

# 足利市地域公共交通計画

令和 5 (2023)年度～令和 1 1 (2029)年度

足 利 市

～はじめに～

近年、わが国では、人口減少や少子高齢化の進行に加え、人々の生活様式や価値観の変化など、地域公共交通を取り巻く状況は、多様化・複雑化しております。

そこで、本市では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、公共交通を取り巻く課題や地域のニーズを踏まえ、鉄道やバスを主軸としつつ、多様な交通手段を検討し、利便性と持続可能性を確保した公共交通ネットワークの構築を進めるため、「足利市地域公共交通計画」を策定しました。



本計画は、地域公共交通の基本的な方針及び目標達成のための取組を定めた公共交通のマスタープランとなります。

「安心な暮らしを支える公共交通ネットワークの構築」を基本方針とし、令和5年度から計画期間である7年間の中で、駅を中心とした周辺整備の推進や、メリハリのある生活路線バスの運行、自動運転技術活用の検討等多様な取組を通じ、公共交通の利用者数を回復させ、まちの賑わいや人の生きがいを生み出すことを目指してまいります。

このような計画を基に、本市の将来都市像であります「誇り高く <sup>ひと</sup>仁を育み 挑戦しつづけるまち足利」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申し上げます。

結びに、本計画の策定に当たりまして、熱心にご協議いただきました足利市地域公共交通会議の皆様を始め、貴重なご意見、ご提言をいただいた多くの市民、市議会、関係諸団体の皆様に心から感謝申し上げます。

令和5(2023)年8月

足利市長

早川尚秀

## 目次

### ■本編

<b>第1章 計画の策定について</b> .....	<b>5</b>
1-1 背景と目的 .....	5
1-2 計画の区域 .....	5
1-3 計画期間 .....	5
1-4 本計画の位置づけと関連計画 .....	6
<b>第2章 地域特性と関連計画の整理</b> .....	<b>9</b>
2-1 本市の特性 .....	9
2-2 本市の現状 .....	10
<b>第3章 地域公共交通の現状と課題</b> .....	<b>14</b>
3-1 地域公共交通の状況 .....	14
3-2 移動支援の取組 .....	18
3-3 利用促進の取組 .....	19
3-4 財政負担について .....	20
3-5 公共交通の課題 .....	23
<b>第4章 基本的な方針と目標</b> .....	<b>25</b>
4-1 目指すべき公共交通将来像 .....	25
4-2 地域公共交通の基本的な方針 .....	26
4-3 目標達成のための取組 .....	29
4-4 交通資源の機能分類 .....	42
<b>第5章 計画の進捗管理</b> .....	<b>46</b>
5-1 評価指標の設定 .....	46
5-2 事業の推進体制 .....	47
<b>用語解説</b> .....	<b>49</b>

本文中で「※」のついた用語は、用語解説で解説しています。

## ■資料編（別冊）

1	足利市地域公共交通会議条例	資-3
2	足利市地域公共交通会議委員名簿	資-4
3	足利市地域公共交通会議処務規程	資-5
4	足利市地域公共交通会議財務規程	資-7
5	足利市交通事業者ミーティング	資-9
6	足利市地域公共交通計画策定経過	資-10
7	足利市地域公共交通総合連携計画の総括	資-12
8	地域特性についての分析（携帯 GPS データに基づく移動実態）	資-14
9	地域の多様な交通資源に係るアンケート調査	資-23
10	市民アンケート調査	資-32
11	高校生アンケート調査	資-49
12	バス乗降（OD）調査	資-60
13	バス利用者実態調査	資-71
14	中橋架替工事対応のためのバスルート再編方針(案)検討資料	資-89
15	他市町村の取組事例調査	資-91
16	公共交通不便地域への対応検討資料	資-94

# 第1章 計画の策定について



## 1-1 背景と目的

利便性が高い公共交通ネットワークの整備は、市民の生活利便性向上や自然環境への配慮、地域の活力維持などの観点から重要な課題です。

本市では、昭和63年から鉄道により地域を活性化するための協議会を設立し、現在までの様々な取組により、利用促進を図ってまいりました。

また、平成23年2月に「足利市地域公共交通総合連携計画」を策定し、足利赤十字病院の移転開院を契機とした足利市生活路線バス路線等の再編（平成23年7月）を行い、その後、ダイヤ改正による改善を重ね、利便性の向上に取り組んでまいりました。

一方で、本格的な少子高齢・人口減少時代を迎え、運転免許を返納した高齢者や、自家用車を持たない若者の移動手段の確保、利用者数と運行経費のバランスをとることなど、公共交通を取り巻く環境には、様々な課題が生じています。

現在本市では、これらの課題解決のために、コンパクト・プラス・ネットワーク※のまちづくり推進の取組を進めています。

そこで、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を契機とし、本市の公共交通の課題や、地域の移動ニーズを踏まえ、鉄道やバス等を軸としつつ、多様な交通手段などを検討し、利便性と持続可能性を確保した公共交通ネットワークの構築を進めるため、「足利市地域公共交通計画」を策定しました。

## 1-2 計画の区域

本市全域



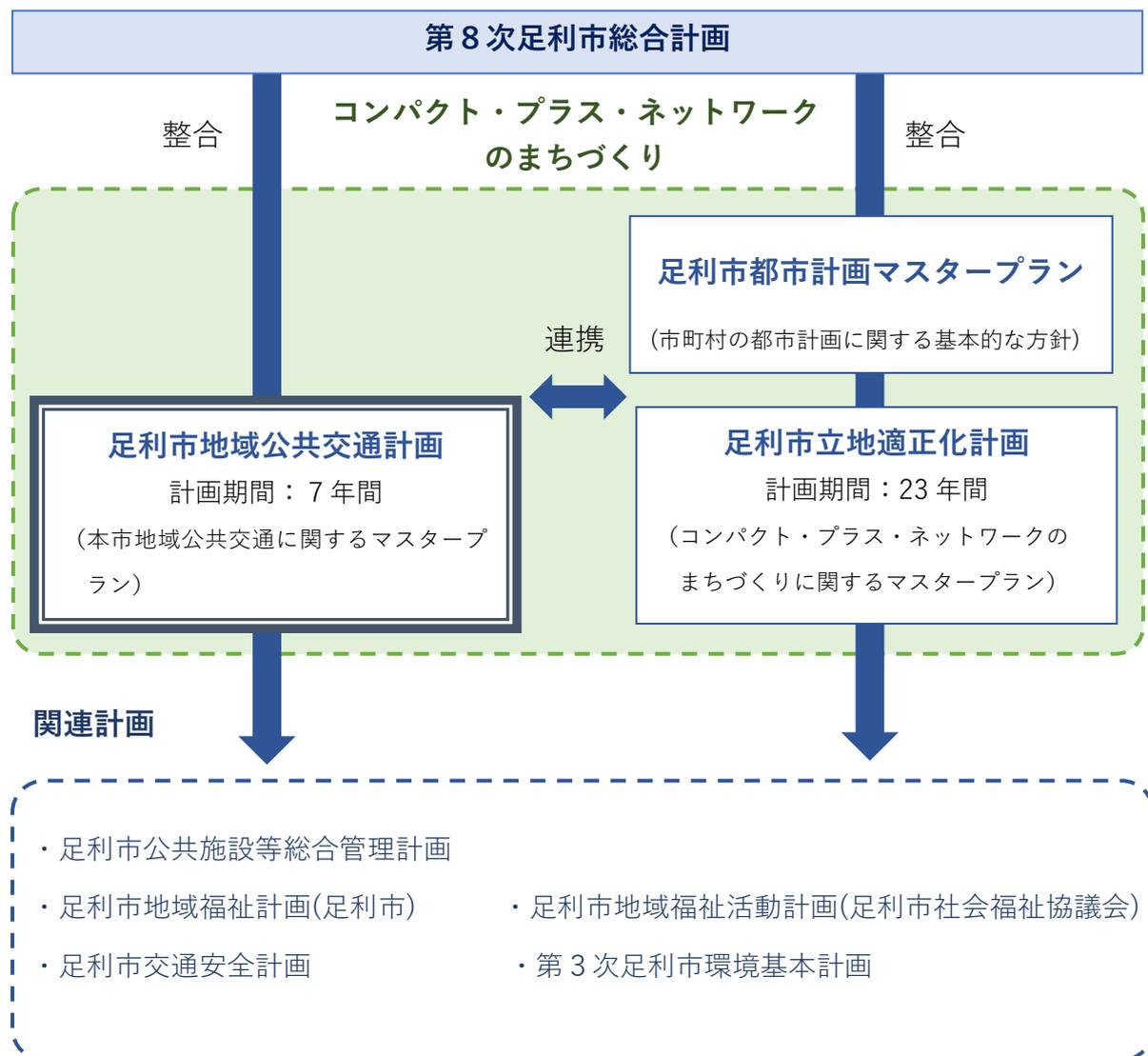
## 1-3 計画期間

計画期間は、「第8次足利市総合計画」の満了期間に合わせて、令和5年度から令和11年度までの7年間とします。また、計画期間内であっても必要に応じて見直しを行います。

## 1-4 本計画の位置づけと関連計画

### (1) 足利市における地域公共交通計画の位置付け

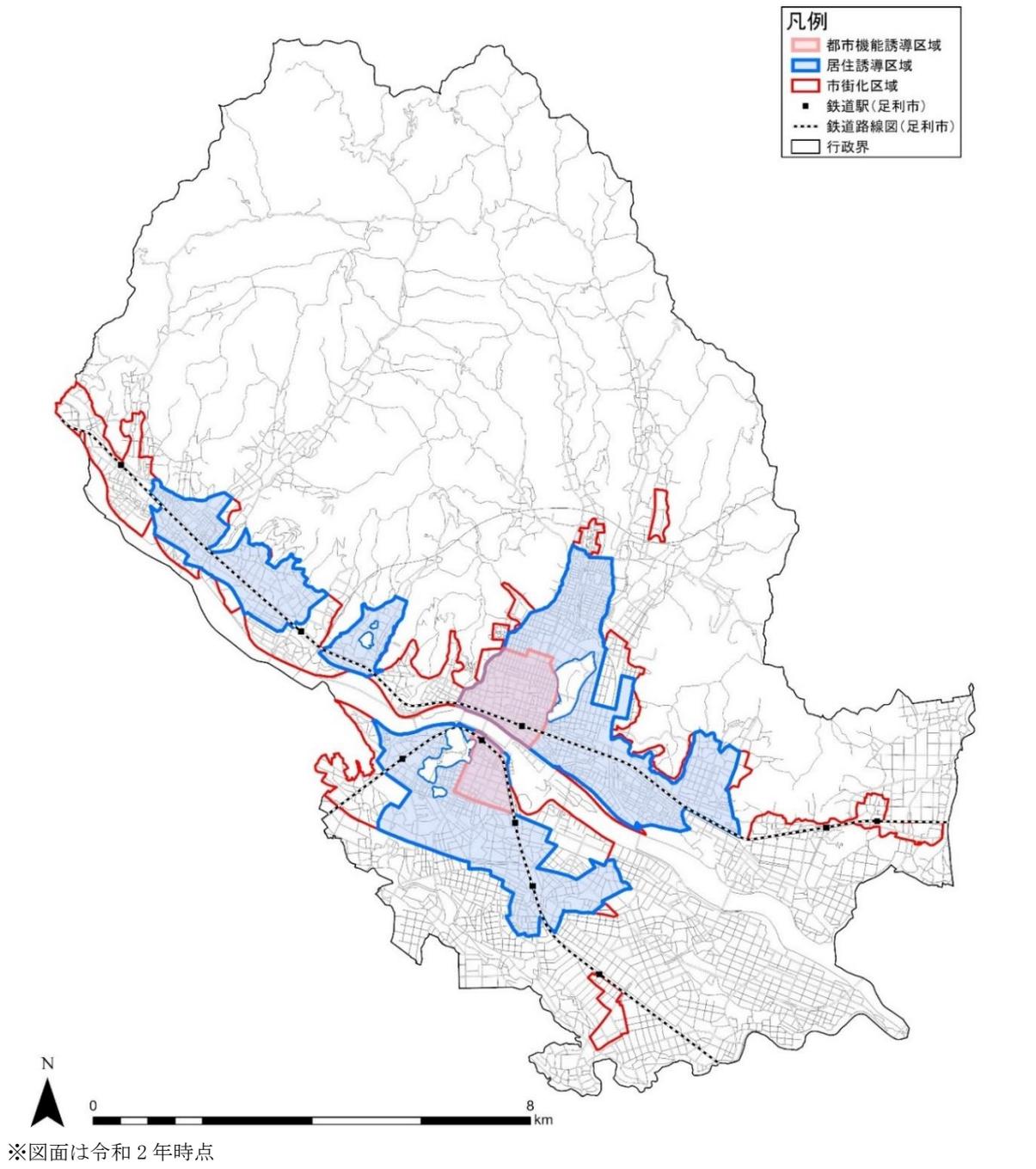
第8次足利市総合計画を上位計画として、足利市都市計画マスタープランや足利市立地適正化計画と連携しながら計画を推進します。また、関連計画との整合性にも留意します。



## (2) 主な関連計画の内容

計画名	計画期間	公共交通にかかわる主なキーワード(要約・抜粋)
第8次足利市 総合計画	令和4年3月 策定 (令和4年度～ 令和11年度)	○本市の行政運営の指針となる計画  ・スマートモビリティ※の導入などの公共交通網の充実・鉄道の利用促進
足利市都市計画 マスタープラン	平成30年3月 改定 (平成30年度 ～令和3年度)	○本市地区ごとの将来のあるべき姿を土地利用の観点で定めた計画  ・様々な交通手段との連携や適正な役割分担 ・公共交通の充実と自動車に過度に依存しない都市構造の構築 ・交通の結節点となる箇所における連携強化と利便性の向上 ・観光資源の回遊性の向上 ・地域に応じた多様な交通手段の検討 ・ノンステップバスの導入、バス停留所の改良など、利用環境の改善やサービスの向上、環境負荷の低減
足利市立地 適正化計画	令和4年3月 策定 (令和4年～令 和27年)	○都市機能や居住を複数の拠点に集約し、それぞれの拠点を公共交通等でつなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」による持続可能なまちづくりを推進するための計画  ・市内に都市機能誘導区域※及び居住誘導区域※を設定し、各誘導施策により拠点化を図るもの ・JR 足利駅及び東武足利市駅間における地域公共交通サービスの連携強化、公共交通サービスの充実(特に河南地域) ・誘導区域内へ鉄道駅新設等の検討 ・まちづくりやニーズの変化に応じた足利市生活路線バスの見直しの検討 ・居住誘導区域内における公共交通不便地域※の解消 ・MaaS※に係る技術の構築・導入の推進 ・必要に応じた自動運転技術の導入の検討

都市機能誘導区域及び居住誘導区域



※図面は令和2年時点

足利市地域福祉計画(足利市)・足利市地域福祉活動計画(足利市社会福祉協議会)

令和4年3月策定(令和4年度～令和8年度)

○地域共生社会※の実現に向けて、地域福祉のさらなる充実を図るために、足利市と足利市社会福祉協議会の取組を一体的に定めた計画

- 足利市地域福祉計画(足利市)  
地域の高齢者などの外出を支援するため、地域が主体となって取り組む対策への支援実施
- 足利市地域福祉活動計画(足利市社会福祉協議会)  
公共交通機関の利用が極めて不便な地域や、車などの移動手段のない方へ住民同士の支え合いによる買物・外出支援実施

## 第2章 地域特性と関連計画の整理



### 2-1 本市の特性

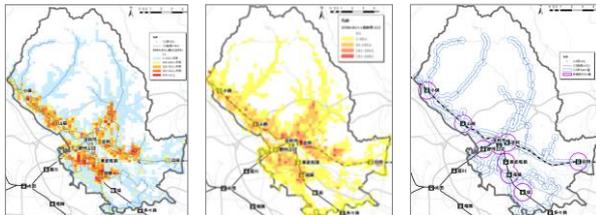
本市は、東京から北へ80km圏にあり、浅草駅から特急電車がアクセスしています。

地形としては、まちの中央部を東西に渡良瀬川が流れ、その北側に旧市街地が広がり、さらに北部には複数の沢沿いに中山間地が広がっています。

河南の平野部には商業地や住宅地が、さらに南部には農用地や工業団地、小集落が広がっています。



人口約14万2千人・総面積約178km<sup>2</sup>  
・高齢化率が上昇



鉄道2路線(10駅)・生活路線バス  
8路線・タクシー事業者6者



東京から特急電車がアクセス



豊富な観光資源と工業・農業が  
バランスよく混在



1人あたりの自家用車保有台数  
市町村別で全国10位以内



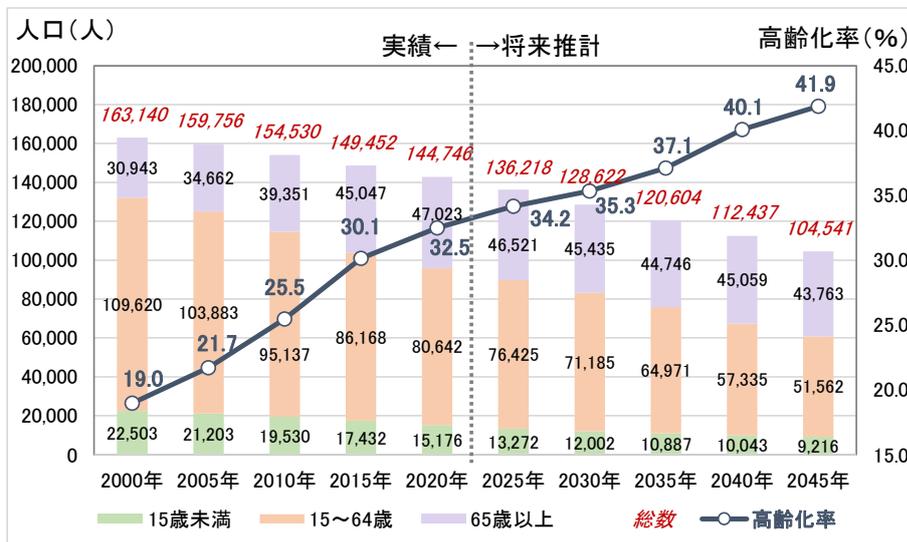
中山間地と平地が混在する地形



## 2-2 本市の現状

### (1) 人口と高齢化率

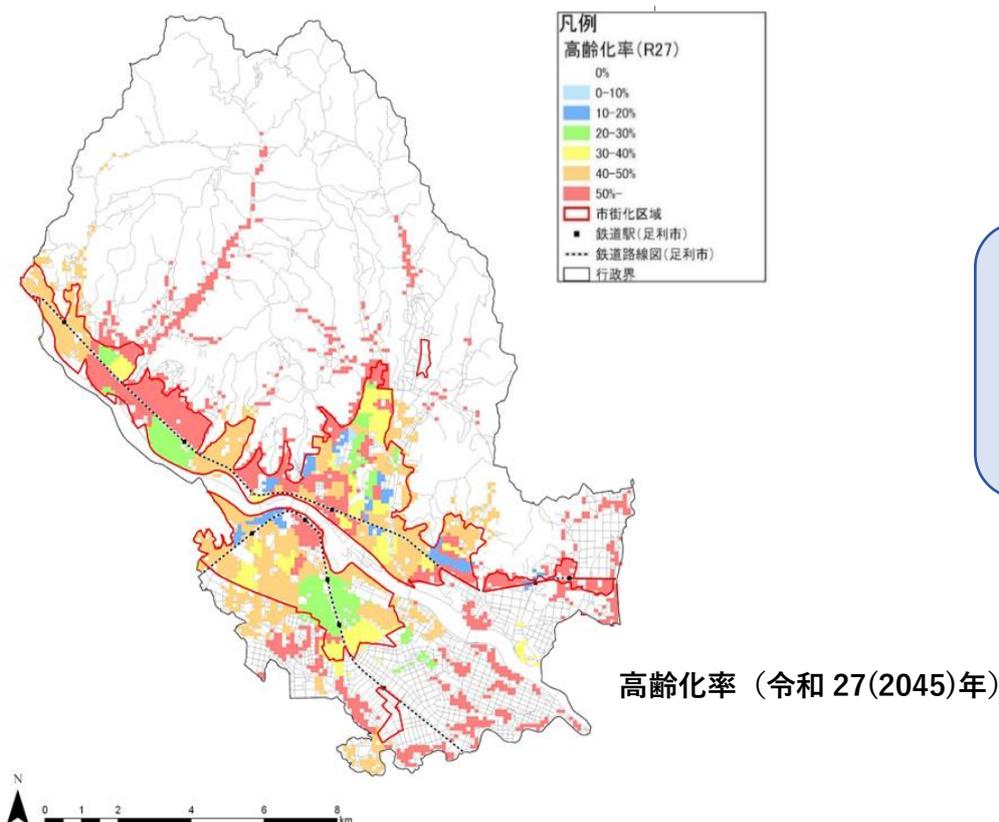
#### ア 本市の年齢（3区分）別人口及び高齢化率の推移



今は車を運転できているから良いけど、高齢になって運転できなくなったら・・・

その時、鉄道、路線バス、タクシーがなかったら日常生活に支障をきたすことが想定されます。

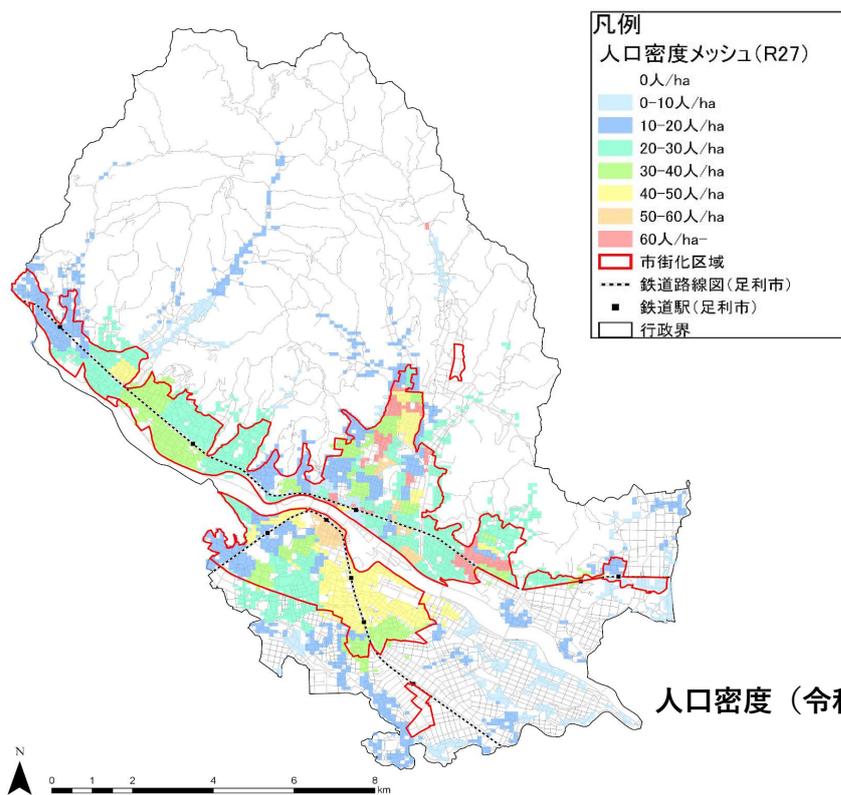
資料：足利市人口統計、国立社会保障・人口問題研究所（将来人口推計）より作成



高齢化率の上昇に伴い、公共交通の重要性が高まると想定されます。

資料：平成 27 年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口(平成 30 年)、国土交通省国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツール ※図面は令和 2 年時点

## イ 人口密度



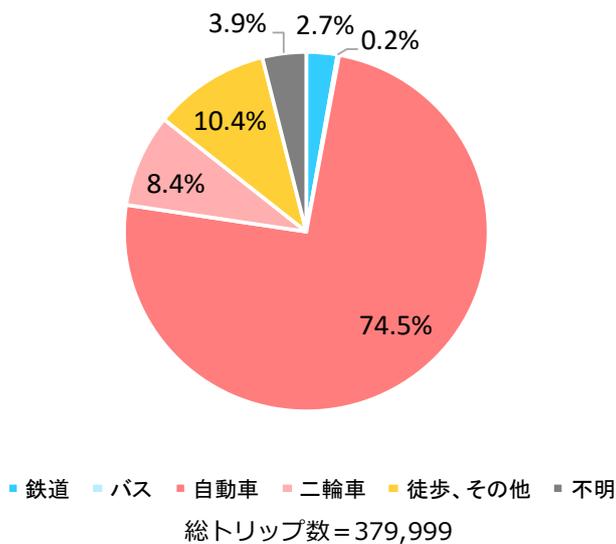
人口密度の低下が想定されますが、市民の移動を、公共交通が支えることで、まちの活力を維持する必要があります。

人口密度（令和 27(2045)年）

資料：平成 27 年国勢調査、平成 30 年国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口 国土交通省 国土技術政策総合研究所将来人口・世帯予測ツール ※図面は令和 2 年時点

## (2) 公共交通の利用割合

足利市の代表交通手段※は自動車が 74.5%を占めており、自動車依存度が高い状況です。

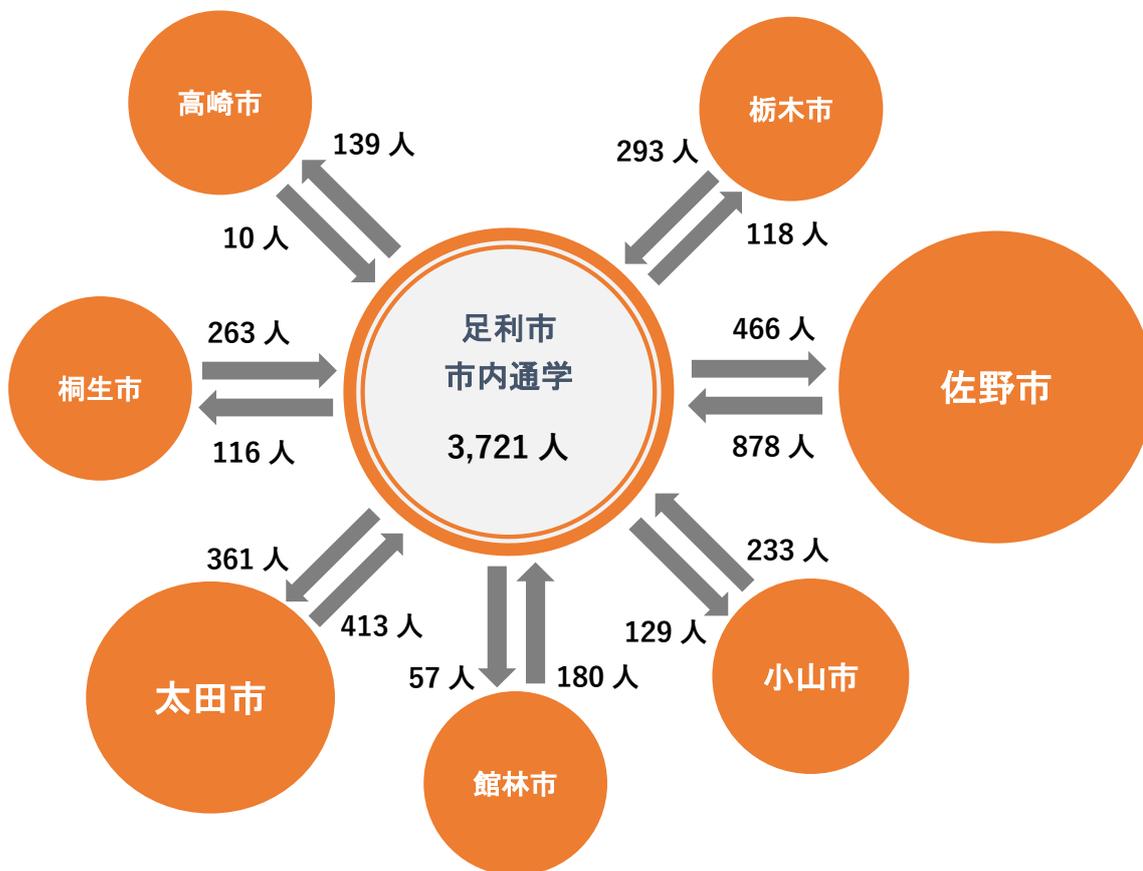
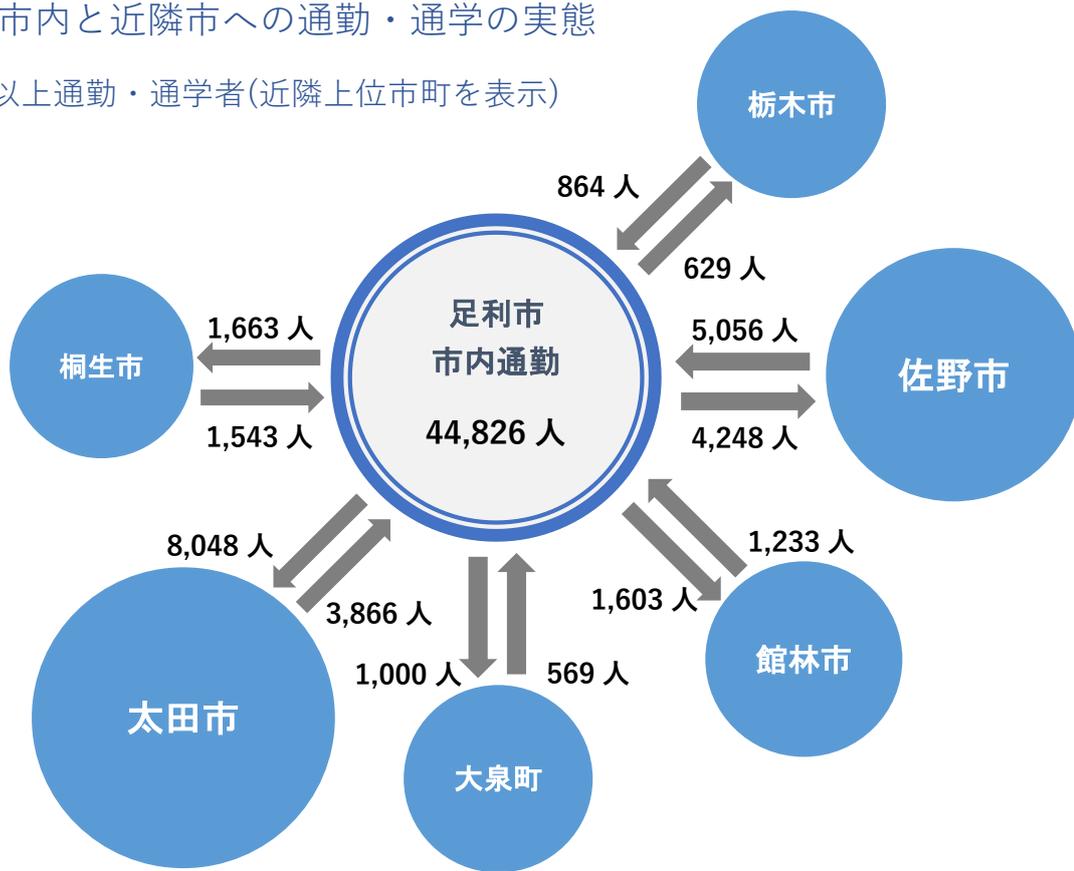


鉄道は 2.7%、バスにいたっては 0.2%に利用が留まっています。公共交通の潜在的需要の掘り起こしが必要です。

資料：群馬県 PT 調査（平成 27 年度調査）

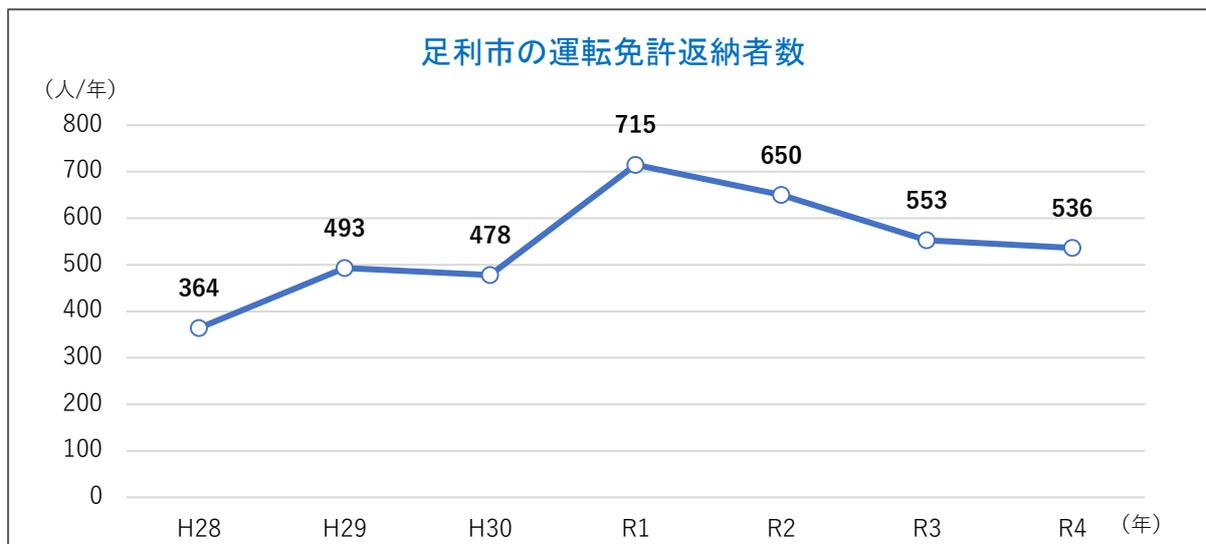
(3) 市内と近隣市への通勤・通学の実態

15歳以上通勤・通学者(近隣上位市町を表示)



資料：令和4年度統計あしかが、令和2年国勢調査  
 ※市内通勤・通学は市内で移動が完結する者の数を示す。

#### (4) 運転免許返納者数



資料：足利警察署提供資料（令和4年）※各年1月～12月

#### (5) 市内の主要施設の分布

施設	主な施設等
医療機関等	足利赤十字病院、あしかがの森足利病院、今井病院、本庄記念病院、足利中央病院など
商業施設等	アシコタウンあしかが、ピバモール足利堀込店、コムファーストショッピングセンター(アピタ)、ヨークタウン足利店など
高等教育機関、高等学校等	県立：足利高校、足利南高校、足利工業高校、足利清風高校 私立：足利大学附属高校、白鷗大学足利高校、足利短期大学附属高校など 高等教育機関：足利大学、足利短期大学など
観光施設	史跡足利学校、鑿阿寺、足利織姫神社、あしかがフラワーパーク、栗田美術館、ココ・ファーム・ワイナリーをはじめ、神社仏閣、ハイキングコースなど多彩な観光資源が市内に点在



## 第3章 地域公共交通の現状と課題



### 3-1 地域公共交通の状況

種別		概要	事業者
鉄道		JR 両毛線 5 駅	東日本旅客鉄道(株)
		東武伊勢崎線 5 駅	東武鉄道(株)
コミュニティバス		足利市生活路線バス 「あしバスアッシー」 8 路線 1 地域	足利中央観光バス(株) 足利タクシー(株) 関東自動車(株)
		佐野市生活路線バス 「さーのって号」 足利線	佐野合同自動車(株)
その他のバス	民間路線バス	足利赤十字病院線 (運休中)	足利中央観光バス(株)
	高速バス	京都・大阪線 (運休中)	日本中央バス(株)
		成田空港線 (運休中)	関東自動車(株)・千葉交通(株)
免許センター直行バス	栃木県運転免許センター線	足利中央観光バス(株)	
タクシー		法人 6 社	足利タクシー(株) 小俣タクシー 北関東両毛交通(株) 中山タクシー(株) (株)八幡タクシー 両毛自動車(株)
その他の輸送資源	福祉輸送	介護施設等送迎 193 台	
	スクールバス	小学校 4 台	足利市
		高等学校 9 台	足利大学附属高校 足利短期大学附属高校 白鷗大学足利高校
		大学	足利大学 足利短期大学
	その他	商業施設、病院、自動車学校、 専門学校、企業送迎	
カーシェアリング※	JR 足利駅北口 2 台、足利市役 所教育庁舎前 2 台、トヨタレン タカー足利市駅前店 2 台	トヨタレンタリース栃木(株)	

※車両台数については、市の調査により把握出来たものに限ります。

## (1) 鉄道

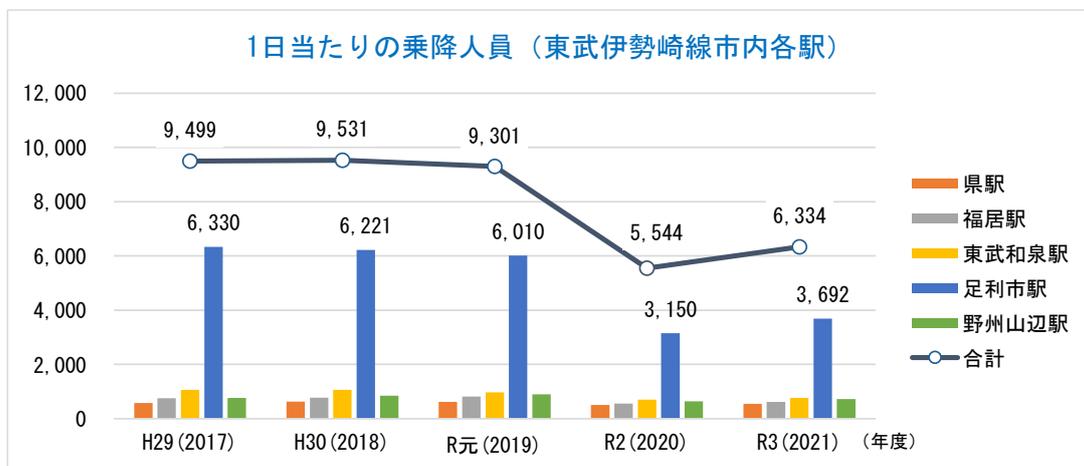
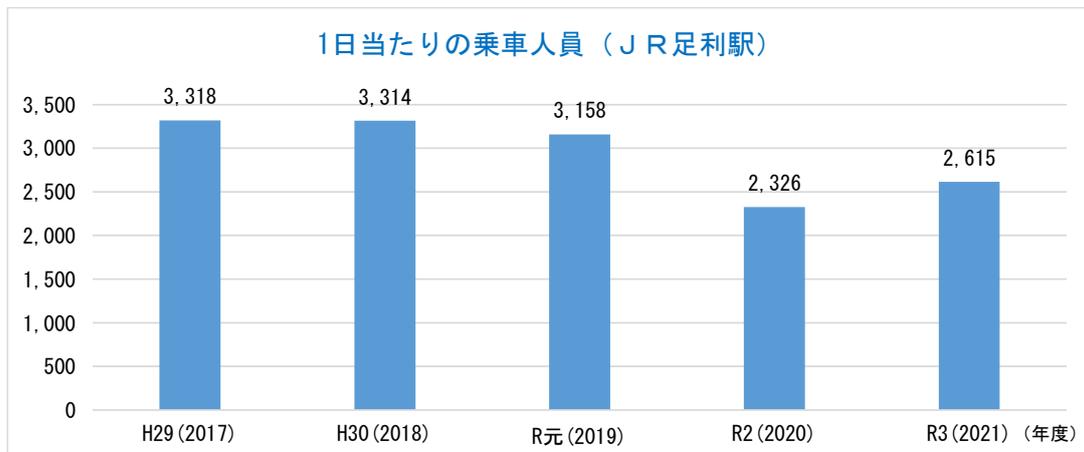
### ア 鉄道の運行状況(令和5年3月改訂時点)

本市は、JR 両毛線（富田・あしかがフラワーパーク・足利・山前・小俣の5駅、1～3本/時）、東武伊勢崎線（県・福居・東武和泉・足利市・野州山辺の5駅、3～5本/時）が運行しています。

路線名	駅名	便数	始発時刻	最終時刻
JR 両毛線	上り（高崎方面）	26	6:50	23:51
	下り（小山方面）	26	5:33	22:44
東武伊勢崎線	上り（浅草方面）	68(24)	5:09	23:30
	下り（伊勢崎方面）	67(23)	5:18	23:46

※ 便数、運行時間は、JR 両毛線は足利駅、東武伊勢崎線は足利市駅を基点にしています。便数の（ ）内は特急。

### (イ) 利用者数の推移



【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

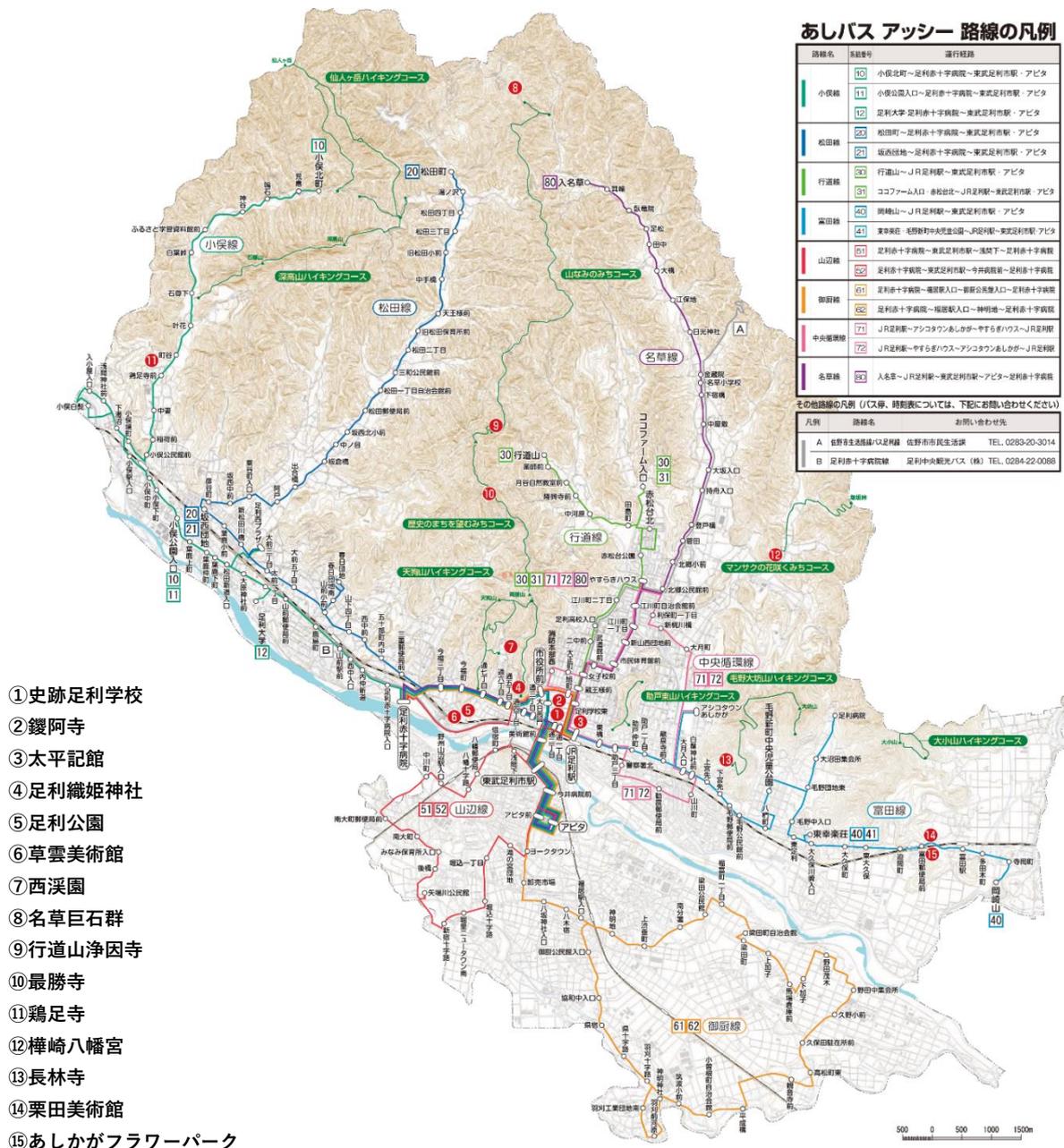
## (2) あしバスアッシー(令和5年4月時点)

### ア 運行状況

足利市生活路線バス「あしバスアッシー」は、民間路線バスの廃止代替として、平成7年10月1日より渡良瀬川の河北地区の2路線、河南地区については平成15年1月10日より2路線の運行を開始し、平成23年7月に足利赤十字病院の移転開院を契機とした大規模な再編を行いました。

多くの都市では、コミュニティバスは、民間路線バスが網羅できない部分を補うような路線となっていますが、本市の場合、民間路線バスが撤退したことから、足利市生活路線バスが公共交通軸を担っています。

足利市生活路線バス路線図

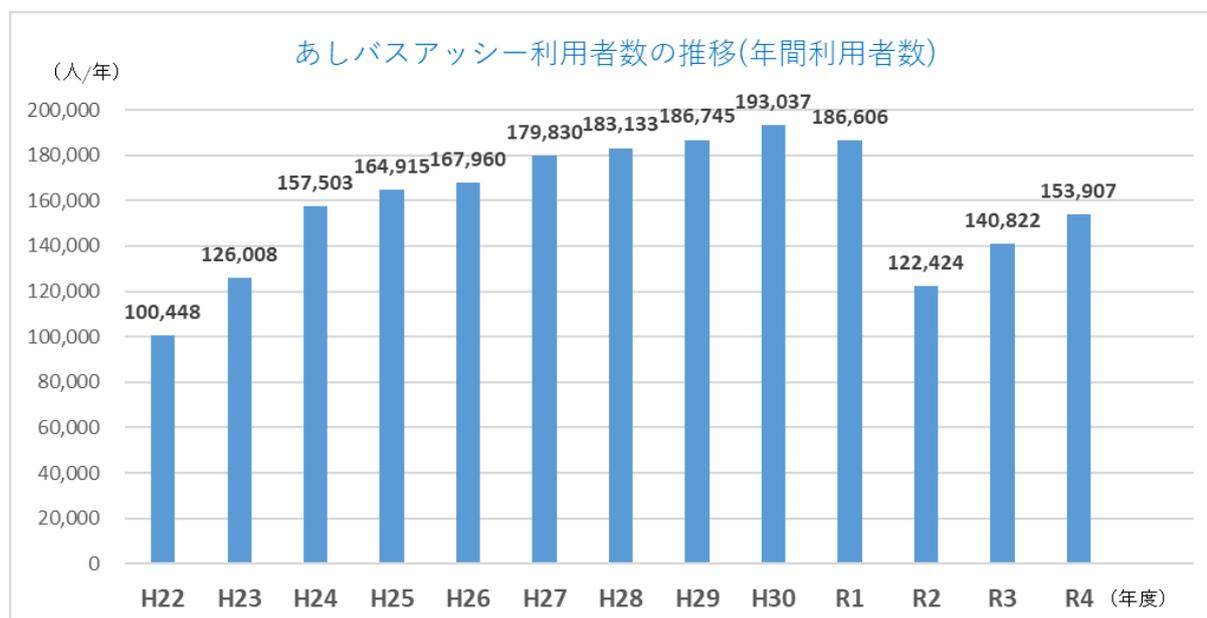


路線名	運行回数	始発時刻	最終時刻	運行委託先
小俣線	9(6)	7:00	19:30	足利中央観光バス(株)
松田線	6(6)	6:45	19:44	
行道線	9.5(9)	6:55	19:30	
富田線	6.5(6)	7:00	19:50	
中央循環線	0(4)	10:50	15:32	
山辺線	6(6)	7:00	16:15	足利タクシー(株)
河南路線デマンド運行	2(2)	17:00	18:35	
御厨線	4(4)	7:00	18:10	関東自動車(株)
名草線	4(4)	7:12	18:18	

※運行回数の( )内は土日祝

※路線型運行(小俣・松田・行道・富田・名草線)については往復で1回(片道0.5回)、循環系統(中央循環・山辺・御厨線)は1循環で1回と運行回数を定義します。

## イ 利用者数の推移



(3) その他のバス(民間路線バス、高速バス、免許センター直行バス)  
(令和5年4月時点)

路線名	便数	運行区間	運行事業者
足利赤十字線	運休中	山前駅前～足利赤十字病院～東武足利市駅	足利中央観光バス(株)
高速バス シルクライナー	運休中	東武足利市駅～京都～大阪	日本中央バス(株)
高速バス サルビア号	運休中	桐生・足利・佐野～成田空港	関東自動車(株) 千葉交通(株)
免許センター 直行バス	予約制 2便/日	足利・佐野～栃木県運転免許センター(鹿沼市)	足利中央観光バス(株)

(4) タクシー(令和5年4月時点)

路線名	営業区域	車両台数	営業時間
足利タクシー(株) 巴町 2528-5	栃木県南交通圏	28台	6:00～24:00
小俣タクシー 小俣町 531-1		4台	原則 8:00～19:30
北関東両毛交通(株) 今福町 384-1		29台	24時間
中山タクシー(株) 福居町 1157-10		7台	6:00～24:00
(株)八幡タクシー 八幡町 830-29		7台	6:00～24:00
両毛自動車(株) 伊勢町 1-2-1		21台	6:00～24:00

※ 栃木県南交通圏：佐野市、足利市、小山市、栃木市、野木町

### 3-2 移動支援の取組

#### (1) 障がい者助成事業

一定の条件を満たした在宅の障がい者が、通院等でタクシーを利用したとき、タクシー料金の一部を助成する「足利市福祉タクシー券」を交付しています。

1回の乗車につき、乗車料金の範囲内で2枚まで使用可。1枚につき500円を助成していません。

## (2) 公共交通事業

足利市生活路線バス運賃について割引を実施しています。

- ・身体障がい者手帳、精神障がい者保健福祉手帳、療育手帳を提示の方：半額
- ・いきいきパスポートを提示の方：乗車1回あたり100円
- ・生活路線バスパスポートを提示の方：無料

## (3) 足利市社会福祉協議会

高齢者移動支援の取組として、「買物ツアー」や「買物マルシェ」を実施しています。

### 3-3 利用促進の取組

#### (1) 鉄道

##### ア 両毛地域東武鉄道沿線活性化協議会

両毛地域と東武鉄道(株)が連携し、沿線地域の活性化を図ることを目的とした協議会です。

東武鉄道(株)、両毛7市、6商工会議所から構成されます。鉄道を中心とした沿線活性化構想の策定や、構想に基づく各種施策を実施しています。

##### イ 東武鉄道整備促進期成同盟会

東武鉄道の利便性向上を図ることを目的とした同盟会です。

足利市をはじめとする12市町から構成されます。東武鉄道への要望活動のほか、乗車啓発ポスターの掲示など、東武鉄道の利用促進に繋がる活動を行っています。

##### ウ 両毛線整備促進期成同盟会

JR両毛線の複線化及び利便性向上を図ることを目的とした同盟会です。

両毛線沿線の9市から構成されます。JRへの要望活動のほか、中学3年生に向けたチラシの配布など、JR両毛線の利用促進に繋がる活動を行っています。

##### エ 駅を中心としたまちづくり及び鉄道利用促進に関する連携協定

足利市と東日本旅客鉄道(株)高崎支社は、平成28年に駅を中心としたまちづくりによって相互の持続的な発展を図ることを目的とした連携協定を締結しています。これまで、富田地区の渋滞の緩和を目的とした新駅(あしかがフラワーパーク駅)の開設や、パークアンドトレインライド※の取組など、協働により鉄道の利用促進を図っています。

#### (2) あしバスアッシー

高齢者、高校生に対する利用促進策を実施しています。

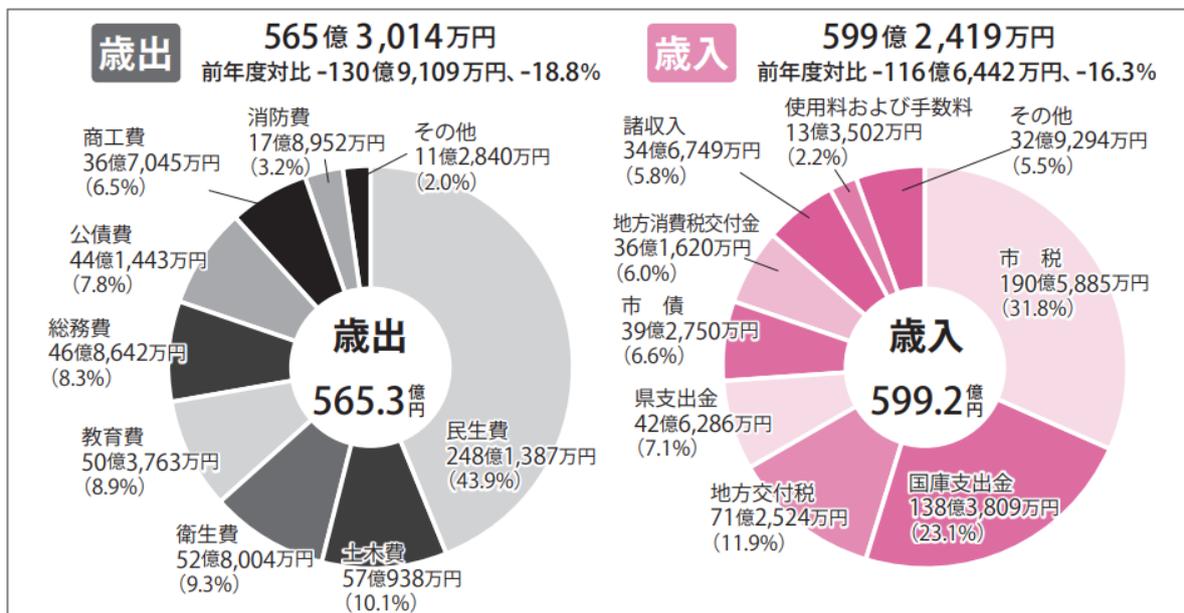
具体的には、高齢者の交通事故防止と、運転免許自主返納後における移動手段の支援を目的として、一定の条件を満たした65歳以上の運転免許自主返納者に足利市生活路線バス回数乗車券を交付しています(令和5年度：回数乗車券4,000円分)。

また、高校生の通学において、足利市生活路線バスを通学手段のひとつとして利用してもらうため、新入生を対象にモニター券付きの利用促進チラシを配布しています。

### 3-4 財政負担について

#### (1) 市の財政状況(令和3年度歳出歳入決算額)

公共施設の修繕や更新にかかる費用が今後不足する予測となっています。さらに、直近に大型公共施設の更新を控えており財政上の課題となっています。

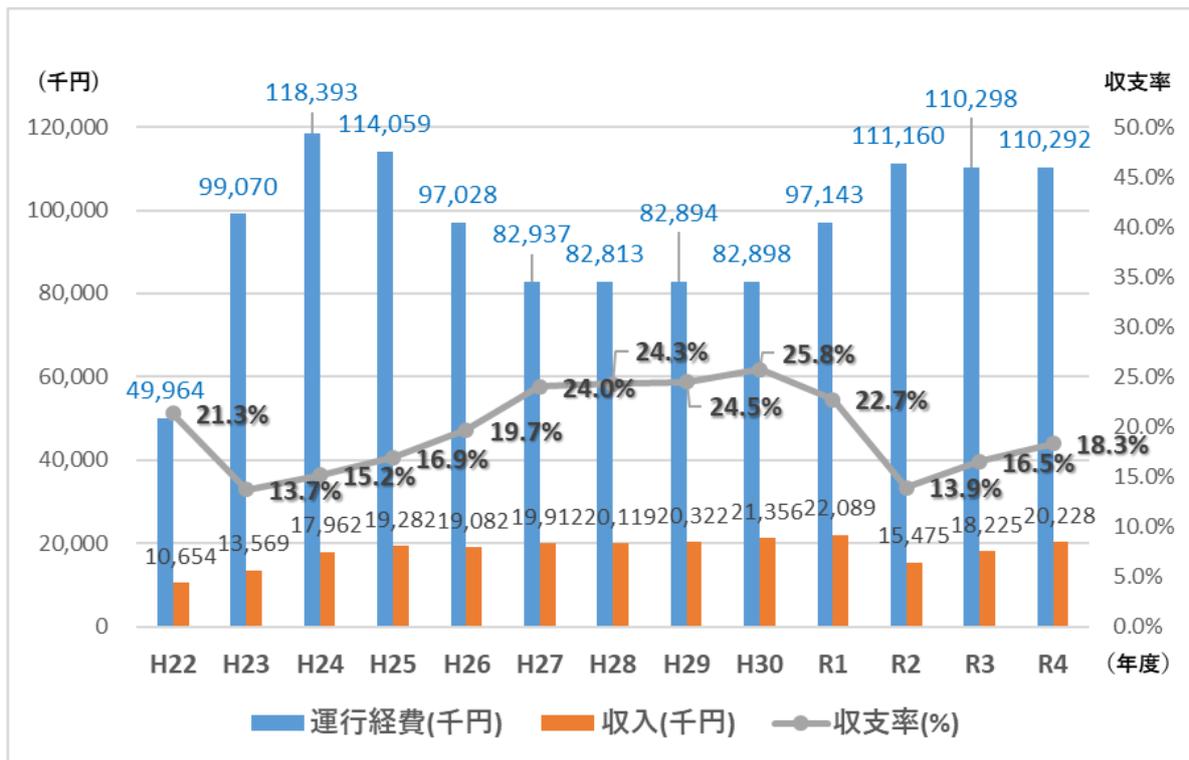


#### (2) 市の主な移動支援策(直近5年度分)

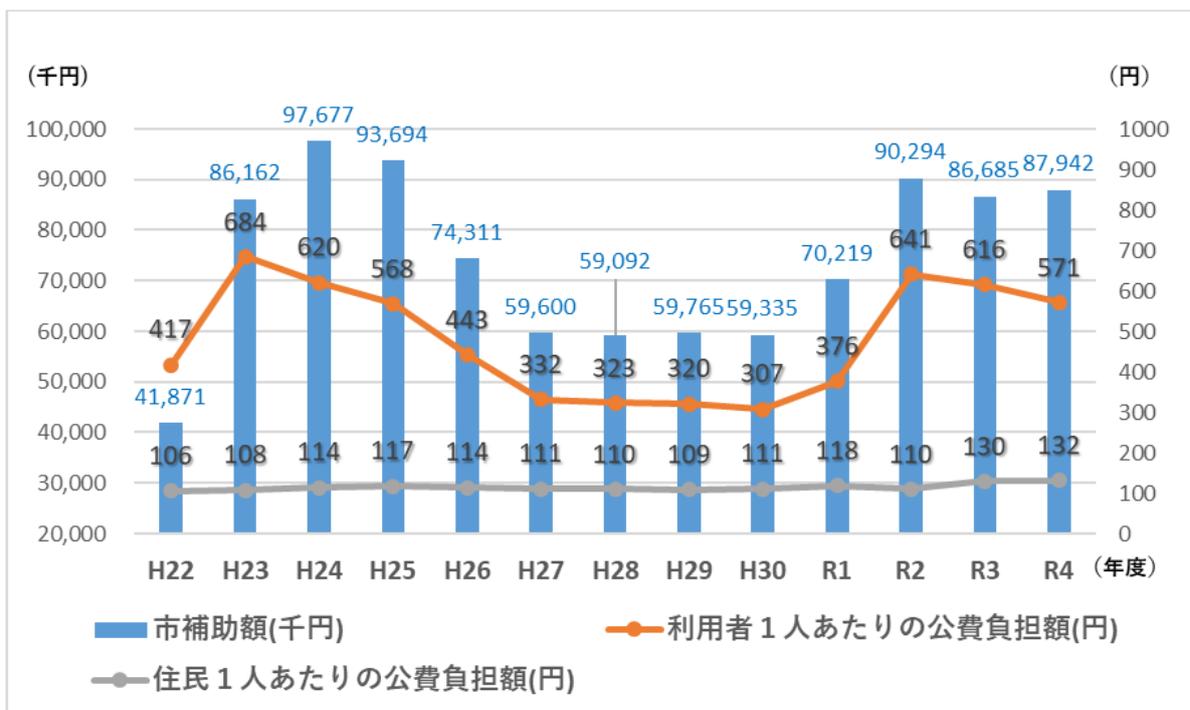
(単位：千円)

項目	内容	H30	R1	R2	R3	R4
公共交通 (生活路線バス運行事業)	運行費補助金 (内県補助金)	59,335 (3,048)	70,219 (3,815)	90,294 (3,795)	86,685 (3,608)	87,942 (4,285)
	国庫補助金	2,207	4,835	5,391	5,388	2,122
	施設整備費等補助金	3,560	21,368	11,650	12,480	11,526
	その他	276	1,793	463	113	427
	小計 (内国県補助金)	65,378 (5,255)	98,215 (8,650)	107,798 (9,186)	104,666 (8,996)	102,017 (6,407)
障がい者助成事業	障がい者(児)福祉タクシー事業	19,918	19,343	16,692	15,984	15,540
小中学校スクールバス運行事業	スクールバス4台運行経費	34,140	30,669	28,935	29,745	30,323
合計	-	119,436	148,227	153,425	150,395	147,880

### (3) あしバスアッシーの収支率※の推移



### (4) あしバスアッシーの市補助（運行費補助）額等の推移



## (5) あしバスアッシー運賃体系

運賃の種類	適用事項			
普通旅客運賃	大人（中学生以上）：210 円		小人（小学生）：100 円（幼児無料）	
1 日券	大人（中学生以上）：500 円		小人（小学生）：250 円（幼児無料）	
定期券【一般】	1 ヶ月	6,000 円	3 ヶ月	17,100 円
定期券【通学】	1 ヶ月	3,000 円		
	1 学期	9,000 円	4 月 1 日～8 月 15 日	
	2 学期	9,000 円	8 月 16 日～12 月 31 日	
	3 学期	6,000 円	1 月 1 日～3 月 31 日	
回数乗車券	販売額	2,000 円	券面額	2,200 円
特別旅客運賃	いきいきパスポートを提示の方は乗車 1 回あたり 100 円			

※身体障がい者手帳、精神障がい者保健福祉手帳、療育手帳を提示の方は、普通旅客運賃、1 日券、定期券が半額（10 円未満切り捨て）

※定期券は全線全区間乗降自由

※東武足利市駅停留所とアピタ停留所での、車両の乗り換えがない乗り継ぎは無料

※生活路線バスパスポートを提示の方は無料



### 3-5 公共交通の課題

第1章から3章までに示す現状分析や、別途資料編に示す各調査結果により、本市の公共交通を取り巻く課題について、次の通り大きく8つに分けて整理をしました。

※課題に対応する取組については、29ページ以降に記載をしています。

番号	課題	内容	取組
1	まちづくりと整合した地域公共交通の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークの構築を、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、まちなか賑わいプラン、観光施策などと整合させる必要がある。</li> <li>土地利用の転換等に伴う駅機能の整備が必要である。</li> <li>工業団地の造成、大型商業施設や大型公共施設の立地、新足利高校の開校等まちの変化を考慮した公共交通ネットワークの構築が必要である。</li> </ul>	① ②
2	生活路線バスの運行改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来のまちづくりを踏まえたバス路線・運行形態の検討が必要である。</li> <li>鉄道利用者、通院、買物、通勤・通学など、バス利用者の目的に沿った運行ダイヤの設定及び、市の人口規模に応じた運行車両の確保など、利便性を考慮した運行改善が必要である。</li> </ul>	③
3	マイカー依存から公共交通利用への転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間移動の幹線となる鉄道の維持のため、より一層の利用促進の取組が必要である(鉄道に対しては運行本数や終発時刻に対する満足度が低い)。</li> <li>現在は、日常的に公共交通を利用している市民はごく少数であるが、将来の不安として多く挙げられる自家用車の利用が困難となる状況に備え、潜在的需要の掘り起こしが必要である。</li> <li>生活路線バス等の認知度の向上、利用促進が必要である(路線・行先の認知度に比べ、運行本数や時刻に関する認知度が低い)。</li> </ul>	⑤
4	公共交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅、バス停などハード面の環境改善が必要である(バス停の待合環境に不満を感じる方が多い)。</li> <li>公共交通の利便性向上のため、MaaS導入の検討、デジタル技術を活用した情報分析及び発信(バスロケーションシステム※等)、キャッシュレス決済の導入の必要がある。</li> <li>将来的な運転手不足の進行や、運行効率の改善への対応のため、自動運転等新技術の活用を検討する必要がある。</li> </ul>	② ③ ⑦

5	公共交通不便地域への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の公共交通需要が見込めない地域においては、生活路線バスの便数を多くしても、運行経費に見合う利用者数を確保することが難しく、公共交通軸を担う足利市生活路線バスと同じスキームで対応することは、必ずしも効率的とはならない。</li> <li>・地域から生活路線バスの延伸要望等が出されており、セーフティネット確保の観点からルールに基づいた対応が必要である。</li> <li>・立地適正化計画におけるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方との整合性を図る必要がある。</li> <li>・公共交通不便地域について、交通事業者、福祉関係団体、民間事業者など、地域に合った多様な交通資源の活用を検討する必要がある。</li> </ul>	⑦ ⑧
6	近隣市との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スケールメリットを活かした近隣市との連携が必要である。</li> </ul>	⑥
7	持続可能な公共交通の確保への取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を担う運行事業者との契約方法や、運行車両の保有のあり方についての検討が必要である。</li> <li>・利用状況に見合った、適正な料金体系の構築が必要である(市民アンケートでは、現在のバス運賃について概ね満足とされている)。</li> <li>・国庫補助金の活用など、新たな財源の確保の検討が必要である。</li> <li>・交通施策について、多様な関係機関の参画や連携が必要である。</li> <li>・カーボンニュートラル※の実現への取組が必要である。</li> </ul>	⑥ ⑦ ⑧
8	中橋架替工事に伴う生活路線バスの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年秋に生活路線バス8路線のうち7路線が通過する中橋が通行止めになることから、運行経路、ダイヤの変更が必要である。</li> <li>・中橋通行止めによる運行経路の延長、交通渋滞の影響による運行効率の低下が想定されるが、利用者への影響を最小限にするため、生活路線バスのサービス水準を維持する必要がある。</li> <li>・変更内容について、バス利用者、地域住民、観光客などにわかりやすく情報提供する必要がある。</li> </ul>	④

## 第4章 基本的な方針と目標



### 4-1 目指すべき公共交通将来像

整理した公共交通の課題を踏まえ、概ね20年後の本市の目指すべき公共交通将来像を以下のとおり想定します。

本市では、市内にいくつかの拠点的形成し、拠点同士を公共交通で結びつけることで、コンパクトなまちづくりを目指しています。

今後期待されるデジタル革命の進展を踏まえ、国・県と協力して自動運転の実用化を目指し、観光拠点への人の流れを創出することで、まちの活性化を図るとともに、民間事業者との連携による新たなモビリティサービス※などの検討により、公共交通を持続可能なものとしていきます。また、環境負荷の少ない公共交通機関による移動を増やすことにより、カーボンニュートラルの取組も促進します。

本市と他地域とを結び、将来に渡り、重要な幹線となる東武伊勢崎線・JR両毛線については、東武足利市駅・JR足利駅周辺の豊富な歴史文化資源の活用や、東部地域の観光拠点化などのまちづくりを見据えた駅周辺の環境整備と連携強化を図ることで、市民・来訪者の鉄道利用を促進します。

市内の公共交通軸となる生活路線バスについては、賑わいのあるまちづくりや、公共施設など楽しいお出かけ先の整備により移動の需要を喚起し、メリハリのある路線・ダイヤの設定を継続しつつ、拠点同士の接続を強化します。また、より広い年代層の利用を図るため、通勤・通学に焦点を当てるとともに、必要に応じてデマンドバスを取り入れるなど、様々な手法により利用者増に努めます。

鉄道や生活路線バスで対応できない地域については、地域の輸送資源を総動員し、持続可能な運送サービスの確保を目指します。そのために、地域の実情に適したデマンド型交通※の検討に加え、タクシーの最大限の活用や、社会福祉団体との連携に努めます。また、地域住民などみずから公共交通を構築しようとする試みに対し、市が支援を行うことで、全ての方が買い物や通院などの移動に困らないまちを目指します。これらの多様な交通資源の役割分担を明確にし、それぞれの交通資源をあまねく活用します。

こうした将来像を通じ、来訪者が楽しく回遊する賑わいのあるまちを目指します。また、マイカー所有のライフスタイルだけでなく、公共交通の選択肢があるまちとしての安心感を提供することで、高齢者、若者、障がい者を含む市民が、長く住み続けることが出来るまちを目指します。

本市は、人々が移動手段の心配なく自由に移動し、交流することで、生きがいや幸せを実感し、まちの好循環を生み出していくような公共交通ネットワークの構築にチャレンジを続けていきます。

## 4-2 地域公共交通の基本的な方針

目指すべき将来像については、概ね20年後を想定していますが、将来像に近づくために、整理した課題を踏まえたうえで、下記のとおり基本的な方針及び目標を設定し、計画期間である7年間で各施策事業に取り組むこととします。

### (1) 基本方針

## 「安心な暮らしを支える 公共交通ネットワークの構築」

自家用車と共存を図りながら、選べる・使える公共交通ネットワークを構築します。安心してお出かけできることにより、人々の移動を促進し、まちの賑わいや人の生きがいを生み出す公共交通を目指します。

### (2) 計画期間における目標

基本方針に基づき、整理した公共交通の課題の解決のための目標を以下のとおりと定めて、取組を進めます。

#### 【目標①】まちづくりと統合した地域公共交通ネットワークの構築

鉄道・バス・タクシーを基本の公共交通資源として、立地適正化計画における拠点を結ぶ公共交通ネットワークの構築を図ります。また、情報技術を活用した新たなモビリティサービス等の導入を通じて、まちなかの賑わい創出や観光施策の充実を目指します。

#### 【目標②】生活路線バスの品質保証※・性能保証※の確保と新たな利用の開拓

市中心部※や市街地部※について、一定頻度のバスダイヤを確保することで、利用者の拡大を目指します。郊外部※についても、生活に不可欠な活動に必要な移動を確保するよう努めます。また、デジタル技術を活用するなど、若い世代にも選んでいただけるサービスの提供や、利便性の向上を目指します。

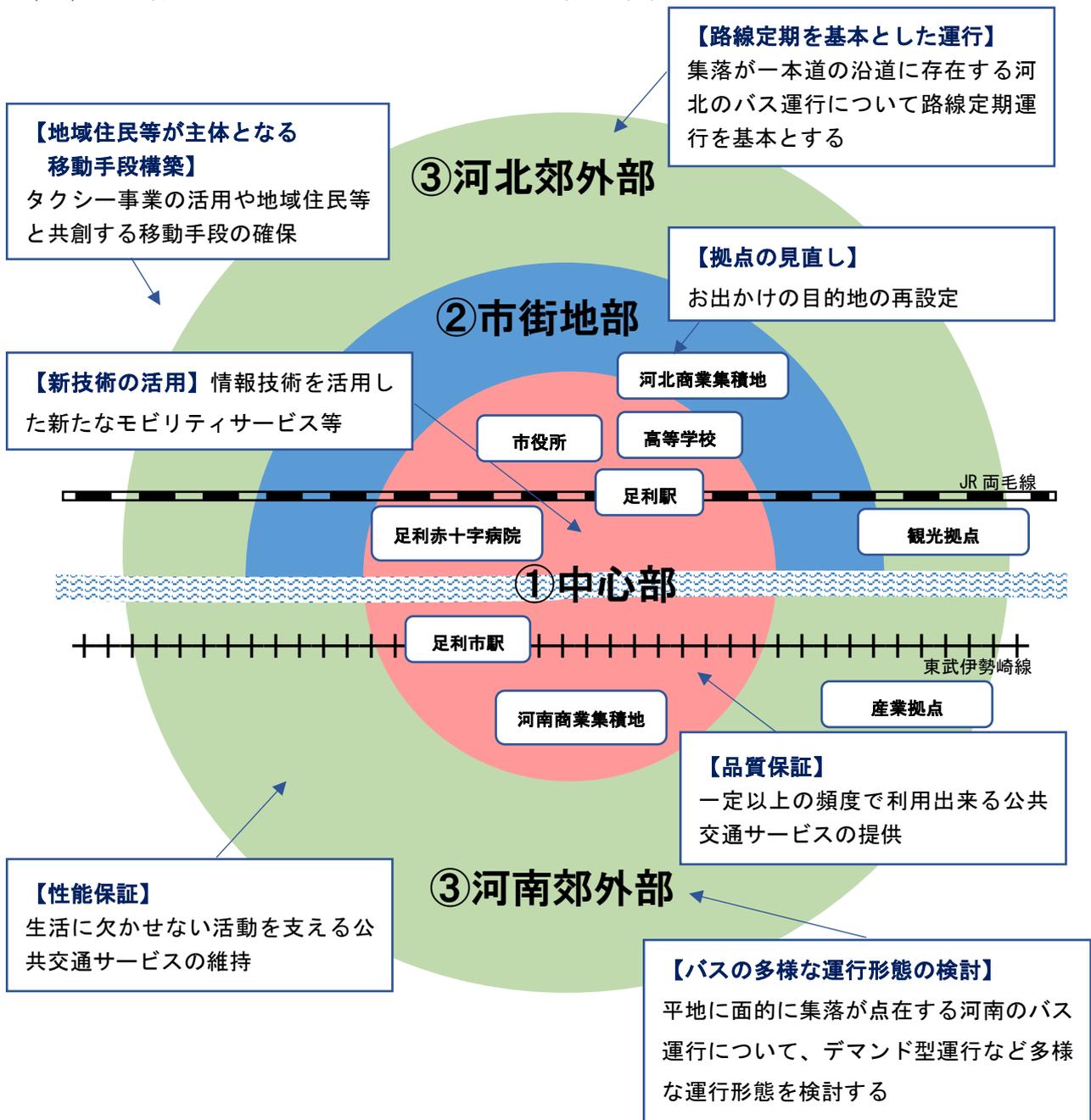
#### 【目標③】公共交通を持続可能にするための取組

多様な関係者の参画や連携による公共交通施策の実施及び公共交通を知ってもらうための取組により利用促進を行い、利用者数の増加、収支改善を目指します。それに加え、補助金の活用など、様々な手法により、持続可能な公共交通を目指します。

#### 【目標④】現状の公共交通で対応できない地域への新たな取組

交通不便地域について、デマンド型交通の検討や、タクシーの活用、地域住民や社会福祉関連事業と共創するなど、各々の役割を明確にし、公共交通軸を担う生活路線バスとの連携を構築します。

### (3) 目標とする公共交通サービスの概念図



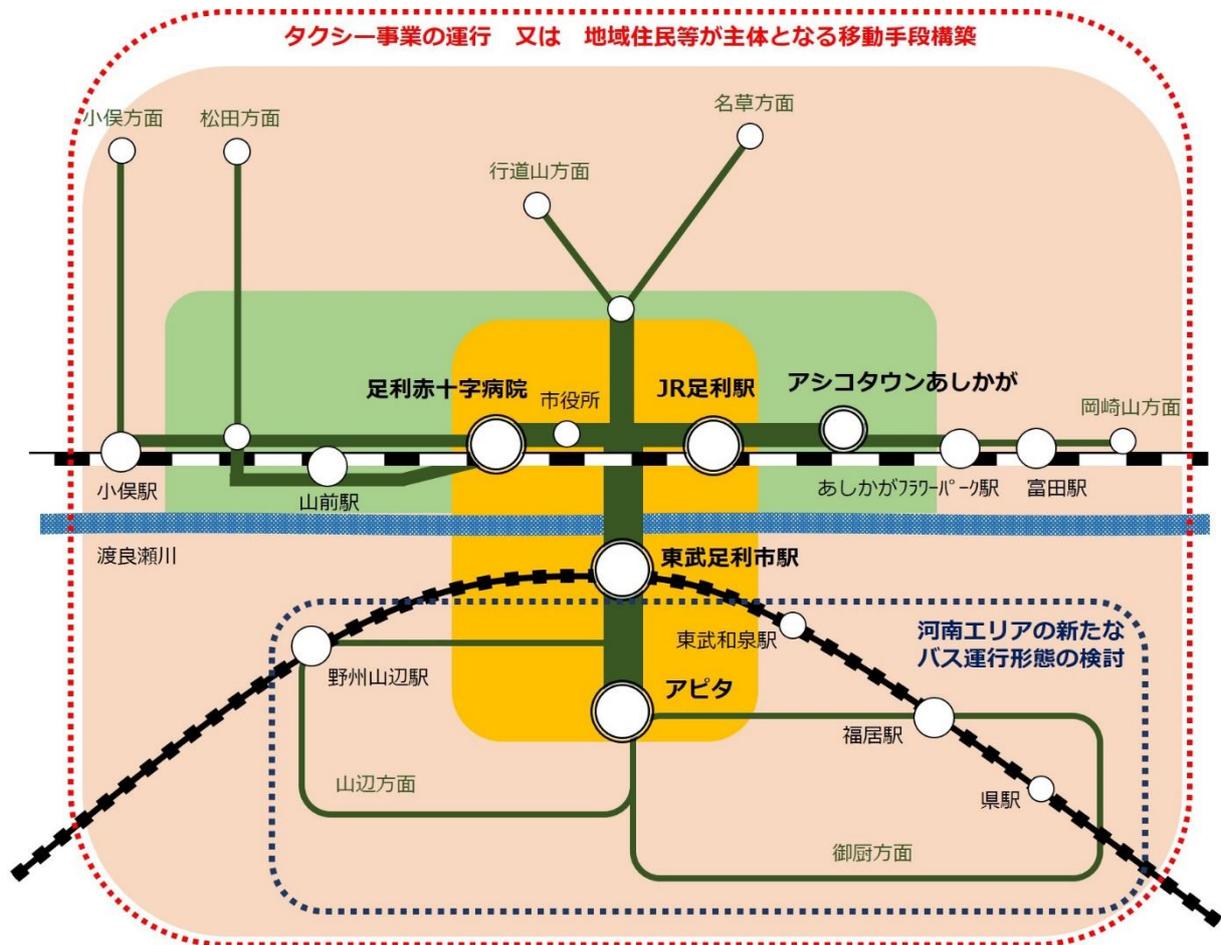
#### 品質保証のバスサービス水準

- ①中心部 : 市民の市内回帰を図るとともに、来訪者の利便性を向上させ、中心拠点に賑わいを創出するために、中心部地域の主要拠点間については、概ね30分間隔の運行ダイヤの設定を目標とする。
- ②市街地部 : 地域住民及び通勤・通学利用者をターゲットに、可能な限り1時間間隔の運行ダイヤの設定を目標とする。

#### 性能保証のバスサービス水準

- ③河北・河南郊外部: 通院・買物等日常生活の移動に利用できる運行ダイヤの設定を目標とする。日常生活に欠かせない「通院」「買物」「通学・通勤」に使える公共交通サービスを提供する。

(4) 公共交通拠点の設定と目指すべき公共交通ネットワークのイメージ図



凡例			
JR両毛線		公共交通の拠点	
東武伊勢崎線		中心部	
生活路線バス		市街地部	
タクシー事業の運行 又は地域住民等が主体 となる移動手段構築		河南・河北郊外部	
河南エリアの新たな バス運行形態の検討			

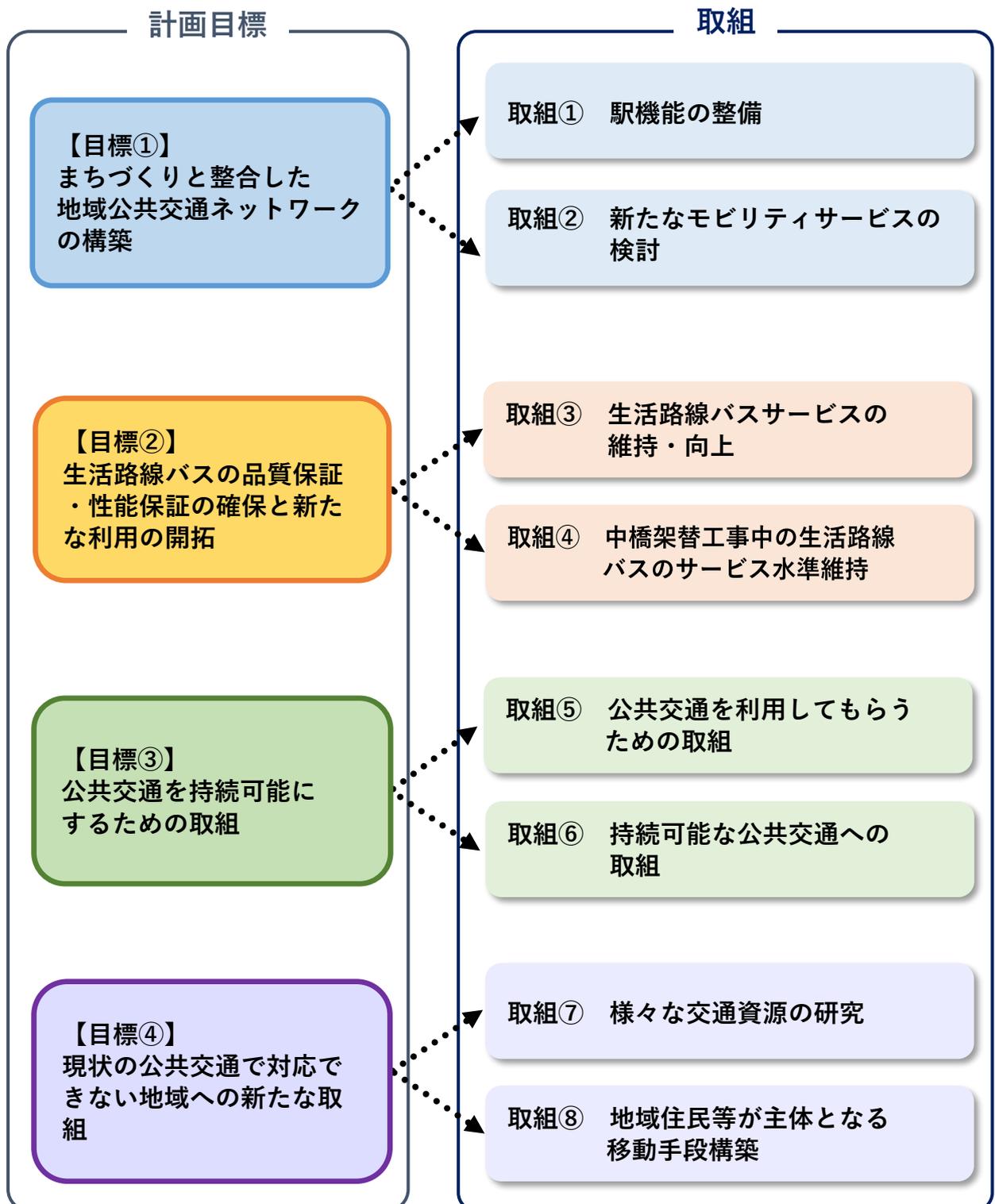
※公共交通の拠点・・・

他の交通手段との乗り換えや、お出掛けの目的地としての需要が高い場所として、公共交通の運行頻度を増やすことを目指す拠点

### 4-3 目標達成のための取組

4つの目標に沿って事業を展開します。取組の実施にあたっては、令和5年度～令和7年度を短期、令和8年度～令和11年度を中長期と位置づけ着実な取組を目指します。行政、交通事業者、市民、関係団体等、多様な主体が適切な役割のもと、継続的に関わり目標の実現を図っていきます。

#### (1) 施策の体系



## (2) 目標達成のための取組

### 【目標①】

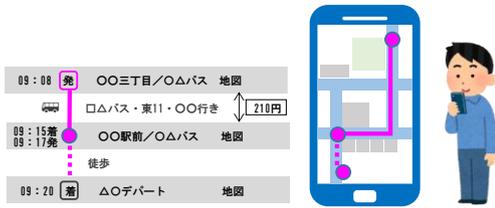
#### まちづくりと統合した地域公共交通ネットワークの構築

取組①	駅機能の整備	課題番号	1					
事業内容	<p>土地利用の転換に合わせて、本市交通の交通結節点について機能の整備を目指します。</p> <p>(1) JR 足利駅周辺の整備 足利駅北口のもつポテンシャルと、中橋架替工事に伴うまちなか活性化の取組などを踏まえ、足利駅及び周辺の再整備について積極的に鉄道事業者と協議をしていきます。</p> <p>(2) 東武足利市駅周辺の整備 中橋架替工事に伴うまちなか活性化の取組などを踏まえ、足利市駅及び周辺の再整備について積極的に鉄道事業者と協議をしていきます。</p> <p>(3) 県駅周辺の整備 県駅周辺の産業拠点としての土地利用の転換が進んでおり、鉄道需要のポテンシャルが高まっていることから、将来の駅機能の整備について積極的に鉄道事業者と協議をしていきます。</p> <p>(4) あしかがフラワーパーク駅周辺の機能整備と中心市街地との連携 あしかがフラワーパーク駅においては、駅の利便性向上と中心市街地への誘導を目的として、観光施策と連動しながら、パークアンドトレインライドの取組を継続して進めます。また、駅北側のレクリエーション施設等へのアクセス機能整備について検討を進めます。</p> <p>(5) 鉄道駅の新設等の検討 鉄道駅については、交通幹線の結節点として重要な役割を果たすものです。そこで、土地利用の転換に合わせた鉄道駅の新設、立地適正化計画における誘導区域内への鉄道駅の新設等について検討を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="518 1563 831 1756" style="text-align: center;">  <p>JR 足利駅北口</p> </div> <div data-bbox="895 1554 1286 1783" style="text-align: center;">  <p>パーク &amp; トレイン ライド</p> <p>※公共交通機関利用促進キャンペーン※</p> <p>JR 足利駅 JR 佐野駅</p> <p>駅周辺に車をパーク(駐車) トレインにライド(乗車)</p> <p>JR あしかが フラワーパーク駅</p> <p><b>駅徒歩3分</b></p> <p>パークアンドトレインライドの取組 (あしかがフラワーパーク HP より)</p> </div> </div>							
事業主体	足利市、交通事業者							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
	(1)~(4)	随時実施 						

取組②	新たなモビリティサービスの検討		課題番号	1、4				
事業内容	<p>情報技術を活用した新たなモビリティサービス等の導入を検討します。</p> <p>(1) 立地適正化計画における拠点内及び拠点間の公共交通の充実 都市機能誘導区域、居住誘導区域の公共交通を充実させるため、情報技術などを活用した新たなモビリティサービス等の検討を進めます。</p> <p>(2) MaaS の検討 MaaS については、自家用車以外の公共交通などのサービスをつなぎあわせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、公共交通サービスの利便性向上を担う技術です。 そこで、本市の公共交通におけるデジタル化の進捗状況を踏まえ、観光・商業施策との連携などについて検討を進めます。</p> <p>(3) 自動運転技術の検討 自動運転技術の普及や法整備の状況を見極めながら、技術活用の検討を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="443 875 935 1249"> </div> <div data-bbox="938 875 1362 1249"> </div> </div> <p style="text-align: center;">栃木県 ABC プロジェクト（自動運転バス実証実験） (栃木県交通政策課資料、栃木県 ABC プロジェクト HP より)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="424 1339 849 1682"> </div> <div data-bbox="884 1339 1390 1682"> </div> </div> <p style="text-align: center;">MaaS のイメージ (国土交通省 HP より)</p> <p style="text-align: center;">観光 MaaS の例 (NIKKO MaaS HP より)</p>							
事業主体	足利市、交通事業者、民間事業者							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
(1)～(3)		検討・協議・実施 ----->						

【目標②】

生活路線バスの品質保証・性能保証の確保と新たな利用の開拓

取組③	生活路線バスサービスの維持・向上	課題番号	2、4
事業内容	<p>本市では民間路線バスの運行が少ないことから、これまでと同じく生活路線バスが公共交通軸を担うことを基本方針とし、生活路線バスのサービス維持・向上を目指します。</p> <p>(1) 学生を対象としたバスを利用してもらうための取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスを持たない市内高校等の、登下校の実態に合わせた、ダイヤ・ルートの変更を検討します。</li> </ul> <p>(2) デジタル技術を活用したバス利便性向上の検討</p> <p>下記のとおり、バスを使いたい人に響くデジタルツール等の導入を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「買いやすい」・「使いやすい」定期券の開発</li> <li>・キャッシュレス決済によるスムーズな乗降</li> <li>・バスロケーションシステム・乗降状況の分析ツール等の導入による、運行状況のデータ分析に基づいたダイヤの修正や、利用者のバス待ち時間に対する不安の解消（合わせて、GTFS-JP※データの更新・活用、GTFS リアルタイム※データの導入推進）</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="496 1227 826 1417" style="text-align: center;">  <p>バスロケーションシステム（宇都宮駅） （関東自動車 HP より）</p> </div> <div data-bbox="890 1209 1385 1417" style="text-align: center;">  <p>公共交通利用時のスマートフォン検索のイメージ</p> </div> </div> <p>(3) 待ち時間が少なく、わかりやすいダイヤの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道やバス同士の乗り継ぎがスムーズで、わかりやすいダイヤ設定を目指します。</li> </ul> <p>(4) 使って心地よいバス環境への改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅・商業施設・病院など重要な交通結節点における待合環境について、明るく・快適に待てる空間への改善を目指します(ベンチ、屋根等の設置)。</li> <li>・見やすく、わかりやすい停留所標識への改善を目指します（デジタルサイン等の設置等）。</li> </ul>		



デジタルサイネージ  
(静岡県三島市)



商業施設におけるバスの待合環境の改善・案内の充実  
(岩手県北上市)



(5) 需要に応じたバス路線の見直し・改善

・都市機能の変化や買い物需要、観光需要に合わせたバス路線の見直し・改善を行います。

(例：アシコタウンあしかがの拠点化、観光需要に対応するための行道線の見直し)

・中心部、市街地においてパターンダイヤ※の設定を検討します。

・運行状況に基づいたバス車両の最適化を進めます。



アシコタウンあしかが

(6) 新たなバス運行形態の検討

・河南地域における AI デマンド型バス※の運行など、時間帯、地域特性を踏まえたうえで、新たなバス運行形態の検討を進めます。

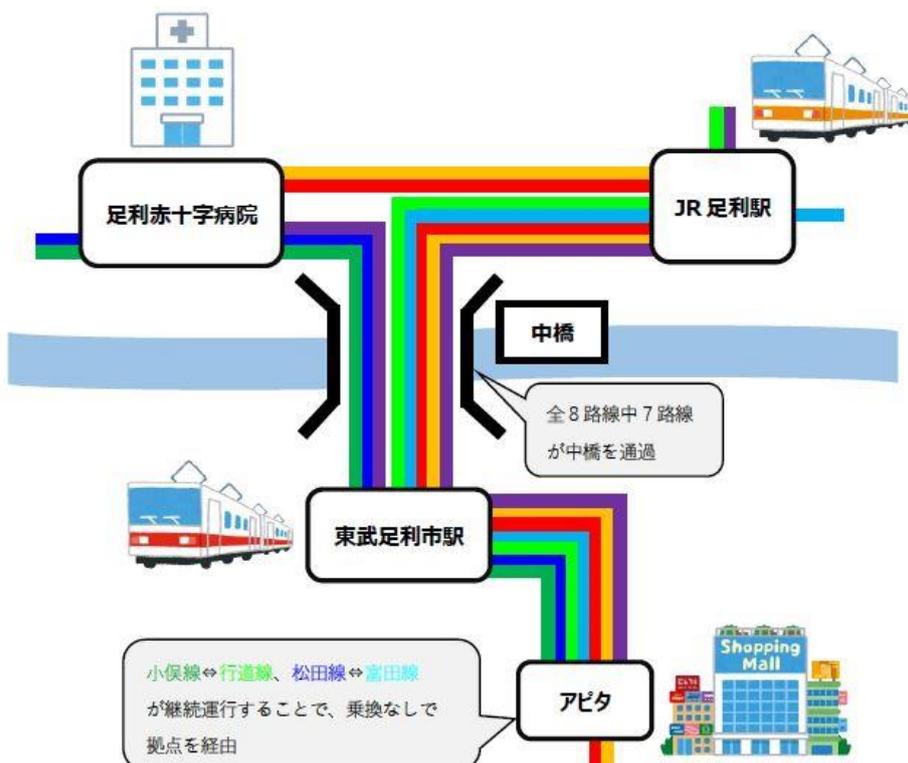


AI オンデマンド交通イメージ  
N T T ドコモ (国土交通省 HP)

事業主体	足利市、交通事業者							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
	(1)~(5)	検討・協議・実施						
(6)							検討・協議・実施	

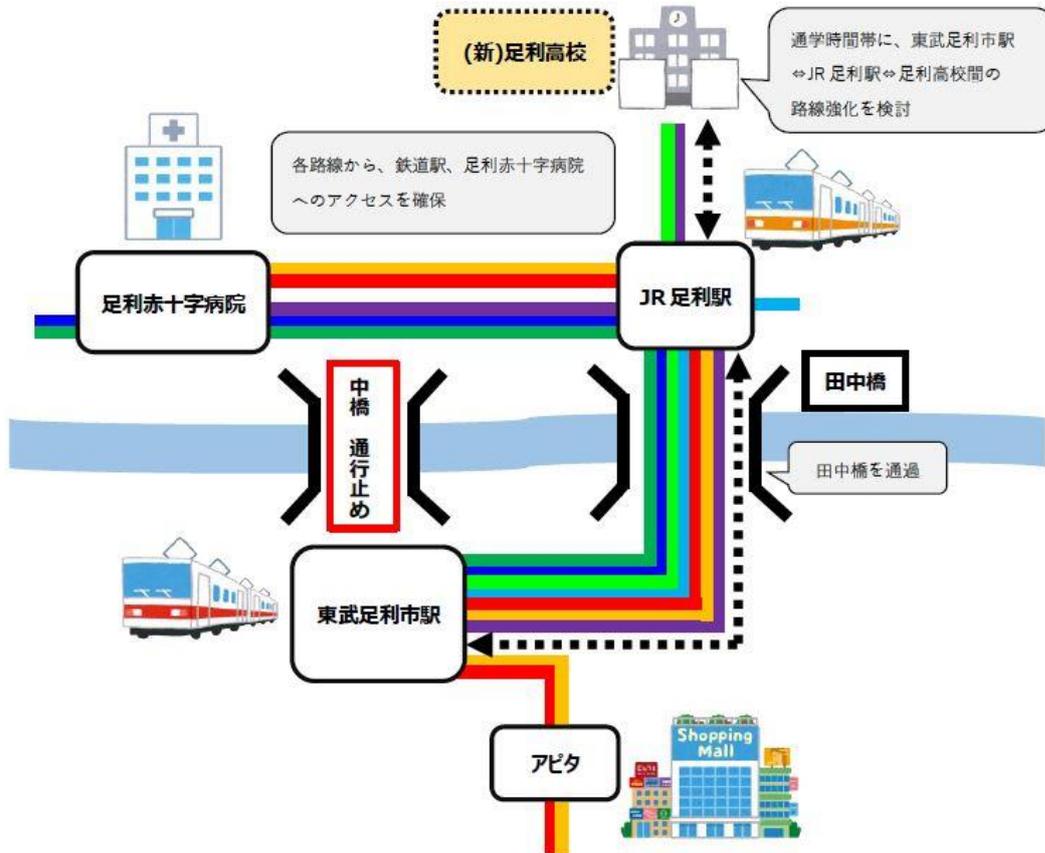
取組④	中橋架替工事中の生活路線バスのサービス水準維持		課題番号	8				
事業内容	<p>令和6年秋に予定している中橋の通行止めに伴う生活路線バスの代替路線及びダイヤ編成に取り組みます。</p> <p>中橋の通行止めにより、運行経路の延長、交通渋滞による運行効率の低下が予想されますが、現在バスを利用している方が安心して利用し続けられるよう、サービス水準の維持を目指します。</p> <p>(1) 交通渋滞の影響による運行効率の低下へ対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1系統あたりのバス運行距離見直しや、バス車両の再配置の検討をします。</li> <li>・運行状況に基づいたバス車両の最適化を図ります。</li> </ul> <p>(2) 通勤・通学者等の駅へのアクセスを維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学者に配慮したダイヤの調整を行います。</li> <li>・JR 足利駅・東武足利市駅以外の駅の活用などを検討</li> </ul> <p>(3) 商業施設、医療機関等へのアクセスを維持します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アピタへのアクセスを維持するとともに、他の商業施設へのアクセスを検討します。</li> <li>・各路線から、外来受付時間中の足利赤十字病院へのアクセスを維持します。</li> </ul>							
事業主体	足利市、交通事業者							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
	(1)~(3)	<p>ルート・ダイヤ設計</p> <p>→</p> <p>運行</p> <p>→</p>						

## ■現行バス車両の走行イメージ

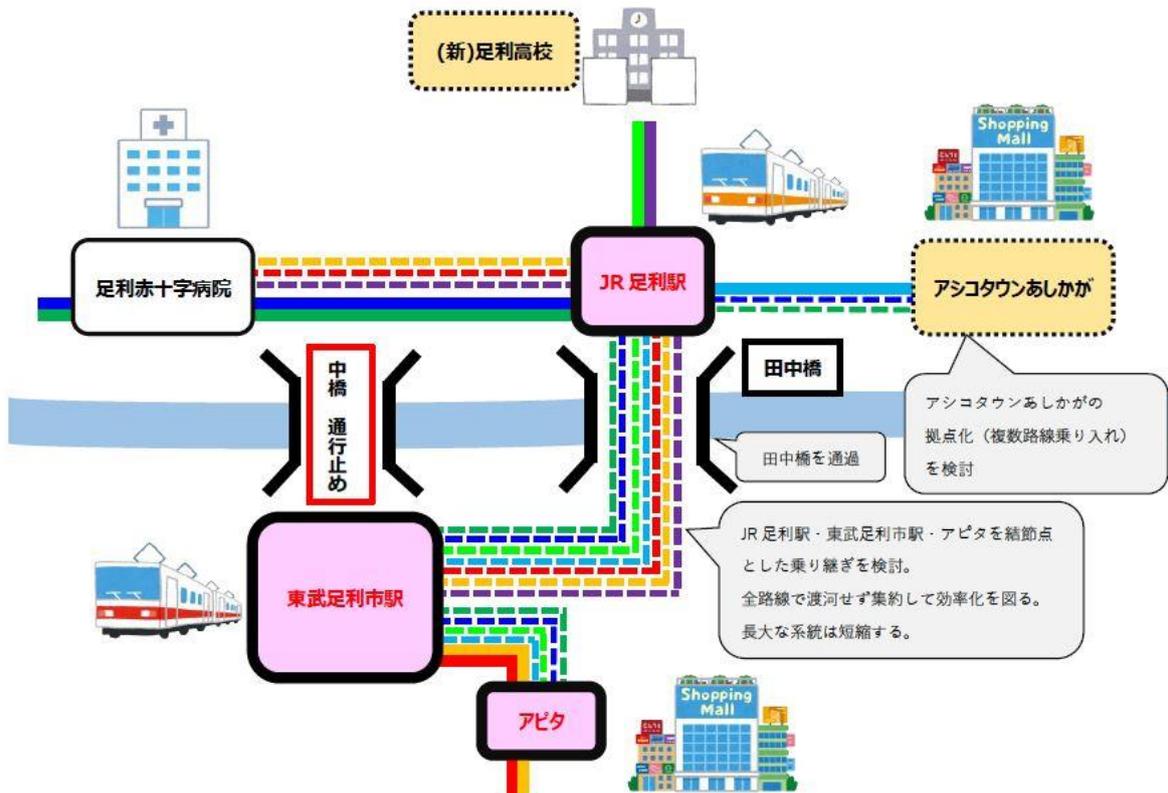


■代替ルートの走行イメージ

①中橋工事期間中【通勤・通学時間帯】



②中橋工事期間中【日中】



【目標③】

公共交通を持続可能にするための取組

<b>取組⑤</b>	公共交通を利用してもらうための取組	課題番号	3					
事業内容	<p>公共交通を知ってもらい、利用していただくための取組を実施します。</p> <p>(1) 鉄道の利用促進及び鉄道事業者との連携 市内を通る鉄道事業者との協議会などを通じて、鉄道の利用促進や2次交通との連携について、施策を実施します。</p> <p>(2) 多様な関係団体との連携によるバスの乗り方教室等の開催 生活路線バスについては、高齢者や学生などに対して、利用の促進を図るためバスの乗り方教室などの取組を進めます。 その際には、教育機関、福祉団体、商業施設などとの連携による開催などの検討を進めます。また、学生向けの新たなサービス提供を検討します。 (例：学生のための生活路線バスワークショップの開催、社会福祉関連施設でのバス乗り方教室の開催、商業施設等との連携による割引など)</p> <p>(3) モビリティマネジメント※の取り組み 歩くことによる市民の健康づくり、まちなかの賑わい創出に公共交通は重要な役割を果たします。そこで、過度な自家用車への依存から、公共交通への転換を図るため、情報発信などモビリティマネジメントの取組を進めます。</p>							
事業主体	足利市							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
	(1)	<p>随時実施</p> <p>—————→</p> <p>検討・協議・実施</p>						
	(2)、(3)	<p>-----→</p>						

<b>取組⑥</b>	持続可能な公共交通への取組	課題番号	6、7
事業内容	<p>公共交通を持続可能にするための取組を実施します。</p> <p>(1) 補助金等の積極的な活用 生活路線バスにおける国庫補助金の拡充など、国・県等の補助制度の活用を進めます。</p> <p>(2) 新たな財源確保の取組 バス車内や停留所、時刻表の広告収入など新たな財源確保の仕組みについて検討を進めます。</p> <p>(3) 運賃制度の見直し</p>		

	<p>運行経費や運行距離に見合った適正な運賃価格の検討を進めます（例：ゾーン制運賃※等）。</p> <p>(4) 近隣市との連携 共通割引チケットなどソフト事業での連携実施を検討します。</p> <p>(5) 公共施設再編と連動した地域の輸送の効率化の取組 公共施設再編等の状況を踏まえた、スクールバス等、多様な交通資源と生活路線バスとの連携を検討します。</p> <p>(6) 環境負荷への配慮 バス車両等について、振動や環境負荷の少ない電動車の導入を検討します。</p>							
事業主体	足利市							
実施時期	年度	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	R 1 0	R 1 1
	(1)	<p>随時実施</p> 						
	(2)~(6)	<p>検討・協議・実施</p> 						

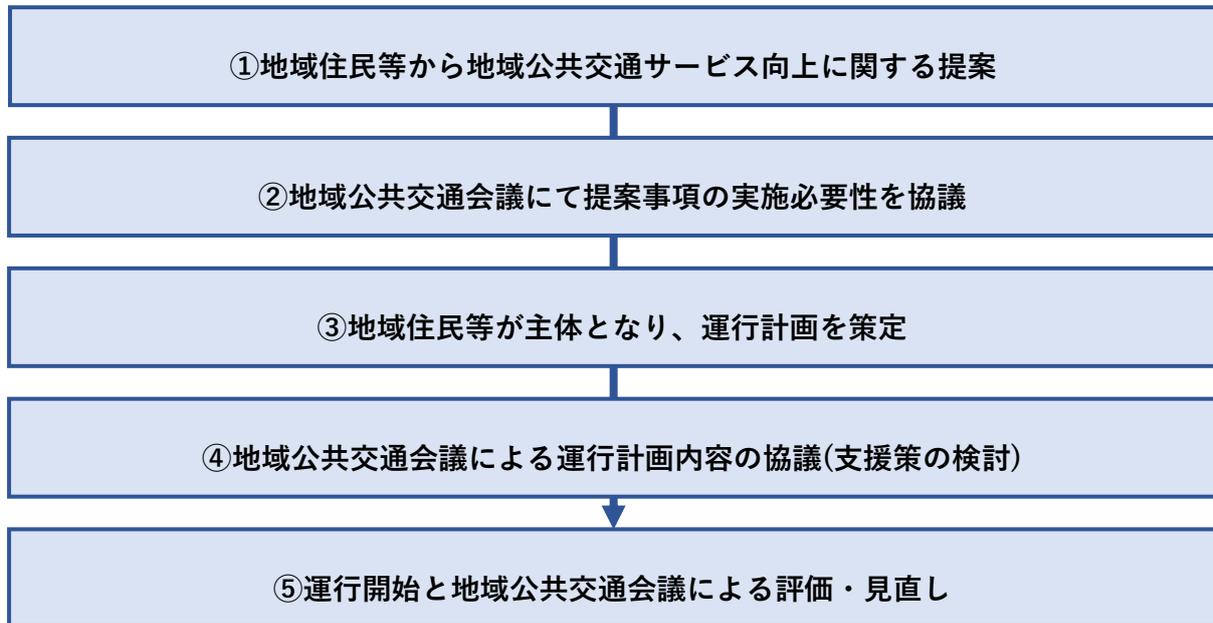
【目標④】

現状の公共交通で対応できない地域への新たな取組

取組⑦	様々な交通資源の研究	課題番号	4、5、7					
事業内容	<p>様々な交通資源の研究に取り組みます。</p> <p>(1) 福祉施設等が保有する車両、カーシェアリング車両、スクールバスなど様々な交通資源の研究</p> <p>市内の交通資源について、アンケート調査等を実施し、その活用方法について検討を進めます。</p> <p>(2) 無人自動運転移動サービス導入検証事業(栃木県 ABC プロジェクト)実験結果を踏まえた研究</p> <p>自動運転技術については、運転手不足への対応や運行頻度の確保など様々なメリットがある一方、法整備、イニシャルコストなど克服すべき課題があります。</p> <p>そこで、令和4年度実施の市街地における自動運転実証実験結果を踏まえ、自動運転技術のメリット・デメリットについて、さらなる検討を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>福祉施設の送迎車両</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>カーシェアリング</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>大学・高校等のスクールバス</p> </div> </div>							
事業主体	足利市							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
	(1)	<p>随時実施</p> 						
(2)	<p>検討・協議・実施</p> 							

取組⑧	地域住民等が主体となる移動手段構築		課題番号	5、7				
事業内容	<p>現状の公共交通で対応できず、移動に不便を感じる方がいる地域において、公共交通軸を担う生活路線バスと同じスキームで行うことは効率的ではないことから、多様な関係者と連携し、地域の特性に応じた輸送形態を検討することで、「地域の足」を効率的かつ持続的に確保することを目指します。</p> <p>(1) 移動支援に取り組む団体の支援の検討</p> <p>本市社会福祉協議会のボランティア運送※を中心とした地域支え合い型移動サービスの研究など、市民の移動支援に取り組む団体に対し、市の広報力を生かし、市民ドライバーの育成・募集など市の支援を検討します。</p> <p>(2) タクシー事業の有効活用の検討</p> <p>既存の鉄道・生活路線バス事業を活かすタクシー事業の活用を検討します。</p> <p>(3) 地域住民等主体による移動手段の構築</p> <p>地域住民・交通事業者、民間事業者、関係団体などが主体の移動手段を構築する仕組みづくりについて検討します。</p> <p>地域住民等を運営主体とし地域共助型生活交通※の検討・実証実験を通じて移動手段の確保についてのルールを構築し、運用することを目指します。</p>							
事業主体	市民（地域住民）、足利市社会福祉協議会、交通事業者、民間事業者、関係団体等、足利市							
実施時期	年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
	(1)、(3)	<p>検討・協議・実施</p> <p>-----&gt;</p> <p>随時実施</p>						
	(2)	<p>—————&gt;</p>						

地域住民等が主体となる移動手段構築フロー(案)



## 4-4 交通資源の機能分類

### (1) 背景

足利市立地適正化計画では、将来的に人口及び税収の減少が予測される中、誘導区域などの拠点を公共交通により結び、人口密度や生活利便性を維持し、将来的な市財政の健全化を実現するというコンパクト・プラス・ネットワークの推進を図るとしており、本計画も立地適正化計画との整合を図る必要があります。

そのため、鉄道・生活路線バス・タクシー・その他の交通資源の役割を明確にし、連携を図りながら、効率的な公共交通ネットワークを構築することが重要となります。

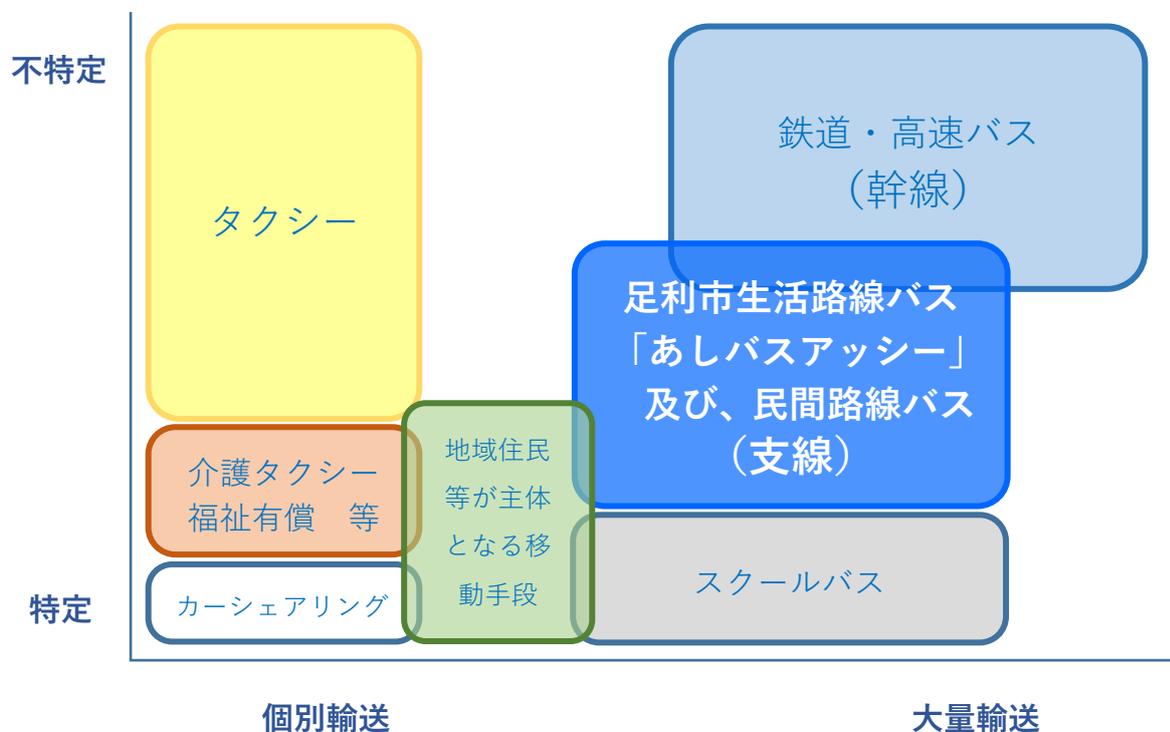
そこで、本市の各々の交通資源の役割について、将来目指すべきものまで含め下記のとおり整理をします。

### (2) 交通資源の機能分類

隣接自治体等と本市を結ぶ、鉄道・高速バスを地域公共交通ネットワークの軸として幹線に位置づけ、足利市生活路線バス全路線を、駅で幹線に接続する支線と位置づけます。

幹線・支線を補完するものとして、地域住民等が主体となる移動手段や、その他あらゆる交通資源の活用を検討することで、総合的な地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

#### 足利市の交通体系のイメージ図（多様な交通資源の役割分担、連携による機能）



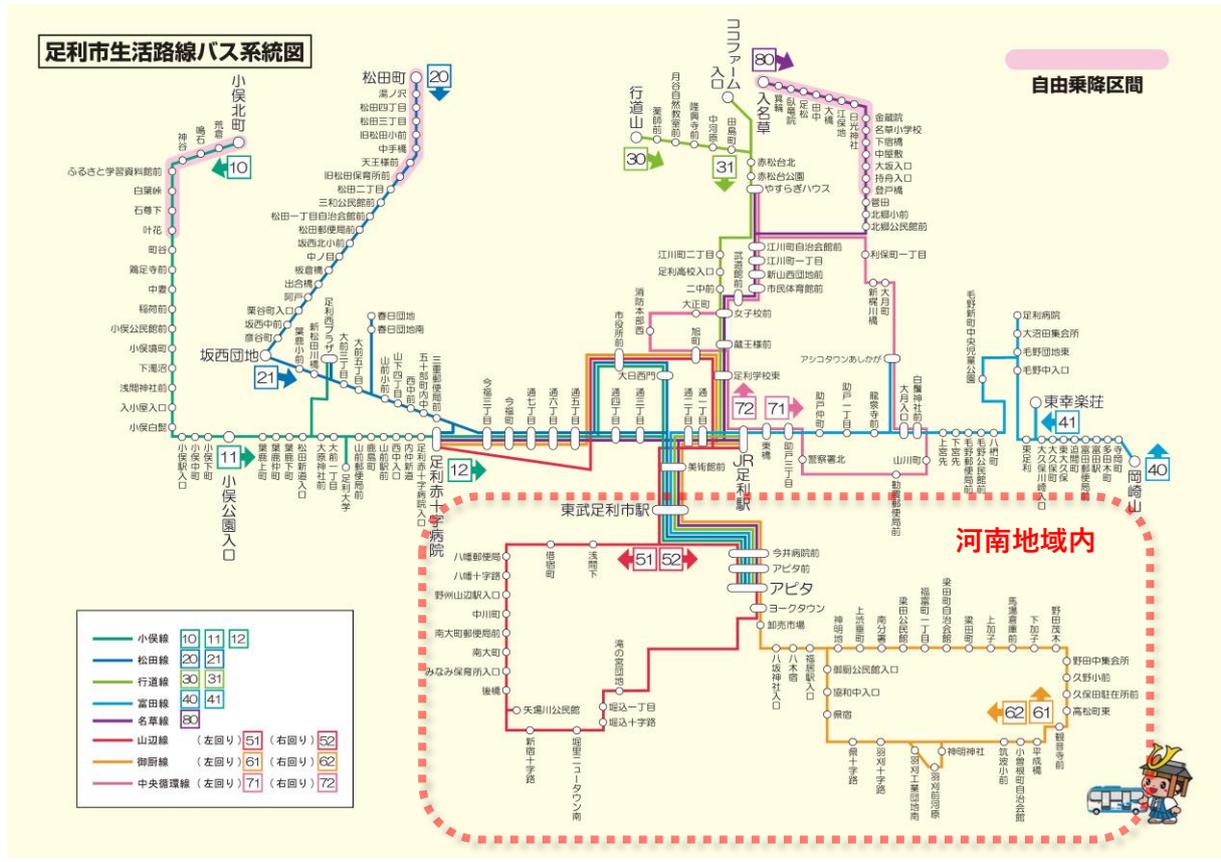
分類	交通資源	事業主体	担う役割	確保・維持策
幹線	鉄道	東武鉄道・JR	県・市内外の地域間を連絡し、多様な目的の移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
	高速バス	民間バス事業者		
支線	足利市生活路線バス「あしバスアッシー」(現行：小俣線、松田線、富田線、行道線、中央循環線、名草線、山辺線、御厨線、河南路線がマッド運行)	足利市(委託事業者へ委託)	市内の公共交通軸を担う2次交通として、駅を中心とした市中心部から各地域へ、通院、買物、通勤・通学等の日常生活並びに観光などを目的とする移動を担います。全路線を地域内フィーダー系統※に位置付けます。	地域公共交通確保維持改善事業※(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。
	民間路線バス	民間バス事業者	市内の日常生活の移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
補完	タクシー	タクシー事業者	幹線・支線を補完し、ドアツードアの移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
	地域住民等が主体となる移動手段	地域住民、足利市社会福祉協議会、民間事業者、関係団体等	タクシー等の公共交通と競合しない部分について、地域住民の個別の移動需要に応じた移動を担います。	地域住民の活動等へ市が側面的支援を実施し、一定以上の需要を確保します。
	スクールバス	足利市	遠距離通学となる市立小・中学校への通学手段としての移動を担います。	運行の効率化を検討し、一定以上の需要を確保します。
		各教育機関	教育機関への通学手段としての移動を担います。	事業者との協議により、運行の効率化を調査研究し、一定以上の需要を確保します。
	介護タクシー	介護タクシー事業者	介助が必要な場合等の移動を担います。	
	福祉有償運送	福祉有償運送事業者	NPO法人等が、あらかじめ会員登録をした人を対象とし、それらの移動を担います。	
	カーシェアリング	民間レンタカー事業者、足利市	カーシェアリングによる移動を担います。	
	送迎バス	商業施設、観光施設、病院施設等	特定の施設における送迎の目的の移動を担います。	

### (3) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

路線定期運行				区域運行
小俣・松田線	行道・富田線	名草・山辺・御厨線	中央循環線	河南路線 デマンド運行
<p>足利市内の西部・北部の郊外部と拠点間を連絡し、通勤・通学等の日常生活だけでなく、観光も含めた多様な目的での移動を担っています。</p> <p>各路線起点の小俣町、松田町から、東武足利市駅を經由し、終点のアピタまでを結ぶ路線となっており、郊外部から、鉄道駅、主要な商業施設に連絡し、他の交通手段と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。</p>	<p>足利市内の北部・東部の郊外部と拠点間を連絡し、通勤・通学等の日常生活だけでなく、観光も含めた多様な目的での移動を担っています。</p> <p>各路線起点の行道山・ココファーム入口、岡崎山から、JR 足利駅を經由し、終点のアピタまでを結ぶ路線となっており、郊外部地域から、鉄道駅、主要な商業施設に連絡し、他の交通手段と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。</p>	<p>足利市内の北部・南部の郊外部と拠点間を連絡し、通勤・通学等の日常生活だけでなく、観光も含めた多様な目的での移動を担っています。</p> <p>名草線は入名草を起点に、山辺線・御厨線は、それぞれ市南西部、南東部から、東武足利市駅・JR 足利駅を經由し、終点の足利赤十字病院を結ぶ路線となっており、郊外部地域から、鉄道駅、主要な商業施設に連絡し、他の交通手段と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。</p>	<p>足利市内の市街地部・中心部の拠点間を連絡し、買物等の日常生活だけでなく、観光も含めた多様な目的での移動を担っています。</p> <p>循環線として運行し、主に JR 足利駅、アシコタウンあしかがなどを經由する路線で運行しており、鉄道駅に連絡し、他の交通手段と接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。</p>	<p>帰宅時間帯に足利市南部においてデマンド運行を実施し、通勤・通学・買物・通院等の日常生活に欠かせない移動を担っています。</p> <p>鉄道や他の交通手段に接続する東武足利市駅を起点とし、アピタを經由し、河南地域内を区域運行することで、公共交通ネットワーク構築上重要な役割を担っています。</p>
<p>上記に記載のとおり、足利市生活路線バス「あしバスアッシー」の各路線・各系統は、鉄道など他の交通手段と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を確保・維持する必要があります。</p>				

※令和6年秋に足利市生活路線バス8路線のうち7路線が通過する中橋が通行止めになることから、運行経路、ダイヤの変更が必要となり、本記載部分については変更が予定されています。

補助系統図：足利市生活路線バス 8 路線



**【帰宅時間帯のデマンド運行】**

山辺線・御厨線の帰宅時間帯の便は、東武足利市駅とアピタ停留所で乗車し、河南地域内の希望の停留所で降車できる運行をします。

東武足利市駅▶17：00 発・18：30 発    アピタ▶17：05 発・18：35 発

## 第5章 計画の進捗管理



### 5-1 評価指標の設定

目標の達成状況を確認するための評価指標を以下のとおり設定します。

目標	取組	評価指標	内容	現状値	目標値 R11年度
【目標①】 まちづくりと整合した地域公共交通ネットワークの構築	①	鉄道の利用者	一日あたりの平均 駅利用者数 (JR 足利駅乗車人員・東武鉄道5駅乗降人員)	JR 足利駅	JR 足利駅
	②			2,615 人	3,200 人
【目標②】 生活路線バスの品質保証・性能保証の確保と新たな利用の開拓	③	生活路線バスの利用者	生活路線バス利用者総数	東武鉄道5駅	東武鉄道5駅
	④			6,334 人	9,300 人
				(令和3年度)	
【目標③】 公共交通を持続可能にするための取組の実施	⑤	学生の利用状況	学生定期券の発行状況	14 万人	19 万 3 千人
	⑥	デジタル技術等の導入件数	バスロケーションシステム等の導入件数	30 人	70 人
	⑦	利用促進策の実施件数	モビリティマネジメント・利用促進パンフレットの作成などの実施件数(実施事業数の累計)	421,500 円	1,000,000 円
【目標④】 現状の公共交通で対応できない地域への新たな取組の実施	⑧	公的資金が導入されている公共交通事業の収支	収支率	78 枚	180 枚
	⑨	地域住民等が主体となる移動手段の運営団体数	地域共助型生活交通又はボランティア運送の運営団体数	0	2
	⑩	公共交通への市民満足度	公共交通全体に対する市民満足度調査(R11 までに2回実施)	0 (令和5年度)	2
	⑪	公共交通への市民満足度	公共交通全体に対する市民満足度調査(R11 までに2回実施)	11% (令和4年度)	20%

## 5-2 事業の推進体制

### (1) 推進体制

#### ア 足利市地域公共交通会議

足利市、鉄道事業者、市内公共交通運行事業者、関係行政機関、市民代表などで構成される法定協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)です。地域公共交通計画に係る協議や生活路線バスの運行に関する協議を実施しています。

#### イ 足利市公共交通事業者ミーティング

足利市生活路線バスの運行事業者と事務局担当者の実務協議を実施しています。

#### ウ 足利市地域公共交通計画庁内検討会議

地域公共交通計画に関する足利市庁内関係者による合意形成のための協議を実施しています。

### (2) PDCA(Plan-Do-Check-Action)サイクルの進め方

本計画を着実に実行し、効果を得ていくために、PDCA サイクルを進めながら、事業の実施、評価、確認を行います。

評価、確認については計画策定に携わった「足利市地域公共交通会議」において実施します。

実施年度 実施事項	N 年度		N+1 年度		N+2 年度
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期
事業の計画検討	次年度事業検討	→	次年度事業検討	→	次年度事業検討
事業の実施	随時事業の実施	→	随時事業の実施	→	随時事業の実施
事業の評価			● 評価・確認		● 評価・確認
改善策の検討			● 改善策検討		● 改善策検討

### (3) 役割分担

主な関係者	役割
市民(地域住民)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の積極的な利用による公共交通ネットワークの維持</li> <li>・地域住民等が主体となる移動手段構築への参画</li> </ul>
足利市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画の策定及び計画の進捗管理 (総合政策部)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画のうち、市の実施する事業について交通インフラの観点からの事業実施(生活環境部)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画のうち、福祉の観点からの移動支援についての事業実施(健康福祉部)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画のうち、観光促進の観点から事業実施(産業観光部)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画のまちづくりやまちのインフラ整備の観点から事業実施(都市建設部)</li> </ul>
足利市社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画のうち、福祉の観点からの移動支援についての事業実施</li> </ul>
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全安心の運行実施</li> <li>・地域公共交通会議等への積極的な参画</li> <li>・技術・ノウハウの提供</li> <li>・公共交通事業との連携</li> </ul>

## 用語解説

### 【ア行】

#### ●AI デマンド型バス※

複数の利用者からの配車予約（乗降ポイント、希望時刻）に基づいて、AI（人工知能）が最適なルートや配車をリアルタイムに決定するシステムを用いたバスサービス。例えば、需要に応じてリアルタイムでルートを最適化して運行する仕組み。

### 【カ行】

#### ●カーシェアリング※

登録した複数の会員が自動車を共同利用するシステム、有料サービスのこと。

#### ●カーボンニュートラル※

温室効果ガスの排出量と森林などによる吸収量の差引がゼロになること。

#### ●居住誘導区域※

立地適正化計画において、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のこと。

#### ●郊外部※

中心部・市街地部以外の範囲のこと。

#### ●公共交通軸※

品質保証を提供する鉄道の運行区間や、路線型のサービスで品質保証を担っていくバスの運行区間のこと。

#### ●公共交通不便地域※

駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在しない地域。

#### ●コンパクト・プラス・ネットワーク※

人口減少下において、行政・医療・福祉・商業等のサービスを維持していくために、各種機能を一定の地域に集約化し、さらに各地域を公共交通等でつなぐこと。

### 【サ行】

#### ●市街地部※

生活路線バス運行上、可能な限り1時間間隔の運行ダイヤの設定を目標とする範囲のこと。中心部から外れた、東であれば東幸楽荘、西であれば坂西団地、小俣公園入口、南であればヨークタウン、北であればやすらぎハウスまでを範囲とする。

#### ●GTFS-JP※

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ。

#### ●GTFS リアルタイム※

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ。

#### ●収支率※

本市の運営する生活路線バスの運賃収入を、運行経費で除した値。

●スマートモビリティ※

自動運転車など従来の交通や移動を変える新しい技術の総称。

●性能保証※

足利市生活路線バスにおいて、日常生活に必要な最低限のお出かけの機会を保証すること。

具体的には、河北・河南郊外部において、通院・買物等日常生活の移動に利用できるバスの運行ダイヤの設定を目標とし、日常生活に欠かせない「通院」「買物」「通学・通勤」に使える公共交通サービスを提供すること。

●ゾーン制運賃※

都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式による運賃のこと。

【タ行】

●代表交通手段※

ある目的(例えば、出勤や買物など)を持ってある地点からある地点へ移動する際に利用した交通手段のこと。複数の交通手段を利用した場合、主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順としている。

●地域共助型生活交通※

栃木県が、道路運送法第 78 条第 2 号に規定された自家用有償旅客運送のうち、NPO 法人等が主体的に運営する「公共交通空白地有償運送」を独自に位置づけたもの。

「公共交通空白地有償運送」とは、バスやタクシー等の公共交通機関では住民に対する移動手段が確保できない場合において、営利とは認められない範囲の運送の対価によって自家用自動車を使用して運送するもの。

●地域共生社会※

制度・分野ごとの「縦割り」や「支え手」「受け手」という関係を超えて、地域住民や地域の多様な主体が「我が事」として参画し、人と人、人と資源が世代や分野を超えて「丸ごと」つながることで、住民一人ひとりの暮らしと生きがいを地域とともに創っていく社会のこと。

●地域公共交通確保維持改善事業※

国土交通省が、地域の多様な関係者による地域の公共交通の確保・維持・利便性の取組を支援している補助制度のこと。

●地域内フィーダー系統※

幹線に接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス等のこと。

●中心部※

生活路線バスの運行において、概ね 30 分間隔の運行ダイヤの設定を目標とする範囲のこと。足利赤十字病院、東武足利市駅、アピタ、JR 足利駅、女子校前のバス停を囲った範囲とする。

●デマンド型交通※

利用者の予約に応じて、運行する乗合型の公共交通サービスのこと。運行経路、乗降地点、運行時刻のいずれか、あるいは、すべてに柔軟性を持たせることが特徴。自治体、地域の団体など様々な団体が事業主体となりうる。また、使用する車両も、バス、タクシー、自家用車など様々な組み合わせが考えられる。このようにデマンド型交通は、地域の実情に応じて様々なサービスの形態を取ることが出来る。

●都市機能誘導区域※

立地適正化計画において、医療・福祉、商業等の各種サービスの効率的な提供を図るため、これらの都市機能の立地を誘導する区域のこと。

【ハ行】

●バスロケーションシステム※

バスに車載器を搭載し、GPSなどを利用して車両の位置情報を運行管理者が把握するとともに、利用者にスマートフォンやパソコンを通して運行情報を提供するシステムのこと。

●パターンダイヤ※

バス等の公共交通機関が、一定間隔で周期的に運行されるダイヤのこと。

●パークアンドトレインライド※

鉄道駅等に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて移動すること。

●品質保証※

足利市生活路線バスにおいて、主に公共交通軸となる路線について一定頻度のダイヤを確保すること。具体的には、市中心部については、市民の市内回帰を図るとともに、来訪者の利便性を向上させ、中心拠点に賑わいを創出するために、中心部地域の主要拠点間については、概ね30分間隔の運行ダイヤの設定を目標とすること。

市街地部においては、地域住民及び通勤・通学利用者をターゲットに、可能な限り1時間間隔の運行ダイヤの設定を目標とすること。

●ボランティア運送※

道路運送法の規定による登録又は許可を受けずに、自家用自動車で運送する形態。主にボランティア活動での送迎において、利用者が自発的に謝礼を渡したり、自動車の実際の運行に必要な費用(ガソリン代等)のみを支払う場合等は、この形態が該当。

【マ行】

●MaaS※

モビリティアズサービスの略。従来の交通手段・サービスに自動運転やAIなどの様々なテクノロジーを掛け合わせた、次世代の交通サービスのこと。

●モビリティサービス※

多様な移動サービスのこと。

●モビリティマネジメント※

公共交通の利用促進策のひとつ。一人ひとりのモビリティ(移動)が、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通施策のこと。

足利市地域公共交通計画  
足利市総合政策部総合政策課  
令和5年8月策定

■問合せ先

〒326-8601 栃木県足利市本城3丁目2145番地  
電話番号 0284-20-2271



足利市生活路線バス  
「あしバスアッシー」について