

## 生活交通確保維持改善計画 (地域内フィーダー系統確保維持計画を含む)

令和5年8月 日

## 栃木県栃木市地域公共交通会議

| 生活交通確保維持改善計画の名称  |                 |        |        |        |
|--|-----------------|--------|--------|--------|
| 栃木県栃木市地域内フィーダー系統確保維持計画   |                 |        |        |        |
| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性   |                 |        |        |        |
| <p>栃木県栃木市においては、東西に延びるJR両毛線と、南北に延びる東武鉄道日光線・宇都宮線の2つの鉄道を軸に、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通(フィーダー系統)、タクシー、自家用有償運送(福祉)により構成される公共交通機関網が広がっている。</p> <p>路線バスについては、栃木駅から国学院栃木高校への路線として国学院線がある。</p> <p>コミュニティバスについては、沿線住民の足として、また、定時性が求められる通勤・通学・観光の足としてふれあいバスがある。利用者等からの要望により必要に応じて運行ルート等の見直しを行っているが、中山間部においては、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の運行が難しい地域が多い。また、平野部においては、鉄道網から離れている地域が多く、バスが運行可能となる道路が無数にあり、利用状況は低調となっている。</p> <p>デマンド交通については、ドアツードアのフルデマンド方式を採用して利便性の向上を図っているため、コロナ禍により利用者は低迷したものの、相対的には伸びている。そのため、時間帯によっては利用者の需要に供給が追いつかず、一部の予約を断る事例が出ていることから、今後は利用者増による収支率の向上を図ることが難しい。</p> <p>タクシーについては、市内98社あるが、いずれも中小企業のため、経営基盤が脆弱であり、コロナ禍の影響で令和2年に2社廃業し、令和5年に1社廃業し、公共交通網の衰退に影響しかねない事態に陥っている。</p> <p>市民の通勤・通学・通院・買い物等の日常生活の足を確保することはもちろん、免許証を自主返納する高齢者が増加傾向にあることから、移動困難者の移動手段を確保することの重要性が今後ますます高まっていくと思料される。</p> <p>それに伴い、運転に不安を感じる方が免許証を自主返納しやすい環境を整備し、移動手段の選択肢を増やす為には、既存の交通手段の他に、コミュニティバスとデマンド交通が必要不可欠である。そのため地域公共交通確保維持事業により、これらの交通手段を存続させていくことが肝要である。</p> |                 |        |        |        |
| 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果  |                 |        |        |        |
| (1) 事業の目標  |                 |        |        |        |
| 上記目的・必要性の為、以下の値を目標とします。  |                 |        |        |        |
| 指標   | 現状<br>(R3.9 現在) | 目標     |        |        |
|  |                 | 令和5年度  | 令和6年度  | 令和7年度  |
| デマンド交通<br>収 支 率  | 11.7%           | 15.0%  | 20.0%  | 20.0%  |
| デマンド交通<br>利 用 者 数  | 166.6人/日        | 200人/日 | 255人/日 | 255人/日 |
| (栃木市地域公共交通網形成計画 P80、栃木市地域公共交通運行実施計画 P27 参照)  |                 |        |        |        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>(2) 事業の効果</b>  |            |
| 移動困難者の目線に立った、利便性が高く、安全で安心な日常生活の足の確保、及び、誰もが社会活動へ参加する機会（アクセス権）を提供することができる。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。                     |            |
| <b>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</b>  |            |
| SNS、コミュニティFMラジオ、広報掲載での情報発信、各自治会やシニアクラブ等への出前講座を積極的に実施するなど、利用の呼びかけを行う。(栃木県栃木市・事業者)<br>(栃木市地域公共交通網形成計画 P70 施策 2①ターゲットに応じた媒体による広報の検討参照) |            |
| <b>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者</b>   |            |
| 別添の表1のとおり。  |            |
| <b>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</b>  |            |
| 栃木県栃木市からは、運行事業者への補助金額については、運行行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。   |            |
| <b>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</b>  |            |
| 千代田タクシー有限会社   | 有限会社都賀タクシー |
| 栃木合同タクシー株式会社  | 株式会社新交通    |
| <del>栃南タクシー有限会社</del>   | 岩舟タクシー株式会社 |
| 有限会社大平タクシー  | 安全タクシー有限会社 |
| 藤岡タクシー株式会社  | 以上 9社      |
| <b>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法</b><br><b>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</b>  |            |
| 該当なし  |            |
| <b>8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要</b><br><b>【地域間幹線システムのみ】</b>                                       |            |
| 該当なし  |            |
| <b>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧</b><br><b>【地域間幹線システムのみ】</b>                                     |            |
| 該当なし  |            |
| <b>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</b><br><b>【地域間幹線システムのみ】</b>  |            |
| 該当なし  |            |
| <b>11. 外客来訪促進計画との整合性</b><br><b>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</b>   |            |
| 該当なし  |            |
| <b>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</b><br><b>【地域内フィーダーシステムのみ】</b>  |            |
| 別添の表5のとおり。  |            |

|   |
|---|
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性<br><b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>   |
| 該当なし  |
| 14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果<br><b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>  |
| (1) 事業の目標   |
| 該当なし  |
| (2) 事業の効果   |
| 該当なし  |
| 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>   |
| 該当なし  |
| 16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）<br><b>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>   |
| 該当なし  |
| 17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性<br><b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>  |
| 該当なし  |
| 18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果<br><b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>   |
| (1) 事業の目標   |
| 該当なし  |
| (2) 事業の効果   |
| 該当なし  |
| 19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>   |
| 該当なし  |
| 20. 協議会の開催状況と主な議論   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年12月、平成23年3月の栃木市地域公共交通活性化協議会において栃木市地域公共交通総合連携計画を承認済(平成23年3月の協議会は、書面による意見照会)</li> <li>・平成26年8月の栃木市地域公共交通会議において、栃木市地域公共交通運行実施計画を承認済</li> <li>・平成30年10月の栃木市地域公共交通活性化協議会において、栃木市地域公共交通網形成計画を承認済。</li> <li>・令和4年6月の栃木市地域公共交通会議において、生活交通確保維持改善計画を承認済。</li> <li>・令和5年8月の栃木市地域公共交通会議において、生活交通確保維持改善計画変更を承認済。</li> </ul> |

## 21. 利用者等の意見の反映状況

- ・連携計画並びに網形成計画については、住民及び利用者代表が委員として参画する栃木市地域公共交通会議並びに栃木市地域公共交通活性化協議会において承認
- ・連携計画については、平成22年7月～8月に地域住民及びバス利用者へのアンケート調査を、平成23年1月20日～2月18日にパブリックコメントを実施（意見17件）
- ・栃木市地域公共交通会議、及び運行事業者との意見交換会を年2～4回定期的に開催。また、大規模見直しの際は、市内各地域で住民説明会を実施
- ・地域住民の代表者が集まる地域会議や自治会長総会に公共交通担当者が出席
- ・バス車内に意見箱を設置するとともに、年1回程度行う運行状況調査の際に、利用者へのアンケート調査を実施
- ・公共交通利用の運行評価に関するアンケート調査を、平成25年9月にバス利用者及び市全域に実施
- ・生活交通確保維持改善計画については、住民及び利用者代表が委員として参画する栃木市地域公共交通会議において承認
- ・網形成計画については、平成29年10月～平成30年1月に地域住民・高校生・バス利用者・デマンド利用者へのアンケート調査、グループインタビュー調査を実施

## 22. 協議会メンバーの構成員

|                |                                   |
|----------------|-----------------------------------|
| 関係都道府県         | 栃木県県土整備部交通政策課                     |
| 関係市区町村         | 栃木市生活環境部交通防犯課                     |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 関東自動車株式会社、栃木県県土整備部栃木土木事務所、栃木警察署   |
| 地方運輸局          | 関東運輸局栃木運輸支局                       |
| その他協議会が必要と認める者 | 宇都宮大学教員、栃木県交通運輸産業労働組合協議会、栃木市観光協会等 |

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 栃木県栃木市万町 9-25

(所属) 栃木市生活環境部交通防犯課

(氏名) 山田

(電話) 0282-21-2153

(e-mail) simin03@city.tochigi.lg.jp