

さくら市 地域公共 交通計画



令和6年3月
さくら市

目次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の対象区域	2
1.4 計画の期間	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	4
2.1 地域の特性	4
2.1.1 人口動態	4
2.1.2 人口推計	5
2.1.3 年齢別人口	6
2.1.4 人の動き	7
2.1.5 人口分布と主要施設の立地状況	9
2.1.6 自動車保有状況	15
2.1.7 高齢者の自動車運転	16
2.1.8 観光入込客	18
2.2 地域公共交通の現状	19
2.2.1 既存の地域公共交通網	19
2.2.2 地域公共交通カバー圏域	20
2.2.3 地域公共交通の状況	21
2.3 上位計画における公共交通の位置づけ	31
2.3.1 【上位計画】第2次さくら市総合計画後期基本計画	32
2.3.2 【上位計画】第2期さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略	33
2.3.3 【上位計画】さくら市都市計画マスタープラン	34
2.4 公共交通ニーズ等の把握	37
2.4.1 市民アンケート	37
2.4.2 利用者アンケート	57
2.4.3 事業者ヒアリング結果の整理	66
2.5 さくら市地域公共交通網形成計画の評価検証	73
2.5.1 計画概要	73
2.5.2 計画の進行評価	74
2.6 公共交通を取り巻く課題の整理	76
第3章 計画の基本理念と方針	78
3.1 計画の基本理念等	78
3.1.1 計画の基本方針	78
3.1.2 公共交通ネットワークの基本的な考え方	79

3.2 計画の目標	84
第 4 章 目標達成に向けた施策	85
4.1 施策	85
4.2 資金の確保に関する事項	97
4.2.1 地域間幹線系統	97
4.2.2 地域内フィーダー系統	97
第 5 章 評価指標と進行管理	98
5.1 評価指標	98
5.2 評価方法	100
【参考資料】	101

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

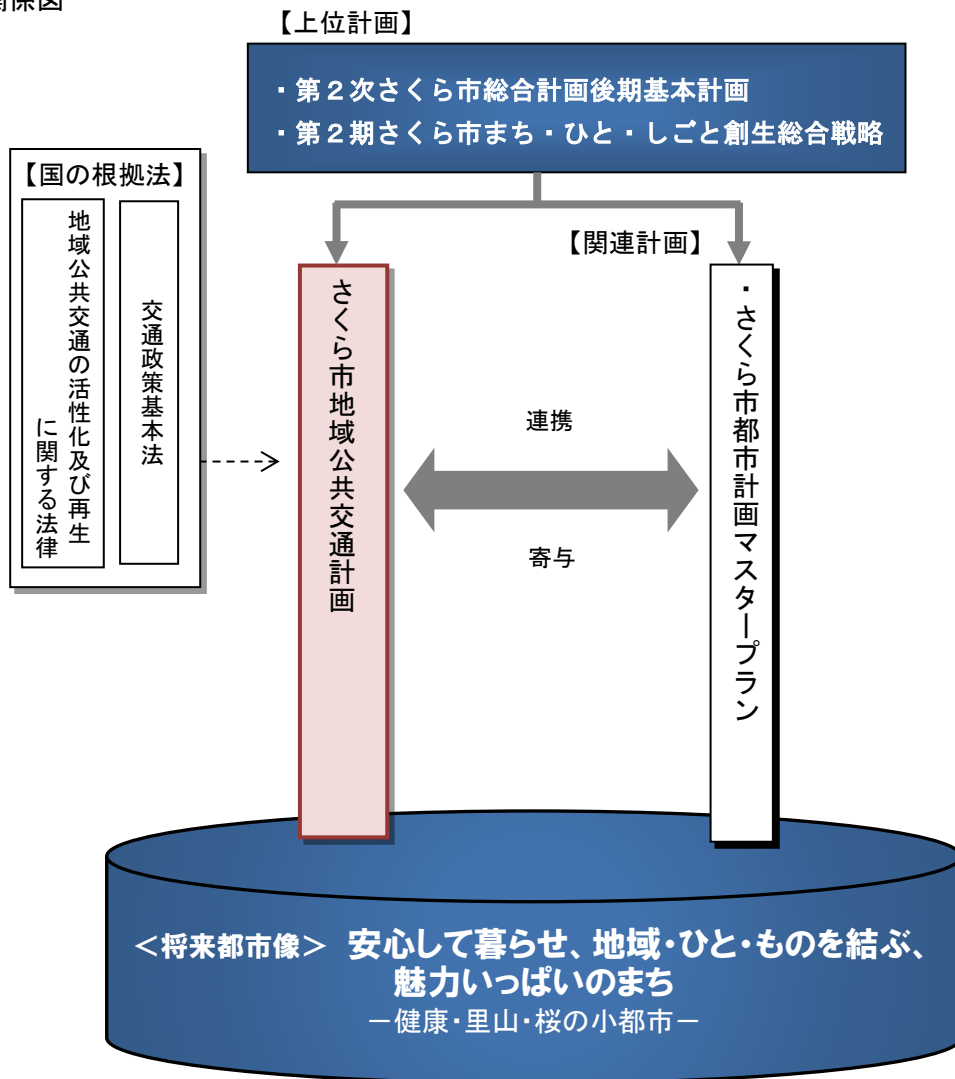
全国的に公共交通は、人口減少や自家用車の普及によって利用者数の減少が続く一方で、高齢化の進行により移動が制約されるいわゆる交通弱者が増加しており、その重要性が年々増しています。本市においても、高齢化の進行はもちろん、地域間輸送の基幹となる路線バスにて輸送人員、収支率ともに減少傾向にあり、運行経費の補填等、市の負担額が年々増加しているほか、タクシー事業者の廃業等もあり、将来的な公共交通網の確保に向けて抜本的な対策が求められています。

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、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな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。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第2次さくら市総合計画後期基本計画」や関連計画の「さくら市都市計画マスタープラン」等との整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定します。

■計画の関係図



1.3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、さくら市全域とします。

ただし、本市と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道及び路線バスが運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していきます。

また、本計画においては、従来の公共交通サービスに加えて、スクールバス等、地域にある多様な輸送資源の有効活用についても、併せて検討していきます。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

ただし、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

■本計画の計画期間

年度	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
上位 計画	第2次さくら市総合計画 第2次基本構想（H28～R7）							
	第2次さくら市総合計画 後期基本計画 （R3～R7）							
	第2期さくら市まち・ひと・しごと 創生総合戦略（R3～R7）							
地域 公共 交通 計画	さくら市地域公共交通網 形成計画（R2～R5）			さくら市地域公共交通計画 （R6～R10）				

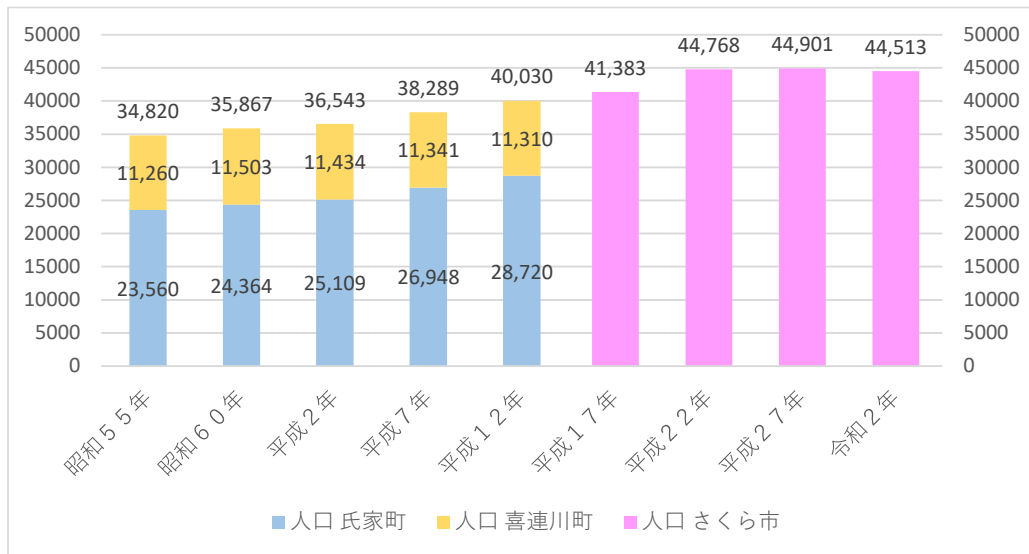
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域の特性

2.1.1 人口動態

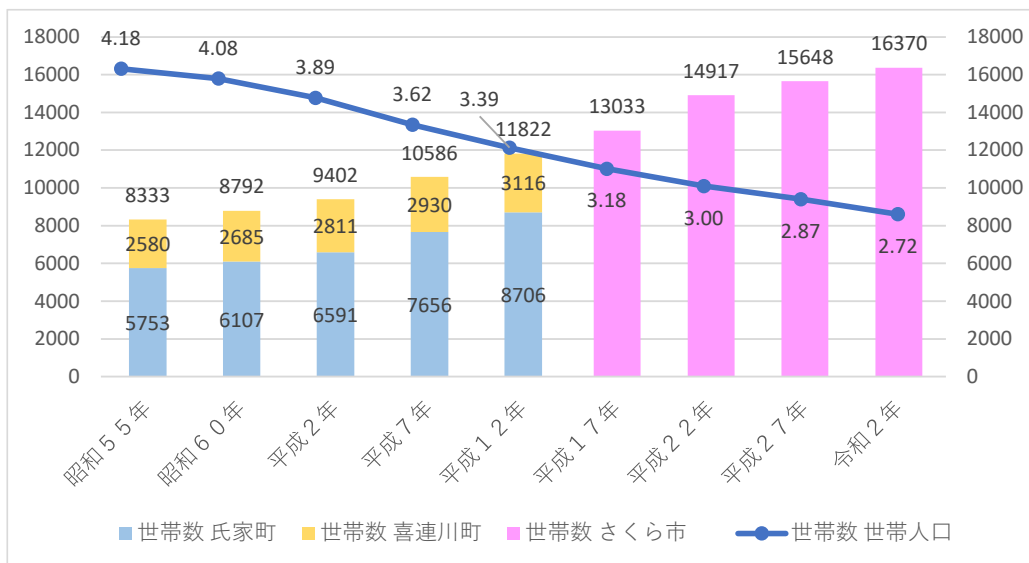
本市の人口は、令和2年で44,523人、世帯数は16,370世帯となっています。令和2年の人口は、5年前の平成27年に比べて388人減少している一方で、世帯数は平成27年に比べて722世帯増加しており、令和2年の1世帯当たり人口は2.72人となっています。

■人口の推移



資料：国勢調査

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：国勢調査

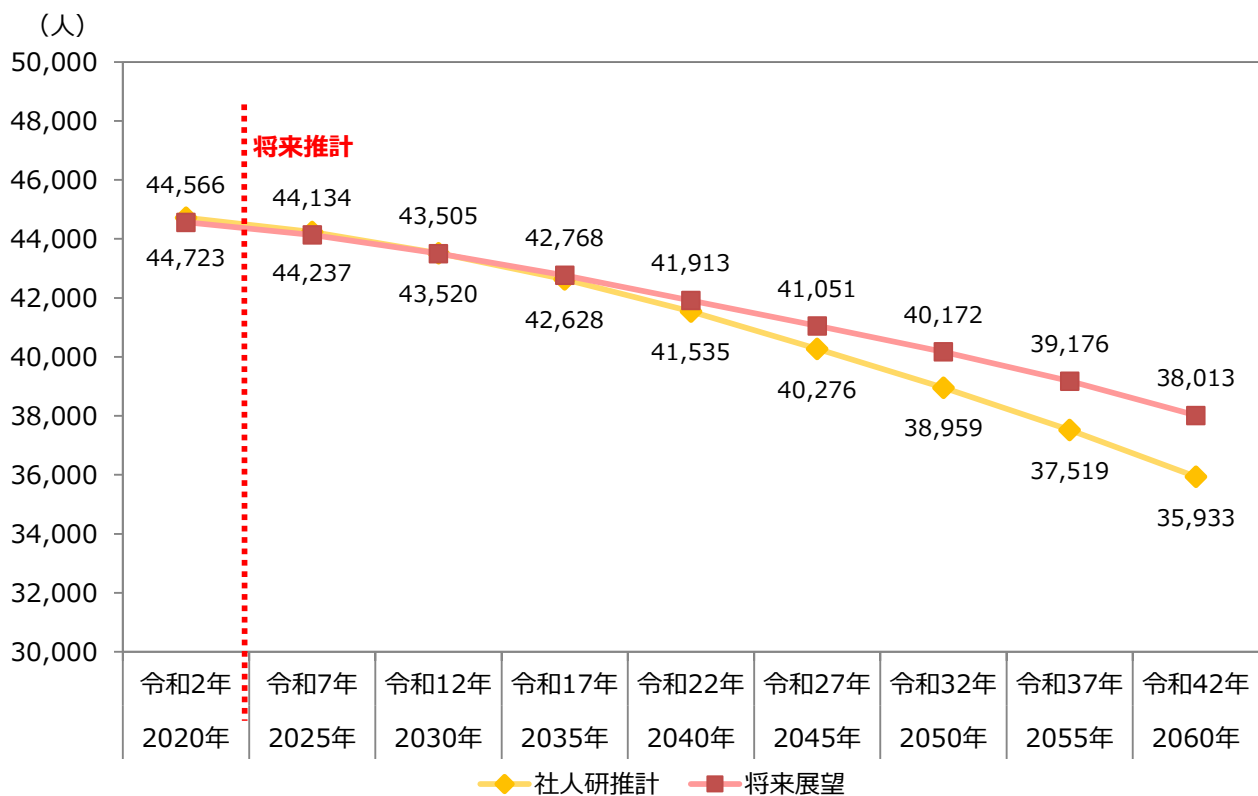
2.1.2 人口推計

本市の独自推計では、本市の人口は経年的に減少すると想定されており、令和2年の44,723人から令和42年には35,933人にまで減少することが見込まれています。

一方で、本市では人口減少への対策や今後のまちづくり等について活用すべく、人口の将来展望を設定しており、合計特殊出生率の改善や、若者・ファミリー層の転入促進及び転出抑制により、令和42年時点で人口38,013人の維持を目標値として掲げています。

■人口の推計

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年	令和32年	令和37年	令和42年
社人研推計	44,723	44,237	43,520	42,628	41,535	40,276	38,959	37,519	35,933
将来展望	44,566	44,134	43,505	42,768	41,913	41,051	40,172	39,176	38,013

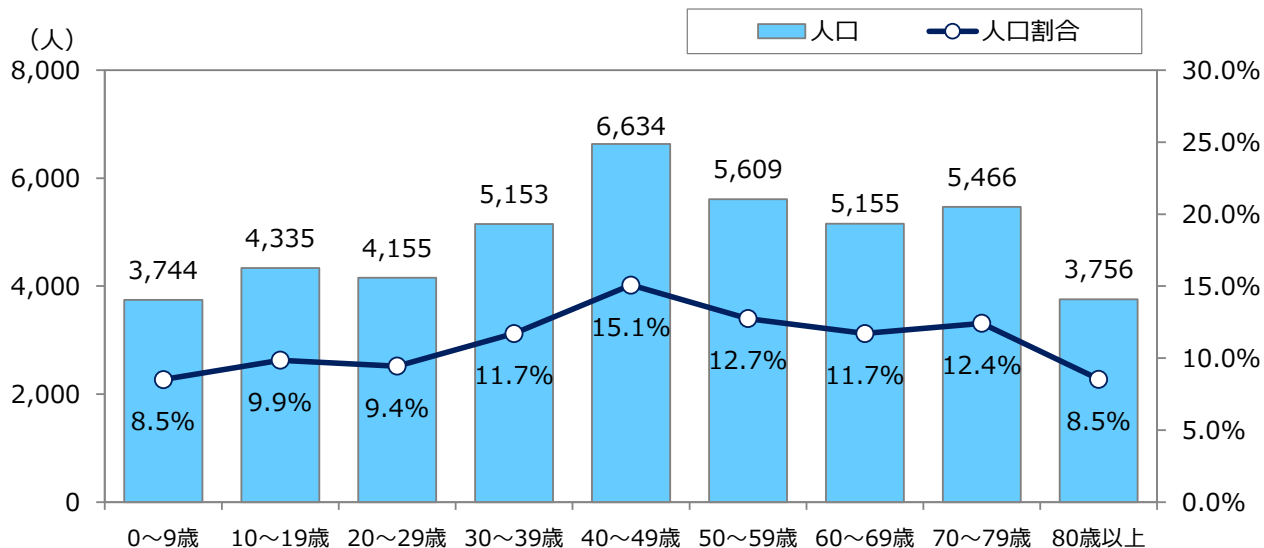


資料：第2次さくら市総合計画

2.1.3 年齢別人口

令和4（2022）年10月1日現在の年齢別人口を見ると40歳代が6,634人、50歳代が5,609人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の32.6%となっています。

■年齢別人口

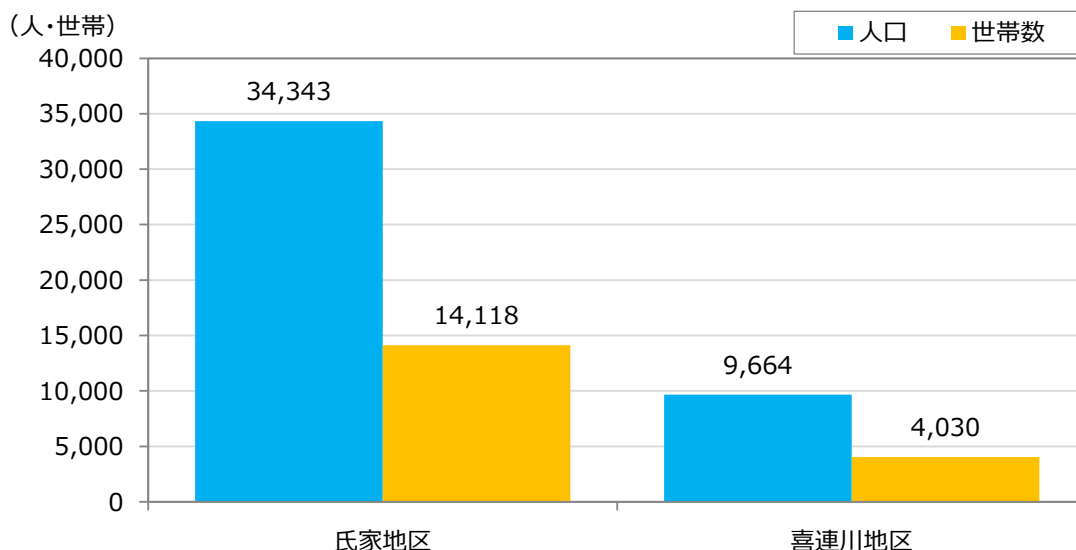


資料：住民基本台帳

旧町別人口と世帯数

令和4（2022）年10月1日現在の旧町別人口を見ると、氏家地区が多く34,343人となっています。世帯数に関しても、氏家地区が多く14,118世帯となっています。

■令和4年の地区別人口、世帯数



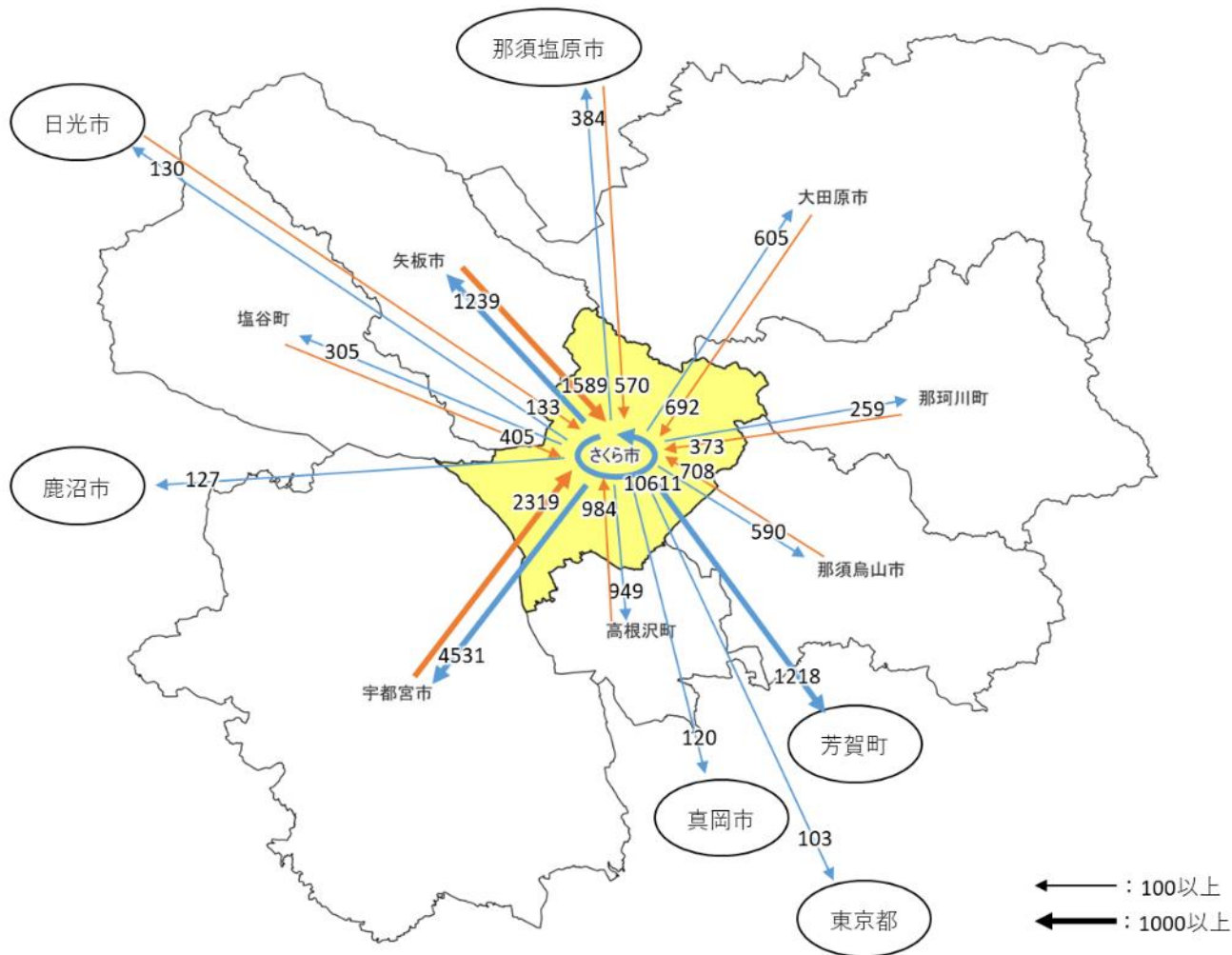
資料：住民基本台帳

2.1.4 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

市内だけの移動（10,611人）が多い一方で、宇都宮市、矢板市、芳賀町等の周辺市町と本市との間の移動もみられます。また、東京都への長距離移動もみられます。周辺市町から本市への移動（8,307人）よりも、本市から周辺市町への移動（10,836人）が多くみられます。

■通勤目的における人の動き

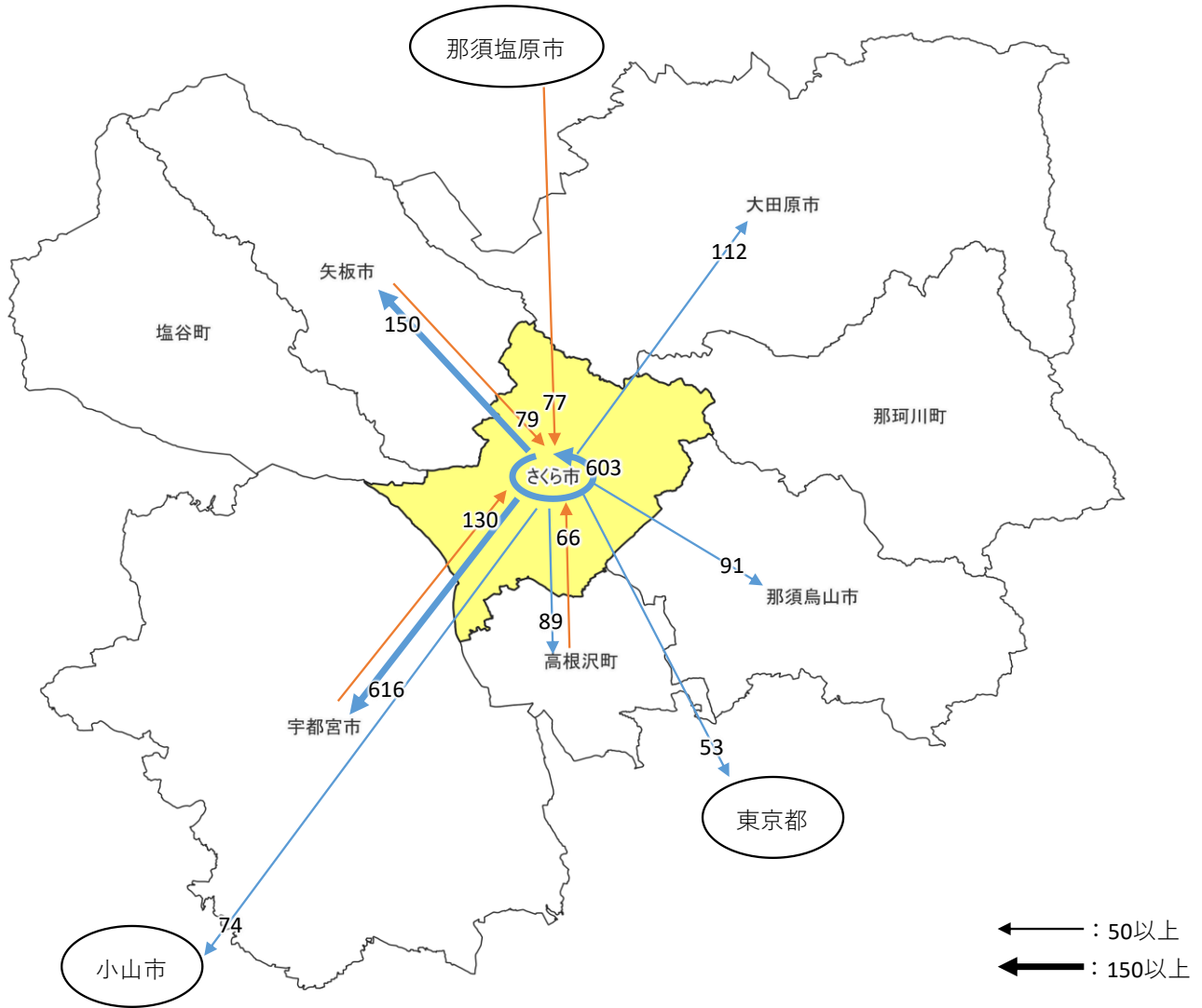


資料：国勢調査(令和2年)

(2) 通学目的の人の動き

市内だけの移動（603人）が多い一方で、宇都宮市、大田原市、矢板市等の周辺市町と本市との間の移動もみられます。通勤目的と同様に、周辺市町から本市への移動（495人）よりも、本市から周辺市町への移動（1,234人）が多くみられます。

■通学目的における人の動き

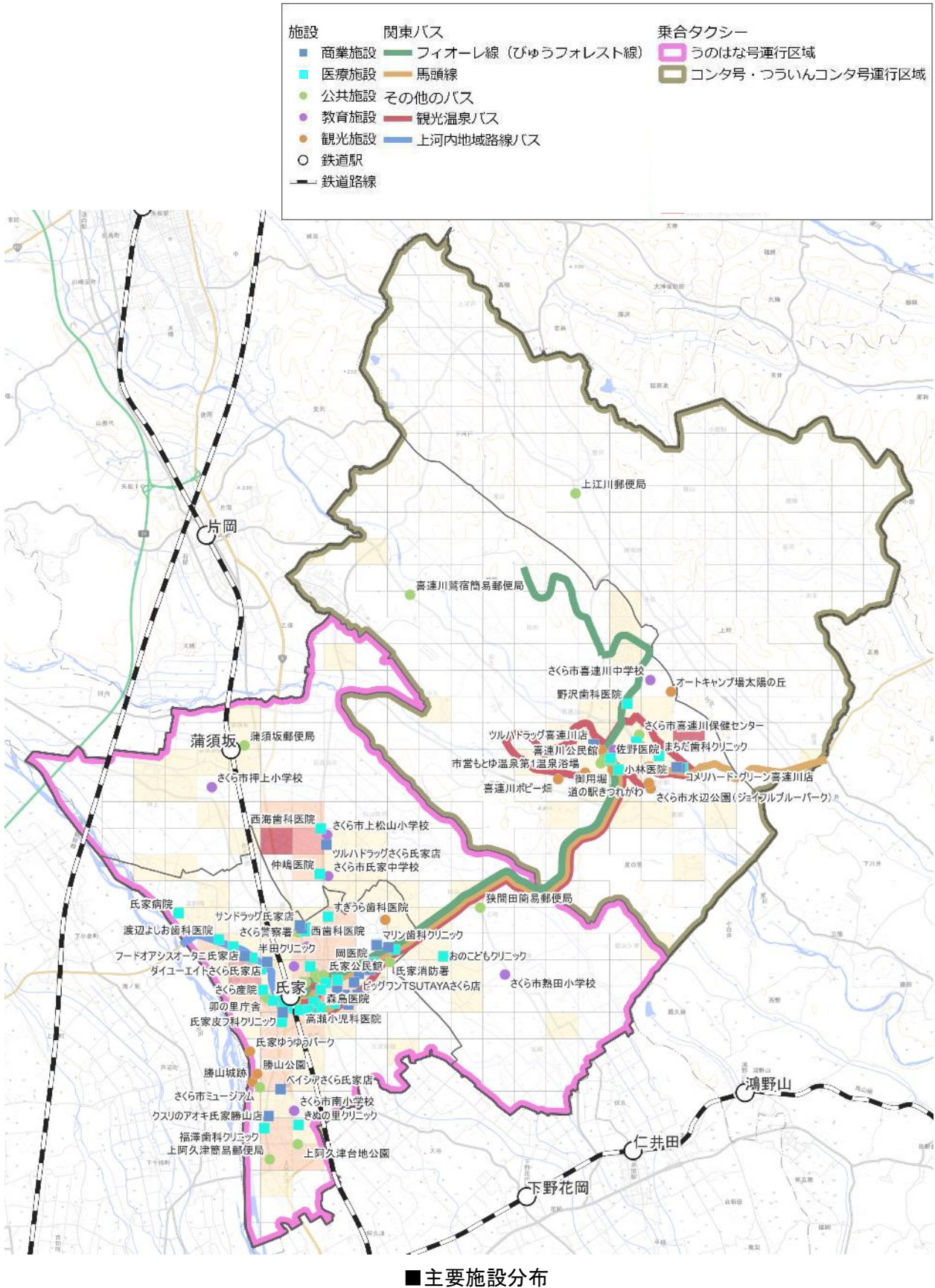


資料：国勢調査(令和2年)

2.1.5 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

市の主要施設分布については、以下のとおりです。

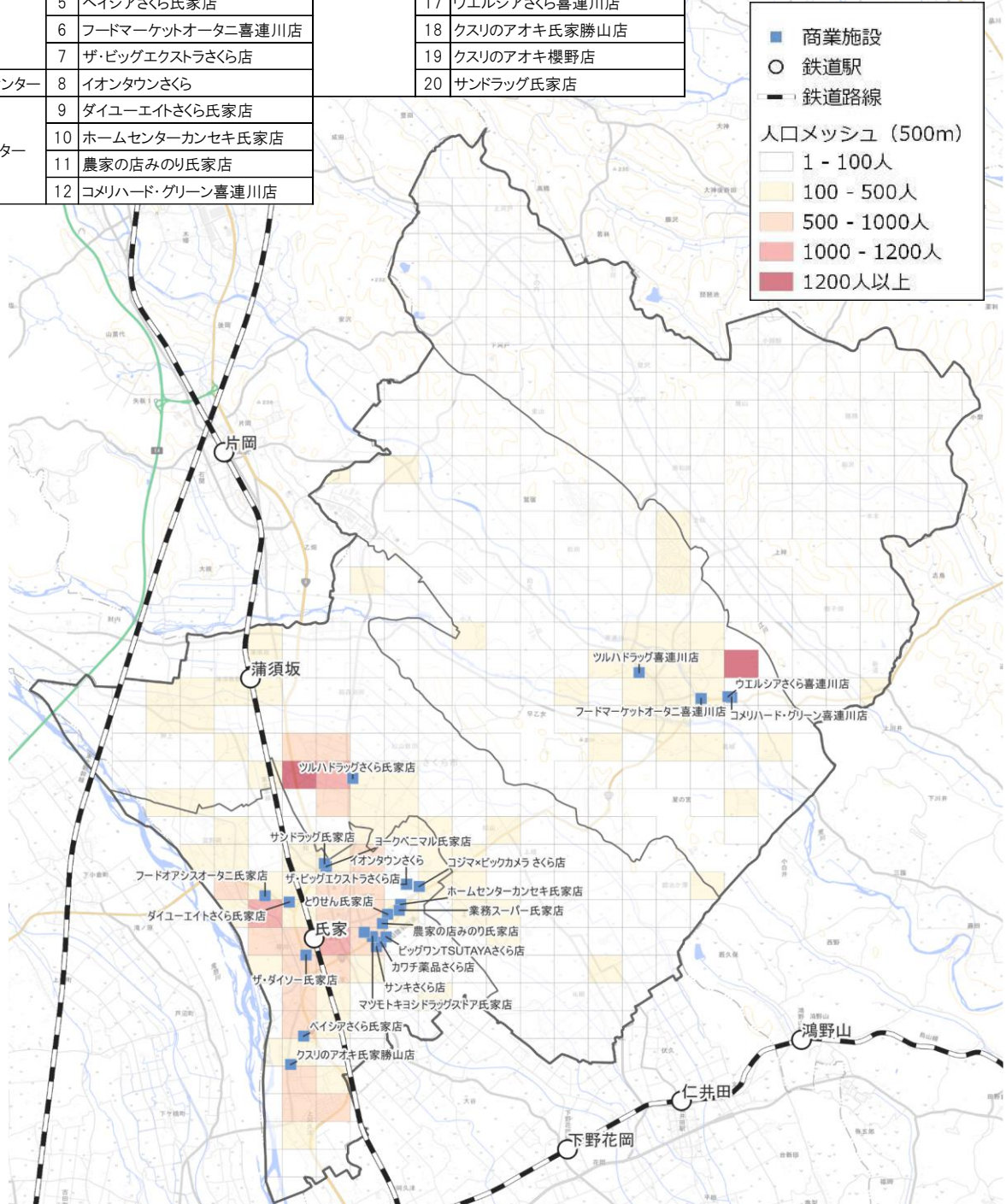


(2) 施設等の立地状況

1) 主な商業施設

商業施設は、氏家駅周辺の国道4号及び293号沿いが特に多いほか、喜連川地区の中心地にも分布がみられます。

種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名
スーパー	1	フードアシスオータニ氏家店	ドラッグストア	13	ツルハドラッグさくら氏家店	家電量販店	21	コジマ×ビックカメラ さくら店
	2	ヨークベニマル氏家店		14	マツモトキヨシドラッグストア氏家店	書店	22	ビッグワンTSUTAYAさくら店
	3	とりせん氏家店		15	カワチ薬品さくら店	100円ショップ	23	ザ・ダイソー氏家店
	4	業務スーパー氏家店		16	ツルハドラッグ喜連川店	衣料品店	24	サンキさくら店
	5	ベシアさくら氏家店		17	ウエルシアさくら喜連川店			
	6	フードマーケットオータニ喜連川店		18	クスリのアオキ氏家勝山店			
	7	ザ・ビッグエクストラさくら店		19	クスリのアオキ櫻野店			
ショッピングセンター	8	イオンタウンさくら	20	サンドラッグ氏家店				
ホームセンター	9	ダイユーエイトさくら氏家店						
	10	ホームセンターカンセキ氏家店						
	11	農家の店みのり氏家店						
	12	コメリハード・グリーン喜連川店						



■商業施設の立地状況

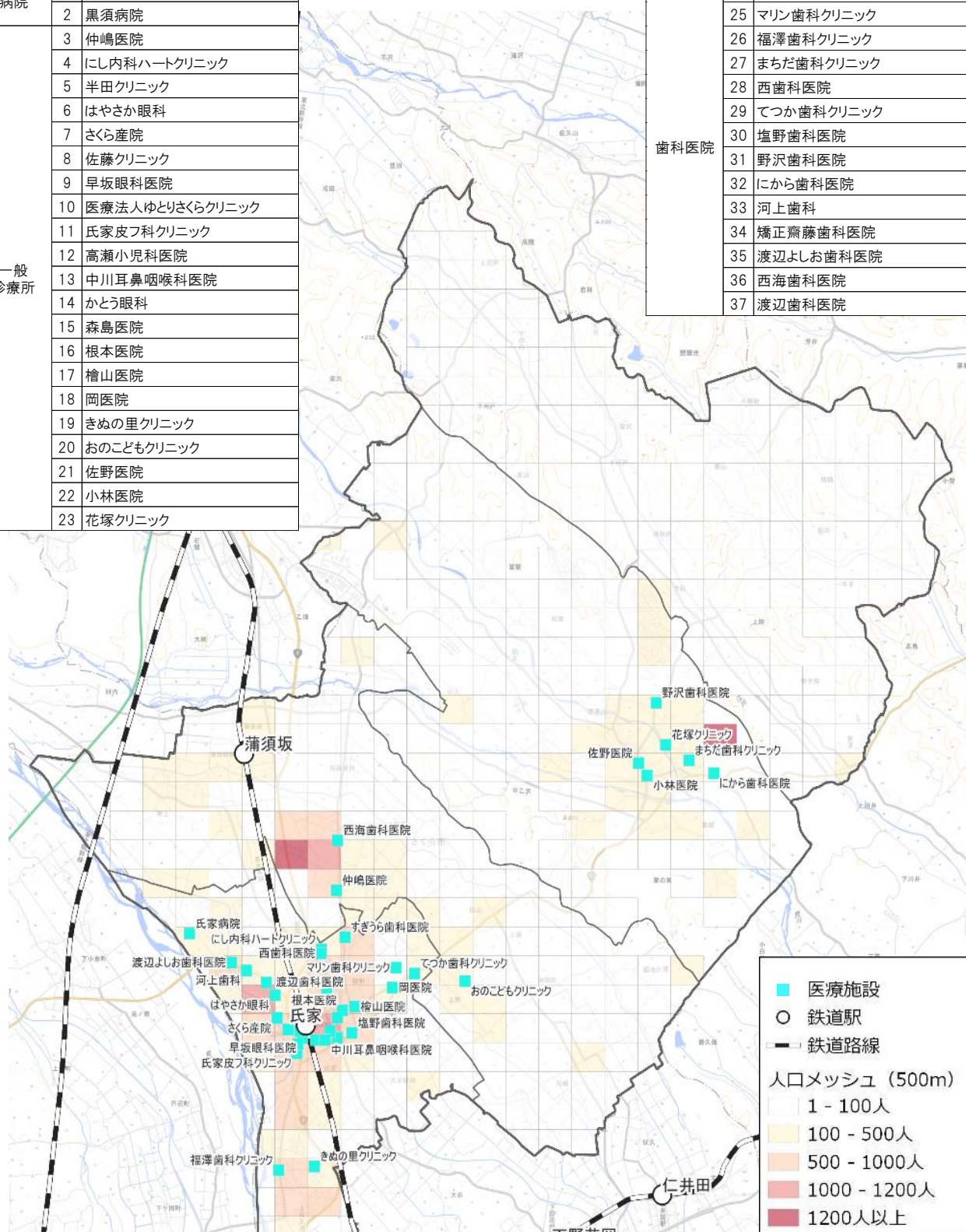
資料：iタウンページ、全国大型小売店総覧(2020年版)

2) 主な医療施設

医療施設は、氏家駅周辺の国道4号及び293号沿いが特に多いほか、喜連川地区の中心地にも分布がみられます。

種類	No.	名称
病院	1	氏家病院
	2	黒須病院
一般診療所	3	仲嶋医院
	4	にし内科ハードクリニック
	5	半田クリニック
	6	はやさか眼科
	7	さくら産院
	8	佐藤クリニック
	9	早坂眼科医院
	10	医療法人ゆとりさくらクリニック
	11	氏家皮フ科クリニック
	12	高瀬小児科医院
	13	中川耳鼻咽喉科医院
	14	かとう眼科
	15	森島医院
	16	根本医院
	17	檜山医院
	18	岡医院
	19	きぬの里クリニック
	20	おのこどもクリニック
	21	佐野医院
	22	小林医院
	23	花塚クリニック

種類	No.	名称
歯科医院	24	すぎうら歯科医院
	25	マリン歯科クリニック
	26	福澤歯科クリニック
	27	まちだ歯科クリニック
	28	西歯科医院
	29	てつか歯科クリニック
	30	塩野歯科医院
	31	野沢歯科医院
	32	にから歯科医院
	33	河上歯科
	34	矯正齋藤歯科医院
	35	渡辺よしお歯科医院
	36	西海歯科医院
	37	渡辺歯科医院

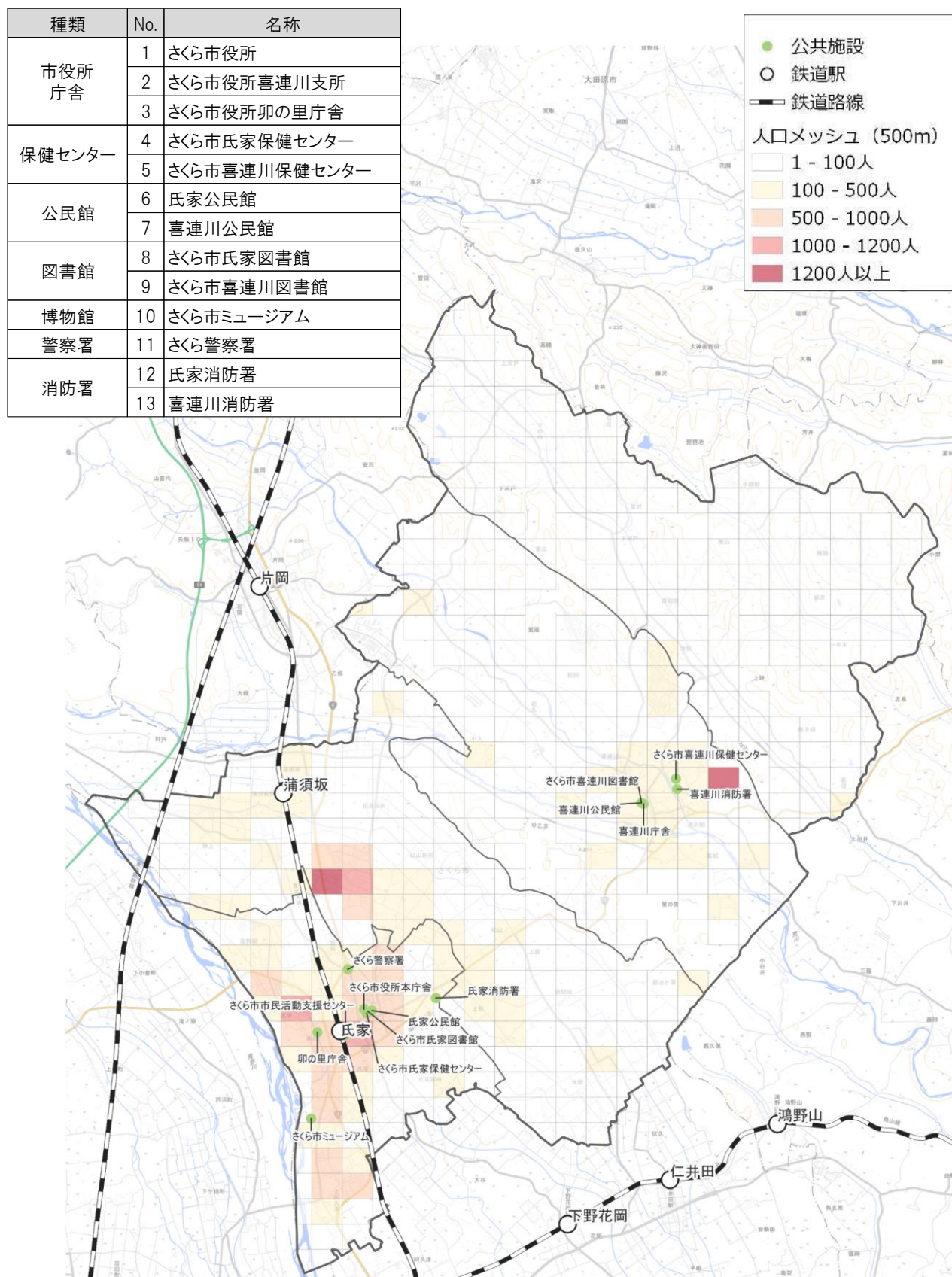


■ 医療施設の立地状況

資料：日本医師会 地域医療情報システム

3) 主な公共施設

公共施設は、一定の人口分布がみられる地域を中心に点在しています。



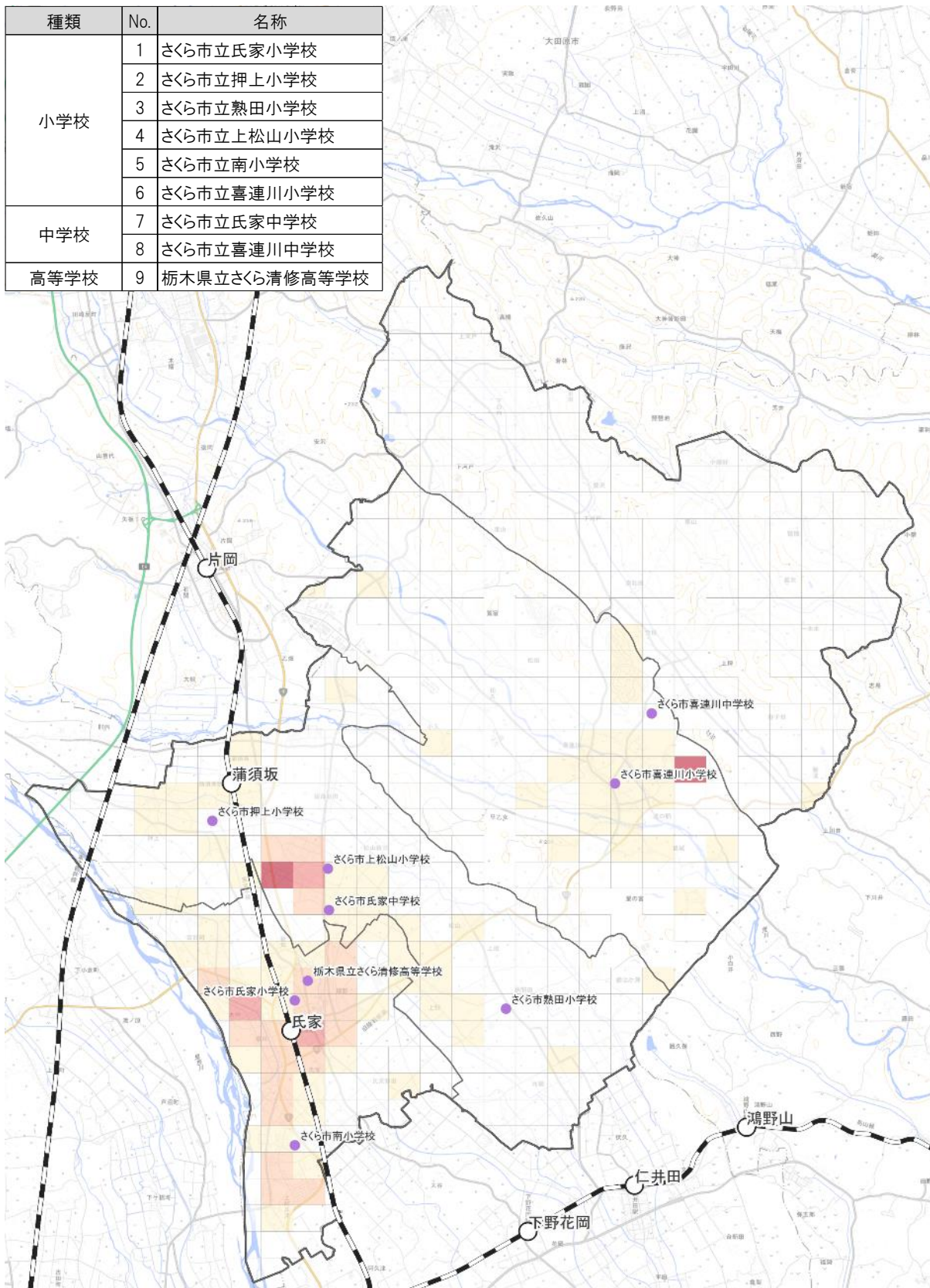
■ 公共施設の立地状況

資料：さくら市

4) 主な教育施設

教育施設は、一定の人口分布がみられる地域を中心に点在しています。

種類	No.	名称
小学校	1	さくら市立氏家小学校
	2	さくら市立押上小学校
	3	さくら市立熟田小学校
	4	さくら市立上松山小学校
	5	さくら市立南小学校
	6	さくら市立喜連川小学校
中学校	7	さくら市立氏家中学校
	8	さくら市立喜連川中学校
高等学校	9	栃木県立さくら清修高等学校



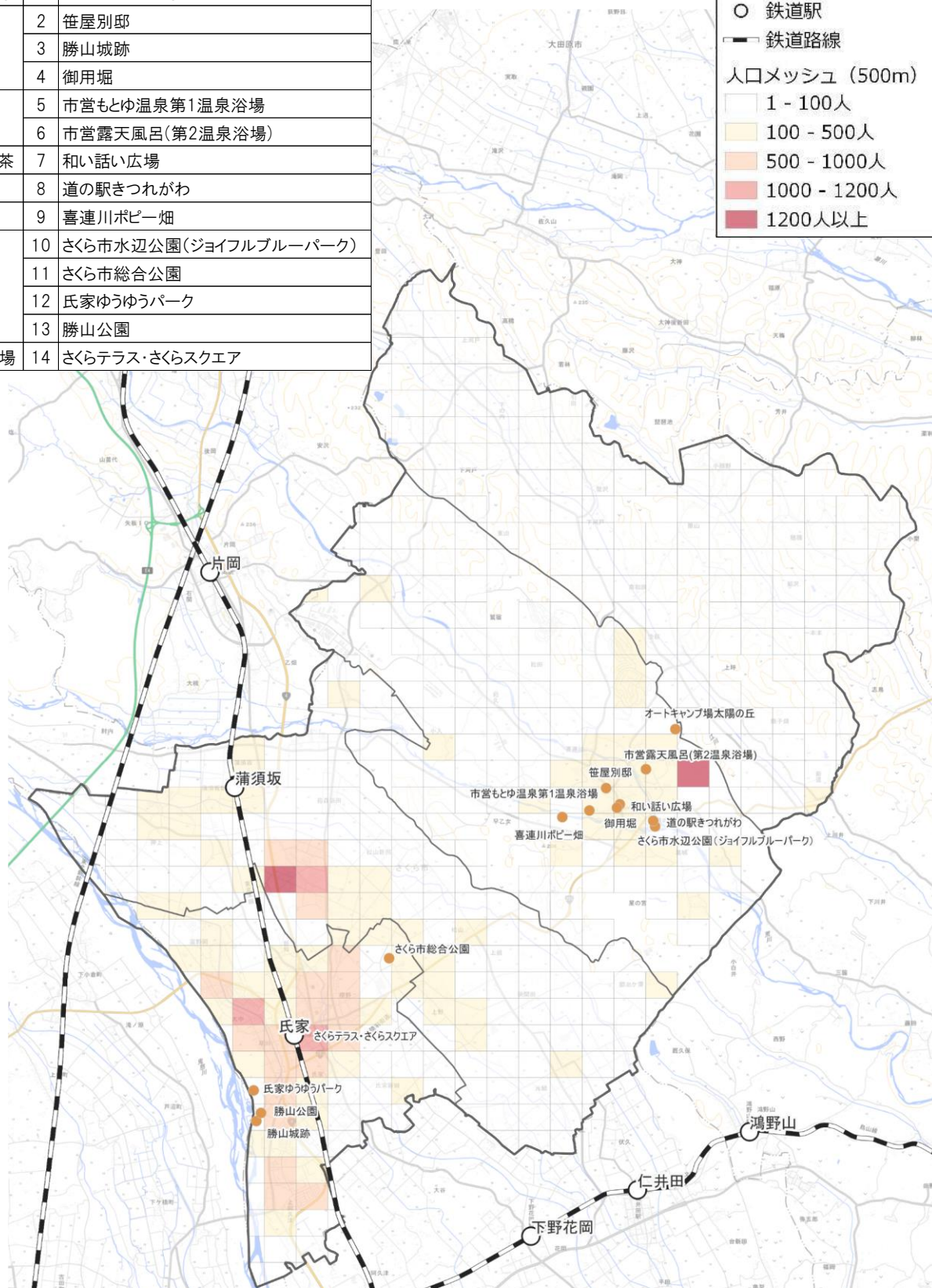
■教育施設の立地状況

資料：さくら市

5) 主な観光施設

観光施設は、喜連川温泉の周辺に特に多く分布しています。

種類	No.	名称
キャンプ場	1	オートキャンプ場太陽の丘
史跡	2	笹屋別邸
	3	勝山城跡
	4	御用堀
温泉	5	市営もとゆ温泉第1温泉浴場
	6	市営露天風呂(第2温泉浴場)
カフェ・喫茶	7	和い話し広場
道の駅	8	道の駅きつれがわ
花畑	9	喜連川ポピー畑
公園	10	さくら市水辺公園(ジョイフルブルーパーク)
	11	さくら市総合公園
	12	氏家ゆうゆうパーク
	13	勝山公園
イベント会場	14	さくらテラス・さくらスクエア



■ 観光施設の立地状況

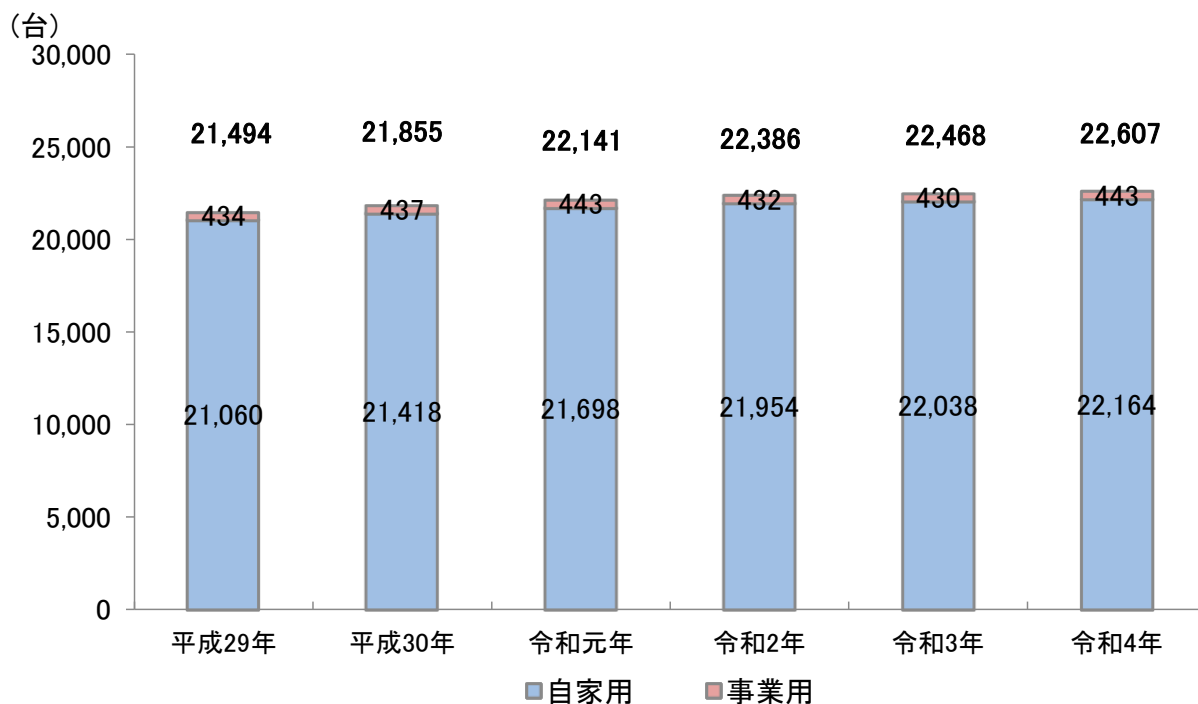
資料：さくら市

2.1.6 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5（2023）年3月末で22,164台となっています。

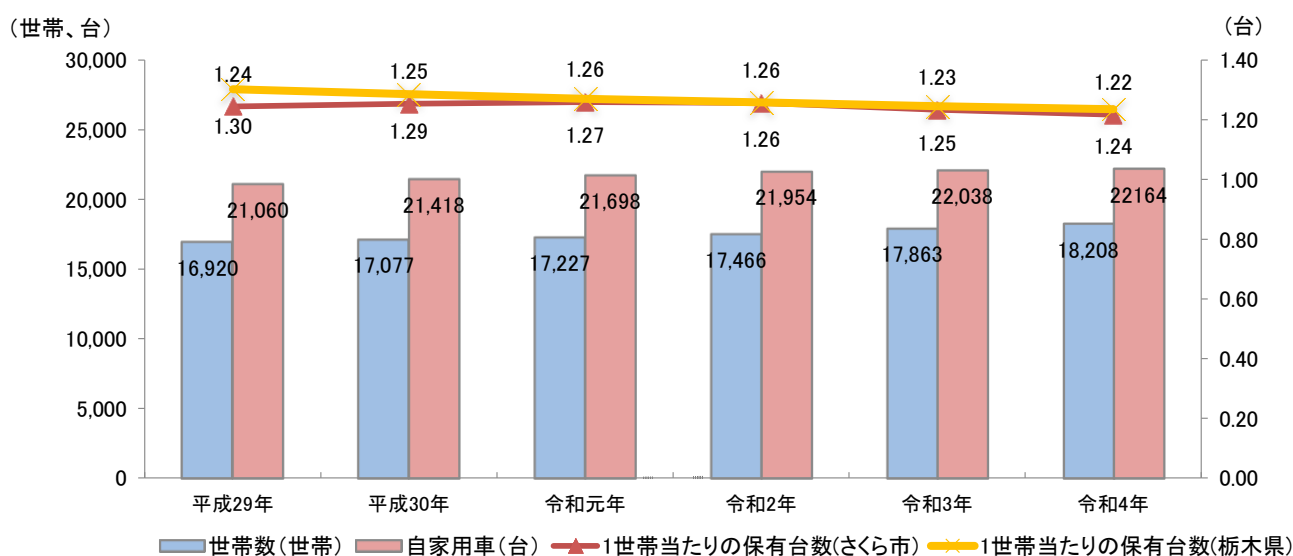
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5（2023）年3月末でさくら市が1.22台となっており、栃木県が1.24台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局 市区町村別自動車保有車両数

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局 市区町村別自動車保有車両数

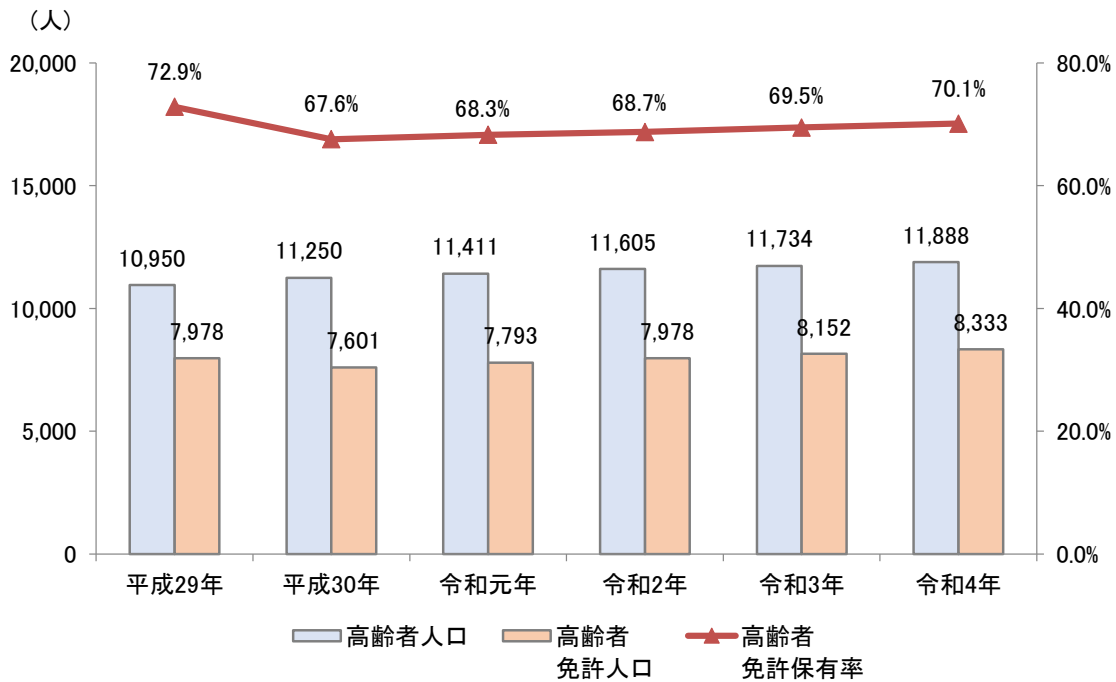
※各年3月末現在

2.1.7 高齢者の自動車運転

令和4（2022）年における65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は高齢人口の70.1%を占めており、緩やかな増加傾向となっています。一方で、運転免許返納者数では、令和4（2022）年においては149人が返納していますが、経年的に見ると返納者数は緩やかに減少しています。

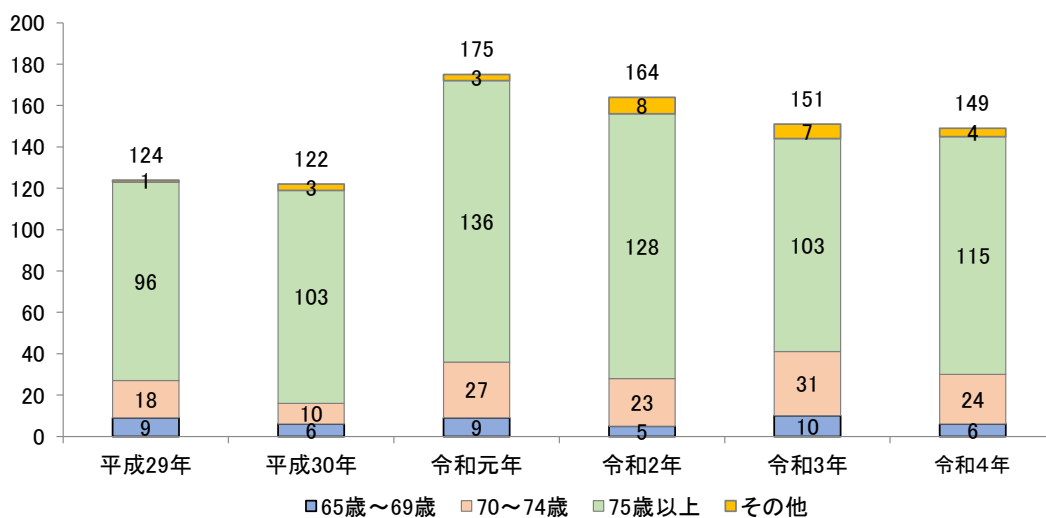
また、65歳以上の高齢者による交通事故割合については、令和4（2022）年では52.9%となっています。

■高齢者の免許保有状況の推移



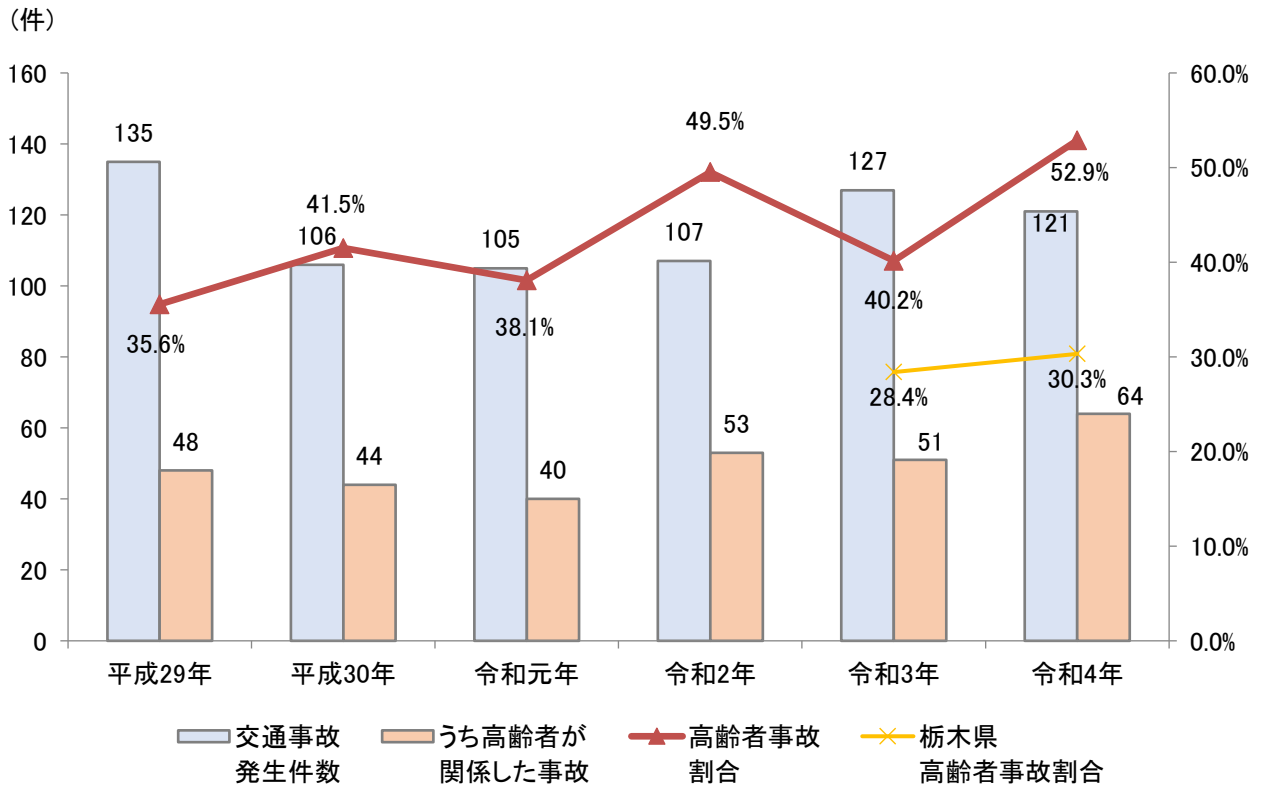
資料：さくら警察署

■年代別の運転免許返納者数の推移



資料：さくら市

■高齢者の交通事故発生状況の推移



※栃木県高齢者割合: 令和3年・4年のみ公表

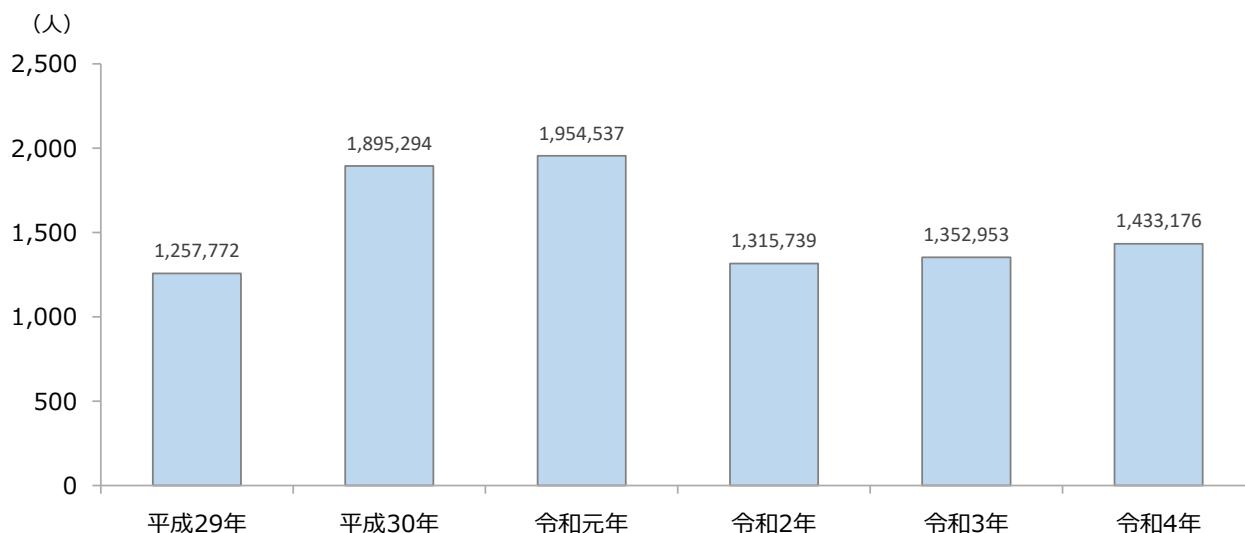
資料: 栃木県警察本部

2.1.8 観光入込客

観光入込客数の推移を見ると、令和2（2020）年に大きく減少したものの、令和3（2021）年には若干回復し1,352,953人、令和4（2022）年には1,433,176人となっています。

主な観光施設別の入込客数を見ても、概ね同様の傾向となっています。

■ さくら市の観光入込客数の推移



資料：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査

■ 主な観光施設の入込客数

(千人)

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
市営もとゆ温泉	194	190	194	149	146	177
市営露天風呂	82	75	78	57	68	40
道の駅きつれがわ	722	1,268	1,028	764	736	716
さくら市ミュージアム	45	54	27	13	23	14
さくらテラス	—	24	43	14	19	23
合計	1,043	1,611	1,370	997	992	970

資料：さくら市

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網

本市の公共交通は、市の西部を南北に縦断する J R 東北本線が広域の地域間の移動を担っています。

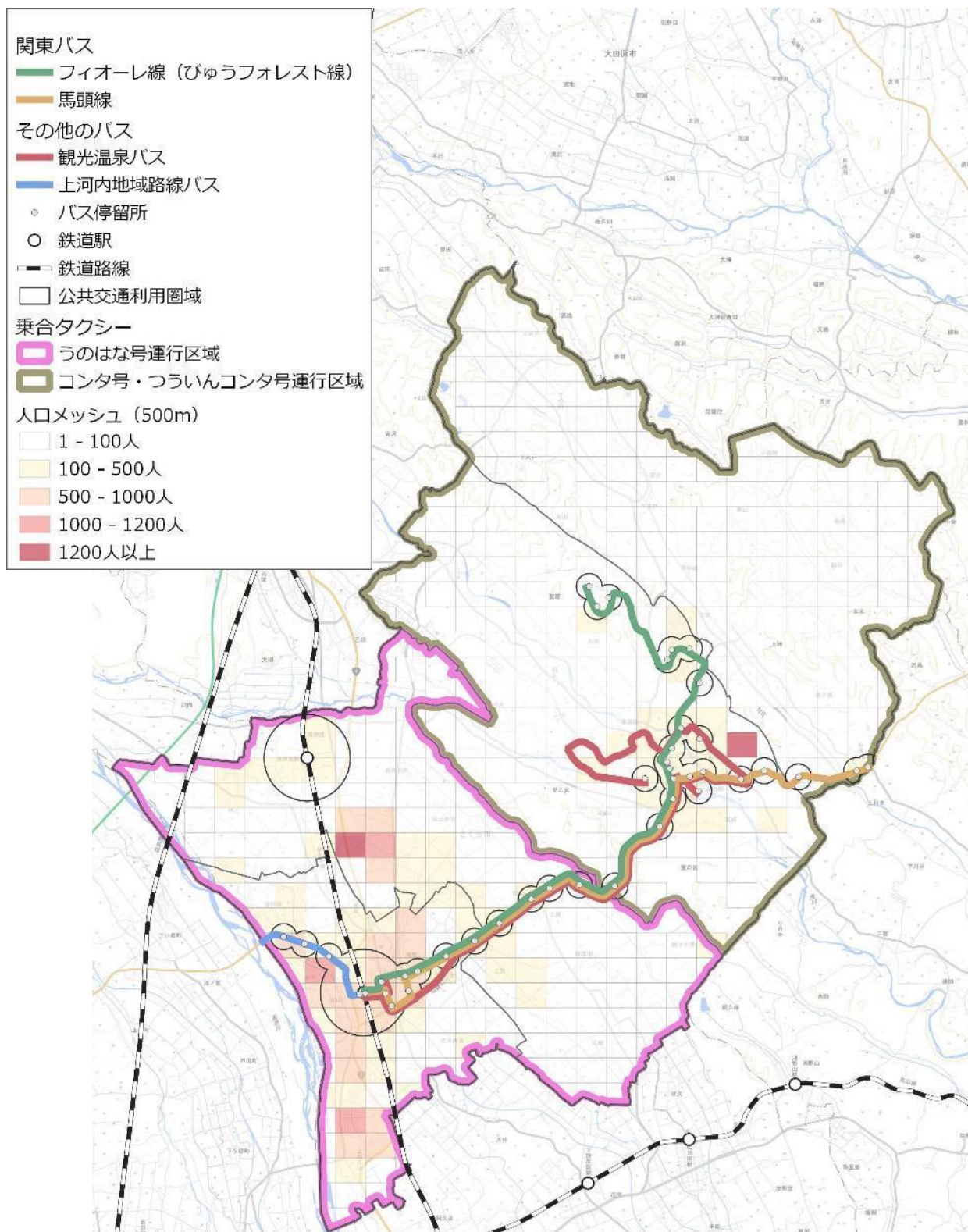
また、周辺市町との地域間移動を担う公共交通として、氏家駅を起点として関東自動車(株)が運行する馬頭線（氏家駅～馬頭車庫系統）が、本市内を横断した後、那須烏山市、那珂川町へ接続しています。また、隣接する宇都宮市とは、宇都宮市の運行する上河内地域路線バス氏家線（旧ユッピー号）が接続しており、宇都宮市北部から交通結節点である氏家駅へのアクセスを担っています。

加えて、市内の地区間移動を担う公共交通として、関東自動車(株)が運行する路線バスのフィオーレ線（氏家駅～びゅうフォレスト北系統）及び本市が運行する観光温泉バスが、地区内移動を担う公共交通として乗合タクシー^{*1}が運行されています。

2.2.2 地域公共交通カバー圏域

鉄道及びバス交通（乗合タクシーを除く）が利用可能な人口は約 11,000 人であり、全人口の約 26%となっています。これは、令和 2 年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通がカバーする圏域人口を算出した結果です。その際、鉄道については駅から 800m以内、バスについては停留所から 300m 以内を交通がカバーする圏域としました。

■人口メッシュと公共交通の運行状況



2.2.3 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

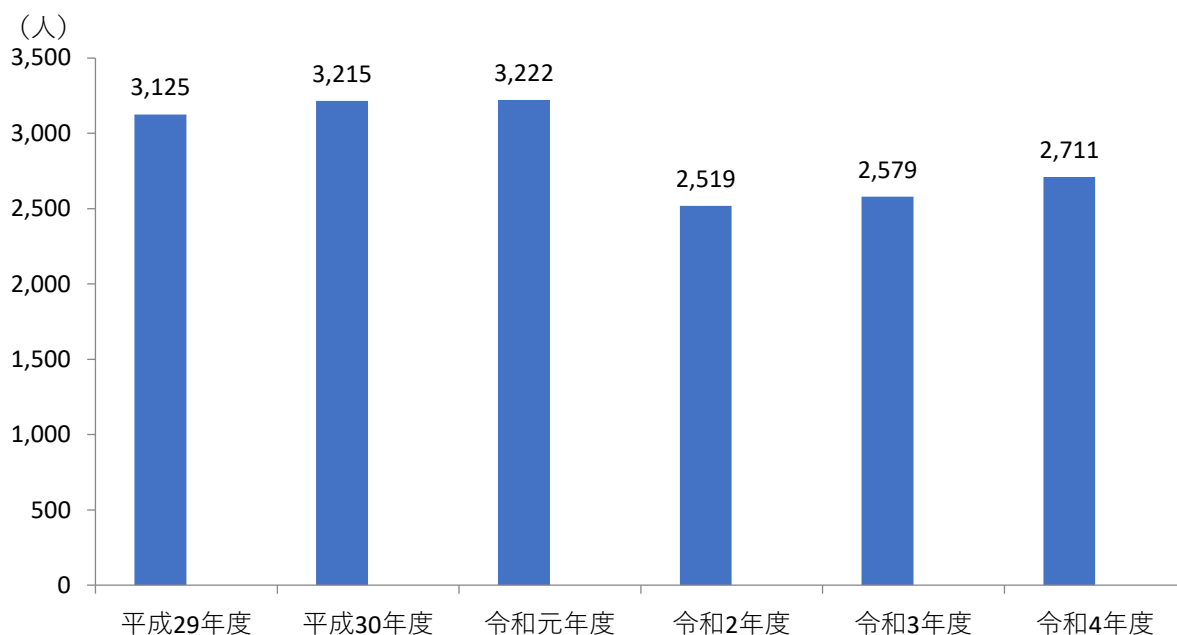
1) 運行概要

JR 東北本線が、氏家地区を南北に貫くように運行しています。市内には氏家駅及び蒲須坂駅の2駅がありますが、そのうち蒲須坂駅は無人駅となっています。一方で、氏家駅は市内交通との結節点として重要な位置にあります。

2) 利用状況

利用状況の推移を見ると、令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したものの、令和3(2021)年度の氏家駅の1日平均乗車人員は2,579人、令和4(2022)年度には2,711人となっています。

■氏家駅の1日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道㈱

※蒲須坂駅については、無人駅であるため、1日平均乗車人員が公表されていません。

(2) 路線バス及び観光温泉バス

1) 運行概要

路線バスは、関東自動車(株)により、氏家駅～喜連川本町のルートを中心としたネットワークが形成されており、近隣市町との地域間を結ぶ路線として馬頭線が、市内の郊外部と市街地を結ぶ路線としてフィオーレ線が運行しています。また、喜連川温泉に係る市営温泉施設へのアクセスとして、運賃無料の観光温泉バスが運行されています。

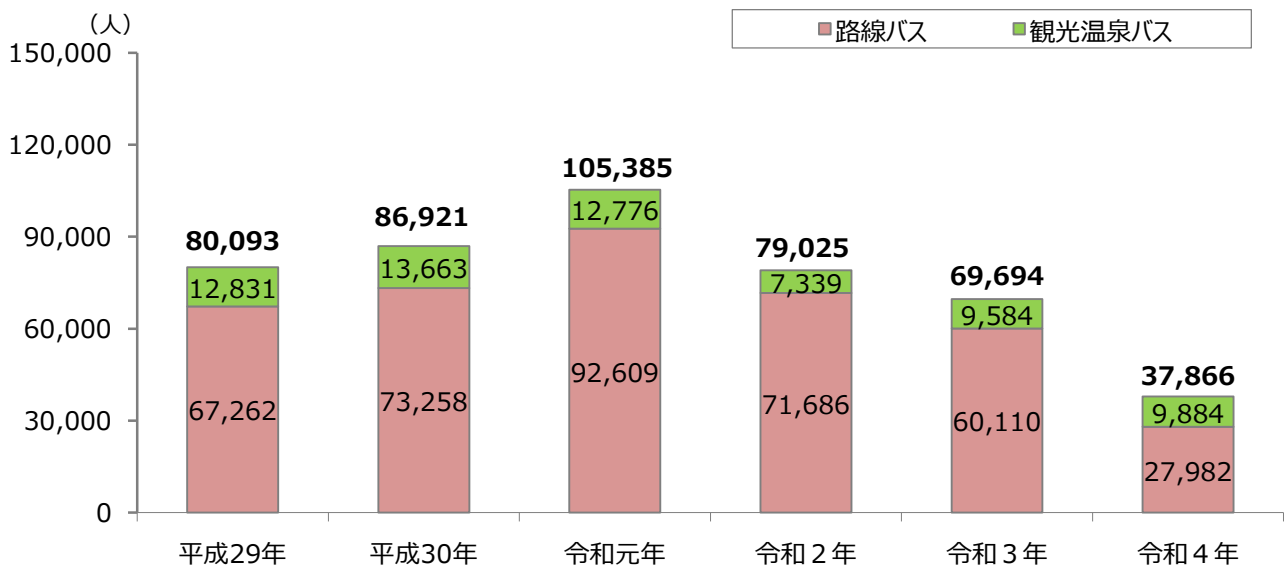
その他、宇都宮市が運行しているコミュニティバス「上河内地域路線バス」が、氏家駅まで運行されています。

2) 利用状況

年度別輸送人員について、路線バスは、令和元（2019）年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、年々減少しています。令和4（2022）年度の輸送人員については、路線バスは対前年度比46.6%と大幅に減少していますが、観光温泉バスは対前年度比103.1%と増加傾向にあります。

※ここでの年度について、路線バスは前年10月～当年9月、地域路線バス・観光温泉バスについては4月から3月を用いています

■年度別輸送人員の推移



資料：さくら市

■年度別輸送人員の推移

(単位：人)

区分	路線名	輸送人員						
		平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	対前年比 R04/R03
路線バス	フィオーレ線	14,063	11,018	11,521	12,508	7,175	4,930	68.7%
	馬頭線	43,695	51,726	73,452	55,373	48,698	18,536	38.1%
	氏家線 上河内地域路線バス	9,504	10,514	7,636	3,805	4,237	4,516	106.6%
	小計	67,262	73,258	92,609	71,686	60,110	27,982	46.6%
観光温泉バス		12,831	13,663	12,776	7,339	9,584	9,884	103.1%
	小計	12,831	13,663	12,776	7,339	9,584	9,884	103.1%
	合計	80,093	86,921	105,385	79,025	69,694	37,866	54.3%

資料：さくら市

3) 収支

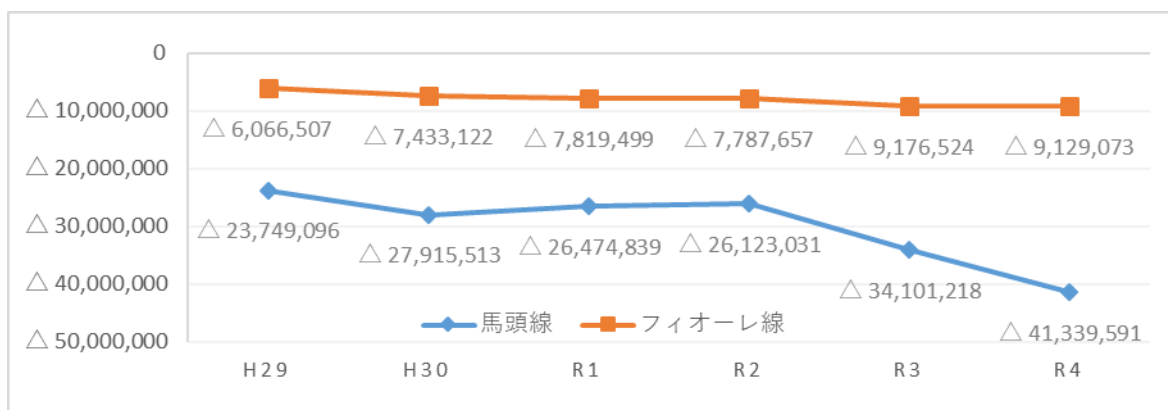
各路線の運行収支については以下のとおりです。なお、令和3（2020）年度において馬頭線の運行収支は▲34,101千円、収支率は前年比3.5%減少し32.8%となっています。これは、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や、運行費用が増加したことが主な要因であると考えられます。令和4年度ではさらに悪化し、収支率は24.6%となっています。フィオーレ線の収支率は令和4年度で19.7%とさらに悪い数値です。

※ここでの年度について、前年10月～当年9月を用いています

■年度別運行収支

路線名	馬頭線		
	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常収支 (円)
H29	41,480,777	17,731,681	△23,749,096
H30	47,837,034	19,921,521	△27,915,513
R1	46,105,879	19,631,040	△26,474,839
R2	41,044,061	14,921,030	△26,123,031
R3	50,764,523	16,663,305	△34,101,218
R4	54,796,473	13,456,882	△41,339,591

路線名	フィオーレ線		
	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常収支 (円)
H29	9,382,393	3,315,886	△6,066,507
H30	10,427,466	2,994,344	△7,433,122
R1	10,166,888	2,347,389	△7,819,499
R2	10,552,603	2,764,946	△7,787,657
R3	11,065,596	1,889,072	△9,176,524
R4	11,362,525	2,233,452	△9,129,073



資料：さくら市

(3) 乗合タクシー

1) 運行概要

乗合タクシーは、市内路線バス停留所への移動手段の確保と、日常的な買い物・通院のための移動手段の確保を目的に、平成 22 (2010) 年 11 月より「さくら市乗合タクシー」として喜連川地区の一部にて運行を開始しました。その後、平成 25 (2013) 年 11 月に氏家地区の一部で「うじいえ乗合タクシー」が運行開始され、更に制度改正を繰り返し、現在では喜連川地区を「コンタ号」が、氏家地区を「うのはな号」が運行しています。

併せて、喜連川地区の住民の、市内の主要医療施設である黒須病院への通院を可能にするための移動手段として、平成 31 (2019) 年 4 月より「つういんコンタ号」が運行されています。

なお、現在運行されている 3 路線については「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用する等、市負担額の軽減に努めています。

■運行サービス

路線名	運行区間	日運行本数	運行時間帯
うのはな号	氏家地区内	6 便/日	9 : 00 ～ 18 : 00
コンタ号	喜連川地区内	8 便/日	8 : 00 ～ 18 : 00
つういん コンタ号	喜連川地区内⇄黒須病院	4 便/日	8 : 00 ～ 17 : 00

■運賃

路線名	形態	運賃	その他
うのはな号	均一制	300 円	65 歳以上は 200 円/回 小学生は 100 円/回 乳幼児は無料
コンタ号			
つういん コンタ号		500 円	65 歳以上は 300 円/回 小学生は 200 円/回 乳幼児は無料

○運行事業者・・・うのはな号：(有)誠タクシー

コンタ号・つういんコンタ号：さくらタクシー(有)

○使用車両・・・うのはな号・つういんコンタ号：トヨタ プリウス (定員 4 人)

コンタ号：トヨタ ハイエース (定員 9 人)



▲コンタ号車両



▲うのはな号車両



▲つういんコンタ号車両

2) 利用状況

① 輸送人員

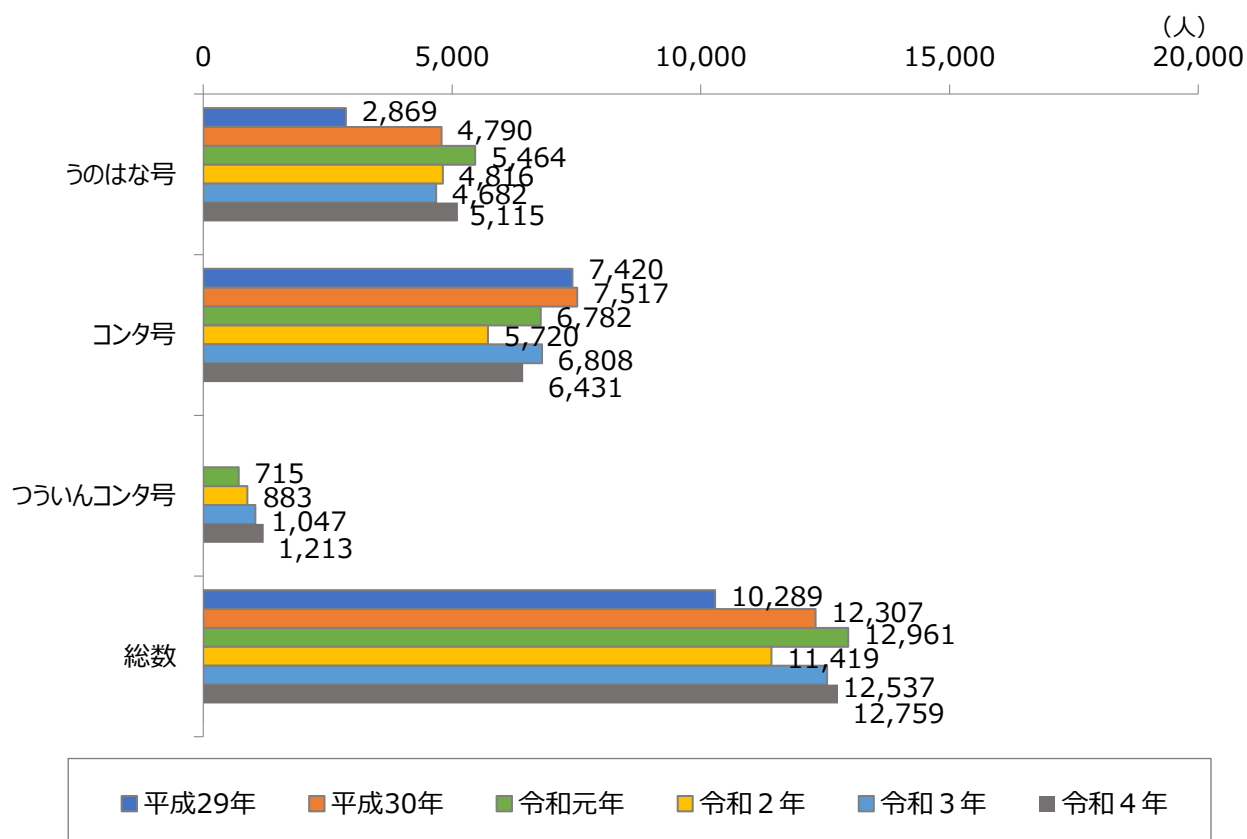
令和4(2022)年度の輸送実績は12,759人、対前年度比で1.8%増加しています。うのはな号では9.2%の増加、コンタ号で5.5%の減少、つういんコンタ号で15.9%の増加となっています。

■年度別輸送人員

(単位：人)

	輸送人員					
	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
うのはな号	2,869	4,790	5,464	4,816	4,682	5,115
コンタ号	7,420	7,517	6,782	5,720	6,808	6,431
つういんコンタ号	-	-	715	883	1,047	1,213
合計	10,289	12,307	12,961	11,419	12,537	12,759

資料：さくら市



② 1 便当たり輸送人員

令和 4（2022）年度の全乗合タクシーの合計の 1 便当たり輸送人員は、令和 3（2021）年度から 0.1 人上昇し 1.8 人となっています。

うのはな号については、令和 3（2021）年度から 0.2 人上昇して 2.3 人となり、コンタ号については、運行便数の増大の影響もあり、令和 3（2021）年度から 0.1 人減少し 2.2 人となっています。

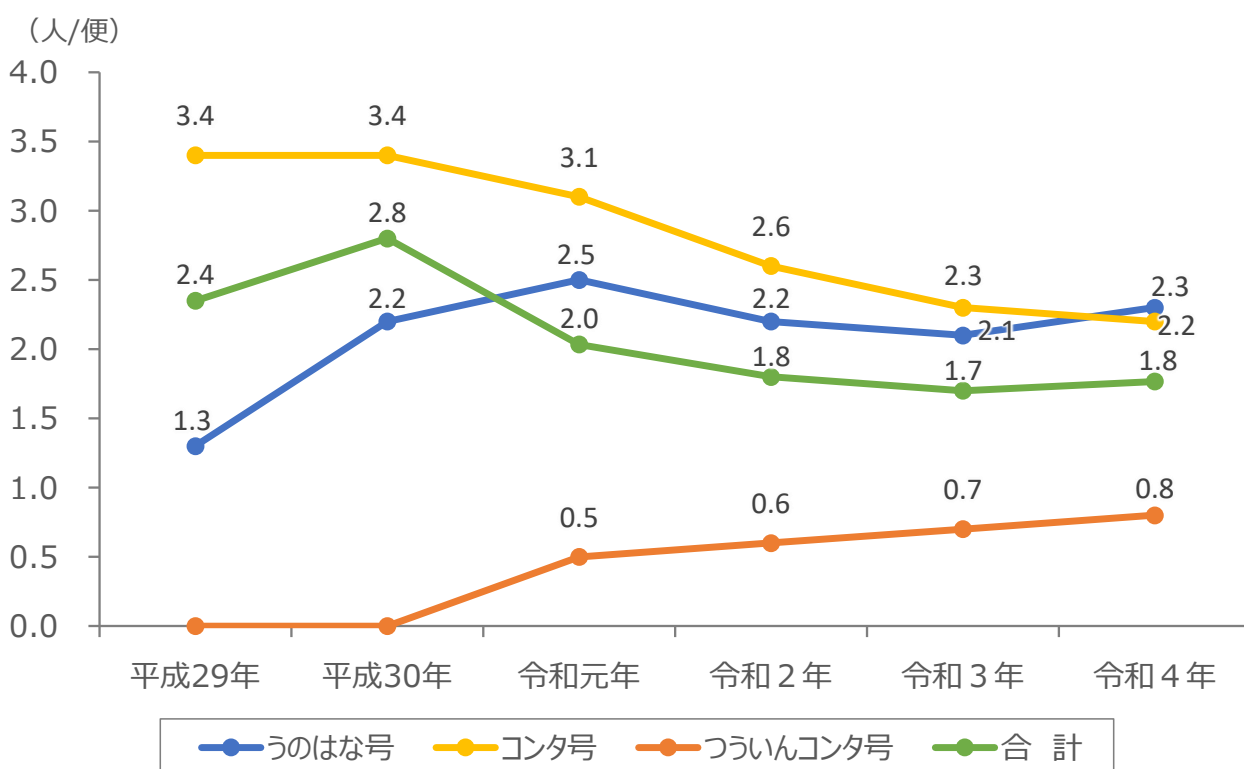
また、つういんコンタ号については、令和 3（2021）年度から 0.1 人増加し 0.8 人となっています。

■ 1 便当たり輸送人員

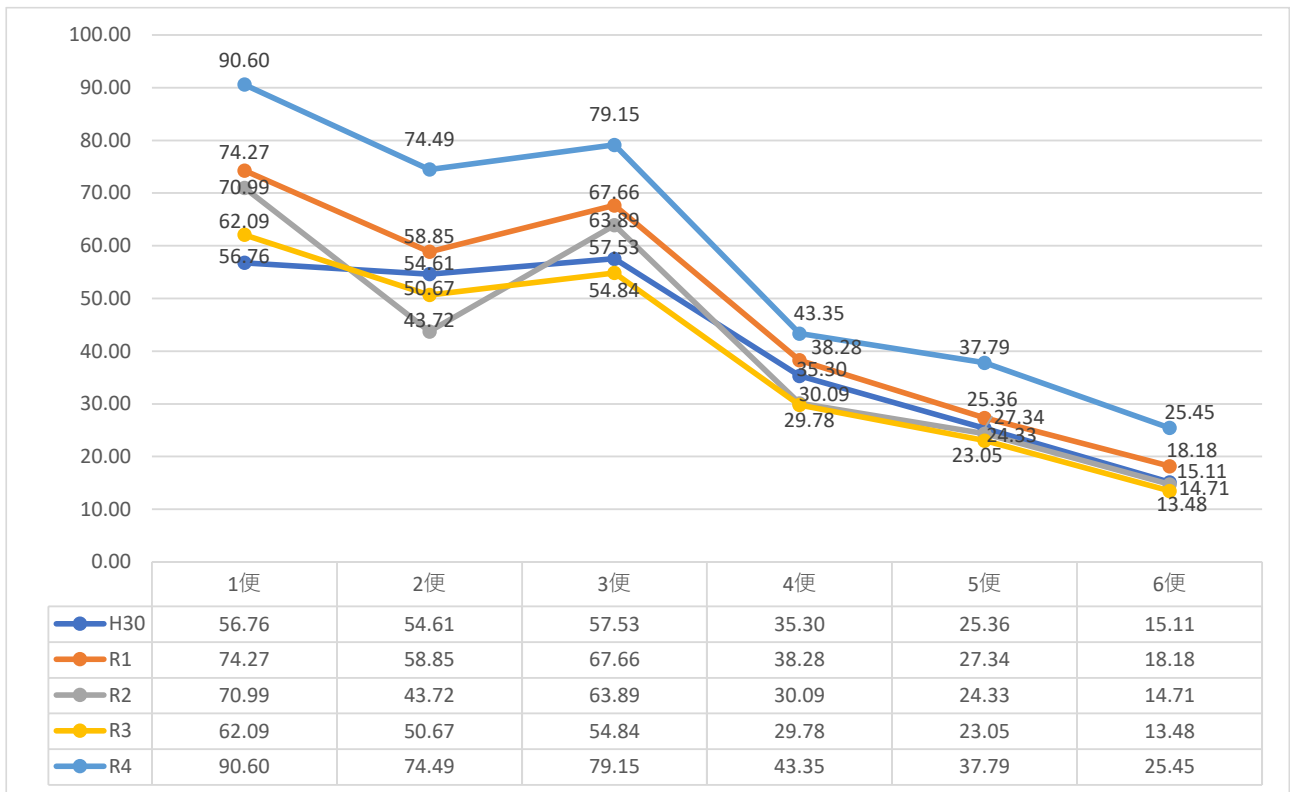
（単位：人/便）

	1日当たりの 運行便数	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減 (R04-R03)
うのはな号	6	1.3	2.2	2.5	2.2	2.1	2.3	0.2
コンタ号	6(8)	3.4	3.4	3.1	2.6	2.3	2.2	▲ 0.1
つういんコンタ号	4	-	-	0.5	0.6	0.7	0.8	0.1
合 計	10	2.4	2.8	2.0	1.8	1.7	1.8	0.1

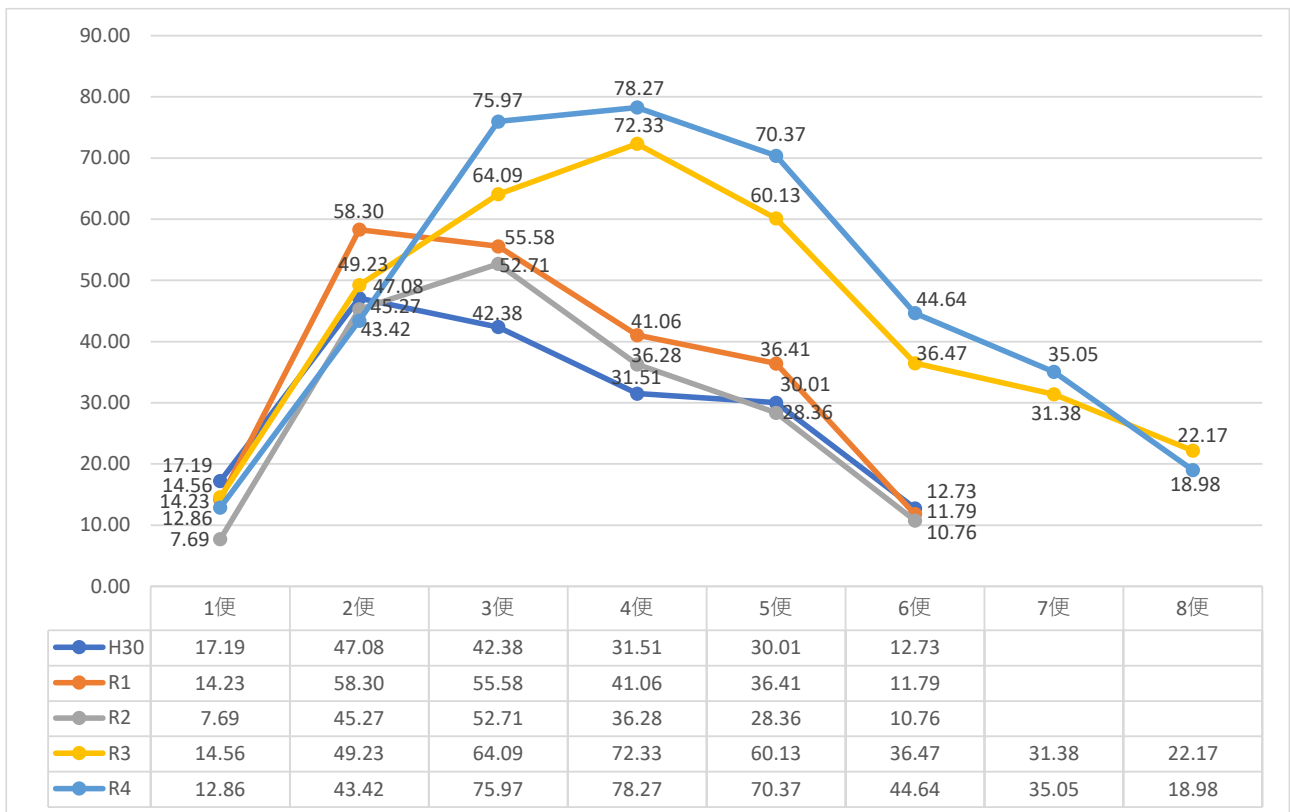
※コンタ号については、令和3年度より8便で運行



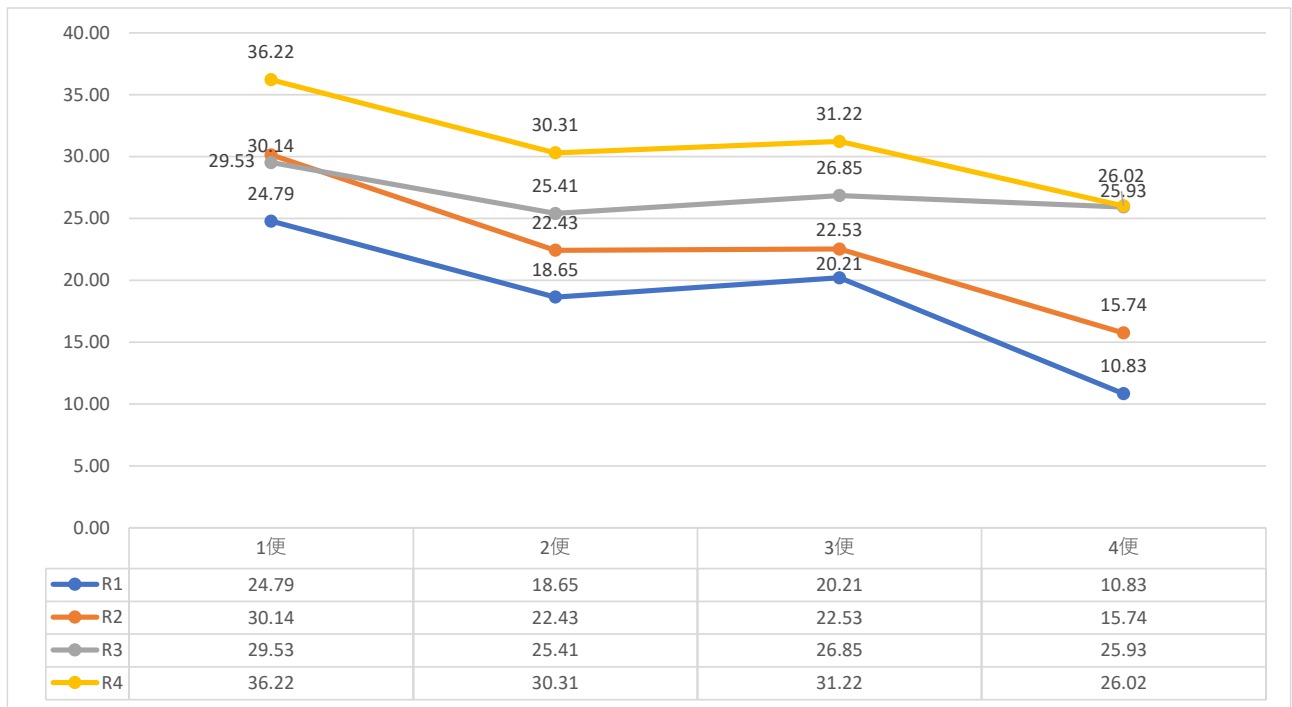
■ うのはな号の乗車率の推移(%)



■ コンタ号の乗車率の推移(%)



■つういんコンタ号の乗車率の推移(%)



(4) 一般タクシー事業

本市内における一般タクシーについては、氏家地区にて(有)誠タクシー、喜連川地区内にてさくらタクシー(有)の2社が営業しています。なお、この2社は前述のとおり、市内の乗合タクシーの運行事業者を担っており、一般タクシー運行と並行して運行しています。

■一般タクシー運行状況の概要（さくら市内に事業所を持つ事業者）

事業者名	従業員数	保有車両数
(有)誠タクシー	9人	7台
さくらタクシー(有)	6人	5台

(5) 福祉タクシー事業

福祉タクシーとは、障がい者等の運送に限定した許可を受けて行う運送のことです。本市内における福祉タクシーについては、市内に本社を置く(株)関東特殊が運行しています。福祉タクシーではリフトやスロープにより車いすごと乗車することができます。

(6) 交通サービスに係る福祉施策

本市の福祉施策として、在宅の方で、自力で自動車等の運転が困難で、かつ、通常の公共交通機関を利用することが困難な高齢者世帯及び障がい者の方を対象に、タクシー移動の助成を行う福祉タクシー事業を行っています。

■タクシー移動助成（福祉タクシー事業）の概要

対象者	①65歳以上の方のみで構成される市民税非課税世帯で、同一敷地内、隣接地に親族などが居住していない方 ②身体障害者手帳1級・2級、療育手帳A1・A2、精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている方
助成内容	○乗車料金500円分のタクシー利用券を交付 対象者①に該当し75歳以上の方 8枚/月 その他の対象の方 6枚/月
利用できる事業所	(有)誠タクシー、さくらタクシー(有)、(株)関東特殊 ※令和6年4月から隣接市町のタクシー事業者も追加予定

(7) スクールバス

本市内では、喜連川小学校への登下校のため、市を事業主体としたスクールバスを運行しています。スクールバスとしては、登下校する喜連川小学校の児童以外は利用できません。

ただし、スクールバスとして運行していない時間帯では、市内小中学校での社会科見学等のほか、市民団体等の研修に車両が有効活用されています。

■市内スクールバスの概要

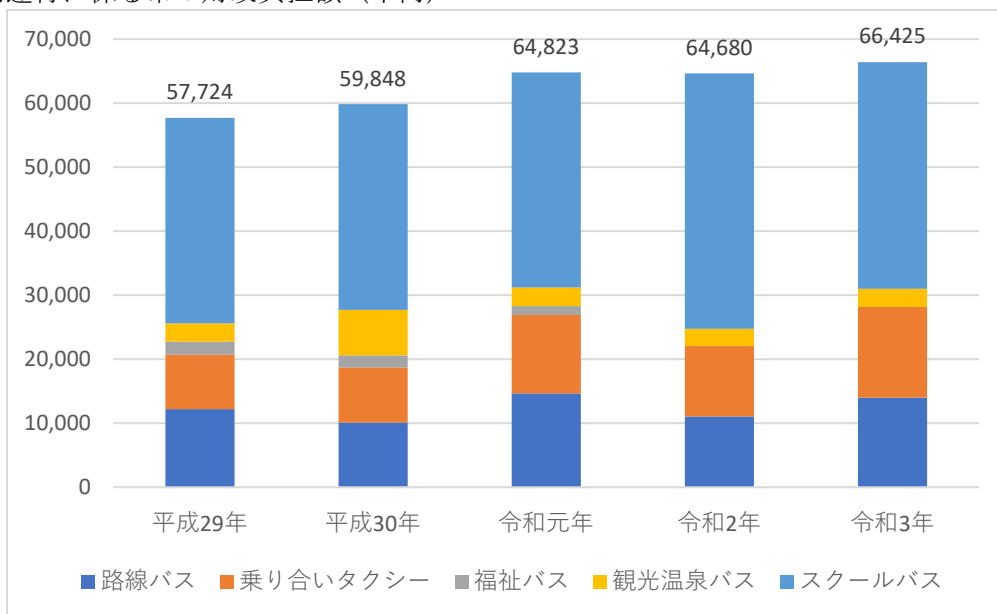
路線名	車両	停留所数	運行便数	運行時間帯 (登校時)	運行時間帯 (下校時)※
早乙女・葛城・小入線	小型車両 (定員 22 人)	7 箇所	登校時：1 便／日 下校時：5 便／日	7:24～8:00	13:30～16:29
鷲宿線		6 箇所	登校時：1 便／日 下校時：3 便／日	7:38～8:00	13:30～16:04
鷲宿・南和田線	大型車両 (定員 37 人)	8 箇所	登校時：1 便／日 下校時：3 便／日	7:28～8:00	13:30～16:25
河戸引田線		7 箇所	登校時：1 便／日 下校時：3 便／日	7:33～8:05	13:30～16:23
河戸新田線		7 箇所	登校時：1 便／日 下校時：3 便／日	7:20～8:05	13:30～16:26
鹿子畑線		7 箇所	登校時：1 便／日 下校時：3 便／日	7:31～8:00	13:30～16:09
穂積線		9 箇所	登校時：1 便／日 下校時：3 便／日	7:30～8:00	13:30～16:12

※下校時の運行時間帯は 1 便目の運行開始～5 便目の運行完了の時刻を掲載

(8) 運行に係る市の財政負担

路線バス、乗合タクシー、福祉バス、観光温泉バス、スクールバスの運行に対する市の財政負担の推移を以下に示しました。

■市内運行に係る市の財政負担額（千円）



2.3 上位計画における公共交通の位置づけ

さくら市地域公共交通計画は、「第2次さくら市総合計画後期基本計画」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。加えて、上位計画における取組みの方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理します。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
第2次さくら市総合計画後期基本計画	令和2(2020)年度
第2期さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2(2020)年度
さくら市都市計画マスタープラン	令和2(2020)年度

2.3.1 【上位計画】第2次さくら市総合計画後期基本計画

「第2次さくら市総合計画後期基本計画」は、本市のあるべき姿と進むべき方向性の基本的な指針として市民にまちづくりの長期的な展望を示すものであり、本市の最上位計画に位置付けられます。本計画は、中長期的な基本理念や方向性を示す「基本構想」、そこで定めた目標等を具体化するために、施策分野ごとの方向性を示す「基本計画」、その方向性の実現のための具体的取組みを示す「実施計画」にて構成されます。

令和3（2021）年度以降では、基本計画について見直しを行った「後期基本計画」が、現行の最上位計画として位置付けられています。

■第2次さくら市総合計画後期基本計画の概要

項目	内容																	
計画名	第2次さくら市総合計画後期基本計画																	
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度																	
まちづくりの体系・全体像（基本構想）	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ーさくら市での暮らしを楽しめるまちづくりー 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ー健康・里山・桜の小都市ー																	
まちづくりの方向性（基本構想）	<ul style="list-style-type: none"> ・自立した行財政の確立 ・まちづくりの基本は人づくり ・生き生きと生活を楽しむまちづくり ・活力と魅力にあふれるまちづくり ・環境にやさしいまちづくり ・人口減少社会への対応・取組み推進 																	
公共交通に関する内容（後期計画）	<p>V. 機能的で住みやすい安全な都市機能 V-1. 安全で快適な交通環境の充実</p> <p>【施策の基本方針】</p> <p>○前基本計画において、施策の指標「公共交通に満足している市民割合」の実績値が悪化しており、その向上が課題となっています。</p> <p>○さくら市の地域交通のランドデザインとして、令和元（2019）年度に策定したさくら市地域公共交通網形成計画に基づき、路線バス・デマンド交通^{※2}の改善を図ります。</p> <p>【成果指標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>位置付け</th> <th>指標名</th> <th>現況（2020年）</th> <th>目標（2025年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>重点分野</td> <td>公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に満足している市民の割合</td> <td>61.8%</td> <td>65.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【基本事業1】 <目指す姿> ○公共交通機関の確保 車を運転しない市民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。 <基本事業></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現況（2020年）</th> <th>目標（2025年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>買い物、通院等の交通手段がなく困っている市民の割合</td> <td>12.3%</td> <td>11.0%</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学に困っている、不便だと思う市民の割合</td> <td>23.6%</td> <td>20.0%</td> </tr> </tbody> </table>	位置付け	指標名	現況（2020年）	目標（2025年）	重点分野	公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に満足している市民の割合	61.8%	65.0%	指標名	現況（2020年）	目標（2025年）	買い物、通院等の交通手段がなく困っている市民の割合	12.3%	11.0%	通勤・通学に困っている、不便だと思う市民の割合	23.6%	20.0%
位置付け	指標名	現況（2020年）	目標（2025年）															
重点分野	公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に満足している市民の割合	61.8%	65.0%															
指標名	現況（2020年）	目標（2025年）																
買い物、通院等の交通手段がなく困っている市民の割合	12.3%	11.0%																
通勤・通学に困っている、不便だと思う市民の割合	23.6%	20.0%																

2.3.2 【上位計画】第2期さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、人口減少社会への対応と、市民が安心して暮らし、働き、子どもを産み育てることのできる、持続可能なまちの構築を目的として策定しています。

■第2期さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容								
計画名	第2期さくら市まち・ひと・しごと創生総合戦略								
策定年度	令和2（2020）年度								
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度								
基本目標	基本目標1：地域産業を活性化させ、安定したしごとを創出する 基本目標2：定住人口・交流人口を増やす 基本目標3：結婚・出産の希望をかなえ、子育てと教育の支援を充実させる 基本目標4：地域での確かな暮らしを確保する								
公共交通に関する内容	○基本目標4：地域での確かな暮らしを確保する 【方向性】 ・市内のどの地域に住んでいても気軽に病院、買い物等に行くことができるよう、公共交通の充実を図ります。 【KPI（重要業績評価指標）】 <table border="1" data-bbox="470 902 1326 1052"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現況 (2020年)</th> <th>目標 (2025年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に満足している市民の割合</td> <td>61.8%</td> <td>65.0%</td> </tr> </tbody> </table>			指標名	現況 (2020年)	目標 (2025年)	公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に満足している市民の割合	61.8%	65.0%
指標名	現況 (2020年)	目標 (2025年)							
公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に満足している市民の割合	61.8%	65.0%							

2.3.3 【関連計画】 さくら市都市計画マスタープラン

「さくら市都市計画マスタープラン」は、土地利用や道路、公園、といった施設の整備、自然環境の保全や景観形成等、目指すべき将来都市像やまちづくりの方向性を示す計画で、今後のまちづくりの基本方針となるものとして策定されました。

■ さくら市都市計画マスタープラン

項目	内容
計画名	さくら市都市計画マスタープラン
策定年度	令和 2 (2020) 年度
計画期間	令和 3 (2021) 年度～令和 22 (2040) 年度
将来都市像	<p>○将来都市像のテーマ：イメージ 次代へ花咲く“さくら”活力と魅力に栄える 自立・定住・交流 のまち ⇒①自立環境づくり ②定住環境づくり ③交流環境づくり</p> <p>○将来を見据えた都市づくりの視点 ①地域産業の中心となる産業基盤の形成 ②活発な都市活動や人々の交流を支える諸機能が集積する都市環境の形成 ③地域連携を支える交通網の形成 ④多様に居住ニーズに対応した定住環境の形成 ⑤コンパクトシティの形成 ⑥災害に強い都市構造の形成 ⑦豊かな自然と共生環境づくり ⑧さくら市の個性や魅力の創出</p> <p>《 図：将来都市構造 》</p> <p>The map illustrates the future urban structure of Sakura City, showing various zones, axes, and landmarks. It includes a legend with the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> 【拠点】 (Nodes): <ul style="list-style-type: none"> 活動中心拠点 (Activity Center Node) 生活交流拠点 (Life Exchange Node) 産業拠点 (Industrial Node) スポーツ・文化・レクリエーション拠点 (Sports, Culture, Recreation Node) 【ゾーン】 (Zones): <ul style="list-style-type: none"> 市街地ゾーン (Urban Zone) 工業ゾーン (Industrial Zone) 自然共生ゾーン (Nature Coexistence Zone) 田園共生ゾーン (Rural Coexistence Zone) 【軸】 (Axes): <ul style="list-style-type: none"> 広域幹線軸 (Regional Main Axis) 主要な幹線軸 (Main Main Axis) 交流シボル軸 (Exchange Symbol Axis) 水辺の環境軸 (Waterfront Environment Axis) 【エリア】 (Areas): <ul style="list-style-type: none"> 活力創出エリア (Vitality Creation Area) ゆとりとろうるおいの居住エリア (Comfortable Living Area) 住宅立地の許容・検討エリア (Residential Acceptance/Consideration Area) 開発の検討エリア (Development Consideration Area)

公共交通に関する内容	<p>○将来を見据えた都市づくりの拠点</p> <p>②活発な都市活動や人々の交流を支える諸機能が集積する都市環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な軸（主要な道路の軸、公共交通の軸）の連携による各種拠点等の一体化 <p>○重点プロジェクト</p> <p>□活力創造プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークの充実・強化 <p>⇒公共交通機関の利用環境の充実（JR氏家駅・JR蒲須坂駅・路線バス等）</p> <p>○全体構想</p> <p>2. 交通体系整備の基本方針</p> <p>(2) 公共交通体制整備の方針</p> <p>①公共交通網の形成</p> <p>市民生活を支え、より快適に暮らし続けるため、通勤、通学、買い物、通院等の生活交通需要への対応、市街地の活性化や観光の振興へ寄与する公共交通網を形成し、安定的に運行が継続していけるよう努めます。</p> <p>②鉄道</p> <p>J R 氏家駅及び J R 蒲須坂駅周辺においては、アクセス路や駐車場・駐輪場の確保、バリアフリー化の促進等に努め、交通結節点としての利用環境の充実に努めます。</p> <p>③バス</p> <p>周辺市町との連絡性や両市街地（氏家・喜連川）間の容易な移動性を確保するため、幹線的なバス交通の機能維持やバリアフリー化の推進等による利用環境の向上に努めます。</p> <p>④乗合タクシー（デマンド交通）</p> <p>高齢化への対応や、集落地及び市街地遠方部における生活利便の確保を図るため、氏家地区および喜連川地区でそれぞれ運行する乗合タクシーの効率的・効果的な運行に努めます。</p>
------------	--

2.4 公共交通ニーズ等の把握

2.4.1 市民アンケート

(1) 調査目的

市民の日常生活における移動実態（属性別、地域別、目的別にどこに移動しているのか）や公共交通の利用状況、公共交通に対するニーズ（どのような公共交通を求めているのか）を調査し、現在の本市の地域公共交通の問題点・課題等を把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするためにアンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

16歳以上の市民を対象に、2,000人を受作為抽出して、アンケート用紙の郵送配布及び郵送回収の方法により、令和4（2022）年12月に実施しました。

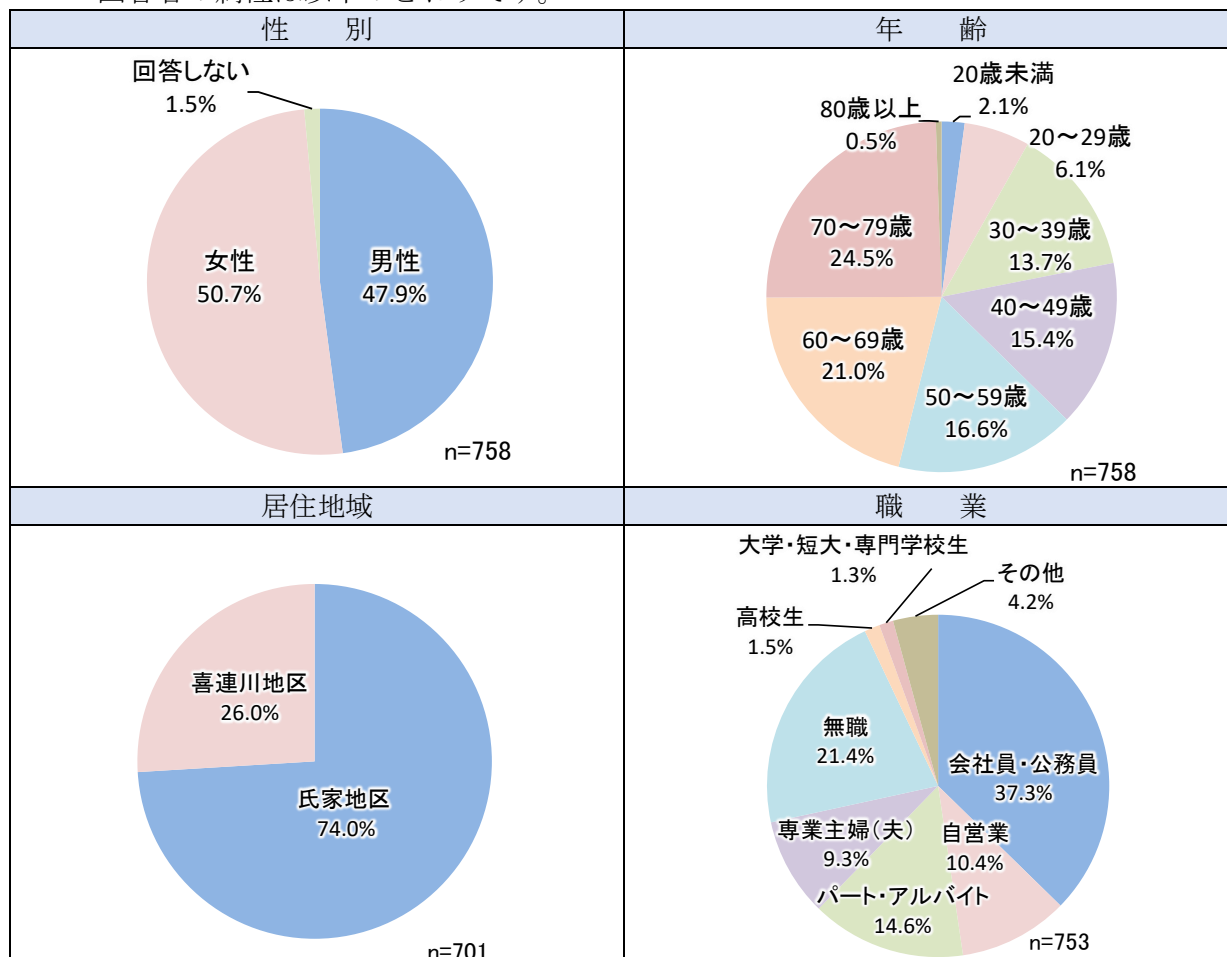
(3) 調査回収結果

配布枚数	2,000枚
回収数	759票
無効票	0票
有効回収数	0票
有効回収率	38.0%

(4) 主な調査結果（無回答は除外して集計）

1) 属性

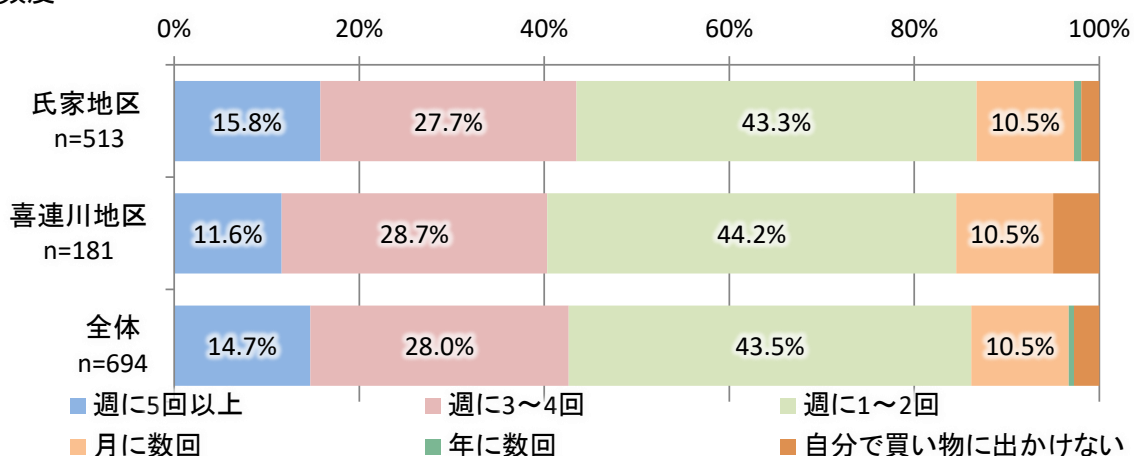
回答者の属性は以下のとおりです。



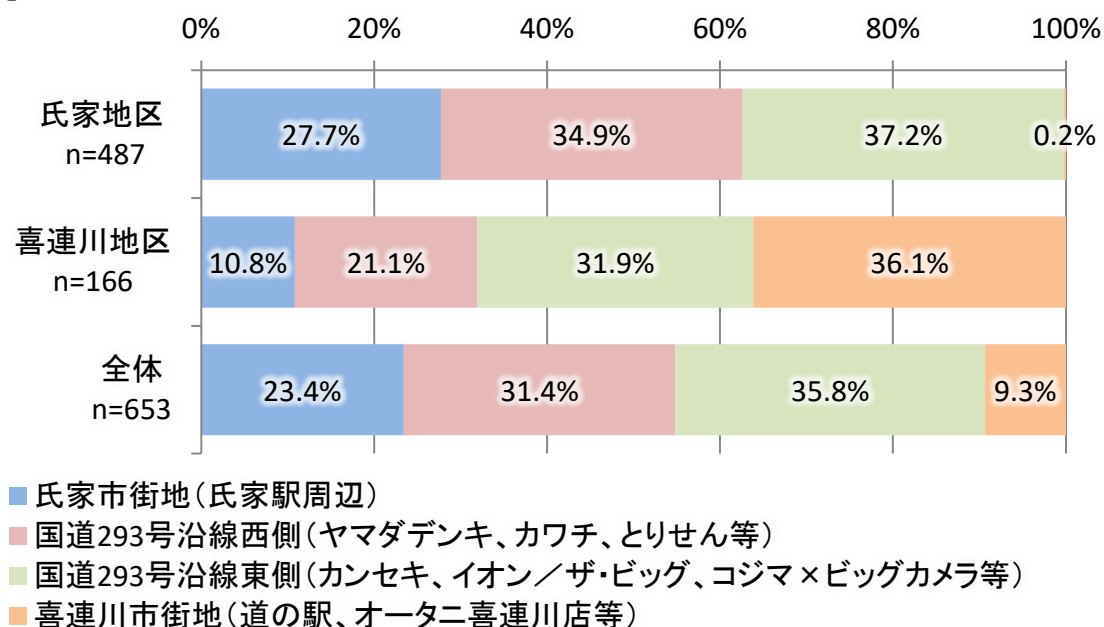
2) 日常の買い物に係る移動の傾向について

全体的に、週に1～2回程度の頻度が多く、一度の移動である程度まとめて買い物をを行うケースが多いと考えられます。また、移動範囲としては居住地のエリアが中心ながら、イオンタウンさくらをはじめとする国道293号線沿いへと足を延ばすケースも多くみられます。

■移動頻度



■主な行先



■よく利用する施設

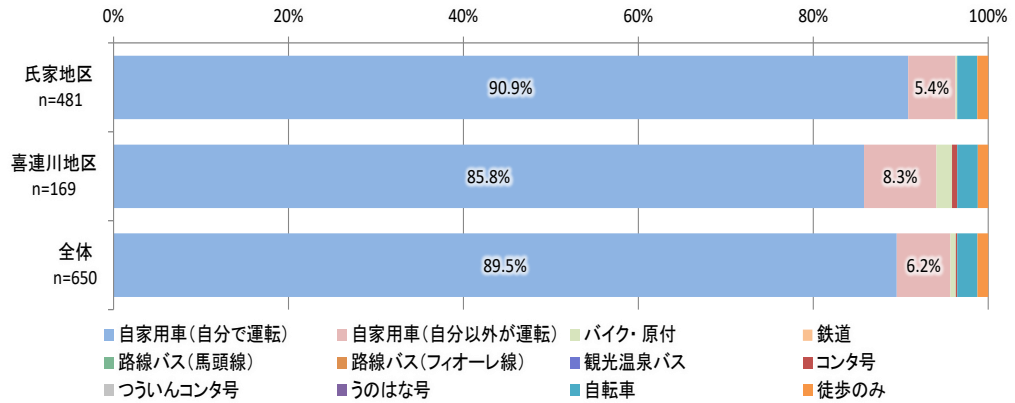
	日常の買い物でよく利用するお店									合計
	フードアシスオータニ氏家店	ヨークベニマル氏家店	とりせん氏家店	ベイシアさくら氏家店	フードマーケットオータニ喜連川店	業務スーパー氏家店	イオンタウンさくら(ザ・ビッグエクストラ)	その他市内の店舗	その他市外の店舗	
氏家地区 n=500	97	252	166	237	12	56	268	116	45	1,249
喜連川地区 n=171	14	39	38	26	84	18	85	41	29	374
全体 n=671	111	291	204	263	96	74	353	157	74	1,623

氏家地区 n=500	19.4%	50.4%	33.2%	47.4%	2.4%	11.2%	53.6%	23.2%	9.0%	249.8%
喜連川地区 n=171	8.2%	22.8%	22.2%	15.2%	49.1%	10.5%	49.7%	24.0%	17.0%	218.7%
全体 n=671	16.5%	43.4%	30.4%	39.2%	14.3%	11.0%	52.6%	23.4%	11.0%	241.9%

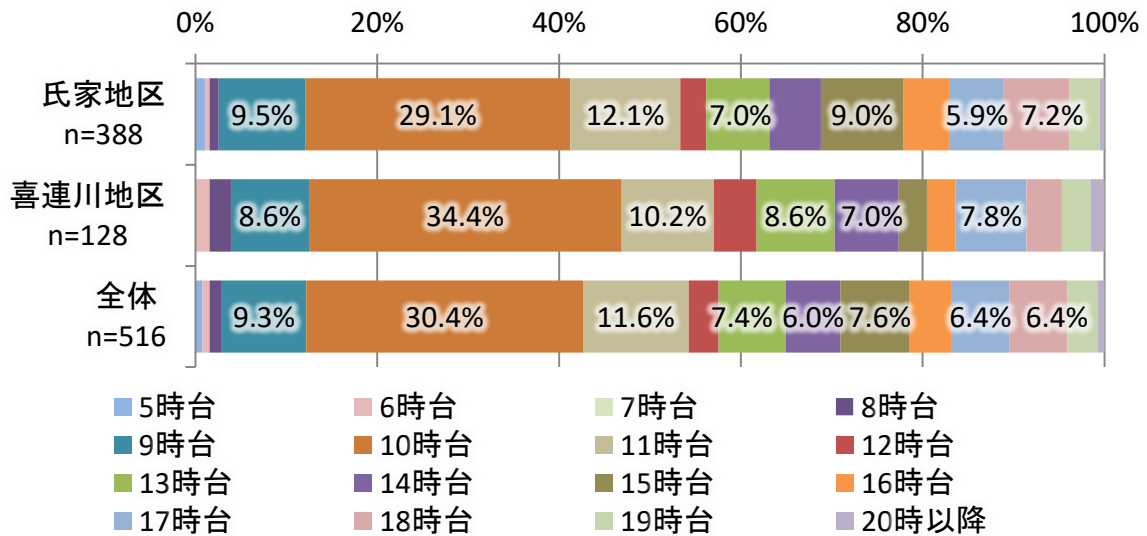
移動の際は大半の人が自家用車を使用しています。

日常の買い物に係る移動では、往路は 10 時台前後、復路は 12 時台前後が最も多くなっており、午前中の時間帯を中心とした移動が多くなっています。

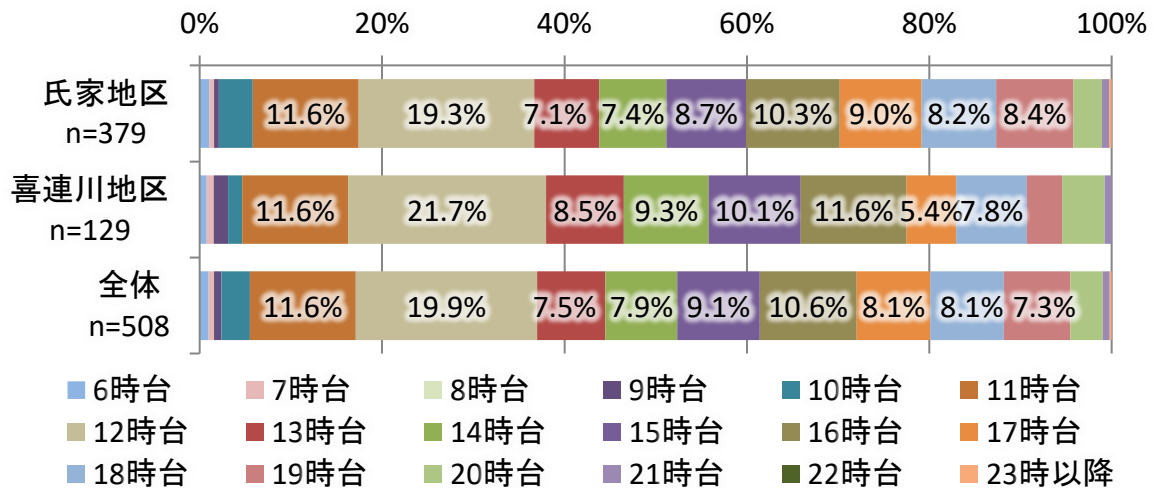
■主な移動手段



■移動時間帯（往路）



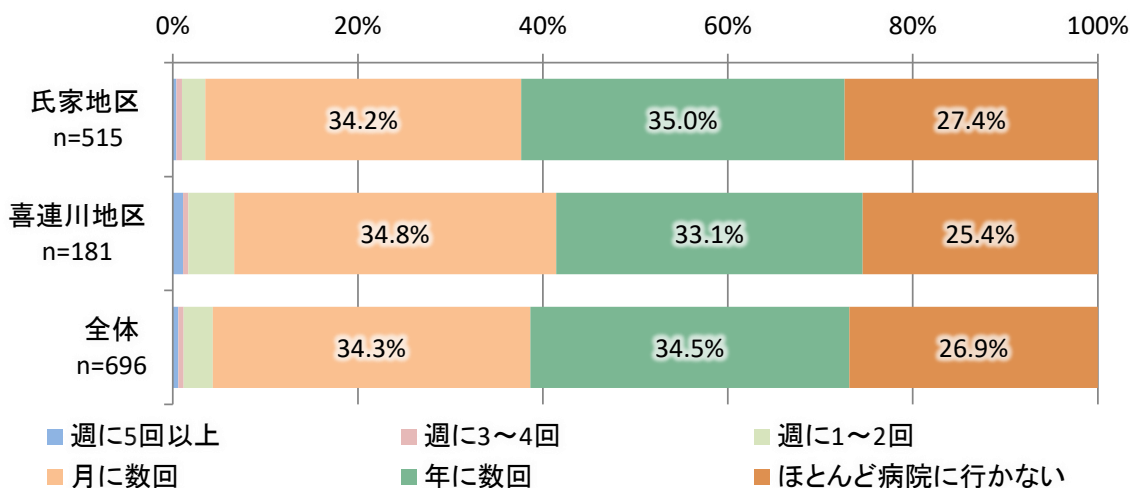
■移動時間帯（復路）



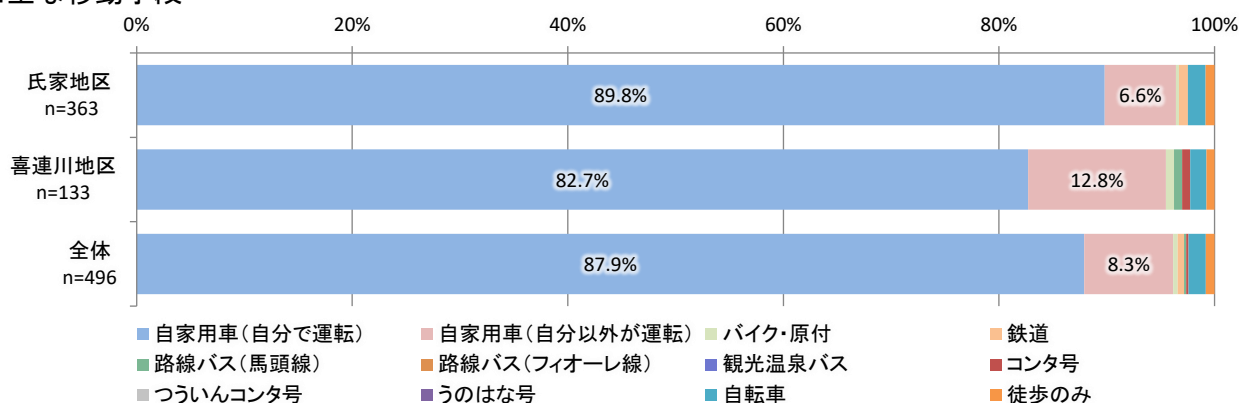
3) 医療機関への通院に係る移動の傾向について

全体的に、隔週または隔月でのみ出かける人が多く、移動の際は自家用車を用いる人がほとんどでした。利用する施設については、地域の医療機関が中心になっていると考えられます。

■移動頻度



■主な移動手段



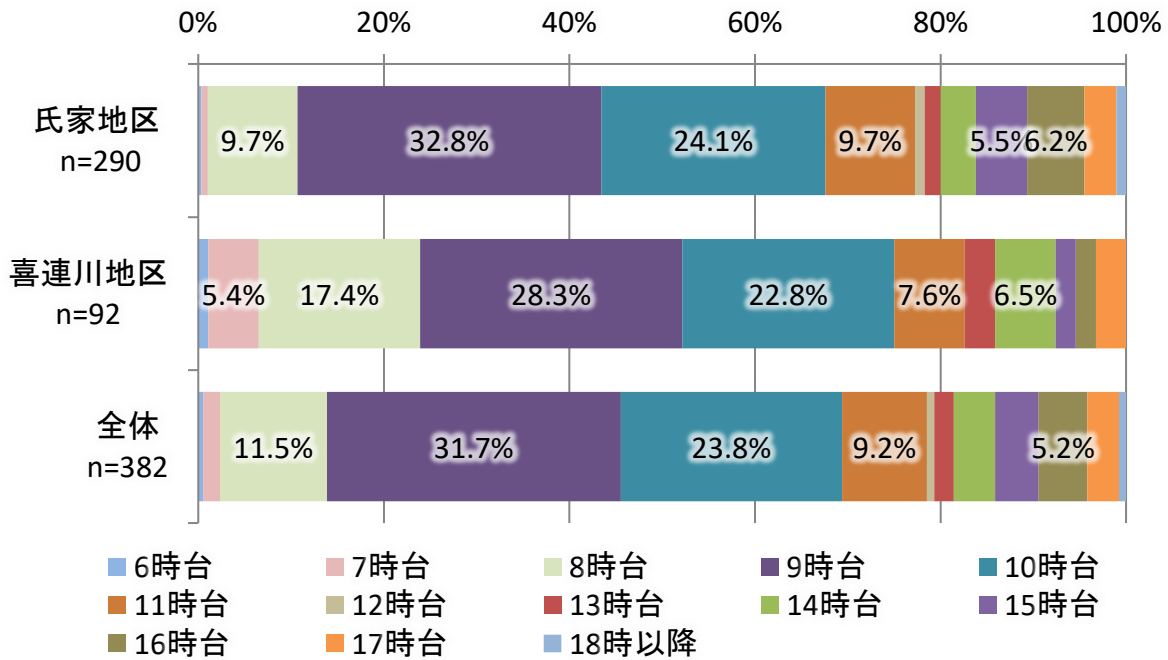
■よく利用する施設

	通院でよく利用する病院			合計
	黒須病院	その他市内の医療施設	その他市外地域の医療施設	
氏家地区 n=320	56	211	119	386
喜連川地区 n=121	22	65	61	148
全体 n=441	78	276	180	534

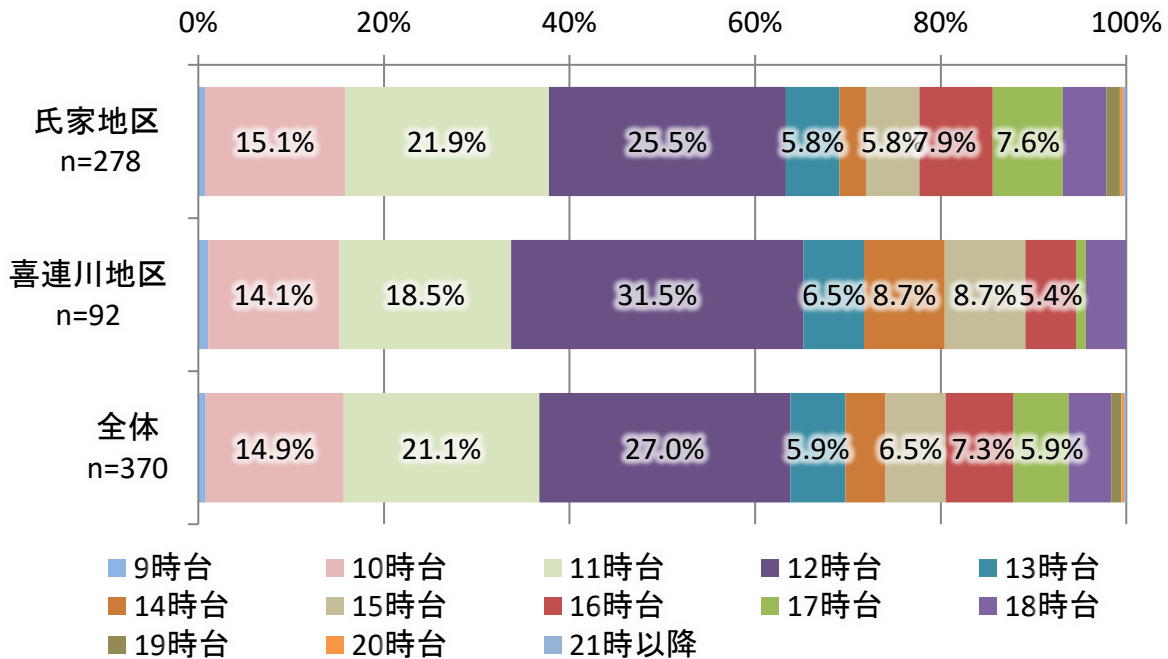
氏家地区 n=320	17.5%	65.9%	37.2%	120.6%
喜連川地区 n=121	18.2%	53.7%	50.4%	122.3%
全体 n=441	17.7%	62.6%	40.8%	121.1%

通院に係る移動では、往路は9～10時台、復路は11～12時台が多くなっており、午前中の時間帯を中心とした移動が多くなっています。

■移動時間帯（往路）



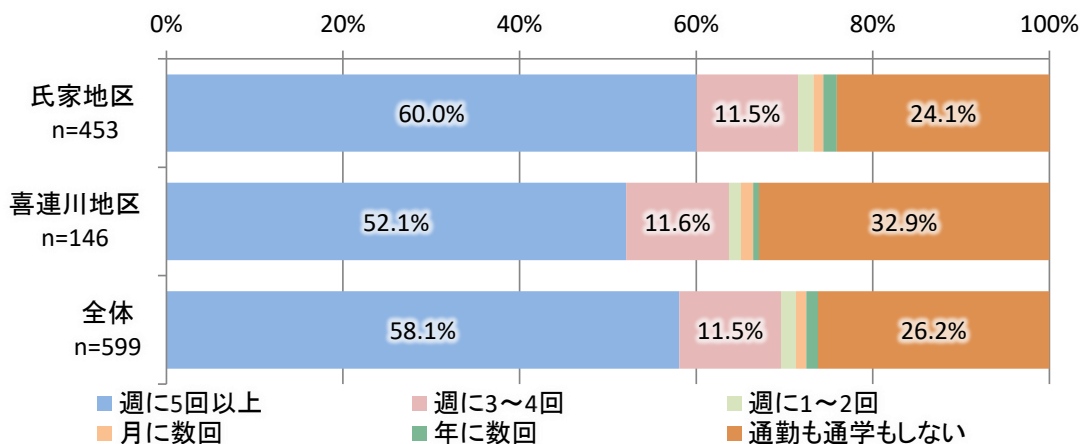
■移動時間帯（復路）



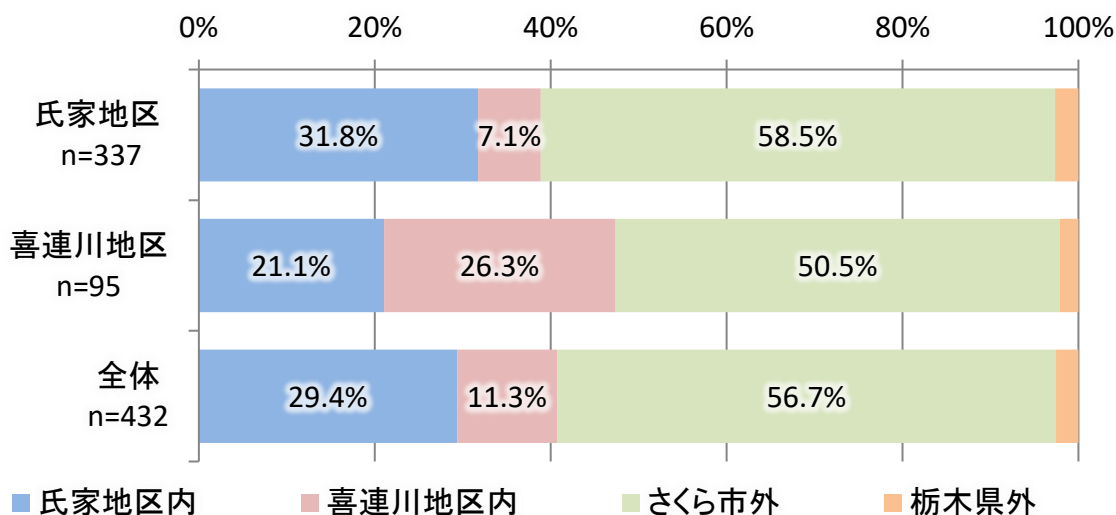
4) 通勤・通学に係る移動の傾向について

全体的に6割程度の人が通勤・通学での外出を行っており、約半数が本市外へ移動しています。移動手段では、自家用車での移動がほとんどとなっています。

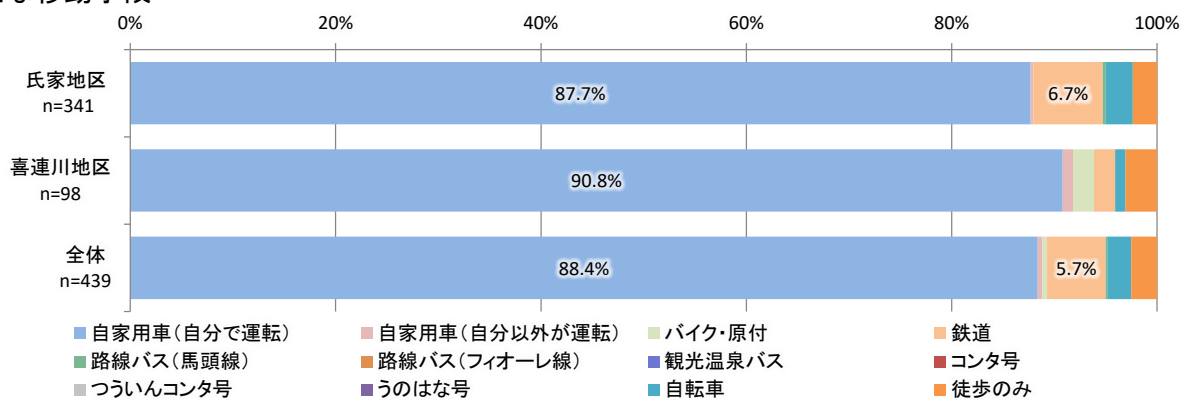
■移動頻度



■主な先行

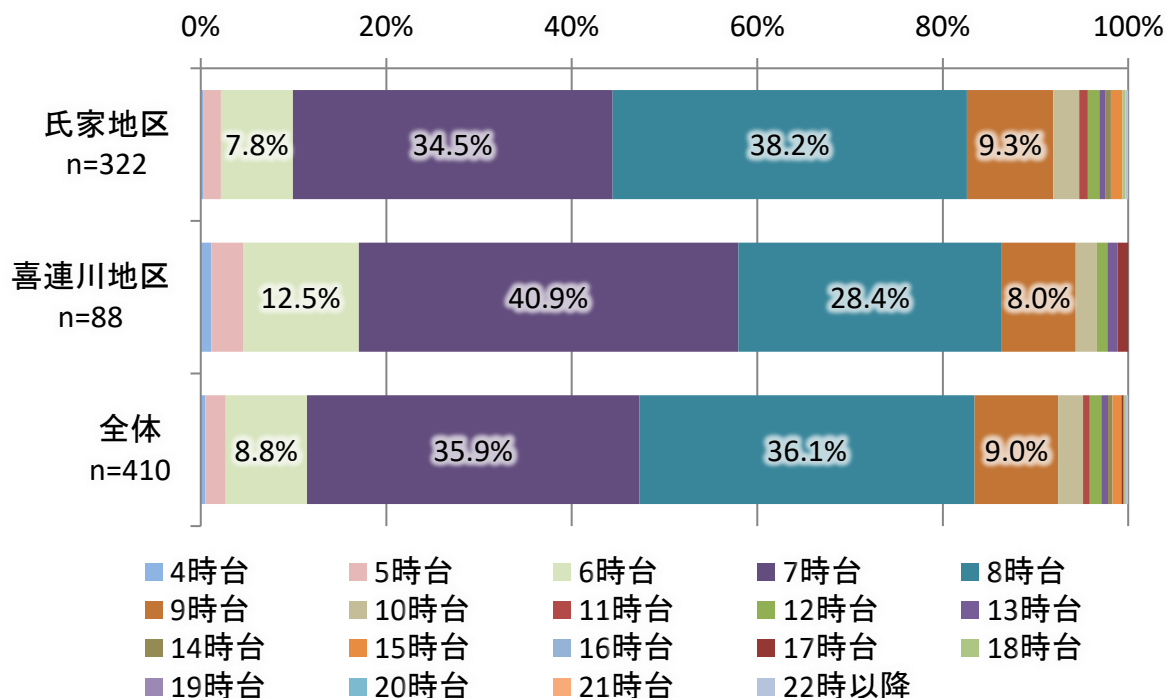


■主な移動手段

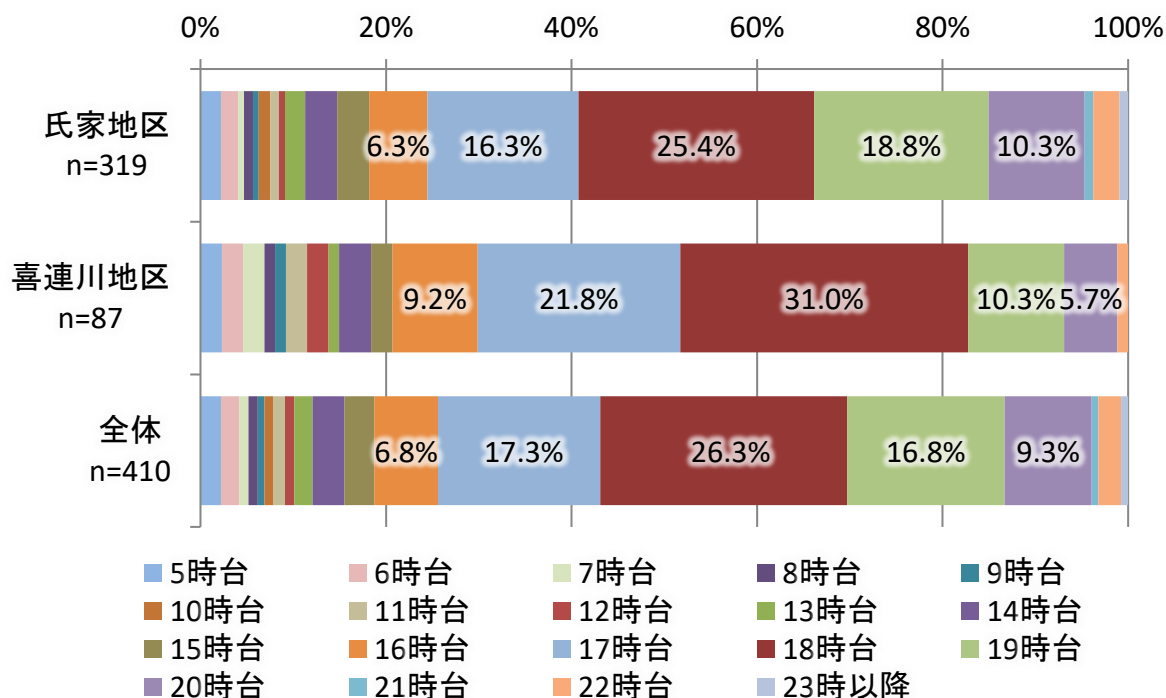


通勤・通学に係る移動では、往路はおよそ 7～8 時台、復路は 17～19 時台がピークとなっており、一般的な始業時間を踏まえると、1 時間以内で移動するケースが多いと考えられます。

■移動時間帯（往路）



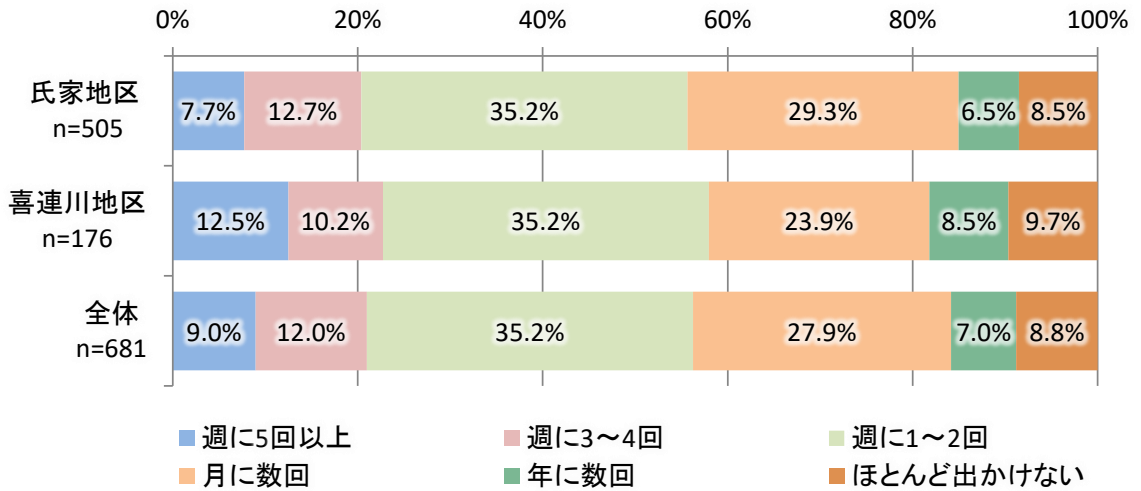
■移動時間帯（復路）



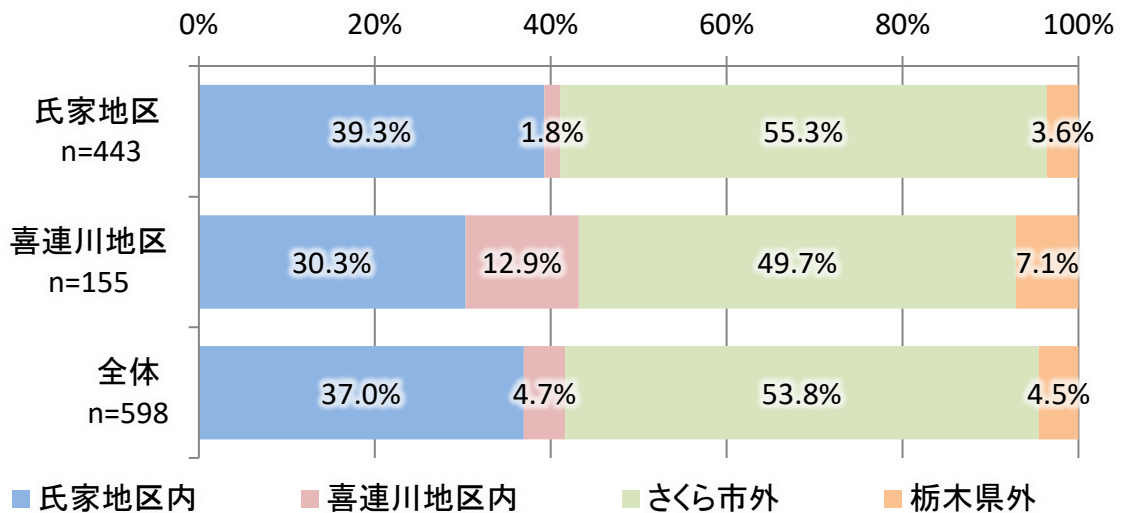
5) その他の外出に係る移動の傾向について

主に隔週～週1回で外出する人が多く、行先としては市外が半数を占めますが、氏家地区への外出も多くなっています。また、よく利用する施設については飲食店・ショッピングモールが比較的多いです。

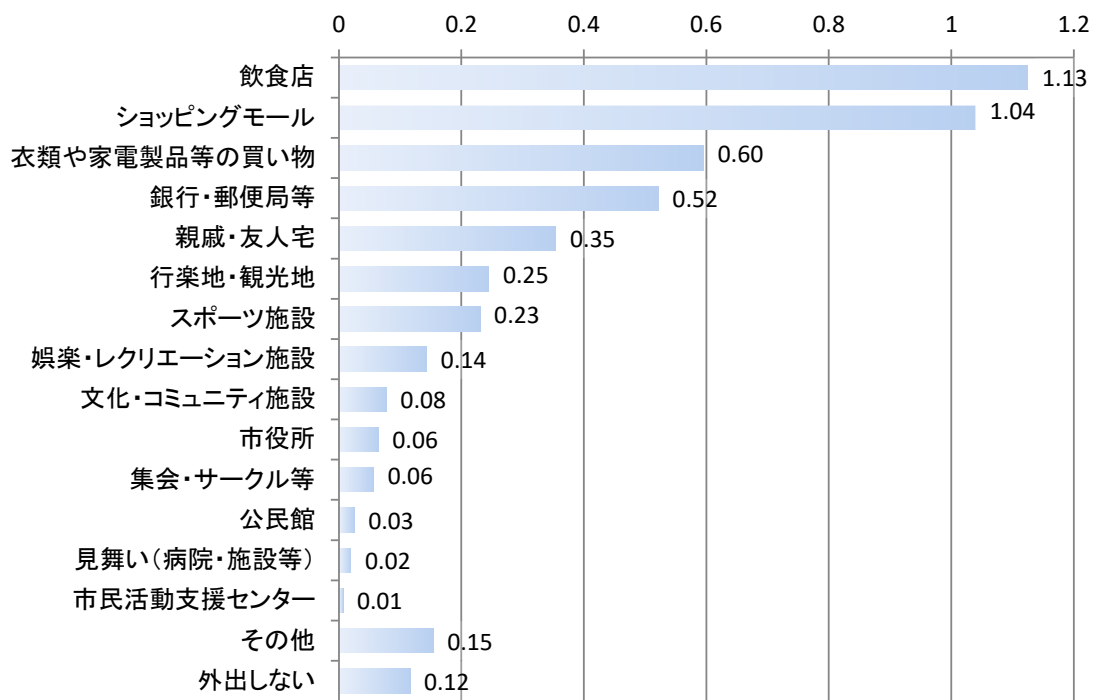
■移動頻度



■主な行先

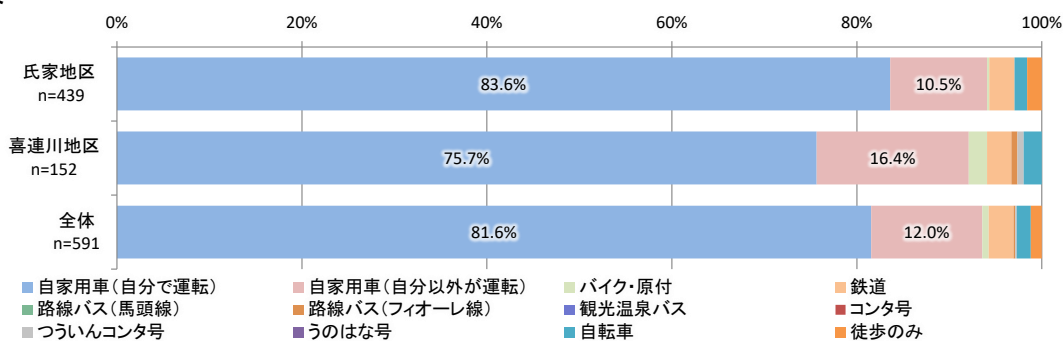


■よく利用する施設（最も/2番目に/3番目に利用する施設についての回答を、重み付けにより点数化したもの）

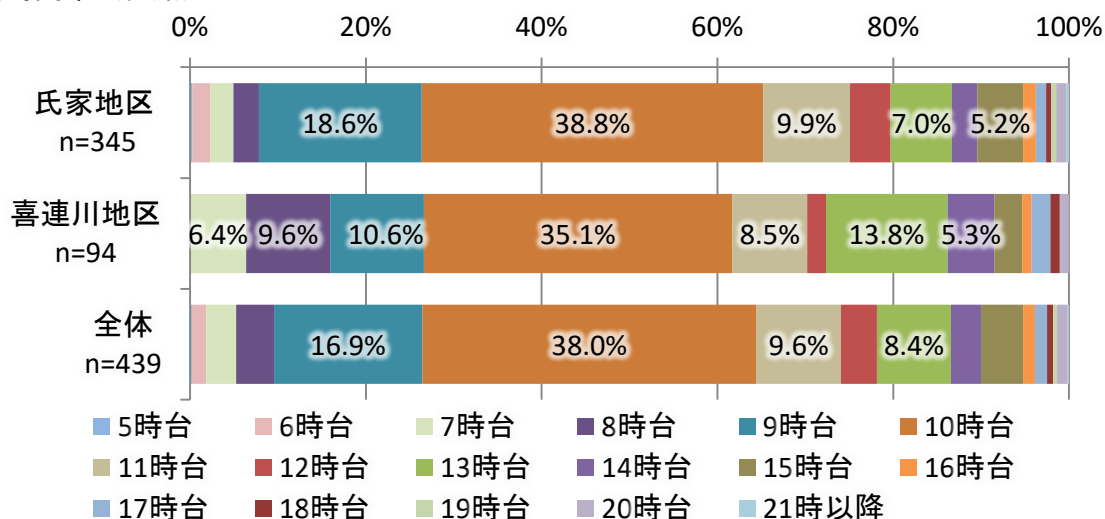


その他の外出での移動では、主に自家用車を利用する人が大半を占めています。また、時間帯について、往路はおよそ9~10時台、復路は16時台を中心に、日中の時間帯に集中しています。19時以降での移動はいずれも1割未満となっており、基本的には日中の時間帯に移動が生じている様子が伺えます。

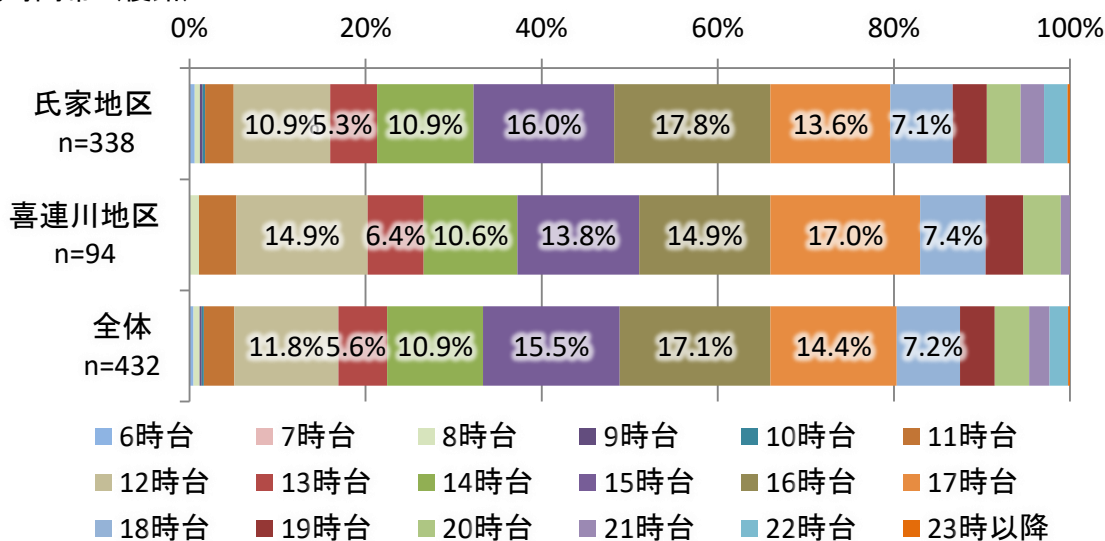
■主な移動手段



■移動時間帯 (往路)



■移動時間帯 (復路)

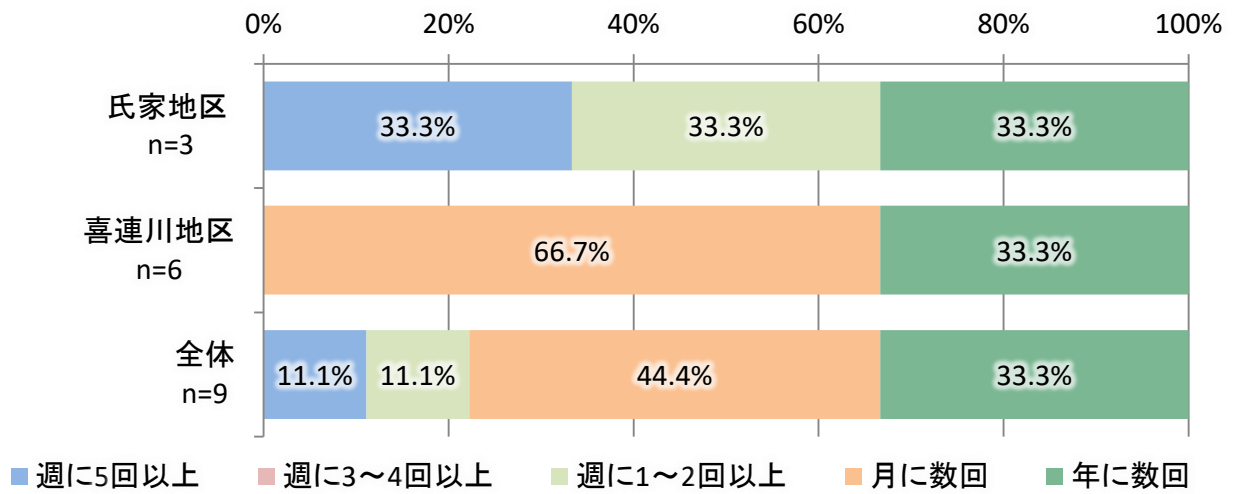


6) 公共交通の利用について

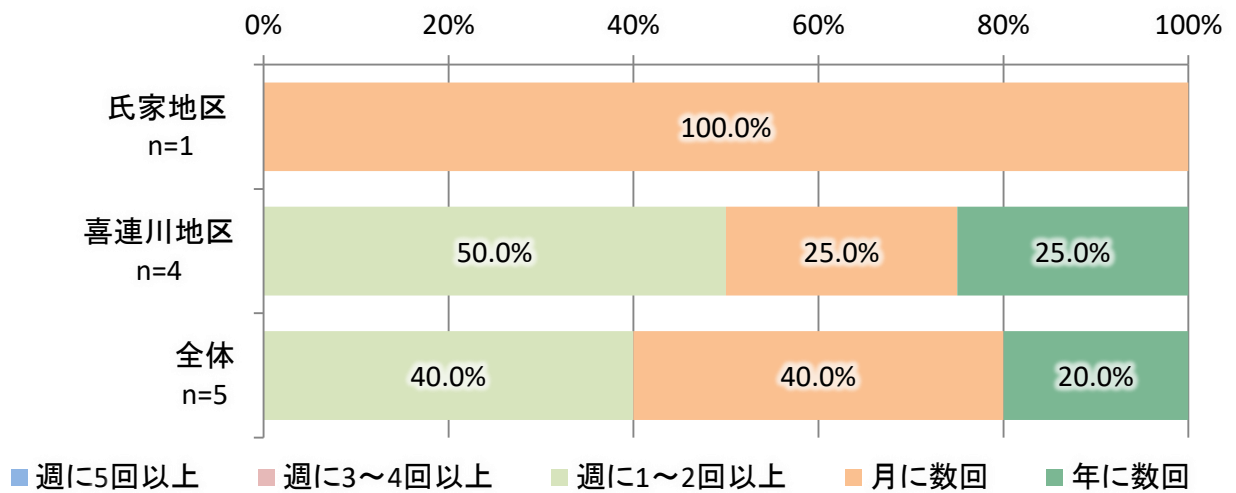
① 直近（30日以内）に関する利用について

路線バス、乗合タクシー共に隔週以下での利用に留まっている人が最も多くなっています。

■ 最寄りのバス停留所の利用頻度



■ 乗合タクシーの利用頻度

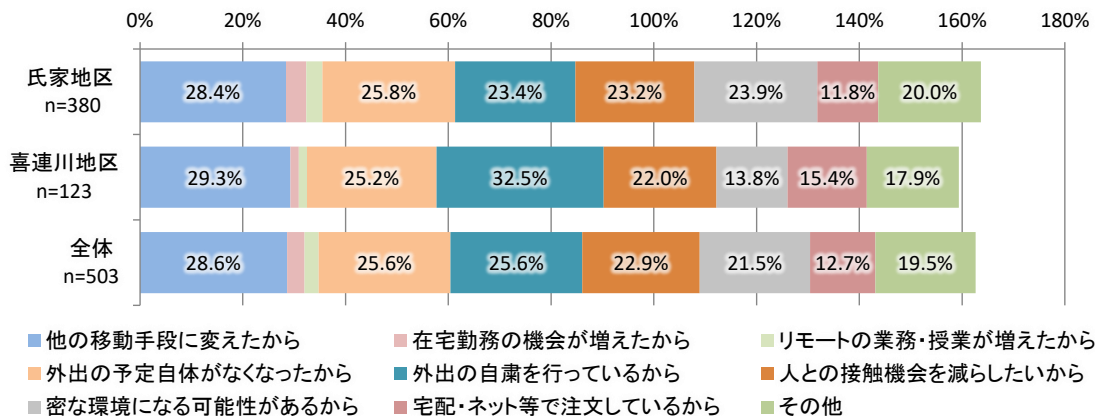


② 昨今での公共交通利用の変化について

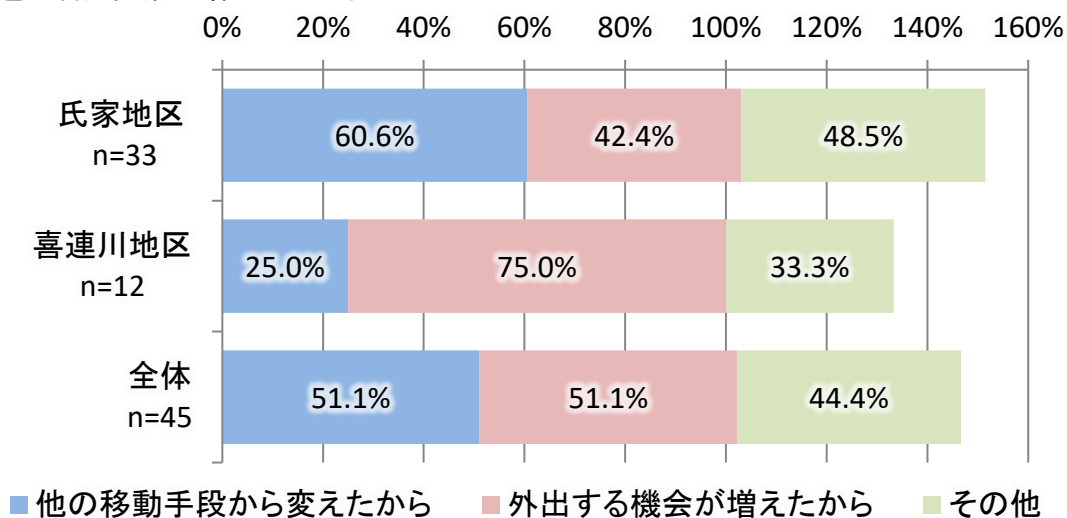
公共交通の利用頻度について、在宅勤務の普及や、コロナ禍による外出自粛等による利用回数の減少が多くみられますが、併せて他の移動手段に転換したために減少したと回答する人も3割程度みられます。

また、利用頻度が増えた人については、喜連川地区を中心に、外出する機会の増加を理由として挙げる人が一定数みられます。

■公共交通の利用回数が減少した理由



■公共交通の利用回数が増加した理由



③ 市内の公共交通を利用しない理由について

公共交通を利用していない人について、路線バス・乗合タクシーともに、自家用車よりも所要時間がかかる点を理由とする人が多くなっています。路線バスに関しては、バス停が近くにないことや、複数の目的地の経路に適していないこと等も多くなっています。

■路線バスを利用していない理由

	路線バスを利用していない理由									合計
	自家用車よりも時間がかかるから	バス停が近くにないから	運賃が高いから	1回の外出で複数の目的地を回ることができないから	利用したい時間帯に運行していないから	乗降時や車両内に段差があり、安全に移動できないから	新型コロナウイルスの影響で、外出頻度が減ったから	新型コロナウイルス感染拡大を避けるため、公共交通を	その他	
氏家地区 n=486	333	231	94	174	151	6	42	79	96	1206
喜連川地区 n=165	114	56	51	61	70	5	6	20	26	409
無回答 n=	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
全体 n=651	447	287	145	235	221	11	48	99	122	1615

氏家地区 n=486	68.5%	47.5%	19.3%	35.8%	31.1%	1.2%	8.6%	16.3%	19.8%	248.1%
喜連川地区 n=165	69.1%	33.9%	30.9%	37.0%	42.4%	3.0%	3.6%	12.1%	15.8%	247.9%
全体 n=651	68.7%	44.1%	22.3%	36.1%	33.9%	1.7%	7.4%	15.2%	18.7%	248.1%

■乗合タクシーを利用していない理由

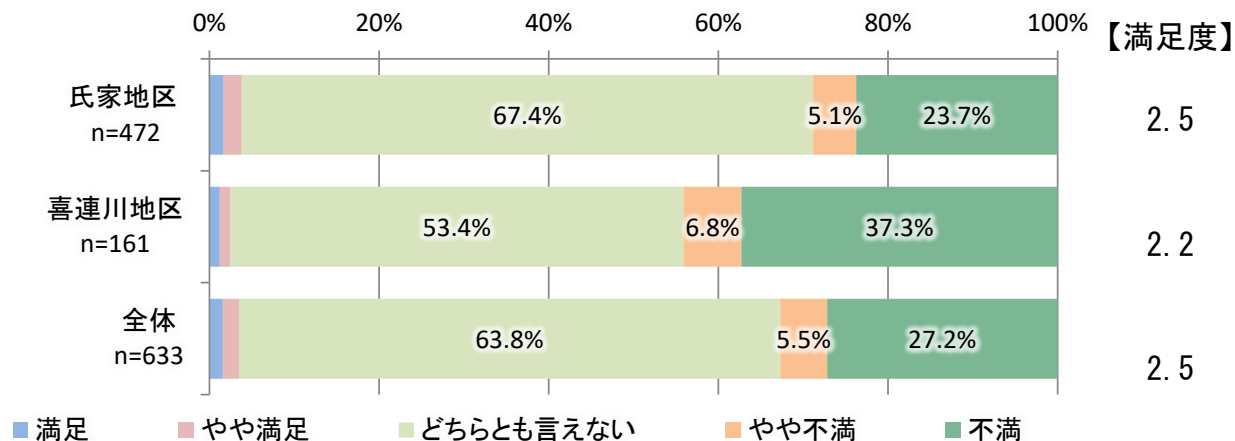
	乗合タクシーを利用していない理由									合計
	自家用車よりも時間がかかるから	利用したい場所に行けないから	運賃が高いから	1回の外出で複数の目的地を回ることができないから	利用したい時間帯に運行していないから	乗降時や車両内に段差があり、安全に移動できないから	新型コロナウイルスの影響で、外出頻度が減ったから	新型コロナウイルス感染拡大を避けるため、公共交通を	その他	
氏家地区 n=469	253	93	153	123	70	3	25	63	113	896
喜連川地区 n=152	98	46	47	56	34	2	8	15	30	336
無回答 n=	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
全体 n=621	351	139	200	179	104	5	33	78	143	1232

氏家地区 n=469	53.9%	19.8%	32.6%	26.2%	14.9%	0.6%	5.3%	13.4%	24.1%	191.0%
喜連川地区 n=152	64.5%	30.3%	30.9%	36.8%	22.4%	1.3%	5.3%	9.9%	19.7%	221.1%
全体 n=621	56.5%	22.4%	32.2%	28.8%	16.7%	0.8%	5.3%	12.6%	23.0%	198.4%

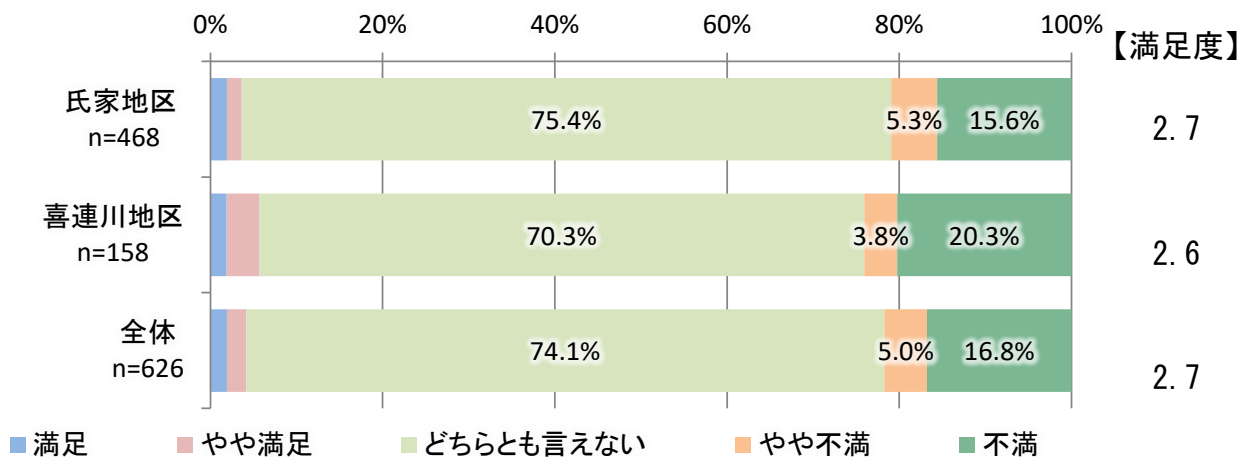
7) 公共交通の満足度について

路線バス、乗合タクシー共に、不満寄りの回答が多い傾向がみられます。特に、喜連川地区における路線バスの満足度は2.2と低くなっています。また、路線バスの満足度と比較すると、乗合タクシーの満足度が高くなっています。

■路線バスに関する満足度



■乗合タクシーに関する満足度



※【満足度】：満足＝5点、やや満足＝4点、どちらとも言えない＝3点、やや不満＝2点、不満＝1点と設定し、重み付けにて算出
3.0以上なら満足寄り、3.0未満なら不満寄りの回答が多くみられる。

8) 公共交通に関する不満や改善点

① 路線バス

全体的に、バス停までの移動についての不満が多くみられます。地区別ではその他に、喜連川地区にて日中の便が少ない点を挙げる人が多い。

■ 路線バスについての不満や改善点

	路線バスについて満足していない点や、不満はないが改善した方がいいと思う点															合計
	バス停までの移動が大変	目的地までのバスがない	朝の便が少ない	日中の便が少ない	夜の便が少ない	運行開始時間が遅い	運行終了時間が早い	時間通りにバスがこない	車両の乗降がしにくい	運賃が高い	鉄道のダイヤと合わない	運行情報を調べにくい	バス停にベンチや上屋がない	特になし	分からない	
氏家地区 n=476	164	115	53	84	53	13	44	16	5	44	24	69	36	78	166	964
喜連川地区 n=158	55	39	33	67	33	7	23	12	1	44	16	23	14	24	22	413
全体 n=634	219	154	86	151	86	20	67	28	6	88	40	92	50	102	188	1,377
氏家地区 n=476	34.5%	24.2%	11.1%	17.6%	11.1%	2.7%	9.2%	3.4%	1.1%	9.2%	5.0%	14.5%	7.6%	16.4%	34.9%	202.5%
喜連川地区 n=158	34.8%	24.7%	20.9%	42.4%	20.9%	4.4%	14.6%	7.6%	0.6%	27.8%	10.1%	14.6%	8.9%	15.2%	13.9%	261.4%
全体 n=634	34.5%	24.3%	13.6%	23.8%	13.6%	3.2%	10.6%	4.4%	0.9%	13.9%	6.3%	14.5%	7.9%	16.1%	29.7%	217.2%

② 乗合タクシー

全体的に、特になしと回答する人が最も多い一方で、目的地まで利用できないことや、手配から乗車まで時間がかかること、運賃の高さを挙げる人が多くなっています。

■ 乗合タクシーについての不満や改善点

	乗合タクシーについて満足していない点や、不満はないが改善した方がいいと思う点													合計
	路線がない	目的地までのバスがない	日中の便が少ない	朝の便が少ない	夜の便が少ない	運行開始時間が遅い	運行終了時間が早い	予約から配車までの時間が長い	車両の乗降がしにくい	運賃が高い	運行情報を調べにくい	特になし	分からない	
氏家地区 n=459	49	16	12	16	9	13	52	2	51	53	67	283	623	
喜連川地区 n=138	32	7	4	6	4	11	22	1	19	20	27	68	221	
全体 n=597	81	23	16	22	13	24	74	3	70	73	94	351	844	
氏家地区 n=459	10.7%	3.5%	2.6%	3.5%	2.0%	2.8%	11.3%	0.4%	11.1%	11.5%	14.6%	61.7%	135.7%	
喜連川地区 n=138	23.2%	5.1%	2.9%	4.3%	2.9%	8.0%	15.9%	0.7%	13.8%	14.5%	19.6%	49.3%	160.1%	
全体 n=597	13.6%	3.9%	2.7%	3.7%	2.2%	4.0%	12.4%	0.5%	11.7%	12.2%	15.7%	58.8%	141.4%	

③ 鉄道

全体的に、駅までの移動について不満を持つ人が多くなっています。また、駅周辺の駐車場不足への回答も多く、鉄道駅までの移動にて自家用車両を利用することを前提としている様子が伺えます。

■鉄道についての不満や改善点

	鉄道について満足していない点や、不満はないが改善した方がいいと思う点						合計
	駅までの移動が大変	駅周辺に駐車場が少ない	運賃が高い	運行情報に詳しくない	駅改札から遠い	分からない	
氏家地区 n=430	170	142	33	13	6	144	508
喜連川地区 n=146	86	38	5	8	3	41	181
全体 n=576	256	180	38	21	9	185	689

氏家地区 n=430	39.5%	33.0%	7.7%	3.0%	1.4%	33.5%	118.1%
喜連川地区 n=146	58.9%	26.0%	3.4%	5.5%	2.1%	28.1%	124.0%
全体 n=576	44.4%	31.3%	6.6%	3.6%	1.6%	32.1%	119.6%

④ 一般タクシー

全体的に、タクシー料金に関する不満が多くなっています。

■一般タクシーについての不満や改善点

	タクシーについて満足していない点や、不満はないが改善した方がいいと思う点				合計
	タクシーの乗場がない	タクシー料金が安い	タクシーを呼ぶのに長い	分からない	
氏家地区 n=456	32	188	67	213	500
喜連川地区 n=144	11	79	13	59	162
全体 n=600	43	267	80	272	662

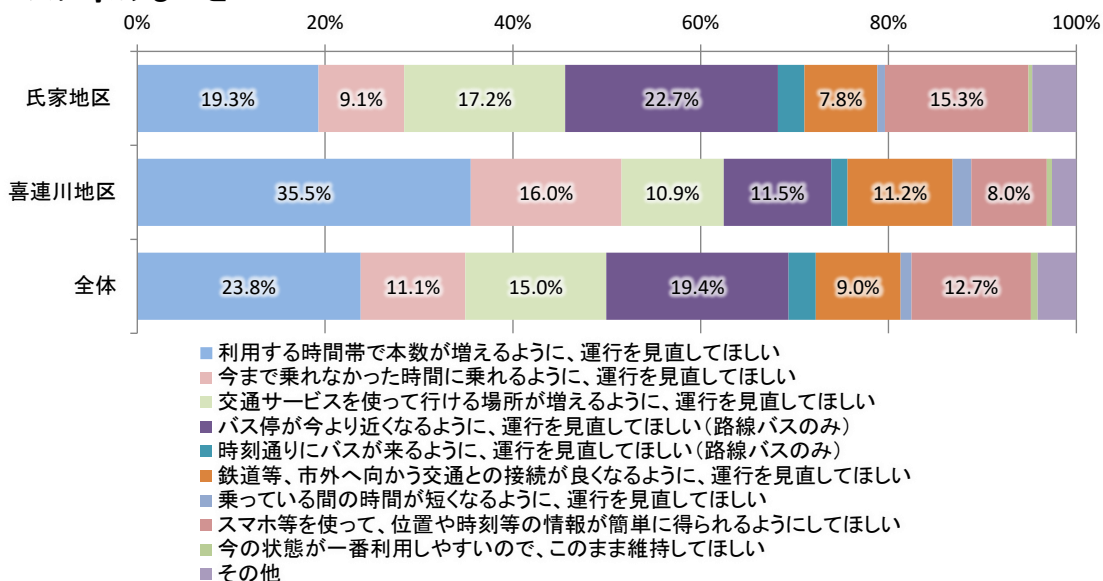
氏家地区 n=456	7.0%	41.2%	14.7%	46.7%	109.6%
喜連川地区 n=144	7.6%	54.9%	9.0%	41.0%	112.5%
全体 n=600	7.2%	44.5%	13.3%	45.3%	110.3%

9) 公共交通に求めること

① 路線バス

氏家地区については、よりバス停が利用しやすいルートでの運行、喜連川地区では、ニーズに合わせた増便を求める意見が多くなっています。

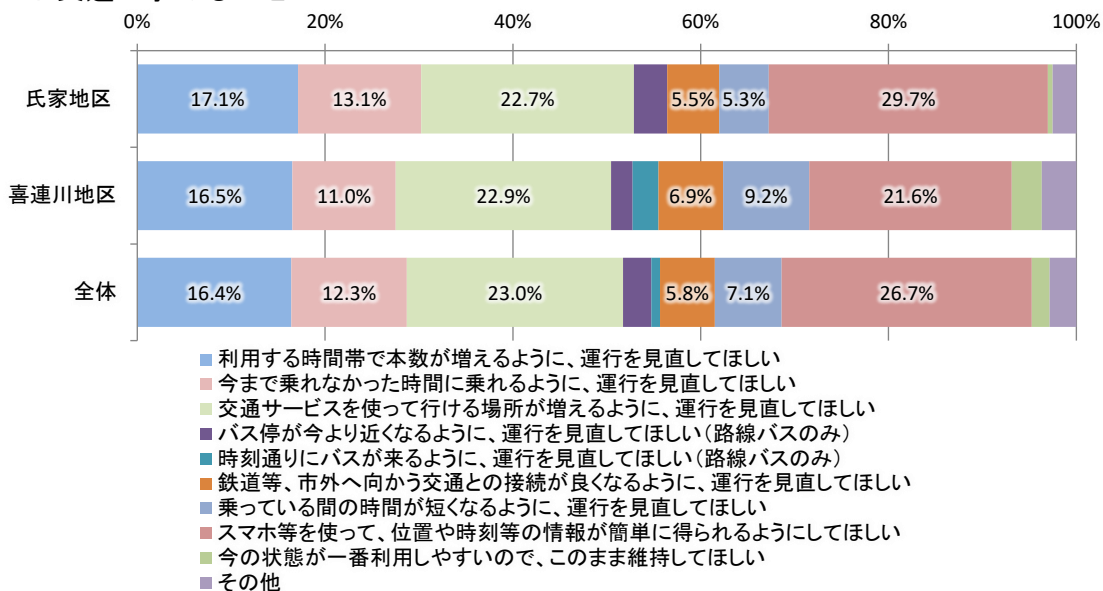
■ 路線バスに求めること



② デマンド交通

全体的に、位置情報・運行情報等の提供や、利用エリアの拡大を求める意見が多くなっています。

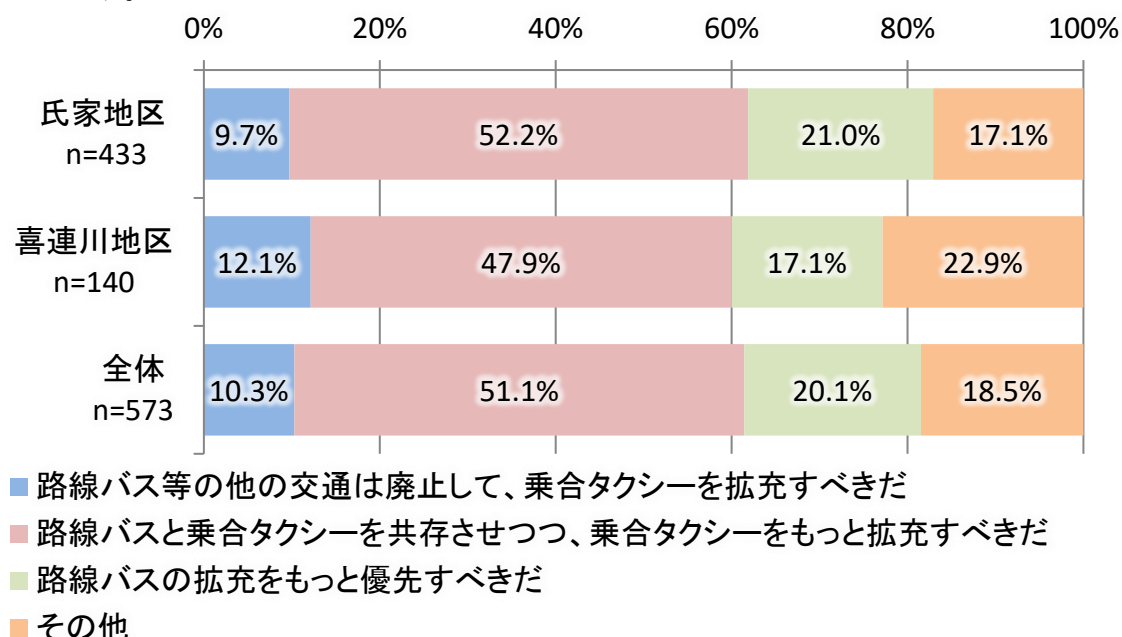
■ デマンド交通に求めること



10) 今後の公共交通の方針について

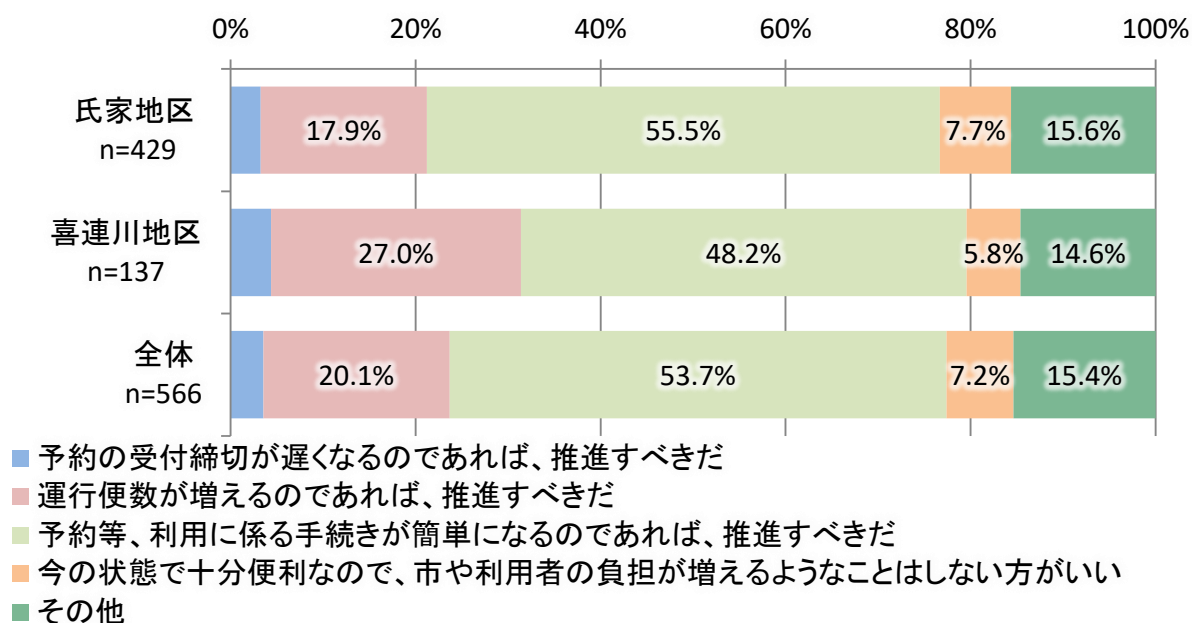
① 乗合タクシーの拡充に関して

全体的に、路線バスとの共存を図りつつも、デマンド交通の拡充を図るべきとする意見が多くなっています。



② デマンド交通への ICT 技術導入による利便性向上について

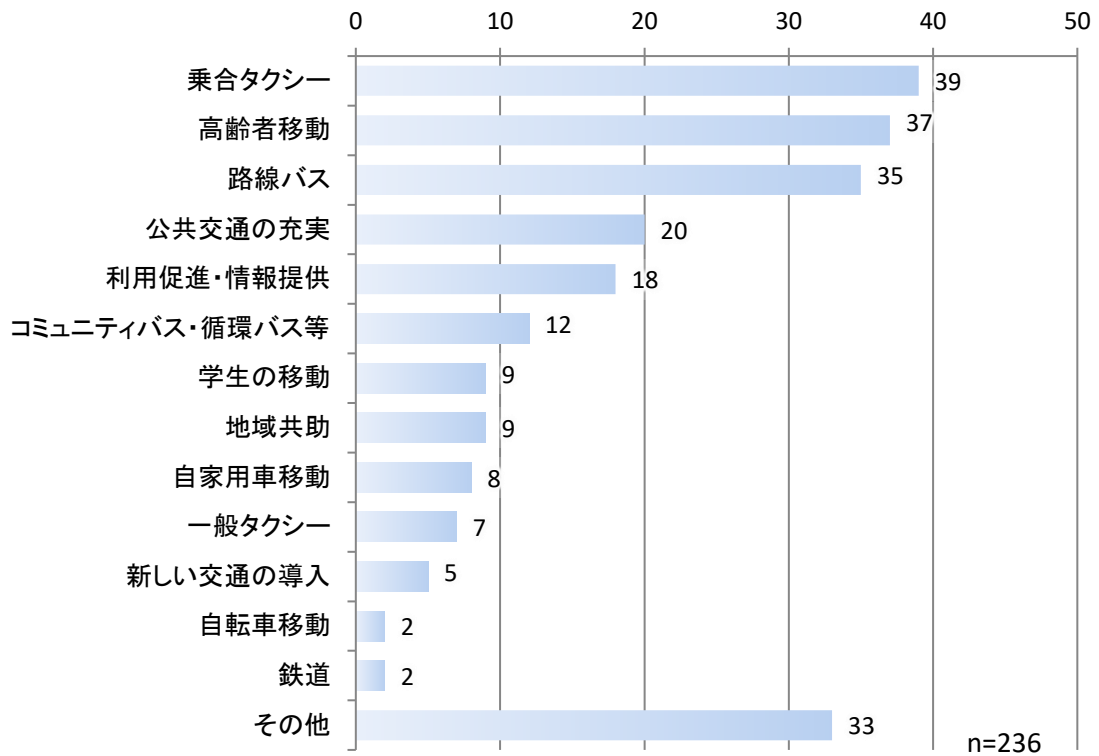
全体的に、手続きの簡略化や明瞭化が図れるのであれば推進すべきとの意見が多くなっています。



1 1) 自由回答

既存のデマンド交通、路線バスに関する意見に加えて、家族や免許返納後の自身の移動等、高齢者の移動に関する不安や、対策に関する意見が多くなっています。

■自由回答の内訳



(5) 調査結果の概要

<回答者の属性>

- ・回答者の年齢層は、60 歳以上が 4 割近くを占めているものの、若い年代からの回答も比較的多くなっています。
- ・職業では、「会社員・公務員」「自営業」「パート・アルバイト」といった就業者の回答が多い傾向にあります。

<日常の外出動向について>

- ・買い物目的では主に週 1～2 回、通院目的では隔週または隔月での外出が特に多く、時間帯ではいずれも午前中に往復する傾向がみられます。
- ・通勤・通学目的での移動については、全体の約半数がさくら市外へ移動しています。
- ・その他の外出については、約半数がさくら市外へ移動しており、飲食店やショッピングモールの利用が多くなっています。また、この際の外出では、日中の時間帯での移動が多くみられます。

<公共交通の利用について>

- ・路線バス、乗合タクシー共に、隔週以下と利用頻度の低い人が多くなっています。
- ・公共交通を利用しない要因として、路線バスでは所要時間や最寄りバス停までの距離が、乗合タクシーでは所要時間や複数の目的地への移動に適していないことがネックとされています。

<公共交通の満足度について>

- ・路線バス、乗合タクシー共に不満寄りの回答が多く、両者を比較すると乗合タクシーの満足度がやや高くなっています。
- ・路線バスに関する不満、改善点では、バス停までの移動に関する回答が多くなっています。
- ・乗合タクシーについては、不満、改善点は特にないと回答する人が多いですが、手配～乗車までの待ち時間や、運賃が高いという回答が一定数みられます。
- ・鉄道利用に関する不満、改善点では、駅までの移動が大変という意見が特に多くなっています。また、駅周辺の駐車場不足に関する回答も多く、駅までの自家用車利用が多い様子が伺えます。

<公共交通に求めること>

- ・路線バスでは、利用しやすいルートでの運行や、ニーズに合わせた増便を求める意見が多くなっています。
- ・デマンド交通では、位置情報・運行情報の提供や、運行エリアの拡大を求める意見が多くなっています。

<今後の公共交通の方針について>

- ・市の公共交通として、乗合タクシーの拡充を支持する意見が多くなっています。
- ・利用手続きの簡略化や明瞭化に向けた ICT 技術の導入について支持する意見が多くなっています。

2.4.2 利用者アンケート

(1) 調査目的

本市内の移動に関するニーズや、公共交通の利用実態、利用に係る意向等、本市における、公共交通のあり方や適切な公共交通体系の検討に係る現況の把握に向けて、調査対象者の属性や公共交通の利用実態等の基礎データを把握するために実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

本市が運行するデマンド交通に利用登録をしている本市民全員を対象とし、アンケート用紙の郵送配布及び郵送回収の方法により、令和4（2022）年12月に実施しました。

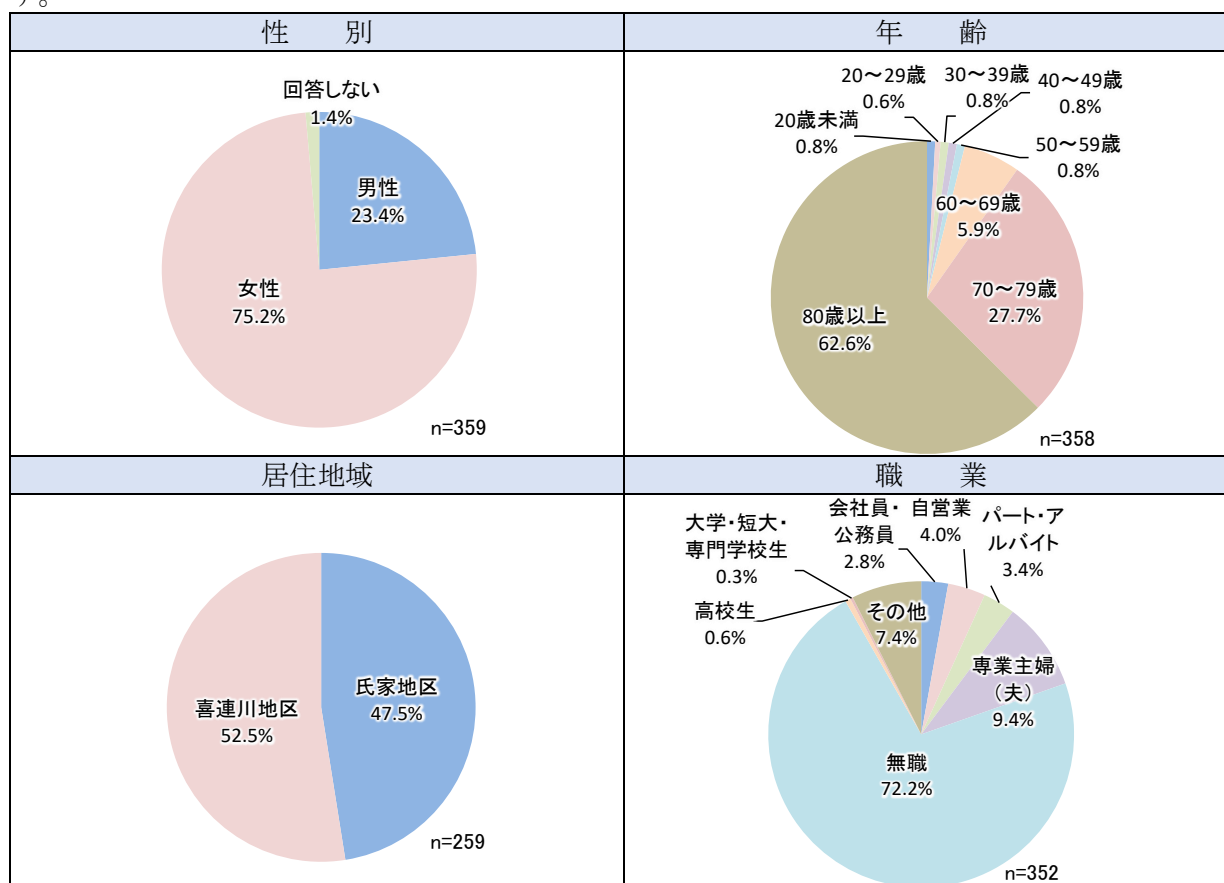
(3) 調査回収結果

配布枚数	1,118 枚
回収数	364 票 ※令和5（2023）年1月12日回収分まで
無効票	1 票
有効回収数	363 票
有効回収率	32.5%

(1) 主な調査結果（無回答は除外して集計）

1) 属性

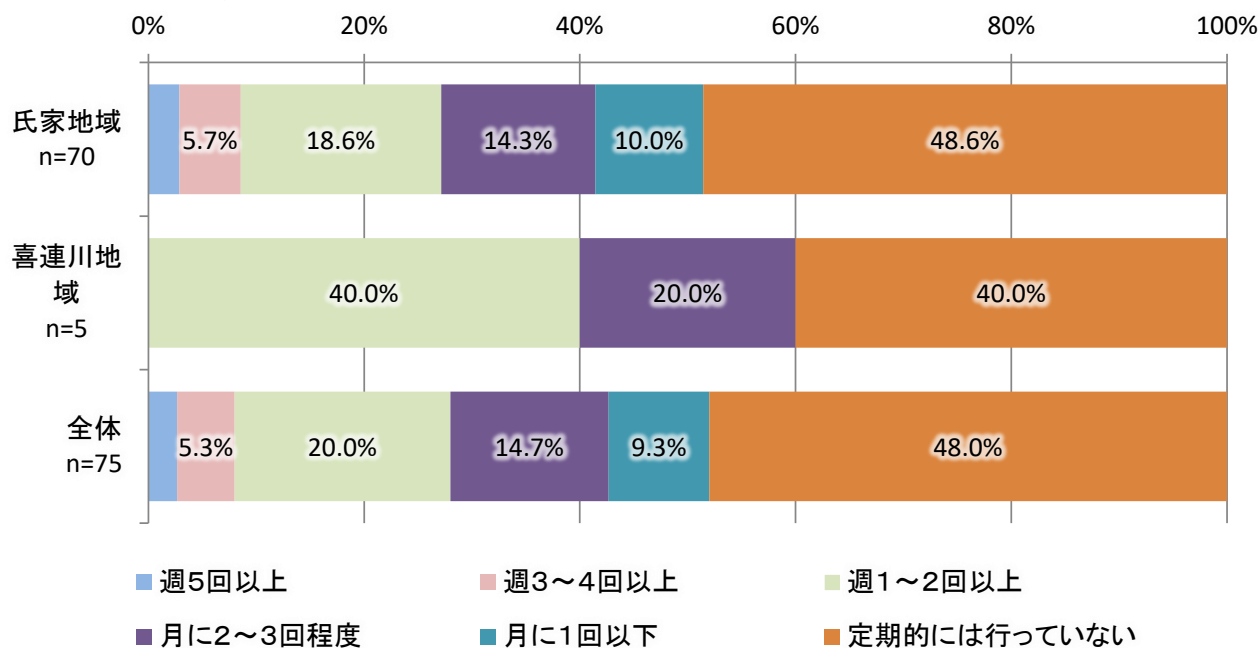
回答者の属性は以下のとおりです。今回の調査では、女性及び高齢者の回答が多くなっています。



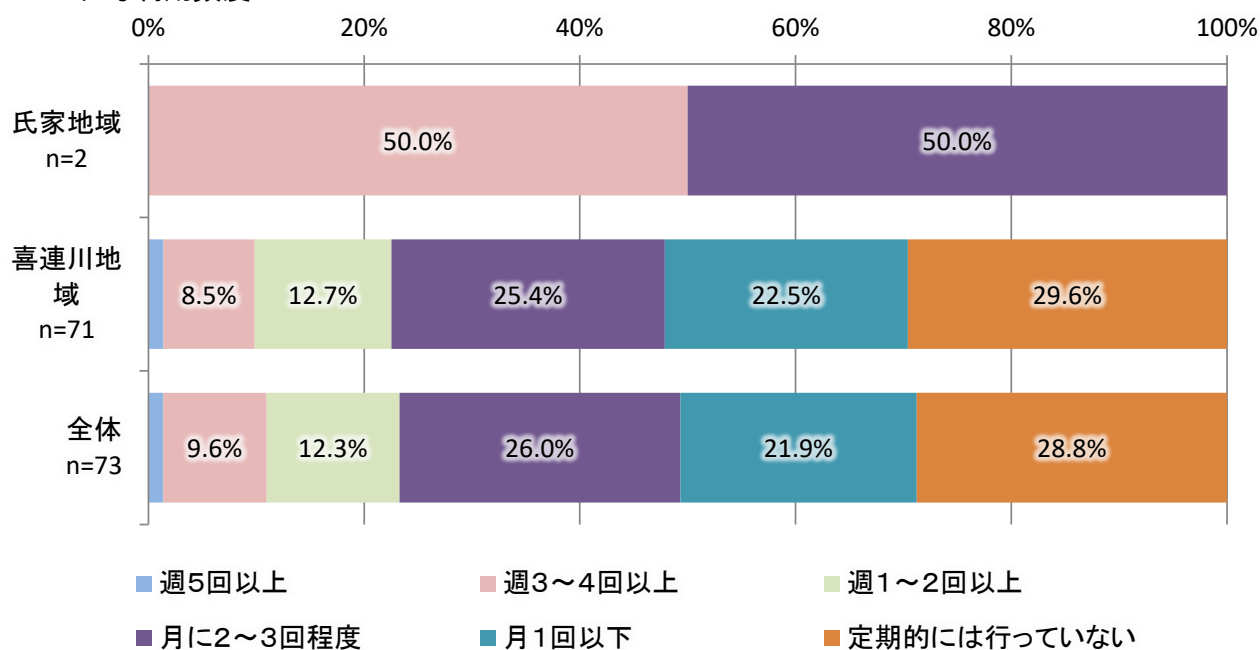
2) 利用頻度

うのはな号、コンタ号ともに、週1回以上利用している人は全体で2割程度を占めています。

■ うのはな号利用頻度



■ コンタ号利用頻度

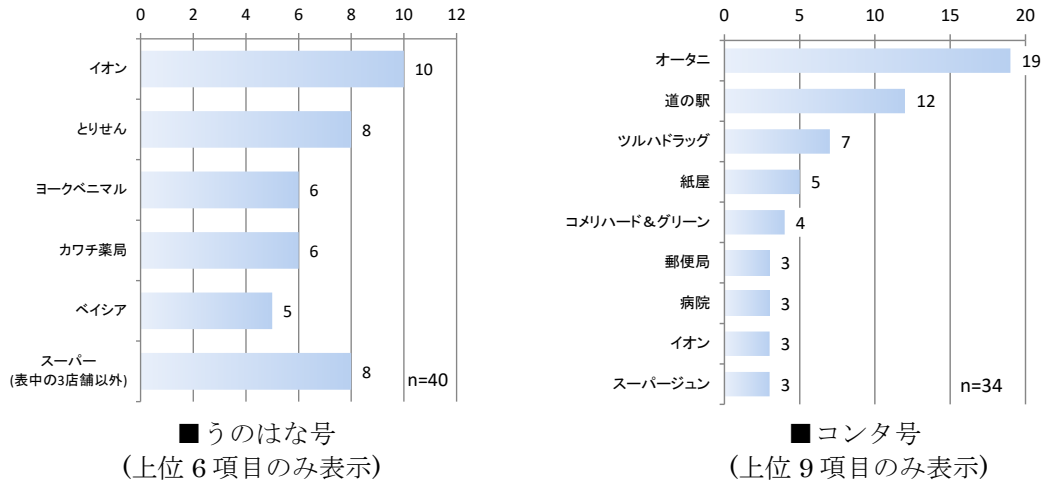


3) デマンド交通利用時の主な目的地

① 買い物

うのはな号、コンタ号ともに、地域内の施設への移動が多くみられます。

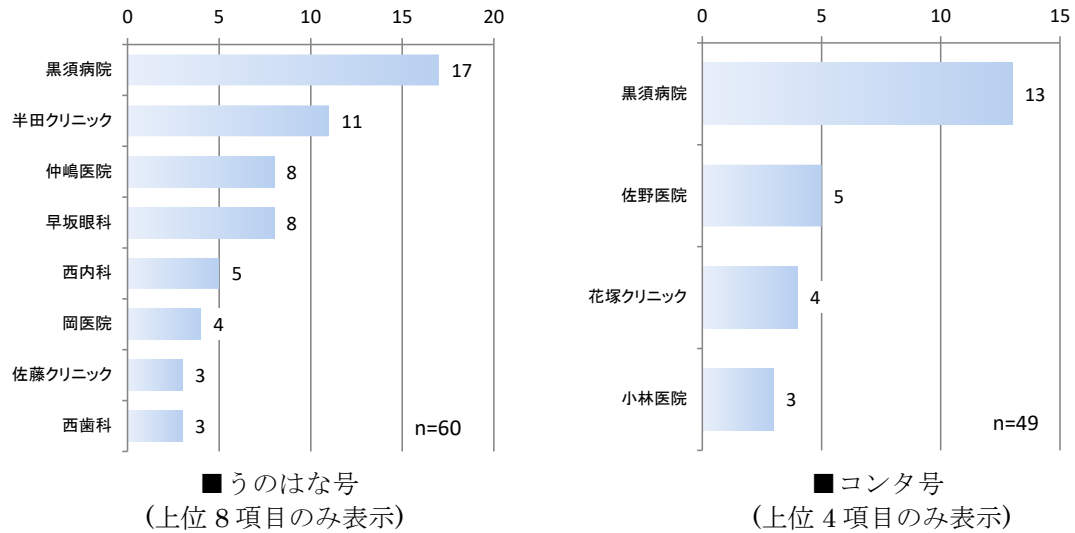
■買い物利用時の主な目的地（左：うのはな号、右：コンタ号）



② 通院

うのはな号、コンタ号ともに黒須病院への移動が最も多く見受けられます。

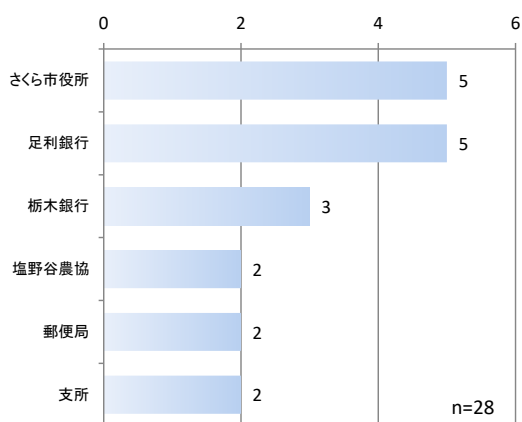
■通院時利用時の主な目的地（左：うのはな号、右：コンタ号）



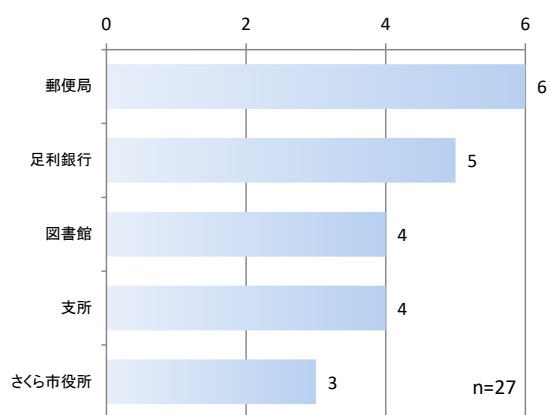
③ その他の外出

うのはな号、コンタ号ともに市役所や郵便局、銀行への利用が多くなっています。

■その他の外出利用時の主な目的地（左：うのはな号、右：コンタ号）



■うのはな号
(上位 6 項目のみ表示)

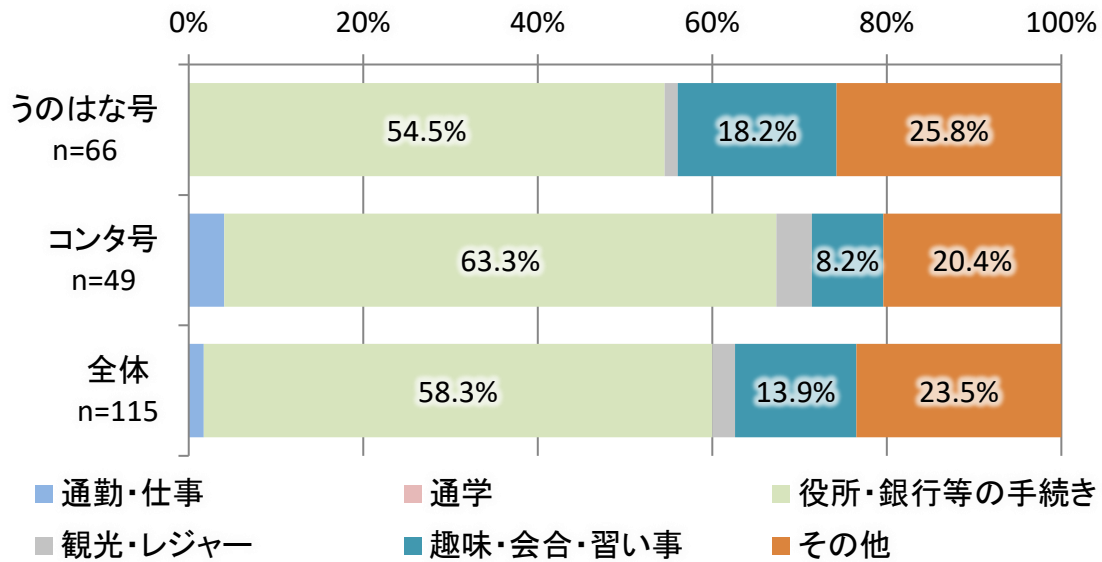


■コンタ号
(上位 9 項目のみ表示)

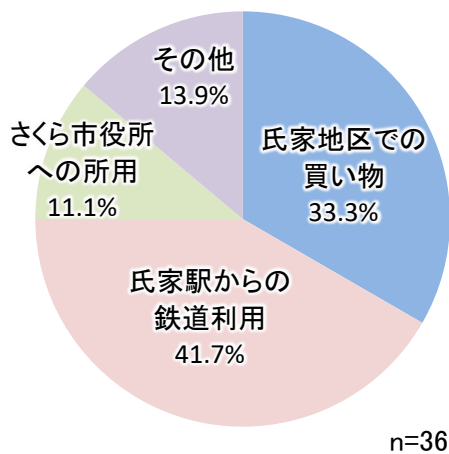
4) デマンド交通での買い物・通院以外での利用目的

うのはな号、コンタ号ともに、役所・銀行等の手続きのための外出が多いことがわかります。また、うのはな号においては、趣味・会合・習い事での移動がコンタ号よりも多くなっています。

また、つういんコンタ号については、通院以外の利用として、氏家地区への買い物や、氏家駅を経由して鉄道へ継ぎ利用する人も一定数みられます。



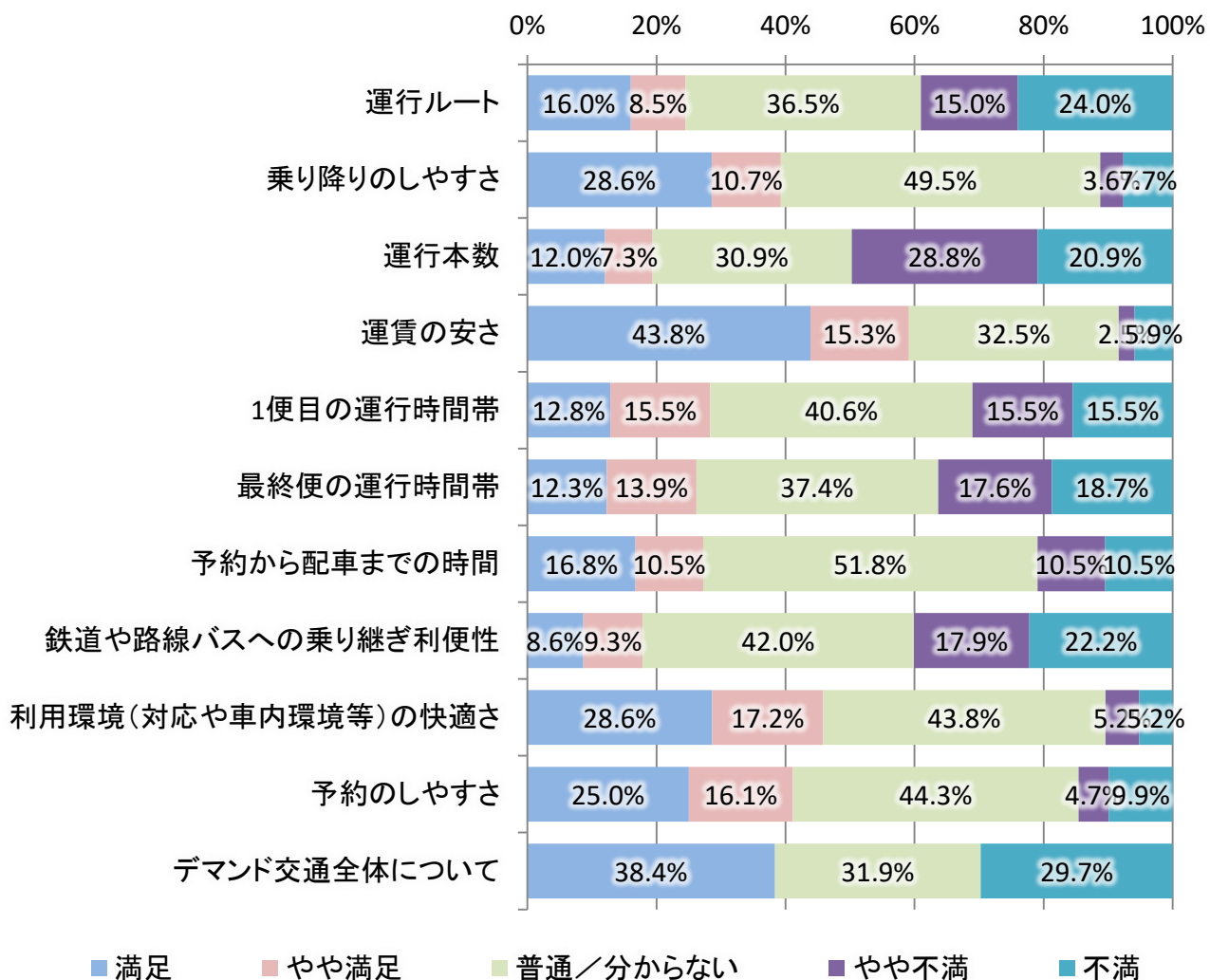
■つういんコンタ号の（黒須病院への通院以外での）利用目的



5) デマンド交通に関する利用満足度

① 市全域

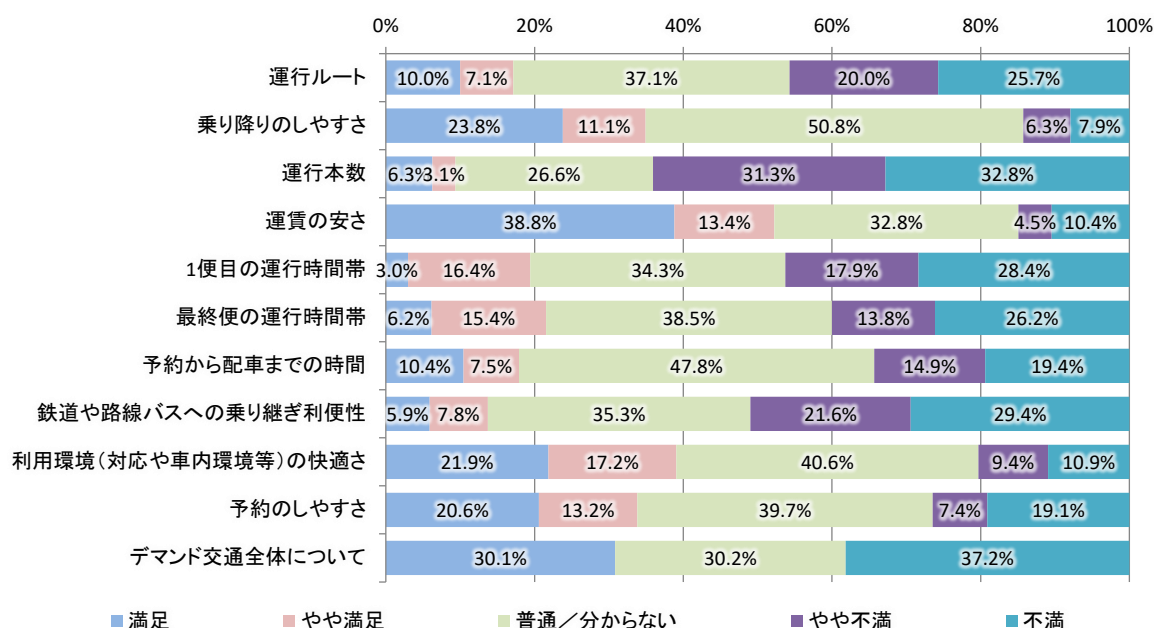
満足・やや満足と感じている人を合わせると、運賃に関しては、約 6 割の人が満足寄りの回答となっており、満足度が特に高くなっています。他では、利用環境の快適さ、予約のしやすさ、乗り降りのしやすさにて、満足寄りの回答が約 4 割と高くなっています。一方で、運行本数に関しては、やや不満・不満と回答した人が約半数を占めており、満足度が特に低くなっています。他では、他の公共交通への乗継ぎ利便性や運行ルートについて、約 4 割程度の人が不満を感じています。



※「普通/分からない」については以下のとおり
「デマンド交通全体について」 = 「分からない」(「満足・分からない・不満」の選択肢で調査)
それ以外の項目 = 「普通」

② 氏家地区

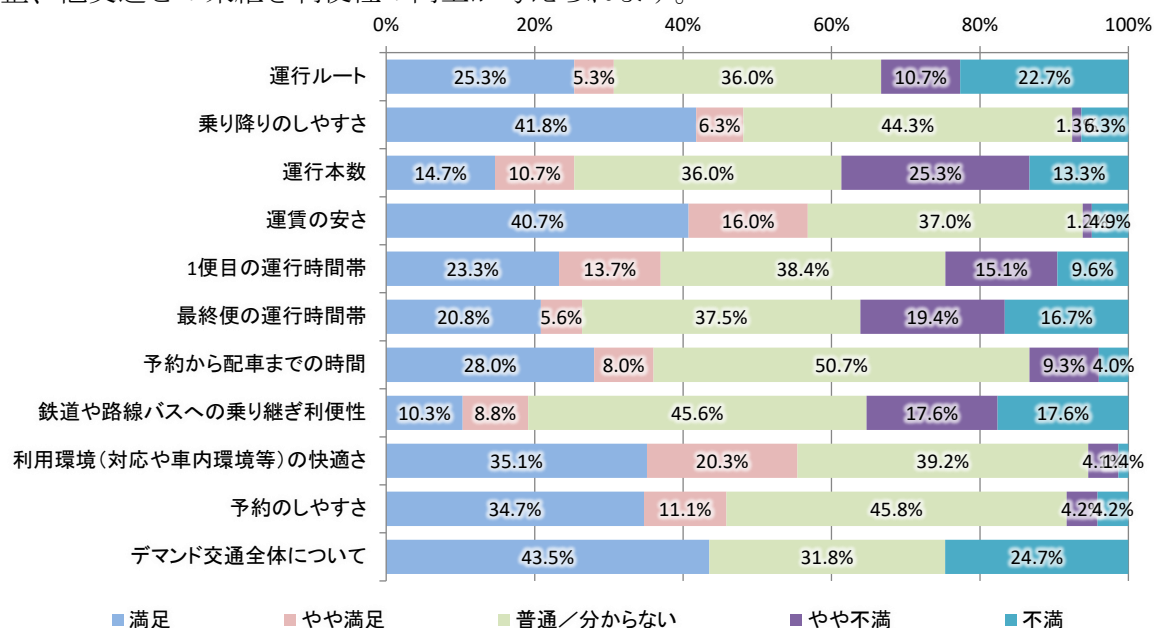
市全域での結果と同様に運賃の安さ、利用環境の快適さ、乗り降りのしやすさ、予約のしやすさで満足度が高いが、全体的にやや満足度は低い傾向にあります。中でも、運行本数については6割、他交通への乗継ぎ利便性では約半数が不満寄りの回答となっており、満足度が特に低くなっています。また、始発便の運行時間帯についても、不満を持つ人が比較的多い状況です。



※「普通/分からない」については以下のとおり
「デマンド交通全体について」＝「分からない」（「満足・分からない・不満」の選択肢で調査）
それ以外の項目＝「普通」

③ 喜連川地区

市全域での結果と同様に運賃の安さ、利用環境の快適さ、乗り降りのしやすさ、予約のしやすさで満足度が高く、それ以外の項目でも不満寄りの回答が全ての項目で4割未満に留まる等、全体的に満足度が高い。特に、利用環境の快適さでは半数以上の人満足寄りの回答を示しており、特に満足度が高くなっています。今後の課題としては、運行本数、最終便の運行時間帯の調整、他交通との乗継ぎ利便性の向上が考えられます。

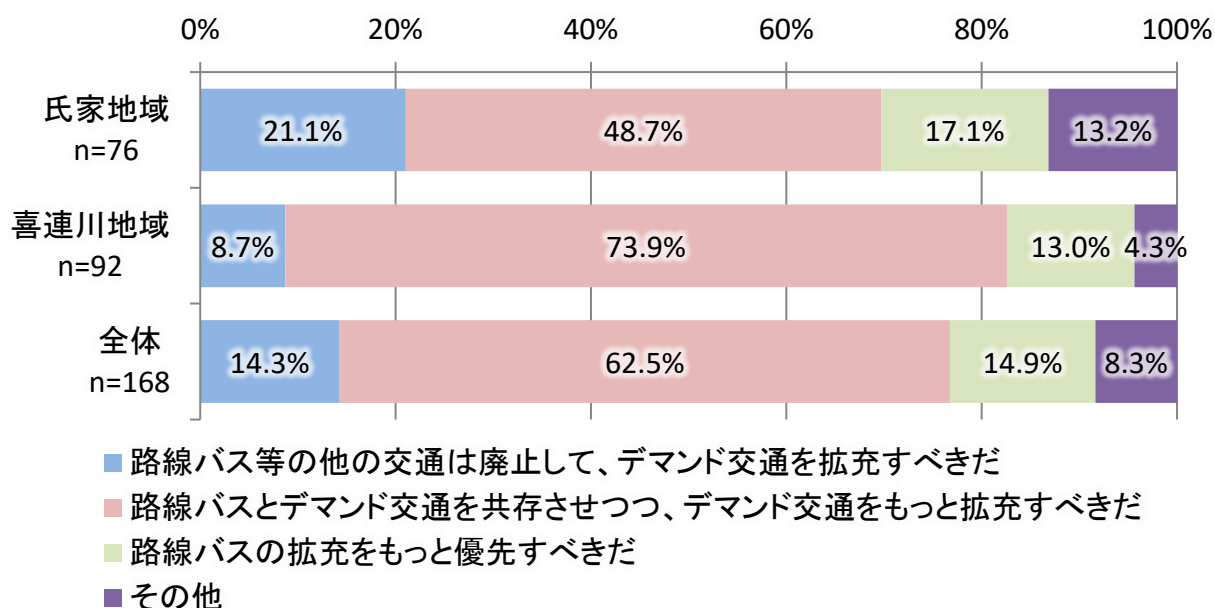


※「普通/分からない」については以下のとおり
「デマンド交通全体について」＝「分からない」（「満足・分からない・不満」の選択肢で調査）
それ以外の項目＝「普通」

6) さくら市のデマンド交通に対する意向について

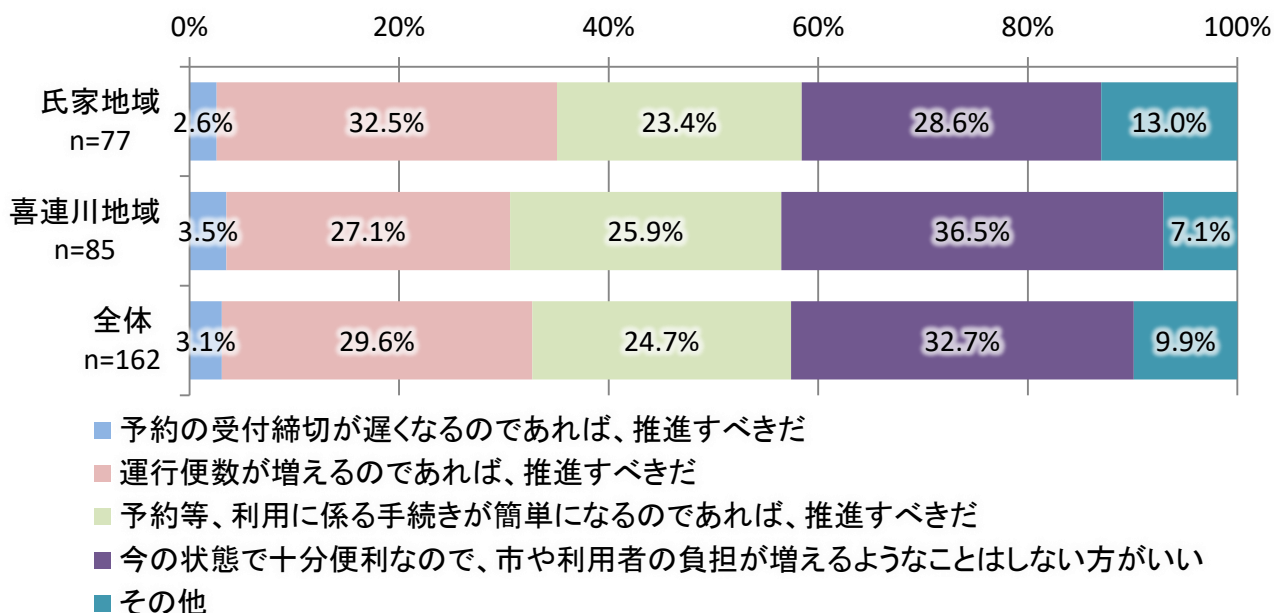
① 市内におけるデマンド交通の発展について

市内交通について、路線バスとデマンド交通を共存させつつ、デマンド交通を拡充すべきとの回答が3分の1以上を占めており、中でも喜連川地区では約半数を占め、特に多くなっています。



② デマンド交通の利便性向上への方向性について

増便に係る取組みの推進を求める人が約2割を占め最も多い一方で、市や利用者負担の増加につながる取組みは避けるべきという意見も多くなっています。



③ 調査結果の概要

<回答者の属性>

- ・性別では、女性が約4分の3を占め、特に多くなっています。また、年齢層では、70歳以上が9割近くを占めています。

<利用状況>

- ・うのはな号の利用頻度を見ると、週1回以上と頻繁に利用している人は全体の2割程度となっており、一方で約3割が定期的に利用していません。
- ・コンタ号の利用頻度を見ると、週1回以上と頻繁に利用している人は全体の2割程度ですが、定期的に利用していないという人が2割以下に留まっており、隔週～隔月で利用する人が多くみられます。
- ・買い物利用での、デマンド交通移動での目的地を見ると、それぞれ地域内の店舗への利用が多くみられました。また、コンタ号に関しては道の駅への移動も多くなっています。
- ・通院利用での、デマンド交通移動での目的地を見ると、うのはな号、コンタ号いずれも黒須病院への移動が最も多く、喜連川地区からも乗継ぎによる通院が多くみられます。
- ・その他の外出での、デマンド交通移動での目的地を見ると、いずれも市役所・支所あるいは銀行への移動が多いですが、コンタ号に関しては図書館や公民館といった公共施設への移動も比較的多くみられます。
- ・つういんコンタ号の利用目的としては、黒須病院への通院以外では、氏家駅での鉄道乗継ぎや氏家地区内での買い物が特に多くみられます。

<デマンド交通に対する満足度>

- ・デマンド交通全体の満足度について、喜連川地区では満足寄りの回答が多い一方で、氏家地区では不満寄りの回答が多くなっています。
- ・運賃制度に対する満足度が特に高く、特に喜連川地区では半数以上が満足寄りの回答となっています。
- ・運行本数に関する満足度が特に低く、特に氏家地区では6割以上が不満を感じています。

<公共交通に対するニーズ>

- ・デマンド交通の拡充については、路線バスを存続させたうえでの拡充を求める意見が多くみられます。
- ・増便に係る取組みの推進を求める意見が多い一方、予約の受付時間短縮に係る取組みについては少数派です。また、市や利用者負担の増加を避けるべきとの意見も多くみられます。

2.4.3 事業者ヒアリング結果の整理

(1) 調査目的

各公共交通の現在の運行状況、運行における課題、行政に求める要望等を把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするため。

(2) 調査対象及び調査方法

市内の公共交通を運行する交通事業者に対して、調査シートを送付して記入いただき、必要に応じて、ヒアリングを実施しました。

(3) 調査結果

分類	交通事業者	No.	1
会社名・団体名	関東自動車株式会社	ヒアリング日	令和4(2022)年 9月28日
1. 会社概要 (1) 主な事業内容（企業HPより） <ul style="list-style-type: none">一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業、索道業従業員数：974人車両数：一般乗合：405両、一般貸切：126両、特定旅客：27両 2. 利用・運行状況 (1) 馬頭線・フィオーレ線の利用状況 <p><共通事項></p> <ul style="list-style-type: none">主に通勤・通学利用者がヘビーユーザーとなっています。コロナ禍の影響による利用者減少はみられますが、利用者層には大きな変化はありません。シニア向け全線フリー定期券「おでさぼ70」を利用した高齢者の利用もみられます。 <p><馬頭線></p> <ul style="list-style-type: none">氏家駅からの鉄道利用を目的とした利用が主なニーズとなっています。基本的には高校生あるいは鉄道を利用する通勤者が利用しています。その他では、日中便にて「おでさぼ70」を所持する高齢者の利用がみられます。19時～20時台の遅い便でも、通勤客の利用がみられます（基本はIC定期利用）。 <p><フィオーレ線></p> <ul style="list-style-type: none">主に馬頭線と並走する氏家駅～喜連川本町間での利用がみられ、実質的には馬頭線を補完する役割が強くなっています。本数が少なく利用し辛いためか、末端部のフィオーレやびゅうフォレストからの利用は少なくなっています。 (2) 馬頭線・フィオーレ線の運行状況 <p><共通事項></p> <ul style="list-style-type: none">1台の車両が、馬頭線・フィオーレ線を交互に運行しています。乗務員は3仕様で運用しています。 <p><馬頭線></p> <ul style="list-style-type: none">補助を受けて運行しているものの、路線の距離が長く経費が大きいこと等から、赤字補てん額は100%ではありません（年度によっては、国の補助要件から漏れる場合もあります。コロナ禍の特例が撤廃された際には、市町の負担が増える可能性が高い）。収支改善の一環で、ダイヤ改正時に下り12時台について減便を行ったが、馬頭高校の生徒			

より、定期考査時等下校時間が早まる際に利用する旨の要望があり、直近のダイヤ改正で復活しました。

<フィオーレ線>

- ・馬頭線とは異なり、本市の単独補助を受け運行しています。

(3) 馬頭線・フィオーレ線運行に係る、今後の方針

- ・フィオーレ線の運行区間を短縮することによる増便は可能ですが、馬頭線のダイヤにも影響を及ぼすため、考慮する必要があります。
- ・本市からの補助を受けることが出来るのであれば、氏家駅～喜連川本町間での路線新設も可能です（ただし乗務員確保が課題）。
- ・関東自動車(株)としてデマンド交通の運行は行っていませんが、バス車両を利用したコミュニティバスの運行委託等は請け負っています。その場合、ICカードの搭載も可能です。
- ・みちのく HD（関東自動車(株)が属する親会社）では、定時定路線型ながら、時間帯によってはバス停留所までのワンマイル輸送^{※3}を担う、変則型ミーティングポイント型^{※4}のAI デマンド交通の導入が、茨城県高萩市にて行われています。
- ・本市にて車両を用意する場合には、ワンボックス車両等を用いての運行は可能です。ただし高萩市のように、定時定路線とのハイブリットの運用は難しいです。
- ・ICカードを用いて、運賃割引制度を導入するケースはありますが、利用者が支払時に金額を見ることがあまりないため、十分な効果は得られないと想定されます。
- ・馬頭線、フィオーレ線の運行継続について、沿線自治体からの補助を受けることが出来る間は、運行を継続していくと考えられます（赤字路線における運行見直しは、運転時間按分での経費を基準に判断するケースが多い）。
- ・今のところ、特に当該路線について見直しや変更の予定はありません。
- ・フィオーレ線について、かつて廃止されたお丸山経由のルートへの再転換については、本市から要望があれば検討します。

3. 事業としての課題

(1) 利用者からの声

- ・馬頭高校の生徒からは、部活動ごとに終了時間が異なるため、現行よりも早い時間、遅い時間にそれぞれニーズがあります。
- ・今後、コロナ禍による利用減少に伴う運賃施策（値上げ）や、新型車両導入（二酸化炭素の排出量削減の観点）に伴う費用の増加を行う可能性があります。

(2) 運行上の課題

- ・（バス事業全体に関して）現行では、必要数の乗務員を確保できているものの、高齢化が課題となっているため、追加採用を少しずつ進めています。
- ・平日の利用状況としては高校生の下校がメインなので、12 時台の便あるいは 16 時台の便に集中、もう一方はほとんど利用がない等、効率的な運行が出来ていません。

4. 交通事業者としてさくら市に求めること

- ・更なる学生利用の促進に向けて、家族の送迎等で宇都宮、矢板・那須方面へ移動している通学者を呼び込みたいと考えています。
- ・春先には那珂川町方面への観光客が若干みられますが、もっと定期的に観光利用が見込めるとよいと考えます。
- ・今後の永続的な運行を見据えるにあたり、採算面が大きな基準になることから、利用者増を図る際には、安易な割引施策によるものではなく、他交通からの転換や利用促進策等による方向での施策としてほしいです。

以上

分類	交通事業者	No.	2
会社名・団体名	さくらタクシー有限会社	ヒアリング日	令和4(2022)年 9月28日

1. 会社概要

(1) 主な事業内容

- ・一般乗合・貸切旅客自動車運送事業
- ・従業員数：6人（乗務員4人、事務職員3人、うち1人は両業務兼任）
- ・車両台数：ワンボックスカー1台（コンタ号用）、タクシー車両4台
- ・本市の施策を用いて、PayPayによる支払いも可能となっています。

2. 利用・運行状況

(1) 一般タクシーの利用・運行状況について

- ・喜連川を中心に、氏家駅や黒須病院以外の医療施設への利用が多くなっています。
- ・利用者の多くは高齢者です。
- ・一般タクシーの稼働時間は主に7時～18時半。もっと遅い時間でのニーズもありましたが、コロナ禍以降はみられなくなりました。
- ・朝の時間帯では、バスに乗り遅れた通勤者や、喜連川地区内のホテルから送迎バスよりも早く駅に戻る来訪者が利用しています。
- ・おもに東部からの利用が多くみられ、その他、市北部の地区では矢板、那須烏山市への移動が多いです。

(2) デマンド交通の利用・運行状況について

<つういんコンタ号>

- ・主に80歳以上の高齢者が黒須病院へ通院する際に利用しています。
- ・朝8時の便が一番多く、予約数が定員を超える場合も多くあります。
- ・午後の診察の場合は、往路は12時の便で、予定より早めに受付をしてもらい、14時の便で戻れるようにしています。
- ・雨天時には外出する人が減る傾向がみられます。
- ・コロナ禍により病院への利用が減ったが、昨今では回復傾向にあります。
- ・喜連川地区の住民が氏家地区へ移動する際には、観光温泉バスあるいはつういんコンタ号を用いるケースが多くなっています。
- ・つういんコンタ号で黒須病院へ移動し、そこからうのはな号へ乗り継ぐケースも多くなっています。

<コンタ号>

- ・往路9時の便、帰路11時の便での喜連川地区内の商業施設への買い物利用が特に多くなっています。
- ・コンタ号を乗り継いで2か所を訪れる利用者もいます。
- ・免許返納の影響か、近年ではびゅうフォレスト周辺での登録・利用者が増えています。
- ・近年では、喜連川地区市街地内での移動利用も多くなっています。

- ・なるべく利用者の要望には応えるスタンスで運行しており、直前の予約や運行ルート決定後の経由地変更等も、可能な限りで対応しています。
- ・個人宅から個人宅への移動も多くなっています。
- ・夏休み等の長期休暇中には、小学校高学年以上の児童・生徒が、学習塾への移動で利用することもあります（予約は保護者が行います）。
- ・知人同士のみならず、見知らぬ人同士でも、乗り合わせた際に交流の場となることもあり、地域に適合しています。

3. 事業の課題

(1) 利用者からの声について

- ・土曜日運行への要望はありますが、企業規模が小さいため対応は難しくなります。
- ・平日について、運行時間を延ばすことは可能ですが、需要は少ないと考えられます。
- ・夕方時間帯での温泉施設への往復について要望があります。

(2) 運行上の課題

- ・県のタクシー協会の施策に基づき、免許返納者、福祉利用者、障がい者については運賃の1割を会社が負担しているほか、PayPayの手数料等も含めて負担が大きくなっています。
- ・後期高齢者利用が多いですが、高齢者施設へ入居するケースが多く、実質2～3年程度でしか利用しません。次の世代が利用する（車の運転が出来なくなる）まで利用者が減少するタイミングがあります。

以 上

分類	交通事業者	No.	3
会社名・団体名	有限会社誠タクシー	ヒアリング日	令和4(2022)年 9月28日
<p>1. 会社概要</p> <p>(1) 主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合・貸切旅客自動車運送事業 ・従業員数：9人（乗務員7人、専務1人、取締役1人） ・車両台数：7台 ・運行時間帯：7時～23時（日曜日・祝日は7時半から） <p>2. 利用・運行状況</p> <p>(1) 一般タクシーの利用・運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・氏家地区在住の方の利用が多くなっています。 ・地域内での利用はほぼ高齢者で、その他氏家駅から通勤客利用（氏家地区の企業や、喜連川、旧上河内町方面）が多くなっています。 ・平日の利用が圧倒的に多く、金曜日は特に多くなっています。時間帯では7時～13時に通勤及び氏家地区住民の移動が、15時以降には帰宅移動での利用がみられます。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により、夜間の利用がほとんどなくなりました。 <p>(2) デマンド交通の利用・運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に高齢者における、生活移動の利用が多く、若年層での利用がほとんどありません。 ・火曜日・金曜日（週末の買い物等）の利用が多く、水曜日は比較的少なくなっています（氏家地区内の複数の医療施設が休診日）。時間帯では、往復ともに午前中での利用が多くなっています。 ・コンタ号等との乗継利用はあまりみられず、基本的には目的地との往復利用がみられません。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により、利用は減少したものの、直近ではコロナ禍以前の水準に戻りつつあります。 <p>3. 事業の課題</p> <p>(1) 利用者からの声について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録しても利用しない地域住民も多く、限られた地域住民が利用する傾向にあります。 ・一般タクシーとの区別が、地域住民の中で曖昧になっているようです。 ・鉄道の氏家駅到着時刻や、病院の予約に応じて時間帯を調整する等はしていません。 <p>(2) 運行上の課題</p> <p><一般タクシーについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員の確保が課題。 ・手数料負担がネックで、PayPay等を導入していませんが、クレジットカードや交通系IC、dポイント払い等を含めてフレキシブルに対応する端末が普及した際には導入を検討して 			

います。現在、導入に向けて国の補助申請等の手続きを進めています。

<うのはな号について>

- ・従業員の確保が課題です。
- ・喜連川方面への乗り入れに関する要望はほとんどありません。
- ・9時台の便の利用が昨今では多く、積み残しが生じる日もあります（その場合、10時台の便に振替を行い対応しています）。

3. 今後の方針・展望について

(1) 利用に関して

- ・登録しても利用しない地域住民も多く、限られた地域住民が利用する傾向にあります。
- ・AIシステムの導入については、乗合運用と通常のタクシー運用を併用していることから、それを維持するのが難しくなるのではないかという懸念があります。
- ・市外からの来訪者をうのはな号へ誘導すると、タクシー利用に影響が出るため望ましくありません。

以 上

分類	交通事業者	No.	4
会社名・団体名	さくら市観光施設管理協会	ヒアリング日	令和4(2022)年 10月6日

1. 会社概要

(1) 主な事業内容

- ・市営温泉施設の利用者の送迎のため、観光温泉バスを運行・従業員数：専属1人（その他施設職員にてバックアップ）
- ・車両台数：1台（ハイエース車両）
- ・運行時間帯：8時～16時（日曜日・祝日は7時半から）
- ・民間施設と併せて、喜連川温泉協会に所属しています。
- ・観光温泉バスは、運行開始時から無料で運行しています。

2. 利用・運行状況

(1) 観光温泉バスの利用・運行状況について

- ・年に数回、桜の開花シーズンやGW等には、積み残しが生じるほどの利用があります。
- ・積み残しが生じる場合には、施設が所有する事業車両を用いて増便しています。
- ・全体的に、土日での利用が特に多くなっています。
- ・平日では、最終便での高校生の下校利用（5人程度、運休日には家族の送迎等で下校している様子）がみられます。
- ・休日では、午前中を中心に市外からの温泉利用、本泉施設利用がみられます。
- ・その他では、大学生、専門学生の利用や、道の駅きつれがわへの買い物、高齢者による通院利用等もみられます。
- ・地域住民の利用としては、氏家駅、もとゆ温泉、道の駅きつれがわの乗降場まで徒歩、自転車、家族の送迎等で向かい、バスに乗り継ぐ人が多くなっています。
- ・利用している高齢者については、スマートフォンを持っている人が多くなっています。

3. 事業の課題

(1) 利用者からの声について

(2) 運行上の課題

- ・1日の走行距離が116kmに及び、今日まで3年間でおおよそ17万kmを1台の車両で運行しているため、車両の経年劣化が課題となっています。

3. 今後の方針・展望について

(1) 運行に関して

- ・運行当初のように、氏家駅～喜連川地区の直行ではなく、ルート上の乗降や、異なるルートでの運行等、より多様な運行を図りたいと考えています。
- ・曜日ごとにルートを変えて、本市内の各集落から運行するといったように、ルートを多様化し、新しい潜在需要を掘り起こすためであれば、有料化も一つの手段として捉えています。

以上

2.5 さくら市地域公共交通網形成計画の評価検証

2.5.1 計画概要

「さくら市地域公共交通網形成計画」は、本市に係る公共交通の「進化」のための課題を整理し、それらの解決を図るために、様々な事業を定めるものです。

■ さくら市地域公共交通網形成計画概要

項目	内容
計画名	さくら市地域公共交通網形成計画
策定年度	令和2(2020)年3月
計画の期間	令和2(2020)年度～令和6(2024)年度 (5年間)
基本理念	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
基本方針	1. 市民の生活を支えるための公共交通 2. まちを活性化させるための公共交通 3. いつまでも継続できる公共交通
基本方針に基づく目標と実施内容	
	<ul style="list-style-type: none"> ■目標1：通勤・通学に利用しやすい路線バスの研究 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。 ■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 コンパクトシティ・パークアンドライド^{※6}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。 ■目標3：路線バスの停留所の強化 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。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。 ■目標4：路線バスの運賃の定額化 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。 ■目標5：買い物・通院に利用しやすいデマンド交通の研究 利便性の向上のため、運行する時間の改善等を研究し、デマンド交通事業の内容に反映する。 ■目標6：観光温泉バスの路線バス化（有償化） 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。 ■目標7：モビリティ・マネジメント^{※7}の促進のためのリーフレットの定期発刊 モビリティ・マネジメントを促進するため、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。 ■目標8：既存の交通サービスの統廃合 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。 ■目標9：新たな交通需要に対応するための研究 一の行政区内等「超短距離」の移動の需要等、路線バス・デマンド交通では対応し難い、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。

2.5.2 計画の進行評価

「さくら市地域公共交通網形成計画」にて位置付けられた9つの目標について、令和2（2020）年度～令和5（2023）年1月までの実施・達成状況の評価について、以下のとおり整理しました。

■評価の手順

検証項目	評価
取組みの実施・達成状況の評価	A：予定どおり業務を完了した（完了予定の）事業 B：概ね予定どおり業務を実施し、完了した（完了予定の）業務 C：予定から遅れているが、期限内に完了予定の業務 D：予定どおり業務を実施できていない、または計画期間内に完了しない見込みの業務
今後の見直しの必要性	一：完了した事業 ○：今後も継続することが望ましい事業 △：事業内容を見直して継続することが望ましい事業 ×：根本的な見直しが必要な事業

■さくら市地域公共交通網形成計画実施・達成状況の評価

【目標1】通勤・通学に利用しやすい路線バスの研究			
事業内容	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。		
評価	D	評価理由	未実施のため
見直し	△	今後の課題	遠距離通勤・通学利用者の実態や、Uターン・Iターン施策の実施等による、通勤圏域の拡大に向けた取組みと併せて検討する必要がある。
【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			
事業内容	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。		
評価	C	評価理由	本計画に伴う路線再編と併せて、道の駅きつれがわ・市営もとゆ温泉など、一部施設へのアクセスを検討しているため。
見直し	△	今後の課題	デマンド交通の利用が定着している地域もあることから、路線バスに限らず多種多様な交通サービスによるアクセス性向上を検討する必要がある。
【目標3】路線バスの停留所の強化			
事業内容	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。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。		
評価	D	評価理由	未実施のため
見直し	○	今後の課題	本計画に伴う再編により、デマンド交通と路線バスとの接続利用の増加が見込まれることから、待合環境整備の重要性がさらに高まることが予想される。
【目標4】路線バスの運賃の定額化			
事業内容	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する。		
評価	D	評価理由	未実施のため
見直し	×	今後の課題	交通系 IC カードをはじめとしたキャッシュレス決済の普及に伴う利便性向上により、本事業による十分な効果は期待できない。

【目標5】買い物・通院に利用しやすいデマンド交通の研究			
事業内容	利便性の向上のため、運行する時間の改善等を研究し、 デマンド交通 事業の内容に反映する。		
評価	A	評価理由	コンタ号にて増便が行われるなど、利用状況に応じて臨機応変に運行に係る検討が行われているため。
見直し	○	今後の課題	本計画に伴う再編や、将来的な地域現況の変化に対応すべく、今後も継続的に実施する必要がある。
【目標6】観光温泉バスの路線バス化（有償化）			
事業内容	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。		
評価	C	評価理由	本計画に伴う再編により、観光温泉バスの有償化（路線バス化）の検討が行われているため。
見直し	○	今後の課題	公共交通ネットワーク再編に合わせて、実施する必要がある。
【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行			
事業内容	モビリティ・マネジメントを促進するため、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行する。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。		
評価	A	評価理由	さくら市公共交通総合マップの作成と併せて、運行再編に応じて定期的な更新が行われているため。
見直し	○	今後の課題	本計画に伴う再編や社会情勢に伴い、公共交通ネットワークの継続的な再編が予想されることから、今後も継続的に実施する必要がある。
【目標8】既存の交通サービスの統廃合			
事業内容	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。		
評価	A	評価理由	本計画に伴う再編により、当該路線の運行見直しの検討が行われているため。
見直し	○	今後の課題	昨今では、過疎地域での運行に対応した様々な交通サービスが検討されていることから、これらの動向を注視しつつ、継続的に統廃合を含めた導入検討を行う必要がある。
【目標9】新たな交通需要に対応するための研究			
事業内容	一の行政区内等「超短距離」の移動の需要等、路線バス・ デマンド交通 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。		
評価	C	評価理由	本計画に伴う再編により、市内デマンド交通における AI 技術の導入に向けた検討が行われているため。
見直し	○	今後の課題	昨今では、AI デマンド交通を含めた様々な交通サービスが検討されていることから、これらの動向を注視しつつ、継続的に統廃合を含めた導入検討を行う必要がある。

2.6 公共交通を取り巻く課題の整理

本市の地域特性・公共交通の状況等からみた現状・問題点、及び公共交通に係る本市の課題を以下のように整理しました。

視点1：地域特性からみた現状・問題点

- 本市の人口は概ね横ばいに推移しており、令和4年度では約44,000人となっています。
- 人口推計では、本市の人口は2045年には40,276人(約90%減)に至ると推計されています。一方で75歳以上の人口は経年的に増加し、2045年には2020年より約40%増加すると推計されています。
- 旧町別人口を見ると、約4分の3が氏家地区内に在住しています。
- 市内の通勤流動は、大半が市内を勤務地としています。他市町間の移動については、宇都宮市(流出:4,531人、流入:2,319人)、次いで矢板市(流出:1,239人、流入:1,589人)が多い他、芳賀町への流出(1,218人)も多くなっています。
- 市内の通学流動では、宇都宮市への流出(616人)が最も多く、次いで市内への通学(603人)が多くなっています。
- 主要施設は、主に国道4号及び氏家駅周辺の市街地に多いほか、喜連川本町周辺に分布している傾向がみられます。ただし観光施設については、喜連川地区を中心とした分布となっています。
- 観光交流客数をみると、令和元年には約200万人に迫るまで増加を続けていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、130万人台まで減少しました。ただし、令和3年には前年より緩やかな回復傾向がみられました。

視点2：地域公共交通の状況からみた現状・問題点

- JR東北本線の利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年に大きく減少したものの、一定の利用がみられており、本市と他市町を結ぶ広域交通として機能しています。
- 関東自動車運行の路線バスの輸送人数では、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年以降は減少に転じており、特に馬頭線では令和4年時点で前年比4割程度に落ち込む状況となっています。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、路線バスについて、フィオーレ線の利用は氏家駅～喜連川地区中心部が多く、フィオーレ喜連川や、びゅうフォレスト周辺の利用がほとんどない状況で、馬頭線の補完的役割が大きくなっています。また、交通事業者に共通して乗務員不足が課題となっています。
- デマンド交通(乗合タクシー)については、氏家地域(うのはな号)では新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減が続いていますが、喜連川地区(コンタ号・つういんコンタ号)は令和3年には回復傾向に転じています。
- コンタ号、つういんコンタ号については、交通事業者ヒアリングによると、同サービスの高齢者利用について、施設入居等の理由で、高齢者の長期的利用は望めず、常に利用者が入れ替わっている状況です。
- 市内ではデマンド交通での移動が根付いているものの、氏家地域⇄喜連川地区は路線バスがメインとなっており、デマンド交通での移動では黒須病院へのアクセスを除いて乗継ぎを要する等、制約があります。

視点3：上位関連計画における公共交通の位置づけからみた現状・問題点

- 総合計画では、公共交通における市民の満足度の悪化が課題と位置付けられており、車を運転しない市民が日常生活で利用できる移動手段の確保に向けて、公共交通網の改善が求められています。
- さくら市都市計画マスタープランでは、市内に点在する各種拠点を結ぶ移動軸及び、生活需要・市街地活性化・観光振興に寄与する公共交通網の整備が求められています。
- 第3次さくら市地域福祉計画では、高齢者・障がい者等の交通弱者の移動支援として、公共交通システムの見直しや、利用地域の拡大が求められています。
- さくら市デジタル・トランスフォーメーション推進基本方針では、市民や観光客の移動手段の確保に向けて、DXを活用した新たな交通手段の導入検討が求められています。

その他：社会動向・まちづくりの変化

- 全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組みが推進されています(MaaS^{※5}、AI運行システム、自動運転等)。
- 新型コロナウイルス感染症の影響によって、生活様式に変化が生じています。

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

- 本市の人口は大きな増減はないものの将来的には減少に転じ、その後も同様に進むと推計されています。
- 今後は高齢者人口の増加及び65歳以下の人口の減少が進むと推計されています。
- 氏家地区、喜連川地区ともに、地域の中心部に主要施設が集中しています。
- 以上のことから、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

- 路線バスの輸送人数を見ると、新型コロナウイルスの影響は大きく、回復傾向がみられません。
- デマンド交通(乗合タクシー)は、同様の理由で利用者数が減少に転じましたが、喜連川地区では回復の傾向がみられ、より高い需要が確認できます。
- 路線バスの輸送人員は乗合タクシーの輸送人員の数倍であり、沿線住民の移動需要を乗合タクシーだけで賄うことはできません。
- 市民アンケート調査によると、路線バスと乗合タクシーの共存が望まれています。
- 交通事業者における従業員不足、高齢化による、今後の乗務員確保が課題となっています。
- 以上のことから、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

- 乗合タクシーに関しても、1便当たりの乗車人数が減少しており、乗合交通サービスの長所が薄れつつある状況にあります。
- 主にコンタ号、つういんコンタ号では、高齢者の長期的利用が望めず、常に利用者が入れ替わっている状況です。
- 市民アンケート調査によると、公共交通を利用しない理由として自家用車よりも時間がかかることが最も多い意見となっています。
- 以上のことから、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

- 本市における人流を見ると、主に市内間の移動と、鉄道を介した南北への移動が中心となっています。
- 年間約140万人程度の観光客が本市を訪れており、氏家駅が主な玄関口となっています。
- 本市の観光施設は主に喜連川温泉に係るものが多く、氏家駅からの移動手段の確保・充実は必須です。
- 以上のことから、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

- 路線バスの利用者数減少や公共交通の担い手不足を受けて、路線見直し等と並行して、利用促進や運行効率化を検討する必要があると考えられます。
- 全国的に公共交通分野において、AI運行システムの導入や、それに伴う予約システムのデジタル化等が進められており、さくら市でも、さくら市デジタル・トランスフォーメーション推進基本方針に基づき、市民や観光客の移動手段の確保に向けて、DXを活用した新たな交通手段の導入検討が掲げられています。
- AI運行システムの導入は、予約システムの確立による登録者に対する利便性向上、最適ルート使用による運行効率化のほか、予約システムのデジタル化によりMaaS事業参入の基盤構築に繋がり、将来的な観光客誘致や、広域観光施策への参画等が期待できます。
- 以上のことから、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。

第3章 計画の基本理念と方針

3.1 計画の基本理念等

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

3.1.1 計画の基本方針

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

本市の住民が日常生活で公共交通を利用できるよう、通勤・通学、買い物、通院等あらゆる移動目的に対応した公共交通の整備や、移動ニーズに対応した運行形態の見直し等を図ります。加えて、学生や高齢者といった交通弱者のみならず、自家用車利用が常態化している市民においても、市内移動等で気軽に公共交通が活用できるように、利用環境の向上を図ります。

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

本市が様々な計画に掲げる、「市街地の活性化」をはじめとして、本市の総合的なまちづくり方針に沿って、本市に関わる賑わい創出や活性化に寄与する公共交通を模索します。また、地域のみならず、高齢者の外出支援、市外からの来訪者の市内散策等にも活用できる公共交通を検討し、市民の日常生活においても活性化を図ります。

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

全国的に更なる加速が予想される少子高齢化、人口減少に伴い、特に郊外部においては、住み慣れた地域で暮らし続けるための、一定の利便性を持った移動手段の確保が求められるとともに、市の財政基盤の負担とならない、健全な運営の両立が求められます。本計画においても、移動利便性の検討と併せて、より効率的な運行形態の模索や、既存交通の最適化等、費用負担を最小限に抑えた公共交通ネットワークの構築を図ります。

3.1.2 公共交通ネットワークの基本的な考え方

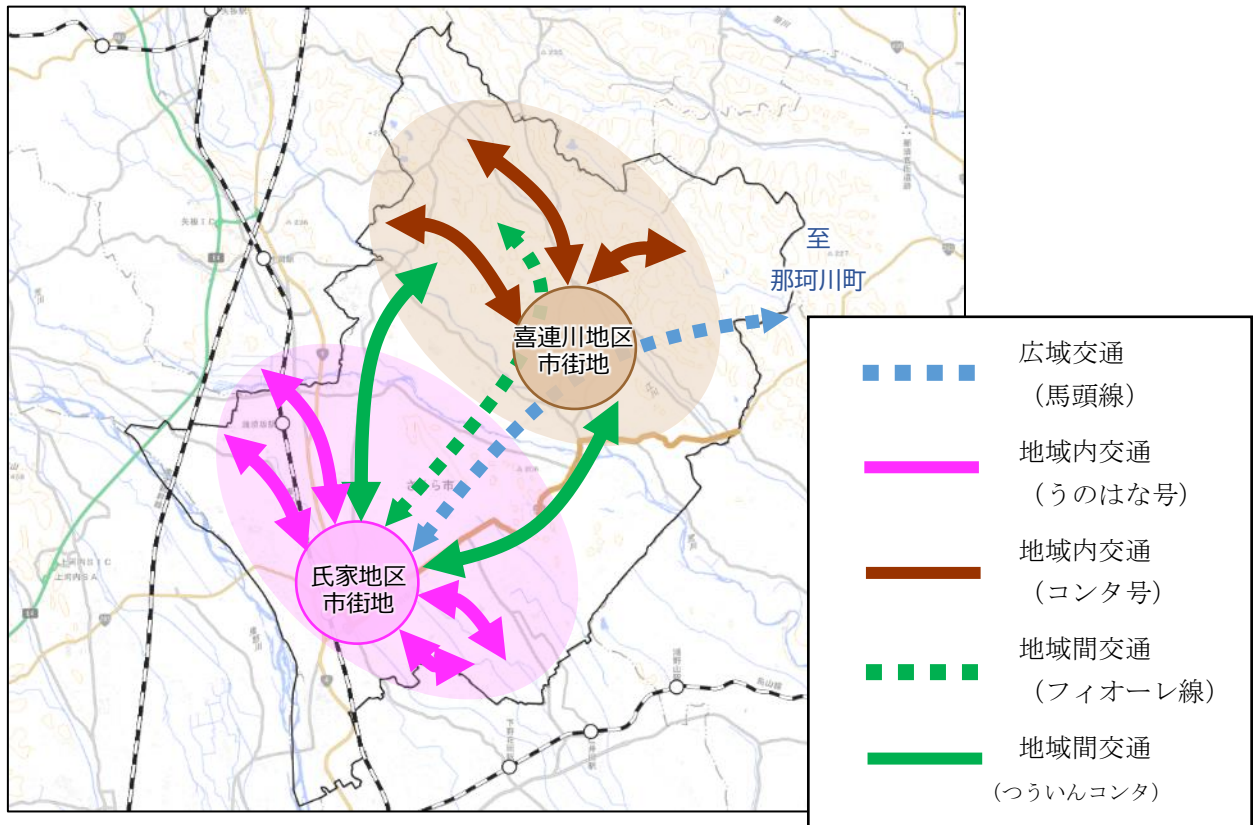
本市においては、地域によって、特性やまちづくりにおける役割等が異なることから、求められる公共交通も地域により違いが生じます。このため、以下のとおり公共交通ネットワークを機能別に分類・定義します。

(1) 現行の公共交通ネットワーク

現行での公共交通ネットワークにおける、機能別の既存公共交通の分類を以下に示します。

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"> ・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う ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	〈路線バス〉 馬頭線	<ul style="list-style-type: none"> ・本市のバス交通の骨格を担う路線であり、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ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
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"> ・地域拠点間を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
	〈デマンド交通〉 つういんコンタ号	<ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点間を結ぶ公共交通 ・会員登録制のデマンド型乗合タクシー ・運行形態はドア・ツー・ドア型^{※8} ・地域内ネットワーク機能を有する ※平日のみ運行
地域内ネットワーク	〈デマンド交通〉 うのはな号 コンタ号	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内ネットワーク機能を有する ※平日のみ運行

■ 現行の公共交通ネットワーク

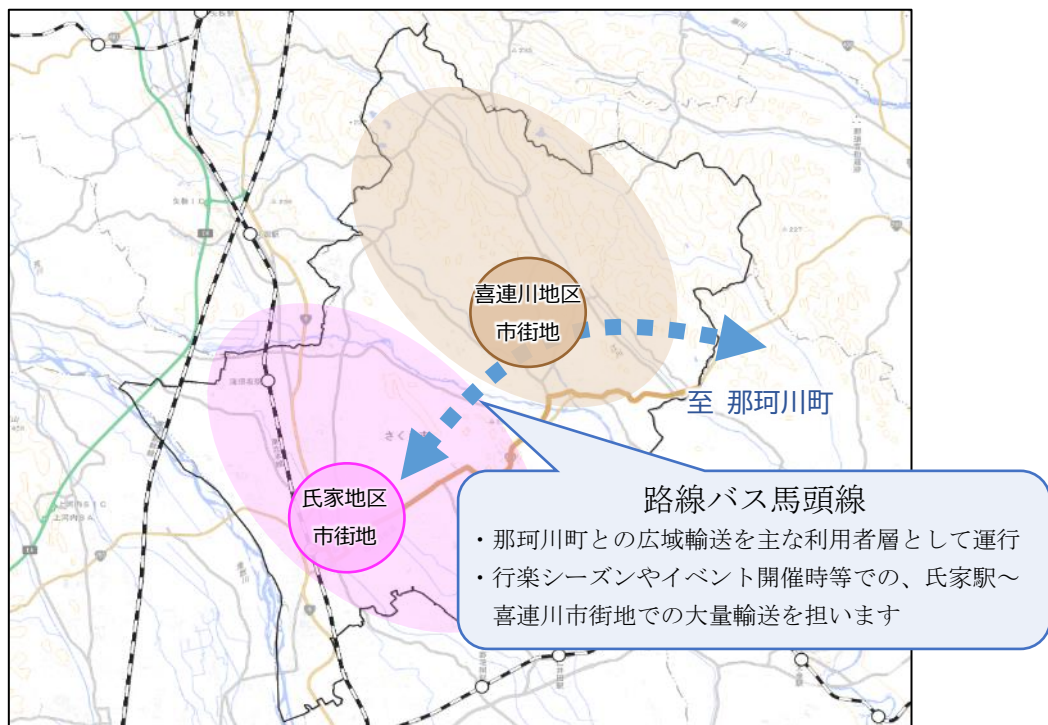


(2) 階層別交通サービス再編案

1) 広域交通

対象サービス：路線バス馬頭線（関東自動車株）

氏家駅～喜連川本町～馬頭車庫（那珂川町）を結ぶ路線バス馬頭線については、本市と周辺市町（那珂川町）を結ぶ市の広域交通としての役割を中心として、既存の運行形態を維持します。また、行楽シーズンや喜連川市街地でのイベント等による、大規模な移動需要が生じた場合には、市外からの来訪者利用も含めて、地域間の大量輸送を担います。



<今後、検討の必要性がある取組み>

○運行本数の見直し

朝夕の通勤・通学輸送への対応や、氏家地区～喜連川地区の地域間輸送の強化のため、同区間の移動需要を踏まえながら、必要に応じて増便の協議を行います。

○運行ダイヤの見直し

朝夕の通勤・通学需要や、観光シーズンでの市外からの来訪者への対応（JR 宇都宮線ダイヤとの連携）等、必要に応じて運行ダイヤの調整に向けた協議を行います。

○道の駅きつれがわへのアクセス強化

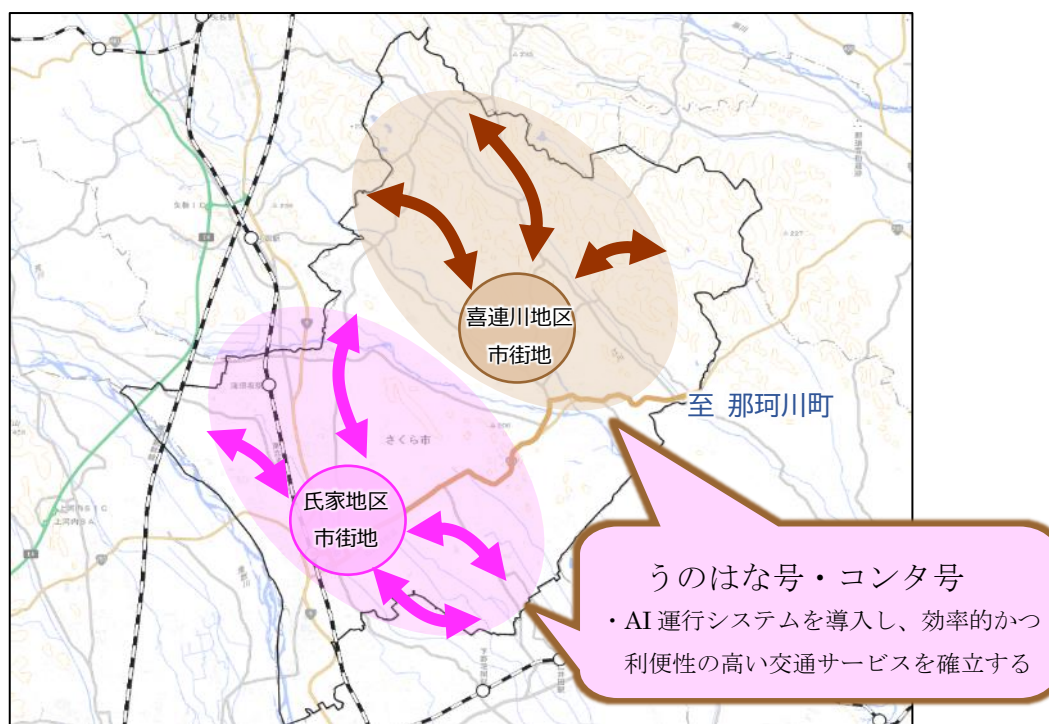
本市の観光拠点のひとつである道の駅きつれがわについて、市外からの来訪者の利用促進及び、氏家地区からのアクセス向上を図るため、施設近傍へのバス停移設を検討します。

2) 地域内交通

対象サービス：うのはな号（有誠タクシー）、コンタ号（さくらタクシー）

氏家地区、喜連川地区内をそれぞれ運行しているデマンド交通については、本市の主要公共交通として、買い物、通院といった日常生活における地域内の移動手段としての役割を担うとともに、氏家駅や路線バス停留所といった交通結節点における他の交通サービスへの中継を担います。

併せて、AI 運行システムを導入し、時刻表に捉われない効率的かつ利便性の高い運行を図ります。具体的な利便性の向上としては、出発の時間または目的地への到着時間のおおよその指定が可能になることなどが挙げられます。これにより、お店や病院の予約の時間に合わせた移動や、路線バスや電車にスムーズに乗り継ぐことが可能となります。



<今後、検討の必要性がある取組み>

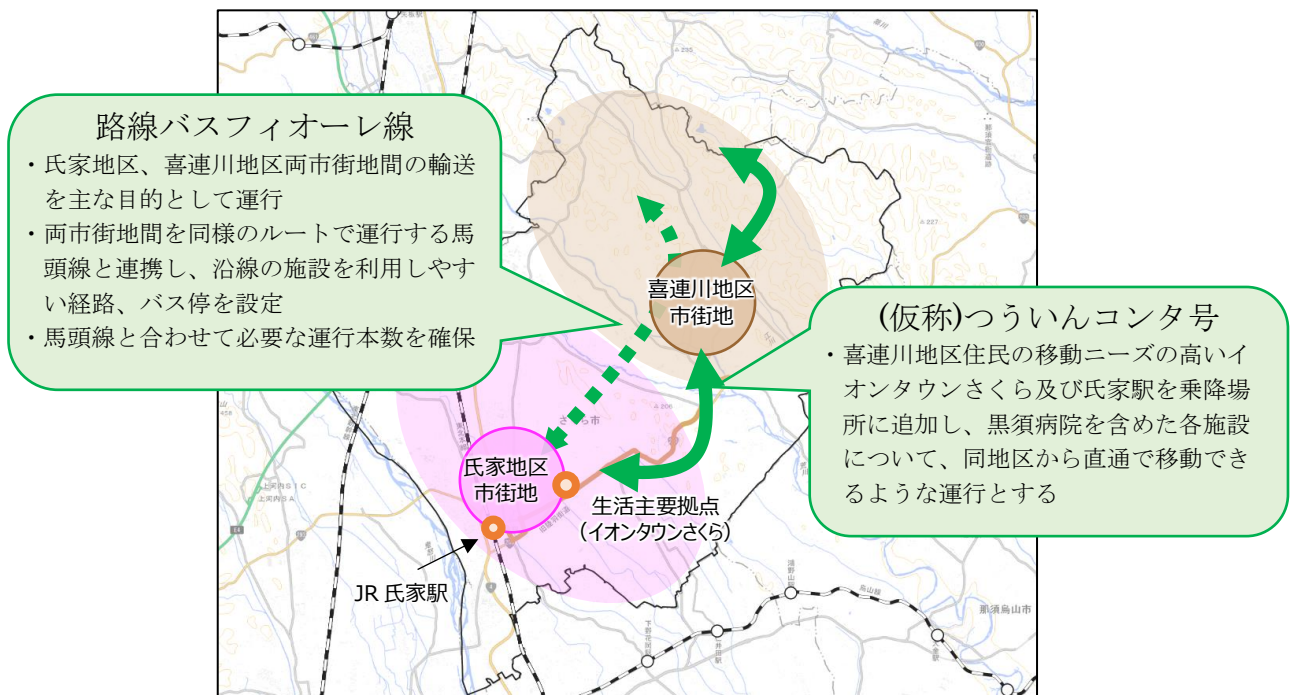
- キャッシュレス決済の導入・拡張
クレジットカード、QR コード決済、交通系 IC カードといったキャッシュレス決済システムの導入・拡張を図る。
- 輸送力の強化
利便性の向上により利用者の増大が見込まれるため、ワゴン車の導入を進め、輸送力強化を図る。
- 運転免許自主返納の促進
運転免許自主返納により取得できる「運転経歴証明書」の提示により運賃の割引を実施する。
- 利用促進に向けた周知・PR
本市の公共交通利用率の向上及び地域住民における利用者層の拡大に向けて、地域内での周知・PRを強化する。また、AI 運行システム導入に伴う、スマートフォンを用いた予約方法についても、積極的に周知を図る。

3) 地域間交通

対象サービス：つういんコンタ号（さくらタクシー(有)）、路線バスフィオーレ線（関東自動車株）

喜連川地区から氏家駅をはじめとした黒須病院や国道 293 号沿線の商業施設への移動ニーズが高いため、氏家地区～喜連川地区の市街地間輸送を担う路線バスの運行ルートを見直すとともに、運行本数の増加を目指します。見直しにあたっては、商業施設や黒須病院、氏家駅へのアクセスしやすさはもちろんのこと、観光客等の移動ニーズも踏まえ、土日祝日も運行する路線バスが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への移動も担えるよう、運行経路やダイヤを検討します。

喜連川地区内から、黒須病院までの通院輸送を主体に運行しているつういんコンタ号については、高齢者など交通サービスの乗継ぎが困難な市民の移動利便性確保のため、買い物利用の移動ニーズの高いイオンタウンさくらと、広域拠点である氏家駅を乗降ポイントに追加し、通院利用以外の生活移動についても担う形とします。



<今後、検討の必要性がある取組み>

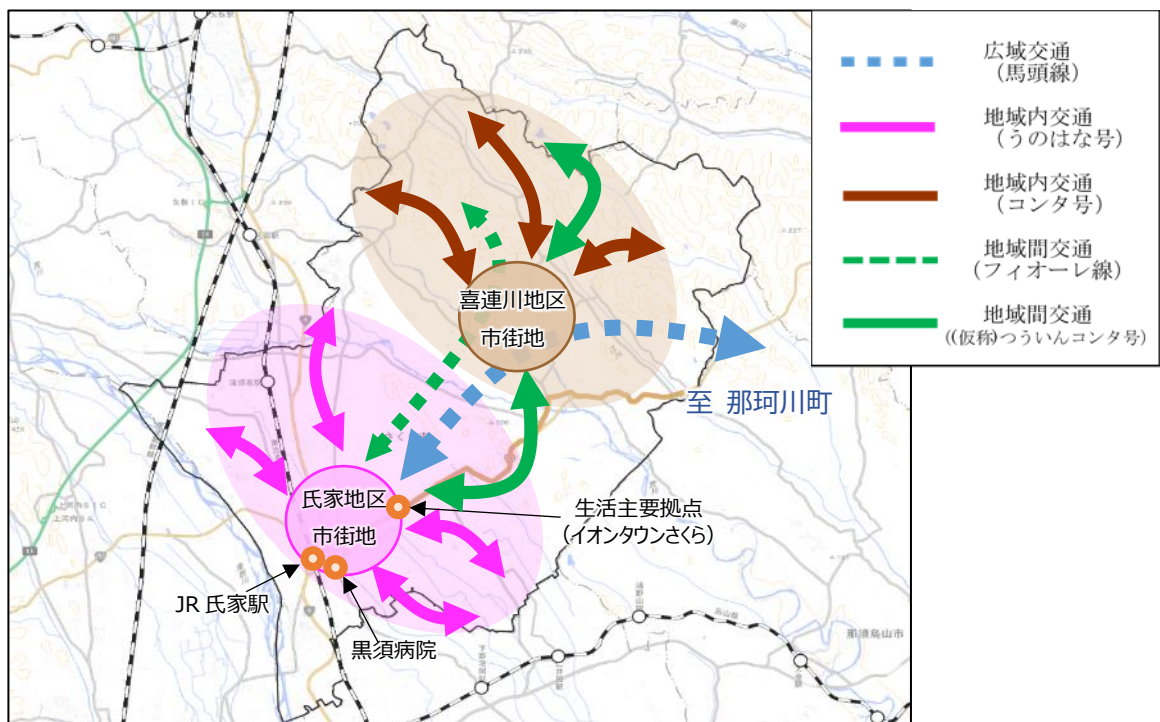
- キャッシュレス決済の導入・拡張
クレジットカード、QRコード決済、交通系 IC カードといったキャッシュレス決済システムの導入・拡張を図る。
- 運行エリア・運行時間帯の拡充
通勤・通学利用（下校時など）における路線バスの補完など、公共交通の充実が必要な時間帯や場所への対応に向けた、運行エリアや時間帯の拡充を検討する。
- 路線バス・デマンド交通における乗継ぎ利便性の向上
路線バス・デマンド交通の乗継ぎを考慮し、乗継割引の導入・拡充など、料金面での負担軽減についても検討する。
- 利用促進に向けた周知・PR
本市の公共交通利用率の増加及び地域住民における利用者層の拡大に向けて、地域内での周知・PRを強化する。また、家族の送迎や自家用車での移動についても、デマンド交通を用いた移動への転換を促進する。

(3) さくら市公共交通ネットワーク構想図（案）

以上の再編案を踏まえて、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"> ・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 ・定時定路線を基本とし、多くの人を運びます
	〈路線バス〉 馬頭線	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・定時定路線を基本とします
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"> ・氏家地区、喜連川地区の市街地間の移動を担います ・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 ・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 ・定時定路線を基本とします
	〈乗合タクシー〉 (仮称)つういんコンタ号	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・ドア・ツー・ドア型で利用者の自宅と目的地を結びます ・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
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"> ・氏家、喜連川それぞれの地区内での移動を担います ・ドア・ツー・ドア型で利用者の自宅と目的地を結びます ・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 ・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

■ネットワーク再編後イメージ



3.2 計画の目標

計画の基本方針を踏まえ、計画の目標を次のとおり定めます。

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

氏家駅、イオンタウンさくら、道の駅きつれがわなど、本市の住民における生活移動の需要が高い主要施設について、更なるアクセス向上を図ります。また、日常的に路線バスを利用していない方にもわかりやすいよう、これらの施設の最寄りバス停の名称あるいは副称にて、施設名の反映を図ります。

【目標 2】 高齢者を対象とした移動利便性の向上

本市の人口の約 4 分の 1 を占める高齢者が気軽に公共交通を利用できるよう、移動利便性の向上を図ります。

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

本市の中心市街地にあたる氏家駅周辺及び、喜連川地区の地域拠点である喜連川本町周辺を結ぶ路線バスの運行を充実させ、賑わい創出や、地域間の活発な交流、都市活動の促進を見込んだ移動機会の増加を図ります。

【目標 4】 公共交通サービスの高度化

本市の主要交通のひとつであるデマンド交通の運行をさらに高度化すべく、AI 技術を活用した運行システムを導入し、地域内交通を中心に公共交通利便性の向上を図ります。また、将来的な MaaS 事業等の広域連携サービスへの参画も視野に入れて、運賃支払い方法の拡大をはじめとした、広域交通との連携につながるサービス導入について検討を行い地域活性化への寄与を図ります。

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

市街地及び地域拠点から離れた郊外部・山間部については、市街地周辺と比べて利用者数が乏しく、公共交通の維持・確保には大きな負担となる地域です。

そのような地域においては、現在乗合タクシーにより公共交通を確保していますが、今後も一定以上の水準で公共交通を維持できるよう、運行事業者をはじめとする関係者と継続的に協議を行いながら、運行形態や運営面での効率性向上を図ります。

【目標 6】 自家用車利用者に対する公共交通の利用促進

生活移動で自家用車を使用している市民に向けて、公共交通利用への転換を促す利用促進策（モビリティ・マネジメント）を実施し、公共交通の利用者を増やすことで市内公共交通における 1 人当たりの公的資金投入額の減額を図ります。

第4章 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。

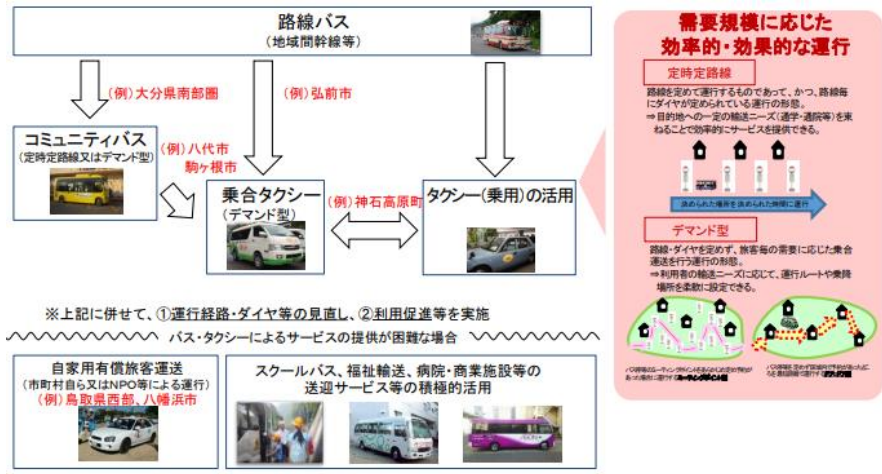
4.1 施策

【施策1】 市内主要施設へのアクセス強化					
基本方針	【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				
概要	<p>本市の路線バスの経路上またはその周辺では、生活移動需要が高い商業施設や、道の駅きつれがわ、市営温泉施設など、一定の需要及び集客力が見込める主要施設が点在していますが、路線バスにおいては、停留所は多くが地名等で表記され、慣れない利用者にとってはアクセスに難がある施設がみられます。</p> <p>これについて改善を図るため、各主要施設と連携して、施設近くへの停留所の移設や、停留所名の変更または副称の設定により、主要施設等の名称を用いることを検討します。</p>  <p>集客力のある商業施設や公共施設等をランドマークとし、停留所の移設や停留所名の変更等により同施設へのアクセスを強化します</p>				
実施主体	さくら市、交通事業者				
取組みスケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	対象施設の選定、事業の適宜実施				
	評価・検証（適宜実施）				

【施策2】 喜連川地区における買い物・通院移動利便性の向上

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>喜連川地区においては、喜連川本町周辺を中心に主要施設が分布しているものの、一定以上の規模を有する医療施設や商業施設の利用については、氏家地区への移動が必要となっています。また、移動需要の高いイオンタウンさくらや氏家駅への公共交通移動にあたっては、現在の公共交通ネットワークでは交通サービス間の乗継ぎが必須となっており、高齢者など乗継ぎの困難な利用者の利便性に課題があります。</p> <p>これについて、喜連川地区における買い物・通院移動の利便性向上を図るため、生活移動で需要の多いイオンタウンさくら及び氏家駅について、(仮称)つういんコンタ号の乗降ポイント新設を検討します。</p> 				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>実施に向けた検討・準備</p>		<p>見直し後の体制による運行</p>			
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					

【施策3】 新たな交通サービス導入に関する調査、研究の推進

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>今日では、自動運転をはじめとして最新技術を活用した様々な交通サービスの研究開発・導入が進められており、これまで路線バスや乗合タクシー等に対応できなかったような状況においても、公共交通の利便性が高まるケースが見受けられます。</p> <p>また、タクシー不足、運転手不足の解消のため、国会でもライドシェアについて議論が進められています。</p> <p>本市においても、本計画で目指す再編後の交通ネットワークのみで解消できないケース（例：デマンド交通の運行時間帯外の移動や、自宅～バス停までのワンマイル輸送など）について、将来的な解消を見据えて、こういった新しい交通サービスの動向について継続的に把握し、可能なものから施策への反映を図ります。</p>  <p>※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施 バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合</p> <p>自家用有償旅客運送（市町村自ら又はNPO等による運行） （例）鳥取県西部、八幡浜市</p> <p>スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用</p> <p>国土交通省の交通施策においても、従来の交通システムに捉われず地域の需要規模に応じた柔軟な交通サービスの選択が推進されています。</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>取組みスケジュール</p>	<p>適宜実施</p>				<p>結果を施策検討に反映 （次期計画） 策定検討</p>
<p>取組みスケジュール</p>	<p>評価・検証（適宜実施）</p>				<p>結果を施策検討に反映 （次期計画） 策定検討</p>

【施策4】 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

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>一般的に、公共交通を運行する際は、自治体または交通事業者が主体となって運行を行います。山間部などでの過疎地域では利用者が少ないため、これらの維持確保が困難となるケースがみられます。これを受けて近年では、自治会や地元の NPO 法人といった地域住民が発起人・運行主体となって、小規模の交通サービスを運行するケースがみられるようになりました。</p> <p>本市においても、交通不便地域の市民や地域団体から同様の発起があった際の対応や、また行政として十分なサポートができる体制の整備を見据えて、こういった新しい体系での交通サービス導入に向けた研究及び調査を行います。</p> <div data-bbox="699 640 1246 1043" data-label="Image"> </div> <p>宇都宮市で運行されている清原さきがけ号は、地域住民で組織された協議会が運営する地域内交通です。 (他地域事例：栃木県宇都宮市)</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、市民等</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>適宜実施</p> <p>評価・検証（適宜実施）</p>					<p>結果を施策検討に反映 (次期計画) 策定検討)</p>

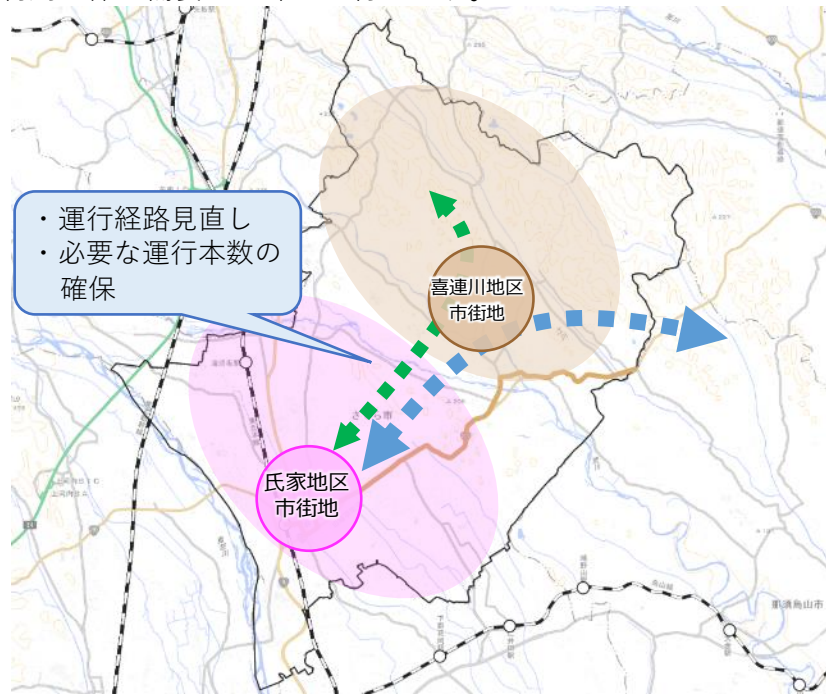
【施策5】 公共交通車両のバリアフリー化

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>本市の公共交通サービスにおける高齢者等の利便性向上を図るため、公共交通車両における低床化、段差・ステップの削減、車内への手すり増設など、バリアフリー化に係る改良や、車両の導入について検討します。</p> <div data-bbox="655 479 1259 882" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">バリアフリー車両イメージ</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>実施箇所の検討</p>					
<p>適宜実施</p>					
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					

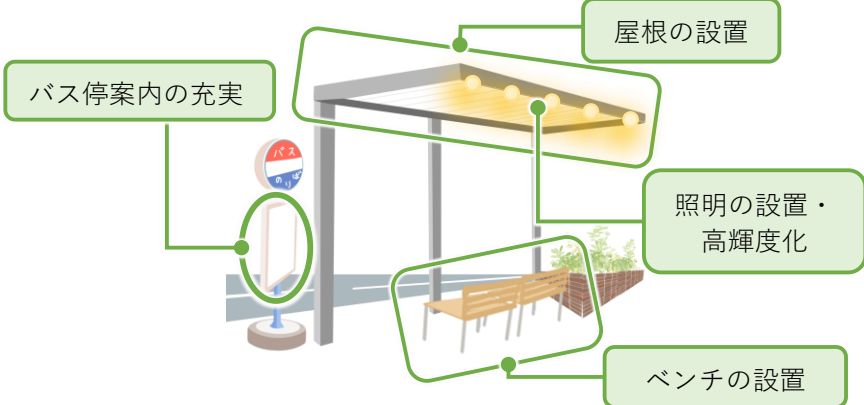
【施策6】 広域交通とのアクセス性向上

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>県内主要都市へのアクセスを担う JR 東北本線は、氏家駅を接続拠点として、通勤・通学、生活利用のみならず、観光利用等あらゆる面で利用されている重要な広域交通です。</p> <p>これらとのアクセス利便性の向上を図るため、氏家駅へアクセスする路線バスについて、氏家駅における JR 東北本線との接続を重視した運行ダイヤの設定・維持による接続利便性の向上を図るとともに、氏家駅へのアクセスについて増便等の検討・協議を行います。</p> <p>また、蒲須坂駅については、駅周辺には月極の駐車場しかなく、利用者が気軽に自家用車を駐車して鉄道を利用できる環境が整っていません。これについて、広域交通を担う鉄道へのアクセス向上のため、蒲須坂駅にゲート式駐車場等の設置を検討します。</p> <p>なお、宇都宮市をはじめとする他地域へのアクセス向上に向けて、JR 東北本線の増便・運行拡大等についても、継続的な協議・要望を行っていきます。</p> <div data-bbox="689 869 1251 1279" data-label="Image"> </div> <p>JR 東北本線（宇都宮線）との接続強化により、主要都市とのアクセス向上を図ります。</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>事業の適宜実施・検討</p>					
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					

【施策7】 地域間交通の輸送体制の見直し

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>本市の公共交通ネットワークの主軸的役割を担う氏家駅～喜連川地区市街地の輸送を担う路線バスについて、国道293号沿線の商業施設や観光拠点などへの移動ニーズの高さから運行経路を見直すとともに、今後想定される運転手不足を踏まえ、運行本数の確保を目指します。</p> <p>運行経路の見直しにあたっては、両市街地間の移動のみならず、喜連川温泉施設への観光・行楽利用や、経路上に点在する商業施設への生活利用に係る需要を加味して行います。</p> 				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>新しい運行経路での運行体制検討・準備</p>		<p>新しい運行経路・体制での運行</p>			<p>利用者ニーズを再整理し、再編を検討（次期計画策定検討）</p>
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					


【施策8】 路線バス停留所の強化

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>利用者が多い主要な路線バス停留所における待合環境向上のため、屋根、ベンチ、照明等の設置・整備の検討や、周辺施設の設備を活用した待合スペースの整備の検討に向けて、近隣施設との連携を模索します。</p> <div style="text-align: center;">  <p>バス停案内の充実</p> <p>屋根の設置</p> <p>照明の設置・高輝度化</p> <p>ベンチの設置</p> <p>路線バス利用者が安全に待機できる環境の整備を検討します。 (上図はイメージ)</p> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>実施箇所の検討</p>					
<p>設置・周辺施設の活用を適宜開始</p>					
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					

【施策 9】 地域内交通の高度化

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>氏家地区・喜連川地区の双方で地域内の生活移動手段を担うデマンド交通について、待ち時間の短縮、即時予約、到着時間等の指定の実現など、さらなる利便性向上が期待できるとともに、将来的な MaaS 事業の実施検討も見据えて、AI 技術を活用した新たな運行システムを導入します。</p> <div data-bbox="571 472 1362 786" style="text-align: center;"> </div> <p>現在、事業者が手作業で行っている配車や運行ルートを選定を、AI システムが即時決定を行うことで、現在より効率的な配車・運行が可能になります。</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和 6 年度</p>	<p>令和 7 年度</p>	<p>令和 8 年度</p>	<p>令和 9 年度</p>	<p>令和 10 年度</p>
<p>整備に向けた検討・準備</p>		<p>見直し後の体制による運行</p> <p>評価・検証（適宜実施）</p>			

【施策10】 市内公共交通におけるキャッシュレス決済の導入促進

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>公共交通機関の利便性向上及び、将来的な MaaS 事業や、本市民の公共交通利用負担軽減策（外出支援策等での高齢者・障がい者の割引制度等）の実施検討を見据えた導入施策の一環として、交通系 IC や QR コード決済、クレジットカードなど、全国的に普及が進んでいる公共交通利用のキャッシュレス決済対応の充実について検討します。</p>  <p style="text-align: center;">キャッシュレス決済イメージ</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、交通事業者</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>実施に向けた検討</p>					
<p>適宜実施</p>					
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					

【施策11】 定期的な地域住民の意向把握及び関心の醸成					
基本方針	【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				
概要	定期的に実施している公共交通に係るアンケート調査の継続実施や、地域内における公共交通維持改善をテーマにしたワークショップを実施するなどして、地域ごとのニーズや利用者意向を把握するとともに、市民全体への公共交通施策に対する関心を高めます。				
実施主体	さくら市、市民等				
取組みスケジュール (回数・時期は状況に応じて要検討)	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	事業の適宜実施・検討				
	評価・検証(適宜実施)				
					結果を施策検討に反映 (次期計画)策定検討

【施策12】 公共交通乗り方教室等のイベントの開催					
基本方針	【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				
概要	<p>普段、公共交通を利用しない市民が利用する主要施設などで、バス車両やパネル展示等を用いた公共交通に関するイベントの開催を検討します。</p> <p>特に、未利用者にとって利用方法の周知度が低いデマンド交通については、実際に予約システムに触れてもらうなど、体験型のプログラムを実施するなど、認知度の向上に特化した構成を模索します。</p>				
実施主体	さくら市、交通事業者				
取組みスケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	適宜実施				
	評価・検証(適宜実施)				

【施策13】 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

<p>基本方針</p>	<p>【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</p>				
<p>概要</p>	<p>モビリティ・マネジメントを促進するため、市内公共交通の運行情報だけでなく、乗車・登録の方法等も記載したリーフレット等の作成や、日常生活での活用例などを盛り込んだ情報の発信を行っていきます。</p> <p>特に、移動意向が高く、実現すれば大幅な利用者増加が見込める自家用車からの利用転換については、重点的にPRを行います。</p> <div data-bbox="683 526 1257 1332" data-label="Image"> </div> <p>現在発行しているさくら市公共交通総合マップ。</p>				
<p>実施主体</p>	<p>さくら市、市民等</p>				
<p>取組みスケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
<p>適宜実施</p>					
<p>評価・検証（適宜実施）</p>					

4.2 資金の確保に関する事項

計画の推進に向けて、交通事業者や県・関係市町と連携・協力を行いながら、以下のとおり国の補助制度等の活用を積極的に行います。

4.2.1 地域間幹線系統

路線バス馬頭線については、さくら市と那須烏山市、那珂川町を結ぶ唯一の広域交通バス路線であるとともに、氏家地区、喜連川地区の市街地間を結び、通勤、通学、買い物、通院など市民の生活交通を支える重要度の高い路線です。

しかしながら、多くの市民は移動手段として自家用車を利用しており、自治体や事業者の努力だけでは路線の維持が難しい状況です。

そのため、路線バス馬頭線を「地域間幹線系統」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 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し、県や沿線市町と連携して運行を確保・維持することとします。

■路線バス馬頭線の概要

系統名	起点	経由地	終点	運行事業者
馬頭線	氏家駅前	喜連川本町	馬頭車庫	関東自動車(株)

4.2.2 地域内フィーダー系統

乗合タクシーうのはな号、コンタ号、つういんコンタ号は、高齢者をはじめとする車の運転のできない交通弱者の移動手段を確保することを主要な目的として運行しており、買い物、通院のための重要な移動手段となっています。

運行にあたっては、氏家地区内、喜連川地区内それぞれ全域を区域運行し、各バス停で路線バス馬頭線と接続することで路線バス馬頭線を補完しています。

区域運行のため、定時定路線型に比べて採算面では不利であり、自治体や事業者の努力だけでは維持が難しい状況です。

そのため、各乗合タクシーを「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。

■乗合タクシーの概要

系統名	運行区域	運行事業者
うのはな号	旧氏家町全域	(有)誠タクシー
コンタ号	旧喜連川町全域	さくらタクシー(有)
(仮称)つういんコンタ号	旧喜連川町全域、および旧氏家町の一部（黒須病院、氏家駅、イオンタウンさくら）	さくらタクシー(有)

第5章 評価指標と進行管理

5.1 評価指標

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 1	民間路線バスの利用者数
取得方法	事業者の業務取得、対象はフィオーレ線、馬頭線
基準値（令和 4 年）	23,466 人 (フィオーレ線：4,930 人、馬頭線：18,536 人)
目標値（令和 10 年）	基準値以上
関係する目標	目標 1・3・6

指標 2	乗合タクシーの利用者数
取得方法	事業者の業務取得
基準値（令和 4 年）	12,759 人 (うのはな号：5,115 人、 コンタ号：6,431 人、 つういんコンタ号：1,213 人)
目標値（令和 10 年）	基準値以上
関係する目標	目標 2・4・5・6

指標 3	氏家駅の 1 日平均乗車数
取得方法	「各駅の乗車人員」JR 東日本ホームページ
基準値（令和 4 年）	2,711 人
目標値（令和 10 年）	基準値以上
関係する目標	目標 1・6

指標 4	路線バスの収支率
取得方法	事業者の業務取得、対象はフィオーレ線、馬頭線
基準値（令和 4 年）	フィオーレ線：19.7% 馬頭線：24.6%
目標値（令和 10 年）	基準値以上
関係する目標	目標 1・3・6

指標 5	乗合タクシーの収支率
取得方法	さくら市の業務取得
算定式	運賃 ÷ 事業者への委託費 × 100
基準値（令和 4 年）	11.3% (うのはな号：11.1%、コンタ号：12.8% つういんコンタ号：8.0%)
目標値（令和 10 年）	基準値以上
関係する目標	目標 2・4・5・6

指標 6	バス利用者 1 人当たりの公的資金投入額
取得方法	利用者：事業者の業務取得 公的資金投入額：さくら市
算定式	公的資金投入額 ÷ 利用者数 (フィオーレ線・馬頭線の合算)
基準値 (令和 4 年)	614 円
目標値 (令和 10 年)	基準値以下
関係する目標	目標 1・3・6

指標 7	乗合タクシー 1 人当たりの公的資金投入額
取得方法	さくら市の業務取得
算定式	公的資金投入額 ÷ 利用者数 (各乗合タクシーの合算)
基準値 (令和 4 年)	1,910 円
目標値 (令和 10 年)	基準値以下
関係する目標	目標 2・4・5・6

指標 8	公共交通に満足している市民の割合
取得方法	市民アンケート
算定式	鉄道・バス・乗合タクシーの満足度の平均
基準値 (令和 4 年)	56.7%
目標値 (令和 10 年)	65.0%
関係する目標	目標 1・2・3・4・5

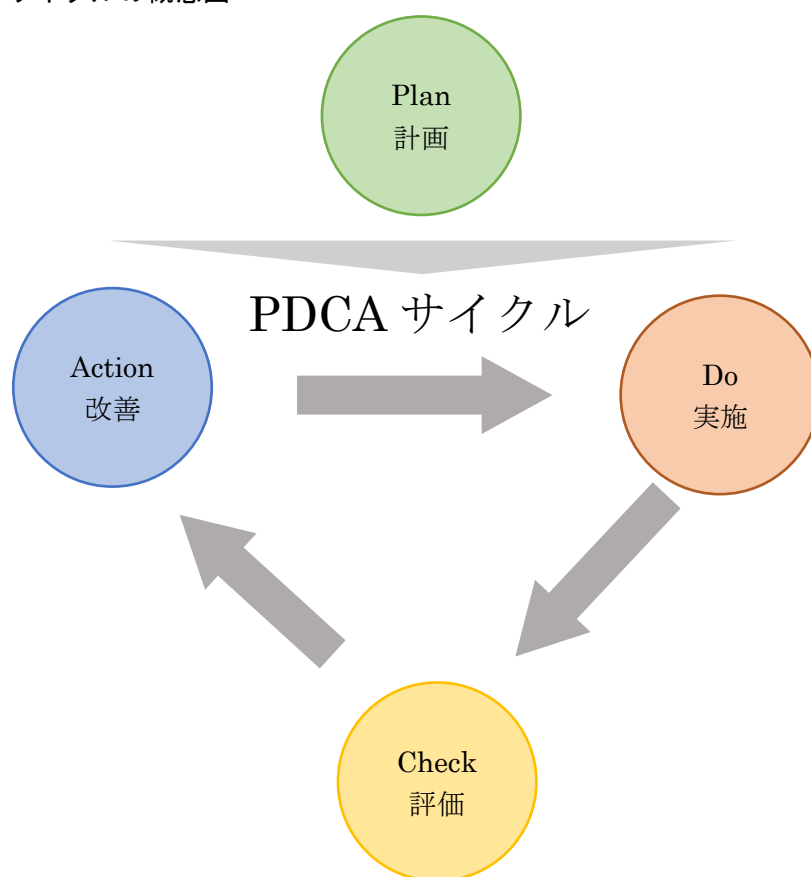
5.2 評価方法

本計画の達成度は、5.1 で設定した評価指標を用いて、毎年さくら市地域公共交通会議にて評価・検証を行います。

評価指標の数値を年度ごとに評価し、PDCA 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、計画の見直しを実施していきます。

Plan : 基本方針、あるべき姿、将来像の設定
Do : 事業の実施 等
Check : 成果指標などにより計画と現状のギャップを把握
Action : 計画と現状のギャップを埋める改善策の立案

■PDCA サイクルの概念図



【参考資料】

1 用語解説

※1 乗合タクシー

道路運送法上、バスと同様の許可により、一回の運行で不特定多数の乗客を乗せて運行する形態のタクシー。

通常のタクシーは1人または1グループしか乗せることはできないが、乗合とすることでタクシーよりも輸送の効率を上げることができる。

※2 デマンド交通

利用者から乗車の予約（需要）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」の意味。

さくら市の乗合タクシーはデマンド交通として運行している。

※3 ワンマイル輸送

ラストワンマイルとも呼称され、輸送において最寄りの拠点から利用者までの最後の区間のこと。公共交通においては、利用者の自宅から最寄りのバス停等までの輸送を指す。

※4 ミーティングポイント

デマンド交通における指定乗降場所のこと。ミーティングポイント型を採用するデマンド交通の場合、予め設定されたミーティングポイントで乗り降りを行う。

※5 MaaS

読みは「マース」、スマートフォンのアプリ等から、複数の移動サービスを組み合わせて、検索、予約、決済を一括で行うサービス。

※6 パークアンドライド

目的地までの移動の際、自転車や自家用車で最寄りの駅・停留所まで移動し、そこから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。

※7 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市民のライフスタイルの転換を誘導すること。

※8 ドア・ツー・ドア

利用者の自宅の玄関（ドア）から目的地の入口（ドア）までを表す。

さくら市の乗合タクシーは、自宅付近まで送迎するドア・ツー・ドアの方式で運行している。

2 計画策定の過程

時期	概要
令和4年 5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計画の策定と法定協議会の設置について承認
9月 10月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事業者ヒアリングの実施
12月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市民アンケート・利用者アンケートの実施
2月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市経営会議の開催 ・ 骨子案および方向性について協議
令和5年 6月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通会議の開催 ・ 策定状況と今後の策定スケジュールについて報告
9月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事業者ヒアリングの実施
11月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通会議の開催 ・ さくら市公共交通計画素案の協議
12月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 庁議の開催 ・ さくら市公共交通計画素案の審議
令和6年 1月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市議会議員全員協議会の開催 ・ さくら市公共交通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 ・ さくら市公共交通計画素案の協議
3月	<ul style="list-style-type: none"> ■ さくら市地域公共交通計画を策定

3 さくら市地域公共交通会議の名簿

職名	氏名	所属
会長	花塚 隆志	さくら市
委員	五江渕 一郎	さくらタクシー有限会社
	佐藤 宣人	有限会社誠タクシー
	吉田 元	関東自動車株式会社
	鉢村 敏雄	一般社団法人栃木県タクシー協会
	小矢島 応行	一般社団法人栃木県バス協会
	檜山 聡	さくら市区長会
	津浦 智雄	さくら市区長会
	川渕 幸男	さくら市いきいきクラブ連合会
	田中 耕一	社会福祉法人さくら市社会福祉協議会
	上野 直人	国土交通省関東運輸局栃木運輸支局
	横尾 元央	栃木県県土整備部交通政策課
	阿久津 正巳	栃木県県土整備部矢板土木事務所
	原田 亘	栃木県警察さくら警察署
	長田 哲平	宇都宮大学地域デザイン科学部
	八木 久	栃木県交通運輸産業労働組合協議会
	福井 功二郎	東日本旅客鉄道株式会社

4 さくら市地域公共交通会議設置要綱

平成 20 年 10 月 20 日告示第 86 号

さくら市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第 1 条 市は、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「活性化再生法」という。）第 6 条第 1 項に規定される協議会、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号。以下「省令」という。）第 9 条の 2 に規定される地域公共交通会議及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年 3 月 30 日付け国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号。以下「要綱」という。）第 2 条第 1 項第 1 号に規定される協議会としてさくら市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

(定義)

第 2 条 この告示において使用する用語は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）において使用する用語の例による。

(構成員)

第 3 条 活性化再生法第 6 条第 2 項、省令第 9 条の 3 第 1 項及び第 2 項並びに要綱第 3 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づき、交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 市長
- (2) 市内に路線又は営業区域がある一般旅客自動車運送事業を営む一般旅客自動車運送事業者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
- (4) 市民又は第 2 号の一般旅客自動車運送事業の利用者
- (5) 国土交通省関東運輸局栃木運輸支局長
- (6) 道路管理者、栃木県警察、学識経験者その他市長が必要と認める者

(会長等)

第 4 条 交通会議に会長を置き、市長をこれに充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第 5 条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

3 会長は、特に必要があると認めるときは、委員以外の者に会議への出席を求め、その意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

4 会議は、原則として公開とする。

5 会議は、必要に応じて書面により開催することができる。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項については、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

改正注記条沿革

(庶務)

第7条 交通会議の庶務は、総合政策部総合政策課において処理する。

(公印)

第8条 交通会議の公印（以下この条において「会議公印」という。）の名称、ひな形番号、寸法、書体及び用途は、別表第1のとおりとし、そのひな形は、別表第2のとおりとする。

2 会議公印の管理は、総合政策課長が行う。

3 前2項に定めるもののほか、会議公印の取扱いについては、さくら市公印規則（平成17年さくら市規則第13号）の例による。

(その他)

第9条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

[以下略]



ちょうど
いい!
さくら市

