

# 佐野市地域公共交通計画

令和 4（2022）年 3 月

栃木県佐野市



はじめに

少子高齢化の進展により、公共交通に期待される役割はより一層大きなものとなり、特に、人口減少に伴い、激変する社会情勢において、将来にわたって公共交通を維持・確保することが課題となっています。本市では、平成30(2018)年3月に策定した「第2次佐野市総合交通マスタープラン」のテーマであります「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」に向け、交通や福祉、教育等、様々な分野と連携しながら、市民の移動手段の維持・確保を進めて



いく方針を掲げております。これまでに、市民の皆様の暮らしを支える生活交通の確立を目指し、佐野市生活路線バスの運行をはじめとする地域公共交通ネットワークの維持・確保に努めてまいりました。しかし、令和2(2020)年2月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染拡大に伴う「新しい生活様式」の浸透、IT技術の発展などを契機に、地域公共交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えています。

こうした状況を踏まえ、令和2(2020)年11月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応する方針が示されました。また、その他にも世界的な環境問題に対応すべく、CO<sub>2</sub>削減に向けて具体的な取組が求められています。本市においても、社会情勢の変化や法の趣旨等に対応し、地域住民の皆様安心していただける公共交通の構築、そして効果的な移動手段を皆様に提供し、また、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、令和4(2022)年度から4年間で実施する事業を明らかにした「佐野市地域公共交通計画」を策定しました。

今後は、本計画に基づき、市民の皆様の暮らしを支え、さらには地域の活性化も視野に入れた地域公共交通ネットワーク構築に取り組み、佐野市の将来像である「水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市」の実現につなげてまいりたいと考えておりますので、皆様の一層のご支援とご協力をお願いいたします。

結びに、計画の策定に当たりまして貴重なご意見をいただきました佐野市地域公共交通協議会委員の方々をはじめ、多くの皆様に御礼を申し上げます。

令和4年3月

佐野市長 金子 裕

# 佐野市地域公共交通計画 もくじ

第1章 計画の策定にあたって	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の区域	3
1.4 計画期間	4
第2章 地域特性と上位・関連計画の整理	5
2.1 本市の概況と実態把握	5
2.1.1 位置・地勢・気候	5
2.1.2 人口及び高齢者人口の推移	5
2.1.3 幹線道路網	5
2.1.4 主要施設等の分布	7
2.1.5 公共交通利用の移動特性	8
2.1.6 クルマ社会の実態	9
2.2 関係する法令と上位計画	10
2.2.1 関係法令	10
2.2.2 上位計画	11
2.2.3 その他関連計画	18
第3章 地域公共交通の実態とこれまでの取組	20
3.1 地域公共交通の状況	20
3.1.1 地域間交通（鉄道・高速バス）	20
3.1.2 地域内交通（路線バス・デマンド交通）	23
3.1.3 地域内交通の補完（タクシー）	26
3.1.4 福祉輸送	28
3.1.5 スクールバス	30
3.1.6 その他の交通手段	33
3.1.7 本市の支援制度	36
3.1.8 公共交通事業者等が手掛ける利用促進	39
3.2 新型コロナウイルス感染対策の取組	40
3.3 網形成計画の取組と評価	41
3.4 公共交通に関する意識調査	46
3.5 移動の確保に係る財政負担	53
3.5.1 本市の財政	53
3.5.2 移動支援策に係る財政負担	54
3.6 今後に向けた課題の整理	55

第4章 基本方針と目標	56
4.1 都市計画における交通の考え方	56
4.2 地域公共交通の基本方針	58
4.3 公共交通の機能分類	65
4.4 公共交通の利用促進策	68
4.5 目標達成のために行う事業と事業主体	74
第5章 計画の進捗管理	75
5.1 評価指標の設定	75
5.2 事業の推進体制	78
5.3 進捗管理	80
第6章 持続可能な交通実現に向けて	81
6.1 安全かつ安定的な輸送の確保	81
6.2 危機管理への備え	82
6.3 環境問題への対応	83
6.4 地方創生への取組	84
6.5 これまでの運営体制からの転換	84
付属資料	86

## 第1章 計画の策定にあたって

本章では本計画の背景と目的を明らかにします。

### 1.1 背景と目的

近年、本市のほぼ全域で人口密度が低下していることから、空き家や空き地の増加による都市のスポンジ化や市民生活の利便性の低下等が懸念されています。そのため、「第2次佐野市都市計画マスタープラン」(以下「都市マス」という。)や「第2次佐野市総合交通マスタープラン」(以下「交通マス」という。)では、地域性や利用者のニーズを考慮した地域公共交通ネットワークを構築し、まちづくりに多面的な効果をもたらす公共交通利用への転換の促進を図ることで、交通面から「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を目指しています。これに基づき、平成30(2018)年3月に「佐野市地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」という。)を、平成31(2019)年3月には網形成計画をより具体化した「佐野市地域公共交通再編実施計画」(以下「再編実施計画」という。)を策定し、施策に取り組んできました。

このような中、令和2(2020)年2月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染拡大による人々の外出自粛等の影響により、公共交通機関の利用者が激減しました。人々の生活様式が一変し、これまでの既存の公共交通サービスを維持できなくなることが懸念されます。さらに、公共交通サービスを通じて、環境問題への対応や地域社会の発展と国際目標である「持続可能な開発目標(SDGs)」への取組も求められています。

本市では、「第2次佐野市総合計画」(以下「総合計画」という。)に基づき、「快適により安全で安心して暮らせるまちづくり」を基本目標に据え、幹線道路ネットワークや地域公共交通ネットワークの整備による都市機能の充実を図っています。

本計画は、このような社会情勢を踏まえつつ、網形成計画や再編実施計画に代わり、未解決な問題点や課題及びこれらの計画策定後に新たに顕在した問題点や課題に対応できるよう「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」(以下「活性化再生法」という。)に規定する「佐野市地域公共交通計画」(以下「地域公共交通計画」という。)としてとりまとめるものです。

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、「総合計画」をはじめ、都市計画に関連する構想や計画及び「交通マス」を上位計画として、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」の実現を推進していくための計画です。

また、地方創生、福祉、教育、観光振興など関連する各計画との調和を取るだけでなく、交通面から各計画の実現を推進していきます。

なお、本市においては、「網形成計画」及び「再編実施計画」を策定していますが、令和2（2020）年に「活性化再生法」の一部が改正されたことに伴い、これらの計画を廃止し、本計画へ切り替えを行います。



### 1.3 計画の区域

本市全域を対象とします。

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

本市の位置図・市内交通網図

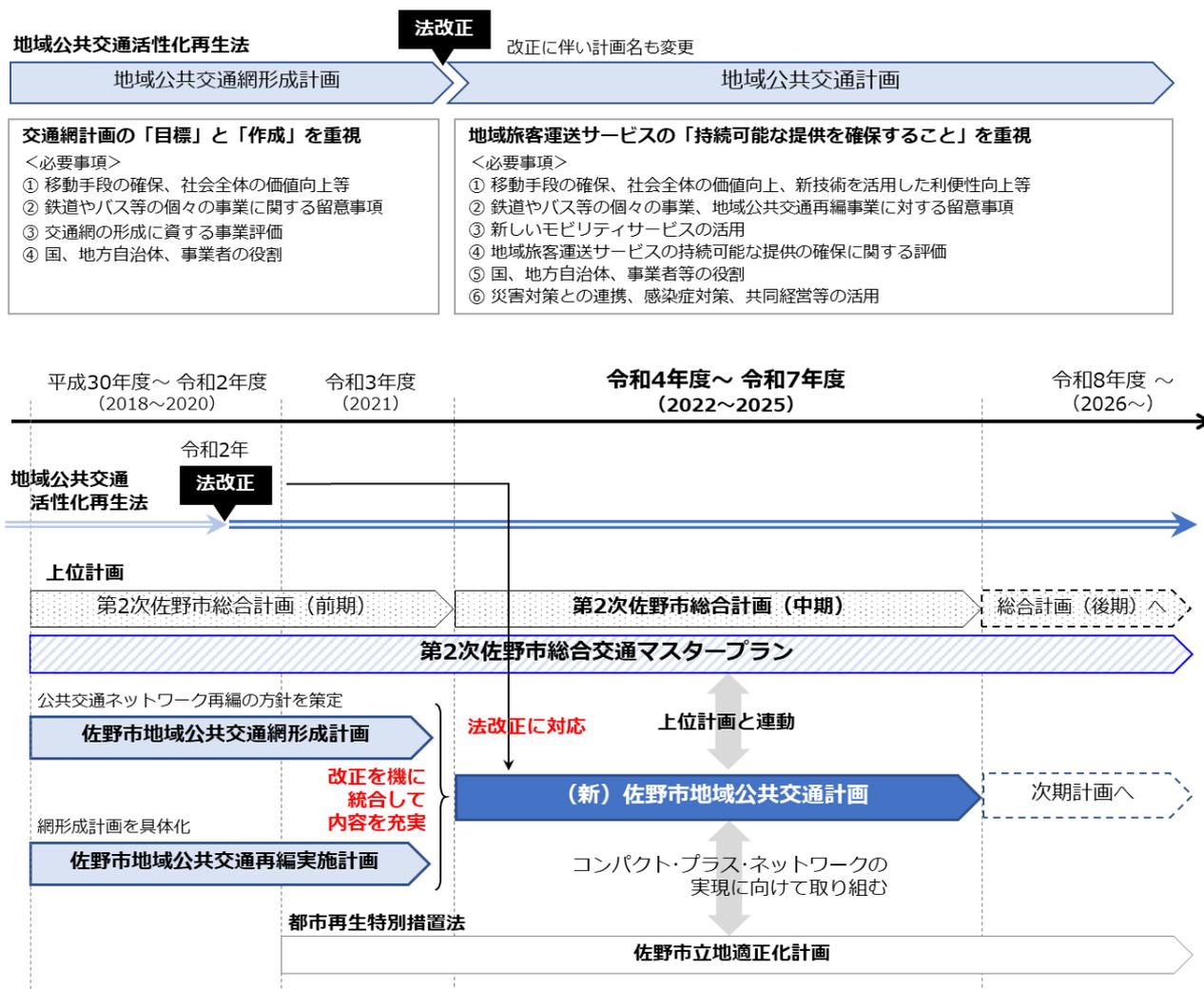


## 1.4 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である「第2次佐野市総合計画基本構想・中期基本計画」に合わせて、令和4（2022）年度から令和7（2025）年度までの4年間とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化への対応、地域公共交通の安全性確保や利便性の向上に配慮した実施事業の見直しは、必要に応じて適切な時期に実施します。

### 網形成計画とのちがい・他の計画期間との関連



## 第2章 地域特性と上位・関連計画の整理

本章では、本市の地域性を把握し、まちづくりにおける地域公共交通<sup>※</sup>のあり方を確認しつつ上位計画や他の関連計画との関連性を整理します。これらの整理により、あらゆる分野と連携した取組の足がかりとしていきます。

※地域公共交通＝地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。（活性化再生法第二条第一項）

### 2.1 本市の概況と実態把握

#### 2.1.1 位置・地勢・気候

- 栃木県の南西部に位置し（東京中心部から70 km圏内の距離）、総面積は356.04 km<sup>2</sup>
- 本市の北部に位置する田沼地域及び葛生地域に中山間地域が縦長に広がり、山あいの県道沿いには集落が点在
- 南部の佐野地域は、ほぼ全域が平坦な地域
- 鉄道駅や佐野新都市バスターミナル（以下「バスターミナル」という。）の周辺には住宅や産業基盤が集積した市街地が形成され、その市街地を取り囲むように田園地帯が広がっている
- 夏は暑く、冬は寒いのが特徴で、1日の気温差も比較的大きい
- 夏は梅雨前線の影響を受けて夕立となる日が多く、冬は乾燥した季節風（からっ風）が吹き抜けることも特徴として挙げられる

#### 2.1.2 人口及び高齢者人口の推移

- 本市の人口は減少傾向が続き、生産年齢人口（15～64歳）も減少し、今後の地域の活性力の低下が懸念
- 人口に占める65歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は令和2（2020）年で30.4%。国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口によると、令和7（2025）年32.0%、令和22（2040）年35.5%に達し、上昇傾向にあると見込んでいる
- 高齢者の居住分布は、田沼地域や葛生地域など北部の中山間地域や郊外部の佐野地域西部は高齢化率が市平均を上回り、佐野駅や葛生駅周辺など中心・地域市街地でも高くなっている

#### 2.1.3 幹線道路網

- 東日本を南北に縦断する東北自動車道と北関東を東西に横断する北関東自動車道が交差し、市内には2つのインターチェンジと1つのスマートインターチェンジ（以下「SIC」という。）がある
- 令和4（2022）年には、北関東自動車道出流原パーキングエリアにSICの設置を予定
- 北関東を東西に横断する国道50号線や、佐野地域北部と田沼地域及び葛生地域の市街地を結ぶ国道293号線は、本市を貫く重要な幹線道路
- 高速道路及び国道から構成される広域的な幹線道路網を有することから、本市は高速交通の要衝となっている

<佐野市の概要>

- 発足日 平成17（2005）年2月28日  
旧佐野市と旧安蘇郡田沼町及び葛生町の1市2町の合併により誕生
- 総面積 356.04平方キロメートル
- 気候（平年値）  
気温…14.5度 降水量…1,258.0ミリ



各年度4月1日現在の人口を基に作成



(2020佐野市統計書より)

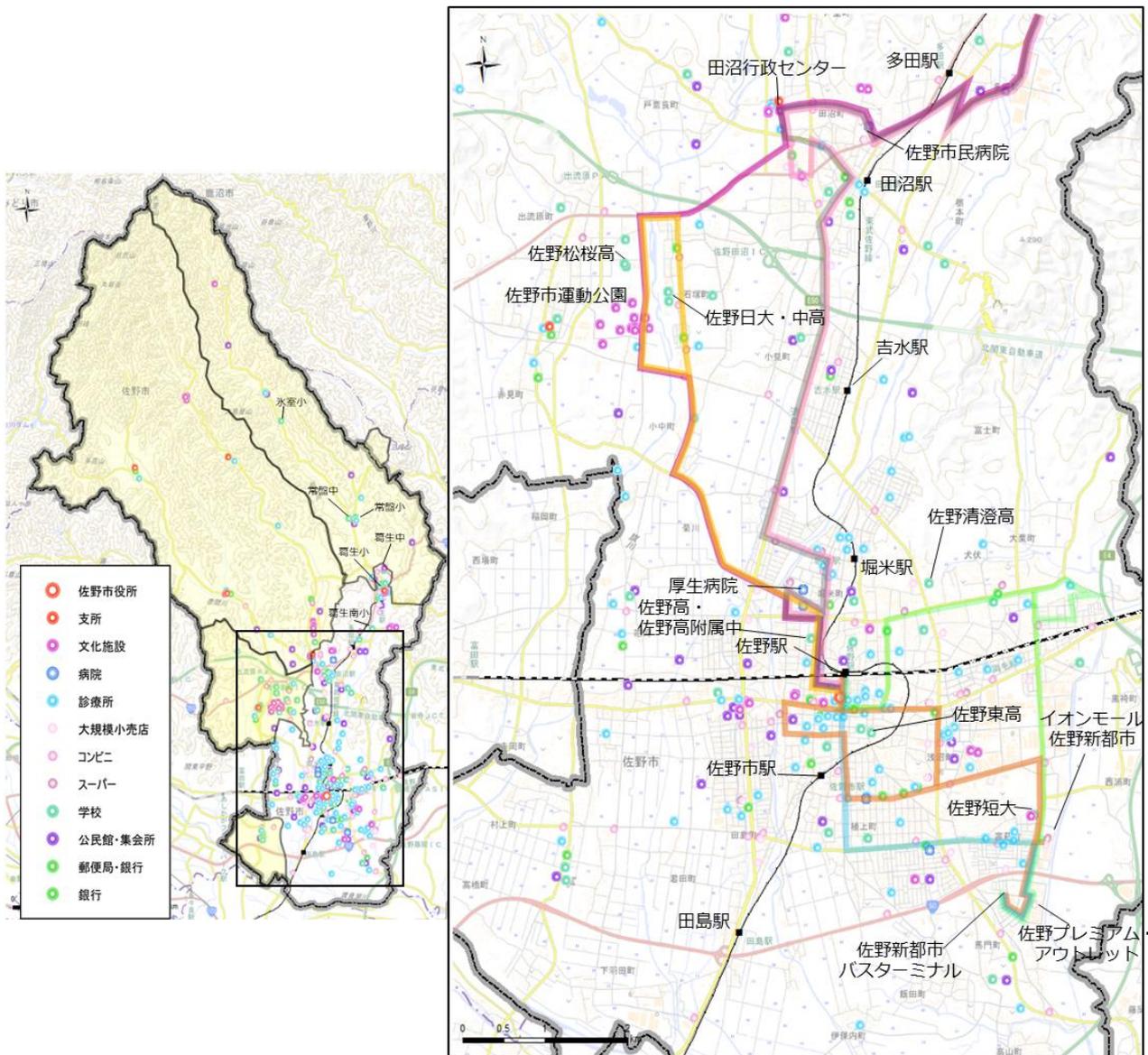
<佐野からの主な所要時間（鉄道・高速バス）>

- 佐野～新宿 鉄道（小山駅経由・宇都宮線）…140分程度 高速バス…95分程度
- 佐野～羽田空港 鉄道（東武線経由）…130分程度 高速バス…85分程度
- 佐野～大宮 鉄道（東武線・久喜駅経由）…85分程度
- 佐野～宇都宮 鉄道（小山駅経由・宇都宮線）…75分程度

※各社ホームページより算出

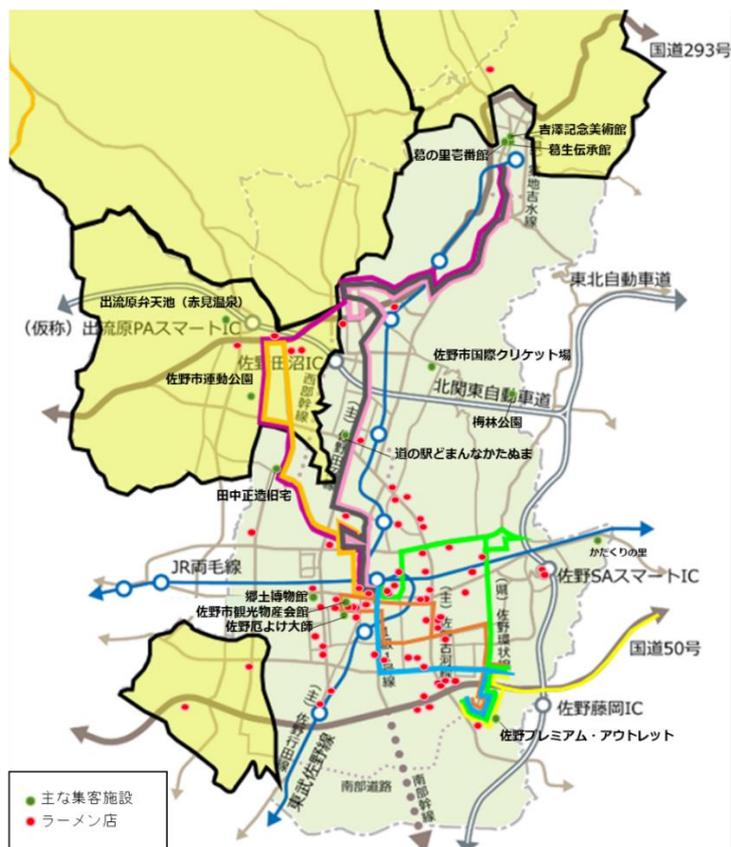
## 2.1.4 主要施設等の分布

- 市民の日常生活において利用が想定される病院・診療所、文化施設、大規模小売店、スーパーなどの生活利便施設が市街地を中心に分布
- 病院・診療所は鉄道駅周辺や路線バス沿線に多く分布
- 佐野市運動公園や図書館、老人福祉センター等の文化施設や、大規模小売店、スーパー等の商業施設が路線バス沿線に多く分布
- 教育施設は短期大学が1校、高等学校が6校（うち中高一貫校2校）あり、いずれも鉄道駅や路線バス沿線に分布。高等学校の通学手段として自転車が多くを占めている
- 市立小中学校 28校、義務教育学校1校が市内各地区に分布。特に中山間地域の小中学校統廃合が進められており、令和5（2023）年度には葛生地域に「葛生義務教育学校」の開校が予定されている
- 佐野プレミアム・アウトレットや佐野厄除け大師、出流原弁天池、唐沢山等、観光施設は主に市街地に集中。また、ラーメン店も市街地を中心に店舗が分布



（出典：国土数値情報、i-タウンページ大型小売店舗総覧）

### 本市の主な集客施設とラーメン店の分布



(出典:佐野ラーメンマップ、佐野ガイドマップ)

### 2.1.5 公共交通利用の移動特性

目的	利用特性
通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車による通勤が主であり、公共交通利用は少ないのが現状。鉄道駅周辺に事業所が少ないことや、通勤時間帯に運行する路線バスの系統や便数が少なく、通勤に利用しづらいことが考えられる</li> <li>○その他に、本市は自動車の保有率が高いが、駅周辺にパーク＆ライドが可能な駐車場が少ないことも要因</li> </ul>
通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高等学校6校、短期大学1校には、市内外から多くの学生が通学。一方、公共交通等の手段により、市外の高等学校へ通学する割合が約4割。市内高等学校への主な通学手段は自転車、次いでスクールバス。</li> <li>○市内主要駅近くには駐輪場があり、市街地に居住する学生を中心に利用されている。自転車通行環境整備が十分ではなく、安全上の懸念がある(交通マスより)</li> <li>○路線バスは、通学時間帯を中心に鉄道との乗り換えを考慮。鉄道駅から離れている佐野松桜高校への通学利用が多い</li> </ul>
通院	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内には病院が4箇所あり、うち2箇所は路線バスやデマンド交通が乗り入れ、その他、路線バス沿線やデマンド交通区域内に診療所があり、高齢者を中心に通院に利用されている</li> <li>○生活路線バスやタクシーで利用可能な市の移動支援事業(3.1.7参照)も活用されている</li> </ul>
買い物	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本市南東部「イオンモール佐野新都市」は、近隣に限らず、田沼・葛生地域から路線バスによる来訪あり</li> <li>○生活路線バス沿線にスーパー等の商業施設がある。病院近隣の商業施設では、通院時に買い物も兼ねて利用するケースも見受けられる</li> </ul>
観光・レジャー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「佐野プレミアム・アウトレット」や「佐野厄除け大師」、市内ラーメン店など、本市の観光スポットには自動車での来訪が多く、「佐野プレミアム・アウトレット」は、鉄道と路線バスを乗り継いで訪れる観光客や、東京駅や新宿駅から高速バスで来訪する観光客も見られる</li> <li>○高速バスの発着拠点である「佐野新都市バスターミナル」は、周辺に約500台の駐車場を有し、利用者の多くは自動車で訪れる。東京駅や新宿駅、羽田空港等と直通し、コロナ禍前の駐車場は高い稼働率であった。</li> <li>○市内を運行する路線バスもバスターミナルへ数多く乗り入れているが、高速バスと乗り継ぐ利用者は僅少</li> </ul>

## 2.1.6 クルマ社会の実態

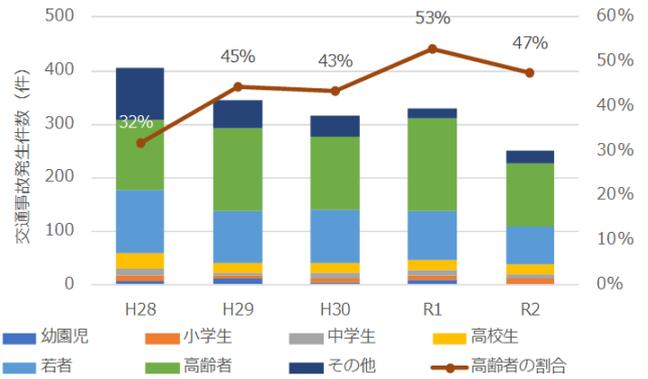
- 本市の一人当たりの自動車保有台数は、全国平均を上回っている
- 運転免許証保有率も高く、移動手段は自動車主流である現状が見取れる
- 交通事故発生件数は減少傾向にあるが、件数における高齢者の占める割合は高い
- 近年、高齢者の自主的な運転免許証返納者数は全国と同様で増加傾向にあり、返納者のうち、70歳以上の割合が9割を占めている

自動車保有台数



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)

交通事故発生件数



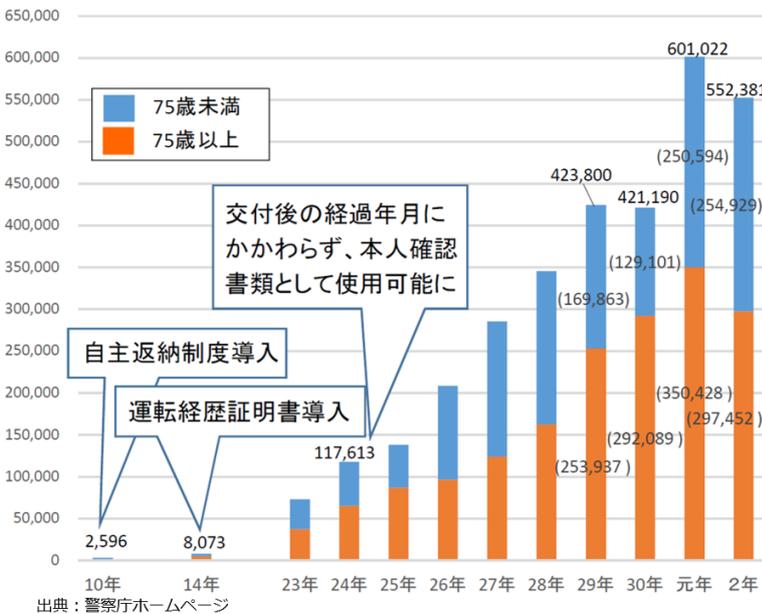
出典：佐野市統計書

運転免許保有率

年齢	～17歳	18～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳～	合計
人口	16,120	64,444	8,757	9,925	17,477	116,723
運転免許人口	0	59,794	7,975	8,456	7,520	83,745
運転免許人口構成率	0	71.4%	9.5%	10.1%	9.0%	100.0%
運転免許保有率	0.0%	92.8%	91.1%	85.2%	43.0%	71.7%

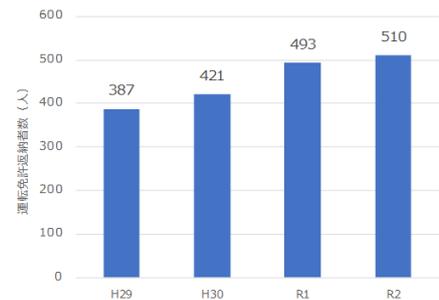
出典：佐野警察署調べ (R3.6月末現在)

運転免許返納者数の推移 (全国)



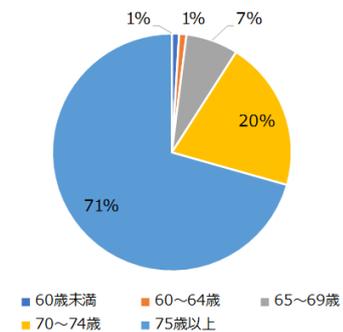
出典：警察庁ホームページ

運転免許返納者数の推移 (佐野市)



出典：佐野警察署調べ

R2運転免許返納者の年齢割合



出典：佐野警察署調べ

## 2.2 関係する法令と上位計画

### 2.2.1 関係法令

#### (1) 改正地域公共交通活性化及び再生に関する法律 [令和2(2020)年11月施行]

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、「地域における輸送資源の総動員」する具体策を盛り込むことができるようになりました。

項目	内容
改正の背景	<p>○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要</p> <p>○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要</p>
改正の概要	<p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成           <ul style="list-style-type: none"> <li>①地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化</li> <li>②バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、<u>地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置づけ、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）</u></li> <li>③定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化</li> </ul> </li> <li>◆地域における協議の促進</li> </ul> <p>○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 ⇒様々な補助メニューや制度を創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆輸送資源の総動員による移動手段の確保           <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業）</li> <li>②自家用有償旅客運送の実施の円滑化</li> <li>③貨客混載に係る手続の円滑化</li> </ul> </li> <li>◆既存の公共交通サービスの改善の徹底           <ul style="list-style-type: none"> <li>①利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業）</li> <li>②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置</li> </ul> </li> </ul>

## 2.2.2 上位計画

上位計画では「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けた地域公共交通ネットワークの整備方針が示されています。公共交通機関同士の役割分担や連携強化、市が提供する移動サービスと地域公共交通の連携強化等、既存ストックの活用を検討します。

### (1) 第2次佐野市総合計画基本構想・中期基本計画 [令和4(2022)年3月策定]

期間：令和4(2022)年度～令和7(2025)年度

項目	内容
将来都市像	水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市
推進テーマ	定住促進
行政経営方針	効率的な行政経営、持続可能な財政運営、職員の能力向上、市民との協働
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 魅力ある産業で賑わう活力あるまちづくり</li> <li>② 新たな流れの創造による賑わうまちづくり</li> <li>③ 健やかで元気に暮らせるまちづくり</li> <li>④ 豊かな心を育み、学び合うまちづくり</li> <li>⑤ <u>快適により安全で安心して暮らせるまちづくり</u></li> <li>⑥ 美しい自然、環境と調和するまちづくり</li> <li>⑦ 市民参加による自立したまちづくり</li> </ul>
土地利用の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 地域の特性を活かした土地利用を推進</li> <li>② 新たな産業基盤の整備</li> <li>③ 賑わいと魅力のある中心市街地及び周辺地域のコミュニティ拠点の整備</li> <li>④ 貴重な歴史資源・景観を大切にし、それらを活用して文化的風土を高め育てる</li> <li>⑤ 定住と子育てのできる基盤の整備・確保</li> <li>⑥ うるおいのある住環境・生活空間を確保</li> <li>⑦ <u>コンパクトシティ構想による全市・広域的にネットワーク化された道路・交通体系を確立</u></li> <li>⑧ 山や河川の豊かな自然を大切にし、緑と水に親しむ空間を確保</li> </ul>
まちづくりの基本理念	進化する佐野市 選ばれる佐野市
施策横断的な取組	コンパクトシティの推進、SDGsの推進、スマートシティの推進
公共交通に関する記述	<p>基本目標5 快適により安全で安心して暮らせるまちづくり            政策3 都市機能の充実したまちづくり            施策2 公共交通網の整備</p> <p>◆公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地域の縮小に向けた検討</li> <li>・輸送の連携を図り、一体的なネットワーク構築</li> <li>・隣接市との交通サービス相互利用に向けた検討</li> </ul> <p>◆公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利便性向上</li> <li>・公共交通の環境整備の推進</li> <li>・AI機能を有するMaasなど、デジタル技術の活用検討</li> </ul> <p>◆交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要駅の利用しやすい環境整備に向けた検討</li> <li>・パーク&amp;バスライドの拠点として新都市バスターミナル整備により、高速バスを利用しやすい環境を整備</li> </ul>

(2) 佐野市コンパクトシティ構想 [平成31(2019)年3月策定]

期間：平成31(2019)年度～令和11(2029)年度

項目	内容
目指す都市像	コンパクト・プラス・ネットワーク
対象区域	佐野市全域
まちづくりの基本方針 (公共交通関連)	<p>○公共交通を中心としたまちづくりを促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「拠点と拠点」「拠点と集落」を結ぶ公共交通ネットワーク形成</li> <li>・公共交通利用者の利便性の向上</li> </ul>
公共交通に関する記述	<p><b>施策の方向性</b></p> <p>○公共交通ネットワークの再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能を高める公共交通網の見直し</li> <li>・鉄道、バス、タクシー等の公共交通の役割分担によるネットワーク構築</li> <li>・鉄道駅、バスターミナルを基点としたネットワークの強化</li> <li>・バス路線の見直しやデマンド交通の導入等による交通弱者の買い物や通院、通勤・通学等に必要な移動手段の確保</li> <li>・学校や行政サービス施設等、市有施設の再編に合わせた公共交通網の見直し</li> </ul> <p>○公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種交通政策（交通系ICカードを活用した取組、パーク＆ライド、バリアフリー化等）の実施</li> </ul> <p>○道路交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通ネットワークと道路ネットワークの連絡性向上</li> <li>・歩行者や自転車の空間整備とネットワーク化</li> </ul> <p>○小さな拠点の形成促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス等による移動手段の確保</li> </ul>
コンパクト・プラス・ネットワークと拠点連結のイメージ	 <p>The diagram illustrates the 'Compact Plus Network' concept. It shows three levels of urban development: '集落ゾーン' (Settlement Zone) at the top with '小さな拠点' (Small Hubs), '生活ゾーン' (Living Zone) in the middle with '地域拠点' (Local Hubs), and '生活ゾーン' (Living Zone) at the bottom with '中心拠点' (Central Hubs). A '公共交通ネットワーク' (Public Transport Network) is shown connecting these hubs across the zones.</p>

(3) 第2次佐野市都市計画マスタープラン [平成31(2019)年3月策定]

期間：平成31(2019)年度～令和20(2038)年度

項目	内容
都市計画のテーマ	豊かな資源と人が育む 拠点都市 佐野
対象区域	主に都市計画区域
公共交通に関する記述	<p>○都市計画の基本目標</p> <p>(1)「拠点連結(いもフライ)型都市構造」の構築 ⇒中心・地域拠点を中心に生活ゾーン、集落ゾーンなどを地域特性に応じて配置させ、公共交通で有機的に連携</p> <p>(2)魅力と活力にあふれた広域交流拠点</p> <p>(3)安全・安心で都市活力を支えるまちづくり</p> <p>○公共交通ネットワークの方針</p> <p>◆広域交通機関の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインによる駅施設などの整備促進</li> </ul> <p>◆交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスやタクシーなどとの連携強化による佐野駅の乗継利便性向上</li> <li>・市内主要駅の駅前広場、駐車場、駐輪場整備による鉄道の利便性向上</li> <li>・佐野新都市バスターミナルにおける高速バスと路線バス、タクシーとの円滑な接続、駐車場の整備、拡充</li> </ul> <p>◆公共交通の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、バス、タクシー事業者との連携による機能強化による自動車依存からの転換</li> <li>・生活路線バスの他、本市が運営する福祉バスやスクールバス、民間事業者によるバス等との役割分担の明確化と連携による機能強化</li> <li>・まちなかゾーンを回遊する新たな公共交通の検討</li> <li>・佐野駅と佐野新都市を結ぶ公共交通の機能強化</li> <li>・地域特性やニーズに応じた方策で公共交通の維持・確保</li> </ul> <p>○交通需要管理の方針</p> <p>◆適切な交通手段への誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網のボトルネック解消と適切な交通手段への誘導</li> <li>・鉄道駅へのアクセス改善や駅前広場、駐車場、駐輪場整備による鉄道の利便性向上</li> <li>・公共交通機関の乗継利便性向上</li> <li>・公共交通運賃制度の検討や改善による利用促進</li> <li>・ノンステップバスや運行案内システム導入等の利用環境改善によるバスサービス向上</li> <li>・公共交通の利用促進による自動車交通から公共交通への移動手段的転換</li> </ul> <p>◆まちなかゾーンにおける交通システムの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を中心とした交通体系、まちなかを回遊できる交通システム確立</li> </ul> <p>◆交通弱者への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインの推進</li> </ul> <p>◆官民協働による施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、事業者、行政など多くの主体が連携し、交通需要を管理する各種施策を効率的に運営</li> </ul>

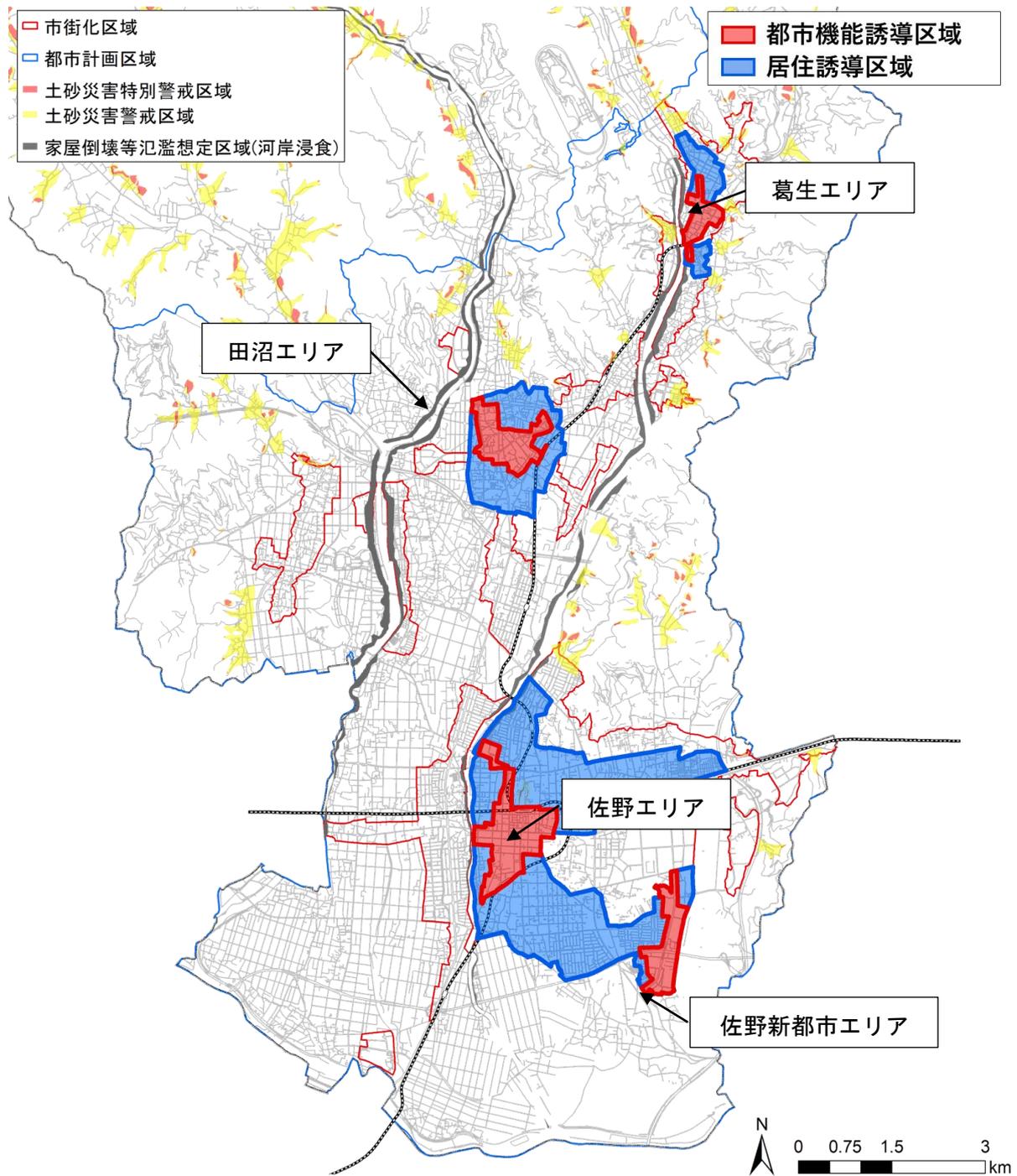
<p>交通に関する 重点項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通結節点の強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆乗継利便性向上による公共交通網全体の利用促進</li> </ul> </li> <li>○公共交通の機能強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆市民・来訪者が利用しやすい公共交通ネットワーク化、サービス向上による利用促進</li> <li>◆地域に適した方策の導入による公共交通の確保・維持</li> </ul> </li> </ul>																														
<p>将来都市構想図</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 面の構想 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆市街地…まちなかゾーン、都市的土地利用ゾーン</li> <li>◆市街地以外…田園的土地利用ゾーン、自然的土地利用ゾーン</li> </ul> </li> <li>② 軸の構想 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆広域都市軸…広域的な道路交通及び公共交通ネットワーク</li> <li>◆都市活力軸…拠点間を結ぶ公共交通と産業地を結ぶ幹線道路</li> <li>◆地域生活軸…郊外部や中山間地域などの集落等と市街地を結ぶバスや道路網</li> </ul> </li> <li>③ 拠点の構想 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆中心拠点…中心市街地（佐野駅から佐野市駅周辺一帯） ⇒都市機能が集積し、利便性の高い交通環境を有する拠点</li> <li>◆地域拠点…田沼市街地、葛生市街地、佐野新都市 ⇒都市機能が比較的集積し、公共交通により中心拠点と連携可能な利便性のある拠点</li> <li>◆生活拠点…堀米駅、吉水駅周辺 ⇒公共交通により中心・地域拠点の都市機能を利用できる良質な居住環境を創出する拠点</li> <li>◆産業振興拠点…産業用地確保、既存工業・産業団地の機能強化</li> <li>◆観光レクリエーション拠点…みかも山公園、唐沢山城跡、唐沢山県立自然公園、国際クリケット場</li> </ul> </li> </ul>  <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid red; border-radius: 5px;"></span></td> <td>まちなかゾーン</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid orange; border-radius: 5px;"></span></td> <td>都市的土地利用ゾーン</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid lightgreen; border-radius: 5px;"></span></td> <td>田園的土地利用ゾーン</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid green; border-radius: 5px;"></span></td> <td>自然的土地利用ゾーン</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid orange;"></span></td> <td>広域都市軸</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid pink;"></span></td> <td>都市活力軸</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid blue;"></span></td> <td>地域生活軸</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid red; border-radius: 50%;"></span></td> <td>中心拠点</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%;"></span></td> <td>地域拠点</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid yellow; border-radius: 50%;"></span></td> <td>生活拠点</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%;"></span></td> <td>産業振興拠点</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid lightblue; border-radius: 50%;"></span></td> <td>観光レクリエーション拠点</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed gray;"></span></td> <td>都市計画区域</td> </tr> <tr> <td><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted gray;"></span></td> <td>行政区域</td> </tr> </tbody> </table>	凡例		<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid red; border-radius: 5px;"></span>	まちなかゾーン	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid orange; border-radius: 5px;"></span>	都市的土地利用ゾーン	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid lightgreen; border-radius: 5px;"></span>	田園的土地利用ゾーン	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid green; border-radius: 5px;"></span>	自然的土地利用ゾーン	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid orange;"></span>	広域都市軸	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid pink;"></span>	都市活力軸	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid blue;"></span>	地域生活軸	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid red; border-radius: 50%;"></span>	中心拠点	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%;"></span>	地域拠点	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid yellow; border-radius: 50%;"></span>	生活拠点	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%;"></span>	産業振興拠点	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid lightblue; border-radius: 50%;"></span>	観光レクリエーション拠点	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed gray;"></span>	都市計画区域	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted gray;"></span>	行政区域
凡例																															
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid red; border-radius: 5px;"></span>	まちなかゾーン																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid orange; border-radius: 5px;"></span>	都市的土地利用ゾーン																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid lightgreen; border-radius: 5px;"></span>	田園的土地利用ゾーン																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid green; border-radius: 5px;"></span>	自然的土地利用ゾーン																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid orange;"></span>	広域都市軸																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid pink;"></span>	都市活力軸																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid blue;"></span>	地域生活軸																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid red; border-radius: 50%;"></span>	中心拠点																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%;"></span>	地域拠点																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid yellow; border-radius: 50%;"></span>	生活拠点																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%;"></span>	産業振興拠点																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 2px solid lightblue; border-radius: 50%;"></span>	観光レクリエーション拠点																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed gray;"></span>	都市計画区域																														
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted gray;"></span>	行政区域																														

(4) 佐野市立地適正化計画 [令和3(2021)年3月策定]

期間：令和3(2021)年度～令和20(2038)年度

項目	内容
対象区域	主に市街化区域
まちづくりの方針	4つの拠点の特色を活かしたまちなか居住の推進 ～持続可能な『拠点連結型(いもフライ)都市構造』の実現を目指して～
公共交通に関する記述	<p>○公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆市の拠点形成に対応した公共交通の利便性確保と維持のため、市内の公共交通のネットワークの形成を図る           <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内公共交通ネットワークの再編</li> <li>・中心市街地と佐野新都市を結ぶ公共交通の強化及び最適化</li> <li>・デマンド型交通等の導入による中山間地域から拠点へのアクセス確保</li> </ul> </li> </ul> <p>○誰もが快適に移動できる公共交通利用環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆全世代が公共交通を利用しやすい環境を形成するため、公共交通利用環境の充実を図る           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザイン車両の運行</li> <li>・シェアサイクル等の新たなモビリティの導入検討</li> </ul> </li> </ul> <p>○交通結節点の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆市の拠点形成に対応した公共交通の利便性向上のため、鉄道駅及び佐野新都市バスターミナルの周辺整備や機能強化を図る           <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点の機能強化、待合環境等の向上</li> <li>・交通結節点及びその周辺のバリアフリー化</li> <li>・バスダイヤの見直し等による乗り継ぎ利便性の向上</li> </ul> </li> </ul> <p>○公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆公共交通の利用者数の維持・増加のため、公共交通利用に対する市民の意識醸成を図る           <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車(自家用)利用からの転換を促す市民意識の醸成</li> </ul> </li> </ul>

## ■都市機能誘導区域・居住誘導区域



(5) 第2次佐野市総合交通マスタープラン

期間：平成31(2019)年度～令和20(2038)年度

項目	内容
対象区域	佐野市全域
テーマ	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
全体方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車を運転できない交通弱者の方でも移動が可能となるような交通手段を確保</li> <li>・デマンド交通等の導入による公共交通空白地域の解消</li> <li>・自動車だけでなく、公共交通や自転車などを利用した交通ネットワークを形成</li> </ul> </li> <li>○交通手段の役割分担の整理 <ul style="list-style-type: none"> <li>・距離や目的に応じた適切な交通手段への誘導</li> </ul> </li> <li>○既存ストックを活用した交通環境整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・厳しい財政状況の中で、既存の鉄道や道路といった既存ストックの最大限有効活用</li> <li>・交通結節点の強化や環境整備</li> </ul> </li> </ul>
公共交通の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○過度な自動車依存から公共交通への転換</li> <li>○利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの確保・維持</li> <li>○各公共交通の役割の整理</li> </ul>
公共交通の基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本目標1 市内外における公共交通の連携強化</li> <li>○基本目標2 交通結節点における快適な移動空間の確保</li> <li>○基本目標3 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</li> <li>○基本目標4 公共交通サービスと他施策との連携強化</li> <li>○基本目標5 ソフト対策による公共交通の利用促進</li> </ul>
重点項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通網 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの再編、交通空白地域での交通システム導入</li> <li>・実態にあった交通サービスの連携</li> <li>・自動運転車等新しい交通手段の導入検討等</li> </ul> </li> <li>○結節点整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅等交通結節点の機能強化、駅前広場及びアクセス道路の整備</li> </ul> </li> <li>○TDM施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕通勤ピーク時間シフトの検討</li> </ul> </li> <li>○モビリティ・マネジメント <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車(自家用)利用からの転換を促す市民意識醸成の促進</li> <li>・観光客への交通手段の情報提供強化</li> </ul> </li> </ul>

### 2.2.3 その他関連計画

本市の各種計画から、地域公共交通に関連する課題等を「地域公共交通に求められる役割」に、課題等解決に向けた施策を「地域公共交通に関連する施策」に整理します。地域公共交通と福祉・教育・観光等の各種施策を踏まえた事業展開を図ります。

各種計画 (策定年次)	地域公共交通に求められる役割	地域公共交通に関連する施策
佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略(R2(2020).3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークの構築</li> <li>市街地周辺の集落等から市街地へ移動しやすい手段を確保</li> <li>まちづくり、観光、福祉等さまざまな分野と連携した公共交通網整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○コンパクト・プラス・ネットワーク（いもフライ型都市構造）の推進</li> <li>○まちづくり、観光、福祉等、複数分野と連携した地域戦略の一環となる公共交通網を検討</li> </ul>
佐野市地域福祉計画・佐野市地域福祉活動計画(H31(2019).3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、障がい者の交通事故防止</li> <li>高齢者、障がい者の日常生活支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全の啓発と交通安全施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育事業</li> </ul> </li> <li>○公共交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>障がい者福祉タクシー券給付事業</li> <li>高齢者外出支援事業</li> <li>高齢者福祉タクシー券給付事業</li> <li>生活路線バス運行費補助事業</li> <li>高齢者生活路線バス運賃助成事業</li> </ul> </li> </ul>
佐野市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(R3(2021).3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の移動手段確保</li> <li>関係機関・団体との連携した交通安全教育や交通指導等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者の在宅生活支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者福祉タクシー券給付事業</li> <li>高齢者生活路線バス運賃助成事業</li> <li>高齢者外出支援事業</li> </ul> </li> <li>○高齢者の交通安全の確保</li> <li>○高齢者の趣味・学習活動の機会の場の提供</li> </ul>
佐野市障がい者福祉計画・佐野市障がい児福祉計画(R3(2021).3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>おもいやり駐車スペースの確保</li> <li>車両交通結節点等のバリアフリー化</li> <li>障がい者の交通事故防止</li> <li>障がい者の移動手段確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ひとにやさしいまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>県おもいやり駐車スペースつぎつき事業</li> <li>佐野市バリアフリー基本構想の推進</li> </ul> </li> <li>○交通安全教育の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の開催</li> </ul> </li> <li>○社会参加手段の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>障がい者福祉タクシー券の給付</li> </ul> </li> </ul>
佐野市バリアフリー基本構想(H29(2017).3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅施設のバリアフリー化</li> <li>ノンステップバスの導入促進</li> <li>ユニバーサルデザインタクシーの導入促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>佐野駅の内方線付き点状ブロックの設置</li> <li>ノンステップバスの導入促進</li> <li>ユニバーサルデザインタクシーの導入促進</li> </ul> </li> </ul>
佐野市立小中学校適正規模・適正配置基本計画(H27(2015).1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>児童生徒の通学手段確保</li> <li>公共交通事業者による車両調達や車両維持管理、安全運行体制構築</li> </ul>	<p>学校統合等により基準とする通学距離を超える児童・生徒の通学手段をスクールバス等により確保 ※前期計画</p>

<p>佐野市観光推進基本計画 (R4(2022).3 予定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、高速バスと路線バスの接続強化</li> <li>・公共交通機関を利用した観光スポーツへのアクセス方法に関する情報発信</li> <li>・公共交通機関、旅行会社等と連携した周遊企画の開発</li> <li>・公共交通機関と連携したスポーツツーリズムの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光二次交通の利便性向上</li> <li>○情報発信の強化</li> <li>○民間事業者・観光事業者との連携 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、バス、旅行会社等とのキャンペーン実施、情報誌掲載、広域的な周遊企画の推進</li> </ul> </li> <li>○スポーツツーリズムとの連携</li> </ul>
<p>佐野市スポーツ推進基本計画 (R4(2022).3 予定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・参加者、来訪者の会場までの移動手段を確保</li> <li>・来訪者の市内回遊促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スポーツツーリズム推進体制の強化</li> <li>・公共交通機関と連携したサイクルツーリズム推進体制の支援</li> <li>・栃木県が設定する「(仮称)サイクリングルート」の活用</li> <li>○スポーツ大会・イベント等の開催支援と魅力の向上</li> <li>・鉄道や高速バス、路線バス等の既存公共交通機関を活用した大会会場への輸送体制強化</li> </ul>
<p>佐野市中心市街地活性化基本計画 (R2(2020).8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかの移動手段確保</li> <li>・公共交通と自転車交通の連携</li> <li>・バリアフリー化への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○まちなかへのアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活路線バス運行支援事業</li> <li>・次世代交通システム推進事業</li> <li>・バス交通整備事業</li> <li>・ユニバーサルデザインタクシー導入支援事業</li> </ul> </li> </ul>
<p>佐野市交通安全計画 (R4(2022).3 予定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の移動手段の確保・充実</li> <li>・高齢者に対する交通安全教育の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者等の移動手段の確保・充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築及び地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図るための取組を推進</li> </ul> </li> <li>○高齢者に対する交通安全教育の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の免許返納を促進するため、関係機関や事業所等と連携して支援の取組を推進</li> </ul> </li> </ul>

※上記の他、「佐野市スマートセーフシティ構想」(令和3(2021)年度策定)及び「第4次佐野市情報化計画」(令和4(2022)年3月策定予定)を関連計画に位置づけます。

### 第3章 地域公共交通の実態とこれまでの取組

本章では、本市の各公共交通機関に関する実態を多角的に把握したうえでこれまで取り組んできた施策の検証を行います。その結果や住民の意見を踏まえて課題を整理し、重点的に取り組むべきポイントを洗い出します。

#### 3.1 地域公共交通の状況

##### 3.1.1 地域間交通（鉄道・高速バス）

###### (1) 地域間交通ネットワークの状況



###### 佐野新都市バスターミナルを発着する（経由する）高速バス

運行会社	路線名（愛称名）	起点/終点	運行回数	時間帯
ジェイアールバス関東(株)	マロニエ新宿号	佐野新都市BT～バスタ新宿（新宿駅）	17.5回	昼行
	マロニエ東京号	佐野新都市BT～東京駅	14.0回	昼行
	ミッドナイトマロニエ号	バスタ新宿（新宿駅）～佐野新都市BT	0.5回	昼行
関東自動車(株)	羽田空港線（マロニエ号）	柳田（宇都宮）～羽田空港	8.0回	昼行
	成田空港線（マロニエ号）	柳田（宇都宮）～成田空港	1.5回	昼行
	成田空港線（サルビア号）	柳田（宇都宮）～羽田空港	5.0回	昼行
福島交通(株)・東武バスセントラル(株)	あだたら号	郡山駅前～新越谷駅西口	4.0回	昼行
福島交通(株)・名鉄バス(株)	名古屋線	福島・郡山～名古屋	1.0回	夜行
日本中央バス(株)	シルクライナー	前橋バスセンター～京都・大阪	1.0回	夜行
	仙台ライナー	前橋バスセンター～仙台	1.0回	夜行

鉄道の運行本数及び高速バスの運行回数は令和3（2021）年4月1日現在  
 ※新型コロナウイルス感染症拡大による連休分は除く  
 ※曜日により運行回数が異なる場合は、1日あたりの運行回数が多い方を記載

出典：各社ホームページ

## (2) 利用状況

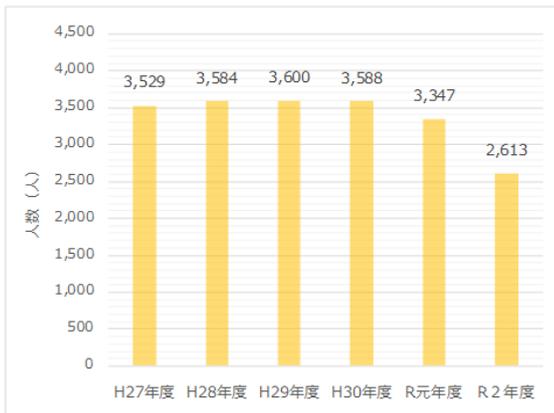
### ■鉄道

○JR両毛線（以下「JR線」という。）・東武佐野線（以下「東武線」という。）とも通学定期券利用者が多い（約8割を占める）

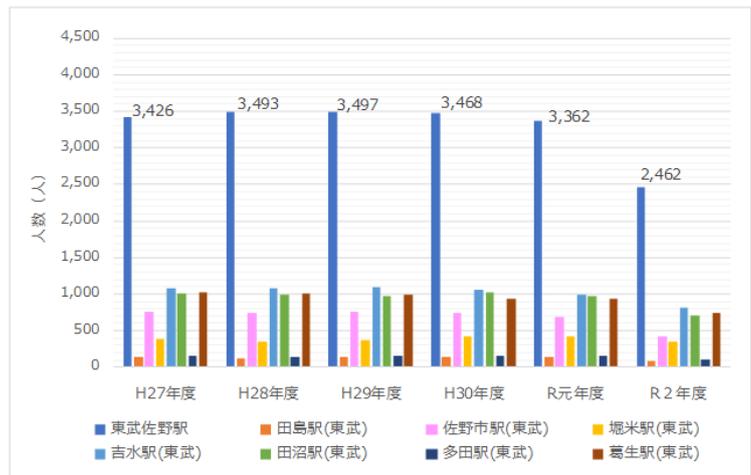
○令和2（2020）年度は、新型コロナウイルス感染拡大を受けて利用者が大幅に減少  
 想定される原因：定期券利用の場合…高等学校の臨時休校等

定期外利用の場合…商業施設の一時休業や営業時間短縮措置等

1日あたり乗車人員（JR佐野駅）

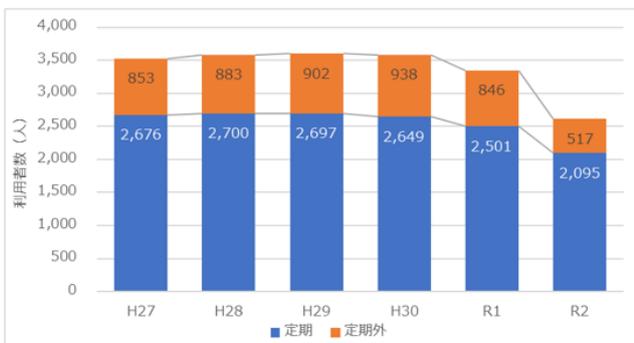


1日あたり乗降人員（東武佐野線市内各駅）



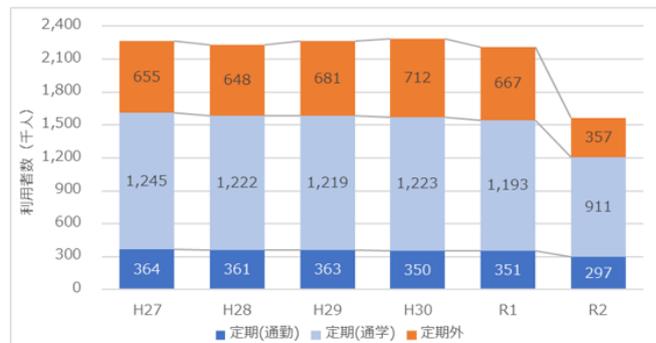
【注意】JR：1日平均乗車人員、東武鉄道：1日平均乗降人員を表示。  
 出典：東日本旅客鉄道(株)、東武鉄道(株)ホームページ

JR佐野駅 1日あたりの利用実態



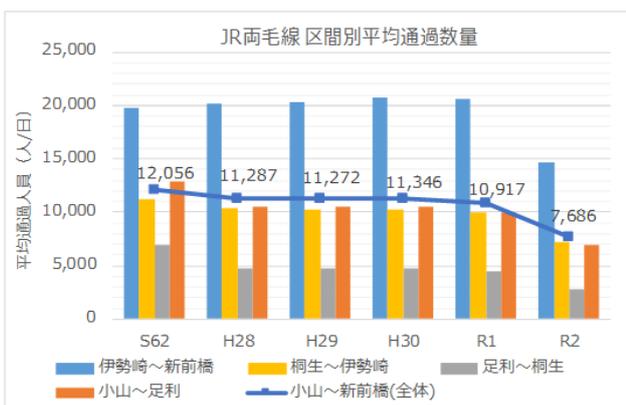
出典：東日本旅客鉄道(株)ホームページ

東武佐野線年間輸送人員



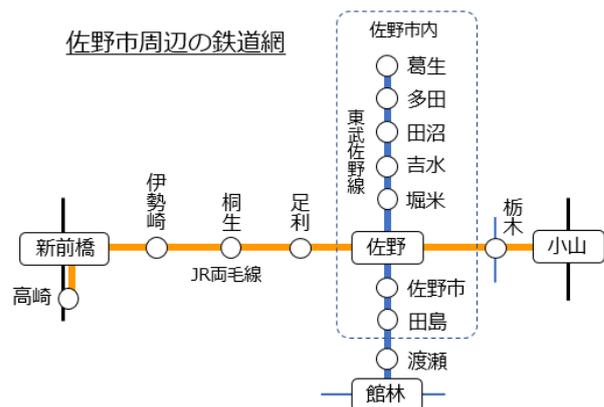
出典：鉄道統計年報

JR両毛線平均通過人員



【注意】平均通過人員：利用者の1日1kmあたりの人数を表す。  
 出典：東日本旅客鉄道(株)

佐野市周辺の鉄道網



## ■高速バス

○本市と東京方面を結ぶ「マロニエ新宿号・東京号」の利用が最も多い

主な理由：新宿や東京まで所要時間が1時間半程度で乗り換えなし

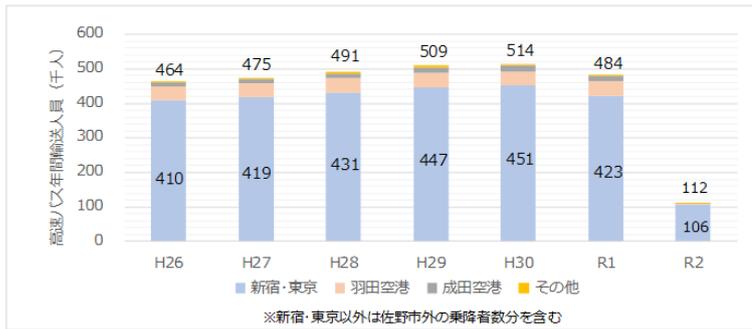
運行便数が多い（1日最大32往復運行）※令和元（2019）年度末時点

主な利用者：（週末を中心に）市民や近隣市町在住者、東京方面からの観光客等

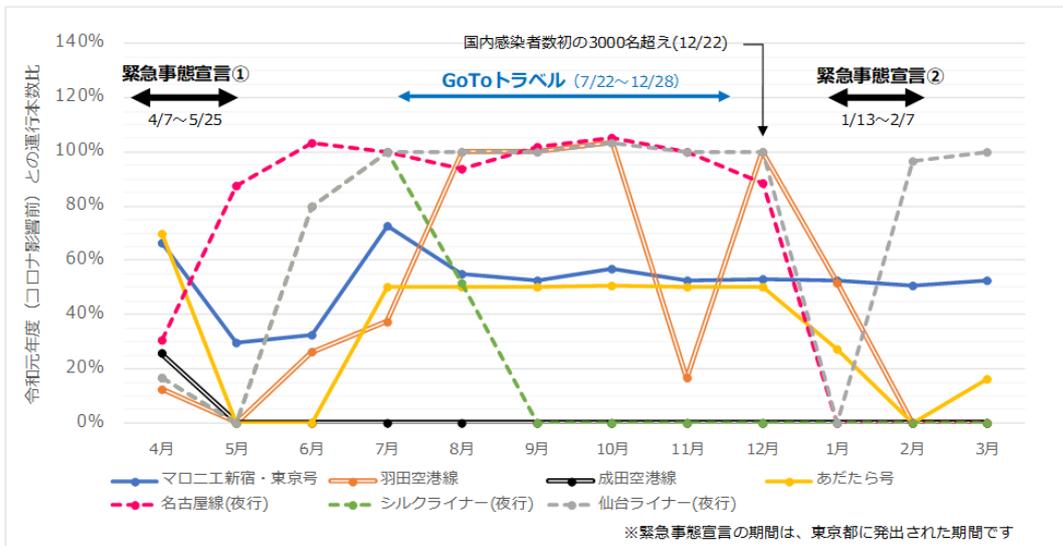
○大型連休等では、佐野新都市バスターミナルの駐車場が満車になる場合もある

○新型コロナウイルス感染拡大を受け、令和2（2020）年度から高速バスの利用が大幅に減少（運休や減便ダイヤ等、需要に応じた対応を実施）

高速バス年間利用者数（佐野新都市バスターミナル）

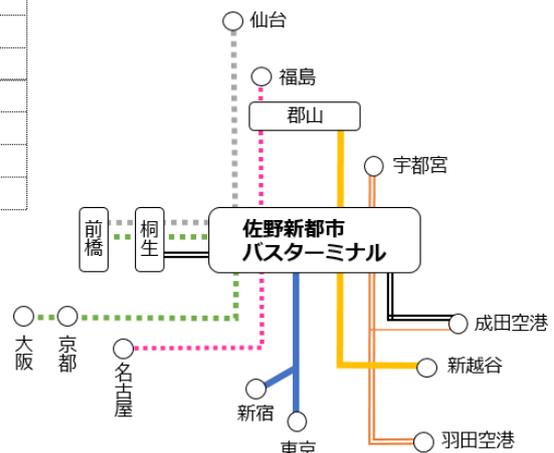


## 新型コロナウイルス感染拡大による高速バスへの影響



路線名（愛称名）	運行区間
マロニエ新宿・東京号	佐野～新宿／東京
羽田空港線	宇都宮～（佐野）～羽田空港
成田空港線	桐生～（佐野）～成田空港
あだたら号	郡山～（佐野）～新越谷
名古屋線	福島～（佐野）～名古屋
シルクライナー	前橋～（佐野）～大阪
仙台ライナー	前橋～（佐野）～仙台

高速バス路線網



### 3.1.2 地域内交通（路線バス・デマンド交通）

#### (1) 地域内交通ネットワークの状況



※カッコ内は土休日の運行回数

運行態様	運行会社	路線名	運行日	運行区間	運行回数
路線	佐野市生活路線バス (ジェイアールバス関東(株)運行)	植下高萩線	毎日	佐野新都市BT～植下町～佐野駅	9.5回
		犬伏線	毎日	佐野新都市BT～犬伏～佐野駅	5.0回
		運動公園循環線	毎日	佐野駅～運動公園～佐野駅	9.0(7.0)回
		田沼葛生線	毎日	佐野駅～葛生駅南バス回転場	8.0(7.0)回
	関東自動車(株)運行	佐野新都市線	毎日	佐野新都市BT～佐野駅～佐野新都市BT	23.5(22.0)回
運行態様	運行会社	エリア名	運行日	運行時間	運行台数
デマンド	佐野市生活路線バス (佐野交通(株)運行)	葛生エリア	月～土	○秋山・仙波方面 7～17時 ○会沢方面 8～17時	2台
	佐野市生活路線バス (佐野合同自動車(株)運行)	田沼エリア	月～土	○野上方面 8～17時 ○飛駒方面 7～18時	2台
	佐野市生活路線バス (赤見タクシー(有)運行)	赤見エリア	月～土	10～17時	1台
	佐野市生活路線バス (旭タクシー(株)運行)	吾妻エリア	火・木・土	9～17時	1台
	足利線	飛駒～足利	3.0回	※路線型	1台

## (2) 利用状況

■路線バス（佐野市生活路線バス（以下「生活路線バス」という。）・佐野新都市線（以下「新都市線」という。））

○高齢者や高校生・短大生等の運転免許非保有者に多く利用されている傾向

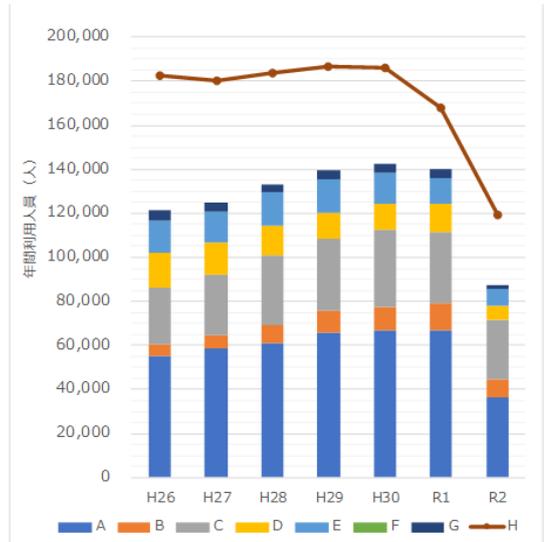
○令和2（2020）年度、新型コロナウイルス感染拡大を受け、利用者が大幅に減少  
想定される原因

生活路線バス：高等学校の臨時休業、路線再編による本数減（犬伏線）等

新都市線：短期大学のオンライン授業、商業施設の一時休業や営業時間短縮措置等

### 生活路線バス（R1まで市営バス）・佐野新都市線 利用者数推移

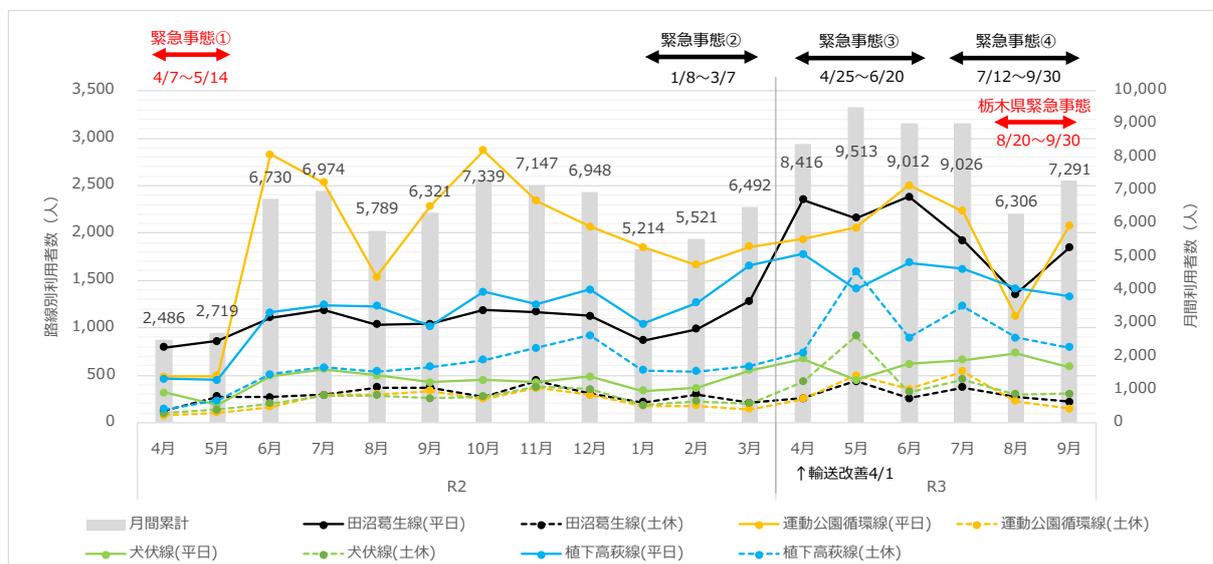
運営形態		佐野市営バス						生活路線バス	
		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
A	基幹線	55,300	58,905	61,010	65,599	66,713	66,991		
	田沼菟生線							16,198	
	植下高萩線							20,088	
	計	55,300	58,905	61,010	65,599	66,713	66,991		36,286
B	犬伏線	5,048	5,642	8,131	10,144	10,692	12,180	8,095	
	計	5,048	5,642	8,131	10,144	10,692	12,180	8,095	
C	名水赤見線	25,615	27,340	31,662	32,804	35,069	32,277		
	運動公園循環線							25,540	
	赤見エリア							1,734	
	計	25,615	27,340	31,662	32,804	35,069	32,277		27,274
D	秋山線	11,314	10,242	8,772	8,101	7,678	8,513		
	仙波会沢線	4,686	4,389	4,733	3,813	4,370	4,465		
	養生エリア							6,325	
	計	16,000	14,631	13,505	11,914	12,048	12,978		6,325
E	飛駒線	8,881	7,612	8,919	9,048	9,077	8,374		
	野上線	6,092	6,715	6,058	6,039	4,921	3,432		
	田沼エリア							7,431	
	計	14,973	14,327	14,977	15,087	13,998	11,806		7,431
F	吾妻エリア							326	
G	足利線	4,356	4,087	3,926	4,127	3,803	3,603	1,502	
	計	4,356	4,087	3,926	4,127	3,803	3,603	1,502	
	計	121,292	124,932	133,211	139,675	142,323	139,835		87,239
H	佐野新都市線	182,692	180,520	183,494	186,550	186,057	168,168	119,173	
	計	182,692	180,520	183,494	186,550	186,057	168,168	119,173	



R1年度までは佐野市営バス（自家用有償旅客運送事業）、R2年度からは生活路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）



### 生活路線バス 路線別輸送人員

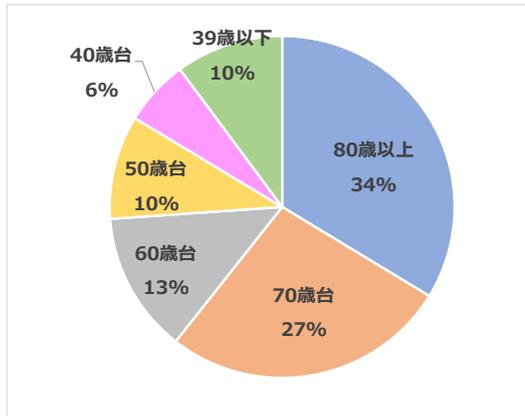


※緊急事態宣言の対象地域…①は全国、②③④は1都3県（神奈川・千葉・埼玉）を含む対象地域

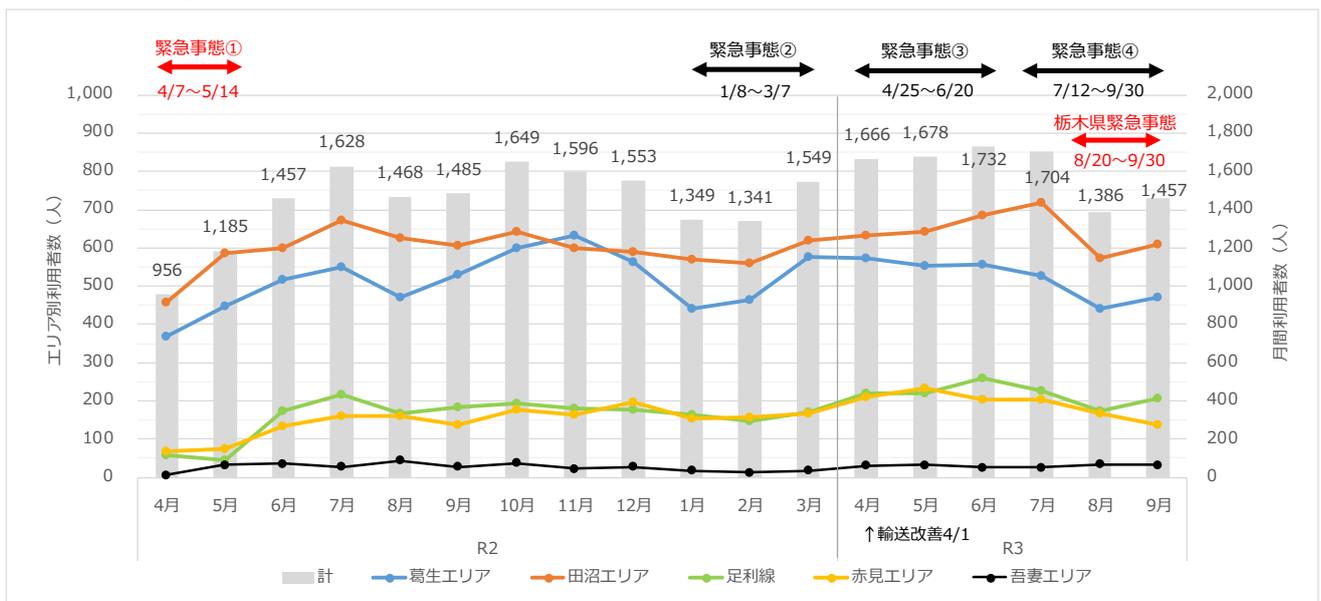
## ■デマンド交通

- 令和2（2020）年度から新たに運行を開始
- 運行開始前は公共交通空白地域だった吾妻エリア（フルーツ吾妻線）が利用低調
- 令和4（2022）年度に交通系ICカード決済に対応（予定）

デマンド交通利用登録者 年齢構成



デマンド交通 エリア別輸送人員



※緊急事態宣言の対象地域…①は全国、②③④は1都3県（神奈川・千葉・埼玉）を含む対象地域

## エリア別乗降場所上位5か所（R2.4～R3.9）

### 葛生エリア

No.	乗降場所	回数
1	葛生駅南バス回転場	4811
2	フジマート葛生店	953
3	岩崎	847
4	会沢町利用者宅	542
5	三好街道	493

### 田沼エリア

No.	乗降場所	回数
1	田沼行政センター	2389
2	田沼駅前	2307
3	佐野市民病院	1833
4	戸奈良22ゴミステーション	909
5	飛駒26ゴミステーション	850

### 足利線

No.	乗降場所	回数
1	須花	1042
2	東武足利市駅	851
3	足利高校入口	759
4	足利女子高前	627
5	稲荷前	321

### 赤見エリア

No.	乗降場所	回数
1	やすらぎの湯	1249
2	石塚町利用者宅	622
3	佐野駅	398
4	石塚16ゴミステーション	337
5	堀米橋西（とりせん佐野西店前）	300

### 吾妻エリア

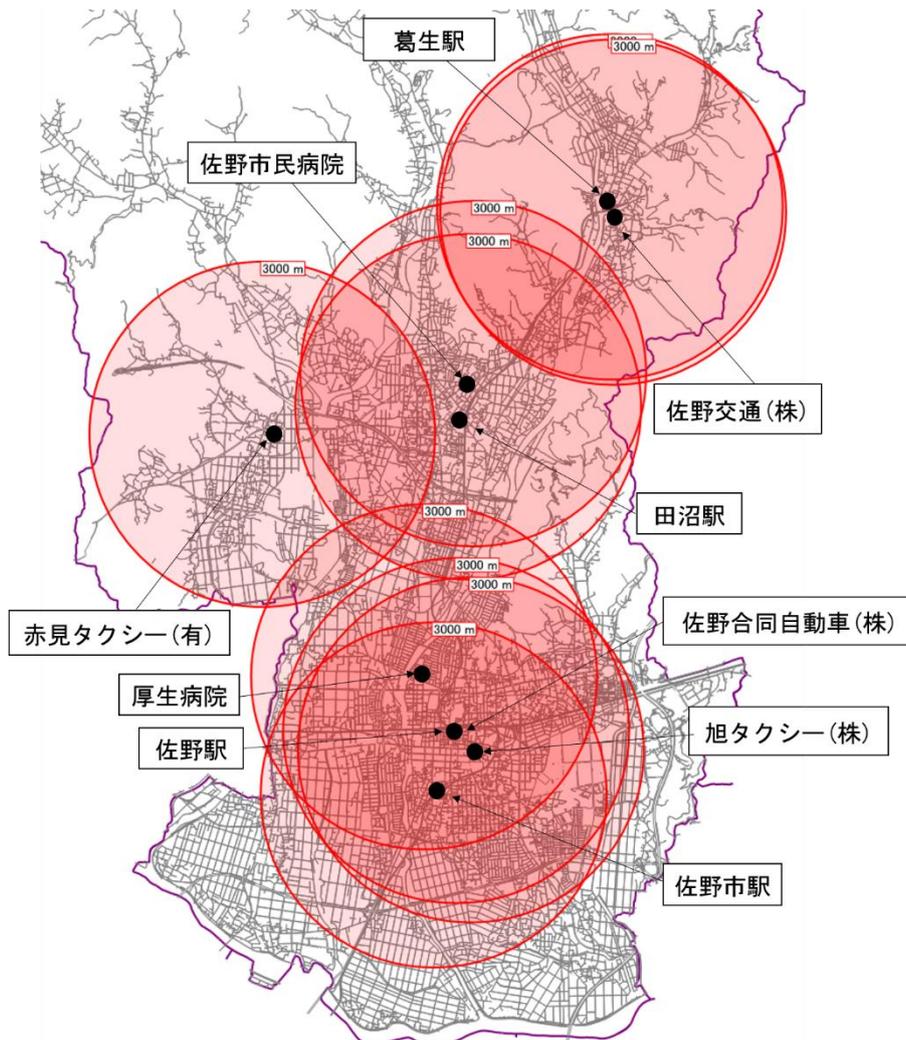
No.	乗降場所	回数
1	フォリオ佐野店	255
2	高橋町利用者宅	118
3	高橋町利用者宅	90
4	亀田医院	83
5	佐野駅	68

### 3.1.3 地域内交通の補完（タクシー）

#### (1) 運行区域

- 本市内にはタクシー会社は4社あり、「佐野地区タクシー協議会」を構成
- 加盟4社で共通の車両搭載機器を導入する等、円滑な運営が図られている
- タクシーの主な待機場所…各社の営業所4箇所、鉄道駅、病院等の計10箇所  
（これらを中心とする半径3kmの圏域を設定すると、市街地をほぼ網羅）

※半径3km圏域は下図参照（3km＝タクシー料金が約1,500円前後となる範囲。距離制運賃、迎車料金を含み、乗車時から加算料金が適用されることを想定）



運行会社	営業時間	乗務員数	車両保有数	主な待機場所
佐野交通(株)	7時～22時	3名	特大車：1台 普通車：3台 UDタクシー※：1台	葛生駅
佐野合同自動車(株)	6時～26時	25名	普通車：26台 UDタクシー：6台	佐野駅、田沼駅、 佐野厚生総合病院、 佐野市民病院
赤見タクシー(有)	7時～20時	5名	普通車：5台	佐野駅 佐野厚生総合病院
旭タクシー(株)	7時～24時	20名	普通車：22台	佐野駅、佐野市駅 佐野厚生総合病院

※UDタクシー：ユニバーサルデザインタクシー。足腰の弱い高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両。

(国土交通省HPより)

## (2) 利用状況

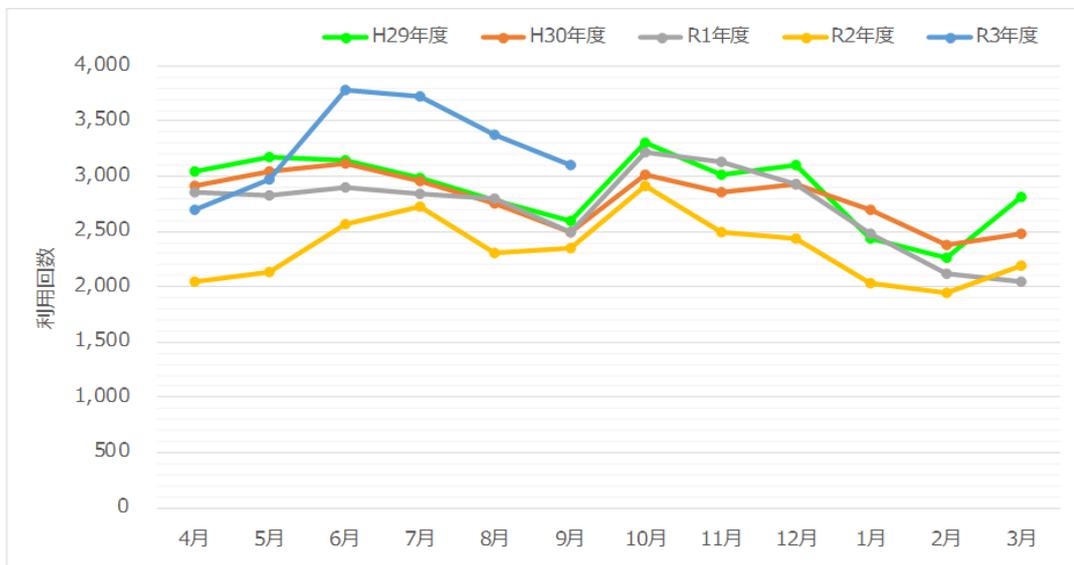
- 令和3(2021)年度から、高齢者福祉タクシー運賃助成事業(3.1.7参照)の運用方法を見直し、助成対象を通院以外の利用にも拡大
- 令和2(2020)年度から新型コロナウイルス感染拡大によって利用者が大幅に減少しているが、運賃助成事業の見直し効果もあり高齢者の利用に回復傾向が見られる

佐野市内タクシー年間利用者数



(佐野地区タクシー協議会より)

高齢者福祉タクシー運賃助成を利用したタクシー利用回数



(注) H29~R2年度は運賃に応じて1回あたりの利用枚数を制限していたため、1回あたりの平均利用枚数(1.35枚/回)を基に利用回数を算出。  
R3年度はチケット制を廃止したため実数値を反映。

### 3.1.4 福祉輸送

#### (1) 介護タクシー

○公共交通機関を利用する際に支援を要する利用者を対象に運行

○令和3(2021)年7月1日現在、7事業者が運行

運行会社	サービス内容
(株)ホクサン	ストレッチャー、車いす（民間救急サービス）
S K マルス介護サービス	車いす、要支援以上対象
福祉タクシーみなみ	ストレッチャー、車いす、要支援以上対象
さくらんぼケアサービス	車いす、要支援以上対象
N P O 法人ケアフラッグ幸（さいわい）	ストレッチャー、車いす、要支援以上対象
介護福祉タクシーあさひ	車いす、要支援以上対象
介護タクシー幸（さち）	ストレッチャー、車いす、要支援以上対象

※佐野市高齢者福祉タクシー運賃助成対象事業者のうち、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）のみ掲載。

#### ■一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）とは

福祉輸送サービスについて、利用者の利便の向上を図る観点から、一般のタクシー事業とは異なる要件での許可が認められている。

<福祉輸送事業限定の主な条件>

○運送する旅客の範囲

- ・身体障がい者
- ・要介護者
- ・その他、タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者とその付添人

○輸送に使用する事業用自動車

ア) 車いす移動車、寝台車、回転シート付自動車等の「福祉自動車」

イ) 下記のいずれかの要件を満たした運転手が兼務するセダン型等の一般車両

- ・ケア輸送サービス従事者研修の修了
- ・訪問介護士
- ・介護福祉士
- ・居宅介護従事者

ウ) 福祉輸送事業限定事業の場合、事業用自動車は1両から実施可能

エ) 事業用自動車の運転手には要件有り（第二種運転免許の保有など）

※一般のタクシー事業の場合、車両数は通常5両以上（地域によって異なる）必要であること、運転手は国のタクシー運転者登録制度による登録運転手である必要があるなどの要件がある。

出典:国土交通省資料をもとに作成

## (2) 福祉有償運送

○社会福祉法人やNPO法人が、当該法人等の会員に対して行う福祉有償運送を実施

登録番号	法人名
関栃福第11号	特定非営利活動法人 まごの手
関栃福第13号	特定非営利活動法人 グリーン
関栃福第43号	社会福祉法人 とちのみ会
関栃福第68号	社会福祉法人 若草福祉会
関栃福第74号	社会福祉法人 徳知会
関栃福第89号	社会福祉法人 ブローニユの森
関栃福第90号	特定非営利活動法人 旋風
関栃福第92号	特定非営利活動法人 ハートフルふきあげ
関群福第07号	特定非営利活動法人 東毛地域生活支援センター セサミ

出典：福祉有償運送 登録法人一覧（令和3(2021)年4月7日現在）をもとに作成

### ■福祉有償運送 とは

福祉有償運送とは、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障がい者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービスをいうものとする。

福祉有償運送を行うには、道路運送法による「登録」が必要。福祉有償運送の登録の申請を行うには、市町村等が主宰する「福祉有償運送運営協議会」において、福祉有償運送の必要性、運送の区域、旅客から収受する対価等について合意されていることが必要。

出典：栃木県ホームページ『福祉有償ガイドブック』（平成30年3月）及び国土交通省HPをもとに作成

### 3.1.5 スクールバス

#### (1) 市立の小中学校・義務教育学校

- 市立の小中学校・義務教育学校への遠距離通学する児童・生徒を対象にスクールバスを運行
- 遠距離通学の対象は「自宅まで小学校から4km以上、中学校からは6km以上」
- 市内では5校、計9コース15台のスクールバスを運行
- 一部のスクールバス運行エリアとデマンド交通の運行エリアが重複



学校名	路線	主な乗降場所	利用者数	車齢※1	事業形態
佐野市立あそ野学園義務教育学校	飛駒・下彦間コース	飛駒車庫～旧飛駒小前～あそ野学園	39	1	特定※2
		保良～中木戸～あそ野学園	32	1	
		小野久保～下宿～あそ野学園	38	1	
	閑馬・山形・戸奈良コース	閑馬車庫～旧閑馬小前下～あそ野学園	34	1	
		診療所前～旧農協前～あそ野学園	28	1	
		八剣神社前～山東公民館前～あそ野学園	32	1	
		戸奈良地区コミュニティセンター前～あそ野学園	38	1	
	山形・戸奈良南回りコース	消防小屋前～産業団地～あそ野学園	31	1	
	野上コース	作原車庫～旧野上小前～あそ野学園	38	1	
		旧三好小～あそ野学園	34	1	
船越農免道路コース	農村公園前～旧三好小～あそ野学園	24	1		
佐野市立常盤中学校		秋山地区～氷室小～常盤中 ※登校時は氷室小学校児童も乗車 登校：1便、下校：1～2便	9	28	自家用※3
佐野市立氷室小学校		氷室小～秋山地区 ※下校時のみ運行 下校：1～3便	18	28	
佐野市立葛生小学校		会沢地区～葛生小 登校：1便、下校：1～3便	6	18	
佐野市立植野小学校		船津川地区～植野小 登校：1便、下校：1～3便	10	5	

(注) 登校時の11台体制であり、下校時の対応は

- ・それぞれの学年の下校時間に合わせバスを運行。
- ・乗車人数等を勘案し、隣接するルートを合わせての運行。
- ・学校を発車する時刻は、季節や曜日、学校行事により異なるが、1～3便に分けて設定。

※1 車齢＝初度登録以後の経過年数

※2 特定＝特定旅客自動車運送事業（学校や施設への送迎など、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）を指す。

※3 自家用＝各学校が所有するバスを用いて自主的に運行するスクールバスを指す。



## (2) 私立高等学校・短期大学・特別支援学校

- 市内の私立高等学校3校及び短期大学1校がスクールバスを運行
- 運行コースは小山市、館林市や足利市など広域にわたっている
- 足利市内の私立高等学校3校も本市内にスクールバスを乗り入れている
- 足利中央特別支援学校のスクールバスが本市に乗り入れている

学校名	路線	主な乗降場所	事業形態
佐野日本大学中等教育学校・高等学校	佐野・吉水バス	佐野駅、吉水駅、佐野短大正門前 月～土 登校：2便、下校：4便	特定
	小山バス	小山駅 月～土 登校：4便、下校：5便	
	静和・栃木バス	栃木駅、静和駅 月～土 登校：1便、下校：4便	
	館林バス	館林駅 月～土 登校：7便、下校：8便（土曜日7便）	
	足利バス	東武足利市駅、足利駅 月～土 登校：2便、下校：3便（土曜日2便）	
	太田バス	太田駅、バスターミナルおおた 月～土 登校：3便、下校：5便	
	古河・板倉バス	古河駅、板倉東洋大前駅 月～土 登校：2便(古河)、1便(板倉)、下校：4便	
	自治医大バス	自治医大駅、壬生駅、足利銀行葛生支店前 月～土 登校：1便、下校：3便	
青藍泰斗高等学校	栃木・都賀・西方	西方中学校信号、都賀公民館、新栃木駅、尻内	自家用
	下野・壬生	下野市運動公園、自治医大駅前、壬生駅前	
	間々田・小山	間々田駅前、小山駅前	
	藤岡・岩舟・大平	藤岡第一中学校、静和駅、新大平下駅、イオン栃木店	
	足利	フラワーパーク入口、足利駅、足利市駅、山形入口交差点、 榆井歯科医院前、群馬銀行田沼支店前	
佐野清澄高等学校	A路線①	佐野駅 朝3便、夕4便	自家用
	A路線②	古河市役所古河庁舎、北川辺中、板倉東洋大前駅、藤岡一中 朝1便、夕1便	
	B路線	野木駅、間々田駅発、藤岡二中 朝1便、夕1便	
	C路線	大平南小、大平東小、新栃木駅、吹上中、皆川中 朝1便、夕1便	
佐野日本大学短期大学	栃木駅発着 カレッジバス	栃木駅 月～金 登校：5便、下校：5便	特定
白鷗大学足利高等学校	佐野・栃木バス	あくとプラザ、田沼行政センター、吉水駅	自家用
足利大学附属高等学校	-	山形入口交差点、石塚交差点、田沼行政センター、吉水駅	自家用
足利短期大学附属高等学校	-	田沼方面（吉水駅）	自家用
足利中央特別支援学校	-	-	特定

※白鷗大学足利高等学校および足利大学附属高等学校、足利短期大学附属高等学校は、運行するスクールバスのうち、一部の佐野市内を運行する路線のみ記載。

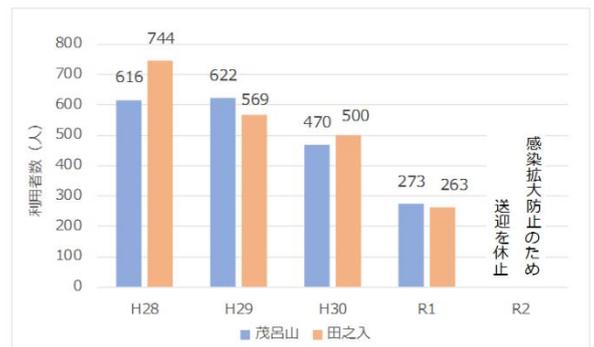
出典：各校ホームページをもとに作成。（実際の運行とは異なることがある。）

### 3.1.6 その他の交通手段

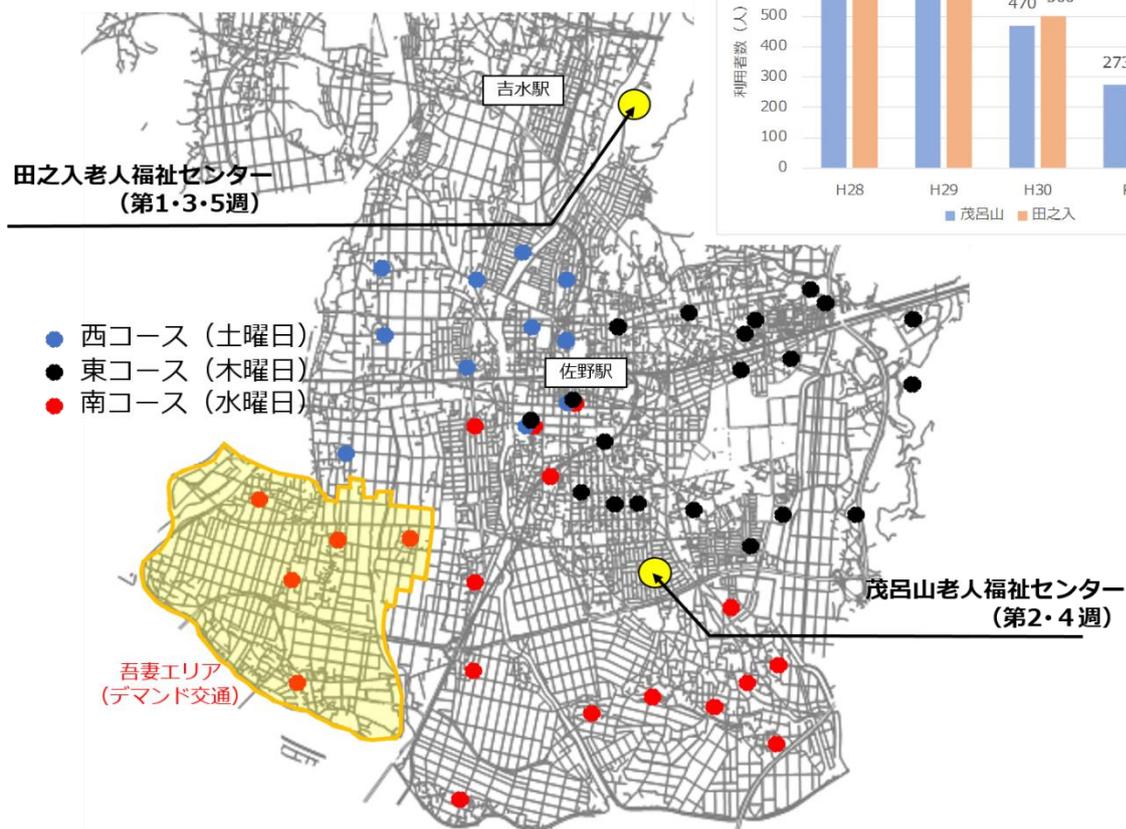
#### (1) 老人福祉センター送迎バス

- 市内に5箇所ある老人福祉センターのうち、茂呂山、田之入の各老人福祉センターは、施設利用者を対象に送迎バスを運行
- 送迎バスの運行は、施設管理者（指定管理者）が市所有の車両を使用して送迎
- 令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から施設の利用が予約制となり、送迎バス運行を休止
- 送迎コースの一部では、デマンド交通の運行エリアと重複

老人福祉センター別送迎者数



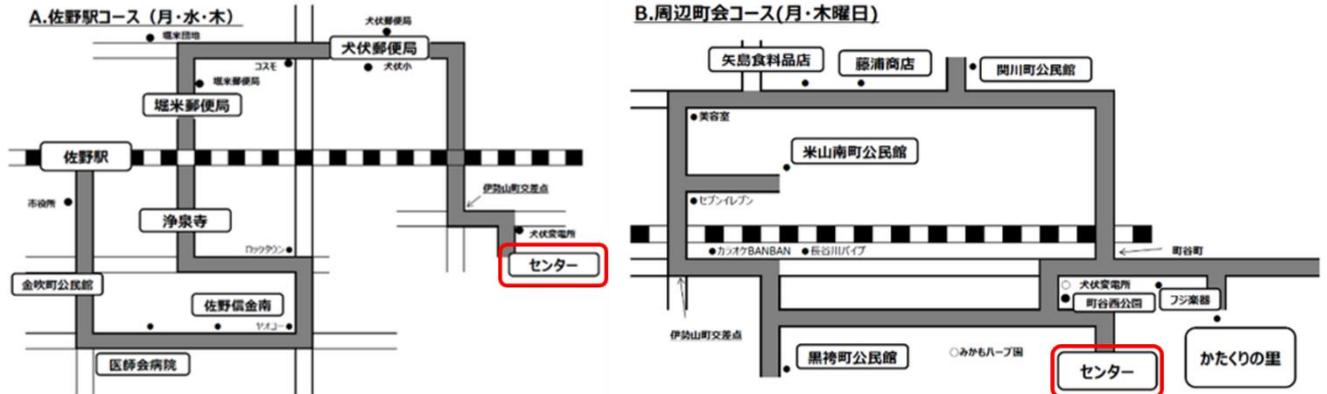
#### 送迎コースと乗降場所（各施設共通）



運行会社	路線	運行日	車両保有数	運行本数	運転者	利用者負担	事業形態
茂呂山老人福祉センター	南コース	第2・4水曜日	マイクロバス (29人乗り 2台)	往路：1便 復路：1便	施設管理者 (指定管理者)	無料	自家用
	東コース	第2・4木曜日					
	西コース	第2・4土曜日					
田之入老人福祉センター	南コース	第1・3・5水曜日	ワゴン車 (14人乗り 1台)	往路：1便 復路：1便	施設管理者 (指定管理者)	無料	自家用
	東コース	第1・3・5木曜日					
	西コース	第1・3・5土曜日					

## (2) みかもリフレッシュセンター送迎バス

○施設利用者を対象に無料送迎バス（特定旅客自動車運送事業）を運行



※みかもリフレッシュセンター…併設する「みかもクリーンセンター（ごみ焼却処理施設）」から出る余熱を利用し、プール、トレーニングルーム、温浴施設が利用できる施設。

運行会社	路線	運行日（祝日除く）	運行本数	運転者	利用者負担	事業形態
みかもリフレッシュセンター	佐野駅コース	月・水・木曜日	往路:3便 復路:3便	施設管理者 (指定管理者)	無料	特定
	周辺町会コース	月・木曜日	循環:3便			

## (3) 栃木市コミュニティバス「ふれあいバス」岩舟線

○平日のみ、1日8便が佐野新都市周辺に乗り入れています。



(出典：栃木市ふれあいバス時刻表（令和3年3月20日改定版）より)

(4) 免許センター直行バス

○平日に限り往路1便、復路2便運行しています

直行バスのご案内 平日運行		栃木県運転免許 センター行き		予約制	佐野 足利	ご自由に お乗り下さい		
<b>足利・佐野 ↔ 栃木県運転免許センター</b>								
足利中央 観光バス前	東武足利市駅	東足利	富田駅入口 (県道沿い)	足利中央自動車学校 入口(足利市)	佐野駅西側	安佐自動車 教習所前	佐野新都市 バス停(バス 免許センター)	栃木県運転 免許センター
6:50	7:05	7:15	7:20	7:27	7:35	7:50	7:55	8:30
15:20	15:05	14:45	14:40	14:30	14:20	14:05	14:00	13:30
18:25	18:10	17:45	17:40	17:30	17:20	17:05	17:00	16:30

(出典：足利中央観光ホームページより)

(5) 自動車学校送迎バス

○市内の2校が、市内及び隣接市町からの通学者向けに無料の送迎バスを運行しています

(6) 企業送迎バス

○市内の1社が、社員用の企業送迎バスを運行しています

### 3.1.7 本市の支援制度

#### (1) 高齢者運賃助成事業

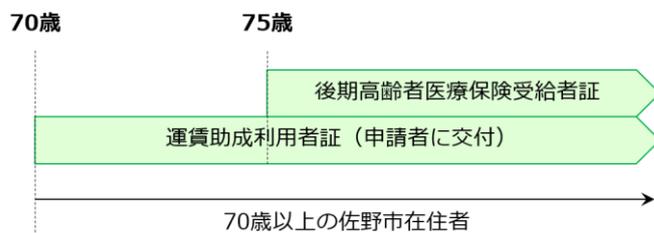
市内在住の高齢者の移動手段の確保と外出支援を図るため、目的に応じた支援制度を実施しています。

#### ■高齢者生活路線バス運賃助成事業

70歳以上の方が生活路線バスを利用する場合、後期高齢者医療保険受給者証（主に75歳以上に交付）または運賃助成利用者証（70歳以上の申請者に交付）を提示することで、150円分の運賃を助成します。

なお、令和2（2020）年度は年間48枚分のチケットを交付していましたが、令和3（2021）年度から前述の「チケット方式」を「提示方式」に見直し、回数制限を無くしました。

#### 運賃助成の取り扱い【バス】

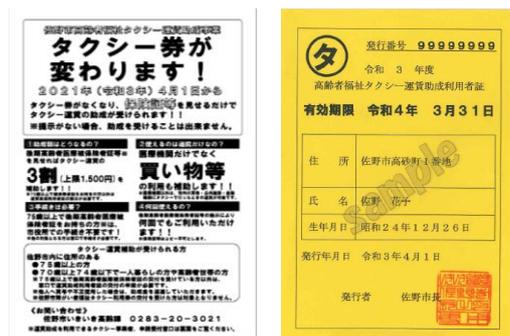
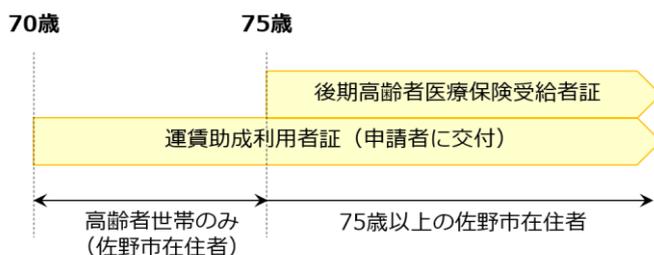


#### ■高齢者福祉タクシー運賃助成事業

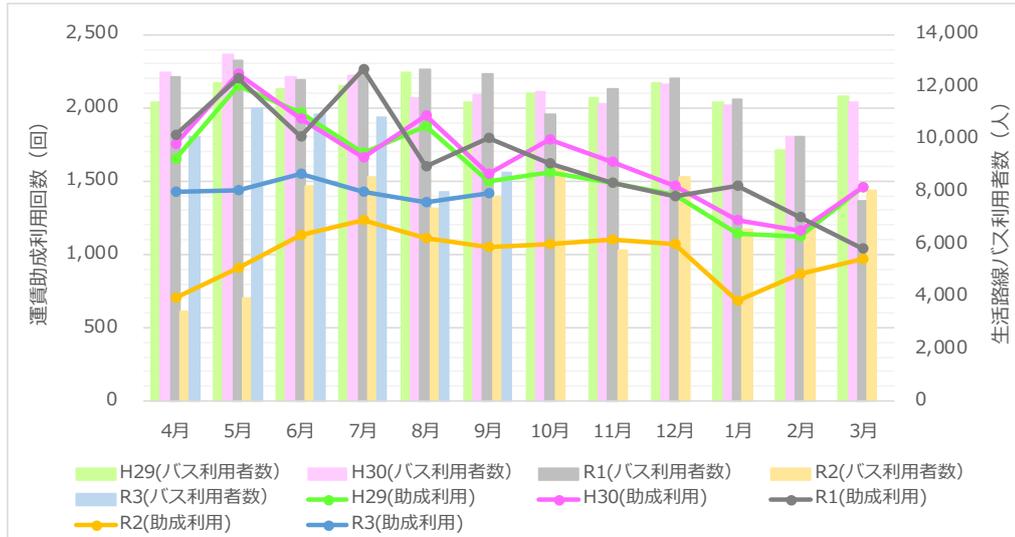
75歳以上の高齢者及び70歳以上の高齢者世帯の方が、タクシーを利用して医療機関、商業施設、公共施設等へ行く場合、後期高齢者医療保険受給者証（主に75歳以上）または運賃助成利用者証（70歳以上74歳以下の高齢者世帯申請者に交付）を提示することで、運賃額の3割（上限額1,500円）を助成します。

なお、令和2（2020）年度まで年間最大60枚分のチケット（1枚につき400円、運賃によって1回あたりの使用枚数に制限あり）を交付し、利用目的を通院に制限していましたが、令和3（2021）年度から前述の「チケット方式」を「提示方式」に見直し、利用目的の制限を緩和しました。

#### 運賃助成の取り扱い【タクシー】

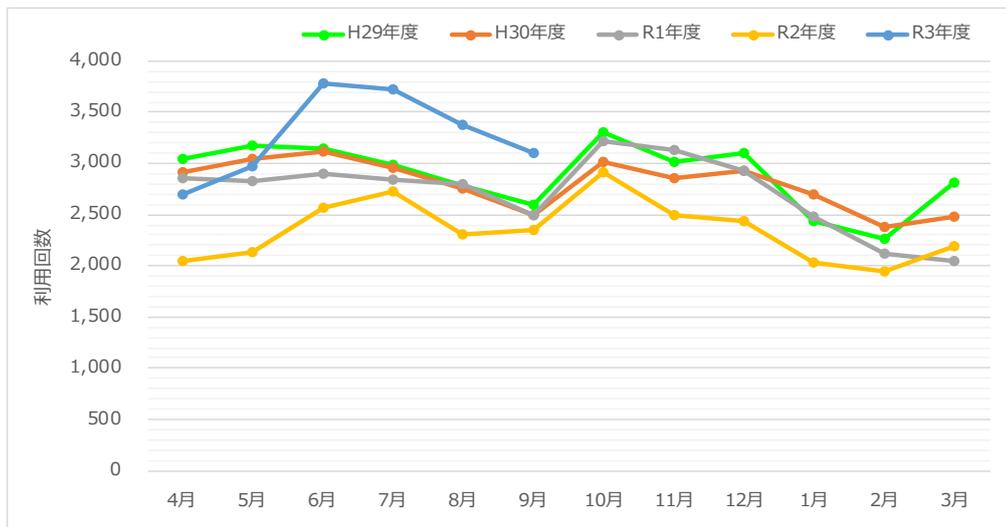


### 高齢者バス運賃助成利用回数 と 生活路線バス利用者数（全体）



(注) H29～R2年度はチケット制（R1年度は40枚/年、R2年度は48枚/年）  
R3年度はチケット制を廃止。

### 高齢者福祉タクシー運賃助成を利用したタクシー利用回数（再掲）



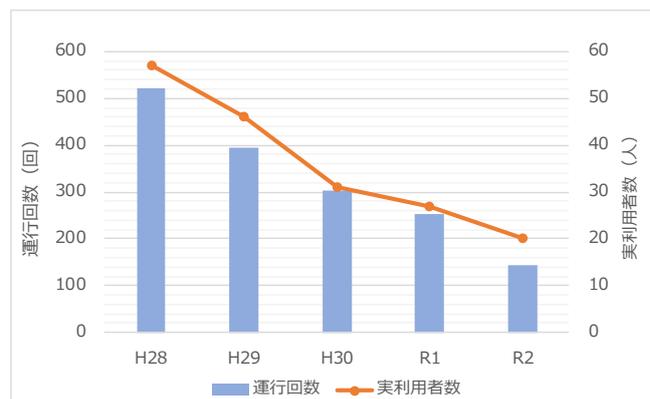
(注) H29～R2年度は運賃に応じて1回あたりの利用枚数を制限していたため、  
1回あたりの平均利用枚数（1.35枚/回）を基に利用回数を算出。  
R3年度はチケット制を廃止したため実数値を反映。

### ■ 高齢者外出支援事業

車いすを利用している高齢者及び一般の公共交通機関の利用が困難な高齢者が通院する際に、リフト付き福祉車両による無料送迎を行っています。利用するには介助者の同伴が必要です。

運行は佐野市シルバー人材センターに委託し、市有車両3台が稼働しています。

### 外出支援に伴う運行回数と当該制度の実利用者数

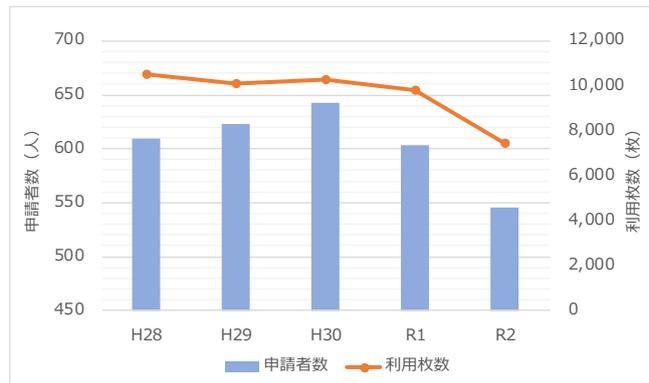


## (2) 障がい者助成事業

### ■障がい者福祉タクシー券給付事業

身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳（いずれも重度の等級に限る）の交付を受けている方がタクシーを利用する場合、乗車ごとに初乗り運賃相当額分を助成します。タクシー券は1か月あたり5枚の割合で、申請した月から年度末までの分（年間60枚を上限）をまとめて交付します。

障がい者福祉タクシー券の申請者数と利用枚数



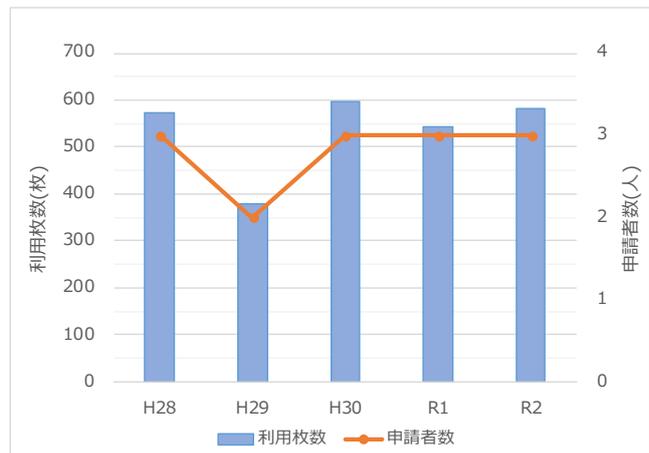
## (3) 通学事業

### ■佐野市生活路線バス回数券交付事業

遠距離通学に該当するものの、スクールバスの運行経路から離れた地域に居住する児童生徒を対象に、通学時に係る生活路線バス運賃を全額負担します。

(対象は小学校1校のみ)

回数券支給となる児童の申請者数と利用枚数



## (4) 公共交通事業

### ■佐野市生活路線バス運行支援事業

本市の利用特性にあった公共交通サービスを維持するため「佐野市生活路線バス」を運行する公共交通事業者に対し、事業実施による損失が発生した場合は、運行経費（利潤を含む）から運賃収入、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）等の国補助金及びその他収入を差し引いた運行損失分を市から補助金として交付します。

### ■佐野新都市バス事業連絡協議会支援事業

中心市街地と佐野新都市地域を循環する新都市線の運行（運行会社は関東自動車株）に当たり、関係機関が相互に連絡調整することで事業の円滑な推進を図っています。事業の収支が赤字になった場合、協議会で補填の協議を行います。

## ■佐野市東京圏通学者・通勤者定住促進奨励金

佐野新都市バスターミナル～東京圏間の高速バスを利用する市内在住の通学者及び通勤者を対象に、月額5,000円を交付します。

### 【申請者数実績】

令和2(2020)年度…2名

令和3(2021)年度…8名(上半期時点)



### 3.1.8 公共交通事業者等が手掛ける利用促進

公共交通機関を利用する際、公的割引のほかに、公共交通事業者が独自で企画乗車券等を発売する等利用促進を図っています。

事業名	会社名	概要
ググっとぐんMaaS	東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道(株)が令和2(2020)年12月から令和3(2021)年3月まで実施した観光型MaaS。サービス内容は、旅行プランニングサービス、デジタルフリーパス(「ググっとぐんMaaS WEST」「ググっとぐんMaaS EAST」)、デジタルチケット(「駅から観タクン」、草津温泉入浴券)、駅レンタカー予約など。生活路線バスの一部を「ググっとぐんMaaS EAST」に対応。
ふらっと両毛東武フリーパス	東武鉄道(株)	両毛地区の東武鉄道(株)各駅と一部の路線バスが乗り放題となる乗車券。佐野市内は新都市線と生活路線バス(デマンド交通を除く)各路線。
おでさぽ70	関東自動車(株) ジェイアールバス関東(株)	70歳以上の方限定で関東自動車(株)及びジェイアールバス関東(株)(栃木県内のみ、生活路線バスは対象外)の路線バス全線が乗り放題となるシニア向け全線フリー定期券。 ※佐野市内においては、関東自動車(株)が運行する新都市線が対象。 1カ月:6,000円、3カ月:15,000円
タクシー運賃及び料金の割引	佐野交通(株) 佐野合同自動車(株) 赤見タクシー(有) 旭タクシー(株)	○障がい者割引   割引 ○運転免許証返納者割引   割引

### ※MaaS (Mobility as a Service)

鉄道、バス、タクシーだけでなくカーシェアやシェアサイクルなど複数の交通機関(交通手段)をICTで一つに結び付けるサービスのこと。これまで、交通手段ごとに予約・購入していたものが、スマートフォンで一括予約・決済を可能にします。



ググっとぐんMaaS



ふらっと両毛東武フリーパス

### 3.2 新型コロナウイルス感染対策の取組

新型コロナウイルス感染拡大し始めた令和2(2020)年2月頃から、政府による緊急事態宣言の発出で国民に外出自粛が求められる事態となり、その結果、ほぼすべての公共交通機関の利用者数が激減しました。その後、公共交通機関のあり方の見直しが求められ、国民が安心して公共交通機関を利用できるよう制定された「感染拡大予防ガイドライン」に基づき、感染予防に取り組んでいます。

#### <主な取組>

##### ■通学時間帯の「3密」対策

1回目の緊急事態宣言解除後、沿線にある高等学校が登校再開するにあたりバス車内の密集が懸念されたことから、年度内の登校日は臨時便を増発して対応しました。

なお、令和3(2021)年度の生活路線バスの輸送改善において、一部系統の経路を通学時間帯に高等学校経由化することで定期運行化しました。

##### ■交通系 IC カードの利用促進

令和2(2020)年度、「佐野市営バス」から「生活路線バス」へ運行体制の変更に合わせて、交通系 IC カードによる決済を可能にしました(デマンド交通を除く)。

新都市線では令和3(2021)年度から交通系 IC カードによる決済が可能になり、鉄道及び路線バスで現金を介した接触機会の低減が図られています。



IC カード対応運賃箱

##### ■公共交通事業者による感染対策



運転席横の感染防止シート



窓開け運行による車内換気



オゾン発生装置による車内除菌

##### ■チケットレスによる窓口交付機会の削減

本市では、高齢者の外出機会の創出を図るため、「高齢者福祉バス運賃助成事業」「高齢者福祉タクシー運賃助成事業」を行っています(いずれも3.1.7参照)。年度始めになると、これら助成券の交付を求める高齢者で市役所の窓口は連日大混雑しました。

令和3(2021)年度から、これまでのチケット方式を廃止し、各自が手元にある後期高齢者医療保険受給者証等の提示でも助成できるよう改善しました。その結果、窓口交付に訪れる高齢者が9割減り、コロナ禍における密集対策としても大きな効果が得られました。



### 3.3 網形成計画の取組と評価

計画の期間	前期で実施する具体的事業		
〔前期〕平成30（2018）年度～令和3（2021）年度	1 市営バスの再編	4 公共交通のバリアフリー化	7 路線バス・タクシー会社との連携
〔中期〕令和4（2022）年度～令和7（2025）年度	2 デマンド交通導入実証運行	5 公共交通の利用促進施策の実施	8 鉄道駅・バスターミナルの機能強化
〔後期〕令和8（2026）年度～令和11（2029）年度	3 公共交通空白地域生活交通導入調査事業	6 適正配置計画・立地適正化計画との連携・整合	

取組内容	前期で実施する具体的事業								実施主体	実施スケジュール	連携先	進捗状況	取組概要とその効果	未実施・予定の要因	今後の方針
	1	2	3	4	5	6	7	8							
<b>基本方針1 地域の移動に対応した総合的な公共交通網の形成</b>															
<b>1 路線バス・デマンドバスなどの様々な運行形態を組み合わせ、今後の人口動等に対応した公共交通ネットワークを形成する</b>															
(1) 公共交通空白地域における公共交通手段の導入	○	○	○						市バス事業者 タクシー事業者 地区住民	2018～2019 検討 2020～ 実施	福祉施策	実施中	【概要】 2020.4 吾妻地区にデマンド交通導入 【効果】 週3日運行。利用者の9割は70代以上が占める。まだ利用実績は少ないが、買物や通院等の日常生活に利用され始めている。	—	デマンド交通の運行エリア拡大や新たな公共交通の導入、他の交通手段の活用、他施策の移動資源との連携等、様々な観点から進めていく。
(2) 短距離移動へのサービス向上や新都市線との競合を踏まえた基幹線の見直し	○	○	○						市バス事業者	2018 検討 2019～2020 実施	商工施策	実施中	【概要】 基幹線を田沼葛生線・植下高萩線に系統分離 【効果】 佐野駅で鉄道と乗り換え可能なダイヤ設定を実現し、両路線の需要に応じた運行本数に見直した。	—	田沼葛生線・植下高萩線の乗継便利を図るほか、新都市線と連携した地域の公共交通共存に取り組む。
(3) 支線沿線の需要取り込みに向けた路線と運行形態の見直し	○	○	○						市バス事業者 タクシー事業者 地区住民	2018 検討 2019～2020 実施	福祉施策	実施中	【概要】 田沼地区の商業施設を経由する「お買い物便」の運行を開始したほか、高校生の通学利用しやすい運行系統を新設した。 【効果】 商業施設以外に居住地域にもバス停を新設して利用者は増加。また、バス停間のダイヤを見直し慢性的な遅れが大幅に減少した。	—	佐野市コンパクトシティ構想に基づき、路線バスの経路見直しやバス停の新設等、利用実態に応じた改善を継続的に取り組む。
(4) 距離や区間に応じた料金体系の見直し	○	○	○						市バス事業者	2019 検討 2020～ 実施	—	未達成	—	利用者がわかりやすい公共交通を目指す観点から、重複する新都市線との制度差解消に向けて検討を進める。	—
(5) 公共交通空白地域の解消に向けた公共交通手段の導入の展開	○	○	○						市バス事業者 タクシー事業者 地区住民	[中期以降] 2022～ 検討・実施	—	今後実施予定	—	—	前期（2018～2021）に導入した新たな公共交通手段の状況を踏まえたうえで、公共交通空白地域に合った解消策と導入に向けた検討を行う。
(6) 路線別のモニタリングを踏まえた路線や運行頻度の見直し	○	○	○						市バス事業者 タクシー事業者	[中期以降] 2022～ 検討・実施	—	今後実施予定	—	—	新たな公共交通手段の状況や各既存路線の実績を踏まえたうえで、定期的に見直しを行う。

2 公共交通の確保・維持に向けた、利用促進の取組を推進する

(1) 路線バスの乗継拠点における機能強化	○							市	2018～2021 検討・実施	・土地利用施策 ・市有施設 適正配置計画 ・バス事業者	実施中	【概要】 路線バスのダイヤ調整により、拠点での「路線バス⇄デマンド交通」間の乗継利便を向上させた。 【効果】 公共交通を利用して中山間地域から中心市街地への利用が増えた。	—	拠点での乗継利便向上に努めるほか、待合環境の見直しにも着手していく。  ※対象となる乗継拠点 葛生駅南バス回転場、 田沼行政センター、佐野市民病院、 佐野駅
(2) 他の施策と連携した利用促進の取組の実施	○							市	2018～2021 実施	・栃木県 ・環境施策 ・福祉施策	実施中	【概要】 小学生向けにバスの乗り方教室を開催したり、デマンド交通導入地域の高齢者を対象に体験乗車を開催している。 【効果】 特に高齢者は利用するイメージができ、利用登録者数の伸びにつながっている。	—	・小学生向けには、体験教室以外に、鉄道事業者とも協力して交通や環境問題にもつながる機会の創出に取り組む。 ・高齢者向けには、デマンド交通の体験乗車を引き続き開催し、さらなる利用の促進につなげていく。
(3) 現在実施している利用促進の取組の継続・見直し	○	○						市 バス事業者 タクシー事業者 地区住民	2018～2021 実施	福祉施策	実施中	【概要】 上記(2)のほか、沿線の県立高校向けにバス通学の促進を促すオリジナルのチラシを作成。 【効果】 高校の協力もあり、通学利用者が1.4倍に増加。また、例年2学期以降に見られた自転車通学への遷移も大幅に減少した。	—	通学時のバス利用促進を継続するとともに、バス通学の安全性を積極的にPRして、市内の交通事故防止対策につなげていく。
(4) ユニバーサルデザイン車両の導入による公共交通の魅力向上	○							市 バス事業者 タクシー事業者	2018～2021 実施	—	実施中	【概要】 路線バス…全車両バリアフリー対応車導入 タクシー…購入費補助で市内に4台導入 (補助は2019～2020の2年間) 【効果】 市営バス(自家用有償旅客運送)当時はバリアフリー対応車が一部のみだったが、生活路線バス(一般乗合旅客自動車運送事業)に転換することで事業者がバスを調達しバリアフリー対応が図れた。	—	現在使用中のバス車両を老朽取替する際には、一部残るワンステップ車をノンステップ車への転換を進めていく。
(5) 利用促進の取組の継続実施	○							市 バス事業者 タクシー事業者	[中期以降] 2022～ 実施	—	今後実施 予定	—	—	新型コロナウイルス感染拡大防止を優先する必要があり積極的な展開はできなかったが、今後は感染の収束状況を見ながら交通事業者と連携して取り組んでいく。

基本方針2 採算性を考慮した効率的な公共交通サービスの展開

1 公共交通の効率的な運行を行うための体制を構築する

(1) 市営バスの柔軟かつ安定した運行に向けた運行形態の見直し	○	○						市 バス事業者 タクシー事業者	2018～2019 検討 2020～2021 実施	—	実施中	【概要】 2020.4 市営バス(自家用有償旅客運送)から、運行主体がバス事業者の生活路線バス(一般乗合旅客自動車運送事業)へ転換。 【効果】 事業者による柔軟な対応が可能になったほか、市の業務効率も図れた。	—	バス事業者とは定期的な意見交換を重ね、市民がより利用しやすい生活路線バスを目指して継続的に取り組む。
(2) 採算性、利用実績を指標とした路線網のモニタリングの実施	○	○						市 バス事業者 タクシー事業者	2019 検討 2020～2021 実施	—	実施中	【概要】 2021.4 の輸送改善で平日と土休日のダイヤを分離したほか、既存系統の経路見直しを行った。 【効果】 利用が少ない土休日の朝・晩の効率化した分を平日の増便に充当し、路線全体の利用者増加につながった。	—	バス事業者とは定期的な意見交換や、バス利用者の移動特性に関する分析精度を高めて利用者数の増加策を検討していく。
(3) 路線網のモニタリングの継続実施	○	○						市 バス事業者 タクシー事業者	[中期以降] 2022～ 実施	—	今後実施 予定	—	—	バス事業者との定期的な意見交換だけでなく、必要に応じて利用者アンケート等を実施していく。

取組内容	前期で実施する具体的事業								実施主体	実施スケジュール	連携先	進捗状況	取組概要とその効果	未実施・予定の要因	今後の方針	
	1	2	3	4	5	6	7	8								
<b>2 市の交通サービスの関連施策に要する行政支出を考慮し、重複のない効率的な公共交通サービスの提供を図る</b>																
(1) 公共交通サービスと福祉、教育、観光、スポーツ等の施策において提供している交通サービスの連携方策の検討	○		○						市バス事業者 タクシー事業者	2018～2021 検討	・福祉施策 ・スポーツ 振興施策 ・観光振興施策 ・教育施策	実施中	【概要】 高齢者福祉タクシー券・バス券の制度を見直し。 【効果】 両制度とも従来のチケット制を廃止して利用制限を無くした。また、タクシーの利用制限を「通院のみ」から買物等への利用も可能にし、高齢者の外出利用促進が図れた。	—	それぞれ個別に運行委託している既存のスクールバスや福祉輸送に関し、公共交通を活用した輸送の検討を進める。また、市内で行われるスポーツ大会の輸送に公共交通の活用を促進していく。	
(2) 関連施策と連携した路線網の見直し方策の実施	○		○						市バス事業者	[中期以降] 2022～ 実施	・福祉施策 ・スポーツ 振興施策 ・観光振興施策 ・教育施策	今後実施 予定	—	—	市全体で輸送資源の連携が図れるよう、関連施策との連携可能な仕組みを整えていく。	
<b>基本方針3 交通結節機能やサービスの強化による広域交通の利便性向上</b>																
<b>1 通勤・通学を担う鉄道網の利便性向上に向けた方策を検討する</b>																
(1) 主要鉄道駅における乗継利便向上に向けた取組の検討	○			○	○				市鉄道事業者	2020～2021 検討	・バス事業者 ・タクシー事業者	実施中	【概要】 2021.4 生活路線バスのダイヤを鉄道との乗換可能なダイヤに見直した。 【効果】 生活路線バスの利用者増につながっている。	—	引き続き乗継利便の向上を図っていくほか、乗継拠点での駐輪環境や待合環境の改善にも取り組んでいく。	
(2) 鉄道事業者と連携した鉄道利用促進及び運行サービス向上の取組の検討	○			○	○				市鉄道事業者 バス事業者	2018～2021 検討	—	実施中	【概要】 ・JR東日本とは、両毛線沿線で展開したMaaS事業(期間限定)に生活路線バスの組み込みを図った。 ・東武鉄道とは、佐野線に輸送障害が発生した際の生活路線バスによる振替輸送ができる体制を整えた。 【効果】 MaaS実施期間中は新型コロナウイルス感染拡大時期と重なり、実績はほとんど無かった。	—	コロナ禍で落ち込んだ鉄道利用者数の回復に向けて連携を図るべく、鉄道事業者とは継続的に情報交換を重ねていく。	
(3) 鉄道網の利便性向上に向けた取組の実施	○			○	○				市鉄道事業者	[中期以降] 2022～ 実施	—	今後実施 予定	—	—	上記(1)(2)で検討した取組のほか、鉄道・バス・タクシーとの連携も含めた展開を図っていく。	
<b>2 東京方面への移動手段を担う高速バスの利便性向上に向けた方策を実施する</b>																
(1) 佐野新都市バスターミナルへのアクセス改善に向けた取組の実施								○	○	市高速バス事業者 路線バス事業者 タクシー事業者	2018 検討 2019～2021 実施	—	実施中	【概要】 バスターミナルに乗り入れる生活路線バスの便数を増便。 【効果】 マイカー利用が高いため、バスターミナル乗降者数増加の効果はまだ小さい。	—	鉄道事業者とも協力して、佐野駅⇄バスターミナル間の路線バスによるアクセス改善と利便性向上に向け取り組む。
(2) 高速バスの利用促進及び運行サービス向上の取組の検討								○	○	市	2018～2021 検討	高速バス事業者	実施中	【概要】 ・新越谷・郡山線の乗入れ便数が増加。 ・東京駅前でのプロモーション活動や特産品販売イベントの実施。 【効果】 首都圏と佐野をダイレクトに結ぶアクセスの良さをアピールできた。	—	首都圏へのアクセスの良さを生かした移住定住や促進、観光目的での利用とあわせて高速バスの利用促進に向け連携を図っていく。
(3) 高速バスの利便性向上に向けた取組の継続実施								○	○	市高速バス事業者	[中期以降] 2022～ 実施	—	今後実施 予定	—	—	上記(1)(2)で検討した取組だけでなく、新たな高速バス路線の乗り入れ誘致等も検討していく。

取組内容	前期で実施する具体的事業								実施主体	実施スケジュール	連携先	進捗状況	取組概要とその効果	未実施・予定の要因	今後の方針
	1	2	3	4	5	6	7	8							
<b>3 地域の拠点形成に対応した、鉄道駅及び佐野新都市バスターミナルの周辺整備や機能強化に向けた方策を検討する</b>															
(1) 鉄道駅及び佐野新都市バスターミナルの機能の明確化	○								市	2018～2021 まちづくりの動きに 合わせて検討	・土地利用施策 ・市有施設 適正配置計画	未達成	—	2021.3 立地適正化計画を策定。2021年度に地域公共交通計画を策定予定。これらを基に策定予定の自転車活用推進計画と合わせて検討する予定。	—
(2) 鉄道駅及び佐野新都市バスターミナルの機能強化	○								市	[中期以降] 2022～ まちづくりの動きに 合わせて検討	・土地利用施策 ・市有施設 適正配置計画	今後実施 予定	—	—	新型コロナウイルス感染拡大の影響で大幅に減少した高速バス利用者が回復するまでの間、回復後の駐車場飽和対策やバスターミナルの新たな活用策の検討を進める。
<b>基本方針4 既存の公共交通等の活用による観光振興の支援</b>															
<b>1 観光振興の取組と連携し、市内の移動手段となる公共交通の活用方策を検討する</b>															
(1) 都市型観光に対応した既存の公共交通の活用方策の検討	○								市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	2019～2021 検討	観光振興施策	未達成	—	活用方策の検討開始前に新型コロナウイルス感染が拡大し、観光に関する方策を検討できなかった。	—
(2) 自然型観光に対応した既存の公共交通の活用方策の検討	○								市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	[中期以降] 2022～ まちづくりの動きに 合わせて検討	—	未達成	—	—	中山間地域に導入したデマンド交通の特徴を踏まえつつ、活用方策を検討する。
(3) 市外観光地への来訪者に対する周遊観光の支援	○								市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	[中期以降] 2022～ まちづくりの動きに 合わせて検討	—	未達成	—	—	交通事業者や隣接市と連携し、既存の公共交通を活用した周遊観光策を検討する。
<b>基本方針5 拠点間、拠点内の移動を支える公共交通サービスの提供</b>															
<b>1 拠点形成や市有施設適正配置計画の取組等を受け、地域の実情を考慮した多様な公共交通網のあり方について、施設配置の見直しと併せて検討する</b>															
(1) 拠点形成や都市機能集約の方針に対応した拠点間の公共交通の検討	○								市 鉄道事業者 バス事業者	2018～2021 まちづくりの動きに 合わせて検討	・土地利用施策 ・市有施設 適正配置計画	実施中	【概要】 2021.4 生活路線バス輸送改善の際、生活路線バスでは商業施設への停留所増設や商業施設経由の系統を新設した。 【効果】 買物利用の際は遠距離の大型商業施設へ出向く傾向が多くを占めていたが、地域内の商業施設への利用ができるようになり分散しつつある。	—	拠点形成の状況を見ながら、公共交通の適正な配分や運行頻度を検討し、市全体で最適な公共交通ネットワークに向けて改善を進めていく。
(2) 拠点内の公共交通の確保・改善	○								市 バス事業者 タクシー事業者	2018～2021 まちづくりの動きに 合わせて検討	・土地利用施策 ・市有施設 適正配置計画	未達成	—	2021.3 立地適正化計画の策定を受けて検討する必要があった。	コンパクトシティ構想や立地適正化計画の方針に基づき、市が提供する移動手段の活用も含めた公共交通の確保を検討していく。
(3) 拠点間、拠点内における公共交通サービスの検討、実施	○								市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	[中期以降] 2022～ 検討・実施	—	未達成	—	—	上記(1)(2)で検討した取組だけでなく、公共交通事業者との連携も図っていく。

## 網形成計画における成果指標と目標値の達成状況

網形成計画の前期期間（平成30(2018)年度～令和3(2021)年度）で位置づけた成果指標について、各公共交通機関の利用状況や市政に関するアンケート等により、それぞれの達成状況を整理します。

利用者数の評価は、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛の影響を考慮し、令和元(2019)年度の数値を合わせて表記します。

成果指標	策定時現況値	目標値	R1評価値	達成状況
			R2評価値	
【全体目標】 公共交通サービスの人口カバー率	77.00%	81.50%	77.90%	×
			77.90%	
【全体目標】 公共交通機関が便利であると思う人の割合	51.20%	56.50%	42.30%	×
			40.50%	
【方針別目標1】 市内を運行するバスの利用者数	311,763人/年	321,500人/年	308,003人/年	×
			206,412人/年	
【方針別目標2】 市が運営する公共交通の収支率	18.50%	19.60%	19.80%	△
			11.10%	
【方針別目標3】 鉄道及び高速バスの利用者数	鉄道 4,200,905人/年	鉄道 4,203,000人/年	鉄道 4,033,686人/年	×
	高速バス 490,976人/年	高速バス 505,000人/年	高速バス 483,561人/年	
		鉄道 3,022,565人/年		
		高速バス 112,338人/年		

※公共交通サービスの人口カバー率：「とちぎの公共交通(令和2(2020)年度版)」令和3(2021)年6月栃木県生活交通対策協議会より

※市が運営する公共交通の収支率：R2は一般乗合旅客自動車運送事業に移行

### 3.4 公共交通に関する意識調査

#### 各種調査の実施概要

佐野市内を運行する公共交通機関の利用実態や利用特性、市民の普段の交通行動やニーズを把握し、今後の方向性ならびに将来の地域公共交通の姿を検討する基礎資料とするため、各種ニーズ・利用実態調査を実施しました。

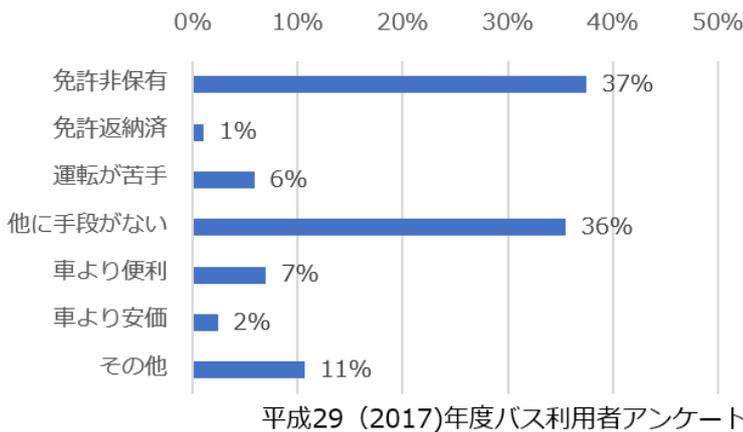
実施調査	バス利用者アンケート	施設来訪者アンケート	生活路線バスアンケート	職員アンケート	通勤に関するアンケート	交通空白地域アンケート
調査実施日	H29(2017) 7/11～7/13	H29(2017) 9/6,9/13	R2(2020) 7/16,7/28,7/31 8/4,8/5	R2(2020) 9/28～10/16	R2(2020) 11/17～12/25	R3(2021) 8月
調査対象	路線バス利用者	各施設利用者 〔内訳〕 佐野市民病院 62名 佐野厚生病院 47名 イオンモール 42名 ベルク田沼店 67名 フジマート葛生店 66名 佐野駅 44名	生活路線バス利用者 〔内訳〕 田沼葛生線41名 榎下高萩線44名 犬伏線17名 葛生エリア14名 田沼エリア8名	佐野市職員 会計年度任用職員等含む	佐野工業団地内 各企業従業員	交通空白地域に 在住する市民 〔対象地域〕 伊保内町、大古屋町、 庚申塚町、船津川町、 飯田町
調査方法	バス車内で聞き取り	施設で聞き取り	バス車内で聞き取り	用紙・Web (回答併用)	用紙・Web (回答併用)	用紙・Web (回答併用)
回収数	495名	328名	240名	1,210名 (うち市内在住971名)	1,360名	843名
調査内容	路線バスを利用する理由等	日常生活における移動手段、公共交通に対する意見等	生活路線バスの改善要望等	通勤手段、公共交通への転換意向、雨天時の公共交通転換意向、ICカード保有状況、公共交通への要望等	通勤手段、混雑解消策等	①生活に必要な移動手段、②運転免許の保有状況等

平成 29(2017)年度 バス利用者アンケート及び施設来訪者アンケート調査の結果

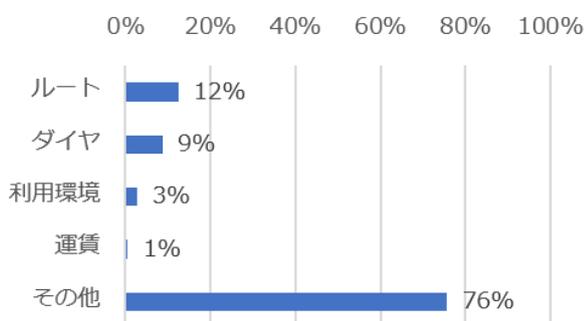
バス利用者アンケート調査では、利用者を対象に路線バスを利用する理由について調査しました。また、施設来訪者アンケートでは、市内の商業施設や医療機関等の来訪者に路線バス利用についての意識調査を行いました。

- バス利用者は、「運転免許を保有していない」「他に移動手段がない」との回答が多くなっています
- 鉄道・路線バスを利用しない理由として「車が便利・楽である」という意見が大半を占めています
- 路線バスを利用しない理由として、「目的地に着くまでに時間がかかる」「バス停が遠い」「行きたい方向に路線がない」という意見も見られます

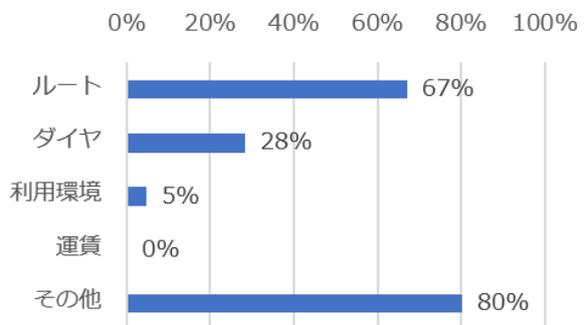
○バスを利用する理由 (n=414)



○鉄道を利用しない理由



○路線バスを利用しない理由



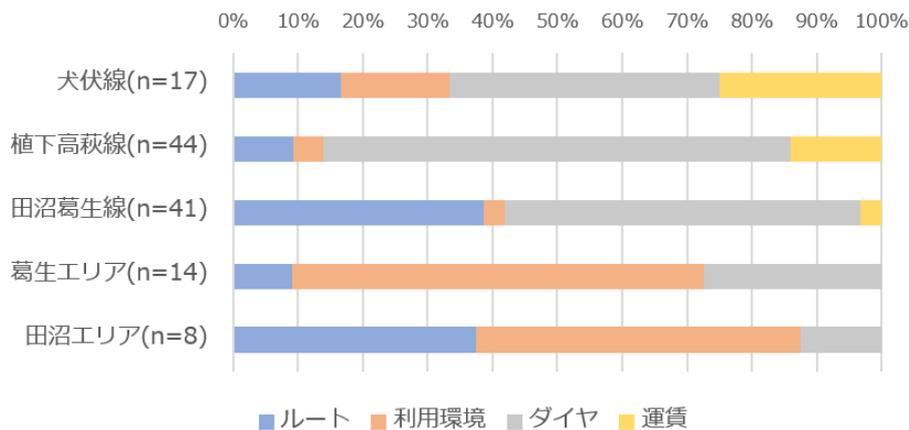
※その他：車が便利・楽である、特になし  
平成29 (2017) 年度施設来訪者アンケート調査

## 令和2(2020)年度 生活路線バスに関するアンケート調査の結果

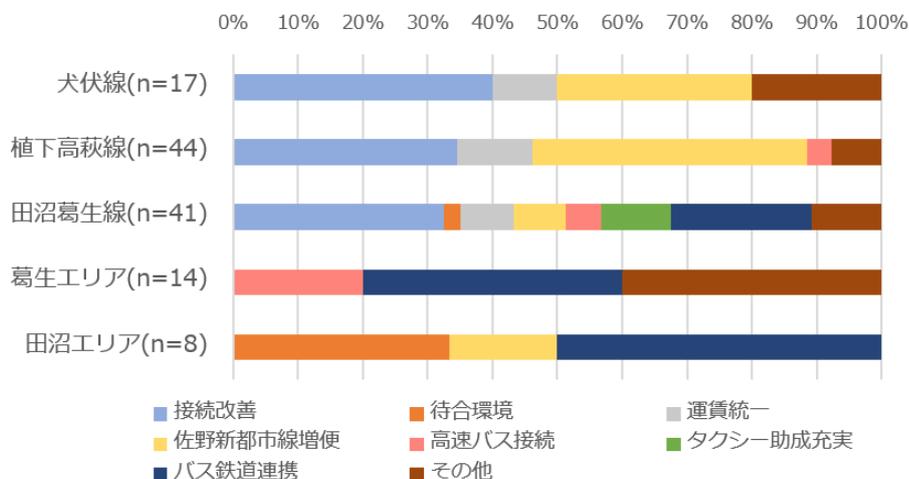
生活路線バスに関するアンケート調査では、路線バス3路線と、デマンド交通2エリアの利用者を対象に公共交通についての改善要望を調査しました。

- 生活路線バスに関する要望では、時刻や定時性などの「ダイヤ」に関すること、デマンド交通では、休日の運行や乗継、予約などの「利用環境」に関することが多い傾向にあります。犬伏線や植下高萩線では、運賃が高いという意見が見られます。  
(令和3(2021)年4月ダイヤ改正により時刻や接続の見直しを図っています。)
- 公共交通全般に関する要望では、路線バス利用者から「接続改善」、犬伏線や植下高萩線利用者から、「佐野新都市線の増便」が多い傾向にあります。また、田沼、葛生方面の利用者からは「バス鉄道連携」が多い傾向にあります。

### ○生活路線バス改善要望



### ○公共交通全般の改善要望

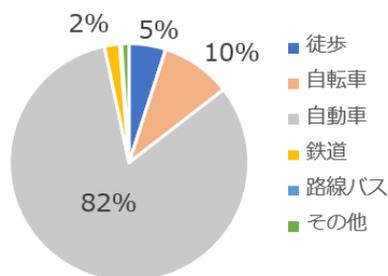


## 令和2(2020)年度 職員アンケートの結果

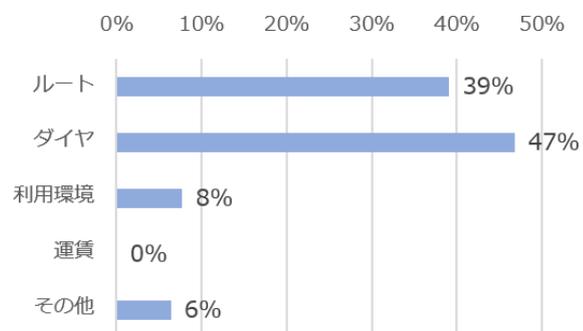
佐野市役所職員を対象にしたアンケートでは、通勤の実態や公共交通機関に対する意向について調査しました。

- 自動車82%、徒歩・自転車が15%と通勤手段の大半を占めています
- 公共交通で「通勤している・通勤できる」との回答は9%、そのうちの75%が最寄駅・バス停まで徒歩で移動すると回答しています
- 公共交通で通勤しない理由として、「近くを運行していない」「時間が合わない」「買い物や送迎ができない」「余計に時間がかかる」という意見が多くなっています

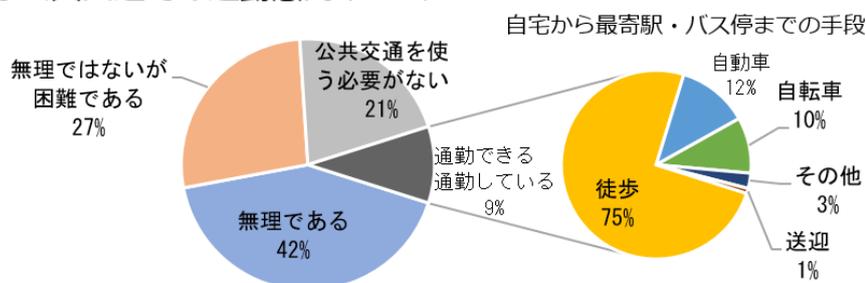
○通勤手段 (n=1210) 複数回答



○公共交通での通勤が困難な理由 (n=808) 複数回答

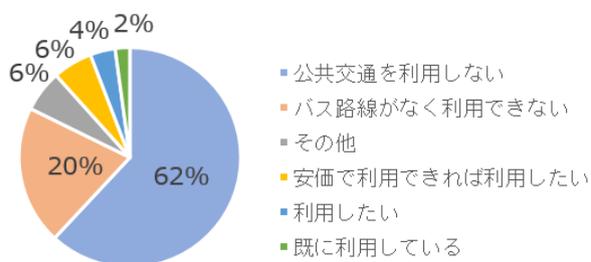


○公共交通での通勤意向 (n=1157)

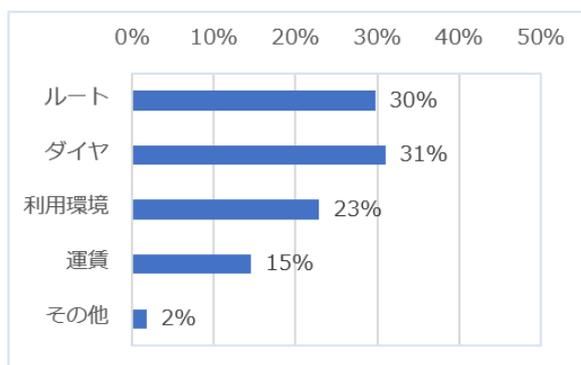


- 徒歩・自転車通勤者の雨天時における公共交通転換意向は、62%が利用しない意向、20%が公共交通を利用できない環境にあると回答しています
- 交通系 IC カードは 76%が保有していると回答しています
- 公共交通へ期待することとして、「駅やバス停での待ち時間が少ない」等のダイヤに関することや、「ルートのわかりやすさ」や「乗継回数が少ないこと」「自宅近くに駅やバス停がある」というルートに関する意見が多くなっています
- その他に「キャッシュレス化」「駅やバス停の駐車場・駐輪場整備」等の利用環境に関すること、「運賃が安い」「市内公共交通事業者との料金統一」という運賃に関することについての意見も多くなっています

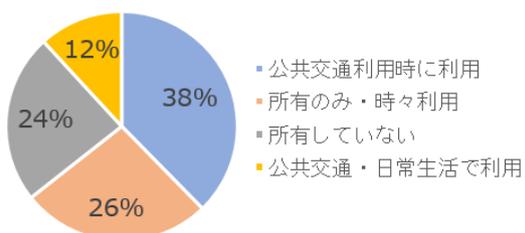
○雨天時の利用意向 (n=328)



○公共交通へ期待すること (n=1210) 複数回答あり



○交通系ICカード利用状況 (n=1180)

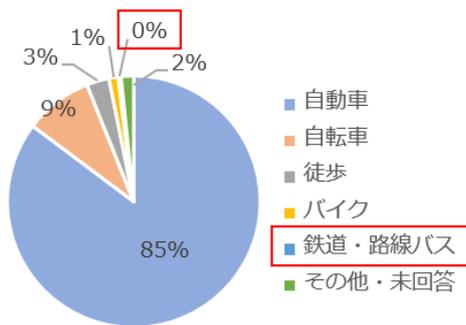


令和2(2020)年度 通勤に関するアンケート調査の結果

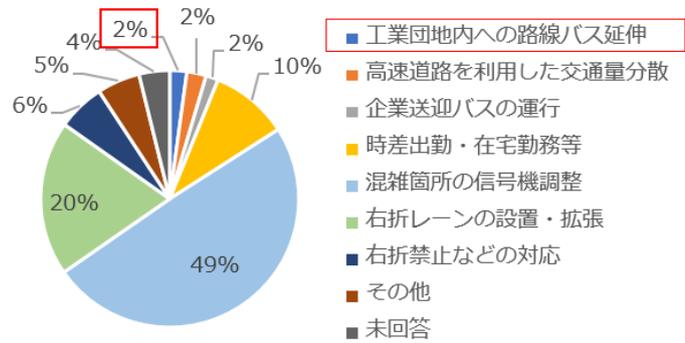
道路混雑状況を把握するため、佐野工業団地内企業の従業員を対象に実施した通勤に関するアンケートでは、通勤の実態や道路混雑緩和策について調査しました。

- 従業員の通勤手段は自動車が85%、鉄道や路線バスは0%(5人)となっています
- 道路混雑緩和策として「工業団地内への路線バス延伸」は2%となっています

○従業員の通勤手段 (n=1358)



○道路混雑緩和策について (n=1358)

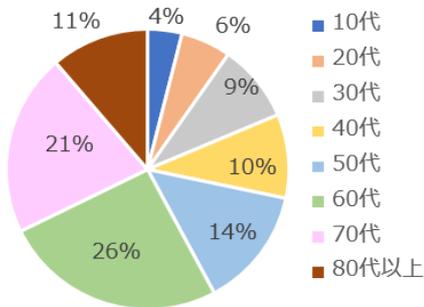


令和3(2021)年度 公共交通空白地域アンケート調査の結果

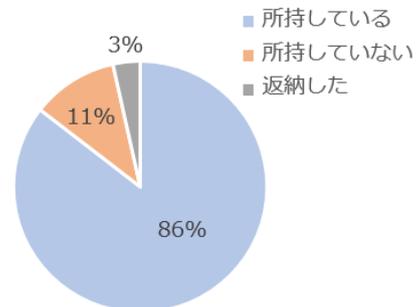
公共交通空白地域である本市南部の植野地区の一部（伊保内町、大古屋町、庚申塚町、船津川町、飯田町）を対象に市民の移動実態や公共交通導入意向を調査しました。

- 70代以上の高齢者の割合が32%を占めています
- 14%が運転免許非保有と回答しています
- 移動手段は、自動車を自ら運転する割合が83%、送迎が11%を占めています
- 運転免許返納検討者の50%が、公共交通導入で返納について前向きな意向を示しています

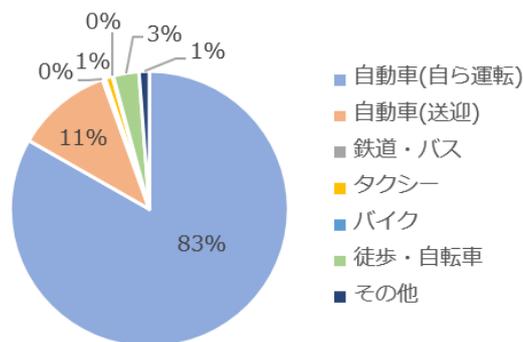
○回答者の年齢構成 (n=837)



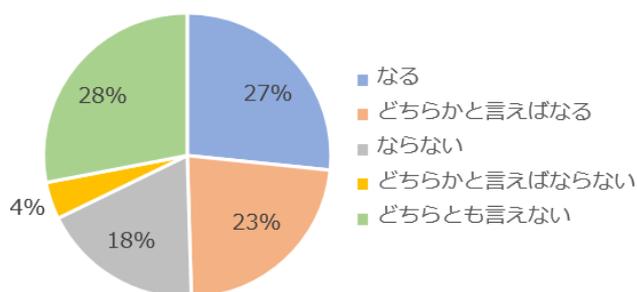
○運転免許の保有状況 (n=835)



○通勤の移動手段 (n=838)



○公共交通の導入が運転免許返納のきっかけになるか (n=214)



### 3.5 移動の確保に係る財政負担

#### 3.5.1 本市の財政

##### (1) 歳入の状況

本市の令和2(2020)年度一般会計の決算は、歳入が約681億円で、うち、市税など自主財源※1が約281億円(約41%)、地方交付税などの依存財源※2が約400億円(約59%)となっています。今後、人口減少と急速な少子高齢化が大きな課題であり、生産年齢人口の減少に伴う自主財源の減収が見込まれます。

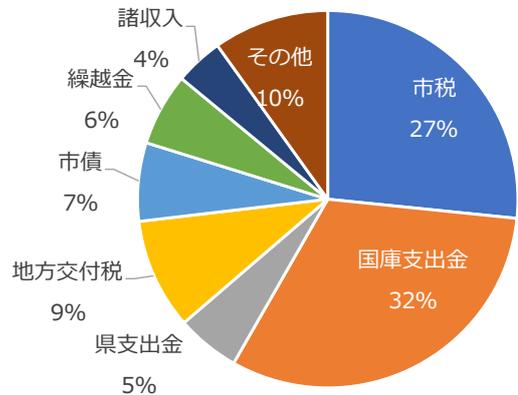


図 令和2年度佐野市の歳入内訳

※1 自主財源=国に依存しないで、地方公共団体が独自に調達できるもの。地方税(市税)のほか、手数料・使用料・寄付金などが該当。

※2 依存財源=地方公共団体などが、国や県等に依存するかたちで調達する財源。地方交付税のほか国庫支出金・地方譲与税・支出金などが該当。

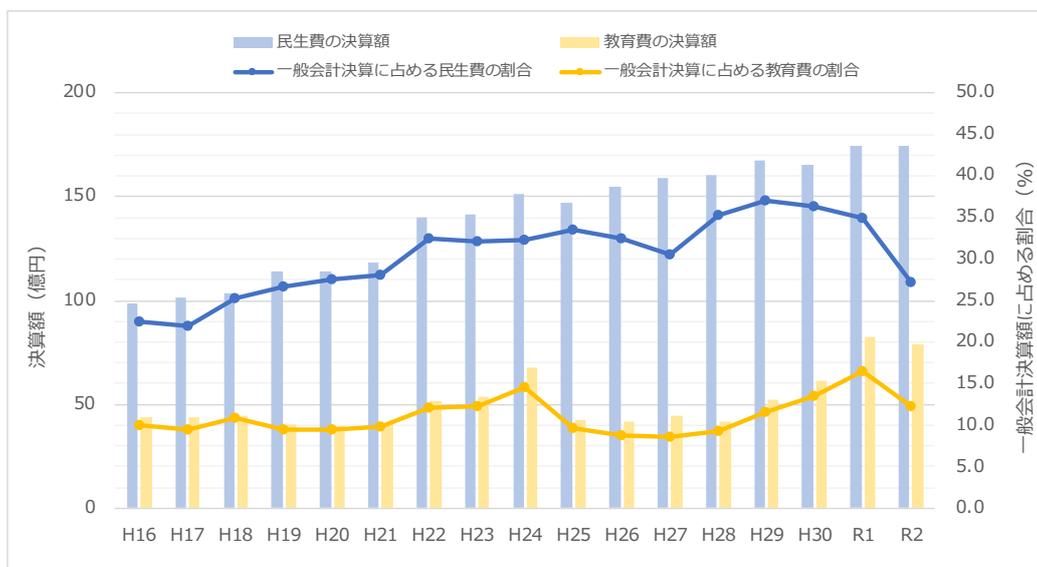
##### (2) 民生費及び教育費の状況

自主財源の減収が見込まれる一方で、本市の民生費※は年々増加しています。令和元(2019)年度における一般会計決算額に占める割合は約35%に及び、今後も高齢化の進展により、さらなる民生費の増加が見込まれています。

また、教育費は増加傾向にあります。今後も「佐野市立小中学校適正規模・適正配置基本計画」による小中学校統廃合や、それに伴う通学手段の確保等で、費用の増加が見込まれます。

このような状況下において、他の支出が圧縮される可能性があり、地域公共交通にかかる費用についても例外ではありません。本市の移動支援策を一体的に考え、サービス重複を見直すとともに、需要に合わせ、適切に配分していくことが必要です。

※民生費=障がい者福祉、児童福祉、高齢者福祉、福祉医療など、福祉全般に使うお金



### 3.5.2 移動支援策に係る財政負担

本市の移動支援策にかかる負担額は、令和2（2020）年度の実績で319,400千円となり、令和元（2019）年度に比べ大幅に増加しています。これは、あそ野学園義務教育学校の開校に伴う車両数の増加等により、小中学校スクールバス運行事業費の大幅な増加が要因として挙げられます。

障がい者福祉タクシー券給付事業は、令和2（2020）年度にタクシーの初乗運賃が改定となったため、負担額が減少しています。

新都市線は、近年黒字で推移していましたが、収支計上方法の見直しに加え新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者の減少に伴い、令和3（2021）年度以降は赤字負担が生じる見込みです。

(単位：千円)

項目		令和元年度	令和2年度	
公共交通	佐野新都市バス事業連絡協議会負担金	100	100	
	計	100	100	
	佐野市生活路線バス	路線バス	111,703	74,054
		デマンド交通	-	64,598
	計	111,703	138,652	
高齢者助成事業	高齢者福祉タクシー券給付事業	19,319	19,708	
	高齢者生活路線バス運賃助成事業	2,961	1,785	
	高齢者外出支援事業	6,888	6,888	
	計	29,168	28,381	
障がい者助成事業	障がい者福祉タクシー券給付事業	7,169	5,075	
	計	7,169	5,075	
小中学校スクールバス運行事業	葛生地区	8,323	9,205	
	田沼地区	13,392	133,493	
	植野小学校	2,663	3,044	
	校外学習分	9,188	1,463	
	計	33,566	147,205	
通学補助	佐野市生活路線バス回数券交付事業	81	87	
	計	81	87	
合計		181,687	319,400	

※参考 R2（2020）年度の生活路線バスの収支

路線バス 収入 18,127千円、経費 92,181千円

デマンド交通 収入 8,237千円、経費 72,835千円

#### スクールバス運行費の推移

(単位：千円)

地区名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
葛生地区	5,337	8,006	8,323	9,205
田沼地区	8,522	12,782	13,392	133,493
植野小	1,481	2,540	2,663	3,044
校外学習	8,755	9,408	9,188	1,463

※葛生地区：氷室小・葛生小・常盤中スクールバス

※田沼地区：令和元年度まで田沼西中、令和2年度からあそ野学園義務教育学校のスクールバス

### 3.6 今後に向けた課題の整理

項目	個別課題等	方向性との対応番号			
		①	②	③	④
2.1 本市の概況と 実態把握	1 高齢化率は、中山間地域や郊外部の他、佐野駅や葛生駅周辺で高い。生活関連施設は中心・地域拠点に集中	●			●
	2 一世帯当たり自動車保有台数は1,590台(全国1,043台)と高く自動車移動が中心	●			
	3 運転免許保有率は、65～74歳で約9割、75歳以上で約4割が保有し、高齢者が関係する交通事故の割合も多い	●			●
3.1 地域公共交通 の状況	4 新型コロナウイルスの影響により市内全ての公共交通機関の利用者数が大幅に減少 今後も「新しい生活様式」の実践により、コロナ前の水準に戻らないことが懸念		●		●
	5 アフターコロナを見据えたバスターミナルの駐車場不足への対応		●	●	
	6 本市が移住定住促進策として実施する高速バスの通勤通学補助の利用者が低調	●	●	●	
	7 佐野駅以南を運行する新都市線と生活路線バス植下高萩線は、運賃格差が生じている 新都市線の令和3(2021)年度収支は赤字見込。本市の路線バスに係る市負担額は、生活路線バスと合わせて増加見込	●			●
	8 佐野駅以北を運行する東武線と生活路線バス田沼葛生線はダイヤ面において鉄道との重複はない 東武線とは災害発生時の代行輸送等の連携体制を構築				●
	9 生活路線バス大伏線及びフルーツ吾妻線は、運行開始から沿線住民の利用が低調 フルーツ吾妻線は、週3日運行。新型コロナウイルス感染拡大の影響、地域への周知不足等が低調の要因	●			
	10 路線バスは、高齢者や高校生等の運転免許非保有者の利用が大半で、小・中学生等の利用が少ない	●	●		●
	11 デマンド交通とスクールバスに重複が見られる地区が存在 仙波地区ではデマンド交通を小学校への通学手段として利用	●			
	12 交通系ICカードやチケットレスの対応など、交通手段によってサービス内容に差が生じている				●
	13 令和2(2020)年度、生活路線バス4路線がJR東日本の「ググっとぐんMaaS」と連携				●
	14 高齢者タクシー運賃助成制度は、市街地の利用が多く中山間地域や郊外部では利用が少ない 類似事業に高齢者外出支援事業もあり、集計等の事務が煩雑	●			●
	15 運転免許返納者への対応として、タクシー会社が運賃1割引を実施 令和4(2022)年度から運転免許返納促進策を開始予定				●
	16 福祉輸送やスクールバス等、公共交通機関と市が実施する移動サービスとの連携が図れていないのが現状	●			
	17 葛生駅、田沼駅はアクセス道路やロータリー等が未整備で路線バスがアクセスできず、バス停が離れた位置に存在 徒歩、自転車、自動車の各交通手段が混在			●	
	18 運動公園循環線沿線の高校に対し新入生向けの路線バスの利用案内を配布した結果、利用者増に繋がる				●
	19 本市への来訪者の交通手段は主に自動車。観光やスポーツツーリズム等と公共交通機関との連携が図れていない現状	●	●		●
3.2 新型コロナウイルス 感染対策の 取組	20 生活路線バス運動公園循環線は、通学時間帯のバス車内の密集対策として、沿線高校の登校日に限り臨時便を運行	●			●
	21 鉄道の他、路線バスで交通系ICカード利用環境が整備され、現金を介した接触機会の低減が図られている				●
	22 高齢者福祉タクシー・バス運賃助成事業の助成券方式を廃止し、後期高齢者医療保険受給者証等の提示で助成が受けられるよう改善した 結果、窓口交付に訪れる高齢者が約9割減	●			●
3.3 網形成計画の 取組と評価	23 公共交通サービスの人口カバー率は、令和3(2021)年度末の目標値81.5%に対し、令和3(2021)年4月現在77.9%（とちぎの公共交通より）。今後、福祉施策等との連携による公共交通サービスのカバー範囲拡大の検討が必要。	●			●
	24 公共交通機関が便利であると思う人の割合は令和3(2021)年度末の目標値56.5%に対し、令和2(2020)年度40.5%（市政アンケートより）	●	●	●	●
	25 市内を運行するバスの利用者数は、令和3(2021)年度の目標値321,500人に対し、令和元(2019)年度308,003人、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた令和2(2020)年度は206,412人と減少。	●			●
	26 生活路線バスの収支率は、令和3(2021)年度の目標値19.6%に対し、市営バス当時の令和元(2019)年度19.8%、生活路線バスに見直し後の令和2(2020)年度は、費用計上方法の変更、デマンド交通等の導入による運行経費の増加、新型コロナ感染拡大の影響もあり11.0%と低下	●			●
	27 鉄道及び高速バスの利用者数は令和2(2020)年度大幅に減少	●			
3.4 公共交通に関 する意識調査	28 利用の有無に関わらず交通系ICカードの保有率は高い。利用者の意見として、キャッシュレス化等の利用環境充実や、市内公共交通事業者との運賃の一元化等のほか、サービス水準に関するものもある。				●
	29 生活路線バス大伏線や植下高萩線利用者から、運賃の高さや、新都市線の増便、田沼葛生線や田沼・葛生エリアのデマンド交通利用者から、路線バスと鉄道の連携を求める意見あり	●			●
	30 バス利用者アンケートから、路線バス利用者は、運転免許非保有で他に移動手段がない方が中心 鉄道、路線バスを利用しない理由として、自動車の利便性の高さが挙げられている 市役所や工業団地への通勤手段は自動車が大半。通勤時の公共交通の利用意向は少ない	●			●
	31 公共交通空白地域アンケート調査対象の植野地区の一部は、自動車移動が主 運転免許返納検討者のうち公共交通導入が返納のきっかけになるとの回答が50%程度	●			●
3.5 移動の確保に 係る財政負担	32 本市の令和2(2020)年度一般会計の歳入のうち、自主財源が約41%、依存財源が約59% 今後、生産年齢人口の減少に伴い自主財源が減少見込であり、将来的に公共交通に係る経費が圧迫されることが懸念				●
	33 令和元(2019)年度の一般会計決算額に占める民生費の割合は約35%。今後、民生費や教育費は増加見込 本市の移動支援策の重複を見直し、需要に合わせ、適切な配分が必要	●			
	34 令和2(2020)年度の本市の移動支援策にかかる負担額は、小中学校スクールバス運行事業費の大幅増の影響で、前年度比、約1.8倍と大幅に増加	●			

＜地域公共交通を取り巻く社会情勢の変化と  
本市の上位・関連計画で求められる公共交通の役割＞

**○社会情勢**

- ・全国的に高齢ドライバーによる交通事故が増加しており、運転免許返納促進と返納後の移動手段確保が求められている
- ・地域公共交通分野においてAIや自動運転、MaaS等の最新技術の活用が推進されている
- ・公共交通機関の運行を担う運転手不足や高齢化が深刻化している
- ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策やテレワークといった新しい生活様式の実践が求められている

**○将来都市像**

- ・「定住促進」を推進テーマに掲げ、「水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市」の実現に向け、効率的な行政経営、持続可能な財政運営、職員の能力向上、市民との協働の方針を掲げている

**○都市構造**

- ・中心・地域拠点を中心に生活ゾーン、集落ゾーンなどを地域特性に応じて配置させ、公共交通機関で有機的に連携させる「拠点連結（いもプライ）型都市構造」の構築を目指している

**○公共交通ネットワーク**

- ・鉄道、路線バス、タクシー等の公共交通や、本市が運営する福祉バスやスクールバス等との役割の整理と相互連携による地域公共交通ネットワークの機能強化を目指している
- ・厳しい財政状況の中で、既存ストックの有効活用が求められている

**○交通結節点**

- ・スムーズな乗り継ぎができるよう、鉄道駅やバスターミナルの機能強化を目指している

**○利便性向上・利用促進**

- ・過度な自動車依存から適切な交通手段への誘導を目指している
- ・高齢者や障がい者の移動手段確保や、誰もが利用しやすい地域公共交通の利用環境の構築を目指している
- ・市有施設や観光・スポーツ・産業・文化事業への地域公共交通によるアクセス可能な利用環境が求められている
- ・本市と首都圏の移動環境充実による定住促進が求められている

＜新たに見えた本市地域公共交通の方向性＞

**①少子高齢化等の社会情勢変化に伴う多様なニーズに対応した地域内公共交通ネットワーク構築**

- ・収支改善、運行効率化、高齢者の運転免許返納への対応、交通安全対策、新型コロナウイルス感染防止対策、公共交通や市の移動サービス等との相互連携、次世代モビリティの研究・検討 等

**②多様な交通モード間のスムーズな乗継環境の構築**

- ・鉄道駅や佐野新都市バスターミナルへの地域公共交通でのアクセス向上、サイクル&バスライド環境整備 等

**③地域公共交通の利用環境整備**

- ・地域公共交通と福祉が連携した施策展開、広報活動強化、運賃体系の見直し、交通系ICカードの活用、MaaS等のデジタル化推進

**④アフターコロナを見据えた新たな地域間公共交通需要の掘り起こし**

- ・近隣市が運行する路線バスとの連携、定住促進、観光やスポーツツーリズムによる地域公共交通利用機会創出 等

## 第4章 基本方針と目標

### 4.1 都市計画における交通の考え方

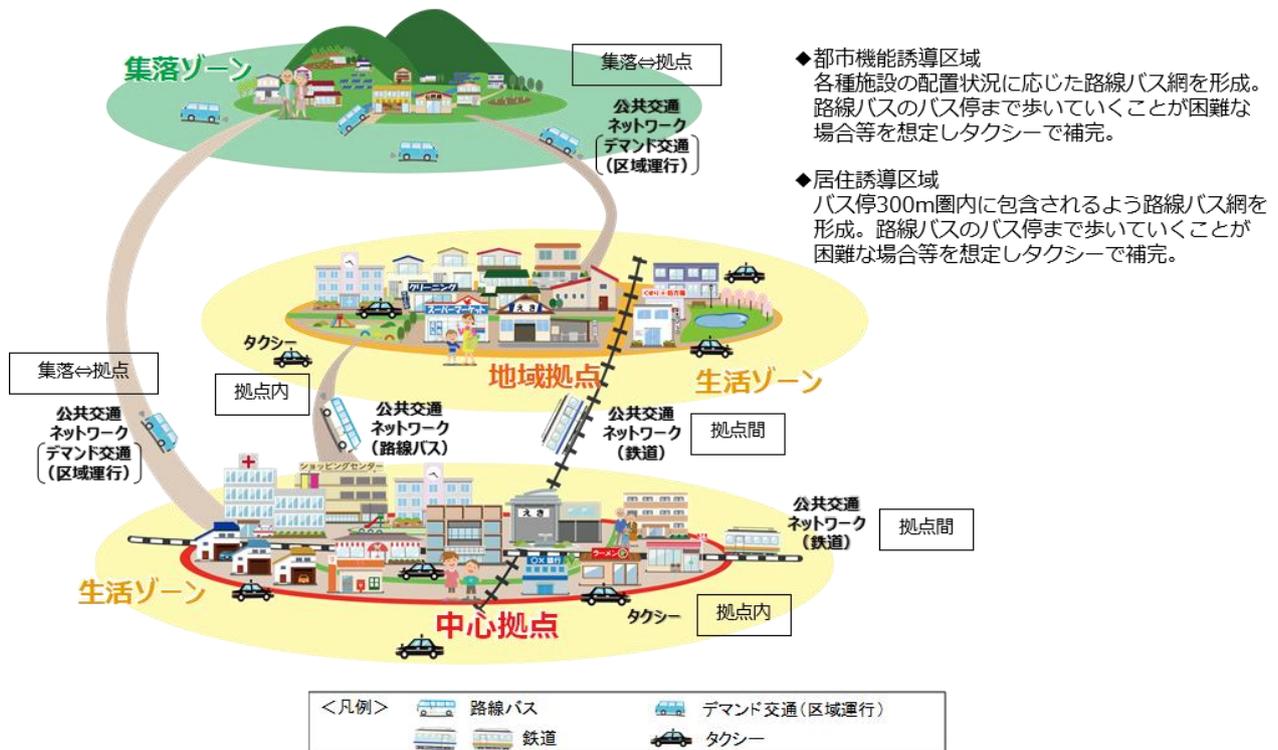
「都市マス」では、本市が有する自然、歴史・文化、産業を活かした『豊かな資源と人が育む交流都市 佐野』をテーマに掲げ、市民と行政の連携により、人が集まることで住みやすくにぎわいが生まれる交流拠点として持続可能な都市の実現を目指しています。

また、「佐野市コンパクトシティ構想」では中心・地域拠点、生活ゾーン、集落ゾーンを示し、「佐野市立地適正化計画」では都市機能誘導区域、居住誘導区域を具体化しています。さらに、再編実施計画で示した各拠点やゾーンごとの特色を踏まえ、各拠点を有機的に連携させることを目指しています。なお、この連携構造を、佐野市の郷土食「いもフライ」のように、拠点（いも）を公共交通（串）で結ぶ構造から『拠点連結型（いもフライ型）都市構造』と名付けています。

これらの構想の実現に向け、交通分野は、以下に示す地域公共交通ネットワークに関する基本的な考え方に基づき、本市における持続可能な地域公共交通の活性化及び再生を推進していきます。

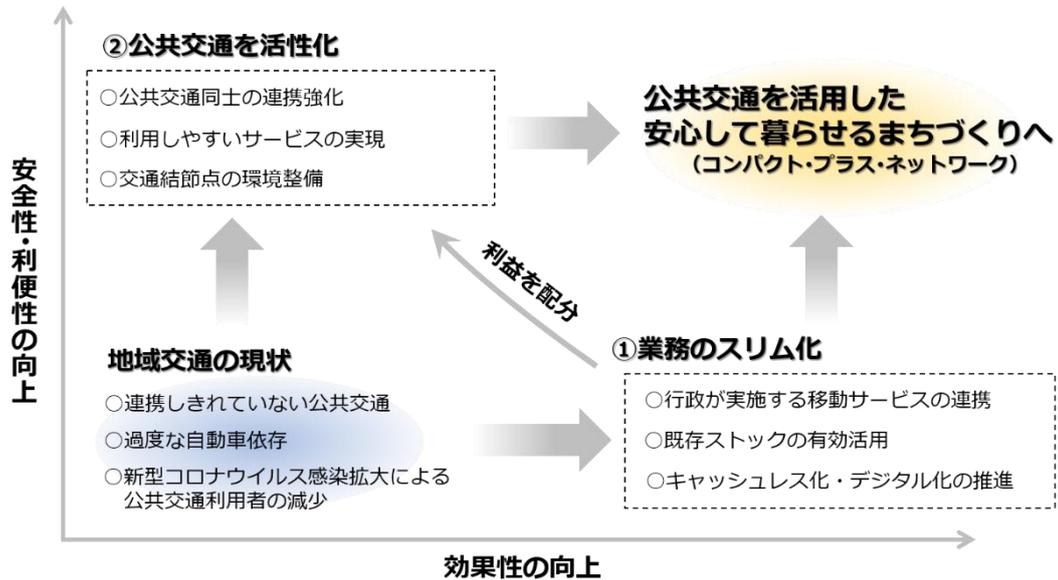
#### ■基本的な考え方

- 1 まちづくりに寄与する公共交通利用への転換を推進します
- 2 利用者（市民・来訪者）のニーズに対応した地域公共交通ネットワークを構築します
- 3 健全な維持管理のための協働体制づくりを推進します



また、地域公共交通の現状を踏まえ、上記の「基本的な考え方」を基にまちづくりの観点からも住みやすいまちづくりを目指していきます。

### まちづくりの観点から取り組む交通分野の方向性

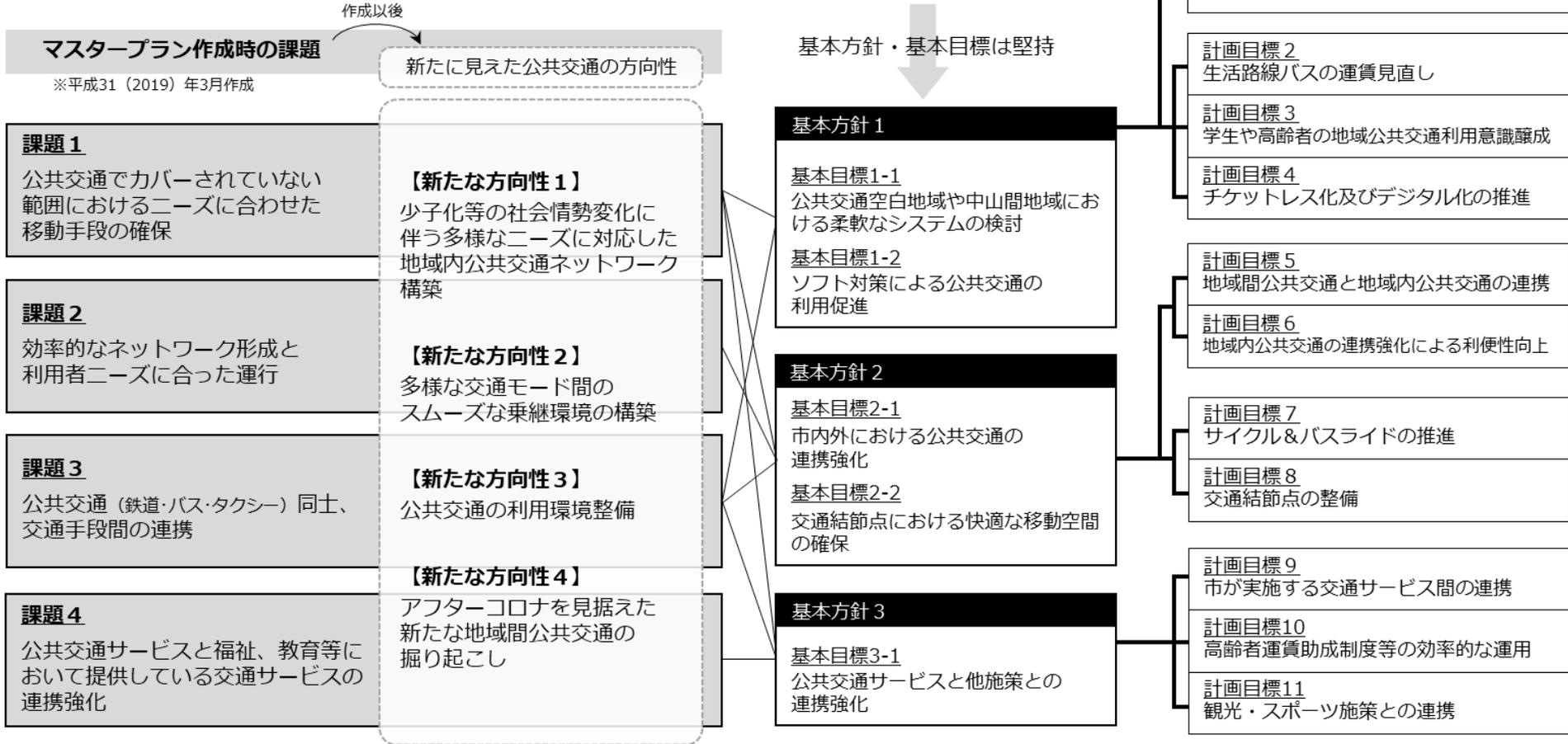


## 4.2 地域公共交通の基本方針

第2次佐野市総合交通マスタープランのテーマ **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**

第2次佐野市総合交通マスタープラン・公共交通基本計画

基本方針1 過度な自動車依存から公共交通への転換を図ります  
 基本方針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  
 基本方針3 各公共交通の役割を整理します



**基本方針 1 過度な自動車依存から公共交通への転換を図ります**

4年間の計画目標とその計画目標を達成するために実施する事業は次のとおりです。

<b>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</b>	
<p>○公共交通空白地域のニーズに合わせた移動手段の確保を検討します。</p> <p>○人口や集落の規模、住居の配置、目的地となる施設の配置、市街地との距離を考慮してデマンド交通等の移動手段を検討します。</p>	
<p>計画目標 1 公共交通空白地域の解消</p>	<p>事業 1-1 デマンド交通の導入エリアの拡大</p>
	<p>事業 1-2 既存デマンド交通の乗降場所拡大</p>

<b>基本目標 1-2 ソフト対策による公共交通の利用促進</b>	
<p>○地域公共交通のターゲットに合わせた事業を実施します。</p> <p>○地域公共交通の利用意識の醸成を図り、新たな利用者拡大に繋がります。</p> <p>○ICT技術等、先端技術の活用を推進し、利用者の利便性向上に繋がります。</p>	
<p>計画目標 2 生活路線バスの運賃見直し</p>	<p>事業 2-1 利用しやすい運賃体系の構築</p>
<p>計画目標 3 学生や高齢者の地域公共交通利用意識醸成</p>	<p>事業 3-1 小中学生の公共交通体験学習の開催</p>
	<p>事業 3-2 高齢者向けバスの乗り方教室の実施</p>
	<p>事業 3-3 地域公共交通情報リーフレットの配布</p>
	<p>事業 3-4 市内公共交通情報を網羅した時刻表の作成</p>
<p>計画目標 4 チケットレス化及びデジタル化の推進</p>	<p>事業 4-1 交通系 IC カードの利用環境整備</p>
	<p>事業 4-2 バス情報の見える化</p>
	<p>事業 4-3 民間公共交通事業者と連携した M a a S 等の実施</p>
	<p>事業 4-4 次世代モビリティ活用の研究・検討</p>

○地域公共交通を知るきっかけづくり

バスの乗り方教室、出前講座、乗車体験、イベント出展、公共交通事業者が実施する取組への参画・支援等、幅広い世代が興味を持ち、利用機会創出に繋がるよう、公共交通事業者との相互連携により公共交通機関全体で利用者の確保を図ります。



**基本方針 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**

4年間の計画目標とその計画目標を達成するために実施する事業は次のとおりです。

基本目標 2-1 市内外における公共交通の連携強化	
○路線の整備方針（4.1参照）に基づき、地域内外の公共交通機関との連携による一体的な地域公共交通ネットワークを目指します。	
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
	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
	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
	事業 5-4 都市部への通勤・通学環境の充実
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
	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の構築
	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

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	
○各公共交通機関の役割分担による地域公共交通ネットワークを形成する上で生じる交通結節点でのスムーズな乗り継ぎができるよう、機能強化を目指します。	
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
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
	事業 8-2 鉄道駅周辺整備及びバリアフリー環境整備の検討

### (1) 地域間公共交通ネットワーク

#### ○高速バス

佐野新都市バスターミナルに乗り入れる高速バスと地域内公共交通の接続を強化します。首都圏へダイレクトにアクセスできる利便性から首都圏への通勤通学利用も可能であり、本市への定住促進を図ります。アフターコロナの回復を見据え、同バスターミナルの駐車場不足への対応を検討します。

#### ○鉄道

鉄道と鉄道駅に乗り入れる地域内公共交通の接続を強化します。

#### ○隣接市

コミュニティバス同士の連携を図ります。

### (2) 地域内公共交通ネットワーク

#### ○メインターゲット

地域公共交通を生活利用する高齢者や学生を想定しています。

#### ○鉄道・路線バス

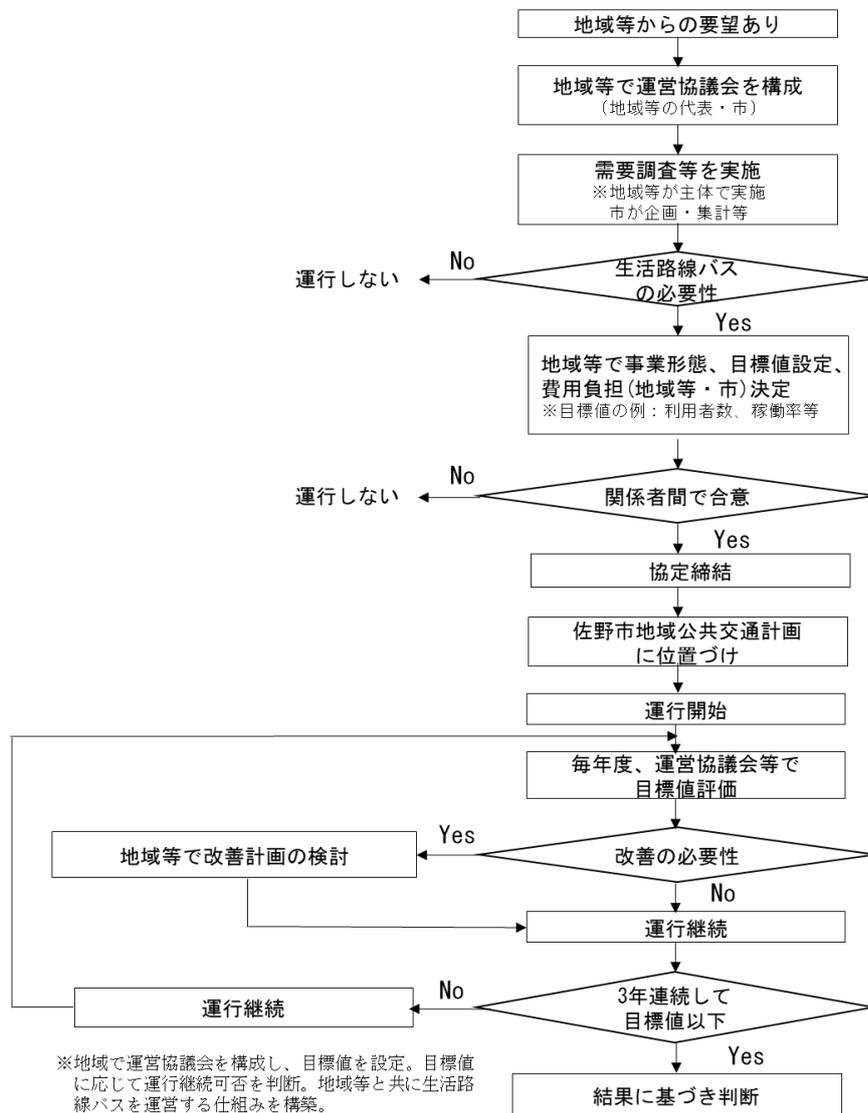
地域内公共交通ネットワーク構築に必要な輸送資源である鉄道や路線バスは、車両数や施設、乗務員などに限りがあり、市内に満遍なく張り巡らせるのは困難です。市だけでなく民間公共交通事業者の既存ストックをフルに活用し、中山間地域や郊外などの公共交通機関が足りないところには、地域特性や交通手段の持つ特性に応じて輸送手段を選択、併せて重複にも配慮します。特に、路線バスは長大路線にならないよう1運行あたりの所要時間を短くし、利用が多く見込まれる区間に振り分けるものとします。

#### ○デマンド交通

タクシー料金が高額になる中山間地域や郊外は、引き続きデマンド交通の利用促進を図ります。公共交通空白地域においては、既存のデマンド交通のエリア拡大を軸に検討します。デマンド交通の導入・拡大にあたっては、医療機関や商業施設、公共施設等の配置状況やタクシーの利用状況を考慮し、導入の可否を判断します。導入にあたり、現

行のフルーツ吾妻線の利用状況を鑑み、地域等と協働で運行する仕組みを検討します。

【例】地域等の要望による生活路線バス（デマンド交通）の導入・拡大フロー



※地域で運営協議会を構成し、目標値を設定。目標値に応じて運行継続可否を判断。地域等と共に生活路線バスを運営する仕組みを構築。  
 ※運行状況は原則、市ホームページ等で公表。既存のものは上記に準じて見直しを図る。  
 ※見直しとなった場合、タクシー助成等、他の輸送手段を動員して確保。

【参考事例】金沢市バストリガー方式

金沢市の仲介のもと、バス事業者と利用者が合意（バストリガー協定の締結）の上でバス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン（利用者数による指標設定を想定）を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式。

（出典：南房総市地域公共交通計画）

○タクシー

タクシーはドア・ツー・ドアの移動に対応できる比較的自由度の高い移動手段です。タクシーを、地域公共交通ネットワークを補完する公共交通機関に位置づけ、障がい者や高齢者が移動しやすいようタクシー運賃助成事業を引き続き導入することにより、移動環境を確保します。

○交通結節点

交通結節点では公共交通機関同士のスムーズな乗継を図るとともに、バス停から徒歩圏外でも自転車を活用してアクセスできるよう、公共施設を中心に駐輪場を拡大します。

○長期的な方針

葛生駅及び田沼駅の駅前整備については、まちなかの賑わい創出等の動きに合わせて公共交通事業者と協議を進めるものとし、短期的にはソフト施策を中心とした鉄道と路線バスの連携を図るものとし、

○公共交通空白地域の解消

駅やバス停からの距離のみを基準に考えるのではなく、地域が不便をきたしているか、実態調査や要望等をその都度検討し、必要な場合、公共交通空白地域に位置づけ、解消を図ります。

**基本方針3 各公共交通の役割を整理します**

4年間の計画目標とその計画目標を達成するために実施する事業は次のとおりです。

基本目標3-1 公共交通サービスと他施策との連携強化	
<p>○老人福祉センター無料送迎バスやスクールバス等の市が実施している移動サービスの連携を強化します。</p> <p>○運賃助成制度の目的と地域公共交通ネットワーク内における位置づけを明確化します。デジタル化の推進による効率的な運用について検討します。</p> <p>○観光・スポーツ施策との連携強化を図ります。</p>	
<p>計画目標9 市が実施する交通サービス間の連携</p>	<p>事業9-1 スクールバス等との協力体制の構築</p>
	<p>事業9-2 福祉輸送等との協力体制の構築</p>
<p>計画目標10 高齢者運賃助成制度等の効率的な運用</p>	<p>事業10-1 高齢者運賃助成制度の整理・統合の検討</p>
	<p>事業10-2 デジタル化等の効率的な運用の検討</p>
	<p>事業10-3 類似事業の統合・見直し</p>
<p>計画目標11 観光・スポーツ施策との連携</p>	<p>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</p>
	<p>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</p>

#### ○その他輸送資源

(介助が必要な方など) 地域公共交通でカバーできない需要に対しては、「その他交通※」を活用し、移動手段を確保します。地域公共交通についてもノンステップバスの導入をはじめ、バリアフリーに対応した環境整備に努めます。また、本市で運行するスクールバスや福祉輸送(送迎バス)など特定の利用者を目的とした輸送に路線バスやデマンド交通の活用や類似施策の見直しを進めることで、移動サービス全体にかかるコストの低減を図ります。

※その他交通：介護タクシー、福祉有償運送、スクールバス、無料送迎バス

#### ○アフターコロナを見据えた取組

スポーツツーリズム等、観光・スポーツ施策との連携を図り、地域公共交通全体の利用促進を図ります。

#### 4. 3 公共交通の機能分類

##### (1) 本市の地域公共交通ネットワークにおける幹線・支線の位置づけと役割

- 鉄道（JR線、東武線）、高速バスは、複数の隣接自治体や首都圏と本市を結ぶ「地域間公共交通」の役割を果たす重要な交通手段であり、地域公共交通ネットワークにおける軸となるもので「幹線」と位置づけます
- 幹線に接続し、地域内の移動を担う「地域内公共交通」を「支線」に位置づけます
- 足利線を除く全ての路線バス及びデマンド交通が、葛生駅、田沼駅、佐野駅、佐野市駅、バスターミナルのいずれかで幹線に接続する支線となります
- タクシーは、地域公共交通ネットワークを補完する公共交通機関に位置づけます
- 幹線と支線で役割分担し、地域特性や交通手段の特性に合わせ、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行等の運行形態を選択し、相互連携による効率的かつ一体的な地域公共交通ネットワークを構築します

##### (2) 幹線に接続する支線の確保・維持の必要性

- 都市マス及び交通マスでは、土地利用の方針に合わせ、右図のような地域公共交通ネットワークの方針が示されています
- 本市のコンパクト・プラス・ネットワークの実現や、本計画の基本目標の実現に向け、支線のうち、民間公共交通事業者が構成する地域公共交通ネットワークを補完しあうことが必要です
- 本市が事業主体となる生活路線バスを、引き続き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<sup>※</sup>)に係る地域公共交通確保維持事業を行う系統」に位置づけ、維持・確保することにより、上記地域公共交通ネットワークの実現に繋がります



出典：佐野市都市計画マスタープラン

※地域内フィーダー系統とは

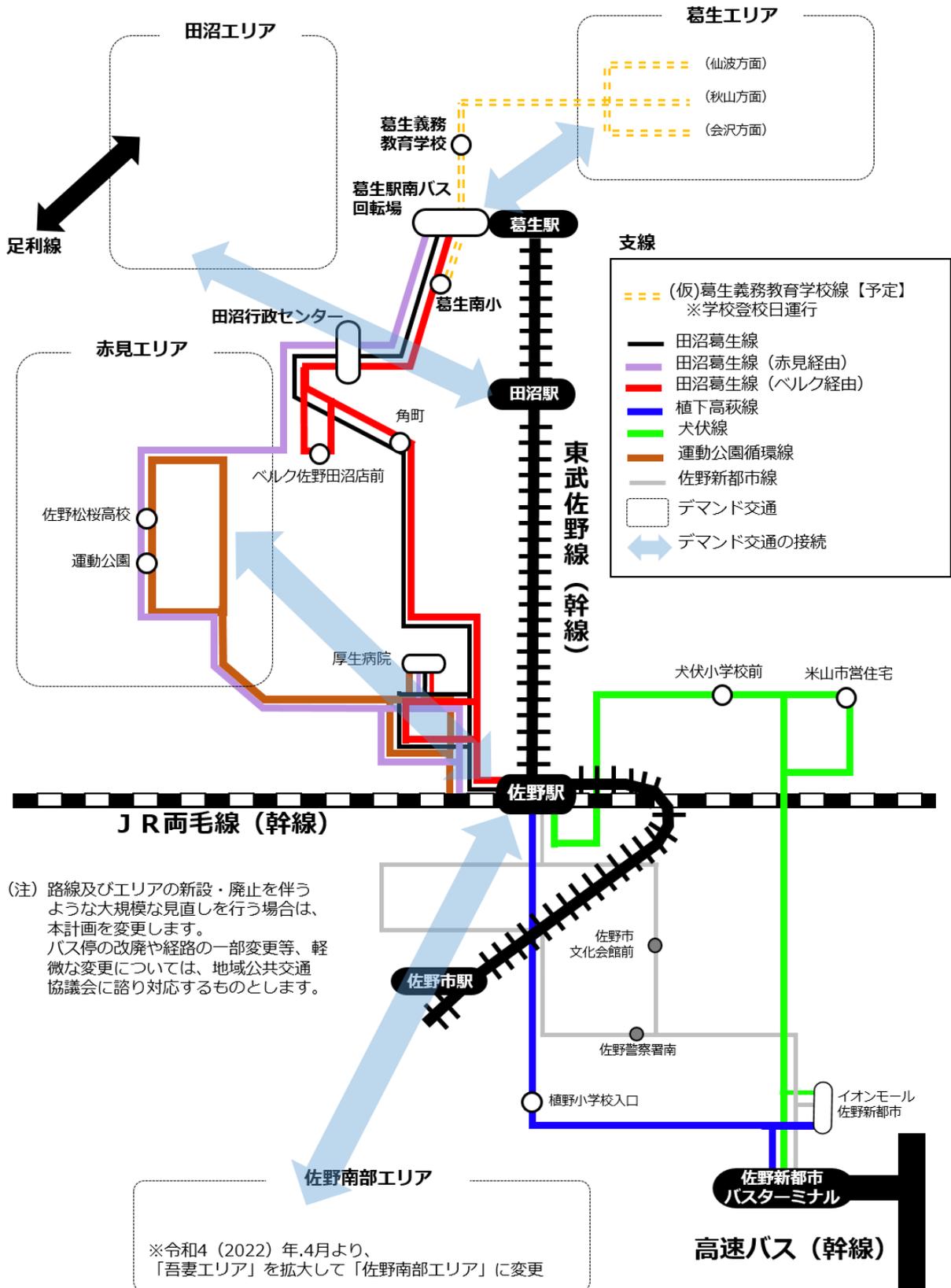
一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、狭義では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等を示す。「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであることや、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであることなどの要件が定められている。

（南房総市地域公共交通計画より）

(3) その他交通の活用及び地域公共交通との連携

○本市が運行するスクールバスや無料送迎バスを既存公共交通機関の活用を図るとともに、既存車両の有効活用により、本市が保有するバス車両数の見直しを図ります

本市の地域公共交通ネットワークにおける幹線と支線の位置づけ



市内の公共交通機関及びその他交通を、その果たす役割から以下のように機能分類します。地域公共交通ネットワークの整備にあたっては、各交通手段の持つ特性や利用ニーズ、地域特性を考慮し、適した交通手段を選択して導入していくものとします。

区分	交通手段	事業主体	地域内 フィーダー系統	移動範囲(広域⇔近隣)	交通手段の特性			役割	備考
					利用頻度	輸送量	利用者		
地域間公共交通	デマンド交通 ○足利線	佐野市 (生活路線バス)	-	○広域 飛駒・下彦間～東武足利市駅	不定期	少量	不特定	県・市内外の地域間を連絡し、ビジネス、観光、通勤通学等の多様な目的での移動を担う。	・足利線は朝夕の通学時間帯以外の柔軟な運行体制を検討 ・鉄道・高速バスと地域内公共交通ネットワークとの連携策を検討
	鉄道 ○J R 両毛線	J R 東日本	-	○広域 高崎駅・新前橋駅～小山駅	定期	大量	不特定		
	高速バス	ジェイアールバス関東 関東自動車(ほか)	-	○広域 東京・新宿～佐野等	定期	大量	不特定		
	鉄道 ○東武佐野線	東武鉄道	-	○広域 葛生駅～館林駅 ○近隣 中心～地域拠点間	定期	大量	不特定	市内の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、地域間公共交通ネットワークとして観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	地域内公共交通ネットワークとの連携策を検討
	路線バス ○佐野新都市線	関東自動車	-	○近隣 中心拠点～地域拠点間 中心・地域拠点～生活ゾーン間 (主に市街地)	定期	大量	不特定	中心拠点や地域拠点から、主に市街地の居住地や生活利便施設・観光地・工業団地・学校等(生活ゾーン)を連絡する近距離の交通手段で、主として日常生活行動での移動手段としての役割を担う。中心拠点や地域拠点で地域間公共交通ネットワークと接続することで広域の移動も可能とする。	・支線同士の連携を検討 ・状況に応じてダイヤ改正や路線見直し等、柔軟に対応
	路線バス ○植下高萩線 ○犬伏線 ○田沼葛生線 ○運動公園循環線	佐野市 一般乗合旅客自動車 運送事業者による運行 (生活路線バス)	○	※以下のような地域 ・人口密度が高い ・学校、観光、商業施設等がある					
	デマンド交通 ○葛生エリア ○田沼エリア ○赤見エリア ○吾妻エリア	佐野市 一般乗合旅客自動車 運送事業者による運行 (生活路線バス)	○	○近隣 郊外や中山間地域等* ～中心・地域拠点間 ※以下のような地域 ・集落が点在、人口密度低い ・高齢化率高い	不定期	少量	不特定	需要に応じ、中心拠点や地域拠点から、主に郊外や中山間地域等(集落ゾーン)を連絡する交通手段で、主として日常生活行動での移動手段としての役割を担う。中心拠点や地域拠点で地域間公共交通ネットワークと接続することで広域の移動も可能とする。	状況に応じてエリアの拡大等、柔軟に対応
	路線不定期バス ○(仮)葛生義務教育学校線	佐野市 一般乗合旅客自動車 運送事業者による運行 (生活路線バス)	○	○近隣 葛生地域の中山間地域等* ～葛生地域拠点間 ※以下のような地域 ・集落が点在、人口密度低い ・高齢化率高い、通学需要がある	不定期	大量	不特定	需要に応じ、葛生地域拠点から、中山間地域(集落ゾーン)を連絡する交通手段で、主として葛生義務教育学校への通学手段としての役割を担う。葛生地域拠点で地域間公共交通ネットワークと接続することで広域の移動も可能とする。	・支線同士の連携を検討 ・葛生義務教育学校の時刻に応じて運行路線見直し等、柔軟に対応 ・令和5(2023)年度運行開始予定
	タクシー ○佐野交通(株) ○佐野合同自動車(株) ○赤見タクシー(有) ○旭タクシー(株)	タクシー4社	-	○近隣 中心・地域拠点内 生活ゾーン内	不定期	少量	不特定	鉄道及び路線バス等の地域内公共交通ネットワークを補完し、主に中心・地域拠点内および生活ゾーン内の移動を担う。また、鉄道駅やバス停まで行けない場合の移動手段とする。	高齢者運賃助成事業により利用を促進
	介護タクシー	介護タクシー各社	-	○近隣 中心・地域拠点内、生活ゾーン内	不定期	少量	特定	介助が必要な場合等の移動手段とする。	
福祉有償運送	福祉有償運送会社	-	○近隣 認められた運送区域内	不定期	少量	特定	他人の介助によらずにタクシー等の公共交通機関を利用した移動が困難であると認められた人とその付添い人で、あらかじめ会員登録をした人に限り利用可能。		
本市運行 スクールバス	佐野市	※備考参照	佐野市立小・中学校への移動	定期	大量	特定	佐野市立小・中学校への遠距離通学で、公共交通機関等では対応できない場合等の通学手段として運行する。		
私立中・高等学校 短期大学 スクールバス 無料送迎バス ○茂呂山・田之入老人 福祉センター ○みかもリフレッシュ センター	私立中・ 高等学校 佐野市	-	中・高等学校への移動 各施設への移動	定期	大量 少量	特定	中・高等学校への通学手段として運行する。 施設への送迎の用途として運行する。	茂呂山・田之入老人福祉センターへの無料送迎バスを公共交通機関による代替を検討	

#### 4.4 公共交通の利用促進策

本市が抱える地域公共交通の課題解決に向けて、次に掲げる利用促進事業に取り組み、地域公共交通が利用しやすくわかりやすい環境づくりを進めていきます。

##### ハード対策

##### (課題1)

公共交通でカバーされていない範囲におけるニーズに合わせた移動手段の確保

事業内容	取組例
事業1-1 デマンド交通の導入エリアの拡大	○公共交通空白地域において、地域住民とのワークショップや実証運行を踏まえた持続可能な交通手段の導入検討 等
事業1-2 既存デマンド交通の乗降場所拡大	○利用者や運行事業者の意見を踏まえ生活利用しやすい乗降場所に関する設置検討 等
事業4-4 次世代モビリティ活用の研究・検討	○自動運転やAI等の先進技術を活用したモビリティの活用に関する検討 等

##### (課題2)

効率的なネットワーク形成と利用者ニーズに合った運行

事業内容	取組例
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	○鉄道・路線バスとの接続強化 ○災害時における輸送の協力体制 等
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	○高速バス・路線バスとの接続強化 等
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	○コミュニティバスが乗り入れしている隣接市との繋がりを活かした連携策の検討 等 (佐野市⇄足利市/栃木市⇄佐野市)
事業5-4 都市部への通勤・通学環境の充実	○鉄道や高速バスで首都圏へ通勤・通学できる立地を活かした移住定住の促進 等
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	○鉄道のダイヤ改正に関する情報共有と、路線バスのダイヤ調整へのスムーズな反映 等
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の構築	○公共交通機関以外の輸送資源を総動員した地域内公共交通ネットワークの検討 等
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	○駅やバス停まで徒歩によるアクセスが困難時におけるタクシーとの連携 ○観光タクシーのPRと利用促進 等

(課題3)

公共交通（鉄道・バス・タクシー）同士、交通手段間の連携

事業内容	取組例
<p><u>事業7-1</u> 地域の施設等を活用した駐輪場整備と 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既存駐輪場を活用したサイクル&amp;バスライドできる環境の整備等</p>
<p><u>事業8-1</u> 佐野新都市バスターミナルの待合環境整備</p>	<p>○観光拠点としてのバスターミナルの活用 ○待合室内電光表示内容の充実等</p>
<p><u>事業8-2</u> 鉄道駅周辺整備及びバリアフリー環境整備の検討</p>	<p>○葛生駅・田沼駅へのアクセス性向上と周辺整備に関する検討 ○佐野駅前案内表示内容の更新等</p>

<参考事例>

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

【コラム】  
サイクル&バスライド

○茅ヶ崎市では、鉄道駅やバス停まで距離がある地域の公共交通利用の利便性向上を図るため、サイクル&バスライドを推進しています。

○現在、市内8箇所（ラック数計200台分）でサイクル&バスライド施設（＝無料自転車駐輪場）を運用しており、無料で利用することができます。




バス停の近くに無料駐輪場を設置した事例（茅ヶ崎市HP）

ソフト対策

(課題3)

公共交通（鉄道・バス・タクシー）同士、交通手段間の連携

事業内容	取組例
事業2-1 利用しやすい運賃体系の構築	○運賃や各種割引制度の見直し ○競合区間の運賃格差の低減に向けた検討 等
事業3-1 小中学生の公共交通体験学習の開催	○バス事業者だけでなく鉄道事業者とも連携した体験学習機会の提供と交通安全意識の醸成 ○地域公共交通に関する教材の開発 等
事業3-2 高齢者向けバスの乗り方教室の実施	○主にデマンド交通導入地域を対象に実施し利用率の向上につなげる 等
事業3-3 地域公共交通情報リーフレットの配布	○市内の県立高等学校合格通知に地域公共交通情報を記載したリーフレットの作成・配布（同封） 等
事業3-4 市内公共交通情報を網羅した時刻表の作成	○鉄道や路線バスの時刻と乗継案内に対応した時刻表の作成 等
事業4-1 交通系 IC カードの利用環境整備	○デマンド交通への交通系 IC カード対応化 ○ペーパーレス・キャッシュレス利用の促進 等
事業4-2 バス情報の見える化	○路線バス位置情報サービスへの対応検討 ○生活・観光情報等との連動に関する検討 等
事業4-3 民間公共交通事業者と連携した MaaS 等の実施	○公共交通事業者が取り組む多様な交通手段を連携した MaaS 等への参画 等

<参考事例>

事業2-1 利用しやすい運賃体系の構築

【コラム】

学生100円バス

- 鶴岡市内を運行する庄内交通の一部路線では、年々減少傾向にある路線バスの利用拡大の一環として新しい運賃を設定。
- 普段、路線バスに乗る機会が少ない学生限定で、バスに親しんでもらい、利用促進を図るため、通学定期の利用の少ない区間を自転車の代わりに利用できる料金、100円で乗降できるようにしています。
- 家族送迎の負担軽減や、中心市街地における登下校の家族送迎車による渋滞緩和等も期待されています。



庄内交通ホームページ

事業3-4 市内公共交通情報を網羅した時刻表の作成  
 事業4-2 バス情報の見える化

**【コラム】**  
 接続の見える化の工夫

- 佐野市生活路線バスの時刻表には、接続するバスがわかるよう乗り継ぎ時刻を掲載しています。
- また、商業施設を経由するバスには、お買い物へのご利用方法を掲載しています。

佐野市内路線バス時刻表・路線図

事業4-3 民間公共交通事業者と連携したMaaS等の実施  
 事業4-4 次世代モビリティ活用の研究・検討

**【コラム】**  
 MaaS (マース : Mobility as a Service)

- 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・決済を一括で行うサービス
- 観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、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。

国土交通省日本版MaaSの推進

## 横断的な連携

### (課題4)

公共交通サービスと福祉、教育等において提供している交通サービスの連携強化

事業内容	取組例
<u>事業9-1</u> スクールバス等との協力体制の構築	○令和5(2023)年度開校予定の葛生義務教育学校通学輸送の乗合輸送化に向けた準備 ○他通学輸送の運用効率向上に向けた検討等
<u>事業9-2</u> 福祉輸送等との協力体制の構築	○高齢者福祉施設の送迎輸送の運用効率向上に向けた検討等
<u>事業10-1</u> 高齢者運賃助成制度の整理・統合の検討	○高齢者を対象とする運賃助成制度と、類似する介護・障がい者を対象とする運賃助成制度との整理・統合の可能性に関する検討等
<u>事業10-2</u> デジタル化等の効率的な運用の検討	○行政手続きのデジタル化策との連携検討等
<u>事業10-3</u> 類似事業の統合・見直し	○部署間を超えた連携や輸送資源の共有化 ○老朽化した市有車両の削減等
<u>事業11-1</u> 観光・スポーツイベントとの連携による二次交通確保	○市内で開催されるイベント輸送の際の生活路線バスを活用した柔軟な対応 ○地域公共交通を利用した市内回遊策の検討等
<u>事業11-2</u> 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	○栃木県が県内地域で計画しているサイクルツーリズムとの連携 ○公共交通事業者と連携した誘客策の検討等

### <参考事例>

事業4-1 交通系ICカードの利用環境整備

事業10-2 デジタル化等の効率的な運用の検討

#### 【コラム】

地域連携ICカード「totra」

- 令和3(2021)年3月、交通系ICカードの機能の他、地域独自のサービスに対応した地域連携ICカードを「totra」導入。
- 本市においては、関東自動車(株)の佐野新都市線に導入されています。
- 群馬県内においても令和4(2022)年度地域連携ICカード「Inolbe」の導入が予定されています。



地域連携ICカード (totra)パンフレット



図：目指す地域公共交通ネットワークの形と実現に向けて取り組む事業

#### 4.5 目標達成のために行う事業と事業主体

計画目標	事業内容	スケジュール						実施主体	交通マシ課題			
		令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8~ (2026)		1	2	3	4
<b>基本方針1 過度な自動車依存から公共交通への転換を図ります</b>												
<b>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</b>												
<b>計画目標1</b> 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	継続的に検討・実施						市、乗合バス事業者	◎	○	○	
	事業1-2 既存デマンド交通の乗降場所拡大	継続的に検討・実施						市、乗合バス事業者	◎	○	○	
<b>基本目標1-2 ソフト対策による公共交通の利用促進</b>												
<b>計画目標2</b> 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	継続的に検討・実施						市、乗合バス事業者			◎	
	<b>計画目標3</b> 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	継続的に実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者			◎
事業3-2 高齢者向けバスの乗り方教室の実施		継続的に実施						市、乗合バス事業者			◎	
事業3-3 地域公共交通情報リーフレットの配布		継続的に実施						市、乗合バス事業者			◎	
事業3-4 市内公共交通情報を網羅した時刻表の作成		継続的に実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者			◎	
<b>計画目標4</b> チケットレス化及びデジタル化の推進	事業4-1 交通系ICカードの利用環境整備	デマンドに導入 連携等検討 実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者			◎	
	事業4-2 バス情報の見える化	検討 実施または再検討						市、乗合バス事業者			◎	
	事業4-3 民間公共交通事業者と連携したMaaS等の実施	実施 適宜参加						市、鉄道事業者、乗合バス事業者			◎	
	事業4-4 次世代モビリティ活用の研究・検討	検討						市、高速バス事業者、乗合バス事業者	◎			
<b>基本方針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</b>												
<b>基本目標2-1 市内外における公共交通の連携強化</b>												
<b>計画目標5</b> 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	引き続き協力体制維持						市、鉄道事業者、乗合バス事業者		◎	○	
	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	引き続き協力体制維持						市、高速バス事業者、乗合バス事業者		◎	○	
	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	検討・協議 実施						市、栃木市、足利市、乗合バス事業者	○	◎	○	
	事業5-4 都市部への通勤・通学環境の充実	継続的に検討・実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者		◎	○	
<b>計画目標6</b> 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	適宜見直し・引き続き体制維持						市、鉄道事業者、乗合バス事業者		◎	○	
	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の構築	継続的に検討・実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者、タクシー事業者	○	◎	○	
	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	継続的に実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者、タクシー事業者	○	◎	○	
<b>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</b>												
<b>計画目標7</b> 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	検討 協議・実施 定着に向け促進						市、乗合バス事業者			◎	
<b>計画目標8</b> 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	必要に応じ適宜実施						市、指定管理者			◎	
	事業8-2 鉄道駅周辺整備及びバリアフリー環境整備の検討	検討・協議 協議・実施						市、鉄道事業者			◎	
<b>基本方針3 各公共交通の役割を整理します</b>												
<b>基本目標3-1 公共交通サービスと他施策との連携強化</b>												
<b>計画目標9</b> 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	検討・協議 実施 新たな検討・協議						市、乗合バス事業者、貸切バス事業者	○	○	◎	
	事業9-2 福祉輸送等との協力体制の構築	検討 検討・実施						市、指定管理者、乗合バス事業者、貸切バス事業者	○	○	◎	
<b>計画目標10</b> 高齢者運賃助成制度等の効率的な運用	事業10-1 高齢者運賃助成制度の整理・統合の検討	実施 継続・適宜見直し						市、乗合バス事業者、タクシー事業者	○	○	◎	
	事業10-2 デジタル化等の効率的な運用の検討	関連計画の策定を受けて検討・実施						市、乗合バス事業者、タクシー事業者			◎	
	事業10-3 類似事業の統合・見直し	検討・実施						市、タクシー事業者			◎	
<b>計画目標11</b> 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	適宜検討・実施						市、鉄道事業者、乗合バス事業者	○		◎	
	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	検討・実施 定着に向け継続						市、鉄道事業者、高速バス事業者	○		◎	

凡例：課題との関連度合に応じて◎・○で表記

## 第5章 計画の進捗管理

### 5.1 評価指標の設定

令和2(2020)年11月の「活性化再生法」の改正により、地域公共交通計画において、利用者数その他の定量的な目標を定めることとされています。

事業実施により11の計画目標の達成状況を検証するための評価指標を6つ設定します。

#### 指標1 地域公共交通利用者数

- 首都圏とを結ぶ鉄道や高速バスの利便性確保は、定住促進や観光振興において強み
- 路線バスやタクシーの利便性確保は、本市への来訪者の市内回遊や、市民の買い物や通院等、観光や日常生活の手段として重要
- 新型コロナウイルス感染拡大によって減少した公共交通需要を拡大させる取組や、利用しやすい地域公共交通利用環境整備の効果を把握するため、指標1を設定

#### 地域公共交通利用者数

現況値 (R2(2020)年度)	目標値 (R7(2025)年度)
3,508,097人 (対前年75.1%)	4,302,561人

路線	現況値 (R2(2020))	目標値 (R7(2025))
鉄道	3,022,565人 (対前年75.1%)	3,339,000人
高速バス	112,338人 (対前年23.2%)	483,561人
関東自動車(株)佐野新都市線	128,025人 (対前年76.1%)	153,000人
生活路線バス	87,239人 (対前年62.5%)	123,000人
タクシー	157,930人 (対前年61.9%)	204,000人

※鉄道利用者数は、各社公表データをもとに算出 (JR両毛線佐野駅の乗車人数×365日、東武佐野線各駅の乗降人数の合計×365日)

※高速バス利用者数は、高速バス各社提供データをもとに算出 (R7年度はR元年度実績を目標値に設定)

※佐野新都市線は、佐野新都市バス連絡協議会提供データを使用

※タクシー利用者数は、佐野地区タクシー協議会提供データを使用

#### 指標2 サイクル&バスライド駐輪場設置数

- 路線バス沿線に駐輪場を設けることにより、自転車によるバス停へのアクセス性を高め、路線バス延伸等によらない地域公共交通利用環境整備が重要
- 交通安全確保のため、自転車から公共交通への転換を促進することが重要
- 自転車活用による公共交通利用促進の効果を把握するため、指標2を設定

#### サイクル&バスライド駐輪場設置数

現況値 (R2(2020)年度)	目標値 (R7(2025)年度)
2カ所	8カ所

※現況は佐野駅、運動公園バス停に駐輪場設置

※路線バス沿線の主な公共施設：葛生駅南バス回轉場、田沼行政センター、田沼地区公民館・児童館、南小見集会所、バスターミナル、佐野市立南児童館 等

### 指標 3 地域公共交通利用意識向上の取組件数

- 高齢者や小・中学生の地域公共交通利用に対する意識改革により、高齢者の運転免許返納や自転車から公共交通への転換を促進することが重要
- 手段としてバスの乗り方教室などの取組件数を把握するため、指標 3 を設定

#### 地域公共交通利用意識向上の取組件数

現況値 (R2(2020)年度)	目標値 (R7(2025)年度)
11 件/年	18 件/年

※R2 年度 11 件 (バスの乗り方教室 8 件、通学利用啓発 2 校、デマンド交通ポケットガイド作成 1 件)

※R7 年度 18 件 (バスの乗り方教室 12 件(月 1 回実施を想定)、小中学校公共交通教室 2 件、通学利用啓発 3 校、運転免許返納に関する取組 1 件を想定)

### 指標 4 生活路線バス IC カード決済数

- 生活路線バス利用者のスムーズな乗継やチケットレス化による利便性向上、また効率的なデータ管理を進めることが重要。これらの効果を把握するため、指標 4 を設定

#### 生活路線バス IC カード決済数

現況値 (R2(2020)年度)	目標値 (R7(2025)年度)
8,477 回	18,450 回

※R2 年度生活路線バス利用者数 87,239 人、IC カード決済数 8,477 回 (9.7%)

※R7 年度生活路線バス利用者数 123,000 人の 15.0% を目標値に設定

### 指標 5 本市が保有するバス車両数

- 民間公共交通事業者の持つバス車両等の資源や運営ノウハウを活用することが重要
- 生活路線バス、スクールバス、福祉送迎バス等、本市が保有するバス車両数を削減し、車両管理を含めて民間公共交通事業者のバス車両に随時置き換えを図ることが重要
- 複数の施策でバス車両を有効活用することが重要
- 車両の置き換えと有効活用の効果を把握するため、指標 5 を設定

#### 本市が保有するバス車両数

現況値 (R2(2020)年度)	目標値 (R7(2025)年度)
16 台	9 台

※市保有のバス車両台数を削減し、民間公共交通事業者のバス車両に置き換え。さらに、そのバス車両を様々な用途で活用することを想定

※対象車両の内訳は以下のとおり

対象	現況値 (R2(2020))	目標値 (R7(2025))
生活路線バス	4 台	4 台
スクールバス	9 台	4 台
老人福祉センター	3 台	1 台

## 指標 6

## 生活路線バス営業係数

- 生活路線バスの事業運営の効率度を、市民が理解しやすいよう端的に示すことが重要
- 生活路線バスを維持するのに必要なコストを把握するため、指標 6 を設定

### 生活路線バス営業係数

現況値 (R2(2020)年度)		目標値 (R7(2025)年度)	
路線バス	650円	路線バス	420円
デマンド交通	1,843円	デマンド交通	1,850円

※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

【参考 1】収支率（収入÷経費×100）で算出した場合

R2 (2020) 年度 路線 15.4%、デマンド 5.4% 計 11.0%

R7 (2025) 年度 路線 20.9%、デマンド 5.4% 計 14.3%

【参考 2】生活路線バスの公費負担額

R2 (2020) 年度実績 138,652 千円（路線 74,054 千円、デマンド 64,598 千円）

R7 (2025) 年度見込み 129,785 千円（路線 64,250 千円、デマンド 65,535 千円）

### ■計画目標と指標の関連性

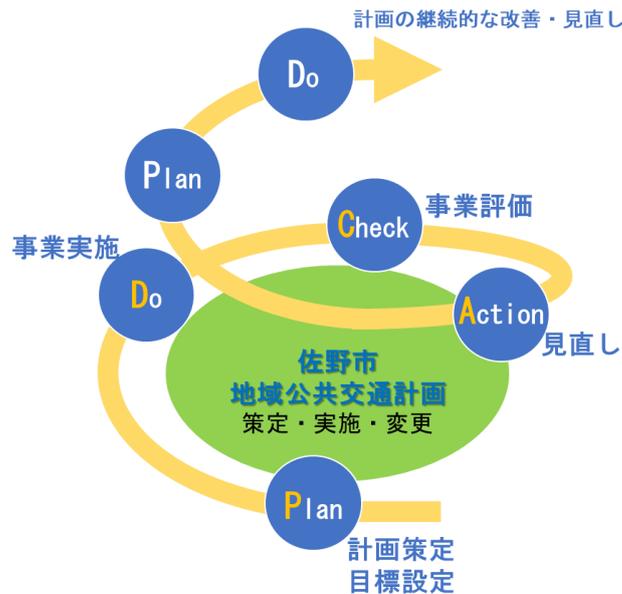
目標	概要	指標 1	指標 2	指標 3	指標 4	指標 5	指標 6
計画目標 1	公共交通空白地域の解消	●					
計画目標 2	生活路線バスの運賃見直し	●		●			
計画目標 3	学生や高齢者の地域公共交通利用意識醸成	●	●	●	●		
計画目標 4	チケットレス化及びデジタル化の推進	●		●	●		
計画目標 5	地域間公共交通と地域内公共交通の連携	●		●			
計画目標 6	地域内公共交通の連携強化による利便性向上	●	●	●	●		
計画目標 7	サイクル&バスライドの推進	●	●				
計画目標 8	交通結節点の整備		●				
計画目標 9	市が実施する交通サービス間の連携					●	●
計画目標 10	高齢者運賃助成制度等の効率的な運用	●		●			
計画目標 11	観光・スポーツ施策との連携	●					

## 5. 2 事業の推進体制

### (1) 事業の推進体制

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が、PDCAサイクルに基づき、指標や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。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。事業実施にあたっては、市民、地域、公共交通事業者、本市がそれぞれ役割分担のもと、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



### ■法定協議会の構成

区分	所属団体
首長又はその指名する者	佐野市
鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)足利駅、東武鉄道(株)佐野駅
一般乗合旅客自動車運送事業者	ジェイアールバス関東(株)、関東自動車(株)、(一社)栃木県バス協会
一般乗用旅客自動車運送事業者	(一社)栃木県タクシー協会、佐野地区タクシー協議会
道路管理者	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所、栃木県安足土木事務所、佐野市都市建設部
公安委員会	佐野警察署
住民又は利用者の代表	佐野市町会長連合会、佐野シニアクラブ連合会、男女共同参画ネットワークさの、佐野市小中学校PTA連絡協議会
学識経験者	宇都宮大学
国及び県の機関	国土交通省関東運輸局栃木運輸支局、栃木県県土整備部交通政策課
その他必要と認める者	足利市、栃木県交通運輸産業労働組合協議会、佐野市生活路線バス運行事業者

## (2) 各主体の役割

主体	役割
市民・地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車に過度に依存せず、地域公共交通を積極的に利用する。</li> <li>○地域公共交通を支援し、自ら維持・確保に貢献する。</li> <li>○よりよい地域公共交通ネットワーク形成に向け、行政に協力する。</li> </ul>
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○誰もが安全で円滑かつ快適に移動可能な輸送サービスを提供するための公共交通施設の整備及びその他必要な措置を講じる。</li> <li>○地域における公共交通の役割、位置づけを理解し、市民・地域や市と交流を密にし、積極的にノウハウを提供し、ともに地域公共交通ネットワークを作り上げる。</li> <li>○運営している各路線等のデータ収集・分析を行うとともに、地域公共交通を取り巻く環境の変化や、利用者の声に迅速かつ適切な対応、積極的な情報発信を行う。</li> <li>○公共交通事業者間で相互の連携を図り、乗り継ぎ円滑化などのサービス向上に努める。</li> </ul>
佐野市	<ul style="list-style-type: none"> <li>○誰もが安全で円滑かつ快適な移動環境づくりのため、広域的・総合的な視点から、公共交通事業者や市民・地域とともに公共交通の確保・維持・活性化に取り組む。</li> <li>○地域の公共交通の維持・確保のため、一定の財政支援を継続的に実施し、福祉、産業、観光等、様々な行政分野に資する地域公共交通ネットワークを構築する。</li> <li>○地域公共交通の運行状況の公表や情報発信、利用啓発に努める。</li> <li>○様々な事業主体と連携し、各事業の進捗や効果を分析する。</li> <li>○佐野市地域公共交通協議会での議論を経て、各事業の見直しを行う。</li> <li>○児童生徒を対象に、地域公共交通について学ぶ機会を設ける。</li> <li>○主要な交通結節点の利便性向上に向けた検討を行う。</li> </ul>

### 5.3 進捗管理

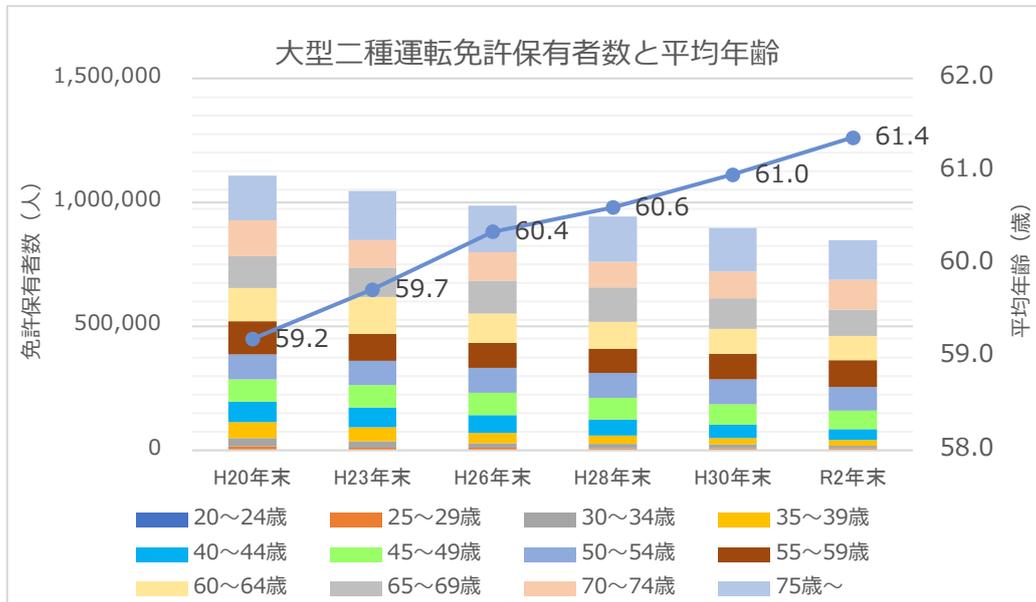


## 第6章 持続可能な交通実現に向けて

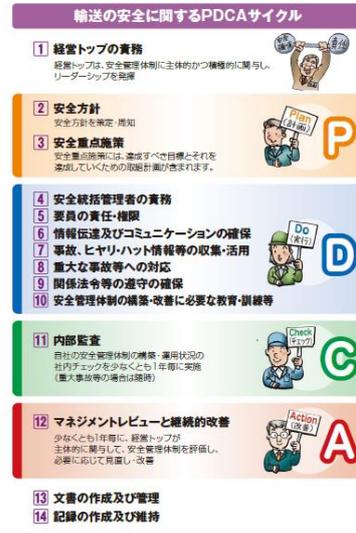
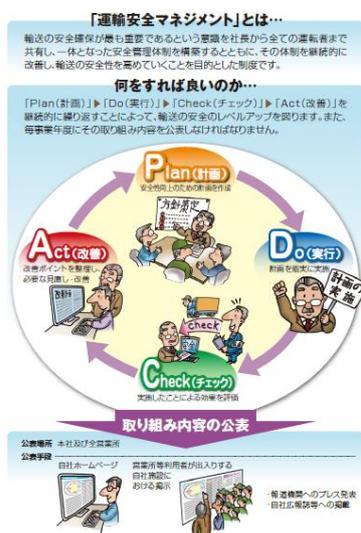
### 6.1 安全かつ安定的な輸送の確保

豊かで暮らしやすい地域づくりに不可欠な移動手段を確保する上で、その担い手である運転手不足は深刻化しています。背景には運転手の高齢化や大型運転免許保有者数の減少が挙げられます。

移動資源の一つであるバスは、地域公共交通を支える重要な手段です。平成28(2016)年1月に発生した「軽井沢スキーバス事故」は社会に大きな影響を与え、この事故を契機に安全管理の厳格な管理を徹底すべく、貸切バス会社の事業許可が「更新制」になりました。バス事業者の経営トップ自らが全社的な安全性の向上のための取組を公表する「運輸安全マネジメント」の内容を踏まえながら、より安全性が高い市民の移動手段を選択・確保していく必要があります。



(『運転免許統計』警察庁資料より作成)



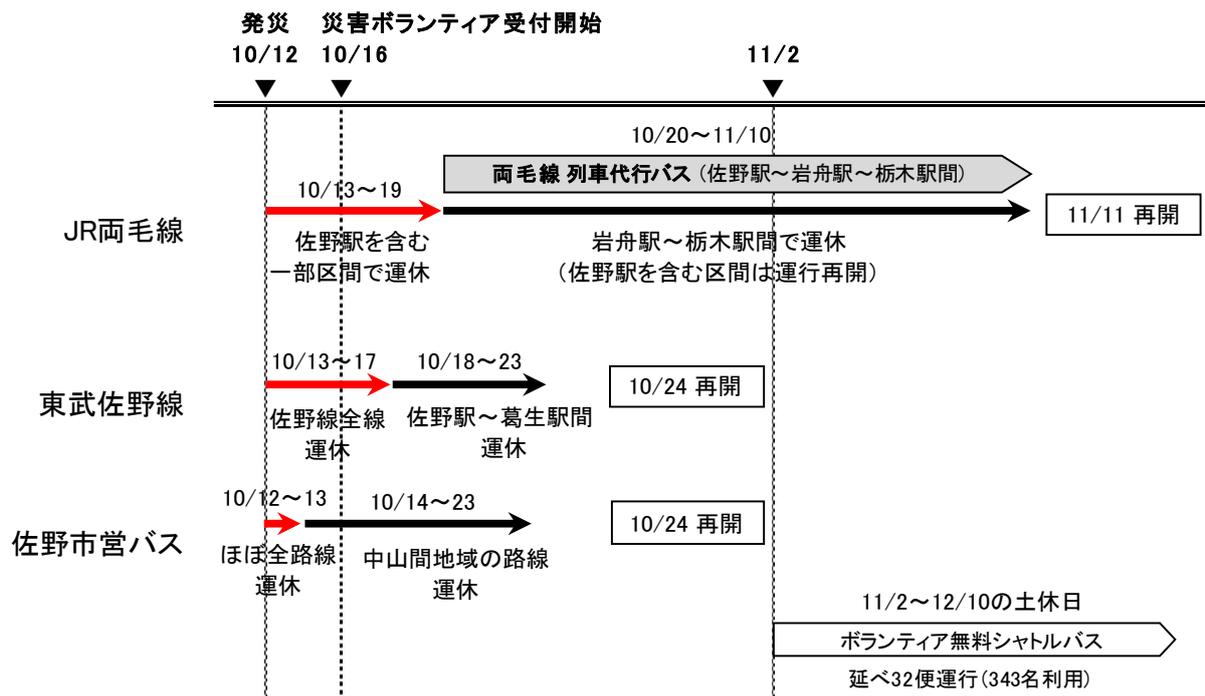
『運輸安全マネジメントの取り組みについて』リーフレット (国土交通省)

## 6.2 危機管理への備え

昨今は全国各地で災害が発生しています。本市でも、令和元（2019）年10月の「令和元年東日本台風」で市内を流れる一級河川の秋山川が氾濫する等、市内の多くの地域で浸水被害が発生しました。また、鉄道も市内外で橋梁の損傷により、長期間に渡って交通インフラに大きな影響を及ぼしました。

今後起こりうる豪雨災害や地震災害に備えて、地域公共交通の活用や市の輸送資源を活用した輸送方法について公共交通事業者とも連携していく必要があります。

（参考）令和元年東日本台風による公共交通の被害状況



（佐野市社会福祉協議会資料より）

## 6.3 環境問題への対応

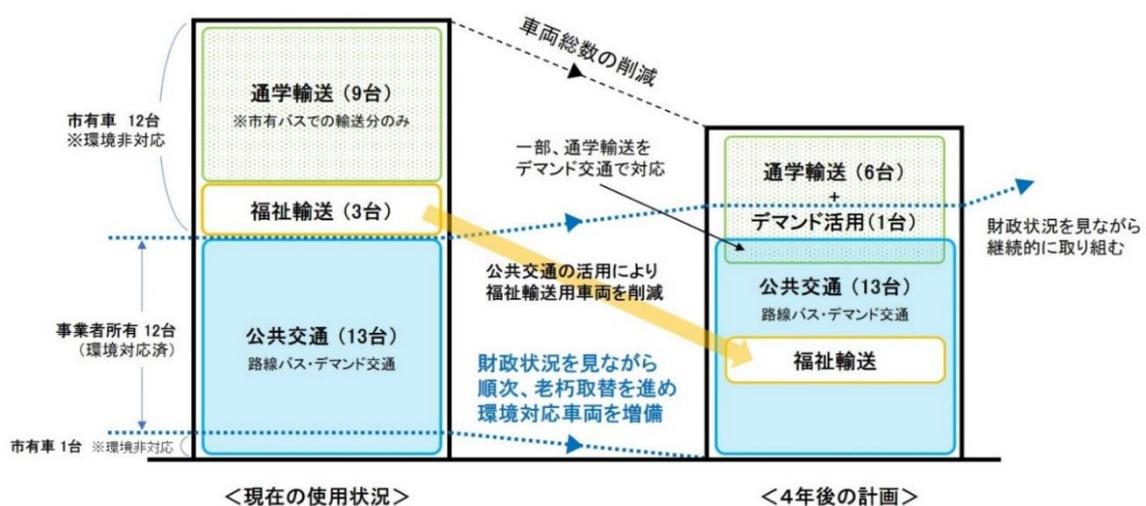
### (1) CO<sub>2</sub>の削減



平成 27 (2015) 年 12 月の「国連気候変動枠組条約締約国会議 (COP)」においてパリ協定が採択され、環境問題への対応は喫緊の課題となっています。

本市がこれまで手掛けてきた地域公共交通や福祉輸送 (送迎バス) は、市が保有するバス車両を使用しています。ただ、これらの車両を長期間に渡って使用し続けてきたため、環境への対応が進んでいないのが現状です。

自動車の環境性能は飛躍的に向上しています。令和 2 (2020) 年度から民間事業者による生活路線バスの運行が開始したことを契機に、民間のノウハウを導入し、今後、環境基準に対応した車両への計画的な取替を進めていきます。また、今回の計画期間以降、EV や水素燃料を動力とするバスやバイオディーゼル燃料等のクリーンエネルギーの普及が想定されることから、その可能性についても検討し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指していきます。



### (2) キャッシュレス化・ペーパーレス化

生活路線バスでは令和 2 (2020) 年度から、デマンド交通を除く各路線に交通系 IC カード決済を導入しました。さらに令和 3 (2021) 年度から、新都市線 (関東自動車(株)運行) でも交通系 IC カード決済が可能になりました。運賃支払いに伴う時間が大幅に削減されバスの定時運行の確実性が向上しました。

新都市線に導入された交通系 IC カード決済は、宇都宮市が中心となって導入した国内初の地域連携対応 IC カード「totra (トトラ)」※です。今後、本市の「佐野市スマートセーフティ構想」や「第 4 次佐野市情報化計画」を踏まえ、当該カードの活用可能性を検討していく必要があります。

あわせて、回数券等の「チケット制」に頼らない仕組みづくりを検討し、ペーパーレス化にも取り組んでいきます。



※totra…「totra」は「totra 運営協議会」が発行する IC カードで、東日本旅客鉄道(株)が発行する IC カード「Suica」の機能が内包された IC カードです (「Suica」は東日本旅客鉄道(株)の登録商標)。

## 6.4 地方創生への取組

地域公共交通は日常生活や経済活動に不可欠なインフラであり、都市と地方の交流を始めとした地方創生を目指すにあたって重要な役割を担うことになります。

観光スポットまでのアクセス、ラーメンを始めとしたグルメ巡りの移動手段として公共交通機関の利用を促進していくほか、公共交通事業者と連携した取組により多くの誘客を図り、本市の魅力向上につなげていきます。さらには、公共交通機関を利用して特産品を輸送する「貨客混載」など、本市の魅力を発信する手段としての地域公共交通活用にも取り組んでいきます。

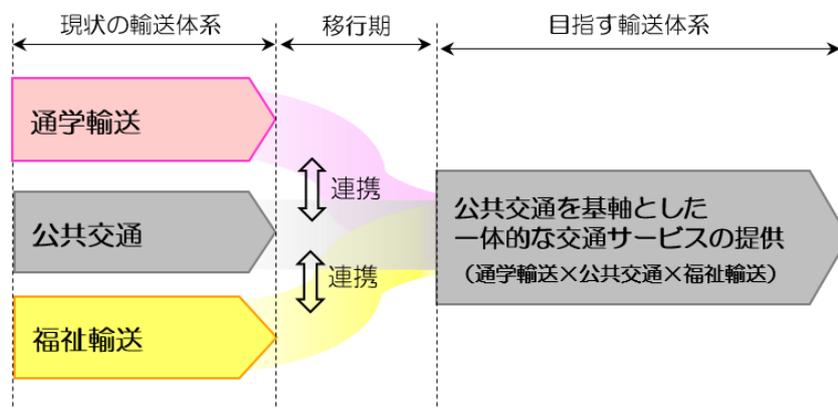


高速バスのトランクルームを活用した貨客混載

## 6.5 これまでの運営体制からの転換

本市では、公共交通・福祉輸送（送迎バス）・教育輸送はそれぞれ所管する部署が独自に取り組んでいます。しかし、新型コロナウイルス感染拡大の影響で市の財政が落ち込んだことから、今後、現状維持することが厳しくなることを想定しました。この危機を一つの契機と捉え、本市の交通サービスを効率的なものに見直し持続可能な体制を作っていく必要があります。本計画では、これらの輸送に関し、所管の枠を超えた連携を進めて「地域公共交通」を軸に取り組んでいきます。

また、民間委託を活用して市は「管理」業務へのシフトを図るほか、市有財産の共有利用等の取組を進め、本市の交通に関する業務の生産性向上にも取り組んでいきます。





## 付属資料

### 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、地域の实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) 地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金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。

#### (会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長、副会長を各1名置く。

2 会長は佐野市副市長をもって充て、副会長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。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）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。

(秘密の保持)

第9条 委員及び分科会の委員は、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10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、佐野市市民生活部市民生活課に置く。

3 事務局に事務局長その他の職員を置く。

4 事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第11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。

### 佐野市地域公共交通計画策定委員会設置要綱

#### (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、副委員長は都市計画課長を、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、都市建設部都市計画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。

### 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 産業立市推進課長  
観光立市推進課長 スポーツ立市推進課長 学校管理課長

佐野市地域公共交通協議会委員

区分	氏名	所属
会長	加藤 栄作	佐野市副市長
	高宮 孝一	ジェイアールバス関東株式会社 佐野支店長
	福島 崇文	関東自動車株式会社 路線バス部長
	小矢島 応行	(一社) 栃木県バス協会 専務理事
	鉢村 敏雄	(一社) 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
	湯浅 美由紀	東日本旅客鉄道株式会社 足利駅長
	福澤 義勝	東武鉄道株式会社 東武佐野駅長
	小屋 林	国土交通省 宇都宮国道事務所 建設専門官
	林 真	栃木県 安足土木事務所長
	越石 彰	佐野市 都市建設部長
	飯田 壮平	佐野警察署 交通課長
	厚木 健志	佐野市町会長連合会 副会長
	倉持 勇	佐野市町会長連合会 副会長
	関根 誠一	佐野市町会長連合会 副会長
	丸山 三枝子	男女共同参画ネットワークさの 副会長
	新井 清司	佐野シニアクラブ連合会 副会長
	栗原 史行	佐野市小中義務教育学校 PTA 連絡協議会 副会長
	長田 哲平	宇都宮大学学術院 准教授
	上野 直人	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
	谷 英夫	栃木県県土整備部 交通政策課長
	横塚 陽子	足利市 市民生活課長
	柴田 誠	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 代表取締役常務
	関口 四郎	赤見タクシー有限会社 代表取締役
	津久居 郁之	旭タクシー株式会社 代表取締役
	内田 勉	佐野市市民生活部長

(令和3年12月1日現在)

策定経過

時期		会議名	備考
令和3年	5月24日	第1回佐野市地域公共交通協議会	
〃	8月17日	第1回佐野市地域公共交通計画策定委員会 (書面開催)	
〃	11月19日	第2回佐野市地域公共交通協議会	経過報告
〃	12月2日	第2回佐野市地域公共交通計画策定委員会	
〃	12月7日～20日	佐野市地域公共交通協議会各委員へ文書協議	郵送にて実施
令和4年	2月10日～3月14日	パブリック・コメント	



## 佐野市地域公共交通計画

令和4（2022）年3月

発行 佐野市

編集 佐野市都市建設部都市計画課

〒327-0851 栃木県佐野市高砂町1番地

TEL 0283-20-3100

FAX 0283-20-3035

E-mail toshi@city.sano.lg.jp

URL <http://www.city.sano.lg.jp>