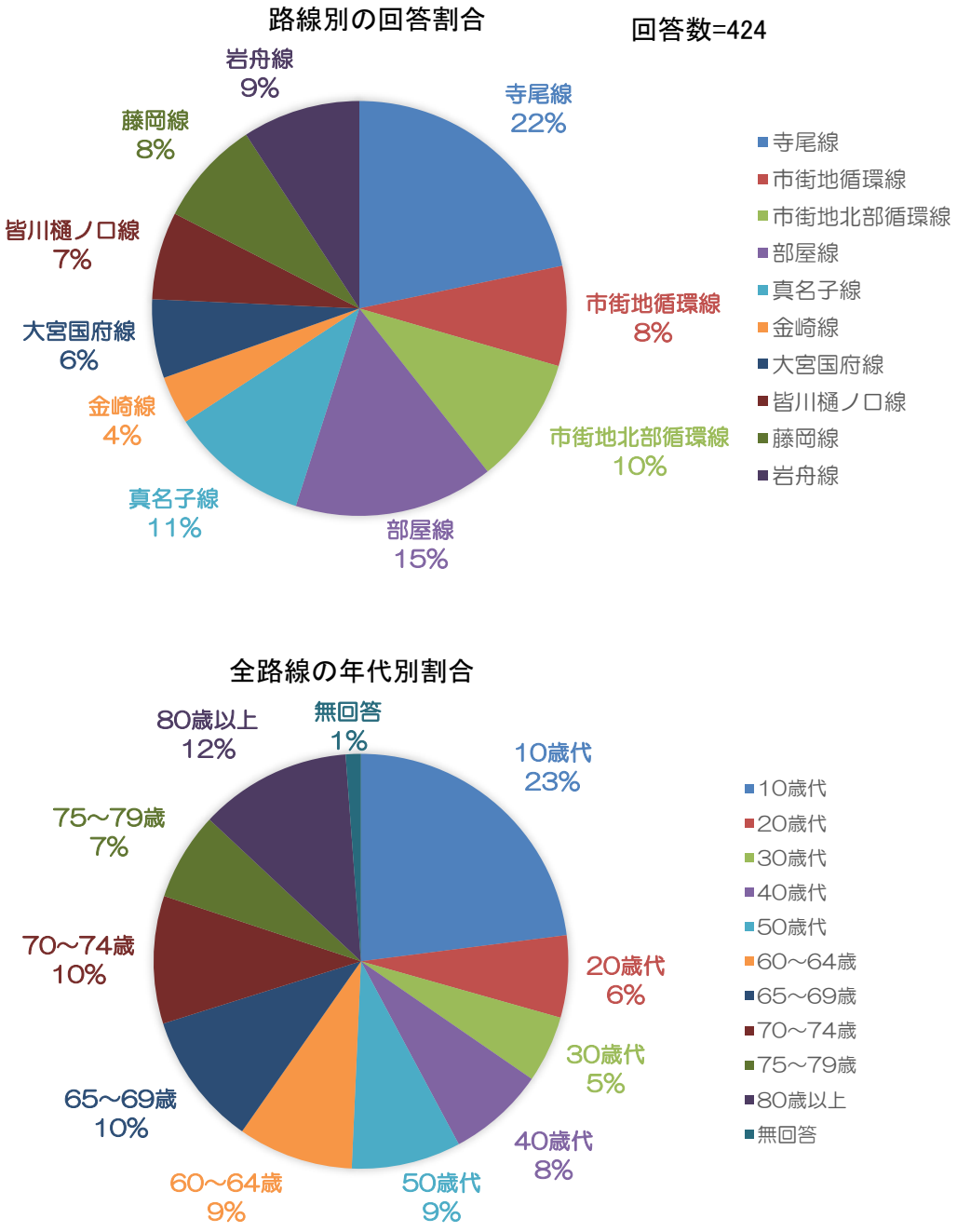


図 5-24　アンケート回収状況

5.4.1. ふれあいバスへの不満（３つまで選択）

ふれあいバスへの不満は、運行本数、運行の時間帯に関する意見が多く、特に不満な理由としては、「運行本数」が挙げられています。

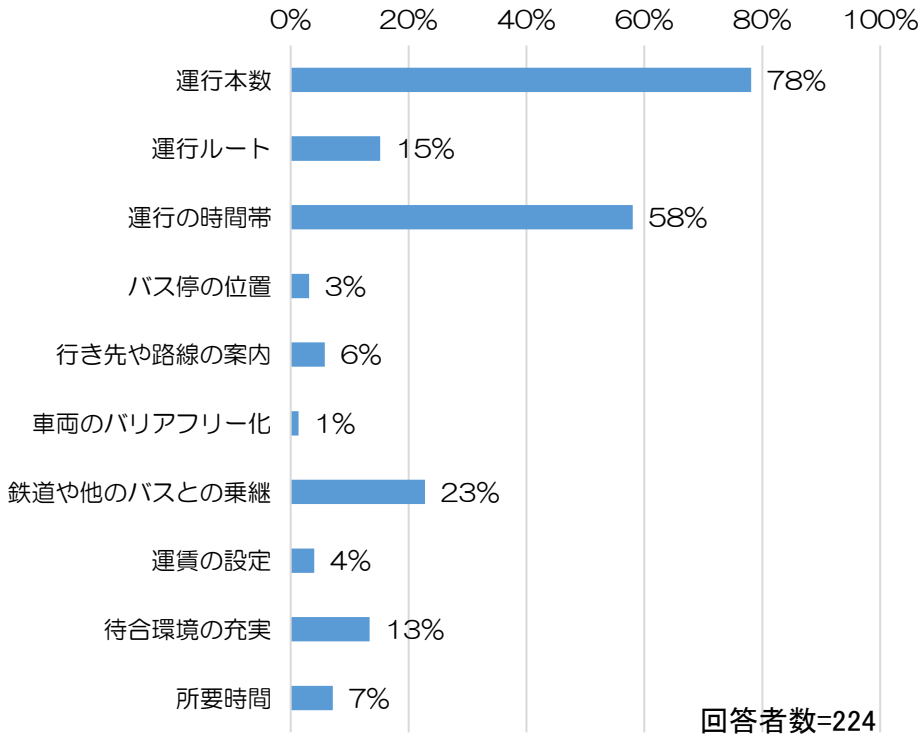


図 5-25　ふれあいバスへの不満

5.5. 蔵タク利用者アンケート調査

蔵タク 14 台を対象に、1 台当たり 30 票（計 420 票）アンケートを設置し、163 票を回収しました。各地域約 10～20 票程度回収しており、回答者の属性としては、60 歳以上の回答者が大半を占めています。

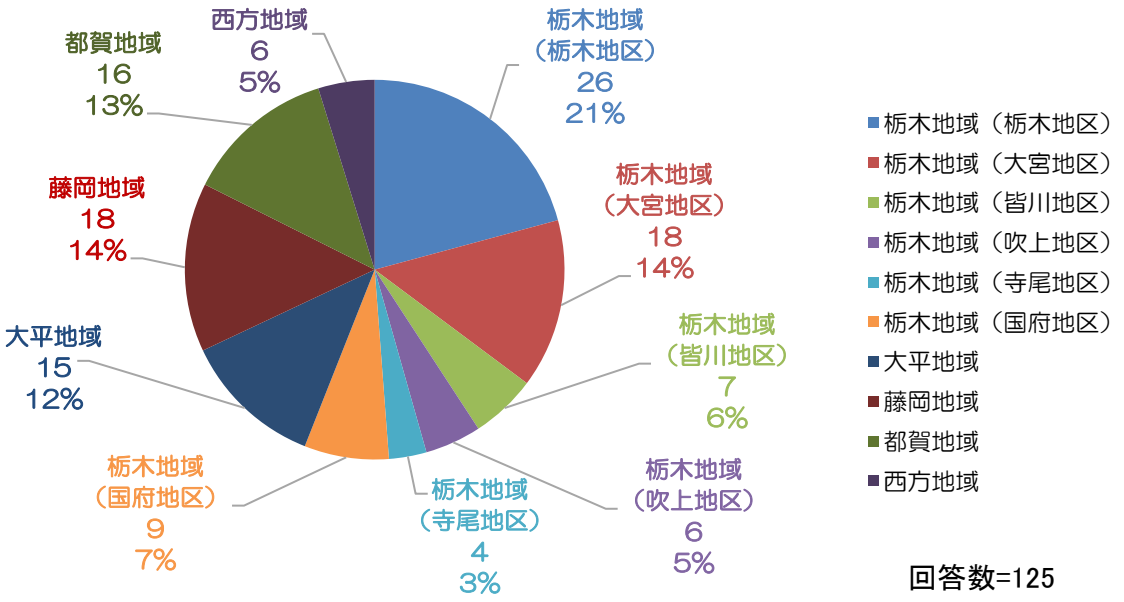


図 5-26　アンケート回収状況（地域別）

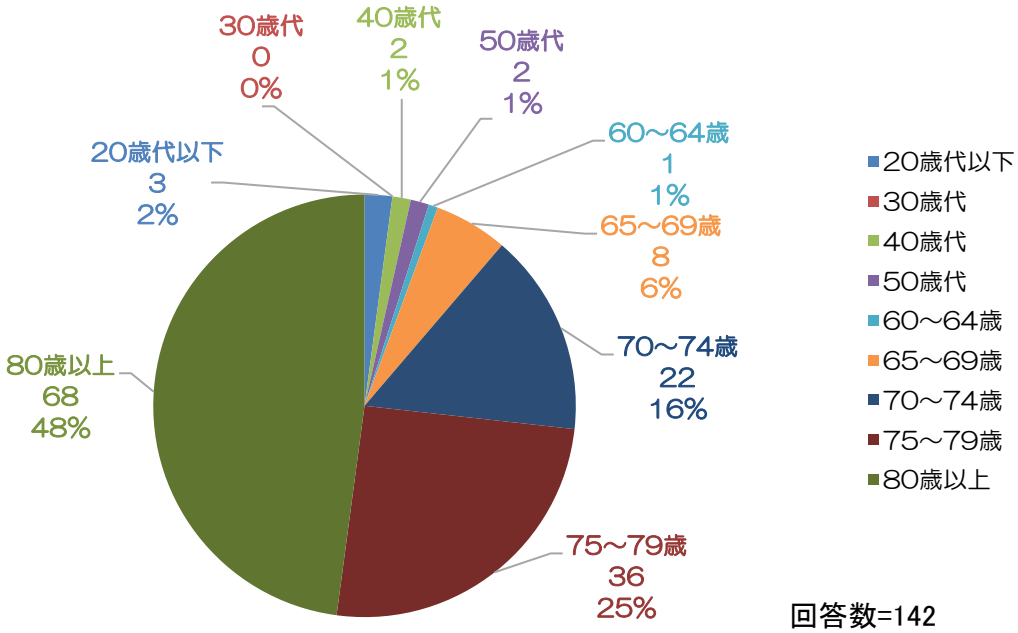


図 5-27　年齢構成

5.5.1. 自宅から目的地までの平均直線移動距離（地区別）

蔵タク利用の平均直線移動距離は、約 5km となっています。寺尾地区 、藤岡、西方、岩舟地域の利用者は、約 10km と平均直線移動距離が長く、その他の地域の平均直線移動距離は約 3～5km となっています。

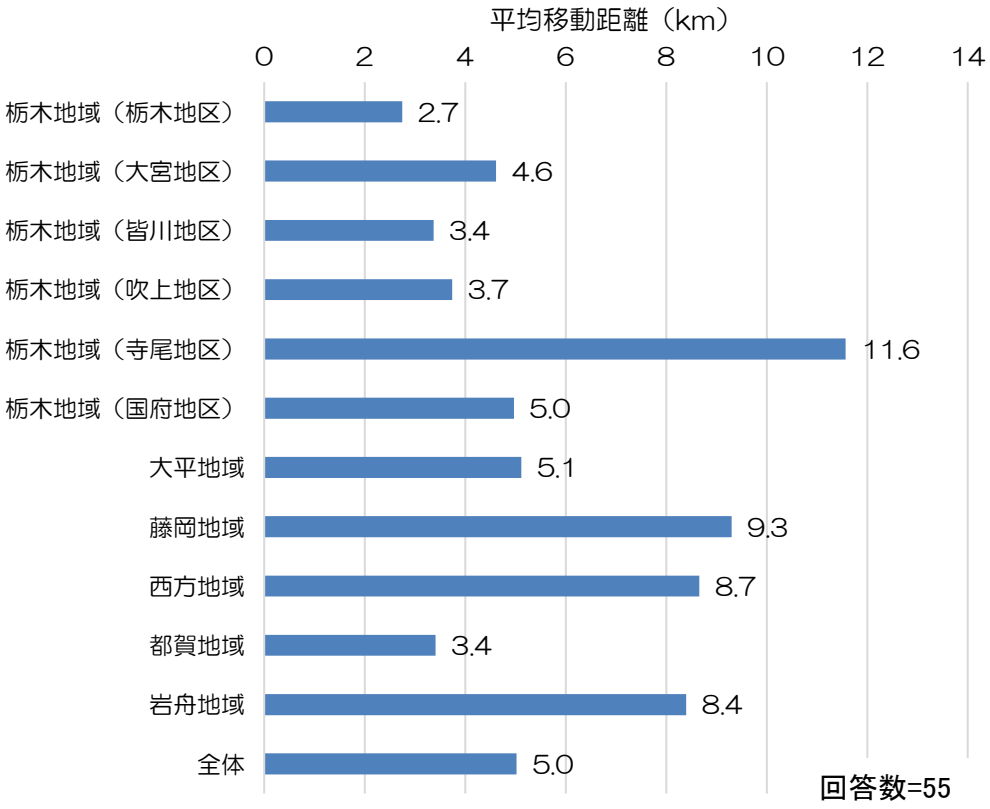


図 5-28　平均直線移動距離（地区別）

5.5.2. 蔵タクへの要望（３つまで選択）

蔵タクへの要望は、土日運行、運行便数増加、市外運行に関する意見が挙げられています。藤岡地域と岩舟地域で市外運行、栃木地区と西方地域で運行便数増加との意見が多くなっています。

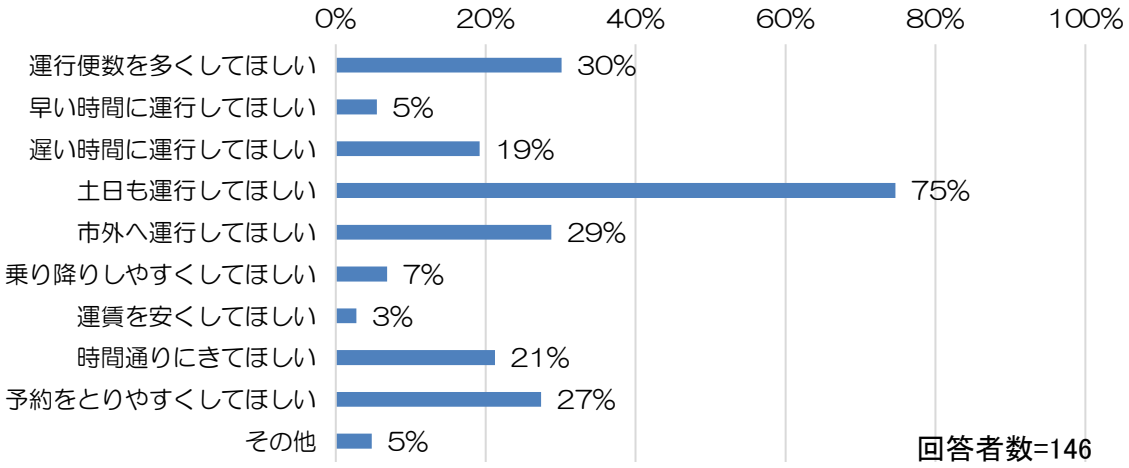


図 5-29　蔵タクへの要望

5.5.3. 蔵タクの利用目的

蔵タクの利用目的の 2/3 が、通院となっています。

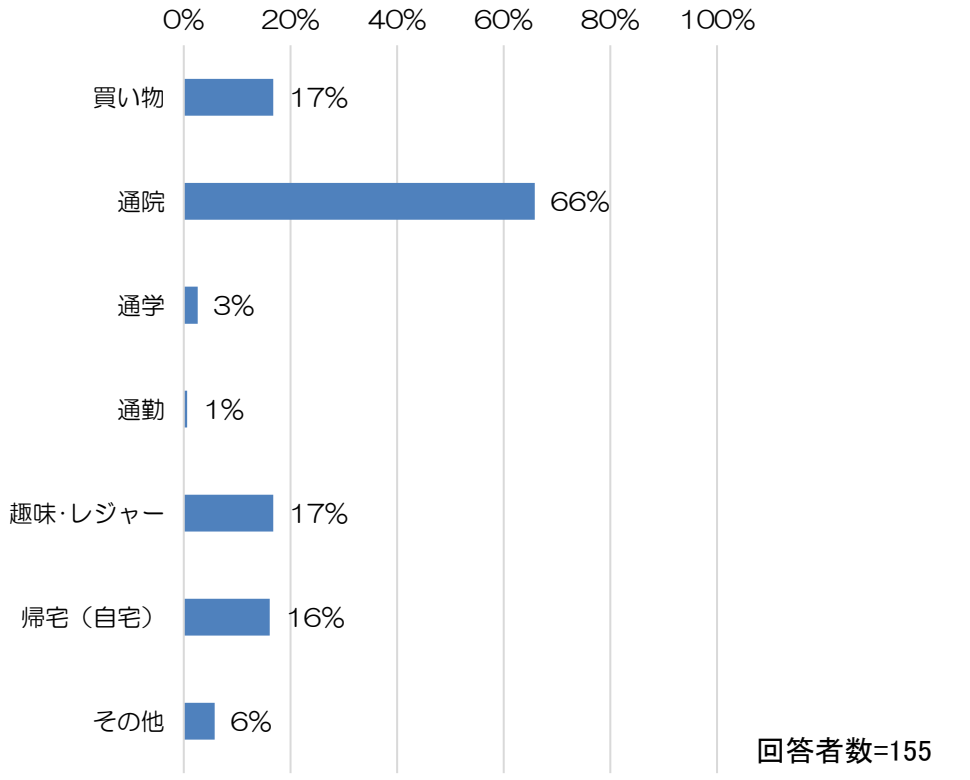


図 5-30　蔵タクの利用目的

5.6. 日常行動ヒアリング調査

岩舟地区、都賀地区の 2 地区でグループインタビュー調査を実施しました。

項目	岩舟地区（遊楽々館）	都賀地区（あいあいプラザ）
バス利用について	・時刻表がどこを見ていいかわからない ・行き先をバス運転士が教えてくれることもある ・どこに行くかわからない ・地区単位で路線を見直してほしい ・乗り方教室等を実験的に実施してほしい ・予約制等でどこでも乗れるようにしてほしい	・バス停名はわかるが、バスの行き先がわからない ・最寄バス停がわからない、近くにバス停がない ・時刻表がわかりにくい
蔵タク利用について	・行きたいところにいけるのがいい ・蔵タクの乗り合いに抵抗がある	・土日の利用 ・乗り合いなので、他の人の目が気になる ・時間の遅れは気にならない ・短い時間で乗れるようにしてほしい ・予約ができない
自動車利用について	・免許返納できるように公共交通の改善が必要 ・免許返納のサービスを充実させてほしい	―
タクシー利用について	―	・タクシー券が少ない ・買い物にも利用したい
鉄道利用について	―	・駅の階段がきつい

5.7. 調査結果の整理

調査目的	調査内容	調査結果から得られる特徴
1.市民アンケート調査	①市民アンケート調査	● 最寄バス停までの距離は、500m 以内が約 60%を占め、500m 以上離れると、最寄バス停として認識が薄れる ● 買い物は、居住地から近い店舗の利用が多い ● 医療機関は、とちぎメディカルセンターしもつが、とちのきの利用が多い ● 栃木駅までの支払い上限金額は 600 円前後、妥当金額は 400 円前後である ● ふれあいバスへの要望は、運行本数、乗りたい時間帯の運行、行き先・ルートのわかりやすさが多い ● 蔵タクへの要望は、利用のわかりやすさ、希望する時間帯への予約のしやすさ、土日運行の意見が多い
	②高校生アンケート調査	● 通学時の交通手段は、自転車が約 70%であり、市外からの通学を中心に鉄道も多い ● ふれあいバスの利用状況は約 20%であり、市外からの通学が多い学校では知らないとの意見も多い ● ふれあいバスへの要望は、運行本数、行き先・ルートのわかりやすさ、乗りたい時間帯の運行が多い
2.利用者ヒアリング及びアンケート調査	③ふれあいバス利用者アンケート調査	● 通学は寺尾線、部屋線、真名子線が多い ● ふれあいバスへの要望は、運行本数、運行の時間帯、他の交通機関との乗継の意見が多い
	④蔵タク利用者アンケート調査	● 目的地までの平均直線移動距離は、約 5km であり、寺尾地区、藤岡、岩舟地域では約 10km と長い ● 利用目的は、通院が 66%であるが、寺尾地区は買い物、趣味・レジャー目的も多い ● 蔵タクへの要望は、土日運行、運行便数増加、市外運行との意見が多い
3.拠点施設に対する調査	⑤日常行動ヒアリング調査	● ふれあいバスへの主な要望は、バス停等の路線図、アナウンスに関する意見、朝夕の増便、バリアフリー関連の意見が多い ● 蔵タクへの主な要望は、利用方法がわからない、予約のしやすさ等の意見が多く、一方で、満足度も高い ● 鉄道への主な要望は、快速等の運行本数、通勤時間帯の運行本数等の意見が多い ● 観光利用は県内の他、茨城県、埼玉県の来訪者がおり、車、鉄道での利用が多く、滞在は半日程度である
4.インタビュー調査	⑥シニアクラブ・自治会へのアンケート調査	● 時刻表や路線図での情報提供だけではなく、コミュニケーションによる情報提供が必要 ● 個別の移動に対応した交通手段を考えることが必要で、また、実験的に実施することも必要 ● バスに関しては、わかりやすさの向上や乗りやすい環境づくり（予約制、本数の増加、待合環境の整備、料金割引等）が必要 ● 蔵タクは利用者には好評であるため、利用方法を周知し、広めていくことが必要

6. 公費負担状況

6.1. コミュニティバス（ふれあいバス）

運行距離の延伸等の見直しにより、運行経費が増加傾向にあり、平成 26 年度から平成 29 年度の 3 年間に約 45,870,000 円増加しています。

表 6-1　ふれあいバス（コミュニティバス）利用状況と運行経費

年度	利用者数	運賃収入	運行経費	収支率	1 人あたり公費負担額
平成 26 年度	210,127 人	26,620,796 円	271,892,762 円	9.8%	1,167.3 円
平成 27 年度	218,791 人	27,113,602 円	291,117,064 円	9.3%	1,206.6 円
平成 28 年度	222,551 人	27,895,262 円	319,788,145 円	8.7%	1,311.6 円
平成 29 年度	224,196 人	26,508,113 円	317,761,931 円	8.3%	1,299.1 円

路線別経費では、寺尾線、部屋線、真名子線、皆川樋ノ口線、藤岡線、岩舟線は、運行車両が２台であるため比較的高くなっています。路線別収入については、寺尾線が 10 路線のうち最も高くなっていて、経費と収入の比較でみると、収支率は金崎線が最も低く、公費負担の総額は藤岡線が最も高くなっています。乗降客 1 人当たりの公費負担額は、寺尾線、市街地北部循環線、部屋線は比較的低くなっています。

表 6-2　路線別の利用状況と運行経費

路線名	平成 29 年度			収支率	1 人あたり公費負担額
	利用者数	運賃収入	運行経費		
①寺尾線	44,879 人	7,207,362 円	33,583,447 円	21.5%	587.7 円
②市街地循環線	14,484 人	1,215,678 円	23,524,037 円	5.2%	1,540.2 円
③市街地北部循環線	33,077 人	2,656,648 円	22,102,417 円	12.0%	587.9 円
④部屋線	37,101 人	3,517,846 円	43,143,061 円	8.2%	975.7 円
⑤真名子線	25,813 人	3,621,294 円	35,181,660 円	10.3%	1,222.7 円
⑥金崎線	6,286 人	645,185 円	24,331,000 円	2.7%	3,768.0 円
⑦大宮国府線	8,553 人	910,349 円	22,664,686 円	4.0%	2,543.5 円
⑧皆川樋ノ口線	17,064 人	2,124,908 円	34,552,537 円	6.2%	1,900.4 円
⑨藤岡線	16,392 人	1,786,248 円	42,980,801 円	4.2%	2,513.1 円
⑩岩舟線	20,547 人	2,822,595 円	35,698,285 円	7.6%	1,600.0 円

6.2. デマンドタクシー（蔵タク）

蔵タクの収支率は、平成 26～29 年度でそれぞれ約 15%となっています。

表 6-3　デマンドタクシー（蔵タク）利用状況と運行経費

年度	利用者数	運賃収入	運行経費	収支率	1 人あたりの公費負担額
平成 26 年度	58,029 人	12,581,850 円	79,739,658 円	15.8%	1,157.3 円
平成 27 年度	59,609 人	13,135,300 円	85,750,959 円	15.3%	1,218.2 円
平成 28 年度	61,098 人	13,328,350 円	86,737,682 円	15.4%	1,201.5 円
平成 29 年度	62,552 人	13,385,300 円	85,610,834 円	15.6%	1,154.6 円

7. 公共交通を取り巻く課題整理

7.1. 上位計画との関連を踏まえた本計画の役割

本計画の上位計画となる総合計画や都市計画マスタープラン、都市交通マスタープランなどの進捗状況を踏まえ、本計画の役割を整理しました。

表 7-1　上位計画等の関連を踏まえた本計画の役割

上位・関連計画
【総合計画】 ・生活行動の多様化や高齢社会に対応した、誰もが容易に移動できる交通手段や、本市の観光スタイルを多地域周遊型へ誘導し、観光資源をつなぐ移動手段を確保するための公共交通網の再編 ☛ 生活行動の多様化、高齢社会、観光の振興 **【都市計画マスタープラン】** ・鉄道駅を中心とした都市機能の集約により、環境負荷が少なく暮らしやすいコンパクトシティの実現と、低炭素社会の実現に向けた自動車依存の軽減に向け、多様な交通手段で移動できる交通ネットワークの形成 ☛ コンパクトシティ、環境負荷の軽減、多様な交通手段 **【都市交通マスタープラン】** ・都市拠点や地域拠点に集約されていく土地利用に対応した公共交通網の形成 鉄道：市の基幹公共交通軸として都市拠点と地域拠点を連携する役割 コミュニティバス：鉄道利用圏域外の郊外市街地と拠点を連携する地域連携軸 デマンドタクシー：公共交通利用圏域外の移動手段としての役割 ☛ 拠点への集約、バスと蔵タクの関連性 **【地域公共交通総合連携計画】** ・福祉施策としてのデマンドタクシー（蔵タク）の運行、デマンドタクシーを補完するコミュニティバス（ふれあいバス）の運行、効果的・効率的な運行内容の設定 ☛ バスと蔵タクの関連性 **【まち・ひと・しごと創生総合戦略】** ・人々が安心して暮らせる社会環境をつくりだすための地域公共交通の充実 ふれあいバスや蔵タクの運行について、随時見直しを行い、より利用しやすい地域公共交通網を整備 ☛ 運行の見直し改善

7.2. 地域の現状を考慮した本計画の役割

地域の現状整理や公共交通の現状に関する調査等を踏まえ、本計画に必要な役割を整理しました。

本市の公共交通を取り巻く現状は以下のとおりです。

表 7-2　公共交通を取り巻く現状

地理的状況
・本市は、１市５町の合併により広大な市域となり、市の北部から西部にかけては山間部が、東部から南部にかけては関東平野に連なる平坦地が広がっています。 ・山間部においては、傾斜を有する道路も多く道路幅や勾配などの影響でバス車両での運行が難しい地区も多くあります。 一方、平野部においては、圃場整備を行った大規模な田園地帯に集落が点在するなど、バスが運行できる道路があっても居住が分散しているため、路線運行型の公共交通では多くをカバーすることが難しい状況にあります。 ・山間部と平野部などの地域特性に配慮した公共交通網を検討する必要があります。 ☛ 各地域の特性
高齢化と人口減少、公共交通の担い手不足
・本市は、高い自動車依存にある中、高齢者数や運転免許証自主返納者が増加傾向にあることから、将来的に自動車による移動が困難な人が増加することが見込まれます。 ☛ 移動困難者の増加 ・市全体として人口減少が進んでおりますが、世帯数は増加傾向にあり、居住の分散化が進んでいます。 ☛ 居住の分散化 ・タクシーを中心に運転手の不足やドライバーの高齢化により、運行に必要な人員確保が困難になることの想定も必要です。 ☛ ドライバー不足
民間公共交通網
・本市は、東西に JR 両毛線、南北に東武日光線・宇都宮線が走り、各地域に交通結節点となる鉄道駅があることから、鉄道や各公共交通の相互連携が必要となります。 また、公共交通全体の利用促進を図るためには、市民をはじめ、鉄道、一般タクシー、民間路線バスなど関係者との協力が必要となります。 ☛ 相互連携、市民や関係者の協力

7.3. 公共交通の利用実態を考慮した本計画の役割

ふれあいバスの状況

・ふれあいバスの利用者は増加傾向にありますが、路線によって利用状況に大きく差があります。また、利用されている路線であっても、区間によって利用の多い区間と少ない区間があり、路線の中でも利用状況が変わっています。
・市内の多くの地域を網羅する形で運行していますが、運行本数や乗りたい時間帯にバスがない、ルートの複雑さや目的地までの距離などの理由により、利用者にとって使い勝手が良いものではないと思われます。そのため、バス路線上にある目的地でも、蔵タクが利用されている状況にあります。
・バス利用度が低い地域としては、市の西部では人口も減少し利用が低く、東部・北東部では人口は多くなっているが利用が少ない状況です。また、北部・南部でも路線の途中から乗客が少ない状況となっています。
・寺尾線は鹿沼市永野地区を運行するバスとの連携を行っていますが、市外への乗継が可能な路線はこの 1 路線のみです。生活圏が市外と密接に関わる地域について、市外の公共交通との相互連携を検討する必要があります。

☛ ニーズに即した運行、地域差があるニーズ

蔵タクの状況

・蔵タクの登録者数、利用者数は共に増加傾向にありますが、実利用者は毎年 3,000 人前後とあまり変わらない状況で、利用も市人口の 1.8%が平均年間 20 回という状況が続いており、利用者の約 9 割を 61 歳以上が占めています。蔵タクはバスと比べて 1 台あたりの乗車定員が少ないため、高齢者人数の増加に伴い公共交通のニーズが増加した場合、蔵タクの増車のみで対応することは難しいと思われます。
・合併による運行エリア拡大を 2 度行っています。また、実車走行距離から算出した 1 人 1 回あたりの平均移動距離は増加傾向にあります。効率的な運用に向けて、エリア拡大と平均移動距離の増加が、乗合率にどのように影響するかを検討する必要があると考えられます。
・定員が少ないタクシー車両、市内全域ドア to ドアで 1 人当たりの送迎に時間がかかるため、現状の仕組みでは、1 台 1 便当たりの乗車率を大きく増やすなど、効率化による輸送力の増加は難しい状況にあります。
・目的地は医療施設が上位を占め、利用者の多くが、通院が必要な高齢者であると思われることから、車両への乗り降りや車いすの対応など、利用者 1 人あたりの時間も増加することが考えられます。
・移動先の多くは、居住地と同じ地区内の移動、または栃木地域、大平地域への移動が主となっています。
・予約のキャンセルは年々増加しています。

☛ 蔵タクの少ない輸送力

7.4. 市民意向を考慮した本計画の役割

公共交通の利用意向

・現在は自家用車を利用していても、将来的にバス利用の意向が高いことから、今後も公共交通に対するニーズは、増加するものと見込まれます。
・鉄道は市外、県外などへの遠距離利用が多く、バスは市内近距離、中距離移動に利用される傾向にあります。

☛ 公共交通ニーズの増加

移動実態

・現在のバスのネットワークは、市内を網羅するネットワークとなっていますが、アンケート調査では、「運行本数が少ない」「行き先・ルートがわかりにくい」、また、最寄バス停までの距離が 500m以上になると認識されないという傾向があり、目的地やルートの明確化、距離の短縮、運行回数の増加などにより利便性を向上させる必要があります。
・買い物は、同じ地区内の店舗利用が多く、同じ地区内に店舗が無い場合でも、最寄り地区の店舗利用が多い状況です。
・通院は、「とちぎメディカルセンターしもつが」や「とちのき」の利用が多い状況です。
・移動手段については、「車を自分で運転」「自転車」に次いで「車での送迎」が多いことから、新規利用者の増加には、車での送迎者の需要を把握することも重要です。
・ふれあいバスは「運行本数」「乗りたい時間帯の運行」「行き先やルートの分かりやすさ」への意見が多くあります。また、乗り方が分からないという声もあります。
・蔵タクは、「予約のしやすさ」「利用方法のわかりやすさ」「土日の運行」への意見が多くあります。
・アンケート結果による 65 歳以上の利用者は、ふれあいバスでは全体の約 40%でありますが、蔵タクでは 95%を占めています。
・蔵タクの 2／3 は医療機関が目的であり、鉄道駅への利用が多いふれあいバスとは利用実態が違う状況にあります。
・蔵タクは、どの地区からも市街地の施設を利用できるため、ふれあいバスと競合している部分もあり、公共交通の役割分担も検討する必要があります。

☛ 利便性の向上、わかりやすさ、役割分担

運賃と運行経費

・ふれあいバスの利用者１人当たりの公費負担額は、ドア to ドアでサービスレベルの高い蔵タクと変わらない状況です。
・ふれあいバスの収支率は、高い路線と低い路線があり、路線によって大きく差がありますが、全体的に低い状況にあります。
・公共交通の運賃については、400 円程度が妥当との意見があります。

☛ 適正な受益者負担

7.5. 地域公共交通網形成に向けた課題

上位計画や地域の現状等を考慮した本計画の役割を踏まえて、地域公共交通網形成に向けて取り組むべき課題を、次のとおり整理しました。

課題１：高齢化の進展と人口減少に対応した移動手段の確保

- **移動困難者の増加**に伴う、将来的な公共交通の**ニーズの増加**に対応する必要がある。
- **わかりやすい**時刻表や路線図での情報提供のほか、出前講座等のコミュニケーションによる情報提供などを行い、公共交通を利用した外出支援の定着が必要となる。
- **各地域の特性**に応じて、地域内で運行する移送サービスなど、市内全域に限らない**地域のニーズ**に合った移動手段の確保について、取り組む必要がある。
- **生活行動の多様化**や**居住の分散化**に対応するため、**多様な公共交通体系**の連携に配慮する必要がある。

課題２：将来にわたる公共交通サービスの確保・維持

- **適正な受益者負担**などにより、収支面におけるサービス維持の検討が必要である。
- **ドライバー不足**による運行への影響がないよう、担い手の確保に配慮するとともに、特定の交通手段に限らない**多様な公共交通体系**の確保を検討する必要がある。
- 公共交通の維持には、市民をはじめとする多くの方の利用が重要であり、**市民や関係者の協力**による利用促進を図る必要がある。

課題３：需要を考慮した適切な移動サービスの提供による公共交通の利用促進

- 利用実態等のデータを活用し、路線の設定や運行頻度など、**ニーズに即した運行**が必要となる。
- **多様な交通手段**の組合せによる効率的な公共交通ネットワークを形成するため、必要に応じ**運行を見直す**ことが必要となる。
  また、見直しを行うにあたっての方針を明確にする必要がある。
- 特に、**輸送力の少ない蔵タク**と比較し、輸送量等向上の余地の多いバスの**見直し改善**を行うとともに、**バスと蔵タクの関連性**を整理しつつ、**利便性の向上**による利用促進を図る必要がある。

課題４：将来像をイメージし公共交通機関の相互連携を配慮した移動サービスの提供と都市拠点・地域拠点の集約を支える公共交通網の形成

・**コンパクトシティ**のまちづくり、経済の活性化、**観光の振興、環境負荷の軽減**等といった上位計画を視野に入れた将来像をイメージした公共交通網の構築を図る必要がある。
・鉄道は市外や県外への遠距離移動が多く、バスは市内を中心とした近・中距離移動であることを踏まえて、公共交通機関同士の**相互連携**を図る必要がある。
・市内全域ドア to ドアの蔵タクは、ふれあいバスと競合している部分があるため、需要に応じた**多様な交通手段**に配慮しつつも、**役割分担**を検討する必要がある。
・自動車依存の中で、**高齢社会**と運転免許証自主返納者の増加による移動手段の確保が重要となる今後の将来像を考慮し、拠点への移動手段を確保するとともに、**拠点形成**に貢献する公共交通網が必要である。

課題５：公共交通の利用環境の改善

・**高齢社会**の進展に伴い、車両へ乗降が難しい利用者が増えると見込まれるため、車両のバリアフリー化への対応が必要である。
・**多様な交通手段**の組合せによる公共交通同士の**相互連携**には、利用環境の改善が必要となることから、待合ベンチの設置など待合環境の整備が必要である。

8. 栃木市地域公共交通網形成計画の基本方針の検討

8.1. 栃木市地域公共交通網形成計画の基本方針

今後、人口減少、高齢化への対応が求められている中、上位計画に位置づけられた将来都市像を実現するため、本計画が目指す将来像、基本方針を設定します。

8.1.1. 計画が目指す将来像

課題を解決するために､全ての関係者と共有する計画が目指す姿を次のように定めます。

市民、交通事業者、市が一体となり、
地域の実情に即した持続可能な地域交通を実現

8.1.2. 計画の基本方針

本計画の基本方針を以下のとおり定めます。

計画の基本方針

- **市民目線に立った利便性の高い公共交通の充実**

  自家用車を運転できない高齢者等を中心とする市民の足を確保し、日常生活を送るうえで必要な公共交通の充実を図るとともに、市民や利用者からのご意見・ご要望を踏まえ、必要に応じ路線やダイヤなど運行内容の見直しを行うことで、利便性の向上を図ります。
  また、誰もが容易に移動できる交通手段を確保するため、待合空間の改善、車両のバリアフリー化等を行い、市民の外出を支える公共交通の充実を図ります。

- **将来にわたり持続可能な公共交通網の構築**

  高齢者人口の増加や高齢化率の上昇が見込まれる将来において、公共交通の確保・維持は、ますます重要になってくることから、公共交通に係る施策が将来にわたり持続可能なものとなるよう、地域の実情に即した、効率的・効果的な公共交通網の構築を目指すとともに、地域、交通事業者、行政の協働による公共交通の利用促進を図ります。
  また、高齢者や障がい者、学生などに配慮しつつ、適正な受益者負担を図るための運賃体系の構築を目指します。

- **コンパクトシティのまちづくり、経済の活性化、観光の振興、環境負荷の軽減など、魅力あるまちづくりを視野に入れた公共交通の充実**

  公共交通の充実は、地域社会全体の価値向上のための手段の１つであるとの考えに基づき、コンパクトシティのまちづくり、経済の活性化、観光の振興、環境負荷の軽減などを視野に入れた公共交通の充実を図ります。
  また、鉄道をはじめとする公共交通機関相互の連携強化を目指します。

8.1.3. 地域公共交通網形成計画の取組み目標

本市における計画の基本方針及び将来像の達成に向け、３つの取組み目標に基づき、公共交通に係る施策を推進します。

各施策は、実施主体が積極的に推進するものとしますが、本計画期間内においても施策の有効性等に鑑みて、随時、施策内容の見直しを行います。

取組み目標１：地区ごとの移動を支える路線バスとデマンドタクシーによるネットワーク形成

(1) 各地区の移動実態やまちづくりの方向性を考慮し、拠点間を連絡する軸（鉄道またはバス）、面でカバーする地域間・地域内移動手段（デマンドタクシー、端末交通）によるネットワークを形成します。
(2) まちづくりの進展に合わせ、合理的でわかりやすいネットワークと運賃体系の構築を目指します。

取組み目標２：まちづくりとの連携と採算性等を考慮した持続可能な公共交通サービスの確保・維持

(1) 市民や利用者目線でわかりやすい情報提供や広報活動による利用促進に取組みます。また、利用者特性を踏まえ、ターゲットに応じた利用促進方策を展開します。
(2) 効率的な運行形態とサービスに応じた運賃体系の構築を実施します。
(3) 地域や鉄道事業者と連携した公共交通サービスの維持・確保の取組みを実施します。

取組み目標３：公共交通の利用環境の改善

(1) 高齢者等の交通弱者等が利用しやすく、わかりやすい交通手段を目指し、公共交通の利用環境改善に取組みます。

8.1.4. 公共交通ネットワーク見直しの考え方

本市の公共交通網を形成するにあたり、地域の利用実態、現状のバス運行状況等を踏まえ、まちづくりの進展に合わせた段階的な網形成を図るため、公共交通ネットワークの見直しを検討いたします。

【ネットワーク見直しの考え方】

各地区の移動実態やまちづくりの方向性を踏まえ、拠点間を連絡する軸（鉄道またはバス）、面でカバーする地域間・地域内公共交通手段（デマンドタクシー、端末交通）の相互連携によるネットワーク形成を目指します。

ネットワーク形成の中心となる、ふれあいバスと蔵タクについては、以下の考え方で見直しを検討します。

ふれあいバスの考え方

より多くの乗客を移送できるメリットを最大限に発揮できるよう、利用状況や市民意向に配慮した路線等の見直しを必要に応じて行い、利便性の向上に努めるものとする。

①利用実態、運行状況及び効率性、利便性、採算性を考慮し、1 便当たり 40 分前後の所要時間を目安として、運行頻度を検討する。
なお、運行時間帯・範囲（路線）・車両数は現状を基に、効率的かつ利便性の高い運行を検討する。
②通勤や通学者に配慮するため、原則として、年度単位で行うものとする。
③市民生活に影響を及ぼす可能性のある大規模な見直しを行う際は、事前に市民にお知らせを行うものとする。
④他の公共交通からの乗り継ぎによる、地域間、拠点間の移動を担うものとする。

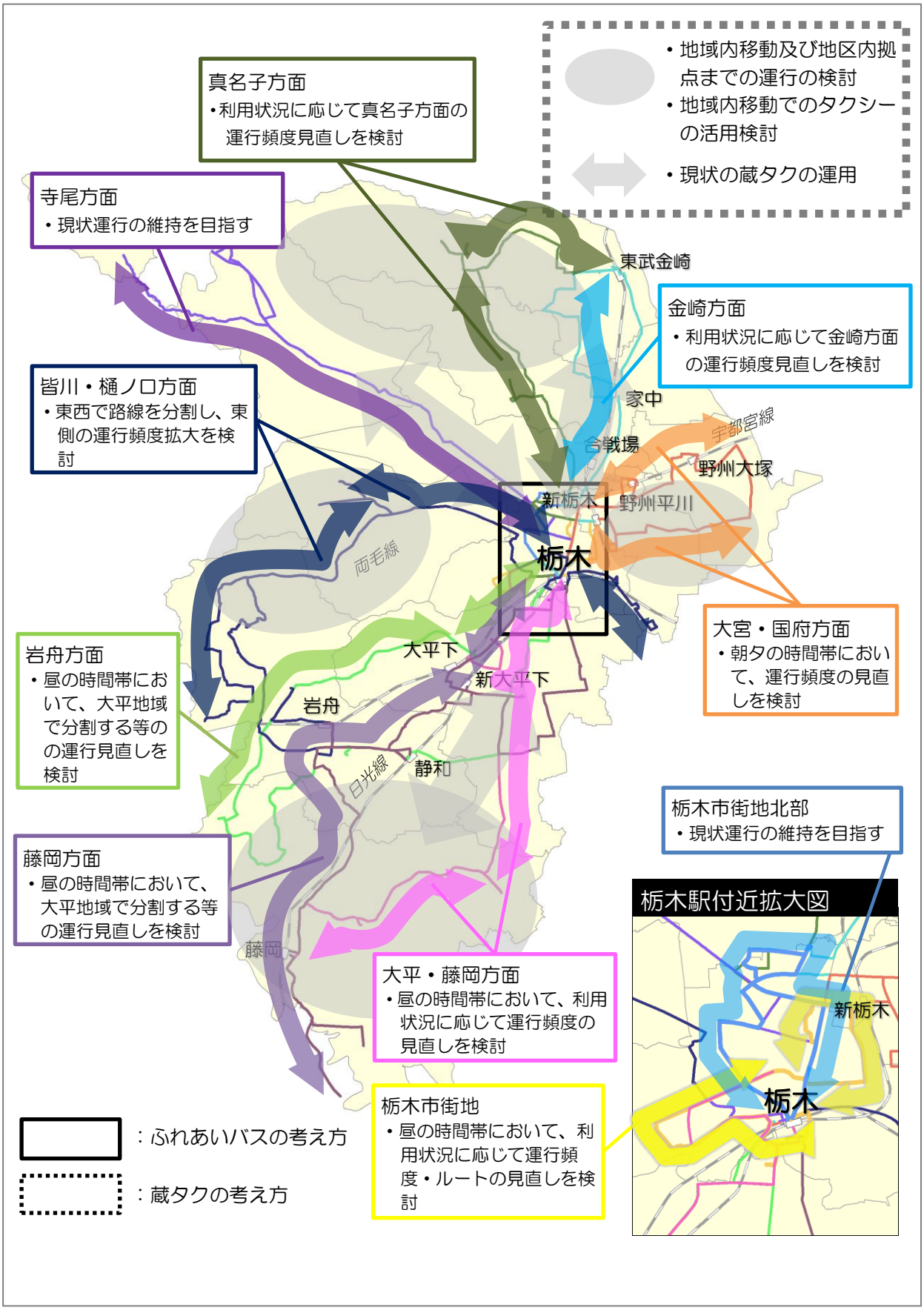
蔵タクの考え方

公共交通空白地域や交通不便地域の解消を図るため、区域運行のデマンドタクシー制度を維持するものとし、社会情勢や利用状況に応じた制度の見直しを行うものとする。

①バス利用との競合状況も踏まえながら、これまでの市全域をカバーする運行に加え、地域内移動及び地区内拠点までの移動を支える交通手段としてのネットワーク形成を検討する。

■公共交通ネットワーク見直しの考え方

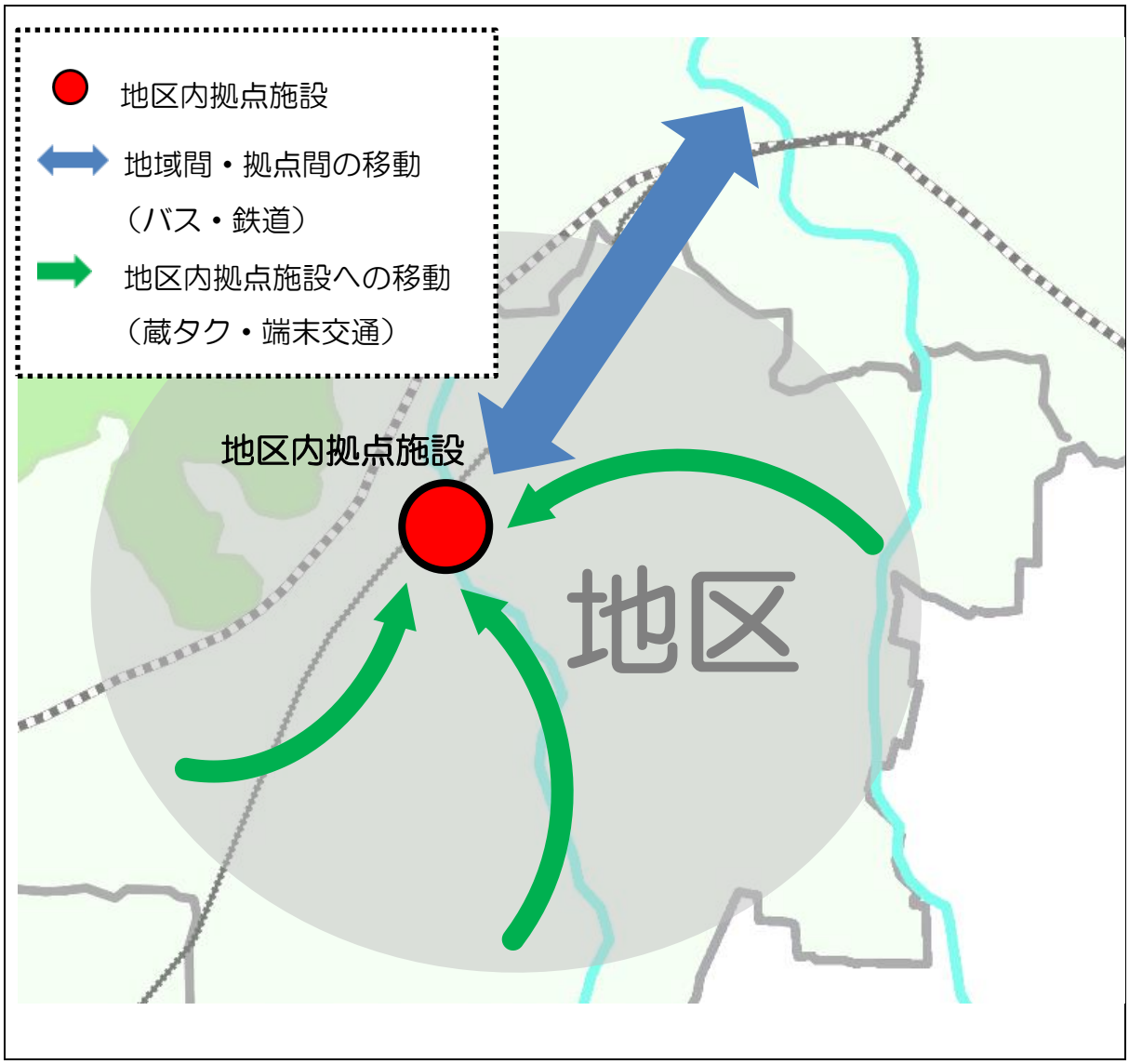
※図はイメージ



合併前の旧市町（地域）を細分化した地区に、拠点となる施設を設定し、地区内拠点施設から乗り継ぎにより、地域間・拠点間移動のネットワーク化を推進します。

■地区内拠点施設と地域間移動の考え方

※図はイメージ



9. 目標達成のための施策・事業

9.1. 各施策の取組内容

各目標に対応した取組みについて以下に示します。

取組み目標１　地区毎の移動を支える路線バスとデマンドタクシーによるネットワーク形成

(1) 各地区の移動実態やまちづくりの方向性を考慮し、拠点間を連絡する軸(鉄道またはバス)、面でカバーする地域間・地域内移動手段（デマンドタクシー、端末交通）によるネットワーク形成を目指します。

施策１：各公共交通（ふれあいバス・蔵タク・タクシー・鉄道等）の役割分担の明確化			
施策名	**概　要**	**実施主体**	**実施時期**
①乗継利用の利便性向上	・各交通手段の乗継利用の促進及び利便性を向上させるため、バス利用の拠点となる施設を設定し、乗継利用時の割引運賃の検討をします。	市 交通事業者	前期
②蔵タク運行エリアの見直し	・ドライバーの高齢化に伴う人材不足等を踏まえた蔵タク運行の効率化やバス利用との競合状況を踏まえ、蔵タクの運行エリアの見直しを検討します。	市 交通事業者	前期 後期
③タクシーの活用検討	・地域内の交通手段として、タクシーの活用を検討します。	市 交通事業者	後期
④近隣市町との連携検討	・近隣市町との観光の連携、生活圏が市外となる地区など、近隣市町のコミュニティバス等との連携を検討します。	市 交通事業者	前期 後期

(2) まちづくり進展に合わせ、合理的でわかりやすいネットワークと運賃体系の構築を目指します。

施策1：バスルート・運行ダイヤの見直し			
施策名	**概　要**	**実施主体**	**実施時期**
①合理的かつ、わかりやすい運行ダイヤの検討	・地域毎のバスの利用実態を踏まえ、朝夕の通勤や通学利用に配慮した市街地への地域間運行、日中の買い物利用に配慮した地域内運行（走行距離の減による増便等）を実施するなど、バスの運行ダイヤの見直しを検討します。 ・また、主要拠点での毎時同時刻発(毎時 00 分発や毎時 30 分発)等のダイヤ見直しも検討します。 ※ネットワークの考え方参照	**市** **交通事業者**	**前期** **後期**
②わかりやすい運行ルートの検討	・運行ダイヤ見直しに伴い、運行ルートの変更や、走行距離の減少による新規区間運行を検討するとともに、路線のわかりやすさの改善（行き先の明確化）を図ります。 ・バスと蔵タク利用者の日中利用の競合状況を踏まえ、日中のバスルートの見直しを検討します。	**市** **交通事業者**	**前期** **後期**

施策2：料金体系の見直し			
施策名	**概　要**	**実施主体**	**実施時期**
①わかりやすさと役割に応じた運賃の検討	・わかりやすい運賃体系とするため、主に拠点間の軸となるバス運賃の一律化及び、地域間や地域内移動となる蔵タクの運賃体系の見直しを検討します。	**市**	**前期** **後期**
②回数券の共通化	・バス、蔵タク回数券の共通化により相互の利用促進及び利便性の向上を図ります。	**市**	**前期**

取組み目標 2　まちづくりとの連携と採算性等を考慮した持続可能な公共交通サービスの確保・維持

(1) 地区住民にわかりやすい情報提供や広報活動による利用促進に取組みます。また、利用者特性を踏まえ、ターゲットに応じた利用促進方策を展開します。

施策 1：わかりやすい情報提供			
施策名	**概　要**	**実施主体**	**実施時期**
①バス時刻表の改善	・行き先等をわかりやすくするため、地区毎の時刻表や、バス停の時刻表案内を改善し、利便性の向上を図ります。	市 交通事業者	前期
②バス停の明確化 ※停留所表示の統一	・バス停位置のわかりづらさや、路線の重複区間における行先のわかりづらさなど、バス停の位置、表示の明確化（看板の見直し・統一）を検討します。	市 交通事業者	後期

施策 2：積極的な広報活動の実施			
施策名	**概　要**	**実施主体**	**実施時期**
①ターゲットに応じた媒体による広報の検討	・紙媒体の時刻表、バスの乗り方のみの広報ではなく、SNS 等のインターネットを活用した広報の方法を検討します。	市 交通事業者	前期
②バス停や乗継拠点での広報の実施	・市で作成している「ふれあいバス時刻表」を公共施設、路線沿線の主要商業施設や病院等で配布します。	市 交通事業者 施設管理者	前期
③ラッピングバス運行の実施	・バスの路線や目的地が一目でわかるラッピングや、案内表示を行ったバスを運行し、周知を図ります。	市 交通事業者	前期

施策３：利用しやすい公共交通サービス体系の構築			
施策名	概　要	実施主体	実施時期
①バス高齢者運賃体系の設定	・高齢者の利用促進及び利用習慣の定着に向けた高齢者の運賃体系の設定を検討します。	市 交通事業者	前期
②バス小学生運賃の無料化	・将来的なバス利用の促進と、公共交通利用意識の定着を図るため、小学生運賃の無料化を検討します。	市	前期
③蔵タク休日運行の検討	・利便性の向上を図るため、ドライバー不足に配慮したうえで、運行曜日の拡充について検討します。	市 交通事業者	後期

(2) 効率的な運行形態とサービスに応じた運賃体系の構築を実施します。

施策１：運行の効率化			
施策名	概　要	実施主体	実施時期
①蔵タクの乗合率向上	・平均移動距離の長距離化に伴う、蔵タクの利便性の低下及びドライバー不足に向け、相乗り割引等の乗合率向上施策を検討します。	市 交通事業者	後期

施策２：サービスに応じた運賃体系			
施策名	概　要	実施主体	実施時期
①サービスに応じた運賃の設定	・定路線で停留所間の利用となるバスと、ドア to ドアの蔵タクについて、それぞれのサービスレベルに応じた運賃体系を検討します。	市	前期 後期

(3) 地域や鉄道事業者と連携して公共交通サービスの維持・確保の取組みを検討します。

施策1：商業・福祉施設、鉄道と連携した公共交通サービス支援の検討			
施策名	**概　要**	**実施主体**	**実施時期**
①各種施設と連携したサービス支援の検討	・将来的な地域拠点形成への足掛かり、乗継を中心とした公共交通への転換を見据えて、利用の多い商業施設や福祉施設等をバス拠点と位置づけ、利用者の運賃の一部を企業に負担いただく等の制度を検討します。	**市** **交通事業者** **施設管理者**	**後期**
②鉄道と路線バスの連携による利用促進	・通勤・通学の他、日常的な利用を促進するために、鉄道事業者と連携して、公共交通の利用促進の取組や運行頻度の見直しを検討します。 ※結節点やバス車内での乗継情報の提供	**交通事業者**	**後期**

取組み目標３　公共交通の利用環境の改善

（1）高齢者等の交通弱者が利用しやすく、わかりやすい交通手段を目指し、公共交通の利用環境改善に取組みます。

施策１：バス停の待合環境整備の検討			
施策名	概　要	実施主体	実施時期
①バス停環境の整備	・乗継バス停や利用の多いバス停の待合環境（ベンチや上屋等）を整備し、高齢者等の交通弱者が利用しやすい環境整備を推進します。	市 交通事業者	前期 後期
②バス停配置の見直し検討	・バス停環境の整備に伴い、ベンチや上屋等の設置が困難であるバス停について、バス停の配置見直しを検討します。	市 交通事業者	後期

施策２：バス・タクシー等車両のバリアフリー化の検討			
施策名	概　要	実施主体	実施時期
①ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入促進	・誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシー車両の導入を促進します。	市 交通事業者	前期
②バス車両バリアフリー化の検討	・誰もが利用しやすいよう、ノンステップバス等のバリアフリー車両の導入を推進します。	市 交通事業者	前期 後期

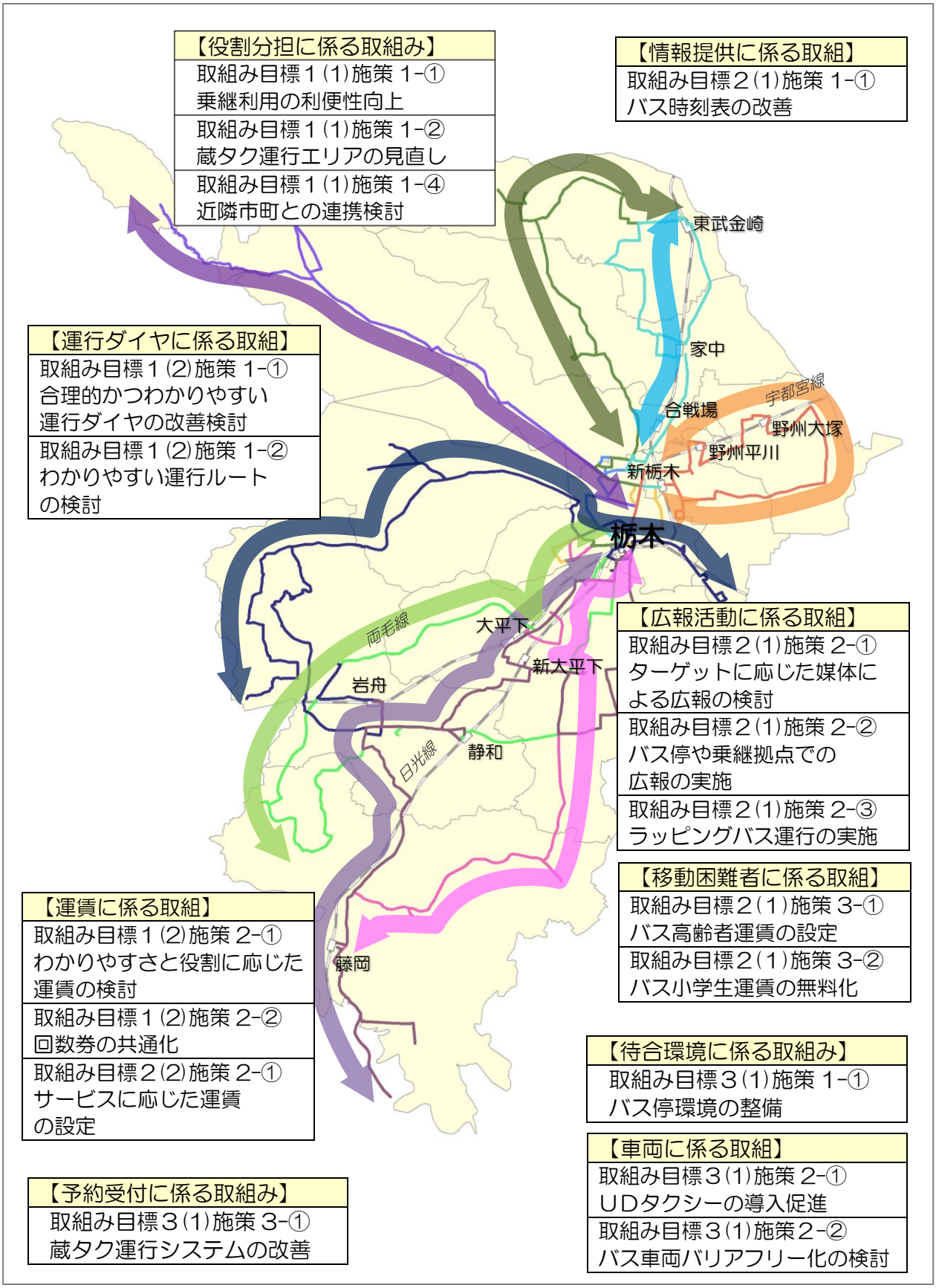
施策３：蔵タク予約受付の改善			
施策名	概　要	実施主体	実施時期
①蔵タク運行システムの改善	・予約がよりしやすくなるよう、蔵タク運行システムの改善を行います。	市	前期

9.2. 施策を踏まえた公共交通網の形成イメージ

計画に位置づける施策を地図上に示し、前期と後期での公共交通網の形成イメージについて整理しました。なお、後期の取組内容に関しては、前期終了後に計画の進捗や達成状況を評価した上で、具体的に位置づけます。

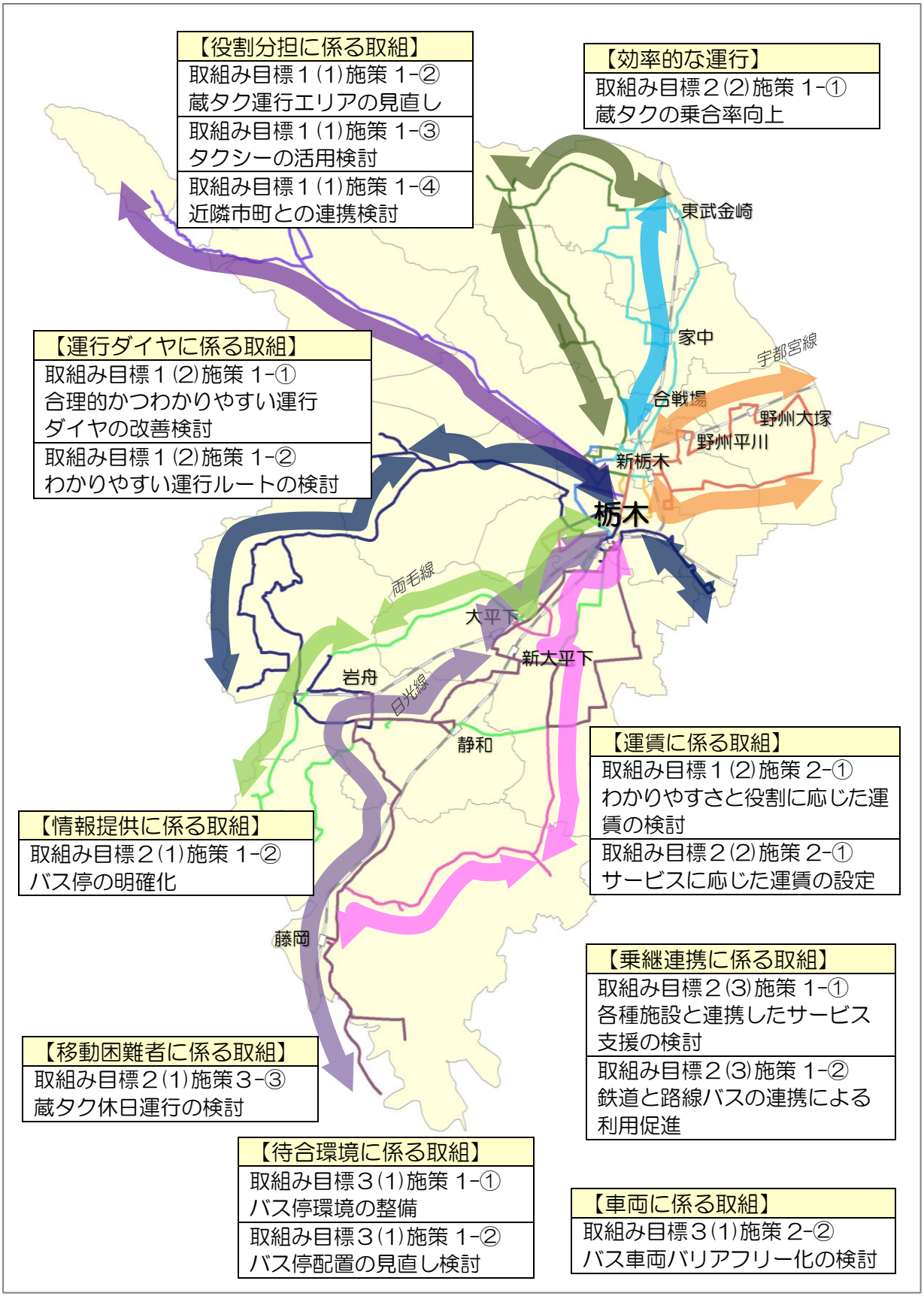
【前期の主な取組】

※図はイメージ



【後期の主な取組】

※図はイメージ



9.3. 実施時期

本計画に位置づける施策の実施時期を示します。各施策の実施に当たっては、実施計画を策定した上で進めていくものとします。

表 9-1　施策の実施時期（1/3）

取組	2018	2019	2020	2021	2022	後期
取組目標１：地区毎の移動を支える路線バスとデマンドタクシーによるネットワーク形成						
（1）各地区の移動実態やまちづくりの方向性を考慮し、拠点間を連絡する軸（鉄道またはバス）、面でカバーする地域間・地域内移動手段（デマンドタクシー、端末交通）によるネットワーク形成を目指します。						
施策１：各公共交通（ふれあいバス・蔵タク・タクシー・鉄道等）の役割分担の明確化						
①　乗継利用の利便性向上	検討 →		検討・実施 →			
②　蔵タク運行エリアの見直し			検討・実施 →			
③　タクシーの活用検討					検討 →	
④　近隣市町との連携検討			検討・実施 →			
（2）まちづくり進展に合わせ、合理的でわかりやすいネットワークと運賃体系の構築を目指します。						
施策１：バスルート・運行ダイヤの見直し						
①　合理的かつ、わかりやすい運行ダイヤの検討	検討 →		ダイヤ改正 →		検討・改正 →	
②　わかりやすい運行ルートの検討	検討 →		ルート変更 →		検討・変更 →	
施策２：料金体系の見直し						
①　わかりやすさと役割に応じた運賃の検討	検討 →		検討・実施 →			
②　回数券の共通化	検討 →		実施 →			

表 9-2　施策の実施時期（2/3）

取組	2018	2019	2020	2021	2022	後期
取組目標２：まちづくりとの連携と採算性等を考慮した持続可能な公共交通サービスの確保・維持						
（1）地区住民にわかりやすい情報提供や広報活動による利用促進に取組みます。また、利用者特性を踏まえ、ターゲットに応じた利用促進方策を展開します。						
施策１：わかりやすい情報提供						
①　バス時刻表の改善		検討 →	時刻表改善 →			
②　バス停の明確化						検討・実施 →
施策２：積極的な広報活動の実施						
①　ターゲットに応じた媒体による広報の検討			検討・実施 →			
②　バス停や乗継拠点での広報の実施			実施 →			
③　ラッピングバス運行の実施			検討 →	実施 →		
施策３：利用しやすい公共交通サービス体系の構築						
①　バス高齢者運賃体系の設定			検討 →	実施 →		
②　バス小学生運賃の無料化				実施 →		
③　蔵タク休日運行の検討						検討・関係者協議 →
（2）効率的な運行形態とサービスに応じた運賃体系の構築を実施します。						
施策１：運行の効率化						
①　蔵タクの乗合率向上						検討・実施 →
施策２：サービスに応じた運賃体系						
①　サービスに応じた運賃の設定		検討 →		運賃設定 →		見直し検討 →
（3）地域や鉄道事業者と連携して公共交通サービスの維持・確保の取組みを検討します。						
施策１：商業・福祉施設、鉄道と連携した公共交通サービス支援の検討						
①　各種施設と連携したサービス支援の検討						検討・関係者協議 →
②　鉄道と路線バスの連携による利用促進						検討・関係者協議 →

表 9-3　施策の実施時期（3/3）

取組	2018	2019	2020	2021	2022	後期
取組目標３：公共交通の利用環境の改善						
（1）高齢者等の交通弱者が利用しやすく、わかりやすい交通手段を目指し、公共交通の利用環境改善に取組みます。						
施策１：バス停の待合環境整備の検討						
①　バス停環境の整備			検討・整備 →			
②　バス停配置の見直し検討						検討 →
施策２：バス・タクシー等車両のバリアフリー化の検討						
①　ＵＤタクシーの導入促進	検討・実施 →					
②　バス車両バリアフリー化の検討			検討・実施 →			
施策３：蔵タク予約受付の改善						
①　蔵タク運行システムの改善			検討・実施 →			

10. 計画の達成状況の評価

10.1. 評価指標の設定

本計画の達成状況を評価するため、各取組に対する評価指標を以下のとおり設定します。各評価指標の数値目標は実施計画で定めます。

取組み目標１：地区毎の移動を支える路線バスとデマンドタクシーによるネットワーク形成
(1)各地区の移動実態やまちづくりの方向性を考慮し、拠点間を連絡する軸（鉄道またはバス）、面でカバーする地域間・地域内移動手段（デマンドタクシー、端末交通）によるネットワーク形成を目指します。
施策１：各公共交通（ふれあいバス・蔵タク等）の役割分担の明確化
(2)まちづくり進展に合わせ、合理的でわかりやすいネットワークと運賃体系の構築を目指します。
施策１：バスルート・運行ダイヤの見直し
施策２：料金体系の見直し
評価指標：　公共交通の充実に関する満足度

取組み目標２:まちづくりとの連携と採算性等を考慮した持続可能な公共交通サービスの確保・維持
(1)地区住民にわかりやすい情報提供や広報活動による利用促進に取組みます。また、利用者特性を踏まえ、ターゲットに応じた利用促進方策を展開します。
施策１：わかりやすい情報提供
施策２：積極的な広報活動の実施【バス・蔵タク】
施策３：利用しやすい公共交通サービス体系の構築
(2)効率的な運行形態とサービスに応じた運賃体系の構築を実施します。
施策１：運行の効率化
施策２：サービスに応じた運賃体系
(3)地域や鉄道事業者と連携して公共交通サービスの維持・確保の取組みを検討します。
施策１：商業・福祉施設、鉄道と連携した公共交通サービス支援の検討
評価指標：ふれあいバスの利用者数、蔵タクの利用者数 ふれあいバスの収支率、蔵タクの収支率（運賃収入/運行経費）

取組み目標３：公共交通の利用環境の改善
(1)高齢者等の交通弱者が利用しやすく、わかりやすい交通手段を目指し、公共交通の利用環境改善に取組みます。
施策１：バス停の待合環境整備の検討
施策２：バス・タクシー等車両のバリアフリー化の検討
施策３：蔵タク予約受付の改善
評価指標：屋根付き待合所など待合環境の整備件数、 ノンステップバスの導入数、ＵＤタクシーの導入数

10.2. 計画の推進体制

本計画を着実に推進するため、地域（市民）、交通事業者、市の協働により施策に取り組むことを基本に、事業内容の検討や実施及び進行管理を行う場として、「栃木市地域公共交通活性化協議会」を継続的に運営するとともに、事業の実施に向けての具体的な検討や調整を行う場として必要に応じて分科会を設置します。

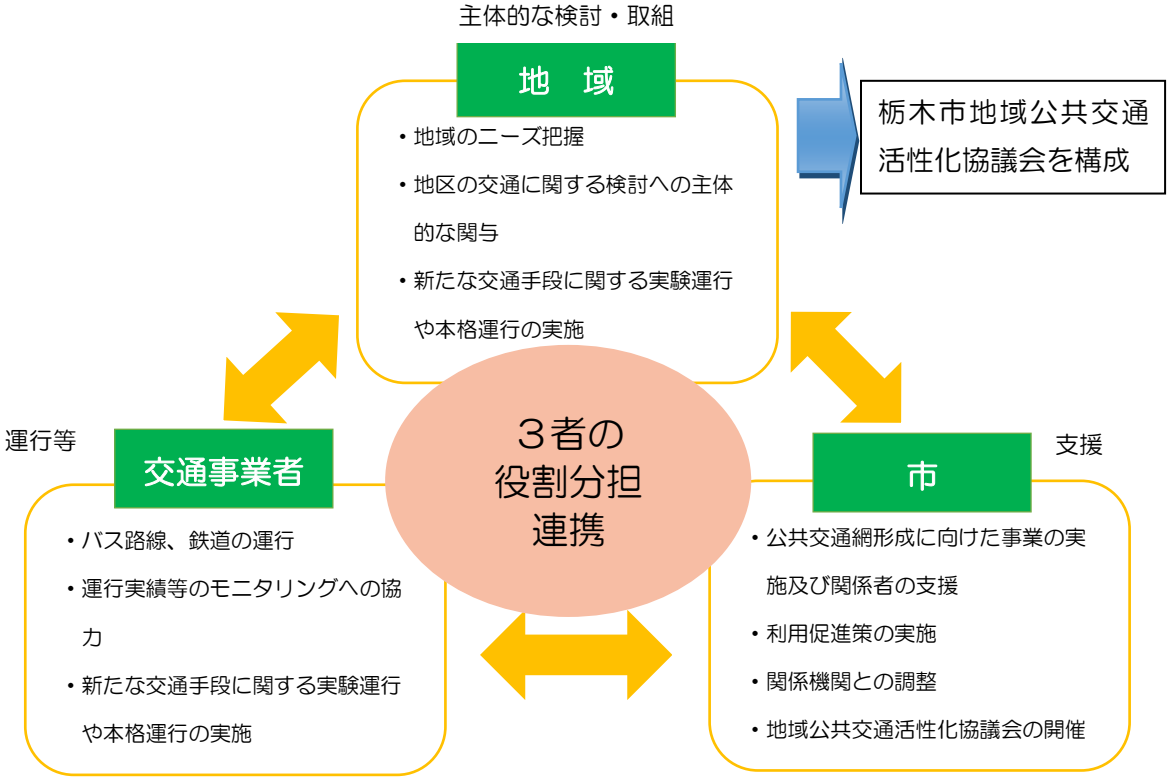
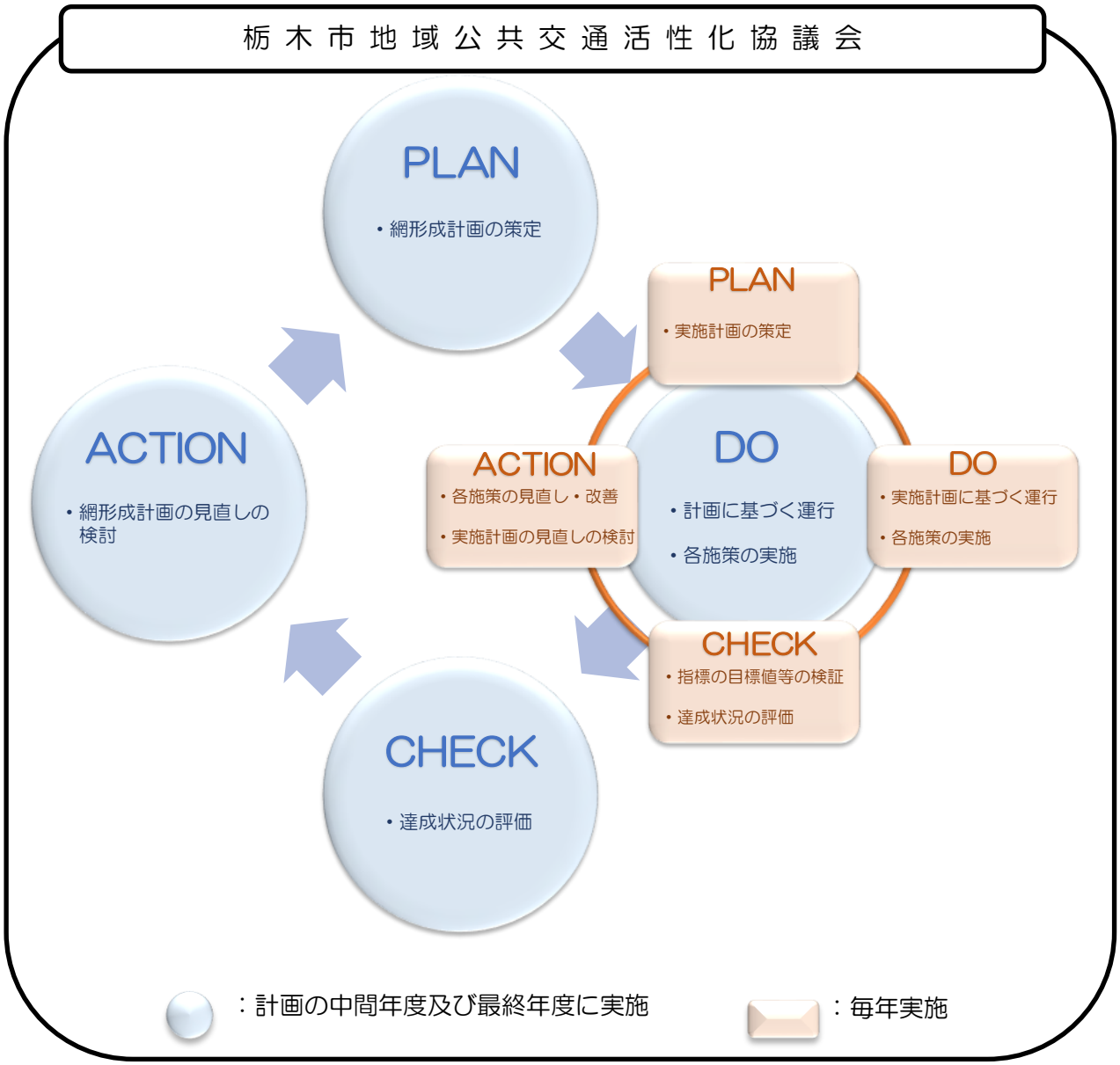


図 10-1　推進体制イメージ

10.3. 事業評価

計画に基づく事業の推進にあたっては、「栃木市地域公共交通活性化協議会」の場を活用し、目標の達成状況を評価し、定期的に見直し、改善をするという「PDCA」サイクルに基づく評価・検証を行います。

なお、毎年、関連する資料等により事業の実施及び進捗状況を確認するとともに、計画の中間年度及び最終年度において、評価指標により達成状況を評価します。



10.4. 役割分担

目標を達成するために行う施策の役割分担については、次のとおりとします。

- 基本方針に基づき、地域（市民）・交通事業者・市が協働して基本施策を推進します。
- 費用負担を伴う施策等については、検討段階で十分な収支予測を行い、事業効果等の予測を行った上で実施します。
- 施策等の実施に伴う費用負担については､関係者での協議及び合意に基づき決定します。
- 成果や効果のないと思われる事業等については、検証し、廃止を含めた見直しを行います。

用語集

あ行

■ **運転免許証自主返納者**

加齢に伴う身体機能や判断力の低下により、運転に不安を感じ、自主的に運転免許証の取り消しを申請した人のことです。

■ **ＳＮＳ**

ソーシャルネットワーキングサービスの略で、インターネットを介して人間関係を構築できるスマートフォン・パソコン用のサービスの総称です。

か行

■ **蔵タク**

栃木市が運行事業者に委託し、高齢社会の進展に伴い自動車が運転できない方の増加や移動ニーズの多様化に対応するため、自宅から目的地まで運行している予約制の乗合タクシーの名称です。

■ **区域運行**

運行ルートやバス停を設けず、指定エリア内で予約のあったところを運行するデマンド交通の運行形態の一つです。

■ **コンパクトシティ**

市町村の中心部への居住と各種機能の集約により、人口集積が高密度なまちを形成することです。機能の集約と人口の集積により、まちの暮らしやすさの向上、中心部の商業などの再活性化や、道路などの公共施設の整備費用や各種の自治体の行政サービス費用の節約を図ることを目的としています。

■ **公共交通空白（不便）地域**

人の生活圏でありながら、鉄道駅やバス停から遠く、公共交通を利用できる環境にない地域のことです。

■ **交通結節点**

複数の交通機関（路線）が発着し、相互に乗り換え・乗り継ぎを行うことの出来る場所・施設のことです。

■ **交通弱者**

自動車やバイクなど、自ら保有する移動手段を持たない人。一般的に学生や高齢者などを指します。

■ **国勢調査**

日本に住んでいる全ての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため５年ごとに行われます。

■ **コミュニティバス**

公共交通空白地域・不便地域の解消等を図るため市町村等が主体的に計画し、運行しているバスのことです。

■ **500m メッシュ**

地域を 500m 四方に区切った区画（メッシュ）のことです。

■ **公共交通サービス圏域**

鉄道・バス・デマンド交通などの公共交通サービスが提供される区域の範囲のことをいいます。

さ行

■ **採算性**

収支のつりあい具合のことを指します。

■ **収支率**

収入を費用で除したもの。収支率が大きいほど、かかった費用に対して収入が多くなります。

■ **人口カバー率**

対象地域全体の人口に対して、対象とするサービスを利用できる人口の割合を示す指標です。

■ **受益者負担**

特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担させることをいいます。

■ **生産年齢人口**

生産活動に従事しうる年齢の人口で、日本では総務省統計局による労働力調査の対象となる 15 歳以上の人口がそれにあたります。

た行

■ **端末交通**

基幹交通システム（鉄道やバス等）と自宅や目的地との間、地域内といった短中距離を補完する交通手段のことです。

■ **地域**

合併前の旧市町（栃木、大平、藤岡、都賀、西方、岩舟）のことです。

■ **地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保するため、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るための法律です。平成 19 年閣議決定。

■ **地域公共交通**

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことです。

■ **地域公共交通網形成計画**

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす計画です。

■ **地区内拠点施設**

合併前の旧市町（地域）を細部化した地区に、バスなどの乗り継ぎ拠点として設定する施設です。

■ **超高齢社会**

高齢者の比重が高くなった社会。国際連合の定義では、65 歳以上の老年人口の比率が総人口の 7%を超えた社会を高齢化社会、14%を超えると高齢社会、21%を超えると超高齢社会とされています。

■ **デマンド交通**

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態です。

■ **デマンドタクシー**

一種の乗合タクシーのようなもので、近年全国的に増えつつあり、タクシー会社と自治体が協力し運営を行っているところが多いです。車両は一般のタクシーですが、バスのように停留所から乗り降りを行います（家の前まで来てくれる地域もあります)。ただバスとは異なり、事前に登録を行い、予約があったときのみ運行を行うところが多く、運賃は 1 回の利用が 200～300 円程度と設定されている場合が多いです。

■ **定期乗車人員**

鉄道・バスなどの公共交通機関において、定期乗車券を利用して特定の区間を繰り返し乗車する乗客の人数のことをいいます。

■ **定時・定路線**

バスなどの公共交通の運行形態の一つで、時刻表に定められた時間で停留所より乗車する形態です。

■ **低床化車両**

床面の地上面からの高さは 65cm 以下であって、スロープ板及び車いすスペースを 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は 80cm 以上であること等、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の公共交通移動等円滑化基準に適合するバス車両です。

■ **都市計画マスタープラン**

住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定める計画です。人口、人や物の動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しや目標を明らかにし、将来像や将来像実現のための方針や取組を具体的に定めるものです。

■ **ドア to ドア**

ドアからドアへと直接にアクセスできること、すなわち、出発地から目的地まで乗り換えなしで行けることです。

■ **栃木市地域公共交通総合連携計画**

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、公共交通空白地域及び公共交通不便地域の解消を目指しています。また、合併後の地域資源を活かした観光や商業の活性化など、魅力ある新市のまちづくりのために、さらには新市としての一体感を醸成するために、地域間を結ぶ公共交通の整備を目指しています。このため、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 59 号）に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、同法第 6 条に基づいて設置された栃木市地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第 5 条に基づき策定された計画です。

■ **栃木市総合計画**

合併後のまちづくりの基本方針等を明らかにした「新市まちづくり計画」を踏襲し、行財政の効率化、行政サービスの向上、潜在的な地域資源の活用など、合併によるスケールメリットを活かしたまちづくりを基本に、近年の社会経済状況や市民ニーズの変化に的確に対応した、新たな栃木市の将来ビジョンとなる計画です。

■ **都市交通マスタープラン**

都市交通実態調査に基づき、交通実態の分析や都市圏の将来交通量予測を行い、都市計画道路や公共交通及び交通結節点等の将来計画により都市圏全体の交通施策のあり方を推奨するものです。

な行

■ **年少人口**

人口統計で、0 歳から 14 歳までの人口のことです。

■ **ノンステップバス**

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス車両のことです。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両です。また、補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズにできます。

は行

■ **バリアフリー**

障害者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方を言います。また、公共交通のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指します。

■ 「ＰＤＣＡ」サイクル

事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つで、「Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）」の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組みのことを指します。

■ ふれあいバス

沿線住民や定時性が求められる通勤・通学・観光の足として、さらには、地域活性化の一翼を担う、新しい栃木市の一体感の醸成につながる地域間を結ぶバスの名称です。

■ フルデマンド方式

路線も時刻表も完全に予約により変化し、最も利用者の要望に応じて運行するデマンド交通の運行形態です。路線経路も発着時刻も不確定なため、通勤や通学などの時間に制約のある予定に合わせて利用することは難しいとされています。

■ 圃場整備

既成の水田や畑をよりよい基盤条件をもつ農地に整備する一連の土地改良のことをいいます。

ま行

■ まち・ひと・しごと創生総合戦略

日本の人口の現状と将来の姿を示し、今後目指すべき将来の方向を提示する「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及びこれを実現するため今後 5 ヵ年の目標や施策や基本的な方向を提示する「まち・ひと・しごと創生総合戦略」がとりまとめられ、平成 26 年 12 月 27 日に閣議決定されました。

や行

■ ユニバーサルデザイン

「すべての人のためのデザイン」を意味し、高齢であることや障害の有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように製品や構造物、生活空間などをデザインすることです。

■ ＵＤタクシー

ユニバーサルデザインタクシーのことで、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両のことです。

資料編

1. 市民アンケート調査

1.1 調査概要

(1) 調査目的

市全域の移動実態や公共交通に対するニーズや意識を把握するために、市民アンケート調査を実施した。

(2) 調査方法

市民への郵送配布・郵送回収とした。

(3) 調査時期

平成 29 年 11 月上旬配布

(4) 調査対象

市民のうち住民基本台帳を用いて、4,000 世帯を抽出した。抽出の際には高齢者の比率を高め 65 歳以上を 2,000 票、その他年代を 2,000 票とした。なお、拡大の際には、年齢構成比率を考慮して係数を変化させるものとした。

アンケートは地域を 1 市 5 町（栃木市、大平町、藤岡町、都賀町、西方町、岩舟町）で分類し配布した。下表に地区別の配布数を示す。

表 1　配布数

地区		人口(H28)	人口構成比 (H28)		サンプル数	回収目標 (回収率 30%を想定)
			高齢者以外	高齢者		
栃木市	栃木地区	35,548 人	24%	26%	998 票	299 票
	大宮地区	14,185 人	10%	9%	381 票	114 票
	皆川地区	3,976 人	3%	3%	112 票	33 票
	吹上地区	8,560 人	6%	6%	239 票	72 票
	寺尾地区	2,771 人	2%	2%	82 票	25 票
	国府地区	5,262 人	4%	4%	146 票	44 票
大平町		26,062 人	19%	16%	707 票	212 票
藤岡町		14,567 人	10%	11%	416 票	125 票
都賀町		11,509 人	8%	8%	321 票	96 票
西方町		5,670 人	4%	4%	320 票*	96 票*
岩舟町		15,682 人	11%	11%	439 票	132 票
合計		143,792 人	100%	100%	4,160 票	1,248 票

＊：各地区での回収数を、100 票程度確保することを目的として配布数を増加

表 2　配布数（年代別）

地区		高齢者以外 (15～64 歳)	高齢者 (65 歳以上)
栃木市	栃木地区	486 票	512 票
	大宮地区	210 票	172 票
	皆川地区	54 票	57 票
	吹上地区	118 票	121 票
	寺尾地区	34 票	48 票
	国府地区	73 票	73 票
大平町		379 票	327 票
藤岡町		193 票	223 票
都賀町		160 票	161 票
西方町		153 票	167 票
岩舟町		216 票	223 票
合計		2,076 票	2,083 票

(5)　調査項目

調査項目は以下の通りである。

1)　個人属性および外出行動

・サンプルの妥当性の検証、属性別のクロス集計
・市民の公共交通利用実態の把握

2)　日常的な移動

・公共交通利用可能性の把握、目的別交通流動の全体像の把握

3)　既存の公共交通路線の利用状況（コミュニティバス、デマンドタクシー、鉄道）

・各種公共交通の利用実態、利用者意識の把握

表 3　住民アンケートの主な設問と想定する回答傾向に対する対応案

主要設問項目	想定される回答の傾向	網計画への反映
公共交通の利用意向（交通弱者の傾向）	年齢が高く、高齢者単独世帯（特に女性）免許保有率が低いほど、公共交通の利用意向が高い	公共交通利用のメインターゲットを、高齢者（特に単独世帯の女性）で免許を持たない人と設定
公共交通の利用形態（外出時間・帰宅時間）	午前中に外出し、午前中のうちに帰宅する（主に、病院利用者と想定）	午前中に病院まで外出・帰宅できるような運行ダイヤを設定
	午前中に外出し、午後早目に帰宅する（主に、買い物利用者と想定）	午前中に商業施設まで外出し、午後早目に帰宅できるような運行ダイヤを設定
利用者の年齢別外出頻度	月に数回の回答が多い（家族等の送迎）	枝線の設定（デマンド等の運行形態の検討や定時定路線で曜日運行にするなどの運行水準の検討）
	週に１～２回の回答が多い（高齢者など）	
	ほぼ毎日という回答が多い（通勤・通学）	幹線の設定（毎日運行の運行水準等）
公共交通に対する課題や利用する条件	公共交通の運行時間や運行場所に不満がある 行きたい時間に運行していれば、利用する可能性がある	回答者の移動実態（行き先や頻度）を踏まえ、運行時間を変更する必要性、妥当性があるか検討

1.2 調査結果

(1)　アンケート回収状況

アンケートの回収状況は以下の通りである。

- 回収数 1,974 票、回収率 49.4%であり、各地域約 100 票程度を回収
- 回答者の属性としては、40 歳代以上の回答者が大半を占める

表 4　アンケート回収状況

地域	地区	回収数
栃木地域	栃木地区	436 票
	大宮地区	177 票
	皆川地区	80 票
	吹上地区	93 票
	寺尾地区	89 票
	国府地区	91 票
大平地域		349 票
藤岡地域		179 票
都賀地域		147 票
西方地域		107 票
岩舟地域		200 票
未回答		26 票
合計		1, 974 票

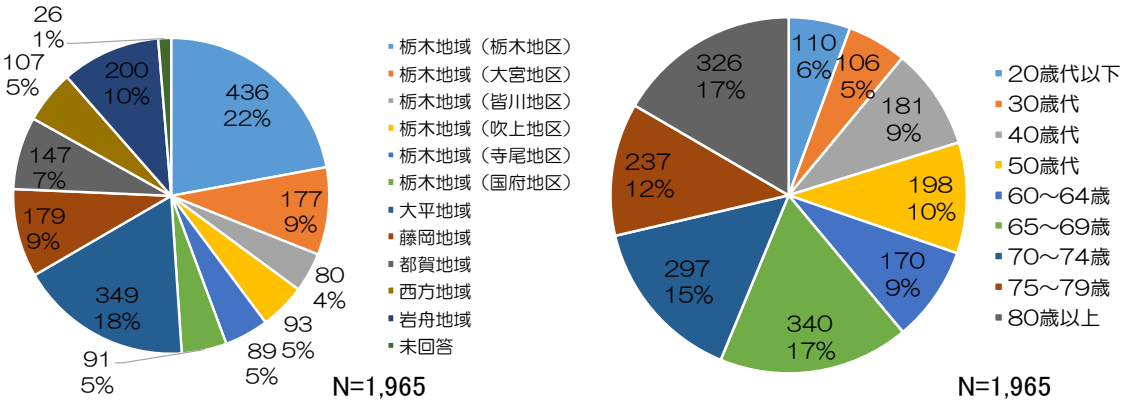
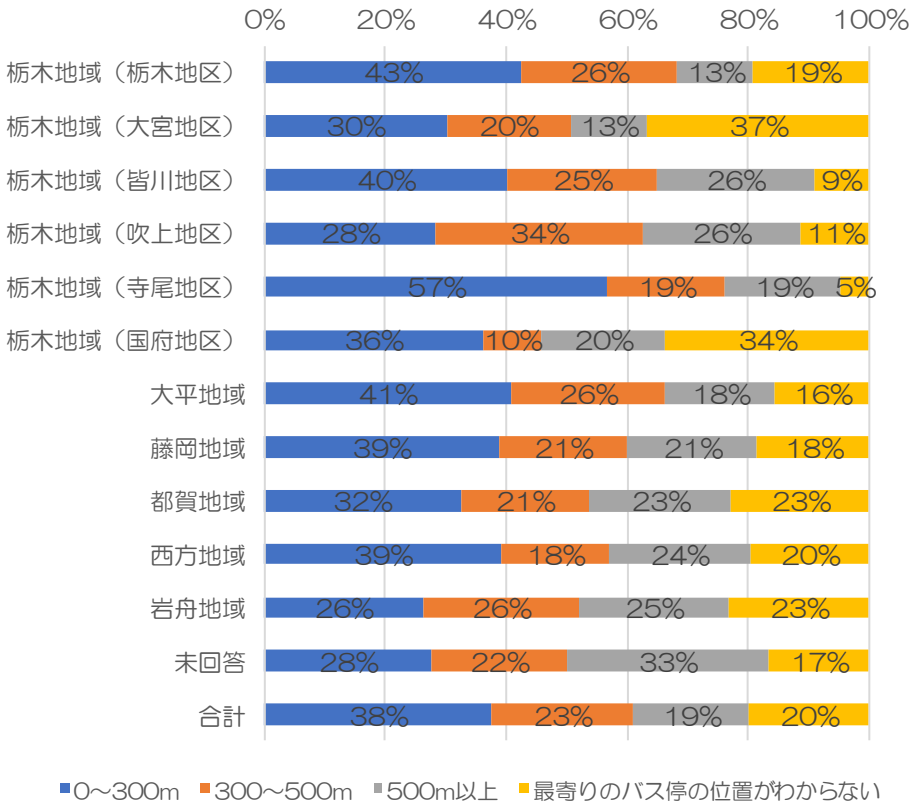


図 1　左）アンケート回収状況　右）年齢構成

（2）　アンケート集計結果（概要）

1）　最寄バス停までの距離

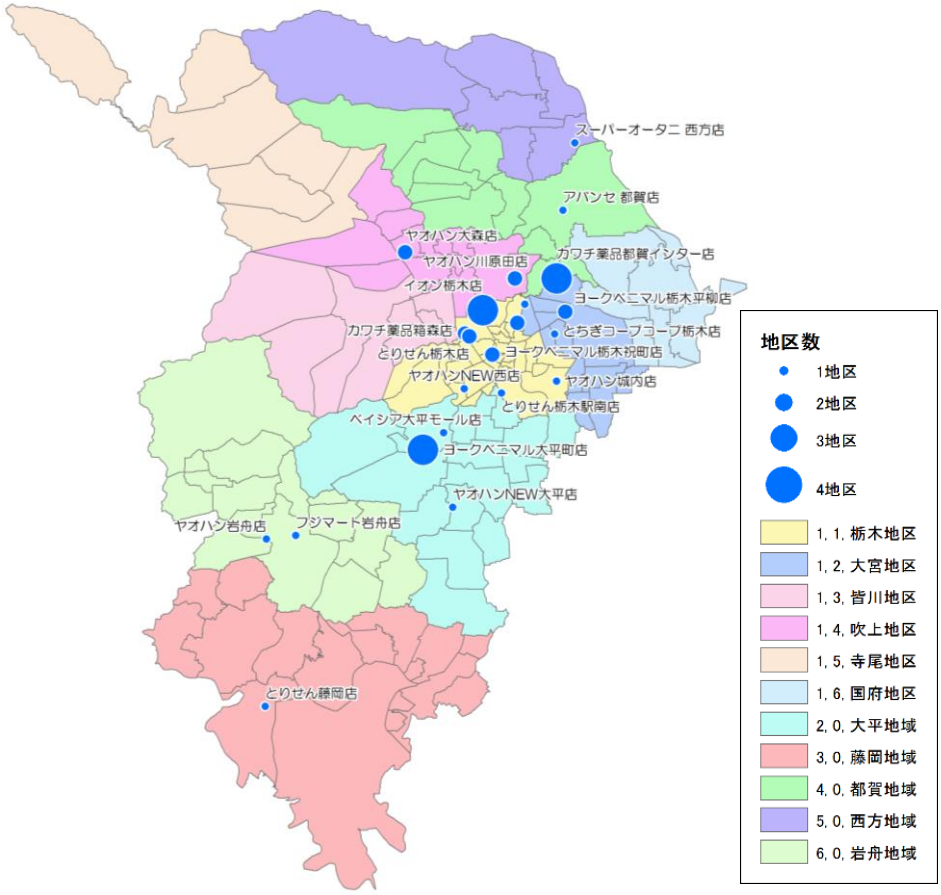


N=1,884

図 2　最寄バス停までの距離

2） 市民の移動について（買い物利用）

(a) 主な買い物先



※各地域上位 3 施設

図 3　日常移動の実態（主な買い物先）

地区	普段の買い物によく行く店舗		
	1	2	3
栃木地域（栃木地区）	ヨークベニマル栃木祝町店	ヤオハンアイム店	とりせん栃木駅南店
		ヤオハン城内店	とりせん栃木店
		ヤオハンNEW西店	
栃木地域（大宮地区）	ヨークベニマル栃木平柳店	とちぎコープコープ栃木店	カワチ薬品都賀インター店
栃木地域（皆川地区）	とりせん栃木店	カワチ薬品箱森店	ヨークベニマル栃木祝町店
栃木地域（吹上地区）	ヤオハン川原田店	イオン栃木店	かましん栃木平柳店
	ヤオハン大森店		
栃木地域（寺尾地区）	ヤオハン大森店	イオン栃木店	カワチ薬品箱森店
栃木地域（国府地区）	ヨークベニマル栃木平柳店	カワチ薬品都賀インター店	ヤオハンアイム店
大平地域	ベイシア大平モール店	ヨークベニマル大平町店	ヤオハンNEW大平店
藤岡地域	とりせん藤岡店	イオン	ヨークベニマル大平町店
都賀地域	イオン栃木店	カワチ薬品都賀インター店	アバンセ 都賀店
西方地域	スーパーオータニ西方店	ヤオハン川原田店	カワチ薬品都賀インター店
岩舟地域	ヤオハン岩舟店	フジマート岩舟店	ヨークベニマル大平町店

：居住地と同地区の買い物先

図 4　地域別の主な買い物先

(b) 主な移動手段

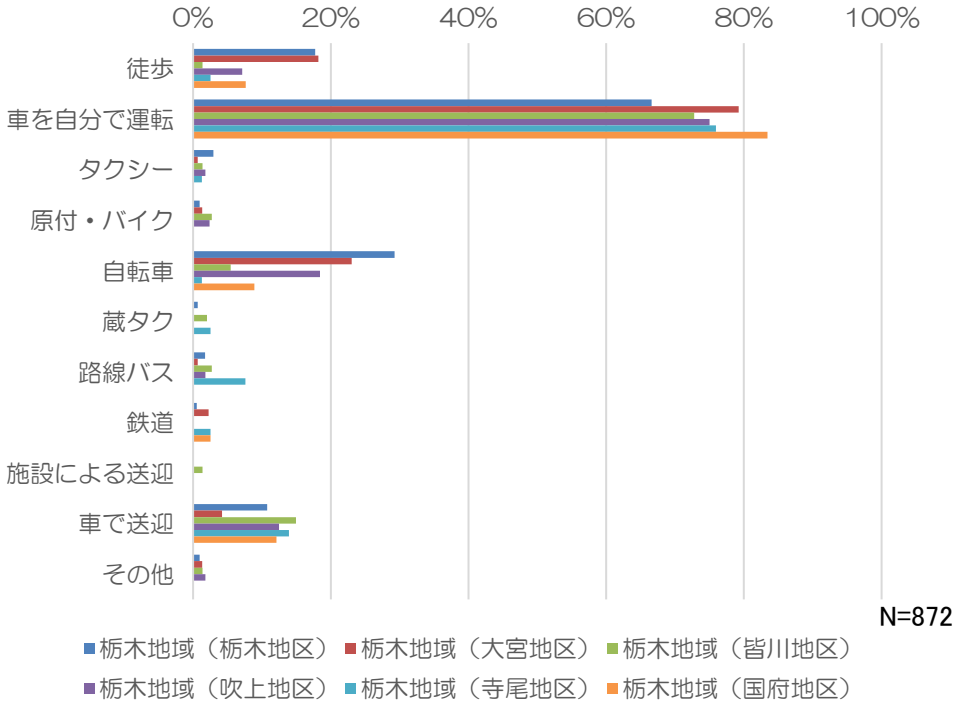


図 5　栃木地域の日常移動の実態（主な買い物先：移動手段）

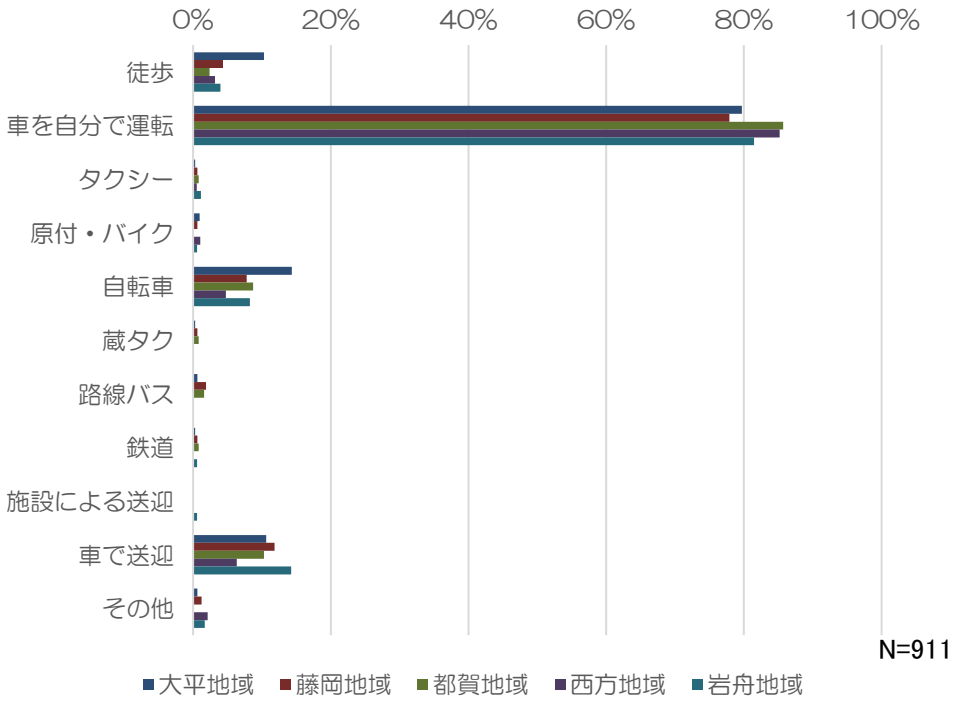
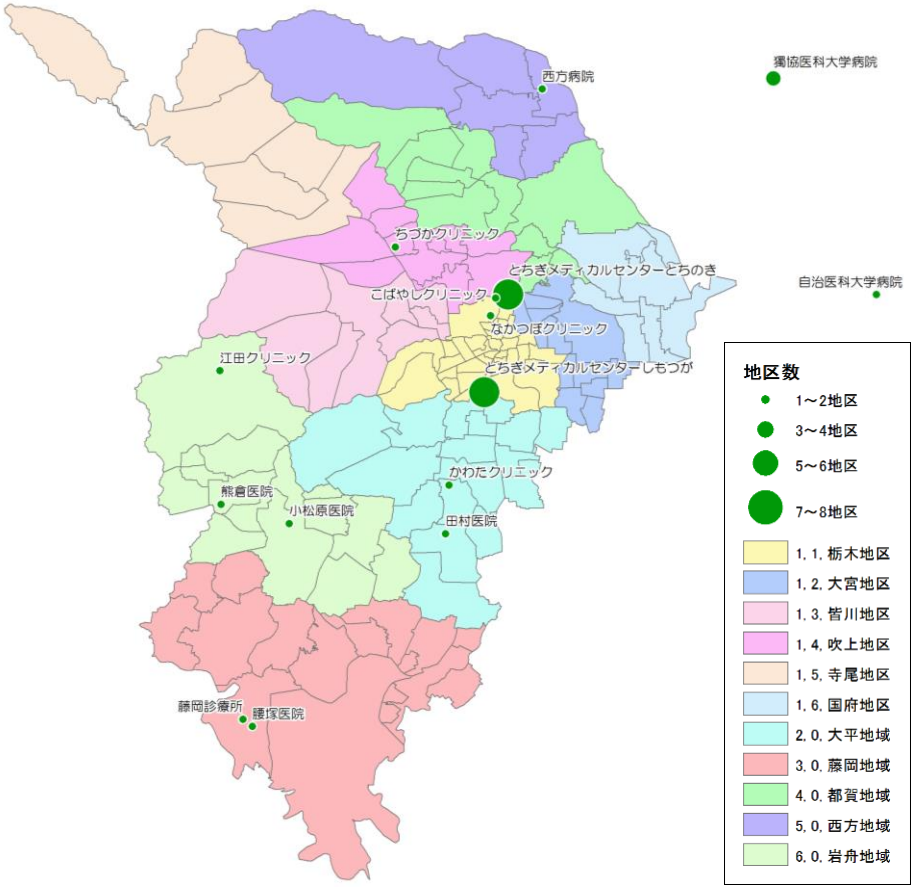


図 6　栃木地域以外の地域の日常移動の実態（主な買い物先：移動手段）

3） 市民の移動について（医療機関利用）

(a) 主な医療機関先



※各地域上位 3 施設

図 7　日常移動の実態（主な医療機関先）

地区	主に利用する医療機関		
	1	2	3
栃木地域（栃木地区）	とちぎメディカルセンターしもつが	とちぎメディカルセンターとちのき	なかつぼクリニック
栃木地域（大宮地区）	とちぎメディカルセンターとちのき	とちぎメディカルセンターしもつが	獨協医科大学病院
栃木地域（皆川地区）	とちぎメディカルセンターしもつが	とちぎメディカルセンターとちのき	江田クリニック
栃木地域（吹上地区）	とちぎメディカルセンターとちのき	ちづかクリニック	こばやしクリニック
栃木地域（寺尾地区）	ちづかクリニック	とちぎメディカルセンターとちのき	とちぎメディカルセンターしもつが
栃木地域（国府地区）	とちぎメディカルセンターとちのき	自治医科大学病院	とちぎメディカルセンターしもつが
大平地域	とちぎメディカルセンターしもつが	田村医院	かわたクリニック
藤岡地域	藤岡診療所	とちぎメディカルセンターしもつが	腰塚医院
都賀地域	とちぎメディカルセンターとちのき	獨協医科大学病院	西方病院
西方地域	西方病院	獨協医科大学病院	自治医科大学病院
岩舟地域	小松原医院	熊倉医院	とちぎメディカルセンターしもつが

：居住地と同地区の通院先

図 8　地区別の主に利用する医療機関

(b) 主な移動手段

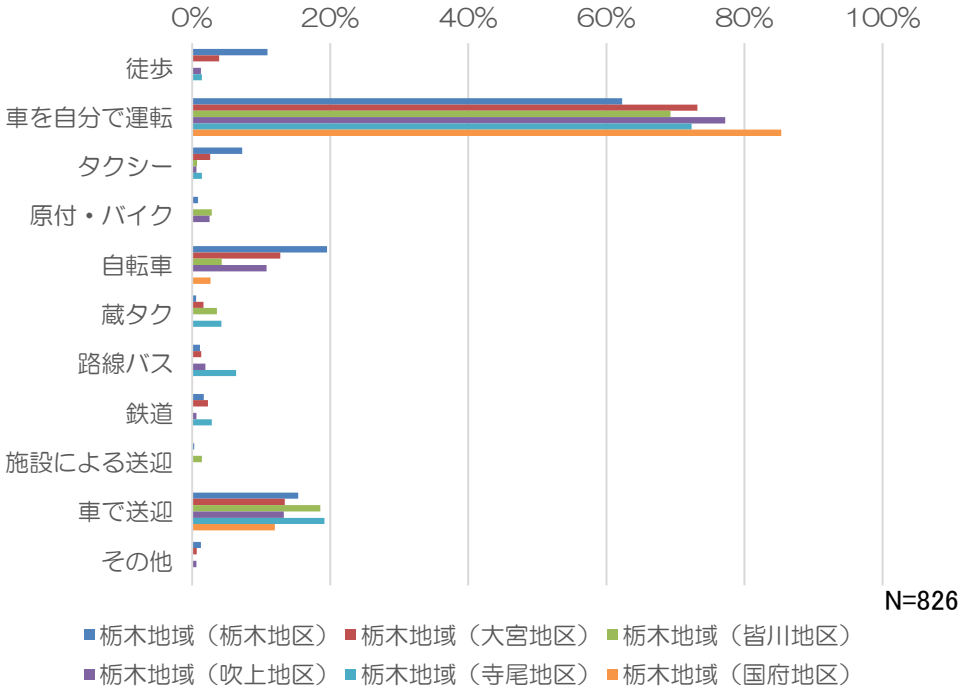


図 9　栃木地域の日常移動の実態（主な医療機関先：移動手段）

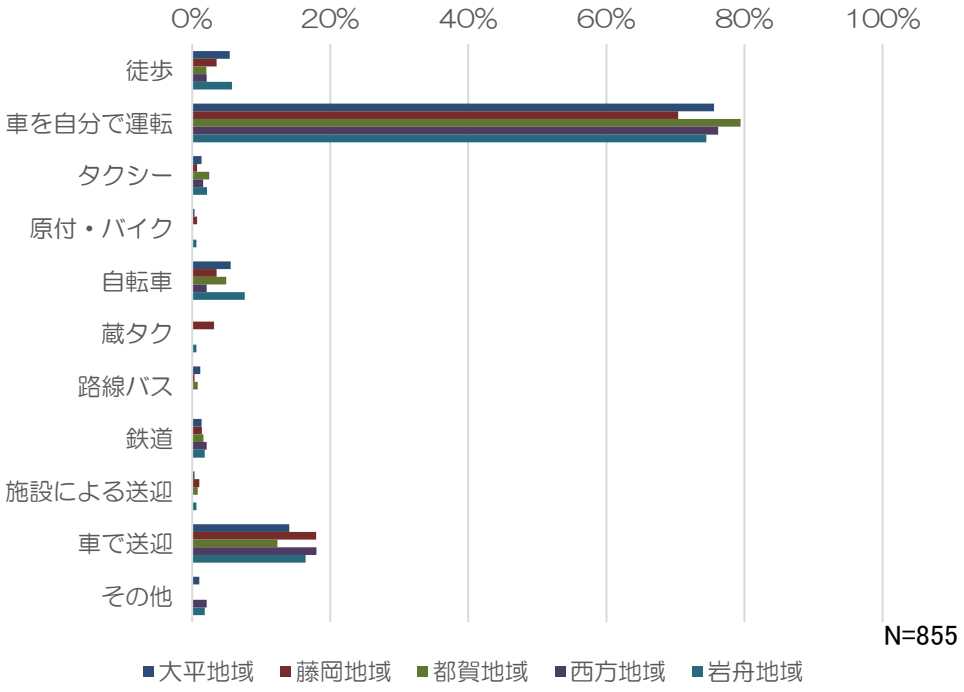


図 10　栃木地域以外の地域の日常移動の実態（主な医療機関先：移動手段）

4） 自宅から栃木駅まで公共交通で移動する場合の支払い額

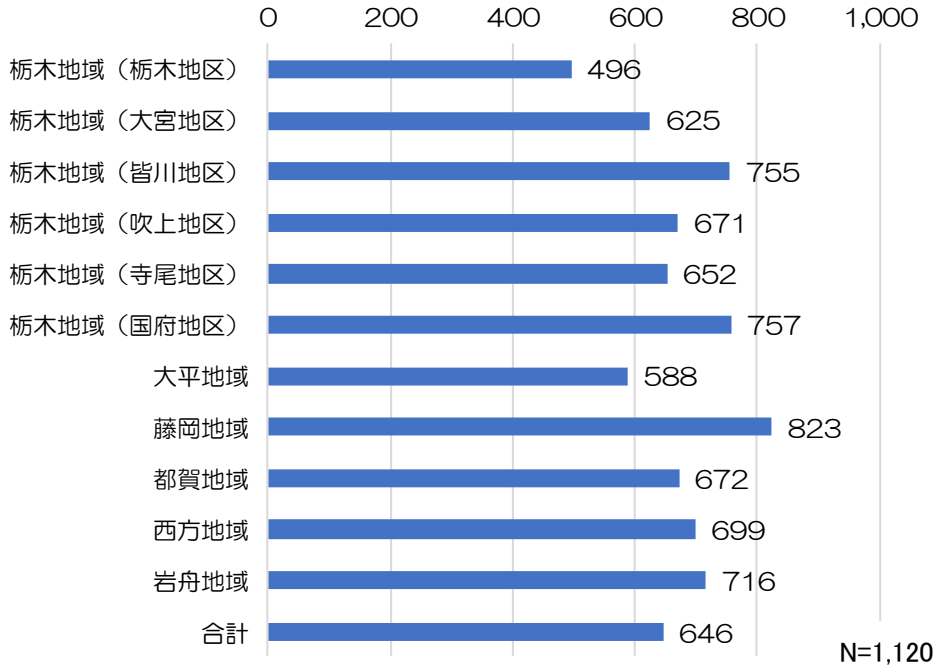


図 11　他の交通手段がない場合、やむを得ない上限の金額

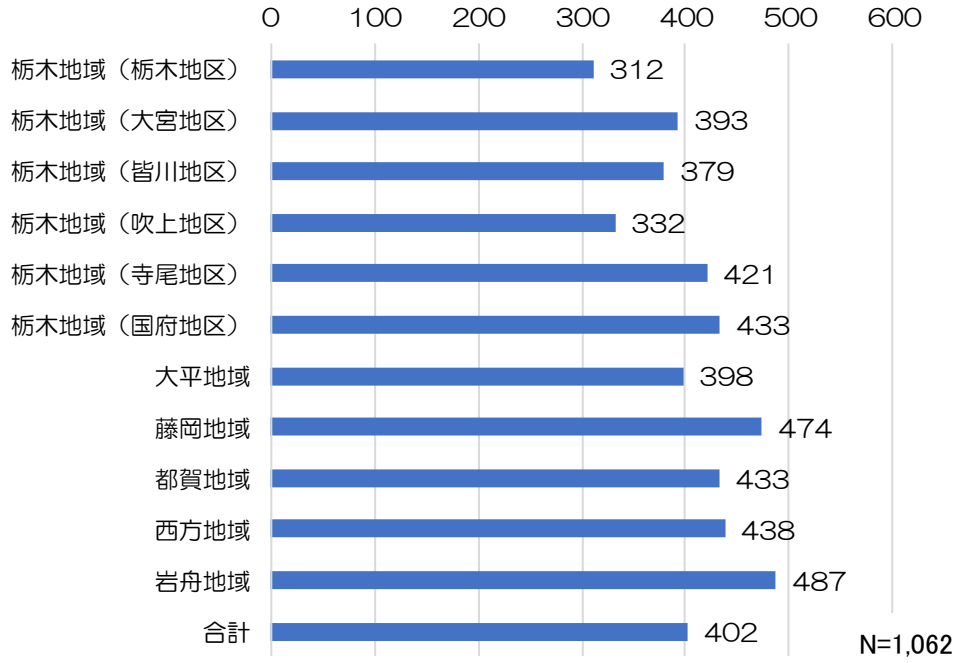


図 12　妥当と思われる金額

5） ふれあいバスへの不満・利用する条件

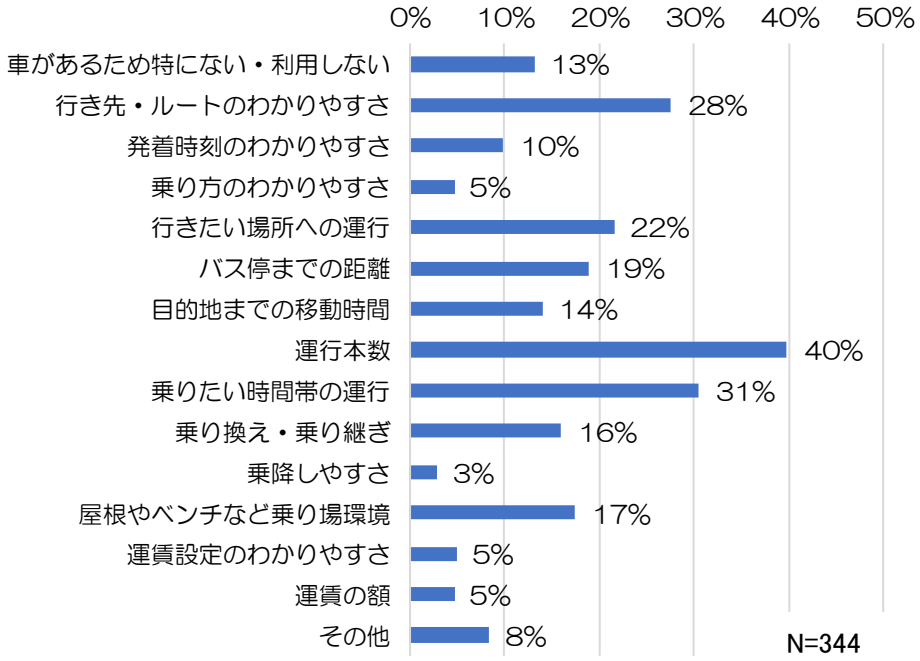


図 13　ふれあいバスへの不満（バス利用者）

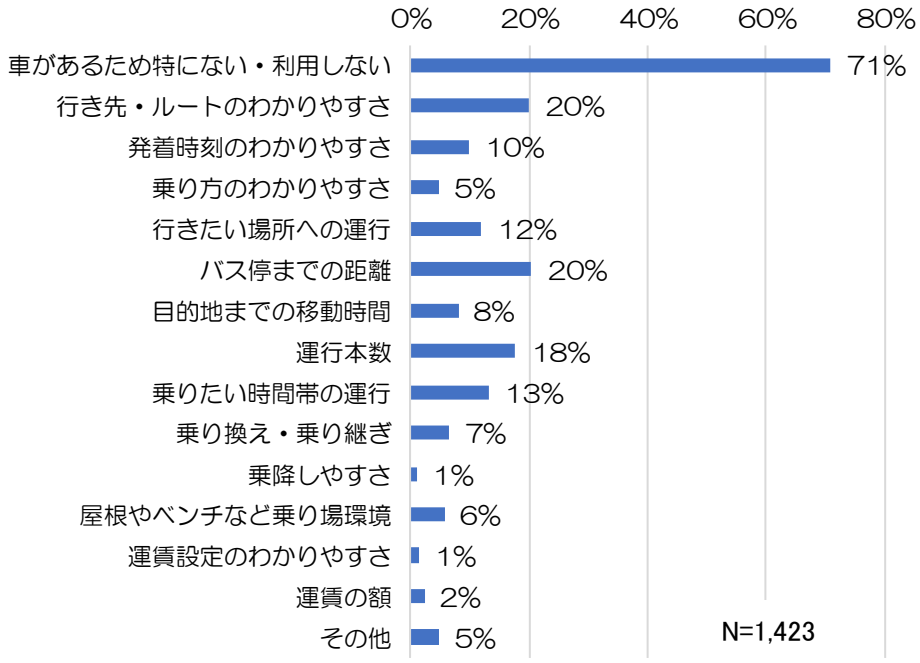


図 14　ふれあいバスを利用する条件（バスを利用していない方）

6） 蔵タクへの不満・利用する条件

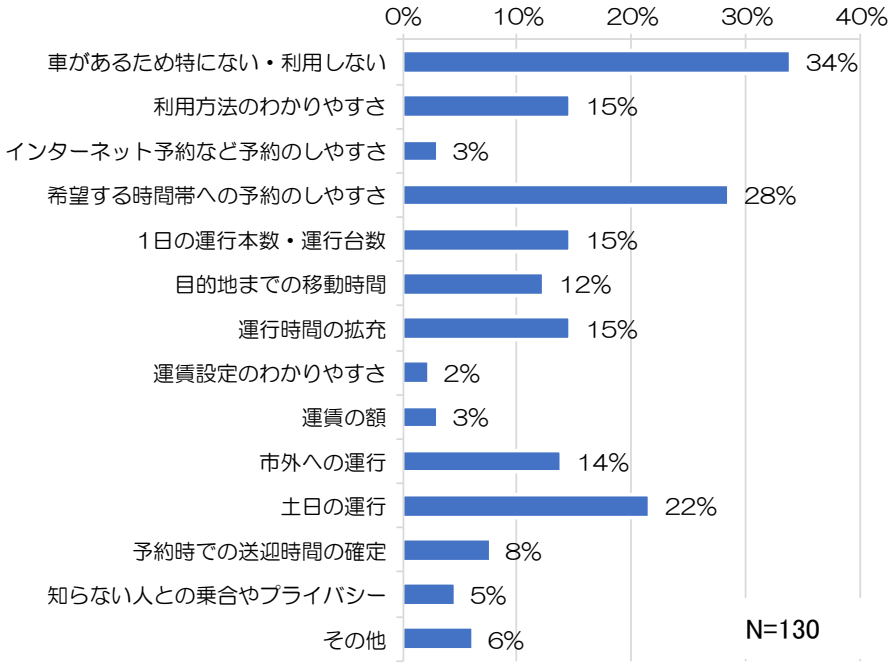


図 15　蔵タクへの不満（蔵タク利用者）

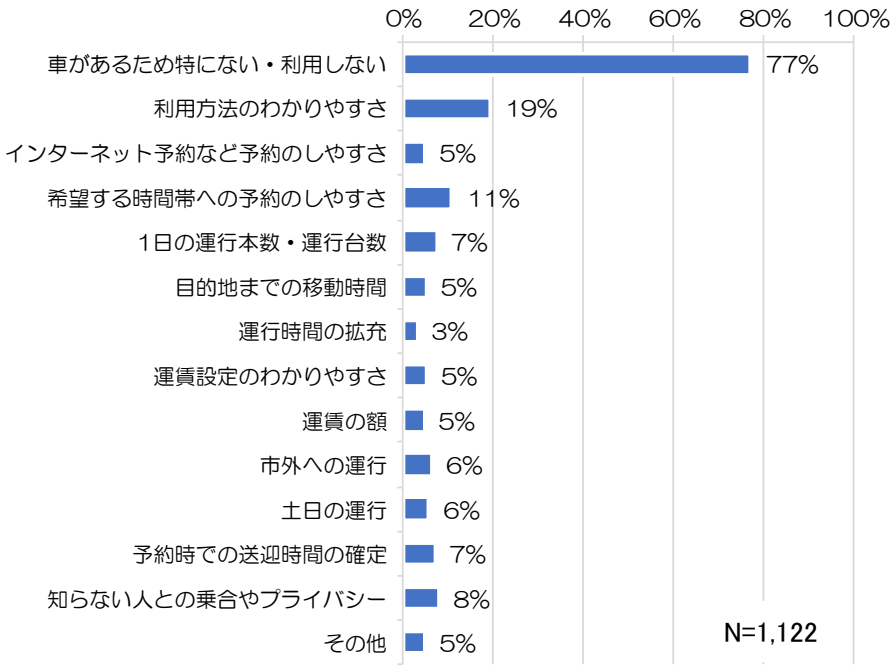


図 16　蔵タクを利用する条件（蔵タクを利用していない方）

2. 高校生アンケート調査

2.1 調査概要

(1) 調査目的

市全域の移動実態や公共交通に対するニーズや意識を把握するために、高校生アンケート調査を実施した。

(2) 調査方法

高校を経由して、アンケートを配布・回収した。

(3) 調査実施日時

平成 29 年 10 月配布

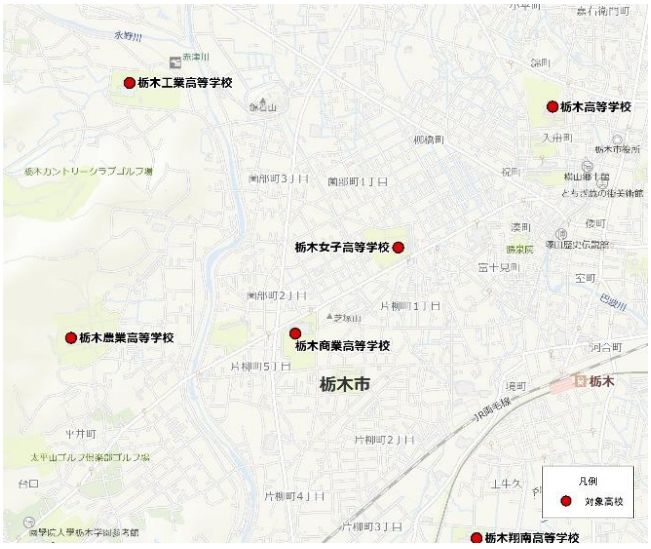
(4) 調査対象

市内の学校に通う高校 2 年生を対象とした。

対象の高校は以下の通りである。

≪対象高校≫

栃木高校、栃木女子高校、栃木翔南高校、栃木工業高校、栃木商業高校、栃木農業高校



No	高校名	住所	生徒数
1	栃木高等学校	栃木市入舟町12-4	713
2	栃木女子高等学校	栃木市薗部町1-2-5	721
3	栃木翔南高等学校	栃木市大平町川連370番地	592
4	栃木工業高等学校	栃木市岩出町129	599
5	栃木商業高等学校	栃木市片柳町5丁目1番30号	592
6	栃木農業高等学校	栃木市平井町911	547

図 17 高校位置図

2.2 調査結果

(1)　アンケート回収状況

アンケート回収状況は以下の通りである。

- 回収は 1,184 票で、各高等学校で約 200 票程度を回収

表 5　アンケート回収状況

学校	回収数
栃木市女子高等学校	216 票
栃木市商業高等学校	195 票
栃木農業高等学校	147 票
栃木市翔南高等学校	197 票
栃木高等学校	232 票
栃木工業高等学校	197 票
合計	1, 184 票

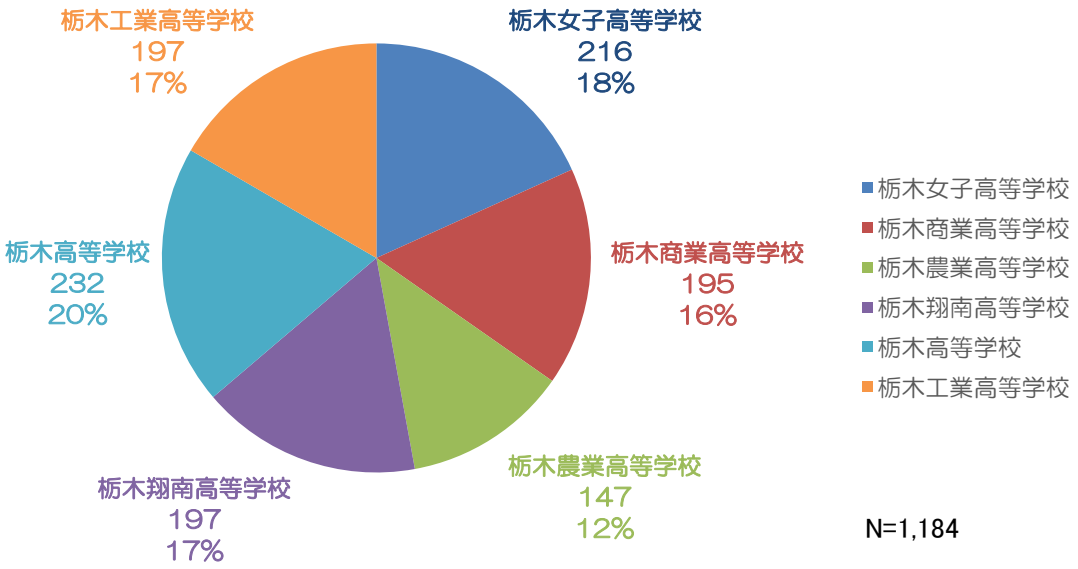


図 18　アンケート回収状況

（2）　アンケート集計結果（概要）

1）　住まいの地域

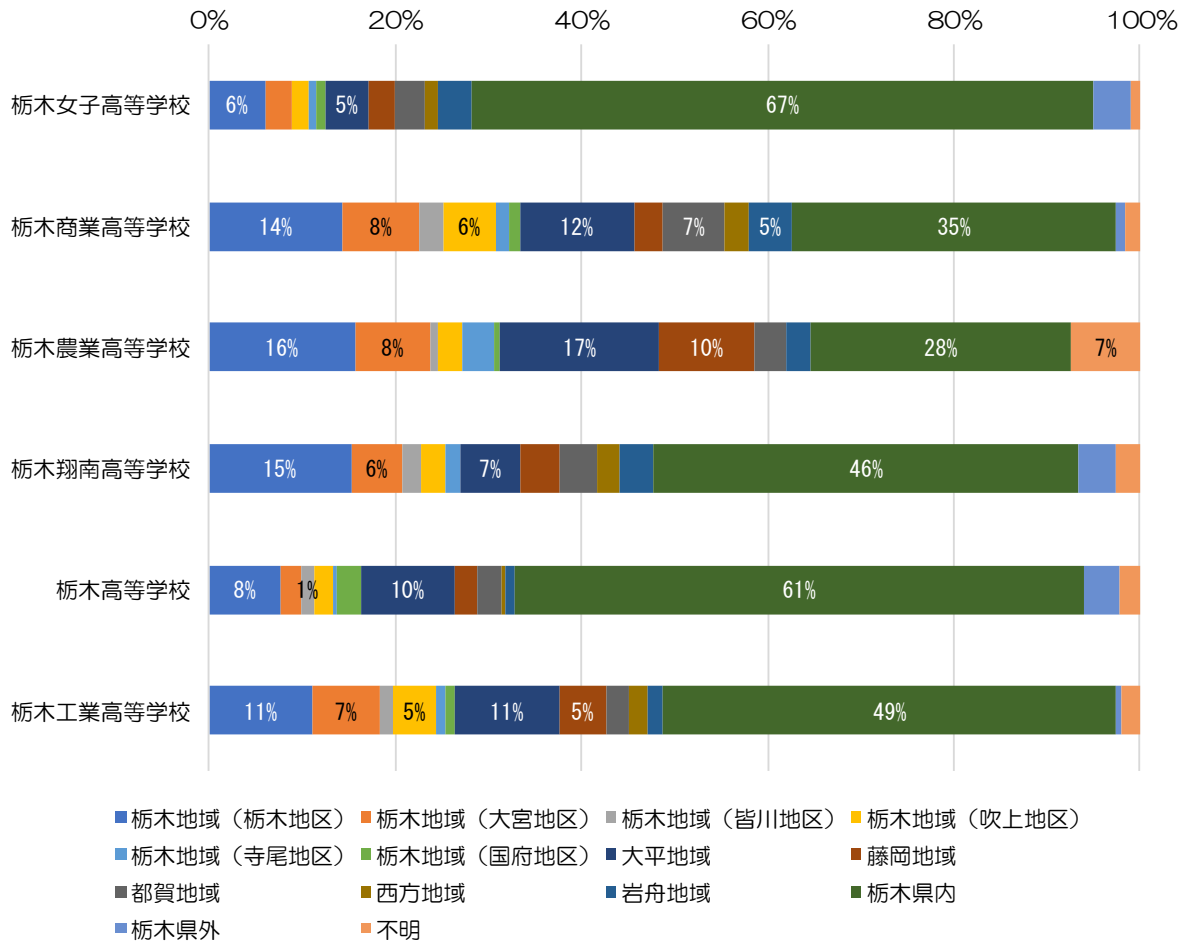


図 19　住まいの地域（学校別）

2） 通学時の移動手段（高校生）

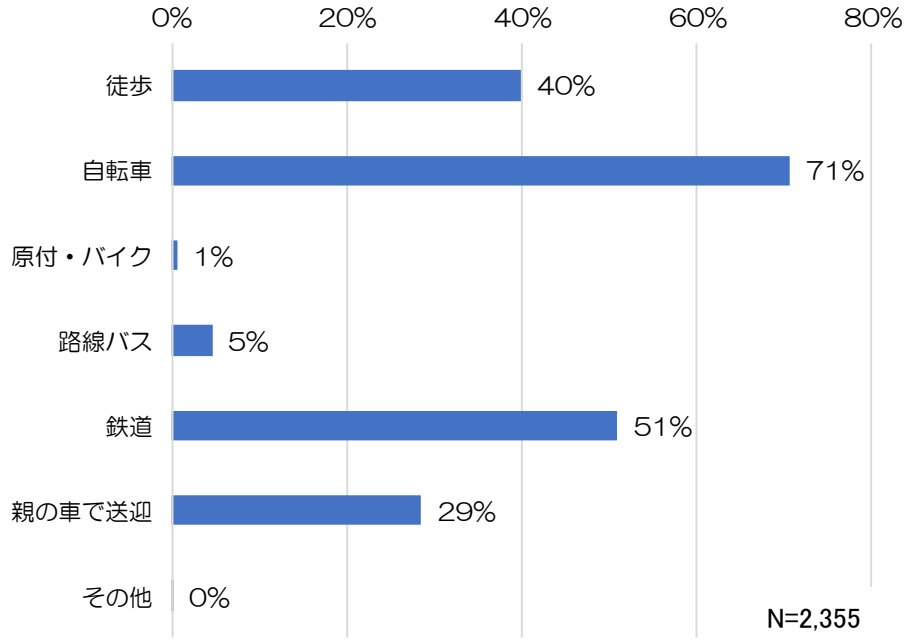


図 20　通学時の移動手段（移動手段※行きと帰りの手段合算）

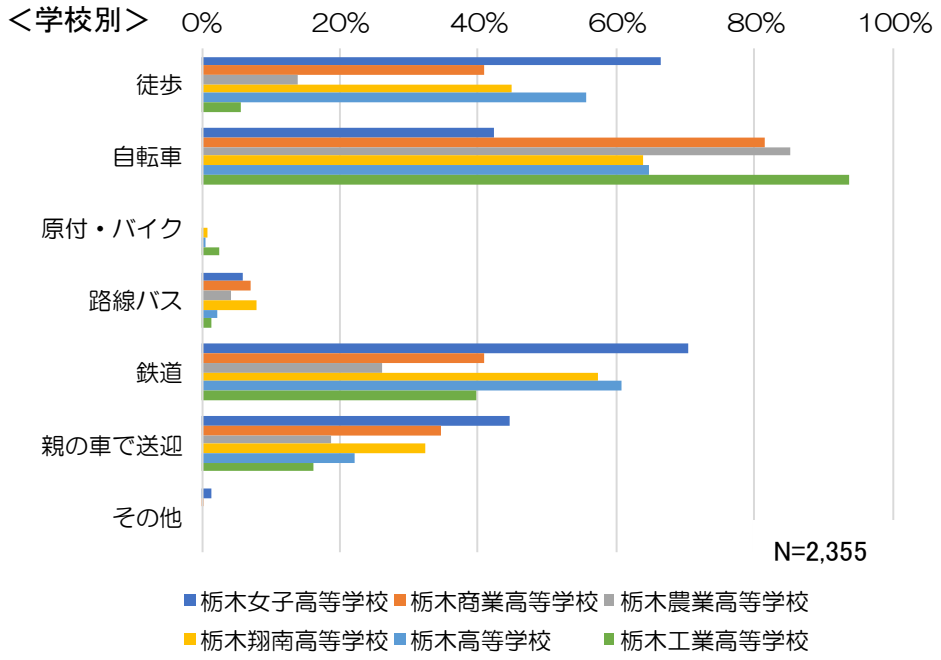


図 21　通学時の移動手段（移動手段※行きと帰りの手段合算）（学校別）

3） バスへの要望（高校生）

(a) ふれあいバスの利用状況

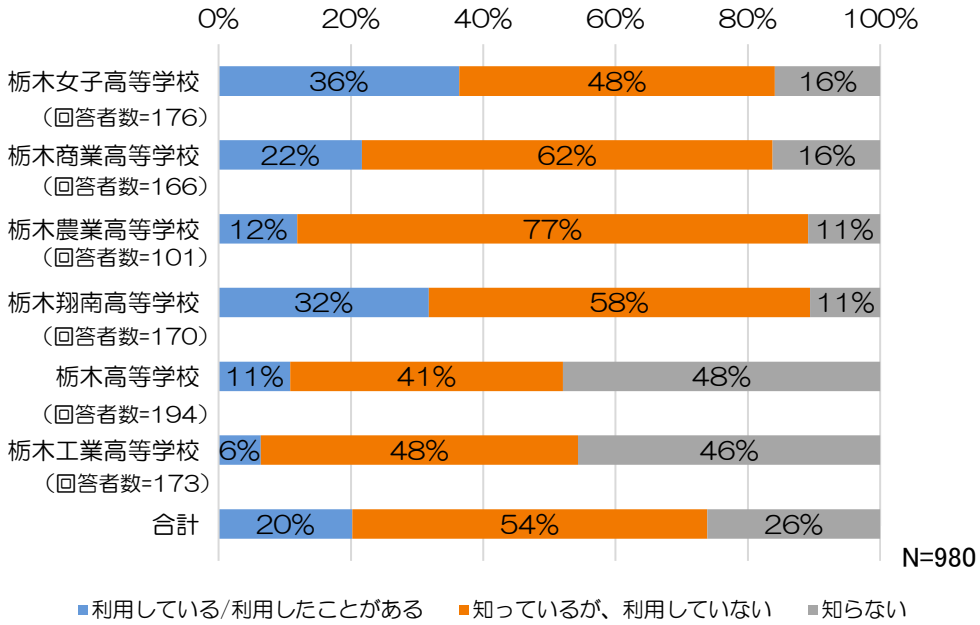


図 22　ふれあいバスの利用状況（高校生）

(b) ふれあいバスへの不満（高校生）

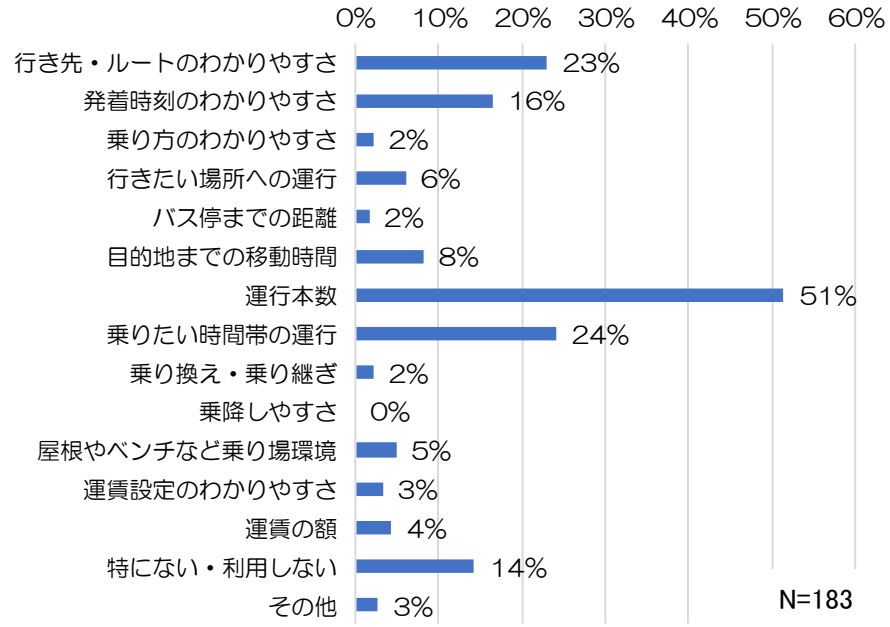


図 23　ふれあいバスへの不満（高校生）

(c) バスへの不満・利用する条件（高校生）

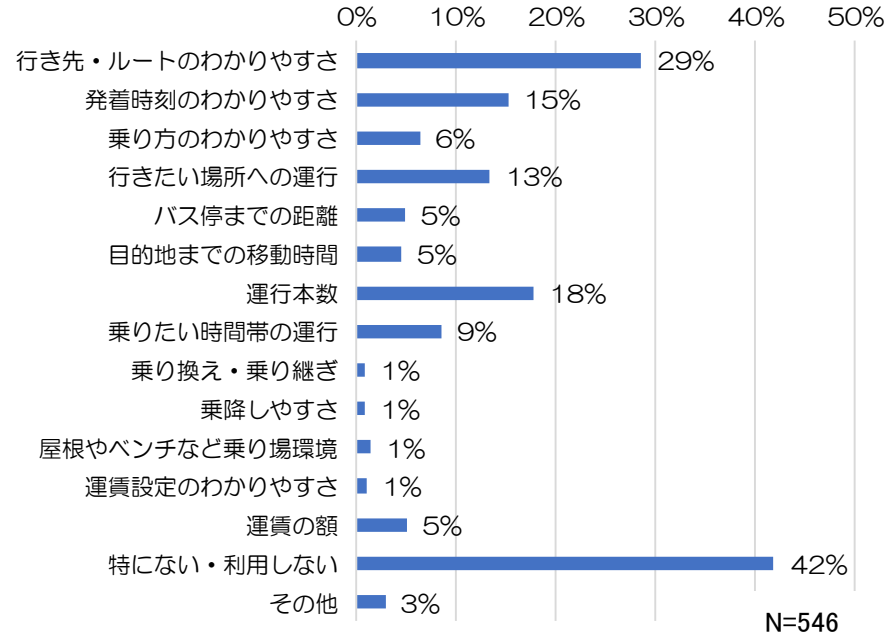


図 24　バスへの不満・利用する条件（高校生）

3. バス利用者アンケート調査

3.1 調査概要

(1) 調査目的

公共交通機関を利用している高齢者や通勤・通学者等から、外出行動や公共交通の利用状況、運行方法の問題点・改善要望などを把握するためにバス利用者・デマンド交通利用者にアンケート調査を実施した。

(2) 調査方法

調査員がバスに乗り込み、アンケート調査票を配布した。なお、高齢者等アンケート記入が困難である場合は、調査員がヒアリング形式でアンケート票に記入した。

(3) 調査実施日時

平成 29 年 11 月 17 日（金） 7：00～19：00

(4) 調査対象路線とバス路線図

調査対象路線と調査員の配置は、以下の通りである。また、バスの路線図を、事項に示す。

表 6 調査対象

項目	時間帯	対象路線	調査員数 （延べ人数）
バス利用者	7：00～19：00	・寺尾線：2 台	3 人
		・市街地循環線：1 台	2 人
		・市街地北部循環線：1 台	3 人
		・部屋線：2 台	3 人
		・真名子線：2 台	3 人
		・金崎線：1 台	2 人
		・大宮国府線：1 台	2 人
		・皆川樋ノ口線：2 台	3 人
		・藤岡線：2 台	3 人
		・岩舟線：2 台	3 人
		合計	27 人

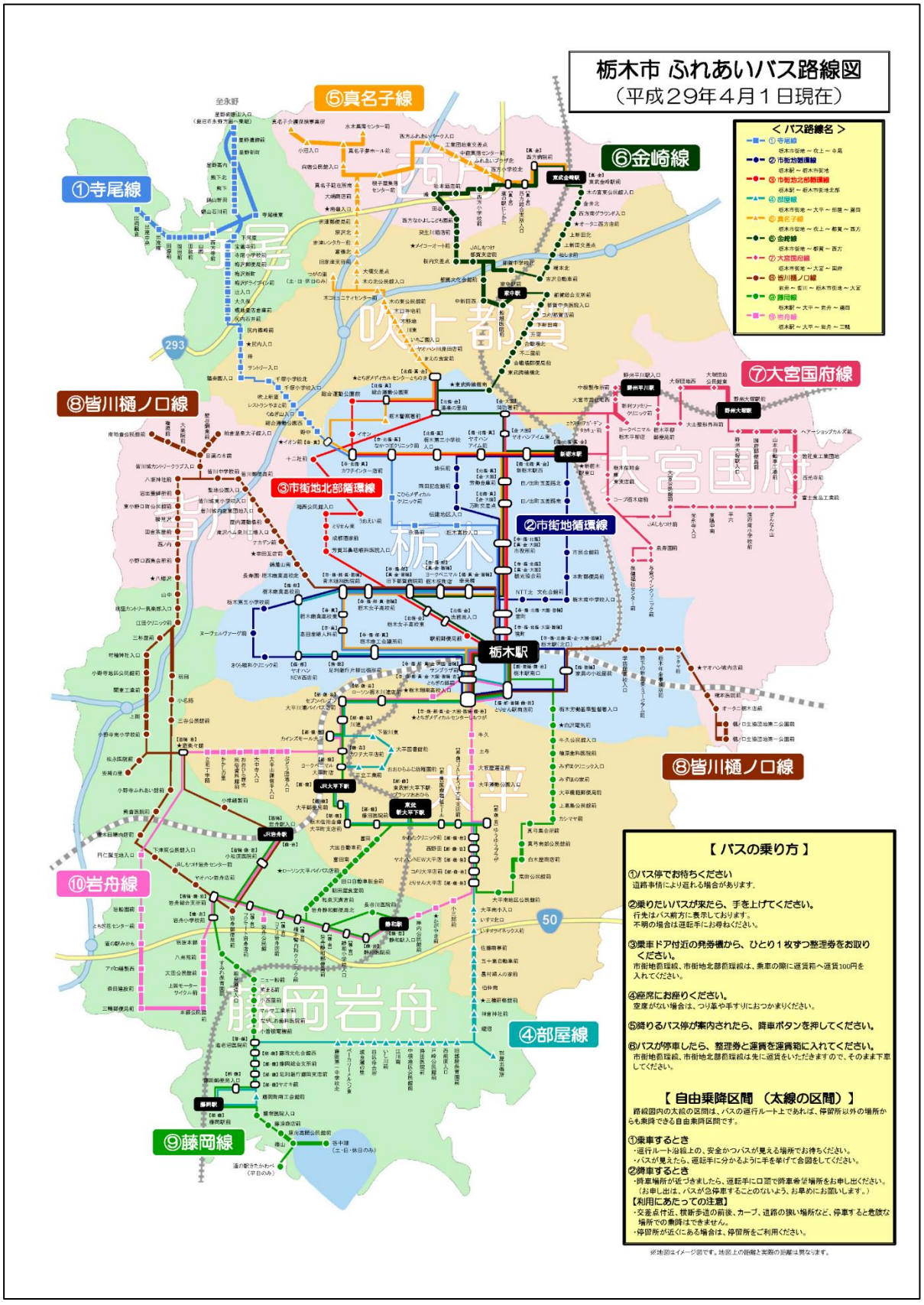


図 25　栃木市ふれあいバス路線図

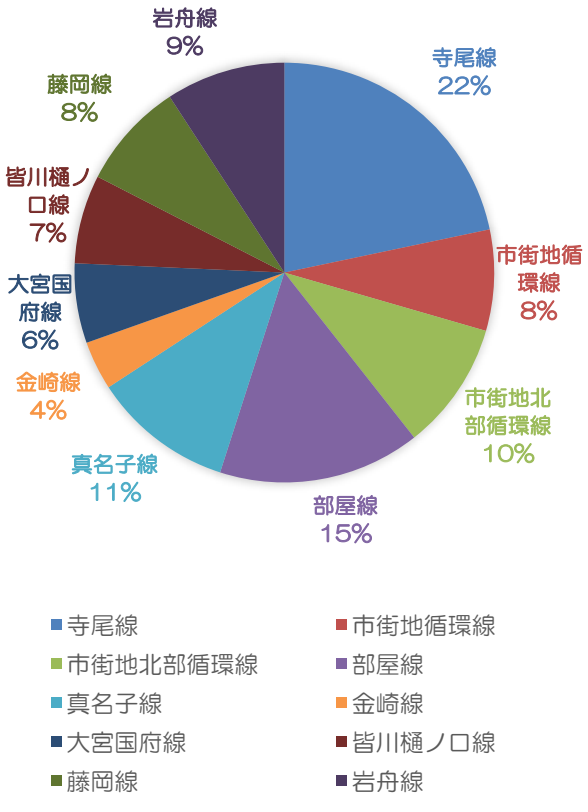
3.2 調査結果

(1)　アンケート回収状況

各路線でのアンケート回収状況は、以下の通りである。

表 7　各路線のアンケート回収状況

路線名	回収数
・寺尾線	92 人
・市街地循環線	33 人
・市街地北部循環線	42 人
・部屋線	66 人
・真名子線	46 人
・金崎線	16 人
・大宮国府線	26 人
・皆川樋ノ口線	29 人
・藤岡線	35 人
・岩舟線	39 人
合計	422 人



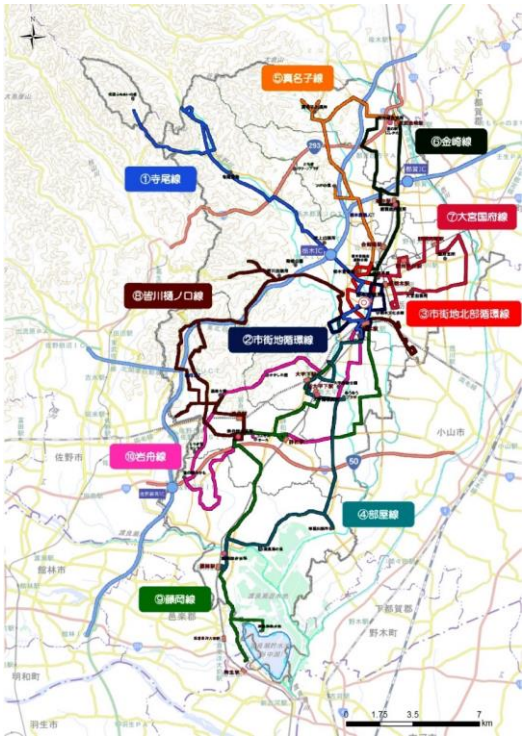


図 26　左）アンケート回収状況　　右）路線バスネットワーク

（2）　アンケート集計結果（概要）

1）　バスを利用する理由

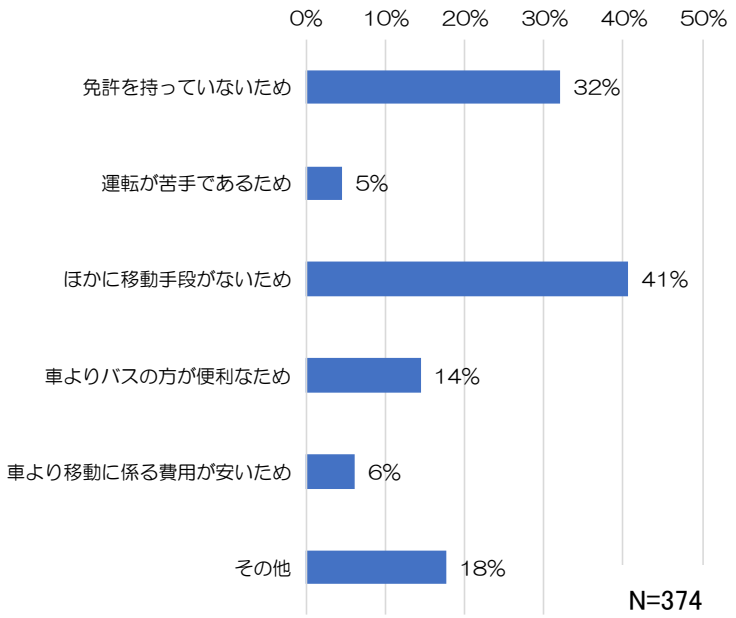


図 27　バスを利用する理由

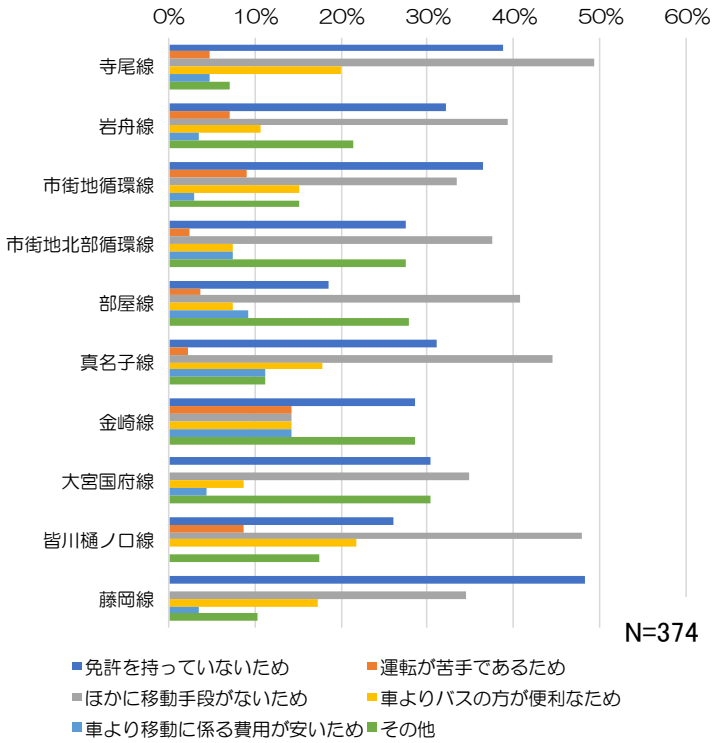


図 28　バスを利用する理由（路線別）

2） バスの利用目的

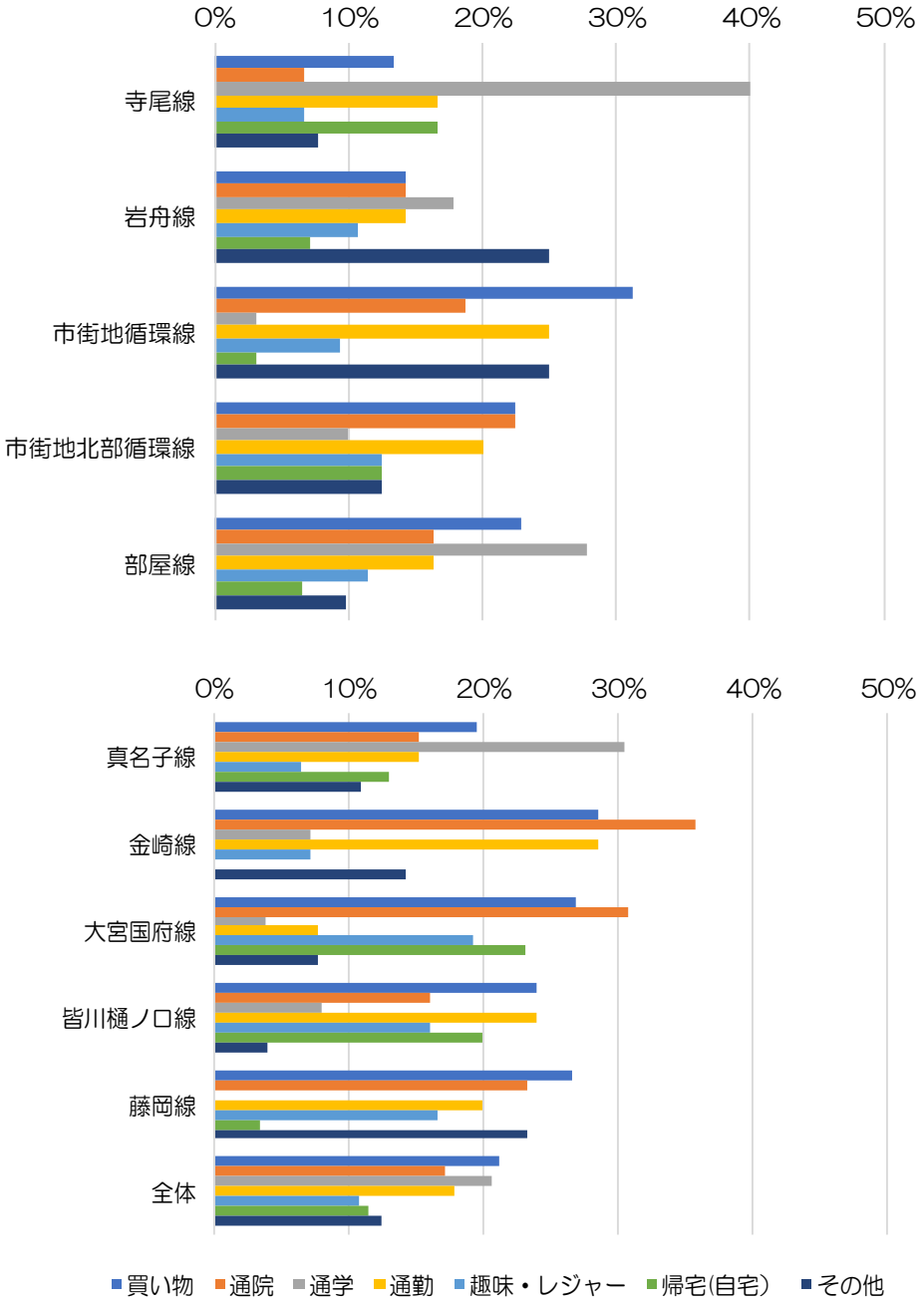


図 29　ふれあいバスの利用目的

N=392

3） ふれあいバスへの不満・要望

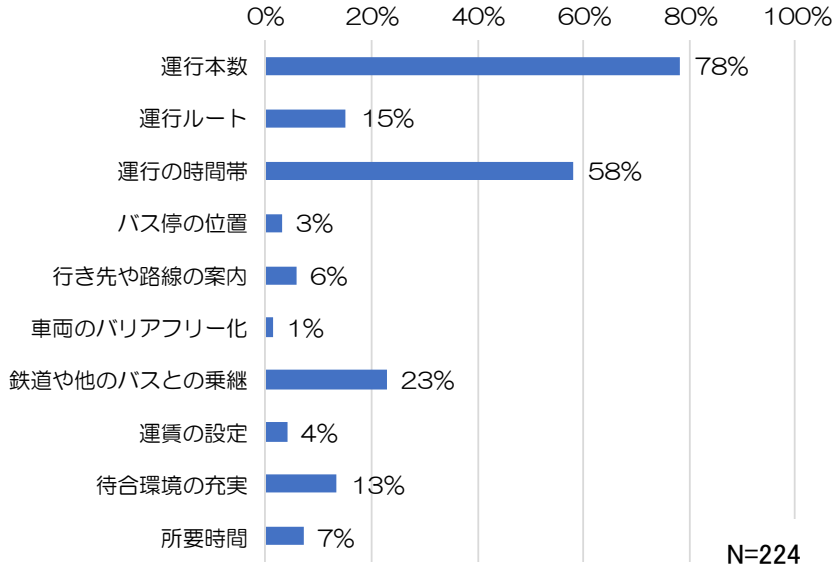


図 30　バスへの不満

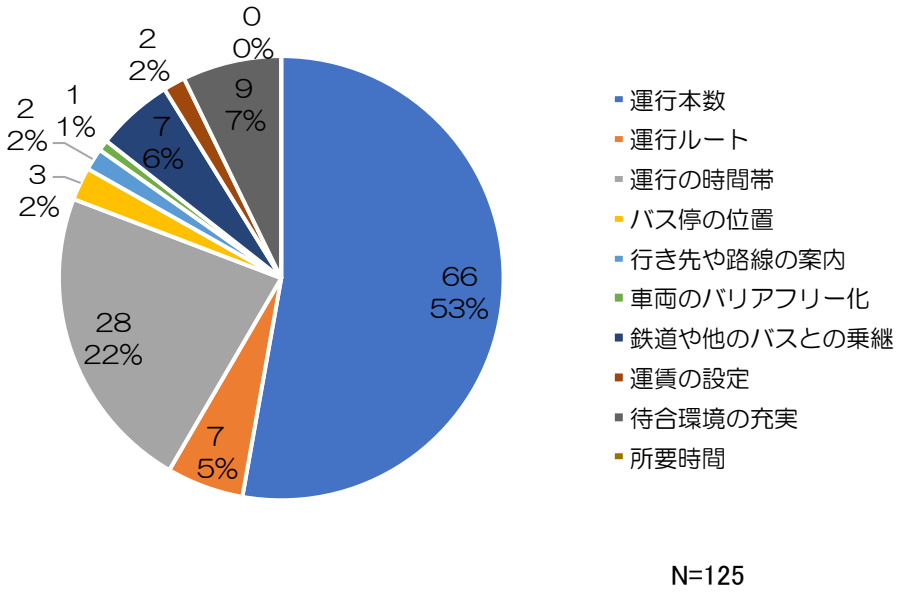


図 31　バスへの要望（特に不満）

4. デマンドタクシー利用者アンケート調査

4.1 調査概要

(1) 調査目的

公共交通機関を利用している高齢者や通勤・通学者等から、外出行動や公共交通の利用状況、運行方法の問題点・改善要望などを把握するためにバス利用者・デマンド交通利用者にアンケート調査を実施した。

(2) 調査方法

デマンドタクシー（以下、「蔵タク」とする。）の車両にアンケート票を設置して、運転手さんの声かけによって、利用者への配布を行った。返信用封筒も合わせて配布し、郵送回収とする。なお、14 台の蔵タクを対象とした。

(3) 調査実施日時

平成 29 年 11 月中旬

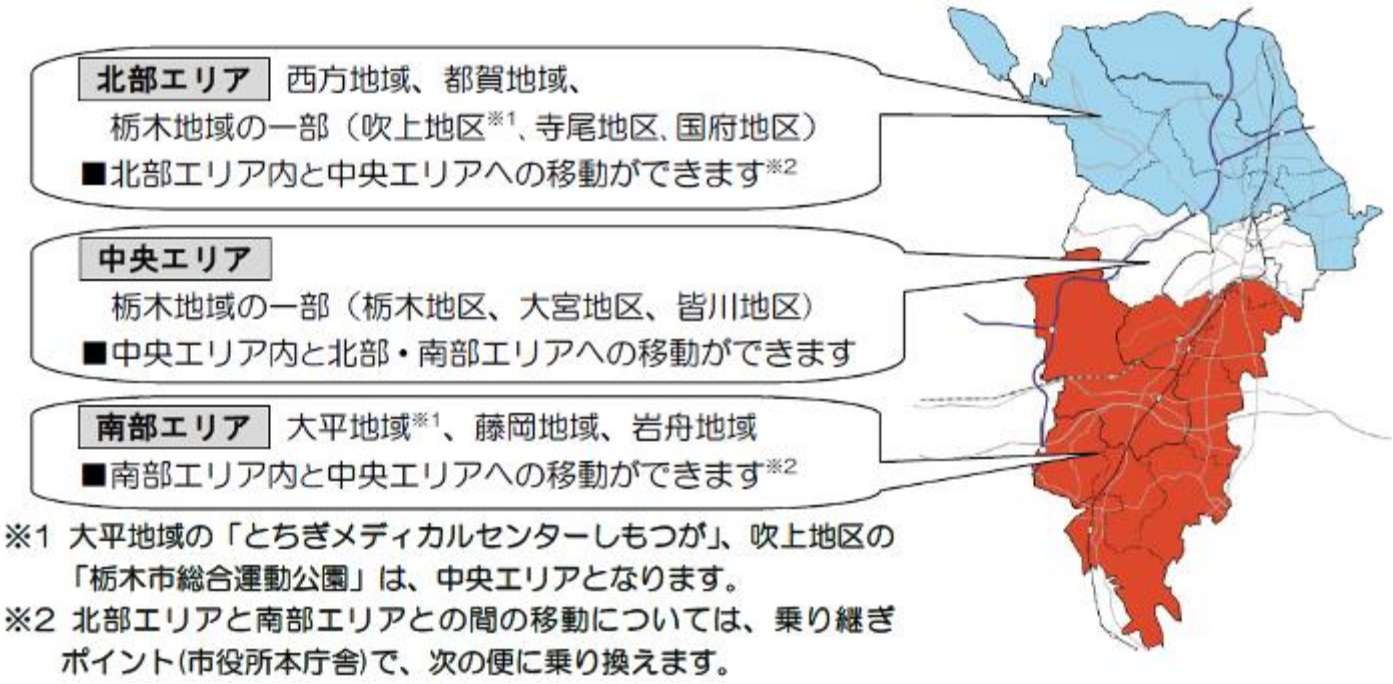


図 32 蔵タクの運行エリア

4.2 調査結果

(1)　アンケート回収状況

各路線でのアンケート回収状況は、以下の通りである。

- 蔵タク 14 台を対象に、1 台当たり 30 票（計 420 票）アンケートを配布
- 回収は 163 票で、各地域約 10～20 票程度回収
- 回答者の属性としては、60 歳以上の回答者が大半を占める

表 8　各路線の獲得票数

	回収数
・栃木地域(栃木地区)	26
・栃木地域(大宮地区)	18
・栃木地域(皆川地区)	7
・栃木地域(吹上地区)	6
・栃木地域(寺尾地区)	4
・栃木地域(国府地区)	9
・大平地域	15
・藤岡地域	18
・都賀地域	16
・西方地域	6
・岩舟地域	10
未回答	28
合計	163

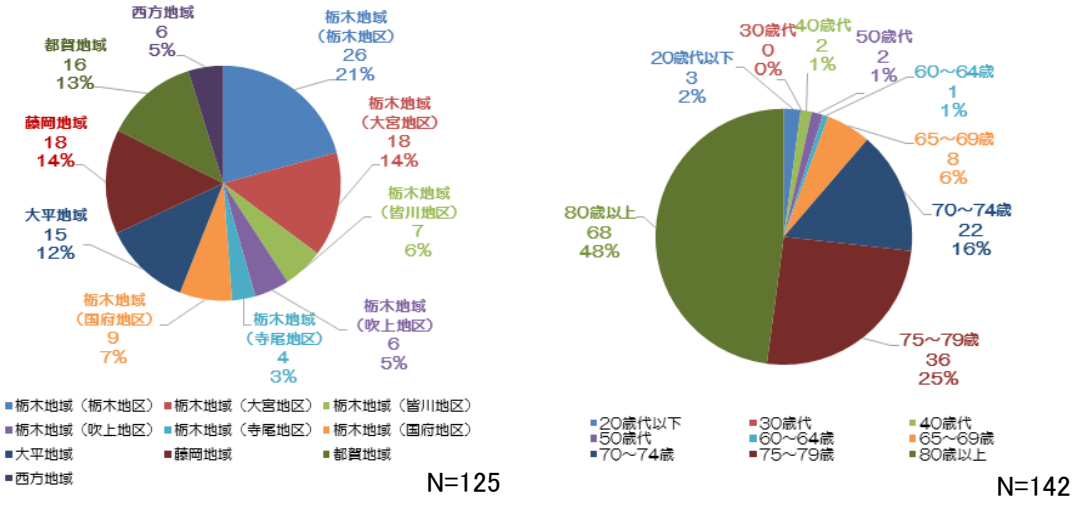
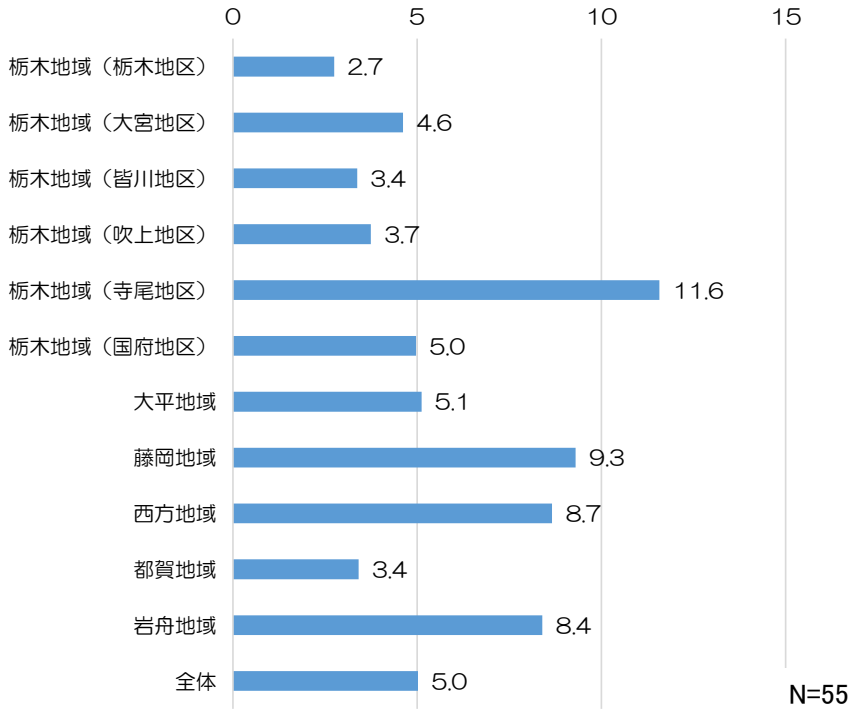


図 33　左）アンケート回収状況　右）年齢構成

（2）　アンケート集計結果（概要）

1）　自宅から目的地までの平均直線移動距離



※自宅から目的地の直線距離で算定

図 34　自宅から目的地までの平均直線移動距離（地区別）

2） 蔵タクの利用目的

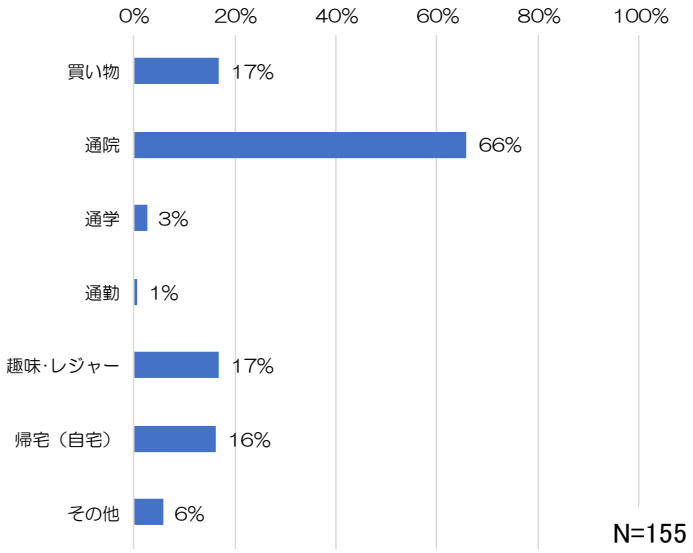


図 35　蔵タクの利用目的

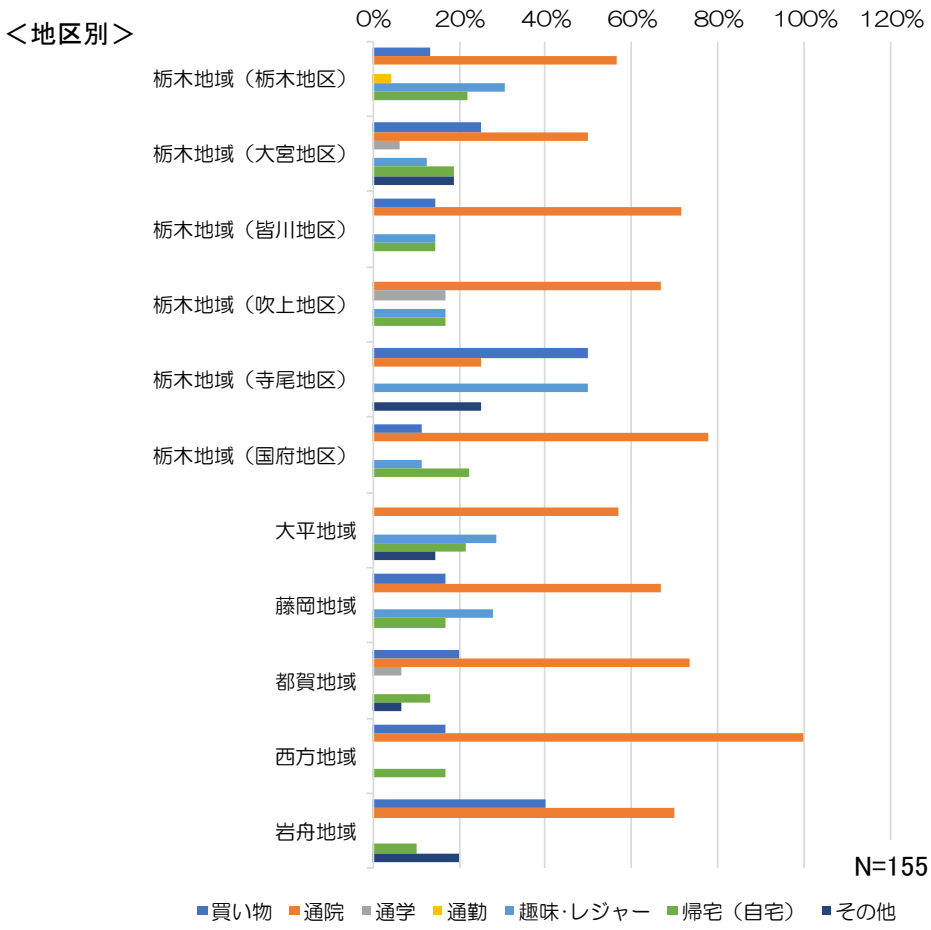


図 36　蔵タクの利用目的（地区別）

3） 蔵タクを利用する理由

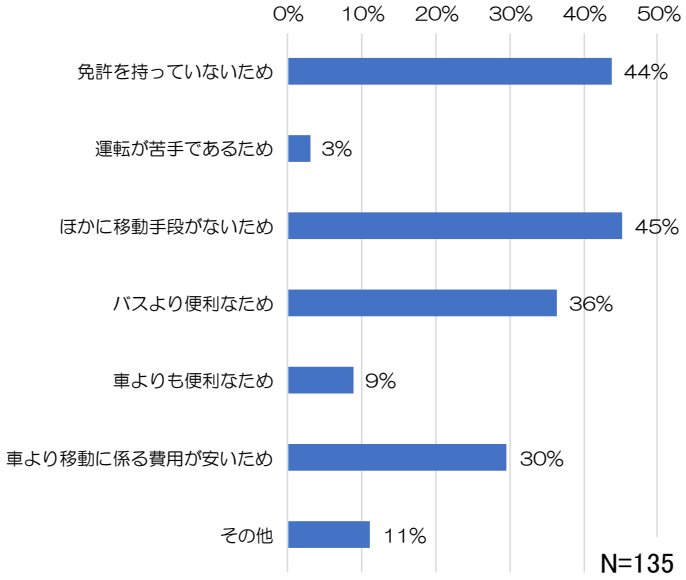


図 37　蔵タクを利用する理由

＜地区別＞

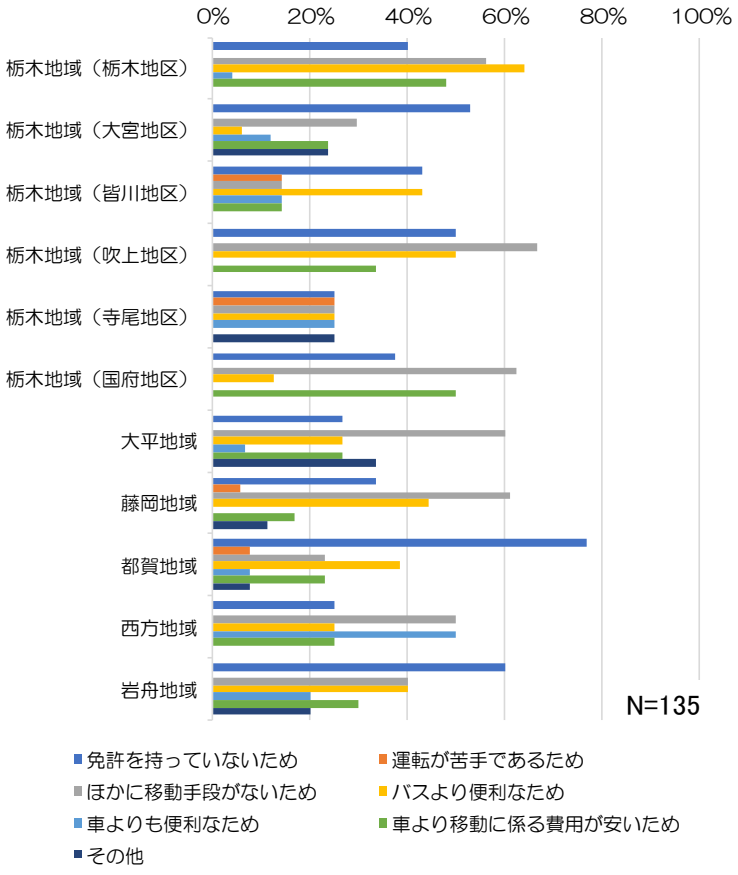


図 38　蔵タクを利用する理由（地区別）

4） 蔵タクへの要望

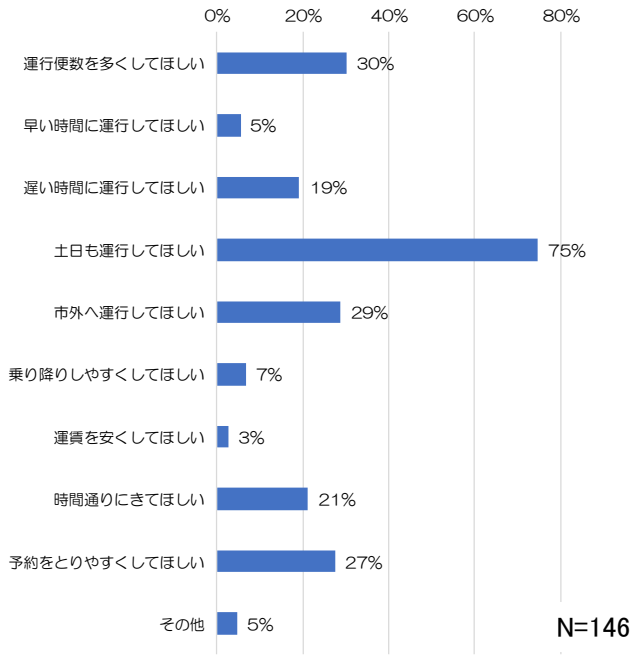


図 39　蔵タクへの要望

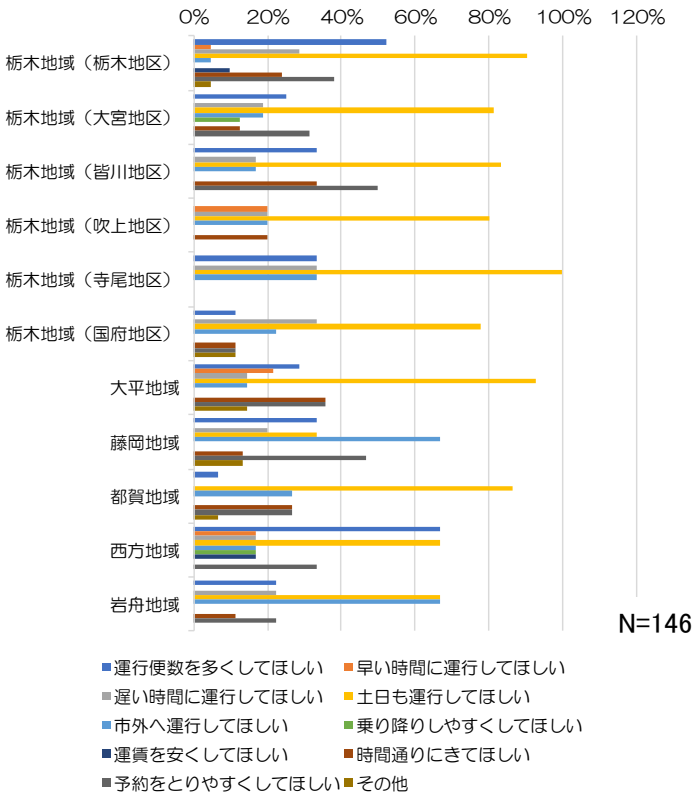


図 40　蔵タクへの要望（地区別）

5. 施設来訪者ヒアリング調査

5.1 調査概要

(1) 調査目的

公共交通利用者は病院や商業施設、鉄道駅等へ来訪している傾向が高いため、これらの市内の主要な施設において、来訪者への聞き取り調査を実施した。

(2) 調査方法

1) 調査対象

栃木市内の住民を対象とし、市内の主要な施設への来訪者に声かけを行い、協力の得られた方を対象とした。自動車利用、公共交通利用によらない。

- 調査員が施設の出入り口等で来訪者への声かけを行い、アンケート調査への協力を依頼し、その場で回答していただいた。
- 自動車による来訪者、公共交通による来訪者を同数回収できるように調整する。また、年齢層についてもばらつきを持たせるようにした。
- 調査員は 1 施設につき 2 名とし、10 名体制とした。

2) 調査場所

バス利用者の来訪の多い施設として､施設の種別ごとに以下の 5 施設を対象とした。

病院　　：とちぎメディカルセンターしもつが
商業施設：イオン栃木店、ヨークベニマル栃木祝町店
公共施設：ゆうゆうプラザ
観光施設：栃木市観光協会

(3) 調査実施日時

調査実施日時は、以下の通りである。

調査日　：平成 30 年 1 月 16 日
調査時間：9 時～18 時

5.2 調査結果

(1)　アンケート回収状況

各施設でのアンケート回収状況は、以下の通りである。

- 回収は、観光協会を除いて、各施設約４０票（計１６２票）程度を回収

表 9　各施設のアンケート回収状況

	回収状況
・ゆうゆうプラザ	35
・イオン栃木店	38
・とちぎメディカルセンターしもつが	40
・ヨークベニマル栃木祝町店	40
・栃木市観光協会	9
合計	162

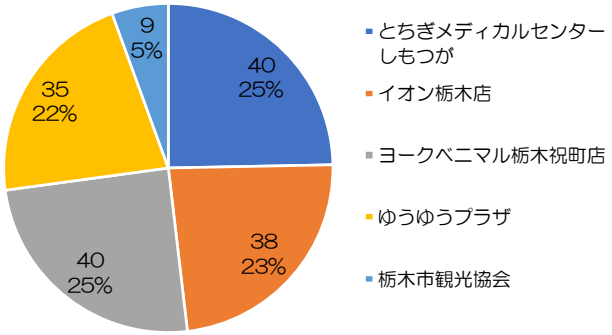


図 41　アンケート回収状況

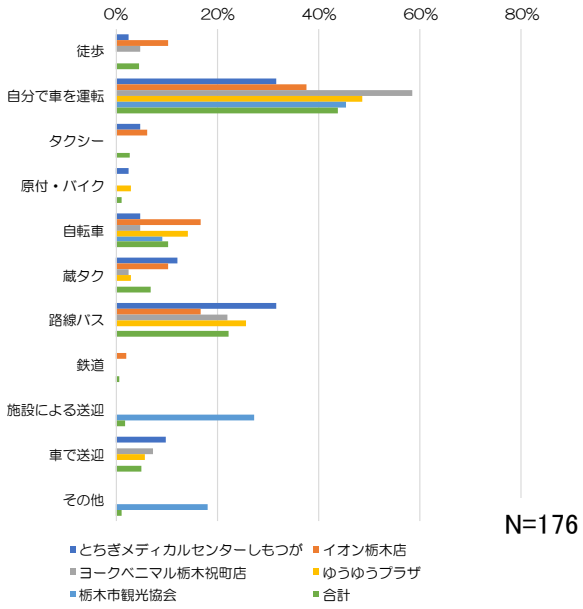


図 42　施設利用時の交通手段

（2）　アンケート集計結果（概要）

1）　普段の移動での各交通の利用状況（ふれあいバス・蔵タク・鉄道）

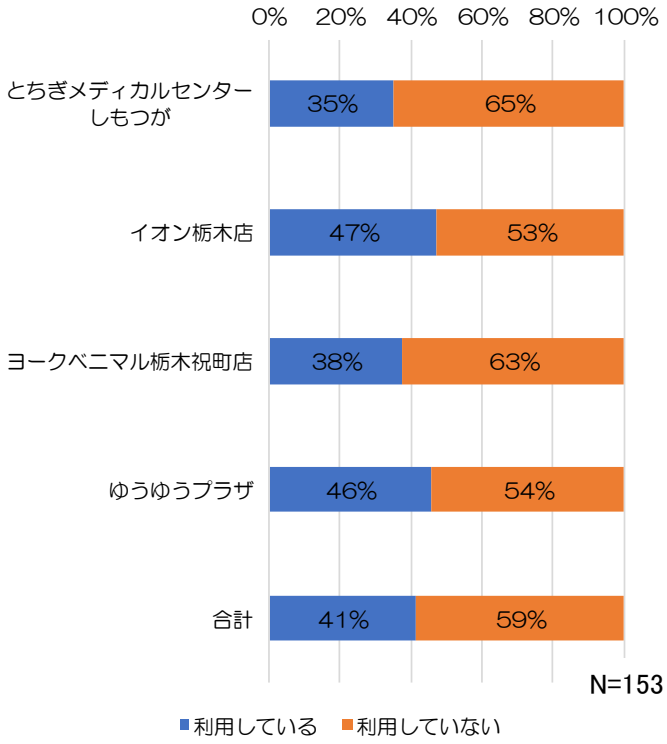


図 43　ふれあいバスの利用状況

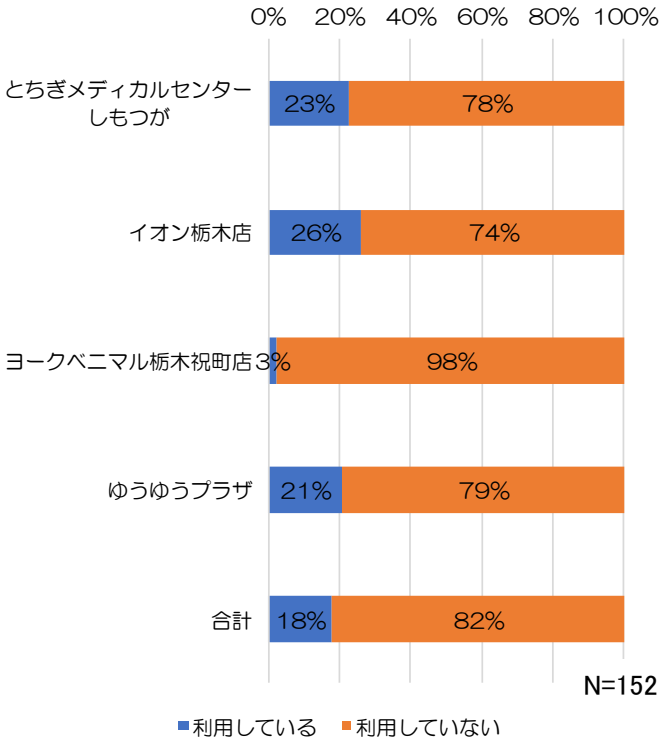


図 44　蔵タクの利用状況

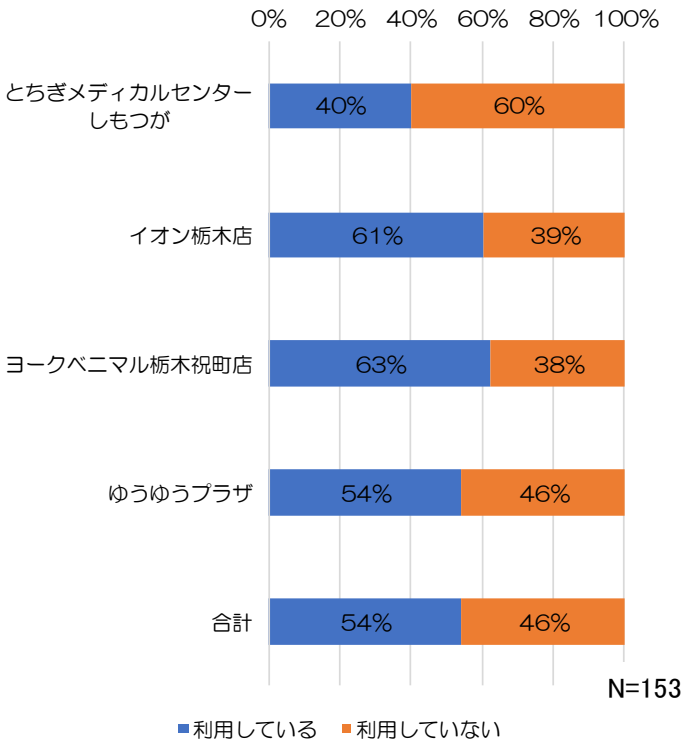

0%
20%
40%
60%
80%
100%
とちぎメディカルセンター
しもつが
40%
60%
イオン栃木店
61%
39%
ヨークベニマル栃木祝町店
63%
38%
ゆうゆうプラザ
54%
46%
合計
54%
46%
N=153
利用している
利用していない

図 45　鉄道の利用状況

2） ふれあいバスへの要望

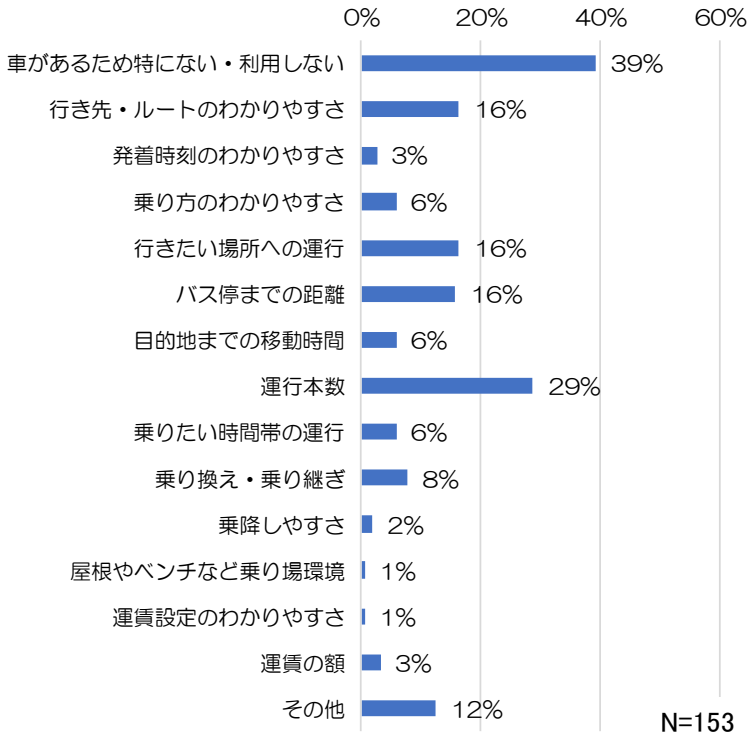


図 46　ふれあいバスへの要望

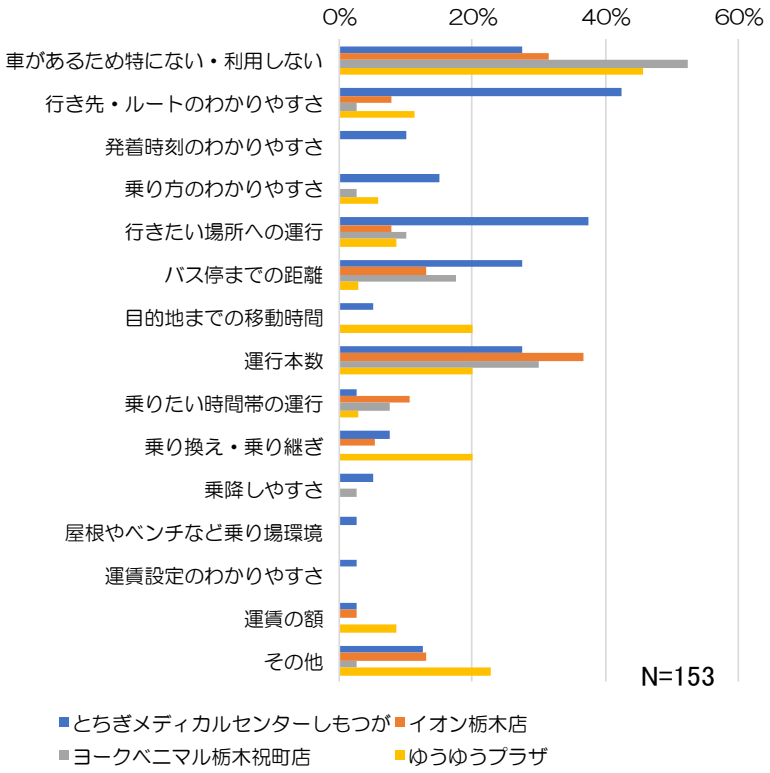


図 47　ふれあいバスへの要望（施設別）

表 10　ふれあいバスへの要望（主な意見）

項目	医療施設 （とちぎメディカルセンターしもつが）	商業施設 （イオン栃木店、ヨークベニマル栃木祝町店）	公共施設 （ゆうゆうプラザ）
車があるため特にない・利用しない	・車のほうが便利	・車のほうが便利 ・運転できる間は利用しない（免許返納後は利用する） ・行きたい所に停留所がない	・車のほうが便利 ・家族の送迎がある ・身体が不自由になったり利用する
行き先・ルートのわかりやすさ	・バス停の行き先情報がわかりにくい ・遠回りで時間がかかる	・行き先・ルートの表示が小さくてわかりづらい	・路線の系図は系統ごとで提示してほしい ・行き先のみだけでなく、途中駅もわかるようにしてほしい ・乗車前に社外にアナウンスがほしい（行き先・経路等）
行きたい場所への運行	・行きたい場所の近くに停留所がない	・行きたい場所までの乗継が不便 ・自宅近くからは行きたい場所への運行がない	－
バス停までの距離	・家からバス停までの距離が遠い	・市街地線以外もイオン内に停車してほしい	・家からバス停までの距離が遠い
運行本数	・朝の時間の本数を増やしてほしい ・10～11時ごろの本数をふやしてほしい ・待ち時間が長い	・1時間に1本（2時間に1本）ぐらいほしい ・朝夕に1本ずつ増やしてほしい	・1時間に1本は運行してほしい ・朝、夕の本数を増やしてほしい
その他	・一人で利用できない ・足が悪く、乗り降りが不便	・ステップがつらい	・現状で満足している ・継続的運用をしてほしい

3） 蔵タクへの要望

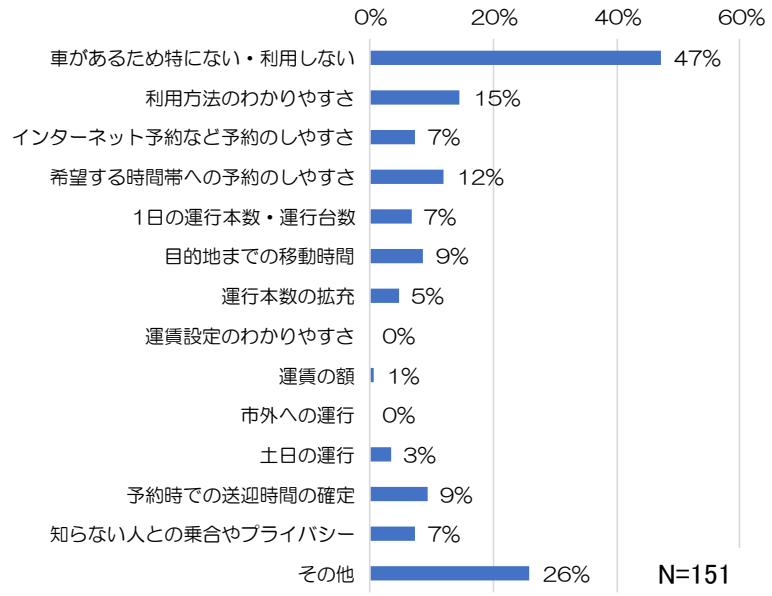


図 48　蔵タクへの要望

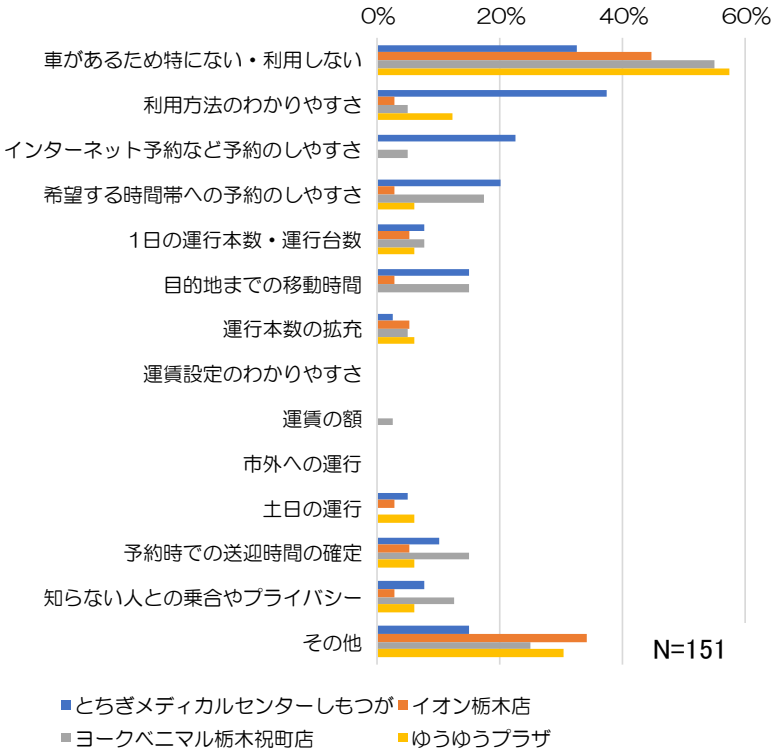


図 49　蔵タクへの要望（施設別）

表 11　蔵タクへの要望（主な意見）

項目	医療施設 （とちぎメディカルセンターしもつが）	商業施設 （イオン栃木店、ヨークベニマル栃木祝町店）	公共施設 （ゆうゆうプラザ）
車があるため特にない・利用しない	・車のほうが便利 ・車を保有しているから	・車のほうが便利 ・車を保有しているから ・時間が合わない ・返納すれば利用する	・自分の好きな時間に出れる（帰れる） ・目的地に直接いける ・荷物がたくさんあるため ・車のほうが気が楽
利用方法のわかりやすさ	・使い方がわからない ・予約の仕方がわからない ・使い方がわからなくてタクシーを利用	・どういったものかわからない ・送迎時間がずれるため	・存在をしらない（便利な理由をしりたい） ・利用方法を順序を段階的に示してほしい（絵等でわかりやすく）
希望する時間帯への予約のしやすさ	・急な用事が多く使いにくい ・目的地までの時間が読みづらい（病院の予約の時間に合わない） ・30分以上待ったことがあるので利用しない	・予約の時間が取れない ・利用したい時間に必ず利用できない、予約が面倒 ・前日に必ず予約できるなら利用したい	・予約を取りたい時に取れない ・予約が面倒（タクシーを利用する）
その他	・便利に利用している ・乗り合いのため時間がかかる ・一人での移動が困難	・よく知らない ・満足している ・バス停で乗れるようにしてほしい	・わかりにくい ・予約が面倒

4） 鉄道への要望

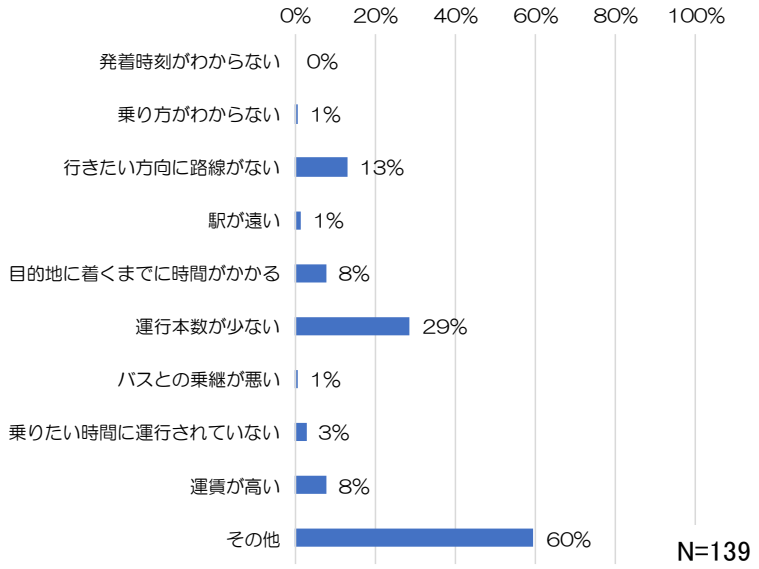


図 50　鉄道への要望

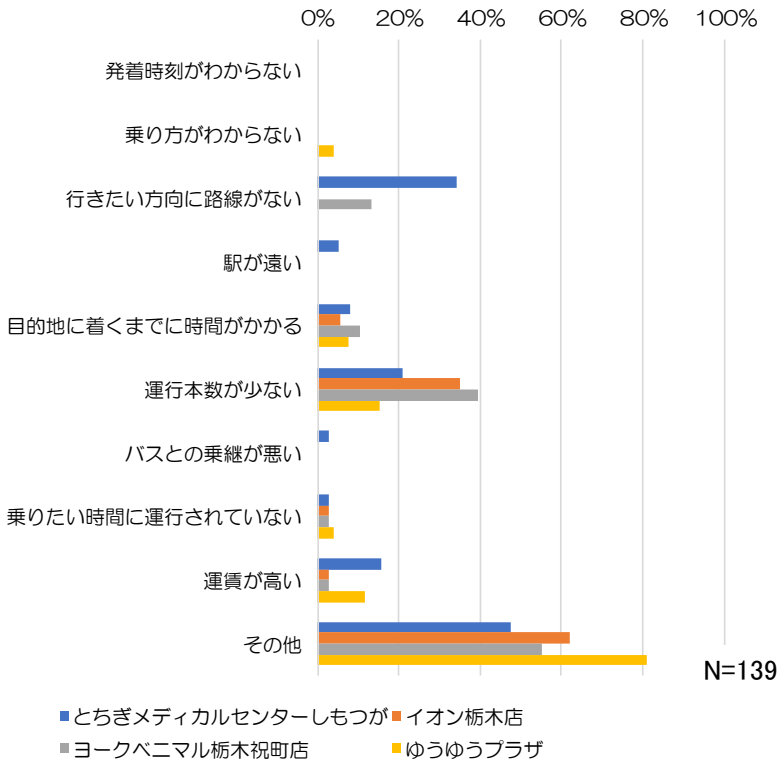


図 51　鉄道への要望（施設別）

表 12　鉄道への要望（主な意見）

項目	医療施設 （とちぎメディカルセンターしもつが）	商業施設 （イオン栃木店、ヨークベニマル栃木祝町店）	公共施設 （ゆうゆうプラザ）
行きたい方向に路線がない	・鉄道を利用して行きたい場所がない	－	－
運行本数が少ない	・昼の運行本数を増やしてほしい ・通勤で使用するので運行本数を増やしてほしい	・JRが1時間に1本なので増やしてほしい ・快速の本数が少ない	・特急とかで停まる駅を増やしてほしい ・1時間あたりの本数を増やしてほしい
その他	・特に鉄道を利用しての用事がない ・特急がなくなって不便	・特に不満はない ・	・特に利用しない ・乗り換えが不便

5） 観光関連に関する意見

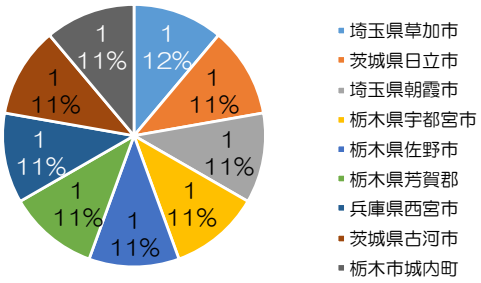


図 52　住まいの地域

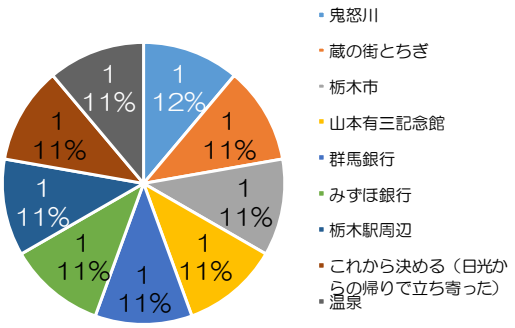


図 53　目的地及び立ち寄り地

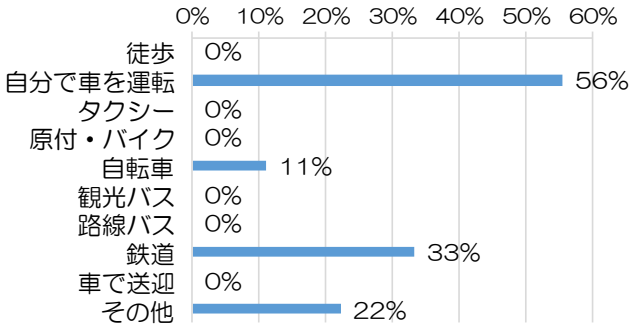


図 54　交通手段

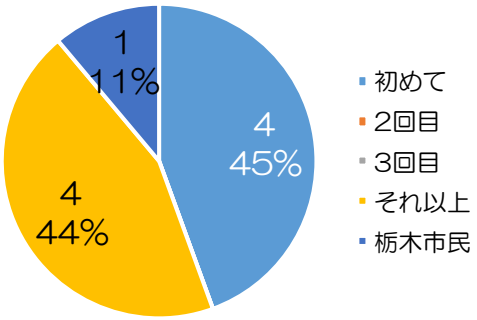


図 55　栃木市訪問回数

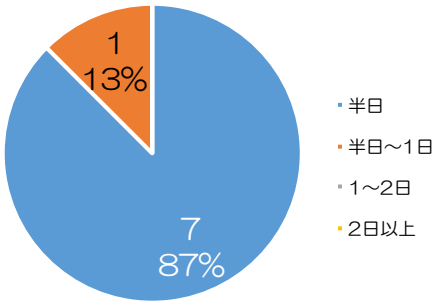


図 56　栃木市滞在日数

お問い合わせ

栃木市地域公共交通網形成計画
発行日：平成30年10月
発　行：栃木市　http://www.city.tochigi.lg.jp/
編　集：生活環境部交通防犯課　〒328-8686 栃木市万町9-25　TEL.0282-21-2153（交通防犯課直通）