

**第2次**  
**佐野市地域公共交通計画(案)**

**令和8(2026)年3月**

**栃木県佐野市**



# はじめに

市長あいさつ

写真

令和8年(2026)3月

佐野市長 金子 裕



# 目次

<b>第1章 計画の策定</b> .....	<b>1</b>
1-1 背景と目的 .....	1
1-2 計画の位置付け .....	1
1-3 持続可能な開発目標（SDGs）との関係性 .....	3
1-4 計画区域 .....	3
1-5 計画期間 .....	3
1-6 計画策定の考え方 .....	3
<b>第2章 前計画の効果検証</b> .....	<b>4</b>
2-1 目標の達成状況 .....	4
2-2 事業の実施状況 .....	5
<b>第3章 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題</b> .....	<b>7</b>
3-1 本市の概況 .....	7
3-2 本市の地域公共交通の現況 .....	11
3-3 地域公共交通の利用ニーズおよび移動実態 .....	21
3-4 地域公共交通の課題 .....	29
<b>第4章 本市の地域公共交通の方向性および取組</b> .....	<b>30</b>
4-1 目指す姿・方向性 .....	30
4-2 課題と方向性の対応 .....	31
4-3 地域公共交通の機能・役割 .....	32
4-4 実施事業 .....	33
4-5 事業の詳細 .....	35
<b>第5章 計画の進捗管理</b> .....	<b>41</b>
5-1 評価指標の設定 .....	41
5-2 事業の推進体制・進捗管理 .....	42
<b>資料編</b> .....	<b>43</b>
用語集 .....	43
計画の策定体制・策定経過 .....	44

# 第1章 計画の策定

## 1-1 背景と目的

近年、少子高齢化や人口減少が進む中で、地域社会のあり方は大きく変化しています。これに伴い、地域における人々のつながりや生活様式が多様化し、地域公共交通に求められる役割も変化しています。また、令和元（2019）年以降の新型コロナウイルス感染症の拡大は、人々の移動様式を一変させ、従来の交通ネットワークや利用状況に大きな影響を与えました。また、環境問題への包括的な対応や持続可能な開発目標（SDGs）への貢献も、社会的に強く求められています。こうした状況から、地域公共交通のあり方を見直す必要性が高まっています。

このような社会情勢を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、令和4（2022）年3月に「佐野市地域公共交通計画」（以下「前計画」という。）を策定しました。前計画では、「交通手段の役割分担と連携による持続可能な交通体系の確立」を基本方針とし、地域の利用ニーズに対応した公共交通ネットワークにより、過度の自家用車依存から公共交通への転換に取り組んできました。しかし、取り組みを進める中で、様々な問題点や課題が浮き彫りになりました。

前計画の取組を進める中で明らかになった問題点や課題、そして現在の地域公共交通ネットワークの状況を踏まえ、「第2次佐野市地域公共交通計画」として計画を策定します。この新しい計画では、持続可能性と多様性に重点を置きながら、利用者の多様なニーズに応える持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

## 1-2 計画の位置付け

持続可能な交通体系の確立とコンパクト・プラス・ネットワークの実現を推進するため、本計画を策定するにあたり、「第2次佐野市総合計画後期基本計画」や「第2次佐野市総合交通マスタープラン」などの関連計画との整合・連携を図ります。

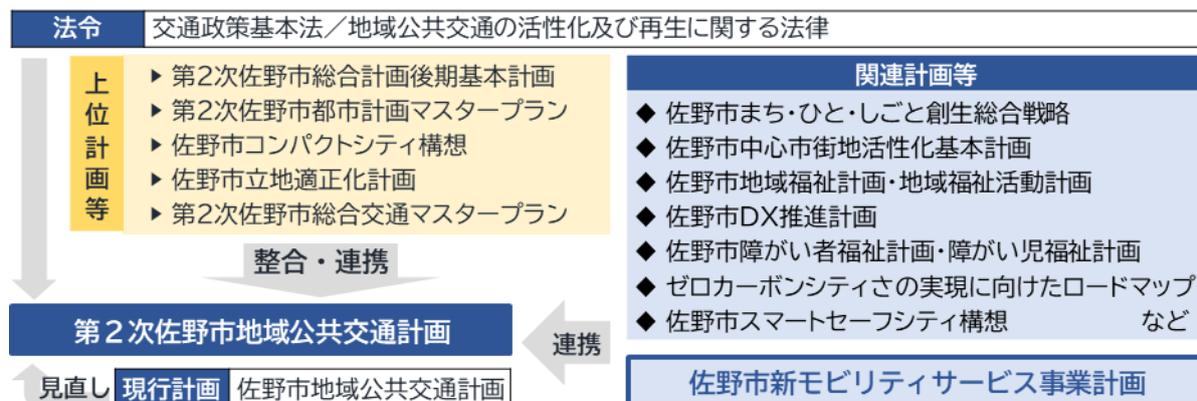


図 1-1 本計画の位置づけ

本市の地域公共交通の目指す姿の検討にあたり上位・関連計画に掲げる都市像との整合を図ります。

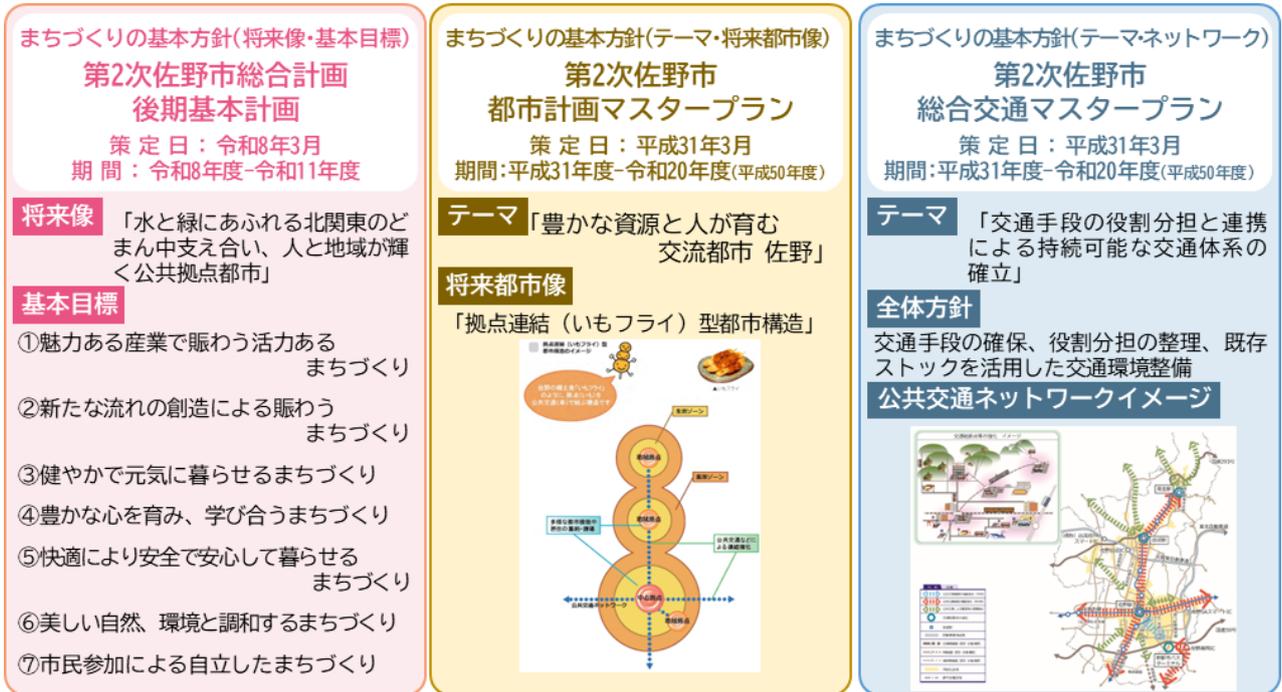


図 1-2 主な上位・関連計画の都市像

また、国土交通省において交通行政と都市行政の連携の重要性が示されており、本計画では立地適正化計画との連携を図ります。

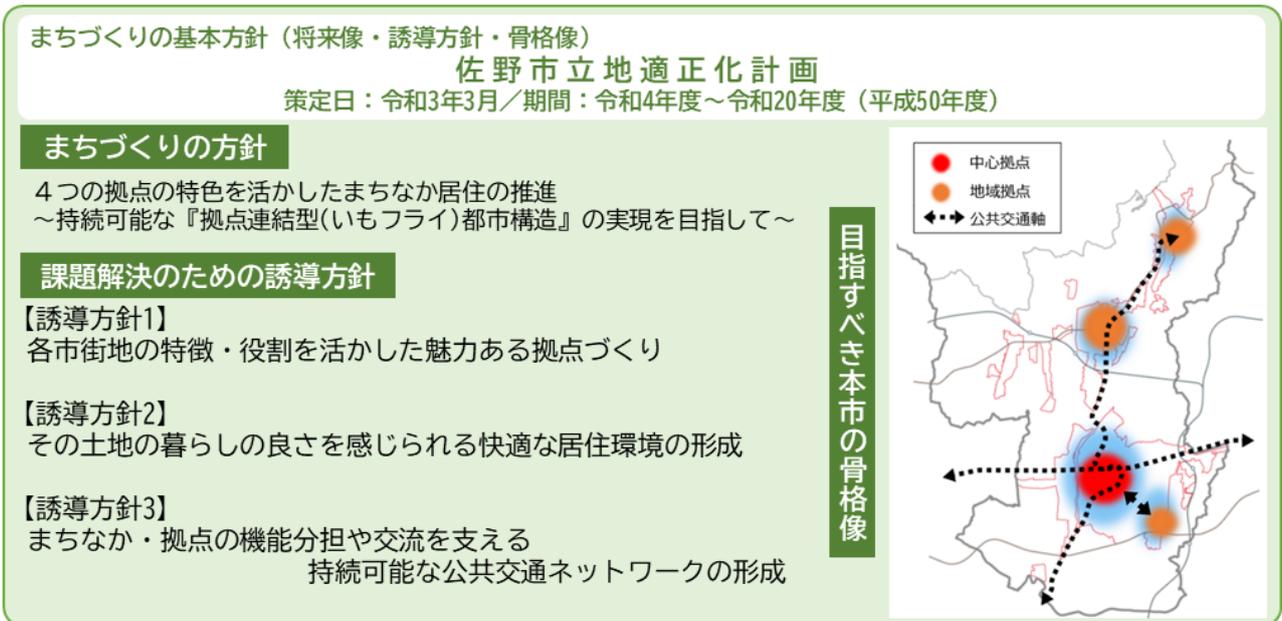


図 1-3 佐野市立地適正化計画の概要

## 1-3 持続可能な開発目標（SDGs）との関係性

本市では、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献するため、地域公共交通計画を推進しています。本計画は、SDGsの17の目標のうち、特に目標7、9、11の3つの目標と強い関係性を持っています。これらの目標達成に向けた取り組みを推進することで、持続可能な地域社会の実現を目指します。



## 1-4 計画区域

本計画の区域は**本市全域を対象**とします。

ただし、鉄道やバスによる本市内外との移動実態を踏まえ、広域の移動に考慮します。

## 1-5 計画期間

本計画の期間は**令和8（2026）年度から令和12（2030）年度の5年間**とします。

## 1-6 計画策定の考え方

『「交通空白」解消に向けた地域公共交通計画のアップデートガイドンス Ver1.0』（令和7（2025）年3月31日）』を踏まえ、令和4（2022）年3月に策定した佐野市地域公共交通計画の取り組み状況などを検証するとともに、前計画策定後に新たに顕在化した問題点・課題などに対応した「第2次佐野市地域公共交通計画」を取りまとめます。



図 1-4 地域公共交通計画の策定の考え方

## 第2章 前計画の効果検証

### 2-1 目標の達成状況

前計画で位置付けた目標指標を検証した結果、6つの指標のうち、達成された指標は、地域公共交通利用者数、サイクル&バスライド駐輪場設置数、生活路線バス IC カード決済数、および生活路線バス営業係数の4つの指標は達成されました。しかしながら、地域公共交通利用者数の指標において、高速バスや佐野新都市線、タクシーの利用者数には課題が残る結果となりました。また、地域公共交通利用意識向上の取組件数と本市が保有するバス車両数の2つの指標については未達成となりました。

以上の状況を踏まえ、市と交通事業者が連携した公共交通ネットワークの形成を図るとともに、地域公共交通を持続可能なものとするための利用意識の向上を目指します。これにより、効率的な地域公共交通の運行と、利用者の獲得を図ります。

表 2-1 目標の達成状況一覧

指標	項目		令和2年度	令和7年度 目標	令和6年度 (現状)	増減	達成状況 (令和6年度時点)	
1	地域公共交通 利用者数	内 鉄	3,022,565人	3,339,000人	3,625,838人	+286,838人	-	
		道						
		高	112,338人	483,561人	344,177人	-139,384人	-	
		速						
		バ	119,173人	153,000人	71,301人	-81,699人	-	
		ス						
		生活路線バス	87,239人	123,000人	186,386人	+63,386人	-	
		タクシー	157,930人	204,000人	165,146人	-38,854人	-	
		全体(合計)	3,499,245人	4,302,561人	4,392,848人	+90,287人	達成	
2	サイクル&バスライド駐輪場設置数		2カ所	8カ所	13カ所	+5カ所	達成	
3	地域公共交通利用意識向上の 取組件数		11件/年	18件/年	15件/年	-3件	未達成	
4	生活路線バス IC カード決済数		8,477回	18,450回	56,800回	+38,350回	達成	
5	本市が保有するバス車両数		16台	9台	15台	-6台	未達成	
6	生活路線バス 営業係数※1	路線バス	650円	420円	279円	+141円	達成	
		デマンド	1,843円	1,850円	1,814円	+36円	達成	

※1：営業係数：経費÷収入×100 で算出され、100円の収入を得るのにかかる経費を表す

## 2-2 事業の実施状況

2

前計画の効果検証

令和4（2022）年度から令和6（2024）年度における事業の取組状況の詳細は以降のとおりです。前計画において設定した28事業のうち実施状況は、すべての事業が実施済みおよび継続実施となっています。

しかしながら、前計画策定後に新たに顕在化した問題点・課題等に対応するには適切な施策効果を発揮する事業を設定する必要があります。

このことから、本市の地域公共交通の現状を踏まえて、事業の集約・見直しを行います。

表 2-2 事業の実施状況一覧(1/2)

基本目標1：過度な自動車依存から公共交通への転換を図ります				
基本目標 1-1 公共交通空白地域や中山間地域における柔軟なシステムの検討		R4	R5	R6
計画目標1 公共交通空白地域の解消	事業1-1 デマンド交通の導入エリアの拡大	吾妻エリアを佐野南部エリアに拡大。	—	—
	事業1-2 既存デマンド交通の乗降場所拡大	(葛生)1カ所/(田沼)9カ所/(赤見)3カ所/(佐野南部)6カ所	(葛生)3カ所/(田沼)2カ所/(赤見)1カ所/(佐野南部)6カ所	(田沼)1カ所
基本目標 1-2 ソフト対策による公共交通の利用促進		R4	R5	R6
計画目標2 生活路線バスの運賃見直し	事業2-1 利用しやすい運賃体系の構築	キャッシュレス1日乗車券、小・中・高校生ワンコイン制度導入。	(継続)	
	計画目標3 学生や高齢者の地域公共交通利用意識醸成	事業3-1 小中学生の公共交通体験学習の開催	実績無し(新型コロナウイルス蔓延の影響)。	2回開催
事業3-2 高齢者向けバスの乗り方教室の実施		1回開催	16回開催	9回開催
事業3-3 地域公共交通情報リーフレットの配布		市内の県立高校新入生を対象に配布(佐野松桜、佐野、佐野東)。	(継続)	
計画目標4 チケットレス化およびデジタル化の推進	事業3-4 市内公共交通情報を網羅した時刻表の作成	配布用時刻表は前年度比4ページ増やし、病院・高校・老人福祉施設への乗り継ぎ案内を新たに掲載。	配布用時刻表にサイクル&バスライドの利用案内を新たに掲載。	配布用時刻表の佐野新都市線に関する情報を拡充。
	事業4-1 交通系ICカードの利用環境整備	デマンド交通でICカード決済開始。キャッシュレス1日乗車券を発売開始。	(継続)	
	事業4-2 バス情報の見える化	GTFS データ整備により、時刻・経路検索の利便性向上。ケーブルテレビによるバスの特集番組(2回)。	GTFS データの整備・提供(継続)	
	事業4-3 民間公共交通事業者と連携したMaaSなどの実施	—	MaaS について先進自治体の事例を調査。	新モビリティサービス事業計画策定事業において調査・検討。
事業4-4 次世代モビリティ活用の研究・検討	地域連携 IC カード導入の可能性検討。	新モビリティサービス事業計画策定事業の事業化に向けた検討。	新モビリティサービス事業計画策定事業において調査・検討。	

表 2-3 事業の実施状況一覧(2/2)

基本目標 2：利用者のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保・維持を図ります				
基本目標 2-1 市内外における公共交通の連携強化		R4	R5	R6
計画目標 5 地域間公共交通と地域内公共交通の連携	事業 5-1 鉄道事業者と地域内公共交通の協力体制の構築	東武佐野線と生活路線バスの連携に向けた協議を開始。	連携に向けた協議(継続)。	(継続)
	事業 5-2 高速バス事業者と地域内公共交通の協力体制の構築	一部の便で高速バスの発着時刻に接続できるようなダイヤを設定。	(継続)	
	事業 5-3 近隣市が運行するコミュニティバスとの相互連携体制の構築	栃木市ふれあいバス岩舟線がバスターミナルに乗り入れ(継続)。	(継続)	
	事業 5-4 都市部への通勤・通学環境の充実	高速バスで東京圏へ通勤・通学する市民に定期代の一部を助成。	(継続) (追加：東武鉄道) (追加：両毛線)	
計画目標 6 地域内公共交通の連携強化による利便性向上	事業 6-1 交通手段間のダイヤ調整等によるスムーズな乗継体制の構築	鉄道との接続を考慮し、生活路線バスのダイヤを設定。	(継続)	
	事業 6-2 既存ストックを活用した効率的な地域内公共交通ネットワークを構築	(事業 9-1 と 9-2 合わせて実施中)		
	事業 6-3 地域公共交通ネットワークの補完としてタクシーの活用	高齢者福祉タクシー券助成事業の実施。	(継続)	
基本目標 2-2 交通結節点における快適な移動空間の確保		R4	R5	R6
計画目標 7 サイクル&バスライドの推進	事業 7-1 地域の施設等を活用した駐輪場整備とサイクル&バスライドの促進	自転車活用推進計画を策定。新規に6カ所をサイクル&バスライド駐輪場として指定。	民間施設5カ所をサイクル&バスライド駐輪場として指定。(計13カ所)	サイクル&バスライドの利用促進に向けた周知活動。
計画目標 8 交通結節点の整備	事業 8-1 佐野新都市バスターミナルの待合環境整備	指定管理者の提案で駐車場内にキッチンカー出店。	トイレの洋式化改修工事を実施。	駐車場の区画線修繕を実施。EV充電設備を4基設置。
	事業 8-2 鉄道駅周辺整備およびバリアフリー環境整備の検討	—	踏切道改良促進法に基づく法指定(1級2号線)	(整備検討)
基本目標 3：各公共交通の役割を整理します				
基本目標 3-1 公共交通サービスと他施策との連携強化		R4	R5	R6
計画目標 9 市が実施する交通サービス間の連携	事業 9-1 スクールバス等との協力体制の構築	葛生義務教育学校開校に合わせて、生活路線バスの活用について関係部署と協議を実施。	新たな義務教育学校等の開校に合わせて、生活路線バスの活用の検討。	(継続)
	事業 9-2 福祉輸送等との協力体制の構築	バス・タクシーの運賃助成利用者数の実績を毎月把握。利用者・事業者からの声を収集。	(継続)	
計画目標 10 高齢者運賃助成制度の効率的な運用	事業 10-1 高齢者運賃助成制度の整理・統合の検討	高齢者運賃助成制度の利用実績の集計。	(継続) 後期高齢者医療被保険者証廃止への対応	
	事業 10-2 デジタル化等の効率的な運用の検討	デジタル推進課と「都市 OS」を活用した交通施策との連携について意見交換を実施。	マイナンバーカードを活用した交通施策について先進自治体の事例を調査。	新モビリティサービス事業計画策定事業において調査・検討。
	事業 10-3 類似事業の統合・見直し	葛生義務教育学校スクールバス運行開始にあたり車両の見直しを実施。2台廃車。	—	—
計画目標 11 観光・スポーツ施策との連携	事業 11-1 観光・スポーツイベントとの連携による二次交通確保	ラグビー早慶戦時に生活路線バスを活用した輸送を実施。	スポーツチームのHP等にバス情報を掲載(継続)	
	事業 11-2 サイクルツーリズムとの連携による市外からの新たな需要の獲得	サイクルタウンさの推進委員会と連携して「奥佐野」サイクリングマップを作成。	佐野市広域サイクリングマップを作成。民間事業者と連携し高速バスとレンタサイクルのセット券の販売を企画。	東武鉄道、サイクルタウンさの推進委員会と連携してサイクリングイベント開催に合わせた輸送特別列車を運行。

2 前計画の効果検証

# 第3章 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

## 3-1 本市の概況

3

本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

### (1) 地勢・土地利用

本市は、東京中心部から70 km圏内に位置し、関東平野の北端、栃木県南西部に位置しています。東は栃木市、西は足利市および群馬県桐生市、南は群馬県館林市・板倉町、北は鹿沼市や群馬県みどり市と接しており、総面積は356.04 km<sup>2</sup>です。

市域の北部には田沼地域および葛生地域に中山間地域（奥佐野）が縦長に広がり、山あいの県道沿いに集落が点在しています。一方、南部の佐野地域は平坦な地形で、鉄道駅や佐野新都市バスターミナル周辺には住宅や産業基盤が集積した市街地が形成され、その周囲には田園地帯が広がっています。

気候は、夏は暑く夕立が多く、冬は寒さが厳しく乾燥した季節風（からっ風）が吹くなど、1日の気温差が比較的大きいことが特徴です。

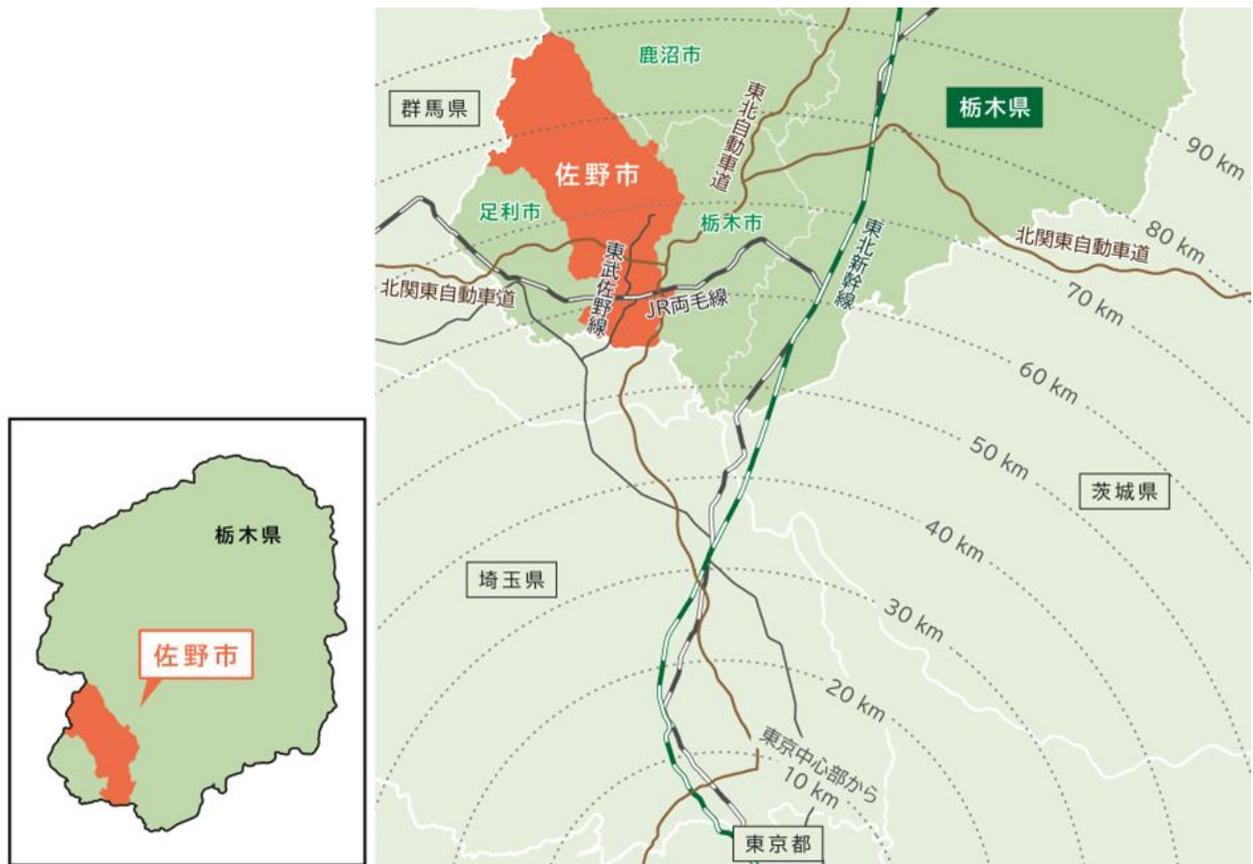
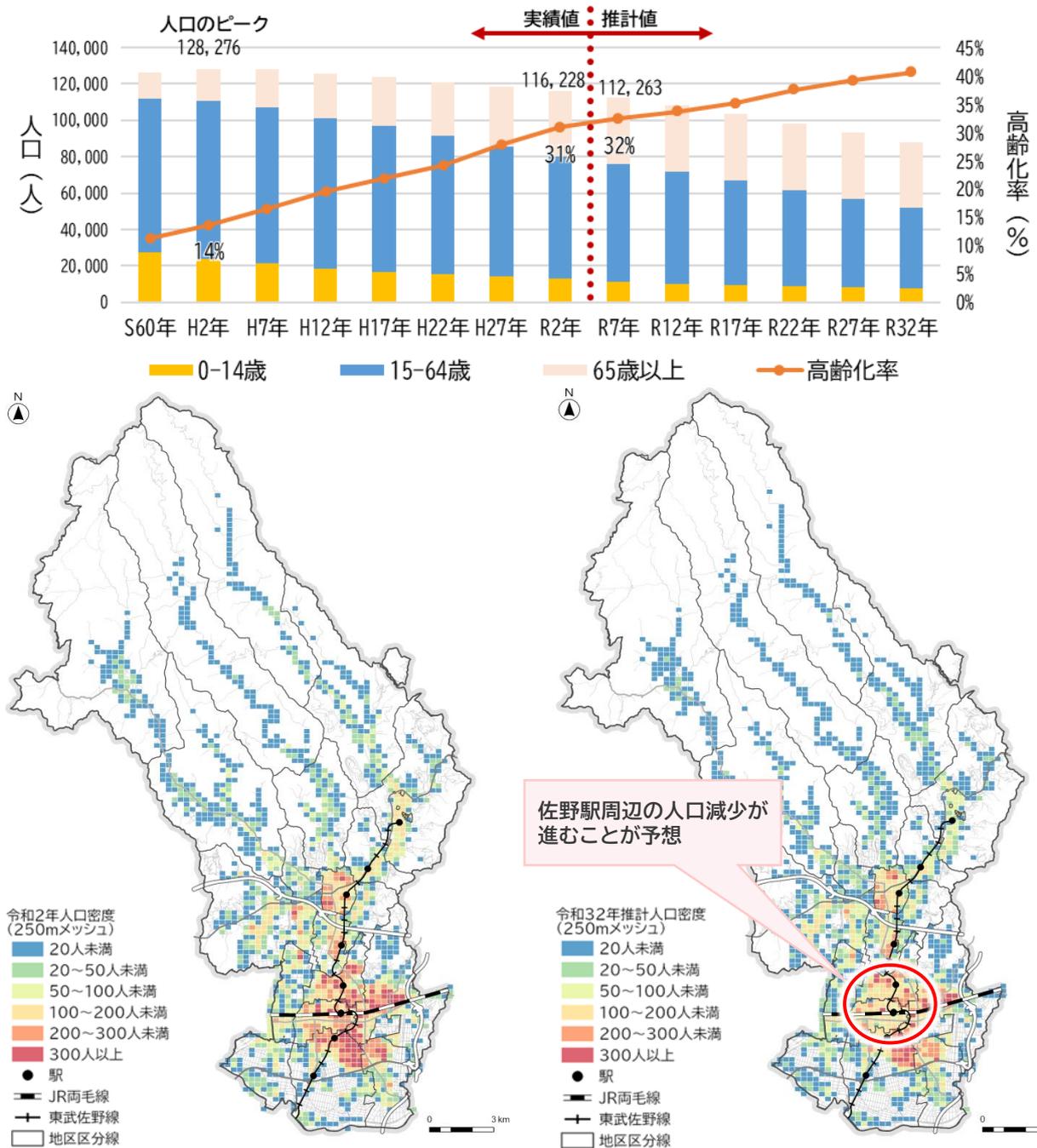


図 3-1 本市の位置

## (2) 人口

### 1) 人口推移

本市の人口は、平成2（1990）年のピーク以降、減少しています。推計値では、令和7（2025）年～令和32（2050）年の25年間で約2万4千人（本市人口の22%）が減少する見込みであり、ピーク時の平成2（1990）年と比較すると約4万人（本市人口の31%）の減少が見込まれます。一方で、65歳以上の高齢者人口は増加しており、令和32（2050）年には高齢化率が40%を超えることが見込まれます。また、人口密度の分布をみると、令和2（2020）年に比べて令和32（2050）年には全体的に人口が減少し、特に佐野駅周辺の人口減少が進むことが予想されています。



出典：国勢調査(昭和55(1980)年～令和2(2020)年)、国立社会保障人口問題研究所の将来予測(令和7(2025)年～令和32(2050)年)

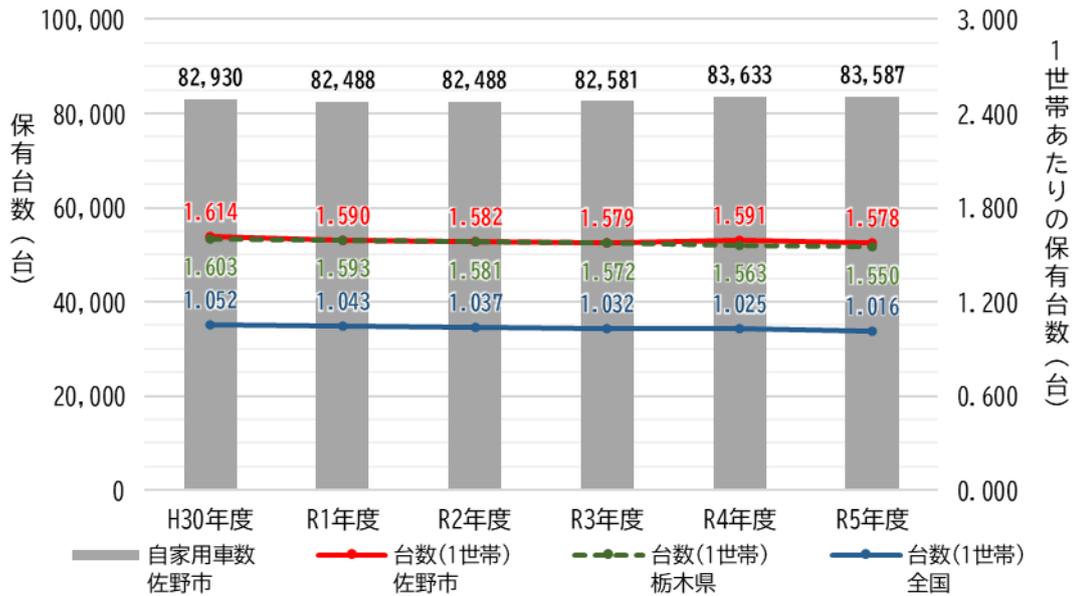
図 3-2 人口・高齢化率の推移（現況と将来）



## (4) クルマ社会の実態

### 1) 自動車保有台数・運転免許保有率

1世帯あたりの自動車保有台数は、全国平均および栃木県の平均を上回っており、運転免許証保有率も人口の7割に達しています。このことから、本市の主要な移動手段は自家用車であると推察されます。



出典：佐野市統計書、都道府県別・車種別保有台数表(自動車検査登録情報協会)

図 3-5 自動車保有台数の推移

表 3-1 運転免許保有率 (本市)

年齢	～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳～	合計
人口	76,945人	7,660人	8,799人	19,584人	112,988人
運転免許人口	57,110人	7,220人	7,772人	10,360人	82,462人
運転免許人口構成率	69.3%	8.8%	9.4%	12.6%	100.0%
運転免許保有率	74.2%	94.3%	88.3%	52.9%	—

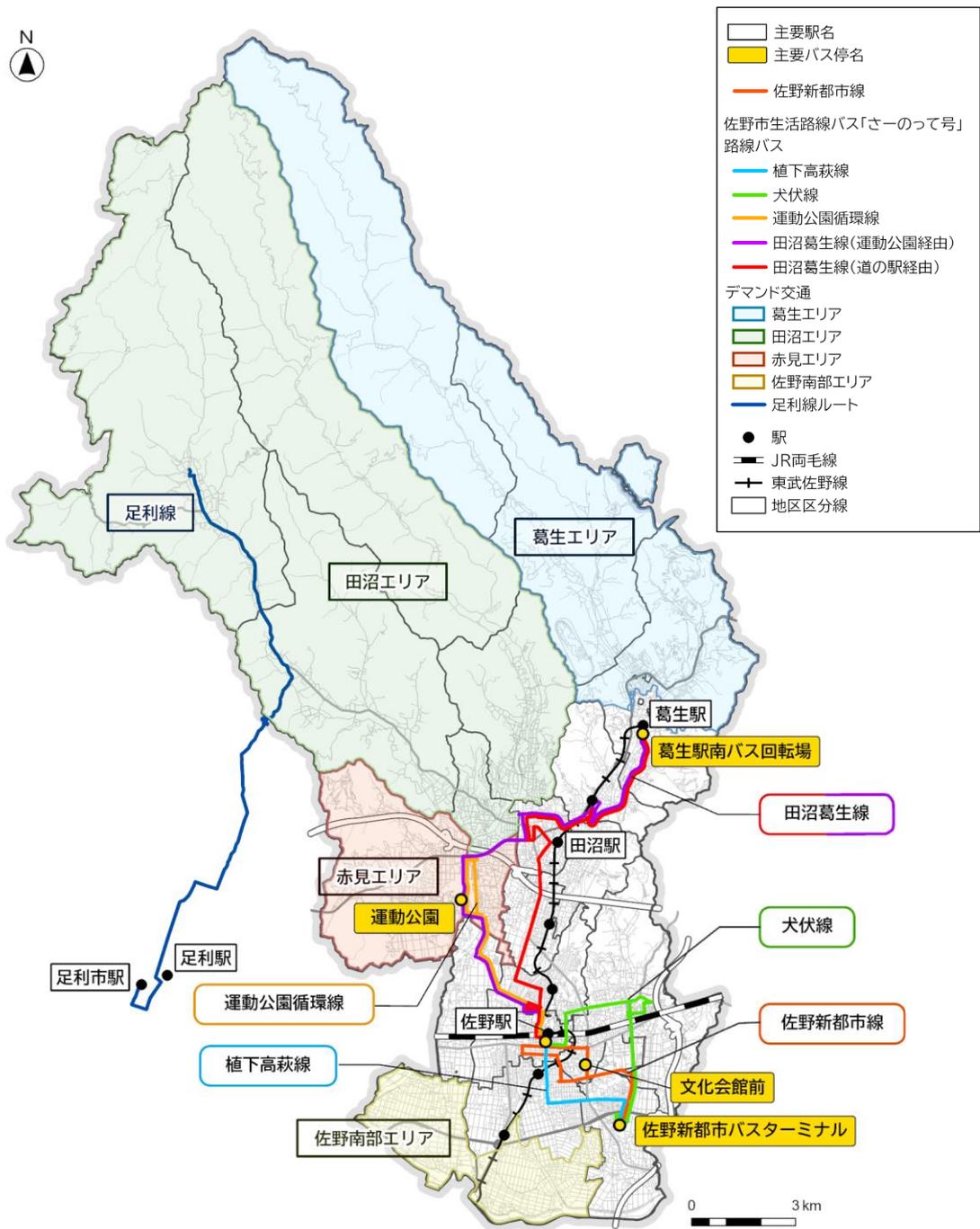
出典：佐野市交通政策課調べ(令和6(2024)年12月末時点)

## 3-2 本市の地域公共交通の現況

### (1) 地域公共交通の運行状況

#### 1) 鉄道・路線バス・デマンド交通

鉄道をはじめ路線バス、デマンド交通により、地域公共交通ネットワークが形成されています。



出典：国土数値情報データを加工して作成

図 3-6 本市の地域公共交通ネットワーク

鉄道、路線バス、デマンド交通の概要は以下のとおりです。利用料金を見てみると、佐野市生活路線バスと民間路線バスの佐野新都市線は同様の運行区間であるのに対して利用料金体系等に差があります。

表 3-2 本市の地域公共交通ネットワークの状況（鉄道・路線バス・高速バス・デマンド交通）

運行形態		路線名	駅名	運行回数(1日)		運行会社		
鉄道		JR 両毛線	佐野駅			東日本旅客鉄道株式会社		
		東武佐野線	田島駅、佐野市駅、佐野駅、堀米駅、吉水駅、田沼駅、多田駅、葛生駅			東武鉄道株式会社		
運行形態		路線名	運行区間	運行回数(1日)		運行会社		
民間路線バス	佐野新都市線	左回り(循環)	佐野新都市 BT-警察署南-佐野駅-文化会館前-佐野新都市 BT	全日	7回	関東自動車株式会社		
		右回り(循環)	佐野新都市 BT-文化会館前-佐野駅-警察署南-佐野新都市 BT	全日	5回			
		片道	佐野駅-文化会館前-佐野新都市 BT	平日	2.5往復		土曜日/休日	1.5/1往復
佐野市生活路線バス	路線バス	植下高萩線	佐野駅-植下町-佐野新都市 BT	全日	10往復	ジェイアールバス関東株式会社		
		犬伏線	佐野駅-米山市営住宅-佐野新都市 BT	全日	5往復			
		運動公園循環線	佐野駅-運動公園-佐野駅	平日	9回		土休日	7回
		田沼葛生線(運動公園経由)	佐野駅-運動公園-葛生駅南バス回転場	平日	2往復			
		田沼葛生線(道の駅経由)	佐野駅-道の駅-葛生駅南バス回転場	平日	6往復		土休日	7往復
		デマンド交通	葛生エリア	秋山町 外 12 町	予約に応じて随時運行(月曜日～土曜日)			
	田沼エリア		作原町 外 12 町	予約に応じて随時運行(月曜日～土曜日)			佐野合同自動車株式会社	
	足利線		寺沢入口-東武足利市駅	予約に応じて随時運行*1(月曜日～土曜日)				
	赤見エリア		赤見町 外 3 町	予約に応じて随時運行(月曜日～土曜日)			赤見タクシー有限公司	
		佐野南部エリア	村上町 外 8 町	予約に応じて随時運行(火・木・土曜日)			旭タクシー株式会社	
運行形態		路線名	運行区間	運行回数(1日)		運行会社		
高速バス		マロニエ新宿号	佐野新都市 BT-バスタ新宿(新宿駅)	平日	15.5往復	ジェイアールバス関東株式会社		
		マロニエ東京号	佐野新都市 BT-東京駅	平日	3.5往復		土休日	6.5往復
		羽田空港線(マロニエ号)	柳田(宇都宮)-佐野新都市 BT-羽田空港	8往復		関東自動車株式会社		
		成田空港線(マロニエ号)	柳田(宇都宮)-佐野新都市 BT-成田空港	4往復				
		名古屋線	郡山・宇都宮-佐野新都市 BT-名古屋	1往復		福島交通株式会社 名鉄バス株式会社		

※1 往復のみ定時制

出典：各社ホームページ（令和7（2025）年10月時点）

表 3-3 利用料金

	路線	料金
鉄道	東武佐野線(佐野市内駅間)	佐野駅-田沼駅 180円/田沼駅-葛生駅 180円/佐野駅-葛生駅 270円/田島駅-葛生駅 330円
路線バス	植下高萩線、犬伏線、運動公園循環線、田沼葛生線	310円(均一)
	佐野新都市線	190円～360円(距離制)

POINT

- 佐野市生活路線バスと民間路線バスの佐野新都市線は利用料金体系等に差が生じているため運行体系に関する事業者との連携・調整が必要です【重点課題】
- 南北方向の移動では、鉄道と生活路線バスの2つの手段があり、ニーズに応じて鉄道と路線バスを効果的に活用できる交通ネットワークの検討が必要です【重点課題】

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

### 2) その他の地域公共交通

スクールバスの運行状況については、市立学校3校でスクールバスを運行しています。介護タクシーは9事業者が市内で運行、福祉有償運送は法人会員限定で運行しています。また、高齢者福祉センターやみかもリフレッシュセンターでは送迎のため、無料巡回バスが運行しています。

栃木市コミュニティバス「ふれあいバス」が平日のみ佐野新都市に乗り入れています。

表 3-4 スクールバスの運行状況（令和7年5月時点）

学校名・路線（市主管）		児童生徒数	利用者合計	内訳	保有台数	車両登録年月	事業形態
佐野市立 あそ野学園 義務教育学校 （登校：1便、 下校：1-3便）	飛駒・下彦間線	前期課程	261人	72人	11台 （業者持込）	R2.3（5年経過）	特定 <sup>※1</sup>
	閑馬・山形・戸奈良線	498人		99人			
		後期課程		20人			
	山形・戸奈良南回り線	292人		51人			
	野上線	合計		19人			
船越農免道路線	790人						
佐野市立 葛生義務教育学校 （登校：1便、 下校：1-3便）	氷室線	前期課程	100人	17人	5台 （市有）	H18.3（19年経過）	自家用 <sup>※2</sup>
	牧・豊代線	162人		28人			
		後期課程		15人			
	仙波・豊代線	83人		5人			
	会沢線	合計		35人			
中線	245人						
佐野市立植野小学校 （登校：1便/下校：1-2便）		697人	10人	10人	1台 （市有）	H29.8（7年経過）	自家用

#### 学校名（その他）

佐野日本大学中等教育学校/佐野日本大学高等学校/佐野清澄高等学校/佐野日本大学短期大学/青藍泰斗高等学校/栃木県立足利中央特別支援学校/足利大学付属高等学校/足利大学付属女子高等学校/白鷗大学足利高等学校

※1 特定：特定旅客自動車運送事業（学校や施設の送迎など、特定の者の需要に応じて一定の範囲の旅客を運送する事業）のこと。

※2 自家用：各学校が所有するバスを用いて自主的に無料で運行するスクールバスのこと。

表 3-5 福祉輸送の運行状況

介護タクシー	9事業者が運行実施（R7.5時点）
福祉有償運送	社会福祉法人やNPO法人が、当該法人などの会員に対して行う福祉有償運送を実施

表 3-6 送迎輸送の運行状況

高齢者福祉センター送迎バス	茂呂山老人福祉センター、田之入老人福祉センターの無料巡回バスが運行
スポーツ関連施設送迎バス	みかもリフレッシュセンターの無料巡回バスが運行

表 3-7 栃木市コミュニティバス「ふれあいバス」の運行状況

岩舟線	平日のみ佐野新都市周辺で運行（運行回数：4往復）
-----	--------------------------

#### POINT

- スクールバスや送迎輸送などの様々な移動手段の利用状況やニーズを踏まえ、市全体の移動手段の最適化が必要です【重点課題】

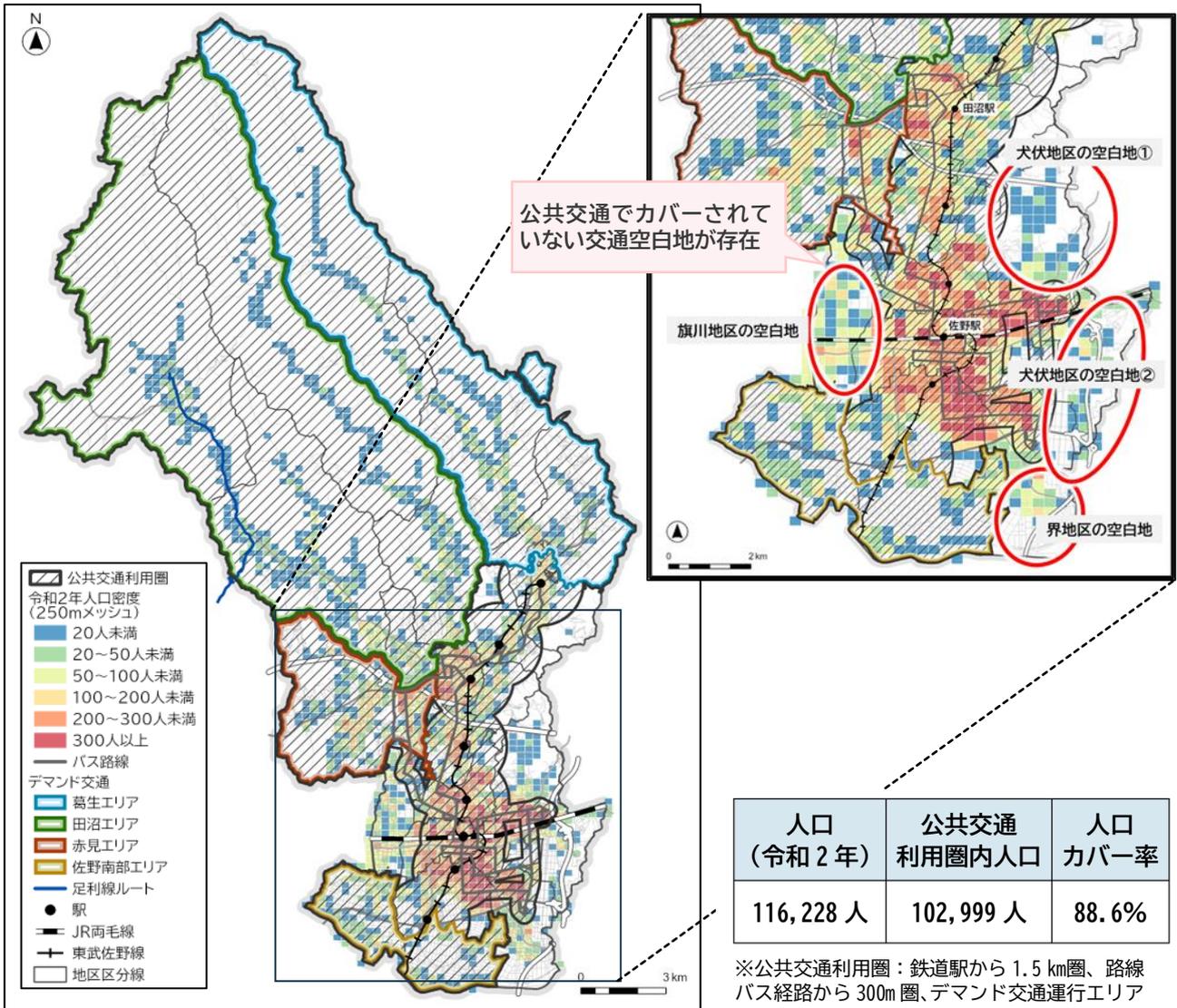
## (2) 公共交通ネットワークの状況

### 1) 交通空白地と公共交通における人口カバー率

人口、都市機能、交通ネットワーク（鉄道、路線バス、デマンド交通）の情報を重ね合わせると、東武佐野線の佐野市駅から堀米駅周辺のほか、田沼・葛生を中心に都市施設が多く立地しています。

「とちぎの公共交通」の基準に合わせて公共交通利用圏を駅から1.5 km圏、バス経路から300m圏及びデマンド交通運行範囲と定義し、本市の交通空白地について分析を行いました。

本市の公共交通利用圏の人口カバー率（人口比）は88.6%であり、市内の多くの地域が公共交通でカバーされています。一方で、赤枠で囲った地域（犬伏地区・旗川地区・界地区の一部）において公共交通でカバーされていない交通空白地が存在しており、国土交通省の『交通空白』解消に向けた取組方針2025』において、「要モニタリング地区」として、設定されています。



出典：国土数値情報データを加工して作成

図 3-7 交通空白地と公共交通における人口カバー率

#### POINT

- 交通空白解消に向けてデマンド交通・タクシーなどの面的な移動手段の活用による空白地の利便性の向上が必要です【重点課題】

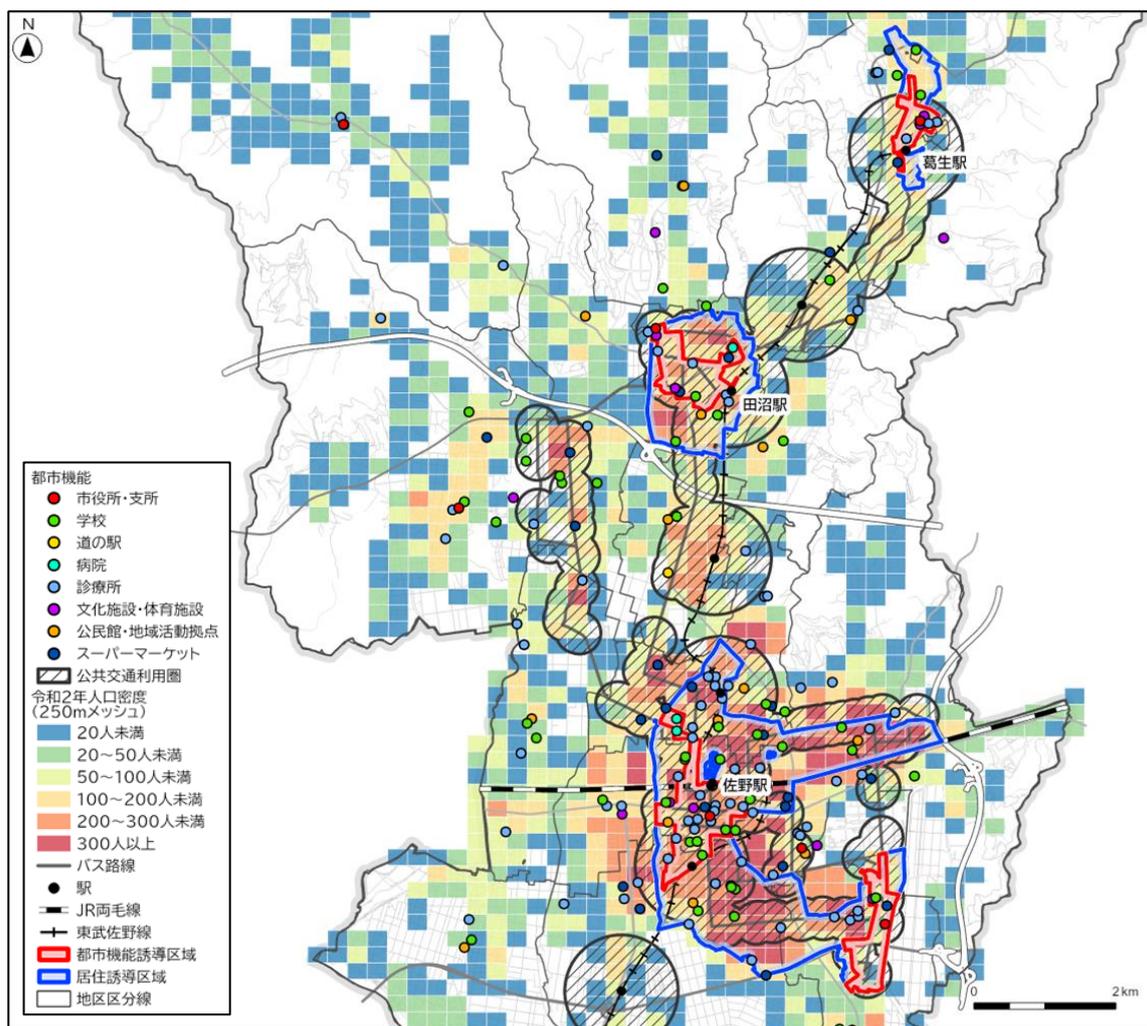
## 第2次 佐野市地域公共交通計画

### 2) 地域公共交通利便地域

立地適正化計画では人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域として居住誘導区域を設定しています。

立地適正化計画の基準に合わせて、鉄道あるいは路線バスを徒歩で利用できる範囲（駅から 800m 圏、バス停から 300m 圏）を「地域公共交通利便地域」と定義し、居住誘導区域内の地域公共交通利便地域の人口カバー率を算出した結果、83.8%を占めることが分かりました。

居住誘導区域内人口 (令和2年)	居住誘導区域内の地域公共交通利便地域内人口	人口カバー率 (地域公共交通利便地域)
43,914 人	36,797 人	83.8%



※人口カバー率（地域公共交通利便地域）算出基準：鉄道駅から 800m 圏、路線バス停から 300m 圏

出典：国土数値情報データを加工して作成

図 3-8 地域公共交通利便地域と居住誘導区域

#### POINT

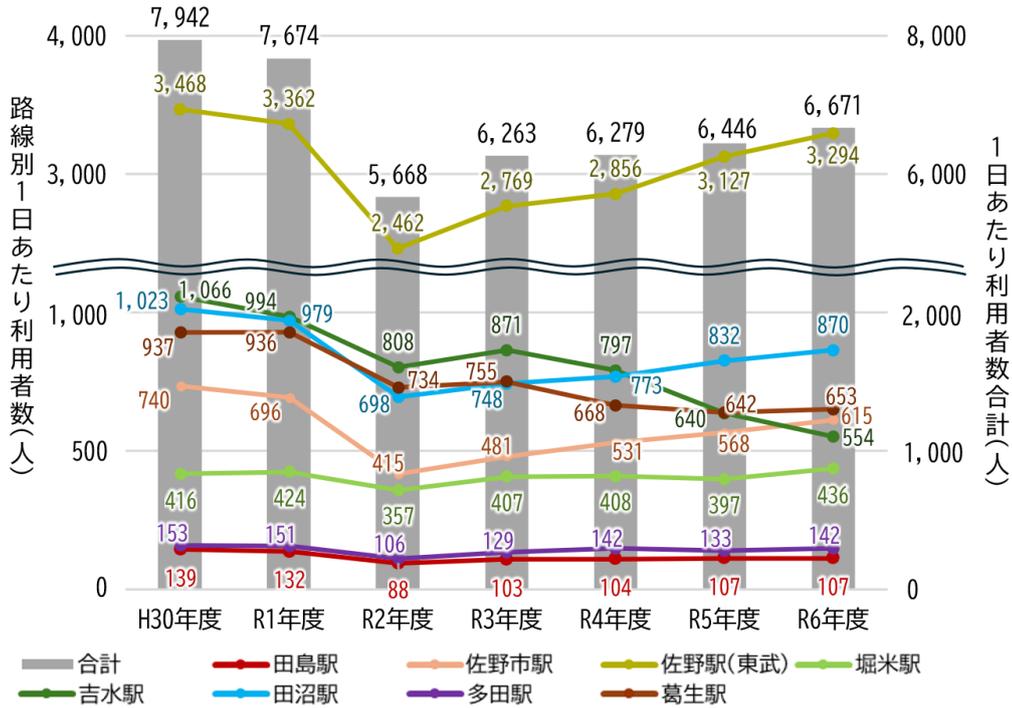
- 立地適正化計画との連携し、コンパクトなまちづくりを実現するために地域公共交通ネットワークの維持・強化が重要です

### (3) 地域公共交通の利用状況

#### 1) 鉄道

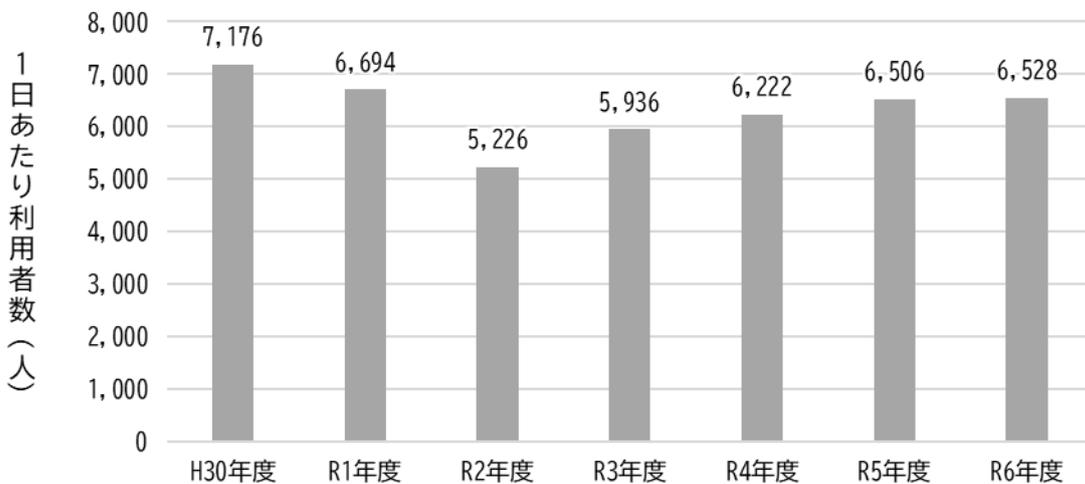
市内を南北に走る鉄道「東武佐野線」は、令和元（2019）年度に、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少しました。特に吉水駅の利用者数は、令和3（2021）年度以降も減少傾向にあります。一方で、路線全体の利用者は、令和3（2021）年度以降、6,000人台を維持しており、佐野駅、田沼駅、葛生駅といった主要駅の利用者が市全体の鉄道利用を支えています。

市内を東西に走る鉄道「JR 両毛線」の JR 佐野駅でも同様に新型コロナウイルス感染症の影響で令和2（2020）年度に利用者数が大きく減少しましたが、令和6（2024）年度にはコロナ禍前の水準に迫るまで回復しています。



出典：東武鉄道（令和3（2021）年度以降）、国土数値情報 駅別乗降客数データ（令和2（2020）年度以前）

図 3-9 東武佐野線 1日あたり利用者数



出典：佐野市集計データ（令和7（2025）年度時点）、JR 東日本（令和7（2025）年度時点）  
※利用者数は乗車人員に2を乗じた値を使用

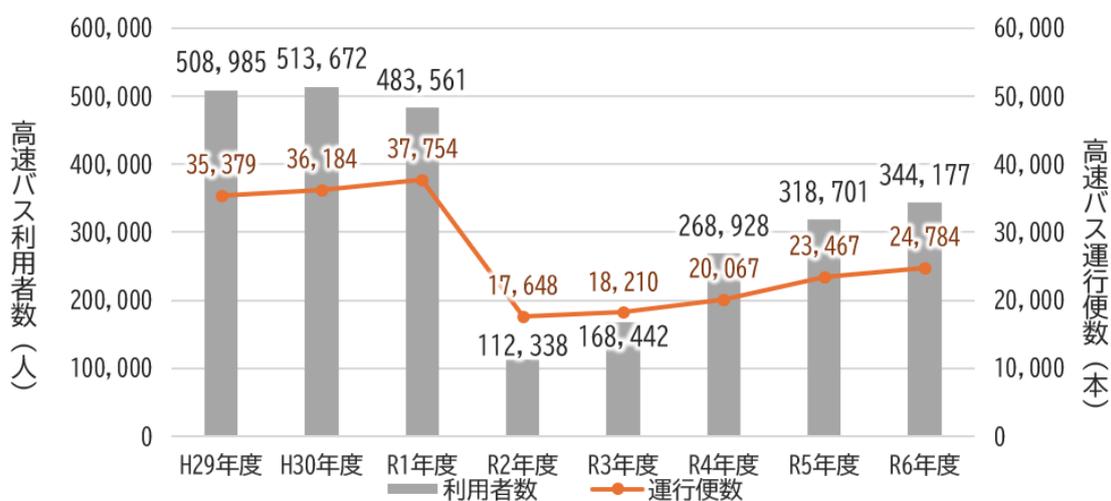
図 3-10 JR 両毛線「佐野駅」1日あたり利用者数

3 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

2) 高速バス

高速バスの年間利用者数（市内乗降人数）は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を顕著に受けています。平成 29（2017）年度から令和元（2019）年度にかけては年間 50 万人程度で推移していましたが、令和 2（2020）年度には 11 万 2,338 人と前年度比で約 77%の大幅な減少となりました。

その後、利用者数は回復に転じ、令和 3（2021）年度以降は増加を続けております。しかしながら、コロナ禍以降、利用ニーズを踏まえた運行の効率化により、運行便数を調整していることもあり、令和 6（2024）年度の利用者数はコロナ禍前の平成 30（2018）年度と比較すると約 67%にとどまっています。

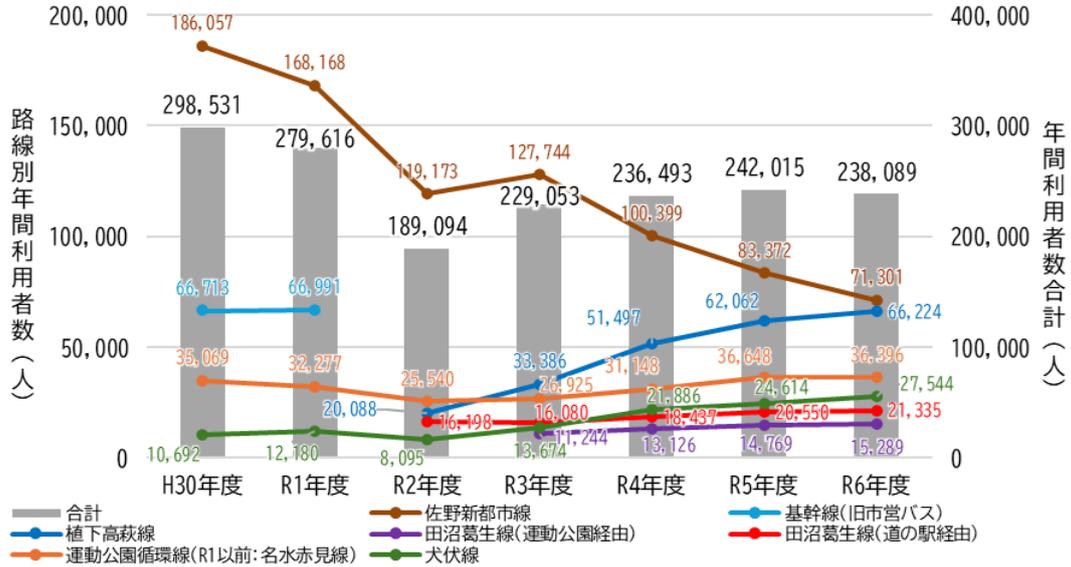


出典：佐野市集計データ（令和 7（2025）年度時点）

図 3-11 高速バス 年間利用者数・運行便数

### 3) 路線バス

路線バスの年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2（2020）年度に大きく落ち込みました。その後、利用者数は回復したものの、令和4（2022）年度以降は横ばいで推移しています。令和3（2021）年度以降、植下高萩線や犬伏線の利用者数が増加傾向にある一方で、佐野新都市線は利用者数が減少しています。

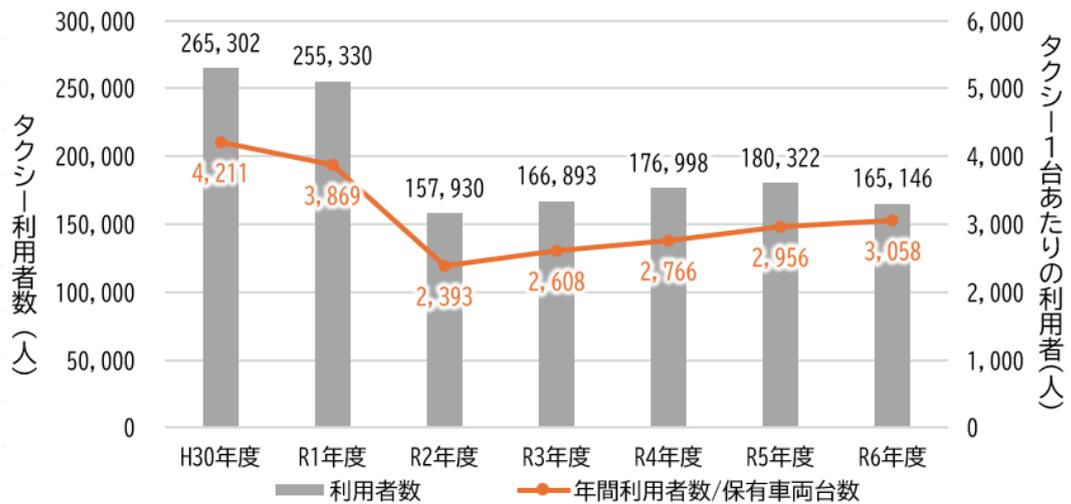


出典：佐野市集計データ（令和7（2025）年度時点）

図 3-12 路線バス 年間利用者数

### 4) タクシー

タクシーの年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2（2020）年度に大きく減少しましたが、令和3（2021）年度から令和5（2023）年度にかけて増加しました。令和5（2023）年度から令和6（2024）年度にかけて、市内のタクシー会社が保有する車両台数が61台から54台に減少したこともあり、令和6（2024）年度の利用者数は減少している反面、タクシー1台あたりの利用者数は令和3年度以降増加傾向にあり、運行効率は年々回復しています。



出典：佐野市集計データ（令和7（2025）年度時点）

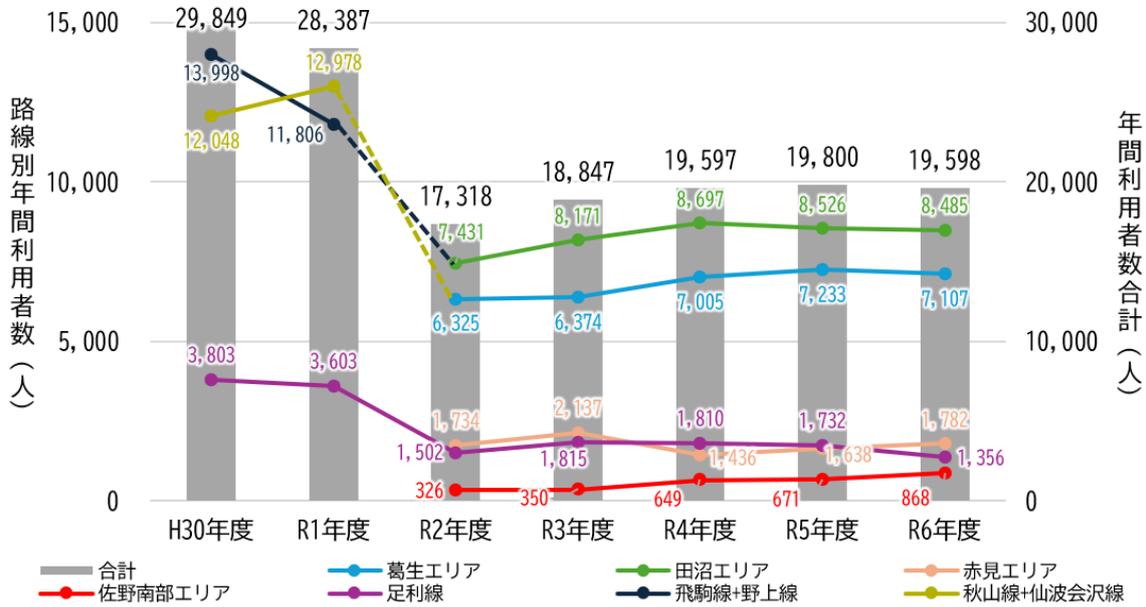
図 3-13 タクシー 年間利用者数

3 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

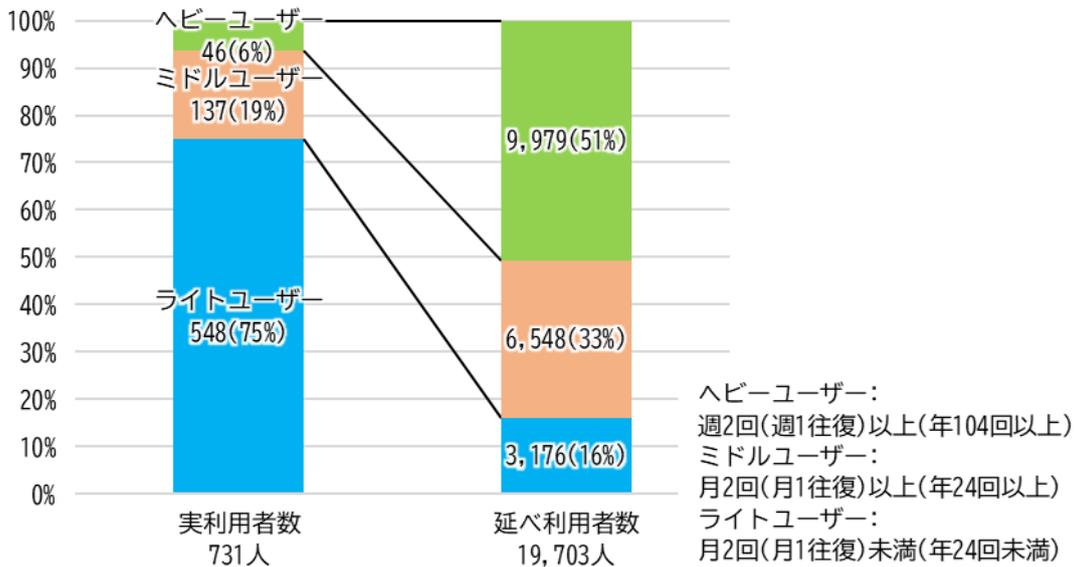
### 5) デマンド交通

デマンド交通の利用者数は、令和2（2020）年度以降、横ばい傾向で推移しています。また、利用者の利用頻度を見てみると、週2回以上利用しているヘビーユーザーが、延べ利用者数の半数を占めています。



出典：佐野市集計データ（令和7（2025）年度時点）

図 3-14 デマンド交通 年間利用者数



出典：デマンド交通ログデータ（令和6（2024）年度）

※年間利用者数とデマンドログデータは集計の元となる資料が違うため利用者数の合計値に差が生じる

図 3-15 デマンド交通 利用頻度別 利用状況（令和6（2024）年度）

#### POINT

- デマンド交通は特定の利用者に利用が集中しているため、利用頻度の低い利用者の定着化および新規利用者の獲得が必要です【重点課題】

## (4) 運行事業者ヒアリング

令和6（2024）年度および令和7（2025）年度に実施した運行事業者へのヒアリングの結果、鉄道・バス・デマンド交通・タクシーの各事業者において、運行面・体制面の双方でさまざまな課題が明らかとなりました。

今後の公共交通サービスの維持に向けて、これらの課題に対応していく必要があります。ヒアリングの調査概要と各事業者の主な課題は以下のとおりです。

表 3-8 運行事業者ヒアリングの調査概要

期間	調査概要
令和6（2024）年10月18日（金）～10月31日（木）のうち4日間	【調査目的】本市における地域公共交通の運行面・体制面における課題を把握することを目的に運行事業者にヒアリング調査を実施 【対象者】市内のバス、タクシー、デマンド交通の運行事業者
令和7（2025）年7月22日（火）～7月24日（木）、7月31日（木）	【調査目的】本市における地域公共交通の運行面・体制面における課題を把握することを目的に運行事業者にヒアリング調査を実施 【対象者】市内の鉄道、バス、タクシーの運行事業者

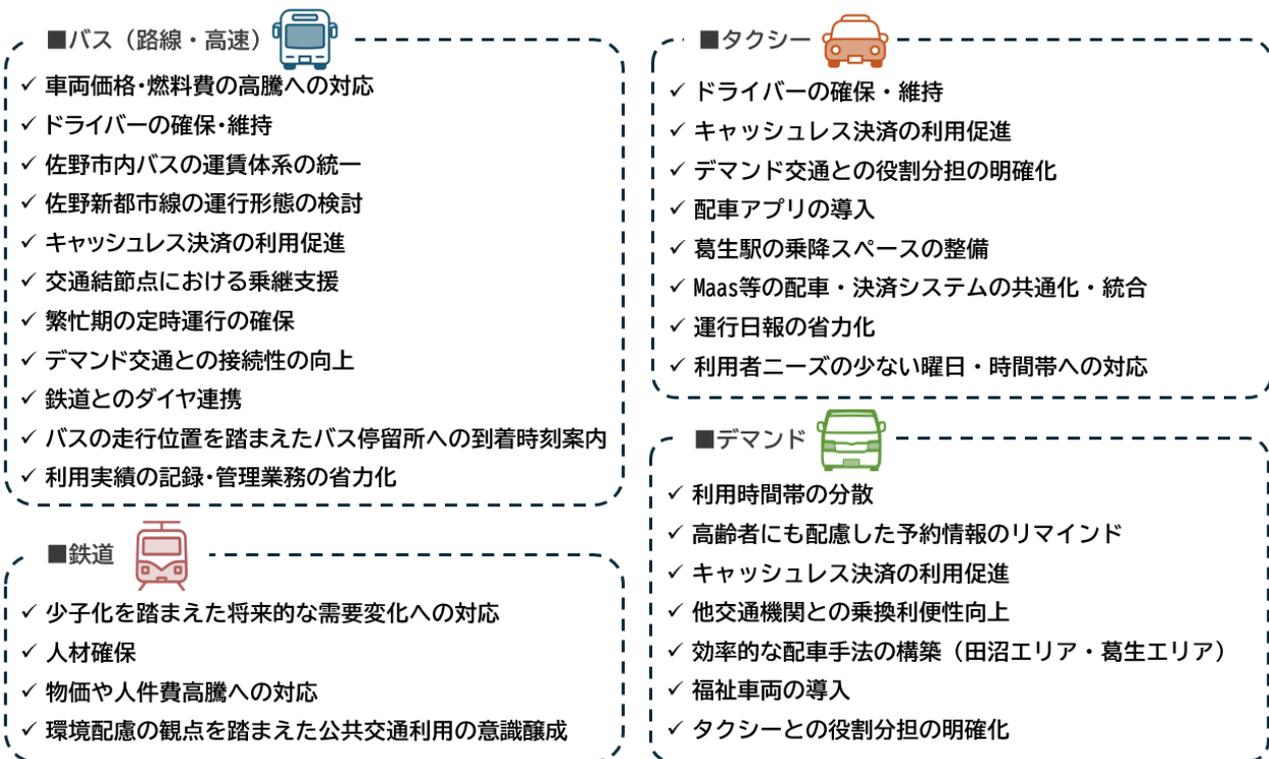


図 3-16 運行事業者別の主な課題

**POINT**

- 将来的なドライバー不足や、運行記録・配車に係る人員の省人化などへの対応が必要です
- 交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上、運行情報の案内強化、キャッシュレス決済の促進などのサービス強化が課題です【重要課題】

### 3-3 地域公共交通の利用ニーズおよび移動実態

#### (1) 各種アンケート調査

地域公共交通の利用ニーズを把握するために、各種アンケート調査から市民の地域公共交通の利用状況および満足度や観光客の移動手段や移動実態を整理し、地域公共交通の現状と課題を抽出します。

表 3-9 各種調査の概要

調査	期間	調査対象
路線バス利用者アンケート調査	令和6(2024)年10月30日(水)	市内主要なバス停「佐野駅、イオンモール佐野新都市、葛生駅南バス回転場、田沼行政センター」計4か所を利用した方
市民の移動に関するアンケート調査	令和6(2024)年11月29日(金)～12月16日(月)	16歳以上の市民から無作為に抽出した2,000人
観光客の移動に関するアンケート調査	令和6(2024)年12月16日(月)～12月17日(火)	直近2年以内に観光・レジャー目的で来訪した方200人

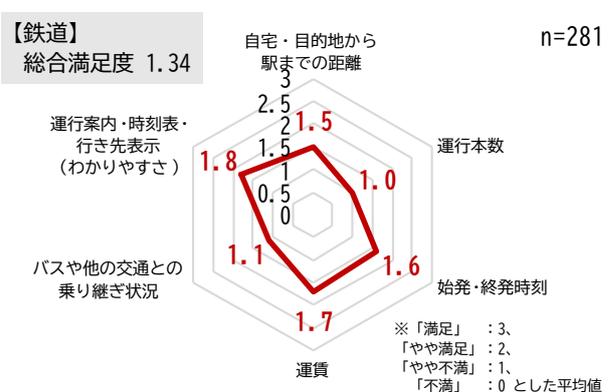
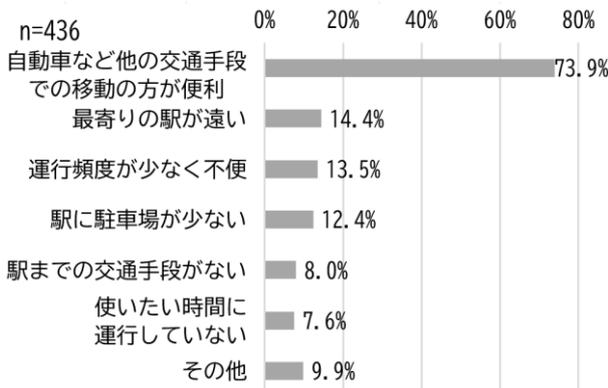
#### 1) 路線バス利用者アンケート調査および市民の移動に関するアンケート調査

ここでは、令和6(2024)年度に実施した「路線バス利用者アンケート」および「市民の移動に関するアンケート」の結果より、地域公共交通の現状と課題を抽出します。なお、「市民の移動に関するアンケート」では、各公共交通を利用しない一番の理由が「自動車など他の交通手段での移動の方が便利」であったため、この選択肢を除外し、他の理由から利用者の課題分析を行います。

#### ① 鉄道について

鉄道を利用しない理由は、「最寄り駅が遠い」とする回答の割合が最も多く、交通結節点までのアクセスに課題があります。その他には「運行頻度が少なく不便」「駅に駐車場が少ない」といった回答が多くみられました。

また、利用者の満足度は、「運行本数」や「バスや他の交通との乗り継ぎ状況」に対する評価が低い傾向にあります。



出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

図 3-17 鉄道を利用しない理由

図 3-18 鉄道の満足度

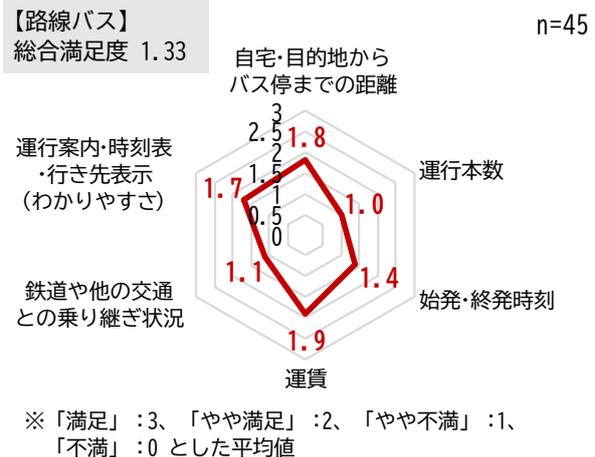
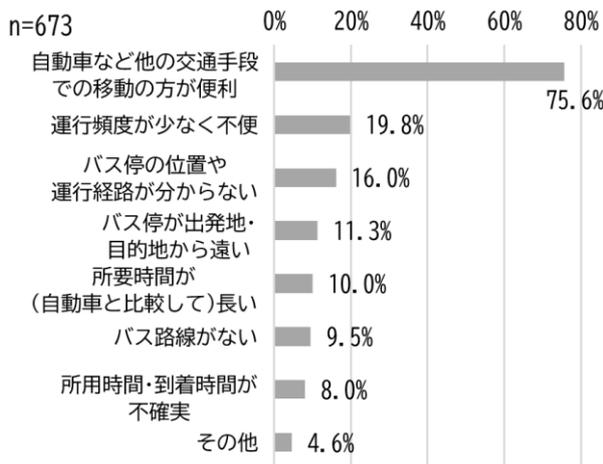
POINT

- 鉄道は運行本数や他の交通との乗り継ぎなど、利用者ニーズへの対応が必要です

② 路線バスについて

路線バスを利用しない理由は、「運行頻度が少なく不便」とする回答の割合が最も多く、運行本数に課題があります。その他には「バス停が出発地・目的地から遠い」「バス停の位置や運行経路がわからない」といった回答が多くみられました。

また、利用者の満足度は、「運行本数」「乗り継ぎ」「始発・終発時間」に対する評価が低い傾向にあります。路線バスを利用する際に困ることは「使いたい時間に運行していない」という回答が多いものの、一方で、基本的には困ったことはないと感じている利用者も多くみられました。



出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

図 3-19 路線バスを利用しない理由

図 3-20 路線バスの満足度

表 3-10 年齢別・路線バスを利用する際に困ること

年齢階層	n	どの路線のバスに乗れ ばいいかわからない	どこにバス停があるか わからない	自宅や目的地からバス 停までが遠い	バス停の近くに駐輪場 がない	バス停まで乗ってきた 自転車等を持ち込めない	使いたい時間に運行し ていない	運休・遅延の情報がわ かりづらい	困ったと感じることは ない	その他
計	193	13.0%	3.1%	9.8%	1.0%	0.0%	57.0%	8.8%	29.5%	0.5%
20歳未満	79	10.1%	1.3%	12.7%	2.5%	0.0%	59.5%	11.4%	30.4%	0.0%
20～29歳	26	19.2%	0.0%	11.5%	0.0%	0.0%	65.4%	7.7%	15.4%	0.0%
30～39歳	16	31.3%	18.8%	6.3%	0.0%	0.0%	37.5%	0.0%	37.5%	0.0%
40～49歳	9	22.2%	11.1%	22.2%	0.0%	0.0%	55.6%	0.0%	33.3%	0.0%
50～59歳	15	13.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	46.7%	13.3%	33.3%	6.7%
60～69歳	13	0.0%	0.0%	15.4%	0.0%	0.0%	69.2%	15.4%	15.4%	0.0%
70～79歳	16	12.5%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	62.5%	6.3%	31.3%	0.0%
80歳以上	16	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	6.3%	37.5%	0.0%
回答なし	3	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%

出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「路線バス利用者アンケート」

POINT

- 路線バスは運行経路やバス停の位置など、利用者の理解を深めるための積極的な情報発信が必要です
- 運行本数や運行時間など、多様なニーズに対応するための改善が必要です

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

### ③ デマンド交通について

デマンド交通を利用しない理由は、「登録・利用方法がわからない」との回答が高い割合を占めています。また、満足度は、「運行の時間帯・曜日」の満足度が低い状況にあります。

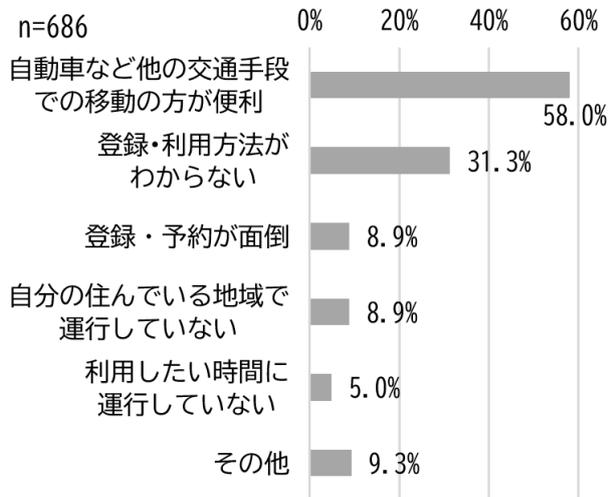


図 3-21 デマンド交通を利用しない理由

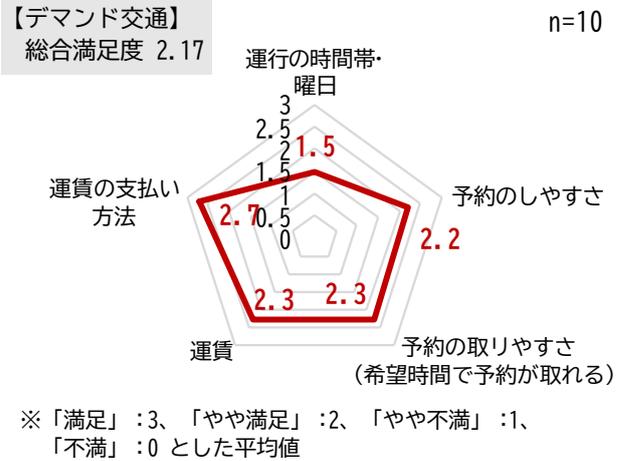


図 3-22 デマンド交通の満足度

出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

#### POINT

- デマンド交通は利用方法に関する情報発信および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要です

### ④ タクシーについて

タクシーを利用しない理由は、「運賃が高い」との回答が高い割合を占めています。また、満足度は「運賃」「利用可能な時間帯」「手配のしやすさ」に対する満足度が低い状況にあります。

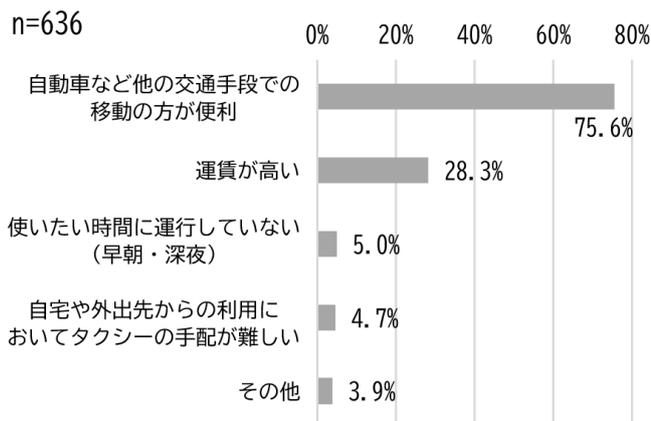


図 3-23 タクシーを利用しない理由

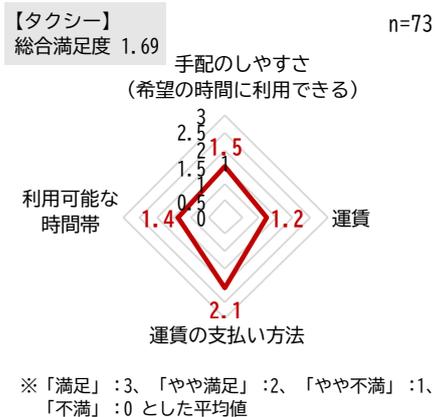


図 3-24 タクシーの満足度

出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」

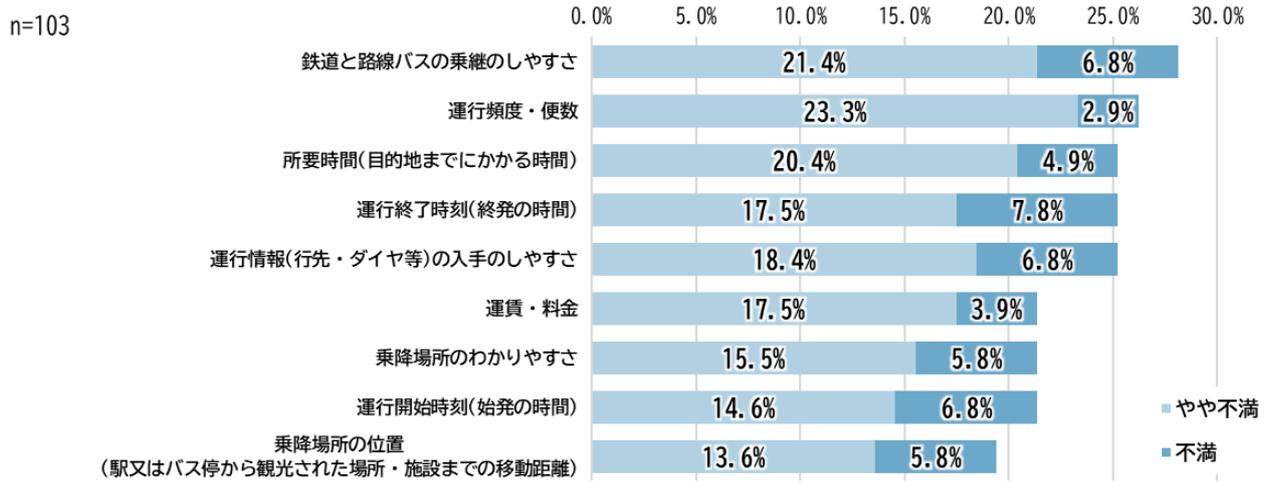
#### POINT

- タクシーは運賃および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要です

## 2) 観光客の移動に関するアンケート調査

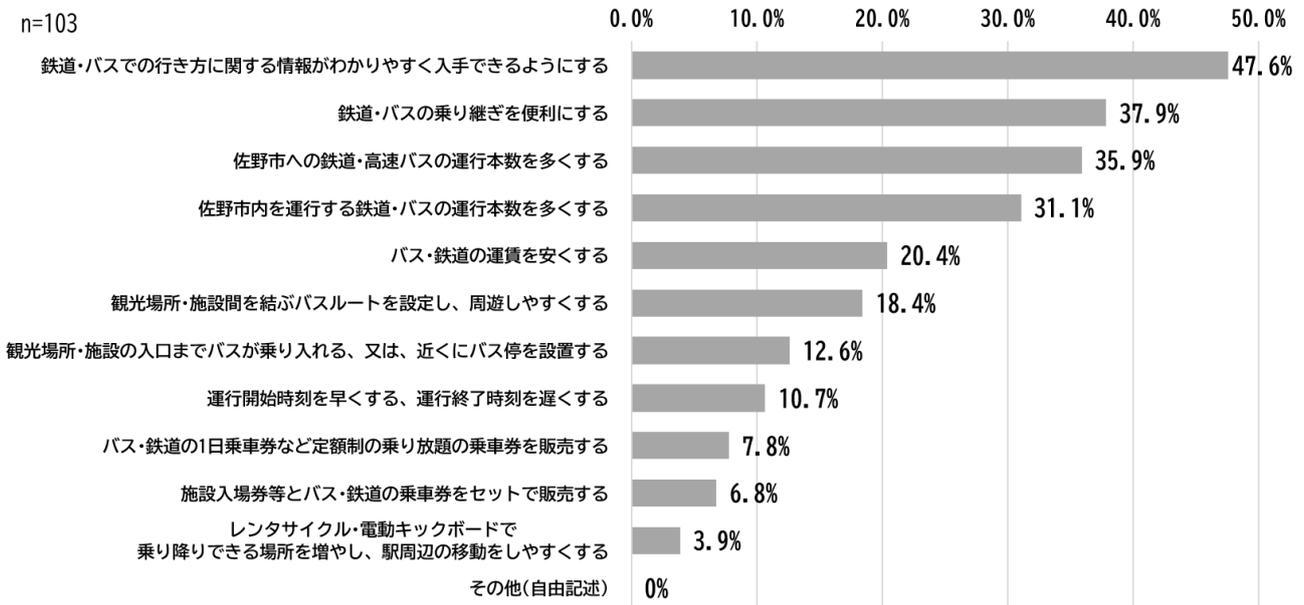
ここでは、令和6（2024）年度に実施した「観光客の移動に関するアンケート調査」の結果より、地域公共交通の現状と課題を抽出します。

公共交通での来訪者の観光地・施設までの移動・周遊における公共交通の不満足度について、運行情報の入手や鉄道と路線バスの乗り継ぎのしやすさ、運行頻度・便数、運行終了時刻などの「不満」「やや不満」の割合が高い状況にあります。市内観光における公共交通の改善点では、「鉄道・バスでの行き方に関する情報がわかりやすく入手できるようにする」という改善を求める意見が多くみられます。



出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客の移動に関するアンケート調査」

図 3-25 <公共交通来訪者> 公共交通移動での不満足度



出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「観光客の移動に関するアンケート調査」

図 3-26 <公共交通来訪者> 市内観光における公共交通の改善点

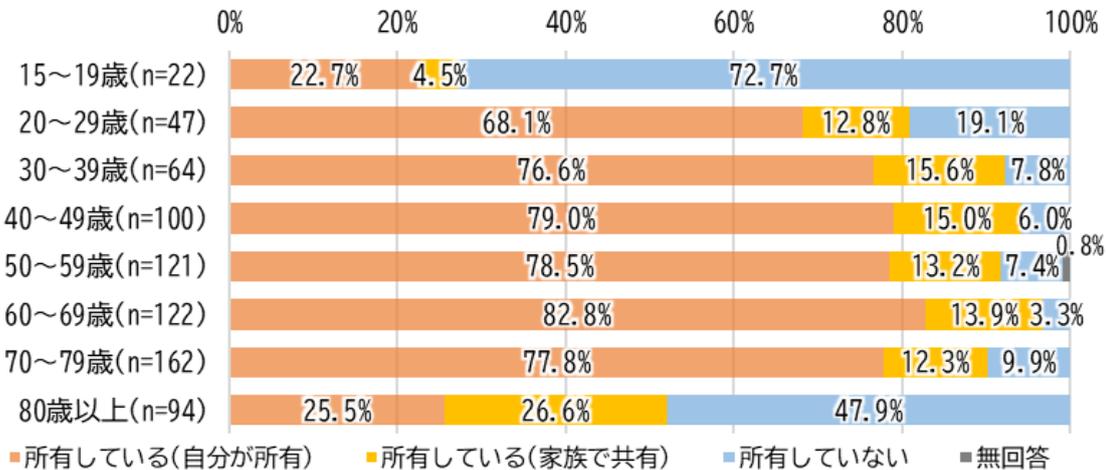
### POINT

- 観光における公共交通の周遊性および利便性向上や利用促進に向けた情報提供の充実化が必要です

## (2) 移動実態

### 1) 自動車保有

アンケート調査より、年齢階層別の自動車の保有状況は、「自分が所有している」「家族で共有して所有している」の合計割合は20～70歳代において9割以上となり、回答者の多くが自動車を世帯で保有しています。

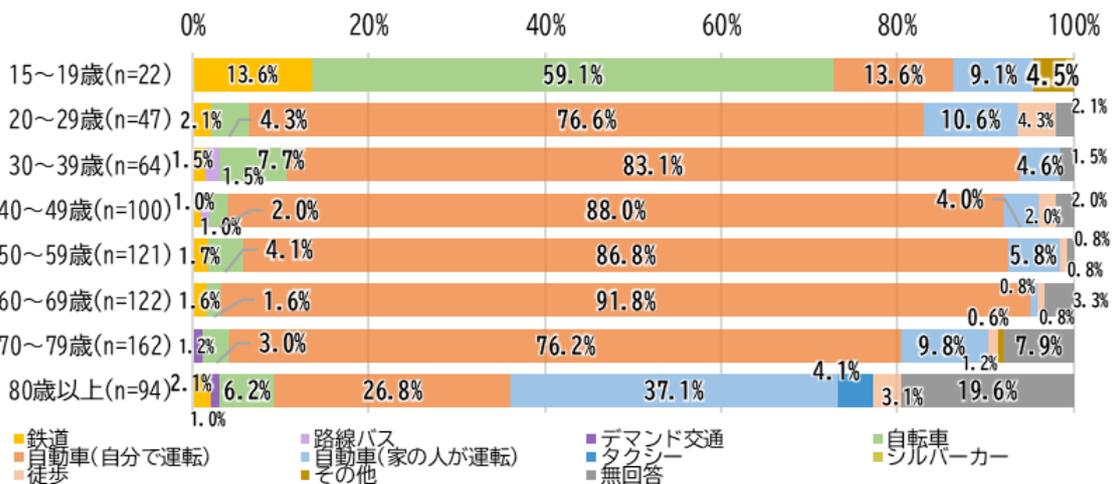


出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」調査結果

図 3-27 年齢別・自動車の保有有無

### 2) 移動手段

年齢階層別に日常で最もよく利用する移動手段は20～70歳代は自動車の割合が高い状況にあります。19歳以下の若年層は自転車や鉄道、80歳以上の高齢者は自動車(家族が運転)の割合が高く、特に高齢者は誰かに頼らないと移動できないとの回答が多くみられます。



出典：令和6年度佐野市新モビリティサービス事業計画策定業務委託「市民の移動に関するアンケート」調査結果

図 3-28 年齢別・日常で最もよく利用する移動手段

#### POINT

- 幅広い年代の主な移動手段が自動車であり、地域公共交通の利用促進のための意識醸成が必要です

### 3) ビッグデータを活用した移動ニーズの分析

#### ① ビッグデータの概要

携帯電話の基地局データと GPS データを用いて、市内の施設やエリアへの来訪者（市民及び市外からの来訪者を含む）の移動実態を分析しました。

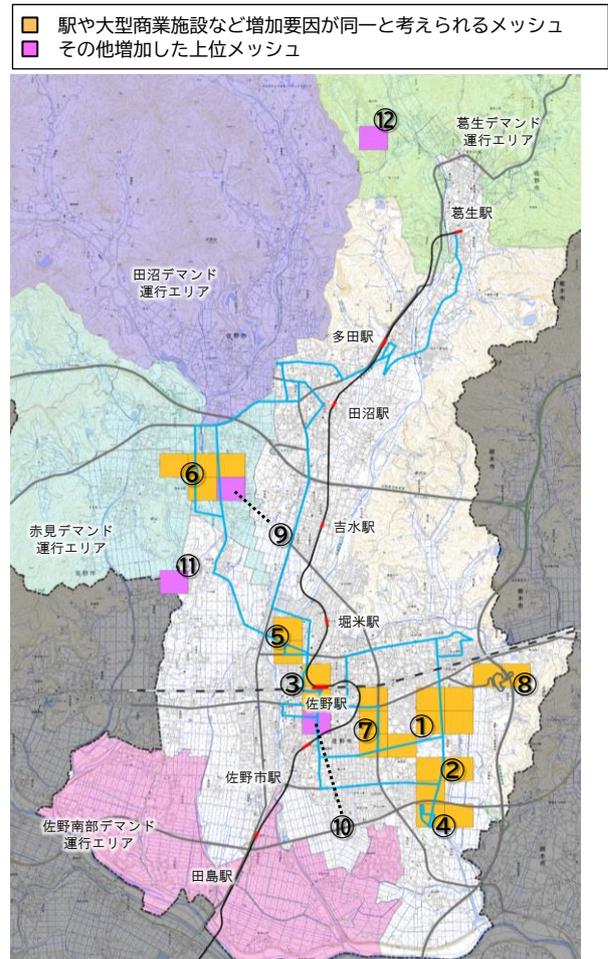
表 3-11 交通関連ビックデータ調査の概要

調査目的	使用データ	データ期間
携帯電話の基地局データと GPS データを用いて、市内の施設やエリアへの来訪者の移動実態を分析	携帯電話の基地局情報	令和5年10月の1か月平均
	スマホアプリのGPS情報	令和5年10月

#### ② 市内の移動ニーズの高いエリアの分析

携帯電話基地局データを用いて、年代別・平日における市内の各エリアへの移動実態を分析（市内を500mメッシュで分割し、そのメッシュ内の滞在人口について、平日朝3時（人の動きが少ない時間帯）と日中の一番人口が多い時間帯を比較しました。⑥佐野日大・佐野松桜高校周辺では15～19歳の来訪者が多く、①佐野工業団地周辺、②イオンモール佐野新都市周辺、③佐野駅周辺、④佐野プレミアム・アウトレット周辺では20～60代の来訪者が多くみられました。

メッシュ内の主な施設	15～19歳	20～60歳代	70～80歳代
①佐野工業団地周辺	佐野工業団地その1		592
	佐野工業団地その2		461
	竹中、マレリ 実験研究センター周辺		339
	ハウス食品関東工場周辺		313
	三福工業佐野工場・マテックス栃木工場周辺		259
②イオンモール佐野新都市周辺	109シネマス・イオンモール佐野新都市		415
	佐野日大短大・イオンモール佐野新都市	64	348
	イオンモール佐野新都市一部	54	215
③佐野駅周辺	佐野駅・佐野市役所周辺	79	428
	佐野駅北口・城山公園	66	209
④佐野プレミアム・アウトレット周辺	佐野プレミアム・アウトレット		866
	佐野プレミアム・アウトレット（隣接メッシュ）		511
⑤佐野厚生総合病院周辺	佐野厚生総合病院その1		171
	朱雀中央公園・佐野厚生総合病院その2		121
⑥佐野日大・佐野松桜高校周辺	佐野日大・佐野松桜高校	245	321
	佐野市運動公園周辺（その1・野球場）	151	
	佐野市立石塚小学校周辺	58	
	松桜高校周辺（一部）	57	
⑦県道9号線沿い店舗周辺	イオンタウン佐野		301
	カインズ佐野店周辺		196
	スギドラック佐野店、ヤオコー佐野浅沼店、佐野警察署周辺		118
⑧佐野SA周辺	佐野SA（下り）・みかも公園周辺		249
	佐野SA（上り）		129
その他	⑨佐野信用金庫石塚支店周辺	72	274
	⑩JA佐野本店周辺	45	216
	⑪富士フィルムオプティクス佐野工場周辺		371
	⑫スバル研究実験センター		206



出典：携帯電話基地局データ（令和5（2023）年10月）

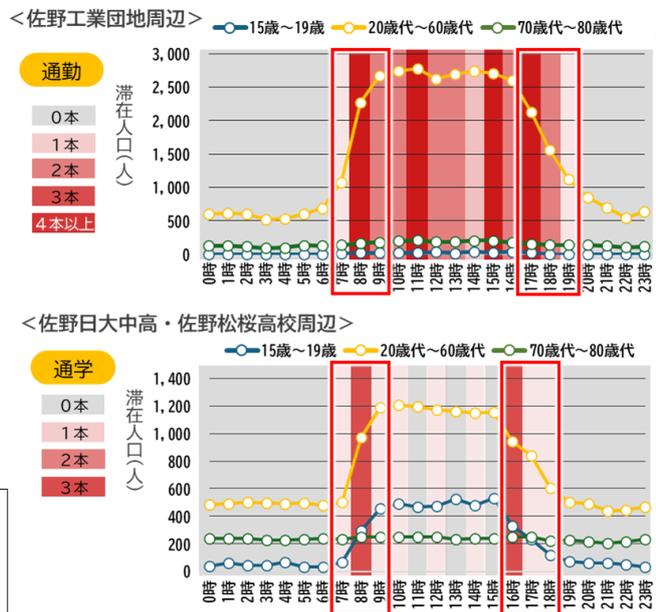
図 3-29 市内の移動ニーズの高いエリア

3 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

特に移動ニーズの高い「佐野工業団地周辺」と「佐野日大・佐野松桜高校周辺」について路線バスの運行状況を踏まえた分析を行いました。「佐野工業団地周辺」については人流データと路線バスの本数（「工業団地南」バス停を経由する佐野新都市線（新都市方面・佐野駅方面）と「あぶつか公園北」バス停を経由する犬伏線（新都市方面・佐野駅方面）の本数の合計）を比較しました。「佐野日大・佐野松桜高校周辺」については、人流データと路線バスの本数（「佐野松桜高校」バス停を経由する運動公園循環線・田沼葛生線（佐野駅方面・葛生駅方面）の本数と「佐野日大前」バス停を経由する運動公園循環線の本数の合計）を比較しました。

佐野工業団地周辺について、通勤時間帯（7～9時、17～20時）に20歳代の人口が増減しており、高い移動ニーズが確認できます。また、「佐野日大・佐野松桜高校周辺」について、通学時間帯（7～9時、16～18時）に20歳代の人口が増減しており、高い移動ニーズが確認できるため、路線バスの運行本数の維持が必要です。



出典：携帯電話基地局データ（令和5（2023）年10月）

図 3-30 滞在人口の時間推移と路線バスの運行本数

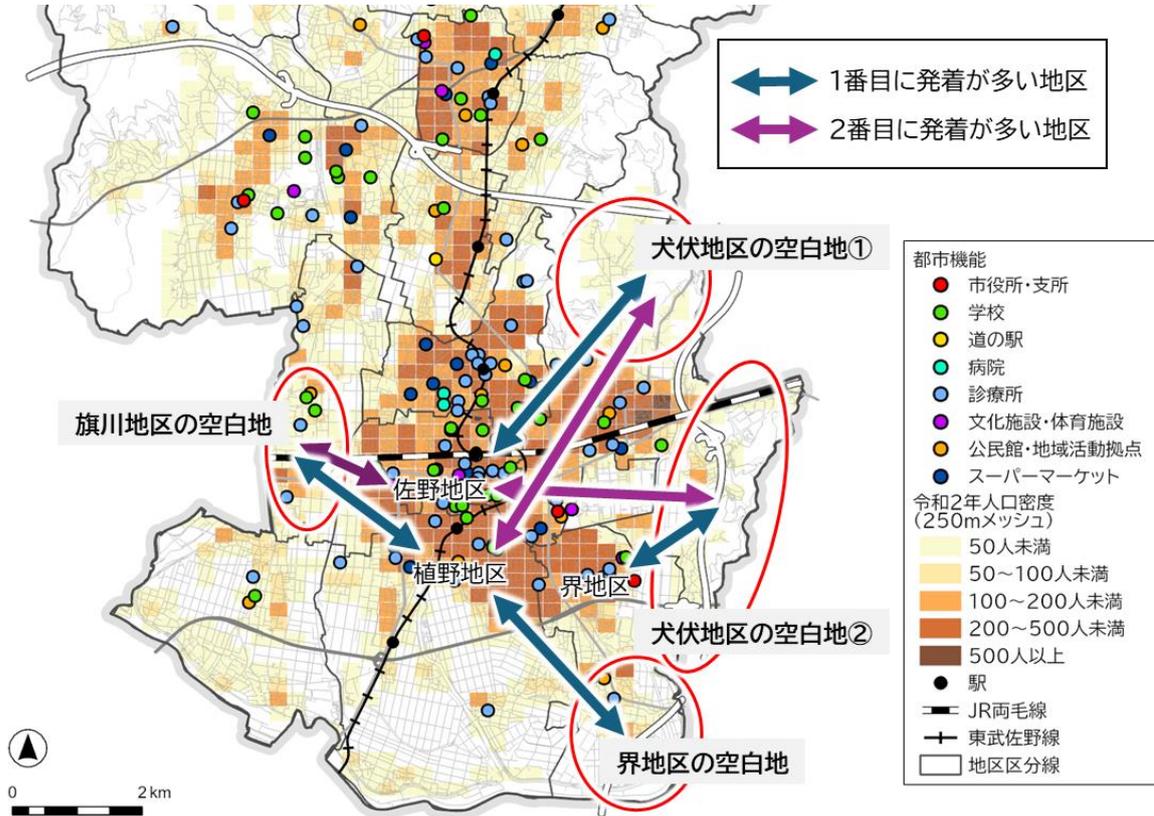
### POINT

- 通勤や通学において、移動ニーズの高いエリアでの地域公共交通の維持が必要です

③ 交通空白地の移動ニーズの分析

交通空白地での移動ニーズを明らかにするため、携帯電話のGPSデータを活用して、4つの交通空白地（犬伏地区の空白地①、犬伏地区の空白地②、旗川地区の空白地、界地区の空白地）について、各エリアの移動における目的地及び出発地を分析しました。

いずれの空白地についても、佐野地区・植野地区・界地区等、都市機能が多く立地する市中心部を発着する移動が多いことがわかります。



出典：携帯電話基地局データ（令和5（2023）年10月）

図 3-31 各交通空白地域からの移動が多い地区

表 3-12 交通空白地域を発着するGPSデータの地区別発着回数トップ5

	発回数	着回数	合計
旗川地区の空白地	1,573		1,573
旗川地区(上記のエリア外)	29	1,607	1,636
植野地区	209	238	447
佐野地区	163	169	332
堀米地区	150	155	305
界地区	128	107	235
犬伏地区	77	65	142

※発合計と着合計はエリア内移動を含む

	発回数	着回数	合計
犬伏地区の空白地①	157		157
犬伏地区(上記のエリア外)	45	46	91
佐野地区	40	48	88
植野地区	22	22	44
堀米地区	20	19	39
界地区	13	18	31
赤見地区	8	14	22

※発合計と着合計はエリア内移動を含む

	発回数	着回数	合計
界地区の空白地	76		76
界地区(上記のエリア外)	20	23	43
植野地区	16	14	30
犬伏地区	1	1	2
佐野地区	0	1	1
堀米地区	0	1	1
田沼地区	1	0	1

※発合計と着合計はエリア内移動を含む

	発回数	着回数	合計
犬伏地区の空白地②	1,318		1,318
犬伏地区(上記のエリア外)	227	226	453
界地区	231	172	403
佐野地区	77	77	154
堀米地区	65	57	122
植野地区	63	50	113
旗川地区	50	57	107

※発合計と着合計はエリア内移動を含む

### 3-4 地域公共交通の課題

本市の地域公共交通に関する「個別課題（POINT）」および特に対策が必要な「重点課題」は、以下のとおりです。

表 3-13 個別課題（POINT）の整理

分類	個別課題（POINT）
全体	【重点課題】南北方向の移動では、鉄道と生活路線バスの2つの手段があり、ニーズに応じて鉄道と路線バスを効果的に活用できる交通ネットワークの検討が必要
	【重点課題】スクールバスや送迎輸送などの様々な移動手段の利用状況やニーズを踏まえ、市全体の移動手段の最適化が必要
	【重点課題】交通空白解消に向けてデマンド交通・タクシーなどの面的な移動手段の活用による空白地の利便性の向上が必要
	【重点課題】交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上、運行情報の案内強化、キャッシュレス決済の促進などのサービス強化が課題
	市内外問わず、通勤・通学者が不便なく移動できるように移動手段の維持・確保が必要
	立地適正化計画との連携し、コンパクトなまちづくりを実現するために地域公共交通ネットワークの維持・強化が重要
	将来的なドライバー不足や、運行記録・配車に係る人員の省人化などへの対応が必要
路線バス	観光における公共交通の周遊性および利便性向上や利用促進に向けた情報提供の充実化が必要
	幅広い年代の主な移動手段が自動車であり、地域公共交通の利用促進のための意識醸成が必要
	通勤や通学において、移動ニーズの高いエリアでの地域公共交通の維持が必要
路線バス	【重点課題】佐野市生活路線バスと民間路線バスの佐野新都市線は利用料金体系等に差が生じているため運行体系に関する事業者との連携・調整が必要
	運行経路やバス停の位置など、利用者の理解を深めるための積極的な情報発信が必要
	運行本数や運行時間など、多様なニーズに対応するための改善が必要
デマンド交通	【重点課題】特定の利用者に利用が集中しているため、利用頻度の低い利用者の定着化および新規利用者の獲得が必要
デマンド交通	利用方法に関する情報発信および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要
鉄道	運行本数や他の交通との乗り継ぎなど、利用者ニーズへの対応が必要
タクシー	運賃および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要

# 第4章 本市の地域公共交通の方向性および取組

## 4-1 目指す姿・方向性

本市の上位・関連計画、地域公共交通の現状と課題を踏まえ、地域公共交通の「目指す姿」と「方向性」を設定しました。

目指す姿として掲げる「地域とつながる 誰もが使える 便利な公共交通」には、地域に暮らすすべての人が安心して、快適かつ効率的に移動できるようにしたいという想いを込めています。公共交通は、通勤・通学、買い物、通院など、日常生活における移動を支える重要な役割を果たすとともに、地域と人、人と人を結びつける社会の基盤です。利用されることでその価値が高まり、利便性やサービスの改善、そして持続的な運行へとつながります。市民が使いやすいと感じられる交通環境を整えることが、地域の公共交通を守り、未来へつなげる第一歩となります。

「地域とつながる 誰もが使える 便利な公共交通」を実現するために、本計画では4つの方向性を設定します。

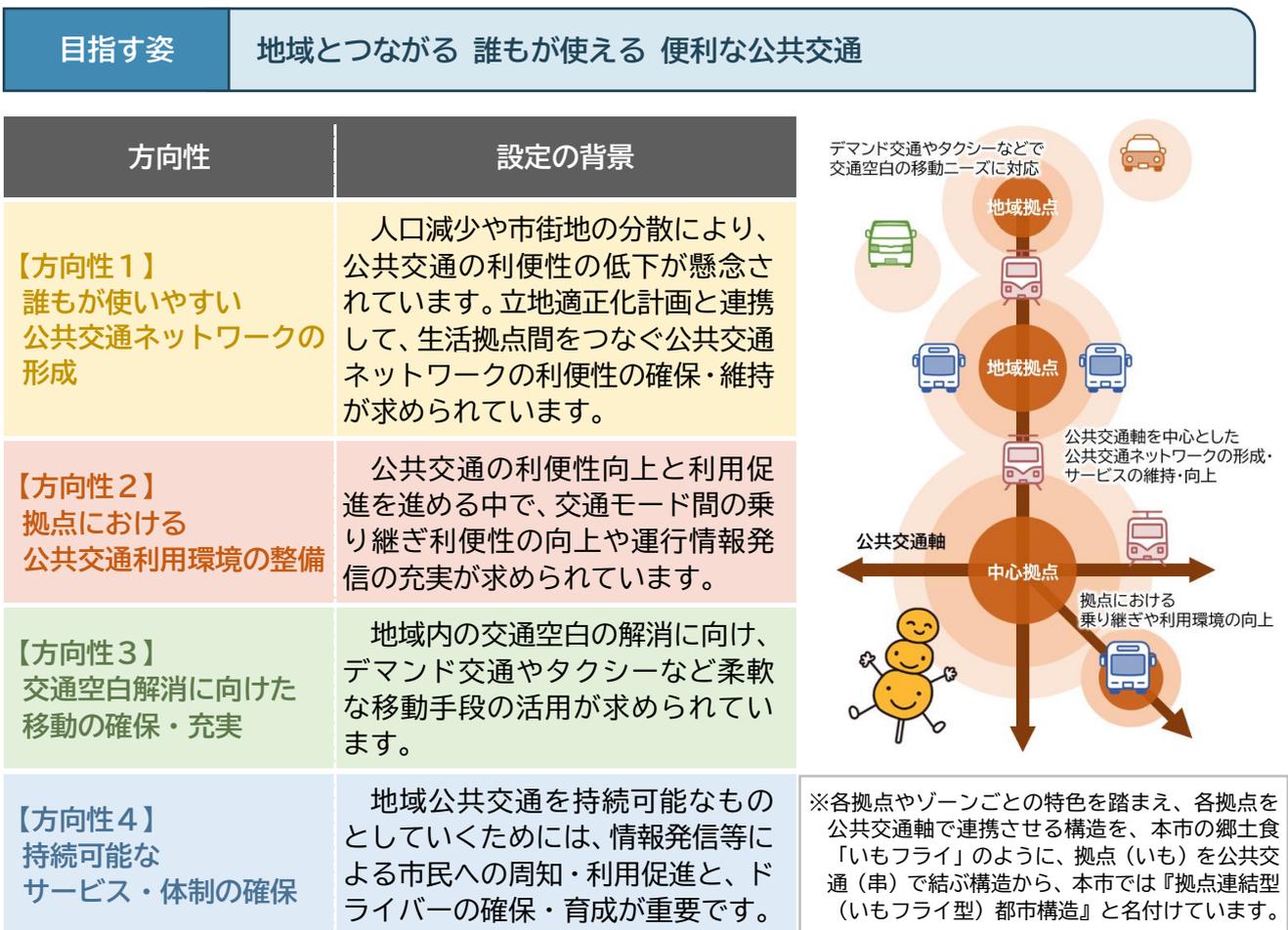


図 4-1 目指す姿と4つの方向性

## 4-2 課題と方向性の対応

現状の地域公共交通ネットワークの状況を踏まえ、本市の地域公共交通計画の個別課題（POINT）を整理しました。また、個別課題を基に本市の地域公共交通の方向性を整理しました。

表 4-1 課題と方向性の対応

分類	個別課題（POINT）	<方向性1> 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成	<方向性2> 拠点における公共交通利用環境の整備	<方向性3> 交通空白解消に向けた移動の確保・充実	<方向性4> 持続可能なサービス・体制の確保
全体	【重点課題】 南北方向の移動では、鉄道と生活路線バスの2つの手段があり、ニーズに応じて鉄道と路線バスを効果的に活用できる交通ネットワークの検討が必要	●			
	【重点課題】 スクールバスや送迎輸送などの様々な移動手段の利用状況やニーズを踏まえ、市全体の移動手段の最適化が必要	●			
	【重点課題】 交通空白解消に向けてデマンド交通・タクシーなどの面的な移動手段の活用による空白地の利便性の向上が必要	●		●	
	【重点課題】 交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上、運行情報の案内強化、キャッシュレス決済の促進などのサービス強化が課題	●	●		●
	市内外問わず、通勤・通学者が不便なく移動できるように移動手段の維持・確保が必要	●	●		
	立地適正化計画との連携し、コンパクトなまちづくりを実現するために地域公共交通ネットワークの維持・強化が重要	●	●		
	将来的なドライバー不足や、運行記録・配車に係る人員の省人化などへの対応が必要				●
	観光における公共交通の周遊性および利便性向上や利用促進に向けた情報提供の充実化が必要	●	●		●
	幅広い年代の主な移動手段が自動車であり、地域公共交通の利用促進のための意識醸成が必要				●
路線バス	【重点課題】 佐野市生活路線バスと民間路線バスの佐野新都市線は利用料金体系等に差が生じているため運行体系に関する事業者との連携・調整が必要	●			
	運行経路やバス停の位置など、利用者の理解を深めるための積極的な情報発信が必要		●		●
	運行本数や運行時間など、多様なニーズに対応するための改善が必要	●			
デマンド交通	【重点課題】 特定の利用者に利用が集中しているため、利用頻度の低い利用者の定着化および新規利用者の獲得が必要			●	●
	利用方法に関する情報発信および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要			●	●
鉄道	運行本数や他の交通との乗り継ぎなど、利用者ニーズへの対応が必要	●			
タクシー	運賃および運行時間や運行日などのニーズへの対応が必要			●	

4

本市の地域公共交通の方向性および取組

## 4-3 地域公共交通の機能・役割

今後の地域公共交通ネットワークを検討するにあたり、「本計画で施策に位置付ける地域公共交通」として、鉄道、高速バス、路線バス、デマンド交通、タクシーなどを対象とします。

また、将来における公共交通の維持・確保を目指す上で、市内と市外を結び、広域的な移動の役割を担う路線を「地域間幹線」に、地域間幹線に接続する地域内の移動を担う路線と面的な移動ニーズに対応する路線を「地域内支線」に位置付けます。加えて、目指すべき都市の骨格構造を担う路線は「公共交通軸」と定めます。

人口減少・少子高齢化の現代において、本市の第2次都市計画マスタープランや第2次総合交通マスタープラン、立地適正化計画において示すコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりや本計画で定める目指す姿を実現するためには、行政と民間事業者が連携し、お互いに役割を分担し合う地域公共交通ネットワークを構築することが必要です。また、市民等の利用意識醸成を図り、地域公共交通の利用促進を図っていくことが重要となります。

本市が事業主体となる生活路線バスについては、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条に基づく、「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を行う系統」に引き続き位置付け、運行の維持・確保を図ります。なお、各交通モードの将来的な機能・役割は以下のとおりです。

表 4-2 交通モードの将来的な機能・役割

位置付け	機能・役割	対象
地域間幹線	<b>【公共交通軸】</b> 市内と市外を結び、 広域的な移動の役割を担う路線	鉄道(JR 両毛線・東武佐野線)、 高速バス
地域内支線	<b>【公共交通軸】</b> 幹線に接続し、地域内の移動を担う路線	鉄道(東武佐野線)、路線バス
	面的な移動ニーズに対応する地域公共交通	デマンド交通、タクシー



図 4-2 本市の地域公共交通の役割

## 4-4 実施事業

前計画で整理した事業内容や成果を踏まえ、引き続き実施が必要な事業は継続（統合）し、地域の交通環境やニーズの変化に応じて、見直しが求められる事業については適宜修正、新たに必要とされる取組の追加を行いました。なお、新しく設定した実施事業は佐野市新モビリティサービス事業計画と連携していきます。

本市の地域公共交通の目指す姿の実現に向けて、設定した方向性を達成するための実施事業（施策）は、以下のとおりです。

表 4-3 実施事業一覧

方向性	実施事業（施策）	事業主体
<方向性1> 誰もが使いやすい 公共交通 ネットワーク の形成	1-1 利用しやすい運賃体系への見直し	市、路線バス事業者、 その他関係団体
	1-2 交通事業者間の協力・連携体制の強化	市、鉄道事業者、 路線バス事業者、 デマンド交通事業者 高速バス事業者、 タクシー事業者
	1-3 市が実施する送迎輸送との連携	市、路線バス事業者、 デマンド交通事業者 その他関係団体
	1-4 観光・スポーツイベントとの連携による二次交通確保	市、路線バス事業者、 タクシー事業者、 その他関係団体
<方向性2> 拠点における 公共交通利用環境 の整備	2-1 交通結節点の機能強化	市、鉄道事業者
	2-2 地域の施設等を活用した駐輪場整備とサイクル&バスライドの促進	市、路線バス事業者
<方向性3> 交通空白解消に 向けた移動の 確保・充実	3-1 デマンド交通の利便性の向上	市、 デマンド交通事業者
	3-2 タクシー等の有効活用	市、 タクシー事業者
<方向性4> 持続可能な サービス・体制 の確保	4-1 公共交通に関する乗り方教室等の実施	市、鉄道事業者、 路線バス事業者、 デマンド交通事業者 タクシー事業者
	4-2 地域公共交通に関する情報発信	市、 路線バス事業者
	4-3 地域公共交通の運行を担うドライバーの確保※	市、 路線バス事業者、 タクシー事業者
	4-4 地域公共交通のデジタル化の推進	市、路線バス事業者、 デマンド交通事業者 タクシー事業者

※新たな取り組み



### 佐野市新モビリティサービス事業計画

- 新たなモビリティの検討 : 小型モビリティ[方向性1]、自動運転[方向性4]、ライドシェア[方向性3]
- 既存サービスの高度化の検討 : MaaS[方向性1、4]、利用者情報の取得[方向性1、4]、デマンド交通システム[方向性3]、助成制度のデジタル化[方向性4]、キャッシュレス化[方向性4]



図 4-3 本市の地域公共交通の将来像 (イメージ)

表 4-4 佐野市生活路線バスと国の地域公共交通確保維持事業との関連

位置付け	運行形態	路線名	区分	地域内フィーダー系統	事業主体
地域内支線	路線バス	植下高萩線、犬伏線、運動公園循環線、田沼葛生線	一般乗合(路線定期)	○	市※
	デマンド交通	葛生エリア、田沼エリア、足利線、赤見エリア、佐野南部エリア	一般乗合(区域)	○	市※

※一般乗合旅客自動車運送事業者による運行

## 4-5 事業の詳細

本計画の4つの方向性に紐づく実施事業の詳細は、以下のとおりです。

### 方向性 1 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成

#### 利用しやすい運賃体系への見直し

実施事業 1・1	実施主体	市、路線バス事業者、その他関係団体				
	事業目的	生活路線バスと佐野新都市線が、一部で同様の運行区間を持ちながら、異なる運賃体系を採用していることにより生じる運賃の格差や分かりにくさを低減するため、より利用しやすく、分かりやすい運賃体系への見直しを検討します。				
	事業内容	○市内路線バスの運賃格差の低減に向けた検討 生活路線バスと佐野新都市線が重複する区間における運賃格差を低減するため、利用者のニーズ・利用実態を踏まえて交通事業者と重複区間の運賃等や割引制度に関する協議を行います。				
	スケジュール	令和 8(2026) 年度	令和 9(2027) 年度	令和 10(2028) 年度	令和 11(2029) 年度	令和 12(2030) 年度
検討・協議・連携						

#### 交通事業者間の協力・連携体制の強化

実施事業 1・2	実施主体	市、鉄道事業者、路線バス事業者、デマンド交通事業者 高速バス事業者、タクシー事業者				
	事業目的	交通事業者間の協力・連携を強化し、各交通手段の機能と役割に応じた公共交通ネットワークの強化を図ります。特に、「地域内支線」における機能と役割を明確化することで、効率的なネットワーク構築と地域公共交通の連携強化を目指します。				
	事業内容	○交通モードの機能と役割に応じた効率的な公共交通ネットワークの強化 交通事業者との協力・連携体制の強化を図り、交通モードの機能と役割に応じた、より効率的なネットワークの形成を検討します。 ○鉄道事業者と地域内公共交通の協力体制の強化 生活路線バスやデマンド交通との乗換利便性を高めることで、鉄道から地域内への円滑な移動ができるよう事業者間の協力体制を強化していきます。 ○高速バス事業者と地域内公共交通の協力体制の強化 高速バスの佐野新都市バスターミナルと路線バスの乗り継ぎ強化のための検討を行い、広域的な移動の支援を図ります。 ○近隣市の公共交通との相互連携体制の強化 近隣自治体との相互連携を検討し、広域的な公共交通ネットワークの強化を目指します。				
	スケジュール	令和 8(2026) 年度	令和 9(2027) 年度	令和 10(2028) 年度	令和 11(2029) 年度	令和 12(2030) 年度
継続実施						

4

本市の地域公共交通の方向性および取組

市が実施する送迎輸送との連携					
実施事業 1・3	実施主体	市、路線バス事業者、デマンド交通事業者、その他関係団体			
	事業目的	市が運営・委託するスクールバスや送迎輸送といった公的な交通サービスの資源（車両、運行ルート、ダイヤなど）を有効活用し、既存の公共交通（路線バス、デマンド交通）との連携を検討します。			
	事業内容	<p>○スクールバスなどとの協力体制の構築</p> <p>市内の通学輸送について、既存の交通資源を有効に活用できるよう、学校やその関係者の理解を得ながら検討を進めます。</p> <p>なお、令和10(2028)年4月に開校予定の佐野市立かえで義務教育学校では通学輸送のあり方を検討しています。</p> <p>○送迎輸送との協力体制の構築</p> <p>送迎輸送に関する利用者数や利用者・事業者の意見を定期的に収集し、これらを基に運行ルートやダイヤ調整、デマンド交通・路線バスとの連携を検討します。</p>			
	スケジュール	令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度
継続検討					

観光・スポーツイベントとの連携による二次交通確保					
実施事業 1・4	実施主体	市、路線バス事業者、タクシー事業者、その他関係団体			
	事業目的	観光地やスポーツイベント会場などへの、アクセスを確保するため、関係者と連携し、イベントの規模・内容に応じて、既存の公共交通機関を活用した柔軟な輸送体制を構築します。			
	事業内容	<p>○イベント会場へのアクセスに関する情報提供</p> <p>観光・スポーツイベントの開催に関する情報を収集し、その規模や内容に応じて、既存の公共交通（生活路線バス等）を活用した二次交通の確保を進めていきます。これにより来訪者の円滑な移動を支援し、周辺道路の混雑や駐車場不足の緩和を図ります。</p> <p>○観光タクシーのPRと利用促進</p> <p>本市では、地域内の観光スポットを効率的に巡るため、現在、佐野市観光協会にて5つの観光タクシーモデルコースが運行されています。今後は、モデルコースの広報活動を通じて、地域の魅力発信と観光客の二次交通手段の充実化を進めます。</p>			
	スケジュール	令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度
継続実施					

方向性 2 拠点における公共交通利用環境の整備

4

本市の地域公共交通の方向性および取組

交通結節点の機能強化

実施事業 2-1	実施主体	市、鉄道事業者				
	事業目的	立地適正化計画との連携を強化し、コンパクトなまちづくりを実現するためには、地域公共交通ネットワークの維持・確保が重要です。この目的を達成するため、都市計画道路の見直しと連携し、交通結節点へのアクセス性を戦略的に強化していきます。その上で、主要な交通結節点における現状と課題を整理し、利用者の快適性や安全性の向上を図るため整備方針を検討します。				
	事業内容	<p>○鉄道駅や佐野新都市バスターミナルにおける待合所整備</p> <p>本市の主要駅の一つである佐野駅前には「佐野駅前交流プラザぱるぼーと」が整備されており、複合的な機能を有する利便性の高い待合環境が確保されています。</p> <p>今後は田沼駅や葛生駅、佐野新都市バスターミナルをはじめとした交通結節点において、待合環境の現状と課題を整理し、必要に応じて整備を検討します。</p> <p>○デジタルサイネージ等の設置</p> <p>運行情報や乗換案内の提供ができるよう、主要な交通結節点における多言語対応の案内サインやデジタルサイネージの整備を検討します。</p> <p>○交通結節点のアクセス環境の整備</p> <p>都市計画道路の見直しと連携し、主要な交通結節点へ繋がるアクセス道路や歩行者空間の整備・改善を検討し、安全性および円滑性の向上を図ります。これと合わせて、田沼駅および葛生駅前広場の整備のあり方を検討し、路線バス、タクシー等の円滑な乗降・乗り継ぎを可能にする交通結節点機能の強化を図ります。</p>				
	スケジュール	令和 8(2026)年度	令和 9(2027)年度	令和 10(2028)年度	令和 11(2029)年度	令和 12(2030)年度
継続検討						

地域の施設等を活用した駐輪場整備とサイクル&バスライドの促進

実施事業 2-2	実施主体	市、路線バス事業者				
	事業目的	自宅とバス停間のアクセス性を向上するため、自転車と生活路線バスを連携させるサイクル&バスライドを推進します。				
	事業内容	<p>○サイクル&amp;バスライドの促進</p> <p>バス停周辺の公共施設や民間施設の協力により、サイクル&amp;バスライド駐輪場の確保を図ります。</p> <p>※サイクル&amp;バスライドとは、生活路線バス利用者を対象に無料で開放しているバス停周辺の駐輪場を利用して、バス停まで自転車で行き、そこからバスに乗り換えて移動する取り組みです。</p>				
	スケジュール	令和 8(2026)年度	令和 9(2027)年度	令和 10(2028)年度	令和 11(2029)年度	令和 12(2030)年度
継続実施						

方向性 3 交通空白解消に向けた移動の確保・充実

デマンド交通の利便性の向上					
実施事業 3-1	実施主体	市、デマンド交通事業者			
	事業目的	交通空白地解消に向けて移動手段を確保するため、デマンド交通等の活用を図ります。			
	事業内容	<p>○デマンド交通の導入エリア拡大 交通空白地を対象に、アンケート等を通じて、地域のニーズに合った持続可能なデマンド交通の導入を引き続き検討します。これにより、これまで公共交通を利用できなかった方々の移動手段の確保を目指します。</p> <p>○既存デマンド交通の乗降場所追加 デマンド交通の利用者や運行事業者からの意見等により、利用者ニーズを把握し、乗降場所の追加を引き続き検討します。例えば、病院やスーパー、公共施設など、日常的に利用する場所へのアクセスを向上させることで、利便性を高め、利用促進を図ります。</p> <p>○デマンド交通利用者へのニーズ調査 デマンド交通の利用者に対するアンケート調査等により、移動ニーズを把握し、サービス改善につなげます。</p>			
	スケジュール	令和 8(2026)年度	令和 9(2027)年度	令和 10(2028)年度	令和 11(2029)年度
	継続実施				
	調査				

タクシー等の有効活用					
実施事業 3-2	実施主体	市、タクシー事業者			
	事業目的	タクシーサービスにおいては、他の公共交通と比べ運賃は高いですが、自由度が高く、面的な移動ニーズに対応することができます。これらの特徴を踏まえ、タクシー等の効果的な活用方法について検討します。			
	事業内容	<p>○タクシー等の効果的な運用についての調査・検討 路線バスやデマンド交通の利用が困難な地域における移動手段の確保に向け、タクシー運賃助成制度による移動支援を継続します。 また、タクシーによる対応が困難な時間帯等においては、その他の移動手段の導入可能性の調査・研究を進めていきます。</p>			
スケジュール	令和 8(2026)年度	令和 9(2027)年度	令和 10(2028)年度	令和 11(2029)年度	令和 12(2030)年度
	継続実施・調査研究				

4 本市の地域公共交通の方向性および取組

方向性 4 持続可能なサービス・体制の確保

4

本市の地域公共交通の方向性および取組

公共交通に関する乗り方教室等の実施

実施事業 4-1	実施主体	市、鉄道事業者、路線バス事業者、デマンド交通事業者、タクシー事業者				
	事業目的	公共交通の利用促進や利用意識醸成のため、本市と交通事業者が連携し、乗り方教室等のイベントを実施します。小・中学生から高齢者の方まで幅広い世代を対象に、公共交通の存在や利用方法等について学ぶ機会を提供することで、公共交通への理解を深め、利用者の拡大を目指します。				
	事業内容	<p>○乗り方教室の実施 公民館等で実施している「バスの乗り方教室」を継続し、路線バスやデマンド交通の利用促進を図ります。</p> <p>○体験学習の実施 小・中学校や義務教育学校の児童・生徒を対象に、公共交通の存在や利用方法等について学んでもらう体験学習を継続し、鉄道や路線バス等の利用意識醸成を図ります。</p>				
	スケジュール	令和 8(2026)年度	令和 9(2027)年度	令和 10(2028)年度	令和 11(2029)年度	令和 12(2030)年度
継続実施						

地域公共交通に関する情報発信

実施事業 4-2	実施主体	市、路線バス事業者				
	事業目的	公共交通の利用を促進するため、路線バスを中心とした地域公共交通の運行情報やバス停の位置、利用方法等を分かりやすく整理した広報資料を作成し、配布・周知を行います。紙媒体の広報資料だけでなく、デジタル媒体を活用した多様な情報発信を通じて、公共交通の利用促進と地域の移動利便性の向上を図ります。				
	事業内容	<p>○地域公共交通情報リーフレットの配布 通学での公共交通利用を促すリーフレットを作成し、市内の中学生・高校生に配布して利用促進を図ります。</p> <p>○市内公共交通情報を網羅した時刻表冊子の作成 路線バスやデマンド交通の運行に関する情報や、鉄道との乗り継ぎ情報等をまとめた時刻表冊子を作成・配布し、利用促進を図ります。</p> <p>○デジタル媒体を活用した情報発信 ホームページやSNSなどのデジタル媒体も活用し、運行状況等のリアルタイムな情報も含め、生活路線バス等の情報発信に取り組みます。</p>				
	スケジュール	令和 8(2026)年度	令和 9(2027)年度	令和 10(2028)年度	令和 11(2029)年度	令和 12(2030)年度
広報資料の作成・配布（発信）						

地域公共交通の運行を担うドライバーの確保					
実施事業 4・3	実施主体	市、路線バス事業者、タクシー事業者			
	事業目的	人口減少や少子高齢化の進行により、地域公共交通の担い手不足が深刻化しており、交通サービスの維持に向けて、ドライバーの確保は喫緊の課題です。そのため、交通事業者に対するドライバー確保に向けた支援を通じて、地域に根ざした地域公共交通の運行を担う人材の育成と確保を図ります。			
	事業内容	<p>○交通事業者に対するドライバー確保に向けた支援 交通サービスの維持と発展を目指し、交通事業者に対するドライバー確保に向けた支援を検討します。</p> <p>※参考事例：バスドライバー募集会社合同説明会・座談会 横浜市では神奈川県バス協会などと連携し、バス運転士不足の解消と公共交通の利用促進を目的としたイベントを定期的で開催しています。</p>			
	スケジュール	令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度
	検討			実施	

地域公共交通のデジタル化の推進					
実施事業 4・4	実施主体	市、路線バス事業者、デマンド交通事業者、タクシー事業者			
	事業目的	より快適で便利な移動を実現するために、デジタル化の推進に取り組みます。			
	事業内容	<p>○キャッシュレス利用の促進 既存のICカードやスマートフォン決済などの利便性をより広く周知するとともに、利用を促すキャンペーンの実施や、デジタル技術を活用した付加サービスの提供の可能性を検討します。これにより、特に新たな若年層や観光客といった利用者層を獲得し、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。</p> <p>○高齢者・障がい者運賃助成制度 本市では、高齢者・障がい者の方の日常生活で必要とされる医療機関等への通院や市内での買物等の移動を支援するための運賃助成制度を実施しています。これらの制度をより利用しやすくするために、効率的な運用の実現に向けた検討を進めます。</p>			
	スケジュール	令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度
	検討			実施	

# 第5章 計画の進捗管理

## 5-1 評価指標の設定

地域公共交通の目指す姿の実現に向け、達成状況を評価する評価指標は、以下のとおりです。各評価指標について年度毎に集計し、評価指標の達成に向けた進捗管理を行います。

方向性	評価指標	基準値 (令和 6(2024)年度)	目標値 (令和 12(2030)年度)
<b>&lt;方向性1&gt;</b> 誰もが使いやすい 公共交通ネットワーク の形成 <b>&lt;方向性2&gt;</b> 拠点における 公共交通利用環境の整備	<b>公共交通軸と定める地域公共交通の利用者数</b>		
	▶ 「鉄道」利用者数※1	3,625,838人	↗ 基準値以上
	▶ 「高速バス」利用者数※2	344,177人	↗ 基準値以上
	▶ 「路線バス」利用者数※3	238,089人	↗ 239,300人
	公共交通の満足度(市政アンケート)※4	25.0%	↗ 基準値以上
	生活路線バスのキャッシュレス決済割合※5	39.0%	↗ 46.2%
	<b>普段利用する交通手段(市政アンケート)</b>		
	▶ 鉄道を利用	13.3%	↗ 基準値以上
	▶ バスを利用	7.1%	↗ 基準値以上
	<b>&lt;方向性3&gt;</b> 交通空白解消に向けた 移動の確保・充実	<b>面的な移動ニーズに対応する地域公共交通の利用者数</b>	
▶ 「デマンド交通」利用者数		19,598人	↗ 20,200人
▶ 「タクシー」利用者数		165,146人	→ 現状維持
公共交通カバー町会数※6		155町会	↗ 163町会
<b>&lt;方向性4&gt;</b> 持続可能な サービス・体制の確保	<b>地域公共交通の収支率</b>		
	▶ 「生活路線バス」収支率	35.8%	↗ 36.8%
	▶ 「デマンド交通」収支率	5.5%	↗ 5.6%
	地域公共交通利用意識向上の取組件数	15件	↗ 基準値以上

※1 鉄道の利用者数算出方法：JR 両毛線は乗車人数で算出。東武佐野線は乗降者数の合計値を算出  
 ※2 高速バスの利用者数算出方法：佐野新都市バスターミナルを発着する高速バスの乗降者数を算出  
 ※3 路線バスの利用者算出方法：佐野新都市線と生活路線バスの利用者数の合計値を算出  
 ※4 公共交通の満足度算出方法：市政アンケートにて公共交通の満足度を「満足している」「どちらかといえば満足している」という回答の合計値を算出  
 ※5 生活路線バスのキャッシュレス決済割合の算出方法：定期利用者を除く生活路線バス利用者のうち IC カード決済数の割合を算出  
 ※6 公共交通カバー町会数の算出方法：栃木県「とちぎの公共交通」における公共交通サービス圏域の考え方にに基づき、鉄道駅から 1.5 km 圏、バス経路から 300m 圏およびデマンド交通運行エリアでカバーしている町会の数を算出

図 5-1 評価指標一覧

## 5-2 事業の推進体制・進捗管理

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会である佐野市地域公共交通協議会において設置される「マネジメント・モニタリングチーム」により、年度毎に実施します。評価結果については、佐野市地域公共交通協議会に報告し、議論・承認を行う体制で実施します。また、「マネジメント・モニタリングチーム」による年度毎の評価を計画的に実施するために、人材の入れ替えがある場合には十分な引き継ぎを行うとともに、地域交通の現場を支える人材として、本市職員の育成等にも取り組みます。

なお、地域の状況や社会情勢が変化した場合は計画を見直すものとします。また、事業を推進する上では、交通政策に限らず多様な分野との連携を図り、本市が一体となって取り組みます。

※法定協議会：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づく協議会

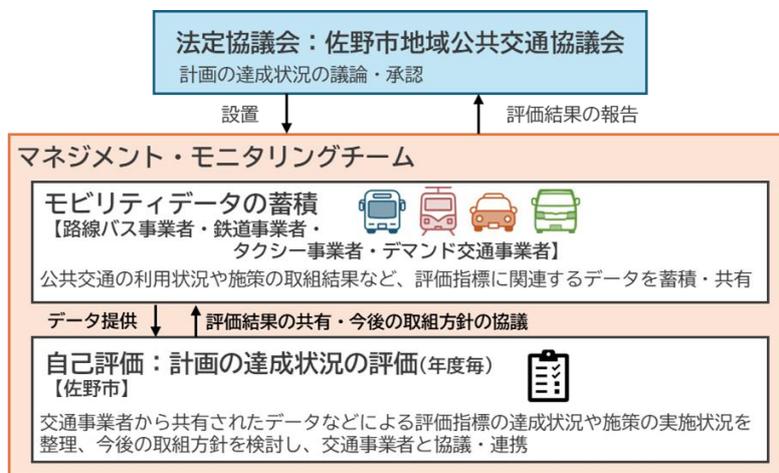


図 5-2 マネジメント・モニタリングチーム

表 5-1 進捗管理

時期	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)		
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
計画期間	佐野市総合計画（後期）（2026～2029）								次期計画		
	<今回策定> 第2次佐野市地域公共交通計画（2026～2030）										次期計画
●事業の計画・検討	次年度に向け計画を策定		次年度に向け計画を策定		次年度に向け計画を策定		次年度に向け計画を策定		次期計画の策定		決定★
●事業の実施	事業の実施		事業の実施		事業の実施		事業の実施		事業の実施		次期計画改善策検討
●実施状況の確認・評価	評価・確認		評価・確認		評価・確認		評価・確認		計画期間全体の評価		
●次年度に向けた改善策	改善策検討		改善策検討		改善策検討		改善策検討		改善策検討		

反映

## 資料編

### 用語集

#### あ

##### SDGs（エス・ディー・ジーズ）

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）の略であり、令和12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。

#### か

##### キャッシュレス決済

お札や小銭などの現金を使用せずにお金を払うことで、その手段には、クレジットカード、デビットカード、電子マネー（プリペイド）やスマートフォン決済などがあります。

##### 交通結節点

複数の交通手段をつなぐ施設で、鉄道と徒歩、自転車、自家用車およびバスの乗り換え機能を持つ都市施設です。

##### 交通モード

拠点間の移動手段（輸送機関）のことであり、移動手段には鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などがあります。

##### コンパクト・プラス・ネットワーク

住宅や商業施設、医療・福祉施設などの生活サービス施設がまとまって立地し、住民が公共交通や徒歩などにより、これらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの考え方です。

#### さ

##### 次世代モビリティ

デジタル技術などの新技術を活用し、従来の交通手段を進化させた新しい移動手段やサービスの総称です。

#### た

##### デマンド交通

デマンド交通とは、予約に応じて運行する方式の交通システムです。従来のバスとは異なり、運行ダイヤや運行ルートは決まっておらず、予約があったときのみ、事前に設定した乗降ポイント間を運行します。

##### 都市計画マスタープラン

市町村が、その創意工夫の基に住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定める計画です。

#### ま

##### MaaS（マース）

マース（Mobility as a Service）の略です。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスであり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

#### ら

##### 立地適正化計画

都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住や都市機能の誘導によりコンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた取組を推進しようとするものです。



## 計画の策定体制・策定経過

佐野市地域公共交通計画策定委員会設置要綱

令和3年8月3日訓令第17号

(設置)

第1条 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。)第5条第1項の規定に基づき佐野市地域公共交通計画(以下「公共交通計画」という。)の策定又はその変更をするため、佐野市地域公共交通計画策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 公共交通計画又はその変更の素案の作成に関すること。
- (2) 法第6条第1項の規定により設置する佐野市地域公共交通協議会からの前号の公共交通計画又はその変更の素案に対する意見を検討し、公共交通計画又はその変更の原案を作成し、これを市長に提出すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、公共交通計画の策定又はその変更に関し必要があると認める事務

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

2 委員長は都市建設部長を、副委員長は交通政策課長を、委員は別表に掲げる職員をもって充てる。

(委員長及び副委員長)

第4条 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 委員会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、都市建設部交通政策課において処理する。

(その他)

第7条 この訓令に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この訓令は、公布の日から施行する。

附 則(令和4年3月28日訓令第4号)

この訓令は、令和4年4月1日から施行する。

附 則(令和5年3月31日訓令第6号)

この訓令は、令和5年4月1日から施行する。

附 則(令和7年9月11日訓令第23号)

この訓令は、公布の日から施行する。

別表(第3条関係)

政策調整課長 市民生活課長 障がい福祉課長 いきいき高齢課長 産業政策課長 観光推進課長  
スポーツ推進課長 都市計画課長 学校適正配置課長 学校管理課長

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

### 佐野市地域公共交通協議会規約

#### (目的)

第1条 佐野市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）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。）の規定に基づく地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び計画の実施に関し必要な協議並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うために設置する。

#### (事務所)

第2条 協議会は、事務所を栃木県佐野市高砂町1番地（佐野市役所内）に置く。

#### (事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
- (2) 計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域公共交通確保維持改善事業に係る協議に関すること。
- (5) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に係る協議に関すること。
- (6) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に係る協議に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

#### (組織)

第4条 協議会の委員（以下「委員」という。）は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 佐野市副市長及び佐野市職員のうち佐野市長の指名する者
  - (2) 佐野市民又は公共交通の利用者の代表者
  - (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
  - (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
  - (5) 鉄道事業に従事する者
  - (6) 関係行政機関の代表者
  - (7) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
  - (8) 学識経験者
  - (9) その他必要と認める者
- 2 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

#### (会長、副会長及び監査員)

第5条 協議会に、会長、副会長を各1名、監査員を2名置く。

- 2 会長は佐野市副市長をもって充て、副会長及び監査員は会長が委員の中から指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
- 5 監査員は、協議会の会計監査を行い、会計監査の結果を協議会の会議（以下「会議」という。）において報告する。
- 6 会長、副会長及び監査員は相互に兼ねることはできない。

#### (会議)

第6条 会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。



- 3 会議の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、その属する団体から代理の者を出席させることができるものとする。この場合においては、あらかじめ、会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合は、非公開とすることができる。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、会議への出席及び資料の提出を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第7条 協議会で協議が整った事項について、当該事項を実施することを業務とする立場にある委員の属する事業者等は、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めなければならない。

(分科会)

第8条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ、協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会は、委員その他の協議会が必要と認める者をもって構成する。
- 3 分科会は、必要があると認めるときは、分科会の委員以外の者に対して、分科会への出席及び資料の提出を求めることができる。
- 4 分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(運賃に関する協議)

第9条 乗合旅客運送事業の運賃及び料金に関する事項は、第4条に定める委員の内、次に掲げる者にて組織する運賃協議部会にて協議を行う。

- (1) 佐野市都市建設部長
  - (2) 当該運賃に関わる乗合旅客運送事業者
  - (3) 国土交通省関東運輸局栃木運輸支局長
  - (4) 佐野市長が住民の意見を代表する者として指名する者
- 2 運賃協議部会の委員(以下「部会委員」という。)の任期は、協議会の委員の任期と同じとする。
  - 3 運賃協議部会の会長(以下「部会長」という。)は佐野市都市建設部長とし、会議の招集及び議事の進行を行う。
  - 4 運賃協議部会は、第1項各号に定める者がそれぞれ1名以上出席しなければ、会議を開くことができない。
  - 5 会議の議決方法は、出席した部会委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、部会長の決するところによる。
  - 6 運賃協議部会にて協議が調った事項は、直近の協議会にて報告を行う。

(秘密の保持)

第10条 委員及び分科会の委員、部会委員は、協議会の運営上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、佐野市都市建設部交通政策課に置く。
- 3 事務局に事務局長その他の職員を置く。
- 4 事務局長は、佐野市都市建設部交通政策課長の職にある者をもって充てる。

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

5 事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務)

第12条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

2 各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。

3 前各項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(規約の変更)

第13条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。ただし、緊急を要する場合及び軽微な変更にあたっては会長の決するところとし、その後の協議会においてこれを報告するものとする。

(委任)

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成29年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、令和2年6月19日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年6月17日から施行する。

附 則

この規約は、令和5年5月22日から施行する。

附 則

この規約は、令和6年1月22日から施行する。



## 佐野市地域公共交通協議会委員

区分	氏名	所属
会長	飯塚 久	佐野市 副市長
	三輪 政史	ジェイアールバス関東株式会社 佐野支店 支店長
	福島 崇文	関東自動車株式会社 路線バス部 部長
	小矢島 応行	一般社団法人 栃木県バス協会 専務理事
	小菅 康夫	一般社団法人 栃木県タクシー協会 専務理事
	駒場 賢一	佐野地区タクシー協議会 事務局長
	栗原 正範	東日本旅客鉄道株式会社 前橋統括センター 副所長
	三枝 雅一	東武鉄道株式会社 佐野駅 駅長
	中山 大介	国土交通省 宇都宮国道事務所 建設専門官
	佐野 友紀	栃木県 安足土木事務所 所長
	秋澤 利和	佐野警察署 交通課 課長
	坂井 正巳	佐野市町会長連合会 副会長
	尾崎 始	佐野市町会長連合会 副会長
	相良 周作	佐野市町会長連合会 理事
	石澤 和枝	男女共同参画ネットワークさの
	新井 清司	佐野シニアクラブ連合会 会長
	石倉 大	佐野市PTA連合会 副会長
	長田 哲平	宇都宮大学学術院 准教授
	諏訪 和義	国土交通省 関東運輸局 栃木運輸支局 首席運輸企画専門官
	橋本 達雄	栃木県 県土整備部 交通政策課 課長
	堀越 一洋	足利市 都市政策課 課長
	塚原 剛	栃木県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
	須藤 功一	佐野交通株式会社 代表取締役
	白井 雅夫	佐野合同自動車株式会社 代表取締役
	鈴木 明子	赤見タクシー有限公司 代表取締役
	津久居 郁之	旭タクシー株式会社 代表取締役
	福嶋 英樹	佐野市 健康医療部 部長
	川村 大	佐野市 教育部 部長
	店網 亨	佐野市 都市建設部 部長

## 第2次 佐野市地域公共交通計画

### 第2次佐野市地域公共交通計画共創作成分科会規程

(趣旨)

第1条 この規程は、佐野市地域公共交通協議会規約（以下「規約」という。）第8条第4項の規定により、同条第1項の規定に基づき設置する第2次佐野市地域公共交通計画共創作成分科会（以下「分科会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 分科会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 第2次佐野市地域公共交通計画素案作成について調査及び検討を行い、その結果を佐野市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）に報告すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事務

(組織)

第3条 分科会は、分科会長、副分科会長及び分科会員13人以内をもって組織する。

(分科会長及び副分科会長)

第4条 分科会長及び副分科会長は、分科会員の互選によりこれらを定める。

- 2 分科会長は、会務を総理し、分科会を代表する。
- 3 副分科会長は、分科会長を補佐し、分科会長に事故があるとき、又は分科会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 分科会の会議は、分科会長が招集し、分科会長が議長となる。

- 2 分科会は、分科会員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 会議の議決方法は、出席した分科会員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 分科会員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、その属する団体から代理の者を出席させることができるものとする。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、協議会事務局において処理する。

附 則

(施行期日)

- 1 この規程は、令和7年5月19日から施行する。

(会議の招集の特例)

- 2 この規程の施行の日以後最初に開かれる分科会の会議は、第5条第1項の規定にかかわらず、佐野市地域公共交通協議会会長が招集する。



## 第2次佐野市地域公共交通計画共創作成分科会委員

区分	氏名	所属
	三輪 政史	ジェイアールバス関東株式会社 佐野支店 支店長
	福島 崇文	関東自動車株式会社 路線バス部 部長
	駒場 賢一	佐野地区タクシー協議会 事務局長
	栗原 正範	東日本旅客鉄道株式会社前橋統括センター 副所長
	三枝 雅一	東武鉄道株式会社 佐野駅 駅長
委員長	長田 哲平	宇都宮大学学術院 准教授
	諏訪 和義	国土交通省 関東運輸局 栃木運輸支局 首席運輸企画専門官
	橋本 達雄	栃木県 県土整備部 交通政策課 課長
	福島 英樹	佐野市 健康医療部 部長
	川村 大	佐野市 教育部 部長
副委員長	店網 亨	佐野市 都市建設部 部長
	塩野目 裕	佐野市 産業文化スポーツ部 部長

## 策定経過

時期	会議名	備考
令和7年 5月19日	第1回佐野市地域公共交通協議会	
// 6月27日	第1回佐野市地域公共交通計画共創作成分科会	
// 7月29日	第2回佐野市地域公共交通計画共創作成分科会	
// 9月1日	第2回佐野市地域公共交通協議会	書面開催
// 10月27日	第3回佐野市地域公共交通計画共創作成分科会	
// 11月13日	第3回佐野市地域公共交通協議会	
// 11月18日	佐野市地域公共交通計画策定委員会	
令和8年●月●日～▲月▲日	パブリック・コメント	



**第2次 佐野市地域公共交通計画**  
**令和8（2026）年3月**

**発行** 佐野市

**編集** 佐野市 都市建設部 交通政策課

〒327-0851 栃木県佐野市高砂町1番地

T E L 0283-85-7303

F A X 0283-20-3035

E-mail [koutu@city.sano.lg.jp](mailto:koutu@city.sano.lg.jp)

U R L <https://www.city.sano.lg.jp>