

野木町地域公共交通計画

～ 多様なニーズに対応する公共交通～



令和 6 年 3 月
野木町

ごあいさつ



本町は、南北方向に国道4号、近隣都市を新4号国道や国道125号、国道50号が通っており、周辺ICから約30分程度の位置にあります。鉄道は、JR宇都宮線野木駅があり、東京まで約70分、宇都宮まで約40分、東北新幹線小山駅まで僅か10分となっています。

このような良好な交通ネットワークを有していることから、本町は栃木県の南の玄関口としての役割を担っており、昭和38年の町制施行及び野木駅の開業以降、目覚ましい発展を遂げてまいりました。

しかし、近年では、人口減少や少子高齢化の進行が課題として挙げられており、本町の都市計画マスタープランでは、上記の課題を踏まえ、「コンパクトシティ+ネットワーク」をテーマの一つとし、まちづくりを検討いたしました。また、第8次野木町総合計画（後期基本計画）キラリのぎプランでは、国連で平成27年に採択されたSDGs（持続可能な開発目標）の「誰一人取り残さない」という考え方を計画に取り入れております。

これらの現状から、コンパクトで持続可能かつ、全ての方にとって住みよいまちづくりの推進が必要と考え、まちづくりと一体となった公共交通体系を再構築すべく、本計画を策定いたしました。

本計画の策定を通して、持続可能で利便性が高く、多様なニーズに対応する公共交通の実現を目指します。

野木町内の公共交通の中で運行しているデマンド交通「キラ輪（りん）号」は、平成21年の実証実験から平成24年に本格運行に移行し、11年となります。その間、ご利用者の方などのご意見を基に見直しを重ね、少しずつ成長してまいりました。

本計画では、野木町における地域公共交通全般を対象としつつ、デマンド交通「キラ輪（りん）号」の効率化及び制度の充実を軸とした、各種施策を展開しました。計画策定後は、これらの施策の実現を通して、利便性の高い持続可能な公共交通体系の再構築を着実に推進してまいります。

結びに、貴重なご意見、ご提案を賜りました野木町公共交通活性化会議委員の皆様、町民意識調査や運行事業者ヒアリングにご協力いただきました皆様をはじめとして、本計画策定にご協力いただきました全ての皆様に心から感謝と御礼を申し上げます。

令和6年3月

野木町長 真瀬宏子

目次

本編.....	1
第1章 はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 計画の区域.....	1
1.3 計画の期間.....	1
第2章 上位計画・関連計画.....	2
2.1 上位計画・関連計画の整合.....	2
2.2 計画の位置付け.....	5
第3章 野木町の公共交通を取り巻く現状と課題.....	6
3.1 野木町の現況.....	6
3.2 野木町の公共交通に係る現況.....	16
3.3 移動実態およびニーズに関する調査.....	26
第4章 計画の基本理念と基本方針.....	34
4.1 計画の基本理念と基本方針.....	34
第5章 施策展開.....	35
5.1 基本方針に基づく目標と施策の展開.....	35
5.2 施策内容.....	37
5.3 指標の設定.....	44
第6章 計画の推進.....	47
6.1 計画の推進体制.....	47
6.2 計画の評価と進捗管理.....	47
6.3 計画のスケジュール.....	48
資料編.....	49

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

野木町においては、人口減少や少子高齢化が進展している現状や、平成27年に国連サミットにて採択されたSDGs（持続可能な開発目標）の観点を踏まえ、年代や性別等の個人の属性に関わらない、幅広い方に利用していただける公共交通を実現すべきであると考えます。そのためには、まちづくりと一体となった利便性の高い持続可能な公共交通体系を再構築する必要があります。

本計画は、それを着実に推進するために、「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づいて、本町の公共交通政策に関する基本方針や施策展開を示すものです。

1.2 計画の区域

本計画は野木町全域を対象区域とします。

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

◆SDGs（持続可能な開発目標）

- 平成27年度に国連サミットで採択された国際社会共通の目標。
- SDGs（持続可能な開発目標）は、17ゴール（目標）と169ターゲット（取組）から構成されています。本計画と関連性の高い目標としては「目標11：住み続けられるまちづくりを」があります。



第2章 上位計画・関連計画

2.1 上位計画・関連計画の整合

栃木県および野木町において、公共交通に関連した各種計画が策定されています。

表 2-1 栃木県の関連計画

計画名 所管	計画期間	公共交通に関連する内容
<p>とちぎの道路・交通ビジョン 栃木県広域道路交通計画</p> <p>栃木県 県土整備部 交通政策課</p> 	<p>令和3年度 ～</p>	<p>将来像である「人が育ち、地域が活きる 未来に誇れる元気な“とちぎ”」を実現するため、①～③の更なる連携・強化を図る。</p> <p>①全国・海外へ広がる「全国・海外と連携する交通ネットワーク」</p> <p>②県内の市町を連絡する「県内各拠点を結ぶ交通ネットワーク」</p> <p>③市町内の日常生活等で必要となる「地域を支える交通ネットワーク」</p> <p>また、国土交通省が策定した「関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画」と調整を行う。</p> <p>【具体施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> •路線バス等の生活交通の運行支援 •第三セクター鉄道の運行・施設整備への支援 •地域共助型生活交通の導入支援 •AI デマンド交通の導入促進 •貨客混載の取組の促進 •タクシー利便増進の取組に対する支援 •無人自動運転技術の導入促進 •鉄道駅バリアフリー化の促進 •ノンステップバスの導入促進 •UD タクシーの導入促進 •交通系 IC カード導入・活用の促進 •リアルタイムなバス運行情報の見える化の促進 •多言語表記 •新たな公共交通システムの導入促進 •MaaS の活用による周遊観光の促進 •シェアサイクルの導入促進 •LRT の整備促進 •広域バスの導入促進

表 2-2 野木町の関連計画

<p>計画名 所管</p>	<p>計画期間</p>	<p>公共交通に関連する内容</p>
<p>第8次野木町総合計画 (後期基本計画)</p> <p>野木町 総合政策部 政策課</p> 	<p>令和3年度 ～ 令和7年度</p>	<p>「水と緑と人の和でうるおいのあるまち」を町の将来像に掲げ、「人間性の尊重」「自然との共生」「多様な主体による協働」「地域力の育成」「自主自律の精神」をまちづくりの理念とする。</p> <p>また、交通に関して、生活の基盤となる道路整備を推進するとともに、安全で快適に暮らせる交通環境を整えることにより、地域経済の発展と町民生活の利便性・アクセス性の向上を図ることを目標とする。</p> <p>【具体施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> • デマンド交通「キラ輪（りん）号」等の公共交通の充実 • スマートフォンアプリによるデマンド交通「キラ輪（りん）号」予約システムの導入
<p>野木町都市計画 マスタープラン</p> <p>野木町 産業建設部 都市整備課</p> 	<p>平成29年度 ～ 令和17年度</p>	<p>「水と緑と人の和でうるおいのあるまち-やさしさとやすらぎに満ちた明るいまち-」を目標とする。公共交通に関する方針では、「栃木県の南の玄関口としての立地・交通利便性の活用と広域連携の促進」を掲げている。</p> <p>【具体施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 鉄道の他の公共交通との連絡強化 • デマンド交通「キラ輪（りん）号」の充実・活用 • 多様な交通手段の確保

<p>計画名 所管</p>	<p>計画期間</p>	<p>公共交通に関連する内容</p>
<p>水と緑と歴史の ふるさとプラン</p> <p>野木町 総合政策部 政策課</p> 	<p>平成27年度 ～</p>	<p>「ふるさと感じる」「ふるさを巡る」「ふるさとを守り育てる」の3つの視点で、“ふるさと”をみがいていく考え方をベースとしている。</p> <p>【具体施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> • レンタサイクルとサイクリングコースの整備 • 周辺4市2町によるレンタサイクル事業、周遊コースの連携
<p>第2期 野木町地域福祉計画・ 地域福祉活動計画</p> <p>野木町 町民生活部 健康福祉課</p> <p>野木町社会福祉協議会</p> 	<p>令和4年度 ～ 令和8年度</p>	<p>「支えあい ともに生きる 笑顔あふれるまちづくり」を基本理念とする。基本施策のうち「生活支援体制の充実」の項目にて、公共交通網の再編による利便性の向上や移動制約者への支援を掲げている。</p> <p>【具体施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 移動制約者に向けたデマンド交通「キラ輪（りん）号」の充実 • 福祉タクシー事業の実施 • 高齢者通院時タクシー補助 • 移動支援事業

2.2 計画の位置付け

本計画は、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通体系を再構築するために、「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づき、策定するものです。

「第8次野木町総合計画（後期基本計画）」を上位計画とし、各分野の計画と連携・整合を図ります。特に、「野木町都市計画マスタープラン」と密に連携を行い、まちづくりとの一体化を図る必要があります。

また、栃木県の「とちぎの道路・交通ビジョン」との整合を図ります。

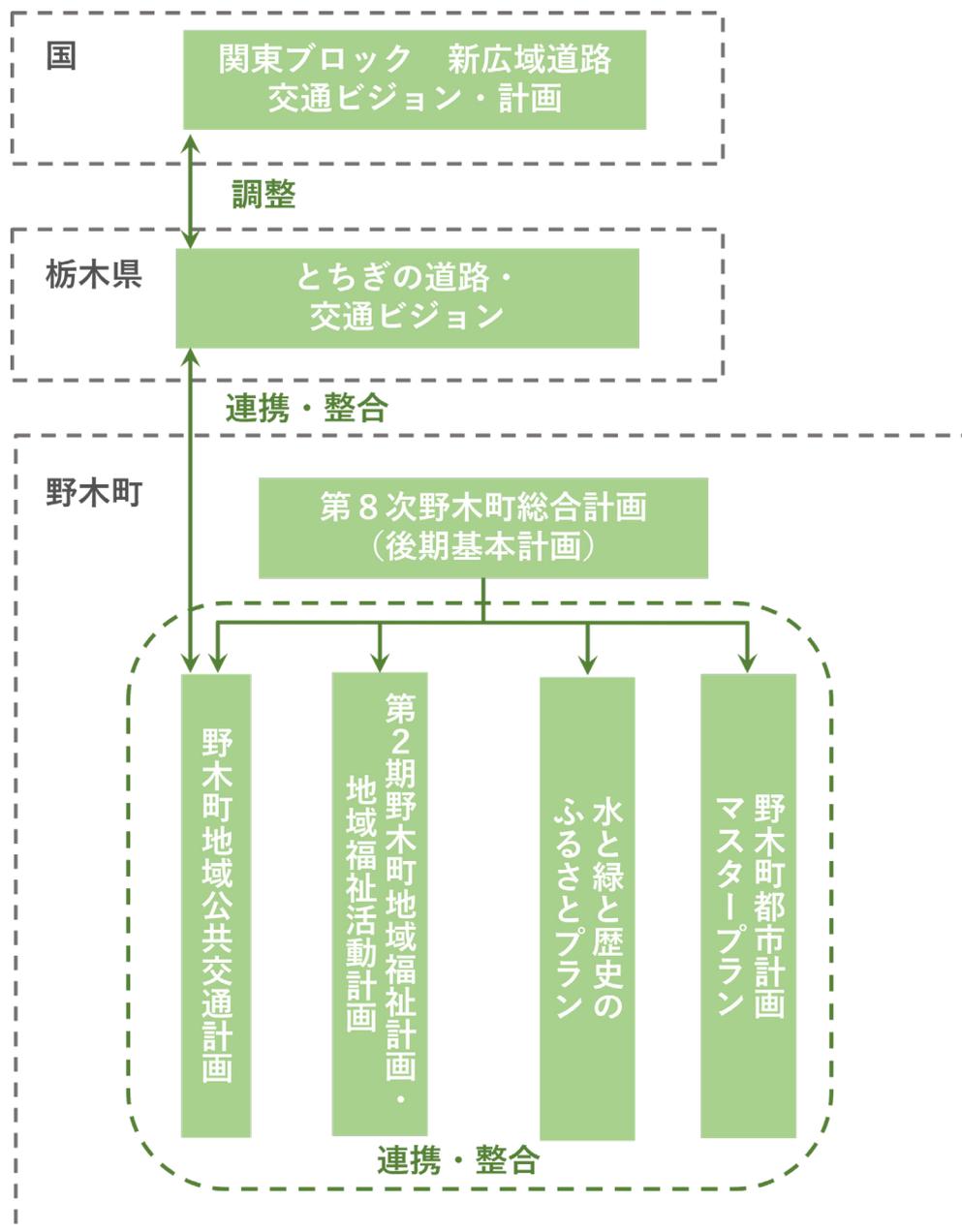


図 2-1 計画の位置付け

第3章 野木町の公共交通を取り巻く現状と課題

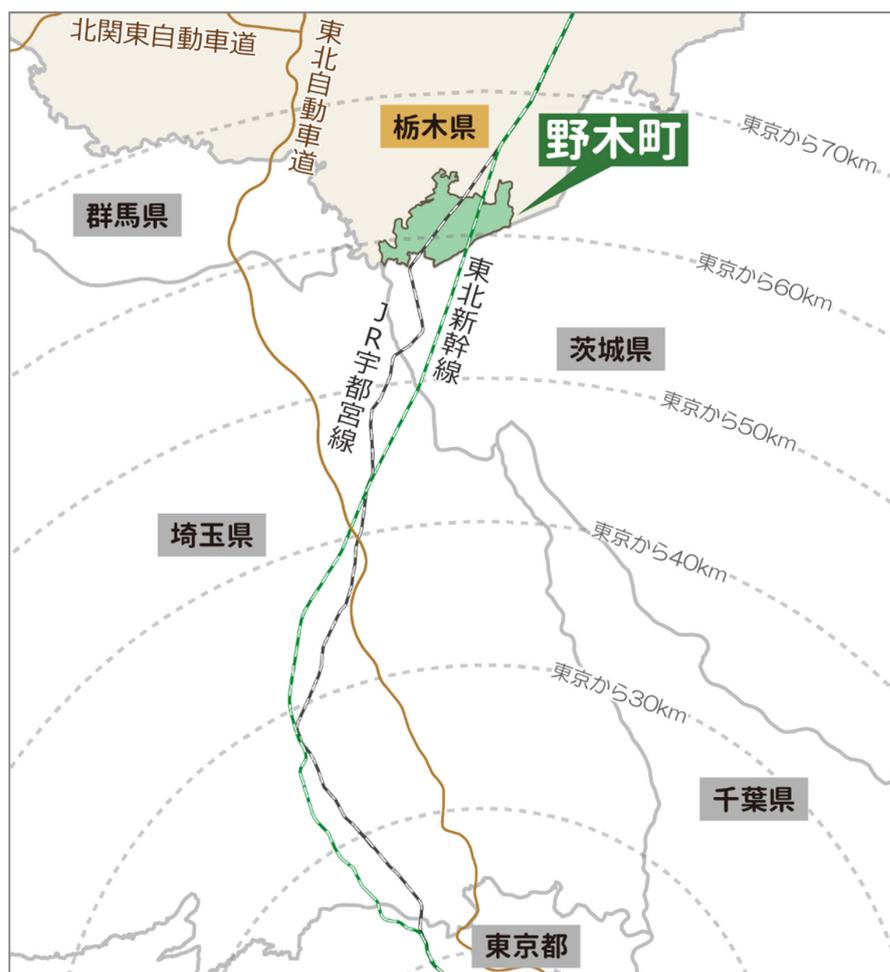
3.1 野木町の現況

(1) 地勢・土地利用

① 位置

野木町は栃木県の南部に位置し、小山市、栃木市、茨城県古河市と隣接しています。東京より60km圏域にあり、JR宇都宮線で東京近郊と結ばれています。

地形は平坦で、北西には思川が流れています。思川は、南西部で渡良瀬遊水地および渡良瀬川に流入します。

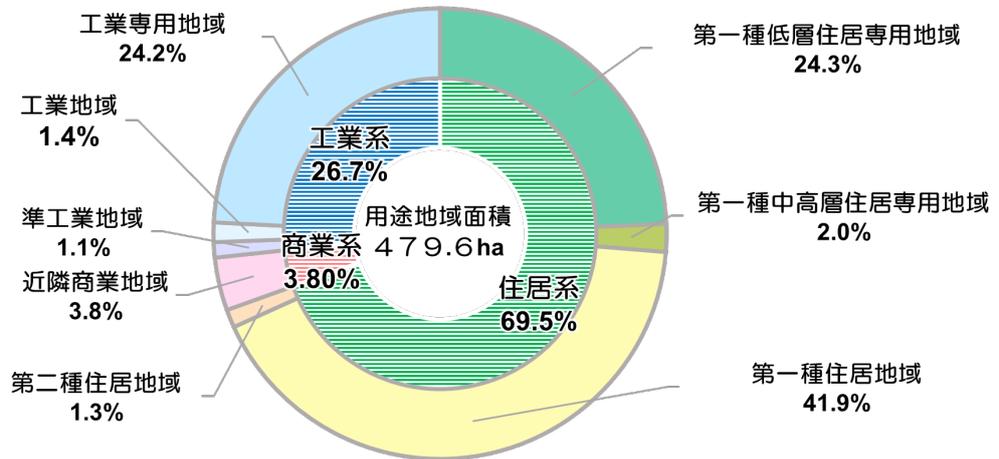


出典：国土数値情報「行政区域データ」

図 3-1 野木町の位置

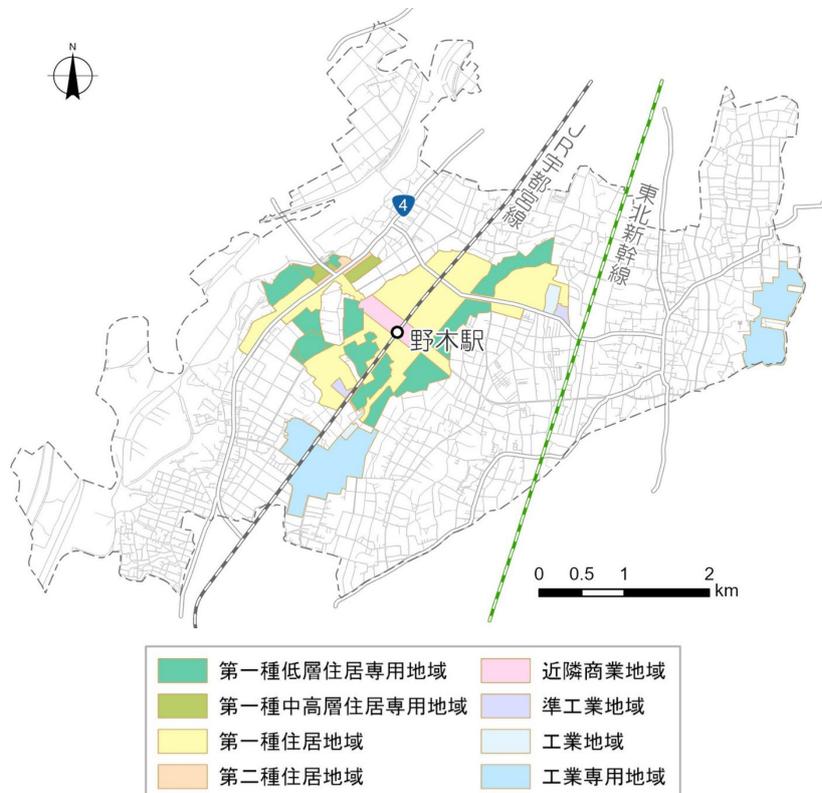
② 用途地域

野木町では市街化区域が約480ha 指定されています。用途地域の構成は住居系が約7割を占めています。工業系の土地利用は、主に南部の野木工業団地および野木第二工業団地、東部の野木東工業団地で指定されており、商業系の土地利用は野木駅を挟むように指定されています。



出典：野木町ホームページ「野木町都市計画の概要」

図 3-2 用途地域の構成



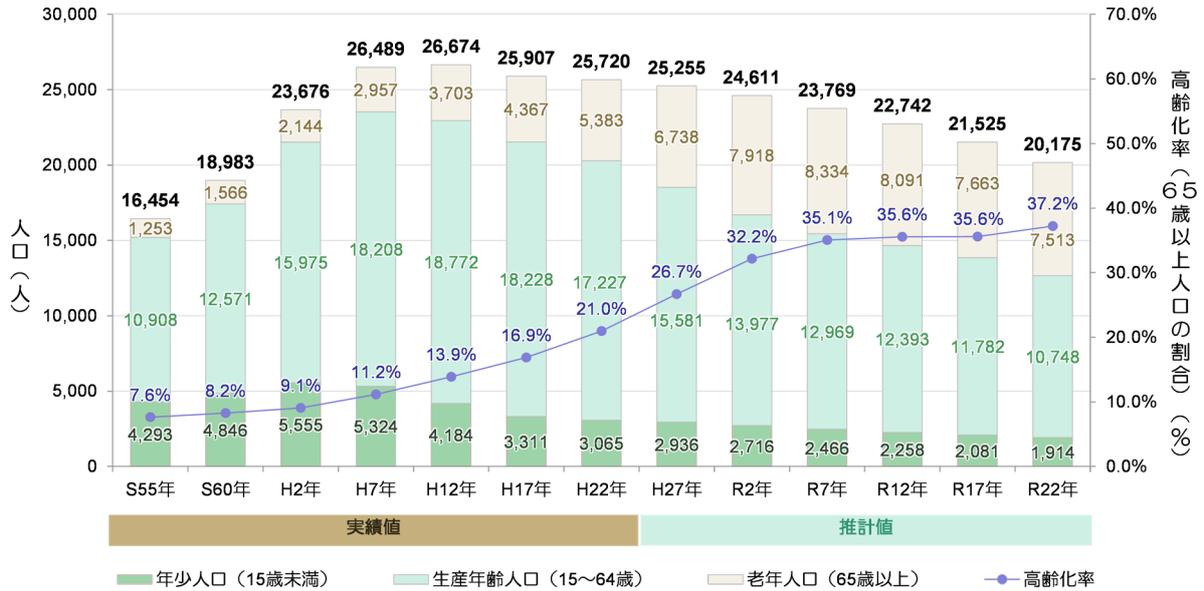
出典：国土数値情報「用途地域（R1年）」

図 3-3 用途地域図

(2)人口

① 人口の推移

野木町の人口は、昭和50年から平成7年にかけて急速な増加が見られましたが、その後、平成12年をピークに減少傾向が続いています。また、高齢化率も上昇が続いており、令和2年には32.2%となっています。
 今後も人口の減少と高齢化率の上昇の傾向が続くことが予測されています。

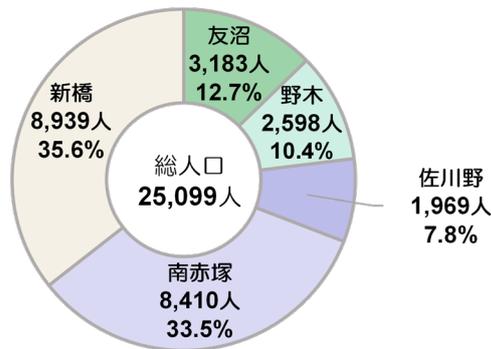


※推計値は国勢調査を基に、野木町人口ビジョン・第2期総合戦略（R2年度）を参考に設定
 出典：国勢調査（H22年まで）、国立社会保障・人口問題研究所人口推計（H22年推計）

図 3-4 野木町の人口推移（平成27年以降は推計値）

② 学区区人口

新橋小学校区と南赤塚小学校区の人口を合わせると総人口の約7割に上ります。



出典：住民基本台帳（R5.3.31現在）

図 3-5 学区別人口

③ 人口の分布状況

人口は野木駅周辺に集積しています。令和22年の推計でもその傾向は同様ですが、集積区域は狭まり、町南部等で人口減少が予測されます。※

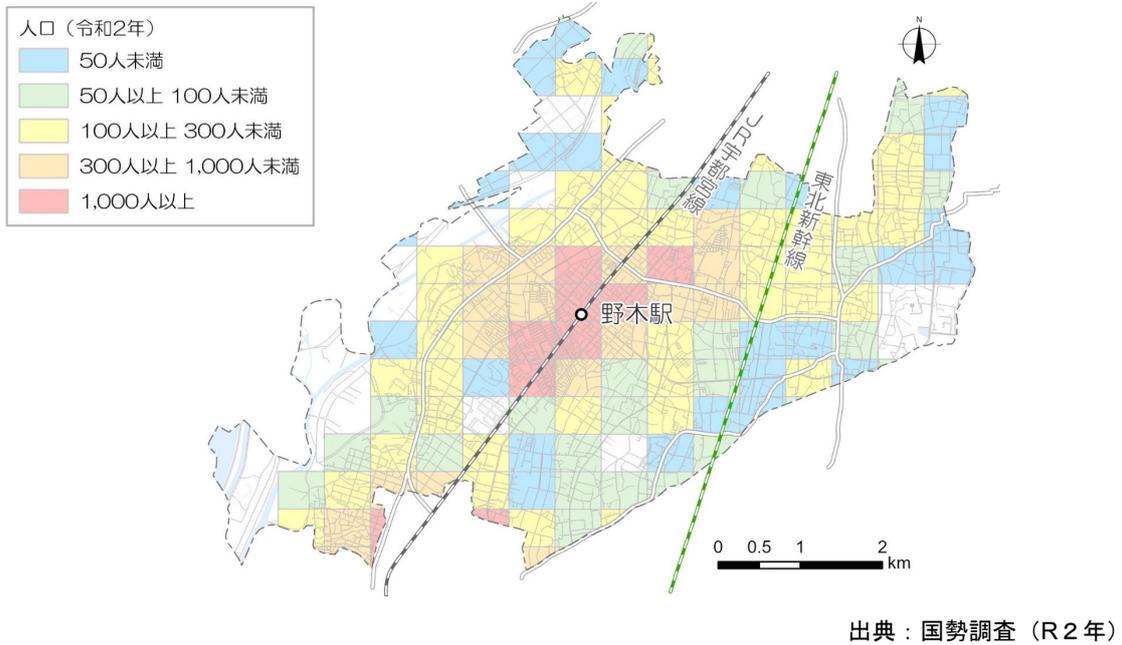


図 3-6 人口分布（令和2年）

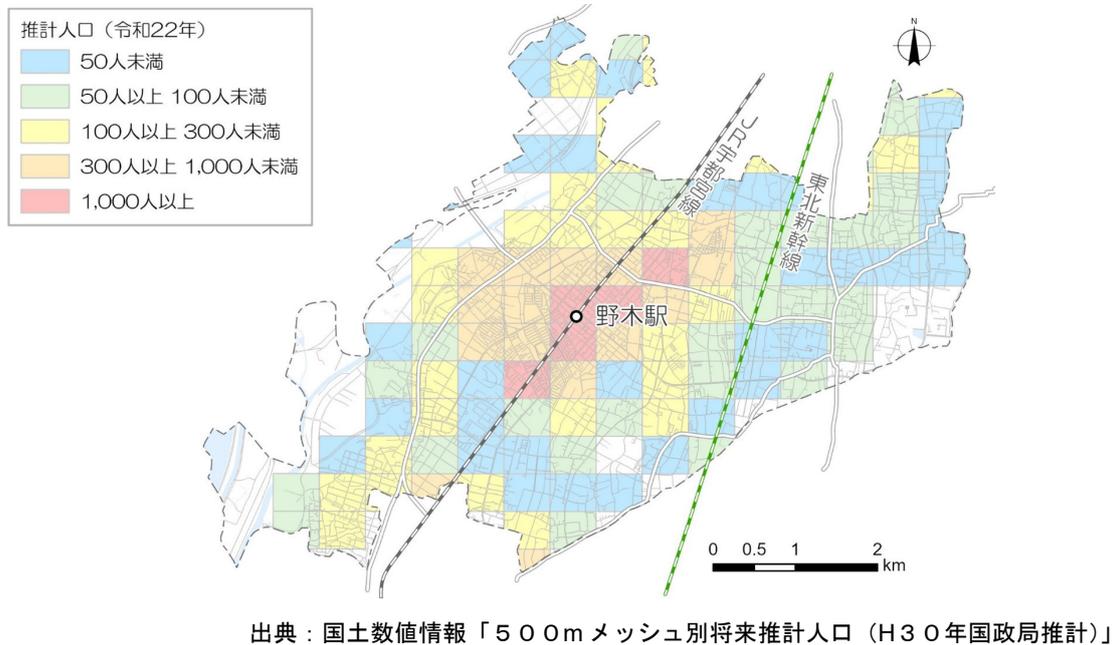
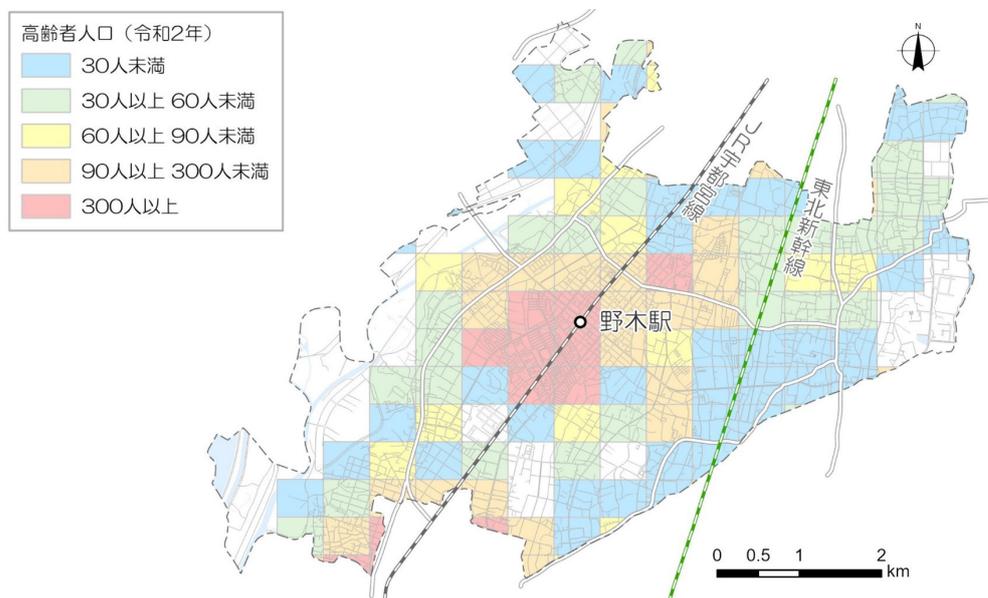


図 3-7 人口分布（令和22年）

※国土交通省の「都市計画運用指針」において、都市計画区域マスタープランでは、「おおむね20年後の都市の姿を展望した上で都市計画の基本的方向が定められることが望ましい」とされており、また、「野木町人口ビジョン・第2期総合戦略」において、5年スパンでの将来推計が行われており、令和22年がひとつの目標年次とされていることを踏まえて、20年後の推計としています。以降の推計も同様に令和22年の数値を示しております。

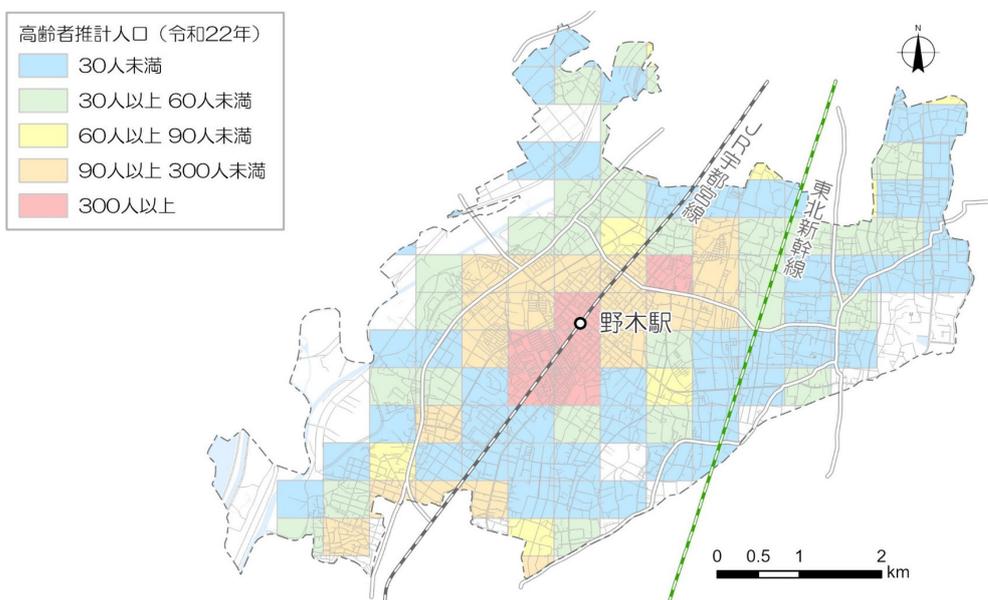
④ 高齢者人口の分布状況

高齢者人口も野木駅周辺に集積しています。令和22年の推計では、300人以上集積する範囲がやや狭くなると予測されます。



出典：国勢調査（R2年）

図 3-8 高齢者の人口分布（令和2年）

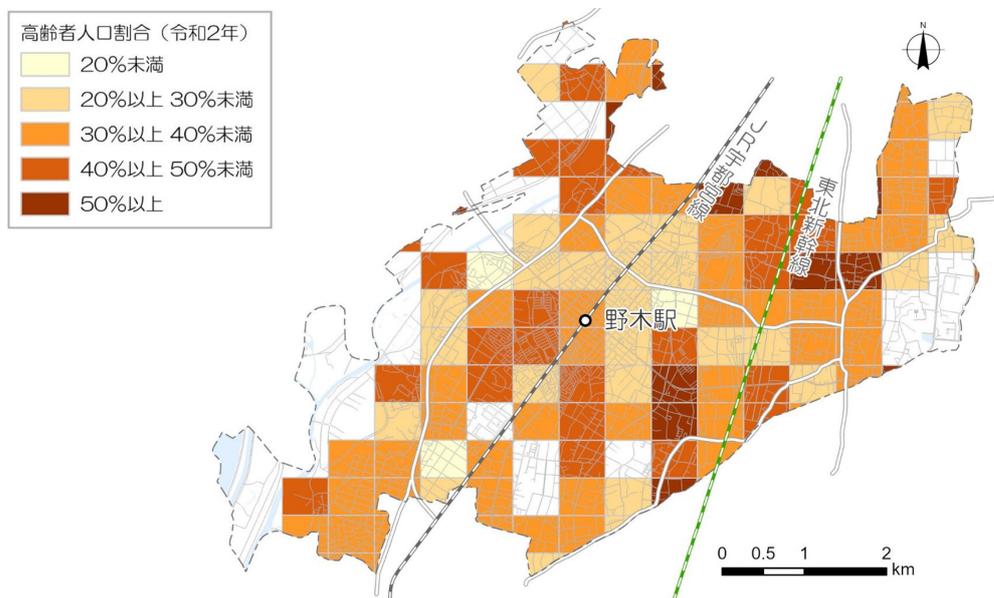


出典：国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口（H30国政局推計）」

図 3-9 高齢者の人口分布（令和22年）

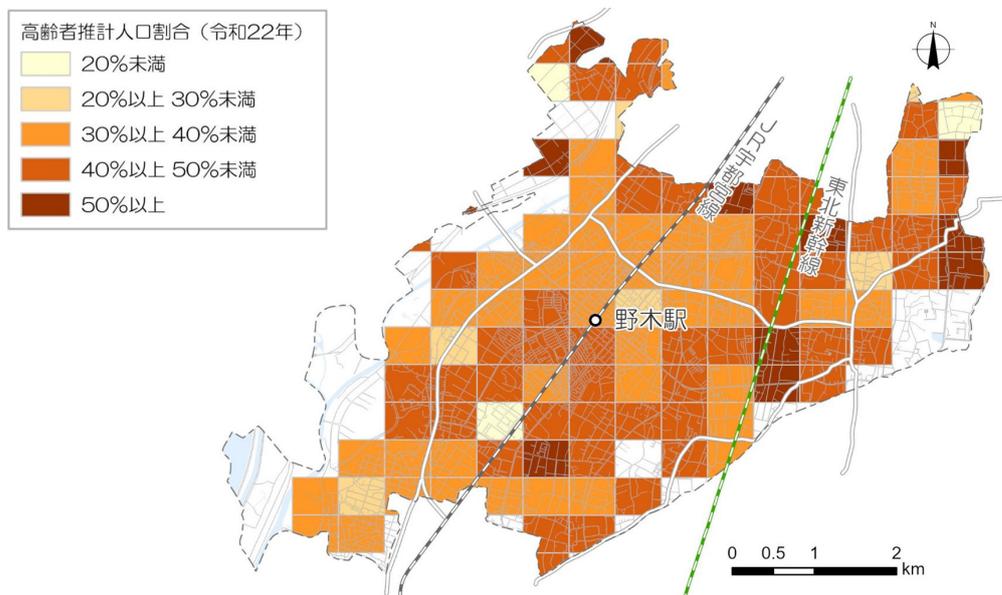
⑤ 高齢者人口割合の分布状況

高齢者人口割合は町東部で高くなっています。令和22年の推計では、全体的に高齢者人口割合が高くなると予測されます。



出典：国勢調査（R2年）

図 3-10 高齢者人口割合の分布（令和2年）



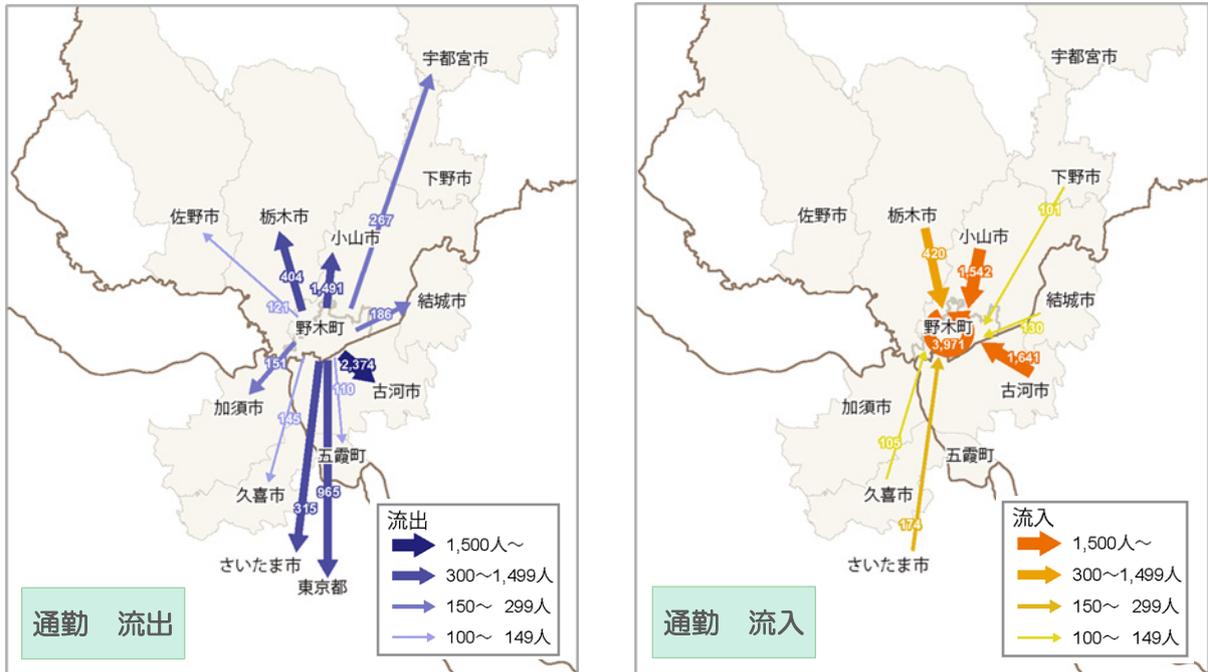
出典：国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口（H30年国政局推計）」

図 3-11 高齢者人口割合の分布（令和22年）

⑥ 日常生活圏

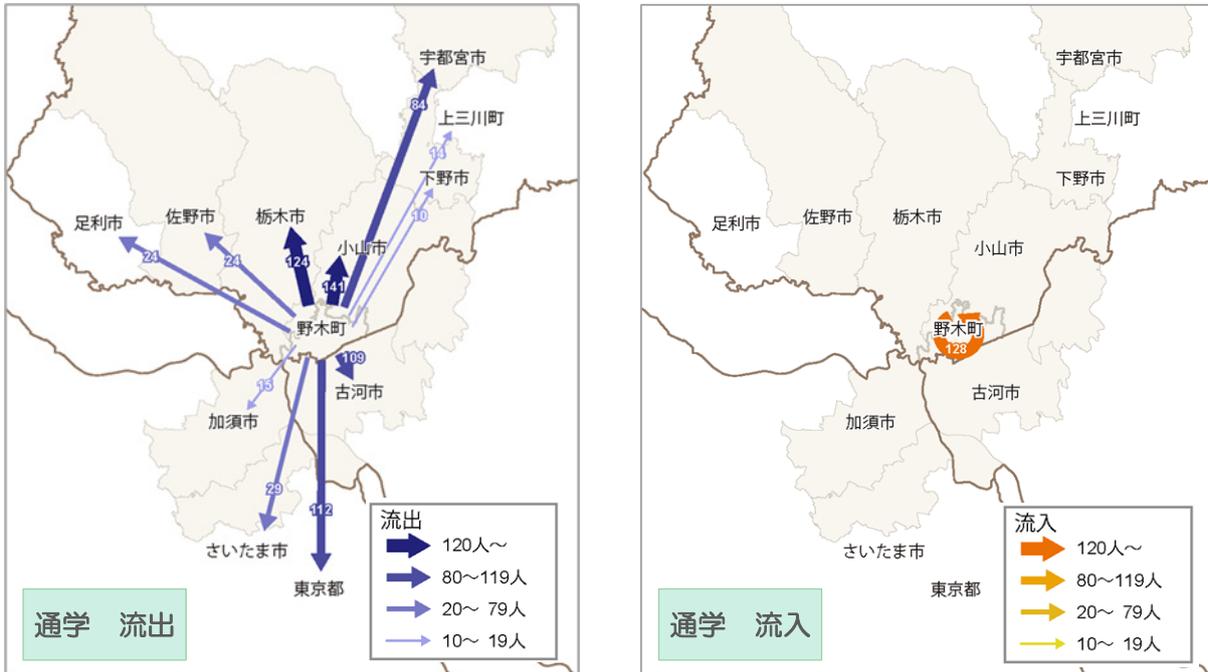
通勤では古河市・小山市との流動が目立ちます。

通学は栃木市・小山市への流動が目立ちます。



出典：国勢調査（R2年）

図 3-12 通勤流動



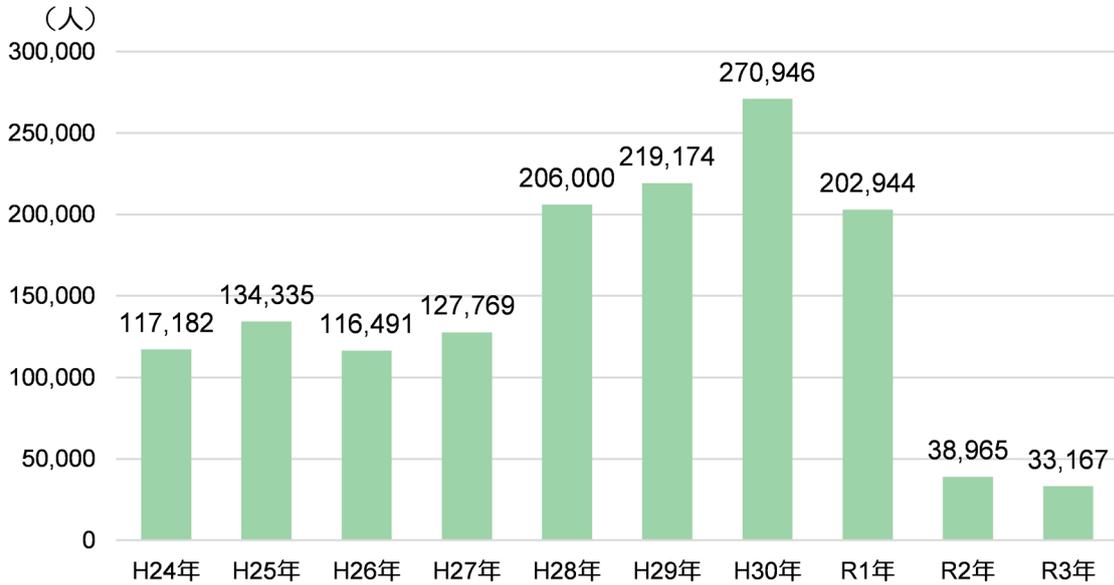
出典：国勢調査（R2年）

図 3-13 通学流動

※図3-12、図3-13では、国勢調査（R2年）にて、各市区町村を通学先・勤務先として回答した人の人数を表しています。

(3) 観光

野木町の観光客入込数は平成28年に急激に増加し、平成30年には27万人に到達しました。令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けています。観光資源の多くは駅から離れた町の南西に分布しています。



出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

図 3-14 野木町の観光客入込数



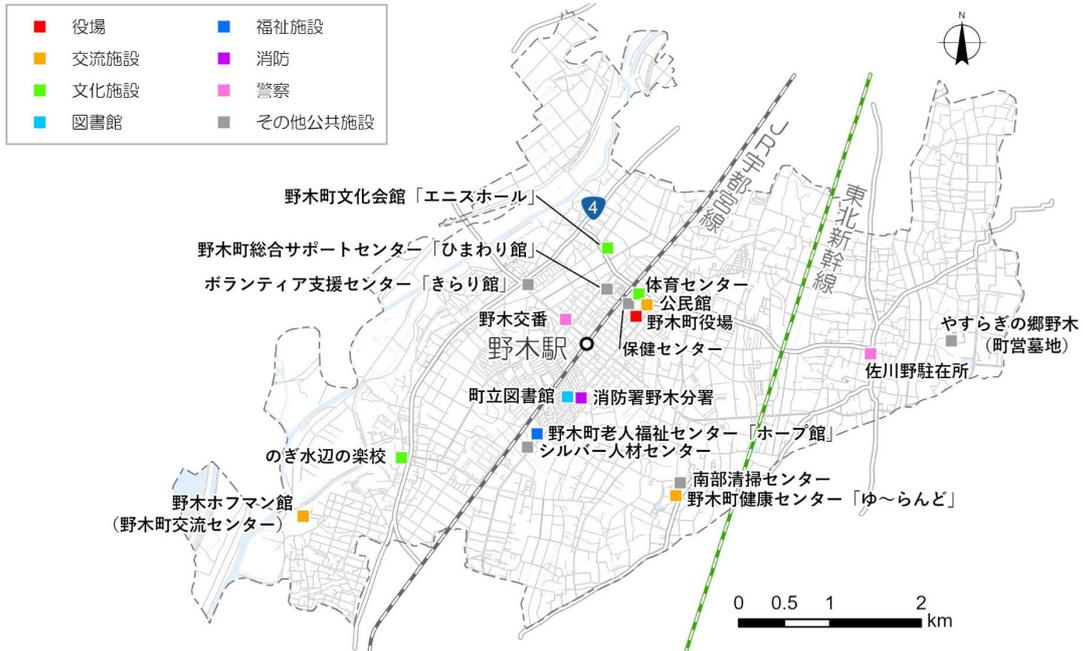
出典：野木町ホームページ「野木町観光」

図 3-15 野木町の観光資源分布

(4) 施設分布

① 公共施設

公共施設の多くは主に鉄道沿線に分布しています。

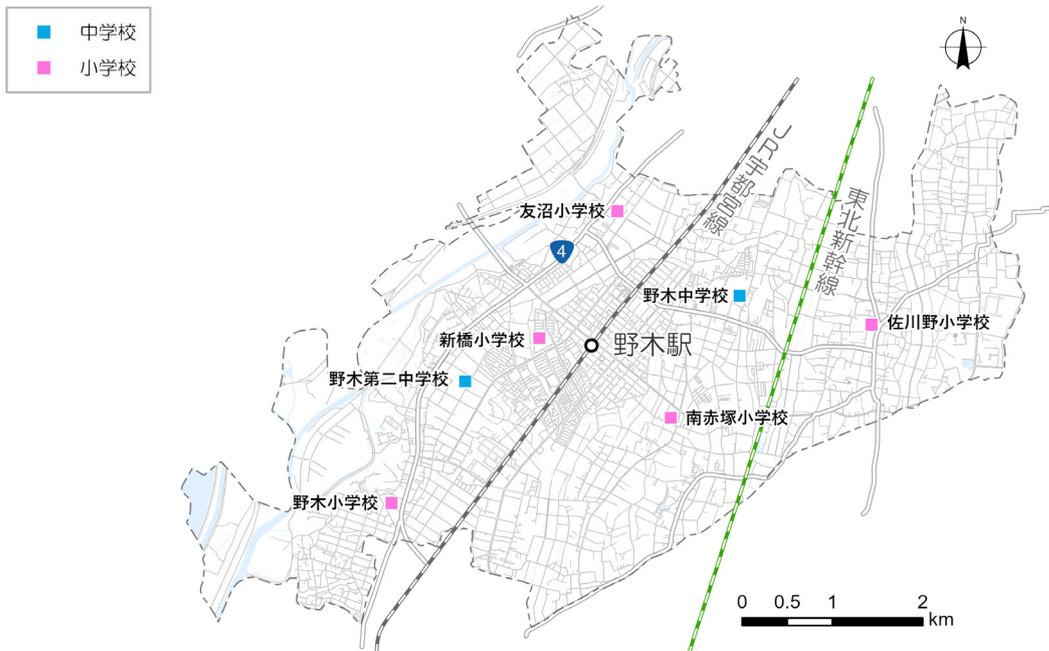


出典：野木町ホームページ「公共施設ガイドマップ」

図 3-16 公共施設の分布 (※R5. 3. 31時点)

② 学校

小学校が5校、中学校が2校あります。

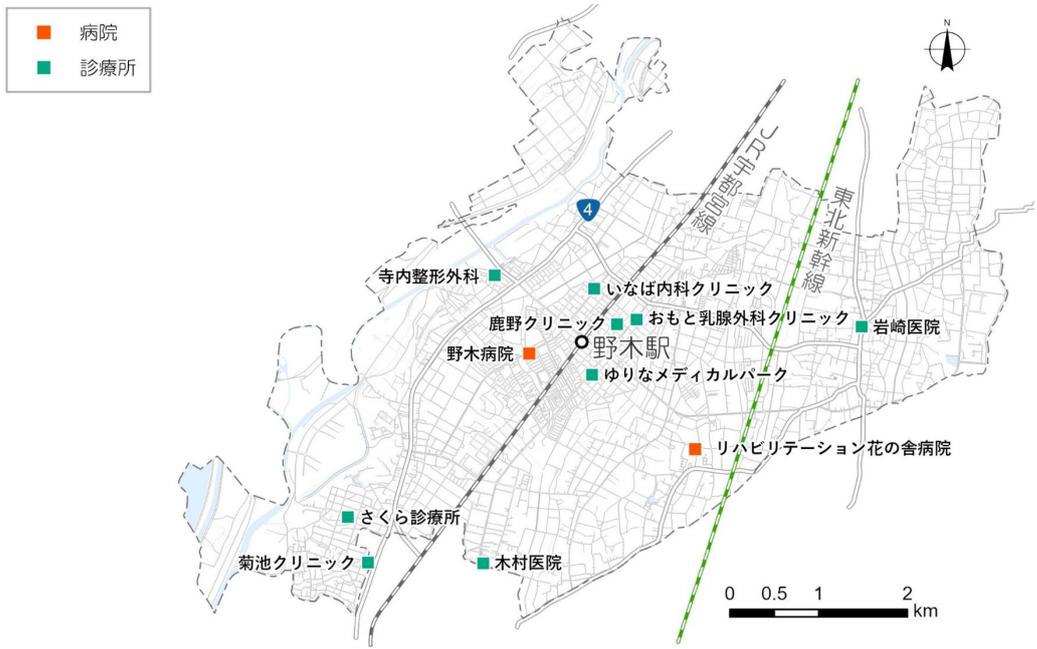


出典：野木町ホームページ「公共施設ガイドマップ」

図 3-17 学校の分布 (※R5. 3. 31時点)

③ 医療施設

野木駅の周辺を囲むように、病院、診療所が分布しています。

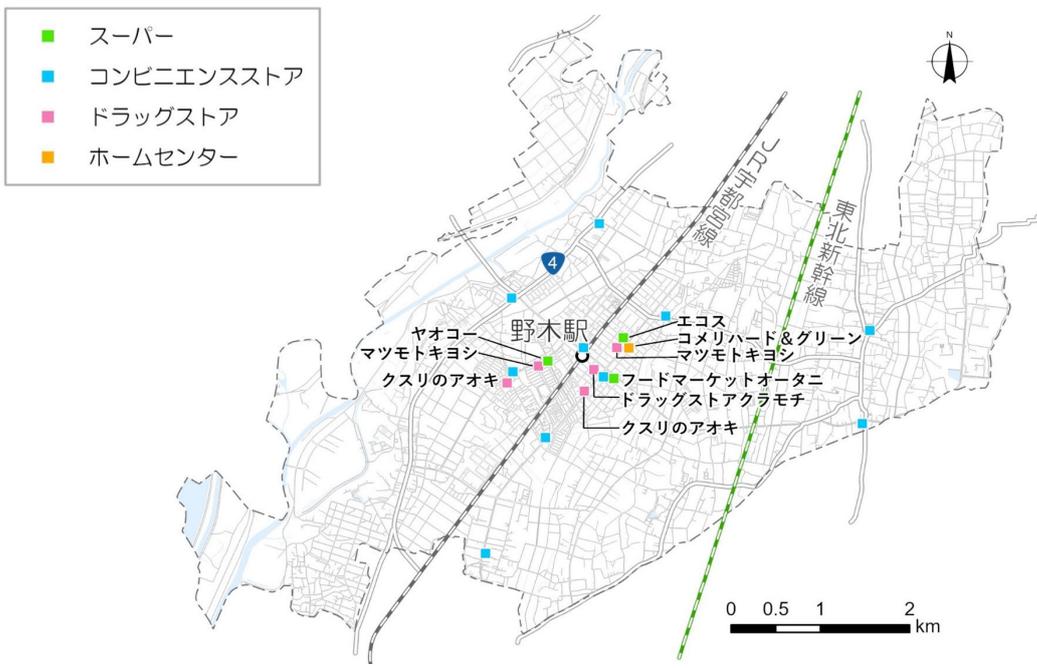


出典：小山医師会ホームページ

図 3-18 医療施設の分布（※R5. 3. 31時点）

④ 商業施設

商業施設の多くは野木駅の周辺に分布しています。



出典：各店舗ホームページ（住所引用）

図 3-19 商業施設の分布（※R5. 3. 31時点）

3.2 野木町の公共交通に係る現況

(1) 公共交通の種類

JR 宇都宮線、タクシー、デマンド交通「キラ輪（りん）号」等が運行されています。

タクシー、福祉タクシーは高齢者や身体障がい者の方に利用補助が行われています。

表 3-1 公共交通の種類

種類	事業者	内容等
鉄道	JR 東日本	JR 宇都宮線（野木駅）
デマンド交通 「キラ輪（りん）号」	野木町（都市整備課） 野木町社会福祉協議会 小山合同タクシー 野木タクシー	<ul style="list-style-type: none"> • 事業許可区分：4条乗合 • 運行形態：区域運行 • 運行範囲：野木町全域、光南病院(小山市)、友愛記念病院(古河市)
タクシー	2事業所 （野木町内に事務所を持つ 栃木県タクシー協会加入事業所）	-
福祉タクシー	6事業所 （福祉タクシー利用料金 補助事業対象事業所）	-
福祉有償運送	2事業所 （自家用有償旅客運送者 登録事務所）	2事業所が栃木県および野木町の同意のもと、事業を実施
レンタサイクル	野木町（産業振興課）	野木駅、野木町役場、野木町交流センター「野木ホフマン館」、野木町ボランティア支援センター「きらり館」にポート設置



図 3-20 デマンド交通「キラ輪（りん）号」

(2)公共交通の運行状況

① 鉄道の運行便数

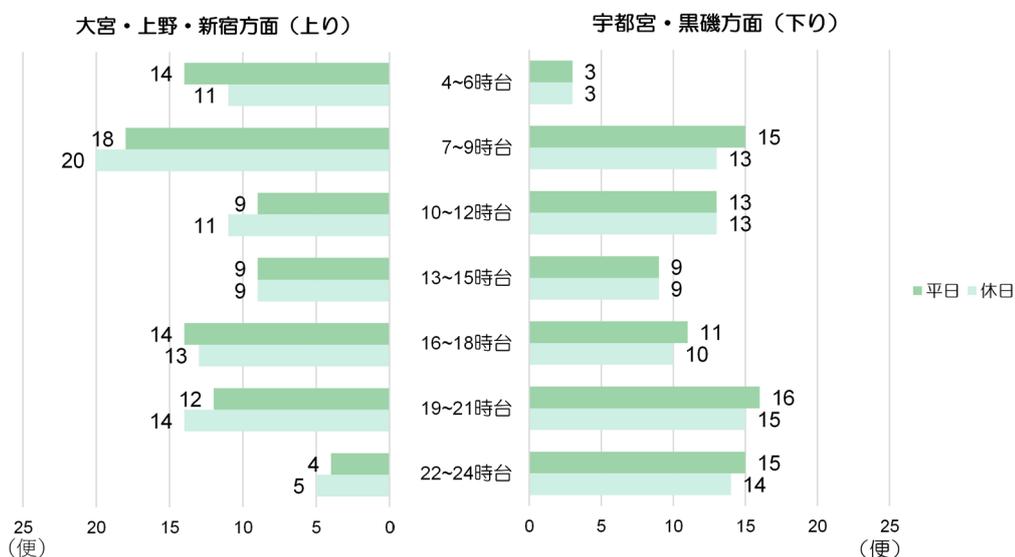
JR 宇都宮線野木駅から利用できる鉄道の運行便数は、上りで平日80便、休日83便、下りで平日82便、休日77便あります。

上りでは朝の通勤時間帯に便が特に多く運行しています。下りでは朝と夜の便が多く運行しています。

表 3-2 野木駅の鉄道運行便数

	大宮・上野・新宿方面（上り）	宇都宮・黒磯方面（下り）
平日	80便	82便
休日	83便	77便

出典：JR 東日本ホームページ



出典：JR 東日本ホームページ

図 3-21 野木駅の時間帯別鉄道運行便数

② デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行状況

野木町では町全域をエリアとしたデマンド交通「キラ輪（りん）号」を、月曜日から金曜日までの平日に1日17便運行しています。鉄道駅である野木駅や周辺の医療機関と接続しています。

表 3-3 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行概要

運行エリア	野木町全域および光南病院（小山市）、友愛記念病院（古河市）	
運行日	月曜日から金曜日 （土日祝日、8/13～16、12/29～1/3は運休）	
運行時間	午前 8便	8:00、8:30、9:00、9:30、 10:00、10:30、11:00、11:30
	午後 9便	12:00、13:00、13:30、14:00、 14:30、15:00、15:30、16:00、16:30
予約方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約センターへの電話予約 （受付時間：月曜日から金曜日の8時～17時） ● 利用希望時間の30分前まで予約が可能（ただし、8時の便は前日までに予約、16:30便は当日15:30までに予約） ● 予約受付は利用日の1週間前より開始 ※利用には事前に利用登録が必要	
利用料金	片道1回利用料金	
	大人（中学生以上）	300円
	子ども（小学生以下）	200円
	75歳以上	200円
	3歳未満	無料

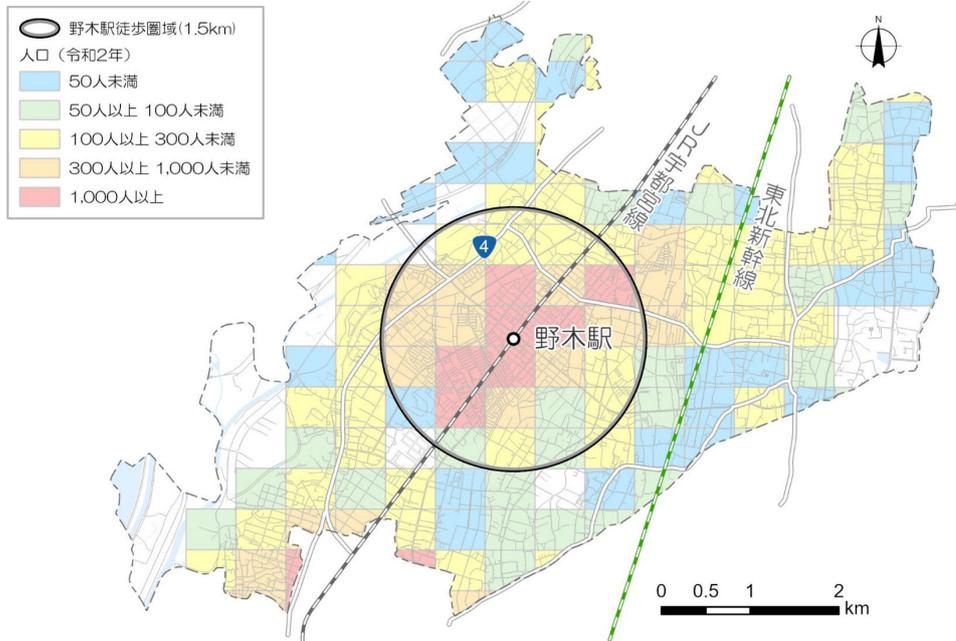


図 3-22 デマンド交通「キラ輪（りん）号」運行エリア

③ 公共交通のカバー圏域

令和2年の総人口・高齢者人口に対する野木駅半径1.5km徒歩圏域のカバー人口は6割程度です。令和22年においても同程度となっています。

デマンド交通「キラ輪（りん）号」は町内が運行範囲となるため、公共交通全体では町全域をカバーできていると言えます。



※徒歩圏域は「栃木県 地域共助型生活交通導入ガイドライン」で定義される半径1.5kmとした
出典：国勢調査（R2年）

図 3-23 野木駅の徒歩圏域（半径1.5km）

表 3-4 野木駅徒歩圏域（半径1.5km）のカバー人口

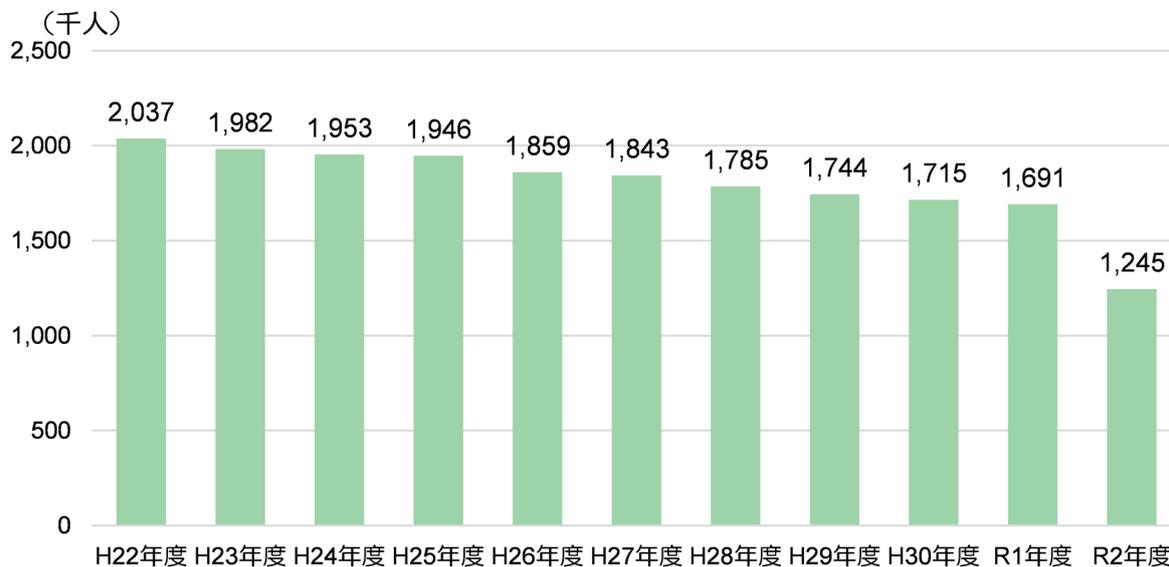
	令和2年	令和22年
総人口	24,611人	20,175人
カバー人口	17,119人	12,983人
人口カバー率	69.6%	64.4%
高齢者人口	7,918人	7,513人
高齢者カバー人口	5,314人	4,977人
高齢者人口カバー率	67.1%	66.2%

出典：国勢調査（R2年）、国立社会保障・人口問題研究所人口推計（H22年推計）

(3) 公共交通の利用状況

① 鉄道の利用状況

野木駅における鉄道の旅客乗車人員は、平成22年度には200万人を超えていましたが、年々減少が続き、令和2年度には130万人を下回っています。



出典：栃木県統計年鑑

図 3-24 野木駅の旅客乗車人員

② デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況

デマンド交通「キラ輪（りん）号」の年間延べ利用者数は約7,000人～9,500人を推移しており、令和4年度は9,395人となっています。年齢別では、65歳以上の利用者が大半を占めており、時間帯別では、午前中（9～11時台）の利用が多くなっています。また、目的地別としては、医療機関への移動手段としての利用がひときわ多くなっています。



図 3-25 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の年間延べ利用者数推移

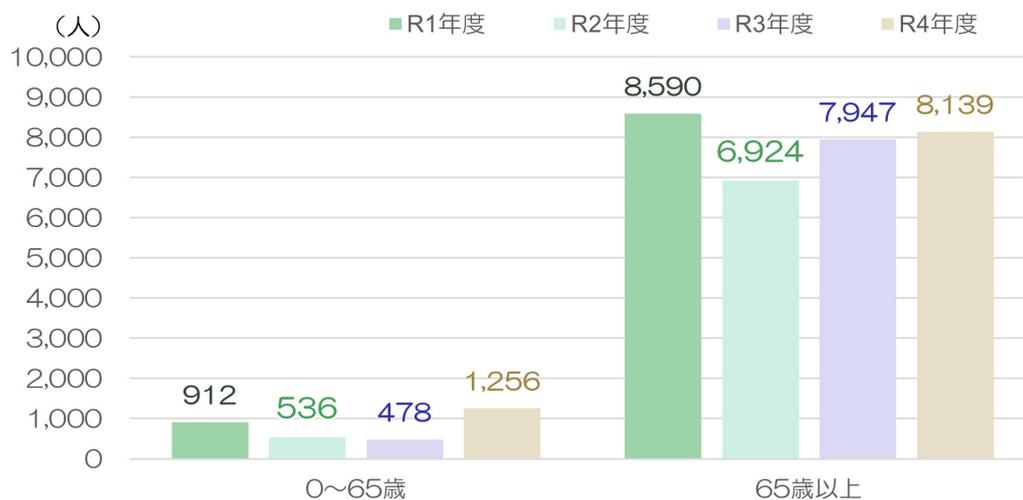


図 3-26 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の年齢別延べ利用者数

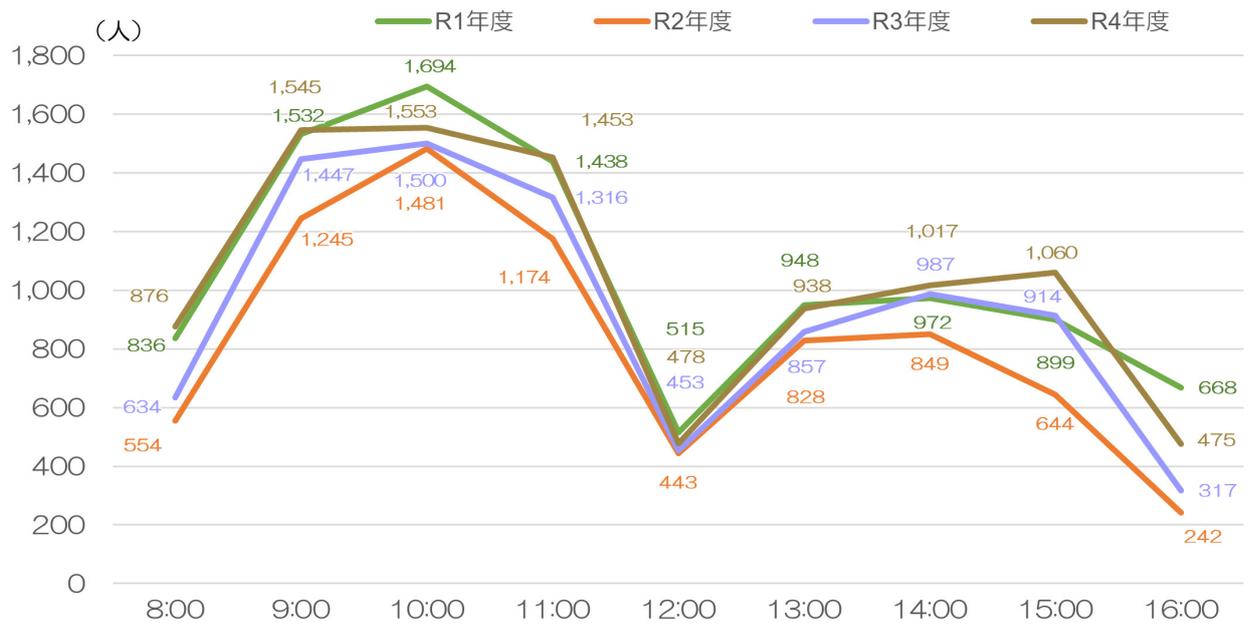


図 3-27 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の時間帯別延べ利用者数

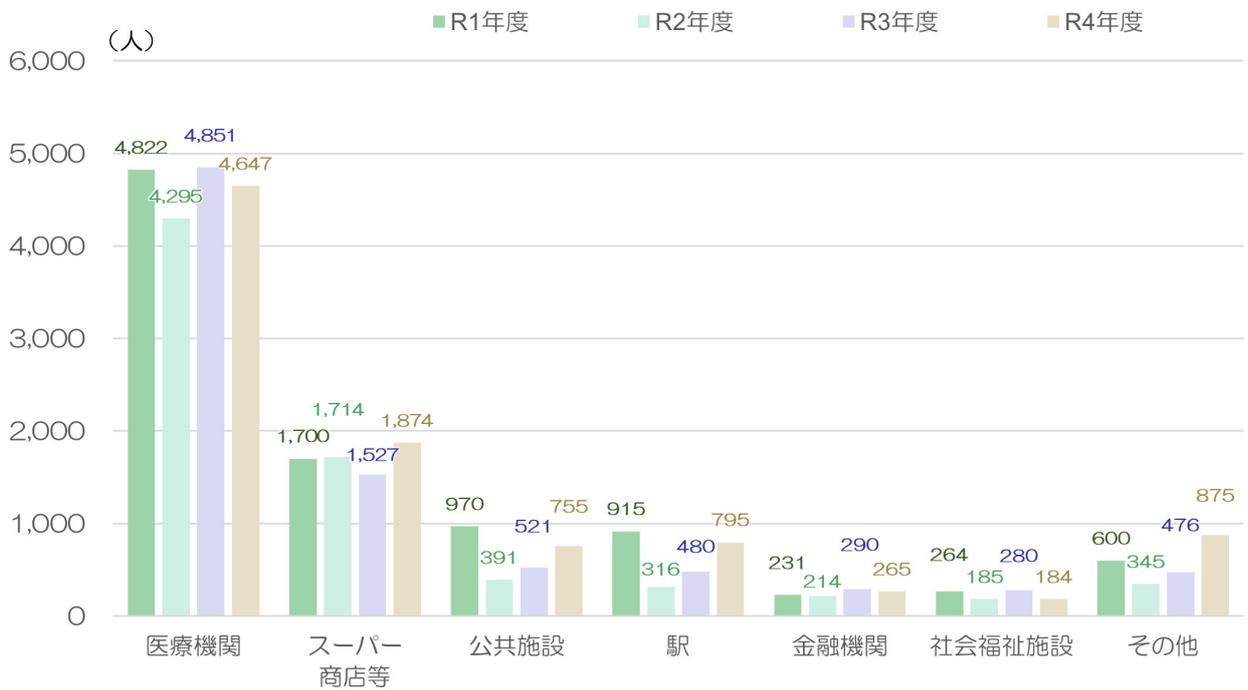
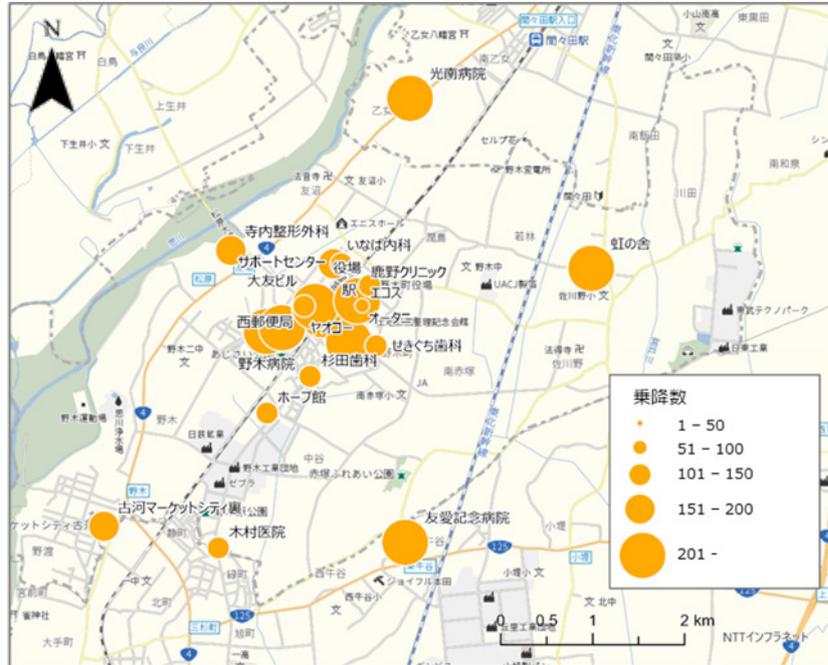


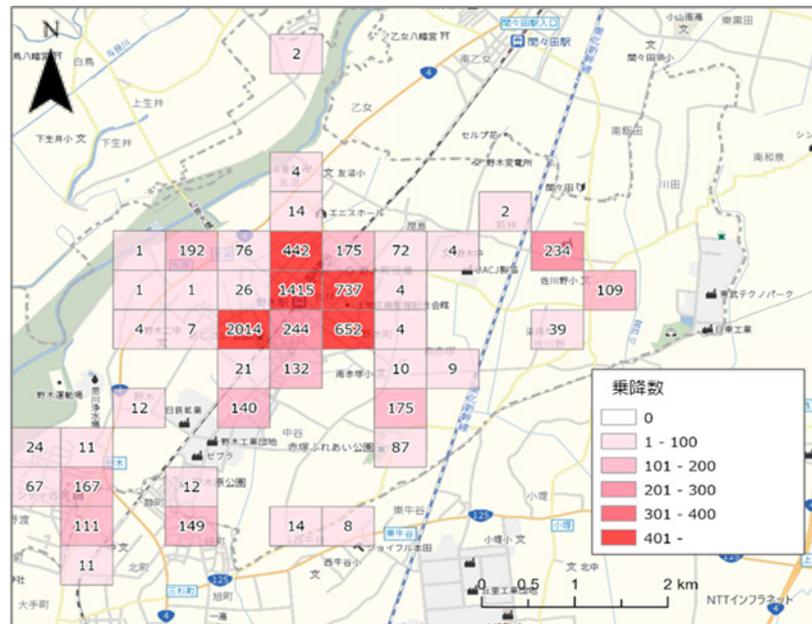
図 3-28 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の目的地別延べ利用者数

令和4年度におけるデマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用分布について、野木駅周辺の施設や駅から離れた場所にある病院等での乗降が多い傾向がみられます。また、自宅を含めた乗降エリアについても、野木駅周辺を中心とした利用が多い傾向がみられます。



※R4年度利用状況データ

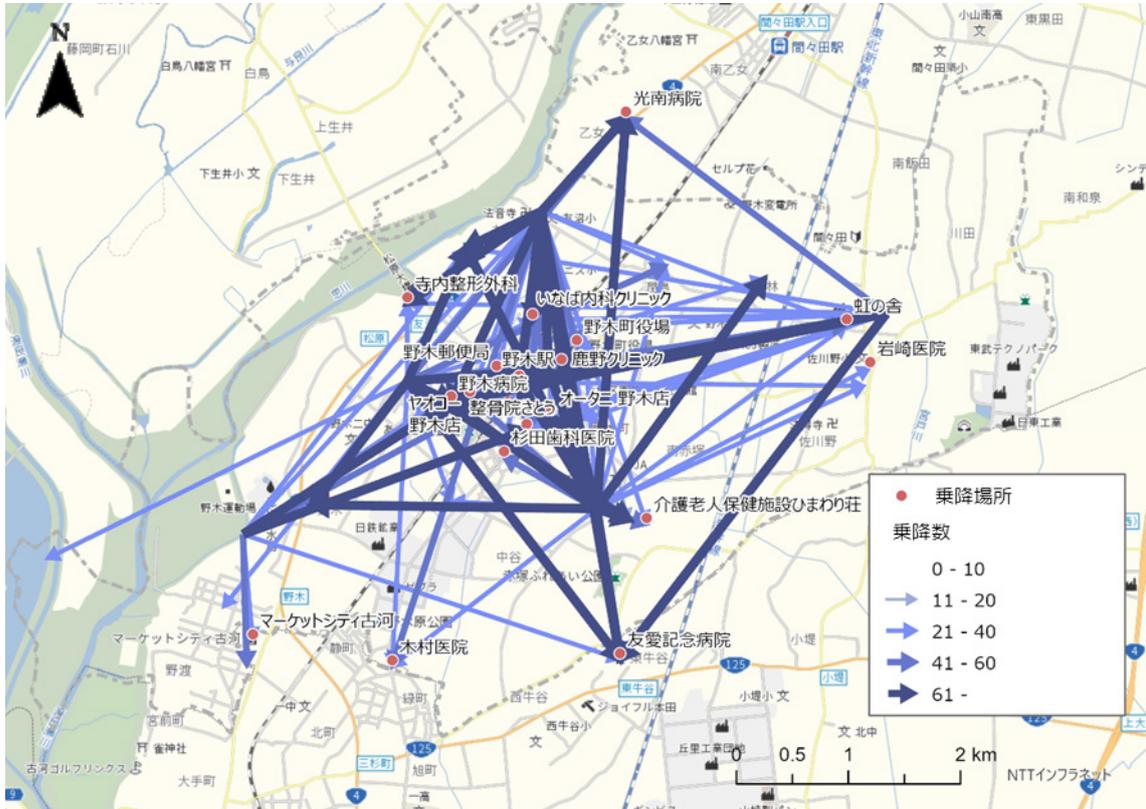
図 3-29 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の乗降施設の分布



※R4年度利用状況データ

図 3-30 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の乗降エリアの分布

令和4年度におけるデマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD（乗車場所（Origin）および降車場所（Destination）の組み合わせ）について、野木駅周辺と病院等の施設を往復で利用する人が多い傾向がみられます。



※R4年度利用状況データ

図 3-31 デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD

デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD（令和4年度）について、自宅を起点とする OD のみを各小学校区別に集約した場合、以下のような特徴がみられます。

表 3-5 自宅を起点とするデマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD の特徴

小学校区	自宅を起点とするデマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD の特徴
友沼地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院等へ向かう人が多い傾向
野木地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院、マーケットシティ古河等へ向かう人が多い傾向
佐川野地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院等へ向かう人が多い傾向
南赤塚地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院、寺内整形外科等へ向かう人が多い傾向
新橋地区	友愛記念病院、光南病院等へ向かう人が多い傾向

デマンド交通「キラ輪（りん）号」の収支率は、令和4年度は10.7%と低くなっています。

また、デマンド交通「キラ輪（りん）号」の町が負担している経費を一人あたりに換算すると、令和4年度で1,897円となっています。

デマンド交通「キラ輪（りん）号」は、主に医療機関や商業施設等の生活必需施設を利用するための町内の移動手段としての役割を担っています。しかし、野木町や交通事業者の運営努力だけでは、現状としてデマンド交通「キラ輪（りん）号」の安定的な運行を確保・維持することが困難です。このことから、安定的な運行を確保・維持するために、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、かつ収支率改善に向けた施策を行う必要があります。

なお、デマンド交通「キラ輪（りん）号」は、町内の他、光南病院(小山市)、友愛記念病院(古河市)にも運行を行っておりますが、小山市および古河市は運行経費を負担していないため、小山市と古河市の計画には位置付けないことになっています。

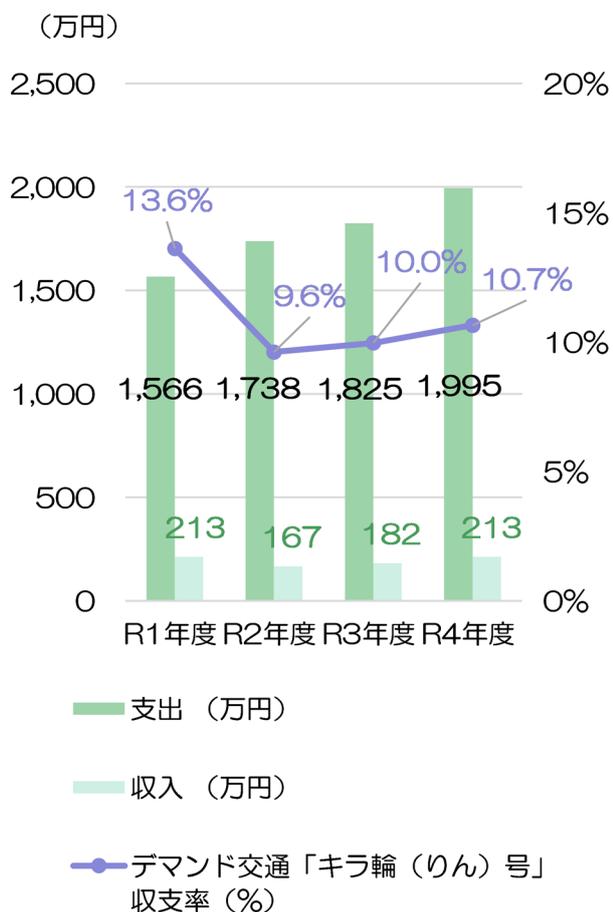


図 3-32 デマンド交通「キラ輪（りん）号」収支率

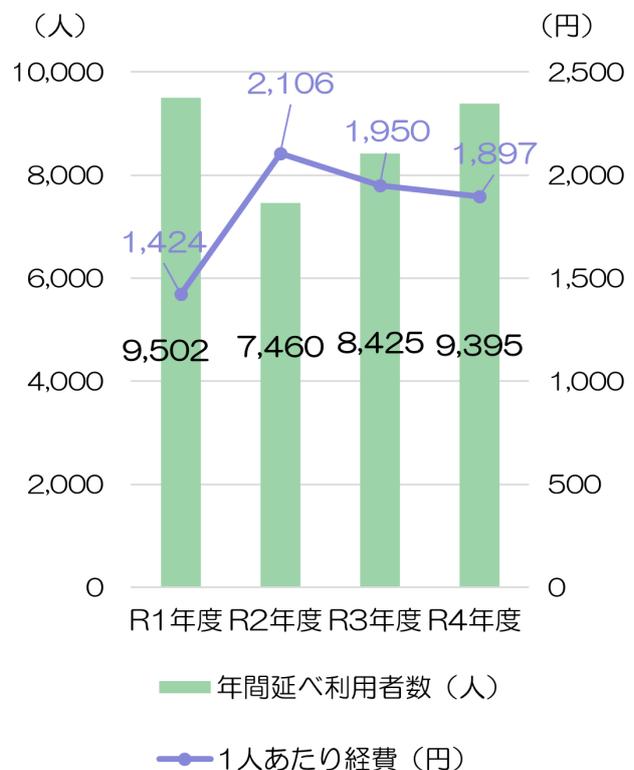


図 3-33 デマンド交通「キラ輪（りん）号」1人あたり経費

3.3 移動実態およびニーズに関する調査

(1) 住民アンケート調査結果

① 調査概要

町民等の行動特性や公共交通の利用状況およびニーズを把握することを目的に住民アンケート調査を実施しました。

表 3-6 住民アンケート調査概要

調査概要	町民の行動特性や公共交通（鉄道、デマンド交通「キラ輪（りん）号」、タクシー）や自家用車の利用状況および公共交通の利用ニーズ等を調査し、町内の公共交通の利用等に関する現状・課題を把握し、施策の検討や改善等のための基礎資料としての活用を目的とする。
調査期間	令和4年9月9日（金）～9月30日（金）
実施方法	<ul style="list-style-type: none">■ 町内全域で1,000世帯を対象に郵送配布・郵送回収により実施した。■ 各世帯には1通の調査票を配布した。■ 回収率向上のため、用紙にQRコードを記載し、紙回答とWEB回答の併用とした。
回収数	520票（紙媒体：445票、web回答：75票）／1,000票（52%）

② 調査結果

住民アンケート調査の結果から、移動の目的に関わらず、自家用車で移動する方が多いことが分かりました。鉄道やデマンド交通「キラ輪（りん）号」等の公共交通を日常的に利用している方は少なく、デマンド交通「キラ輪（りん）号」を利用している割合は回答者全体で1割未満に留まりました。

また、野木駅周辺の店舗・医療機関に買い物・通院に行く方が多く、町外の施設としては、古河駅および間々田駅の周辺施設の利用が見られました。

移動する時間帯は、買い物・通院では、行き・帰りともに午前の時間帯の割合が高く、通勤・通学、私用では、行きは午前、帰りは午後の時間帯に分散しているものの、午前中に移動が集中しやすいことが分かりました。

なお、住民アンケート調査結果の詳細は資料編に掲載しています。

表 3-7 住民アンケート調査結果

調査項目		調査結果概要	
世帯属性	住まい	新橋小学区が最も多い。	
	家族構成	「親と子ども」の家族構成が最も多い。	
	自動車、原付・バイク、自転車の所持数	自動車は2台、自転車は1台、原付・バイクは1台所有している世帯が最も多い。	
個人属性	性別	女性が53%と多く、男性は45%である。	
	年齢	回答者全体の約半数は65歳以上である。	
	職業	無職が最も多い。	
	自動車免許証の有無	免許があり、日常的に運転する方が最も多い。	
	自動車免許証の自主返納状況	自主返納を考えていない方が多い。	
	携帯電話の所有	スマホ・タブレットを持っている方が最も多い。	
	携帯電話の利用内容	通話やメール、インターネットでの利用が多い。	
普段の移動	ひとりで外出可能か	ひとりで外出できる方が最も多い。	
	外出時に利用している移動手段	自家用車が最も多い。	
	買い物	頻度	週に1～2日が最も多い。
		行先	町内および近隣の小山市や古河市が多い。
		行きと帰りの時間	行きは10時台、帰りは11時台と12時台が多い。
		行きと帰りの移動手段	行き帰りともに自家用車（自分で運転）が最も多い。
	医療機関	頻度	年に数回が最も多い。
		行先	町内および近隣の小山市や古河市が多い。
		行きと帰りの時間	行きは9時台、帰りは11時台と12時台が多い。
		行きと帰りの移動手段	行き帰りともに自家用車（自分で運転）が最も多い。
	通勤・通学	頻度	週に5日以上が最も多い。
		行先	町外が最も多く、近隣の小山市や古河市が多い。
		行き帰りの時間	行きは7時台、帰りは18時台が最も多い。
		行きと帰りの移動手段	行き帰りともに自家用車（自分で運転）が最も多い。
	私用でのお出かけ	頻度	週に1～2日が最も多い。
		行きと帰りの時間	行きは10時台、帰りは12時台が多い。
行きと帰りの移動手段		行き帰りともに自家用車（自分で運転）が最も多い。	
駅の利用	よく利用する駅	野木駅が最も多い。	
	ご自宅から駅までの距離	自宅から駅までの距離は、1000m以内（徒歩約12分）が最も多い。	
	駅までの移動手段	徒歩が最も多い。	
	よく利用する時間帯	朝（～10:00）が最も多い。	
	利用する頻度	年に数回利用される方が最も多い。	
	利用目的	レジャー（旅行、行楽など）が最も多い。	
デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用	デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用有無	利用登録をしていない方が最も多く、利用割合は1割未満。	
	利用する上での課題	行先が原則町内限定という回答が最も多い。	
	よく利用する便	9:00便の利用が最も多い。	
	利用する頻度	年に数回利用される方が最も多い。	
	利用目的	通院が最も多い。	
利用していない理由	自家用車の方が便利という回答が最も多い。		

(2) デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査結果

① 調査概要

デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用者の利用状況およびニーズ、また未利用者の利用可能性等を把握することを目的に利用者・未利用者（登録者）を対象にアンケート調査を実施しました。

表 3-8 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査概要

調査概要	デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用者における利用状況や利用上の課題、満足度等および未利用者の利用可能性等を調査し、デマンド交通「キラ輪（りん）号」の現状・課題の把握やサービス改善策の検討のための基礎資料としての活用を目的とする。
調査期間	令和4年12月6日（火）～12月31日（土）
実施方法	■ 調査期間は1ヶ月程度とし、登録している人の中で、今年度デマンド交通「キラ輪（りん）号」を利用した人（利用者）と利用しなかった人（未利用者）に対して調査票を配布し、郵送回収した。 ■ 回収率向上のため、用紙にQRコードを記載し、紙回答とWEB回答の併用とした。
回収数	[利用者] 147票（紙媒体：142票、web回答：5票）／250票（59%） [未利用者] 189票（紙媒体：178票、web回答：11票）／400票（47%） [合計] 336票（紙媒体：320票、web回答：16票）／650票（52%）

② 調査結果

利用者は、免許を所有していない方が多く、約7割が買い物、通院での利用でした。また、「キラ輪（りん）号」によって、8割の方の外出機会が増加していることが分かりました。

利用者の満足度について、「車両での対応（運転等）」「配車までの待ち時間」および「予約方法」は満足度が高かったものの、「運行日」「運行エリア」については、土日の運行や小山市・古河市の病院への運行等の要望があがりました。

未利用者は、登録時には利用者と同様に買い物、通院での利用を想定していたものの、運転区域の制限があることや、自家用車での移動の方が便利に感じていること等から、利用をしていないことが分かりました。

予約アプリの導入については、利用者・未利用者ともに約4割が予約アプリを希望しており、パンフレット・チラシでの周知を希望する方が多いことが分かりました。

なお、デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査結果の詳細は資料編に掲載しています。

表 3-9 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査結果（利用者）

調査項目		調査結果概要
個人属性	住まい	新橋小学区が最も多い。
	性別	女性が72%と多く、男性は27%である。
	年齢	回答者全体の8割程度が65歳以上である。
	自動車免許証の有無	免許を取得していない方が最も多い。
	携帯電話の有無	スマホ・タブレットを持っている方が最も多い。
	パソコンの所有とインターネット環境の有無	パソコンを持っていない方が最も多い。
	外出時に利用している移動手段	デマンド交通「キラ輪（りん）号」と徒歩が最も多い。
	送迎を頼める家族、友人、近所の方の有無	送迎を頼める家族、友人、近所の方が居る方は5割程度であった。
	送迎を頼める日時	土日祝日午後が最も多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」普段の利用	デマンド交通「キラ輪（りん）号」をどこで知ったか	広報紙で知った方が最も多い。
	利用目的	通院が半数以上と最も多く、買い物が2割程度。
	利用する前の移動手段	タクシーが最も多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」の満足度等	利用前と比較して外出機会が増えたか	増えた方が8割程度。
	料金の満足度	「適切」という方が最も多い。
	運行日の満足度	「やや不満」という方が最も多い。
	運行時間帯の満足度	「やや満足」という方が最も多い。
	運行エリアの満足度	「やや不満」という方が最も多い。
	配車までの待ち時間の満足度	「やや満足」という方が最も多い。
	予約方法の満足度	「満足」という方が最も多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」の新しい利用方法への意見	ペット同乗についての賛否	「反対」という方が最も多い。
	ペットがどのような状態であれば、同乗しても良いと思うか	ケージに入っている場合なら同乗しても良いと思う方が最も多い。
	小学生の単独乗車を利用したことがあるか	利用したことが無い方が最も多い。
	小学生の家族に単独乗車を利用させたいと思うか	利用させたくない方が最も多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」の予約アプリの導入可能性	予約アプリを利用するか	「使わない」という方が最も多い。
	予約アプリを利用したい/利用しない理由	利用したい理由としては「自分のタイミングで予約できる」が最も多く、利用しない理由では「電話の方が予約しやすい」が最も多い。
	予約アプリの使い方の説明として利用したいもの	パンフレット・チラシを要望する方が最も多い。

表 3-10 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査結果
（未利用者）

調査項目		調査結果概要
個人属性	住まい	新橋小学区が最も多い。
	性別	女性が48%、男性は49%である。
	年齢	回答者全体の8割程度が65歳以上である。
	自動車免許証の有無	免許があり、日常的に運転する方が最も多い。
	携帯電話の有無	スマホ・タブレットを持っている方が最も多い。
	パソコンの所有とインターネット環境の有無	パソコンを持っていない方が最も多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」普段の利用	デマンド交通「キラ輪（りん）号」をどこで知ったか	広報紙で知った方が最も多い。
	登録時の利用目的	通院が最も多い。
	過去に利用した回数	0回（まだ利用していない）の方が最も多い。
	今年度利用しなかった理由	「とりあえず登録のみしてある」「行先が原則町内に限定」「自家用車の方が便利」という回答が多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」の新しい利用方法への意見	ペット同乗についての賛否	「反対」という方が最も多い。
	ペットがどのような状態であれば、同乗しても良いと思うか	ケージに入っている場合なら同乗しても良いと思う方が最も多い。
	小学生の単独乗車を利用したことがあるか	利用したことが無い方が最も多い。
	小学生の家族に単独乗車を利用させたいと思うか	「あまり利用させたくない」方が最も多い。
デマンド交通「キラ輪（りん）号」の予約アプリの導入可能性	予約アプリを利用するか	「たぶん使う」という方が最も多い。
	予約アプリを利用したい/利用しない理由	利用したい理由としては「自分のタイミングで予約できる」が最も多く、利用しない理由では「電話の方が予約しやすい」が最も多い。
	予約アプリの使い方の説明として利用したいもの	パンフレット・チラシを要望する方が最も多い。

(3) デマンド交通「キラ輪（りん）号」事業者ヒアリング調査結果

① 調査概要

デマンド交通「キラ輪（りん）号」を運行する事業者を対象に利用状況や運行状況、運用上の課題を把握することを目的に、ヒアリング調査を実施しました。

表 3-11 調査概要

調査概要	デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行事業者を対象に利用状況や運行状況、運用上の課題を把握しデマンド交通「キラ輪（りん）号」の現状・課題の把握やサービス改善策の検討のための基礎資料としての活用を目的とする。
調査期間	令和4年10月1日（日）～10月31日（火）
実施方法	■デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行事業者（運転手3名、オペレーター5名）へ調査票を配布し、回収した。

② 調査結果

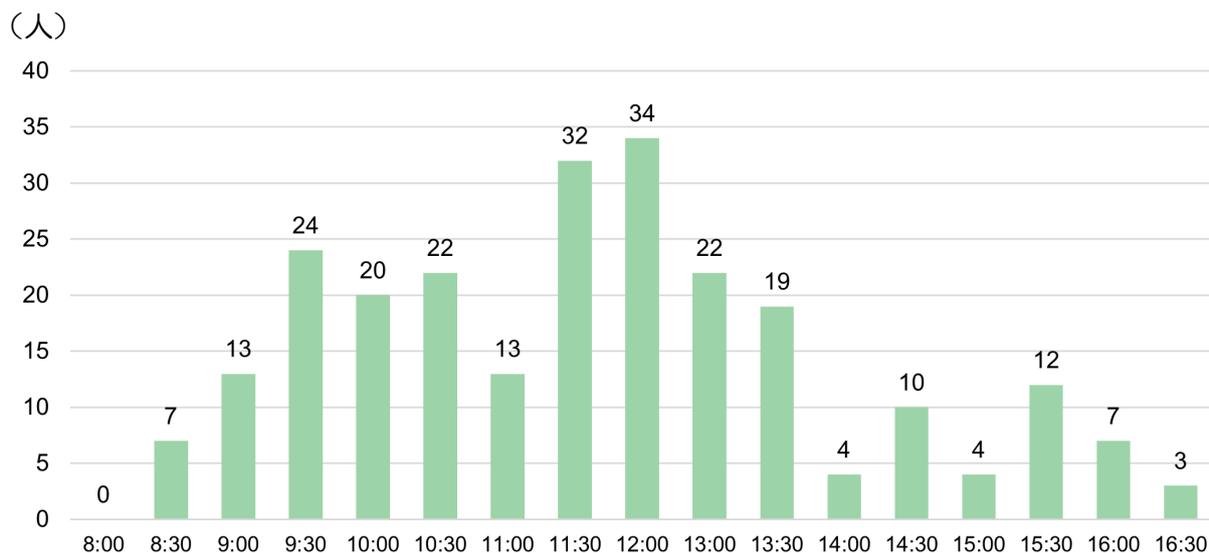
利用者の属性や利用目的、よく利用される時間帯等を把握し利用者のニーズを把握しました。また、運行管理上の問題や生じているトラブル等を把握し、町内のニーズに合わせた具体的な計画を策定する上での重要な視点を確認しました。

表 3-12 ヒアリング結果

運行状況	<ul style="list-style-type: none">• 主な利用者は、高齢者、免許返納者、子連れの方などである。• 通院や買い物、悪天候時の移動手段として利用されている。• 月・水・金曜日、連休明けの午前～昼過ぎの利用が多い。• 待ち時間は、5～20分程度で、2～3人の乗合となることが多い。• 利用の多い時間は、希望時間の予約に応じられない状況が発生している。• 新型コロナウイルスの感染拡大時は利用者数が減少していたが、現在は戻りつつある。
運行管理	<ul style="list-style-type: none">• 配車は、予約対応スタッフが予約状況や、利用距離等を踏まえて行っているが、混雑時や遠方の場合など調整が難しい場合がある。• 予約の行き違いや利用者が指定の乗車場所にいないなどのトラブルが生じている。• 予約した内容の確認に関する問合せがある。• デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行内容を認識されていない方がいる。
利用者からの要望・意見	<ul style="list-style-type: none">• 現在の運行時間の前後の時間帯や、土日祝日の運行ニーズがみられる。• チケット販売や払い戻し場所を増やしてほしいなど、料金の一律化などを求める意見がある。

(4) デマンド交通「キラ輪（りん）号」キャンセル発生状況調査

デマンド交通「キラ輪（りん）号」について、「希望便の予約ができず、利用をキャンセルした方」の人数を調査しました。「希望便の予約ができず、利用をキャンセルした方」の人数は、令和5年4月～6月の3ヶ月で計246名（利用者総数のうち9.6%）となっており、午前中の便、特に11:30や12:00の便でのキャンセル発生数が多い傾向となっています。



※キャンセル人数は重複含む

図 3-34 デマンド交通「キラ輪（りん）号」キャンセル発生状況
(令和5年4月～6月の合計)

(5) 現況と課題の整理

町の現況や各種調査の結果を踏まえ、町の公共交通に係る課題を整理しました。

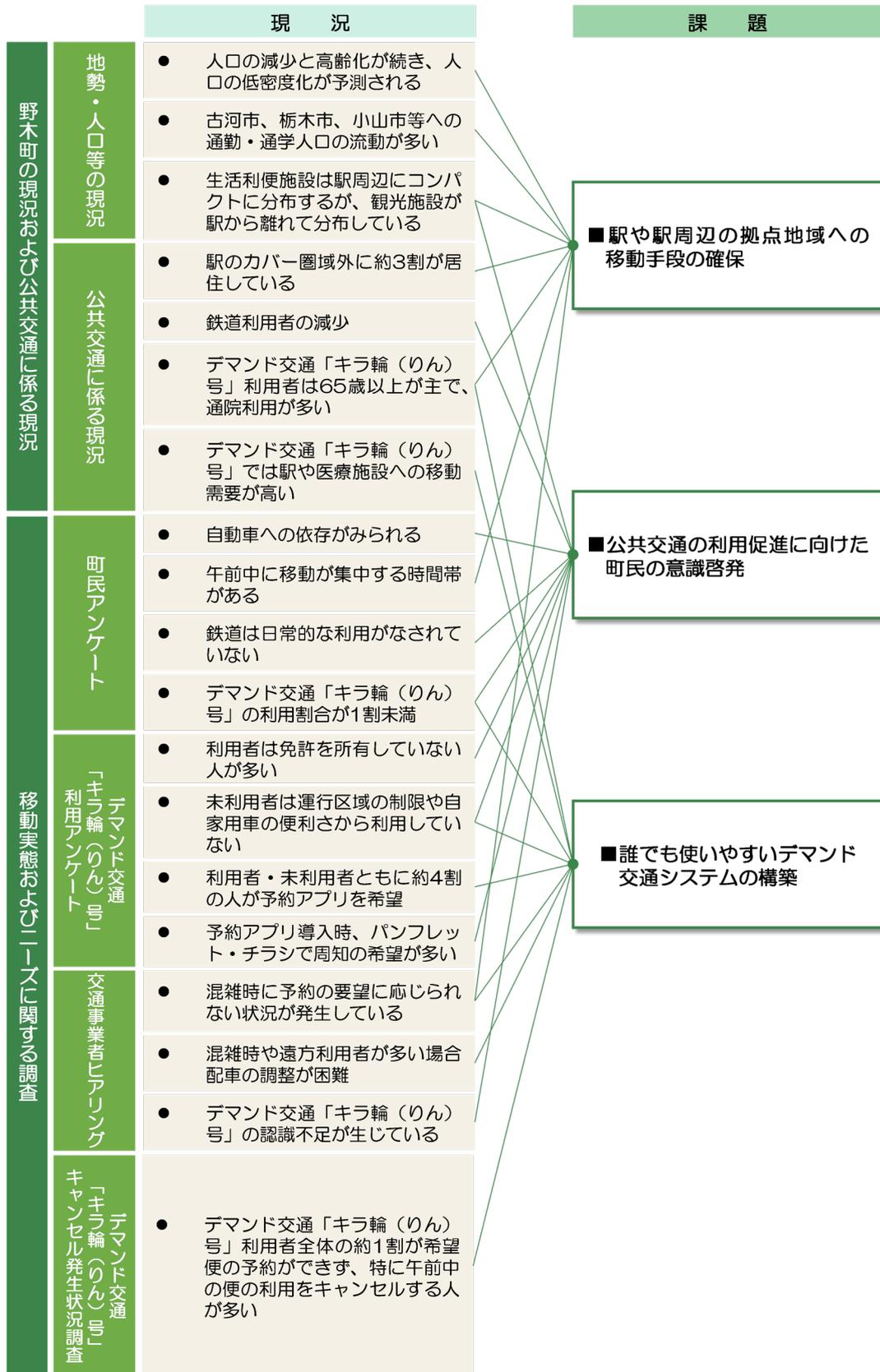


図 3-35 課題整理結果

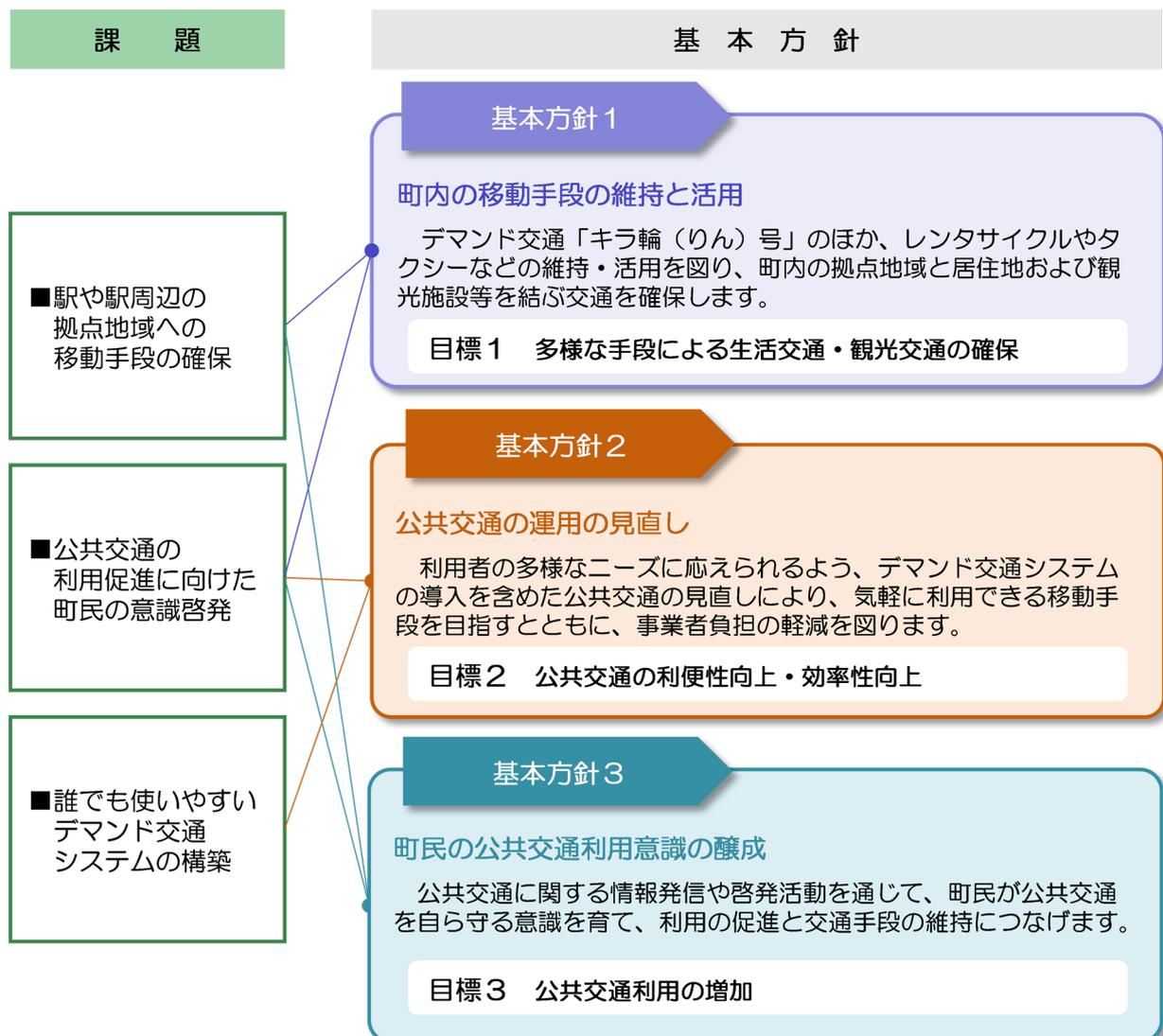
第4章 計画の基本理念と基本方針

4.1 計画の基本理念と基本方針

第2章の上位計画・関連計画や、第3章の本町の現況を踏まえて、計画の基本理念を以下のように設定しました。

基本理念

多様なニーズに対応する公共交通



第5章 施策展開

5.1 基本方針に基づく目標と施策の展開

基本理念の実現に向けて、設定した基本方針に基づいて目標を設定し、それぞれを達成するための施策を以下の通り整理しました。

特に、デマンド交通「キラ輪（りん）号」については、主に医療機関や商業施設等の生活必需施設を利用するための町内の移動手段としての役割を担っています。しかし、野木町や交通事業者の運営努力だけでは、現状としてデマンド交通「キラ輪（りん）号」の安定的な運行を確保・維持することが困難です。このことから、安定的な運行を確保・維持するために、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金)を活用し、かつ収支率改善に向けた施策を行う必要があります。

基本方針1

町内の移動手段の維持と活用

目標1
多様な手段による
生活交通・観光交通の確保

施策1-1 タクシーの維持

施策1-2 高齢者・福祉輸送の維持

基本方針2

公共交通の運用の見直し

目標2
公共交通の
利便性向上・効率性向上

施策2-1 路線バスの調査・研究

施策2-2 AI配車システムの導入
(デマンド交通「キラ輪（りん）号」)

施策2-3 予約方法やチケット販売方法の見直し
(デマンド交通「キラ輪（りん）号」)

基本方針3

町民の公共交通利用意識の醸成

目標3
公共交通利用の増加

施策3-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」に関する
情報発信と利用意識の啓発

施策3-2 デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用の
きっかけの提供

- 施策1-1 タクシーの維持
- 施策1-2 高齢者・福祉輸送の維持
- 施策2-1 路線バスの調査・研究
- 施策2-2 AI配車システムの導入
(デマンド交通「キラ輪(りん)号」)
- 施策2-3 予約方法やチケット販売方法の見直し
(デマンド交通「キラ輪(りん)号」)
- 施策3-1 デマンド交通「キラ輪(りん)号」に関する情報発信と利用意識の啓発
- 施策3-2 デマンド交通「キラ輪(りん)号」利用のきっかけの提供

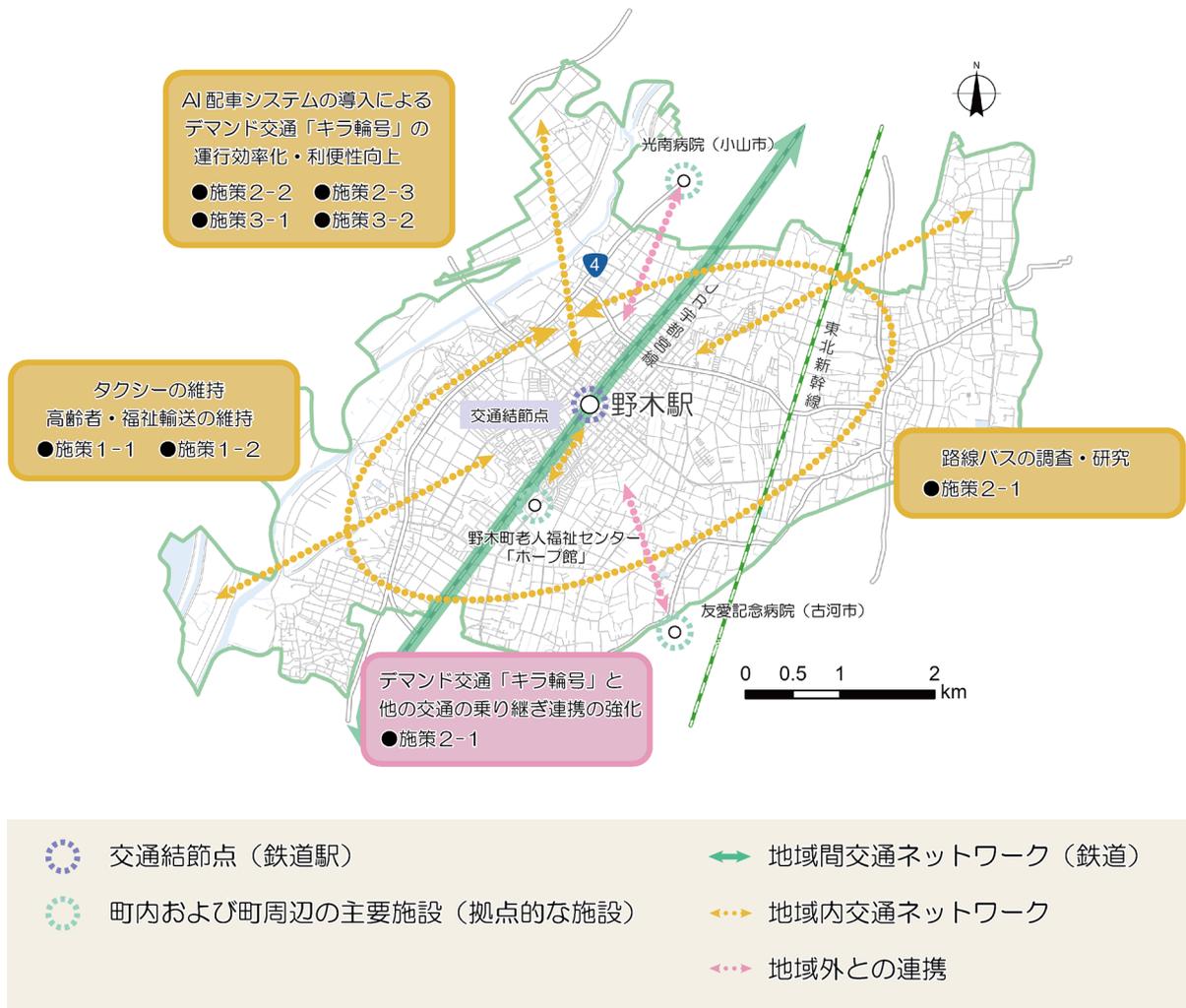


図 5-1 施策と交通ネットワークの関係

5.2 施策内容

(1)目標1 多様な手段による生活交通・観光交通の確保

施策1-1 タクシーの維持	
実施内容	<p>❖ <u>タクシーサービスの向上</u></p> <p>高齢者のタクシー利用に対して、支援を継続します。また、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）運行事業者への助成を引き続き実施し、高齢者や車いす使用者、ベビーカー使用者、大きな荷物を持った方など、誰もが利用しやすいタクシーサービスの維持・向上を目指します。</p> <p>【事例】野木町のタクシーに関する補助制度</p> <p>タクシー利用に関して、下記のような支援を実施しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 高齢者通院時タクシー等利用助成事業：在宅の70歳以上の対象者に、町外医療機関へ通院する際のタクシー代の半額を助成（助成上限額：月5,000円） • 高齢者外出支援事業：在宅の70歳以上の方で移動手段のない対象者に、令和5年度はタクシー利用券（1枚あたり500円）を年間44枚を上限に配布（※令和6年度以降は年間48枚を上限に配布予定）
実施主体	野木町、タクシー事業者
施策1-2 高齢者・福祉輸送の維持	
実施内容	<p>❖ <u>高齢者・福祉輸送の充実</u></p> <p>野木町では、「身体障害者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳」の交付や屋外移動に著しい制限が認められる障がい者の移動支援、車いす高齢者の社会福祉施設や医療機関への送迎等を行っていきます。また、自家用有償旅客運送等新たな取組も含めて、引き続き移動制限者に対する移動手段の支援を検討します。</p> <p>【事例】野木町の福祉輸送に関する補助制度</p> <p>福祉輸送に関して、下記のような支援を実施しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 福祉タクシー利用券の交付：身体障害者手帳（1級、2級）・療育手帳（A1、A2）・精神保健福祉手帳（1級、2級）の交付等を受けている方へ福祉タクシー利用券を交付し、初乗料金を助成
実施主体	野木町、福祉タクシー事業者

(2)目標2 公共交通の利便性向上・効率性向上

施策2-1 路線バスの調査・研究

❖ おーバス、ぐるりん号との連携強化

デマンド交通「キラ輪（りん）号」と小山市の「おーバス」は、光南病院（小山市）で乗り継ぎができます。また、デマンド交通「キラ輪（りん）号」と古河市の「ぐるりん号」についても、友愛記念病院（古河市）や古河マーケットシティにて乗り継ぐことができます。こういったデマンド交通「キラ輪（りん）号」と他の公共交通の乗り継ぎ連携を強化します。



図 5-2 おーバス



図 5-3 ぐるりん号

資料：小山市「小山市ホームページ」、古河市「古河市ホームページ」

実施内容

❖ 巡回バスおよび自動運転バスに関する調査・研究

町内の移動手段の拡充を図るため、巡回バスおよび自動運転バスについて、調査・研究を行います。



図 5-4 自動運転バスの実証実験（那須町）



図 5-5 自動運転バス（境町）

資料：栃木県「栃木県 ABC プロジェクト」、境町「境町ホームページ」

実施主体

野木町、小山市、古河市、バス事業者

施策2-2 AI配車システムの導入（デマンド交通「キラ輪（りん）号」）

❖ AIを活用したデマンド交通「キラ輪（りん）号」予約システムの導入

デマンド交通「キラ輪（りん）号」の予約をスマートフォンやPC等で行えるAIデマンド交通システムを導入します。また、導入とともに現在の30分ごとの定時での運行ではなく、自由な時間での予約が可能となり、運行効率化、利便性向上、利用者増進など様々な効果が期待されます。

表 5-1 現システムとAIデマンド交通システムの比較

比較項目	現システム	AIデマンド交通システム	AI化のメリット
データ作成	エクセル手入力	自動生成	より正確になり、加工せず会議活用可
オペレーター	5人雇用の3人シフト	2~5人雇用の2~3人シフト	効率化によりオペレーター作業を軽減可能
位置情報	住宅地図印刷	タブレットで共有	正確で把握しやすい
配車対応	現在30分ごとに便を設定し、ホープ館から出発、終了後はホープ館に戻る	便を廃止し、完全タクシー化。AIが自動でどの車両がいつ配車可能か判断し、自由運行対応	（オペレーターおよび運転手の負担が増えるが）予約忘れや別便の案内も基本なく、より多くの利用者が確保可能となる
予約方法	<ul style="list-style-type: none"> 原則1週間前~当日30分前に予約 電話のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 予約後すぐ対応可 スマートフォンやPCからアプリケーション等で予約可能（休日の事前予約も可能） 	電話予約に加えスマホ予約が可能となり、若者世代の利用促進を図りやすい

実施内容

【参考】AIデマンド交通システム

AIデマンド交通システムとは、AIを活用した効率的な配車により利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのことです。



図 5-6 システムイメージ

資料：国土交通省「日本版 MaaS の推進 HP」

【事例】 周辺市町村の導入例

野木町の周辺市町でも、デマンド交通に AI 配車システムを導入している自治体は多くあります。



下野市の集合タクシーです。ご予約に応じて、ご乗車中が共同送迎などへお迎えに行きます。
途中、他の利用者様にも乗車いただきながら、目的地まで運行します。

- ★乗り継ぎが不要になりました！
- ★運行時間内ならいつでも好きなときに！
- ★電話のほか、スマホやパソコンでも予約OK！
- ★AI配車システムにより、予約後すぐに乗れる！

運行日	月～土曜	市内、市外どなたでもご登録できます。
運行時間	午前8時～午後6時	中学生以上 300円（1回）
運行範囲	下野市全域	小学生 200円（1回）
運行日等	平日曜・休日及び年末年始（12/30～1/3）は運行停止	本町学児 無料（保護者同伴不可）

下野市デマンド交通「おでかけ号」



古河市デマンド交通「愛・あい号」



加須市デマンド交通「かぞ絆号」



芳賀町デマンド交通「ふれあいタクシーひばり」

図 5-7 周辺市町の導入例

資料：下野市「下野市ホームページ」、古河市「古河市ホームページ」
加須市「加須市ホームページ」、芳賀町「芳賀町ホームページ」

実施主体 野木町、交通事業者

予約方法やチケット販売方法の見直し
(デマンド交通「キラ輪(りん)号」)

❖ デマンド交通「キラ輪(りん)号」における予約方法の見直し

新システムの導入に伴い、デマンド交通「キラ輪(りん)号」の予約方法として電話での予約に加え、スマートフォンやPCで予約が可能なアプリケーションの導入を検討します。アプリケーションでの予約により、お気軽に予約内容の確認やキャンセルも可能となります。

【事例】AI デマンド交通(アプリケーション予約)

下野市では、電話での予約に加えてアプリケーションを利用したAIデマンド交通システムによる予約が可能となっています。

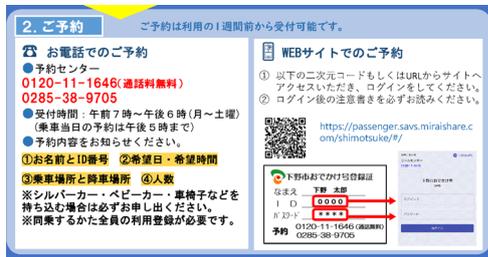


図 5-8 予約案内



図 5-9 予約サイト

資料：下野市「下野市ホームページ」

実施内容

❖ 利用券の販売方法の見直し

町内でデマンド交通「キラ輪(りん)号」の利用券を購入できる場所は、「野木町社会福祉協議会(老人福祉センター)」「野木町都市整備課」「野木町総合サポートセンター」「デマンド交通『キラ輪(りん)号』の車内」となっています。更なる利用促進を図るため、利用ニーズにあった販売場所を検討します。また、多くの方が利用しやすくするために、現金やキャッシュレス決済等、利用券以外の支払い方法の導入についても検討します。



図 5-10 利用券

実施主体

野木町、交通事業者

(3)目標3 公共交通利用の増加

施策3-1 デマンド交通「キラ輪(りん)号」に関する情報発信と利用意識の啓発

❖ デマンド交通「キラ輪(りん)号」の利用方法を掲載した広報資料の作成・配布

新システムの導入に伴い、デマンド交通「キラ輪(りん)号」の予約方法やチケットの購入方法をわかりやすく記載した広報資料として引き続きチラシや動画を作成し、町内の生活拠点となる公共施設に配布・設置を行います。

免許返納を行った方には、無料券2冊(無料券20回分)を配布しており、それと併せて利用方法の案内を行います。また、町のホームページやSNSを活用した情報発信を行います。

【事例】デマンド交通「キラ輪(りん)号」 広報活動

野木町では、チラシや車内での貼り紙、ホームページや SNS を通して、デマンド交通「キラ輪(りん)号」を広報しています。



図 5-11 現在の広報チラシ



図 5-12 デマンド交通「キラ輪(りん)号」車内貼り紙



図 5-13 野木町ホームページ・SNS

資料：野木町ホームページ「野木町デマンド交通『キラ輪(りん)号』」、野木町 Twitter

実施内容

実施主体

野木町、交通事業者

施策3-2 デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用のきっかけの提供

実施内容	<p>❖ モビリティ・マネジメントの推進</p> <p>モビリティ・マネジメントは、国土交通省にて「当該の地域や都市を、『過度に自動車に頼る状態』から、『公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態』へと少しずつ変えていく一連の取り組み」（※1）と定義づけられています。</p> <p>モビリティ・マネジメントでは、一人ひとりが自発的に行動の転換を促していくことが重要であり、公共交通に関連したイベント等の実施を通して、公共交通維持に向けた意識づくりや、自家用車利用を公共交通利用に転換するといった行動変容を促します。</p> <p style="text-align: center;">※1 資料：国土交通省「モビリティ・マネジメント」</p> <p>❖ 乗り方教室や体験イベント等の実施</p> <p>デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用促進のために、小・中学生や高齢者向けに体験・試乗する機会を設け、新規登録者および利用者数の増加を目指します。また、高齢者に対しては、スマートフォン・タブレットを活用した予約アプリの利用方法を教える乗り方教室や体験イベント等を実施します。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"><p>【事例】予約体験・試乗会</p><p>福岡県宇美町では、LINE で予約可能な AI オンデマンドバス「のるーと宇美」の予約体験・試乗会を実施しています。</p><p style="text-align: center;">図 5-14 AI オンデマンドバス「のるーと宇美」予約体験・試乗会</p><p>資料：宇美町「宇美町ホームページ」</p></div>
	実施主体

5.3 指標の設定

それぞれの基本目標に対して、達成状況を評価するための評価指標を設定します。

目標1 多様な手段による生活交通・観光交通の確保

	評価指標	現状値	目標値 (令和10年度)
指標1-1 タクシー利用 補助制度 利用状況	① 高齢者通院時 タクシー等 利用助成事業 利用者数	363人/年 (令和4年度)	650人/年以上
	② 高齢者外出支援 事業申請者数	200人/年※ (令和5年度)	255人/年以上

※令和5年5月～8月の実績値より年間申請者数を推定

算出方法

- 高齢者通院時タクシー等利用助成事業の年間延べ利用者数を算出
- 高齢者外出支援事業の年間申請者数を算出

指標1-2 福祉タクシー利用券利用枚数	959枚/年 (令和4年度)		960枚/年以上
------------------------	-------------------	--	----------

算出方法

- 福祉タクシー利用券利用枚数を算出

目標2 公共交通の利便性向上・効率性向上

評価指標		現状値		目標値 (令和10年度)
指標2-1 デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」 の満足度	① 予約方法	82% (令和4年度)		85%以上
	② 配車待ち時間	84% (令和4年度)		90%以上

算出方法

- デマンド交通「キラ輪(りん)号」における利用者アンケート調査結果より、利用時の満足度として、予約時間および配車の待ち時間に対する利用者の評価として「満足」「やや満足」と回答した割合を算出

指標2-2 デマンド交通「キラ輪(りん)号」予約キャンセル率	9.6% (令和5年4~6月)		0%
-----------------------------------	--------------------	---	----

算出方法

- デマンド交通「キラ輪(りん)号」の予約キャンセル数から算出

指標2-3 デマンド交通「キラ輪(りん)号」収支率	10.7% (令和4年度)		15.0%
------------------------------	------------------	---	-------

算出方法

- デマンド交通「キラ輪(りん)号」の運行経費にかかる年間の支出と収入から収支率算出

目標3 公共交通利用の増加

評価指標		現状値	目標値 (令和10年度)
指標3-1 デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」 利用状況	① デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」 登録者数 (65歳以上)	2,553人 (令和4年度)	3,300人
	② デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」 登録者数 (65歳未満)	732人 (令和4年度)	960人
	③ デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」 利用者数 (65歳以上)	8,139人 (令和4年度)	10,400人
	④ デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」 利用者数 (65歳未満)	1,256人 (令和4年度)	1,600人

算出方法

- デマンド交通「キラ輪(りん)号」について、65歳以上・65歳未満それぞれに対し、登録者数と年間延べ利用者数を算出

指標3-2 モビリティ・マネジメントの実施 回数	新規	1回/年以上
--------------------------------	----	--------

算出方法

- モビリティ・マネジメントの実施回数を算出

第6章 計画の推進

6.1 計画の推進体制

本計画は町民、交通事業者、行政、関係機関が主体となり、それぞれの役割のもと取組を進めていきます。推進状況の管理および指標の達成状況の評価は、公共交通活性化会議において行うものとし、各主体の意見を取り入れながら適宜見直しを行います。

表 6-1 本計画における主体と役割

町民	公共交通を利用するとともに、主体的に公共交通の維持に取り組む。
町	計画全体の管理および取組の推進、各主体のコーディネートを行う。
県	取組推進に係る必要な支援を行う。
野木町社会福祉協議会 ・交通事業者	デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行・利用データの収集を行う。
関係機関	本計画の取組を行政等と連携して行う。

6.2 計画の評価と進捗管理

本計画における進捗管理は、PDCA サイクルに基づき実施します。計画期間においては毎年度、達成状況の評価を行います。進捗状況や指標の達成状況、また社会情勢の変化を踏まえて、計画期間中は適宜見直しを行うものとしします。



図 6-1 PDCA サイクル

6.3 計画のスケジュール

各施策進行のスケジュールは以下の通りです。

施策		年度				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
目標1 多様な手段による生活交通・観光交通の確保						
施策1-1	タクシーの維持	検討・準備	実施			
施策1-2	高齢者・福祉輸送の維持	実施				
目標2 公共交通の利便性向上・効率性向上						
施策2-1	路線バスの調査・研究	実施（調査・研究）				
施策2-2	AI配車システムの導入（デマンド交通「キラ輪（りん）号」）	検討・準備	実施			
施策2-3	予約方法やチケット販売方法の見直し（デマンド交通「キラ輪（りん）号」）	検討・準備		実施		
目標3 公共交通利用の増加						
施策3-1	デマンド交通「キラ輪（りん）号」に関する情報発信と利用意識の啓発	実施				
施策3-2	デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用のきっかけの提供	検討・準備				実施

資料編

第1章 野木町の公共交通に係る現況.....	50
1.1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況.....	50
第2章 移動実態およびニーズに関する調査.....	56
2.1 住民アンケート調査詳細結果.....	56
2.2 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査詳細結果.....	62
第3章 AI デマンド交通システムシミュレーション結果.....	70
3.1 AI デマンド交通システム導入の検討.....	70
3.2 AI デマンド交通システム導入時のシミュレーション実施.....	71
第4章 評価指標目標値設定理由.....	72
第5章 計画策定の経緯.....	76
第6章 野木町公共交通活性化会議設置要綱.....	79
第7章 活性化会議委員名簿.....	79

第1章 野木町の公共交通に係る現況

1.1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況

デマンド交通「キラ輪（りん）号」の新規登録者は約150人～300人で推移しており、令和4年度は226人となっています。

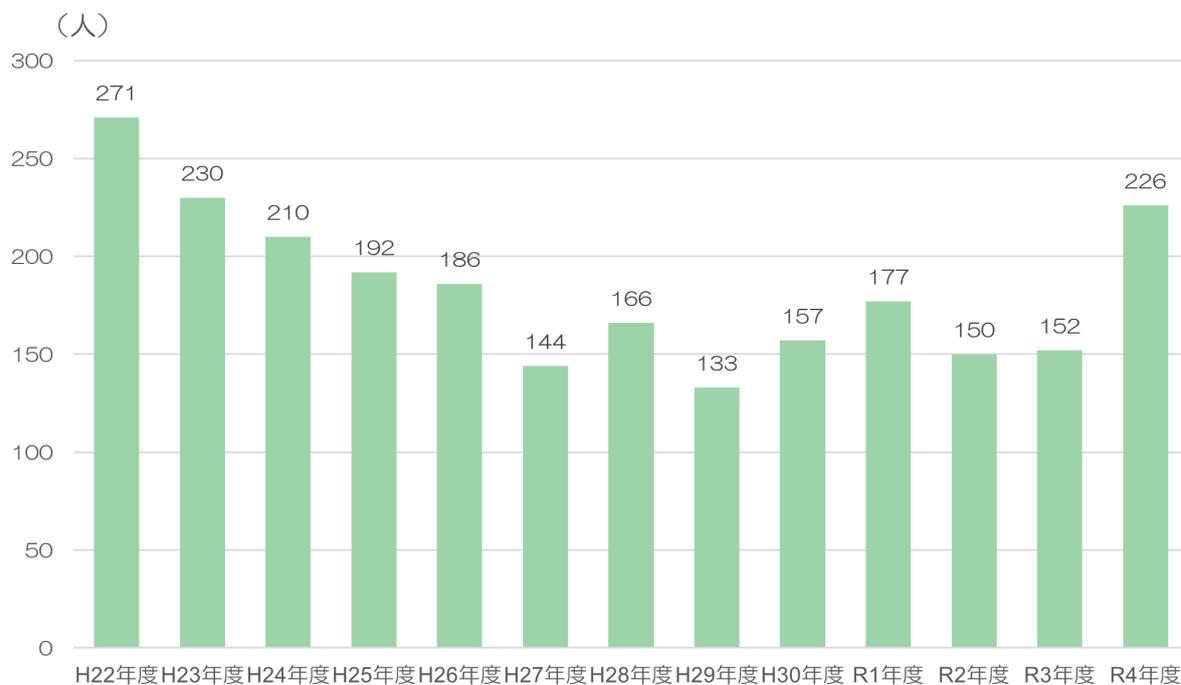


図 1-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の新規登録者数推移

月別延べ利用者数は7月や10月に比較的利用が多く、1～5月頃はやや利用が落ち込む傾向がみられます。

地区別の延べ利用者数は南赤塚地区が各年度ともに最も多く、町外の利用は最も多い令和元年度でも100人以下にとどまっています。

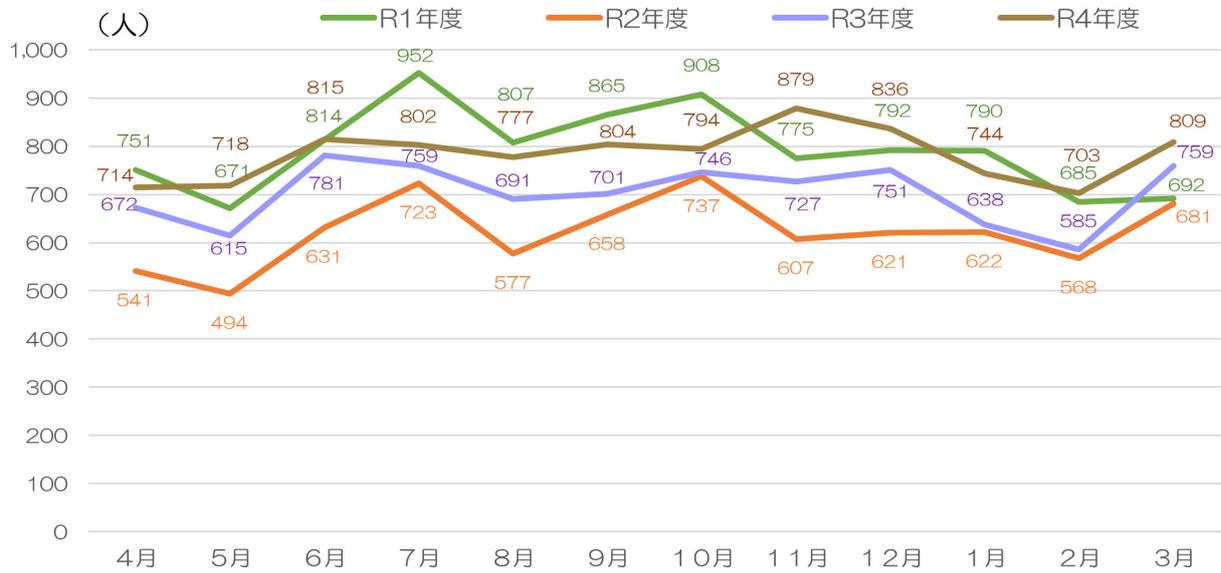


図 1-2 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の月別延べ利用者数

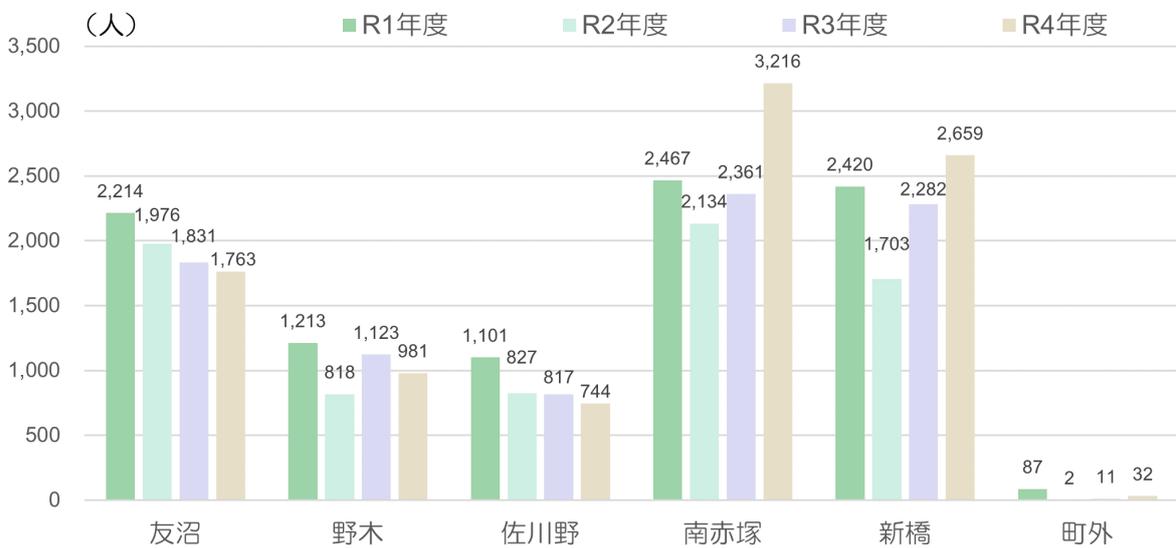


図 1-3 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の地区別延べ利用者数

曜日別の延べ利用者数では、水曜日・金曜日の利用が比較的多くなっています。

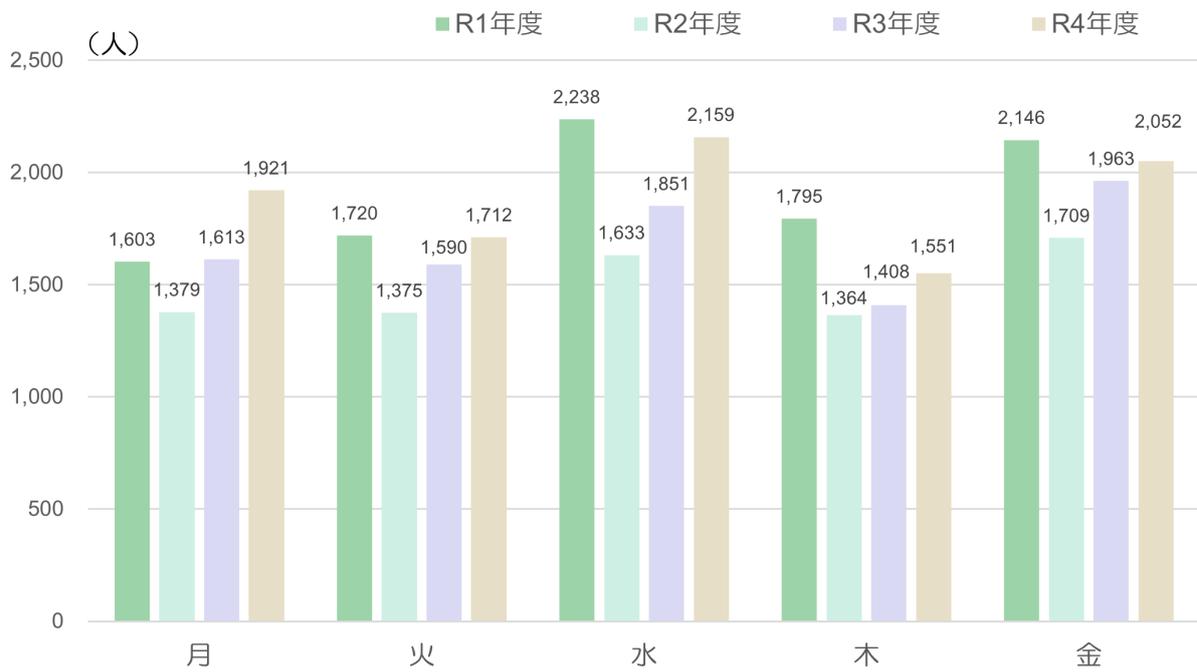


図 1-4 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の曜日別延べ利用者数

令和4年度におけるデマンド交通「キラ輪（りん）号」利用ODについて、自宅を起点とするODのみを各小学校区別に集約した場合、以下のような特徴がみられます。

表 1-1 自宅を起点とするデマンド交通「キラ輪（りん）号」利用ODの特徴

小学校区	自宅を起点とするデマンド交通「キラ輪（りん）号」利用ODの特徴
友沼地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院等へ向かう人が多い傾向
野木地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院、マーケットシティ古河等へ向かう人が多い傾向
佐川野地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院等へ向かう人が多い傾向
南赤塚地区	野木駅周辺施設、友愛記念病院、光南病院、寺内整形外科等へ向かう人が多い傾向
新橋地区	友愛記念病院、光南病院等へ向かう人が多い傾向



※R4年度利用状況データ

図 1-5 デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用OD（友沼地区の自宅を起点）



図 1-8 デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD（南赤塚地区の自宅を起点）



図 1-9 デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用 OD（新橋地区の自宅を起点）

第2章 移動実態およびニーズに関する調査

2.1 住民アンケート調査詳細結果

2.1.1 回答者属性

回答者は、女性がやや多く、日常的に運転をする方は74.7%を占めています。

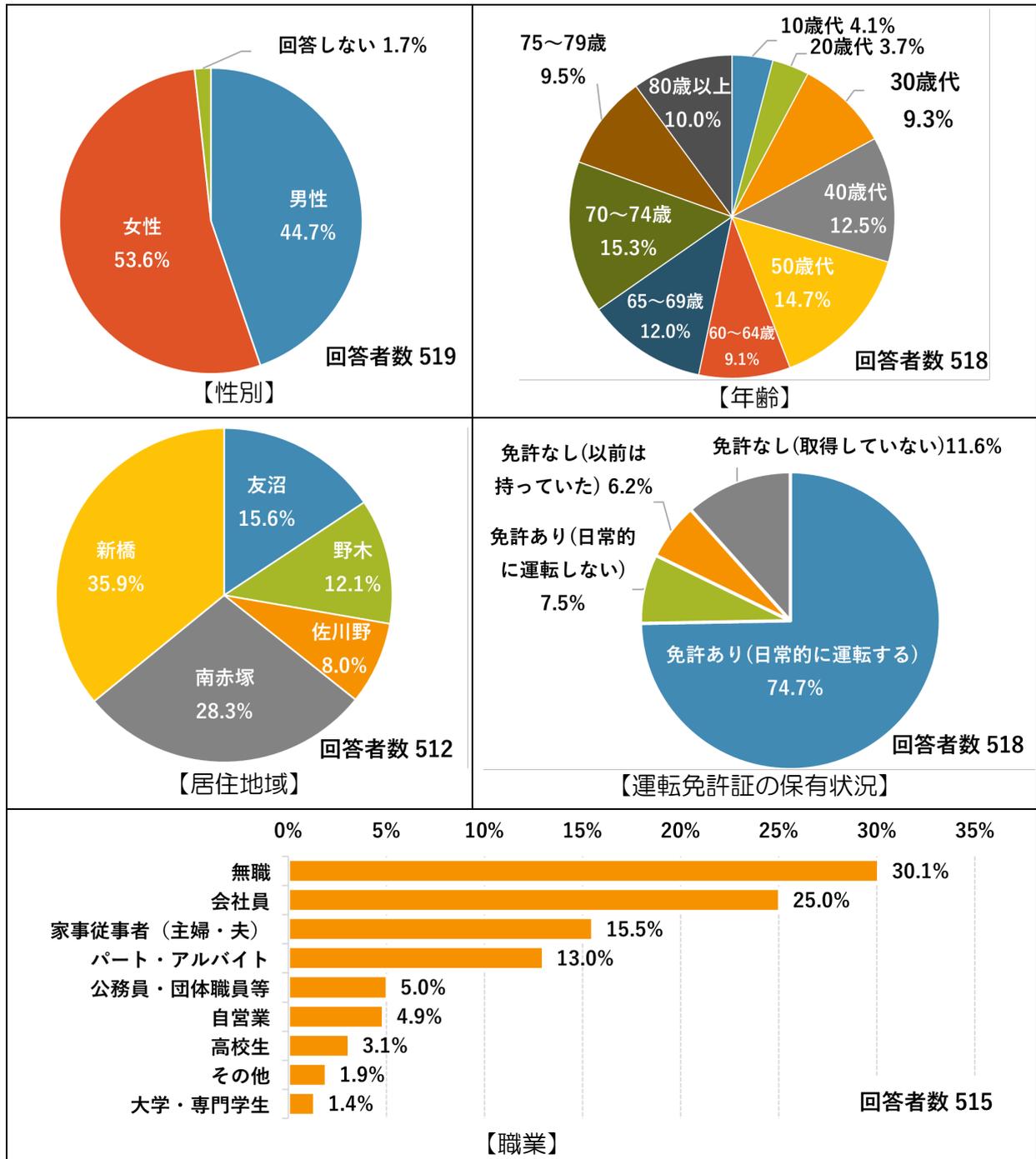


図 2-1 回答者の属性（住民アンケート調査）

2.1.2 移動手段

利用する移動手段はどの目的においても、自分が運転する自家用車の割合がひとときわ高くなっています。

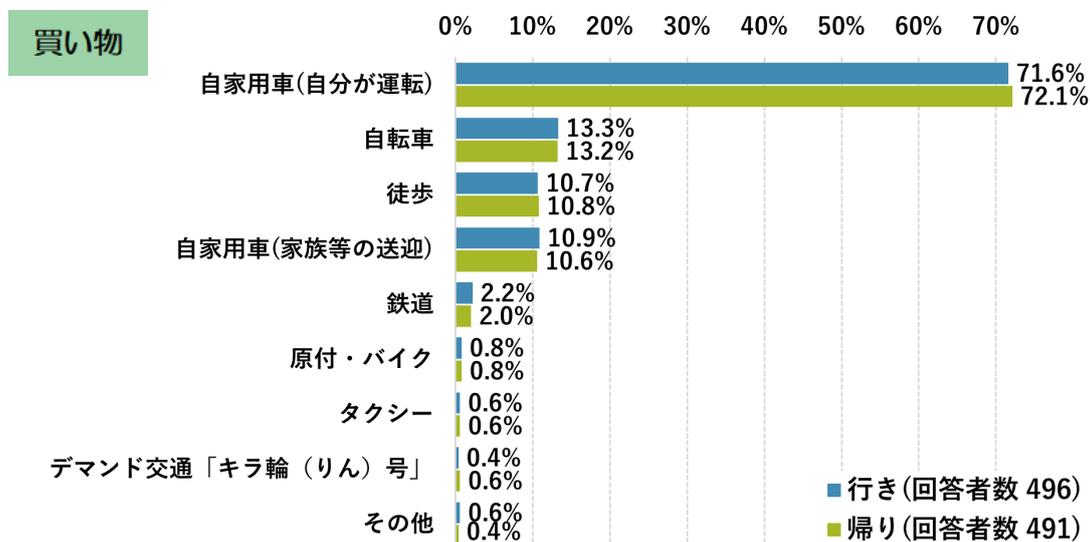


図 2-2 買い物の行き・帰りの移動手段（複数回答）

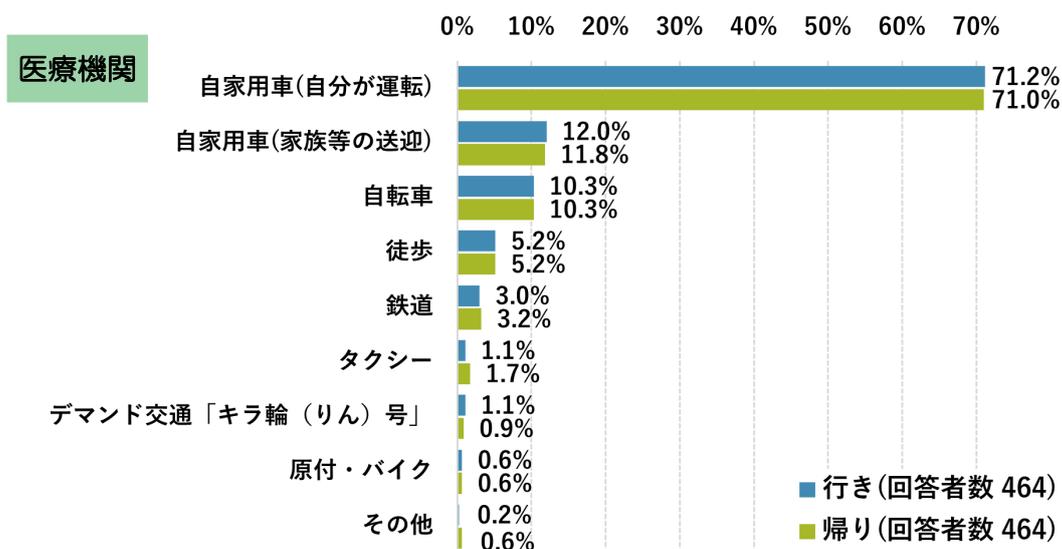


図 2-3 医療機関の行き・帰りの移動手段（複数回答）

通勤・通学

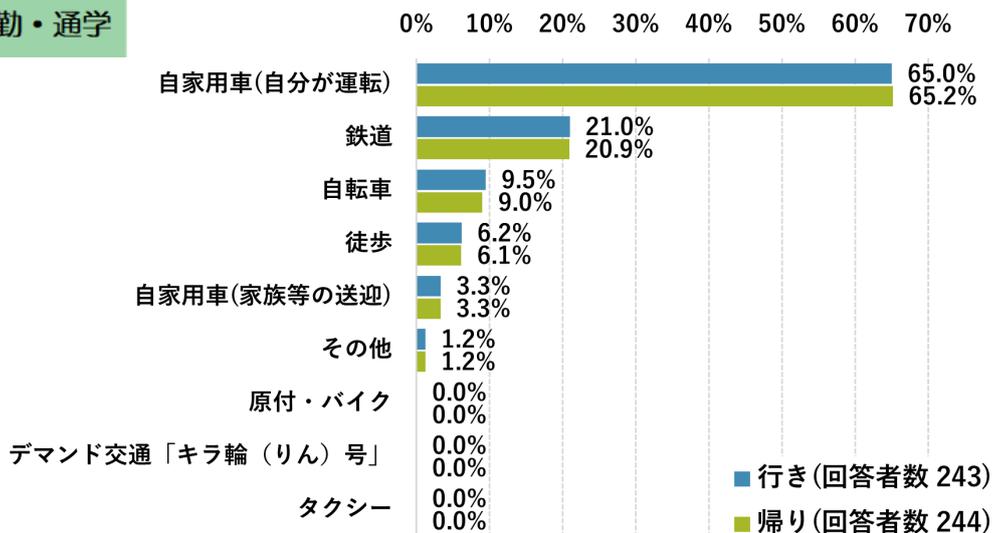


図 2-4 通勤・通学の行き・帰りの移動手段（複数回答）

私用

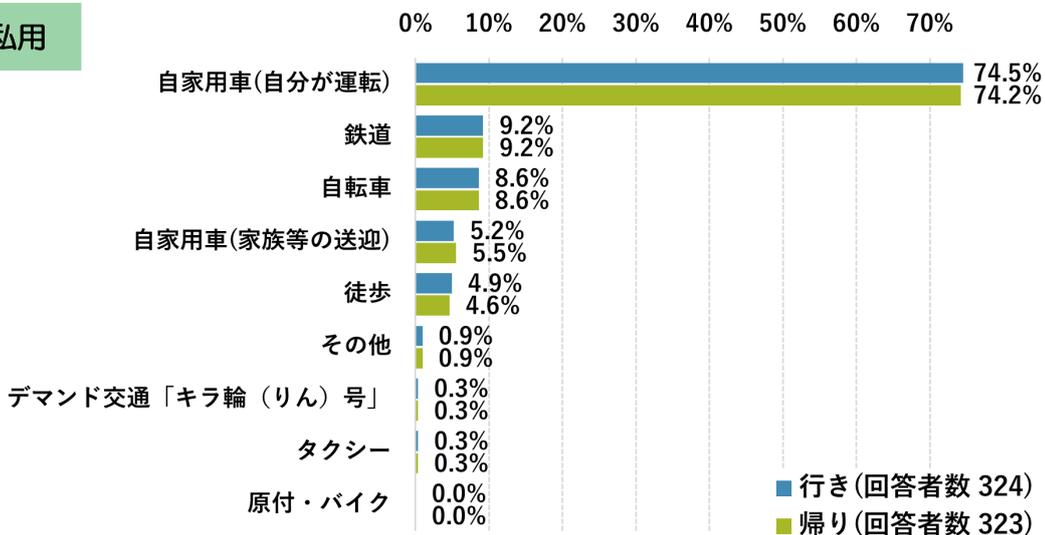


図 2-5 私用の行き・帰りの移動手段（複数回答）

2.1.3 移動の時間帯

移動時間は買い物・医療機関では、行き・帰りともに12時以前の割合が高く、通勤・通学や私用では、帰りの移動時間帯は午後の時間帯に分散しています。

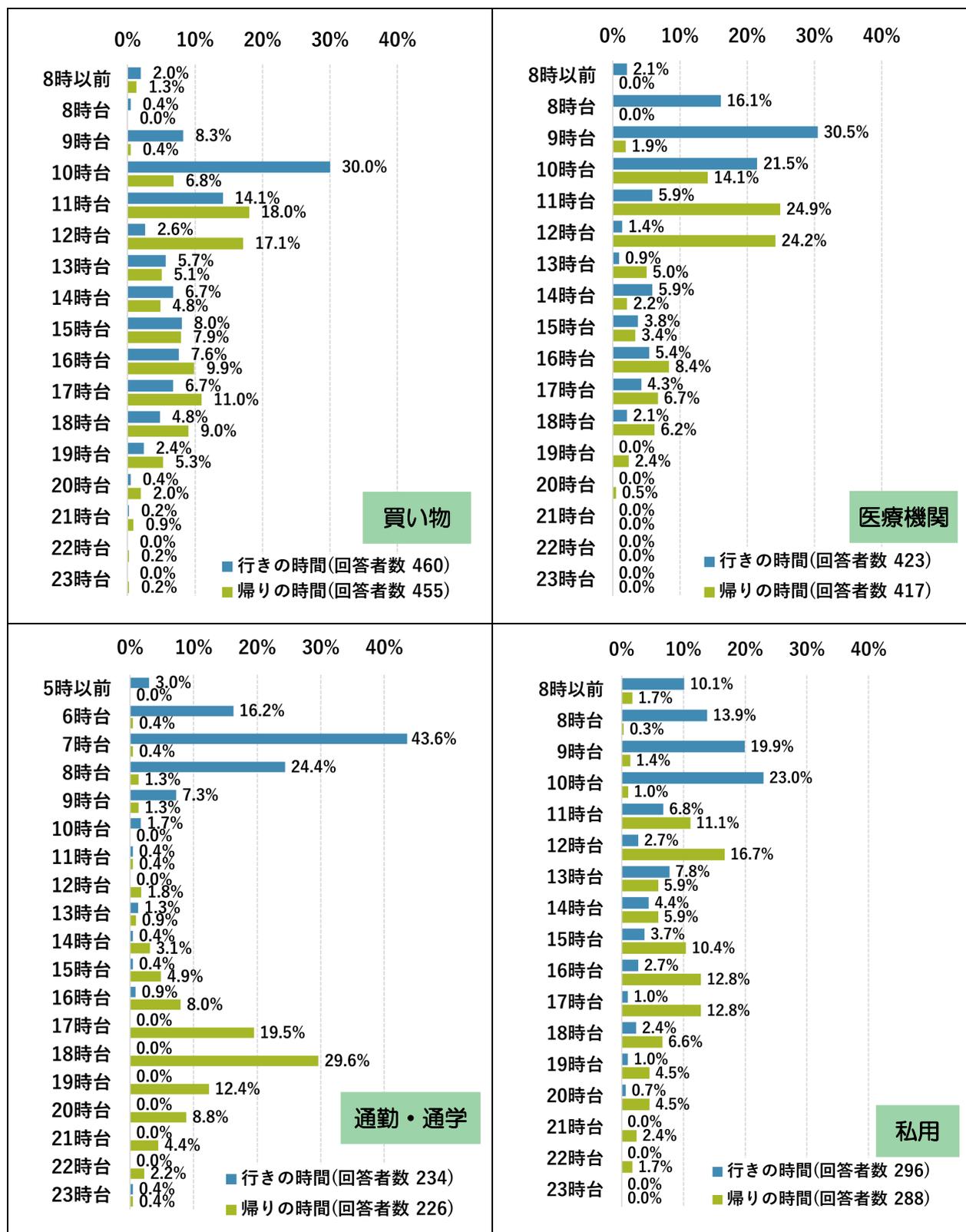


図 2-6 目的別の移動時間帯

2.1.4 鉄道の利用状況

鉄道を週1日以上利用する割合は約2割にとどまり、利用目的はレジャーの割合が最も高く、通勤・通学での利用はあわせて80票です。利用の際は駅まで徒歩で移動する割合が最も高くなっています。

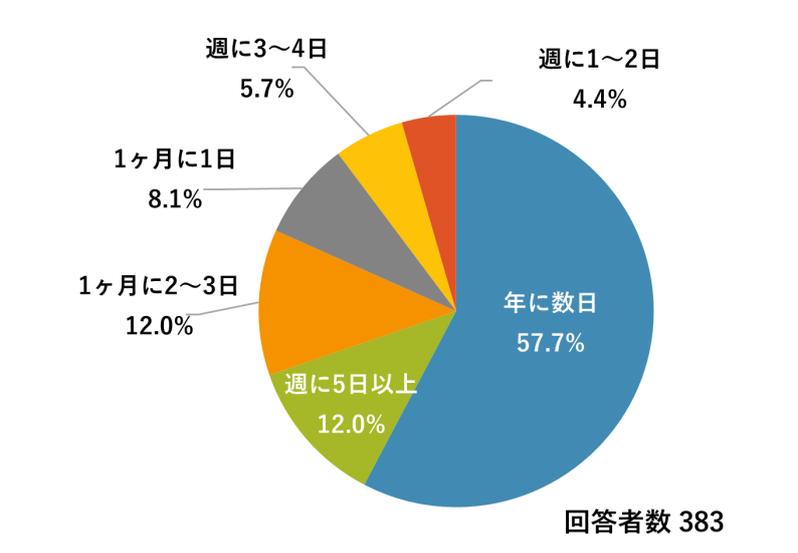


図 2-7 鉄道の利用頻度

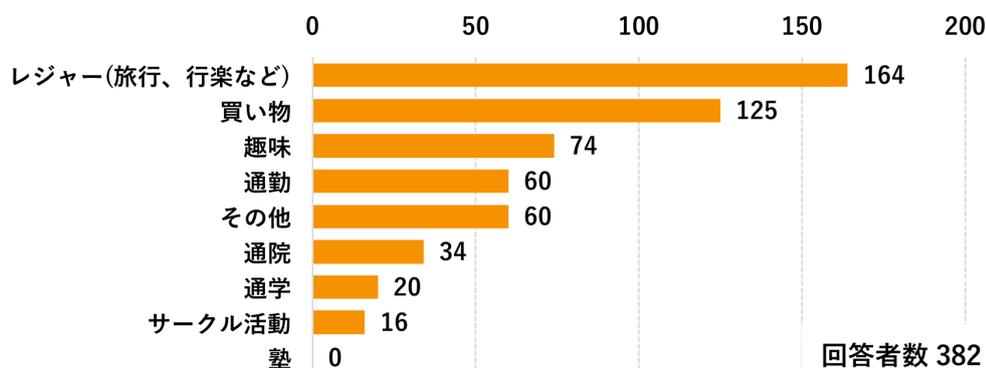


図 2-8 鉄道の利用目的（複数回答）

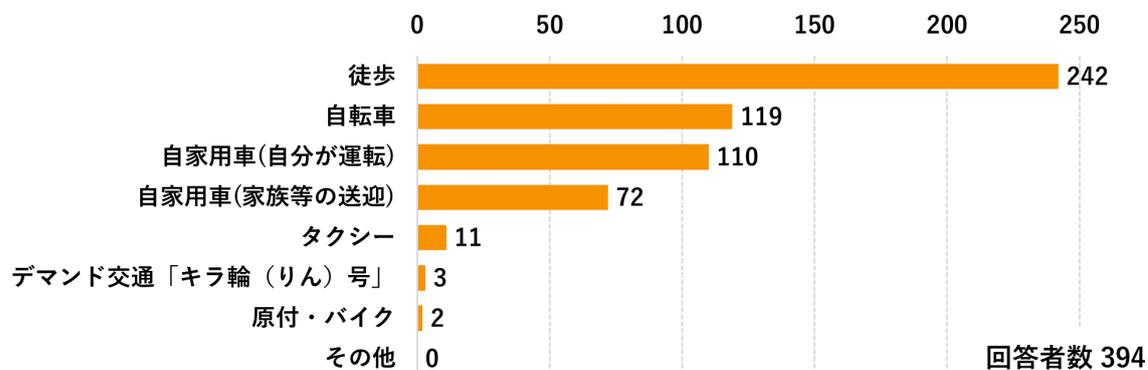


図 2-9 鉄道駅までの移動手段（複数回答）

2.1.5 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況

デマンド交通「キラ輪（りん）号」については「利用していない（利用登録をしていない）」割合が約9割で、「利用している」割合は3.5%にとどまります。

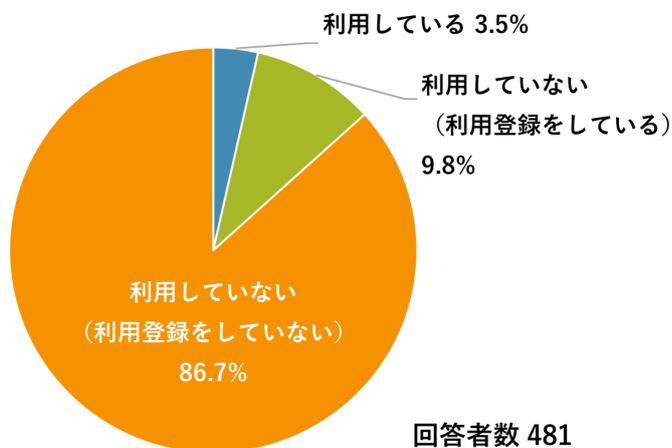


図 2-10 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況

2.1.6 自由意見

自由意見ではデマンド交通「キラ輪（りん）号」に関する要望が最も多く挙げられました。主な意見・要望としては「エリアを広げてほしい」や「予約制の不便」「運行便数を増やしてほしい」などが挙げられます。

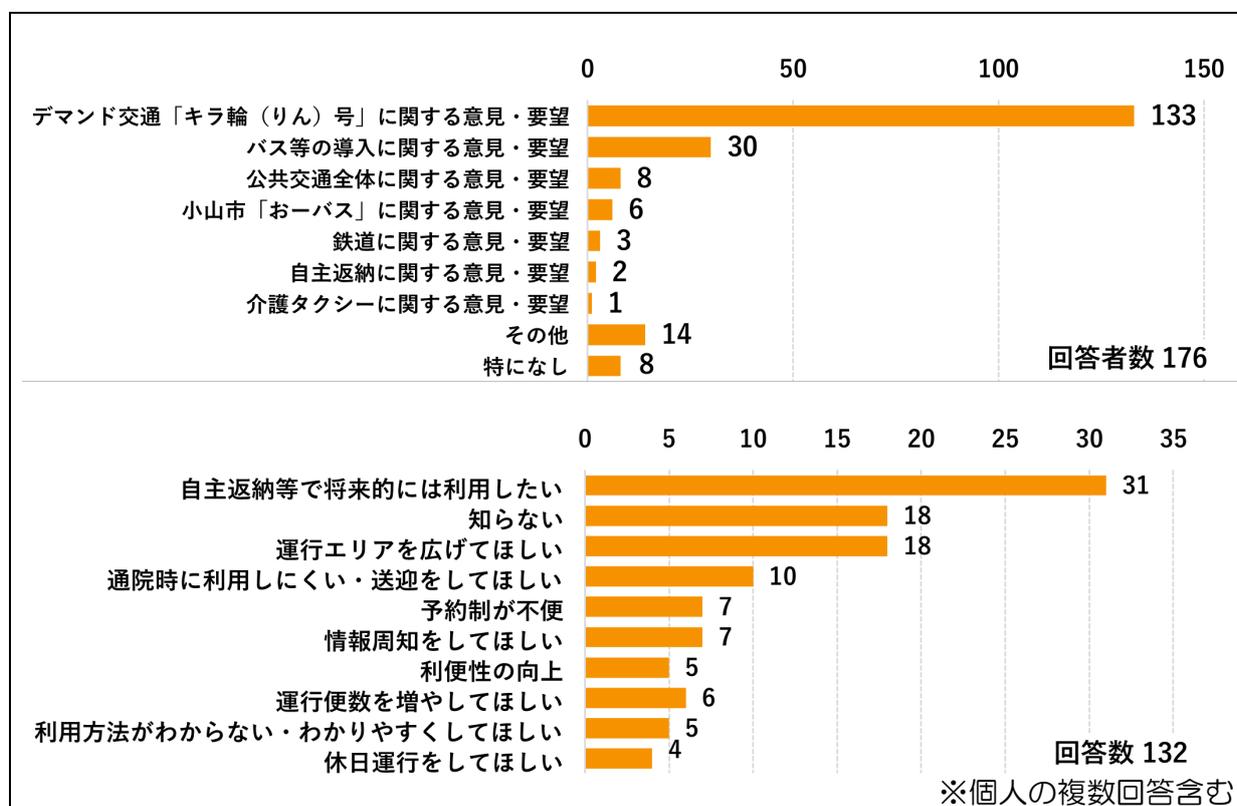


図 2-11 自由意見

2.2 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査詳細結果

2.2.1 回答者属性

回答者は利用者では女性が7割を占めており、年齢層は利用者・未利用者ともに後期高齢者（75歳以上）が半数以上となっています。

運転免許証は利用者では約8割が保有していない一方、未利用者は約5割が日常的に運転すると回答しています。

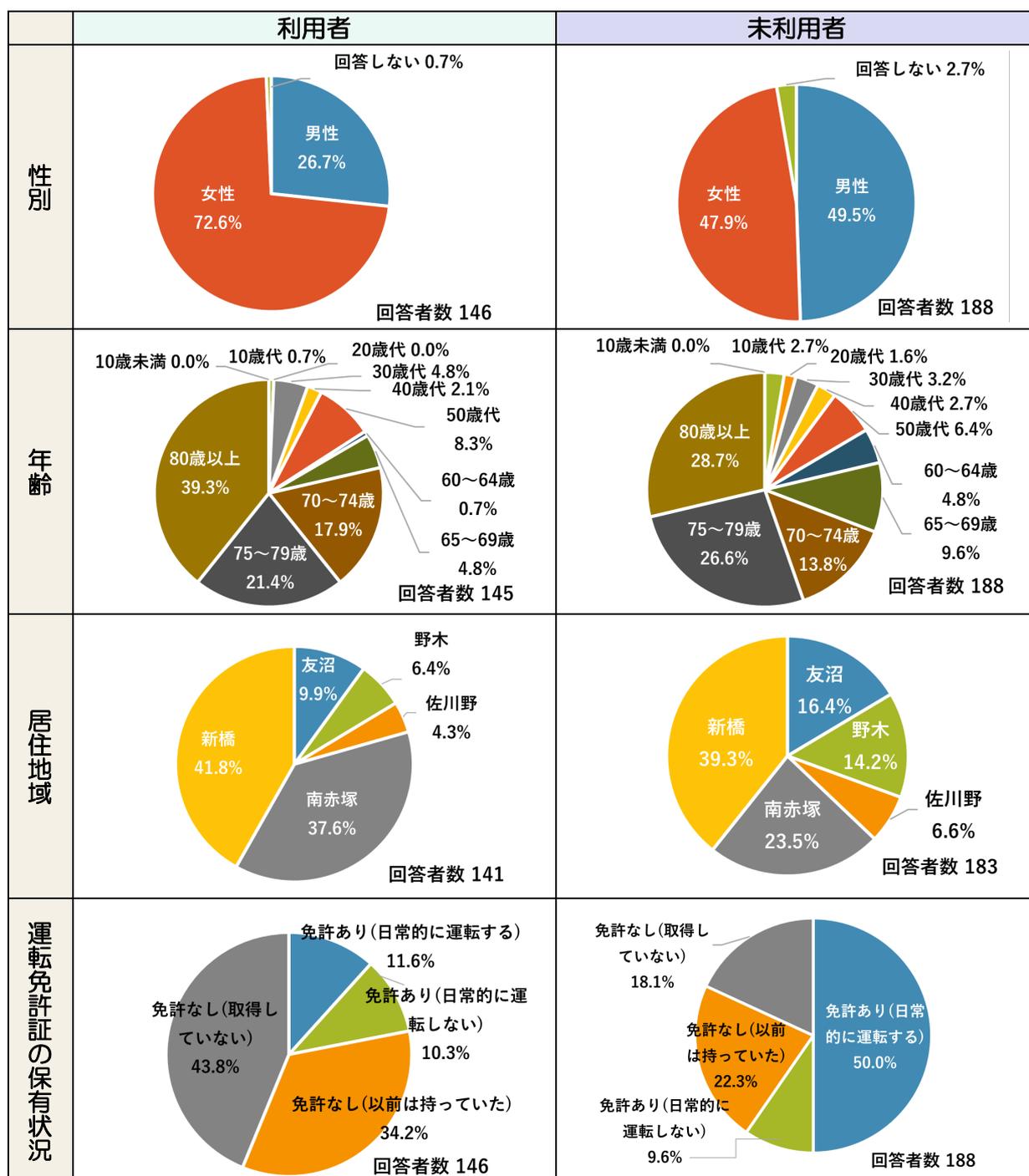


図 2-12 回答者の属性（デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用者・未利用者）

2.2.2 利用状況

利用者の利用目的、未利用者の登録時に想定していた利用目的はともに「通院」の割合が最も高く、次いで「買い物」となっています。

未利用者が今年度デマンド交通「キラ輪（りん）号」を利用しなかった理由として「とりあえず登録のみ」が多く、「行先が原則町内に限定」「自家用車の方が便利」が続きます。

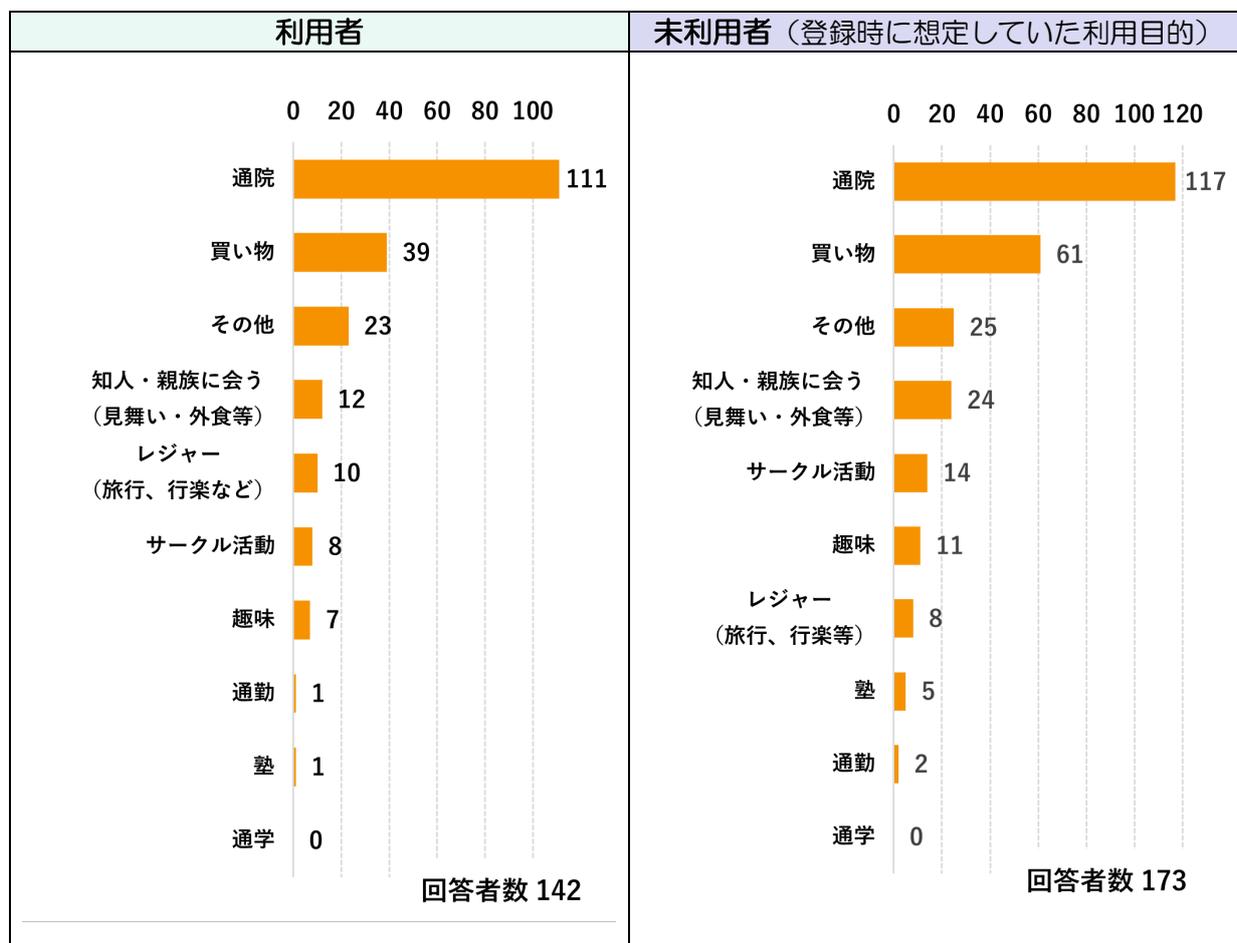


図 2-13 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用目的

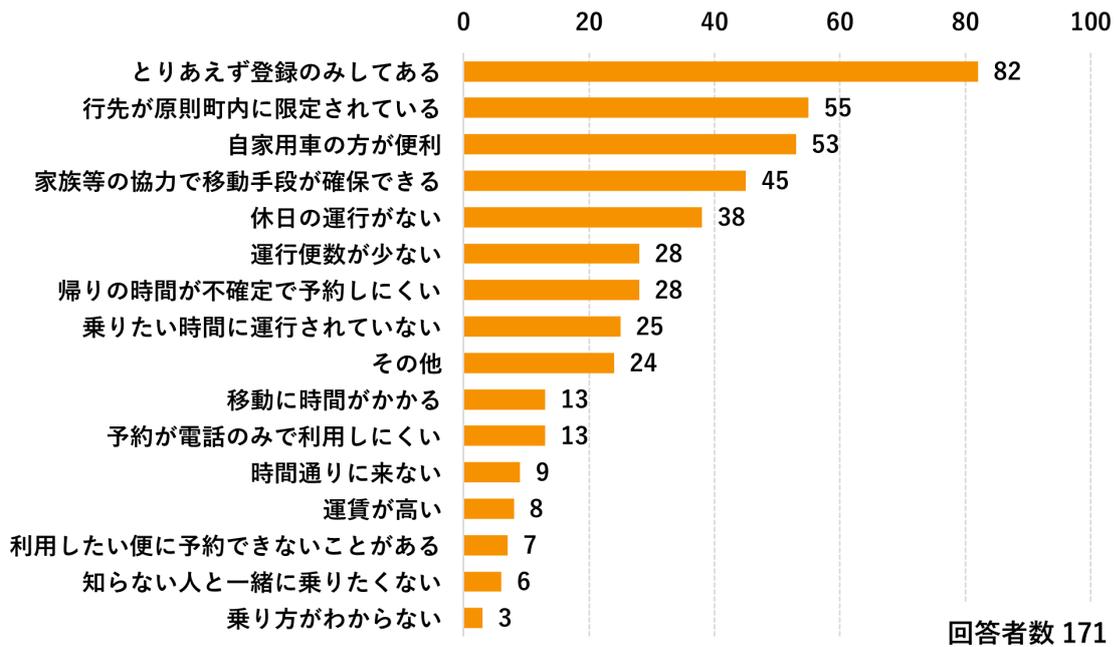


図 2-14 デマンド交通「キラ輪（りん）号」を今年度利用しなかった理由
（未利用者のみ・複数回答）

2.2.3 外出状況の変化（利用者のみ）

デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用前後で、外出機会が「増えた」「やや増えた」と回答した割合は約8割となっており、デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用が外出機会の創出につながっています。

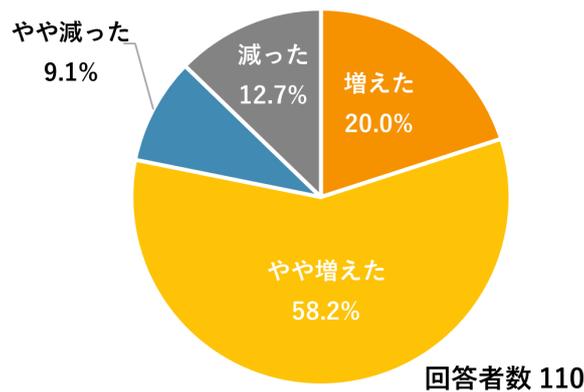


図 2-15 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用前後での外出機会の変化

2.2.4 運行の満足度（利用者のみ）

「車両での対応（運転等）」については満足度が最も高く、「配車までの待ち時間」および「予約方法」についても満足・やや満足が8割を超えています。

一方で、「運行日」「運行エリア」については、満足・やや満足が5割程度で、土日の運行や小山市・古河市の病院への運行ニーズがみられます。

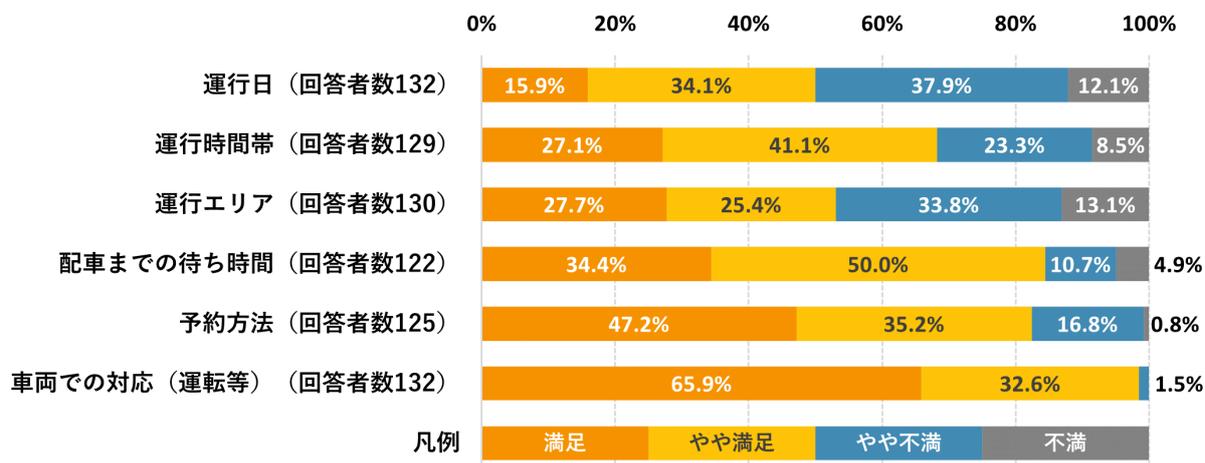


図 2-16 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の運行に対する満足度

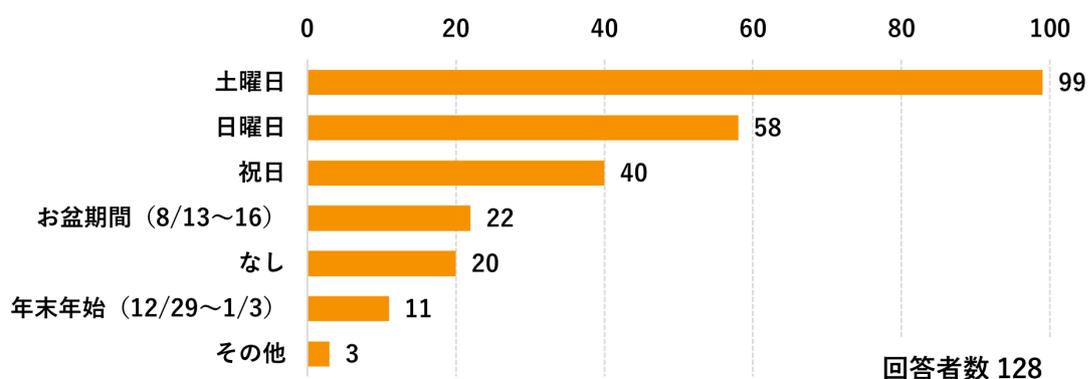


図 2-17 運行してほしい日（複数回答）

2.2.5 ペット同乗についての考え

ペットの同乗については、利用者・未利用者ともに反対の割合が高いですが、ケージに入っていれば同乗しても良いと考える方の割合は4割となっています。

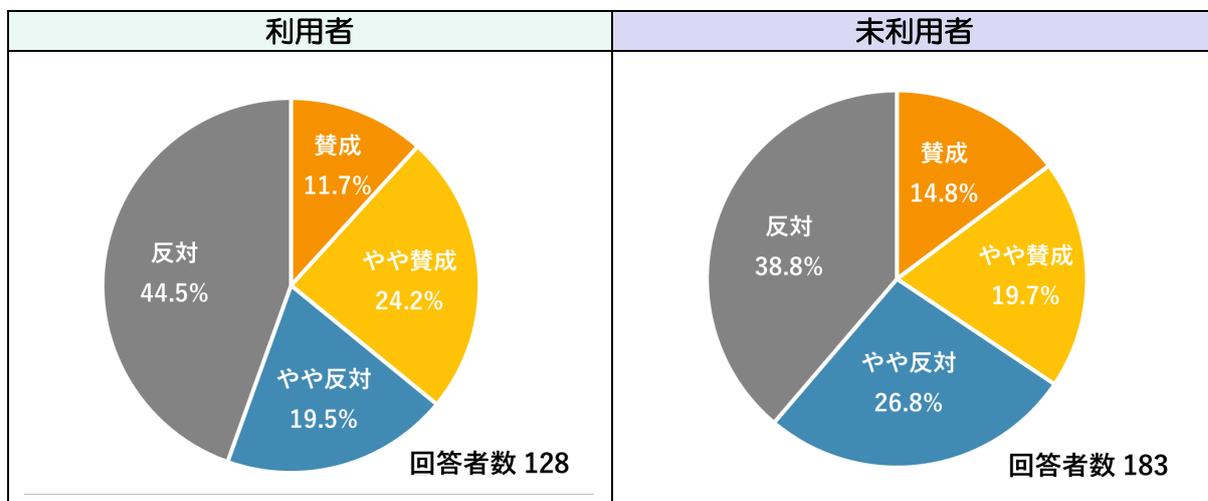


図 2-18 相乗りした人がペットを連れて乗車することについての考え

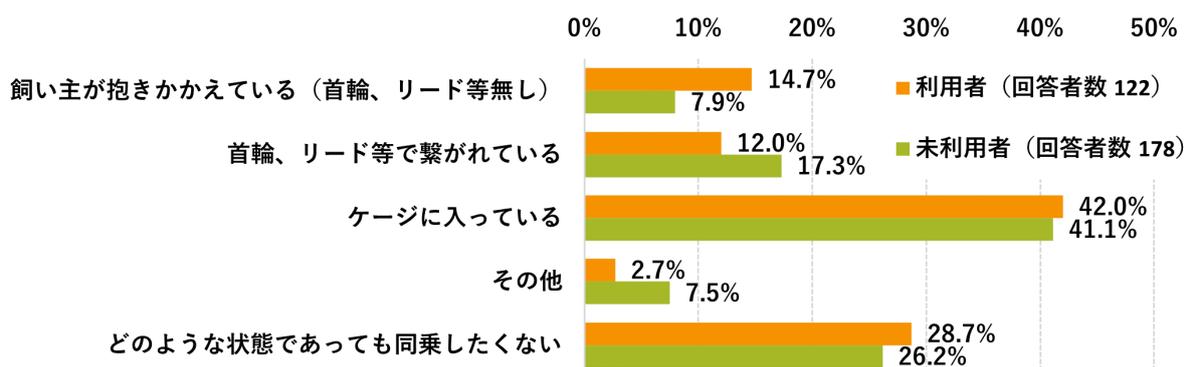


図 2-19 ペットがどのような状態であれば同乗しても良いと思うか

2.2.6 予約アプリの導入について

予約アプリが導入された場合、利用者・未利用者ともに「使う・たぶん使う」が4割程度となっています。

「使う・たぶん使う」と回答した理由は「自分のタイミングで予約できる」の割合が最も高く、「使わない・たぶん使わない」では、「電話の方が予約しやすい」の割合が高くなっています。

アプリの利用方法の説明はパンフレットやチラシを希望する割合が最も高くなっています。

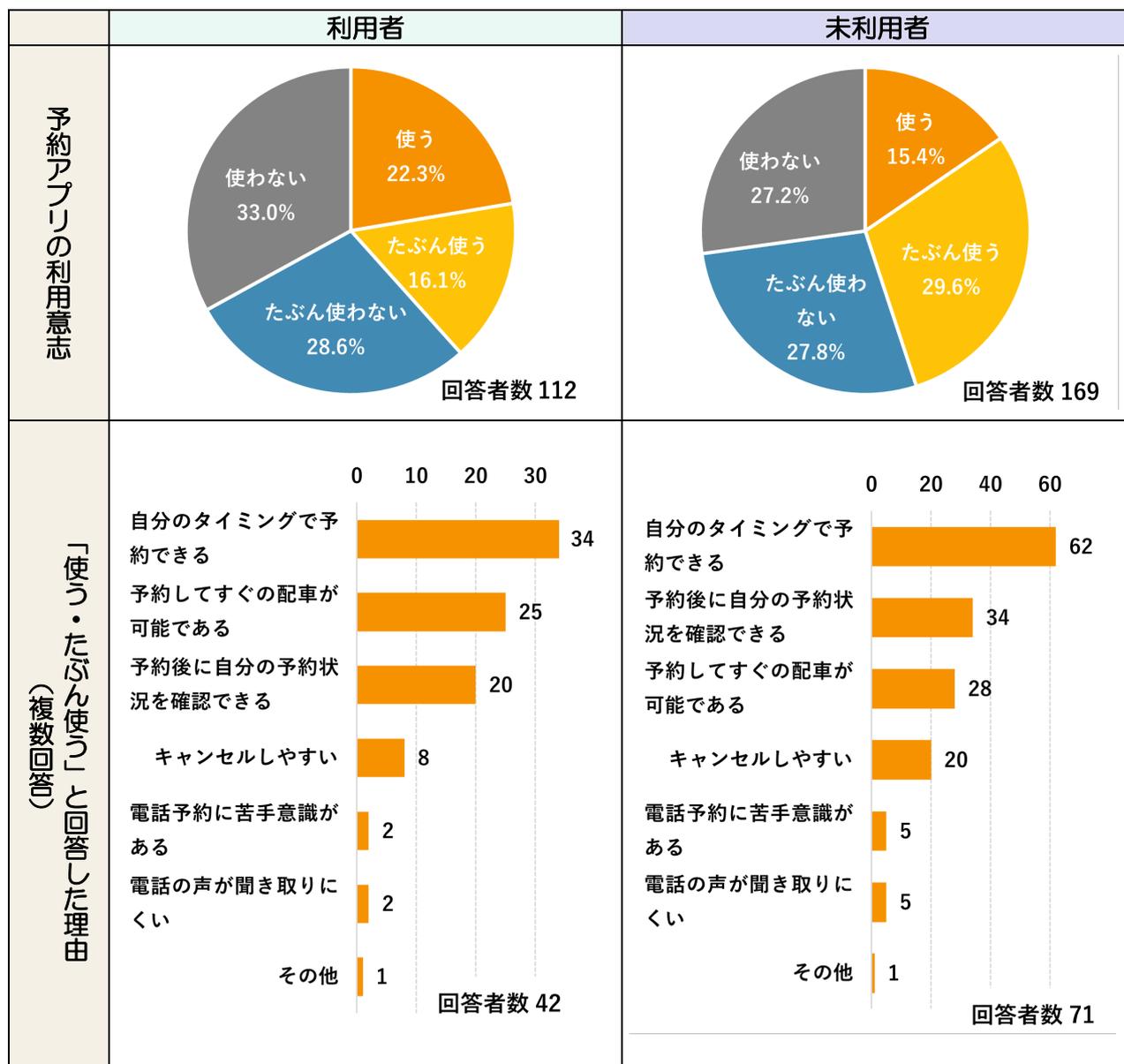


図 2-20 予約アプリの導入について①

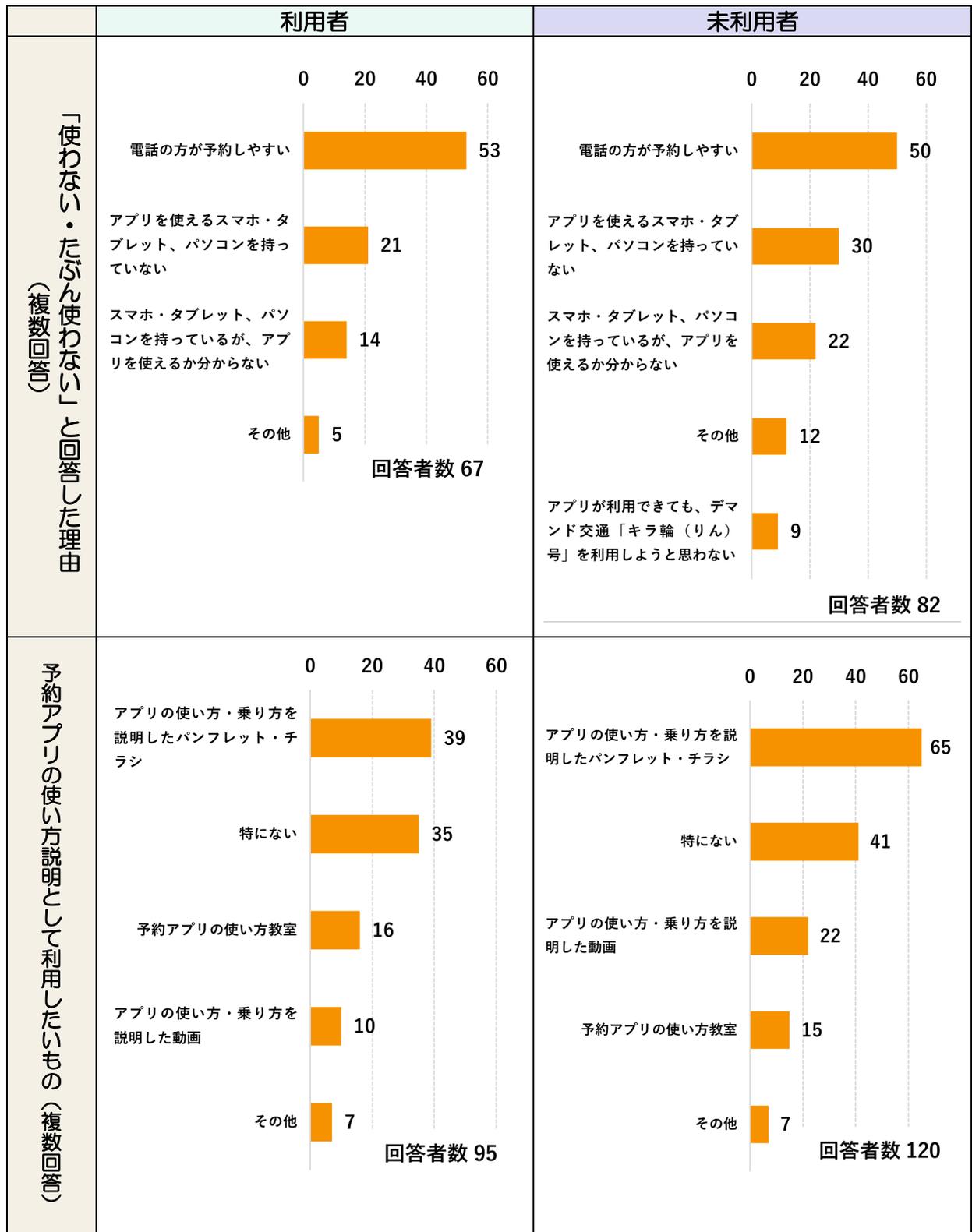


図 2-21 予約アプリの導入について②

2.2.7 自由意見

利用者では、「利用したい時間に予約できない」「予約してすぐに利用したい」といった、予約に関する要望が最も多く挙げられました。

また、運行日時については、土日祝日運行や時間帯の拡大、運行エリアについては、町外への運行が要望として挙げられています。

未利用者では、町外への運行が要望として最も多く挙げられたほか、免許返納後などに利用したいという意見も多く挙げられました。

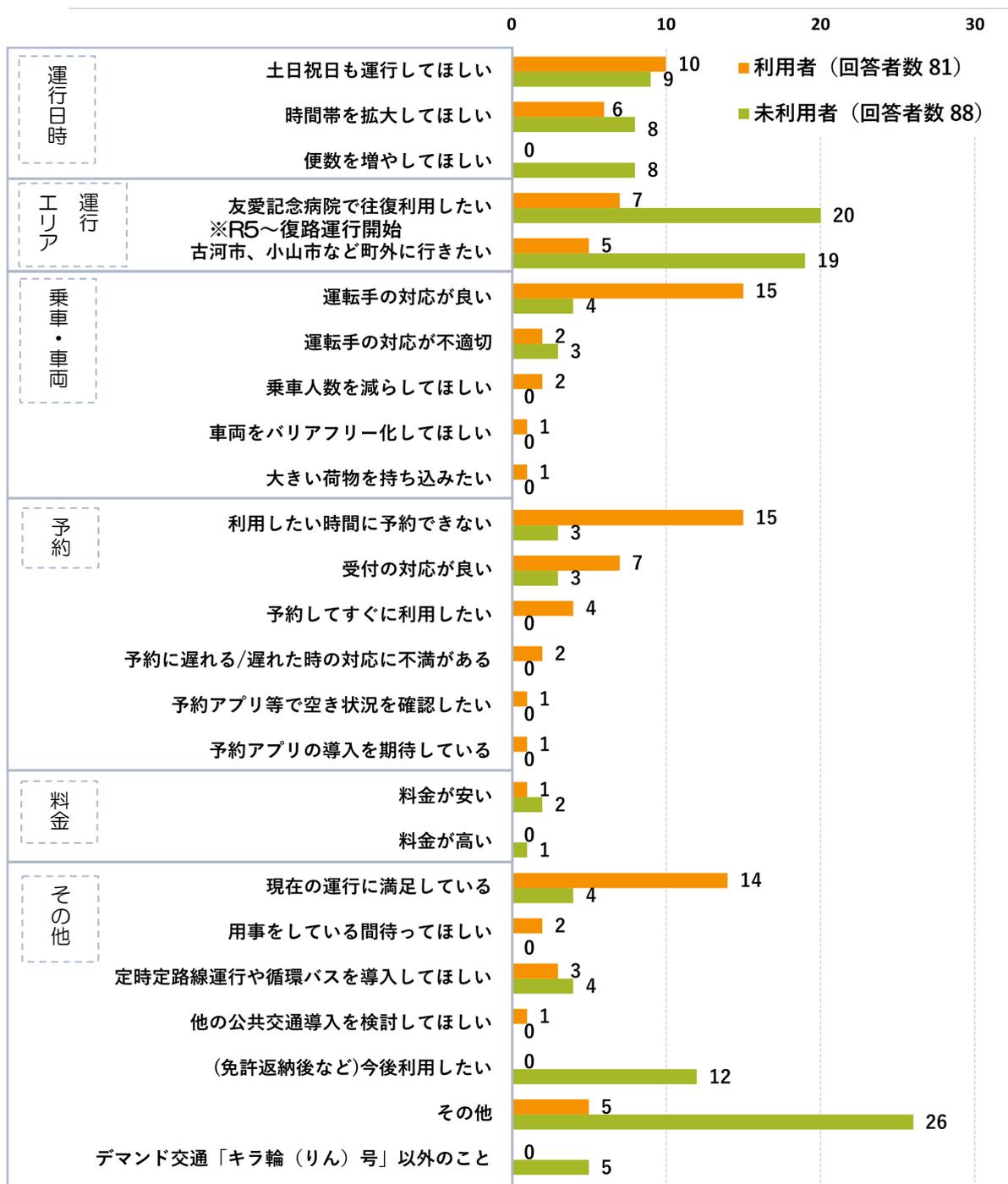


図 2-22 自由意見（デマンド交通「キラ輪（りん）号」）

第3章 AI デマンド交通システムシミュレーション結果

3.1 AI デマンド交通システム導入の検討

令和元年度からの野木町デマンド交通「キラ輪（りん）号」の日平均利用者数について、コロナ禍（令和2年3月以降）で一時減少したものの、少しずつ回復傾向となっています。

利用者数が回復傾向にある一方、「希望便の予約ができず、次回以降の便を案内したが、予約しなかった（利用をキャンセルした）方」の人数は令和5年4月～6月の3カ月で計246名（利用者総数のうち9.6%）となっています（※キャンセル人数は重複を含む）。

つまり、現状の運行において、1日あたり約4名が利用をキャンセルしていることになり、多くの機会損失が生じています。より多くの利用者の需要に応えるため、デマンド交通システム導入等による効率的な運用が必要と考えられます。

現状の運用（30分毎の運行・事前予約必須）において、約4人/日が希望便の乗車予約ができずに利用をキャンセルしている状況を踏まえ、デマンド交通システム導入等による効率的な運用を検討しました。

デマンド交通システム導入により、運行効率化、経費削減、利便性向上、利用者増進など様々な効果が期待されます。また、デマンド交通システムのうち、AIを活用した配車システムを導入したことで、利用者が約1.4倍増加している近隣事例も報告されています。

上記を基に、野木町において、AI デマンド交通システムの導入を検討しました。AI デマンド交通システム導入により、現システムよりも効率的な運行が可能となると共に、データ作成自動化や人件費削減など様々なメリットが期待されます。



デマンド交通の運行を効率化し、経費削減につながる

- ・より多くの利用者ニーズに答える効率的な配車が可能となる
- ・無駄な迂回や待ち時間を減らすことができる
- ・運行台数や乗車人数を最適化することができる など



デマンド交通の利用者の利便性向上につながる

- ・電話だけでなくスマートフォンやパソコンからも予約できる
- ・利用したい自由なタイミングで予約が可能となる
- ・自分の予約した内容をスマートフォンなどで確認することができる など



デマンド交通の利用者数増加・外出増加につながる

- ・スマートフォン等で予約する若い世代が増加することが期待される
- ・余暇活動への利用など外出機会の増加につながる など

図 3-1 AI デマンド交通システム導入によるメリット

3.2 AI デマンド交通システム導入時のシミュレーション実施

野木町において AI デマンド交通システムを導入するにあたり、最適な運行形態を把握するため、以下の条件でシミュレーションを実施しました。

表 3-1 シミュレーション条件

条件	変数	備考
利用者数	①現状の利用者数（計41人/日） ②現状の利用者数×1.4（計57人/日）※ ③現状の利用者数×2.0（計82人/日）	令和5年4月～6月の利用者実績データを基に算出
車両定員	3人/台・6人/台	現状：3人/台
車両運行台数	2台・3台・4台・5台	現状：3台
運行パターン	午前と午後で同一のパターン・ 午前と午後で異なるパターン （午前だけ運行台数を増やす）	現状：午前午後で同一

※近隣事例での AI デマンド交通システム導入前後での利用者数の伸び率を考慮

シミュレーション実施結果を踏まえて、野木町における AI デマンド交通システム導入時の効果や最適な運行形態について、以下のように整理しました。

- AI デマンド交通システム導入により、現状の運行よりも不便時間や空車率、配車成功率が向上し、効率的な運行が可能。また、車両定員は3人/台で対応可能
- ①現状の利用者数の場合、運行台数は2台でも対応可能
- ②現状の利用者数×1.4の場合、運行台数は3台で対応可能（午後は2台でも可）
- ③現状の利用者数×2.0の場合、運行台数は4台への増車が必要（午後は3台でも可）

表 3-2 シミュレーション実施結果

	利用者数の設定	車両定員	車両運行台数	不便時間			空車率	平均乗合数	配車成功率	平均運行時間(分/回)	現在の不便時間(10分)との比較
				待ち時間	迂回時間	合計					
現在	【参考】AIシステム導入前(現状)の運行の場合	3人	3台	-	-	10.0分	50%	1.50人/回	90%	15.0分	-
①	現状の利用者数	3人	2台	7.9分	0.6分	8.5分	39%	1.10人/回	100%	8.5分	減少
	現状の利用者数	3人	午前3台、午後2台	6.3分	0.5分	6.7分	36%	1.06人/回	100%	7.9分	減少
	現状の利用者数	3人	3台	6.5分	0.0分	6.5分	40%	1.00人/回	100%	7.9分	減少
	現状の利用者数	3人	4台	6.0分	0.0分	6.0分	40%	1.00人/回	100%	7.9分	減少
②	現状の利用者数	3人	5台	6.0分	0.0分	6.0分	40%	1.00人/回	100%	7.9分	減少
	現状の利用者数×1.4	3人	2台	22.1分	1.5分	23.5分	37%	1.60人/回	100%	9.2分	増加
	現状の利用者数×1.4	3人	午前3台、午後2台	8.0分	0.4分	8.4分	38%	1.12人/回	100%	8.0分	減少
	現状の利用者数×1.4	3人	3台	8.6分	0.2分	8.8分	40%	1.07人/回	100%	7.9分	減少
③	現状の利用者数×1.4	3人	4台	6.7分	0.2分	6.9分	39%	1.07人/回	100%	8.0分	減少
	現状の利用者数×1.4	3人	5台	6.5分	0.2分	6.7分	39%	1.07人/回	100%	8.0分	減少
	現状の利用者数×2.0	3人	2台	66.1分	3.0分	69.1分	28%	2.00人/回	100%	10.7分	増加
	現状の利用者数×2.0	3人	3台	13.7分	1.6分	15.2分	34%	1.44人/回	100%	9.2分	増加
③	現状の利用者数×2.0	3人	午前4台、午後3台	9.0分	0.8分	9.8分	36%	1.21人/回	100%	8.3分	減少
	現状の利用者数×2.0	3人	4台	7.9分	0.5分	8.4分	39%	1.15人/回	100%	8.2分	減少
	現状の利用者数×2.0	3人	5台	6.9分	0.2分	7.1分	39%	1.10人/回	100%	7.8分	減少

■ 不便時間が現状よりも増加する運行パターン

■ 不便時間が現状よりも減少し、車両台数が少ない最適な運行パターン

第4章 評価指標目標値設定理由

評価指標の目標値は以下の通りに設定しました。

目標1 多様な手段による生活交通・観光交通の確保	
指標1-1 タクシー利用補助制度利用状況 ① 高齢者通院時タクシー等利用助成事業利用者数	目標値 (令和10年度)
	650人/年以上
目標設定理由	
野木町高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画の目標値と整合を取りました。	
指標1-1 タクシー利用補助制度利用状況 ② 高齢者外出支援事業申請者数	目標値 (令和10年度)
	255人/年以上
目標設定理由	
現状値である200人/年(令和5年度)から、年間申請者数を毎年5%ずつ増加させることを目標としました。	
指標1-2 福祉タクシー利用券利用枚数	目標値 (令和10年度)
	960枚/年以上
目標設定理由	
近年、福祉タクシー利用券の交付者が減少している中、年間利用枚数の増加を目標とするため、目標値は現状値である959枚/年(令和4年度)を切り上げた値以上としました。	

目標2 公共交通の利便性向上・効率性向上

指標2-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の満足度
① 予約方法

目標値
(令和10年度)

85%以上

目標設定理由

満足度の向上を目指すため、現状値である82%（令和4年度）以上を目標としました。

指標2-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の満足度
② 配車待ち時間

目標値
(令和10年度)

90%以上

目標設定理由

満足度の向上を目指すため、現状値である84%（令和4年度）以上を目標としました。

指標2-2 デマンド交通「キラ輪（りん）号」
予約キャンセル率

目標値
(令和10年度)

0%

目標設定理由

デマンド交通 AI 配車シミュレーションにより、配車率が100%となるため、予約キャンセル率0%を目標値としました。

指標2-3 デマンド交通「キラ輪（りん）号」収支率

目標値
(令和10年度)

15.0%

目標設定理由

現状の利用者数が4割増加した場合を想定した際の収支から算出し、支出は令和4年度の数値を参考としました。なお、利用者数の4割増加は近隣事例の実績より算出しました。

目標3 公共交通利用の増加

指標3-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況 ① デマンド交通「キラ輪（りん）号」登録者数 （65歳以上）	目標値 （令和10年度）
	3,300人

目標設定理由

新規登録者数が安定した10年間（平成25年度～令和4年度）における全体での平均新規登録者数約170人を考慮し、65歳以上の登録者数が令和10年度までに約750人増加すると想定しました。現状値である2,553人（令和4年度）に増加分を加算したものを目標値としました。

指標3-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況 ② デマンド交通「キラ輪（りん）号」登録者数 （65歳未満）	目標値 （令和10年度）
	960人

目標設定理由

新規登録者数が安定した10年間（平成25年度～令和4年度）における全体での平均新規登録者数約170人を考慮し、65歳未満の登録者数が令和10年度までに約200人増加すると想定しました。現状値である732人（令和4年度）に増加分を加算したものを目標値としました。

指標3-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況 ③ デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用者数 （65歳以上）	目標値 （令和10年度）
	10,400人

目標設定理由

平成22年度～令和3年度の平均年間利用者数に対して、近隣事例を踏まえ、4割増加を想定しました。
 現状の利用者数のうち、65歳以上の割合から増加分を算出し、現状値である8,139人（令和4年度）に増加分を加算したものを目標値としました。

指標3-1 デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用状況 ④ デマンド交通「キラ輪（りん）号」利用者数 （65歳未満）	目標値 （令和10年度） 1,600人
目標設定理由	
<p>平成22年度～令和3年度の平均年間利用者数に対して、近隣事例を踏まえ、4割増加を想定しました。</p> <p>現状の利用者数のうち、65歳未満の割合から増加分を算出し、現状値である1,256人（令和4年度）に増加分を加算したものを目標値としました。</p>	

指標3-2 モビリティ・マネジメントの実施回数	目標値 （令和10年度） 1回／年以上
目標設定理由	
<p>新規実施のため、「1回／年以上」を目標値としました。</p>	

第5章 計画策定の経緯

表 5-1 計画策定の経緯（概要）

年度	事務局	庁議・議会	活性化会議	町民	公共交通事業者
令和4年度	先進事例視察 (那須町) 7.26		第35回 活性化会議 6.20	町民アンケート 9.9~9.30	デマンド交通 事業者 ヒアリング 10.1 ~ 10.31
			第36回 活性化会議 11.21	デマンド交通 「キラ輪 (りん)号」の 利用に関する アンケート 12.6 ~ 12.31	
	先進事例視察 (下野市) 2.14		第37回 活性化会議 1.26		
令和5年度	先進事例視察 (加須市) 7.20		第38回 活性化会議 6.26		
	先進事例視察 (古河市) 8.8	議会全員協議会 11.21	第39回 活性化会議 9.25		
	先進事例視察 (真岡市) 12.19	庁議 2.1	第40回 活性化会議 1.24	パブリック コメント 11.27 ~ 12.26	
	野木町地域 公共交通計画 策定 3.31	議会全員協議会 3.26			

表 5-2 計画策定の経緯（詳細）

実施日	事項	内容・結果
令和4年6月20日	第35回公共交通活性化会議	• 今後のスケジュールについての協議 等
令和4年7月26日	先進事例視察（那須町）	• 自動運転の視察
令和4年9月9日 ～9月30日	町民アンケート	• 公共交通に関する町民対象のアンケート調査 • 回収数：520票／回収率：52%
令和4年10月1日 ～10月31日	デマンド交通事業者ヒアリング	• デマンド交通「キラ輪（りん）号」運行事業者へのヒアリング調査
令和4年11月21日	第36回公共交通活性化会議（書面開催）	• デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査の実施報告
令和4年12月6日 ～12月31日	デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート	• デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート調査を利用者、未利用者を実施 • 【利用者】 回収数：147票／回収率：59% • 【未利用者】 回収数：189票／回収率：47%
令和5年1月26日	第37回公共交通活性化会議	• デマンド交通「キラ輪（りん）号」の古河市友愛記念病院への復路便乗り入れについての協議 • 各種アンケート調査結果の報告 等
令和5年2月14日	先進事例視察（下野市）	• AI デマンド交通システムの視察
令和5年6月26日	第38回公共交通活性化会議	• 野木町地域公共交通計画（素案）についての協議 • デマンド交通「キラ輪（りん）号」の利用に関するアンケート、事業者ヒアリング結果の報告 等

実施日	事項	内容・結果
令和5年7月20日	先進事例視察 (加須市)	• AI デマンド交通システムの視察
令和5年8月8日	先進事例視察 (古河市)	• AI デマンド交通システムの視察
令和5年9月25日	第39回公共交通 活性化会議	• 野木町地域公共交通計画（案）につ いての協議 • 公共交通先進事例視察（AI デマンド 交通システム）結果報告についての 報告
令和5年11月21日	議会全員協議会	• 野木町地域公共交通計画（案）につ いてのパブリックコメント実施報告
令和5年11月27日 ～12月26日	パブリックコメント	• 野木町地域公共交通計画（案）につ いてのパブリックコメント • 意見数：5件
令和5年12月19日	先進事例視察 (真岡市)	• AI デマンド交通システムの視察
令和6年1月24日	第40回公共交通 活性化会議	• 野木町地域公共交通計画（案）パブ リックコメント結果についての協議 等
令和6年2月1日	庁議	• 野木町地域公共交通計画（案）につ いての協議
令和6年3月26日	議会全員協議会	• 野木町地域公共交通計画の策定に係 る報告
令和6年3月31日	野木町地域公共交通 計画策定	• 野木町地域公共交通計画の策定

第6章 野木町公共交通活性化会議設置要綱

(令和6年3月時点)

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び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「活性化法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民生活に必要なバス、タクシー等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、野木町公共交通活性化会議（以下「活性化会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 活性化会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 本町の公共交通政策の推進に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な旅客運送の形態及び運賃、料金等に関すること。
- (3) 道路運送法に基づく一般旅客自動車運送事業に関すること。
- (4) 生活交通の調査等に関すること。
- (5) 活性化法第5条に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、活性化会議の運営方法その他活性化会議が必要と認めること。

(組織)

第3条 活性化会議の委員（以下「委員」という。）は、15人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者とし、町長が委嘱又は任命する。

- (1) 町民又は公共交通の利用者の代表者
- (2) 国及び県の関係行政機関の代表者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の代表者及びその組織する団体
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
- (5) 町長及び町長が指名する町の職員
- (6) その他町長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 活性化会議に会長、副会長及び監事を置く。

2 会長は、町長とし、副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。

3 会長は、活性化会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

5 監事は、活性化会議の会計を監査し、その結果を活性化会議に報告する。

(会議)

第6条 活性化会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、会長が会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、会議に学識経験者、職員その他の関係者を出席させ、説明又は意見を求めることができる。
- 5 会議は、公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開とすることができる。

(幹事会)

第7条 活性化会議は、第2条各号に規定する協議事項その他活性化会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、必要に応じて幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第8条 委員は、活性化会議で協議が整った事項については、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会計年度)

第9条 活性化会議の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(収入)

第10条 活性化会議の収入を野木町の公共交通活性化事業に充てる。

(決算等)

第11条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、活性化会議の決算に関する資料を作成し、活性化会議の承認を得るものとする。

- 2 会長は、前項の承認を得るに当たっては、第5条第5項の規定に定められた監査を受け、その結果を添えなければならない。

(庶務)

第12条 活性化会議の庶務は、主管課において処理する。

(補則)

第13条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関する必要な事項は、会長が会議に諮ってこれを定める。

第7章 活性化会議委員名簿

(令和6年3月時点)

職名	氏名	備考
野木町長	真瀬 宏子	会長
野木町商工会会長	小島 三利	副会長
野木町区長会会長	舘野 悦男	
野木町老人クラブ連合会会長	鈴木 隆守	
野木町社会福祉協議会会長	知久 善一	監事
国土交通省関東運輸局栃木運輸支局 企画輸送部門首席運輸企画専門官	上野 直人	
栃木県県土整備部交通政策課長	横尾 元央	
栃木県栃木土木事務所参事兼所長	星野 晃秀	
栃木県小山警察署交通総務課長	永吉 俊博	
栃木県タクシー協会専務理事	鉢村 敏雄	
小山タクシー協会会長	岩崎 清孝	監事
栃木県バス協会専務理事	小矢島 応行	
小山タクシー協会乗務員代表	古橋 豊	
宇都宮大学准教授	長田 哲平	
野木町副町長	真瀬 栄八	



● 発行

令和 6 年 3 月

● 編集

野木町 産業建設部 都市整備課
(野木町公共交通活性化会議)

〒329-0195

栃木県下都賀郡野木町大字丸林 571

TEL 0280-57-4161



町の花 / ひまわり