

---

# 塩谷町地域公共交通計画

## 概要版

塩 谷 町

令和4年3月

# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 1. 計画策定にあたって

### ■計画策定の背景

- 平成28年度に策定した「塩谷町地域公共交通網形成計画」（以降、「前計画」という。）では、計画を3段階で策定した。
  - ✓ 第1段階：委託路線バスの運行ダイヤ改正等の体制構築を検討し、利便性や運行効率を向上
  - ✓ 第2段階：福祉ワゴンの運行と運用の見直しを行いデマンド交通の運行を開始し、交通空白地域を解消
  - ✓ 第3段階：生活路線バスとデマンド交通の一体的な運用とスクールバスの効率的な運用の検討
- 継続的な検討課題として、①高校生の通学支援や利用促進に関わる情報提供、②公共交通機関相互の利用に関わる乗継料金の設定、③まちづくりに合わせた乗継拠点のあり方の3点が示されている。
- さらに、前計画が今年度（令和3年度）末に対象期間を満了すること、また令和2年11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たことを受け、新たな計画として「塩谷町地域公共交通計画」（以降、「本計画」という。）を策定する。

### ■地域公共交通計画とは

- 前計画は、地域公共交通サービスを対象とした公共交通計画であるのに対し、本計画は、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めている。

表 塩谷町における地域旅客運送サービスの構成要素

公共交通手段	運行内容
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
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
デマンド交通	通院、買い物や、サロンなど、町内に関しては制限なく運行
スクールバス	小中学生の遠距離通学及び安全のための通学手段として、小学校、中学校ごとに運行

### ■計画の区域

- 本計画の対象区域は、塩谷町全域とする。

### ■計画の期間

- 本計画の計画期間は、令和4年度から令和8年度までの5か年を基本とする。

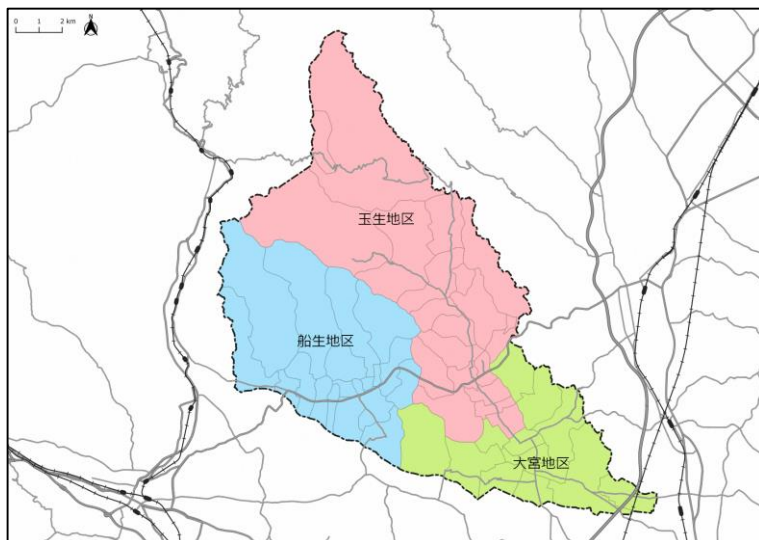


図 塩谷町3地区区分図

出典：【鉄道】「国土数値情報」鉄道データ（データ作成年度:令和元年度）

# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 2. 塩谷町の現状（現状整理）

塩谷町の公共交通に関する現状	
地域現況	<b>人口動向</b> ・人口減少、少子高齢化の進展 （将来人口推計によれば、人口動向が改善されない場合、20年後には人口半減、高齢化率5割の見通し）
	<b>地域特性</b> ・平野部が広がるが、玉生地区の一部に標高が高い地域あり ・役場や商業施設等は特に玉生地区に立地 ・小学校は各地区に1校、中学校は玉生地区に1校のみ立地 ・その他、高校や総合病院等の主要施設は町外(矢板市・さくら市・日光市・宇都宮市)に立地
	<b>移動実態</b> ・通勤や通院、買い物での移動は、送迎含め自動車利用が中心 ・高校生も、駅や学校まで自動車での送迎による通学が中心
公共交通の現況	<b>生活路線バス（新高徳駅～矢板駅間）</b> ・通勤・通学時間帯の駅や矢板高校への移動で利用 ・利用者は減少傾向(R2時点：27人/日) ・行き先案内が示されていない、バリアフリー化していない等、利用しやすい車内環境 ・運賃収入や補助金減により、運行費用負担が増大する見込み
	<b>路線バス（船生・玉生地区～宇都宮駅間）</b> ・10～20人/日と利用者が少なく、運行は縮小傾向(R2に運行頻度減少) ・運行補助費用として、塩谷町は年間約20万円支出
	<b>スクールバス</b> ・通学距離によらず、小学生の約5割、中学生の約6割がスクールバスを利用 ・R3年度は約4千万円の負担見込み
	<b>デマンド交通</b> ・75歳以上の高齢者による利用が中心 ・利用者数は平均19人/日で、運行開始から増加傾向 ・3～4千万円/年の運行負担が発生 ・一人で移動困難な高齢者・障がい者等の移動手段にならない
公共交通に関する利用意向	<b>町民全体</b> ・自動車利用が多く、公共交通への認知・関心が低い
	<b>小中学生</b> ・学校近くに居住していても、スクールバスを利用する児童・生徒もいる ・土日・夏休みに親の送迎しか移動手段がないことが不便
	<b>高校生</b> ・登校時間とバス運行時間が合わないこと、運賃が高いことが、公共交通を利用せず登校時に最寄り駅又は高校まで家族が送迎する一因 ・下校時は家族の送迎が難しく、条件が合えばバスを利用したい意向
	<b>高齢者</b> ・多くは通院や生活関係を目的とした、午前中の移動希望が多い ・将来の不安からデマンド交通に登録だけしている高齢者が多い ・公共交通の利用方法が分からず、利用を敬遠
	<b>障がい者等</b> ・外出に関すること、公共交通機関が少ないことについて、現状で困っており、移動支援に関する要望あり

### 地域現況

人口減少・少子高齢化が進展する中、主要施設の多くは玉生地区及び町外に立地し、移動距離が長いことから自動車利用が移動の中心となっている。

### 公共交通の現況

人口減少の影響等で、生活路線バス・路線バス・スクールバスは利用者が減少傾向～維持状態であるが、その一方、運行負担が増加傾向である。

デマンド交通は、利用者は増加傾向だが、運行負担が大きい状況である。

### 公共交通利用意向

全体的に公共交通への認知度・関心が低い状態である。一方で、土日・夏休みの子供の移動や、高校生の下校時の移動、高齢者の免許返納後や障がい者等の移動手段として、公共交通の利用意向がみられる。

# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 2. 塩谷町の現状

上位・関連計画等における公共交通に関する方針・施策等	
上位計画	<b>地域公共交通活性化再生法等の改正</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「<b>地域における輸送資源を総動員</b>」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保</li> <li>交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設</li> </ul>
	<b>栃木県</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が低い<b>地域における小型バスによる運行やデマンド交通などの導入</b></li> <li>公共交通による拠点間の移動を支援</li> <li>観光客の快適な広域周遊を実現する公共交通の利便性向上</li> <li>公共交通と連携した駐輪場整備</li> </ul>
	<b>塩谷町</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>誰もが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を確保</b>【第6次塩谷町振興計画】</li> <li>生活中心拠点や地域活力拠点、交流促進拠点等の拠点を形成【塩谷町都市計画マスタープラン】</li> </ul>
関連計画等	<b>第6次町振興計画</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹となるべき路線バスの、維持・改善を含めた今後の在り方を検討</li> <li>デマンド交通、スクールバスの効率的な運用</li> <li><b>町内の交通資源を総動員し、交通システムの最適化</b></li> <li>地域交流軸、まち連携軸の形成</li> <li>定住・移住・子育て支援の充実</li> </ul>
	<b>第2次塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の移動手段や代替手段を確保することにより、安心して快適に暮らせる生活環境を整備</li> <li>既存路線バスやデマンド交通などを<b>一体化した新たな公共交通システム構築</b></li> <li>主要な国道県道による連携軸の形成</li> </ul>
	<b>塩谷町都市計画マスタープラン</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>日光市・矢板市等との連絡性を維持</b>する公共交通ネットワークの利便性の向上（バス路線とデマンド交通との接続性考慮）</li> <li>路線バスの利用促進</li> <li>デマンド交通「えかんべ号」の利便性向上</li> <li>スクールバスの効率的な運行</li> </ul>
	<b>塩谷町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の利用促進や次世代自動車導入の促進</li> </ul>
	<b>塩谷町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が使いやすいサービスを提供できるように、公共交通の運行方法等を検討</li> </ul>
	<b>塩谷町地域福祉計画</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や障がい者など<b>日常の外出が困難な人に対する必要な移動支援を検討</b></li> </ul>
	<b>塩谷町障がい者福祉計画</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉タクシー制度の利用促進</li> <li>デマンド交通の利用促進</li> </ul>
	<b>その他</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>塩谷町の新庁舎整備</li> <li>獨協医科大学日光医療センター（日光市）の移転</li> </ul>

### 上位計画

デマンド交通やスクールバス等の「地域における輸送資源の総動員」を意識した、誰もが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が求められている。

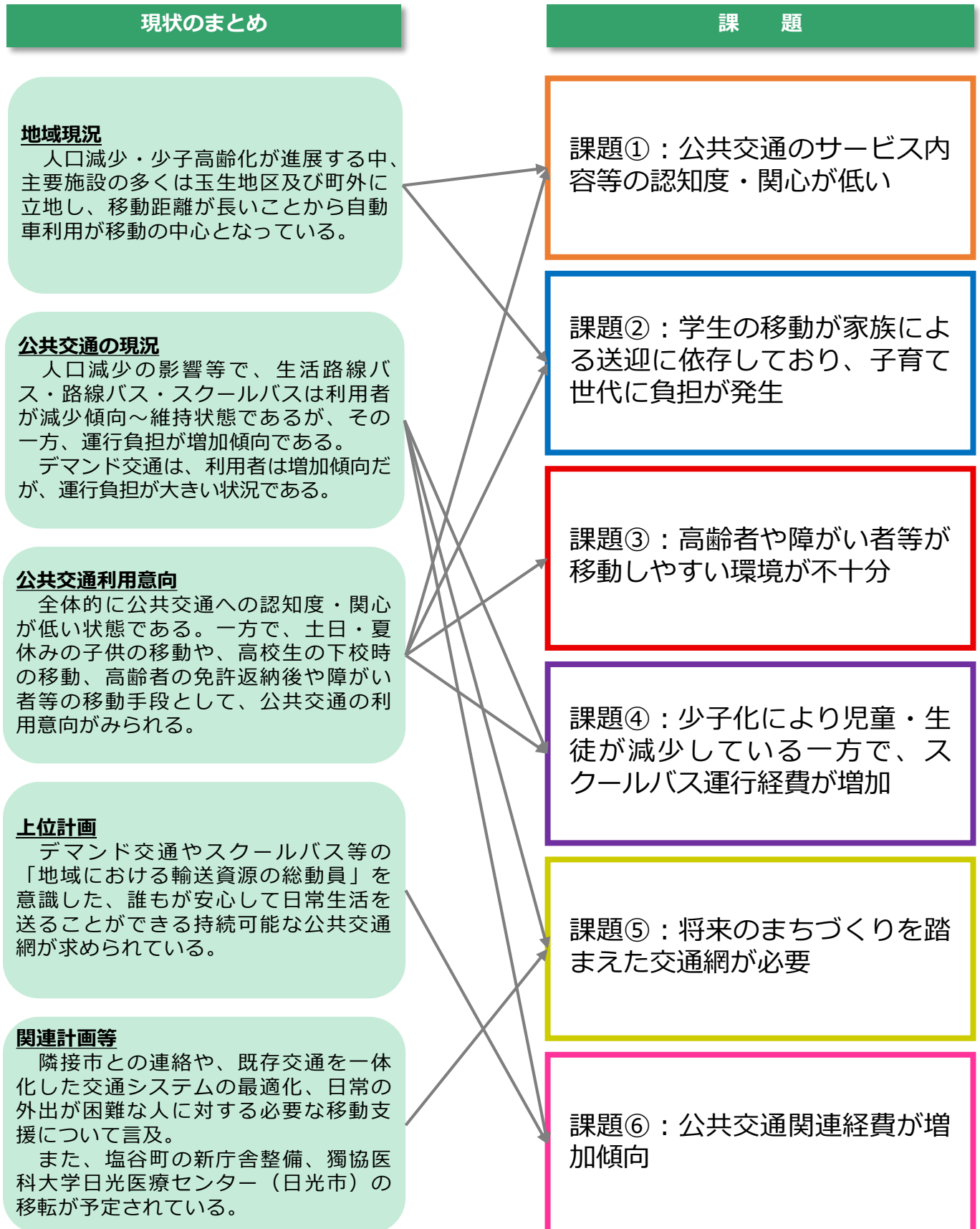
### 関連計画等

隣接市との連絡や、既存交通を一体化した交通システムの最適化、日常の外出が困難な人に対する必要な移動支援について言及している。

また、塩谷町の新庁舎整備、獨協医科大学日光医療センター（日光市）の移転が予定されている。

# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 3. 地域公共交通の課題



# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 4. 地域公共交通網形成の基本的な考え方

### 1) 基本理念

#### 【本計画の基本理念】

**町民誰もが、困ることなく生活上必要な移動ができるまち**

### 2) 基本方針（本計画の目標・施策の方向性）

- 下図の公共交通サービスを持続的に提供できる環境を整える必要  
⇒ **基本方針①：効率的で持続可能な公共交通の運行**
- 町民のなかでも、自ら運転が難しい一方で、日常生活において通院、通学等の移動が必要な層に特に着目して、最低限の移動ができるように、一定程度のサービス水準で公共交通サービスを提供することが重要  
⇒ **基本方針②：高校生や高齢者がより移動しやすい公共交通環境の実現**

### ■ 塩谷町において求められる公共交通の役割

移動方面	役割	役割を担う公共交通	運行形態
町外移動（東西軸）	○日光市・矢板市内へのアクセス	生活路線バス	定時 定路線
町外移動（南北軸）	○宇都宮市中心部へのアクセス	路線バス	定時 定路線
その他町外移動	○町外病院へのアクセス	デマンド交通	デマンド 運行
町内移動	○町内交通の確保	デマンド交通	デマンド 運行
	○町内の遠距離通学と安全のための通学	町内路線 スクールバス	定時 定路線



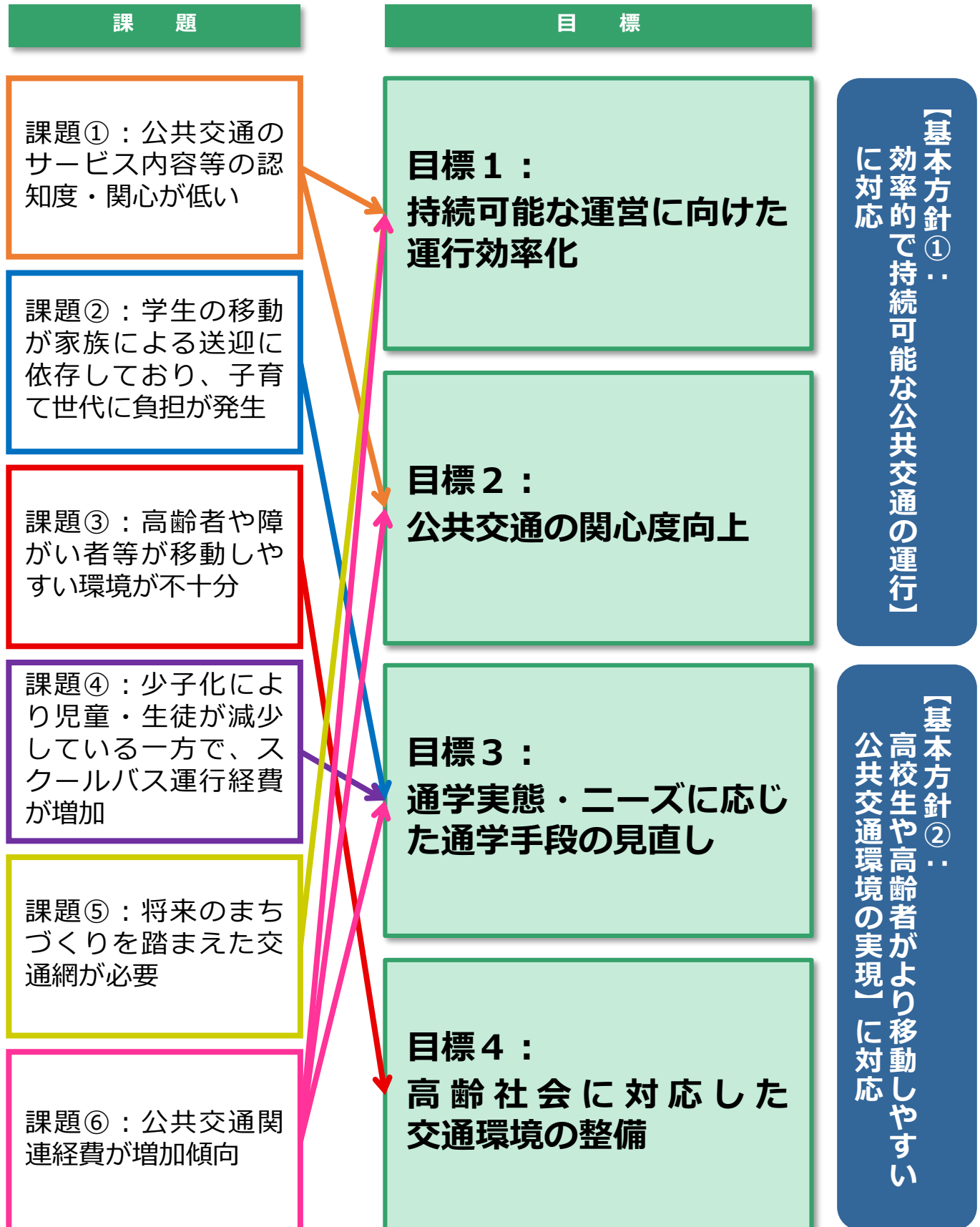
#### 凡例

■	森林エリア
■	田園エリア
●	暮らしエリア
★	新庁舎（予定）
◎	生活中心拠点
◎	地域活力拠点
◎	交流促進拠点
◎	水と緑観光拠点
◎	産業拠点
⇄	生活路線バス
⇄	路線バス
⇄	その他交通
⇄	デマンド交通 (町内路線の充実・町外路線の確保)

図 塩谷町の公共交通の役割

## 4. 地域公共交通網形成の基本的な考え方

### 3) 計画目標



# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 4. 目標達成のための施策（施策及び事業）

目標	施策	事業・検討項目	事業スケジュール				
			R4	R5	R6	R7	R8
目標1： 持続可能な 運営に向けた 運行効率化	施策1：まちの拠点や 移動需要に応じた公共 交通の運行見直し	事業①：乗継拠点の整備	▶	▶			
		事業②：生活路線バスの運行見直し	▶	▶			
		事業③：デマンド交通の需要等に応じた 公共交通の運行見直し	▶	▶			
目標2： 公共交通の 関心度向上	施策2：公共交通利用促 進に関する効果的な広報 の検討	事業①：効果的な情報発信	▶	▶			
		施策3：公共交通利用 啓発イベントの実施	▶	▶			
	事業②：若年層向け啓発イベントの実施	▶	▶				
目標3： 通学実態・ ニーズに応じ た通学手段の 見直し	施策4：公共交通を活用 した通学手段確保策の 検討（高校生対象）	事業①：バスの運行ルート・運行頻度の 見直し	▶	▶			
		事業②：通学支援・補助策の実施	▶	▶			
	施策5：スクールバス 運用の見直し （小中学生対象）	検討①：スクールバス運行見直し	▶	▶			
		検討②：スクールバス混乗利用	▶	▶			
目標4： 高齢社会に 対応した交 通環境の整 備	施策6：高齢者・障が い者に配慮した公共交 通利用サービスの充実	事業①：公共交通のバリアフリー化	▶	▶			
		事業②：高齢者・障がい者への接遇・ サービス改善	▶	▶			
	施策7：移動困難者に 対する移手段の確保	検討①：自助・互助・共助での輸送実施 の可能性検討	▶	▶			



図 高齢者や若年層向け啓発イベント



# 塩谷町地域公共交通計画 概要版

## 5. 計画の達成状況の評価

### 1) 目標の達成状況の評価指標

#### ■ 共通指標

評価指標	評価指標	
	現状値	目標値(R8)
① 町民等の公共交通利用者数(生活路線バス、路線バス、デマンド交通の合計)	約19,000人/年 (R1/R2)	21,500人/年
② バスの便が悪く、通勤、通学に不便という人の割合	37.7% (R1)	32.7%
② 公共交通の収支率(生活路線バス、デマンド交通合計)	8% (R2)	10%
③ 公共交通への公的資金投入額(町負担分)	約8,500万円/年 (R2)	約8,500万円/年

#### ■ 各目標の指標

目 標	評価指標	評価指標	
		現状値	目標値(R8)
目標 1 : 持続可能な運営に 向けた運行効率化	① 住民等の1日あたり生活路線バス乗車人数	27人/日 (R2)	27人/日
	② 住民等の1日あたり路線バス乗車人数	25人/日 (R1)	25人/日
	③ 1日あたりデマンド交通利用者数	13.9人/日 (R2)	25人/日
目標 2 : 公共交通の関心度 向上	① 利用促進に関する広報実施数	1回/年 (R2)	3回/年
	② 高齢者向け啓発イベントの開催回数	0回/年 (R2)	3回/年
	③ 若者向け啓発イベントの開催回数	0回/年 (R2)	4回/年
目標 3 : 通学実態・ニーズ に応じた通学手段 の見直し	① 通学定期券購入者数 (生活路線バス)	81人/年 (R2)	81人/年
	② 教育委員会点検評価の実施件数	0件/年 (R2)	1件/年
目標 4 : 高齢社会に対応 した交通環境の 整備	① バリアフリー・ユニバーサルデザインの実施やサービス対応件数	0件 (R2)	2件
	② 自助・互助・共助に関する検討、社会実験などの支援件数	0件 (R2)	3件

