

さくら市地域公共交通網形成計画



■乗合タクシー事業のロゴ

令和2年3月

さくら市

【目次】

第1章	はじめに	1
1	さくら市地域公共交通網形成計画の策定の趣旨	1
2	さくら市地域公共交通網形成計画の区域	1
3	さくら市地域公共交通網形成計画の期間	2
第2章	さくら市公共交通網形成計画の位置付け	3
1	上位計画・関係計画の整理	10
2	さくら市公共交通網形成計画の位置付け	25
第3章	さくら市の状況	27
1	さくら市の位置	27
2	さくら市の人口	28
3	さくら市の土地利用	31
4	市民の生活圏	32
第4章	さくら市の公共交通の現状	34
1	鉄道	36
2	路線バス	43
3	乗合タクシー事業	62
4	福祉バス	77
5	観光温泉バス	81
6	タクシー事業	85
7	福祉有償運送	88
8	スクールバス	89
9	その他の交通サービス	91
10	公共交通に係る経費の総額	95

第5章	公共交通の利用者の意向	97
1	市民アンケート	97
2	市内交通に関するアンケート（高齢者対象）	105
3	アンケート以外で把握する市民の意向	112
第6章	さくら市における公共交通の役割・課題	114
1	さくら市における公共交通の役割	114
2	さくら市における公共交通の課題	115
第7章	さくら市公共交通網形成計画の基本理念・基本的な方針・目標	118
1	さくら市公共交通網形成計画の基本理念	118
2	さくら市公共交通網形成計画の基本的な方針	119
3	さくら市公共交通網形成計画の目標	121
4	数値指標と評価	125
【資料】		127
1	用語解説	127
2	さくら市地域公共交通網形成計画の策定の過程	130
3	さくら市地域公共交通会議の名簿	131
4	公共交通再構築プロジェクトチームの名簿	132

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 本計画の図表において、特に出典の記載がないものは、本市の調べとする。 ■ 本計画の年度において、特に記載がないものは、市の会計年度とする。 |
|--|

第1章 はじめに

1 さくら市地域公共交通網形成計画の策定の趣旨

平成17年3月の新市発足後、本市の公共交通は、氏家地区に整備された鉄道を基本とし、氏家地区・喜連川地区・市外を結ぶ公営・民営の路線バスと、市内を運行する公営のコミュニティバスにより構築されてきました。

しかし、少子化・高齢化の加速、市民の生活スタイルの変化等の事由により、これらの路線バス・コミュニティバスの利用者が減少するとともに、より利便性の高い公共交通システムに対する需要が高まってきたことから、市は、公共交通の新たな方向性を明確にするとともに、その実現を図るため、平成22年3月に「さくら市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

その後、同計画に基づき路線バス・コミュニティバスの整理、乗合タクシー事業の開始等の施策を展開し、一定の成果を得ているところですが、今般の更なる少子化・高齢化の加速等により、公共交通システムの利便性の向上に対する需要は、更に高まり続けています。

それを受け、更なる公共交通の「進化」のための課題を整理し、それらの解決を図るため、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59号。以下「法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画として「さくら市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

2 さくら市地域公共交通網形成計画の区域

法第5条第2項第2号の規定により、本計画の区域をさくら市全域と定めます。

ただし、市民が通勤、通学、通院、買物等の日常生活のために移動する市外の施設を含むものとします。

3 さくら市地域公共交通網形成計画の期間

法第5条第2項第6号の規定により、本計画の期間を令和2年度から6年度までの5年
間と定めます。

長期の期間を定めた場合、人口、施設立地等、前提となる条件の変動が発生しやすくな
るため、中期の期間を定めることにします。

第2章 さくら市公共交通網形成計画の位置付け

1 上位計画・関係計画の整理

本計画の位置付けを明確にするため、本計画の上位計画・関連計画として、次の計画の内容を整理します。

- ◎ 第2次さくら市総合計画基本計画
- ◎ さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ◎ さくら市進化プラン
- ◎ さくら都市計画
- ◎ さくら都市計画 都市計区域の整備、開発及び保全の方針
- ◎ 第3次さくら市土地利用調整基本計画
- ◎ さくら市人口ビジョン
- ◎ さくら市地域公共交通総合連携計画

なお、地域公共交通網形成計画については、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成26年総務省、国土交通省第1号）2の1の(1)の①の規定により、地域公共交通網形成計画基本的な方針として**まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保**が掲げられていることから、上位計画・関連計画の整理の際には、公共交通に限らず、その観点からも整理することとします。

(1) 第2次さくら市総合計画基本計画

ア 概要

第2次さくら市総合計画基本計画（以下「総合計画」という。）は、本市の基幹計画のひとつです。

その概要は、表2-1-1のとおりです。

6の「政策」と、その下位に位置付けられる27の「施策」と、更にその下位に位置付けられる102の「基本事業」により構成されています。

施策・基本事業には、それぞれ目標として「めざす姿」が設定され、基本事業のめざす姿を実現させることにより、上位の施策のめざす姿の実現を図るという構造になっています。

す。

【表 2-1-1】第2次さくら市総合計画基本計画の概要

名称	第2次さくら市総合計画基本計画		
策定者	さくら市	策定年月	平成28年3月
計画期間	平成28年度から令和2年度まで		
策定根拠	さくら市総合計画条例（平成27年さくら市条例第15号）		
基本理念	持続性のある自立した行財政基盤を確立し、安心して暮らせるまちづくり		
将来都市像	安心して暮らせ、地域・ひと・ものを結ぶ、魅力いっぱいのまち		

備考 「基本理念」「将来都市像」は、第2次さくら市総合計画基本計画ではなく、その上位の「第2次さくら市総合計画基本構想」に掲げるもの

イ 公共交通に関連する内容

総合計画に記載されている公共交通に関連する内容は、表2-1-2のとおりです。

基本事業「公共交通機関の確保」のめざす姿の実現のため、コンタ号等を運行する乗合タクシー事業、路線バスの運行に係る経費を助成する生活路線バス補助事業等を実施しています。

【表 2-1-2】第2次さくら市総合計画基本計画に記載される公共交通

区分	施策名・基本事業名	めざす姿
施策	安全で快適な交通環境の充実	市民が公共交通機関や道路施設を利用し、安全で快適に移動しています。
	基本事業 公共交通機関の確保	車を持たない方も日常生活で利用できる公共交通手段が確保されています。

ウ まちづくり・観光振興に関連する内容

総合計画に記載されているまちづくり・観光振興に関連する内容は、表2-1-3のとおりです。

複数の基本事業により市内の商業の振興・観光の活性化を促進しています。

基本事業「まちなかのにぎわい創出」では、氏家駅周辺・喜連川支所周辺のにぎわいの創出を図っています。

【表 2-1-3】第2次さくら市総合計画基本計画に記載されるまちづくり・観光振興

区分	施策名・基本事業名	めざす姿	
施策	安定と発展の商工業基盤の充実と強化	市内の商工業者が高い経営力を備え、安定した経営基盤を確立しています。	
	基本事業	商業の活性化	市民が日用品や食料品を地元で購入することで、市の商業力が向上しています。
		まちなかのにぎわい創出	人が集まり賑わいがある「まちなか」となっています。
施策	地域資源を活かした観光の振興	さくら市の魅力や観光資源が市内外で認知され、滞在人口、交流人口が増加しています。	
	基本事業	観光資源の充実と創出	観光資源の更なる充実及びリニューアルによりさくら市の魅力が創出されています。
施策	魅力ある良好な市域の形成	魅力ある良好な住生活環境が形成されています。	
	基本事業	良好な街並み・景観の形成	良好な生活環境のための景観形成や適正な土地利用が推進されています。
		定住・転入の促進	定住者・転入者を受け入れるための良好な宅地の供給が促進されています。

(2) さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略

ア 概要

さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略（以下「総合戦略」という。）は、本市の基幹計画のひとつです。

その概要は、表 2-1-4 のとおりです。

4の「基本目標」と、その下位に位置付けられる「施策」により構成されています。

市は、平成 27 年 10 月に「さくら市人口ビジョン」を作成し、令和 42 年度という超長期の市の人口の目標値を設定しました。

総合戦略は、その目標値を達成するための計画です。

【表 2-1-4】さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

名称	さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
策定者	さくら市	策定年月	平成 27 年 10 月
計画期間	平成 27 年度から令和 3 年度まで		
策定根拠	まち・ひと・しごと創生法（平成 26 年法律第 136 号）		

イ 公共交通に関連する内容

総合戦略に記載されている公共交通に関連する内容は、表 2-1-5 のとおりです。

施策「住みなれた地域で生活できる基盤整備」の達成のため、本計画の策定を図る公共交通再構築事業等を実施しています。

【表 2-1-5】 さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略に記載される公共交通

区分	基本目標・施策名	本文
基本目標	地域での確かな暮らしを確保する	市内のどの地域に住んでいても自らの意思で病院・買い物などにいけるよう、公共交通の再構築を行います。
	住みなれた地域で生活できる基盤整備	

ウ まちづくり・観光振興に関連する内容

総合戦略に記載されているまちづくり・観光振興に関連する内容は、表 2-1-6 のとおりです。

観光の振興、人口の増加のための宅地の拡大等が掲げられています。

【表 2-1-6】 さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略に記載されるまちづくり・観光振興

区分	基本目標・施策名	本文
基本目標	地域産業を活性化させ、安定した仕事を創出する	日本三大美肌の湯である「喜連川温泉」、リニューアル予定の「道の駅きつれがわ」などの観光資源を生かし、交流人口を増加させそこに「しごと」を生み出します。
	観光の振興	
基本目標	定住人口・交流人口を増やす	○ 市が分譲する「リバーサイドきぬの里」の販売を促進し、地区内の更なる宅地化を図ります。
	「きぬの里」「びゅうフォレスト」等、宅地の分譲	○ 地域の資源を活用した体験型観光など新たな観光事業を検討します。
	新規観光誘客の拡大	○ 民間活力を生かし、空き家・空き店舗の有効活用を図ります。
	空き家・空き店舗の有効活用	○ 市外への転出を抑制し、3世代同居・近隣居住などを促進する事業を検討します。
	人口流出の抑制	

(3) さくら市進化プラン

ア 概要

さくら市進化プラン（以下「進化プラン」という。）は、本市の基幹計画のひとつです。その概要は、表 2-1-7 のとおりです。

5の「政策」と、その下位に位置付けられる23の「施策」と、更にその下位に位置付けられる「進化事業」により構成されています。

総合計画の更なる「進化」を実現するための計画です。

【表 2-1-7】 さくら市進化プランの概要

名称	さくら市進化プラン		
策定者	さくら市	策定年月	平成 30 年 3 月
計画期間	平成 29 年度から令和 8 年度まで		
基本理念	「暮らしを楽しめる」まちづくり		
将来像	四里四方で完結できる理想の小都市、好アクセスな「健康里山都市」		

イ 公共交通に関連する内容

進化プランに記載されている公共交通に関連する内容は、表 2-1-8 のとおりです。

進化事業「移動手段の確保」の進行のため、コンタ号等を運行する乗合タクシー事業、福祉タクシー利用券を交付する福祉タクシー事業等を、施策「交通ネットワークの再構築」の進行のため、本計画の策定を図る公共交通再構築事業を実施しています。

【表 2-1-8】 さくら市進化プランに記載される公共交通

区分	施策名・進化事業名	めざす姿・進め方
施策 進 化 事 業	デマンド交通の進化	市民が公共交通機関や道路施設を利用し、安全で快適に移動しています。
	移動手段の確保	食用品などの日用品の買い物、一般診療の受診のための通院などの際の交通手段の確保に市民が困ることがないように、公共交通の充実を図ります。
	交通ネットワークの再構築	現在、実施している公共交通施策だけでは対応しきれない、社会的課題・市民の公共交通に対するニーズを把握するとともにその解決を図るため、新しい交通ネットワークを構築します。

備考 「めざす姿」は、施策に、「進め方」は、進化事業に掲げられている

ウ まちづくり・観光振興に関連する内容

進化プランに記載されているまちづくり・観光振興に関連する内容は、表 2-1-9 のとおりです。

商店街の活性化及び観光の振興を促進するとともに、施策「暮らしを楽しむ健康散策ゾーンの設定」では、氏家地区・喜連川地区それぞれの市街地の活性化を図っています。

【表 2-1-9】 さくら市進化プランに記載されるまちづくり・観光振興

区分	施策名・進化事業名	めざす姿・進め方
施策	魅力ある商品で商店の売り上げ 1.1 倍	さくらブランド認証品や優れた「一店一品」「一店逸品」が生まれ商店の売り上げが増加しています。
	進化事業 地元商店街の活性化	市街地や商店街の活力をアップし、魅力あるまちづくりを実現するため、空き店舗補助金の拡充や創業融資等の支援により、商店街活性化に努めます。 また、まち歩きを通しておもてなしを感じる空間の整備(ベンチ、ストリートファニチャー、植栽等)を図ります。
施策	交流人口倍増計画	交流人口が倍増することで、地域の活力やうるおい、賑わいをもたらしています。
	進化事業 魅力ある地域づくり	交流人口を倍増させるため、市の魅力の向上を図ります。 まちなか魅力向上委員会により出された市民・民間団体の意見を参考に、既存の歴史・文化的施設、自然や里山の魅力及び特徴を再確認するとともに、新たな活用の方法を検討します。
施策	暮らしを楽しむ健康散策ゾーンの設定	氏家駅周辺や喜連川中心市街地の魅力が倍増し、市民やさくら市を訪れる人々が暮らしを楽しんでいます。
	進化事業 氏家豊かな暮らしゾーンの設定	さくら市の玄関口である氏家駅周辺の魅力倍増を目指し、市民と意見を交わし、考える「氏家まちなか魅力向上会議」等の実施を通し、(仮)氏家豊かな暮らしゾーン設定計画の策定を行います。 それに基づき市民やさくら市を訪れた人々が暮らしを楽しみ、活気あふれる氏家駅周辺のまちづくりを計画的に行います。
	進化事業 喜連川おもてなしゾーンの設定	温泉や道の駅等、観光資源を有する喜連川市街地の魅力倍増を目指し、市民と意見を交わし、考える「喜連川まちなか魅力向上会議」等の実施を通し、(仮)喜連川おもてなしゾーン設定計画の策定を行います。 それに基づき市民やさくら市を訪れる人々が楽しみ、活気あふれる道の駅・桜並木・お丸山に代表されるおもてなし区域づくりを計画的に行います。

備考 「めざす姿」は、施策に、「進め方」は、進化事業に掲げられている

(4) さくら都市計画

地域公共交通網形成計画については、法第5条第5項の規定により、都市計画との調和を保たれたものでなければなりませんと規定されています。

本市を範囲とするさくら都市計画区域の概要は、表 2-1-10・図 2-1-1 のとおりです。

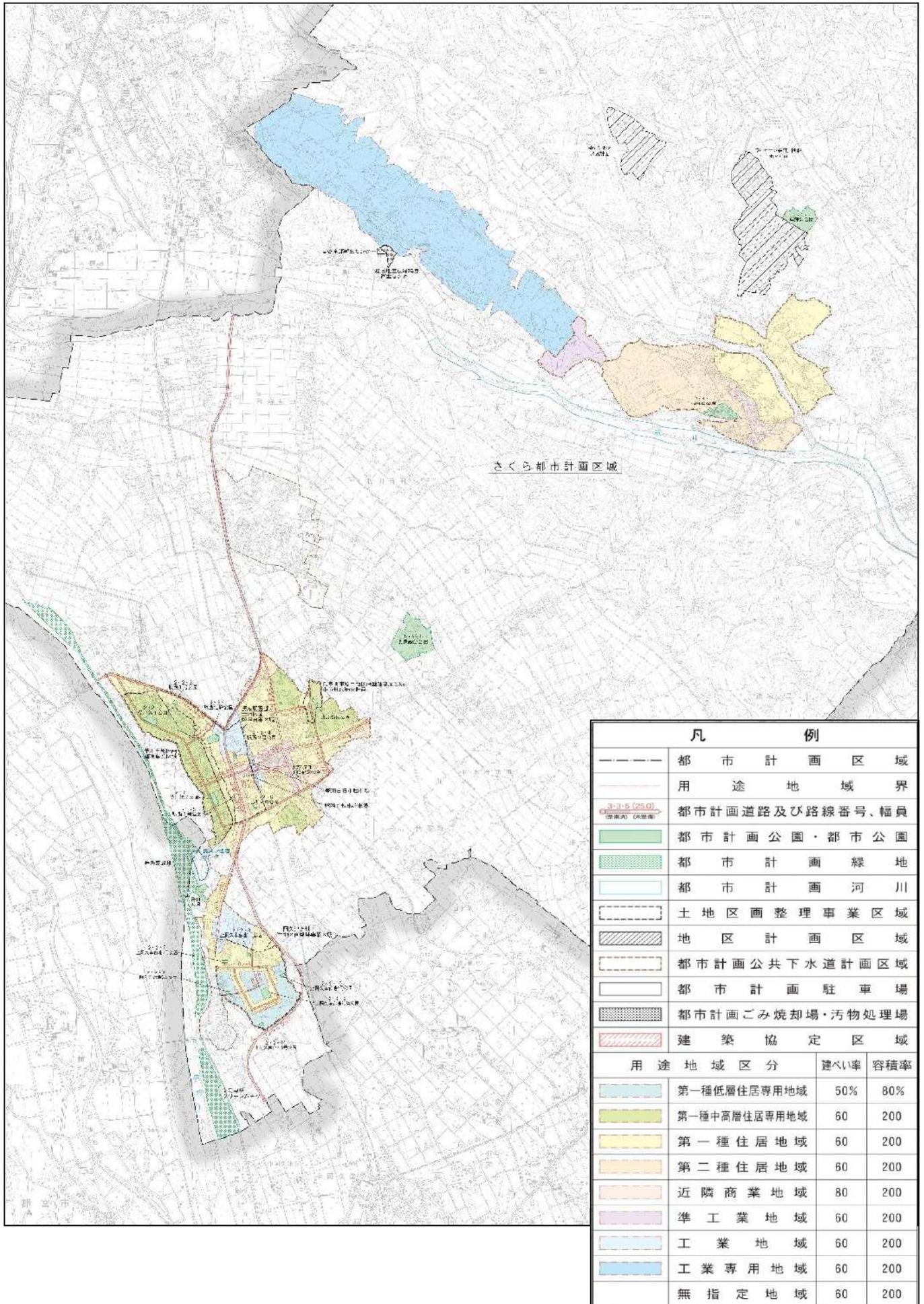
本市は、旧氏家町・旧喜連川町の合併により発足しているため、都市計画区域も旧 2 町の都市計画区域を統合する形になっていることから、旧 2 町の市街地それぞれに用途地域(※1)があります。

また、さくら都市計画区域には区域区分(※2)が定められていません。

【表 2-1-10】さくら都市計画区域の概要

都市計画区域	さくら都市計画区域		
範囲	行政区域の全部		
規模	約 12,563ha	指定日	平成 23 年 7 月 1 日

【図 2-1-1】 さくら都市計画区域図



(5) さくら都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

ア 概要

地域公共交通網形成計画については、法第5条第5項に「市町村の都市計画に関する基本的な方針」との調和が保たれたものでなければならないと規定されています。

本市の場合、この基本方針とは、平成22年3月に策定した「さくら市都市計画マスタープラン」になりますが、同プランは、策定から時間が経過しているため、現状との差異が大きくなっています。

このことから、本計画においては、さくら市都市計画マスタープランではなく、都市計画法第6条の2の規定により定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」であるさくら都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「区域マスタープラン」という。）との調和を保つものとします。

区域マスタープランは、市が都市計画マスタープランを定める際にその内容に即すよう、都市計画法に規定されているもので、その概要は、表2-1-11のとおりです。

【表2-1-11】さくら都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要

名称		さくら都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
策定者		栃木県
策定年月		平成28年3月
目標 年次	将来都市構造	令和12年
	都市計画の決定の方針	令和22年
策定根拠		都市計画法（昭和43年法律第100号）
基本理念		暮らしやすくコンパクトな都市づくり
		誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくり
		環境にもやさしいエコな都市づくり
		地域の魅力や強みを活かした都市づくり

イ 将来都市構造

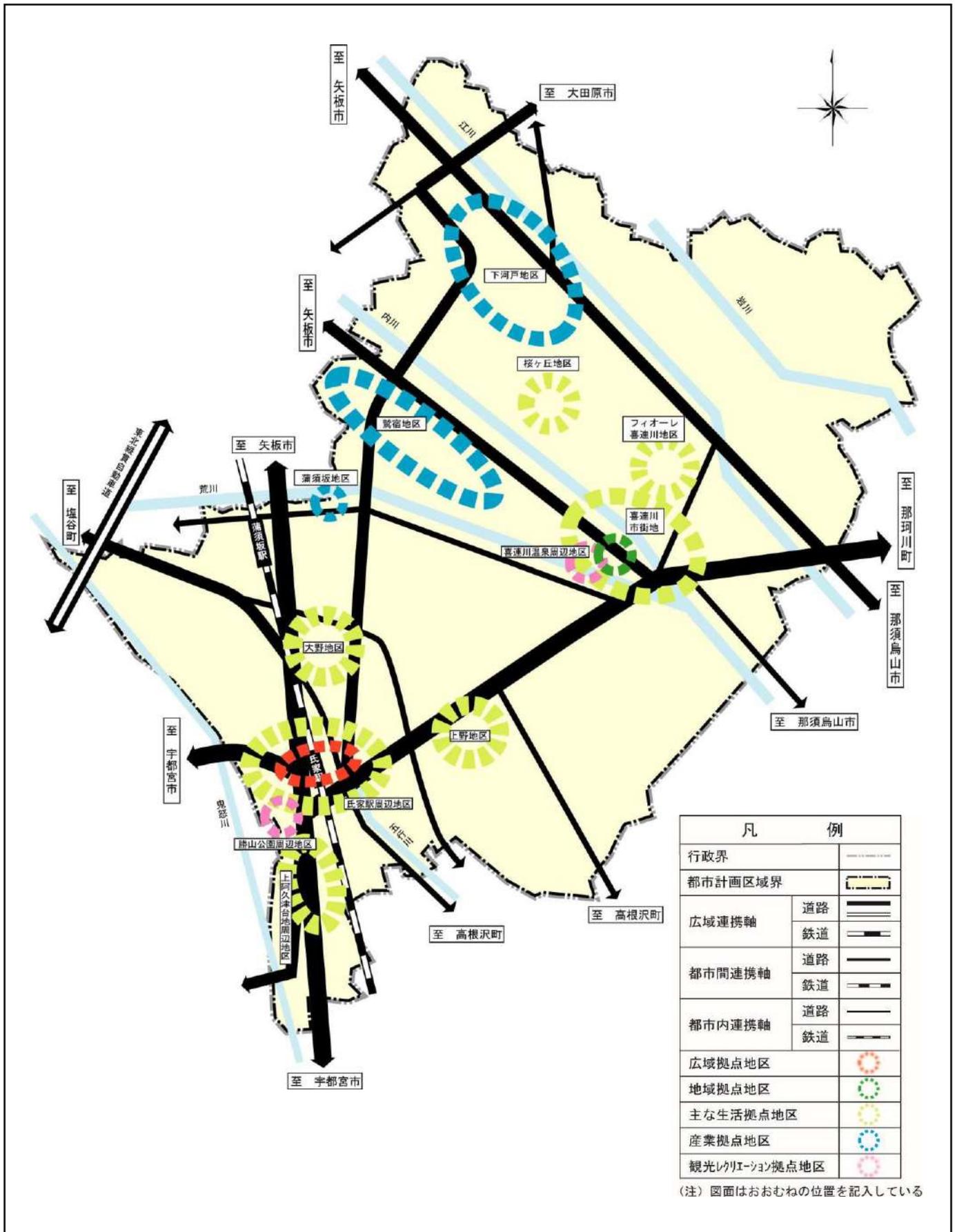
区域マスタープランには、将来都市構造として、主に次の内容が記載されています。

【表 2-1-12】 さくら都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針におけるさくら都市計画区域の将来都市構造

店舗、病院等、日常生活に必要なサービスを楽しむことができるよう、市街地、既存の集落等を中心に拠点地区を形成する。
公共交通ネットワークを基本とし、徒歩・自転車の利用環境及び道路ネットワークを充実させ、拠点地区の連携強化、都市機能の相互補完等を図り、誰もが安全でスムーズに移動し、多様なサービスを楽しむことができるよう、暮らしやすく効率的な都市に再構築する。

区域マスタープランでは、地域ごとの市街地像として拠点地区・基盤構造を位置付けるとともに、それを図式化したものとして、図 2-1-2・表 2-1-13 のとおり、将来市街地像図を定めています。

【図 2-1-2】将来市街地像図①



【表 3-1-14】将来市街地像図②

用語		意味
拠点地区	広域拠点地区	都市機能や人口の集積を一層促進し、これらの都市機能を周辺都市と共有、利活用できるよう、公共交通を基本とした交通ネットワークを充実・強化する地区
	地域拠点地区	徒歩や自転車圏内に日常生活機能と居住機能を集積させ、人口密度を維持していくとともに、都市機能の維持・充実により、日常生活の利便性の向上を図る地区 また、生活の利便性を向上させるため、公共交通の充実を図る地区
	生活拠点地区	日常生活に必要な店舗や診療所などの生活利便施設を誘導するとともに、地域の多様な生活に配慮しつつ地域コミュニティの維持を図る地区
	産業拠点地区	周辺環境に配慮しながら、産業や研究開発機能の集積を図る地区
	観光レクリエーション拠点地区	自然環境や歴史的な地域資源を活かして、広域的な観光の集客を促進するための魅力向上を図る地区
基盤構造	広域連携軸	広域的な移動や連携の促進を図る軸
	都市間連携軸	広域拠点地区の形成を支援するとともに、周辺都市との移動や連携の促進を図る軸
	都市内連携軸	地域拠点地区や生活拠点地区の形成を支援するとともに、拠点地区間や周辺地域との移動や連携の促進を図る軸

(6) 第3次さくら市土地利用調整基本計画

ア 概要

第3次さくら市土地利用調整基本計画（以下「土地利用計画」という。）は、国土利用計画法（昭和49年法律第92号）第8条第1項の規定により策定した「第2次国土利用計画 さくら市計画」の下位計画として策定した計画で、さくら都市計画における用途地域以外の市土の土地利用の方針を定めています。

その概要は、表2-1-14のとおりです。

本計画の策定において、さくら都市計画・区域マスタープランと調和を保つのであれば、土地利用計画とも調和を保つべきと考えます。

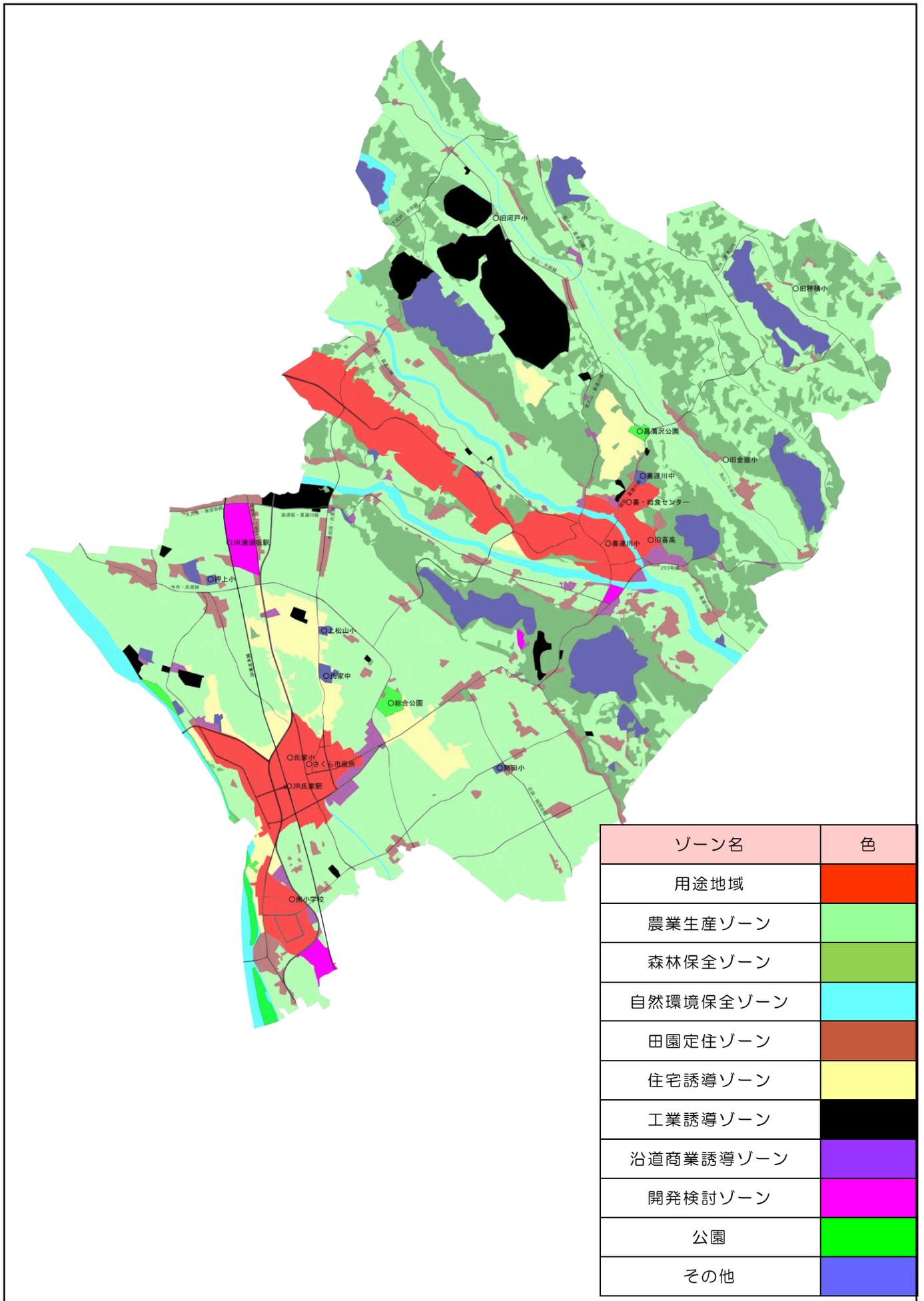
【表2-1-14】第3次さくら市土地利用調整基本計画の概要

名称	第3次さくら市土地利用調整基本計画		
策定者	さくら市	策定年月	平成29年3月
計画期間	平成29年度から令和3年度まで		
基本方向	人口減少の抑制のための開発の誘導		
	優良農地の保全等による農業の振興		
	希少性の高い自然環境の維持及び保全		

イ 土地利用誘導区域ゾーニング

土地利用計画には、本市の土地利用の方針を具現化したものとして、図2-1-3・表2-1-15のとおり、土地利用誘導区域ゾーニングを定めています。

【図 2-1-3】土地利用誘導区域ゾーニング①



【表 2-1-15】土地利用誘導区域ゾーニング②

用語	意味
農業生産ゾーン	農用地の保全を優先するゾーン 農家住宅、農業施設、ガソリンスタンド、飲食店等以外の開発を誘導しない
森林保全ゾーン	森林の保全を優先するゾーン 住宅、観光施設以外の開発を誘導しない
自然環境保全ゾーン	池沼、河川等の環境の保全を優先するゾーン 全ての開発を誘導しない
田園定住ゾーン	農家を中心とする集落の維持を優先するゾーン 住宅、店舗、飲食店等以外の開発を誘導しない
住宅誘導ゾーン	用途地域の次に宅地の開発を誘導するゾーン
工業誘導ゾーン	用途地域の次に工場等の開発を誘導するゾーン
沿道商業誘導ゾーン	用途地域の次に商業施設の開発を誘導するゾーン
開発検討ゾーン	一定以上の規模の開発を検討するゾーン

(7) さくら市人口ビジョン

ア 概要

さくら市人口ビジョンは、総合戦略と併せて作成した資料であり、本市の人口の将来展望を定めています。

その概要は、表 2-1-16 のとおりです。

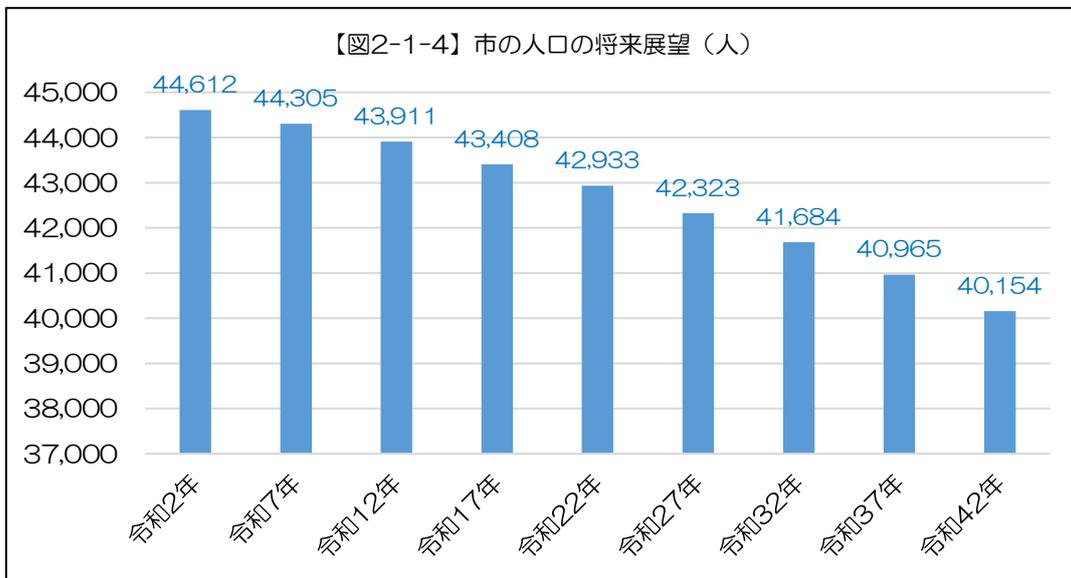
【表 2-1-16】さくら市人口ビジョンの概要

名称	さくら市人口ビジョン		
策定者	さくら市	策定年月	平成 27 年 10 月

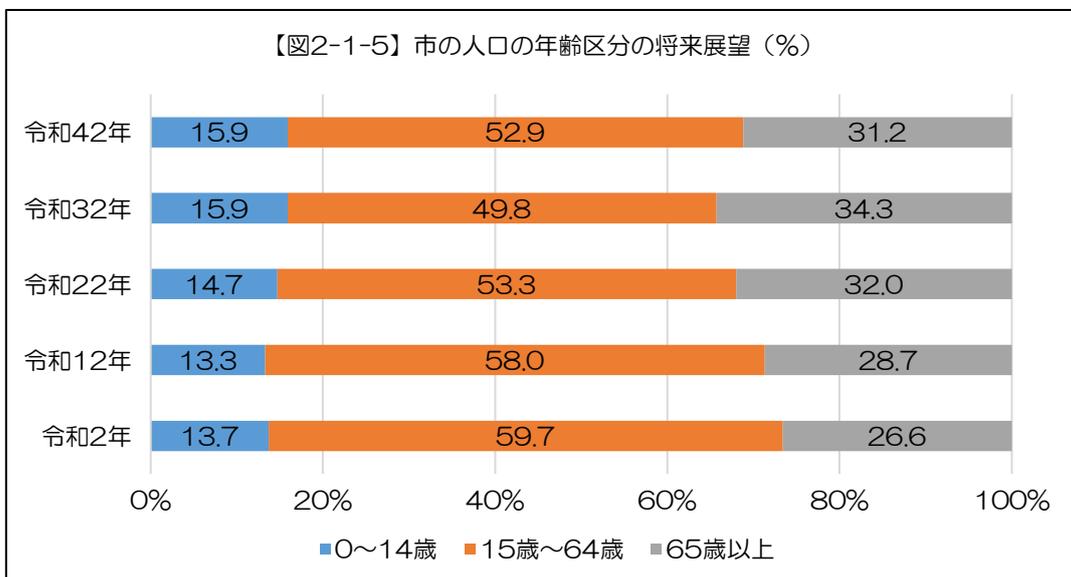
イ 人口の将来展望

さくら人口ビジョンでは、国立社会保障・人口問題研究所が提示した将来人口推計を基に図 2-1-4 のとおり、本市の人口の将来展望を定めています。

本市は、令和 42 年における人口 40,000 人の堅守を目標としています。



【出典】さくら市人口ビジョン



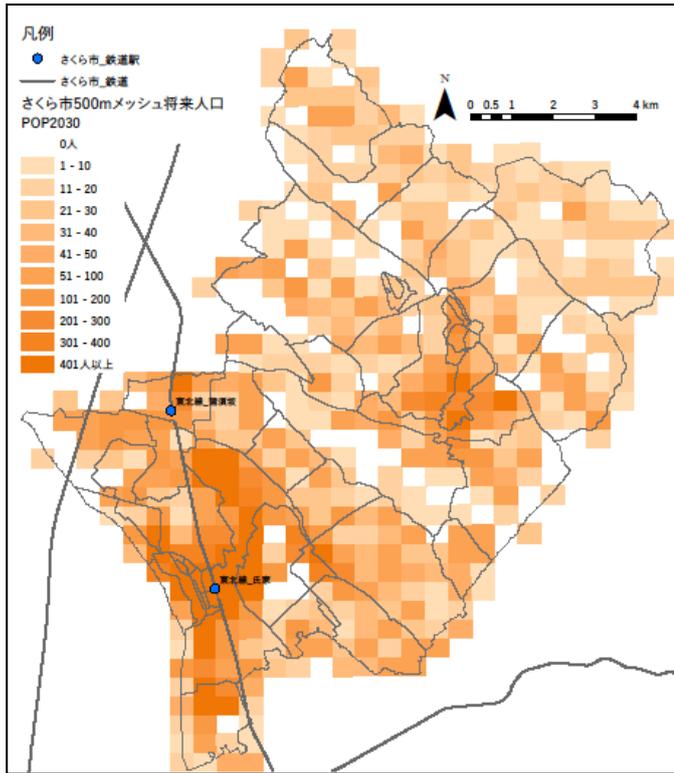
【出典】さくら市人口ビジョン

また、人口ビジョンとは異なりますが、本計画の策定に際し、本市の人口の分布の推移について、図 2-1-6 から 2-1-8 までのとおりに予測しました。

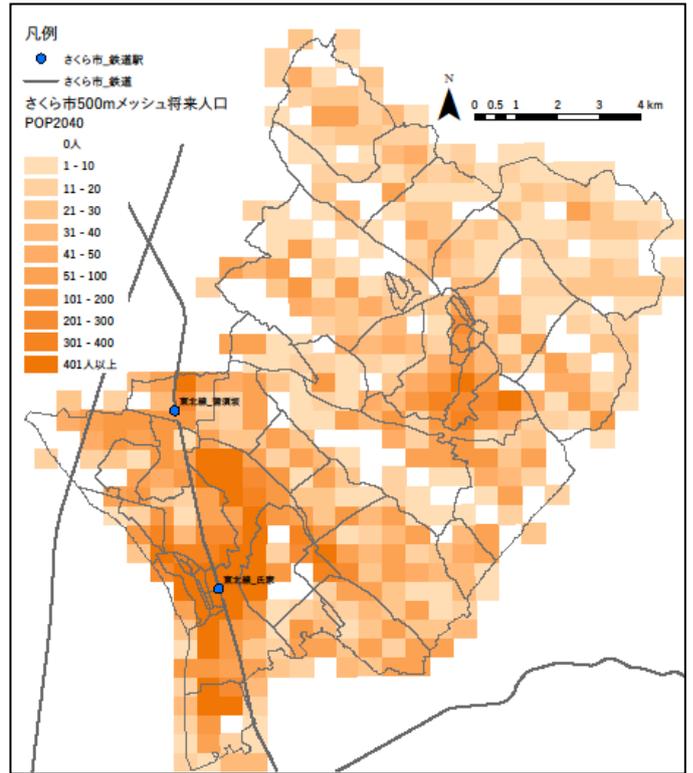
やはり、人口の減少が進行し、居住者がいない「空白地帯」が市内全域で増加しています。

一方で、現在の氏家地区の市街地・住宅地の一部では、人口の維持に成功している地域もあることがわかります。

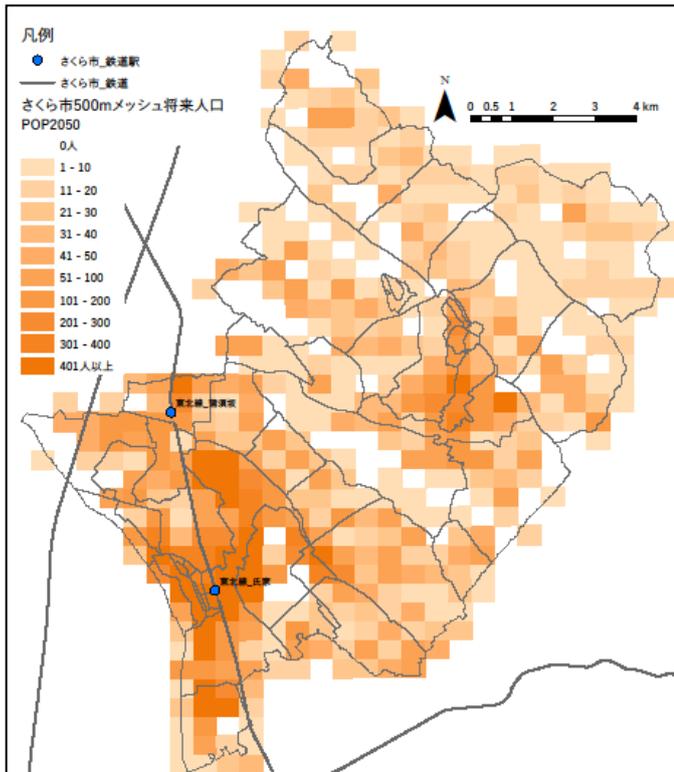
【図 2-1-6】 令和 12 年の人口の分布の推計



【図 2-1-7】 令和 22 年の人口の分布の推計



【図 2-1-8】 令和 32 年の人口の分布の推計



(8) さくら市地域公共交通総合連携計画

ア 概要

さくら市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）は、本市の公共交通の目指すべき方向性を明確にし、その実現に向けた具体的な事業を示すため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）による改正前の法第 5 条の規定により作成した計画です。

その概要は、表 2-1-17 のとおりです。

【表 2-1-17】さくら市地域公共交通総合連携計画の概要

名称	さくら市地域公共交通総合連携計画		
策定者	さくら市	策定年月	平成 22 年 3 月
計画期間	平成 22 年度から 20 年程度（短期：概ね 5 年・中期：概ね 5 年～20 年）		
策定根拠	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 59 号）		
基本理念	「活力と魅力に栄える自立・定住・交流のまち」の実現を支援する公共交通づくり ～地域を支える、地域が支える、持続可能な公共交通の実現～		
基本方針	目指すべき公共交通体系を明確化し、段階的ネットワークを形成する		
	交通弱者が利用しやすい公共交通サービスを整備する		
	市民・事業者・行政との協働で地域公共交通を育てる		
基本目標	地域の活動を支える公共交通網を構築します		
	利便性の高い公共交通サービスを提供します		
	わかりやすい情報提供をします		
	地域にあった新しいサービスを検討します		
	持続可能な運営方法を検討します		

イ 事業の実施の状況

連携計画に記載されていた事業の実施の状況については、表 2-1-18 のとおりです。

市営の路線バス・コミュニティバスの統廃合、民間路線バスの見直し、実証実験運行を踏まえた乗合タクシー事業の実施、喜連川本町停留所への屋根付きベンチの設置等の実績がありますが、一部の事業については、未実施のものもあります。

【表 3-1-25】 さくら市地域公共交通総合連携計画の実施の状況

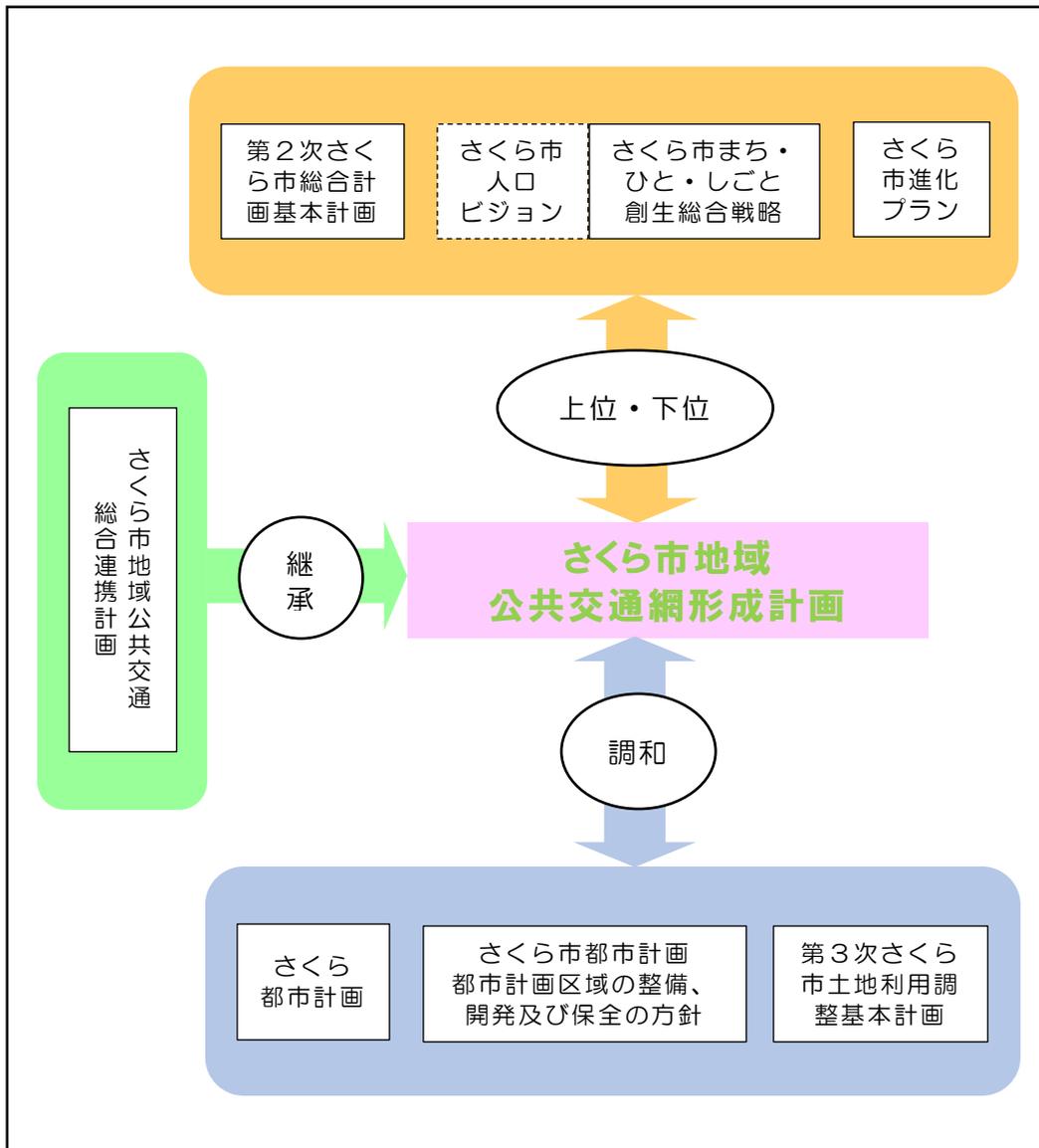
基本目標	期間	事業	実施状況
地域の活動を支える公共交通網を構築します	短期	実証実験運行の実施	乗合タクシー事業において実施
		既存バスの効率化	市営バス・温泉バス・コミュニティバスの廃止
	関東自動車バスの路線の見直し		
	中期	実証実験運行の実施	乗合タクシー事業の実施
新規路線の導入検討		乗合タクシー事業の実施	
利便性の高い公共交通サービスを提供します	短期	運行内容の改善・見直し	市営バス・温泉バス・コミュニティバスの廃止
			関東自動車バスの路線の見直し
			乗合タクシー事業の見直し
	中期	バリアフリー車両・小型車両の導入	乗用車による乗合タクシー事業の実施
スロープ付バス(※3)による関東自動車バスの運行			
バス停利用環境の改善		喜連川本町停留所に屋根付きベンチを設置	
ターミナルの整備	未実施		
わかりやすい情報提供をします	短期	バス利用に関する情報提供	公共交通に関する小学2年生向け副読本を作成し、市内小学校に配布
			乗合タクシー事業・関東自動車バスの情報を掲載したチラシを作成し、新聞折込みで配布
	中期	バス利用の啓発	公共交通に関する小学2年生向け副読本を作成し、市内小学校に配布
			乗合タクシー事業・関東自動車バスの情報を掲載したチラシを作成し、新聞折込みで配布
地域にあった新しいサービスを検討します	中期	スクールバスの活用	未実施
		デマンド交通の検討	乗合タクシー事業の実施
		バス利用に対する意識転換策の実施	公共交通に関する小学2年生向け副読本を作成し、市内小学校に配布
		病院・商業施設・観光施設等との連携による新たなサービス展開	黒須病院における乗合タクシー事業の待合所を明確化し、事業の情報等を掲示
		対象者別割引制度	公共交通利用促進事業の実施
		地域ボランティアとの協力	未実施

持続可能な運営方法を検討します	短期	市運営バス路線の管理の一体化	未実施
		地域住民、交通事業者、行政の協働による推進体制づくり	未実施

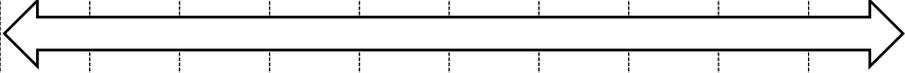
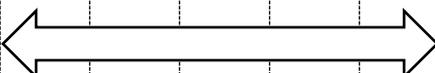
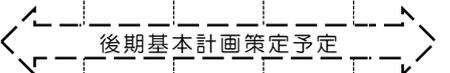
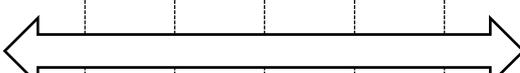
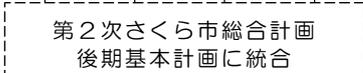
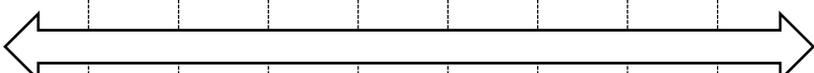
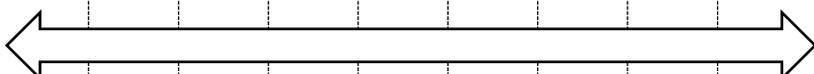
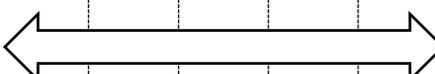
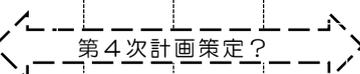
2 さくら市公共交通網形成計画の位置付け

これまでのとおり、上位計画・関係計画について整理した結果、本計画は、図 2-2-1・2-2 のとおり、総合計画・総合戦略・進化プランの下位であり、さくら都市計画・区域マスタープラン・土地利用計画との調和を保ち、かつ、連携計画の概念を継承するものとして位置付けます。

【図 2-2-1】本計画の位置付け①



【図 2-2-2】本計画の位置付け②

計画名		計画期間										
		平成				令和						
		27	28	29	30	元	2	3	4	5	6	7~
さくら市地域公共交通網形成計画												
第2次 さくら市 総合計画	基本構想											
	基本計画											
さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略												
さくら市進化プラン												
さくら都市計画 都市計区域の整備、 開発及び保全の方針												
第3次さくら市 土地利用調整基本計画												

第3章 さくら市の状況

本計画の策定に先立ち、本市の状況について、次のとおり整理します。

1 さくら市の位置

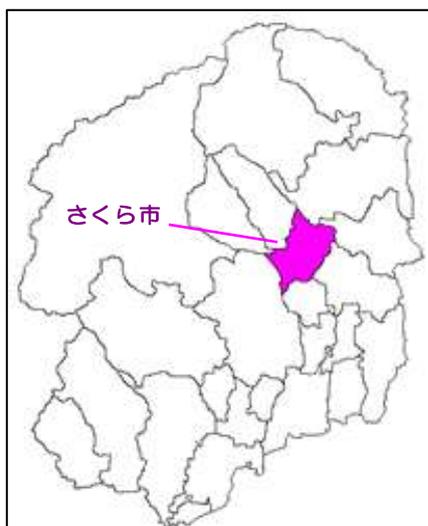
本市は、関東平野の北端、栃木県の中央部よりやや北東に位置し、東京から約 120km、栃木県の県庁所在地である宇都宮市から約 20km の距離にあります。

平成 17 年 3 月に旧氏家町と旧喜連川町が合併し、発足した市です。

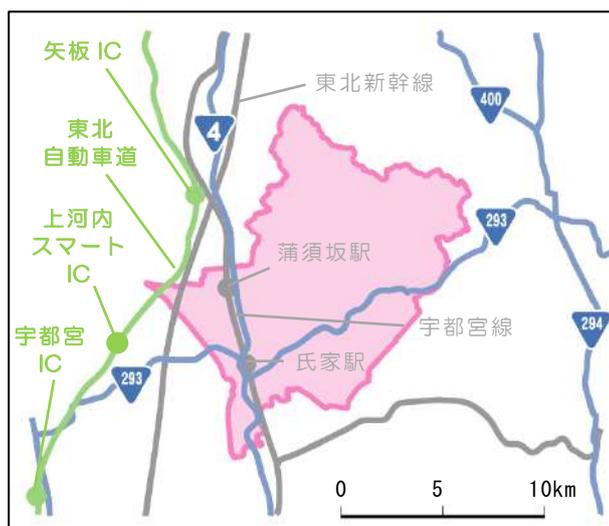
その区域は、南北に 17.8km・東西に 15.6km で、総面積は 125.63k m²です。

市の西部を国道 4 号及び JR 宇都宮線が縦断し、市の南部を国道 293 号が横断する等、交通の利便性に恵まれた地域であるといえます。

【図 3-1-1】市の位置①



【図 3-1-2】市の位置②



2 さくら市の人口

(1) 現在の人口

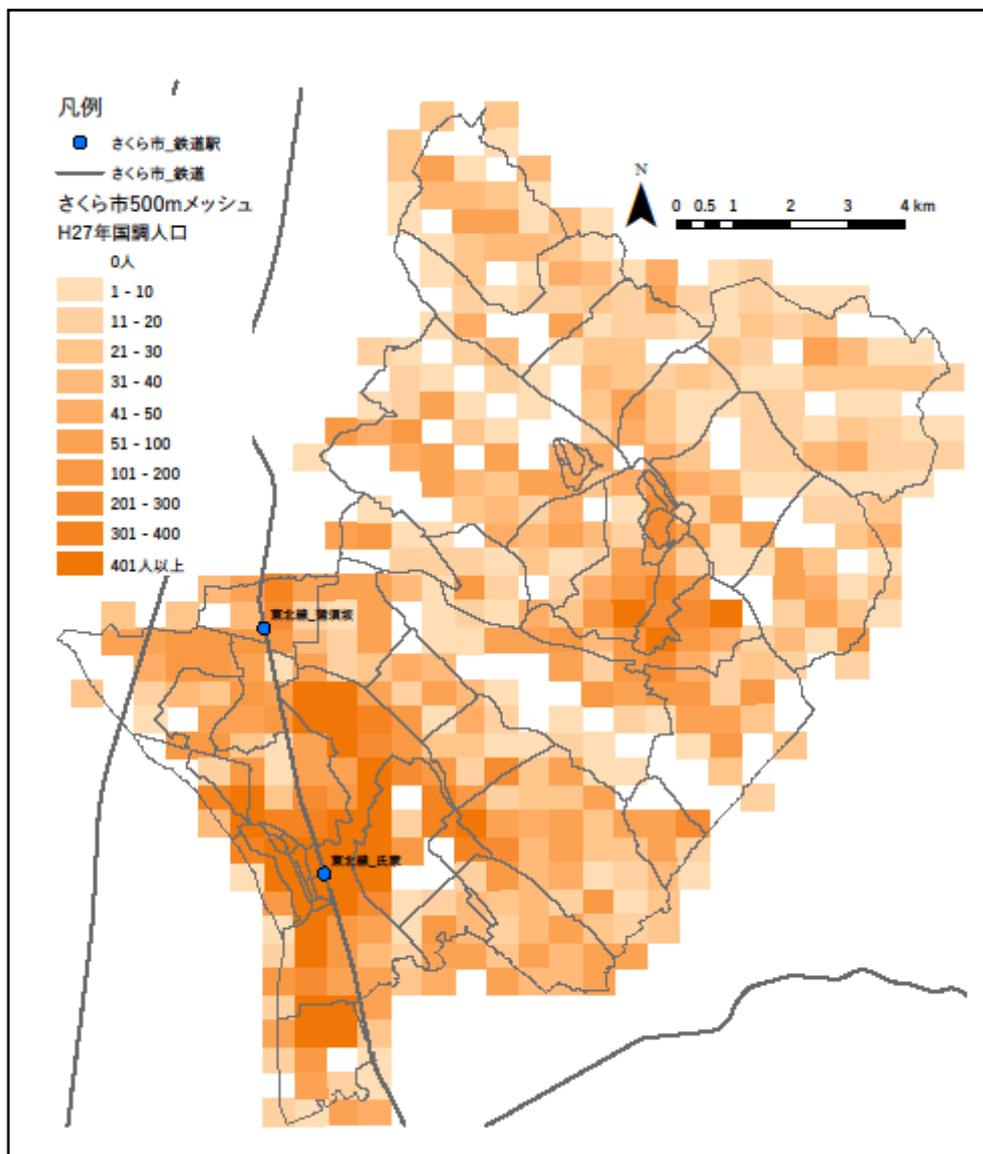
本市の現在の人口は、表 3-2-1 のとおりで、その分布の状況は、図 3-2-1 のとおりです。

基本的に市内全域に居住者がいること、氏家駅周辺・草川地区・大野地区・上阿久津地区・喜連川支所周辺に特に居住者が集約していること等がわかります。

【表 3-2-1】市の推計人口（令和元年 12 月 1 日）

人口	男	女
44,749 人	23,258 人	21,491 人

【図 3-2-1】市の人口の分布



(2) 人口の推移

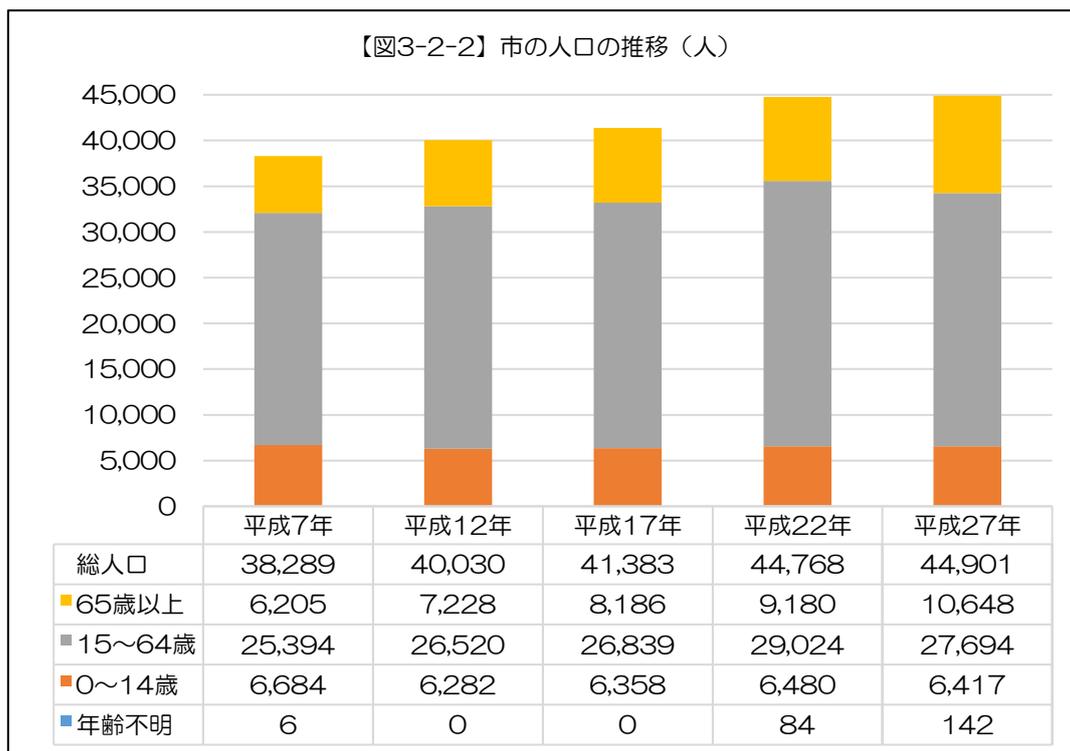
本市の人口の推移は、図 3-2-2・3-2-3 のとおりです。

本市の人口は、全国的に人口減少の傾向が発生しているにもかかわらず、近年まで増加の傾向にありましたが、平成 22 年・27 年の数値と現在の推計人口を比較すると、横ばい又は減少に移行しつつある可能性があります。

15 歳～64 歳の人口は、平成 22 年から 27 年までにかけ、初めて減少しました。

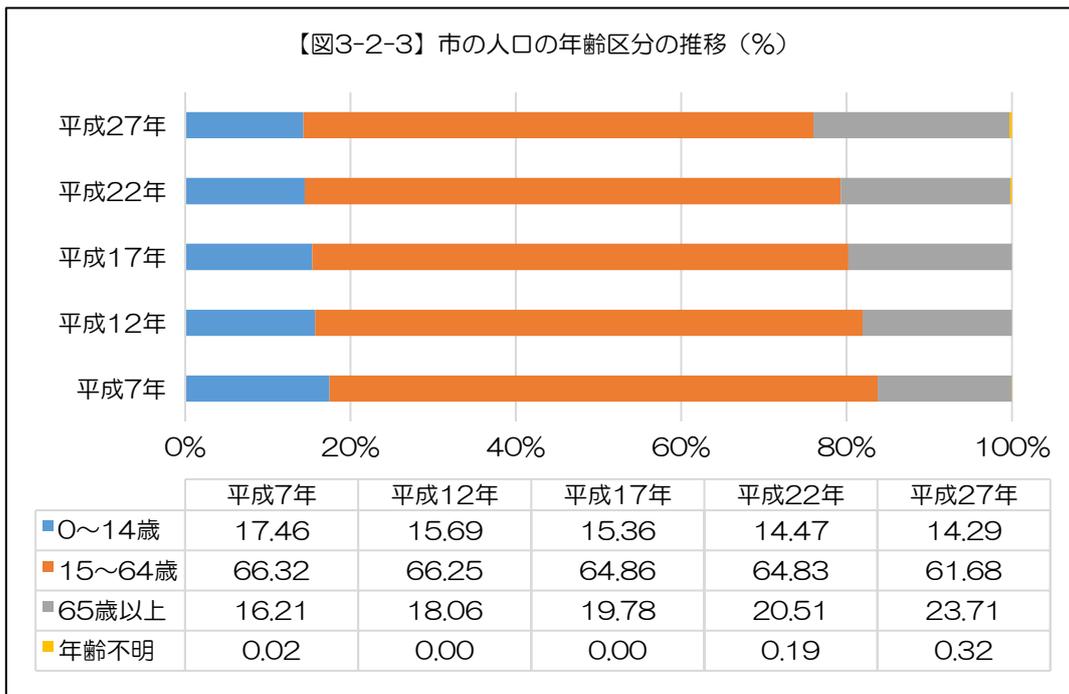
65 歳以上の人口は、平成 7 年以降、増加の傾向にあります。

年齢別の割合をみても、平成 7 年以降、65 歳以上の人口は、増加の傾向に、それ以外の人口は、減少の傾向にあり、少子高齢化が進行しています。



備考 国勢調査によるため、調査票への記入漏れ等により「年齢不明」が発生

【出典】RESAS（※4）



備考 国勢調査によるため、調査票への記入漏れ等により「年齢不明」が発生

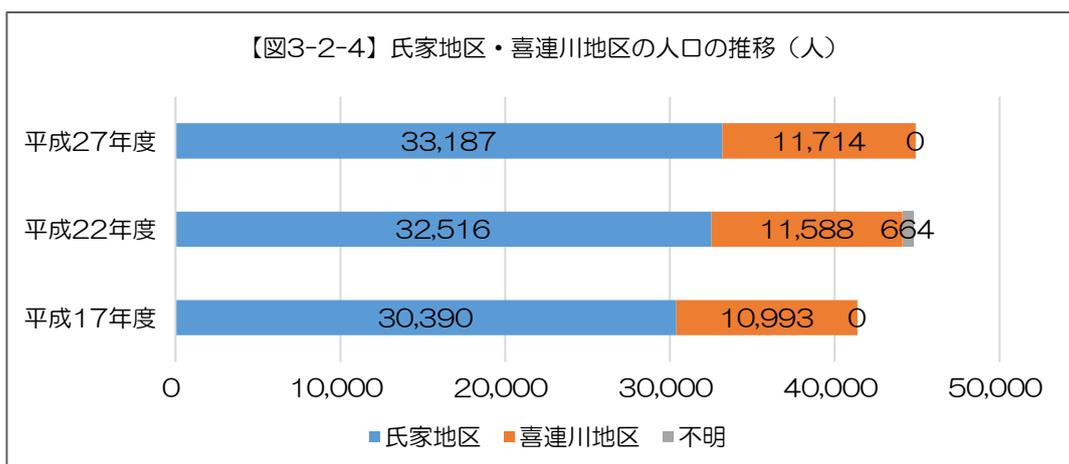
【出典】RESAS

氏家地区・喜連川地区の人口の推移は、図 3-2-4 のとおりです。

両地区とも人口は増加しています。

氏家地区の平成 27 年度の人口は、平成 17 年度の人口の 109.20%で、喜連川地区の平成 27 年度の人口は、平成 17 年度の人口の 106.56%です。

両地区の増加率に大きな差はありません。



備考 国勢調査によるため、調査票への記入漏れ等により「不明」が発生

【出典】国勢調査

3 さくら市の土地利用

本市の土地利用の状況は、図 3-3-1 のとおりです。

本市の場合、西部の氏家地区と東部の喜連川地区で地勢が大きく異なります。

氏家地区は、関東平野の北端に位置し、平地が広がっています。

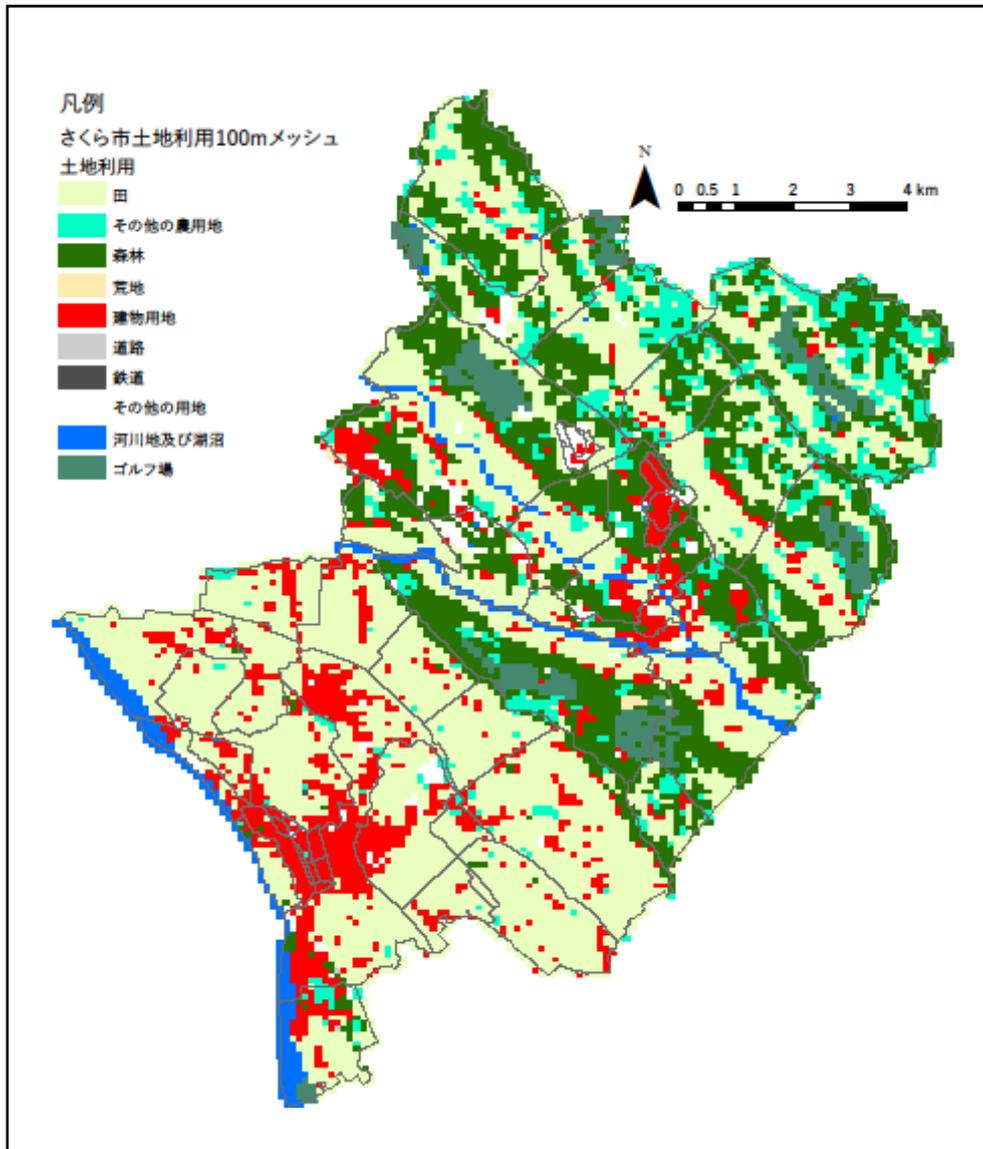
平地に適した水田が広く分布するとともに、中央部の氏家駅周辺とその北側の大野地区、南部の上阿久津地区、西部の草川地区等に建物が集約しています。

一方、喜連川地区は、栃木県北部を縦断する喜連川丘陵の中にその全域が含まれます。

丘陵には森林が広がるとともに、個々の丘陵の間に水田と集落が点在します。

中央部のさくら市役所喜連川支所周辺と、西部の喜連川工業団地に建物が集約しています。

【図 3-3-1】市の土地利用の状況（平成 29 年度調べ）



4 市民の生活圏

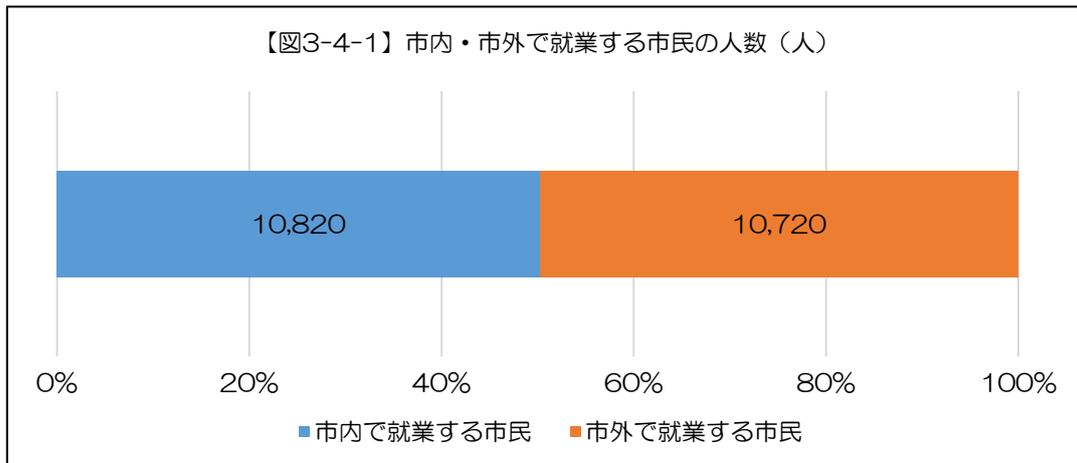
通勤・通学における人の流れを分析し、市民の生活圏を整理します。

市民が就業する場所の区分は、図 3-4-1・3-4-2 のとおりです。

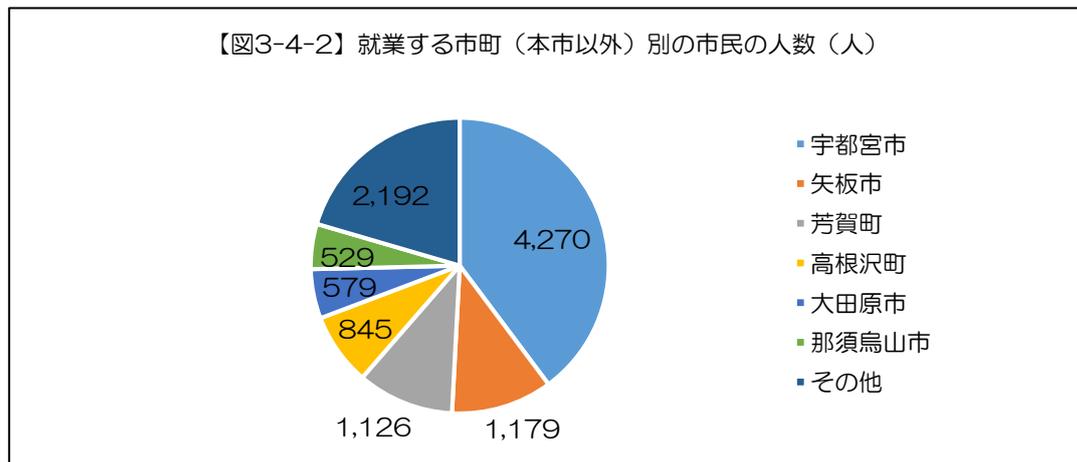
就業する市民の約 50% に当たる 10,720 人が市外に通勤しています。

市外の通勤先としては、本市と隣接する宇都宮市・矢板市が多いことがわかります。

また、本市とは隣接しませんが、大規模な工業団地を有する芳賀町に通勤する市民も多いことがわかります。



【出典】平成 27 年国勢調査

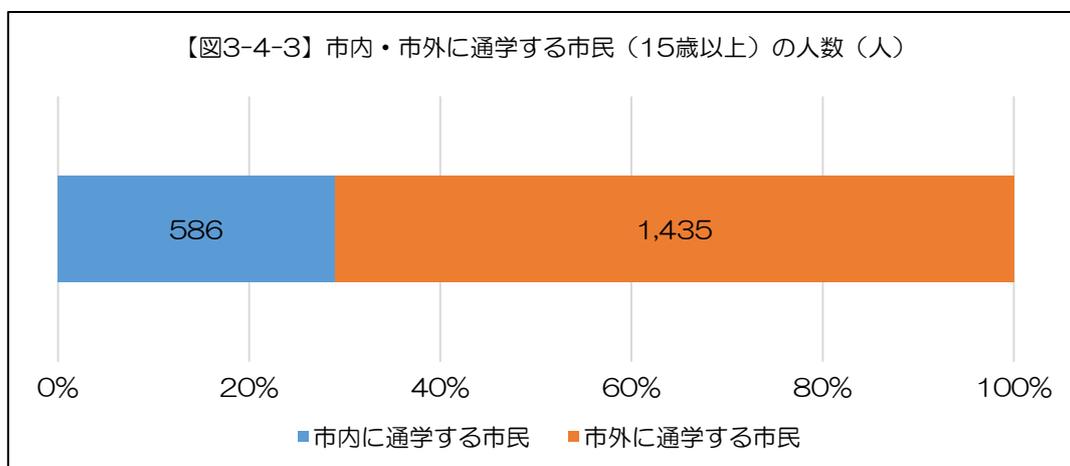


【出典】平成 27 年国勢調査

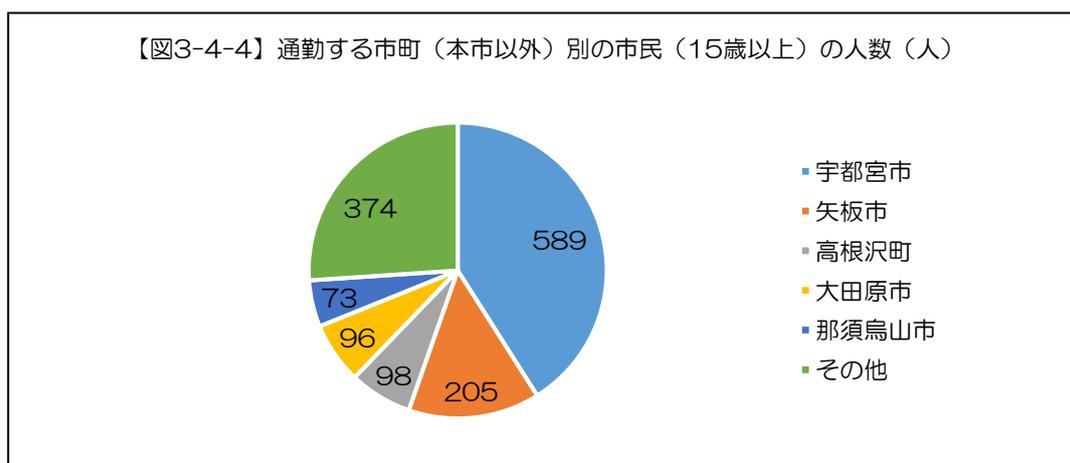
市民が通学する場所の区分は、図 3-4-3・3-4-4 のとおりです。

学生である市民の 70%以上当たる 1,435 人が市外に通学しています。

市外の通学先としては、本市と隣接する宇都宮市・矢板市が多いことがわかります。



【出典】平成 27 年国勢調査



【出典】平成 27 年国勢調査

第4章 さくら市の公共交通の現状

現在、本市で運行している公共交通の路線の現状は、図 4-1-1 のとおりです。

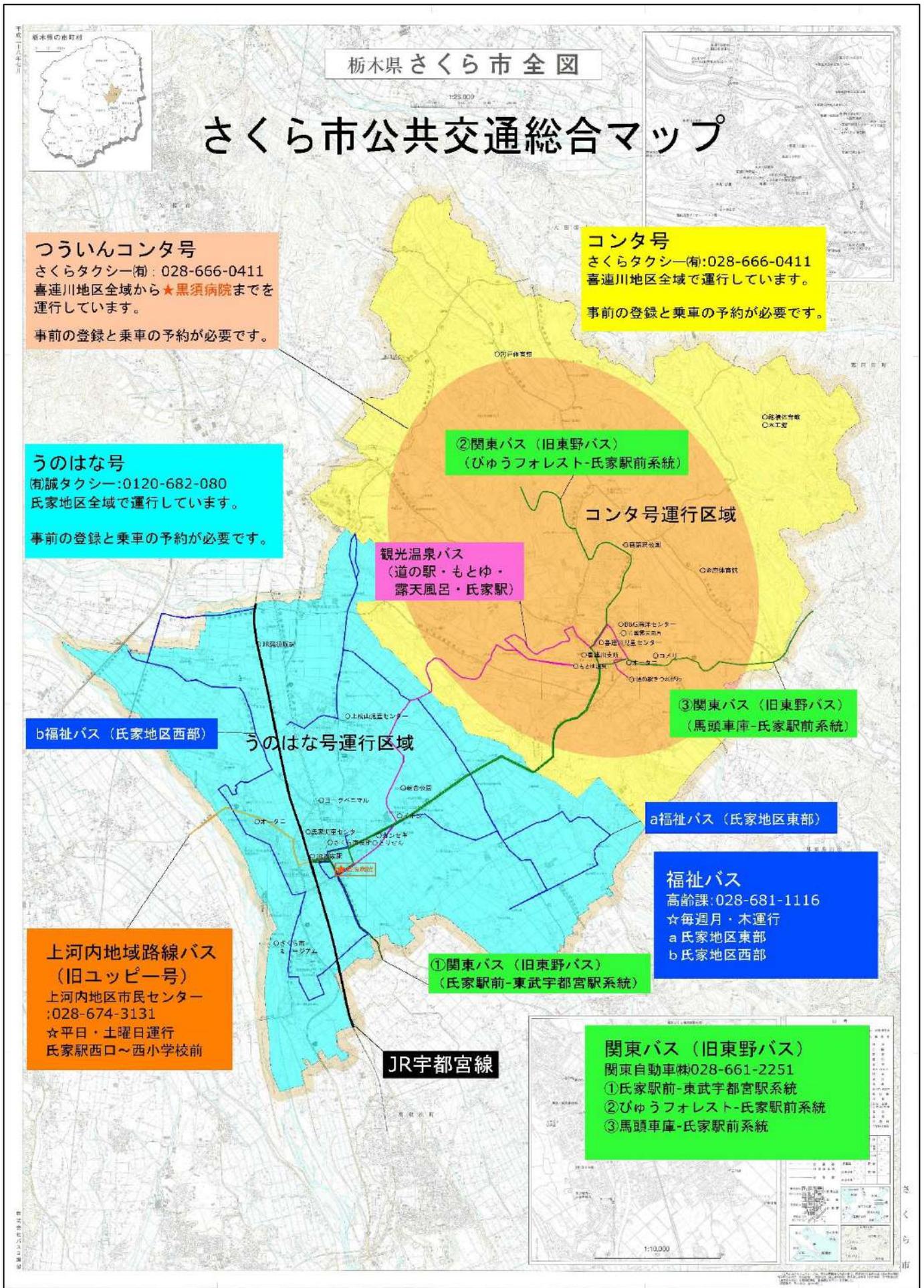
基本的には、鉄道・路線バスを幹線系統と位置づけ、それを補完する態様で乗合タクシー事業を実施しています。

乗合タクシー事業の運行区域が市内の全域になっているため、市内に交通空白地帯はありません。



■氏家駅東口 駅舎の前に氏家駅東口広場が整備されている

【図 4-1-1】 さくら市公共交通総合マップ（令和元年 12 月）



公共交通の課題の抽出のため、本市の公共交通の現状について、次のとおり整理します。

1 鉄道

(1) 宇都宮線の整備状況

市内を運行する鉄道としては、図 4-1-2 のように本市の西部を縦断するように整備されている東日本旅客鉄道㈱の「東北本線」があります。

正式名称は東北本線ですが、市民には、愛称である「宇都宮線」の方が馴染みがあります。

平日と土曜・休日で少々、運行時間が変更しますが、いずれの曜日においても上りは1日当たり39便が、下りは1日当たり38便が運行しています。

宇都宮線の駅のうち「氏家駅」「蒲須坂駅」が市内に設置されています。

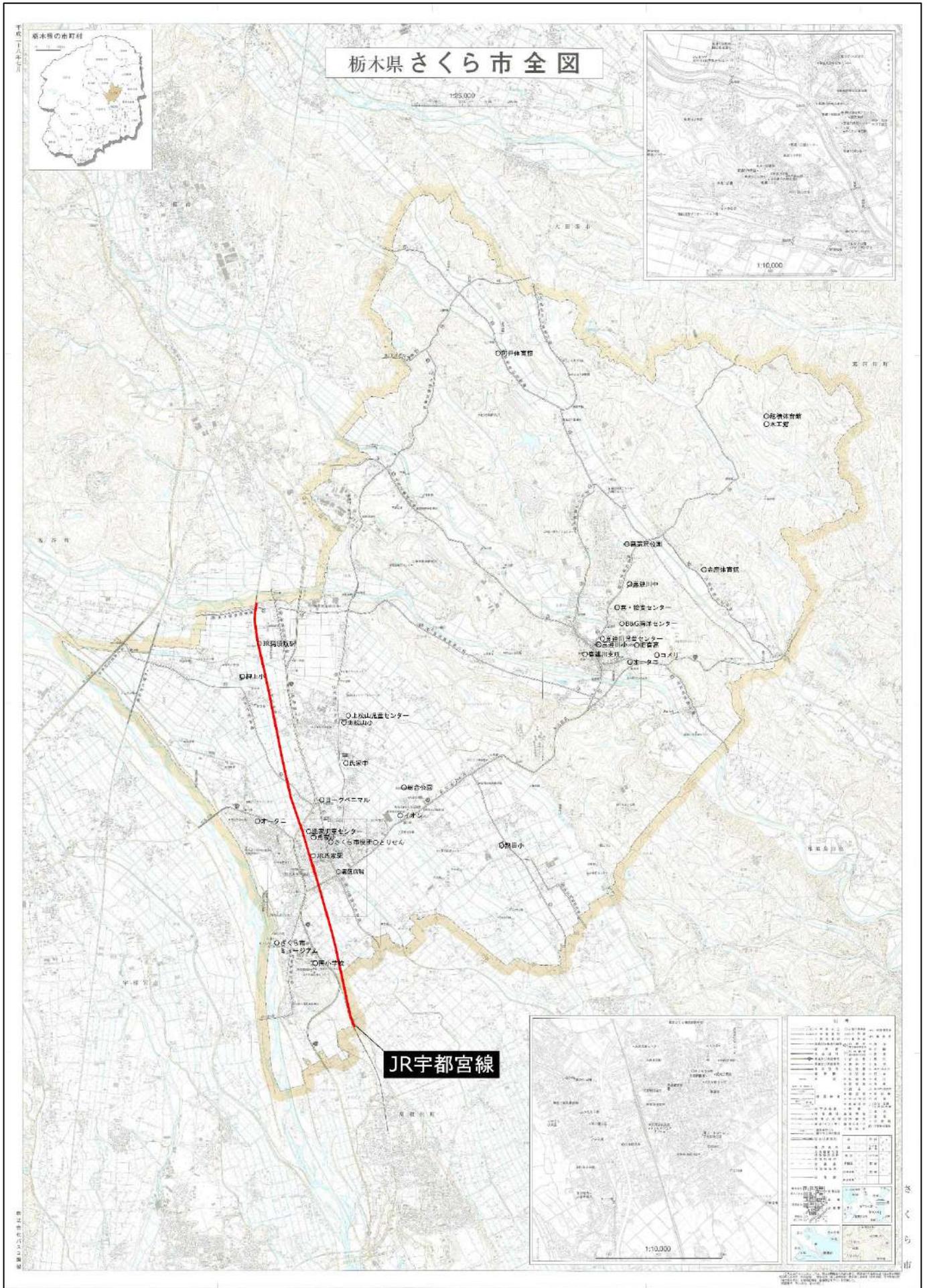
氏家駅・蒲須坂駅から主な駅までの運賃は、表 4-1-1 のとおりです。

宇都宮線は、全線が Suica（※5）の利用可能エリアに含まれるため、どちらの駅でも Suica が利用できます。



■氏家駅西口の民営コインパーキング

【図 4-1-2】宇都宮線の整備状況（令和元年 12 月）



【表 4-1-1】宇都宮線の運賃（令和元年 12 月）

区間	大人運賃の額	区間	大人運賃の額
氏家駅～宇都宮駅	330 円	蒲須坂駅～宇都宮駅	420 円
氏家駅～那須塩原駅	590 円	蒲須坂駅～那須塩原駅	510 円
氏家駅～黒磯駅	680 円	蒲須坂駅～黒磯駅	590 円
氏家駅～蒲須坂駅	190 円		

（2）氏家駅の整備状況

氏家駅には東口・西口があり、その施設の整備状況は、表 4-1-2 のとおりです。

氏家駅東口広場について、広場内に設置されているバス乗降場は、関東自動車(株)が市内で運行する全ての路線の起終点になっています。

パークアンドライド（※6）の推進のために必要性が高い施設である月極駐車場・コインパーキング・駐輪場については、市営・民営のものが複数、設置されています。

同広場は、商業・観光の促進を目的とする公共施設である「さくらテラス」「eプラザ」が隣接し、「琴平通り商店街」の入口にもなっていることから、名実ともに本市の玄関口であるといえます。

また、氏家駅西口広場について、広場内に設置されているバス乗降場は、上河内地域路線バス「氏家線」の終点になっています。

月極駐車場・コインパーキングについては、市営のものはありませんが、民営のものが設置され、駐輪場については、市営のものが設置されています。

2つの広場はエレベーター付き橋梁である「氏家駅東西線」で連結されています。

構内の施設について、専ら下り線が発着する2番線ホームを利用する際は、こ線橋で移動する必要があります。

平成 28 年 2 月にみどりの窓口の営業が終了したため、切符により電車を利用しようとする利用者は、券売機で切符を購入する必要があります。

【表 4-1-2】氏家駅の整備状況（令和元年 12 月）

区分		整備状況	
東 口	広場	氏家駅 東口広場	さくらスクエア
			バス乗降場
			タクシー待機場
			交通広場
	月極駐車場	市営上町第 1 駐車場・市営上町第 2 駐車場・その他民営	
	コインパーキング	市営氏家駅東口駐車場・市営上町第 1 駐車場・その他民営	
	駐輪場（無料）	氏家駅東口駐輪場・氏家駅南駐輪場	
西 口	広場	氏家駅 西口広場	バス乗降場
			交通広場
	月極駐車場	民営あり	
	コインパーキング	民営あり	
	駐輪場（無料）	氏家駅西口駐輪場	
構内		エレベーター付きこ線橋	

（3） 蒲須坂駅の整備状況

蒲須坂駅には東口があり、その施設の整備状況は、表 4-1-3 のとおりです。

東口について、広場として整備されてはいませんが、複数の車両が停車できるスペースがあります。

月極駐車場については、市営・民営のものが設置されていますがコインパーキングは、いずれのものも設置されていません。

駐輪場については、市営のものが設置されています。

構内の施設について、こ線橋が設置されていますが、エレベーターは整備されていません。

いずれのホームを利用する際もこ線橋で移動する必要があります。

平成 31 年 3 月に切符の販売を終了したため、切符により電車を利用しようとする利用者は、駅舎内に設置された「乗車駅証明書発行機」で発行した「乗車駅証明書」を持参して乗車し、降車駅で運賃を清算する必要があります。

【表 4-1-3】蒲須坂駅の整備状況（令和元年 12 月）

区分		整備状況
東 口	広場	なし（スペースあり）
	月極駐車場	市営蒲須坂駅駐車場・その他民営
	コインパーキング	なし
	駐輪場（無料）	蒲須坂駅駐輪場
構内		こ線橋

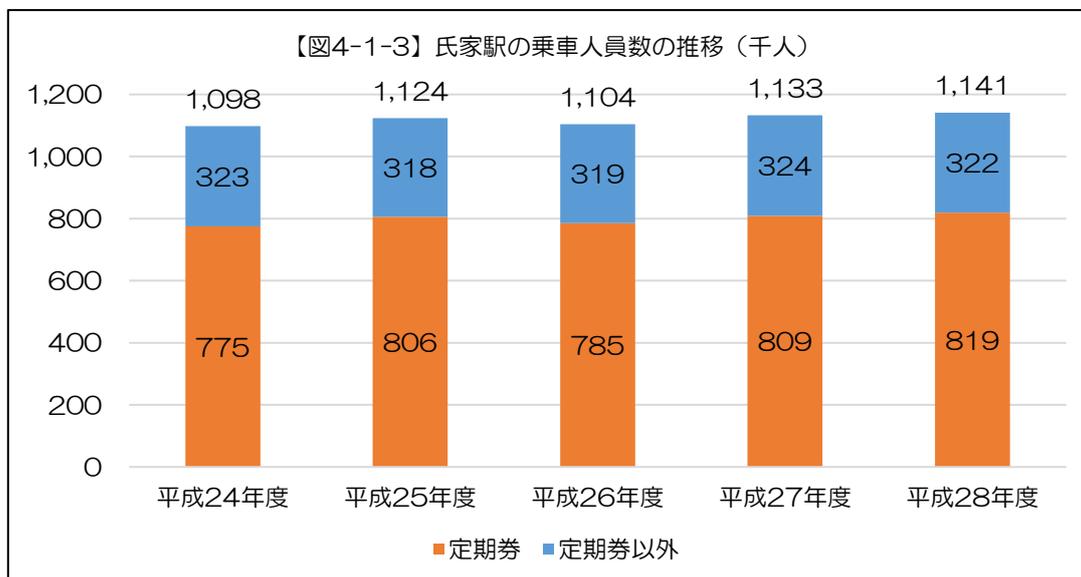
（４） 鉄道の利用状況

氏家駅・蒲須坂駅の乗車人員数の推移は、図 4-1-3・4-1-4 のとおりです。

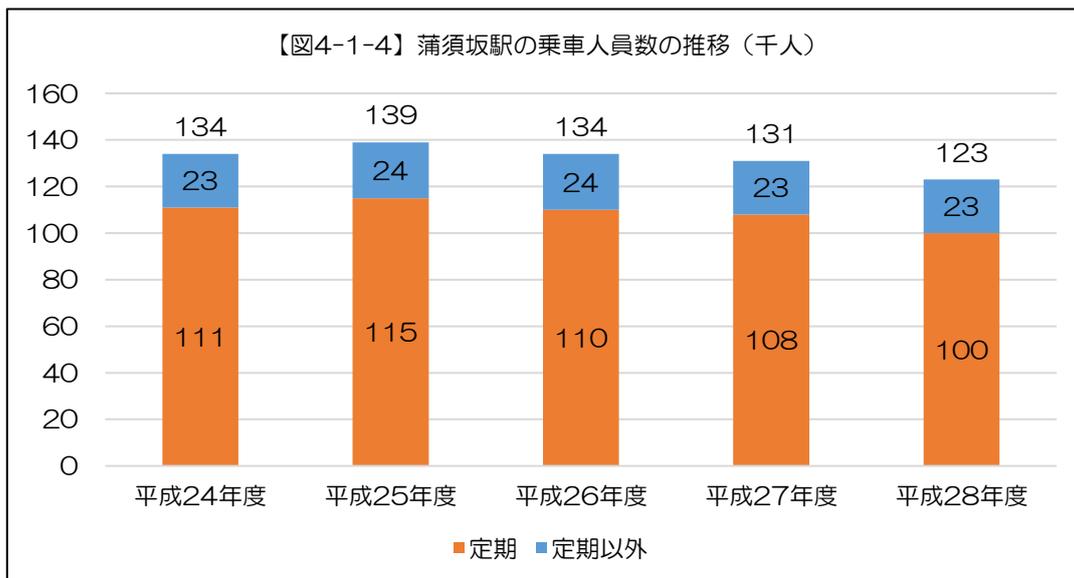
氏家駅の乗車人員数は 1 年度当たり 109 万人から 115 万人までで推移し、横ばいの状態です。

蒲須坂駅の乗車人員数は 1 年度当たり 12 万人から 14 万人までで推移し、微減の傾向にあります。

なお、平成 24 年度から 28 年度までの蒲須坂駅の乗車人員数は、同期間の宇都宮線の各駅の乗車人員数において、最少です。



【出典】栃木県統計年鑑

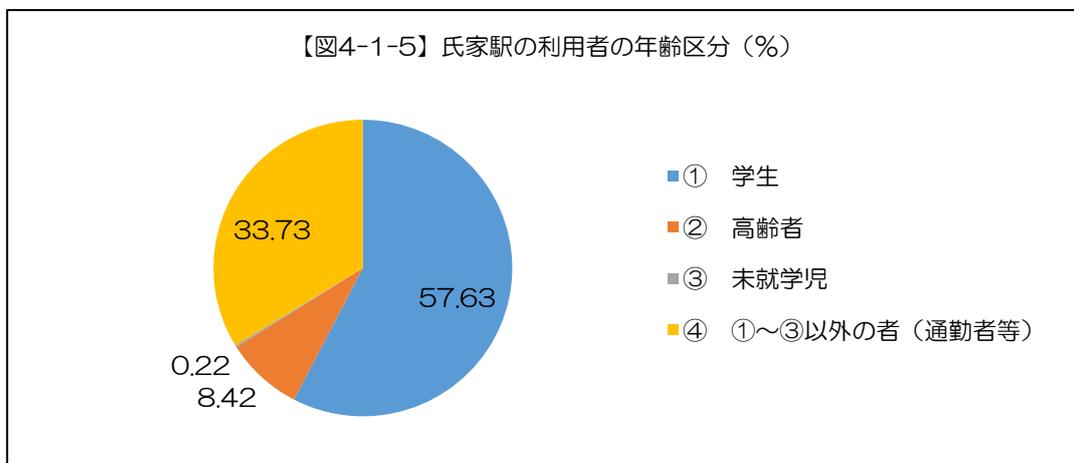


【出典】 栃木県統計年鑑

氏家駅は、本市において、最も利用者が多い、重要な交通施設であることから、その利用者の分析を更に詳細に実施しました。

年齢の属性については、図 4-1-5 のとおりです。

学生の利用が最も多く、次いで通勤者等の利用が多いことがわかります。

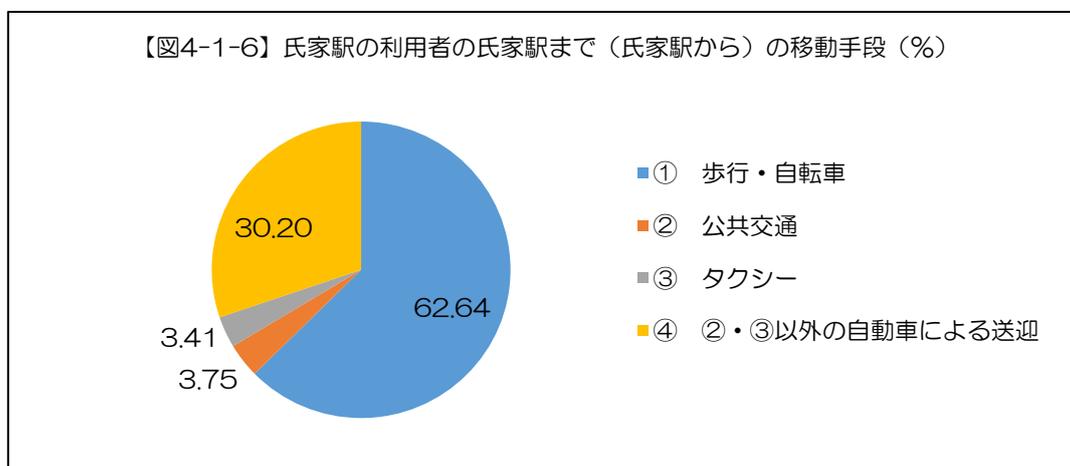


備考

- 1 平成 30 年調べ
- 2 年齢の判断は目視による

氏家駅の利用者が、氏家駅までどのような手段で移動したか、氏家駅からどのような手段で移動したかについては、図 4-1-6 のとおりです。

最も多い区分は歩行・自転車ですが、この中には、例えば、駅から中距離の駐車場までは徒歩で、駐車場からは自家用車で移動した場合も含まれていると思われます。



備考

- 1 平成 30 年調べ
- 2 年齢の判断は目視による

（5） 鉄道に対する本市の財政負担

平成 26 年度以降、宇都宮線の運行に対する本市の財政負担は、ありません。



■ 蒲須坂駅の駅舎内にある乗車駅証明書発行機

右上のボタンを押すことで、誰でも無料で証明書を発行できる

2 路線バス

公共交通のうち一般乗合旅客自動車運送事業（※7）の路線定期運行（※8）により運行するものを「路線バス」と定義した場合、市内には、関東自動車㈱が運行する路線バスと宇都宮市が運行する路線バスがあります。

（1） 関東自動車㈱の路線バスの整備状況

市内で関東自動車㈱が運行する路線バスは「東野－22（以下「フィオーレ線」という。）」「東野－23（以下「宇都宮東武線」という。）」「東野－24（以下「馬頭線」という。）」で、その整備状況は、図 4-2-1 及び表 4-2-1 から表 4-2-6 までのとおりです。

いずれの路線も全ての停留所にバス停が整備され、氏家駅東口広場のバス乗降場にある氏家駅前停留所が起点又は終点になっています。

運賃は区間制で、初乗り運賃は 170 円です。

主なバス停間の料金は、表 4-2-7 のとおりです。

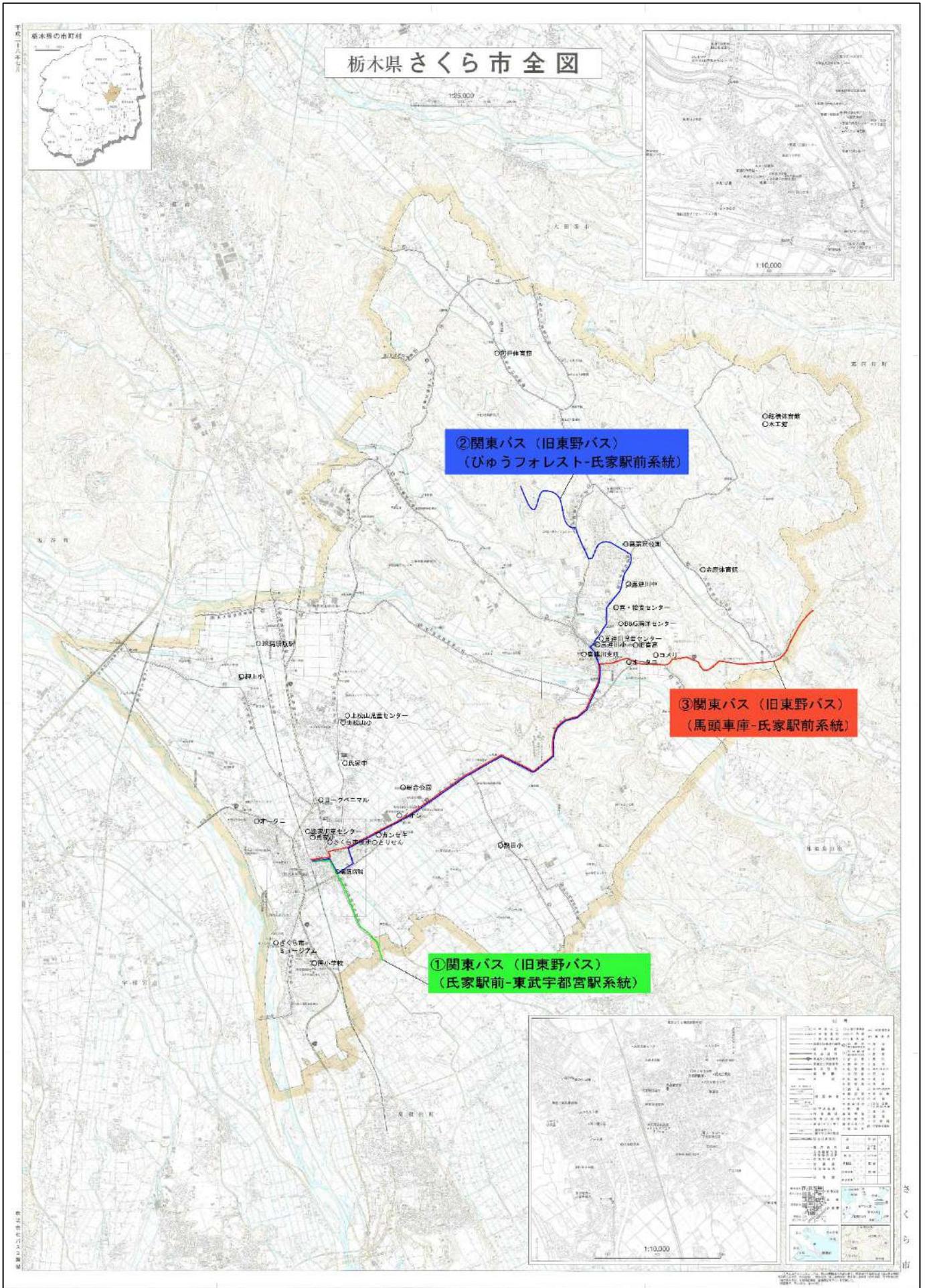
表 4-2-8 のバスカード（※9）による支払いも可能です。

バリアフリー化の推進のため、スロープ付バスによる運行を促進しています。

フィオーレ線・馬頭線の喜連川本町停留所には、乗継拠点として屋根付きベンチを設置しています。

平成 29 年 4 月にフィオーレ線のフィオーレ北停留所から喜連川温泉停留所の路線を廃止し、現在のフィオーレ北停留所からびゅうフォレスト北停留所までの路線を新設しました。

【図 4-2-1】 フィオーレ線・宇都宮東武線・馬頭線の路線（令和元年 12 月）



【表 4-2-1】フィオーレ線の整備状況（令和元年 12 月）

路線番号		東野-22（フィオーレ線）
停留所	起点	氏家駅前
	終点	びゅうフォレスト北
	全体の数	25 箇所
	市内の数	
沿線市町		さくら市

【表 4-2-2】フィオーレ線の時刻表（令和元年 12 月）

	停留所名		
	氏家駅前	喜連川本町	びゅうフォレスト北
出発（到着）時刻	7:15	6:56	6:45
	8:00	8:16	8:30
	10:05	9:46	9:35
	16:35	16:51	17:05
	17:45	17:26	17:15
	18:00	18:16	18:30

備考

- 1 上りの便（終点→起点）が赤字で、下りの便（起点→終点）が青字
- 2 曜日等による出発（到着）時刻の変更なし

【表 4-2-3】宇都宮東武線の整備状況（令和元年 12 月）

路線番号		東野-23（宇都宮東武線）
停留所	起点	宇都宮東武
	終点	氏家駅前
	全体の数	45 箇所
	市内の数	4 箇所（采女～氏家駅前）
沿線市町		さくら市・宇都宮市・高根沢町

【表 4-2-4】宇都宮東武線の時刻表（令和元年 12 月）

		停留所名		
		宇都宮東武	采女	氏家駅前
出発（到着）時刻	平日	6:30	7:20	7:30
		18:06	17:06	17:03
	土曜 日曜・祝日	10:05	10:55	11:05
		18:06	17:06	17:03

備考 上りの便（終点→起点）が赤字で、下りの便（起点→終点）が青字

【表 4-2-5】馬頭線の整備状況（令和元年 12 月）

路線番号		東野-24（馬頭線）
停留所	起点	氏家駅前
	終点	馬頭車庫
	全体の数	56 箇所
	市内の数	23 箇所（氏家駅前～川井口）
沿線市町		さくら市・那須烏山市・那珂川町



■ 氏家駅前停留所に停車する馬頭線の車両

【表 4-2-6】馬頭線の時刻表（令和元年 12 月）

		停留所名			
		氏家駅前	喜連川本町	川井口	馬頭車庫
出発（到着）時刻	平日	7:35	7:17	7:10	6:40
		8:23	8:02	7:55	7:25
		7:37	7:53	7:59	8:38
		8:30	8:46	8:52	9:26
		9:53	9:32	9:25	8:55
		10:38	10:17	10:10	9:40
		11:10	11:26	11:32	12:11
		13:48	13:27	13:20	12:50
		13:45	14:01	14:07	14:46
		15:55	16:11	16:17	16:56
		16:58	16:37	16:30	16:00
		18:08	17:47	17:40	17:10
		17:15	17:31	17:37	18:16
		19:24	19:03	18:56	18:26
	18:30	18:46	18:52	19:26	
	19:45	20:01	20:07	20:41	
	土曜 日曜・祝日	8:23	8:02	7:55	7:25
		9:53	9:32	9:25	8:55
		11:10	11:26	11:33	12:11
		13:48	13:27	13:20	12:50
		14:20	14:36	14:43	15:21
15:55		16:11	16:18	16:56	
16:58		16:37	16:30	16:00	
18:30	18:46	18:53	19:36		

備考 上りの便（終点→起点）が赤字で、下りの便（起点→終点）が青字

【表 4-2-7】 関東自動車㈱の路線バスの運賃（令和元年 12 月）

区間	大人運賃の額
氏家駅前～喜連川本町	510 円
氏家駅前～びゅうフォレスト北	630 円
氏家駅前～宇都宮東武	790 円
氏家駅前～采女	180 円
氏家駅前～川井口	660 円
氏家駅前～馬頭車庫	1,200 円

【表 4-2-8】 関東自動車㈱の路線バスで利用可能なバスカード（令和元年 12 月）

区分	販売額	利用可能額	備考
普通券	1,000 円	1,100 円	
	3,000 円	3,370 円	
	5,000 円	5,700 円	
昼間券	3,000 円	3,800 円	9:30～15:30 の乗車で利用可能
バス利用デー券	1,000 円	1,400 円	バス利用デー（毎月 1 日・15 日）の乗車で利用可能

氏家駅前停留所から喜連川本町停留所までの路線は、フィオーレ線・馬頭線が重複します。

その運行の状況について、表 4-2-9 のとおりに整理します。

平日は 10 時頃から 16 時頃までの時間帯に運行する便が希薄で、平日より便数が減少する土曜・日曜・祝日は 1 日を通して運行する便が希薄です。

【表 4-2-9】氏家駅前停留所～喜連川本町停留所の運行の状況（令和元年 12 月）

	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
	平日			赤線	赤線	赤線	赤線	
			青線	青線			青線	
13時		14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
赤線				赤線	赤線	赤線	赤線	
土曜 日曜 ・ 祝日	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
			赤線	赤線	赤線			
				青線			青線	
	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
赤線			赤線	赤線				
	青線		青線	青線		青線	青線	

備考

- 1 氏家駅前停留所～喜連川本町停留所をバスが運行している時間を「線」で表記
- 2 上りの便（喜連川本町→氏家駅前）が赤線で、下りの便（氏家駅前→喜連川本町）が青線

(2) 関東自動車㈱の路線バスの利用状況

フィオーレ線・宇都宮東武線・馬頭線の乗車人員数の推移は、図 4-2-2 のとおりです。
 フィオーレ線の乗車人員数は 6,500 人から 14,500 人までで推移しています。

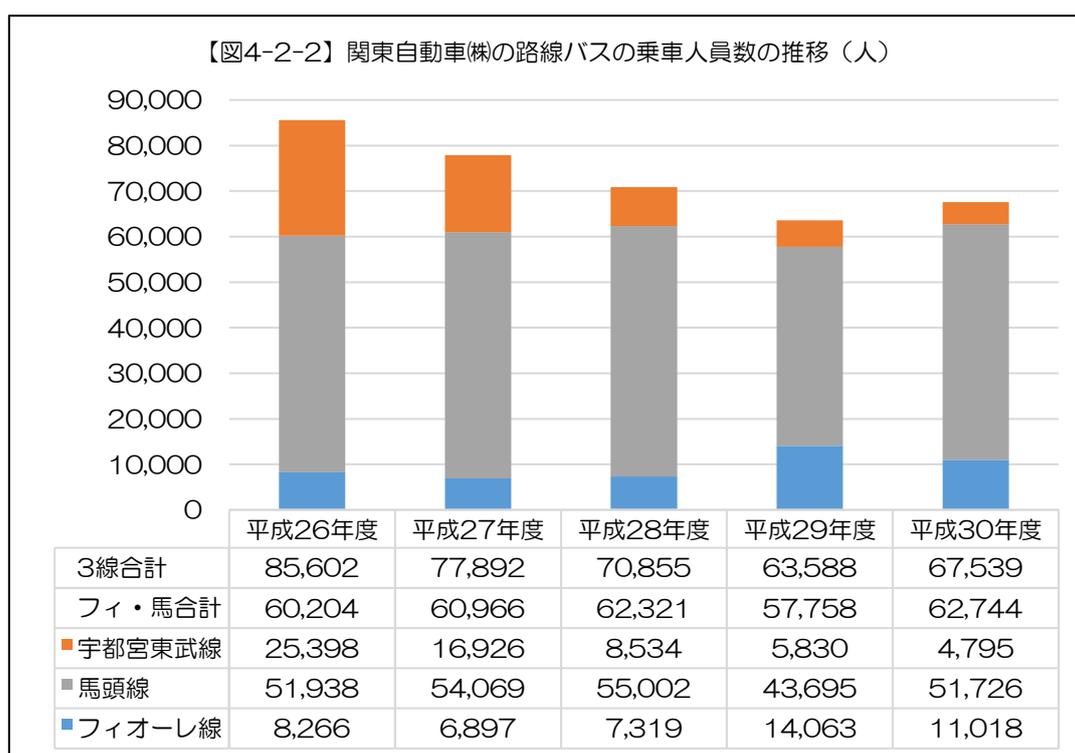
平成 29 年度の数值は、平成 27 年度の数值の 203.90%で、各年度の差が大きい状況です。

宇都宮東武線の輸送人員数は、減少の傾向にあり、平成 30 年度の数值は、平成 26 年度の数值の 18.88%です。

馬頭線の輸送人員数は 43,500 人から 55,500 人までで推移しています。

フィオーレ線・宇都宮東武線・馬頭線の乗車人員数の合計は、減少の傾向にありますが、これは宇都宮東武線の輸送人員数の減少の傾向が強いためです。

フィオーレ線・馬頭線の乗車人員数の合計に限った場合は 57,500 人から 63,000 人までで推移し、横ばいといえる状況です。



備考 年度はバス年度（※10）による

【出典】関東自動車㈱調べ

また、各路線の停留所の通過者は、図 4-2-3 から 4-2-20 までのとおりです。

フィオーレ線について、上りである氏家駅前停留所行きは 17:15 発の便の利用が僅少の傾向にあります。

下りであるびゅうフォレスト北停留所行き（平成 28 年度は喜連川温泉停留所行き）は 16:35 発の便の利用が多く、8:00 発の便の利用が僅少の傾向にあります。

上り・下りともに氏家駅前停留所・喜連川本町停留所・フィオーレガーデン前停留所の利用が多く、氏家駅前停留所以外の氏家地区内の停留所の利用は僅少です。

喜連川地区内からの通勤・通学のために利用されていると考えられます。

また、フィオーレ線は、平成 29 年度から路線を変更し、桜ヶ丘内に停留所を設置しましたが、平成 30 年度には、これらの停留所のひとつであるさくら野公園前停留所での利用が確認できます。

宇都宮東武線について、上りの宇都宮東武停留所行き・下りの氏家駅前停留所行きともに利用は僅少です。

馬頭線について、上りの氏家駅前停留所行きは 17:10 発・18:26 発の便の利用が多く、日中の便の利用が僅少の傾向があります。

下りである馬頭車庫停留所行きは 7:37 発の便の利用が非常に多く、それ以外の便の利用は少ない傾向があります。

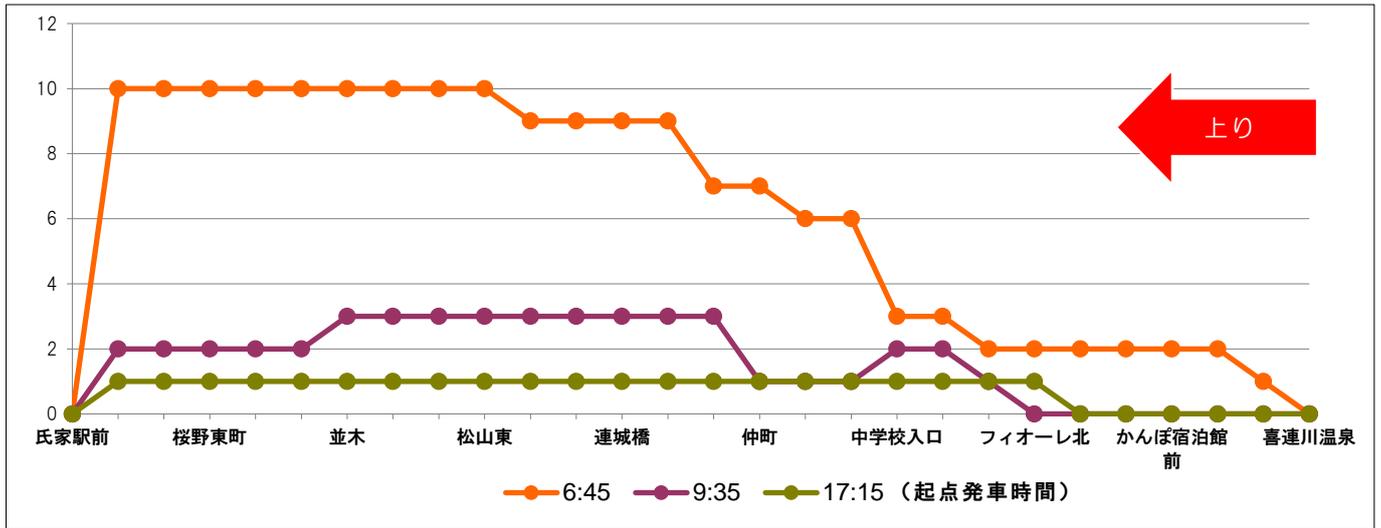
上り・下りともに氏家駅前停留所・馬頭高校前停留所の利用が特に多く、それ以外では、市内の旭橋停留所の利用が比較的多い傾向があります。

那珂川町内にある栃木県立馬頭高等学校の生徒の通学のために利用されていると考えられます。



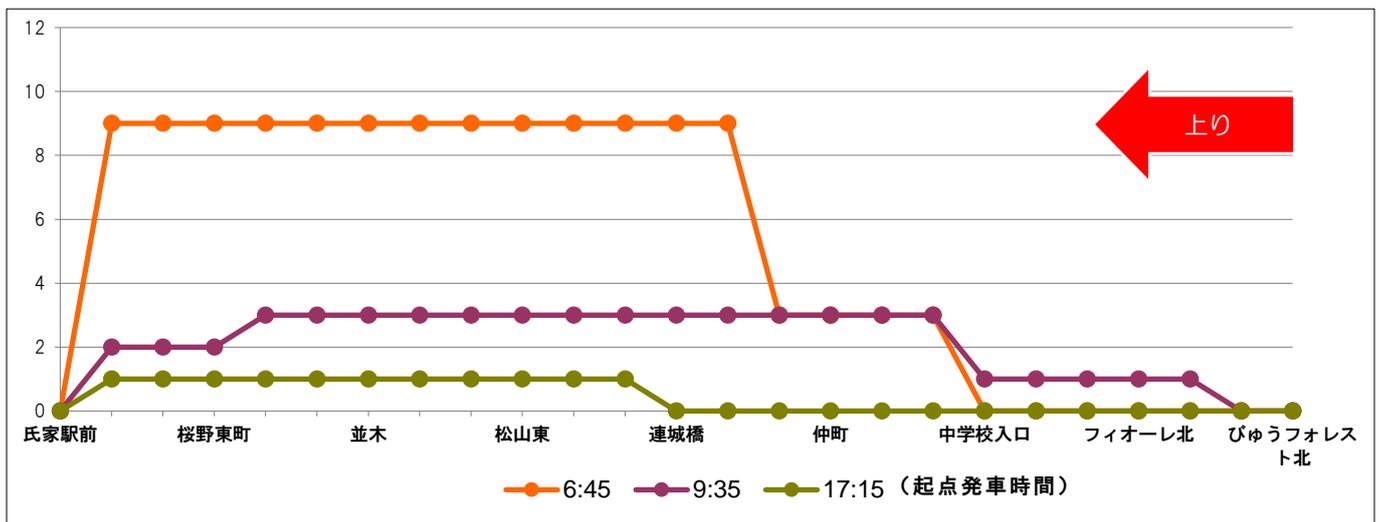
■馬頭線の氏家仲町停留所

【図 4-2-3】 フィオーレ線の1日当たりの停留所通過者数（人）



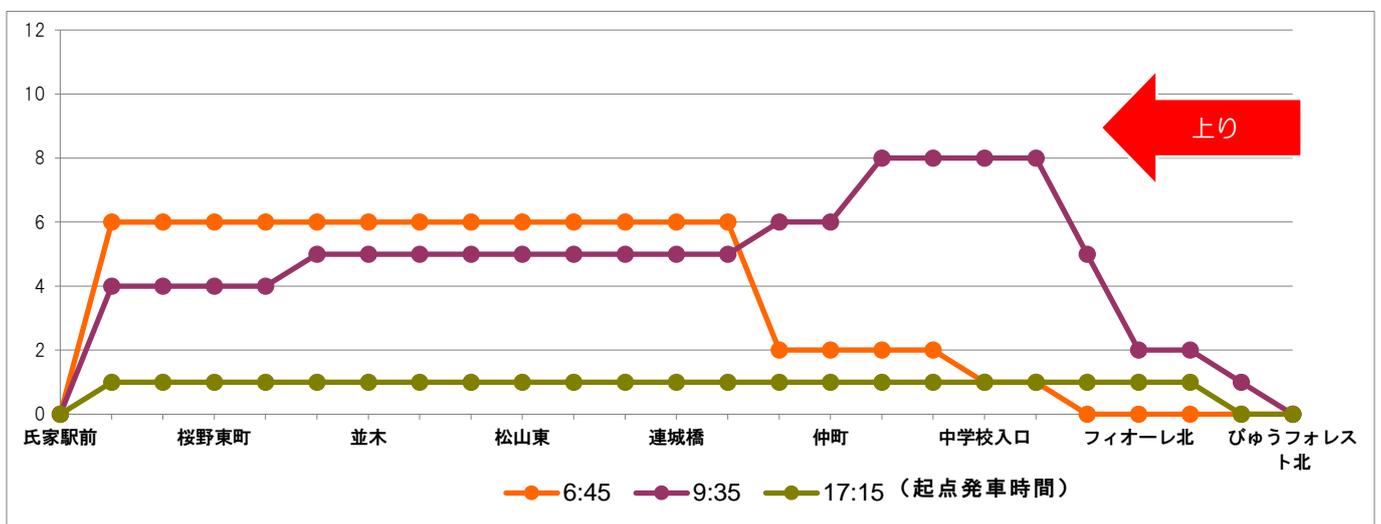
【出典】平成 28 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-4】 フィオーレ線の1日当たりの停留所通過者数（人）



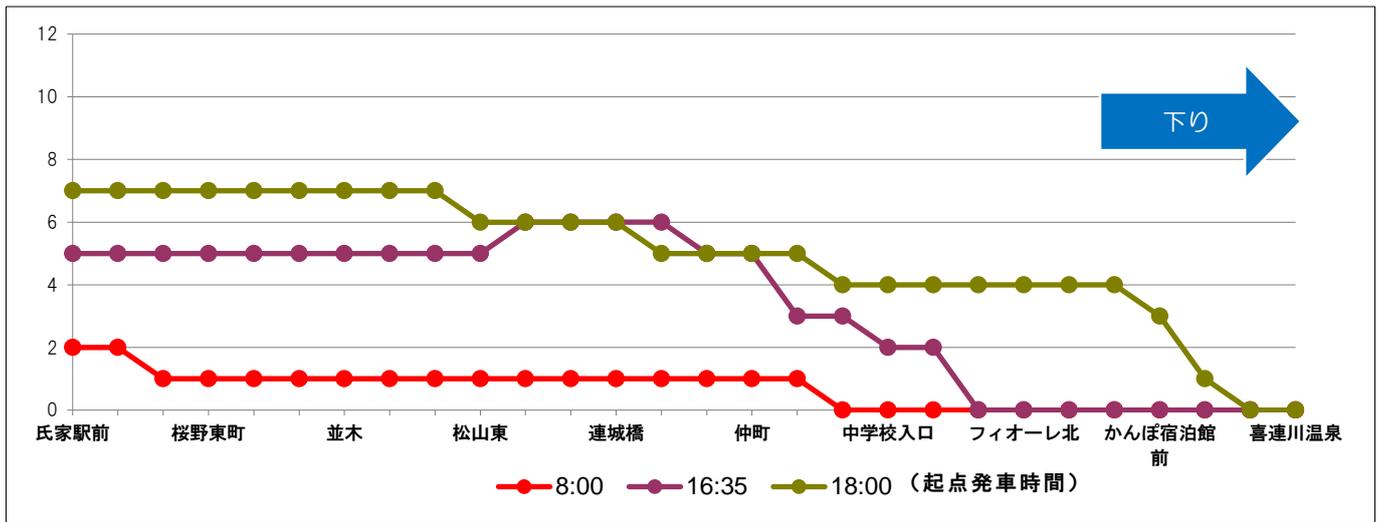
【出典】平成 29 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-5】 フィオーレ線の1日当たりの停留所通過者数（人）



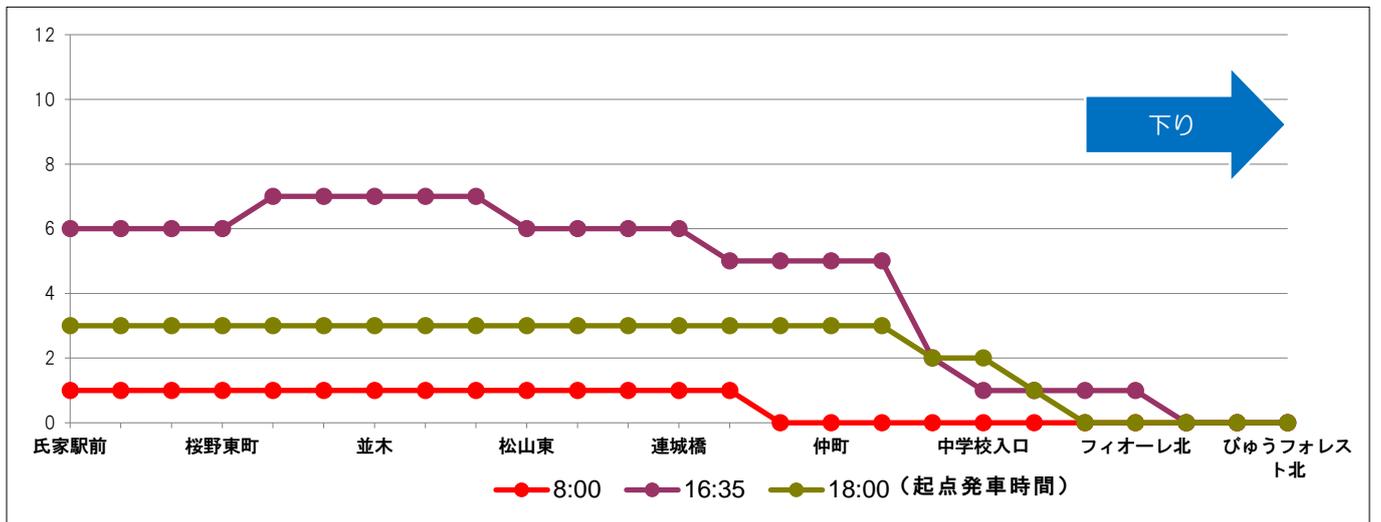
【出典】平成 30 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-6】フィオーレ線の1日当たりの停留所通過者数（人）



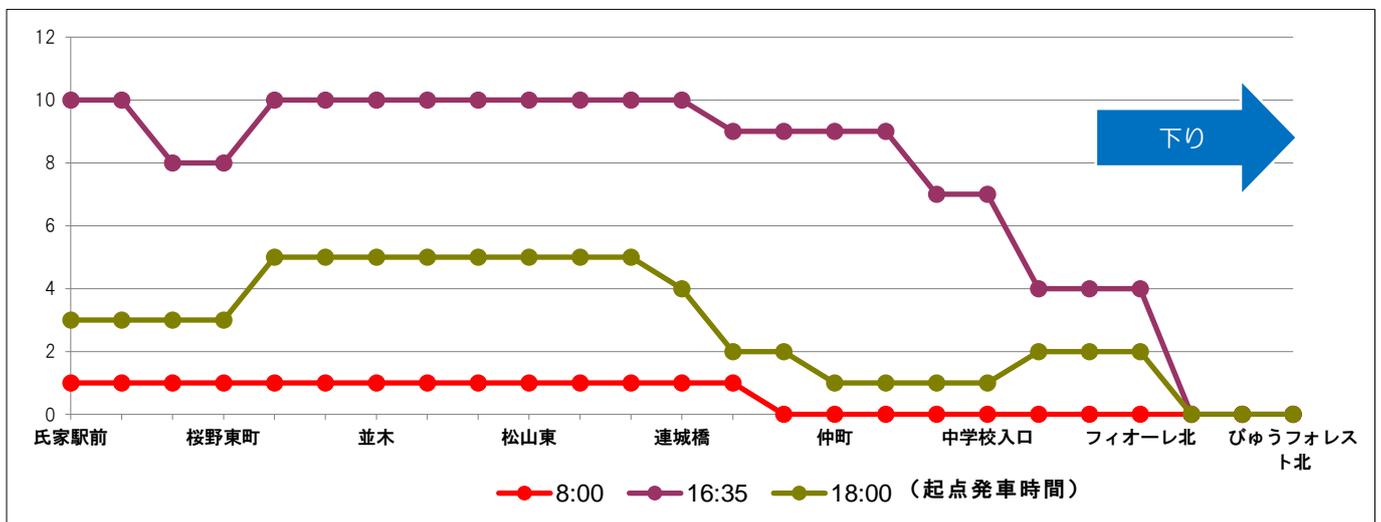
【出典】平成 28 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-7】フィオーレ線の1日当たりの停留所通過者数（人）



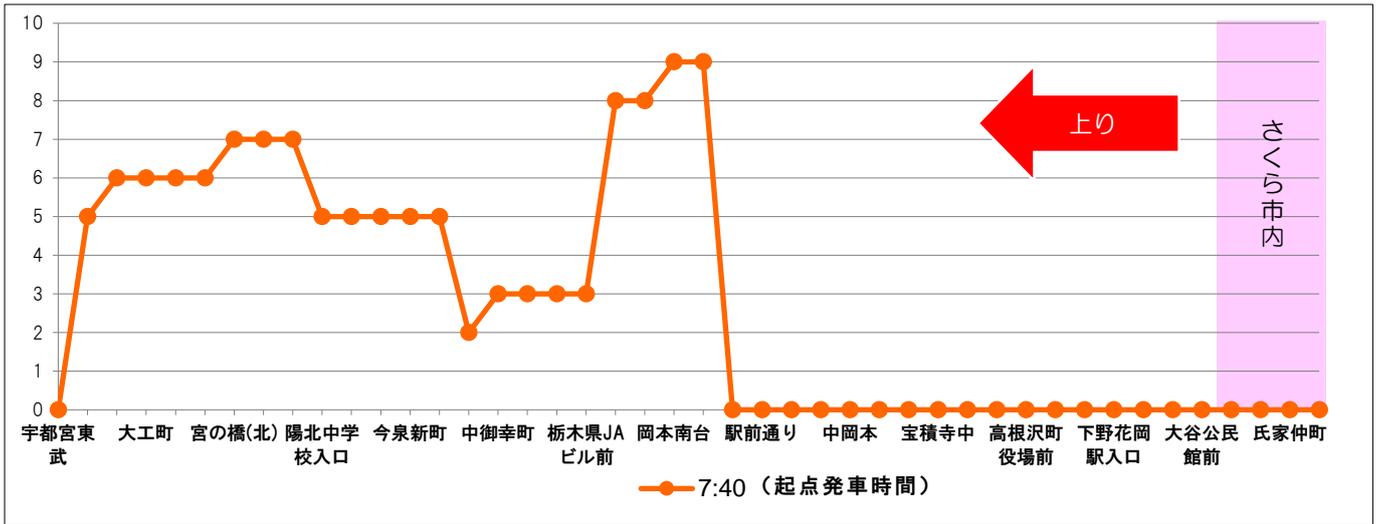
【出典】平成 29 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-8】フィオーレ線の1日当たりの停留所通過者数（人）



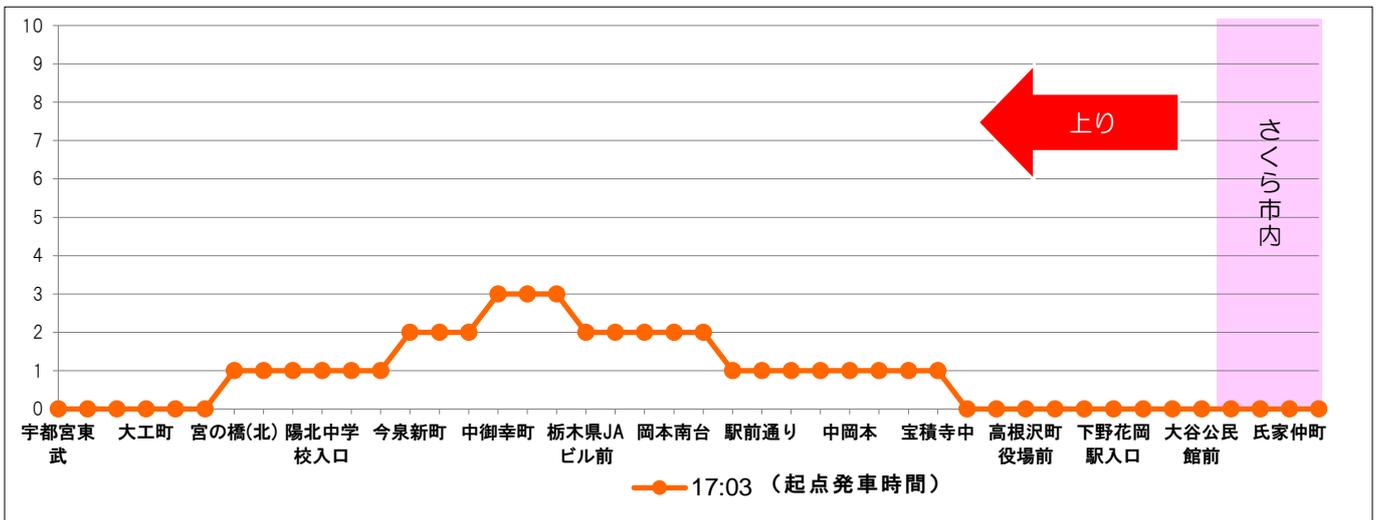
【出典】平成 30 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-9】宇都宮東武線の1日当たりの停留所通過者数（人）



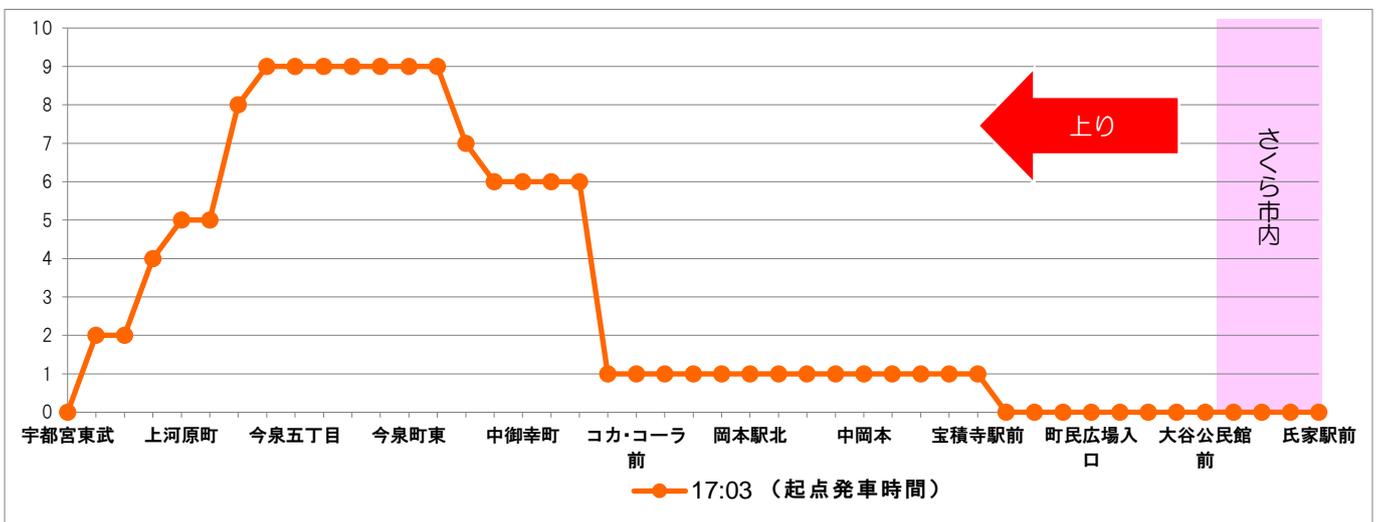
【出典】平成 28 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-10】宇都宮東武線の1日当たりの停留所通過者数（人）



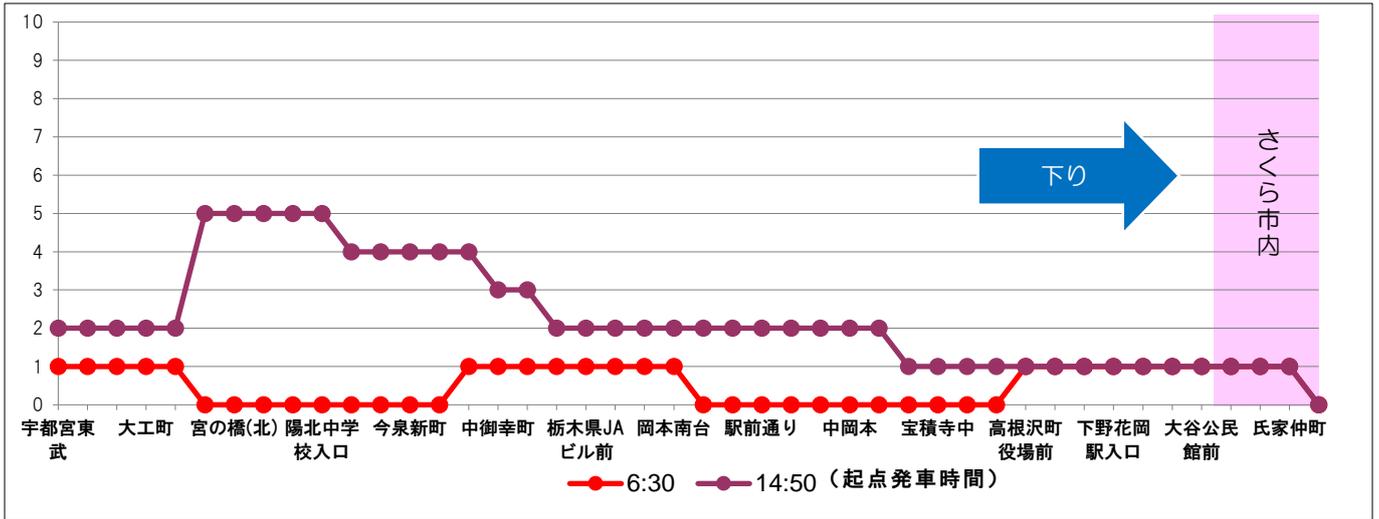
【出典】平成 29 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-11】宇都宮東武線の1日当たりの停留所通過者数（人）



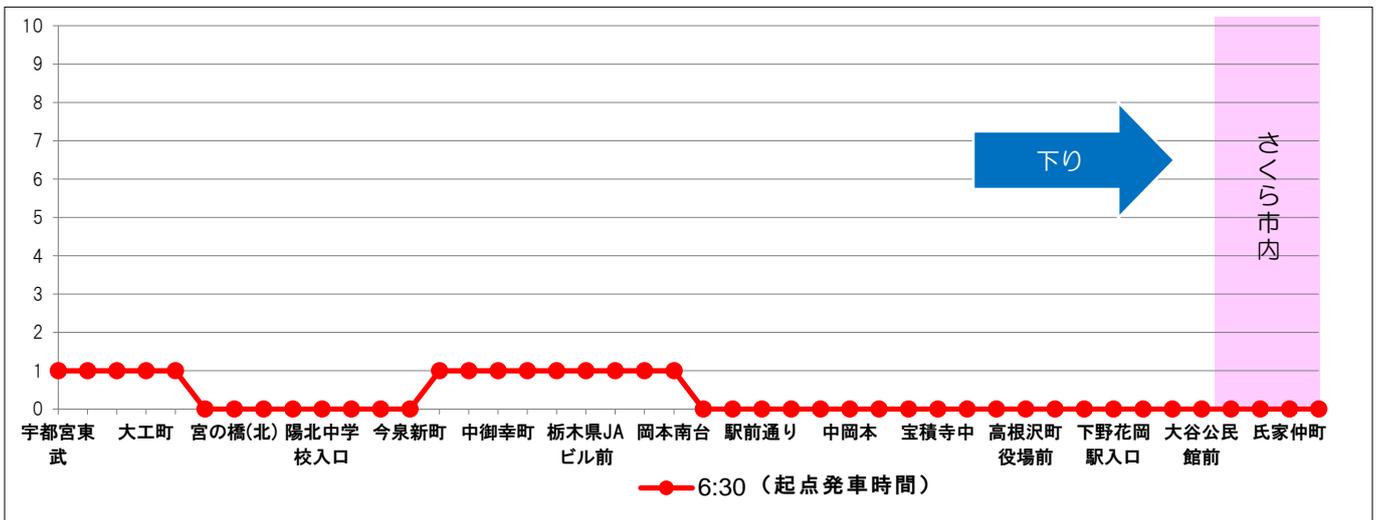
【出典】平成 30 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-12】 宇都宮東武線の1日当たりの停留所通過者数（人）



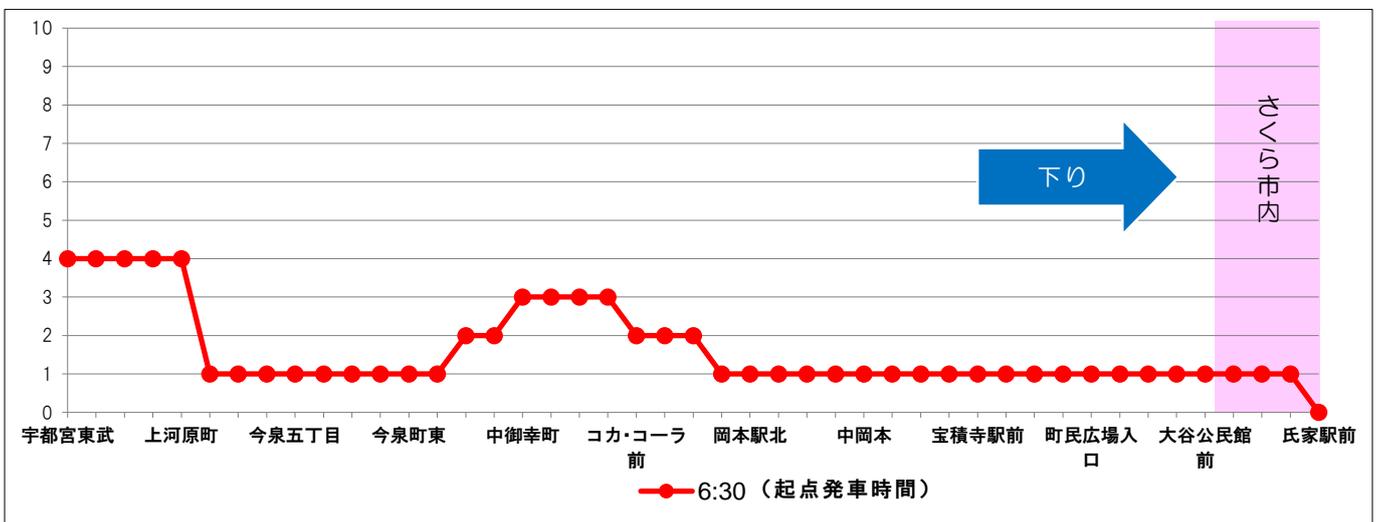
【出典】平成 28 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-13】 宇都宮東武線の1日当たりの停留所通過者数（人）



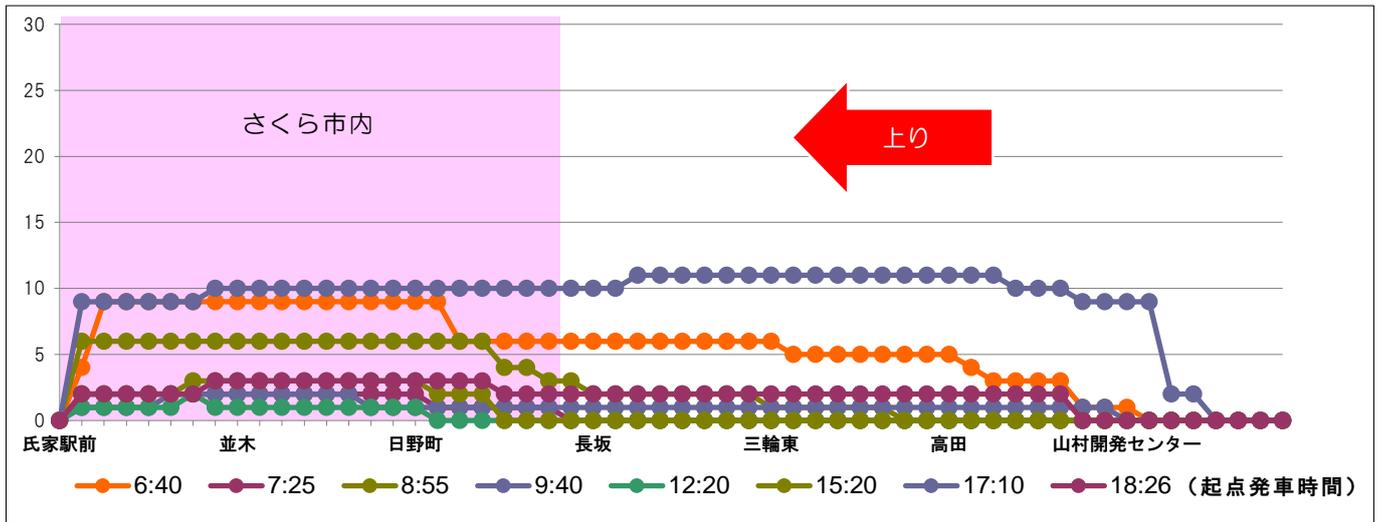
【出典】平成 29 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-14】 宇都宮東武線の1日当たりの停留所通過者数（人）



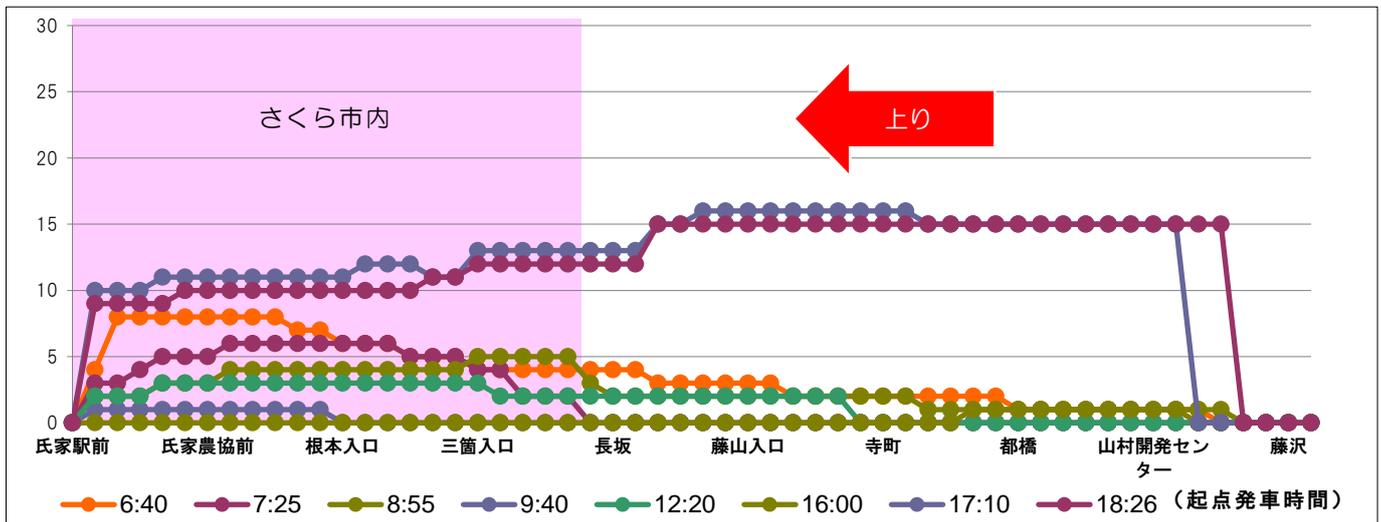
【出典】平成 30 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-15】馬頭線の1日当たりの停留所通過者数（人）



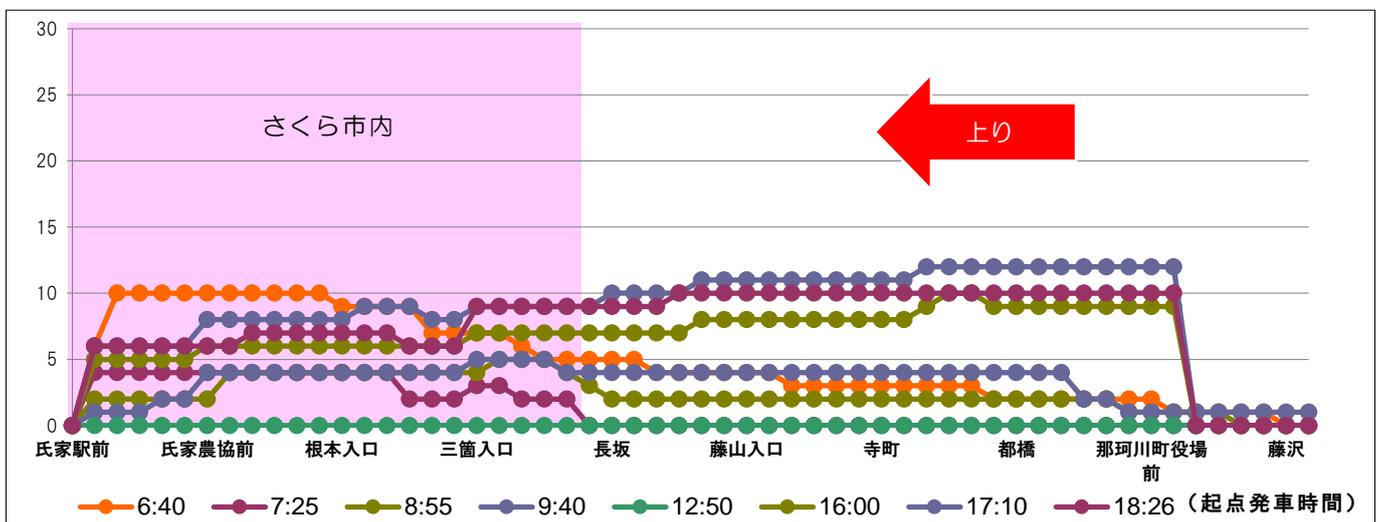
【出典】平成 28 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-16】馬頭線の1日当たりの停留所通過者数（人）



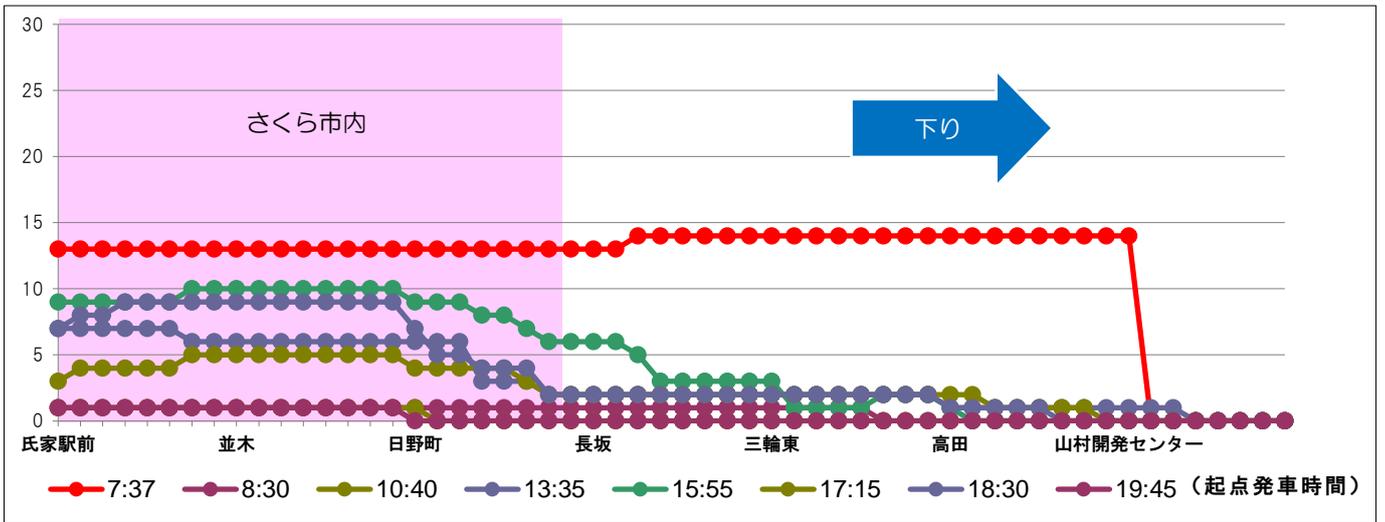
【出典】平成 29 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-17】馬頭線の1日当たりの停留所通過者数（人）



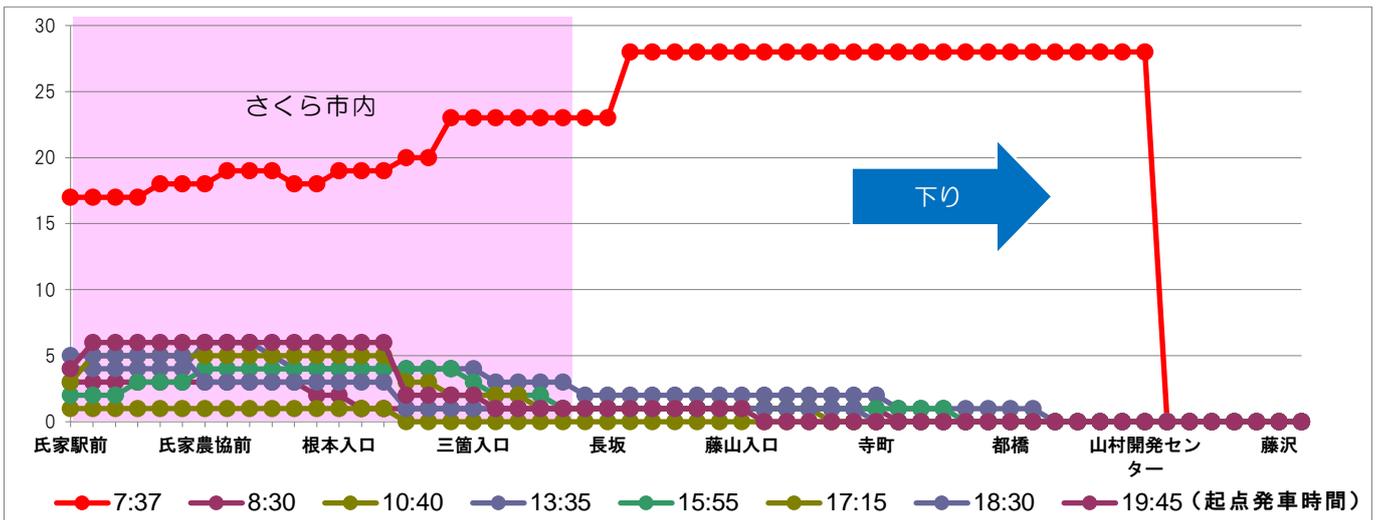
【出典】平成 30 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-18】馬頭線の1日当たりの停留所通過者数（人）



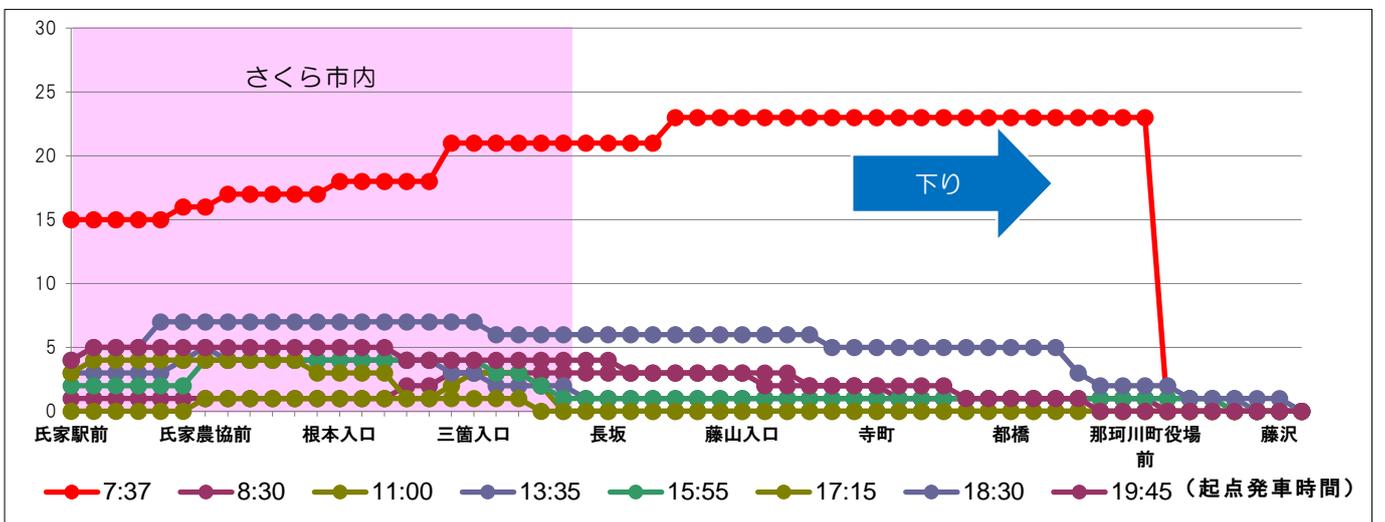
【出典】平成 28 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-19】馬頭線の1日当たりの停留所通過者数（人）



【出典】平成 29 年関東自動車(株)調べ

【図 4-2-20】馬頭線の1日当たりの停留所通過者数（人）



【出典】平成 30 年関東自動車(株)調べ

(3) 上河内地域路線バスの整備状況

市内で宇都宮市が運行する路線バスには「上河内地域路線バス」の「氏家線」があります。

事業主体である宇都宮市が事業者へ委託し、一般乗合旅客自動車運送事業として運行しています。

上河内地域路線バスには複数の路線がありますが、氏家線だけが本市の市内に乗り入れています。

氏家線の整備状況は、表 4-2-10・4-2-11 及び図 4-2-21 のとおりです。

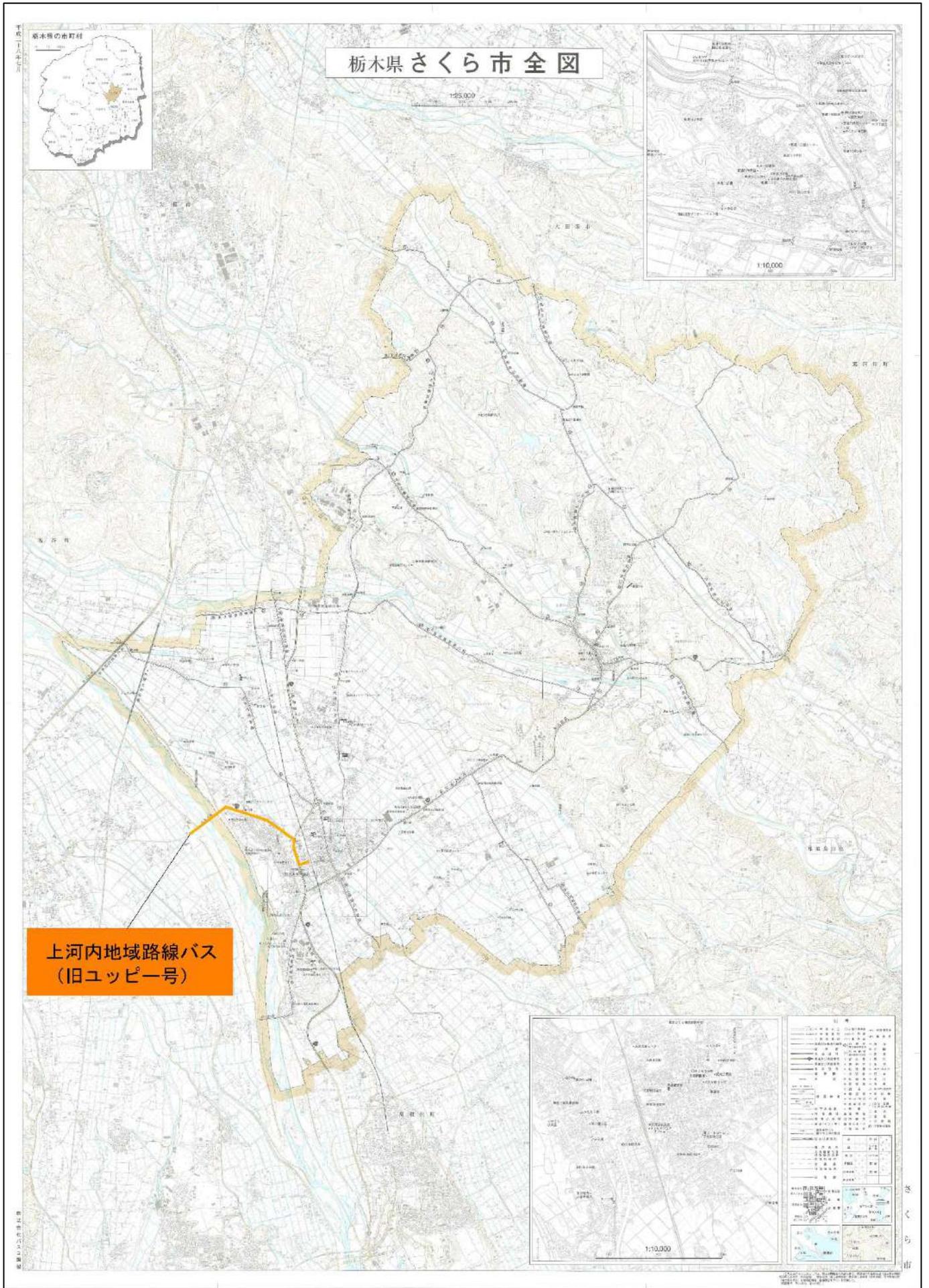
市内の全ての停留所にバス停が整備され、氏家駅西口広場のバス乗降場にある氏家駅西口停留所が終点になっています。

8:00 から 17:30 までは運行しないことから、通勤・通学に特化した路線であるといえます。

【表 4-2-10】氏家線の整備状況（令和元年 12 月）

停留所	起点	西小学校前
	終点	氏家駅
	全体の数	18 箇所
	市内の数	4 箇所（富野岡～氏家駅西口）
運休日		日曜日・祝日・12月28日～1月4日
沿線市町		さくら市・宇都宮市
運賃 (均一制)	① 障害者	100 円
	② 小学生～高校生	100 円
	③ 70 歳以上	100 円
	④ 未就学児	無料
	⑤ ①～④以外	310 円

【図 4-2-21】 氏家線の路線（令和元年 12 月）



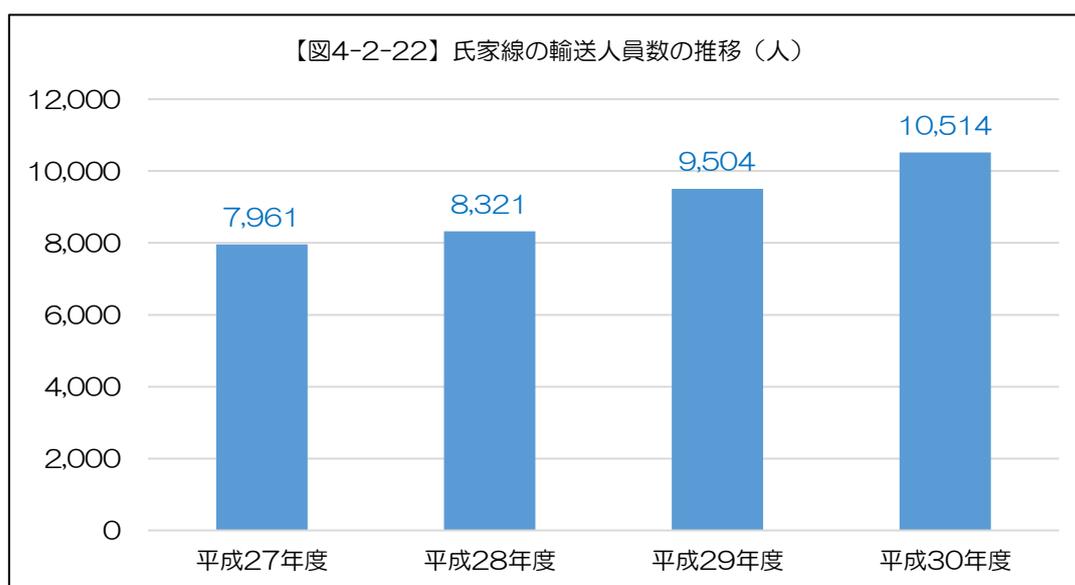
【表 4-2-11】氏家線の時刻表（令和元年 12 月）

	停留所名		
	西小学校前	富野岡	氏家駅
出発（到着）時刻	6:27	6:43	6:50
	7:13	6:54	6:50
	7:53	8:09	8:16
	8:53	8:34	8:30
	17:34	17:53	18:00
	18:26	18:04	18:00
	18:34	18:39	19:00
	19:26	19:04	19:00
	19:49	20:08	20:15
	20:41	20:19	20:15
	20:54	21:13	21:20
	21:46	21:24	21:20

備考 上りの便（終点→起点）が赤字で、下りの便（起点→終点）が青字

（4）上河内地域路線バスの利用状況

氏家線の輸送人員数の推移は、図 4-2-22 のとおりで、増加の傾向にあります。
平成 30 年度の数值は、平成 27 年度の数值の 132.40%です。



【出典】宇都宮市調べ

(5) 路線バスに対する市の財政負担

路線バスの運行に対する市の財政負担の推移は、図 4-2-23 のとおりです。

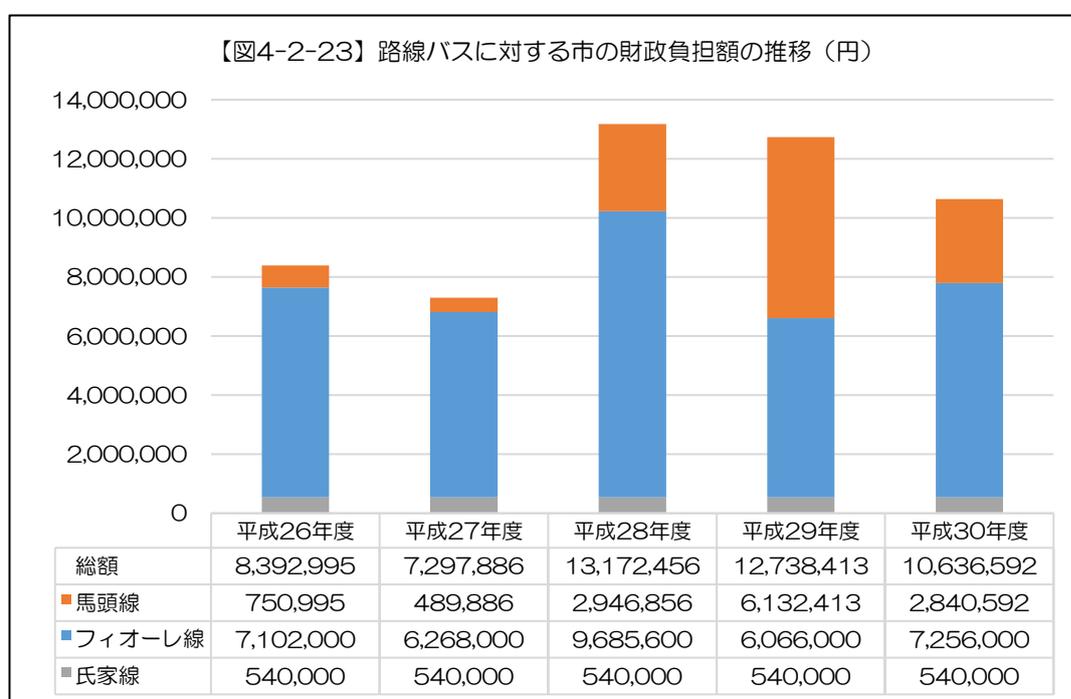
フィオーレ線の運行については、市が単独で、馬頭線の運行については、沿線市町である本市・那須烏山市・那珂川町及び栃木県が関東自動車㈱に補助金を交付しています。

宇都宮東武線の運行に対する市の財政負担はありません。

氏家線の運行については、沿線市町として、運行主体である宇都宮市に負担金を納付しています。

馬頭線の運行については、関東自動車㈱が国土交通省からも補助金の交付を受けていますが、運行の実績が悪化した場合は、その対象から外されます。

その場合は、本市・那須烏山市・那珂川町・栃木県の負担が増加することになります。



備考

- 1 平成 28 年度のフィオーレ線の経費は、転回場の整備費（約 2,290 千円）を含む
- 2 平成 28 年度の馬頭線の経費は、乗継拠点の整備費（約 1,793 千円）を含む
- 3 平成 29 年度の馬頭線は、国土交通省の補助金の交付の対象外

3 乗合タクシー事業

(1) 乗合タクシー事業の整備状況

乗合タクシー事業は、市が表 4-3-1 の目的の達成のため、デマンド交通（※11）として運行する公共交通です。

【表 4-3-1】乗合タクシー事業の目的

- | |
|----------------------------|
| ① 路線バスの停留所まで、停留所からの移動手段の確保 |
| ② 日常的な買い物・通院のための移動手段の確保 |

事業主体である市が事業者へ委託し、一般乗合旅客自動車運送事業の区域運行（※12）により運行します。

乗車する施設の玄関まで迎えに行き、降車する施設の玄関まで送ることから「door to door（ドア・ツー・ドア）」とも呼ばれます。

乗合タクシー事業には「コンタ号」「うのはな号」「つういんコンタ号」の路線があり、各路線の整備状況は、表 4-3-2 から 4-3-3 まで及び図 4-3-1 から 4-3-3 までのとおりです。

乗合タクシー事業の利用を希望する場合は、事前に登録する必要があり、その際に「協賛金」として 500 円を納付する必要がありますが、これは、協賛金を納付することにより、ローカルな公共交通である乗合タクシー事業の維持について、利用者に賛同の意を示していただくとともに、公共交通とは、行政・事業者だけでなく、地域の住民も含めて構築するものであるという意識が醸成されることを期待し、運用している制度です。

コンタ号は、平成 22 年 11 月に「さくら市乗合タクシー」の名称で運行を開始しました。

当時は、喜連川地区の一部を運行区域とし、その区域内の停留所に限り、利用者が乗降できる制度でしたが、その後、修正を繰り返し、平成 25 年 10 月以降は、現行の制度になっています。

うのはな号は、平成 25 年 11 月に「うじいえ乗合タクシー」の名称で運行を開始しました。

当時は、氏家地区の一部だけが運行区域でしたが、その後、修正を繰り返し、平成 29 年 10 月以降は、現行の制度になっています。

つういんコンタ号は、平成 31 年 4 月に運行を開始しました。

乗合タクシー事業の目的は、前述のとおりですが、つういんコンタ号の目的は、喜連川

地区の住民が、氏家地区の住民と同様に黒須病院に通院することを可能にするための移動手段確保という側面が強くなっています。

【表 4-3-2】コンタ号・うのはな号の整備状況（令和元年 12 月）

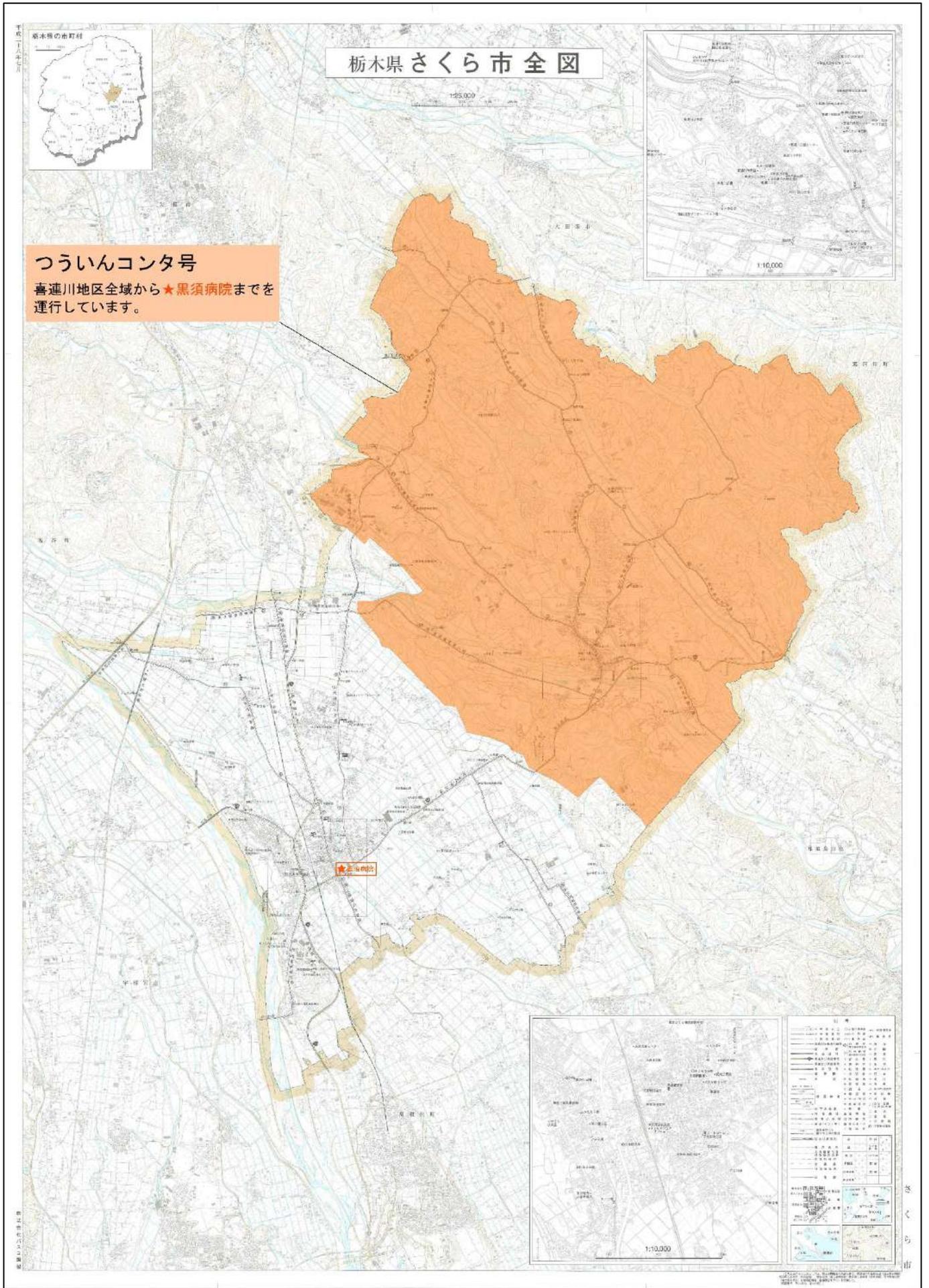
名称		整備状況	
		コンタ号	うのはな号
運行区域		喜連川地区の全域	氏家地区の全域
運行日		月曜日～金曜日（祝日・12月29日～1月3日を除く）	
運行時間	1便	8:00～9:30	9:00～10:30
	2便	9:30～11:00	10:30～12:00
	3便	11:00～12:30	12:00～13:30
	4便	12:30～14:00	13:30～15:00
	5便	14:30～16:00	15:00～16:30
	6便	16:30～18:00	16:30～18:00
車両		ワゴン1台・セダン1台	セダン2台
定員		1便当たり13人	1便当たり8人
利用料	①	65歳以上	200円
	②	小学生	100円
	③	未就学児	無料
	④	①～③以外	300円

備考 平成30年度までのコンタ号の「車両」は、ワゴン1台・セダン2台で「定員」は1便当たり17人

【表 4-3-3】 つういんコンタ号の整備状況①（令和元年 12 月）

名称		つういんコンタ号	
運行区域		喜連川地区の全域・黒須病院	
運行日		月曜日～金曜日（祝日・12月29日～1月3日を除く）	
運 行 時 間	1 便	8:00～10:00	
	2 便	10:30～12:30	
	3 便	12:30～14:30	
	4 便	14:30～16:30	
車両		セダン1台	
定員		1 便当たり4人	
利 用 料	①	65 歳以上	300 円
	②	小学生	200 円
	③	未就学児	無料
	④	①～③以外	500 円

【図 4-3-3】 つういんコンタ号の運行区域（令和元年 12 月）



(2) 乗合タクシー事業の利用状況

乗合タクシー事業の利用者数の推移は、図 4-3-4 のとおりです。

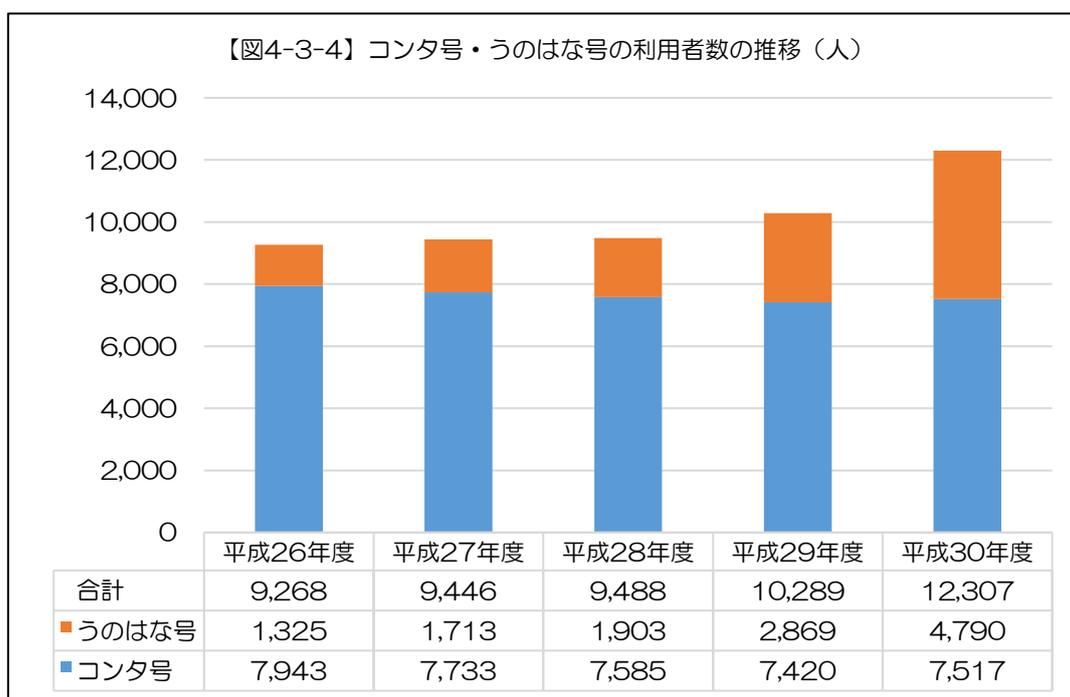
コンタ号の利用者数は 7,400 人から 8,000 人までで推移し、微減の傾向にあります。

うのはな号の利用者数は、増加の傾向にあり、平成 30 年度の数值は、平成 26 年度の数值の 361.51%です。

うのはな号の増加の傾向が強いため、事業全体の利用者数も増加の傾向にあります。

コンタ号の利用者数は、微減の傾向に、うのはな号の利用者数は、増加の傾向にありますが、それでもコンタ号の利用者数の方が高い状況が続いています。

平成 30 年度のコンタ号の利用者数は、同年度のうのはな号の利用者数の 156.93%です。



(3) コンタ号の利用状況

コンタ号の乗降が多い施設は、表 4-3-4 のとおりです。

主に日常的な買い物・通院に利用されるほか、温泉施設までの移動手段としての利用も多い状況です。

路線バスの停留所に関わる利用は、ほとんど確認できないことから、乗合タクシー事業の本来の目的を達成しているとは言い難いところです。

【表 4-3-4】コンタ号の施設ごとの乗降者数の推移（人）

平成 26 年度		平成 27 年度	
施設名	乗降者数	施設名	乗降者数
オータニ喜連川店	1,537	オータニ喜連川店	1,771
ひらいし鍼整骨院	860	もとゆ	1,390
小林医院	638	小林医院	683
佐野医院	632	佐野医院	632
ハーモニー喜連川店	385	ひらいし鍼整骨院	373
平成 28 年度		平成 29 年度	
施設名	乗降者数	施設名	乗降者数
オータニ喜連川店	1,519	オータニ喜連川店	972
もとゆ	1,451	もとゆ	644
ひらいし鍼整骨院	848	小林医院	287
小林医院	643	ひらいし鍼整骨院	268
佐野医院	336	佐野医院	256

備考

- 1 乗降者数が多い順に記載
- 2 乗降者の総数は、各年度の利用者数（図 4-3-7 参照）の倍数
- 3 「ひらいし鍼整骨院」は、現在のきつれがわ鍼整骨院・整体院の前身
- 4 「ハーモニー喜連川店」は、平成 28 年度に閉店

行政区ごとの利用者の推移は、図 4-3-5 のとおりです。

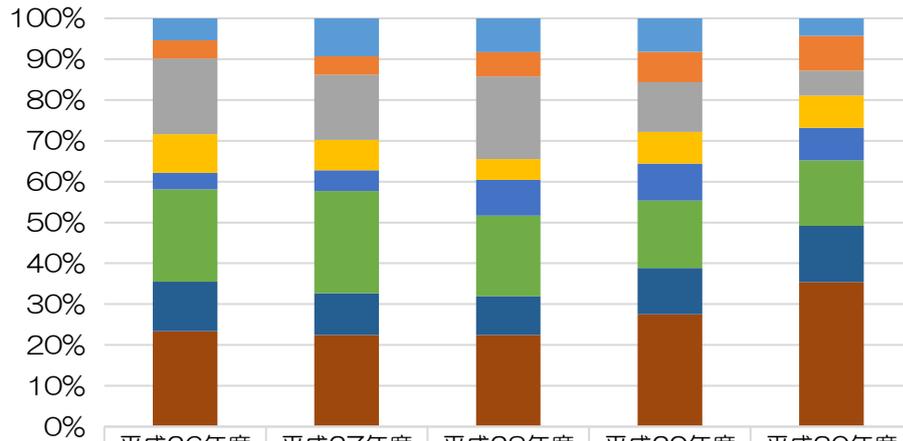
鷺宿行政区・穂積行政区の住民の利用が減少の傾向にあります。

一時フィオーレ行政区の住民の利用も減少の傾向にありましたが、現在では、回復しています。

また、利用者の年齢の区分の推移については、図 4-3-6 のとおりです。

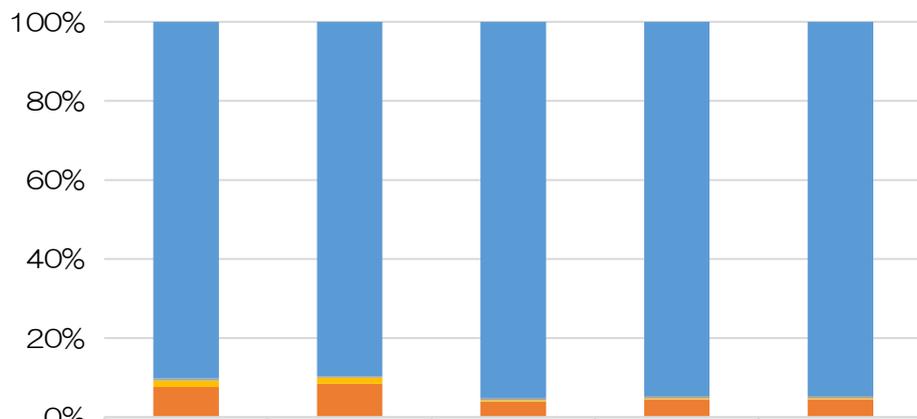
多くの年度において、利用者の 90%以上が高齢者です。

【図4-3-5】コンタ号の行政区ごとの利用者数の推移（％）



	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
■ 喜連川南	5.39	9.27	8.31	8.19	4.30
■ 喜連川中央	4.49	4.56	5.95	7.41	8.55
■ 鷲宿	18.52	15.93	20.18	12.20	6.05
■ 金枝	9.42	7.46	5.14	7.79	7.94
■ 鹿子畑	4.10	5.04	8.77	9.06	7.94
■ 穂積	22.59	25.02	19.66	16.51	16.04
■ フィオーレ	12.09	10.24	9.58	11.33	13.77
■ その他の行政区	23.40	22.46	22.41	27.51	35.40

【図4-3-6】コンタ号の利用者の年齢区分の推移（％）



	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
■ ① 65歳以上	90.19	89.56	95.08	94.58	94.58
■ ② 小学生	0.50	0.43	0.65	0.67	0.67
■ ③ 未就学児	1.67	1.55	0.30	0.26	0.26
■ ④ ①～③以外	7.63	8.46	3.97	4.49	4.49

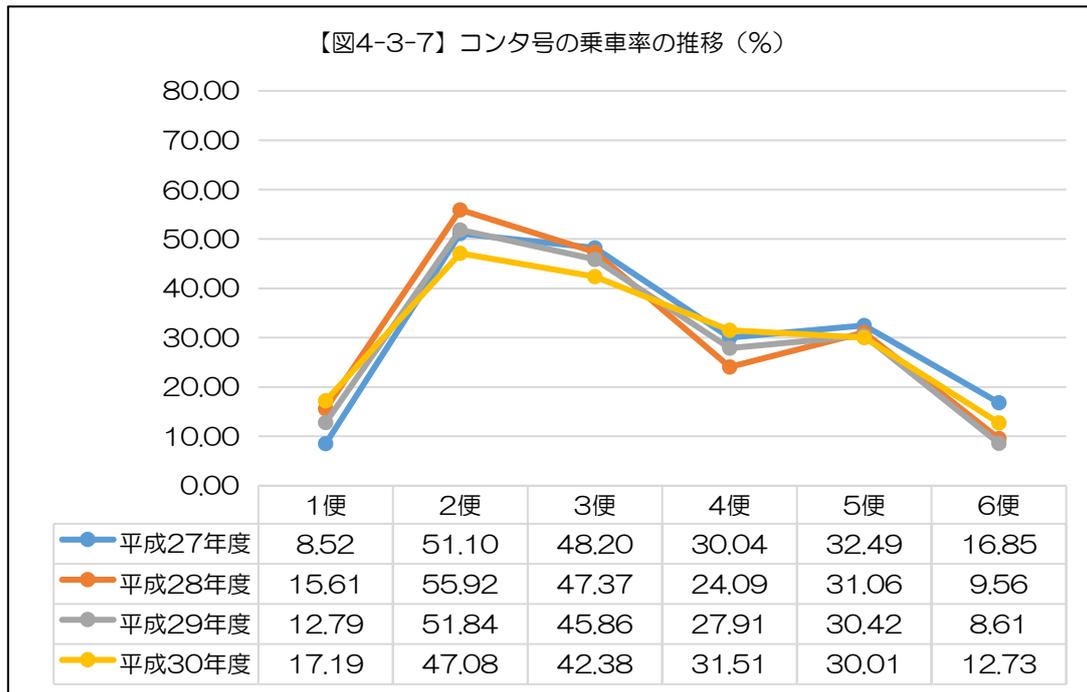
コンタ号は、一の運行日当たり6便が運行しますが、各便の乗車率は、図4-3-7のとおりです。

2便・3便の利用者が多く、1便・6便の利用者が少ない傾向にあります。

平成27年度から30年度までで最も低い乗車率は、平成27年度の1便の8.52%で、最も高い乗車率は、平成28年度の2便の55.92%です。

平成30年度の各便の乗車率で最も低かったものは6便の12.73%で、最も高かったものは2便の47.08%です。

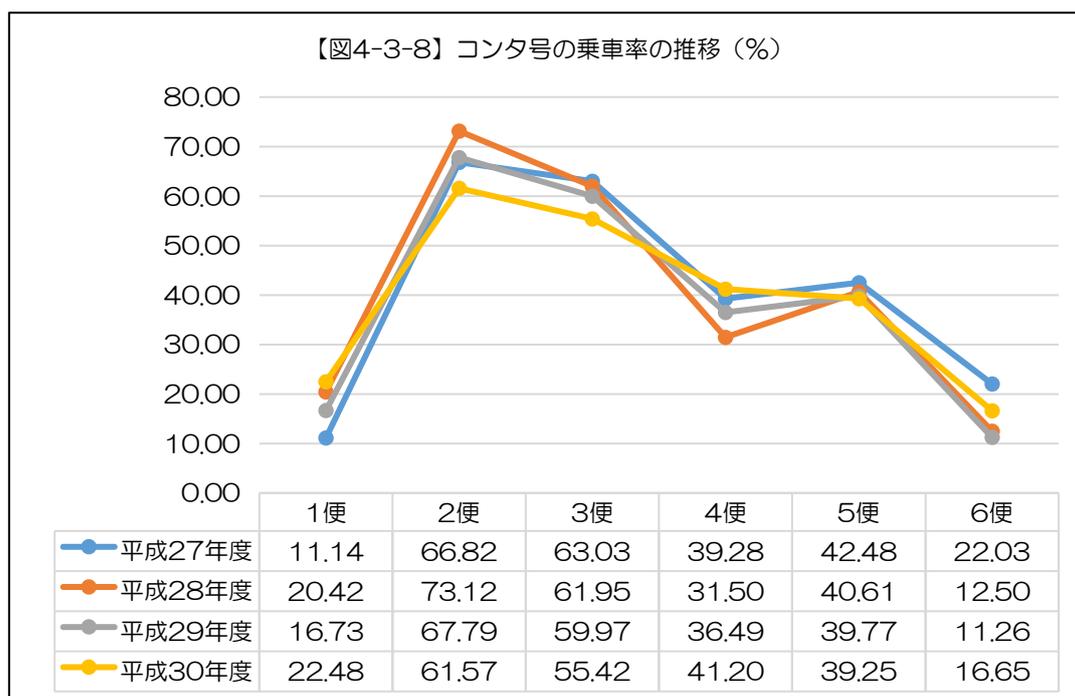
コンタ号の車両は、乗用車であるため、乗車率100%を超えては運行できません。



また、図 4-3-7 の乗車率は、算出のための定員を当時の数値である「17 人」に設定し、算出していますが、平成 31 年度のコンタ号の定員は 13 人になったため、定員を 13 人の場合の乗車率も試算しました。

結果は、図 4-3-8 のとおりです。

平成 30 年度に最も低かった乗車率は 6 便の 16.65% で、最も高かった乗車率は 2 便の 61.57% になります。



備考 定員を平成 31 年度の 13 人に設定した場合の試算

(4) うのはな号の利用状況

うのはな号の乗降が多い施設は、表 4-3-5 のとおりです。

コンタ号より乗降場所が分散する傾向にありますが、その中でも黒須病院・イオンタウンさくらに関わる利用が目立ちます。

路線バスの停留所に関わる利用は、ほとんど確認できませんが、他の交通手段への乗継ぎという観点では、氏家駅に関わる利用が多いことから、宇都宮線に、又は宇都宮線から乗り継ぐための利用が多いことが確認できます。

【表 4-3-5】うのはな号の施設ごとの乗降者数の推移（人）

平成 26 年度		平成 27 年度	
施設名	乗降者数	施設名	乗降者数
黒須病院	659	黒須病院	638
総合公園	67	イオンタウンさくら	198
JA しおのや本店	60	氏家駅	136
氏家駅	59	(有)誠タクシー	101
さくら薬局栃木氏家店	53	公園（上野行政区内）	98
平成 28 年度		平成 29 年度	
施設名	乗降者数	施設名	乗降者数
黒須病院	730	黒須病院	364
イオンタウンさくら	165	イオンタウンさくら	125
氏家駅	122	氏家駅	62
公園（上野行政区内）	106	公園（上野行政区内）	60
(有)誠タクシー	71	カワチ薬品さくら店	38

備考

- 1 乗降者数が多い順に記載
- 2 乗降者の総数は、各年度の利用者数（図 4-3-7 参照）の倍数
- 3 「公園（上野行政区内）」の乗降者数が多い理由は、近隣の居住者がうのはな号を愛用しているため

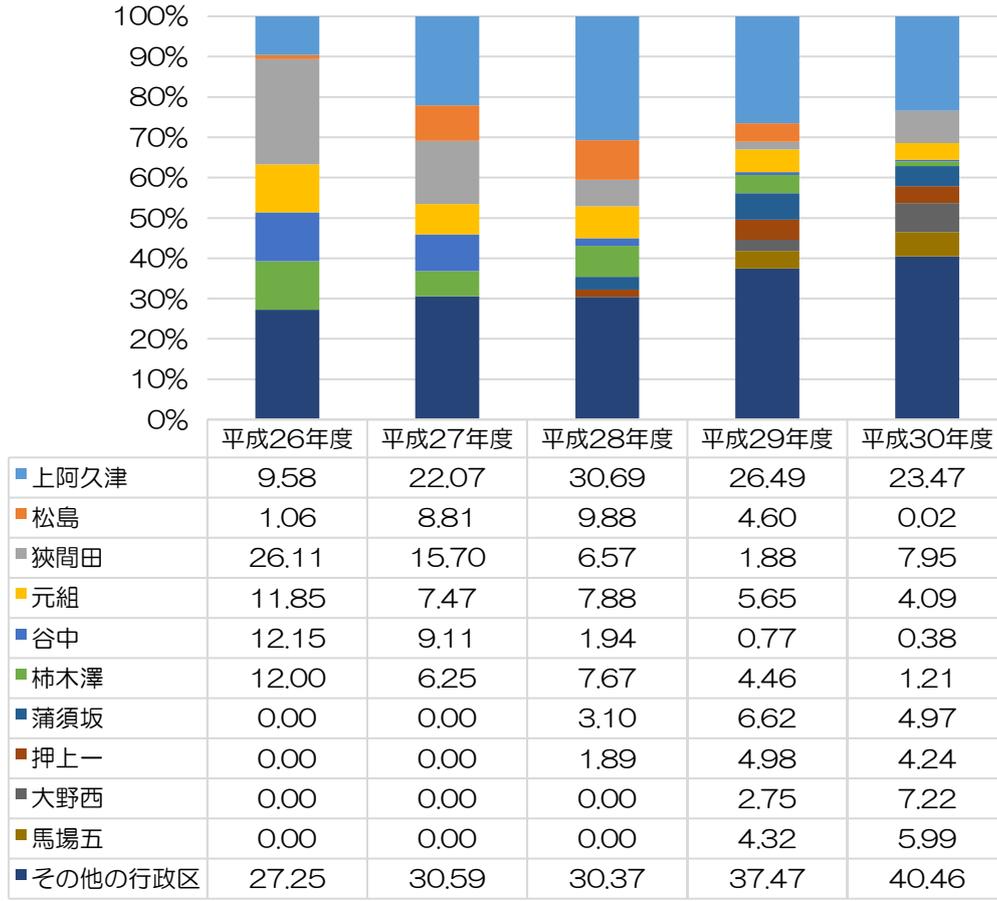
行政区ごとの利用者の推移は、図 4-3-8 のとおりです。

特に、上阿久津行政区の住民の利用が多いことがわかります。

また、利用者の年齢の区分の推移については、図 4-3-9 のとおりです。

全年度の利用者の 90%以上が高齢者です。

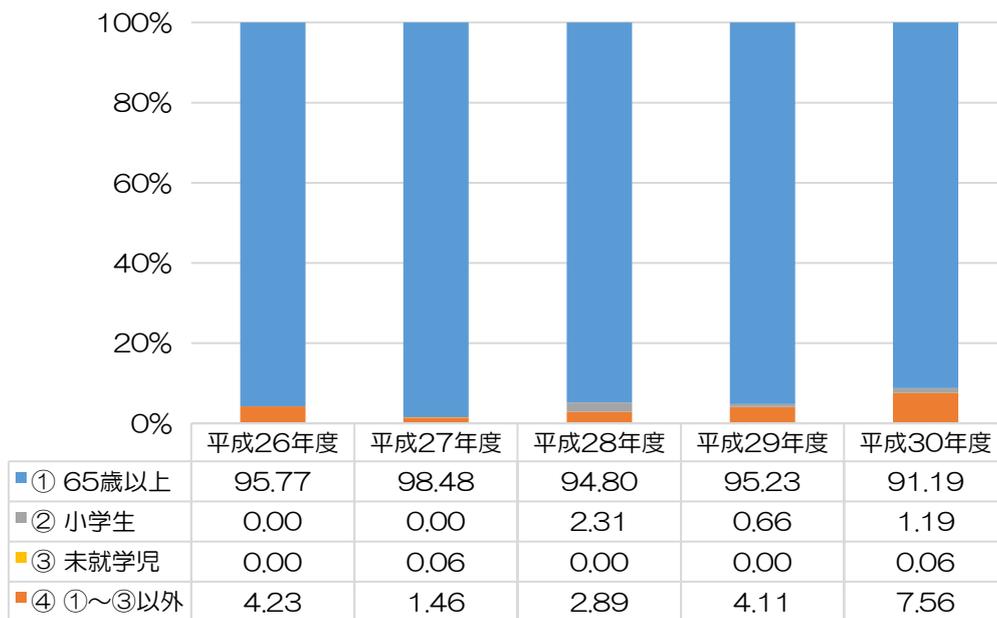
【図4-3-8】うのはな号の行政区ごとの利用者数の推移（人）



備考

- 1 蒲須坂行政区・押上一行政区は、平成 28 年 10 月から運行開始
- 2 大野西行政区・馬場五行政区は、平成 29 年 10 月から運行開始

【図4-3-9】うのはな号の利用者の年齢区分の推移（％）

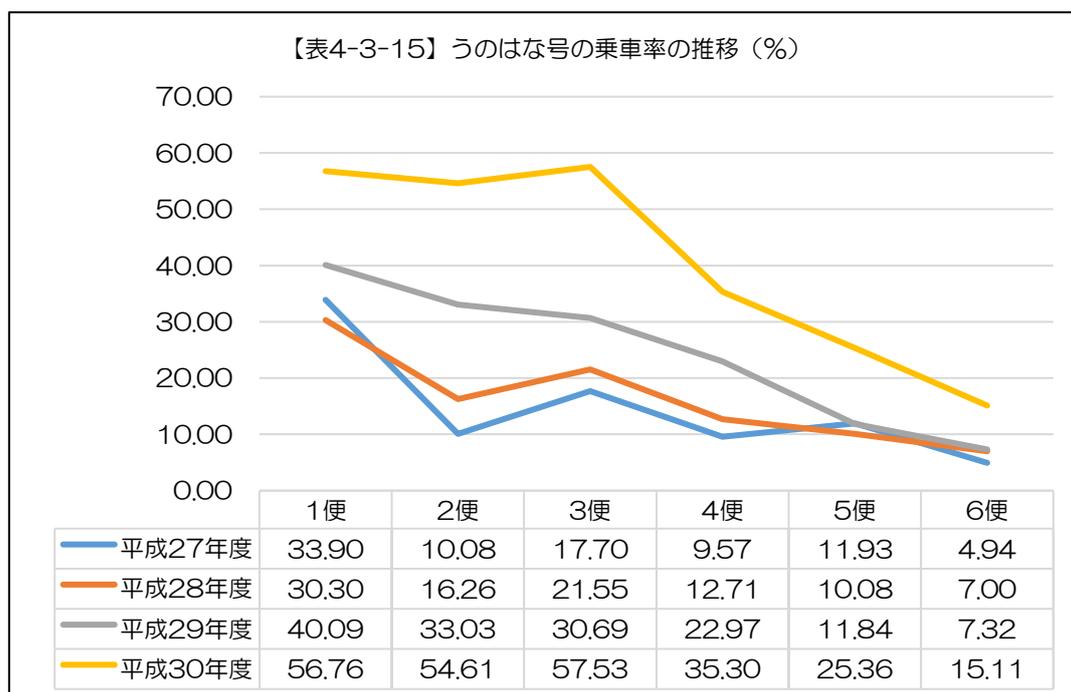


うのはな号は、一の運行日当たり6便が運行しますが、各便の乗車率は、図4-3-10のとおりです。

各年度の傾向の統一性が低いところですが、それでも1便から3便までの利用が多く、6便の利用が少ない傾向にあります。

平成27年度から30年度までで最も低い乗車率は、平成28年度の6便の7.00%で、最も高い乗車率は、平成30年度の3便の57.53%です。

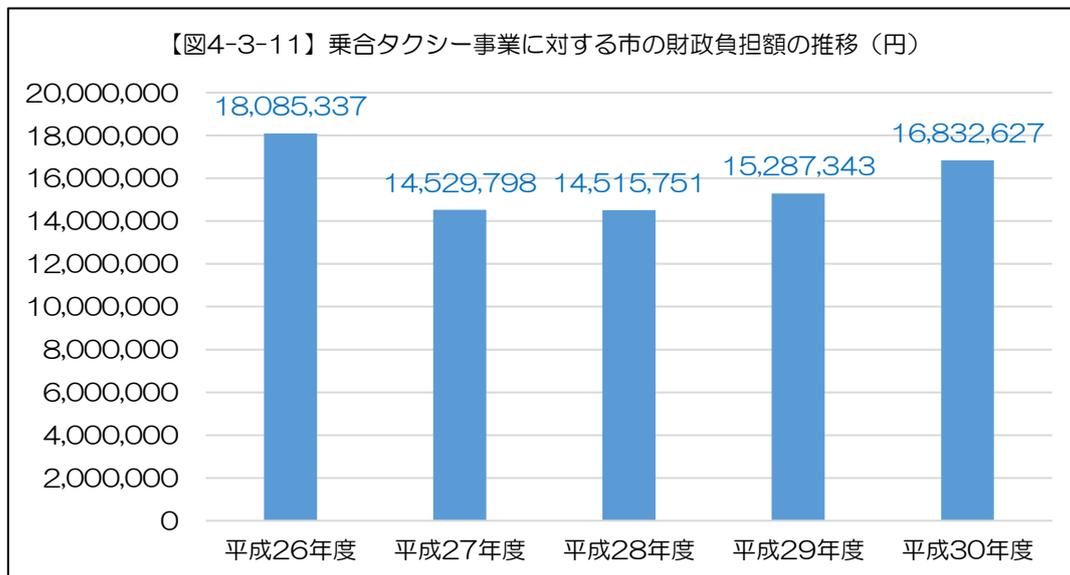
コンタ号と同じく、うのはな号の車両も乗用車であるため、乗車率100%を超えては運行できません。



(5) 乗合タクシー事業に対する市の財政負担

乗合タクシー事業の実施に対する市の財政負担の推移は、図 4-3-11 のとおりです。

平成 26 年度から 30 年度まで、継続してうのはな号の運行区域が拡大していたこともあり、負担が増加する傾向にあります。



備考 平成 26 年度の経費は、車両の購入の経費（約 3,645 千円）を含む

4 福祉バス

(1) 福祉バスの整備状況

福祉バスは、住民の医療機関への移動手段の確保のため、市が運行しているコミュニティバスです。

自家用車である市有バスにより運行し、かつ、利用者に運賃の支払いを求めないため、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定が適用されないことから、公共交通の定義に含まれません。

福祉バスには「東部地区」「西部地区」の路線があり、各路線の整備状況は、表 4-4-1・4-4-2 及び図 4-4-1 のとおりです。

全ての停留所にバス停が整備されていません。

【表 4-4-1】福祉バスの整備状況（令和元年 12 月）

路線名		東部地区	西部地区
停留所	起点	車庫（旧魚菜市场）	蒲須坂県営住宅前
	終点	氏家福祉センター	氏家福祉センター
	数	13 箇所	12 箇所
運行日		月曜日・木曜日（祝日・12月29日～1月3日を除く）	
車両		マイクロバス	

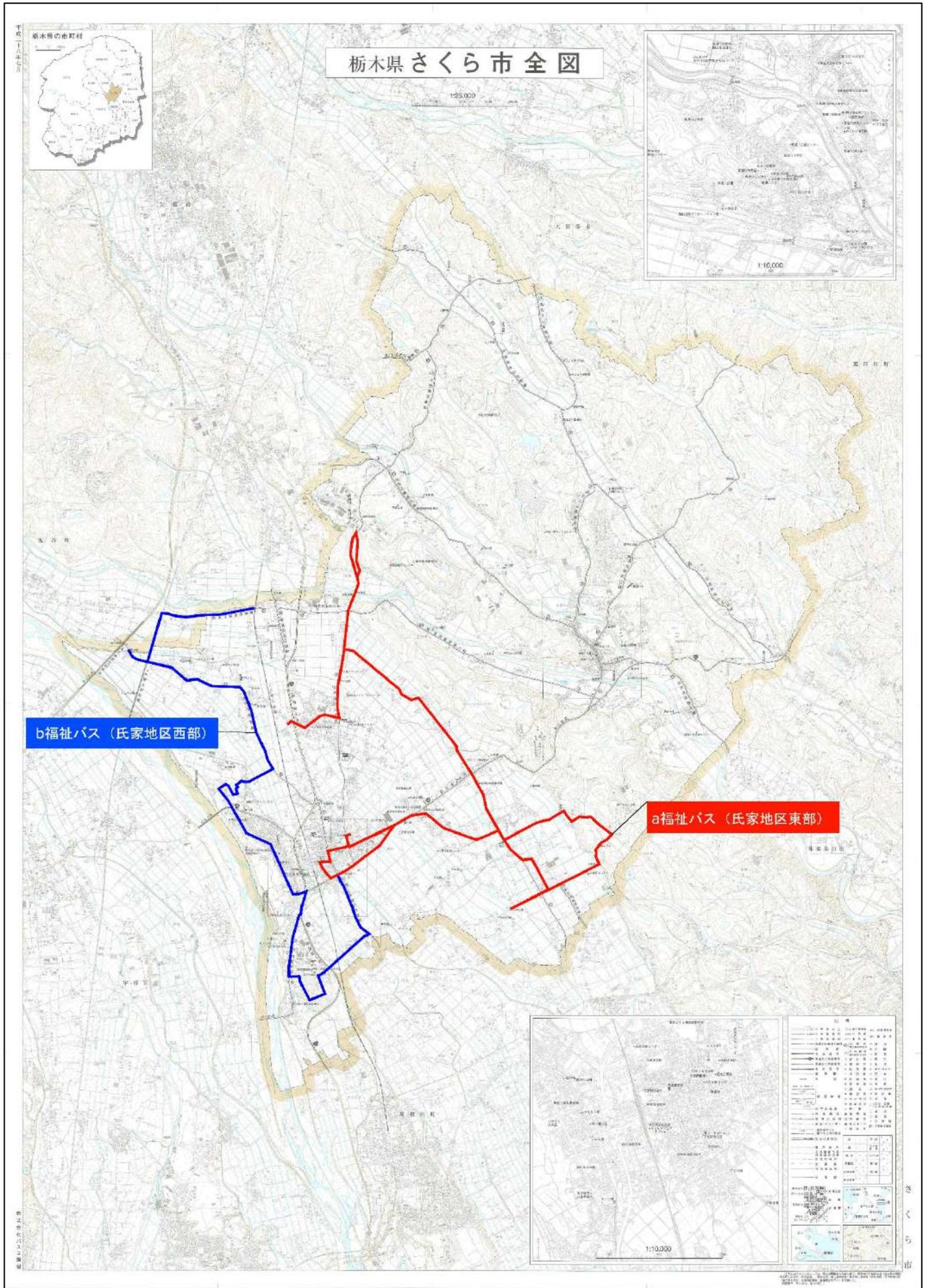
【表 4-4-2】福祉バスの時刻表（令和元年 12 月）

路線名	東部地区		西部地区	
停留所名	車庫（旧魚菜市场）	氏家福祉センター	蒲須坂県営住宅前	氏家福祉センター
時刻	8:30	9:30	9:55	10:50
		13:00		14:00

備考

- 1 上りの便（終点→起点）が赤字で、下りの便（起点→終点）が青字
- 2 下りの便における氏家福祉センター停留所以外の停留所の時刻は未設定

【図 4-4-1】福祉バスの路線（令和元年 12 月）



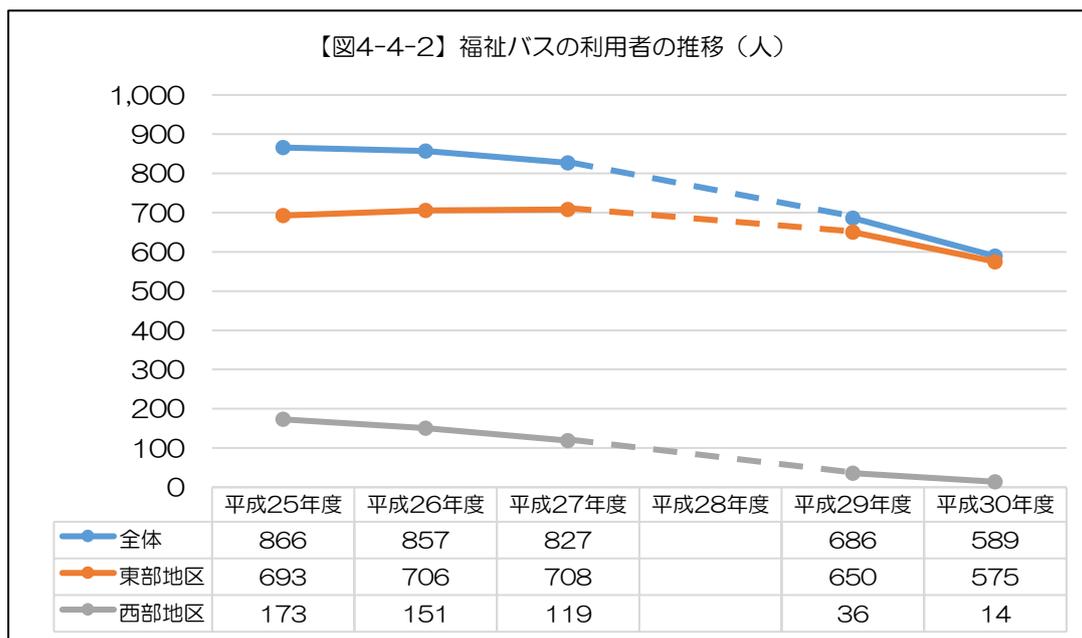
(2) 福祉バスの利用状況

福祉バスの利用者数の推移は、図 4-4-2 のとおりです。

いずれの路線の利用者数も減少の傾向にあり、特に、西部地区については、その傾向が非常に強い状況です。

各路線の平成 30 年度の数値を平成 25 年度の数値と比較すると、東部地区は 82.97%で、西部地区は 8.09%です。

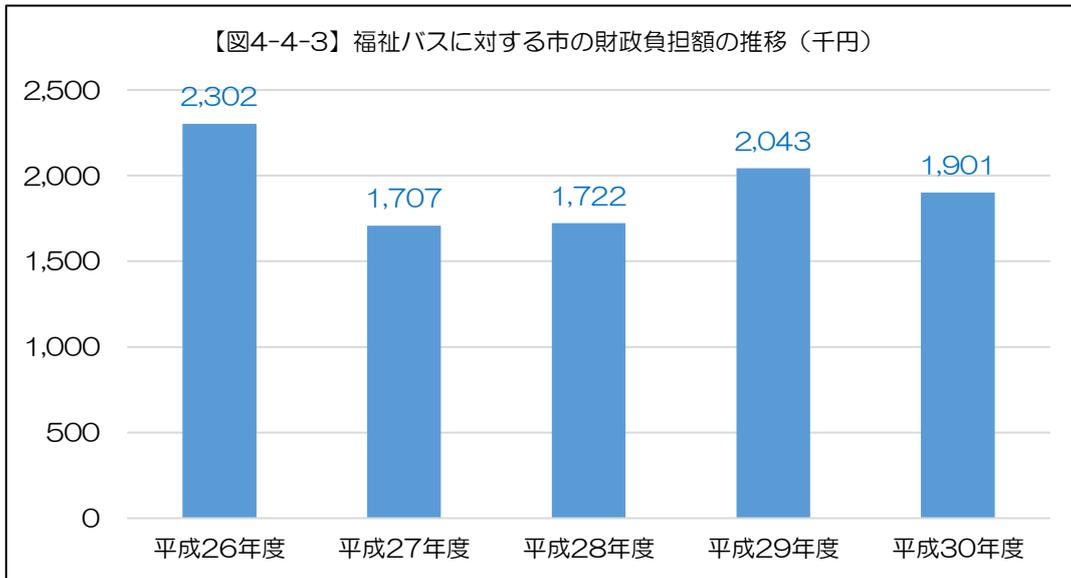
路線全体の利用者数も減少の傾向にあり、その平成 30 年度の数値は、平成 25 年度の数値の 68.01%です。



備考 平成 28 年度の利用者数は集計できず

(3) 福祉バスに対する市の財政負担

福祉バスの運行に対する市の財政負担の推移は、図 4-4-3 のとおりです。



備考 一の車両を複数の事業で利用しているため、一部の経費は案分による概算

5 観光温泉バス

(1) 観光温泉バスの整備状況

観光温泉バスは、市営温泉（もとゆ・露天風呂・道の駅きつれがわ）の誘客のため、平成25年度から市が運行している市営温泉の利用者の送迎バスです。

自家用車である公用車により運行し、かつ、利用者に運賃の支払いを求めないため、道路運送法の規定が適用されないことから、公共交通の定義に含まれません。

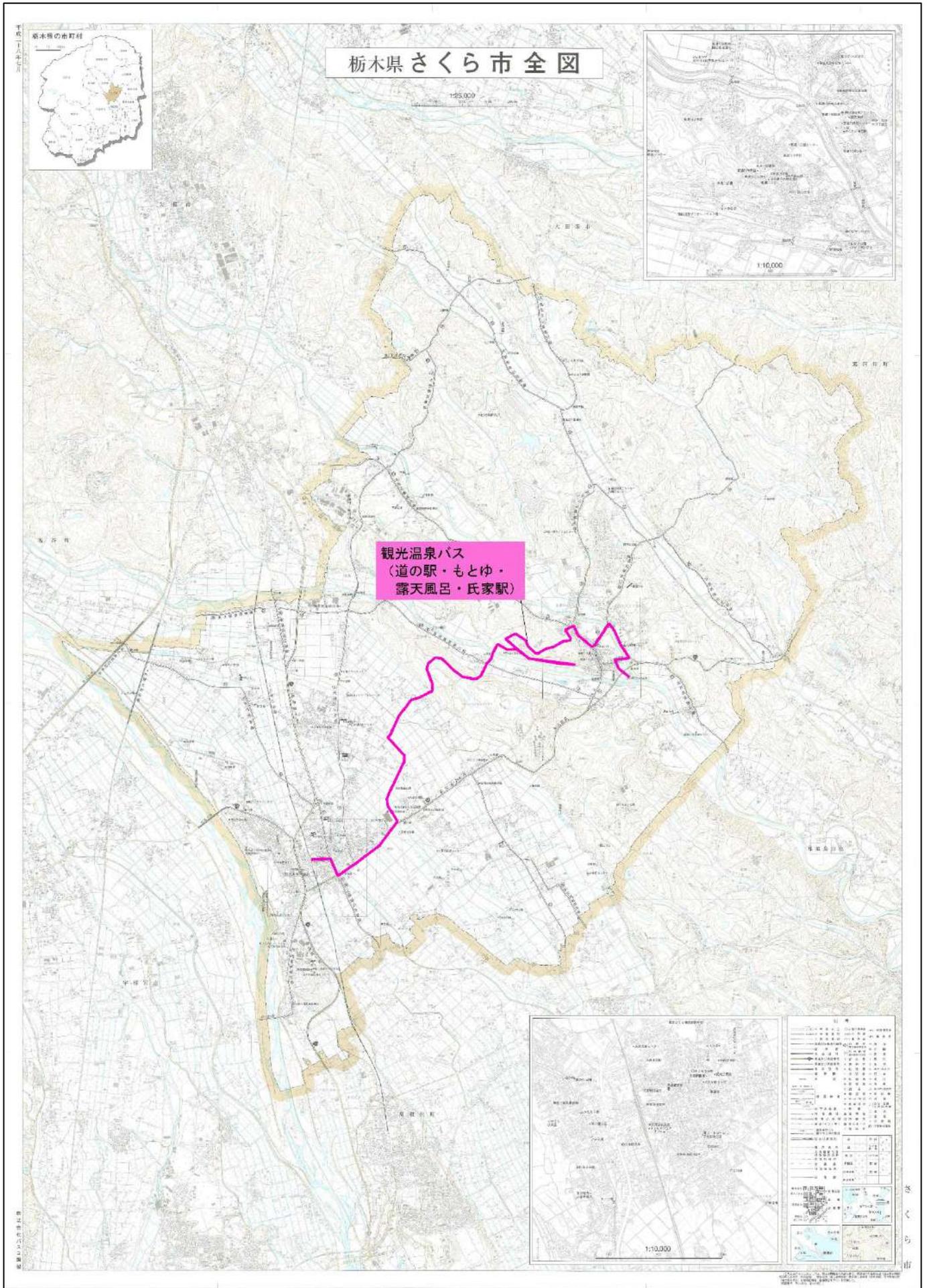
その整備状況は、表4-5-1・4-5-2及び図4-5-1のとおりです。

全ての停留所にバス停が整備されています。

【表4-5-1】観光温泉バスの整備状況（令和元年12月）

停留所	起点	道の駅きつれがわ
	終点	JR氏家駅
	数	4箇所
運休日	月曜日（祝日の場合は翌日以降の平日）・12月29日～1月3日	
車両	ワゴン車	

【図 4-5-1】観光温泉バスの路線（令和元年 12 月）



【表 4-5-2】観光温泉バスの時刻表（令和元年 12 月）

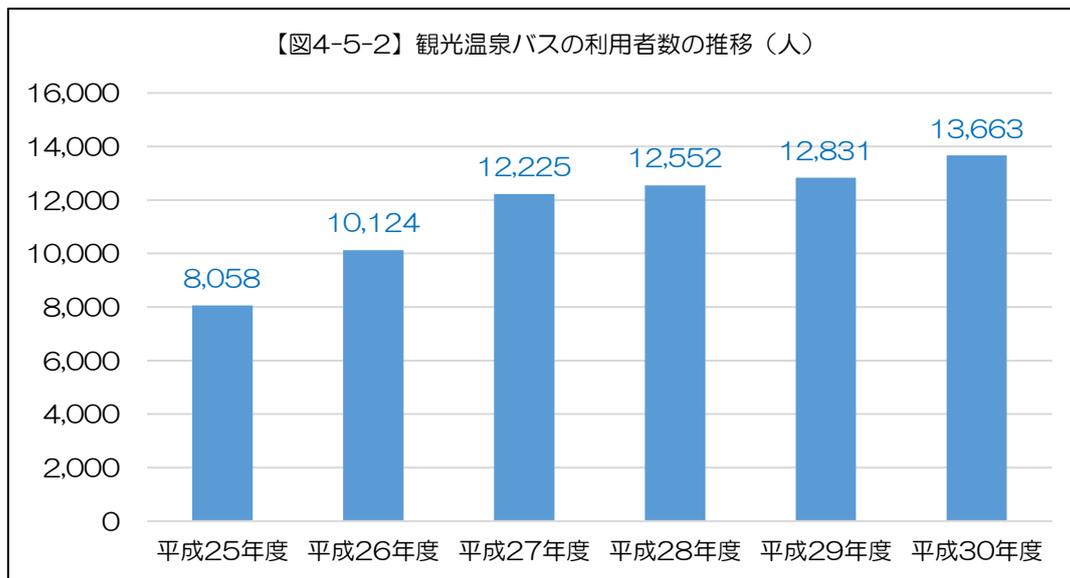
		停留所名	
		道の駅きつれがわ	JR 氏家駅
時刻		8:45	9:20
		10:00	9:25
		10:10	10:45
		11:40	11:05
		13:00	13:35
		14:20	13:45
		14:30	15:05
		16:00	15:25
		16:05	16:40
		17:15	16:40

備考 上りの便（終点→起点）が赤字で、下りの便（起点→終点）が青字

（2）観光温泉バスの利用状況

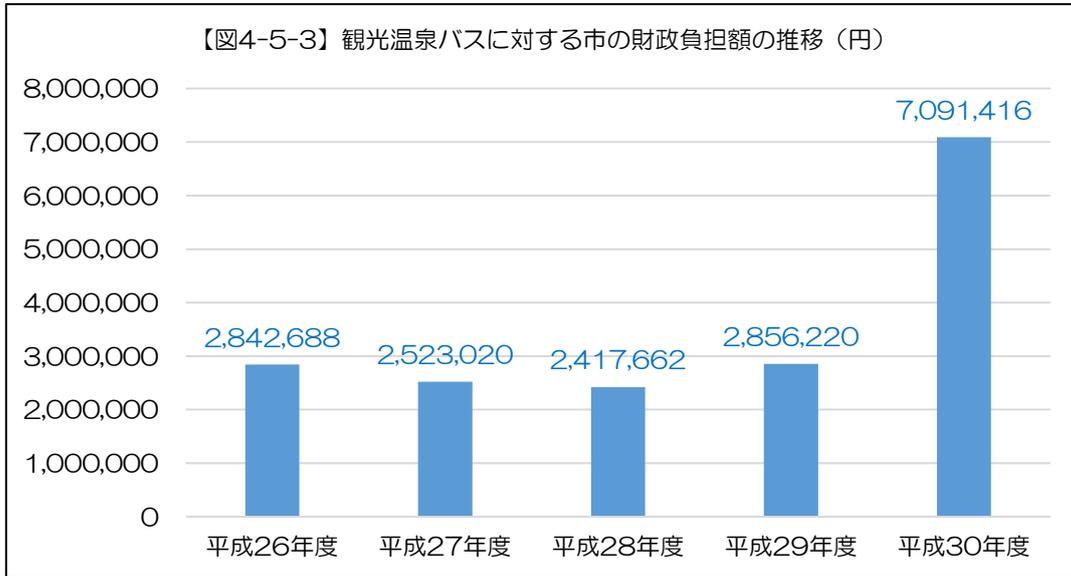
観光温泉バスの利用者数の推移は、図 4-5-2 のとおりです。

増加の傾向にあり、平成 30 年度の数值は、平成 25 年度の数值の 169.56%です。



(3) 観光温泉バスに対する市の財政負担

観光温泉バスの運行に対する市の財政負担の推移は、図 4-5-3 のとおりです。



備考 平成 30 年度の経費は、車両の更新の経費（約 4,294 千円）を含む



■氏家駅東西線の壁面に貼付される観光温泉バスの案内板

6 タクシー事業

(1) タクシー事業の状況

市内では表 4-6-1 の事業者が一般乗用旅客自動車運送事業（※13）（以下「タクシー事業」という）を実施しています。

公共交通の定義には含まれませんが、市民にとって、重要な移動手段です。

その整備状況は、市内については、表 4-6-2 のとおりで、栃木県内については、図 4-6-1・4-6-2 のとおりです。

タクシー事業については、平成 14 年頃に規制が緩和され、新規の参入が簡便化された結果、供給過多等が問題になり、平成 21 年頃に逆に規制が強化されたという経緯があります。

その後のタクシー事業は、全国的に縮小・減車傾向にあります。栃木県においても同様の状況であることが確認できます。

また、近年のタクシー事業は、運転者の人員不足と、それに伴う高齢化が全国的に問題になっています。

本市の運転者平均年齢も栃木県の運転者平均年齢と同じ水準であり、本市においても運転者の人員不足が深刻化していることが確認できます。

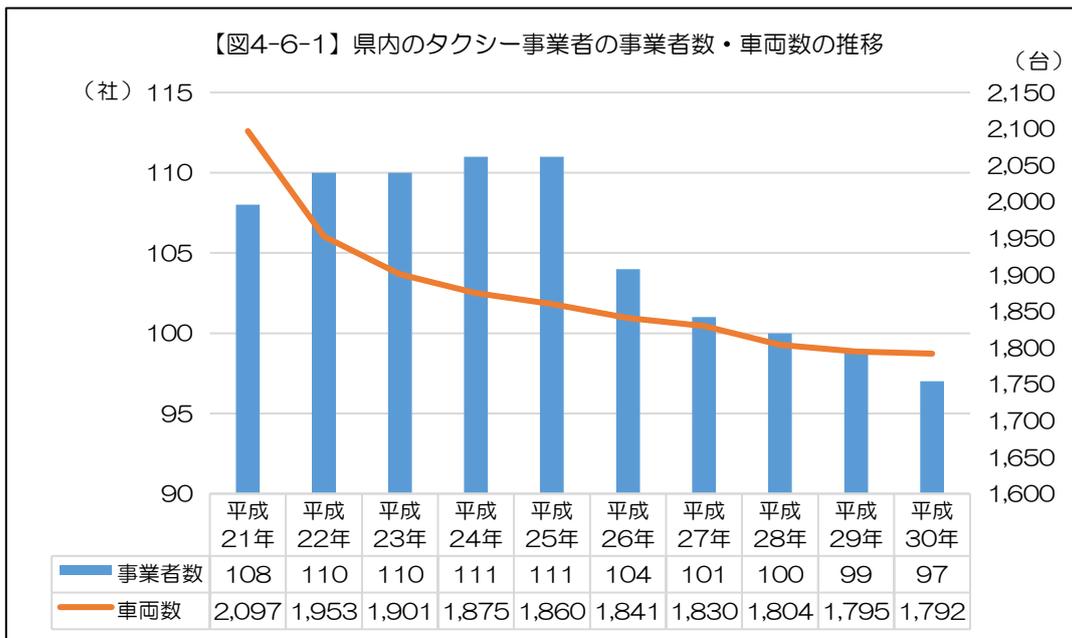
【表 4-6-1】市内のタクシー事業者（令和元年 12 月）

事業者名	所在地
㈲氏家タクシー	さくら市氏家
㈲誠タクシー	さくら市氏家
さくらタクシー(有)	さくら市喜連川

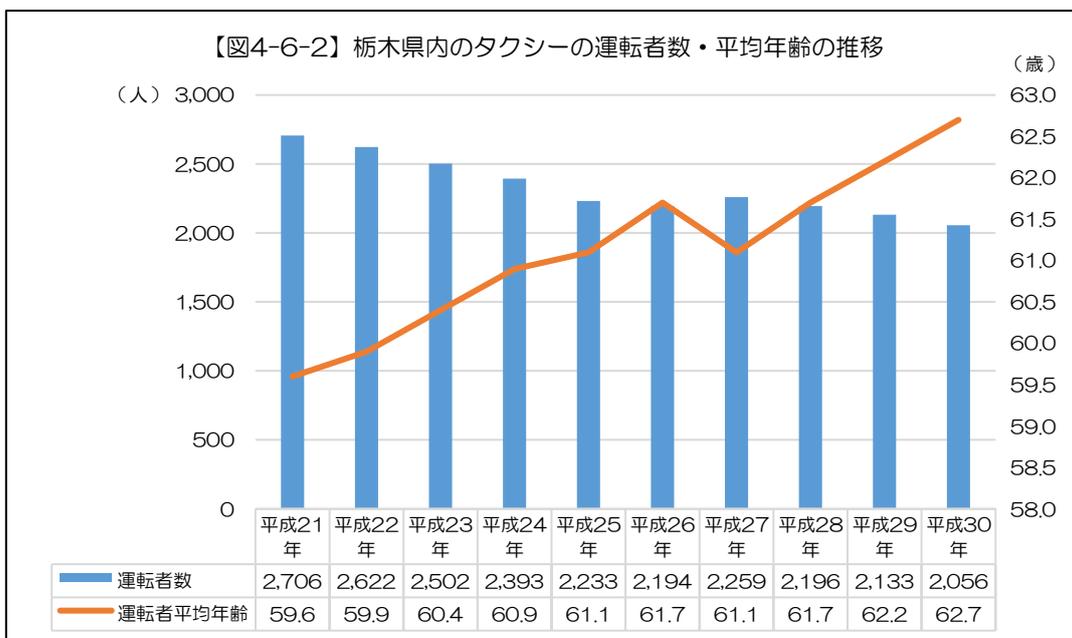
【表 4-6-2】市内のタクシーの整備状況（令和元年 11 月）

車両数	22 台	
料金	初乗運賃	2.0km まで 740 円
	加算運賃	276m まで 90 円
	時間制運賃	時速 10km 以下の走行時間について 100 秒ごとに 90 円
運転者数	23 人	
運転者平均年齢	63.03 歳	

備考 「車両数」「運転者数」は、市内の事業者の合計で「運転者平均年齢」は、市内の運転者の平均年齢



【出典】(一社)栃木県タクシー協会調べ



【出典】(一社)栃木県タクシー協会調べ

(2) タクシー事業に対する市の財政負担

タクシー事業の実施に対する市の財政負担はありません。

ただし、現在、栃木県はユニバーサルデザインタクシー（※14）の導入を図る県内のタクシー事業者等に対し「人にやさしいユニバーサルデザインタクシー整備事業費補助金」を交付しています。

この補助金について、栃木県は、当該事業者等が属する市町と協調し、事業者等を補助することを前提に制度を設計していることから、今後、市内の事業者が同補助金の活用を希望する場合は、本市としても財政負担を検討する必要があります。

7 福祉有償運送

(1) 福祉有償運送の状況

市内では表 4-7-1 の事業者が福祉有償運送（※15）を実施しています。

公共交通の定義には含まれませんが、市民にとって、重要な移動手段です。

【表 4-7-1】市内で福祉有償運送を運行する事業者（令和元年 12 月）

事業者名	所在地
(特非)にんべん	さくら市フィオーレ喜連川
(社福)とちぎ健康福祉協会	宇都宮市駒生町
(特非)あすなる友の会	大田原市佐久山
(特非)グループたすけあいエプロン	高根沢町花岡

備考 (特非)にんべんは、令和元年度で事業を終了する予定

(2) 福祉有償運送に対する市の財政負担

福祉有償運送の実施に対する市の財政負担はありません。

8 スクールバス

(1) スクールバスの状況

市は、喜連川小学校の児童の登下校のためにスクールバスを運行しています。

事業主体である市が事業者へ委託し、特定旅客自動車運送事業（※16）として運行しています。

各路線の整備状況は、表 4-8-1 のとおりです。

全路線において、登校時の運行は1便ですが、学年により下校の時間が変動するため、下校時の運行は3便です。

登下校する喜連川小学校の児童以外は利用できません。

全ての停留所にバス停が整備されていません。

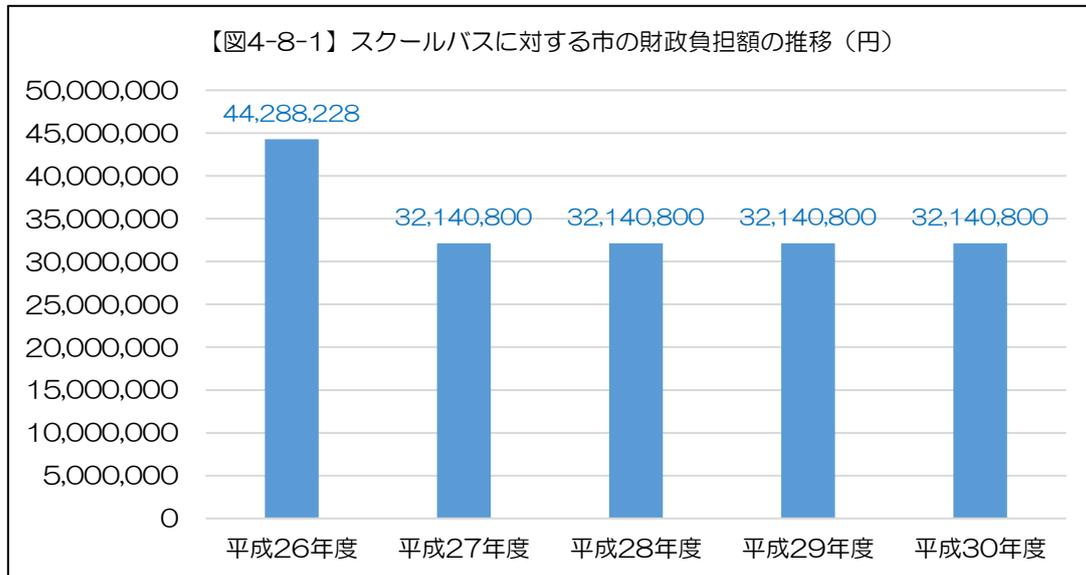
【表 4-8-1】スクールバスの整備状況（令和元年 12 月）

路線名	車両	停留所数	運行時刻 （登校）	運行時刻 （下校）
早乙女・葛城・小入線	小型	8	7:25~8:05	13:03~16:39
鷺宿線	バス	6	7:40~8:00	13:30~16:35
鷺宿・南和田線	中型 バス	8	7:25~8:05	13:30~16:58
河戸引田線		9	7:38~8:00	13:30~16:34
河戸新田線		9	7:25~8:00	13:30~16:52
鹿子畑線		9	7:15~8:05	13:30~16:43
穂積線		10	7:31~8:00	13:30~16:35

備考 下校時は、全路線で3便が運行するため「運行時刻（下校）」には、1便目の運行開始時間・3便目の運行完了時間を記載

(2) スクールバスに対する市の財政負担

スクールバスの運行に対する市の財政負担の推移は、図 4-8-1 のとおりです。



備考 複数年度にわたって契約しているため、平成 27 年度以降の額の変動はなし

9 その他の交通サービス

実際に車両を運行する事業ではありませんが、市民が移動手段を確保しやすいように、市は、様々な事業を実施しています。

(1) 公共交通利用促進事業

コンタ号・うのはな号・つういんコンタ号の利用後、フィオーレ線・宇都宮東武線・馬頭線に乗り継いだ場合、乗り継いだバスの運賃に充てることができる「乗継券」を交付する事業です。

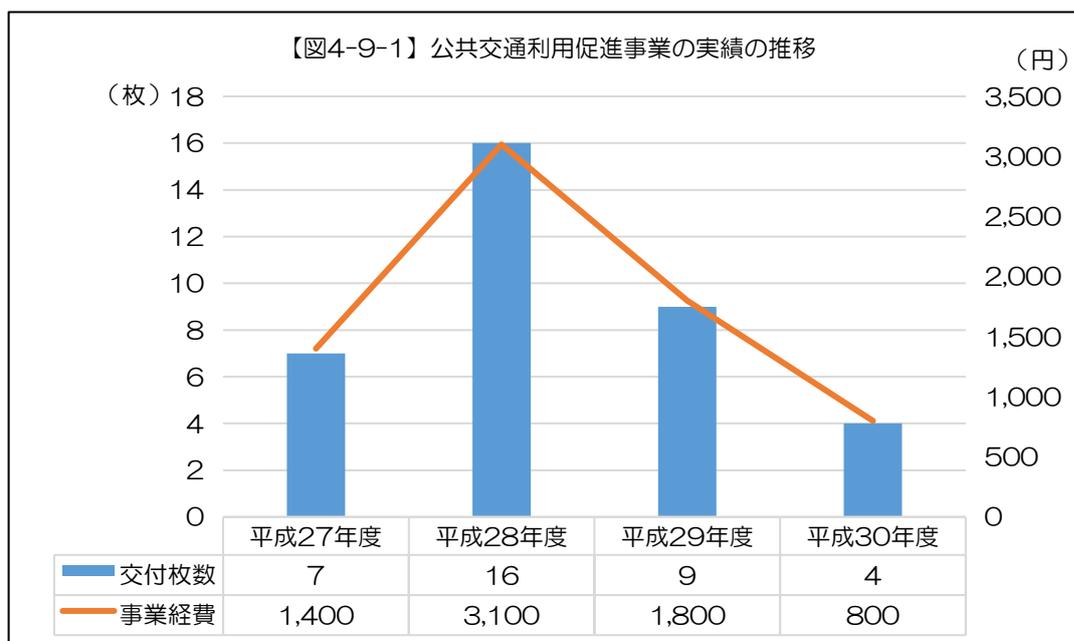
乗合タクシー事業の目的である「路線バスの停留所まで、停留所からの移動手段」としての利用の促進を図り、引いては、路線バスの利用の促進を図るため、平成 27 年度から実施しています。

交付する乗継券の概要は、表 4-9-1 のとおりで、乗合タクシー事業の利用を予約する際に口頭で申請することで、誰でも 1 回の申請当たり 1 枚の交付を受けることができます。

乗継券の交付枚数と、本事業に係る市の財政負担の推移は、図 4-9-1 のとおりです。各年度とも、交付枚数は 20 枚未満であり、利用が非常に少ない状況です。

【表 4-9-1】公共交通利用促進事業により交付する乗継券の概要（令和元年 12 月）

対象者の区分		乗継券の額
①	小児である、障害者手帳を有している等の事由によりバスの運賃が半額になる者	100 円
②	①以外	200 円



(2) 福祉タクシー事業

表 4-9-2 のいずれかに該当する市民を対象に(有)氏家タクシー・(有)誠タクシー・さくらタクシー(有)が運行するタクシーの料金（初乗運賃相当）に充てることができる「福祉タクシー利用券」を交付しています。

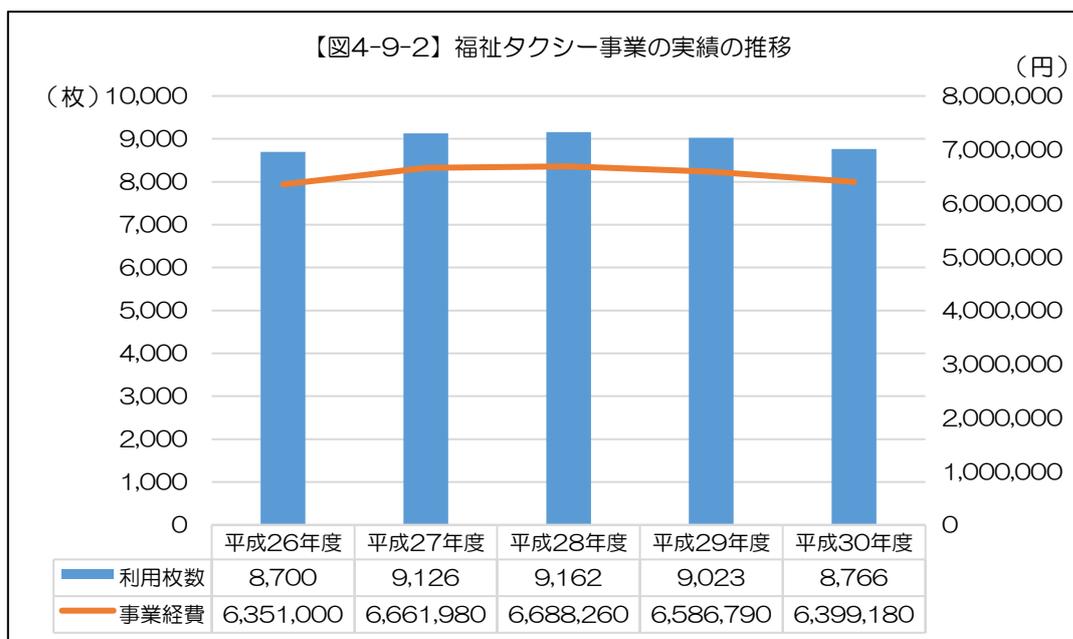
交付される枚数は1月当たり4枚までで、利用できる枚数は、乗車1回当たり2枚までです。

利用された福祉タクシー利用券の枚数と、本事業に係る経費の推移は、図 4-9-2 のとおりです。

利用枚数は8,700枚から9,200枚までで、事業の経費は630万円から670万円までで推移していて、横ばいといえます。

【表 4-9-3】福祉タクシー事業の対象者の区分（令和元年 12 月）

1 級・2 級の障害者手帳を交付されている者
1 級の精神障害者保健福祉手帳を交付されている者
最重度・重度の療育手帳を交付されている者
65 歳以上の者で構成される市民税非課税世帯の世帯員



(3) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

全ての運転免許証を自主的に返納した65歳以上の市民を対象に(有)氏家タクシー・(有)誠タクシー・さくらタクシー(有)が運行するタクシーの料金に充てることができる「タクシー利用券」を交付しています。

交付されるタクシー利用券は1枚当たり200円のもので50枚です。

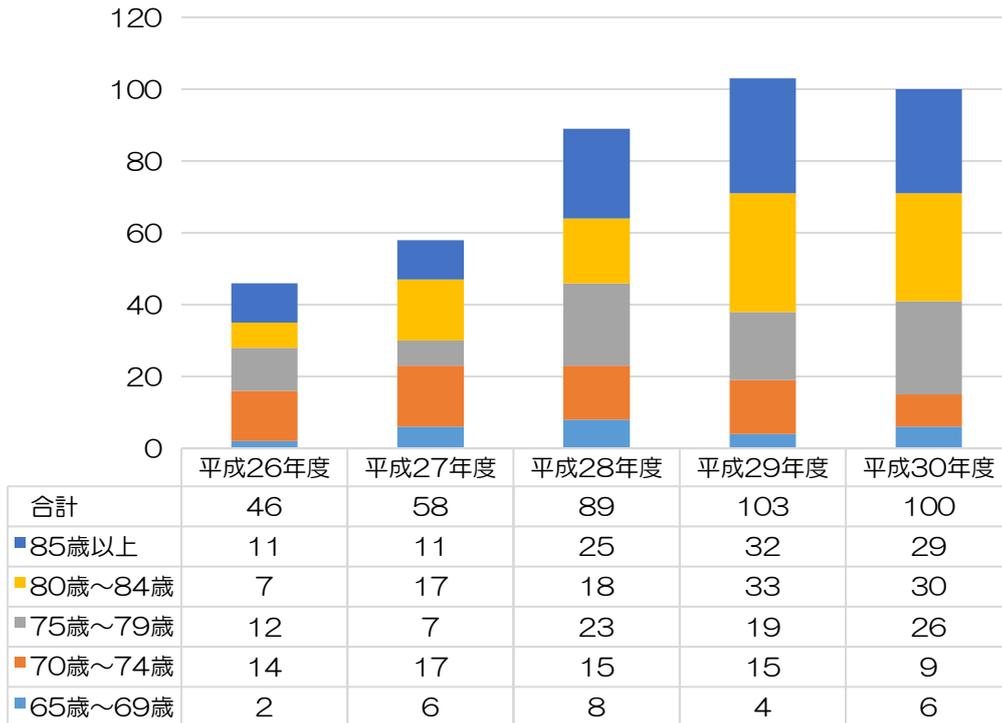
1回の利用当たりで利用できる枚数の制限はありません。

本事業の利用者数の推移は、図4-9-3のとおりで、タクシー利用券の利用枚数と、本事業に係る経費の推移は、図4-9-4のとおりです。

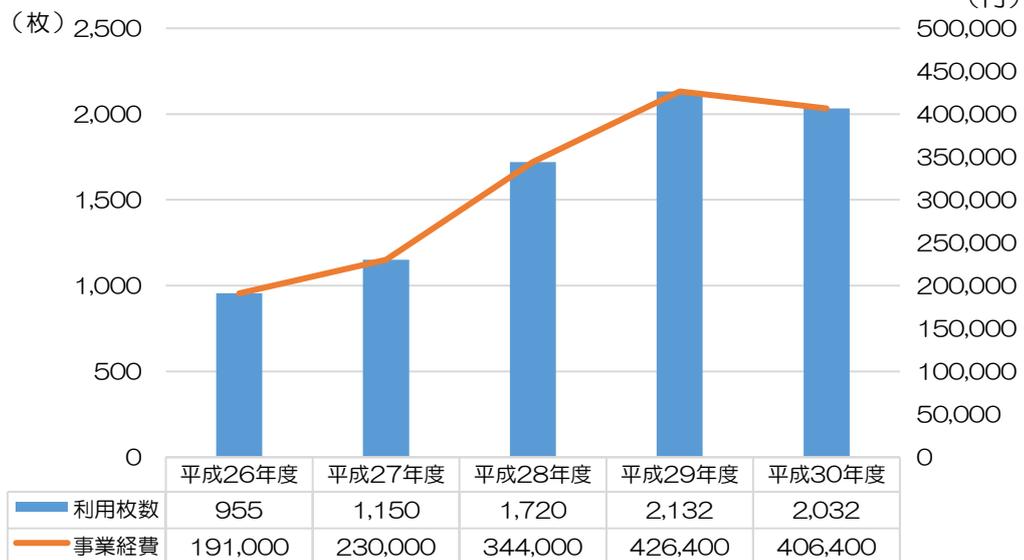
利用者数・利用枚数・経費とも増加の傾向にあります。

また、高齢になるほど本事業の利用が多くなることがわかります。

【図4-9-3】高齢者運転免許証自主返納支援事業の利用者の推移（人）



【図4-9-4】高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績の推移



10 公共交通に係る経費の総額

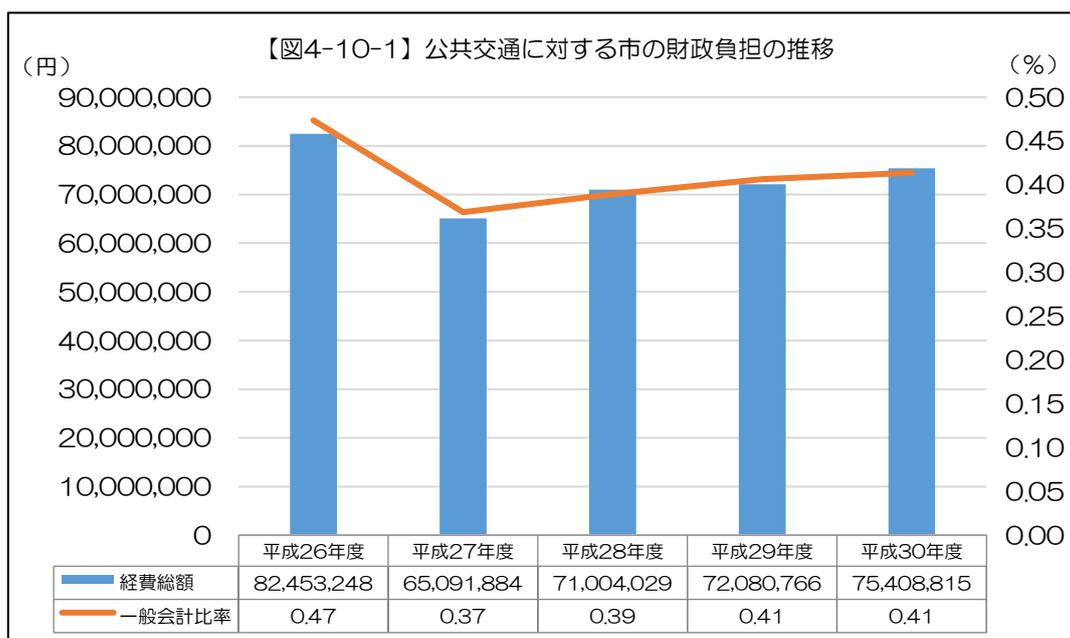
路線バスから高齢者運転免許証自主返納支援事業まで、各事業に要する経費を算出してきましたが、その総額について、図 4-10-1・4-10-2 のとおりに整理します。

公共交通に係る経費の総額は 6,500 万円から 8,200 万円までで推移し、微増の傾向にあります。

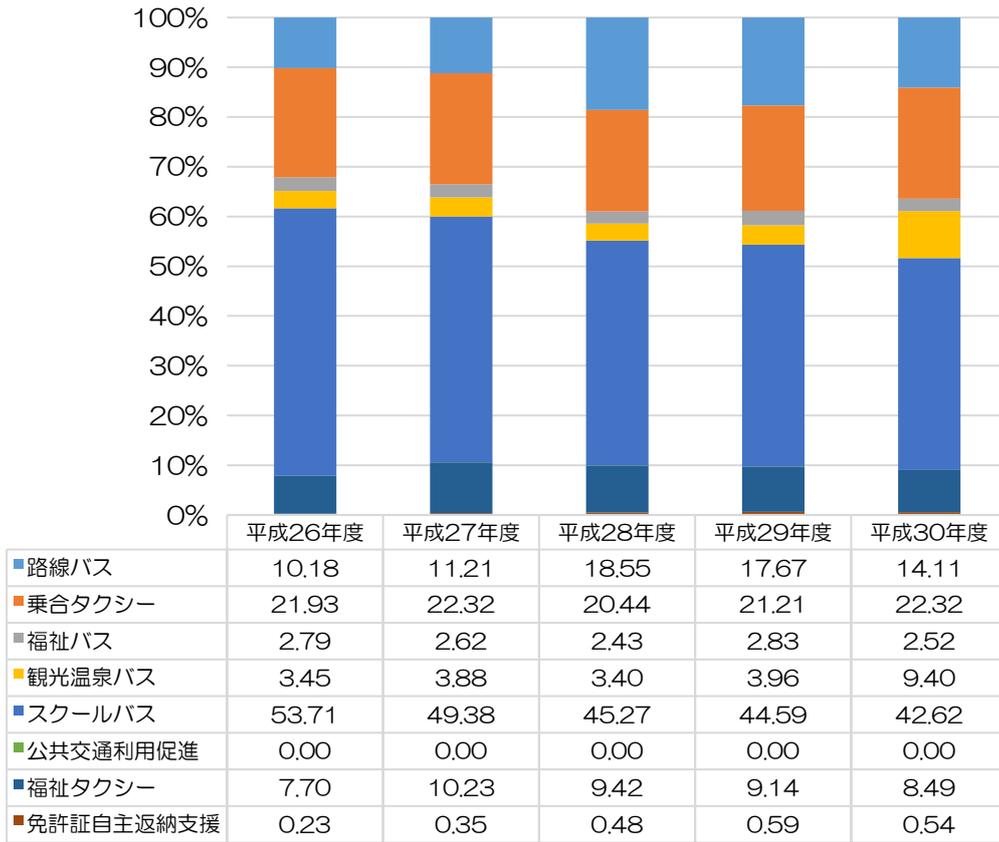
公共交通に係る経費の総額の一般会計における割合は 0.3% から 0.5% までで推移し、やはり微増の傾向にあります。

公共交通に係る経費は、人件費の占める割合が大きいことから、近年の賃金の上昇傾向を鑑みれば、止むを得ない部分もあると考えます。

また、公共交通に係る経費の内訳で最も割合が最も大きかったものは、全ての年度においてスクールバスであり、次いで大きいものは、路線バス又は乗合タクシー事業の経費でした。



【図4-10-2】公共交通に係る経費の区分（％）



■氏家駅停留所に停車する氏家線の車両

第5章 公共交通の利用者の意向

1 市民アンケート

(1) 市民アンケートの実施状況

市は、毎年度、実施する「市民アンケート」に公共交通に係る設問を設けています。

市民アンケートの実施状況は、表 5-1-1 のとおりで、公共交通に係る設問の内容は、表 5-1-2 のとおりです。

【表 5-1-1】市民アンケートの実施状況

実施時期	対象者	回収率
平成 27 年 3 月	満 20 歳以上の市民 2,000 人	58.75%
平成 29 年 2 月		58.75%
平成 30 年 2 月		55.35%
平成 31 年 2 月		52.20%

備考 平成 27 年度は実施せず

【表 5-1-2】市民アンケートのうち公共交通に係る設問

- | |
|---|
| <p>① ご自身の通勤、お子様の通学の交通手段に困っている、又は不便だと思いますか？</p> <p>② 買い物・通院の外出の交通手段に困っていますか？</p> <p>③ さくら市の公共交通（鉄道・バス・デマンド交通）の満足度についてお聞かせください。</p> |
|---|

(2) 市民アンケートの結果

設問「ご自身の通勤、お子様の通学の交通手段に困っている、又は不便だと思いますか？」の回答の概要は、図 5-1-1 のとおりです。

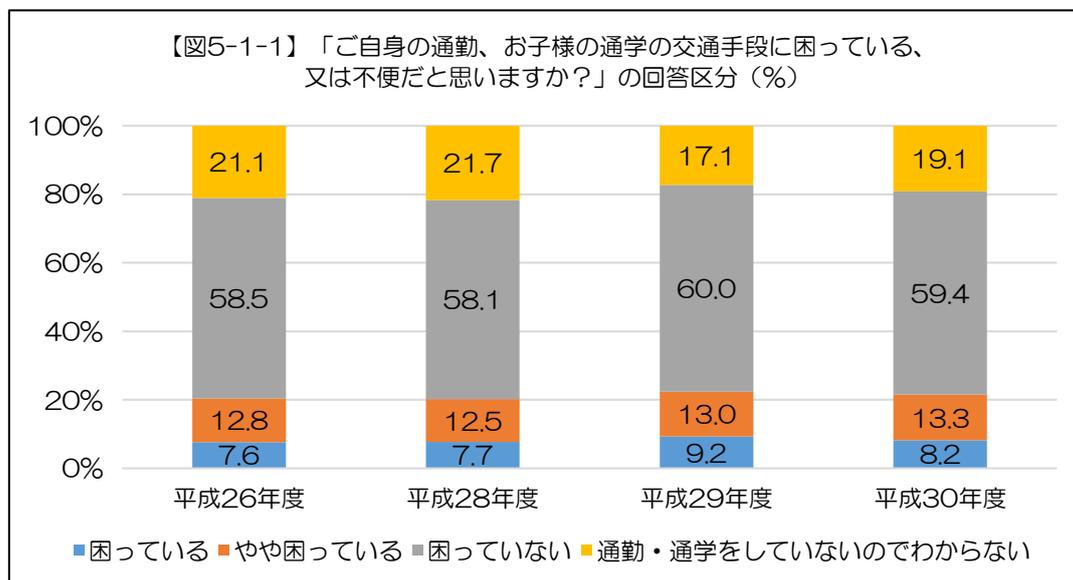
「困っている」「やや困っている」の回答を合算した割合は 20% から 22% までで推移しています。

また、設問「買い物・通院の外出の交通手段に困っていますか？」の回答の概要は、表 5-1-2 のとおりです。

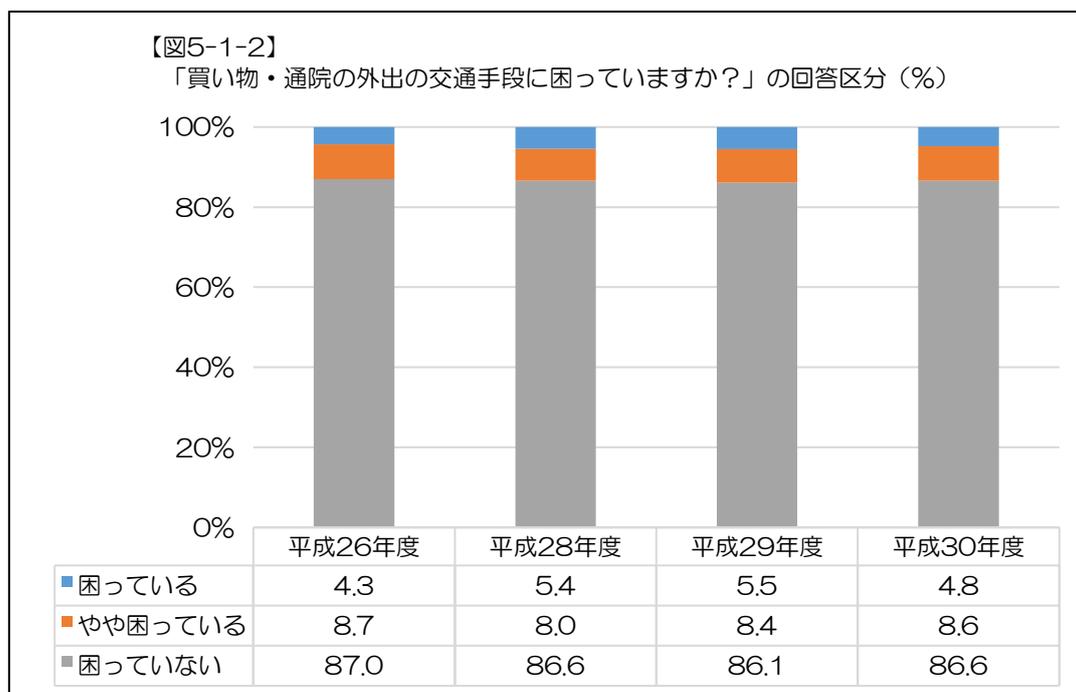
「困っている」「やや困っている」の回答を合算した割合は 13% から 14% までで推移しています。

どちらの設問についても、最も比率が高い回答は「困っていない」であり、どちらの設問についても「困っている」「やや困っている」の回答を合算した割合は、横ばいといえます。

また、通勤・通学に不便さを感じている市民より、買い物・通院に不便さを感じている市民の方が少ないという結果については「日常的な買い物・通院のための移動手段の確保」を目的のひとつとする乗合タクシー事業の実施が一定の効果を発揮していると考えます。



備考 平成 27 年度は、市民アンケート未実施



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施

設問「さくら市の鉄道の満足度についてお聞かせください」の回答の概要は、図5-1-3のとおりです。

「不満である」「やや不満である」の回答を合算した割合は21%から25%までで推移しています。

また、設問「さくら市のバスの満足度についてお聞かせください」の回答の概要は、図5-1-4のとおりです。

「不満である」「やや不満である」の回答を合算した割合は33%から35%までで推移しています。

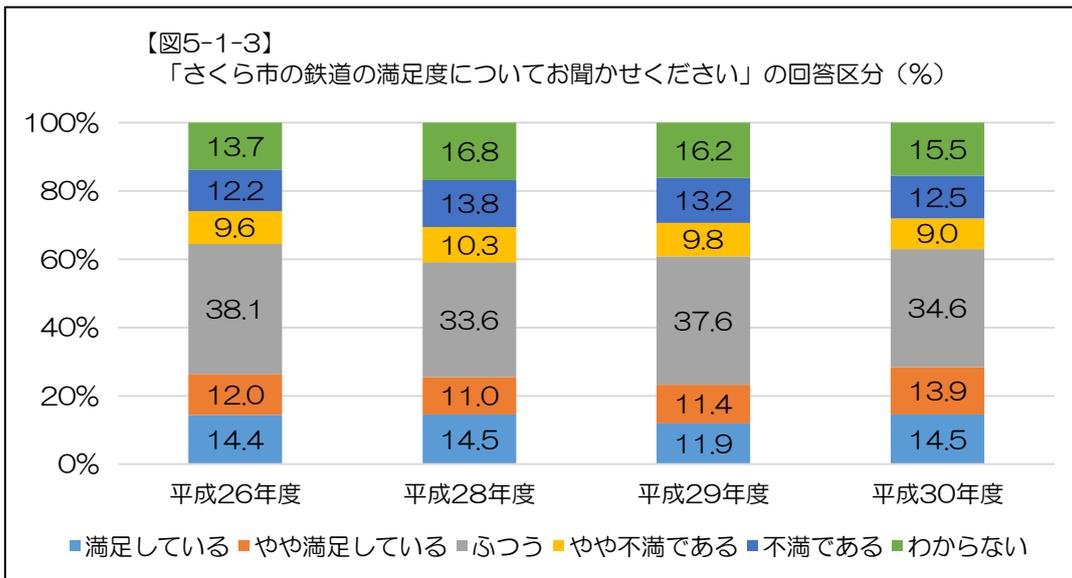
また、設問「さくら市のデマンド交通の満足度についてお聞かせください」の回答の概要は、図5-1-5のとおりです。

「不満である」「やや不満である」の回答を合算した割合は11%から14%までで推移しています。

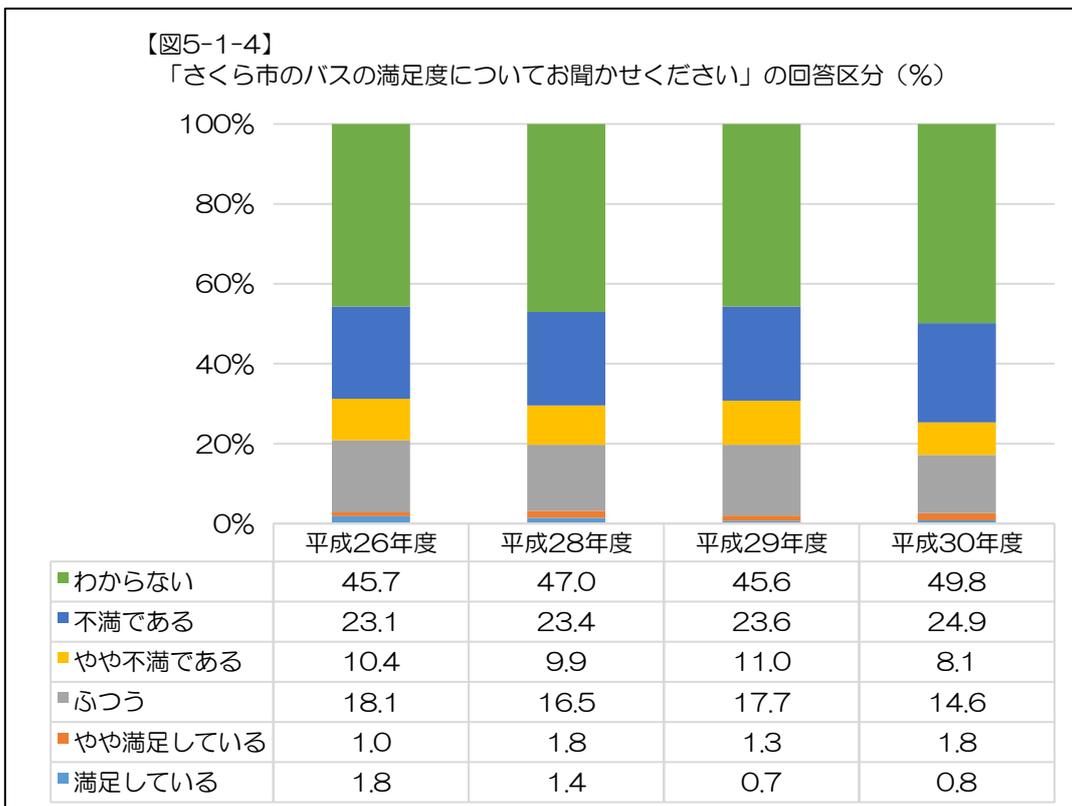
いずれの設問についても「不満である」等の回答の割合は、横ばいといえます。

鉄道に係る設問において、最も割合が大きい回答は「ふつう」ですが、バス・デマンド交通に係る設問においては「わからない」の回答の割合が大きくなります。

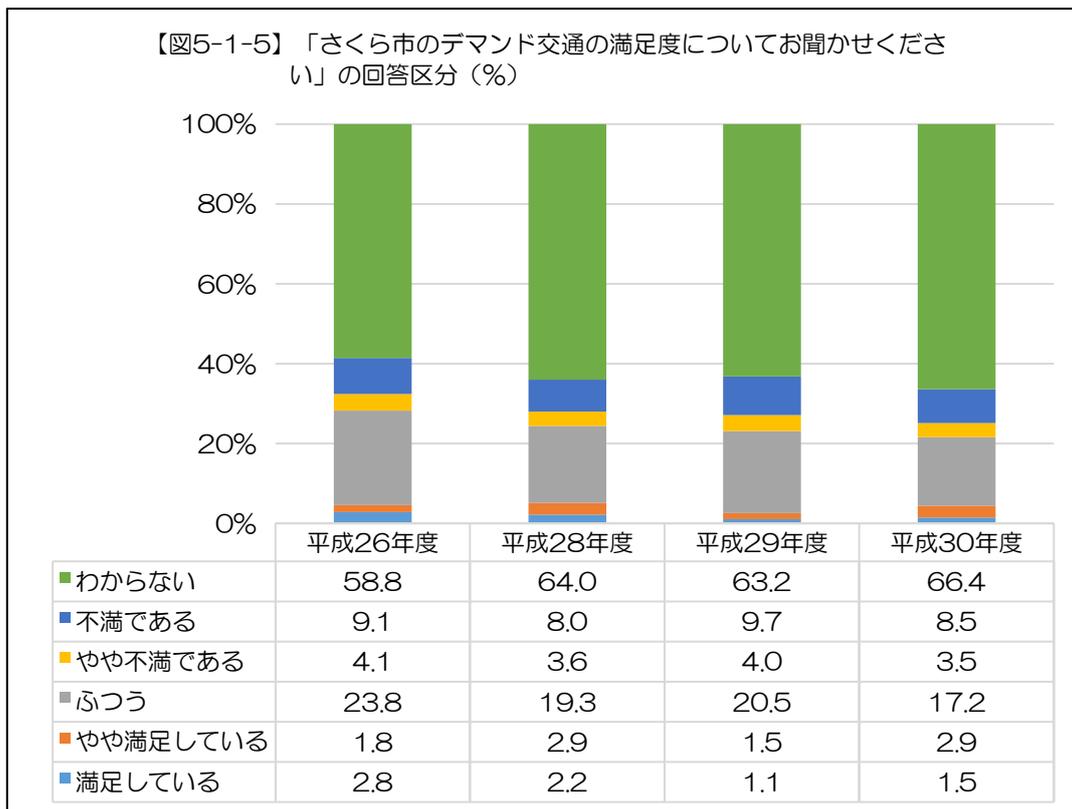
また、公共交通に対する不満度についてはバス・デマンド交通・鉄道の順に高いことがわかります。



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施

（２） 市民アンケートの高齢者の結果

市民アンケートは、回答者の年齢別に回答の結果を集計することが可能です。

近年、高齢である運転手が引き起こす悲惨な事故が多発していることから、社会全体で、高齢者の移動手段を確保すべきとする意見が高まっています。

このような状況を鑑み、市民アンケートのうち公共交通に係る設問について、満65歳以上の市民の回答を表5-1-6から5-1-10までのとおりに集計しました。

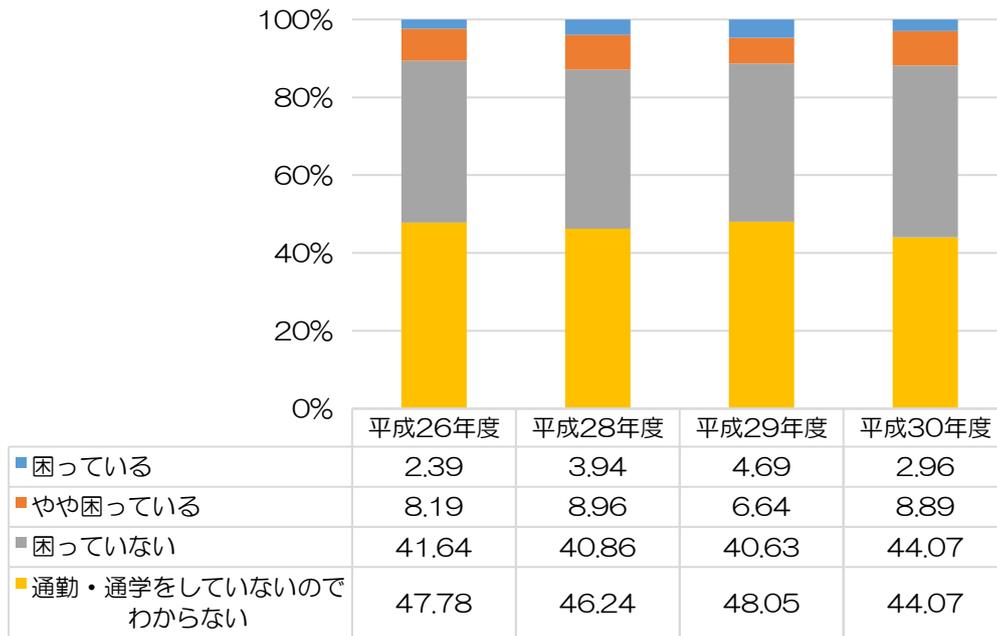
設問「ご自身の通勤、お子様の通学の交通手段に困っている、又は不便だと思いますか？」に対する「困っている」「やや困っている」の回答を合算した割合は10%から13%までで推移しています。

また、設問「買い物・通院の外出の交通手段に困っていますか？」に対する「困っている」「やや困っている」の回答を合算した割合は13%から15%までで推移しています。

通勤・通学に係る設問に対する回答について、市民全体の回答と比較した場合「困っている」「やや困っている」の回答の割合が減少し「わからない」の回答の割合が増大していますが、これは、高齢者は、その他の年代の市民より通勤・通学に関わる機会が少ないためと考えられます。

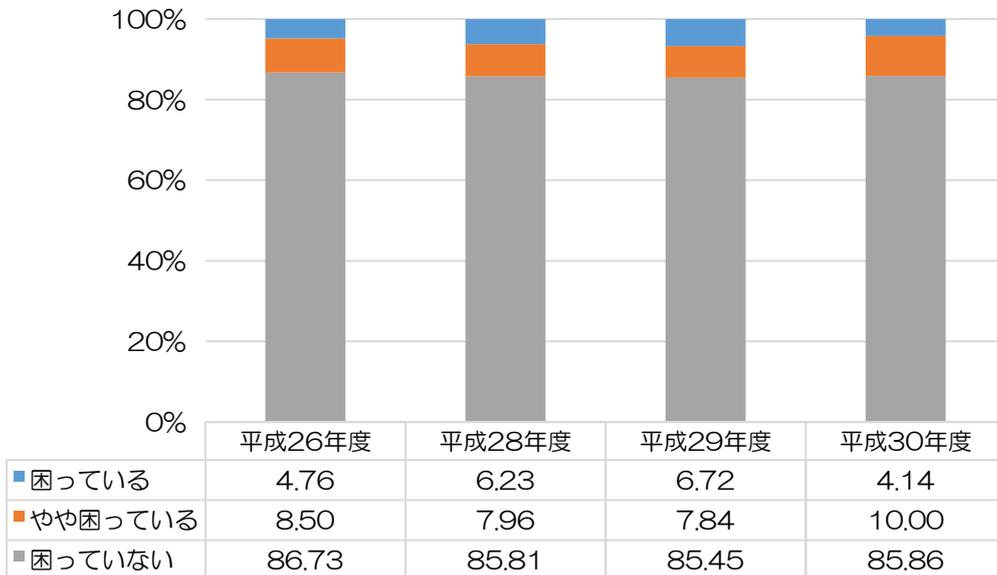
また、買い物・通院に係る設問に対する回答について、市民全体の回答と比較しても大きな差異はありません。

【図5-1-6】「ご自身の通勤、お子様の通学の交通手段に困っている、又は不便だと思いますか？」の回答区分（％）



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施

【図5-1-7】「買い物・通院の外出の交通手段に困っていますか？」の回答区分（％）



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施

設問「さくら市の鉄道の満足度についてお聞かせください」に対する「不満である」「やや不満である」の回答を合算した割合は10%から15%までで推移しています。

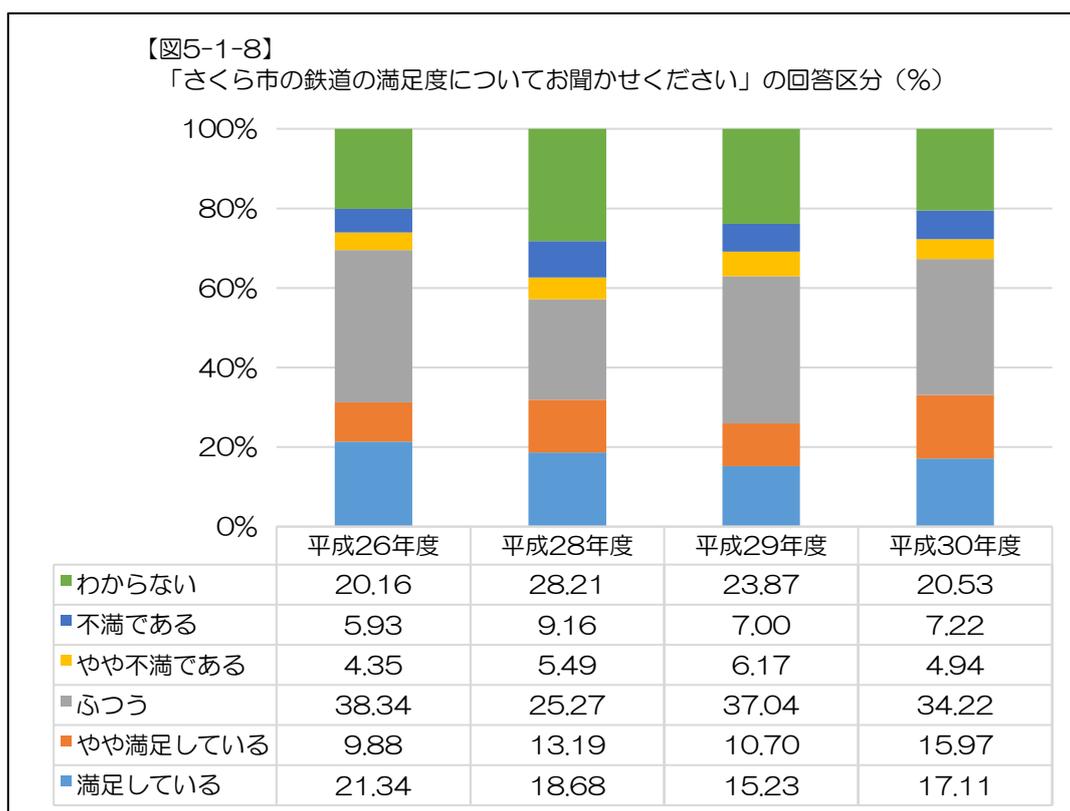
また、設問「さくら市のバスの満足度についてお聞かせください」に対する「不満である」「やや不満である」の回答を合算した割合は26%から30%までで推移しています。

また、設問「さくら市のデマンド交通の満足度についてお聞かせください」に対する「不満である」「やや不満である」の回答を合算した割合は7%から11%までで推移しています。

いずれの設問についても「不満である」「やや不満である」の回答の割合は、横ばいといえます。

また、いずれの設問についても、市民全体の回答と比較した場合「不満である」「やや不満である」の回答の比率が少ないことが特徴的です。

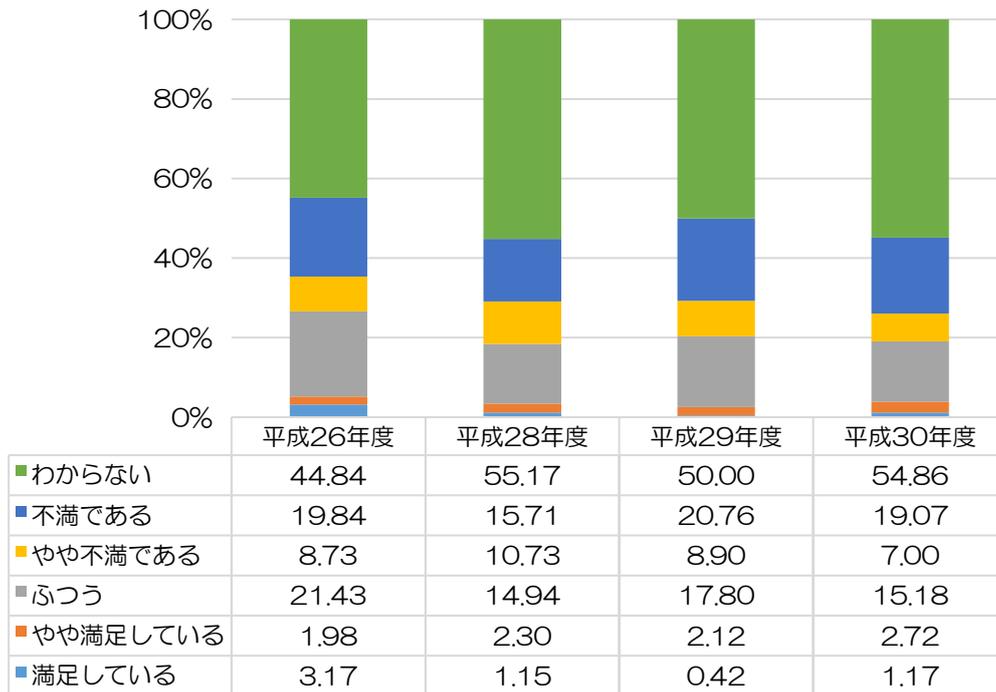
また、公共交通の種類別の満足度についてはバス・鉄道・デマンド交通の順に不満が高く、やはり市民全体の回答と差異があることが特徴的です。



備考 平成27年度は、市民アンケート未実施

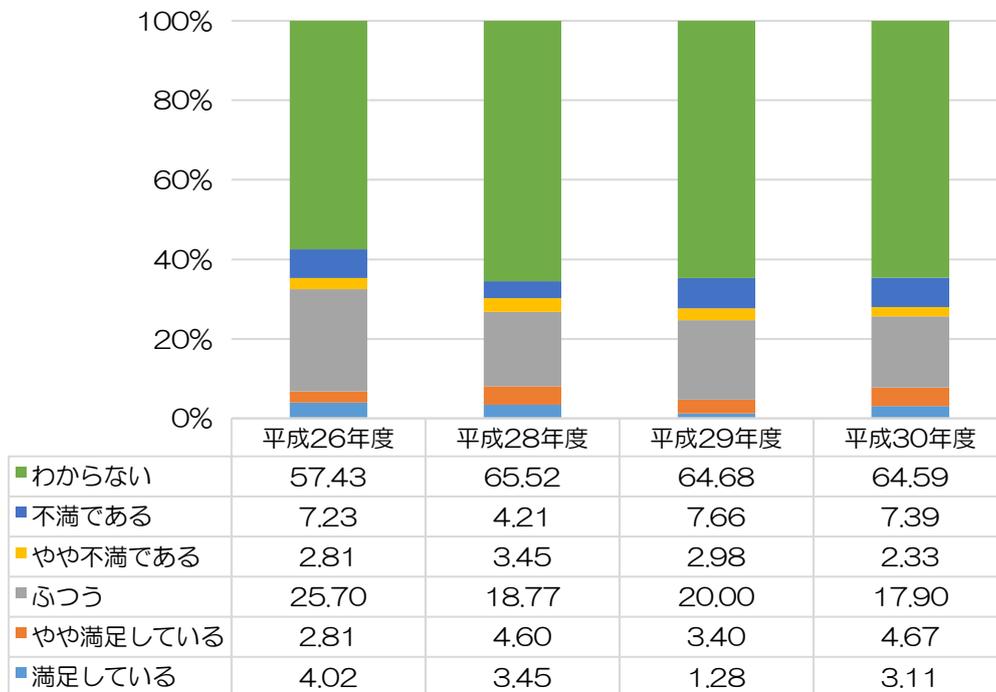
【図5-1-9】

「さくら市のバスの満足度についてお聞かせください」の回答区分（％）



備考 平成 27 年度は、市民アンケート未実施

【図5-1-10】「さくら市のデマンド交通の満足度についてお聞かせください」の回答区分（％）



備考 平成 27 年度は、市民アンケート未実施

2 市内交通に関するアンケート（高齢者対象）

（1） 市内交通に関するアンケートの実施状況

市は、高齢者の公共交通に関する情報をより正確に把握するために「市内交通に関するアンケート」を実施しました。

市内交通に関するアンケートの実施状況は、表 5-2-1 のとおりで、その設問は、表 5-2-2 のとおりです。

【表 5-2-1】 市内交通に関するアンケートの実施状況

実施時期	対象者	回収率
平成 30 年 12 月	満 65 歳から満 85 歳までの市民 1,000 人	49.60%

【表 5-2-2】 市内交通に関するアンケートの設問

- ① 普段、買い物をする場所は？
- ② 普段、利用する医療機関は？
- ③ 普段、利用する移動手段は？
- ④ 自分で車を運転しますか？
- ⑤ 普段、利用する移動手段は？
- ⑥ 市内で関東自動車(株)が運行する路線バスを利用しますか？
→ 【利用する場合】どれくらいの頻度で利用しますか？
→ 【利用したことがない場合】利用しない理由は何ですか？
- ⑦ 乗合タクシー事業を利用しますか？
→ 【利用する場合】どれくらいの頻度で利用しますか？
→ 【利用したことがない場合】利用しない理由は何ですか？

(2) 市内交通に関するアンケートの結果

市内交通に関するアンケートの結果は、表 5-2-3・5-2-4 及び図 5-2-1 から 5-2-8 までのとおりです。

日常的な買い物について、氏家地区の高齢者は、氏家地区内の店舗を利用する傾向が強いですが、喜連川地区の高齢者は、オータニ喜連川以外は、氏家地区の店舗を利用する傾向が強いことがわかります。

また、普段、利用する病院については、診療科に内科が含まれる市内の病院が多く挙げられますが、喜連川地区の高齢者は、国際医療福祉大学塩谷病院に、一定の人数が通院していることがわかります。

【表 5-2-3】「普段、買い物をする場所は？」の回答に多い施設（複数回答可）

氏家地区住民		喜連川地区住民	
店舗名	回答数	店舗名	回答数
イオンタウンさくら	103	オータニ喜連川店	140
ヨークベニマル氏家店	95	イオンタウンさくら	93
ベイシアさくら氏家店	56	ベイシアさくら氏家店	31
とりせん氏家店	51	オータニ氏家店	24
カワチ薬品さくら店	38	コメリハード&グリーン 喜連川店	23
カンセキ氏家店	34	とりせん氏家店	23
地区別なし（合計）			
店舗名	回答数		
イオンタウンさくら	243		
オータニ喜連川店	154		
ヨークベニマル氏家店	111		
ベイシアさくら氏家店	87		
とりせん氏家店	74		

備考

- 1 回答数が多い順に記載
- 2 回答の総数は、氏家地区住民が 528 で喜連川地区住民が 541

【表 5-2-4】「普段、利用する医療施設は？」の回答に多い施設（複数回答可）

氏家地区住民		喜連川地区住民	
施設名	回答数	施設名	回答数
黒須病院	46	花塚クリニック	50
仲嶋医院	34	小林医院	47
にし内科ハートクリニック	28	佐野医院	36
済生会宇都宮病院	17	国際医療福祉大学塩谷病院	36
早坂眼科医院	16	黒須病院	18
地区別なし（合計）			
施設名	回答数		
黒須病院	64		
花塚クリニック	50		
小林医院	48		
仲嶋医院	47		
国際医療福祉大学塩谷病院	44		

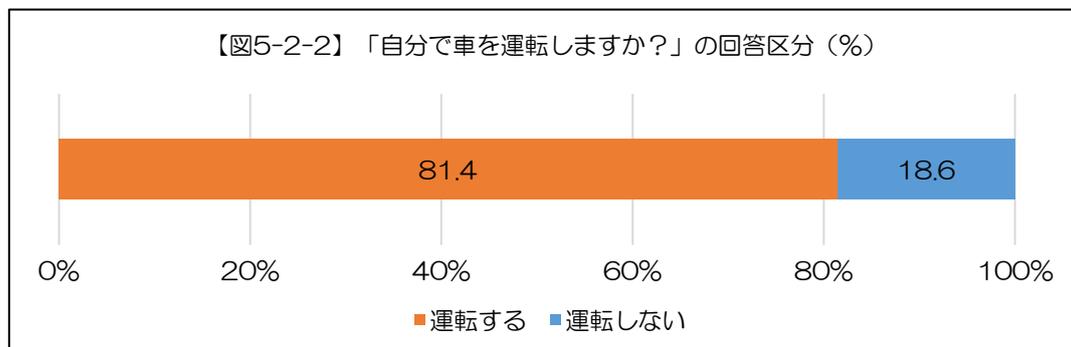
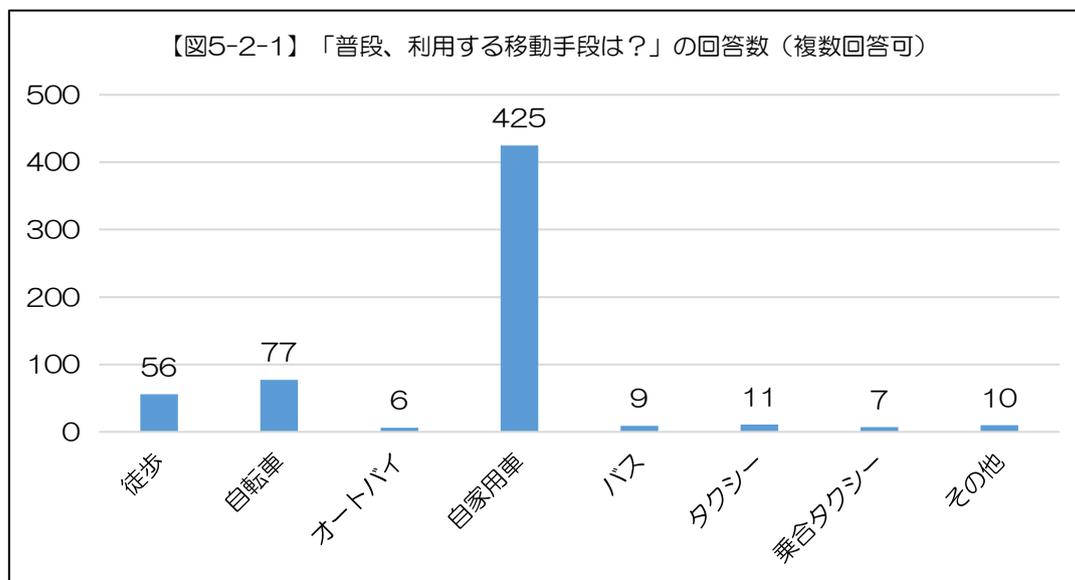
備考

- 1 回答数が多い順に記載
- 2 回答の総数は、氏家地区住民が 339 で喜連川地区住民が 386

高齢者は、移動の手段として自家用車を選択するケースが圧倒的に多く、公共交通は、ほとんど選択されないことがわかりました。

また、高齢者の81.4%が自分で車を運転することもわかりました。

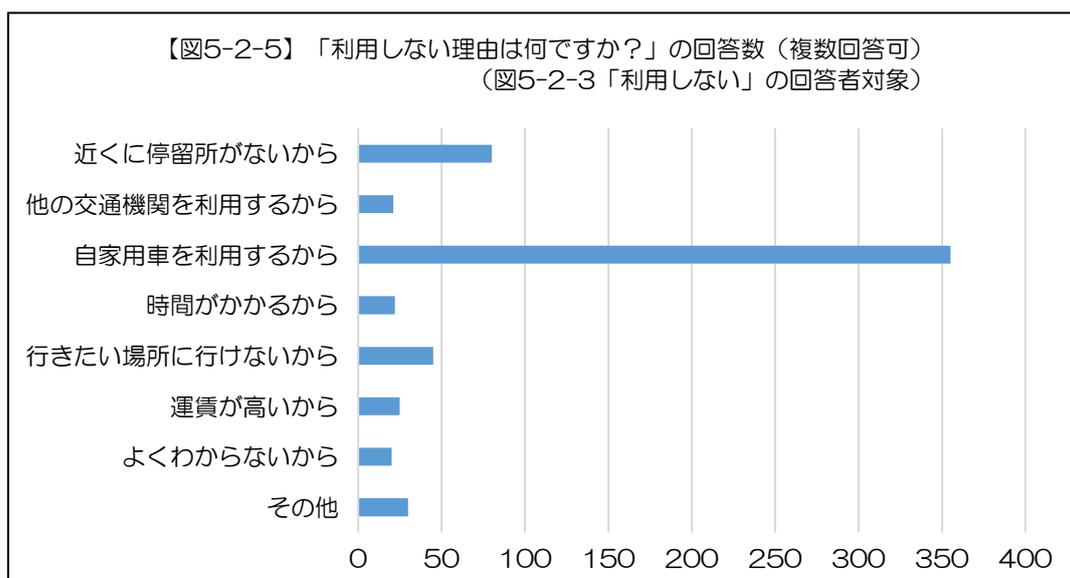
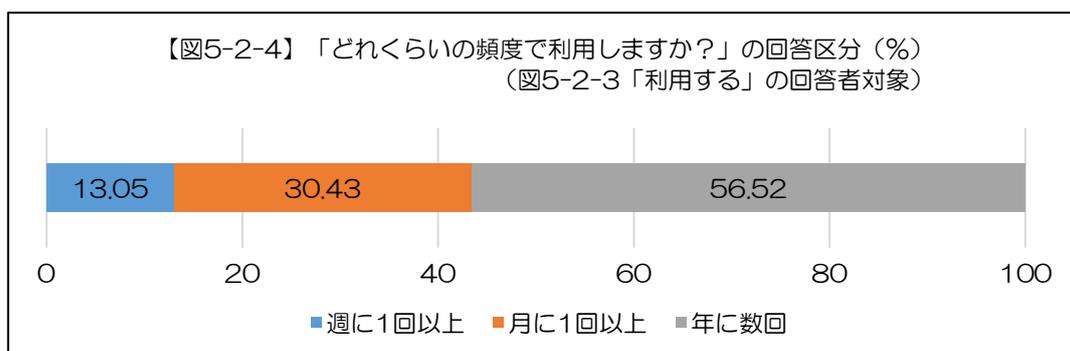
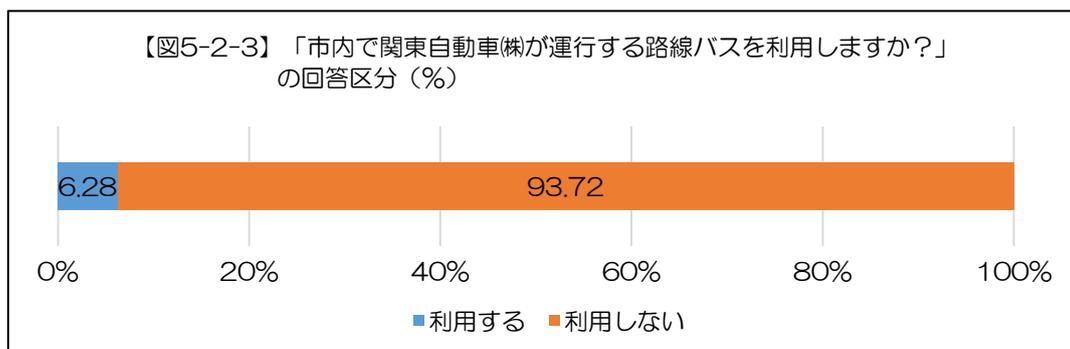
高齢者の多くは、外出する場合において「自分で自家用車を運転する」という実態が確認できました。



路線バスを利用すると回答した高齢者の割合は6.28%で僅少といえます。

利用する場合も、その頻度は「年に数回」が56.52%で最も多く、高齢者が路線バスを利用する場面は、全般的に少ないといえます。

また、利用しない理由としては「自家用車を利用する」を除けば「近くに停留所がない」「行きたい場所に行けない」が多く挙げられています。

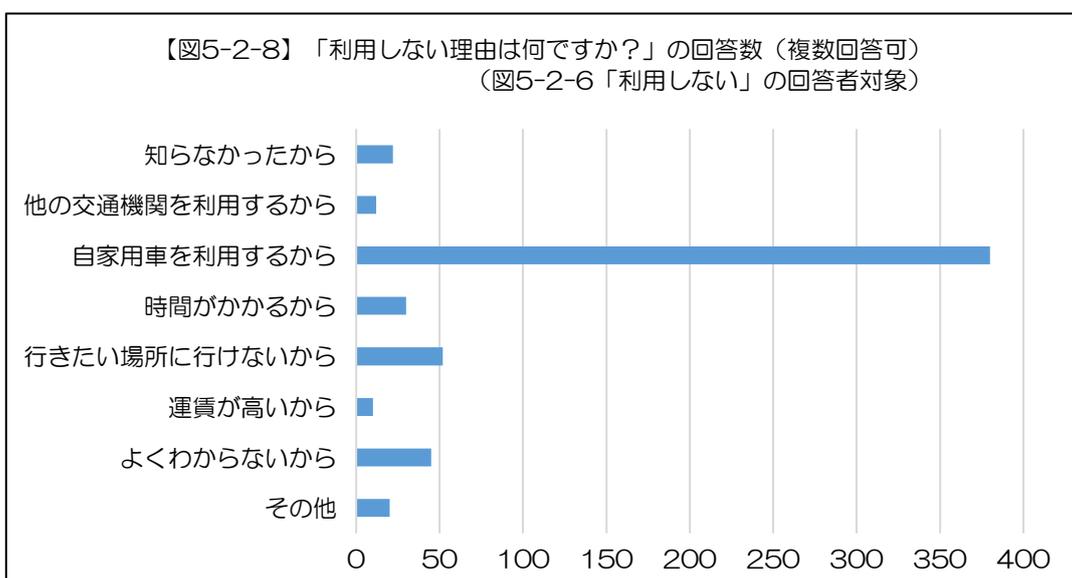
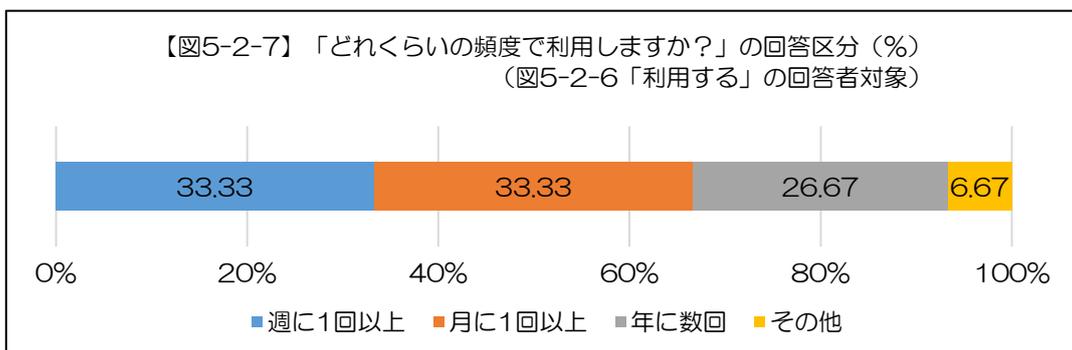
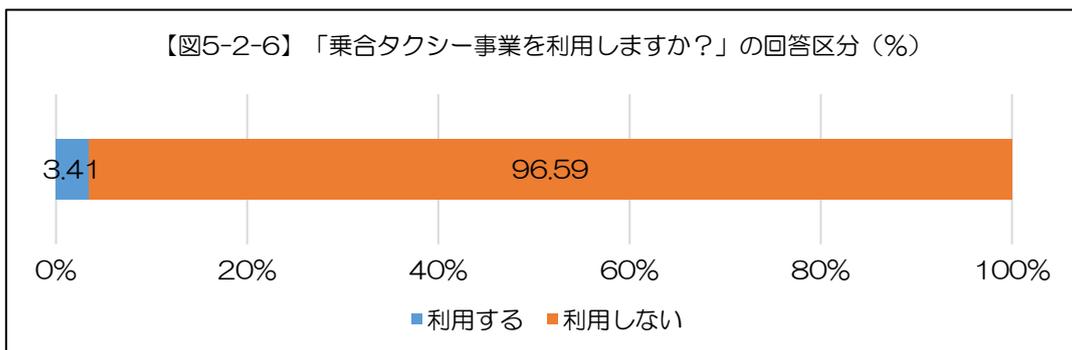


乗合タクシー事業を利用すると回答した高齢者の割合は3.41%で、僅少だった路線バスの利用者より、更に僅少です。

しかし、利用している場合、その頻度は「週に1回以上」「月に1回以上」が33.33%で最も多く、実際に乗合タクシー事業を利用している高齢者はヘビーユーザーになる傾向が強いといえます。

なお、乗合タクシー事業の利用者の約90%以上は高齢者です。

また、利用しない理由としては「自家用車を利用する」を除けば「行きたい場所に行けない」「(利用の方法が)よくわからない」が多く挙げられています。



本アンケートでは、自由筆記による意見も求めました。

その結果、多くの方から示された意見は、表 5-2-5 のとおりです。

【表 5-2-5】市内交通に関するアンケートで多かった意見

将来への不安	今後、自家用車の運転が難しくなったときのため、利用しやすい公共交通が欲しい
新たな路線の希望	商業施設・病院・公共機関を循環する路線が欲しい
便数の増加	利用したいとき、すぐに利用できるよう、増便して欲しい
観光温泉バスの改善	路線の延伸・停留所の増設をして欲しい
交通インフラ	歩行者・自転車が安全に通行できる環境を整備して欲しい

3 アンケート以外で把握する市民の意向

公共交通は、市民にとっても関心が高い事項です。

市民が参画する様々な会議において議論され、意見が示されています。

(1) 暮らし懇談会

暮らし懇談会とは、行政区単位で市民が集まり、市長と意見を交換するための場です。

平成 30 年度から令和元年度まで、蒲須坂行政区、フィオーレ行政区等で 7 回、開催されています。

暮らし懇談会で示された公共交通に係る意見は、表 5-6-1 のとおりです。

【表 5-6-1】暮らし懇談会で示された主な意見

フィオーレ線の便数が 1 日当たり 3 本では少ない
路線バスの日中の便が少なく、高齢者が利用し難い
氏家駅からミュージアムまでのバスの路線がない
蒲須坂駅周辺ににぎわいが無い
路線バスの停留所に駐輪場等の設備がなく、学生が自転車で行くことができない
氏家駅東口広場の交通広場が狭く、朝夕、学生の送迎で渋滞が発生する

(2) さくら市生活支援協議会

さくら市生活支援協議会とは、介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）の規定により市が実施する地域支援事業を支援するために設置された組織です。

生活支援コーディネーター、地域包括支援センター等により構成されています。

令和元年度に市長と意見を交換する場を設け、表 5-6-2 のとおり、公共交通に係る意見を示しています。

【表 5-6-2】さくら市生活支援協議会から示された主な意見

乗合タクシーの 1 便当たりの運行時間が長く、体調等により利用し難い高齢者がいる
サロン・通いの場への有償ボランティア等による移送に係る制度を構築して欲しい
宇都宮市より遠方に通学する学生は 6:45 頃に氏家駅に到着するバスの便が望ましい
東京都が実施する急加速抑制装置の購入補助のような制度を構築して欲しい

(3) さくら市まちなか魅力向上委員会

さくら市まちなか魅力向上委員会とは、進化プランの施策の推進のため、市長に意見を具申するための組織です。

行政区長、商工会等及び「まちづくり活動」を実施する NPO 法人、任意団体等により構成されています。

平成 30 年度に 2 回の会議を開催し、表 5-6-3 のとおり、公共交通に係る意見を示しています。

【表 5-6-3】さくら市まちなか魅力向上委員会の会議で示された主な意見

公共交通で花火大会、ポピーまつり等に行きたいという観光客からの問合せがある
路線バスの路線図・時刻表、飲食店等を一括で観光客に案内できるような資料がない

第6章 さくら市における公共交通の役割・課題

1 さくら市における公共交通の役割

市における公共交通の役割は、上位計画・関係計画の整理、公共交通の現状等から、次のとおり大別されます。

① 市民の移動手段

市民の日常生活における移動手段。
通勤、通学、買い物、通院等、幅広い需要に応じることができる公共交通。

② 地域の拠点を結ぶネットワーク

地域の生活を維持するためのネットワーク。
都市計画における用途地域・拠点地区、土地利用計画における住宅・商業誘導ゾーンを結び、市民の日常生活を支えるための公共交通。

③ 市街地のにぎわいの創出

まちなかのにぎわいを創出するためのツール。
氏家駅周辺・喜連川支所周辺の市街地の活性化のため、市民の外出機会を増加させ、市街地に誘導するための公共交通。

④ 人の交流の活発化

観光客のための移動手段。
市内の環境に不慣れな観光客でも移動に不便さを感じさせることなく、観光拠点に誘導させ、交流人口を増加させるための公共交通。

2 さくら市における公共交通の課題

市における公共交通の課題について、これまで整理してきた内容を基に、公共交通の役割ごとに次のとおりに整理します。

役割	① 市民の移動手段
対象	市民 勤務先 学校 商店 病院
対象から発生するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・就業する市民のうち約 50%が市外に通勤 ・学生である市民のうち 70%以上が市外に通学 ・氏家駅の利用者の約 60%が学生 ・氏家地区の住民は、氏家地区内の商店の利用が多い ・喜連川地区の住民は、一部を除き、氏家地区内の商店の利用が多い ・喜連川地区の住民の一部は、塩谷病院を利用している
ニーズに対するサービスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の約 20%が通勤・通学的手段に困っている ・市民の約 13%が買い物・通院的手段に困っている ・フィオーレ線で宇都宮線に接続し、市外への通勤・通学に利用できる便は 7:15 氏家駅前着の便のみ ・馬頭線で宇都宮線に接続し、市外への通勤・通学に利用できる便は 7:35 氏家駅前着の便のみ ・市民の利用頻度が高い商店と近接する路線バスの停留所は、氏家農協前停留所（イオン）と旭橋停留所（オータニ喜連川）のみ ・平日のフィオーレ線・馬頭線は、日中に運行する便が少ない ・土曜・日曜・祝日のフィオーレ線・馬頭線は、終日、運行する便が少ない ・乗合タクシーは、土曜・日曜・祝日は運行しない ・乗合タクシーの1便当たりの運行時間が長い ・乗合タクシーの便ごとの乗車率の差異が大きい ・塩谷病院に公共交通で移動すること困難 ・路線バス・乗合タクシーを利用したことがない高齢者が多い ・乗合タクシーを利用しない理由に「行きたい場所に行くことができない」「利用の方法がわからない」旨の意見が多い ・福祉バスの利用者が少ない ・サロン・通いの場への移動の手段等、一の行政区内で完結するニーズに対応できる公共交通がない

役割	② 地域の拠点を結ぶネットワーク
対象	市民 氏家駅周辺 喜連川支所周辺 住宅地域（上阿久津・草川・大野・馬場・上野・勝山・フィオーレ・桜ヶ丘） 商業地域（卵の里・櫻野） 大規模店舗
対象から発生するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・就業する市民のうち約 50%が市外に通勤 ・学生である市民のうち 70%以上が市外に通学 ・氏家地区の住民は、氏家地区内の商店の利用が多い ・喜連川地区の住民は、氏家地区内の商店の利用が多い
ニーズに対するサービスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の約 20%が通勤・通学的手段に困っている【①と重複】 ・市民の約 13%が買い物・通院的手段に困っている【①と重複】 ・フィオーレ・桜ヶ丘以外の住宅地域にバスの路線が未整備 ・氏家駅の利用者のうち公共交通で氏家駅まで（氏家駅から）移動するものは 5%以下 ・市民の利用頻度が高い商店と近接する路線バスの停留所は、氏家農協前停留所（イオン）と旭橋停留所（オータニ喜連川）のみ【①と重複】 ・乗合タクシーは、土曜・日曜・祝日は運行しない【①と重複】 ・屋根・駐輪場が整備されている路線バスの停留所は、氏家駅前停留所・喜連川本町停留所・氏家駅停留所のみ ・塩谷病院に公共交通で移動すること困難【①と重複】 ・路線バス・乗合タクシーを利用したことがない高齢者が多い ・路線バスを利用しない理由に「近くに停留所がない」「行きたい場所に行くことができない」旨の意見が多い

役割	③ 市街地のにぎわいの創出
対象	市民 氏家駅周辺 喜連川支所周辺
対象から発生するニーズ	多くの上位計画・関連計画において、市街地のにぎわいの創出を促進
ニーズに対するサービスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平日のフィオーレ線・馬頭線は、日中に運行する便が少ない【①と重複】 ・土曜・日曜・祝日のフィオーレ線・馬頭線は、終日、運行する便が少ない【①と重複】 ・氏家駅周辺のバスの停留所のうち氏家駅前停留所以外の停留所の利用が少ない ・乗合タクシーは、土曜・日曜・祝日は運行しない【①・②と重複】

役割	④ 人の交流の活発化
対象	<p>観光客 氏家駅</p> <p>常設型観光拠点（喜連川温泉・道の駅きつれがわ・ミュージアム・瀧澤家住宅・喜連川支所周辺・杉インテリア木工館）</p> <p>季節型観光拠点（ゆうゆうパーク・総合公園・早乙女桜並木・ポピー畑）</p>
対象から発生するニーズ	多くの上位計画・関連計画において、交流人口の増加を促進
ニーズに対するサービスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ・瀧澤家住宅・喜連川支所周辺以外の常設型観光拠点にバスの路線が未整備 ・早乙女桜並木以外の季節型観光拠点にバスの路線が未整備 ・土曜・日曜・祝日のフィオーレ線・馬頭線は、終日、運行する便が少ない【①・③と重複】 ・登録制のデマンド交通である乗合タクシーは、観光客が利用し難い

第7章 さくら市地域公共交通網形成計画の基本理念・基本的な方針・目標

1 さくら市地域公共交通網形成計画の基本理念

市における公共交通の役割と、そこから確認できる課題を基に、今後、本計画を推進することで生じさせる公共交通の「進化」の方針を明確にするため、次のとおり、本計画の基本理念を設定します。

四里四方のさくら市で快適に暮らし続けるための公共交通

2 さくら市地域公共交通網形成計画の基本的な方針

1で設定した基本理念に基づき、その実現を図り、課題の解消を推進するため、次のとおり、本計画の基本方針を設定します。

また、本計画に基づき、地域が目指す将来像を図7-1-1のとおりに策定します。

① 市民の生活を支えるための公共交通

市民による通勤、通学、買い物、通院等の需要に対応できる公共交通を構築します。

市民の需要を「長距離」「中距離」「短距離」に区分した上で「路線バス」「乗合タクシー」の強化により、対応を図ります。

② まちを活性化させるための公共交通

さくら市が運用する様々な計画に掲げる「市街地の活性化」「観光の振興」に寄与する公共交通を構築します。

住宅地から市街地への市民の誘導・市外から観光客の観光拠点への誘導を促進することにより、市全体のにぎわいを醸成し、活性化を図ります。

③ いつまでも継続できる公共交通

基本方針①・②の実現のため、利用者数を維持・向上させ、安定して運行を継続できる公共交通を構築します。

3 さくら市地域公共交通網形成計画の目標

2で設定した基本方針に基づき、本市における公共交通の課題の解決のための目標とその実施内容、スケジュール等を設定します。

目標①	通勤・通学に利用しやすい路線バスの研究				
実施内容	遠距離の通勤・通学への対応のため、早朝、氏家駅前停留所に到着する便を整備する。				
関係する基本方針	基本方針①・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	内容検討			実施	

目標②	住宅地域・商業地域・商業施設・観光施設への路線バスの路線の整備				
実施内容	コンパクトシティ・パークアンドライドの実現及び観光促進のため、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する。				
関係する基本方針	基本方針①・②・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	内容検討				実施

目標③	路線バスの停留所の強化				
実施内容	<p>自転車で停留所まで移動できるよう、フィオーレ線・馬頭線の停留所に屋根、駐輪場等を整備する。</p> <p>また「わかりやすさ」の確保のため、停留所の名称を、近接するランドマークの名称等を用いたものに変更する。</p>				
関係する基本方針	基本方針①・②・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	<p>内容検討 (FY2020 - FY2025)</p> <p>実施 (FY2023 - FY2026)</p>				

目標④	路線バスの運賃の定額化				
実施内容	<p>利用者数の増加・パークアンドライドの促進・「わかりやすさ」の確保のため、市内の路線バスに乗降した場合の運賃の定額化を検討します。</p>				
関係する基本方針	基本方針①・②・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	<p>内容検討 (FY2020 - FY2024)</p> <p>実施 (FY2025 - FY2026)</p>				

目標⑤	買い物・通院に利用しやすい乗合タクシーの研究				
実施内容	<p>利便性の向上のため、運行する時間の改善等を研究し、乗合タクシー事業の内容に反映する。</p>				
関係する基本方針	基本方針①・②・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	<p>内容検討 (FY2020 - FY2025)</p> <p>実施 (FY2023 - FY2026)</p>				

目標⑥	観光温泉バスの路線バス化（有償化）				
実施内容	フィオーレ線・馬頭線の便が少ない時間帯を補完するため、観光温泉バスの運行を一般乗合旅客自動車運送事業に移行し、正しく公共交通と位置付ける。				
関係する基本方針	基本方針①・②・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	内容検討			実施	

目標⑦	モビリティ・マネジメントの促進のためのリーフレットの定期発刊				
実施内容	モビリティ・マネジメント（※17）を促進するため、市内で運行する公共交通・交通サービスについて、その内容だけでなく、乗車・登録の方法等も記載したリーフレットを発刊する。 また、時刻表等の変更を想定し、最低でも1年度当たり1回は更新する。				
関係する基本方針	基本方針①・②・③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	内容検討				
		実施			

目標⑧	既存の交通サービスの統廃合				
実施内容	継続性の確保のため、需要がない・低い交通サービスの統廃合を検討・実施する。				
関係する基本方針	基本方針③				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	内容検討				
		実施			

目標⑨	新たな交通需要に対応するための研究				
実施内容	一の行政区内等「超短距離」の移動の需要等、路線バス・乗合タクシーでは対応し難い、交通に対する新しい需要の解決のため、地域共助型生活交通（※18）等の新たな交通サービスの導入、スクールバスの車両の活用等を研究する。				
関係する基本方針	基本方針①・②				
スケジュール	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	<p>The diagram shows two horizontal arrows representing the project schedule. The top arrow, labeled '内容検討' (Content Review), is pink and spans from the start of the timeline (FY2020) to the end (FY2026). The bottom arrow, labeled '実施' (Implementation), is yellow and starts at the beginning of FY2021 and continues to the end of FY2026.</p>				

4 数値指標と評価

3で設定した目標の達成の度合いを確認するため、次のとおり、数値指標を設定します。
 指標の実績値は、令和2年度以降、毎年度、取得することとし、その内容については、さくら市地域公共交通会議で評価することとします。

指標内容①	路線バスの利用者数
取得方法	事業者の業務取得
基準値 (平成30年度実績値)	フィオーレ線：11,018人 馬頭線：51,726人
目標値	基準値より増
関係する目標	目標①・②・③・④・⑥・⑦

指標内容②	乗合タクシー事業の収支率
取得方法	事業者の業務取得
算定式	$(\text{協賛金} + \text{利用料}) \div \text{運行経費} \times 100$
基準値 (平成30年度実績値)	コンタ号：15.1% うのはな号：11.2%
目標値	基準値より増
関係する目標	目標③・④・⑤・⑥・⑦・⑧

指標内容③	通勤・通学の交通手段に困っている市民の割合
取得方法	市民アンケート
算定式	$\frac{\text{「困っている」「やや困っている」の回答者数}}{\text{回答者総数}} \times 100$
基準値 (平成30年度実績値)	21.5%
目標値	基準値より減
関係する目標	目標①・②・③・④・⑦

指標内容④	買い物・通院の交通手段に困っている市民の割合
取得方法	市民アンケート
算定式	「困っている」「やや困っている」の回答者数÷回答者総数×100
基準値 (平成 30 年度実績値)	13.4%
目標値	基準値より減
関係する目標	目標②・③・④・⑤・⑥・⑦

指標内容⑤	市内の公共交通に不満を感じる市民の割合
取得方法	市民アンケート
算定式	「不満である」「やや不満である」の回答者数÷回答者総数×100
基準値 (平成 30 年度実績値)	鉄道：21.5% バス：33.0% 乗合タクシー：12.0%
目標値	基準値より減
関係する目標	目標①・②・③・④・⑤・⑥・⑦・⑧・⑨

【資料】

1 用語解説

※1 用途地域

都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に規定する用途地域。

用途地域内では、土地利用の混在の防止のため、土地を区分し、区分ごとに住居、商業、工業等の「用途」を定めることができる。

※2 区域区分

都市計画法第7条第1項に規定する区域区分。

計画的な都市開発の推進のため、都市計画域を市街化区域・市街化調整区域に区分し、市街化区域には開発を誘導し、市街化調整区域では開発を抑制することができる。

俗に、区域区分が定められている都市計画区域を「線引き」と、区域区分が定められていない都市計画域を「非線引き」と呼ぶ。

※3 スロープ付バス

車椅子等の乗降の利便性を向上させるため、車体にスロープを設置する機能を有するバス車両。

※4 RESAS

産業構造、人口動態等のビックデータの集約・可視化を目的とし、内閣官房・経済産業省が提供するシステム。

別名「地域経済分析システム」

※5 Suica

読み方は「スイカ」

東日本旅客鉄道㈱が発行するICカード乗車券。

※6 パークアンドライド

目的地までの移動の際、まず、自転車、自家用車等で最寄りの駅・停留所まで移動し、公共交通に乗り換え、最終的な目的地を目指す手法。

渋滞の緩和、排気ガスの削減等の効果が期待できる。

英語での表記は「park and ride」

※7 一般乗合旅客自動車運送事業

道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業。

一の車両に不特定多数の旅客を乗り合わせ、有償で輸送する。

※8 路線定期運行

道路運送法第5条第1項第3号に規定する路線定期運行。

あらかじめ定めた路線において定期的に車両を運行させ、旅客を輸送する。

路線に設置した停留所に限り、旅客を乗降させる形態が多い。

※9 バスカード

バスの運賃の支払い用のプリペイドカード。

※10 バス年度

交通業界における特有の年度の概念。市の会計年度より6箇月早い。

例えば、バス年度における令和元年度の期間は、平成30年10月から令和元年9月まで。

※11 デマンド交通

利用者から乗車の予約があった場合に限り、運行する形態の交通機関。

予約がない場合は、運行しないため、経費の削減が図られる。

デマンドとは「需要」「要求」等の意味。

※12 区域運行

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第3条の3第3号に規定する区域運行。

あらかじめ定めた運行区域内において車両を運行させ、旅客を輸送する。

運行区域内に設置した停留所に限り、旅客を乗降させる形態と、運行区域内であれば、どこでも旅客を乗降させる形態がある。

※13 一般乗用旅客自動車運送事業

道路運送法第3条第1号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業。

旅客に車両を貸し切らせ、有償で輸送する。

※14 ユニバーサルデザインタクシー

健常者だけでなく、障害者、妊婦、乳児を同伴する者等も利用しやすいよう、乗降口、車内空間

等の設計が工夫されているタクシーの車両。

※15 福祉有償運送

道路運送法施行規則第 49 条第 1 項第 3 号に規定する福祉有償運送。

障害者、要介護者等、公共交通・タクシーを利用し難い者を NPO 法人等が有償で輸送する。

※16 特定旅客自動車運送事業

道路運送法第 3 条第 2 号に規定する特定旅客自動車運送事業。

特定の施設の利用者、団体の会員等、特定の旅客を特定の場所に有償で輸送する。

※17 モビリティ・マネジメント

渋滞の緩和、エネルギー消費の抑制、個人の健康の改善等のため、自家用車に依存する現状から、公共交通、自転車等を利用する方向へと市民のライフスタイルの転換を誘導すること。

※18 地域共助型生活交通

道路運送法施行規則第 49 条第 1 項第 2 号に規定する公共交通空白地有償運送の形態のひとつとして栃木県が提唱するもの。

特定の地域の住民、特定の施設の利用者等、特定の旅客を NPO 法人等が有償で輸送する。

2 さくら市地域公共交通網形成計画の策定の過程

時期	概要
令和元年 5月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通会議の開催 ・ 地域公共交通網形成計画の策定の方針を確認 ・ さくら市地域公共交通会議を法第6条第1項に規定する協議会に位置付け
6月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通再構築プロジェクトチームの会議開催 ・ 公共交通に係る庁内の課題の抽出
9月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通再構築プロジェクトチームの会議開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の素案を協議
10月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通会議の開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の素案を協議
令和2年 1月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通再構築プロジェクトチームの会議開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の素案を協議
1月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市議会議員全員協議会の開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の策定を報告
1月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通会議の開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の素案を協議
2月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 庁議の開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の策定を報告
2月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市議会議員全員協議会の開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の策定状況を報告
2月	<ul style="list-style-type: none"> ■ パブリック・コメントを実施 ・ 3人から9件の意見が提出
3月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通会議の開催 ・ さくら市地域公共交通網形成計画の素案を協議
3月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通網形成計画を策定

3 さくら市地域公共交通会議の名簿

職名	区分
会長	市長
委員	さくらタクシー(有)
	(有)氏家タクシー
	(有)誠タクシー
	関東自動車(株)
	東日本旅客鉄道(株)
	(一社)栃木県タクシー協会
	(一社)栃木県バス協会
	栃木県交通運輸産業労働組合協議会
	さくら市区長会
	さくら市いきいきクラブ連合会
	(社福)さくら市社会福祉協議会
	国土交通省関東運輸局栃木運輸支局
	栃木県県土整備部交通政策課
	栃木県県土整備部矢板土木事務所
	栃木県警察さくら警察署
宇都宮大学地域デザイン科学部	

4 公共交通再構築プロジェクトチームの名簿

職名	区分	備考
リーダー	総合政策課長	
メンバー	総合政策課政策推進室プロジェクト推進係長	公共交通統括担当
	生活環境課生活安心係長	デマンド交通・高齢者免許返納・交通安全担当
	福祉課障がい福祉係長	障害福祉担当
	高齢課地域包括ケア推進係長	地域包括ケア担当
	高齢課見守り福祉係長	福祉バス・福祉タクシー担当
	商工観光課観光係長	観光温泉バス・観光振興担当
	建設課建設係長	道路整備担当
	都市整備課都市計画係長	都市計画担当
	学校教育課総務係長	スクールバス担当

ちよど
いい!
さくら市



SAKURA
CITY



さくら市
S A K U R A