

鉄道の役割

鉄道は県民の暮らしや産業活動を支える交通ネットワークの大動脈です。

現状・課題

本県の鉄道ネットワークは14路線(第三セクター鉄道3路線含む5社, 115駅)が運行しています。全国では、利用者数の減少や事業者の経営悪化などによる路線の廃止により、当たり前のようにあった鉄道が無くなる事態が生じています。

県民にとって鉄道は暮らしの足であるとともに、産業・観光を支えるためにも大切な交通手段であり、なくてはならない鉄道を将来にわたり存続させるためには、様々な取組により利用者数を確保していくことが求められます。

また、第三セクター鉄道は地域にとって欠くことのできない公共交通ですが、存続していくためには、行政からの支援が必要です。

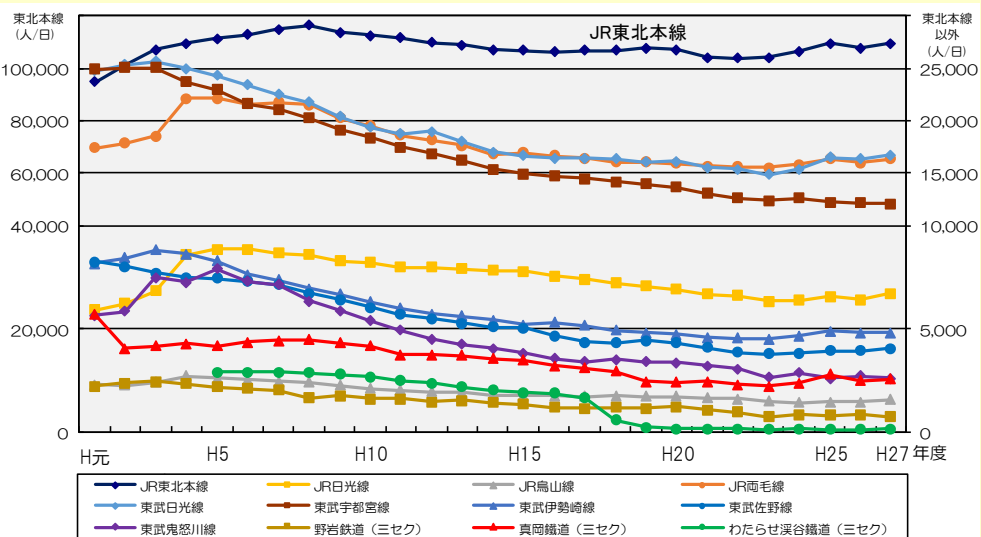


図 鉄道の輸送人員の推移(路線別)

出展「とちぎの公共交通」

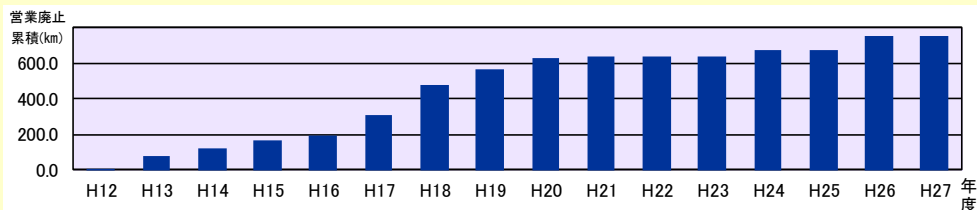


図 近年廃止された鉄軌道路線(H28.4.1現在)

出展 国土交通省資料

主な取組

◆第三セクター鉄道への支援 <鉄道網整備促進事業>

本県において、第三セクター鉄道会社は3社3路線があり、それぞれの地域において、生活路線や観光路線として重要な役割を果たしています。

3社とも、経営合理化に努めているものの、厳しい経営状況にあり、保安対策や乗客サービス向上のための設備の整備は会社だけでは十分にできない状況にあります。

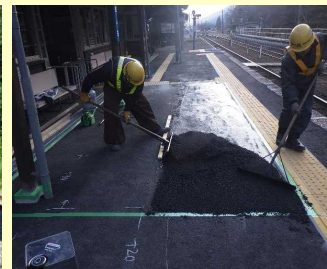
そのため、栃木県としては、第三セクター鉄道に対して、レールやトンネル等の設備整備、及び経営の安定化が図れるよう支援を行っています。



真岡鉄道
通学生徒の状況



野岩鉄道
観光客の状況



わたらせ渓谷鉄道
ホームの修繕

◆鉄道駅のバリアフリーに対する支援 <栃木県鉄道駅バリアフリー化整備補助制度>

高齢者や障害者等の方々の鉄道利用のため利便性、安全性の向上、利用促進のため、鉄道事業者が行う駅のバリアフリー化に対し、当制度により支援を行っています。



【エレベータ設置】
誰もが安全に駅を
移動できる環境整備



【多機能トイレ】
誰もが利用しやすい
トイレの整備



【内方線付き点字ブロック】
視覚障害者も安全に
利用できるための環境整備

路線バスの役割

路線バスは、通勤・通学、通院、買物等、日常生活に欠かせないのでできない県民の身近な移動手段です。

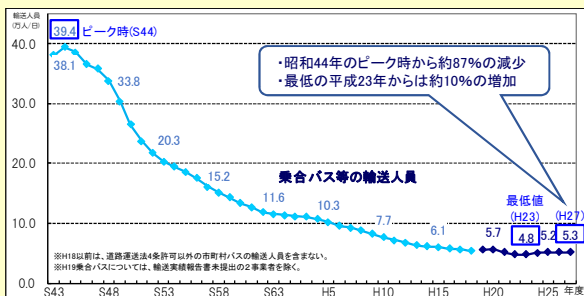
現状・課題

本県は、全国有数のクルマ社会となっている一方、路線バス(民間バス、市町村バス)の利用者は減少し続けており、(昭和44年39.4万人/日⇒平成26年5.3万人/日)、その影響もあり県内304路線のうち約83%は赤字路線となっています。
バス事業者は、そうした採算性の悪い系統からの撤退や運行本数の減便を余儀なくされています。しかし、路線バスは、主に高齢者や子供など、クルマ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であり、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。

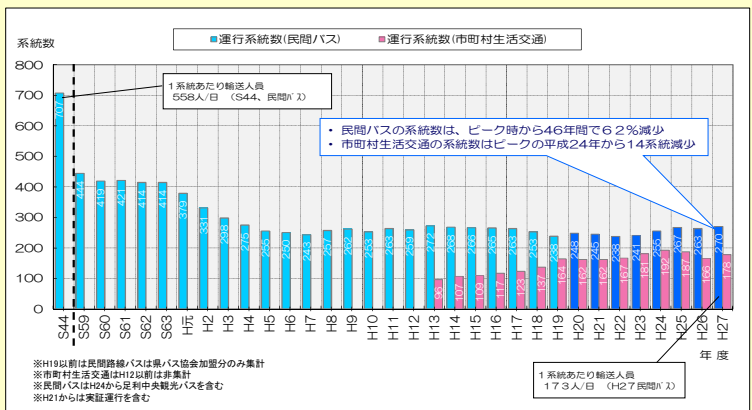
表とちぎが「車社会」であることを示す指標

項目	栃木県	茨城県	群馬県	全国	1位
自動車の保有台数 (人口100人あたり)※1	65.75台 2位	65.31台 3位	67.68台 1位	47.32台	群馬県
自家用乗用車の保有台数 (世帯あたり)※1	1,623台 5位	1,605台 6位	1,648台 4位	1,064台	福井県
自動車免許保有率(%)※2	70.6 2位	70.2 4位	71.4 1位	64.5	群馬県
自動車通学・通学利用率(%)※3	71.97 10位	69.14 18位	74.86 5位	46.27	富山県
乗合バス輸送量 (人口1人あたり)※4	8.63人 39位	13.33人 30位	4.98人 47位	32.80人	神奈川県

※1 出典 H27年度末(一社)自動車保有率全国調査協会 ※2 出典 H24年栃木県交通年報
※3 出典 2010年国勢調査 ※4 出典 2013年 貨物・旅客地域流動統計



出展「とちぎの公共交通」を編集 図 バスの輸送人員の推移



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

出展「とちぎの公共交通」

図 バス路線の不採算路線の割合

主な取組

◆バス事業者、市町村(市町村の路線バス)への支援

- <栃木県バス運行対策費補助制度>…広域的・幹線の路線に支援(バス事業者への支援)
- <栃木県生活バス路線維持費補助制度>…日常生活上必要な路線に支援(バス事業者への支援)
- <市町村生活交通路線運行費補助制度>…日常生活上必要な路線に支援(市町村バスへの支援)

◆利用環境の整備(乗りやすさ)

- <バス利用環境事業> <人にやさしいバス整備事業費補助>
高齢者や障害者等の方々にとっても使いやすいバス利用環境の整備を促進しています。
- ・バスを待ちやすい環境整備…県やバス事業者によるバス停上屋、ベンチの設置
- ・乗りやすいバスの導入支援…バス事業者のノンステップバス導入を支援



バス停に上屋やベンチを設置



バス停併設駐輪場を設置



ノンステップバス

◆生活交通ネットワークの改善・充実に対する支援

<生活交通再構築事業費補助制度>

使いやすいルートやダイヤ設定のための効果的・効率的な運行となるよう、市町村の生活交通ネットワークの再構築の取組に対して支援をしています。

◆利用環境の整備(わかりやすさ)

<公共交通利活用促進事業費>

利用者にとってわかりやすい情報案内をしています。路線やバス停、鉄道のわかりやすい案内をHPで発信しています。



県HPでバス・鉄道の路線案内

<http://www.pref.tochigi.lg.jp/koutsu/index.html>

◆子供たちへの理解促進

<公共交通に関する副読本の配布>

車社会の本県で子供たちが公共交通機関を利用する機会が減少する中、公共交通に関する啓発、教育に資するため、小学生向けの公共交通に関する副読本を作成し、毎年、県内全ての小学2年生に配布しています。

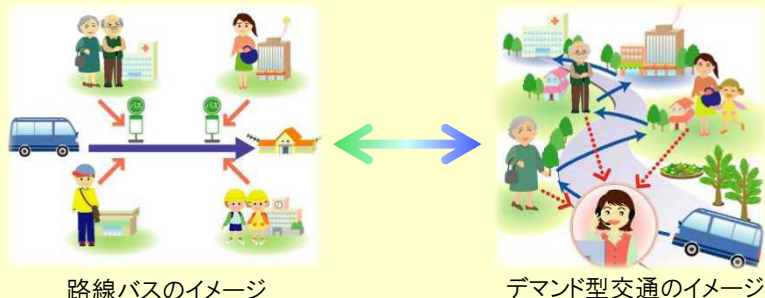


公共交通に関する副読本

デマンド型交通の役割

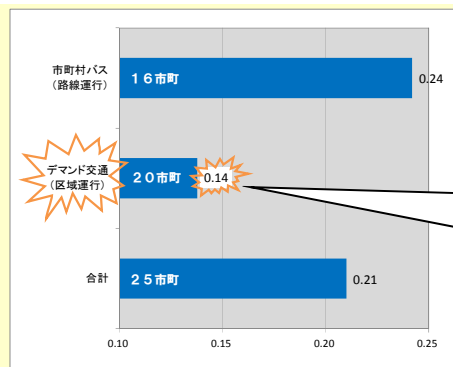
デマンド型交通は、予約型で利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う地域内の生活交通です。

路線バスが走らない地域を補い、駅や路線バスの停留所、病院等、主要な施設などを目的地とすることで、通院、買物等日常生活を維持していくために必要な移動の手段を確保できます。



現状・課題

デマンド型交通は、人口密度の低い地域にサービスを提供しており、一定規模の利用者が確保しにくいことや、予約がなく運行されない便の待機費用が発生するなどのことから、運賃収入に対する経費負担(公的負担)が大きい状況にあります。



デマンド型交通の平均収支率0.14は、例えば1回あたり300円の運賃収入に対し、2,143円の経費が発生していることとなります。その経費負担割合は、路線バスの約2倍となっています。

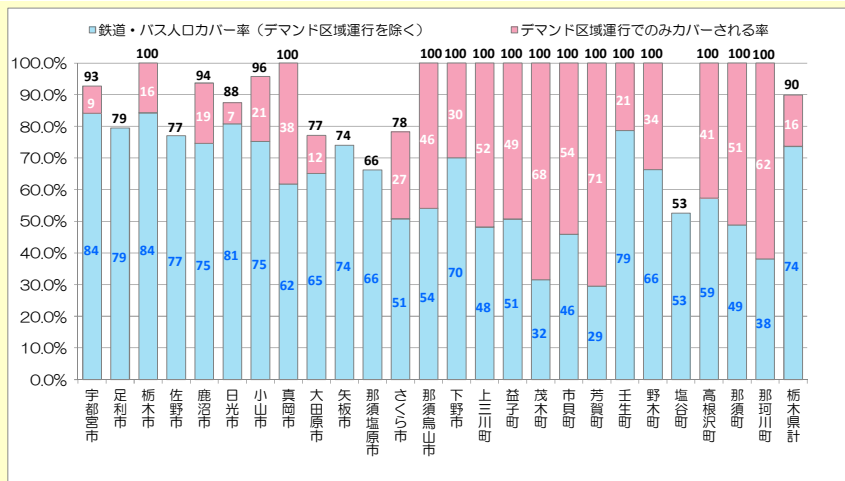
資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(27年度) 平成27年度市町村バス運行実績(市町村照会)

これまでの路線・サービスレベルを安易に維持することなく、デマンド型交通も含めた多様な輸送形態の中から、最適なものを選択、組み合わせることにより、効果的に生活交通を確立していくことが喫緊の課題となっています。

現状・課題

路線バスだけの人口カバー率は、6市町で50%以下となっている状況ですが、利用者が自宅や目的地のそばで乗降可能な方式のデマンド型交通の導入により、人口カバー率が80%以上の市町が6割を超えるなど、生活交通としての役割は大きいものとなっています。

※人口カバー率とは、公共交通サービス圏域(鉄道駅から半径1.5km、バス路線から300m、デマンド型交通は運行範囲)内の人口の総人口に対する割合です。



主な取組

◆運行事業者(市町村)への支援 <市町村生活交通路線運行費補助制度(再掲)>
地区内の移動手段を確保するためにデマンド型交通を運行している市町村に対し、支援を行っています。

◆公共交通生活交通ネットワークの改善・充実に対する支援 <生活交通再構築事業費補助制度(再掲)>
県は、効率的・効果的な生活交通ネットワーク構築のために、市町村が主体的に見直しや改善を行う取組に対し支援を行っています。

◆公共交通空白地の移動手段の確保 <「地域共助型生活交通」導入促進のための調査検討>
中山間地域や郊外集落等では、未だ公共交通空白地となっている地域もあり、デマンド型交通等、既存の仕組みで運行するには、需要が少なく、効率的な生活交通の運営が困難な状況です。そのような状況の中での地域住民の移動手段の確保は喫緊の課題となっています。デマンド型交通などの運行区域の拡大では、さらなる公的負担の増加が懸念されるため、県では、地域住民やNPO法人等が主体となって運営する地域共助型生活交通の導入促進のための検討を行っています。