

壬生町地域公共交通計画

【概要版】

第3版

2022年～2026年

壬生町

目次

第1章 計画の概要.....	4
1-1 計画の目的.....	4
1-2 計画の対象区域と期間.....	4
1-3 計画の構成と位置づけ.....	4
第2章 地域公共交通の課題.....	5
第3章 計画の基本方針及び目標.....	6
3-1 計画の基本方針.....	6
3-2 計画の目標.....	7
第4章 目標を達成するための施策・事業.....	9
第5章 計画の達成状況の評価.....	18
5-1 計画の評価.....	18
5-2 計画のスケジュール.....	19
5-3 計画の進捗管理.....	20
附属資料.....	21
改訂箇所一覧.....	21
改訂の理由.....	21

第1章 計画の概要

1-1 計画の目的

本町の多くは、公共交通が存在しない地域（公共交通空白地）であり、町民の移動手段については、自家用車に依存している状況です。高齢化が年々進行している現在において、高齢者等の交通弱者の移動支援を行う必要がある中、町では区域型デマンドタクシーの運行を開始し、交通弱者の足として一定程度定着してきました。

しかし、利用者のメイン層である高齢者の更なる高齢化が進み、近年は利用者が微減傾向にある中で、新庁舎の移転が決定したことから、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築及び新庁舎へのアクセスの検討を行うことが必要となりました。

このことから、本町では地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号、以下「法」という。）に基づき、「地域公共交通計画」を策定することとします。

1-2 計画の対象区域と期間

本計画は、壬生町全域を対象区域とします。

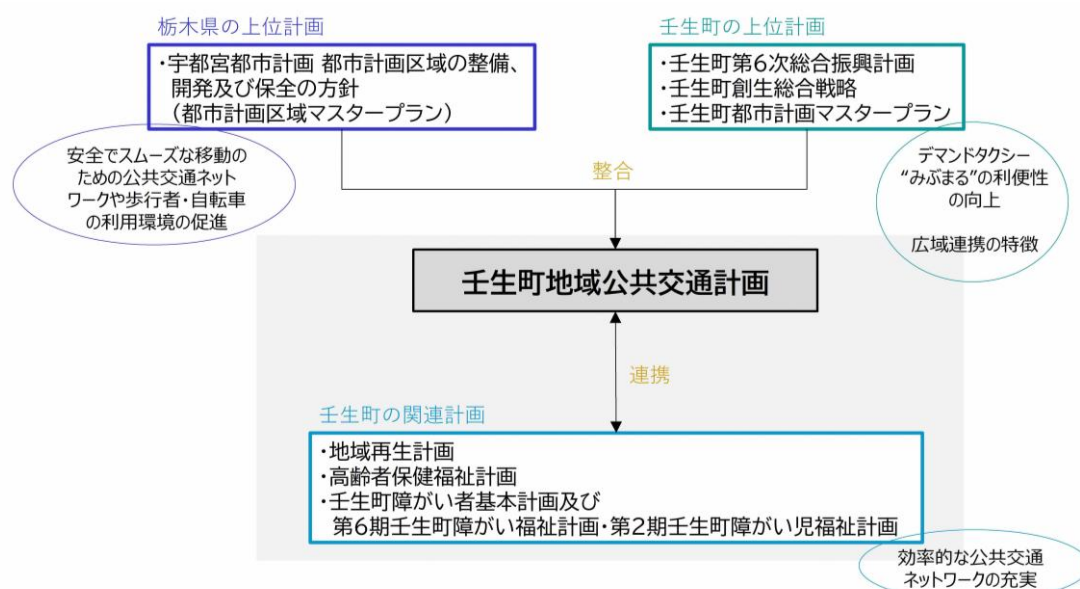
ただし、通勤・通学、通院、買い物といった日常生活圏の実態を踏まえ、近接市町を含む広域圏での移動にも配慮した計画とします。

また、本計画の期間は、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間とします。

1-3 計画の構成と位置づけ

「地域公共交通計画」は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。

なお、本計画は、栃木県の上位計画「都市計画区域マスタープラン」や本町の上位計画「壬生町第 6 次総合振興計画」等と整合し、「地域再生計画」等の関連計画と連携するものです。



図表 1 計画の位置づけ

第2章 地域公共交通の課題

本町の地形は平坦で可住地が多く、近隣都市と生活圏が同一であるという特性があります。そのような中で人口や施設が集積する市街地部は、今後予想される高齢化の顕著な進行と庁舎の移転に伴う人の流れの変化の影響を受けることが予測されます。このような変化に対して公共交通においては、既存公共交通の利用促進と利便性向上が求められています。

このような状況を踏まえ、地域公共交通計画では公共交通の3つの課題を整理します。

まず、1つ目の課題では、まちづくりの進捗・変化への対応の方向性として、庁舎移転に伴う新路線整備の検証（必要に応じて実証実験などを実施）や既存路線バスの維持が考えられます。

2つ目の課題では、高齢者や住民の新たな暮らし方への対応の方向性として、デマンドタクシーの運行見直しや免許返納の推進が考えられます。

3つ目の課題では、地域の持続可能な移動手段確保への対応の方向性として、公共交通利用の促進や交通結節点の整備、自動運転車両の導入促進が考えられます。

課題1：役場の移転など「人の流れの変化」を踏まえた「新たな交通体系」の検討

庁舎移転に伴う新路線整備やデマンドタクシー“みぶまる”の利便性向上に対するニーズは高く、対応が可能か検証する必要がある。

課題2：将来的に増加する「高齢者の移動手段」の確保

移動が困難となる高齢者（交通弱者）が増加し、免許返納等が進むことを踏まえ、公共交通を利用した移動へシフトするとともに、需要増加へ対応するための方策を検討する必要がある。

課題3：既存の公共交通サービスを向上させ「利用促進」を図る

現在、移動のニーズが高い施設へのアクセスを確保するとともに交通結節点となる施設においては、他の交通機関との連携・乗り継ぎ・待合環境整備等によって利用促進が図れるか検討する必要がある。

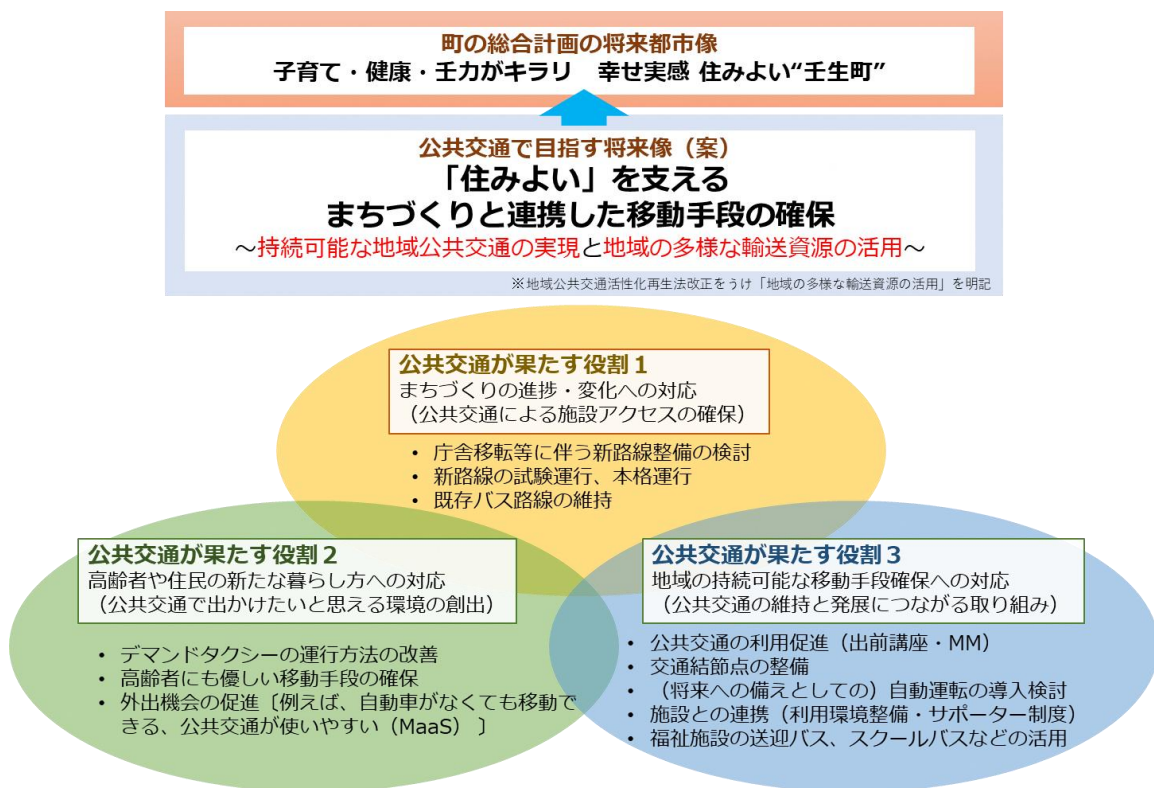
第3章 計画の基本方針及び目標

3-1 計画の基本方針

町内で公共交通が果たすべき役割や課題をふまえ、計画の基本的な方針を以下のように展開します。

高齢化社会においても町民の生活をつなぎ、本庁舎の移転や新たなまちづくりの機運を逃さずにまちづくりと連携した移動手段を確保していきます。

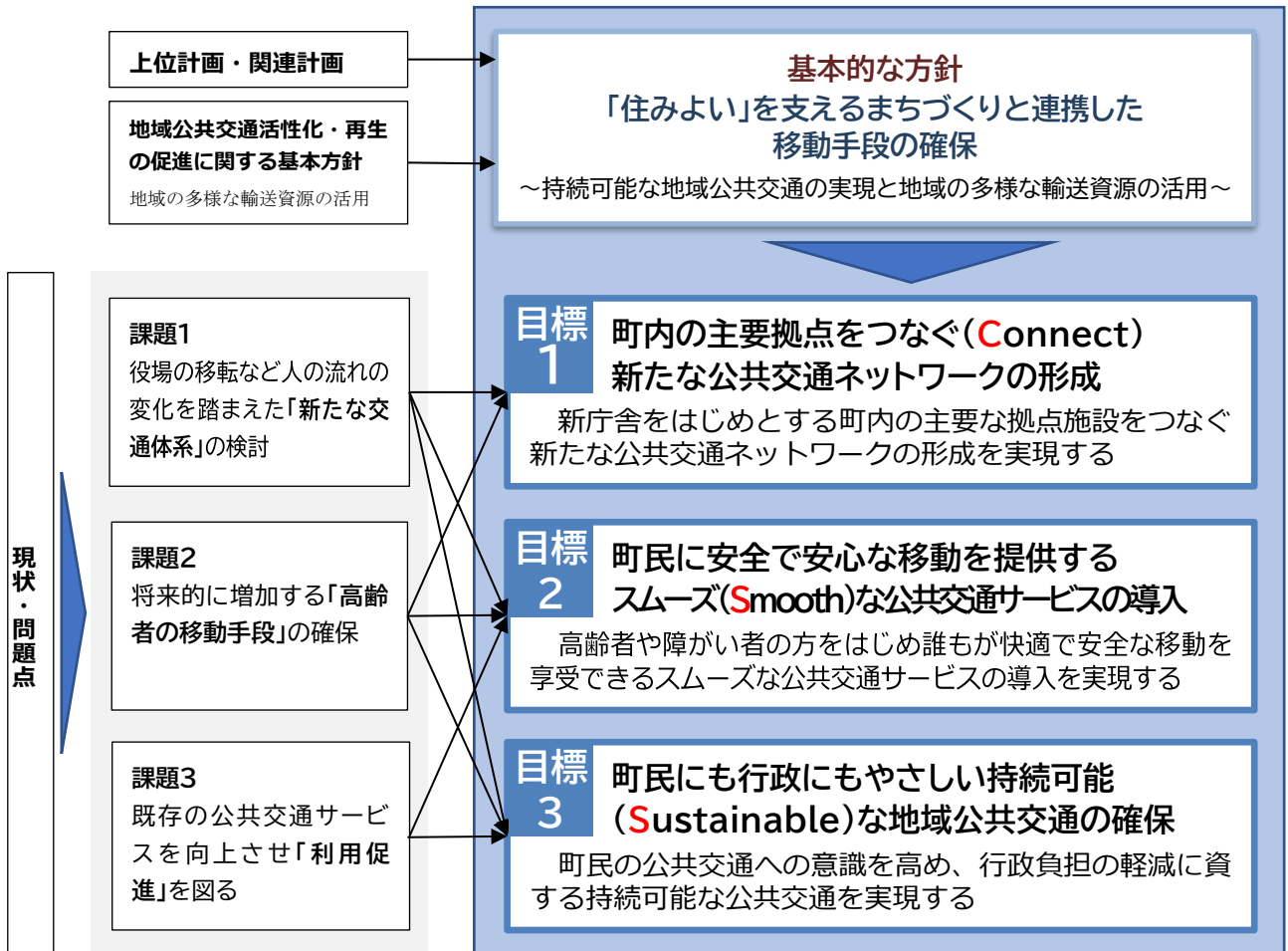
特に、町の総合計画の将来像である「子育て・健康・壬力がキラリ 幸せ実感 住みよい“壬生町”」の実現を公共交通の面から支えるために「“住みよい”を支えるまちづくりと連携した移動手段の確保」を目標として様々な施策を講じることとします。



図表 2 地域公共交通が目指す将来像

3-2 計画の目標

本町の公共交通の3つの課題である「新たな交通体系の検討」、「高齢者の移動手段の確保」、「公共交通サービスの向上による利用促進」と、基本的な方針である「「住みよい」を支えるまちづくりと連携した移動手段の確保」を支えるまちづくりと連携した移動手段の確保」を踏まえ、将来目指すべき地域公共交通の3つの目標を設定します。



図表 3 地域公共交通の目標 (CSS)

目標1 町内の主要拠点をつなぐ**(Connect)**新たな公共交通ネットワークの形成

現在、町内では町役場の移転・新設やその跡地の利活用をはじめ、様々なまちづくりの機運が高まっています。

そのため、本計画では、町内の主要な拠点施設をつなぐ新たな公共交通ネットワークの形成を実現することとします。

目標2 町民に安全で安心な移動を提供するスムーズ**(Smooth)**な公共交通サービスの導入

高齢化の進展を踏まえると、買い物や通院をはじめとした日常的な生活行動を公共交通で支えていく必要があります。現在のデマンドタクシー「みぶまる」以外にも、地域の輸送資源をできるだけ活用して移動手段の確保を図ることが重要です。

そのため、本計画では、高齢者や障がい者の方をはじめ誰もが快適で安全な移動を享受できるスムーズな公共交通サービスの導入を実現することとします。

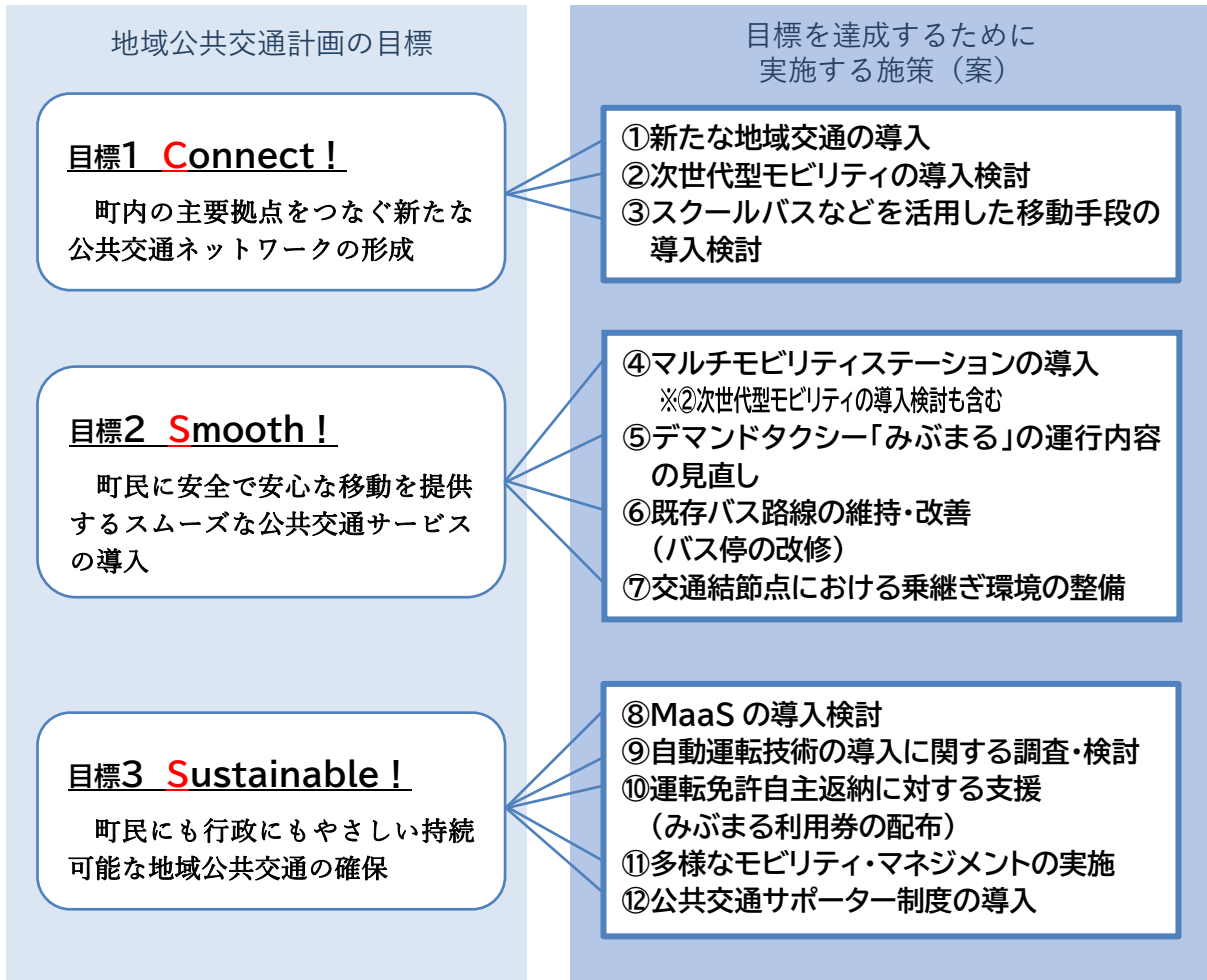
目標3 町民にも行政にもやさしい持続可能**(Sustainable)**な地域公共交通の確保

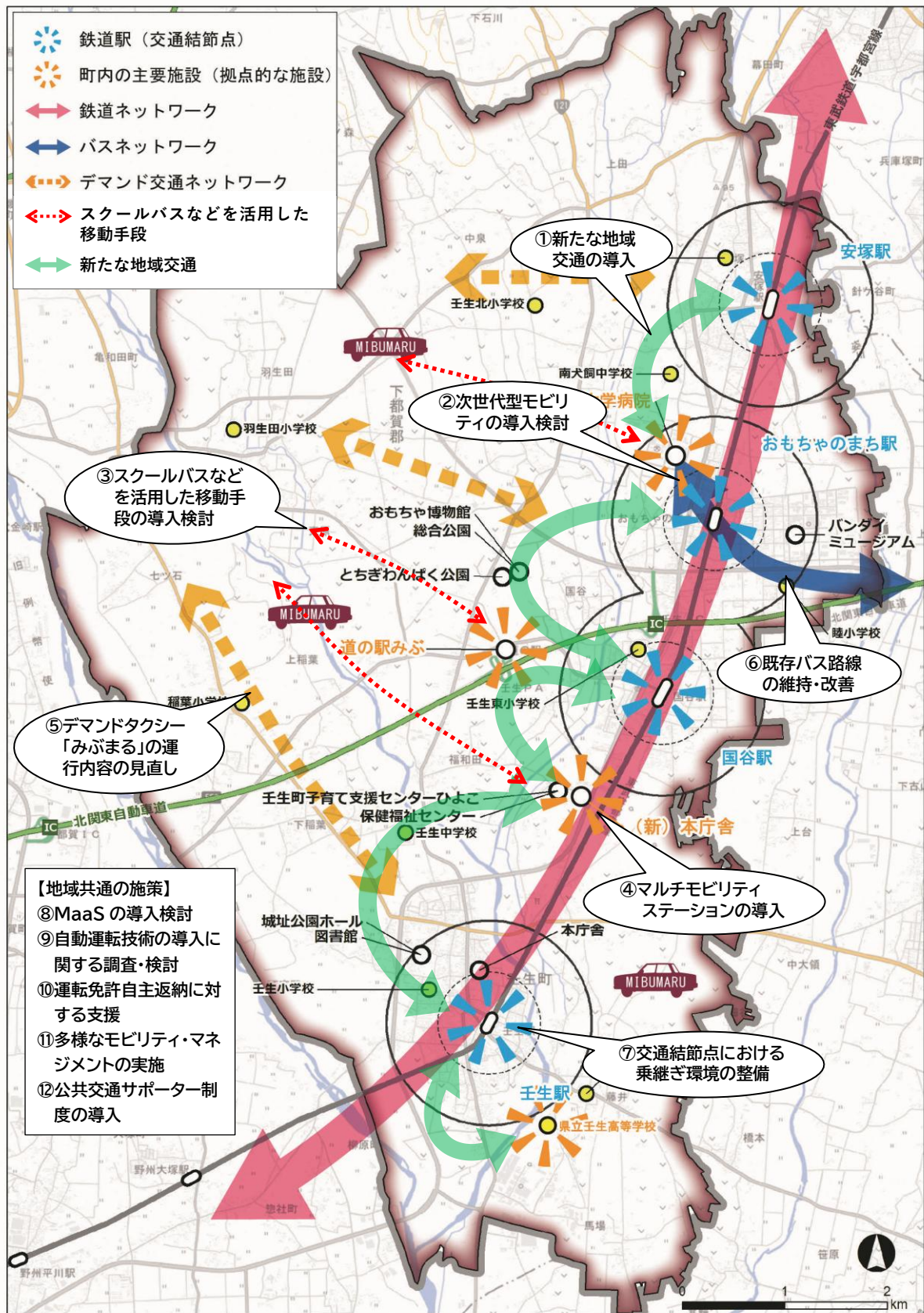
地球温暖化や行財政運営上の負担軽減のためには、公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しない環境整備が重要です。

環境的に持続可能な交通（EST）の実現を目指すとともに、バスの活性化等の公共交通機関の利用促進をはじめとして、町民の公共交通への意識を高め、行政負担の軽減に資する持続可能な公共交通を実現することとします。

第4章 目標を達成するための施策・事業

壬生町地域公共交通計画では、3つの目標「Connect」「Smooth」「Sustainable」を達成するために実施すべき地域公共交通に関するハード及びソフト施策を設定します。





図表 4 将来の公共交通ネットワークのイメージ

目標1 Connect !

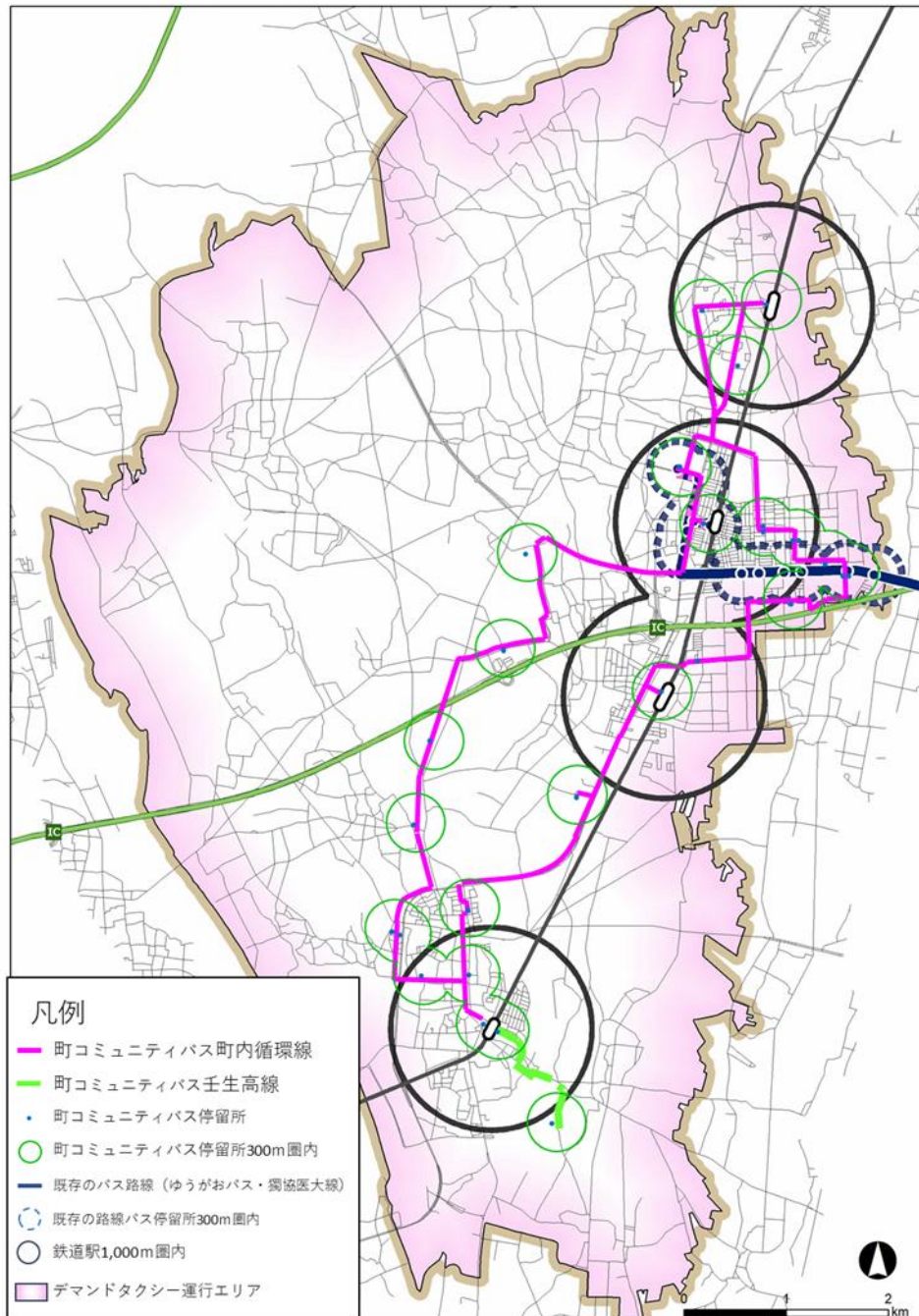
①新たな地域交通の導入

実施主体

壬生町・交通事業者

本町の人口の約7割が居住する4つの鉄道駅周辺地区間の移動の円滑性と回遊性の向上を図るため、鉄道や路線バスなど既存の公共交通と連携しながら壬生町の新庁舎や学校、町内主要施設などと駅周辺地区を効率的につなぐ壬生町コミュニティバスの運行を開始しました。

高齢者を始めとした交通弱者の移動手段を確保し、持続可能な公共交通として維持・発展させていくため、必要に応じてルートや運行ダイヤを含めた見直しを行います。



新公共交通のイメージ

目標1 Connect !

②次世代型モビリティの導入検討

実施主体

壬生町・企業

本町の総人口の約7割が居住する鉄道駅周辺において、既存の路線バスや新しい地域交通と徒歩、自転車などを補完する新しい短・中距離交通システムとして、超小型モビリティや電動キックボードをはじめとする次世代型モビリティの導入を検討します。

具体的には、最新の技術動向や国の補助制度などを踏まえ、駅周辺のまちづくりと連携した走行空間やモビリティスポット、モビリティの種類などについて検討を行います。



COMS



WHILL Model C2



RakuRo



電動キックボード

出典：COMS；Ha:mo HP<<https://hamo-toyotacity.jp/>>
 WHILL Model C2；WHILL 株式会社 HP<<https://whill.inc/jp/model-c2>>
 RakuRo；株式会社 ZMP HP<<https://www.zmp.co.jp/products/lrb/rakuro>>
 電動キックボード；株式会社 Luup HP<<https://luup.sc/>>

③スクールバスなどを活用した移動手段の導入検討

実施主体

壬生町・交通事業者

高齢化の進行による交通弱者のニーズの増大と多様化に対応するため、「みぶまる」の運行を補完する郊外部の新たな移動手段として、既存の福祉施設の送迎バスやスクールバスなどの一般利用について検討を行います。



福祉施設の送迎バス（むつみの森）

目標2 Smooth !

④マルチモビリティステーションの導入

実施主体

壬生町・交通事業者・企業

町有施設において、今後の高齢化の進行による公共交通需要の高まりを見据えながら、自動車や公共交通、自転車、次世代型モビリティ等、多様な交通モードの乗換えを可能とするマルチモビリティステーション整備の検討を行います。



マルチモビリティステーションのイメージ

⑤デマンドタクシー「みぶまる」の運行内容の見直し

実施主体

壬生町・交通事業者

現在、自由経路ドアツードア型で運行している「みぶまる」について、発終点の状況や予約の重なり状況などの分析によるミーティングポイント型への運行形態の変更や新しい予約システムの導入、大型車の導入や台数の増加など、効率的な運行を目指した運行内容の見直しについて検討を行います。

また、利用者の8割を高齢者が占めることから、高齢者の運賃引き下げなどの利用促進策についても検討を行います。

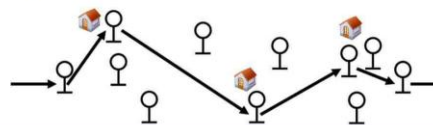
【定路線型】

通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便のみ・区間のみ運行するという考えられます。



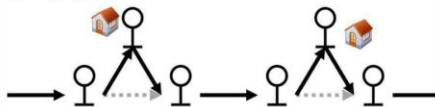
【自由経路ミーティングポイント型】

運行ルートは決めず、バス停（ミーティングポイント）だけ決めておいて、予約があったバス停を最短経路で運行するパターンです。



【迂回ルート型】

定路線型と同じように、基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行います。バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。



【自由経路ドアツードア型】

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供するパターンです。



デマンド交通の運行形態のイメージ

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」第2版（令和3年3月）国土交通省

目標2 Smooth !

⑥既存バス路線の維持・改善（バス停の改修）	実施主体	壬生町・交通事業者
-----------------------	------	-----------

民間の独自路線バスである獨協医大線や1市2町の広域路線バス「ゆうがおバス」の維持・改善を図るため、バス停における待合環境の改善やサイクルアンドバスライド用の駐輪場の整備について検討します。



サイクルアンドバスライドのイメージ

出典：宇都宮市 HP

⑦交通結節点における乗継ぎ環境の整備	実施主体	壬生町・交通事業者
--------------------	------	-----------

壬生町の主要な鉄道駅における自動車、自転車、バスなどから鉄道への乗換えの円滑化や乗換え負担の軽減を図るため、駅施設のバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進を図るとともに、パークアンドライドが可能な駐輪場や駐車場の整備、デジタルサイネージやベンチの設置等、乗継ぎ環境の整備を行います。



改札内コンコースのベンチ設置例
(東武栃木駅)



タクシー乗り場の上屋設置例
(新栃木駅西口)

出典：「栃木市バリアフリー基本構想（栃木駅・新栃木駅周辺地区）」

左：オリオンスクエア

右：パンパひろば



デジタルサイネージ（宇都宮市社会実験）

出典：宇都宮市 HP

目標3 Sustainable !

⑧MaaS の導入検討

実施主体

壬生町・交通事業者・企業

複数の交通手段をスムーズに乗り継いで、円滑で快適な移動を提供する MaaS (Mobility as a Service) の実現に向け、令和3年3月にサービスを開始した地域連携 IC カード「totra (トトラ)」の利用促進を図るとともに、新たな地域交通も含めた複数の公共交通を最適に組み合わせたルート検索や予約などを行うサービスの導入について検討を行います。



MaaS (Mobility as a Service)

出典：国土交通省 HP 「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料」



地域連携 IC カード「totra」

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」



インターネットによる経路検索

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」

目標3 Sustainable !

⑨自動運転技術の導入に関する調査・検討

実施主体

壬生町・企業

高齢化の進行により運転免許返納者が増加し、公共交通ネットワークの確保・充実の重要性がますます高まる中、深刻化する運転手不足に対応するため、無人自動運転移動サービスの導入に関する調査、検討を行います。



自動運転システムのイメージ

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」



茂木町での自動運転実証実験

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」

⑩運転免許自主返納に対する支援 (みぶまる利用券の配布)

実施主体

壬生町・交通事業者

壬生町では、運転免許証を自主的に返納した方を対象とした支援事業を行っています。運転免許証の返納状況や制度の利用状況を踏まえながら内容の充実や、制度の周知を図ります。

壬生町運転免許自主返納支援事業

対象者・条件等	町内に住所を有する方で以下の条件を満たす方 <ul style="list-style-type: none"> ・ 壬生町に住所を有する方 ・ 平成 25 年 1 月 1 日以降に運転免許を自主返納した方 ・ 町税を完納している方 ・ 「申請による運転免許の取消通知書」の写しを提出
支援の内容	・ デマンドタクシー“みぶまる”利用券 40 枚 (12,000 円分) を 1 回限り支給いたします。
注意事項	・ 平成 25 年 1 月 1 日以降にすべての運転免許を自主返納した方が対象です。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許を自主返納した日から 1 年以内に申請が必要です。

目標3 Sustainable !

⑪多様なモビリティ・マネジメントの実施	実施主体	壬生町・企業・住民
---------------------	------	-----------

かしこい交通手段の選択を広めると同時に公共交通の利用促進を図るため、事業所向けのエコ通勤の促進や小・中学校における出前講座の実施、また、転入者への公共交通リーフレットの配布等、多様なターゲットに対して自発的な交通行動の変化を働きかけるモビリティ・マネジメント※を実施します。

※モビリティ・マネジメント：一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すもので、アンケートなどのコミュニケーションツールを用いて、意識啓発を行う取り組みなどがあります。



とちぎエコ通勤トライ（栃木県）

- ・栃木県は県及び12市町並びに民間企業などが一斉にエコ通勤に取り組む統一行動週間「とちぎエコ通勤トライ」を実施しています。
- ・普段マイカー通勤をする従業員を対象に、期間中に限り1回につき100円でバスに乘車できる「バス100円乗車証」を発行しています。

出典：栃木県 HP

⑫公共交通サポーター制度の導入	実施主体	壬生町・住民
-----------------	------	--------

「みぶまる」や「ゆうがおバス」をより安定的に運行するため、公共交通を応援しようとする個人や企業・商店などの団体から協賛金を募集する、公共交通サポーター制度を導入します。協賛者には、「みぶまる」の回数券の配布や「ゆうがおバス」の車内への広告掲示等の特典を設けます。



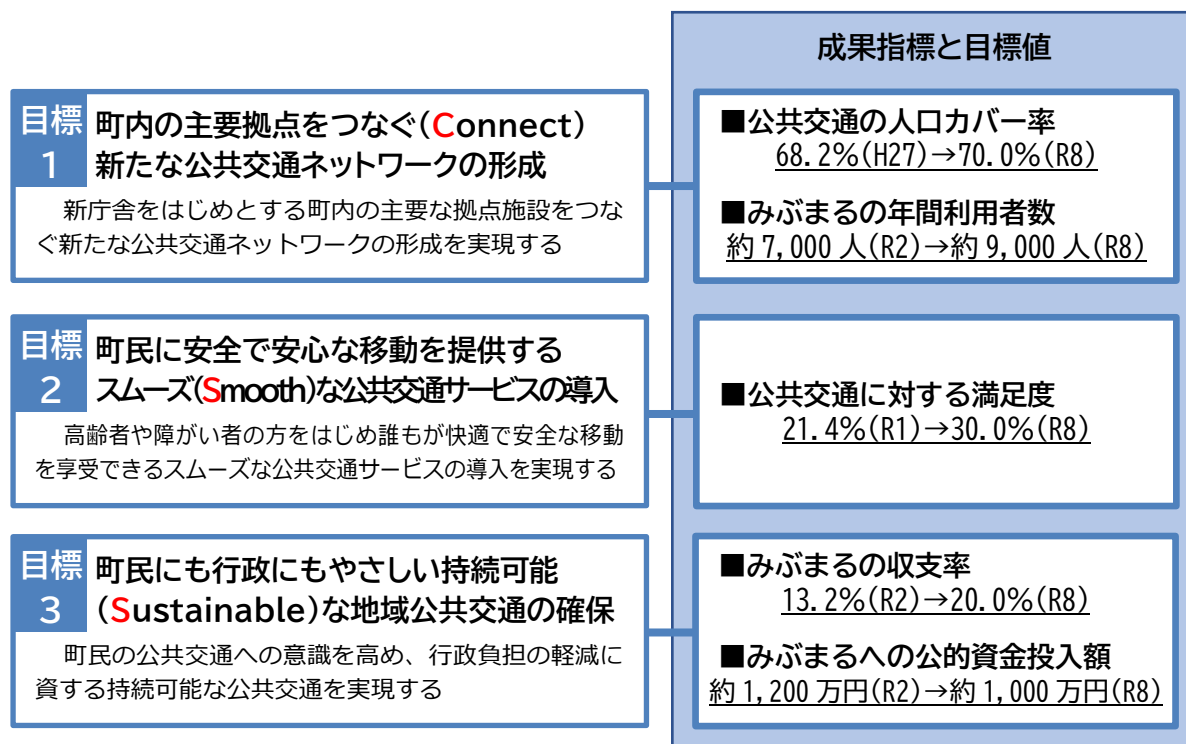
真岡市公共交通サポーター制度

出典：真岡市 HP

第5章 計画の達成状況の評価

5-1 計画の評価

本計画の目標の達成状況の評価するため、各計画目標に応じた成果指標と目標値を設定します。



図表 5 各目標に応じた成果指標と目標値

5-2 計画のスケジュール

各施策の進行は以下のスケジュールに従って行います。

各施策の進捗については、1年毎にモニタリングを実施し、必要に応じて内容の見直しを図ります。

図表 6 計画のスケジュール

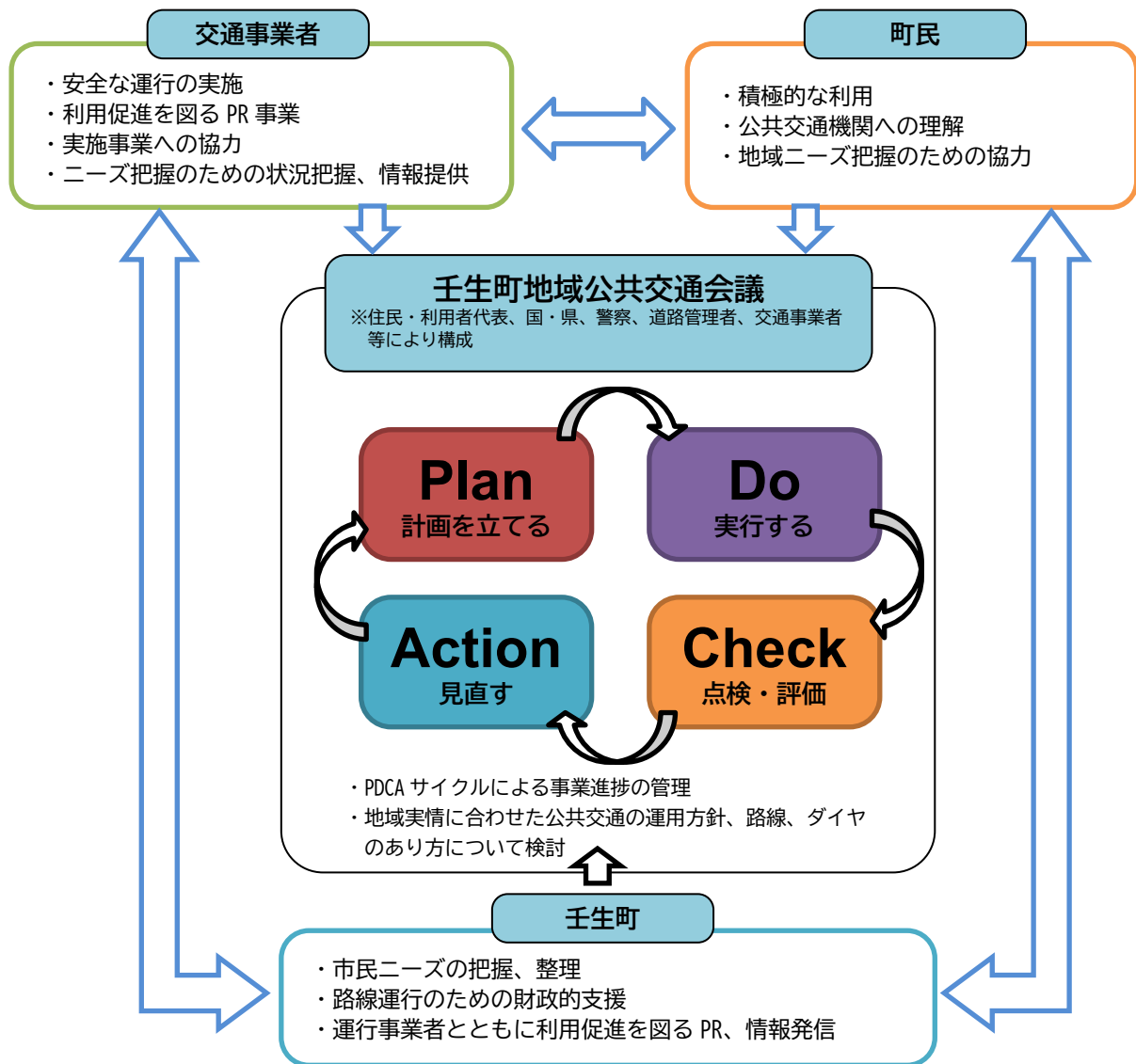
	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
目標1 Connect ! 新たな公共交通ネットワークの形成					
施策① 新たな地域交通の導入	検討	実施			
施策② 次世代型モビリティの導入検討	検討			実施	
施策③ スクールバスなどを活用した移動手段の導入検討	検討				実施
目標2 Smooth ! スムーズな公共交通サービスの導入					
施策④ マルチモビリティステーションの導入	検討	実施			
施策⑤ デマンドタクシー「みぶまる」の運行内容の見直し	検討	実施			
施策⑥ 既存バス路線の維持・改善	検討			実施	
施策⑦ 交通結節点における乗継ぎ環境の整備	検討	実施			
目標3 Sustainable ! 持続可能な地域公共交通の確保					
⑧MaaS の導入検討	検討	実施			
⑨自動運転技術の導入に関する調査・検討	検討			実施	
⑩運転免許自主返納に対する支援	検討	実施			
⑪多様なモビリティ・マネジメントの実施	検討	実施			
⑫公共交通サポーター制度の導入	検討	実施			

5-3 計画の進捗管理

本計画の推進にあたっては、国や県、町民（利用者）、交通事業者など多くの関係機関との協力が必要不可欠であるため、以下のような役割分担を行い、連携して事業を実施します。

事業の実施にあたっては、定期的に「壬生町地域公共交通会議」を開催し、進捗状況の把握を行うことを基本とします。

本計画の各年次の PDCA サイクルは以下のとおりとし、必要に応じて、計画内容の見直しを実施します。



図表 7 計画の PDCA サイクル

附属資料

改訂箇所一覧

図表 8 改訂箇所一覧

版数	発行日	改訂箇所	改訂内容
初版	令和4年 3月		
第2版	令和6年 3月	①P.11 ②P.13	①新たな公共交通の 導入 ④マルチモビリティ ステーションの導入
第3版	令和7 年3月	P.15 5-1 計画の評価	①壬生町コミュニティバス 実証運行開始に伴う文言・ 図表修正 ②目標の再設定による修正 図表修正

改訂の理由

第2版改訂

令和5年2月に壬生町コミュニティバス“みぶーぶ”の実証運行が開始され地域公共交通サービスに変更が生じたため、及び新庁舎移転の際の整備が目標となっていたマルチモビリティステーションの導入について目標の見直しが必要となったため。

第3版改訂

一部金額修正のため

発行 : 栃木県下都賀郡壬生町
TEL : 0282-81-1813
URL : <https://www.town.mibu.tochigi.jp/>
MAIL : sougo@town.mibu.tochigi.jp
編集 : 壬生町総務部総合政策課
発行日 : 令和4年3月
改訂日 : 令和7年3月