

# 第4編

# 公共交通

# 第1章 総論

## 第1節 概要

平成19年度の県庁組織改編により、土木部が県土整備部へと再編された際に、道路を含めた総合的な交通政策の企画、調整及び推進を図る組織として交通政策課が創設され、それまで企画部交通対策課が所管していたバス・鉄道・栃木ヘリポート等の公共交通関係、土木部都市計画課が所管していた新交通システム等の交通計画関係、土木部道路建設課が所管していた道路整備に関する企画調整関係業務等が交通政策課に移管された。また、課外室であった土木部高速道路対策室についても交通政策課の課内室とした。(北関東自動車道路の用地取得の目処が立ったことから、平成20年度をもって高速道路対策室は廃止)

以来、公共交通ネットワークの整備・推進、鉄道網の整備・維持、バス路線網の整備・維持、公共交通バリアフリー、栃木ヘリポートの管理運営など、公共交通施策を総合的に推進している。

また、平成27年度からは、国（栃木運輸支局）から、自動車運転代行業に関する業務の権限移譲を受けている。

## 第2節 鉄道・バスネットワークの概況

### 1. 鉄道・バスネットワークの概況

鉄道は、南北にJR東北新幹線が走り、JR東日本の宇都宮線・日光線・烏山線・両毛線・水戸線、東武鉄道の伊勢崎線・日光線・佐野線・宇都宮線・鬼怒川線、3セク鉄道の真岡鐵道、野岩鐵道、わたらせ渓谷鐵道が走っている。総延長は411.6kmとなっている（平成27年3月31日時点）。

民間バスについては、7社（関東自動車、東野交通、ジェイアールバス関東、日光交通、東武バス日光、しおや交通、足利中央観光バス）が263系統を

運行しており、総延長は4218.4kmとなっている。コミュニティバスやデマンド交通などの市町村生活交通については、14市10町で計166系統が運行されている。（平成27年3月31日時点）

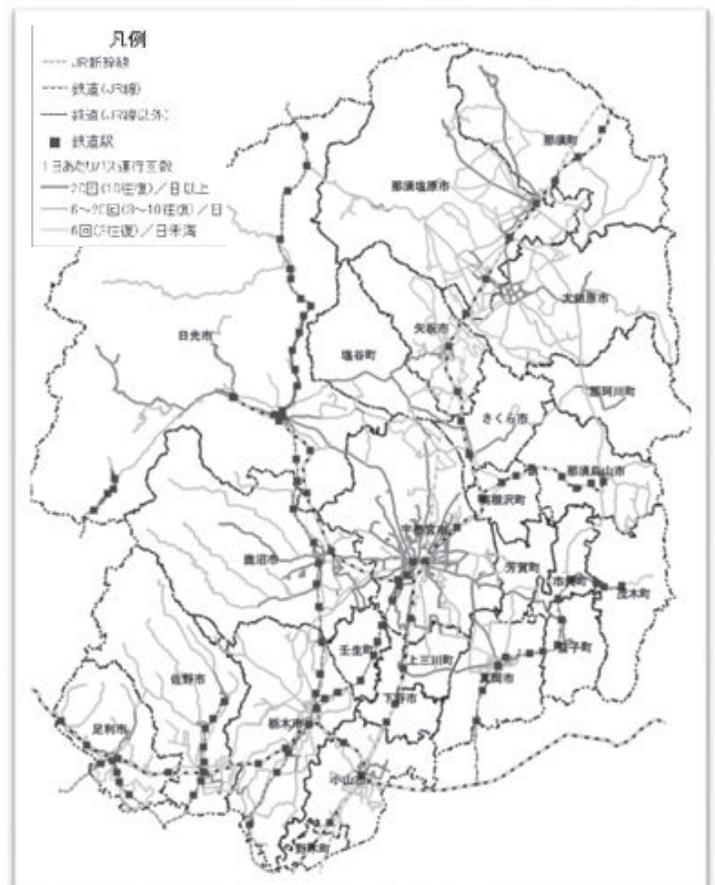


図4-1-1 鉄道・バス路線網

### 2. 鉄道・バスネットワークの人口カバー状況

総人口に占める鉄道・バスサービス圏域人口は平成27年で91.5%となっている。これは県内人口の9割以上が何らかの公共交通手段を利用できることになる。この高い数字は、近年市町において導入が進んだ、デマンドバス等の区域運行型生活交通の普及の影響が大きい。（表4-1-1参照）

表 4-1-1 公共交通の人口カバー状況

		全系統	運行回数6回以上	運行回数20回以上
総人口		2,007,683		
鉄道・バスサービス圏域人口		1,836,087	1,791,695	1,790,945
総人口に対する割合	H27	91.5%	89.2%	89.2%
	(H20)	(74.8%)	(71.0%)	(63.4%)
デマンド区域運行を除く				
鉄道・バスサービス圏域人口		1,518,809	1,473,667	1,274,646
総人口に対する割合	H27	75.6%	73.4%	63.5%
	(H20)	(74.3%)	(70.4%)	(62.8%)
用途地域内人口		1,122,667		
鉄道・バスサービス圏域人口		1,083,983	1,069,987	990,212
総人口に対する割合	H27	96.6%	95.3%	88.2%
	(H20)	(88.5%)	(86.9%)	(81.9%)

3. 運行費補助等の概況

バス運行等に係る公的補助額が、平成 26 年度には、国・県・市町合計で 1,979 百万円となり、前年度に比べて 207 百万円増加している。人口カバー率

は 90%を超え、公共交通空白地域は縮小しているものの、依然として公費負担に頼る部分は多くなっている。

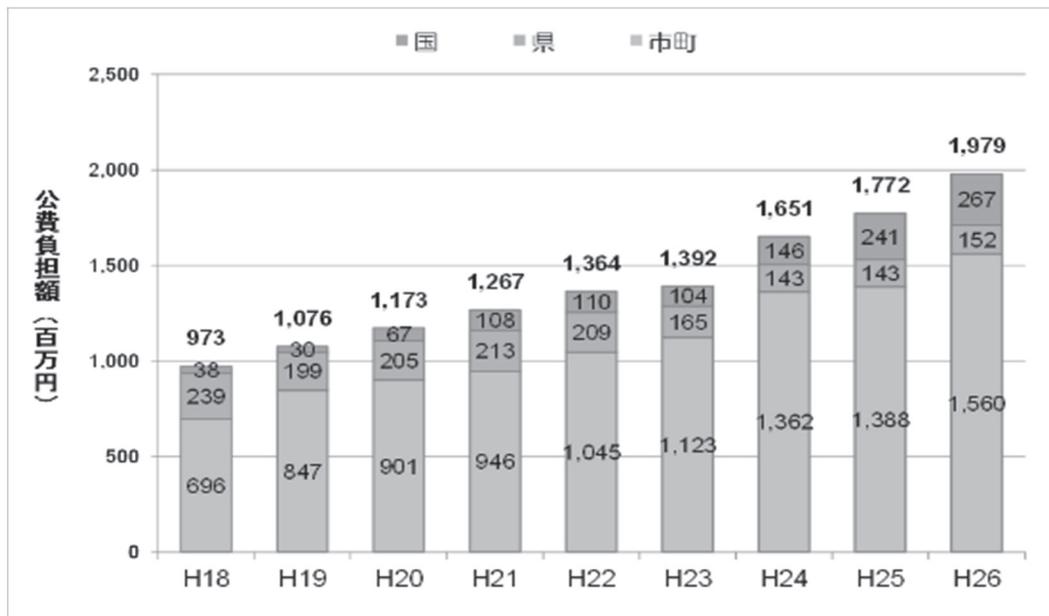


図 4-1-2 公的負担額の推移

第 3 節 鉄道・バスネットワークの輸送実績

鉄道・バスの輸送人員は長年減少を続けてきたが、鉄道についてはピークとなった平成 7 年の 21.9 万人から平成 25 年の 17.8 万人に 18 年間で 4.1 万人、割合にして約 19%の減少、乗合バスについては昭和 44 年の 39.4 万人から平成 26 年の 5.3 万人へ 34.1 万人、割合にして約 87%の大きな減少となっている。しかしながら近年では下げ止まっており、前年に

比べ、鉄道は 0.5 万人/日の増加、バスは 0.1 万人/日の増加となっている。

公共交通の人口カバー率も平成 26 年には 91.5%となり多くの県民がなんらかの公共交通を利用できる環境にある。このように、県市町及びバス事業者による公共交通の利活用促進への様々な取組の成果が出ている一方、前節のとおり、それに要する公費負担額は年々増加している。

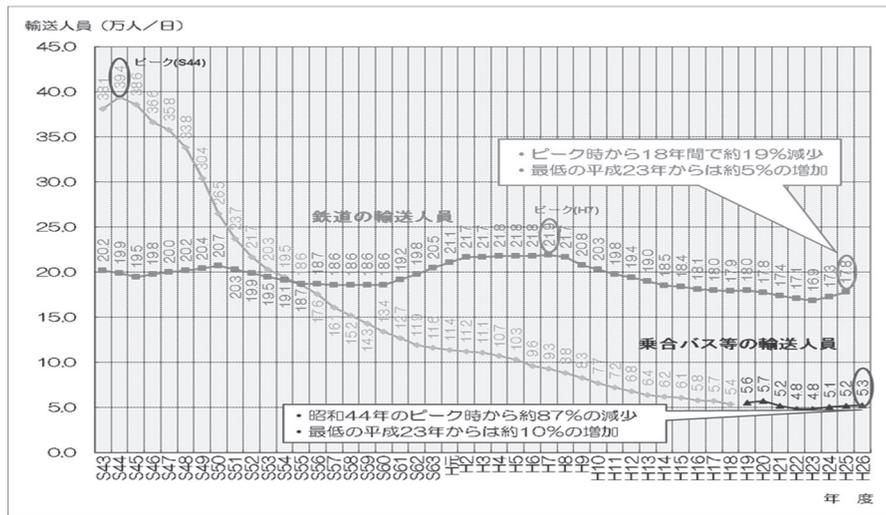


図 4-1-3 鉄道・バスの輸送人員の推移

表 4-1-4 は、平成元年以降の鉄道路線別の輸送人員の推移を表したものである。東北本線に関しては、平成 2 年以降 10 万人以上を維持しているもののそれ以外に関しては、減少傾向にある。特に東武日光線、東武宇都宮線、JR 両毛線の減少幅が大きい。

表 4-1-5 は平成元年以降のバス事業者別の輸送人員の推移を表したものである。全体として大きく減少している。関東自動車は平成元年から半分以下に、東野交通は 3 分の 1 以下に、東武バス日光に関しては 5 分の 1 以下にまで減少している。

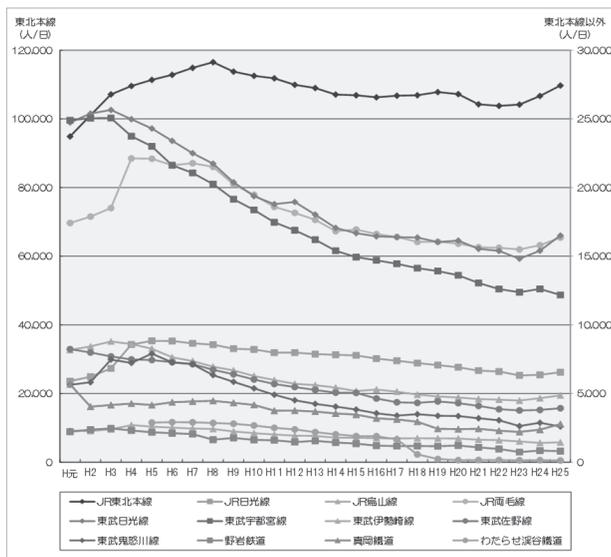


図 4-1-4 路線別輸送人員の推移

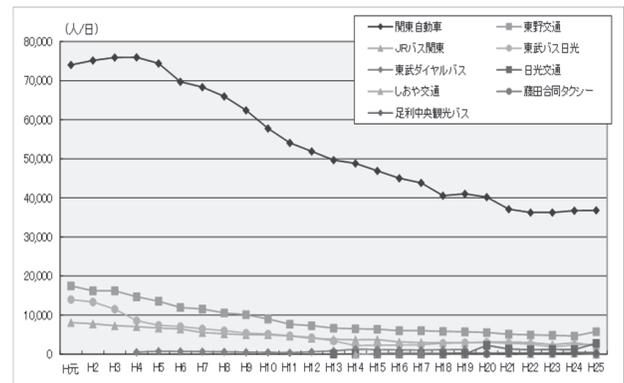


図 4-1-5 事業者別輸送人員の推移

## 第 4 節 公共交通関連法令

### 1. 戦後の交通システムの形成

戦後の我が国の交通システムは、交通が経済発展を阻害することにならないよう、輸送力の拡大が優

先的な課題であった。

国は、交通インフラの整備を急ピッチで進めるとともに、交通事業については事業ごとに需給調整規制を行って経営の安定を図り、交通サービスの安定的な供給を確保した。

このような環境が、陸海空の各交通機関の設備投

## 第4編 公共交通

資を促し、輸送力の増強が進んだ要因となった。

交通機関別には、我が国の地形条件等に適し、戦前より整備が進められていた「鉄道」や「海運」が発達し、都市圏の旅客交通、幹線物流等の分野で効率的な大量輸送システムを実現した。

また、交通サービスは、自立採算を原則とする企業の健全な事業経営の下で提供され、これは欧米に比べても誇れる点となっている。

その後、道路整備、空港整備の進展に合わせて、利便性に優れる自家用車、バス、タクシー、トラックなどの「自動車交通」や高速性に優れる「航空輸送」は、従来の交通機関と競争を繰り広げながら急速に拡大した。

### 2. 分野別の公共交通関連法令

**（鉄道）** かつての日本国有鉄道（国鉄）関連法であった「日本国有鉄道法」（1948年公布（昭和23年法律第256号））のほか、「地方鉄道法」（1919年公布（大正8年法律第52号））があり、「鉄道事業法」（1987年公布（昭和62年法律第92号））の施行により廃止されるまで、日本の鉄道の根拠法として長くその役割を担い続けた。

一方、新幹線については、「全国新幹線鉄道整備法」日本国有鉄道法（1970年公布（昭和45年法律第71号））にもとづき、全国的に整備が進められている。

**（海運）** 海運関連法としては、「海上運送法」（1949年公布（昭和24年法律第187号））が制定されており、海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としたものである。

**（自動車交通）** 道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、交通に起因する障害の防止を目的として「道路運送法」（1951年公布（昭和26年法律第183号））が制定されており、旅客自動車運送であるタクシー・バスなどの事業、また有料道路などの自動車道路事業について定められている。

**（航空輸送）** 「航空法」（1952年（昭和27年7月

15日法律第231号）は、民間の航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止などを目的として制定されたものである。

### 3. 交通政策に関する法令

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、交通政策に関する基本理念やその実現を図るために講ずべき施策を規定するとともに、国、地方公共団体、民間事業者、そして国民がそれぞれ責務と役割を有し、その適切な役割分担と有機的・効率的な推進の下に交通政策を推進すべきであるとして「交通政策基本法」（2013年公布（平成25年法律第92号））が成立した。

「交通政策基本法」では、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めている。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（2007年公布（平成19年法律第59号））は、地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められたものである。

人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。その一方で、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保することが重要である。

このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成26年5月21日に公布され、同年11月20日に施行された。

## 第2章 公共交通の改善・充実

### ～持続可能な公共交通の維持・確保に向けて～

#### 第1節 民間バスの改善充実

##### 1. バス事業の背景

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る。

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る。

本県におけるバスの1日あたりの輸送人員については、昭和44年の39.4万人/日をピークに減少していき、平成23年には4.8万人/日で約8分の1となっている。

また、系統数については、昭和44年の707系統から62%減少し、平成26年で263系統となっている。

##### 2. 民間バスに対する支援制度

民間バス（一般乗合旅客自動車運送事業）については、栃木県バス運行対策費補助金及び栃木県生活バス路線維持費補助金によりバス路線の維持のため、欠損額に対する補助を実施しており、平成27年度における民間バスに対する補助額は55系統に対し80,523千円である。

##### 3. 民間バスの課題

県内のバス利用者は減少傾向にあり、バス事業者は、国や自治体からの補助金等を活用して、多くの生活バス路線等を維持しているのが現状で、今後の生活バス路線の維持にあたっては、個別系統の見直しとともに、地域の生活交通ネットワーク全体からみた役割の検証を行い、地域全体で持続可能な形態と

なるよう運行サービスを見直し・最適化していくことが必要である。

##### 4. 民間バスに対する改善充実策

公共交通に対する改善策として、県内の乗り合いバス事業者、各市町村、関係機関で構成された栃木県生活交通対策協議会では、生活交通の維持・充実や利用促進に向けた意見交換などを行ってきたところであり、平成21年に、生活交通を効果的・効率的に持続させていくための羅針盤として、「とちぎ生活交通ネットワークガイドライン」を取りまとめた。

その後、バス事業者においては、経営努力により経費削減等を進めているものの、効果的・効率的な運行に依然として課題があるなど改善する必要があったことから、本県の生活交通の現状と新たな課題等について調査・分析し、その対応の方向性について議論を重ね、身近な生活交通をより使い易く持続可能なものとしていくために、地域の特性に応じた輸送形態の検討手法や継続的な改善・検証手法などを新たに掲載し、平成26年4月にガイドラインの改定を実施した。

このガイドラインにおいて、最も公費負担額が大きかった東野交通の宇都宮東武～馬頭車庫の系統について、栃木県生活交通対策協議会のワーキンググループでの検討を経て平成25年10月から系統が再編された。

また、民間バス路線の長大系統等に対する改善検討を促す取組の一環として、栃木県バス運行対策費補助金及び栃木県生活バス路線維持費補助金に特定課題系統の選定制度を創設した。

## 第4編 公共交通

### 第2節 市町村バス等の改善充実

#### 1. 市町村バス事業の背景

マイカーの普及等によるバス利用者の減少に伴い、民間バス事業者路線廃止がなされるなかで、バス利用者の移動手段を確保するために、市町村が、市町村が運行主体となってバス路線を存続させることとなった。そのような路線を含め、現在市町村が運行する系統数は、平成26年で166系統となっている。

また、近年では利用者の様々な需要に応えることが可能な区域運行によるデマンド交通が多くの市町村で導入されており、公共交通空白地の解消に一定の効果を示している。

#### 2. 市町村バス等に対する支援制度

市町村バス等については、平成7年度から市町村生活バス路線運行費補助金により、平成22年度から市町村生活交通路線運行費補助金によりバス路線の維持確保のため、欠損額に対する補助を実施してきた。

市町村生活交通路線運行費補助金については、市町村が主体となって運行するコミュニティバスやデマンド交通に対する補助であり、平成27年度の補助実績は12市町に対して71,368千円であった。

また、市町村が移動特性やニーズを的確に把握したうえで、輸送形態等をそれらに適合するものへと改善及び再構築するための取組を支援し、より効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成を促進することを目的として、生活交通再構築事業費補助金を平成21年度に創設し、これまで10市町がこの補助金を活用し、公共交通の改善及び再構築に取り組んでいる。

#### 3. 市町村等バスの課題

市町村生活交通の改善にあたっては、鉄道や民間バス路線との役割分担の中で、地域特性に適した輸送形態を組み合わせることにより、効率的な運行を確保し持続可能な形態で運営していくことが必要であるが、利用者の様々な需要に応えることが可能な

デマンド交通は、定時低路線型の路線バスよりも運行費が増大となる傾向がある。確保し持続可能な形態で運営していくことが必要である。

#### 4. 市町村バス等に対する改善策として

公共交通に対する改善策として、県内の乗り合いバス事業者、各市町村、関係機関で構成された栃木県生活交通対策協議会では、生活交通の維持・充実や利用促進に向けた意見交換などを行ってきたところであり、平成21年に、生活交通を効果的・効率的に持続させていくための羅針盤として、「とちぎ生活交通ネットワークガイドライン」を取りまとめた。

その後、県内市町村においては、デマンド交通の運行の効率性等についての新たな課題が生じていることから、本県の生活交通の現状と新たな課題等について調査・分析し、その対応の方向性について議論を重ね、身近な生活交通をより使い易く持続可能なものとしていくために、地域の特性に応じた輸送形態の検討手法や継続的な改善・検証手法などを新たに掲載し、平成26年4月にガイドラインの改定を実施した。

このガイドラインにおいて、市町村バスの担うべき範囲と役割について整理し、PDCAサイクルを活用した運行見直しの進め方を提示した。

### 第3節 公共交通広域ネットワークの改善

#### 1. 背景

モータリゼーションの急速な進展等を背景に利用者減少や路線衰退が進み、公共交通ネットワークについて、『県域共通の方針策定』と『市町の自発的な取組』の促進を図る観点から、平成21年に「とちぎ生活交通ネットワークガイドラインを」策定した。

また、平成25年度には、市町生活交通や民間バスの一部路線の非効率性など特定の過大に対応するため、上記ガイドライン改訂したが、広域需要に対応したネットワークの維持改善を図るためには、バス路線の具体的な見直し・改善の検討が必要であり、「地域のニーズに合致する生活交通をつくること」と「市

町を越えるような広域的な移動では輸送力の高い鉄道等の活用」が重要であることが分かってきた。

県民の日常生活においては、市町村の区域を越える移動（広域移動）は不可欠であり、今後、超高齢社会を迎え免許返納等による移動制約者が増加することを踏まえると、広域移動のニーズを把握し、より効率的・効果的な公共交通広域ネットワークを形成していくことが重要であることが分かってきた。

市町村の区域を越える広域的なネットワークの構築は、県の役割分担である『広域的な見地からの助言』を行うため『広域的な交通需要』を調査し、既存系統の見直し・再構築により広域移動需要の対応方策について検討を行い、実現化までの基本プロセスを整理・作成することとした。

また、広域ネットワークに重要な鉄道との連携についても、現状及び課題の把握、改善に向けた検討を行う。

## 2. 課題

①市町村の区域を越える広域移動需要の把握する調査。

②効率的なバスネットワークを再構築し維持するため、需要にあった新路線や、供給過剰な路線に対し、運行ルートの再構築などを検討し、その手法などを市町、事業者に提示。

③広域移動にとって効率的である鉄道と生活交通との連携強化について、課題の把握、改善のための検討。

④県が市町・事業者に対し適切な指導・助言を行うため、需要に合った継続可能な「目指すべきネットワーク」を作成。

## 3. 公共交通広域ネットワーク改善検討

平成 26 年度

国勢調査や道路交通センサスなど既存資料から広域移動需要の把握を行い、現状の交通ネットワークと比較を行うことで、新たに結ぶべきネットワークや需要の過不足による改善を行うべきネットワークなどモデルケース候補となる 5 路線を抽出した。

平成 27 年度

前年度抽出した 5 路線について、沿線人口や施設配置などの定量的なデータや関係市町のヒアリングの結果から実証運行が望ましい路線を選定した。

また、路線沿線へのアンケートを行うなどして移動ニーズを把握し、運行計画の作成を行った。

併せて、県内各駅のなかから広域結節拠点となる 30 駅を抽出し、現地調査を行い、広域結節拠点としての課題抽出を行った。

## 4. 今後の予定

市町やバス事業者と協議のうえ実証運行を実施し、その利用者データを収集・分析する。また、調査から分析までを取りまとめた広域ネットワークの再編ガイドラインを作成する。

併せて、鉄道を効果的に活用するための駅の改善検討を実施する。

## 第4節 第三セクター鉄道の維持・充実

県内第三セクター鉄道各社（野岩鉄道（株）、真岡鐵道（株）、わたらせ渓谷鐵道（株））は、それぞれの地域において日常生活の移動手段や観光振興の基盤として重要な役割を担っている。

しかしながら、少子高齢化等による利用者減少などから厳しい経営状況が続いており、安全性確保のための施設整備等も十分に実施できない状況にある。

このため、各鉄道の安全かつ安定的な輸送の確保に向け、国・関係自治体と協調して施設整備等の支援を行っている。

また、県が出資している野岩鉄道（株）及び真岡鐵道（株）については、経営計画に基づく利用者確保や経営合理化を図った上で生じる経常損失に対し、関係自治体とともに財政支援を行っている。

野岩鉄道（株）は、国鉄の経営再建に伴い工事が凍結された野岩線（会津鬼怒川線）を引き受けて運営を行うために、昭和 56 年に栃木県を含む地元自治体等の出資により設立された第三セクター鉄道会社であ

## 第4編 公共交通

る。

野岩線は、日本鉄道建設公団により昭和41年に工事が着手されたが、国鉄再建の議論の中、昭和55年に建設工事が一時凍結されている。しかし、野岩鉄道(株)を受け皿とすることで工事が再開され、路線名を「会津鬼怒川線」として、昭和61年10月に開業した。

なお、鉄道施設は、日本鉄道建設公団から無償で借り受け(平成12年無償譲渡)、車両を保有し、営業と施設の保守を行っている。また、第三セクター鉄道としては、初の電化路線として、東武鉄道と相互乗り入れを行っており、浅草から会津高原尾瀬口を経由し、会津鉄道の会津田島まで直結している。(会津田島までの電化直通は平成2年から)

会津鬼怒川線は、沿線人口が極めて少なく、利用者の大部分が観光客である。開業当初は、年間100万人以上の輸送実績があったが、平成3年度をピーク(117万人)に輸送人員が減少しており、東日本大震災及び福島第一原子力発電所の事故のあった平成23年度は35万人程度まで減少している。

真岡鐵道(株)は、国鉄再建法により第二次廃止対象特定地方交通線(昭和59年承認)されたとされた国鉄真岡線(転換時はJR東日本真岡線)を転換するために、昭和62年に栃木県を含む地元自治体等の出資により設立された第三セクター鉄道会社である。

真岡線は、明治45年に下館～真岡間が開通したのを皮切りに、大正2年に真岡～七井間が開通、大正9年には七井～茂木間が開通し、真岡線全線(41.9km)が開通している。

昭和63年4月の第三セクターへ転換後は、輸送人員が増加傾向であったが、平成6年度をピーク(171万人)に減少傾向に転じており、平成26年度の輸送人員は約99万人とピーク時の約6割となっている。真岡線沿線は高等学校等が多く、通学定期による利用者が多い(平成26年度で輸送人員の約72%)ことが特徴であるが、少子化により生徒数が減少し、通学定期利用者も減少傾向である。

真岡線では、平成6年から土日祝を中心にSLもおか号が運行されており、地域における重要な観光資源となっている。なお、SLの運行は真岡市と芳賀地区広域行政事務組合で構成される真岡線SL運行協議会がSL2両(C11・C12)及び客車3両、ディーゼル機関車1両を取得し、真岡鐵道(株)に運行を委託することによって実施されている。

また、平成25年度からは、SLキューロク館(SL9600型を展示)の管理運営を真岡市から受託するなど、経営の安定に努めている。

わたらせ溪谷鐵道(株)は、国鉄再建法により第二次廃止対象特定地方交通線(昭和59年承認)されたとされた国鉄足尾線(転換時はJR東日本足尾線)を転換するために、昭和63年に地元自治体(栃木県は出資せず)等の出資により設立された第三セクター鉄道会社である。

足尾線(わたらせ溪谷線)は、明治44年に大間々まで開通した後、大正元年に足尾まで開通、大正7年には国有化され、足尾銅山からの算出物の輸送等を担ってきたが、昭和48年の足尾銅山の閉山等もあり、第二次廃止対象特定地方交通線となった。

平成元年3月の第三セクター鉄道への転換後も輸送人員の減少傾向が続いているが、トロッコ列車の運行を始め、廃線跡ツアー開催や冬季における駅イルミネーションなど、様々な誘客事業により運輸旅客収入の確保に取り組んでいる。

1 第三セクター鉄道輸送対策事業費補助金（近代化補助金\*<sup>1</sup>、輸送高度化補助金\*<sup>2</sup>）（予算ベース、単位：千円）

		H19* <sup>1</sup>	H20* <sup>1</sup>	H21* <sup>2</sup>	H22* <sup>2</sup>	H23	H24	H25	H26	H27
野岩鉄道	対象事業費	—	—	(70,875)	178,900	215,800	198,982	150,000	163,000	149,340
	栃木県補助額	—	—	(17,719)	14,908	17,983	16,581	12,500	13,583	12,445
真岡鉄道	対象事業費	40,926	65,755	55,635	36,000	57,400	100,170	113,164	90,653	81,210
	栃木県補助額	4,959	5,861	6,536	4,923	7,852	13,699	15,469	12,402	11,120
	(対象事業費)					(37,063)				
	(栃木県補助額)					(10,138)				
わたらせ 渓谷鉄道 (わ鐵)	対象事業費	75,100	42,100	46,200	45,020	212,900	175,400	45,660	174,085	48,720
	栃木県補助額	2,425	1,359	1,492	1,454	5,010	5,664	1,474	5,622	1,573
	(対象事業費)			(130,000)						
	(栃木県補助額)			(12,594)						

※ 国庫補助金（補助率 1/3(1/5)）に対する協調補助。1/3 (1/5) を関係自治体が分担して補助するとともに、残る会社負担分についても経営安定化補助金（輸送対策会社負担分）として関係自治体が分担して補助

平成 21 年度の（ ）書きは、補正予算による緊急支援措置（臨時交付金、葛老山トンネル補修（野岩）、車両更新（わ鐵））、平成 23 年度の（ ）書きは、東日本大震災に対応するための補正予算（9月）による緊急支援措置

## 2 経営安定化補助金

（予算ベース、単位：千円）

			H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
野岩 鉄道	損失補てん 分	補てん総額	108,960	188,399	174,509	178,658	175,817	198,872	187,592	185,539	182,295
		栃木県負担分	33,485	58,583	54,087	55,490	54,626	61,951	58,359	57,641	56,597
	輸送対策分	栃木県補助額	—	—	—	14,909	17,984	16,582	12,500	13,583	12,445
真岡 鉄道	損失補てん 分	補てん総額	38,745	43,232	36,372	15,532	20,951	19,968	33,698	31,139	30,590
		栃木県負担分	16,375	18,271	9,685	6,564	8,855	8,439	14,242	13,111	12,880
	輸送対策分	栃木県補助額	6,901	15,283	9,759	4,927	7,852	13,699	15,469	12,402	11,120
わ 鐵	輸送対策分	栃木県補助額	—	1,359	1,492	1,454	1,451	5,664	1,474	5,622	1,573

※ 平成 23 年度の（ ）書きは、東日本大震災に対応するための補正予算（2月）による緊急支援措置。なお、同時に輸送対策補助金及び経営安定化補助金（輸送対策分）を計 1,312 千円減額。（上記の表に記載なし。執行残分）





図4-2-2 導入イメージ

## 2. 小山市の新交通導入に向けた取組

### (1) 概要

現在、小山市にはJR小山駅から東光高岳(株)を結ぶ延長約5kmの貨物専用軌道(高岳引込線)があり、東光高岳(株)では大型変圧器等の出荷・搬出のため、年10回程度利用している。

小山市では平成27年度に「小山市まちづくりと新交通の導入に関する検討委員会」を設立し、その専用軌道を活用したまちづくりを検討中である。



図4-2-3 高岳引込線の現況ルート

## 第3章 公共交通のバリアフリー

### ～超低床バス（ノンステップバス）や鉄道駅バリアフリー化の導入補助～

#### 第1節 人にやさしいバス整備事業

##### 1. 概要

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」において、高齢者や障害者等のバス利用の円滑化の観点から、導入するバス車両については低床バスとすることと定められている。

本補助金は、バリアフリー法に基づき県内市町村が作成する基本構想に定められた生活関連施設等の利用に供する路線に超低床ノンステップバス（認定要領に基づく認定を受けたノンステップバス）を導入する事業に対して国（地域公共交通バリア解消促進等事業）・市町村と協調して補助するものである。

高齢化の急速な進展等に伴い、栃木県内においても公共交通におけるバリアフリー化の必要性が高まっているが、県内バス事業者の経営状況は、マイカー利用率の高さや、人口減少社会を迎え非常に厳しい状況である。

そこでノンステップバス導入に係る財政上の支援が求められており、国や市町村と連携して、ノンステップバスを導入するバス事業者等に対しその費用の一部を補助している。

##### 2. ノンステップバスとは？

- ・乗降時のステップ高 27 センチ以下
- ・乗降口の有効幅 90 センチ以上
- ・車いすスペースを原則 2 脚分以上確保
- ・握り棒、押しボタン等は朱色又は黄赤を使用
- ・床面は滑りにくい仕上げ

など、国土交通省で認定された標準仕様に基づいて設計されており、高齢者や障害者等に優しい構造となっている。



図4-3-1 ノンステップバス

##### 3. ノンステップバス導入状況の推移

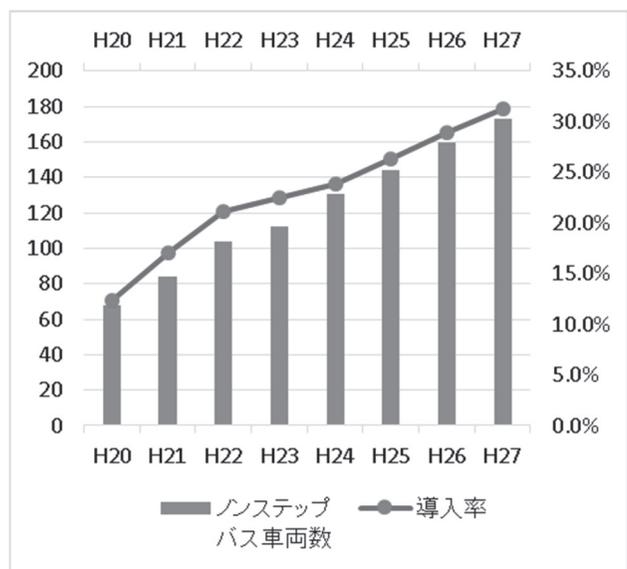


図4-3-2 ノンステップバス導入数推移

##### 4. 今後の方針

他事業同様に予算の確保が難しい状況であるが、平成32年度までに総車両に占めるノンステップバスの台数を50%にすることを目標に、引き続き県の財政状況をみながら支援充実について検討していく。

## 第2節 鉄道駅バリアフリー化設備等整備事業

### 1. バリアフリー化の必要性

日本では、2010年に超高齢社会に突入し、今後さらに高齢化が進んでいく中で、障害者の方々も含め、あらゆる人が活力ある日常生活を送り、社会活動に参加できる「ユニバーサル社会」の実現がますます求められることになる。

日本の65歳以上の高齢者人口は、昭和45年に7%を超え、さらに、平成6年には14%を超えている。

平成22年の65歳以上の高齢者人口は、2,929万人となり、総人口に占める割合も23.1%となっている。(本県の平成27年の65歳以上の高齢者人口は、約51万人。人口に占める割合は26.0%となっている。)

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」によると、高齢化率は、平成47(2035)年に33.7%で3人に1人に達すると推計される。また、平成54(2042)年以降は高齢者人口が減少に転じても高齢化率は上昇を続け、平成67(2055)年には、40.5%に達して、国民の2.5人に1人が65歳以上の高齢者になる社会が到来すると推計されている。



図4-3-3 鉄道駅におけるエレベーター設置

日本における障害者の状況は、単純には言えないものの、身体障害者・知的障害者・精神障害者を合わせると744.3万人の方が障害を有していることになる。



図4-3-4 障害者対応型トイレの整備

### 2. バリアフリー施策に関する法令等

バリアフリー施策に関する法整備等については、平成6年に建築物のバリアフリー化策を定めた「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(以下「旧ハートビル法」という。)が制定され、また、平成12年に鉄道駅・車両、バスなどの公共交通機関や駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化策を定めた「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下「旧交通バリアフリー法」という。)が制定された。鉄道駅のバリアフリー化は、旧交通バリアフリー法に基づき、整備が進められることとなった。

その後、平成18年に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を一体化した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下「バリアフリー法」という。)が制定された。

## 第4編 公共交通

平成18年にバリアフリー法第3条によって国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、1日当たりの平均利用者数5,000人以上の鉄道駅を原則として全て、平成22年末までにバリアフリー化する整備目標を掲げ、進めてきたところ、エレベーター設置などにより、段差が解消された駅が9割程度まで進捗した。

超高齢社会をむかえ、地方部においてもバリアフリー化を進めるため、国では、平成22年度末の基本方針の改正で「3,000人以上」の駅を平成32年度末までとした新たな整備目標を設定した。また、3,000人未満の駅についても、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を実施することとしている。

ホームにおける転落防止対策については、平成23年8月に「ホームドアの整備促進等に関する検討会」における中間とりまとめにおいて、利用者数1万人以上の駅について、内方線付き点状ブロック等の整備を可能な限り速やかに実施するよう努める、特に利用者数10万人以上の駅は、ホームドア等又は内方線付き点状ブロックの整備による転落防止対策を優先して速やかに実施するよう努める旨が明記された。



図4-3-5 内方線付き点状ブロック

### 3. 鉄道駅バリアフリー化に関する支援制度

国では、鉄道駅のエレベーター等の設置による「段差の解消」、点状ブロック等の整備による視覚障害者の「転落の防止」、「障害者対応型のトイレ設置」等のバリアフリー化設備の整備を促進するため、平成10年度にバリアフリー化設備整備を行う場合に要する経費の1/3以内かつ地方公共団体の補助額以内を補助要件とする「交通施設バリアフリー化設備等整備事業」を創設した。補助対象者は、鉄軌道事業者である。

その後、国では支援制度を抜本的に見直し、平成23年度に「地域公共交通確保維持改善事業」とした。この事業は、地域の多様な関係者による協議を経た交通に関する計画に基づき実施される取組を支援するために創設された。国の補助はバリアフリー化設備整備を行う場合に要する経費の1/3以内とし、地方自治体の協調補助を要件とはしていないが、国、地方公共団体、鉄軌道事業者が、「それぞれが負担(1/3ずつ)を行うことを基本」として、鉄軌道事業者が、事業費の分担について、協議会での関係者による合意がなされた計画を添付し、国に補助申請を行う。

一方、本県では、平成16年度に「栃木県鉄道駅バリアフリー化整備補助金」を創設した。補助対象者は、バリアフリー化整備を実施する鉄軌道事業者への補助を行う市町村である。県の補助は、バリアフリー化設備整備を行う場合に要する経費の1/6以内かつ市町村が補助する額の1/2以内としている。

### 4. 県内における鉄道駅バリアフリー化の状況

県内には、第三セクターの鉄道駅を除き、91の鉄道駅(JR東日本が管理する43駅、東武鉄道が管理する48駅)があるが、このうち、平均利用者数3,000人/日以上は27駅(JR東日本19駅、東武鉄道8駅)あり、エレベーター等設置による段差の解消は、平成28年度までにすべて完了した。

## 第4編 参考文献

- 国土交通省運輸政策審議会資料等
- とちぎの公共交通（平成27年度版）
- とちぎ地方自治と住民 vol1516
- 国土交通省作成冊子「鉄道駅のバリアフリー化の推進」