

# 下野市地域公共交通網形成計画 (素案)

下野市

# 目次

第1章 はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 計画の区域.....	1
1.3 計画の期間.....	1
第2章 上位計画・関連計画の整理.....	2
2.1 上位計画・関連計画.....	2
2.2 計画の位置付け.....	4
第3章 下野市の公共交通を取り巻く現状と課題.....	5
3.1 下野市の現況.....	5
3.2 下野市の公共交通に係る現況.....	15
3.3 各種調査.....	29
3.4 現状からみる課題.....	44
第4章 地域公共交通網形成計画の基本的な考え方.....	46
4.1 基本方針と目標.....	46
4.2 目標を達成するために実施する施策.....	48
第5章 計画の推進について.....	57
5.1 計画の評価指標.....	57
5.2 計画のスケジュール.....	59
5.3 推進体制.....	60

# 第1章 はじめに

---

## 1.1 計画策定の背景と目的

下野市では、「下野市地域公共交通総合連携計画」に基づき、高齢者や子育て世帯など、誰もが快適に移動できる交通環境の整備を進め、地域公共交通事業の推進を図ってまいりました。平成23年11月にはデマンドバス「おでかけ号」の運行を開始し、高齢者を中心に市内の移動手段の一つとして利用されています。運行形態については、利便性向上へ向けて細かな変更を行いながら運行してきたところですが、利用者数については計画利用者数に達していない状況となっており、経済性の面からも運行形態の見直しが求められます。

また、人口減少や少子高齢化が進展し、交通事業者においても人手不足が今後ますます深刻になることが予測される中、安定した公共交通網を維持していくためには、既存の鉄道や路線バス等の利便性や効率性の向上を図り、デマンドバスを含めたあらゆる交通手段を活用した公共交通システムを検討し、コンパクトシティのまちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通を再構築する必要があります。さらに、本市では令和元年10月に上三川町・壬生町と1市2町広域連携バス「ゆうがおバス」の実証運行を開始しました。このように市域を超えた広域的な公共交通網も含めて、利用ニーズに応じた地域公共交通の在り方を検討する必要があります。

令和2年度で「下野市地域公共交通総合連携計画」が終了を迎えることから、引き続き交通環境の整備の推進及び持続可能な地域公共交通に取り組む必要があるため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、「地域公共交通網形成計画」を策定します。計画的な交通環境整備を推進することで、市民の皆様には快適な暮らしを提供し、第二期下野市総合計画の将来像である「ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市」の実現を目指します。

## 1.2 計画の区域

本計画は下野市全域を対象区域とします。

## 1.3 計画の期間

本計画の計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

## 第2章 上位計画・関連計画の整理

### 2.1 上位計画・関連計画

栃木県および下野市において、公共交通に関連した各種計画が策定されています。

表 2-1 栃木県の関連計画

計画名	所管	公共交通に関連する内容
とちぎの道路・交通ビジョン ～県土 60 分構想 2016～ (平成 28 年度策定)	栃木県 県土整備部 交通政策課	①市町内の「地域を支える交通ネットワーク」 ②県内の市町域を超えた「県内各拠点を結ぶ交通ネットワーク」 ③全国・海外へ広がる「全国・海外と連携する交通ネットワーク」の充実と強化 を基本施策とする。 【具体施策】 ・生活交通の維持・充実を支援 ・バス停上屋・ベンチ・駐輪場の整備 ・広域バス網の維持・充実や鉄道駅のバリアフリー化 ・鉄道駅での二次交通への乗り換え機能の充実 ・全国・海外からの来訪者にやさしい道路案内や公共交通利用環境整備 など

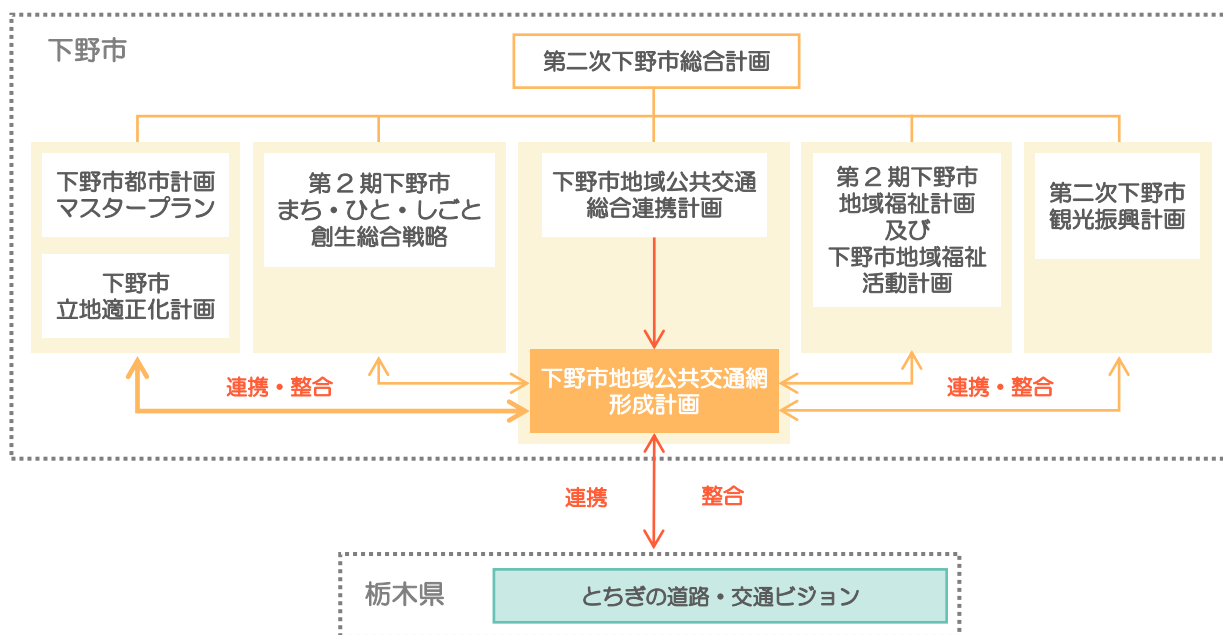
表 2-2 下野市の関連計画

計画名 所管	計画期間	公共交通に関連する内容
第二次下野市総合計画 (平成 27 年度策定)	平成 28 年度 ～ 令和 7 年度	土地利用構想では、各種機能を集積させる拠点機能を配置し、市内外の広域的交流を活発にするための広域連携軸を設定する。 また、公共交通に関連する基本施策として「快適に暮らせる環境づくり」を掲げる。 【具体施策】 ・ デマンドバス交通の充実 ・ 広域的な公共交通の検討 など
下野市 総合政策部 総合政策課		
下野市都市計画マスター プラン《改定版》 (平成 28 年度策定)	平成 29 年度 ～ 令和 7 年度	「公共交通利用環境の充実」を公共交通関連の施策とする。 【具体施策】 ・ 駅周辺のバリアフリー化の促進 ・ 「駅周辺の生活拠点」の中心でもある 3 駅における利用環境の向上 ・ 路線バスおよびデマンド交通の充実 ・ 駅の自転車駐車場環境の充実 など
下野市 建設水道部 都市計画課		
下野市立地適正化計画 (平成 30 年度策定)	目標年度： 令和 17 年度	3 駅周辺に都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、仁良川地区には「郊外型居住区域」を設ける。 公共交通関連の誘導施策として、「居住誘導区域内での移住・定住者の増加」を掲げる。 【具体施策】 ・ デマンド交通などの公共交通の向上 ・ 駅周辺のバリアフリー化を視野に入れた歩道改良 など
下野市 建設水道部 都市計画課		
第 2 期 下野市まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (令和元年度策定)	令和 2 年度 ～ 令和 6 年度	「公園・緑地・交通環境の整備、上下水道事業の推進」、 「魅力あふれる『観光まちづくり』」、および「快適に暮らせる環境づくり」を施策に掲げる。 【具体施策】 ・ 自治医大駅周辺整備事業 ・ 観光自転車運営事業 ・ デマンドバス交通の充実 ・ 広域的な公共交通の整備・拡大 など
下野市 総合政策部 総合政策課		
下野市地域公共交通総合 連携計画 (平成 22 年度策定 平成 27 年度改定)	平成 28 年度 ～ 令和 2 年度	事業方針として、 (1) デマンド交通の利用促進 (2) デマンド交通の役割の明確化 (3) 利用ニーズを反映したデマンドバスの運行 (4) 市民・交通事業者・行政の連携 (5) 商店街・商業施設と連携 (6) 環境や利用者に配慮した公共交通サービスを掲げ、サービス内容や運賃等の運行形態についての計画を示す。 【具体施策】 ・ 高齢者および子育て世帯への外出支援 ・ デマンド交通の役割に関する情報提供 ・ 地域公共交通会議における検討 ・ 公共交通への乗り換え等の推進 など
下野市 市民生活部 安全安心課		
第 2 期下野市地域福祉計画 及び下野市地域福祉活動計画 (平成 28 年度策定)	平成 29 年度 ～ 令和 3 年度	公共交通に関連する施策として「バリアフリーの促進」を掲げる。 【具体施策】 市の取り組み： ・ 公共施設や公共交通機関等のバリアフリー化の推進 社会福祉協議会の取り組み： ・ 外出支援サービス、福祉バスの運行
下野市 健康福祉部 社会福祉課 下野市社会福祉協議会		
第二次下野市観光振興計画 (平成 30 年度策定)	令和元年度 ～ 令和 5 年度	「観光自転車の活用」、「観光ルートの再構築」が公共交通に関連する事業として挙げられる。 【具体施策】 ・ 痛チャリの配備 ・ レンタサイクルの配備箇所検討 ・ 新たなスポットを含めたルート検討 など
下野市 産業振興部 商工観光課		

## 2.2 計画の位置付け

本計画は、令和2年度に計画期間の終了を迎える「下野市地域公共交通総合連携計画」を踏まえ、まちづくりとの連携を図り、面的な公共交通ネットワークを構築するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定するものです。

「第二次下野市総合計画」を上位計画とし、各分野の計画と連携・整合を図ります。特に平成31年3月に策定された「下野市立地適正化計画」とは密に連携を図る必要があります。また、栃木県の「とちぎの道路・交通ビジョン」との整合を図り、着実に県の計画を推進しうる内容とします。



※下野市都市交通マスタープランが策定中（R2年時点）、R3年度策定予定

図 2-1 計画の位置付け

# 第3章 下野市の公共交通を取り巻く現状と課題

## 3.1 下野市の現況

### 3.1.1 地勢・土地利用

下野市は平成 18 年に南河内町、石橋町、国分寺町が合併し誕生しました。都心から約 85km 圏の栃木県中南部に位置し、高低差の少ない、平坦な地形が特徴です。



図 3-1 下野市の位置図

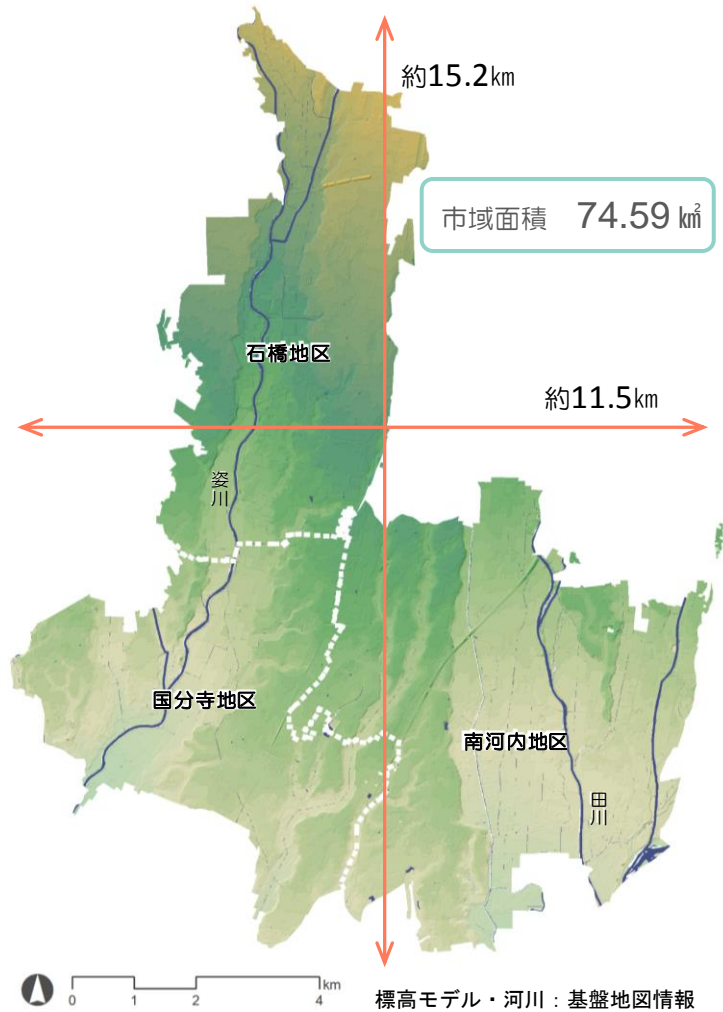


図 3-2 下野市の地勢

土地利用状況は田と畑で総面積の半分以上を占め、市街化区域面積は約 9.8 km<sup>2</sup>で、JR 駅（石橋駅、自治医大駅、小金井駅）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となっています。

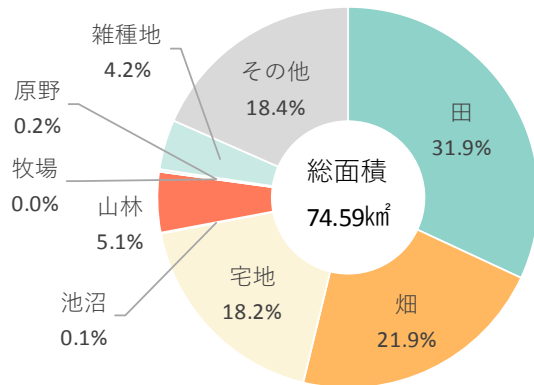


図 3-3 用途別面積比

出典：栃木県統計年鑑（H29 年版）

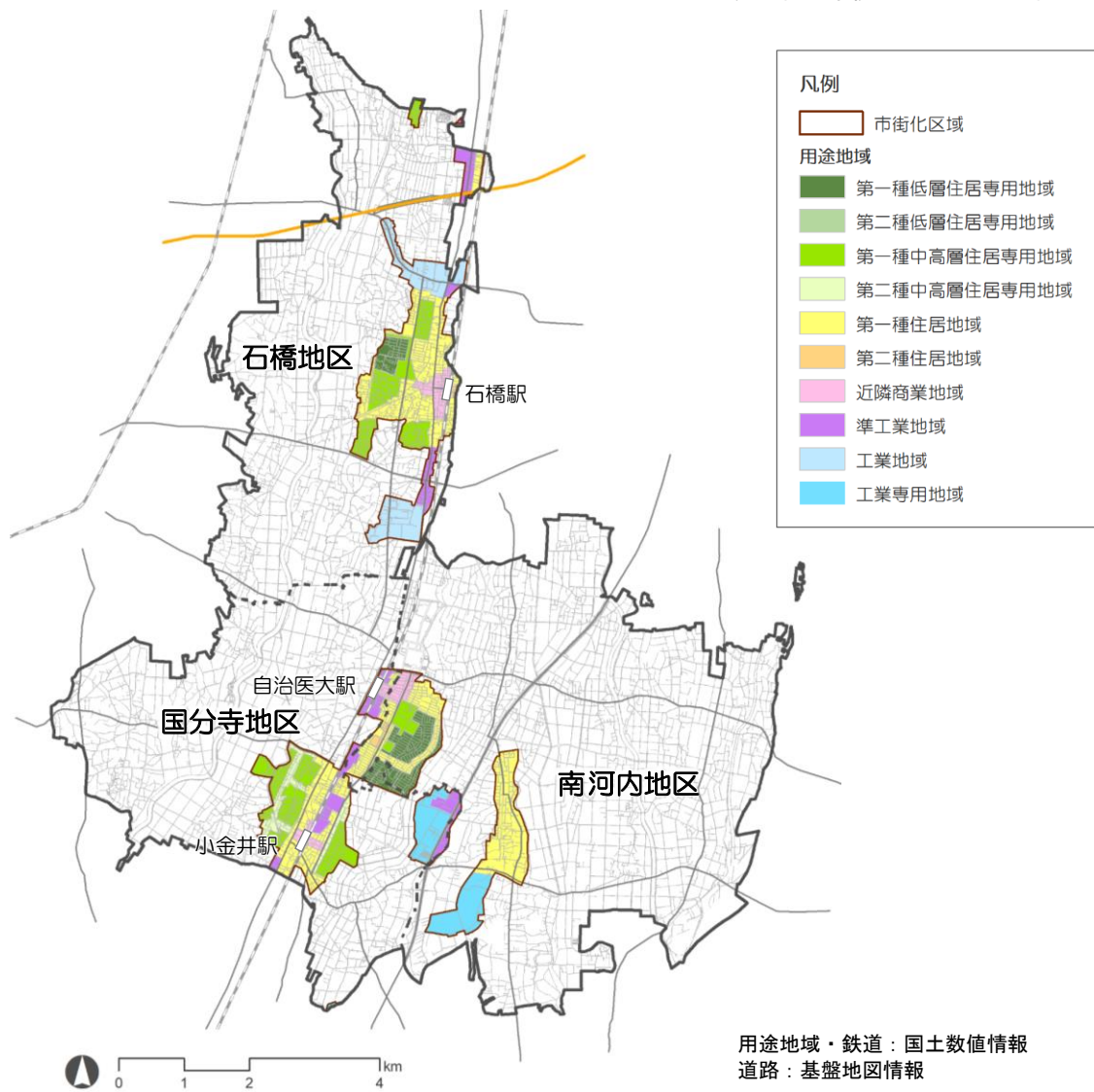


図 3-4 用途地域図



### 3.1.2 人口

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ます。

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ます。

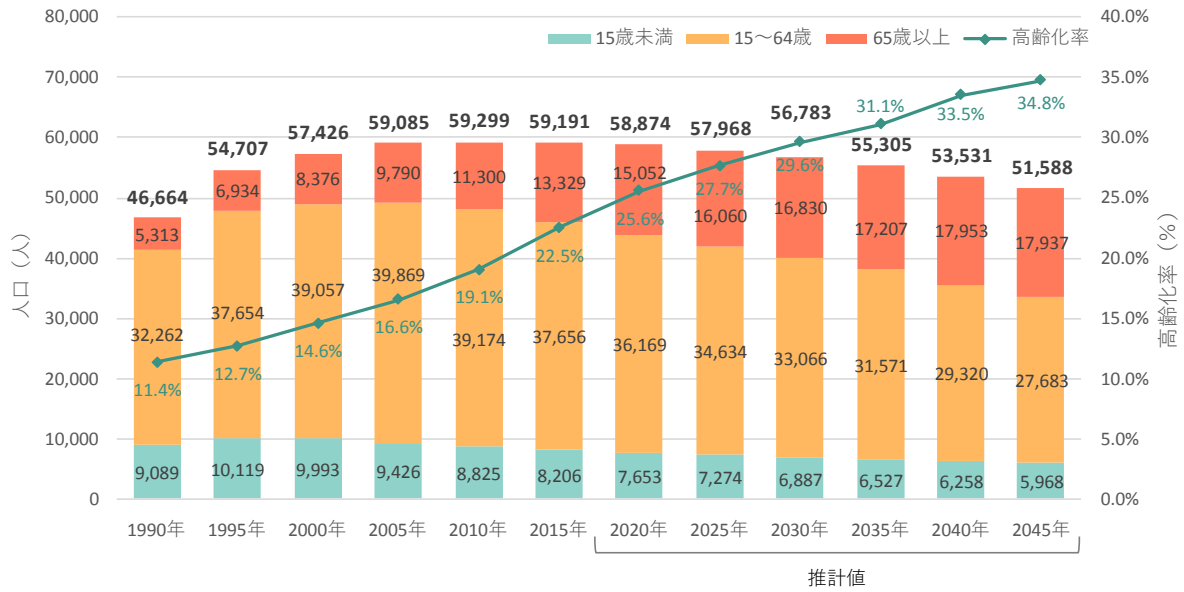


図 3-5 年齢三区分別の人口および高齢化率の推移・将来推計

出典：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

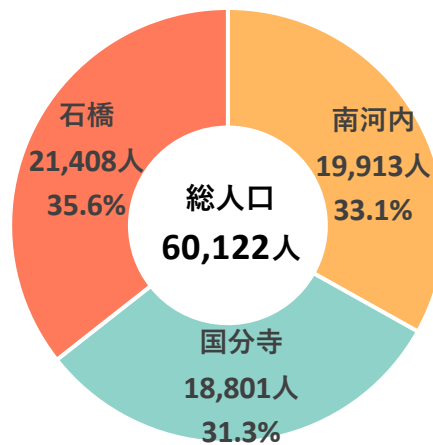


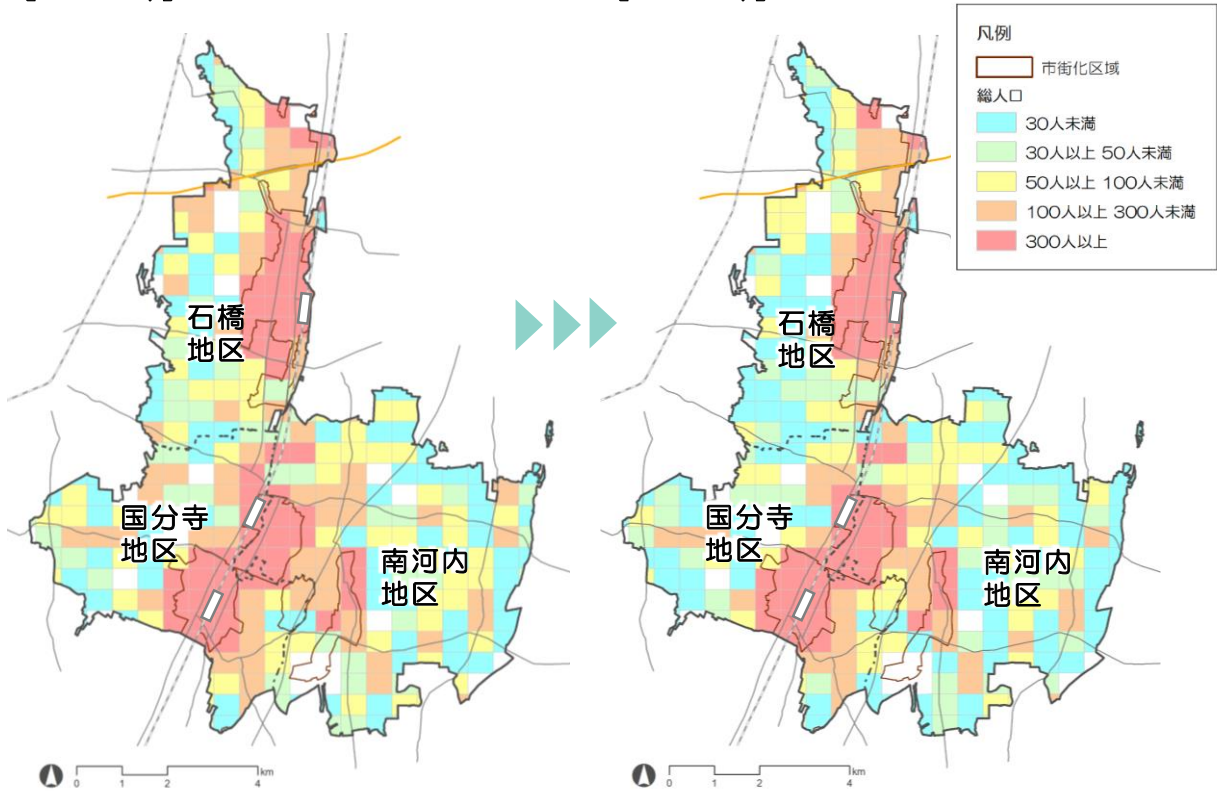
図 3-6 地区別人口

出典：下野市資料 令和元年 5 月 31 日現在

下野市の人口分布は、JR3 駅の周辺に集中が見られ、これらの地域では、人口の減少幅も小さくなっています。また、南河内地区の一部（仁良川地区）にも人口密度が高い地域が見られます。

【2015 年】

【2040 年】



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

図 3-7 人口の分布状況 (2015 年と 2040 年の比較)

※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  
 出典：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

高齢者人口の割合は、下野市全体で 24.2%と栃木県の割合と比べても低い水準となっています。しかしながら、2040 年には、高齢者割合が市全域で著しく高まることが予測されています。

表 3-1 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  
出典：下野市資料、栃木県統計課 年齢別人口調査結果

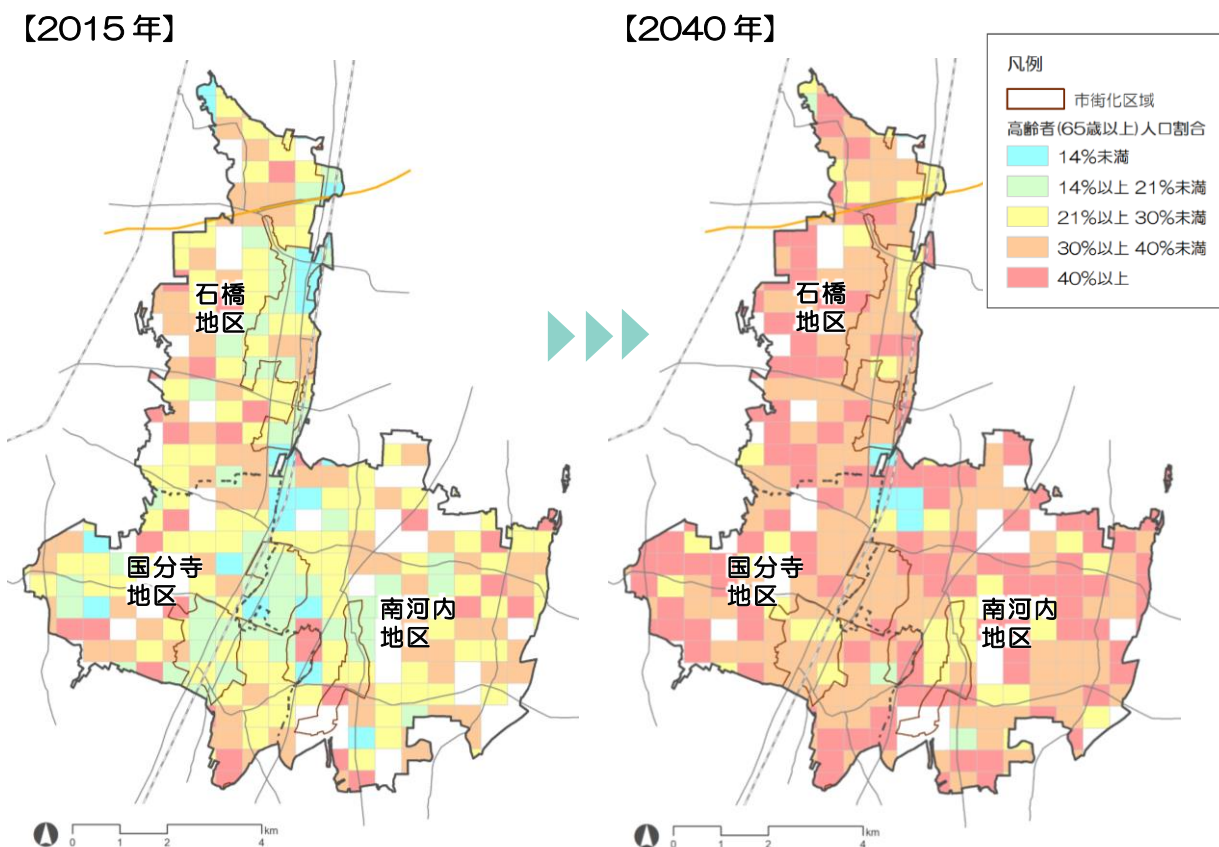


図 3-8 各地区の高齢者人口割合

※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  
出典：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

### 3.1.3 日常生活圏

就業者ではJR宇都宮線沿線の宇都宮市・小山市との流動が多く、県外への流動も見られます。通学者ではJR沿線以外の市町への流動も見られます。

#### 15歳以上の就業者の流動

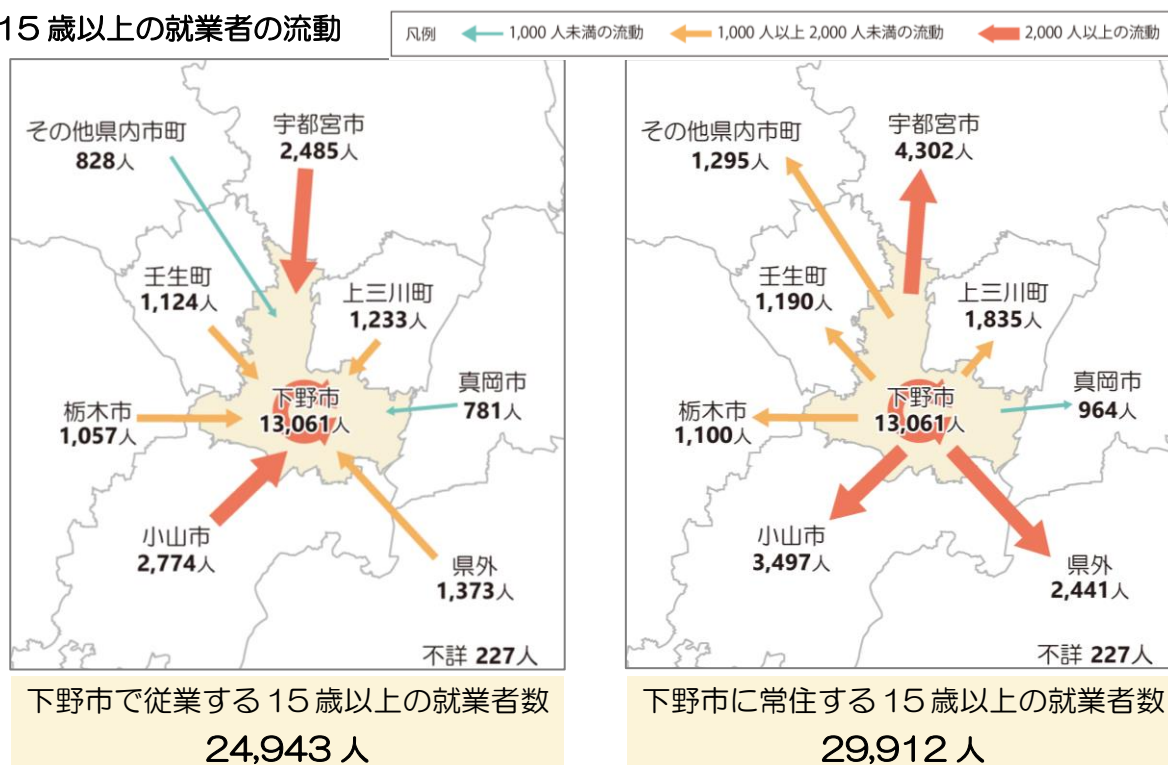


図 3-9 15歳以上の就業者の流動

#### 15歳以上の通学者の流動

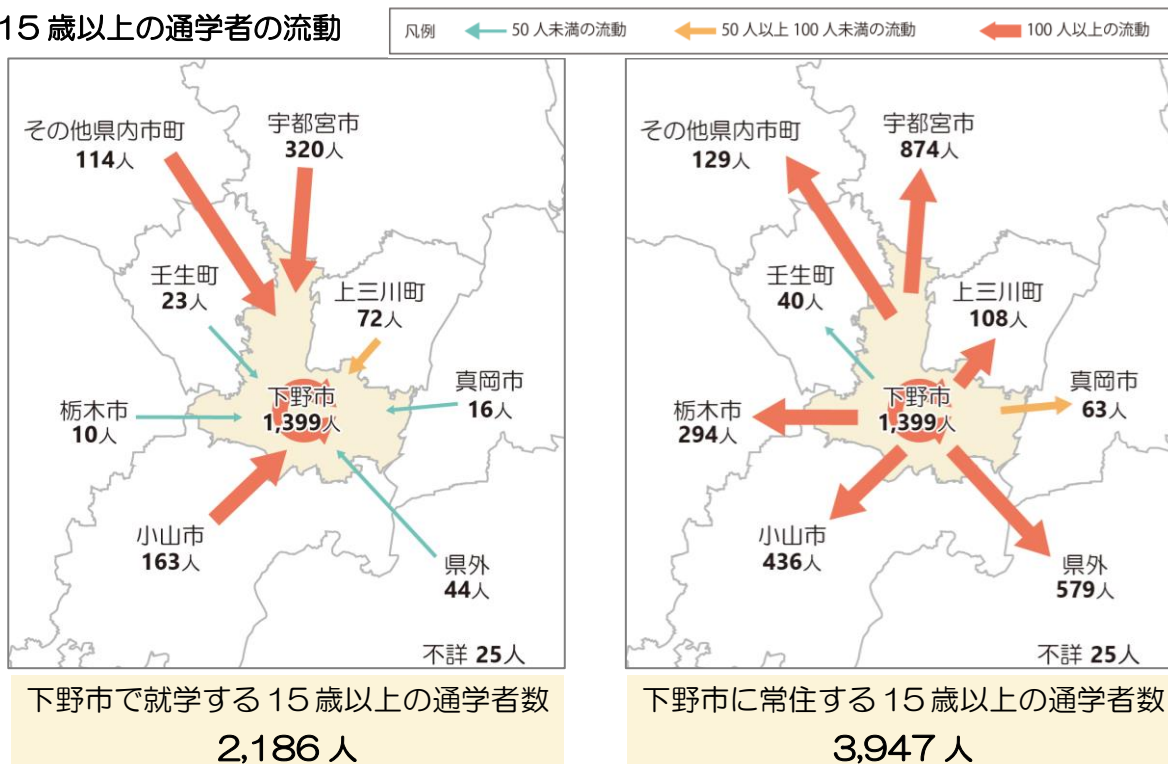


図 3-10 15歳以上の通学者の流動

出典：H27 国勢調査

### 3.1.4 観光

観光客入込数は、平成23年の「道の駅しもつけ」の開業により南河内地区で急増しましたが、近年は減少傾向にあります。

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ですが、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事業を行っています。

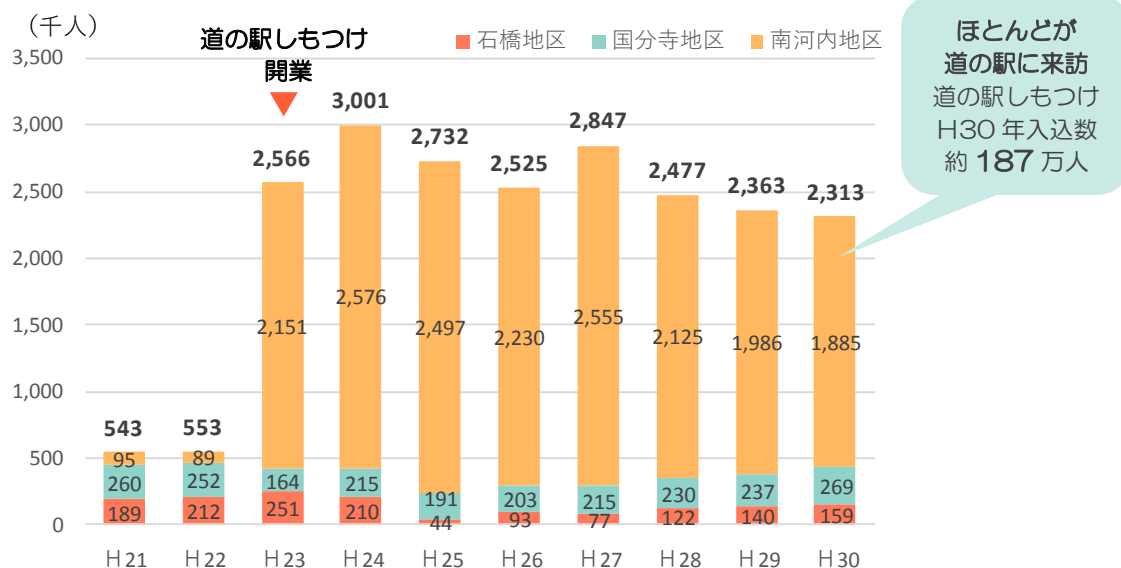


図 3-11 観光客入込数推移

出典：栃木県 観光客入込数・宿泊数 推定調査結果

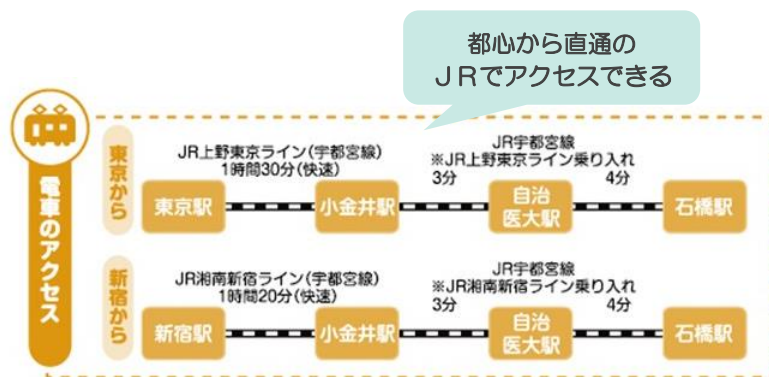


図 3-12 交通アクセス

出典：下野市観光情報サイト



図 3-13 下野市の観光資源

### 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、環境に優しい自転車を活用したレンタサイクル事業「観光レンタサイクル」を実施しています

#### 観光レンタサイクルステーション

(市内6カ所で貸出・返却を行っています)

- ・オアシスポップ館   ・自治医大駅東駐輪場
- ・石橋駅駐輪場      ・三王山ふれあい公園管理事務所
- ・古民家カフェ「夜明け前」   ・下野薬師寺歴史館



### 3.1.5 施設分布

買物施設や市役所、病院など下野市の都市機能の多くはJR3 駅を中心に分布していますが、公共施設については広く分布しています。

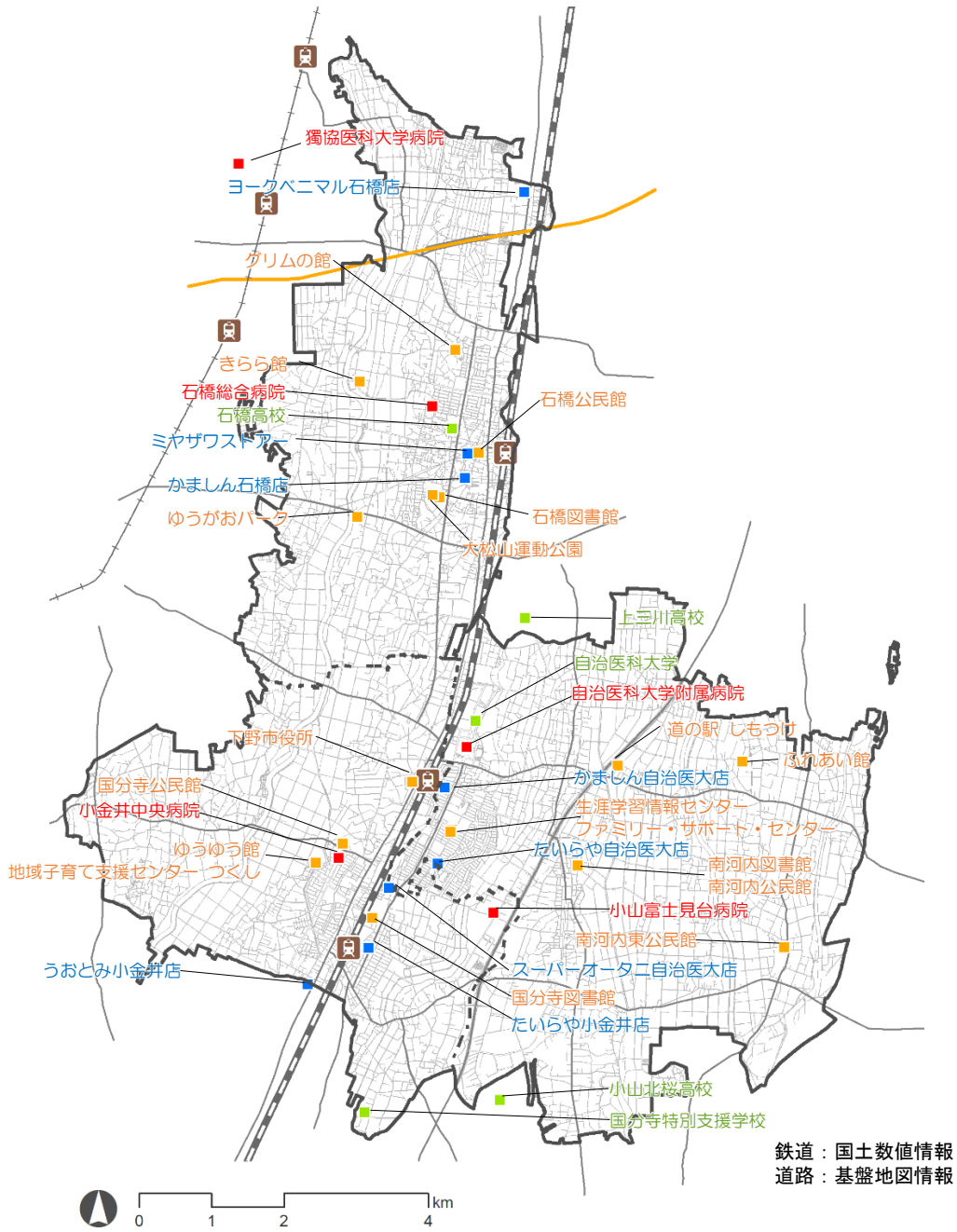


図 3-14 下野市の施設分布状況

### 3.1.6 交通行動

下野市の代表交通手段は自動車が7割超を占めています。近隣他市に比べると、JRの利用が高い傾向にあります。

下野市の自動車保有台数は近年、増加が続いています。一方で、世帯当たりの台数は下野市も栃木県と同様に、世帯数増加により年々減少しています。

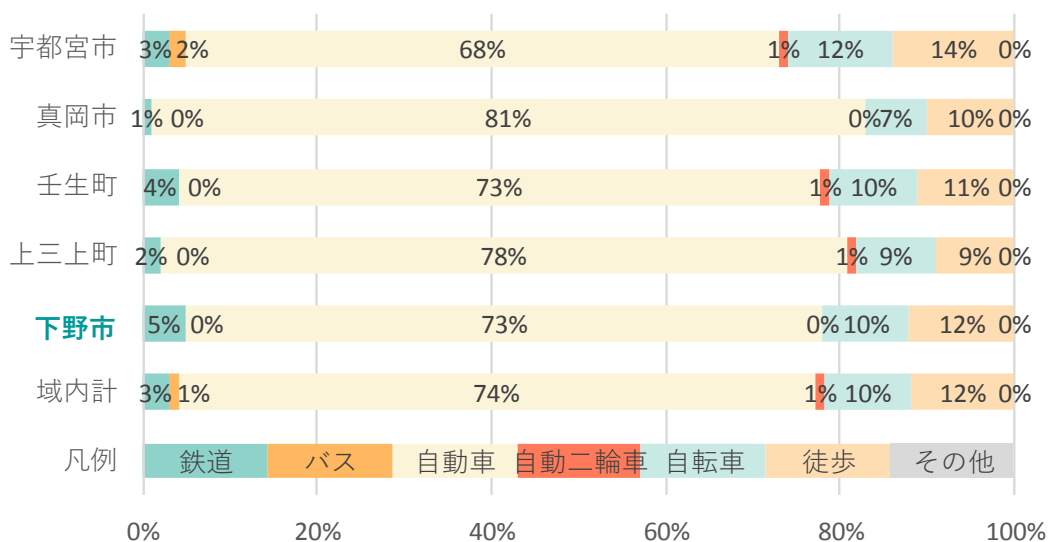


図 3-15 代表交通手段分担率

※県央広域都市圏域内の隣接市のみを掲載  
出典：県央広域都市圏生活行動実態調査 H26

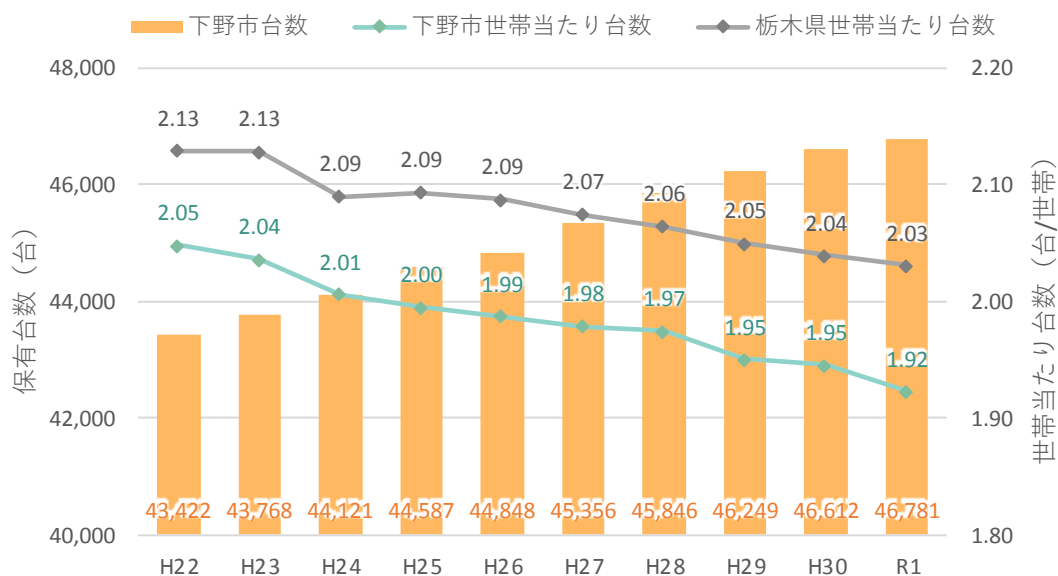


図 3-16 自動車保有台数推移

※保有台数は、軽自動車を除く自動車台数（関東運輸局 統計資料）と軽自動車台数（軽自動車検査協会）の合計値を使用。



## 3.2 下野市の公共交通に係る現況

### 3.2.1 公共交通の種類と整備状況

下野市ではJR宇都宮線を中心に、路線バスが3路線、他市のコミュニティバス1路線が運行されているほか、デマンドバスが運行しています。

令和元年10月からは1市2町広域連携バス「ゆうがおバス」が運行を開始しました。

表 3-2 公共交通の種類

種類	事業者	路線等
鉄道	JR	JR 宇都宮線 (小金井駅・自治医大駅・石橋駅)
路線バス	関東自動車	宇都宮—石橋線 石橋—真岡線 自治医大線
広域連携バス	下野市・上三川町・壬生町 (令和元年10月より 実証運行を開始)	ゆうがおバス JR石橋駅～獨協医科大学病院 JR石橋駅～上三川町ゆうきが丘団地
コミュニティバス	小山市	おーバス羽川線
デマンドバス	下野市	おでかけ号 市内全域(3エリア)
タクシー	6事業所 (下野市内に事業所を持つ 栃木県タクシー協会加入 事業所)	
スクールバス	下野市	閉校した国分寺西小学校区の児童を 対象とした、 国分寺小学校への通学手段
福祉タクシー	20事業所 (下野市福祉タクシー事業※ 協定事業所)	※通常の公共交通利用が困難な方への 福祉タクシー利用券の交付事業
レンタサイクル	下野市観光協会	市内6カ所にステーション



現在、鉄道、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下野市の人口は 4 割となっています。

空白地域となる約 6 割の地域をカバーする公共交通として、「デマンドバスおでかけ号」を運行しています。

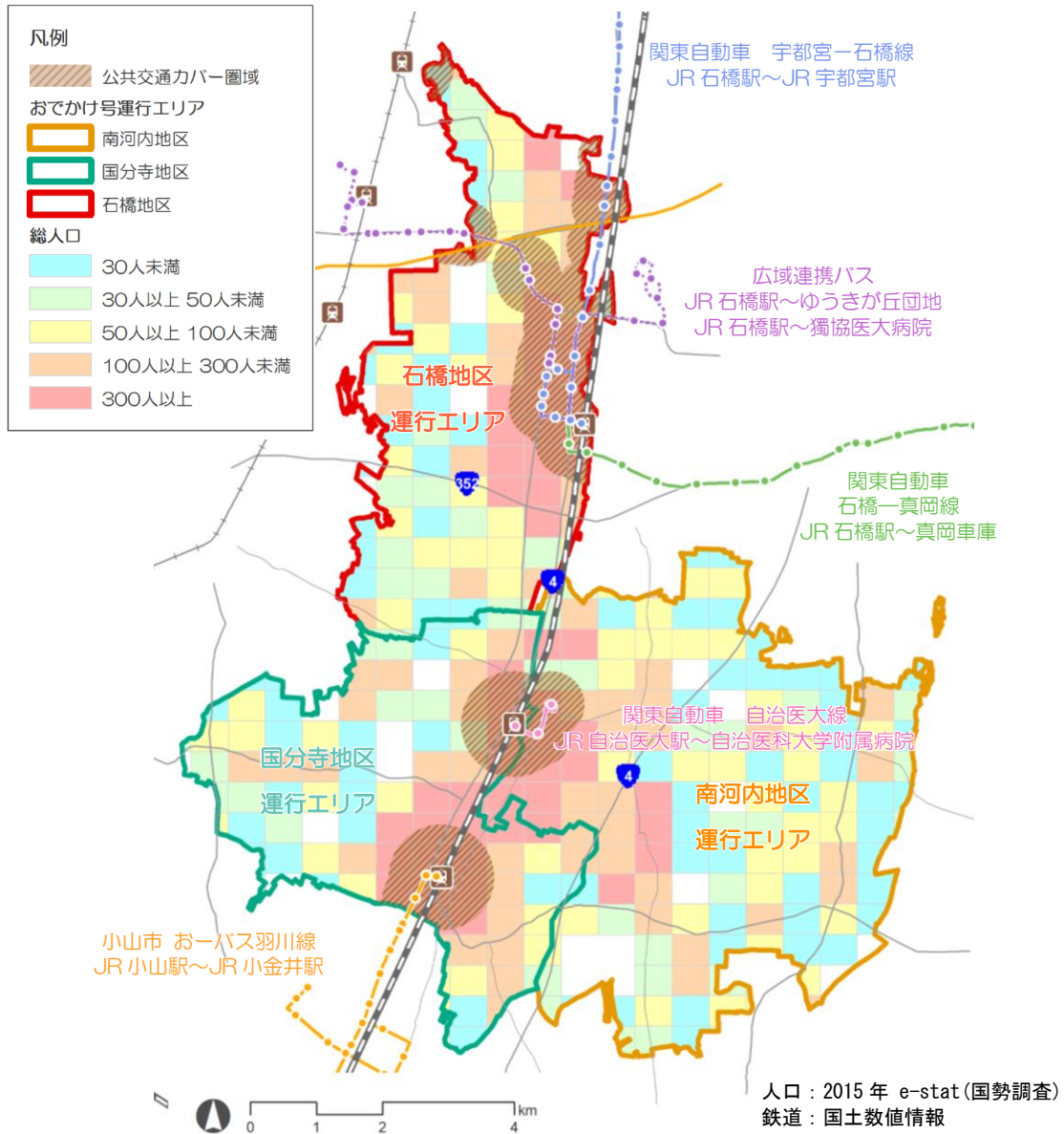


図 3-18 下野市の公共交通の 2015 年人口に対するカバー状況

表 3-3 交通空白状況

	2015年	2040年
公共交通カバー圏域面積	9.8 km <sup>2</sup> (13.2%)	
公共交通カバー圏人口	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%)

※交通空白とは、鉄道駅またはバス停へ徒歩でアクセスできない地域のこと

※交通公共カバー圏は、徒歩圏を考慮し、鉄道駅から800m以内、バス停から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

交通空白地全域をカバー

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

### 3.2.2 公共交通の運行状況・接続状況

JR 宇都宮線は上下線ともに 1 日 100 便を超える運行があり、1 時間に約 3~4 本程度の頻度で運行しています。このうちの 3 割以上は、小金井駅が始発・終着便となる上野方面の電車であり、都心部への移動に関して小金井駅は特に高い利便性となっています。

路線バスでは自治医大線の平日は 1 時間あたり 3~5 本と利便性が高いですが、休日は外来診療がないため便数が半数以下となっています。ゆうがおバス（広域連携バス）石橋駅—獨協線も、獨協医科大学病院の外来診療がない日祝日は運行便数が半数以下となります。

最終バスの時刻は石橋—真岡線が 19 時台、自治医大線は 18 時台であり、最も遅い宇都宮—石橋線では、宇都宮駅行で 21 時台、石橋駅行で 22 時台となっています。

表 3-4 鉄道の便数

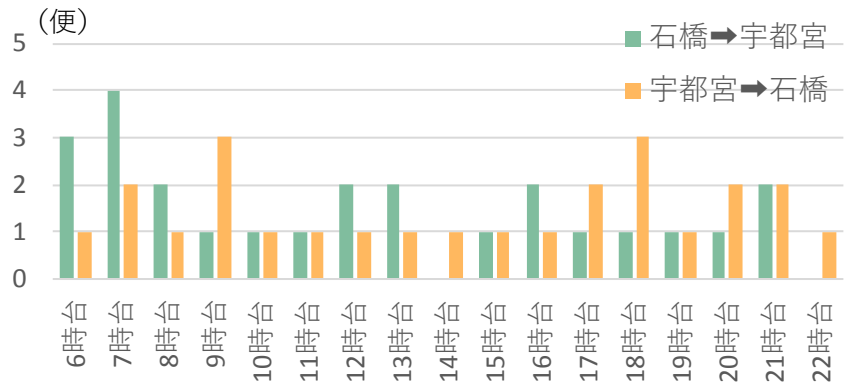
	平日	土日祝
JR 宇都宮線	上り 108 便 (うち 43 便は小金井駅始発) 下り 108 便 (うち 41 便は小金井駅終着)	上り 103 便 (うち 36 便は小金井駅始発) 下り 108 便 (うち 39 便は小金井駅終着)

※上りは大宮・上野・新宿方面、下りは宇都宮・黒磯方面

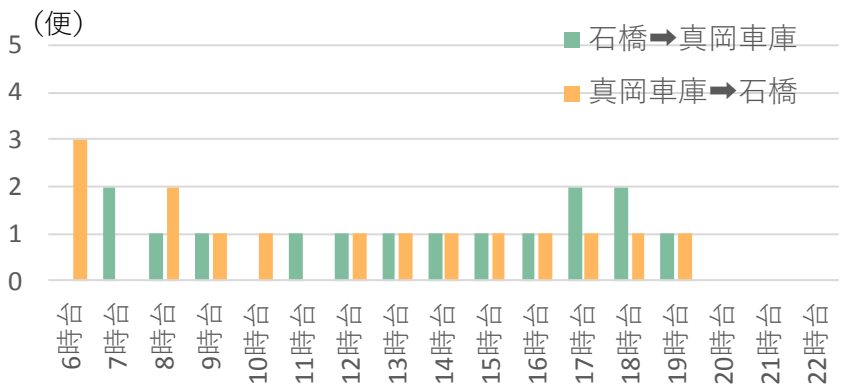
表 3-5 路線バスの便数

	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）
石橋駅—獨協線（ゆうがおバス）	9 便（各方向）	4 便（各方向）
ゆうきが丘循環線（ゆうがおバス）	8 循環	5 循環
羽川線（小山市おーバス）	9 便（各方向）	9 便（各方向）

【宇都宮—石橋線】



【石橋—真岡線】



【自治医大線】

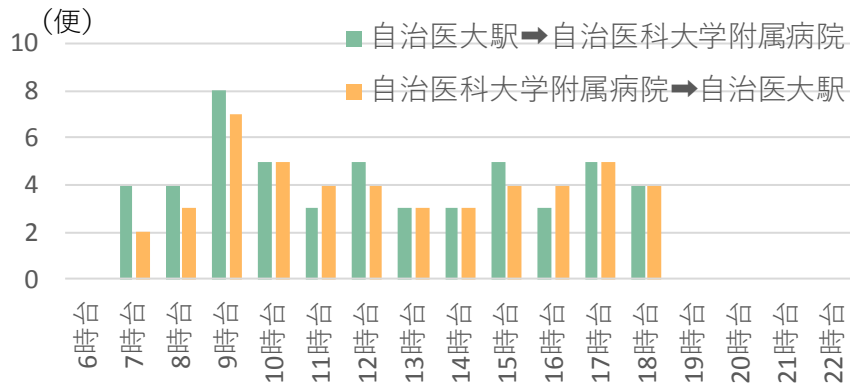


図 3-19 路線バスの時間帯別便数（平日）

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分以内に乗り継げます。

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%となっています。バスの最終便が発車した後に、到着する鉄道（図3-20では「乗継不可」の便）は自治医大駅および小金井駅に到着する下り線で約30%存在します。これは自治医大駅および小金井駅を発車する最終バスの発車時刻が早いことが影響しています。

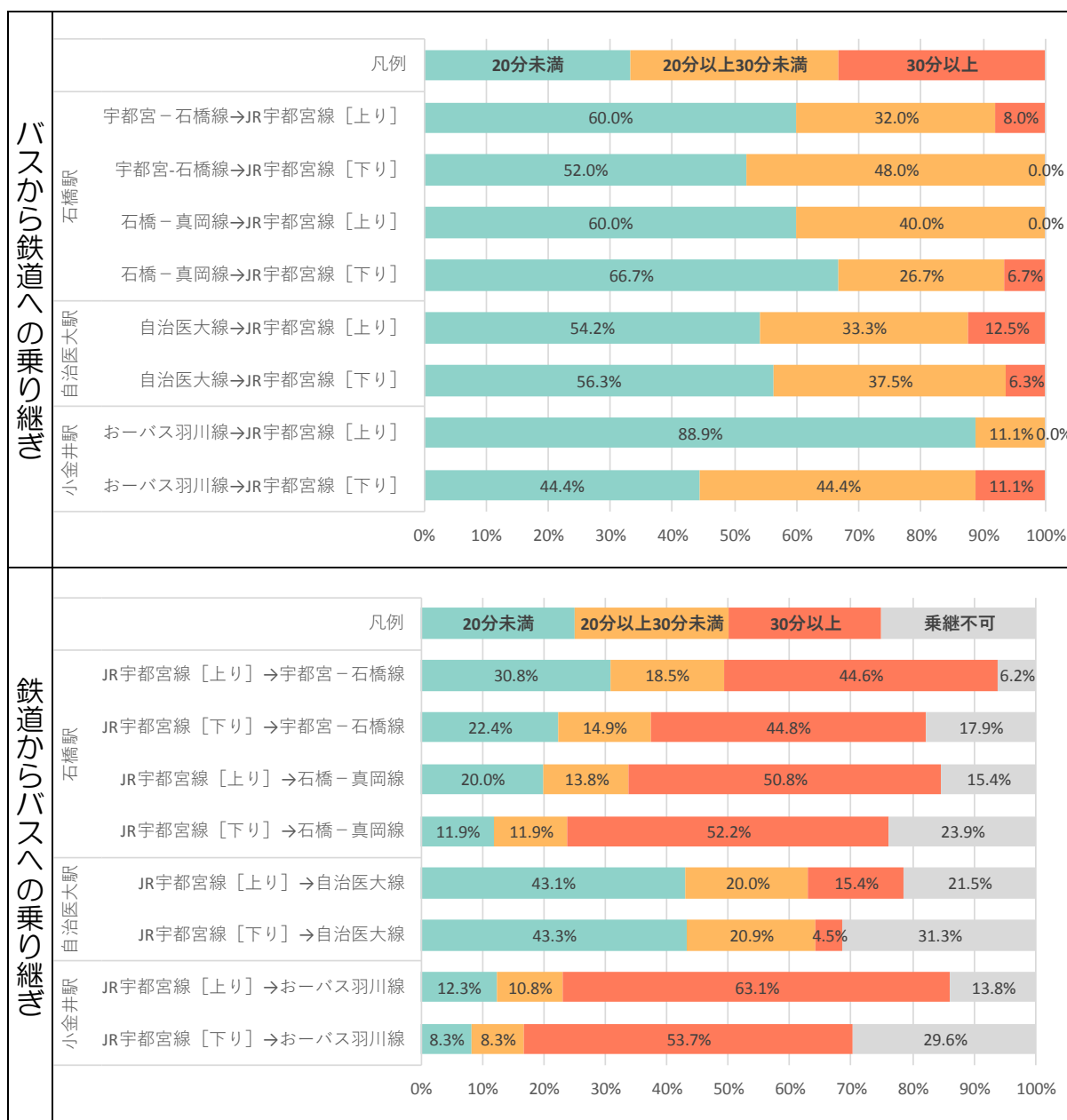


図 3-20 バス・鉄道 接続待ち時間

※高齢者の利用を想定し、乗り継ぎ所要時間は最短で10分かかるものと設定した。（到着して10分以内にバスもしくは電車に乗り継ぐことは想定せず、20分未満に含めて集計）

※最終バスの出発後にJRが到着する場合は、鉄道からバスへの当日中の乗り継ぎができないため「乗継不可」とした。

### 3.2.3 公共交通の利用状況

関東自動車（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ほぼ横ばいで推移しています。

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ます。

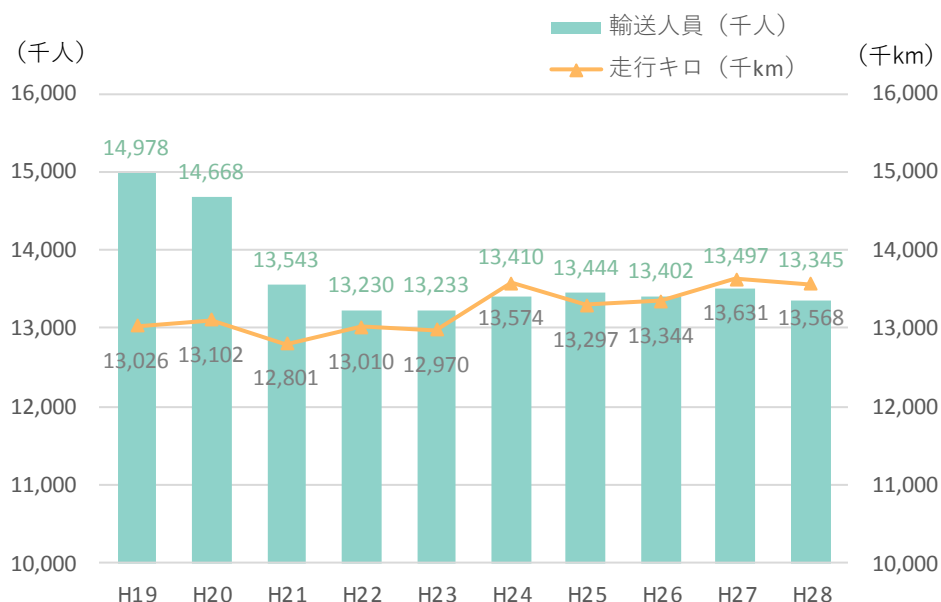


図 3-21 関東自動車 年間輸送人員

※栃木県内を走行する全路線が対象  
出典：栃木県統計年鑑 H29 年版

表 3-6 路線別 輸送人員

	路線	輸送人員 (人)
H30 年 関東自動車輸送実績	宇都宮－石橋線	313,184
	石橋－真岡線	85,202
	自治医大線	151,552
H29 年 小山市輸送実績	おーバス羽川線	93,459

出典：関東自動車提供資料、小山市 HP



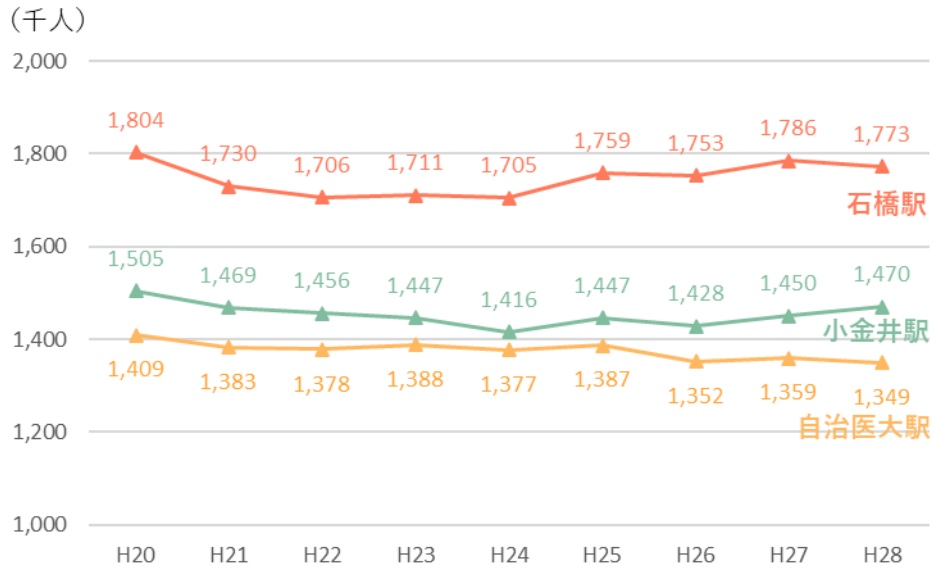


図 3-22 鉄道駅 年間乗車人員

出典：栃木県統計年鑑

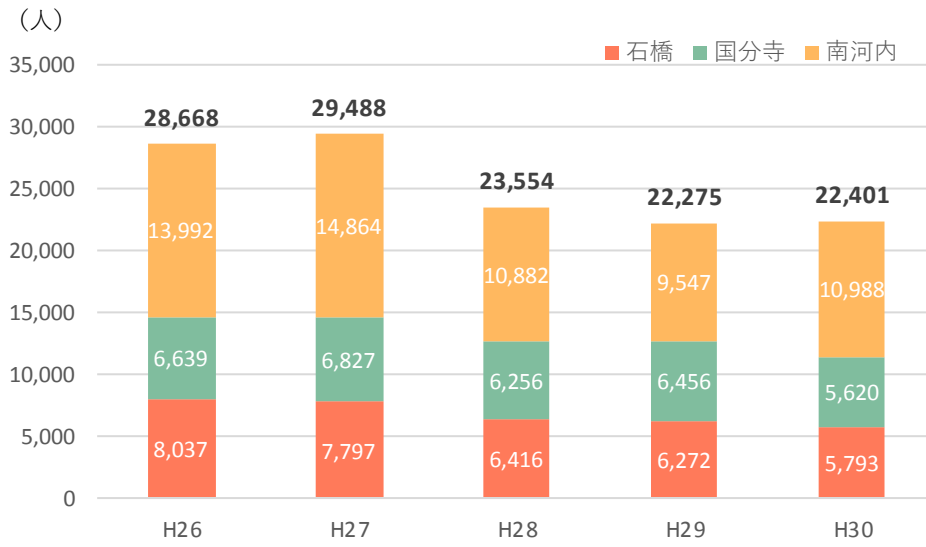


図 3-23 下野市デマンドバス 利用者数

出典：下野市

### 3.2.4 公共交通の運営状況・補助状況

昨今の全国的な認識として、バスやタクシーの運転者の不足が課題となっています。下野市においても、その傾向が見られ、運転手不足に伴う長時間労働も発生しています。

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ことを見込まれます。

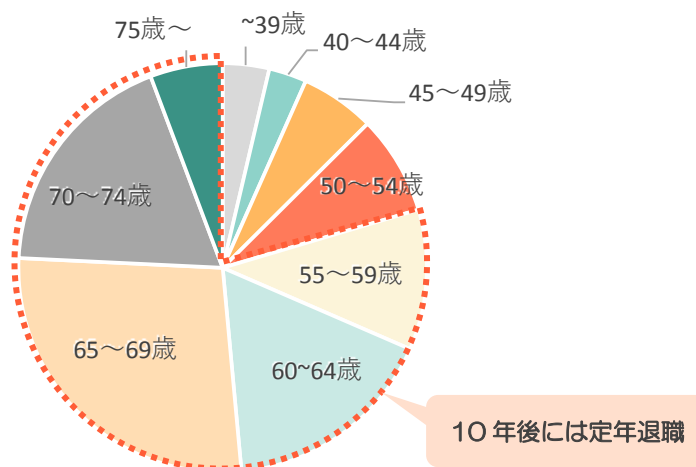


図 3-24 タクシー運転者証交付数 年齢別構成比

※実数非公開

出典：一般社団法人 栃木県タクシー協会提供資料

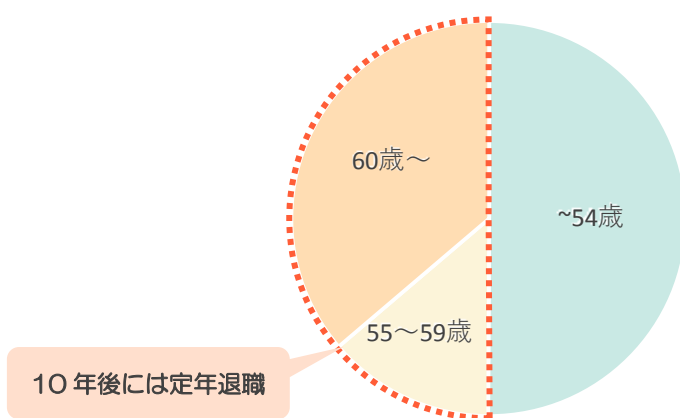


図 3-25 バス運転者数 年齢別構成比

※実数非公開

出典：交通事業者ヒアリング

#### 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

出典：交通事業者ヒアリング

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により運行しています。

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た支援事業を実施しています。

表 3-7 交通運行者に対する支援事業

交通資源の種類	支援形態	運行エリア	備考
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	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	国分寺地区 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)	その他	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)	その他	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)	その他	下野市内	

表 3-8 公共交通利用者に対する支援事業

事業名	導入年度	概要	担当課名
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。	高齢福祉課
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。	社会福祉課
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。	こども福祉課

### 3.2.5 公共交通の施設・設備状況

路線バスではスロープ付きバス車両の導入が進んでいます。また、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ます。

また、駅のバリアフリー化に加えて、自治医大駅東口周辺一帯の整備によって駅へのアクセス性を向上させ、より多くの方にとって鉄道駅および鉄道を利用しやすいものとするために、本市では、自治医大駅東口のバリアフリー整備を予定しています。

表 3-9 車両のバリアフリー整備状況

関東自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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。</li> <li>■ 車いす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。</li> </ul>
小山市おーバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 車いす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。</li> </ul>
下野市おでかけ号	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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、車いす等の持ち込みはできない。</li> </ul>

表 3-10 鉄道駅のバリアフリー整備状況

	石橋駅	自治医大駅	小金井駅
エレベーター	[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・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・西口ともに設置 [改札口～ホーム] 各ホームに設置
エスカレーター		[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	
多目的トイレ	車いす対応 オストメイト対応 ベビーベッド有り	車いす対応 オストメイト対応	車いす対応 オストメイト対応 ベビーベッド有り
その他		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 ※西口はバリアフリー化済	
	 石橋駅前 エレベーター	 自治医大駅 エレベーター	 小金井駅 多目的トイレ

### 3.2.6 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となっています。

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ます。

また、関東自動車では、利用者への情報提供の取組として、接近表示機（デジタルサイネージ）を導入しています。下野市内は未設置ですが、現在はJR宇都宮駅西口バスターミナルで運用が行われています。

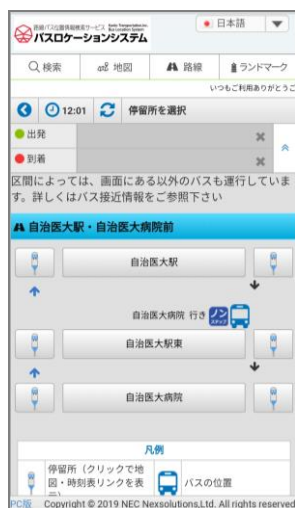
表 3-11 ホームページでの提供情報

	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（下野市のおでかけ号はデマンドバスのため、時刻表や路線図等が存在しない）

#### 【関東自動車】

スマホ版バスロケーションシステム



#### 【小山市おーバス】

スマホ版バスロケーションシステム



図 3-26 バスロケーションシステム（位置情報システム）画面

【関東自動車】

JR 宇都宮駅西口バスターミナルのバス接近表示機  
(デジタルサイネージ)

※下野市内は未導入



図 3-27 バス接近表示機 (宇都宮駅西口バスターミナル)

出典：関東自動車 HP

### 3.3 各種調査

下野市では、公共交通に関する課題を把握するために、以下の調査を実施しました。

- 住民アンケート調査
- 高校生へのアンケート調査
- 企業アンケート調査
- 路線バス利用実態調査

#### 3.3.1 住民アンケート

##### 3.3.1-1 住民アンケート調査概要

公共交通の問題や利用意向、今後の公共交通のあり方等に対する意見の把握を目的に、住民アンケートを実施しました。

表 3-12 住民アンケート調査概要

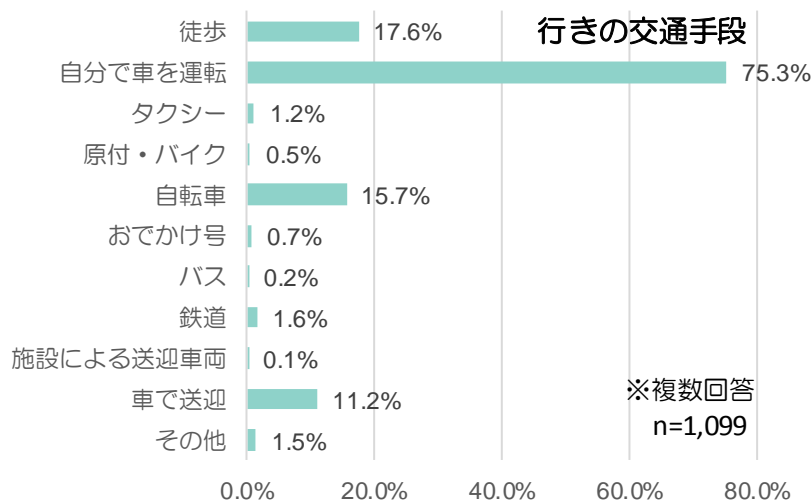
調査対象	2,000 世帯（15 歳以上 65 歳未満：1,000 世帯、 65 歳以上：1,000 世帯）
調査方法	対象世帯に対して郵送配布を行い、郵送回収の他、調査票に添付した QR コードからパソコン・スマートフォン等でも回答可能とした。 なお、調査票は各世帯 2 部ずつ（本人用と家族用）配布した。
調査期間	令和元年 8 月上旬～8 月末
回収数	807 世帯（郵送回収 772 世帯／QR コード回答 35 世帯）※回収率 40.4% 1,227 票（郵送回収 1,192 票／QR コード回答 35 票）

### 3.3.1-2 住民アンケート調査結果

#### (1)利用する交通手段

買い物へ行くとき、通勤・通学時ともに「自分で車を運転」が一際多く、公共交通（特におでかけ号、バス）の利用は徒歩や自転車、車で送迎に比べても少なくなっています。また、これは通院時、私用時についても同様となっており、自動車利用への依存傾向がうかがえます。

#### 【買い物】



#### 【通勤・通学】

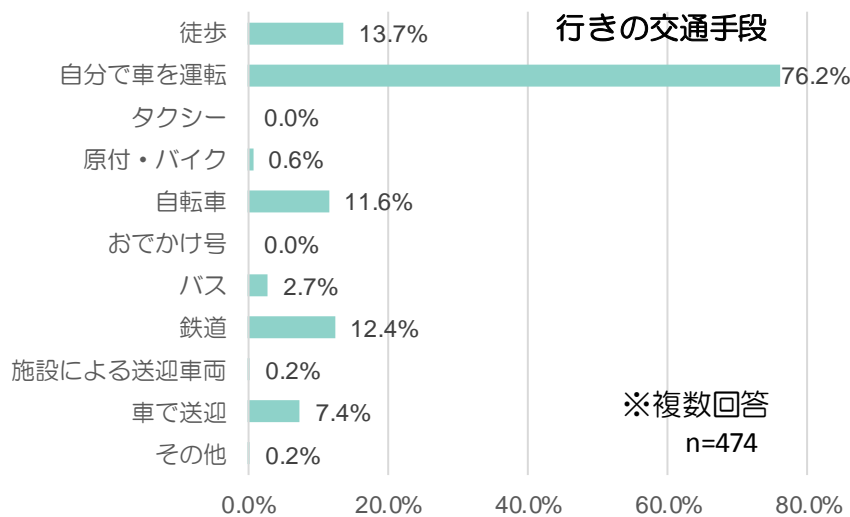


図 3-28 利用する交通手段



(2)公共交通の利用状況

鉄道については「利用している」が約7割である一方、路線バス、デマンドバスともに「利用している」は1割に満たない状況です。

また、約2割は路線バスおよびデマンドバスを「知らない」と回答しており、周知不足が考えられます。

デマンドバスの年齢階層別の利用状況を見ると、74歳以下では利用割合が極めて低いことがわかります。年齢が低いほど「デマンドバスを知らない」割合が増えています。

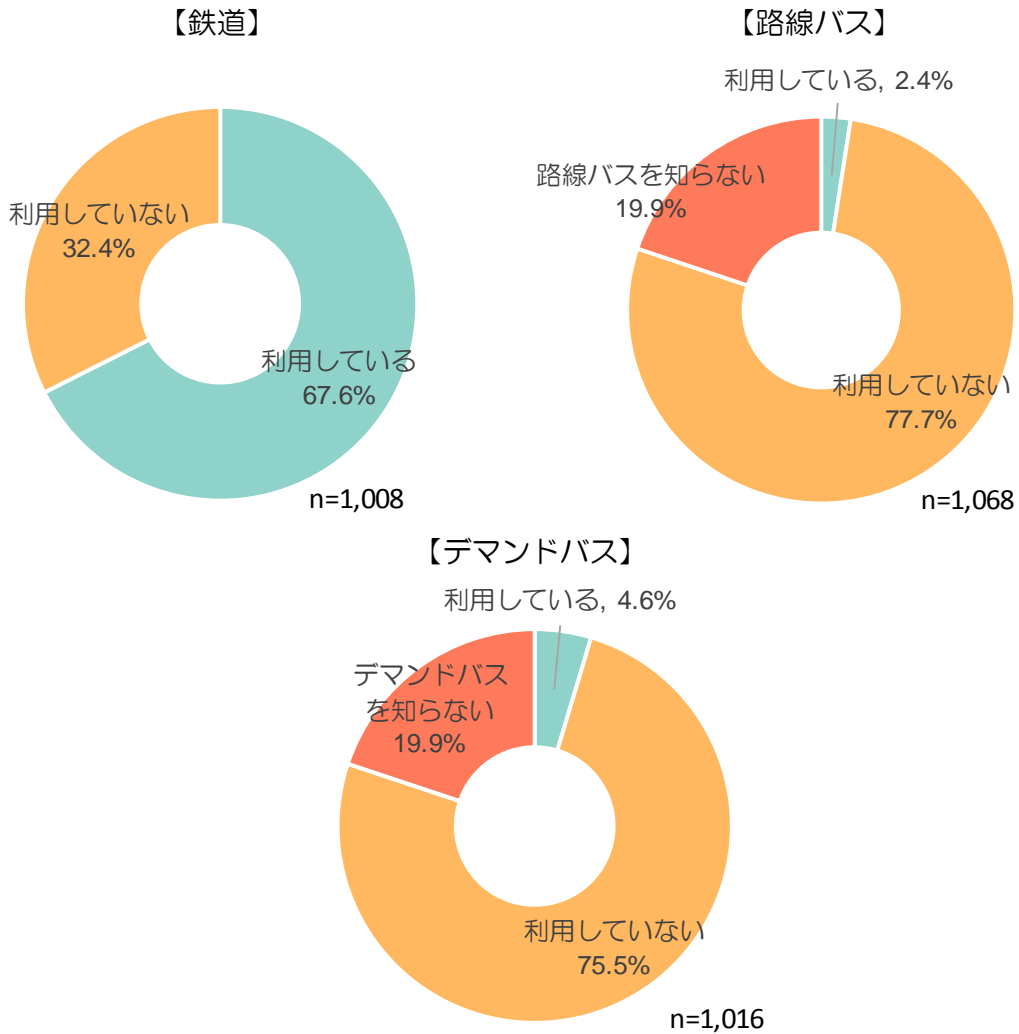


図 3-29 公共交通の利用状況

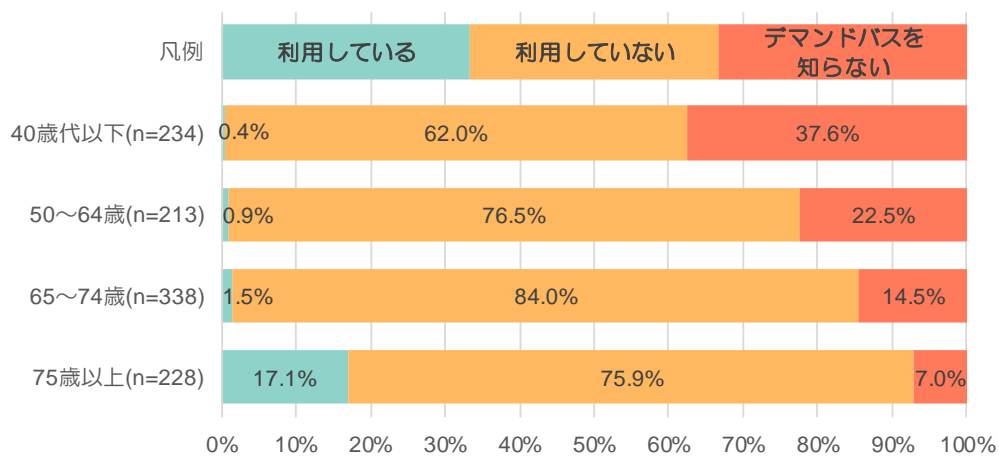


図 3-30 デマンドバスの年齢階層別利用状況

### (3) 路線バスに対するニーズ

路線バス利用者が感じる路線バスの改善点は「運行本数が少ない」という回答、非利用者が路線バスを利用しない理由では「自家用車が便利」という回答が最も多くなっています。

また、「行きたい方向に路線がない」という回答も、利用者・非利用者ともに2番目に多く、路線バスで行きたい場所にはインターパーク、小山市、小金井駅などがあがっています。広域連携バス（ゆうがおバス）が令和元年10月より運行され壬生方面については解消が期待できます。

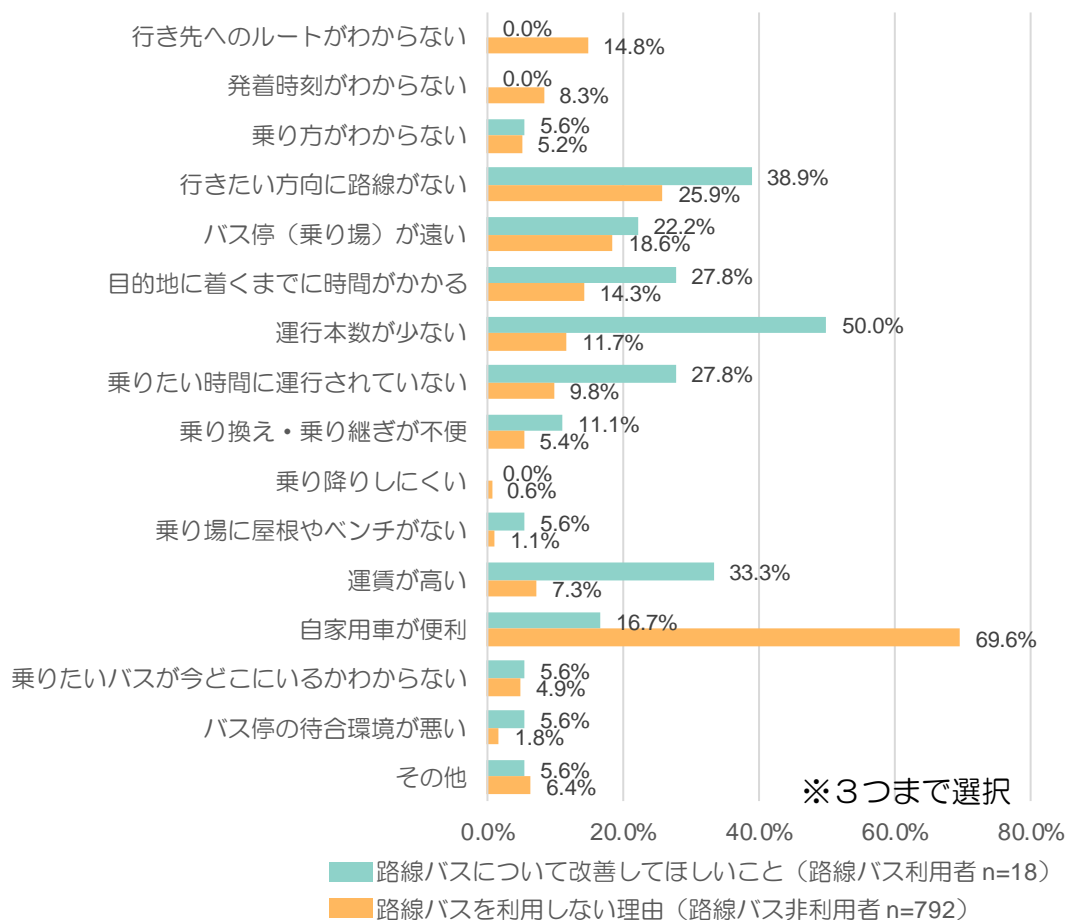


図 3-31 路線バスの改善してほしい点・利用しない理由

表 3-13 路線バスで行きたい場所（多い意見上位10位まで）

場所	票数	場所	票数
インターパーク （宇都宮市・上三川町）	21票	おやまゆうえん ハーヴェストウォーク（小山市）	9票
小山市	14票	自治医大駅	9票
小金井駅	13票	獨協医科大学病院（壬生町）	9票
イオン小山店（小山市）	11票	壬生町	8票
栃木市	10票	道の駅しもつけ	8票
おもちゃのまち駅（壬生町）	9票		

#### (4) デマンドバスに対するニーズ

デマンドバスを利用しない理由では、「利用方法がわからない」という回答が約 3 割あり、周知が不足している可能性があります。

また、利用者、非利用者いずれにとっても、予約に関する課題があることがうかがえます。

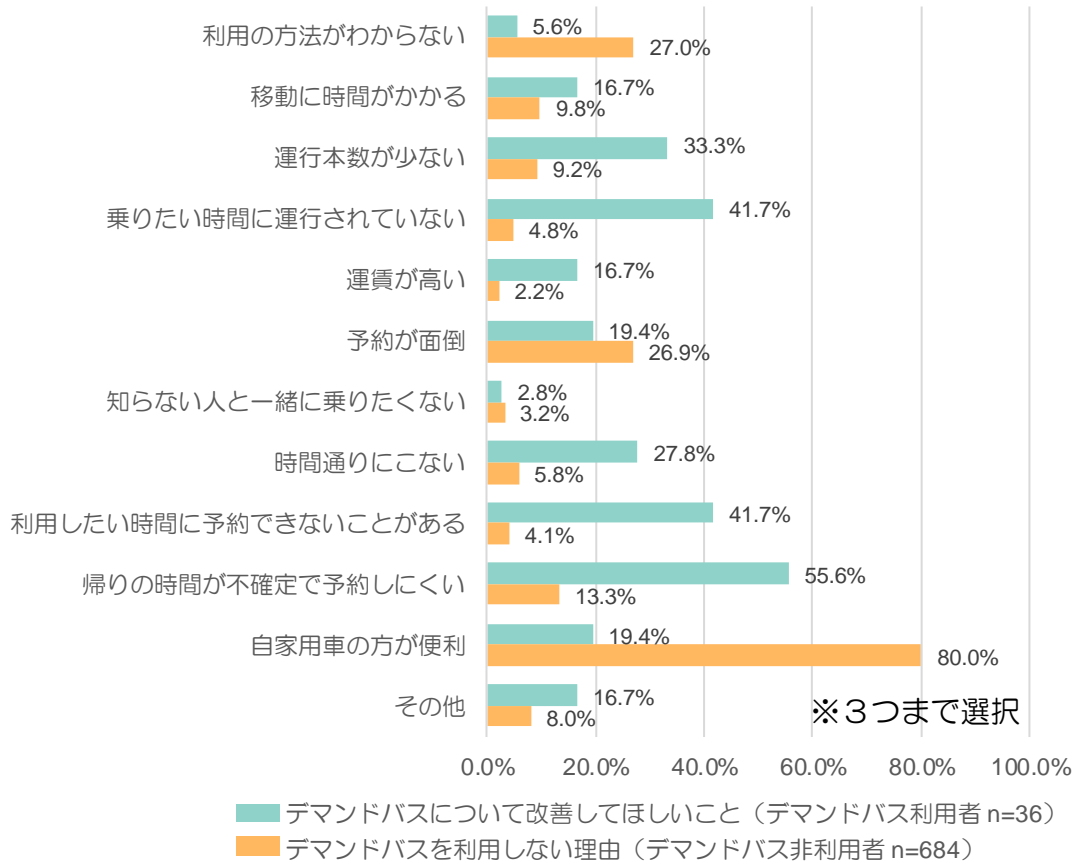


図 3-32 デマンドバスの改善してほしい点・利用しない理由

### 3.3.2 高校生へのアンケート調査

#### 3.3.2-1 高校生へのアンケート調査概要

高校生の通学実態や公共交通の利用状況を把握することを目的に、市内の高校に通う生徒にアンケートを実施しました。

表 3-14 高校生へのアンケート調査概要

調査対象	石橋高校に通う2年生の生徒
調査方法	対象高校に調査を依頼し、教員を通じてアンケートを配布・回収した。
調査期間	令和元年9月中旬～9月末
回収数	215票※回収率90.3%

### 3.3.2-2 高校生へのアンケート調査結果

#### (1) 普段の通学手段

通常利用している通学手段は徒歩・自転車・JRの利用がいずれも約7割となっています。居住地別に見ると、石橋高校はJR石橋駅から徒歩10分程度の距離であり、JR沿線市の宇都宮市、小山市に住む生徒ではJR利用が多くなっています。また、真岡市に住む生徒は路線バス石橋—真岡線があるため、路線バス利用の割合が高くなっています。

一方で、上三川町、壬生町は自家用車での送迎割合が高くなっています。本調査後には、広域連携バスが運行を開始し、通学時間帯の運行便数は多くはありませんが、上三川町および壬生町と石橋駅を結ぶ新たな路線を利用できるようになりました。

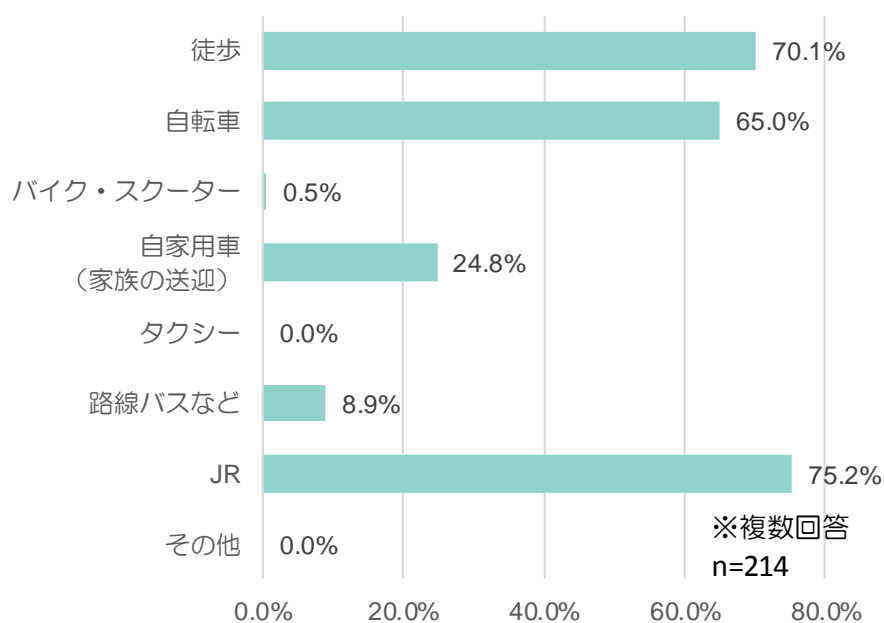


図 3-33 通常利用する通学手段

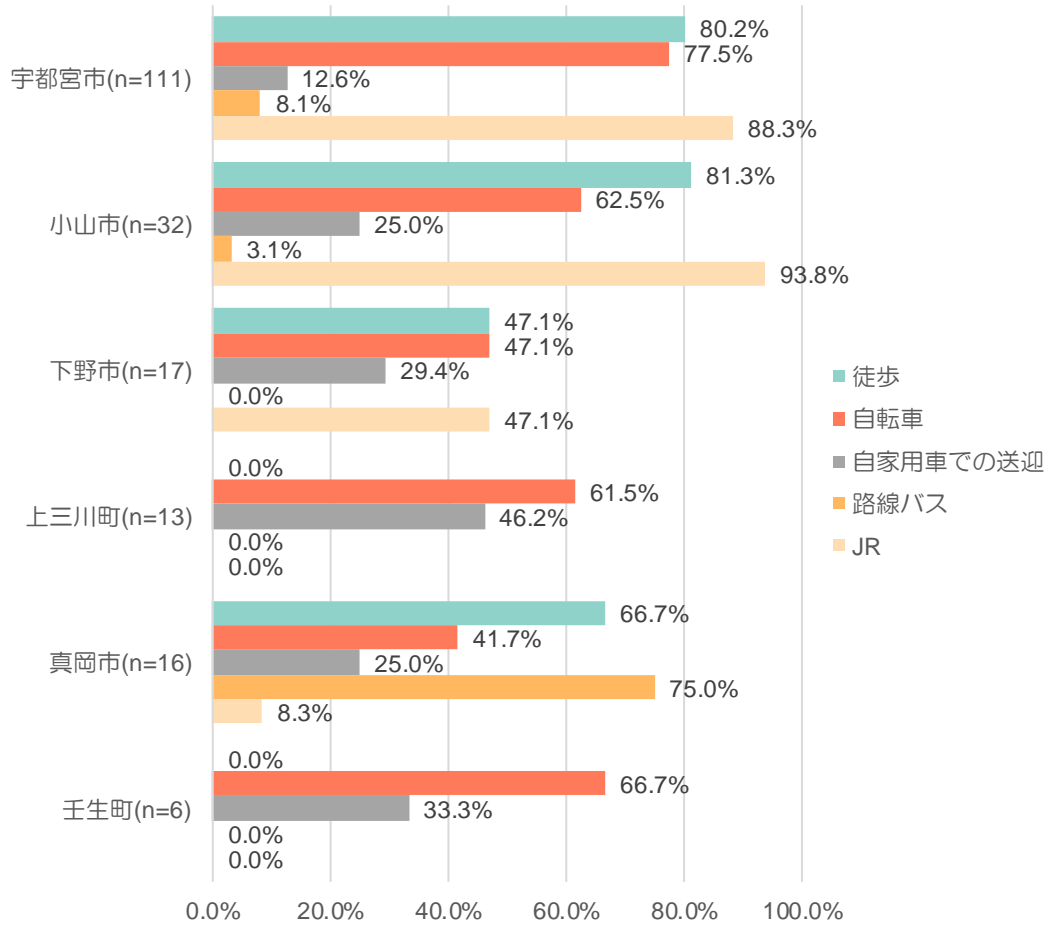


図 3-34 居住地別の通学手段（往路・通常時）

### 3.3.3 企業アンケート調査

#### 3.3.3-1 企業アンケート調査概要

市内の企業に通勤する方々の、公共交通の問題や利用意向、今後の公共交通のあり方等に対するご意見等を把握することを目的に、企業・通勤者アンケート調査を実施しました。

表 3-15 企業アンケート調査概要

調査対象	下野市内の企業 8 社の企業主および従業員
調査方法	対象となる企業に調査を依頼し、担当者を通じてアンケートの配布、回収を行った。「企業主様用」については代表者の方に記入してもらい、「従業員様用」については従業員の方々に記入してもらった。
調査期間	令和元年9月末～10月中旬
回収数	企業：7票（回収率 70.0%）※金融機関は支店があり、全体では 10 箇所に配布 従業員：680票（回収率 45.0%）



### 3.3.3-2 企業アンケート調査結果

#### (1) 通勤手段

通勤手段は車が一際多く利用されており、公共交通手段は鉄道でも約 1 割にとどまっています。

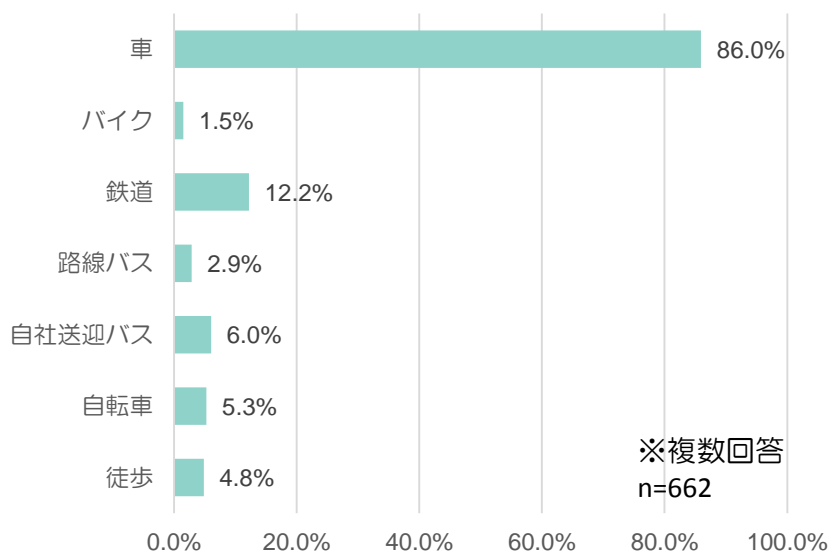


図 3-35 通勤手段

#### (2) 公共交通に変更する場合の問題点

鉄道・バス利用に変更する場合、「自宅から最寄りの駅又はバス停が遠い」「会社から最寄りの駅又はバス停が遠い」という回答がいずれも 7 割程度と多く、次いで「公共交通機関だと時間がかかる」も 6 割以上が回答している。

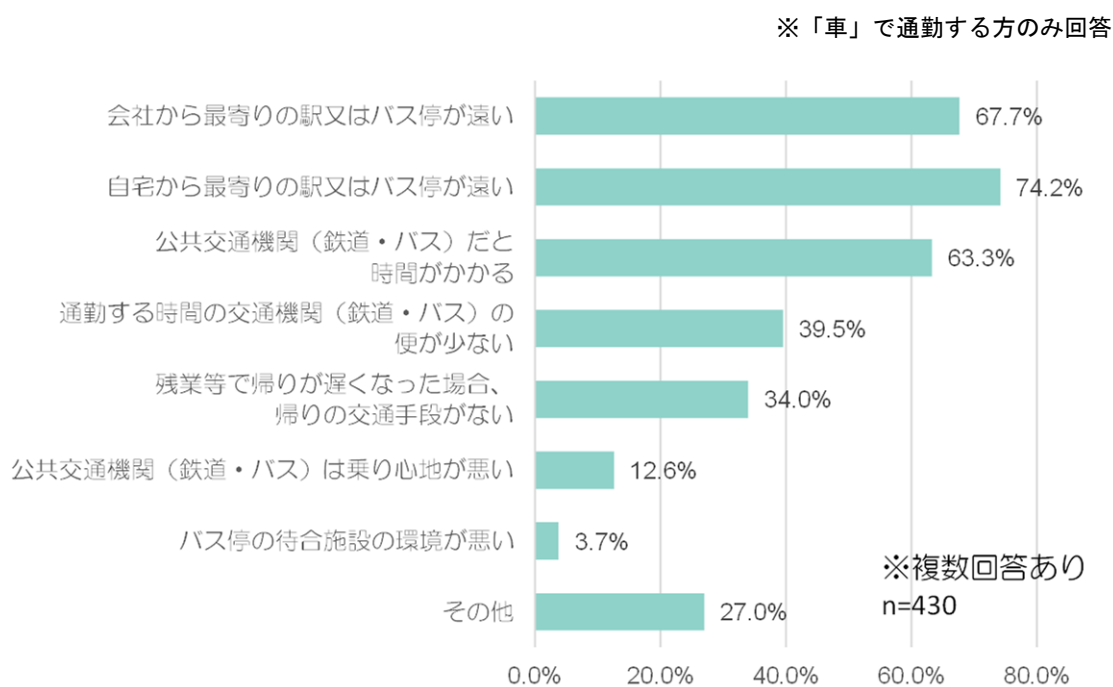


図 3-36 マイカー通勤から鉄道・バス利用に変更する場合の問題点

(3)問題点が解決された場合の公共交通利用意向

(2)の問題点が解決された場合、4割以上が「ノーマイクデーや飲み会の日、鉄道・バスを通勤に利用してもよい」と考えています。

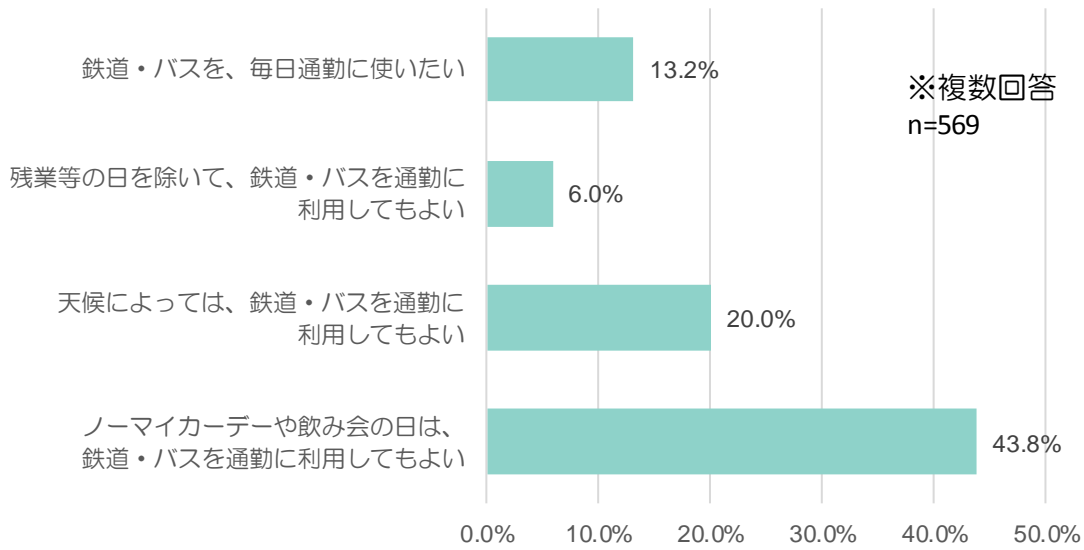


図 3-37 マイカー通勤から鉄道・バス利用への変更意向

### 3.3.4 路線バス利用実態調査

#### 3.3.4-1 路線バス利用実態調査概要

路線バス利用者の利用特性や乗降人数、OD 等を把握するために利用者へのアンケート調査を実施しました。

表 3-16 路線バス利用実態調査概要

調査対象 路線	関東自動車の3路線 (宇都宮-石橋線、石橋-真岡線、自治医大線)
調査方法	利用者アンケート調査 全便に調査員が乗車し、利用者全員に対しアンケート調査を実施
調査期間	休日：令和元年9月8日(日)(宇都宮-石橋線、石橋-真岡線、自治医大線) 平日：令和元年10月16日(水)(自治医大線のみ)

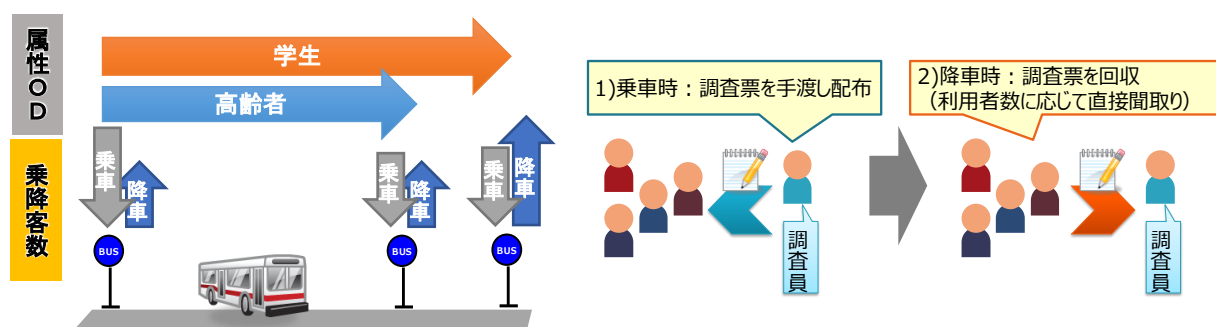


図 3-38 路線バス利用実態調査の概要

### 3.3.4-2 路線バス利用実態調査結果

#### (1) 時間帯別利用者人数

「利用者が少ないが、運行便数が多い」、もしくは「利用者が多いが、運行便数が少ない」時間帯がみられる。

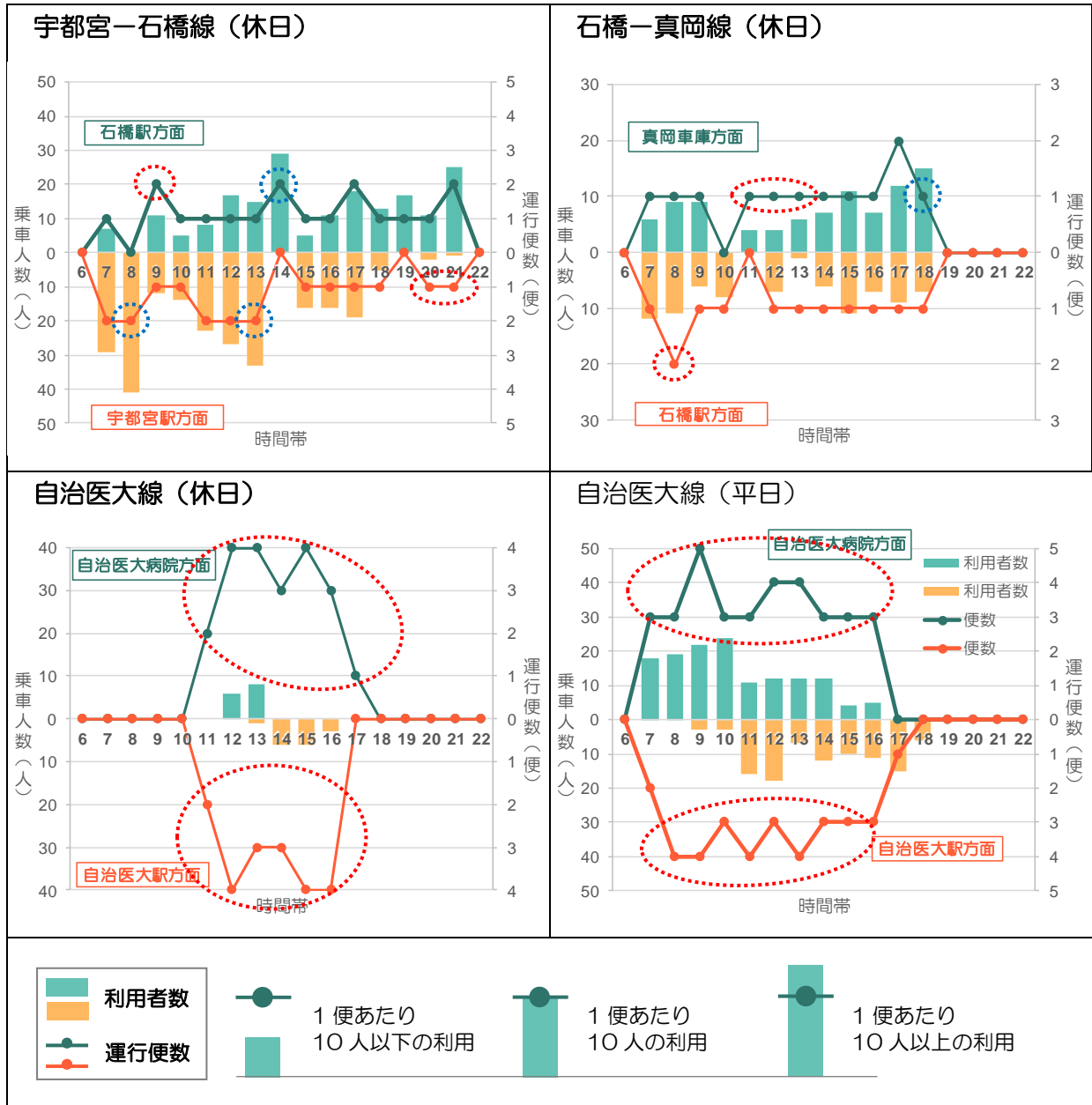


図 3-39 時間帯別利用者数・運行便数

(2)乗車人員数

宇都宮－石橋線では市内のバス停の乗降が少なく、主に宇都宮市内の移動として利用されていることがわかります。

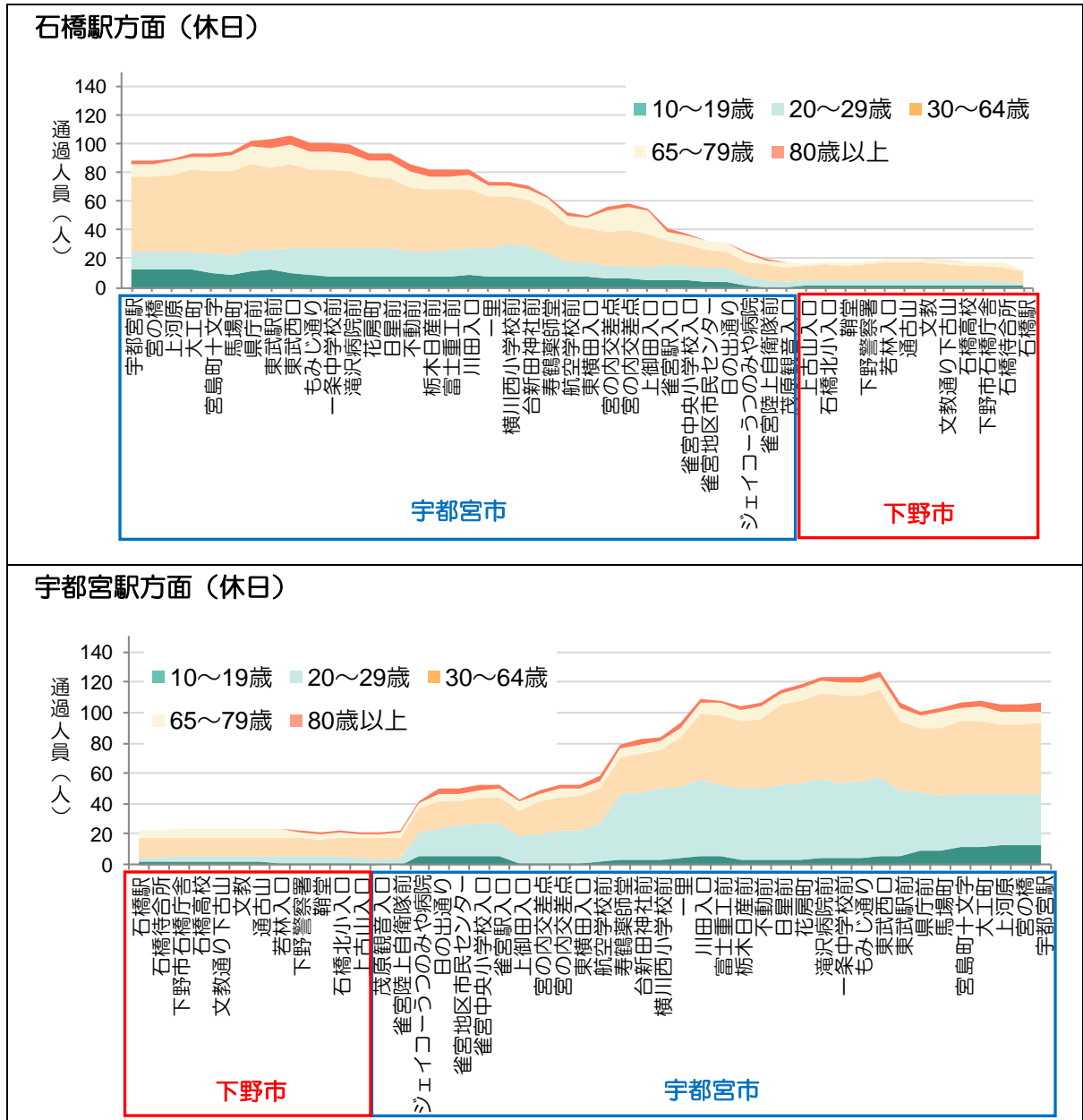


図 3-40 宇都宮－石橋線のバス車内人員

### 3.4 現状からみる課題

#### 3.4.1 下野市の現況からみた課題

3.1 で整理した下野市の現況から課題を抽出しました。

表 3-17 下野市の現況からみた課題

	現況	課題
地勢・土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域が駅周辺と南河内地区の一部に分布</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来にわたる人口減少と高齢化の進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
日常生活圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>就業者はJR沿線の近隣市との流動が多い</li> <li>通学者はJR沿線以外の市町へも流動がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心からのアクセスが良い</li> <li>観光資源が駅から離れたところに点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
施設分布	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
交通行動	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の交通分担率が約 7 割</li> <li>自動車保有台数は近年増加傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

#### 3.4.2 下野市の公共交通の現況からみた課題

3.2 で整理した下野市の公共交通に係る現況から課題を抽出しました。

表 3-18 下野市の公共交通の現況からみた課題

	現況	課題
公共交通の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドバスのカバーエリアが広いため、利便性向上につながるよう運行形態を見直す必要がある。(車両サイズ、台数等)</li> </ul>
公共交通の運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間の交通の確保が必要である。</li> </ul>
公共交通の運営状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドバスの年間利用者は減少、公費負担が大きい</li> <li>交通事業者の運転手不足が深刻</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul>
公共交通の施設等整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅や路線バスの車両はバリアフリーに対応している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
公共交通に関する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスロケーションシステムが導入されている</li> <li>デマンドバスの情報提供が不足している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

### 3.4.3 各種調査結果からみた課題

3.3 で整理した各種調査の結果から課題を抽出しました。

表 3-19 下野市の現況からみた課題

	調査結果	課題
住民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>• いずれの利用目的においても自動車利用が多い。</li> <li>• マイカー通勤者が多い。</li> </ul> ⇒自動車依存	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高齢化の進行や低炭素まちづくり等を見据え、公共交通を利用して、日常生活を送れる環境を整える必要がある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス、デマンドバスの利用者が少ない。</li> <li>• 路線バス、デマンドバスを知らないという人が2割もいる。</li> </ul> ⇒公共交通利用率および認知度が低い	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス、デマンドバスの周知を図り、利用促進につなげる必要がある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バスの運行本数が少ないと感じている人が多い。</li> <li>• 行きたい方向に路線がないと感じている人が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 需要と供給量のバランスを把握し、検討していく必要がある。</li> <li>• 広域連携バスや他市のコミュニティバスの周知も行い、適切に移動を確保してもらう必要がある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• デマンドバスは74歳以下では利用率が極めて低い。</li> <li>• デマンドバスを知らない、知っているても利用の方法がわからず利用していない人が多い。</li> <li>• 予約に関する課題を感じている人が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• デマンドバスの利用方法等について周知を図り、利用促進につなげる必要がある。</li> <li>• メインの利用者層である高齢者にもわかりやすく、また利用しやすい予約システムを検討する必要がある。</li> </ul>
高校生へのアンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 上三川町、壬生町からの通学者は公共交通が利用しにくく自家用車の送迎割合が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 広域連携バスについて周知を図るとともに、下校時のみ利用する、時間の合う日には利用する等の柔軟な交通行動を促す必要がある。</li> </ul>
企業アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自宅から最寄りの駅、バス停が遠いと感じる人が多い。</li> <li>• 問題が解決されれば特定の日には、公共交通を利用してよいと感じる人が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス、鉄道、デマンドバス、タクシー等を組み合わせた、柔軟な交通行動へと転換を促す必要がある。</li> </ul>
路線バス利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「利用者数が少ないのに運行便数が多い」、もしくは「利用者数が多いのに運行便数が少ない」時間帯が見られる</li> </ul> ⇒利用者数と運行便数の不均衡	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス運行便数の適正化を検討する必要がある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 宇都宮－石橋線では、下野市内の利用者が少ない。</li> <li>• JR 石橋駅利用は自家用車で送迎してもらっていることが多い。</li> </ul> ⇒利用の少ない区間の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 石橋駅からの接続交通として、バス利用の積極的な利用促進を図る必要がある。</li> </ul>

## 第4章 地域公共交通網形成計画の基本的な考え方

### 4.1 基本方針と目標

#### 4.1.1 目指すべき公共交通の将来像

下野市の現況や関連計画を踏まえて、将来像を以下のように設定しました。

市民、交通事業者、行政等が一体となり、住みやすさの向上に寄与する  
快適で利便性の高い公共交通サービスの実現

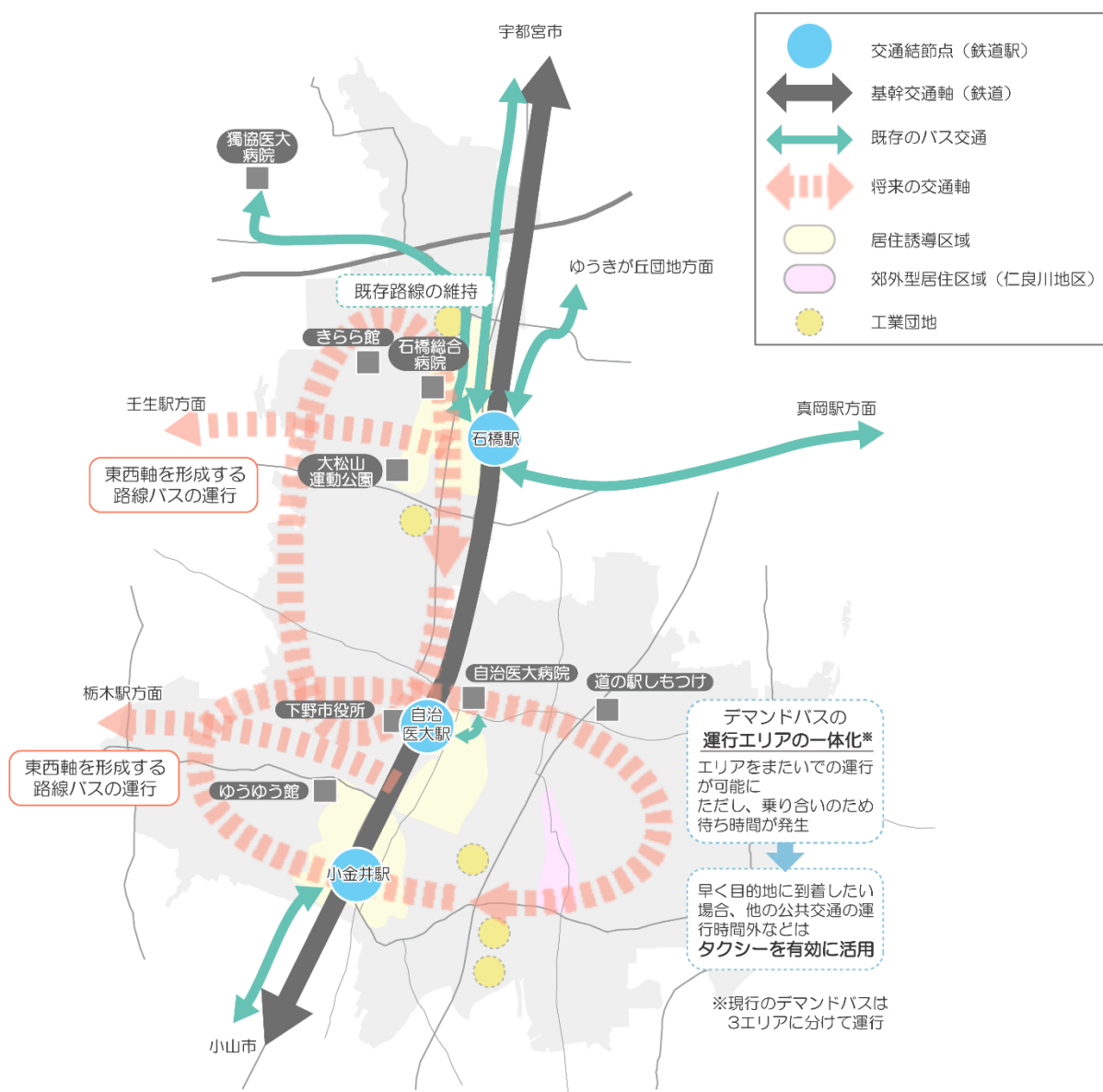
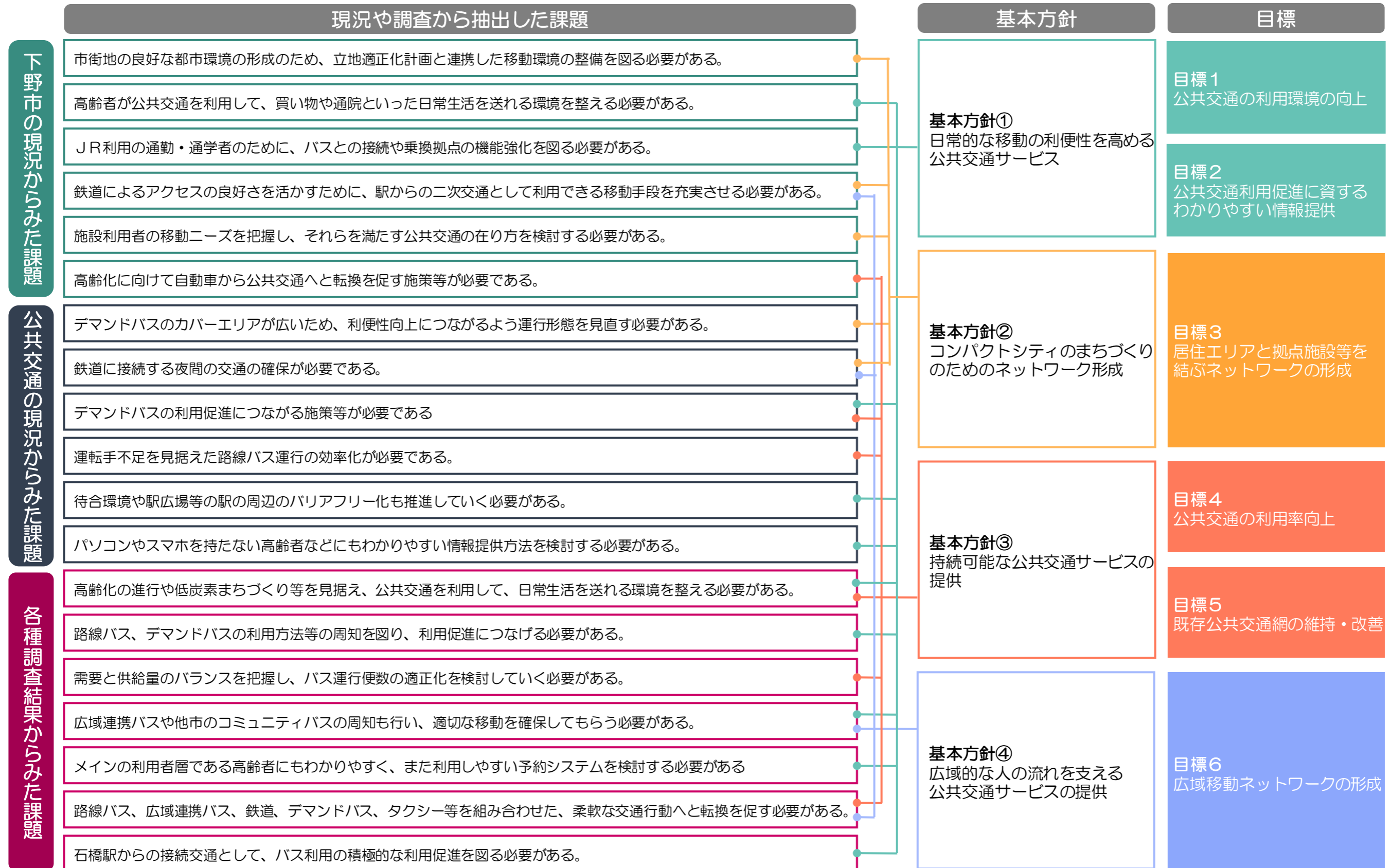


図 4-1 将来の交通網イメージ



#### 4.1.2 基本方針と目標

本市の現況と課題を踏まえ、計画の基本方針及び目標を以下のように決めました。



## 4.2 目標を達成するために実施する施策

### 4.2.1 基本方針① 日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス

高齢化を見据えて、快適で誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保のために、利用環境の向上やわかりやすい情報提供を目指します。

#### 目標 1 公共交通の利用環境の向上

#### 施策 1 デマンド交通の利用しやすさの向上

##### 事業イメージ

#### □ ICT や AI を活用したデマンド交通の予約システムや支払方法の導入検討

デマンド交通の予約をアプリ等で行えるオンデマンドシステムや、IC カードや電子決済について、情報収集や調査等を行いその効果について検証しながら、導入についての検討を進めていきます。

##### 事例：AI を活用したオンデマンド交通システム

- リアルタイムに発生する乗降リクエストに対して、AI を使い膨大な計算量から効率的な車両・ルートを実タイムに算出する。
- 利用者がスマートフォンのアプリや電話から行った予約をもとに AI が車両配車を行うことで、効率的な移動の実現が期待できる。



出典：国土交通省 令和元年版交通政策白書

#### □ 医療機関等と連携したデマンド交通利用環境の向上

デマンドバス利用者の乗降場所は医療機関が最も多くなっています。市内の医療機関と連携し、診療後のデマンド交通の代行予約、バス到着時の声掛け、院内でのバス待ちなど、利用者サービスの向上を目指します。

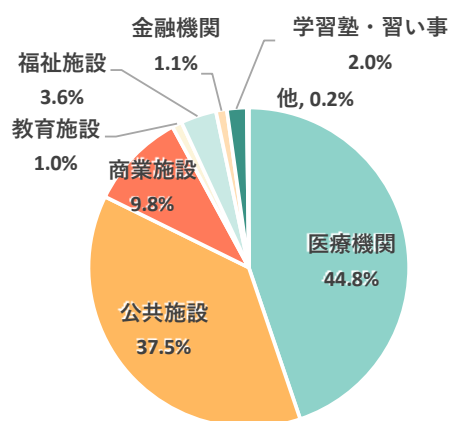


図 4-2 デマンドバス利用者の主な乗降場所

## 施策2 既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応

### 事業イメージ

#### □ 既存の交通結節点の利便性向上

鉄道、バスの乗継拠点となる交通結節点（鉄道駅等）において、公共交通の利用環境を改善するため、各市町・施設管理者と連携し、駅前広場や待合施設の利便性向上を図るほか、地域の交通拠点となり得る施設においては、自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、パーク&バスライドやサイクル&ライドの実施を検討する。

#### 参考：パーク&バスライド・サイクル&ライド

- パーク&バスライドは、バスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。また、サイクル&ライドは自転車を駐輪場に止め、電車やバスに乗り換えること。
- 公共交通に乗り換えることで、自動車の混雑の抑制や、CO2 排出量の抑制につながる。

参照：国土交通省 HP

#### □ 自転車利用者に対する利用促進

市域が平坦で自転車利用に適していることを踏まえ、市外から来訪した方が、公共交通やその先の目的地まで自転車を利用しやすい環境を整備するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、利用環境や乗継拠点等での設備拡充を検討する。

#### □ 観光目的での来訪者に向けた公共交通利用の促進

バス路線の利用者増につながるよう、休日を中心に観光目的にも利用しやすい路線バスの運行を検討する。

#### □ 一日乗車券、往復乗車券の導入

休日の外出・買物等、学生や高齢者の不定期な中・長距離移動に対応できるよう、路線バス・デマンドバスを利用しやすい割安な一日乗車券等の導入も検討する。  
併せて、レンタサイクルとの連携による割引等についても検討する。

#### 事例：下野市内観光レンタサイクル

- 下野市観光協会では市内観光向けに、観光レンタサイクル事業を実施している。
- 利用実績等を確認の上、利便性を高める追加施策の検討や市民が日常の移動手段として、利用できるような仕組みについても引き続き検討を進める。



出典：（左）下野市事例（右）他地域事例（府中市）

施策 1 公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出

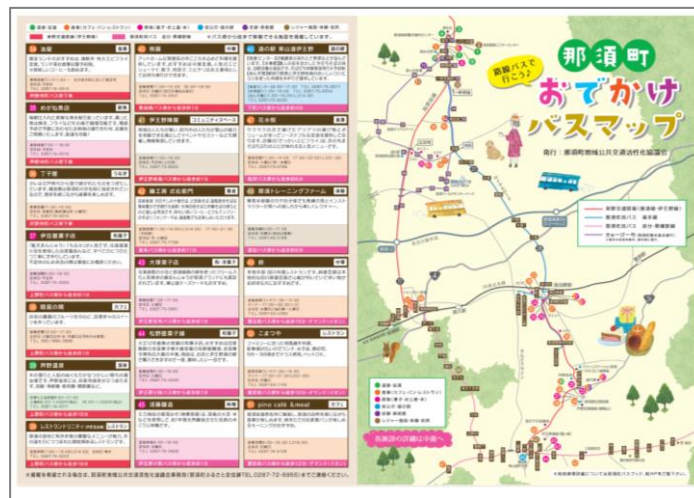
事業イメージ

□ 公共交通の利用方法や時刻表を掲載した公共交通マップの作成と配布

公共交通マップを作成し、路線図の他に、デマンドバスを含む公共交通の利用方法や、バス時刻表などを掲載し配布します。

事例：公共交通マップ（那須町）

- 那須町は町内路線の利用促進のために、路線バスやコミュニティバス、観光バスの路線を統合した「おでかけバスマップ」を作成



参照：那須町 HP

□ 地域ふれあいサロン等での広告資料の配布

下野市内には現在 50 ケ所を超える地域ふれあいサロンがあり、参加者は様々な活動を楽しんでいます。この機会を利用して、デマンドバスに関する広告資料を配布し、認知度向上を図ります。

## 4.2.2 基本方針② コンパクトシティのまちづくりのためのネットワーク形成

立地適正化計画と連携し、居住誘導区域への移住や定住化を促せるような交通網の形成を目指します。

### 目標3 居住エリアと拠点施設等を結ぶネットワークの形成

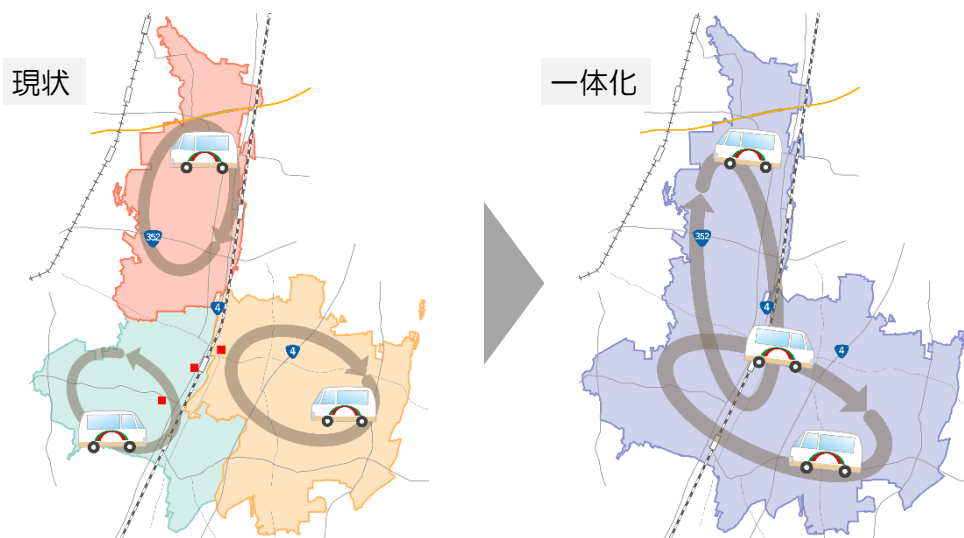
#### 施策1 地域間および地域内の交通網整備

##### 事業イメージ

###### □ デマンドバスの運行エリアの一体化

3 エリアに分けて運行していたデマンドバスの運行エリアの一部見直しに向けて関係者において引き続き議論を実施し、旧運行エリアを跨ぐ際の乗継ぎの不便さを改善していきます。

運行者としても、これまでは予約が少数でもエリアごとに運行していましたが、一体化することで、1台がエリアをまたいで利用者を迎えに行くことができ、効率的な運行が期待できます。



###### □ 基幹となる鉄道交通と、地域内交通（路線バスやデマンドバス等）とのシームレス化

出発地から目的地までの移動を円滑に行えるよう、乗り継ぎによる継ぎ目をハード・ソフトの両面から解消を図ります。

###### □ タクシーを公共交通として位置付け

公共交通のカバーできない範囲や時間帯が柔軟に対応できる利点を生かして連携を図ります。

### 4.2.3 基本方針③ 持続可能な公共交通サービスの提供

将来にわたり提供が可能となるよう、適正な公共交通サービスの提供、またそのために公共交通の利用の促進を図ります。

#### 目標 4 公共交通の利用率向上

##### 施策 1 公共交通の利用に対する意識醸成

###### 事業イメージ

###### □ モビリティ・マネジメントの推進

モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく取り組みを意味します。

職場や学校、居住地域といった単位でコミュニケーション等を行い、公共交通維持の当事者である意識づけや、交通行動の行動変容を促します。

###### □ エコ通勤デーの設定

エコ通勤とは、車から、環境にやさしいエコな通勤手段に転換することをいいます。エコ通勤デーを設定し、交通事業者とも連携を取りながら主導していくことで、企業のエコ通勤の実施を働きかけます。

###### 事例：とちぎエコ通勤 week

- 栃木県は県及び 12 市町並びに民間企業等事業所が一斉にエコ通勤に取り組む統一行動週間「とちぎエコ通勤 week」を実施している。
- 普段マイカー通勤をする従業員を対象に、期間中に限り 1 回につき 100 円でバスに乗車できる「バス 100 円乗車証」を発行している。



▲とちぎエコ通勤 week チラシ  
出典：栃木県 HP

## 施策 2 公共交通の利用促進

### 事業イメージ

#### □ 運転免許証返納者支援制度の充実や周知

下野市では、運転免許証を自主的に返納した 65 歳以上の方を対象とした支援事業を行っています。運転免許証の返納状況や制度の利用状況を踏まえながら内容の充実や、制度の周知を図ります。

#### 運転免許返納者支援制度の内容

対象：	自主的に運転免許証の全部を返納した 65 歳以上の方
支援内容：	①下記のうちいずれかの利用券を交付（1 人 1 回限り） <ul style="list-style-type: none"><li>・デマンドバス「おでかけ号」回数券（3,000 円） 2 冊</li><li>・「ゆうゆう館」入浴券（2,000 円） 3 冊</li><li>・「ふれあい館」入浴券（2,000 円） 3 冊</li><li>・「きらら館」トレーニングルーム 3 カ月定期券（6,000 円）</li><li>・道の駅「しもつけ」商品券（1,000 円） 6 枚</li></ul> ②運転経歴証明書の交付手数料支援 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 1,000 円分で支援する
申請期限：	運転免許証を自主的に返納した日から 1 年以内

※栃木県タクシー協会・栃木県個人タクシー協会において、「運転免許証返納者運賃割引制度」を実施中。全ての運転免許を自主返納した者で「運転経歴証明書」を乗車時に提示した場合に「運賃の 1 割（10%）を割引」となる。

#### □ 工業団地への通勤時間帯バスの導入検討

柴工業団地や西坪山工業団地、下坪山工業団地勤務者が使用できる路線バスがないため、マイカー通勤に依存せざるを得ない状況でもあります。通勤時間帯バスの詳細なニーズを把握し、導入についての検討や検証を行います。



施策 1 地域の需要に応じた公共交通サービスの提供

事業イメージ

□ 利用実態を踏まえた運行ダイヤ調整

需要の少ない時間帯から需要の多い時間帯へのバス運行便数の再配分など、利用実態を踏まえた運行ダイヤの調整を行い、より効率的な運行を目指します。

□ デマンドバスの車体の小型化の検討

現在は 9 人乗りのワゴン車により運行を行っていますが、セダン型車両の導入など、利用実態を踏まえた検討を行います。

□ 関係機関による継続的な協議

市および交通事業者の関係機関で公共交通サービスに関する継続的な協議を行います。有識者や市民の意見等も積極的に聴取し、協議に反映させる体制を整えます。

□ 人材確保の取り組み

バス事業者やタクシー事業者の人材確保について官民一体で取り組みます。

関東自動車の取り組み

● 大型二種免許取得費用全額支援制度

大型二種免許を取得するため、指定の自動車教習所での教習費用を支援する制度で、免許取得にかかった費用は、5 年勤務することで支払免除となる。(制度適用には条件有り)

● パートタイム運転士の募集 (幼稚園バス・スクールバス・コミュニティバス)

● 女性ドライバーの募集を呼びかけるチラシの作成

など



出典：関東自動車 HP

□ 担い手不足解消に向けた自動運転バスなど新技術の導入検討

交通事業者の人材不足は今後ますます深刻となることが予測されるため、自動運転バスなどの導入についても検討を行います。

#### 4.2.4 基本方針④ 広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供

ニーズに対応した広域的な移動手段を近隣市町と連携して確保します。また、鉄道の利便性を活かして、鉄道と様々な公共交通との連携を図り、交流人口の増加につなげます。

### 目標 6 広域移動ネットワークの形成

#### 施策 1 地域の需要に応じた公共交通サービスの提供

##### 事業イメージ

##### □ 広域連携バス運行に関する継続的な検討と利用促進

下野市、上三川町、壬生町の 1 市 2 町は県や交通事業者と連携して、広域連携バス「ゆうがおバス」の運行開始に向けた検討を行ってまいりました。今後も、その利用状況や効果等を踏まえながら、より良い公共交通サービス提供に向けた検討を継続し、同時に利用促進を図ります。

##### □ 東西軸を形成する新たな広域路線の運行検討

南河内地区や国分寺地区から東西軸を形成する路線など、新たな広域路線の運行の可能性についても、検討を重ねていきます。

##### □ 鉄道、路線バス、デマンドバス、タクシー等あらゆる交通モードの連携促進（接続時間の調整、MaaS の概念を取り入れたサービス提供 等）

参考：MaaS（Mobility as a Service）

- スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービス。



参照：国土交通省 HP

##### □ 駅からの二次交通として利用できるシェアサイクル導入の検討

## 第5章 計画の推進について

### 5.1 計画の評価指標

各目標の達成状況を評価するために評価指標を以下のように設定しました。

#### 5.1.1 基本方針① 日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス

目標1 公共交通の利用環境の向上		
指標	現状値	目標値（令和7年度）
①デマンドバス登録者数	3,757人（2019年度）	4,000人
②デマンドバス利用者数	22,401人/年（2018年度）	30,000人/年
③レンタサイクル利用者数	1,614人/年（2019年度）	1,930人/年

目標2 公共交通利用促進に資するわかりやすい情報提供		
指標	現状値	目標値（令和7年度）
①公共交通マップ配布箇所数	新規事業	10箇所

#### 5.1.2 基本方針② コンパクトシティのまちづくりのためのネットワーク形成

目標3 居住エリアと拠点施設等を結ぶネットワークの形成		
指標	現状値	目標値（令和7年度）
①居住誘導区域および郊外型居住区域の人口密度	46.1人/ha（2015年度）	46.4人/ha

※下野市立地適正化計画（平成31年3月）に準ずる

### 5.1.3 基本方針③ 持続可能な公共交通サービスの提供

目標 4 公共交通の利用率向上		
指標	現状値	目標値（令和 7 年度）
①モビリティ・マネジメントの実施回数	新規事業	1回/年以上 ※市もしくは事業者が主導

目標 5 既存公共交通網の維持・改善		
指標	現状値	目標値（令和 7 年度）
①1 便あたりバス利用者数	宇都宮駅-石橋駅線 11.9 人/便	宇都宮駅-石橋駅線 13.0 人/便
	石橋駅-真岡車庫線 7.3 人/便	石橋駅-真岡車庫線 8.3 人/便
	自治医大線 2.7 人/便 (2019 年度)	自治医大線 5.8 人/便

### 5.1.4 基本方針④ 広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供

目標 6 広域移動ネットワークの形成		
指標	現状値	目標値（令和 7 年度）
①広域連携バスの利用者数	石橋・獨協医大線 2,733 人/月	石橋・獨協医大線 2,740 人/月
	ゆうきが丘団地線 211 人/月 (2019 年度)	ゆうきが丘団地線 220 人/月
②交流人口	231 万人 (2018 年度)	280 万人

## 5.2 計画のスケジュール

各施策の進行は以下のスケジュールに従って行います。

各施策の進捗については、1年毎に評価を実施し、内容の見直しを適宜行っていきます。また、今後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部法律改正等の状況も踏まえた計画内容の見直しを行います。

施策	2021	2022	2023	2024	2025
<b>基本方針① 日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス</b>					
<b>目標1 公共交通の利用環境の向上</b>					
施策1 デマンド交通の利用しやすさの向上		検討		実施	
施策2 既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応		検討		実施	
<b>目標2 公共交通利用促進に資するわかりやすい情報提供</b>					
施策1 公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出		検討		実施	
<b>基本方針② コンパクトシティのまちづくりのためのネットワーク形成</b>					
<b>目標3 居住エリアと拠点施設等を結ぶネットワークの形成</b>					
施策1 地域間および地域内の交通網整備		検討		実施	
<b>基本方針③ 持続可能な公共交通サービスの提供</b>					
<b>目標4 公共交通の利用率向上</b>					
施策1 公共交通の利用に対する意識醸成		検討		実施	
施策2 公共交通の利用促進		検討		実施	
<b>目標5 既存公共交通網の維持・改善</b>					
施策1 地域の需要に応じた公共交通サービスの提供		検討		実施	
<b>基本方針④ 広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供</b>					
<b>目標6 広域移動ネットワークの形成</b>					
施策1 地域の需要に応じた公共交通サービスの提供		検討		実施	

### 5.3 推進体制

本計画で策定した基本方針及び事業の進行管理については、PDCA サイクルに基づいて行います。達成状況の評価は「下野市地域公共交通会議」が主体となっており、市民、関係事業者、有識者等の意見を踏まえながら、必要に応じて計画の見直しを行います。

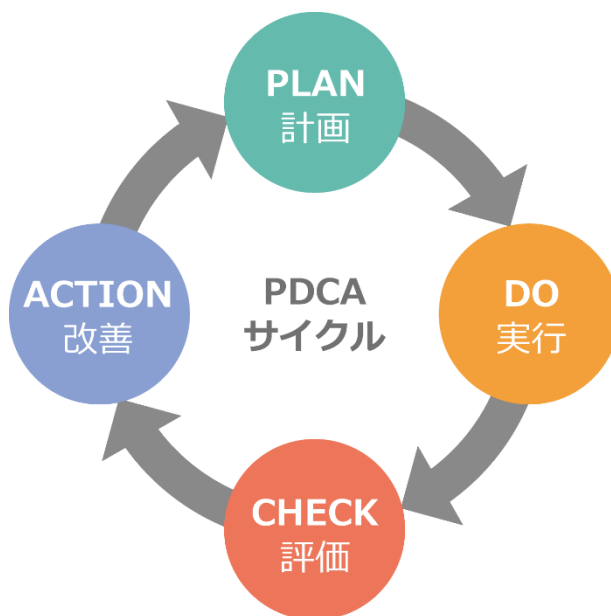


図 5-1 PDCA サイクル