

# 第1部 生活交通の基礎知識

～まず、生活交通がどのようなものか知ろう～



## 第1章 とちぎの生活交通のいま（生活交通の現状）

- 本県は、自動車の普及率が97.8%（全国第1位）に達するなど、全国有数の「くるま社会」となっている一方で、乗合バスの利用者は減少し続けており、バス事業者は、採算性の悪い系統からの撤退や運行本数の縮減を余儀なくされています。
- しかし、生活交通は、主に「高齢者」や「こども」などマイカーを利用できない人たちの日常生活を支える重要な移動手段となっており、**安定的かつ効率的に維持・充実していく**ことが求められています。
- また、地球温暖化など環境問題への対応やまちづくりに与える社会的効果も期待されることから、**公共交通とマイカーを賢く使いわける**ことも重要です。

### 1-1 生活交通の現状

- ①バス利用者は、減少傾向が続いており、ピーク時（S44）から約40年間で約1/8に激減し、最近10年間で約2割の減少となっています。

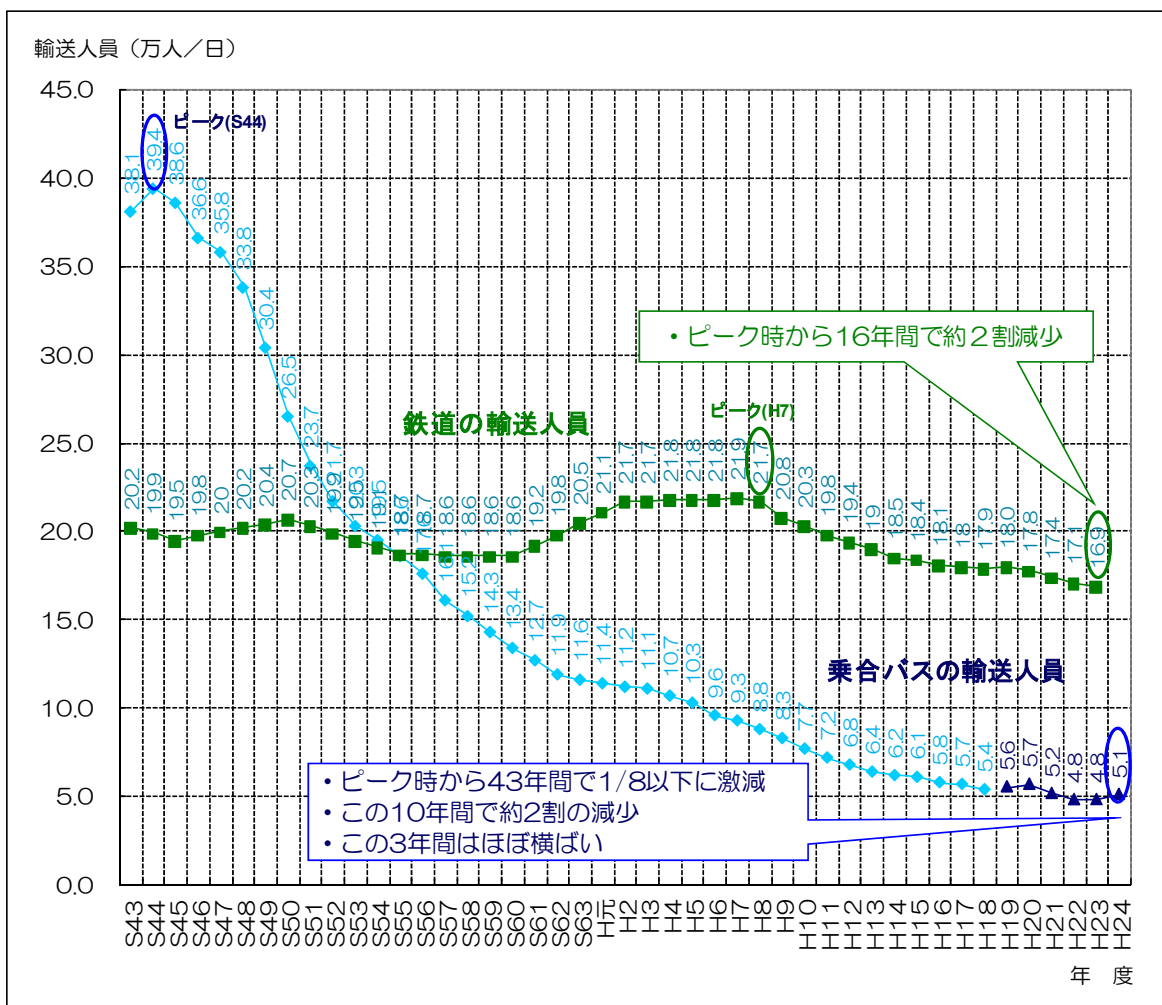


図 栃木県内の鉄道・民間バスの輸送人員の推移

②県内の民間バスの運行や利用の状況は、いずれも全国平均を下回っています。

◇ バス走行キロ（可住地面積あたり）

7.0 千 km/km<sup>2</sup>・年（全国第 45 位： 全国平均 24 千 km/km<sup>2</sup>・年）

◇ 輸送人員（走行キロあたり）

0.9 人/km・年 （全国第 19 位： 全国平均 1.35 人/km・年）

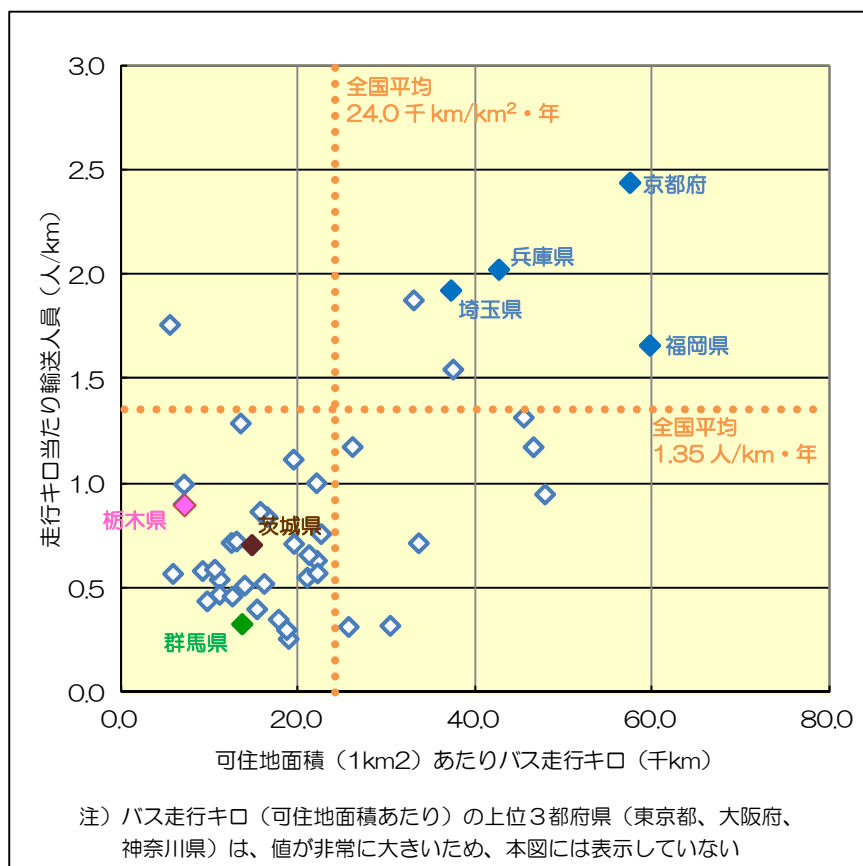


図 民間バスの輸送状況（都道府県別）

**[参考] 栃木県は全国有数のくるま社会**

- 自動車の普及率 **全国第 1 位**（97.8% H21 全国消費実態調査）
- 自動車免許保有率 **全国第 2 位**（70.1% H24 運転免許統計）
- 1世帯あたり自家用車保有台数 **全国第 8 位**（2.17 台 （財）自動車登録情報協会（H24.3））
- 自家用車利用通勤・通学率 **全国第 10 位**（72.2% H22 国勢調査）

③利用者の減少により民間バスの系統数は減少していますが、一方で、廃止系統を引き継ぐことなどにより、市町村バスが増加する傾向にあります。

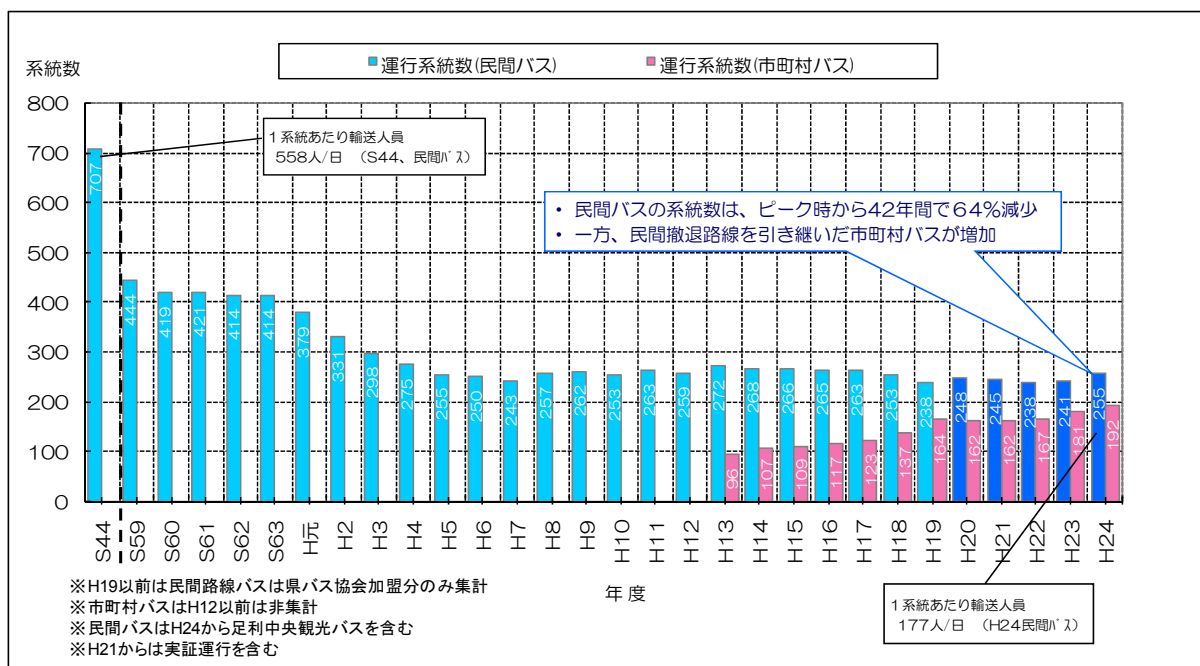


図 県内の乗合バスの系統数の推移

④バス路線等を維持するための公費負担も増加しており、年間16億円を超えています。

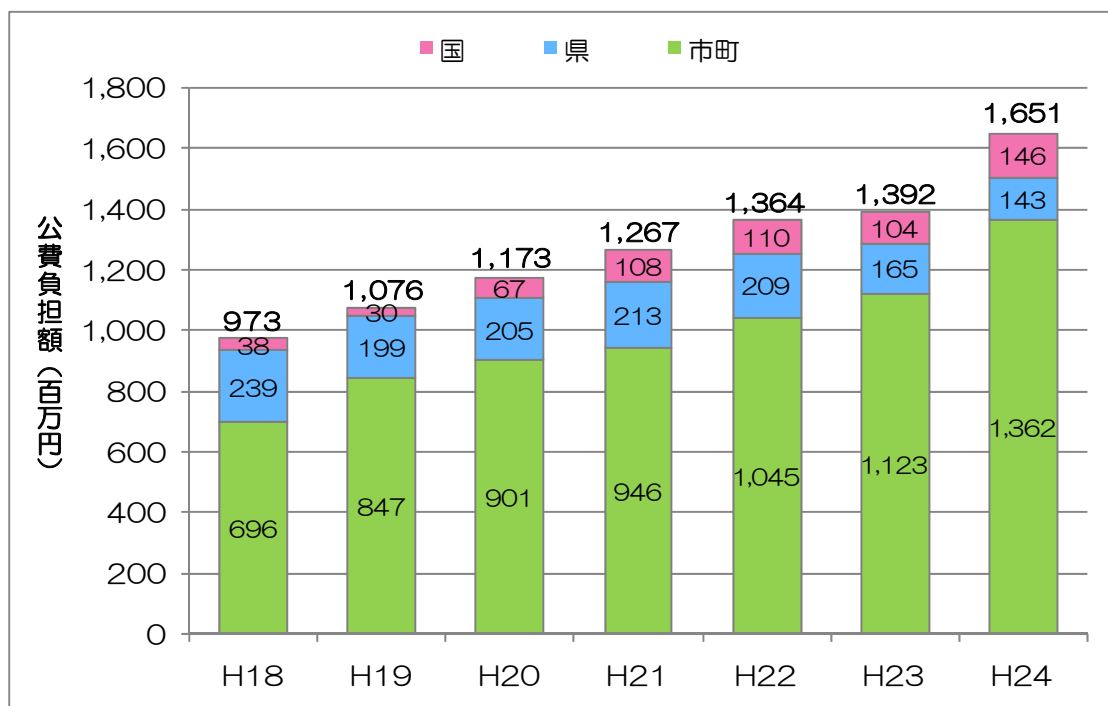


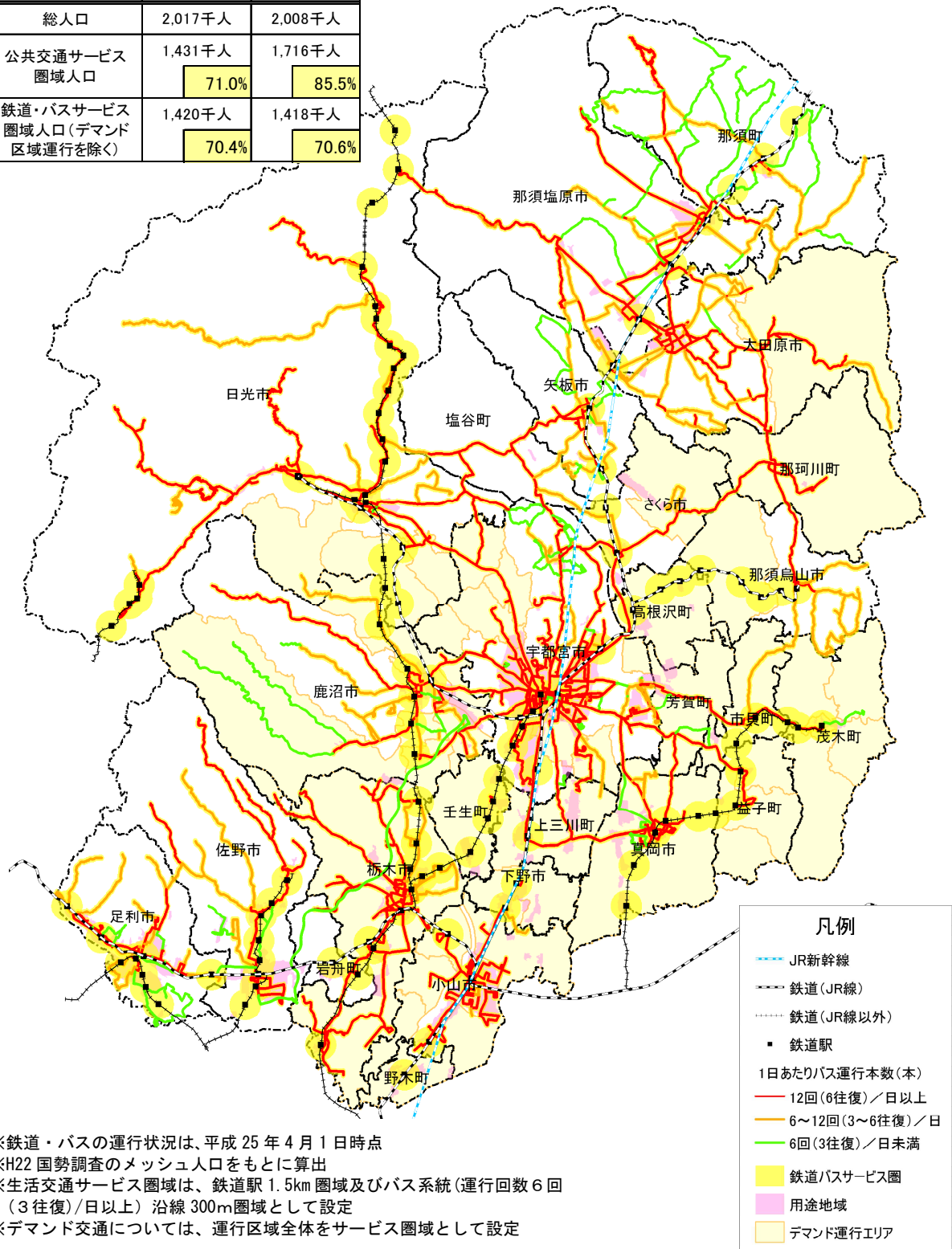
図 乗合バス等運行に対する公費負担の推移

※平成24年度の公費負担額は1,651百万円となっており、県内の人口1人あたり年間830円、1世帯あたり年間2,154円を負担していることとなります。これらの額は、年々に増加する傾向にあります。

## 1-2 生活交通をとりまく環境

①県全体では約**71%**の人が鉄道・路線バスのサービス圏域\*内に居住しています。また、各自治体でデマンド交通の導入を進めた結果、これを含めた場合、約**86%**の人が生活交通のサービス圏域\*内に居住しており、生活交通を利用できない地域は、少なくなってきました。

	H20	H25
総人口	2,017千人	2,008千人
公共交通サービス圏域人口	1,431千人 71.0%	1,716千人 85.5%
鉄道・バスサービス圏域人口(デマンド区域運行を除く)	1,420千人 70.4%	1,418千人 70.6%



※鉄道・バスの運行状況は、平成25年4月1日時点  
 ※H22国勢調査のメッシュ人口をもとに算出  
 ※生活交通サービス圏域は、鉄道駅1.5km圏域及びバス系統(運行回数6回(3往復)/日以上)沿線300m圏域として設定  
 ※デマンド交通については、運行区域全体をサービス圏域として設定

図 栃木県の生活交通サービス圏域

②多くの市町で区域運行型のデマンド交通が導入されたことにより、人口カバー状況が80%以上の市町が6割を超えており、生活交通が利用できない人は少なくなっています。一方、定時定路線運行となる鉄道・路線バスの人口カバー状況は、茂木町、芳賀町、那珂川町など7市町で50%以下となっており、地域内の移動をデマンド交通に依存する市町では、通勤通学等の時間制約のある需要に対する交通手段の確保が課題となっています。

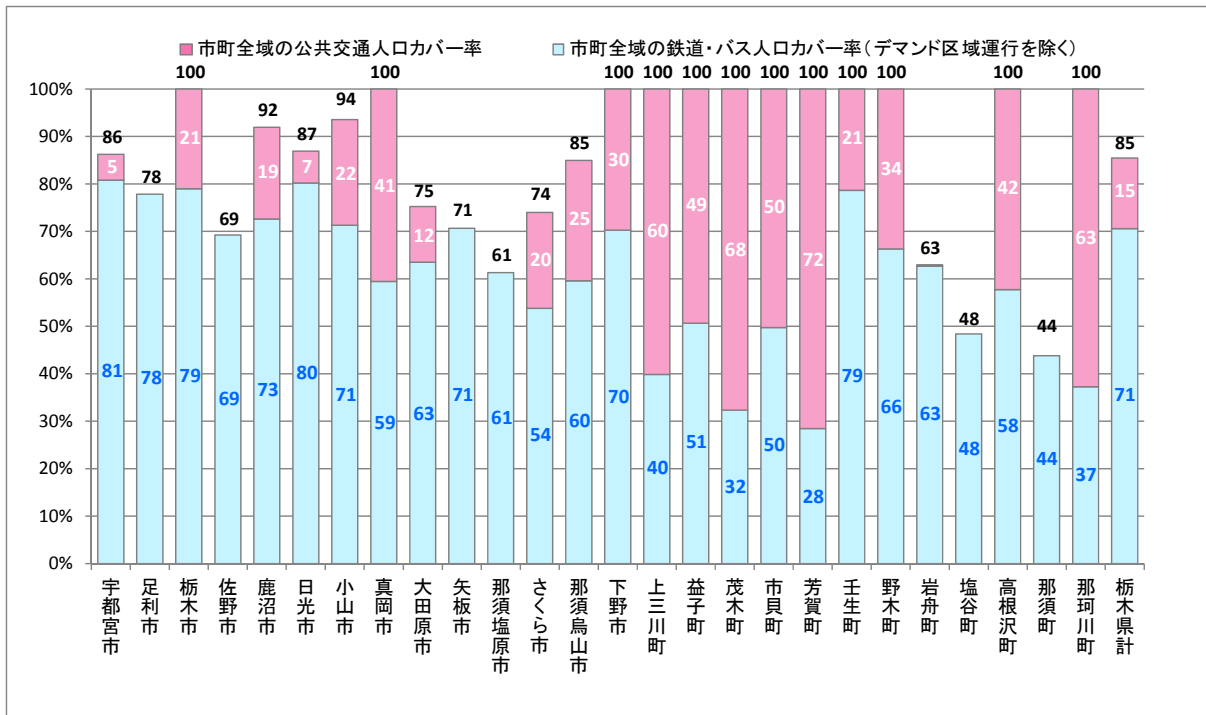


図 公共交通の居住者カバー状況（市町村別）

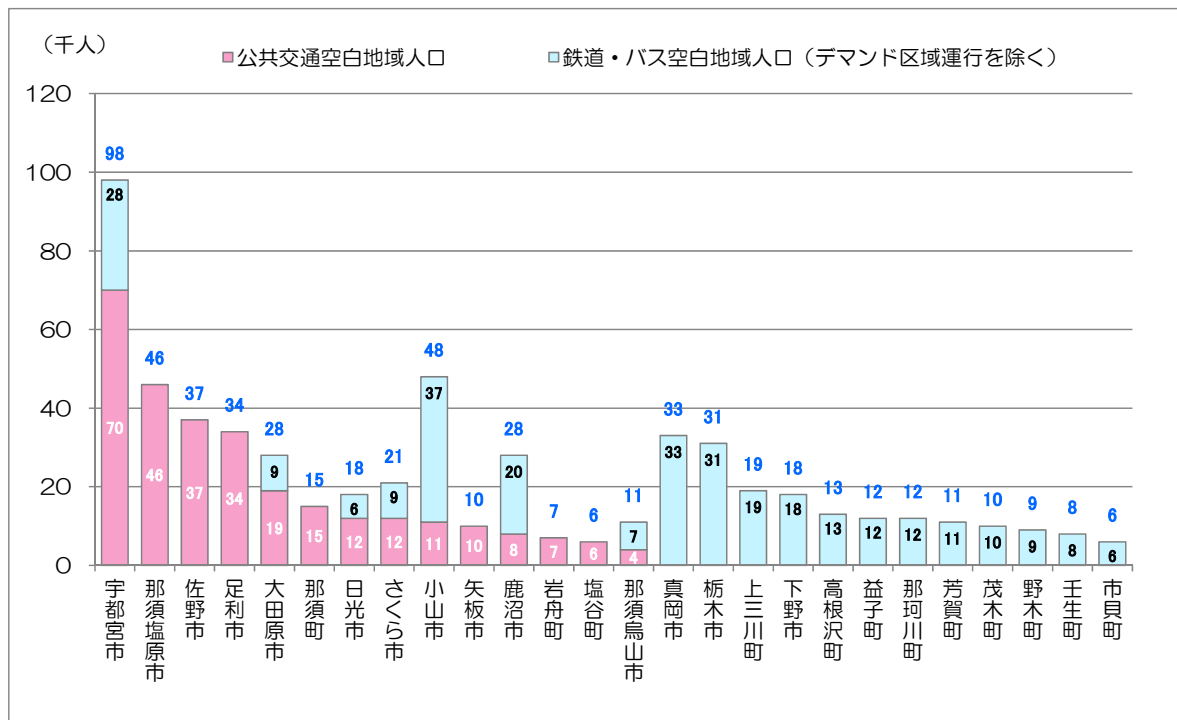


図 公共交通空白地域の居住人口（市町村別）

③県内のバス系統（定時定路線型）の約半数は、平均乗車密度が2人未満と利用が少なく、採算の厳しい系統となっています。  
 また、民間バスでは乗車密度と収入に一定の相関がみられますが、市町村バスでは、乗車密度が高いにもかかわらず収入が少ないなど、利用と収入がアンバランスな系統が多く存在します。

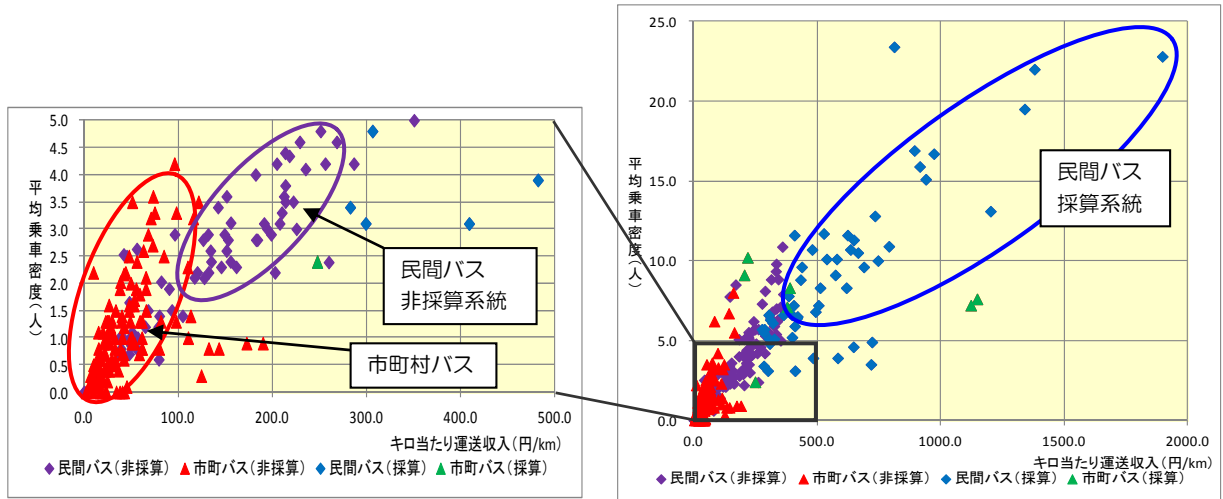


図 県内バス系統の平均乗車密度と走行キロあたり収入

④県内の市町村バスでは、系統 1km あたりの沿線人口※が、500 人（約 4.3 人/ha）を下回るような需要の小さい地域でもサービスが提供されています。  
 また、沿線人口と運行本数のバランスがとれていない系統もみられます。

※参考  
 ・沿線人口は、H22 国勢調査の 500mメッシュ人口をベースに、バス系統の両側 300mの範囲に含まれるメッシュの人口をカバー率に応じて面積案分して積算

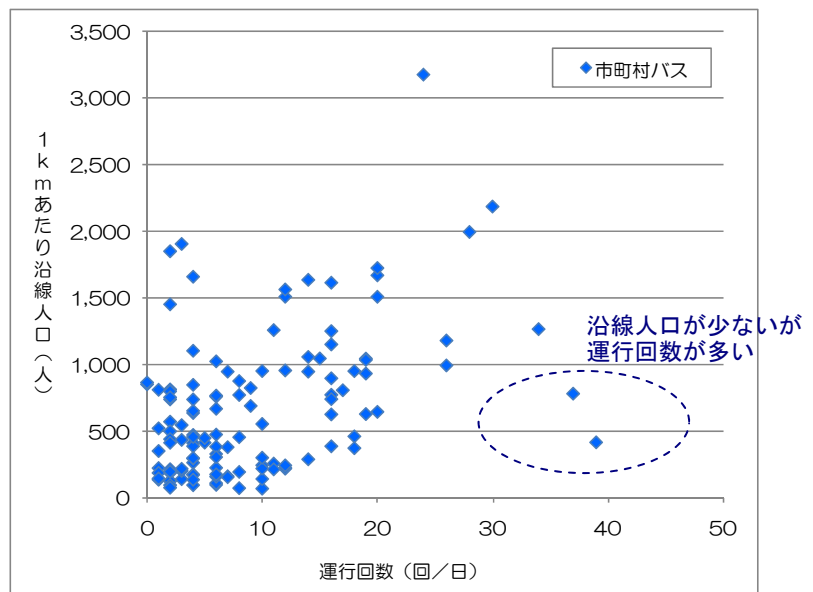


図 市町村バスの運行回数と 1km あたり沿線人口



⑤県内の市町村バスの収支状況についてみると、多くの系統が非採算（収入<支出）であり、半数以上の収入は、年間5百万円以下となっている一方で、年間10百万円以上の費用をかけて運行している系統も多くみられます。

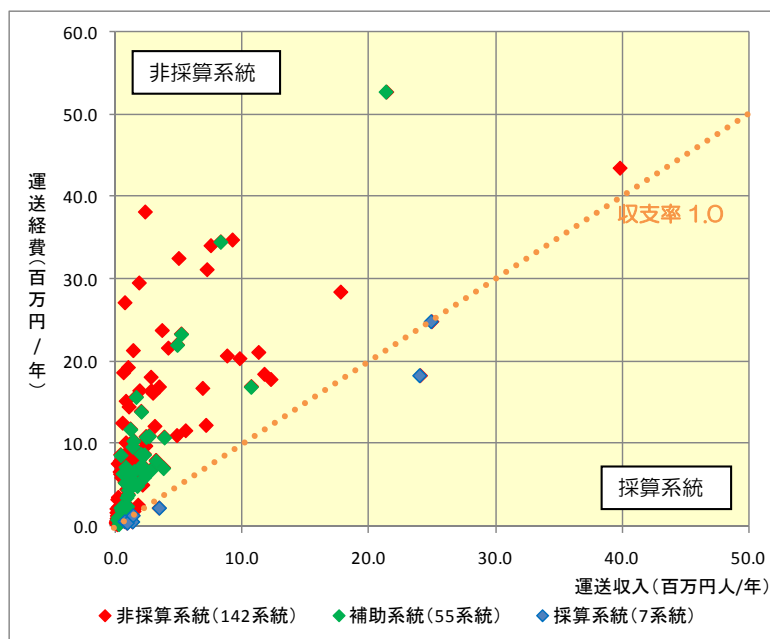
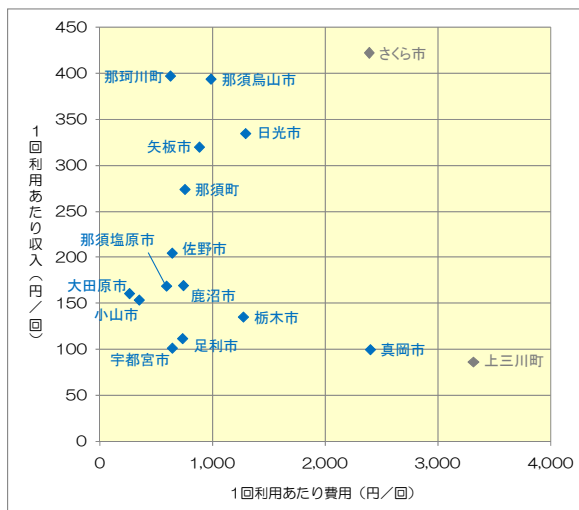


図 平成24年度 市町村バスの収入と費用（系統別）

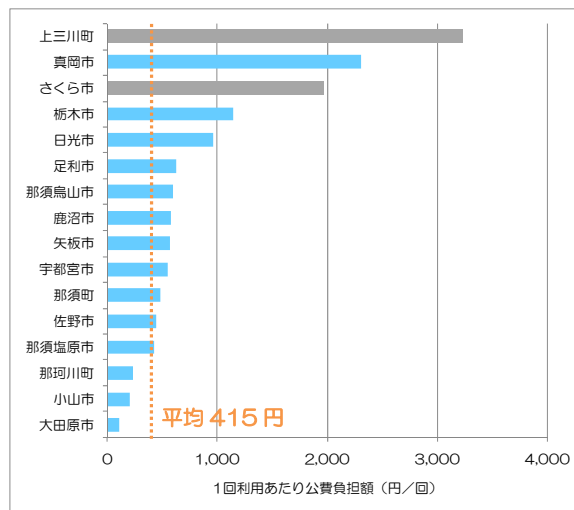
⑥市町村バスでは、利用者1人1回あたりの公費負担額※は約415円となっています。また、利用者1人1回あたり2,000円以上の負担となっている市町もあります。

※利用者1人1回あたりの公費負担額 = (年間の総運送費用 - 年間の総運賃収入) / 年間の総利用者数



※さくら市、上三川町はデマンド交通に移行し、現在市町村バスは廃止されている。

図 1回利用あたり費用と収入（市町別）



※さくら市、上三川町はデマンド交通に移行し、現在市町村バスは廃止されている。

図 1回利用あたり公費負担額（市町別）

⑦区域運行型のデマンド交通の平均収支率は14%と低くなっています。  
 利用者が多く輸送収入が多い地域では、需要のある地域を巡回する距離が長くなり、輸送費用も増加する傾向にあるため、必ずしも収支率は向上していません。  
 これは、多くの自治体で利用距離によらない均一運賃を採用していることも要因です。

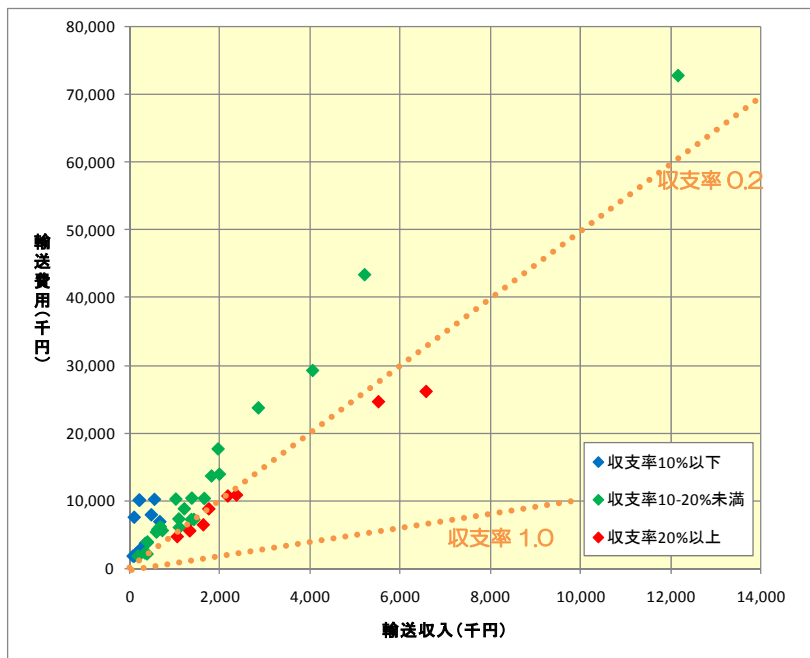


図 デマンド交通の収入と費用（系統別）

⑧区域運行型のデマンド交通では、利用者1人1回あたりの公費負担額\*は約1,280円となっており、市町村バスと比較して、1人1回あたりの公費負担額は約3倍となっています。  
 これは、人口密度の低い地域にサービスを提供しており利用者数が確保しにくいことや、予約がなく運行されない便の運行経費（待機費用）を事業者を支払っているなどの契約形態の課題も考えられます。

※利用者1人1回あたりの公費負担 = (年間の総運送費用 - 年間の総運賃収入) / 年間の総利用者数

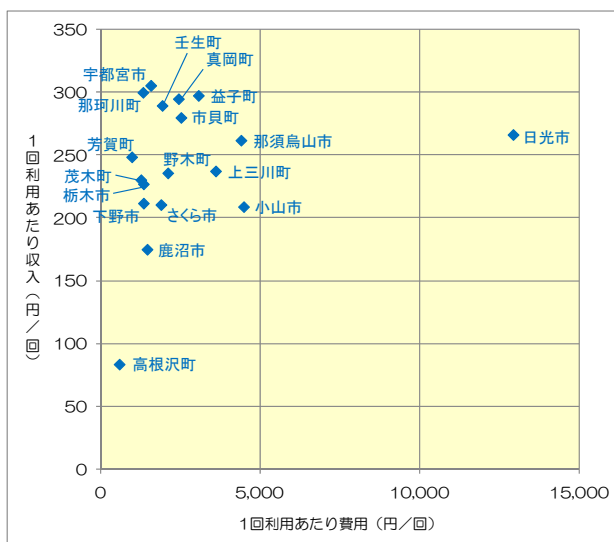


図 1回利用あたり費用と収入（市町別）

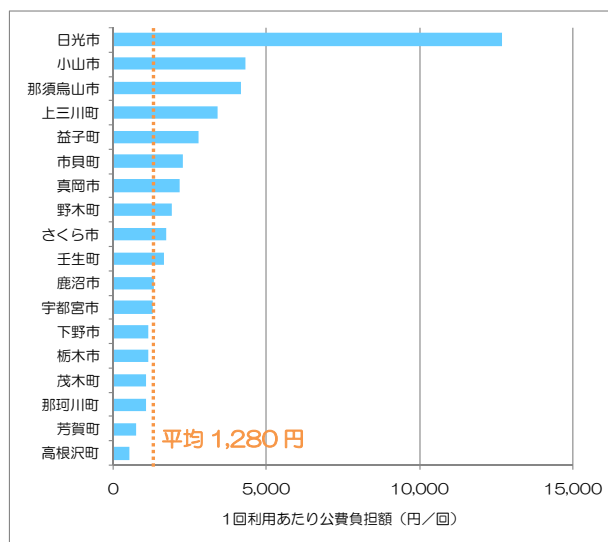


図 1回利用あたり公費負担額（市町別）