

# さくら市地域公共交通計画(概要版)

## 1. 計画策定の背景及び目的

全国的に公共交通は、人口減少や自家用車の普及によって利用者数の減少が続く一方で、高齢化の進行により移動が制約されるいわゆる交通弱者が増加しており、その重要性が年々増えています。本市においても、高齢化の進行はもちろん、地域間輸送の基幹となる路線バスにて輸送人員、収支率ともに減少傾向にあり、運行経費の補填等、市の負担額が年々増加しているほか、タクシー事業者の廃業等もあり、将来的な公共交通網の確保に向けて抜本的な対策が求められています。

こうした状況から、国は令和2年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第19号）を改正し、地域公共交通計画の策定が自治体の努力義務とされました。こうした状況を踏まえ、令和2年度に策定された「さくら市地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として、交通に関わる様々な主体が相互に協力して、持続可能かつ有効な公共交通サービスの維持確保を図ることを目的とし、本市の公共交通政策のマスタープランとなる「さくら市地域公共交通計画」の策定を行います。

## 2. 計画の対象区域と期間

- ・対象区域は、さくら市全域とします。
- ・計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

## 3. 公共交通を取り巻く課題

本市の地域特性・公共交通の状況等からみた課題を以下のように整理しました。

### 課題1：人口減少・高齢化に対応した公共交通サービスの提供

- 高齢者の日常生活の移動手段確保のため、各地域内の集落と地域の中心部を結ぶ公共交通ネットワークの検討が必要です。

### 課題2：沿線住民のニーズに沿った既存公共交通サービスのあり方の検討

- 既存公共交通の利便性を確保しつつ、担い手の確保や沿線住民のニーズに沿った交通ネットワークの見直し等による運行効率の向上を図る、持続可能な公共交通サービスの検討が必要です。

### 課題3：市内公共交通サービスに係る利用促進

- 路線バスや乗合タクシーの運行を見直し、待ち時間を減らすこと等により利用促進を図る必要があります。

### 課題4：市民の移動及び観光需要を支える公共交通サービスの検討

- 市民の移動や観光客の公共交通利便性向上に向けて、氏家駅までのアクセスを担う公共交通ネットワーク整備の検討を行う必要があります。

### 課題5：利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用の研究

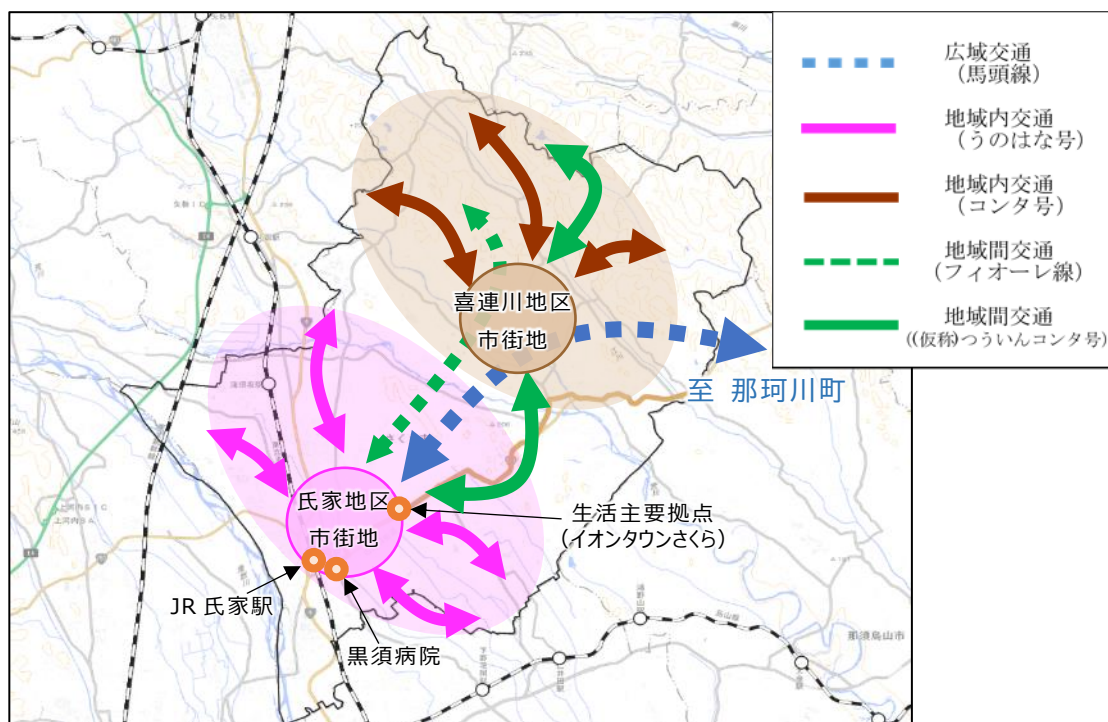
- デジタル技術活用の取組み事例の整理や導入可能性の検証等を行うことが必要であると考えられます。

## 4. さくら市公共交通ネットワーク構想図(案)

本市の公共交通ネットワーク構想図（案）を以下に整理します。

類型	主な公共交通	機能
幹線ネットワーク	<鉄道>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宇都宮市をはじめとする周辺市町への広域的な移動を担います</li> <li>・ 定時定路線を基本とし、多くの人を運びます</li> </ul>
	<路線バス> 馬頭線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通結節点である鉄道駅に接続し、市域を跨いで周辺市町と本市を結びます</li> <li>・ 定時定路線を基本とします</li> </ul>
地域間ネットワーク	<路線バス> フィオーレ線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 氏家地区、喜連川地区の市街地間の移動を担います</li> <li>・ 喜連川地区からニーズの高い氏家駅をはじめ、黒須病院や沿線の商業施設などへのアクセスを担います</li> <li>・ 氏家駅から喜連川地区の観光拠点である道の駅きつれがわや市営温泉施設を結び、観光客、温泉客の移動を担います</li> <li>・ 定時定路線を基本とします</li> </ul>
	<乗合タクシー> (仮称)つういんコンタ号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 喜連川地区の高齢者等について、氏家地区の国道 293 号沿線の拠点施設への移動を担います</li> <li>・ ドア・ツー・ドア型で利用者の自宅と目的地を結びます</li> <li>・ AI 運行システムの活用により、時刻表によらない利便性の高い運行を図ります</li> </ul>
地域内ネットワーク	<乗合タクシー> うのはな号 コンタ号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 氏家、喜連川それぞれの地区内での移動を担います</li> <li>・ ドア・ツー・ドア型で利用者の自宅と目的地を結びます</li> <li>・ バス停や駅など、より広域の移動を担う交通へのアクセスを担います</li> <li>・ AI 運行システムの活用により、時刻表によらない利便性の高い運行を図ります</li> </ul>

### ■ ネットワーク再編後イメージ



## 5. 基本理念と基本方針及び目標

地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、本計画の基本理念と基本方針、及び基本方針を踏まえた目標を以下のように定めました。

### ～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

**暮らしを安心して楽しむ  
未来につなぐ交通ネットワーク**

#### 基本方針1：市民の生活に寄り添うための交通サービスの提供

##### 【目標1】主要施設へのアクセス強化

- ・生活移動の需要が高い施設のアクセス向上
- ・最寄りのバス停の名称等の変更

##### 【目標2】高齢者を対象とした移動利便性の向上

- ・高齢者が気軽に利用できる、利便性の高い交通

#### 基本方針2：ひとを、地域を、まちを活性化させる公共交通網の整備

##### 【目標3】路線バス運行の維持・強化

- ・氏家地区、喜連川地区を結ぶ路線バスの運行を充実

##### 【目標4】公共交通サービスの高度化

- ・AI 技術を活用した運行システムを導入
- ・MaaS を視野に、運賃支払い方法の拡大

#### 基本方針3：利便性と持続性を両立する、自立した公共交通の確立

##### 【目標5】公共交通サービスの維持確保

- ・郊外部等における公共交通の維持・確保
- ・運行の効率性向上

##### 【目標6】自家用車利用者に対する公共交通の利用促進

- ・モビリティ・マネジメントの推進
- ・1人当たり公的資金投入額の削減

## 6. 目標達成に向けた施策

目標達成に向け、以下の施策に取り組んでいきます。

施策	実施主体	実施スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
市内主要施設へのアクセス強化	市 交通事業者	対象施設の選定、事業の適宜実施				
喜連川地区における買い物・通院移動利便性の向上	市 交通事業者	検討・準備	見直し後の体制による運行			
新たな交通サービス導入に関する調査、研究の推進	市 交通事業者	適宜実施				
住民参画を含めた柔軟な交通サービス事業に係る調査、研究の推進	市 市民等	適宜実施				
公共交通車両のバリアフリー化	市 交通事業者	実施箇所の検討 適宜実施				
広域交通とのアクセス性向上	市 交通事業者	事業の適宜実施・検討				
地域間交通の輸送体制の見直し	市 交通事業者	検討・準備	新しい運行経路・体制での運行			
路線バス停留所の強化	市 交通事業者	実施箇所の検討 適宜開始				
地域内交通の高度化	市 交通事業者	検討・準備	見直し後の体制での運行			
市内公共交通におけるキャッシュレス決済の導入促進	市 交通事業者	実施に向けた検討 適宜実施				
定期的な地域住民の意向把握及び関心の醸成	市 市民等	事業の適宜実施・検討				
公共交通乗り方教室等のイベントの開催	市 交通事業者	適宜実施				
モビリティ・マネジメント促進のための啓発資料の作成・発信	市 市民等	適宜実施				

## 7. 資金の確保

路線バス馬頭線は「地域間幹線系統」とし、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し運行を確保・維持します。

乗合タクシーは「地域内フィーダー系統」として位置づけ、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、その運行を確保・維持することとします。

## 8. 進行管理

計画の目標の達成状況を評価するための指標を以下のとおり設定します。指標は毎年さくら市地域公共交通会議にて、評価・検証を行い、P D C Aサイクルにより必要に応じて事業の実施や改善について協議を行います。

指標	基準値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
民間路線バスの利用者数	23,466人	基準値以上
乗合タクシーの利用者数	12,759人	基準値以上
氏家駅の1日平均乗車数	2,711人	基準値以上
路線バスの収支率	フィオーレ線:19.7% 馬頭線:24.6%	基準値以上
乗合タクシーの収支率	11.3%	基準値以上
バス利用者1人当たりの公的資金投入額	614円	基準値以下
乗合タクシー1人当たりの公的資金投入額	1,910円	基準値以下
公共交通に満足している市民の割合	56.7%	65.0%



ちょうど  
いい!  
さくら市

