とちぎ
公共交通広域ネットワーク
ガイドライン

概要版

栃木県

2019年9月

はじめに…

**本ガイドラインは、各市町担当者が複数の市町を連絡し、
行政間の協働が必要となる中長距離の公共交通（公営バス）を導入する際に
検討すべき事項やその手法について示したものです。
広域交通の導入を検討する際の手引書として
「とちぎ公共交通広域ネットワークガイドライン」をご活用ください。**

目　次

第１部　とちぎの広域交通のいま ……Ｐ．１

（１）広域交通とは

（２）栃木県の広域交通の現状

第２部　検討に向けた事前準備をしよう ……Ｐ．２

（１）基礎情報の収集

（２）収集データの分析手法

第３部　導入に向けて検討を進めよう（新規導入・既存改善） ……Ｐ．３

（１）導入に向けた検討の流れ

【STEP1】運行概要の設定

【STEP2】意見収集・利用需要調査

【STEP3】利用需要の算出・利用者要望の整理

【STEP4】運行計画の立案

【STEP5】採算性の検討

【STEP6】関係者との合意形成

（新規導入の場合）

【STEP7】実証運行の実施

【STEP8】本格運行に向けた準備・検討

（既存改善の場合）

【STEP7】改善運行に向けた準備検討

第４部　継続運行に向けて改善しよう！ ……Ｐ．７

（１）ＰＤＣＡサイクルの導入

（２）定期的なモニタリング

（３）運行改善に向けた協働・連携

（１）広域交通とは

◆本ガイドラインの役割と広域交通の定義

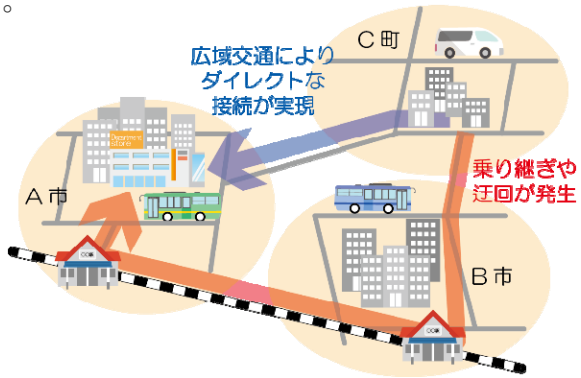
公共交通は基本的に市町単位で検討されるため、隣町の仕事場や病院・学校等へ通うような市町をまたぐ移動に対しては、バスや鉄道駅を乗り継いで隣町へアクセスする等、非効率な形態となっています。

一方で、近年コンパクト＋ネットワークの考え方が進められており、圏域内の都市間・拠点間を効率的に接続する交通体系の整備が求められています。

本ガイドラインでは、広域交通として、複数の市町を連絡し、行政間の協働により実現する中長距離の公共交通（公営バス）を対象に、新規導入・見直し改善の考え方を示しています。

広域交通の定義

市町をまたいで連絡し、行政間の協働により実現する中長距離のバスを基本とした公共交通（公営バス）を指します



◆期待される効果

広域交通が整備されることにより、環境負荷の低減や健康促進等の通常のバス利用の効果に加え、これまで大きな迂回の必要があった市町間や需要施設間が適切な時間で移動可能になることや市町間の流動が活発になること等が考えられます。

効果①　目的地への移動時間が短縮　　⇒これまで乗換や迂回が必要であった目的地へ早く行けるように！
効果②　市町村間のアクセス性の向上　⇒隣接市町の駅や交通結節点等へのアクセス向上により便利に！　等

（２）栃木県の広域交通の現状

◆広域交通をとりまく環境

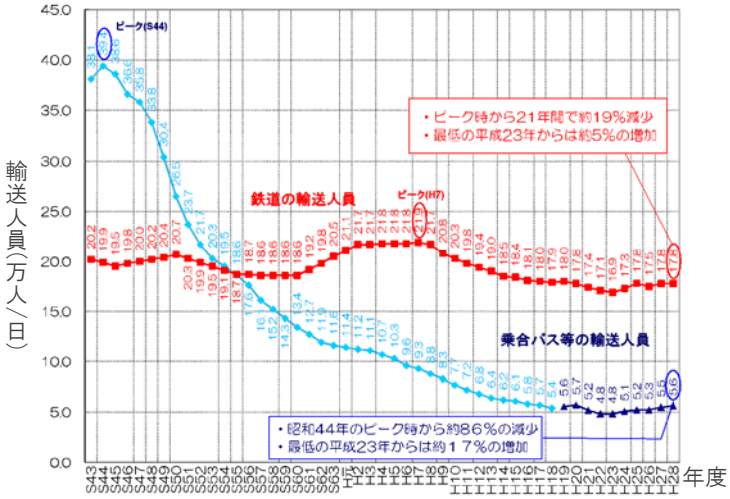
県内のバス利用者は、ピーク時(昭和44年)から約86%減少しており、5.6万人程度となっています。

また、県内のバス路線の85%は不採算となっています。

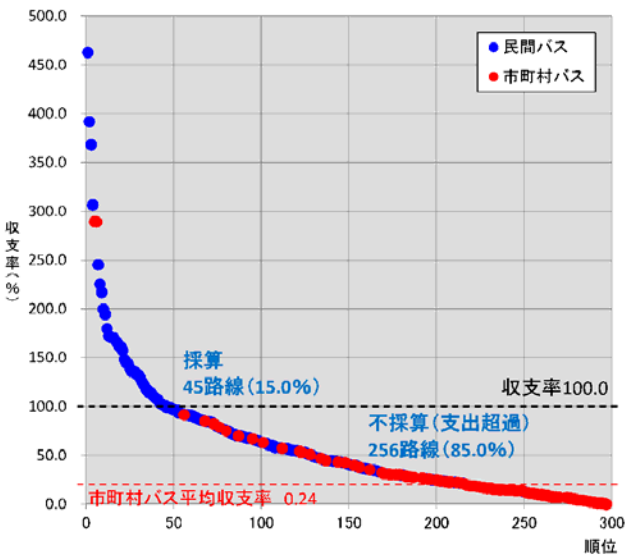
広域バスは、県内各地で整備されているものの、多くは宇都宮駅を起点に放射状に整備されています。

県の各市町間を連絡する広域移動需要に対し、十分な対応ができていない状況です。

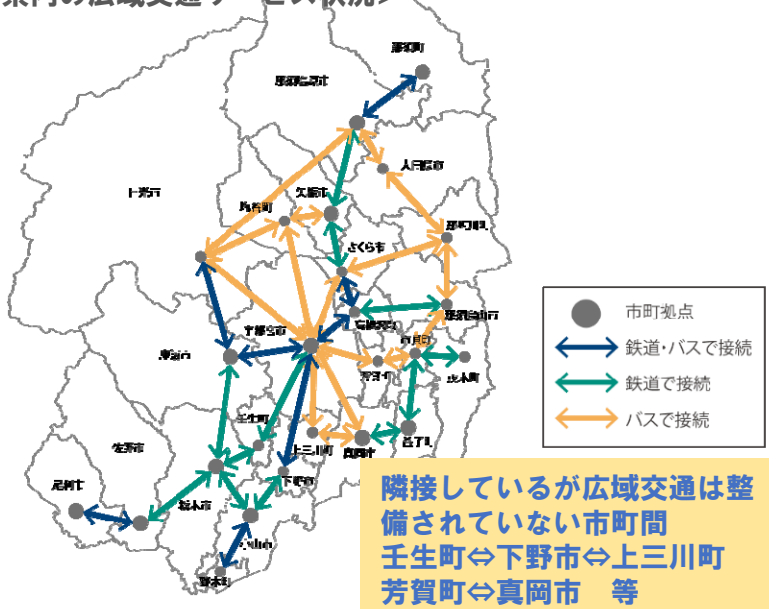
＜県内のバス利用状況＞



＜県内の公共交通の収支率＞



＜県内の広域交通サービス状況＞



隣接しているが広域交通は整備されていない市町間
壬生町⇔下野市⇔上三川町
芳賀町⇔真岡市　等

2 第２部 検討に向けた事前準備をしよう

（１）基礎情報の収集

◆既存資料の収集と把握すべき内容

検討では、どの地区の人がどこに行きたいのかを整理することで移動需要が見込める区間を把握します。利用者の移動目的は、主に【通勤、通学】【買物】【通院】の3つに区分されるため、既存資料から、各移動目的別の需要量を整理し、年間の移動需要量を推定しましょう。

なお、使用する資料により把握できる内容と確度が異なるため、既存資料の有無及び内容を確認して実施していきましょう。

＜各既存資料で把握できる内容と優先ステップ＞

STEP1 パーソントリップ調査（PT調査）

地区別・交通手段別・目的別の需要を把握可能
- 既存調査の中でもPT調査は、最も正確に需要の把握が可能
- 各地区における交通手段別、目的別でのバス需要が把握可能
- 近年PT調査を実施している圏域では、積極的に利用

パーソントリップ調査がない場合 →

STEP2 国勢調査

通勤・通学の需要を交通手段別で把握可能
- 10年に一度、通勤通学先を交通手段別に調査
- 通勤通学目的のバス需要の把握が可能

地域購買動向調査

他市町での購買頻度を交通手段別で把握可能
- 買物移動時のバス需要の把握が可能

保健医療計画

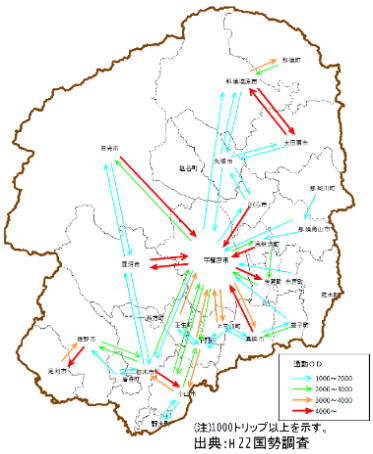
医療圏内・圏域間での通院需要を把握可能
- 医療圏内･圏域間の通院の移動需要の把握が可能
- 交通手段別ではないため、バスのみの需要の把握は不能

上記以外を用いる場合 →

参考 道路交通センサス

目的別の交通需要を把握可能
- 目的別の需要を把握可能
- 自動車移動に対する調査のため、バス需要については補正等が必要
- データの購入が必要

＜ＯＤの整理イメージ＞



ＯＤとは…
Origin（出発地）・Destination（目的地）の頭文字であり、どこからどこへ移動したかを示しています。

（２）収集データの分析手法

◆収集データの分析手法と整備方針検討

整備方針は、既存資料や補足調査結果から、以下のステップで検討します。

①各OD量の整理…既存資料や補足調査結果から整理

②各ODのカテゴリ分類…①のOD量とその重要度を用いて3グループに分類

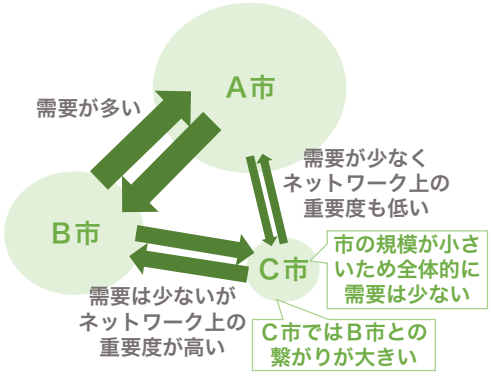
需要が多いＯＤのグループ	需要は少ないがネットワーク上の重要度が高いＯＤのグループ	需要が少なく、ネットワーク上の重要度が低いＯＤのグループ

③公共交通サービスの供給状況の整理…各OD間の公共交通の有無･便数

④整備方針の設定…②と③の組み合わせから、4つの方針へ分類

基本的には鉄道を利用	バスのみで移動できる（運行改善）	鉄道のみ又はバスのみで移動できない（新規導入）	基本的には広域交通の対象外

＜移動需要（市町間ＯＤ）＞



※ネットワーク上の重要度とは、市町間OD量に対し出発地別の到着地の比率が大きく、依存度の高さを示す

＜収集データの分析と整備方針検討の流れ＞

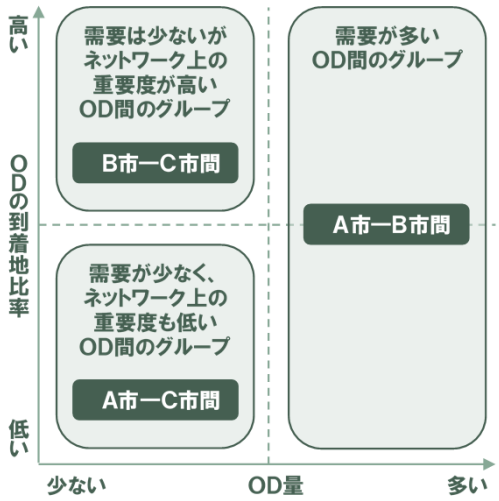
① 各OD量の整理　（国勢調査･道路交通センサス･PT調査等）

② 各ODのカテゴリ分類
- 需要が多いODのグループ
- 需要は少ないがネットワーク上の重要度が高いOD間のグループ
- 需要が少なく、ネットワーク上の重要度も低いOD間のグループ

③ 公共交通サービスの供給状況の整理　（公共交通サービスの有無･便数）

④ 整備方針の設定
- 基本的には鉄道を活用
- バスのみで移動できる → 運行改善
- 鉄道のみ又はバスのみで移動できない → 新規導入
- 基本的には広域交通の対象外

＜ＯＤのカテゴリ分類＞



導入に向けた検討の流れ

◆導入に向けた検討の流れ

広域交通の運行では、ルート・ダイヤ等の運行計画の適切な設定が重要です。

運行計画の検討にあたっては、新規路線の場合、利用実績がないため、アンケート調査等を通じて需要を把握する必要があります。既存路線の改善は、現状の把握・課題から「利用者・沿線住民から何が求められているか」を明確にし、改善計画を作成することが重要です。

改善計画の検討にあたっては、需要把握アンケート等に加え、利用実績や利用者意見から改善方策を検討しましょう。

また、新規導入にあたってはその効果（利用状況）等を検証するため、実証運行等を通じて本格運行へ移行するステップを踏むことが重要です。

◆運行計画の立案検討

運行計画は、「どのような人のどういった移動を確保する路線なのか」という運行目的を明確にして立案することが重要です。

立案にあたっては、既存データ等を活用し、最初に運行概要を作成することで、対象路線に対するイメージを持ちましょう。

また、関係者や沿線住民の意見等の調査を通じて、利用目的や利用需要を詳細に把握し、精度の高い運行計画を立案しましょう。

運行計画を作成したら、想定利用者数と設定した運賃から収入を算出し、運行に係る費用（支出）から、運営上の収支について検討を行いましょう。

既存改善の場合は現在の利用者の利便性を担保することで利用者離れを防ぎつつ、新たな利用者を確保することが重要です。立案にあたっては実績データをもとに、既存路線の運行状況（利用者数、収入、運行経費等）から現状の課題を整理し、改善方策（運行概要）を設定しましょう。

◆関係者との調整

新規導入に向けては関係者と意見交換や調整を行いながら、検討を進める必要があります。

特に関係市町や交通事業者とは、初期の段階から情報共有を図りましょう。

＜導入に向けた検討ステップ＞

【STEP1】運行概要の設定

◆運行概要の設定

第2部における収集データの分析結果より、運行概要を作成し、対象路線に対するイメージを膨らませましょう。

＜運行概要で設定すること＞

STEP	設定する項目	設定の考え方	実施内容・留意点等
1-1	運行目的の設定	●近隣市町や市町を越えて需要を集める施設や交通結節点等を経由するような目的として整理 ●需要を取り込むため、複数でも良い	●交通結節点への移動 ●公共施設等への移動 ●総合病院・医療施設（高次）への通院利用 ●通勤・通学（高校以上） 等
1-2	ルートの設定	●ルートの設定にあたっては、運行目的に沿った走行ルートや立ち寄り施設等をピックアップし、設定 ●（既存改善の場合）隣接市町との効果的な連携を図れるよう既存路線を延伸 ●大きな迂回が生じるような路線は利用されにくいため、できるだけシンプルで短いルートとすることが重要	＜経由する需要施設の例＞ ●鉄道駅・バスターミナル等の交通結節点 ●市役所・町役場等の行政関連施設 ●医療施設 等
1-3	運行日数（曜日）・運行時間の設定	●運行日数（曜日）・運行時間については、運行目的や移動需要・利用者要望に沿って設定 ●ダイヤの基本となる運行日数（曜日）と運行時間については利用需要や需要の発生時間帯と合致した必要十分なレベルを確保	例）運行目的が通勤、通学の場合 ⇒朝・夕のダイヤを多く、土日祝は運休 例）運行目的が通院利用の場合 ⇒病院の開院日に合わせ日祝運休・診療時間に合わせて始発・最終バスを設定 等
1-4	運行便数の設定	●運行便数は、運行時間と1便あたりの所要時間（運行ルート）を踏まえて設定可能な便数を設定 ●運転手の労務規定も考慮すること	例）運行時間（7:00～19:00） ⇒12時間 1便あたりの所要時間50分+休憩時間10分 ⇒1便あたり60分⇒12時間÷60分/便＝12便

【STEP2】意見収集・利用需要調査

◆意見収集・利用需要調査の実施

アンケートやヒアリング調査を通じて、関係市町及び交通事業者等の関係者の意見や沿線住民の利用需要や利用者要望を詳細に把握しましょう。

既存改善の場合には、調査結果に加え、現状の利用実績や利用者意見についても把握しましょう。

＜意見収集・利用需要調査での実施内容＞

STEP	実施項目	設定にあたる視点	調査内容
2-1	関係者意見の収集	●関係市町及び交通事業者に対して、アンケートやヒアリング調査を実施	●運行路線に関する意見 ●確保すべきサービス水準（時間帯や必要本数・需要の高い方向等） ●その他調整が必要となる事項に関する意見
2-2	沿線住民への利用需要・利用者要望の調査	●アンケート・ヒアリング調査結果から利用需要・公共交通に関する利用者要望を調査	●回答者の属性 ●計画路線に関する移動状況 ●現在のバスの利用状況 ●計画路線に対する利用需要 ●計画路線に対する利用者要望

【STEP3】利用需要の算出・利用者要望の整理

◆利用需要・利用者要望の調査

STEP2で実施した調査の結果を整理し、利用需要・利用者要望の把握、利用需要を算出しましょう。

既存改善の場合には、新たな利用需要に加え、既存利用者の今後の利用意向から需要についても算出しましょう。

＜利用需要・利用者要望の調査での実施内容＞

STEP	実施項目	設定にあたる視点	調査内容
3-1	利用需要・利用者要望の把握手法の選定	●（4）の調査結果をもとに、利用目的や需要量、要望を整理	＜利用目的＞利用目的、居住地別の利用目的、目的別・時間帯別の利用者数 ＜利用需要量＞利用頻度、目的地・居住地 ＜利用要望＞利便性や経由地に対する要望
3-2	利用需要の算出	●（4）の調査結果をもとに利用需要量を算出	●バス利用者1人当たりの利用回数 ●年間利用者数

＜利用需要の算出方法（例）＞

バス利用者率（利用すると回答した数÷全回答数） × バス利用者1人あたり年利用回数 × 沿線地区や周辺地区等の人口 ＝地区別年間利用者数

①全回収分において「利用する」と回答した数：利用率（%）

②利用頻度の構成よりバス利用者1人あたりの年利用回数

③配布した地区の総人口または300～500m圏域等の沿線人口（人）

＜既存利用者で今後も継続的に利用する意思がある利用者の利用需要の算出方法（例）＞

アンケートにおける既存路線の年間利用回数（回）…① ÷ 既存路線の年間利用回数（回） ＝年間利用に対するアンケートのカバー率…②

アンケートにおける変更後の年間利用回数（回） ÷ ① ＝既存利用に対する変更後の利用率…③ ① × ③ ÷ ② ＝変更後の年間利用回数（回）

【STEP4】運行計画の立案

◆運行計画の立案の流れ

STEP3の利用需要・利用者要望の調査を踏まえ、運行概要の見直しを行い、運行計画を立案します。

＜運行概要で設定すること＞

STEP	設定する項目	設定にあたる視点	実施内容・留意点等
4-1	運行目的の見直し	●利用需要・利用者要望の調査の結果を踏まえ、当初の運行目的と異なる場合には、見直し	
4-2	ルートの設定の見直し	●運行目的の見直しや利用需要・利用者要望の調査の結果を踏まえ見直し	
4-3	バス停の設定	●高齢者の徒歩圏を踏まえ、300～500m程度の間隔を目安に設置 ●間隔を広げることやフリー乗降区間の設定等、所要時間短縮に努めること ●短距離移動の需要も拾えるようにする等の工夫も必要	
4-4	運行日数(曜日)・運行時間の設定	●運行目的やルート設定の見直し、利用需要・利用者要望の調査の結果を踏まえ見直し	
4-5	運行便数の見直し・時刻表の設定	●運行目的やルート設定、運行日数(曜日)・運行時間の設定の見直し、利用需要・利用者要望の調査の結果を踏まえ見直し ●交通結節点等での待機時間・接続時間の設定	＜時刻表＞ ●他の交通モードの発着時間に合わせ、乗り換え時間を設ける、乗り換え時間は、高齢者・障がい者の歩行スピードに配慮した時間を採用
4-6	運賃の設定	●県内や沿線地域で現在運行しているバスの路線延長が近い系統の料金を基本 ●利用者の利便性確保として、できるだけわかりやすく手軽な料金を設定	例)一律料金の導入、100円・200円等の100円単位のキリの良い設定、運行ルート上における地区別の金額設定
4-7	車両タイプの選定	●乗車密度(時間帯別・区間別の乗車人数)や走行条件(道路幅員、回転スペース)等を踏まえ選択 ●リースや車両を含めた運行委託での試行等も考慮すること ●委託する場合には委託費等をヒアリングし見込むこと	●乗車密度に適した車両サイズか ●利用者の要望に沿ったものか ●バリアフリーに配慮されているか　等

【STEP5】採算性の検討

◆採算性の検討の流れ（自社実施の場合）

支出(経費)と収入を算出し、運営上の収支の見通しを検討します。なお、収支の見通しとして、経費が運賃等の収入でまかなえない場合には、この不足分をどのように負担していくのか、あらかじめ関係者間で合意形成を図ることが重要です。既存改善の場合には、実績値を参考にしましょう。

＜採算性の検討で実施すること＞

STEP	設定する項目	設定にあたる視点
5-1	支出の算出	●運行計画や参考実績等から支出を算出
5-2	収入の算出	●想定利用者数と運賃から収入を算出
5-3	年間収支の試算	●支出と収入をもとに年間収支を試算
5-4	車両購入費・リース費の比較	●新たに車両を購入する場合とリースする場合の累計収支の比較

＜支出の算出で整理する内容＞

車両費(車両購入費・ﾘｰｽ料等)	減価償却費
	ﾘｰｽ料
燃料油脂費	軽油等の燃料費
	油脂費(ｴﾝｼﾞﾝｵｲﾙ等)
車両修繕費	車検整備費
	一般修繕費
	ﾀｲﾔ・ﾁｭｰﾌﾞ費
人件費	ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ人件費
その他運行費	車庫等の施設費
	高速料金等
一般管理費	その他人件費・管理費

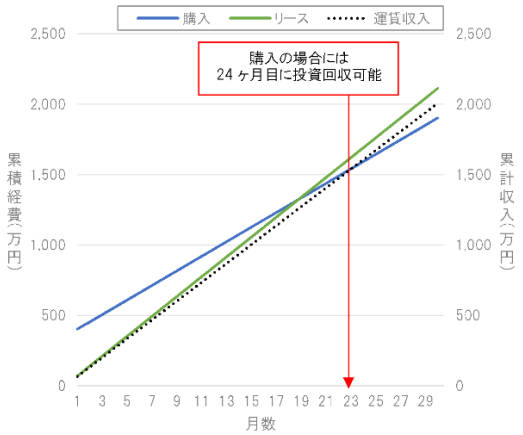
＜収入の算出方法＞

$$\frac{\text{運賃200円} \times \text{運賃200円区間の年利用回数} + \text{運賃300円} \times \text{運賃300円区間の年利用回数} + \cdots}{\text{運賃200円区間の年利用回数} + \text{運賃300円区間の年利用回数} + \cdots} = \text{平均運賃}$$

＜収支の算出方法＞

$$\text{年間の推定利用者数} \times \text{設定運賃} - \text{1便あたりの支出} \times \text{年間運行便数} = \text{年間収支}$$

＜経年経費試算の例＞



◆車両購入費・リース費の比較

新規導入にあたっては、運行車両の確保が必要となります。既存路線等の余剰車両が活用できれば、費用は抑えられますが、活用できる車両がない場合には、新たに購入・リース等による確保が必要です。

購入費用を一括で準備することが財政的に難しい場合には、リースを使うことで毎年の支出を平準化することも考えられます。

車両購入時の累計収支の予測(車両費は何年分の収益で返せるか)等を踏まえ、効果的な車両確保の方法を検討しましょう。

【STEP6】関係者との合意形成

新規導入に向けては関係者と意見交換や調整を行いながら、検討を進める必要があります。特に関係市町や交通事業者とは、初期の段階から情報共有を図りましょう。

また関係市町や交通事業者との合意が諮れたのちに、地元調整についても進めましょう。

P.3のﾌﾛｰ内の情報共有や意見交換等のﾀｲﾐﾝｸﾞで関係者(関係市町・交通事業者・県等)と調整を図りましょう。

【STEP7】実証運行の実施　（新規導入の場合のみ）

◆実証運行に向けた流れ

導入に向け、細部の見直し・調整を行うために、本格運行の前に試験的な運行（実証運行）を実施しましょう。

実証運行に向けては、運行事業者の選定や、関係者の合意形成、沿線住民への広報活動・説明会の開催等を行い、利用を促進しましょう。

また実証運行時には、本格運行に向けた適合判断を行うための材料として、利用状況等に関するデータを収集しましょう。

＜実証運行に向けたステップ＞

STEP	実施項目	実施概要	実施内容・留意点等
7-1	運行事業者の選定	●運行計画に基づき、運行事業者を選定	
7-2	バス停設置に対する合意形成	●バス停設置にあたる地先住民等との合意形成	
7-3	実証運行周知・住民説明会の開催	●パンフレット・ポスター等の配布・掲載による周知 ●住民説明会の開催	●経由する交通結節点等でもPR
7-4	広報活動の実施	●実証運行の周知に向けた広報活動	＜広報内容＞ ●バスマップ・ルート図、時刻表、その他利用促進のための情報
7-5	実証運行期間の設定	●周知が徐々に進むことも考え、2年程度実施	
7-6	実証運行データの収集	●運行実績データの収集	＜広報内容＞ ●1便あたりの利用者数、バス停別利用者数、収入・支出状況　等
7-7	評価・見直し基準の設定	●本格運行への移行条件として、評価指標における評価・見直し基準を設定 ●見直し基準をもとに方向性を決定	
7-8	住民意見等の募集	●実証運行の結果等について住民へ開示し、意見を募集	
7-9	運行計画の見直し	●評価結果や住民意見等を踏まえ、運行計画を見直し	

◆本格運行に向けた適合判断

本格運行への移行条件として、評価・見直し基準を設定しましょう。

見直し基準をもとに向上・改善の方向性を決定し、本格運行に向けた検討を進めましょう。

＜本格運行へ向けた適合判断の基準＞

項目	見直しの方向性		見直しの内容
【利用率・認知率】 1日あたりの利用者数	上限より多い	向上	ルートの追加・新設の検討
	下限より少ない	改善	ルートやバス停位置の見直し・廃止の検討
【利用率・認知率】 バス1便あたりの利用者数	上限より多い	向上	増便を検討
	下限より少ない	改善	減便を対象
【収支率】 収支（運賃収入等）	上限より多い	向上	運賃割引等を視野に検討
	下限より少ない	改善	運賃値下げ等を視野に検討

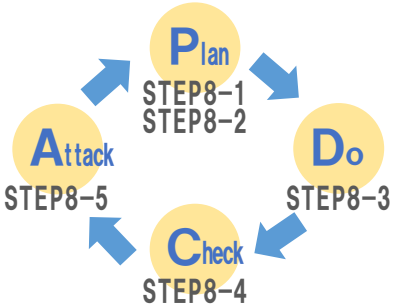
【STEP8】本格運行に向けた準備・検討（新規導入の場合のみ）

◆継続的な運行に向けた改善方策の検討

広域交通は、路線延長が長いことから採算が取りにくい傾向にあるため、経費削減や利用促進に関する積極的な見直し・改善（PDCAサイクルの実行）が必要です。

運行の効率化と利用促進の両面について、関係者と調整しながら見直し・改善を進めましょう。

＜見直し・改善の視点＞



■効率性の視点
■サービス水準の視点
■利用促進の視点
■系統延長の視点

＜実証運行に向けたステップ＞

STEP	実施項目	実施概要	実施内容・留意点等
8-1	運行状況データから現況特性・課題を分析	●運行状況データから現況の利用特性を分析	●便別利用者の整理　⇒課題時間帯の見える化 ●各バス停における乗降・通過人数の整理 ⇒課題区間の見える化　等
8-2	実証運行を踏まえた運行計画の見直し・改善方策の検討	●分析結果を踏まえ、運行計画の見直し・運行改善方策、実施時期を検討	●系統の短縮・経路の変更等による運行効率化 ●通学時間や通院時間等の時間制約等に沿った時刻表へ変更
8-3	運行改善方策の実行	●運行改善方策の実行、データの追加収集	
8-4	運行改善方策の評価	●チェックリストをもとにした評価の実施	＜チェック内容＞ ●運行目的、系統の利用状況、系統の効率性、運行改善の取組み、利用促進の取組み　等
8-5	運行改善方策の見直し	●運行改善方策の評価結果に基づいて、運行計画を見直し	●大きな取組みばかりでなく小さい取組みを継続的に行う

【STEP7】改善運行に向けた準備検討　（既存改善の場合のみ）

◆改善運行に向けた準備の流れ

改善運行の実施にあたっては、既存利用者の混乱のないよう、配慮が必要です。また、新規利用者への情報周知等による利用促進も併せて進めましょう。

＜改善運行に向けた準備内容＞

STEP	設定する項目	設定にあたる視点	実施内容・留意点等
7-1	バス停の変更による新規設置に対する合意形成	●見直しによりバス停の新規設置にあたる地先住民等との合意形成	
7-2	改善運行の周知	●変更による混乱防止や利用促進のためのパンフレット・ポスター等の配布・掲載による周知	
7-3	広報活動の実施	●変更による利用者の混乱防止や改善運行の周知、利用促進のための広報活動	＜広報内容＞ ●バスマップ・ルート図、時刻表、その他利用促進のための情報

（１）ＰＤＣＡサイクルの導入

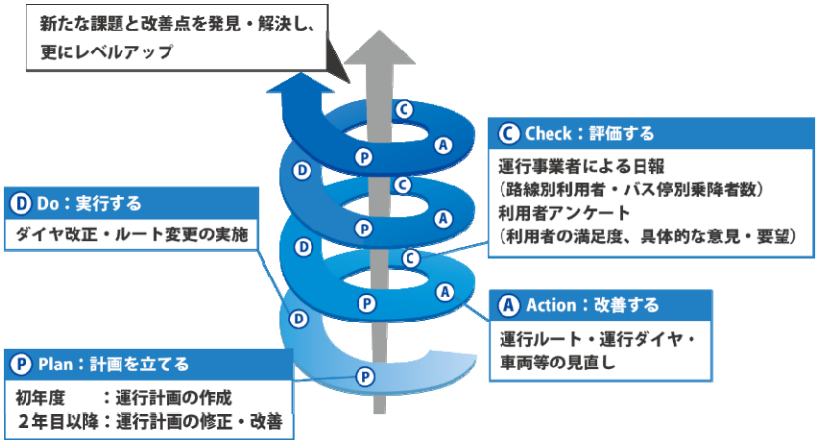
◆継続運行に向けた実施事項

定期的な改善には、継続的なデータ収集やそれを活用した計画立案･実行･評価等のPDCAサイクルを実行していく必要があります。

交通事業者･行政･市民等が一体となり、概ね3年程度を目安に、その期間ごとにサービス水準や利用促進策の見直しを図りましょう。

見直しのサイクルとしては、1年単位で点検･評価･改善を加えながら、数年に一度、見直しを検討しましょう。

＜ＰＤＣＡサイクルの導入＞



（２）定期的なモニタリング

◆定期的なモニタリングの実施

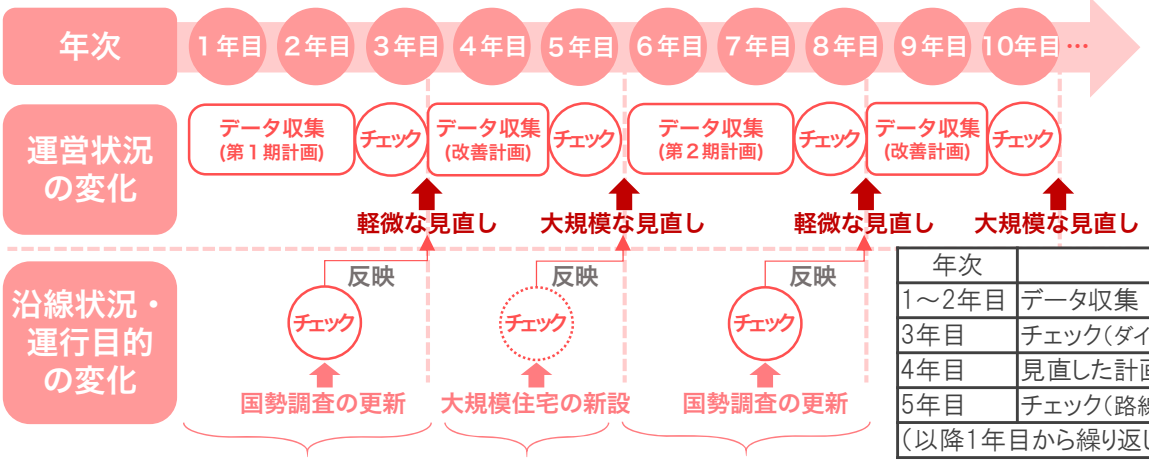
継続的な運行には、運営状況や沿線状況の変化をモニタリングしながら、運行計画を見直しましょう。

モニタリングは2年程度のデータ収集期間を経て、3年目を目安にダイヤの見直し等の軽微な改変を行い、その結果をもとに5年目を目安に路線の改変等の大きな改変をするスケジュールを基本とすることが望ましいと考えられます。

＜モニタリングの項目＞

項目		検証項目
運営状況の変化	利用状況	年間利用者数／便別利用者数／バス停別利用者数／バス停間のOD状況
	収支状況	運賃収入／運行経費／収支率／平均乗車密度
	満足度･意見･要望	利用者の移動特性／利用者の移動目的／要望状況
沿線状況･運行目的の変化		●周辺の開発状況（周辺住宅開発等） ●人口推移（5年に1回更新される国勢調査で確認）
		●関連施設（学校･施設の閉鎖、病院の移転等）
		●沿線住民の移動特性（改善の余地はあるか？） ●本路線に関する利用意向

＜モニタリングの実施時期の例＞



年次	検証項目
1～2年目	データ収集
3年目	チェック（ダイヤ等の軽微な見直し）
4年目	見直した計画にてデータ収集
5年目	チェック（路線改変等の大規模な見直しの実施）
（以降1年目から繰り返し）	

（３）継続改善に向けた協働・連携

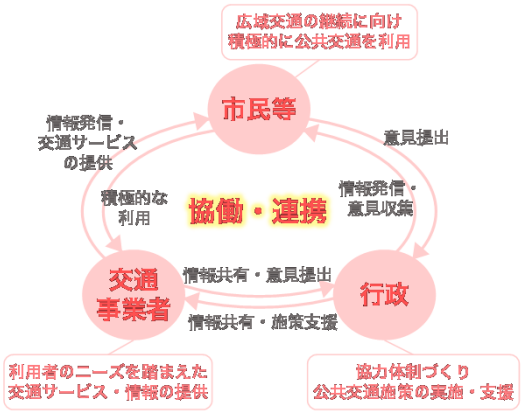
◆継続改善に向けた協働・連携

広域交通の継続運行にあたっては、交通事業者、行政、市民等の協働･連携が重要です。

沿線住民へのアンケート等による満足度調査等の取組みを行政が先導し、進めましょう。また、沿線住民への積極的な情報発信等により、利用促進を図りましょう。

＜意見交換会での会議内容＞
■利用状況等に関するデータ提供・情報共有（交通事業者⇒行政）
■住民からの要望状況に関する情報共有（行政⇒交通事業者）

＜協働・連携のイメージと役割＞



栃木県 県土整備部 交通政策課

〒320-8501
栃木県宇都宮市塙田 1-1-20
TEL 028-623-2447
FAX 028-623-2399

E-Mail kotsu@pref.tochigi.lg.jp
URL http://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/index.html