
塩谷町地域公共交通網形成計画

(素 案)

塩 谷 町

平成 29 年 3 月

目次

1	はじめに.....	1
1)	計画策定の背景と目的.....	1
2)	地域公共交通網の定義.....	1
3)	計画の区域.....	2
4)	計画の期間.....	2
2	地域の現況.....	3
1)	人口動向.....	3
2)	通勤状況.....	5
3)	通学状況.....	7
4)	通院状況.....	9
5)	買物状況.....	11
6)	運転免許及び自動車の保有状況.....	12
3	上位・関連計画.....	13
1)	第5次塩谷町振興計画（前期計画）.....	13
2)	第5次塩谷町振興計画（後期計画）.....	15
3)	塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略.....	16
4	公共交通の現状.....	17
1)	公共交通の整備状況.....	17
2)	公共交通の利用状況.....	26
3)	利用者の意向.....	33
5	塩谷町地域公共交通の課題.....	50
6	地域公共交通網形成の目標と基本方針.....	52
1)	公共交通網形成における目標と基本方針.....	52
2)	公共交通が担う役割.....	53
7	地域公共交通網形成に必要な事業.....	54
1)	地域公共交通網再編及び関連施策展開の方針.....	54
2)	第1段階「基幹となる路線バスの維持・改善」.....	55
3)	第2段階「機能分担の適正化」.....	62
4)	第3段階「交通システムの最適化」.....	67

8	事業スケジュール	69
1)	事業スケジュールと事業主体	69
9	計画達成状況の評価と検証の方法	70
1)	評価指標と目標値について	70
2)	地域公共交通網形成のマネジメント	72

1 はじめに

1) 計画策定の背景と目的

塩谷町では、第5次塩谷町振興計画において、高齢者や子どもに配慮した公共交通網の構築を人口減少に歯止めを掛けるため、地方創生の取組の推進を目標として位置づけ、移動困難者の移動確保に向けた町全体の新たな交通手段のあり方を検討することの必要性を示しています。

また、塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、基本目標達成のための地域アクションとして、高校生の通学事情改善と地域住民の交通利便性向上のための新たな地域交通システム事業が挙げられるなど、町の公共交通システムの見直しの必要性が挙げられています。

今後少子高齢化の進展に伴い、免許返納等による移動困難者の増大とともに、移動の足となる公共交通の重要性が高まると考えられます。

このことから、町民が利用しやすく持続可能な公共交通体系の構築及びその実現化方策の立案に向け、「塩谷町地域公共交通網形成計画」を策定します。

2) 地域公共交通網の定義

地域公共交通網を形成するとは、バスなどの公共交通機関相互が連続して機能し、塩谷町が面的に、かつ機能的・効率的に結ばれたネットワークを整備しその状態を維持していくことを意味します。

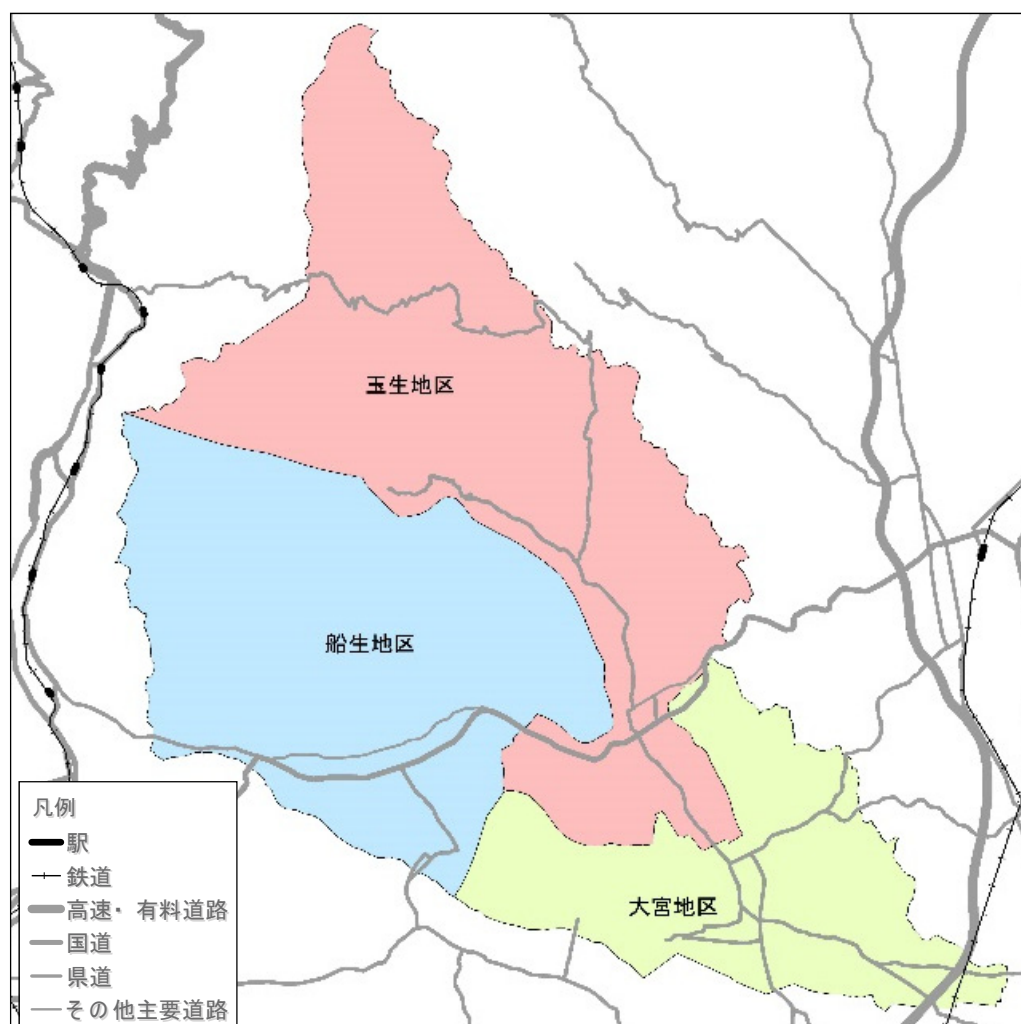
本計画で扱う地域公共交通網の構成要素は、以下のとおりとします。

表 地域公共交通網の構成要素

公共交通手段	事業者
生活路線バス	日光市と矢板市を結ぶ東西軸のバス路線として運行しています。
バス事業者路線	塩谷町から宇都宮市を結ぶ南北軸のバス路線として運行しています。
福祉ワゴン（ユリピーワゴン）	65歳以上の高齢者を対象に、町内の各施設のほか、町外病院への移動手段としてデマンド形式で運行しています。
スクールバス	移動距離が長い小中学生の通学手段として、小学校、中学校ごとに運行しています。

3) 計画の区域

本計画の対象区域は、塩谷町全域とします。



4) 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 29 年から平成 33 年までの 5 か年を基本とします。

2 地域の現況

1) 人口動向

(1) 人口変動

塩谷町の人口は、平成 27 年国勢調査によると平成 27 年 10 月 1 日現在で 11,495 人、世帯数は 3,696 世帯となっています。

人口は年々減少しており、平成 12 年と比較すると平成 27 年は約 12%減少しています。また、65 歳以上の人口は平成 27 年で 33%となっており、15 歳未満人口の減少傾向と併せて少子高齢化が進んでいます。

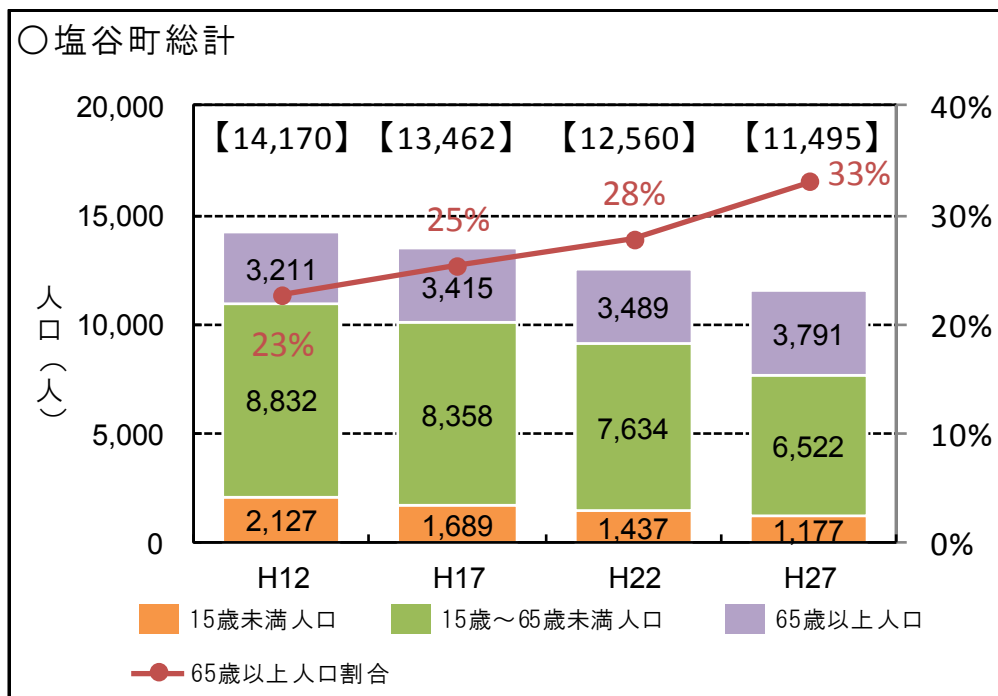


図 塩谷町人口変動

※年齢不詳のデータがあるため、一部合計値と異なる年次あり
出典：H12～27「国勢調査」

(2) 地区別人口

塩谷町は、大きく玉生地区、船生地区、大宮地区の旧町村単位による3地区で形成され、各地区の人口は約3,500～4,200人となっています。

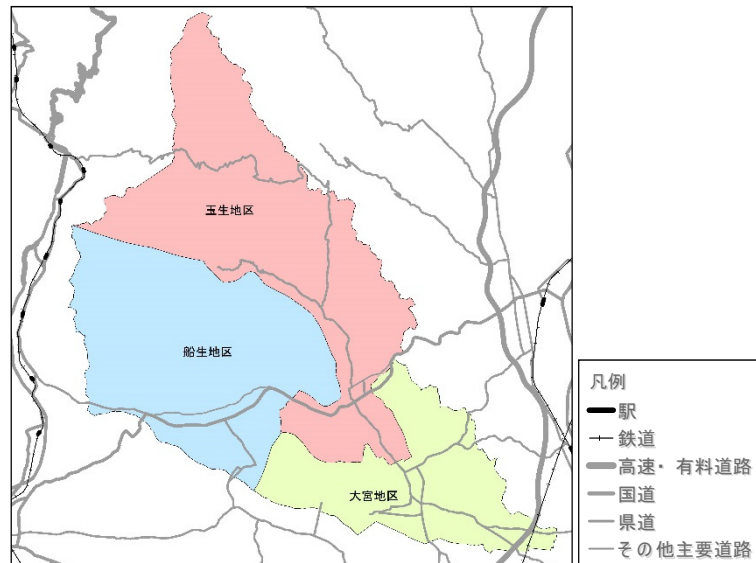


図 塩谷町3区分図

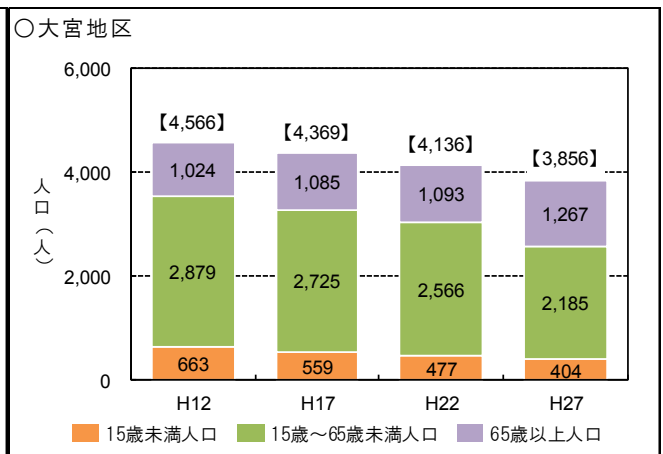
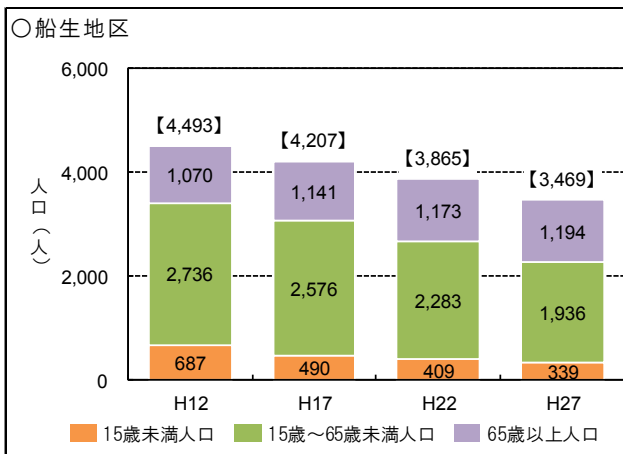
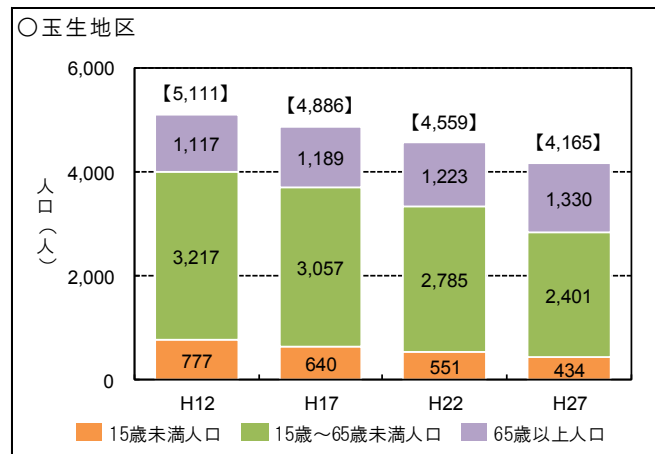


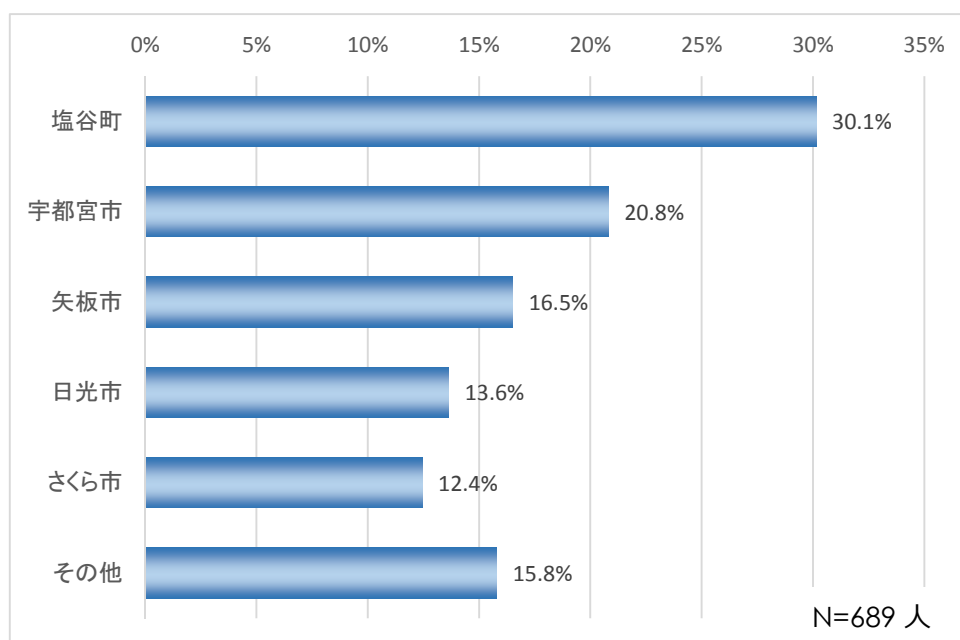
図 地区別人口変動

※年齢不詳のデータがあるため、一部合計値と異なる年次あり
出典：H12～27「国勢調査」

2) 通勤状況

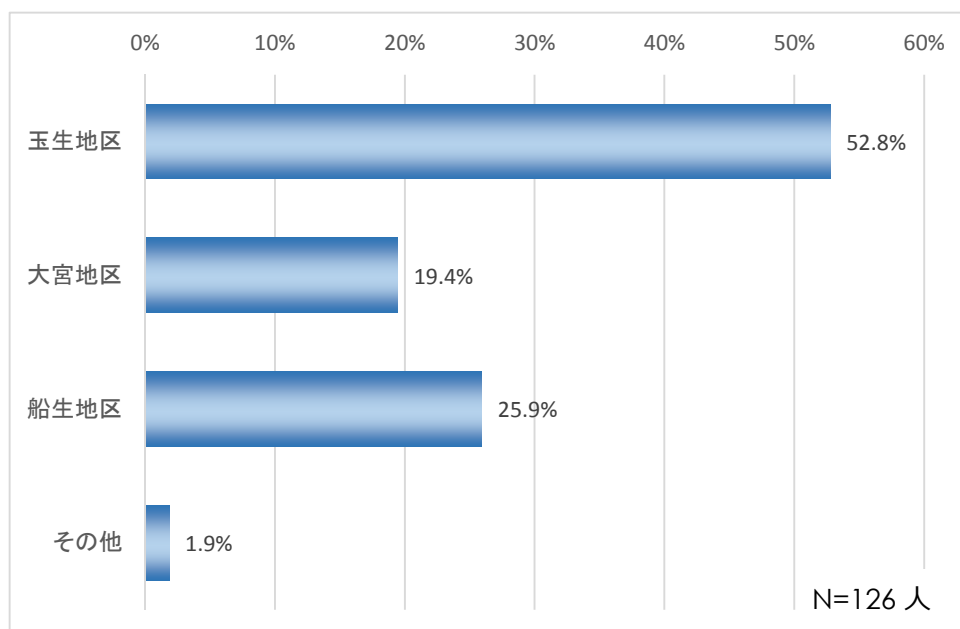
(1) 通勤先

通勤先は塩谷町内が3割近くと最も多い一方、宇都宮市も2割を占めるなど、町外への通勤割合が高くなっています。町内では、玉生地区が半数以上を占めています。



※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 通勤先



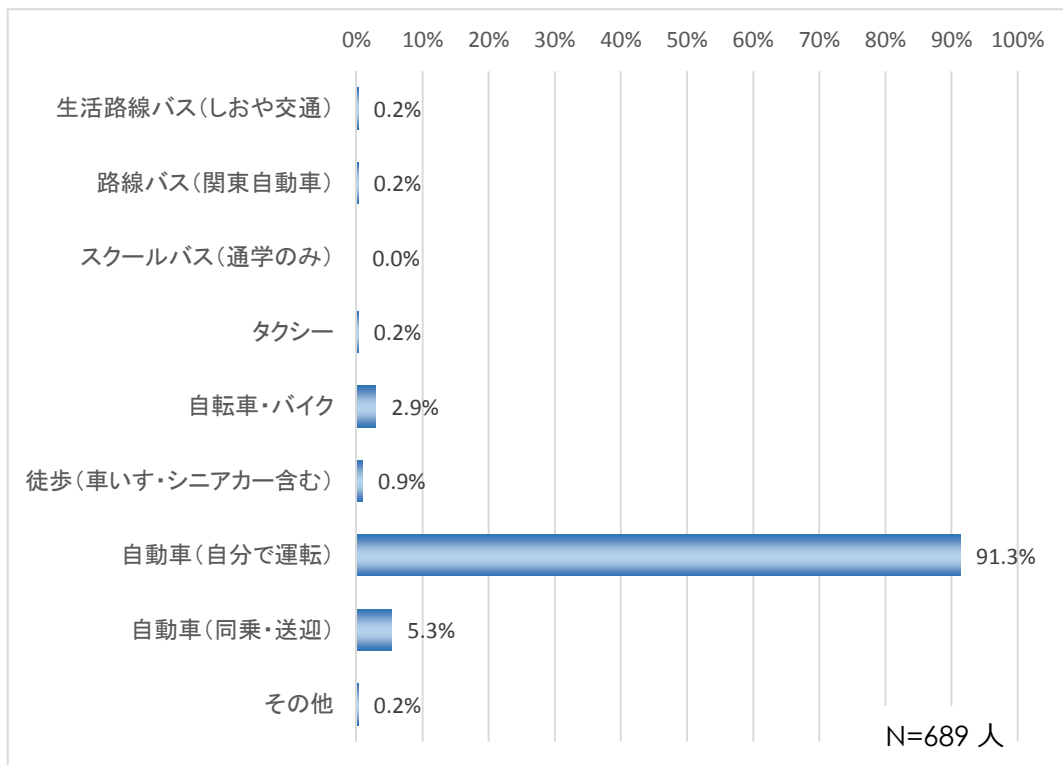
※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 通勤先 (塩谷町内)

出典: H28 塩谷町公共交通アンケート調査

(2) 通勤の主な交通手段

通勤時の交通手段は、自動車（自分で運転）が90%以上を占め、自動車（同乗・送迎）を含めると、95%以上が自動車となっている一方で、公共交通による通勤はわずか1%未満となっています。



※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 通勤時において最もよく利用する交通手段

出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

3) 通学状況

(1) 町内及び近隣市の教育施設

町内の教育施設は、小学校が玉生・船生・大宮地区で3校、中学校が塩谷中学校の1校のみとなっています。

また、町内唯一の公立高校であった栃木県立塩谷高等学校が平成25年に矢板高校と統合し閉校となったため、町内の高校は通信制の日々輝学園高校のみであり、大半の生徒は町外の高校に通学しています。

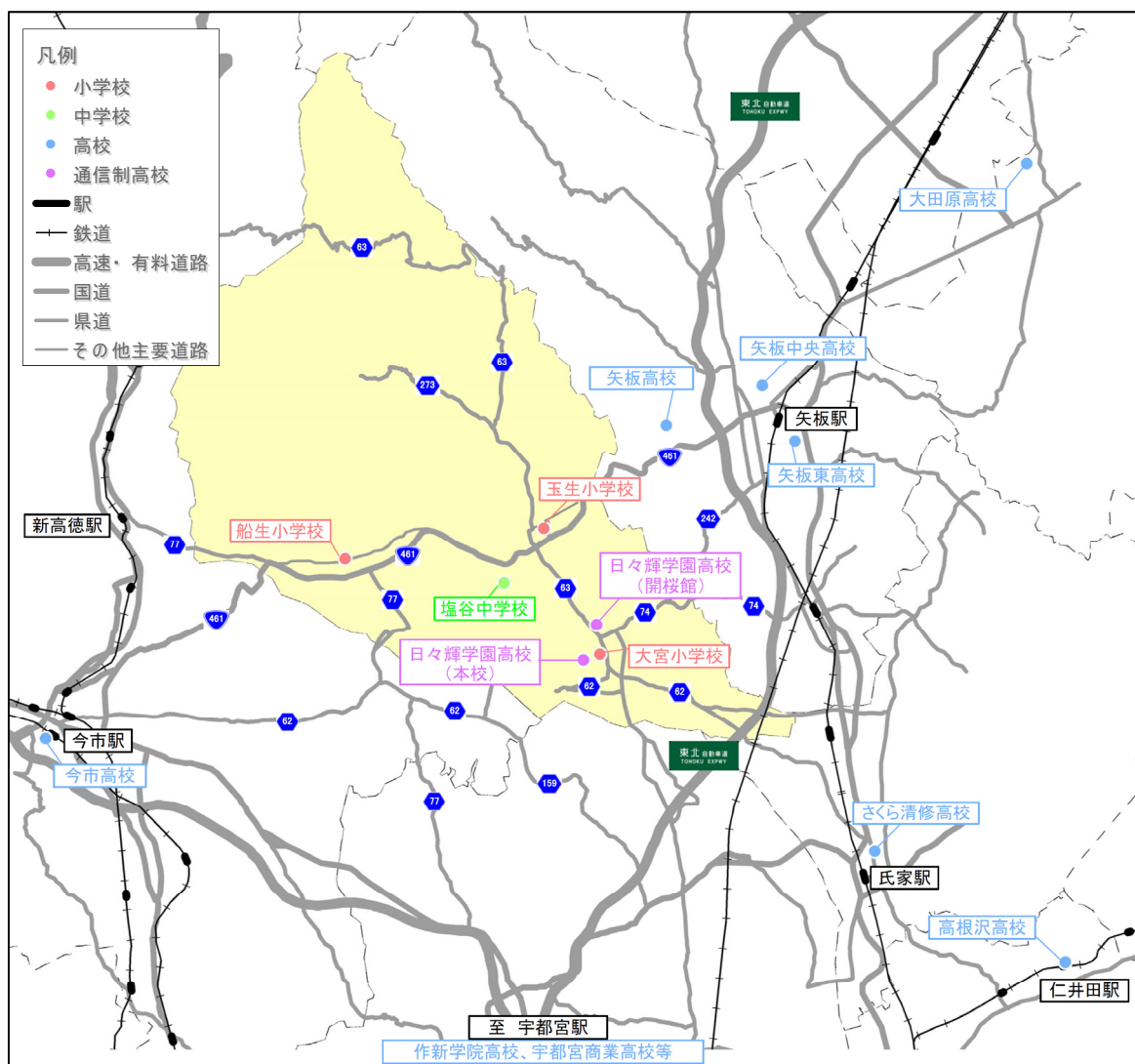


図 塩谷町内および近隣市の教育施設立地状況

(2) 通学先（高校生）

高校生の通学先は宇都宮市や矢板市の割合が高くなっています。

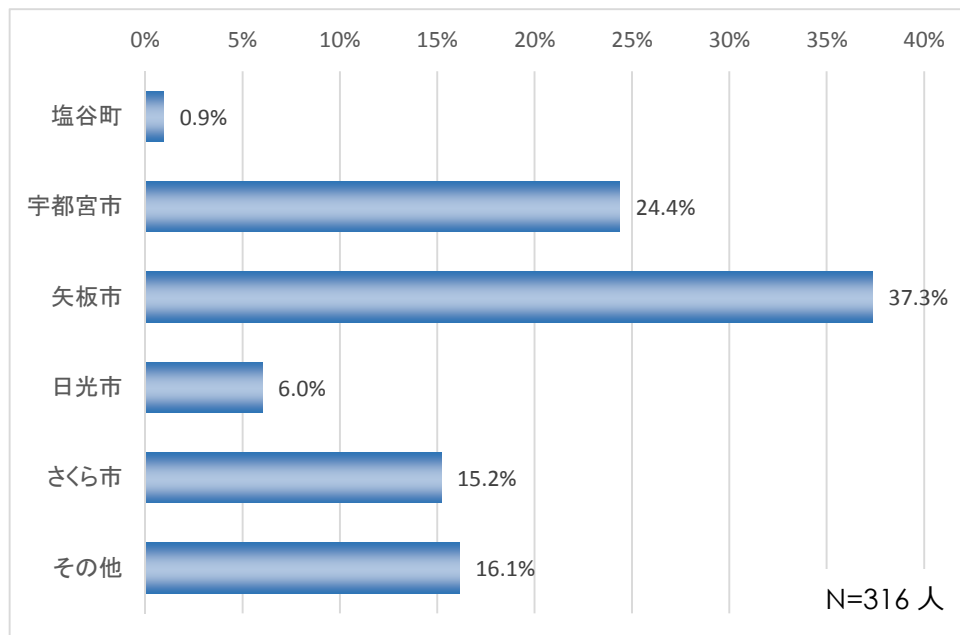
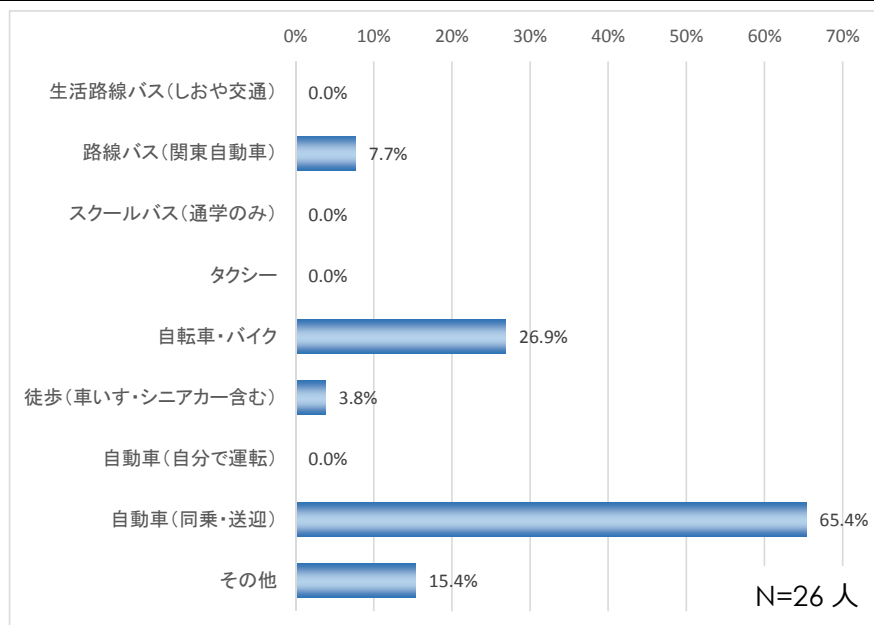


図 高校生の通学先

出典:塩谷町資料

(3) 通学時の主な交通手段（高校生）

高校生の通学時の交通手段は、自動車（同乗・送迎）が65%と最も多く、次いで自転車・バイクが27%と続き、宇都宮市方面に運行しているバス事業者路線の利用割合も8%を占める一方、生活路線バスの利用割合は0%となっています。



※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 通学時（高校生）の主な交通手段

出典:H28 塩谷町公共交通アンケート調査

4) 通院状況

(1) 主な通院先

主な通院先として、矢板市の国際医療福祉大学塩谷病院や日光市の獨協医科大学日光医療センターが挙げられるなど、町外への通院が多くなっています。

表 主な通院先

医療施設名	市町村	集計
国際医療福祉大学塩谷病院	矢板市富田	123
獨協医科大学日光医療センター	日光市	54
風見診療所	塩谷町大字上平	46
大和田内科	塩谷町大字道下	41
植木医院	塩谷町大字金枝	32
戸村医院	塩谷町大字大宮	31
尾形医院	塩谷町大字玉生	30
済生会宇都宮病院	宇都宮市	25
尾形クリニック	矢板市	14
上田医院	矢板市	8
黒須病院	さくら市	6
原眼科	大田原市	5
今市病院	日光市	5
獨協医科大学病院	壬生町	5

出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

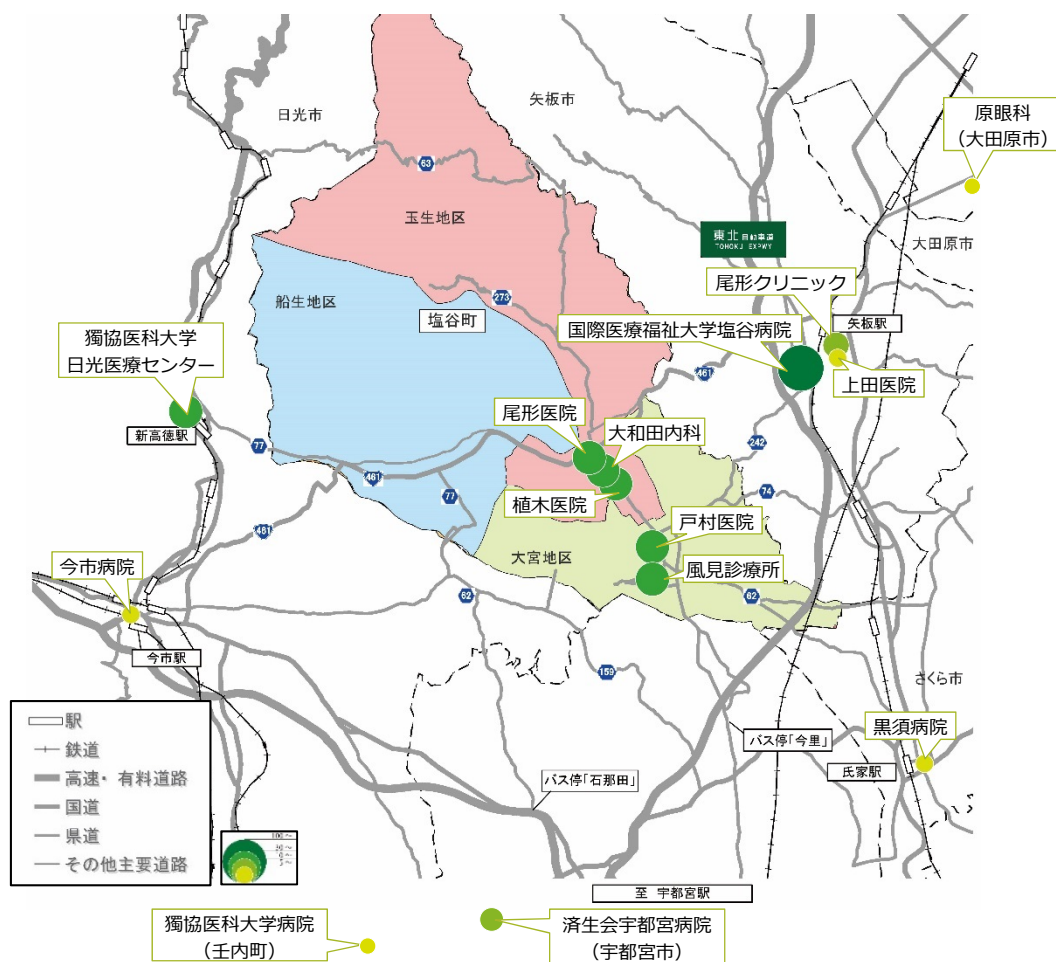


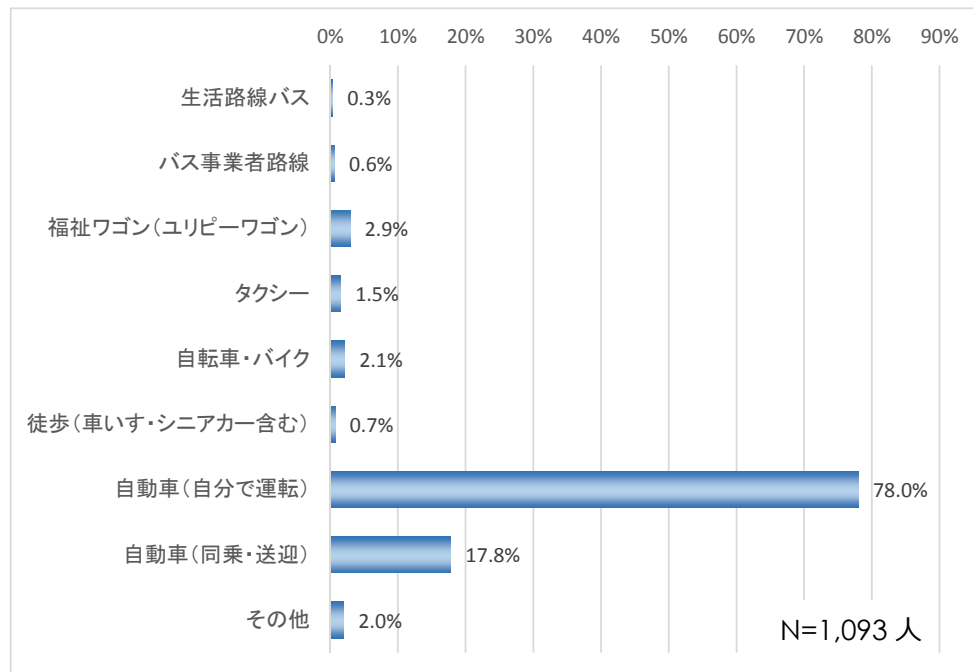
図 主な通院先

出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

(2) 通院時の交通手段

通院時の交通手段として、同乗を含む自動車が95%以上を占め、大半が自動車による通院となっています。

一方で、通院で福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用している方も3%に上ります。



※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

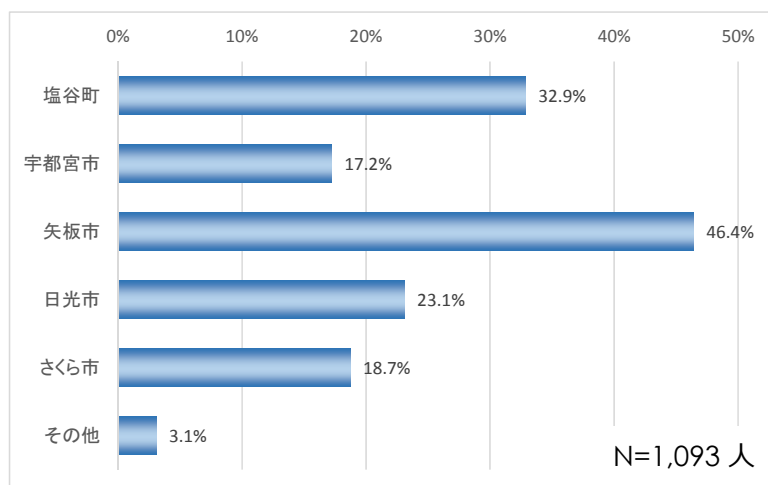
図 通院時の交通手段

出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

5) 買物状況

(1) 主な買物先

主な買物先は矢板市が 46%と最も多いほか、日光市やさくら市、宇都宮市への割合が高く、塩谷町内は 33%にとどまっています。

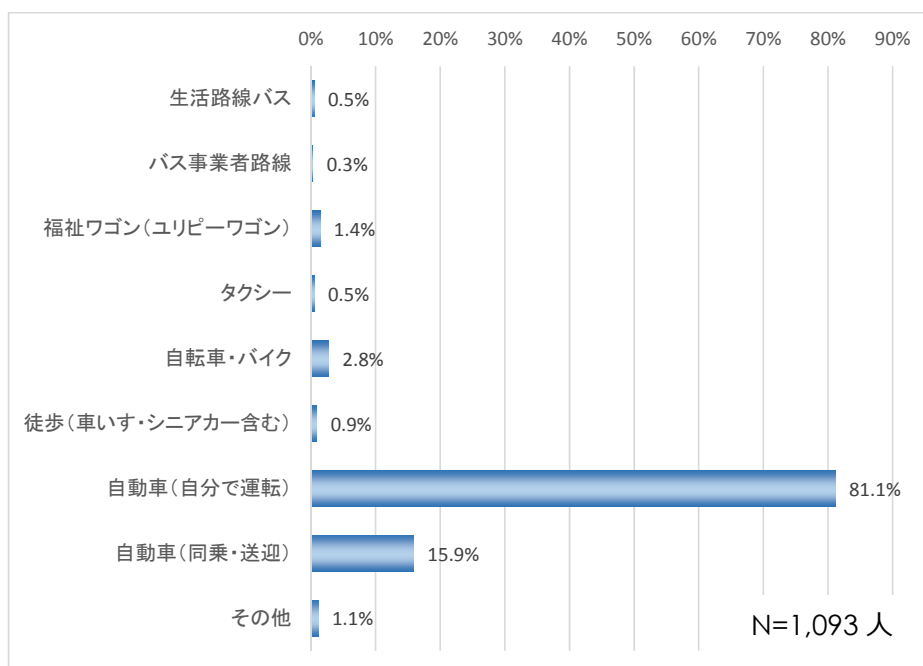


※複数回答があるため、合計値が 100%とはならない

図 主な買物先

(2) 買物時の交通手段

買物時の交通手段は、同乗を含む自動車が 95%を越えており、次いで自転車・バイクの利用割合が多い一方で、公共交通の利用割合はきわめて低くなっています。



※複数回答があるため、合計値が 100%とはならない

図 買物時の交通手段

出典: H28 塩谷町公共交通アンケート調査

6) 運転免許及び自動車の保有状況

町民の約 85%が自動車免許を持っている一方で、非保有または返納した割合は約 14%となっています。

また、自分で自由に使える自動車の保有割合は 80%に及び、家族供用の車の保有割合を含めると、町民の約 88%が自動車を保有しています。

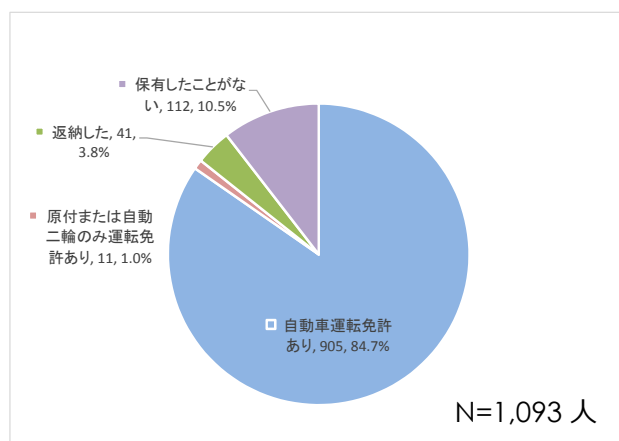


図 運転免許の保有状況

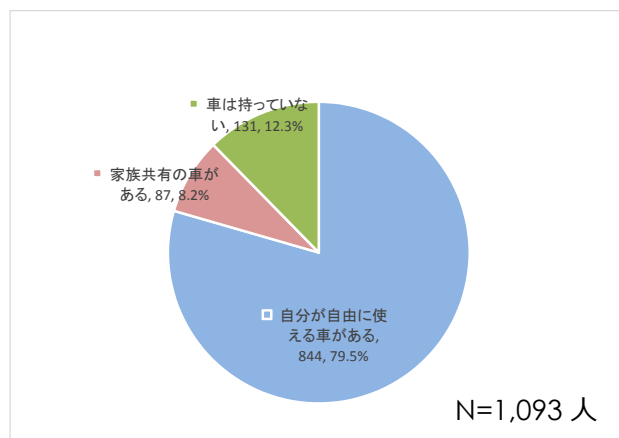


図 自動車の保有状況

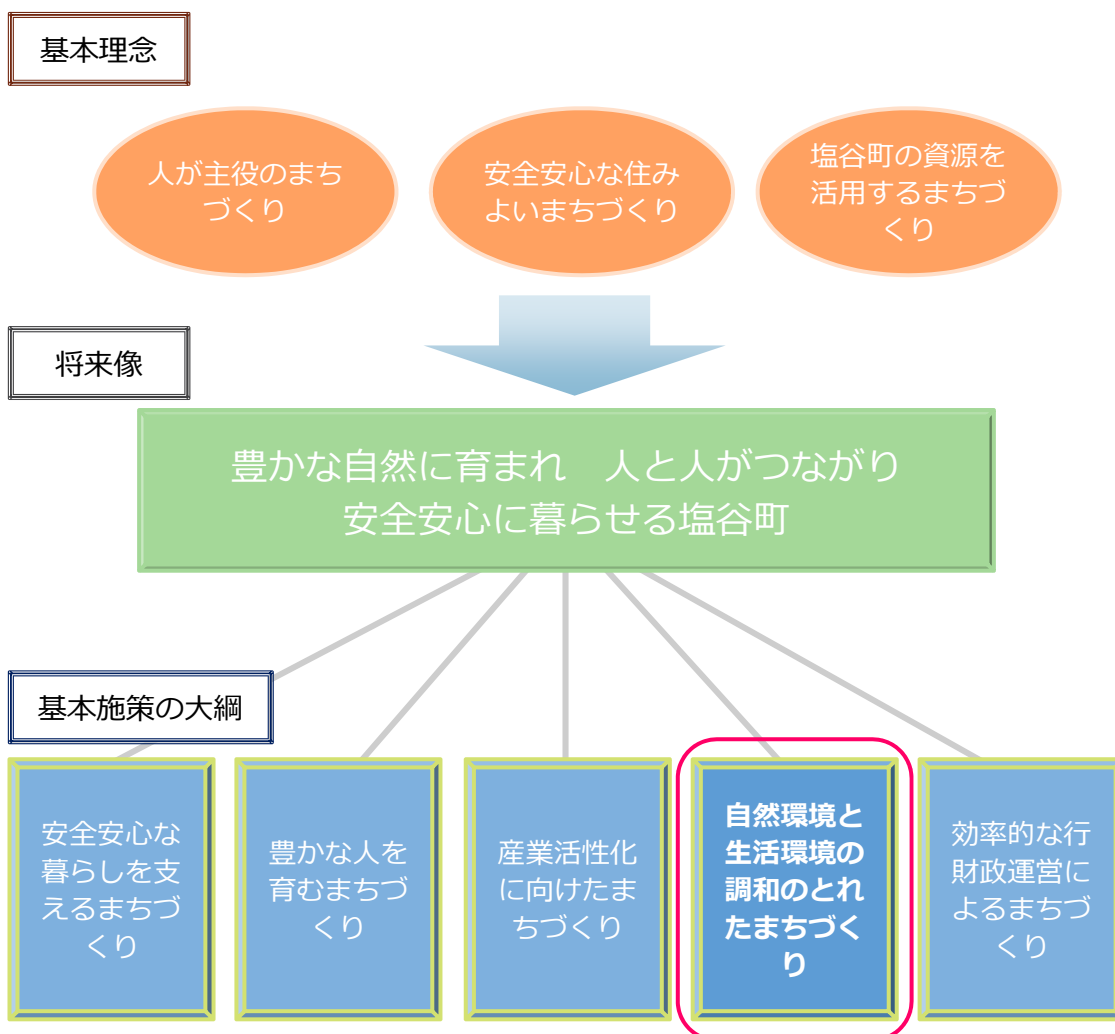
出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

3 上位・関連計画

1) 第5次塩谷町振興計画（前期計画）

第5次塩谷町振興計画（前期計画）では、基本施策「自然環境と生活環境の調和のとれたまちづくり」の一環として、「快適な道路と公共交通網の整備」と位置づけられており、町民の生活環境を快適とするために、公共交通網整備の必要性がうたわれています。

また、基本計画では、主要プロジェクトの一つとして「新公共交通システム整備事業」を掲げており、高齢者が安心して外出できる環境創出が位置づけられています。



【基本施策の大綱】自然環境と生活環境の調和のとれたまちづくり

塩谷町の豊かな自然環境を次世代に継承するために、環境に配慮した生活や公害の防止などの自然環境保全を行います。また、日常生活を快適に送るために、自然環境の保全に配慮しながら、道路や交通、水道、住環境などの都市基盤を整備します。

■該当する施策

- ・自然環境保全の推進
- ・快適な住環境の整備
- ・計画的な土地利用と都市施設の整備
- ・**快適な道路と公共交通網の整備**
- ・安全で安定した水の供給

（第5次塩谷町振興計画（前期計画）（平成23年3月））

<住民意見>

- アンケートからみる町民意識では、「交通」は満足度が低く、重要度が高い分類に入っており、今後優先してサービスの質・量を高めていくべき項目としている。
- 塩谷町の基本課題のうち、「人口減少への対応」では、雇用の場の確保や福祉の充実、交通の利便性を図り、今以上の流出を防ぐとともに、多様なライフスタイルを求める都市部の住民やUターン希望者などの定住促進を図ることを必要としている。

<基本計画>

○主要プロジェクト

7の主要プロジェクトの一つとして、「新公共交通システム整備事業」を掲げており、その内容は下記のとおりである。

「県内でも塩谷町の高齢化率は上位にあり、今後、更に上昇する予測となっているものの、町内の公共交通は運行本数の少ない路線バスのみであり、高齢者の方の日常生活、通院等、外出時の交通手段に支障を来していることから、現在運行している町営バス鳥羽線の運行を見直すとともに、新たな公共交通システムを構築し、高齢者の方が安心して外出できる環境を創出する。」

(一部抜粋)

(第5次塩谷町振興計画(前期計画)(平成23年3月))

2) 第5次塩谷町振興計画（後期計画）

第5次塩谷町振興計画（後期計画）では、高齢者福祉の充実を目指す中で、現状の課題として、高齢者の日常生活における不便さが挙げられるほか、高齢者の外出支援に向けた取組みが位置づけられています。

また、基本方針「高齢者や子どもに配慮した公共交通網の整備」の一環として、外出困難者の交通手段の確保に向けた新たな公共交通システムの構築が取組みとして位置づけられています。

第1章 安全安心な暮らしを支えるまちづくり

3. 高齢者福祉の充実

■基本方針

高齢になっても、住みなれた地域でいつまでも健やかに安心して住み続けられるよう、元気な高齢者への支援を行います。また、支援を必要とする高齢者には介護保険サービスを活用して生活しやすい環境を整備する等、高齢者福祉を充実します。

■現状と課題

一人暮らしの高齢者や高齢夫婦世帯が増えています。突発的な病気など緊急時への不安や、**日常の買い物にも不便を感じています。**

■主な取組み

(2) 生活支援の充実

- ・主に一人暮らしの高齢者を対象として、安心して自立した生活ができるよう、ホームヘルプサービスや弁当宅配サービスなどを行います。
- ・**高齢者の外出支援**や総合相談を行うなど、生活支援を充実します。

（一部抜粋）

第4章 自然環境と生活環境の調和のとれたまちづくり

4. 快適な道路と公共交通網の整備

■基本方針

安全で快適な交通環境を確保するとともに、**高齢者や子どもに配慮した公共交通網**を整備します。

■現状と課題

- ・バス利用者は減少傾向にありますが、**通学に利用している高校生や一人暮らしの高齢者など車が運転できない方の交通手段の確保が必要**となっています。
- ・誰もが利用しやすい交通手段が確保されるよう、委託運行している路線バスや福祉ワゴンのあり方など、町全体の新たな交通手段のあり方の検討が必要となっています。

■主な取組み

(2) 交通網の整備

- ・交通の利便性および生活福祉の向上を図るため、町内を運行するバスの維持支援を行います。
- ・**外出困難な方の交通手段が確保**されるよう、町全体の新たな公共交通システムを構築します。

■指標

町民の交通利便性に対する満足度

27%（H26年度現状値） → 50%（H32年度目標値）

（一部抜粋）

（第5次塩谷町振興計画（後期計画）（平成28年3月））

3) 塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略

塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、通学利便性の必然、進学時の転出抑制、さらに公共サービスの充実による子育てや生活がしやすい環境を整えるための地域アクションとして、新たな地域交通システム事業が位置づけられています。

1. 活力ある商工業の振興

<本町の弱み>

- ・町内には商業施設や病院が少なく、医師不足から土日夜間等の診療受け入れが困難であり、鉄道駅がなく、公共交通も少ないことから、通勤・通学、買物や通院等が不便である。
- ・小中学校の通学をスクールバスで支えているが、部活動の時間帯への対応が不十分である。
- ・公立の高校が町内になく、通学の利便性が悪い。

地域アクション⑤、⑨

高校生の通学事情改善と地域住民の交通利便性向上のための新たな地域交通システム事業

通勤・通学等の生活利便性の観点で、町の大きな課題の一つである交通に対して課題解決に向けた事業スキームを確立します。

町が委託している小・中学校のスクールバスを活用（もしくはその他の交通手段の活用も想定）し、高校生、高齢者、その他住民等が利用できるデマンドバスの運行など、地域の新たな交通手段について実証実験を通じた検討を行い、事業化を図ります。

重要業績評価指標（KPI）	平成 31 年度
新たな地域交通システム事業の実施	平成 30 年度
新地域交通システムの利用者数	約 10 万人/年
地域交通に対する住民満足度	50%

（事業・取組例）

- ・新たな地域交通システム事業に関する検討・実証事業（行政・仕掛け）
- ・事業主体の調整・整備（行政/民間・仕組み）
- ・公共による支援メニューの検討、実施（行政・仕組み）
- ・車両等の確保、運行システムの整備（行政/民間・仕掛け）
- ・新たな地域交通システム事業の実施（民間）

（一部抜粋）

（塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 1 月））

4 公共交通の現状

1) 公共交通の整備状況

(1) 概要

塩谷町の公共交通として、東西方向に 1 路線、南北方向に 2 路線、路線バスが運行しています。町内全域及び町外 3 病院への通院に限り利用が可能な福祉ワゴン（ユリピーワゴン）が運行しています。そのほか、小中学校へのスクールバスが運行されています。

表 塩谷町内の公共交通概要

公共交通		事業者
路線バス	生活路線バス（東西方向）	しおや交通株式会社（塩谷町より委託）
	バス事業者路線（南北方向①）	関東自動車株式会社
	バス事業者路線（南北方向②）	//
福祉ワゴン（ユリピーワゴン）		大新東株式会社（塩谷町より委託）
スクールバス		大新東株式会社 有限会社ティ・オー・ピー・エス（TOPS） （塩谷町より委託）



図 塩谷町内を運行する路線バス

(2) 生活路線バス

生活路線バスとして、新高徳駅から矢板駅間を、平日往復 10 便、休日往復 6 便の頻度で運行しています。なお、日曜は運休、祝日も指定日のみの運行となっています。

運賃は、新高徳駅から矢板駅間は 980 円、町内から矢板駅では 490 円～840 円の運賃となっています。

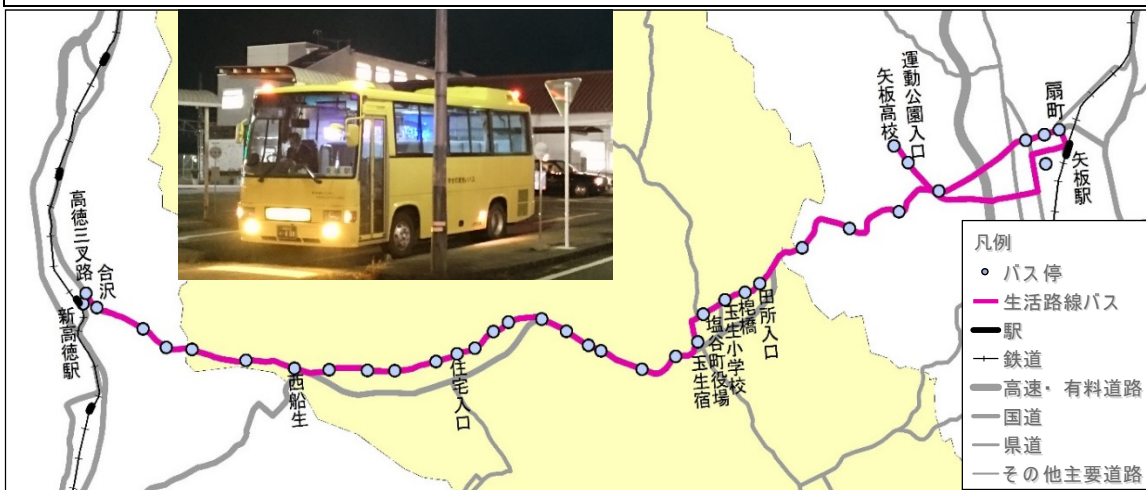


図 生活路線バス路線

出典：バスルート「国土数値情報」バスルートデータ(データ作成年度:平成 23 年度),塩谷町資料
バス停「国土数値情報」バス停留所データ(データ作成年度:平成 22 年度),塩谷町ホームページ(路線バス時刻表)

表 生活路線バス運行系統

番号	起 点	主 な 経 由 地	終 点	キロ程	運 行 回 数		
					平 日	土 曜 日	日 祝 日
32	新高徳駅	玉生郵便局～矢板高校～塩谷病院	矢板駅	27.02km	2往4復	2往2復	—
46	新高徳駅	玉生郵便局～塩谷病院	矢板駅	24.40km	2往	1往	—
12	新高徳駅	玉生郵便局	矢板駅	24.22km	1往	—	—
34	玉生郵便局	西船生	新高徳駅	14.25km	1往	1往	—

☆日曜 祝日(指定日運行) 年末年始(12月29日～1月4日) お盆(8月14日から16日)運休

出典：塩谷町資料

表 生活路線バス主要区間運賃

乗車区間	系統	運賃
矢板駅～新高徳駅	12,32,46	980 円
矢板駅～西船生	12,32,46	840 円
矢板駅～塩谷町役場	12,32,46	490 円
玉生郵便局～新高徳駅	34	680 円
玉生郵便局～西船生	34	510 円

出典：塩谷町ホームページ(路線バス運賃表)

(3) バス事業者路線

バス事業者路線として、塩谷町(船生・玉生)から宇都宮駅へ向かう2路線があり、それぞれ玉生～駒生営業所が1日往復18便、船生～宇都宮駅が1日往復18便の頻度で運行しています。

運賃は塩谷町から宇都宮まで片道で1,080円～1,230円となっています。



図 バス事業者路線 バス路線

出典: 関東自動車株式会社ホームページ(路線図・停留所)

表 バス事業者路線運行系統

番号	起点	主な経由地	終点	運行回数
往路 10,復路 62	玉生車庫	今里	駒生営業所	6往8復
往路 10,復路 62	玉生車庫	健康の森	駒生営業所	4往
01	船生	桜通り	宇都宮駅西口	9往
58	船生	塩野室	宇都宮駅西口	9復

出典: 関東自動車株式会社ホームページ(発着停留所運賃・時刻検索)

表 バス事業者路線・主要区間運賃

乗車区間	運賃
玉生車庫～宇都宮駅西口	1,080円
玉生車庫～駒生営業所	1,230円
船生車庫～宇都宮駅西口	1,180円

出典: 塩谷町ホームページ(関東自動車バス時刻表)

(4) 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）

65歳以上の高齢者等を対象とし、町内各施設のほか、町外の3病院へ、無料で利用が可能な福祉ワゴン（ユリピーワゴン）が運行されています。

事前登録制であり、利用回数は週2回（往復1回）に限定されています。

表 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の概要

項目	内容
運行日	月曜日から金曜日までの週5日間
運行時間	おおむね午前8時から午後3時まで
利用対象者	町内在住者のうち、以下の該当者（事前登録） <ul style="list-style-type: none">・満65歳以上の者・心身障害のある者・町長が特に認める者
利用方法	予約式（利用希望日の1ヶ月前から前日）
利用可能回数	週2回を限度（片道を1回と数える）
利用料金	無料
運行先	基本的に、自宅から町内の各施設への利用とする。 ただし、以下の町外3施設のみ、町外への利用が可能 <ul style="list-style-type: none">・矢板市 国際医療福祉大学塩谷病院・日光市 獨協医科大学日光医療センター・さくら市 黒須病院



図 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）

(5) スクールバス（中学校）

中学校のスクールバスについては、スクールバス条例に基づき、朝（登校時）1 便・夕（下校時）1 便（ただし、9 月以降 2 便）で運行しています。

町内の中学校は塩谷中学校のみであり、町内各方面の通学者をカバーするため、5 台のスクールバスが運行しています。

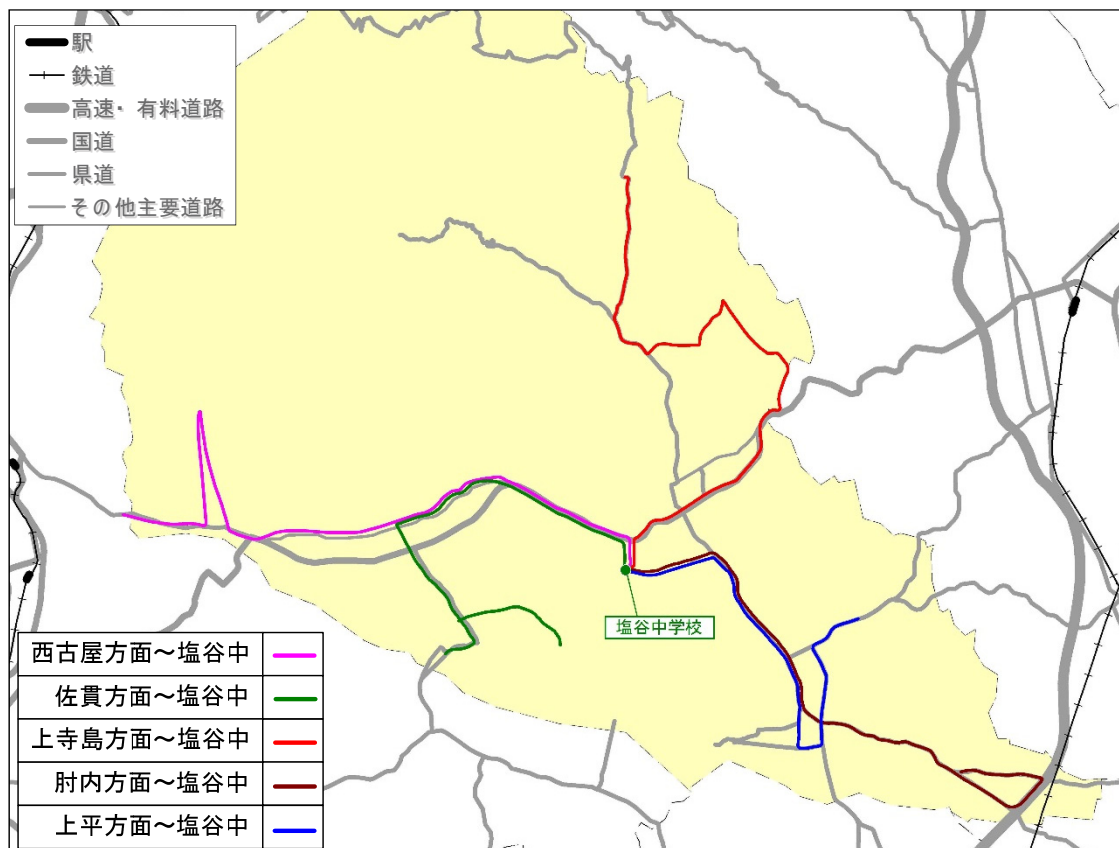


図 スクールバス（中学校）路線図

出典：塩谷町資料

表 スクールバス（中学校）の便数および運行時間帯

運行時間帯		運行方面	台数	備考
朝 (登校時)	7:50 中学着	各方面に 1 便を運行 ・西古屋方面 ・佐貫・上沢方面 ・上寺島方面 ・肘付方面 ・上平方面	5 台	通年運行 各方面を 7:00~7:15 に出発
	夕方 (下校時)			通年運行
16:00 中学発	9~3 月増便分			

注) 4~8 月は夕方 1 便、9~3 月は夕方 2 便(3 年生が部活動引退により下校時刻が早まるため)

出典：塩谷町資料

スクールバス（中学校）の運賃は有料とし、条例に基づき利用保護者負担金を年額 10,000 円としています。

(6) スクールバス (小学校)

小学校のスクールバスについては、朝 1 便・夕 2 便で運行しています。
 3 校の登下校に対応するため、登校時は 12 台、下校時は 10 台のスクールバスを運行しています。

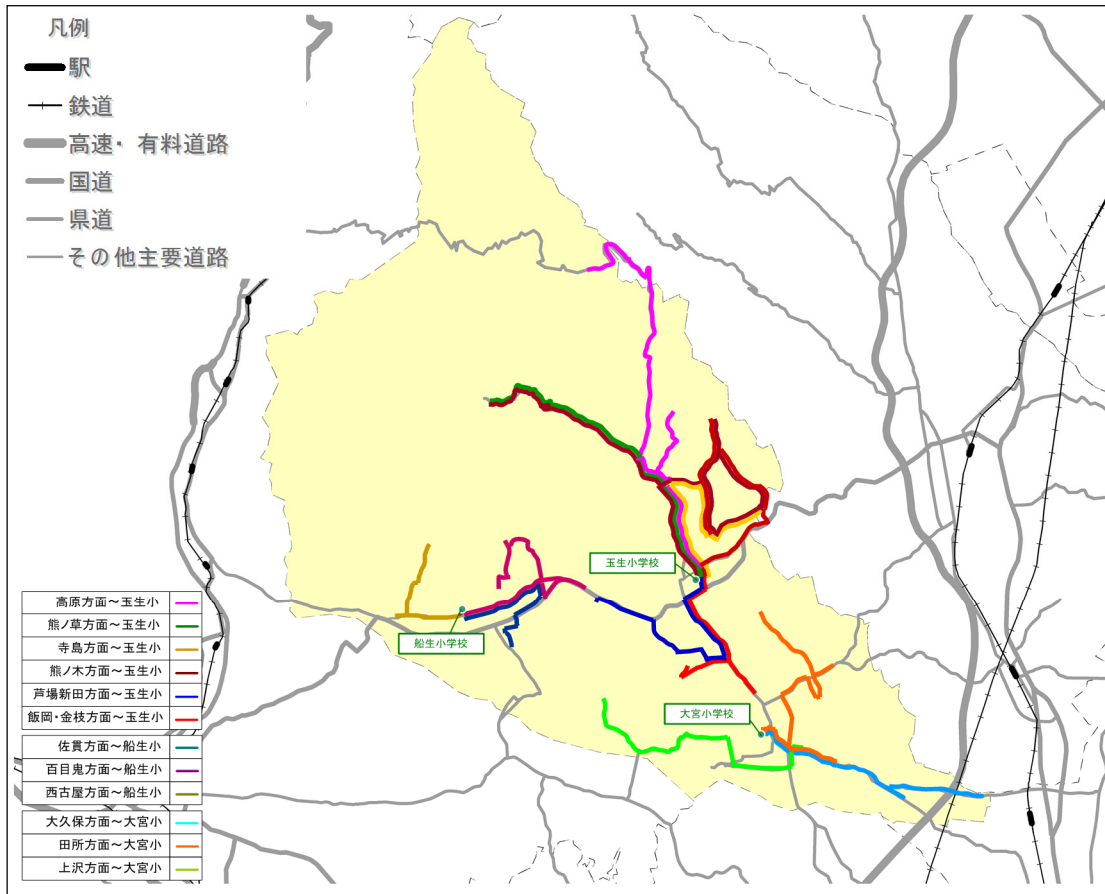


図 スクールバス (小学校) 路線図

出典：塩谷町資料

表 スクールバス（小学校）の便数および運行時間帯

学校名	運行時間帯		運行方面	台数	備考
玉生小学校	朝 (登校時)	7:50 学校着	各方面に1便を運行 ・高原方面 ・熊ノ草方面 ・寺島方面 ・熊ノ木方面 ・芦場新田方面 ・飯岡・金枝方面	6台	各方面を7:15に出発 熊ノ草方面及び寺島方面はワゴン車輛を使用
	夕方 (下校時)	15:00 学校発	各方面に1便を運行 ・高原方面 ・熊ノ木方面 ・芦場新田方面 ・飯岡・金枝方面	4台	
15:50 学校発					
船生小学校	朝 (登校時)	7:50 学校着	各方面に1便を運行 ・佐貫方面 ・百目鬼方面 ・西古屋方面	3台	各方面を7:13に出発
	夕方 (下校時)	15:00 学校発		3台	
15:50 学校発					
大宮小学校	朝 (登校時)	7:50 学校着	各方面に1便を運行 ・大久保方面 ・田所方面 ・上沢方面	3台	各方面を7:25に出発
	夕方 (下校時)	15:00 学校発		3台	
15:50 学校発					

出典：塩谷町資料

(7) 塩谷町の公共交通に対する負担額

生活路線バスは、栃木県及び沿線 3 自治体で費用負担を行っており、塩谷町は年間約 1 千 4 百万円を負担しています。

バス事業者路線についても、一部負担しているものの額はわずかとなっています。

そのほか、スクールバスの運行経費は年間約 7 千 7 百万円、福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の運行経費は年間約 1 千 1 百万円に上り、生活路線バスを含めた公共交通に関する塩谷町の負担額は、年間 1 億円を超過しています。

表 生活路線バスに係る総経費内訳(平成 27 年度)

項目		金額 (円)	【参考】乗入率 (%)
3 市町負担額	塩谷町	13,697,744	56.63
	矢板市	7,948,223	32.86
	日光市	2,542,173	10.51
県費補助金（申請額）		3,507,000	-
運賃収入		5,504,860	-
合計（総経費）		33,200,000	-

出典：塩谷町資料

表 バス事業者路線（船生）に係る総経費内訳(平成 27 年度)

項目		金額 (円)	
運賃収入		45,139,709	
補助金	国費補助金	280,300	
	県費補助金	1,562,000	
	3 市町負担額	宇都宮市	916,686
		日光市	182,507
		塩谷町	182,507
	宇都宮市単独補助		1,501,000
広告等収入		1,197,538	
その他		135,017	
合計（総経費）		51,097,264	

出典：関東自動車資料

表 バス事業者路線（玉生）に係る総経費内訳(平成 27 年度)

項目		金額 (円)	
運賃収入		47,906,576	
補助金	国費補助金	5,038,500	
	県費補助金	5,219,000	
	3 市町負担額	宇都宮市	143,354
		塩谷町	37,146
	宇都宮市単独補助		3,975,000
	広告等収入		1,344,829
その他		151,623	
合計（総経費）		63,816,028	

出典：関東自動車資料

表 スクールバス経費（委託料）（平成 27 年度）

学校名	委託料	備考
塩谷中学校	23,716,800 円	
	臨時運行 49,680 円	
	合計 23,766,480 円	
玉生小学校	21,384,000 円	朝は 6 台で運行 (バス 3 台、ワゴン 1 台の他に デマンド 2 台、但しデマンドは 朝のみ運行) 夕方は 4 台で運行
	デマンド利用分 768,960 円	
	合計 22,152,960 円	
船生小学校	18,176,400 円	
大宮小学校	12,885,936 円	
合計	76,981,776 円	

注)金額は全て消費税込額

出典:塩谷町資料

表 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）に掛かる経費（委託料）（平成 27 年度）

支出		収入	
人件費（労務費）	7,867,646 円	補助（委託料）	10,680,000 円
車両費関係	2,077,304 円	運賃	-
その他	370,905 円	広告等	-
運営費	364,145 円	その他	-
合計	10,680,000 円	合計	10,680,000 円

出典:塩谷町資料

2) 公共交通の利用状況

(1) 生活路線バス

生活路線バスの月別利用者数は、4～6月の利用は多い一方で、夏休み期間の8月や冬期の2～3月の利用が少なくなっています。

停留所別では、矢板駅、新高徳駅の始点終点停留所の乗降が多いほか、矢板高校、塩谷町役場、西船生での乗降が多くなっています。

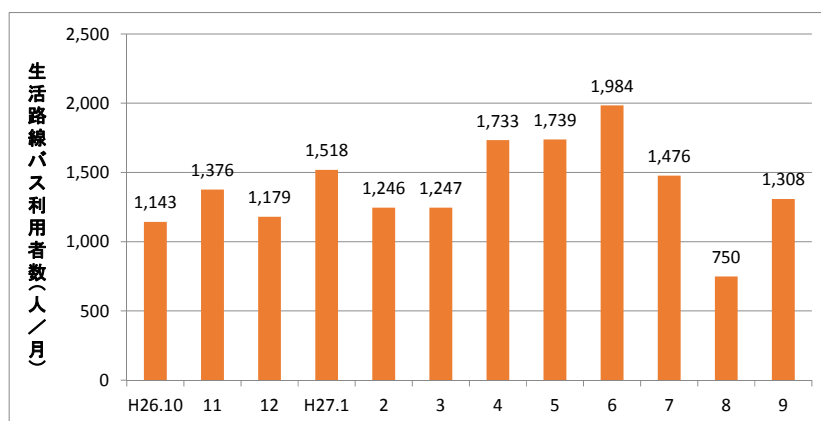


図 生活路線バス月別利用者人数

出典:塩谷町資料

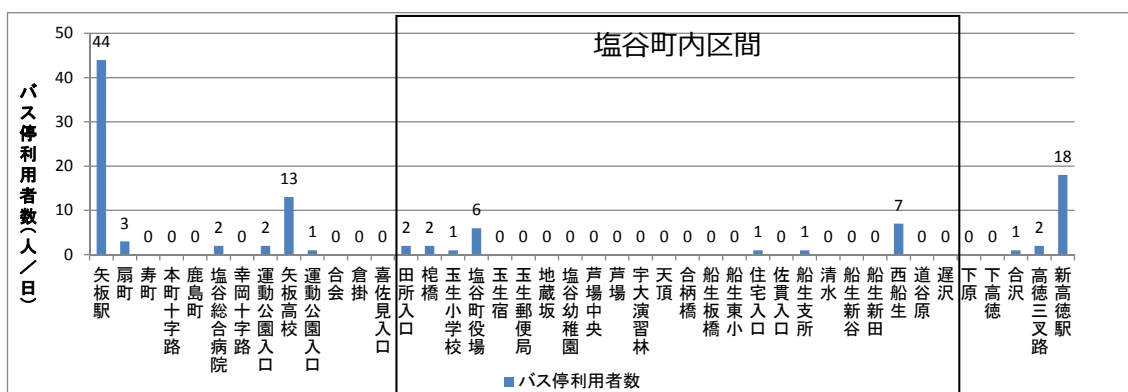


図 1日あたりのバス停毎利用人数(乗降合計)

出典:乗降客調査結果(平成27年7月13日)

(2) バス事業者路線

①玉生車庫～駒生営業所

1日あたりの塩谷町内のバス停利用者数は、宇都宮駅方面の上りで19人、塩谷町玉生方面の下り便で17人となっています。町内停留所から宇都宮駅西口や、作新高校、北高西等への利用が多くみられます。

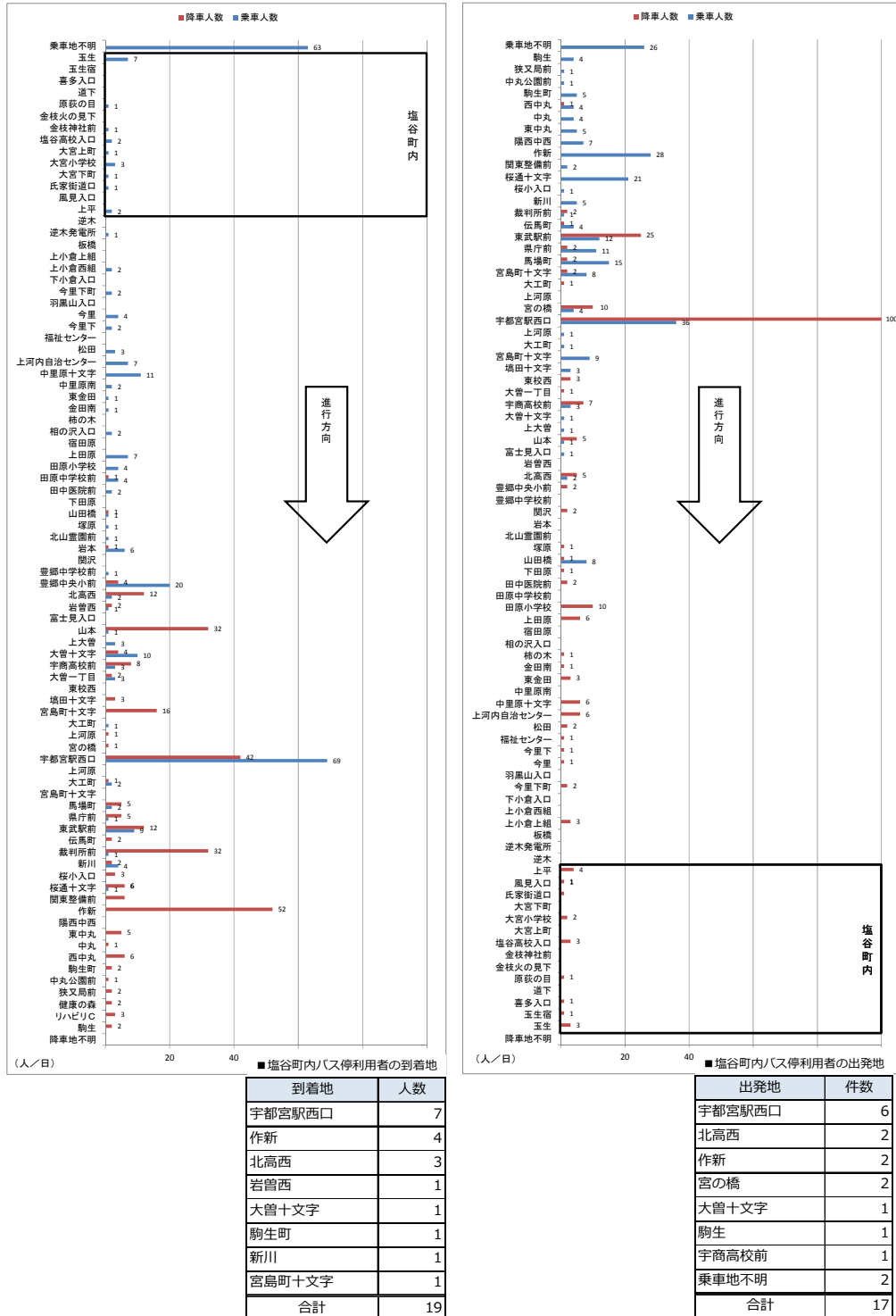
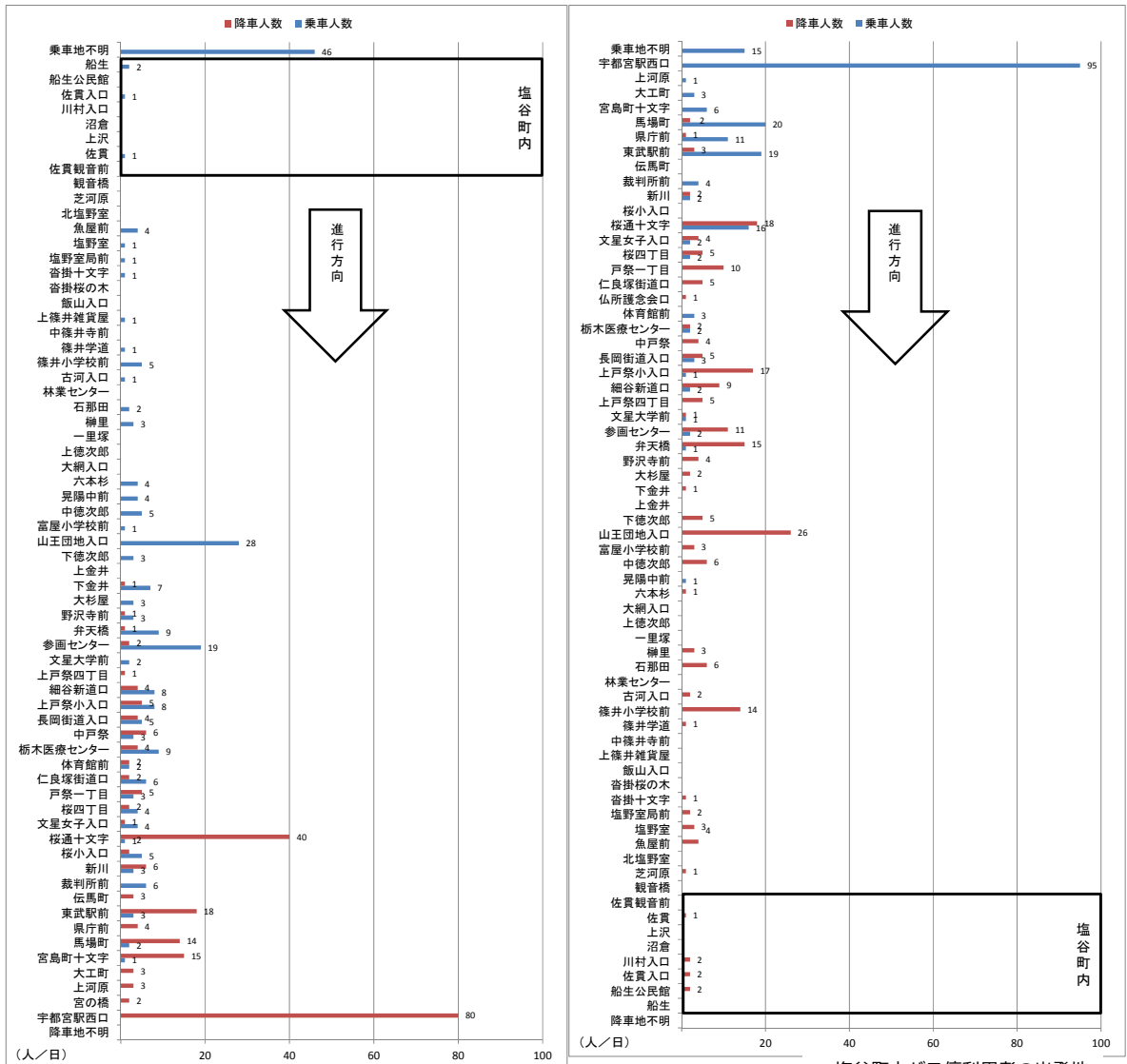


図 1日あたりのバス停毎利用人数

出典: 塩谷町資料(乗降データ(平成28年3月3日))

②船生車庫～宇都宮駅西口

1日あたりの塩谷町内のバス停利用者数は、宇都宮駅方面の上りで4人、塩谷町船生方面の下り便で7人となっています。町内停留所から宇都宮駅西口や、栃木医療センター等への利用が多くみられます。



■塩谷町内バス停利用者の到着地

到着地	件数
栃木医療センター	1
宇都宮駅西口	1
桜通十文字	1
宮島町十文字	1
合計	4

■塩谷町内バス停利用者の出発地

出発地	件数
大工町	1
宇都宮駅西口	1
桜通十文字	1
弁天橋	1
馬場町	1
裁判所前	1
乗車地不明	1
合計	7

図 1日あたりのバス停毎利用人数

出典:塩谷町資料(乗降データ(平成28年3月3日))

(3) 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）

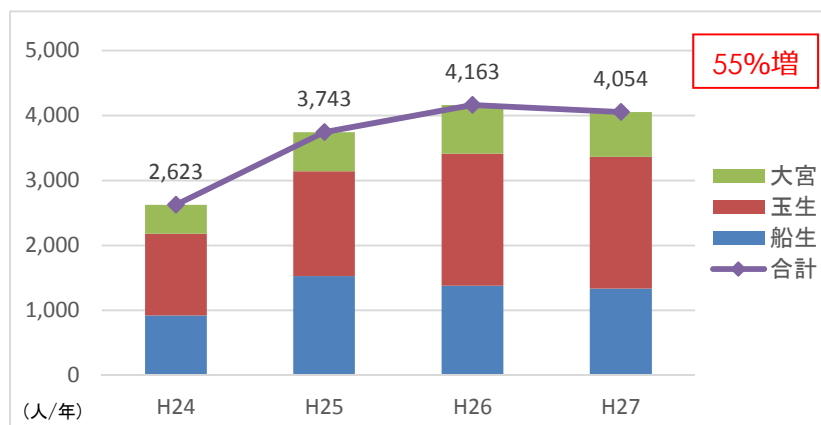
平成 24 年 4 月より運行開始した福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の利用者は年々増加しており、平成 24 年度の 2,623 人と比較し、平成 27 年度では 4,054 人と 55%増加しています。

最も多い行き先は町内の病院で、次いで町外の矢板市国際医療福祉大学塩谷病院となっています。

時間帯は 9 時台（23%）、10 時台（21%）、8 時台（20%）と午前中の 3 時間が特に多く、午後の利用は少なくなっています。

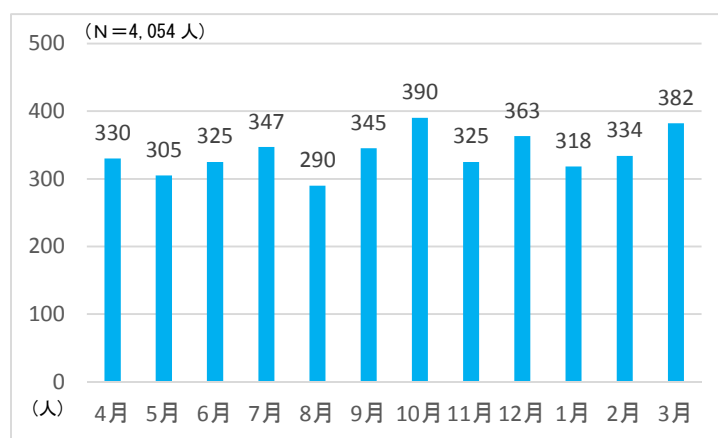
表 年度別地区別利用者数

地区別	H24	H25	H26	H27
船生	921	1,526	1,378	1,335
玉生	1,259	1,616	2,034	2,029
大宮	443	601	751	690
合計	2,623	3,743	4,163	4,054



出典：塩谷町資料

図 年度別地区別利用者数



出典：塩谷町資料

図 平成 27 年度月別利用者数

出典：塩谷町資料

表 年度別行き先別利用状況

	町外				町内							総合計
	獨協医科大学日光医療センター(日光市)	国際医療福祉大学塩谷病院(矢板市)	黒須病院(さくら市)	合計	病院	公共機関	金融機関	生活関係	理美容	その他	合計	
H24	308	725	6	1,039	1,002	135	61	332	31	23	1,584	2,623
	11.7%	27.6%	0.2%	39.6%	38.2%	5.1%	2.3%	12.7%	1.2%	0.9%	60.4%	100.0%
H25	439	1,090	13	1,542	1,488	199	71	398	27	18	2,201	3,743
	11.7%	29.1%	0.3%	41.2%	39.8%	5.3%	1.9%	10.6%	0.7%	0.5%	58.8%	100.0%
H26	417	1,389	9	1,815	1,583	190	93	436	28	18	2,348	4,163
	10.0%	33.4%	0.2%	43.6%	38.0%	4.6%	2.2%	10.5%	0.7%	0.4%	56.4%	100.0%
H27	466	1,366	0	1,832	1,592	161	85	359	23	2	2,222	4,054
	10.8%	35.4%	0.0%	46.2%	37.3%	3.5%	2.2%	10.2%	0.5%	0.1%	53.8%	100.0%

出典：塩谷町資料

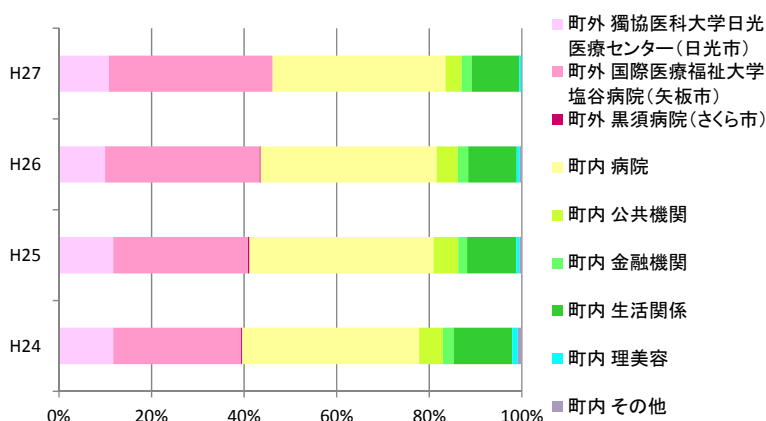


図 年度別行き先別利用状況

出典：塩谷町資料

表 年度別利用時間帯別利用状況

	利用時間帯								合計
	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	
H24	545	634	585	363	205	137	124	30	2,623
	20.8%	24.2%	22.3%	13.8%	7.8%	5.2%	4.7%	1.1%	100.0%
H25	805	796	711	603	363	285	126	54	3,743
	21.5%	21.3%	19.0%	16.1%	9.7%	7.6%	3.4%	1.4%	100.0%
H26	888	928	857	651	382	287	170	0	4,163
	21.3%	22.3%	20.6%	15.6%	9.2%	6.9%	4.1%	0.0%	100.0%
H27	807	931	835	642	361	323	155	0	4,054
	19.9%	23.0%	20.6%	15.8%	8.9%	8.0%	3.8%	0.0%	100.0%

出典：塩谷町資料

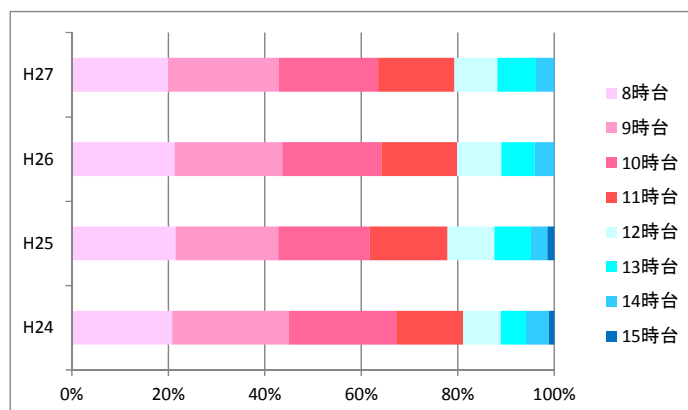


図 年度別利用時間帯別利用状況

出典：塩谷町資料

(4) スクールバス（中学校）

塩谷中学校のスクールバスでは、船生地区や大宮地区方面への利用が多くなっています。

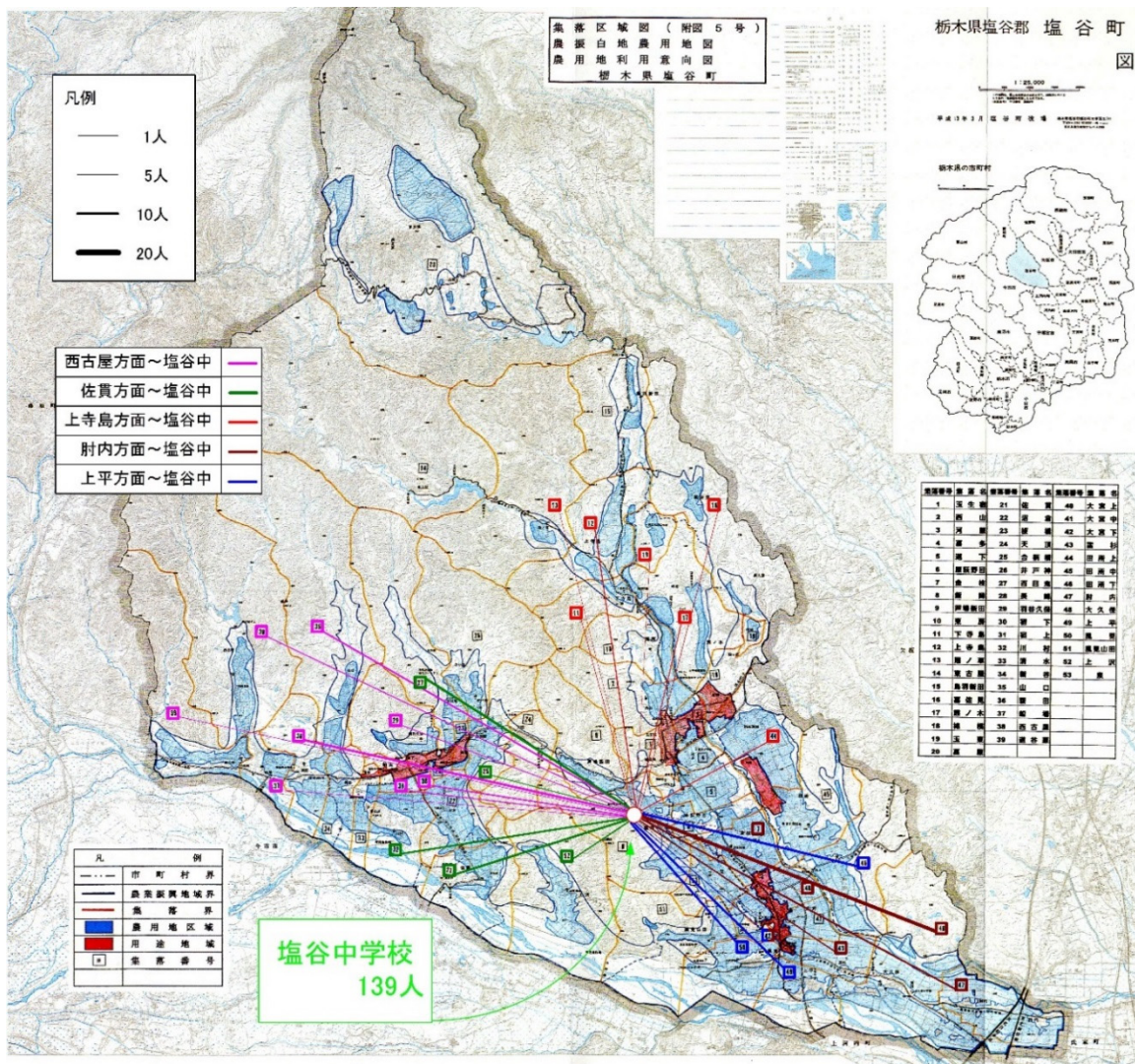


図 集落別塩谷中学校スクールバス利用状況

塩谷町資料より作成

塩谷中学校スクールバス利用者割合

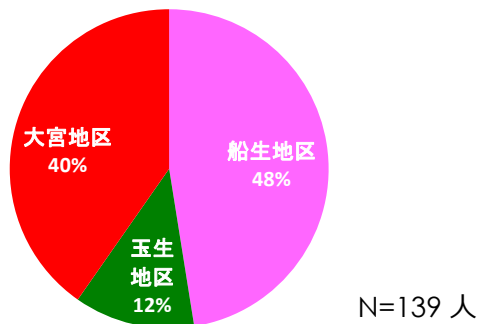


図 塩谷中学校スクールバス方面別利用者割合

出典：塩谷町資料

(5) スクールバス（小学校）

小学校のスクールバスでは、玉生小学校のスクールバスで長距離の利用がみられます。

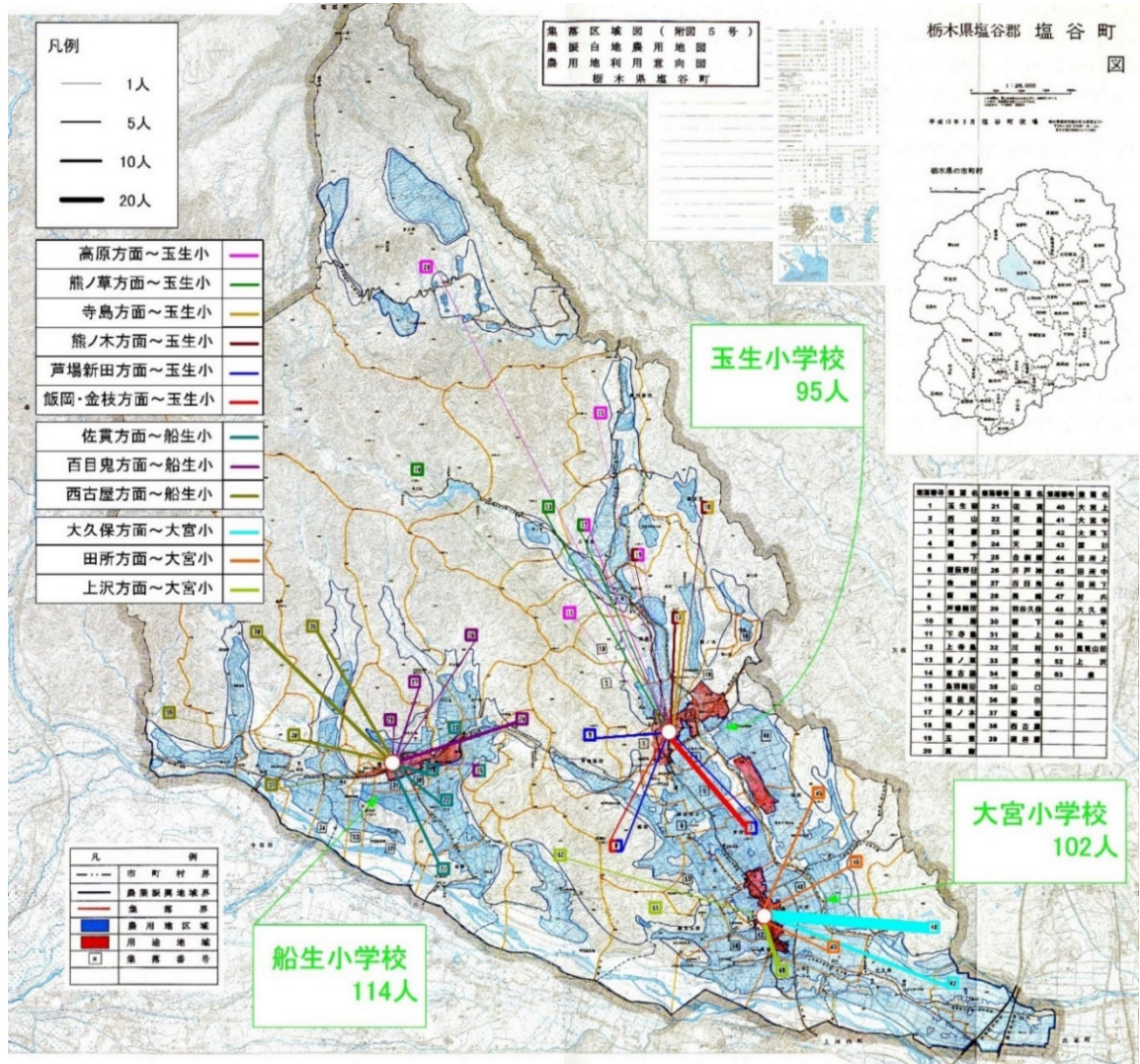
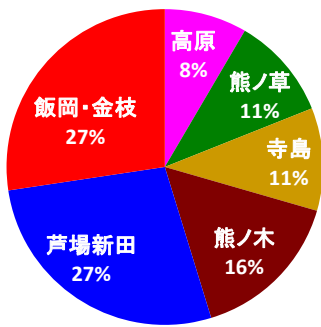


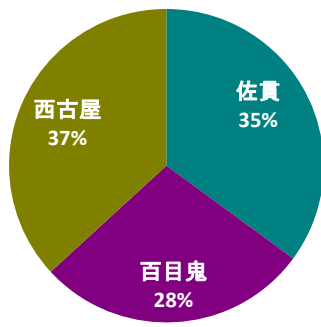
図 集落別小学校スクールバス利用状況

塩谷町資料より作成

玉生小学校スクールバス利用者割合



船生小学校スクールバス利用者割合



大宮小学校スクールバス利用者割合

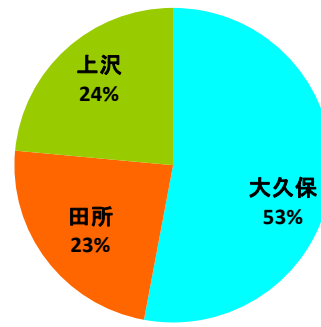


図 各小学校方面別利用者割合

出典：塩谷町資料

3) 利用者の意向

(1) 公共交通アンケート

①調査概要

塩谷町民を対象に、公共交通利用実態や改善意向等についてアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

表 アンケート調査概要

項目	内容
調査時期	平成 28 年 7 月
調査対象	塩谷町内に居住する 15 歳以上の住民※ ※住民基本台帳データから無作為抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収
配布数	3,000 通（男性 1,500 人、女性 1,500 人）
回収票数	1,093 票
調査内容	・個人属性 ・目的別外出状況と公共交通利用状況 ・公共交通手段別の満足度 ・公共交通の今後考えられる取組みに対する意向

②利用者の満足度

■生活路線バス

いずれの項目も、「わからない」との回答が7割以上であり、生活路線バスの運行状況が町民に認知されていない現状となっています。

「自宅とバス停の距離」の満足度は高い一方で、「運行ダイヤ」に対する不満が多く挙げられています。

表 生活路線バスの満足度について

満足度	評価する運行サービス					割合				
	①運行先(目的地)	②運行ダイヤ	③目的地までの到達時間	④自宅とバス停の距離	⑤運賃(価格の妥当)	①運行先(目的地)	②運行ダイヤ	③目的地までの到達時間	④自宅とバス停の距離	⑤運賃(価格の妥当)
1.満足	43	17	34	112	32	5.7%	2.3%	4.6%	15.5%	4.3%
2.不満	60	92	27	65	42	8.0%	12.3%	3.7%	9.0%	5.7%
3.わからない	651	639	676	546	665	86.3%	85.4%	91.7%	75.5%	90.0%
無回答	339	345	356	370	354	-	-	-	-	-
総計	1,093	1,093	1,093	1,093	1,093	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

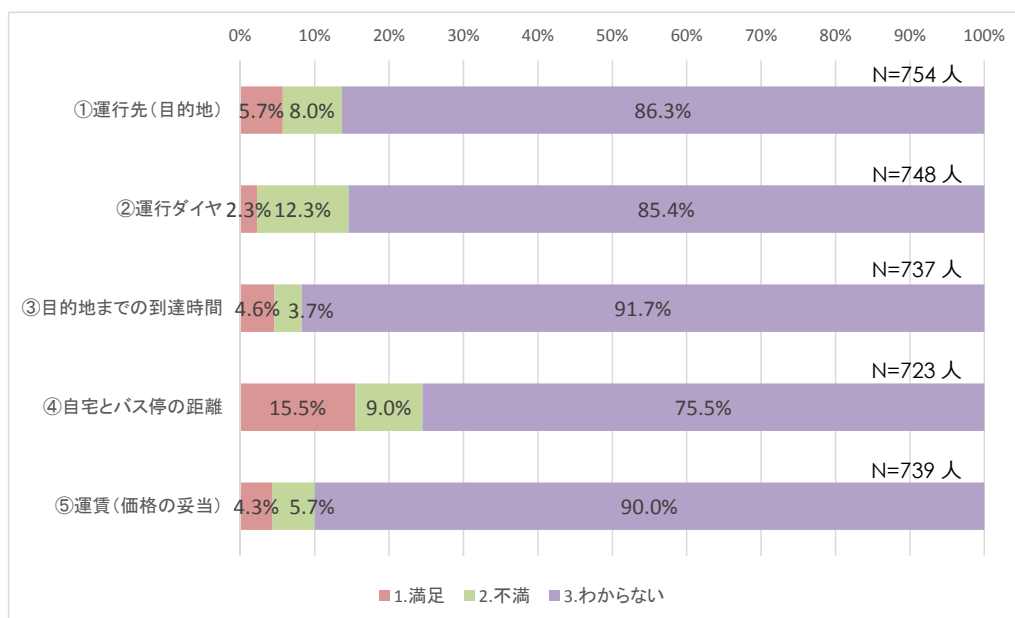


図 生活路線バスの満足度について

※「無回答」を除き、回答割合を整理
出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

■バス事業者路線

いずれの項目も、「わからない」との回答が7割以上であり、バス事業者路線の運行状況が町民に認知されていない現状となっています。

「自宅とバス停の距離」の満足度は高い一方で、「運行ダイヤ」に対する不満が多く挙げられています。

表 バス事業者路線の満足度について

満足度	評価する運行サービス						割合					
	①運行先(目的地)	②運行ダイヤ	③定時性(時刻表とのずれ)	④目的地までの到達時間	⑤自宅とバス停の距離	⑥運賃(価格の妥当)	①運行先(目的地)	②運行ダイヤ	③定時性(時刻表とのずれ)	④目的地までの到達時間	⑤自宅とバス停の距離	⑥運賃(価格の妥当)
1.満足	83	36	48	55	118	52	11.2%	4.9%	6.6%	7.6%	16.5%	7.1%
2.不満	40	75	33	34	60	48	5.4%	10.3%	4.5%	4.7%	8.4%	6.5%
3.わからない	617	619	650	639	539	633	83.4%	84.8%	88.9%	87.8%	75.2%	86.4%
無回答	353	363	362	365	376	360	-	-	-	-	-	-
総計	1,093	1,093	1,093	1,093	1,093	1,093	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※割合は小数第二位を四捨五入しているため、合計値が必ずしも100%とはならない

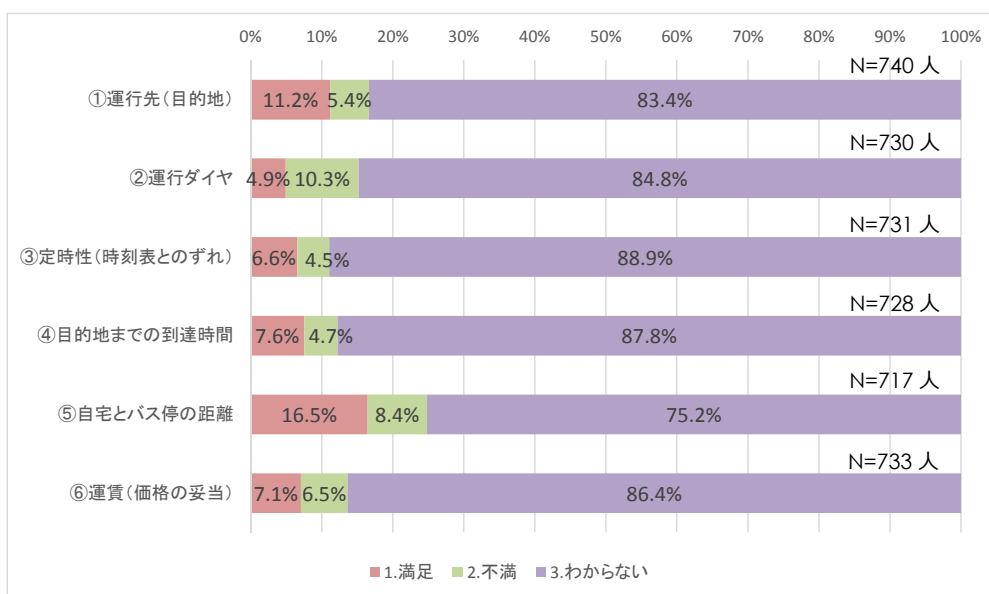


図 バス事業者路線の満足度について

※「無回答」を除き、回答割合を整理
 ※割合は小数第二位を四捨五入しているため、合計値が必ずしも100%とはならない
 出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

■福祉ワゴン（ユリピーワゴン）

いずれの項目も、「わからない」との回答が8割以上であり、福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の運行状況が町民に認知されていない現状となっています。

「目的地までの到達時間」の満足度は高い一方で、「町外の行先・目的地」に対する不満が多く挙げられています。

表 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の満足度について

満足度	評価する運行サービス								割合							
	①町内の行先・目的地	②町外の行先・目的地	③目的地までの到達時間	④利用可能年齢(年齢制限)	⑤運行日(曜日)	⑥運行時間帯	⑦目的地までの到達時間	⑧バスの予約方法	①町内の行先・目的地	②町外の行先・目的地	③目的地までの到達時間	④利用可能年齢(年齢制限)	⑤運行日(曜日)	⑥運行時間帯	⑦目的地までの到達時間	⑧バスの予約方法
1.満足	26	21	18	20	14	17	24	20	8.5%	7.2%	6.4%	7.2%	4.9%	6.0%	8.4%	6.8%
2.不満	20	30	24	12	21	20	5	16	6.5%	10.3%	8.5%	4.3%	7.4%	7.0%	1.7%	5.4%
3.わからない	260	241	241	244	248	247	258	259	85.0%	82.5%	85.2%	88.4%	87.6%	87.0%	89.9%	87.8%
無回答	192	206	215	222	215	214	211	203	-	-	-	-	-	-	-	-
総計	498	498	498	498	498	498	498	498	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※割合は小数第二位を四捨五入しているため、合計値が必ずしも100%とはならない

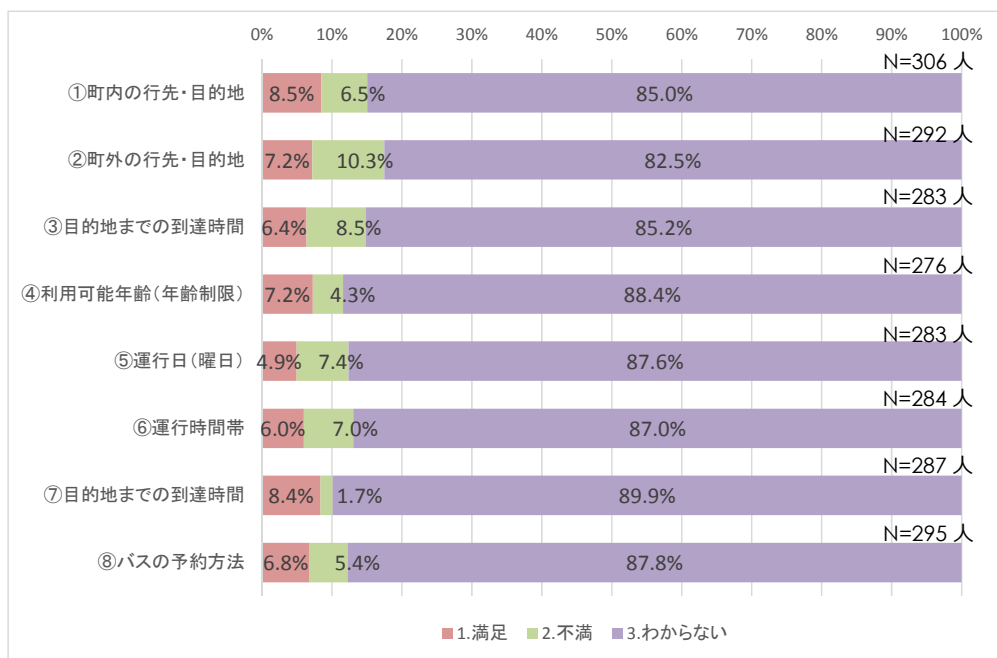


図 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の満足度について（65歳以上）

※「無回答」を除き、回答割合を整理
 ※割合は小数第二位を四捨五入しているため、合計値が必ずしも100%とはならない
 出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

③公共交通の取組みに対する意向

利便性の向上を図った際の町外移動時の乗継には、85%が賛成し、6%が反対しています。スクールバスの有効活用（利用者制限緩和）には、72%が賛成し、14%が反対しています。ユリピーワゴンの有料化には、49%が賛成し、23%が反対しています。ユリピーワゴンの有料化（年齢制限緩和時）には、69%が賛成し、20%が反対しています。ユリピーワゴンの有料化（回数制限緩和時）には、75%が賛成し、16%が反対しています。

表 今後も継続的な公共交通サービスを確保するための取組みについて

満足度	取組み						割合					
	①乗り継ぎがあってもいいので、公共交通で町外に行きやすくする	②スクールバスを、誰でも利用できるよう有効活用する	③福祉ワゴン(ユリピーワゴン)について				①乗り継ぎがあってもいいので、公共交通で町外に行きやすくする	②スクールバスを、誰でも利用できるよう有効活用する	③福祉ワゴン(ユリピーワゴン)について			
			福祉ワゴン(ユリピーワゴン)有料化	有料化する代わりに、年齢制限をなくす	有料化する代わりに、利用回数制限をなくす	有料化する代わりに、年齢制限、利用回数制限をなくす			福祉ワゴン(ユリピーワゴン)有料化	有料化する代わりに、年齢制限をなくす	有料化する代わりに、利用回数制限をなくす	有料化する代わりに、年齢制限、利用回数制限をなくす
1.賛成	666	561	371	467	510	510	85.2%	71.3%	48.8%	69.3%	74.5%	71.8%
2.反対	44	111	177	135	111	108	5.6%	14.1%	23.3%	20.0%	16.2%	15.2%
3.条件付きで賛成	72	115	213	72	64	92	9.2%	14.6%	28.0%	10.7%	9.3%	13.0%
無回答	311	306	332	419	408	383	-	-	-	-	-	-
総計	1,093	1,093	1,093	1,093	1,093	1,093	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※割合は小数第二位を四捨五入しているため、合計値が必ずしも100%とはならない

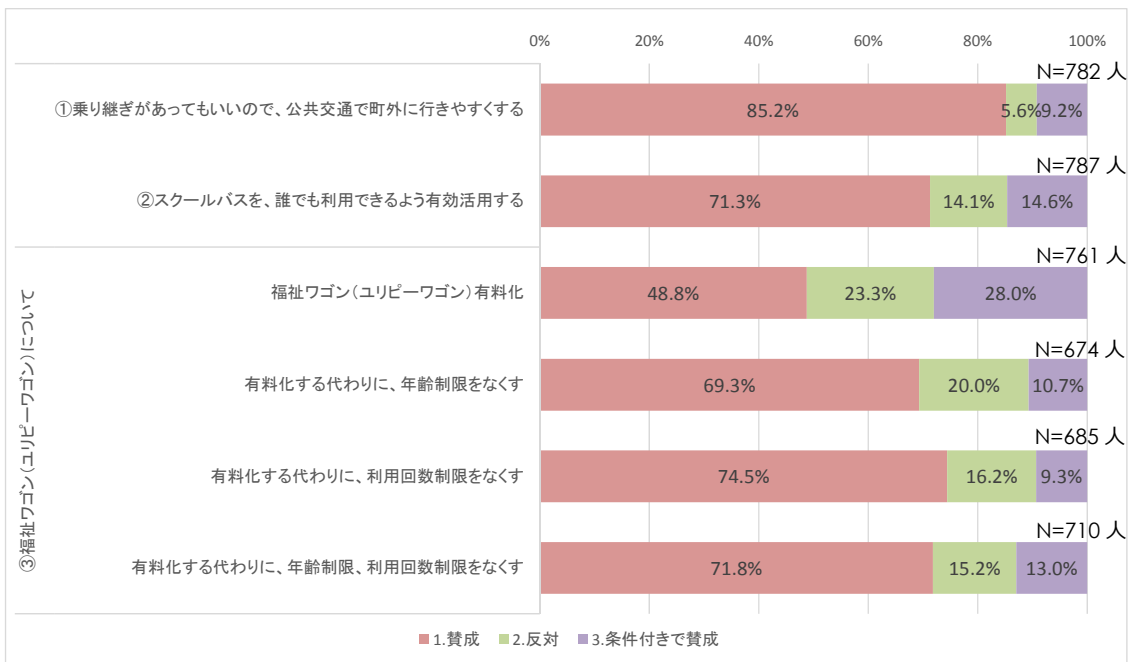


図 今後も継続的な公共交通サービスを確保するための取組みについて

※「無回答」を除き、回答割合を整理
 ※割合は小数第二位を四捨五入しているため、合計値が必ずしも100%とはならない
 出典：H28 塩谷町公共交通アンケート調査

(2) 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）利用者アンケート調査

①アンケート調査概要

福祉ワゴン（ユリピーワゴン）登録者を対象に、利用実態や改善意向等についてアンケート調査を実施しています。調査の概要は以下のとおりです。

表 アンケート調査概要

項目	内容
調査時期	平成 27 年 2 月
調査対象	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）登録者
回答者数	82 名
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人属性 ・ 利用実態 ・ 各種改善意向（運行形態、利用回数、利用料金、行き先等）

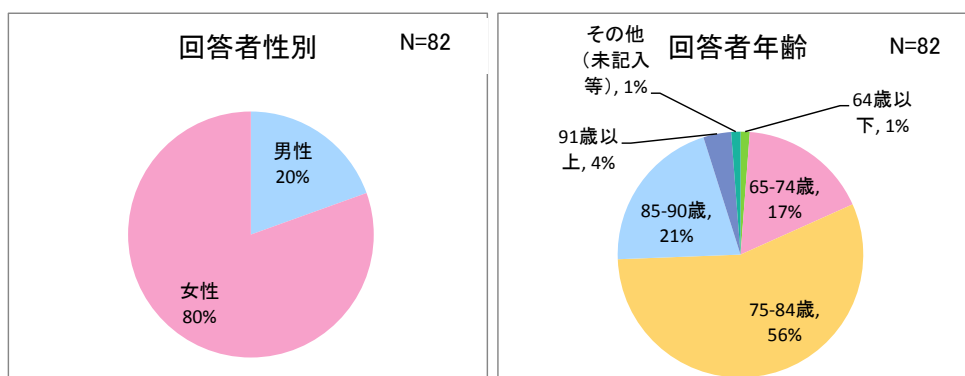
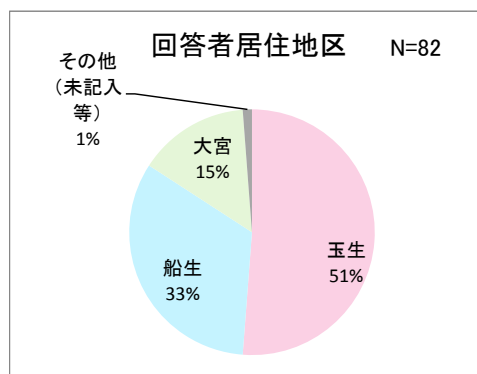


図 回答者属性

②調査結果

項目	改善意向
運行形態について	<p>運行形態についての要望としては、16名の利用者が現行運行を望んでおり、2名の利用者より巡回形式を望む回答があった。</p>
利用回数について	<p>利用回数についての要望としては、15名の利用者が回数の増加を望んでおり、そのうち8名が週4回を希望した。また、週4回～8回の利用を3名が望んでいた。</p> <p>回数増を望む回答以外としては、3名の利用者が現行の回数に満足していた。</p>
利用料金について	<p>利用料金についての要望としては、無料を望む回答は5名の利用者からのみであり、38名の利用者が有料になっても利用したいと回答した。</p> <p>料金については、300～500円を望む回答が多く、13名の利用者が回答した。200円以下と答えた利用者は4名で、1,000円以下と答えた利用者は1名であった。また、300～500円と回答した利用者の中で、2名が町内と町外での料金の差別化を望んだ。</p>
行き先について	<p>行き先についての要望としては、3名の利用者は現行通りの行先で満足していたが、8名の利用者より行先増の要望があった。</p> <p>希望する行き先としては、矢板駅への希望が6件、新高徳駅が2件、氏家駅が1件で、その他に、矢板市内の病院（尾形クリニック）と日光市内の病院（阿久津眼科）への希望が1件ずつあった。</p>
その他	<p>今回のアンケートは自由回答記述式であったが、全体的に福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の運行があることにより助かっているという意見が多く、今後有料になっても運行を続けて欲しいという要望が強いことが分かった。利用回数や料金、行き先以外の要望としては、終了時刻の延長や、予約制度の省略化を望む意見があった。</p>

(3) 公共交通利用者ニーズヒアリング

①ヒアリング調査概要

地域交通システムの構築に向け、町民との公共交通に対する現状の問題意識を共有すべく、意見聴取を行いました。実施対象は下表のとおりです。

表 意見聴取実施対象および聴取内容

カテゴリ	意見聴取先	意見聴取実施日	内 容
教育	塩谷中学校関係者	生徒・先生： 平成 28 年 2 月 17 日 (水) PTA： 平成 28 年 2 月 23 日 (火)	<ul style="list-style-type: none"> ・生徒数の分布情報、通学手段 等 ・主な通学時間帯 ・公共交通の利用状況 ・現状の公共交通への意見と利用条件 (頻度、運行時間帯等) ・スクールバスの実態、意見、問題点等 ・自家用車での送迎の有無と負担等 ・将来進学した際の移動手段について (中学生対象)
	矢板高校関係者	生徒・先生： 平成 28 年 2 月 23 日 (火)	
	塩谷町教育委員会	平成 28 年 2 月 16 日 (火)	
高齢者	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用しない高齢者	平成 28 年 2 月 16 日 (火)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区別にみた高齢者の日常生活行動（買物、通院、その他）の移動手段、頻度、目的地 ・高齢者の要望
	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用する高齢者	平成 28 年 2 月 17 日 (水)	

②塩谷中学校関係者

中学校の通学状況や公共交通に関して、中学生(主に生徒会)、学校関係者(先生、教育委員会)、PTA から挙げられた意見は以下のとおりです。

表 塩谷中学校関係者への意見聴取結果

質問・回答項目		回答/意見
スクールバスの利用について	中学生	<p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 部活動の朝練の時間にもバスを運行してほしい。 ・ バス停まで遠いので、もう少し停留所を増やしてほしい。 ・ 乗り遅れると使えなくなるのが不便。
	学校関係者(先生・教育委員会)	<p><生徒の通学手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバス(150名程度)、自転車通学(150名程度)、一部家族送迎。 ・ 部活動等でスクールバスの時間帯と合わない生徒は、自転車もしくは家族の送迎で登下校している。 <p><一般客との混乗について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登校時はほぼ満員のため、混乗は難しいと思う。 <p><系統統一について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の5系統でも最大1時間乗車する生徒がおり、さらに乗車時間が長くなってしまったため、系統を統一して効率化を図ることは難しい。
	PTA	<p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 部活動の朝練の時間にもバスを運行してほしい。 ・ 毎朝往復30分の送迎がとても負担になっている。 ・ 小学校のスクールバスのバス停を少しでも安全な場所に設けてほしい。
路線バスの利用について	中学生	<p><路線バスを利用しない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃が高い。 ・ 本数が少なくて時間帯が合わない。 ・ どこを走っているかわからない。 ・ 時刻表がわかりづらい。 ・ 送迎のほう時間が気にしない。 ・ 塩谷町の路線バスは乗りづらいイメージがある(汚い等)。 ・ 家の近くに停留所がない。 ・ バス停がどこにあるかわからない。 <p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ もっと少し運賃が安く、本数が増えれば利用したいと思う。 ・ 停留所を増やしてほしい。 ・ もっと行先や停留所の場所などを分かりやすくしてほしい。
	PTA	<p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来高校へ進学した際、路線バスを使いたいが、本数が少なく、時間帯が合わない。運賃も高いため利用できず、送迎する以外手段がない。 ・ 通学時間や下校時間帯のバスを増やしてもらえると助かる。
買い物に関する移動について	中学生	<p><買物先および移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 矢板市や宇都宮市まで買物や遊びに出かけることがあるが、路線バスを使うことはない。送迎もしくは電車移動がほとんどである。
その他	PTA	<p><高齢者や一般客とのスクールバスの混乗について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生徒以外との混乗はあまり好ましくない。 ・ バスの中で何が起こるかわからない。

③矢板高校関係者

町外への通学状況や公共交通について、塩谷町から矢板高校に通学する生徒及び先生から挙げられた意見は、以下のとおりです。

表 矢板高校関係者から挙げられた意見

質問・回答項目		回答/意見
通学及び路線バスの利用について	高校生	<p><路線バス利用の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> 意見聴取を行った生徒 30 人中、登下校ともに生活路線バスを利用している生徒（定期券利用）はわずか 2 名であった。 登校もしくは下校時のいずれかは生活路線バスを利用しているという生徒もわずか 2 名であった。 雨天時や積雪時には、自転車やバイク通学している生徒が生活路線バスを利用することもある。 <p><生活路線バスを利用しない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> 授業や部活動でバスの時間と合わないため。（運行本数が少ない。） 自宅からバス停が遠いため。 運賃が高いため。 送迎のほうが楽で、お金もかからないため。 一度路線が廃止されてしまったことにより、送迎に切り替えてしまったため。 <p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> 高校生運賃等の学割は考えられないのか。 バスの中に宇都宮市内まで行く方法の紹介や、時間、運賃の案内またはコマーシャルなどをしてみたら良いのではないか。 宇都宮まで出かける際にはバス事業者路線バスを利用する。乗り換えなしで行けるのは便利。
	先生	<p><意見・要望等></p> <ul style="list-style-type: none"> 生徒や親御さんにとって、高い運賃や値上げは痛手であるため、利用しない方が多いようである。 保護者より、運行本数を増やしてほしいという意見はある。 季節によって、部活動の終了時刻が異なるため、運行ダイヤを変えてくれえも良いのではないかと思う。 日曜日は全く運行していない為、部活動のある生徒は自転車もしくは送迎しか手段がない。 バスの時間の制約があるため、部活動を早めに切り上げたりすることもある。
送迎について	高校生	<p><送迎の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> 意見聴取を行った生徒 30 人中、登下校ともに送迎という生徒は 19 名と、大半を占めた。 登校もしくは下校時のいずれかは生活路線バスを利用するという生徒の、もうひとつの交通手段は送迎であった。 雨天時や積雪時は、自転車やバイク通学している生徒もご家族に送迎してもらう場合が多い。
買い物等でのバスの利用について	高校生	<p><買物先および移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> 宇都宮まで出かけることがあるが、バス事業者路線は利用せず、矢板駅もしくは新高徳駅から電車を利用するようであった。駅までは送迎もしくは自転車またはバイクを利用するとのことであった。
その他	高校生	<p><自転車・バイク通学について></p> <ul style="list-style-type: none"> 意見聴取を行った生徒 30 人中、生活路線バスと送迎以外の手段で登下校するという生徒は、自転車通学が 4 名、バイク通学が 4 名であった。
	先生	<p><高齢者との公共交通の混乗について></p> <ul style="list-style-type: none"> 矢板高校には福祉料があるため、「福祉のこころ推進校」として高齢者との接し方を教育されている。そのため、生徒は将来高齢者との混乗が必要になったとしても、さほど抵抗はなく接することができるのではないかと思う。

④高齢者

高齢者の日常生活における移動実態や公共交通について、高齢者から挙げられた意見は、以下のとおりです。

表 高齢者から挙げられた意見（1/2）

質問・回答項目		回答/意見
買い物に関する移動について	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用していない高齢者	<p><買物先および移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 矢板もしくは氏家もしくは今市（船生エリアへ）へ、車を運転していく。 ・ 国際医療福祉大学塩谷病院周辺に商業施設が隣接しているので、用事がまとめて済ませられる。
	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用している高齢者	<p><買物先および移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デイサービスのバスに送迎の際に立ち寄ってもらえる、ダイユー等の町内の商業施設で買い物をする。 ・ 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用して、国際医療福祉大学塩谷病院への通院に併せて買い物等の用事を済ませることが多い。 ・ 自転車もしくは徒歩で、近くのスーパーやコンビニ等へ行くこともある。（生協の宅配を利用することもあるが、やはり食材は自分の目で見て手に取って選びたいという気持ちがある。）
通院に関する移動について	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用していない高齢者	<p><通院先および移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ほとんどが国際医療福祉大学塩谷病院（矢板市）に行く。 ・ 国際医療福祉大学塩谷病院でなければ宇都宮の済生会病院へ行く。
	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用している高齢者	<p><通院先および移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用して国際医療福祉大学塩谷病院へ行く。その時によって異なるが、概ね月1回である。 ・ デイサービスのバスに送迎の際に立ち寄ってもらえる、尾形病院へ薬を貰いに等で行くことが多い。 ・ 矢板駅から直行バスに乗って、もしくはバス事業者路線の路線バスを利用して宇都宮の済生会病院に行くこともある。
福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の利用について	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用していない高齢者	<p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 使い方がわからない。 ・ 定期的に運行してほしい。 ・ 前日に電話するのは億劫。 ・ 当日急に使いたくなくても使えない。 ・ そもそも周知が足りないと思う。 ・ お金を払っても良いので使いたい時に使えるようにしてほしい。距離によって金額が変わっても良いと思う。
	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）を利用している高齢者	<p><利用の有無、意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際医療福祉大学塩谷病院まで利用することがある。帰りの時間に余裕をもって予約し、迎えが来る時間までに買い物などを済ませている。 ・ 周知が足りず、利用方法等を知らない方も多い。 ・ 病院が8時～12時の受付であるため、8時からの運行では少し遅いと思う。 ・ 予約制でなくても良いと思う。決まった日程、時刻に運行してもらえば。その時刻表に合わせて行動するのに、と思う。 ・ ワゴン車を利用しているので、運行にかかる費用がもったいないと思う。自分1人で利用していると申し訳ない気持ちになる。

表 高齢者から挙げられた意見 (2/2)

質問・回答項目	回答/意見
路線バスの利用について	<p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用していない高齢者</p> <p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行本数が少ない。 ・ 交通手段の候補として考えていない。 ・ お年寄りが乗り降りしやすいバスにしてほしい。 ・ 現在のバスは大きいし、汚いので、あまり乗りたいと思わない。 ・ 9時や10時台の便があると良い。家事を終えて買い物に行きたい時間がそれくらいである。 <p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用している高齢者</p> <p><意見・要望></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスは走ってないと思っていた。学生専用のバスだと思っていた。 ・ 利用出来たら便利なのに、と思っていたので、今度是非利用してみようと思う。 ・ 学生の通学に合わせたダイヤなので、買い物などには利用しづらい。
タクシーの利用について	<p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用していない高齢者</p> <p><利用の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 雨や雪の日に利用することはある。ただし、町内に営業所がないため、近隣市から配車する。そのためか料金が矢板市まで行くにも3,000円～4,000円かかってしまうので、あまり利用しない。 <p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用している高齢者</p> <p><利用の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 急な用事などで利用することはある。友達と相乗りしていく場合もあるが、ほとんどの場合が1人であるため、矢板市までも3,000円～4,000円かかってしまう。
自家用車の利用について	<p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用していない高齢者</p> <p><送迎の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 同居している息子や娘は仕事が忙しいため、送迎してもらうという事はほとんどない。自分で運転するか、ご近所の仲の良い運転のできる方に相乗りさせてもらうことが多い。 <p><自身での運転の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自分が出かける際や、孫の送迎等で車を運転する。孫の送迎は、孫の父や母より祖父や祖母が行っていることが多い。(父母は働きに出ているため。)また、運転ができない友人を乗せてあげることも多い。 <p><免許保有者の運転に対する意識></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ いずれかは免許を返納しなければならないと考えており、いつまで運転できる、もしくは運転して良いのかを常に考えている。友人を同乗させることについても、事故を起こしたらどう責任を取れるか等と考えると、長くは運転できないと思う。 <p><免許返納後について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転ができなくなったらバスを使いたいと思っているので、運行頻度が高くなっていると嬉しい。また、福祉ワゴン(ユリピーワゴン)もあるので、うまく利用したいと考えている。 <p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用している高齢者</p> <p><送迎の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 家族は働いているため、時間が合わない等で頼みづらい。 ・ そもそも車が運転できる家族と一緒に住んでいない。一人暮らし等。
その他	<p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用していない高齢者</p> <p><その他意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ これからは地域の交通について自主的に意見を出していきたい。お互いがお互いを支えていきたい。 <p>福祉ワゴン(ユリピーワゴン)を利用している高齢者</p> <p><学生とのバスの混乗について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ そこまで抵抗はない。学生と話ができる機会があることは嬉しい。 <p><バス停やある程度の拠点まで歩くことについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 5分程度の範囲であれば歩ける。 <p><行動範囲について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通手段さえあればお出かけしたい場所はたくさんある。(例：コミュニティセンター等)

(4) 通学実験モニターワークショップ

①ワークショップ概要

通学実験モニターワークショップの概要は以下に示すとおりです。

表 通学実験モニターワークショップ概要

項目	内容
実験内容	モニターに路線バス通学定期(1ヶ月)を無料配布し、路線バスによる通学を体験してもらう。 実験前後に2回ワークショップを開催し、公共交通利用前のイメージや、実際に利用した後の公共交通を利用した通学時の問題点、改善点等について、意見交換を行う
対象(モニター)	塩谷町在住で、周辺市町に通学している高校生・中学生計6名
ワークショップ開催日	第1回:平成28年10月22日(土) 第2回:平成28年11月26日(土)
ワークショップ内容	【第1回】 ・通学状況と通学時の問題課題 ・路線バスに対する学生の認識 【第2回】 ・路線バス通学の良かった点、悪かった点 ・路線バスで通学する上での改善点

②第1回ワークショップで挙げられた意見

路線バスを利用した通学実験を体験する前に実施した、第1回ワークショップで挙げられた意見は以下のとおりです。

表 第1回ワークショップで挙げられた意見

質問	意見
路線バスの運行について	<ul style="list-style-type: none"> 部活等があるので、日曜・祝日もバスを運行してほしい。 電車の到着時間（18時59分矢板駅着）とバスの出発時間（19時発）が1分しかなく、その1分間では乗り換えが厳しいと思う。
路線バスの認識について	<ul style="list-style-type: none"> バス停にある時刻表では路線全体が把握できないのでよく分からない。 しおや交通のホームページがないため、詳しいダイヤが調べられない。塩谷町のホームページに時刻表が載っているが、そのことも知らなかった。 バスがどのルートを使って、何時にどこに着くかを知る方法がない。 バスに乗車してみないと料金も分からなかった。（バス内に掲示してある運賃表の他に運賃を知る機会がなかった。） 運行ルートや運行本数、料金、乗り降りの仕方などわからないことが多いため、バスは利用しにくい。
路線バスの料金について	<ul style="list-style-type: none"> バスに乗らない1番の理由は、時間が合わないということよりも、運賃が高いからである。 定期の料金について、矢板駅から玉生車庫までが15,000円で、新高徳駅までは20,000円となっているが、距離で比べると玉生車庫までは新高徳駅までの半分程度しかないので、値段も半分にしてほしい。 料金が今の半額だった時があった（藤田合同バス撤退後の代行運行時期）ので、その時と同じような金額になれば利用している。 関東自動車のバス停が家の目の前にあるが、宇都宮までに行くのに1,000円以上かかるため利用しない。 車を利用して矢板駅まで行って電車に乗り換えた方が、安く済むのでバスは利用していない。
その他、路線バスに対する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> バス停から家が遠いと、バス停まで送ってもらうくらいであれば、学校に送ってもらっているという友達の声聞く。 バス停に自転車置き場があれば、自転車でバス停まで行けるようになるため、バスが利用しやすくなるので、バス停に自転車置き場を設置してほしいと思う。

③第2回ワークショップで挙げられた意見

路線バスを利用した通学実験後に実施した、第2回ワークショップで挙げられた意見は以下のとおりです。

表 第2回ワークショップで挙げられた意見（路線バス利用の感想と課題）

質問	意見
モニタリングで路線バスを利用した感想	<p><生活路線バス利用者></p> <ul style="list-style-type: none"> 朝の忙しい時間に親に迷惑をかけずに済み、とても便利で有難かった。 そんなにバスの遅れは感じなかった。 運転手の方々がとてもフレンドリーで優しく、良い方だった。 朝はバスのダイヤと利用したい時間が合わず利用できなかったため、下校時のみ利用した。 <p><バス事業者路線利用者></p> <ul style="list-style-type: none"> バスが毎回10分～15分ほど遅れていた。 バスが遅れると、寒い（もしくは暑い）中、バス停で待つのが大変だった。 悪天候時は車内が混み合い、座れないお客さんも多かった。 環境定期の有効活用ができてよかった。 今までは駅まで送迎してもらっていたが、バス通学だと自宅近くにバス停があるのでとても便利だった。しかし、バス通学では定期代が今までの倍になる。 作新前～玉生の便が14時台と16時台の便がなく、15時47分発の便しかない。この便に乗れないと電車で帰ることになる。
路線バスの課題	<p>運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道と比べると定期代が高いと感じてしまう。（鉄道の定期は3ヶ月で10,000円程度に比べ、バスの定期は1ヶ月で10,000万円程度。） 1回の運賃は高くても納得できるが、定期料金は安くしてほしい。（今の半額くらいを希望。） バス通学できるととても便利なので、運賃の問題さえなければ利用したい。 運賃と頻度を比較しても、第一に運賃が下がらなければバス利用に抵抗がある。
運行頻度・休日運行	<p><生活路線バス利用者></p> <ul style="list-style-type: none"> 1日あたりの運行頻度と、休日運行の優先順位は、1日あたりの運行頻度より土曜の運行本数増および日曜・祝日運行を希望する。（土曜授業や部活があるため。） 本数が少ないため、利用したくても利用できない。 <p><バス事業者路線利用者></p> <ul style="list-style-type: none"> 関東自動車は現行で休日運行を行っているので、1日あたりの運行本数を増やして欲しいという要望が強い。ただし、休日の運行本数が現行より少なくなると困る。（今運行している本数はマスト。） 運賃も重要だが、運行頻度が少ないことも利用しづらい要因となっている。
周知	<p><生活路線バス利用者></p> <ul style="list-style-type: none"> 運行ルートや時刻表、バス停の位置等を把握できていない方が多いため利用できていない。 駅やバス停においてある時刻表やルート図を見ても大雑把で、詳細が記載されてなく、わかりづらいため、利用しようと思わない。 ホームページ等で調べたくてもそもそもホームページが存在せず、調べることができない。 ワークショップに参加してもらった資料で初めて詳細を把握できたので、塩谷町の方に配布したら良いと思う。
時間	<p><バス事業者路線利用者></p> <ul style="list-style-type: none"> 運行ルートや時刻表はホームページに記載されており、周知はされているが、記載されている時刻表通りにバスが来ないので、参考にならない。 宇都宮から塩谷町方面行のバスが、最終便が21時くらいなので、会社員の方々にとって不便だと思う。
バス停	<ul style="list-style-type: none"> バス停の近くに自転車置き場があれば良いと思う。 雨風等が凌げるバス停になると良いと思う。

表 第2回ワークショップで挙げられた意見（バス通学に関する改善策）

改善策	提案理由
運賃を下げる	<ul style="list-style-type: none"> 現在の運賃のまま、通学で路線バスを利用すると、経済的負担が大きくなるため、抵抗のある方が多い。まずは運賃を下げることで意識が変わると思う。
片道定期券の検討	<ul style="list-style-type: none"> 片道利用者なので、片道定期が欲しい。（運賃が下がっても、片道しか利用しないのに往復定期を購入することは抵抗がある。）通学の往復どちらかがバスの運行時刻と時間が合わず利用できなくても、片道定期があれば利用者が増えると思うし、利用しやすくなると思う。
通学に合わせた時刻や休日運行の検討	<ul style="list-style-type: none"> 通学に合わせた時刻や休日の運行を検討し、それに併せて運行本数の増加も検討すれば、利便性の向上につながり、利用者増にもつながると思う。また、鉄道との乗り合わせも考慮した時刻表設定にすると良いと思う。
詳細な運行情報を町民に周知する（生活路線バス）	<ul style="list-style-type: none"> 今回ワークショップで提供された資料が分かりやすかったので、回覧板等で各家庭に配布すれば、そもそもしおや交通が運行していることを周知できるし、運行ルートや時刻表を把握でき、利用促進に繋がると思う。 ホームページがないので、ネットでも詳細を知ることが出来るようにすべきだと思う。
時刻表通りの運行、もしくは時刻表の見直しをする	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者路線の運行内容は周知されているので、時刻表通りにバスが来ないことが問題。町からバス事業者に時刻表通りの運行を心掛けて頂きたいと要望を出す。
バス停の近くに自転車置き場を設置する	<ul style="list-style-type: none"> バス停の近くに自転車置き場を設置することによってバス停が遠い学生でもバスを利用することができ、利用者増につながると思う。
バス停の整備を行う	<ul style="list-style-type: none"> 少しでも雨風等が凌げるバス停になれば、本数が少なくても時間をつぶすことができ、バスが遅れても待つことができる。これによって少しずつバスが利用しやすくなることで利用者増につながると思う。

(5) 路線バス実験アンケート調査

路線バス実験アンケート調査の概要は以下に示すとおりです。

表 路線バス実験アンケート調査概要

項目	内容
調査時期	平成 29 年 1 月～2 月
調査対象	生活路線バス利用者
調査方法	車内手渡し配布、郵送回収
配布数	○票
回収票数	○票
調査内容	<ul style="list-style-type: none">・個人属性・1 日乗り放題乗車券販売実証実験について・生活路線バス利用状況・生活路線バスの課題・改善意向・乗継発生時の利用意向

【路線バス実験】

実験内容：生活路線バス 1 日乗り放題乗車券を 600 円で販売
実験期間：平成 29 年 1 月 23 日（月）～2 月 24 日（金）

現在調査実施中。調査終了後に反映予定

(6) 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）利用者アンケート調査

福祉ワゴン（ユリピーワゴン）利用者アンケート調査の概要は以下に示すとおりです。

表 福祉ワゴン（ユリピーワゴン）利用者アンケート調査概要

項目	内容
調査時期	平成 29 年 1 月～2 月
調査対象	福祉ワゴン（ユリピーワゴン）利用登録者（平成 28 年 12 月時点）
調査方法	郵送配布・郵送回収
配布票数	424 票
回収票数	171 票（1 月末時点）
調査内容	<ul style="list-style-type: none">・個人属性・福祉ワゴン（ユリピーワゴン）の利用状況・運行形態・運用方法変更時の利用意向・上記かつ有料化時の支払い可能意思額

現在調査実施中。調査終了後に反映予定

5 塩谷町地域公共交通の課題

地域現況や交通現況から、塩谷町の公共交通の課題は以下のとおり整理されます。

■地域現況

視点	概要
人口動向	・人口減少とともに、少子高齢化が進行
生活実態 (通勤)	・塩谷町民の半数以上は町外に通勤（宇都宮市 21%、矢板市 17%、日光市 14%、さくら市 12%）（出典①） ・通勤時の交通手段は自動車（自分で運転・同乗・送迎）が 96%であり、自転車・バイクが 3%、公共交通はわずか 1%（出典①）
生活実態 (通学)	・塩谷高校が廃校となり、大半の高校生が町外へ通学 ・高校生の通学時の交通手段は、自家用車による送迎が 65%、自転車・バイクが 27%の一方で、公共交通利用率は 8%（出典①） ・町域に対し小学校は 3 校、中学校は 1 校と少なく、通学用スクールバスが運行
生活実態 (通院)	・国際医療福祉大学塩谷病院（矢板市）や獨協医科大学日光医療センター（日光市）など、町外への通院が多い（出典①） ・交通手段は自動車が 98%に上る一方、公共交通は 5%でユリピーワゴンが 3%、タクシーが 1.5%を占める（出典①）
生活実態 (買物)	・町内の商業施設が少なく、買物先は矢板市が 46%、塩谷町町内が 33%、日光市が 23%、さくら市が 19%、宇都宮市が 17%と続く。塩谷町町内では玉生地区が 92%を占める（出典①） ・交通手段は自動車が 97%に上り、公共交通は 3%でユリピーワゴンが 1.5%を占める（出典①）
公共交通への 財政支出	・公共交通の運行補助として、塩谷町として総額 1 億 2 百 2 十万円/年を拠出（路線バス（生活路線バス）：1 千 4 百万円/年、路線バス（バス事業者路線）：2 十万円/年、福祉ワゴン（ユリピーワゴン）：1 千 1 百万円/年、スクールバス：7 千 7 百万円/年） ・塩谷町の歳出 49.7 億円の約 2%を占める（出典②）

■既定計画

視点	概要
第 5 次塩谷町 振興計画（前 期計画）	■基本計画 ・（～抜粋～）高校生の通学や高齢者の方の日常生活、通院等、外出時の交通手段に支障をきたしていることから（～抜粋～）新たな公共交通システムを構築し、高齢者の方などが安心して外出できる環境を創出する。
第 5 次塩谷町 振興計画（後 期計画）	第 4 章 自然環境と生活環境の調和のとれたまちづくり ■基本方針 ・（～抜粋～）高齢者や子供に配慮した公共交通網を整備します。 ■現状と課題 ・（～抜粋～）通学に利用している高校生や一人暮らしの高齢者など車が運転できない方の交通手段の確保が必要となっています。 ・誰もが利用しやすい交通手段が確保されるよう、委託運行している路線バスや福祉バスのあり方など、町全体の新たな交通手段のあり方の検討が必要となっています。 ■主な取り組み ・交通の利便性および生活福祉の向上を図るため、町内を運行するバスの維持支援を行います。 ・外出困難な方の交通手段が確保されるよう、町全体の新たな公共交通システムを構築します。
塩谷町まち・ ひと・しごと 創生総合戦略	【地域アクション⑤】 ■高校生の通学事情改善と地域住民の交通利便性向上のための新たな地域交通システム事業 ・町が委託している小・中学校のスクールバスを活用（もしくはその他の交通手段の活用も想定）し、高校生、高齢者、その他住民等が利用できるデマンドバスの運行など、地域の新たな交通手段について実証実験を通じた検討を行い、事業化を図ります。 （事業・取組例） ・新たな地域交通システム事業に関する検討・実証事業（行政・仕掛け） ・新たな地域交通システム事業の実施（民間）等

■交通現況

	視点	概要
交通現況	交通利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者は5%で、週1回以上の利用者に絞るとわずか1.6% ・自動車運転免許保有者は85%、返納者を含む非保有者は14% ・自動車非保有者は13% (いずれも出典①)
	路線バス (生活路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・日光市新高徳～塩谷町～矢板市まで運行し、運行頻度は10便/日 ・運賃は塩谷町内から主な行き先の矢板市まで490円～840円 ・新高徳駅～矢板駅間の通過利用が大半で、塩谷町内の乗降は少ない(出典②) ・本町と日光市、矢板市の負担総額は約2千4百万円/年で、塩谷町の負担額は約1千4百万円/年(出典②) ・路線の利用満足度について8～9割が「わからない」と回答しており、運行実態の認知、利用がされていない(出典①) ・「運行ダイヤ」への満足度が16%と特に小さい(出典①)
	路線バス (バス事業者路線)	<ul style="list-style-type: none"> ・塩谷町～宇都宮市内までの運行が2系統あり、運行頻度はいずれも18便/日 ・運賃は塩谷町から宇都宮市まで1,080～1,230円 ・塩谷町から宇都宮市への利用が多く、塩谷町間での利用は少ない(出典②) ・路線の利用満足度について8～9割が「わからない」と回答しており、運行実態の認知、利用がされていない(出典①) ・「運行ダイヤ」への満足度が32%と特に小さい(出典①)
	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校(小学校3校、中学校1校)のスクールバスとして15台運行(2事業者に運行委託)し、運行経費は約7千7百万円/年(出典②) ・通学時の利用率は高く、生徒・児童の居住地が点在していることから、現状スクールバス路線の統廃合は困難 ・帰宅便は部活動等により帰宅時間がばらつくため利用率は低下
	福祉ワゴン (ユリピーワゴン)	<ul style="list-style-type: none"> ・3台の車両で運行され、目的地、利用者、利用回数等が制限 ・町内の各施設及び町外の3病院(塩谷、黒須、独協)へ運行 ・利用者は基本的に高齢者のみであり、週2回(往復1回)の利用に限定 ・運行時間は平日の午前8時～午後3時で、前日までに予約が必要 ・利用は年々増加傾向で、全体の8割近くを通院利用が占め、その半数は町外に通院(出典②) ・運行経費は約1千1百万円/年 ・町外病院(塩谷、独協)への利用は路線バス(生活路線バス)と競合 ・利用者の2割が利用回数制限の緩和を望み、5割が有料化でも利用意向を示している(出典③) ・路線の利用満足度について9割が「わからない」と回答しており、運行実態の認知、利用がされていない(出典①)
	公共交通への町民意見	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行情報(走行ルート、時刻表)が十分に認知されておらず、乗りづらいイメージ、乗り方への不安等が指摘(出典④)
	公共交通の取り組みについて	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上を図った際の町外移動時の乗継について、85%が賛成、6%が反対 ・スクールバスの有効活用(利用者制限緩和)について、71%が賛成、14%が反対 ・ユリピーワゴンの有料化について、49%が賛成、23%が反対 (年齢制限緩和時:69%が賛成、20%が反対) (回数制限緩和時:75%が賛成、16%が反対) (いずれも出典①)

【出典】

①：公共交通アンケート調査(H28.7)

②：塩谷町資料

③：福祉ワゴン(ユリピーワゴン)利用者アンケート調査(H27.2)

④：町民ヒアリング調査(H28.2)

■塩谷町の公共交通を取り巻く現状・問題点

- 町内高等学校の廃校に伴い、多くの高校生が町外に通学せざるを得ない
- 町内の小・中学校の統廃合により通学距離が長くなり、スクールバスが必要不可欠
- 町内に総合病院や大型スーパーが少なく、通院・買物において町外施設の利用が多い
- 総額約1億円に及ぶ公共交通に関する補助・支出
- 一部区間における運行区間の重複や充分とは言えない公共交通間の接続性
- 十分に住民に認知されていない公共交通の運行実態と伝わっていない運行情報
- 利用者・回数・目的等の各種利用制限に対して満足度が低いユリピーワゴンの運行形態

6 地域公共交通網形成の目標と基本方針

1) 公共交通網形成における目標と基本方針

公共交通を取り巻く現状と問題点を踏まえ、塩谷町の地域公共交通網形成に向けた目標と6つの基本方針を以下のとおり定めます。

【公共交通網形成に向けて達成すべき目標】

安心して日常生活を送ることができる持続可能な公共交通網の確保



「前提条件」

○公共交通にかかる町の支出を現状程度で抑えつつ、サービス水準の維持・向上と利用促進を図る。

公共交通に関する基本方針

基本方針1：通学、通院、買物等、安心して移動できる環境を公共交通として支える

町民の誰もが通学、通院、買物等を安心してできるよう、自動車を利用できない移動困難者をはじめとした町民の移動ニーズを捉え、利便性の高い公共交通へと転換を図ります。

基本方針2：各公共交通機関の特性を踏まえた適切な機能分担を図る

複数の路線バスのほか、福祉ワゴン（ユリピーワゴン）、スクールバスなど、多様な公共交通手段が運行している一方で、一部で運行区間が重複しているほか、各交通手段の特性が異なるにもかかわらず、それらの特性を踏まえた適正な分担が図られていません。

各交通手段の特性や目的を明確にし、公共交通全体を見据えたなかで、適切な機能分担を図った公共交通網を構築します。

基本方針3：交通機関相互の接続性を高める

各公共交通機関の機能分担を適正化するためには、乗り継ぎ時間の短縮等、乗り継ぎ時の負担を軽減し、利用者の利便性を維持することが必要不可欠となります。

交通機関相互の接続性を高め、乗り継ぎに伴う利便性の低減を最小限に抑え、利用しやすい公共交通網を構築します。

基本方針4：利用するサービスに応じて適正な負担を求める

利用制限があるものの、現行の福祉ワゴンは無料で町外病院への通院が可能となっており、並行する路線バスとの料金格差が発生し、路線バス利用の妨げにもなっています。公共交通機関の機能分担の適正化とともに、公共交通サービスに応じた適正な負担となるよう再編します。

基本方針5：限りある公共交通資源の有効活用を図る

福祉ワゴン（ユリピーワゴン）、スクールバスなど、多様な公共交通が運行されていますが、いずれも利用目的が限定されています。

また、福祉ワゴン（ユリピーワゴン）は、利用者数増加の一方で、乗車効率は低水準で推移しています。

限られた財源の中で運行便数の増便等の対策が困難ななか、利便性向上に向けて、限りある公共交通資源の有効活用を図る取組みを推進します。

基本方針6：限られた運行の中で乗客増、収入増に向けたあらゆる工夫を実施する

公共交通の運行実態等について十分に周知が図られていないことや、バスの乗り方がわからないことによる利用に対する不安感等も、公共交通の利用が伸び悩んでいる理由のひとつとして考えられます。

また、公共交通単体ではなく、公共交通を利用したライフスタイルの提案など、より公共交通を利用してみたくなるような環境づくりも重要と考えられます。

限られた公共交通の運行の中で乗客増、収入増を図るため、町民の方にとってより身近で、利用しやすい環境づくりとともに、利用してみたくなる働きかけも進めます。

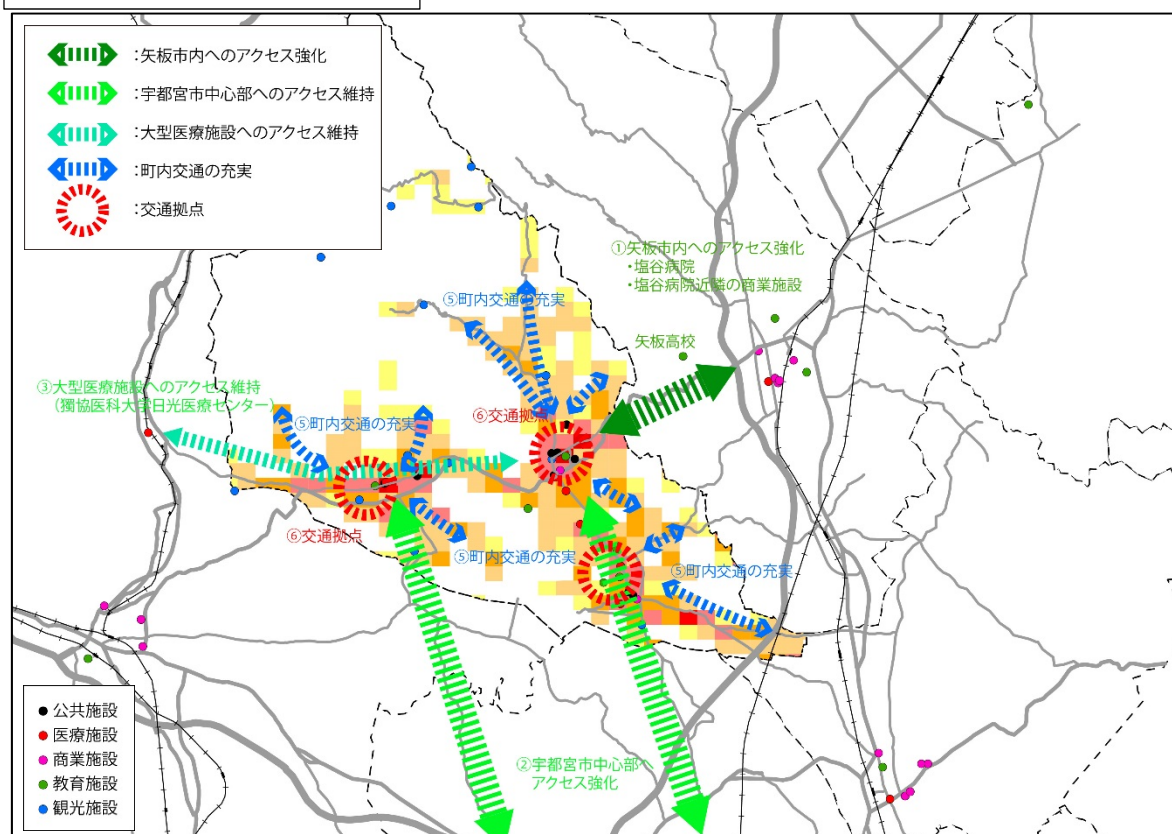
2) 公共交通が担う役割

目標の達成に向けて整理された基本方針に基づき、公共交通が担うべき役割を以下のとおり設定します。

■公共交通が担うべき役割

路線	運行形態	役割（求められる機能）
幹線(東西軸)	定時定路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ○矢板市内へのアクセス強化 ○大型医療施設へのアクセス維持 ・ 主に新高徳駅方面は「通院」、矢板駅方面は「通院」、「通学」、「買物」等
幹線(南北軸)	定時定路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ○宇都宮市中心部へのアクセス維持 ・ 宇都宮方面への「買物」のほか「通勤」、「通学」等の移動を担う
町内路線	需要対応(デマンド)型ワゴン	<ul style="list-style-type: none"> ○町内交通の充実 ・ 町内の主要施設における「通院」「買物」「行政サービス」「娯楽」 ・ 町外移動時の町内の地域交通拠点までの移動(定時定路線バスのフィーダー機能)
	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小中学生の通学手段

<公共交通に求められる機能>



7 地域公共交通網形成に必要な事業

1) 地域公共交通網再編及び関連施策展開の方針

塩谷町の目標、基本方針を踏まえた、今後取り組むべき施策は以下のとおりです。

【公共交通網形成に向けて達成すべき目標】

安心して日常生活を送ることができる持続可能な公共交通網の確保

公共交通に関する基本方針

基本方針 1：通学、通院、買物等、安心して移動できる環境を公共交通として支える

基本方針 2：各公共交通機関の特性を踏まえた適切な機能分担を図る

基本方針 3：交通機関相互の接続性を高める

基本方針 4：利用するサービスに応じて適正な負担を求める

基本方針 5：限りある公共交通資源の有効活用を図る

基本方針 6：限られた運行の中で乗客増、収入増に向けたあらゆる工夫を実施する

今後取り組むべき施策

第 1 段階 基幹となる 路線バスの 維持・改善

- 1-1 生活路線バスの経済的抵抗の低減
- 1-2 生活路線バスの利便性向上
- 1-3 利用喚起に向けた運行情報の提供
- 1-4 安心して利用しやすいバスの環境整備
- 1-5 公共交通の利用促進に向けた取り組み

第 2 段階 機能分担の 適正化

- 2-1 デマンドワゴン・タクシー[※]の運行体系・運用方法の変更と効果的・効率的運用
 - 2-2 乗継拠点の機能強化
 - 2-3 乗継料金の設定
 - 2-4 スクールバスの効率的運用
- ※タクシー車両の活用の可能性も踏まえ、以降デマンドワゴン・タクシーと表記

第 3 段階 交通システム の適正化

- 3-1 町内の公共交通を一体的に捉えた運用方法への移行
- 3-2 一般利用客の乗車を含むスクールバスの運用方法の移行

2) 第1段階「基幹となる路線バスの維持・改善」

第1段階：基幹となる路線バスの維持・改善

■概要

路線バスの継続的運行に向け、デマンドワゴンとの機能重複の改善は必要不可欠となります。一方で、路線バスの認知度・サービス水準は低く、現況のデマンドワゴン運行形態見直し時の受け皿として脆弱であることから、即時的な機能分担の見直しは、利用者の利便性の著しい低下を招くと懸念されます。

路線バスとデマンドワゴンの機能重複適正化の前段階として、路線バスを住民ニーズを踏まえた利便性の高い運行に改善すると共に、各種バス利用環境の見直しを行い、利用定着、利用増を図ります。

■施策

1-1 生活路線バスの経済的抵抗の低減

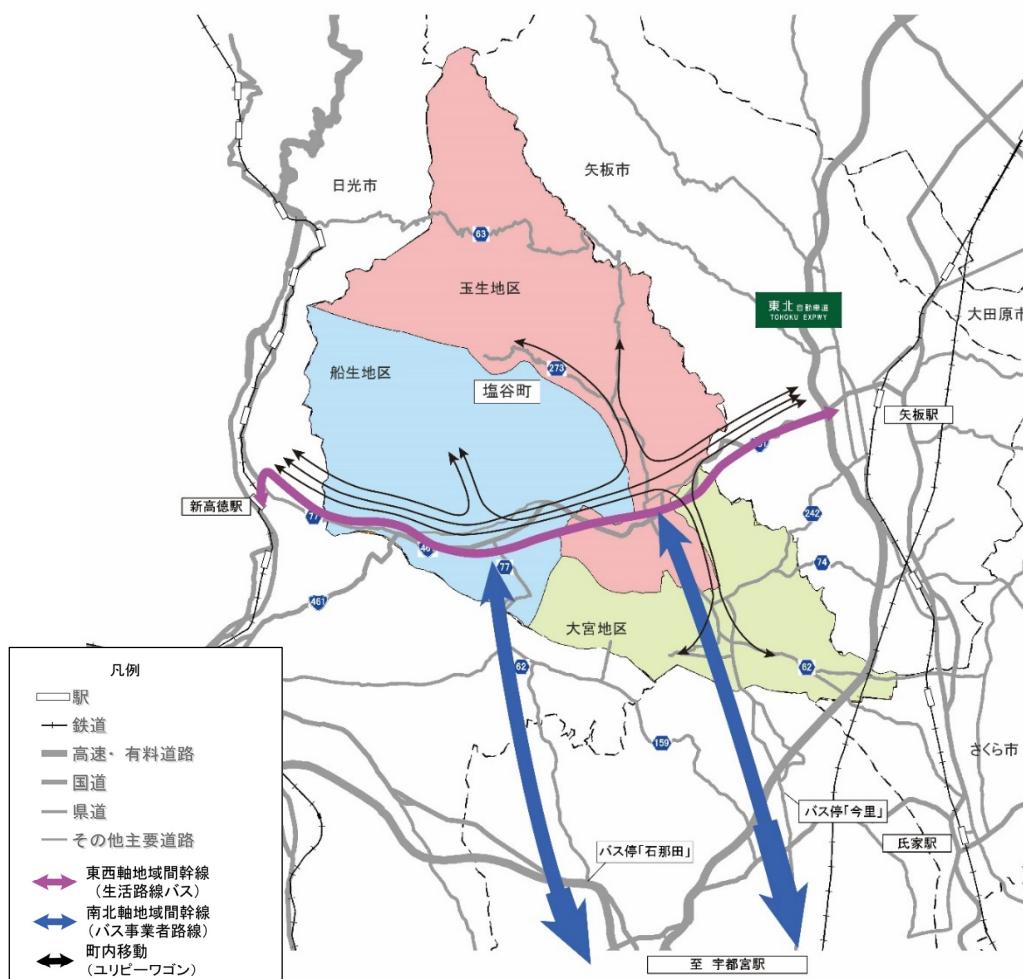
1-2 生活路線バスの利便性向上

1-3 利用喚起に向けた運行情報の提供

1-4 安心して利用しやすいバスの環境整備

1-5 公共交通の利用促進に向けた取組み

■イメージ図



施策 1-1

生活路線バスの経済的抵抗の低減

事業方針、目的
(ねらい)

生活路線バスが利用されない要因の一つとして、料金の高さが町民アンケートにおいて指摘されています。また、生活路線バスの主な利用者である高校生からは、片道に限定した利用意向が挙げられるなど、様々な利用者のニーズに即した料金体系、乗車券の設定が必要となります。

取り組み概要

生活路線バスの利用促進、利用定着に向けて、運賃の改正や新たな料金制度の導入等の料金施策等について検討します。

具体的事業内容

- ・ 上限運賃の導入検討
- ・ 1日乗車券の導入検討
- ・ 片道定期券の導入検討

主体

交通事業者、塩谷町

スケジュール

平成 29 年度

施策 1-2

生活路線バスの利便性向上

事業方針、目的
(ねらい)

塩谷町民の日常生活における移動実態として、矢板市の国際医療福祉大学塩谷病院への通院や矢板高校への通学、大型小売店舗への買物など、矢板市への移動が多くみられます。一方で、各施設を利用するのに適した時間の便がない、施設の直近に停留所がないなど、生活路線バスに関する様々な問題が指摘されており、施設利用を見据えた利便性の高い運行形態への見直しが必要となります。

取り組み概要

生活路線バスの利用促進、利用定着に向けて、利用者ニーズを踏まえた運行ルートや運行頻度、バス停留所の設置等について検討します。

具体的事業内容

- ・ バスルートの見直し、バス停留所の移設・新設、バスダイヤの検討

主体

交通事業者、塩谷町

スケジュール

平成 29 年度

施策 1-3

利用喚起に向けた運行情報の提供

<p>事業方針、目的 (ねらい)</p>	<p>路線バスが“いつ”“どこを”通っているのか”といった運行情報が十分に塩谷町民に伝わっていないことが、利用が進まない要因の一つとなっています。 路線バスを利用したいときに必要な運行情報が得られる環境づくりが必要となります。</p>
<p>取り組み概要</p>	<p>情報不足が原因でバスの利用がされない状況を改善するため、バス運行に関する各種情報提供の強化策について検討します。</p>
<p>具体的事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表（バスマップ）の作成、町民への配布 ・町ホームページへの時刻表の掲載・定期的更新 ・JR 矢板駅、東武鉄道新高徳駅における情報提供 ・病院のホームページへの公共交通によるアクセス情報の掲載依頼 ・町内公共施設、道の駅、店舗へのチラシ留置・配布依頼
<p>主体</p>	<p>交通事業者、塩谷町、塩谷町民、施設管理者</p>
<p>スケジュール</p>	<p>平成 29 年度～</p>

施策 1-4

安心して利用しやすいバスの環境整備

<p>事業方針、目的 (ねらい)</p>	<p>運賃体系や運賃のやりとり、乗り方等、バスの利用方法が分かりにくいことが、不安感をあおり、バス利用が敬遠される一つの要因となっていると考えられます。 利用者のバス利用に対する不安感を少しでも和らげ、安心してバスが利用できる環境づくりが必要となります。</p>
<p>取り組み概要</p>	<p>幅広く町民が安心して利用しやすい公共交通へと移行を図るため、バス車内、停留所など、利用環境の改善策について検討します。</p>
<p>具体的事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所の環境整備・メンテナンス（停留所名称、停留所表示板、時刻表、料金の掲載） ・バス車体への分かりやすい行き先表示 ・バス車内の料金表の掲示 ・バス停留所周辺の清掃、ベンチの設置 ・主要バス停留所の駐輪スペースの確保
<p>主体</p>	<p>交通事業者、塩谷町、塩谷町民</p>
<p>スケジュール</p>	<p>平成 29 年度～</p>

施策 1-5

公共交通の利用促進に向けた取組み

事業方針、目的
(ねらい)

町民への公共交通アンケートで、「わからない」との回答が多いなど、路線バス運行の認知度が低いほか、公共交通の利用経験が少ない町民も多く、公共交通への関心がほとんどないことが大きな課題となっています。

少しでも公共交通への関心を持ってもらうためにも、公共交通利用のメリットを伝えたり、公共交通に触れる機会を幅広く設けるなど、各種取組みが必要となります。

また、自分自身で運転が可能となる前の小中学生の段階で、公共交通を利用する機会を設けたり、進学等生活スタイルが変わるタイミングに、公共交通を利用した生活スタイルを考える機会を設けるなど、長期的な視点にたって、公共交通利用者を育てていく取組みを積極的に行っていくことが必要となります。

取組み概要

バスの利用促進を図るため、利用体験や、利用特性に応じた最適な啓発活動等について検討します。

具体的事業内容

- ・乗車体験教室の開催（町内小学校）
- ・塩谷中学校 3 年生への公共交通を利用した高校通学プロモート活動
- ・高齢者への公共交通を利用した国際医療福祉大学塩谷病院への通院プロモート活動
- ・町内施設・見所スポットを公共交通で巡るツアー開催
- ・町イベントにおける公共交通利用促進ブース出展
- ・町職員のバス利用キャンペーンの実施
- ・バス関連広告収入の確保

主体

交通事業者、塩谷町、塩谷町民、塩谷町教育委員会

スケジュール

平成 29 年度～

【例示①】高齢者への公共交通を利用した矢板病院への通院プロモート活動

■背景

塩谷町民の国際医療福祉大学塩谷病院（矢板市）への通院割合が高いことが町民アンケートから明らかになっています。塩谷町から国際医療福祉大学塩谷病院へは生活路線バスが運行しており、バス停留所は病院直近にあり、午前中の診察に便利な運行便もある一方で、病院から町方面への運行便は午後限定されるため、町民からも通院に利用しづらいとの声があがっています。

根本的な改善策としてダイヤの見直しが考えられる一方で、バス待ち時間を有効に使った、様々な目的を盛り込んだ行動プランをパッケージとして提案することにより、現行ダイヤを変更することなく、バスの利用促進が期待されます。

■提案内容

国際医療福祉大学塩谷病院への通院、矢板市内における食事、買物及び路線バスによる行き帰りの移動をパッケージ化した行動プランを作成し、高齢者を中心とした町民の方に紹介します。

例) パッケージ化した行動プランの一例

移動（路線バス（塩谷町役場 7：35⇒塩谷総合病院 7：53） 440 円）

診察（国際医療福祉大学塩谷病院 8：00-9：30）

買物（DVD レンタル店 9：45-10：15）

（家電量販店 10：30-11：00）

（大型スーパー 11：00-11：30）

食事（ファミリーレストラン 11：30-12：15）

移動（路線バス（国際医療福祉大学塩谷病院 12：33⇒塩谷町役場 12：54） 440 円）

■実施方法

塩谷町では、各地区で「高齢者学級」が年 6 回程度開催され、大宮地区においては「火曜サロン」が毎週火曜日に開催されています。

上記において、パッケージ化した行動プランを紹介し、利用体験を推進することで、行動プランに組み込まれている路線バスの利用定着、利用促進を図ります。

また、希望者には行動プランの体験ツアーの開催についても、検討します。

■実施主体

行動プランの作成：塩谷町（企画調整課、保健福祉課、生涯学習課）

高齢者教室、火曜サロンでの紹介：塩谷町（企画調整課、保健福祉課、生涯学習課）

行動プラン体験ツアー：塩谷町（企画調整課、保健福祉課、生涯学習課）

【例示②】塩谷中学校 3 年生への公共交通を利用した高校通学プロモート活動

■背景

塩谷高校の廃校に伴い、塩谷中学校の進学先は主に町外の高校となるなか、高校までの所要時間、交通手段も進学先選定の重要な要因の一つとなります。また、プロモーション次第では、高校進学を機に公共交通利用した生活スタイルの定着も期待されます。

■提案内容

塩谷中学校の主要進学先となる高校への公共交通を利用した通学プランを作成し、塩谷中学校 3 年生を対象に、通学プランの紹介、情報提供を行います。

プランを作成する対象として、矢板高校、さくら清修高校、矢板中央高校、矢板東高校、作新学院高校の 5 校とします。

希望がある場合には、通学体験ツアーの開催についても、検討します。

■実施方法

中学生への通学プランの紹介は、進路決定を行う前かの 8 月ごろに実施し、希望者の体験ツアーも同時期に実施します。

■実施主体

通学プランの作成：塩谷町（企画調整課）、関係高等学校

通学プランの紹介：塩谷町（企画調整課）、塩谷町教育委員会、塩谷中学校、関係高等学校

通学プラン体験ツアー：塩谷町（企画調整課）、塩谷町教育委員会、塩谷中学校、関係高等学校、交通事業者

【例示③】安心して利用しやすいバスの環境整備

■背景

塩谷町内の路線バスに関して、路線バスとして認識されていなかったり、バス停留所の標識が取られていたり、時刻表が最新に更新されていないなど、各種問題が指摘されており、利用者を増やすためにも、安心して利用しやすい環境整備が必要となっています。

■実施内容

路線バスの停留所、バス車内など、安心して利用しやすい環境が整っているかを、調査により確認します。

路線バス停留所の環境整備として、停留所の標識の維持管理を徹底すると共に、周辺環境の変化に伴い不整合が生じている停留所名については、適宜見直しを行います。

路線バス乗車時に利用区間の料金が分かるよう、バス車内へ区間別料金表を掲示します。

バス停留所以外でも路線バスの運行情報が取得可能となるよう、町ホームページへの路線バス時刻表の掲載とともに、ダイヤ変更時の速やかな更新を行います。

■実施主体

バス利用環境の調査：塩谷町（企画調整課）、塩谷町民

路線バス停留所名称見直し、停留所標識維持管理：交通事業者

路線バス車内への区間別料金表の掲示：交通事業者

路線バス運行情報の町ホームページへの掲載・更新：塩谷町（企画調整課）、交通事業者

3) 第2段階「機能分担の適正化」

第2段階：機能分担の適正化

■概要

路線バスの利便性向上及び各種利用促進策に伴い、路線バスの利用が定着、増加した段階で、路線バスとデマンドワゴン・タクシー※の特性を踏まえた機能分担の適正化を図ります。

具体的には、町外への移動は路線バス、町内の移動はデマンドワゴン・タクシーが担うことを基本とし、路線バスとデマンドワゴン・タクシーの乗り継ぎを行う交通拠点を町内に設けます。また、交通拠点の環境整備も合わせて行うことで、乗継時の利便性の大幅な低下を防ぎ、機能分担適正化後の利便性を確保します。

※タクシー車両の活用の可能性も踏まえ、以降デマンドワゴン・タクシーと表記

■施策

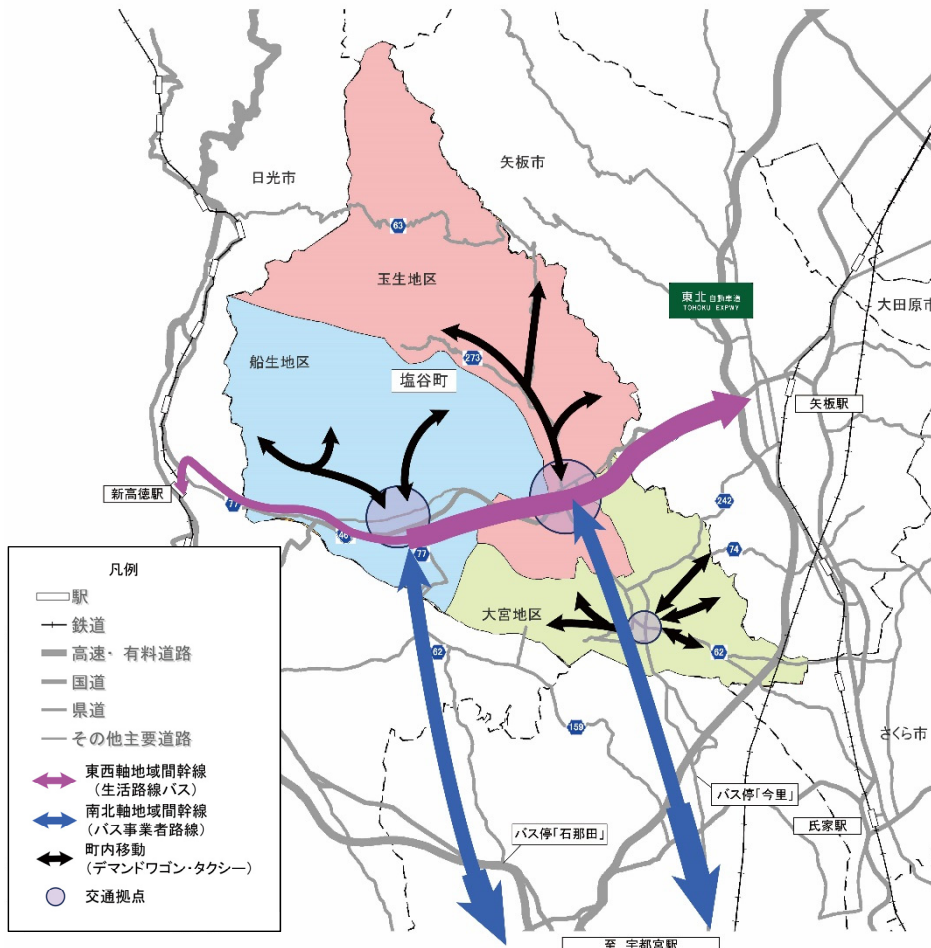
2-1 デマンドワゴン・タクシーの運行体系・運用方法の変更と効果的・効率的運用

2-2 乗継拠点の機能強化

2-3 乗継料金の設定

2-4 スクールバスの効率的運用

■イメージ図



施策 2-1

デマンドワゴン・タクシーの運行体系・運用方法の変更と効果的・効率的運用

事業方針、目的
(ねらい)

現行のデマンドワゴンの利用の多くは、町外病院への通院利用が多くを占めていますが、一部区間で生活路線バスと併走し、無料運行であることから、路線バスの持続可能な運行を行ううえで大きな課題となっています。
町全体の公共交通の持続性確保に向け、運行体系、運用方法の見直しが必要となります。
また、車両や運転手など限られた公共交通資源を最大限活用するため、乗車効率の向上が必要となります。

取り組み概要

デマンドワゴン・タクシーは町内限定利用とし、町外への移動は乗継拠点で路線バスへの乗り継ぎを前提とする運行形態へと見直しをし、路線バスとの機能分担を図ります。一方で、目的や対象、回数を限定した福祉ワゴン（ユリピーワゴン）から誰でもが利用可能なデマンドワゴン・タクシーへの移行、料金バランス等の改善策について検討します。
また、乗車効率の向上に向けた、簡易ダイヤの導入や乗合状況に応じた料金割引制度等について検討します。

具体的事業内容

- ・ 運行エリアの変更（町内限定運行）
- ・ 利用制限の緩和
（年齢制限、目的制限、回数制限）
- ・ 運賃体系の変更（無料から有料）
- ※有料化は、実証実験による検証を行う移行期間を設ける
- ・ 簡易運行ダイヤ検討
- ・ 相乗り時の利用料金の割引制度の検討
- ・ 住民同士の声かけによる積極的な相乗り利用促進

主体

交通事業者、塩谷町、塩谷町民

スケジュール

平成 30 年度～

施策 2-2

乗継拠点の機能強化

事業方針、目的 (ねらい)

町外移動時には、デマンドワゴン・タクシーと路線バスの乗り継ぎが生じることから、乗り継ぎ時における利用者の利便性確保が必要となります。

取り組み概要

乗継拠点での利便性確保に向け、交通手段間の連絡性や情報提供等、乗継環境の改善策について検討します。

【乗り継ぎ拠点候補】

玉生地区：塩谷町役場

船生地区：船生支所（生涯学習センター、道の駅しおや）

大宮地区：大宮コミュニティセンター

具体的事業内容

- ・既存施設を活用した乗継待合室の確保
- ・簡易的なバス接近情報提供装置の導入検討
- ・人が集まり賑わいが生まれる拠点機能向上の検討

主体

交通事業者、塩谷町

スケジュール

平成 30 年度～

施策 2-3

乗継料金の設定

事業方針、目的 (ねらい)

町外移動時には、デマンドワゴン・タクシーと路線バスの乗り継ぎが生じることから、乗り継ぎ前後でそれぞれ支払いが生じ、利用者の料金負担が増大します。乗り継ぎ時の料金抵抗を最小限に抑え、利便性の確保が必要となります。

取り組み概要

乗継が生じる交通体系の利便性を少しでも高めるため、乗継時の利用者の料金抵抗や利便性を確保に向けた料金施策等について検討します。

具体的事業内容

- ・乗継割引運賃の設定
- ・事業者の枠を超えた 1 日乗車券の設定

主体

交通事業者、塩谷町

スケジュール

平成 30 年度～

施策 2-4

スクールバスの効率的運用

事業方針、目的
(ねらい)

中学校のスクールバスは、通学便に比べて帰宅便は乗車効率が低くなっています。限られた公共交通資源の有効活用を図るためにも、小中学校のスクールバスを一体的に考えた、効果的、効率的な運行が必要となります。

取り組み概要

スクールバスの帰宅便の有効活用を図るため、運行時の相乗り促進策等について検討します。

具体的事業内容

・小学校・中学校スクールバスの共通運用

主体

交通事業者、塩谷町、塩谷町民、塩谷町教育委員会

スケジュール

平成 30 年度～

【例示④】 デマンドワゴン・タクシーの相乗り利用促進策

■背景

福祉ワゴンとしてユリピーワゴンが運行されているものの、現状の1運行あたりの乗車人数は平均で1.4人となっており、非効率な運行となっています。

限られた公共交通資源の有効活用を図るため、各種相乗り利用促進策により、運行効率を高めていくことが必要となります。

■実施内容

相乗り利用した際のインセンティブを設定し、利用者が自発的に相乗り利用をするよう促します。具体的には、乗車人数に応じた割引運賃を設定し、多人数で利用するほどお得感が増す運賃を設定します。

また、地区別の簡易ダイヤ・ルートを設定し、相乗りしやすい運行形態へと見直しを行います。

■実施主体

相乗り利用時の料金設定：交通事業者

簡易ダイヤ・ルートの設定：塩谷町（企画調整課）、交通事業者

4) 第3段階「交通システムの最適化」

第3段階：交通システムの最適化

■概要

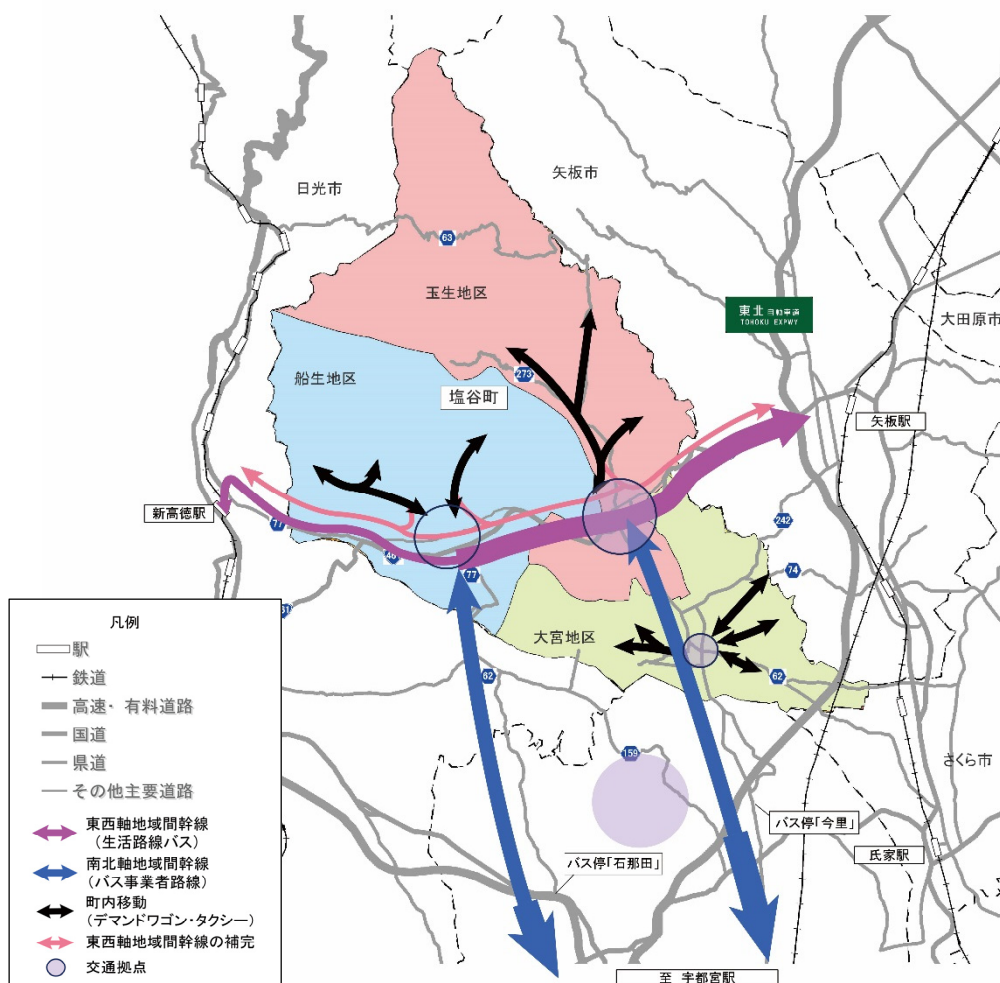
利用者の利便性向上を図る効果的・効率的な公共交通体系を構築します。
 具体的には、路線バス（東西方向）とデマンドワゴン・タクシーの連携強化を図り、相互区間の車両乗り入れやスクールバスとデマンドワゴン・タクシーの車両の一体的活用など、限られる交通資源を一体的に捉え、交通システムの最適化を目指します。

■施策

3-1 町内の公共交通を一体的に捉えた運用方法への移行

3-2 一般利用客の乗車を含むスクールバスの運用方法の移行

■イメージ図



施策 3-1

町内の公共交通を一体的に捉えた運用方法への移行

事業方針、目的 (ねらい)

限られた公共交通資源の有効活用を図るために、別々に運行している生活路線バスとデマンドワゴン・タクシーを一体的に捉え、効果的、効率的に運用することが必要となります。

取り組み概要

公共交通ごとの運行形態にとらわれることなく、公共交通全体として、資源を活用した効果的・効率的な運行体系について検討します。

具体的事業内容

- ・生活路線バスとデマンドワゴン・タクシーを一体化した交通サービスの導入検討
- ・運行事業の委託方法の見直し

主体

交通事業者、塩谷町

スケジュール

平成 33 年度～

施策 3-2

一般利用客の乗車を含むスクールバスの運用方法の移行

事業方針、目的 (ねらい)

少子化に伴い、スクールバスの乗車効率の低下が想定されており、限られた公共交通資源の有効活用を図ることが必要となります。

取り組み概要

スクールバスの有効活用を図るため、運行時の相乗り促進策等について検討します。

具体的事業内容

- ・スクールバスを乗継拠点経由のルートに変更し、乗り継ぎ拠点から一般客も乗車可能な運行形態へとします。

主体

交通事業者、塩谷町、塩谷町民、塩谷町教育委員会

スケジュール

平成 33 年度～

8 事業スケジュール

1) 事業スケジュールと事業主体

取り組みの実施スケジュールと事業を主体的に実施していくことが望ましい事業主体は以下に示すとおりです。ただし、個別の事業主体が別々に取り組みを実施するのではなく、協力し合い、一体となって実施していくことで、事業効果もより大きくなることが期待されます。

表 取り組みの実施スケジュールと事業主体

施策	取り組み	H29	H30	H31	H32	H33	事業主体
第1段階 基幹となる路線バスの維持・改善	1-1 路線バスの経済的抵抗の低減	■					交通事業者、塩谷町
	1-2 路線バスの利便性向上	■					交通事業者、塩谷町
	1-3 利用喚起に向けた運行情報の提供	■	●●●●●●●●●●				交通事業者、塩谷町、塩谷町民、施設管理者
	1-4 安心して利用しやすいバスの環境整備	■	●●●●●●●●●●				交通事業者、塩谷町民
	1-5 公共交通利用促進に向けた取り組み	■	●●●●●●●●●●				交通事業者、塩谷町、塩谷町民
第2段階 機能分担の適正化	2-1 デマンドワゴン・タクシーの運行体系、運用方法の変更と効果的・効率的運用						交通事業者、塩谷町
	① 運行体系の変更（町内限定）		■	●●●●●●●●●●			交通事業者、塩谷町
	② 運用方法の変更（有料化、利用制限緩和）				■	●●●●●	交通事業者、塩谷町
	③ 効果的・効率的運用（相乗利用促進）				■	●●●●●	交通事業者、塩谷町、塩谷町民
	2-2 乗継拠点の機能強化		■	●●●●●●●●●●			交通事業者、塩谷町
	2-3 乗継料金の設定		■	●●●●●●●●●●			交通事業者、塩谷町
	2-4 スクールバスの効率的運用		■	●●●●●●●●●●			交通事業者、塩谷町、塩谷町民
第3段階 交通システムの適正化	3-1 町内の公共交通を一体的に捉えた運用方法への移行					■	交通事業者、塩谷町
	3-2 一般利用客の乗車を含むスクールバスの運用方法の移行					■	交通事業者、塩谷町、塩谷町民

■ 取り組みを集中的に実施する期間 ●●●●● 継続的に取り組みを推進する期間

9 計画達成状況の評価と検証の方法

1) 評価指標と目標値について

計画の達成状況を評価するため、基本方針を踏まえたうえで、評価指標を設定しております。

表 計画達成状況を評価するための評価指標と指標値（現況値、目標値）

基本方針	評価指標	指標値		指標値の 検証方法
		現況値	目標値	
①現状の高校生・高齢者の移動ニーズを公共交通として支える	高校生の町内公共交通に対する満足度	27%	50%	町民アンケート調査
	高齢者の町内公共交通に対する満足度	27%	50%	町民アンケート調査
②各公共交通機関の特性を踏まえた適切な機能分担を図る	町内移動時のデマンドワゴン・タクシー利用人数（一日あたり）	9人/日	17人/日	交通事業者データ
	町内-町外間の路線バス利用人数（一日あたり）※1	105人/日	113人/日	交通事業者データ
③交通機関相互の接続性を高める	交通拠点※2におけるデマンドワゴン・タクシー、路線バス間の乗継利用者数（一日あたり）	-	8人/日	交通事業者データ 別途実態調査
④利用するサービスに応じて適正な負担を求める	デマンドワゴン・タクシーの収支率	0%	14%	交通事業者データ
⑤限りある公共交通資源の有効活用を図る	路線バス1便あたりの平均乗車人数	2.2人/便	3.0人/便	交通事業者データ
	デマンドワゴン・タクシー1運行※3あたりの平均乗車人数	1.4人/運行	2.0人/運行	交通事業者データ
⑥限られた運行の中で乗客増、収入増に向けたあらゆる工夫を実施する	バス乗り方教室の開催回数	0回/年	3回/年	塩谷町
	広告収入等の事業外収入	0円/年	54万円/年	交通事業者データ

※1：路線バスが町境を通過する際の乗車人数計

※2：塩谷町役場、船生支所（もしくは生涯学習センター、道の駅しおや）、大宮コミュニティセンター

※3：1人目の乗客の乗車から全ての乗客の降車までを1運行とする

■ 参考：目標値の設定根拠

評価指標	指標値		目標値の設定根拠
	現況値	目標値	
高校生の町内公共交通に対する満足度	27%	50%	第5次塩谷町振興計画（後期計画）の町の交通利便性に対する満足度のH32年度目標値
高齢者の町内公共交通に対する満足度	27%	50%	第5次塩谷町振興計画（後期計画）の町の交通利便性に対する満足度のH32年度目標値
町内移動時のデマンドワゴン・タクシー利用人数（一日あたり）	9人/日	17人/日	現状のデマンドワゴン総利用人数（一日あたり） ⇒デマンドワゴン・タクシーの総利用者数が維持
町内-町外間の路線バス利用人数（一日あたり）※1	105人/日	113人/日	現状の路線バス利用者数+町外デマンドワゴン利用人数 ⇒町外への公共交通トータル利用人数が維持
交通拠点※2におけるデマンドワゴン・タクシー、路線バス間の乗継利用人数（一日あたり）	-	8人/日	現状の町外デマンドワゴン利用人数 ⇒町外へのデマンドワゴン利用者が、町内での路線バス乗り継ぎに転換
デマンドワゴン・タクシーの収支率	0%	14%	栃木県内デマンド交通の平均収支率（とちぎの公共交通（H27年度版））
路線バス1便あたりの平均乗車人数	2.2人/便	3.0人/便	現状の利用者数から約50%利用率が向上
デマンドワゴン・タクシー1運行※3あたりの平均乗車人数	1.4人/運行	2.0人/運行	平均で1回の運行あたり複数人が利用
バス乗り方教室の開催回数	0回/年	3回/年	町内3小学校で開催
広告収入等の事業外収入	0円/年	54万円/年	生活路線バス運行経費に占める広告収入比率が、関東自動車（塩谷町内運行2路線）と同程度となる水準を設定

※1：路線バスが町境を通過する際の乗車人数計

※2：塩谷町役場、船生支所（もしくは生涯学習センター、道の駅しおや）、大宮コミュニティセンター

※3：1人目の乗客の乗車から全ての乗客の降車までを1運行とする

2) 地域公共交通網形成のマネジメント

(1) 各主体の役割について

今後、施策の推進にあたり、行政、交通事業者、町民の協働が必要不可欠であり、それぞれに期待される役割として以下が挙げられます。

【行政の役割】

行政は、地域の実情に即した、望ましい公共交通のあり方について、関係する公共交通事業者、町民、その他関係者と検討、合意形成を図り、合意が整った施策・事業の実施に向けて主体的に取り組む。

また、利用者による評価を踏まえ、公共交通事業者と調整のうえ、継続的な改善に努める。

【公共交通事業者の役割】

公共交通事業者は、利用者の視点にたち、合意がなされた取り組みを着実に実施するとともに、他の公共交通事業者と連携し、最適なサービスの提供を図るとともに、事業者間の乗り継ぎの利便性向上、情報提供の強化など、利用者の利便性向上に向けた取り組みの推進に努める。

【町民等の役割】

公共交通を持続可能なものにしていくために、積極的に公共交通を利用し、公共交通をより良いものにしていくための改善提案や交通事業者との意見交換への主体的な参加をするように努める。

(2) PDCA サイクルによる事業の検証、見直し

社会経済環境の変化等により、当初期待された事業による影響・効果が発現しない可能性も考えられます。

事業実施段階で改めて影響、効果を確認（Check）したうえで、必要に応じて事業内容を見直す（Action）というように、より良い効果発現に向けて、PDCA サイクルによる不断の努力により、継続的な事業の見直し、事業の実施が必要となります。

塩谷町では、本計画において第1段階から第3段階まで段階的に施策を位置づけています。これはあくまで第1段階で位置づけた、生活路線バスをはじめとした路線バスの認知度向上に向けた取り組みや利用促進に向けた取り組みにより、路線バスが塩谷町にとって必要不可欠であることが町民に認識され、路線バスの利用定着・利用増がみられた場合を前提としたものです。第1段階の各種取り組みにもかかわらず、路線バスの必要性が町民に認識されず、利用増がみられなかった場合には、第2段階への移行は行わず、PDCA サイクルによる本計画案の見直しも含めて、塩谷町にとって真に必要な公共交通の再検討を行います。

