

矢板市地域公共交通計画 (案)

矢板市

令和5年 12月19日 時点版

目 次

第1章	計画策定の概要.....	1
1.	計画策定の趣旨.....	1
2.	計画の区域.....	2
3.	計画の期間.....	2
4.	上位・関連計画の位置付け.....	3
第2章	公共交通の現状と課題.....	5
1.	市の概況.....	5
2.	公共交通の現況.....	20
3.	市民の交通に関わる特性.....	36
4.	国の方針.....	47
5.	地域公共交通網形成計画の評価.....	52
6.	矢板市の公共交通に係る課題.....	53
第3章	地域公共交通計画の理念・方針.....	54
1.	地域公共交通計画の基本理念.....	54
2.	地域公共交通計画の基本方針.....	54
3.	補助系統の位置付け.....	56
第4章	地域公共交通計画の目標.....	57
第5章	地域公共交通計画の取組.....	59
第6章	地域公共交通計画の進捗管理.....	66
1.	計画の達成状況の評価.....	66
2.	計画の推進体制.....	67

第1章 計画策定の概要

1. 計画策定の趣旨

矢板市は、まちづくりに対する課題に対応しながら、市の持続的発展を図るための基本方針として、令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までを計画期間とする「矢板市総合計画」及び「矢板市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を一体的に策定した「やいた創生未来プラン」を策定しています。当プランでは、矢板市の将来像を『未来へ』～みんなで創る新時代～と定め、その実現に向けて市政全般にわたる施策を体系的にとりまとめており、その中で、「すべての市民が地域で安心して快適に暮らせるまち」をめざすため、市内公共交通の充実を図ることを政策のひとつとしています。

一方、近年は、自動車に頼った生活スタイルが定着し、公共交通の利用者が減少し、地域公共交通の維持が困難になってきています。矢板市では、民間事業者が運行する路線バスの不採算路線廃止に伴い、平成11(1999)年から代替交通として市営バスを運行してきましたが、採算は取れず財政負担は増大傾向にあります。

しかしながら、高齢化・核家族化の進展、高齢者の運転安全性、高齢者が高齢者を送迎する負担といった問題などにより、自家用車を利用できない高齢者が増加することで、公共交通の必要性はさらに高まると予想されています。

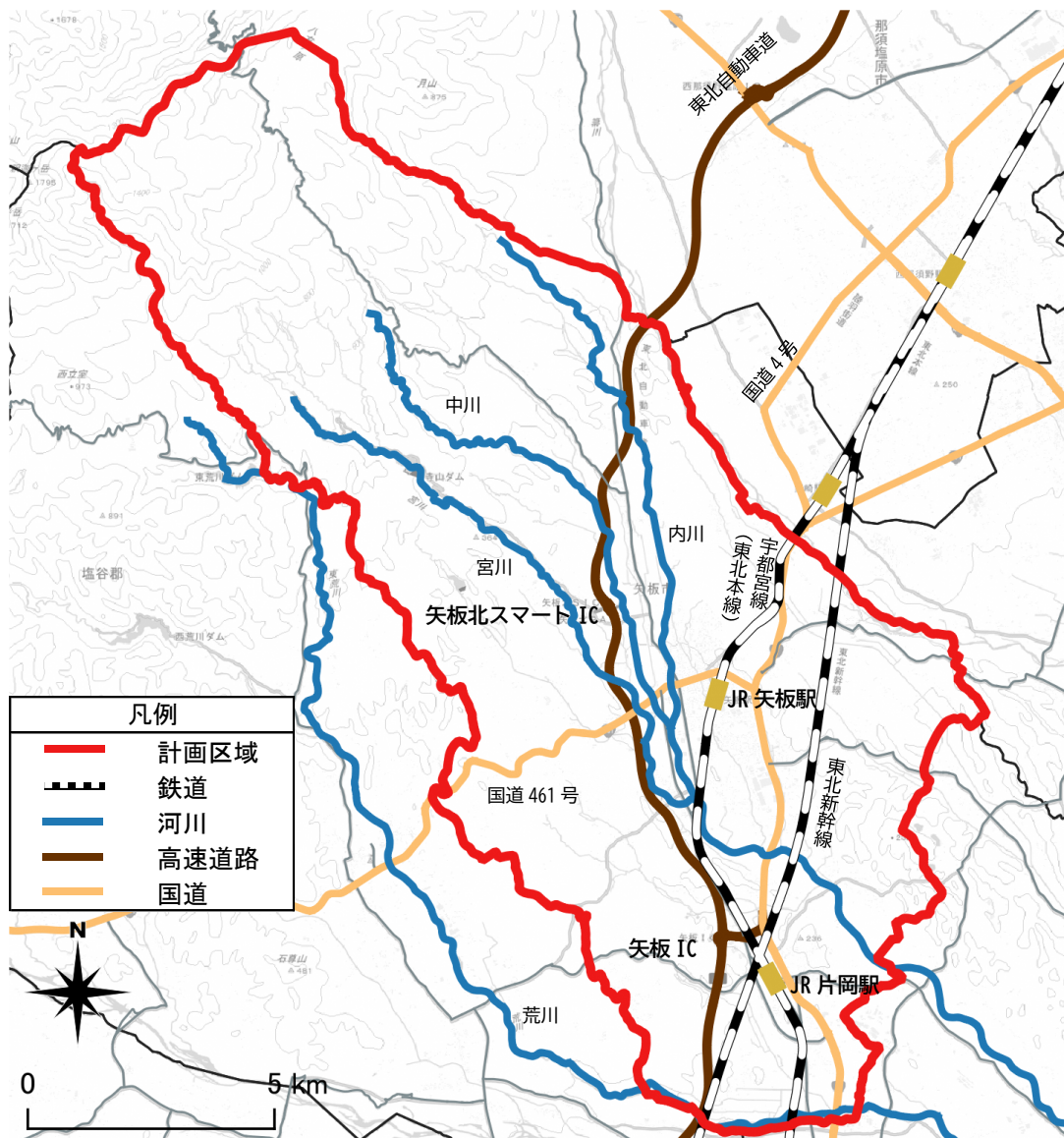
また、公共交通は、道路や上下水道などと同様、暮らしを支える社会基盤の一つとして安定的かつ効率的に維持・充実する必要があるとあり、地球温暖化などの環境問題への対応や市街地活性化に与える社会的効果を担うことも期待されています。

そのため、以上の認識のもと、令和2(2020)年3月に「矢板市地域公共交通網形成計画」を策定し、「便利でわかりやすく、利用しやすい公共交通体系の構築」を実現すべく、様々な施策に取り組んできました。

本計画は、「矢板市地域公共交通網形成計画」の次期計画として、公共交通のさらなる充実を図るために策定するものです。

2. 計画の区域

本計画の区域は、市内全域を対象とします。

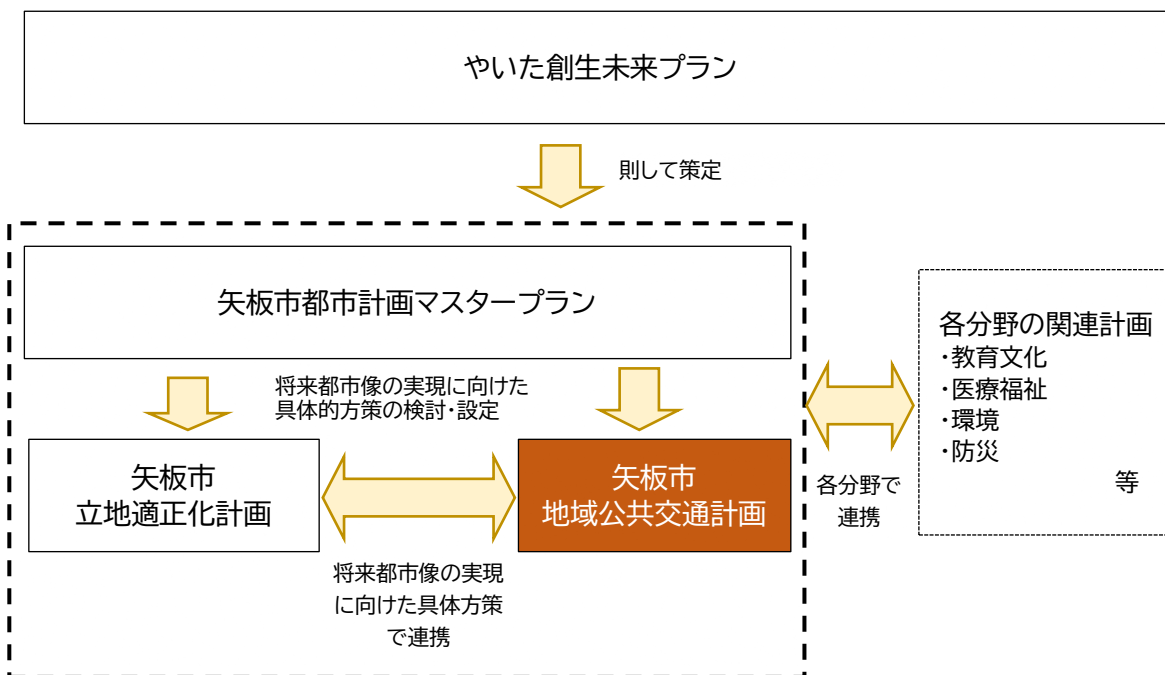


3. 計画の期間

この計画は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。

4. 上位・関連計画の位置付け

矢板市における公共交通施策は、上位計画である「やいた創生未来プラン（令和3（2021）年3月策定）」、及び関連計画である「矢板市都市計画マスタープラン（令和5（2023）年3月見直し策定）」、「矢板市立地適正化計画（令和5（2023）年3月策定）」の位置付けを踏まえ、以下のように整理されます。



(1) やいた創生未来プラン（令和3（2021）年度-令和7（2025）年度）

重点項目5「安心快適なまちづくり」－政策1「すべての市民が地域で安心して快適に暮らせるまちをめざします。」

- 市民の日常生活を支えるため、市内の公共交通手段として市営バスを適正に運行します（目標指標 令和7（2025）年度のデマンド交通及び市営バス1日当たり乗車人数80人以上）

(2) 矢板市都市計画マスタープラン（令和5（2023）年－令和24（2042）年）

第3章「都市整備方針」－「2. 都市施設整備の方針（1）交通体系 ③公共交通」

- わかりやすく利用しやすい公共交通体系の構築や、誰もが利用しやすい公共交通機関のバリアフリー化に努めます。
- 市民の身近な移動手段となるデマンド交通、市営バス中央部循環路線及び地域共助型生活交通の継続運行に努めます。
- 人口減少・少子高齢社会に対応するほか、自動車交通の抑制にともなう環境負荷の低減のため、鉄道・バスの連携強化、徒歩・自転車による公共交通とのアクセス強化に努めるとともに、スマートシティの環境づくりの一環として、ICTの活用等による交通結節点での乗り換えの円滑化等の促進に努めます。
- JR矢板駅は、自由連絡通路等の適切な維持管理を図り、交通拠点としての利便性の向上に努めます。
- JR片岡駅は、東西自由通路等の適切な維持管理を図り、交通拠点としての利便性の向上に努めます。

(3) 矢板市立地適正化計画（令和5（2023）年－令和14（2032）年）

第3章「目指すべき都市の骨格構造及び誘導方針」－「4. 公共交通との連携の方針」－ 「(2)公共交通によるネットワーク形成の方針」

- 都市機能の立地や居住の誘導においては、誰もが移動しやすい交通基盤の確保が必要であることから、子どもや高齢者をはじめ幅広い年齢層の移動を支える公共交通ネットワークの形成を図るとともに、本市の特性である優れた道路網についても有効に機能するネットワーク形成など、多様な交通手段の利便性が確保されたネットワーク基盤づくりを図ります。
- 矢板地区、片岡地区の市街地拠点においては、歩いて暮らせる市街地づくりを支える公共交通環境形成を図るため、中央部循環路線との連携を図ります。併せて、都市機能となる施設や交通結節点となる駅・バス停へのアクセス環境についても充実を図ります。
- 市全域において移動しやすい環境を確保するため、デマンド交通等の公共交通施策との連携により、鉄道やバスによりカバーされるエリア以外における市街地拠点へのアクセスの充実を図ります。
(交通ネットワークに関する目標値・評価指標 令和6（2024）年の公共交通1日当たり利用者数80人以上)

第2章 公共交通の現状と課題

1. 市の概況

(1) 位置と地勢

矢板市は、栃木県の北東部、東京圏から北に約 100 km、宇都宮市から約 30 km のところに位置しています。市の北側は那須塩原市、東側から南側には大田原市とさくら市、西側は塩谷町に接しています。

矢板市の位置図を図 2 に示します。本市の面積は 170.46 km² で、東西約 11.6 km、南北約 24.2 km のほぼ長方形をなしています。

北部は日光国立公園の一部である高原山（休火山）で、各所に鉱泉が湧出し、森林資源に富んでいます。中部は、南北に小高い丘が連なる塩那丘陵の尾根に挟まれた宮川、中川、内川が流れる平地があり、宅地や農地等に利用されています。南部は、関東平野の北端ともいえる平地と小河川に刻まれた小高い丘の丘陵地からなり、塩谷町から流れてくる荒川に接しています。

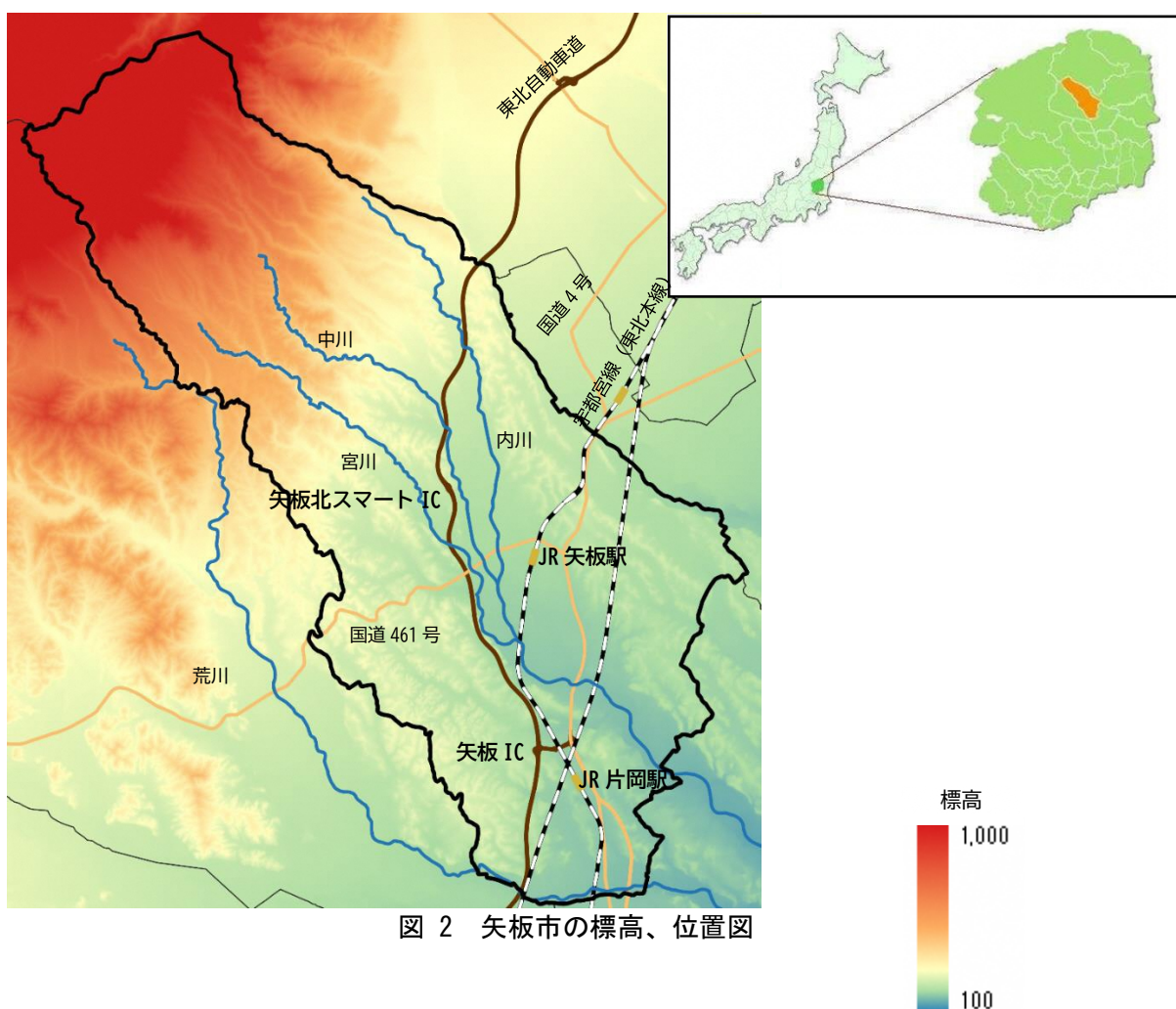


図 2 矢板市の標高、位置図

土地利用は、山林が 61.8%、田畑が 20.5%、宅地が 6.1%となっています。(図 3)

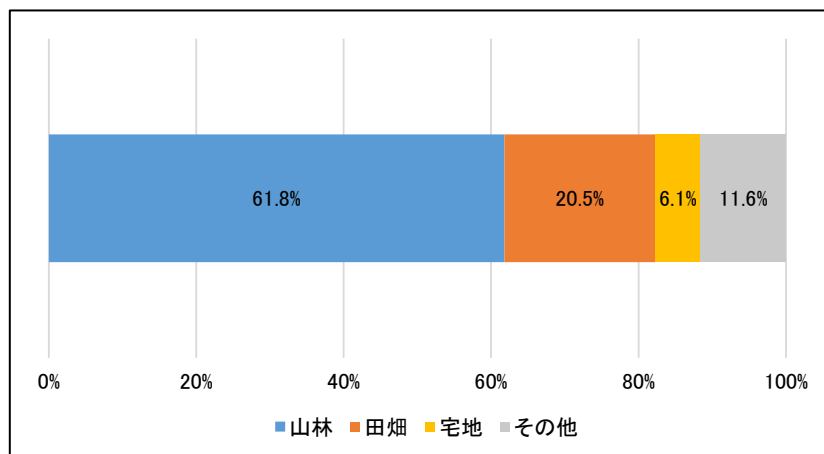


図 3 矢板市の地積

出典：矢板市都市計画マスタープラン

(2) 人口

① 人口と世帯数

国立社会保障・人口問題研究所の推計値を前回推計（平成 22（2010）年）と比較すると、平成 22（2010）年から平成 27（2015）年の人口の減少幅が前回推計よりも大きかったことが今回推計値に影響を及ぼし、令和 22（2040）年の人口は前回推計では 27,950 人となっていますが、今回推計では 22,397 人となっています。本市の目標人口として令和 22（2040）年に 26,700 人としています。

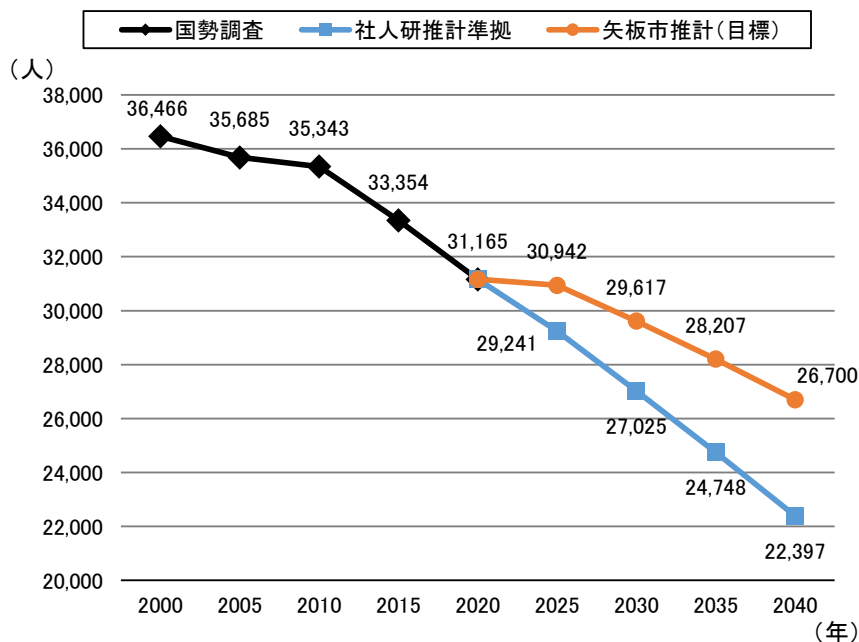


図 4 矢板市の目標人口

出典：やいた創生未来プラン概要版

高齢人口割合は、増加傾向を示しており、平成 27（2015）年が 28.3%に対して、令和 12（2030）年には 39.1%、令和 22（2040）年には 45.5%と予測されています。

図 6 は、世帯人員別世帯数の推移を示したものです。2 人以下の世帯が増加傾向にあり、核家族の増加に起因していることがわかります。

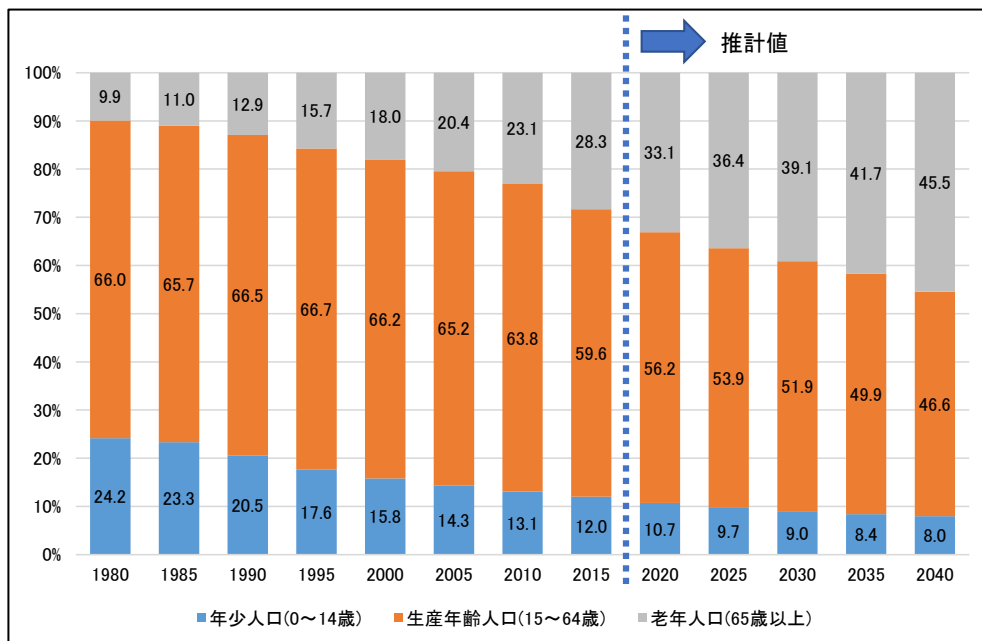


図 5 やいた創生未来プランによる世代別人口割合の推移

出典：やいた創生未来プラン

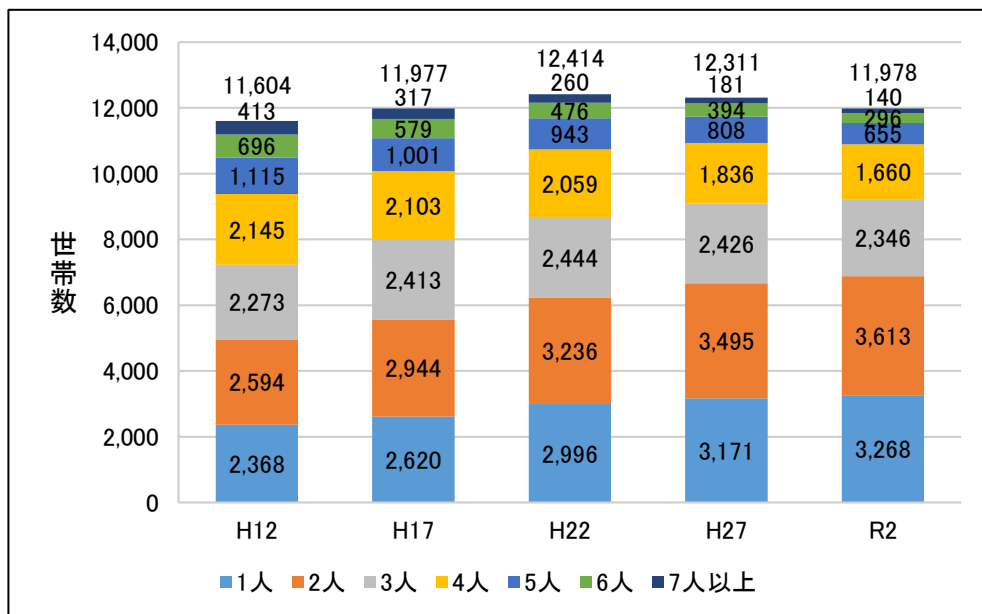


図 6 世帯人員別世帯数の推移

出典：令和 3（2021）年度矢板市統計書

② 人口分布

ここでは、250mメッシュ当たりの人口を1～20人、21～50人、51～100人、101～200人、201人以上の段階に区分して、色分け表示しています。

人口密度が高いメッシュは、矢板駅および片岡駅を中心とする市街地に集中しています。

その他にも、泉地区、沢地区、幸岡地区、玉田地区などの集落に比較的人口密度の高いエリアがみられ、北西部の山林を除いたエリア全体に広がって人口が分散していることがわかります。

表1は、人口集中地区*の面積および人口の推移を示したものです。人口集中地区の面積は、平成12(2000)年から令和2(2020)年の間、ほぼ横ばい状態にあり、人口集中の度合いに変化がないことがわかります。一方で人口集中地区の人口は平成12(2000)年から平成27(2015)年の間はほぼ横ばい状態ですが、令和2(2020)年では減少の傾向が見られます。

表1 人口集中地区の面積及び人口の推移

年次	面積		人口	
	人口集中地区 (km ²)	全域に対する人口集中地区の割合 (%)	人口集中地区 (人)	全域に対する人口集中地区の割合 (%)
平成12年	3.37	1.97	11,588	31.8
平成17年	3.42	2.13	11,168	31.3
平成22年	3.45	2.02	11,158	31.6
平成27年	3.30	1.94	10,417	31.2
令和2年	3.30	1.94	9,948	27.6

出典：令和3(2021)年度矢板市統計書

*人口集中地区は、昭和35(1960)年国勢調査から「都市的地域」の特質を明らかにする統計上の地域単位として市町村の境域内に設定されたものです。国勢調査の基本単位区等を基礎単位として、1)原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上の基本単位区等が市町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域を「人口集中地区」としています。

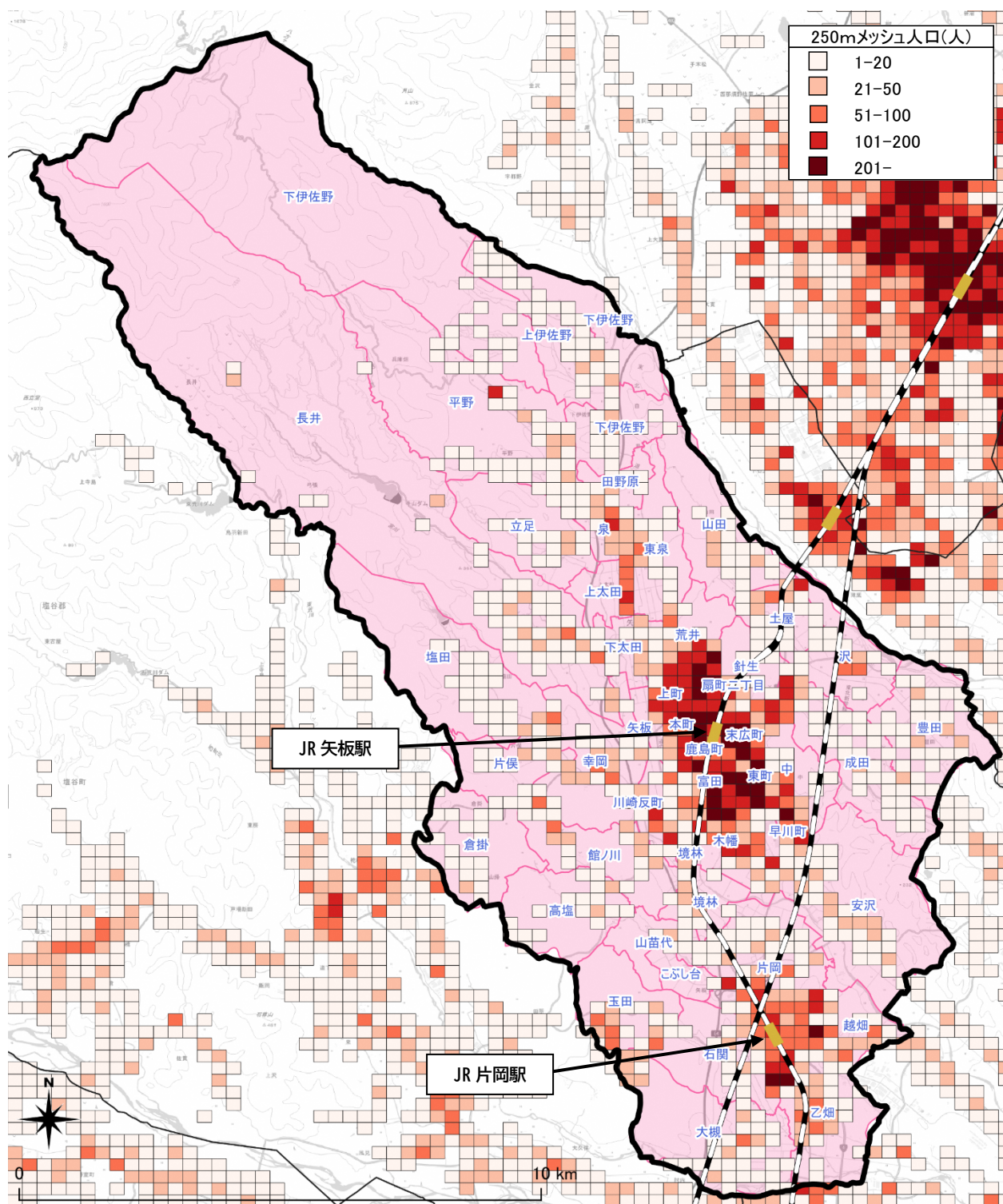


図 7 250mメッシュ当たりの総人口（令和 2（2020）年国勢調査）

③ 人口の昼夜変動

表 2 は、平成 12（2000）年から 20 年間に於ける常住人口（夜間人口）および昼間人口の推移を 5 年ごとに示したものです。

平成 12（2000）年以降、常住人口、昼間人口共に減少傾向にあり、平成 22（2010）年からは特に減少幅が大きくなっています。

令和 2（2020）年の昼間人口の内訳をみると、従業・通学なしが 11,510 人（39%）、市内で従業・通学が 9,913 人（34%）、市外（県内外）からの流入が 6,643 人（23%）となっています。

表 2 常住人口および昼間人口の推移

年次	常住人口 (夜間)	昼間 人口	昼間人口区分							
			従業通 学なし	市内			県内他市から		県外から	
				自宅 従業	自宅外 従業	通学	従業	通学	従業	通学
平成 12 年	36,444	35,655	12,103	3,225	8,404	4,320	5,928	1,461	175	3
平成 17 年	35,684	35,245	12,782	2,748	7,822	3,674	6,455	1,334	160	-
平成 22 年	35,343	34,938	13,150	2,286	7,290	3,466	6,610	1,324	138	5
平成 27 年	33,354	32,048	12,576	2,198	6,310	3,074	7,526	809	249	119
令和 2 年	31,165	29,511	11,510	1,887	-	8,026	-	6,496	-	147

出典：令和 3（2021）年度矢板市統計書

④ 独居老人数

図 8 は、独居老人数の推移を示したものです。平成 29（2017）年から緩やかに増加し、令和 5（2023）年では 2,022 人と 6 年間で約 359 人増加しています。

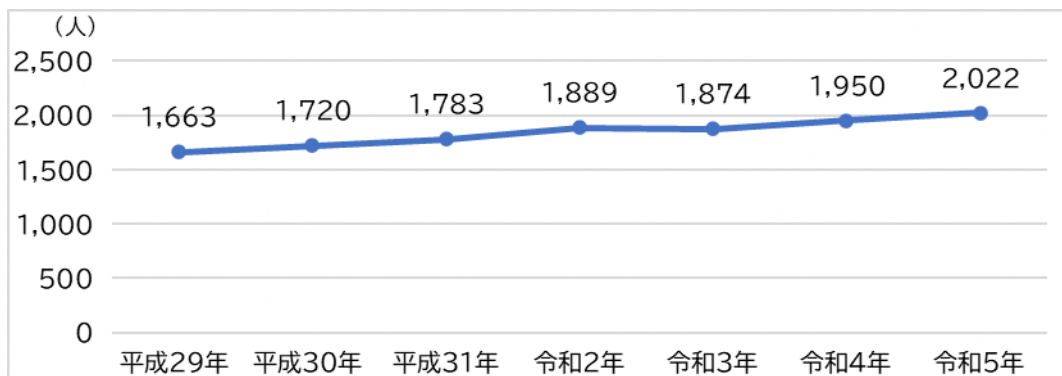


図 8 独居老人数の推移（各年 4 月 1 日時点）

出典：市政報告書

(3) 交通手段分担率

図 9、表 3 は、令和 2（2020）年国勢調査による市内居住者及び従業・通学者の利用交通手段分担率を示したものです。

矢板市に居住する通勤・通学者、矢板市への従業・通学者とも、自家用車利用が 80%近くとなっています。

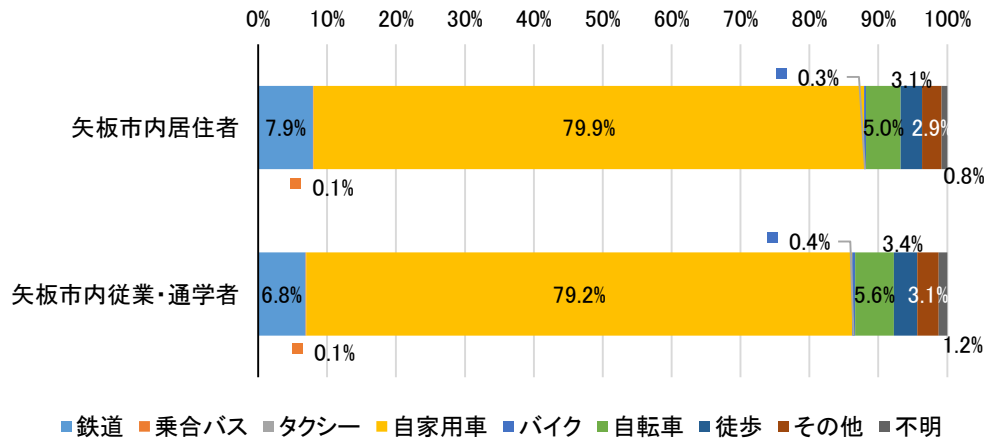


図 9 矢板市における交通手段分担率

出典：令和 2（2020）年国勢調査

表 3 矢板市における交通手段分担率

交通手段	市内居住者		市内従業・通学者		本集計	国勢調査における交通手段分類
	(人)	(%)	(人)	(%)		
鉄道	1,155	7.9%	877	6.8%	鉄道	鉄道・電車のみ 鉄道・電車及び乗合バス 鉄道・電車及び勤め先・学校のバス 鉄道・電車及び自家用車 鉄道・電車及びオートバイ 鉄道・電車及び自転車
乗合バス	12	0.1%	16	0.1%	乗合バス	乗合バスのみ
タクシー	0	0.0%	0	0.0%	タクシー	ハイヤー・タクシーのみ
自家用車	11,633	79.9%	10,146	79.2%	自家用車	勤め先・学校のバスのみ 自家用車のみ
バイク	44	0.3%	52	0.4%	バイク	オートバイのみ
自転車	729	5.0%	719	5.6%	自転車	自転車のみ
徒歩	451	3.1%	436	3.4%	徒歩	徒歩のみ
その他	416	2.9%	399	3.1%	その他	その他のみ その他利用交通手段が2種類 利用交通手段が3種類以上
不明	117	0.8%	159	1.2%	不明	不詳
合計	14,557	100.0%	12,804	100.0%		

出典：令和 2（2020）年国勢調査

(4) 主要施設の状況

① 公共施設

市役所、福祉施設、図書館等の主な公共施設の分布状況を図 10 に示します。

矢板市役所の周辺に保健福祉センター、矢板公民館、生涯学習館、図書館などの公共施設が集積しています。運動公園は市役所の西約 4.5 km に、城の湯温泉センターは南西約 2 km に位置しています。泉地区、片岡地区の中心部には、公民館が設置されています。



図 10 公共施設の分布状況

② 医療施設

総合病院や個人医院（内科、外科、整形外科、小児科、産婦人科、歯科等）の分布状況を図 11 に示します。

個人医院は、従来、矢板駅周辺の中心市街地に集積していましたが、近年設立された医療施設は、中心市街地近傍の幹線道路沿いに点在しています。

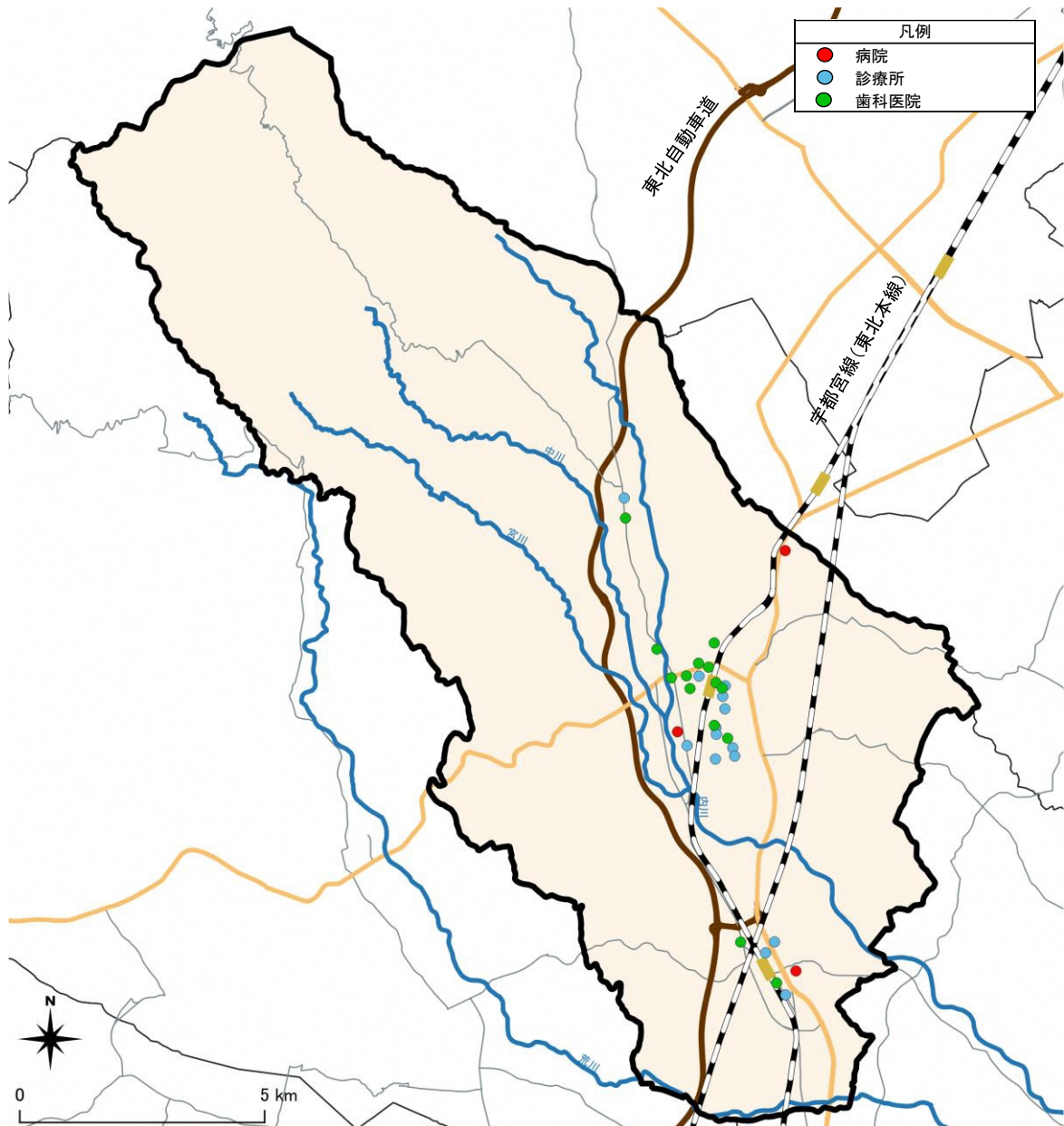


図 11 医療施設の分布状況

③ 教育施設

教育施設の分布状況を図 12 に示します。幼稚園は中心市街地に位置していますが、小学校、中学校は各地区に分散しています。高等学校は、矢板東、矢板中央の 2 校は中心市街地に位置していますが、矢板高は市街地から離れた市西部に位置しています。

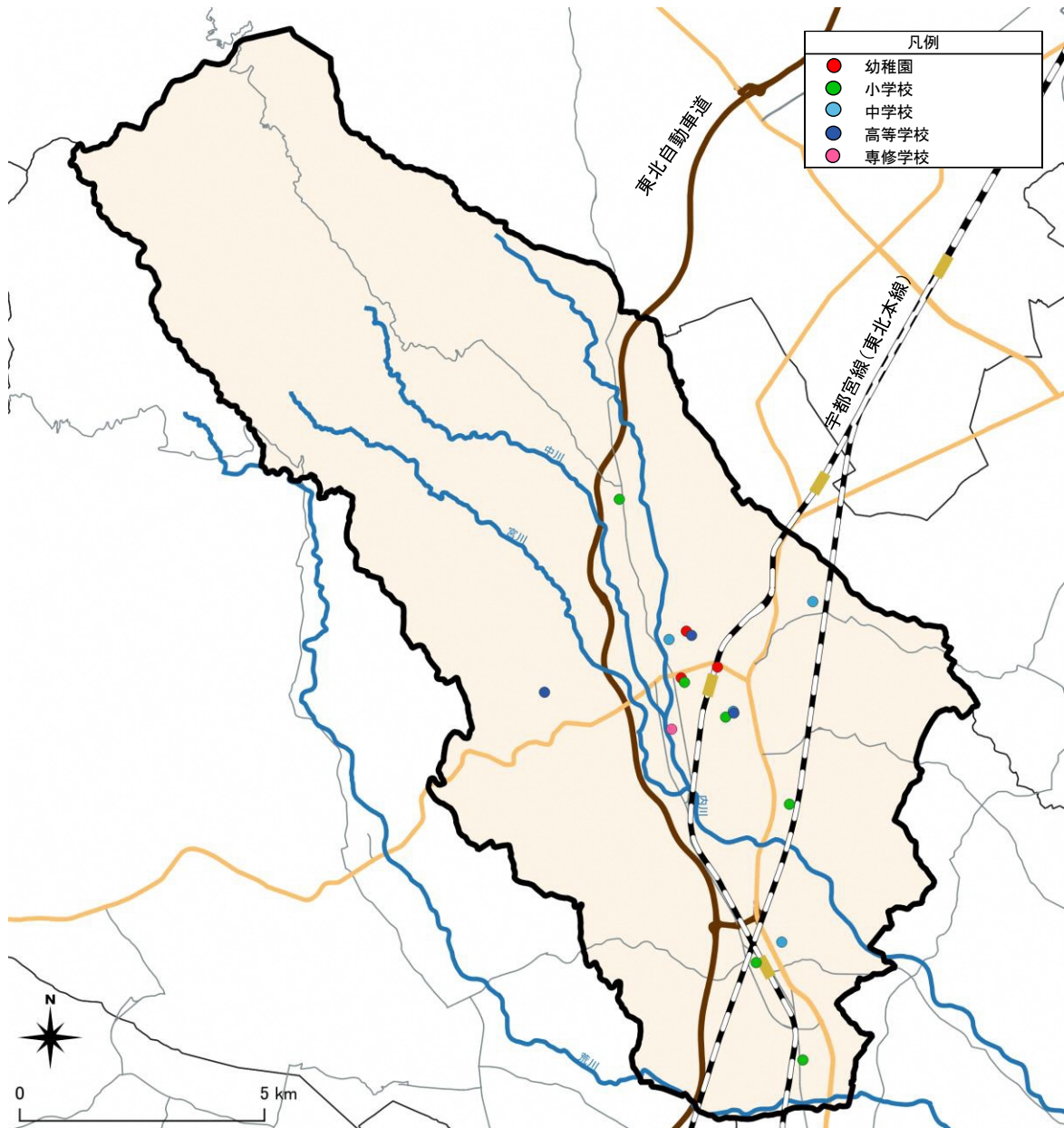


図 12 教育施設の分布状況

表 4 は、教育施設の状況を示したものです。市内に教育施設は 16 あり、園児・児童・生徒数（専修学校を除く）の総数は 4,009 人です。

表 4 教育施設の状況

種別	学校数			園児・児童・生徒数		
	総数	公立	私立	総数	公立	私立
幼保連携型認定 こども園	3	-	3	334	-	334
小学校	6	6	-	1,297	1,297	-
中学校	3	3	-	917	917	-
高等学校	3	2	1	1,461	923	538
専修学校	1	-	1	-	-	-
合計	16	11	5	4,009 (※)	3,137	872 (※)

※ 令和 5（2023）年度栃木県学校基本統計速報では、専修学校の生徒数が計上されていないため、集計から除く

出典：令和 5（2023）年度栃木県学校基本統計速報

(5) 観光動向

図 13 は、市内の観光入込客数および宿泊数を示したものです。観光入込客数は、令和 2 (2020) 年には新型コロナウイルス感染症の流行により大きく減少しましたが、その後増加傾向にあり、令和 4 (2022) 年には前年比 109.8%で、年間累計は 2,056,055 人でした。

宿泊数は、令和 3 (2021) 年に大きく減少しましたが、その後増加し、令和 4 (2022) 年は、前年比 138.4%で、年間累計は 21,151 人でした。矢板市を訪れる観光客の大半は日帰り、もしくは近隣地宿泊の際の通過型であると推定されます。

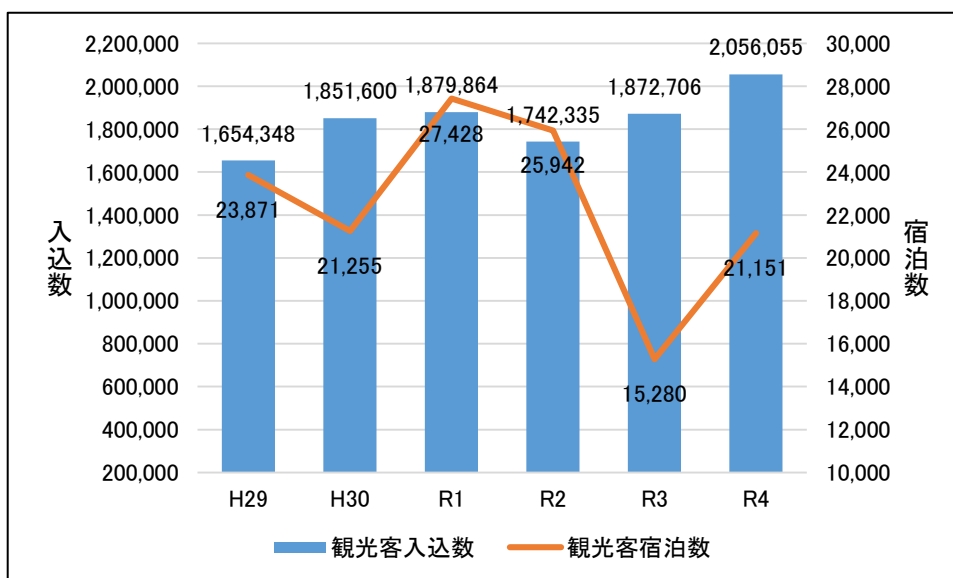


図 13 矢板市の観光入込客数・宿泊数の推移

出典：令和 4 (2022) 年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

「やいた創生未来プラン」では、本市産業の発展を図るため、「自然、歴史、文化などの地域資源を生かした観光スタイルのまち」を推進する施策として下記を挙げています。

将来都市構造 都市施設整備（交通体系）の方針	○環境負荷の低減や交通弱者に対応した、誰もが円滑で快適に移動できる公共交通機能の充実を図ります
政策 3 自然、歴史、文化などの地域資源を生かした観光スタイルのまちをめざします。	
立地を生かした観光振興	○（仮称）矢板市観光振興アクションプランの策定 ○体験交流型観光の推進 ○観光協会の機能強化
観光資源の保全・活用	○観光資源の保全 ○観光資源の整備 ○日本遺産の活用 ○イメージアップ・PRの推進
スポーツツーリズムの推進	○スポーツコミッションの自立支援 ○観光産業をはじめとする地域産業との連携深化

(6) 自動車保有台数と交通事故発生件数

① 自動車保有台数

表 5 は、車種別自動車保有台数の推移を示したものです。自動車保有台数の総数をみると減少傾向を示しています。

自家用車の乗用車は減少傾向にあります、貨物車については、やや増加傾向にあります。

事業用車は、平成 30 (2018) 年度まで増加していましたが、平成 31 (2019) 年度以降は減少に転じています。これは貨物車の減少によるものです。

乗合自動車は令和 3 (2021) 年度に減少し、特殊車・特種車は概ね横ばいとなっています。

表 5 車種別自動車保有台数の推移

年度	総数	自家用車			事業用車			乗合自動車	特殊車 特種車
		乗用車	貨物車	合計	乗用車	貨物車	合計		
平成 28 年度	18,025	15,324	1,639	16,963	17	488	505	54	503
平成 29 年度	17,970	15,248	1,632	16,880	17	513	530	53	507
平成 30 年度	17,821	15,080	1,644	16,724	17	516	533	53	511
平成 31 年度	17,736	15,011	1,668	16,679	17	484	501	53	503
令和 2 年度	17,640	14,897	1,681	16,578	17	483	500	50	512
令和 3 年度	17,512	14,771	1,692	16,463	17	484	501	40	508

出典：令和 3 (2021) 年度矢板市統計書

② 交通事故発生件数

図 14 に、矢板警察署管内の交通事故発生件数および死傷者数を示します。事故発生件数は減少傾向にあり、令和 3 (2021) 年次は 87 件でした。死傷者数はほぼ横ばい状態で、令和 3 (2021) 年次は 115 人でした。

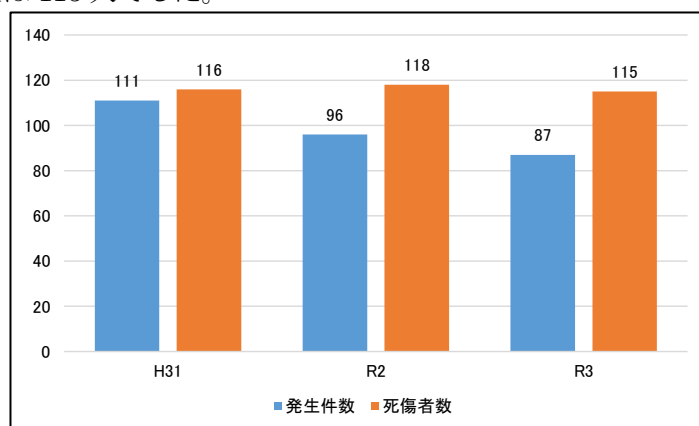


図 14 交通事故発生件数および死傷者数

出典：令和 3 (2021) 年度矢板市統計書

③ 年代別交通事故発生件数

令和 4（2022）年の栃木県内の交通事故発生件数は 3,877 件、死者数は 50 人でした。

図 15 に第 1 当事者の年代別発生件数と死者数を示します。発生件数では、20 歳代の割合が最も多くなっています。死者数は全体で 50 名であり、65 歳以上の方が全体の約 70%を占めています。

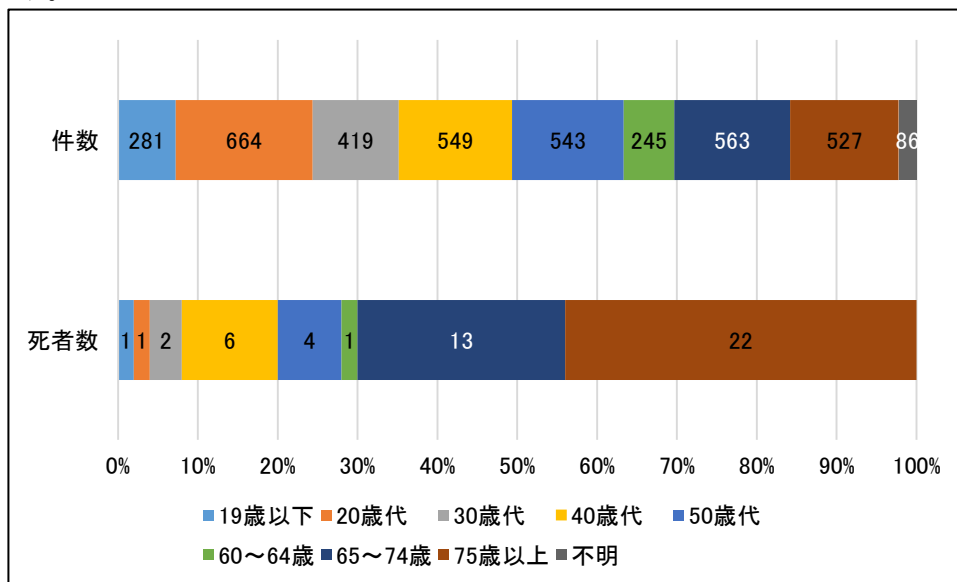


図 15 年代別交通事故発生件数と死者数

出典：令和 4（2022）年栃木県における交通事故の発生状況（栃木県警察本部）

2. 公共交通の現況

(1) 公共交通のサービス圏域

栃木県生活交通対策協議会では、公共交通サービス圏域を、鉄道駅半径 1.5 km 圏域、バス系統（運行回数 6 回（3 往復）／日以上）半径 300m 圏域、デマンド交通（区域運行）は運行範囲を圏域として設定し、サービス圏域人口の総人口に対する割合を算出しており、図 16 は、栃木県内市町村の公共交通サービスの人口カバー率を示したものです。

矢板市では、地域共助型生活交通がコロナ矢板・玉田地区で運行されており、バス系統と同等の運行水準として算出すると、公共交通カバー圏域は 98.8% となります。栃木県全体の公共交通サービス人口カバー率は 93.6% であることから、矢板市の人口カバー率は県全体よりも高くなっています。

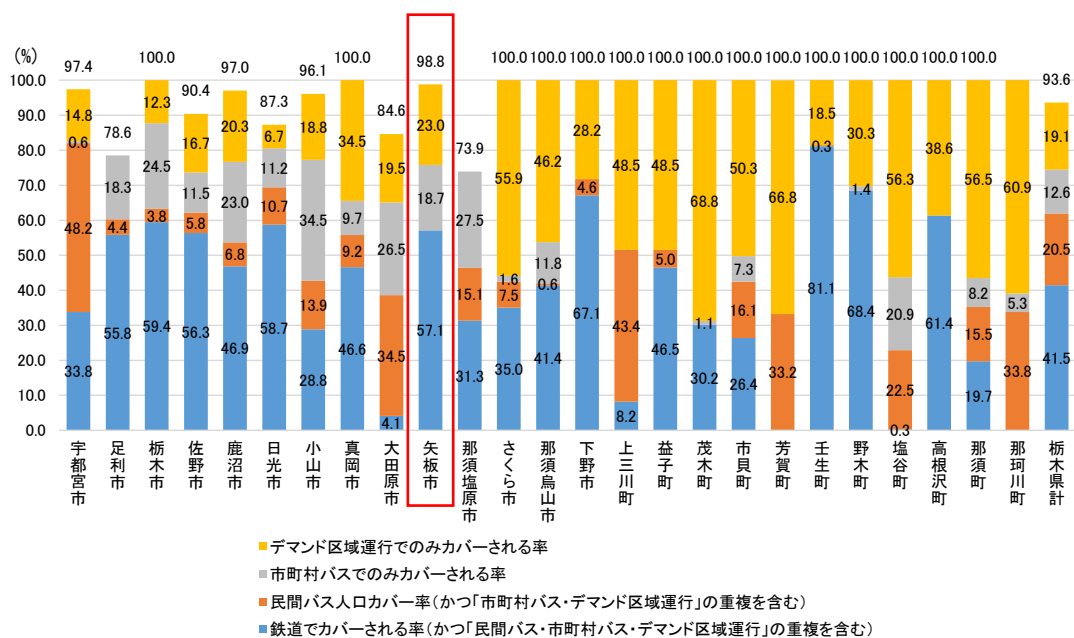


図 16 公共交通サービスの人口カバー率

※地域共助型生活交通が公共交通カバー圏域に含まれた場合の公共交通カバー圏域

参考：とちぎの公共交通（令和 4（2022）年度版）栃木県生活交通対策協議会、
国勢調査（令和 2 年）

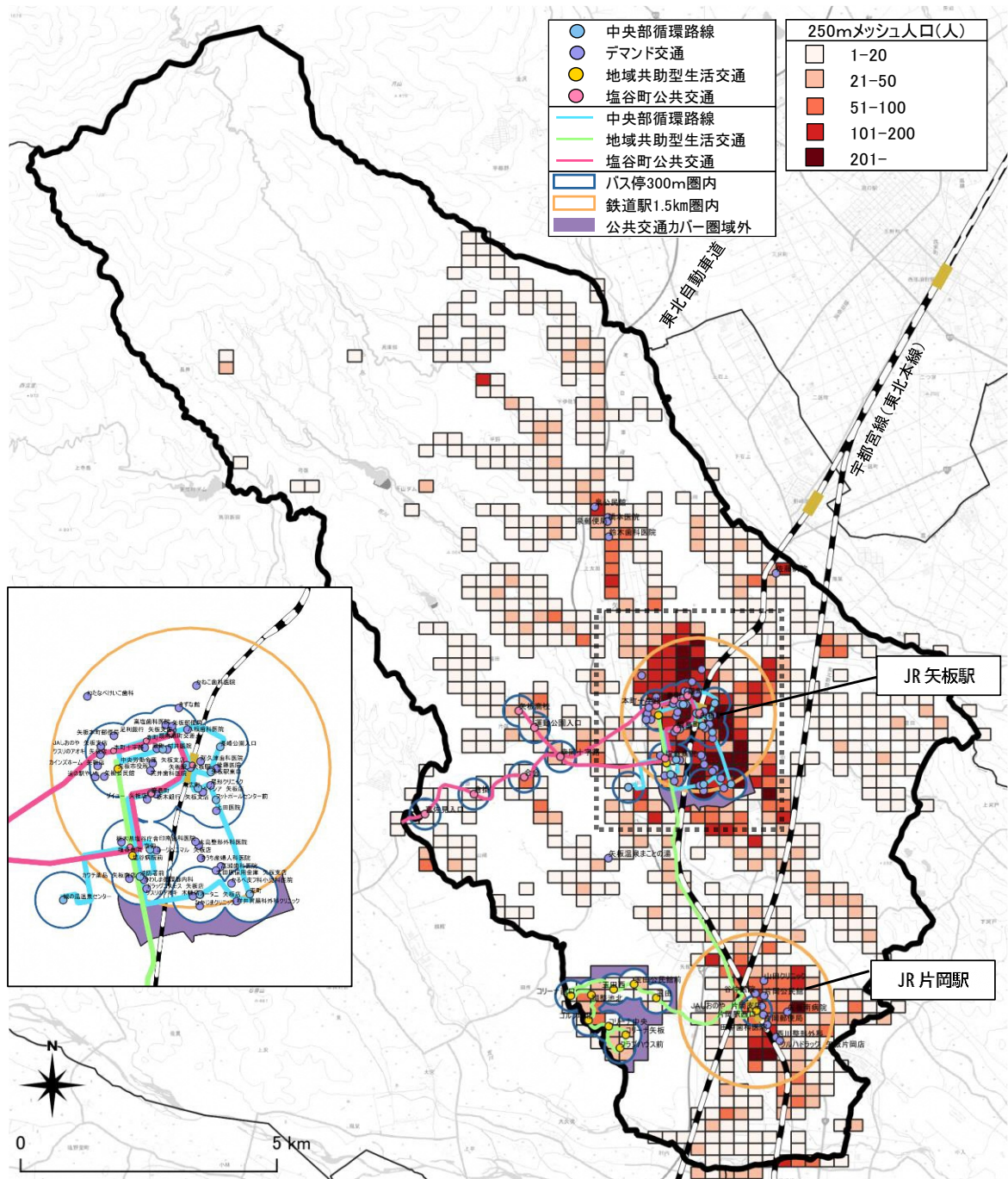


図 17 公共交通による人口カバー状況図（令和 5（2023）年度時点のバス停で作成）

(2) 鉄道

市内には、JR東北本線（宇都宮線）が南北を縦貫し、矢板駅と片岡駅の2駅があります。東北本線に平行して東北新幹線も敷設されていますが、本市には停車駅はありません。

「やいた創生未来プラン」では、「市内公共交通の充実」を重点的取組の一つとしており、「矢板市都市計画マスタープラン」では矢板駅自由連絡通路等および片岡駅東西自由通路等の適切な維持管理を推進しています。

東北本線各駅の乗車人員を図19に示します。矢板駅と片岡駅の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年に大きく減少しています。

2駅とも、定期乗車人員が約4分の3を占めており、通学や通勤等の日常利用が主体となっています。

1日平均乗車人員は、令和3（2021）年度では矢板駅が2,254人、片岡駅が540人です。

また、平成28（2016）年の矢板駅のみどりの窓口の廃止や、令和4（2022）年に宇都宮駅、黒磯駅間がワンマン列車に統一され、宇都宮駅以南と系統分離されたことにより、東京方面へ移動する際の利便性が低下しています。

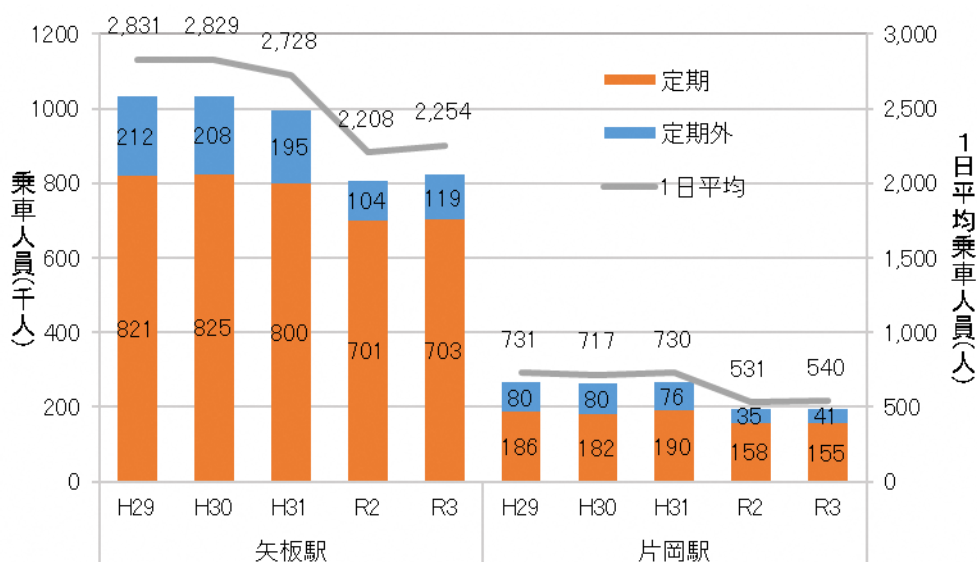


図19 鉄道各駅乗車人員

出典：令和3（2021）年度矢板市統計書

(3) 市内公共交通

① 市内公共交通の種類

鉄道以外で市内を運行している公共交通は、中央部循環路線、地域共助型生活交通、デマンド交通、塩谷町公共交通の4種類があります。



写真1 公共交通の車両(左：中央部循環路線、右：デマンド交通)

a. 中央部循環路線

中心市街地を定期的に循環する路線です。登録・予約なしで、市外の方もご利用いただけます。(表6、図20)

表6 中央部循環路線の概要

運営主体	矢板市	
運行区間	矢板駅～城の湯温泉センター～矢板駅(循環)	
運行内容	停留所	15箇所
	運行日	月曜日～土曜日(日曜日、祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は除く)
	運行時間	おおよそ午前8時～午後5時の間
	運賃	1乗車あたり 現金 100円 小学生、高齢者(65歳以上)、障がい者 50円 ともなりパス所持者、未就学児 無料

b. 地域共助型生活交通

令和3(2021)年9月末の市営バス路線再編を受け、コリーナ矢板・玉田地区で導入されました。交通空白地と認められる地域において、地域が運行主体となって運行内容を決定し、ドライバーも地域住民が担う交通体系です。(表7、図21)

表7 地域共助型生活交通(コリント号)の概要

運営主体		コリーナ・玉田共助バス運営会										
運行区間		コリーナ公民館～片岡駅西口(1便～4便までは塩谷病院、矢板市役所まで)										
運行内容	利用対象者	原則構成員の家族										
	停留所	12箇所										
	運行日	月曜日～金曜日(8月13日～15日、12月30日～1月3日は除く)、臨時運行(選挙時など)										
	運行時間	午前8時台～午後6時台										
	運賃	<table border="0"> <tr> <td>1乗車あたり</td> <td>現金 200円</td> </tr> <tr> <td>1日乗車</td> <td>現金 400円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小学生、高齢者(75歳以上) 半額</td> </tr> <tr> <td></td> <td>年間パス 3,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>未就学児 無料</td> </tr> </table>	1乗車あたり	現金 200円	1日乗車	現金 400円		小学生、高齢者(75歳以上) 半額		年間パス 3,000円		未就学児 無料
	1乗車あたり	現金 200円										
1日乗車	現金 400円											
	小学生、高齢者(75歳以上) 半額											
	年間パス 3,000円											
	未就学児 無料											
車両	トヨタ ノア 7人乗り(乗客6人)											

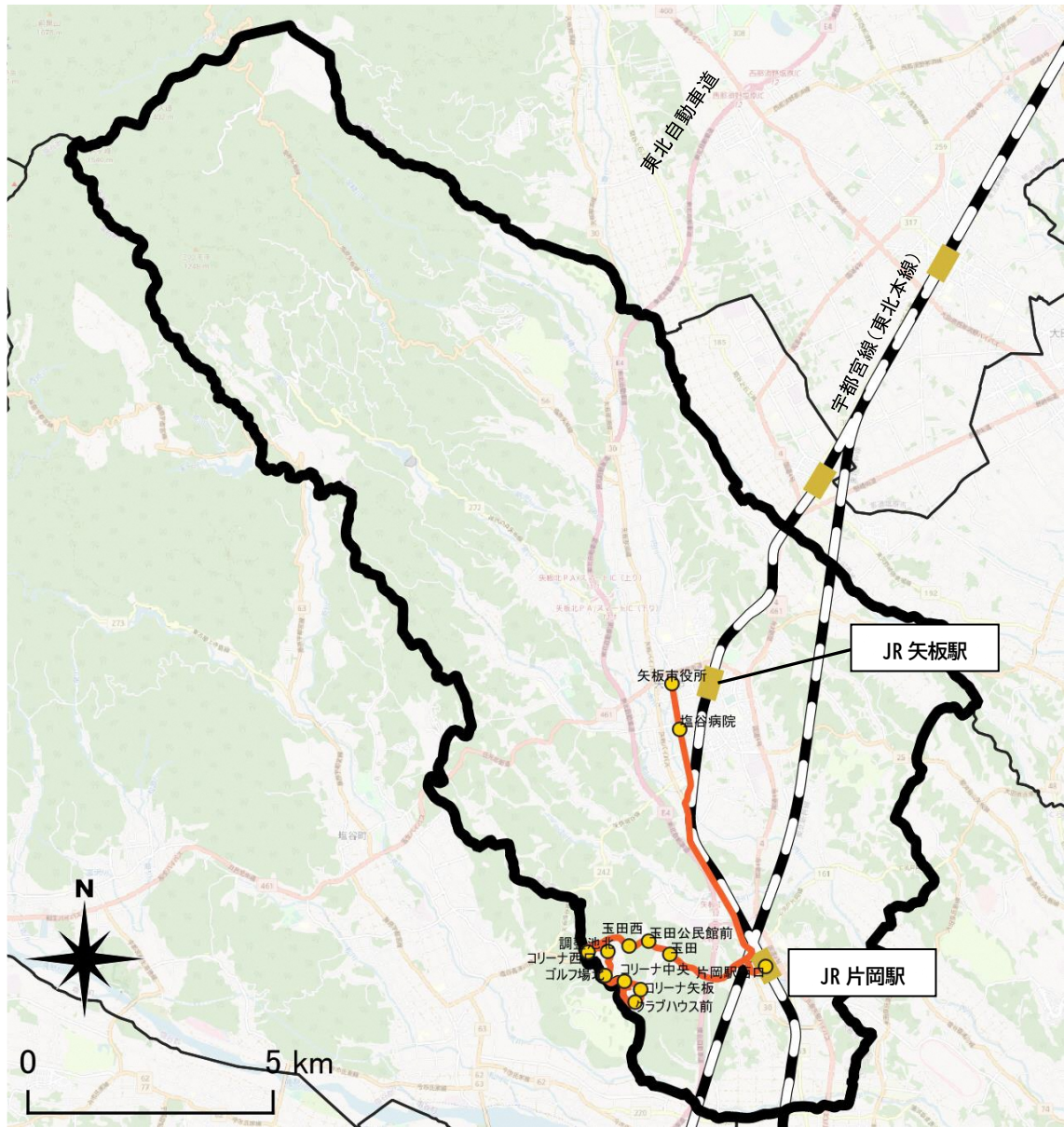


图 21 地域共助型生活交通

c. デマンド交通

運行経路やルートを、利用者の事前予約に合わせて自宅から目的地まで乗り合いで運行する地域公共交通です。予約がない場合は運行しないため、効率的な運行形態をとることができます。(表 8、図 22)

表 8 デマンド交通の概要

運営主体	矢板市（運行は交通事業者に委託）	
運行区間	矢板市内全域（コリーナ矢板・玉田地区を除く）	
運行内容	利用対象者	矢板市内在住で利用登録をされた方(中心市街地エリア、コリーナ矢板・玉田地区在住の方を除く)
	運行日	月曜日～土曜日(日曜日、祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は除く)
	運行時間	午前8時～午後5時の間、1時間ごとに運行
	運賃	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">片道</div> 現金 500 円 小学生、高齢者(65 歳以上)、障がい者 300 円 ともなりパス所持者 200 円 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">往復</div> 現金 800 円 小学生、高齢者(65 歳以上)、障がい者 500 円 ともなりパス所持者 300 円 未就学児無料
利用方法	利用登録	利用者登録申請書に必要事項を記入し、持参、郵送、ファックス、電子サービスのいずれかで市役所へ提出
	予約	電話またはインターネットで予約。予約希望の1週間前から1時間前までの予約が可能

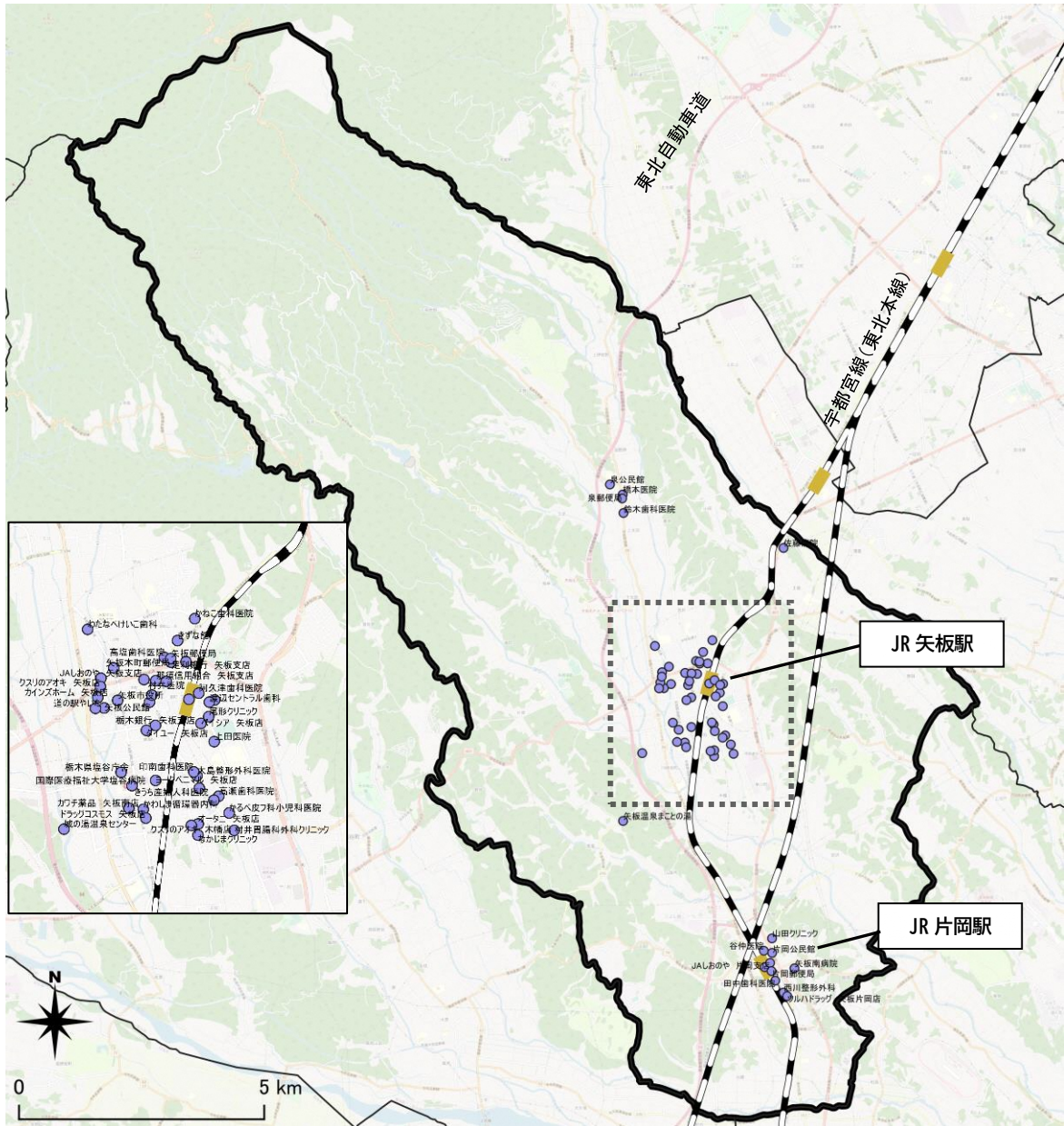


図 22 デマンド交通

d. 塩谷町公共交通

東武鬼怒川線新高徳駅（日光市）と、JR 矢板駅を結ぶ定時定路線バスです。（表 9、図 23）

表 9 塩谷町公共交通の概要

運営主体	塩谷町、しおや交通					
運行区間	新高徳駅～矢板駅					
運行内容	停留所	42 箇所				
	運行日	月曜日～土曜日(日曜日、祝日は除く)1 日 10 便				
	運行時間	おおよそ午前 7 時～午後 7 時の間				
	運賃	主な運賃表(通常片道)				
						新高徳駅
					西船生	290
				生涯学習センター	250	460
			塩谷町役場	350	510	680
		矢板高校	400	630	770	920
	塩谷病院	200	440	660	790	950
矢板駅	160	200	490	700	840	980

※平成 31 年 1 月 5 日時点

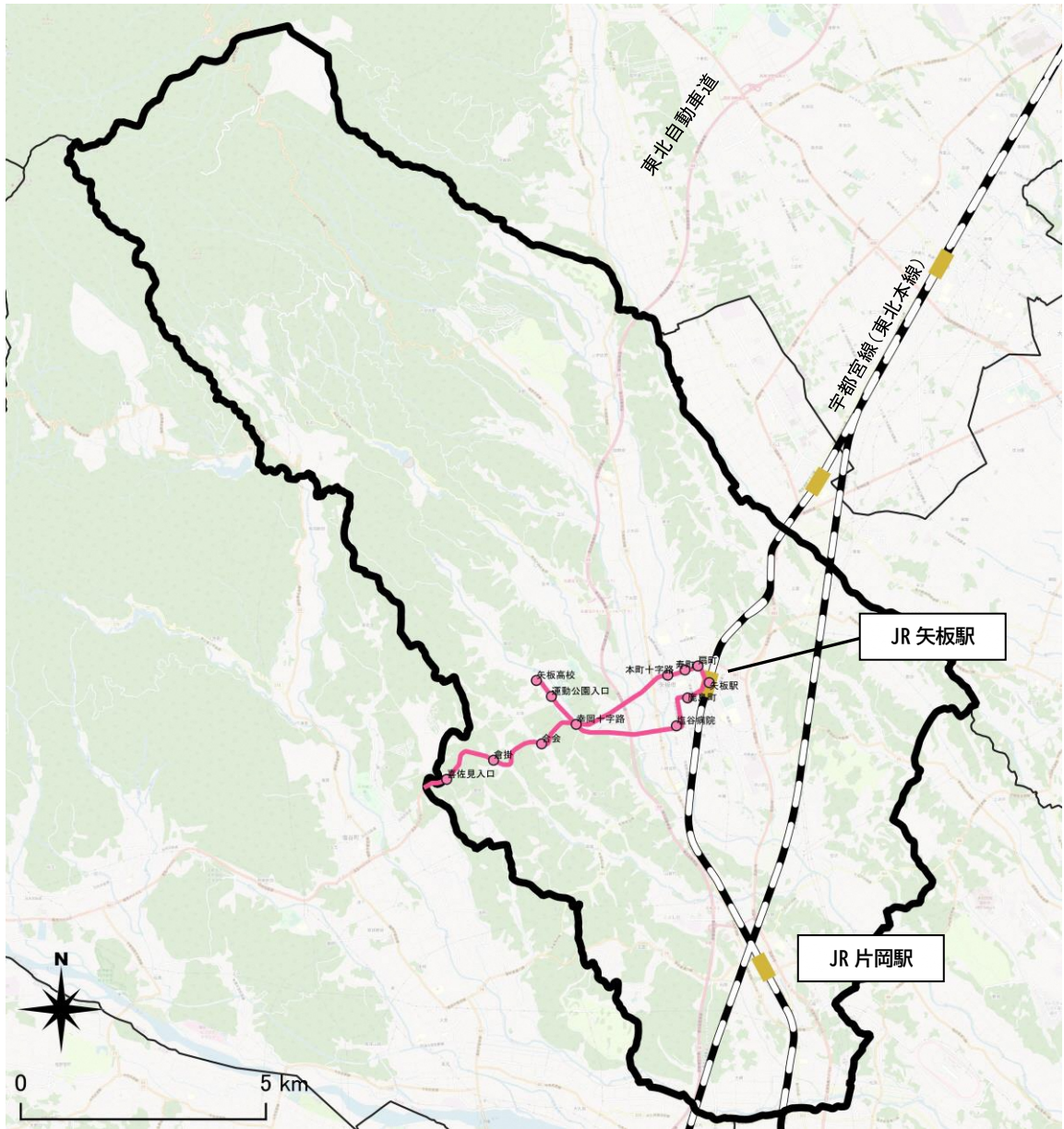


图 23 塩谷町公共交通

② 市内公共交通の利用状況

a. 市営バス・中央部循環路線

市営バスの利用者数（表 10、表 11）を見ると、全体の約 85%を高齢者が占めており、経年的にも増加傾向を示しています。一方で大人の利用者は年々減少し、令和 4（2022）年度には全体の 8.2%となりました。

また、高齢者の外出支援を目的として、75 歳以上に市営バスの無料券を交付する「ともなりパス 75」を平成 29（2017）年度から試験運用（平成 30（2018）年度から本格実施）しているほか、65 歳以上の方で運転免許を返納した方に最大 10 年間、市営バスの無料券を交付する「ともなりパス 65」を実施しています。

表 10 ルート変更前の市営バス利用者数の推移

単位：人

年度	区分	大人	小学生	高齢者	障がい者等	無料パス	計	運行日当り利用者数
平成 28 年度	1号車	1,763	29	4,092	606	—	6,490	22.2
	2号車	1,245	385	5,757	803	—	8,190	28.0
	3号車	601	85	5,832	452	—	6,971	23.8
	運行日数 293日	合計 (割合)	3,609 (16.7)	499 (2.3)	15,681 (72.4)	1,862 (8.6)	— (100.0)	21,651 (100.0)
平成 29 年度	1号車	1,838	30	3,022	305	1,042	6,237	21.3
	2号車	1,062	520	3,475	298	1,893	7,248	24.7
	3号車	544	26	4,197	408	2,526	7,701	26.3
	運行日数 293日	合計 (割合)	3,444 (16.3)	576 (2.7)	10,694 (50.5)	1,011 (4.8)	5,461 (25.7)	21,186 (100.0)
平成 30 年度	1号車	1,635	10	1,790	171	3,012	6,618	22.6
	2号車	1,037	334	1,007	209	4,455	7,042	24.0
	3号車	538	42	1,611	213	5,750	8,154	27.8
	運行日数 293日	合計 (割合)	3,210 (14.7)	386 (1.8)	4,408 (20.2)	593 (2.7)	13,217 (60.6)	21,814 (100.0)
令和元 年度	1号車	1,538	19	1,570	248	3,639	7,014	24.2
	2号車	1,047	560	1,274	166	4,119	7,166	24.7
	3号車	415	13	1,420	174	5,786	7,808	26.9
	運行日数 290日	合計 (割合)	3,000 (13.6)	592 (2.7)	4,264 (19.4)	588 (2.7)	13,544 (61.6)	21,988 (100.0)
令和 2 年 度	1号車	1,996	12	1,015	201	2,777	6,001	20.5
	2号車	979	404	756	91	2,803	5,033	17.2
	3号車	357	6	1,556	346	4,230	6,495	22.2
	運行日数 293日	合計 (割合)	3,332 (19.0)	422 (2.4)	3,327 (19.0)	638 (3.6)	9,810 (56.0)	17,529 (100.0)

表 11 中央部循環路線の利用者数・割合

単位：人

年度	大人	小学生	高齢者	障がい者等	無料パス	計	運行日当り利用者数
令和 3 年度 運行日数 145 日 (10月～3月)	193 (6.9)	2 (0.1)	732 (26.3)	158 (5.7)	1,700 (61.1)	2,786 (100.0)	19.2
令和 4 年度 運行日数 293 日	522 (8.2)	11 (0.2)	1,557 (24.5)	351 (5.5)	3,926 (61.7)	6,367 (100.0)	21.7

b. 地域共助型生活交通

地域共助型生活交通の利用者（表 12）を見ると、全体の約 30%が子どもの利用者であり、市営バスと比較してその割合が多いことが分かります。利用者数の合計は他公共交通よりも少ないものの、運行日当りの利用者数は市営バスとほとんど変わりません。

表 12 地域共助型生活交通(コリント号)利用者数

年度	大人	子ども	計	運行日当り利用者数
令和 3 年度 運行日数 128 日	1,077 (62.3)	653 (37.7)	1,730	13.5
令和 4 年度 運行日数 238 日	3,176 (68.9)	1,435 (31.1)	4,611 (100.0)	19.4

c. デマンド交通

デマンド交通の利用者（表 13）を見ると、令和 4（2022）年度の利用者数の合計は市営バスの倍近くの人数となっており、運行日当りの利用者数も他公共交通と比較して約 2 倍と、矢板市内の公共交通の中では最も利用者数が多いことが分かります。

表 13 デマンド交通利用者数

年度	1 号車	2 号車	3 号車	計	運行日当り利用者数
令和 3 年度 運行日数 145 日	1,670 (36.8)	1,693 (37.3)	1,177 (25.9)	4,540 (100.0)	31.3
令和 4 年度 運行日数 293 日	4,225 (34.0)	4,196 (33.7)	4,019 (32.3)	12,440 (100.0)	42.5

（4） その他の交通（スクールバス）

平成 21（2009）年 4 月に日新、長井、上伊佐野の 3 小学校が泉小学校に統合され、スクールバスの運行が開始されました。その後の統合により平成 31（2019）年 4 月に西小学校が矢板小学校、令和 4（2022）年 4 月に豊田小学校が東小学校、令和 5（2023）年 4 月に川崎小学校が矢板小学校と東小学校、泉中学校が矢板中学校へそれぞれ統合されるとともに、スクールバスの路線が追加となりました。

現在は 10 ルートを中型バス 2 台、小型バス 7 台、ワゴン車 1 台で運行しており、各路線とも登校 1 便、下校 3 便、部活便 1 便で運行しています。

(5) 高齢者外出支援事業（ともなりパス）

高齢者外出支援事業として、市内を運行する公共交通の一部系統について、運賃の割引が適用される「ともなりパス」を事前申請制により実施しています。

令和3（2021）年10月から矢板市公共交通機関のリニューアルに伴い、ともなりパスの利用内容が以下のとおり変更となりました。

	ともなりパス 75	ともなりパス 65
対象者	75歳以上で本市に住所がある方	65歳以上の運転免許自主返納者で本市に住所がある方
内容	中央部循環路線利用料金が無料 デマンド交通利用料金が割引 ・片道 300 円が 200 円（100 円割引） ・往復 500 円が 300 円（200 円割引）	
申請方法	窓口にある申請書に必要事項を記入のうえ提出	
申請請に必要なもの	本人確認書類（保険証等） ※代理人による申請の場合は、代理人と使用者及び代理人の本人確認書類が必要になります	本人確認書類（保険証等） 運転免許取消通知書 ※代理人による申請の場合は、代理人と使用者及び代理人の本人確認書類が必要になります

3. 市民の交通に関わる特性

令和4（2022）年及び令和5（2023）年に実施した「矢板市公共交通に関するアンケート調査」の結果をもとに、市民の交通に関わる行動特性を整理しました。

（1）回答者の属性

① 回答数

217名

② 年代

	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90歳以上
人数	0	1	0	3	6	8	14	75	96	14
割合	0%	0%	0%	1%	3%	4%	6%	35%	44%	6%

③ 自家用車（自分が運転）の有無

	自家用車あり	自家用車なし
人数	57	160
割合	26%	74%

（2）各設問への回答

1) デマンド交通を知ったきっかけ

デマンド交通を知ったきっかけを図24に示します。「広報やいた」で知った人が最も多く、次いで「知り合いから聞いた」、「その他」の順となっています。

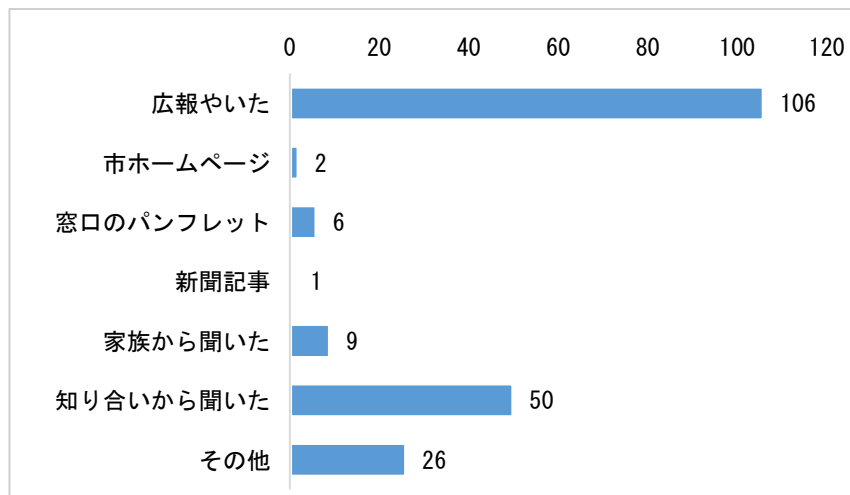


図24 デマンド交通を知ったきっかけ

2) デマンド交通の利用方法のわかりやすさ

デマンド交通の利用方法のわかりやすさについて、図 25 に示します。「わかりやすい」が 54%と最も多く、「わかりにくい」が 15%、「どちらとも言えない」が 31%となっています。(n=175)

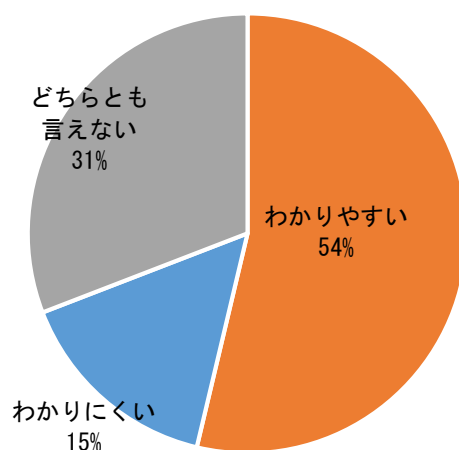


図 25 デマンド交通の利用方法のわかりやすさ

3) デマンド交通を利用したことがあるか

デマンド交通の利用について、図 26 に示します。「デマンド交通を利用したことがある」が 55%、「デマンド交通を利用したことがない」が 45%と、利用割合は半々ほどで、利用したことがあると答えた人の割合がやや多い結果となりました。(n=186)

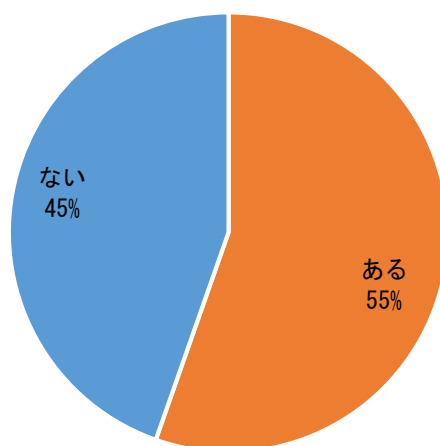


図 26 デマンド交通を利用したことがあるか

4) デマンド交通の満足度

デマンド交通の満足度について、図 27 に示します。半数以上が「かなり満足」「まあ満足」と回答するも、項目別では運行時間と乗降場所（目的地）について、不満の割合が約 20～30%と、他項目と比較して多く見られました。

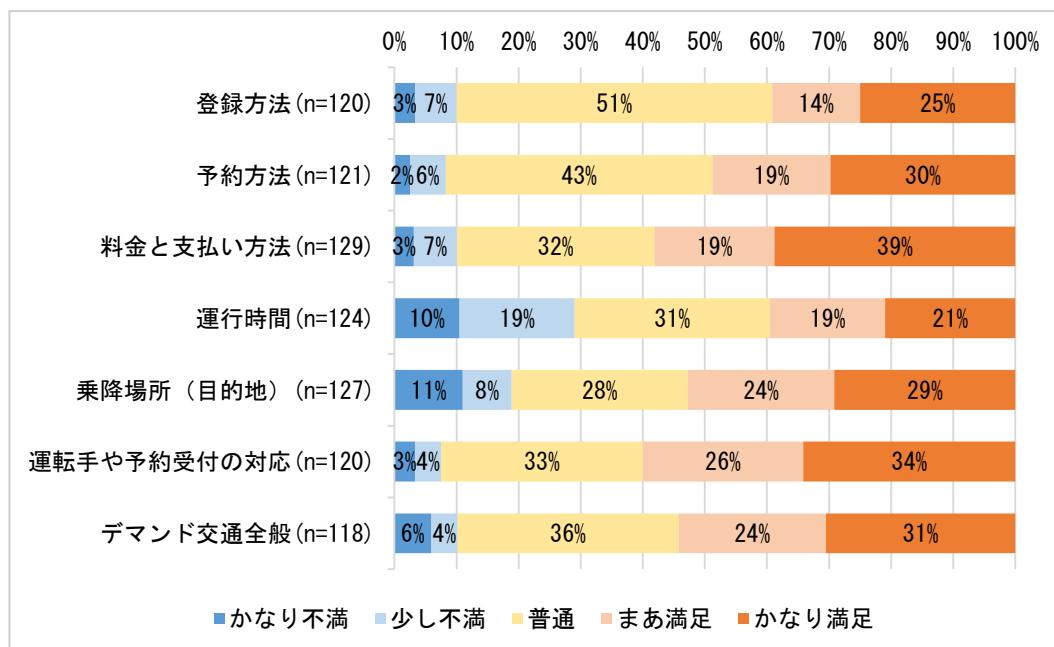


図 27 デマンド交通の満足度

5) 少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由

アンケートに記載された少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由を表 14 に示します。

表 14 少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由

分類	少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由
登録方法	1 申請書が分かりづらい(2)
予約方法	1 予約時間を1時間前から30分前にしてほしい(4) 2 帰りの時間を変更するときは1時間以上前に電話することが難しい。(1) 3 朝9時便は、前日予約ではなく当日8時からの予約にしてほしい(1) 4 予約する時、だいたい何分位待てば良いか教えて欲しい(1) 5 月曜日の8時便の予約取り消しができない(1)
料金・支払方法	1 料金がちょっと高い(2) 2 無料にしてほしい(2) 3 いちいち硬貨での支払いが面倒。回数券で支払いの形であれば便利(1) 4 予約するタイミングによっては約2時間前くらいに電話しないと予約できない場合がある(1)
運行時間	1 遅い時間の便(17時便、18時便)を運行してほしい(10) 2 早い時間の便(7時便)を運行してほしい(4) 3 1時間ごとではなく30分ごとに運行してほしい(4) 4 待つ人の事も考えて10分前後で来てもらいたい(1) 5 長く待っていると不安になるし、病院や電車に間に合わない(1) 6 帰りの便が不便(1時間以上待たなければならない)(1)
乗降場所 (目的地)	指定施設以外でも乗降できるようにしてほしい(9) 1 →具体的に: コンビニ、ホームセンター、これまでのバス停留所、ドコモ、鈴木歯科医院(片岡)、長峰公園、御前原公園、美容室、小規模のお店や企業 2 希望する場所で乗降できるようにしてほしい(1) 3 目的地が1ヶ所なのでいろいろ買い物が出来ない(1) 4 以前の市営バスでは市内路線どこでも乗り降りできたが、デマンド交通では指定されている場所以外は利用出来ないため不便である。(1) 5 学校の下校時刻に合わせて学校で乗れると良い。習い事先まで送ってもらえるとなお良い。(1)
運転手・受付	1 運転手の対応が悪い(4) 2 受付の方が感じ悪い(2) 3 運転等については良いと思う(1) 4 荷物が多いと運転手に文句を言われる(1) 5 受付の予約が忘れられた(1)
デマンド交通全般	1 日曜、祝日も運行してほしい(4) 2 待っている間の椅子、ベンチ、スペース、防寒施設など不足(2) 3 予約者がいっぱいだと次の便となり、2時間以上の待ちで利用できなかった(1) 4 帰りは買い物の荷物が増えるので、相乗りになる場合を気にしてしまう事がある。(1) 5 申込者宅に着く時がわからない(1) 6 目的地から自宅への復路の際、携帯電話に「あと〇分で車が来ます」のようなメール等がほしい(1) 7 わかりにくい(1) 8 40分になっても来なかったので電話してしまった(1) 9 登録していない人と同乗できない(1) 10 寒い日に外で待つのはつらい(1) 11 バス停のようなものがあれば家族が使う時に使いやすい(1) 12 以前のハイエースのほうが、人を一度に多く乗せられるから行ったり来たりする回数を少なくできるのではないかと(1) 13 自家用車と比較して、デマンドでは小回りがきかず不便(1)

6) デマンド交通を利用しない理由

デマンド交通を利用しない理由について図 28 に示します。「利用する機会がなかった」次いで「自家用車で移動できる」、「予約が面倒」の順となっています。

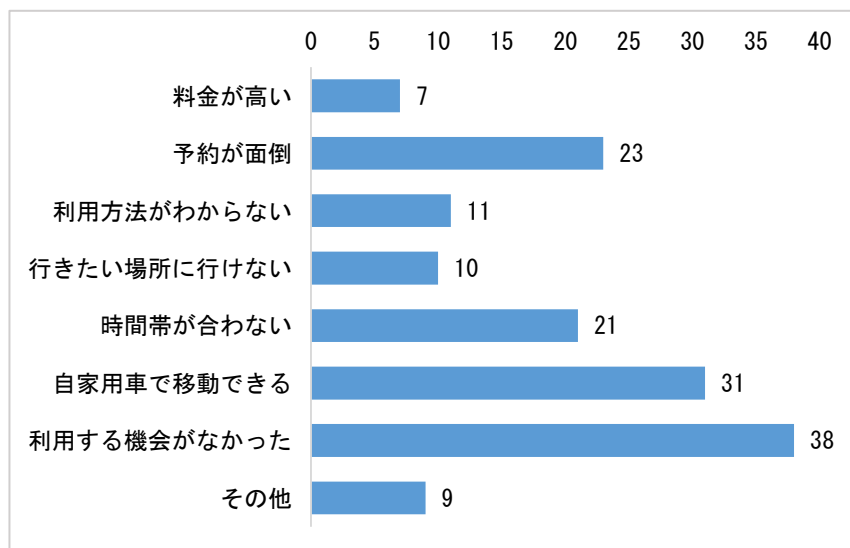


図 28 デマンド交通を利用しない理由

7) デマンド交通に対する意見・要望

アンケートに記載されたデマンド交通に対する意見・要望を分類して表 15 に示します。

表 15 デマンド交通に対する意見・要望（カッコ内は回答者数）

分類	意見・要望
運行本数	1 運行間隔を1時間ではなく30分刻みにしてほしい。(5)
	2 運行本数を増やしてほしい。(2)
	3 夕方の便を増やして欲しい。(8)
	4 朝の便を増やしてほしい。(3)
運行時間	1 JRダイヤとの調整をしてほしい。(1)
	2 時間の融通が利かないため、不便。(9) (帰宅の時間が読めないため、予約が取りづらい)
	3 日曜・祝日も運行してほしい。(3)
	4 年末年始も運行してほしい。(1)
	5 年中無休で運行してほしい。(1)
料金・支払方法	1 回数券や定期券が欲しい。(2)
	2 料金が高い。(2)
	3 料金を上げて良いと思う。(2)
	4 料金を上げて、本数や運行範囲を広げてほしい。(1)
	5 キャッシュレス決済ができるようにしてほしい。(1)
予約	1 予約に空きがある場合は1時間前予約でなくても対応してほしい。(1)
	2 利用者が多い場合、1時間後ではなく遅れても良いので対応してほしい。(1)
	3 利用者が多くなってきたときの待ち時間が懸念。(1)
	4 予約が面倒。(1)
	5 (予約が1時間前に必要な)ので目的地に行くまで時間がかかる。(1)
	6 予約がいっぱい取れない。(1)
停留所	1 目的地を増やしてほしい。(3)
	2 乗降場所が分かりづらい・統一してほしい。(2)
	3 指定施設以外の乗降も可能にしてほしい。(2)
	4 指定施設から指定施設への移動も可能にほしい。(1)
	5 自宅から乗れるようにしてもらいたい。(1)
	6 1ヶ所しか利用できないのが不便。(1)
運転手・受付	1 受付の対応が良い。(1)
	2 運転手の対応が良い。(5)
	3 受付の対応が悪い。(2)
	4 運転手の対応が悪い。(3)
	5 安全運転してほしい。(1)
その他	1 今後利用したい・するかもしれない。(7)
	2 良い・助かっている。(10)
	3 元のバスの方が良かった。(2)
	4 中央部をデマンドにして、市外は以前の路線バスにほしい。(1)
	5 コロナ禍で相乗りが心配。(1)
	6 相乗りの時、他人が自分の家の庭まで同乗して入るので不安。(1)
	7 使い方について、もっとわかりやすくしてほしい。(3)
	8 今までの路線バスとデマンドバスの区別がつかない。(1)
	9 利用実績や待ち時間・曜日時間帯別の混雑具合などの情報を受け取れるようにしてほしい。(1)
	10 車の台数を増やしてほしい。(1)
	11 利用者が増えた時の運用が懸念。(1)
	12 登録方法をもっと簡単にしてほしい。(1)
	13 他市町村に在住の人も利用できるようにしてほしい。(1)
	14 もっと自由に利用できるようにしてほしい。(1)

8) 中央部循環路線を利用したことがあるか

中央部循環路線の利用状況について図 29 に示します。「利用したことがない」と答えた方が 87%と大部分を占めており、「利用したことがある」と答えた方は 13%でした。
(n=164)

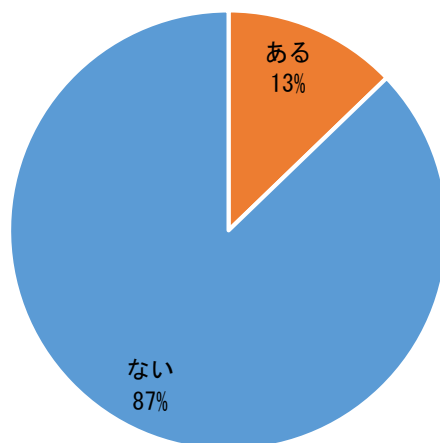


図 29 中央部循環路線を利用したことがあるか

9) よく使うバス停

よく使うバス停について、図 30 に示します。塩谷病院前が最も多く、次いで矢板駅という結果になりました。(n=56)

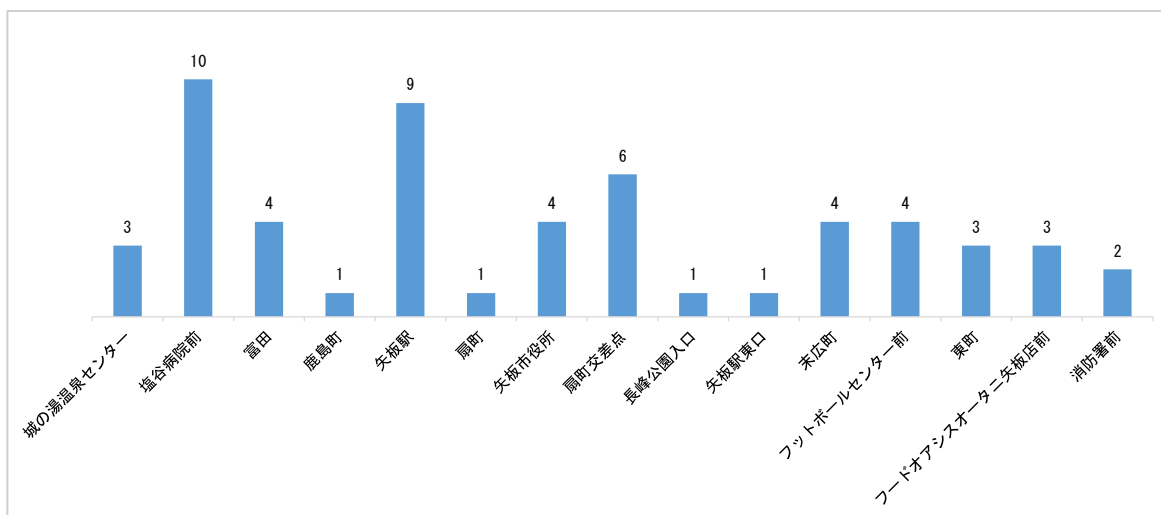


図 30 よく使うバス停

10) 中央部循環路線の満足度

中央部循環路線の満足度について、図 31 に示します。料金と支払方法の満足度は 53%と高いですが、路線とバス停の位置については満足よりも不満の回答の割合が多いです。

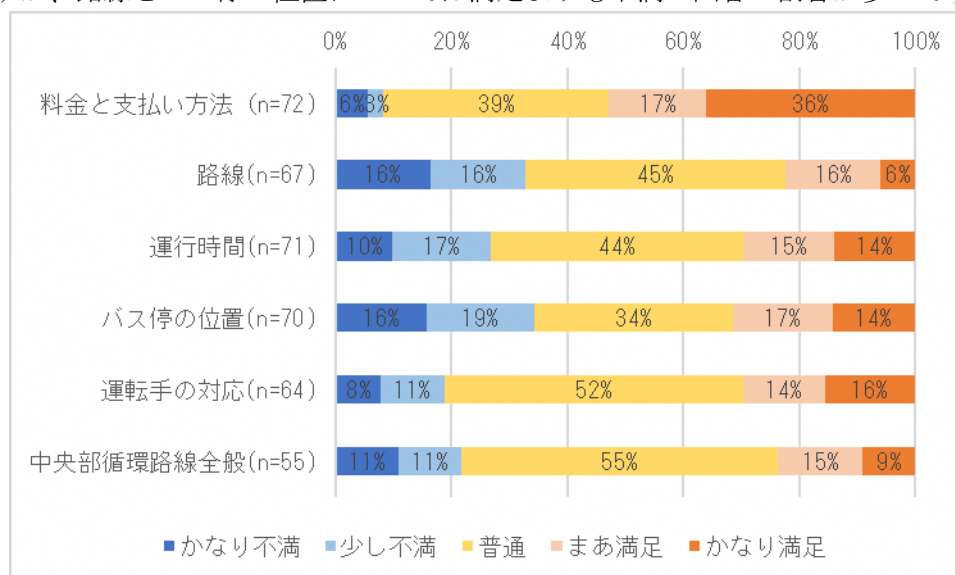


図 31 中央部循環路線の満足度

1 1) 少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由

アンケートに記載された少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由を表 16 に示します。

表 16 少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由

分類	少し不満、かなり不満を選んだ場合の具体的な理由	
路線	1	安沢のほうまで路線がほしい(1)
	2	城の湯での時間待ち(待機)をなくしてほしい(1)
	3	長峰公園入口から乗ると市街地まで時間がかかる(1)
	4	もう少し商業、スーパーにも行けたら良い(1)
	5	路線をもっと増やしてほしい(1)
	6	時計回りと反時計回りがあるとよい(3)
運行時間	1	早い時間のバスがあると通勤にも使いやすい(1)
	2	遅い時間のバスがほしい(2)
	3	7時~18時台まで運行、日曜運行も希望(1)
	4	12時台がないと待ち時間が長くなる(1)
	5	時刻がわかりにくい(1)
	6	30分に1本程度の運行がよい(2)
	7	塩谷病院前11時台のバスがあると便利です
停留所	1	バス停を増やしてほしい(3) →矢板中央高校付近、道の駅
	2	以前は木幡から乗り換えなしで市役所、図書館、道の駅迄行けたのですが、今は、塩谷病院前で一度降りなければなりません(1)
	3	バス停が遠くなった(1)
	4	扇町交差点バス停は危なくて待ってられない(1)
	5	足銀のバス停は危なく待ってられない(1)
	6	消防署前の次に、富田(ヨークベニマル付近)に行ってほしい(1)
	7	足を負傷して歩けないので、バス停を増やして間隔を狭くしてほしい(1)
運転手	1	何か聞いても答えてくれません。挨拶をしていただきたい(2)
	2	前の市営バスで態度の悪い運転手がいた。弱い立場の人にはやさしく接して欲しい。(1)
	3	ドライバーによってはちょっとと思う態度やその他いろいろあります(2)
中央部循環路線全般	1	デマンド交通と市営バスを使って買い物、病院へ行くと1日かかってしまう(1)
	2	末広町から扇町方面へ行くのに跨線橋を通るのが大変つらいです(1)
	3	次は~に止まります。お知らせのアナウンスの音が小さいと思います(1)
	4	運賃が不明だったり、どこでボタンを押すのか不明(1)
	5	支払いが現金のみで少し不便に感じたが安いのでいいと思う(1)
	6	感染が怖い(1)

1 2) 中央部循環路線に対する意見・要望

アンケートに記載された中央部循環路線に対する意見・要望を分類して表 17 に示します。

表 17 中央部循環路線に対する意見・要望

分類	意見・要望
路線	1 逆回りも運行してほしい。(3)
	2 路線を拡張してほしい。(7)
	3 従来の路線が良かった。(2)
	4 片岡市街地も循環してほしい。(1)
運行本数	1 運行本数を増やしてほしい。(1)
運行時間	1 塩谷病院で待ち時間ができるので、改善してほしい。(1)
	2 塩谷病院から先の時間帯が利用しづらい。(1)
停留所	1 自宅から停留所が遠い。(2)
	2 従来の停留所が良かった。(1)
	3 バス停の位置を知りたい。(1)
その他	1 分かりづらい(時刻、路線)。(2)
	2 バス停にベンチを設置してほしい。(1)
	3 感謝している。(1)
	4 今後利用したい。(1)
	5 まだ利用していない。(1)
	6 タクシー券を増やしてほしい(1)

1 3) リニューアル後の公共交通(デマンド交通・中央部循環路線)と、以前の市営バスを比較したときの満足度

リニューアル後の公共交通と以前の市営バスを比較したときの満足度について、図 32 に示します。各選択肢が 10%前後ですが、「かなり満足」・「まあ満足」がやや高い傾向となっています。(n=180)

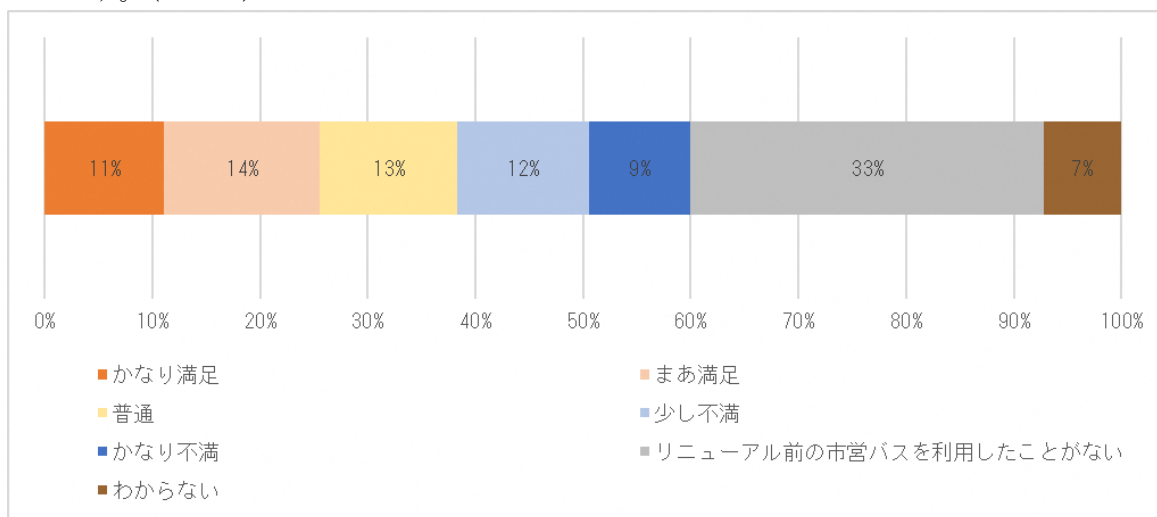


図 32 リニューアル後の公共交通と以前の市営バスを比較したときの満足度

1 4) キャッシュレス決済の利用意向

キャッシュレス決済の利用意向について、図 33 に示します。「現金のみでいい」と答えた方が 75%と大部分を占めており、「利用したい」と答えた方は 13%でした。(n=198)

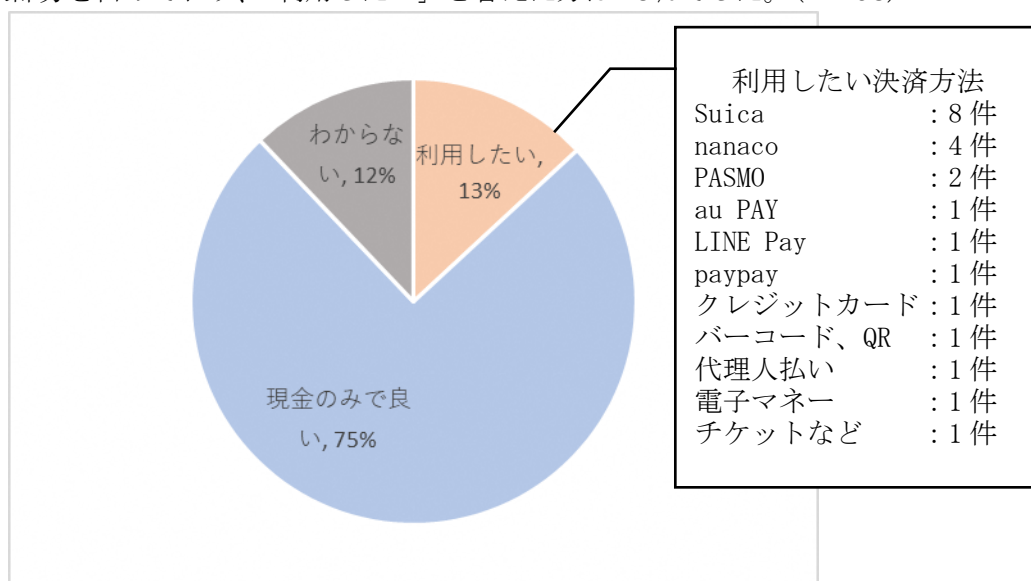


図 33 キャッシュレス決済の利用意向

4. 国の方針

(1) SDGs (持続可能な開発目標)

SDGsは、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称で、平成27(2015)年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中に掲げられた平成28(2016)年から令和12(2030)年までの国際目標です。

SDGsでは、世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされており、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産などの17のゴール(目標)とそれを達成するための169のターゲット(達成基準)が掲げられています。

これらを踏まえ、国のSDGs実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定にSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされており、地域公共交通計画においても、計画の推進により関連するSDGsの目標の達成に貢献することができます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



(2) 脱炭素社会

国土交通省では、公共交通利用促進、モーダルシフト等の公共交通のGX（グリーントランスフォーメーション）を推進し、公共交通の利用を通じた地球環境問題への貢献を掲げています。

- 脱炭素化に向けては、市内の二酸化炭素排出量の約35%を占める自動車・鉄道に対する交通GXが喫緊の課題となっています。
- 国は令和17（2035）年までにガソリン自動車の新車販売禁止を表明しており、EVやFCVを普及促進するとしています。
- そのため、バスやタクシー事業等における今後の動向を注視しつつ、市民や交通事業者に対してハード・ソフト両面からも交通GXを推進できる施策について検討することが重要です。

国土交通省環境行動計画では、公共交通や移動に関する事項が示されています。

- ✓ 今後のライフスタイルは、交通GXに伴って移動手段だけでなくエネルギー消費のあり方に至るまで今後大幅に変容していくことも想定されます。
- ✓ 地球温暖化の進行を防ぐためにも、交通GXを踏まえ、一人ひとりが自ら意識を変革していく必要があります。
- ✓ 交通分野におけるGXの取組を持続的に進めていくことが必要です。

【国土交通省環境行動計画（概要・重点事項）に示されている公共交通や移動に関する事項】

《脱炭素化に資するまちづくり》

- 都市のコンパクト化、スマートシティの社会実装の推進、3D都市モデル(PLATEAU)等のデジタル技術やデータの利活用
- 居心地が良く歩きたくなる空間の形成、自転車利用の促進
- 都市部のエリア単位での包括的な脱炭素化の推進



自動車の脱炭素化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築

《次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上、次世代自動車を活用した交通・物流サービスの推進》

- 事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進、燃費性能の向上
- 自動化による新たな輸送システムの導入促進

《自動車の脱炭素化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進》

- EV充電施設の道路内配置の検討、走行中給電システム技術の研究開発



脱炭素化

出典：国土交通省 HP

(3) デジタル活用、DX 等

① 公共交通分野におけるICTの普及

ITデバイスの普及に伴い、インターネットで移動情報を検索することが一般的になっています。

我が国のインターネット利用者の割合は、平成2年(1990)年代後半から急激に増加し、近年は80%を超えています。世帯における情報通信機器の保有状況では、近年ではスマートフォンがパソコンを上回り、急速に普及しています。

こうした中で、交通に関連するインターネットの利用の仕方も一般化しています。総務省の通信利用動向調査によると、過去1年間のインターネットで利用した機能・サービスについて、「情報検索(天気情報、ニュースサイト、地図・交通情報などの利用)」のために利用したと回答した人は、令和2(2020)年は76.4%となりました。

内閣府の世論調査(表18)によると、近距離の鉄道、長距離の鉄道、路線バス、高速バスのいずれについても、インターネット等の経路検索サービスを使うと回答した人が最も多く、4割から6割を占めます。

表18 移動経路・手段の探索方法

近距離の鉄道		長距離の鉄道		路線バス		高速バス	
インターネット等の経路検索サービス	56.6%	インターネット等の経路検索サービス	60.1%	インターネット等の経路検索サービス	41.3%	インターネット等の経路検索サービス	50.4%
駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	19.9%	交通事業者への問合せ	14.4%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	29.1%	交通事業者への問合せ	14.5%
交通事業者が配布する時刻表	11.8%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	10.8%	交通事業者が配布する時刻表	11.8%	交通事業者のホームページ	9.6%
交通事業者への問合せ	10.4%	交通事業者が配布する時刻表	9.0%	交通事業者への問合せ	8.5%	駅やバス停に掲示されている経路図や時刻表	9.1%
交通事業者のホームページ	6.1%	交通事業者のホームページ	7.2%	交通事業者のホームページ	7.1%	交通事業者が配布する時刻表	8.0%
市販の時刻表等の書籍	5.9%	市販の時刻表等の書籍	7.1%	市販の時刻表等の書籍	3.0%	市販の時刻表等の書籍	2.4%

資料：内閣府大臣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(世論調査報告書、2016年12月調査)

出典：交通政策白書(令和4年)

② M a a S

M a a S（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となります。

国土交通省では、関係府省庁と連携しつつM a a Sの全国への早急な普及に取り組んでおり、実証実験への支援拡充、M a a Sに不可欠な交通事業者のキャッシュレス化や交通情報のデータ化などに対し、財政面、ノウハウ面で支援し、M a a Sによる移動の利便性向上を進めています。



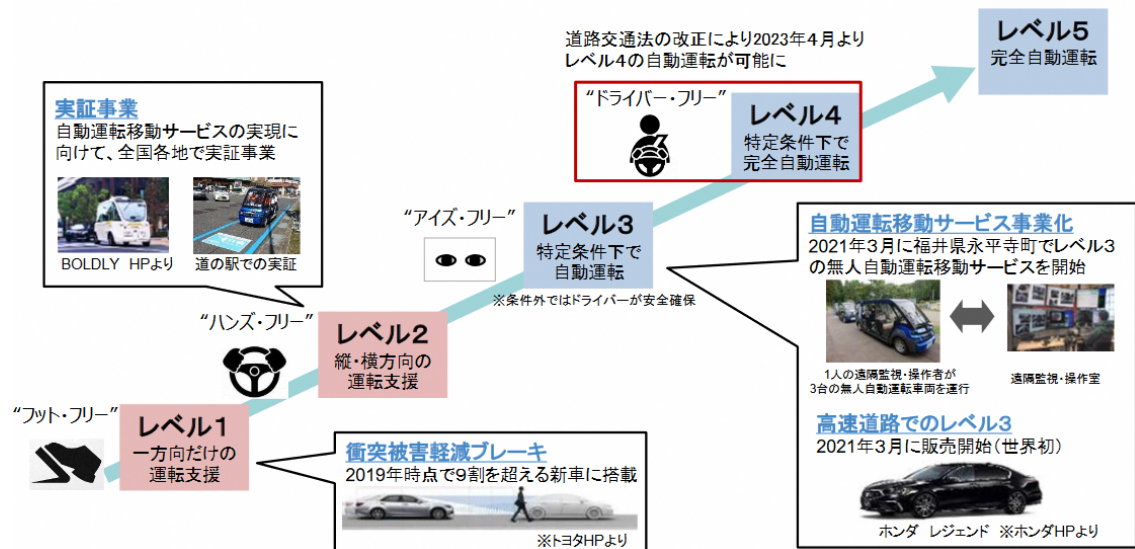
出典：「日本版M a a Sの推進」（国土交通省）

③ 自動運転

我が国では、自動運転の開発・実用化に向けて、デジタル田園都市国家構想総合戦略において、デジタルの力を活用した地方の社会課題解決の1つとして、公共交通への自動運転の導入に向けた取組が挙げられています。令和5（2023）年を交通モード間連携における「電動化・自動運転実装化元年」と位置付け、令和7（2025）年度を目途に50か所程度、令和9（2027）年度に100か所以上で自動運転移動サービスの実現を目指しています。

自動運転に関する法整備では、令和5（2023）年4月施行の改正道路交通法により、「レベル4」相当の自動運転として「特定自動運行」と位置付けられ、運転手の存在を前提としない自動運転が都道府県公安委員会からの許可により、認められることとなりました。

また、令和5（2023）年4月改定の自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準により、遠隔型自動運転システム及び通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置で操作する自動車の公道実証実験について、道路使用許可の申請に対する取扱いの基準が策定され、自動運転の道路使用許可基準が明確化されました。



出典：国土交通省自動運転戦略本部（第7回会合資料）

5. 地域公共交通網形成計画の評価

(1) 評価指標の達成状況

評価指標の達成状況を以下に示します。

公共交通の利用者数（1日当たり）は、目標値を達成しましたが、広告等掲示申込件数は目標値を未達成となっています。

表 19 評価指標の達成状況

評価指標	現況値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 6 年度)	実績値 (令和 4 年度)	評価
公共交通の利用者数 (1日当たり)	74.5 人	80 人以上	83.6 人	達成
広告等掲示申込件数	0 件	10 件以上	5 件	未達成

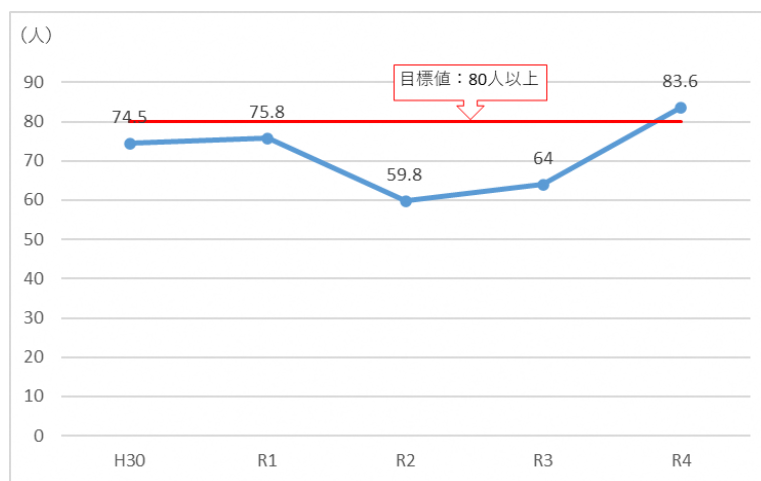


図 34 公共交通利用者数（1日当たり）の推移

出典：矢板市資料

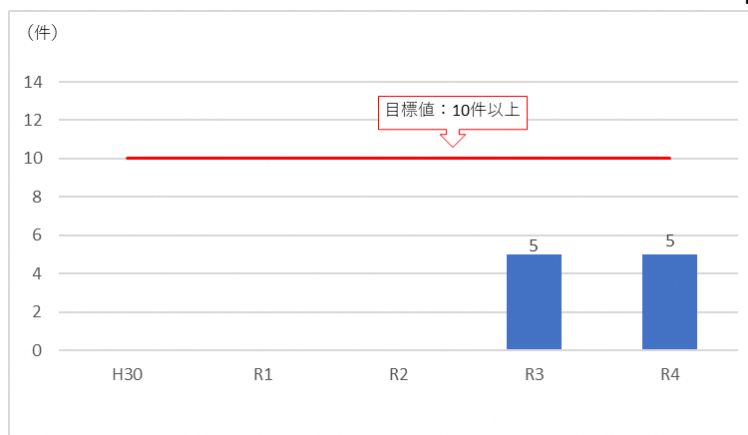


図 35 広告等掲示申込件数の推移

出典：矢板市資料

6. 矢板市の公共交通に係る課題

矢板市地域公共交通網形成計画では、評価指標が一部達成されてなかったことから、課題が解決されていない点に留意する必要があります。そのうえで、矢板市の現況、国の方針や上位計画等を踏まえ、本市における公共交通に係る課題を以下に示すとおり整理します。

課題1 病院や商業施設への公共交通によるアクセス確保

- 公共交通の利用者の8割近くは高齢者であり、通院と買い物の利用が多いのが現状です。
- 今後、高校生以下の学生や、子育て世代等への利便性向上を図り、利用者の拡大を目指す必要があります。そのうえで、一人で外出が困難な利用者の外出を支援するために、病院や商業施設へ移動しやすくなるよう、利用者ニーズに応じた公共交通のダイヤや運行ルートといったサービス水準の向上を踏まえたアクセス性の確保が必要です。

課題2 わかりやすく便利な公共交通体系の構築

- 中央部循環路線をさらに市民に利用してもらうために、わかりやすい公共交通体系を構築することで利用を促進し、外出の機会を増やすことで、地域経済への波及効果につなげる必要があります。
- 誰でも利用しやすいように公共交通のバリアフリー等の配慮に加え、低炭素まちづくりやウェルビーイングといった時代に応じた技術導入や取組が必要です。

課題3 厳しい財政状況を踏まえた安定的な移動サービスの確保

- ともなりパスの導入により無料で中央部循環部路線に乗車できる方が増加したため、利用者は増加傾向にある一方で、運賃収入が減少しています。
- また、新型コロナウイルス感染症拡大による行動制限が緩和され、アフターコロナを踏まえた移動手段の確保も必要です。
- 公共交通が将来にわたって維持していくためには、利用者の増加による運賃収入の確保や、効率的な公共交通体系の構築により財政負担を極力少なくし、収支率の改善が必要です。

第3章 地域公共交通計画の理念・方針

1. 地域公共交通計画の基本理念

便利でわかりやすく、利用しやすい公共交通体系の構築

2. 地域公共交通計画の基本方針

矢板市における地域公共交通の基本理念に基づき、公共交通の課題を解決するための基本方針を以下に示すとおりとします。

基本方針① 市街地への移動利便性の向上

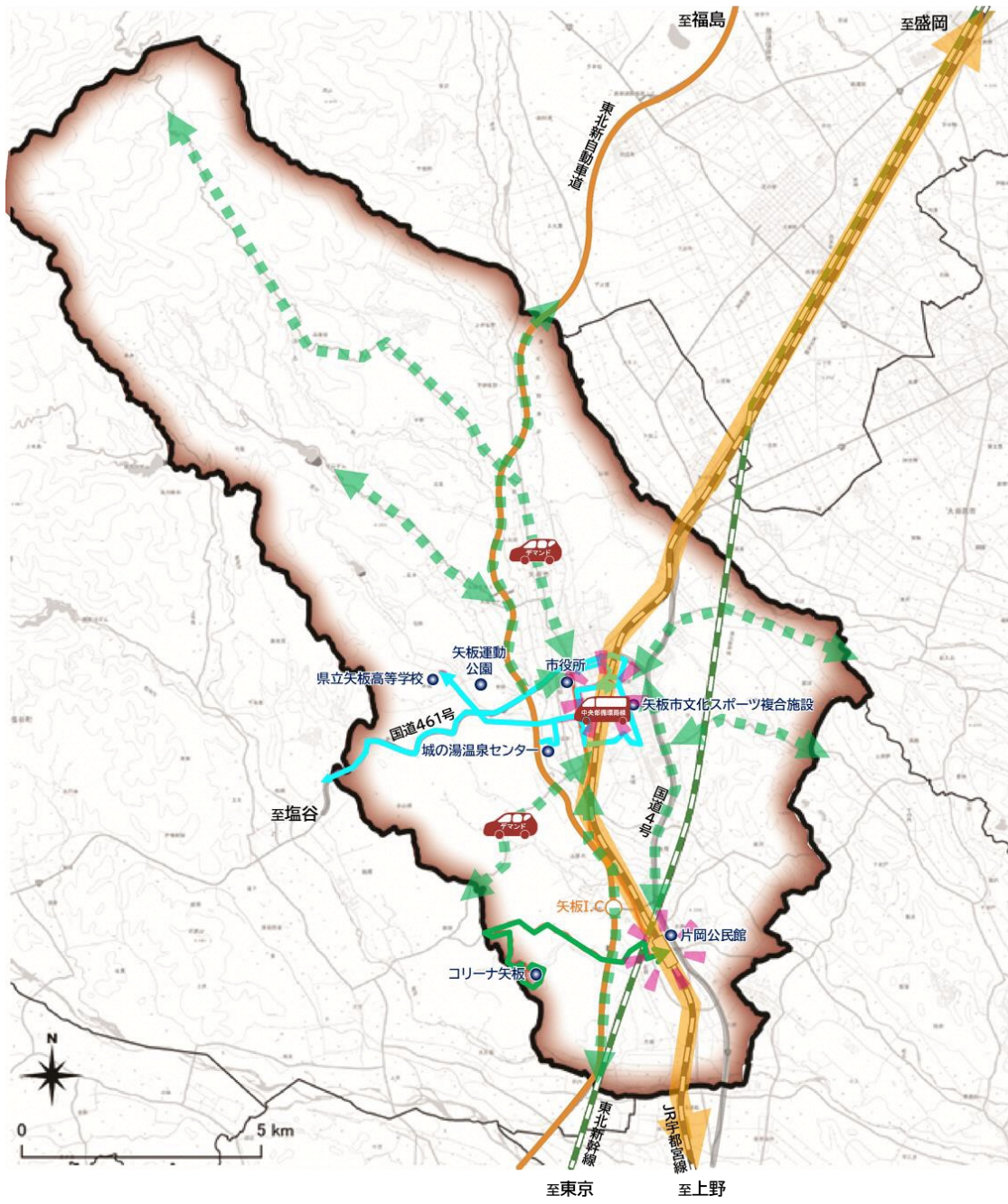
- 公共交通が市民の生活の足・外出の機会確保として重要な役割を果たすほか、来街者の方も利用しやすいように、駅を中心として買い物や通院などの移動利便性を高めるために、中央部循環路線を効果的に見直すなど、公共交通による市街地の回遊性の向上を目指します。

基本方針② 効果的な利用促進を通じた利用しやすい公共交通の確立

- 利用者にわかりやすい情報提供や、高齢者や障がい者等に対応したバリアフリー化、JRのダイヤに合わせた運行や、各公共交通事業者間で連携を図ることにより、公共交通の利便性の向上を図ります。
- 過度に自家用車利用に依存せず、かしこい公共交通の使い方を発信するなど、モビリティマネジメントを活用した公共交通の利用を促進します。

基本方針③ 持続可能な公共交通体系の構築

- 公共交通は市民の移動手段として重要であり、将来にわたって運行可能となるよう、適切な財政負担で収支率を改善し、運行サービスの見直しを図ることで、移動しやすい公共交通体系の構築を目指します。



- ↔ 広域幹線
- ← 地域内幹線
- ← 支線
- ⊙ 交通結節点
- 主要施設
- ⇄ デマンド

図 36 将来ネットワーク図

3. 補助系統の位置付け

矢板市における地域公共交通は表 20 のように整理され、デマンド交通に地域公共交通確保維持事業を活用しながら、今後も市民や利用者の重要な移動手段として運行を確保・維持していきます。

表 20 市内の各運行系統の役割と補助活用の有無

位置付け	交通モード	系統	役割	確保・維持の方針
広域幹線	鉄道	J R 東北本線 (宇都宮線)	市外（宇都宮・那須塩原方面）とを結ぶ広域幹線の役割を担う	交通事業者と協議の上、今後も一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス	塩谷町公共交通	J R 矢板駅と東武鬼怒川線新高徳駅（日光市）を結び、市内外の拠点間を運行する地域内幹線の役割を担う	交通事業者及び塩谷町と協議の上、今後も一定以上の運行水準を確保
	乗合バス	中央部循環路線	J R 矢板駅を中心とした中心市街地で運行され、市内の各拠点とを結ぶ地域内幹線の役割を担う	交通事業者と協議の上、今後も一定以上の運行水準を確保
支線	乗合バス	地域共助型生活交通 (コリント号)	市内の交通空白地域と市内の各拠点とを結ぶ支線の役割を担う	運行主体である地元住民と協議の上、今後も一定以上の運行水準を確保
	乗合タクシー	デマンド交通	中央部循環路線及び地域共助型生活交通の運行区域外と市内の各拠点とを結ぶ支線の役割を担う	運行に際しては、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー交通）により、今後も運行を確保・維持していく必要

第4章 地域公共交通計画の目標

第3章で設定した基本方針に基づき、地域公共交通分野で達成すべき目標及び数値指標を位置付けます。なお、目標の達成状況を評価する数値指標を設定する際は、モニタリングのしやすさ及び上位関連計画での目標値との整合を図ることとします。

目標① 公共交通の改善

基本方針①市街地への移動利便性の向上では、公共交通による市街地の回遊性の向上を目指すことから、公共交通の改善を目標とします。

この目標を評価する指標として、市街地で運行される中央部循環部路線の利用者数及びデマンド交通の利用者数を設定し、評価します。

一方で、計画期間（令和6（2024）～令和10（2028）年度）においては、人口が約3%減少することが予測されています。

目標値の算出においては、中央部循環路線及びデマンド交通の世代別利用実績に対して、利用者数及び計画期間の人口それぞれの伸び率をそれぞれ乗じて予測することとします。その際、人口総数は減少傾向であることに留意します。

上記を踏まえて、中央部循環路線は1.03倍、デマンド交通は1.16倍の利用者数増加を目指します。

- 指標1-1：中央部循環路線の利用者数
- 指標1-2：デマンド交通の利用者数

【指標の目標値】

指標	現況値	目標値	データ取得方法
1-1 中央部循環路線の利用者数	21.7人/日 (令和4年度)	22.4人/日	運行事業者 提供データ
1-2 デマンド交通の利用者数	42.5人/日 (令和4年度)	49.5人/日	運行事業者 提供データ

目標② 公共交通利用環境の改善

基本方針②効果的な利用促進を通じた利用しやすい公共交通の確立では、公共交通の利用しやすさを目指すことで利用環境を改善することから、公共交通利用環境の改善を目標とします。

この目標を評価する指標として、中央部循環路線及びデマンド交通の運行車両におけるバリアフリー車両の導入台数を設定し、評価します。

本計画で位置付ける施策効果により、中央部循環路線及びデマンド交通で運行されるすべての車両が更新されるよう新規での導入を目指すこととします。

● 指標 2-1：バリアフリー車両の導入台数

【指標の目標値】

指標	現況値	目標値	データ取得方法
2-1 バリアフリー車両の導入台数	1台	4台	運行事業者 提供データ

目標③ 公共交通の増収策の実施

基本方針③持続可能な公共交通体系の構築では、市民の移動手段として将来にわたって公共交通が運行され続けることを目指すことから、公共交通の増収策の実施の改善を目標とします。

一方で、計画期間（令和6（2024）～令和10（2028）年度）においては、人口が約3%減少することが予測されています。

目標値の算出においては、デマンド交通の世代別利用実績に対して、計画期間の人口伸び率をそれぞれ乗じて予測することとします。その際、人口総数は減少傾向であることに留意します。

上記を踏まえて、デマンド交通は1.16倍の利用者数増加を目指すことから、運賃収入も同様に増加を目指します。

● 指標 3-1：公共交通の収入額

【指標の目標値】

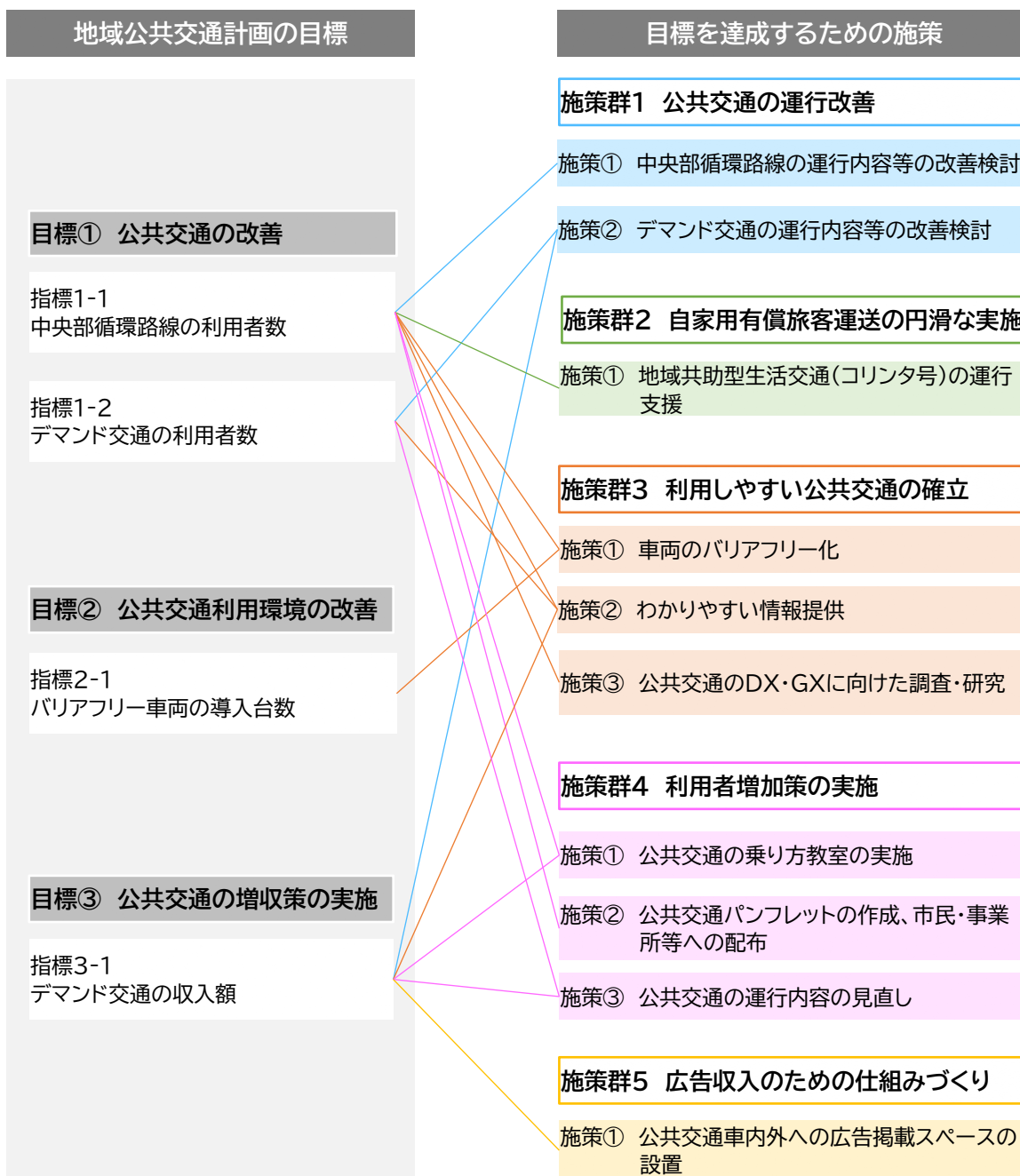
指標	現況値	目標値	データ取得方法
3-1 デマンド交通の収入額	7,863円/日 (令和4年度)	9,159円/日	運行事業者 提供データ

なお、デマンド交通は、中央部循環路線や地域共助型生活交通の運行範囲外の市民に対するフィーダー交通としての役割を担っていますが、自治体や事業者の運行努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持していく必要があります。

第5章 地域公共交通計画の取組

第4章で設定した目標を達成するための具体的な施策・取組について以下の項目を整理し、施策実施のスケジュールを一覧表で整理します。

また、目標と達成するための施策は以下のとおり整理します。



施策群 1 公共交通の運行改善

施策① 中央部循環路線の運行内容等の改善検討

施策概要	市内の公共交通は、令和3年10月1日から、デマンド交通の導入とともに市中心部へ中央部循環路線が設定されました。 運行開始後のアンケートからは、運行内容に関する様々な意見が寄せられており、これらを踏まえて運行内容の改善検討を行っていきます。				
実施細目	○中央部循環路線の運行内容の改善検討 ・公共交通サービスの人口カバー率を改善するための運行経路、バス停位置の検討 ・利用者を増加させるための運行本数、運行ダイヤの検討				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年

施策② デマンド交通の運行内容等の改善検討

施策概要	公共交通が通過していないエリアを解消し、自宅からバス停が遠く利用できない方などの課題に対応するため、令和3年10月1日からデマンド交通の運行が開始されました。 運行開始後のアンケートからは、運行内容に関する様々な意見が寄せられており、これらを踏まえて運行内容の改善検討を行っていきます。				
実施細目	○デマンド交通の運行内容等の改善検討 ・状況の変化や要望に配慮した乗降場所（指定施設）の設定による利便性の向上 ・運行日の検討（現状：月～土曜日（祝日、年末年始を除く）） ・運行時間帯の検討（現状：8時～17時の間、1時間ごとの運行）				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年

施策群2 自家用有償旅客運送の円滑な実施

施策① 地域共助型生活交通(コリント号)の運行支援

施策概要	<p>市内の公共交通は、令和3年9月21日から、コリーナ矢板と玉田の地域住民がワゴン車を運転し、定時定路線型の乗合方式である地域共助型生活交通の運行が開始されました。</p> <p>運行開始後の利用状況や利用者の声を踏まえて運行内容の改善に向けた支援を検討し、行っていきます。</p>				
実施細目	○地域共助型生活交通(コリント号)の運行内容の改善に向けた支援の検討				
実施主体	コリーナ・玉田共助バス運営会				
実施時期	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
	支援内容の見直しを継続的に実施し、必要に応じて変更				

施策群3 利用しやすい公共交通の確立

施策① 車両のバリアフリー化

施策概要	子どもや妊産婦、高齢者等が乗降しやすい車両の機能を検討し、導入を促進します。				
実施細目	○車両のバリアフリー化（以下の機能を中心に検討し、必要に応じて導入） <ul style="list-style-type: none"> ・座席への縦手すり、乗降口の縦手すり ・補助ステップの設置 ・コミュニケーション設備（筆談用具）の設置 ・運行情報に関するわかりやすい色彩の活用 等 				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
	導入内容を検討			検討内容に応じて実施	

施策② わかりやすい情報提供

施策概要	市内の公共交通は、令和3年10月1日から、デマンド交通と中央部循環路線に再編されました。 運行開始後のアンケートからは、中央部循環路線の利用率の低さやわかりにくさが明らかになりました。 そのため、わかりやすい情報提供を行い、利用率の向上を図ります。さらに、社会情勢や利用者ニーズを勘案し、必要に応じて情報の多言語化を行い、外国人観光客に対しても利用しやすさを促進します。				
実施細目	○中央部循環路線及びデマンド交通のわかりやすい情報提供 ○バス停、時刻表の多言語表示の検討				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
	わかりやすい情報提供・多言語化の具体化を検討			検討内容に応じて実施	

施策③ 公共交通のDX・GXに向けた調査・研究

<p>施策概要</p>	<p>ICT機器の技術開発やデジタルデバイスの普及に伴う利用者の利便性向上への対応として、交通分野でのDXに向けた取組が求められています。公共交通利用にあたっての料金決済および検索システム等について、クレジットカードやQRコード決済など、必要に応じて導入を検討します。</p> <p>自動運転について、公共交通の運転手不足の対応として、国の動行を注視しながら、調査・研究を継続して実施します。</p> <p>また、交通分野のGXも求められており、社会的に喫緊の課題として挙げられています。公共交通においては、ガソリン車両による二酸化炭素排出量の削減に向けて車両更新時の電気自動車（EV）化の導入に向けた検討を実施します。その際にEV車両化が災害時の給電施設としても利用可能か検討します。</p>				
<p>実施細目</p>	<p>○公共交通へのクレジットカード及びQRコード決済の導入検討</p> <p>○公共交通の車両更新時におけるEV化の検討・導入</p> <p>○自動運転についての調査・研究</p>				
<p>実施主体</p>	<p>矢板市、交通事業者</p>				
<p>実施時期</p>	<p>令和6年</p>	<p>令和7年</p>	<p>令和8年</p>	<p>令和9年</p>	<p>令和10年</p>
	<p>2024年</p>	<p>2025年</p>	<p>2026年</p>	<p>2027年</p>	<p>2028年</p>
	<p>現金以外の決済手段・EV車両の導入可能性を検討</p>			<p>検討内容に応じて実施</p>	

施策群 4 利用者増加策の実施

施策① 公共交通の乗り方教室の開催

施策概要	中央部循環路線及びデマンド交通について、利用者の増加を図るため、乗車体験会などを通じて市民にとって身近に感じられるための事業を展開します。				
実施細目	○公共交通の乗り方教室の開催				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年
	調査・準備 → 乗り方教室の継続実施				

施策② 公共交通パンフレットの作成、市民・事業所等への配布

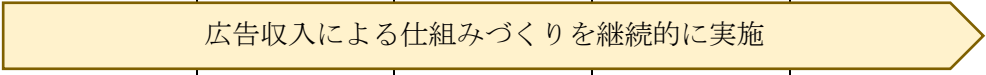
施策概要	公共交通をかしこく使って持続可能な交通インフラを維持していくために、公共交通の利用者増加に向けたパンフレット等を作成し、市民・事業所等への配布等の広報活動を行います。				
実施細目	○公共交通パンフレットの作成、市民・事業所等への配布				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年
	必要に応じてパンフレット等の記載内容の見直し → 検討内容に応じて実施				

施策③ 公共交通の運行内容の見直し

施策概要	公共交通の利用動向やアンケート結果等を踏まえ、利便性向上及び利用者増加に向けた運行内容の改善を行います。				
実施細目	○公共交通の運行内容の改善・見直し ○多様な輸送資源の総動員に向けた検討・実施				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年
	必要に応じて運行内容・方法の見直しを随時実施				

施策群5 広告収入のための仕組みづくり

施策① 公共交通車内外への広告掲載スペースの設置

施策概要	市内外の商業振興、市の施策やイベントの周知等に活用するため、公共交通の車内外やバス停等に掲示用スペースを設置し、広告収入にもつながるような仕組みづくりを行います。				
実施細目	○公共交通車内外への広告掲載スペースの設置及び広告の募集				
実施主体	矢板市、交通事業者				
実施時期	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
					

第6章 地域公共交通計画の進捗管理

実施スケジュールに沿って施策を実施したのち、進捗状況や成果を年1回程度で把握・モニタリングし、計画の達成状況の評価を行います。その評価結果を踏まえて改善策を検討した上で、改めて事業を実施し、目標達成へと近づけていきます。計画の達成状況の評価方法は以下に示すとおりです。

1. 計画の達成状況の評価

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定（Plan）、事業の実施（Do）、進行管理・評価の実施（Check）、評価結果を受けた見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルによる計画の進行管理を、地域公共交通会議において行います。

Plan（計画）

矢板市地域公共交通計画に基づき、矢板市地域公共交通会議が具体的な実施事業を検討し、計画策定を行います。

Do（実施）

目標を達成するために実施する施策を、実施スケジュールに沿って実施していきます。その際、目標の達成につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

Check（評価）

目標を達成するために実施する施策が実施スケジュールに沿って進行されているかまた、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。

目標については、設定した目標値への達成状況を確認します

Action（改善）

実施事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図ります。

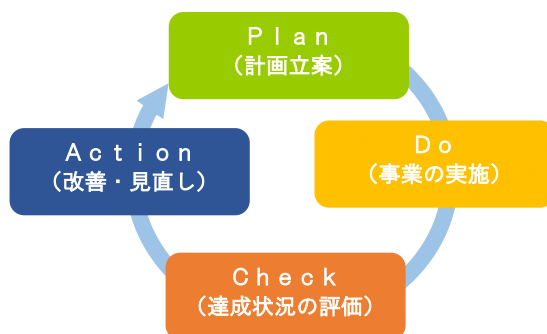


図 37 PDCAサイクルのイメージ

2. 計画の推進体制

矢板市地域公共交通会議にて、毎年定期的に施策の進捗状況や成果を把握します。施策は必要に応じて改善に向けて検討し、次年度実施の施策に反映します。

【計画期間における進捗管理と評価スケジュール】

	R5		R6		R7		R8		R9		R10	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
施策実施の評価	計画策定		施策実施									
	→		→		→		→		→		→	
			↓		↓		↓		↓		↓	
			→		→		→		→		→	
指標の達成に向けた状況の評価			指標の確認								達成状況評価	
			→		→		→		→		→	
			↓		↓		↓		↓		↓	
			→		→		→		→		→	
課題			課題共有								次年度の施策実施に反映	
			→		→		→		→		→	
			↓		↓		↓		↓		↓	
			→		→		→		→		→	
改善と反映			次年度実施の改善と反映		次年度の施策実施に反映		次年度の施策実施に反映		次年度の施策実施に反映		次年度の施策実施に反映	
			→		→		→		→		→	
			↓		↓		↓		↓		↓	
			→		→		→		→		→	

【年間単位の進捗管理評価スケジュール】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
行事等							次年度 予算 要求					
地域 公共交通 会議		次年度 事業計画 提出					↑			当年度 事業の検 証・評価		
施策 実施	前年度事業評価に 基づく改善と反映		次年度事業計画の検討				今年度事業の検証				進捗確認、評価 課題の改善検討	
	→		→				→				→	
	→											