

高根沢町地域公共交通計画

令和8年4月

高根沢町

目次

1	はじめに	1
1-1	計画策定の趣旨.....	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間.....	1
2	高根沢町の現状等.....	2
2-1	地勢	2
2-2	人口	2
3	上位関連計画	4
4	地域公共交通の現況.....	5
5	地域公共交通の役割と課題.....	12
5-1	地域公共交通の役割.....	12
5-2	地域公共交通の課題.....	12
6	計画の基本方針	13
7	計画目標	13
8	目標達成のための施策・事業.....	14
9	計画の達成状況の評価.....	16

1 はじめに

1-1 計画策定の趣旨

本町の公共交通は町西部台地を縦断する JR 宇都宮線及び宝積寺駅から分岐する JR 烏山線があります。

そして、すべての人が安全で円滑に移動できる「地域の足」となる公共交通の実現を目的として、平成 21 年 3 月に「高根沢町地域公共交通連携計画」を策定し、これまでの町内の公共交通を再整理し、町内全域ドア to ドア（戸口から戸口）方式のデマンド交通「たんたん号」が平成 21 年 10 月からの実証運行期間を経て、平成 22 年 4 月から本格運行をしています。

しかしながら、近年は人口減少や地域公共交通を担う運転手不足の深刻化などの社会情勢の変化により、公共交通網を維持することが難しい状況になりつつあります。

国では、持続可能な運送サービスの確保に資する取り組みを推進することを目的とし、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）」が改正され、地方公共団体における地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

こうした背景を踏まえ、本町の地域公共交通を維持するために、交通事業者等と連携し諸施策に取り組むためのマスタープランとして、法第 5 条第 1 項に基づき「高根沢町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の計画区域は、高根沢町全域です。なお、本計画に基づく公共交通サービスが町外にわたることを妨げるものではありません。

1-3 計画の期間

計画の期間は、上位計画である高根沢町地域経営計画 2026 の計画期間との整合性を図るため、計画期間は令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とします。

2 高根沢町の現状等

2-1 地勢

本町は、栃木県のほぼ中央に位置し、県都宇都宮市に隣接しています。また、町の西側を国道4号とJR東北本線（宇都宮線）が縦断し、首都東京まで新幹線で60分程度、車で120分程度で連絡します。

地勢は大きく4つに区分され、東側は八溝山系の丘陵が南北に連なり、町の地域振興の核となる「道の駅たかねざわ 元気あっぷむら」が多くの人で賑わい、「自然の森」の整備が進められています。

中央は広大な水田地帯が広がり、西側には、「JR宝積寺駅」を中心に商店街や住宅地が広がり、その南にはR&D企業を集積した研究開発型団地「情報の森とちぎ」が立地しています。

西南端は皇室の食料を生産している「御料牧場」や株式会社本田技術研究所などが立地しています。

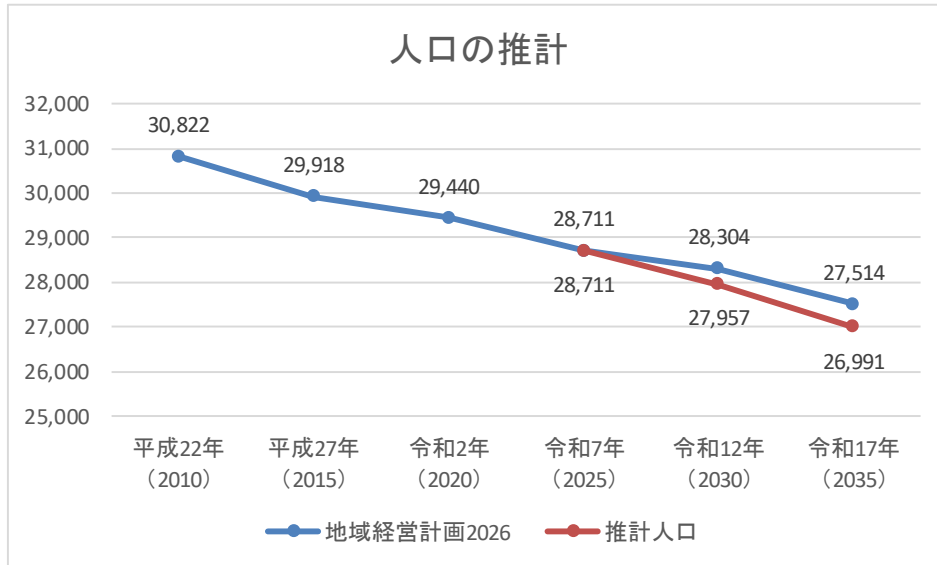
2-2 人口

本町の人口は平成25年までは3万人台を維持してきましたが、平成26年には2万人台となり、その後も緩やかに減少し、令和7年には28,711人となっています。

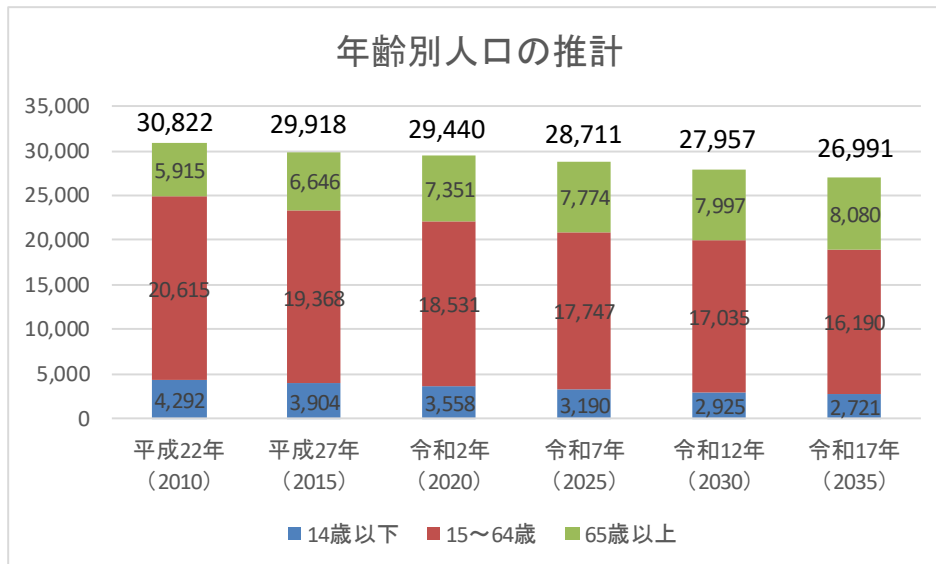
年齢別に見ると、年少人口と生産年齢人口は減少傾向にありますが、老年人口は増加傾向にあり、本町においても少子高齢化が進行しています。

町の人口動態は、出生者数が減少し、転出者数が転入者数を上回る転出超過の傾向にあり、令和7年4月1日時点での本町の将来人口を推計すると、今後このままの傾向で人口が推移すると仮定した場合、本計画策定から10年後の令和17年には26,991人へと減少すると見込まれます。

【人口の推計】



出典：高根沢町地域経営計画2026、高根沢町都市計画マスタープラン



出典：高根沢町地域経営計画2026、高根沢町都市計画マスタープラン

3 上位関連計画

(1) 高根沢町地域経営計画 2026

①計画期間

令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間

②公共交通に関する方針

最適な公共交通の仕組みづくり

③施策

- ・町民から親しまれ、利用しやすいデマンド交通の運営を目指し、地域・事業者・町が連携して利便性の向上に努め、利用しやすい仕組みづくりを行います。
- ・公共施設や市街地及び農村集落を繋ぐ公共交通ネットワークの仕組みを検討し、交通の利用環境向上に努めます。

④指標

成果指標：デマンド交通「たんたん号」の利用者数（年間）

基準値（基準年度）：41, 887 人（令和 6 年度）

目標値：前年比 365 人／年増加（令和 12 年度）

高根沢町地域経営計画 2026 では、「最適な公共交通の仕組みづくり」を掲げ、町民に親しまれ、利用しやすいデマンド交通の運営を通じて、利便性向上と利用促進を図ることとしています。

同計画では、成果指標としてデマンド交通「たんたん号」の年間利用者数を設定し、令和 12 年度までに段階的な増加を目標としています。

本計画は、これらの上位計画の方針と整合を図りながら策定するものです。

(2) 高根沢町都市計画マスタープラン

①計画期間

令和 8 年度から令和 17 年度までの 10 年間

②公共交通に関する方針

公共交通機関は超高齢社会における移動手段やコンパクトシティにおける市街地・集落を結ぶネットワーク機能として重要であるので、住民ニーズの高い公共交通環境の充実に向け、鉄道・デマンド交通の利用環境向上を支援し、新たな拠点と他の拠点間の公共ネットワークの検討をします。

③施策

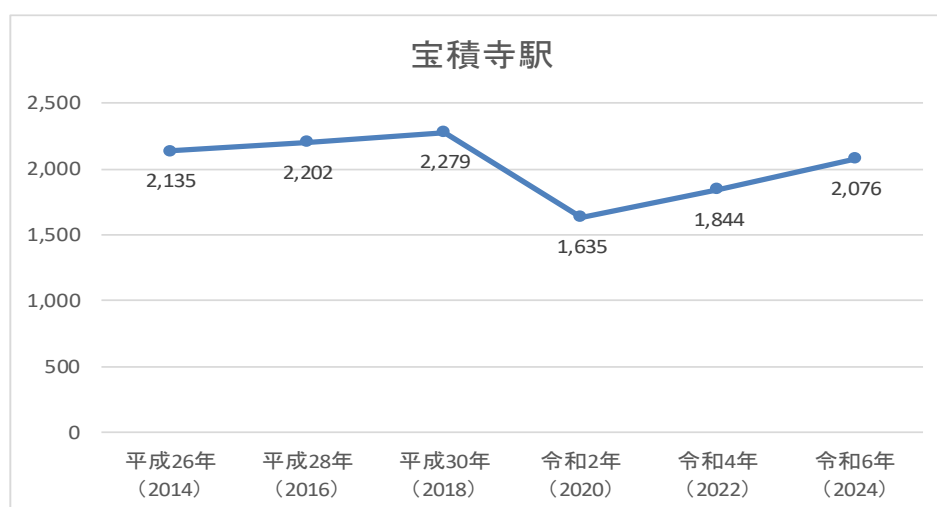
- ・鉄道駅周辺の公共交通拠点づくり
- ・生活を支える移動環境の支援

4 地域公共交通の現況

(1) 鉄道の現況

本町には JR 宇都宮線及び JR 烏山線が運行しており、JR 宝積寺駅は町内外を結ぶ重要な交通結節点となっています。鉄道は通勤・通学等の広域移動を担う幹線交通として位置付けられています。

【一日平均乗車人数】



出典:「各駅の乗車人員」(JR東日本HP公開資料)を元に作成

(2) デマンド交通の現況

町内移動については、デマンド交通「たんたん号」が町内全域を対象に運行しています。また、そのほかに町外2箇所の病院(さくら市:黒須病院、宇都宮市:藤井脳神経外科病院)に乗り入れをしています。

年中休まず運行しており、運行時間は朝7時から夕方6時までです。(最終便は、夕方5時に出発する便です。)

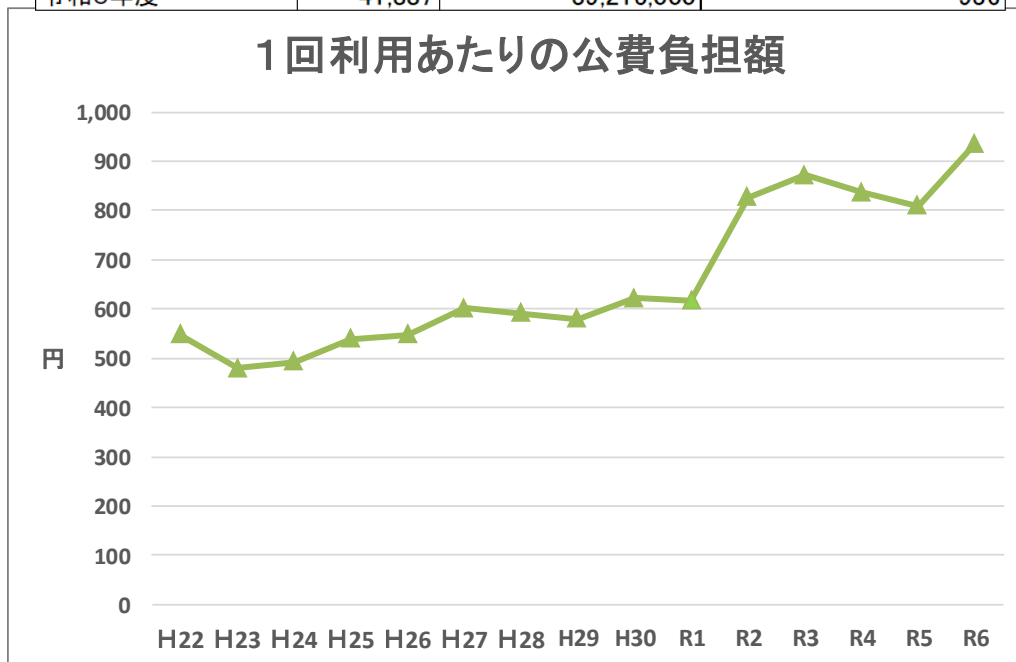
利用するには、利用登録票による事前登録が必要で、電話予約制となっています。

利用料金は1回100円で、支払方法は現金または回数券となっています。

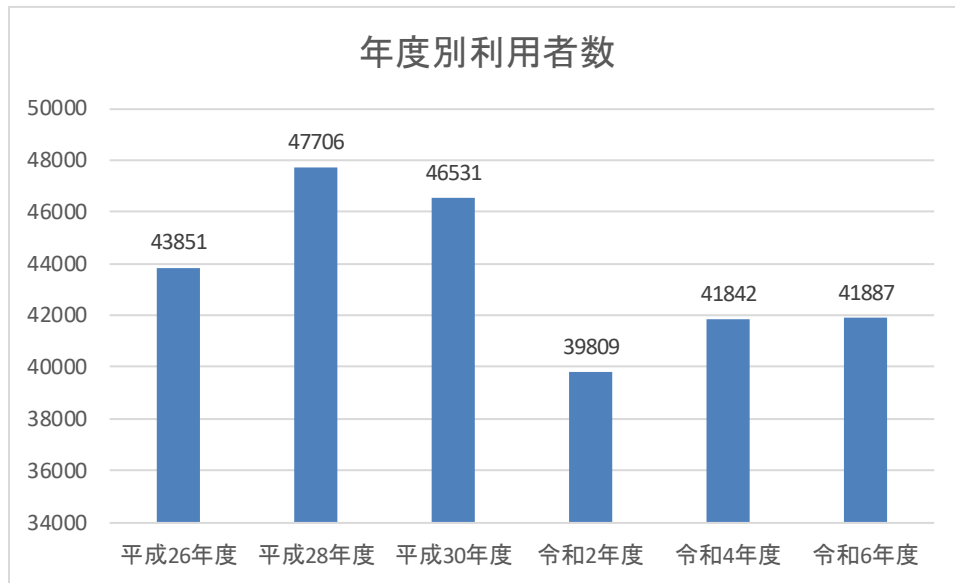
通院や買い物等の日常生活目的で広く利用されています。

【デマンド交通公費負担額等の推移】

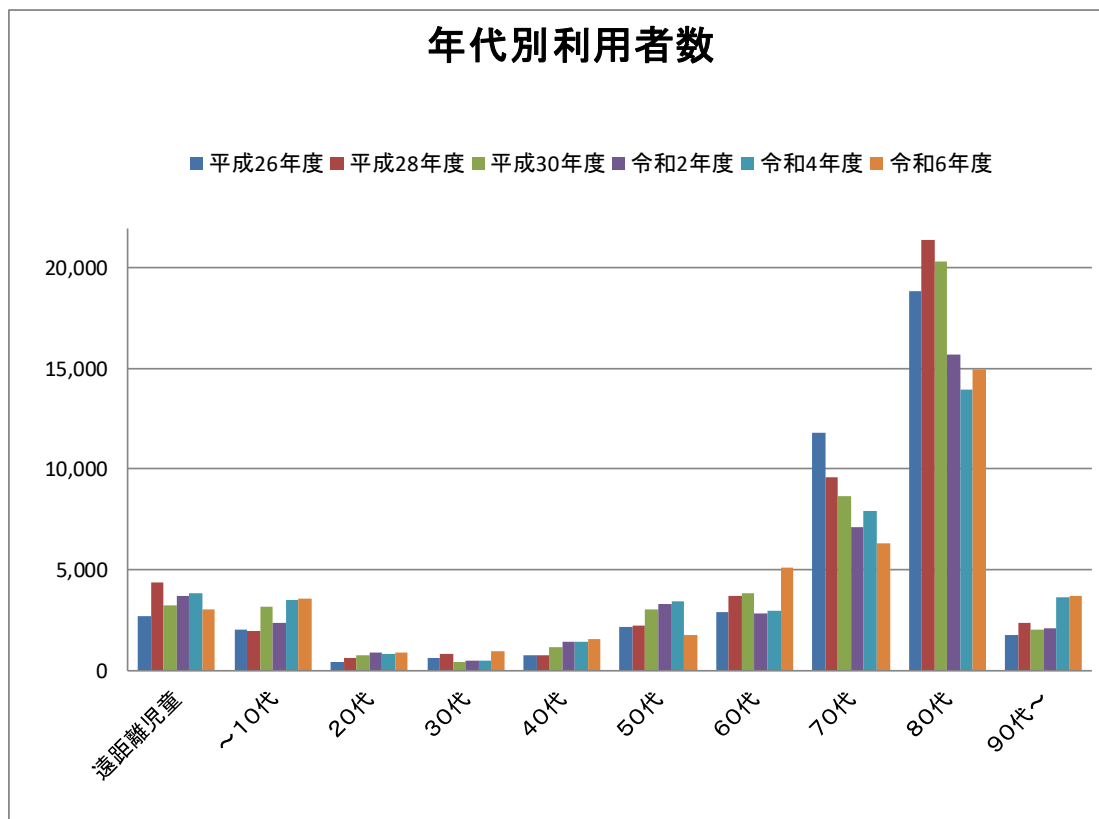
	利用者(人)	町公費負担額(円)	1回利用あたりの公費負担額(円)
平成22年度	45,205	24,790,500	548
平成23年度	49,064	23,560,000	480
平成24年度	48,759	24,039,500	493
平成25年度	44,568	24,054,500	540
平成26年度	43,851	24,000,000	547
平成27年度	46,900	28,200,000	601
平成28年度	47,706	28,200,000	591
平成29年度	48,590	28,200,000	580
平成30年度	46,531	28,970,000	623
令和元年度	47,052	29,070,000	618
令和2年度	39,809	32,935,000	827
令和3年度	40,146	35,000,000	872
令和4年度	41,842	35,000,000	836
令和5年度	43,267	35,000,000	809
令和6年度	41,887	39,215,000	936



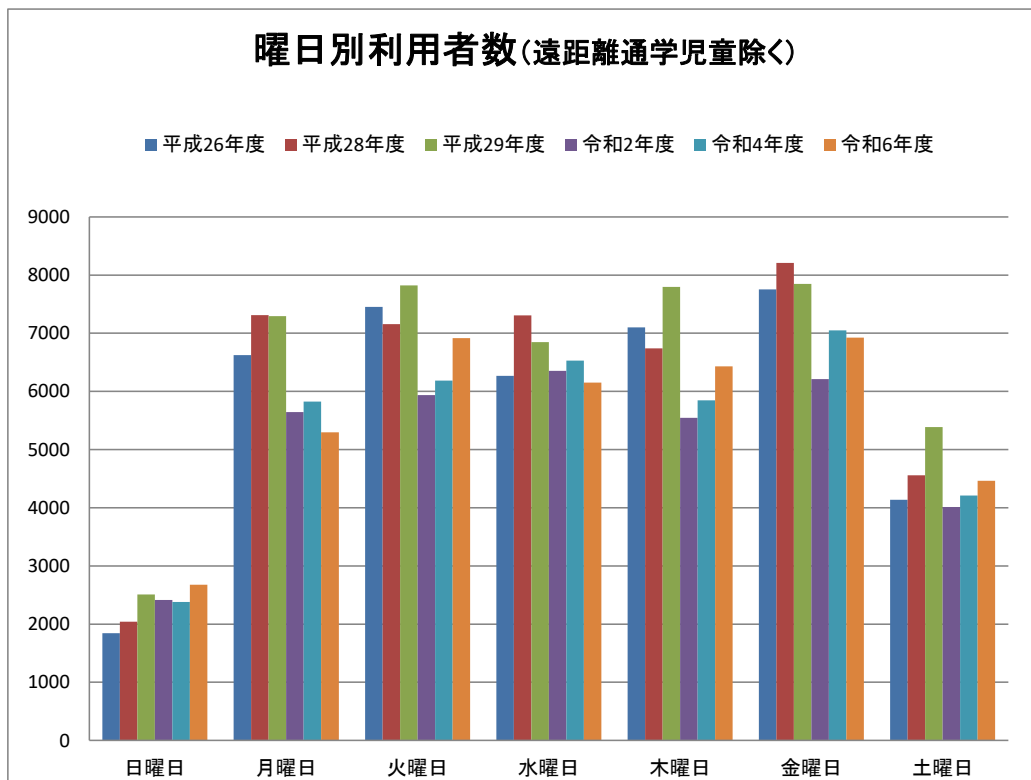
【デマンド交通「たんたん号」の状況】



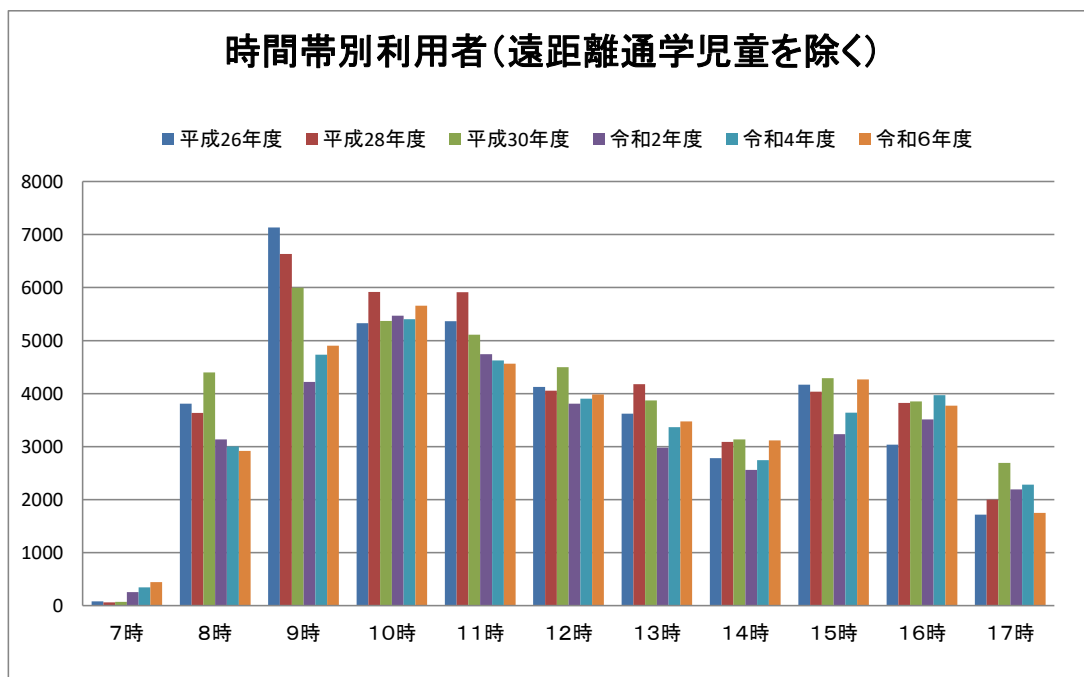
平成30年度頃までは毎年4万3千人以上利用されていました。
令和2年度は新型コロナウイルスの緊急事態宣言に伴い利用者数が減少しています。



利用している年代としては、70代以上が6割以上を占めています。
また、徐々に0代から40代までの利用者も増えてきています。

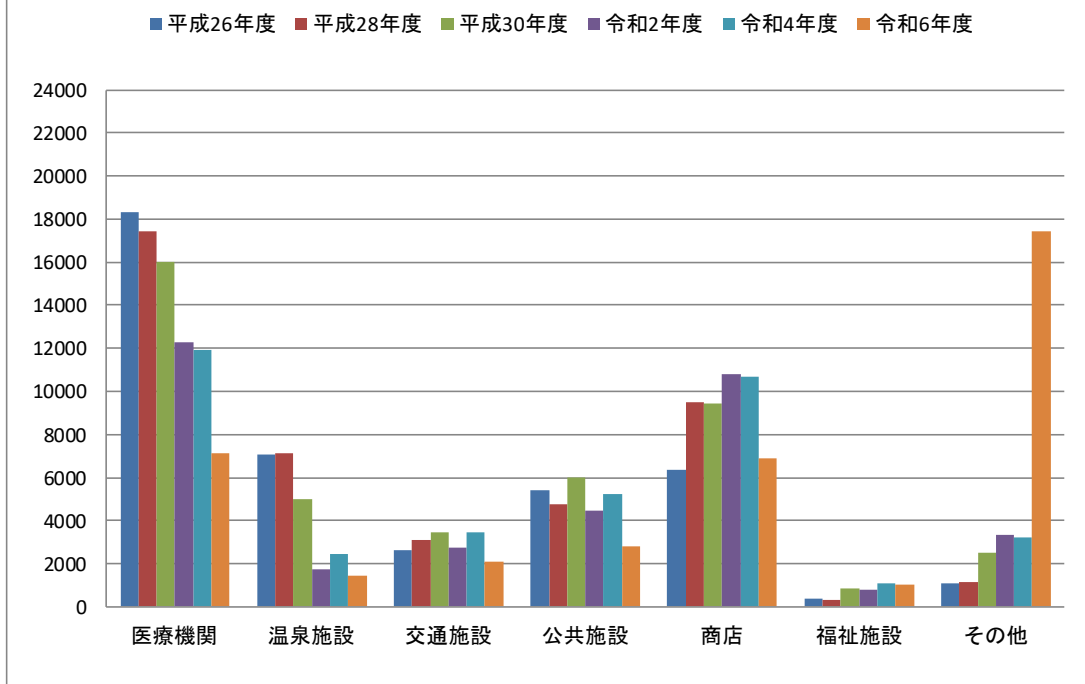


平日の利用者が多い傾向は変わりません。
また、土日の利用者は、比較的、増加傾向が見られます。

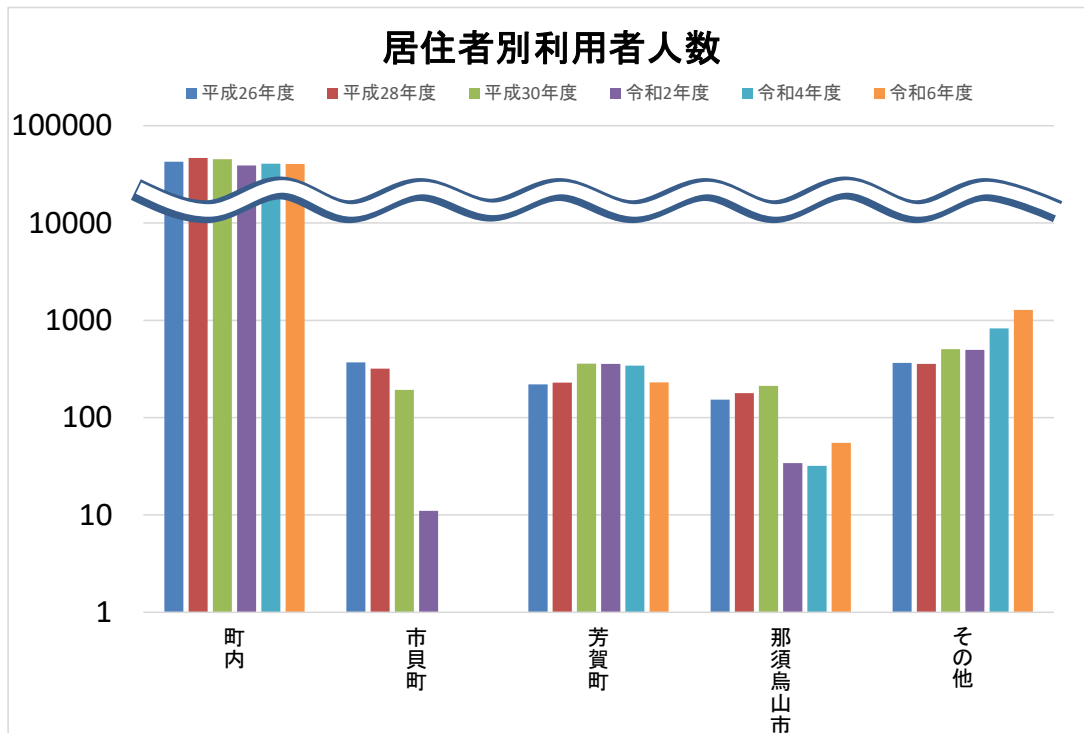


運行当初から午前中の利用者が多い傾向にあることは変わりありません。
15時と16時の利用が増加傾向にあります。

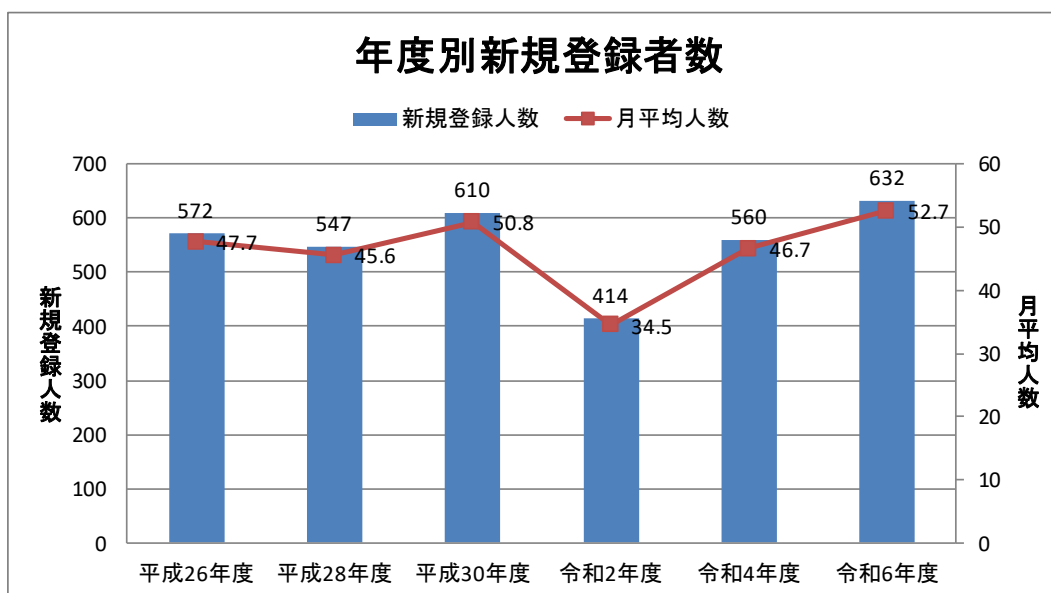
利用目的分類別利用者(遠距離通学児童を除く)



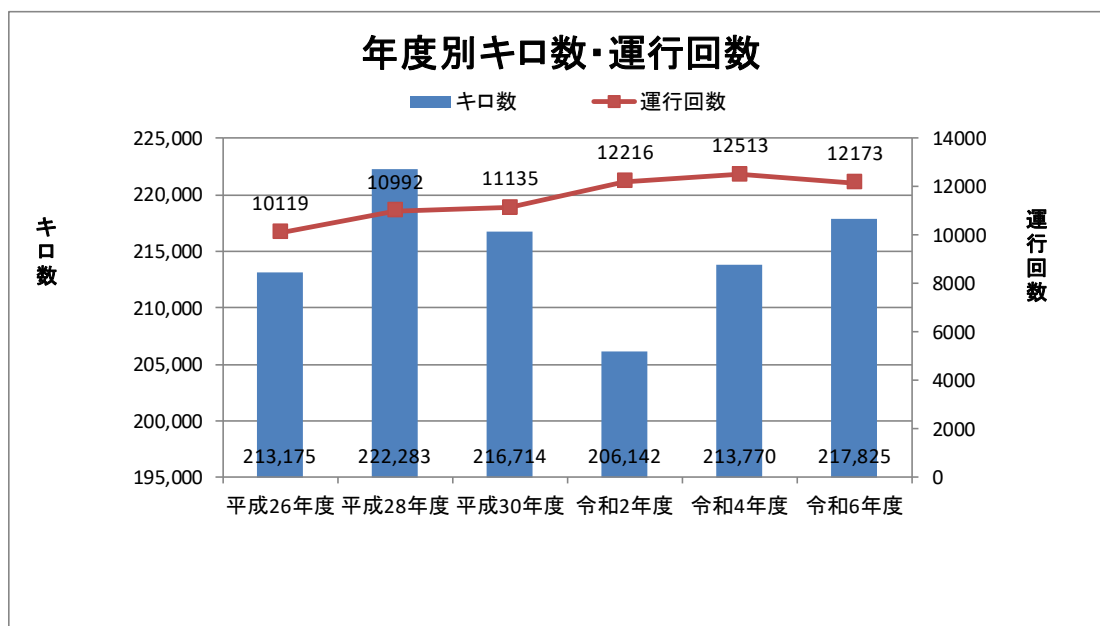
以前は医療機関の利用者が多かったものの、近年は商店や交通機関の利用者が増加の傾向にあります。



町内の利用者は、平成26年度が42,744人でその後、平成29年度に47,214人でピークとなりました。
 令和2年度は、新型コロナウイルスの緊急事態宣言の影響により38,911人まで減少しましたが、令和6年度は40,321人まで回復しました。
 市貝町への乗入は、令和3年度末で終了しています。
 新型コロナウイルスの5類移行に伴い、その他の地域からの利用者が増加傾向にあります。



令和2年度は、新型コロナウイルスの緊急事態宣言による利用者数の減少に伴い、登録人数も同様に減少しています。
 新型コロナウイルスの5類移行に伴い、コロナ前の水準に回復しつつあります。



令和2年度は新型コロナウイルスの緊急事態宣言の影響により運行キロ数が減少しています。
令和元年度から車両を1台増やしています。(4台→5台)

利用目的施設

平成21年度～令和6年度		
	目的地	人数
1	元気あつむら	75,274
2	とりせん高根沢店	55,055
3	宝積寺駅	52,280
4	黒須病院	45,273
5	倉持整形外科	30,598
6	中津川クリニック	28,447
7	深澤クリニック	25,215
8	まなか医院	24,952
9	リオン・ドール高根沢店	17,069
10	たかはし眼科	14,284
11	オータニ高根沢店	12,461
12	高根沢中央病院	10,621
13	藤井脳神経外科病院	8,068
14	TenderBOSS	7,772
15	とちぎ薬局光陽台店	7,224
16	役場	6,375
17	菅又病院	6,339
18	めぐりや整骨院	5,619
19	保健センター	5,392
20	フリースペースひよこのいえ	5,108

令和6年度		
	目的地	人数
1	とりせん高根沢店	2,056
2	宝積寺駅	2,010
3	元気あつむら	1,462
4	黒須病院	1,459
5	倉持整形外科	1,020
6	深澤クリニック	728
7	中津川クリニック	574
8	リオン・ドール 高根沢店	551
9	たかはし眼科	471
10	高根沢中央病院	432
11	花の丘木の香	380
12	パシフィックススポーツプラザ	346
13	役場	343
14	オータニ高根沢店	342
15	福祉センター	300
16	菅又病院	275
17	たいらや	273
18	高根沢町立東小学校	250
19	鈴木整骨院	241
20	ホームセンターカンセキ 高根沢店	231

「1回利用あたりの公費負担額」は増加傾向にあります。
新型コロナウイルスの緊急事態宣言以降は利用者数が減少しました。
当初は、高齢者の利用が多数を占めていましたが、近年では他の年代の利用が増加傾向にあります。

5 地域公共交通の役割と課題

5-1 地域公共交通の役割

主に町内と隣接自治体を結ぶ鉄道駅を広域幹線軸、デマンド交通を支線軸として町内の移動を面的にカバーします。デマンド交通では対応が難しい小学生の通学や運行時間外の移動には、スクールバスや民間タクシー、介助を必要とする移動には有償福祉タクシーが、それぞれ補完軸としての機能を担っています。

公共交通需要の見通し

将来人口は減少傾向にある一方で、高齢者人口の割合は上昇しており、自家用車に依存しない移動ニーズは今後も一定程度存在すると見込まれます。

また、新庁舎整備や公共施設の再編により、特定の拠点への移動需要が増加することが想定されます。本計画では、こうした需要を公共交通へ誘導することで、利用者数の増加を図ります。

5-2 地域公共交通の課題

(1) デマンド交通の機能維持

利用者数の減少や、運行コストの増加に加え、持続的な運転手の確保についても将来的な懸念が生じており、現行サービス水準の維持が課題です。

(2) デマンド交通の利便性向上

高齢者だけでなく若い世代の利用者が増加傾向にあることから、予約・支払い方法の多様化など、利用者ニーズへの対応が求められています。

(3) 新庁舎移転等に係る公共交通網の検討

新庁舎整備に伴う移動需要変化への対応が必要です。

6 計画の基本方針

本町の公共交通の現状や高齢化社会の進行、さらに高根沢町地域経営計画 2026 の基本政策『4 環境・社会基盤分野「快適で住みよいまちづくり」』を踏まえ次の基本的な指針を掲げます。

◎基本指針「利用しやすい公共交通の仕組みづくり」

7 計画目標

本計画では、上位計画との整合を図り、公共交通の年間利用者数については計画期間中に段階的な増加を目指します。

あわせて、公費負担等についても継続的に把握し、持続可能な公共交通運営を図ります。

(1) デマンド交通の機能維持のために

- デマンド交通「たんたん号」の利用者数
- 運転免許証自主返納者数
- 自動運転化に向けた調査及び研究
- デマンド交通「たんたん号」の公費負担額

(2) デマンド交通の利便性向上のために

- デマンド交通「たんたん号」の配車システム更新
- IT・IOT 等の新技術導入

(3) 新庁舎移転等に係る公共交通網の検討のために

- 新たな公共交通の必要性及び対策の検討

8 目標達成のための施策・事業

デマンド交通の継続運行、配車システムの高度化、電子決済の導入、運転免許返納者支援等を通じて、利用促進と運行効率向上を図ります。

1 デマンド交通の機能維持のために

①デマンド交通「たんたん号」の利用者数

- ・デマンド交通「たんたん号」に関する、利用者のニーズに応えられているかについてのアンケート等による調査を行う

②運転免許証自主返納者数

- ・免許返納に対するインセンティブの内容検討及び付与の実施を行う

③自動運転化に向けた調査及び研究

- ・将来的な運転手不足の抜本的解決策として自動運転技術の動向を注視し、町内環境に適した導入可能性の調査及び研究を進める

④デマンド交通「たんたん号」の公費負担額

- ・急激な増加を抑制し、安定的な水準の維持を図る

2 デマンド交通の利便性向上のために

①デマンド交通「たんたん号」の配車システム更新

- ・現在導入しているシステムのソフトウェア及び無線機の機器を更新する

②IT・IOT等の新技術導入

- ・配車システムのDX化を図る
- ・利用料金の支払いに電子決済を対応させる

3 新庁舎移転等に係る公共交通網の検討のために

①新たな公共交通の必要性及び対策の検討

- ・町中央部に新庁舎が整備されることや産業団地の整備が予定されていることから、デマンド交通「たんたん号」以外の公共交通で、市街地・農村集落・公共施設等を繋ぐネットワークの構築を検討する

〔施策・事業一覧〕

施策名	目的	内容	実施主体	実施時期	備考
デマンド交通運行	町民の日常生活に必要な移動手段の確保	デマンド交通「たんたん号」の継続運行	高根沢町、デマンド交通運行事業者	計画期間中	本町公共交通の基幹施策
配車システムDX化	利用者利便性の向上及び運行効率の改善	AI オンデマンド型配車システムの導入	高根沢町	令和10年度	国等の補助制度活用を検討
電子決済導入	支払方法の多様化による利用者利便性の向上	二次元コード等の電子決済への対応	高根沢町	令和8年度以降	段階的導入を想定
運転免許返納	高齢者の交通安全確保及び移動支援	運転免許返納者へのインセンティブ付与	高根沢町	継続	警察等関係機関と連携
自動運転化	デマンド交通の機能維持	デマンド交通への自動運転技術導入の調査・研究	高根沢町	計画期間中	

9 計画の達成状況の評価

本計画では、以下の標準指標及び地域特性を踏まえた指標を設定します。計画の達成状況は、年度ごとに KPI に基づき評価し、地域公共交通会議に報告します。評価結果を踏まえ、必要に応じて施策や計画内容の見直しを行います。

(1) デマンド交通の機能維持のために	
①デマンド交通「たんたん号」の利用者数	
評価指標	デマンド交通「たんたん号」の利用者数
現状値	41, 887 人（令和 6 年度）
目標値	前年比 365 人／年増加（令和 12 年度）
②運転免許証自主返納者数	
評価指標	運転免許証自主返納者数（年間）
現状値	42 件（令和 6 年度）
目標値	30 件（令和 12 年度）
③自動運転化に向けた調査及び研究	
評価指標	自動運転化に向けた調査及び研究
現状値	有人運行
目標値	自動運転導入可能性調査報告書の作成
④デマンド交通「たんたん号」の公費負担額	
評価指標	1 回利用あたりの公費負担額（年額）
現状値	936 円（令和 6 年度）
目標値	現在の水準を維持

(2) デマンド交通の利便性向上のために	
①デマンド交通「たんたん号」の配車システム更新	
評価指標	予約システムの DX 化
現状値	スタンドアロン型の配車システム（予約管理やデータ集計等）
目標値	AI オンデマンド交通システムの導入
②IT・IOT 等の新技術導入	
評価指標	利用料金の支払い方法の多様化
現状値	現金または紙ベースの回数券
目標値	そのほか電子決済への対応

(3) 新庁舎移転等に係る公共交通網の検討のために	
①新たな公共交通の必要性及び対策の検討	
評価指標	多様な交通様式の必要性及び導入の検討
現状値	鉄道とデマンド交通による公共交通網の形成
目標値	現状の公共交通に加え、定時定路線型公共交通等の新たな交通体系の導入検討

〔評価指標一覧〕

K P I 名称	算出方法	データの取得元	評価頻度	現状値	目標の考え方
年間利用者数	年度内の実利用者数の合計	デマンド交通 運行事業者の 運行実績	年1回	41,887人 (令和6年度)	「地域経営 計画2026に よる」
運転免許証 自主返納者 数	年度内の運 転免許証自 主返納者数	高齢者運転 免許自主返 納者支援事 業の実績	年1回	42件 (令和6年度)	「地域経営 計画2026に よる」
自動運転化 に向けた調 査及び研究	自動運転等 の調査及び 研究	自動運転技術	令和12年度	有人運行	自動運転導 入可能性の 調査
1回利用あ たりの公費	公費負担額 ÷年間利用 者数	町決算資料等	年1回	算出額	横ばい又は改 善を目指す
配車システ ム更新	システムの 導入	導入実績	令和10年度	スタンドア ロン型の配 車システム	システムの DX化を図る
IT・IOT等 の 新技術導入	新技術の導入	導入実績	令和10年度	現金または 回数券	電子決済へ の対応
新たな公共 交通の検討	調査結果に よる新たな 公共交通の 必要性	住民等のニ ーズ調査や 人流調査等	新庁舎移転 後から年1 回	鉄道とデマ ンド交通に よる公共交 通網	現状値の他 に公共交通 の導入検討
利用者満足度	アンケート調 査による「満 足・概ね満足」 の回答割合	利用者アン ケート	2～3年に 1回	未実施	継続的な向 上を目指す

〔計画の評価・見直し〕

各 KPI は年度ごとに評価し、地域公共交通会議に報告します。

未達成の場合は、内部要因・外部要因を整理した上で施策を見直し、必要に応じて計画を改定します。

また、上位関連計画の改定や社会状況の変化等により、必要に応じて適宜見直しを図るものとなります。

【PDCAサイクル】

