
塩谷町地域公共交通計画（素案）

塩 谷 町

令和 4 年 3 月

目 次

| | |
|---------------------------------|----|
| 地域公共交通網形成計画の実施状況 | 1 |
| 1 評価指標での達成状況 | 3 |
| 2 施策実施状況 | 4 |
| 3 地域公共交通網形成計画での評価と見直し・改善点 | 6 |
| 地域公共交通計画 | 7 |
| 1 計画策定にあたって | 9 |
| 1) 計画策定の背景 | 9 |
| 2) 地域公共交通計画とは | 10 |
| 3) 計画の区域 | 11 |
| 4) 計画の期間 | 11 |
| 2 塩谷町の現状 | 12 |
| 3 地域公共交通の課題 | 18 |
| 4 地域公共交通網形成の基本的な考え方 | 19 |
| 1) 公共交通網形成における基本理念 | 19 |
| 2) 公共交通網形成における基本方針 | 20 |
| 3) 計画目標 | 23 |
| 5 目標達成のための施策 | 24 |
| 1) 施策概要 | 24 |
| 2) 施策内容 | 25 |
| 6 計画の達成状況の評価 | 33 |
| 1) 目標の達成状況の評価指標 | 33 |
| 2) 検証の方法 | 39 |
| 資 料 編 | 43 |
| 1 地域の現況 | 45 |
| 1) 人口動向 | 45 |
| 2) 地理・地勢及び土地利用 | 48 |
| 3) 移動特性 | 56 |

| | | |
|----|--|-----|
| 2 | 上位・関連計画 | 67 |
| 1) | 国の関連計画（地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（改訂版）） | 67 |
| 2) | 県・隣接自治体の関連計画 | 68 |
| 3) | 塩谷町の上位・関連計画 | 72 |
| 3 | 公共交通の現状 | 80 |
| 1) | 公共交通の整備状況 | 80 |
| 2) | 公共交通の利用状況 | 89 |
| 3) | 公共交通の利用環境 | 100 |
| 4) | 公共交通の経営状況 | 104 |
| 5) | 利用者の意向 | 106 |
| 4 | 策定状況 | 122 |
| 1) | 策定の経緯 | 122 |
| 2) | 委員名簿 | 123 |
| 5 | 用語集 | 124 |

地域公共交通網形成計画の実施状況

1 評価指標での達成状況

地域公共交通計画（本計画）の前身である地域公共交通網形成計画（平成 29 年策定・以降、前計画とする）での評価指標と達成状況を以下に示します。デマンド交通導入により、計画策定時に比べて指標値が上がる項目もあったが、人口減少や新型コロナウイルス感染拡大の影響等により、全体的に指標値は下がる傾向になりました。

表 前計画における計画達成状況

| 基本方針 | 評価指標 | 指標値 | | | 現況値出典 |
|----------------------------------|---|---------|---------|-------------------------------|----------------------|
| | | 計画策定時 | 目標値 | 現況値 | |
| 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% | — | — |
| | 高齢者の町内公共交通に対する満足度 | 27% | 50% | 25% ^{※1} (R2.3) | 第6次振興計画 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） ^{※2} | 9人/日 | 17人/日 | 13.9人/日 (R2) | 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） ^{※3} | 105人/日 | 113人/日 | 57人/日 (R2) | 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 ^{※4} 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 | 0人/日 (R2) | 交通事業者 データ |
| 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% | 8% (R2) | 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 | 1.2人/便 (R2) | 交通事業者 データ |
| | デマンドワゴン・タクシー 1 運行 ^{※5} あたりの平均乗車人数 | 1.4人/運行 | 2.0人/運行 | 1.5人/運行 (R2) ^{※6} | 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 | 3回/年 (R1) ^{※7} | 塩谷町実績値 |
| | 広告収入等の事業外収入 | 0円/年 | 54万円/年 | 0円/年 (R3) | 交通事業者 データ |

※1：計画策定時は町の交通利便性に対する満足度、現況値は快適な道路と公共交通網の整備に対する満足度を示す。

※2：デマンドワゴン総利用者数を指す。

※3：路線バス利用者数+町外デマンドワゴン利用人数を指す。

※4：塩谷町役場、旧船生支所（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

※5：1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

※6：R3.1～3の1運行当たり平均乗車人数は不明であることから、R2.4～12のデータから算出

※7：令和2、3年度については、新型コロナウイルス感染拡大の影響で実施を中止した。

2 施策実施状況

前計画では、6つの基本方針に基づき各施策に取り組んできました。この施策取り組みのプロセスとして、3つの段階を経ることとしています。各段階の取り組み状況を以下に示します。

第1段階は平成29年度から平成30年度にかけて「基幹となる路線バスの維持・改善」に係る取り組みを行いました。委託路線バスの運行ダイヤ改正など、運行内容の見直しや運行情報の提供を行い、利便性や運行効率の向上を行いました。

表 現計画での施策実施状況と課題（第1段階）

| 段 階 | 施 策 | 取組概要 | 実施状況 | 課 題 |
|--------------------------------|-------------------|---|---|---|
| 基幹となる路線バスの維持・改善（平成29年度～平成30年度） | 路線バスの経済的抵抗の低減 | 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した。 | 運賃に関する施策については、通学補助や片道定期券などの検討を行っているものの実施に至っていません。 | 高校生の通学支援のための片道定期券導入や1日乗車券の導入など、公共交通の利用促進と関連して引き続き検討する必要があります。 |
| | 生活路線バスの利便性向上 | 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した。 | バスの利便性向上についてはダイヤの見直しを行っているものの、ルートの見直しは検討段階で終わっています。 | 利用者の多い時間帯での運行や利用者が行きたい施設までの運行といった検討を行い、バス利用促進に向けた施策を引き続き検討する必要があります。 |
| | 利用喚起に向けた運行情報の提供 | 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した。 | バス運行に関するチラシを作成し、情報の提供を行っています。 | 公共交通の運行や利用方法だけでなく、路線沿線の施設利用などの情報と併せて公共交通の利用促進を図る情報提供を引き続き検討する必要があります。 |
| | 安心して利用しやすいバスの環境整備 | 幅広く市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した。 | 環境整備はバス停の表示見直し、待合所、駐輪場の整備を行っています。 | 整備した駐輪場の利用を含めた情報提供を引き続き行う必要があります。 |
| | 公共交通利用促進に向けた取り組み | 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した。 | 利用促進は小学生や高齢者を対象としたバス利用教室などを実施しました。 | 新しく導入したデマンド交通の利用促進など、継続して公共交通利用に関する啓発を行う必要があります。 |

第2段階は平成30年度から令和2年度にかけて、「機能分担の適正化」に係る取組みを行いました。福祉ワゴンの運行・運用の見直しとして、デマンド交通の運行を令和2年2月より開始し、町内の交通空白地の解消を図ることができました。また、乗継拠点となるバス停留所の整備として駐輪場や待合所の整備を行いました。

表 現計画での施策実施状況と課題（第2段階）

| 段 階 | 施 策 | 取組概要 | 実施状況 | 課 題 |
|------------------------|-------------------------------|--|--|---|
| 機能分担の適正化（平成30年度～令和2年度） | デマンド交通の運行体系・運用方法の変更と効果的・効率的運用 | デマンド交通と路線バスとの機能分担を検討するとともに、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交通への移行策について検討しました。 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した。 | デマンド交通の運行を開始しました。 路線バス、生活路線バスとの連携や料金バランスなどに関する改善策については、デマンド交通が運行したばかりなので具体的な連携策は検討されていない状況です。 | デマンド交通の利用促進を図る施策について継続的な実施が必要です。 また、バスとの連携なども含めた、公共交通機関間の総合的な連携の検討は継続して必要です。 |
| | 乗継拠点の機能強化 | 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した。 | 乗継拠点として、玉生車庫や旧船生支所で待合所や駐輪場を整備し、乗継環境の改善を図りました。 | 乗継拠点はまちづくりの議論と合わせて継続的に検討が必要です。 |
| | 乗継料金の設定 | 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低減や利便性確保に向けた料金施策等について検討しました。 | 乗継料金の設定は検討されているものの、実現に向け関係者との協議・調整が必要であり、実施に至っていません。 | 公共交通利用促進策として、ICカード導入・活用などから利用しやすい乗り継ぎ施策を検討する必要があります。 |
| | スクールバスの効率的運用 | 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した。 | スクールバスの利用状況などの把握はされているが、安全性に配慮しているものの、財政上効率的な運用は実施されておらず、今後も検討が必要です。 | 児童・生徒数の推移や学校統廃合の議論、PTAの理解などを見据えて、公共交通利用も含めた通学手段の確保、スクールバスの活用について検討が必要です。 |

第3段階は令和3年度に「交通システムの最適化」に係る取り組みを行いました。町内の公共交通を一体的に捉えた運用方法とスクールバスの運用方法について検討を行い、スクールバスを含めた町内公共交通の運用の効率性と利便性の効果が高い公共交通体系に向けた検討を行いました。

表 現計画での施策実施状況と課題（第3段階）

| 段階 | 施策 | 取組概要 | 実施状況 | 課題 |
|-------------------|---------------------------|--|---|--|
| 交通システムの最適化（令和3年度） | 町内の公共交通を一体的に捉えた運用方法への移行 | 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した。 | 生活路線バスとデマンド交通の一体的な運用、乗継料金の導入、運行事業の委託内容・方法の見直しの検討を行いました。 | 具体的な施策実現に向けて関係機関との協議などが必要であり、引き続き検討が必要です。 |
| | 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 | 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した。 | 混乗や生活路線バスを活用した通学などについて可能性を検討しました。 | 検討した通学方法について、学校関係者やPTAなどの説明と理解を得ながら実現の可能性を引き続き検討する必要があります。 |

3 地域公共交通網形成計画での評価と見直し・改善点

前計画での施策実施結果を踏まえ、今後も継続して検討・施策実施することが望ましい事項は下記のとおりです。

- 高校生の通学支援や、公共交通利用促進に関わる情報提供を継続的に行う必要があります。
- 公共交通機関相互の利用に向けて、ICカードの導入検討やまちづくりに合わせた乗継拠点のあり方の検討を継続的に行う必要があります。
- 公共交通機関の一体的な運用では交通事業者などと継続的な協議の必要があります。
- スクールバスの有効活用に向けては学校関係者やPTAなどへの施策内容の説明と理解が必要であることから、今後も継続的な検討の必要があります。

地域公共交通計画においては、上記事項も踏まえて、課題や施策を検討しています。

地域公共交通計画

1 計画策定にあたって

1) 計画策定の背景

塩谷町では、町内に鉄道がなく、また公共交通へのアクセスや公共交通の接続が悪いことから、運行の利便性が低い等公共交通サービスの改善が重要な課題となっており、その現状を踏まえて、平成 28 年度に「塩谷町地域公共交通網形成計画」（以降、「前計画」という。）を策定しました。

前計画では、新たな交通システムの具体化及び事業化のプロセスとして 3 つの段階で計画を策定しています。第 1 段階では、「基幹となる路線バスの維持・改善」を掲げ、委託路線バスの運行ダイヤ改正等の体制構築の検討を行い、利便性や運行効率の向上を図りました。続いて第 2 段階では、「機能分担の適正化」を掲げ、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、交通空白地域の解消を図りました。最後の第 3 段階では、「交通システムの最適化」における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を行いました。

一方で、高校生の通学支援や利用促進に関わる情報提供、公共交通機関相互の利用に向けた IC カードの導入検討やまちづくりに合わせた乗継拠点のあり方の継続的な検討、スクールバスの有効活用に向けた継続的な検討等の課題が示されています。

また前述の課題と合わせて、前計画が策定から 5 年経過し、今年度（令和 3 年度）末に対象期間を満たすこと、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）を策定します。

2) 地域公共交通計画とは

前計画にあたる公共交通網形成計画は、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、本計画にあたる地域公共交通計画は、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ます。

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。 |
| 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しています。 |
| 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。

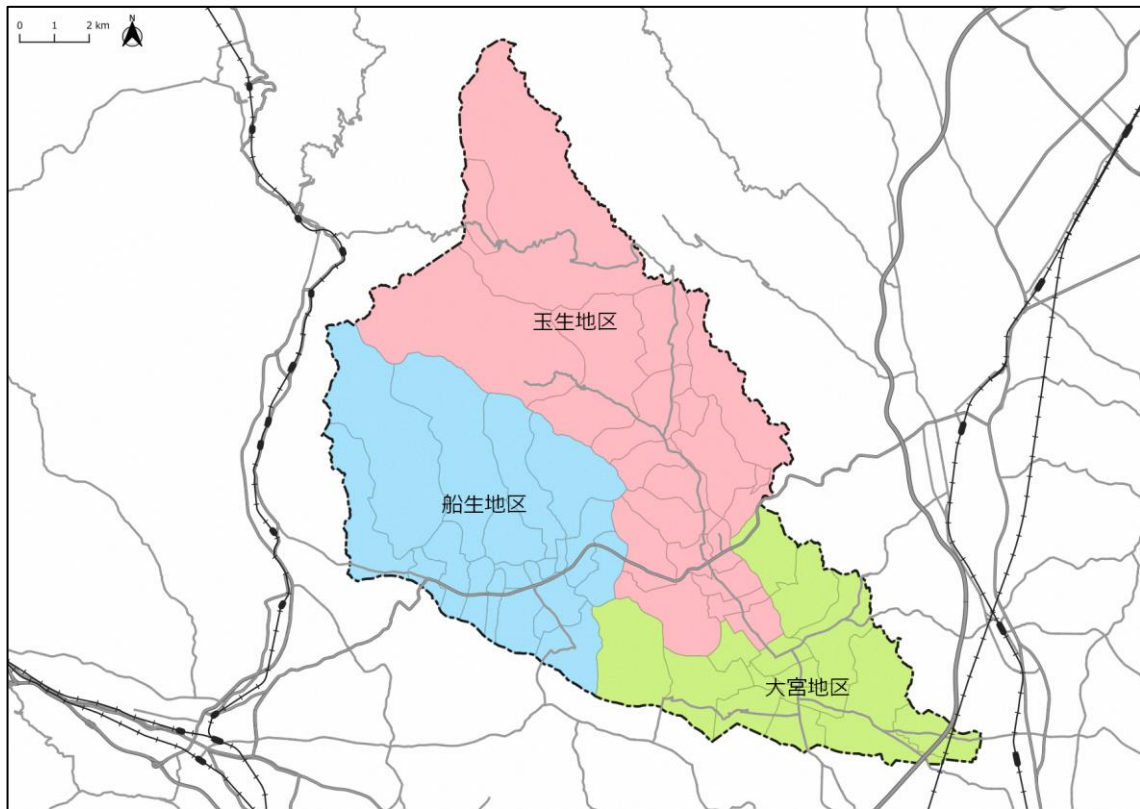


図 塩谷町3地区区分図

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）

4) 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か年を基本とします。

2 塩谷町の現状

地域現況や交通現況、上位・関連計画の内容をまとめると、以下のとおり整理されます。

■ 地域現況

地域現況を確認すると、塩谷町では少子高齢化が進展しており、20年後には高齢化率が5割になる見込みです。

また町民が通学・通院する高校・総合病院等は主に町外に立地しており、通勤や通学、通院の移動手段は自動車（自分で運転・同乗・送迎）が他の移動手段と比べ高い割合を占めています。一方で運転免許の自主返納者数の推移は上昇しています。

表 塩谷町の現況

| 視 点 | 概 要 |
|----------------|--|
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 令和2年時点では約10,400人だが、20年後には約5,700人まで人口が減少する見込み 少子高齢化も進展し、20年後には高齢化率が5割になる見込み |
| 地理・地勢及び土地利用 | <ul style="list-style-type: none"> 高原・上寺島等の玉生地区の一部地域は標高の高いところに位置 行政施設や郵便局などの生活施設、買い物施設は平地に立地しており、特に玉生地区に役場や商業施設等が位置 町民が通学・通院する高校や総合病院等は町外に立地。そのうち、獨協医科大学日光医療センター（日光市）については、令和4年度に移転予定 |
| 移動実態（通勤） | <ul style="list-style-type: none"> 塩谷町民の半数以上は町外に通勤（宇都宮市26%、矢板市20%、日光市20%、さくら市14%） 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、公共交通はわずか1% |
| 移動実態（通学） | <ul style="list-style-type: none"> 令和3年度時点で小学生は約380人、中学生は約240人が通学しているが、今後も減少傾向にある 高校生は、矢板市、宇都宮市、さくら市の学校に通学する人が多い 高校生の7割程度の人にはバスを利用しておらず、家族等による送迎等で通学している 新高徳駅・矢板駅だけでなく、片岡駅や蒲須坂駅を利用している人もいる（特に大宮地区） |
| 移動実態（通院） | <ul style="list-style-type: none"> 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一方で、風見診療所・大和田内科・植木医院・尾形医院等の町内病院への通院についても一定程度みられる 交通手段は<u>自動車が96%に上る</u> |
| 移動実態（買物） | <ul style="list-style-type: none"> 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 交通手段は<u>自動車が97%に上り</u>、公共交通は3% |
| 運転免許及び自動車の保有状況 | <ul style="list-style-type: none"> 町民の約8割が運転免許を保有しており、かつ自動車も世帯当たり1台以上保有している 一方で、運転免許の自主返納者数の推移は上昇している |

■上位・関連計画

栃木県の上位・関連計画では、地方部で集落が点在する地域や山間部などの人口密度が低い地域では、小型バスの運行やデマンド交通の導入をうたっており、近隣自治体の計画では運賃の上限制度の設定・定額化、循環路線バスの充実などの取り組みを行っています。

また塩谷町の上位・関連計画では、既存の路線バス・デマンド交通・スクールバスを総動員した交通システムの最適化を掲げています。

表 国・県・近隣自治体の地域公共交通に関連する計画等

| 分野 | 国・県の関連計画等 | 内容 |
|-------|-----------------------------------|---|
| 国土交通省 | 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き | <ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送やスクールバス、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活用 |
| 栃木県 | とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改訂版） | <ul style="list-style-type: none"> 地方部で集落が点在する地域や山間部などの人口密度が低い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 生活交通の計画にあたっては、地域の特性やニーズを正しく捉えた取組が必要であり、また、導入後も継続的な見直し・改善が必要 多様な運行形態の中から、できるだけシンプルかつコンパクトで地域と相性のよい輸送形態をよく見極め、組み合わせていくことが、重要 |
| | とちぎの道路・交通ビジョン 2021 栃木県広域道路交通計画 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通による拠点間の移動を支援 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 公共交通によるくらしの支援 |
| | 栃木県自転車活用推進計画 | <ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進（公共交通と連携した駐輪場整備） |
| 近隣自治体 | 宇都宮市 | <ul style="list-style-type: none"> ■バスの上限運賃制度の適用（令和3年6月30日～） 「totra」などの交通系 IC カードを使って日中に路線バスを利用すると、市内であれば片道運賃の上限が400円になる |
| | 矢板市 | <ul style="list-style-type: none"> ■中央部循環路線の充実 通院や買い物などへの移動が便利になるよう、矢板駅周辺の中央部を循環する路線を充実 病院や商業施設等の駐車場内での乗降ができるよう施設と調整 |
| | 日光市 | <ul style="list-style-type: none"> 令和4年度に日光医療センターが日光産業団地に移転予定 新高徳駅周辺は都市機能誘導区域・居住誘導区域外に該当 |
| | さくら市 | <ul style="list-style-type: none"> 氏家地区の住宅地域・ミュージアム、ベイシアさくら、道の駅きつれがわ等を接続する路線バスの路線を整備検討 市内の路線バスに乗降した場合の運賃の定額化を検討 |

表 塩谷町の上位・関連計画

| 分野 | 塩谷町の上位・関連計画 | 内 容 |
|---------|--------------------------------|--|
| 総 合 | 第6次町振興計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ デマンド交通、スクールバスの効率的な運用 ・ 町内の交通資源を総動員し、交通システムの最適化 ・ 地域交流軸、まち連携軸の形成 ・ 定住・移住・子育て支援の充実 |
| | 第2次塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 既存の路線バスやデマンド交通などを一体化した新たな公共交通システムを構築 ・ 主要な国道県道による連携軸の形成 |
| | 塩谷町都市計画マスタープラン | <ul style="list-style-type: none"> ・ 日光市・矢板市等との連絡を確保する公共交通ネットワークの拡充（デマンド交通との接続性を考慮しながら各路線バスの利用促進） ・ 路線バスの利用促進 ・ デマンド交通「えかんべ号」の利便性向上 |
| ま ち づくり | 塩谷町庁舎整備基本計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー等の迎え車の待機スペースや路線バス等の大型車両の転回などにも考慮し、ゆとりある駐車場の配置を検討 |
| 環 境 | 塩谷町地球温暖化対策実行計画（区域施策編） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利用促進や次世代自動車導入の促進 |
| 福 祉 | 塩谷町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画 令和3～5年度 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 |
| | 塩谷町地域福祉計画 令和3年度～令和7年度 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障がい者など日常の外出が困難な人に対する必要な移動支援を検討 |
| | 塩谷町障がい者福祉計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉タクシー制度の利用促進 ・ デマンド交通の利用促進 |

■公共交通の現況

生活路線バスでは、利用者が減少傾向にあり、かつ運行費用負担が増大している状況であり、バス事業者の路線も利用者が少なく、路線が減便・縮小傾向にあります。またスクールバスも人口減少・少子化により、小中学校への通学者が減少する一方で、運行費用の負担が大きい状況です。デマンド交通は、令和2年4月の本格運行から利用者は増加しているものの、更なる利用促進が必要となっています。また、デマンド交通においては、地域内フィーダー系統補助を受けており、今後も補助を受けて運行を行う予定です。

表 公共交通の現況

| 公共交通 | 現況の概要 |
|-------------------|--|
| 路線バス (生活路線バス) | <p>利用者が減少傾向にあり、かつ運行費用負担が増大している状況</p> <p>■ 運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 日光市新高徳駅～塩谷町～矢板市矢板駅まで運行し、運行頻度は10便/平日、6便/土曜 運賃は塩谷町内から主な行き先の矢板市まで490円～840円 <p>■ 利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 年間利用者数は平成29年に約9,800人まで減少、ダイヤ改正を行い、運行改善を試み一時微増したが、令和2年は新型コロナウイルスの影響もありさらに減少 移動需要は朝夕の通勤・通学時間帯に集中 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 「運行ダイヤ」への満足度が16%と特に小さい <p>■ 利用環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 30～50人程度乗車可能な車両を使用 車内、車外の行き先案内が明示されていない、停車バス停のアナウンスがないなど、利用しづらい状況 料金箱など、一般的なバスの設備が設置されていない 車両がバリアフリー化されていない（特に高齢者に不向き） <p>■ 財政状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行にかかる費用について、運賃収入は利用者の減少に伴って減少している 県費補助金の交付条件として、デマンド交通も考慮した収支率がみられる関係上、令和3年度以降は県費補助金の交付を受けることができない可能性が高い |
| 路線バス (バス事業者路線) | <p>利用者が少なく、路線が減便・縮小傾向</p> <p>■ 運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 塩谷町～宇都宮市内までの運行が2系統 令和2年のダイヤ改正により、運行頻度は減少 <ul style="list-style-type: none"> 船生線：平日8往復、土曜6往復、日曜・祝日5往復 玉生線：平日8往6復、土曜7往6復、日曜・祝日6往4復 運賃は塩谷町から宇都宮市まで1,100～1,250円に値上がり <p>■ 利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 各系統について、1日あたり10～20人が乗車 |

| 公共交通 | 現況の概要 |
|---------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・塩谷町から宇都宮駅等への利用が多く、塩谷町内間での利用は少ない ・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 ・「運行ダイヤ」への満足度が32%と特に小さい <p>■財政状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業による地域間幹線補助)を受け運行 ・運行補助費用として、町より補助金を年間約20万円支出している |
| <p>スクールバス</p> | <p>人口減少・少子化により、小中学校への通学者が減少する一方で、スクールバスの運行費用の負担が大きい状態</p> <p>■運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小学校3校は朝1便・夕2便、中学校は朝1便・夕2便(10月~2月中旬は夕1便)でスクールバスを運行 <p>■利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小学生は約210名(全児童の約5割)、中学生は約140名(全生徒の約6割)がスクールバスを利用して通学 ・自宅から学校までの距離が近くても利用する場合もみられる ・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 ・特に小学校について、スクールバス利用者は減少傾向にあり、少子化の影響で今後も利用者減少は続く見込み <p>■財政状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通交付税措置により、令和3年度は約6割の負担減見込み |
| <p>デマンド交通 (えかんべ号)</p> | <p>令和2年4月の本格運行から利用者は増加しているものの、更なる利用促進が必要</p> <p>■運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年4月からミニバン車両3台で運行開始し、令和3年1月にはワゴン車1台を増車して運行 ・町内全域及び町外の5病院(矢板市(国際医療福祉大学塩谷病院、佐藤病院)、さくら市(黒須病院、氏家病院)、日光市(獨協医科大学日光医療センター))へ運行 ・自動車の乗降が可能な(介添え者の同行含む)塩谷町民が対象 ・運行時間は平日8~17時(随時運行)で(塩谷病院、日光医療センターへの送迎は8~14時のみ) <p>■利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年6月時点の登録者数は620人、平均利用者数は約19人/日と、本格運行してから増加傾向 ・特に75歳以上の高齢者の利用が多い ・午前中の利用が多い ・デマンド交通の運行について、町民の認知度が低い状況 <p>■財政状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度は約3千万円/年の経費を要する ・そのうち、令和2年度の国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業による地域内フィーダー系統補助)により、約170万円は補填 |

■利用者の意向

利用者の意向では、生活路線バスや路線バスの運行状況について認知していないことやスクールバスの運行の維持への不安、デマンド交通の利用方法が分からない等の意見が挙げられています。

表 利用者の意向

| 利用者 | 概要 |
|---------------|---|
| 公共交通に関する意向 | <ul style="list-style-type: none"> 生活路線バスや路線バスの利用頻度は低く、その理由としては自動車を利用した移動が多いことがあげられ、それ以外の要因としては、以前から指摘されている生活路線バスや路線バスの運行状況が町民に認知されていないことやそもそも公共交通が必要だと考えられていないことも、利用頻度を向上させない要因となっている。 |
| 小中学生の通学に関する意向 | <ul style="list-style-type: none"> 小中学生の通学ではスクールバスを利用していますが、今後、児童・生徒数の減少にともなうスクールバスの運行の維持に関して心配する声が存在する。 |
| 高校生の通学に関する意向 | <ul style="list-style-type: none"> 高校生の通学では、登校時は家族の通勤などと併せて最寄り駅又は高校まで送ってもらう生徒が多い状況。 家族が送迎を行う理由としては、登校時間とバス運行時間が合わないことだけでなく、運賃が高いことも理由にあげている。 一方で下校時は家族の送迎が難しく、条件が合えばバスを利用するとの意見も存在する。 |
| 高齢者の移動に関する意向 | <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の移動目的の多くは通院や生活関係であり、午前中に移動する希望が多い傾向。 その一方で、公共交通に頼らず移動されている高齢者もいることが分かっており、将来、移動ができなくなることの不安からデマンド交通の登録を行っている方がいる。 また、公共交通の利用方法が分からないなど、情報不足から利用を敬遠する方もいる。 高齢化の進展で、少し移動が不自由な高齢者の外出支援など、デマンド交通のサービスではカバーできないことを心配する意見もある。 |
| 障がい者の移動に関する意向 | <ul style="list-style-type: none"> 障がいのある人は、現在の生活で困っていることとして「外出に関すること」をあげており、外出に際して困ることとして「公共交通機関が少ない」ことをあげている。 |

3 地域公共交通の課題

現状等のまとめを踏まえて整理した地域公共交通の課題は以下のとおりです。

課題①：公共交通のサービス内容等の認知度・関心が低い

町では、公共交通の利用促進に向けて、運行状況等の広報チラシの作成や、特に自動車で1人で移動できない小中学生・高齢者等へ利用方法等を紹介する活動を行っていますが、依然としてサービス内容の認知度・関心が低い状況と考えられます。そのために、公共交通の具体的な利用シーンも想定されず、移動手段の選択肢の1つとしても挙がらない状態となっています。

課題②：学生の移動が家族による送迎に依存しており、子育て世代に負担が発生

子育て世代が暮らしやすいまちを目指す一方で、小学生については、小学校スクールバスのバス停までは、原則保護者同伴が必要な状況、町外に通学する高校生については、町外への移動手段である生活路線バス・路線バスが運行ダイヤや運賃等の面から使いづらく、結果として家族による自動車での送迎に依存せざるをえない状況であり、子育て世代に送迎の負担が発生しています。

課題③：高齢者や障がい者等が移動しやすい環境が不十分

令和2年度に本格運行を開始したデマンド交通により、高齢者を中心に町外の主要病院や町内各施設への移動手段を確保できるようになりました。しかし、デマンド交通は、介添者等の同行のもと1人で乗降できる住民が対象となっており、介添者がおらず1人では移動が困難な高齢者や障がい者等の移動手段は確保できていない状況です。また、生活路線バスの車両はバリアフリー化が進んでおらず、特に高齢者にとって利用しづらい状況です。

課題④：少子化により児童・生徒が減少している一方で、スクールバス運行経費が増加

少子化により、5年後には小学生が現状の約7割、中学生が現状の5割まで減少することが見込まれます。そのため、スクールバス利用者も徐々に減少することが考えられますが、スクールバスの運行経費は平成27年から増加している状況にあります。

課題⑤：将来のまちづくりを踏まえた交通網整備が必要

役場庁舎や日光医療センターの移転、少子高齢化を見据えた公共施設統合等の将来のまちづくりの検討・整備が進んでいますが、現状の公共交通では、将来拠点となりうる場所へのアクセス性を担保できていない状況にあり、その対応が必要です。

課題⑥：公共交通関連経費が増加傾向

生活路線バスについては、利用者が減少し運行効率が低下しています。また、デマンド交通については、利用者は徐々に増加していますが、利便性向上に向けて運行経費も増加しています。

4 地域公共交通網形成の基本的な考え方

1) 公共交通網形成における基本理念

塩谷町は、第6次振興計画において、まちの将来像として「豊かな自然に生まれ 人と人とがつながり 安全安心に暮らせる 塩谷町」を掲げるとともに、まちづくりの基本理念として、以下のとおり設定しています。

①人づくり : **人がつながるまちづくり**

- ◎ 町民一人ひとりがまちづくりの主役となり、町外の方ともつながりを持ち、みんなで協力し合うまちづくりを目指します。

②暮らしづくり : **誰もが安心して暮らせるまちづくり**

- ◎ 子どもから高齢者まで、誰もが安全安心かつ快適に楽しく、そしていつまでも暮らせるまちづくりを目指します。

③地域づくり : **地域ににぎわいのあるまちづくり**

- ◎ 役場新庁舎を中心とした、コミュニティが活性化し、産業が盛んな、にぎわいのあるまちづくりを目指します。

また、塩谷町都市計画マスタープランにおいては、まちの将来像の実現に向け重視すべき視点として、「定住の場・しごと場の場づくり」、「賑わい・交流環境づくり」の2つを設定し、公共交通ネットワークの維持・更新や地域バランスに配慮した賑わい拠点形成とネットワーク化を取組内容として示しています。

以上を踏まえると、塩谷町においては、人づくり・暮らしづくり・地域づくりを支えるために、子どもから高齢者まで誰もが、日常生活や地域活動において必要な移動ができる環境を維持することが求められます。

以上を踏まえ、本計画の基本理念（塩谷町における公共交通の目指すべき姿）を下記のとおり定めます。

【本計画の基本理念】

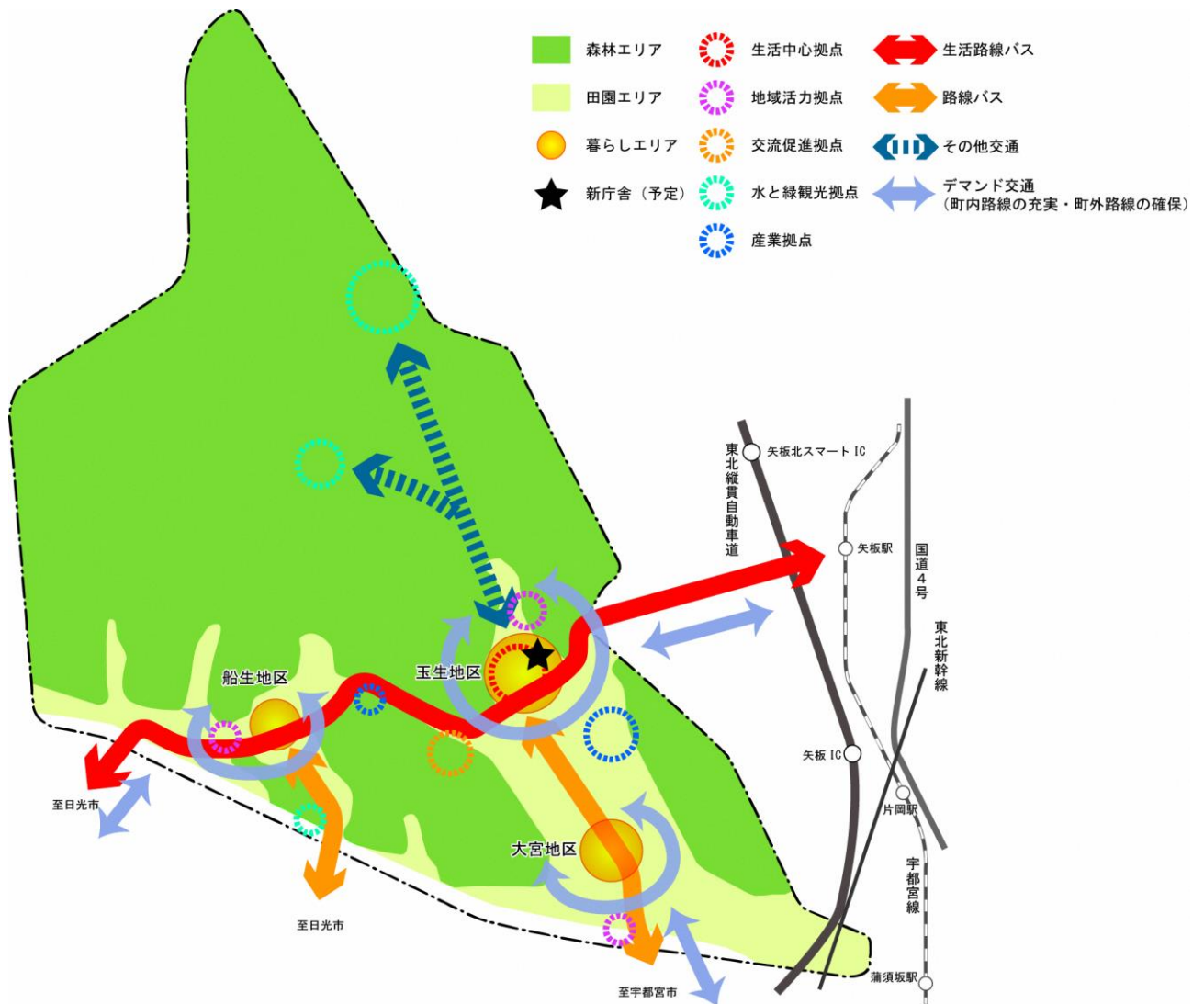
町民誰もが、困ることなく生活上必要な移動ができるまち

2) 公共交通網形成における基本方針

塩谷町において、「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」を目指すために、本計画期間 5 年間に於いては、まず、現状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があります。具体的には、下図のとおり、高校や総合病院、商業施設などの主要施設が立地する日光市・矢板市・宇都宮市方面へのアクセスに加え、新庁舎やスーパー等の町内主要施設へのアクセス、町内の小中学生の遠距離通学支援や通学の安全確保のための手段を、新庁舎移転を契機に堅持できる環境を整えることが重要となります。

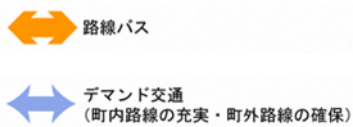
■ 塩谷町において求められる公共交通の役割

| 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 ・ 日光・矢板方面への「通勤」、「通学」の移動を担う | 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 ・ 宇都宮方面への「買物」のほか「通勤」、「通学」等の移動を担う | 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 ・ 町外の主要病院への「通院」の移動を担う | デマンド交通 | デマンド 運行 |
| 町内移動 | ○町内交通の確保 ・ 町内の主要施設における「通院」「買物」「行政サービス」「娯楽」の移動を担う ・ 町外移動時の町内の地域交通拠点までの移動を担う (定時定路線バスのフィーダー機能) | 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 ・ 小中学生の通学手段を担う | 町内路線 スクールバス | 定時 定路線 |



※水と緑観光拠点へのアクセスは、徒歩、自転車等のその他の交通の活用を想定しています。

図 塩谷町の公共交通の役割



※ 左軸の路線バス及びデマンド交通については、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線補助及び地域内フィーダー系統補助）を受け運行しており、今後も引き続き同補助を活用し、現状の公共交通サービスを持続的に提供していく。

以上から、本計画における基本方針（本計画の目標・施策の方向性）の1つとして、下記のとおり設定します。

基本方針①：効率的で持続可能な公共交通の運行

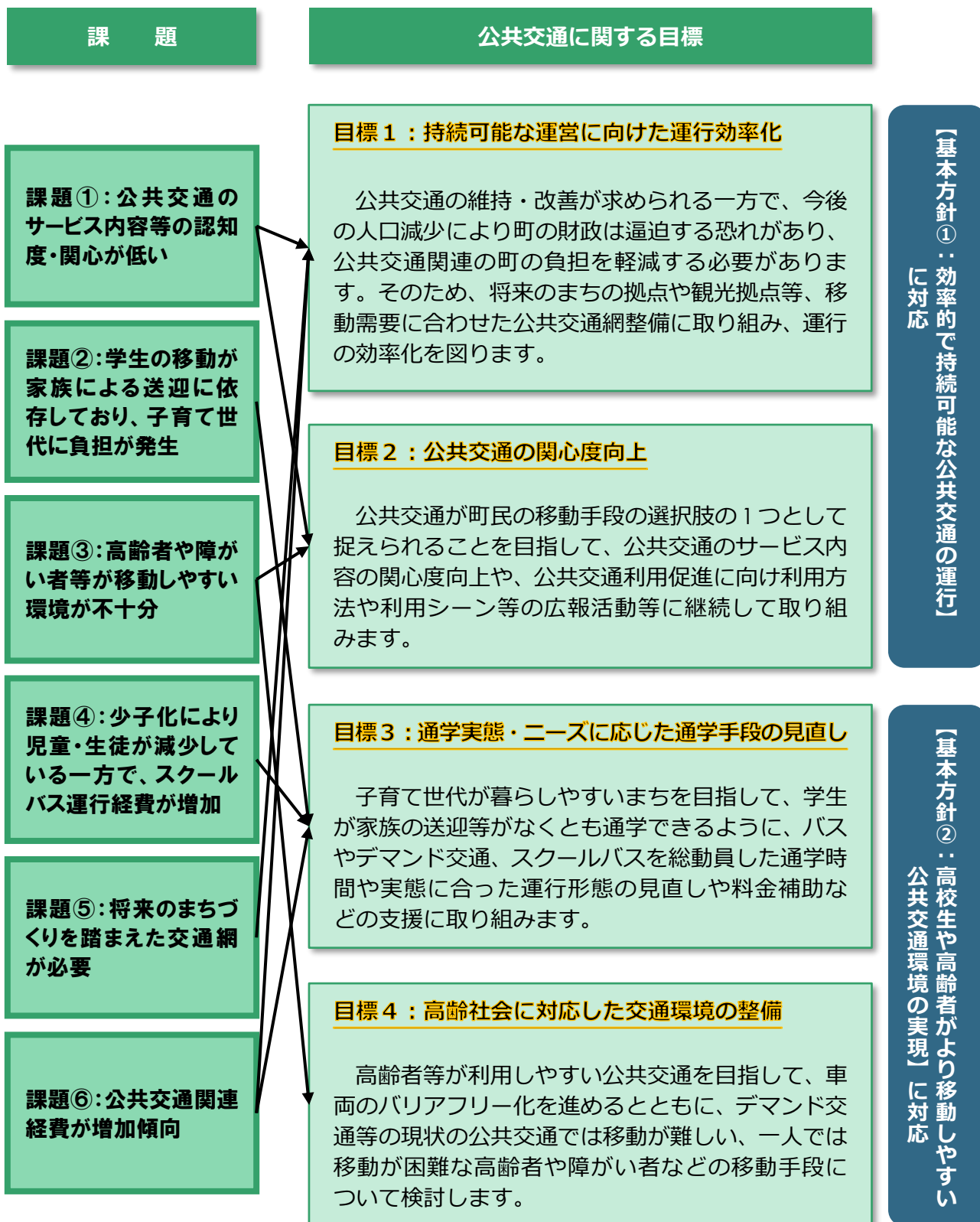
また、前項の基本理念を目指すにあたっては、町民のなかでも、自ら運転が難しい一方で、町外高校への通学等により移動が必要となる高校生や、日常生活において通院、通学等の移動が必要な高齢者に特に着目して、最低限の移動ができるように、一定程度のサービス水準で公共交通サービスを提供することが重要です。

以上から、本計画における基本方針（本計画の目標・施策の方向性）の1つとして、下記のとおり設定します。

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

3) 計画目標

前述した地域公共交通の課題や、基本的な方針を受けて、本計画の目標を下記のとおり設定します。



5 目標達成のための施策

1) 施策概要

本計画の目標を踏まえ、本計画では今後取り組むべき施策を下表のとおり整理しました。

表 目標と施策内容

| 目 標 | 施 策 | 事業・検討項目 |
|---------------------------------------|---|--|
| 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実施 | 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①：高齢者向け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検討 | 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動手段の確保 | 検討①：自助・互助・共助での輸送実施の可能性検討 |

2) 施策内容

各目標とそれぞれの目標に示した取り組むべき施策に関する内容を以下に示します。

目標 1 持続可能な運営に向けた運行効率化

公共交通の維持・改善が求められる一方で、今後の人口減少などにより町の財政は逼迫する恐れがあり、公共交通関連の町の負担を軽減する必要があります。そのため、将来のまちの拠点や観光拠点等、移動需要に合わせた公共交通網整備に取り組みます。

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

将来のまちづくりと連動するよう、新庁舎内の乗継拠点の整備や、移動需要に応じた公共交通の運行の見直しを実施します。

事業① 乗継拠点の整備

新しく完成する新庁舎は行政手続きだけでなく町民交流の場としての利用が考えられており、町の生活中心拠点として機能することが期待されています。そのため、**新庁舎への路線バスや生活路線バスでのアクセスを可能とする路線の変更など、運行内容について検討**を行います。

事業② 生活路線バスの運行見直し

生活路線バスについては、塩谷町だけでなく、矢板市、日光市も運行費用の負担をしています。今後の運行に際して、2市1町の利用者意向を踏まえて、**生活路線バスのルートや頻度、車両の大きさなどについて、利用者の利用動向と合わせた運行内容の見直し**を行います。
また、運賃収入だけでなく沿線の商業施設等からの広告収入や待合場所の提供等の協力を得るようなことを検討します。

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

令和2年度より運行開始したデマンド交通「えかんべ号」については、国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業による地域内フィーダー系統補助)を受けて運行を継続するとともに、利用者が増加傾向にあるなかで、更なる利用促進を図る必要があります。デマンド交通の利用者からのご意見や利用実績のデータから、**更に利用しやすい運行内容やサービスの改善**を行います。

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|----------------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 事業① | 企画調整課 交通事業者 | 新庁舎供用に合わせた 路線見直し | | 交通拠点としての利用検討 | | |
| 事業② | 企画調整課 交通事業者 | 運行見直し 検討 | 運行状況の確認・改善 | | | |
| 事業③ | 企画調整課 交通事業者 | 運行見直し 検討 | 運行状況の確認・改善 | | | |

目標 2 公共交通の関心度向上

公共交通が町民の移動手段の選択肢として捉えられることを目指して、公共交通のサービス内容の認知度向上や、公共交通利用促進に向け利用方法や利用シーン等の広報活動等に継続して取り組みます。

施策 2 公共交通利用促進に関する効果的な広報の実施

時刻表などの情報提供だけでなく、公共交通をどのような時に利用しているかなどの事例をお知らせするなど、公共交通の利用を誘発するような効果的な情報提供を行い、公共交通に対する関心度向上や利用促進を図ります。

事業① 効果的な情報発信

公共交通の利用者の多くは高齢者であるため、これまでどおり広報誌やチラシ作成など紙媒体での情報提供を行うとともに、高校生などの若者向けにスマートフォンやインターネットでの情報提供が行えるよう、情報提供の環境を整備することで、幅広い世代に多様な媒体を用いて広く町民に継続的に公共交通の利用状況を周知することで、公共交通の利用促進を図ります。

【情報提供内容】

- 時刻表やルートなどの運行改正に合わせた情報提供だけでなく、高齢者に対しては通院や買い物での賢い公共交通の利用、子育て世代向けに対しては夏休みの学校や塾、遊びなどでの送迎活用などといった、賢く利用している事例を定期的にお知らせ
- 高校生の通学では、サイクル&バスライドの利用を促すため、公共交通マップとしてバス停位置、通学に合わせた時刻表、駐輪場の設置バス停と利用方法をお知らせ

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 事業① | 企画調整課 交通事業者 産業振興課 | | | 検討・実施 | | |

施策3 公共交通利用啓発イベントの実施

公共交通の主たる利用者である小中学生や高齢者に向けた公共交通利用の啓発を目的としたイベントの開催などを継続的に行い、公共交通の認知と利用促進を図ります。

事業① 高齢者向け啓発イベントの実施

高齢者からはバスの利用の仕方が分からないなどの意見を伺っています。運賃の支払い、ICカードの使い方など、経験がないと利用をためらう傾向にあることも、高齢者に限らず公共交通利用を遠ざける一因と考えています。

このような状況を踏まえて、高齢者を対象に公共交通の利用方法や通院、買い物、余暇活動での活用方法について説明する公共交通利用教室を開催します。開催に際して

は、コミュニティセンターで開催されている高齢者向けイベントやサロンなどでの開催を検討します。内容については、広報資料なども有効に活用して理解を深めるような内容を検討します。

また、高齢者と接する機会が多い社会福祉協議会の職員などについても、公共交通利用教室以外での高齢者の買い物や通院での移動相談にお答えできるように、教室への参加促進を図ります。



図 高齢者イベントでの説明会

事業② 若年層向け啓発イベントの実施

子供のころから公共交通に慣れてもらうため、若年層向けの啓発イベントを実施します。

【小学校への啓発】

- 授業の一環として、バスの乗り方教室の継続的な実施
- 栃木県が配布している「のりもの・のりかたガイドブック（公共交通に関する副読本）」を活用し、子供だけでなく、ご両親も含めてバス利用を体験することで、公共交通利用に親しんでもらうことを検討



図 小学生乗り方教室

【中学生への啓発】

- 高校入学前に中学生やその保護者を対象にバスを利用した通学についてお知らせする場を設けることを検討
- 高校生の通学支援策の内容を理解してもらい、公共交通での高校通学の選択を促進
- 授業などの一環で公共交通に関連する講演などを行う機会があれば積極的に活用し、公共交通の重要性を啓発



図 公共交通に関する副読本

(出典：栃木県)

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 事業① | 高齢者支援課 保健福祉課 交通事業者 町民 | 検討・実施 | | | | |
| 事業② | 学校教育課 交通事業者 町民 | 検討・実施 | | | | |

目標3 通学実態・ニーズに応じた通学手段の見直し検討

子育て世代が暮らしやすいまちを目指して、学生が家族の送迎等がなくとも通学できるように、バスやデマンド交通、スクールバスを総動員した通学時間や実態に合った運行サービスや料金補助などの支援に取り組みます。

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）

高校生の登下校の実態に応じたバスの運行ルートや運行頻度の見直し、生活路線バスの運行効率化、通学費用の補助等の検討を行います。

事業① バスの運行ルート・運行頻度の見直し

高校生の通学に際してはバスの時刻が合わないなどの意見がありました。このような意見を反映するため、町が委託運行する生活路線バスについて、矢板駅方面、新高徳駅方面への通学者利用の動向を把握し、通学の実態に合わせた時刻表、運行頻度、ルートを検討し、運行の見直しを行うことで、バス利用の促進を図ります。

事業② 通学支援・補助策の実施

生活路線バスや路線バスを利用する際に運賃が高いとの意見がありました。公共交通を支える町外への通学者の公共交通利用離れを防ぐため、運賃施策や通学費補助策などについて検討・実施し、公共交通の利用促進を図ります。

【運賃施策の検討例】

- 登校時や下校時のどちらかでバスを利用したいとの意見を反映するため、生活路線バスでの片道定期券や生活路線バス・デマンド交通共通の回数券について発行の可能性や定期券購入に際する購入補助などについて検討

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 事業① | 企画調整課 交通事業者 | 運行見直し 検討 | | 検討・実施 | | |
| 事業② | 企画調整課 交通事業者 | 検討 | | 実施 | | |

施策5 スクールバス運用の見直し（小中学生対象）

将来に向けて小中学生が減少傾向にあることが分かっており、小中学生数の減少状況に合わせた効率的、効果的な通学手段について検討します。本計画では、小中学生の居住分布に合わせたスクールバス路線のルート見直しや路線統合、混乗などにより効率的な運行の検討を始めます。この検討を継続的に行い、小中学生数の状況に応じた通学手段のあり方を検討し、教育関係者などへ移動手段の転換について理解を図ることとします。

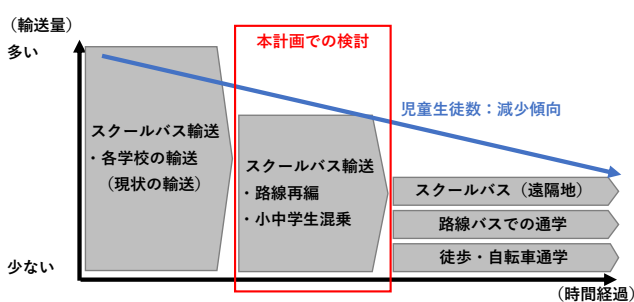


図 通学手段検討のプロセスイメージ

検討① スクールバス運行見直し

少子化に伴い小中学生の居住分布は将来変化することが分かっています。スクールバス運行見直しを含めた今後の学校の在り方について、令和4年度以降「学校規模適正化計画」を定め、計画に基づき、運用車両の見直しや路線の統合などの可能性について検討を行い、見直しによる影響や運行費用を含めた効果について検証を行うこととします。また、検討結果については教育関係者、保護者と共有し、実施に向けた理解を図ることとします。

令和3年の状況

令和9年の状況

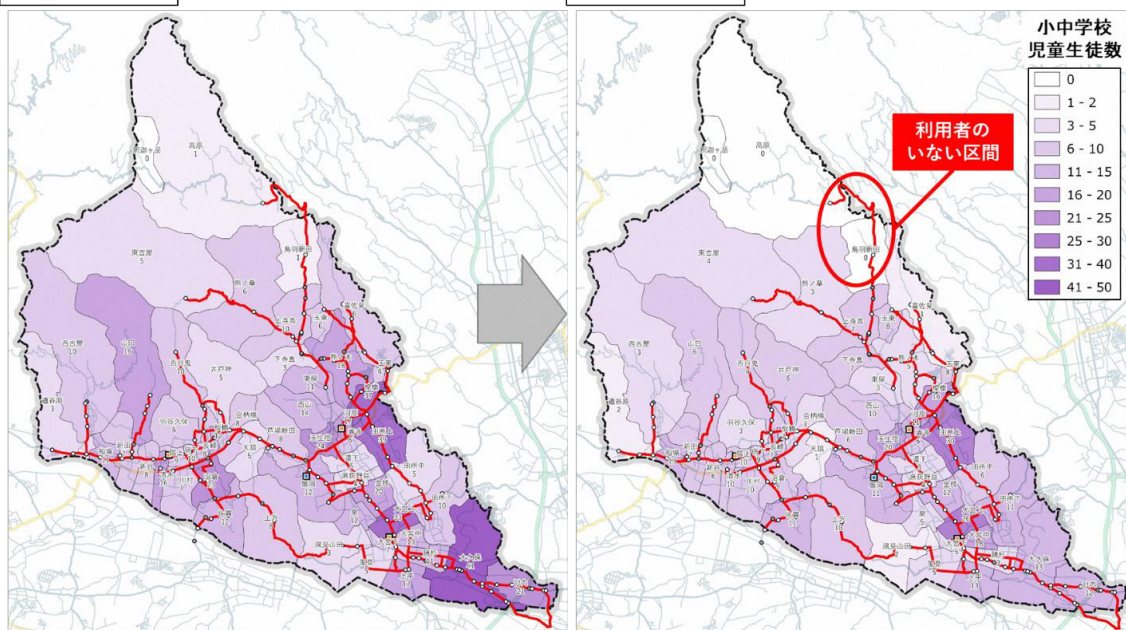


図 スクールバス路線と児童生徒数の地区別推移（小中学校）

検討② スクールバス混乗利用

スクールバス路線については、各小中学校で重複する路線があることが分かっています。これら路線の統合とその際に生じる小中学生の混乗について実施の可能性、問題点を検討します。運行見直し同様に検討結果については教育関係者、保護者と共有し、実施に向けた理解を図ることとします。

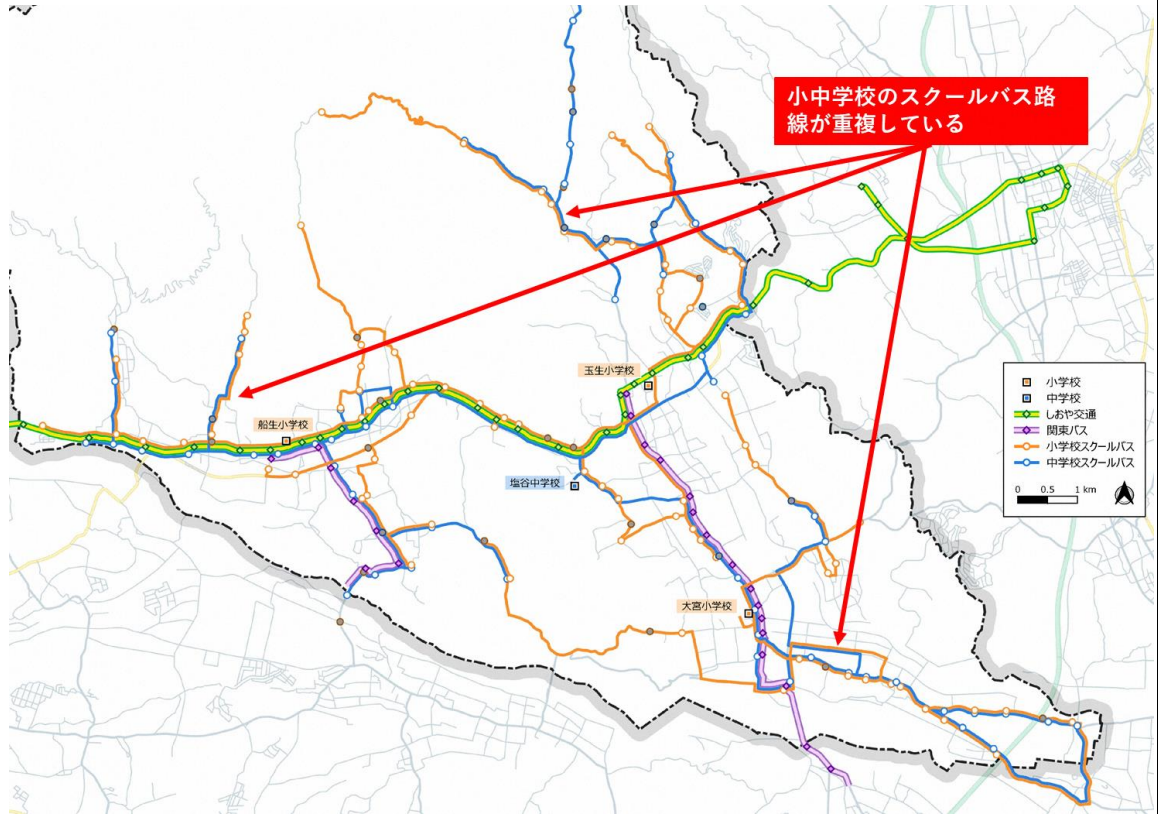


図 小中学校のスクールバス路線

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 検討① | 学校教育課 交通事業者 | 検討・実施 | | | | 新運行方針 策定検討 |
| 検討② | 学校教育課 交通事業者 | 検討・試行実施・試行評価 | | | | 新運行方針 策定検討 |

目標4 高齢社会に対応した交通環境の整備

高齢者等が利用しやすい公共交通を目指して、車両のバリアフリー化を進めるとともに、デマンド交通等の現状の公共交通では移動が難しい、一人では移動が困難な高齢者や障がい者などの移動手段について検討します。

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

高齢者や障がい者の方が公共交通の利用しやすい環境を作り上げていくため、交通事業者と協力して整備することとします。

事業① 公共交通のバリアフリー化

高齢者、障がい者の方が乗降しやすい車両を導入することを目指します。バス車両ではノンステップバスなどの障がい者、高齢者の利用に配慮した車両、デマンド交通ではユニバーサルデザイン車両に切り替えるよう交通事業者と協力して改善を図ります。

事業② 高齢者・障がい者への接遇・サービス改善

デマンド交通を利用する高齢者の意見から、運転手の丁寧な対応が利用を継続する契機となっていることが分かっています。このように運転手の接遇について、交通事業者と協力して向上を図ることとします。

また、運行面では視覚障がい者に対応した車内アナウンスの実施、付き添い者の同行を希望される方が多いことも分かっていますので、付き添い者の運賃見直し策などについて検討を行い、利用しやすい環境を整えるようにします。

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 事業① | 企画調整課 交通事業者 | 検討 | | 実施 | | |
| 事業② | 高齢者支援課 保健福祉課 企画調整課 交通事業者 | | | 検討・実施 | | |

施策7 移動困難者に対する移動手段の確保

普段の生活において、行きたいところに行けない高齢者や障がい者等の移動困難者に対し、地域ボランティアによる輸送を検討し、移動手段の確保を図ります。

検討① 自助・互助・共助での輸送実施の可能性検討

少し足の不自由な高齢者や一人でも支援があれば移動できる障がい者の方への対応を考える必要があるとのご意見があります。特に高齢化が進む社会状況や高齢者、障がい者の方の外出支援による健康増進などを考慮すると、公共交通での高齢者、障がい者の方の対応に加えて、細やかな対応が可能となる新しい移動手段を検討する必要があります。

このような移動の要望に対応する方法として、運転ボランティア、付き添い者同行を可能とする地区内運行など、自助、互助、共助の仕組みでの輸送が地域内で検討された際に、支援していく必要があります。このような取り組みについては、国では「自家用有償旅客輸送」の制度見直しや、栃木県においても、「地域公共型生活交通」として導入の支援が行われています。

これらのご意見や動向を踏まえながら、**町内で実現可能な自助、互助、共助での輸送の仕組みづくりと試行を行い、実現に向けた支援を検討**します。

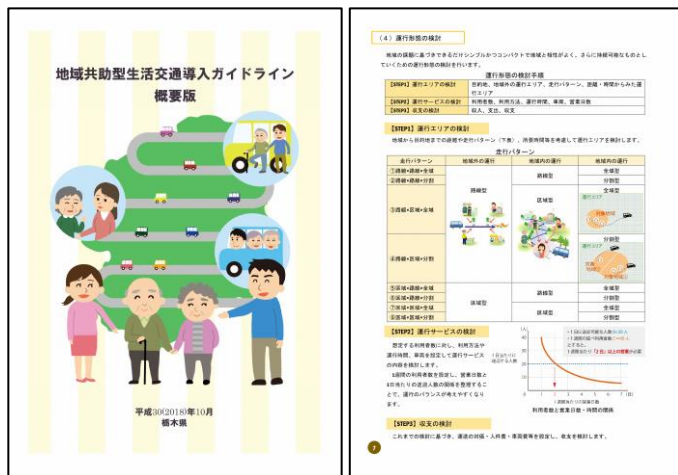


図 地域共助型生活交通導入ガイドライン
(出典：栃木県)

| 事業・検討 | 実施主体 | スケジュール | | | | |
|-------|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 令和4年度 2022年度 | 令和5年度 2023年度 | 令和6年度 2024年度 | 令和7年度 2025年度 | 令和8年度 2026年度 |
| 検討① | 高齢者支援課 保健福祉課 社会福祉協議会 企画調整課 町民 | 実施方策の支援 | | | | |

6 計画の達成状況の評価

1) 目標の達成状況の評価指標

本計画の目標の達成状況を評価するため、評価指標及び目標値を次のとおり定めました。

■ 共通の評価指標

| 評価指標 | ① 町民等の公共交通利用者数（生活路線バス乗車人数、路線バス乗車人数、デマンド交通利用者数の合計） ② バスの便が悪く、通勤、通学に不便という人の割合 ③ 公共交通の収支率（生活路線バス、デマンド交通の合計）※ ₁ ④ 公共交通への公的資金投入額（町負担分）※ ₂ | | |
|----------|---|---|--------------------------|
| 指標値 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 |
| | ① 町民等の公共交通利用者数 | 約 19,000 人/年※ ₃ (令和 2 年) | 21,500 人/年 (令和 8 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% (令和元年) | 32.7% (令和 8 年) |
| | ③ 公共交通の収支率 | 8% (令和 2 年) | 10% (令和 8 年) |
| | ④ 公共交通への公的資金投入額（町負担分） | 約 8,500 万円/年 (令和 2 年) | 約 8,500 万円/年 (令和 8 年) |
| 数値設定の考え方 | ① 町民等の公共交通利用者数 | 路線バスとデマンド交通の利用者数の目標値をもとに設定した。 | |
| | ② バスの便が悪く、通勤、通学に不便という人の割合 | 毎年 1% ずつ改善することを目標として設定した。 | |
| | ③ 公共交通の収支率 | デマンド交通利用者の増加並びに生活路線バス・デマンド交通の運行効率化により、収支率が 2% 改善することを想定して設定した。 | |
| | ④ 公共交通への公的資金投入額（町負担分） | 公共交通の利用促進、効率化により、負担額については現状維持することを想定して設定した。 | |
| 計測方法 | ① 町民等の公共交通利用者数 | 各交通事業者からのデータ提供を求め、生活路線バスの乗車人数、路線バスの町内バス停での乗車人数※ ₄ 、デマンド交通利用回数を町で集計 | |
| | ② バスの便が悪く、通勤、通学に不便という人の割合 | 町による町民アンケート調査の実施と結果の集計 | |
| | ③ 公共交通の収支率 | 各交通事業者より実績値を提供 | |
| | ④ 公共交通への公的資金投入額（町負担分） | 町による各交通事業者へ支払う補助費用等の集計 | |

※₁：路線バスの収支率は町外の運行に大きく依存することから、「公共交通の収支率」の評価対象外とする。

※₂：「公共交通への公的資金投入額（町負担分）」については、生活路線バス・路線バス・デマンド交通・スクールバスそれぞれの町負担費用の合計値を算出する。

※₃：関東自動車利用者数については、塩谷町における月間乗降客数のデータを 2 で割って月間乗車人数として、12 か月で拡大して算出する。

※₄：月間乗降客数のデータを 2 で割って月間乗車人数として、12 か月で拡大する。

■各目標の評価指標

| | | | |
|-----------------|---|--------------------------------------|-----------------|
| 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 | | |
| 評価指標 | ① 住民等の1日あたり生活路線バス乗車人数 ② 住民等の1日あたり路線バス乗車人数 ③ 1日あたりデマンド交通利用者数 | | |
| 指標値 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 |
| | ① 住民等の1日あたり生活路線バス乗車人数 | 27人/日 (令和2年) | 27人/日 (令和8年) |
| | ② 住民等の1日あたり路線バス乗車人数 | 25人/日 (令和元年) | 25人/日 (令和8年) |
| | ③ 1日あたりデマンド交通利用者数 | 13.9人/日 (令和2年) | 25人/日 (令和8年) |
| 数値設定の考え方 | ① 住民等の1日あたり生活路線バス乗車人数 | 人口減少等の状況を考慮しつつ、利用状況を維持することを想定して設定した。 | |
| | ② 住民等の1日あたり路線バス乗車人数 | 人口減少等の状況を考慮しつつ、利用状況を維持することを想定して設定した。 | |
| | ③ 1日あたりデマンド交通利用者数 | 月500人の利用を想定して設定した。 | |
| 計測方法 | ① 住民等の1日あたり生活路線バス乗車人数 | 交通事業者からのデータ提供を求め町で集計 | |
| | ② 住民等の1日あたり路線バス乗車人数 | 交通事業者からのデータ提供を求め町で集計 | |
| | ③ 1日あたりデマンド交通利用者数 | 交通事業者からのデータ提供を求め町で集計 | |

| | | | |
|-----------------|--|--------------------------------|----------------|
| 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実施 | | |
| 3 | 公共交通利用啓発イベントの実施 | | |
| 評価指標 | ① 利用促進に関する広報実施数 ② 高齢者向け啓発イベントの開催回数 ③ 若者向け啓発イベントの開催回数 | | |
| 指標値 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 |
| | ① 利用促進に関する広報実施数 | 1回/年 (令和2年) | 3回/年 (令和8年) |
| | ② 高齢者向け啓発イベントの開催回数 | 0回/年 (令和2年) | 3回/年 (令和8年) |
| | ③ 若者向け啓発イベントの開催回数 | 0回/年 (令和2年) | 4回/年 (令和8年) |
| 数値設定の考え方 | ① 利用促進に関する広報実施数 | 紙媒体やインターネットなど多様な媒体による実施を目標とした。 | |
| | ② 高齢者向け啓発イベントの開催回数 | 各地区で年1回実施することを目標とした。 | |
| | ③ 若者向け啓発イベントの開催回数 | 各学校で年1回実施することを目標とした。 | |
| 計測方法 | ① 利用促進に関する広報実施数 | 実施実績 | |
| | ② 高齢者向け啓発イベントの開催回数 | 実施実績 | |
| | ③ 若者向け啓発イベントの開催回数 | 実施実績 | |

| | | | |
|----------------------|---|--|--------------------|
| 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） | | |
| 5 | スクールバス運用の見直し（小中学生対象） | | |
| 評価指標 | ① 通学定期券購入者数（生活路線バス） ② 教育委員会点検評価の実施件数 | | |
| 指標値 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 |
| | ① 通学定期券購入者数 ^{※1} | 81 人/年 ^{※2} (令和 2 年) | 81 人/年 (令和 8 年) |
| | ② 教育委員会点検評価の実施件数 | 0 件/年 (令和 2 年) | 1 件/年 (令和 8 年) |
| 数値設定 の考え方 | ① 通学定期券購入者数 | 現状を維持することを想定して設定した。 | |
| | ② 教育委員会点検評価の実施件数 | 教育委員会点検評価にスクールバスに係る点検項目を追加し、外部評価を実施する。 | |
| 計測方法 | ① 通学定期券購入者数 | 交通事業者からのデータ提供を求め町で集計 | |
| | ② 教育委員会点検評価の実施件数 | 町教育委員会による実施実績を集計 | |

※1：関東自動車については、塩谷町在住者の通学定期券購入者数の把握が困難なことから、しおや交通のデータで評価する。

※2：通勤通学定期券購入者数が 81 人だが、通勤定期券購入者数は極めて少ないことから、通学定期券購入者数として示す。なお、通勤定期・通学定期それぞれのデータは保有していない。

| | | | |
|-----------------|--|--|--------------|
| 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 | | |
| 7 | 移動困難者に対する移動手段の確保 | | |
| 評価指標 | ① バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の実施やサービス対応件数 ② 自助・互助・共助に関する検討、社会実験などの支援件数 | | |
| 指標値 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 |
| | ① バリアフリー等対応件数 | 0件 (令和2年) | 2件 (令和8年) |
| | ② 自助・共助等の支援件数 | 0件 (令和2年) | 3件 (令和8年) |
| 数値設定の考え方 | ① バリアフリー等対応件数 | 生活路線バス、デマンド交通それぞれでのバリアフリー等の対応を行うことを想定して設定した。 | |
| | ② 自助・共助等の支援件数 | 各地区で1件以上の実施検討の支援を行うことを想定して設定した。 | |
| 計測方法 | ① バリアフリー等対応件数 | 交通事業者からのデータ提供を求め町で集計 | |
| | ② 共助などの支援件数 | 町による支援実績を集計 | |

これら評価指標に基づき、塩谷町では指標別に評価の実施主体と評価スケジュールについては次項に示すとおりです。これらの施策実施と指標達成の状況については進捗管理スケジュールに基づいて実施します。

表 評価指標別の評価実施主体とスケジュール

| 目 標 | 評価指標 | 実施主体 | 評価スケジュール（年度） | | | | |
|-----|---------------------------------|---------------|--------------|----|----|----|----|
| | | | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 |
| 共通 | ①町民等の公共交通利用者数 | 塩谷町 各交通事業者 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ②バスの便が悪く、通勤、通学に不便という人の割合 | 塩谷町 | — | — | — | — | ● |
| | ③公共交通の収支率 | 塩谷町 各交通事業者 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ④公共交通への公的資金投入額（町負担分） | 塩谷町 | ● | ● | ● | ● | ● |
| 1 | ①利用促進に関する広報実施数 | 塩谷町 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ②高齢者向け啓発イベントの開催回数 | 塩谷町 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ③若者向け啓発イベントの開催回数 | 塩谷町 | ● | ● | ● | ● | ● |
| 2 | ①住民等の1日あたり生活路線バス乗車人数 | 塩谷町 各交通事業者 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ②住民等の1日あたり路線バス乗車人数 | 塩谷町 各交通事業者 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ③1日あたりデマンド交通利用者数 | 塩谷町 各交通事業者 | ● | ● | ● | ● | ● |
| 3 | ①通学定期券購入者数 | 塩谷町 各交通事業者 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ②教育委員会点検評価の実施件数 | 塩谷町 | ● | ● | ● | ● | ● |
| 4 | ①バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の実施やサービス対応件数 | 塩谷町 各交通事業者 | — | — | — | — | ● |
| | ②自助・互助・共助に関する検討、社会実験などの支援件数 | 塩谷町 | ● | ● | ● | ● | ● |

2) 検証の方法

(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) 進捗管理・評価スケジュール

本計画に掲げる施策を着実に実施し、目指す将来の公共交通の姿を実現するため、各施策の実施状況や評価指標の達成状況を定期的に把握し、計画の見直し等を通じて改善を図るPDCAサイクルを実施していきます。

PDCAサイクルの運用にあたっては、地域公共交通会議で計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて取り組み内容やスケジュールを見直します。

なお、新型コロナウイルスなどのような社会情勢等に変化があった場合は、計画期間内であっても、本計画の見直しを行います。

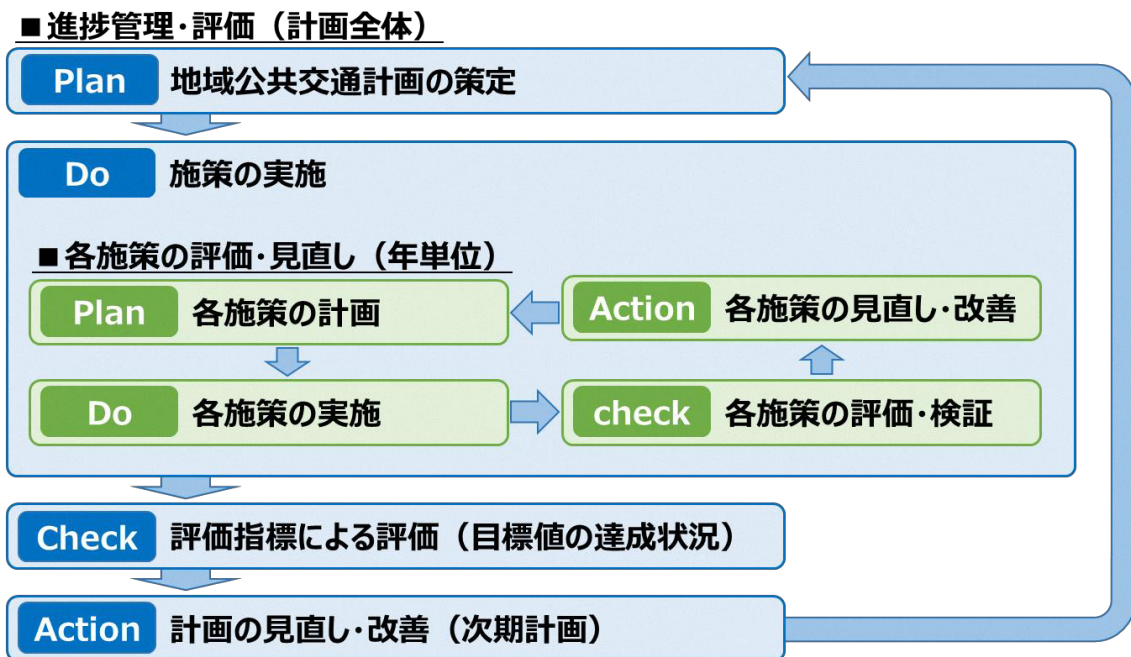


図 PDCAサイクルのイメージ

PDCA サイクルを適切に運用するためには、行政の予算請求時期、国や県の補助申請時期、地域公共交通会議の開催時期など、これらの検討や開催時期と連携したスケジュールを整理することが必要です。

塩谷町では、年度単位で計画全体の進捗管理や評価スケジュールを整理し、PDCA サイクルの考え方に合わせた管理を行っていきます。

なお、施策内容の具体的な検討や実施に向けて、関係主体から意見を収集し、具体内容について議論する場として、交通事業者を中心としたバス検討部会や、PTA や学校関係者を中心としたスクールバス検討部会を設置し、必要に応じて会議を開催します。

表 計画全体の進捗管理及び評価スケジュール

| PDCAサイクル | | 進捗管理・評価スケジュール | | | | | | |
|----------------|-------------|---------------|--------------|--------|--------|--------|------------|----------|
| | | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度以降 |
| Plan (計画) | 地域公共交通計画の策定 | 計画策定 | | | | | 次期計画の検討・策定 | |
| Do (実施) | 各施策の実施 | | 各施策の実施 | 各施策の実施 | 各施策の実施 | 各施策の実施 | 各施策の実施 | 次期計画への反映 |
| Check (評価) | 評価指標による評価 | | 目標値の達成状況 | | | | | |
| Action (改善) | 計画の見直し・改善 | | 必要に応じて見直し・改善 | | | | | |

表 年間の進捗管理及び評価スケジュール

| 項目 | | | 進捗管理・評価スケジュール | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|------------|-----------------|----|----|-----------|----|----|--------|----------|---------|-------|-------|----|----|
| | | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | |
| PDCA サイクル | Plan (計画) | 各施策の計画 | 新規施策検討/施策見直しの反映 | | | | | | | | | | | | |
| | Do (実施) | 各施策の実施 | 各施策の実施 | | | | | | | | | | | | 反映 |
| | Check (評価) | 各施策の評価・検証 | | | | | | | データ提供 | データ収集・整理 | | 評価・検証 | 反映 | | |
| | Action (改善) | 各施策の見直し・検討 | | | | | | | | | | | 見直し検討 | | |
| 地域公共交通会議 | | | | | ● | | | | | | | | | | |
| 部会 | バス検討部会 | | 必要に応じて実施 | | | | | | | | | | | | |
| | スクールバス検討部会 | | 必要に応じて実施 | | | | | | | | | | | | |
| その他 | | | | | ● | 各種補助申請の準備 | | ● | 各種補助申請 | | 次年度予算請求 | | | ● | 反映 |

資料編

1 地域の現況

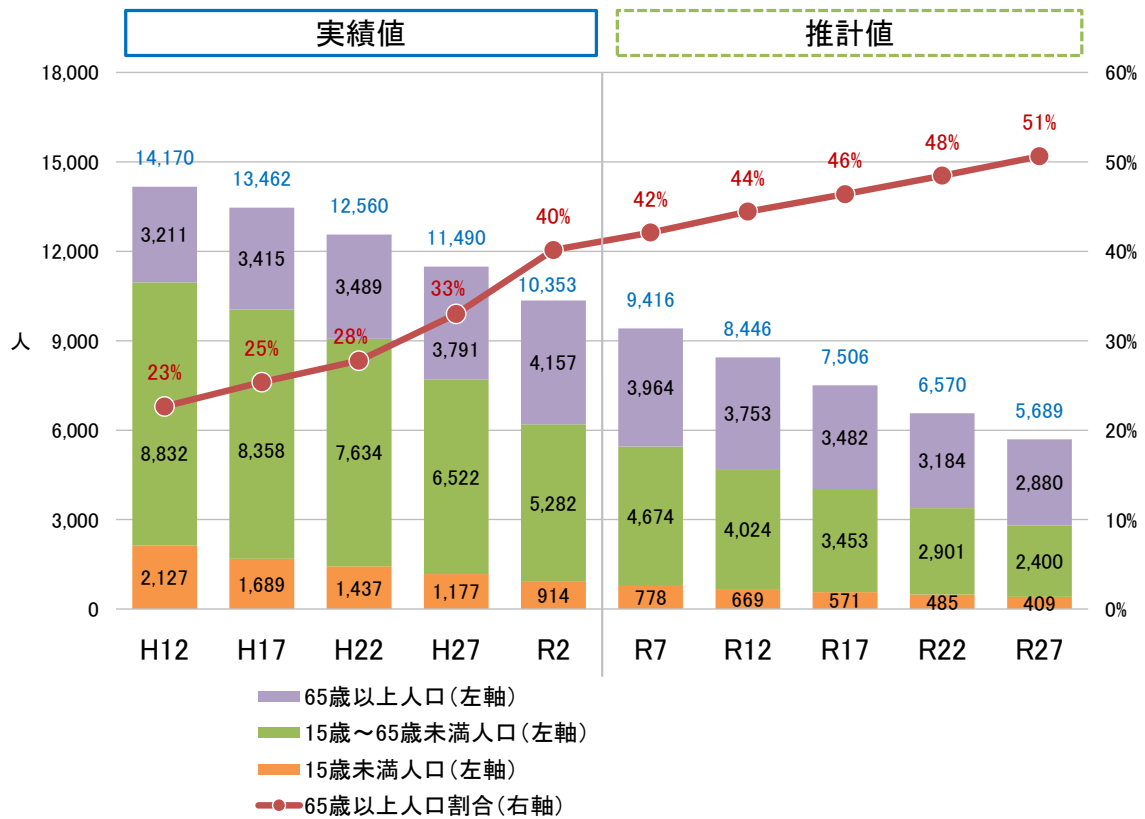
1) 人口動向

(1) 人口変動

塩谷町の人口は、令和2年国勢調査によると、令和2年10月1日現在で10,354人、世帯数は3,623世帯となっています。

人口は年々減少しており、平成12年と比較すると令和2年は約26%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。

さらに、令和27年の人口は約5,700人と推計されており、平成27年の約50%に減少するものと見込まれています。また、高齢化率は5割に達すると推計されています。



※実績値には、年齢不詳のデータを含まない

図 人口（年齢構成別）の推移及び将来予測（平成12年～令和27年）

出典：総務省統計局「国勢調査」（平成12年～令和2年）、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30年推計）

(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、各地区の人口は玉生地区が約4,300人、船生地区が約3,700人、大宮地区が約4,100人となっています。

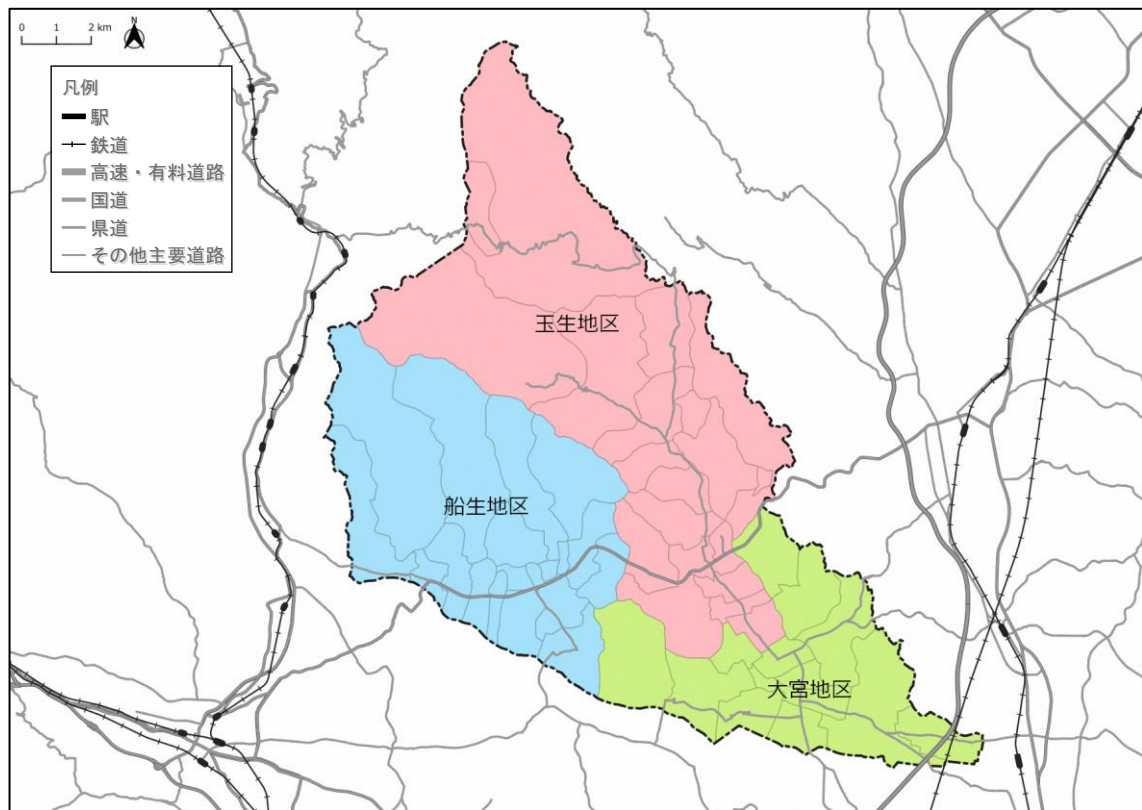


図 塩谷町3地区区分図

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）

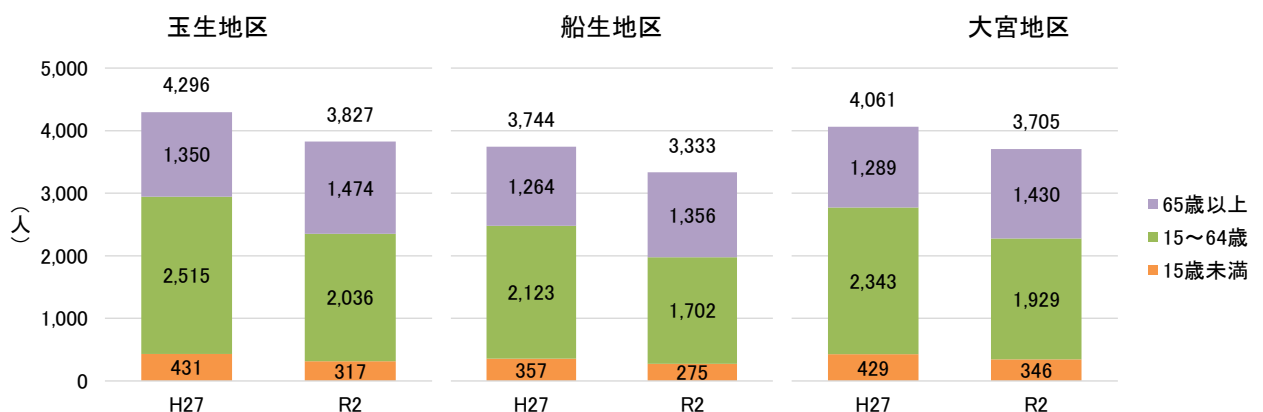


図 地区別の人口推移（年齢構成別）（平成27年・令和2年）

出典：塩谷町住民基本台帳

(3) 行政区別人口の変化率

塩谷町は、全部で 54 の行政区が存在します。平成 27 年と令和 2 年の人口の変化率を確認すると、泉、喜多を除くすべての行政区において、人口が減少、あるいは変化のない状態です。特に、玉生地区の高原では約 20%の人口が減少しています。

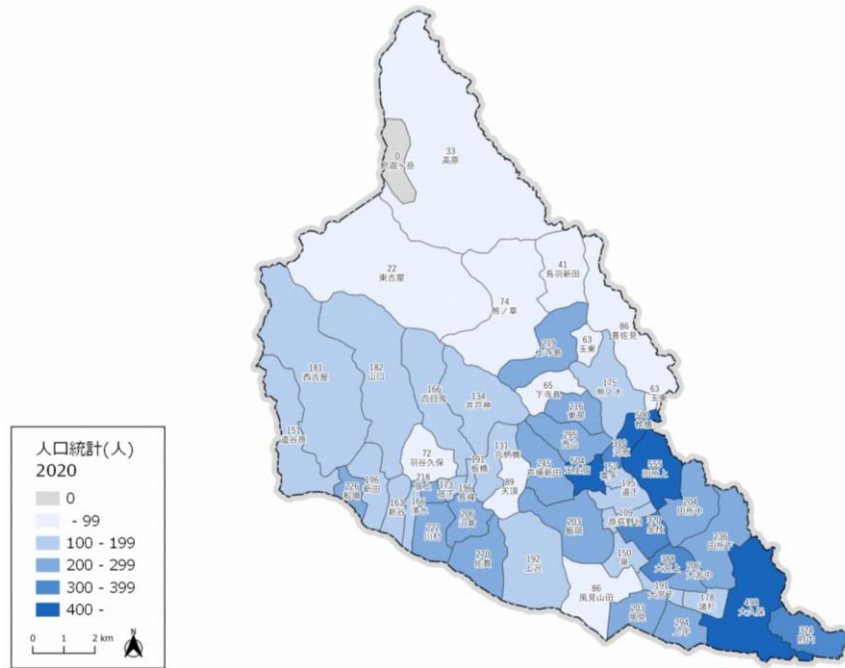


図 行政区別の人口（令和2年）

出典：塩谷町住民基本台帳

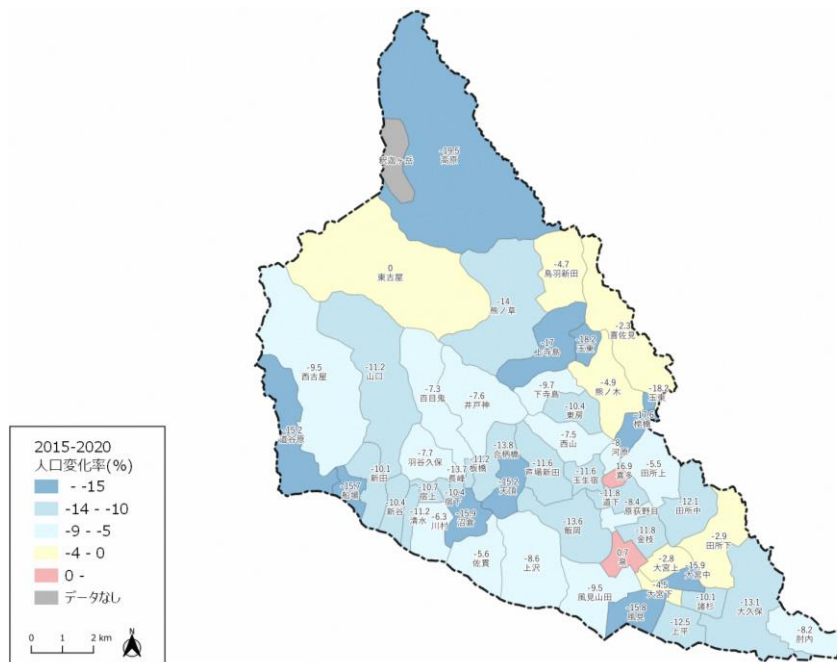


図 行政区別の人口変化率（平成27年・令和2年）

出典：塩谷町住民基本台帳

2) 地理・地勢及び土地利用

(1) 地形

塩谷町は、北部は山間部、中部から南部にかけては平野部であり、町役場等の公共施設や各地区の住宅は中部から南部にかけて多く立地しています。そのため、高原・上寺島等の玉生地区の一部地域の居住者は、日常移動において坂道を通って中部・南部等に移動する必要があり、移動上の制約が大きい状況にあります。

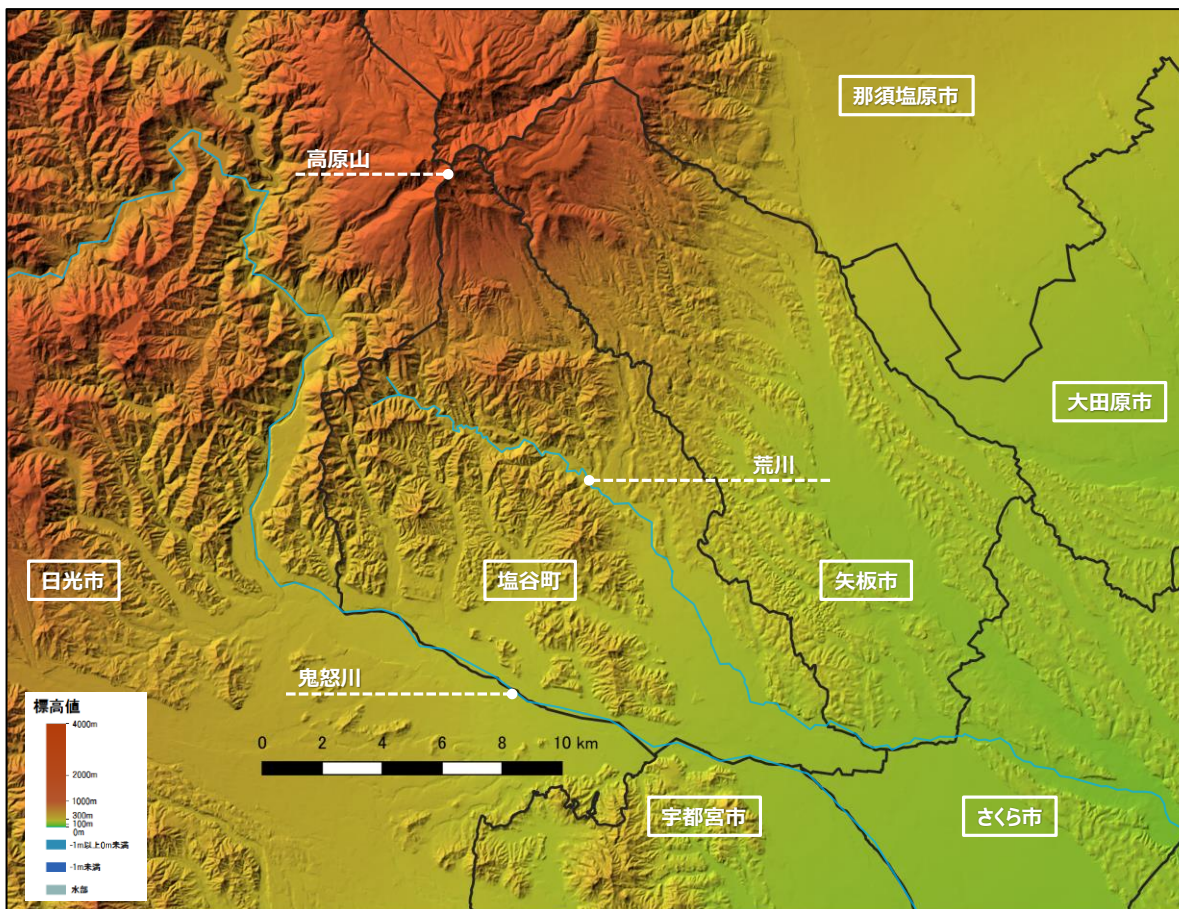


図 標高図

出典：国土交通省「国土地理院地図」

(2) 土地利用現況

塩谷町の市街化区域は玉生地区・船生地区・大宮地区それぞれに設定されており、公共施設や住宅が多く立地していますが、市街化区域外にも様々な施設立地がみられます。

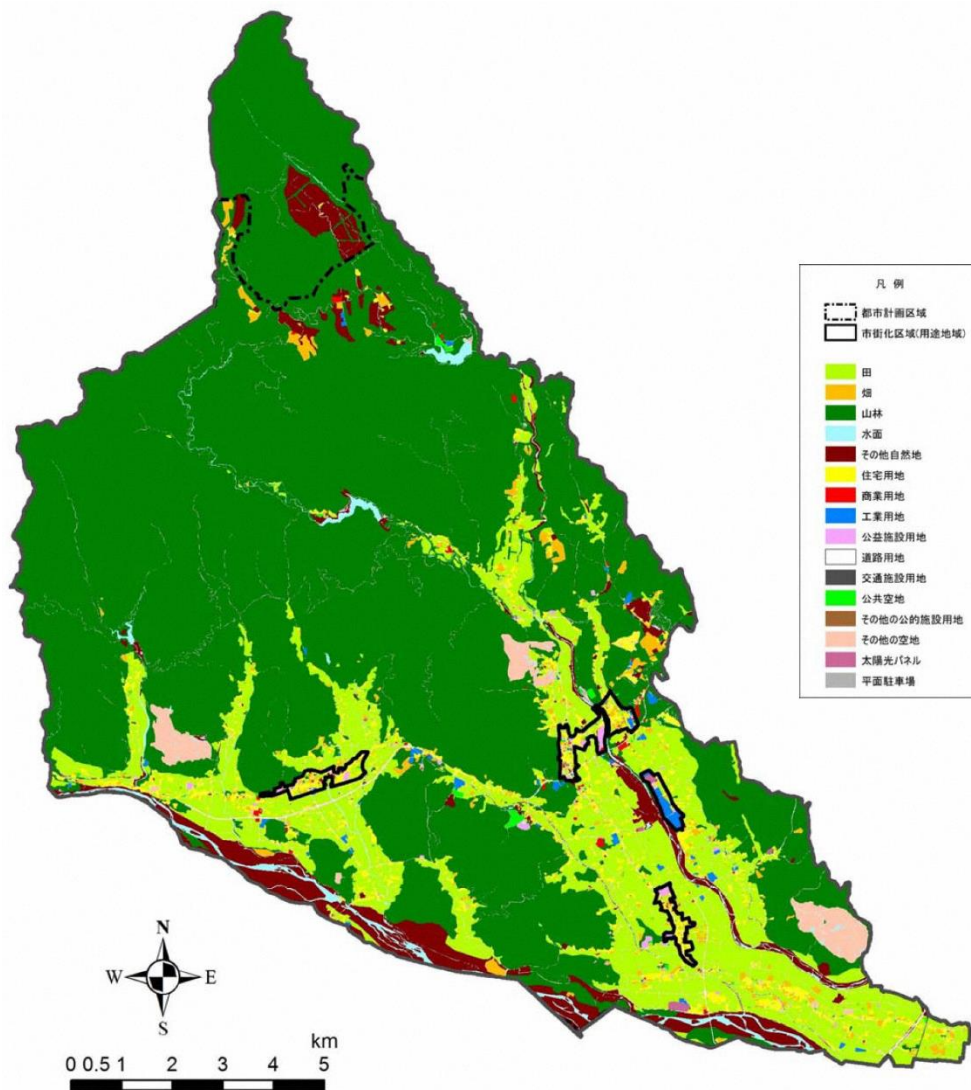


図 土地利用現況図

出典：栃木県「土地利用現況図（塩谷都市計画区域）」（平成28年3月31日時点）

(3) 施設立地状況

① 主な行政施設等

町内の行政施設は、玉生地区の役場周辺を中心に立地しています。なお、町役場は令和5年に移転予定です。

郵便局や銀行についても、役場周辺に立地しています。

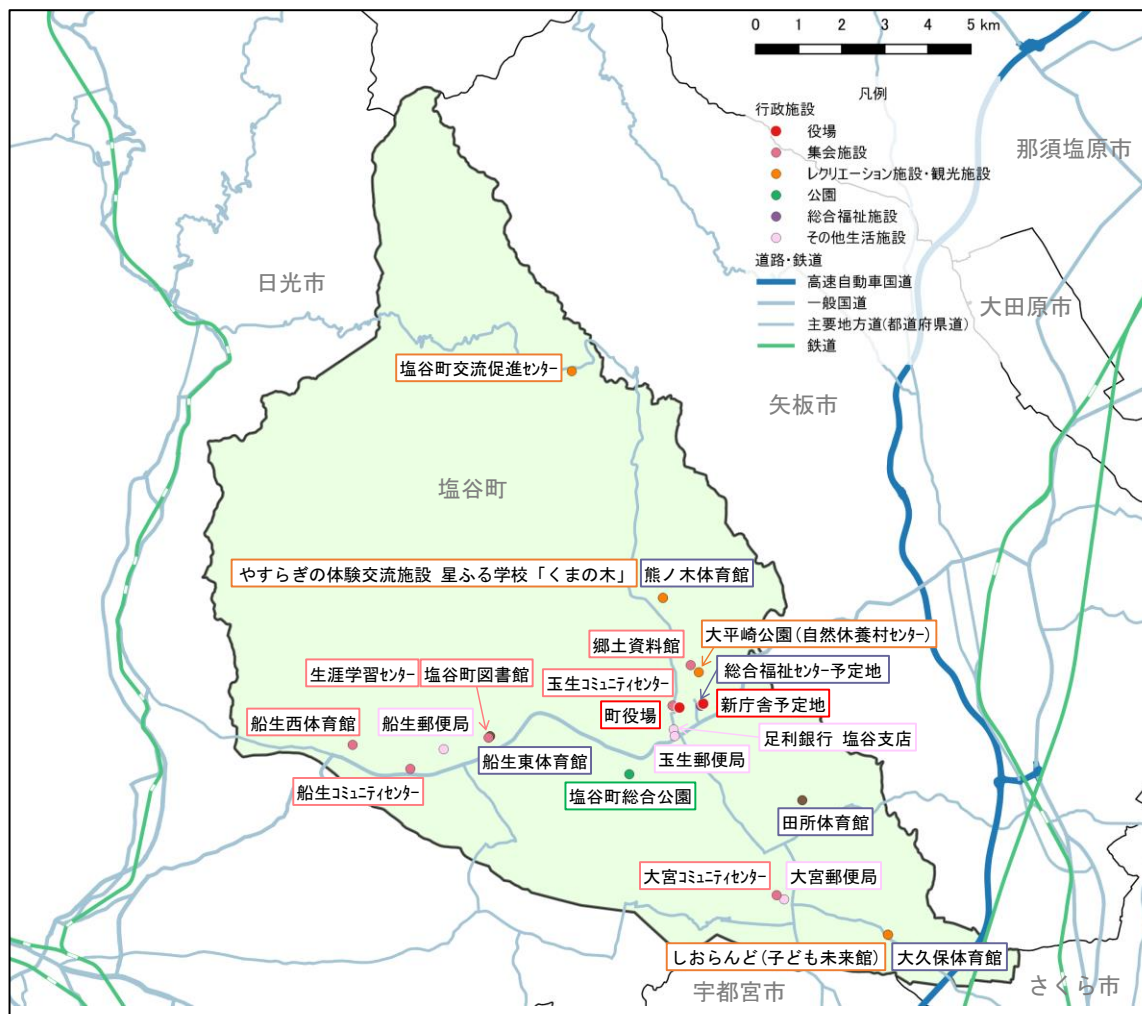


図 主要施設立地地図

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）

②主な教育施設

町内の教育施設は、小学校が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。

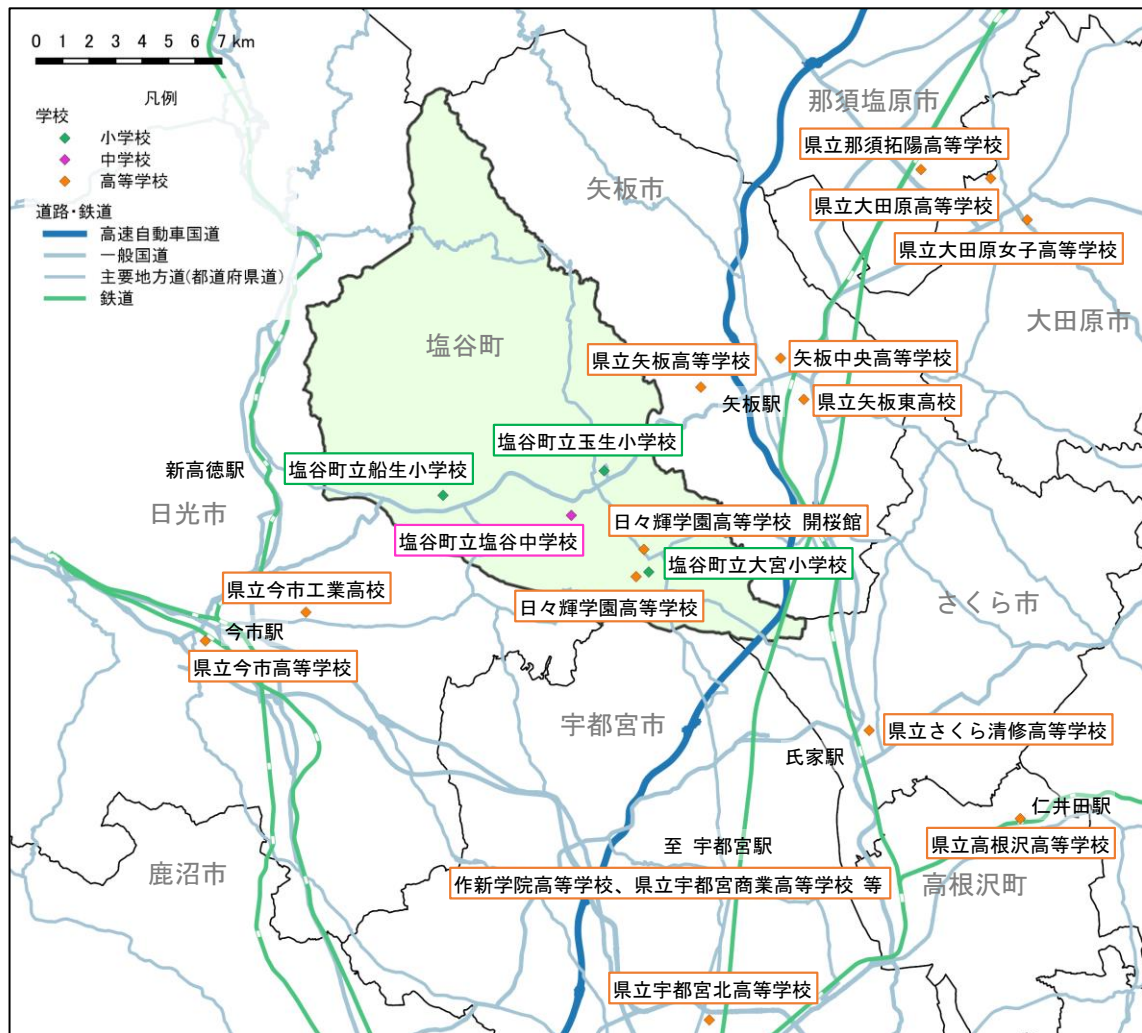


図 塩谷町内および近隣市の教育施設立地状況

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）

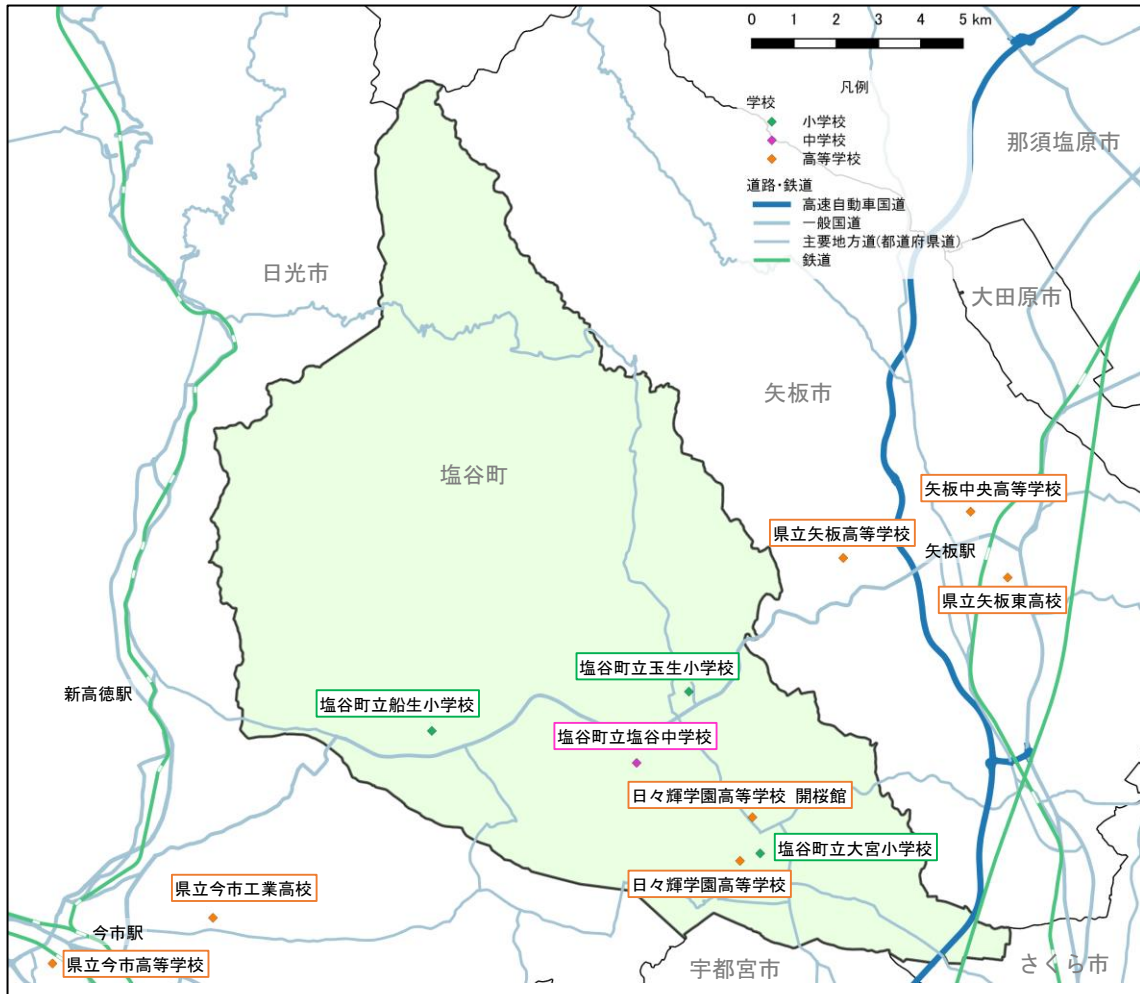


図 塩谷町内および近隣市の教育施設立地状況【町拡大図】

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）

③主な医療施設

町内には複数の医院が立地していますが、町民が主に通院する総合病院等の病院については、日光市や矢板市、さくら市等の町外に立地しています。

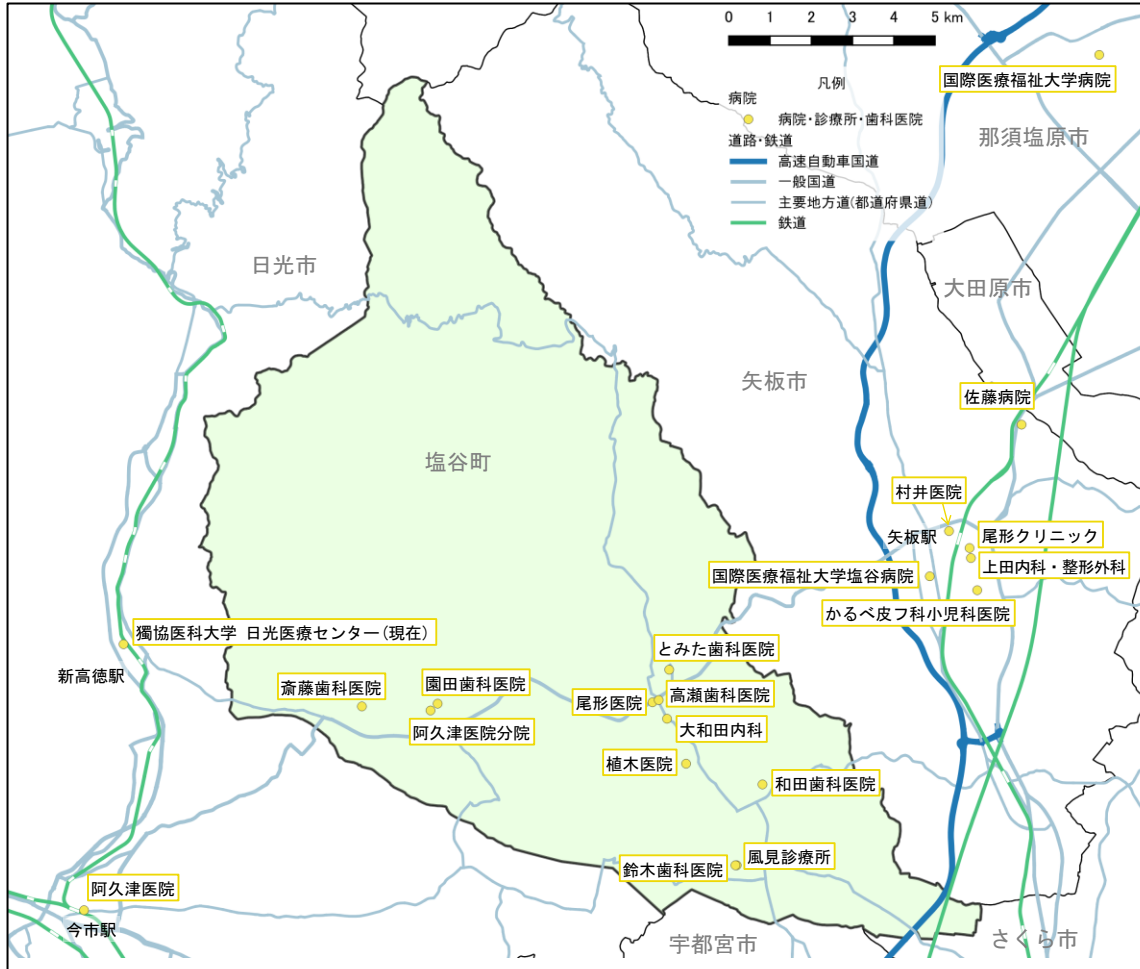
なお、日光市の獨協医科大学日光医療センターについては、令和4年度移転の予定があります。



※「塩谷町 国保・後期高齢レセプト分析報告書」(宇都宮大学と共同研究成果を使用)による65歳以上の国保・後期高齢者医療保険被保険者レセプトデータ等による医科(外来)利用者数上位20以内の施設、及びデマンド交通行先の医療施設を表示。

図 塩谷町内および近隣市の医療施設立地状況

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 国保・後期高齢レセプト分析報告書」(宇都宮大学と共同研究成果を使用)による65歳以上の国保・後期高齢者医療保険被保険者レセプトデータ等による医科(外来)利用者数上位20以内の施設、及びデマンド交通行先の医療施設を表示。

図 塩谷町内および近隣市の医療施設立地状況【町拡大図】

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)

④主な商業施設

町内の商業施設については、玉生地区にダイユー・カワチ薬品・コメリが立地しています。また、コンビニエンスストアについては、国道及び県道沿いに合計3か所立地しています。

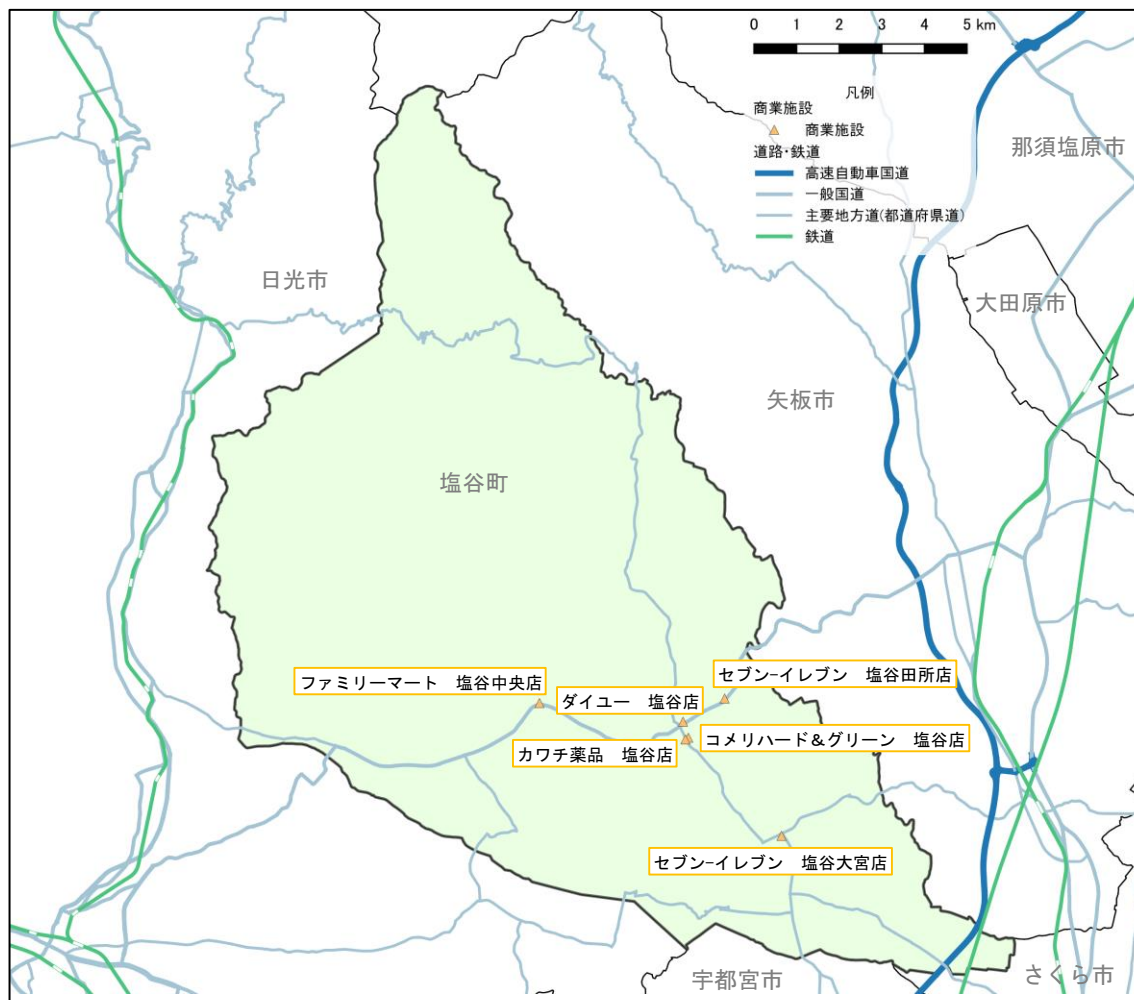


図 塩谷町内の主な商業施設立地状況

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）

3) 移動特性

(1) 通勤状況

① 通勤流動

県内他市町との通勤流動量は、矢板市（1,179人）が最も多く、宇都宮市（1,106人）、日光市（850人）、さくら市（690人）、大田原市（258人）、那須塩原市（225人）と続きます。

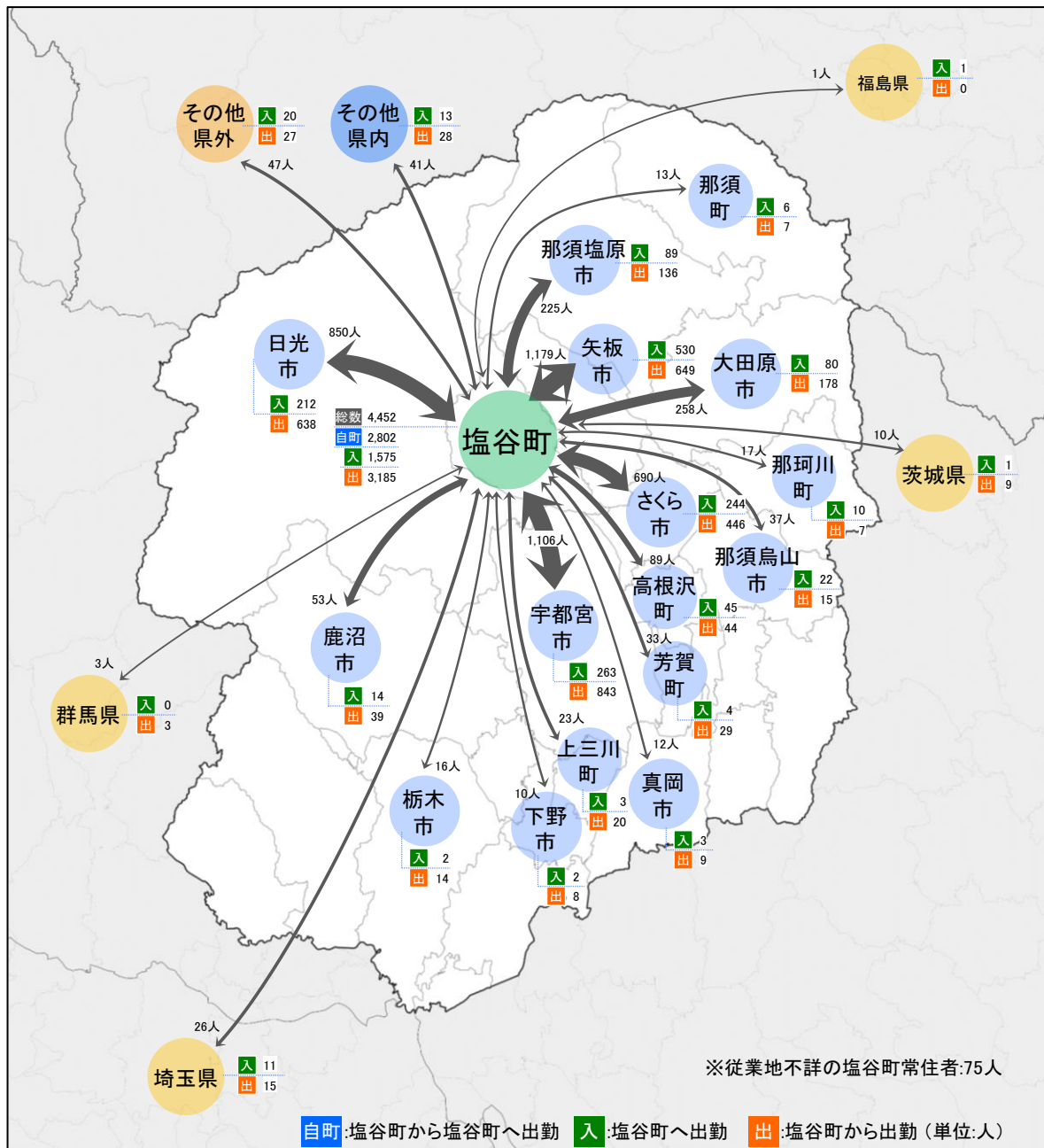


図 通勤流動（15歳以上就業者）（平成27年）

出典：総務省統計局「国勢調査」（平成27年）

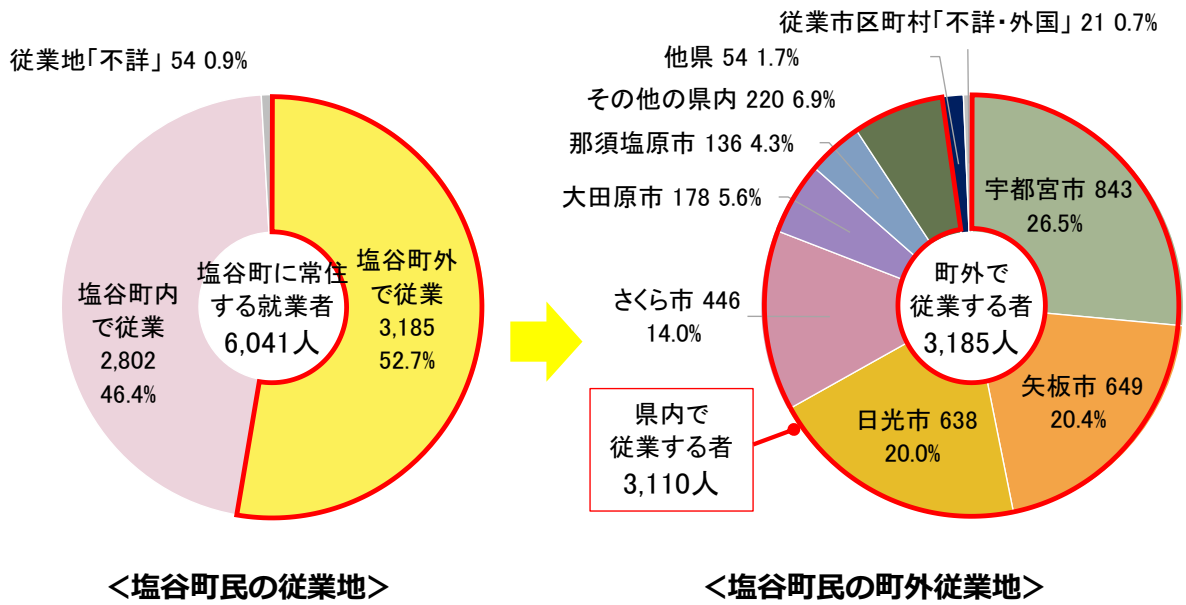
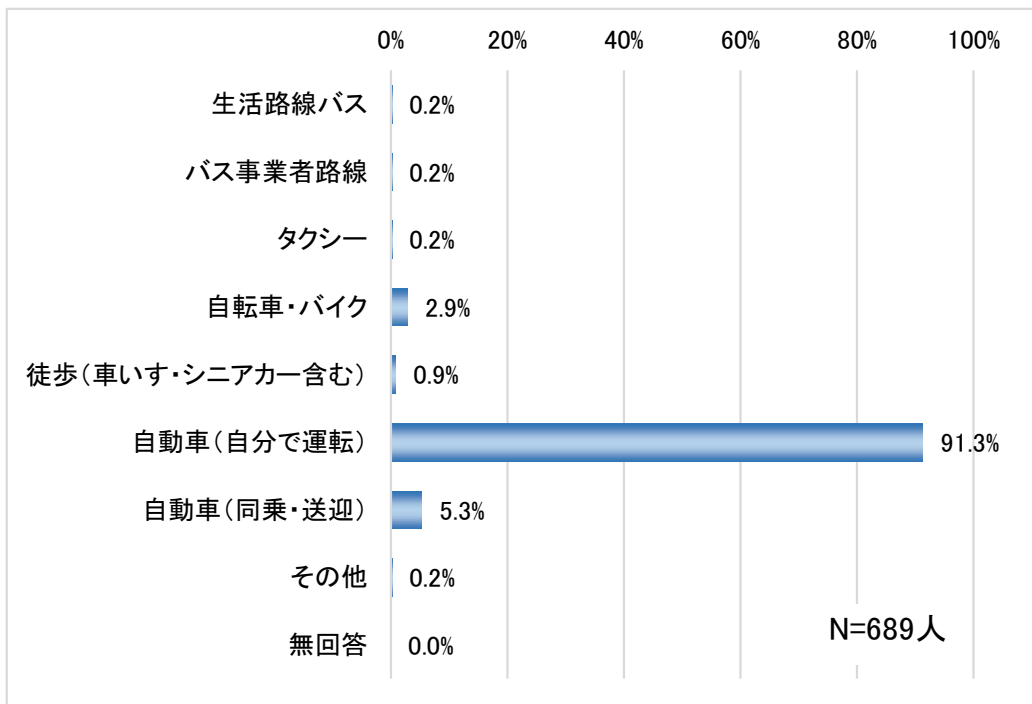


図 15歳以上就業者の従業地 (平成27年)

出典：総務省統計局「国勢調査」(平成27年)

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：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

(2) 通学状況

① 通学流動

他市町との通学流動量は、宇都宮市（132人）が最も多く、矢板市（125人）、さくら市（54人）、大田原市（35人）、日光市（34人）と続きます。

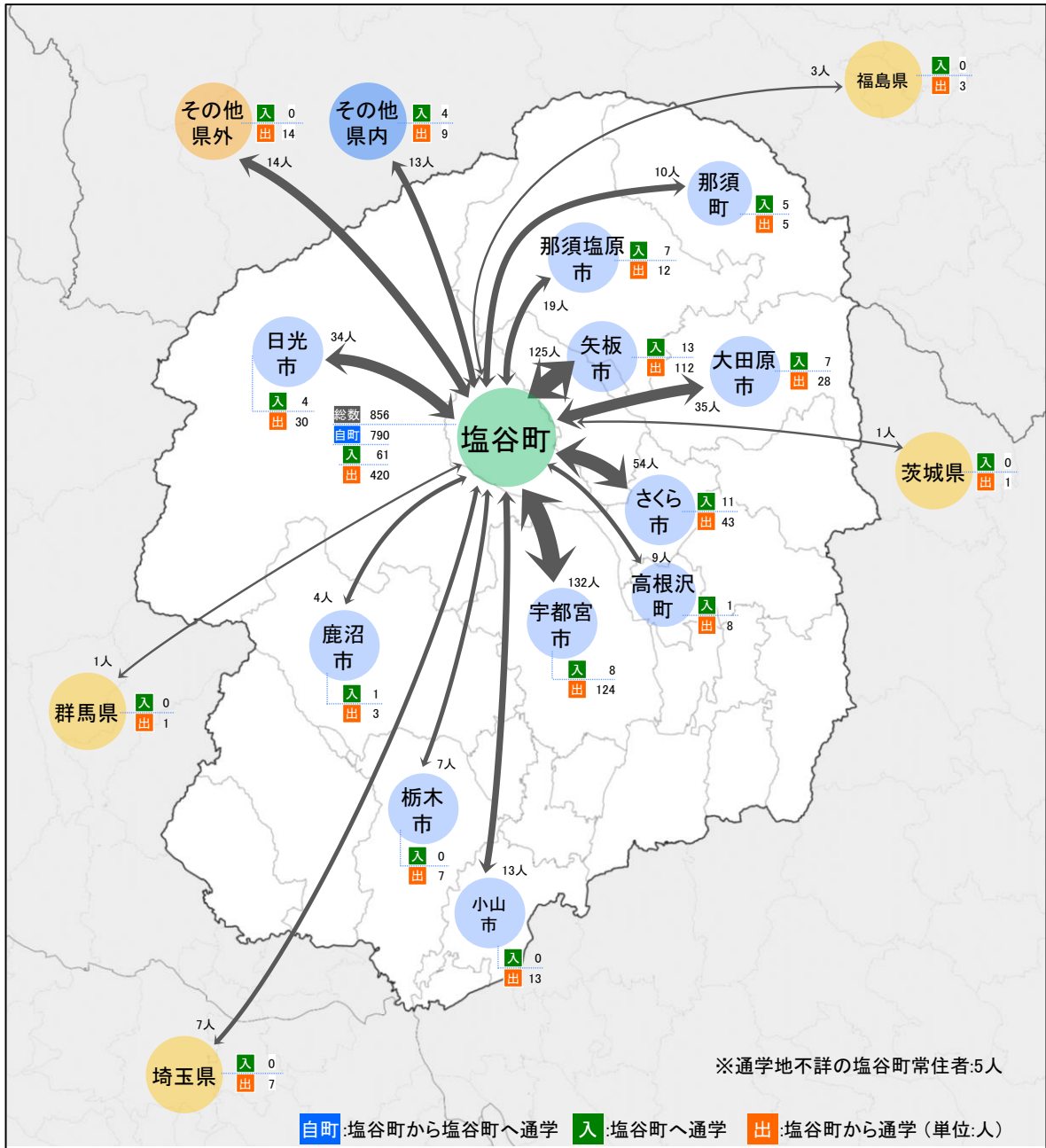
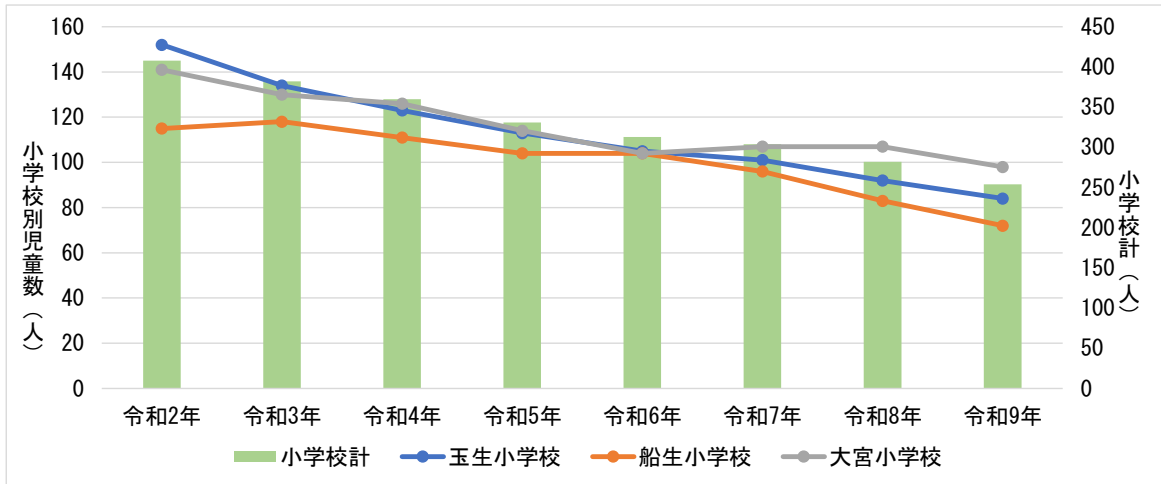


図 通学流動（15歳未満通学者を含む）（平成27年）

出典：総務省統計局「国勢調査」（平成27年）

②通学状況（小学生）

町内の3つの小学校には、令和3年度時点で382名が通学しています。今後、児童数は減少傾向で推移し、令和7年以降には児童数が100人を下回る学校があります。令和8年には、児童総数が令和2年の約7割まで減少します。



| | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 玉生小学校 | 152 | 134 | 123 | 113 | 105 | 101 | 92 | 84 |
| 船生小学校 | 115 | 118 | 111 | 104 | 104 | 96 | 83 | 72 |
| 大宮小学校 | 141 | 130 | 126 | 114 | 104 | 107 | 107 | 98 |
| 小学校計 | 408 | 382 | 360 | 331 | 313 | 304 | 282 | 254 |

図 塩谷町内3小学校の児童数の推移

③通学状況（中学生）

塩谷中学校については、令和6年までは200人を上回る生徒数で推移しますが、以降、減少傾向となり、令和15年には令和2年の約半数である115人まで減少します。

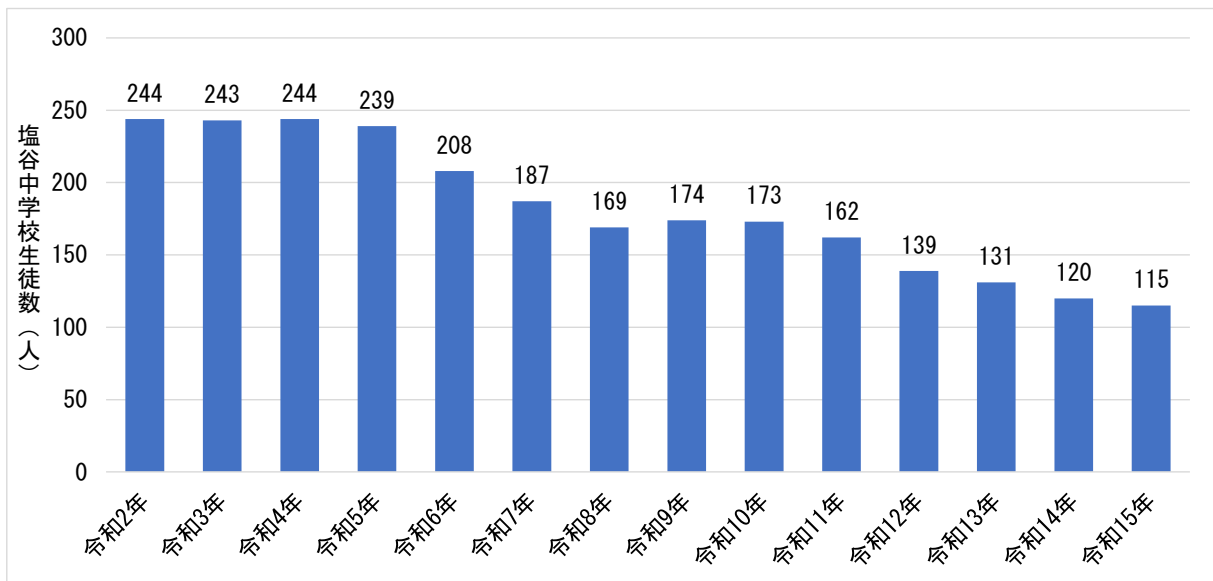


図 塩谷中学校生徒数の推移

④通学状況（高校生）

高校生の通学先の割合は、矢板高校や矢板中央高校等が位置する矢板市や、作新学院等が位置する宇都宮市、さくら清修高校の位置するさくら市の順に高くなっています。

一方、移動実態については、公共交通を利用する高校生の大半は矢板市方面に通学しており、日光市方面に通学する高校生は、船生地区からの学生のみとなっています。

地区別に見ると、大宮地区の高校生は、矢板駅以南の駅（特に蒲須坂駅）に直接アクセスして通学しています。また、玉生地区・船生地区においても、蒲須坂駅に直接アクセスする高校生が一定数存在します。

ただし、片岡駅・蒲須坂駅から矢板駅方面に向かう学生が3地区合計で9名（うち大宮地区7名）います。

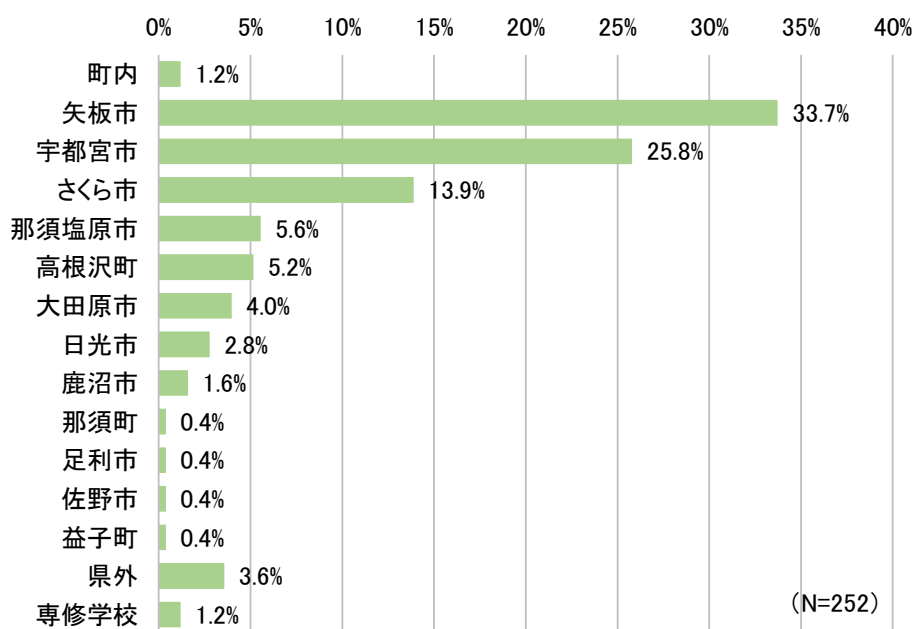
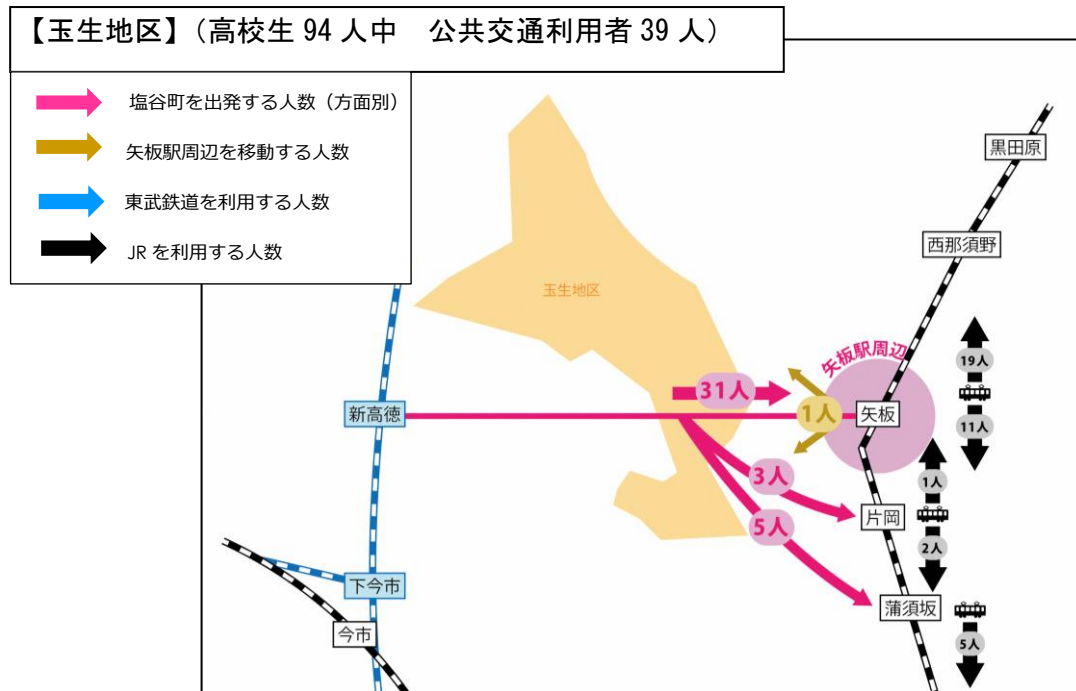


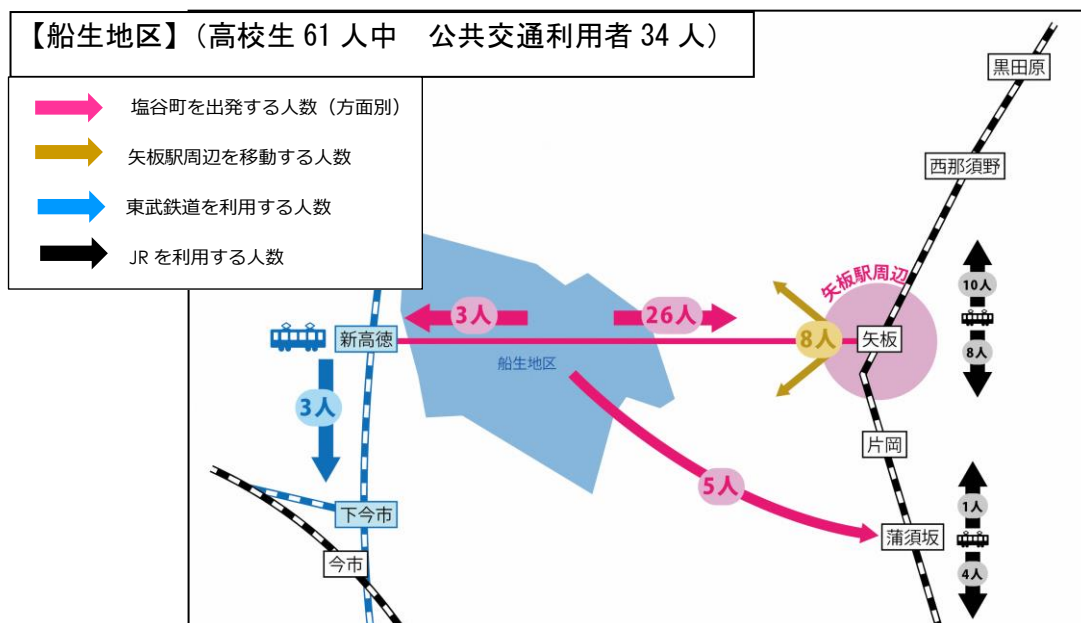
図 高等学校所在市町別通学者の割合（令和3年）



※公共交通利用者：通学的手段として、1度でも公共交通を利用する学生（例：自動車で駅まで移動し、電車に乗り継ぎ）

図 玉生地区の公共交通利用者の移動実態

出典：平成29年度高校生公共交通アンケート調査



※公共交通利用者：通学的手段として、1度でも公共交通を利用する学生（例：自動車で駅まで移動し、電車に乗り継ぎ）

図 船生地区の公共交通利用者の移動実態

出典：平成29年度高校生公共交通アンケート調査

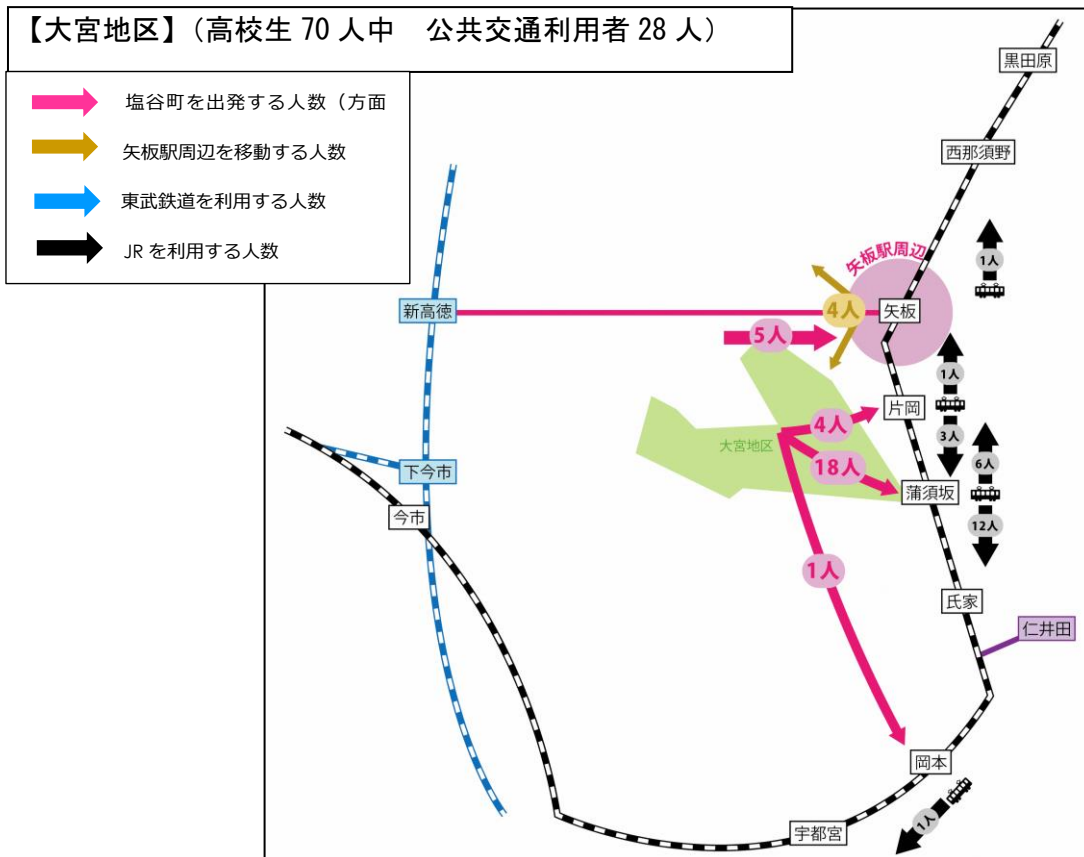
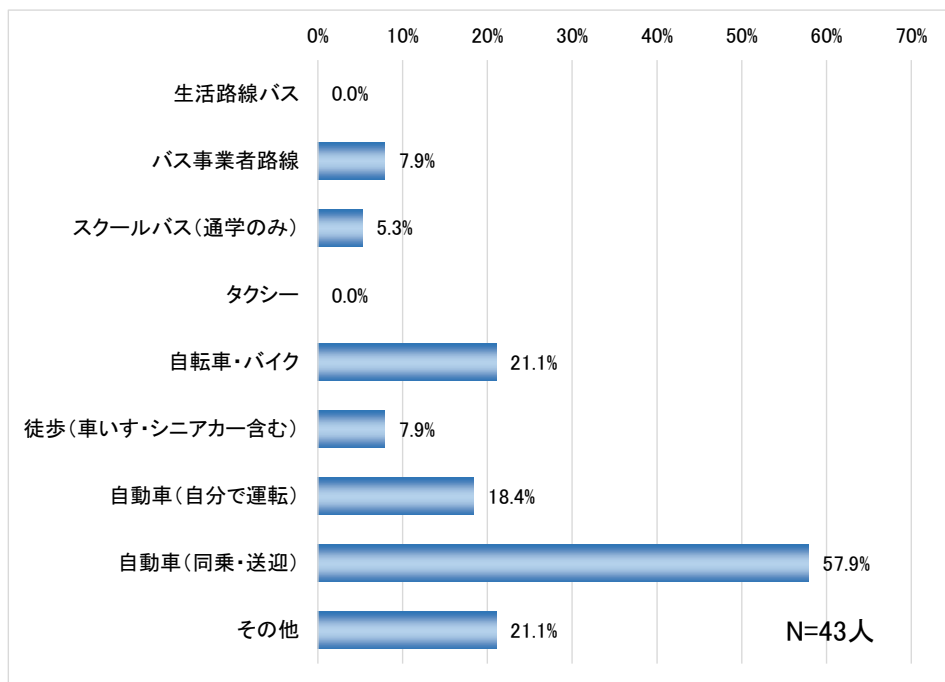


図 大宮地区の公共交通利用者の移動実態

出典：平成29年度高校生公共交通アンケート調査

⑤通学の主な交通手段



※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 通学時において最もよく利用する交通手段

出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

(3) 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。

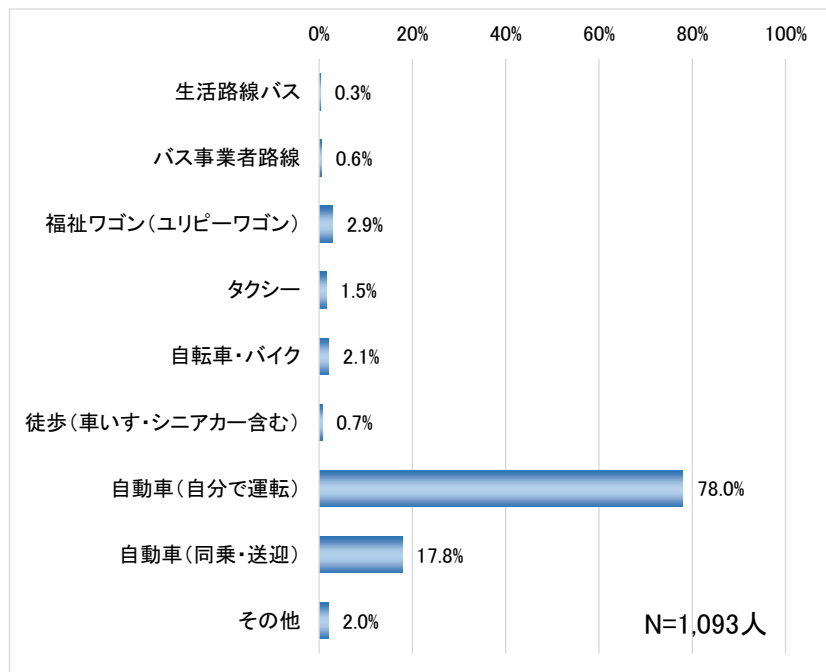
表 主な通院先

| 医療施設名 | 市町村 | 集計 |
|----------------|---------|-----|
| 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 |
| 大和田内科 | 塩谷町大字道下 | 41 |
| 風見診療所 | 塩谷町大字上平 | 38 |
| 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 |
| 小島医院 | 塩谷町大字上平 | 8 |
| 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：平成28年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。



※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

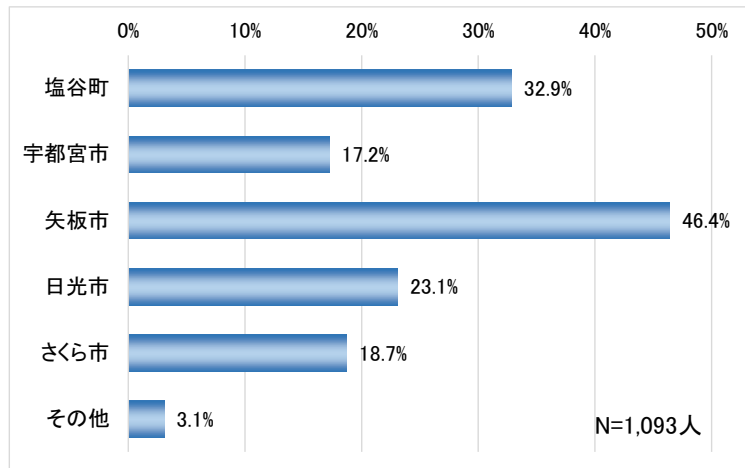
図 通院時の交通手段

出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

(4) 買物状況

① 主な買物先

主な買物先は、矢板市が46%ともっとも多いほか、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。



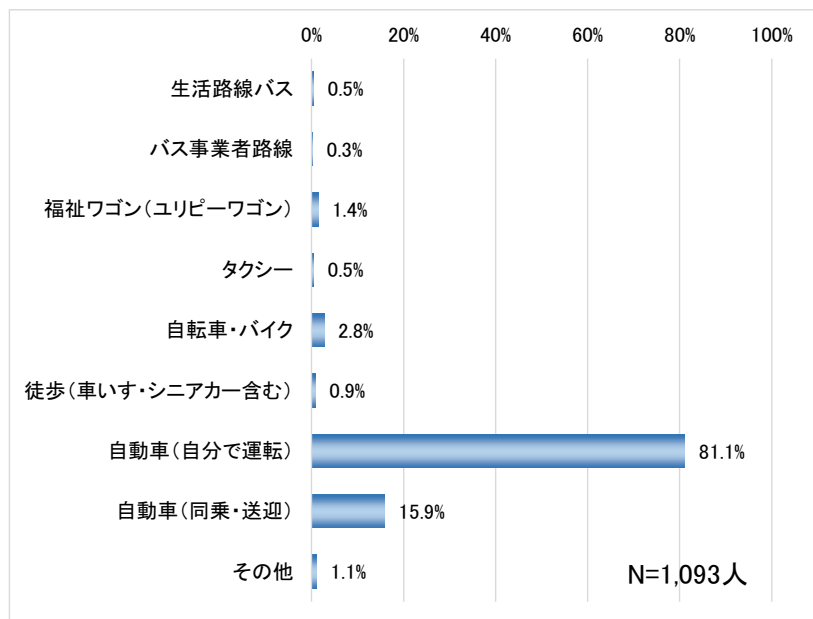
※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 主な買物先

出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

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%を超えており、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。



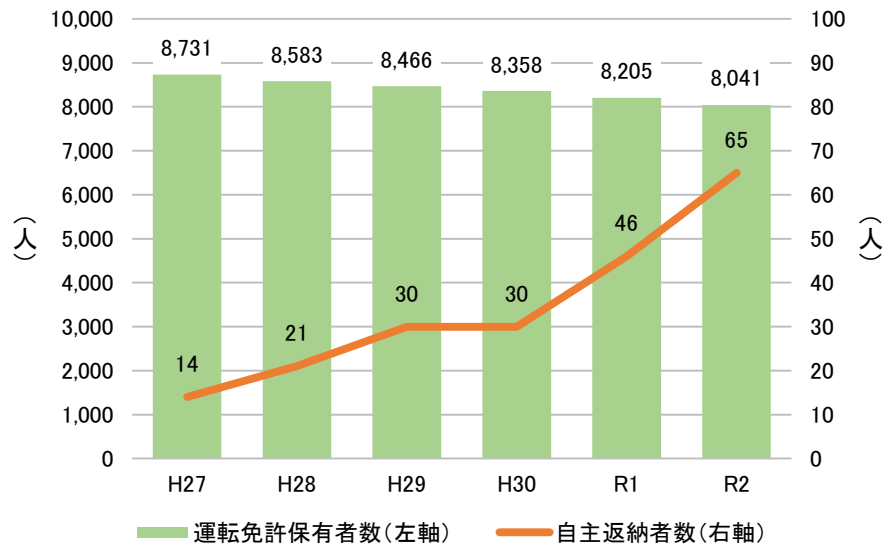
※複数回答があるため、合計値が100%とはならない

図 買物時の交通手段

出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

(5) 運転免許及び自動車の保有状況

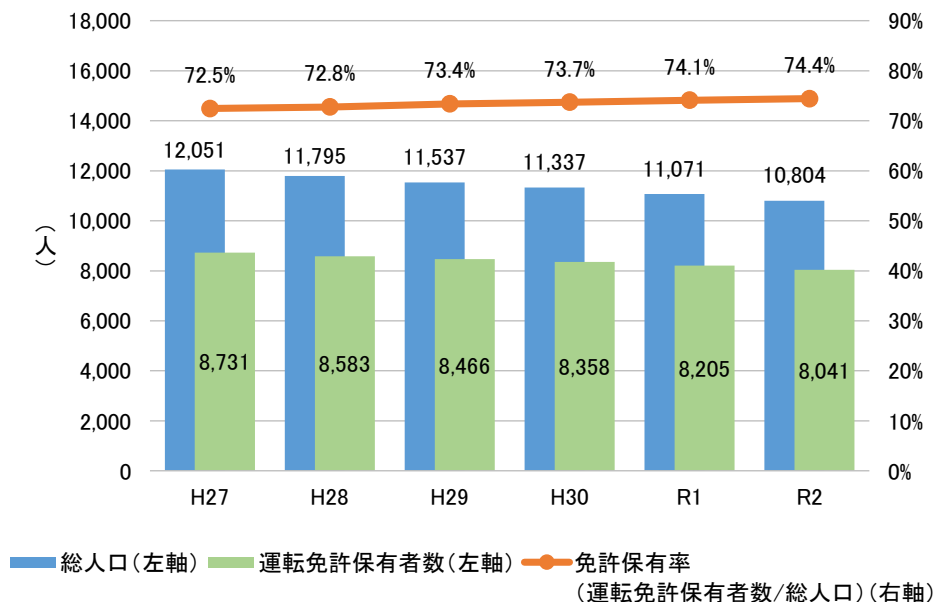
町民の約 74%（総人口に占める割合、18 歳以上の町民に占める割合は約 89%）が自動車免許を持っている一方で、非保有または返納した割合は約 26%（総人口に占める割合、18 歳以上の町民に占める割合は約 12%）となっています。



※データ時点：毎年12月末日

図 運転免許の保有者数・自主返納者数の推移（平成27年～令和2年）

出典：矢板警察署

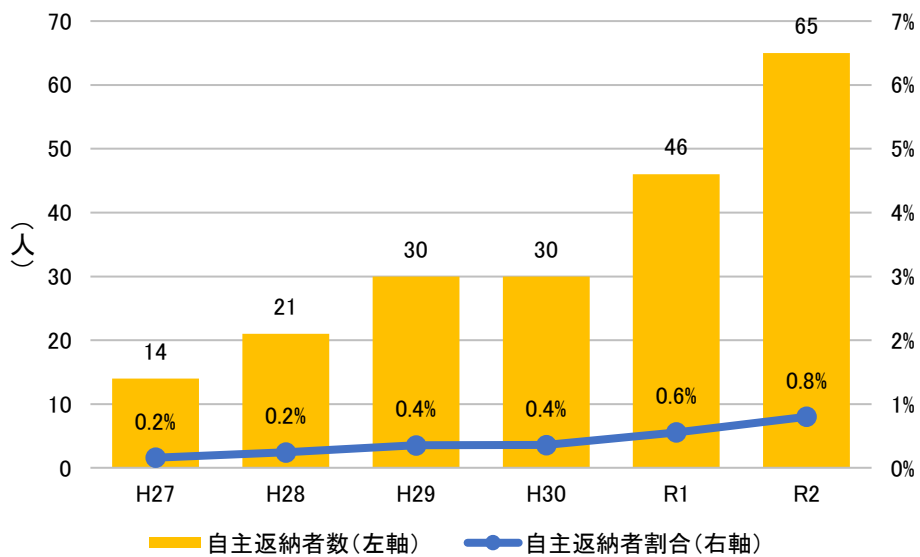


※データ時点：【総人口】平成28～令和3年の各年1月1日、【運転免許保有者数】平成27～令和2年の各年12月末日

※「免許保有率」＝運転免許保有者数÷総人口（18歳以下人口含む）

図 総人口・運転免許の保有者数・免許保有率の推移（平成27年～令和2年）

出典：【総人口】塩谷町住民基本台帳、【運転免許保有者数】矢板警察署



※データ時点：毎年12月末日

※「自主返納者割合」= 自主返納者 ÷ (運転免許保有者数 + 自主返納者数)

図 運転免許の自主返納者数・自主返納者割合の推移 (平成27年～令和2年)

出典：矢板警察署

2 上位・関連計画

1) 国の関連計画（地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（改訂版））

本計画の上位・関連計画に関して以下に示します。

なお、上位・関連計画の抜粋した文中で、本計画に関連する記載については赤文字で示します。

地域公共交通計画等の作成と運用の手引きによると、基本方針で「まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」、「地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」、「地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ」、「住民の協力を含む関係者の連携」を掲げています。中でも、「地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」では、従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎車両など他の交通手段により補完を行い、地域の輸送資源を総動員した移動手段の確保をうたっています。

【基本的な方針を定める上での留意点】

- まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - 交流拠点や観光スポットへの利便性向上による、サービス充実と利用者増加との一体的な実現
 - コンパクトなまちづくり推進のための、地域の実情に応じた公共交通の再編（幹線交通と支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上等）、そのための交通結節点等の環境整備の推進
 - 観光客の移動手段を確保する観点や、公共交通自体の観光資源としての活用の可能性といった観点から地域公共交通の充実化
- 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - 交通機関相互の連携
 - 路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも捉えつつ、地域公共交通の利用者の利便性を向上
 - 従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎車両など他の交通手段により補完を行い、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - 多様な交通手段を有機的に組み合わせることで身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保
- 住民の協力を含む関係者の連携
 - 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民主体による公共交通の検討や運営への関与等も必要

（一部抜粋）

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（改訂版）（令和3年3月）

2) 県・隣接自治体の関連計画

(1) 県の関連計画

■とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）

とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）によると、地方部で集落が点在する地域や山間部などの人口密度が低い地域では、小型バスによる運行やデマンド交通などを導入することによる地域の生活の足の確保を考えています。

3-1 生活交通を考える上でのポイント

生活交通の計画にあたっては、地域の特性やニーズを正しく捉えた取組が必要であり、また、導入後も継続的に、見直し・改善に取り組んでいくことが求められます。

（一部抜粋）

出典：とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）（平成26年4月）

生活交通を考える上で留意すべきポイント

多様な運行形態の中から、できるだけシンプルかつコンパクトで地域と相性のよい輸送形態をよく見極め、組み合わせていくことが、持続可能な生活交通としていく上で大変重要。

（一部抜粋）

出典：とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）（平成26年4月）

(1)生活交通ネットワークにおける路線の役割分担・機能分類

市町をまたぐような広域的な移動や不特定多数の人が多く集まる鉄道駅と医療施設・商業施設等を結ぶ移動は、路線定期運行により運行される輸送力の高い鉄道や幹線バスにより、広域的な交通軸として設定することが考えられます。また、これらを補完して、鉄道駅と居住地域間や地域拠点と居住地域、医療施設・商業施設間を結ぶ路線をフィーダー軸として連絡することにより、生活交通の基本的なネットワークを形成していくことが必要です。

その上で、地方部で集落が点在する地域や山間部などの人口密度が低い地域では、道路幅員などの制約や需要の大きさに応じて、小型バスによる運行やデマンド交通などを導入することで地域の生活の足を確保することが考えられます。

（一部抜粋）

出典：とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（改定版）（平成26年4月）

■とちぎの道路・交通ビジョン 2021 栃木県広域道路交通計画

とちぎの道路・交通ビジョン 2021 によると、将来像の実現にあたり「全国・海外と連携する交通ネットワーク」、「県内各拠点を結ぶ交通ネットワーク」、「地域を支える交通ネットワーク」の充実・強化と連携の促進に向け、広域道路ネットワークのミッシングリンクや空白地帯の解消、公共交通の利便性向上など各種施策を推進しており、中でも公共交通に関する内容では、国内外からの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と、拠点間の移動を支える公共交通ネットワークの確保・充実、すべての人の暮らしを支える公共交通サービスの確保・充実をうたっています。

◇全国・海外と連携する交通ネットワークの充実・強化

- 県域を越えた連携を支える広域道路ネットワークの強化
- 国内外からの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
- 災害時における広域的な代替道路網の整備

◇県内各拠点を結ぶ交通ネットワークの充実・強化

- 拠点間の連携・交流を支える道路ネットワークの強化
- 拠点間の移動を支える公共交通ネットワークの確保・充実
- 防災拠点間を相互に連絡する道路ネットワークの維持・強化

◇地域を支える交通ネットワークの充実・強化

- 暮らしの安全を確保する道路網の整備
- すべての人の暮らしを支える公共交通サービスの確保・充実

(一部抜粋)

出典：とちぎの道路・交通ビジョン2021 栃木県広域道路交通計画（令和3年6月）

■ 栃木県自転車活用推進計画

栃木県自転車活用推進計画では、目標として「自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”」「自転車で楽しく健康な“とちぎ”」「サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”」「自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”」が掲げられており、中でも「自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”」では目標に対応した施策の一つとして、地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進（公共交通と連携した駐輪場整備）が挙げられています。

栃木県自転車活用推進計画【概要】

令和2（2020）年3月
 栃木県

総論（第1章）

- 栃木県における自転車施策に関する基本計画（自転車活用推進法第10条に基づく都道府県計画）
- 計画期間は、次期プラン（県政の基本指針）の期間を考慮し、2020～2025年度（6年間）

自転車に関する栃木県の現状と課題（第2章）

利用環境
 (1) 交通手段としての自転車
 (2) 自転車通行空間
 (3) 駐輪場
 (4) シェアサイクル・レンタサイクル

健康
 (5) 健康づくり・スポーツ活動

観光
 (6) 自転車関連イベント
 (7) サイクルツーリズム

安全安心
 (8) 自転車に関係する交通事故
 (9) 災害時における自転車の活用

計画の推進（第5章）

- 市町との連携・官民連携
- 計画は定期的なフォローアップ・見直し

目標（第3章）と施策（第4章）

◆目標1 自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”

施策1 誰もが安全で快適に通行できる道づくり等の推進 【自転車通行空間整備 等】

施策2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 **【公共交通と連携した駐輪場整備 等】**

施策3 路外駐輪場等の整備及び違法駐車取締りの推進 【適切な規制・積極的な取締り 等】

施策4 シェアできる自転車の導入推進 【レンタサイクル事業支援 等】

《指標》歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長（県管理道路）：55km〔2020年度〕
 自転車の交通手段分担率（通勤通学）：現状の水準（11.8%）より上昇〔2020年度〕

◆目標2 自転車で楽しく健康な“とちぎ”

施策1 サイクルスポーツ（自転車を利用した運動）の促進 【都市公園のサイクリング施設の充実 等】

施策2 自転車を活用した健康づくり 【スポーツ関係団体と連携した広報啓発 等】

《指標》本県成人の週1日以上のスポーツ活動実施率：現状の水準（51.9%）を維持〔2020年度〕

◆目標3 サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”

施策1 サイクルツーリズムの推進 【魅力的なサイクリング環境（モデルルート）の創出 等】

施策2 自転車関連イベントの開催等 【参加型イベントの開催 等】

施策3 シェアできる自転車の導入推進（再掲）

《指標》観光客入込数：9,700万人〔2020年度〕 モデルルート：県内全域に拡大〔2025年度〕

◆目標4 自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”

施策1 交通事故ゼロを目指す交通安全活動の推進 【交通安全教室の開催 等】

施策2 まちづくりと連携した総合的な取組の推進 【自転車通行空間整備（再掲） 等】

施策3 万が一に備えた自転車保険加入の促進 【保険加入の広報啓発 等】

施策4 災害時における自転車の活用 【災害対応職員の参集手段としての利用 等】

《指標》自転車が関係する交通事故の件数：800件以下〔2025年〕

自転車の施策の総合的・計画的な推進による
「自転車先進県とちぎ」のさらなる発展

出典：栃木県自転車活用推進計画（令和2年3月）

(2) 隣接自治体の関連計画等

宇都宮市においては、令和3年6月から市内での上限運賃制度が適用されており、関東自動車路線が塩谷町内に入ると運賃が上がる状態となっています。

| 自治体 | 関連計画、取組内容 |
|------|---|
| 宇都宮市 | <p>■バスの上限運賃制度の適用（令和3年6月30日～）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「totra」などの交通系ICカードを使って日中に路線バスを利用すると、市内であれば片道運賃の上限が400円になる。 ▼時間帯：毎日（土日祝休日含む）、午前9時～午後4時に適用 ▼区 間：市内での乗り降り（宇都宮市域を超えた場合は、通常運賃） ▼対 象：交通系ICカード（totraやSuicaなど）利用者 <p style="text-align: right;">出典：宇都宮市ホームページ</p> |
| 矢板市 | <p>■中央部循環路線の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通院や買い物などへの移動が便利になるよう、矢板駅周辺の中央部を循環する路線を充実 ・ 病院や商業施設等の駐車場内での乗降ができるよう施設と調整 ・ 令和3年9月21日～地域共助型生活交通の開始 ・ 令和3年10月1日～ デマンド交通の開始 <p style="text-align: right;">出典：矢板市地域公共交通網形成計画（令和2年3月）、矢板市ホームページ</p> |
| 日光市 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度に日光医療センターが日光産業団地に移転予定 ・ 新高徳駅周辺は都市機能誘導区域・居住誘導区域外に該当 |
| さくら市 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 氏家地区の住宅地域・ミュージアム、ベイシアさくら、道の駅きつれがわ等を接続する路線バスの路線を整備検討 ・ 市内の路線バスに乗降した場合の運賃の定額化を検討 <p style="text-align: right;">出典：さくら市地域公共交通網形成計画（令和2年3月）</p> |

3) 塩谷町の上位・関連計画

(1) 第6次塩谷町振興計画

第6次塩谷町振興計画では、公共交通網の整備において、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しており、デマンド交通、スクールバスの効率的な運用、町内の交通資源を総動員した交通システムの最適化を目指しています。

宇都宮市・矢板市・日光市・さくら市を結ぶ広域の幹線道路を地域交流軸、また、主要な国・県道を中心としたさまざまな活動の動線となる道路網を連携軸として位置づけています。

また、住民の定住・移住・子育て環境の充実に向けた取組みを進めることとしています。

政策3 豊かな自然の保全と快適な生活環境の整備

施策5 便利な公共交通網の整備

【施策に関する現状と課題】

- 路線バスは、委託路線バスと民間バス路線がありますが、いずれも利用者が伸び悩んでいます。
- 令和2年度からデマンド交通が本格運行を開始しましたが、さらなる利便性の向上が求められています。
- 小中学校の送迎用にスクールバスを運行していますが、効率的な運用方法を検討しています。

【施策に関する町民の意識】

- まちづくりアンケート調査の結果より、暮らしやすい環境づくりに向けて積極的に実施すべき取組について、「車がなくても移動しやすいように公共交通を充実させること」の回答割合が42.0%となっています。

【施策の基本方針】

- 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します。

【公共交通網の整備】

- 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します。
- デマンド交通、スクールバスの効率的な運用を図っていきます。
- 町内の全ての交通資源を総動員し、交通システムの最適化を図ります。

(一部抜粋)

出典：第6次塩谷町振興計画（令和3年3月）

(3) 軸の形成

主要な国・県道を中心とした、様々な活動の動線となる道路網を連携軸として位置づけるほか、鬼怒川・荒川等の水資源を、自然とのふれあいの場となる環境軸として位置づけます。

① 地域交流軸

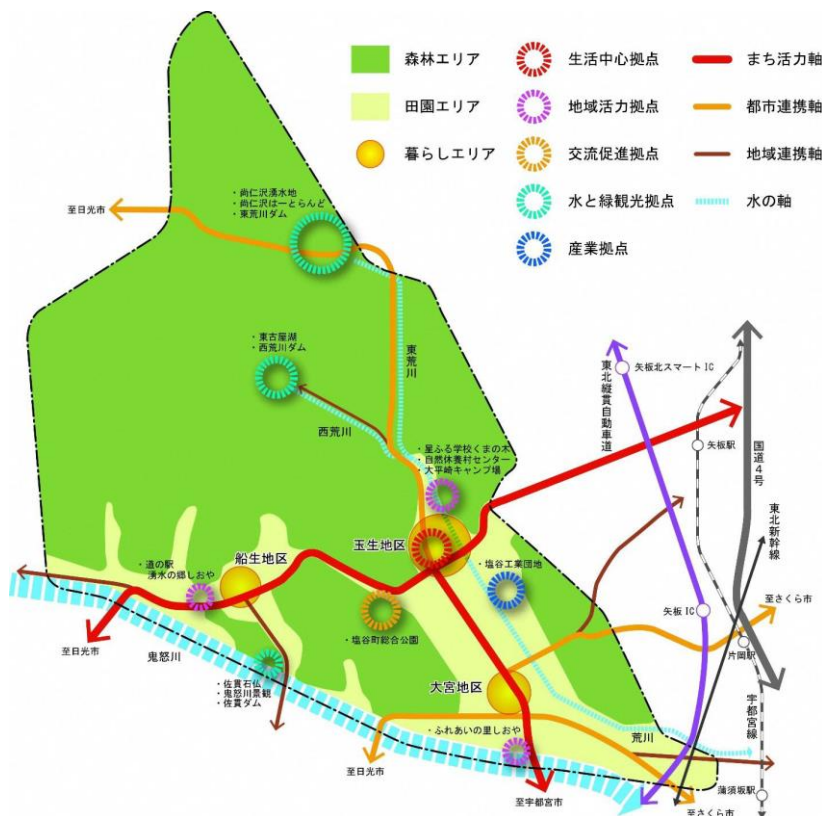
- 本町と通勤・通学・購買等の面でつながりの強い宇都宮市・矢板市・日光市・さくら市を結ぶ広域の幹線道路を地域交流軸と位置づけ、町内外の交流や連携の強化及び関係人口の増加を図ります。

② 町連携軸

- 町内の各地区や拠点などを結ぶ幹線道路及び町道等をまち連携軸として位置づけ、町内の連携の強化を図ります。

■ 拠点

- 生活中心拠点：塩谷町の中心部、東西南北に町活力軸、都市連携軸
- 地域活力拠点：道の駅湧水の郷しおや・ふれあいの里しおや・キャンプ場
- 交流促進拠点：総合運動公園
- 水と緑観光拠点：尚仁沢湧水地・交流促進センター・東荒川ダム、東古屋湖、西荒川ダム
- 産業拠点：塩谷工業団地



(一部抜粋)

出典：第6次塩谷町振興計画（令和3年3月）

政策3 豊かな自然の保全と快適な生活環境の整備

施策2 快適な住環境の整備

[施策の基本方針]

- より多くの定住や移住を促進するため、本町における暮らしの魅力や居住ニーズに応じた、快適な住環境の整備を行います。

(一部抜粋)

出典：第6次塩谷町振興計画（令和3年3月）

政策2 みんなで取り組む健康の増進と誰もが安心できる福祉の充実

施策2 子育て支援の充実

[施策の基本方針]

- 次代を担う子ども達が健やかに成長できるよう、地域の社会資源を有効に活かし、子ども・子育て家庭を地域全体で支援する体制を推進します。

(一部抜粋)

出典：第6次塩谷町振興計画（令和3年3月）

(2) 第2次塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2次塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、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することを検討しており、既存の路線バスやデマンド交通などを一体化した新たな公共交通システムの構築を目指しています。また、主要な国・県道を中心としたさまざまな活動の動線となる道路網を連携軸として位置づけています。

ターゲット④ 町内に住みたい人

■実施事業

③高齢者が住みやすい生活環境の整備

- 公共交通網が乏しい本町において、特に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します。

●公共交通対策事業

- 既存の路線バスやデマンド交通などを一体化した新たな公共交通システムを構築します。

●移動販売実施事業

- 移動販売車による町内循環により、公共交通に係る課題の解消や高齢者支援に繋がります。

(一部抜粋)

出典：第2次塩谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）

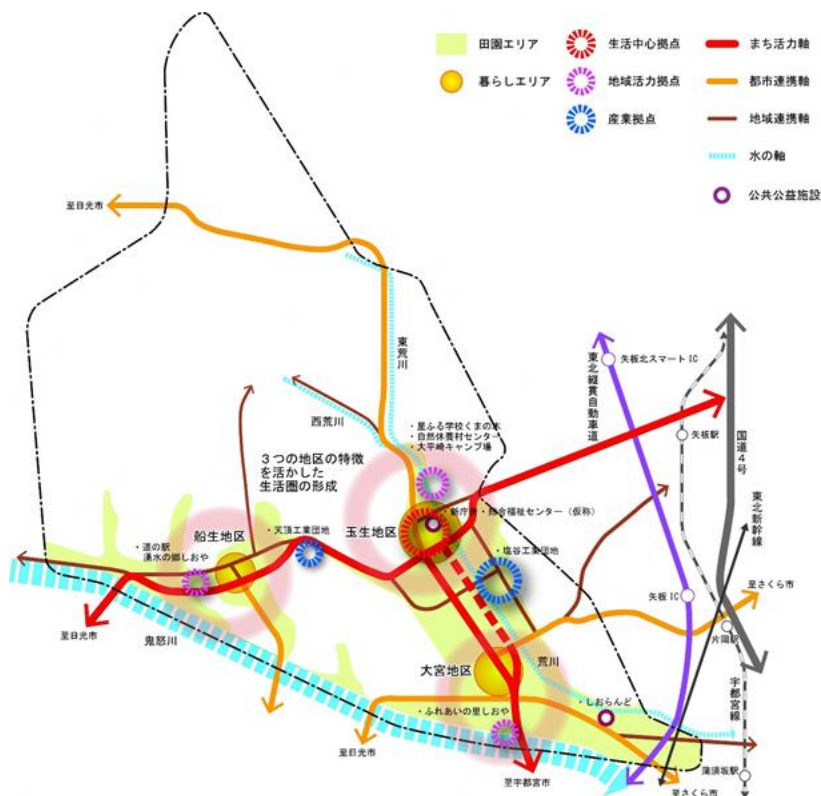
(3) 塩谷町都市計画マスタープラン

塩谷町都市計画マスタープランでは、日光市・矢板市等との連絡を確保する公共交通ネットワークの利便性向上（デマンド交通との接続性を考慮しながら各路線バスの利用促進）、路線バスの利用促進、デマンド交通「えかんべ号」の利便性向上、スクールバスの効率的な運行を目指しています。

分野別まちづくり方針

1-2) 道路交通網・公共交通網の整備方針

- 国道の整備促進、主要地方道藤原宇都宮線の延伸（バイパス構想路線）整備の検討、県道の整備促進、主要な町道の改良事業の推進、橋梁の長寿命化 等
- 日光市・矢板市等との連絡を確保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）、路線バスの利用促進、デマンド交通「えかんべ号」の利便性向上、スクールバスの効率的な運行 等



(一部抜粋)

出典：塩谷町都市計画マスタープラン（案）（令和4年3月策定予定）

(4) 塩谷町庁舎整備基本計画

塩谷町庁舎整備基本計画では、タクシー等の迎え車の待機スペースや路線バス等の大型車両の転回などにも考慮し、ゆとりある駐車場の配置を検討しています。

誰もが利用しやすい駐車場・駐輪場

■ 駐車場配置

- 車椅子やベビーカー利用者にも配慮し、段差解消やゆとりがある幅・転回できるスペースを確保し雨天時の利用にも配慮した配置を検討します。
- 玄関付近に障がい者用駐車場を配置し、玄関へのスムーズなアプローチを検討します。
- **タクシーなどの迎え車の待機スペースや路線バス等の大型車両の転回などにも考慮し、ゆとりある配置を検討します。**
- 乗降客の待合スペースを確保します。
- 建物前の花壇の整備やバリカーの配置により、踏み間違え事故による建物への被害を防止できる設備を検討します。

(一部抜粋)

出典：塩谷町庁舎整備基本計画（案）（令和3年3月）

(5) 塩谷町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

塩谷町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）では、公共交通機関の利用促進や次世代自動車導入の促進を掲げています。

2-4. 地方公共団体実行計画（区域施策編）が期待するもうひとつの側面

本計画では、温室効果ガスの排出抑制等を行うための施策として、①再生可能エネルギーの導入、②省エネルギーの促進、③公共交通機関の利用者の利便の増進、④緑化推進、⑤廃棄物等の発生抑制等循環型社会の形成等、について定めることとしていますが、これからの地方における地球温暖化対策の在り方として、〈コベネフィットの追求〉、〈努力の見えるPDCA〉及び〈戦略的なパートナーシップ〉の3点が重要とされています。

（一部抜粋）

出典：塩谷町地球温暖化対策実行計画（令和3年3月）

C その他施策

A. 循環型社会の形成

- 廃棄物の発生抑制及びリサイクル推進（5R）のための普及啓発を行います。

I. 次世代自動車導入の促進

- ハイブリッド自動車や電気自動車などの次世代自動車への転換を促進し、自動車の燃費向上にも役立つエコドライブの普及啓発を行います。

U. 環境学習の支援

- 学校・家庭・地域等における環境学習を支援します。

E. 街灯等の高効率機器への転換

- 生活道路の安全性確保として街灯等のLED化を推進します。

（一部抜粋）

出典：塩谷町地球温暖化対策実行計画（令和3年3月）

(6) 塩谷町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画 令和3～5年度

塩谷町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画 令和3～5年度では、高齢者や障がい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しています。

基本目標3 ほっとな心の地域づくり～心が通い合う安心の地域づくり～

(2)生活支援サービスの提供

高齢者の自立した生活を支える福祉サービスの充実を図ります。要介護認定の有無にかかわらず日常生活上の支援を必要とする高齢者に対して、生活に密着したきめ細かなサービスを提供します。

① 公共交通の運行

高齢者、障がい者を対象に運行していた福祉ワゴンに代わり、令和2年4月より高齢者等に限らず誰でも利用可能なデマンド交通えかんべ号に運行が切り替わりました。

有償になりますが、利用回数や行き先の制限もなくなり、通院だけでなく、食料品の買い物や、美容室、ちょっと離れた友人のお宅など、町内に関しては制限なく利用できるようになり、利便性の向上を図りました。

利用者の9割以上が高齢者のため、**特に高齢者が使いやすいサービスを提供できるように、継続して運行方法等を検討してきます。**

(一部抜粋)

出典：塩谷町高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画 令和3～5年度（令和3年3月）

(7) 塩谷町地域福祉計画 令和3年度～令和7年度

高齢者や障がい者など日常の外出が困難な人に対する必要な移動支援の検討をしています。

町（行政）が取り組むこと

(2)快適に暮らせる環境づくり

- 町民一人ひとりにとって、自分たちの住む地域が快適でいつまでも住み続けたい場所であるために、地域住民の協力のもと、まちの環境美化に努めます。
- **地域における交通環境の充実を図るとともに、高齢者や障がい者など日常の外出困難な人に対する移動支援の検討をします。**
- 地域の中で移動が困難な人の送迎や買い物、通院などの支援を行う住民主体の活動を支援します。
- サロンや通いの場までの移動が困難な人の送迎などを行う住民主体の活動の支援の方法について検討します。

(一部抜粋)

出典：塩谷町地域福祉計画 令和3年度～令和7年度（令和3年3月）

(8) 塩谷町障がい者福祉計画

塩谷町障がい者福祉計画では、福祉タクシー制度の利用促進とデマンド交通の利用促進をうたっています。

町（行政）が取り組むこと

○福祉タクシー制度の利用促進

- 電車やバス等の通常の交通機関を利用することが困難な重度の心身障がい者の社会参加の促進を図るため、必要な交通の便を確保するとともに、その経費の一部を助成する福祉タクシー事業を実施しています。制度の周知・普及を図るとともに、利用促進や利便性の向上に努めていきます。

○デマンド交通の利用促進

- 障がい者はもとより、通院、買い物等の日常生活に必要な移動手段を確保し、福祉サービスの向上を図るため、利用希望に応じて運行するデマンド交通を町内（町外の一部医療機関）で実施しています。制度の周知・普及を図ると共に、利用促進や利便性の向上に努めていきます。

（一部抜粋）

出典：塩谷町障がい者福祉計画第6期計画 令和3～5年度（令和3年3月）

3 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。また、町内全域及び町外5病院への通院に限り利用が可能なデマンド交通（えかんべ号）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） | 関東自動車株式会社 |
| デマンド交通（えかんべ号） | | 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（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、土曜往復 6 便の頻度で運行しています。なお、日曜・祝日は運休となっています。

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。

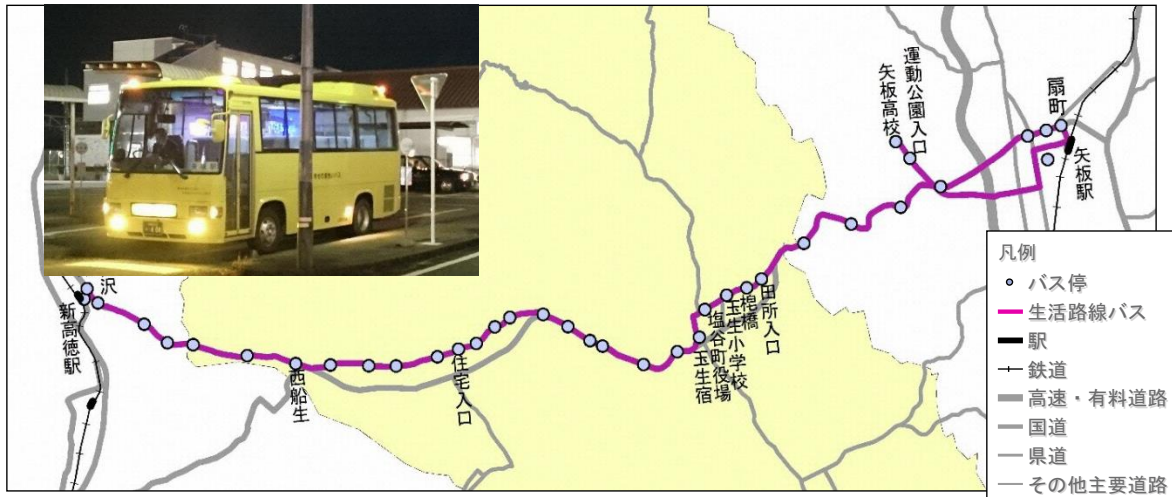


図 生活路線バス路線

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（平成31年1月5日時点）

| 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復 | 1復 | — |

※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～16日）運休

出典：塩谷町資料

表 生活路線バス主要区間運賃（平成31年1月5日時点）

| 乗車区間 | 系統 | 運賃 | 運賃割引 |
|------------|------------|-------|--|
| 矢板駅～新高徳駅 | 12, 32, 46 | 980 円 | 【運賃半額】 ※ 10 円未満の端数は 10 円単位に四捨五入 ・ 小児（小 6 まで） ・ 身体障害者（手帳をお持ちの方） ・ 知的障害者（療育手帳をお持ちの方） ・ 精神障害者（手帳をお持ちの方） 【運賃無料】 ・ 幼児（小学校入学前の満 6 歳まで（大人同伴）） |
| 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）

表 生活路線バス主要区間の主要バス停時刻表（平成31年1月5日時点）

【 新高徳駅→矢板駅（往路） 】

（●は土曜日運休）

| バス停 所在市町 | 停留所 | 1 便 ● | 2 便 | 3 便 | 4 便 | 5 便 ● |
|-------------|-------------|----------|------|-------|-------|----------|
| 日光市 | 1 新高徳駅 | 6:40 | 7:10 | 13:55 | 17:30 | 18:30 |
| 塩谷町 | 15 生涯学習センター | 6:55 | 7:25 | 14:10 | 17:45 | 18:45 |
| | 22 塩谷町総合公園 | 7:01 | 7:31 | 14:16 | 17:51 | 18:51 |
| | 24 玉生郵便局 | 7:03 | 7:33 | 14:18 | 17:53 | 18:53 |
| | 26 塩谷町役場 | 7:05 | 7:35 | 14:20 | 17:55 | 18:55 |
| | 27 玉生小学校 | 7:06 | 7:36 | 14:21 | 17:56 | 18:56 |
| 矢板市 | 34 矢板高校 | / | 7:48 | 14:33 | / | / |
| | 37 塩谷病院 | / | 7:53 | 14:38 | 18:08 | 19:08 |
| | 42 矢板駅 | 7:20 | 7:56 | 14:41 | 18:11 | 19:11 |

【 矢板駅→新高徳駅（復路） 】

（●は土曜日運休）

| バス停 所在市町 | 停留所 | 6 便 | 7 便 | 8 便 | 9 便 ● | 10 便 ● |
|-------------|-------------|------|-------|-------|----------|-----------|
| 矢板市 | 42 矢板駅 | / | 12:40 | 16:30 | 17:30 | 19:00 |
| | 37 塩谷病院 | / | 12:43 | 16:33 | 17:33 | 19:03 |
| | 34 矢板高校 | / | 12:53 | 16:43 | 17:43 | 19:13 |
| 塩谷町 | 27 玉生小学校 | / | 13:03 | 16:53 | 17:53 | 19:23 |
| | 26 塩谷町役場 | / | 13:04 | 16:54 | 17:54 | 19:24 |
| | 24 玉生郵便局 | 6:26 | 13:06 | 16:56 | 17:56 | 19:26 |
| | 22 塩谷町総合公園 | 6:28 | 13:08 | 16:58 | 17:58 | 19:28 |
| | 15 生涯学習センター | 6:34 | 13:14 | 17:04 | 18:04 | 19:34 |
| 日光市 | 1 新高徳駅 | 6:50 | 13:30 | 17:20 | 18:20 | 19:50 |

※月～土曜日に1日10便（往復5便ずつ）運行（日・祝は全休）

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～駒生営業所が平日は8往6復、土曜は7往6復、日曜・祝日は6往4復、船生～宇都宮駅が平日は8往復、土曜は6往復、日曜・祝日は5往復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1,100円～1,250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（令和2年10月1日時点）

| 番号 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 運行回数 | 運行時間帯（平日） |
|----------------|------|-------|--------|---------------------------------|--|
| 往路 10 復路 62 | 玉生車庫 | 今里 | 駒生営業所 | 8往6復（平日） 7往6復（土） 6往4復（日祝） | （往）5～8、10、12、14、17時台 （復）11、13、15、17、18、20時台 |
| 往路 10 復路 62 | 玉生車庫 | 健康の森 | 駒生営業所 | 3往（平日のみ） | 6～8時台 |
| 01 | 船生 | 桜通り | 宇都宮駅西口 | 8往 | 6～9、11、14、15、17時台 |
| 58 | 船生 | 塩野室 | 宇都宮駅西口 | 8復 | 7、9、12、15、16、18、19、21時台 |

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（令和3年6月時点）

| 乗車区間 | 運賃 | 運賃割引 |
|-------------|--------|--|
| 玉生車庫～宇都宮駅西口 | 1,100円 | 【運賃半額】 ※10円未満の端数は10円単位に切り上げ ・小学生以下 【運賃無料】 ・乳児（0才） ・同一停留所で乗降する大人もしくは小児1人につき幼児（1才から6才）2人まで |
| 玉生車庫～駒生営業所 | 1,250円 | |
| 船生車庫～宇都宮駅西口 | 1,200円 | |

(4) デマンド交通（えかんべ号）

通学・通院・買い物などの移動手段として、自宅や目的地までを送迎する車のことで、町民の皆さんの「足」として、令和2年4月に導入したサービスです。

利用には事前の利用登録が必須となります。

表 デマンド交通（えかんべ号）の概要（令和3年6月時点）

| 項目 | 内容 |
|------|---|
| 運行日時 | 平日 8:00～17:00（随時運行） ※土日、祝祭日、お盆（8/13～16）、年末年始（12/29～1/3）は運休 |
| 運賃 | ・大人（中学生以上） 町内：500円 町外：800円 ・小学生以下、高齢者（75歳以上）、障がい者※ 町内：300円 町外：400円 ※身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかをお持ちの方。（未就学児は無料） |
| 対象 | ご本人または介添え者が同行することで、車の乗り降りができる塩谷町民。 ※利用には事前の利用登録が必須となります。 |
| 行き先 | 【町内】 全域 【町外】 矢板市（国際医療福祉大学塩谷病院、佐藤病院）、 さくら市（黒須病院、氏家病院）、 日光市（獨協医科大学日光医療センター）の5か所のみ。 ※塩谷病院、日光医療センターへの送迎は、8:00～14:00のみ運行します。 |
| 予約方法 | 利用する7日前より電話予約が可能。 8:00～9:00時の便は17:00までに予約。 |



図 デマンド交通（えかんべ号）

(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）2便（ただし、10月～2月中旬は1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。

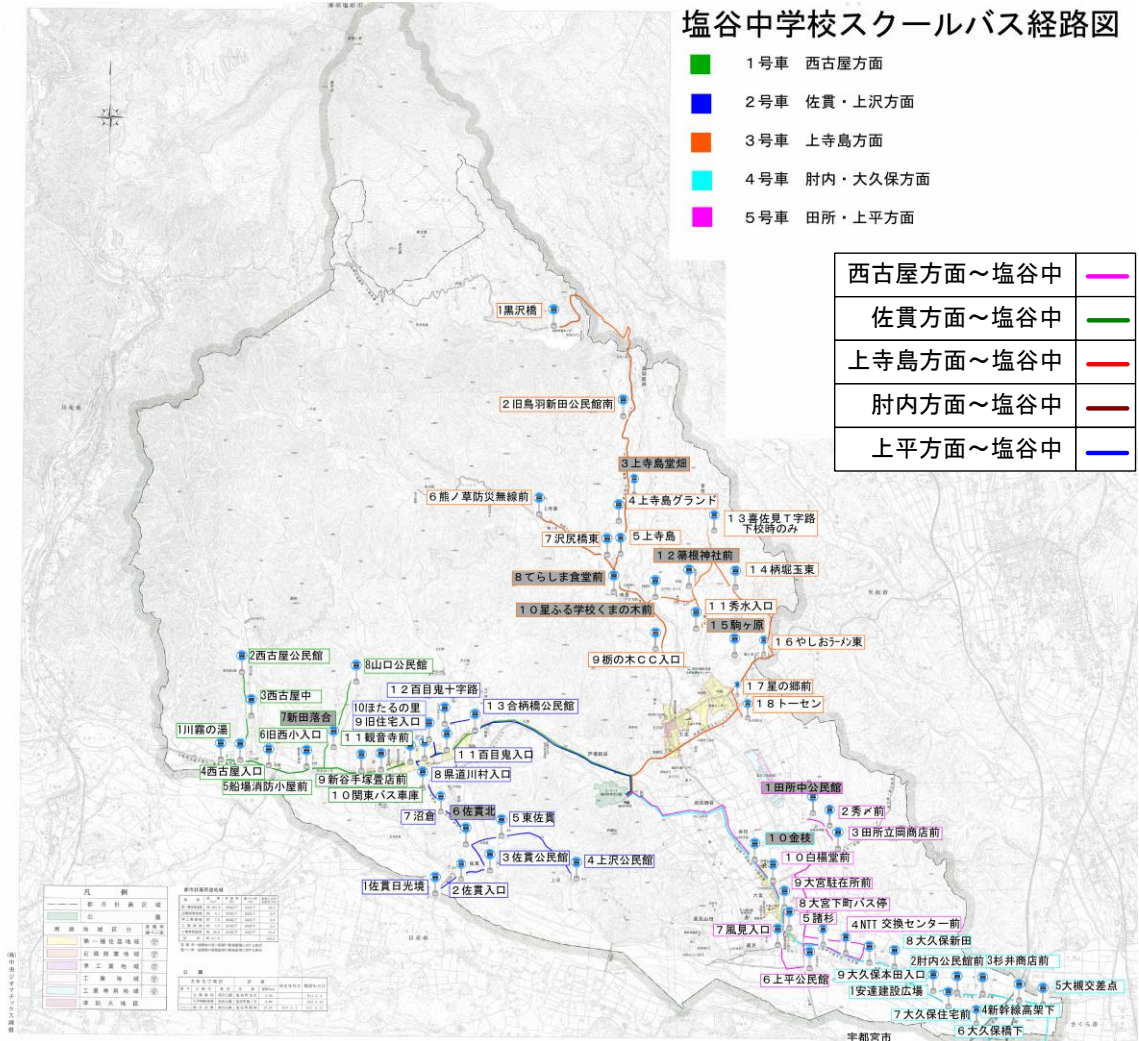


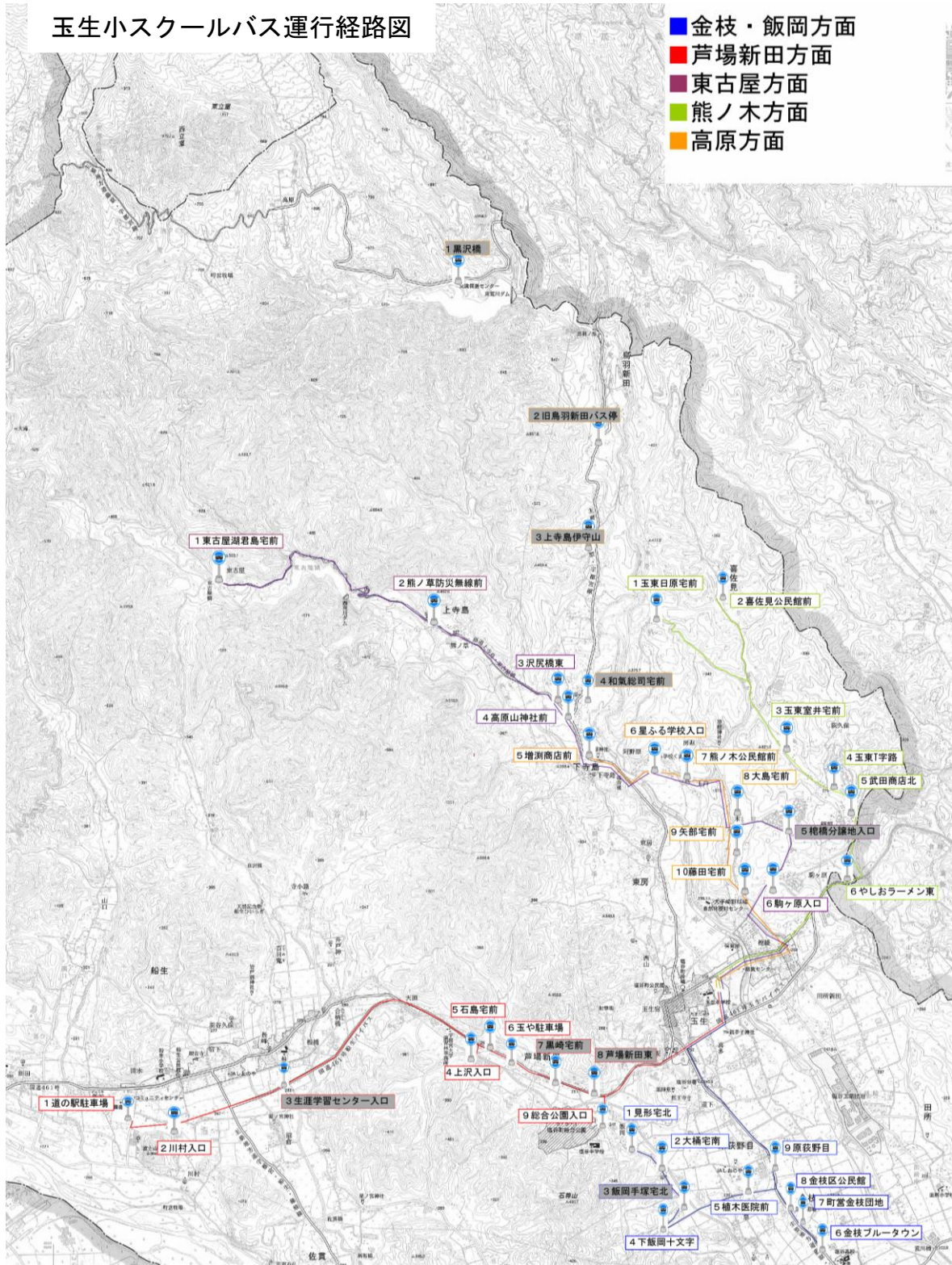
図 スクールバス（中学校）路線図

表 スクールバス（中学校）の便数および運行時間帯

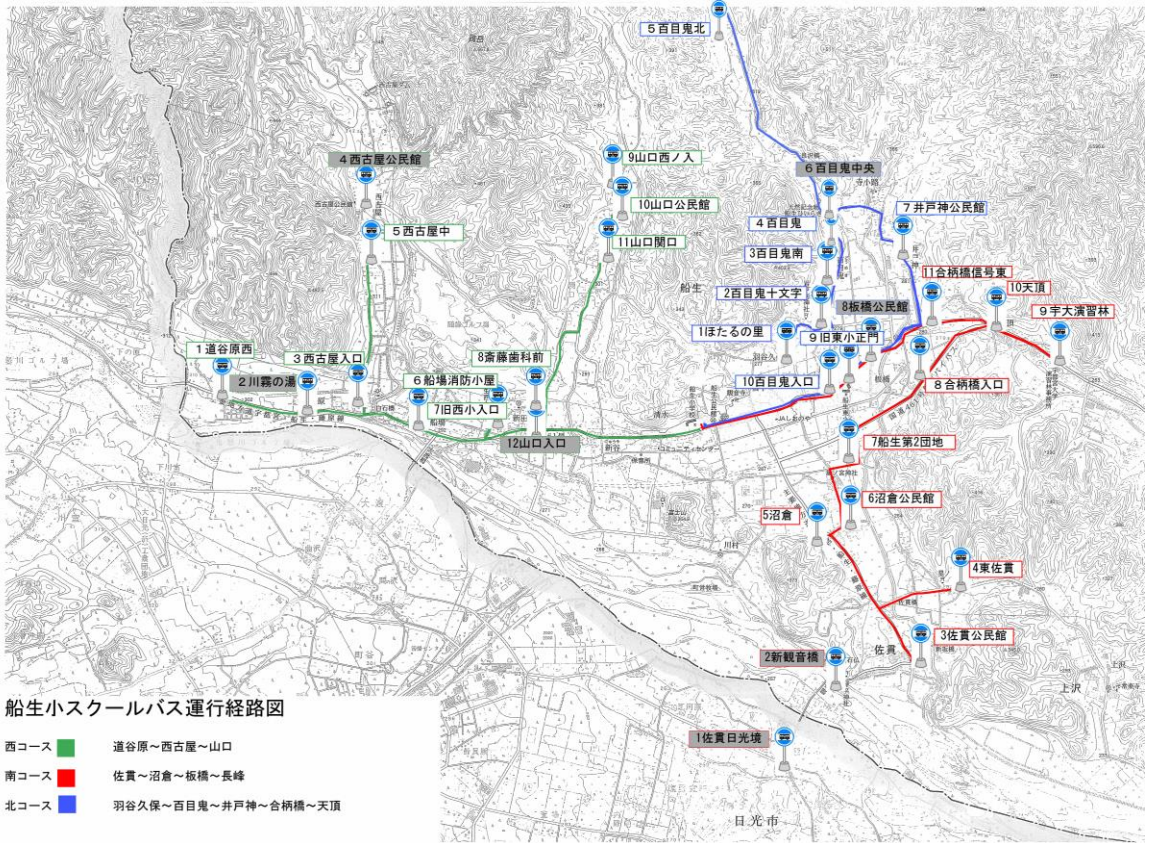
| 運行時間帯 | | 運行方面 | 台数 | 備考 |
|-------------|----------------------|---|----|--------------------------|
| 朝 (登校時) | 7:50 中学着 | 各方面に1便を運行 ・西古屋方面 ・佐貫・上沢方面 ・上寺島方面 ・肘付方面 ・上平方面 | 5台 | 通年運行 各方面を7:00～7:15に出発 |
| 夕方 (下校時) | 17:00～18:00 台 中学発 | | | 10月～2月中旬減便 |
| | 16:00 中学発 | | | 通年運行 |

(6) スクールバス (小学校)

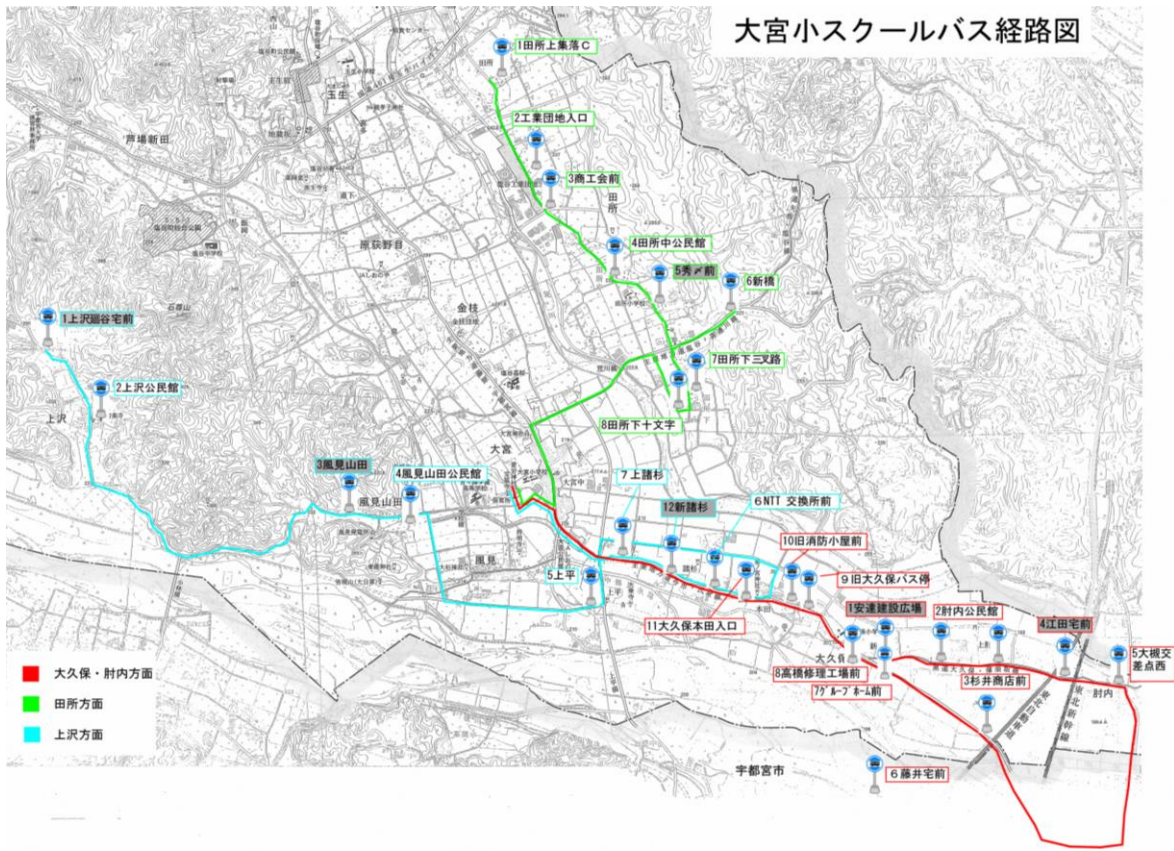
小学校のスクールバスについては、朝1便・夕2便で運行しています。
3校の登下校に対応するため、11台のスクールバスを運行しています。



〈玉生小学校〉



＜船生小学校＞



＜大宮小学校＞

図 スクールバス（小学校）路線図

表 スクールバス（小学校）の便数および運行時間帯

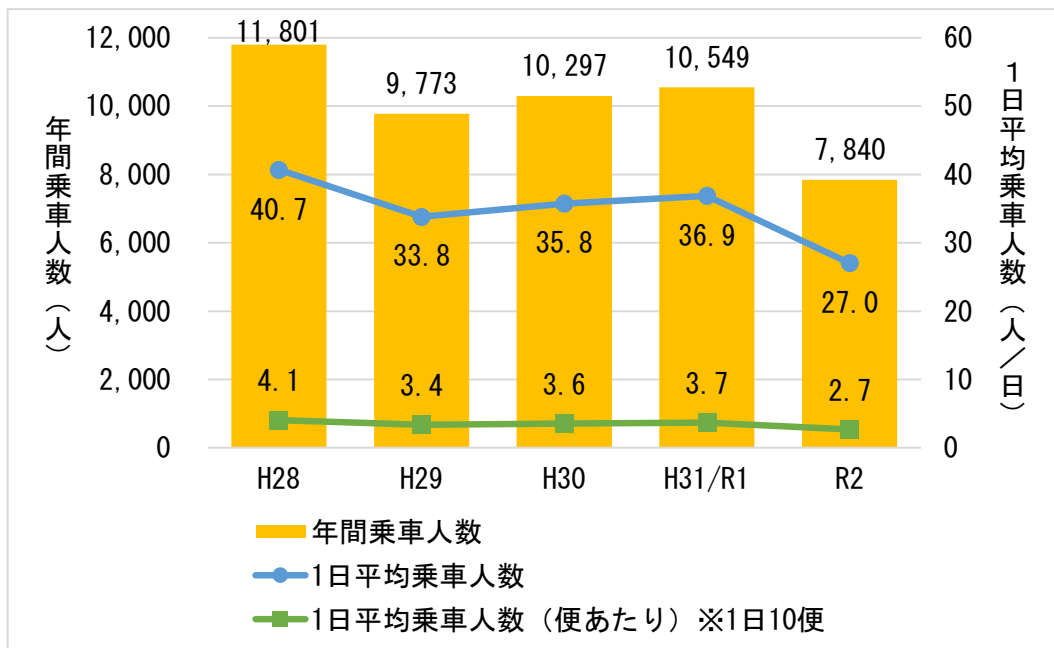
| 学校名 | 運行時間帯 | | 運行方面 | 台数 | 備考 |
|-------|-------------|-----------|---|----|---|
| 玉生小学校 | 朝 (登校時) | 7:50 学校着 | 各方面に1便を運行 ・高原方面 ・熊ノ草方面 ・熊ノ木方面 ・芦場新田方面 ・飯岡・金枝方面 | 5台 | 各方面を7:15に出発 熊ノ草方面及び寺島 方面はワゴン車輛を 使用 |
| | 夕方 (下校時) | 15:00 学校発 | 各方面に1便を運行 ・高原方面 ・熊ノ木方面 ・芦場新田方面 ・飯岡・金枝方面 | 5台 | — |
| | | 15:50 学校発 | | | — |
| 船生小学校 | 朝 (登校時) | 7:50 学校着 | 各方面に1便を運行 ・佐貴方面 ・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 | | | — |

2) 公共交通の利用状況

(1) 生活路線バス

生活路線バスの年間利用者数は、平成 31（令和元）年までは約 10,000～12,000 人と横ばいの傾向でしたが、令和 2 年には約 8,000 人に減少しました。

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、塩谷町役場での乗降が多くなっています。



※1日平均乗車人数は、年間乗車人数を、日曜祝日、お盆、年末年始を除く日数で割ることで算出

図 生活路線バスの年間利用者数の推移（平成28年～令和2年）

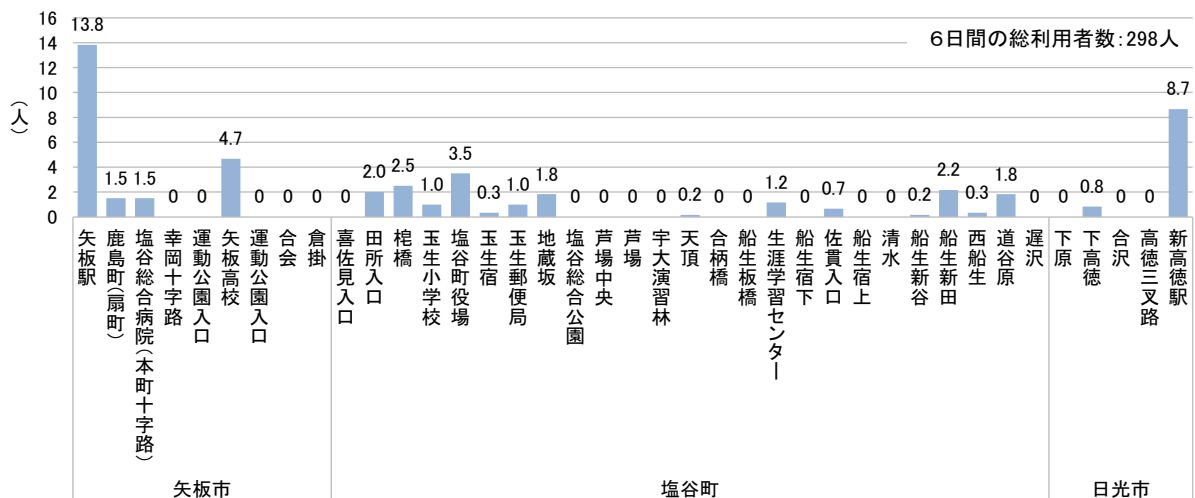


図 バス停毎の1日あたり平均利用人数（令和3年5月17日(月)～22日(土)）

出典：乗降客調査結果（令和3年5月17日(月)～22日(土)調査）

表 乗車・降車場所ごとの乗降人数（令和3年5月17日(月)～22日(土)）

| | | 乗車場所 | | | 降車場所 | | |
|-------|-------|------|-----|-----|------|-----|-----|
| 新高徳駅発 | | 矢板市 | 塩谷町 | 日光市 | 矢板市 | 塩谷町 | 日光市 |
| 1 | 6:40 | 0人 | 22人 | 10人 | 32人 | 0人 | 0人 |
| 2 | 7:10 | 0人 | 17人 | 14人 | 27人 | 4人 | 0人 |
| 3 | 13:55 | 0人 | 4人 | 2人 | 5人 | 1人 | 0人 |
| 4 | 17:30 | 0人 | 0人 | 6人 | 0人 | 6人 | 0人 |
| 5 | 18:30 | 0人 | 0人 | 0人 | 0人 | 0人 | 0人 |
| 矢板駅発 | | 矢板市 | 塩谷町 | 日光市 | 矢板市 | 塩谷町 | 日光市 |
| 6 | 6:26 | | 6人 | 0人 | | 0人 | 6人 |
| 7 | 12:40 | 16人 | 1人 | 0人 | 0人 | 12人 | 5人 |
| 8 | 16:30 | 28人 | 2人 | 0人 | 0人 | 21人 | 9人 |
| 9 | 17:30 | 18人 | 1人 | 0人 | 1人 | 13人 | 5人 |
| 10 | 19:00 | 2人 | 0人 | 0人 | 0人 | 2人 | 0人 |
| 計 | | 64人 | 53人 | 32人 | 65人 | 59人 | 25人 |

出典：乗降客調査結果（令和3年5月17日(月)～22日(土)調査）

(2) バス事業者路線

令和元年10月の月間乗降客数は船生線では約400人、玉生線では約900人であり、1日あたりの乗車人数は船生線では約10人、玉生線では約15人と試算されました。

表 塩谷町における路線バスの月間利用者数（令和元年10月）

| | 月間乗降客数 | 1日平均乗車人数 (試算) |
|-----|--------|------------------|
| 船生線 | 398人 | 約10人 |
| 玉生線 | 903人 | 約15人 |

※令和元年10月の、各路線の塩谷町内バス停における乗降客数から算出。

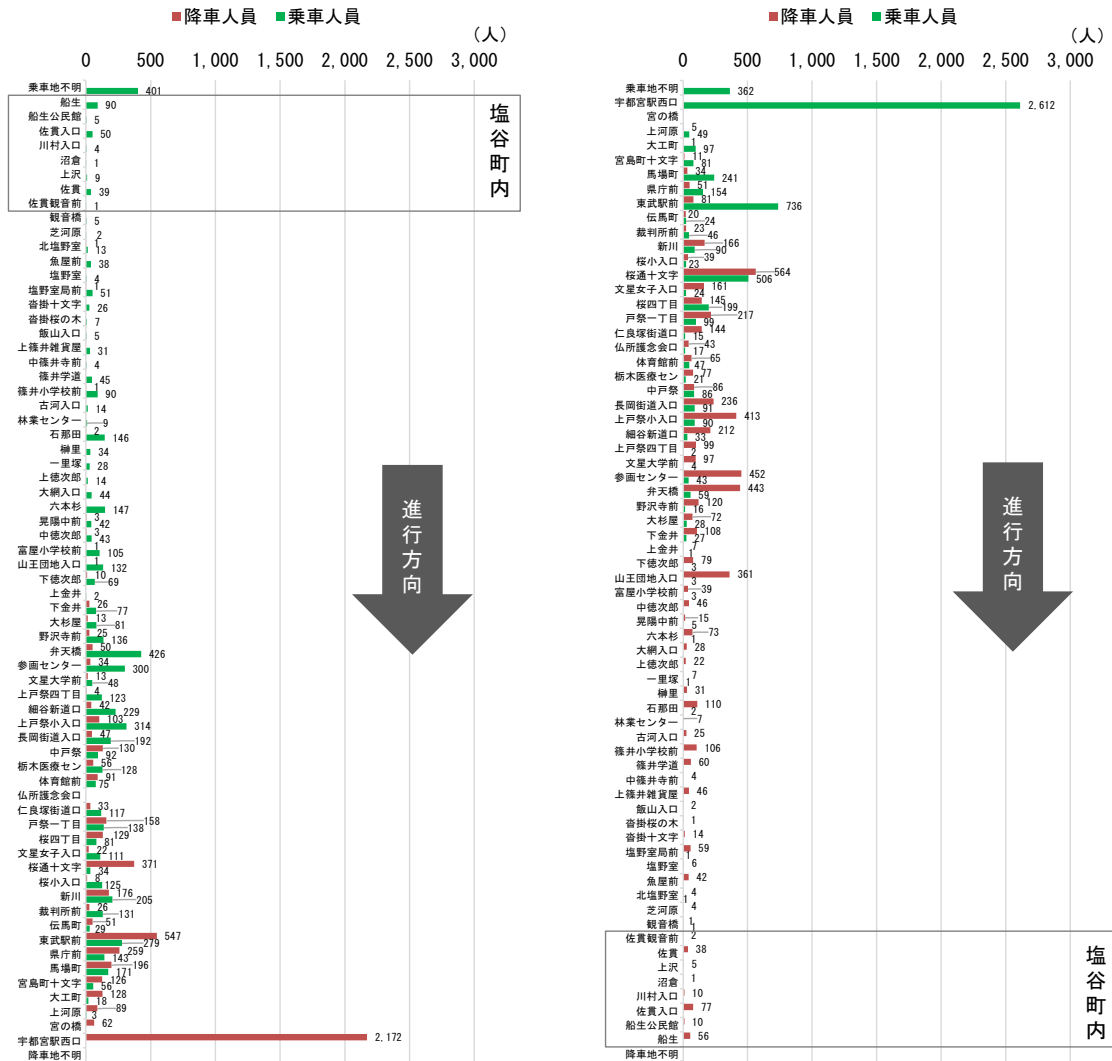
※1日平均乗車人数は、船生線は平日21日、玉生線は土日祝日含む31日として1日平均乗降客数を試算。

その後、2で割って乗車人数とした。

出典：関東自動車株式会社

①船生車庫～宇都宮駅西口

月間の塩谷町内のバス停利用者数は、宇都宮駅方面の上り便で 199 人、塩谷町船生方面の下り便で 199 人となっています。町内停留所から桜通十文字や、宇都宮駅西口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 | 人数 | 到着地 | 人数 |
|--------|----|-----------|-----|
| 桜通十文字 | 53 | 大工町 | 1 |
| 宇都宮駅西口 | 44 | 伝馬町 | 1 |
| 上戸祭小入口 | 27 | 桜四丁目 | 1 |
| 宮島町十文字 | 19 | 戸祭一丁目 | 1 |
| 下金井 | 17 | 仁良塚街道口 | 1 |
| 馬場町 | 10 | 栃木医療センター前 | 1 |
| 東武駅前 | 10 | 石那田 | 1 |
| 野沢寺前 | 4 | 北塩野室 | 1 |
| 県庁前 | 3 | 合計 | 199 |
| 長岡街道入口 | 2 | | |
| 宮の橋 | 1 | | |
| 上河原 | 1 | | |

■塩谷町内バス停利用者の出発地

| 出発地 | 人数 | 出発地 | 人数 |
|--------|----|--------|-----|
| 桜通十文字 | 56 | 裁判所前 | 2 |
| 宇都宮駅西口 | 36 | 桜小入口 | 2 |
| 弁天橋 | 19 | 長岡街道入口 | 1 |
| 下金井 | 18 | 参画センター | 1 |
| 東武駅前 | 17 | 野沢寺前 | 1 |
| 大工町 | 15 | 晃陽中前 | 1 |
| 戸祭一丁目 | 7 | 六本杉 | 1 |
| 上戸祭小入口 | 6 | 石那田 | 1 |
| 馬場町 | 4 | 北塩野室 | 1 |
| 県庁前 | 4 | 観音橋 | 1 |
| 細谷新道口 | 3 | 合計 | 199 |
| 宮島町十文字 | 2 | | |

図 路線バス（船生車庫～宇都宮駅西口）の月間バス停毎利用人数（令和元年10月）

出典：乗降データ（令和元年10月1日～10月31日分）

②玉生車庫～駒生営業所

月間の塩谷町内のバス停利用者数は、宇都宮駅方面の上り便で 210 人、塩谷町玉生方面の下り便で 462 人となっています。町内停留所から宇都宮駅西口や、桜小入口、大曾十文字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 | 人数 | 到着地 | 人数 |
|--------|----|--------|-----|
| 宇都宮駅西口 | 81 | 豊郷中央小前 | 2 |
| 桜小入口 | 29 | 松田 | 2 |
| 大曾十文字 | 21 | 中丸公園前 | 1 |
| 山本 | 11 | 中丸 | 1 |
| 東武駅前 | 9 | 関東整備前 | 1 |
| 作新 | 8 | 桜通十文字 | 1 |
| 宮島町十文字 | 8 | 伝馬町 | 1 |
| 西中丸 | 5 | 梟前 | 1 |
| 塙田十文字 | 5 | 宇商高校前 | 1 |
| 北高西 | 5 | 風見入口 | 1 |
| 大工町 | 3 | 大宮小学校 | 1 |
| 駒生 | 2 | 大宮北 | 1 |
| 狭又局前 | 2 | 金枝神社前 | 1 |
| 馬場町 | 2 | 喜多入口 | 1 |
| 上河原 | 2 | 合計 | 210 |

※ : 塩谷町内にあるバス停

■塩谷町内バス停利用者の出発地

| 出発地 | 人数 | 出発地 | 人数 |
|--------|-----|--------|-----|
| 宇都宮駅西口 | 175 | 宮島町十文字 | 3 |
| 北高西 | 114 | 上大曾 | 3 |
| 宮島町十文字 | 20 | 中里原十文字 | 3 |
| 駒生 | 16 | 陽西中西 | 2 |
| 桜小入口 | 15 | 東中丸 | 1 |
| 馬場町 | 15 | 新川 | 1 |
| 作新 | 12 | 山本 | 1 |
| 梟前 | 11 | 豊郷中央小前 | 1 |
| 大曾十文字 | 11 | 今里 | 1 |
| 東武駅前 | 10 | 大宮北 | 1 |
| 宇商高校前 | 10 | 原萩の目 | 1 |
| 上田原 | 10 | 玉生宿 | 1 |
| 塙田十文字 | 9 | 玉生 | 1 |
| 岩本 | 8 | 合計 | 462 |
| 松田 | 6 | | |

※ : 塩谷町内にあるバス停

図 路線バス (玉生車庫～駒生営業所) の月間バス停毎利用人数 (令和元年10月)

出典: 乗降データ (令和元年10月1日～10月31日分)

③ 駒生営業所・健康の森・玉生車庫

月間の塩谷町内のバス停利用者数は、駒生営業所方面の上り便で 231 人となっています。町内停留所から北高西や、宇都宮駅西口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 | 人数 | 到着地 | 人数 |
|--------|----|-----------|-----|
| 北高西 | 94 | 大工町 | 2 |
| 宇都宮駅西口 | 22 | 山本 | 2 |
| 宇商高校前 | 19 | 東中丸 | 1 |
| 塙田十文字 | 18 | 新川 | 1 |
| 作新 | 15 | 宮島町十文字 | 1 |
| 大曾十文字 | 14 | 東校西 | 1 |
| 東武駅前 | 11 | 大曾一丁目 | 1 |
| 桜小入口 | 9 | 上大曾 | 1 |
| 岩本 | 9 | 上河内市民センター | 1 |
| 大工町 | 6 | 合計 | 231 |
| 県庁前 | 3 | | |

図 路線バス（駒生営業所・健康の森・玉生車庫）の月間バス停毎利用人数（令和元年10月）

出典：乗降データ（令和元年10月1日～10月31日分）

(3) デマンド交通（えかんべ号）

令和2年2月より試験運行、同年4月より本格運行を開始したデマンド交通（えかんべ号）の利用者は増加傾向にあり、令和3年6月時点の1日あたり平均利用延べ人数は19.5人でした。ただし、そもそもデマンド交通の存在を知らないという声もあり、さらなる認知度向上が求められます。

75歳以上で、特に女性の利用者が多い傾向にあります。また、午前中の8時台～11時台の利用が特に多く、午後4時台の利用は少なくなっています。

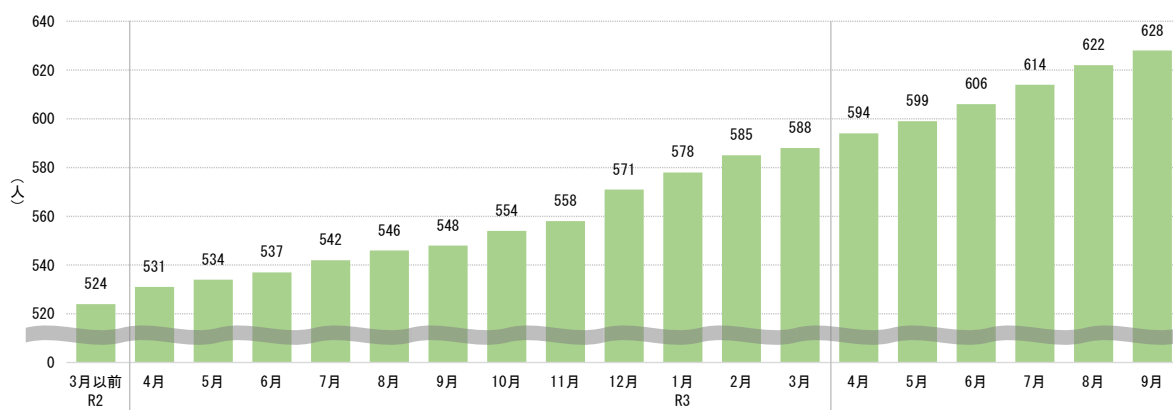


図 登録者数の推移

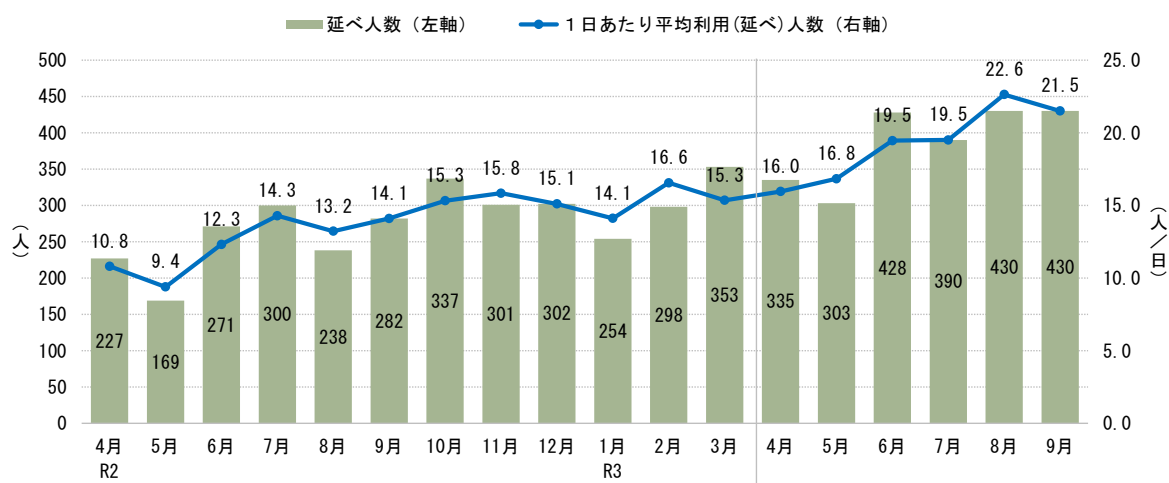


図 月別利用者数及び1日あたり平均利用者数の推移

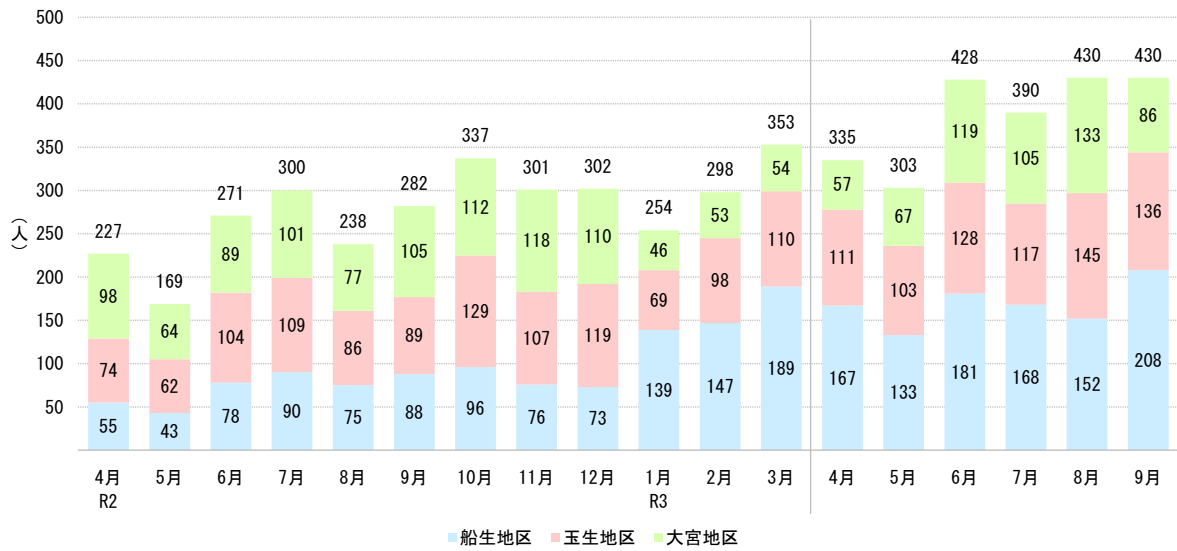


図 月別利用者数の推移 (地区別)

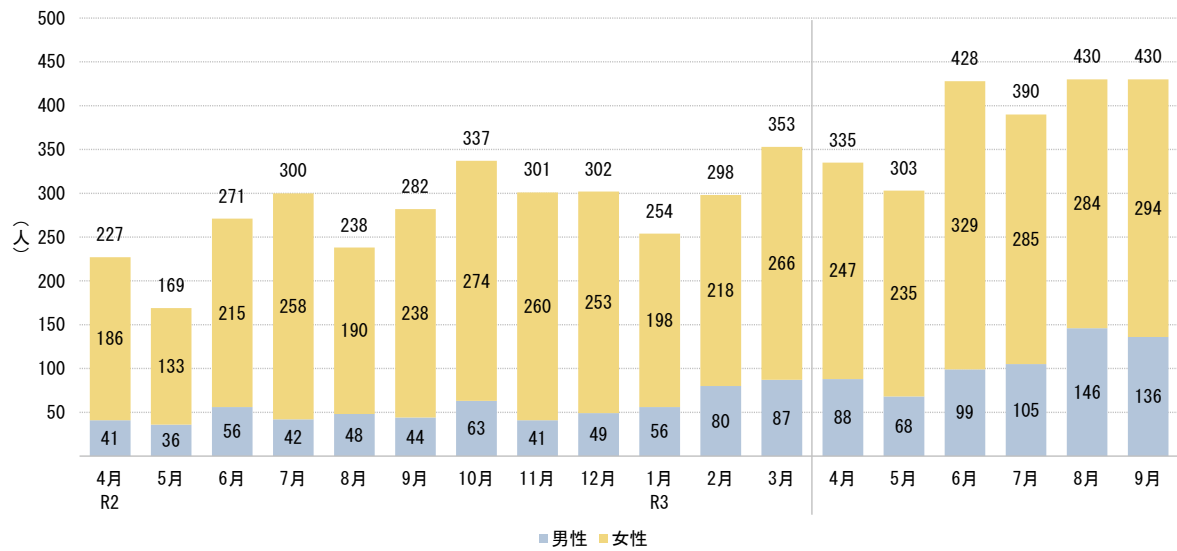


図 性別利用者数の推移

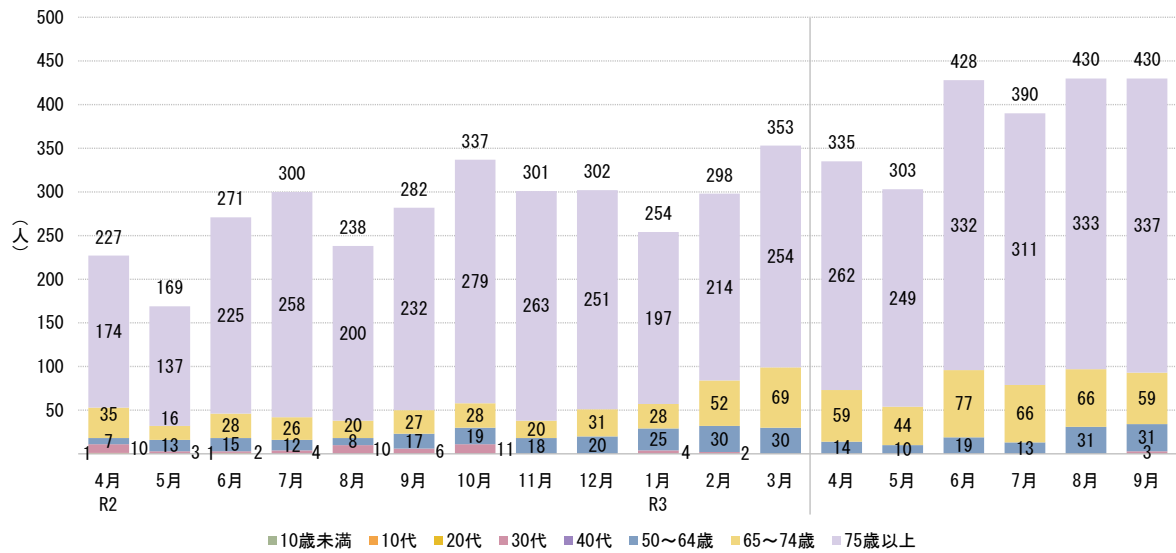


図 年齢階層別利用者数の推移

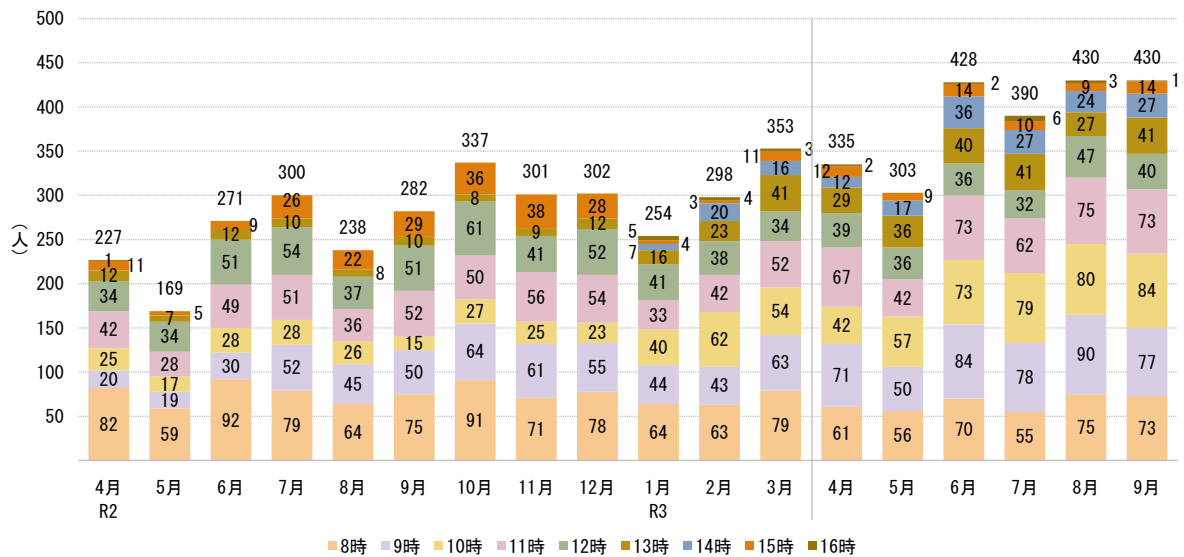


図 利用時間帯別の利用者数の推移

(4) スクールバス

塩谷中学校でのスクールバスは、令和3年度時点で約140名の生徒（全生徒の約6割程度）が利用しており、5年間の推移で大きな変動はない状況です。

玉生小学校、船生小学校、大宮小学校の3校合計のスクールバスは、令和3年度時点で約210名（全児童の約5割程度）です。小学校毎に見ると、特に船生小学校、玉生小学校で利用者が減少しています。

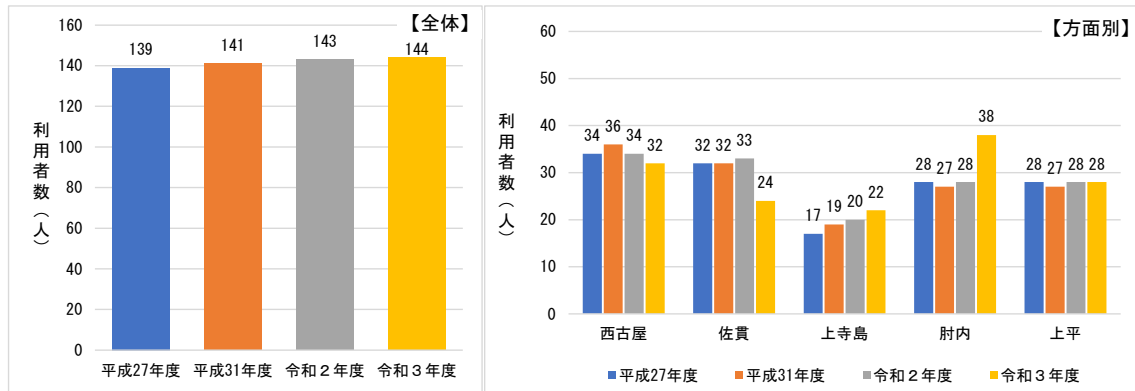


図 塩谷中学校でのスクールバス利用者数の変化（全体・方面別）

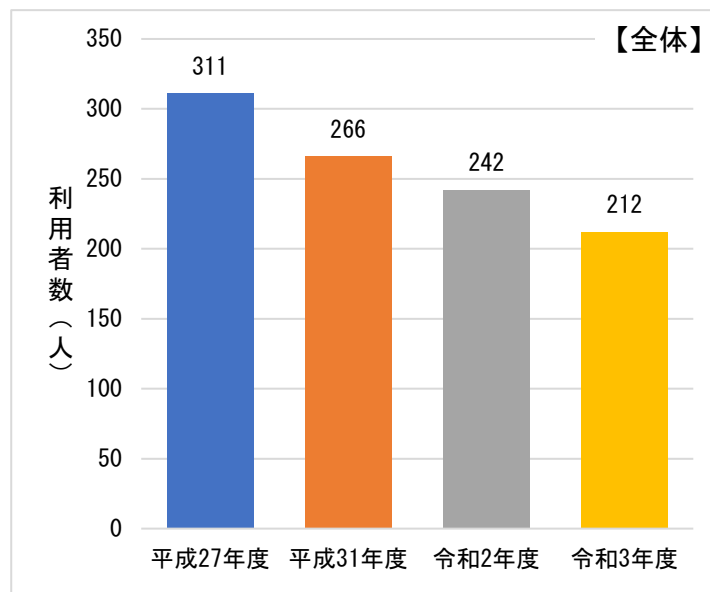


図 小学校でのスクールバス利用者数の変化（全体）

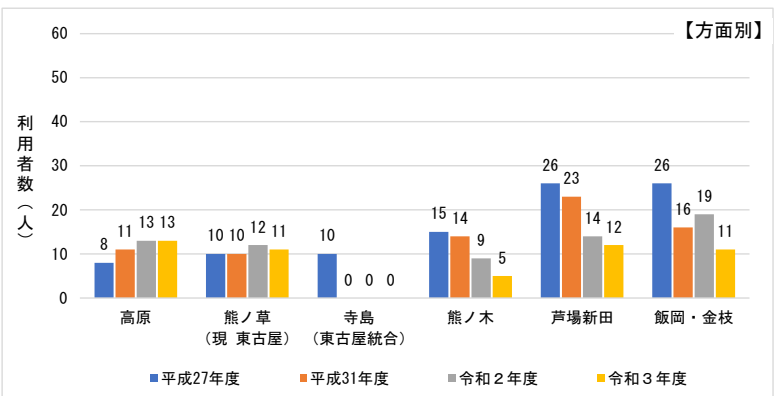
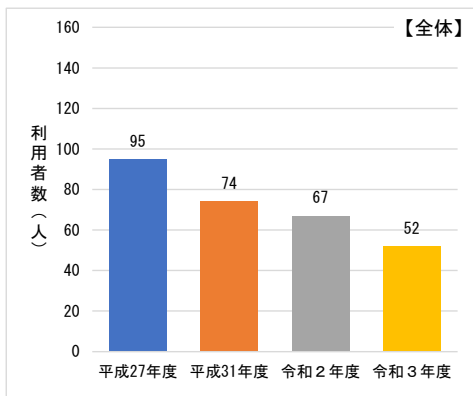


図 玉生小学校でのスクールバス利用者数の変化(全体・方面別)

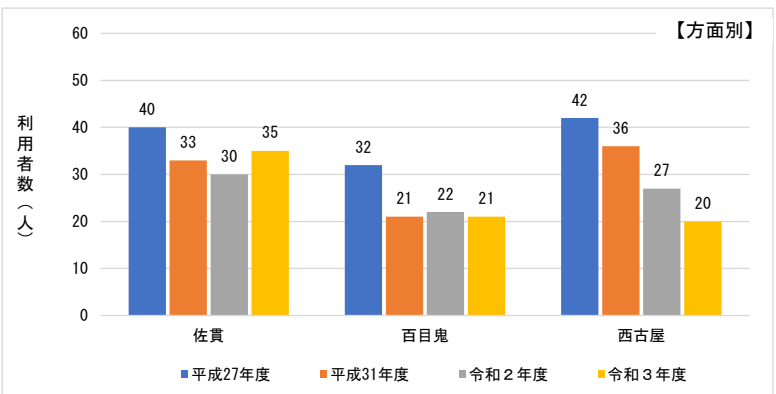
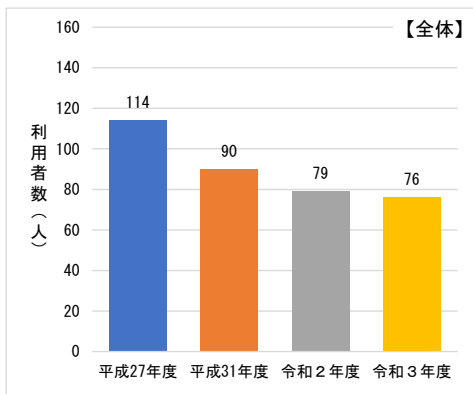
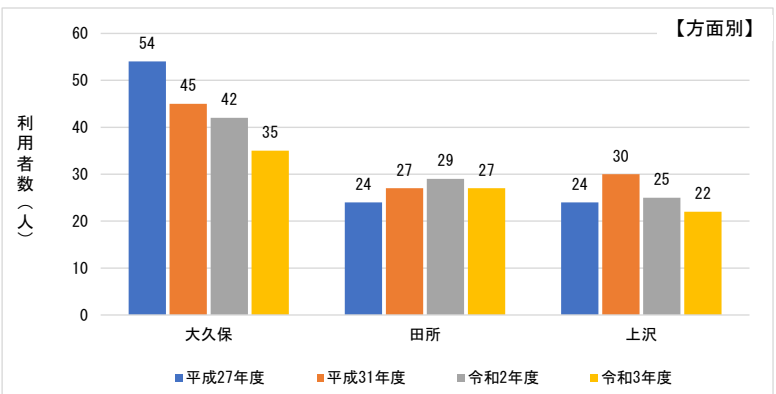
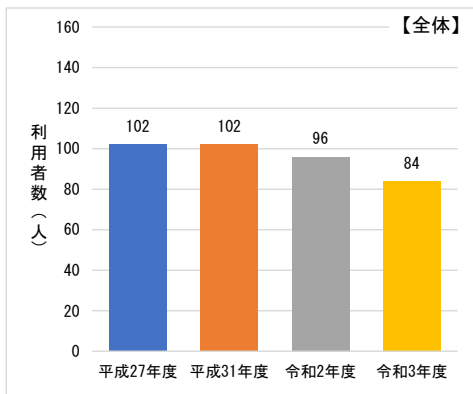


図 船生小学校でのスクールバス利用者数の変化(全体・方面別)



※令和2年度、3年度は登校者数を集計

図 大宮小学校でのスクールバス利用者数の変化(全体・方面別)

3) 公共交通の利用環境

(1) バス停環境

生活路線バス、路線バスの乗継ぎが可能なバス停（旧船生公民館（船生宿上）、玉生車庫）について、平成 31 年に、駐輪場及び待合所の整備を行いました。具体的には、旧船生公民館（船生宿上）では、駐輪場をサイクル&バスライドのための駐輪場として活用するとともに、待合所の整備を行いました。



図 旧船生公民館（船生宿上）バス停における駐輪場・待合所の整備状況



図 玉生車庫バス停における駐輪場・待合所の整備状況

(2) バス車両・デマンド車両

塩谷町内で運行されているバスについては、車内、車外の行き先案内が明示されていない、停車バス停のアナウンスがない、料金箱等の一般的なバスの設備が設置されていないなど、利用しづらい状況となっているため、高齢者・障がい者の方にも利用しやすい車両の導入を検討する必要があります。

また、デマンド車両についても障がい者の方が利用しやすいような、車いすで乗降可能な車両の導入を検討する必要があります。



スロープ付きバス、車いすスペース、手すり、床のすべり止め、見やすい車内外案内表示

図 高齢者・障がい者に配慮したバス車両の設備の例

出典：「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑整備ガイドライン（車両等編）（平成31年4月）」
（国土交通省 交通エコロジー・モビリティ財団）より



図 車いすで乗降可能な車両の例

出典：「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑整備ガイドライン（車両等編）（平成31年4月）」
（国土交通省 交通エコロジー・モビリティ財団）より

(3) 情報提供の状況

生活路線バス、路線バス、デマンド交通それぞれについて、時刻表や利用方法、運賃等を示した広報チラシを作成・配布するとともに、塩谷町ホームページで確認できるようになっています。

また、バス停における駐輪場整備やデマンド交通利用者へのインタビュー結果等を広報誌で発信し、利用促進を図っています。

しかし公共交通の利用者は少なく、更なる関心度向上のための検討が必要となっています。

塩谷町の公共交通
関東自動車編

町内でバスが走っているのをご存知ですか？
関東自動車が運行している路線バスは、塩谷町と宇都宮市を結んでおり、宇都宮市内の高校や駅にアクセスできます。

便利なバスを使ってください！
塩谷町はバス運行を続けるために支援を行っています。しかし、利用者が少ないのが現状です。皆さまのご利用をお待ちしています。

関東自動車バス 主な停留所名一覧

船生線 (船生-東武駅前-JR宇都宮駅)
玉生線 (玉生車庫-東武駅前-作新学院-JR宇都宮駅-駒生営業所)

1 船生 2 玉生車庫
3 北高西 5 宇路高校前 9 JR宇都宮駅
4 船生公民館 佐貫入口 川村入口 沼倉 上沢 佐貫 佐貫観音前 玉生徳 轟多入口 道下 原塚の目 金枝火の見下 金枝神社前 大宮北 大宮上町 大宮小学校入口 大宮下町 氏家街道入口 風見入口 上平 北高西 宇路高校前 JR宇都宮駅
6 船生公民館 佐貫入口 川村入口 沼倉 上沢 佐貫 佐貫観音前 玉生徳 轟多入口 道下 原塚の目 金枝火の見下 金枝神社前 大宮北 大宮上町 大宮小学校入口 大宮下町 氏家街道入口 風見入口 上平 北高西 宇路高校前 JR宇都宮駅
7 船生公民館 佐貫入口 川村入口 沼倉 上沢 佐貫 佐貫観音前 玉生徳 轟多入口 道下 原塚の目 金枝火の見下 金枝神社前 大宮北 大宮上町 大宮小学校入口 大宮下町 氏家街道入口 風見入口 上平 北高西 宇路高校前 JR宇都宮駅
8 船生公民館 佐貫入口 川村入口 沼倉 上沢 佐貫 佐貫観音前 玉生徳 轟多入口 道下 原塚の目 金枝火の見下 金枝神社前 大宮北 大宮上町 大宮小学校入口 大宮下町 氏家街道入口 風見入口 上平 北高西 宇路高校前 JR宇都宮駅
9 船生公民館 佐貫入口 川村入口 沼倉 上沢 佐貫 佐貫観音前 玉生徳 轟多入口 道下 原塚の目 金枝火の見下 金枝神社前 大宮北 大宮上町 大宮小学校入口 大宮下町 氏家街道入口 風見入口 上平 北高西 宇路高校前 JR宇都宮駅

図 広報チラシの例 (関東自動車)



図 高齢者の公共交通教室



図 小中学校への公共交通安全教室



情報



情報

デマンド交通えかんべ号を利用しませんか？

デマンド交通とは、通院、買い物などの移動手段として、自宅やその周辺と目的地までを送迎する乗り合いの公共交通のことで、町民の皆さんの「足」として有料で町が行うサービスです。塩谷町では、令和2年4月より、「えかんべ号」の要称でデマンド交通の運行を開始しました。

●えかんべ号をご紹介します！

利用対象者

ご本人または介護士が同行することで、車の乗り降りができる町民の方
※ご利用に際しては、登録申請が必要です。

運賃

| (片道の乗賃です) | 町内 | 町外 |
|-----------------------------|------|------|
| 大人(中学生以上) | 500円 | 800円 |
| 小学生以下 高齢者(75歳以上) 認知症者 | 300円 | 400円 |

*身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかをお持ちの方

利用方法

STEP 1

利用する7日前から「デマンド交通」予約を行います。
※午前9～9時の予約は当日午後5時まで



- ①登録証 No. ②氏名 ③利用日時
- ④乗車場所・降車場所
- ⑤(併りも利用する場合)時間/乗降・降車場所

0287-48-7455
大新東株式会社

STEP 3

乗車時に登録証を提示し、運賃を支払います。
※登録証をお持ちでない方は乗車できません。(介助する方も含みます)



登録証も持っています
800円です

運行日時

★平日の8:00～17:00まで
利用したい時間帯にご利用いただけます。
※土・日・祝祭日・お盆(8/13～16)、年末年始(12/29～1/3)は運行しません
※乗降が発生する場合があります。利用者が多い場合は、車両間の乗降が発生することがあります
★1塩谷病院および★2日光医療センターへの送迎のみ、下記時間帯に運行します

病院行き便：8時台・9時台
病院帰り便：12時台・13時台

STEP 2

迎えに来た車両にご乗車ください。お預けの乗降は、予約状況により変動しますので、車が見える位置にてお待ちください。



おまかせしました！
自分の乗降も忘れなく！

STEP 4

他の人と乗合いながら、順番にそれぞれ目的地までお送りします。送迎後、帰りの予約もしている場合は、その予約の場所と時間を確認します。



1 2 3

運行範囲

町内 塩谷町内全域
町外 ~町外については下記5か所の医療機関のみ運行となります~
●矢板市 ★1国際医療福祉大学塩谷病院 佐藤病院
●さくら市 黒須病院 氏家病院
●日光市 ★2獨協医科大学日光医療センター

★病院への送迎は下記時間帯に運行します

塩谷町 ▶ 塩谷病院 8・9時台
日光市 ▶ 日光医療センター 12・13時台



令和3年1月から、デマンド交通の運行が下記のとおり変更となりました！

★ワゴン車1台を追加することで、平日の午前8時～午後5時までのうち、利用したい時間帯にご利用いただけるようになりました。
★塩谷病院、日光医療センターへの運行時間は、1時間延長となりました。



●これまで、たくさんの方に利用いただきました！



えかんべ号運行開始当初の4月から、月200人を超える利用がありました。その後、利用者は徐々に増え、10月以降には月300人以上、1日あたり約15人に利用いただいています。



情報



情報

●利用者の声を伺いました！

Aさん(玉生地区)

①どのような時に利用していますか？

1年前前から、ダイユーやリワチへの買い物、塩谷病院への通院に利用しています。ダイユーまでは歩いていけない距離ではありませんが、寒さが厳しい冬の季節や、真夏はえかんべ号を利用しています。最低でも月に1、2回、多いときは週に何度も利用するときもあります。

◆インタビュー当日の利用パターン◆



②利用した感想を教えてください。

・塩谷病院への運行時間が午後2時まで延長されたことは知りませんでした。これで、午後の診療に併せて、13時台に塩谷病院に行くことができるようになりました。
・塩谷病院への通院の際には、塩谷病院からタクシーで移動して、市内の別の病院にも通院しています。運行時間の延長のおかげで、午後ちやうどいい時間に病院に行って、しおや交通バスで矢板市から塩谷町に帰ってくることでできるようになりました。

③ご意見・ご要望があれば教えてください。

えかんべ号で、矢板駅まで行くことができるとなると助かります。

Bさん(船生地区)

①どのような時に利用していますか？

ユリビワゴン運行開始時から、獨協大学日光医療センターへの通院のために、月に1回～2回利用しています。

◆インタビュー当日の利用パターン◆



②利用した感想を教えてください。

・自宅玄関前からの目的地まで直接行くことができるようになりました。また、希望の時間に利用できるようになったこともよいです。
・12月までは日光医療センターへの迎えの時間が午後12時までで、迎えの時間ぎりぎり診療が終わったことがありました。今年1月からは、運行時間が1時間延長されたので、迎えの時間を気にせずに安心して診療を受けることができるようになりました。
・診療が長引いた際や、早く診療が終わった時も、迎えの時間を変更して対応してもらって大変助かっています。
・以前にどうしても足が確保できずタクシーで通院した際は、片道4,000円もかかり、負担も大きかったのですが、えかんべ号は、料金も安価で、現在の利用頻度であれば負担も感じません。

③ご意見・ご要望があれば教えてください。

予約受付の電話がなかなかかからない時があります。

Cさん(船生地区)

①どのような時に利用していますか？

今年1月から、塩谷病院への通院のために利用しています。乗換の不安があり、町の広域でえかんべ号の紹介を見て利用しようと思いました。基本、月に1回程度利用していますが、診療内容に応じて週利用することもあります。今後も通院での利用を予定しています。

◆インタビュー当日の利用パターン◆



②利用した感想を教えてください。

・自宅まで送迎に来てくれるところが、希望の時間に利用できるところがよいです。
・12:30に塩谷病院への迎えを予約し、診療が長引いてしまった時に、電話一本で13:30に迎えの時間を変更できたのは、ありがたかったです。
・家族は仕事があるため、平日の送迎は頼みにくいところ、えかんべ号を利用すれば家族に迷惑をかけずに通院できるので、助かります。
・通院以外の買い物等は、休日に家族につれていってもらえるので、今のところは通院以外の利用は考えていません。

インタビューにご協力いただきありがとうございました！



③ご意見・ご要望があれば教えてください。

運賃支払いが現金のため、えかんべ号を利用するときに毎回小銭を用意する必要があるのが少し面倒です。回数券があるとうれしいと思います。

●“えかんべ号”は、こんな時にも使えます！

友達の家へ遊びに行きたいけど、お母さんは仕事だし、自分で行くには遅い時や...

雨や雪で不安な日は、無理に運転せずとも、えかんべ号で移動できます！

自分の運転は勉強したいけど、雨や雪の日に出かけるときの運転は少し不安だ...

今後も、ぜひ“えかんべ号”をご利用ください！

《問い合わせ》 町企画調整課 ☎45-1112 詳しくはHP

図 広報しおやでの発信例

出典：「広報しおや」(No.679/令和3年3月号(令和3年3月10日発行))

4) 公共交通の経営状況

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、町で一部補助負担しているものの、額はわずかとなっています。なお、バス事業者路線については、地域公共交通確保維持改善事業による地域間幹線補助を受けており、今後も継続して補助を受け運行を行う予定です。

スクールバスの運行経費は年間約1億円ですが、地方交付税措置により、実質、町の負担額は4千万円程度となる見込みです。(約4割程度)

えかんべ号の運行経費は、令和2年度は年間約3千万円に上がっています。

えかんべ号においては、地域公共交通確保維持改善事業による地域内フィーダー系統補助を受けており、これからも継続して補助を受けて運行を行う予定です。

表 生活路線バスに係る総経費内訳

| 項目 | | | 金額 | |
|-----|--------|-------------|-------------|-------------|
| | | | 平成27年度 | 令和2年度 |
| 負担金 | 3市町負担額 | 塩谷町 | 13,697,744円 | 15,061,973円 |
| | | 矢板市 | 7,948,223円 | 8,739,826円 |
| | | 日光市 | 2,542,173円 | 2,795,361円 |
| | 合計 | 24,188,140円 | 26,597,160円 | |
| 収入 | 運賃収入 | | 5,504,860円 | 3,582,840円 |
| | 県費補助金 | | 3,507,000円 | 3,020,000円 |
| | 合計 | | 9,011,860円 | 6,602,840円 |
| 収支率 | | | 約17% | 約11% |

表 バス事業者路線に係る補助負担内訳

| | 船生線 | | 玉生線 | |
|------|----------|----------|----------|----------|
| | 平成27年度 | 令和2年度 | 平成27年度 | 令和2年度 |
| 宇都宮市 | 916,686円 | 670,796円 | 143,354円 | 183,223円 |
| 日光市 | 182,507円 | 133,552円 | — | — |
| 塩谷町 | 182,507円 | 133,552円 | 37,146円 | 47,477円 |

出典：関東自動車株式会社資料

表 スクールバス経費（委託料）

| 学 校 名 | 委 託 料 | | |
|-------|--------------|---------------|----------------------------|
| | 平成 27 年度 | 令和 3 年度 | 増 減 |
| 塩谷中学校 | 22,006,000 円 | 32,160,000 円 | +10,154,000 円 (約 1.5 倍) |
| 船生小学校 | 16,830,000 円 | 19,800,000 円 | +2,970,000 円 (約 1.2 倍) |
| 玉生小学校 | 20,512,000 円 | 30,672,000 円 | +10,160,000 円 (約 1.5 倍) |
| 大宮小学校 | 11,931,422 円 | 19,800,000 円 | +7,868,578 円 (約 1.7 倍) |
| 合 計 | 71,279,422 円 | 102,432,000 円 | +31,152,578 円 (約 1.4 倍) |

表 デマンド交通（えかんべ号）に係る経費

| | 令和 2 年度 |
|--------------------|--------------|
| 塩谷町負担額 | 29,051,600 円 |
| 運賃収入 | 1,241,900 円 |
| 国庫補助金 [※] | 1,711,000 円 |
| 合 計（総経費） | 30,762,600 円 |
| 収支率 | 4% |

※地域公共交通確保維持事業による地域内フィーダー系統補助

5) 利用者の意向

公共交通の利用や移動に関して、問題意識や要望などの町民の意向を把握し、今後の施策検討の参考としました。これまで町では公共交通や移動に関するアンケートなどを実施しており、これらの結果を活用して町民の意向を把握することとしました。特に公共交通を利用する高齢者や小中高生、障害者の移動に関する具体的な課題や要望などを把握するため、これらの方々の移動を支援する関係機関や小中高校生の保護者にヒアリングを行い、意見収集を行っています。

町民意向については以下に示します。

(1) 公共交通に関する意向

生活路線バスや路線バスの利用頻度は低く、その理由としては自動車を利用した移動が多いことがあげられます。

それ以外の要因としては、以前から指摘されている生活路線バスや路線バスの運行状況が町民に認知されていないことやそもそも公共交通が必要だと考えられていないことも、利用頻度を向上させない要因となっています。

生活路線バス、路線バス共に地域公共交通網形成計画が策定された平成 29 年以降、運行頻度は増加していません。その一方、令和 2 年度よりデマンド交通「えかんべ号」が運行され、公共交通の運用状況は変化しています。

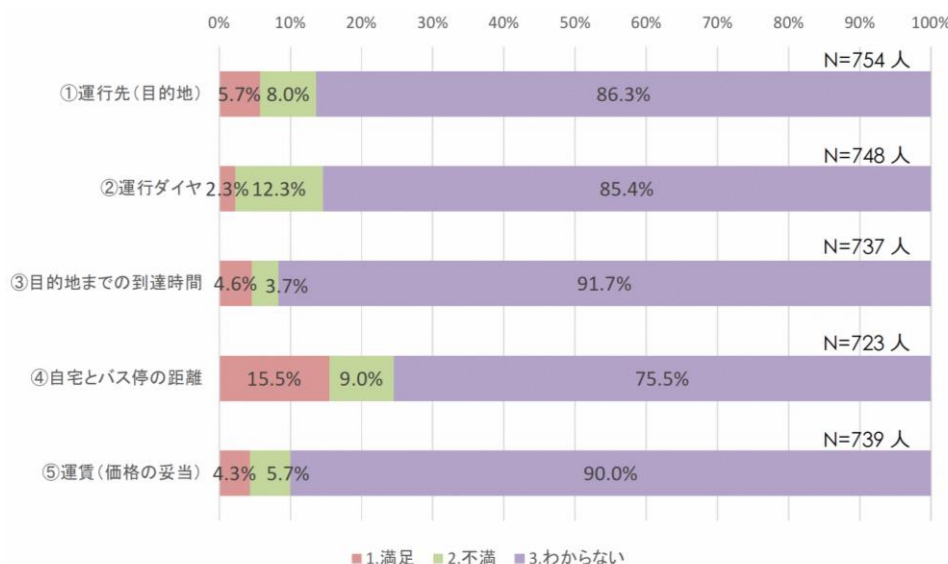
生活路線バス、路線バス共に公共交通アンケート調査（平成 28 年実施）の結果では、運行サービスに関する問いに対して、「わからない」との回答が多い状況でした。現在の公共交通の状況は利用者数が増加していない状況からも、公共交通の運行状況が町民に認知されておらず、利便性についても改善されていないとの認識があります。

また、そもそも、自家用車の移動が主であるため、公共交通の運行が必要だと考えられていないことも挙げられます。

この状況は、令和 2 年度に大宮地区で実施した「公共交通に関するアンケート調査」において、町外の外出に関する移動手段を伺ったところ、運転免許の保有の有無にかかわらず、自動車での移動が多い状況となっており、公共交通への転換が図られていないことから推察されます。

図表 生活路線バスの満足度について

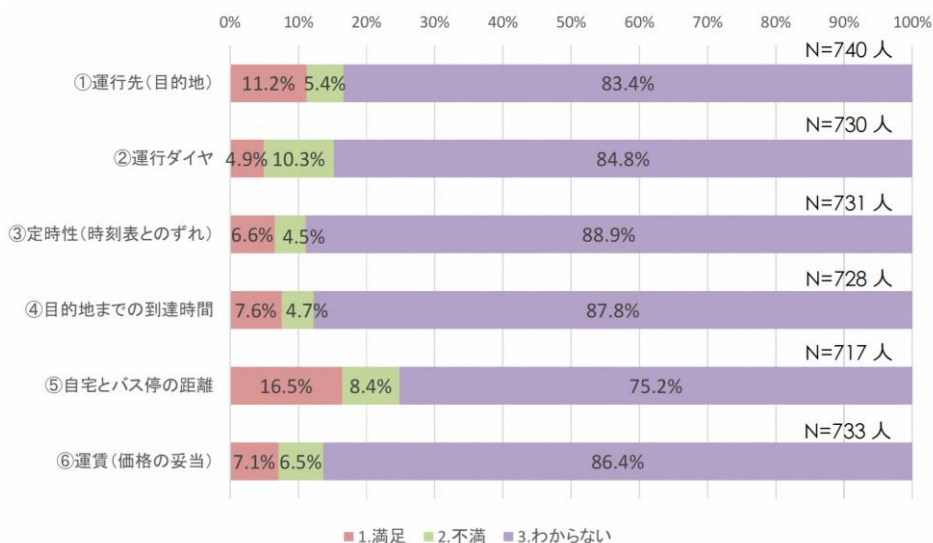
| 満足度 | 評価する運行サービス | | | | | 割合 | | | | |
|---------|------------|--------|-------------|------------|------------|-----------|--------|-------------|------------|------------|
| | ①運行先(目的地) | ②運行ダイヤ | ③目的地までの到達時間 | ④自宅とバス停の距離 | ⑤運賃(価格の妥当) | ①運行先(目的地) | ②運行ダイヤ | ③目的地までの到達時間 | ④自宅とバス停の距離 | ⑤運賃(価格の妥当) |
| 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% |



出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

図表 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% |



出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

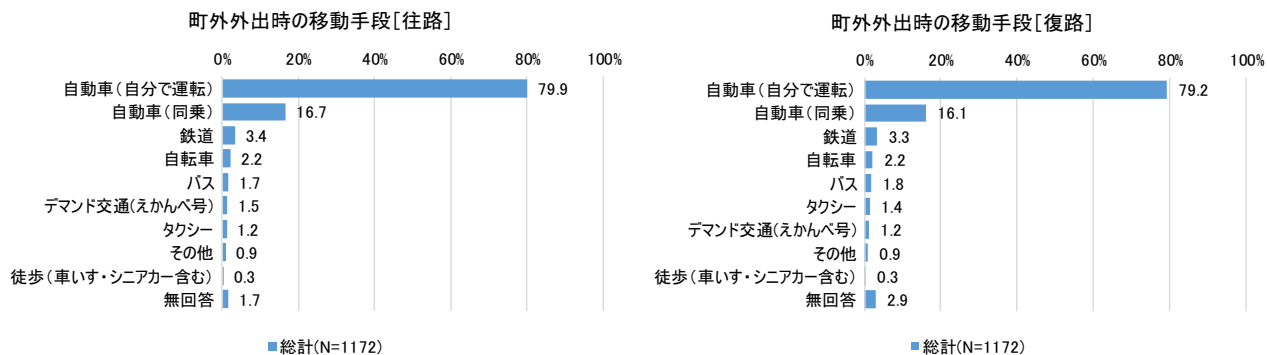


図 外出時の移動手段 (往復)

出典：令和2年 公共交通に関するアンケート調査（大宮地区対象）

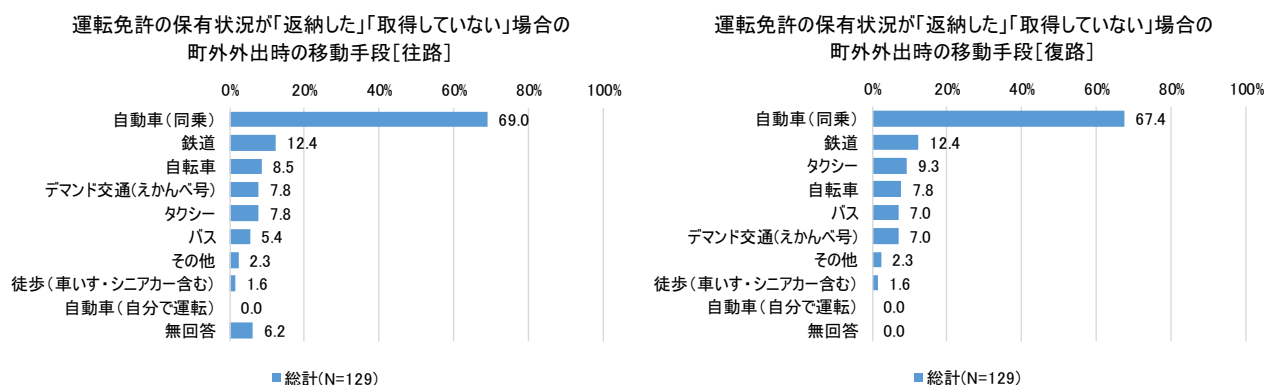


図 外出時の移動手段 (往復・運転免許の未保有者対象とした場合)

出典：令和2年 公共交通に関するアンケート調査（大宮地区対象）

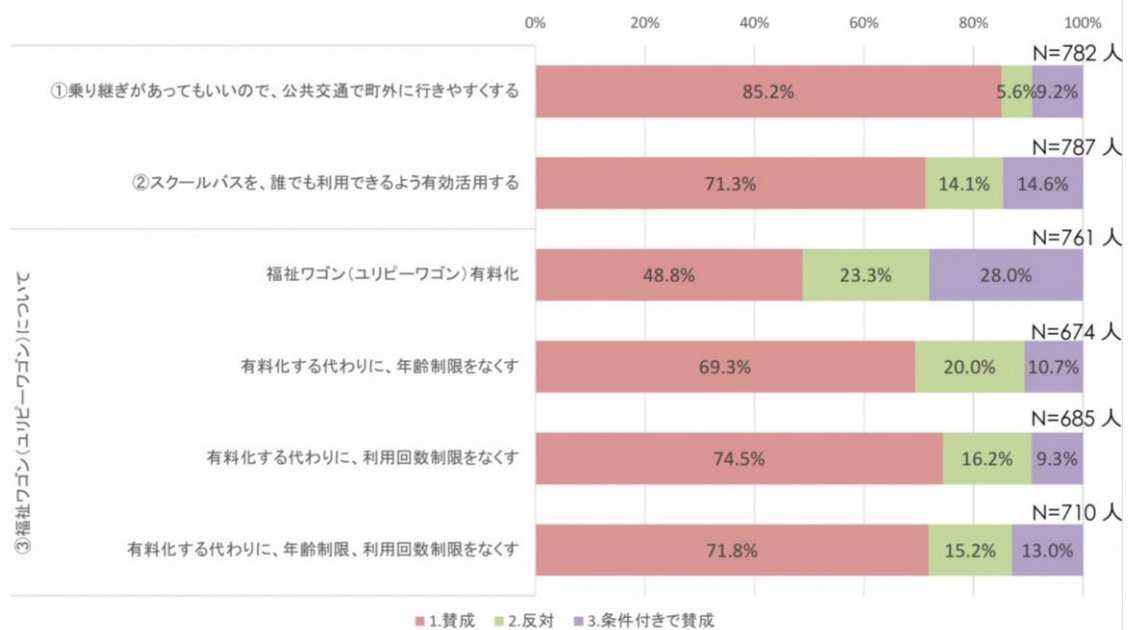
(2) 小中学生の通学に関する意向

小中学生の通学ではスクールバスを利用していますが、今後、児童・生徒数の減少にともなうスクールバスの運行の維持に関して心配する声があります。

スクールバスの活用については、公共交通アンケート調査（平成28年実施）の結果において有効活用に賛成の意見が多い状況でした。

図表 公共交通サービスを確保するための取り組みについて

| 満足度 | 取り組み | | | | | | 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% |



出典：平成28年塩谷町公共交通アンケート調査

少子化に向け、スクールバスの運用見直しだけでなく、新しい通学手段のあり方の検討を始めるべきではないかとの意見が見られました。

<通学に関する課題について>

- 土日・夏休みに部活動などがあるのですが、スクールバスが運行されておらず、自転車で行くか、親の送迎しかないのが不便です。
- 通学の送迎は祖父や祖母に依頼しているが、スクールバスの乗降位置まで保護者等が行かなければ児童がおろしてもらえないため、迎えにいかなければいけないということが精神的な負担になっているようです。
- そもそもスクールバスに寄せようとしすぎではないかと思います。中学生はバスがいらぬのではないかと感じています。自転車通学でもよく、バスがあるから乗るという状態になっていると感じています。

<スクールバスの運用について>

- 少子化の状況に合わせて、スクールバスを小型化するなど運用の工夫が必要ではないかと思っています。
- 少子化に向けて、小中学生の混乗が効率的な輸送になると思われます。混乗の実施に際しては、中学生と小学校の登校班ごと分けるなど、工夫をすれば許せる範囲ではないかと思っています。

<その他>

- 通学に路線バスなどを活用する場合は登下校の時間帯に合うダイヤなどにする必要がありますが、対応できるかが疑問です。
- 自転車通学の可能性も検討を始めてもいいのではないかと思います。ただし、交通安全や防犯面を並行して検討して保護者の理解も得る必要があると思います。
- 子供が遊びに行くときにも車で送迎しています。男の子は自転車での移動もいいかもしれませんが、女の子はそうにはいかないと思います。自転車でも迎えに行かなくてもいいように明るいうちに帰宅するように言い聞かせるなど、通学以外でも子供の移動には課題があると思います。

出典：令和3年度 ヒアリング調査

(3) 高校生の通学に関する意向

高校生の通学では、登校時は家族の通勤などと併せて最寄り駅又は高校まで送ってもらう生徒が多い状況です。

家族が送迎を行う理由としては、登校時間とバス運行時間が合わないことだけでなく、運賃が高いことも理由にあげていることが分かりました。

一方で下校時は家族の送迎が難しく、条件が合えばバスを利用するとの意見もあります。

平成 29 年度に町内の高校生にバス通学に関するアンケートを実施しています。その結果によると、登下校共に家族による送迎が多い状況が分かります。

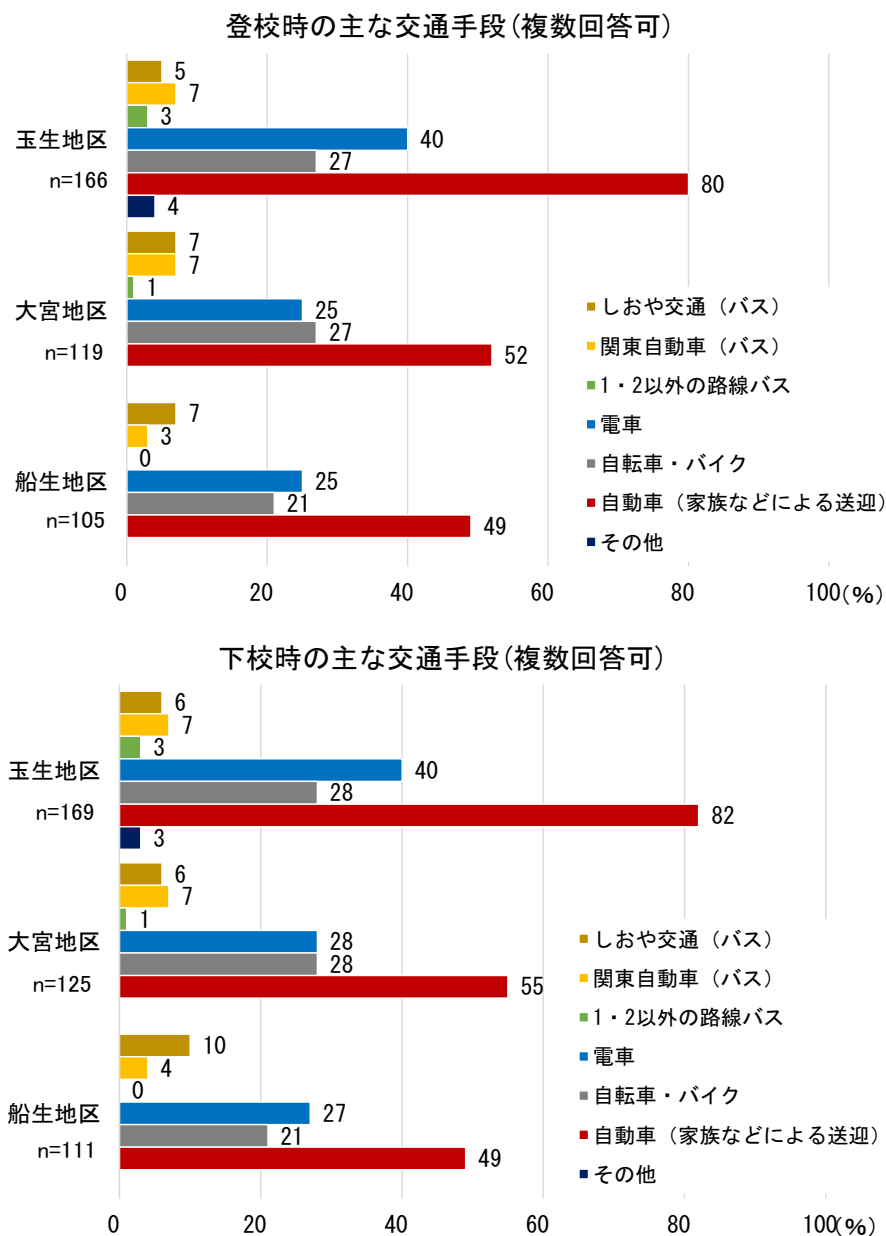


図 登下校時の主な交通手段

出典：平成29年度 通学における公共交通利用状況調査

また、平成 28 年度に路線バスでの通学体験を実施しており、その際に参加した学生からバス利用に関する意見を伺っています。運賃の低減だけでなく利用上見合った運行や運行内容の周知の重要性について意見を頂いています。

<バス運賃に関して>

- 鉄道と比べると定期代が高いと感じてしまいます。(鉄道の定期は 3 ヶ月で 1 万円程度に比べ、バスの定期は 1 ヶ月で 1 万円程度。)
- 1 回の運賃は高くても納得できますが、定期料金は安くしてほしいです。(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です。
- 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ります。

<運行内容>

- 生活路線バスについて、土曜授業や部活があるため土曜の運行本数増および日曜・祝日運行を希望します。
- 本数が少ないため、利用したくても利用できません。
- 路線バスについて、運賃も重要ですが、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と思います。

<周 知>

- 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です。
- 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です。
- 生活路線バスでは、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、調べることができません。
- 路線バスでは、運行ルートや時刻表はホームページに記載されていて、周知はされていますが、記載されている時刻表通りにバスが来ないので、参考にならないです。

<バス停>

- バス停の近くに自転車置き場があれば良いと思います。
- 雨風等が凌げるバス停になると良いと思います。

出典：平成28年度 バス通学利用促進・運賃補助実験

また、高校生をもつ、または将来、高校生となる親からは、通学の送迎や通学費用が負担になることをあげており、通学時に公共交通を利用できるような運用や制度を検討して欲しいとの意見がありました。

<通学に関する課題について>

- 中学を卒業すると高校通学は送迎となるため結構な負担になると感じています。
- 高校へ通学することとなった時、バスは運行時間だけでなく経済的にも使えないだろうと思っています。家族の負担が出てくるものだと諦めています。
- 費用をかけてまでバスを利用するかは疑問に感じています。
- 高校進学になったとき、大宮地区を通過しているバスは玉生から宇都宮のみなので、例えばさくら清修高校に行きたい場合は必然的に保護者の送迎となります。
- 宇都宮の場合でも、バス代が高く、鉄道の3倍くらいに感じています。そのため、経済的負担を考えると送迎するというのも聞きます。
- 男の子は体力もあるので蒲須坂まで自転車で行くという話もありますが、女の子は駅まで送っていくという話があります。

<通学支援の検討での要望>

- バス定期代などについて費用補助するような仕組みがあるといいのではないかと思います。
- 送迎されている方への補助の検討があればいいと思います。山道を通って女の子1人でバス停行くのは危険なので、無理して公共交通使うことをせずに、送迎を補助する形の考え方も必要ではないかと思います。
- 運行ダイヤや補助面などでだれでも利用できる訳ではないので、効率性と公平性を考えると路線バスだけで通学を支援することは難しいと思います。路線バスにデマンド交通を組み合わせることで、広く利用でき公平性が出てくるということになると思います。
- デマンドは、スマホで予約して、必ずその時間に来てもらえるというのであれば使ってもよいかもかもしれません。
- 片道定期券はもったいないという声はあると思います。生活路線バスやデマンド交通の回数券の購入補助や共通の回数券があれば、どうしても送迎できない日にはバスも利用することになるかもしれません。

出典：令和3年度 ヒアリング調査

(4) 高齢者の移動に関する意向

高齢者の移動目的の多くは通院や生活関係であり、午前中に移動する希望が多い傾向にあります。

その一方で、公共交通に頼らず移動されている高齢者もいることが分かっており、将来、移動ができなくなることの不安からデマンド交通の登録を行っている方がいることも分かりました。

また、公共交通の利用方法が分からないなど、情報不足から利用を敬遠する方もいます。

高齢化の進展で、少し移動が不自由な高齢者の外出支援など、デマンド交通のサービスではカバーできないことを心配する意見もあります。

福祉ワゴンからデマンド交通に切り替わったものの、デマンド交通の利用者は引き続き65歳以上の高齢者の利用が多い状況です。

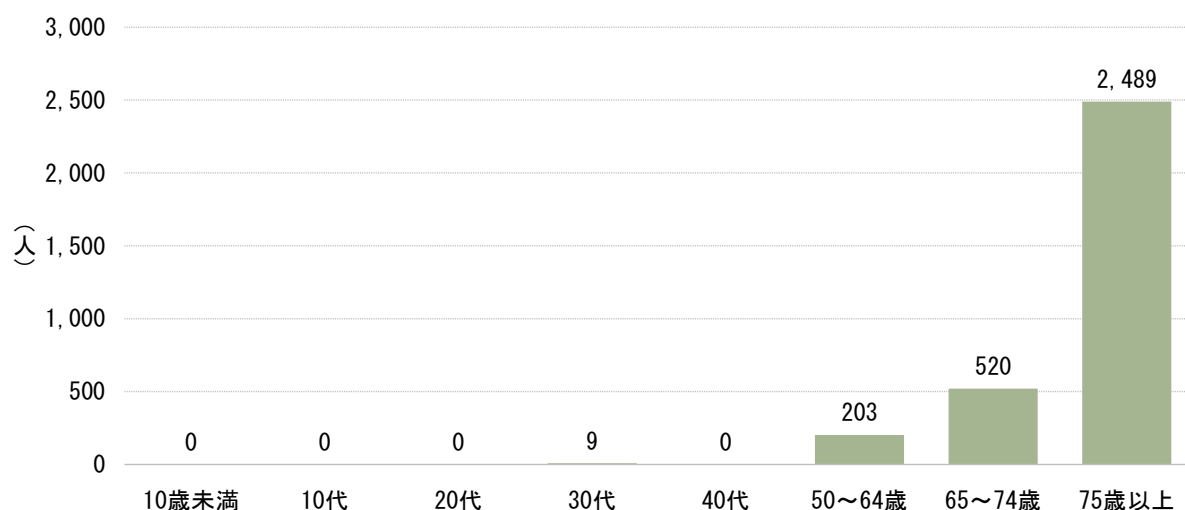


図 デマンド交通の利用者の年齢構成（令和3年1月～9月）

そこで、高齢者の移動動向についてデマンド交通の利用状況から把握することとしました。デマンド交通での移動先と利用時間帯の関係を整理すると次図のとおり、午前中に病院や生活関係（買い物など）の移動が多いことが分かります。

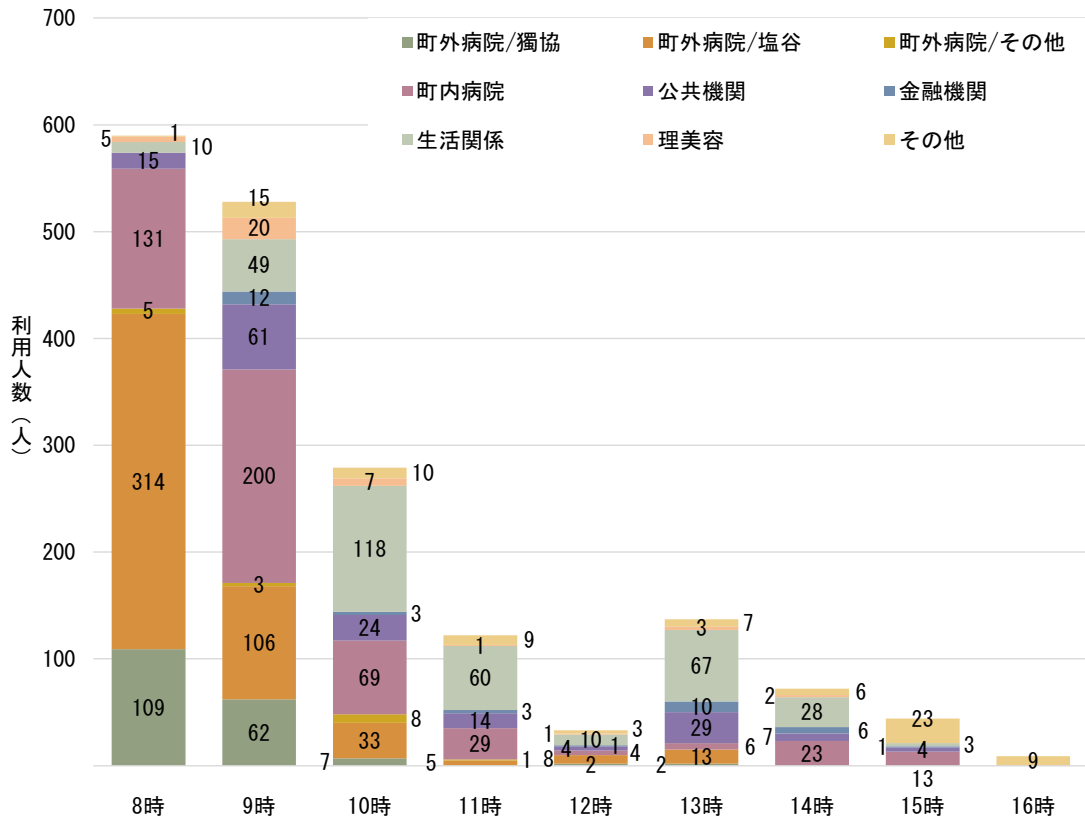


図 デマンド交通の利用者の移動先と利用時間帯（令和3年1月～9月）

「高齢者生活ニーズ調査」によると、70歳以上の高齢者では約4割が運転をされており、本人が買い物や通院などでの移動を行っていることが分かっています。

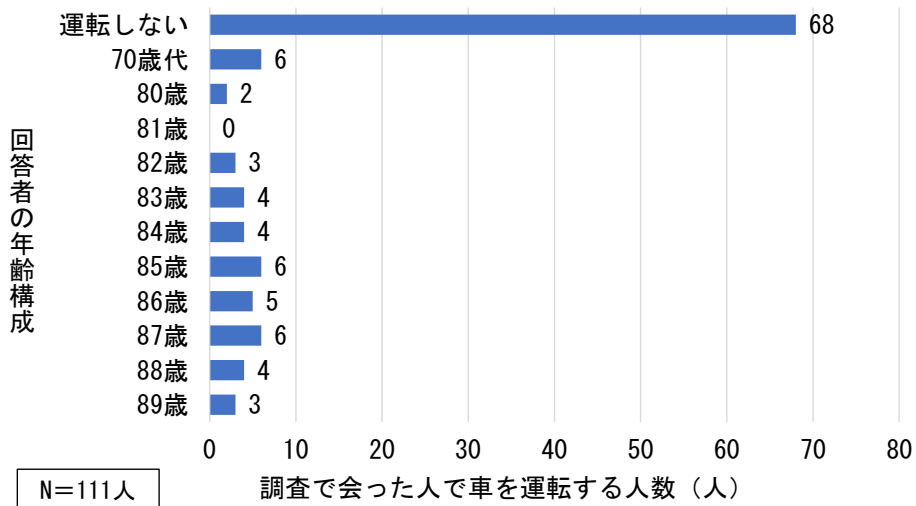


図 70歳以上の高齢者の運転状況

出典：塩谷町 高齢者生活ニーズ調査（令和3年2月～5月実施）

運転傾向は通院や買い物でも現れており、約 5 割は本人が移動している状況ですが、通院の 4 割が送迎を必要としており、買い物では 3 割は同行者が必要な状況となっています。今後、同行者の移動も含めたサービスを検討する必要があると考えられます。

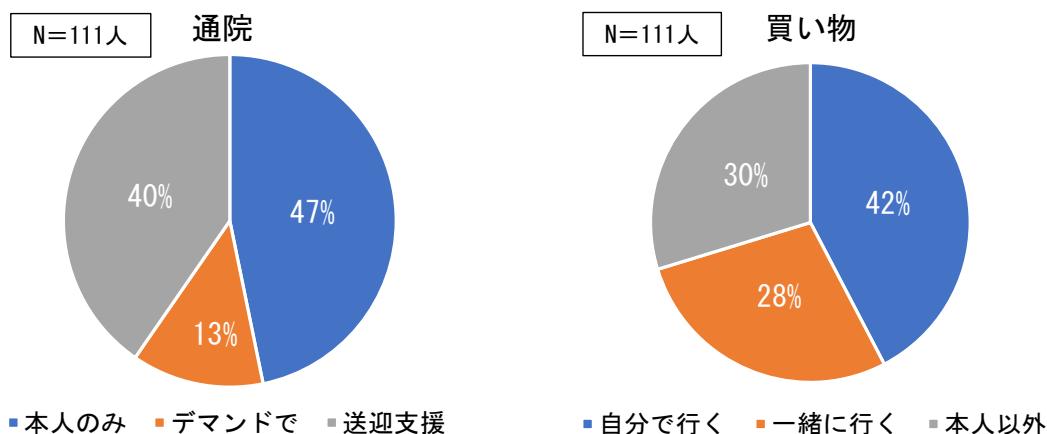


図 70歳以上の高齢者の通院・買い物状況

出典：塩谷町 高齢者生活ニーズ調査（令和3年2月～5月実施）

また、「高齢者生活ニーズ調査」では、デマンド交通の利用状況についても伺っており、約 4 割の方が登録しているが、その内の約 4 割弱の方は利用していないことが分かっています。登録しても利用しない理由としては、まだ使わなくても他の方法があるとの認識がある反面、先のことを心配して登録した方が多い状況であること、90 歳以上になると利用する手続きが困難であることや親族の支援が受けやすくなることが分かっています。

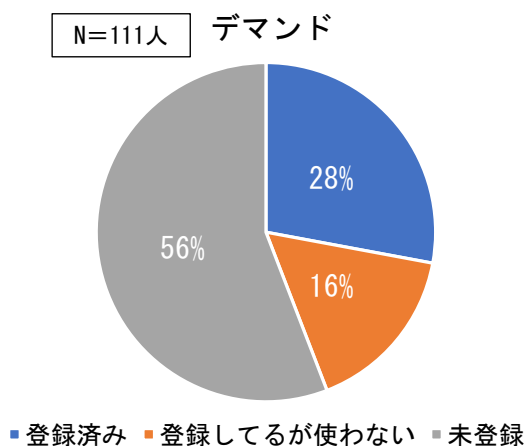


図 70歳以上のデマンド交通登録状況

出典：塩谷町 高齢者生活ニーズ調査（令和3年2月～5月実施）

高齢者の移動状況について福祉関連での関係者からヒアリングを行いました。その結果からも、高齢者の移動支援として同行者も利用しやすい環境を作り上げていくこと、自助・公助・互助の仕組みでの移動支援の仕組みを考えていくことが望まれていることが分かりました。

<移動全般について>

- 高齢者はデマンドで通院することが前提になっていて、路線バスの利用を避けて行動する傾向にあるように思われます。
- 個人で買い物する場合、バスではたくさんの荷物を運べず、付き添いなしでは難しいです。誰かが一緒に行ってくれるだけでも外に出やすくなる人がいると思います。高齢者は体力が落ちて自信を失くし、独りでの外出を控える方も多い状況です。付き添いの人も合わせて気軽に移動できる方法を考える必要があると思います。
- 地区のイベントは、お住まいの地区にあるコミュニティセンターを利用してもらうため、地区をまたぐ移動はない状況です。そのため、地区内の移動手段を確保した方が良いと思います。
- 高齢者の余暇活動では、参加者全員がクルマを運転できるわけではないですが、送迎は行っていないため、参加者同士で乗合したり、家族が送迎したりしています。デマンド交通や公共交通を利用しているような話は聞きません。
- 通院では主治医の話を家族にも聞いてもらいたいなど、付き添いの同行を希望する方がいます。
- いまの高齢者は生活圏が町内の方が多くいますが、これからの高齢者は生活圏が広がるような気がしています。今後、町内だけのニーズがあるかどうかは疑問です。

<バスの利用について>

- 路線バスはバス停が遠い等があって利用者が限られる印象があります。
- ノンステップバスが少ないとの意見を聞きます。
- バスを利用して塩谷病院に通院する方は少ない状況です。

<デマンド交通の利用について>

- デマンド交通で鉄道駅に出て宇都宮方面へ行きたい、病院以外の町外へ行きたいという話は少数だが伺います。そもそも、宇都宮へは関東自動車で行けることを、特に玉生地区にお住まいの方はご存じないのではないかと思う時があります。
- 耳の遠い方には電話での予約は難しいと聞きます。また、予約を担当する方とのやり取

りがうまくいかないなど問題もあるようです。予約や利用に関する周知が必要と思われるます。

- 周知ではチラシなどを使っていますが、文字が多すぎて読まない方もいます。デマンド交通のお試し乗車をやってみてはどうかという話もあります。高齢者は、一歩踏み出すことが難しいですが、きっかけを与え、安心感が持てたなら利用されるのではないかと思います。
- 登録利用が基本ですが、緊急時には柔軟に利用できる仕組みがあれば使いやすいとの意見があります。
- 潜在的にはデマンド交通を使いたいと思っても、そもそも利用方法がわからず、尻込みされている方はいるかもしれないと思います。
- 町のサロン会場や介護予防教室の会場にデマンドで行き来できるような仕組みを選択肢に加える必要があると考えています。

<自助・公助・互助の必要性について>

- 他自治体で行われている、小地域内で利用希望者が交通費を払い、ボランティアが車で送迎する取組は知っています。塩谷町でも同様に、ボランティアが送迎を行う制度があってもいいと考えていますが、交通関連の法制度の縛りや、お金をどこまで取っているのか、車両の管理等の問題もあり、すぐには行えないと考えています。
- 自助・公助の役割としては、助け合いの制度として運営する、高齢者が声を掛け合って移動する手段を確保することが大事ではないかと考えています。
- 実際の運営では運転する担い手をつくることも必要となると考えています。依頼者側には、顔なじみにはお願いしやすい等の想いがあり、この人には頼みたくないといった運転手との相性も出てくると思います。狭い地域内での自助・公助の制度はこういう問題が表面化する可能性があるのではないかと考えています。
- 自助・公助・互助の仕組みづくりは、地域の議論や話し合いから生み出すことが重要であると考えています。自助・公助・互助の認識が広まった上で、取組がはじまることが理想的と考えています。

出典：令和3年度 ヒアリング調査

(5) 障がい者の移動に関する意向

障がいのある人は、現在の生活で困っていることとして「外出に関すること」をあげており、外出に際して困ることとして「公共交通機関が少ない」ことをあげています。

「塩谷町障がい者福祉計画（第5期）」によると、身体障がい者の状況は、身体障害者手帳所持者数はほぼ横ばいで推移しており、平成29年では537人、人口11,714人に対して、4.58%を占めています。

「塩谷町障がい者福祉計画（第5期）」では、障がい者の日常生活の状況、障がい福祉施策に関する意見等を把握し、計画策定に反映することを目的にアンケート調査を実施（平成29年7月~8月）しています。このアンケート結果より、公共交通に係る意見として、外出や通院などの外出についてみると、現在の生活で困っていることや不安に思っていることとして、「外出に関すること」をあげており、外出の際に困ることとして、「公共交通機関が少ない（ない）」をあげている方が比較的多い状況となっています。

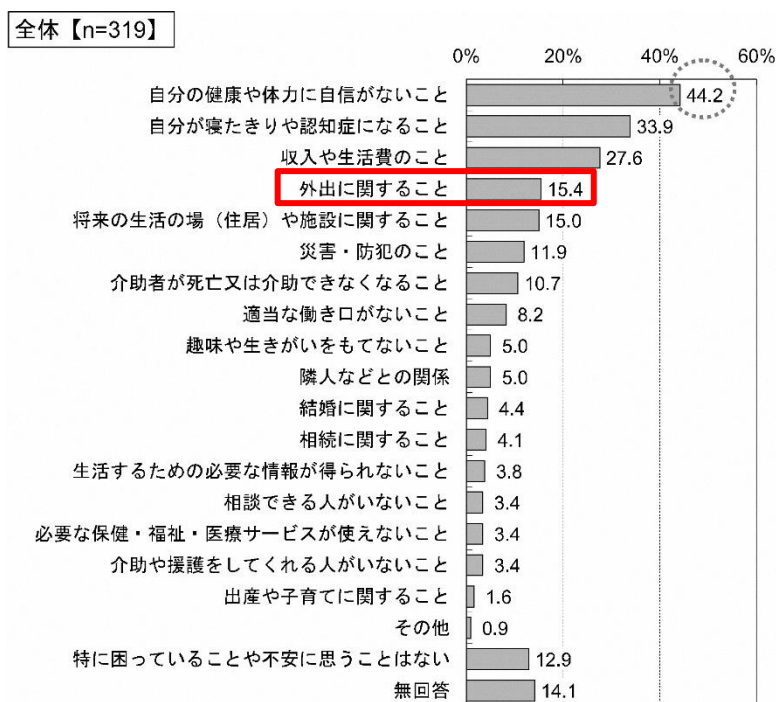


図 現在の生活で困っていることや不安に思っていること

出典：塩谷町障がい者福祉に関するアンケート調査（平成29年度）

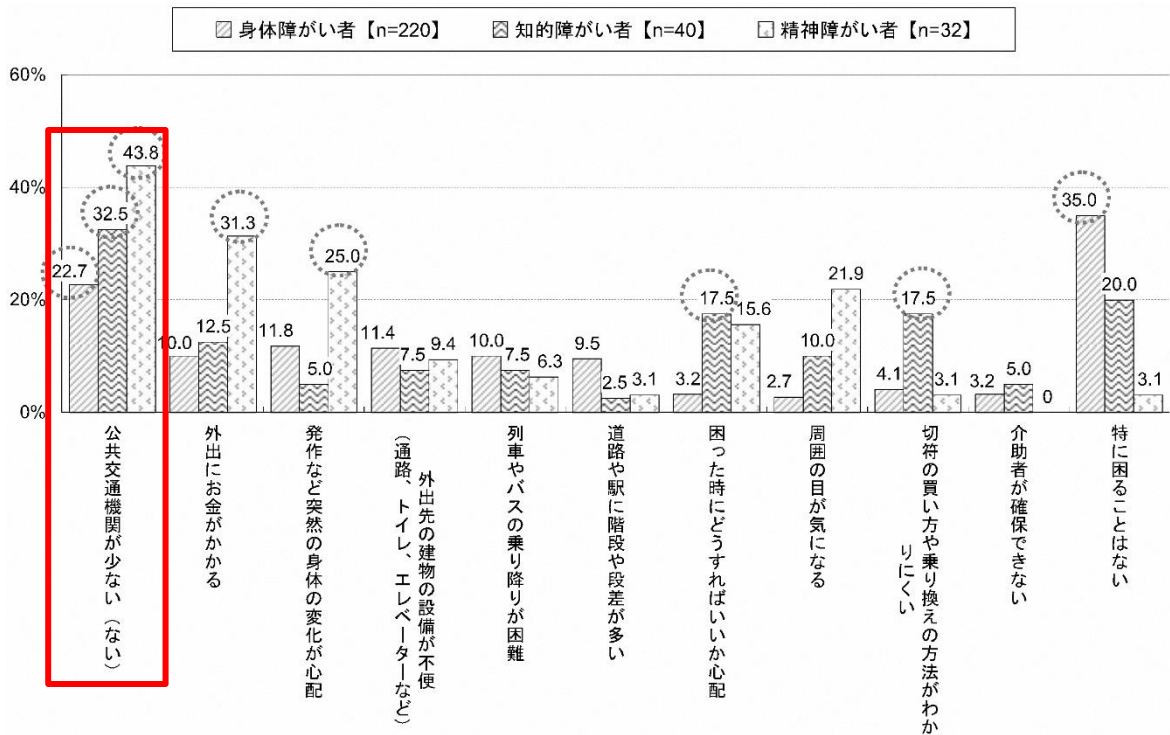
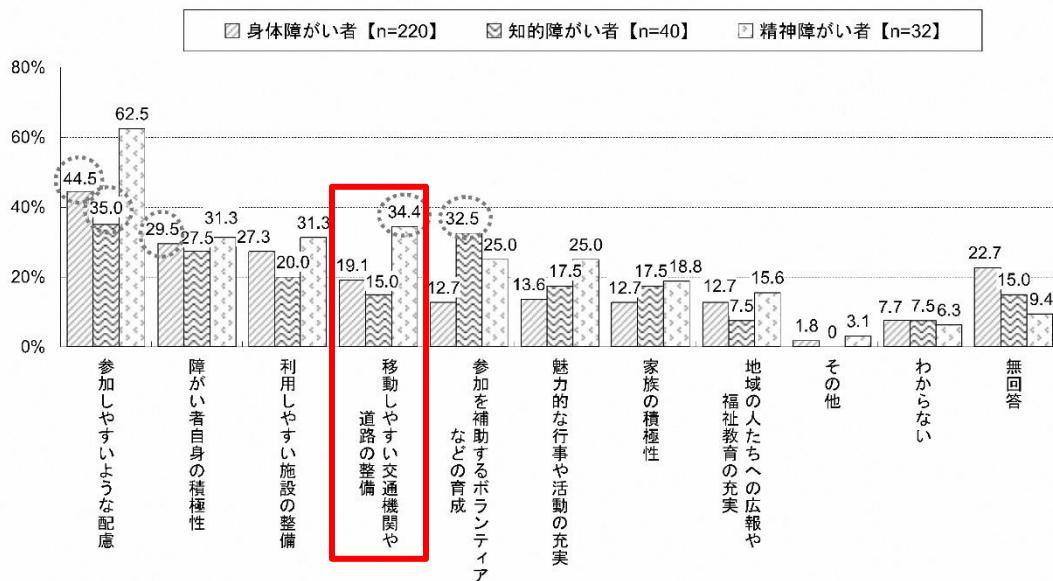


図 外出の際に困ること

出典：塩谷町障がい者福祉に関するアンケート調査（平成29年度）

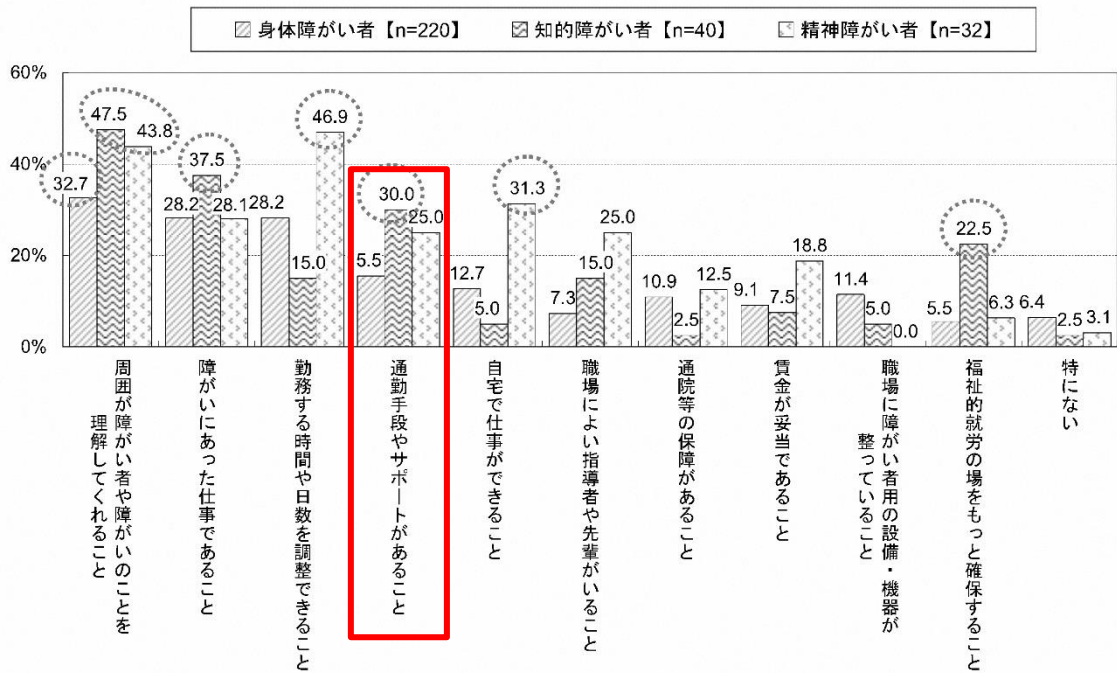
また、障がいのある人が地域や社会に積極的に参加するために大切なこととして、「移動しやすい交通機関や道路の整備」をあげており、生活上の就労支援として「通的手段やサポートがあること」を回答している方が比較的多い状況にあります。



資料：塩谷町障がい者福祉に関するアンケート調査（2017(平成29)年度）

図 障がいのある人が地域や社会に積極的に参加するために大切なこと

出典：塩谷町障がい者福祉に関するアンケート調査（平成29年度）



資料：塩谷町障がい者福祉に関するアンケート調査（2017(平成29)年度）

図 就労支援として必要なこと

出典：塩谷町障がい者福祉に関するアンケート調査（平成29年度）

塩谷町での障がい者の状況は、障害のある方の人数は増加していないものの、高齢化している状況で、公共交通による移動よりは細やかなケアが必要である可能性があり、公助や互助での移動手段を活用したいとの意見がありました。

<障がい者の移動に関して>

- 町内の障がい者の方も高齢化が進んでいます。
- 障がい者の方の移動については、専用のサービスを利用しているか、家族に頼っているのではないかと考えられます。中には公共交通を利用している方もいるようですが、バリアフリー化が進んでも、町内の障がい者の状況を考えると公共交通を利用される方は増えていないと考えられます。現状の障がい者の方の移動をケアすることを考えるのが良いと思います。
- 細やかな対応が必要なため、自助・公助・互助の仕組みをうまく活用できるといいのではないかと考えています。

出典：令和3年度 ヒアリング調査

4 策定状況

1) 策定の経緯

| 開催回数 | 開催日 | 主な議題 |
|------|-----------------------------------|---|
| 第1回 | 令和3年8月20日(金) ～9月3日(金) ※書面開催 | ・ 塩谷町地域公共交通計画の策定に係る現状のまとめと課題整理及び基本方針(案)に対する意見について |
| 第2回 | 令和4年1月14日(金) | ・ 塩谷町地域公共交通計画(素案)について |
| 第3回 | 令和4年3月予定 | ・ 塩谷町地域公共交通計画(案)について ※今後更新予定 |

2) 委員名簿

塩谷町地域公共交通会議設置要綱第3条（交通会議の構成員）

| No. | 団体名等 | 役職 | 氏名 | 備考 |
|-----|-------------------|-----------|---------|--------|
| 1 | 関東運輸局栃木運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 上野 直人 | |
| 2 | 栃木県県土整備部 交通政策課 | 課長 | 谷 英 夫 | |
| 3 | 栃木県矢板土木事務所 | 所長 | 星野 晃 秀 | |
| 4 | 一般社団法人 栃木県バス協会 | 専務理事 | 小矢島 応行 | |
| 5 | 一般社団法人 栃木県タクシー協会 | 専務理事 | 鉢村 敏 雄 | |
| 6 | 矢板警察署 交通課 | 課長 | 青柳 守 夫 | |
| 7 | 栃木県交通運輸産業労働組合協議会 | 幹事 | 柴 田 誠 | |
| 8 | 関東自動車株式会社 | 路線バス部長 | 福 島 崇 文 | |
| 9 | しおや交通株式会社 | 代表取締役 | 増 淵 岩 男 | |
| 10 | 大新東株式会社日光営業所 | 所長 | 仁 平 和 宏 | |
| 11 | 塩谷町区長会 | 会長 | 木 下 仁 | |
| 12 | 塩谷町女性団体連絡協議会 | 会長 | 兼 子 テルイ | |
| 13 | 塩谷町PTA連絡協議会 | 会長 | 斎 藤 真 也 | |
| 14 | 塩谷町老人クラブ連合会 | 会長 | 藤 井 豊 治 | |
| 15 | 塩谷町小中学校長会 | 会長 | 斎 藤 学 | |
| 16 | 塩谷町医師会 | 会長 | 小 島 崇 | |
| 17 | 矢板市 | 総務課長 | 塚 原 延 欣 | |
| 18 | 日光市 | 生活安全課長 | 佐 藤 正 人 | |
| 19 | 塩谷町 | 副町長 | 杉 本 宏 之 | 会長 |
| 20 | 塩谷町 | 企画調整課長 | 柿 沼 肇 | |
| 21 | 塩谷町 | 建設水道課長 | 森 田 洋 行 | |
| 22 | 福島大学人文社会学群 経済経営学類 | 准教授 | 吉 田 樹 | アドバイザー |
| 事務局 | 塩谷町企画調整課 | 係長 | 磯 修 治 | |
| | 塩谷町企画調整課 | 主査 | 星 愛 | |

5 用語集

| No | 用語 | 意味 |
|----|-------------|---|
| 1 | デマンド交通 | デマンド型交通は、正式には DRT(Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関のことである。乗客から事前に連絡(予約)を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態のことをいう。 |
| 2 | 交通空白地 | 一般的に鉄道や路線バスが運行されていない地域のことをいう。 |
| 3 | 地域公共交通網形成計画 | バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とした計画のことをいう。 |
| 4 | 地域公共交通計画 | ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組み、また地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる計画のことをいう。 |
| 5 | 自家用有償旅客運送 | バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことをいう。 |
| 6 | 福祉輸送 | 要介護者、身体障害者等であって公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介助等と連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスのことをいう。 |
| 7 | 生活路線バス | 日光市と矢板市を結ぶ東西軸のバス路線のことをいう。 |
| 8 | 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のことをいう。 |

| No | 用語 | 意味 |
|----|------------|---|
| 9 | スクールバス | 児童生徒の通学に共することを主たる目的として運行されるバス等のことをいう。 |
| 10 | 高齢化率 | 65歳以上が人口に占める割合のことをいう。 |
| 11 | 次世代自動車 | 大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車のことをいう。 |
| 12 | 福祉タクシー制度 | 福祉タクシーとは、道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことをいう。 |
| 13 | バリアフリー | 生活の中で不便を感じることを、様々な活動をしようとするときに障壁になっているバリアをなくす（フリーにする）ことをいう。 障害のある人や高齢者だけでなく、あらゆる人の社会参加を困難にしているすべての分野でのバリア（障壁）の除去という意味で用いられる。 |
| 14 | 新庁舎（移転） | 令和5年度供用開始予定である塩谷町役場新庁舎のことをいう。 |
| 15 | サイクル&バスライド | 出発地点（自宅等）からバス停まで自転車で行き、バス停付近に設置してある駐輪場に駐輪し、バスに乗り換えて駅や目的地へ向かうシステムのことをいう。 |
| 16 | 学校規模適正化計画 | 塩谷町の未来を担う子ども達が、確かな学力、豊かな人間性、健康や体力などの生きる力をバランスよく育むための望ましい教育環境の整備に向け、本町における小中学校の適正規模・適正配置の基本的な考え方を定めた計画のことをいう。 |
| 17 | 自助 | 他人の助力に依存しないで、自分で行動することをいう。 |

| No | 用語 | 意味 |
|----|------------|---|
| 18 | 互助 | 家族や近所の人々の助け合いのことをいう。 |
| 19 | 共助 | 地域（町）全体の人々の助け合いのことをいう。 |
| 20 | 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のことをいう。 |
| 21 | ユニバーサルデザイン | 障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようあらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方のことをいう。 |
| 22 | 収支率 | 一定の収入をあげるための費用の割合のことをいう。 |
| 23 | 交通事業者 | 鉄道事業、バス事業等の公共交通を運営・管理を行うものをいう。 |
| 24 | 教育委員会点検評価 | 「地方教育行政の組織及び運営に関する法律」（以下「法」という。）に基づき、各教育委員会が毎年行っている、前年度の教育行政事務の管理執行状況における点検及び評価のことをいう。 |
| 25 | PDCA サイクル | 「Plan（計画） → Do（実行） → Check（評価） → Action（改善）」という一連のプロセスを繰り返し行うことで、業務の改善や効率化を図る手法の一つのことをいう。 |
| 26 | 生活交通 | 地域における通勤、通学、通院、買物などの私たちの日常生活に不可欠な身近な公共交通のことをいう。 |

| No | 用語 | 意味 |
|----|-------------|---|
| 27 | フィーダー（軸、交通） | フィーダー交通とは、幹線（ここでは鉄軌道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バス等のことをいう。 |
| 28 | 移動販売車 | 移動販売車とは、駅前やオフィス街、住宅街など売り上げを見込める地域や、小売店が極めて少ない過疎地など買い物が困難な地域に赴いて商品を販売するための自動車のことをいう。 |
| 29 | バリカー | 自動車の進入・衝突防止や通行制限、自転車やバイクの入場制限、歩行者の通路制限や安全確保のために使用される設備のことをいう。 |
| 30 | 温室効果ガス | 大気中に存在する熱（赤外線）を吸収する性質を持つガスのことをいう。 |
| 31 | 再生可能エネルギー | 太陽光・風力・地熱・中小水力・バイオマスといった、温室効果ガスを排出しない、低炭素の国産エネルギー源のことをいう。 |
| 32 | コベネフィット | 一つの政策、戦略、又は行動計画の成果から生まれる、複数の分野における複数の利益のことをいう。 |
| 33 | ハイブリット自動車 | 複数の動力源を組み合わせ、それぞれの利点を活かして駆動することにより、低燃費と低排出を実現する自動車のことをいう。 |

塩谷町地域公共交通計画

発行 令和4年3月

塩谷町 企画調整課

〒329-2292

栃木県塩谷郡塩谷町大字玉生 741

TEL : 0287-45-1112

FAX : 0287-45-1840