

第1章 鹿沼市の現状と課題

1 地域公共交通網形成計画策定の背景・必要性

地域公共交通、特に路線バスは地域における基幹的な交通手段となりますが、自家用車の普及に伴う利用者の減少により、多くの路線が事業者単独では維持が困難となっています。そのため、自治体等の公的補助の投入や路線の統廃合等の見直しが行われていますが、その一方で、今後増加が見込まれる高齢者をはじめ、児童・生徒等の自家用車を運転できない移動制約者の移動の確保もきわめて重要な課題となっています。

近年の鹿沼市の公共交通については、民間不採算路線の赤字分を国・県、他の市町と協調して本市も補助を行い、従前からの運行事業者により運行を継続してきました。また、赤字により運行事業者が廃止を決定した路線については、市が選定した運行事業者により、コミュニティバス（以下「リーバス」という）として、市及び国・県の補助により、運行を継続してきました。

平成 18 年 1 月に粟野町と合併し、リーバスが 15 路線となりましたが、平成 20 年度には補助金の支出が 1 億 6 千 4 百万円に達し、鹿沼市の財政にとって大きな負担となっていました。

そのような中、「地域公共交通活性化・再生法」が施行され、鹿沼市においては、平成 21 年に「鹿沼市公共交通総合連携計画」を策定し、財政負担の軽減と住民のニーズに答えるため、3 期にわたる実証実験を実施し、リーバスの一部路線の廃止及び減便、またその代替交通として 4 地域でデマンド交通（以下「予約バス」という）の運行を開始しました。

予約バスの運行開始により一時的に運行経費が増え、平成 23 年度に補助金の支出は 1 億 8 千 2 百万円超となりましたが、平成 24 年度以降は減少に転じています。

一方で、平成 27 年現在の鹿沼市の公共交通人口カバー率については、県内では平均値以上となっているものの、依然として交通空白地域が存在しており、利用できない市民を可能な限り減らしていく必要があります。

以上の背景から、財政負担を抑えつつ、高い利便性を確保できる地域公共交通網の整備が求められています。また、平成 26 年 5 月に公布された「改正地域公共交通活性化・再生法」では、地方自治体が先頭に立って、関係者の合意の下、持続可能な地域公共交通網の形成が重要であるとされていることから、運行事業者をはじめとした関係者とより連携を緊密にして地域維持に貢献する地域公共交通網を形成していくため、「鹿沼市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2 地域公共交通網形成計画策定に関わる現状調査

(1) 地域概況と人口の推移

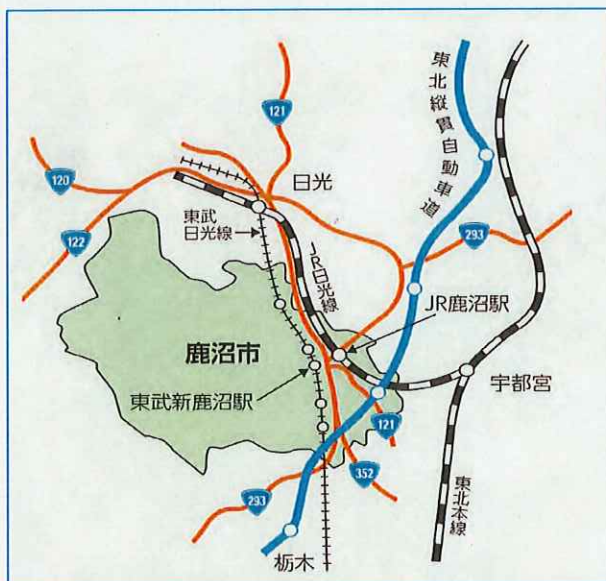
① 地域概況

鹿沼市は、栃木県の県央西部に位置し、東西33km、南北28kmに及び面積490.62km²を有した都市で、西部山地、中央低地、東部台地の3つの地域に大別でき、地形的な変化に富んでいます。

西部は、標高500mから1,500mに達する山岳地帯であり、一帯は日光林業地帯の中心で、その一部は前日光県立自然公園の区域にも含まれます。

中央部は、黒川をはじめとする各河川沿いに発達した沖積低地で、古くから市街地が形成されるとともに、その南北には広大な水田地帯を形成しています。

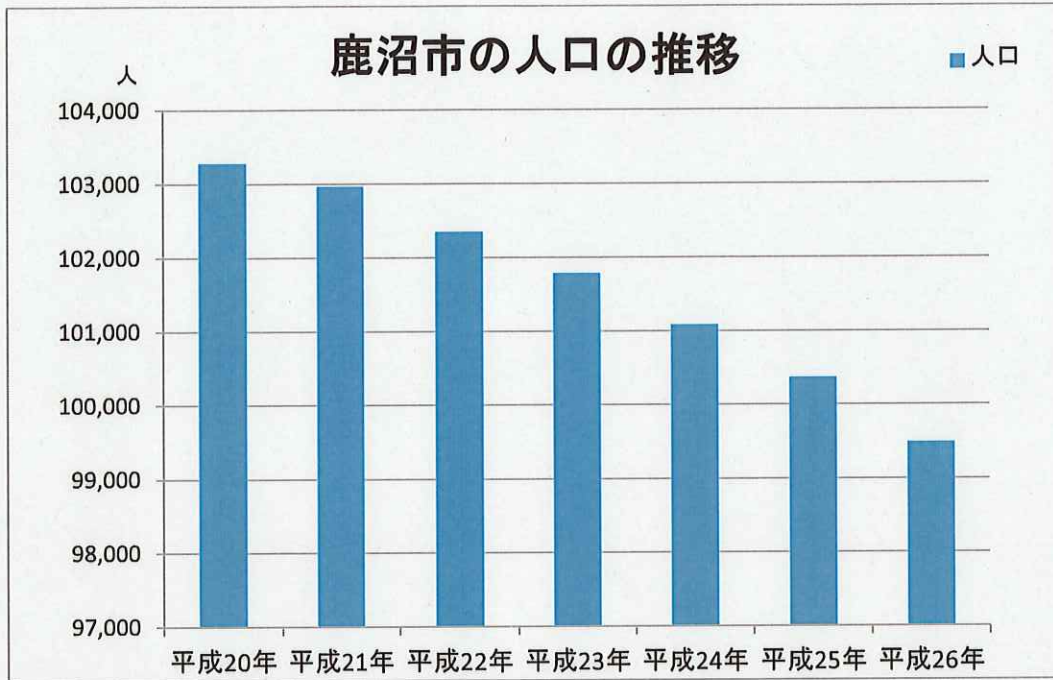
東部は、黒川や行川の浸食によって形成された沖積台地で、新市街地や畑地、平地林が広がっています。



面積	490.62k m ²		
広 狭	東西	32.97km	
	南北	28.17km	
位 置	経度	極東	(深津) 139° 50' 08"
		極西	(上粕尾) 139° 28' 02"
	緯度	極南	(下永野) 36° 27' 29"
		極北	(草久) 36° 42' 43"
海拔	(市役所) 148.8m		

② これまでの人口推移

平成18年1月に鹿沼市と栗野町が合併し、人口は104,000人を超えましたが、その後は減少を続け、平成26年には10万人を割り込み、さらに減少を続けています。



年度	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
人口	103,278	102,960	102,348	101,781	101,079	100,369	99,486
前年減少率	-	-0.31%	-0.59%	-0.55%	-0.69%	-0.70%	-0.88%
世帯数	35,018	35,304	34,999	35,200	35,362	35,610	35,869

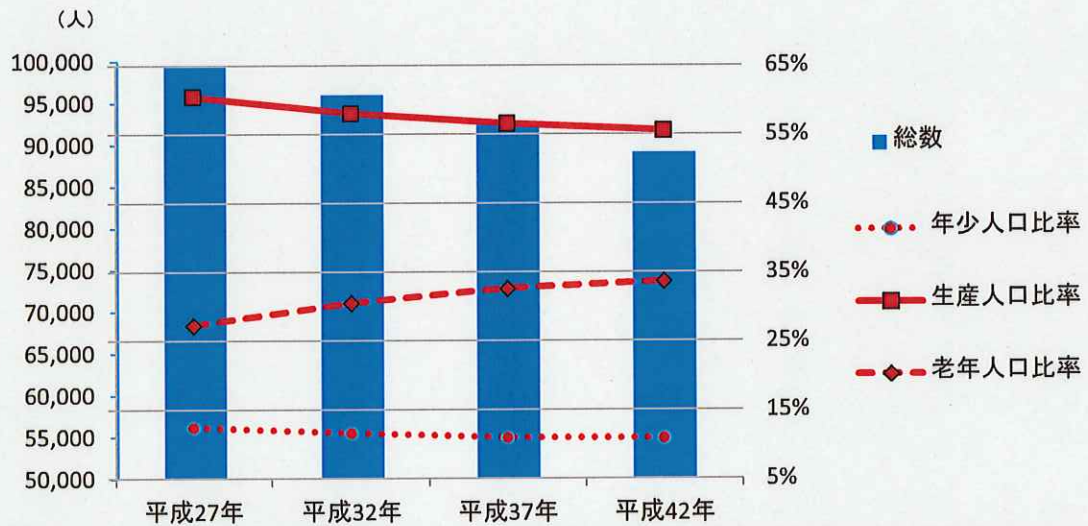
③ 鹿沼市の将来推計人口

鹿沼市の平成27年の人口は99,336人でした。地区別の人口比率としては、もっとも多い地区が鹿沼地区の23.7%、次いで東部台地区の16.0%、菊沢地区の14.0%となっており、主に北東部に人口が集中しています。

総人口については、昭和40年代から一貫して増加していましたが、平成13年を境に減少が続いており、平成42年には約10,000人減少する見込みです。

また、年齢構成の推移については、年少人口・生産人口の減少、及び老年人口の増加傾向が続き、平成42年には老年人口比率は33.6%に達する見込みです。

以上のことから、人口減少、さらなる高齢化を見据えた地域公共交通の整備が必要といえます。



男女計	平成27年		平成32年		平成37年		平成42年	
年少人口 (14歳以下)	12,288	12.4%	11,086	11.6%	10,085	10.9%	9,664	10.8%
生産人口 (15~64歳)	60,054	60.5%	55,657	58.0%	52,279	56.5%	49,463	55.5%
老年人口 (65歳以上)	26,994	27.2%	29,227	30.5%	30,105	32.6%	29,957	33.6%
総数	99,336	100.0%	95,971	100.0%	92,469	100.0%	89,085	100.0%

(2) 鹿沼市における公共交通の現状

① リーバス・予約バスの運行概要（平成 28 年 4 月 1 日現在）

鹿沼市では、市民の生活の足を確保するため、リーバス 12 路線、予約バス 4 地区の運行を行っています。

リーバス

No.	路線名	距離 km	時間 分	バス 停数	便数		最高 運賃(円)	
					上り	下り		
1	上久我線	20.5	50	52	2	2	300	
	上久我馬返止り	17.6	45	51	3	3		
2	小来川森崎線	上り	23.2	50	50	3	—	300
		下り	23.7	50	52	—	3	
3	運転免許センター線	14.7	46	42	5	6	300	
4	南押原線	11.2	35	41	3	3	300	
5	公設市場線	11.0	32	31	1	2	200	
6	鹿沼南高校線	9.5	30	25	2	1	200	
	縦山町北発	3.3	13	3	—	1		
7	古峰原線	30.2	65	69	9	9	400	
8	まちなか線	上り	15.1	48	46	7	—	100
		下り	14.3	45	43	—	7	
9	南摩線	上り	23.2	50	42	3	—	300
		下り	24.4	56	48	—	3	
	運動公園前止り	13.9	38	30	4	4		
10	口栗野線	15.6	40	45	6	6	200	
11	上粕尾山の神線	39.7	80	80	3	2	500	
12	入栗野上五月線	33.4	70	72	2	2	500	

予約バス

No.	区域	運行車両	最高 運賃(円)
1	栗野地域	10人乗り 2台 15人乗り 2台	600
2	北押原・南押原・北犬飼地区	15人乗り 2台	300
3	松原地区	10人乗り 1台	200
4	板荷・菊沢地区	14人乗り 1台	300

② リーバス・予約バスの利用者及び補助金の推移

リーバス

上段：補助金額（千円） 下段：利用者数(人) ※期間：前年10月～当年9月

No	路線名	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
1	上久我線	7,352	8,232	9,086	9,581	8,903
		27,396	25,069	24,480	23,730	19,454
2	小来川森崎線	4,556	7,320	7,544	7,654	7,426
		11,339	10,713	9,643	8,747	8,812
3	運転免許センター線	7,865	8,315	7,980	8,314	7,786
		21,214	15,992	16,449	18,386	19,021
4	南押原線	2,613	3,925	4,510	4,647	4,369
		6,108	5,336	4,701	4,848	5,195
5	公設市場・ 鹿沼南高校線	1,610	793	1,351	2,098	1,410
		18,957	18,686	18,875	20,510	21,488
6	古峰原線	27,231	25,471	26,953	27,718	26,825
		55,366	53,640	52,545	47,996	46,045
7	まちなか線	9,757	8,987	9,307	9,427	8,870
		11,672	17,681	19,803	23,567	25,251
8	南摩線	6,732	13,875	10,535	10,667	9,879
		19,368	20,061	22,032	22,947	22,776
9	口栗野線	16,070	16,086	14,026	13,828	12,197
		32,966	32,874	31,333	29,947	31,105
10	上粕尾山の神線	17,141	18,113	16,716	16,613	15,584
		27,534	26,328	25,856	26,825	23,628
11	入栗野上五月線	13,328	14,074	13,124	12,980	11,913
		14,009	13,268	12,690	12,794	12,468
12	永野与州平線	9,762	11,289	7,648	—	—
		2,869	2,254	1,525	—	—
15	松原団地線	8,826	734	—	—	—
		5,515	440	—	—	—
14	富岡武子線	414	—	—	—	—
		240	—	—	—	—
15	東武金崎線	1,906	—	—	—	—
		463	—	—	—	—
計		135,163	137,214	128,780	123,527	115,162
		255,016	242,642	239,932	240,297	235,243

予約バス

上段：補助金額（千円） 下段：利用者数(人) ※期間：当年4月～次年3月

No.	路線名	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
1	栗野地域	28,052	20,814	27,720	26,470	27,608
		16,900	15,812	17,976	18,928	16,957
2	北押原・南押原・ 北犬飼地区	10,818	11,793	13,291	11,661	11,812
		5,492	9,771	10,679	11,057	9,677
3	松原地区	2,702	5,098	5,333	6,483	5,302
		1,176	3,864	3,955	4,260	3,949
4	板荷・菊沢地区	6,059	6,286	5,700	5,740	5,309
		3,098	4,525	4,862	5,873	5,499
計		47,631	43,991	52,044	50,354	50,031
		26,666	33,972	37,472	40,118	36,082

③ リーバス運行経路（路線図）及び予約バス運行地区



④ 民間路線バス（平成 28 年 4 月 1 日現在）

鹿沼市内を運行している民間路線バスは、現在 3 路線あります。

民間路線バスの概要

No	路線名	主な経路	運行本数（往復）	運行会社
1	長坂線	鹿沼営業所～JR鹿沼駅～ 宇都宮駅	平日 63.5 土曜 50.5 日祝日 44.5	関東自動車
2	荒針線	鹿沼営業所～JR鹿沼駅～ 大谷～宇都宮駅	7.0	//
3	楡木線	楡木車庫～免許センター～ 鹿沼工業団地～宇都宮駅	平日 16.5 土曜 14.5 日祝日 11.5	//

利用者数

(人)

No	路線名	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
1	長坂線	998,994	984,086	972,255	956,078	931,068
2	荒針線	108,504	103,858	99,764	96,364	101,088
3	楡木線	33,136	33,394	35,470	35,038	34,895
	合計	1,140,634	1,121,338	1,107,489	1,087,480	1,067,051

⑤ 鉄道

JR日光線

利用者数(人)

No.	駅名	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
1	JR鹿沼駅	744,418	736,506	750,432	781,633	752,576

東武日光線

利用者数(人)

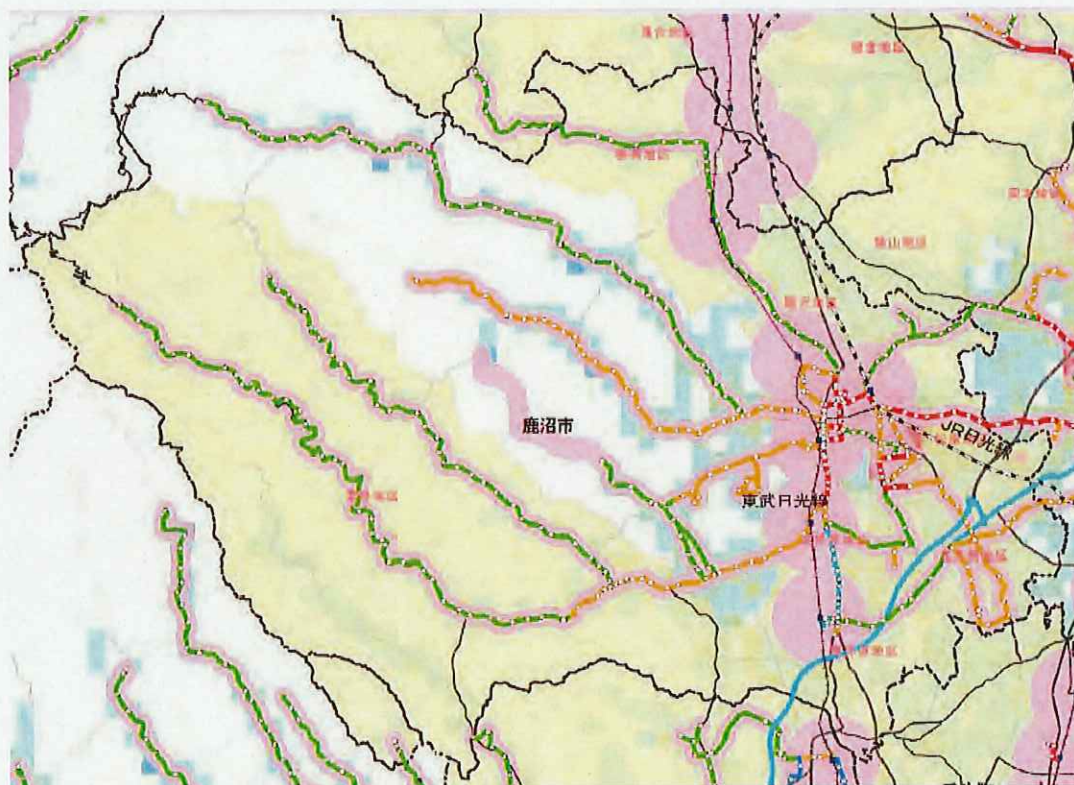
No	路線名	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
1	楡木駅	43,474	40,660	41,075	41,802	41,573
2	縦山駅	86,382	91,421	103,439	105,780	98,083
3	新鹿沼駅	626,487	619,934	628,526	632,026	624,293
4	北鹿沼駅	30,200	31,288	29,107	29,645	30,401
5	板荷駅	30,156	28,757	29,951	24,233	18,472
	合計	816,699	812,060	832,098	833,486	812,822

⑥ 公共交通人口カバー率

平成 27 年 4 月 1 日時点の鹿沼市の公共交通カバー率

総人口	公共交通サービス圏域人口	総人口に対する割合	鉄道・バスサービス圏域人口	総人口に対する割合
102,348	95,900	93.7%	79,693	77.8%

(平成 27 年度版とちぎの公共交通より)



※平成27年4月1日時点における鉄道・バスの運行状況に基づき作成

※H22国勢調査のメッシュ人口をもとに算出

※公共交通サービス圏域は、鉄道駅1.5km圏域

バス系統(運行回数6回(3往復)/日以上) 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

(平成 27 年度版とちぎの公共交通より)

(3) アンケート調査結果の概要

① アンケート調査の概要について

本市の公共交通を見直すにあたり、リーバス6路線の乗降調査と併せて利用者の意識調査、及び予約バス未整備地区コミュニティーセンター（以下コミセンという）4か所の来所者に意識調査を行いました。

アンケート回答数は、リーバス利用者から計285件、コミセン来所者から計399件となりました。

② リーバス利用者アンケートの総合的な結果

- ・利用者の年代としては、60歳以上の高齢者が最も多く、路線によっては高校生、小学生の利用も多く見られました。
- ・運賃については、ほとんどの方が「適当」または「安い」と回答しました。
- ・バスがない場合の移動手段としては、「家族による自家用車の利用」が最も多く、「徒歩または自転車で可能な範囲で出かける」「タクシーを利用する」という回答も多く見られました。
- ・予約バスがあれば利用するかについては、「リーバス料金程度なら利用する」が最も多く、「リーバスより高くても利用する」を合わせると約半数になりました。
- ・自由意見では、「廃止しないでほしい」と「便数を増やしてほしい」という回答が多く見られました。

このことから、利用者の多くは、いわゆる移動制約者であり、バスなどの交通機関が欠かせない住民等であることが分かります。

③ 公共交通に関するコミセンアンケートの総合的な結果

- ・回答者は、60歳代が中心でした。
- ・ほとんどの方が、自動車の運転免許を持っていました。
- ・バスを利用しない理由としては、大半が「自家用車を利用する」でしたが、次に多いのは「便数が少ない」「バス停まで遠い」「利用したい時間帯に運行していない」となりました。
- ・予約バスがあれば利用するかについては、「リーバス料金程度なら利用する」が最も多く、「リーバスより高くても利用する」を合わせると約半数になりました。
- ・自由意見としては、「運転できなくなったらリーバスを利用したい」または「運転ができなくなったら予約バスを利用したい」が多く見られました。

このことから、高齢化が進む中、地域の住民も将来の移動手段に不安を抱えている状況が窺えます。

リーバス利用者アンケート調査結果（合計）

調査期間：平成28年9月12日（月）～14日（水）、23日（金）

回答者数計：285人

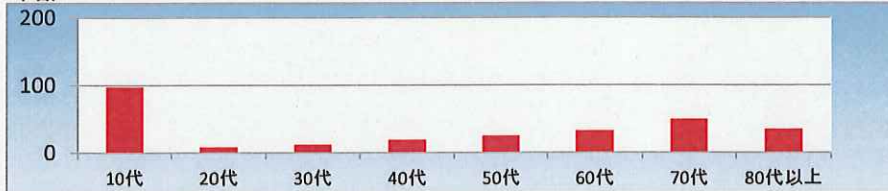
○利用者について

住所	件数	割合
市内	213	76.9%
市外	64	23.1%
計	277	100.0%

性別	件数	割合
男性	89	31.9%
女性	190	68.1%
計	279	100.0%

運転免許の保有	件数	割合
持っている	72	25.7%
持っていない	172	61.4%
返納（失効）した	36	12.9%
計	280	100.0%

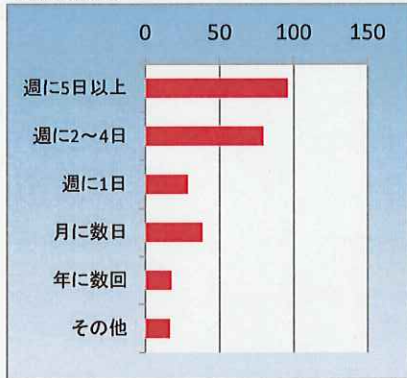
年齢



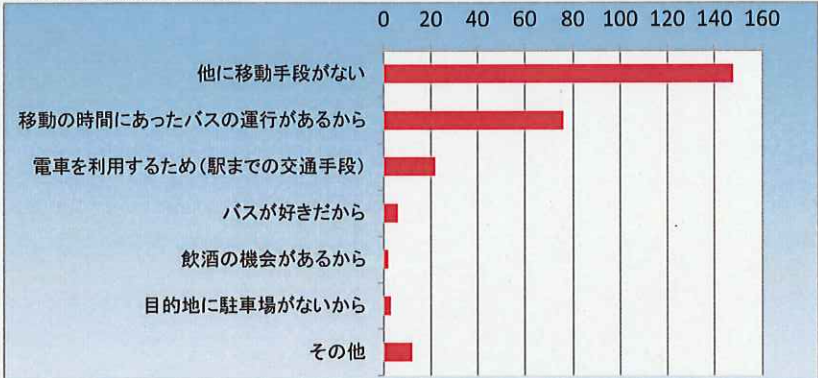
10代・・・97人
(35.0%)
60歳以上・・・116人
(41.9%)

○リーバスの利用について

利用頻度

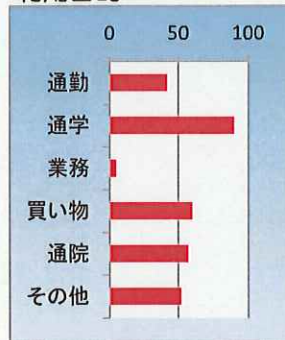


バスを選択した理由

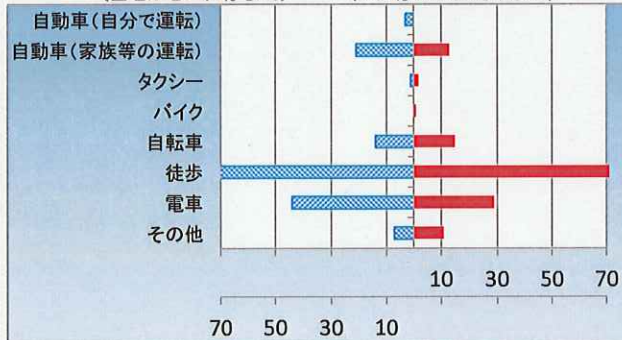


バス乗車前後の移動手段

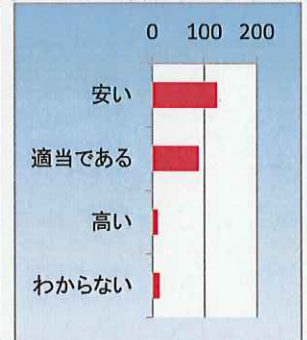
利用目的



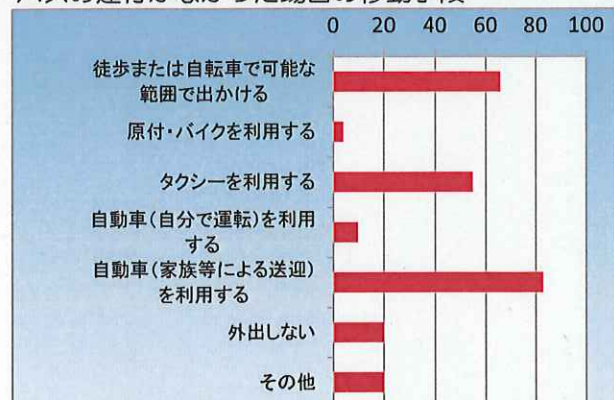
(自宅からバス停まで) (バス停から目的地まで)



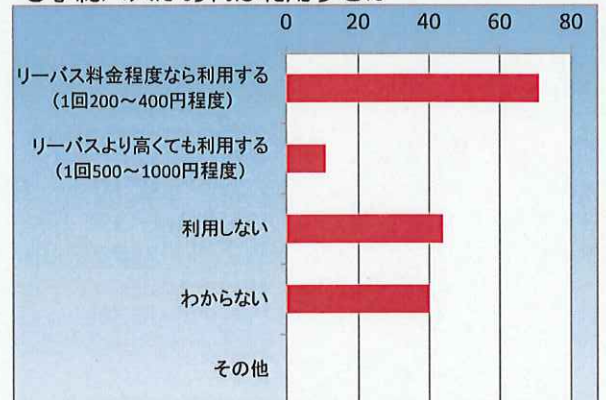
リーバスの料金をどう思うか



バスの運行がなかった場合の移動手段



○予約バスがあれば利用するか



公共交通アンケート調査結果(コミセン実施) (合計)

調査期間：平成28年7月25日(月)～8月31日(水)

○回答者について

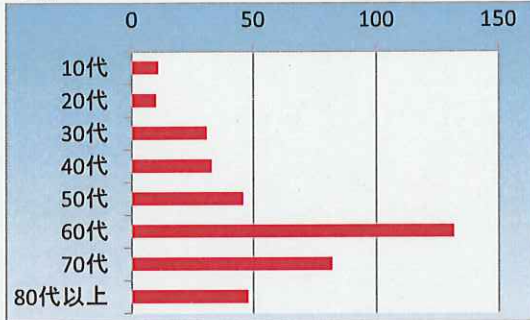
回答者数計：399人

住所	件数	割合
市内	391	99.2%
市外	3	0.8%
計	394	100.0%

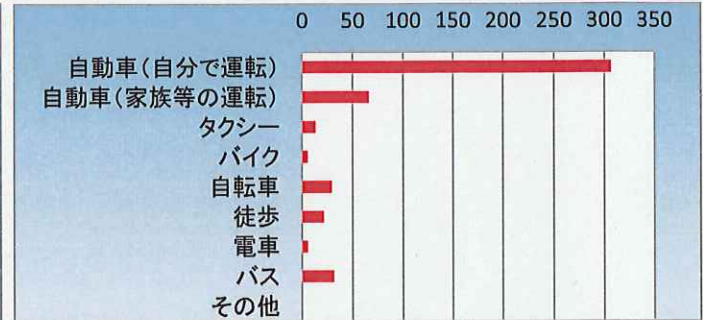
性別	件数	割合
男性	197	50.4%
女性	194	49.6%
計	391	100.0%

運転免許の保有	件数	割合
持っている	329	83.9%
持っていない	52	13.3%
返納(失効)した	11	2.8%
計	392	100.0%

年齢



普段の移動手段



○リーバスを利用する方について

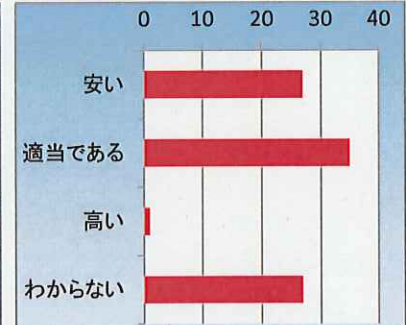
利用目的



利用頻度

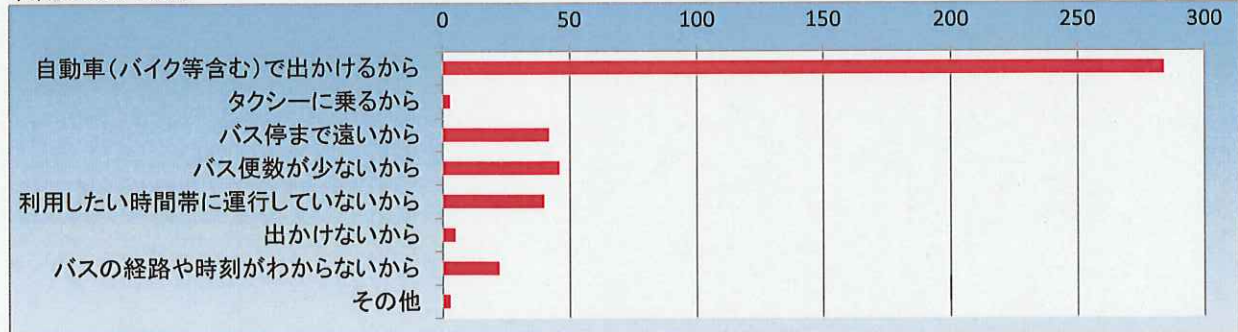


料金をどう思うか



○リーバスを利用しない方について

利用しない理由



○予約バスがあれば利用するか



3 関連する計画の位置づけ

本計画は、上位計画である第7次鹿沼市総合計画及び鹿沼市都市計画マスタープランに則するものであり、関連する計画とも整合を図る必要があります。

(1) 上位の計画

① 第7次鹿沼市総合計画

第7次鹿沼市総合計画は、15年程度の将来展望〈総論〉と5か年の施策展開〈各論〉によって構成され、将来都市像「花と緑と清流のまち」「笑顔あふれる人情味のあるまち」の創造の実現を目指し、平成29年に策定が予定されていますが、基本目標の“3 まちを創る”の主要施策の1つに“交通ネットワークの形成”があり、その中で“地域の特性にあった公共交通を再構築していく”とされています。

② 鹿沼市都市計画マスタープラン

「鹿沼市都市計画マスタープラン」は、平成22年に策定されており、全体構想の中で本市の将来像の1つとして「公共交通の利便性が高く、安全・安心な歩行者・自転車空間が確保された全ての人にやさしいまち」をイメージしています。また、都市づくりのテーマの1つである”人に優しく温かみのあるまちづくり”の中で「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」を目標としています。

鹿沼市都市計画マスタープラン（抜粋）

第3章 全体構想

1 都市の将来像

(1) 本市の将来イメージ

*多くの都市機能が集積した中心市街地、居住環境が整った地域生活拠点、機能的で活力ある産業拠点など、各拠点における機能が集約され、相互が連携軸によって互いに結ばれているまち（拠点をつなぐ連携交流型都市構造）

*快適な生活環境が確保されたいつまでも住み続けたいまち

*周辺都市との広域連携による、共存・共栄を図るまち

*公共交通の利便性が高く、安全・安心な歩行者・自転車空間が確保されたすべての人にやさしいまち

*美しい自然環境の保全と利活用が調和している「花と緑と清流のまち」

都市づくりの目標

人に優しく温かみのあるまちづくり

⇒「どこでも、だれもが、自由に、使いやすく、安全な」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくり。

⇒中心市街地や生活・交流心、地域生活拠点、産業拠点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「集約型都市構造」の実現に向けたまちづくり。

⇒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。

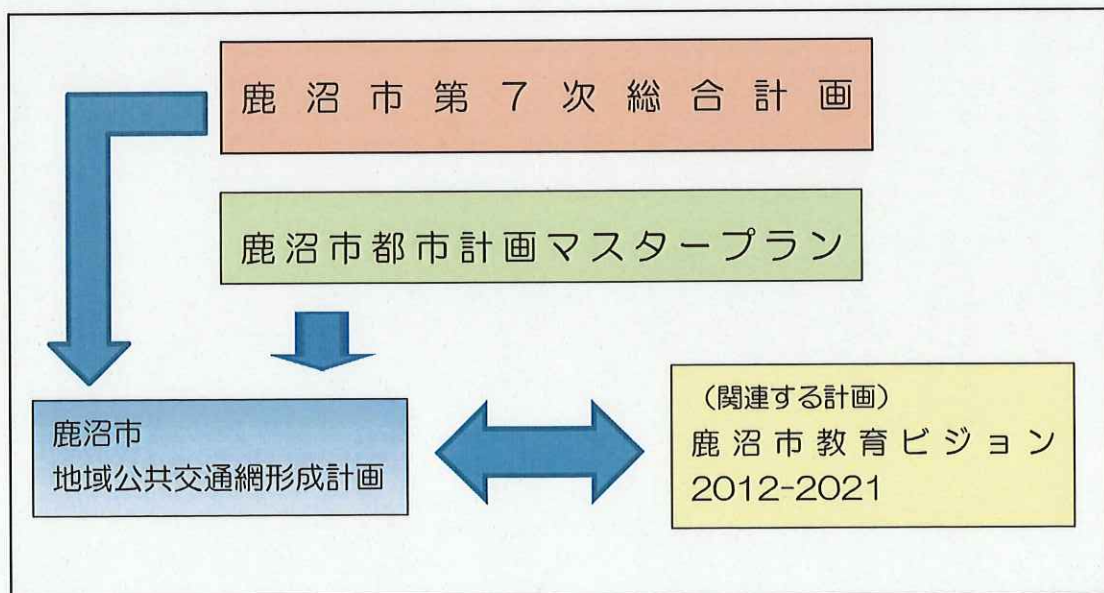
以下省略

(2) その他関連する計画

① 鹿沼市教育ビジョン 2012-2021

「鹿沼市教育ビジョン」は、平成 24 年に策定されており、基本目標 1 “生きる力を育む教育の充実” の主要施策「小中学校の教育の充実」のなかで「スクールバスの運行」を掲げております。

(3) 地域公共交通網形成計画と上位計画及び関連計画の関係



4 地域公共交通網形成計画策定に係る課題

(1) 地域状況からみる課題

① 少子化・高齢化・人口減少

人口の動向からもわかるように急速な少子化・高齢化・人口減少が進むものと考えられ、このような状況で安心して暮らせるまちを維持していくためには、集約型地域構造への転換を図り、費用効率の高い地域を形成していく必要があります。地域公共交通網は、コンパクトシティを実現するための、交通ネットワークとして機能することが期待されています。

② 移動制約者の生活の足

児童、生徒、高齢者及び障害者等で、自ら単独で移動することができない人が、自立した日常生活を送るための「足」の確保が求められています。

③ サービス水準の格差

市街地中心部は、バスの運行数が多いが、周辺部では少ない等の格差があり、特に、西南部の予約バスが導入されていない地域や市街地中心部でもリーバス路線の無い地域があり、サービス格差の是正が課題となっています。

(2) 地域公共交通網の持続のための対応

① 利用者減少対応

人口減少が進む中、利用者の減少を止めることは難しいものの、利用が可能な人の潜在的需要を喚起するなど、減少を少なくすることが必要となります。

② 財政支出の軽減

本市の公共交通への財政支出は、地域公共交通総合連携計画に基づき実施した実証実験により、リーバスの一部の路線を廃止統合し、予約バスを導入した結果、従前の負担より減少したものの、1億6千万円以上となっております。また、今後は人口減少に伴い、市の負担が増加するものと考えられますので、財政支出軽減のためには、効率的な運行をしていくことはもちろんですが、受益者である利用者にも、応分の負担をしてもらうことが必要となります。

5 鹿沼市に必要な地域公共交通網

(1) 地域公共交通網とは

「地域公共交通網」とは、複数の交通手段が相互に連携して、移動者を輸送させることが出来る状態のことをいいます。具体的には、鉄道と路線バス、リーバス又は予約バスがネットワーク化されて、乗継移動できるということになります。

(2) 地域公共交通の利用者とは

地域公共交通の利用者は、市民及び来訪者になります。

(3) 地域公共交通網の構成要素

① 鉄道

JR 日光線と東武日光線があり、JR 線 1 駅と東武線 5 駅の合計 6 駅あります。宇都宮市や東京方面との大量輸送ができる公共交通機関です。

② 民間路線バス

関東自動車により運行されている長坂線、荒針線及び楡木線の 3 路線あり、長坂線のみ黒字運行ですが、他の 2 路線は不採算路線となっています。いずれも本市と県都である宇都宮市を結ぶ幹線公共交通です。

③ リーバス

民間バスが廃止されることに伴い、市民の足の確保のため本市が赤字分について、補助金で補てんし、運行を継続させてきたコミュニティバスです。現在 1 2 路線で運行しており、地域の幹線公共交通となっています。

④ 予約バス

利用者の少ないリーバス路線について、廃止・統合するに当たり、代替交通として導入したデマンド交通です。現在、4 地域で運行しております。ドアツードアで輸送しているため、高齢者の利用が多く、地域に欠かせない生活公共交通となっています。

⑤ タクシー

法人事業者 4 社、個人事業者数人で運行しております。最少の輸送を行う公共交通機関と位置付けます。

⑥ スクールバス

小中学校の統廃合に伴い、通学距離が長い、児童・生徒にスクールバスを運行しています。

(平成 28 年)

学校名	利用生徒数	車両数
西小学校	93 人	大型 1 台
西中学校	14 人	大型 2 台
栗野小学校	26 人	小型 1 台
栗野中学校	91 人	小型 2 台 中型 2 台
計	224 人	8 台

⑦ 福祉有償運送

他人の介助がないと移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な人を移送するサービスです。特定非営利法人等が定員 1 人未満の自動車を使用して行います。現在、市内の 3 事業者が実施しています。

⑧ 鹿沼市移送サービス

身体機能の低下や障害により、一般の交通機関が利用できない人や、家庭で通院が困難な人を移送するサービスです。利用できる地区は、栗野地域、西大芦地区、南押原地区、加蘇地区です。地域の社会福祉協議会で運営しており、地域のボランティアにより運行されています。

⑨ 高速バス

都内ほか、空港や中部地方・関西地方の遠隔都市と連絡している広域公共交通です。なお、市街地からバスターミナルへの公共交通での連絡はありませんが、駐車場が整備されていますので、いわゆるパークアンドライドとして機能しています。

(4) 地域公共交通網の役割

① 市民の生活の足の確保

地域公共交通網は、市民の日常生活を支えるインフラです。特に、高齢者や学生等の移動制約者の通学、通院および買い物等の移動が保証されること

により、「人が住みたくなるまちづくり」の実現に貢献できるものと考えられます。

② 来訪者の移動手段

地域公共交通網は、鉄道や路線バスを使って通勤、通学のために来訪する近隣市町の住民や観光等で来訪する観光客等に市内を移動する手段としての公共交通を提供します。

③ まちづくりへの貢献

地域公共交通網は、都市計画マスタープランで示された都市づくりの目標である、“ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくり”や、“中心市街地や生活・交流心、地域生活拠点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「集約型都市構造」の実現に向けたまちづくり”に貢献できるものであることがまとめられます。

