

資料 3

様式第 1 - 2 (日本産業規格 A 列 4 番)

番 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 上三川町地域公共交通活性化協議会
住 所 栃木県河内郡上三川町しらさぎ一丁目 1 番地
代表者氏名 会長 和田 裕二

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 7 年 9 月 25 日付け国総地第 144 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

変更日

令和 8 年 4 月 1 日

変更箇所

別紙のとおり

変更理由

令和 7 年度に上三川町地域公共交通計画の計画期間の満了を迎えることから、これまでの取り組みや社会情勢の変化を踏まえ、住民の移動を支える持続可能な地域公共交通の実現を目的として改定します。

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>町内の地域間での公共交通サービスの平準化による公共交通空白地の解消、及び高齢者や自動車免許を持たない者等の移動手段の確保を図るため導入しました。</p> <p>公共交通空白地の解消及び高齢者の通院から日用品の買い出し、学童の塾通いなど多くの世代にとって欠かせない移動手段となっており、運行の継続が不可欠です。一方で、町の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>令和8年度～令和12年度 デマンド交通「かみたん号」の利用者数16,500人以上/年とする 町民の鉄道・バス・タクシー・デマンド交通の利用率7.5%以上とする (地域公共交通計画 P36参照)</p>
(2) 事業の効果
上三川町民の「生活の足」としてデマンド交通「かみたん号」が持続可能な運行ができる
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>デマンド交通運行形態の検討(上三川町・事業者) 上三川町近隣の公共交通MAPの作成及び更新(上三川町・事業者) 公共交通の利用促進策の検討(上三川町・事業者) デジタル技術を活用した新サービスの再検討(上三川町・事業者) (地域公共交通計画 P38・39・40参照)</p>
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンド交通について、その運行に係る費用総額27,203千円のうち、上三川町から運行事業者への支払額については、運行収入及び国庫補助金を差し引いた額を負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・利用者アンケート(郵送による無作為調査)
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論	
令和元年5月29日	令和元年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和2年7月27日	令和2年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和3年6月22日	令和3年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和4年6月21日	令和4年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和5年6月16日	令和5年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和6年6月19日	令和6年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和7年6月19日	令和7年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
19. 利用者等の意見の反映状況	
<p>10代の周知率が他の世代に比べ低かったことを受け、引き続きかみたん号に折り紙のデザインのラッピングを施し認知度向上を図った。また、かみたん号を模した車の形になる折り紙を作成し、町内の小中学校生に対し、チラシと合わせて配布した。</p> <p>かみたん号利用のチラシを、電話・自動予約システムでの利用がわかりやすい形で更新した。</p> <p>令和6年度の若年層のかみたん号利用者が他の年代と比較して伸びていることが確認できた。引き続き若いうちからデマンド交通に慣れ親しんでもらうためにも周知を図っていく。</p>	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 栃木県河内郡上三川町しらさぎ1-丁目1番地

(所 属) 上三川町地域生活課生活係

(氏 名) 杉山 昇

(電 話) 0285-56-9129

(e-mail) seikatsu01@town.kaminokawa.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内ファイダーシステム)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内ファイダーシステム等の基準適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹線系統等と接続の確 保
上三川町 宇都宮市 下野市	関東交通株式 社	(1) 上三川町デマンド交通		町内 及び 町外 10か 所		往 km 復 km	243	2,916回			区域運行	①	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう一方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダーシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に利便増進特別措置について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

新

市区町村名	上三川町
-------	------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	30,806人
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
上三川町地域公共交通計画	令和8年4月1日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

令和7年6月19日

(名称) 上三川町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>町内の地域間での公共交通サービスの平準化による公共交通空白地の解消及び高齢者や自動車免許を持たない者等の移動手段の確保を図るためデマンド交通を導入しました。</p> <p>公共交通空白地の解消及び高齢者の通院から日用品の買い出し、学童の塾通いなど多くの世代にとって欠かせない移動手段となっており、運行の継続が不可欠です。一方で、町の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>令和3年度～令和7年度 デマンド交通「かみたん号」の利用者数15,200人以上/年とする デマンド交通「かみたん号」の運行収支率を20.0%以上/年とする (地域公共交通計画 P35参照)</p>
(2) 事業の効果
上三川町民の「生活の足」としてデマンド交通「かみたん号」が持続可能な運行ができる
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>自動予約配車システムによる効率的な運行方法の検討(上三川町・事業者) 近隣市町の運行するデマンド交通との相互利用の促進(上三川町・近隣市町) 公共交通利用促進のPR(特に小中高校生を対象とする)(上三川町・事業者) (地域公共交通計画 P37・38・40参照)</p>
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンド交通について、その運行に係る費用総額28,234千円のうち、上三川町から運行事業者への支払額については、運行収入及び国庫補助金を差し引いた額を負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・利用者アンケート(郵送による無作為調査)
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論	
令和元年5月29日	令和元年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和2年7月27日	令和2年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和3年6月22日	令和3年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和4年6月21日	令和4年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和5年6月16日	令和5年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和6年6月19日	令和6年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
令和7年6月19日	令和7年度第1回地域公共交通活性化協議会開催。 地域内フィーダー系統確保維持計画について合意を得られた。
19. 利用者等の意見の反映状況	
<p>10代の周知率が他の世代に比べ低かったことを受け、引き続きかみたん号に折り紙のデザインのラッピングを施し認知度向上を図った。また、かみたん号を模した車の形になる折り紙を作成し、町内の小中学校生に対し、チラシと合わせて配布した。</p> <p>かみたん号利用のチラシを、電話・自動予約システムでの利用がわかりやすい形で更新した。</p> <p>令和6年度の若年層のかみたん号利用者が他の年代と比較して伸びていることが確認できた。引き続き若いうちからデマンド交通に慣れ親しんでもらうためにも周知を図っていく。</p>	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 栃木県河内郡上三川町しらさぎ1丁目1番地

(所 属) 上三川町地域生活課生活係

(氏 名) 杉山 昇

(電 話) 0285-56-9129

(e-mail) seikatsu01@town.kaminokawa.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内ファイダーシステム)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内ファイダーシステム等の基準適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹線系統等と接続の確 保
上三川町 宇都宮市 下野市	関東交通株式 社	(1) 上三川町デマンド交通		町内 及び 町外 10か 所		往 km 復 km	243	2,916回			区域運行	①	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう一方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダーシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に利便増進特別措置について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	上三川町
-------	------

旧

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	30,806人
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
上三川町地域公共交通計画	平成30年8月30日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

上三川町地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
上三川町地域公共交通計画 22ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
上三川町地域公共交通計画 22ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
上三川町地域公共交通計画 22ページ、23ページ、36ページ、37ページ、38ページ、39ページ、40ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
上三川町地域公共交通計画 15ページ～21ページ、36ページ、37ページ、41ページ

本町のデマンド交通においては、宇都宮市・下野市に運行しているが、上三川町住民の生活交通として運行している。宇都宮市・下野市は費用負担をしておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画に両市の位置づけは行っていない。

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

(2) - 1 輸送人員の推移

町内を運行する路線バスの路線全線ごとの過去5年の輸送人員推移を見てみると、コロナ禍により令和2年度の利用人数が減っており、その後回復傾向にあります。また、石橋駅・真岡車庫線は利用者が増加している傾向があり、鉄道駅との連結に需要があることが考えられます。

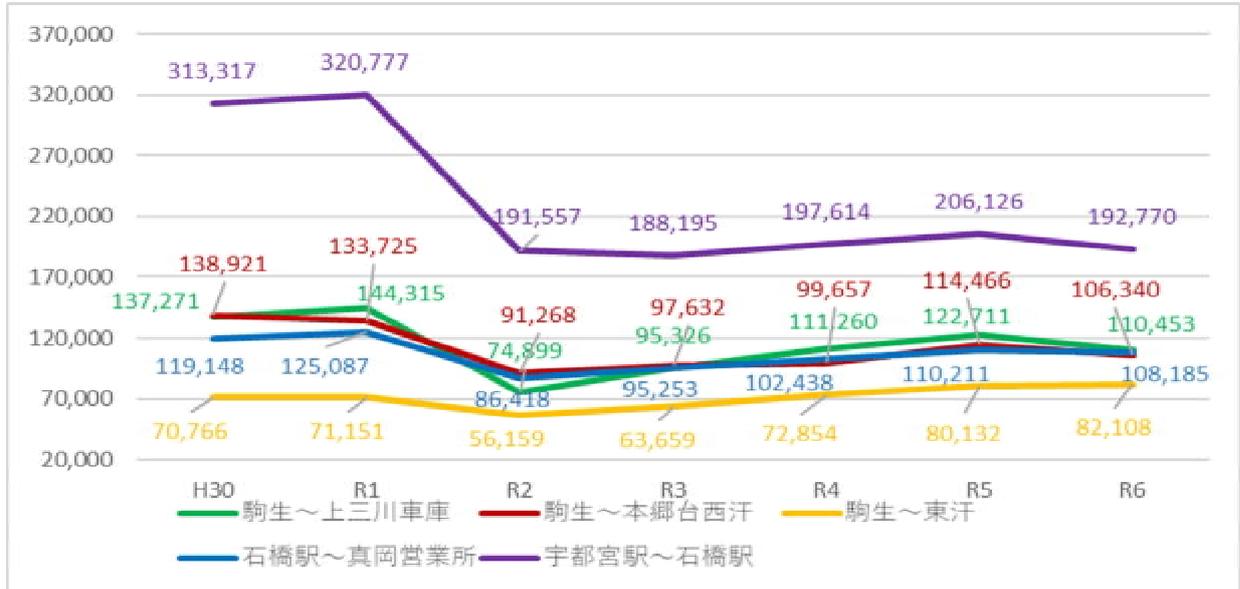


図4-3 路線バス輸送人員の推移 (データ提供：関東自動車㈱)

(2) - 2 路線バス補助金額の推移

町民の日常生活上必要な乗合バス路線の維持確保を図るため、国や県と協調し補助金を交付しています。補助額の推移を見てみると、栃木県バス運行対策費補助金が占める割合が少なくなり、生活バス路線維持費補助金の割合が高くなっています。また、運賃の値上げなどにより、バス事業に対する補助が少なくなっていることがわかります。

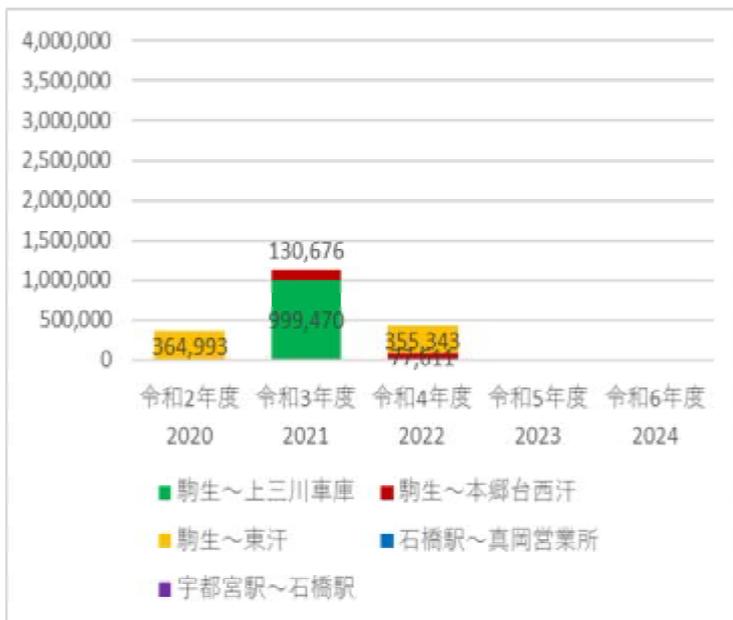


図4-4 路線バス補助金額の推移 (栃木県バス運行対策費補助金)

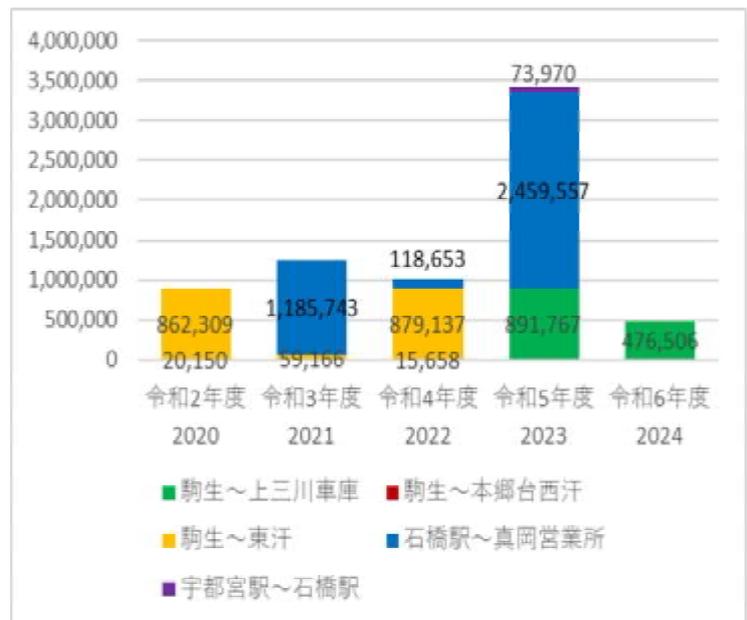


図4-5 路線バス補助金額の推移 (生活バス路線維持費補助金)

(3) 鉄道の現況

(3) - 1 乗降人員の推移

本町近隣の鉄道駅の1日平均乗車人数の推移を見ると、すべての駅でコロナ禍により令和2年度の利用人数が減っており、その後回復傾向にあります。

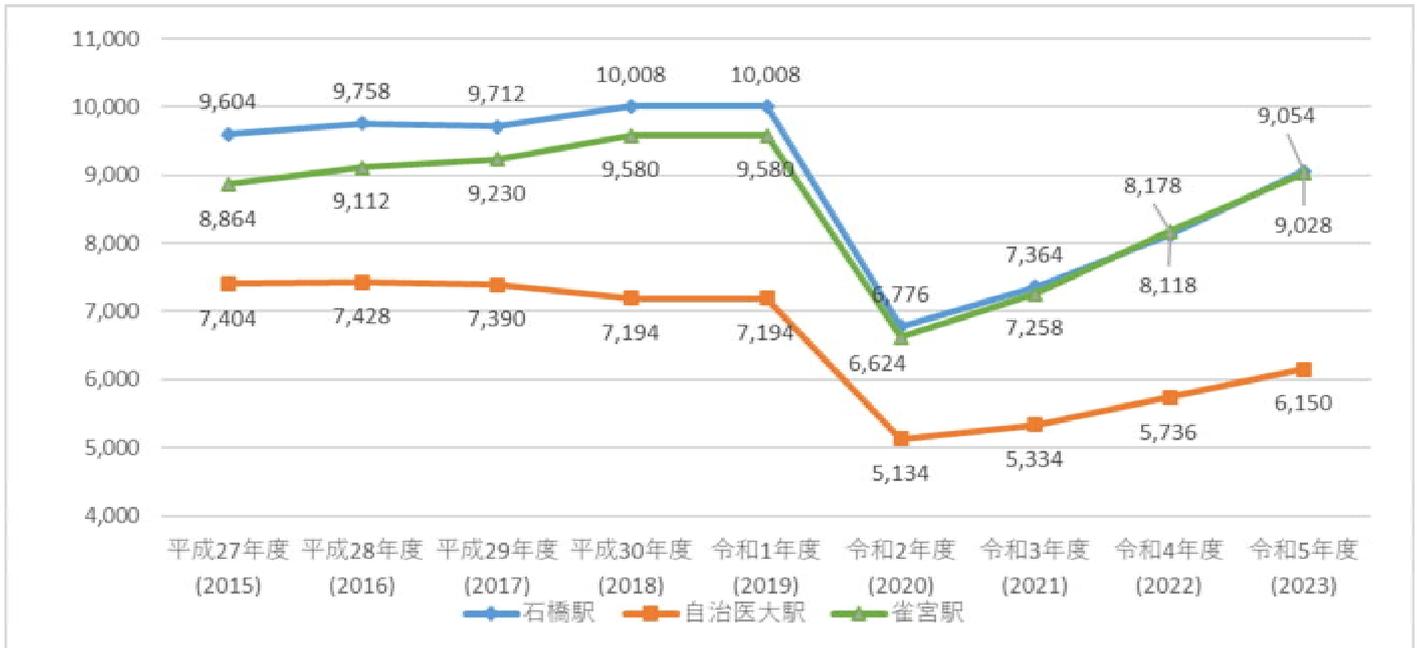


図4-6 鉄道駅一日平均乗車人数の推移

出典「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」（国土交通省国土政策局）を元に作成



図4-7 鉄道駅位置図

(4) タクシーの現況

タクシーの輸送人員の推移を見てみると、コロナ禍で輸送人員数が減少したものの、徐々に増加している状況にあります。企業などがカーシェアなどの新しい交通手段に移行している等の理由により、完全にコロナ禍以前には戻っていません。

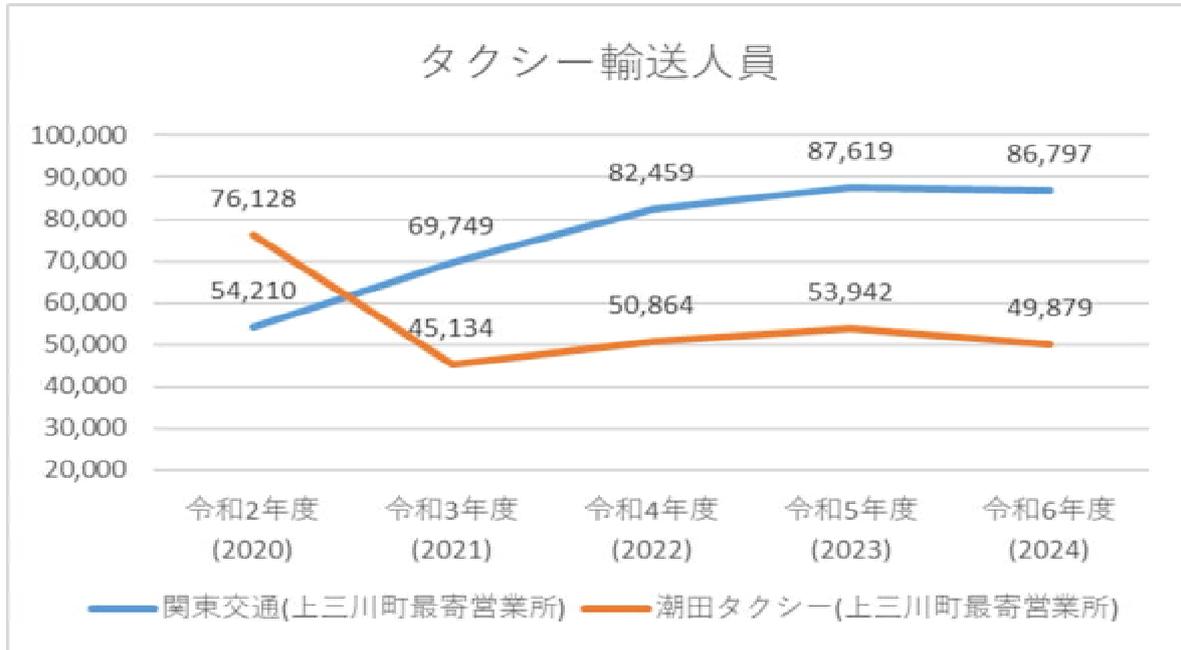


図4-8 タクシー輸送人員推移 (データ提供：関東交通㈱、潮田タクシー㈱)

(5) デマンド交通の現況

デマンド交通「かみたん号」の利用人数の推移を見てみると、大きな変動はありません。コロナ禍の際に利用人数は大きく落ち込みましたが、回復している状況にあります。

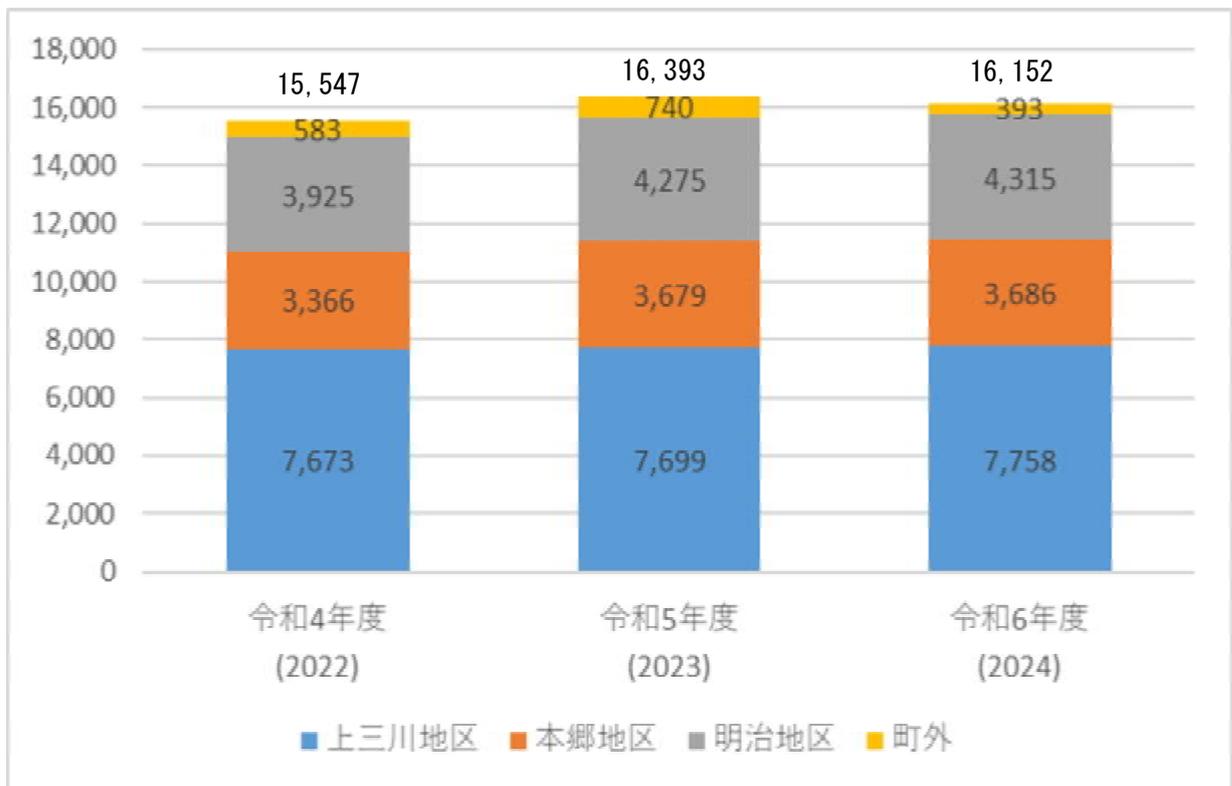


図4-9 デマンド交通利用者数推移 (地区別)

(5) - 1 デマンド交通の輸送人員の推移（上三川地区）利用者の年齢・目的地

70代・80代の利用が多く、次いで60代の利用が多くなっています。上三川地区の特徴としては、10代以下の利用割合が高くなっていることがあげられます。

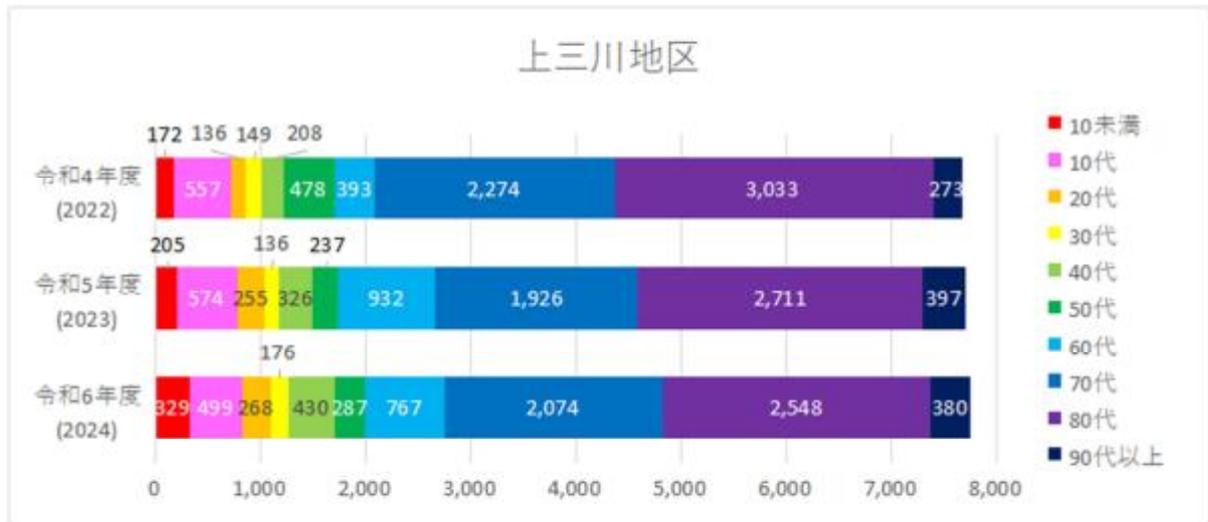


図4-10 上三川地区デマンド交通利用状況（年齢）

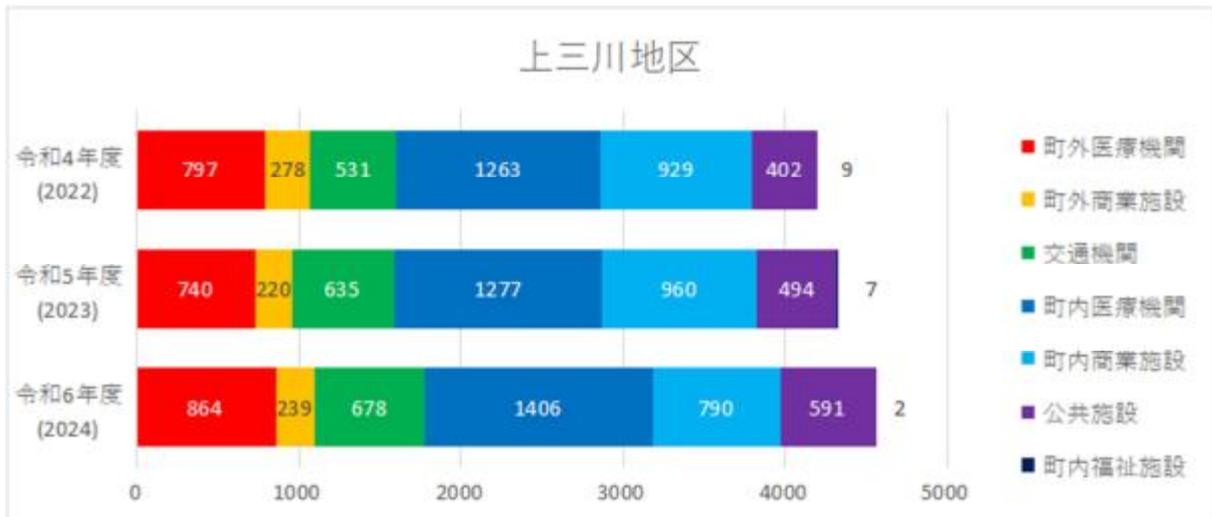


図4-11 上三川地区デマンド交通利用状況（目的施設別）

令和4年度			令和5年度			令和6年度		
順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数
1	JR 石橋駅東口	424	1	JR 石橋駅東口	536	1	JR 石橋駅東口	491
2	倉持整形外科	375	2	石橋総合病院	297	2	石橋総合病院	322
3	自治医科大学付属病院	363	3	倉持整形外科上三川	284	3	自治医科大学付属病院	312
4	石橋総合病院	329	4	自治医科大学付属病院	261	4	FKD インターパーク	287
5	新上三川病院	329	5	FKD インターパーク	258	5	倉持整形外科上三川	284
6	FKD インターパーク	227	6	新上三川病院	200	6	新上三川病院	198
7	ジョイフル本田	170	7	ジョイフル本田	188	7	ジョイフル本田	193
8	たいらや上三川店	109	8	いきいきプラザ	170	8	いきいきプラザ	157
9	せんば医院	108	9	うつのみや病院	157	9	たいらや上三川店	127
10	カスミ上三川店	107	10	たいらや上三川店	109	10	うつのみや病院	124

図4-12 上三川地区デマンド交通利用状況（目的地：上位10施設）

(5) - 2 デマンド交通の輸送人員の推移 (本郷地区) 利用者の年齢・目的地

80代の利用が多く、次いで70代の利用が多くなっています。本郷地区の特徴としては特に高齢者の利用割合が高いことがあげられます。

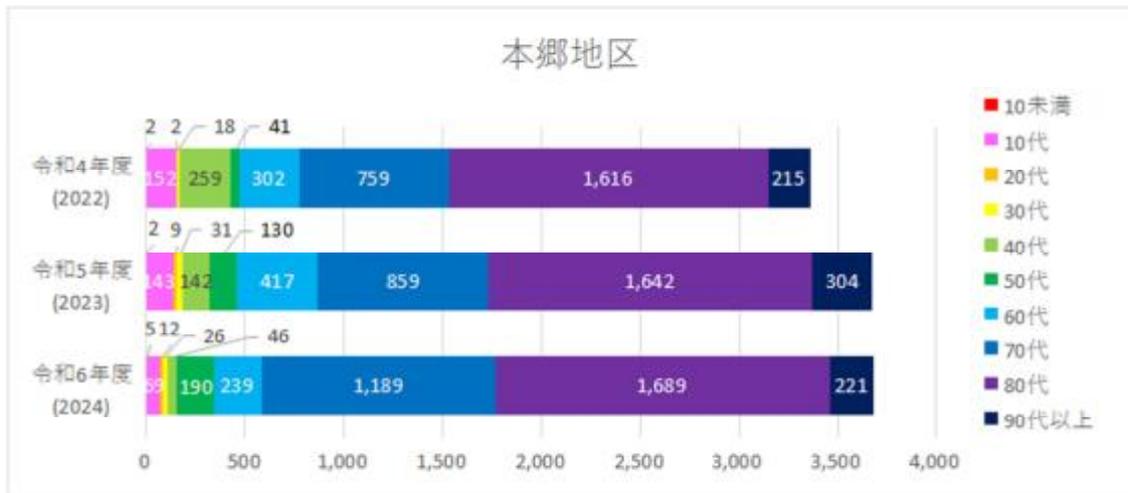


図 4 - 1 3 本郷地区デマンド交通利用状況 (年齢)

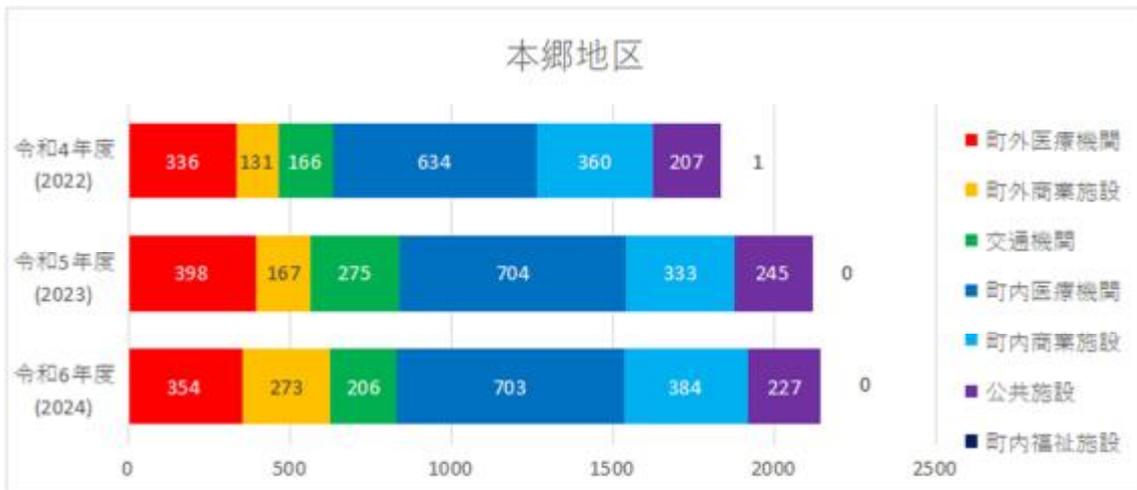


図 4 - 1 4 本郷地区デマンド交通利用状況 (目的施設別)

令和 4 年度			令和 5 年度			令和 6 年度		
順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数
1	倉持整形外科上三川	189	1	JR 石橋駅東口	227	1	JR 石橋駅東口	202
2	石橋総合病院	159	2	石橋総合病院	131	2	自治医科大学付属病院	128
3	新上三川病院	127	3	倉持整形外科上三川	122	3	石橋総合病院	121
4	FKD インターパーク	126	3	FKD インターパーク	122	4	倉持整形外科上三川	119
5	JR 石橋駅東口	100	5	自治医科大学付属病院	108	5	FKD インターパーク	110
6	自治医科大学付属病院	95	6	新上三川病院	92	6	新上三川病院	92
6	ふれあいの家ひまわり	95	7	ジョイフル本田	88	7	ジョイフル本田	88
8	いきいきプラザ	86	8	うつのみや病院	73	8	うつのみや病院	73
9	うつのみや病院	82	9	いきいきプラザ	66	9	いきいきプラザ	66
10	たいらや上三川店	64	10	たいらや上三川店	59	10	たいらや上三川店	62

図 4 - 1 5 本郷地区デマンド交通利用状況 (目的地：上位 10 施設)

(5) - 3 デマンド交通の輸送人員の推移（明治地区）利用者の年齢・目的地

70代・80代の利用が多く、次いで50代の利用が多くなっています。明治地区の特徴としては、高齢者の利用が中心ですが、10代の利用割合が高くなっています。

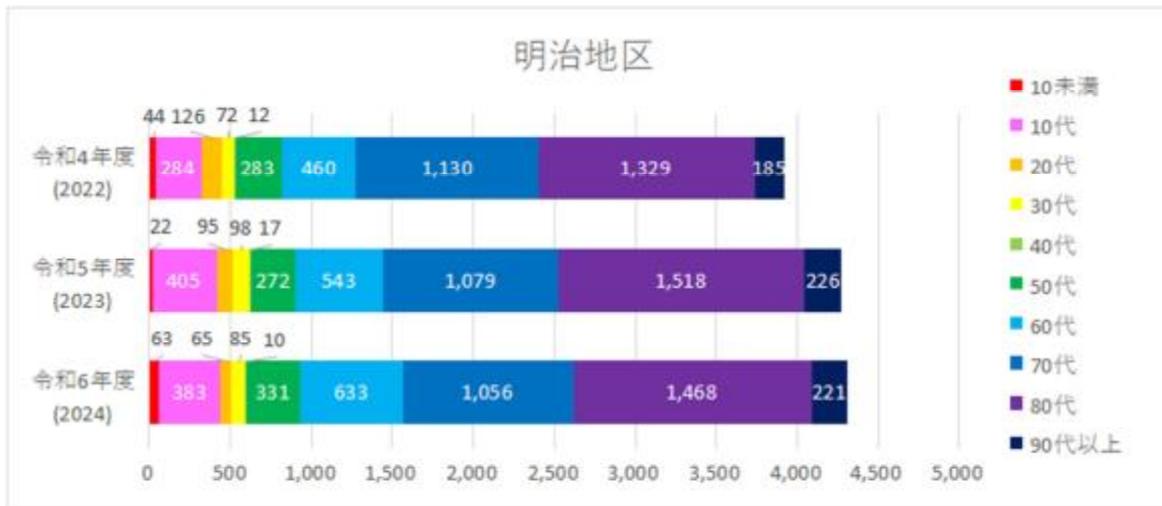


図4-16 明治地区デマンド交通利用状況（年齢）



図4-17 明治地区デマンド交通利用状況（目的施設別）

令和4年度			令和5年度			令和6年度		
順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数
1	JR 石橋駅東口	383	1	JR 石橋駅東口	266	1	JR 石橋駅東口	266
2	FKD インターパーク	198	2	石橋総合病院	180	2	石橋総合病院	169
3	石橋総病院	190	3	自治医科大学附属病院	156	3	自治医科大学附属病院	157
4	いきいきプラザ	106	4	倉持整形外科	133	4	FKD インターパーク	144
5	自治医科大学附属病院	89	5	FKD インターパーク	126	5	倉持整形外科上三川	134
6	いざわ整骨院	83	6	新上三川病院	118	6	新上三川病院	104
7	上三川町役場	79	7	ジョイフル本田	100	7	ジョイフル本田	97
8	うつのみや病院	71	8	いきいきプラザ	83	8	いきいきプラザ	79
9	高倉整骨院	69	9	うつのみや病院	81	9	やまだ脳神経外科	67
10	ジョイフル本田	66	10	たいらや上三川店	63	10	たいらや上三川店	66

図4-18 明治地区デマンド交通利用状況（目的地：上位10施設）

(5) - 4 デマンド交通運行経費等の推移

近年のデマンド交通の運行経費の内訳を見てみると、補助金と運賃収入の占める割合が少なくなっていることから、町の負担額は増加しています。

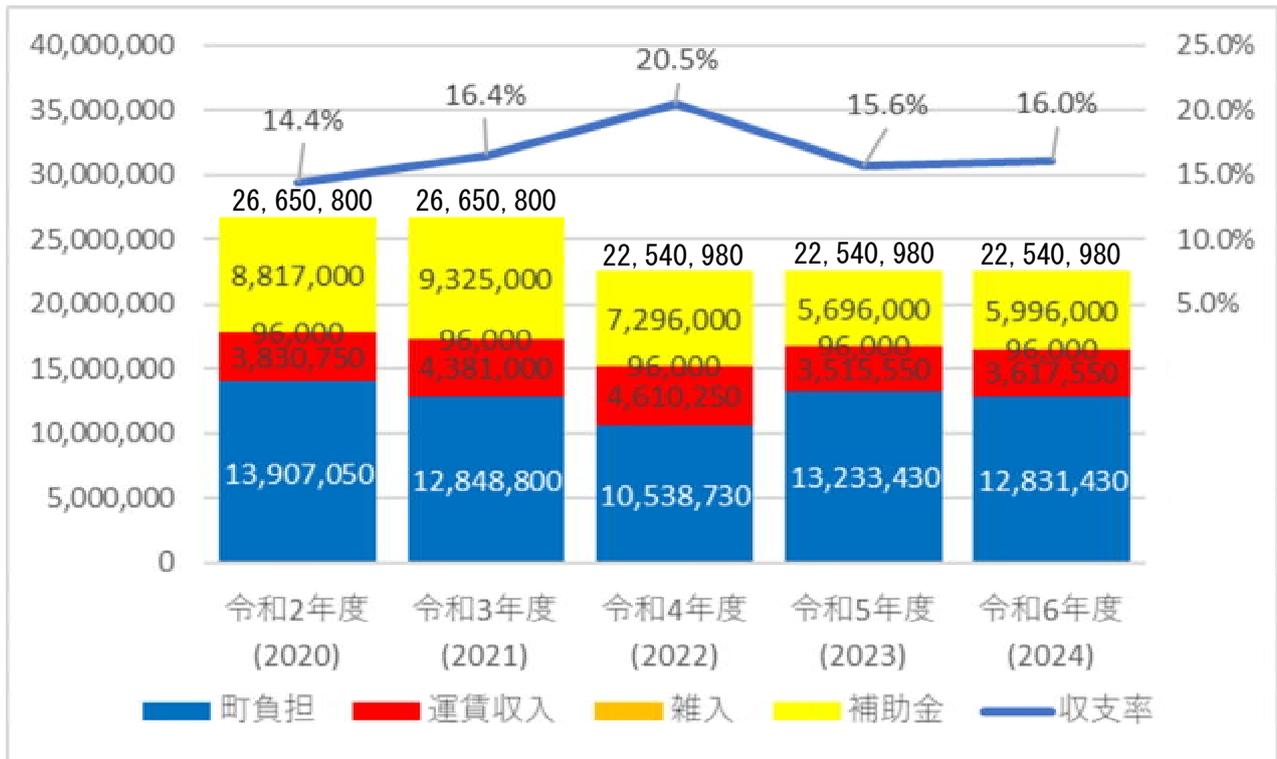


図4-19 デマンド交通運行経費等の推移

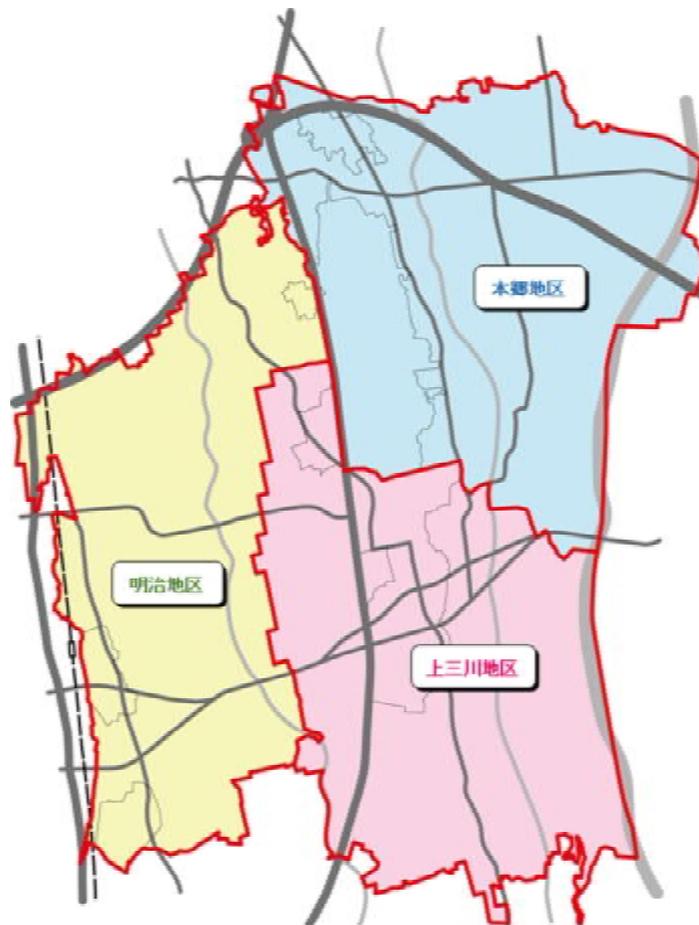


図4-20 上三川町地区区分図

○デマンド交通かみたん号について

(1) 位置付け及び役割

町内の地域間での公共交通サービスの平準化による公共交通空白地の解消、及び高齢者や自動車免許を持たない者等の移手段の確保を図るため導入しました。

(2) 必要性

公共交通空白地の解消及び高齢者の通院から日用品の買い出し、児童・生徒の塾やクラブ活動での利用など、多くの世代にとって欠かせない移手段となっており、運行の継続が不可欠です。一方で、町の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

(3) 利用者数・収支

前項参照(図 4-19)

(4) 国県町の負担について

現在、財源となっている運賃収入、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金及び特別交付税に加え、栃木県の市町村生活交通路線運行費補助金の採択を目指し、運行の持続可能性を高めます。

2-5. 町内の公共交通空白地帯

広域幹線として町外の拠点に連絡する鉄道駅は、本町西部の下野市にJR石橋駅があります。

地域内幹線として、町内外の拠点間を連絡する民間バス路線は、石橋駅を拠点とし、真岡市方面に町内を横断連絡する石橋一真岡線や、石橋駅から国道4号線沿いを運行する石橋一宇都宮線、石橋駅から下野市の文教通り、壬生町の東武おもちゃのまち駅を経由し、獨協医科大学付属病院までを結ぶ、ゆうがおバス石橋一獨協線があります。

町中心部にも、宇都宮駅と連絡する駒生一上三川車庫線、北東部にも駒生一東汗線・本郷台西汗線がありますが、駅・バス停からのサービス圏域で見ると公共交通空白地域が多い状況でした。

平成25年3月から、町内全域を範囲としたドア to ドア方式のデマンド交通を導入し、町内どこからでもバス停留所や鉄道駅など地域拠点に接続できるようになったことにより、本町における公共交通空白地域は解消され、また、町内クリニックや近隣総合病院への通院、スーパーマーケットなどへの生活必需品の買い出し、児童生徒の塾通いなどの不便も解消しました。

令和3年4月から、デマンド交通にインターネットによる予約システムを導入し、利用者の利便性の向上を図っております。

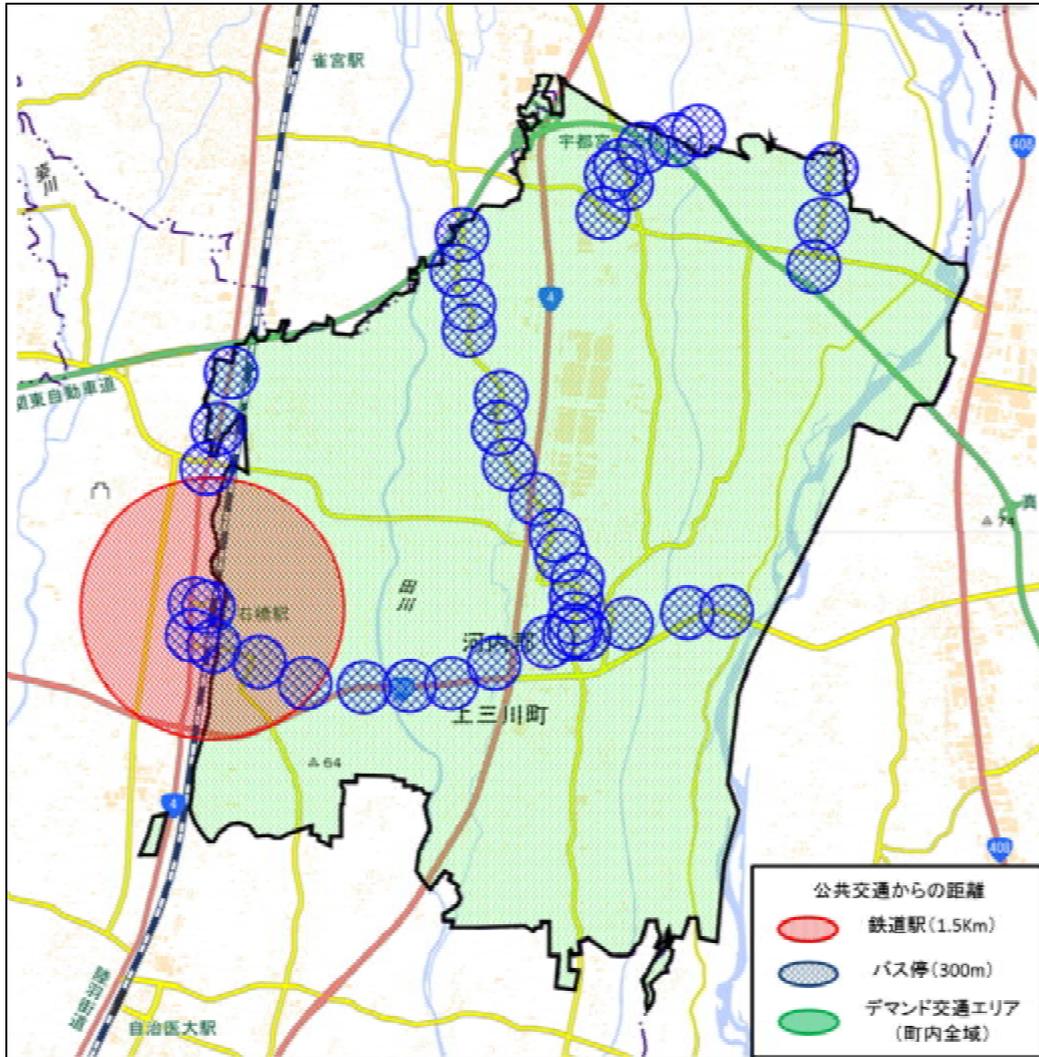


図5-1 上三川町の公共交通空白地

【鉄道駅・バス停のサービス圏域】

- ・鉄道については、駅までのアクセス時間が5分～15分（徒歩・自転車）の範囲である半径1.5kmを鉄道駅圏域として設定しています。
- ・バスについては、道路の移動円滑化ガイドライン等で歩行者が気軽に歩ける距離が200～400mとされていることを考慮し、バス停から半径300m圏域として設定しています。

※参考「とちぎの公共交通」

【デマンド交通】

- ・ドア to ドア方式で町内全域がサービス圏域のエリアとなっています。

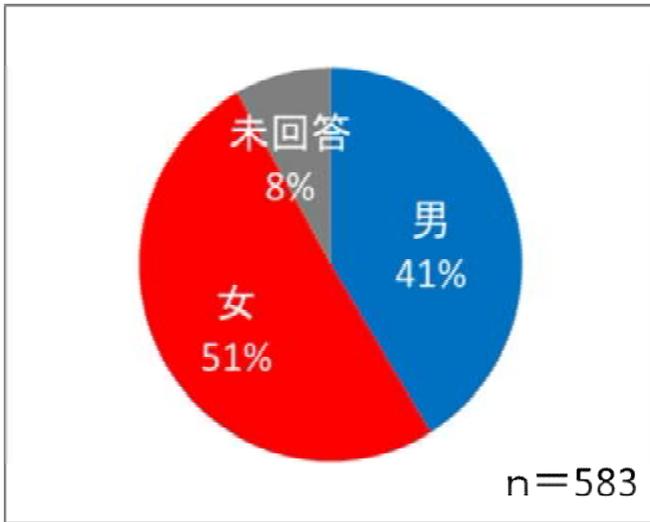


図6-1 性別

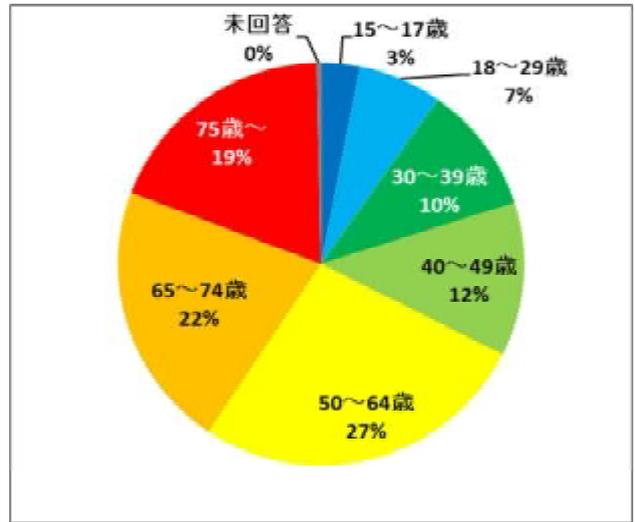


図6-2 年齢別

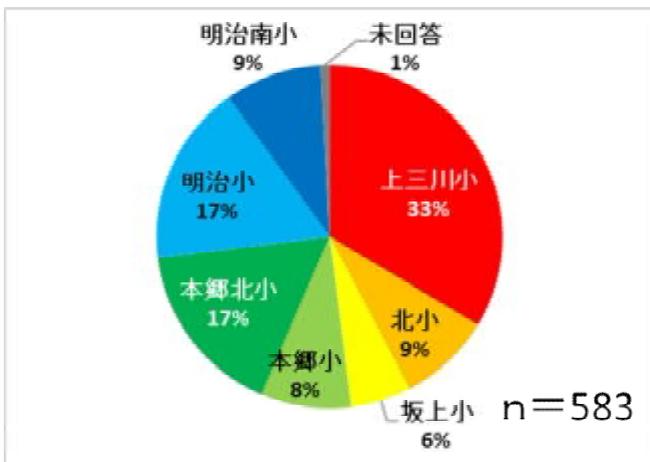


図6-3 居住地区

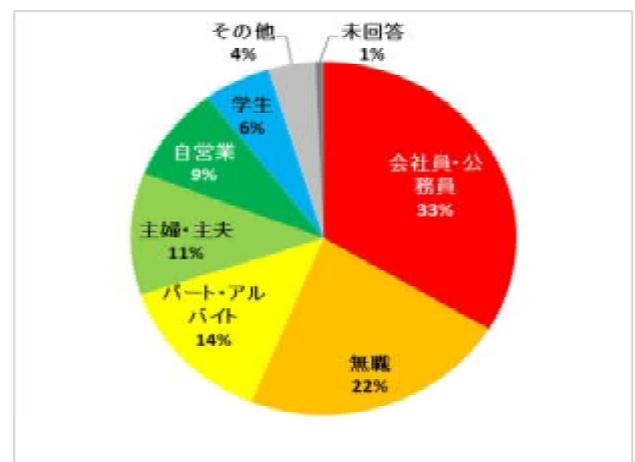


図6-4 職業別

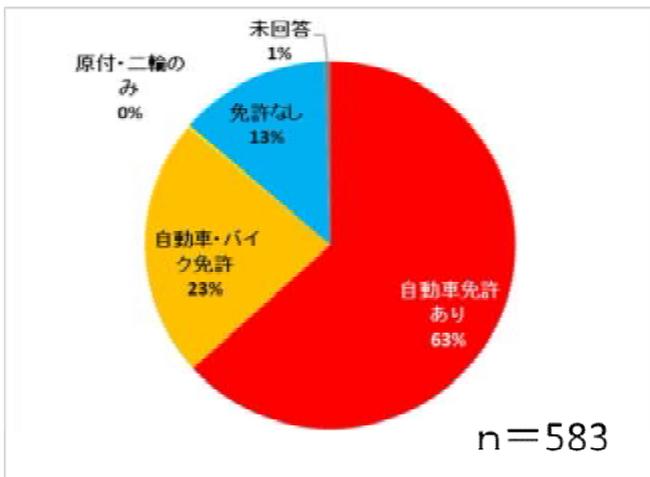


図6-5 免許の有無



図6-6 自動車等の所有

(2) 鉄道

鉄道を「よく利用する」、「時々利用する」と回答した人が26%、「ほとんど利用しない」、「まったく利用しない」と回答した人が72%でした。利用しないと回答した主な理由は、「自家用車の方が便利」が38%、「用事がない」が35%、「駅まで遠い」が16%となっています。その他の意見としては、「行った先が駅から遠い」といったものがありました。

鉄道利用者がもっとも良く利用する駅は「石橋駅」77%、「雀宮駅」14%、「自治医大駅」が3%で、本町と西端で隣接している石橋駅の利用が一番多いことが分かりました。

また、最寄駅までの所要時間は「10～15分」が最も多く43%、続いて「5～10分」25%、「15～20分」21%となっており、駅が町内にないこともあり比較的時間がかかる傾向にあります。

鉄道を利用する理由としては、「時間が正確で早い」が30%、「自宅や目的地が駅に近い」が27%となっています。

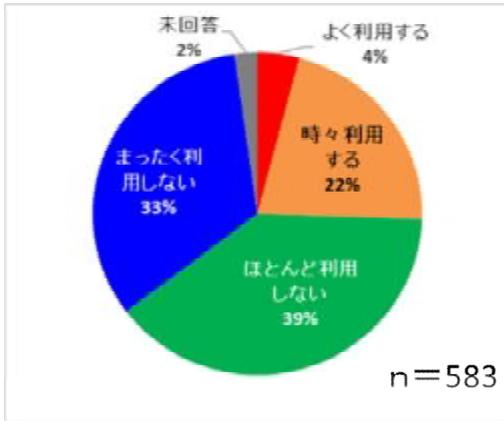


図6-7 鉄道利用

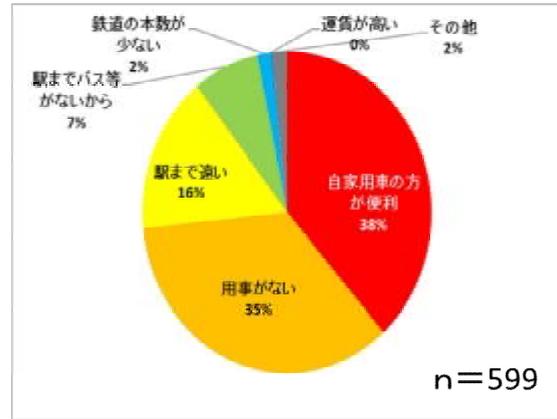


図6-8 利用しない理由（複数回答）

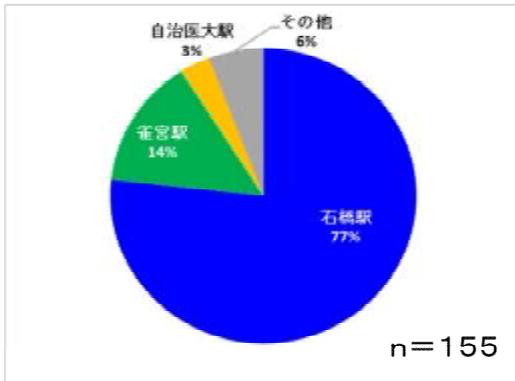


図6-9 よく使う駅

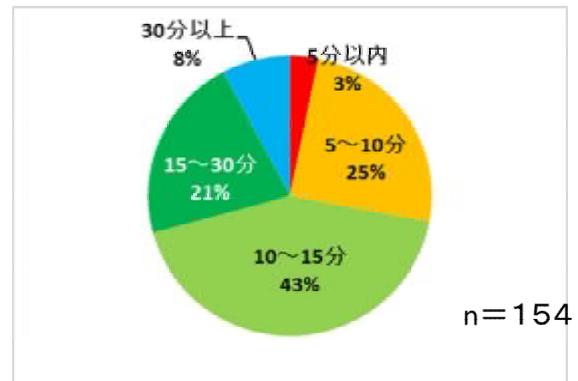


図6-10 自宅から最寄駅までの所用時間

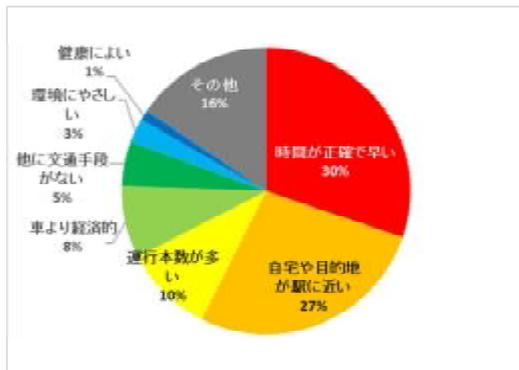


図6-11 鉄道を利用する理由

(3) バス

バスを「よく利用する」、「時々利用する」と回答した人が5%、「ほとんど利用しない」、「まったく利用しない」と回答した人が91%で、路線バスはあまり利用されていない状況が分かりました。

利用しないと回答した人達の主な理由は、「自家用車の方が便利」が48%、「バスが通っていない」が12%、「運行本数が少ない」が11%となっております。その他の意見としては、「バス停がどこにあるか分からない」や「行き先が分からない」といったものがありました。

バス利用者が良く利用する停留所は「石橋駅」、「上三川小学校前」、「本郷台・ゆうがお公園」で、目的地は「石橋駅」や「宇都宮駅・宇都宮市内」ということが分かりました。

また、バスを利用する人の理由としては、「自宅や目的地が駅に近い」が38%、次いで「他に交通手段がない（車や免許がない）」が27%となっております。

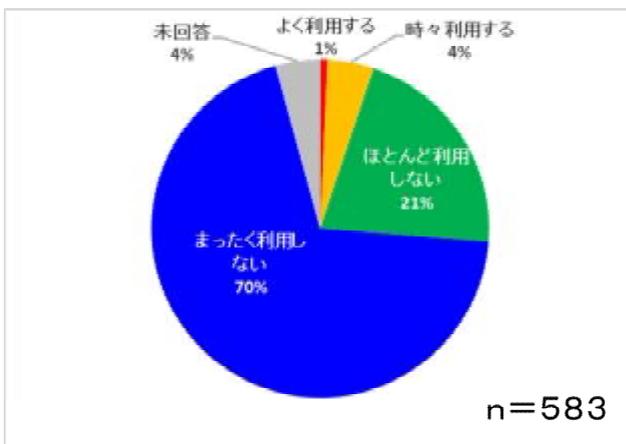


図 6-12 バス利用状況

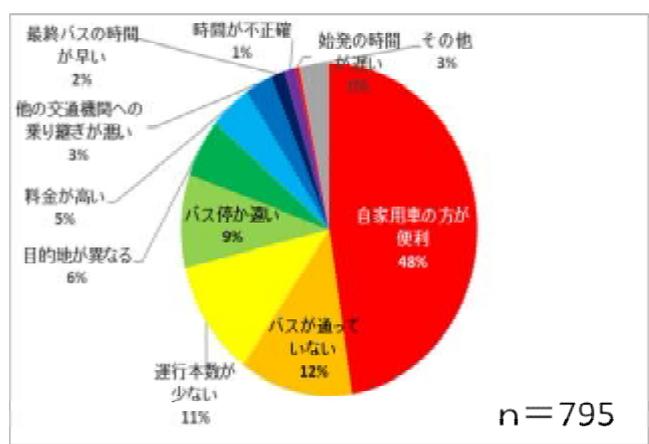


図 6-13 バスを利用しない理由 (複数回答)

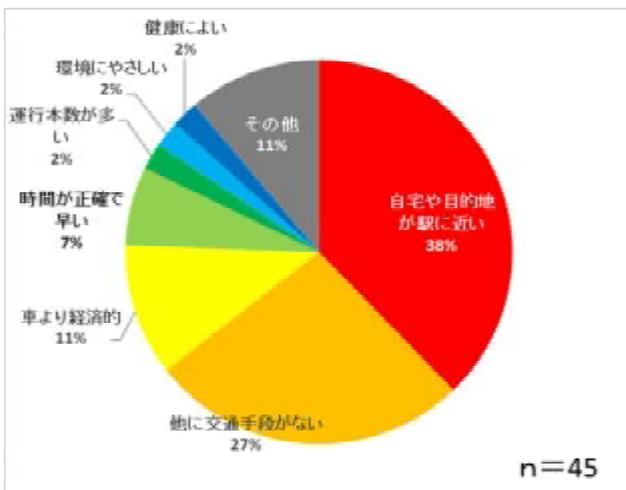


図 6-14 バスを利用する理由

(4) デマンド交通

デマンド交通「かみたん号」を「よく利用する」、「時々利用する」と回答した人が5%、登録しているが「ほとんど利用しない」、「まったく利用しない」と回答した人が14%となっています。

また、利用者の感想としてはオペレーターの対応や運転手の対応、乗車中の安全性については、「満足」、「やや満足」の合計が半数を超え、利用者の満足度が高いことが分かります。一方、運行台数や運行区域などの項目については満足度が低いことが分かります。

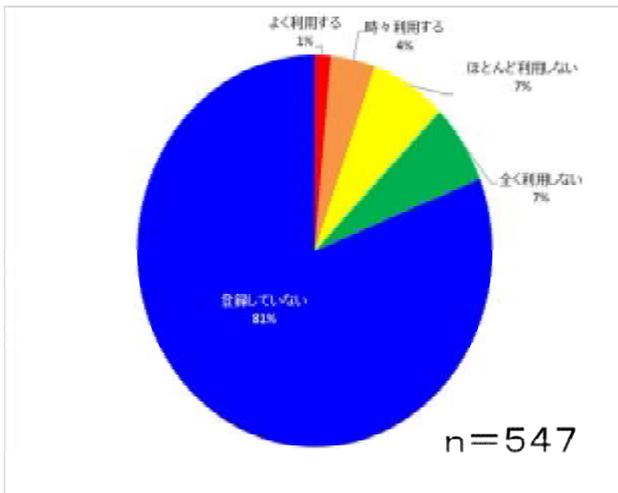


図6-15 デマンド利用状況

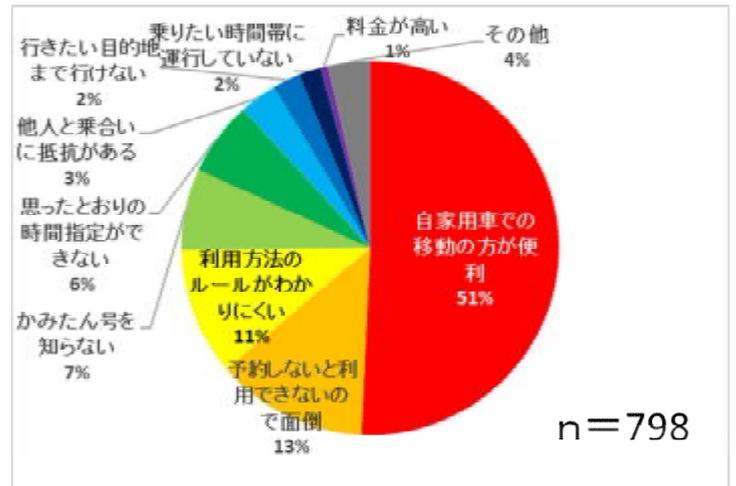


図6-16 デマンドを利用しない理由 (複数回答)

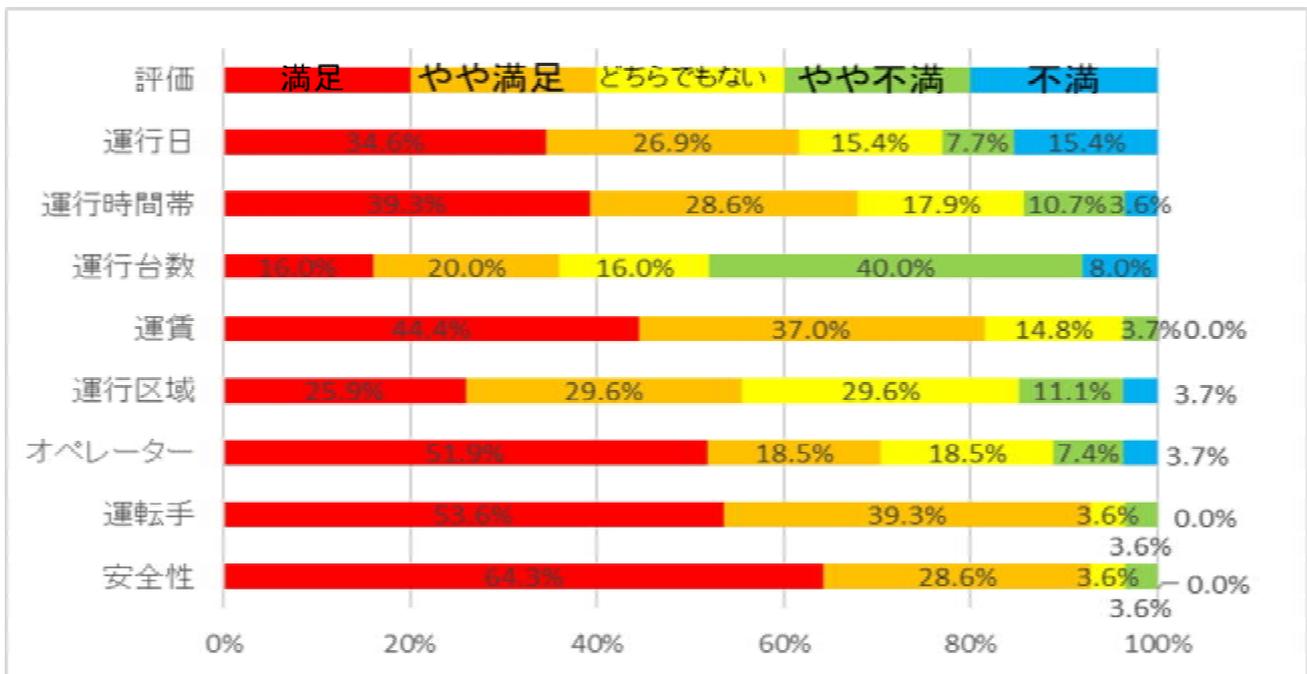


図6-17 デマンドを利用した感想

(5) 満足度

本町の公共交通に対する満足度について調査したところ、「どちらともいえない」を除き、「満足、やや満足」と回答した割合と「やや不満、不満」と回答した割合を比較したところ、「通勤・通学の移動」・「買物の移動」・「医療機関への移動」については「不満」の割合が多くなっていますが、「総合的な生活」では「満足」「やや満足」と回答した割合が多くなっています。

将来の生活に関する調査では、「ひとりで十分できる」と「ひとりでなんとかできる」を合計した83%の人が現在は「ひとりで外出できる」と回答していますが、10年後の不安については、「不安がある」、「少し不安がある」を合計した56%の人が何らかの「不安がある」と回答しています。

鉄道の満足度に関する調査では、全体的には「満足な点」の項目が多く、「運行時間の正確さ」や「目的地までの行きやすさ」、「目的地までの所要時間」については満足度が高くなっています。一方、「鉄道とバスの乗り継ぎ」については満足度が低くなっています。

バスの満足度に関する調査では、全体的には「不満足な点」の項目が多く、「運行本数」や「自宅とバス停の距離」についての満足度が低くなっています。

デマンド交通とバス交通については、半数以上の人が「将来、車を手放した際には必要になる」と回答しています。

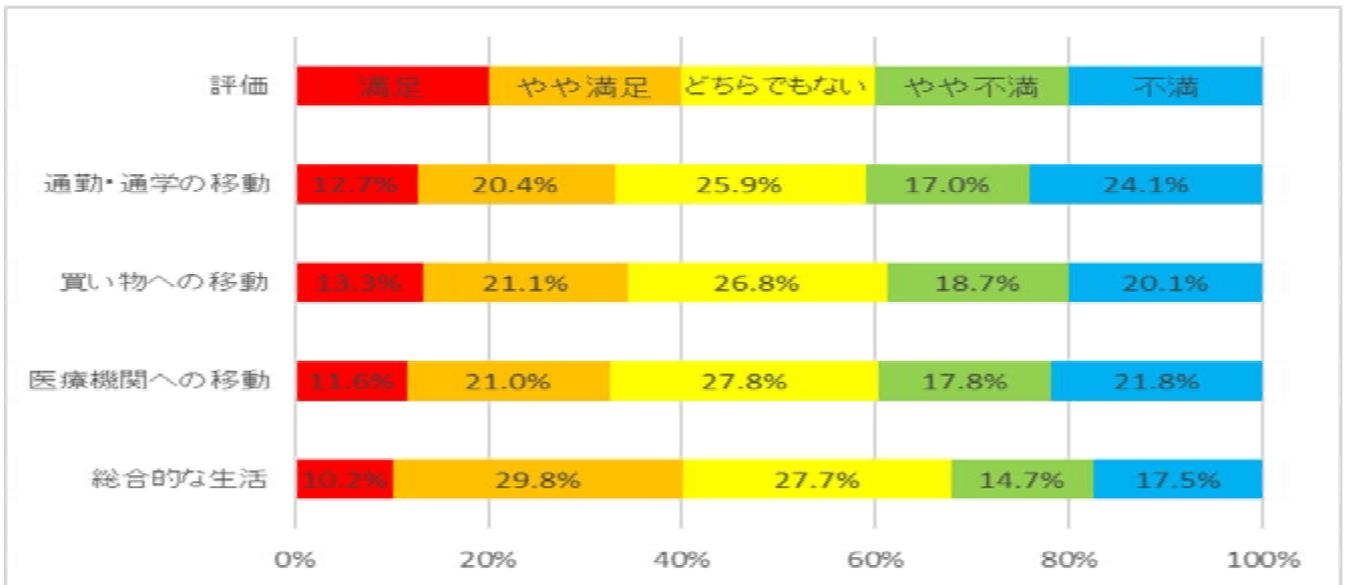


図6-18 上三川町の公共交通満足度

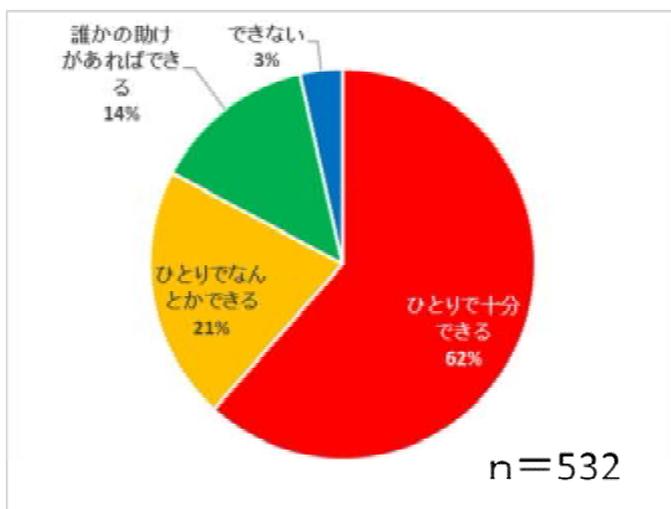


図6-19 現在の外出状況



図6-20 10年後の不安

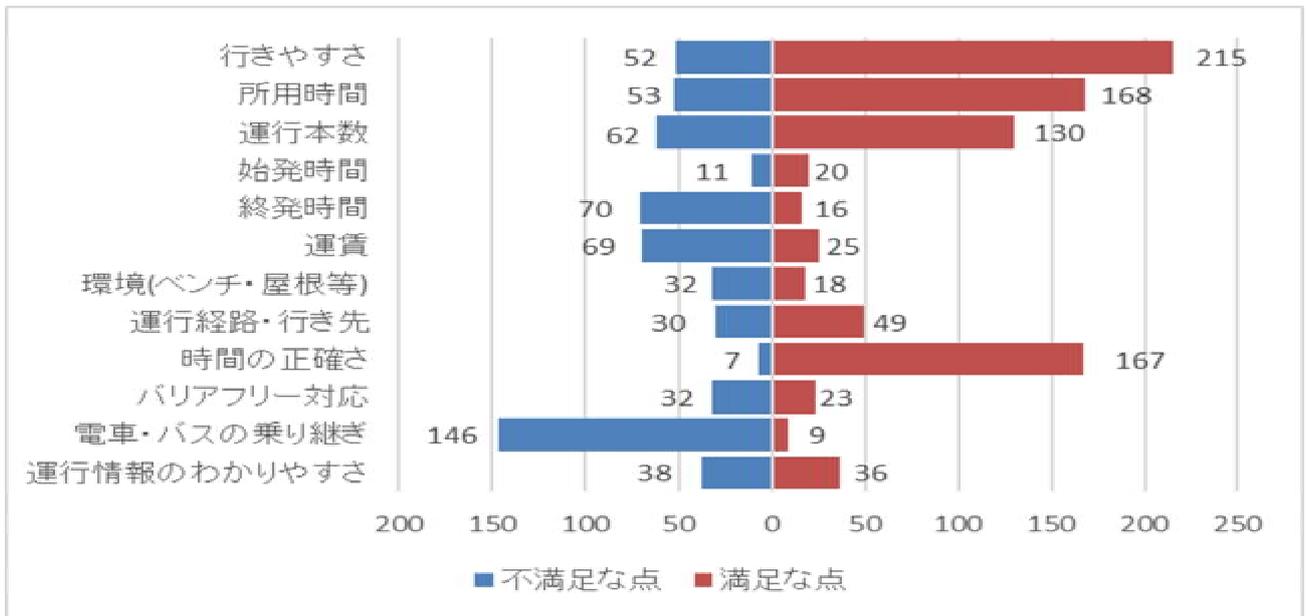


図 6-21 鉄道に関する満足な点・不満な点

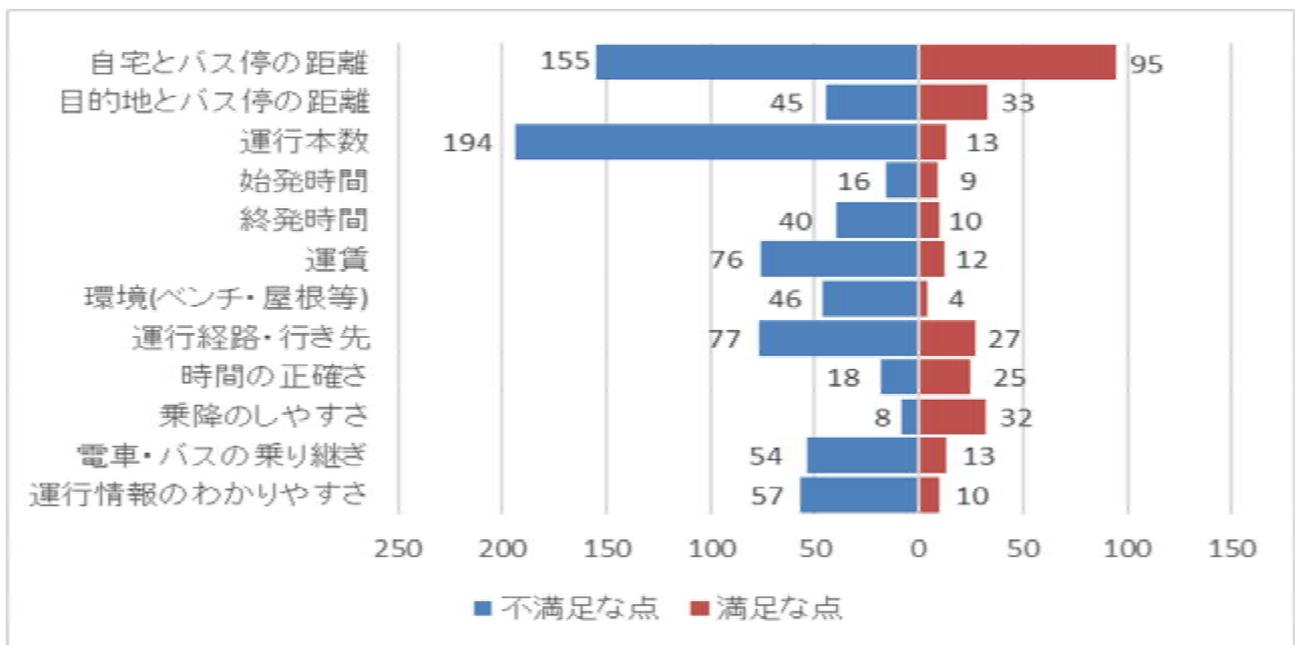


図 6-22 バスに関する満足な点・不満な点

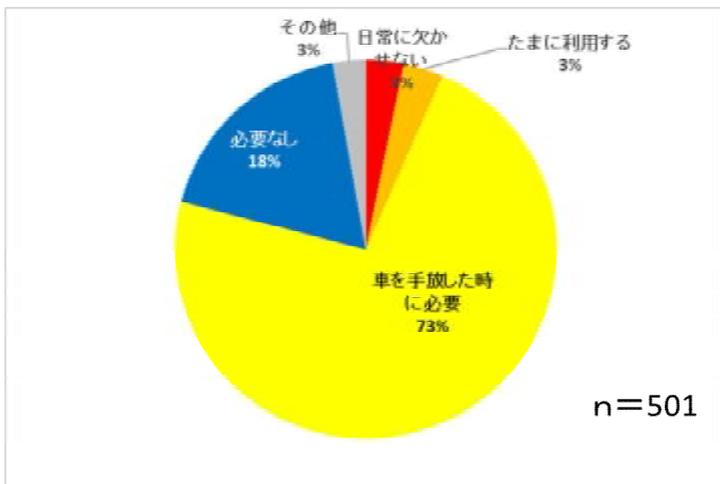


図 6-23 あなたにとってデマンド交通とは

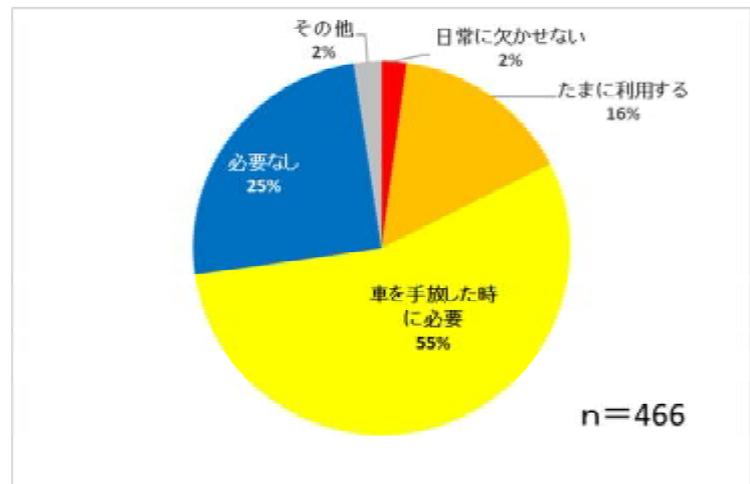


図 6-24 あなたにとってバス交通とは

(6) よりよい公共交通にするために必要なもの

よりよい公共交通を構築していくために必要なものとして、「広域的な交通ネットワークの形成」や、「駅への接続性の向上」など、公共交通による町外への連結についての項目が上位に来ており、次いで「分かりやすい公共交通の情報を提供する」といった情報に関する内容の項目が続いている。また、「バス路線を増やす」「デマンド交通の運行時間を増やす」のような町内の公共交通の利便性を求める声が上位にあることがわかりました。

1	上三川町の近隣市町と連携し、広域公共交通ネットワークを形成する。	229
2	駅への接続性を良くする。	162
3	分かりやすい公共交通の情報を提供する。	150
4	バス路線を増やす。	149
5	デマンド交通の運行時間を増やす。	139
6	デマンド交通の台数を増やす。	135
7	高齢者や障がい者の割引率を向上させる。	117
8	バスの運行本数を増やす。	111
9	その他	39
10	バリアフリーを進める。	24

表6-25

アンケート問6-6「今後、上三川町の公共交通をよりよくしていくためには、何が重要だと思いますか（最大3つまで回答）」の回答数

免許証返納者数

本町における運転免許証自主返納奨励事業については、年間を通して60件前後の申請数があります。全国的に見ると、免許証の自主返納数は令和元年をピークに減少傾向にあります。令和6年度は42万7千件を超えています。

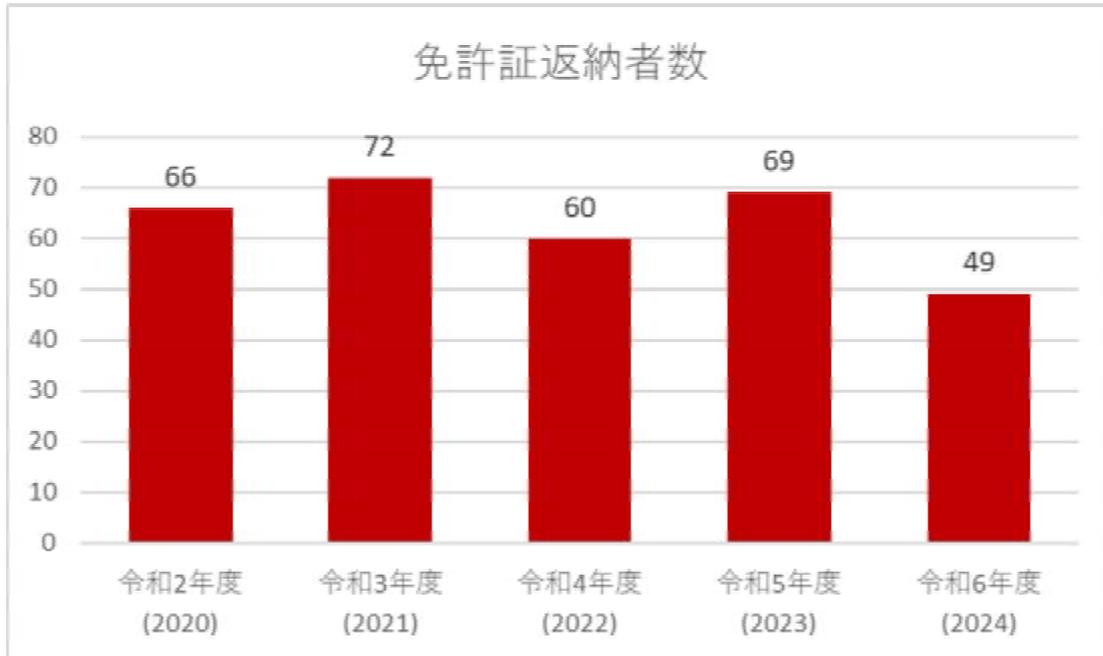


図7-1 上三川町運転免許証自主返納奨励事業申請数

運転免許の申請取消（自主返納）件数と運転経歴証明書交付件数の推移

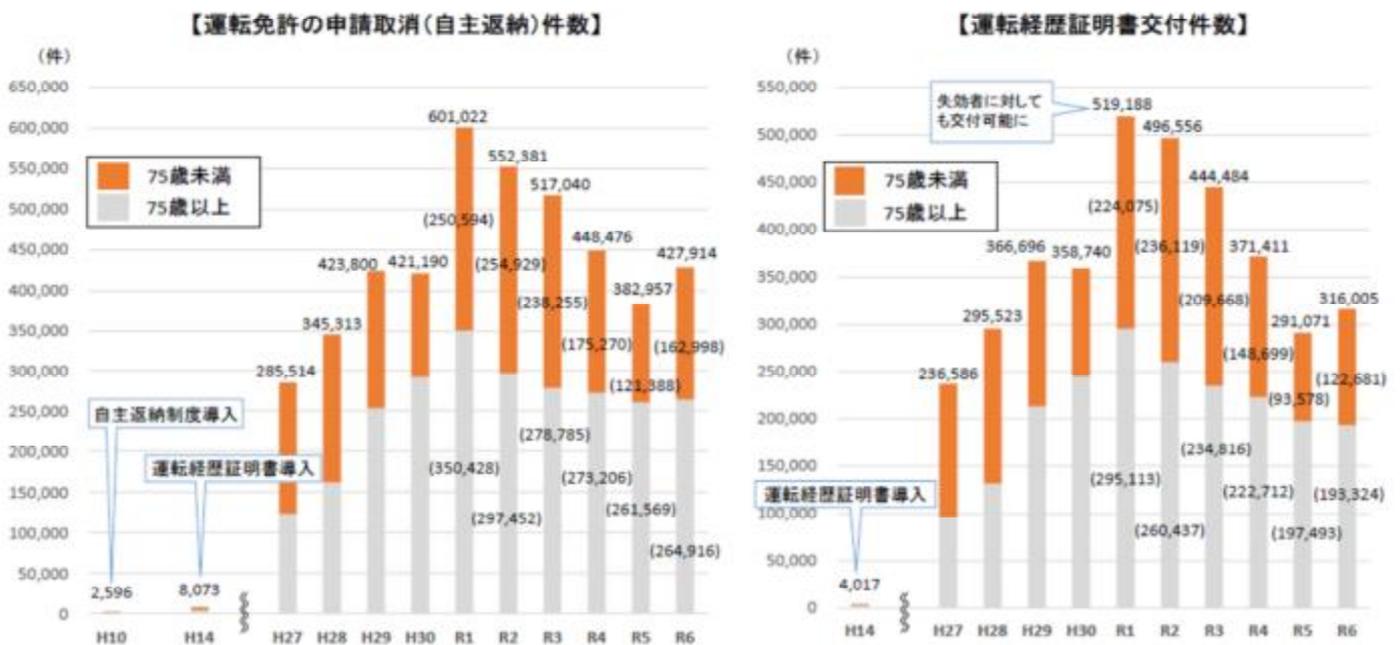


図7-2 運転免許証の自主返納数（全国）

出典「運転免許証の自主返納と運転経歴証明書について」（警察庁 HP）

3-2. 事業者からの意見

(1) 医療機関

通院者は、自分の運転か家族の運転による自家用車の通院が主となっています。デマンド交通による通院も増えてきていますが、帰宅便については、診療が終わる時間が分からないことから利用がしにくくなっています。バスによる通院については、通院者の自宅付近や施設付近や路線バスが運行しておらず利用しにくくなっています。

(2) 福祉施設

保育所、学童クラブは自家用車による利用が多くなっています。通所型の障がい者施設では、自家用車や自転車に加え、デマンド交通、施設所有のバスによる送迎を利用しています。

また、保育所では時間帯によって送迎が集中し、朝の送迎を早くできないか等の声が上がっています。また、保護者が送迎後出勤するため交通機関を利用することは少なくなっています。

(3) 工場等

従業員の通勤について、鉄道駅からバスによる送迎を行う事業所もありますが、多くの事業所では自家用車による通勤が主となっています。また、来訪者は鉄道駅からタクシーを利用することが多くなっています。

路線バスが事業所付近を運行しておらず、運行本数も少ないことから利用ができない状況となっています。

4 地域公共交通の課題

4-1. 町民生活を支える効率的かつ持続可能な交通手段の確保

町民が通院、買い物、行政手続き等、日常生活の利便性を確保するためには、既存の交通手段を維持強化する必要があります。しかし、少子高齢化や利用者減少に伴い、地域公共交通の運行コストの増加が見込まれることから、利便性を確保しつつ持続可能な交通サービスを維持するために、利用実態に応じたサービスの最適化を検討する必要があります。

4-2. 高齢者ニーズを踏まえた地域公共交通の見直し

2025年には団塊の世代が75歳以上になるなど、高齢者の免許返納の増加が見込まれます。高齢者が免許証を返納した後も安心して移動ができるよう、段差の少ない車両や多様な予約方法など、高齢者が利用しやすい交通手段の確保を検討する必要があります。

4-3. 地域公共交通に対する関心と地域を挙げた取組の確保

地域公共交通は利用者だけでなく地域全体で支えるべき資源ですが、利用者が限定的で関心が広がっていません。町民への周知・啓発や利用促進キャンペーン等、地域を挙げた取組を検討する必要があります。

4-4. 公共交通サービスのデジタル化

利用者の利便性向上のため、キャッシュレス決済やリアルタイム運行情報の提供、乗換案内との連携、利用者向けアプリのほか、複数交通手段を一括で検索・予約・決済できる MaaS の研究など、幅広いデジタルサービスの導入について検討する必要があります。

6 計画目標と評価指標

6-1. 計画目標

基本方針を踏まえ、3つの計画目標を掲げます。

計画目標 1 生活利便性の維持・向上

計画目標 2 地域理解と協力の促進

計画目標 3 デジタル技術・新サービスの導入促進

6-2. 評価指標

計画目標の達成状況を評価するための指標を設定します。

計画目標 1 生活利便性の維持・向上

	項目	現状値 (2025)	最終目標値 (2030)
数値 目標	デマンド交通「かみたん号」の利用者数	16,152 人	16,500 人
	① ◆目標の設定理由 高齢者等の移動手段の確保や、町内の地域間での公共交通サービスの平準化による公共交通空白地の解消を図るため導入したデマンド交通「かみたん号」の利用者数を指標とすることにより、生活利便性の指標として把握ができるため		
	項目	現状値 (2025)	最終目標値 (2030)
数値 目標	運転免許証自主返納奨励事業申請数	49 件	60 件
	② ◆目標の設定理由 安心して利用できる公共交通環境が整うことにより、運転免許を返納しても生活ができる安心なまちとして、運転免許証自主返納奨励事業の申請数の増加につながるため		

計画目標 2 地域理解と協力の促進

	項目	現状値 (2025)	最終目標値 (2030)
数値 目標	町民の鉄道・バス・タクシー・デマンド交通 利用率	7.3%	7.5%
	③ ◆目標の設定理由 鉄道やバス、タクシー、デマンド交通等の公共交通の利用率を指標とすることで、地域公共交通の利用促進策の効果や住民の公共交通に対する理解度の把握ができるため		

計画目標3 デジタル技術・新サービスの導入促進

	項目	現状値 (2025)	最終目標値 (2030)
数値 目標	インターネットを利用した デマンド交通予約件数	1, 8 1 5 件	1, 9 0 0 件
④	<p>◆目標の設定理由</p> <p>デマンド交通「かみたん号」のインターネットを利用した予約件数を指標とすることにより、利用者の利便性向上の指標として把握ができるため</p>		

7 目標達成に向けた施策

7-1. 計画事業

本計画の目標を達成するため、計画事業を立案します。

計画事業 1	デマンド交通運行形態の検討				
事業概要	<p>地域内公共交通であるデマンド交通「かみたん号」の運行について、運行業務委託契約の更新に併せ、費用対効果を考慮した上でより効果的な運行が出来るよう見直します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間や予約方法等の検討 ・ 効率的な運行方法の検討 ・ 土曜日運行実証実験の実施及び結果を踏まえた本格運行の可否の検討 				
実施主体	上三川町の委託により運行を行う交通事業者				
関連目標	計画目標 1 生活利便性の維持・向上 計画目標 2 地域理解と協力の促進 計画目標 3 デジタル技術・新サービスの導入促進				
実施スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)
	土曜実証運行 実施・検証 見直し検討	土曜実証運行 検証 土曜本格運行 検討 見直し検討	次期契約締結 検証	検証	検証 見直し検討

計画事業 2	運転免許証自主返納奨励事業の拡充				
事業概要	<p>高齢者の交通事故減少を目的として実施している運転免許証自主返納奨励事業について内容の検討を行い、免許の自主返納のさらなる促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納に対するインセンティブの内容検討 ・ 免許返納に対するインセンティブ付与の実施 				
実施主体	上三川町・公共交通事業者・警察				
関連目標	計画目標 1 生活利便性の維持・向上 計画目標 2 地域理解と協力の促進				
実施スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)
	継続 見直し	継続	継続	継続	継続

計画事業 3	上三川町近隣の公共交通MAPの作成及び更新				
事業概要	<p>自家用車から公共交通への利用移行及びバスを利用したことがない町民や観光客の利用促進のため、公共交通の運行概要やバス停・時刻表などを公共交通MAPにまとめ、分かりやすい情報案内の提供を行います。公共交通MAPの作成・配布にあたっては事業者をはじめ、地域住民の協力も得ながら、継続的な宣伝・PRによって公共交通の利用促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内公共交通MAPの作成及びHPへの公開 ・スマートフォンにも対応した情報の公開 				
実施主体	上三川町・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者・デマンド交通事業者 地域住民				
関連目標	計画目標 1 生活利便性の維持・向上 計画目標 2 交通弱者に配慮したサービスの充実 計画目標 3 デジタル技術・新サービスの導入促進				
実施 スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)
	作成 配布	継続	継続 更新	継続	継続 更新

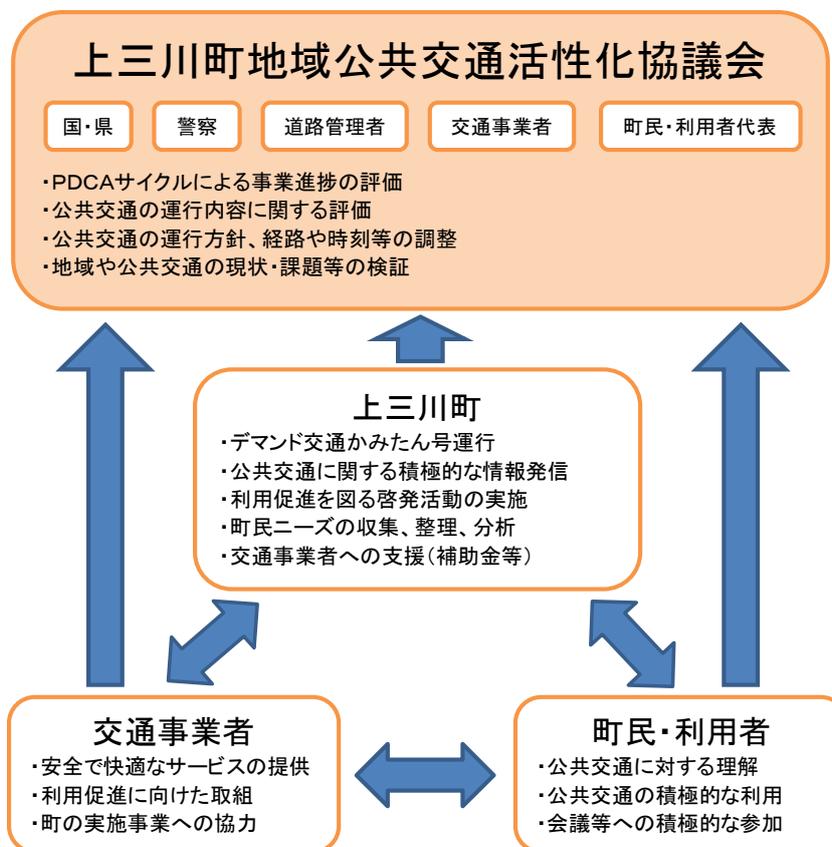
計画事業 4	公共交通の利用促進策の検討				
事業概要	<p>地域公共交通の利用促進を図るため、公共交通情報の周知、その他の利用促進策を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の周知啓発 ・公共交通の利用促進策の検討 				
実施主体	上三川町・公共交通事業者・地域住民				
関連目標	計画目標 1 生活利便性の維持・向上 計画目標 2 地域理解と協力の促進				
実施 スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)
	検討	実施	継続	継続	継続

計画事業 5	デジタル技術を活用した新サービスの再検討				
事業概要	<p>デマンド交通「かみたん号」の利便性向上策として、デジタル技術を活用したサービスの導入を検討します。また、公共交通の連携等に活用できる方策について調査研究を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス決済機能の検討 ・リアルタイム運行情報提供サービスの検討 ・利用者向けスマホアプリやMaaSプラットフォームを活用した複数交通手段の一括検索・予約・決済システム等の研究 				
実施主体	上三川町・公共交通事業者・システム開発事業者				
関連目標	計画目標 1 生活利便性の維持・向上 計画目標 3 デジタル技術・新サービスの導入促進				
実施 スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)
	検討 調査研究	調整 調査研究	実施 調査研究	継続 調査研究	継続 調査研究

8 計画の推進

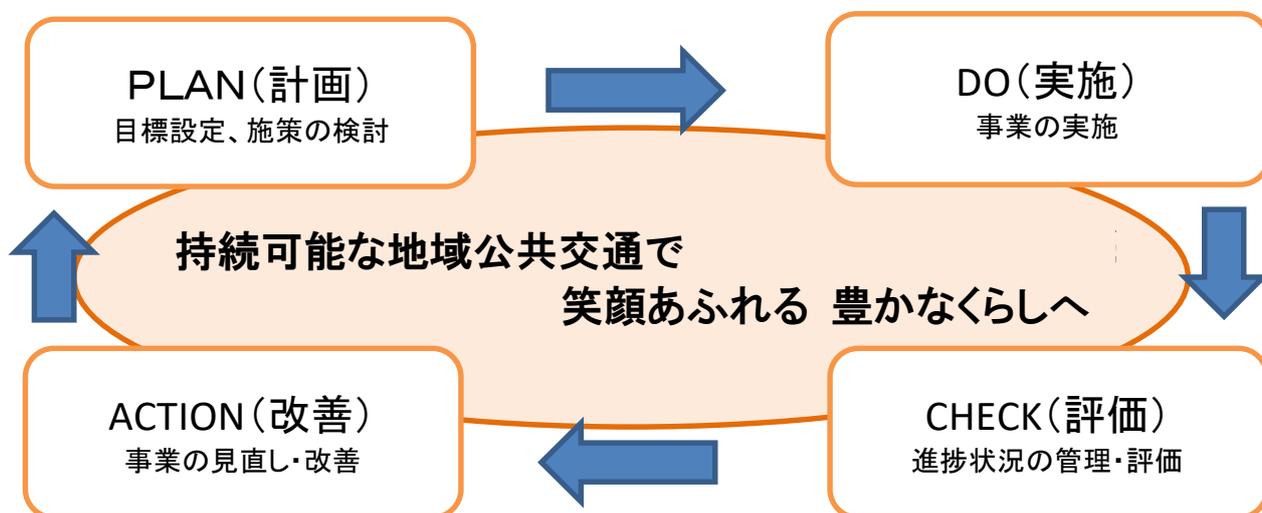
8-1. 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、国や県、町民、交通事業者など多くの関係機関との協力が必要であるため、役割分担を整理し、事業を実施します。



8-2. 計画の達成状況の評価

計画の達成状況については上三川町地域公共交通活性化協議会において施策の実施状況を毎年度整理し、実施の有無及びその要因を評価するとともに、計画の目標（数値目標）の達成状況の評価し、その要因を分析し、必要に応じて事業実施内容の見直し・改善を検討します。



上三川町地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
上三川町地域公共交通計画 37ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
上三川町地域公共交通計画 37ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
上三川町地域公共交通計画 21ページ、37ページ、38ページ、40ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
上三川町地域公共交通計画 14ページ～17ページ、35ページ、36ページ、41ページ

本町のデマンド交通においては、宇都宮市・下野市に運行しているが、上三川町住民の生活交通として運行している。宇都宮市・下野市は費用負担をしておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画に両市の位置づけは行っていない。

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

(2) - 1 輸送人員の推移

上三川町内を運行する路線バスの路線全線ごとの過去5年の輸送人員推移を見てみると、輸送人員に大きな変動はないことから、路線に対して、繰り返し利用する固定客が定着していると推測されます。また、石橋駅・真岡市庫線は利用者が増加している傾向があり、鉄道駅との連結に需要があることが考えられます。

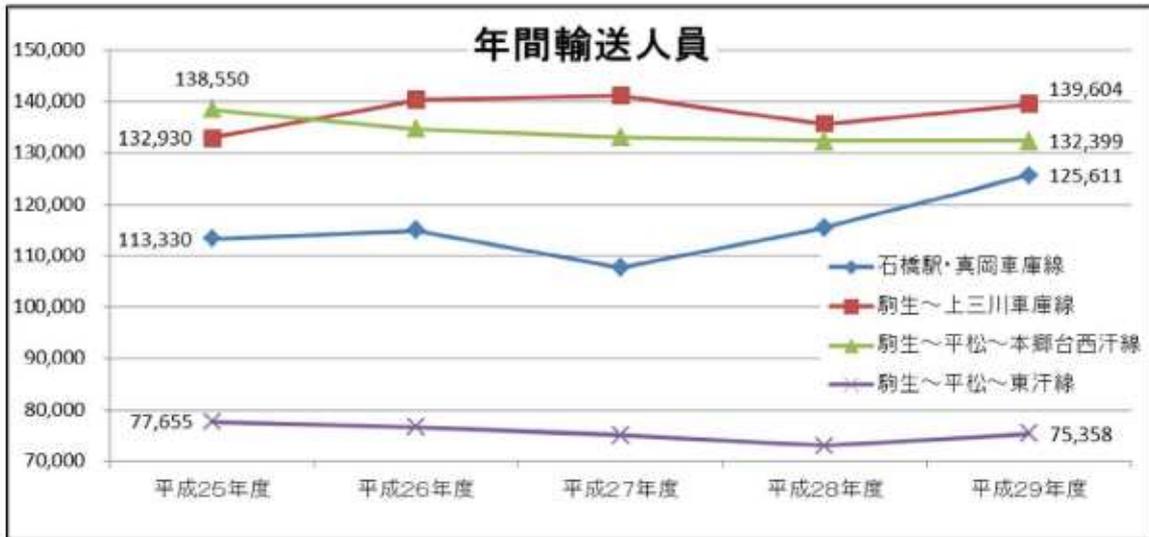


図4-3 路線バス輸送人員の推移 (データ提供: 関東自動車㈱)

(2) - 2 路線バス補助金額の推移

上三川町で町民の方の日常生活に必要不可欠な交通手段としての乗合バス路線の維持確保を図るため、国や県と協議し補助金を交付しています。補助額の推移を見てみると若干減少している傾向が見えますが、ほぼ同額で推移しています。



図4-4 路線バス補助金額の推移

(3) 鉄道の現況

(3) - 1 乗降人員の推移

上三川町近隣の鉄道駅の1日平均乗車人数の推移を見てみると、雀宮駅が平成23年度に橋上駅
化による東口の完成及び宇都宮工業高校の移転等により乗車人数が増加していますが、他の鉄道駅
は毎年度ほぼ同数の利用者で推移しています。

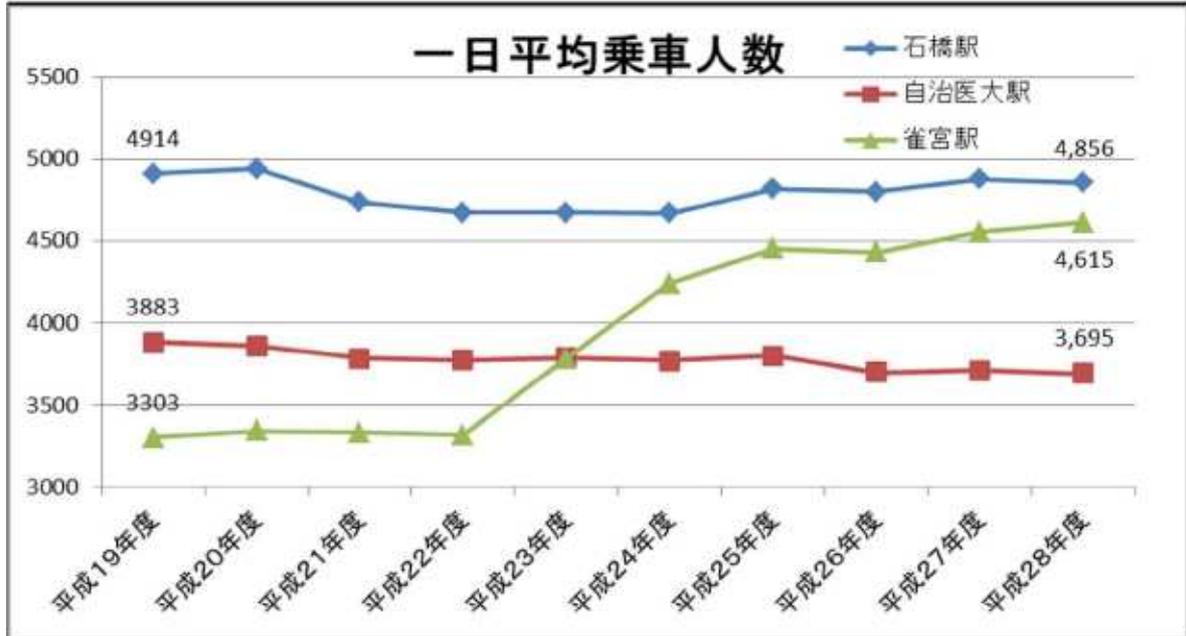


図4-5 鉄道駅一日平均乗車人数の推移

出典「各駅の乗車人員」(JR東日本HP公開資料)を元に作成



図4-6 鉄道駅位置図

(4) タクシーの現況

タクシーの輸送人員の推移を見てみると、近年は利用数が増加しています。

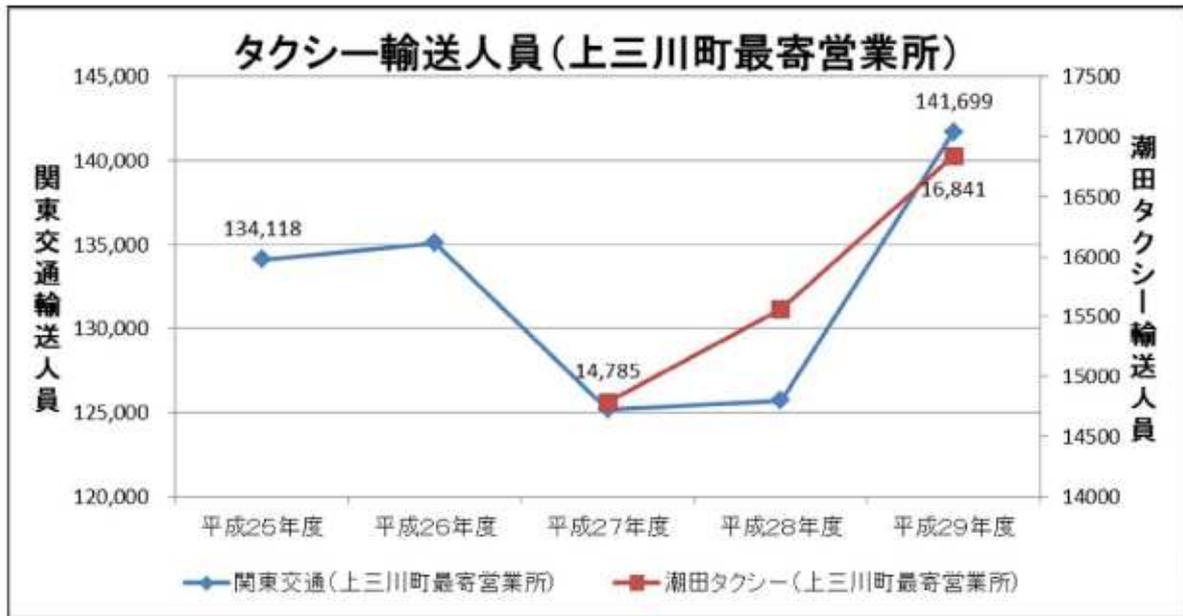


図4-7 タクシー輸送人員推移 (データ提供：関東交通㈱、潮田タクシー㈱)

(5) デマンド交通の現況

デマンド交通「かみたん号」の利用人数の推移を見てみると、大きな変動はありませんが、地区別に見てみると、明治地区の利用が増え、本郷地区の利用が減っています。

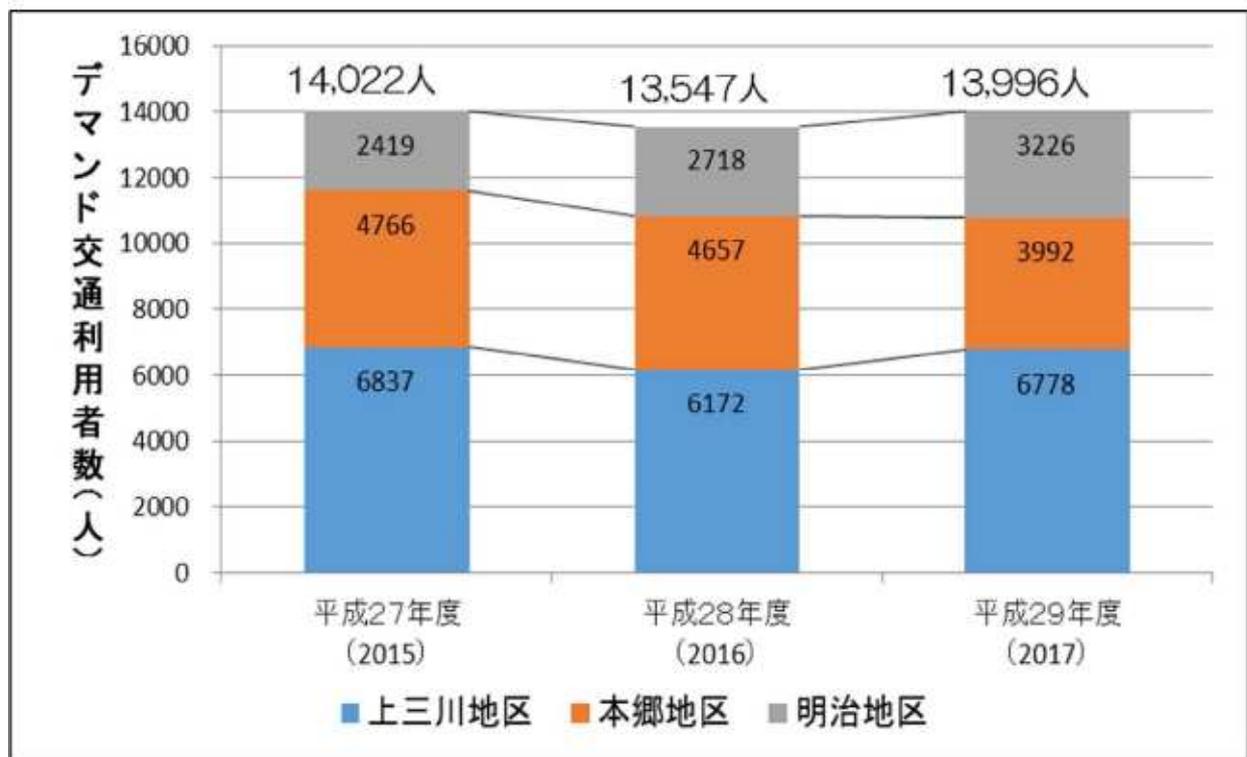


図4-8 デマンド交通利用者数推移 (地区別)

(5) -1 デマンド交通の輸送人員の推移（上三川地区）利用者の年齢・目的地

70代・80代の利用が多く、次いで60代の利用が多くなっています。また、50代より40代の利用が多くなっています。上三川地区の特徴としては、高齢者を中心に利用されています。

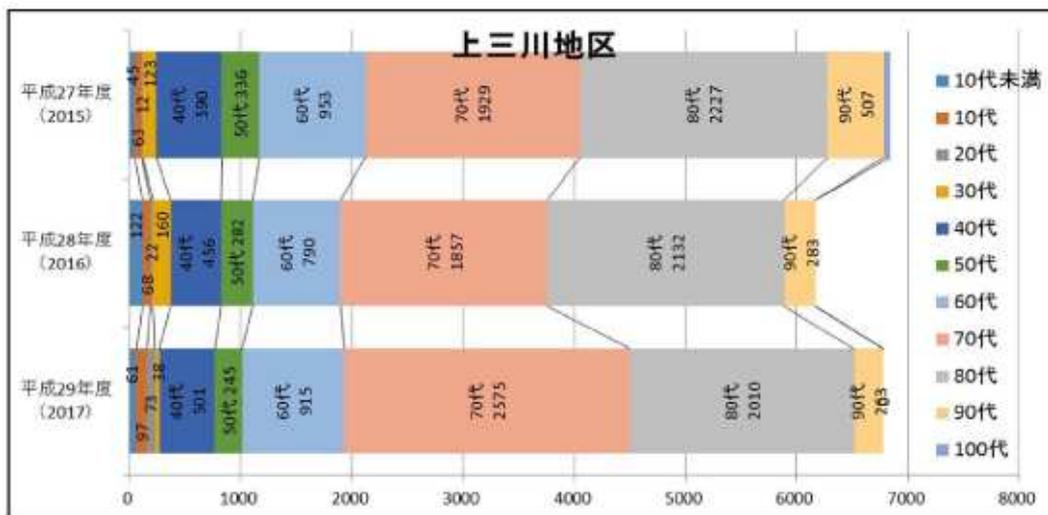


図4-9 上三川地区デマンド交通利用状況 (年齢)

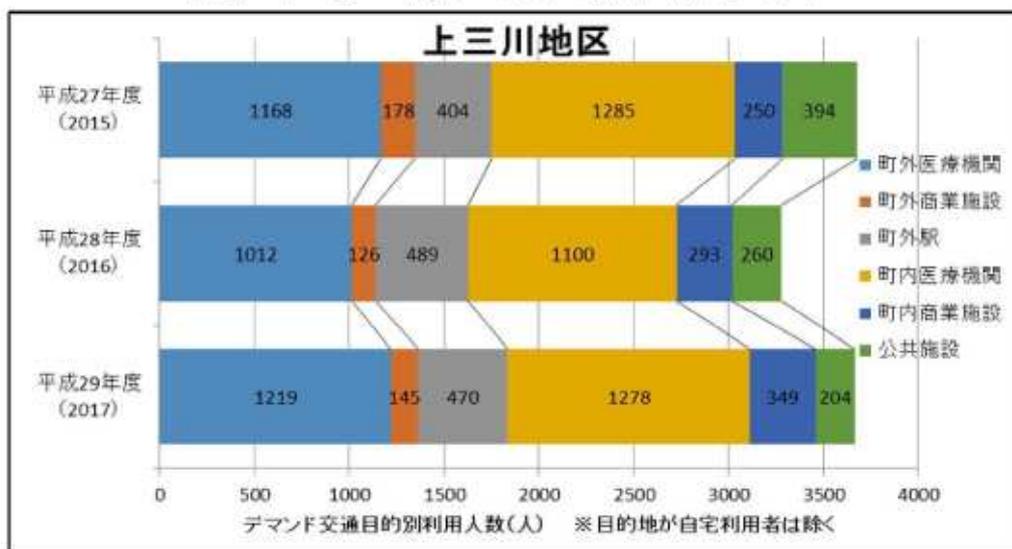


図4-10 上三川地区デマンド交通利用状況 (目的施設別)

平成29年度 目的地別 BEST10(上三川地区)			平成28年度 目的地別 BEST10(上三川地区)			平成27年度 目的地別 BEST10(上三川地区)		
順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数	順位	行き先別	人数
1	自治医科大学附属病院(町外)	570	1	自治医科大学附属病院(町外)	474	1	石橋総合病院(町外)	515
2	石橋総合病院(町外)	480	2	JR石橋駅東口	434	2	自治医科大学附属病院(町外)	505
3	JR石橋駅東口	415	3	石橋総合病院(町外)	404	3	倉持整形外科上三川	350
4	倉持整形外科上三川	323	4	倉持整形外科上三川	299	4	JR石橋駅東口	319
5	新上三川病院	207	5	新上三川病院	171	5	新上三川病院	281
6	うつのみや病院(町外)	169	6	上三川いきいきプラザ	169	6	上三川いきいきプラザ	270
7	やまだ脳神経外科クリニック	146	7	うつのみや病院(町外)	134	7	宇都宮社会保険病院(町外)	147
8	高倉整骨院	132	8	やまだ脳神経外科クリニック	123	8	FKDインターパーク店(町外)	147
9	FKDインターパーク店(町外)	125	9	高倉整骨院	108	9	高倉整骨院	136
10	せんば医院	109	10	FKDインターパーク店(町外)	104	10	やまだ脳神経外科クリニック	109

図4-11 上三川地区デマンド交通利用状況 (目的地：上位10施設)

2-5. 上三川町内の公共交通空白地帯

広域幹線として町外の拠点に連絡する鉄道駅は、上三川町西部にJR石橋駅があります。

地域内幹線として、町内外の拠点間を連絡する民間バス路線は、石橋駅を拠点とし、真岡市方面に町内を横断連絡する石橋—真岡線や、石橋駅から国道4号線沿いを逆行する石橋—宇都宮線、石橋駅から下野市の文教通り、壬生町の東武おもちゃのまち駅を経由し、獨協医科大学付属病院までを結ぶ、ゆうがおバス石橋—獨協線があります。

民間バス路線は、町中心部にも、宇都宮駅と連絡する駒生—上三川車庫線、北東部にも駒生—東汗線・本郷台西汗線がありますが、駅・バス停からのサービス圏域で見ると公共交通空白地域が多い状況でした。

平成25年3月から、町内全域を範囲としたドア to ドア方式のデマンド交通を導入し、町内どこからでもバス停留所や鉄道駅など地域拠点に接続できるようになったことにより、上三川町における公共交通空白地域は解消され、また、町内クリニックや近隣総合病院への通院、スーパーマーケットなどへの生活必需品の買い出し、児童生徒の準通いなどの不便も解消しました。

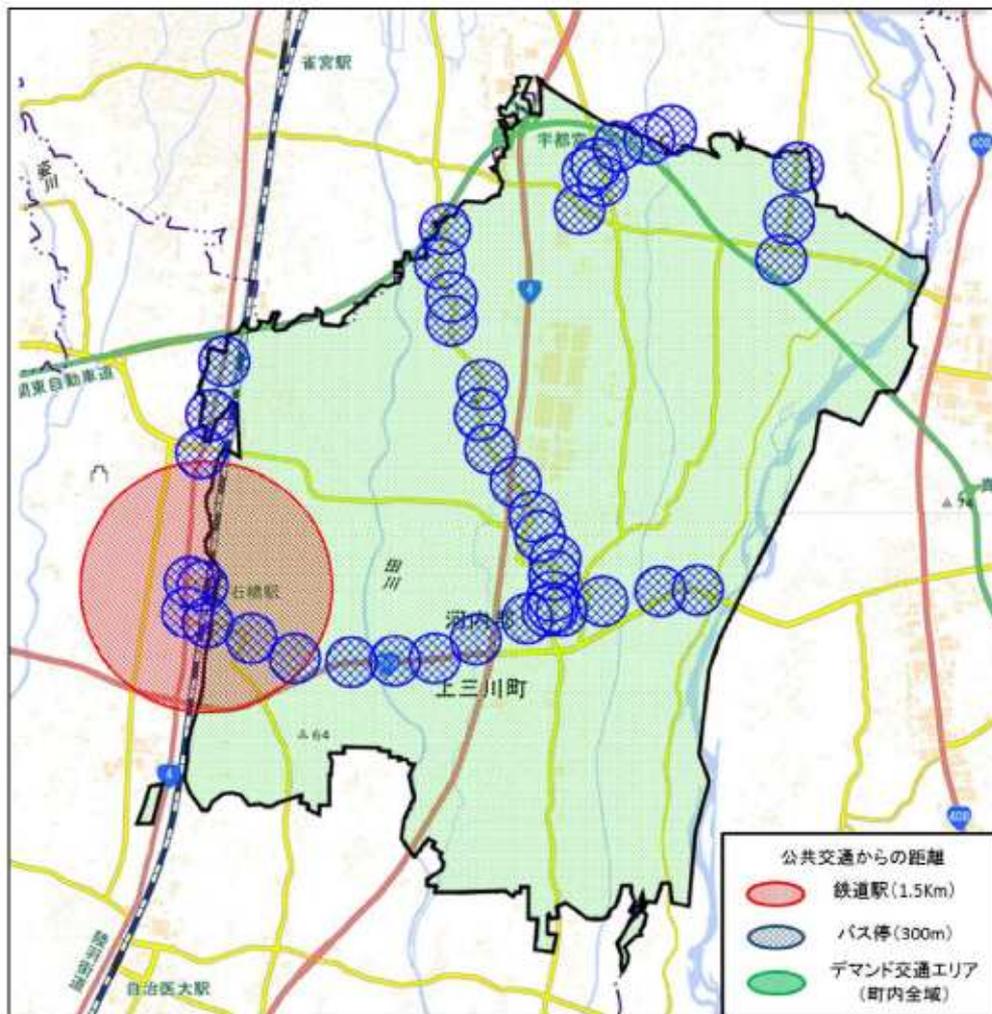


図5-1 上三川町の公共交通空白地

6 計画目標と計画事業

6-1. 計画目標

計画目標1 「生活の足」として利用しやすい公共交通網の構築

	項目	現状値 (2016)	中間目標 (2021)	最終目標値 (2025)
数値 目標 ①	公共交通機関の状況 (総合計画—まちの各環境に関する満足度—)	-2.55	0	プラス評価
	◆目標の設定理由 上三川町民の上三川町の総合的な公共交通に関する満足度を向上させるため			
	項目	現状値 (2017)	中間目標 (2021)	最終目標値 (2025)
数値 目標 ②	デマンド交通「かみたん号」の利用者数	13,996人	15,200人	15,200人 (維持)
	◆目標の設定理由 高齢者等の移動手段の確保や、町内の地域間での公共交通サービスの平準化による公共交通空白地の解消を図るため導入したデマンド交通「かみたん号」の利用者数を指標とすることにより、生活の足として利用しやすい公共交通の構築の指標として把握ができるため			
	項目	現状値 (2017)	中間目標 (2021)	最終目標値 (2025)
数値 目標 ③	デマンド交通「かみたん号」の運行収支率	16.9%	20.0%	20.0% (維持)
	◆目標の設定理由 生活の足としての「かみたん号」が持続可能な運行をしていくため			

計画目標2 観光振興と一体となった観光交通の充実

	項目	現状値 (2017)	中間目標 (2021)	最終目標値 (2025)
数値 目標 ④	交流人口(観光人込客数)	99,467人	100,000人	105,000人
	◆目標の設定理由 上三川町内の公共交通ネットワークを整備することにより、観光に町内を訪問する人の増加につながるため			

計画目標3 だれでも安心して利用できる公共交通の利用促進

	項 目	現状値 (2017)	中間目標 (2021)	最終目標値 (2025)
数値 目標	運転免許証自主返納奨励事業申請数	55件	62件	69件
⑤	<p>◆目標の設定理由</p> <p>安心して利用できる公共交通環境が整うことにより、運転免許を返納しても生活ができる安心なまちとして、運転免許証自主返納奨励事業の申請数の増加につながるため</p>			
	項 目	現状値 (2018)	中間目標 (2021)	最終目標値 (2025)
数値 目標	町民の鉄道・バス・タクシー・デマンド交通 利用率	7.2%	8.5%	10.0%
⑥	<p>◆目標の設定理由</p> <p>鉄道やバス、タクシー、デマンド交通の公共交通としての利便性を高めるための利用促進策に取り組むことにより、現在の自家用車に依存したライフスタイルから公共交通を利用するライフスタイルへ移行するため</p>			

6-2. 計画事業

計画目標 1 「生活の足」として利用しやすい公共交通網の構築

計画事業 1	デマンド交通運行形態の再検討							
事業概要	<p>地域内公共交通であるデマンド交通「かみたん号」の運行について、運行業務委託契約の更新に併せ、費用対効果を考慮した上でより効果的な運行が出来るよう見直します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間や予約方法等の検討 ・ 効率のあがる運行方法の検討 ・ 家族形態の変容に伴う土曜日運行等の検討 							
実施主体	上三川町の委託により運行を行う交通事業者							
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
	見直し 検討	次期契約 締結 ・検証	検証	検証・ 見直し 検討	次期契約 締結 ・検証	検証	検証・ 見直し 検討	次期契約 締結 ・検証

デマンド交通かみたん号について

(1) 位置付け及び役割

町内の地域間での公共交通サービスの平準化による公共交通空白地の解消及び高齢者や自動車免許を持たない者等の移手段の確保を図るため導入しました。

(2) 必要性

公共交通空白地の解消及び高齢者の通院から日用品の買い出し、学童の塾通いなど多くの世代にとって欠かせない移動手段となっており、運行の継続が不可欠です。一方で、町の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

(3) 利用者数・収支

前項参照

(4) 国泉町の負担について

現在、財源となっている運賃収入、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金及び特別交付税に加え、収支率を20%以上とすることで、栃木県の市町村生活交通路線運行費補助金の採択を目指し、運行の持続可能性を高めます。

計画事業 2	バス・デマンド交通の乗継割引制度の導入							
事業概要	町内全域をカバーしているデマンド交通と近隣市町への交通手段となるバスなどの乗継割引制度を確立することにより、乗り継ぎへの抵抗感を軽減し、バスとデマンド交通の相互利用促進・利便性向上を図ります。							
実施主体	上三川町・公共交通事業者・近隣市町							
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
	制度検討	制度導入	継続	継続 見直し	継続	継続	継続 見直し	継続

計画事業 3	多様な交通モード・輸送資源の総動員の検討							
事業概要	<p>輸送量に限界のあるデマンド交通の利用者の増加等に対し、既存の移動資源の改善だけでなく、新たに多様な交通モード・輸送資源の活用必要性及び導入の検討をおこない、コンパクト・プラス・ネットワーク（※）の実現に向け、拠点（中心市街及び石橋駅周辺）や医療機関、商業施設への移動や、拠点間の連携づくりを目指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通かみたん号のお断り件数の把握 ・変化する移動ニーズに応えられているか、アンケート等による調査 ・既に運行している企業の送迎バスや、商店のシャトルバスなどの輸送資源が、公共交通の一つとして導入が可能かの調査研究・福祉有償運送 ・町補助制度 等の検討 <p>※ コンパクト・プラス・ネットワーク：人口減少・高齢化が進む中、都市に必要な機能を集約化（コンパクト）することで、医療・福祉・商業等の生活機能を確保するとともに、各拠点間を地域公共交通でつなぐ（ネットワーク）まちづくり</p>							
実施主体	上三川町							
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
	導入可能性調査	導入可能性調査	導入可能性調査	導入可能性調査	導入可能性調査	導入可能性調査	制度設計	実施

※ 令和4（2022）年6月改訂において、計画事業3「地域コミュニティにおける公共交通の意識醸成」としていたところ、より広い輸送資源の確保を検討できる内容に改めました。また、実施スケジュールにおいては、令和4年現在、現状の路線バス及びデマンド交通等により移動ニーズに一定程度応えきれている現状から、令和4（2022）年「実施」としたスケジュールを令和7（2025）年「実施」に改めました。

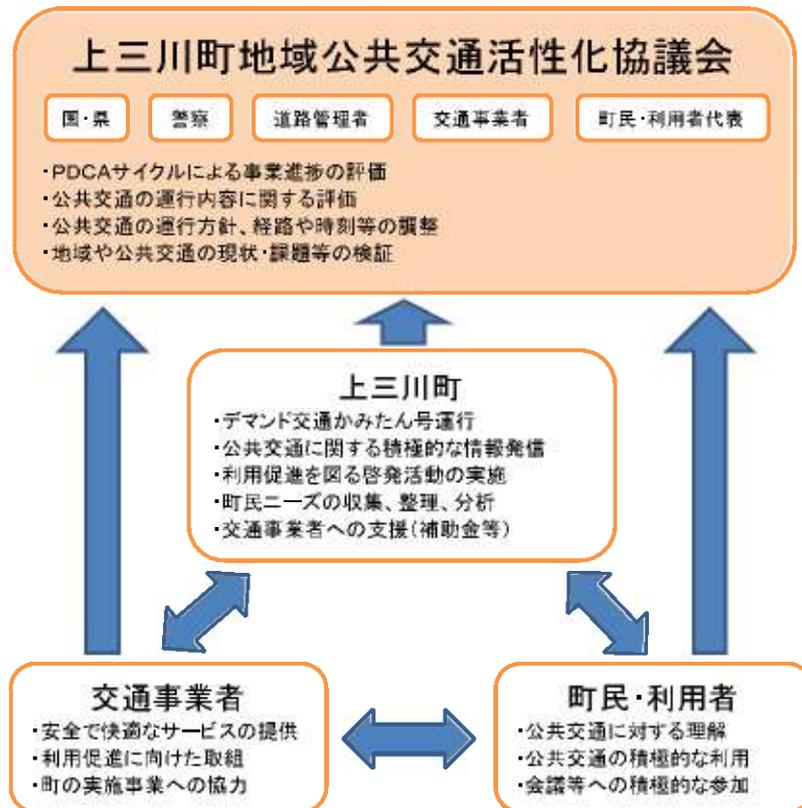
計画目標 3 だれでも安心して利用できる公共交通の利用促進

計画事業 1	上三川町近隣の公共交通MAPの作成及び更新								
事業概要	<p>自家用車から公共交通への利用移行及びバスを利用したことがない町民や観光客の利用促進のため、公共交通の運行概要やバス停・時刻表などを公共交通MAPにまとめ、分かりやすい情報案内の提供を行います。公共交通MAPの作成・配布にあたっては事業者をはじめ、地域住民の協力も得ながら、継続的な宣伝・PRによって公共交通の利用促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内公共交通MAPの作成及びHPへの公開 ・スマートフォンにも対応した情報の公開 								
実施主体	上三川町・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者・デマンド交通事業者 地域住民								
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	
	作成・配布	継続更新	継続	継続更新	継続	継続更新	継続	継続更新	
計画事業 2	運転免許証自主返納奨励事業の拡充								
事業概要	<p>高齢者の交通事故減少を目的として実施している運転免許証自主返納奨励事業について内容の検討を行い、免許の自主返納のさらなる促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納に対するインセンティブの内容検討 ・免許返納に対するインセンティブ付与の実施 								
実施主体	上三川町・公共交通事業者・警察								
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	
	実施	継続	継続	継続見直し	継続	継続	継続	継続見直し	
計画事業 3	バス待ち環境の改善・整備								
事業概要	<p>利用者がバスを待ちやすい環境を整え、バス利用の促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が多いバス停などで、設置場所・道路環境を考慮の上、交通・道路管理者と協議して、バス停へのベンチ設置や自転車置き場などの設置を検討します。 ・バスの逆行状況（現在位置など）を、スマートフォンやパソコンで確認できる「バスロケーションシステム」の周知、利用促進。 								
実施主体	上三川町・バス事業者・警察								
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	
	検討	調整	実施	継続	継続	継続	継続	継続	

7 計画の推進

7-1. 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、国や県、町民、交通事業者など多くの関係機関との協力が必要であるため、役割分担を整理し、事業を実施します。



7-2. 計画の達成状況の評価

計画の達成状況については上三川町地域公共交通活性化協議会において施策の実施状況を毎年度整理し、実施の有無及びその要因を評価するとともに、計画の目標(数値目標)の達成状況の評価し、その要因を分析し、必要に応じて事業実施内容の見直し・改善を検討します。

