

壬生町

地域公共交通計画



第2版

2022 »» 2026



壬生町

目次

1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画の目的	2
1-3	計画の対象区域と期間	2
1-4	計画の構成と位置づけ	2
第2章	地域の現況	3
2-1	地勢	3
2-2	土地利用	5
2-3	道路ネットワーク	7
2-4	施設立地	9
2-5	観光資源	11
2-6	人口動向	12
2-7	人口流動	21
2-8	財政状況	24
第3章	公共交通の現況	25
3-1	公共交通の整備状況	25
3-2	公共交通の輸送実績	27
3-3	基幹公共交通のカバー率	36
3-4	公共交通に対するニーズ	38
第4章	地域公共交通の課題	45
第5章	計画の基本方針及び目標	47
5-1	上位・関連計画における公共交通の考え方	47
5-2	計画の基本方針	53
5-3	計画の目標	54
第6章	目標を達成するための施策・事業	56
第7章	計画の達成状況の評価	70
7-1	計画の評価	70
7-2	計画のスケジュール	75
7-3	計画の進捗管理	76
附属資料	改訂履歴	77
	改訂箇所一覧	77
	改訂の理由	77

1-1 計画策定の背景

(1) 公共交通をとりまく潮流や法制度の変遷

人口減少や超高齢社会の進展による運転免許証自主返納者の増加、さらに新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出抑制やテレワークなどの急速な拡大など、社会情勢が大きく変化しています。

豊かな国民生活や経済の発展、地域活力の向上などを実現するために、移動手段の確保・充実が必要不可欠となっている中、わが国では、平成 25 年に交通政策基本法が制定され、平成 26 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が行われました。令和 2 年 6 月には、再度改正が行われ、地域公共交通ネットワークの形成や地域の多様な輸送資源を活用し、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組の推進を目的として、地域公共交通計画の策定が努力義務化されています。

これにより、地域の活力を維持・強化するため、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して、面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

(2) 本町における公共交通やまちづくりの動向

平成 21 年策定の「壬生町都市計画マスタープラン」を平成 29 年 3 月に見直し、壬生町に相応しいコンパクトシティ形成のあり方や将来の都市空間構造に向け、骨格となる 2 つの軸構造の強化、3 つの市街地の拠点性の強化を進めてきました。

また、令和 3 年 3 月に「壬生町第 6 次総合振興計画・後期基本計画」を策定し、10 年間の将来都市像であります『子育て・健康・壬力がキラリ 幸せ実感 住みよい“壬生町”』の実現に向け、様々な環境の変化に柔軟に対応するために各種施策が展開されています。

さらに、町役場庁舎は、昭和 33 年に建築されてから築 60 年が経過し、老朽化が顕著であることから、移転が決定しており、令和 4 年度中に新庁舎が供用開始となる予定です。令和 5 年度以降は解体工事が予定され、跡地の利活用についても検討が進んでいるところです。

1-2 計画の目的

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

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

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

1-3 計画の対象区域と期間

本計画は、壬生町全域を対象区域とします。

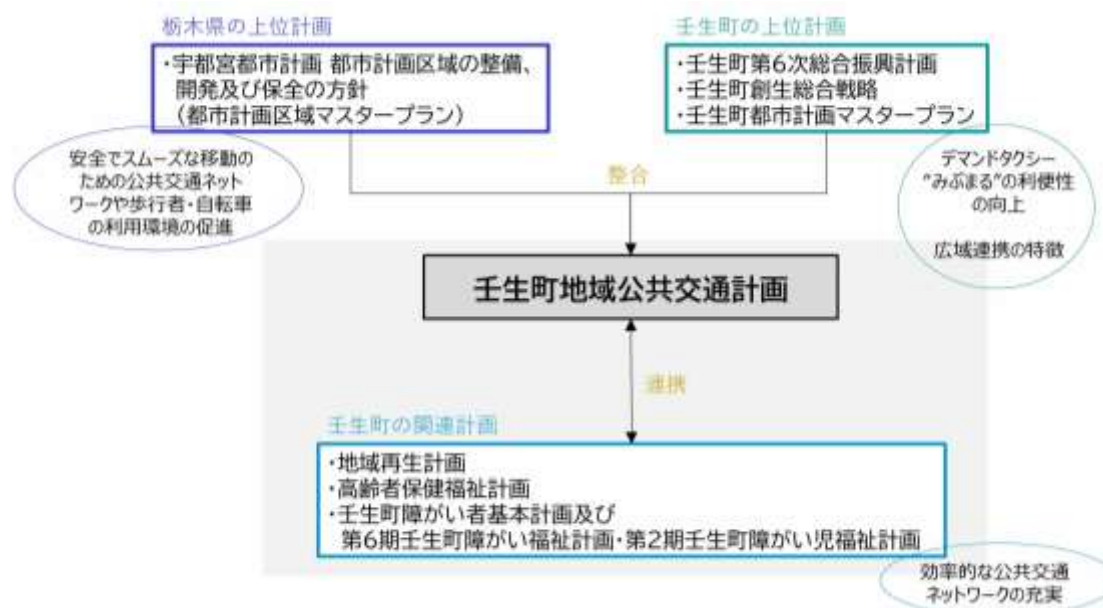
ただし、通勤・通学、通院、買い物といった日常生活圏の実態を踏まえ、近接市町を含む広域圏での移動にも配慮した計画とします。

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

1-4 計画の構成と位置づけ

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

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



図表 1 計画の位置づけ

第2章 地域の現況

2-1 地勢

本町は、明治4年に壬生町が誕生して以降、藤井村、稲葉村、南犬飼村が合併し、昭和30年に現在の町が成立しました。

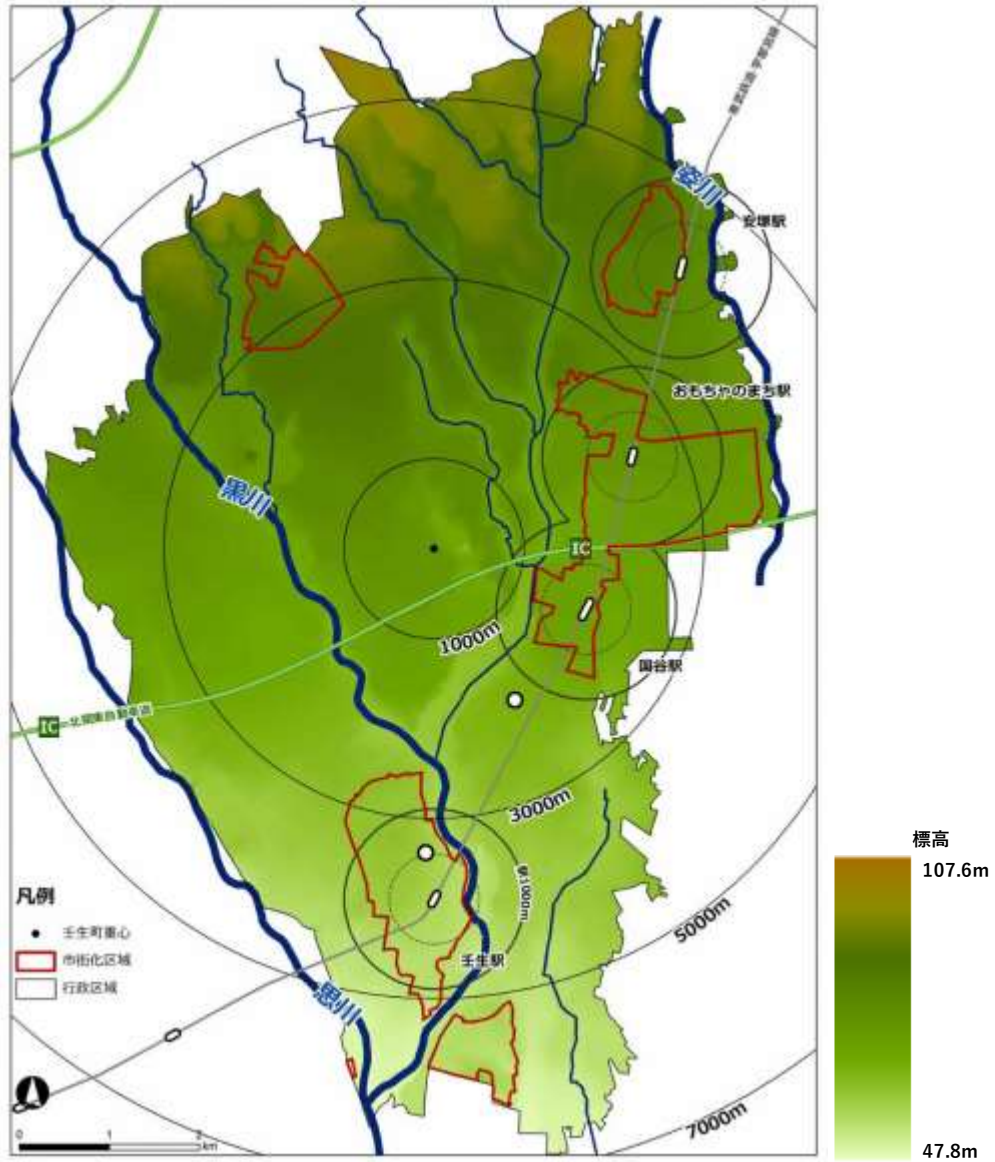
東京からは約90kmの距離にあり、栃木県の中南部に位置しています。

地形が平坦であり、4つの鉄道駅、壬生 IC を有していることから、宇都宮市や下野市などの周辺市町との結びつきが強くなっています。



図表 2 位置図

出典：「数値標高モデル」：国土地理院基盤地図情報、「河川データ」：国土数値情報



図表 3 本町の地勢図

出典：数値標高モデル（国土地理院基盤地図情報）、河川データ（国土数値情報）

2-2 土地利用

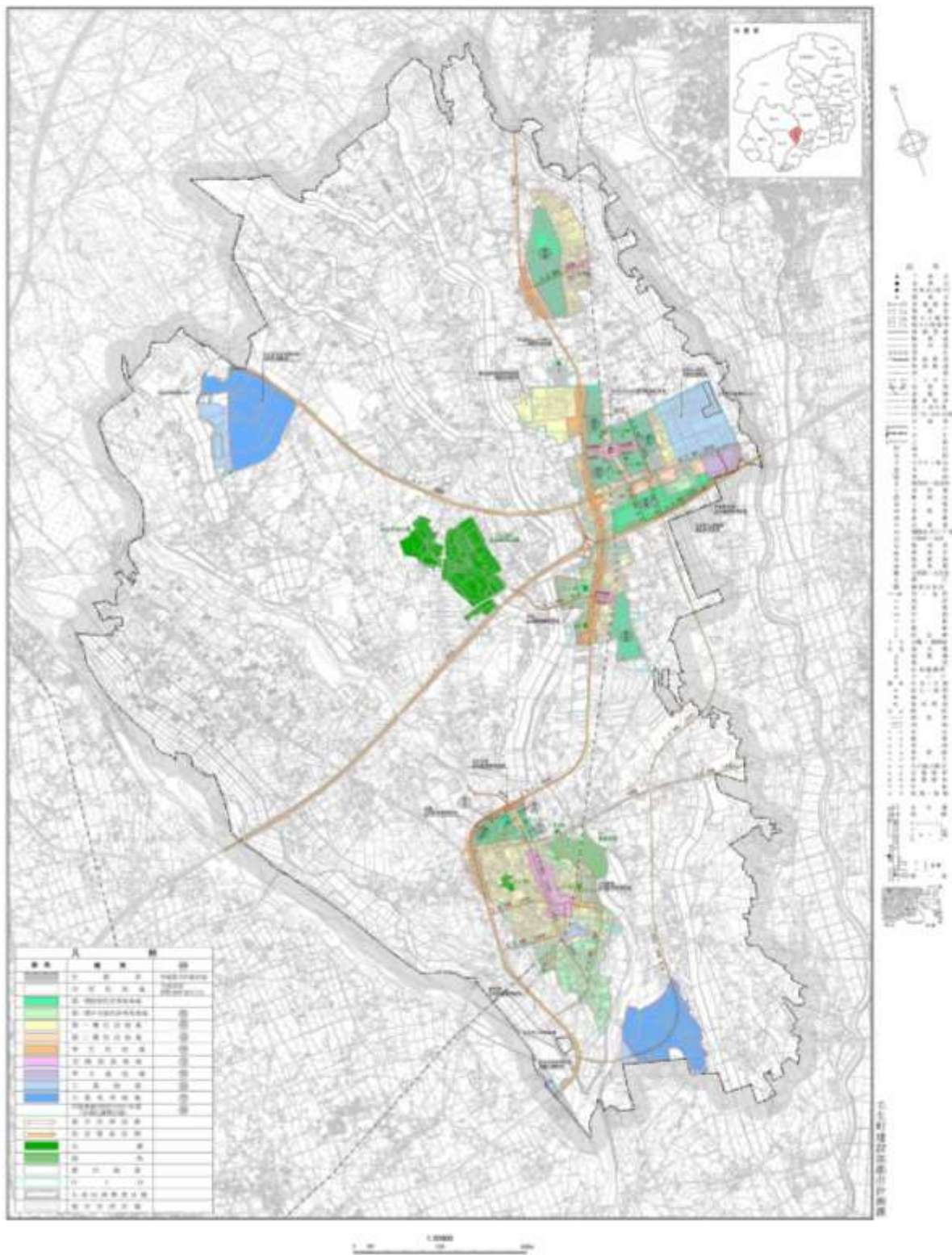
本町では、東武宇都宮線にある4駅を中心として市街地が形成されています。

壬生駅周辺では、商業系の土地利用指定区域が4駅のうち1番多く、壬生駅や商業系土地利用を核に住宅系土地利用が特に駅西側を中心に広がっています。他の駅周辺地域と比べて制限が緩和された住宅系土地利用となっているため、利便性の増進が図られた市街地が形成されています。

国谷駅周辺では、県道2号線（主要地方道宇都宮・栃木線）を軸に住宅系土地利用が広がっており、おもちゃのまち駅周辺の市街地までつながっています。

おもちゃのまち駅周辺では、駅東側の工業系土地利用との間を中心に住宅系土地利用が形成されています。駅西側は国谷駅から県道2号線（主要地方道宇都宮・栃木線）沿いに比較的制限が緩和された住宅系土地利用が広がっており、市街地の骨格を形成しています。

安塚駅周辺では、駅西側に住宅系土地利用が形成されています。さらに、飛び地で工業的土地利用が形成され、市街地と産業系土地利用が線引きされた市街地形成がなされています。



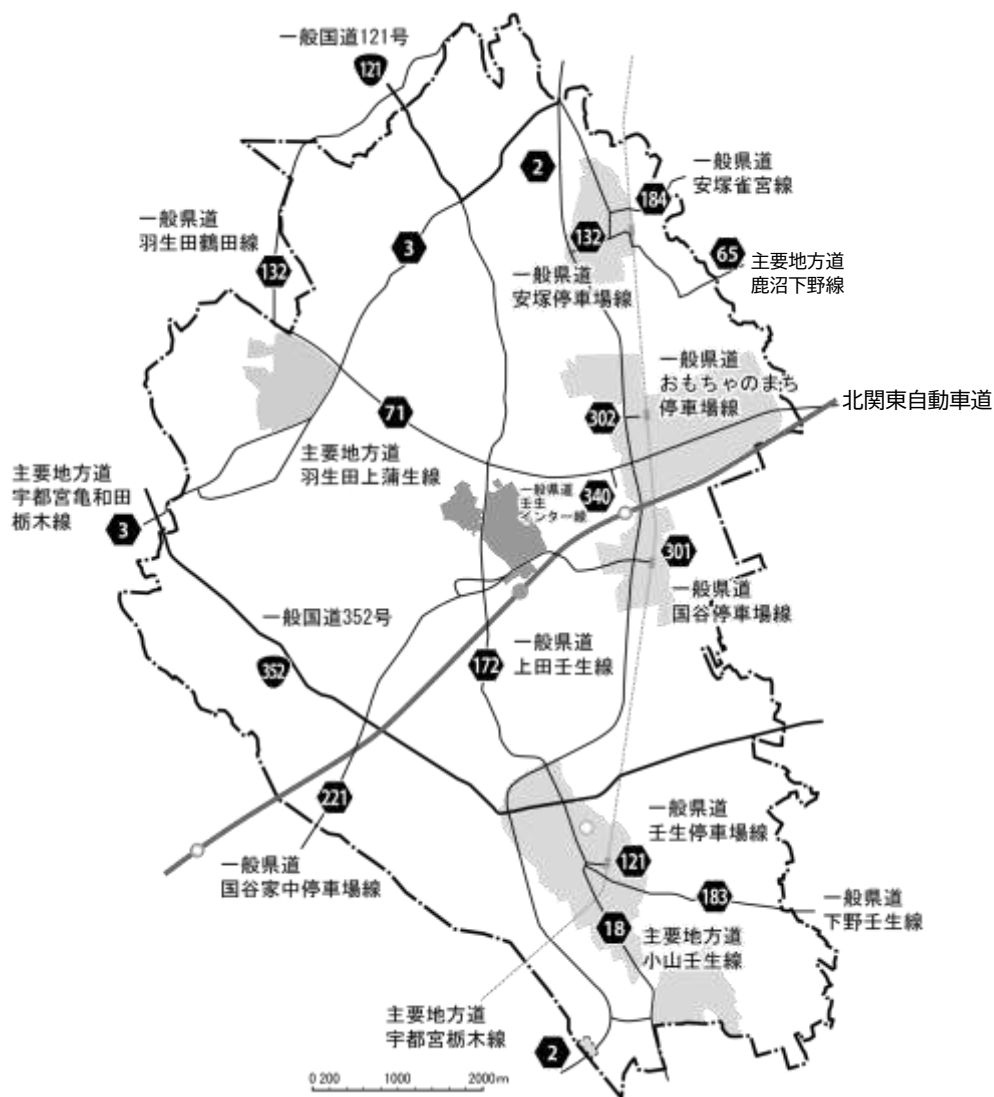
図表 4 都市計画図

2-3 道路ネットワーク

本町の道路ネットワークは、町中央部を横断する北関東自動車道をはじめ、町北部を東西方向（鹿沼方面～宇都宮方面）に横断する一般国道 121 号、町南部を東西方向（鹿沼方面～下野方面）に横断する一般国道 352 号、町中央部を南北方向（宇都宮方面～栃木方面）に縦断する主要地方道宇都宮栃木線などにより骨格的な道路網が構成されています。

さらに、主要地方道羽生田上蒲生線や一般県道上田壬生線により、町内外への道路ネットワークが形成されています。

一方、都市計画道路は、広域交通の主要路線となる北関東自動車道、宇都宮栃木線が改良済、おもちゃ団地の南に接するおもちゃのまち下古山線や、みぶ羽生田産業団地にアクセスする産業団地通りが概成済となっていますが、壬生駅周辺の市街地とおもちゃのまち駅及び国谷駅周辺の市街地を結ぶ六美吾妻線をはじめ、壬生駅周辺の市街地内の骨格を形成する街路が未改良となっています。



図表 5 道路網図（国県道）

出典：壬生町都市計画マスタープラン



図表 6 道路網図（都市計画道路）

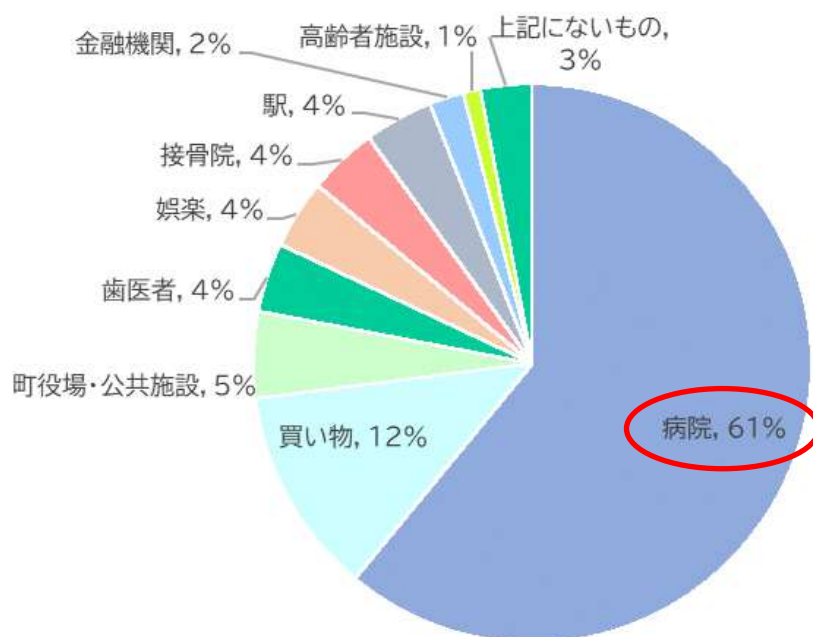
出典：壬生町都市計画マスタープラン

2-4 施設立地

本町では、市街化区域内に施設が集積していますが、郊外部に立地している施設もあるため、町内に広く分布しています。

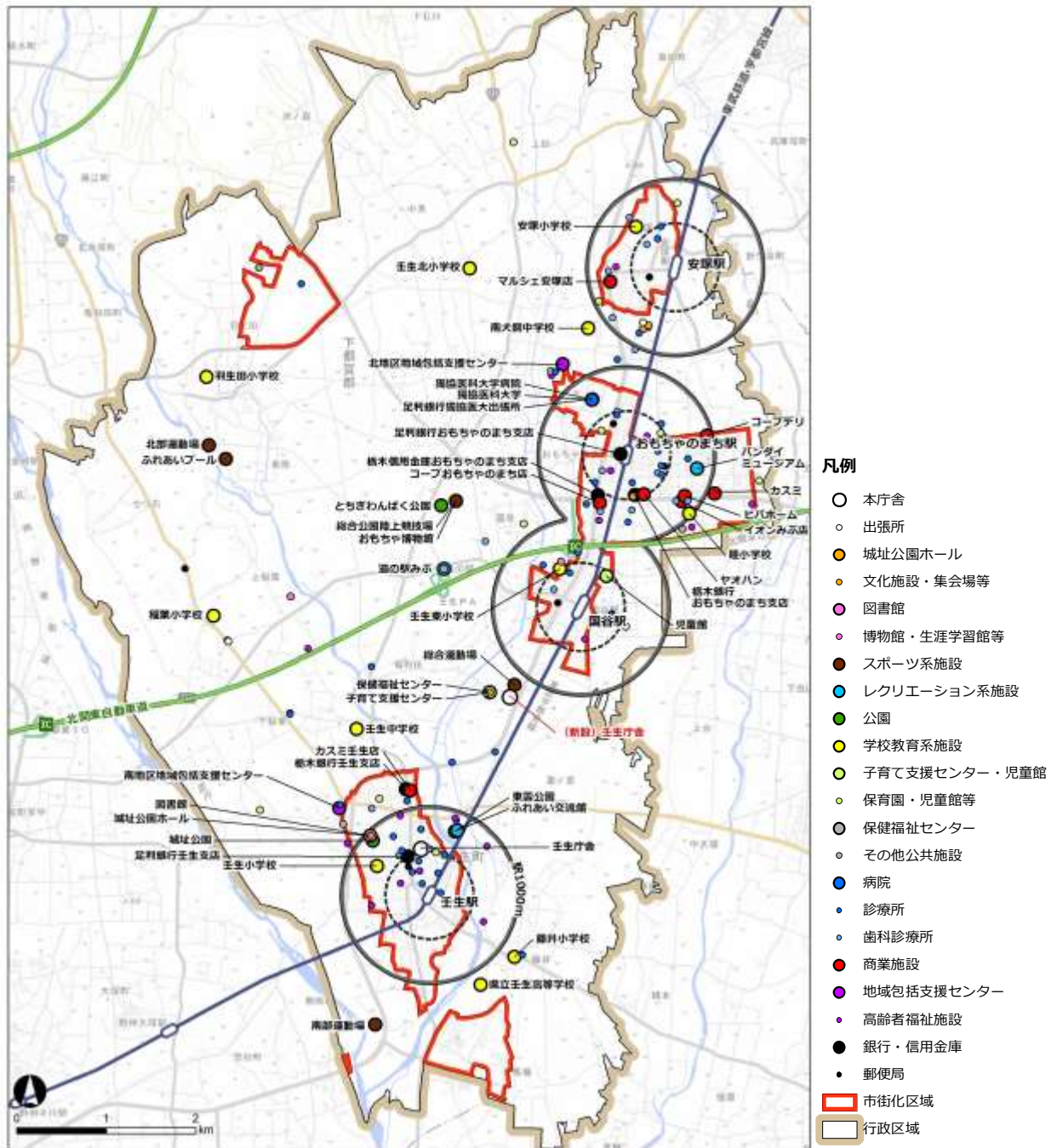
この中で、「病院」については、デマンドタクシー“みぶまる”の最も多い行先となっており、約61%を占めています。

なお、町内には、新庁舎の整備が予定されていることに加え、大規模な商業施設の立地も予定されているなど、新たな施設整備に伴い、人の流れの変化が生じることが想定されます。



図表 7 デマンドタクシー“みぶまる”の主な行先

出典：デマンドタクシーみぶまる運行実績（令和元年）



図表 8 施設の分布状況

図面) 下記資料を参考に作成

医療機関：令和2年度栃木県病院・診療所名簿、国土数値情報「平成26年度医療機関データ」

高齢者福祉施設：壬生町内の介護サービス事業所一覧（令和2年5月現在）

金融機関・商業施設：iタウンページ（令和2年7月現在）

その他の公共施設等：壬生町公共施設等総合管理計画（平成29年3月）・壬生町施設マップ（令和2年7月現在）

2-5 観光資源

本町には、おもちゃ博物館やふれあいプールをはじめとした観光資源、東雲公園の桜並木の自然資源、二の丸門や歴史民俗資料館といった文化資源などの地形特性や歴史により築き上げられてきた観光資源が点在しています。

また、北関東自動車道の壬生 PA には、壬生ハイウェーパーク・道の駅みぶも立地しています。



図表 9 地域資源図

出典：壬生町第 6 次総合振興計画基本構想（平成 28 年 3 月）

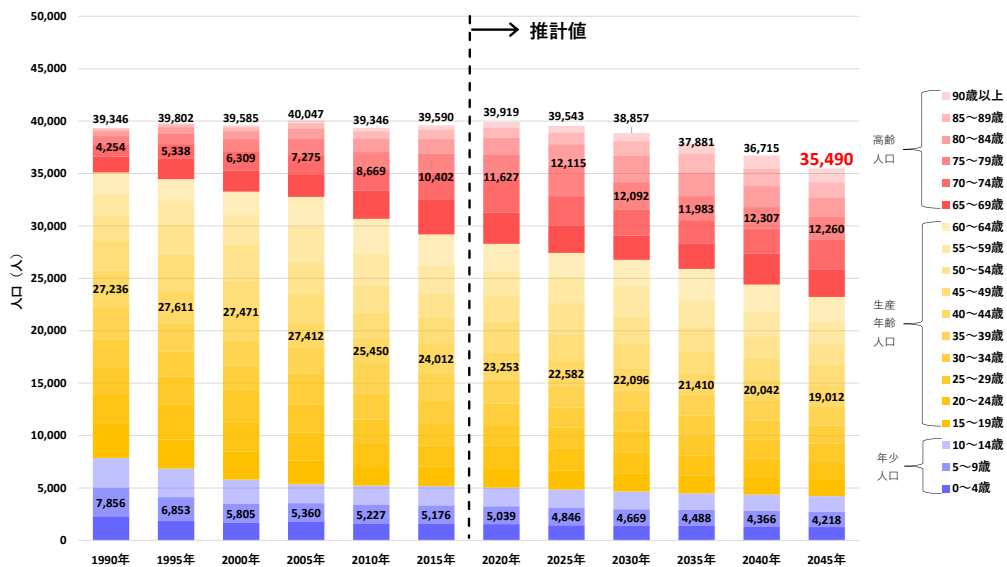
2-6 人口動向

(1) 人口の推移

本町の人口は、平成 27 年（2015 年）までは総人口約 40,000 人で安定していますが、社会保障・人口問題研究所（以下、社人研という。）によると令和 27 年（2045 年）には約 35,000 人にまで減少すると推計されています。

人口ビジョンにおいては、令和 27 年（2045 年）の目標人口を約 35,000 人としており、社人研の推計値と同程度となっています。

また、平成 27 年時点での人口は鉄道駅周辺に集積しており、特におもちゃのまち駅の人口密度が高く、郊外部は総じて低い状況です。

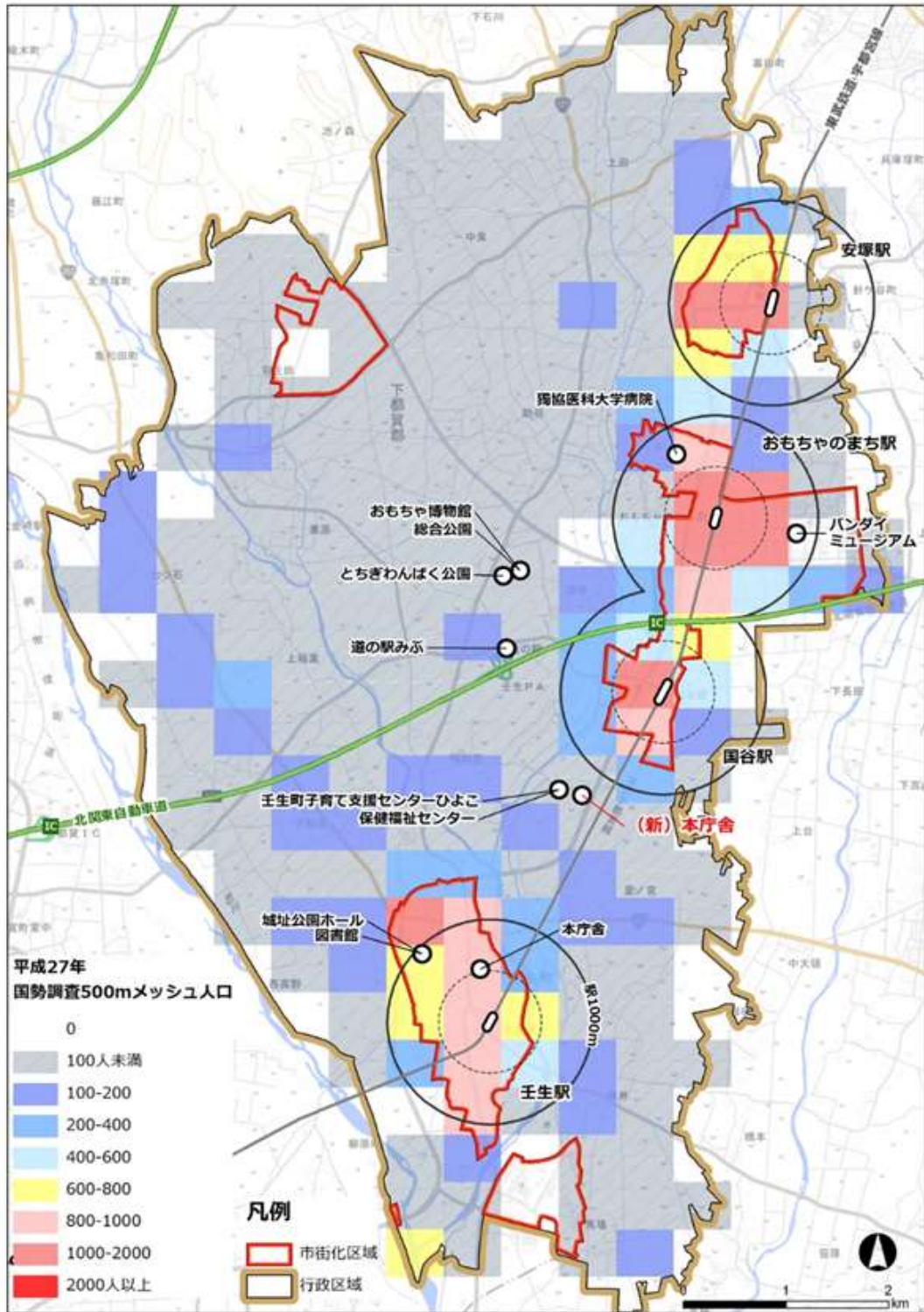


図表 10 年齢 5 歳階級別人口推移・将来推計

出典：社会保障・人口問題研究所（平成 27 年国勢調査を基に推計）

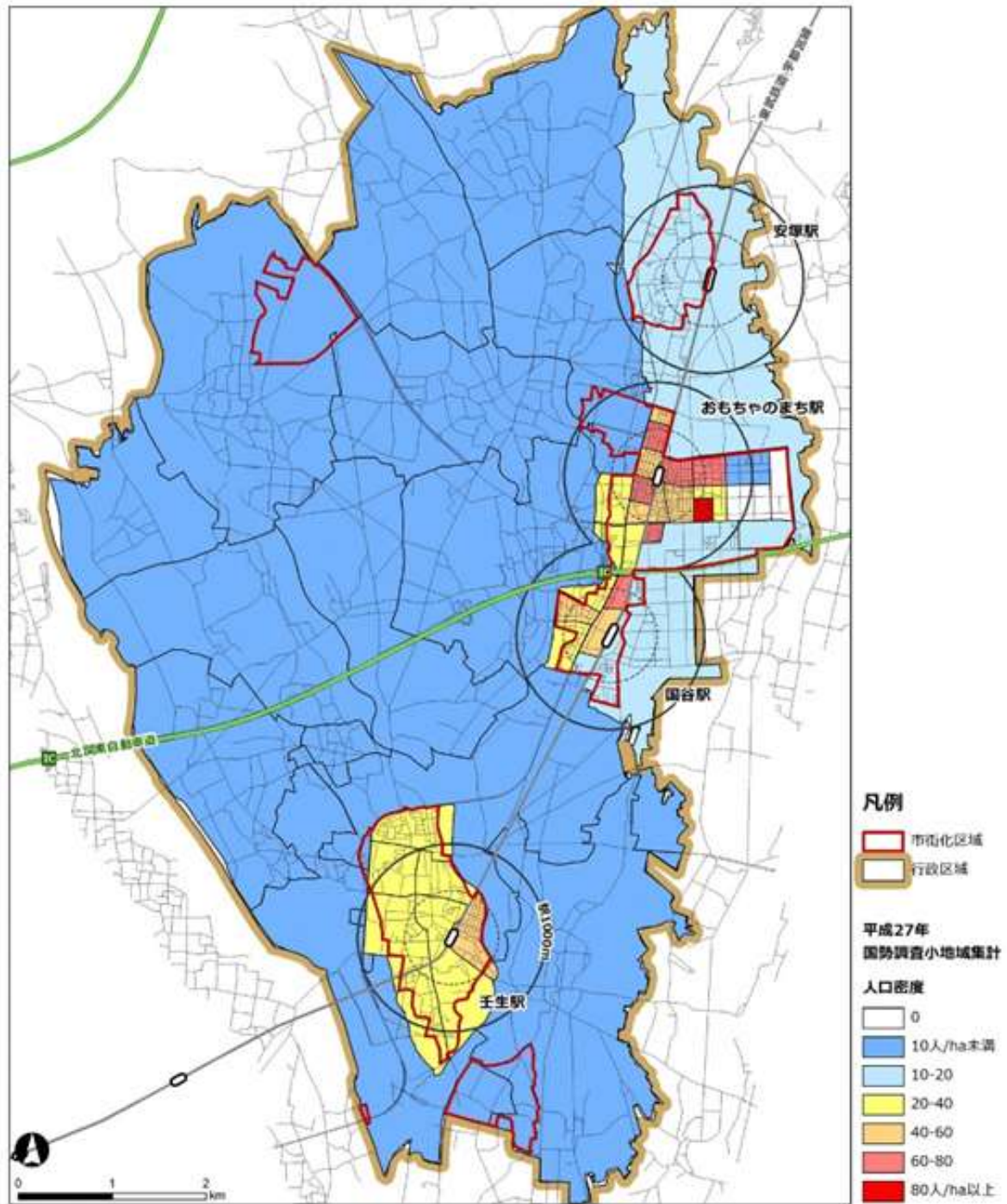


図表 11 「第 2 期壬生町人口ビジョン」による将来人口推計



図表 12 平成27年国勢調査結果に基づく人口分布

出典：国土地理院（国土交通省）淡色地図
平成27年国勢調査500mメッシュ人口



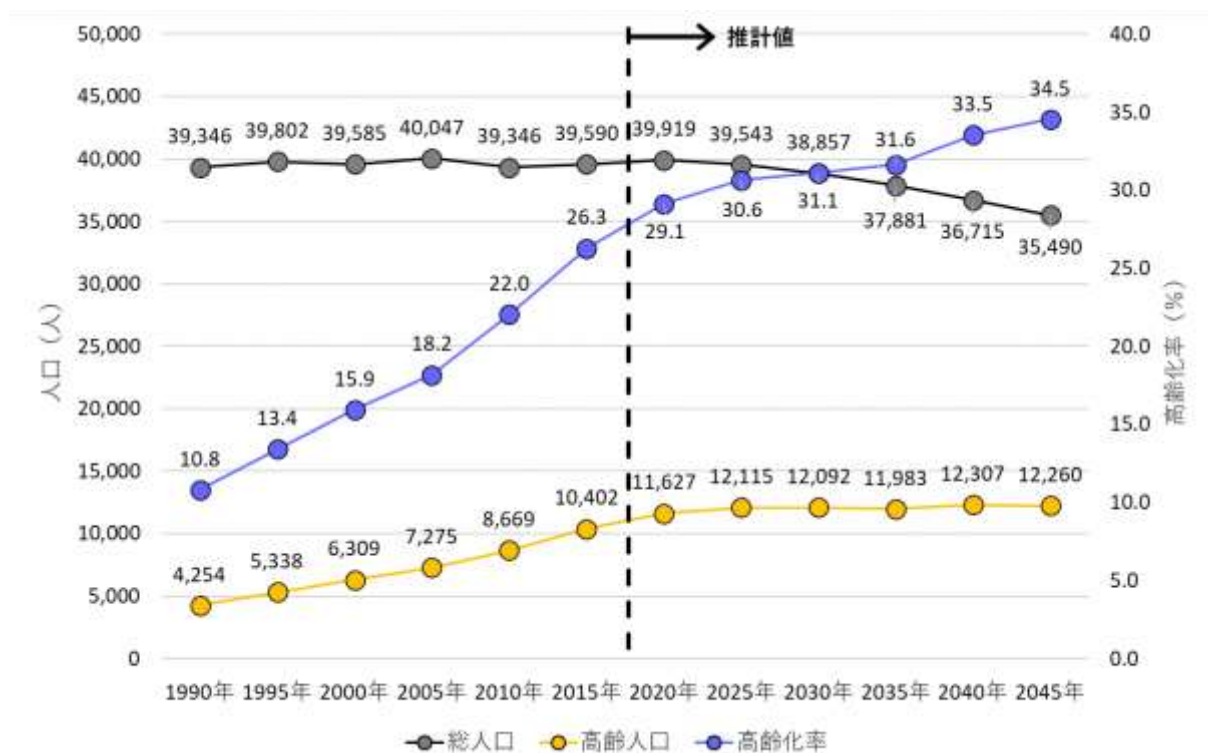
図表 13 小地域人口密度分布図

出典：平成 27 年国勢調査小地域

(2) 高齢人口・高齢化率の推移

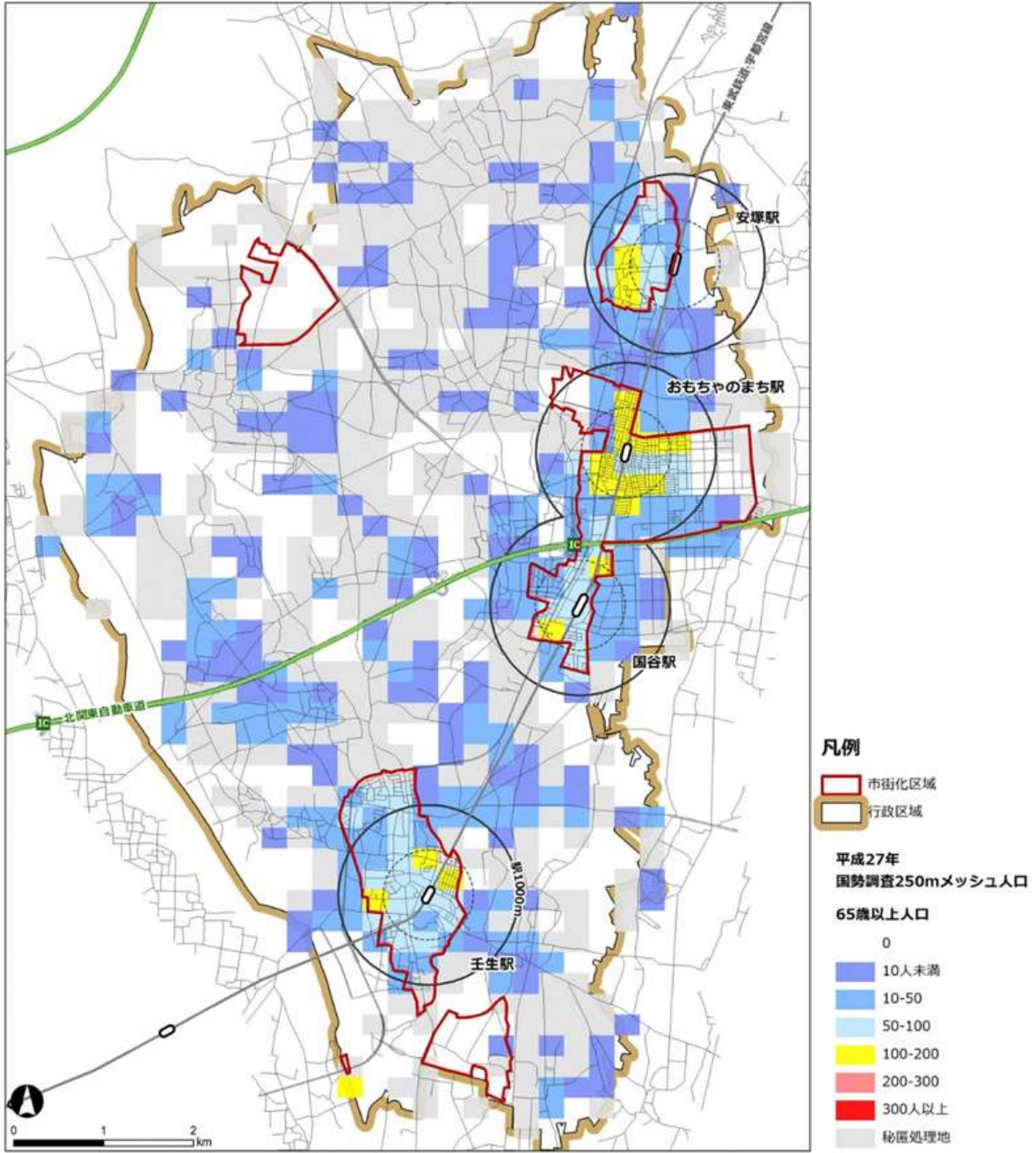
本町の高齢人口は、令和2年（2020年）以降、約12,000人前後で推移するとされていますが、総人口が減少傾向にあるため、高齢化率は上昇を続け、令和27年（2045年）には34.5%にまで増加すると推計されています。

高齢人口は駅周辺に集積しており、特におもちゃのまち駅周辺で人口が集積しています。



図表 14 高齢化率の推移

出典：社会保障・人口問題研究所（平成27年国勢調査を基に推計）



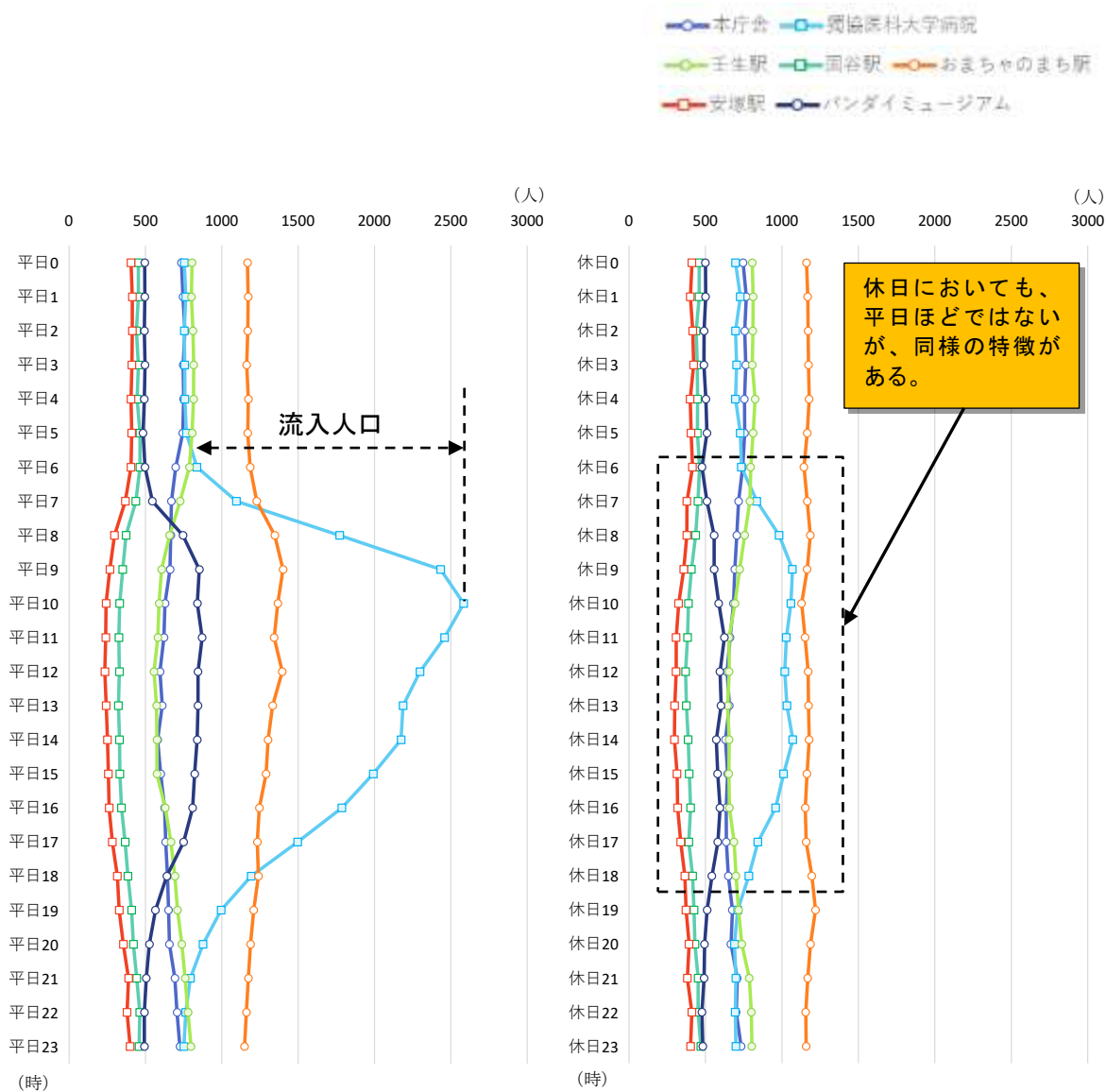
図表 15 平成 27 年（2015 年）65 歳以上人口分布（250m メッシュ）

図面）平成 27 年国勢調査 250m メッシュ人口

(3) 滞在人口の推移

本町の地区別の滞在人口については、獨協医科大学病院、おもちゃのまち駅、バンダイミュージアム周辺において、日中（平日）の滞在人口が増加に転じており、特に、獨協医科大学病院については突出して流入人口が多い状況です。

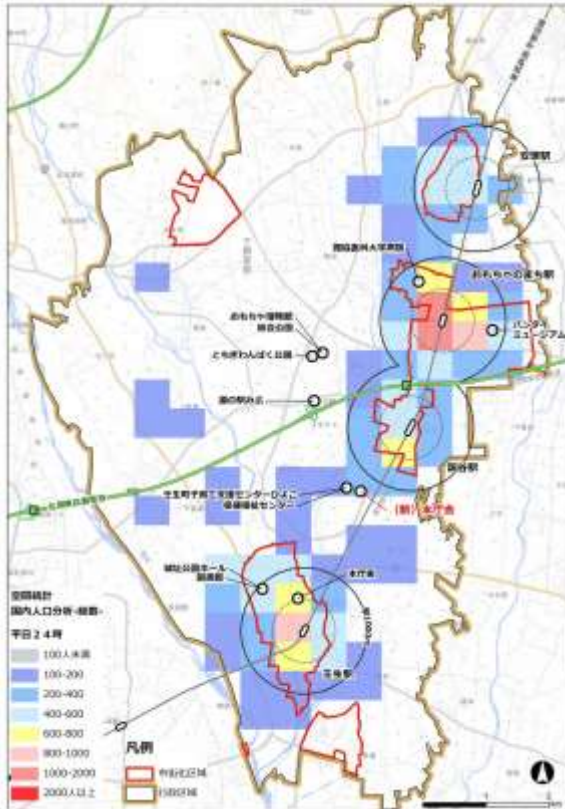
一方、本庁舎周辺においては減少に転じており、流出人口の方が多く、本町に整備されている鉄道駅（壬生駅・国谷駅・安塚駅）は、夜間人口が昼間人口を上回っているため、通勤・通学利用者数が多い状況です。



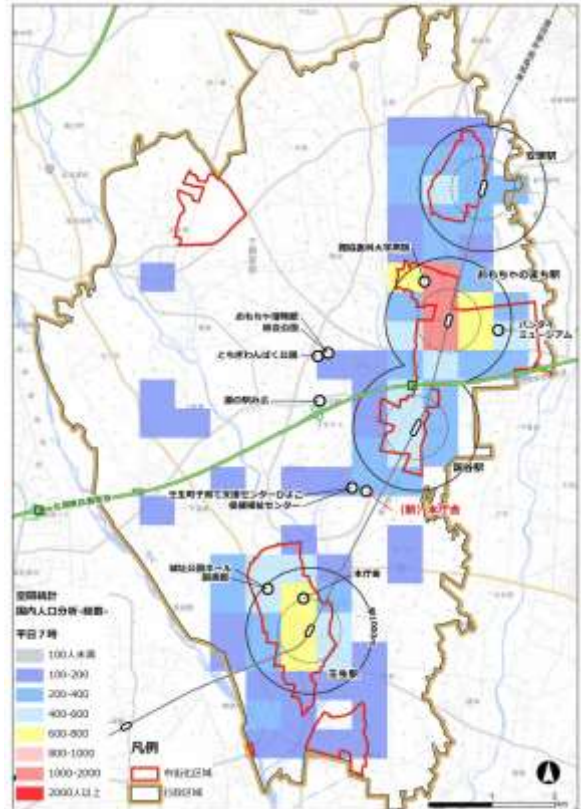
図表 16 各調査地点における時間別滞在人口の推移

出典：docomo モバイル空間統計（令和元年 10 月）

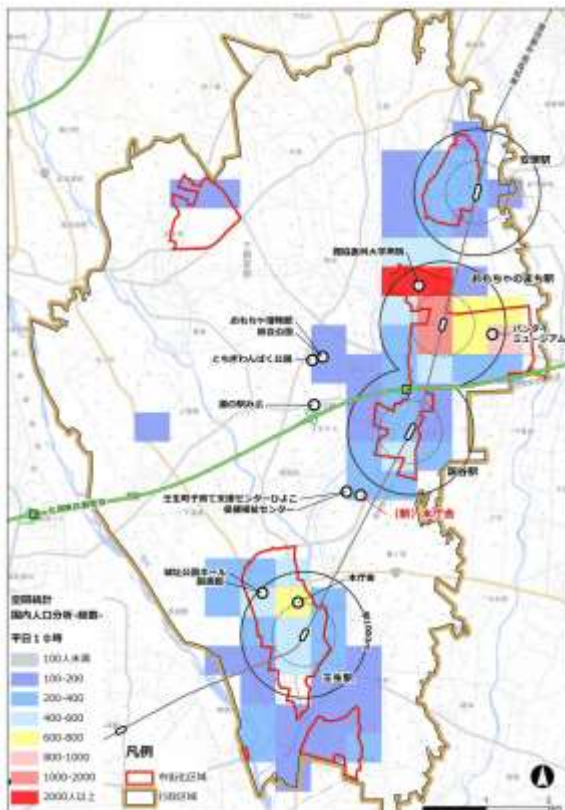
①平日 0時



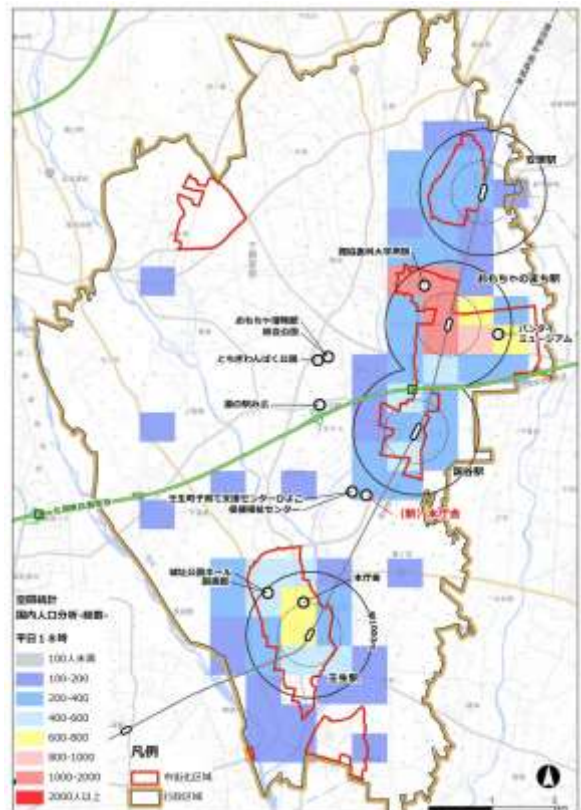
②平日 7時



③平日 10時



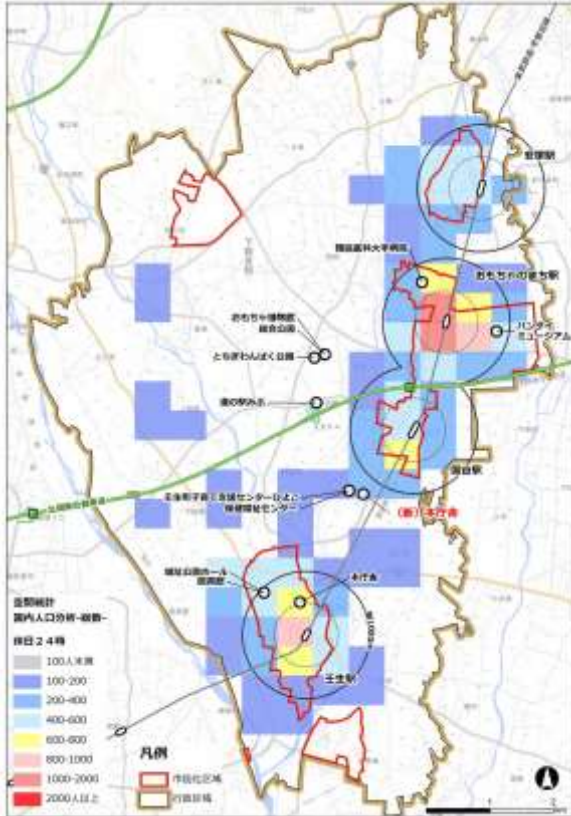
④平日 18時



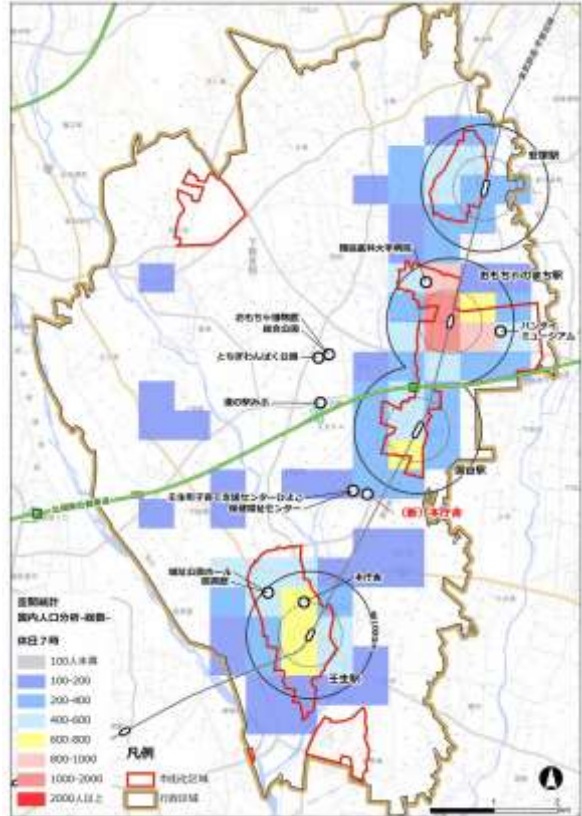
図表 17 時間別滞在人口の推移 (平日)

出典：docomo モバイル空間統計 (令和元年 10月)

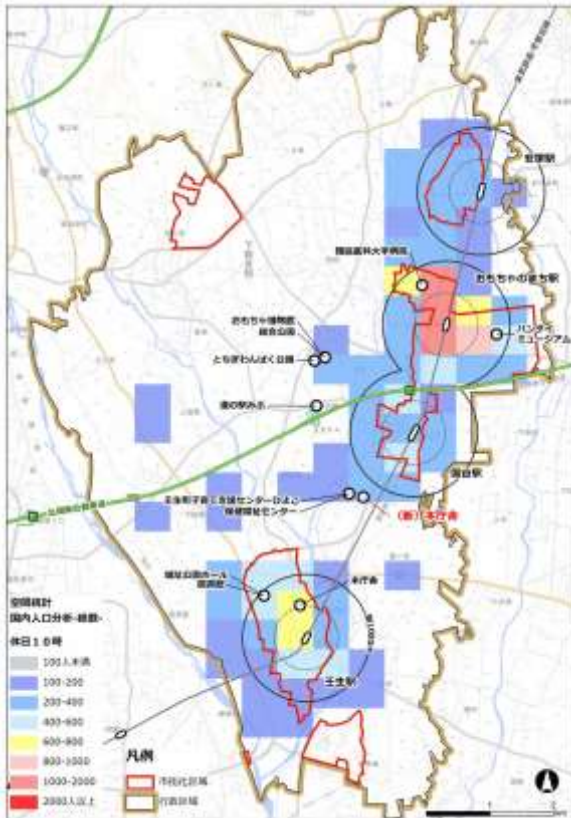
①休日 0時



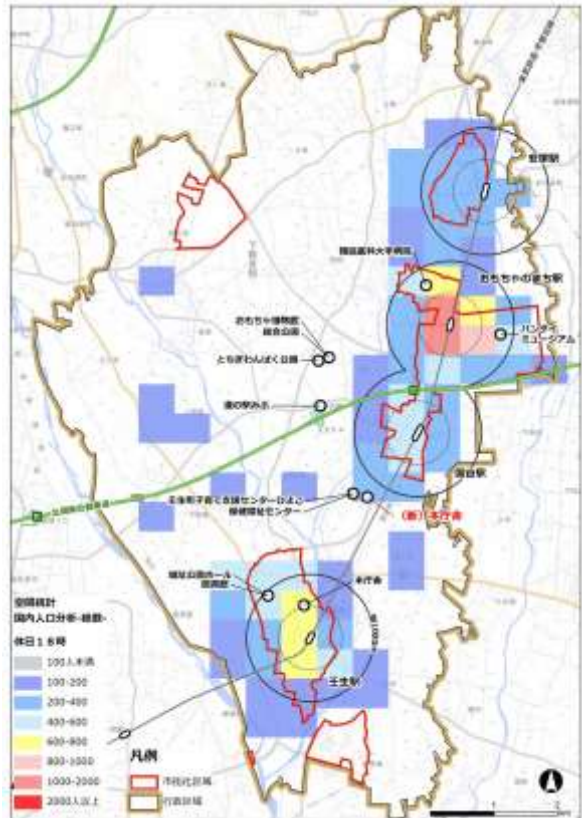
②休日 7時



③休日 10時



④休日 18時



図表 18 時間別滞在人口の推移 (休日)

出典：docomo モバイル空間統計 (令和元年 10月)

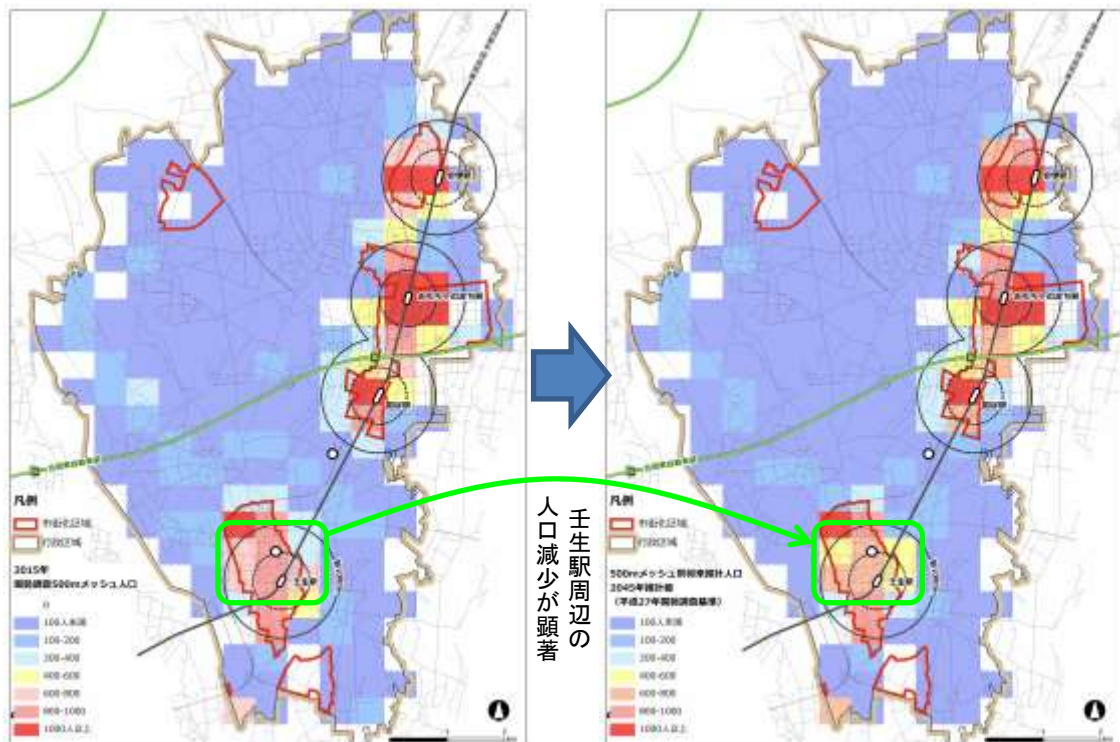
(4) 将来人口

本町の令和 27 年（2045 年）の将来人口については、国谷駅、おもちゃのまち駅、安塚駅周辺では概ね現状維持となっていますが、壬生駅周辺では減少傾向が顕著となっています。

壬生駅周辺については、平成 27 年（2015 年）には 500mメッシュあたり 600～1,000 人程度となっていますが、令和 27 年（2045 年）には 400～800 人程度に減少することが予想されています。

◆平成 27 年（2015 年）人口分布

◆令和 27 年（2045 年）人口分布



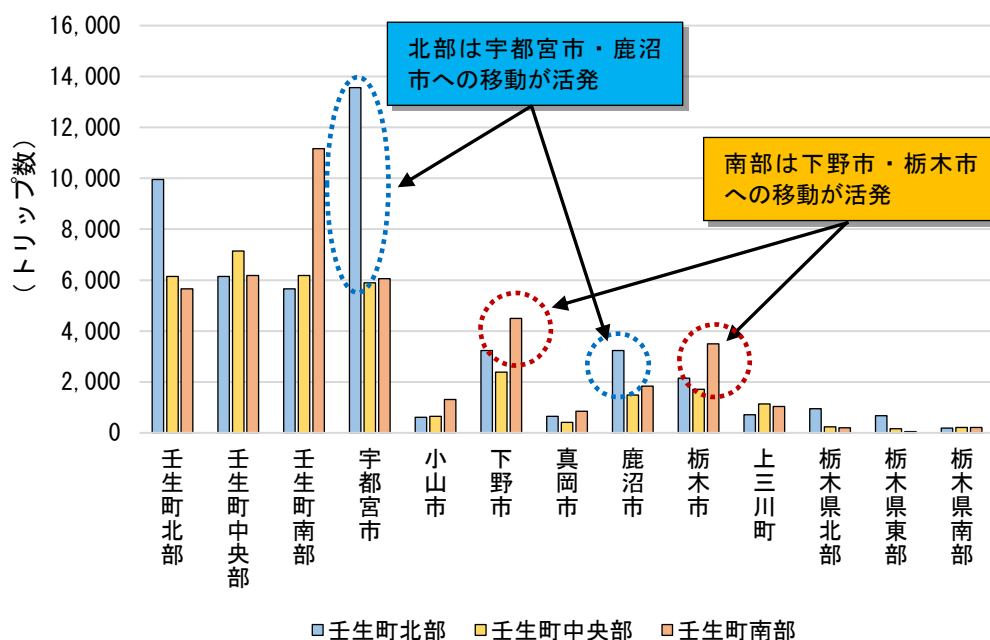
図表 19 将来人口分布の変化

2-7 人口流動

(1) 地区ごとの移動実態

県央広域パーソントリップ調査の結果によると、本町からの目的や手段に関わらない移動先については、北部では、宇都宮市や鹿沼市といった本町の北側で接している自治体への移動が多く、南部では、下野市や栃木市といった本町の南側で接している自治体への移動が多いことが特徴となっています。

これらのことから、本町においては北部と南部で生活圏が分かれていることがわかります。



※トリップ: 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

図表 20 地区ごとの移動実態の比較

出典：平成 26 年度県央広域都市圏生活行動実態調査

県央広域パーソントリップ調査とは

本調査は、宇都宮市を中心とした7市7町（宇都宮市、鹿沼市、日光市、真岡市、さくら市、那須烏山市、下野市、壬生町、上三川町、益子町、茂木町、市貝町、芳賀町、高根沢町）を含めた広域な調査区域を対象とし、住民へのアンケートにより生活行動実態を把握し、将来想定される生活行動に関して整理を行い、将来の交通需要推計を行ったものです。

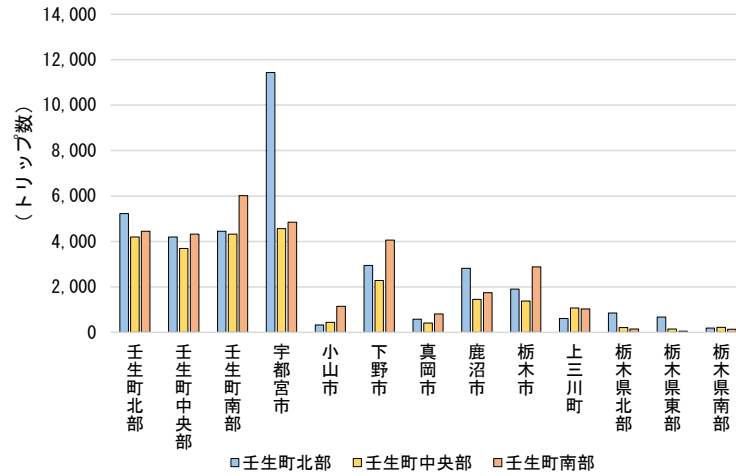
本町についてはより詳細な移動実態を把握するために、町内を北部、中央部、南部の3地区に分割し、集計・分析を行っています。

(2) 移動手段別の移動実態

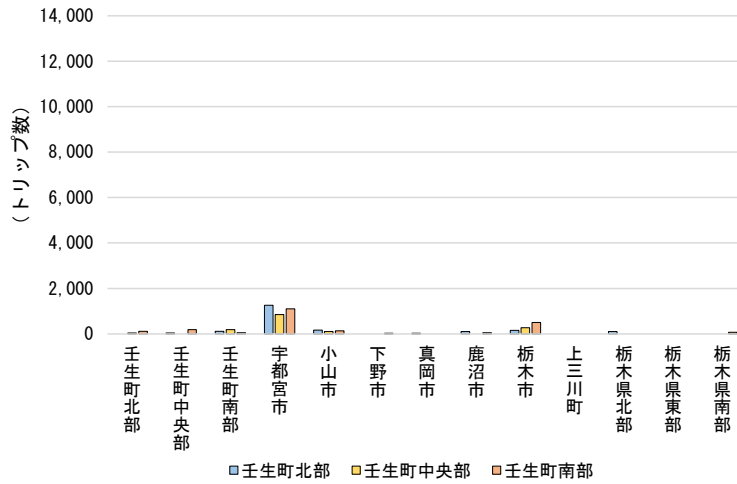
本町の北部、中央部、南部の各地区から移動先への移動手段をみると、各地区ともに自動車での移動が多く、住民の主な移動手段となっていることがわかります。

一方、公共交通を利用した移動については、自動車に比べて総じて低い状況となっていますが、宇都宮市への鉄道による移動は、全ての地区においてやや多くなっています。

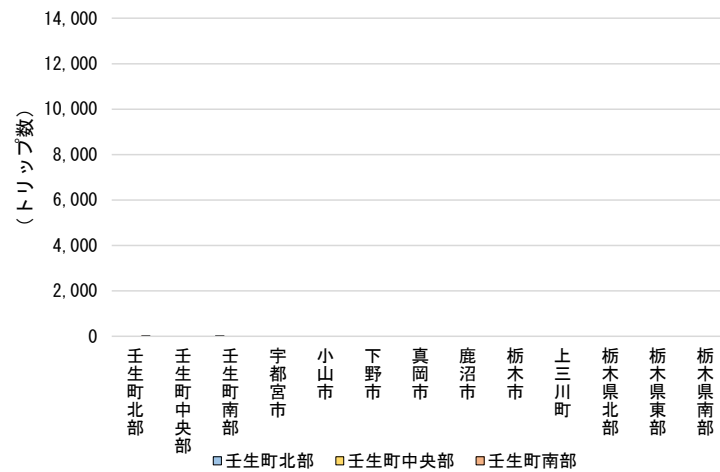
バスについては、おもちゃのまち駅と獨協医科大学病院を結ぶ路線バスと広域路線バスが運行されているものの、利用率は低く、町内の移動に限られた利用が多くなっています。



図表 21 地区ごとの移動実態の比較【手段：自動車】



図表 22 地区ごとの移動実態の比較【手段：鉄道】

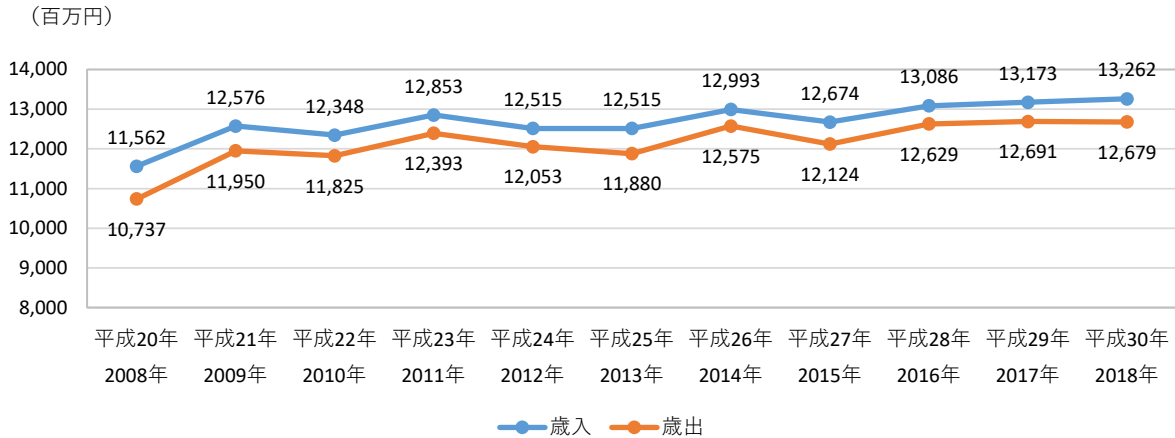


図表 23 地区ごとの移動実態の比較【手段：バス】

2-8 財政状況

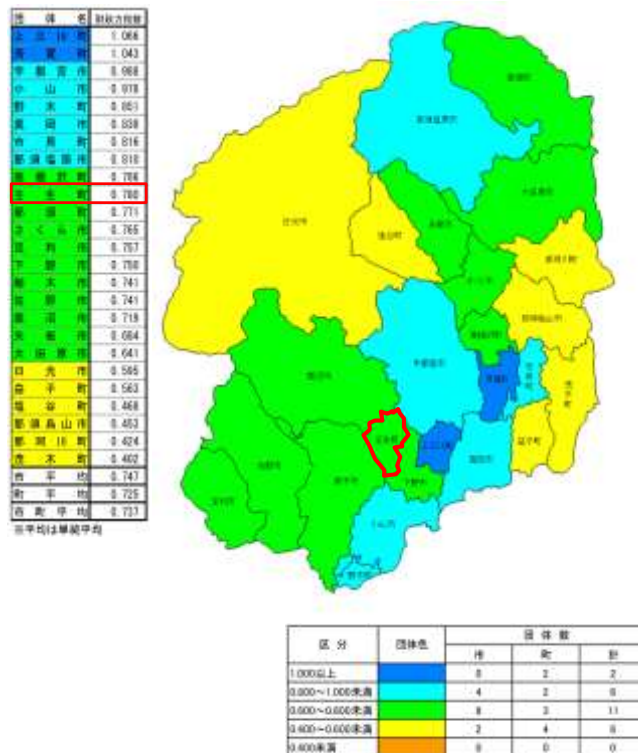
本町の財政力指数（平成29年～令和元年度の3ヵ年平均）は0.78となっています。

財政力指数は1.0以下で普通交付税の交付団体ではあるものの、県内平均値0.737を上回り、また全国の類似団体と比較しても高い数値を示しています。財政の健全化を示す比率においても、早期健全化基準を下回っており、財政力の強い健全な地域に位置づけられます。



図表 24 一般会計歳入・歳出決算額の推移

出典：平成20年度～平成30年度壬生町決算報告（壬生町総合政策課）



図表 25 栃木県内の財政力指数の状況（平成29年～令和元年度の3ヵ年平均）

出典：令和元年（2019）年度版 栃木県市町村財政の状況～平成30（2018）年普通会計決算～（栃木県総合政策部市町村課）

第3章 公共交通の現況

3-1 公共交通の整備状況

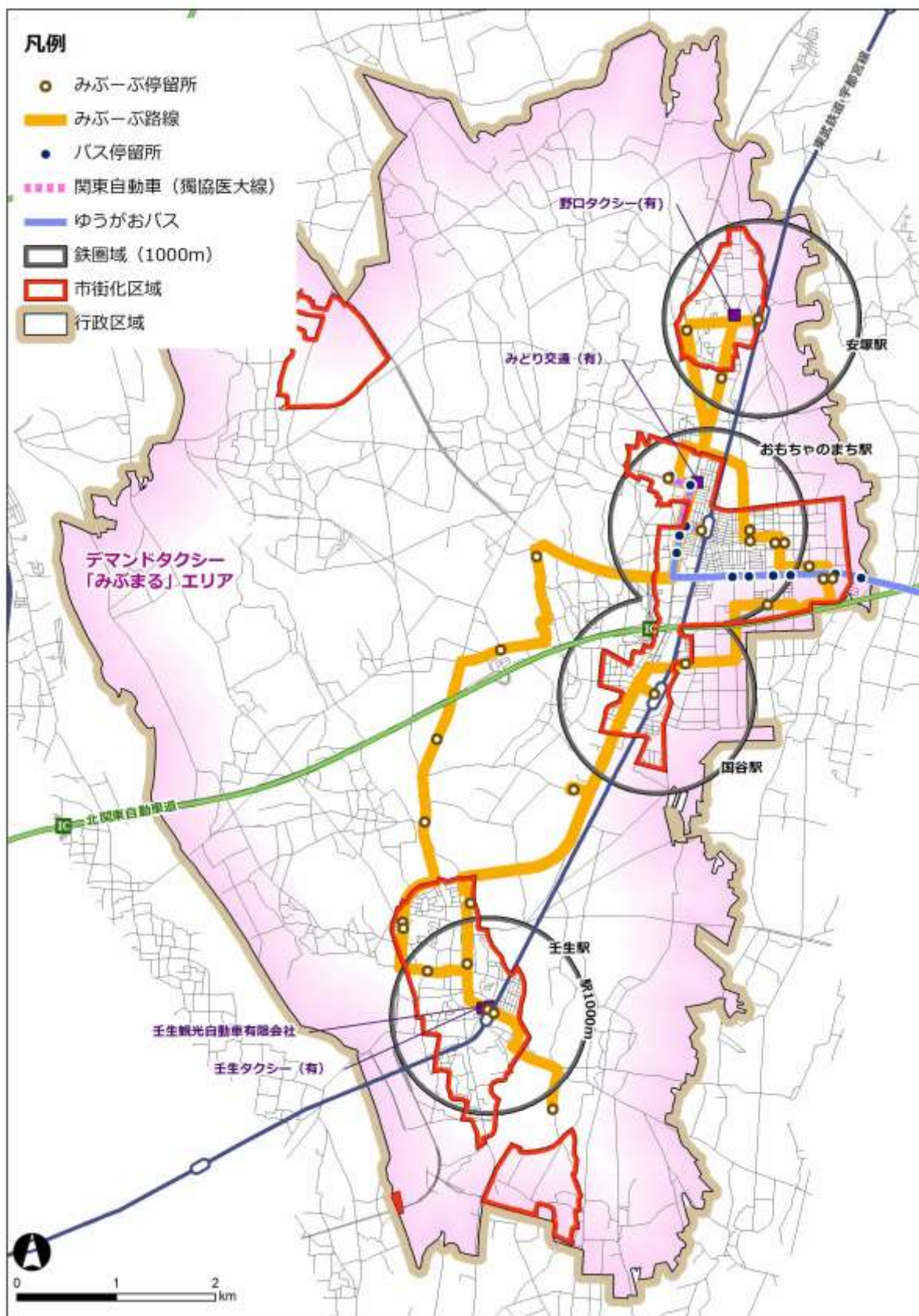
本町には、東武鉄道を中心に路線バスが1路線、本町全域を対象としたデマンドタクシーのほか、令和4年4月1日より本格運行に移行した1市1町をつなぐ広域連携バス、令和5年2月から実証運行を開始した壬生町コミュニティバス等が運行しています。

また、幼稚園児を対象としたスクールバスや福祉サービスに対応しているタクシー（福祉タクシー）が運行している状況です。

これらの鉄道やバス、タクシーなどの公共交通に加え、スクールバスやレンタサイクルなどの地域の輸送資源を総動員して、将来の公共交通体系を検討していくこととします。

図表 26 壬生町の公共交通

種類	事業者	路線等
鉄道	東武鉄道	東武宇都宮線 (東武壬生駅・おもちゃのまち駅・国谷駅・安塚駅)
路線バス	関東自動車(株)	おもちゃのまち駅－獨協医科大学
デマンド タクシー	壬生町 (「地域公共交通確保維持事業」 における地域内フィーダー系統の 補助あり)	みぶまる 町内全域(1日9便)
タクシー	4事業所 (壬生町内に事業所を持つ栃木県タ クシー協会加入事業所)	・壬生タクシー有限会社 ・壬生観光自動車有限会社 ・みどり交通有限会社 ・野口タクシー有限会社
広域連携 バス	壬生町・下野市・関東自動車(株)	ゆうがおバス JR 石橋駅－獨協医大病院
スクール バス	関東自動車(株)	たちばな幼稚園の園児を対象とした通園手段 (ただし車両サイズが園児用のため 現時点では他への活用困難)
福祉 タクシー	1事業所 (壬生町内に事業所を持つ栃木県タ クシー協会加入事業所のうち福祉サ ービスに対応している事業所)	みどり交通有限会社 ※交通機関を利用することが困難な町民に対す るタクシー料金助成券の交付
レンタル サイクル	壬生町観光協会	町内4カ所にステーション ・おもちゃのまち駅地下駐輪場 ・道の駅みぶ「みらい館」 ・小出自転車一時預り所 ・壬生タクシー
コミュニテ ィバス	壬生町	みぶーぶ ・町内循環線(壬生駅経由南回り・ 国谷駅経由北回り) ・壬生高線(壬生駅東口～壬生高校)



図表 27 公共交通整備状況図

3-2 公共交通の輸送実績

(1) 鉄道

東武宇都宮線は上下線ともに44便/日運行しており、1時間あたり約1～3本程度運行しています。年間の利用者数はおもちゃのまち駅および国谷駅で微増傾向にあるものの、壬生駅および安塚駅はほぼ横ばいの状況にあります。

なお、鉄道の利用者は通学定期での利用も多いことから、今後の少子化の影響をふまえると、利用者数の減少も危惧されます。

図表 28 東武宇都宮線の運行本数

	平日	土日祝
東武 宇都宮線	・上り 44 便(壬生→東武宇都宮) ・下り 44 便(東武宇都宮→壬生)	・上り 44 便(壬生→東武宇都宮) ・下り 44 便(東武宇都宮→壬生)



図表 29 東武宇都宮線の輸送実績の推移

出典：東武鉄道HPより集計

(2) 路線バス

本町では、路線バス（関東自動車株式会社）がおもちゃのまち駅～獨協医大病院間で、広域連携バス「ゆうがおバス」が石橋駅～獨協医大病院間でそれぞれ運行されています。

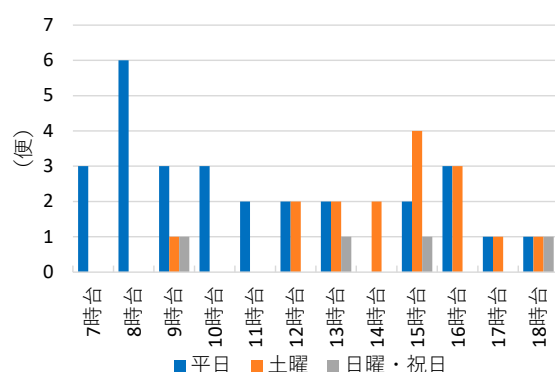
路線バスについては、平日は1時間あたり2～3本（8時台は6本/時）で運行していますが、土曜には午後を中心とした運行（午前1便のみ）、日曜・祝日は土曜からさらに減便して運行しています。

ゆうがおバスについては、平日は1時間あたり1本以下、土日・祝日は平日の半分に減便して運行しています。

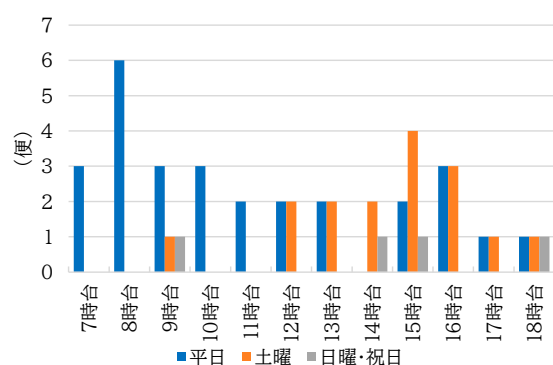
図表 30 路線バスの便数

バス種別	発地	着地	平日	土曜	日曜・祝日
路線バス (関東自動車(株))	おもちゃのまち駅	獨協医大病院	28 便	16 便	4 便
	獨協医大病院	おもちゃのまち駅	28 便	16 便	4 便
広域連携バス 「ゆうがおバス」	石橋駅	獨協医大病院	9 便	4 便	
	獨協医大病院	石橋駅	9 便	4 便	

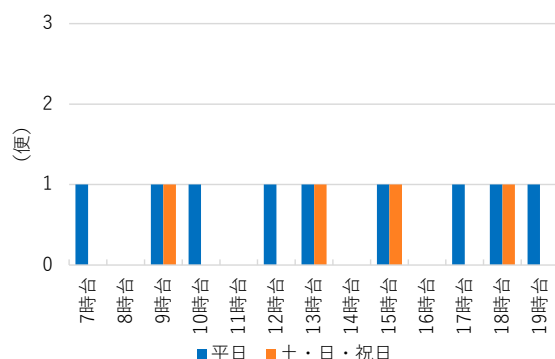
◆路線バス(おもちゃのまち駅→獨協医大病院)



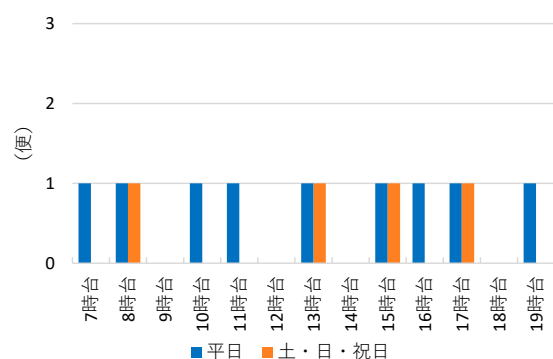
◆路線バス(獨協医大病院→おもちゃのまち駅)



◆ゆうがおバス(獨協医大病院→石橋駅)



◆ゆうがおバス(石橋駅→獨協医大病院)



図表 31 各方面別・時間帯別の運行本数

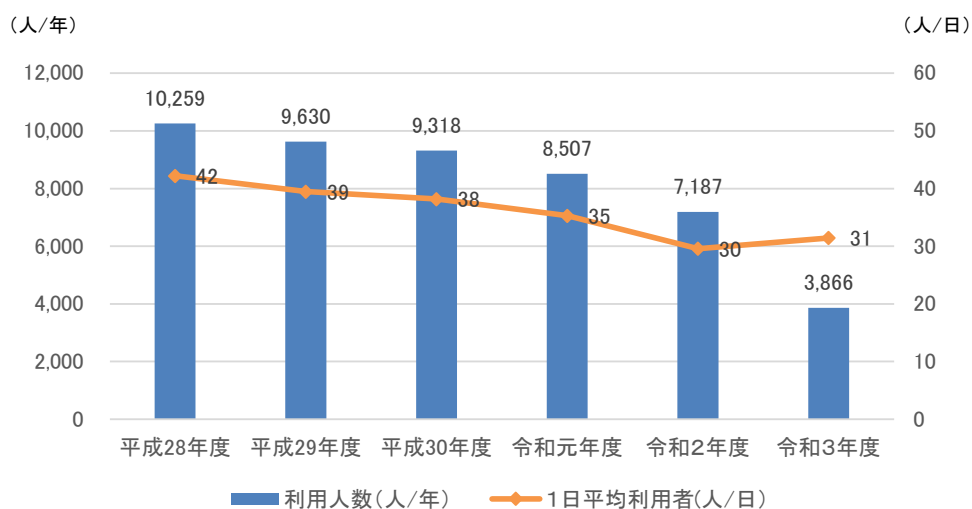
(3) デマンドタクシー“みぶまる”

本町で運行されているデマンドタクシー“みぶまる”の年間の利用者数は、平成28年度は10,000人を超えていましたが、その後減少傾向が続き、令和元年度には約8,500人、令和2年度には新型コロナウイルスの影響により約7,000人まで減少しています。一方、令和3年度は半年分の実績ですが、1日平均利用者数は令和2年度よりやや増加しており、回復の兆しも見え始めています。

なお、みぶまるは現在、国の地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統の補助を受けており、今後もこの事業を活用しながら運行を維持していきます。

図表 32 デマンドタクシー“みぶまる”の運行概要と運行体制・予約受付体制

運行概要	
運行エリア	壬生町全域（南北にエリアを2分割）
運行形態	デマンドタクシー（Door to Door）
運行日	月～金曜日（役場が開庁している日）
運行便数	9便（8～16時の1時間1便）
車両台数	各エリア1台
車両サイズ	5人乗りセダンタイプ
運賃	中学生以上300円、小学生100円（未就学児0円） 免許返納者に無料チケット40枚を配布（申請1回のみ）
支払い方法	現金のみ
予約方法	電話（Webサイトからも可）
予約受付期間	1週間前から利用したい便の1時間前まで （8時便・9時便は前日17:00まで）
予約受付時間	7時30分～17時30分
利用者	壬生町住民（世帯ごとに登録） 町外の方も可
運行体制・予約受付体制	
運行事業者	3社（南・北エリアを1社ずつ（合計2社）が月替わりで運行）
予約受付体制	常時2名体制（3名の会計年度任用職員によるシフト制） A（7:30～12:30）、B（7:30～15:30）、C（12:30～17:30）
受付システム	PC2台にシステムを設定 予約受付、業者への配車依頼（FAX）

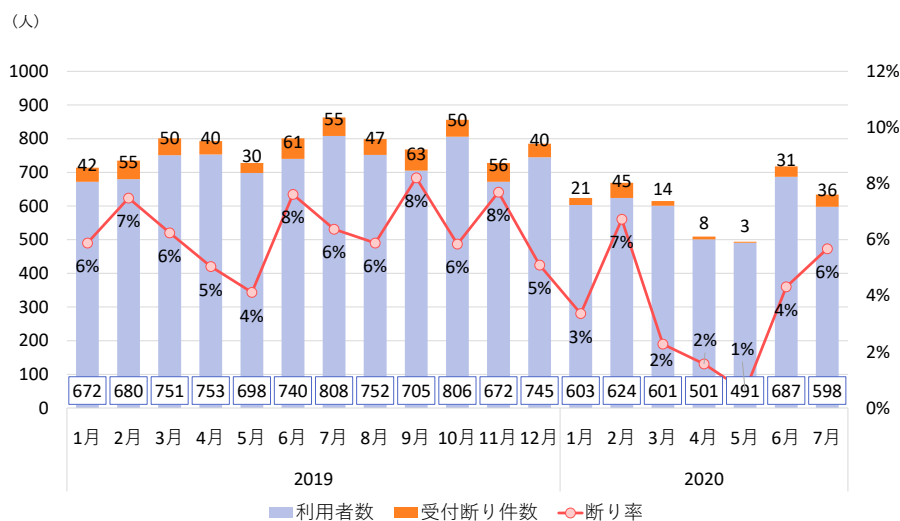


※令和3年度は4月から9月までの実績

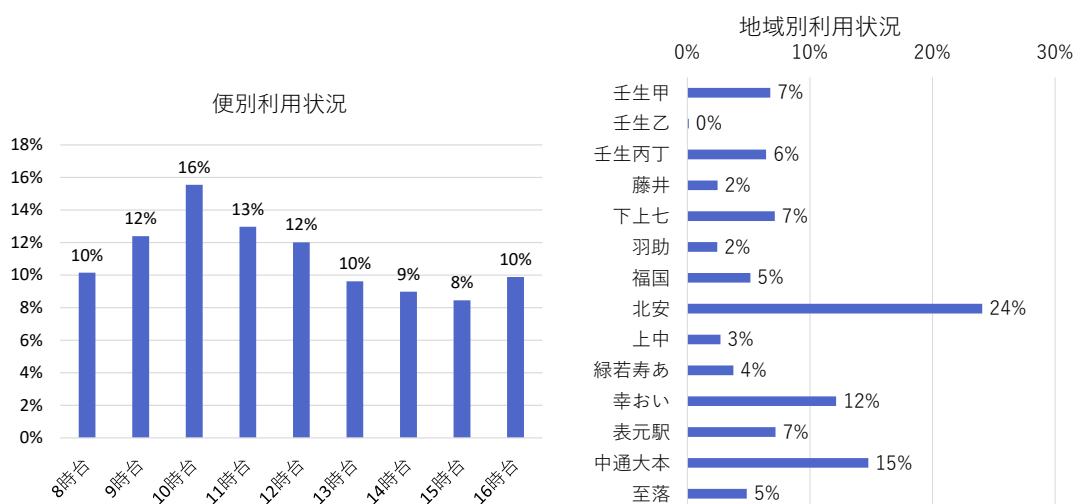
図表 33 みぶまるの年間利用者数と1日平均利用者数の推移

近年のみぶまるの受付断り件数は月平均で約 40 件、多い月には 60 件以上（断り率 8 %程度）となっています。

また、便別の利用状況をみると 10 時台の割合が最も高く、14 時・15 時台の割合が低くなっており、午後より午前中の利用が多くなっています。地域別の利用状況では北安地域が最も利用率が高く、次いで中通大本地域、幸おい地域が高くなっています。

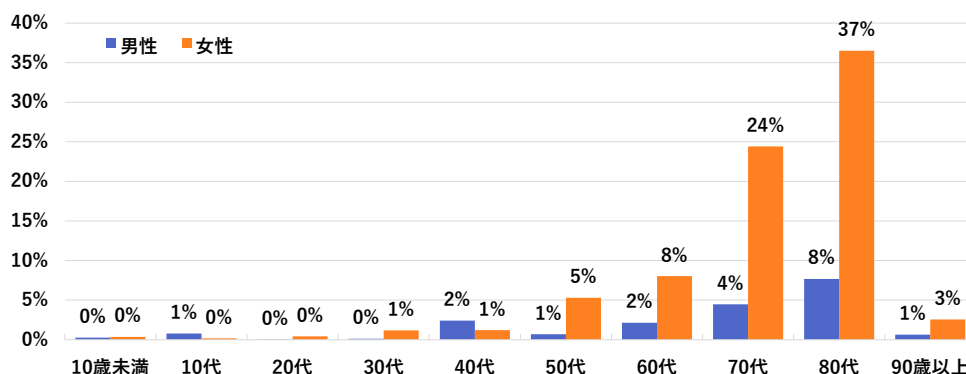


図表 34 みぶまるの月別の予約・利用実績



図表 35 みぶまるの便別・地域別利用状況（2019年）

みぶまるの利用者の属性については、女性の利用者が全体の約8割を占めており、年代別では70代以上が全体の約8割を占めています。



図表 36 みぶまるの性別・年齢別利用状況 (2019年度)

みぶまるの運賃収入については、平成28年度は年間約300万円となっていましたが、その後減少傾向が続き、令和2年度には年間200万円を下回っています。

一方、運行経費は毎年増加傾向にあり、平成28年度は年間約860万円だったものが、令和2年度には新型コロナウイルスの影響もあり年間約1,200万円となっています。

その結果、収支率も毎年減少傾向となり、平成28年度の25.3%から、令和2年度は13.2%となっています。

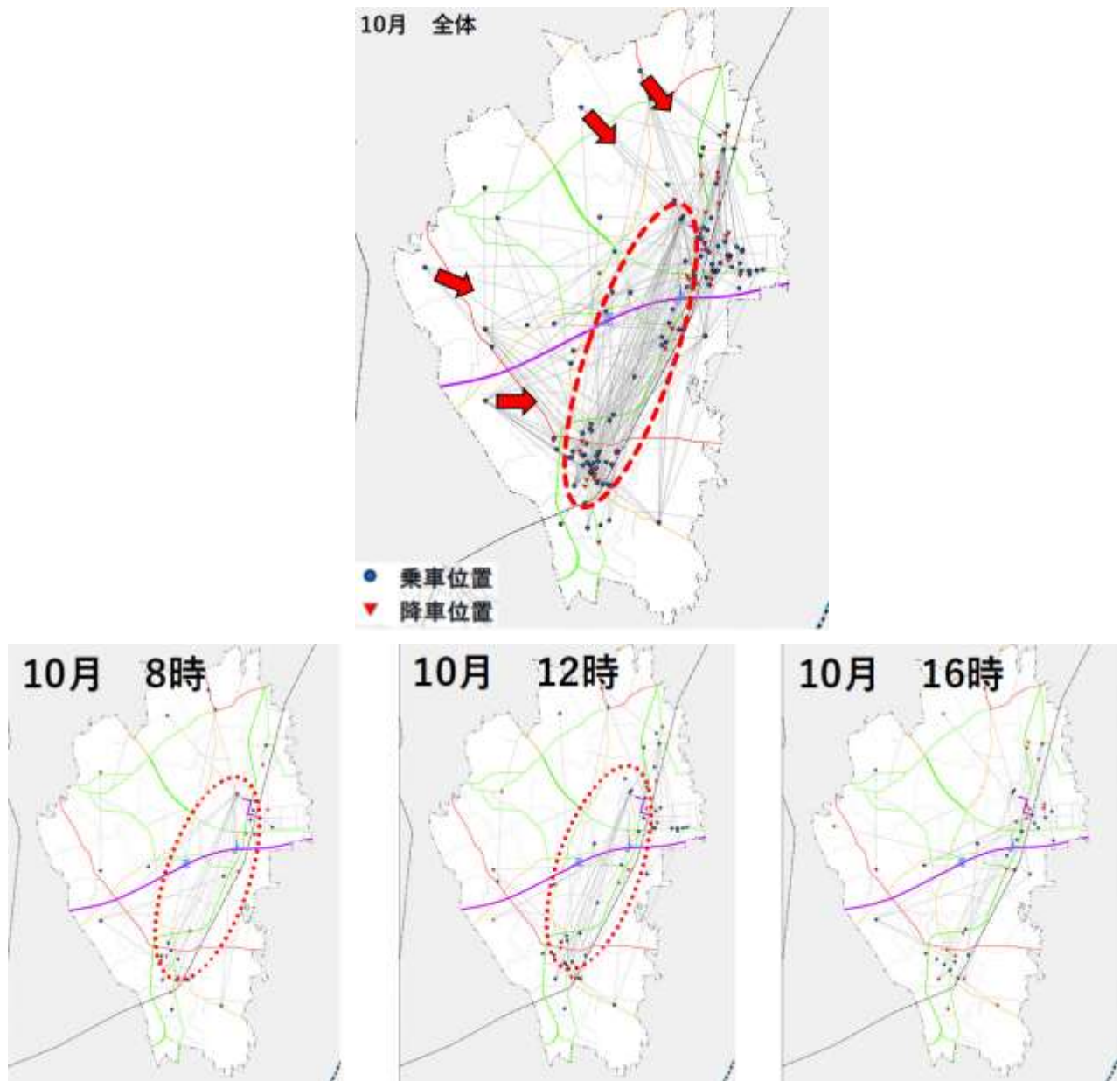
また、この収支率の推移に伴い、みぶまるへの公的資金投入額 (= 運行経費 - 運賃収入) も増加傾向を示しており、平成28年度の約600万円から令和2年度には1,000万円を超えています。

図表 37 みぶまるの収支率と公的投資額の推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
運賃収入	2,925,300	2,658,500	2,550,500	2,345,400	1,911,200	989,400	
運行経費	運行事業者支払額(円)	5,108,700	5,264,260	5,347,540	5,146,900	7,711,600	3,841,800
	予約受付会計 年度任用職員 賃金(円)	3,513,900	3,468,391	3,495,816	3,452,166	4,900,581	2,677,144
	計	8,622,600	8,732,651	8,843,356	8,599,066	12,612,181	6,518,944
収支率(%)	25.3	23.3	22.4	21.4	13.2	13.2	
公的資金投入額(円) (運行経費—運賃収入)	5,697,300	6,074,151	6,292,856	6,253,666	10,700,981	5,529,544	

※令和3年度は4月から9月までの実績

みぶまるによる移動の起点と終点については、本庁舎が立地している壬生駅周辺から獨協医科大学病院への移動が多くなっています。時間帯では、8時・12時での移動が顕著です。郊外部からは、おもちゃのまち駅及び壬生駅周辺への移動が多くなっています。



図表 38 移動の起点と終点（2019年度10月）

以上から、みぶまるは、町内の高齢者にとって生活のための移動手段として不可欠となっています。一方、利用者数は近年減少傾向にあるため、利用促進を図るとともに、より便利で効率の良い運行を実現していくことにより、運行を継続していくこととします。

(4) タクシー

本町のタクシーについては、4事業者（野口タクシー有限会社、壬生タクシー有限会社、みどり交通有限会社、壬生観光自動車有限会社）が運行しています。

普通車の初乗運賃は、1.1 kmまで 500 円、271mまで 100 円の加算運賃となっており、車両数や輸送人員は平成 28 年度まで減少傾向となっています。

図表 39 距離制運賃の料金表

車種	初乗運賃	加算運賃
普通車	1.1kmまで 500 円	271mまで 100 円
大型車	1.1kmまで 530 円	252mまで 100 円
特大車	1.1kmまで 560 円	237mまで 100 円

出典：社団法人 栃木県タクシー協会ホームページ（令和3年(2021年)12月現在）



図表 40 宇都宮交通圏におけるタクシー事業の輸送実績

出典：「宇都宮交通圏タクシー特定地域協議会」資料より

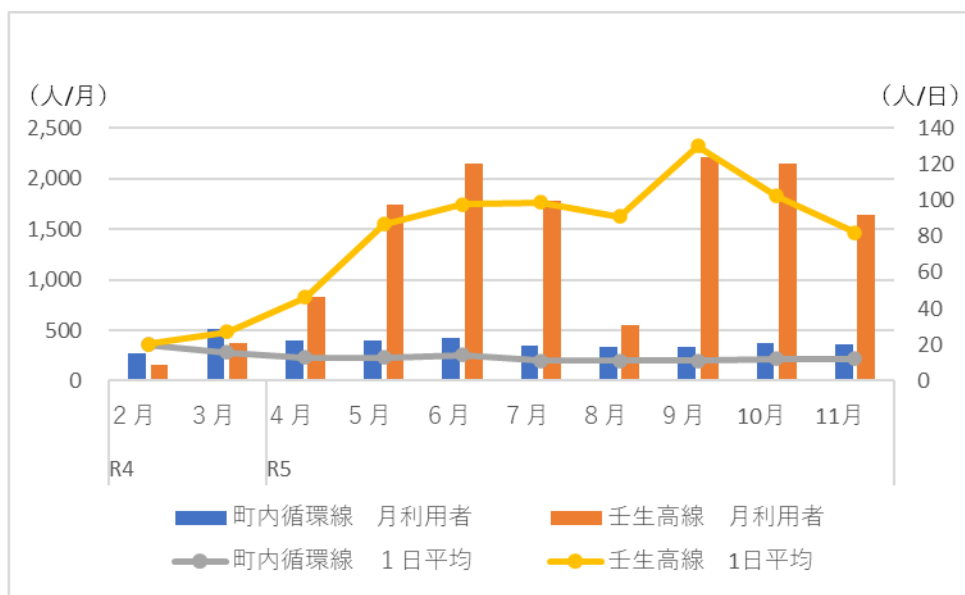
(5) 壬生町コミュニティバス “みぶーぶ”

令和4年5月に本庁舎が移転したこと、及び高齢者を始めとした交通弱者の移動手段を確保する必要があることから、新たな地域公共交通として、令和5年2月16日より壬生町コミュニティバス “みぶーぶ” の実証運行を開始しました。この新たな地域公共交通は、鉄道などの幹線系統からの支線となるフィーダー系統であり、駅周辺地区と新庁舎や町内主要施設をつなぐ町内循環線と、公立高等学校と最寄り駅をつなぐ壬生高線の2路線で運行しております。みぶーぶと同様に町が運行する壬生町デマンドタクシー “みぶまる” とは相互に補完しあう関係となり、みぶーぶが拠点間の主要な輸送を担当し、みぶまるがドアトゥドアの細かな輸送ニーズを担当するものとなります。

今後高齢化の進行に伴い、公共交通として地域に住む方の移動手段の確保が不可欠なことから、本格運行に移行した際には、国の地域公共通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、運行を確保・維持していく必要があります。

図表 41 壬生町コミュニティバス “みぶーぶ” 運行概要及び運行体制

運行概要（町内循環線）	
運行区間	壬生町全域（壬生駅経由南回り・国谷駅経由北回り）
運行形態	路線バス
運行日	年末年始（12/29～1/3）を除く全日
運行便数	10便（8～20時）
車両台数	2台（南回り・北回り各1台）
車両サイズ	14人乗りワゴンタイプ
運賃	中学生以上200円、小学生・障害者100円（未就学児0円）
支払い方法	現金及び回数券 ※回数券2種車内販売（200円券×11枚綴り、100円券×11枚綴り）
運行概要（壬生高線）	
運行区間	壬生町役場～壬生駅東口（第1便のみ）、壬生駅東口～壬生高校
運行形態	路線バス
運行日	年末年始（12/29～1/3）及び壬生高等学校長期休業期間を除く平日
運行便数	8便（7～18時）
車両台数	2台
車両サイズ	55人乗り大型バス
運賃	中学生以上200円、小学生・障害者100円（未就学児0円）
支払い方法	現金及び回数券、学生定期券 ※回数券2種車内販売（200円券×11枚綴り、100円券×11枚綴り） ※※学生定期券2種壬生高等学校敷地内にて定期販売（1ヶ月定期・3ヶ月定期）
運行体制（共通）	
運行事業者	株式会社ティ・エイチ・エス（町委託）



図表 42 月別みぶーぶ利用者数と1日平均利用者数の推移

みぶーぶの運賃収入については、令和4年度（R5.2.16~3.31）は約 27 万円となり、令和5年度上半期（R5.4.1~9.30）は約 230 万円となっております。

運行経費については、令和4年度は運行準備に係る経費（バス停留所設置看板の製作費用、バス車両ラッピング費用など）を含み、約 975 万円となりました。令和5年度運行経費については、上半期で約 2,498 万円となります。

これらから算出される収支率は、令和4年度が 2.9%となり、令和5年度の推計収支率は 9.2%を見込んでおります。

また、公的資金投入額（運行経費－運賃収入）は、令和4年度が約 947 万円、令和5年度上半期で約 2,267 万円となっております。

図表 43 みぶーぶの収支率と公的資金投入額の推移

	令和4年度※	令和5年度※※
運賃収入(円)	273,900	2,309,300
運行経費(円)	9,746,231	24,976,148
収支率(%)	2.8	9.2
公的資金投入額(円) (運行経費－運賃収入)	9,472,231	22,666,848

※令和4年度は実証運行開始からの1月半の実績を計上

※※令和5年度は4月から9月までの半年分の実績を計上

3-3 基幹公共交通のカバー率

本町の鉄道とバスによる基幹的な公共交通圏域は全域の約20%であり、大部分が交通空白地域となっています。

しかし、この公共交通圏域の人口カバー率は約68%であり、全町の2割程度の地域に総人口の約7割が居住していることがわかります。

図表 44 公共交通カバー率の集計

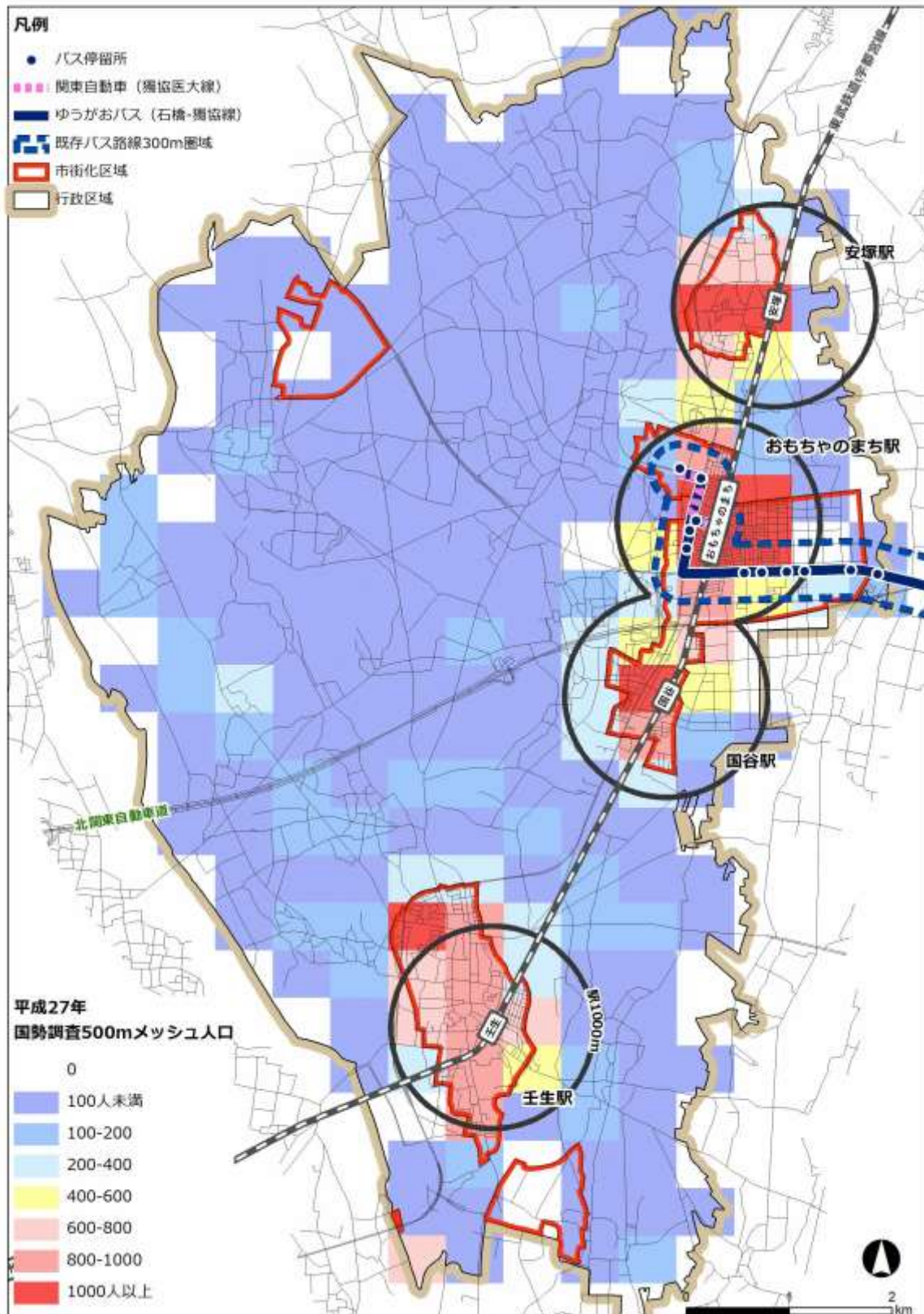
		2015年	
面積 (ha)	壬生町全域		6,105
	公共交通圏域		1,204 (19.7%)
	公共交通空白地域		4,900 (80.3%)
人口	壬生町全域	総人口	40,648
		高齢者人口	10,514
	公共交通圏域	総人口	27,739 (68.2%)
		高齢者人口	6,876 (65.4%)
	公共交通空白地域	総人口	12,909 (31.8%)
		高齢者人口	3,638 (34.6%)

*公共交通圏域で対象とする公共交通機関については、本町では規定路線を有する鉄道と路線バスとする(デマンド交通は含まない)。

*公共交通圏域の駅勢圏については、本町では徒歩圏を考慮し、実態に即した検討を行うため鉄道駅から1,000m、バス停から300mに設定。そのため、栃木県が公表している「とちぎの公共交通」で示されている条件(鉄道駅から1,500m、バス停から300m)とは異なる。

*2015年人口について、平成27年国勢調査500mメッシュより算出。

*各区域の人口集計について、重心を含むメッシュを対象とする。



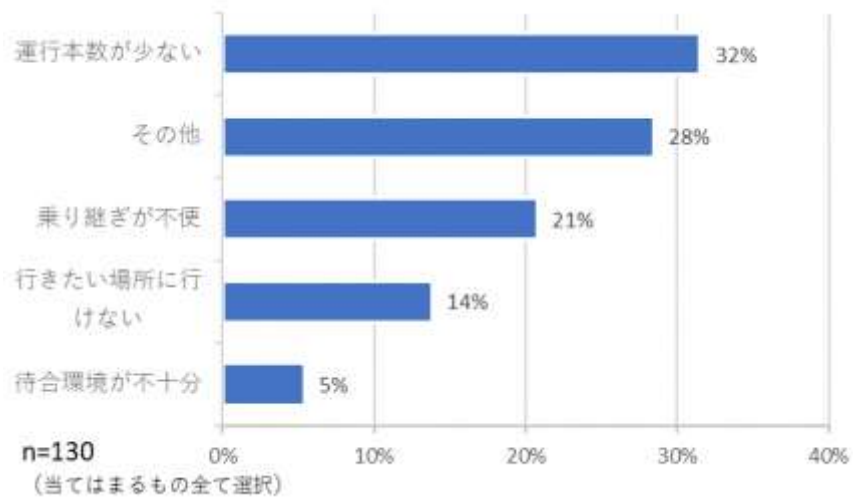
図表 45 公共交通と人口分布

出典：平成 27 年国勢調査 500m メッシュ人口

3-4 公共交通に対するニーズ

(1) 鉄道に対するニーズ

令和2年に実施した町民アンケート調査によると、鉄道の運行サービスや利用環境に対して不満に思っている方から挙げられている最大の改善点は「運行本数が少ない」ことで、次いで「乗り継ぎが不便」、「行きたい場所に行けない」となっています。

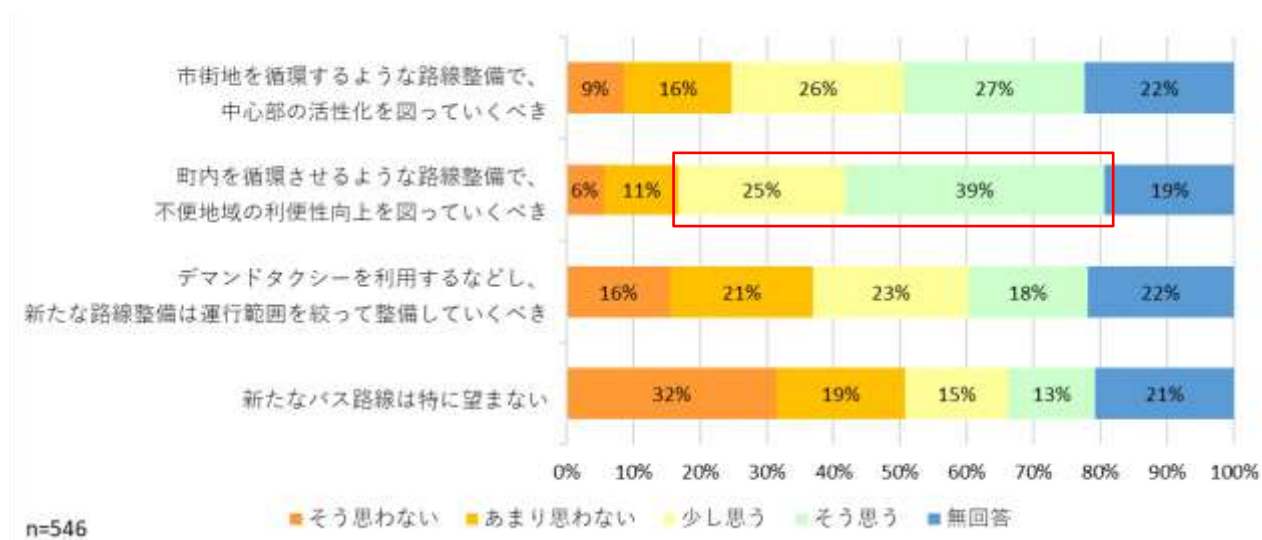


図表 46 鉄道の運行サービス・利用環境に対する改善点

(2) バスに対するニーズ

今後のバスのあり方として、「新たなバス路線は特に望まない」に対して、「そう思わない」が32%、「あまり思わない」が19%となっており、新たなバス路線への期待が伺えます。

新たなバス路線としては、「町内を循環させるような路線整備で、不便地域の利便性向上を図っていくべき」が最も多く、「少し思う」、「そう思う」を合わせて64%となっています。

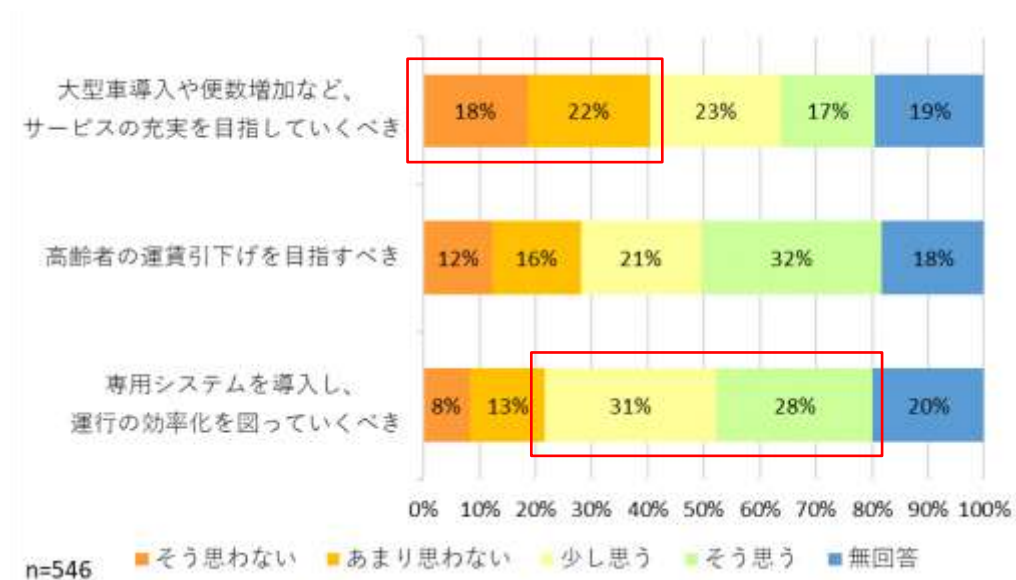


図表 47 今後のバスのあり方

(3) みぶまるに対するニーズ

「みぶまる」の今後のあり方としては、「専用のシステムを導入し、運行の効率化を図っていくべき」に対して、「少し思う」、「そう思う」を合わせて59%となっています。

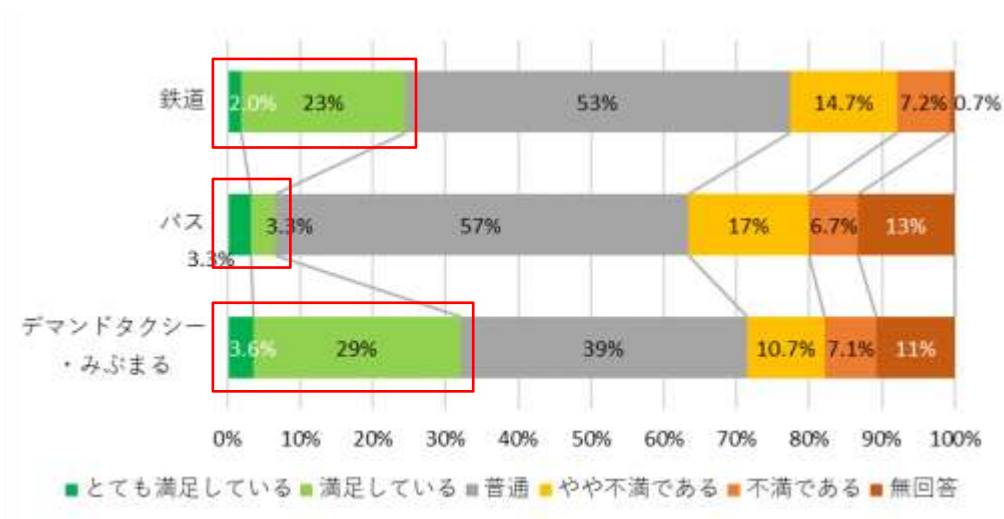
一方で、「大型車導入や便数増加など、サービスの充実を目指していくべき」に対して、「そう思わない」、「あまり思わない」を合わせて40%となっています。



図表 48 デマンドタクシー「みぶまる」の今後のあり方

(4) 公共交通に対する満足度

公共交通に対する満足度（「とても満足している」と「満足している」の合計）については、鉄道が 25%、デマンドタクシー“みぶまる”が 32.6%となっており一定の評価が得られていますが、バスについては 6.6%と非常に低い状況となっています。

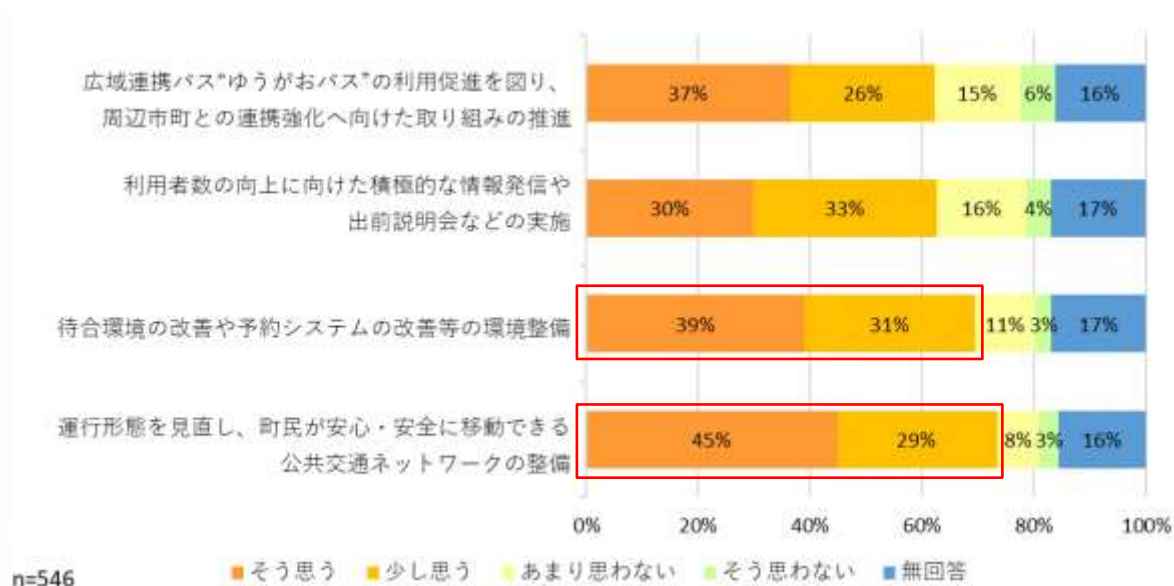


図表 49 公共交通に対する満足度

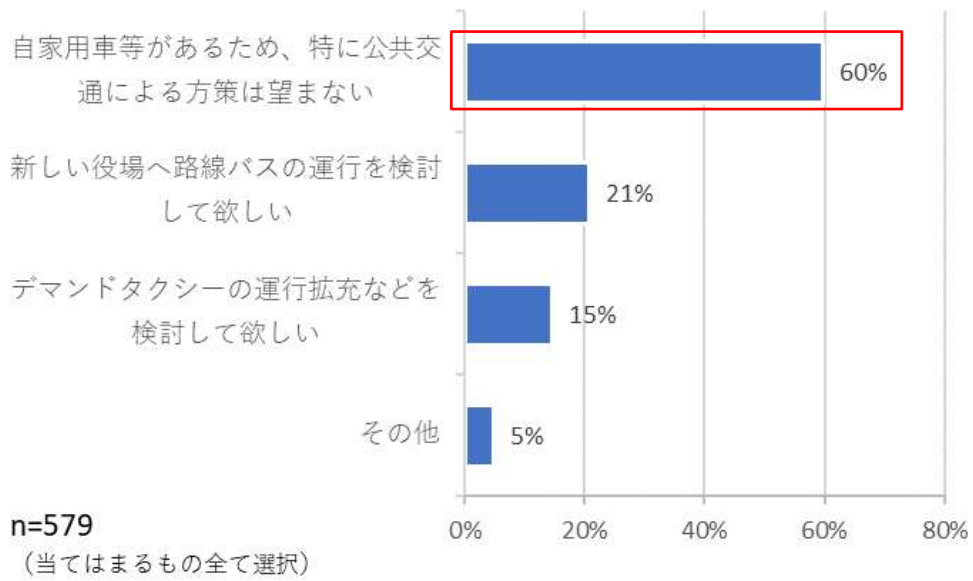
(5) 公共交通に対するニーズ

これからの公共交通への期待としては、「待合環境の改善や予約システムの改善等の環境整備」に対して、「そう思う」、「少し思う」を合わせて70%、さらに、「運行形態を見直し、町民が安心・安全に移動できる公共交通ネットワークの整備」は同様に74%となっており、現行サービスの改善・見直しに関する期待が多くなっています。

新しい役場へ行きやすくするための方策については、「自家用車等があるため、特に公共交通による方策は望まない」が60%となりましたが、「新しい役場へ路線バスの運行を検討して欲しい」に対して年代別でみると、60歳未満では17%、60歳以上では23%、「デマンドタクシーの運行拡充などを検討して欲しい」が60歳未満では11%、60歳以上では17%と、高齢者からのニーズが高い傾向が伺えます。

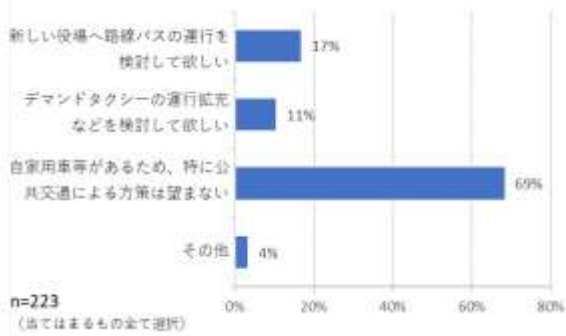


図表 50 これからの公共交通機関に期待すること

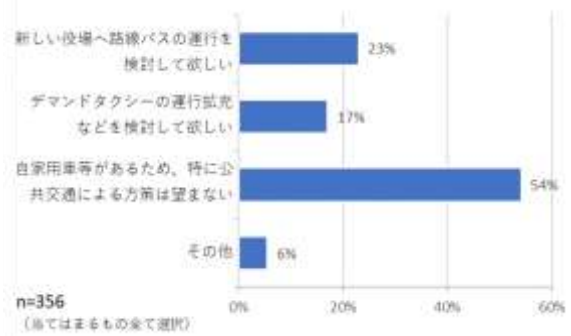


図表 51 新しい役場へ行きやすくするための方策

60 歳未満



60 歳以上



図表 52 新しい役場へ行きやすくするための方策（年代別）

町民アンケート調査とは

町民の行動特性、公共交通利用状況、公共交通等に対する満足度、将来の新公共交通の利用意向等（利用条件、利用希望など）の把握するために町民アンケート調査を行いました。

概要は次の通りです。

調査目的	町民の行動特性、公共交通利用状況、公共交通等に対する満足度、将来の新公共交通の利用意向等（利用条件、利用希望など）を把握する。																				
調査対象	町民（地域別の人口分布を考慮して、無作為に1,000名を抽出）																				
調査方法	対象世帯に対して郵送配布を行い、郵送回収																				
調査期間	令和2年10月～11月末日まで																				
回収数	546票（回収率54.6%）																				
回答者の主な属性	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の86%が運転免許を保有 ・免許保有者の96%が自動車を保有 ・免許返納者は5%で、返納してから5年未満が約半数 ・回答者の68%がほぼ毎日外出、週3、4日外出まで含めると82% ・外出先への移動手段は車を自分で運転するが50% <table border="1"> <caption>外出先への移動手段</caption> <thead> <tr> <th>移動手段</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車（自分で運転）</td> <td>442</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>車（他の人が送迎）</td> <td>109</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>徒歩</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>原付・バイク</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>n=891 (当てはまるもの全て選択)</p>	移動手段	人数	車（自分で運転）	442	鉄道	111	車（他の人が送迎）	109	自転車	99	徒歩	79	タクシー	20	原付・バイク	17	バス	8	その他	6
移動手段	人数																				
車（自分で運転）	442																				
鉄道	111																				
車（他の人が送迎）	109																				
自転車	99																				
徒歩	79																				
タクシー	20																				
原付・バイク	17																				
バス	8																				
その他	6																				

第4章 地域公共交通の課題

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

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

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

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

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

課題1：役場の移転など「人の流れの変化」を踏まえた「新たな交通体系」の検討

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

課題2：将来的に増加する「高齢者の移動手段」の確保

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

課題3：既存の公共交通サービスを向上させ「利用促進」を図る

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

町の現況と交通特性

地勢 ～地形が平坦で可住地が多く、近隣都市と生活圏が同一～

- ・ 明治4年の廃藩置県、明治22年の町村制を経て壬生町が誕生。その後、稲葉村・南犬飼村と合併し、昭和30年に現在の壬生町が形成
- ・ 宇都宮市や下野市などの隣接する市町との結びつき（通勤・通学、私事外出）が強い
- ・ 東京から約90kmの距離にあり、栃木県の県都・宇都宮市の南に位置している
- ・ 地形が平坦で可住地が多く、東武宇都宮線の4つの鉄道駅と路線バス（2路線）に加え、町内を高速道路が横断し、壬生ICを有している

人口 ～市街地部に人口が集積しているが、今後は高齢化が顕著に進行～

- ・ 人口は、現在の約40,000人から令和27年には約35,000人にまで減少すると推算
- ・ 鉄道駅周辺（特におもちゃのまち駅周辺）の人口密度が高い
- ・ 令和2年以降、高齢人口は約12,000人前後で推移するとされているが、総人口が減少傾向にあるため、高齢化率は上昇を続け、令和27年には約35%まで増加するとの予測

施設配置 ～駅周辺に施設が立地しているが、庁舎移転に伴い、人の流れが変化～

- ・ 市街化区域の特に鉄道周辺に様々な都市機能・施設が集積
- ・ 日中の滞在人口が多い地域は、獨協医大病院、駅周辺（デマンドタクシー“みぶまる”の主な行先を「病院」とする回答が全体の6割で最も多い）

公共交通 ～既存公共交通の利用促進と並行し、求められる移動手段の利便性向上～

- ・ 町には、東武鉄道を中心に路線バスが1路線、本町全域を対象としたデマンドタクシー等が運行
- ・ 令和元年10月から3市町（壬生町・下野市・上三川町）をつなぐ広域連携バス「ゆうがおバス」の実証運行（便数は1時間に1本程度）開始
- ・ 公共交通力バース率は本町の公共交通圏域が全体の20%程度で、町の大部分が交通空白地域
- ・ 公共交通の人口カバー率は70%以上（全体の2割程度の地域に総人口の約7割が居住）
- ・ 運行状況は、鉄道（東武宇都宮線）は上下線ともに1～3本/時間程度運行
- ・ 路線バスは、平日はほぼすべての時間帯で1時間に1～6本運行しているが、土曜には平日の約半数、日曜・祝日にはさらにその4分の1まで減少

次期計画で取り組むべき課題

課題1

役場の移転など「人の流れの変化」を踏まえた「新たな交通体系」の検討

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

課題2

将来的に増加する「高齢者の移動手段」の確保

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

課題3

既存の公共交通サービスを向上させ「利用促進」を図る

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

第5章 計画の基本方針及び目標

5-1 上位・関連計画における公共交通の考え方

上位・関連計画から「公共交通」に関する記載を抽出・整理しました。

(1) 宇都宮都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

項目	内容
計画の期間	策定年：令和3年3月 目標年次：令和17年（都市づくりの基本理念、将来の都市構造） 令和7年（土地利用、都市施設などの決定の方針）
都市づくりの基本理念	<p>(1) 誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくり 本区域においては、徒歩や自転車などで移動できる範囲で、商業や医療、福祉、教育、金融、公共公益施設など日常生活に必要なサービスを誰もが手軽に受けられるように、市街地の規模や役割に応じた都市機能の集積を図るとともに、まちなかへの居住（集住）の誘導を促進し、誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくりを進めていきます。</p> <p>(2) 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり 鉄道やバスなどの公共交通を基本に地域のニーズに応じた交通ネットワークを形成し、拠点地区間や周辺都市との連携強化を図るとともに、拠点内においても交通ネットワークの充実を図ります。 歩行者や自転車などの利用環境の向上、自動運転などの新技術の活用、Ma a Sの実現など、多様な分野との施策連携により誰もが安全でスムーズに移動し、生き活きと社会参加ができるスマートな都市づくりを進めていきます。</p> <p>(5) とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり 首都圏への近接性や東北縦貫自動車道・北関東自動車道などの高速道路、(国)4号などの主要幹線道路などによる広域交通網を活かし、新たな産業の集積や既存産業基盤の維持・充実、首都圏の食糧基地ともいわれる農業の振興を図り、活力ある都市づくりを進めていきます。</p>
地域ごとの市街地像	<p>●基盤構造</p> <p>① 広域連携軸 県内外の主要都市との広域的な移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。 ○鉄道・バス等：東武宇都宮線、高速バス、路線バス ○道路：北関東自動車道、(国)121号</p> <p>② 都市間連携軸 広域拠点地区の形成や、周辺都市との移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。 ○鉄道・バス等：東武宇都宮線、路線バス ○道路：(主)宇都宮栃木線、(主)小山壬生線、(主)羽生田上蒲生線</p> <p>③ 都市内連携軸 地域拠点地区、生活拠点地区の形成や、拠点地区間及び周辺地域との移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。 ○鉄道・バス等：東武宇都宮線、路線バス、 ○道路：(一)上田壬生線、(一)下野壬生線、(一)国谷家中停車場線</p>

(2) 壬生町第6次総合振興計画 後期基本計画（一部抜粋）

項目	内容																		
計画の期間	策定年：令和3年3月 目標年次：令和7年																		
将来都市像	子育て・健康・壬力がキラリ 幸せ実感 住みよい“壬生町”																		
施策の方向	<p>【まちづくりの基本姿勢・分野別計画】</p> <p>基本姿勢2 みんなが安全で安心して暮らせるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故のないまちづくり <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>現状値</th> <th>目標値（令和7年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通安全教室の実施回数</td> <td>21回（令和元年）</td> <td>32回</td> </tr> <tr> <td>交通事故の発生件数</td> <td>70件（令和元年）</td> <td>63件</td> </tr> </tbody> </table> <p>基本姿勢4 みんなが快適で 便利に暮らせるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑で利便性の高い交通ネットワークのまちづくり <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>現状値</th> <th>目標値（令和7年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幹線町道の整備延長</td> <td>27.0km（平成30年）</td> <td>32.5km</td> </tr> <tr> <td>デマンドタクシー「みぶまる」の年間利用者数</td> <td>8,507人（令和元年）</td> <td>9,760人</td> </tr> </tbody> </table> <p>【壬生創生プランの展開】</p> <p>基本目標4 壬生町で安心して元気に暮らす</p> <p><プロジェクト概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市町との連携により実証運行を開始した広域連携バスについて、地域に定着させることで、本格運行を目指していきます。 ・本庁舎を総合運動場に移転整備することが決定したことを契機として、本町のまちづくりとも連携した効果的、効率的な公共交通ネットワークを構築していきます。 ・総合的な交通体系の確立を図るため、幹線道路及び補助幹線道路を計画的に整備します。 <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線町道整備事業 ・デマンドタクシー「みぶまる」運営事業 ・1市2町広域連携バス事業 	指標	現状値	目標値（令和7年）	交通安全教室の実施回数	21回（令和元年）	32回	交通事故の発生件数	70件（令和元年）	63件	指標	現状値	目標値（令和7年）	幹線町道の整備延長	27.0km（平成30年）	32.5km	デマンドタクシー「みぶまる」の年間利用者数	8,507人（令和元年）	9,760人
指標	現状値	目標値（令和7年）																	
交通安全教室の実施回数	21回（令和元年）	32回																	
交通事故の発生件数	70件（令和元年）	63件																	
指標	現状値	目標値（令和7年）																	
幹線町道の整備延長	27.0km（平成30年）	32.5km																	
デマンドタクシー「みぶまる」の年間利用者数	8,507人（令和元年）	9,760人																	
懇談会での主な意見	<p>○生活安全部会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学路に歩道をつくる。 <p>○基盤整備部会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口等地域の格差が出ているので、交通体系等、町全体の利便性を考える。 ・デマンド交通については、台数を増やすなど利便性を高める。 																		

(3) 第2期壬生町人口ビジョン・壬生町創生総合戦略（一部抜粋）

項目	内容						
計画期間	策定年：令和2年3月 目標年次：令和7年						
施策展開	<p>基本目標4 壬生町で安心して元気に暮らす 戦略プロジェクト4-1 安全で利便性の高いまちづくり</p> <p><プロジェクトの概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市町との連携により実証運行を開始した広域連携バスについて、地域に定着させることで、本格運行を目指していきます。 ・本庁舎を総合運動場に移転整備することが決定したことを契機として、本町のまちづくりとも連携した効果的、効率的な公共交通ネットワークを構築していきます。 ・総合的な交通体系の確立を図るため、幹線道路及び補助幹線道路を計画的に整備します。 <p><重要業績評価（KPI）></p> <table border="1" data-bbox="427 813 1331 891"> <thead> <tr> <th data-bbox="427 813 834 851">指標</th> <th data-bbox="834 813 1062 851">現状</th> <th data-bbox="1062 813 1331 851">目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="427 851 834 891">人口千人あたりの犯罪被害件数</td> <td data-bbox="834 851 1062 891">4.46件（H30）</td> <td data-bbox="1062 851 1331 891">4.23件（R7）</td> </tr> </tbody> </table> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線町道整備事業 ・デマンドタクシー「みぶまる」運営事業 ・1市2町広域連携バス事業 	指標	現状	目標	人口千人あたりの犯罪被害件数	4.46件（H30）	4.23件（R7）
指標	現状	目標					
人口千人あたりの犯罪被害件数	4.46件（H30）	4.23件（R7）					

(4) 壬生町都市計画マスタープラン（一部抜粋）

項目	内容
計画期間	策定年：平成31年3月 目標年次：令和19年
施策展開	<p>【都市づくりの基本的な考え方】</p> <p>3 コンパクトな集約型都市構造の形成を進める</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3つの市街地（壬生市街地、国谷・おもちゃのまち市街地、安塚市街地）が持つそれぞれの立地特性（日常の暮らしにおいてつながりが強い宇都宮市・栃木市等との適正な機能分担）を踏まえ、まちづくりの既存ストックの活用を基本としながら、居住機能や生活サービス機能が集積し、主要施設や周辺集落地を含めた利便性の高い公共交通ネットワークが構築された、より多くの人々が歩いて暮らすことのできる（市街地の活性化を見据えた）生活環境の形成を進めます。 <p>4 町民の暮らしの安全性や利便性を高める</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地間や集落地間の円滑な移動を担う町内道路網の整備・充実や、交通弱者にとって重要な移動手段となる公共交通のサービス向上・利用環境の充実に努めます。 <p>【壬生町版コンパクトシティ（ニクラスター状コンパクトシティ）の形成】</p> <p>プロセス1 骨格となる2つの軸構造の強化</p> <p>主な取組イメージ：本町の骨格となる南北軸・東西軸の交流機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北方向の3つの市街地を連絡する道路交通基盤の強化や東武鉄道宇都宮線をはじめとする公共交通の利用環境の充実 <p>プロセス2 3つの市街地の拠点性の強化</p> <p>主な取組イメージ：3つの市街地を結ぶ拠点づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間及び拠点地域を結ぶ公共交通の充実 <p>【分野別まちづくり方針】</p> <p>2 道路交通網・公共交通網の整備方針</p> <p>3 公共交通網の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ●民間バス・デマンドタクシー等の利用環境の充実 ・東西方向（鹿沼市方面・下野市方面等）横軸の連携を担う民間バス路線等の機能強化を図ります。 ・日常生活における高齢者等の重要な足となるデマンドタクシー“みぶまる”の利便性向上に向けた取組を推進します。 ・誰もが歩いて暮らせるまちづくりの支えとなる公共交通の導入に向けた検討（地域間の連携や公共公益拠点・公共施設・医療機関等の主要施設を効果的に結ぶバス路線網の整備等）を進めます。 <p>【地域別まちづくり構想】</p> <p>1 <u>壬生・藤井地域のまちづくり構想</u></p> <p>2 道路交通網・公共交通網の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通網の整備方針 ・壬生駅や生活の拠点となる施設（病院・福祉施設・公園等）とを結ぶ効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します。 ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します <p>2 <u>稲葉・羽生田地域のまちづくり構想</u></p> <p>2 道路交通網・公共交通網の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通網の整備方針 ・様々な生活サービス機能を有する国谷・おもちゃのまち市街地等との東西方向の連携を担う効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します。 ・高齢者をはじめ交通弱者にとって貴重な移動手段となるデマンドタクシー“みぶまる”の利用環境の充実を図ります。

	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します。 <p>3 国谷・おもちゃのまち地域のまちづくり構想</p> <p>2 道路交通網・公共交通網の整備方針</p> <p>●公共交通網の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの人々が集まる商業街区、獨協医科大学病院、福祉関連施設等への円滑なアクセスを担う公共交通の導入に向けた取組を推進します。 ・様々な生活サービス機能を有する国谷・おもちゃのまち市街地周辺と周辺市町を含めた東西方向の連携を強化する民間バス路線等の拡充を促進します。 ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します。 <p>4 南犬飼地域のまちづくり構想</p> <p>2 道路交通網・公共交通網の整備方針</p> <p>●公共交通網の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宇都宮市方面等との連携を高める東武鉄道宇都宮線の利用環境の充実を図ります。 ・安塚駅や生活の拠点となる施設（病院・福祉施設・公園等）とを結ぶ効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します。 ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入に向けた取組を推進します。 						
	<p>【重点項目に関する実現方策】</p> <p>3つの市街地の特徴を活かしたコンパクトなまちづくりを進める取組</p> <p><①壬生市街地におけるコンパクトなまちづくり></p> <p>●公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー“みぶまる”の利便性向上 ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入検討 <p><②国谷・おもちゃのまち市街地におけるコンパクトなまちづくり></p> <p>●公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武鉄道宇都宮線の利用利便を高める国谷駅周辺の環境整備 ・おもちゃのまち駅及び国谷駅から商業街区、獨協医科大学病院、福祉関連施設等への円滑なアクセスを担い、市街地周辺の集落等との連携を高める効果的な公共交通の導入検討 ・東西方向（鹿沼市方面・下野市方面）の広域連携を担う民間バス路線等の機能強化 ・デマンドタクシー“みぶまる”の利便性向上 ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入検討 <p><③安塚市街地におけるコンパクトなまちづくり></p> <p>●公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安塚駅や生活の拠点となる施設（病院・福祉施設・公園等）、市街地周辺の集落等を結ぶ効果的な公共交通の導入検討 ・デマンドタクシー“みぶまる”の利便性向上 ・地域間及び公共公益拠点を結ぶ効果的な公共交通の導入検討 						
	<p>【分野別実現方策】</p> <p><道路交通網・公共交通網></p> <table border="1" data-bbox="359 1758 1380 1944"> <thead> <tr> <th data-bbox="359 1758 566 1803">実現の方向</th> <th data-bbox="566 1758 885 1803">想定される主な取組</th> <th data-bbox="885 1758 1380 1803">整備手法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="359 1803 566 1944">公共交通網の整備</td> <td data-bbox="566 1803 885 1944">民間バス・デマンドタクシー等の利用環境の充実や新たな公共交通のあり方の検討</td> <td data-bbox="885 1803 1380 1944">デマンドタクシー“みぶまる”運営事業、『立地適正化計画』と連携した『地域公共交通計画』の策定、公共公益拠点への公共交通機関整備</td> </tr> </tbody> </table>	実現の方向	想定される主な取組	整備手法	公共交通網の整備	民間バス・デマンドタクシー等の利用環境の充実や新たな公共交通のあり方の検討	デマンドタクシー“みぶまる”運営事業、『立地適正化計画』と連携した『地域公共交通計画』の策定、公共公益拠点への公共交通機関整備
実現の方向	想定される主な取組	整備手法					
公共交通網の整備	民間バス・デマンドタクシー等の利用環境の充実や新たな公共交通のあり方の検討	デマンドタクシー“みぶまる”運営事業、『立地適正化計画』と連携した『地域公共交通計画』の策定、公共公益拠点への公共交通機関整備					

(5) 地域再生計画（一部抜粋）

項目	内容
計画期間	認定年：平成31年3月 目標年次：令和3年
事業内容	1市2町エリア全体の資源を最大限に生かすため、地域住民の生活交通と観光2次交通の両面からエリアを東西につなぐ巡回路線バスシステムを構築し、併せて1市2町連携による広域周遊観光や東京圏等から移住定住促進、域内住民の健康増進等を通じた生涯活躍のまちの形成、さらにはコンパクトなまちづくり等を連動させ、それら施策を一体的に推進することで圏域全体のまち・ひと・しごと創生の実現につなげる ⑤既存の公共交通との接続強化により自動車依存から脱却し、公共交通利用率を増加

※庁内資料を基に整理

(6) 第8期壬生町高齢者保健福祉計画（一部抜粋）

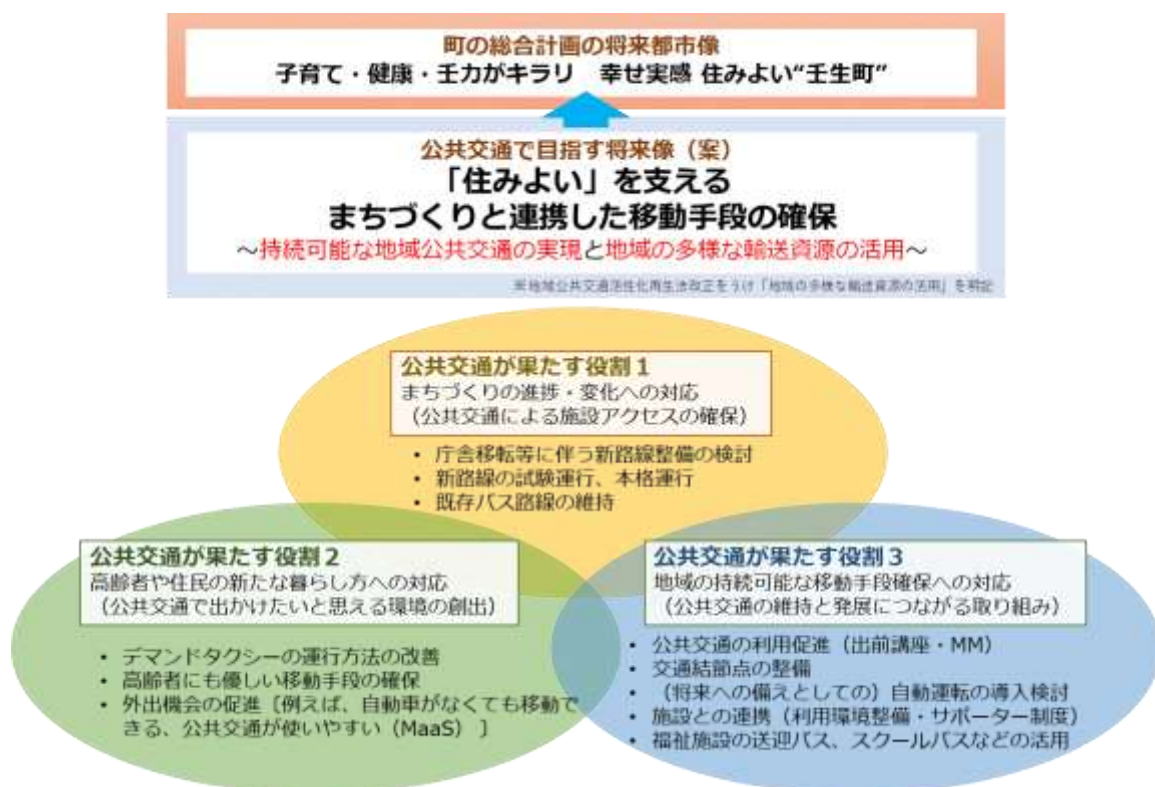
項目	内容
計画期間	策定年：令和3年3月 目標年次：令和5年 本計画では令和7年度及び令和22年度までの中長期的な視点を踏まえた計画として策定
事業内容	第1章 第4節 住・生活環境の確保 2. 高齢者等にやさしい住環境・まちづくり 高齢者等に配慮した生活しやすいまちづくりを推進するため、建築物、道路等のバリアフリー化による安全性・利便性の向上やデマンドタクシーなど、高齢者の外出移動支援の充実に努めます。 また、適切な住宅改修と福祉用具の利用により、日常生活上の便宜を図るとともに、介護者の負担軽減を図ります。

5-2 計画の基本方針

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

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

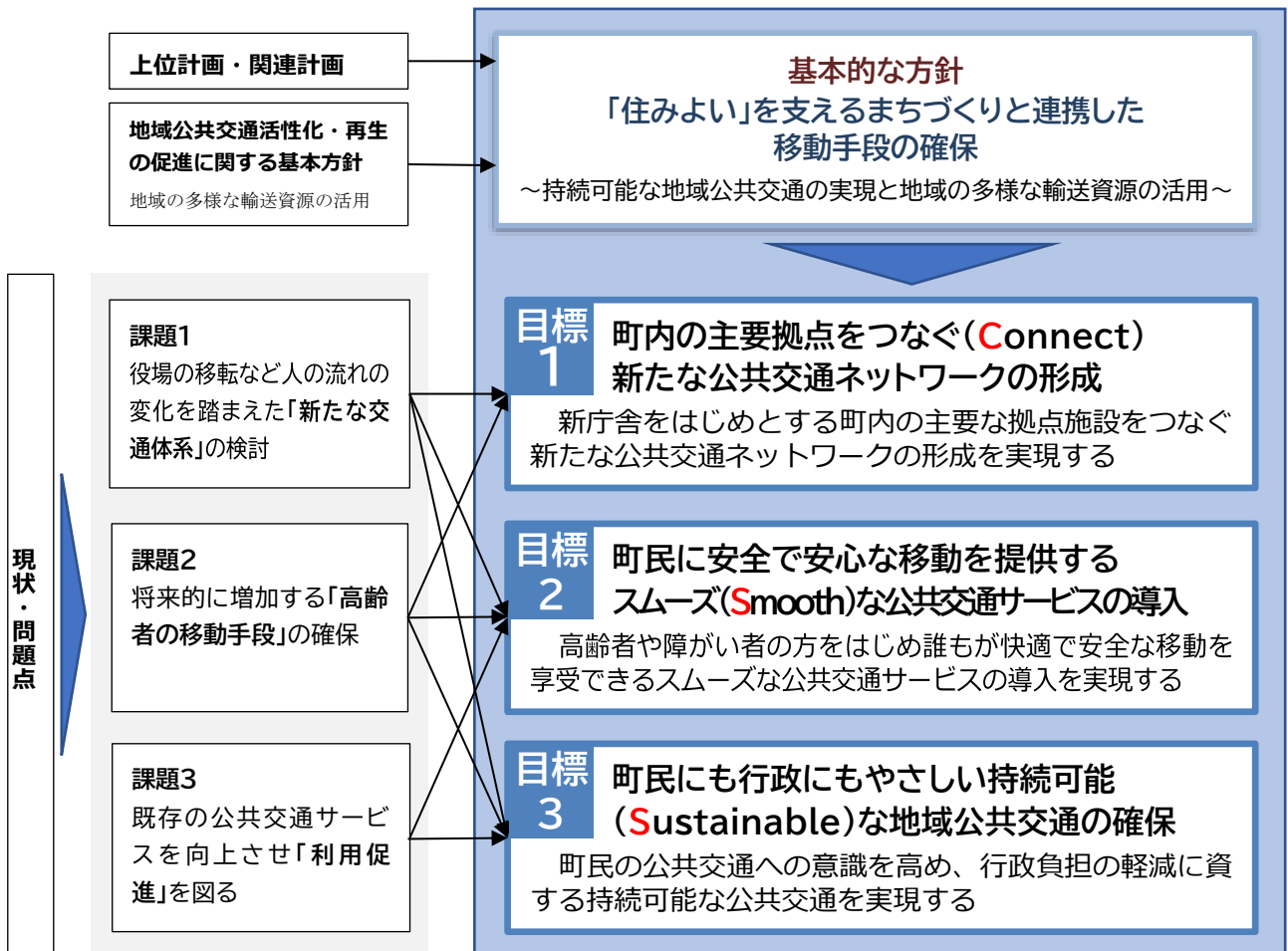
特に、町の総合計画の将来像である「子育て・健康・壬力がキラリ 幸せ実感 住みよい“壬生町”」の実現を公共交通の面から支えるために「住みよい」を支えるまちづくりと連携した移動手段の確保」を目標として様々な施策を講じることとします。



図表 53 地域公共交通が目指す将来像

5-3 計画の目標

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



図表 54 地域公共交通の目標 (CSS)

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

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

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

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

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

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

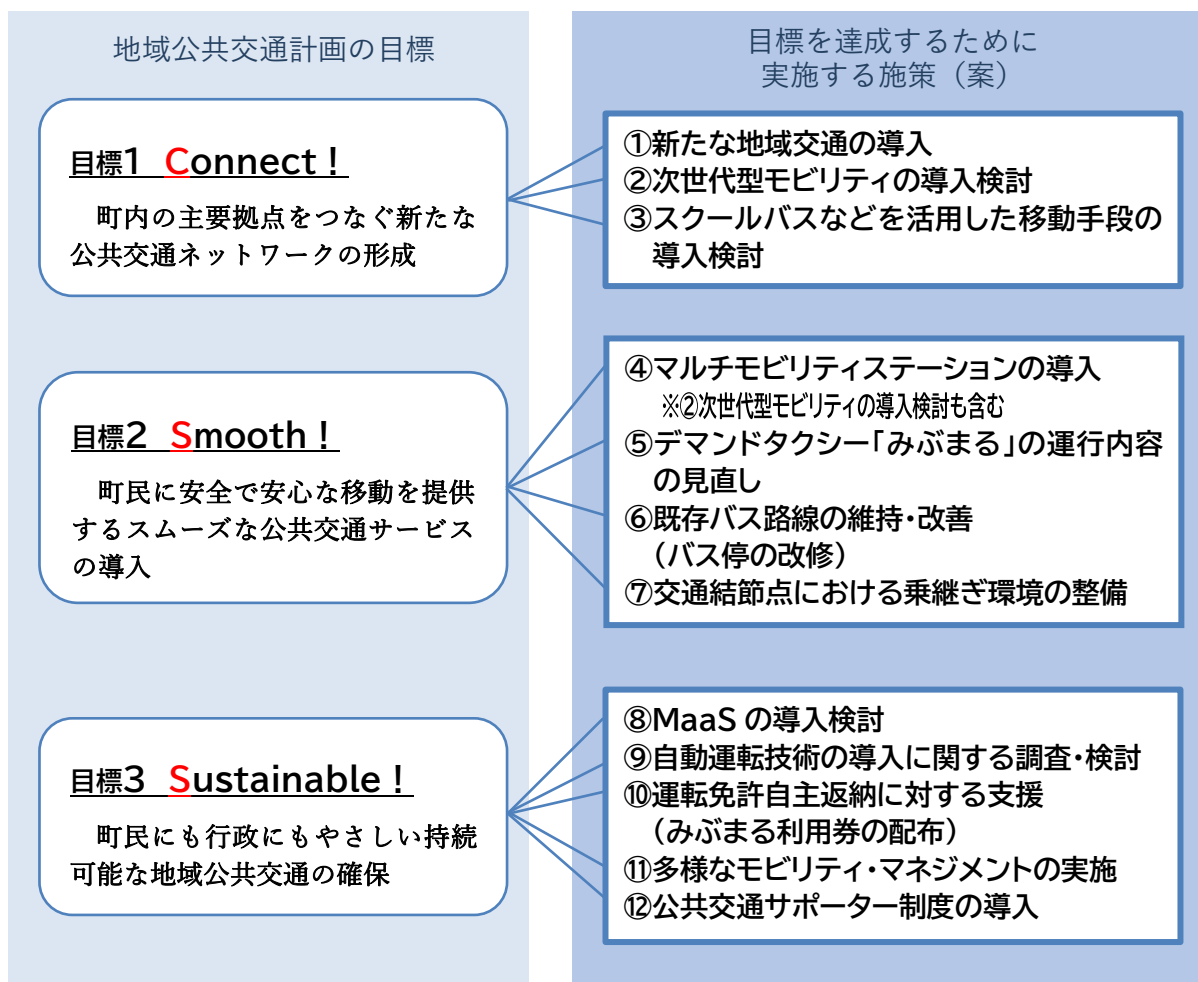
目標3 町民にも行政にもやさしい持続可能**(Sustainable)**な地域公共交通の確保

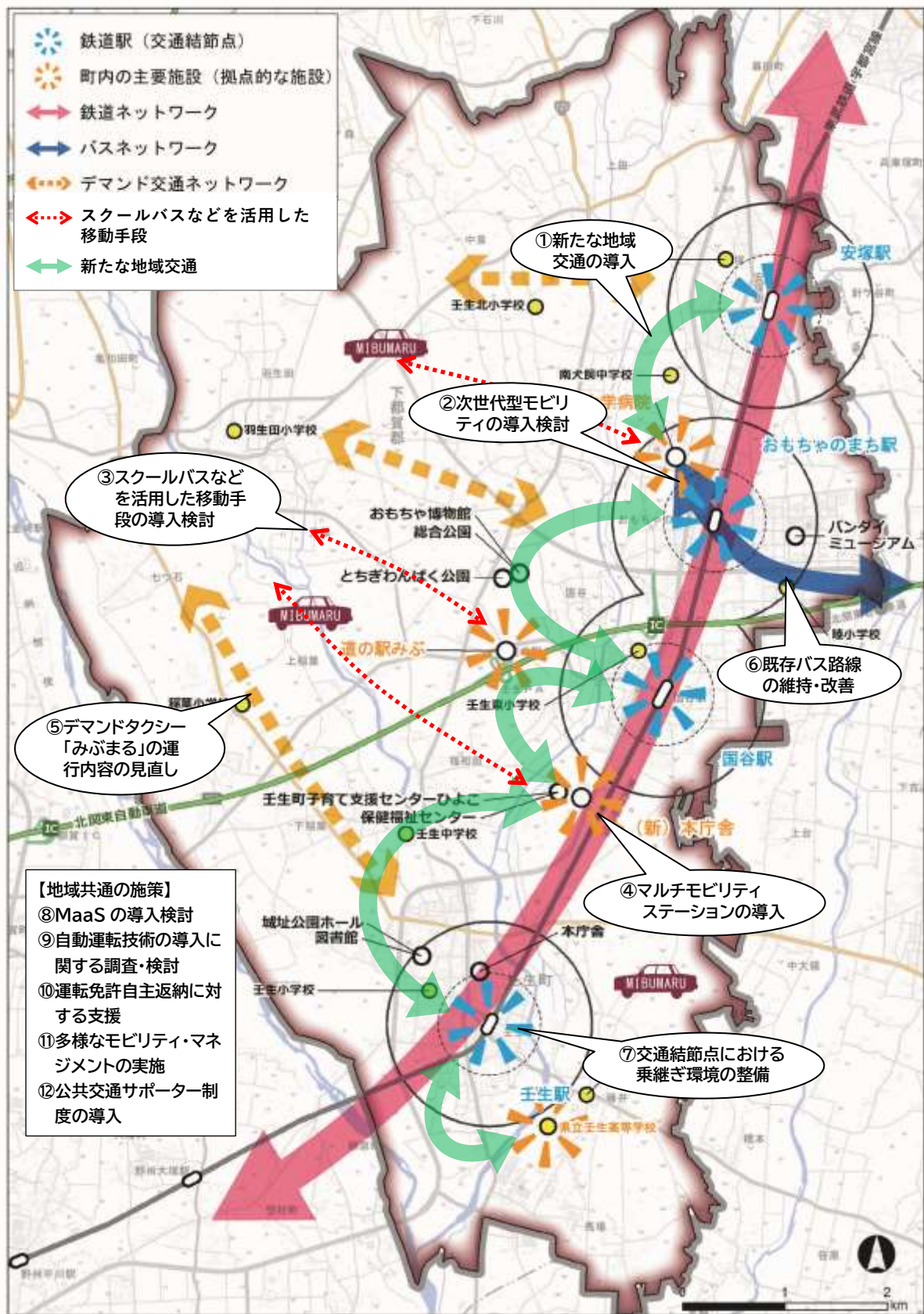
地球温暖化や行財政運営上の負担軽減のためには、公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しない環境整備が重要です。

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

第6章 目標を達成するための施策・事業

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





図表 55 将来の公共交通ネットワークのイメージ

目標1 Connect !

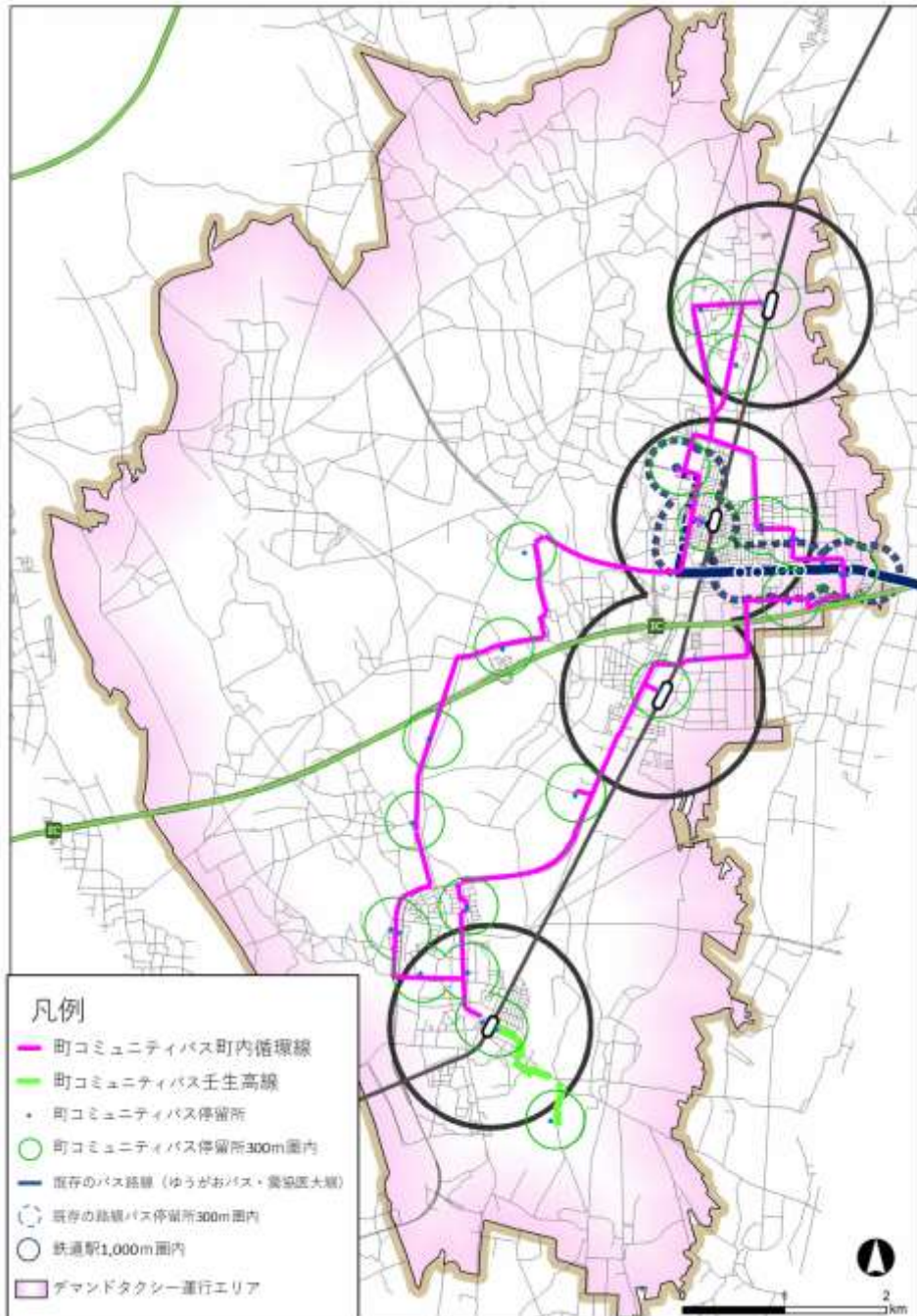
①新たな地域交通の導入

実施主体

壬生町・交通事業者

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

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



新公共交通のイメージ

目標1 Connect !

②次世代型モビリティの導入検討

実施主体

壬生町・企業

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

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



COMS



WHILL Model C2



RakuRo



電動キックボード

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

目標1 Connect!

③スクールバスなどを活用した移動手段の導入検討

実施主体

壬生町・交通事業者

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



福祉施設の送迎バス（むつみの森）

目標2 Smooth !

④マルチモビリティステーションの導入

実施主体

壬生町・交通事業者・企業

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




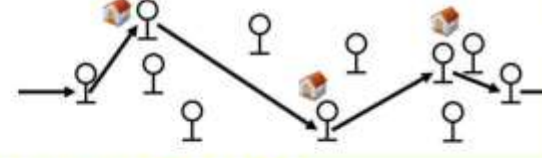
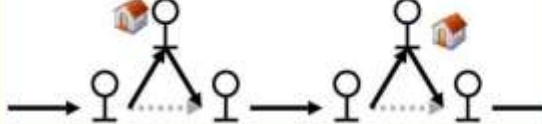

マルチモビリティステーションのイメージ

目標2 Smooth !

⑤ デマンドタクシー「みぶまる」の運行内容の見直し	実施主体	壬生町・交通事業者
---------------------------	------	-----------

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

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

<p>【定路線型】 通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを行き、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便のみ・区間のみ運行するという考え方も考えられます。</p> 	<p>【自由経路ミーティングポイント型】 運行ルートは決めず、バス停（ミーティングポイント）だけ決めておいて、予約があったバス停を最短経路で運行するパターンです。</p> 
<p>【迂回ルート型】 定路線型と同じように、基本的には決められたルートを行き、所定のバス停などで乗降を行います。バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。</p> 	<p>【自由経路ドアトゥードア型】 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアトゥードアのサービスを提供するパターンです。</p> 

デマンド交通の運行形態のイメージ

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

目標2 Smooth !

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

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



サイクルアンドバスライドのイメージ

出典：宇都宮市 HP

目標2 Smooth !

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

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



改札内コンコースのベンチ設置例
(東武栃木駅)



タクシー乗り場の上屋設置例
(新栃木駅西口)

出典：「栃木市バリアフリー基本構想（栃木駅・新栃木駅周辺地区）」

左：オリオンスクエア



右：バンパひろば



デジタルサイネージ（宇都宮市社会実験）

出典：宇都宮市 HP

目標3 Sustainable !

⑧MaaS の導入検討

実施主体

壬生町・交通事業者・企業

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



MaaS (Mobility as a Service)

出典：国土交通省 HP 「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料」



地域連携 IC カード「totra」

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」



インターネットによる経路検索

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」

目標3 Sustainable !

⑨自動運転技術の導入に関する調査・検討

実施主体

壬生町・企業

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



自動運転システムのイメージ

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」



茂木町での自動運転実証実験

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021」

目標3 Sustainable !

⑩運転免許自主返納に対する支援 (みぶまる利用券の配布)	実施主体	壬生町・交通事業者
<p>壬生町では、運転免許証を自主的に返納した方を対象とした支援事業を行っています。運転免許証の返納状況や制度の利用状況を踏まえながら内容の充実や、制度の周知を図ります。</p>		
<p>壬生町運転免許自主返納支援事業</p>		
対象者・条件等	<p>町内に住所を有する方で以下の条件を満たす方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 壬生町に住所を有する方 ・ 平成 25 年 1 月 1 日以降に運転免許を自主返納した方 ・ 町税を完納している方 ・ 「申請による運転免許の取消通知書」の写しを提出 	
支援の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドタクシー“みぶまる”利用券 40 枚（12,000 円分）を 1 回限り支給いたします。 	
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年 1 月 1 日以降にすべての運転免許を自主返納した方が対象です。 ・ 運転免許を自主返納した日から 1 年以内に申請が必要です。 	

目標3 Sustainable !

①多様なモビリティ・マネジメントの実施

実施主体

壬生町・企業・住民

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

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

とちぎエコ通勤トライ

令和3(2021)年 12月1日(水) ~ 15日(水)

バスで

鉄道で

自転車や歩きて

一台の車に乗り合わせて

パーク&ライドで(乗り換え)

とちぎエコ通勤トライへの参加方法

1.実施期間から好きな日を選び、エコ通勤に申し込みます。
 参加の日にちを選擇し、何日でもエコ通勤に申し込みます。
 ※実施期間終了後、エコ通勤に申し込み結果を専用フォームに入力し、
 右側のQRコードから専用フォームにアクセスし、または「トライしよう!エコ通勤」で検索!

2.専用フォームへの登録入力・登録に成功していた方に、専用で
 素敵なプレゼントが送られます。

実施期間 12月1日(水) ~ 12月15日(水)

詳細は「トライしよう!エコ通勤」で 検索

エコ通勤は渋滞緩和のほか
 地球温暖化防止に寄与します。

トライしよう!エコ通勤
 栃木県では15の
 COOL CHOICEを推進しています。

問い合わせ先 栃木県国土交通政策課 電話 028-822-2187 E-mail ecotask@pref.tochigi.lg.jp

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

とちぎエコ通勤トライ (栃木県)

出典：栃木県 HP

目標3 Sustainable !

⑫公共交通サポーター制度の導入

実施主体

壬生町・住民

「みぶまる」や「ゆうがおバス」をより安定的に運行するため、公共交通を応援しようとする個人や企業・商店などの団体から協賛金を募集する、公共交通サポーター制度を導入します。

協賛者には、「みぶまる」の回数券の配布や「ゆうがおバス」の車内への広告掲示等の特典を設けます。



公共交通サポーター制度とは?

地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するためにサポーターを募集いたします。

制度概要

協賛金	個人会員 1口 5,000円(中学生以下3,000円)
	法人会員 1口 10,000円

受付

受付場所 真岡市役所 総合政策課

申請書 表面の申込書に必要事項を記入し、郵送、持参、FAX等でお送りいただくか以下のURLから申し込んでください。
<https://logofom.jp/form/JZV/12284>

協賛金納入 申込書の受付後、真岡市より納入通知書を送付します。

QRコード

特典の交付

個人会員

- ①いちごタクシー回数券1組またはいちごバス回数券3組進呈
回数券は1組あたり11回分乗車できます。
回数券に利用期限はありません。
- ②いちごバスの運賃無料券(土日祝日限定)発行
1口につき3か月間使用できる
運賃無料券(土日祝日限定)を発行します。

法人会員

- ①市HP、いちごタクシー及びいちごバス車内に協賛法人として掲載
市ホームページ、いちごタクシー及びいちごバスの車内に法人名等を掲載します。
- ②いちごバス車内に広告の掲載
広告期間 1口につき3か月間
(1度に申込みできる広告期間は最長で12か月間までとします。)

広告原稿 申込後、真岡市が指定する期日までに広告原稿を作成し、提出してください。
(印刷と掲出の作業は真岡市が行います。)

広告規格 B3サイズ(縦364mm×横515mm)

その他 広告枠数が限られているため、申込み時点で広告の掲載をお受けできない場合があります。また、広告内容に不備がある場合には広告掲載ができないが、修正をお願いする場合があります。

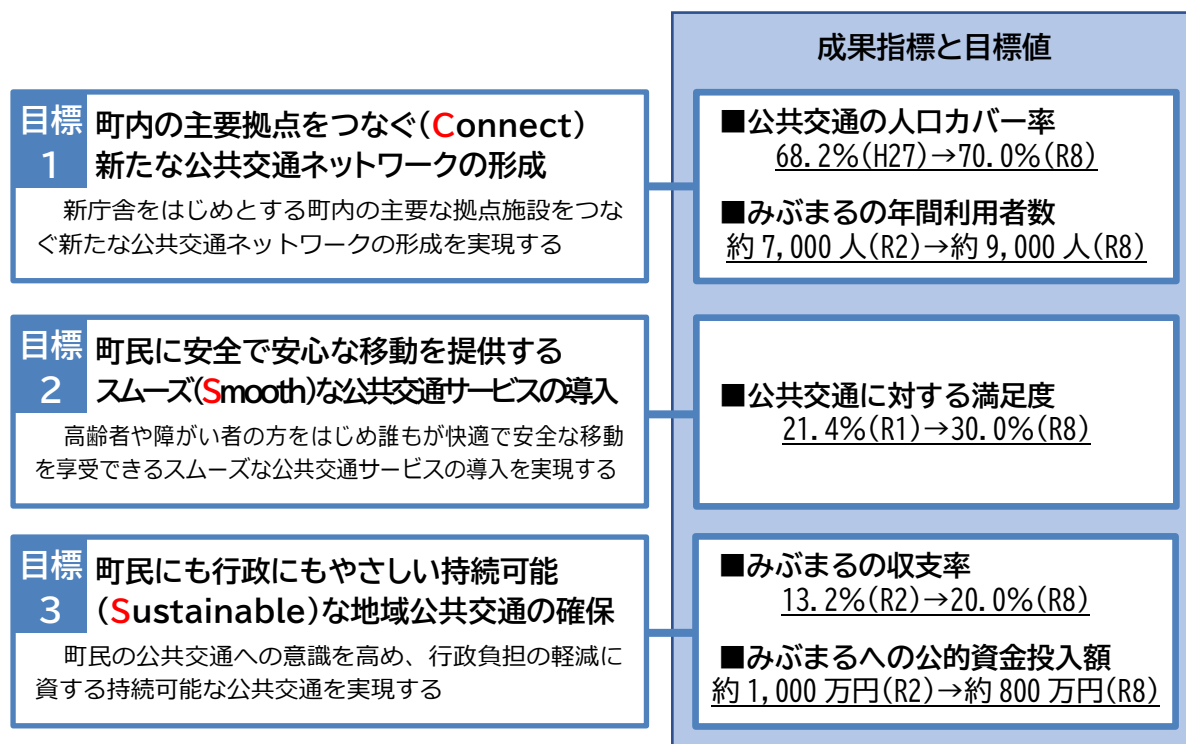
真岡市公共交通サポーター制度

出典：真岡市 HP

第7章 計画の達成状況の評価

7-1 計画の評価

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



図表 56 各目標に応じた成果指標と目標値

(1) 公共交通の人口カバー率

現在、壬生町の公共交通圏域（鉄道や路線バスのサービス圏域）は町全域の約20%であり、人口カバー率は約68%となっています。これは町の人口の約3割が公共交通空白地域に在住しており、特に高齢者などのデマンドタクシーへの依存の必然性を示しています。

今後、公共交通空白地域における公共交通サービスの改善を図るためには、デマンドタクシーの効率的な運行とあわせて公共交通空白地域のさらなる削減が不可欠です。

そのため、新路線バスの導入を図ることにより、公共交通圏域拡大の目安となる人口カバー率の向上を目指します。

成果指標	目標値	
	平成27年度 (基準年度)	令和8年度 (目標年度)
公共交通の人口カバー率	68.2%	70.0%

図表 57 基幹公共交通カバー率の集計及び目標値

			2015年	2045年
面積 (ha)	壬生町全域		6,105	
	公共交通圏域		1,204 (19.7%)	
	公共交通空白地域		4,900 (80.3%)	
人口	壬生町全域	総人口	40,648	35,490
		高齢者人口	10,514	12,259
	公共交通圏域	総人口	27,739 (68.2%)	24,978 (70.4%)
		高齢者人口	6,876 (65.4%)	8,343 (68.1%)
	公共交通空白地域	総人口	12,909 (31.8%)	10,512 (29.6%)
		高齢者人口	3,638 (34.6%)	3,916 (31.9%)

*公共交通圏域で対象とする公共交通機関については、本町では規定路線を有する鉄道と路線バスとする(デマンド交通は含まない)。

*公共交通圏域の駅勢圏については、本町では徒歩圏を考慮し、実態に即した検討を行うため鉄道駅から1,000m、バス停から300mに設定。そのため、栃木県が公表している「とちぎの公共交通」で示されている条件(鉄道駅から1,500m、バス停から300m)とは異なる。

*2015年人口について、平成27年国勢調査500mメッシュより算出。

*2045年人口について、国土数値情報500mメッシュ別将来推計人口データより算出。

*各区域の人口集計について、重心を含むメッシュを対象とする。

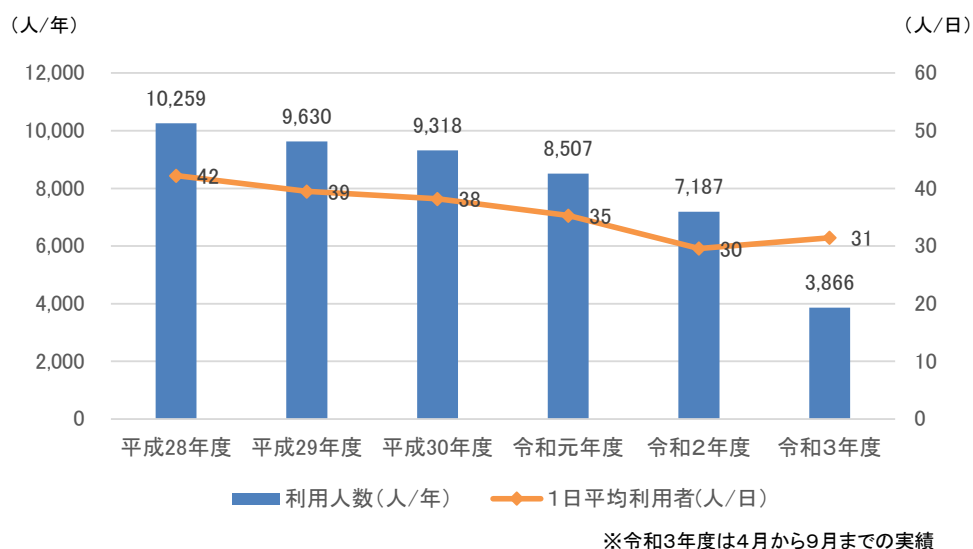
(2) みぶまるの年間利用者数

みぶまるの年間の利用者数は、平成28年度は10,000人を超えていましたが、その後減少傾向が続き、令和元年度には約8,500人、令和2年度には新型コロナウイルスの影響により約7,000人まで減少しています。

一方、今後の鉄道沿線における都市機能の集積や将来の人口推計から想定される高齢化の進展などから、デマンドタクシーの需要は拡大することが予想されます。

そのため、みぶまるの効率的な運行を目指した運行内容の見直しを図ることにより、コロナ前（平成30年度）と同程度の輸送実績を目指します。

成果指標	目標値	
	令和2年度 (基準年度)	令和8年度 (目標年度)
みぶまるの年間利用者数	約7,000人	約9,000人



図表 58 みぶまるの年間利用者数と1日平均利用者数の推移（再掲）

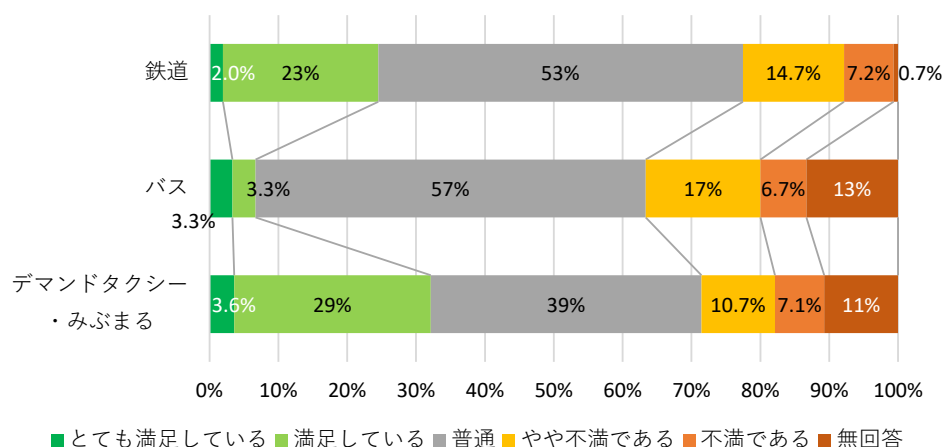
(3) 公共交通に対する満足度

公共交通に対する満足度（「とても満足している」と「満足している」の合計）については、鉄道が25%、バスが6.6%、デマンドタクシー“みぶまる”が32.6%となっており、平均21.4%となっています。

そのため、新しい路線バスの導入やマルチモビリティステーションの整備をはじめとするハード施策と、モビリティ・マネジメントの実施といった公共交通の利用を促すソフト施策を効果的に組み合わせることにより、公共交通全体の満足度を30%まで向上させることを目指します。

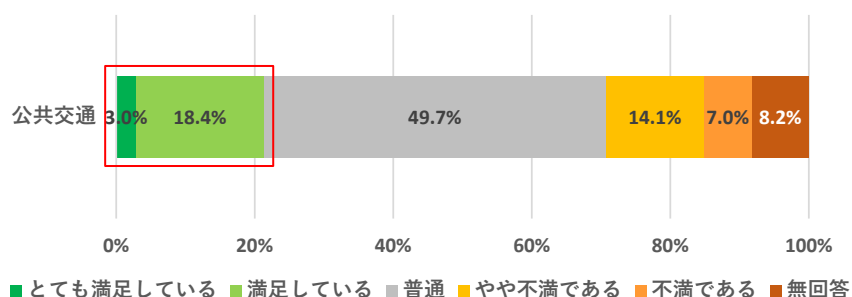
成果指標	目標値	
	令和2年度 (基準年度)	令和8年度 (目標年度)
公共交通に対する満足度 (「とても満足している」と「満足している」の合計)	21.4%	30.0%

※町民アンケート調査により満足度の割合を調査する



図表 59 公共交通に対する満足度（再掲）

出典：令和2年度町民アンケート調査



図表 60 公共交通に対する満足度（鉄道・バス・みぶまるの平均）

出典：令和2年度町民アンケート調査

(4) みぶまるの収支率

みぶまるの収支率は、運賃収入の減少と運行経費の増加に伴い、毎年減少傾向が続き、平成28年度の25.3%から、令和2年度は13.2%となっています。

そのため、みぶまるの効率的な運行を目指した運行内容の見直しを図るとともに、みぶまるの運行を補完する郊外部の新たな移動手段として、スクールバスなどの輸送資源の総動員を図ることにより、みぶまるの収支率を20%まで向上させることを目指します。

成果指標	目標値	
	令和2年度 (基準年度)	令和8年度 (目標年度)
みぶまるの収支率	13.2%	20.0%

図表 61 みぶまるの収支率と公的投資額の推移（再掲）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
運賃収入	2,925,300	2,658,500	2,550,500	2,345,400	1,911,200	989,400	
運行経費	運行事業者支払額(円)	5,108,700	5,264,260	5,347,540	5,146,900	7,711,600	3,841,800
	予約受付会計 年度任用職員 賃金(円)	3,513,900	3,468,391	3,495,816	3,452,166	4,900,581	2,677,144
	計	8,622,600	8,732,651	8,843,356	8,599,066	12,612,181	6,518,944
収支率(%)	25.3	23.3	22.4	21.4	13.2	13.2	
公的資金投入額(円) (運行経費－運賃収入)	5,697,300	6,074,151	6,292,856	6,253,666	10,700,981	5,529,544	

※令和3年度は4月から9月までの実績

(5) みぶまるへの公的資金投入額

みぶまるの収支率の推移に伴い、みぶまるへの公的資金投入額（＝運行経費－運賃収入）も増加傾向を示しており、平成28年度の約600万円から令和2年度には1,000万円を超えています。

そのため、みぶまるの収支率改善と同様の取り組みを図ることにより、みぶまるへの公的資金投入額を約800万円まで減らすことを目指します。

成果指標	目標値	
	令和2年度 (基準年度)	令和8年度 (目標年度)
みぶまるへの公的資金投入額	約1,000万円	約800万円

7-2 計画のスケジュール

各施策の進行は以下のスケジュールに従って行います。

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

図表 62 計画のスケジュール

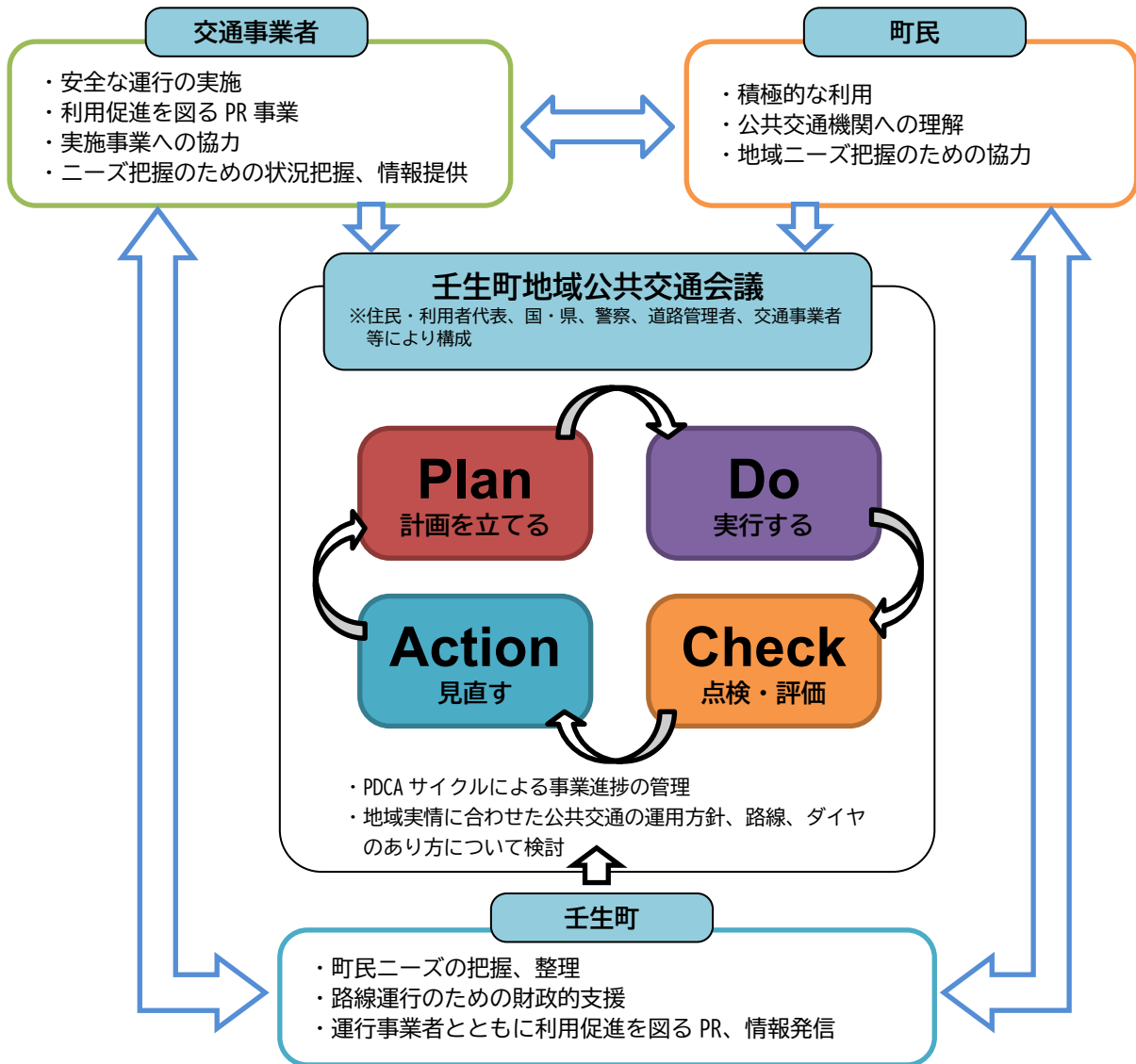
	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
目標1 Connect ! 新たな公共交通ネットワークの形成					
施策① 新たな地域交通の導入	検討	実施			
施策② 次世代型モビリティの導入検討	検討			実施	
施策③ スクールバスなどを活用した移動手段の導入検討	検討				実施
目標2 Smooth ! スムーズな公共交通サービスの導入					
施策④ マルチモビリティステーションの導入	検討	実施			
施策⑤ デマンドタクシー「みぶまる」の運行内容の見直し	検討	実施			
施策⑥ 既存バス路線の維持・改善	検討			実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

7-3 計画の進捗管理

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

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

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



図表 63 計画の PDCA サイクル

附属資料 改訂履歴

改訂箇所一覧

図表 64 改訂箇所一覧

版数	発行日	改訂箇所	改訂内容
初版	令和4年 3月		
第2版	令和6年 3月	①P.25,26 3-1 公共交通の整備状況	①壬生町コミュニティバス実証運行開始に伴う文言・図表修正
		②P.34,35 3-2(5) 壬生町コミュニティバス	②壬生町コミュニティバス実証運行開始に伴う追加
		③P.46 町の現況と交通特性	③文言修正
		④P.58 ①新たな公共交通の導入	④壬生町コミュニティバス実証運行開始に伴う文言・図表修正
		⑤P.61 ④マルチモビリティステーションの導入	⑤目標の再設定による修正

改訂の理由

第2版改訂

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

発行 : 栃木県下都賀郡壬生町
TEL : 0282-81-1813
URL : <https://www.town.mibu.tochigi.jp/>
MAIL : sougo@town.mibu.tochigi.jp
編集 : 壬生町総務部総合政策課
発行日 : 令和4年3月
改訂日 : 令和6年3月