



鹿沼市

地域公共交通計画

Kanuma City
Local Public Transportation
Plan

2022(令和4)年度～2027(令和9)年度

2024(令和6)年10月 一部改訂

2026(令和8)年 6月 一部改訂

KANUMA
TOCHIGI JAPAN

目次

第1章 計画策定の目的と位置づけ

- 1 計画の策定の趣旨 1
- 2 計画区域 1
- 3 計画期間 1
- 4 上位計画・関連計画の整理 1～4
 - (1) 第8次鹿沼市総合計画 2
 - (2) 鹿沼市都市計画マスタープラン 3
 - (3) 鹿沼市立地適正化計画 4

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

- 1 鹿沼市の概況 5
- 2 将来人口と人口分布 6～7
 - (1) 将来推計人口 6
 - (2) 年齢区分別人口割合 6
 - (3) 人口分布の推計 7
 - (4) 移動の状況(市外への通勤通学) 7
- 3 地域の公共交通サービスの状況 8～14
 - (1) 鉄道の利用状況 9
 - (2) 路線バス(自主路線)の利用状況 10
 - (3) リーバス(コミュニティバス)の利用状況 11～12
 - (4) 予約バス(デマンド交通)の利用状況 13～14
- 4 現状の課題と方向性 15

第3章 計画の基本方針と目標

- 1 鹿沼市の公共交通ネットワークビジョン 16～18
- 2 計画期間における基本方針 19
- 3 計画期間における目標 19

第4章 計画の取組内容

- 1 実施主体とそれぞれの役割 20
- 2 施策体系 21
- 3 目標達成のための取組 22～29
 - 目標1 22～23
 - 目標2 24～25
 - 目標3 26
 - 目標4 27～29

第5章 計画の評価指標と進捗管理

- 1 評価指標 30
- 2 計画の進捗管理と評価 31～32
 - (1) 計画推進のスケジュール 31
 - (2) 評価の実施体制 32

(別冊)

○別紙 ・地域公共交通確保維持事業の詳細

○資料集 ・鹿沼市地域公共交通網形成計画の実績・市民アンケート等の結果

・リーバス平均乗車人員調査結果

第1章 計画策定の目的と位置づけ



1 鹿沼市地域公共交通計画の策定の趣旨

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2020(令和2)年11月に施行され、地方公共団体において地域公共交通計画の策定が努力義務化された。

本市では2017(平成29)年3月に「鹿沼市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民の生活の足を確保するための事業を展開してきた。本計画は「鹿沼市都市計画マスタープラン」(2019(平成31)年4月一部改訂)及び「鹿沼市立地適正化計画」(2021(令和3)年3月策定)において示している『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク¹』の実現に向け、公共交通による持続可能なネットワークビジョン及び取組をまとめたものである。

2 計画区域

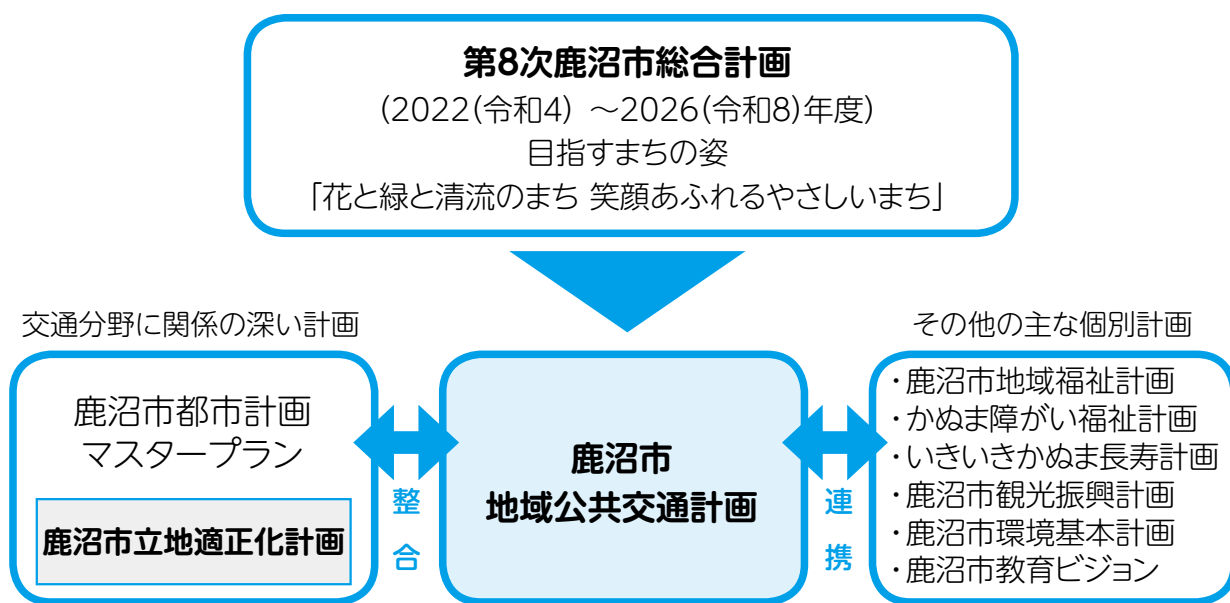
鹿沼市の全域

3 計画期間

2022(令和4)年度～2027(令和9)年度までの6年間

4 上位計画・関連計画の整理

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、「第8次鹿沼市総合計画」に基づき、関連計画との整合性も確保するものとする。



＜用語＞

¹ コンパクトシティ・プラス・ネットワーク：持続可能な都市を目指すため、住居や生活利便施設等がまとまって立地し、公共交通によりこれらにアクセスできるような都市構造

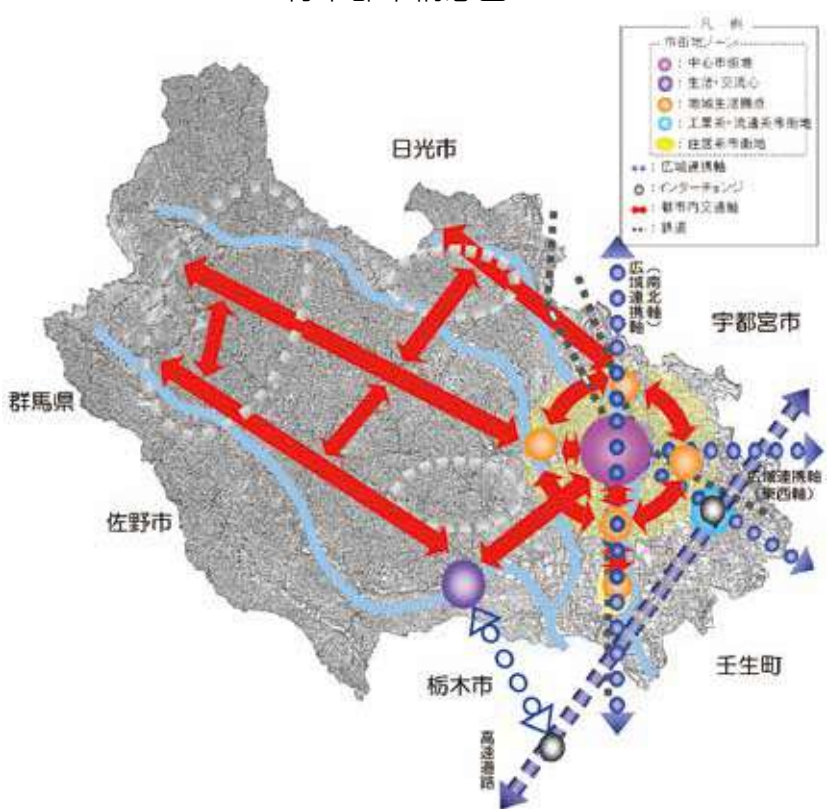
(1)第8次鹿沼市総合計画

計画期間	2022(令和4)年度～2026(令和8)年度
計画概要	「花と緑と清流のまち 笑顔あふれるやさしいまち」を目指すまちの姿に定め、市民との協働を軸にしたまちづくりを一層推進し、地域の独自性や魅力を高め、活かすことができる本市のまちづくりの指針となる計画。
公共交通に関する部分の抜粋	<p>【政策5 しなやかー弾力ある安全安心の強いまちづくりー (都市基盤・危機管理)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが住み慣れた地域で安心して暮らし続けるために、今ある都市基盤を活用しながら、市内各地域の地勢や実情に配慮しつつ、レジリエンスを備えたまちづくり²やコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを推進します。 <p>《取組方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段を確保するため、持続可能な生活交通の実現を目指します。 ・市民の移動ニーズにきめ細やかに対応するため、地域の多様な輸送資源の活用を検討します。 <p>《目標指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・食品や日用品の買い物を自動車を使わずに行う市民の割合(実績値：12.2%→目標値：12.6%) ・病院や診療所への定期的な通院を自動車を使わずに行う市民の割合(実績値：8.5%→目標値：8.9%) <p>【重点プロジェクト】</p> <p>2 上手に縮む多核連携型拠点形成プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テーマ3：持続的に市域がつながる体制の構築
担当部署	総合政策部総合政策課

《用語》

² レジリエンスを備えたまち：安全かつ、災害等による被害を受けても回復力のあるまち


(2)鹿沼市都市計画マスタープラン

計画期間	2019(平成31)年度 ~ 2025(令和7)年度
計画概要	都市計画法第18条の2の規定に基づき都市計画の総合的なマスタープランとして、全体構想と地域別構想により構成された計画。
公共交通に関する部分の抜粋	<p>【全体構想】 ≪都市づくりの目標≫ ・バス・鉄道などの公共交通が利用しやすく、人にも環境にも配慮したやさしいまちづくり ・中心市街地³や生活・交流心⁴、地域生活拠点⁵、工業系・流通系市街地⁶などの主要な拠点が相互に連携し、また、周辺都市とも広域に連携した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現に向けたまちづくり</p> <p>【地域別構想】 公共交通の利便性の向上により、暮らしやすいまちづくりを目指します。</p> <p style="text-align: center;">≪将来都市構想図≫</p>  <p>担当部署 都市建設部都市計画課</p>

≪用語≫

- 3 中心市街地：JR鹿沼駅と東武新鹿沼駅を円で囲んだ内側の地域
- 4 生活・交流心：口栗野周辺、宇都宮西中核工業団地
- 5 地域生活拠点：中心市街地の周辺に位置するコミュニティセンターを中心とする住居系市街地
- 6 工業系・流通系市街地：木工団地、工業団地、流通センター、インターチェンジ周辺地域、さつきロード周辺地域

(3)鹿沼市立地適正化計画

計画期間	2021(令和3)年度～2040(令和22)年度												
計画概要	都市計画マスタープランに掲げる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現を目指し「鹿沼市地域公共交通計画」との整合を図りながら、集約型都市づくりに向けたまちづくりの再編に関する方針をまとめた計画。												
公共交通に関する部分の抜粋	<p>【方針3】 コンパクトな移動を支える公共交通環境の維持・形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用のみを前提とした生活行動は、全ての人にとって持続的なものではない。 ・鉄道やバス等の公共交通ネットワークによるコンパクトな移動を維持する上では、一定の人口密度を維持した居住地の形成に向けた、公共交通ネットワークとの連携が必要である。 <p>【目指す都市の都市構造】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>エリア</th> <th>まちづくりの基本的な方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拠点市街地 【都市機能誘導区域】⁷</td> <td>鉄道やバス等の公共交通ネットワークの利便性を活かし、高次都市機能⁸の集積を図ります。</td> </tr> <tr> <td>居住促進型市街地 【居住促進区域⁹(居住誘導区域)】</td> <td>身近な生活利便施設と住宅が共存する良好かつ利便性の高い市街地の形成を図り、拠点とのネットワークを維持します。</td> </tr> <tr> <td>自然共存型市街地¹⁰</td> <td>地区特性に応じてコミュニティや生活環境の維持を図ります。穏やかに自然と共存し、その外側に広がる田園・集落との調和を図ります。</td> </tr> <tr> <td>工業系市街地</td> <td>本市の産業を支える市街地として広域交通利便の良い鹿沼IC周辺に集積を図ります。</td> </tr> <tr> <td><参考> 開発行為の許可基準の緩和</td> <td>既存集落の活性化及び地域コミュニティの維持を図ります。</td> </tr> </tbody> </table> <p>【目標値】 3)リーバスの年間利用者数 (現状：235,243人→目標：現状維持) 《立地適正化計画で目指す都市構造図》</p> 	エリア	まちづくりの基本的な方針	拠点市街地 【都市機能誘導区域】 ⁷	鉄道やバス等の公共交通ネットワークの利便性を活かし、高次都市機能 ⁸ の集積を図ります。	居住促進型市街地 【居住促進区域 ⁹ (居住誘導区域)】	身近な生活利便施設と住宅が共存する良好かつ利便性の高い市街地の形成を図り、拠点とのネットワークを維持します。	自然共存型市街地 ¹⁰	地区特性に応じてコミュニティや生活環境の維持を図ります。穏やかに自然と共存し、その外側に広がる田園・集落との調和を図ります。	工業系市街地	本市の産業を支える市街地として広域交通利便の良い鹿沼IC周辺に集積を図ります。	<参考> 開発行為の許可基準の緩和	既存集落の活性化及び地域コミュニティの維持を図ります。
エリア	まちづくりの基本的な方針												
拠点市街地 【都市機能誘導区域】 ⁷	鉄道やバス等の公共交通ネットワークの利便性を活かし、高次都市機能 ⁸ の集積を図ります。												
居住促進型市街地 【居住促進区域 ⁹ (居住誘導区域)】	身近な生活利便施設と住宅が共存する良好かつ利便性の高い市街地の形成を図り、拠点とのネットワークを維持します。												
自然共存型市街地 ¹⁰	地区特性に応じてコミュニティや生活環境の維持を図ります。穏やかに自然と共存し、その外側に広がる田園・集落との調和を図ります。												
工業系市街地	本市の産業を支える市街地として広域交通利便の良い鹿沼IC周辺に集積を図ります。												
<参考> 開発行為の許可基準の緩和	既存集落の活性化及び地域コミュニティの維持を図ります。												
担当部署	都市建設部都市計画課												

《用語》

- 7 都市機能誘導区域：まちの拠点として高次都市機能を維持・誘導するエリア
8 高次都市機能：規模や機能により広域性・拠点性を持つ施設（例：病院、百貨店、市役所等）
9 居住促進区域：人口密度や日常生活を支える身近な施設を維持するエリア
10 自然共存型市街地：居住促進区域に隣接する住居系市街地



① 鹿沼市の概況

本市は490.64km²の面積を有し、市西北部は山林で覆われ、市の面積の約7割を占めている。市の東は県庁所在地である宇都宮市と隣接し、東北自動車道により南北の広域移動を容易にしているほか、東武日光線、JR日光線に計6駅が存在し、都心へのアクセスも良好である。2006(平成18)年に旧鹿沼市と旧粟野町との合併により、現在の市の形となっている。

〈鹿沼市の鉄道・主要道路網〉



② 将来人口と人口分布

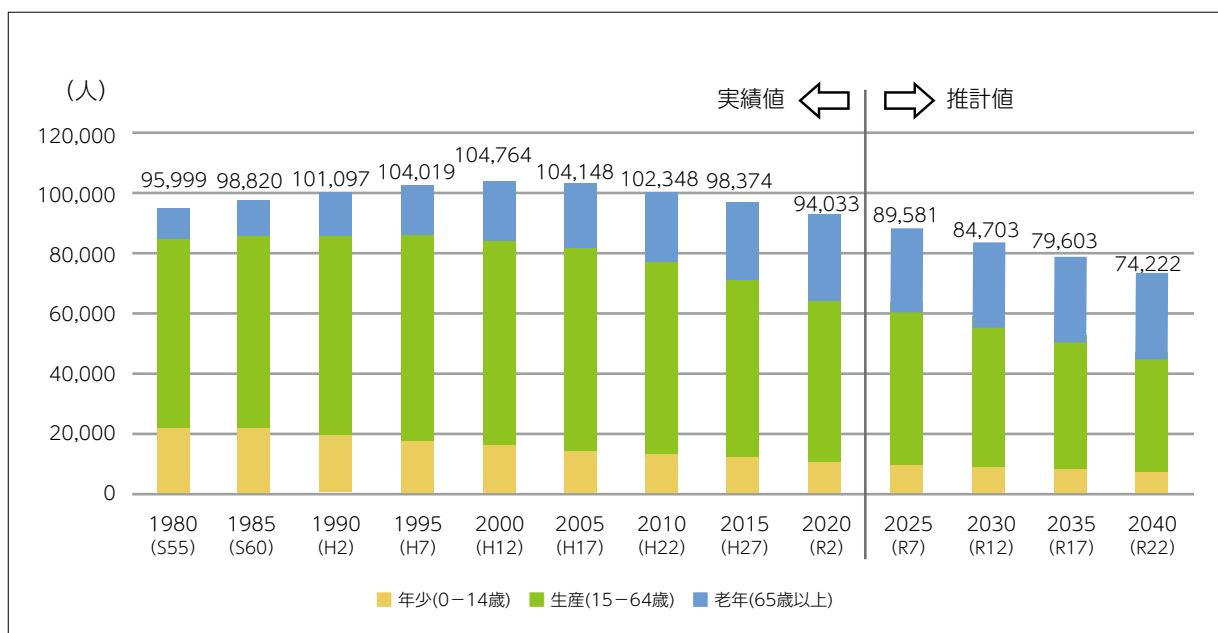
(1) 将来推計人口

本市の人口がピークであった2000(平成12)年には約10万4千人いた人口が20年後の2020(令和2)年の国勢調査では、10%程度減少し、2040(令和22)年には人口ピーク時のおよそ30%の減少となる見込みである。

(2) 年齢区分別人口割合

本市の老年人口の比率は、1995(平成7)年以降、年少人口比率よりも高くなり、2015(平成27)年には年少人口12.8%、老年人口26.9%となっている。2040(令和22)年には老年人口が38.8%と推計される。

人口の推移

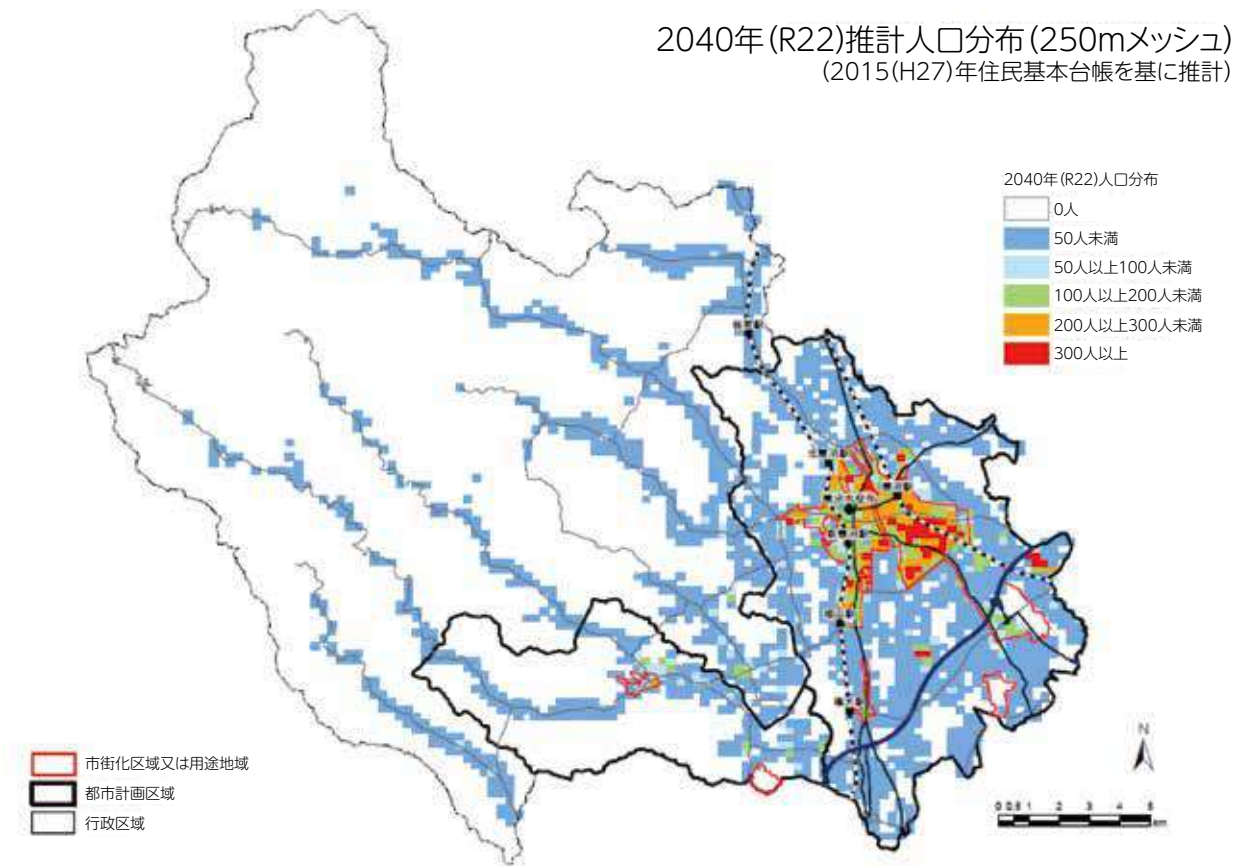


出典：2020(令和2)年国勢調査(総務省統計局)

出典：日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

(3)人口分布の推計

人口は2015(平成27)～2040(令和22)年にかけて市街化区域においても15.2%減少する見通しとなっており、その他の地域においては減少率が高く人口の低密度化が進むことが推測される。



(4)移動の状況

通勤・通学先は隣接した宇都宮市への移動が最も多く、日光市や栃木市への移動も見られる。本市への移動は宇都宮市からが最も多く、宇都宮市との結びつきが強いといえる。

鹿沼市からの 通勤・通学者数		鹿沼市への 通勤・通学者数	
通勤先	人数	通勤元	人数
宇都宮市	9,084人	宇都宮市	6,628人
栃木市	2,079人	日光市	2,579人
日光市	1,537人	栃木市	1,746人
壬生町	542人	壬生町	866人
小山市	507人	下野市	295人



出典：2010(平成22)年国勢調査(総務省統計局)

③ 地域の公共交通サービスの状況

鹿沼市の公共交通一覧 2021（令和3）年10月策定
2024（令和6）年10月一部訂正

種別	概要	事業者
鉄道	JR日光線 1 駅	JR 東日本(株)
	東武日光線 5 駅	東武鉄道(株)
高速バス(鹿沼発)	東京都(羽田空港、赤羽・八王子、池袋、新宿)方面行き	関東自動車(株) 等
	千葉県(成田空港)方面行き	
	愛知県(岡崎、名古屋、豊田)方面行き	
	大阪府(大阪駅、難波、ユニバーサルスタジオジャパン)方面行き	
京都府(京都市)方面行き		
路線バス(自主運行)	長坂線、荒針線、楡木線	関東自動車(株)
路線バス (コミュニティバス)	リーバス 12 路線	関東自動車(株)
		ハイタク(有)(R4.6.1 に「平和タクシー(有)」から商号変更)
デマンド交通	予約バス 4 地域	鹿沼合同タクシー(株)
		ハイタク(有)(R4.6.1 に「平和タクシー(有)」から商号変更。R6.3.31 まで板荷地区を運行)
		栃木ロイヤル交通(株)(R6.4.1 から板荷地区を運行開始)
スクールバス	小学校 3 校 中学校 2 校	委託事業者
タクシー	法人 3 社 個人 6 社	(法人事業者) 鹿沼合同タクシー(株)
		みやこタクシー(株)
		栃木ロイヤル交通(株)
ボランティア輸送	移送サービス 7 地区	(福)鹿沼市社会福祉協議会
	きくさわスマイル号 (菊沢地区)	きくさわスマイル号実行委員会

＜用語＞

- ・ボランティア輸送：輸送の対価を受け取らない無償輸送を指し、道路運送法の許可/登録を要しない輸送
- ・移送サービス：公共交通機関を利用できない、送迎をしてもらえる人がいない高齢者等を対象とした送迎サービス
- ・きくさわスマイル号：菊沢地区で運行しているボランティア輸送の名称

(1)鉄道の利用状況

JR日光線は宇都宮市～鹿沼市～日光市を結ぶ路線で、宇都宮市や日光市との通学・通勤に利用されている。

東武日光線は東武動物公園(埼玉県)～栃木市～鹿沼市～日光市を結ぶ路線で、栃木市や日光市への通学・通勤に利用されているほか、首都圏へのレジャーにも利用されている。

近年、鹿沼駅、新鹿沼駅は利用者数が減少傾向が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅な減少となっている。

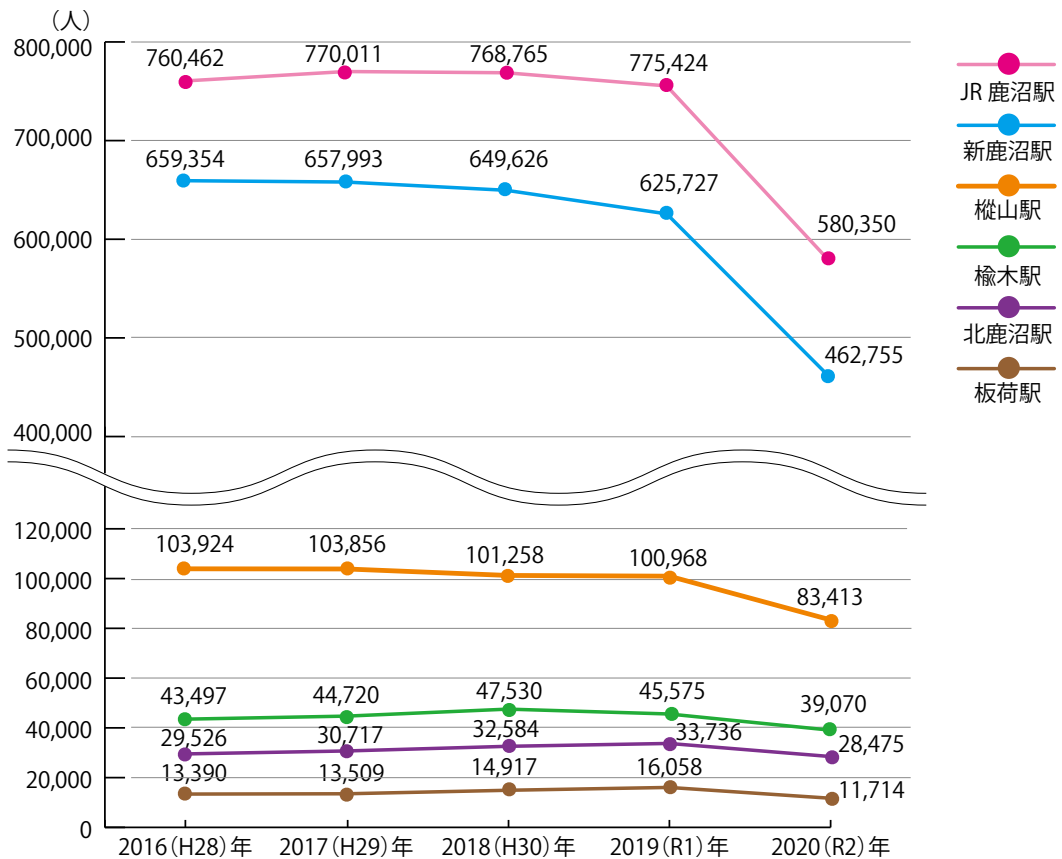
鉄道運行状況(平日)

2021(令和3)年3月時点

路線名	駅名	上下	運行本数	始発	終着
JR日光線	鹿沼駅	上り	26本	5:32	22:18
		下り	22本	6:11	23:01
東武日光線	新鹿沼駅	上り	52本	5:10	22:26
		下り	49本	5:29	23:04
	楡木駅	上り	28本	5:17	22:37
		下り	26本	5:22	22:57
	縦山駅	上り	28本	5:14	22:34
		下り	26本	5:25	23:01
	北鹿沼駅	上り	25本	5:26	22:22
		下り	23本	5:33	22:20
	板荷駅	上り	25本	5:21	22:17
		下り	23本	5:38	22:25

出典：各鉄道時刻表

鉄道利用者の推移



出典：鹿沼市統計書

(2) 路線バス(自主路線)の利用状況

路線バスは宇都宮市と鹿沼市を結ぶ広域運行となっており、通学・通勤に利用されている。2021(令和3)年から全路線で交通系ICカードの利用が可能となっている。

長坂線、楡木線は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により全ての路線において大幅な減少となっている。

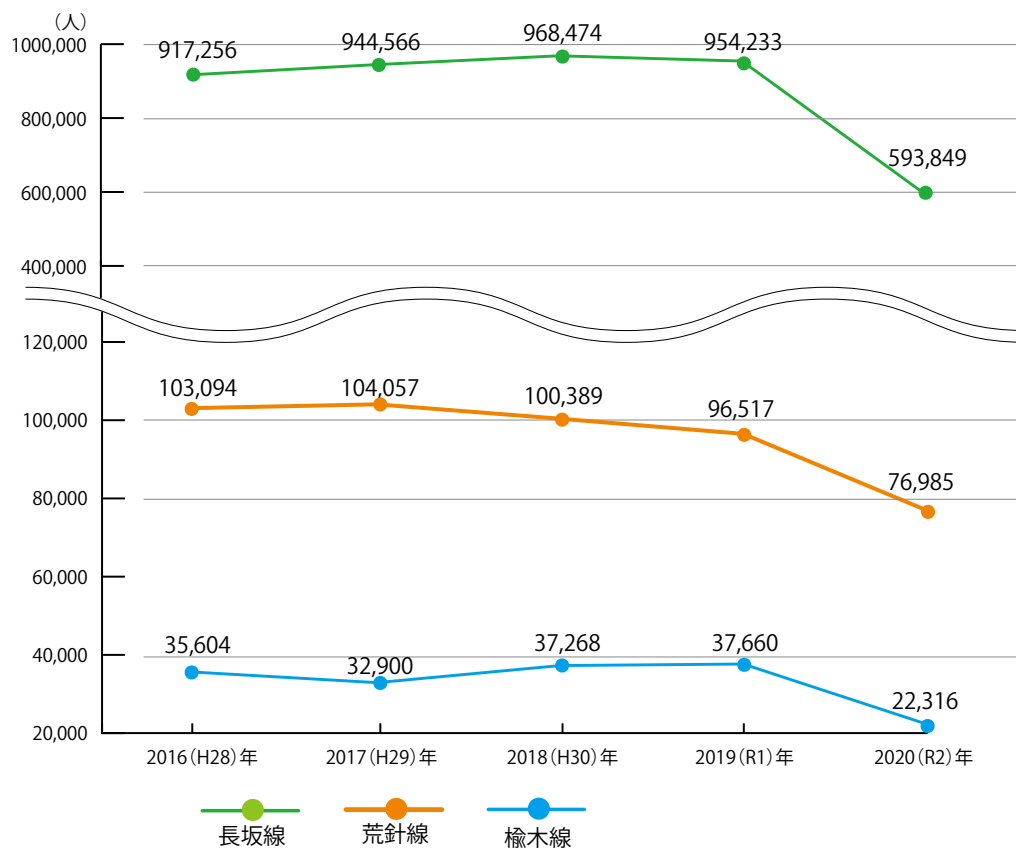
路線バス運行状況(平日)

2021(令和3)年10月時点

路線名	停留所名	上下	便数	始発	終着
長坂線	鹿沼営業所	上り	51本	6:00	23:38
		下り	50本		
荒針線	鹿沼営業所	上り	7本	6:55	19:40
		下り	7本		
楡木線	楡木車庫	上り	9本	7:15	20:45
		下り	9本		
楡木線 (運転免許センター)	運転免許センター	上り	6本	8:30	17:00
		下り	6本		

出典：各バス時刻表

路線バス(自主路線)利用者の推移



出典：鹿沼市統計書

(3) リーバス（コミュニティバス）の利用状況

リーバスは1998（平成10）年から民間路線バスを引き継ぐ形で順次運行を始め、2021（令和2）年現在、12路線が運行している。

乗合旅客事業者と協定を締結し、運行経費と運送収入の差額を鹿沼市が事業者へ支払っている。

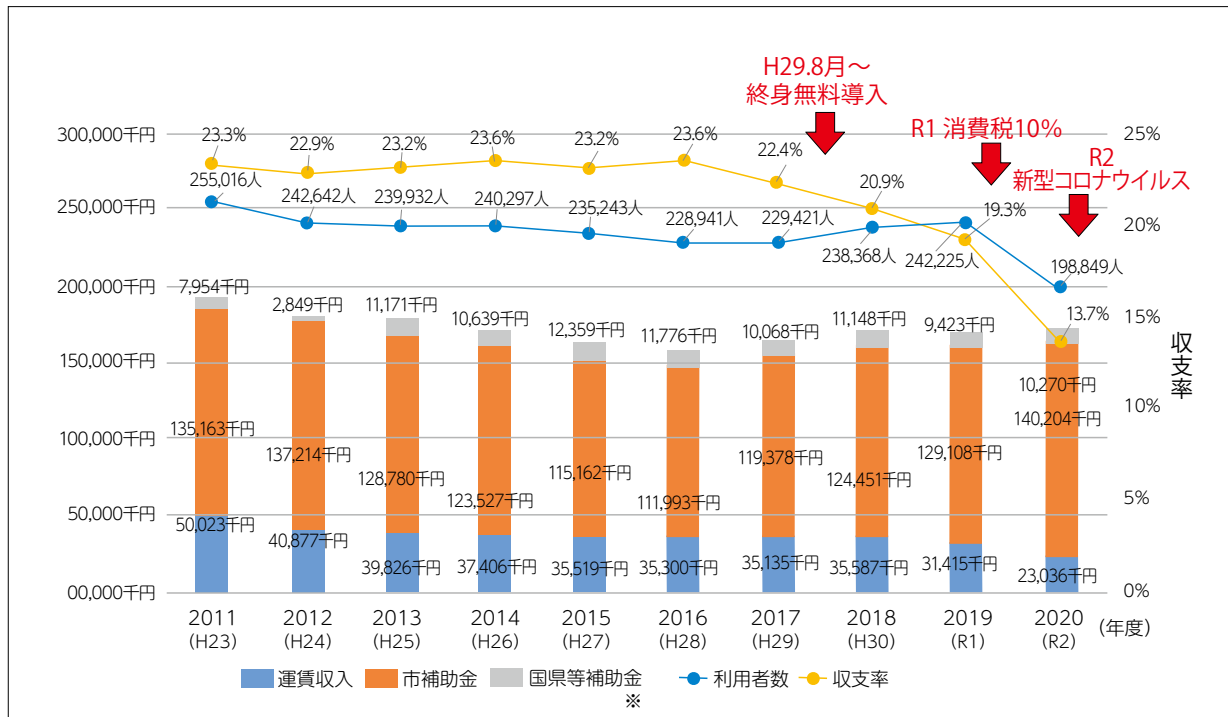
利用者は近年は、横ばいから微増傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、全ての路線において大幅な減少となっている。

収支率は、2017（平成29）年に開始した免許返納支援制度「終身無料乗車券」や消費税引き上げ（5%から8%、8%から10%）時に運賃を据え置いたことの影響から収入の減少が続き、コロナ禍である2020（令和2）年の運行経費分担率は、公費負担が約86%となっている。

リーバス運行状況 2021（令和3）年10月策定
2024（令和6）年10月一部訂正

路線番号	路線（系統）名	起終点	距離(km)	便数(本) 上り・下り	運行事業者
1	上久我線 (石裂山行)	鹿沼駅～石裂山	20.5	2・2	ヘイタク尚 (R4.6.1に「平和タクシー (有)」から商号変更)
	上久我線 (上久我馬返し止り)	鹿沼駅～ 上久我馬返し	17.6	3・3	
2	小来川森崎線	平和タクシー本社 ～小来川森崎	23.2	3・3	関東 自動車(株)
3	運転免許センター線 (運転免許センター行)	新・鹿沼宿～ 運転免許センター	16.9	3・3	
	運転免許センター線 (花木センター止り)	新・鹿沼宿～ 花木センター	9.8	3・4	
4	南押原線	鹿沼駅～ 楡木車庫	11.0	4・5	
5	公設市場線	鹿沼駅～ 鹿沼南高校	11.0	1・2	
6	鹿沼南高校線	鹿沼駅～ 鹿沼南高校	9.5	2・1.5	
7	古峰原線	鹿沼駅～ 古峰神社	30.2	9・9	
8	お買い物バス	文化活動交流館 (循環)	12.7	11周	
9	南摩線 (ノビ～鹿沼行)	鹿沼駅～ ノビ～鹿沼	16.1	4・4	
	南摩線 (室瀬回転場止り)	鹿沼駅～ 室瀬回転場	18.2	3・3	
10	口栗野線	鹿沼駅～ 口栗野車庫	14.8	6・8	
11	上粕尾山の神線	鹿沼駅～ 山の神	39.1	3・1	
12	入栗野上五月線	鹿沼駅～ 上五月	32.0	2・1	

リーバスの利用者数・収支率・経費分担の推移



※国県等補助金：(国)地域公共交通確保維持改善補助金
(県)市町村生活交通路線運行費補助金

2020(令和2)年度 リーバスの経費分担内訳

種別	公費負担		利用者負担	その他
	市	国・県等	運賃	広告料
リーバス	80.2%	6.1%	13.7%	0.0%
	144,586千円		23,024千円	12千円



リーバスの車両(一例)

(4)予約バス(デマンド交通)の利用状況

予約バスは2011(平成23)年から本格導入されたデマンド交通で、電話予約により、決められた地域・目的地をドアtoドアで運行している。

リーバスと同じく、乗合旅客事業者と協定を締結し、運行経費と運送収入の差額を鹿沼市が事業者へ支払っている。

利用者は2014(平成26)年をピークに減少し、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。

収支率は、「終身無料乗車券」の影響がリーバスよりも顕著に表れ、2017(平成29)年から大幅に低下していき、2020(令和2)年の運行経費の分担率は、公費負担が約96%となっている。

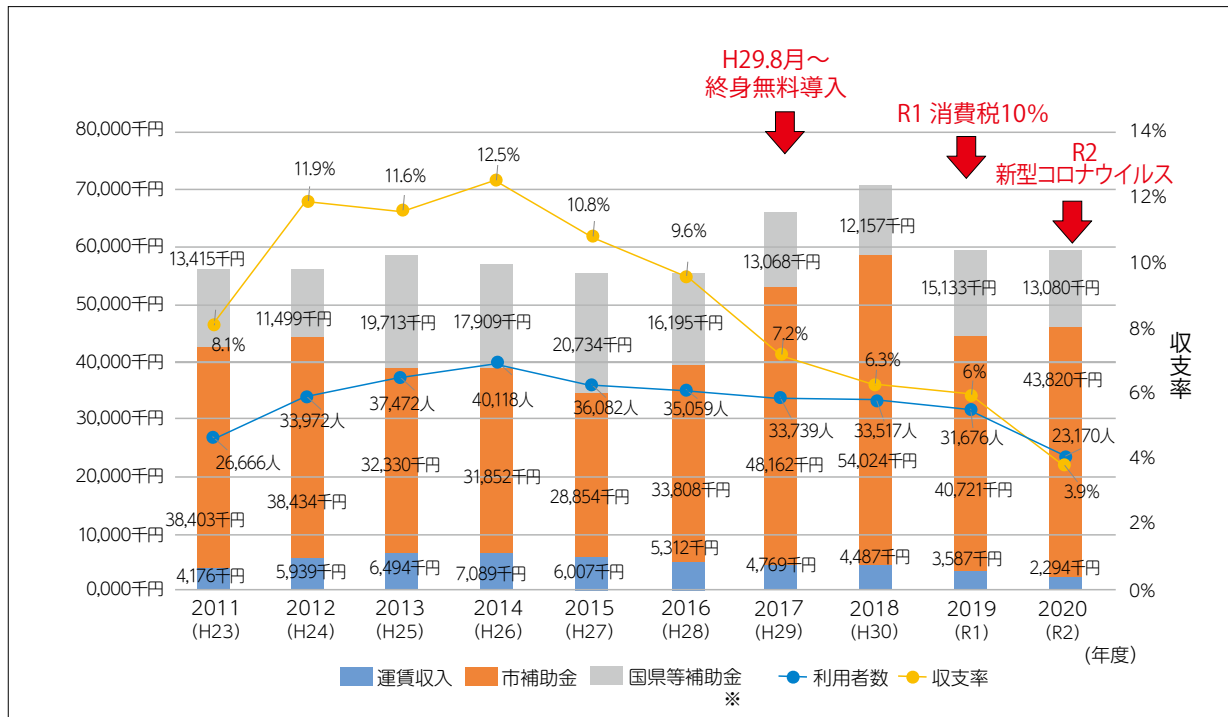
予約バス運行状況 2021(令和3)年10月策定
2024(令和6)年10月一部訂正

運行区域名	主な目的地	運行回数/日	運行車両台数	運行事業者
栗野地域	運行地域内全域、 北川医院、西方病院	33回	4台	鹿沼合同 タクシー(株)
北押原・南押原・ 北犬飼地区	各運行地区内全域、 鹿沼駅、新鹿沼駅、 新・鹿沼宿、上都賀 病院 等	11回	2台	
松原地区		7回	1台	
板荷・菊沢地区		6回	1台	ヘイタク(株)(R4.6.1 に「平和タクシー側」 から商号変更。 R6.3.31 まで運行) 栃木ロイヤル交通(株) (R6.4.1 から運行開始)



予約バスの車両(一例)

予約バスの利用者数・収支率・経費分担の推移



※国県等補助金：(国)地域公共交通確保維持改善補助金
(県)市町村生活交通路線運行費補助金

2020(令和2)年度 予約バスの経費分担内訳

種別	公費負担		利用者負担	その他
	市	国・県等	運賃	広告料
予約バス	74.0%	22.1%	3.9%	0.0%
	56,900千円		2,294千円	0千円

4 現状の課題と方向性

「鹿沼市総合計画」や「鹿沼市都市計画マスタープラン」等の上位・関連計画に位置付けられた将来像の実現に向け、「鹿沼市地域公共交通網形成計画」の実績や地域の現況、市民アンケート調査等※を基に本市の公共交通を取り巻く現状の課題を分類し、それぞれの課題解決に向けた方向性を次のようにまとめる。

	課 題	課題解決に向けた方向性
1	持続可能な公共交通運行のための路線バス収支改善 ●収入の減少による行政負担の増加 ●受益者負担 ¹⁴ の適正化 ●民間事業者(自主路線バス、タクシー等)の経営圧迫	運賃適正化
2	栗野地域と中心市街地とのネットワーク構築 ●栗野地域からの通学手段の確保 ●栗野地域中心部と中心市街地を結ぶ幹線の維持	栗野地域の路線再編
3	中心市街地と東部台地区の公共交通利便性向上 ●中心市街地の路線バスの重複運行 ●東部台地区のバス運行	中心市街地の 路線効率化
4	公共交通以外の交通手段による多様なニーズへの対応 ●公共交通と福祉サービスを切れ目なくつなぐ ●地域ごとに異なる多様なニーズへの対応	地域住民が主体となった 事業の支援
5	公共交通の魅力度アップ ●公共交通に対する若い世代の関心・不満が高い	若い世代に向けた モビリティマネジメント ¹⁵
6	計画の確実な実施 ●事業の進捗、情勢の変化に対応した計画の見直し	計画の進捗管理と評価

※課題の分析の基礎とした資料は資料集(別冊)に掲載

《用語》

14 受益者負担：公共施設などの利用によって利益を受ける人が、その施設の維持費の一部を負担すること

15 モビリティマネジメント：過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する状態へと変えていく取組

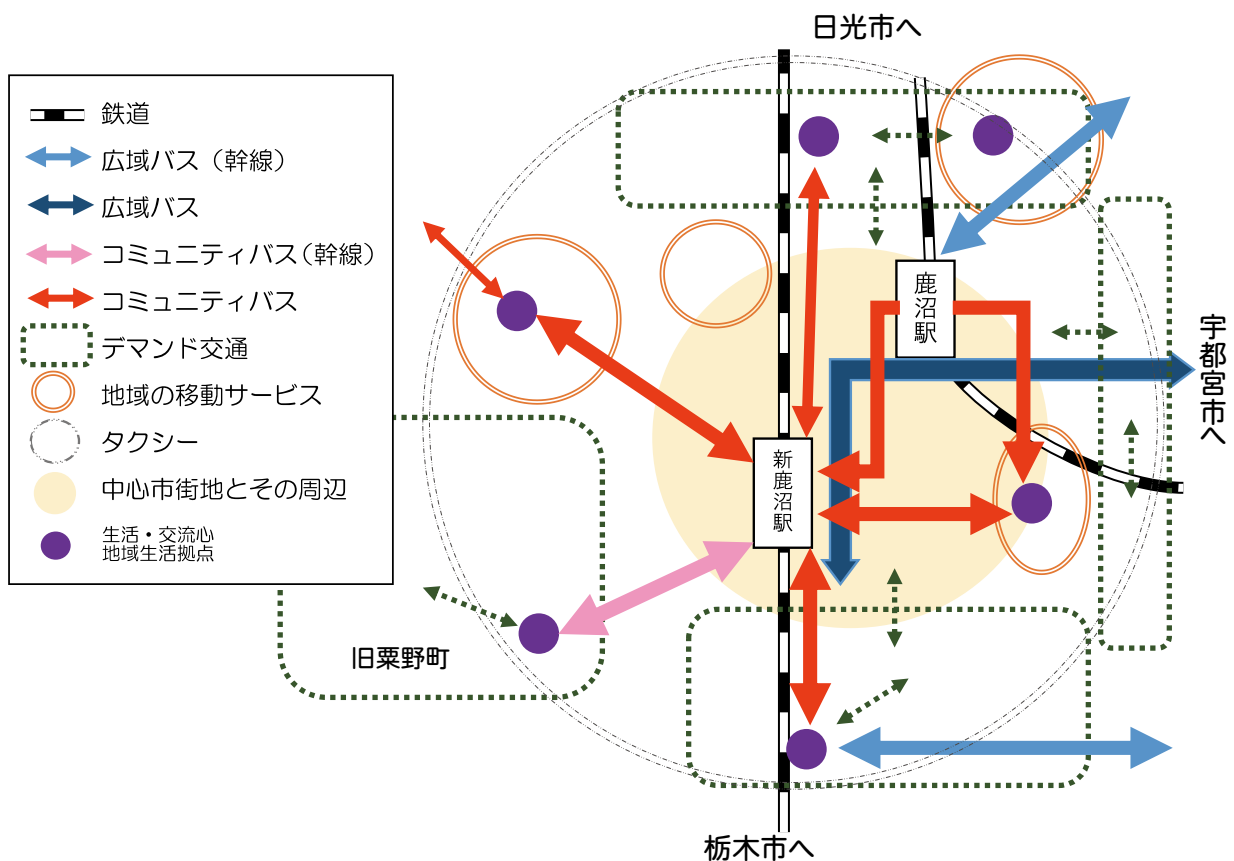


1 鹿沼市の公共交通ネットワークビジョン

本市のまちづくりの骨格である「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現に向け、公共交通のネットワークの在り方を以下のとおり示し、都市計画マスタープラン等の関連計画と連動した長期的なビジョンとして「いつまでも暮らしやすいまち」を目指す。

- 中心市街地とその周辺：鉄道とバス等の公共交通ネットワークの利便を図り、徒歩や自転車も含め様々な移動手段を選択できる環境を整える。
- 上記以外の地域：中心市街地との公共交通ネットワークを維持するとともに、地域内から生活・交流心や地域生活拠点へのアクセス性を高める。

＜鹿沼市公共交通ネットワークビジョン概念図＞



位置づけ	主な路線	役割	確保維持のための施策
軸の路線	各鉄道路線 ・JR日光線 ・東武日光線	中心市街地と市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	高速バス ・成田線・羽田線・新宿線 ・京都・大阪線・名古屋線	市内と近隣空港や全国主要都市を結ぶ。	
	広域バス ・関東自動車 長坂経由 ・関東自動車 楡木車庫方面	鹿沼市と宇都宮市を結ぶ。	地域公共交通確保維持改善補助金(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、利便増進計画推進事業)を活用し、持続可能な運行を目指す。
	広域バス(幹線) ・関東自動車 荒針経由 ・関東自動車 免許センター経由		
	コミュニティバス(幹線) ・リーバス口栗野線	中心市街地と栗野地域中心部を結ぶ。	
支線路線	コミュニティバス ・その他のリーバス全路線	市内各地域を運行し、軸の路線や地域拠点に接続する。	
	デマンド交通(予約バス) ・栗野地域 ・北押原・南押原・北犬飼地区 ・松原地区等 ・板荷・菊沢地区		
	AI オンデマンドバス ・鹿沼環状線内		
その他	地域の移動サービス ・移送サービス ・ボランティア送迎 等	地域が主体となり地域住民の移動を支える。	交通事業者等と連携した取組により一定以上の需要を確保する。
	タクシー ・市内タクシー事業者	路線バス等では対応が難しい時間帯や地域での移動サービスを提供。	

(1) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の活用

①対象路線の必要性和補助事業の必要性

鹿沼市から宇都宮市へ、市内栗野地区から中心市街地への通勤・通学・通院・買い物等の日常生活の足として存続が必要な路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

②事業の概要

運行路線	対象路線（系統）	実施主体
JR 宇都宮駅～鹿沼営業所★	荒針経由	関東自動車株式会社
JR 宇都宮駅～楡木車庫★	免許センター経由	
JR 鹿沼駅～〇栗野車庫	リーバス 〇栗野線	

★は「栃木県生活交通対策協議会」が申請する。

(2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金及び地域内観光フィーダー系統補助金の活用（2026(令和8)年6月改訂）

①対象路線の必要性和補助事業の必要性

特に高齢者等の通院・買い物等の日常生活の足の確保と公共交通空白地域の解消を推進するために必要な運行サービスである。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。また、市内観光スポットを結ぶための観光二次交通の整備が課題となっていることから、生活交通と観光交通の両方の役割を併せ持つ路線を地域内観光フィーダー系統補助金により運行する必要がある。

②事業の概要

運行区域	対象路線	実施主体
栗野地域	予約バス 栗野地区、粕尾地区、永野地区、清洲地区	鹿沼合同タクシー株式会社
北押原地区、南押原地区、北犬飼地区	予約バス 北押原・南押原・北犬飼地区	
松原地区等	予約バス 松原地区等	
板荷・菊沢地区	予約バス 板荷・菊沢地区	ヘイタク有限会社(平和タクシー有限会社から令和4年6月1日に商号変更) 令和6年3月31日まで運行 栃木ロイヤル交通株式会社 令和6年4月1日から運行開始
鹿沼環状線内	AI オンデマンドバス	関東自動車株式会社

(3) 車両減価償却費等国庫補助金の活用

(2) の運行区域を運行するために必要な車両の取得である。

(4) 利便増進計画推進事業の活用

「広域バス」「コミュニティバス」「デマンド交通」については、利便増進計画を作成、国土交通大臣の認定を受けた上で、利便増進計画推進事業を活用し、路線再編等の利便増進事業を行う。

※ (1)～(3)の詳細は別紙「地域公共交通確保維持事業の詳細」を参照

2 計画期間における基本方針

「地域の特性に合わせた 効率的で 未来につながる 公共交通の構築」

鹿沼市の公共交通の基礎であるリーバス・予約バスを財政面、利用者、地域の特性などのデータに基づきしっかりと見直し効率化を進め、顕在化している課題の解決を図りながら、持続可能な公共交通を構築し、「いつまでも暮らしやすいまち」を目指す。

3 計画期間における目標

基本方針に基づき、前章で整理した課題の解決の方向性に沿った目標を以下のとおり定め取組を展開していく。

《目標1》 適正な経費分担による公共交通の経営状況改善

《目標2》 まちづくりと連動した、中心市街地とその周辺の
路線見直しと栗野地域とのネットワーク化

《目標3》 多様な主体の協働による移動課題の解決

《目標4》 乗ってみたいとなる公共交通利用環境の整備

第4章 計画の取組内容



4つの目標に沿って事業を展開する。取組の実施にあたっては、行政、交通事業者、市民、地域団体等、多様な主体が適切な役割分担のもと、継続的に関わり目標の実現を図っていく。

1 実施主体とそれぞれの役割

【交通事業者の役割】

経営努力を行いながら安全な運行とサービスレベルの向上に取組み、持続可能な公共交通事業を行う。

【行政の役割】

交通事業者、市民がその役割を全うできるように環境を整え支援するとともに、事業者や市民が対応できない部分については協働で事業を行う。

また、計画の進捗管理及び事業全体の調整を行う。

【市民の役割】

受益者であり公共交通を支える当事者として、日常生活において積極的に公共交通を利用する。

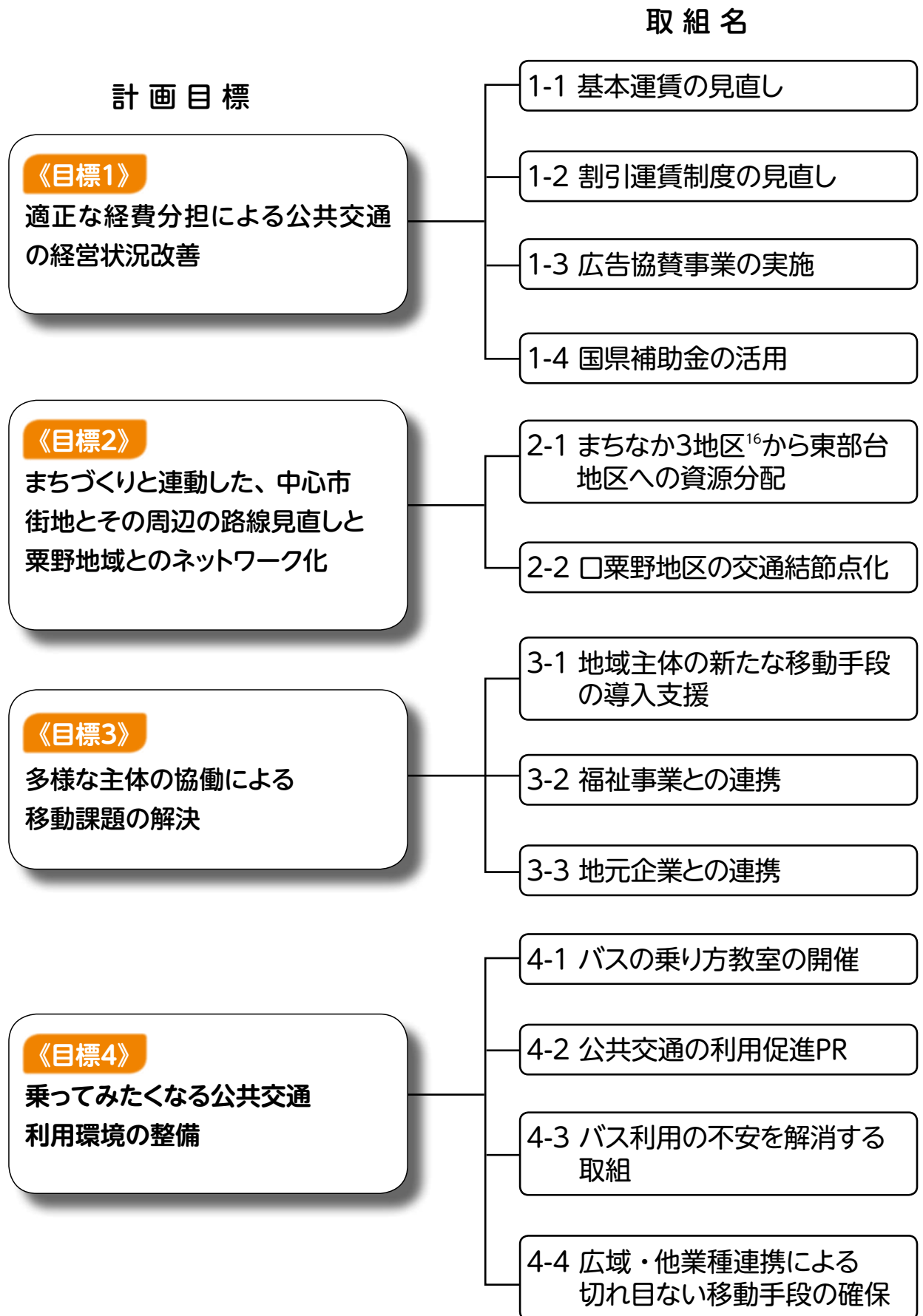
【地域団体・企業の役割】

地域のまちづくりを支える一員として、地域における移動手段を確保する取組に参画又は取組を主体的に実施する。

取組の実施によりこれらのSDGs達成に貢献する



2 施策体系



《用語》



¹⁶ まちなか3地区：鹿沼市自治区のうち中央地区、東部地区、北部地区を指す



3 目標達成のための取組

※新規の事業については、事業名の隣に【新規】、継続事業については[継続]と表示し、地域公共交通利便増進事業(国庫補助事業)として取組む事業は取組名の右側に事業番号を表示。

※公共交通主管課以外が実施(又は主管課と連携)する事業については事業名の隣に「実施主体(連携):課、機関名」等と表示。

《目標1》 適正な経費分担による公共交通の経営状況改善

取組名	1-1 基本運賃の見直し							利便増進事業
								(1) (2)
事業内容	<p>(1) リーバス、予約バスの運賃値上げ【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初乗り運賃の値上げ、運賃区界の細分化等による基本運賃の設定をシミュレーションし、利用者、事業者、行政が納得のいく運賃を設定する。 <p>(2) 関東自動車株の自主路線との運賃調整【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リーバスと長坂線・荒針線の重複運行区間(「JR鹿沼駅」～「東武新鹿沼駅」)における運賃の均一化を図る。 							
実施主体	鹿沼市、バス事業者							
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	
	(1) (2)	検討・協議 						
		運用 						

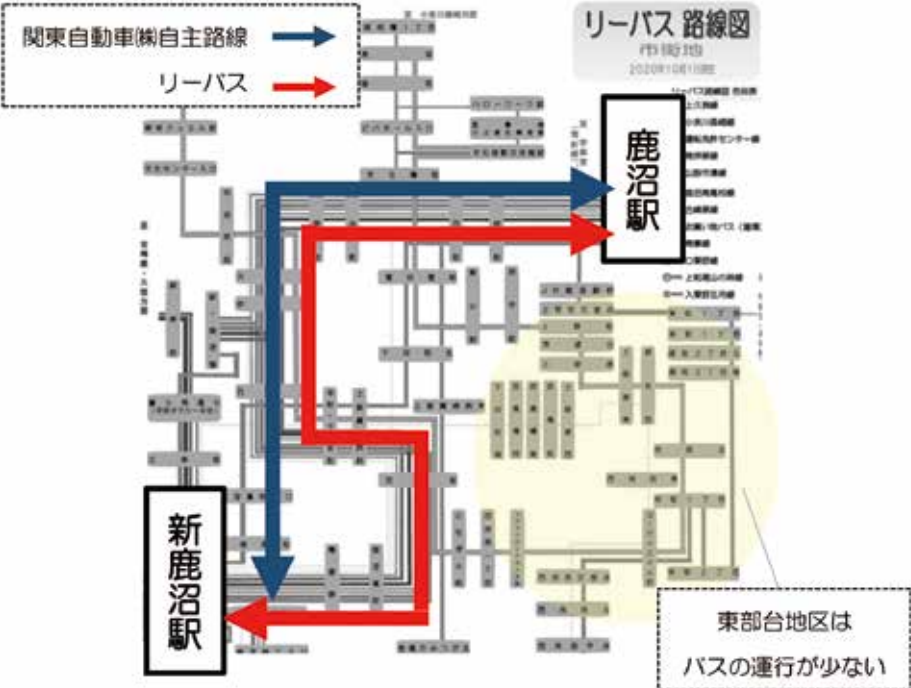
取組名	1-2 割引運賃制度の見直し							利便増進事業
								(1) (3)
事業内容	<p>(1) 運転免許証返納支援「終身無料乗車券」事業の見直し【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証の自主返納が広く認知されてきたことから、免許返納支援事業の役割は果たしたことから事業の見直しを行う。 <p>(2) 障がい者割引の統一【新規】<連携:障がい福祉課></p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者手帳の割引内容を全種類の手帳で統一し、わかりやすくする。 <p>(3) 定期券等の割引率の見直し及び新たな割引制度の検討【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを頻繁に利用する人や学生、高齢者、低所得者等を対象とした割引率の高い定期券や回数券を導入する。 ・乗り継ぎ割引など利用促進につながる割引制度を検討する。 							
実施主体	鹿沼市、バス事業者							
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	
	(1) (2) (3)	検討・協議 						
		運用 						

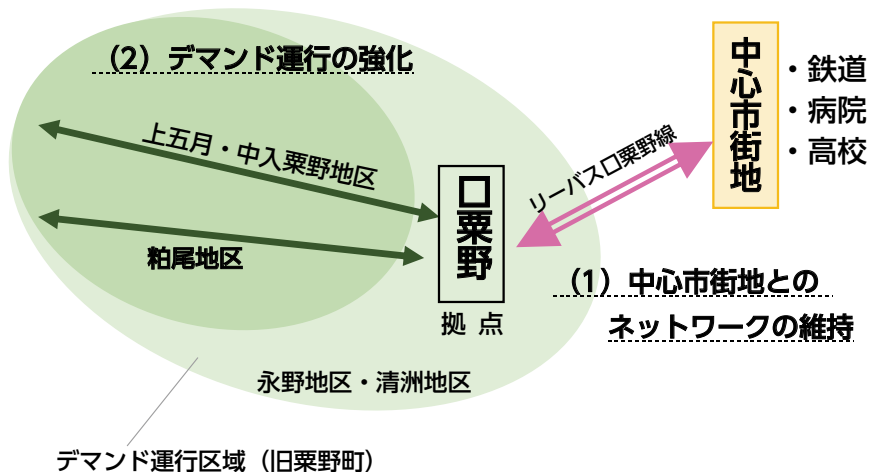
取組名	1-3 広告協賛事業の実施						利便増進事業
							(1)
事業内容	(1)車両広告、時刻表広告、停留所ネーミングライツ [継続] ・バス車両や時刻表への広告掲載や停留所ネーミングライツによる協賛金により収入を確保する。						
実施主体 連携団体	鹿沼市、バス事業者、地元企業						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1)	実施・強化 →					

取組名	1-4 国県補助金の活用 (2026(令和8)年6月改訂)						利便増進事業
							—
事業内容	<p>(1) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用 [継続] ※詳細は第3章参照</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統：リーバス栗野線 ・地域内フィーダー系統及び地域内観光フィーダー系統 ：栗野地区、北押原・南押原・北犬飼地区、松原地区等、板荷・菊沢地区、鹿沼環状線内 <p>(2) 市町村生活交通路線運行費補助金等の活用 [継続]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象：リーバス全路線、予約バス全地区、AI オンデマンドバス運行エリア 						
実施主体	鹿沼市、バス事業者						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1) (2)	継続 →					

《目標2》

まちづくりと連動した、中心市街地とその周辺の路線見直しと栗野地域とのネットワーク化

<p>取組名</p>	<p>2-1 まちなか3地区から東部台地区への資源分配 (2026(令和8)年6月改訂)</p>		<p>利便増進事業 (1) (2) (3)</p>				
<p>事業内容</p>	<p>(1) バス重複運行区間の整理【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リーバスと関東自動車(株)の自主路線が重複する「JR 鹿沼駅」～「東武新鹿沼駅」について、利用者が比較的少ない昼間時間帯のリーバス運行本数(ルート)を調整する。 ・人口集中地区である東部台地区へのリーバス運行本数を確保する。 ・AI オンデマンドバス等の新たな移動手段の導入を進め、東部台地区やJR 鹿沼駅東側地区の交通空白地の解消と観光二次交通の充実を図る。 <p>(2) 関東自動車(株)の自主路線との運賃調整(再掲)</p> <p>(3) JR 鹿沼駅東側への新路線検討【新規】《連携：整備課、都市計画課》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 鹿沼駅東口整備完了(2028(R10)年見込み)に伴う新規路線を検討する。 						
<p>実施主体</p>	<p>鹿沼市、バス事業者</p>						
<p>実施時期</p>		<p>2022 (R4)</p>	<p>2023 (R5)</p>	<p>2024 (R6)</p>	<p>2025 (R7)</p>	<p>2026 (R8)</p>	<p>2027 (R9)</p>
<p>(1)</p>	<p>検討・協議 -----></p>						
<p>(2)</p>	<p>運用 -----></p>						
<p>(3)</p>	<p>検討・協議・導入 -----></p>						

<p>取組名</p>	<p>2-2 □栗野地区の交通結節点化</p>						<p>利便増進事業 (1) (2)</p>	
<p>事業内容</p>	<p>(1) デマンド運行によるバス路線の効率化【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> □栗野地区を栗野地域の拠点として、中心市街地とのバスネットワーク(幹線)を維持する。 利用者の少ないリーバス上粕尾山の神線及び入栗野上五月線の夕方下り便をデマンド運行とする。 <p>(2) デマンド運行の運行形態見直し【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> 粕尾地区、入栗野地区のデマンド運行を初めて利用する人でもわかりやすいように、緩やかな定時・定路線とする。 定時性の確保や乗務員の負担軽減のため、停留所の設定等を検討する。 <p style="text-align: center;">◀事業イメージ図▶</p>  <p>上五月・中入栗野地区 粕尾地区 永野地区・清洲地区 □栗野 拠点 中心市街地 ・鉄道 ・病院 ・高校 リーバス□栗野線 デマンド運行区域 (旧栗野町) (1) 中心市街地とのネットワークの維持</p>							
<p>実施主体</p>	<p>鹿沼市、バス事業者</p>							
<p>実施時期</p>		<p>2022 (R4)</p>	<p>2023 (R5)</p>	<p>2024 (R6)</p>	<p>2025 (R7)</p>	<p>2026 (R8)</p>	<p>2027 (R9)</p>	
	<p>(1) (2)</p>	<p>検討・協議 ----- 運用 -----></p>						

《目標3》 多様な主体の協働による移動課題の解決

取組名	3-1 地域主体の新たな移動手段の導入支援						利便増進事業 —
事業内容	(1) 生活の実態に合わせた移動手段の検討と運行支援【新規】 ≪連携：地域活動支援課、社会福祉協議会≫ ・リーバス、デマンドでは対応できず移動手段の確保が課題となっている地域において、地域住民や福祉関係機関との協働により課題解決に向け検討する。 ・モデル地区での課題検討会に参画し、住民主体で継続できる事業を支援する（「地域のチカラ協働事業」 ¹⁷ 等の活用や新たな補助制度も検討する）。						
実施主体 連携団体	鹿沼市、バス事業者、タクシー事業者、福祉関係機関、地元企業等						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1)	モデル地区 会議(1地区)	協議・導入・調整 ----->				

取組名	3-2 福祉事業との連携						利便増進事業 —
事業内容	(1) 移送サービス、福祉有償運送 ¹⁸ 等と公共交通の相互利用促進【継続】 ≪連携：厚生課、高齢福祉課、障がい福祉課、社会福祉協議会≫ ・公共交通の利用による移動が困難な人を福祉の支援サービスにつないでいく。 ・公共交通の利用に不慣れな高齢者、障がい者やその支援員に対し、バスの乗り方教室を開催する。						
実施主体 連携団体	鹿沼市、福祉関係機関、バス事業者、タクシー事業者						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1)	随時実施 ----->					

取組名	3-3 地元企業との連携						利便増進事業 —
事業内容	(1) 広告協賛事業(再掲) (2) 生活の実態に合わせた移動手段の検討と運行支援(再掲) (3) 貨客混載 ¹⁹ 事業の実施【継続】≪連携：農政課≫ ・直売所等と連携し路線バスで野菜を運ぶ実証実験を行う。						
実施主体 連携団体	鹿沼市、バス事業者、地元企業						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(2)	検討・協議・導入 ----->					
	(1) (3)	随時実施 ----->					


＜用語＞

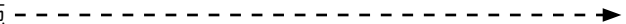

17 地域のチカラ協働事業：地域住民が主体となり地域課題の解決に取り組む事業を支援する鹿沼市独自の補助金

18 福祉有償運送：障がい者や要介護者等を対象に市町村や非営利団体が実施している自家用車を使った輸送サービス

19 貨客混載：貨物と旅客の運送を同一の車両で行う運行形態

《目標4》 乗ってみたいくなる公共交通利用環境の整備

取組名	4-1 バスの乗り方教室の開催						利便増進事業
							—
事業内容	(1) 対象者に合わせたバスの乗り方教室開催〔継続〕 <<連携：環境課、学校教育課>> ・バスへの体験乗車を含む「バスの乗り方教室」を小学校等で開催する。 ・環境学習、交通安全など関連分野とタイアップした講座に参画する。 ・高齢者、障がい者などの団体に向けた乗り方教室を開催する。(再掲)						
実施主体 連携団体	鹿沼市、バス事業者、市内小中学校、福祉関係機関						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1)	随時実施 					

取組名	4-2 公共交通の利用促進PR						利便増進事業
							—
事業内容	(1) 若者向けのモビリティマネジメントの実施【新規】 ・通学定期の割引など若者をターゲットとした制度を検討する。(再掲) ・通学時間帯を考慮した公共交通ダイヤを設定する。 ・SNS等を活用した公共交通の情報発信など、公共交通への関心を持つきっかけをつくる。 (2) イベント、観光施設等とタイアップした公共交通のPR【新規】 [一部継続] <<連携：観光交流課、水源地域整備室、選挙管理委員会事務局>> ・イベント開催時にリーバス無料乗車を実施する。 ・南摩ダム関連施設オープン(2024(R6)年度)に合わせたリーバス路線のルート変更を行う。 ・投票所への移動手段の支援を検討する。 (3) わかりやすいバスマップ・時刻表の制作【新規】 ・路線見直しに合わせ、バス時刻表をリニューアルする。 (4) 市職員向け「エコ通勤デー」の実施〔継続〕<<連携：環境課、人事課>>						
実施主体 連携団体	鹿沼市、バス事業者、市内高校、観光関係機関						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1)						
	(2)	検討・協議・実施 					
	(3)						
	(4)	随時実施 					

取組名	4-3 バス利用の不安を解消する取組						利便増進事業
	—						
事業内容	<p>(1) バリアフリー車両への順次入替え及びユニバーサルデザインタクシー²⁰ (UDタクシー)の導入促進〔継続〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化したバス車両を入れ替える際に、低床車両などのバリアフリー対応車両を購入する。 ・県と協調してタクシー事業者によるUDタクシーの導入を支援する。 <p>(2) 読みやすい表示、情報多言語化の実施〔継続〕《連携：地域活動支援課》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留所、時刻表などをUDフォント²¹、見やすい色、ピクトグラム²²により誰にでもわかりやすい表示に順次切り替える。 ・多言語で利用可能なGoogleマップ等へのバス運行情報(GTFS)²³の掲載を行う。 <p>(3) 移送サービス、福祉有償運送等と公共交通の相互利用促進(再掲)</p> <p>(4) バスロケーションシステム導入検討【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り遅れなどを防ぐため、スマートフォン等でバスの現在地を確認できるバスロケーションシステムの導入を検討する。 						
実施主体	鹿沼市、バス事業者、タクシー事業者、福祉関係機関						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1)						
	(2)						
	(3)						
(4)	検討・協議・運用	----->					

《用語》

20 ユニバーサルデザインタクシー：健康な人だけでなく、車いす利用者など誰もが使いやすいタクシー車両

21 UDフォント：多くの人に分かりやすく、読みやすく工夫されたフォント

22 ピクトグラム：意味するものの形状を使って言語を使わずその意味を理解させる記号

23 GTFS：経路検索サービス等への情報提供を目的とした世界標準の公共交通データのフォーマット

取組名	4-4 広域・他業種連携による切れ目ない移動手段の確保					利便増進事業 —	
事業内容	<p>(1) 県央地域公共交通利活用促進協議会等への参画〔継続〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県央地域公共交通利活用促進協議会(宇都宮市、真岡市、茂木町、市貝町、芳賀町、高根沢町、益子町、鹿沼市)での公共交通利活用促進事業を実施する。 ・芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会にオブザーバーとして参画し、LRT事業による広域的なまちづくりに関わっていく。 <p>(2) 鉄道、広域路線バスの利用促進環境整備〔継続〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主にJR鹿沼駅、東武新鹿沼駅、東武縦山駅のダイヤ改正(特に通勤通学時間帯)に合わせバス運行ダイヤを調整する。 ・鉄道駅前の駐輪場や高速バス乗り場の駐車場を管理する。 ・JR鹿沼駅東側の整備を進める<<実施主体:整備課>> <p>(3) 交通DX²⁴(MaaS²⁵等)の推進〔継続〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス運行情報(GTFS)の管理を行う。(再掲) ・バスロケーションシステム導入を検討する。(再掲) ・交通系ICカードの導入を検討する。 ・貨客混載事業の実証実験を行う。(再掲) 						
実施主体 連携団体	鹿沼市、バス事業者、鉄道事業者、関係市町、関係機関						
実施時期		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
	(1) (2) (3)	検討・協議・実施 ----->					

<<用語>>

²⁴ 交通DX: 交通機関をデジタル技術の活用により良い方向に変化させること

²⁵ MaaS: Mobility as a Serviceの略で複数の交通サービスを最適に組み合わせて検索から決済等を一括で行う仕組

第5章 計画の評価指標と進捗管理



1 評価指標

目標の達成状況を確認するための評価指標を以下のとおり設定する。

目 標	目標に対する評価指標	現況値 2020(R2)年度又は 2021(R3)年度	目標値 2027(R9)年度
《目標1》 適正な経費分 担による公共 交通の経営状 況改善	公共交通事業の収支率(※) (リーバス:全路線平均、予約バス:全区域平均)	リーバス:13.7% 予約バス: 3.9%	リーバス:20% 予約バス:10%
	公共交通への公的資金投入額(※) (リーバス、予約バス、路線バス赤字補助額等 の計)	1億8,739万円	2億円以内
《目標2》 まちづくりと 連動した、中 心市街地とそ の周辺の路線 見直しと栗野 地域とのネット ワーク化	公共交通の利用者数(※) (路線バス、リーバス、予約バスの利用者数の 計)	915,169人	1,378,016人
	栗野地域の公共交通利用者数 (1日平均利用者数、リーバス:栗野地域での乗 降者数、予約バス:栗野地区利用者数)	リーバス:120.6人 予約バス: 35.6人	リーバス:121.8人 予約バス: 36.0人
	中心市街地及び東部台地区の利用 者数 (リーバスの当該区域における1日平均利用者 数)	リーバス:723.6人	リーバス:730.8人
	日常生活における移動を自動車 を使わずに行う市民の割合 (市世論調査(2年に1回実施))	買 い 物 : 12.3% 通 院 : 8.6% 通勤通学 : 9.7%	買 い 物 : 12.8% 通 院 : 9.1% 通勤通学 : 10.2%
《目標3》 多様な主体の 協働による移 動課題の解決	移動手手段の確保が地域の課題だ と思う人の割合 (市地域福祉計画アンケート調査(5年に1回 実施))	29.9%	29.3%
	広告協賛企業の件数 (リーバスへの広告協賛企業者数)	8社	14社
《目標4》 乗ってみたい なる公共交通利 用環境の整備	リーバスを利用する市民の割合 (リーバス1日平均利用者数/鹿沼市人口)	0.54%	0.60%
	バスの乗り方教室参加者数	161人 (5回)	200人 (6回)
	公共交通の整備に対する評価 (10~30代の評価(市世論調査))	満 足:14.7% 不 満:44.4%	満 足:15.3% 不 満:43.8%

・(※)は国の標準指標

・値はバス年度(10月~9月)とする

2 計画の進捗管理と評価

(1) 計画推進のスケジュール

本計画を着実に実行し、効果を得ていくために、PDCAサイクル²⁶を適切に運用し、進捗確認と評価を行っていく。

事業の実施に係る詳細は、関係機関による部会を随時開催し決定していく。また、事業の推進にあたっては、マイルストーン(小さな目標)を設定し、着実に実施していく。

事業の評価については法定協議会において毎年実施し、その結果に応じて次年度以降の取組の改善点を確認する。

計画期間最終年には、期間中のPDCAの結果に基づいた課題整理を行い、次期計画を策定する。

年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
法定協議会	当該年度と次年度の実施内容確認									事業評価・事業見直し		
主な行事			①				★次年度予算要求(市)			②		
			●確保維持改善計画申請(国) ■生活交通路線指定(県)					●確保維持改善事業 交付申請(国) ■生活交通交付申請(県)				
実施内容	P 当該年度事業計画確認			E 次年度事業の検討						A 事業の見直し・改善検討		
		C モニタリング (乗降調査等)							C モニタリング・評価			
部会	関係者による事業等の調整・打合せを必要に応じて実施											
	D 事業実施											

<<用語>>

²⁶ PDCAサイクル: Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)を繰り返すことで継続的に事業を改善していく手法

(2) 評価の実施体制

本計画の策定に携わった「鹿沼市地域公共交通活性化協議会」が評価、見直しを行う。

《鹿沼市地域公共交通活性化協議会の構成員》

2021（令和3）年10月策定
2024（令和6）年10月一部訂正

地域公共交通計画を作成しようとする市町村 （活性化法第6条2項1号関係）	鹿沼市長
	鹿沼市市民部長
関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 （活性化法第6条2項2号関係）	（一社）栃木県バス協会
	（一社）栃木県タクシー協会
	関東自動車（株）
	ヘイタク（有） （「平和タクシー（有）」から令和4年6月1日に商号変更）
	鹿沼合同タクシー（株）
	栃木ロイヤル交通（株）
	東日本旅客鉄道（株）
	東武鉄道（株）
	栃木県鹿沼土木事務所
関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者 （活性化法第6条2項3号関係）	鹿沼警察署交通課長
	鹿沼市自治会連合会代表者
	鹿沼市社会福祉協議会代表者
	鹿沼市立小中学校長会代表者
	鹿沼市高等学校長会代表者
	学識経験者
	鹿沼市議会代表者
	鹿沼商工会議所代表者
	粟野商工会代表者
	関東運輸局栃木運輸支局首席運輸企画専門官
	栃木県交通政策課長
	栃木県交通運輸産業労働組合協議会代表者

【参 考】

本計画の策定にあたっては、「鹿沼市地域公共交通活性化協議会」に分科会を設置し協議・検討を行った。

《経過》

2021 (令和3)年 7月20日 第1回分科会 (現状分析、課題抽出)
 10月 4日 第2回分科会 (課題整理、方向性検討)
 12月20日 第3回分科会 (方針、事業内容確認)

分科会メンバー

No.	氏 名	所 属 等	備 考
1	吉田 樹	福島大学経済経営学類 准教授	座 長
2	阪田 和哉	宇都宮大学地域デザイン科学部 准教授	
3	小矢島応行	(一社)栃木県バス協会 専務理事	
4	鉢村 敏雄	(一社)栃木県タクシー協会 専務理事	
5	塩田 和也	関東自動車(株)契約輸送部 部長	
6	山下 帝	平和タクシー(有) 運行管理者	
7	保坂 正人	鹿沼合同タクシー(株) 取締役専務	
8	高橋 幸造	東日本旅客鉄道(株)JR宇都宮駅 副駅長	9月末まで
	福井功二郎	東日本旅客鉄道(株)JR宇都宮駅 副駅長	10月から
9	藤田 治	東武鉄道(株)東武新鹿沼駅 駅長	
10	阿部 智己	栃木県鹿沼土木事務所 主任	
11	小口 正宏	鹿沼警察署交通課 課長	
12	奈良部 実	鹿沼市自治会連合会 会長	
13	齋藤 裕嗣	(社福)鹿沼市社会福祉協議会 養護老人ホーム鹿沼市千寿荘生活支援係 係長	
14	小野 典利	鹿沼市立小中学校長会 石川小学校 校長	
15	吉澤 正光	鹿沼市内高等学校長会 鹿沼東高等学校 校長	
16	石川さやか	鹿沼市議会 議員	
17	水越 啓悟	鹿沼商工会議所 経営支援課長	
18	神山 学	栗野商工会 事務局長	
19	上野 直人	関東運輸局栃木運輸支局 首席運輸企画専門官	
20	遠藤 大樹	栃木県県土整備部交通政策課 主事	
21	柴田 誠	栃木県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	

事務局

氏 名	役 職	氏 名	役 職
袖山 稔久	市民部長	鈴木さくら	生活課主任主事
益子 則男	生活課長	手塚 倫子	生活課主事
山本 竜也	生活課係長	鈴木孔美子	交通教育指導員

鹿沼市地域公共交通計画

鹿沼市 市民部 生活課

2022(令和4)年3月策定

2024(令和6)年10月 一部改訂 2026(令和8)年 6月 一部改訂

問合せ先 鹿沼市市民部生活課交通政策係
〒322-8601 栃木県鹿沼市今宮町1688-1
TEL:0289-63-2163 FAX:0289-60-1001



市公共交通のページ