

**那珂川町地域公共交通再編計画**  
**【案】**

**那 珂 川 町**  
**平成21年 月**

## 【 目 次 】

|           |                |    |
|-----------|----------------|----|
| 1         | 計画策定の趣旨        | 3  |
| 2         | 計画策定の基本姿勢      | 3  |
| 3         | 背 景            | 3  |
| 4         | 上位計画・関連計画等の内容  | 4  |
| 4 - 1     | 総合振興計画         | 4  |
| 4 - 1 - 1 | 基本方針           | 4  |
| 4 - 1 - 2 | 施策             | 4  |
| 4 - 2     | 都市計画マスタープラン    | 4  |
| 4 - 3     | 住民意向の把握        | 6  |
| 4 - 3 - 1 | 住民意識アンケート調査の概要 | 6  |
| 4 - 3 - 2 | 住民意識アンケート調査の結果 | 6  |
| 4 - 3 - 3 | ニーズ及び潜在需要      | 6  |
| 5         | 地域公共交通の現況      | 6  |
| 5 - 1     | 民間路線バス         | 6  |
| 5 - 1 - 1 | ジェイアールバス       | 6  |
| 5 - 1 - 2 | 東野バス           | 7  |
| 5 - 2     | 町バス            | 7  |
| 5 - 2 - 1 | 町営バス           | 7  |
| 5 - 2 - 2 | コミュニティバス       | 8  |
| 5 - 3     | その他の移動交通等      | 10 |
| 5 - 3 - 1 | 福祉タクシー         | 10 |
| 5 - 3 - 2 | スクールバス         | 11 |
| 5 - 3 - 3 | 通学費補助          | 12 |
| 5 - 4     | バス路線網の概要図      | 13 |
| 5 - 5     | 運行等に係る行政負担額    | 14 |
| 6         | 現況の課題          | 15 |
| 6 - 1     | 民間路線バス         | 15 |
| 6 - 1 - 1 | ジェイアールバス       | 15 |
| 6 - 1 - 2 | 東野バス           | 15 |
| 6 - 2     | 町バス            | 15 |
| 6 - 2 - 1 | 町営バス           | 15 |
| 6 - 2 - 2 | コミュニティバス       | 15 |
| 6 - 3     | その他の移動交通等      | 15 |
| 6 - 3 - 1 | 福祉タクシー         | 15 |

|           |              |    |
|-----------|--------------|----|
| 6 - 3 - 2 | スクールバス       | 16 |
| 6 - 3 - 3 | 通学費補助        | 16 |
| 7         | 問題解決の方向性     | 16 |
| 7 - 1     | 民間路線バス       | 16 |
| 7 - 2     | 町バス          | 16 |
| 7 - 3 - 1 | 福祉タクシー       | 16 |
| 7 - 3 - 2 | スクールバス       | 16 |
| 7 - 3 - 3 | 通学費補助        | 16 |
| 8         | デマンド型交通システム  | 17 |
| 8 - 1     | システムの概要      | 17 |
| 8 - 2     | 需要見込み        | 17 |
| 8 - 3     | 事業の採算性       | 17 |
| 8 - 4     | 運営主体         | 18 |
| 8 - 4     | 民間路線バスへの乗り継ぎ | 18 |
| 8 - 5     | 町バス等の取り扱い    | 18 |
| 8 - 6     | タクシー事業者との連携  | 18 |
| 8 - 7     | 再編フロー図       | 19 |
| 8 - 8     | 再編スケジュール     | 20 |

## 那珂川町地域公共交通再編計画

### 1 計画策定の趣旨

少子高齢化が進行する中、地域の一体性の確立や交通弱者（自動車中心社会で移動を制約される高齢者や児童・生徒等）の足の確保など、地域住民の需要に応じた効果的な地域公共交通体系を構築するため、「那珂川町地域公共交通再編計画」を策定するものである。

### 2 計画策定の基本姿勢

本計画の策定にあたっては、次の3項目を基本姿勢とする。

- (1) 公共交通空白地域及び不便地域の解消を図るとともに、交通弱者の利便性の向上を目指す。
- (2) 民間路線バスやタクシー事業との調整を図り、町全体を捉えた交通ネットワークの再編を目指す。
- (3) 地域公共交通は住民の生活により身近で密接な事業であり、持続可能な運営が求められることから、財政負担の圧縮及び軽減を目指す。

### 3 背景

那珂川町における民間バス路線は、ジェイアールバス関東(株)の常野線（烏山～藤沢）を始め、東野交通(株)の宇都宮～馬頭、西那須野～三輪及び西那須野～馬頭間の4系統が運行している。

なお、過去にはジェイアールバス関東(株)が馬頭～五輪場、馬頭～来目木、馬頭～盛泉間を、東野交通(株)が馬頭～雲巖寺、馬頭～伴睦峠間を運行していたが、自動車の急激な普及により利用者が減少したため、平成元年より相次いで路線運行から撤退している。

このため旧馬頭町では、福祉バスを運行していた地区も含め、道路運送法第80条の許可を得て直営で自家用有償バスの運行を開始した。現在は、馬頭大那地線、馬頭大山田線、馬頭小砂小口線、馬頭矢又富山線及び馬頭谷川盛泉線の5路線を運行している。

また、旧小川町では、住民アンケート等を踏まえ、地域活性化の促進、交通弱者の足の確保、幼稚園バスとの一体化利用及び遠距離通学児童の利用等多目的に利用できる生活交通手段の確保を目指した「小川町生活交通確保計画」を策定し、平成16年4月、バス事業者へ路線バスの運行を委託する方法で、町内を細やかに巡回するコミュニティバス（にこにこバス）の運行を開始した。現在は、芳井線、浄法寺線、幼稚園経由北廻り線、小梨線、小川南線及び幼稚園経由南廻り線の6系統を運行しており、町では経常収益と経常費用の差額を委託業者に補助金として交付している。

このように運行形態が違う状態を解消するため、新町建設計画では公共交通機関による一体性の確立や交通弱者の足の確保を図るために「新町交通機関再編整備計画(仮称)」

を策定し、町営バス・コミュニティバス路線の再編整備や利用の促進を図るものとしている。

これらの背景から本計画を策定するに至った。

#### 4 上位計画・関連計画等の内容

##### 4 - 1 総合振興計画

公共交通機関の整備による地域の一体性の確立や交通弱者の支援のため、町営バス、コミュニティバスの路線を再編整備し、人と環境にやさしい公共交通環境の整備を推進する。また、県や隣接自治体との連携を強化し、生活路線バスの存続を図る。

##### 4 - 1 - 1 基本方針

公共交通ネットワークの整備による町民の利便性の向上を図り、軒先から目的地までの交通手段の確立を目指す。

##### 4 - 1 - 2 施策

###### (1) 経常経費圧縮対策

小学校の休業期間や利用客の無い運行時刻、土曜日の運行回数を減らすなど、経常経費の圧縮を図る。

###### (2) 児童・生徒通学利用対策

利用している時刻帯、利用者を町教育委員会と協議し、バスの運行系統・運行回数を見直しを行う。

###### (3) 使用料・運行方法の調整

町営バスとコミュニティバスについて、現在の使用料・運行方法を見直し、調整を図る。

###### (4) デマンド型交通システムの調査研究

利用意向調査等の実施により、電話予約による乗り合いタクシーの運行に向けた調査研究を進める。

###### (5) 民営バスの路線維持

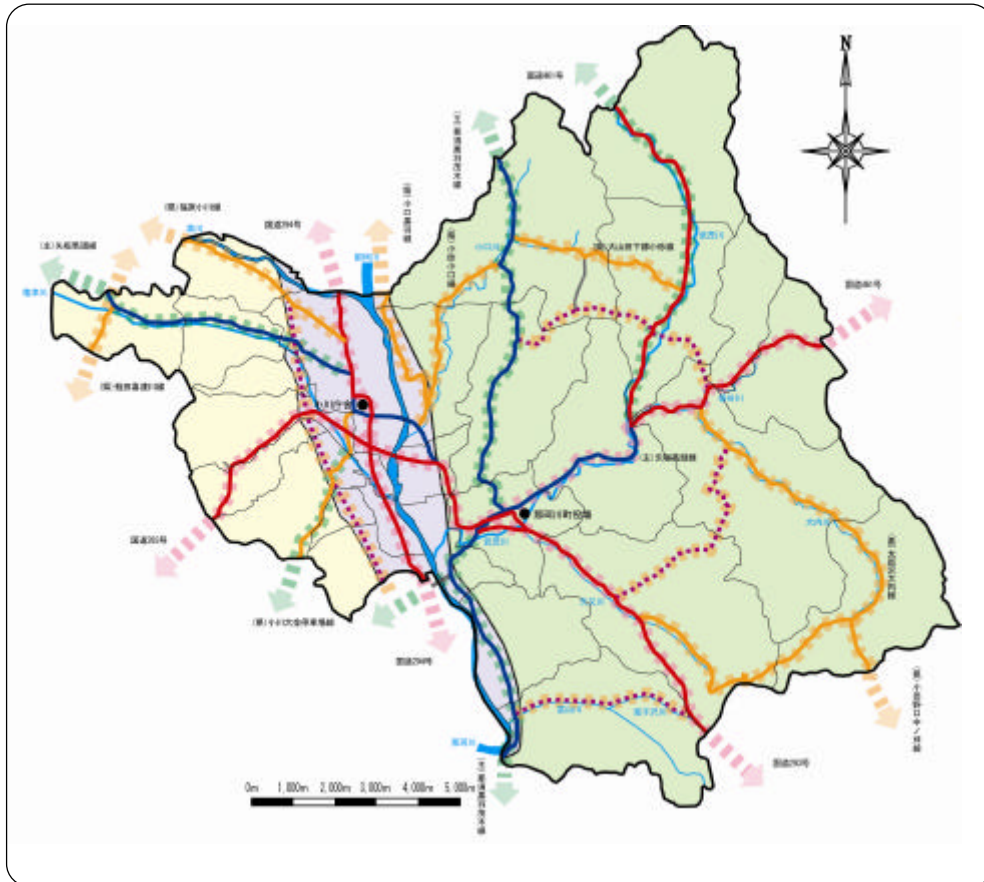
関係機関や民営バス会社に働きかけ、現在運行している県内主要都市・鉄道駅と本町を結ぶバス路線の維持を図る。

##### 4 - 2 都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランに位置付けられている交通体系では、広域的なネットワークから町内交通環境に至るまで、都市基軸、都市幹線軸、地域幹線軸の整備により利便性を高め、人口の定住、企業立地促進に資する骨格的な交通体系の形成を目指して、段階的に整備を進めるとしている。あわせて、公共交通に対するサービス水準を高め、全ての地域住民が安全で利用しやすい交通環境の実現を目指して整備を推進して行く。

特に本町の道路ネットワークを形成するための構想として、中心市街地を拠点に延伸している放射道路と接続し、人口減少の進行による小中学校の再編・統合への対応

(通学圏拡大に対応するためにスクールバスの運行) 及び地域間・集落間の交流促進を図り地域幹線道路となりうる環状道路の整備を図ることとしており、これに併せて公共交通路線の整備を図って行く。(図 交通体系整備方針 参照)



#### 4 - 3 住民意向の把握

##### 4 - 3 - 1 住民意識アンケート調査の概要

このアンケート結果は、那珂川町総合振興計画策定のために実施された調査の中で、バス等の公共交通整備に関する項目について検証したものである。

##### (1) 対象者

本町の住民基本台帳に登録されている中学生以上の町民を年代別(10代~70代)に分類し、男女別に100名ずつ無作為に1,400名を抽出した。

##### (2) 調査方法及び調査期間

郵送による発送回収で平成18年2月に実施した。

##### (3) 回収数

703人(回収率:50.2%)

##### 4 - 3 - 2 住民意識アンケート調査の結果

回答者を性別で見ると、男性45.2%、女性48.1%と、ほぼ同率であり、年代別に見ても、10代で10%以下、50代、60代で16%台と、若干の差がみられるものの、他の年代では、ほぼ同率となっており、各年代層の意見がおおむね反映されているものと思われる。

バス等の公共交通整備に関する意向は、「やや不満」、「不満である」が全体の4割を占め、町営、民間バスの路線拡大、運行回数の増加等の交通網の整備を望む意見が出ており、地域公共交通再編整備を望む傾向が伺える。

##### 4 - 3 - 3 ニーズ及び潜在需要

公共交通の利用者の多くが、高齢者や体に障害を持つ、いわゆる交通弱者であることから、再編整備にあたっては、軒先から目的地までの交通手段の確立が重要と思われる。また、学校統廃合に伴う遠距離通学児童・生徒の通学利用については、町教育委員会と協議し、効率的な運行を目指す必要がある。

#### 5 地域公共交通の現況

##### 5 - 1 民間路線バス

##### 5 - 1 - 1 ジェイアールバス

ジェイアールバス関東(株)の常野線は、JR 烏山駅から小川辻町を經由し、那珂川町健武藤沢までの19.7kmを運行する定時定路線バスで、平日7.5回、休日3.0回運行し、平均乗車密度(1km(どの区間をとらえても)当たりの平均乗客数)は2.7人である。利用者の目的としては、高等学校への通学や那須南病院への通院のほか、JR 烏山駅への乗り継ぎが多い。

この路線は、地域住民の生活のために維持・確保することが必要と認められた広域的・幹線的路線として、国・県から協調補助を受けており、那珂川町も赤字部分を補助している。

### 5 - 1 - 2 東野バス

東野交通株は、町内を3系統が運行している。そのうち宇都宮東武駅から JR 宇都宮駅・JR 氏家駅を經由し、那珂川町健武までの49.9kmを運行する定時定路線バスは、平日・土曜日9回、日曜日7回運行し、平均乗車密度は3.1人である。利用者の目的としては、県立馬頭高等学校への通学や宇都宮市内への通勤・通院・買い物等が多い。この路線は、地域住民の生活のために維持・確保することが必要と認められた広域的・幹線の路線として、国・県から協調補助を受けており、平成20年度からは、那珂川町も赤字部分を補助することとなった。

小川三輪からなかがわ水遊園を經由し、JR 西那須野駅東口までの24.8kmを運行する定時定路線バスは、毎日3.5回運行し、平均乗車密度は0.7人である。また、那珂川町健武からなかがわ水遊園を經由し、JR 西那須野駅東口までの30.0kmを運行する定時定路線バスは、平日・土曜日4回、日曜日3回運行し、平均乗車密度は1.5人である。この2系統の利用者は、高等学校への通学や大田原市内への通院・買い物等の目的が多い。この2系統は、平均乗車密度が2人を下回ったため、栃木県生活バス路線維持費補助金（県単）の対象外となり、平成19年度からは沿線市町で赤字分を補助している。

### 5 - 2 町バス

#### 5 - 2 - 1 町営バス

平成元年6月から運行を開始した馬頭大那地線を始め、5路線の定時定路線バスを道路運送法第79条の規定に基づく自家用有償旅客運送の登録をして運行している。運転業務は、馬頭交通株式会社に委託している。

#### 【運行状況】

| 路線名     | 延長<br>(km) | 運行<br>本数 | 運行日         | 起点～通過点～終点                        |
|---------|------------|----------|-------------|----------------------------------|
| 馬頭大那地線  | 21.4       | 4.0往復    | 日曜・祝日<br>運休 | 大那地五輪場～福祉センター～道の駅ばとう             |
| 馬頭大山田線  | 18.5       | 4.0往復    | 日曜・祝日<br>運休 | 大山田上郷工沢～福祉センター～道の駅ばとう            |
| 馬頭小砂小口線 | 23.2       | 6.0循環    | 日曜・祝日<br>運休 | 町役場～北向田～小砂～和見                    |
| 馬頭矢又富山線 | 23.0       | 3.5往復    | 日曜・祝日<br>運休 | 下田町～福祉センター～鷲子山入口<br>下田町～馬河内～弥太郎内 |
| 馬頭谷川盛泉線 | 15.2       | 3.5往復    | 日曜・祝日<br>運休 | 盛泉～福祉センター～下田町                    |

現在の5路線の運行となった平成8年度の利用者数は、7万5千人を上回っていたが、平成14年度には3万8千人を下回り、平成15年度は児童の通学利用開始により一時的に増加したものの、平成19年度の利用は44,143人である。平成20年度から小学生はスクールバス利用となり、馬頭中学校と統合した旧馬頭東中学校の生徒が通学に利用することになったため、利用者数は伸びている。

なお、一般の利用者は平成17年度が16,890人、平成18年度が16,077人、平成19年度が13,507人と年々減少している。

【利用者数】

(単位：人)

| 路線名     | H16年度  | H17年度  | H18年度  | H19年度  | H19<br>平均乗車密度 |
|---------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 馬頭大那地線  | 12,167 | 11,582 | 10,346 | 9,848  | 0.6           |
| 馬頭大山田線  | 20,700 | 19,280 | 21,900 | 18,353 | 1.0           |
| 馬頭小砂小口線 | 7,275  | 3,158  | 2,327  | 1,599  | 0.2           |
| 馬頭矢又富山線 | 11,826 | 11,476 | 11,572 | 11,222 | 0.7           |
| 馬頭谷川盛泉線 | 6,395  | 3,904  | 3,499  | 3,121  | 0.5           |
| 計       | 58,363 | 49,400 | 49,644 | 44,143 |               |

利用料金は、利用区間に応じて初乗り150円から740円までで、回数券及び定期券を割引して発行している。なお、小学生以下及び70歳以上は半額としている。

使用料収入及び運行経費は次のとおりである。なお、平成19年度の収入が激減した理由は、通学用定期券を減免としたためであり、運行経費が急増した理由は、バスを購入したためである。

【収支の状況】

(単位：円)

| 年度     | 計算期間      | 運行経費       | 使用料収入      | 収支         |
|--------|-----------|------------|------------|------------|
| 平成16年度 | 16/4~17/3 | 30,655,184 | 11,564,780 | 19,090,404 |
| 平成17年度 | 17/4~18/3 | 31,119,439 | 8,046,820  | 23,072,619 |
| 平成18年度 | 18/4~19/3 | 30,265,415 | 7,789,170  | 22,476,245 |
| 平成19年度 | 19/4~20/3 | 43,007,130 | 3,558,420  | 39,448,710 |

5-2-2 コミュニティバス

那珂川町コミュニティバスは、旧小川町地区において、生活交通確保手段として地域活性化促進、高齢者等交通弱者の足の確保、幼稚園バスの老朽化による廃止に伴う代替手段、遠距離通学児童・保育園児童の利用等多目的な利用を図って、

平成16年4月から運行を開始した。

運行の方法は、事業主体を町とし運行主体は事業者とする運行委託方式を導入した。運行業者を募り選定の結果「やしお観光バス株式会社」が運行主体となり道路運送法第21条(法改正により現在は第4条)の許可を受けて運行し、町は、運行に伴う経費(収入を超える経費)に対して補助金を交付している。

中型低床バス2台で、「まほろばの湯」を基点とし、小川地区の北部3路線、南部3路線を運行している。

【運行状況】

| 路線名       | 延長(km) | 運行本数   | 運行日     | 主な通過点(町内は公共機関、医療機関を巡る)   |
|-----------|--------|--------|---------|--|
| 芳井線       | 14.5   | 2.5 往復 | 全日      | 町内～上町～薬利小入口～上芳井  |
| 浄法寺線      | 12.0   | 2.0 往復 | 全日      | 町内～上町～関場～浄法寺大日堂前～浄法寺橋  |
| 幼稚園経由北廻り線 | 24.0   | 2.0 循環 | 土日・祝日運休 | 仲町～栄町(小川小西)～上町～吉野第2工場前～薬利小入口～上芳井～薬利小入口～浄法寺橋～浄法寺大日堂前～関場～上町～小川幼稚園～仲町   |
| 小梨線       | 12.7   | 2.5 往復 | 全日      | 仲町～役場前～栄町(小川小西)～宝蔵院前～(リオンモール)～藤沢入口～小梨<br>( )は始発通過                    |
| 小川南線      | 21.3   | 3.0 循環 | 全日      | 仲町～役場前～栄町(小川小西)～宝蔵院前～リオンモール～吉田～長泉寺前～高岡～東戸田～リオンモール～宝蔵前～栄町(小川小西)役場前～仲町 |
| 幼稚園経由南廻り線 | 23.7   | 2.0 循環 | 土日・祝日運休 | 仲町～吉田～長泉寺前～高岡～東戸田～藤沢入口～小梨～藤沢入口～宝蔵院前～栄町(小川小西)～小川幼稚園～仲町                |

利用者数は、平成18年度から通学利用者に対する補助が行われたことにより18年度を境に増加したが、その後は横ばい状態にある。利用者の多くは通学児童と幼稚園通園園児で、正確な統計はないが一般の利用者は1割程度と思われる。児童数の増減が利用者数に大きく影響している。

平成19年度における通学用定期券発行者数は、小川小学校児童45人、薬利小学校児童22人である。

## 【利用者数】

(単位：人)

| 路線名       | H16年度  | H17年度  | H18年度  | H19年度  | H19<br>平均乗車密度 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 芳井線       | 4,157  | 4,266  | 6,426  | 5,492  | 0.5           |
| 浄法寺線      | 722    | 350    | 371    | 676    | 0.0           |
| 幼稚園經由北廻り線 | 2,739  | 3,394  | 7,479  | 5,300  | 1.9           |
| 小梨線       | 2,588  | 3,019  | 3,355  | 6,665  | 0.3           |
| 小川南線      | 1,023  | 718    | 801    | 933    | 0.1           |
| 幼稚園經由南廻り線 | 4,265  | 5,200  | 6,752  | 7,892  | 1.9           |
| 計         | 15,494 | 16,947 | 25,184 | 26,958 |               |

利用料金は、1回200円(3歳以上小学生以下100円)である。区間制が最も公平性があるが、利用者は高齢者や子供が多いことが予測されたことや、全国的なコミュニティバス料金の状況から定額制とした。

## 【収支の状況】

(単位：円)

| 年度     | 計算期間       | 経常経費       | 経常収益      | 収支         |
|--------|------------|------------|-----------|------------|
| 平成16年度 | 16/4～16/9  | 14,980,684 | 930,075   | 14,050,609 |
| 平成17年度 | 16/10～17/9 | 22,565,076 | 1,935,145 | 20,629,931 |
| 平成18年度 | 17/10～18/9 | 21,481,420 | 2,543,200 | 18,938,220 |
| 平成19年度 | 18/10～19/9 | 21,428,872 | 2,812,040 | 18,616,832 |

## 5-3 その他の移動交通等

## 5-3-1 福祉タクシー

福祉タクシー事業は、バス等の通常の交通機関を利用することが困難な心身障害者、寝たきり又は虚弱高齢者等の通院に対し、タクシー料金の一部を助成するもので、町から社会福祉協議会へ事業補助しているものである。

「福祉タクシー」とは、民間業者が所有するタクシーで、心身障害者及び寝たきり又は虚弱高齢者等の乗車について社会福祉協議会と協定したタクシーをいう。現在、町内2業者(馬頭観光タクシー及び東野タクシー(株)黒羽営業所)と協定を結んでいる。

利用決定者(利用者)には、馬頭地区においては、自宅から役場本庁、小川地区においては、自宅から小川支所までの距離により、それぞれの距離に応じて、月2,000円から3,000円のタクシー利用券を交付している。タクシー利用券は、1枚500円で乗車1回につき複数枚使用できるが、運賃の範囲内とし、超過額は利用者の負担となっている。

利用券は、4半期ごとにまとめて利用者に交付しており、4半期ごとの末日が利用期限となっている。

利用状況は、平成18年度66人、19年度72人が利用しており、年により変動はあるが、全体の利用券交付枚数の5割から6割の使用実績となっている。

### 5 - 3 - 2 スクールバス

スクールバスは、小学校の統廃合に伴い順次導入してきた。

馬頭小学校は、4小学校の統合に伴い、4台のスクールバスを業務委託により運行している。平成20年5月1日現在の馬頭小学校の児童数は429人で、そのうち、スクールバスを利用している児童は203人である。

地域別では、松野・富山方面が37人、久那瀬・矢又方面が70人、健武方面が46人、和見・北向田方面が50人となっている。

大内小学校、谷川小学校、大山田小学校は、平成20年4月からスクールバスを運行している。スクールバス利用児童数は、大内小学校が全児童数32人中26人、谷川小学校が35人中24人、大山田小学校が47人中37人となっている。

馬頭西小学校では、学校を開設した平成13年4月から運行している。全児童数は80人で、うち63人がスクールバスを利用している。また、来目木、立野、国山・右田地区については、道路が狭小であるためワゴン車を運行している。

小川地区は、スクールバスが導入されておらず、路線バスを利用している。平成20年度のバス通学者は、小川小学校が全児童数240人中44人（東野バス7人、コミュニティバス37人）で、薬利小学校が44人中20人（コミュニティバス20人）である。小川南小学校においては、バス利用者はいない。

#### 【スクールバス概要】

|        |          |                   |
|--------|----------|-------------------|
| 馬頭小学校  |          |                   |
| ・46人乗り | 久那瀬・矢又方面 | 平成12年4月運行開始       |
| ・46人乗り | 松野・富山方面  | 平成20年4月運行開始       |
| ・29人乗り | 和見・北向田方面 | 平成20年4月運行開始       |
| ・29人乗り | 健武方面     | 平成20年4月運行開始（民間バス） |
| 大内小学校  | 29人乗り    | 平成20年4月運行開始       |
| 谷川小学校  | 15人乗り    | 平成20年4月運行開始       |
| 大山田小学校 | 29人乗り    | 平成20年4月運行開始       |
| 馬頭西小学校 |          |                   |
| ・29人乗り |          | 平成13年4月運行開始       |
| ・12人乗り |          | 平成15年4月運行開始       |

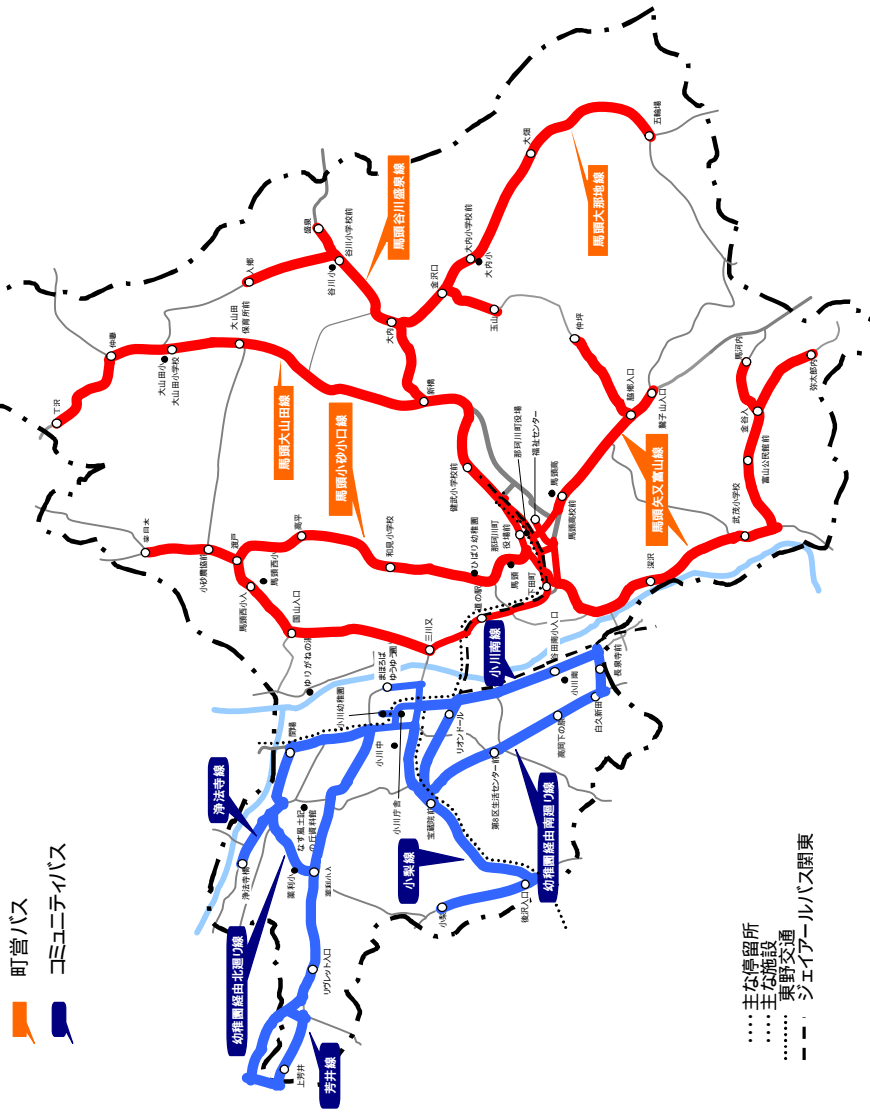
5 - 3 - 3 通学費補助

現在、教育委員会において小学生及び中学生のバス通学者に対して通学費補助を行なっている。児童については、バス料金の全額、生徒については、バス料金の8割（一部全額）を補助している。

【通学費補助】

| 学校名  | 交通機関     | 平成 18 年度    |             | 平成 19 年度    |             | 平成 20 年度    |           |
|------|----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
|      |          | 利用者数<br>(人) | 補助金額<br>(円) | 利用者数<br>(人) | 補助金額<br>(円) | 利用者数<br>(人) | 補助金額(円)   |
| 馬頭小  | 東野バス     | 20          | 917,990     | 19          | 803,150     |             | スクールバス    |
| 武茂小  | 町営バス     | 34          | 775,830     |             | 免除          |             | スクールバス    |
| 健武小  | 町営バス     | 4           | 71,280      |             | 免除          |             | スクールバス    |
| 大内小  | 町営バス     | 27          | 626,110     |             | 免除          |             | スクールバス    |
| 谷川小  | 町営バス     | 4           | 71,280      |             | 免除          |             | スクールバス    |
| 大山田小 | 町営バス     | 48          | 1,697,830   |             | 免除          |             | スクールバス    |
| 小川小  | 東野バス     | 9           | 363,150     | 5           | 202,550     | 7           | 284,480   |
|      | コミュニティバス | 29          | 759,800     | 46          | 1,186,980   | 37          | 958,580   |
| 薬利小  | コミュニティバス | 28          | 713,300     | 22          | 578,600     | 20          | 527,600   |
| 馬頭中  | 町営バス     | 1           | 136,730     | 0           | 0           |             | 免除        |
|      |          |             |             |             | 旧馬頭東中       |             | 免除        |
| 計    |          | 204         | 6,133,300   | 92          | 2,771,280   | 64          | 1,770,660 |

5-4 バス路線網の概要図



5-5 運行等に係る行政負担額

| 平成18年度      |                           |      |              |            |            |            |
|-------------|---------------------------|------|--------------|------------|------------|------------|
|             | 地域公共交通                    | 路線数等 | 事業名          | 支出額        | 収入額        | 行政負担額      |
| 5-1民間路線バス   | 5-1-1ジェイエーアルバス<br>常野線 1路線 |      | バス運行対策費補助金   | 1,023,326  | 0          | 1,023,326  |
| 5-2町バス      | 5-1-2東野バス<br>西那須野駅2系統     |      | 生活バス路線維持費補助金 | 3,418,847  | 0          | 3,418,847  |
|             | 5-2-1町営バス<br>5路線          |      | 町営バス運行       | 30,265,415 | 7,789,170  | 22,476,245 |
| 5-3その他の移動交通 | 5-2-2コミュニティバス<br>6路線      |      | バス運行費補助金     | 21,481,420 | 2,543,200  | 18,938,220 |
|             | 5-3-1福祉タクシー<br>町内全域       |      | 福祉タクシー事業     | 708,750    | 0          | 708,750    |
|             | 5-3-2スクールバス<br>2小学校       |      | スクールバス運行     | 5,546,837  | 0          | 5,546,837  |
| 合計          | 5-3-3通学費補助<br>8小学校、1中学校   |      | 通学費補助金       | 6,133,300  | 0          | 6,133,300  |
|             |                           |      |              | 68,577,895 | 10,332,370 | 58,245,525 |

| 平成19年度      |                           |      |              |            |           |            |
|-------------|---------------------------|------|--------------|------------|-----------|------------|
|             | 地域公共交通                    | 路線数等 | 事業名          | 支出額        | 収入額       | 行政負担額      |
| 5-1民間路線バス   | 5-1-1ジェイエーアルバス<br>常野線 1路線 |      | バス運行対策費補助金   | 1,863,129  | 0         | 1,863,129  |
| 5-2町バス      | 5-1-2東野バス<br>西那須野駅2系統     |      | 生活バス路線維持費補助金 | 7,713,554  | 0         | 7,713,554  |
|             | 5-2-1町営バス<br>5路線          |      | 町営バス運行       | 43,007,130 | 3,558,420 | 39,448,710 |
| 5-3その他の移動交通 | 5-2-2コミュニティバス<br>6路線      |      | バス運行費補助金     | 21,428,872 | 2,812,040 | 18,616,832 |
|             | 5-3-1福祉タクシー<br>町内全域       |      | 福祉タクシー事業     | 894,562    | 0         | 894,562    |
|             | 5-3-2スクールバス<br>2小学校       |      | スクールバス運行     | 5,715,521  | 0         | 5,715,521  |
| 合計          | 5-3-3通学費補助<br>3小学校        |      | 通学費補助金       | 2,771,280  | 0         | 2,771,280  |
|             |                           |      |              | 83,394,048 | 6,370,460 | 77,023,588 |

## 6 現況の課題

### 6 - 1 民間路線バス

#### 6 - 1 - 1 ジェイアールバス

人件費等運行経費の抑制により経常経費の削減に努めているが、赤字路線である。利用者ニーズを把握し、経常収益の増加に努めなければならない。

#### 6 - 1 - 2 東野バス

ダイヤの削減により運行経費の節減に取り組んでいるが、利用者が減少している。住民ニーズを把握し、新規利用者の掘りおこしが必要である。

### 6 - 2 町バス

#### 6 - 2 - 1 町営バス

町営バスは、民間路線バスの撤退に伴って運行を開始した経過があり、採算性が望めないところではあるが、年々利用者が減少している状況にある。その要因として、経費削減のために運行回数を減少したことやスクールバスの代替として利用していることが考えられる。民間バスとの乗り継ぎ等を考慮した一般利用客に便利な運行が望まれる。

なお、現在の運行回数は、最低限のサービスが確保されているレベルであるので、個々の需要に応じたサービスが提供できる運行形態の構築が必要である。

また、平成20年度栃木県生活交通対策協議会による栃木県の公共交通ネットワークの現状と課題の調査において、「周辺の人口分布を考慮し、運行形態見直し（ルート、運行回数の再設定等）を検討すべき系統」に分類されている。

#### 6 - 2 - 2 コミュニティバス

小川地区を運行するコミュニティバスは、前述した導入経緯により運行を始めたが、沿線人口が少ないことから採算性は望めないものであり、運行回数も多くは取れず、利用者の増加は厳しいものがある。

一方、高齢者などからは、個々の需要に応じた利用時間、乗降場所設定への要求が高まっている。さらには、バスを利用する全ての通学児童への補助が行なわれていることにより、運行系統上バスを利用できない児童との間に不均衡感が生じている。

なお、平成20年度栃木県生活交通対策協議会による栃木県の公共交通ネットワークの現状と課題の調査においては、「低密度に対応した運行形態を検討すべき系統」に分類されている。

### 6 - 3 その他の移動交通等

#### 6 - 3 - 1 福祉タクシー

福祉タクシーの利用目的が病院への通院に限られており、買い物など日常生活に係わる利用が認められていないことから、利用目的の拡大が求められている。

また、交付枚数が両地区の中心地までの距離により最大3,000円となって

いることから、自宅から近隣市町の病院へ通院する利用者にとっては自己負担が大きいと、交付枚数の改善が求められている。

福祉タクシーは、一般のタクシー車両を利用していることから、重度心身障害者等の乗り降りの利便性を図るため、介護タクシーやリフト車によるサービスの充実が必要である。

#### 6 - 3 - 2 スクールバス

少子化の進行は今後ますます進行するものと予想され、学校の統廃合は避けて通れない。このことから遠距離通学者のためのスクールバスの導入及び計画的な車両の更新が必要である。

#### 6 - 3 - 3 通学費補助

旧馬頭東中学校区域から通学する生徒については、当分の間、バス料金の全額を補助することとしているが、将来に向けて、他の地域から通学する生徒との格差是正を図らなければならない。

### 7 課題解決の方向性

#### 7 - 1 民間路線バス

民間バス路線の縮小は、過疎化を加速させる要因であることから、町と事業者の連携体制を構築し、民間バス交通の維持に努力するものとする。

#### 7 - 2 町バス

町営バスとコミュニティバスの運行には多額の費用を投じているが、個々の需要に応じたサービスの提供が十分でない状況にある。

このことから、高齢者を中心とする交通弱者の外出しやすい環境を整備するため、新たな公共交通システムとして、「バス」と「タクシー」の中間に位置する交通機関である「デマンド型交通システム」を導入するものである。

導入にあたっては、少ない費用で大きな効果が得られる運行形態の構築を目指すものである。

#### 7 - 3 - 1 福祉タクシー

福祉タクシー事業は、「デマンド型交通システム」に取り入れて、継続していくものである。

#### 7 - 3 - 2 スクールバス

遠距離通学の児童・生徒は、スクールバスを利用できる運行体制を構築するものとする。

#### 7 - 3 - 3 通学費補助

公共交通機関を利用して通学する児童・生徒については、引き続き通学費の助成をするものとする。

## 8 デマンド型交通システム

### 8 - 1 システムの概要

デマンド型交通システムとは、事前に電話等により予約をすれば、希望する場所から目的地まで「乗り合い」により送迎する新しい交通システムで、利用者は、路線バスのようにバス停に出向く必要はなく、自宅や病院など利用者の希望する場所から乗ることができることから、高齢者などの交通弱者対策としての生活交通の確保・充実策として注目されている。

デマンドとは、「需要」、「要求」という意味で、言葉のとおり目的地へ直接行くことができ、路線バスに比較して多様な需要に対応することができるのが特徴であるが、乗り合いとなるため、目的地に直行する通常のタクシーと異なり、同じ便に複数の利用者がいれば順次まわりながら、それぞれの目的地まで運行するため、回り道、寄り道などにより乗車時間が長くなることもある。

また、路線バスはバス停に人がいなくても決められた路線を時刻表通りに運行するが、デマンド型交通システムでは、事前に予約がなければ走らないため、乗車を希望する場合には、運行時刻前の決められた時間までに電話等による予約を必ず行う必要がある。

### 8 - 2 需要見込み

平成18年度から現在までの町営バス及びコミュニティバスの一般利用者数は、1日平均55人程度である。主な利用者である高齢者層については、今後も増加することが予想されるものの、同時に自動車運転免許証を所有する高齢者の増加も予想され、現在の運行形態では大きな変動はないものと想定される。

なお、町内高齢者層の人口（約5,500人）からすれば、潜在的利用者も相当数存在するものと想定され、軒先から目的地までのデマンド型交通システムの導入によって利用者増が見込まれる。

なお、デマンド交通システムを導入している自治体の一日あたりの利用率は、人口の0.6%程度であるので、それから推計すると110人程度の利用が見込まれる。

### 8 - 3 事業の採算性

民間路線バスの撤退の経過からも明らかであるとおり、バス事業として採算ベースに乗せることは非常に困難であることから、交通弱者対策として、いかに最小限の経費で最大限の効果をあげるか、ということがデマンド型交通システム導入のポイントになる。

デマンド型交通システムを導入した先進事例によると、初期導入経費は約25,000千円程度、年間の運行経費が約20,000千円程度となっている。初年度はシステムの構築や導入などにより行政負担額は大きいですが、2年目以降を見ると毎年度約15,000千円程度の行政負担額となっているようである。

これらの事例は、自治体の規模、運行台数や運行の区域などにより大きく異なるた

め、一概に比較することはできないが、平成19年度の町営バス、コミュニティバス、スクールバス及び通学費補助の行政負担額は66,552千円(このうち町営バス及びコミュニティバスの運行にかかる行政負担額は44,310千円となり、利用者一人あたりの行政負担額は、約620円となっている。)を要していることからみても、デマンド型交通システムは、その需要も見込まれることから行政負担額の縮小につながると思われる。

#### 8 - 4 運営主体

デマンド型交通システムを導入している多くの自治体は、高齢者福祉や商店街の活性化という観点から、商工会や社会福祉協議会が運営主体となっている。当町においても同様の観点から、今後、運営主体について関係団体と調整する必要がある。

#### 8 - 5 民間路線バスとの乗り継ぎ

多くのデマンド型交通は、定まった路線を運行しないで、複数の利用者を乗車させて目的地に移動するため、定時に目的地に到着できないことから、民間路線バスの時間に合わせた運行も考慮しなければならない。この導入に際しては、試行期間を経て、本格実施に移ることが肝要である。

#### 8 - 6 町バス等の取り扱い

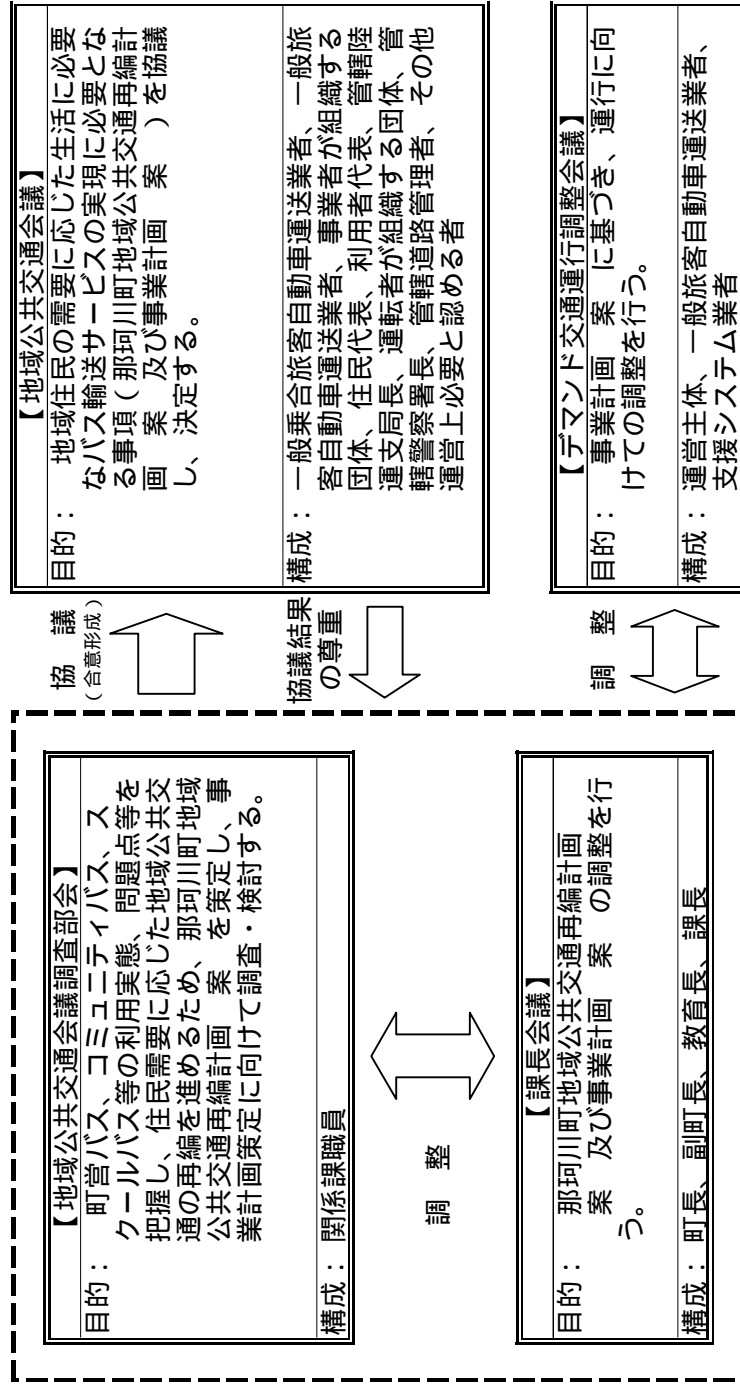
町営バス及びコミュニティバスの運行とデマンド型交通の運行を併用することは多大な経費を要することから、試行期間を経て、デマンド型交通システムに切り替えることが必要である。

また、現在、町営バスとして使用している6台の車両は、デマンド型交通システム導入後は、スクールバスへの転用が可能である。

#### 8 - 7 タクシー事業者との連携

デマンド型交通システムの導入は、タクシー事業者の協力が不可欠である。

8-7 再編フロー図



8-8 再編スケジュール

| 年 度                 | 平成20年度     |       |      |  | 平成21年度 |      |      |            | 平成22年度 |      |      |      |      |        |       |      |  |
|---------------------|------------|-------|------|--|--------|------|------|------------|--------|------|------|------|------|--------|-------|------|--|
|                     | 10・11<br>月 | 12・1月 | 2・3月 |  | 4・5月   | 6・7月 | 8・9月 | 10・11<br>月 | 12・1月  | 2・3月 | 4・5月 | 6・7月 | 8・9月 | 10・11月 | 12・1月 | 2・3月 |  |
| 項目/月                |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| 【地域公共交通会議調査部会】      |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・那珂川町地域公共交通再編計画案の作成 |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・事業計画策定に向けて調査・検討    |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| 【デマンド交通運行調整会議】      |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・運行に向けての調整          |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| 【課長会議】              |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・那珂川町地域公共交通再編計画案の調整 |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・事業計画案の調整           |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| 【地域公共交通会議】          |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・那珂川町地域公共交通再編計画案の協議 |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・事業計画案の協議           |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| 《関東運輸局栃木運輸支局》       |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・許可申請               |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| 《デマンド型交通システム運行》     |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・試行運行               |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |
| ・本格運行               |            |       |      |  |        |      |      |            |        |      |      |      |      |        |       |      |  |