

下野市を取り巻く公共交通の現状と課題

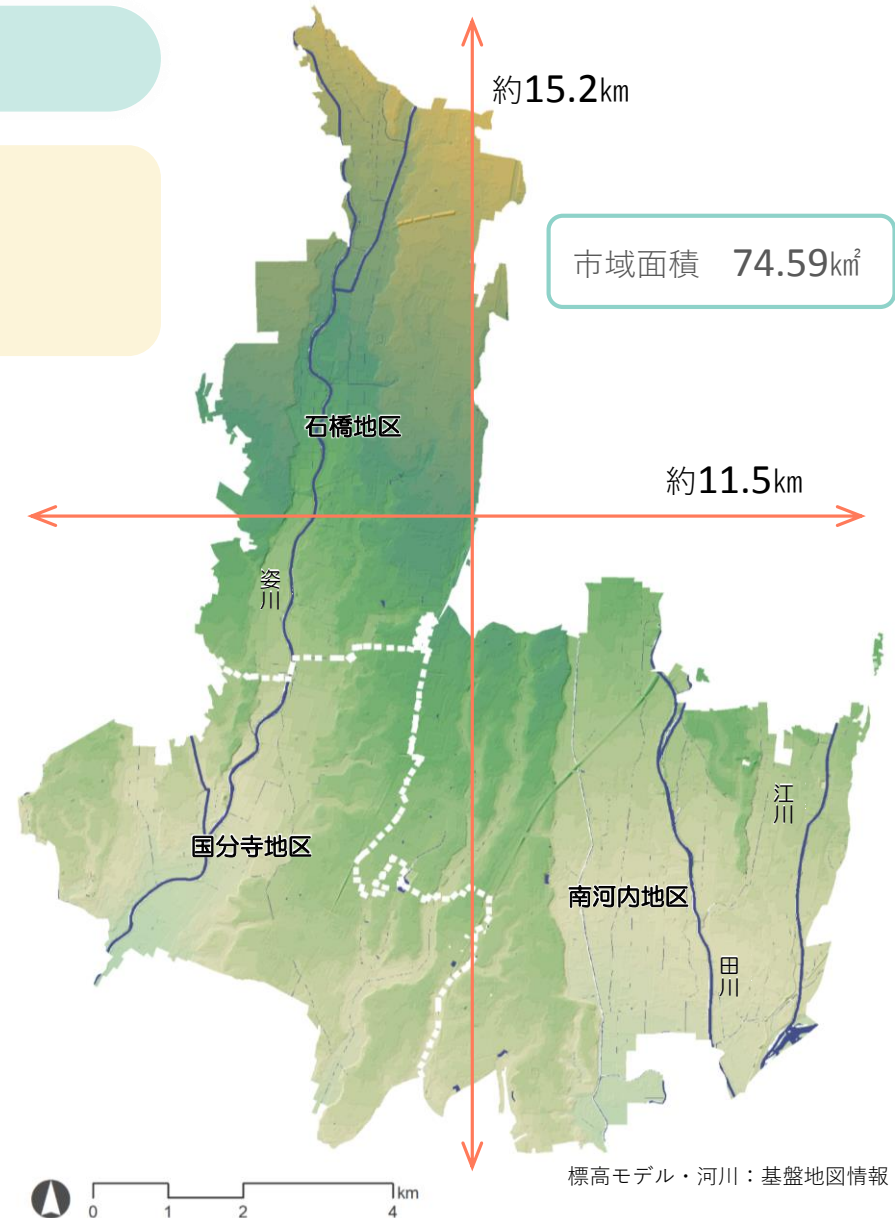
下野市地域公共交通会議

1. 下野市の現状 P1
2. 公共交通の現状P13
3. 現状と課題P22

1. 下野市の現状

1 地勢

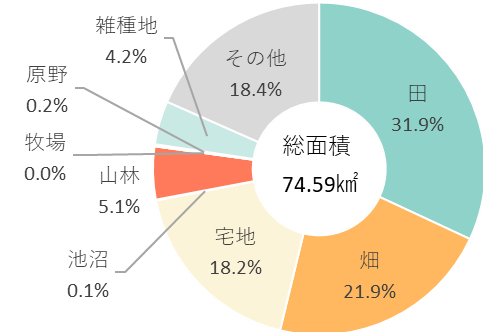
- 平成18年に南河内町、石橋町、国分寺町が合併し誕生
- 都心から約85km圏の栃木県中南部に位置する
- 高低差の少ない、平坦な地形



2 土地利用

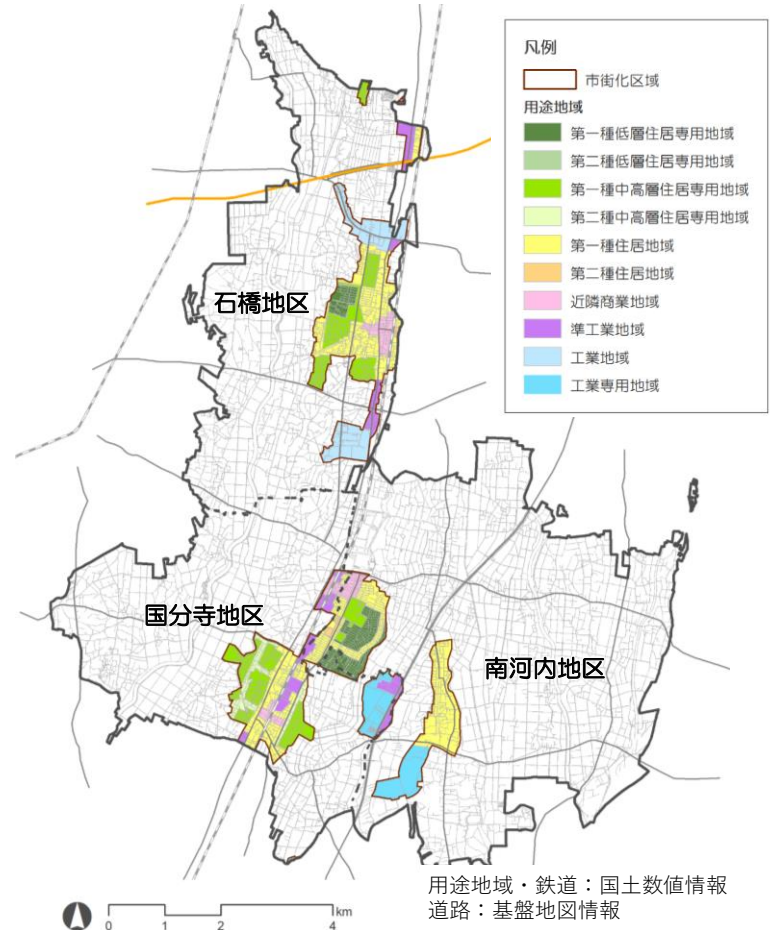
- 「下野市幹線道路網整備計画」により、概ね20年以内に66.4kmの市道の整備が計画されている
- 田と畑で総面積の半分以上を占める
- 市街化区域面積は約9.8km²で、3駅の周辺と、南河内地区の一部が指定されており、コンパクトな都市構造である。

用途別面積比



用途地域図

資料：栃木県統計年鑑（H29年版）

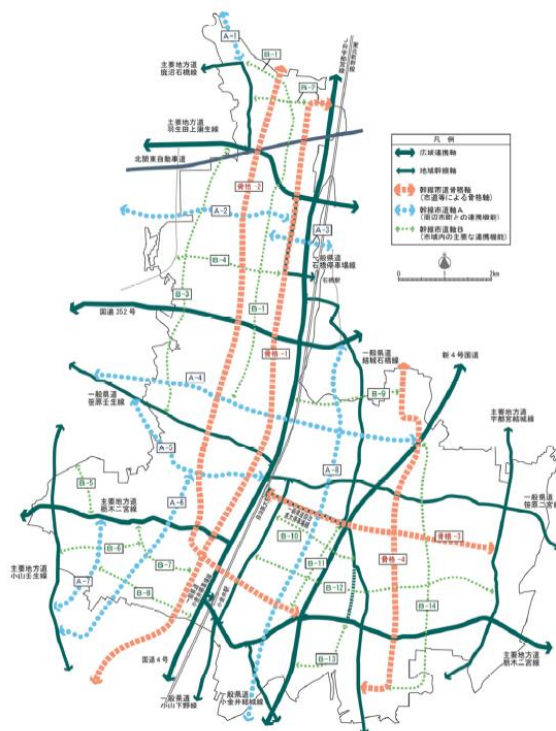


下野市幹線道路網整備計画（平成25年改訂版）

テーマ
“人に優しい交通環境を支援する
幹線市道網づくり”

将来的に目指すべき幹線道路網を設定し、「都市」「生活」「環境」の3つの視点に基づいた評価による整備優先順位を決定、それらの整備計画を設定した計画

【将来幹線道路網】



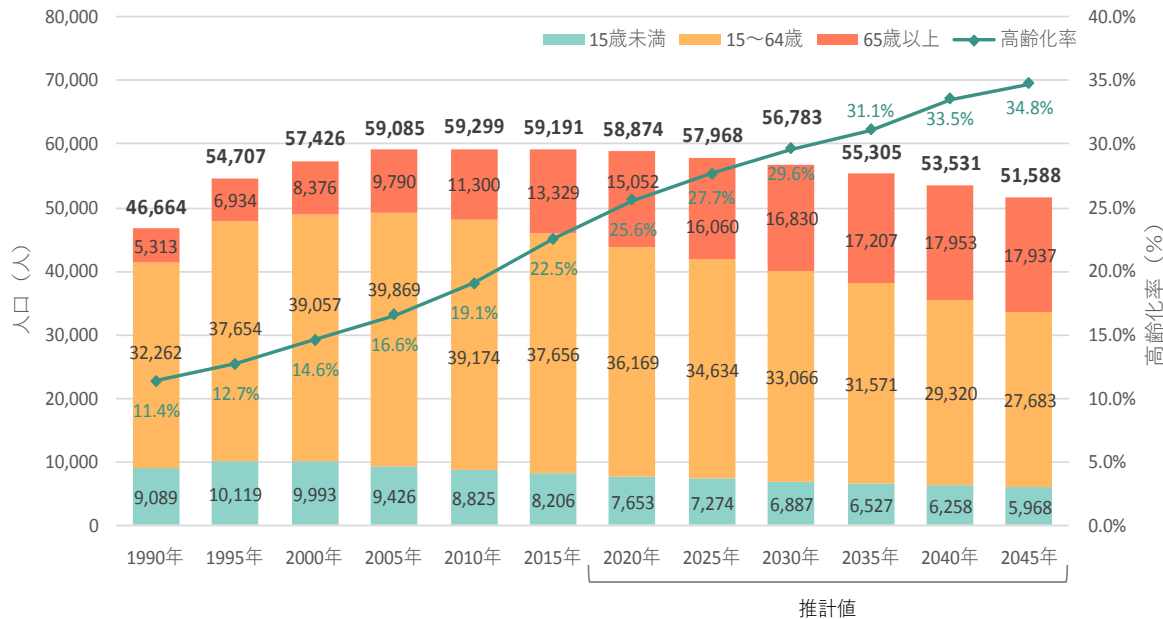
【整備計画】

整備時期	路線数	未整備区間延長
整備中・整備予定 (5年以内)	8	5.6 km
短期 (10年以内)	5	5.7 km
中期 (10~20年以内)	17	18.5 km
長期	20	36.6 km

3 人口 人口の推移

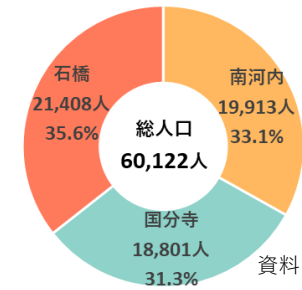
- 下野市では平成20年より人口減少が始まっており、今後減少幅が徐々に増加していくことが予測されている
- 特に64歳以下の人口減少が著しい一方で、高齢者人口は増加すると予測されている

年齢三区分別の人口および高齢化率の推移・将来推計



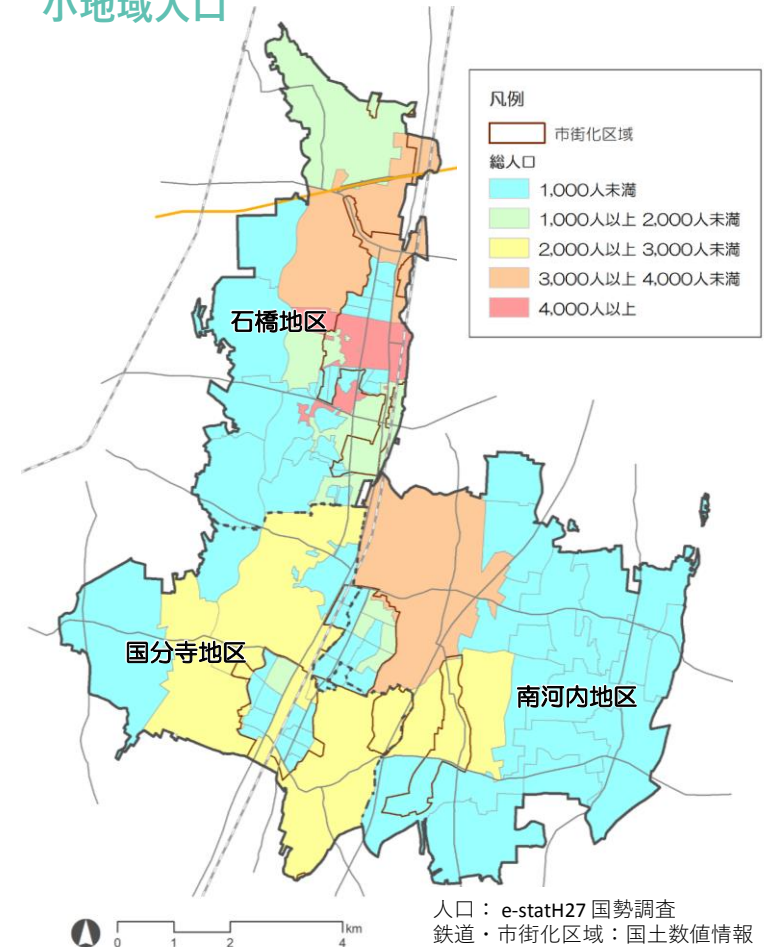
資料：1990～2015年 国勢調査、2020～2045年 国立社会保障・人口問題研究所H30推計

地区別人口



資料：下野市資料
R元年5月31日現在

小地域人口



4 人口 人口の分布 (総人口・若年者人口)

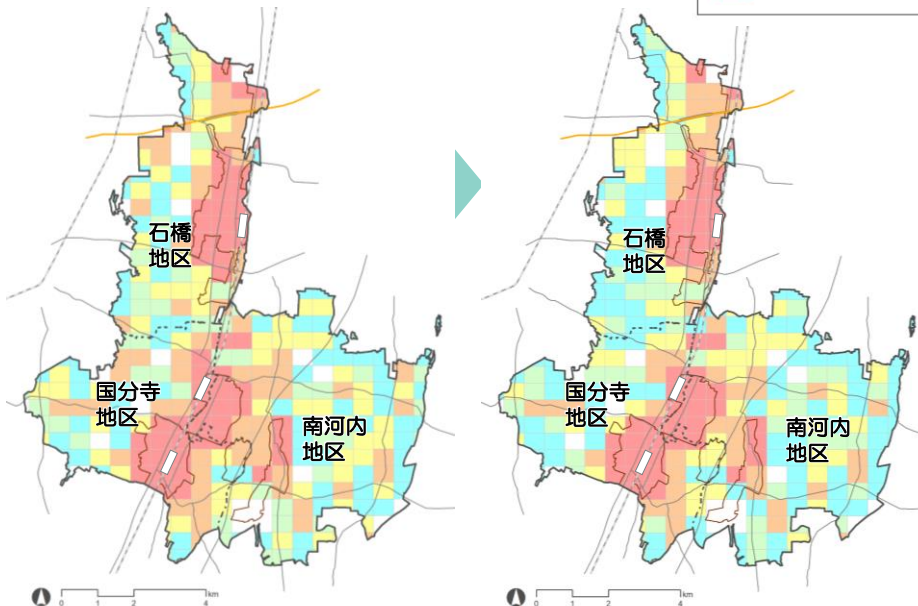
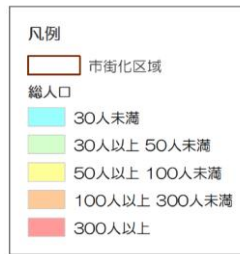
- 下野市の人口分布は、JR駅の周辺に集中が見られ、これらの地域では、人口の減少も少ない。若年者も同様の傾向がある。
- 南河内地区の一部（仁良川地区）周辺にも人口密度が高い地域が見られる。

人口：2015年 e-stat(国勢調査)
 2045年国土数値情報(国立社会保障・人口問題研究所H30推計)
 鉄道・市街化区域：国土数値情報

総人口の分布

【2015年】

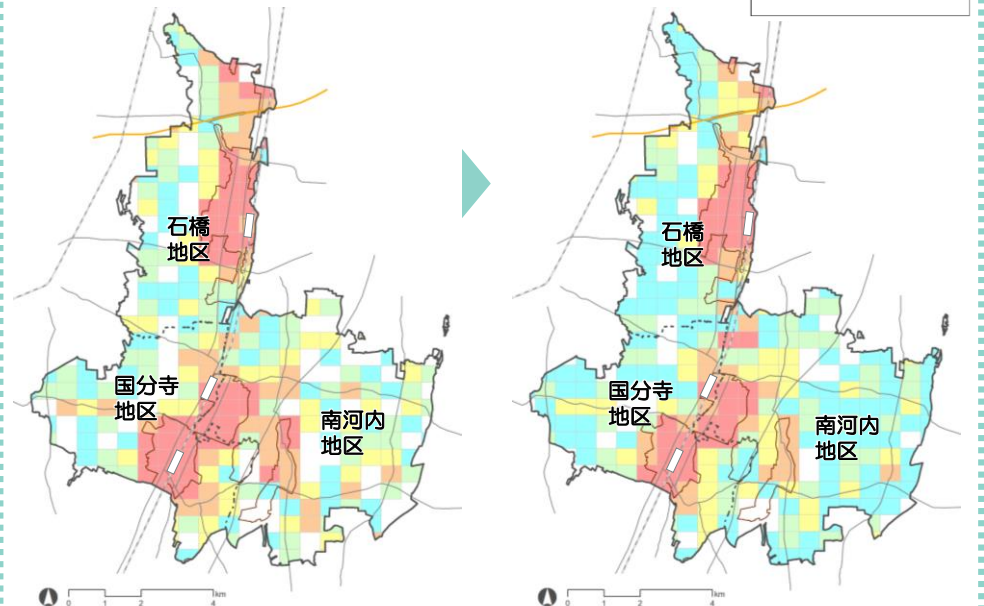
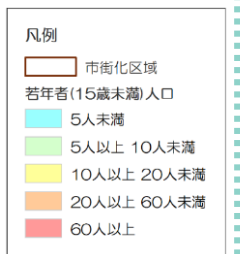
【2040年】



若年者（14歳以下）人口の分布

【2015年】

【2040年】



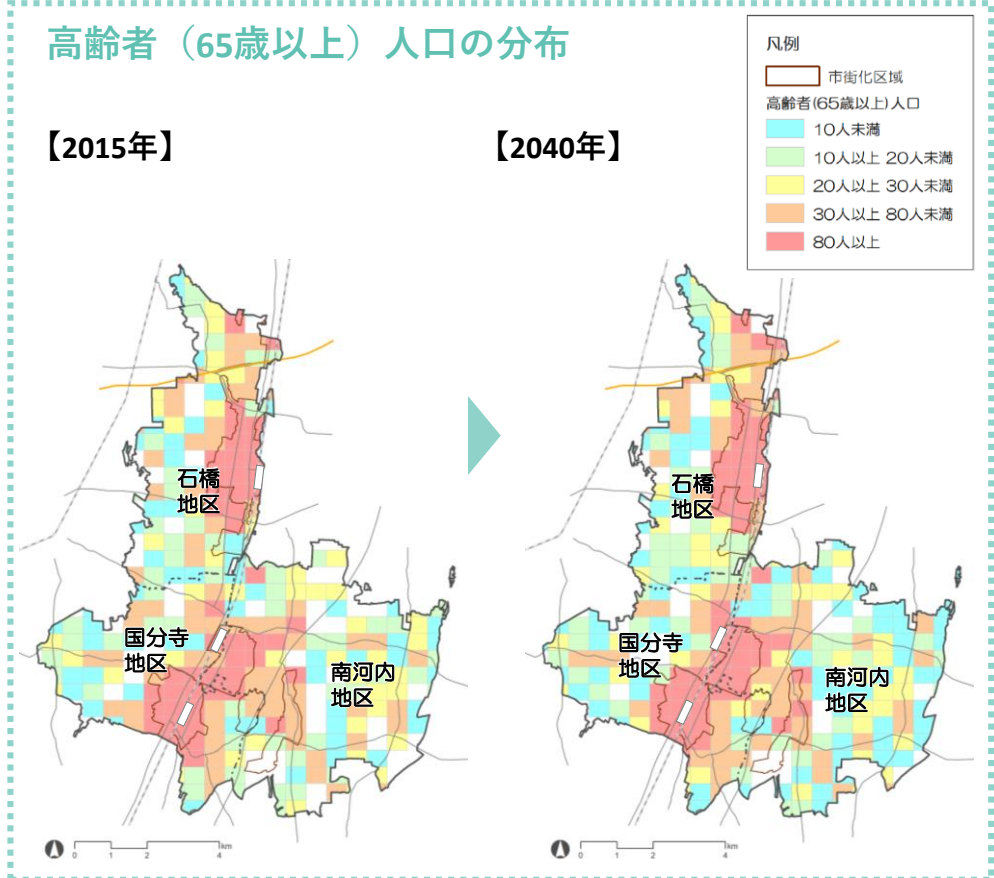
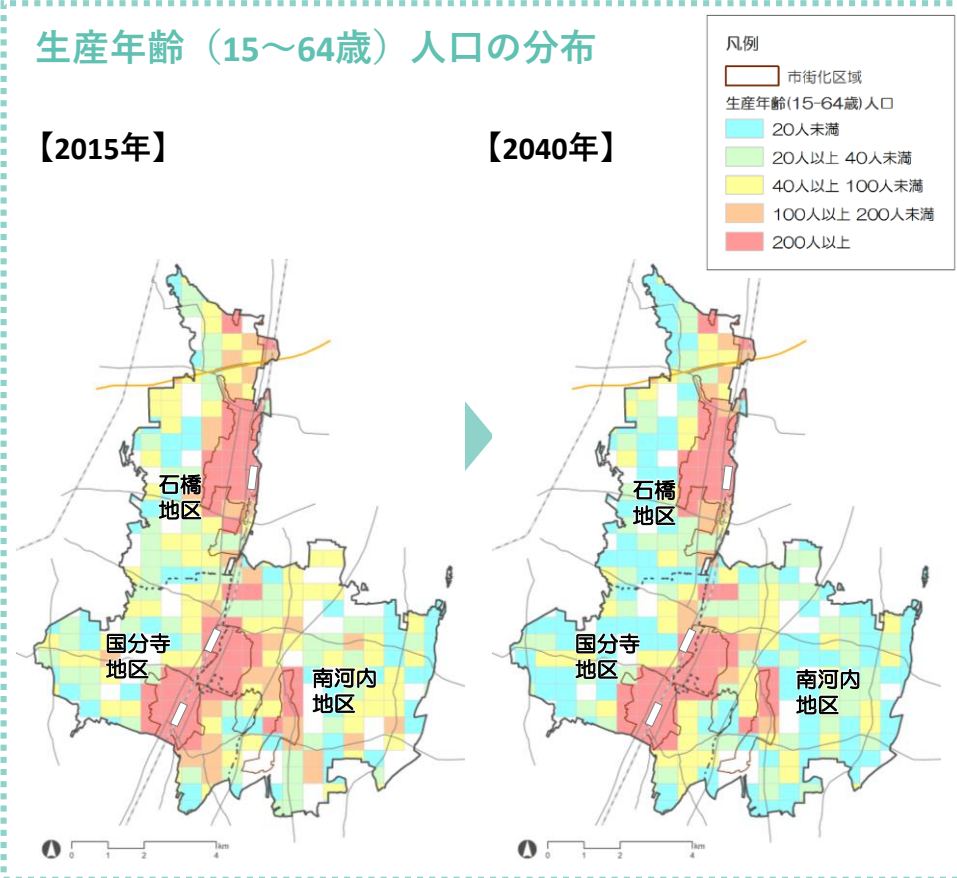
※2040年の人口分布は「このまま推移した場合」の人口であり、立地適正化計画等の推計とは異なる

資料：2015年 e-stat 国勢調査、2040年 国土数値情報 国立社会保障・人口問題研究所H30推計

5 人口 人口の分布 (生産年齢人口・高齢者人口)

- 生産年齢人口および高齢者人口についても、3駅の周辺に集中している。
- 若年者人口や生産年齢人口では2040年には郊外部の減少がみられるのに対し、高齢者人口は変化が少ないと予測される。

人口：2015年 e-stat(国勢調査)
 2045年国土数値情報(国立社会保障・人口問題研究所H30推計)
 鉄道・市街化区域：国土数値情報



※2040年の人口分布は「このまま推移した場合」の人口であり、立地適正化計画等の推計とは異なる

資料：2015年 e-stat 国勢調査、2040年 国土数値情報 国立社会保障・人口問題研究所H30推計

6 人口 高齢者人口の割合

- 下野市の高齢者人口の割合は、全体で24.2%と栃木県の割合と比べても低い水準である。
- 2040年には高齢者割合が市全域で著しく高まると予測されている。

人口：2015年 e-stat(国勢調査)
2045年国土数値情報(国立社会保障・人口問題研究所H30推計)
鉄道・市街化区域：国土数値情報

各地区の高齢者人口割合

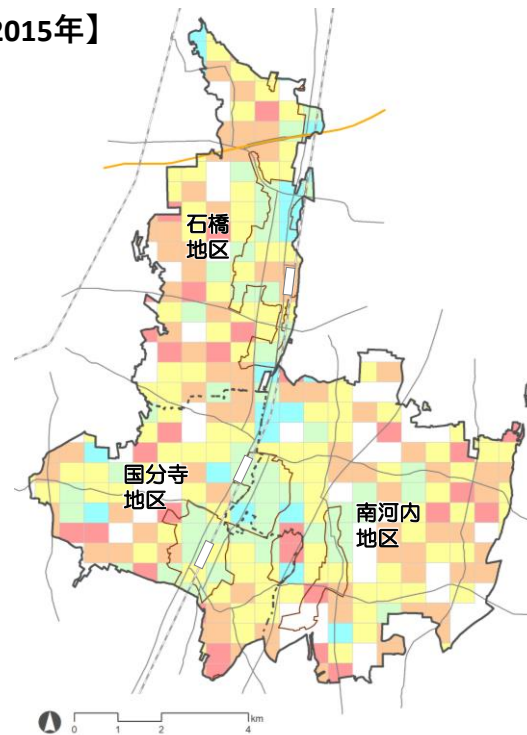
南河内地区	22.6%
石橋地区	25.7%
国分寺地区	24.2%
下野市	24.2%
栃木県	27.9%

※下野市と各地区はR元.5.31現在
栃木県はH30.10.1現在

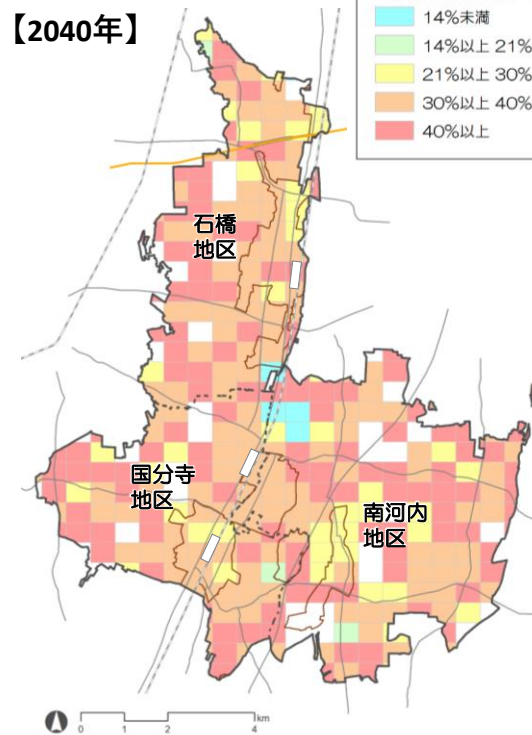
資料：下野市資料
栃木県統計課 年齢別人口調査結果

高齢化状況（65歳以上人口の割合）

【2015年】



【2040年】



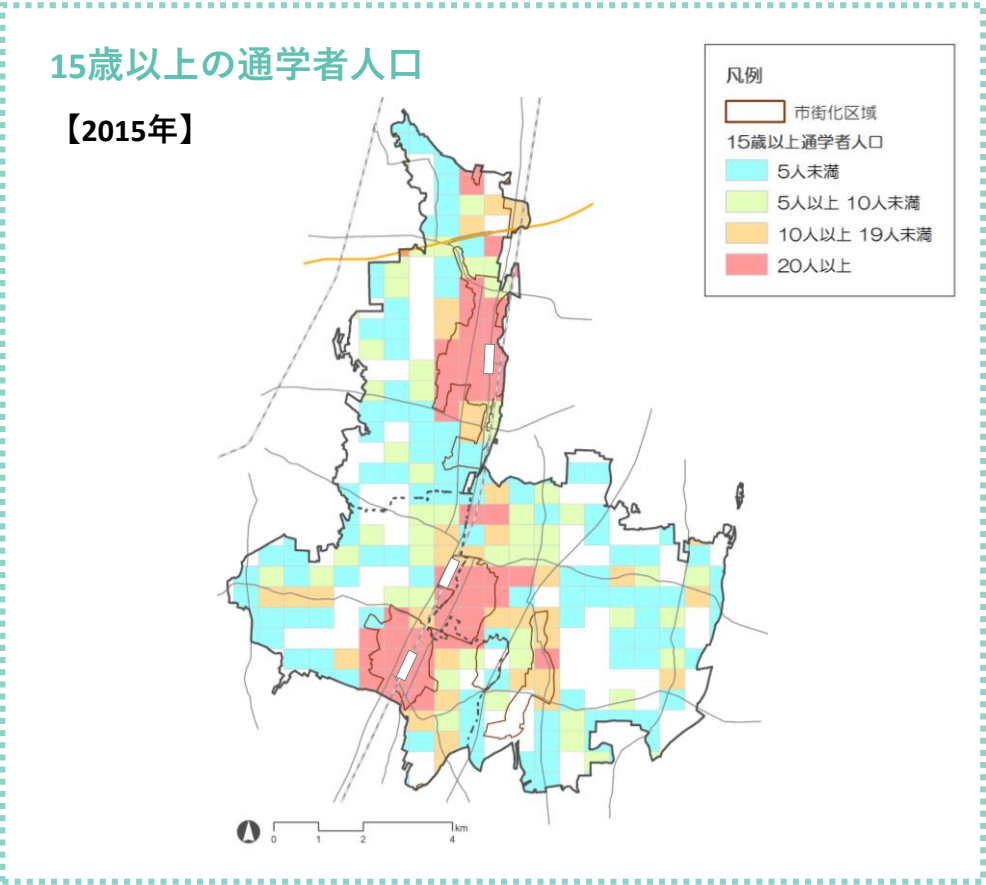
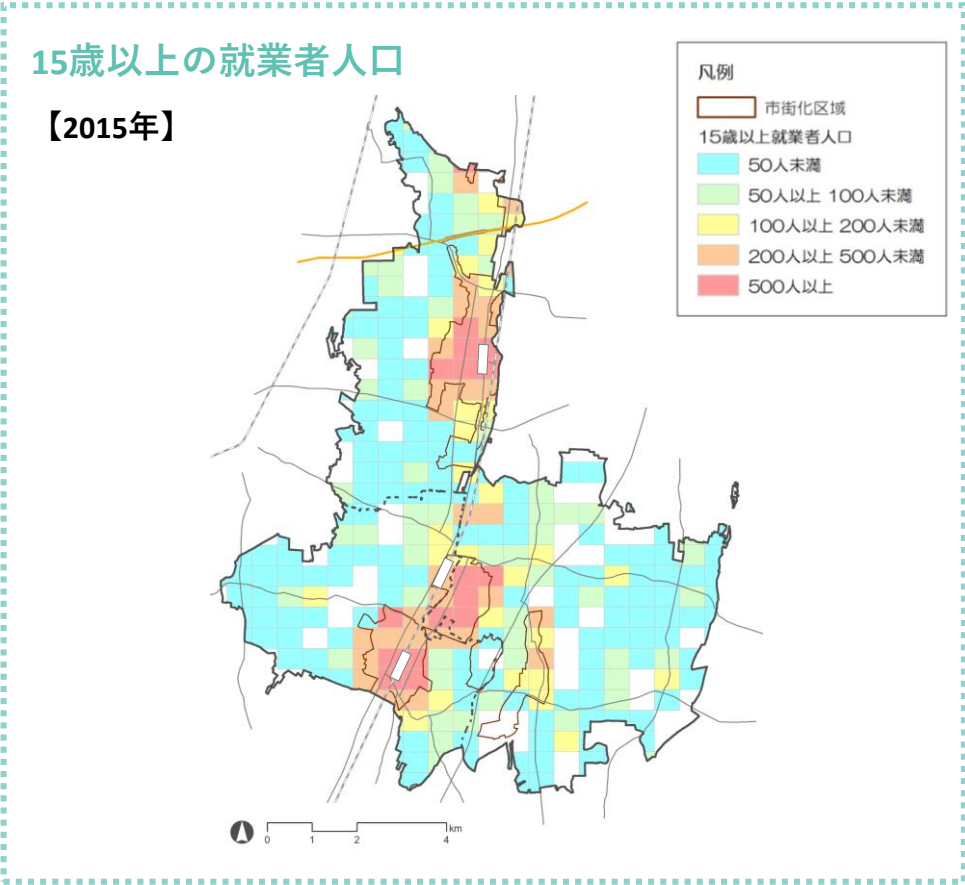
凡例

- 市街化区域
- 高齢者(65歳以上)人口割合
- 14%未満
- 14%以上 21%未満
- 21%以上 30%未満
- 30%以上 40%未満
- 40%以上

※2040年の高齢率は「このまま推移した場合」の人口であり、立地適正化計画等の推計とは異なる
資料：2015年 e-stat 国勢調査、2040年 国土数値情報 国立社会保障・人口問題研究所H30推計

7 人口 就業者・通学者人口

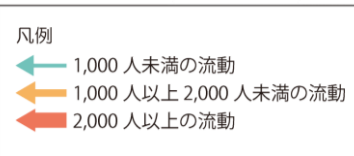
● 下野市の15歳以上の就業者および通学者の居住地は J R 駅周辺に 分布している。



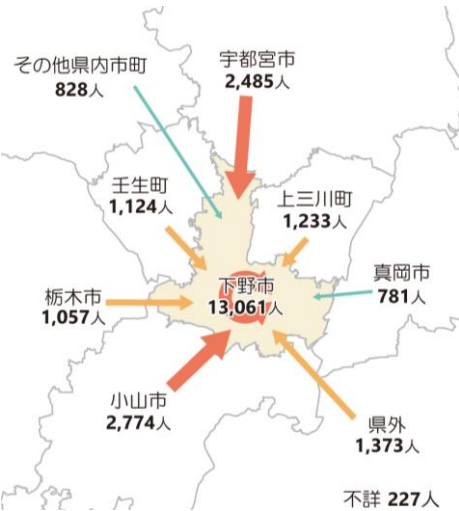
8 日常生活圏

- 就業者では J R 宇都宮線沿線の 宇都宮市・小山市との流動が多い。 また、県外への流動も見られる。
- 通学者では J R 沿線以外の市町への流動も見られる。

15歳以上の就業者の流動

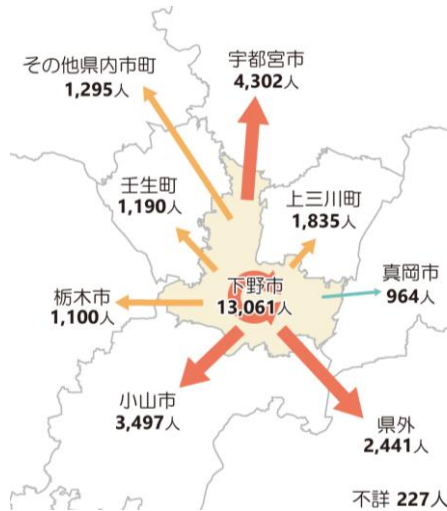


【流入】



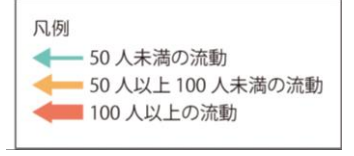
下野市で従業する
15歳以上の就業者数 **24,943人**

【流出】

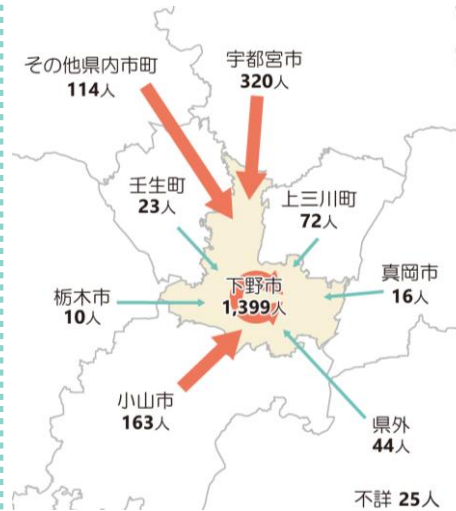


下野市に常住する
15歳以上の就業者数 **29,912人**

15歳以上の通学者人口

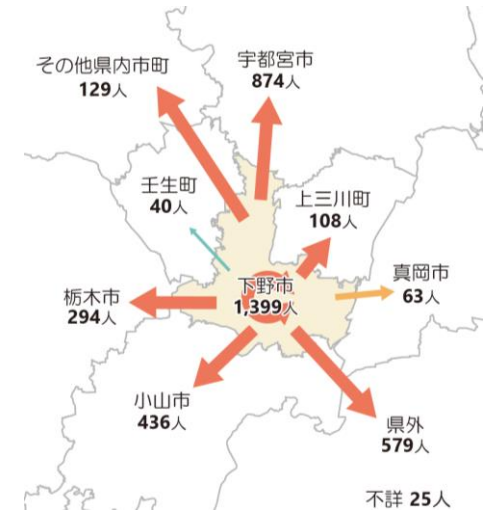


【流入】



下野市で通学する
15歳以上の通学者数 **2,186人**

【流出】



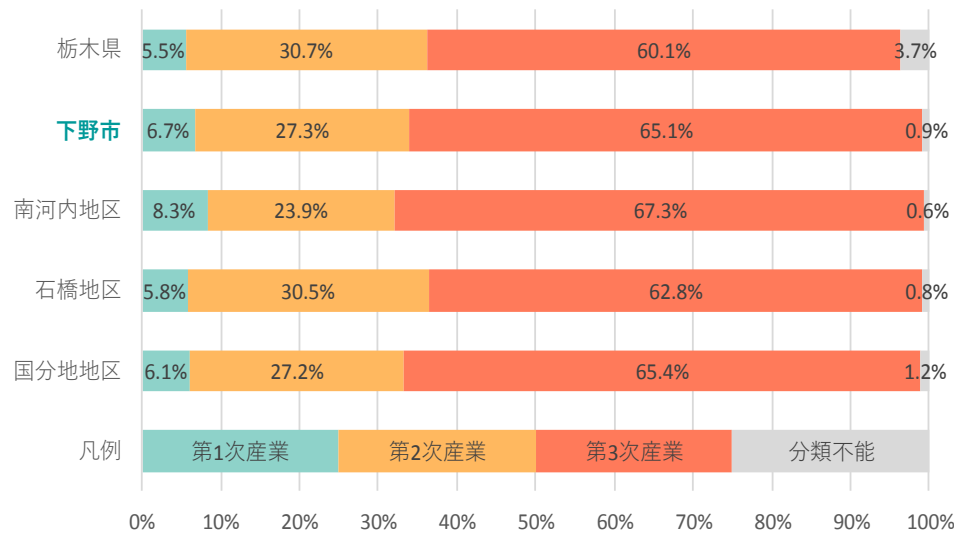
下野市に常住する
15歳以上の通学者数 **3,947人**

資料：H27国勢調査

9 産業

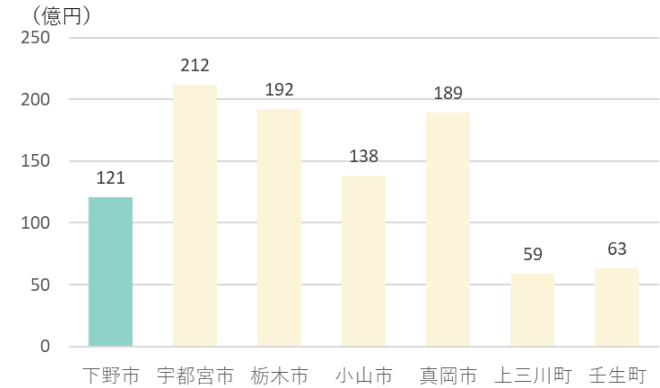
- 下野市の産業構造は第3次産業の就業者が多く、南河内地区ではやや第一次産業の割合が高い。
- 下野市は農業が盛んで、特にかんぴょうの生産は日本一となっている。

下野市の産業別就業者数



資料：H27国勢調査

下野市および隣接市町の農業産出額



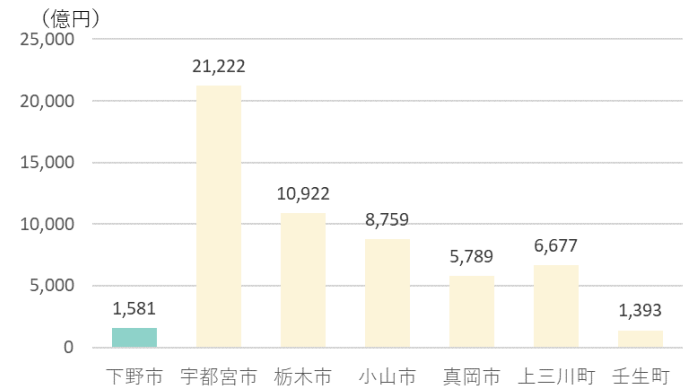
資料：農林水産省 H29市町村別農業出荷額（推計）

かんぴょう生産日本一

栃木県のかんぴょうは、全国生産の97%を占め、このうち下野市が46%を生産している。
このほか、米麦を中心にほうれん草、玉ねぎ等の露地野菜、きゅうり、トマト、いちご等の施設園芸とともに、肥育牛との複合経営も盛ん。



下野市および隣接市町の製造品出荷額等

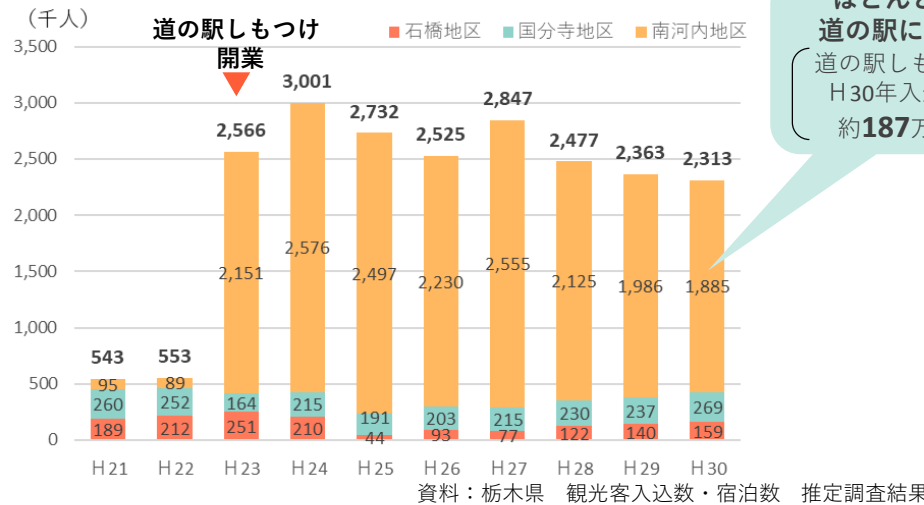


資料：経済産業省 H29工業統計調査

10 観光

- 「道の駅しもつけ」の開業した平成23年より南河内地区の観光入込数が急増、近年は減少傾向にある。
- JRと北関東自動車道により、都心部からのアクセスは良好。
- 観光資源は鉄道駅から離れて点在しており、下野市観光協会では観光の足としてレンタサイクルを行っている。

観光客入込数推移



ほとんどが道の駅に來訪
道の駅しもつけ
H30年入込数
約187万人

下野市の観光資源



交通アクセス

都心から直通的
JRでアクセスできる



資料：下野市観光情報サイト

観光レンタサイクル

- 下野市観光協会では市内観光の足として環境に優しい観光レンタサイクル事業を実施

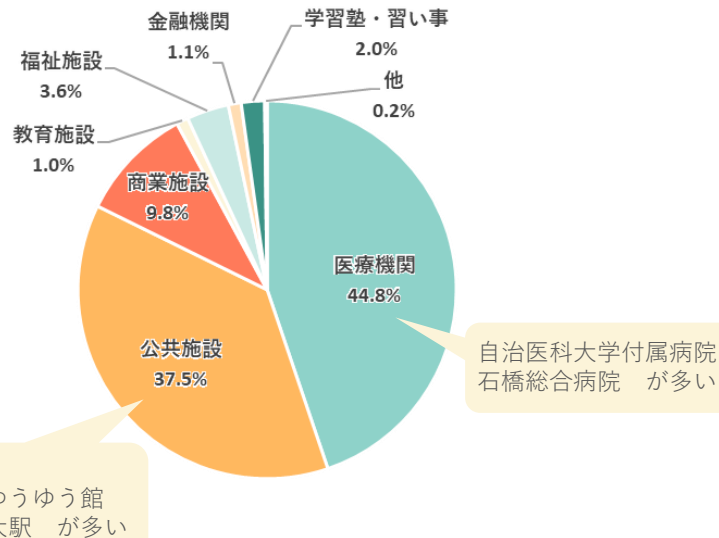
- レンタサイクルステーション (市内6カ所)
- ・オアシスポップ館
 - ・自治医大駅東駐輪場
 - ・石橋駅駐輪場
 - ・山王山ふれあい公園管理事務所
 - ・古民家カフェ「夜明け前」
 - ・下野薬師寺歴史観



11 施設分布

- 下野市の都市機能の多くはJR駅を中心に分布しているが、公共施設は広く分布している。
- デマンドバスでは医療機関や公共施設への移動に主に利用されている一方、タクシーは商業施設や工業団地等への移動も多い。

デマンドバス利用者の主な乗降場所



資料：第2回下野市地域公共交通会議資料より

タクシー利用者の主な目的と目的地

- 通院目的：自治医大学付属病院、石橋総合病院
- 買い物目的：商業施設
- 業務目的：会社、工業団地（真岡工業団地など）、日産栃木工場
- その他：JR駅

資料：交通事業者ヒアリングより

下野市の施設分布状況

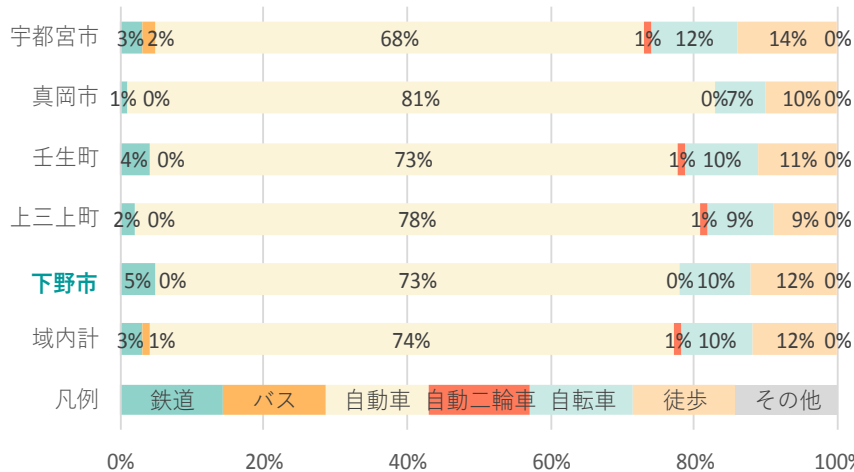


12 交通分担および自動車保有状況

- 下野市の代表交通手段は自動車が7割超を占め、近隣他市に比べJRが高い傾向にある。
- 下野市の自動車保有は平成26年以降は増加傾向にある。世帯当たりの台数は世帯数増加のため年々減少しているが、栃木県全体の世帯当たり台数よりは多い。
- 人口千人当たりの保有自動車数は、下野市を含むJR宇都宮線沿線市町村では少ない傾向にある。

代表交通手段分担率

※県央広域都市圏域内の隣接市のみを掲載



免許返納者支援事業

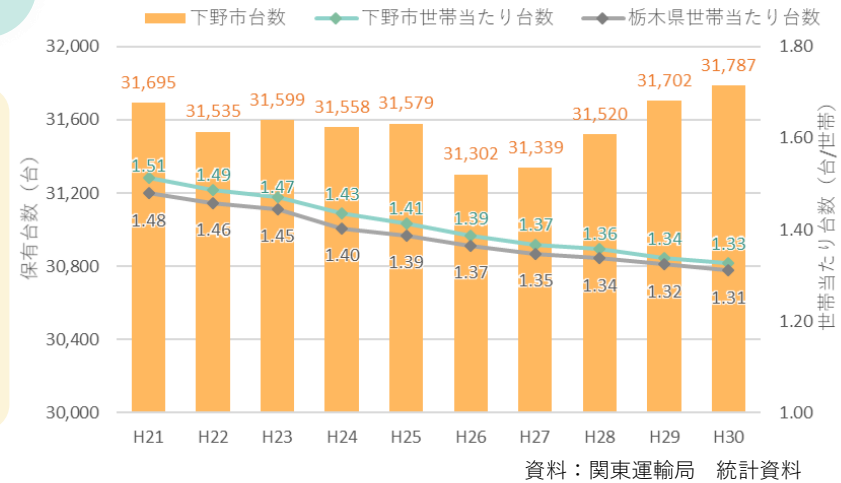
対象

自主的に運転免許証の全部を返納した65歳以上の市民

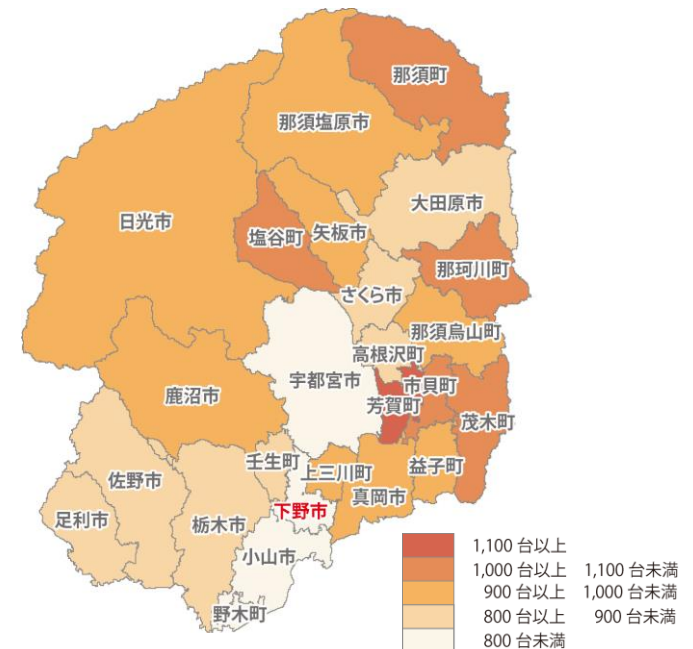
内容

- ・ デマンドバス回数券や、公共施設の利用券、道の駅「しもつけ」商品券（いずれも6,000円分）などを交付
- ・ 運転経歴証明書交付時にかかった手数料を道の駅「しもつけ」商品券で支援

自動車保有台数推移 ※軽自動車は含まない



人口千人当たり保有自動車数



2 公共交通の整備状況

- 現在、路線バスおよび広域連携バス、コミュニティバス（小山市）によりカバーされる人口は4割となっている。
- 空白地域となる地域をカバーする公共交通として、デマンドバスを運行している。

交通空白地域人口 ※鉄道駅とバス停へ徒歩でアクセスできない地域の人口

	2015年	2040年
公共交通カバー圏域面積	9.8km ² (13.2%)	
公共交通カバー圏域人口	23696.6人 (40.0%)	21667.9人 (40.5%)
公共交通空白地域人口	35494.4人 (60.0%)	31863.1人 (59.5%)
公共交通カバー圏域高齢者人口	4991.2人 (37.4%)	7240.0人 (40.3%)
公共交通空白地域高齢者人口	8337.8人 (62.6%)	10713.0人 (59.7%)

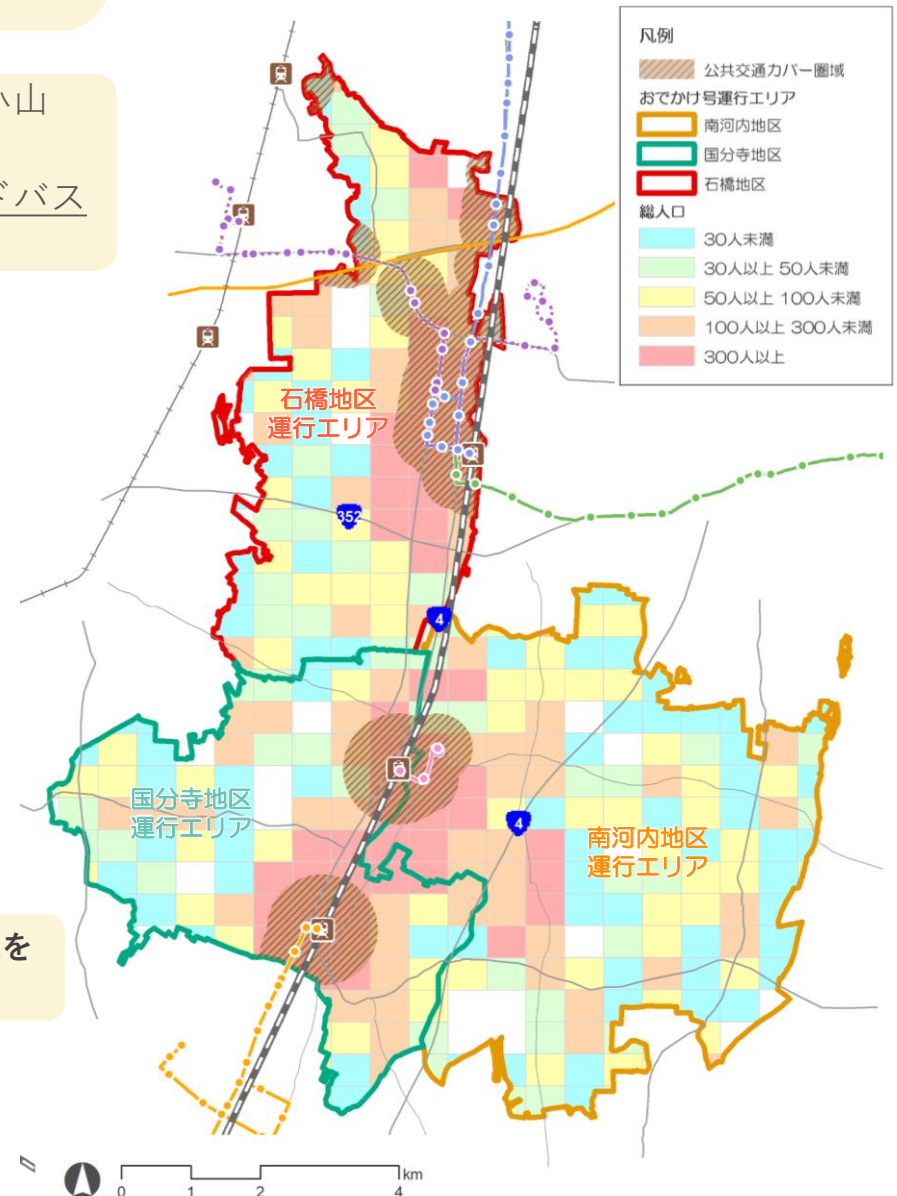
※公共交通カバー圏は徒歩圏を考慮し、鉄道駅から800m以内、バス停留所から300m以内に設定
 ※2040年は国立社会保障・人口問題研究所H30推計人口より算出

デマンドバス おでかけ号

- 運行区域** 下野市全域（石橋・国分寺・南河内の3エリア）
- 運行日時** 月曜から土曜日 ※祝日及び振り替え休日、年末年始を除く
午前8：00～午後6：00
- 運行本数** 各エリア 10便/1日
- 運賃** 大人300円・小学生200円・未就学児童無料

交通空白地全域をカバー

下野市の公共交通のカバー状況



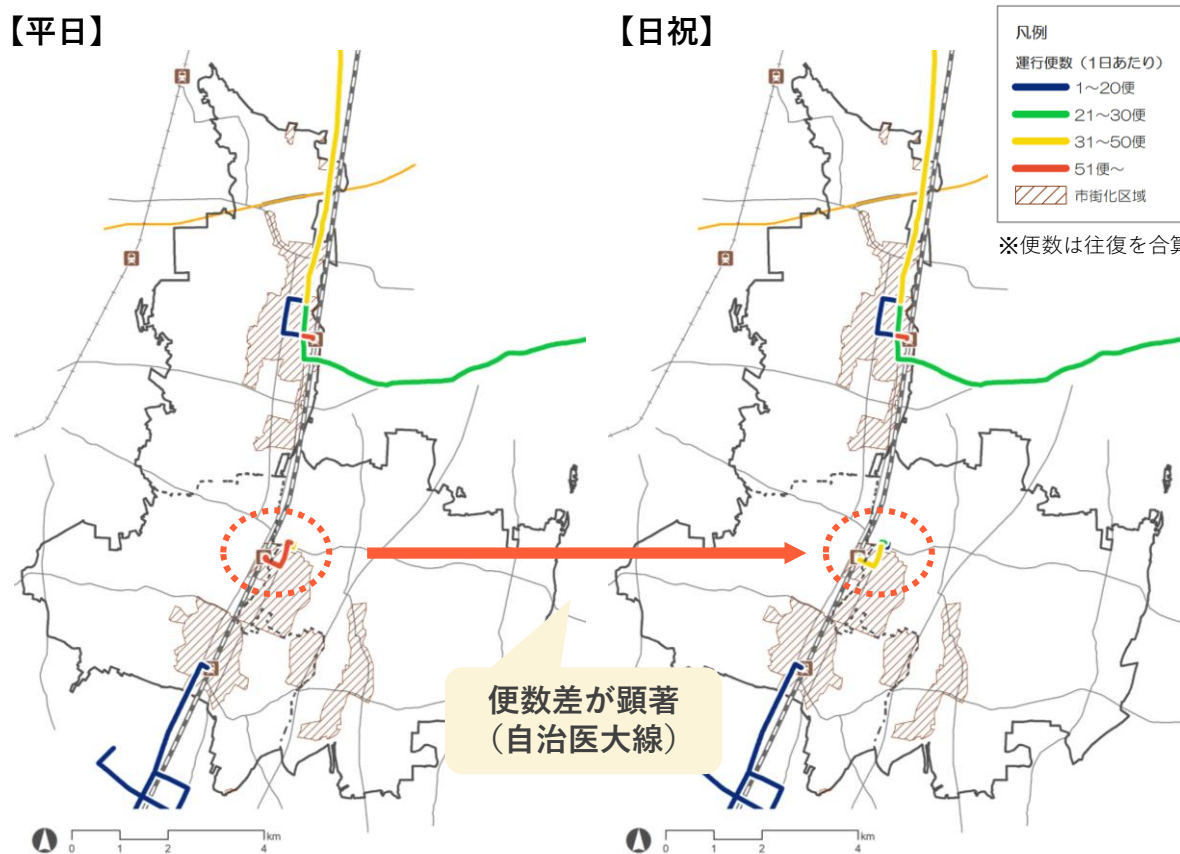
3 公共交通の運行状況

- JRは1時間に約3～4本程度運行している。特に小金井駅は上野方面の始発・終着便があり利便性が高い。
- バスは自治医大線の平日は1時間3～5本と利便性が高いが、診療のない休日は便数が半数以下となる。
- 石橋－真岡線、自治医大線は終バスの時間が早い。

路線バス運行状況

【平日】

【日祝】



凡例
 運行便数（1日あたり）
 1～20便
 21～30便
 31～50便
 51便～
 市街化区域

※便数は往復を合算

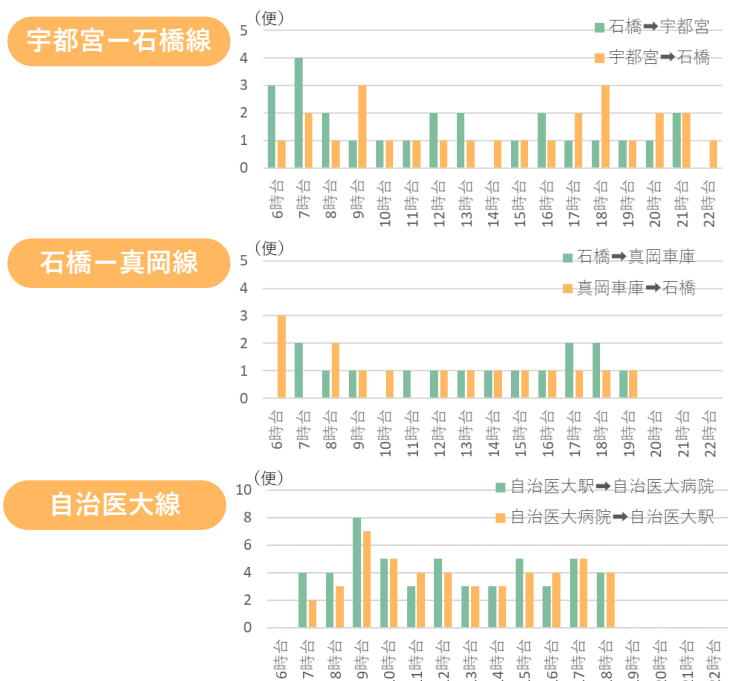
鉄道の便数

	平日	土日祝
JR 宇都宮線	上り 108便 (うち43便は小金井駅始発) 下り 108便 (うち41便は小金井駅終着)	上り 103便 (うち36便は小金井駅始発) 下り 108便 (うち39便は小金井駅終着)

路線バスの便数

	平日	日祝
宇都宮－石橋線	25便 (各方向)	18便 (各方向)
石橋－真岡線	15便 (各方向)	12便 (各方向)
自治医大線	52便 (病院行) 48便 (駅行)	21便 (病院行) 20便 (駅行)
羽川線 (小山市おーバス)	9便 (各方向)	9便 (各方向)

路線バスの時間帯別便数 (平日)



4 公共交通の接続状況

- バスから鉄道への乗り継ぎでは、おーバス羽川線を除いては、5～6割程度が20分以内に乗り継げる。
- 鉄道からバスへの乗り継ぎでは、待ち時間が長くなる傾向にあり、バス便数の多い自治医大駅でも、20分未満でバスに乗り継げる鉄道は約40%となっている。バスの便数が少ない夜間では、当日中に乗り継げない場合もある。
- バス停位置は駅に近く乗り継ぎしやすい位置にある。

各駅の本バス停位置

石橋駅（左：宇都宮－石橋線、右：石橋－真岡線）



自治医大駅



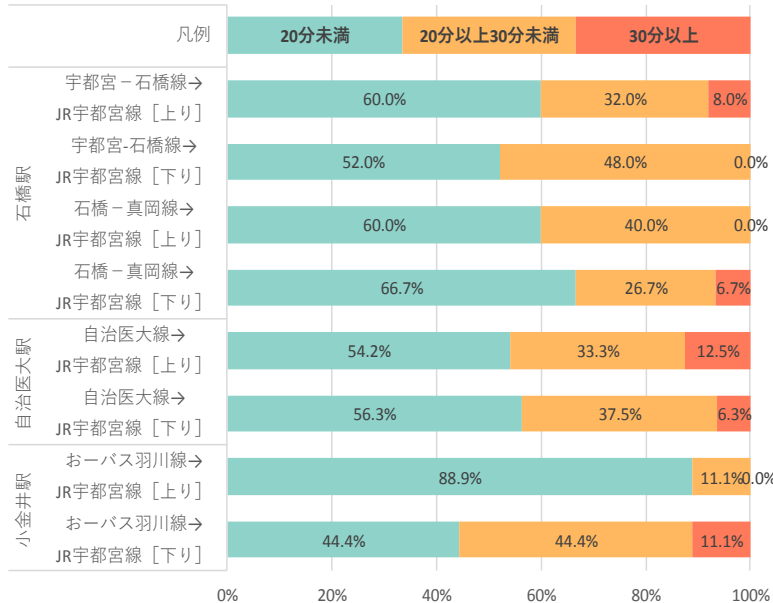
小金井駅



バス・鉄道 接続待ち時間

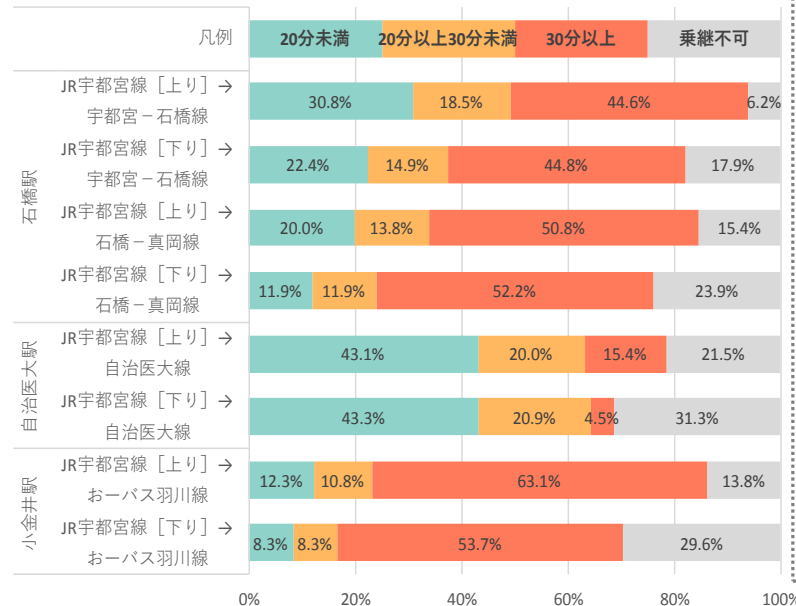
【バスから鉄道への乗り継ぎ】

各駅に到着するバス全便における最短乗り継ぎ時間の割合



【鉄道からバスへの乗り継ぎ】

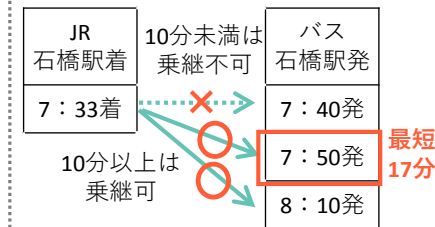
各駅に到着する鉄道全便における最短乗り継ぎ時間の割合



※乗り継ぎ時間の考え方

- ・高齢者等の利用を想定し乗り継ぎ所用時間は最短でも10分かかるものと設定した（10分未満では乗り継ぎができないこととした）
- ・最終バスの出発後にJRが到着する場合、鉄道からバスへの当日中の乗継は不可とした

《例》

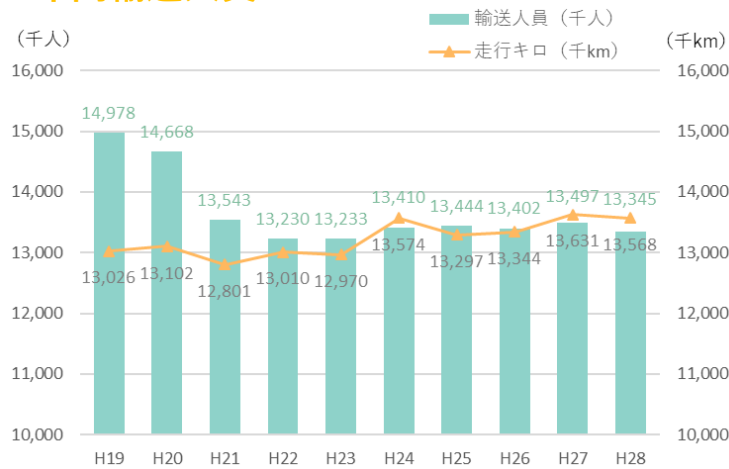


5 公共交通の利用状況

- 関東バス（県内全路線）の輸送人員、および下野市内の鉄道駅の乗車人員は近年はほぼ横ばいで推移している。
- 一方、デマンドバスの利用者数は平成28年度以降減少が続いている。

関東バス 年間輸送人員

※栃木県内を走行する全路線が対象



資料：栃木県統計年鑑H29年版

路線別 輸送人員

【H30関東自動車輸送実績】

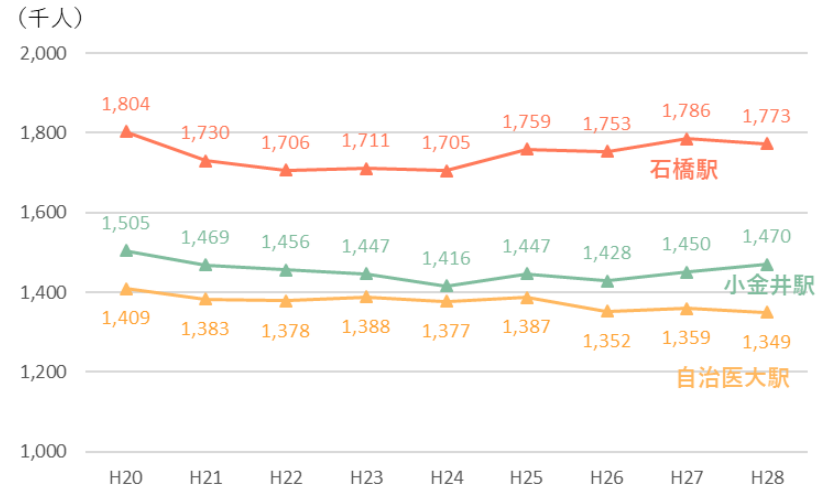
路線	輸送人員 (人)
宇都宮 - 石橋線	313,184
石橋 - 真岡線	85,202
自治医大線	151,552

【H29小山市輸送実績】

おーバス羽川線	93,459
---------	--------

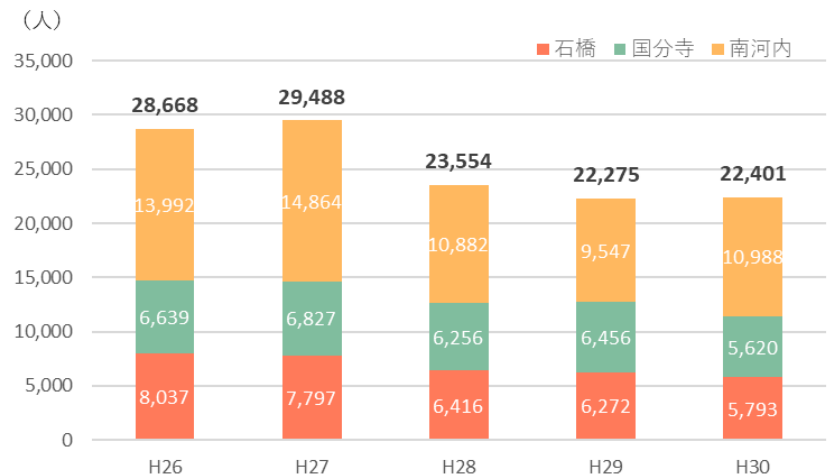
資料：関東自動車提供資料、小山市HP

鉄道駅 年間乗車人員



資料：栃木県統計年鑑

下野市デマンドバス 年間利用者数



資料：第2回下野市地域公共交通会議資料より

6 公共交通の運営状況

- 公共交通事業者にとって、運転者の不足が課題となっており、それに伴う長時間労働も発生している。
- 運転者の年齢が高く、今後10年の間にも多くの運転者が定年退職してしまい、さらに運転者不足は深刻なものとなる見込みである。

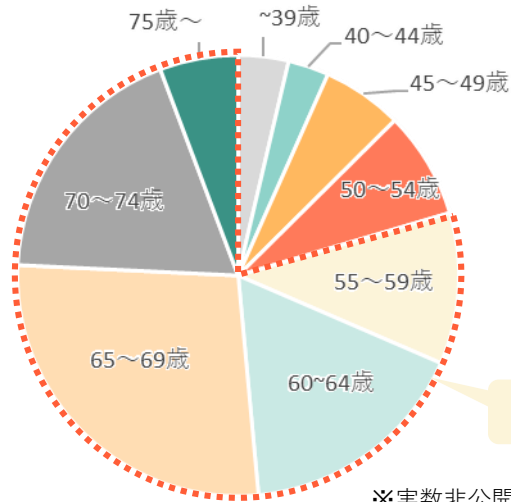
タクシー事業者の抱える課題

- ・ 運転士不足
- ・ 運転士の高齢化
- ・ 長時間労働およびそれに伴う過労や事故のリスク
- ・ 車社会によるタクシー離れ
- ・ 他の交通手段との競合

資料：交通事業者ヒアリングより

タクシー運転者証交付数 年齢別割合

※実際に乗務している割合とは一致しない

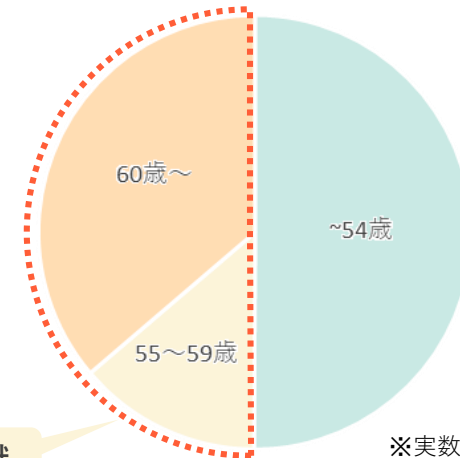


10年後には定年退職

※実数非公開

資料：一般社団法人 栃木県タクシー協会提供資料

バス運転者数 年齢別割合



10年後には定年退職

※実数非公開

資料：バス事業者提供資料

7 交通に対する補助状況

- 下野市では、デマンドバスやスクールバス、高齢者の介護予防サロンの送迎に公費が使われている。
- また、交通弱者とされる方々に向けても、生活のための移動の確保や外出機会の拡大を目指して支援事業が実施されている

交通運行者に対する支援状況

交通資源の種類	支援形態	補助額・支出金（H30）（千円）			運行エリア	備考	
		うち下野市負担額	うち国負担額	うち県負担額			
デマンドバス （おでかけ号）	自治体が計画し、 交通事業者に運行委託	24,484	19,273	5,211※	0	下野市内全域 3エリア	※国土交通省の地域公共交通 確保維持改善事業費
国分寺小学校 スクールバス	自治体が計画し、 交通事業者に運行委託	H31年4月より運行開始のため実績なし			旧国分寺 小学校学区		
ふれあいサロン陽だまり※ 月8回（行き・帰り各2便程度）		1,550	193	310	193	下野市内	※一般介護予防事業の一環と して実施する、介護を要さ ない高齢者向けの介護予防 サロン
ふれあいサロンゆうゆう※ 月8回（行き・帰り各2便程度）		1,431	178	286	178	下野市内	
ふれあいサロンサンクス※ 月8回（行き・帰り各2便程度）		1,274	159	254	159	下野市内	

資料：下野市資料

公共交通利用者に対する支援状況

事業名	導入年度	概要	行政負担額 （千円）
高齢者外出支援事業	H25	電車、バス等の交通機関を利用することが困難な高齢者に対して、デマンドバス利用券を交付。	1,082
福祉タクシー利用券交付	H18	通院等で通常の交通機関を利用することが困難な方の外出支援のため、タクシー券を交付。	6,092
子育て世帯外出支援制度	H28	子育て世帯の外出を支援するため、未就学児を持つ保護者の方にデマンドバス利用券を交付。	38

資料：下野市資料

8 公共交通の施設設備状況

- バス車両は路線バスではスロープ付き車両の導入が進んでいる。
- 鉄道駅は3駅全てにエレベーターと多目的トイレが設置されている。
- 自治医大駅では、東口のバリアフリー整備が予定されている。

車両のバリアフリー状況

関東自動車

- 下野市内を走る3路線について、ほぼ全ての便にスロープ付きバスを導入している。
- 車椅子の方や高齢者等に対する接客・接遇実地訓練を行っている。




小山市おーバス

- 車椅子での乗降に対応した車両だが、乗務員は乗降の介助はできないため、介護者を伴うことを推奨している。

下野市 おでかけ号

- 一人で乗り降りできる方が利用可能。乗り合いなので乗車人数に制限があるため、車椅子の持ち込みはできない。

鉄道駅のバリアフリー状況

駅名	エレベーター	エスカレーター	多目的トイレ	その他	
石橋	[出入口～改札] 東口・西口ともに設置 [改札口～ホーム] 各ホームに設置		車いす対応 オストメイト対応 ベビーベッド有り		
自治医大	[出入口～改札] 東口・西口ともに設置 [改札口～ホーム] 各ホームに設置	[出入口～改札] 東口に上りのみ設置 [改札口～ホーム] 各ホームに上りのみ設置	車いす対応 オストメイト対応	東口広場および市道7002号線（自治医大に向かう道路）においてバリアフリー整備予定	
小金井	[出入口～改札] 東口・西口ともに設置 [改札口～ホーム] 各ホームに設置		車いす対応 オストメイト対応 ベビーベッド有り		

9 公共交通の情報提供状況

- 各事業者ともに時刻表、路線図、乗車方法、運賃等の基本的な情報はHPで調べることが可能である。
- 関東自動車と小山市では、バスロケーションシステムを導入しており、バスの位置がリアルタイムで確認できる。
- 他交通との乗り継ぎに関する情報はほぼない。

ホームページでの提供情報

	JR東日本	関東自動車	小山市 (おーバス)	下野市 (おでかけ号)
時刻表	○	○	○	—
路線図	○	○	○	—
乗車方法	○	○	○	○
運賃	○	○	○	○
定期券運賃	○	○	○	—
時刻・運賃等の検索システム	○	○	○	—
運行状況 位置情報システム	○ ×	○ ○	○ ○	× ×
他交通との乗継に関する情報	×	×	△ 下野市内での乗継情報はなし	×
新着情報の更新	○ ダイヤ改正など	○ 臨時便、期間限定切符など	○ 臨時便、新規路線など	×

※「—」は該当しない項目

バスロケーションシステム（位置情報システム）導入状況

関東自動車および小山市はスマートフォンやパソコンでバスの運行状況が確認できるバスロケーションシステムを導入している。



▲関東自動車
スマホ版バスロケーションシステム



▲おーバス
スマホ版バスロケーションシステム

バス接近表示機の導入状況

関東自動車バスはJR宇都宮駅西口バスターミナルにバス接近表示機（デジタルサイネージ）を導入しているが、下野市内には、未導入である。

▶宇都宮駅のバス接近表示機（関東自動車HPより）



3. 現状と課題

	現状	課題
地勢・土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域が駅周辺と南河内地区の一部に分布 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の良好な都市環境の形成のため、立地適正化計画と連携した移動環境の整備を図る必要がある。
人口	<ul style="list-style-type: none"> 将来にわたる人口減少と高齢化の進行 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が公共交通を利用して、買い物や通院といった日常生活を送れる環境を整える必要がある。
日常生活圏	<ul style="list-style-type: none"> 就業者はＪＲ沿線の近隣市との流動が多い 通学者はＪＲ沿線以外の市町へも流動がある 	<ul style="list-style-type: none"> ＪＲ利用の通勤・通学者のために、バスとの接続や乗換拠点の機能強化を図る必要がある。
産業・観光	<ul style="list-style-type: none"> 都心からのアクセスが良い 観光資源が駅から離れたところに点在 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道によるアクセスの良好さを活かすために、駅からの二次交通として利用できる移動手段を充実させる必要がある。
施設分布	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能は概ね駅周辺に分布しているが、公共施設は郊外にも点在 	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用者の移動ニーズを把握し、それらを満たす公共交通の在り方を検討する必要がある。
交通行動	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の交通分担率が約7割 自動車保有台数は近年は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化に向けて自動車から公共交通へと転換を促す施策等が必要である。
公共交通の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 全人口の約6割の公共交通空白人口を、デマンドバスでカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドバスのカバーエリアが広いため、運行形態を見直す必要がある。
公共交通の運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 終バス時間が早い路線があり、夜間ＪＲからの乗り継ぎができない 	<ul style="list-style-type: none"> 夜間の交通の確保が必要である。
公共交通の運営状況	<ul style="list-style-type: none"> デマンドバスの年間利用者は減少、公費負担が大きい 交通事業者の運転手不足が深刻 	<ul style="list-style-type: none"> デマンドバスの利用促進につながる施策等が必要である 運転手不足を見据えた路線バス運行の効率化が必要である。
公共交通の施設等整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 駅や路線バスの車両はバリアフリーに対応している 	<ul style="list-style-type: none"> 待合環境や駅広場等の駅の周辺のバリアフリー化も推進していく必要がある。
公共交通に関する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムが導入されている デマンドバスの情報提供が不足している 	<ul style="list-style-type: none"> パソコンやスマホを持たない高齢者などにもわかりやすい情報提供方法を検討する必要がある。