

壬生町地域公共交通計画 新旧対照表

現行	改訂案
<p>第1章 計画の概要 (略)</p> <p>第2章 地域の現況 (略)</p> <p>第3章 公共交通の現況</p> <p>3-1 公共交通の整備状況</p> <p>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</p> <hr/> <p>_____等が運行しています。</p> <p>令和元年10月からは、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」の実証運行が開始されています。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>第1章 計画の概要 (略)</p> <p>第2章 地域の現況 (略)</p> <p>第3章 公共交通の現況</p> <p>3-1 公共交通の整備状況</p> <p>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、<u>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</u>等が運行しています。</p> <hr/> <p>_____</p> <hr/> <p>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。</p> <p>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</p>

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

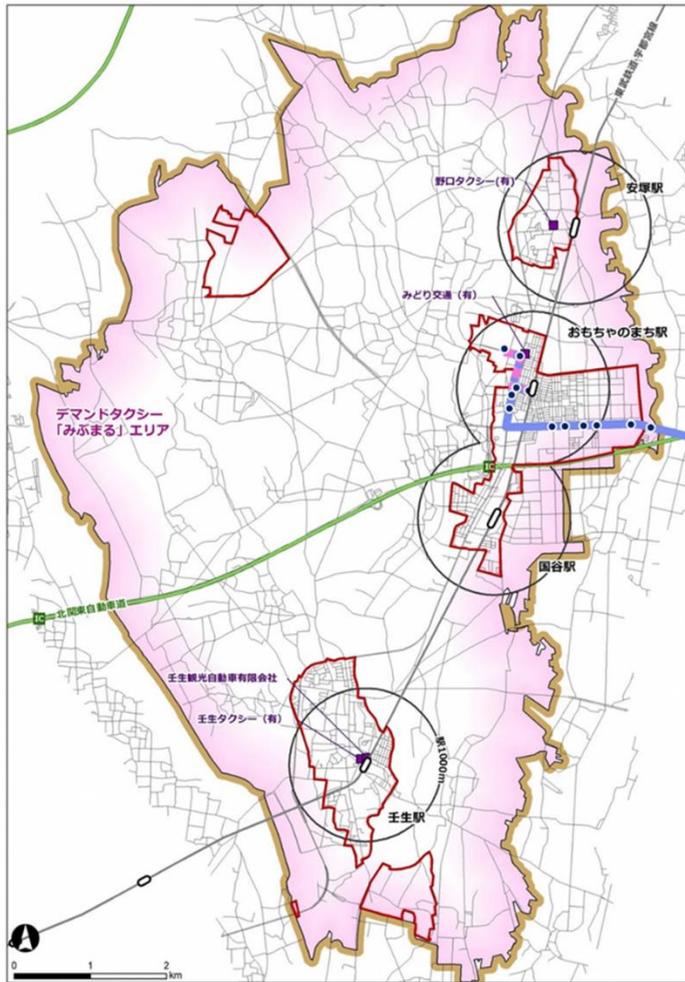
種類	事業者	路線等
鉄道	東武鉄道	東武宇都宮線 (東武壬生駅・おもちゃのまち駅・国谷駅・安塚駅)
路線バス	関東自動車(株)	おもちゃのまち駅－獨協医科大学
デマンドタクシー	壬生町 (「地域公共交通確保維持事業」における地域内フィーダー系統の補助あり)	みぶまる 町内全域(1日 9 便)
タクシー	4 事業所 (壬生町内に事業所を持つ栃木県タクシー協会加入事業所)	・壬生タクシー有限公司 ・壬生観光自動車有限公司 ・みどり交通有限公司 ・野口タクシー有限公司
広域連携バス	_____	ゆうがおバス JR 石橋駅－獨協医大病院 JR 石橋駅－上三川町ゆうきが丘団地
スクールバス	関東自動車(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)

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

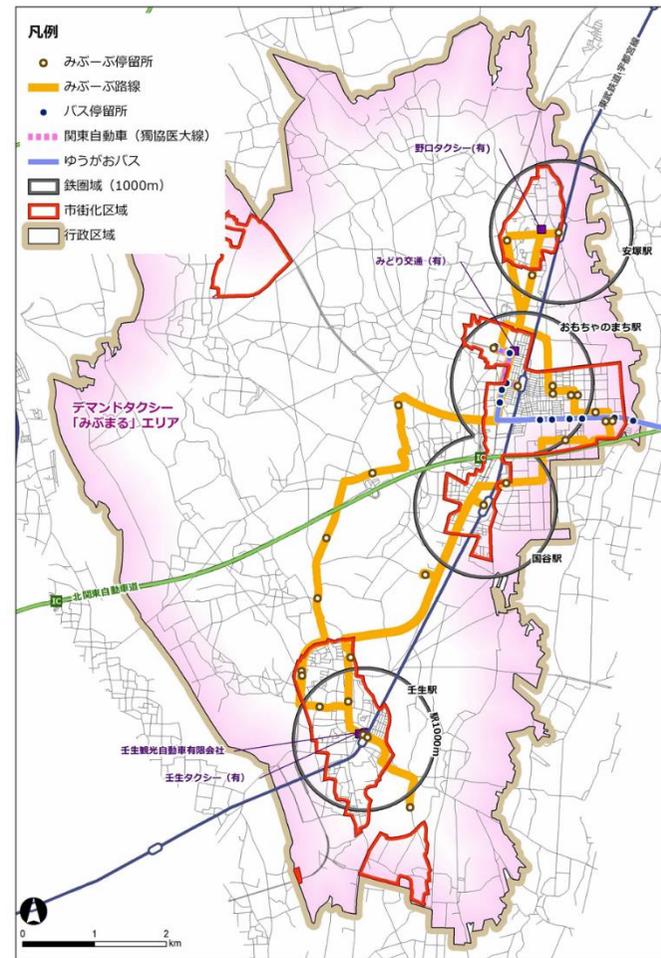
種類	事業者	路線等
鉄道	東武鉄道	東武宇都宮線 (東武壬生駅・おもちゃのまち駅・国谷駅・安塚駅)
路線バス	関東自動車(株)	おもちゃのまち駅－獨協医科大学
デマンドタクシー	壬生町 (「地域公共交通確保維持事業」における地域内フィーダー系統の補助あり)	みぶまる 町内全域(1日 9 便)
タクシー	4 事業所 (壬生町内に事業所を持つ栃木県タクシー協会加入事業所)	・壬生タクシー有限公司 ・壬生観光自動車有限公司 ・みどり交通有限公司 ・野口タクシー有限公司
広域連携バス	_____	ゆうがおバス JR 石橋駅－獨協医大病院 _____
スクールバス	_____	たちばな幼稚園の園児を対象とした通園手段 (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)			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	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	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
_____	_____	_____	<u>コミュニ ティバス</u>	壬生町	<u>みぶーぶ</u> <u>・町内循環線(壬生駅経由南 回り・国谷駅経由北回り)</u> <u>・壬生高線</u>



図表 27 公共交通整備状況図

3-2 公共交通の輸送実績



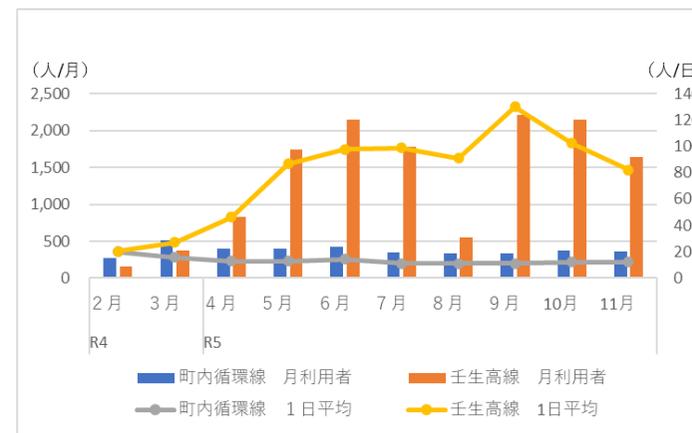
図表 27 公共交通整備状況図

3-2 公共交通の輸送実績

<p>(1) ~ (4) (略)</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<p>(1) ~ (4) (略)</p> <p><u>(5) 壬生町コミュニティバス“みぶーぶ”</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>
--	---

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

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 みぶーぶ利用者数と1日平均利用者数の推移 (月別)

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

※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 41 公共交通カバー率の集計

図表 42 公共交通と人口分布

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。

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

図表 45 公共交通と人口分布

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 43 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 44 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

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 45 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 46 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

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」に対して年代別で見ると、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 47 これからの公共交通機関に期待すること

図表 48 新しい役場へ行きやすくするための方策

図表 49 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（略）

第4章 地域公共交通の課題
（略）

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」に対して年代別で見ると、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

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（略）

第4章 地域公共交通の課題
（略）

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 (略)

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 50 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」

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 (略)

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 51 地域公共交通の目標 (CSS)

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 52 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
-------------	------	-----------

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)

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!

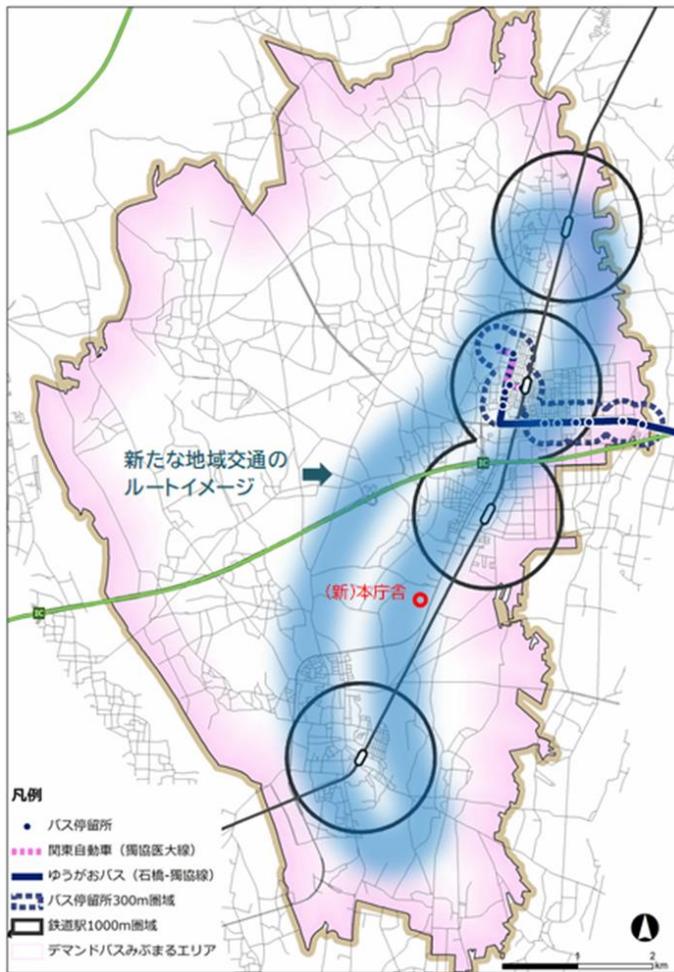
①新たな地域交通の導入	実施主体	壬生町・交通事業者
-------------	------	-----------

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今後移転が予定される壬生町の新庁舎や学校、大型商業施設などと駅周辺地区を効率的につなぐ新たなバス路線の導入を検討します。

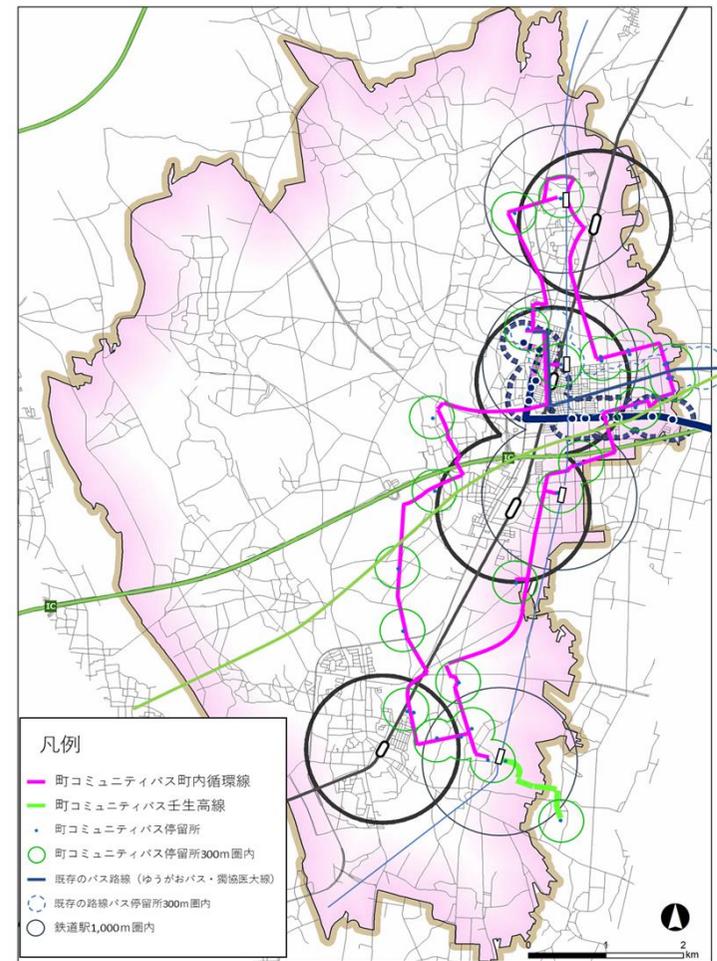
導入に当たっては、実証運行を実施することにより、運行内容の見直し・調整を図るとともに新規需要の獲得の促進を図った上で本格運行へ移行します。

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。



新たな地域交通のイメージ



新たな地域交通のイメージ

②～③ (略)

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
<u>今後予定される壬生町役場の本庁舎移転の際に、新庁舎の敷地内に自動車や公共交通、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し、快適な待合環境を有するマルチモビリティステーションの整備を行います。</u>		

②～③ (略)

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
<u>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。</u>		



マルチモビリティステーションのイメージ

⑤～⑫ (略)



マルチモビリティステーションのイメージ

⑤～⑫ (略)

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 53 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。

図表 54 基幹公共交通カバー率の集計及び目標値

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のため、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。

図表 57 基幹公共交通カバー率の集計及び目標値

(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。

図表 55 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。

(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。

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。

図表 56 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 57 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。

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。

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。

図表 58 みぶまるの収支率と公的投資額の推移（再掲）

（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。

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 59 計画のスケジュール

7-3 計画の進捗管理

図表 61 みぶまるの収支率と公的投資額の推移（再掲）

（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。

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

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必要不可欠であるため、以下のような役割分担を行い、連携して事業を実施します。

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

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

図表 60 計画のPDCAサイクル

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

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

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

図表 63 計画のPDCAサイクル