

# 小山市地域公共交通計画

令和5年2月

小山市

# 目次

はじめに	
第1章 計画の概要	1
1-1. 公共交通に関する基本方針	1
1-2. 計画策定の背景と目的	2
1-2-1. 計画の狙い	4
1-2-2. 計画の果たす役割	4
1-2-3. 本計画の特色	5
1-3. 計画区域	6
1-4. 本計画の計画期間と運用方法	7
第2章 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿	10
2-1. 総合都市交通計画で示された課題（上位計画）	10
2-1-1. 本市の概況	10
2-1-2. 本市の交通の課題	14
2-1-3. 交通を取り巻く主な社会動向	18
2-2. 他領域との関係で公共交通が果たすべき役割（関連計画等）	19
2-2-1. 小山市都市計画マスタープラン（平成17年（2005年）1月）	19
2-2-2. 小山市立地適正化計画（令和2年（2020年）1月）	20
2-2-3. 小山市幹線道路網整備計画（平成28年（2016年）9月）	20
2-2-4. 第3期小山市商業・観光振興計画（令和3年（2021年）3月）	21
2-2-5. 第3次小山市環境基本計画（平成28年（2016年）3月）	21
2-2-6. 小山市地球温暖化対策地域推進計画（平成25年（2013年）3月）	22
2-2-7. 第4期小山市地域福祉計画（令和3年（2021年）3月）	23
2-2-8. 小山市すこやか長寿プラン2021（令和3年（2021年）3月）	23
2-2-9. 第2次健康都市おやまプラン21（平成25年（2013年）3月）	24
2-2-10. 第2次小山市子ども・子育て支援事業計画（令和2年（2020年）3月）	24
2-2-11. 第4期小山市障がい者プラン21（令和3年（2021年）3月）	25
2-3. 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿	26
第3章 公共交通の供給方針	32
3-1. 公共交通政策における領域区分について	32
3-2. 公共交通サービスの目標	33
3-2-1. 都市交通領域(都市部の公共交通サービス⇒利便性の高い公共交通を提供し、マイカーから転換)	33
3-2-2. 生活支援交通領域(郊外部の公共交通サービス⇒移動制約者のフォロー(活動機会の確保)に特化)	36

3-3. 市民の公共交通サービスへの選好 .....	37
3-4. 公共交通サービスの設計指針.....	39
3-4-1. 総則.....	39
3-4-2. 路線・系統.....	40
3-4-3. 運行計画 .....	42
3-4-4. 費用負担 .....	47
3-4-5. 車両.....	62
3-4-6. 乗降施設 .....	64
3-4-7. 路線定期運行が適しない領域のサービス設計 .....	65
3-4-8. 案内、利便性向上策、モビリティ・マネジメント（コミュニケーション施策）	65
3-4-9. タクシー産業について.....	66
3-5. 公共交通サービスの調達方針.....	67
3-5-1. 事業者選定のあり方 .....	67
3-5-2. 事業者との契約形態 .....	67
3-5-3. 運行経費の決定方法 .....	67
3-6. 関係者間の役割分担 .....	68
第4章 計画の達成状況の評価.....	69
第5章 おーバス事業計画.....	72
5-1. 事業期間.....	72
5-2. 市民意見の受付.....	72
5-3. 令和2年度までの実績 .....	73
5-3-1. 事業の沿革.....	73
5-3-2. 利用実態・財務状況 .....	86
5-3-3. 取組実績 .....	88
5-4. おーバス事業の課題 .....	89
5-4-1. 羽川線 .....	89
5-4-2. 間々田線 .....	89
5-4-3. 新市民病院線 .....	89
5-4-4. 高岳線.....	90
5-4-5. 城東中久喜線 .....	90
5-4-6. 大谷中央線.....	90
5-4-7. 土塔平成通り線.....	90
5-4-8. 間々田東西線 .....	90
5-4-9. 渡良瀬ライン .....	91
5-4-10. 思川駅線.....	91
5-4-11. 道の駅線.....	91

5-4-12. ハーヴェストウォーク線.....	91
5-4-13. 小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線 .....	91
5-4-14. 既存路線以外 .....	92
5-5. 令和4年度（2022年度）以降の運営計画.....	93
5-5-1. 路線の位置づけ・役割.....	93
5-5-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	97
5-5-3. 運行事業及び実施主体の概要.....	98
5-5-4. 運行以外の実施事業及び実施主体の概要 .....	100
5-5-5. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービス利用者の数、収 支、費用に係る国又は地方公共団体の支出額、その他の定量的な目標・効果及 びその評価手法 .....	100
5-5-6. 予算.....	102
5-6. 今後3年程度 of 取組方針.....	102
5-6-1. 各路線の運行本数・時間帯・車両について.....	102
5-6-2. 新路線の検討状況.....	104
5-6-3. 大口需要の受付.....	105
5-6-4. 車両.....	105
5-6-5. 乗降施設 .....	105
5-6-6. 利用料金の設定.....	107
5-6-7. おーバス利用者への優待施策や情報発信による地域活性化への貢献.....	110
5-6-8. 案内.....	111
5-6-9. 調達方法 .....	112
5-6-10. 路線定期運行が適しない領域のサービス設計 .....	112
5-7. 中期的な検討課題.....	113
5-7-1. 定住自立圏に位置付けられた公共交通広域連携の推進（結城市、野木町） ..	113
5-7-2. バスへの自動運転技術活用に向けた検討 .....	113
5-7-3. バスオーナーサポーターの拡大.....	113
5-7-4. 新しい交通システム導入検討.....	113
5-7-5. 電動バスの導入検討 .....	114
5-8. 本計画の運用スケジュール（再掲） .....	114
用語解説.....	116

## はじめに

近年の少子高齢化に加え、今後本格的な人口減少が予想される中、公共交通に期待される役割は多方面にわたり、より大きくなってまいります。

このような状況の中、小山市においては、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築することは必須であると捉えて、「小山の産業・ひと・未来を支える活力と魅力ある交通環境づくり」を基本理念とした、交通政策の基本的な考え方を示す「小山市総合都市交通計画」を令和2年（2020年）3月に策定するとともに、今後の人口減少や超高齢化社会を見据えて、「小山市立地適正化計画」を策定し、同計画に掲げた「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりと合わせて、小山市コミュニティバス「おーバス」について既存路線の増便や、新規路線の運行開始など公共交通の利便性向上に向けた取組みを実施してまいりました。

国においては、令和2年（2020年）11月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正され、公共交通は地域の移動のニーズに細かく対応すべきとの方針が示されたことから、小山市においても、「公共交通」を都市において必要不可欠な「都市機能」であり、市民への「公共サービス」であると位置付けるとともに、公共交通分野における市の取組方針を明らかにするため、この度「小山市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画で定めた基本理念に基づき、人口減少や高齢化に対応した持続可能な公共交通体系を構築し、自家用車に過度に依存した社会から、誰もが公共交通により、より快適に移動できる社会への転換を目指し、市民の皆さま及び市外からの来訪者の皆さまに便利な移動サービスと豊かな生活を提供するための施策をより一層推進してまいりたいと考えておりますので、一層のご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見、ご提言をいただきました小山市地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、計画に対する意見調査等にご協力いただいた市民の皆様、関係者の方々に心から感謝申し上げます。



令和5年2月

小山市

浅野正富

# 第1章 計画の概要

## 1-1. 公共交通に関する基本方針

小山市では、小山市総合都市交通計画において、交通政策の理念を「小山の産業・ひと・未来を支える活力と魅力ある交通環境づくり」として掲げています。すなわち、①小山市の産業振興には、発展がめまぐるしい圏央道や北関東自動車道など高速道路沿いの開発地と小山市産業地域を繋ぐ、広域ネットワークの構築が必要と考えています。②市街地や地域間を誰もが移動しやすく、市内からも市外からも安心快適に外出できることで高齢者等の活力に繋げ、かつ持続可能な魅力ある交通環境を目指すものとしています。

望ましい交通環境の実現にあたっては、土地利用・交通社会資本・公共交通・市民の交通行動等を包括的にとらえて、相互の施策を組み合わせることで総合的に取り組む必要があります。したがって、本市の公共交通政策は、それ自体の改善・課題解決の観点にとどまることなく、公共交通を理想的な交通環境を実現するための手段の一つと位置づけ、上位目的の実現のための戦略的取組を推進します。

本市では、**公共交通は都市において必要不可欠な「都市機能」であり、都市の運営のツールおよび市民への公共サービスと位置付け、そのサービス水準は上位目標に照らして市が主体的に設定するとともに、責任を持ってその実現にあたります。**同時に、民間事業者の力を活用してその効率的な運営に努めます。公共交通のサービス内容の検討・決定にあたっては、本計画の枠組みに従って市民意見の反映に努め、市が率先して**市民のための公共交通を実現します。**

## 1-2. 計画策定の背景と目的

本計画は、小山市総合都市交通計画（令和2年（2020年）3月策定）の下位計画として策定するものです。本計画は、総合都市交通計画の掲げる「小山の産業・ひと・未来を支える活力と魅力ある交通環境づくり」のための総合的な取り組みの一環としての公共交通分野について、市の取組方針を明らかにするために取りまとめたものです。また、地域公共交通活性化再生法の法定計画としての側面も有します。

小山市が主体となって運営する公共交通の路線・時刻（輸送計画）は、本計画に基づいてその都度策定された事業計画と言えます。

本計画の別紙は、国庫補助金の受給に関わる申請資料として国土交通大臣に提出します。

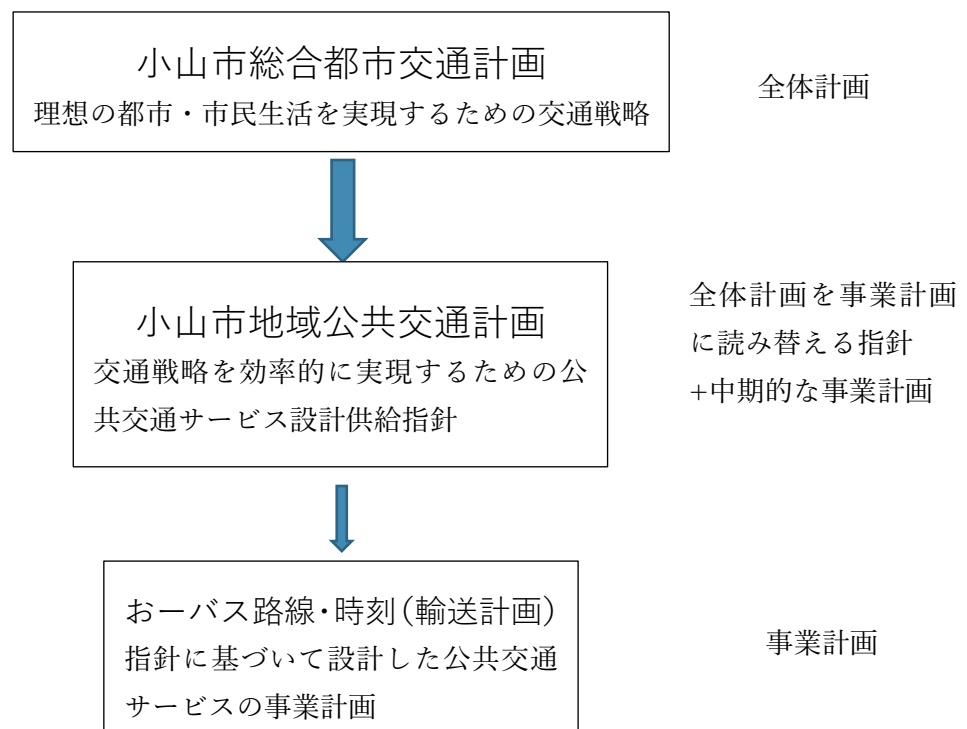


図 1-1 小山市総合都市交通計画の下位計画としての本計画の位置づけ

本計画は、小山市総合都市交通計画とともに、本市のまちづくりの最上位計画である「第8次小山市総合計画」等に即するとともに、本市の長期を展望したまちの姿を定める「小山市立地適正化計画」をはじめとする関連計画と整合・連携を図ります。

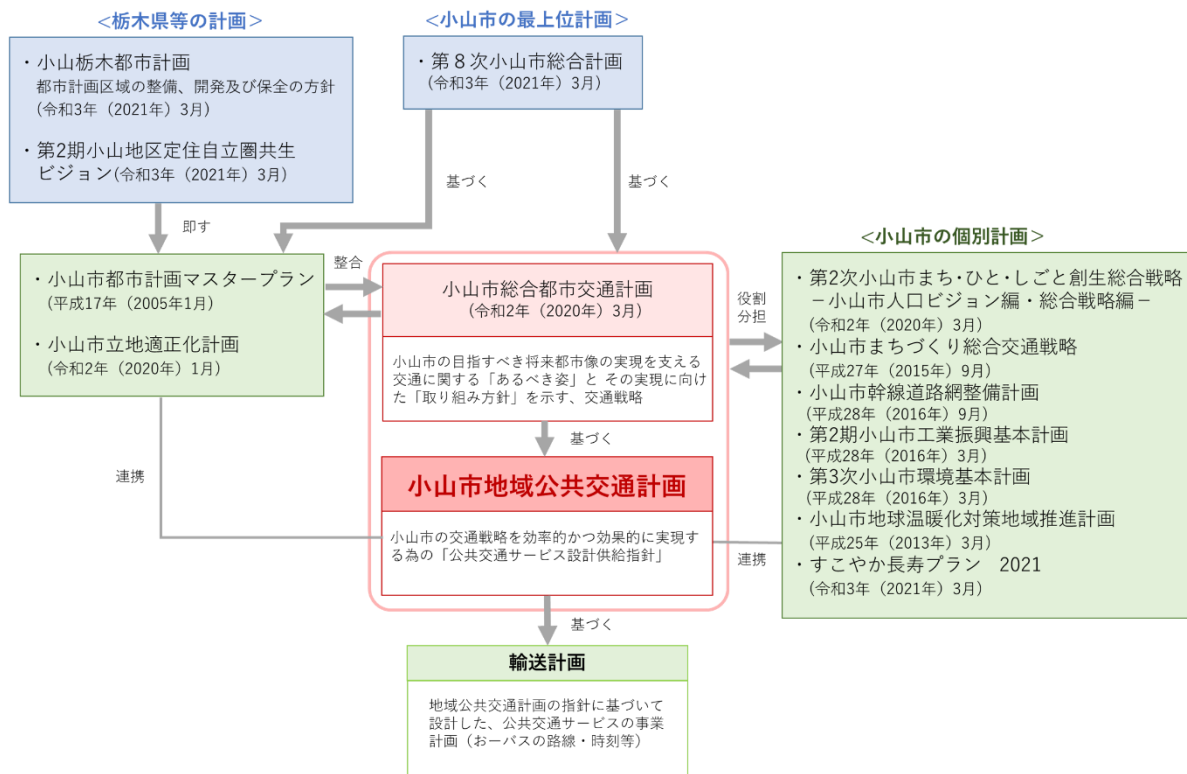


図 1-2 上位・関連計画



## 1-2-1. 計画の狙い

---

小山市総合都市交通計画等で示された交通分野の行政課題を再構成したうえで、行政課題の解決という上位目的を明らかにし、それを的確かつ効率的に実現するための小山市の公共交通の目標・サービス設計指針・供給指針を定めます。さらに、当面の行動計画を盛り込み、行政の依拠すべき指針とします。

## 1-2-2. 計画の果たす役割

---

### (1) 小山市が取り組む公共交通の位置付けの明確化

上位計画等から「公共交通により実現を目指す都市と暮らしの姿」を明らかにするとともに、その実現のために公共交通のサービスが達成すべき具体的目標を定めることで、総合行政の中での公共交通の戦略的位置づけを明確にします。

### (2) 公共交通行政の戦略と指針

「公共交通により実現を目指す都市と暮らしの姿」を公共交通のサービスが達成すべき具体的目標に読み替えるとともに、それを効率的に実現するための小山市としての考え方を明確にすることで、公共交通行政の指針とします。

### (3) 公共交通によるサービス水準の設定及び長期保障の明確化

公共交通は、それを日常的に利用する市民・来訪者の生活に密接に関連しており、公共交通のサービス水準は生活の内容を多分に規定しています。そのため、公共交通のサービス水準が短期間のうちに大きく変動することは望ましくありません。また、立地適正化計画で小山市が目指している、公共交通の利便性が高い地域への機能誘導による適正な土地利用の実現のためには、公共交通のサービス水準が長期にわたって保障されていることが重要です。これらの観点から、本計画は中長期的なサービスレベルを保障する役割を果たします。これは地域公共交通計画から立地適正化計画への貢献にあたります。

### (4) 住民参画の手引き

公共交通のサービス内容は、利用者・市民の意向をよく反映したものである必要があります。特に、自治体が責任を持って運営する公共交通は、「住民主体の公共交通」を自治体に負託したものだと言えます。本計画で明らかにする公共交通サービスの設計方針は、自治体を通した「住民主体の公共交通」の実現のために、市民の意思を体現したものと位置付けられます。本計画は、市民共同の「公共交通の供給計画書」の役割を持ちます。併せて、本計画は公共交通のサービス内容の計画に対する住民参画の手引きの役割を持ちます。

## (5) 運送事業者向けガイドライン

公共交通は、市と民間の経済主体が役割分担を行って運営します。本計画は、関連する民間の経済主体が予測可能性を持って行動できるようにするガイドラインの役割を持ちます。

### 1-2-3. 本計画の特色

---

小山市では、市内公共交通を行政主体で取り組んできた経緯があり、そのサービス内容はすでにある程度成熟しているほか、市民の負託にこたえるための行政側のノウハウも一定のものが蓄積されています。また、総合都市交通計画により交通に関する横断的な政策体系が確立しています。そのため、本計画は公共交通の当面の改善策・持続性向上策に限定することなく、上記に示した戦略的内容を主とするものとしています。

なお、本計画は主におーバスを対象としています。必ずしもおーバスに限定している訳ではなく、市内を中心とする近距離公共交通については小山市が運営するおーバスによって一元的に担っていく意思を反映したものです。

### 1-3. 計画区域

本計画の計画区域は、小山市域です。なお、本計画に基づく公共交通サービスが市域外にわたることを妨げるものではありません。

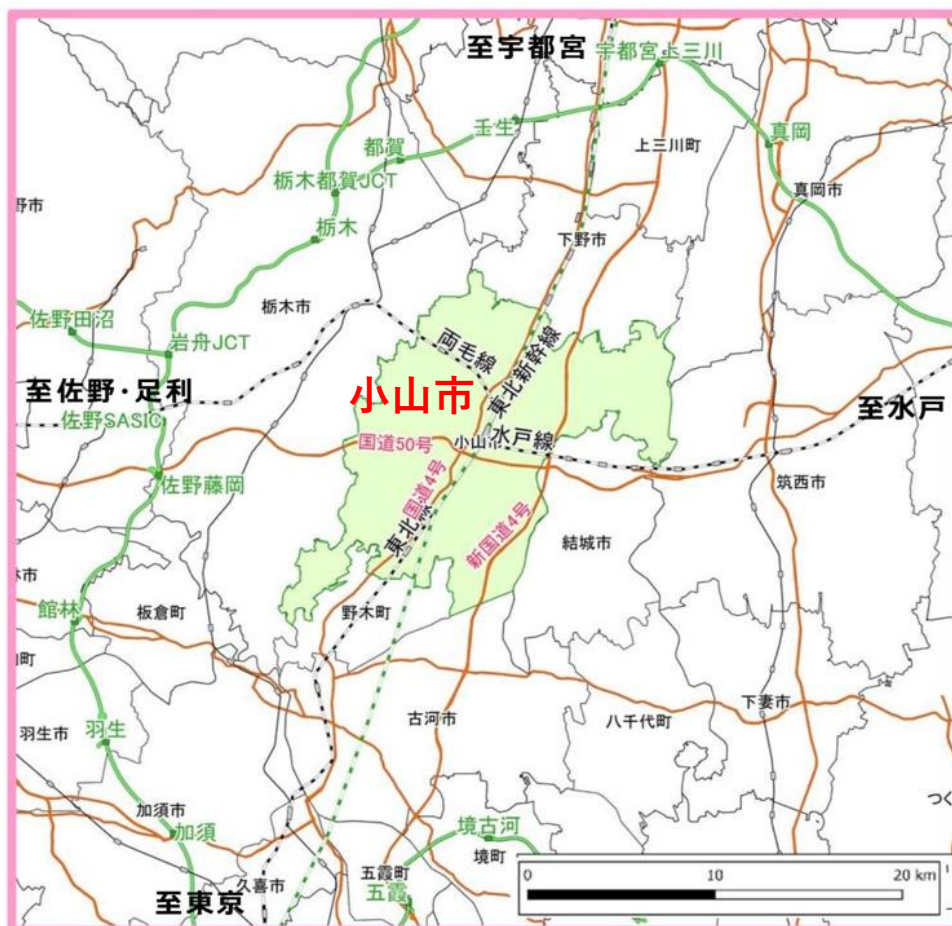


図 1-3 計画区域

## 1-4. 本計画の計画期間と運用方法

本計画の計画期間と運用方法は、本計画の各内容の役割を考慮して定めます。

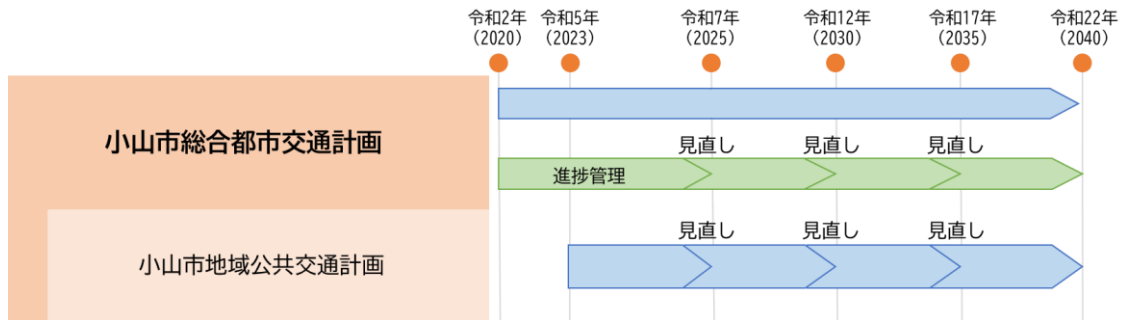
本計画自体は、小山市総合都市交通計画の下位計画として、長期的にその役割を果たし続ける必要があります。一方、短期の実行プランの役割を併せ持っており、それについては一定期間内での達成度評価が必要です。したがって、本計画の運用の時間軸は、内容別に下記の通りとします。

内容ごとに最適化した運用時間軸の設定により、計画を不断に見直すようにし、計画が常に有効に機能するようにします。

表 1-1 本計画の計画期間と運用方法

計画の内容	計画期間	計画期間到達時の更新の内容
地域公共交通計画自体	5 年間 次回は令和7年(2025年)*の見直し予定 ※総合都市交通計画との期ずれを考慮	内容を更新しながら、総合都市交通計画の計画スケジュールに合わせて長期継続
第1章 計画の概要 第2章 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿		行政課題の変化に合わせて内容の見直し
第3章 公共交通の供給方針		実践を通して把握した知見を反映。本章については、最新の知見と方針を市民と共有するため、必要が生じた場合、その都度更新 ただし、サービス水準の保障に関する内容はその長期安定性に配慮
第4章 計画の達成状況の評価		総合都市交通計画の進捗管理に合わせて、5年に一度評価と更新の実施
第5章 おーバス事業計画		おーバスの今後複数年度で行う取組みの見直し
別紙	毎年	国土交通省への申請と自己評価の内容

表 1-2 本計画の運用スケジュール



本計画の別紙は次の様に運用します。

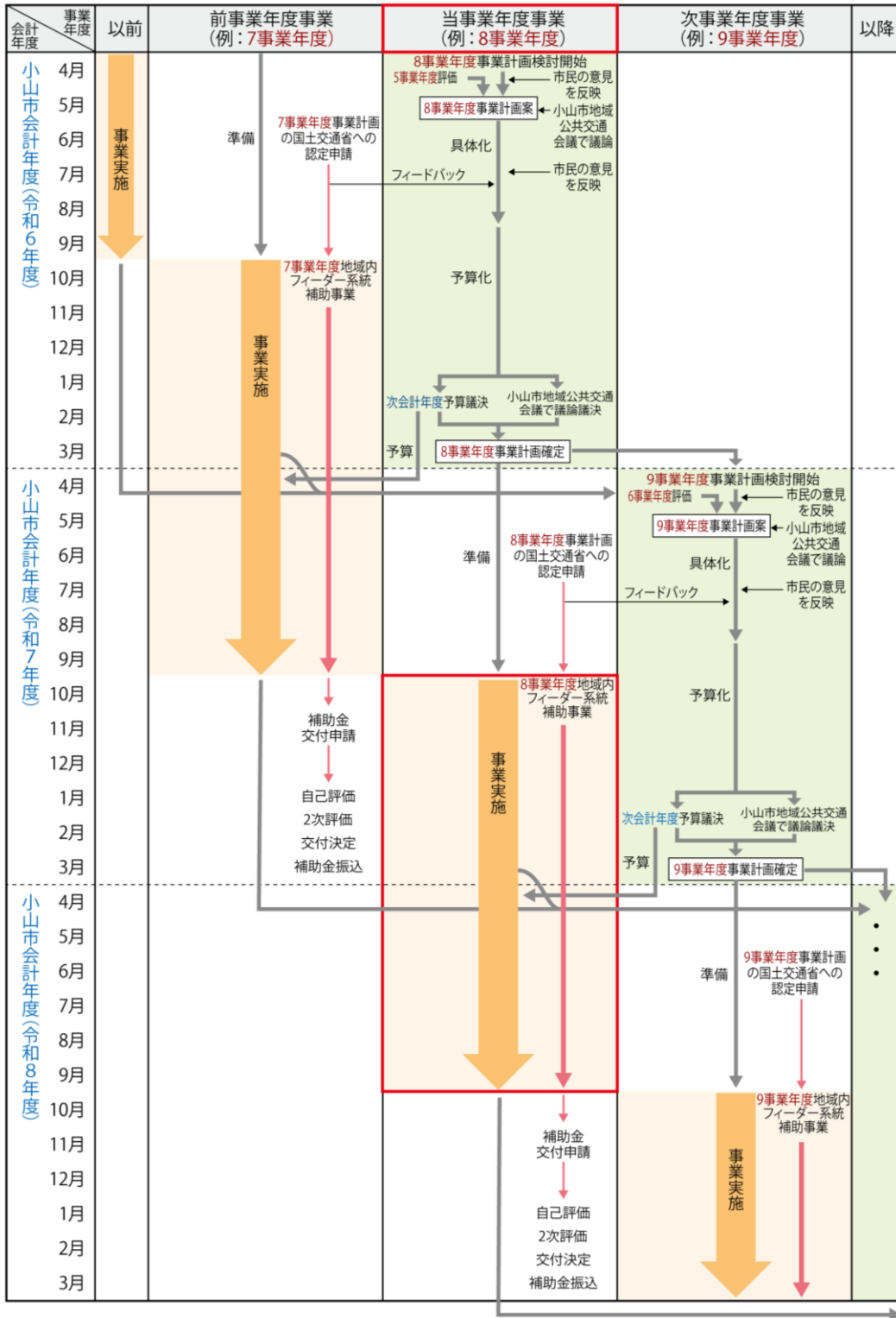
小山市の公共交通事業のサービス改変を、主に10月に行うものとし、10月から翌年9月までの期間を便宜的に「事業年度」と呼ぶことにします。

ある事業年度の事業を実施するために、前会計年度の6月に地域公共交通活性化再生法の法定協議会である小山市地域公共交通会議に対して事業計画案を示して諮ります（この時、中期的計画として、向こう3事業年度の取組方針案をまとめて示します。この際、その前の会計年度の事業評価を反映するとともに、前事業年度の実施事業を承継します。

小山市地域公共交通会議で出た意見や、市議会・市民から取組方針案に寄せられた意見を踏まえて、市役所内で事業化に向けた予算協議や実務的検討を行います。

予算の確定と小山市地域公共交通会議での確認を以て、前会計年度の3月までに当事業年度の事業計画が決定し、その年の10月から事業年度が始まるのに合わせてサービスの改変が行われます（これ以外のタイミングでサービスを改変することもあります）。当事業年度の事業計画は、次事業年度以降の事業計画案に承継されます。当会計年度終了のタイミングで事業評価を行い、次々事業年度以降の事業計画案に反映します。

表 1-3 本計画別紙の運用スケジュール



## 第2章 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

### 2-1. 総合都市交通計画で示された課題（上位計画）

本計画の上位計画に当たる「小山市総合都市交通計画」では、本市の交通課題について示しています。本節では、小山市総合都市交通計画で挙げられた課題と地域公共交通が担う役割を示します。

#### 2-1-1. 本市の概況

小山市の人口は令和3年（2021年）の168千人をピークに減少に転じております。年齢別には、年少人口は年々減少、生産年齢人口についても平成17年（2005年）をピークに減少しています。一方で、高齢者は年々増加しており、高齢化率は令和22年（2040年）には3割を超える見込みです。

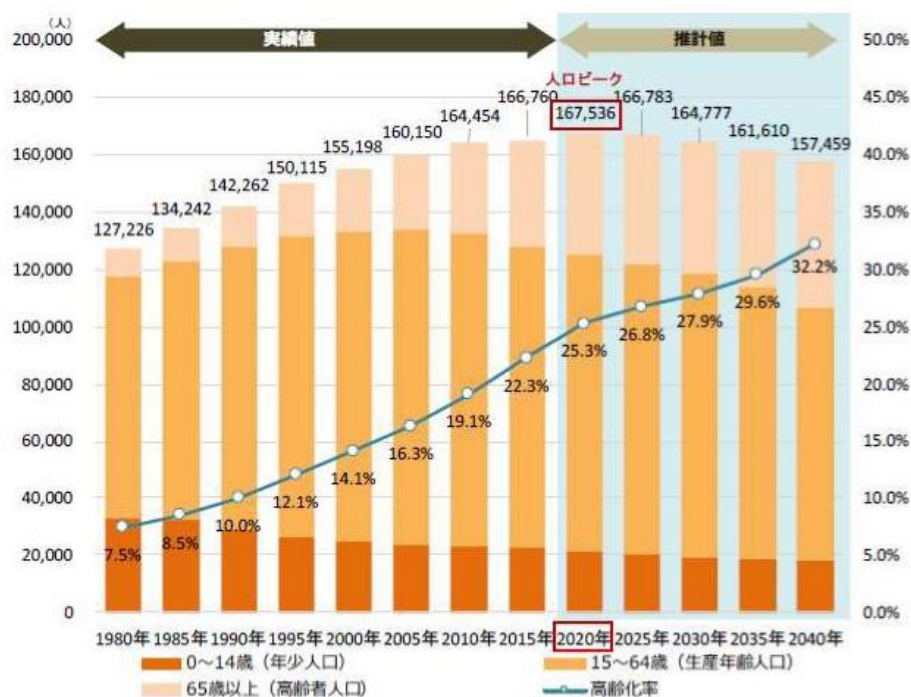


図 2-1 小山市の人口推移及び推計

出典：実績値；総務省国勢調査（各年度）

推計値：国立社会保障・人口問題研究所（平成30年（2018年））

地域ごとの高齢化率で見ると、市街化区域でも高齢化率が高まり、小山駅周辺で4割を超え、多くの地域で5割以上となる見込みです。

また、同じく令和22年(2040年)には美しが丘周辺や東城南地区周辺、犬塚地区周辺での人口集積が進む一方で、小山駅南側などの中心市街地では人口密度が低下する見込みです。

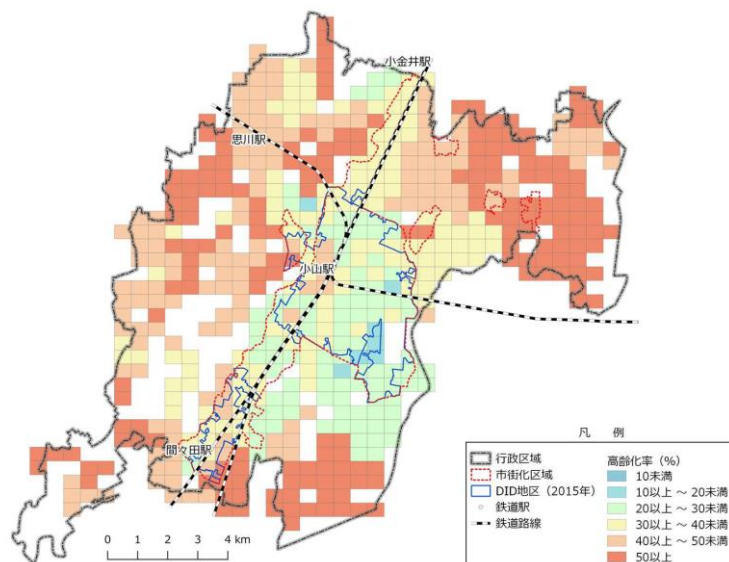


図 2-2 小山市の高齢化率 (令和 22 年 (2040 年))

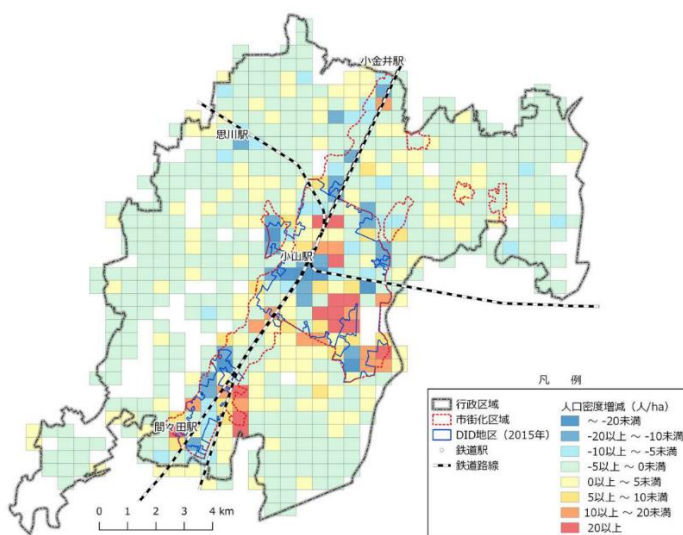


図 2-3 小山市の人口密度の増減 (平成 27 年 (2015 年) ~ 令和 22 年 (2040 年))

データ出所：国勢調査 (平成 27 年 (2015 年))

国立社会保障・人口問題研究所 (平成 30 年 (2018 年))

出典：小山市立地適正化計画 (令和 2 年 (2020 年) 1 月)



平成 30 年(2018 年)の小山市居住者の総トリップ数は約 33 万トリップ/日であり、平成 11 年(1999 年)より約 2 万トリップ/日(5.4%)増加しています。トリップ種別で見ると、市内における移動(市内々トリップ)が約 7 割を占めています。また、市内外トリップが平成 11 年(1999 年)から 13.7%増加しています。

表 2-1 小山市民のトリップ数

トリップ種別	H11		H30		トリップ数 増減率
	(トリップ/日)	トリップ種 別構成比 (%)	(トリップ/日)	トリップ種 別構成比 (%)	
市内々	214,357	69.2%	220,707	67.6%	3.0%
市内外	83,593	27.0%	95,032	29.1%	13.7%
市外々	11,700	3.8%	10,722	3.3%	-8.4%
総トリップ数	309,650	100.0%	326,461	100.0%	5.4%

出典：平成 11 年（1999 年）、平成 30 年（2018 年）小山市パーソントリップ調査

男女ともに65歳以上の年齢階層で外出している人の1日当たりの平均トリップ数（生成原単位）は増加していますが、依然として2人に1人は外出していない状況が見られます。また、15-24歳の若者の外出率が減少していますが、外出している若者のトリップ数は微増傾向にあります。

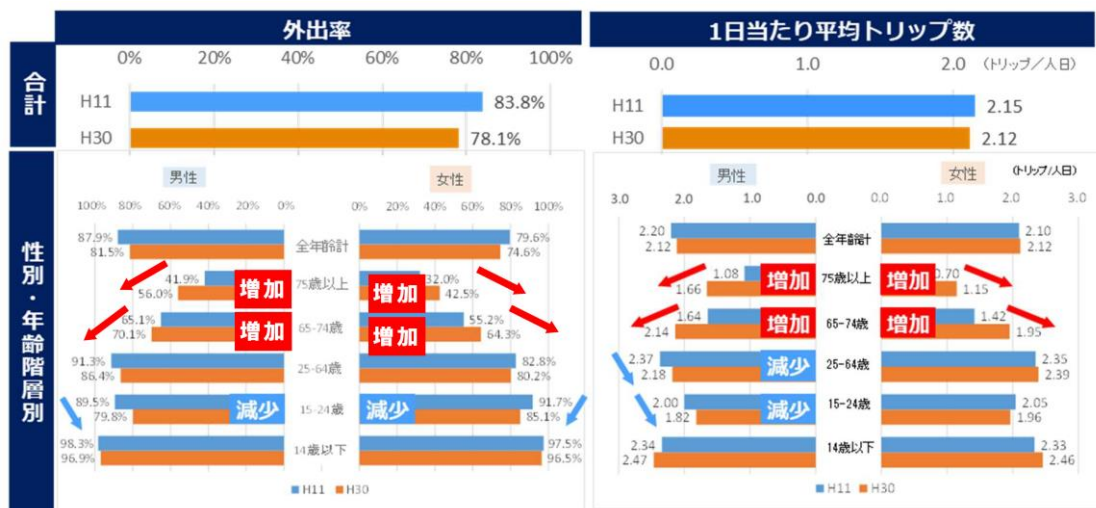


図 2-4 外出率と1日当たり平均トリップ数（グロス生成原単位）

出典：平成11年（1999年）、平成30年（2018年）小山市パーソントリップ調査

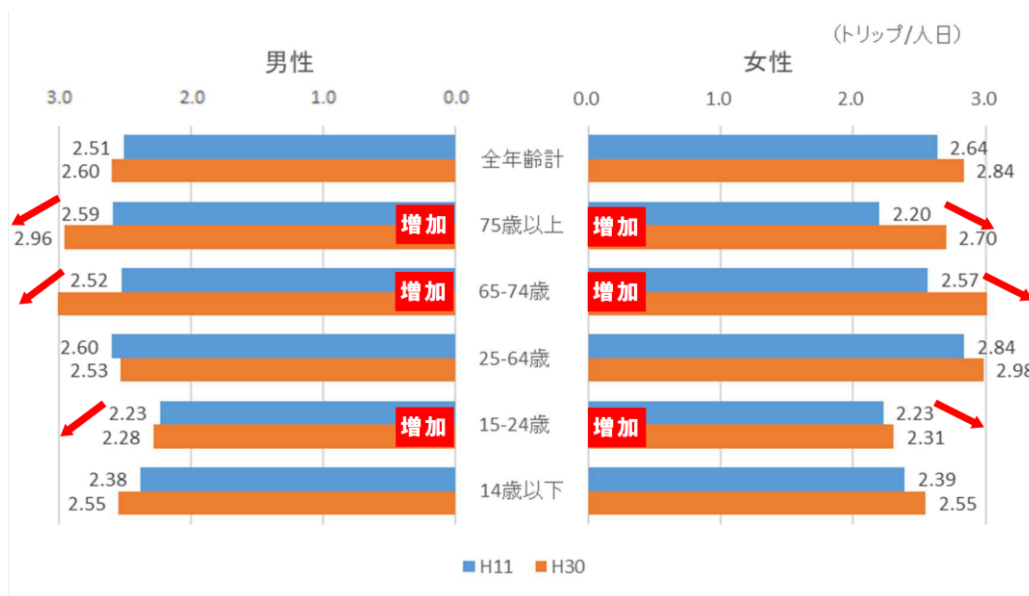


図 2-5 年齢階層別男女別平均トリップ数（ネット生成原単位）

出典：平成11年（1999年）、平成30年（2018年）小山市パーソントリップ調査

## 2-1-2. 本市の交通の課題

### (1) 自動車依存とその影響

市民の移動手段は自動車が約7割を占め、平成11年(1999年)から増加傾向にある一方で、バスの利用割合は0.3%と依然として低い状況です。特に高齢者の自動車による移動が大幅に増加しています。

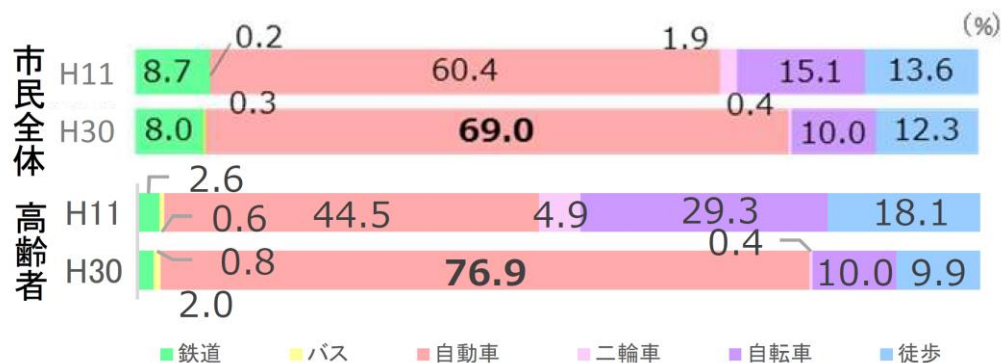


図 2-6 市民全体と高齢者の代表交通手段構成

出典：平成11年(1999年)、平成30年(2018年) 小山市パーソナルトリップ調査

市内各地域から中心市街地(小山駅周辺)への移動手段のうち、近隣地域でも自動車が約5~7割を占めており、中心市街地への移動は自動車へ依存している状況です。

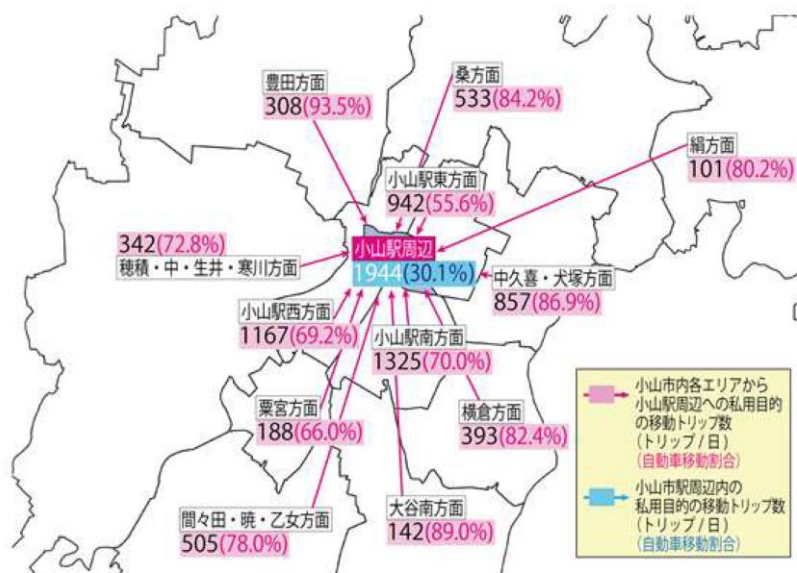


図 2-7 中心市街地へのトリップ数及び自動車利用割合

出典：平成30年(2018年) 小山市パーソナルトリップ調査

国道 50 号や国道 4 号の小山駅周辺で混雑している傾向にあります。

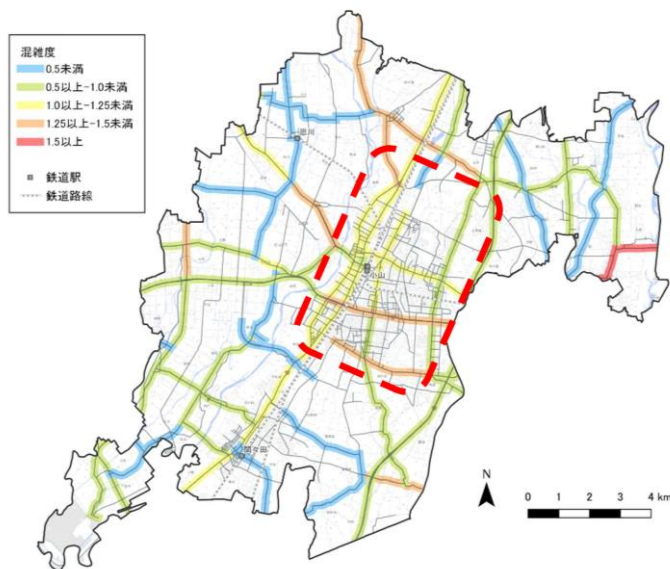


図 2-8 小山市の主要道路の混雑度

出典：平成 27 年度（2015 年度）全国道路・街路交通情勢調査、国土地理院地図  
 ※地理院タイルを加工して作成

全国における高齢者の運転による交通死亡事故は、平成 20 年（2008 年）から 10 年間で徐々に増加しています。

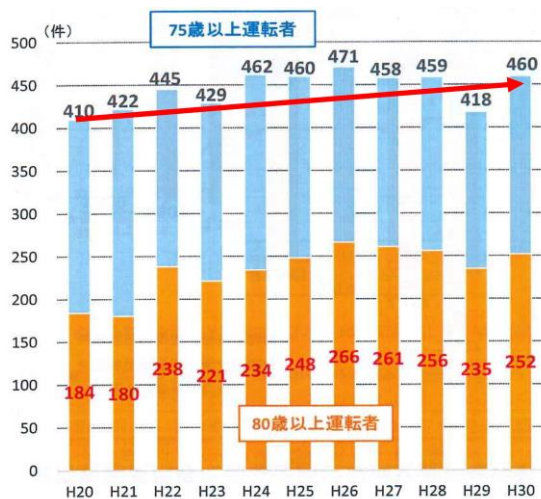


図 2-9 全国における高齢運転者による死亡事故件数の推移

出典：平成 30 年（2018 年）における交通死亡事故の特徴等について（警察庁交通局）

## (2) 自動車を持たない住民の活動機会の制約

免許非保有者の平均トリップ数は、免許保有者の平均トリップ数に比べて少ない傾向にあります。

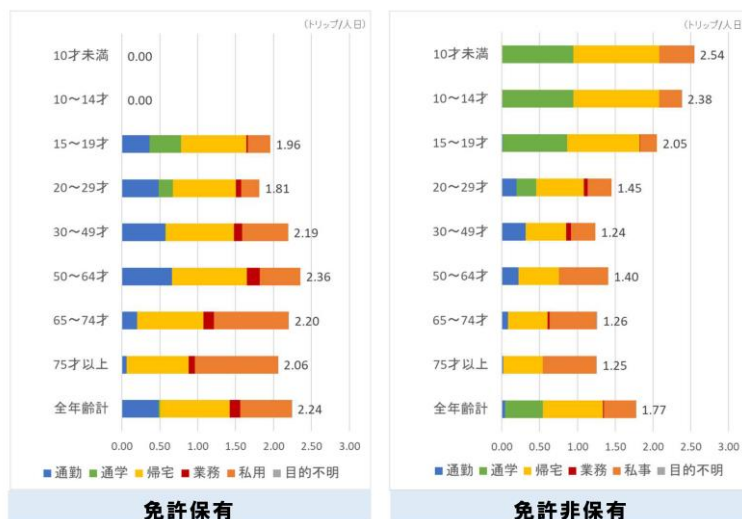


図 2-10 年齢別・免許保有状況別 1日当たり平均トリップ数

出典：平成 30 年（2018 年）小山市パーソントリップ調査

子育て世代として、30～45 歳の女性に着目し、18 歳以下の子どもの有無別、就業非就業別に比較すると、私用目的の内訳では、子どものいる女性は送迎トリップが多い傾向が見られ、子どものいない女性に比べて送迎により活動に制約があることが考えられます。

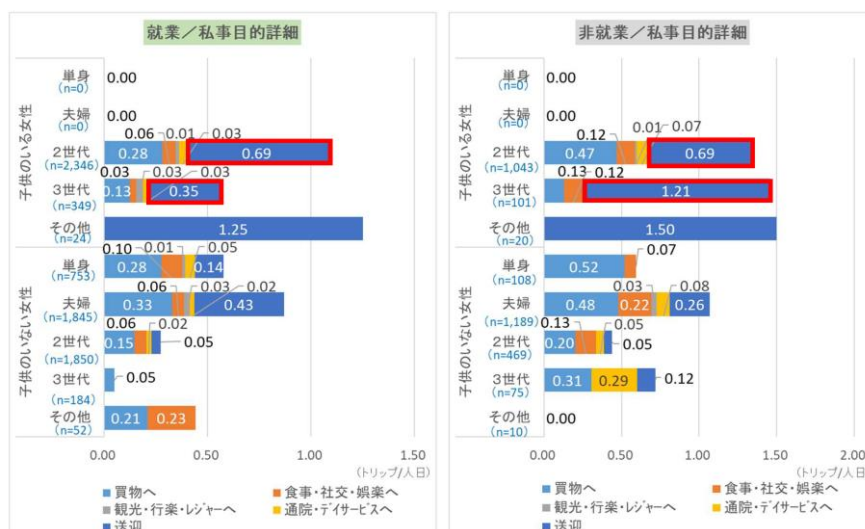


図 2-11 30～45 歳女性の就業状況別・子どもの有無別・世帯構成別 1日当たり平均トリップ数

出典：平成 30 年（2018 年）小山市パーソントリップ調査

バス停から 300m 圏内に居住する人の方が、バス停から 300m 以上離れた地域に居住する方よりも外出している傾向にあります。また、バス停から 300m 圏内に居住する人の中でも、運行頻度の高いバス停に近い人の方が外出している傾向にあります。

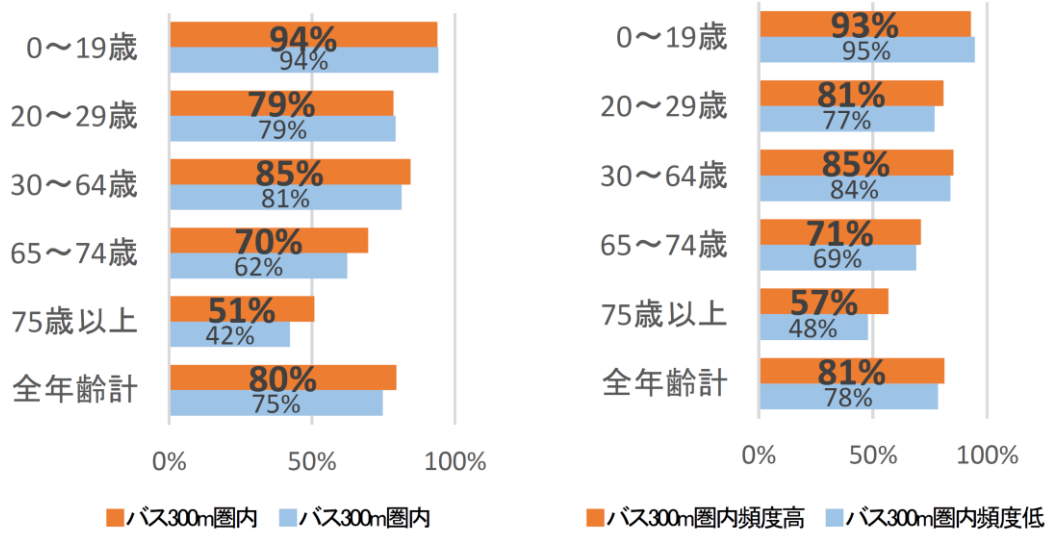


図 2-12 バス停へのアクセス性別の外出率及びバス運行頻度別の外出率

出典：平成 30 年（2018 年）小山市パーソントリップ調査

### 2-1-3. 交通を取り巻く主な社会動向

SDGs(持続可能な開発目標)は、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成される、平成28年(2016年)から令和12年(2030年)までの国際目標であり、近年、その推進に向けた機運が高まっています。

小山市では、小山市総合都市交通計画にて、ターゲットの1つとして「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」とある「11. 住み続けられるまちづくりを」のゴールを中心に、成長・雇用や平等性、気候変動緩和等の観点も踏まえて、各計画目標を設定しています。

小山市総合都市交通計画では言及していませんが、カーボンニュートラルの観点も重要です。令和2年(2020年)10月、政府は令和32年(2050年)までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。世界の平均気温は平成29年(2017年)時点で、工業化以前(1850~1900年)と比べ、既に約1℃上昇したことが示されています。気候変動の原因となっている温室効果ガスは、経済活動・日常生活に伴い排出されています。国民一人ひとりの衣食住や移動といったライフスタイルに起因する温室効果ガスが我が国全体の排出量の約6割を占めるという分析もあり、国や自治体、事業者だけの問題ではありません。カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みが求められています。

**① SDGs(持続可能な開発目標) 推進の機運の高まり**

- 平成28年(2016年)~令和12年(2030年)までの国際目標であるSDGsの達成に向けた機運が高まっています。

**② コンパクト・プラス・ネットワークの推進**

- 人口減少、少子高齢化社会でも地域の活力を維持・強化していくために、コンパクトなまちづくりと連携して、地方公共団体を主体として面的な公共交通ネットワークを再構築することが定められました。

**③ 自転車の役割の拡大**

- 環境負荷低減、災害時の交通機能維持、国民の健康増進などの新たな課題への対応に向けて、自転車の活用を総合的・計画的に推進するための法律が施行されました。

**④ 「人」中心のまちなか空間への転換**

- 今後のまちづくりにおいて、新たな価値創造や地域課題の解決を図るためには、従来の「車」中心のまちなか空間から、「人」中心の「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を形成することが必要とされています。

**⑤ 新たなモビリティサービスの必要性の高まり**

- 各地域の多様な移動ニーズへの対応のため、近年の技術革新を受けた新たなモビリティサービスの活用が必要となっています。

**⑥ 自動運転技術の進展**

- 全国各地で自動運転技術を搭載した運転バスや超小型モビリティ等の実装に向け、実証実験が行われています。



出典：「持続可能な開発目標SDGs」について (外務省)  
SDGsを構成する17の国際目標



出典：都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間取りまとめ概要(国土交通省、令和元年(2019年)6月)  
「居心地がよく歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

図 2-13 交通を取り巻く主な社会動向

出典：小山市総合都市交通計画(令和2年(2020年)3月)

注：⑥自動運転技術の進展については原典から修正

## 2-2. 他領域との関係で公共交通が果たすべき役割（関連計画等）

小山市の公共交通は、第8次小山市総合計画が掲げる将来都市像“「ひと」「まち」「くらし」がいいき 未来へつながる おやま”を実現するための手段との位置づけです。まちづくりの基本目標4『暮らしやすく住み続けたい 地域の活力を生かしたまちづくり』では①コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の形成により持続的発展が可能なまちづくりの推進②東京圏に隣接した利便性の高い交通ネットワークを生かした地域経済の持続的な成長③小山市に人が集まり回遊性とにぎわいのある個性と魅力が輝く商業・観光の活性化策を展開、高い競争力が発揮できるまちづくりの推進を目指しています。したがって、公共交通は、将来都市像の実現に資する他の行政領域と代替的・補完的な関係があり、他の行政領域と公共交通との最適分担領域を明らかにする必要があります。本節では、密接に関連する他部署の行政計画を通して、他部署との関係において公共交通が果たすべき役割を示します。

### 2-2-1. 小山市都市計画マスタープラン（平成17年（2005年）1月）

#### （1）計画の概要

社会経済情勢の変化や多様化する市民のニーズなどを長期的に見据えたまちづくりを総合的かつ体系的に展開するため、地方分権が推進され、市民に最も身近な行政機関である市が、市民の参画に基づき、共にまちづくりを進めることが求められる中で、小山市らしい都市の将来像とまちづくりの目標を明確にし、21世紀の幕明けにふさわしい都市計画に関する基本的な方針について定めた計画です。

#### （2）公共交通への言及

『第2章 部門別整備方針』の中で、市民や来訪者が快適に移動できる公共交通網を形成し、利用者のニーズに対応した、利便性の高い柔軟な公共交通システムを構築していくものとしたうえで、バス交通分野は、買い物や施設利用、高齢者のアクセス確保に対応するため、地域特性に応じたルート設定や実験運行を実施しながら市域内を面的にサービス提供することが示されています。

#### （3）関連領域への公共交通の貢献

利便性の高い公共交通サービスの供給を通して自動車依存を緩和し、将来都市像の実現に貢献します。

日常的な買い物や施設利用、高齢者の移手段の確保の観点については、活動機会の確保に貢献する公共交通サービスの供給を進めます。

当該計画は策定更新手続き中です。



## 2-2-2. 小山市立地適正化計画（令和 2 年（2020 年）1 月）

---

### （1）計画の概要

本市では、令和 2 年（2020 年）まで人口増加が見込まれているものの、近い将来減少に転じる見通しであることから、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を確保し、持続可能な都市経営を推進する必要があるため、立地適正化計画を策定しています。

### （2）公共交通への言及

本市は自家用車依存度が高い地域特性である一方、今後、高齢化の進展も見込まれることから公共交通へのニーズがより一層高まることが予想されるため、公共交通ネットワークの充実により、過度に自動車に依存することなく誰もが快適に移動できる都市構造の形成を目指すものとしています。

小山駅、間々田駅といった拠点と市内各地域を結ぶコミュニティバス路線は、市民の重要な移動手段として利用者需要に応じた路線の再編などを図り、市内のバス交通ネットワークの構築を推進することが示されています。

### （3）関連領域への公共交通の貢献

公共交通ネットワークの充実により、過度に自動車に依存することなく誰もが快適に移動できる都市構造の形成に貢献します。

立地誘導の取り組みと公共交通整備との相乗効果により、立地適正化計画で示した「目指すべき都市の骨格構造」を実現します。

## 2-2-3. 小山市幹線道路網整備計画（平成 28 年（2016 年）9 月）

---

### （1）計画の概要

本市では、主な市道を幹線道路と位置付けて整備を進めており、5 か年（平成 28 年（2016 年）～平成 32 年（2020 年））で整備する路線を計画内で選定し、計画的に整備を進めています。

### （2）公共交通への言及

整備方針の 10 策の中で、公共交通が関わるものとして「（8）交通結節点へのアクセス向上、公共交通の利便性促進」が記載されています。

### **(3) 公共交通との役割分担**

公共交通サービスのうちバスサービスは道路網を通して供給するものであり、バスサービスは道路の機能の一つだと言えます。

バスサービスにより道路に「輸送機能」を発揮させることで、「整備方針の10策」のうち「(5) 地域開発、産業拠点、観光資源へのアクセス向上」、「(7) 日常生活の移動に配慮した道路交通の円滑化を促進」、「(8) 交通結節点へのアクセス向上、公共交通の利便性促進」、「(9) バリアフリー化や歩道整備による高齢者や子育て世代への配慮」等に貢献します。

## **2-2-4. 第3期小山市商業・観光振興計画（令和3年（2021年）3月）**

---

### **(1) 計画の概要**

この計画は、人と経済・文化が交流する、住みたい・訪れたい、安全・安心で「夢」・「希望」溢れる新しい小山の創生に向けて、商業・観光の振興を図るための方向性を明確化するとともに、市内各地域の特性を活かした商業・観光の振興に求められる具体性、実現性の高い取り組みについて基本方針を示し、これに沿って各種の施策を展開しているものです。

### **(2) 公共交通への言及**

観光資源の発掘・活用・磨き上げに関する施策として、現在は市民や来訪者の移動手段となっている「おーバス」を、市内観光に利用できるよう、主要な観光施設等を巡るルート等の情報発信をするなど、公共交通を活かした周遊観光の促進が示されています。

### **(3) 関連領域への公共交通の貢献**

居住誘導区域を中心にサービスレベルの高い公共交通サービスを供給することで来訪者の回遊の基盤とするほか、小山駅と観光施設を結ぶサービスの運行や、主に観光客へ向けた公共交通を用いた観光プランや、時刻表や地図等の公共交通の使い方に関する情報発信を通して貢献します。

## **2-2-5. 第3次小山市環境基本計画（平成28年（2016年）3月）**

---

### **(1) 計画の概要**

本市の自然環境の特性でもある渡良瀬遊水地や思川・鬼怒川などの水と、広大な農地や引き継がれてきた平地林などの緑を基盤とした豊かな生活を次代に引き継ぐことを望ましい環境像と示した計画です。

## **(2) 公共交通への言及**

環境の現状及び施策の展開のうち、生活環境にかかわる施策体系として「環境負荷の少ない交通環境の整備」が掲げられています。市内の移動に多くの市民が利用しているマイカーの利用は排気ガスや温室効果ガスの排出による環境への負担があることから、より環境への負担の少ないいわゆる“エコカー”の普及や、輸送量当たりの温室効果ガス発生量が少ない電車やバス等の公共交通機関の維持・充実・利用促進が求められているとしています。

## **(3) 関連領域への公共交通の貢献**

マイカーから公共交通への転換を可能とする、高いサービスレベルの公共交通サービスの供給により環境負荷軽減に貢献します。環境部署、企業等で実施するエコ通勤事業を協力推進します。

当該計画は、次の「2-2-6. 小山市地球温暖化対策地域推進計画」を統合し、カーボンニュートラルを包括した計画として策定更新手続き中です。

## **2-2-6. 小山市地球温暖化対策地域推進計画（平成 25 年（2013 年）3 月）**

---

### **(1) 計画の概要**

小山市環境基本計画の策定から東日本大震災を経て、温暖化問題に深くかかわってくるエネルギー利活用方針に関する社会的環境が大きく変わったことを受け、これまでの施策をより効果的に推進するために検討し直すとともに、社会的環境の変化や、震災後の市民・事業者の温暖化に対する取組意向等を踏まえ、策定しています。

### **(2) 公共交通への言及**

アンケート調査では、「市に期待する温暖化対策」としてバスなどの公共交通の利便性向上に対し一定の声が集まっており、方針 3-1 では「低炭素型交通ネットワークの整備推進」として、コミュニティバスの利用促進や既存交通網を活用した低炭素化の検討、また方針 3-3 では、コミュニティバスも含めた公共自動車等への廃食油で精製した BDF の利用が示されています。

### **(3) 関連領域への公共交通の貢献**

マイカーから公共交通への転換を可能とする、高いサービスレベルの公共交通サービスの供給により環境負荷軽減に貢献します。

公共交通サービスに使用する自動車自体の環境負荷削減についても、公共交通自体のサービスレベルの拡充を優先しつつ、資金の確保状況に応じて進めていきます。

## 2-2-7. 第4期小山市地域福祉計画（令和3年（2021年）3月）

---

### （1）計画の概要

社会福祉法第107条に規定する「市町村地域福祉計画」であり、「小山市総合計画」を上位計画とした個別計画であるとともに、保健福祉分野の関連計画である「小山市すこやか長寿プラン」、「小山市障がい者プラン21」、「小山市子ども・子育て支援事業計画」、「第2次健康都市おやまプラン21」、「子どもの貧困撲滅5か年計画」等の各計画の上位計画として、地域で安心して暮らせるまちをつくるために、横断的・総合的な施策を推進するものです。

### （2）公共交通への言及

アンケート調査では、本市がバリアフリーのまちづくりを進めるために必要なこととして、「日常の足となる公共交通機関の整備」が最上位に挙げられていることから、誰もが安全で安心して生活や円滑な移動ができるよう、公共施設や公共交通機関をはじめとした、ハード・ソフト両面にわたるバリアフリーやユニバーサルデザインの推進が示されています。

### （3）関連領域への公共交通の貢献

住民の活動機会を確保する公共交通サービスの供給を行うことで、地域福祉の増進に貢献します。

## 2-2-8. 小山市すこやか長寿プラン2021（令和3年（2021年）3月）

---

### （1）計画の概要

「地域でつながり 支え合い 誰もが自分らしく 安心して暮らせる小山」を基本理念としたこの計画は、小山市がこれまで取り組んできた高齢者福祉の継承とさらなる発展を図り、地域住民の皆様や地域で活動する組織・団体等との連携・協働を図りながら、計画を推進しています。

### （2）公共交通への言及

13の重点施策のうち、「安全安心のまちづくり」の中で、公共交通は個別施策の一つとして挙げられており、要支援や要介護の状態になっても、自立した生活が確保できるよう、機能性・快適性・安全性に配慮した社会基盤のバリアフリー化の推進および、高齢運転者の加齢に伴う交通事故を未然に防ぐ観点から免許返納の促進について示されています。

また、重点施策「健康づくりの推進」は医療へのアクセスが必要だと言え、重点施策「高齢者の社会参加の促進」も同様に、社会参加の機会が得られるだけのアクセシビリティが必要です。

### (3) 関連領域への公共交通の貢献

高齢者の自立した生活を確保するために、また健康づくりや社会参加に貢献するために、活動機会の確保をベースとした公共交通サービスの供給を行います。

## 2-2-9. 第2次健康都市おやまプラン 21（平成25年（2013年）3月）

---

### (1) 計画の概要

この計画は、子どもからお年寄りまで、住みなれた地域で誰もが安心していきいきと暮らせるよう、『健康都市おやま』の理念に基づいた、保健・福祉・医療の総合的な連携のとれた環境づくりと市民一人ひとりの健康づくりを推進しています。

### (2) 公共交通への言及

この計画では、本市が直面する少子高齢化に対し、健康寿命を延ばすための具体的行動目標として、4-3「誰もが安心して出かけられるようにしよう」に対する取り組みとして子どもから高齢者や障がい者など、誰もが安心して日常生活を送ることができるように、また、医療や保健・健康づくりの機会や施設等にアクセスがしやすいように、コミュニティバス及びデマンドバスの運行を行うとともに、バリアフリーのまちづくりや、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた施設や環境整備を進めることが示されています。

### (3) 関連領域への公共交通の貢献

子どもや高齢者・障がい者を含む市民の誰もが活動機会を確保できるよう、公共交通サービスの供給を行うことを通して、健康の維持増進に貢献します。

## 2-2-10. 第2次小山市子ども・子育て支援事業計画（令和2年（2020年）3月）

---

### (1) 計画の概要

本市では、少子化対策と子育て支援を市政の重要な施策として位置付け、出会いから結婚・妊娠・出産・子育てまで切れ目のない子ども・子育て支援に関する総合的な計画として「小山市子ども・子育て支援事業計画」を策定しています。

### (2) 公共交通への言及

子ども・子育て支援に対する基本目標「妊娠・出産の支援と負担の軽減」ではコミュニティバスによる妊産婦の移動支援事業として、自分で車の運転が困難になる妊産婦に対し、コミュニティバスの乗車券を配布することで、健診等の際に公共交通で移動しやすい環境を整えることが示されています。

### **(3) 関連領域への公共交通の貢献**

妊産婦の活動機会を確保するよう、公共交通サービスの供給を行います。

子育て世代の経済的負担を低減させるために、低廉な公共交通サービスの供給を行います。

## **2-2-11. 第4期小山市障がい者プラン 21（令和3年（2021年）3月）**

---

### **(1) 計画の概要**

本市では、障がいのある人等すべての人が安全で快適な生活を営むことができるよう、ユニバーサルデザインの考え方を積極的に推進し、環境整備に努めています。

### **(2) 公共交通への言及**

具体的な取り組み内容として、障がい者の自立した社会生活を確保することを目的に車両更新時に低床バスの導入が示されています。

### **(3) 関連領域への公共交通の貢献**

住民の活動機会を確保する公共交通サービスの供給を行うことで、地域福祉の増進に貢献します。

低床バスの導入や鉄道駅のバリアフリー化を進め、公共交通自体を障がい者にとって使いやすいものとし、障がい者の活動機会の確保状況を改善します。

一方、通常の公共交通の利用が困難な方の活動機会の確保については、福祉移送サービス等公共交通以外による対応がありうるものとします。

## 2-3. 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

### (1) 目指す将来のまちの姿と方向性

小山市総合都市交通計画において目指す将来都市像等を前提に、公共交通体系の基本理念及び基本目標を示します。

#### 【目指す将来都市像（前提）】

- ・立地適正化計画で位置づけられた拠点（中心拠点、地域拠点、地域コミュニティ拠点、新都心）の機能強化と連携によるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり
- ・中心拠点を中心とした都市機能の集積促進とまちなかへの居住の誘導
- ・広域連携軸の活用による県内外の広域的な連携の強化

### (2) 計画の基本理念と基本目標

小山市地域公共交通計画における基本理念を以下に示します。

#### 【基本理念】

## 小山に生きる。おーバスが生きる。

～マイカー無しでも便利な移動サービスと豊かな生活を  
小山市民、小山への来訪者に提供する～

- (1) おーバス（路線バス）を便利なバスへ
- (2) タクシー、デマンドバス等との連携により移動サービスの充実へ
- (3) 生活サービスとの連携により、まちや地域全体の活性化へ

この基本理念は、小山での豊かで快適な暮らし（小山に生きる）を、小山市民自身の公共交通（おーバス）が多面的に支える（おーバスが生きる）ことを示します。

バスの語源は omnibus（オムニバス）といい、バスだけでなくかつての乗合馬車など「多くの乗客が一緒に乗る乗り物」を指しています。

また、小山市総合都市交通計画における目標を踏まえて、小山市において目指す暮らしの姿について、公共交通の領域で実現を目指すものを基本目標（公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿）として定めます。

**【目 標】** ※目標の設定にあたっては、SDGsとの関係性を把握することで持続可能なまちづくりへの認識を深めます。

**①産業振興・中心市街地活性化等に資する交通環境の実現** 

<メインターゲット>  
 小山駅・間々田駅周辺、国道50号・新4号国道・小山駅・間々田駅へのアクセス

**②定住人口と交流人口の増加に向け、子育て世代や交通弱者、来訪者等がより移動しやすい環境の実現** 

<メインターゲット>  
 特に市街地エリア

**③高齢者の方々がイキイキと活動するための外出環境の実現** 

<メインターゲット>  
 特に高齢化が進行する団地や郊外部エリア（生井、寒川、豊田、中、穂積、桑、絹、大谷、間々田）

**④技術革新を見据え、多様な交通手段を選べる環境の実現** 

<メインターゲット>  
 郊外部のバス不便地域の移動、自動車以外の交通手段間の移動

**⑤環境や経営にやさしい持続可能な交通環境の実現** 

<メインターゲット>  
 過度な自動車依存

図 2-14 小山市総合都市交通計画における目標設定

出典：小山市総合都市交通計画（令和2年（2020年）3月）



表 2-2 公共交通により実現する目標と目指す暮らしの姿（都市交通領域※）

視点	基本目標	目指す暮らしの姿	小山市総合都市交通計画の目標との対応				
			①	②	③	④	⑤
都市軸の形成、中心市街地活性化、コンパクト・プラス・ネットワークの実現	まちの中心部が拡散することなく、にぎわうとともに、中心部と郊外が、公共交通ネットワークにより結ばれたまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカーを持たなくても、都市交通領域※を公共交通と徒歩・自転車等で便利に生活移動できるまち</li> <li>クルマがなくても、まちなかに出かけることができるまち</li> <li>公共交通で来ても中心部を便利に回遊できるまち</li> <li>小山駅を拠点に市内・市外へ移動しやすいまち</li> </ul>	○	○			
脱炭素・環境負荷低減	環境にやさしい暮らしができるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境に貢献でき、その貢献に誇りが持てるまち</li> <li>自動車に起因する騒音や大気汚染が少ないまち</li> <li>歩いていて自動車の騒音が気にならないまち</li> </ul>					○
交通事故削減	交通事故が少なく、安全・安心に移動できるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故に遭わず被害者にも加害者にもならないまち</li> <li>歩いていて自動車にヒヤリとしないまち</li> <li>(高齢者になり)運転に不安を覚えたら生活の質を下げずにクルマを手放せるまち</li> </ul>		○	○		
渋滞緩和	交通渋滞の少ない、スムーズに移動できるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞にはまらずに通勤・買い物ができる、駅に行けるまち</li> <li>緊急自動車の活動を妨げないまち</li> </ul>	○	○			
産業振興	多くの企業が立地し、質の良い雇用機会に恵まれたまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>質の良い雇用機会が多くあるまち</li> <li>公共交通で通勤しやすく生活しやすいまち</li> <li>クルマがなくても働く場所が制限されないまち</li> </ul>	○				
	<div style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">                     ※企業が立地を考慮する際に小山市を選択し、小山市の拠点を維持するに足る、低廉な通勤交通手段・来訪交通手段を用意することで実現                 </div>						
余暇	目的地へのお出かけを公共交通が支えるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>家から歩いてお出かけでき、快適なショッピングができるまち</li> <li>バスに乗ってまちなかにアクセスできるまち</li> <li>観光資源や自然など誰もがまちの魅力を享受できるまち</li> </ul>	○	○			
観光振興	市外からの観光客がクルマを置いて回遊できるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場を用意しなくても観光客向けの営業ができるまち</li> <li>駅から始まる観光により、小山の個性をアピールできるまち</li> <li>気軽に友達を呼んでクルマなしで案内できる。電車で来てもらえる。クルマで友達を駅に迎えに行かなくて済むまち</li> </ul>	○			○	
健康	歩いて暮らせるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスや徒歩で歩いて暮らせるまち</li> <li>生活の中に歩く習慣が身につく、適度な運動量が維持できるまち</li> <li>健康寿命が延びるまち</li> </ul>			○		

表 2-3 公共交通により実現する目標と目指す暮らしの姿（生活支援交通領域※）

視点	基本目標	目指す暮らしの姿	小山市総合都市交通計画の目標との対応				
			①	②	③	④	⑤
くらし・生活支援	マイカーが無くても生活ができるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市交通領域※では、徒歩・自転車・公共交通で行きたい学校に通学できるまち</li> <li>・ クルマが無くても、高額な負担なく通院・買い物・社交活動ができるまち</li> <li>・ 乗り換え一回で新小山市民病院にアクセスできるまち</li> <li>・ 生活支援領域※では、マイカーを自由に使えない方の活動機会の確保のために、個別的な輸送サービスを提供できるまち</li> </ul>			○	○	○

※第3章にて定義

参考 公共交通政策における領域区分（本計画 3-1 で詳述）

表 2-4 公共交通政策における領域区分

政策領域	主に発揮させる公共交通の役割	取り組みの基本路線 (代表的な考え方の例)	対象とする区域
都市交通領域	まとめて運ぶこと	利便性の高い公共交通サービスの供給により、マイカーを削減する。 あわせて、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図る。	立地適正化計画に定める居住誘導区域および都市機能誘導区域
生活支援交通領域	代わりに運転する人がいること	マイカーの削減は目指さない。 マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保のために、個別的な輸送サービスを供給する。	上記以外



※急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害（特別）警戒区域は居住誘導区域から除外するエリアとなるが、図面の縮尺から図示することが困難なため、表示していない

図 2-15 立地適正化計画：居住誘導区域

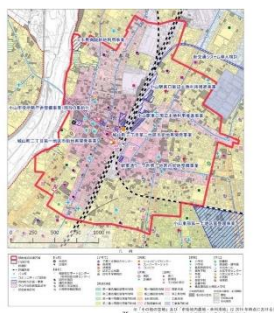


図 2-16 都市機能誘導区域小山駅周辺



図 2-17 都市機能誘導区域間々田駅周辺

表 2-5 公共交通政策における領域区分の諸元

政策領域	面積	人口	人口密度
都市交通領域	2,906.2ha	126,318 人	43.5 人/ha
生活支援交通領域	14,268.8ha	40,088 人	2.8 人/ha

※令和 4 年（2022 年）4 月 1 日時点

## 第3章 公共交通の供給方針

第2章では、公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿を明らかにしました。本章では、それを実現するために、小山市の公共交通サービスをどのように供給するのかという考え方を明確にします。望ましい姿を、具体的なサービス設計の方針に読み替えていく手続きに相当します。

### 3-1. 公共交通政策における領域区分について

望ましいまちと暮らしを実現するプロセスにとって、公共交通の固有の意義は主に次の二つが挙げられます。

- まとめて運ぶこと → 効率的な交通が可能に。
- 運転手が乗客の代わりに運転すること → マイカーを自由に使えない住民に移動手段を提供する。

これらのメリットは同時に発揮されることもあれば、どちらかしか発揮されないこともあります。小山市では、公共交通の「使いどころ」の違いに着目し、望ましいまちと暮らしを実現するプロセスにおいてそれぞれの役割を的確に発揮させるために、公共交通の政策と供給の領域を大きく次の2つに分けることにします。

表 3-1 公共交通政策における領域区分

政策領域	主に発揮させる公共交通の役割	取り組みの基本路線 (代表的な考え方の例)	対象とする区域
都市交通領域	まとめて運ぶこと	利便性の高い公共交通サービスの供給により、マイカーを削減する。あわせて、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図る。	立地適正化計画に定める居住誘導区域および都市機能誘導区域
生活支援交通領域	代わりに運転する人がいること	マイカーの削減は目指さない。マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保のために、個別的な輸送サービスを供給する。	上記以外

## 3-2. 公共交通サービスの目標

上位目的達成のための公共交通サービスの目標を次の通りとします。これは、「公共交通により実現を目指す都市と暮らしの姿」を実現するために、公共交通サービスが達成すべき姿を示すものです。

基本目標:最低限の目標 発展目標:更なる上積みを目指す次なる目標(P69,第4章参照)

### 3-2-1. 都市交通領域(都市部の公共交通サービス⇒利便性の高い公共交通を提供し、マイカーから転換)

都市交通領域における公共交通サービスの目標を検討します。

総合都市交通計画では、計画目標の達成状況の評価指標として、自動車の代表交通手段分担率 69% (令和元年 (2019 年)) →60% (令和 22 年 (2040 年)) を掲げています。9 ポイントの削減分の半分をバス輸送により代替する場合、4.5 ポイントのトリップ数は 14,690 となり、これを単純に 365 日で乗じると年間 536 万人の輸送量に相当します。

同時に、総合都市交通計画の計画目標の達成状況の評価指標では、おーバスの年間利用者数を 71 万人 (平成 30 年 (2018 年)) →210 万人 (令和 22 年 (2040 年)) としています。これは分担率換算で 0.3% (平成 30 年 (2018 年) の PT 結果) →1.7% (目標輸送量から算定) に相当しますが、自動車分担率の削減分に対して低い数値となっています。

後者は最低限の目標だと言え、マイカーの削減による都市の望ましい姿の実現を図るためには、マイカーから公共交通への交通行動の大幅な転換が必要です。本計画では、令和 22 年 (2040 年) 210 万人を最低限目標と考え、令和 22 年 (2040 年) 210 万人を達成するための趨勢値令和 7 年 (2025 年) 106 万人を目標とします。一方で、その目標に甘んじることなく、さらなる上積みを目指し、類似都市の状況を踏まえて令和 22 年 (2040 年) に 600 万人、令和 7 年 (2025 年) に 203 万人を次なる目標として想定します。

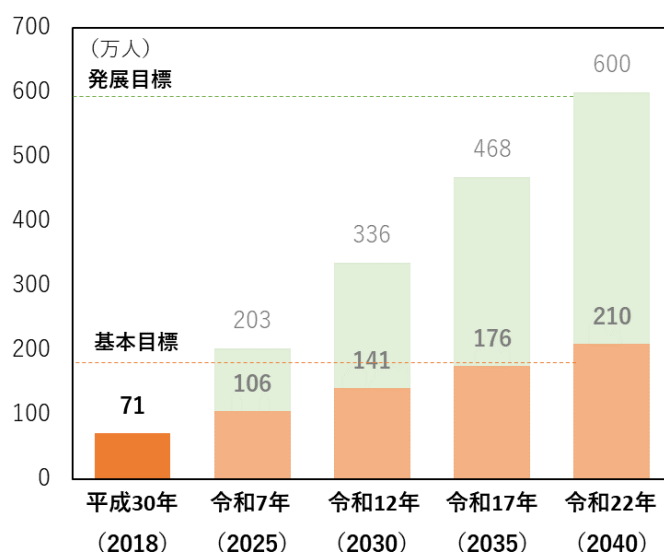


図 3-1 バス輸送者数の目標

なお、参考に小山市及び類似規模の都市の例を示します。

表 3-2 小山市及び類似規模の都市における交通分担率

都市名	人口	自動車 分担率	鉄道 分担率	バス 分担率	バス 年間利用者数
つくば市	22.7 万	63.0	8.6	2.1	635 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	令和元年 (2019 年) つくば市地域公共交 通計画
土浦市	14.1 万	68.1	7.6	1.5	414 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年度 (2018 年度) 統計つちうら
日立市	18.5 万	67.2	6.5	2.1	360 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 13 年 (2001 年) 県北臨海(日立) 都市圏パーソン トリップ調査	平成 13 年 (2001 年) 県北臨海(日立) 都市圏パーソン トリップ調査	平成 13 年 (2001 年) 県北臨海(日立) 都市圏パーソン トリップ調査	平成 26 年 (2014 年) 公共交通の協働・支 援のあり方に関する基 本方針
ひたちな か市	15.6 万	90.2	6.0	2.0	166 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 27 年 (2015 年) 全国都市交通特性 調査	平成 27 年 (2015 年) 全国都市交通特性 調査	平成 27 年 (2015 年) 全国都市交通特性 調査	平成 30 年度 (2018 年度) 統計ひたちなか
伊勢崎市	20.9 万	77.1	2.6	0.4	88 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 30 年度 (2018 年度) 伊勢崎市統計書
小山市	16.7 万	68.9	8.0	0.3	73 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 30 年 (2018 年) 小山市パーソン トリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 小山市パーソン トリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 小山市パーソン トリップ調査	令和 2 年 (2020 年)実績
古河市	14.1 万	70.1	4.7	0.5	56 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年 (2018 年) 東京都市圏パー ソントリップ調査	平成 30 年度 (2018 年度) 統計古河
桐生市	19.9 万	78.6	2.3	0.2	40 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 30 年度 (2018 年度) おりひめバス輸送人 員と収入支出
足利市	15.0 万	78.6	2.3	0.2	19 万
	平成 27 年 (2015 年) 国勢調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 27 年 (2015 年) 群馬県パーソン トリップ調査	平成 30 年度 (2018 年度) 足利市統計書

(順序は、バス年間利用者数の多い順。)

最低目標に合わせて令和7年（2025年）のバス輸送量を現況値より35万人増加させることは、単純に日平均すると約1,000人増となります。この往路500人分は、通勤目的・代表交通手段自動車のトリップ数の1%に当たります。したがって、都市交通領域における上位目的達成のための公共交通サービスの満たすべき効果の目標を下記の通りとします。なお、目標値は全て第4章の表4-1に記載の値を抜粋して記載しております。

● 2025年までの目標

表 3-3 上位目的達成のための公共交通サービスの目標（都市交通領域）

視点	目標[令和7年（2025年）]
都市軸の形成、中心市街地活性化、コンパクト・プラス・ネットワークの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市交通領域において公共交通と徒歩を組み合わせた利便性の高い移動環境を実現する。利便性の高いバス人口カバー率25%を基本目標33%・発展目標40%にする。</li> <li>小山駅を拠点に市内・市外へ移動しやすい環境を実現する。</li> </ul>
脱炭素・環境負荷低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>代表交通手段自動車の通勤トリップのうち1%※を、マイカー利用から公共交通利用に転換する。おーバスの年間利用者数732,032人から基本目標106万人・発展目標203万人にする。</li> </ul> <p>※これは利用者数換算で年間+約35万人に相当（以下同じ）</p>
交通事故削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転に不安を覚えたら生活の質を下げずにクルマを手放せるまちの実現する。</li> <li>バス無料乗車券年間利用回数24,005回から基本目標3.5万回・発展目標5万回にする。</li> <li>定期券保有者数（一般、高齢者・障がい者・小学生）を227人から基本目標550人・発展目標1,500人にする。</li> </ul>
渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>代表交通手段自動車の通勤トリップのうち1%をマイカー利用から公共交通利用に転換する。おーバスの年間利用者数732,032人から基本目標106万人・発展目標203万人にする。</li> </ul>
産業振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業が立地を考慮する際に小山市を選択するに足る、低廉な通勤交通手段・来訪交通手段を実現する。定期券保有者（一般）177人から基本目標400人・発展目標1,200人にする。</li> </ul>
余暇	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が自動車を使わなくても中心市街地や主な公園等で気軽に余暇を楽しめるようにする。小山駅周辺の歩行者数2,479人から2,620人以上にする。</li> <li>スマホ de noroca×おーラジカード連携定期券サービスを推進する。発行枚数55枚から基本目標90枚・発展目標275枚にする。</li> </ul>
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光目的の来訪者が鉄道とバスで気軽に観光を楽しめる環境を実現する。いちごの里来訪者の増加、道の駅線15,652人から基本目標20,000人・発展目標30,000人にする。</li> </ul>
健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>徒歩やバスで歩いて暮らせるまちを実現する。おーバス利用者数732,032人から基本目標106万人・発展目標は203万人とする。</li> </ul>
くらし	<ul style="list-style-type: none"> <li>定期券保有者数299人から基本目標500人・発展目標1,500人にする。</li> <li>バス無料乗車券年間利用回数24,005回から基本目標3.5万回・発展目標5万回にする。</li> </ul>



### 3-2-2. 生活支援交通領域 郊外部の公共交通サービス⇒移動制約者のフォロー（活動機会の確保）に特化

生活支援交通領域では次の通りです。

#### ● 2025年までの目標

表 3-4 上位目的達成のための公共交通サービスの目標（生活支援交通領域）

視点	目標[令和7年（2025年）]
生活支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての市民が、自らの交通手段または生活支援交通を通して、生活に必要な活動機会および一定の社会的交流活動の機会を獲得できること。</li> <li>・バス無料乗車券利用年間利用回数 24,005 回から 3.5 万回・発展目標 5 万回にする。</li> <li>・生活支援交通によって実現できる活動機会の獲得水準を次表の通りとする。</li> </ul>

表 3-5 生活支援交通による活動機会の獲得水準

	通院	買い物	交流
回数	週2日、各1往復	隔日1往復	週1日1往復
ばらつき	なし	なし	あり
目的地滞在時間	9時-17時	日中1時間	9時-17時
活動機会の獲得地点	新小山市民病院、中心市街地、かかりつけ医院	中心市街地、近隣拠点	中心市街地、近隣拠点

### 3-3. 市民の公共交通サービスへの選好

ここで、小山市民の公共交通サービス設計への意向を把握します。定量的な調査としては、平成 22 年（2010 年）に行った調査があります。

#### (1) バス存続について

バスの存続については、「見直しながら存続すべき」が 46.2%、「生活の足として必要」が 25.9%であり、合計すると 72.1%となります。

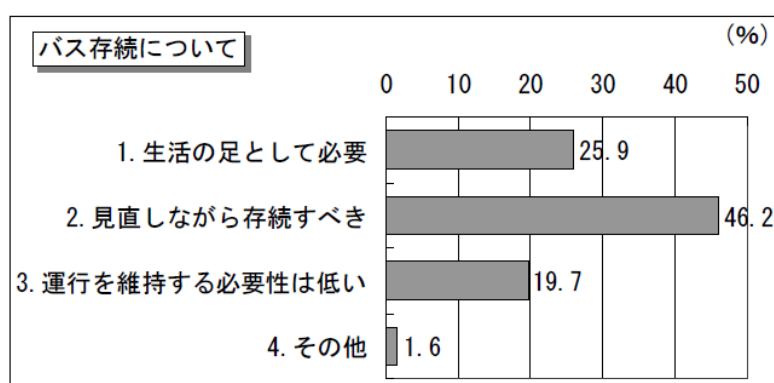


図 3-2 バス存続についてのアンケート結果

出典：地域公共交通総合連携計画(平成 22 年（2010 年）3 月)

#### (2) バス運行について

バスの運行頻度については、「毎日の運行」希望が 36.6% 「週 2～3 日の運行」希望が 29.1%です。

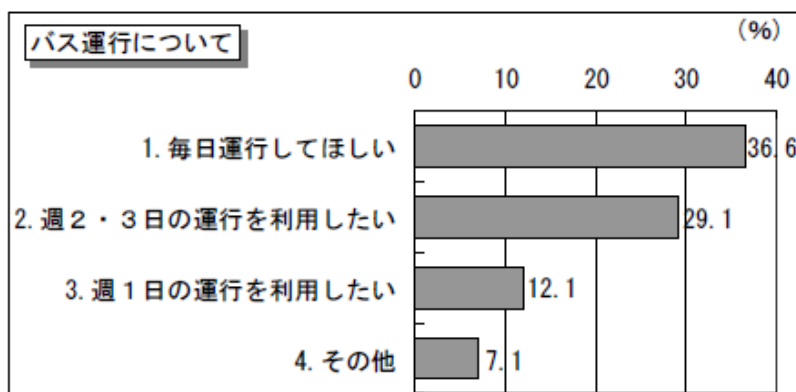


図 3-3 バス運行についてのアンケート結果

出典：地域公共交通総合連携計画(平成 22 年（2010 年）3 月)

### (3) 料金について

料金については、「現行とおり（当時 150 円）」の希望が 40.9%に対し、「200 円でもいい」「タクシーより安ければいい」人の合計は 42.7%でした。

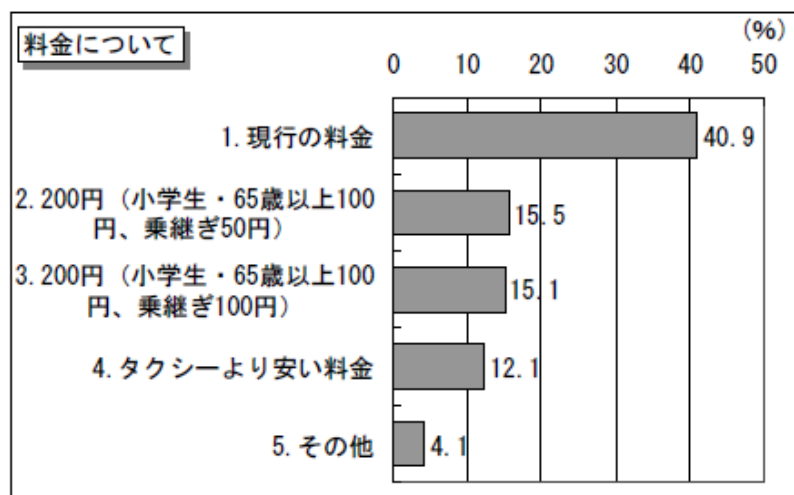


図 3-4 料金についてのアンケート結果

出典：地域公共交通総合連携計画(平成 22 年（2010 年）3 月)

### (4) 今後希望する路線

今後のバス運行の希望する形態（複数回答可）については、「現行の駅を起点とする形」が 23.8%と最も多いが、「乗継、自由乗降、乗り合いタクシーなどによる改善」を希望する回答を合計すると約 40%になっています。

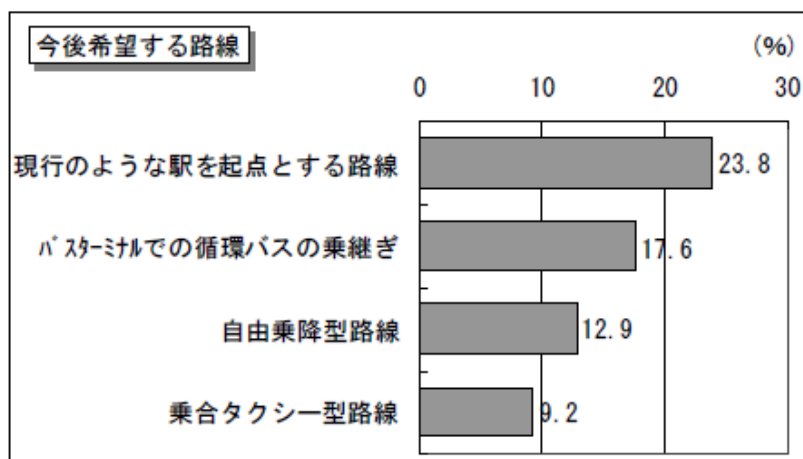


図 3-5 今後希望する路線

出典：地域公共交通総合連携計画(平成 22 年（2010 年）3 月)

## 3-4. 公共交通サービスの設計指針

下記内容は、3-4-7 路線定期運行が適しない領域のサービス設計以外は路線定期運行に関する内容を示すものとします。

### 3-4-1. 総則

第2章で示した「公共交通により実現を目指す都市と暮らしの姿」の実現のために、3-1に示した公共交通サービスの目標を達成するようサービス設計を行います。

地域間のサービス特性の相違については次の通りとします。

#### (1) 都市交通領域

居住誘導区域・都市機能誘導区域内の公共交通は都市交通領域のものとし、各地区において順次基本的なサービスレベル（後述の基本目標）を早期に満たすことを目指します。そのうえで、需要量に応じたサービス供給水準とすること（利用者の多い地域にはより多くの便数を走らせることなど）を妨げません。

#### (2) 生活支援交通領域

居住誘導区域・都市機能誘導区域の外の公共交通は生活支援交通領域と位置づけます。

公的資金に多くを頼る生活支援交通の地域間の公平性については、いくつかの考え方があります。

**1つ目は、地域間で行政の投資額を等しくするという考え方**です。この場合、例えば市中心部から遠い地域と近い地域とでは、中心部とを結ぶ交通手段を確保するコストが異なるため、投資額を同じにするということは運行本数などのサービスレベルに差が生じることとなります。住民が最終的に得られる活動機会にも大きな差異が生じます。

**2つ目は、地域間でサービスレベル（最寄りバス停や運行本数）を等しくするという考え方**です。少なくとも1つ目の考え方のようなデメリットはありませんが、そもそも交通手段は生活を成り立たせるための手段の一つであり、各地域で交通手段の必要性は異なります。例えば、地域内にスーパーがあれば、買い物のために交通手段は必要ありませんが、そうでない地域にとっては交通手段があることは買い物を成立させるために必須なものとなります。サービスレベルを等しくするだけでは、住民が最終的に得られる活動機会に着目した場合にはなお地域間で差が生じます。

**3つ目は、中心部からの距離による差異や、各地域の医療や買い物などの生活機能の差異をも考慮したうえで、住民が最終的に得られる活動機会（アウトカム）を均等化するように交通サービスの設計を行う考え方**です。中心部から遠く、地域内に医療機関や小売店が無い地域はそれだけ交通手段の必要性が高いということを意味するので、そうした地域には交通サービスを相対的に手厚くするといった取り組み方となります。

3つ目の考え方は、直接は目に見えない「活動機会の獲得水準」を目印にする点でその達

成はより高いハードルを課すものですが、小山市としては可能な限り「活動機会の均等化」の考え方で取り組みます。

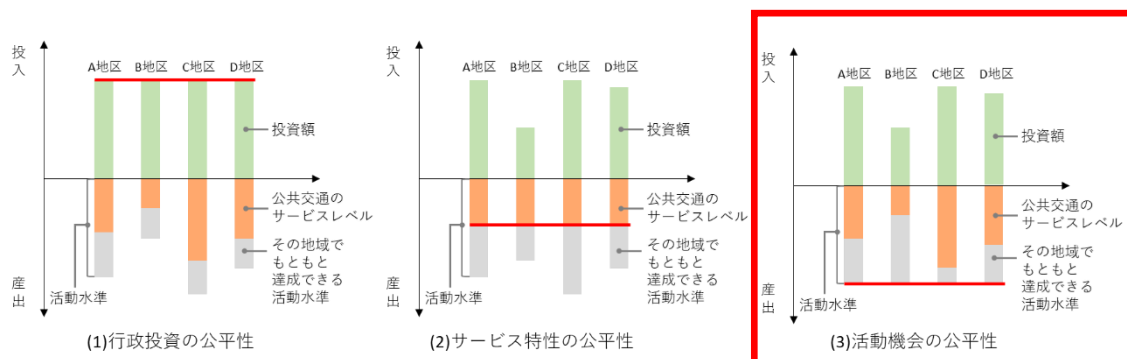


図 3-6 生活支援交通の公平性に関する考え方  
(小山市は「活動機会の公平性」に基づいて政策を推進)

(本節の考え方は、喜多秀行 平成 19 年 (2007 年)「過疎地域における生活交通の確保に関する課題と展望」運輸と経済 67(3)を参考にしました)

### (3) 幹線鉄道について

小山市内では、JR 東日本の東北新幹線・宇都宮線・両毛線・水戸線の鉄道が存在しています。これらの鉄道路線のサービスは広域的な観点から設定されており、大量・高速輸送の特性を生かしたサービスが提供されています。小山市の公共交通体系にとって不可欠な構成要素ですが、サービスのスケールが大きいうえ、小山市として資金負担をしておらず、サービス内容への関与は制約があります。小山市としては、今後もこれらの鉄道路線については JR 東日本により現在と同等のサービスが供給されるものと予測して、本計画を策定するとともに、小山市の公共交通の運営にあたっていきます。

同時に、幹線鉄道についても小山市民のニーズに合ったサービス供給が行われるよう、小山市民のニーズを事業者に知らせたりして努力していきます。

## 3-4-2. 路線・系統

路線設定にあたっては、交通空白地域をなくすこと自体を目的とはしないこととします。また、すべての交通需要に均等に対応することは、大量定型輸送を得意とする路線定期運行の公共交通機関にとって必ずしも合理的ではないので、上位目的に照らして最も効果的な路線設計を行います。

**都市交通領域**では、住宅地と中心市街地・小山駅と目的施設の間に発生する通勤・通学・私事・業務の放射状で比較的定型的な交通需要をマイカーから公共交通に効率的に吸収できるように、なるべく多くの地域と中心市街地とを結ぶ路線設計とします。

迂回して立ち寄る箇所については、同じ輸送目的に対して運行距離が長くなると生産性が下がること、また所要時間の増大によりマイカーに対する競争力が落ちることをふまえて、抑制的に対応します。停留所への駐輪場や駐車場の設置により停留所へのアクセス圏域を広げる施策とも一体で検討します。

郊外対郊外、環状方向の移動については、交通需要の不定形性が高く、現時点では路線定期運行の条件は整っていないと判断します。

小山市の公共交通網は小山駅等を結節点として各地域を結ぶハブ&スポークという整備方法を採用しています。少ない路線数で効率的に目的地に移動できるからです。

デメリットとしていったん小山駅を経由するため移動に時間がかかってしまいます。

例として左図のとおり、6地域間の相互運行をするためには15路線必要ですが、右図の通り結節点Gを経由することにより6路線に簡素化できます。

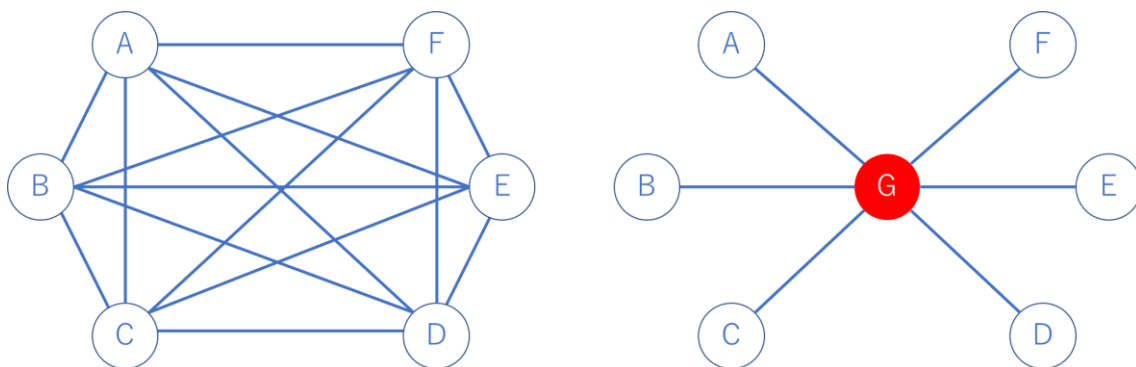


図 3-7 路線網の考え方

**生活支援交通領域**では、マイカーを使える方の移動はマイカー移動に委ねることを前提にします。公共交通は、個別輸送で移動制約者の活動機会の確保を図ることを原則とし、一定量の定型的な輸送需要があるために定時定路線の輸送特性が発揮できるものに限って、路線を設定します。

**両者共通**で、運行系統については、サービス設計の柔軟性確保およびわかりやすさの確保のため、線内の単純往復を基本とします。また、バスどうしの乗り継ぎは遅延可能性の高さを踏まえると実際には適用性が制約されるため、各路線内は通し運行を基本とし、現にある系統を分割して利用者により乗り継ぎをお願いする運行計画は設定しないこととします。直通利便性も重要な利用者サービスであり、路線が重複する部分においても効率化の対象とはしないという方針です。なお、これは各路線のまとまりにおいては乗り継ぎを前提とした運行計画を組まないことを指しており、各路線どうしで利用者が自らの判断で乗り継ぎを行うことを想定しないものではなく、またそうした乗り継ぎは引き続き円滑化をはかります。

【「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編のイメージ】



【「ループバス」導入によるネットワーク再編のイメージ】



図 3-8 ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行

出典：国土交通省「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」

上図の国交省資料のように、路線の重複区間で系統を分割し、利用者に乗り換えてもらい、基幹部分の本数を減らす考え方もありますが、小山市では1系統が5キロ～11キロ程度の短距離であることからなじみません。

重複区間でバスが連続することに着目して、運行間隔を等しくして重複区間でのフリークエンシーを高めようとする考え方もありますが、本来各路線はA地区B地区C地区と小山駅を結ぶ使命が基本であり、同じ列車への接続を目指すため中心部ではおのずと運行時刻が近接します。重複区間のフリークエンシーのために一部路線の時刻を変えてしまえば、当該路線を利用している住民にとっては小山駅発着の電車と組み合わせて移動目的を達成することが難しくなり、バスサービスの価値を損なってしまいます。したがって、小山市では重複区間に着目して運行間隔を等しくするという考え方はとりません。

### 3-4-3. 運行計画

第4章の計画の達成状況の評価で定めた指標達成のため次の通り運行計画を定めます。なお、この項で設定する目標値は小山市地域公共交通計画で定める評価指標ではありません。

#### (1) 運行本数

運行本数は、住民が公共交通を利用して活動機会を獲得できる機会の量であり、その多い少ないは公共交通のサービスレベルとして非常に重要です。

居住誘導区域内各地区と都市機能誘導区域を結ぶ路線は、高度なサービスレベルによりマイカーからの転換をうながし、居住や都市機能の誘導・定着を図ることが必要です。マイカー利用者が通勤・通学トリップを公共交通に転換しうる最低限のサービスレベルとして「1時間2本」を早期に満たすべき基本目標と位置付けて増便に取り組んでいくとともに、少なくとも現状の本数・一度達成した基本目標の本数を下回らないこととします。

表 3-6 運行本数に関する目標

目標の性質	目標
令和 22 年（2040 年）までの最低目標	現状の各路線のサービスレベルを下回らないこと 一度達成した基本目標は下回らないこと
令和 7 年（2025 年）までに達成を目指す基本目標	1 時間 2 本（ピーク時）
基本目標達成後の発展目標	1 時間 3 本以上

また、運行本数はピーク時においては供給輸送力としても重要です。公共交通を利用する交通需要は天候や社会環境により一定の波動があり、輸送機関としての信頼性（必ず乗れる）を確保するためには余裕のある輸送力の確保が必要です。一方で、年間の需要の波動の中で最も需要量が多いタイミングに合わせて常に輸送力を確保することは費用対効果の面で困難な場合もあります。したがって、路線ごとに積み残しの発生回数を運行回数に対して 1 年の 0.5% 以内（例：高岳線 100 回以下）とすることを輸送改善の目安とします。積み残し事象の削減のためには、続行便の運行も有効です。低コストに波動輸送力を確保する方策も検討します。

## （2）時刻・区間運行時分

**小山駅・間々田駅発時刻**については、JR 宇都宮線下り列車の到着時刻に合わせたパターンダイヤを基本とします。

**小山駅・間々田駅着時刻**については、次の考え方により設定します。着時刻は道路事情により絶えず変化しますので、当該便（新設の場合は前後の便・走行経路が近い便）の実績の 95% がカバーできる時刻を設定することを目安とします。ターゲットとなる乗り継ぎ列車の発車概ね 5 分前より前に到着するようにします。特に、早朝の便は JR 線への乗り継ぎにより日常の通勤・通学の足として利用している利用者が多いため、JR 線（新幹線を含む）との接続確保を重視します。

接続列車の選定優先順位は下記の通りです。ただし、ダイヤ編成の都合上この通りとならない場合があります。JR 宇都宮線大宮方面行きは本数が多いため、下記を考慮するとおのずと満たされます。

1. JR 宇都宮線 宇都宮行
2. JR 両毛線
3. JR 水戸線
4. JR 東北新幹線 大宮方面行き
5. 乗り継ぎの多いおーバスの組み合わせ

**おーバス思川駅線、思川駅着時刻**については、両毛線の小山方面への電車に合うように編成します。





### (3) 時間帯

運行時間帯は、住民が公共交通を利用して活動機会を獲得できる時間帯の長さであり、外出にあたって公共交通を利用するかどうかを決定するうえで運行本数とともに重要な要素となります。特に、活動時間には日変動があるため、選ばれる交通手段となるためには、輸送量が少なくとも早朝・夜間に利用機会を確保することが必要です。

小山駅発着の各路線は、宇都宮市街地への通勤・通学が可能となるように、小山駅に7時までに到着する（7時台最初の宇都宮線下り列車に接続する）ことを基本目標とします（平成27年度(2015年度)国勢調査によれば、宇都宮市に通勤・通学する小山市民は3,775人）。これにより、結果的に最遠でさいたま市・佐野市・桜川市の各中心部も在来線で通勤・通学できることとなります（令和3年（2021年）10月時点のJRダイヤで、8時までに中心駅に到達可能）。小山駅に到達できれば市外へのアクセスは満たせるため、間々田駅は小山駅に準ずることとします。

さらなる通勤圏の拡大による若者の転出抑制と子育て世代の移住・定住促進のために、東京行き新幹線の始発列車への接続も着実に実現を図ります。

小山駅からの終発便については、帰宅時間はばらつきが大きく、帰宅時間の決定にあたっては個人でコントロール可能な要素も大きいと考えられるため、すべての帰宅需要を担うものとはしないものとします。一方、マイカーを持たない経済力に乏しい児童・生徒の通学・通塾の帰宅時間をカバーするサービスを提供することは重要です。平成30年（2018年）小山市パーソントリップ調査で10-18歳の帰宅時間の分布をみると、20時台以降は22時台まで一様に分布しています。したがって、小山駅からの終発便については、児童生徒学生の帰宅時間をカバーすることを目指して22時台を基本目標とします。終発便についても同様に、間々田駅は小山駅に準ずることとします。

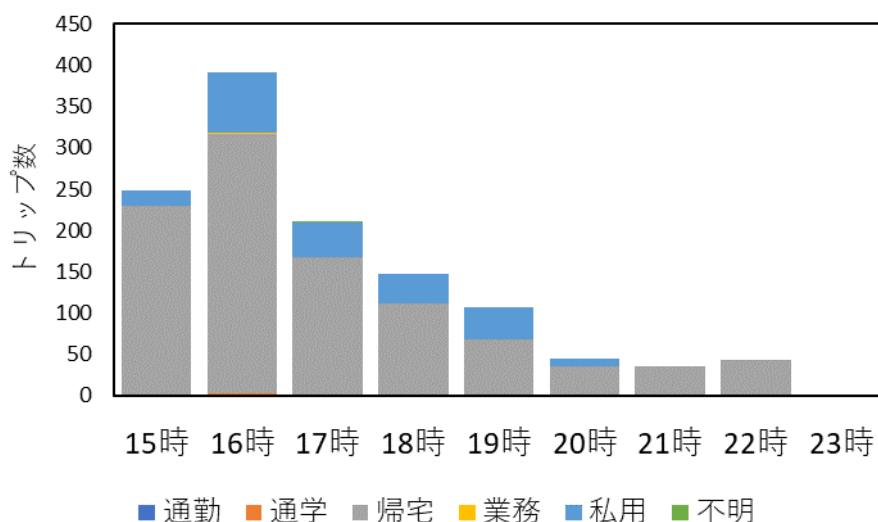


図 3-10 10-18歳の帰宅時間（平成30年（2018年）小山市パーソントリップ調査）

小山駅・間々田駅到着便の終発時刻、小山駅・間々田駅始発便の発車時刻は、それぞれ反対方向の運行時間帯から合理的に決定します。

表 3-7 運行時間帯に関する目標

目標の性質	目標
令和 22 年 (2040 年) までの最低目標	現状の各路線の運行時間帯よりも短くならないこと (接続改善などによる時刻修正を除く) 一度達成した基本目標は下回らないこと
令和 7 年 (2025 年) までに達成を目指す基本目標	小山駅到着便は、7 時までに到着すること又は 小山駅発車便は、22 時以降に発車すること ※間々田駅はこれに準ずる
基本目標達成後の発展目標	小山駅到着便は、東京行き新幹線の始発列車に接続すること 小山駅発車便は、交通需要の動向を踏まえながら延長を図る

#### (4) 現状非悪化原則

住民・利用者は、公共交通の運行計画を前提として生活を営んでいます。運行計画の変更にあたっては、公共交通利用を通して獲得される活動機会の水準を縮小しないことを原則とします。

政策効果の面から、やむを得ず活動機会の獲得水準を縮小する運行画の変更を検討する場合は、その方針を前年 6 月の事業計画更新時にあらかじめ公表することとし、当事者も交えて議論するための時間を確保します。

#### (5) 概算経費

小山市のこれまでの経験では、バス 1 台・運転手拘束時間 1 日 8 時間を 1 年間運行する際の経費は約 1,500 万円と見積もられます。バス 1 台を 2 人の運転手で早番と遅番とに分けて 1 年間運行する場合は、約 2,200 万円となります。

運転手の雇用にあたっては一定以上の仕事量を確保する必要があります。この観点からみると、運転手の点呼点検清掃時間を加え拘束時間は約 10～12 時間に対して休憩等の時間を差し引き走行できる時間 (実際に営業運転をすることにより市民にサービスを供給する時間) は 4～6 時間になります。したがって、営業走行時間 4 時間程度が、サービスを追加する最小単位となります。

また、バス停を 1 基設置するのにかかる費用は約 4 万円です。

### 3-4-4. 費用負担

#### (1) 財政負担の考え方

小山市では、公共交通は公共サービスと位置づけ、商業サービスに求められる自立採算は目標としないこととします。公共交通は「都市機能」であり、そのメリットは乗客以外に広く及ぶものであることから、利用者負担と公的負担（市民全体の負担）を組み合わせ、事業経費を確保します。

公共交通で実現しようとする目的を最も効率よく達成するサービス内容とすることに努め、費用対効果を向上させていきます。また、都市経営や住民生活の保障に必要なツールとみなして、政策目的に照らして費用効率的なサービスを設計し、利用者にも受益の範囲内で利用料を負担していただきつつ、必要経費は財政により市民全体で負担します。

公共交通の供給のために公的負担を必要とするのは、マイカーには外部不経済（マイカー利用者以外に及ぼす不利益）があり、公共交通には外部経済（公共交通利用者以外に及ぼす好影響）があるため、その競争条件は平等ではないという状況が背景にあります。民間独立採算のバスが平成20年（2008年）に姿を消した小山市の経験もふまえて、都市にとって必要な公共交通の機能を利用者負担のみによって独立採算で確保することの構造的な難しさに留意が必要です。公共交通は、マイカー削減や都市軸形成への貢献を通して、利用者だけでなく非利用者や将来世代にも広くメリットを及ぼすため、財政を通して市民全体で負担する考え方をとっています。

#### 参考 国土交通省資料が示す公共交通の費用負担の考え方

##### 公共交通の整備・再生

##### ①整備・再生のための推進方策

利用者負担に基づく事業者の独立採算による運営の原則を踏まえつつも、公益性が高いにもかかわらず、交通事業者のみの負担では事業採算が確保できない路線については、公的関与による整備・運営を図ることも必要。

また、地方公共団体等の公的主体が公共交通の基盤を整備し、民間の能力・ノウハウを活用してサービスを調達する公設民営方式も重要な選択肢。

企業や市民が負担する「市民的経営」のような取り組みなど、地域住民との連携も不可欠。

##### ②国及び地方公共団体による支援

現行の独立採算性を前提とする方式で、必要とする公共交通が実現できない場合には、負担の公正及び公平性にも配慮しつつ公共が支援。

公設民営方式では、投資的経費にあたる資本部（インフラ部等）に要する費用が大きい場合は公的負担により整備し、運営的経費は利用者負担が原則。

すなわち、公的負担は、  
 i) 公共財としての特性、 ii) 外部不経済の軽減、 iii) 外部経済の創出  
 といった公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域による支援等を公共交通に  
 関して行うことが必要。

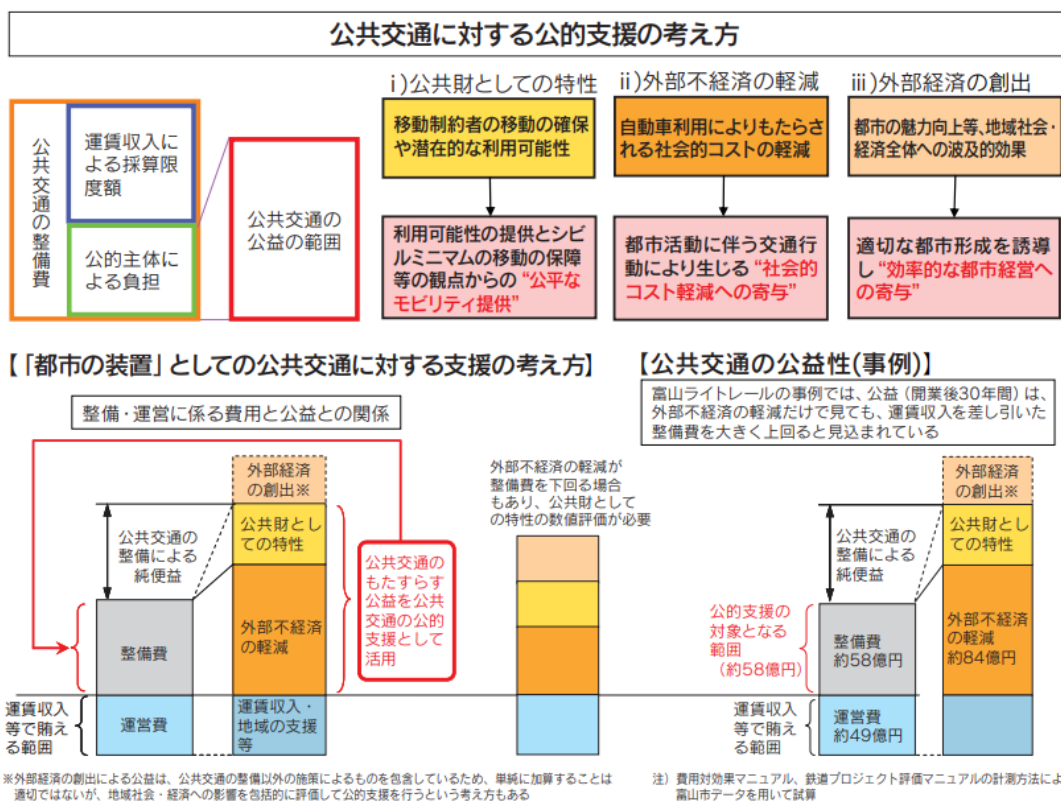


図 3-11 公共交通に対する公的支援の考え方

——国土交通省都市・地域整備局「集約型都市構造の実現に向けて：都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開」(平成 19 年 (2007 年))

## (2) 効率性の考え方

公共サービスとしての公共交通も他の行政施策と同様に効率的に事業が行われる必要があります。その際、小山市では収支率のみを以て施策の効率性を評価する考え方はとらないこととします。

公共交通はそれ自体が目的ではなく、政策目的実現のためのツールであるため、それ自体の収支率ではなく、政策目的をどれだけ効率的に実現できたかが重要です。その基本的な考え方は、政策目的を実現するための複数代替案(公共交通に限らない)を作成し、その中で最も効率的なものを選択するというものです。一度選択された実施案にかかる経費は、必要経費ということができます。

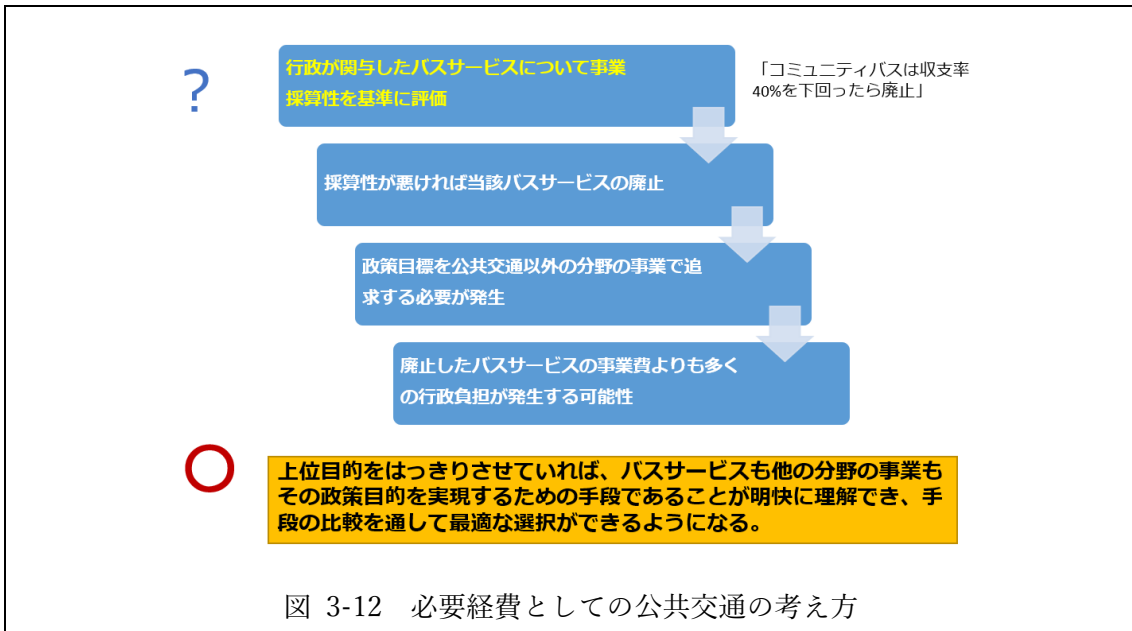
同時に、同じ量のサービスをより能率的に確保する努力も必要です。

## 参考 必要経費としての公共交通

地域交通計画が"目指すべき地域の姿を実現するための施策"であるという考え方に立てば、施策を実施するためには所要のコストがかかることも自然に理解できるのではなかろうか。財政破綻により人工透析が可能な医療施設の廃止を決定した夕張市を例に眺めてみよう。夕張市では、人工透析ができる医療施設を廃止するなら隣町の病院へ通うための交通手段を自治体の予算で確保してほしいという強い要請が出されたが、医療と交通という手段の違いこそあれ、人工透析を必要とする住民が安心して暮らせるまちをつくるという観点から両者に本質的な差異は存在しない。さまざまな行政分野の施策を横断的に見て住民と自治体にとって最良の方策として隣町へのバスが選択されたのであれば、採算がとれず補助金を投入しなければならないからといって実施を見送ろうということにはならないはずである。

この点に鑑みると、最良の方策として選択された公共交通サービスは、それが保障する行政サービスに対する対価としての税が負担されている限り、自治体が責任を持って確保する必要がある。とはいうものの、このことはすべてを自治体が直営で行うべきということの意味するものではない。民間事業者をはじめとして、自治体が直接サービスの提供を担当するよりも効率的な提供主体や運営方式がある場合が少なくない。自治体の責務は、"あるべき姿"としての「地域公共交通計画の策定」と"それを実現するための具体的手だて"としての「実施計画」を適切に策定することであり、それは目指すべき地域の姿とリンクしたものでなければならない。この意味で、"公共交通の確保という行政分野別対応"から一旦意識を解放することが、結果的に必要な公共交通を確保することにつながるというよい。これは、総合行政の推進という地方分権の理念にも合致するものである。

——喜多秀行 平成 19 年（2007 年）「過疎地域における生活交通の確保に関する課題と展望」（運輸と経済 67(3)：25 ページ）



### (3) 事業資金の確保方法

公共交通の事業資金は、財政負担を基礎とし、利用者負担を求め、地域社会からの善意の負担も推奨し受け入れます。

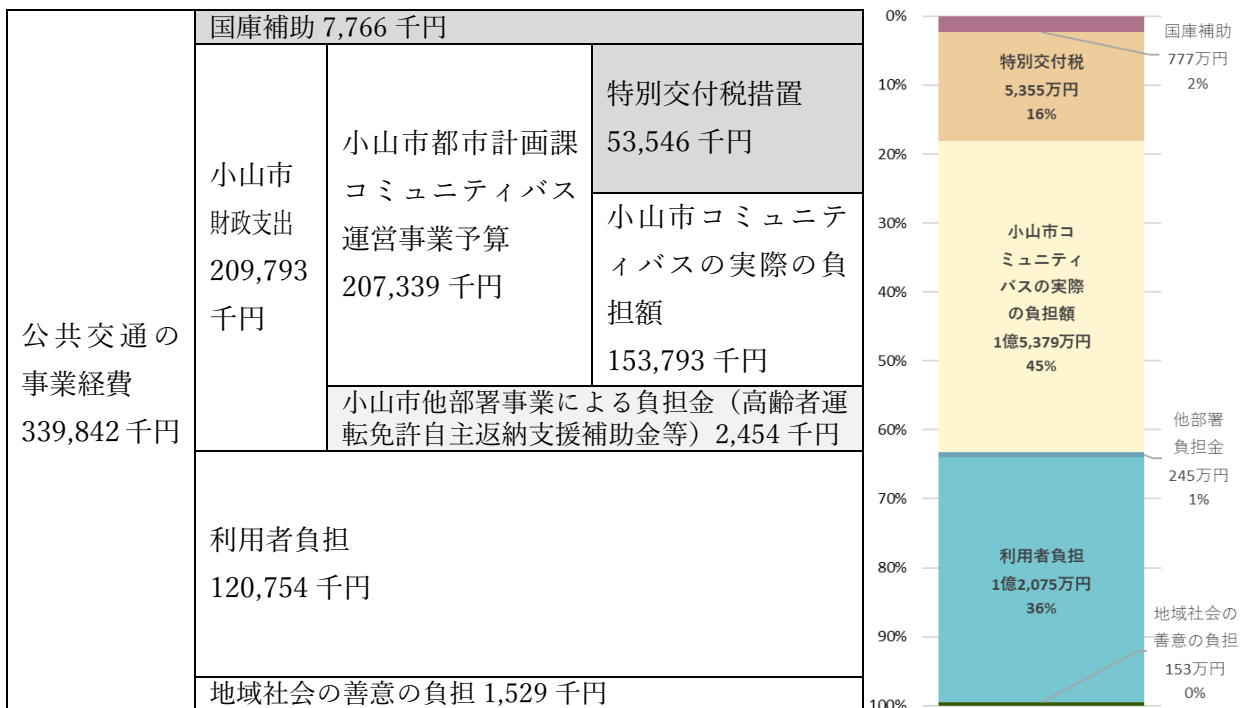


図 3-13 事業資金の確保状況（令和 2 年度（2020 年度）の例）

（左側の部分の縦幅は比率を示したイメージであり、比率そのものではない。灰色の部分は、小山市財政支出のうち国や他部署から措置される部分を示したもの）

各負担制度の概要は次の通りです。

## 1. 小山市財政支出

小山市では予算にコミュニティバス運行経費を計上しています。その一部は特別交付税で措置されますので、実際の小山市民の負担は予算額よりも少なくなります。

他部署がコミュニティバス運営費を一部負担しています。

表 3-8 他部署負担金の状況

	高齢者運転免許自主 返納支援	いきいきふれあいセ ンター移送サービス
平成30年度(2018年度)	1,775,600円	478,100円
令和元年度(2019年度)	3,005,700円	413,700円
令和2年度(2020年度)	2,454,700円	0円

※コロナ影響で事業を休止したため

## 2. 特別交付税措置

鉄道・乗合バス事業の需給調整規制廃止後の地域の足を守る自治体の役割を支えるために、特別交付税による地方財政措置が取られています。その概要は下記の通りです。

特別交付税措置は、地方バス路線の運行経費の約4割を措置する手厚いものとなっているほか、用途に関する外形制限が少なく、国との申請手続きも簡素です。規模の面でも、自治体裁量の大きさの面でも、小山市の公共交通の資金確保方式としては自主財源に次いで主たるものとの位置づけです。

特別交付税に関する省令

第5条第1項第3号

〔イ項目〕

(2) 地方バス路線があるため特別の財政需要があること。

$$A \times 0.8 + B \times 0.8 \times \alpha$$

A：国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る地方負担分として市町村が負担した経費のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額（小山市は該当無し）

B：単独事業として実施する地方バス路線（輸送量150人以下の路線に限る。）の運行維持に要する経費のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額

α：財政力補正係数（小山市は0.5 なお、小山市の財政力指数は0.98）



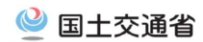
### 3. 国庫補助

国土交通省が地域公共交通確保維持改善事業のうち地域公共交通確保維持事業として行っているものの概要を下記に示します。小山市では現在、このうち条件を満たす一部路線について地域内フィーダー系統補助を受けています。

#### 1) 地域間幹線系統国庫補助

地域間幹線系統国庫補助は、国として維持することが適切であると考えられる広域的、幹線的な輸送サービス類型について、地方公共団体（主に県）を通じて支援する仕組みです。小山市では現在のところ、この制度を活用した路線はありません。

## 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域間幹線系統補助



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

### 補助内容

- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費  
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



#### <補助対象経費算定方法>

予測費用  
(事業者のキロ当たり経常費用見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)  
-  
予測収益  
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率  
1/2
- 主な補助要件
  - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
  - ・複数市町村にまたがる系統であること  
(平成13年3月31日時点で判定)
  - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
  - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量6人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
  - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
  - ・経常赤字が見込まれること

### 補助対象系統のイメージ

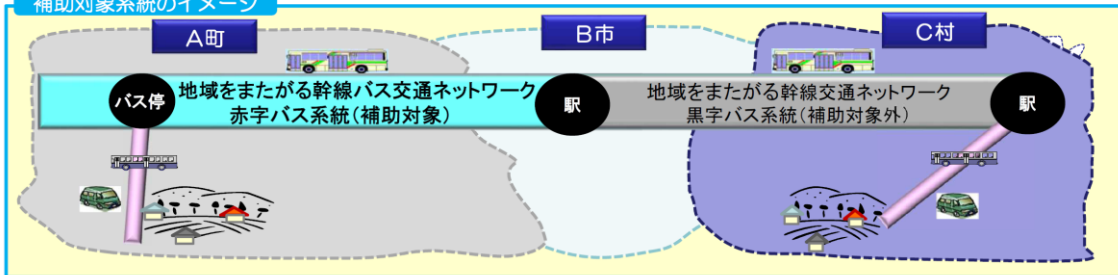


図 3-14 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域間幹線系統補助

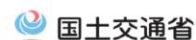
出典：国土交通省総合政策局地域公共交通確保維持改善事業「事業の概要」

## 2) 地域内フィーダー系統国庫補助

### 【概要】

地域内フィーダー系統国庫補助は、地域間幹線系統を含む幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援する仕組みです。

## 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域内フィーダー系統補助



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

### 補助内容

<p>○ 補助対象事業者 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会</p> <p>○ 補助対象経費 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額</p>	<p>○ 補助率 1/2</p> <p>○ 主な補助要件 都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、 ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者(※)、自家用有償旅客運送者による運行であること (※)過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る。 ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること ・乗車人員が2人/1回以上であること (路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。) ・経常赤字であること</p>
--	---

＜補助対象経費算定方法＞

経常費用 (事業者のキロ当たり経常費用 × 系統毎の実車走行キロの実績)	-	経常収益 (系統毎の運送収入、運送雑収 及び営業外収益の実績)	=	補助対象経費
--	---	---------------------------------------	---	--------

欠損

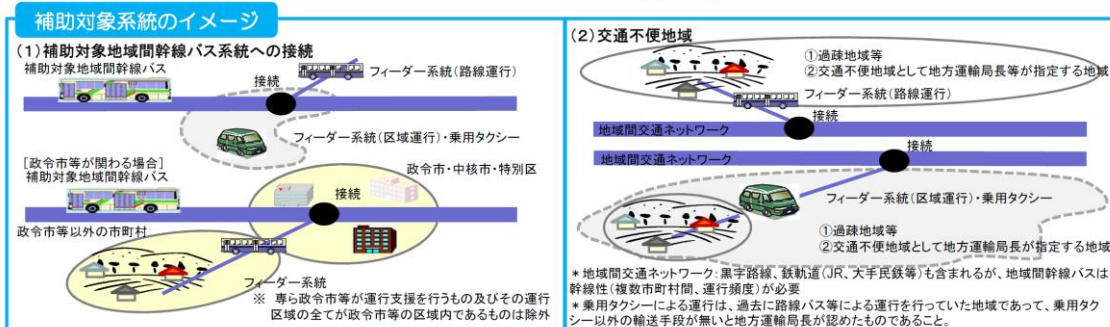


図 3-15 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域内フィーダー系統補助

出典：国土交通省総合政策局地域公共交通確保維持改善事業「事業の概要」

ただし、補助額は上記概要資料の 1/2 とは異なり、国の確保した予算の制約を受けて、「市区町村毎の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の 1/2 と、当該市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額」(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 8) とされています。小山市では通例、「当該市区町村毎に算定される国庫補助上限額」に補助額が限定されています。国庫補助上限額は予算確保状況により毎年変動しており、例年 12 月に国土交通省総合政策局地域交通課から通知されます。こうした性格のため、小山市の公共交通の資金確保方式としては従たるものとの位置づけです。

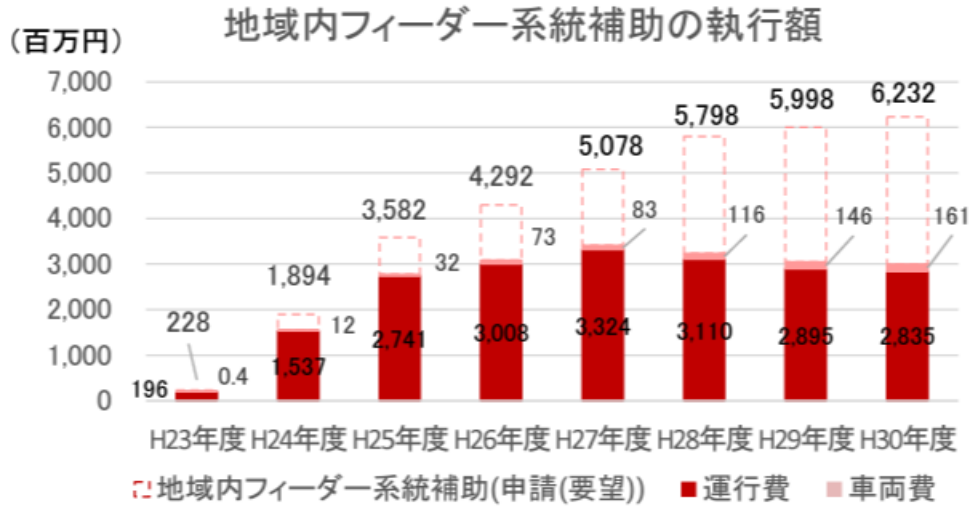


図 3-16 国の地域内フィーダー系統補助の執行額

出典：行政事業レビュー令和元年初のレビュー(東京開催)2 日目地域の公共交通の確保に向けた支援（国土交通省）配布資料

#### 令和 2 補助金年度（2020 補助金年度）（令和元年（2019 年）10 月～令和 3 年（2020 年）9 月）の交付額の算定例

まず、本則の補助対象経費を計算します。

小山市の地域内フィーダー系統の運行にかかわる運行経費は 1 億 2,303 万円を要しています。しかし、国土交通省では、運行単価の高い事業者に経営努力を促す名目で、走行キロ当たりの「標準経常費用」(\*)を用いて運行経費を計算しなおし、実際の経費と比較して少ない方を計算に用います。小山市の地域内フィーダー系統の運行にかかわる運行経費を、標準経常費用で計算しなおすと、8,604 万円に減少します。さらにここから利用者負担額 3,442 万円を引き去ると、補助対象経費は 5,162 万円と算出されます。この結果に補助率 1/2 を乗じると、**地域内フィーダー系統国庫補助の制度が定める本則の補助額として 2,581 万円**が得られます。

※令和 2 補助金年度（2020 補助金年度）の場合、「令和 2 年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用について」（令和 2.10.23 国総地第 74 号 国土交通省総合政策局地域交通課長から各地方運輸局交通政策部長・沖縄総合事務局運輸部長あて通達）で定義。北関東・路線型運行は 303.91 円/km、全国共通・区域型運行は 3193.26 円/台時間。

一方、実際の補助額は、国の獲得予算の実績をふまえて設定される上限額と上記の補助額とを比較して少ない方となります。上限額は下記の通り計算されます。

「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について」（令和3.2.2 国総地第91号 国土交通省総合政策局地域交通課長から各地方運輸局交通政策部長・沖縄総合事務局運輸部長あて通達）（抜粋）

①通常の場合の算定式

i) 人口密度120人以上

対象人口 × 100円 × 0.7（補正係数） + 520万円（定額）

ii) 人口密度120人未満

対象人口 × 100円 × 1.0（補正係数） + 520万円（定額）

②地域公共交通計画を策定した場合の算定式

対象人口 × 120円 + 560万円（定額）

別添

1. 対象人口の考え方

(1) 人口集中地区以外の人口と交通不便地域の人口（※）を比較し、多い人口を対象人口とする。

(2) 政令市、中核市の場合は、交通不便地域の人口（※）を対象人口とする。

※略

(3) 運輸局長指定交通不便地域の地域内フィーダー系統のみを申請する場合は、運輸局長指定交通不便地域の人口のみを対象人口とする。

小山市は人口密度約970人であり、令和3年（2021年）時点では地域公共交通計画未策定のため、①のi)が適用されます。対象人口は、別添1の(3)が適用されます。上限額の計算結果は次の通りとなります。

対象人口 36,667人 × 100円 × 0.7（補正係数） + 520万円（定額） = 7,766,000円

**地域内フィーダー系統の本来の補助額2581万円は、小山市向けに算定された国庫補助上限額776.6万円を上回っていますので、この776.6万円が国庫補助の交付額となります。**

なお、こうして算定された補助金は、各系統の本則の補助額の比率に合わせて按分して活用されます。

### 【適用対象】

地域内フィーダー系統国庫補助の適用状況を説明します。

地域内フィーダー系統国庫補助の適用対象は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 7 で定義されています。このうち、小山市の公共交通で補助要件として機能するのは次の定義です。

「半径 1 キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統であること。」(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 7 補助対象事業の基準ハの②(2))

また、本補助制度は補助を受けようとする路線が補助を受け始める時点で新規サービスまたは新たに自治体が地域公共交通計画に基づいて支援を開始するものであることを求めており、このことが小山市の各路線の適用否の判断に介在してきます。(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 7 補助対象事業の基準ホ)

交通不便地域の詳細な定義は、「地域公共交通確保維持改善事業に関する交通不便地域の指定に係る審査方針について」(令和 3.5.14 関東運輸局交通政策部交通企画課)によります。

上記定義および審査方針に基づき、小山市では関東運輸局長に交通不便地域指定を申請し、その指定を受けています。令和 3 年(2021 年)6 月 25 日に行った申請内容は次の通りです。

#### 交通不便地域指定申請書(別表 7 ハ②(2) 関係)

(地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統確保維持関係)

1. 指定を受けようとする地域名
栃木県小山市桑地区、絹地区、大谷地区、間々田地区、寒川地区、生井地区 (JR 東北本線間々田駅・小山駅・小金井駅、JR 水戸線小山駅・小田林駅・東結城駅、関東自動車(株)小山駅東口循環線(小山駅東口～ケーヨーD2～小山駅東口線)・小山駅東口・新市民病院循環線(小山駅東口～新市民病院～小山駅東口線)、(株)小山中央観光バスハーヴェストウォーク線(小山駅西口～ハーヴェストウォーク～小山温泉思川線)、大山タクシー(有)渡良瀬ライン(小山駅西口～新市民病院～間々田駅西口～ラムサール渡良瀬遊水地駅線)・桑東部団地・学校循環線(小山駅東口～小山東工業団地前～小山駅東口線)、小山市コミュニティバス羽川線(小山駅西口～扶桑団地～小金井駅西口線)・間々田線(小山駅西口～温水プール館前～間々田駅西口線)・高岳線(小山駅東口～イオンモール小山前～東光高岳北線)・新市民病院線(小山駅西口～消防署・警察署前～新市民病院線)、思川駅線(小山駅西口～思川駅～小山駅西口線)・道の駅線(小山駅西口～道の駅～いちごの里～小山駅西口線)、栃木市ふれあいバス部屋線(栃木駅北口～JR 大平下駅～部屋出張所～藤岡駅前線・栃木駅北口～JR 大平下駅～部屋出張所～部屋南部桜つつみ公園～藤岡駅前線)、結城市巡回バス(北部東ルート・北部西ルート・小田林ルート・江川 A ルート・江川 B ルート)の停留所から半径 1 キロ以内を除く。)

2. 指定を受けようとする理由
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東部地区(桑絹、大谷中南部、間々田東部)は、半径 1km 以内にバス停、鉄軌道駅、海湾、空港のいずれも存在せず、民間路線バスが昭和 40 年代に廃止となり公共交通の存在しない交通空白地域が長年続いている。市中心部から 10km 以上の遠隔地で集落が点在する地域で宅地開発による若い世帯の増加で高齢化率は 25.25%である。総合的な病院や買い物が出来る施設等が中心部に集中しているので交通弱者に対しての移動手段の対応が急務である。</li> <li>・ 平成 24 年から民間の桑東部団地・学校循環路線が運行している。</li> <li>・ 茨城県結城市のバスが市境を運行している。</li> <li>・ 西部地区(生井、寒川)は半径 1 km以内にバス停、鉄軌道駅、海湾、空港のいずれも存在せず、公共交通の存在しない交通空白地域である。市中心部からは一級河川の思川をはさみ、広範囲に集落が点在する地域で高齢化率が 35.07%と高く、総合的な病院や買い物が出来る施設が中心部に集中しているので移動手段のない交通弱者が多く対応が急がれている。</li> <li>・ 令和 2 年 4 月より広域公営バス渡良瀬ラインが運行している。</li> <li>・ なお、令和 2 年 9 月 3 日に交通不便地域指定を受け現在に至るが、令和 3 年 10 月 1 日に関東自動車(株)運行の小山駅東口循環線及び小山駅東口・新市民病院循環線の経路変更が予定されており、交通不便地域が縮小されることから、今回改めて申請するものである。</li> </ul>
3. 指定を受けようとする交通不便地域へ導入する予定のフィーダー系統の概要
<p>城東中久喜線(小山駅東口～イオンモール小山前～高専正門)、大谷中央線(小山駅東口～大谷公民館～小山駅東口 他 2 系統)、土塔平成通り線(小山駅東口～関東能開大正門～横倉公民館)、間々田東西線(間々田駅東口～小山南高校～五料 他 6 系統)、デマンド桑絹(桑絹地区)、デマンド寒川生井(寒川生井地区)、デマンド大谷中南部・間々田東部(大谷中南部・間々田東部地区)</p>
4. 指定を受けようとする交通不便地域の人口
33,045人
5. 指定を受けようとする期間
令和3年10月1日～令和8年9月30日
6. 協議会における協議年月日
令和3年6月15日
7. その他特記事項

関東運輸局長による指定内容は下記の通りです。(「交通不便地域指定書」(令和 3.7.29 関交企第 65 号 国土交通省関東運輸局長から小山市地域公共交通会議会長あて))

栃木県小山市桑地区・絹地区・大谷地区・間々田地区・寒川地区・生井地区  
(J R 東北本線間々田駅・小山駅・小金井駅、J R 水戸線小山駅・小田林駅・東結城駅及び  
関東自動車(株)小山駅東口循環線・小山駅東口新市民病院循環線、(株)小山中央観光バス  
スハーヴェストウォーク線、大山タクシー(有)渡良瀬ライン・桑東部団地学校循環線、小

山市コミュニティバス羽川線・間々田線・高岳線・思川駅線・道の駅線・新市民病院線、栃木市ふれあいバス部屋線、結城市巡回バス北部東ルート・北部西ルート・小田林ルート・江川Aルート・江川Bルートの停留所から半径1キロ以内を除く。)

指定期間：令和3年（2021年）10月1日～令和8年（2026年）9月30日

下図の水色の部分が、関東運輸局長が指定した交通不便地域です。

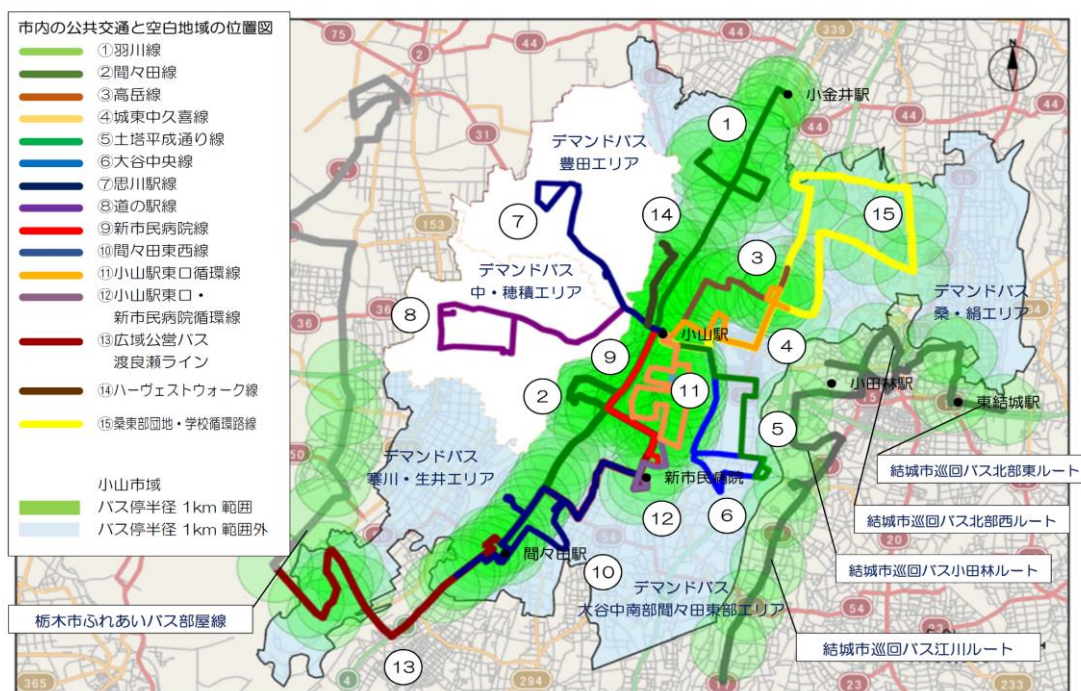


図 3-17 交通不便地域

出典：「交通不便地域指定書」（令和 3.7.29 関交企第 65 号 国土交通省関東運輸局長から小山市地域公共交通会議会長あて

ところで、上図では水色の交通不便地域にバス路線が存在しています。公共交通サービスへの補助金対象を定義するための交通不便地域という概念は、おのずと、「補助金により公共交通が整備されると交通不便地域ではなくなる」という現象を前提としています。そのため国は、交通不便地域を指定した後に地域内フィーダー系統国庫補助を受けて運行を開始した路線は交通不便地域の指定の際になかったものとするという取り扱いをすることで、補助対象外既存路線と補助対象路線との関係を調整しています（「地域公共交通確保維持改善事業に関する交通不便地域の指定に係る審査方針について」（令和 3.5.14 関東運輸局交通政策部交通企画課）の1の（3）の③）。

交通不便地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統が補助対象となりますから、上図水色の交通不便地域に停留所の存在するバス路線は補助対象となります。ただし、いくつかの例外が生じているため、それを含めて個別路線の適用状況を下記に整理します。

表 3-9 路線ごとの地域内フィーダー系統国庫補助の適用状況

路線名等	適用状況	理由
羽川線	×	平成 23 年 (2011 年) の地域内フィーダー系統国庫補助の制度創設時にすでに運行していた路線であるため適用の機会がなかった。
間々田線	×	平成 23 年 (2011 年) の地域内フィーダー系統国庫補助の制度創設時にすでに運行していた路線であるため適用の機会がなかった。
新市民病院線	×	交通不便地域を経由しない。
間々田東西線	○	
高岳線	×	平成 23 年 (2011 年) の地域内フィーダー系統国庫補助の制度創設時にすでに運行していた路線であるため適用の機会がなかった。
城東中久喜線	○	
土塔平成通り線	○	
大谷中央線	○	
思川駅線	×	かつてデマンドバス豊田エリアが地域内フィーダー系統国庫補助の対象外とされ、既存路線扱いとなり、当路線の沿線地域が交通不便地域でないものとされたため。
道の駅線	×	かつてデマンドバス中・穂積エリアが地域内フィーダー系統国庫補助の対象外とされ、既存路線扱いとなり、当路線の沿線地域が交通不便地域でないものとされたため。
小山駅東口循環線	×	平成 23 年 (2011 年) の地域内フィーダー系統国庫補助の制度創設時にすでに運行していた路線であるため適用の機会がなかった。
小山駅東口・新市民病院循環線	×	運行開始時は交通不便地域を経由していたものの、地域内フィーダー系統国庫補助の申請を待たずに運行を開始したため、既存路線扱いとなり、適用の機会を得られなかった。
渡良瀬ライン	×	地方創生推進事業補助金を用いて、地域内フィーダー系統国庫補助の申請を待たずに運行を開始したため、既存路線扱いとなり、適用の機会を得られなかった。
ハーヴェストウオーク線	×	運行開始時は交通不便地域を経由していたものの、地域内フィーダー系統国庫補助の申請を待たずに運行を開始したため、既存路線扱いとなり、適用の機会を得られなかった。
桑・絹エリア	○	
大谷中南部・間々田東部エリア	○	
豊田エリア	×	かつて「補助対象期間の 1 回当たりの輸送量が 2 人以上」(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 7 補助対象事業の基準値) を満たさなくなったことを以て補助対象から除外されたため。ただし、同基準は区域運行を除くものとしており、この取り扱いが適切であったかどうか要確認。
中・穂積エリア	×	かつて「補助対象期間の 1 回当たりの輸送量が 2 人以上」(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 7 補助対象事業の基準値) を満たさなくなったことを以て補助対象から除外されたため。ただし、同基準は区域運行を除くものとしており、この取り扱いが適切であったかどうか要確認。
寒川・生井エリア	○	



なお、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表7のホ②及びトより「既に運行しているもので地域公共交通計画に基づき地方公共団体が支援を開始するもの」等の要件を満たすことで、フィーダー系統国庫補助の適用路線となります。

このことから、本計画において表3-9「路線ごとの地域内フィーダー系統国庫補助の適用状況」に記載されている全路線を、小山市が事業主体となり支援を行う路線として位置付けし、令和5年(2023年)10月よりフィーダー系統国庫補助の適用路線として運行を維持していきます。

### 【手続】

地域内フィーダー系統国庫補助の受給にあたっては、地域公共交通計画の作成、認定の申請、補助金交付申請、補助金の請求、補助金の整理、補助対象事業の評価と地方運輸局長への報告等の手続きが毎年必要です(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱による)。小山市としては、手続き負担と補助金受給額とのバランスに留意しつつ、今後の地域内フィーダー系統国庫補助関係事務を推進していきます。

### 3) 車両購入にかかる補助

車両減価償却費等国庫補助金と公有民営方式車両購入費国庫補助金とがあります。小山市では現在のところ本補助金は受給していません。

## 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：車両購入に係る補助 国土交通省

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

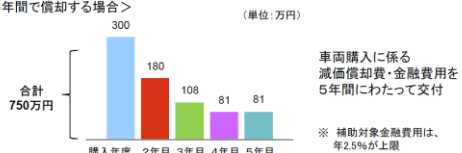
### 補助内容

- |   |   |
|---|---|
| <p>○ 補助対象事業者<br/>【車両減価償却費等補助】<br/>幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者<br/>又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会<br/>フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会<br/>※令和6年度まではバス事業者も対象</p> <p>【公有民営補助】<br/>地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会<br/>※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象</p> <p>○ 補助対象経費<br/>【車両減価償却費等補助】<br/>補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額<br/>(地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可)</p> <p>【公有民営補助】<br/>補助対象車両購入費用<br/>※補助対象経費の限度額<br/>① ノンステップ型車両：1,500万円<br/>② ワンステップ型車両：1,300万円<br/>③ 小型車両：1,200万円<br/>④ 都市間連絡用車両：1,500万円</p> | <p>○ 補助率<br/>1/2</p> <p>○ 主な補助要件<br/>・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの<br/>・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの<br/>・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの<br/>① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)<br/>② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)<br/>③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)<br/>・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両</p> |
|---|---|

### 補助方式のイメージ

#### 車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>



#### 公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>

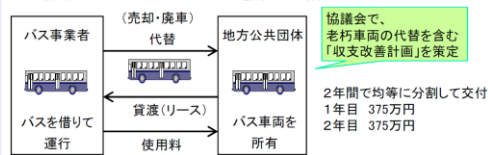


図 3-18 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：車両購入に係る補助

出典：国土交通省総合政策局地域公共交通確保維持改善事業「事業の概要」

#### 4. 利用者負担

小山市では、利用者負担は事業経費の全てを賄うものとはせず、利用者の受益の範囲内で、簡素にして公共交通利用への強い誘因になるような戦略的な課金の考え方をとります。

1回片道利用料金は、低廉かつ簡潔で収受コストを減らせる設定とします。現状の200円均一はこれに基づくものです。同時に、普通運賃はすでに低廉な設定としているため、利用者の属性による割引は今後縮小していく方向で検討します。割引措置は、大口割引に転換していきます。

乗り継ぎ割引は本来必要なものですが、現在取り扱いに一定の課題を抱えています。今後は、大口割引の拡充を通して日常利用者の乗り継ぎ運賃負担の軽減を図ることとし、現在の乗り継ぎ割引制度はその整理を図ります。

定期料金は、公共交通の多頻度利用者向け大口割引として設定します。特に、マイカーから公共交通への転換を主な目標の一つとする小山市にとっては、定期利用者の増加は政策目的の達成の上で特別重要であり、その料金設定は単なる大口割引に留まるものではなく、公共交通中心のライフスタイルへの転換を強く動機づけるに足る戦略的なものとします。

交通需要発生源の施設設置者（従業員が通勤する企業、学校、商業施設）からの大口利用者負担も積極的に受け付けます（ハーヴェストウォーク線がその例です）。

生活支援交通領域では、マイカーから公共交通への転換を促すものではありませんので、利用者には受益および負担力の範囲でできる限り負担していただきます。

なお、無料としないのは、低額でも対価をとることは資源の無駄遣いを防ぐ効果があること、対価に見合う品質のサービスを提供しようとする自治体側のコミットメントが形成されること、旅客自動車運送事業運輸規則が適用され、かつ運送約款に基づく運送契約となることで利用者保護が図られること等を考慮したものです。また、無料運行では国の制度上公共交通とみなされず、国庫補助や特別交付税措置が得られないことも問題となります。

#### 5. 地域社会の善意の負担

公共交通事業のメリットを感じていただいている地域関係者からの善意の負担も積極的に受け入れます。現在は、おーバスサポーター・バス停オーナー・おーバス広告の制度により受け付けています。

表 3-10 地域社会の善意の負担の状況

	バス停オーナー・サポーター協賛金
平成30年度(2018年度)	1,200,000円
令和元年度(2019年度)	1,385,000円
令和2年度(2020年度)	1,530,000円

### 3-4-5. 車両

当該路線・系統の運行に支障が無く、輸送需要（将来の増加分を含む）に対して効率的な大きさの車両を選定します。

どのような大きさの車両を選定するのかにおいては、下記のようなそれぞれのメリットを対比する必要があります。

表 3-11 車両サイズごとのメリット

大きい車両を選ぶメリット	小さい車両を選ぶメリット
<ul style="list-style-type: none"><li>● 輸送効率が高い</li><li>● 輸送人数が後年増加しても買い替えなくて済む</li><li>● 座席数が多く快適性がやや高い</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取得価格が安価</li><li>● 整備にかかる費用が安価</li><li>● 燃料代が安価</li><li>● 狭隘道路での運行が可能</li></ul>

機能上は大きな車両にメリットがあり、費用面では小さな車両にメリットがあるといえることができます。この比較考量を今後適切に行うために、小山市のこれまでの運用の経験を整理します。

#### (1) 定員に余裕のある車両の必要性

車両サイズは、ピーク時間帯に積み残しを起ささないようにすることが重要です。また、利用者数はサービスが改善され住民の間に定着するにつれて増加していくことが常であり、利用者数の将来動向を見据えた車両サイズの決定が必要です。ここで、小山市において利用者の増加とともに車両を買い替えてきた一例を示します。

#### 高岳線の例

平成 22 年（2010 年）10 月、路線開設 34 人乗り車両 1 台で運行開始。車両購入費は 10,800,000 円。

平成 26 年（2014 年）、利用者が年間 89,278 人に達し、通勤通学時間帯に積み残しが危惧されるようになってきたため、34 人乗り車両 1 台を 59 人乗り車両 1 台に置き換え。車両購入費は 10,100,000 円。平成 29 年（2017 年）10 月、利用者が年間 105,754 人に達し、積み残しが危惧されるようになってきたため、大型 59 人乗りを大型車 63 人乗り置き換え（積み残し対象者が小山高専生であったため同時に城東中久喜線 34 人→59 人に置き換えることで対応）。車両購入費は 12,740,000 円。令和 3 年（2021 年）10 月 63 人と 68 人乗りの車両 2 台で運行開始、2 台目の車両購入費は 12,740,000 円

## (2) 車両価格が運行経費に占める割合

車両価格が運行経費に占める割合を把握します。

1台の中古中型車(約12,740,000円)は、約5年安定して使用することができます。1台のバスの運行経費(車両償却費込み)は年間おおむね2,548,000円です(路線によって異なるので、例示です)。取得価格を5年かけて償却するものと考え、車両価格が運行経費に占める割合は12%という計算になります。

車両価格が運行経費に占める割合はもとより小さく、小型車と中型車の取得価格の差の影響はさらに小さくなります。土木学会の『バスサービスハンドブック』も、バス事業は人件費の比率が高く、車両の経費が占める割合は小さい一方で、車両の快適性やアピール性を考えると、投資対象としての効率は高いとみることもできると指摘しています。

## (3) 車両サイズごとの経費の違い

車両サイズごとの経費の違いを整理します。

取得価格は、市況や車両のコンディションにもよりますが、小型車が2,400万円~2,600万円、中型車が2,800万円~3,000万円、大型車が3,300万円~3,500万円となります。

整備費用は、車両のコンディションに大きく左右されるため車両サイズごとの整理は容易ではありませんが、小型車は耐用性が低い場合があり、故障が頻発して整備費用が高額に上っている場合があります。

### 土塔平成通り線 517号車(H20.2年式、小型車、(ポンチヨ(ショート)))の例

令和2年(2020年)の主な故障:エンジン修理

令和2年(2020年)の整備費:1,332,023円

### 間々田東西線 155号車(H18.10年式、中型車、(日野リエッセII))の例

令和2年(2020年)の主な故障:クラッチ修理

令和2年(2020年)の整備費:272,866円

### 間々田東西線 156号車(H17.10年式、中型車、(三菱))の例

令和2年(2020年)の主な故障:エンジン修理

令和2年(2020年)の整備費:1,060,939円

燃費は、車両のコンディションや運行形態にもよりますが、小型車が4キロ、中型車が3キロとなります。

#### (4) 車両の耐用年数の考え方

車両は年数を経るにつれ、あるいは走行距離を重ねるにつれて、故障しやすくなるようになり、整備費が高騰します。したがって、車両のリプレースの判断が重要となります。小山市では引き続き、これまでに運用してきた車両の経年と整備費用の関係を整理し、目安を作っています。中古車両でも新車でも大切に直しながら長く使うことでコストが軽減されます。年間 100 万円程度の修理費であれば許容範囲と考えます。

#### (5) まとめ

小型車を購入した場合、5 年償却換算で、中型車に比べて年間 80 万円程度の経費削減になりますが、この間に利用者が増加して新たに車両を購入する必要が生じたり、故障が頻発して整備費用が高騰したりすると、コストメリットは失われます。予算の許す限り、中型車を中心に導入することで、効率的な事業運営に努めていきます。

車両を耐用年数（5 年）経過後も修繕しながら大切に利用（10 年～15 年）することで単価が下がってきます。

なお、長く利用すると時代のニーズに合わなくなる可能性があります。（電気自動車、自動運転、排ガス規制、バリアフリー対応車両など）

### 3-4-6. 乗降施設

---

公共交通においては、利用者があらかじめ乗車地点に到着し、乗車まで待機することになります。ドア to ドアのマイカーに比べてもともとサービスとして劣る点であり、乗降施設的环境改善により公共交通利用への誘導を図ります。

**小山駅・間々田駅のバス乗り場**については、多くの利用者が乗降する地点であることから、屋根・ベンチの設置を進めるとともに、発着バスの確保を進め、小山駅西口で発生している走行路上の乗降を解消します。小山駅東口では、バス・マイカー・横断歩行者の動線が交錯しており、その解決を目指します。

小山駅・間々田駅のバス乗り場は来訪者等初めて小山市内の公共交通を使う方も多いため、わかりやすい総合的な公共交通案内掲示を設置するほか、有人の案内窓口や発車案内標の設置を進めます。

**路上のバス停**については、乗降者数が多い、待ち時間が長いなどの停留所に重点化して、上屋（必要に応じてシェルター）・ベンチ・案内板・照明の設置を進めます。

### 3-4-7. 路線定期運行が適しない領域のサービス設計

---

生活支援交通領域においては、3-2-2 で定めた「生活支援交通による活動機会の獲得水準」を効率よく保障するサービス設計とします。

移動制約者の活動機会を確保する交通サービスの根本は「他の人が運転して目的地へ送ること」であり、その純粋な姿が個別送迎です（都市交通領域の公共交通が「まとめて運ぶこと」を基礎としていることと異なります）。したがって、おーバスを補完するタクシー補助を基本とし、その送迎効率を高めるための相乗り促進の措置・乗合区域運行の導入を必要に応じて行う方向とします。

送迎は、需要の全てを受け付けている供給量がコントロールできず増大するおそれがあります。あくまで市民共同の意志として、財政負担のもとですべての市民に一定の活動機会を確保しようとするものですから、利用回数の制限を設けることが適当です。この場合でも、タクシーを自費負担で使うことは妨げられませんので、さらに多くの活動機会を求める住民は自らの負担で獲得することができます。

### 3-4-8. 案内、利便性向上策、モビリティ・マネジメント（コミュニケーション施策）

---

公共交通サービスは、マイカー利用と異なり、利用者がある程度サービスの側に行動を合わせることで利用に結び付く特性があるため、サービス内容に関する適切な案内が重要です。また、マイカー中心のライフスタイルから公共交通利用に転換するためには、公共交通サービスと案内の拡充だけでなく、コミュニケーションを通じた動機付けも重要です（モビリティ・マネジメント）。これらについては、下記施策を行います。

- 路線図・時刻表
  - 小山市公式ホームページへの掲載（実施主体：小山市）
  - 印刷媒体の無料配布、市役所 1F ロビー 小山駅自由通路 バス車内 商業施設等（実施主体：小山市）
  - バス停への掲出（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - GTFS-JP の公開（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - 経路検索サービスへの提供（ジョルダン、ナビタイム、yahoo 乗換案内等）（実施主体：小山市、バス運行事業者）
- バス現在位置情報
  - オンラインでの提供（バスロケーションシステム）（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - バス停への QR コード貼付（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - GTFS-RT の公開（実施主体：小山市、バス運行事業者）

- 車両
  - 停車停留所一覧図の掲出（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - 路線図・時刻表と同じ番号の掲出（実施主体：小山市、バス運行事業者）
- シームレスな利用環境の創出（MaaS）LINE noroca（定期券・回数券・タクシー）
  - 一元的な案内窓口・問い合わせ窓口の設置（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - 路線図・時刻表の経路検索サービスへの提供（再掲）（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - 交通系 IC カードの導入に向けた調査検討（実施主体：小山市、バス運行事業者）
- モビリティ・マネジメント（コミュニケーションを中心に公共交通利用を促す施策）
  - 転入者への路線図・時刻表の交付（実施主体：小山市）
  - 高校生への学校を通した働きかけ（実施主体：小山市）
  - アンケート調査 意見箱の設置（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - ホームページ・SNSによる情報発信（実施主体：小山市、バス運行事業者）
  - おーバス絵画コンテストの開催（実施主体：小山市、バス運行事業者）

### 3-4-9. タクシー産業について

---

小山市の交通政策においては、公共交通は上位目的実現の手段との位置づけであり、タクシーも手段としての位置づけの下で小山市の政策の対象となります。

「まとめて運ぶこと」により政策効果の発揮を目指す都市交通領域では、小山市の政策手段としては鉄道・バスが基本となります。タクシー産業は、独立採算の下で引き続き商業的に経営されるものとします。ただし、公共交通中心のライフスタイルにおいては、タクシーを補完的に用いる場面の増加が予想されるため、鉄道・バス利用者に向けてタクシーの利用案内を強化するなど、利便性の向上に取り組みます。

一方、「他の人が運転して目的地へ送ること」に重点を置く生活支援交通領域では、タクシーは基本的な政策ツールとなります。タクシー産業を活用した生活支援交通の確保を進めていきます。

## 3-5. 公共交通サービスの調達方針

---

市では、公共交通サービスの運営にあたっては、効率的に行うために、民間の事業能力を活用します。

### 3-5-1. 事業者選定のあり方

---

路線開設時には、最も能率的に、かつ質の高いサービスを提供する事業者をプロポーザル方式で選定し、委託します。

事業者選定がよりよく機能するよう、より多くの事業者が提案に参加できるよう努めます。

現在は、3年に一度、事業者選定のプロポーザルを実施しています。3年に一度では初期投資の回収に難があることもあり、今後、契約更新のあり方について検討を進めます。

### 3-5-2. 事業者との契約形態

---

3年に一度のプロポーザルで選定した運行事業者との間で、運行契約を毎年結んでいます。小山市が事業主体として、収入リスクを負う契約とします。これは、事業者を介在させつつも、本質的には小山市と利用者が取引をしている構図を意味します。

### 3-5-3. 運行経費の決定方法

---

事業者は、プロポーザルで提示した運行委託費をベースに、その年の運行経費の細目ごとの見積もりを市に提出します。市は、見積もりの内容を査定して、その年の委託費用を決定します。燃油価格については、価格の変動に対応するため市からの毎月末の1リットル当たりの指示価格とします（燃油価格変動のリスクは市が負担）。

現在、車両調達費用の半額が事業者負担となっており、これは運行経費にも明確には算定していません。車両調達費用の負担方式について、今後検討を進めます。



### 3-6. 関係者間の役割分担

小山市ではバス運行事業を、民間事業の欠損補助ではなく、公共サービスの民間業務委託と位置付けています。それを踏まえて、関係者間の役割分担は次の通りとします。

表 3-12 関係者間の役割分担

主体	役割
小山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民の代理人として、小山市の理想の人とまちの姿の形成に資する交通戦略の策定・推進と公共交通サービスの設計を行います。</li> <li>● 事業主体として、計画・資金調達・運営に責任を持ちます。</li> <li>● 市民意見を受け付け、事業に反映します。</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 能率的な経営により、小山市（市役所）に費用対効果の優れた公共サービスを供給します。</li> <li>● 良好なフロントサービスに努めます。</li> <li>● その他、小山市との契約内容を誠実に履行します。</li> <li>● 求めに応じて、小山市の交通サービス設計に助言を行います。</li> <li>● 利用者から寄せられた意見を小山市に伝達します。</li> </ul>
住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 将来都市像や交通戦略、公共交通のサービス設計に対して、自治体の主権者として積極的に議論を行います。</li> <li>● 公共交通サービスへの身近なニーズを小山市に伝えます。</li> <li>● エコ通勤等にも参加し積極的に公共交通機関の利用に努めます。</li> </ul>

小山市では、公共交通に関する市民意見を常に受け付け、サービスの改善や計画に生かします。

「小山市地域公共交通会議」は、道路運送法地域公共交通会議の役割と、地域公共交通活性化再生法の法定協議会の役割とを兼ねています。前者の役割としては、道路運送法の許認可手続き上必要な事項の協議を行います。後者の役割としては、公共交通の最適なあり方について、公共交通にかかわりの深い主体の専門的知見を交えて総合的に検討を行う場として運営します。

## 第4章 計画の達成状況の評価

計画目的の達成状況を計る目安として、いくつかの指標を定めます。これらの指標自体が目標とは限らないことに注意が必要です。

理想のまちと暮らしの姿への接近状況を判定できる内容を以て指標とします。

一方で、本計画は総合都市交通計画の公共交通分野別計画であることから、政策体系への公共交通分野の貢献状況を測定できる指標を中心にします。

また、本計画の達成度評価は総合都市交通計画よりも短いスパンで行うことから、短期間でも把握可能な指標を中心にします。

※目標値：(上段) 基本目標、(下段) 発展目標

発展目標 (令和 22 年 (2040 年)) は、基本目標 (現況値) × 3 を目安に設定

(発展目標 (令和 7 年 (2025 年)) は現況値と発展目標 (令和 22 年 (2040 年)) を参考に設定)

表 4-1 目標の達成状況の評価指標

視点	評価したい事柄	指標	現況値	目標値 (令和 7 年 (2025 年))	目標値 (令和 22 年 (2040 年))	モニタ リング の時期	収集
都市軸の形成、中心市街地活性化、コンパクト・プラス・ネットワークの実現	公共交通の利便性をどれだけ高められたか	利便性の高いバス人口カバー率 <sup>i</sup>	25%	33%	65%	5 年毎	小山市
				40%	70%		
脱炭素・環境負荷軽減	どれだけ多くの人が公共交通中心の生活に転換したか	おーバス小山駅・間々田駅 1 日平均乗降数	小山駅： 1,647 人 間々田駅： 146 人	小山駅： 2,500 人 間々田駅： 200 人	小山駅： 5,000 人 間々田駅： 400 人	毎年	小山市
				小山駅： 5,000 人 間々田駅： 400 人	小山駅： 15,000 人 間々田駅： 1,200 人		
		おーバス年間利用者数 <sup>ii</sup>	732,032 人 [令和 3 年 (2021 年) 4 月]	106 万人 203 万人	210 万人 600 万人	毎年	小山市
		市民一人当たりの小型車走行台キロ <sup>iii</sup>	18.4 台キロ/日	16.0 台キロ/日	10.0 台キロ/日	5 年毎	国土交通省 全国道路・街路 交通情勢調査 国勢調査 ※都市モニタ リングシート
渋滞緩和に向け特にインパクトの大きい通勤・通学トリップにおいてどれだけ公共交通への転換が進んだか	定期券の保有者数 (一般・学生)	299 人 [令和 3 年 (2021 年) 4 月]	500 人 1,500 人	500 人	1500 人	毎年	小山市
				35 箇所 [令和元年 (2019 年) 3 月]	30 箇所		
	小山市内の主要渋滞箇所数 <sup>iv</sup>	35 箇所 [令和元年 (2019 年) 3 月]	30 箇所	15 箇所	毎年	道路行政マネジメントを 実践する 栃木県会議	

視点	評価したい事柄	指標	現況値	目標値 (令和7年 (2025年))	目標値 (令和22年 (2040年))	モニタ リング の時期	収集
交通事故 削減	交通事故削減に向け て高齢者の公共交通 への転換が進んだか	バス無料乗車券 年間利用回数	24,005 回 [令和3年 (2021年)4月]	3.5万回 5万回	7万回 15万回	毎年	小山市
		定期券保有者数 (一般、高齢者・障 がい者・小学生)	227 人 [令和3年 (2021年)4月]	550 人 1,500 人	1,500 人 4,500 人	毎年	小山市
渋滞緩和	脱炭素・環境負荷軽減に同じ						
産業振興	クルマがなくても働 く場を制約されない 環境をどれだけ生み 出したか	定期券保有者数 (一般)	177 人 [令和3年 (2021年)4月]	400 人 1,200 人	1,000 人 3,000 人	毎年	小山市
		余暇	余暇や私事活動での 公共交通の利用をど れだけ高められたか	ハーヴェストウ オーク線のバス 乗降客数	218,005 人 [令和2年 (2020年)4月]	250,000 人 500,000 人	400,000 人 1,200,000 人
		小山駅周辺の歩 行者数*	2,479 人 [平成30年 (2018年)4月]	2,620 人以上	2,860 人以上	5年	小山駅周辺交通 量調査(3月期調 査)全体歩行者 量
		「スマホ de noroca」 ×「おーラジカー ド」の連携定期券 サービス発行枚 数	55 人 [令和4年年 (2022年)3月]	90 人 275 人	275 人 550 人	毎年	小山市
観光振興	どれだけ多くの観光 客が公共交通を利用 したか	道の駅線のバス 乗降客数	15,652 人 [令和2年 (2020年)4月]	20,000 人 30,000 人	30,000 人 50,000 人	毎年	小山市
健康	どれだけ多くの人が 公共交通を利用して 外出したか	おーバス年間利 用者数 <sup>vi</sup>	732,032 人 [令和3年 (2021年)4月]	106 万人 203 万人	210 万人 600 万人	毎年	小山市
くらし	通勤・通学及び高齢 者の外出で公共交 通利用をどれだけ高 められたか	定期券保有者数	299 人 [令和3年 (2021年)4月]	500 人 1,500 人	1,500 人 3,000 人	毎年	小山市
		バス無料乗車券 年間利用回数	24,005 回 [令和3年 (2021年)4月]	3.5万 5万回	7万回 15万回		
生活支援・ 活動機会の 確保	モビリティ制約がど れだけ緩和したか	年間免許返納者 数 <sup>vii</sup>	480 人 [平成30年 (2018年)4月]	550 人 550 人	600 人 1,800 人	毎年	小山警察署
		乗用車の世帯当 たり保有台数の 推移	1.46 台/世帯	1.46 台/世帯 1.40 台/世帯	1.46 台/世帯 1.00 台/世帯	5年毎	小山市統計年報 および小山市住 民基本台帳より 算出
		高齢者の免許非 保有者外出率/ 免許保有者外出 率の比率	58.5%	60% 70%	70% 90%	5年毎	小山市総合計 画策定時の市 民満足度調査 に質問項目を 追加

視点	評価したい事柄	指標	現況値	目標値 (令和7年 (2025年))	目標値 (令和22年 (2040年))	モニタ リング の時期	収集
政策推進	行政として計画の実現に向けてどれだけ役割を果たしてきたか	公共交通投資額	205,110 千円	205,110 千円～	205,110 千円～	毎年	小山市
				205,110 千円～	205,110 千円～		
	公共交通サービスが市民のニーズを満たしていることの主観的評価	市民の公共交通への満足度（コミュニティバスの運行に満足＋やや満足）	18.3 %	20 %	30 %	5年毎	小山市総合計画策定時の市民満足度調査
				25 %	50 %		
効率性確保	政策実現にあたっての効率性の確保	キロ当たり運行単価の低減(路線バスのみ。燃料代・運転手人件費を除く)	308.4 円	305 円	300 円	毎年	小山市燃料代増加、運転手人件費増加の影響は除く。
				300 円	280 円		
収支率	おーバス全路線収支率	効率的な運行	36.7%	40%	40%	毎年	小山市

i 30分1本以上の運行頻度のバス路線のバス停 300m 圏内および 30分1本以上の運行頻度の鉄道路線の鉄道駅 1500m 圏内。

ii 発展目標はつくば市を目安。

iii 日立市を目安。

iv 年1か所解除と想定。

v 立地適正化計画 P103 による。

vi 発展目標はつくば市を目安。

vii 基本目標は、75歳～84歳人口の3割（令和7年（2025））・3割（令和22年（2040））（現状維持）が免許返納をすることを想定、発展目標は同3割（2025）・9割（令和22年（2040））が免許返納することを想定。免許保有割合は簡単のため100%と想定。1年の免許返納者数目標は、75歳～84歳人口×免許返納者数割合×1/10とする。2025年の75～84歳人口は、小山市 町別・年齢別 人口統計（市民課用）（令和4年（2022年）3月1日現在）の72～81歳人口18,287人を、令和22年（2040）の75～84歳人口は、同57～66歳人口20,175人をとる。

## 第5章 おーバス事業計画

令和5年（2023年）2月版

### 5-1. 事業期間

計画決定 令和5年（2023年）2月

計画運用 令和5年（2023年）10月～令和7年（2025年）※9月

次年度計画決定 令和7年（2025年）※3月

※総合都市交通計画との期ずれを考慮し、次回は令和7年度までの運用予定です。

その後、5年周期で計画見直しを実施します。

### 5-2. 市民意見の受付

おーバス事業計画は皆様とともに作る計画です。

市民の皆様の意見を次の方法により受け付けます。

特に、今後3年程度の取組方針については、皆様の意見を踏まえて事業化までによりよい方針となるよう検討を進めてまいりますので、重点的にご意見をお願いいたします。

#### 1. 市民の意向調査

- ① 市ホームページ おーバスサイトから メールでのご意見・ご要望
- ② 電話でのご意見・ご要望 小山市都市計画課 新交通・バス推進係 0285-22-9293

#### 2. バス車内における利用者の意向調査

- ① おーバス停留所ポストへの投函 小山駅西口・東口、間々田駅西口・東口

#### 3. 特定の利用者の意向調査

- ① 通勤及び通学利用者の利便性を考慮してルート及びダイヤ等を編成している路線については、その特定の利用者に対するアンケート調査を実施
- ② 市内企業（東光高岳、富士通、イオン小山店）にアンケート調査を実施

## 5-3. 令和2年度までの実績

おーバス事業の令和2年度（2020年度）の現状を示します。

### 5-3-1. 事業の沿革

#### (1) 年表

##### H8 庁内検討委員会 設置

- ・バス交通の現状と課題等
  - H9.6 コミュニティバスについて議会で提言
  - H10.6 武蔵野市「ムーバス」視察
- ・小山市バス交通問題研究会設置
- ・「循環バスの実現」プロジェクト会議

##### H13 小山市バス交通整備計画検討委員会 設置

- H14.2 小山駅東循環線実験運行開始 1路線
- H16.3 小山駅西循環バス実験運行開始 2路線
- H16.4 小山駅東循環バス本格運行開始
- H17.7 地域コミュニティバス（中・寒川・間々田・生井・南間々田）実験運行開始  
7路線

##### H18.3 小山市バス交通整備計画 策定

- H18.7 城東・中久喜循環バス実験運行開始 8路線

##### H19.3 小山市地域公共交通会議 設置

- H19.10 小山駅西循環バス路線分割（羽川循環バス、間々田循環バス） 8路線
  - 地域コミュニティバス（中・寒川・生井）路線変更
  - 地域コミュニティバス（思川豊田）実験運行開始
  - 地域コミュニティバス（間々田・南間々田）運行終了
- H20.3 地域コミュニティバス（桑絹北・桑絹南・大谷東・大谷西）実験運行開始  
12路線

##### H20.3 市内民間バス路線 廃止

- H20.7 城東・中久喜循環バス路線変更（高岳コース新設）

- H21.4 間々田循環バス、地域コミュニティバス（中・寒川・生井）路線変更  
間々田東循環バス路線変更（間々田市民交流センター「しらさぎ館」まで路線延長） 【一部補助開始】

**H22.3 小山市公共交通総合連携計画 策定**

- H22.10 小山市コミュニティバス全線料金改定 **13 路線、2 エリア**  
羽川循環バス（羽川線）・間々田循環バス(間々田線)路線変更  
市民病院線実証運行開始  
城東中久喜循環バス路線分割(高岳線・城東中久喜線・大谷中央線・土塔平成通り線)  
地域コミュニティバス（桑絹北・桑絹南・大谷東・大谷西）運行終了  
デマンドバス東部エリア（桑絹エリア・大谷エリア）実証運行開始  
間々田東循環バス（間々田東西線）路線変更 【全部補助開始】

**間々田東西線を小山市コミュニティバス路線に組入**

- ・小山駅東循環線ダイヤ変更
- H23.10 間々田東西線路線変更 **11 路線、5 エリア**  
思川駅線・道の駅線実証運行開始  
デマンドバス西部エリア（豊田エリア・中穂積エリア・寒川生井エリア）  
実証運行開始  
地域コミュニティバス（思川豊田・中・寒川・生井）運行終了
- H28.1 市民病院線・間々田東西線・小山駅東循環線路線変更
- H28.4 羽川線路線変更
- H28.7 市民病院線ダイヤ改正
- H29.4 コミュニティバスの所管を市民生活部生活安心課から都市整備部都市計画課に移管し、バス交通網を都市交通の推進の観点から再編していく
- H29.10 高岳線・城東中久喜線・大谷中央線・土塔平成通り線の車両大型化  
大谷中央線ダイヤ改正増便、土塔平成通り線ダイヤ改正ルート変更増便  
間々田東西線ダイヤ改正ルート変更増便、羽川線ダイヤ改正
- H29.12 市民病院線ダイヤ改正ルート変更
- H30.4 道の駅線運行経路変更、思川駅線ダイヤ改正  
デマンドバス大谷中南部・間々田東部エリアの運行時間延長、エリア拡大  
DC（デスティネーションキャンペーン）関連（デマンドバス生井さくらづつみへの運行・栃木ゴールデンブレーブス試合時の臨時便運行・道の駅線いちごの里への臨時便運行）
- H31.3 渡良瀬ライン実験運行開始
- R1.10 全線共通定期券おーバス noroca 供用開始

- R1.11 タブロイド紙「Bloom!」発刊
- R2.4 市民病院線の名称変更（新市民病院線）及び運行ルート変更・増便  
ハーヴェストウォーク線運行開始
- R2.10 ハーヴェストウォーク線小山駅西口ロータリー乗り入れ  
大谷中央線・土塔平成通り線ダイヤ改正  
羽川線ダイヤ改正運行経路変更
- R2.8 公共交通利用促進の取り組みがJCOMMプロジェクト賞を受賞
- R2.10 公共交通利用促進の取り組みがグッドデザイン賞を受賞
- R3.4 小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線のおーバス noroca、おーバス回数券の適用範囲拡大
- R3.6 おーバス noroca とおーラジの商業連携
- R3.10 LINE を活用したスマホ de noroca 定期券供用開始  
高岳線増便、小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線の運行経路見直し
- R4.2 LINE を活用したスマホ de noroca 回数券供用開始
- R4.3 小山市地域公共交通計画策定

## (2) 各路線の詳細

### 関東自動車（株）運行

#### ①小山駅東循環バス（道路運送法第4条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	小山駅東循環バス	小山駅～城南地区	16便 (6:25～20:45)	運賃 160～200円

#### ○経過

- H14.2.1 県道大戦防・小山線を軸とした左回り、右回りの2路線で実験運行開始
- H15.4.1 左回り、右回りを1路線に統合
- H15.10.1 塚崎まで路線延長
- H16.4.14 4条本格運行
- H22.10.1 ダイヤ改正、運賃200円均一に変更
- H28.1.4 小山駅東口循環線 路線変更  
小山駅東口・新市民病院循環線 新設
- R3.4.1 小山駅東口循環線・小山駅東口・新市民病院循環線のおーバス noroca、おーバス回数券の適用範囲拡大
- R3.10.1 小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線経路変更



## 友井タクシー（有）運行

### ①小山駅西循環バス（道路運送法第21条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	小山駅西循環バス	北コース喜沢 南コース外城	10便 (6:30～20:39) 11便 (7:15～21:22)	運賃 150円 (高齢者、小学生は 100円)

#### ○経過

- H16.3.1 実験運行開始
- H17.3.1 実験運行の延長
- H17.4.1 小山温泉思川まで路線延長
- H18.1.10 右回り、左回りの設置、南コース最終便の増便
- H19.10.1 路線分割（羽川循環バス、間々田循環バス）

### ②羽川循環バス・間々田循環バス（道路運送法第21条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
2	羽川循環バス	小山駅～扶桑～飯塚～ 小金井駅	18便 (6:35～20:18)	運賃 150円 (高齢者、小学生 は 100円)
3	間々田循環バス	小山駅～小山総合公園 ～間々田駅～光南病院	18便 (6:40～20:12)	運賃 150円 (高齢者、小学生 は 100円)

#### ○経過

- H19.10.1 実験運行開始
- H20.9.18 道路運送法第4条許可取得
- H21.4.1 間々田循環バス 間々田市民交流センター「しらさぎ館」まで路線延長
- H22.10.1 路線名を「羽川線」「間々田線」に変更、路線変更、運賃200円均一に変更
- H28.4.1 羽川線の経路を新設の桑市民交流センター「マルベリー館」まで路線延長  
間々田線のバス停統合及びダイヤ改正
- H29.4.1 羽川線遅延対策のため運行時間の見直しのためのダイヤ改正

③市民病院線（道路運送法第4条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
4	市民病院線	小山駅西口～市民病院 ～小山駅東口	24便 (8:30～18:30)	運賃 200円 (高齢者、小学生 は100円)

○経過

H22.10.1 実証運行開始

H28.1.4 市民病院の移設に伴い、旧市民病院行きと新市民病院行きの2系統に  
路線変更

H29.12.1 利用者の増加に伴い15人乗り車両から54人乗りに大型化、及び  
運行経路（大型車通行不可のため）・ダイヤ改正

R2.4.1 名称を「新市民病院線」に改名、運行ルート変更（旧市民病院ルートを廃止、  
運行時間を8時から18時45分から6時30分から22時10分までに延長  
平日8往復（休日6往復）から、平日14往復（休日12往復）に増便

(株) 小山中央観光バス運行

①地域コミュニティバス (道路運送法第21条許可)

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	中路線	小山駅～中地区～ 穂積地区	5便 (左回り3、右回り2)	運賃 150円 (高齢者、小学生は100円)
2	寒川路線	小山駅～寒川地区～ 穂積地区	5便 (左回り3、右回り2)	
3	間々田路線	間々田駅～小山駅	6便 (左回り3、右回り3)	
4	生井路線	間々田駅～生井地区	4便 (左回り2、右回り2)	
5	南間々田 路線	間々田駅～光南病院	8便 (左回り4、右回り4)	
6	思川豊田 路線	小山駅～豊田地区～ 市民病院	5便 (左回り2、右回り3)	

○経過

- H17.7.1 中・寒川・間々田・生井・南間々田路線実験運行開始
- H18.1.10 停留所創設
- H19.10.1 中・寒川・生井路線 路線変更  
間々田・南間々田路線 運行終了  
思川豊田路線実証運行開始
- H19.10.4 道路運送法第4条許可取得
- H21.1 思川豊田・中路線 低床バス導入、寒川・生井路線 小型ワゴン車導入
- H21.4.1 中・寒川・生井路線 路線変更
- H22.10.1 運賃200円均一に変更
- H23.10.1 思川豊田・中・寒川・生井路線 運行終了

②思川駅線、道の駅線 (道路運送法第4条許可)

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
7	思川駅線	小山駅～思川駅	16便 (6:55～19:00)	運賃 200円 (高齢者、小学生は100円)
8	道の駅線	小山駅～道の駅	19便 (7:20～19:50)	

○経過

- H23.10.1 実証運行開始
- H30.4.1 道の駅線の運行経路を中地区(いちごの里)まで延伸し、思川駅線と道の駅のダイヤ改正(DCに合わせたいちごの里への土日祝日の臨時便の運行)

③間々田駅東循環バス（道路運送法第4条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
9	間々田駅東循環バス	五料～しらさぎ館～ 間々田駅	4便	運賃 150円

○経過

- H21.4.1 間々田市民交流センター「しらさぎ館」まで路線延長
- H22.10.1 路線名を間々田東西線に変更、路線変更、運賃200円均一に変更
- H23.10.1 路線変更（しらさぎ館への路線は廃止）
- H28.1.4 市民病院の移設に伴い、路線変更
- H29.10.1 ダイヤ改正 光南病院発の増便ルート変更しらさぎ館及び国道4号ルートの復活、最終便を繰り下げ増便、13：34発の便増便

## 大山タクシー（有）運行

### ①城東・中久喜循環バス（道路運送法第21条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	城東・中久喜循環バス	①小山駅～城北地区 ②小山駅～城東・中久喜地区	①0便 (右回り5、左回り5) ②10便 (右回り5、左回り5)	運賃 150円 (高齢者、小学生は100円)

#### ○経過

- H18.7.1 実験運行開始
- H19.6.27 道路運送法第4条許可取得
- H20.7.1 路線変更（高岳コース新設）
- H21.1.1 低床バス導入
- H22.10.1 路線分割（高岳線、城東中久喜線、大谷中央線、土塔平成通り線）

### ②高岳線、城東中久喜線、大谷中央線、土塔平成通り線（道路運送法第4条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	高岳線	小山駅～高岳製作所	平日15便 (土日祝日14)	運賃 200円 (高齢者、小学生は100円)
2	城東中久喜線	小山駅～小山高専	平日14便 (土日祝日13)	
3	大谷中央線	小山駅～大谷公民館	平日16便 (土日年末年始14)	
4	土塔平成通り線	小山駅～たいらや前	平日20便 (土日年末年始14)	

#### ○経過

- H22.10.1 実証運行開始、高岳線 低床バス導入
- H29.10.1 乗り残し対策のため車両を大型化
  - 高岳線 59人乗り→63人乗り（新規購入）
  - 城東中久喜線 36人乗り→59人乗り（高岳線車両）
  - 大谷中央線 27人乗り→34人乗り（城東中久喜線車両）
  - 土塔平成通り線 15人乗り→27人乗り（大谷中央線車両）
  - 大谷中央線と土塔平成通り線の増便
  - 大谷中央線と土塔平成通り線は、昼間は1台の車両で交互運行、朝夕は大谷中央線が27人乗り車両、土塔平成通り線がデマンドバス車両で運行していたものを増便しそれぞれの専用車両で運行
  - 土塔平成通り線は関東能開大まで延伸

③地域コミュニティバス（道路運送法第4条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	桑絹北 路線	小山駅～市民病院～ 桑東部～絹中北部	3 (左回り2、右回り1)	運賃150円 (高齢者、小学生は100円)
2	桑絹南 路線	小山駅～市民病院～ 桑東部～絹中南部	3(左2、右1) 1(市民病院便)	
3	大谷東 路線	小山駅～大谷東・南部 ～間々田駅～南飯田	6便 (左回り3、右回り3便)	
4	大谷西 路線	小山駅～大谷西・南部 ～間々田駅～南飯田	4便 (左回り2、右回り2便)	

○経過

H20.3.1 実験運行開始

H22.10.1 運行終了

④デマンドバス（道路運送法第4条許可）

番号	路線名	主な運行地区	1日便数	備考
1	桑絹エリア 大谷エリア	桑地区、絹地区、	8便	運賃300円 (高齢者、小学生は200円)
		大谷南部地区、間々田東部地区	7便	
2	豊田エリア 中穂積エリア 寒川生井エリア	豊田地区	9便	
		中地区、穂積地区	9便	
		寒川地区、生井地区	9便	

○経過

H22.10.1 桑絹エリア、大谷エリア実証運行開始

H23.10.1 豊田エリア、中穂積エリア、寒川生井エリア実証運行開始

H27.10.1 デマンドバス予約締め切り時間を変更

半日前締め切りから2時間30分前締め切りに短縮

桑絹エリア、大谷中南部・間々田東部エリアの

主要施設追加：大谷エリア 新市民病院、美しが丘整骨院

：桑絹エリア すぎの木クリニック

H28.10.3 主要施設追加：寒川生井エリア 生井さくらづつみ

H29.10.1 主要施設追加：桑絹エリア 暁クリニック エリア内セブンイレブン、

ローソン、ファミリーマート、ミニストップ

H30.4.1 デマンドバス大谷中南部・間々田東部運行時間の延長、大字乙女の調整区域部分エリア拡大

H31.3.13 主要施設追加：大谷中南部・間々田東部エリア みゆぜ・ど・ばすてる 磯宮

寒川・生井エリア 旧思川入り口 上生井 白鳥、下生井小

入り口、西生井、なまいふるさと公園

R3.4.1 主要施設追加：寒川・生井エリア 認定とまこども園

### (3) 路線図

#### 全体路線図(～平成21年9月まで)

□ 小山市総合的バスネットワーク(室坪ルート)

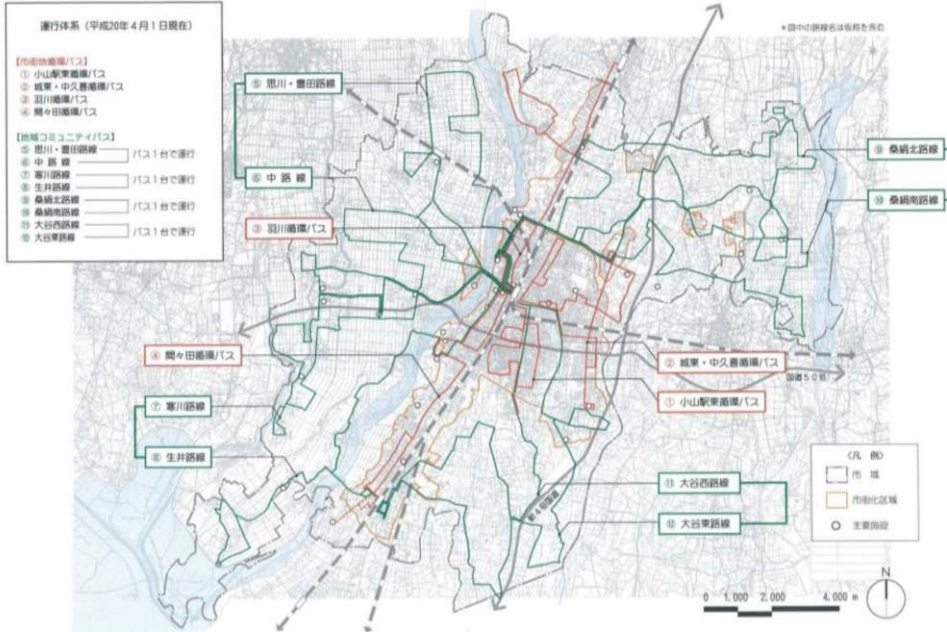


図 5-1 平成 21 年 (2009 年) 9 月までの路線図

図：小山市コミュニティバス路線図(平成22年10月改正時)

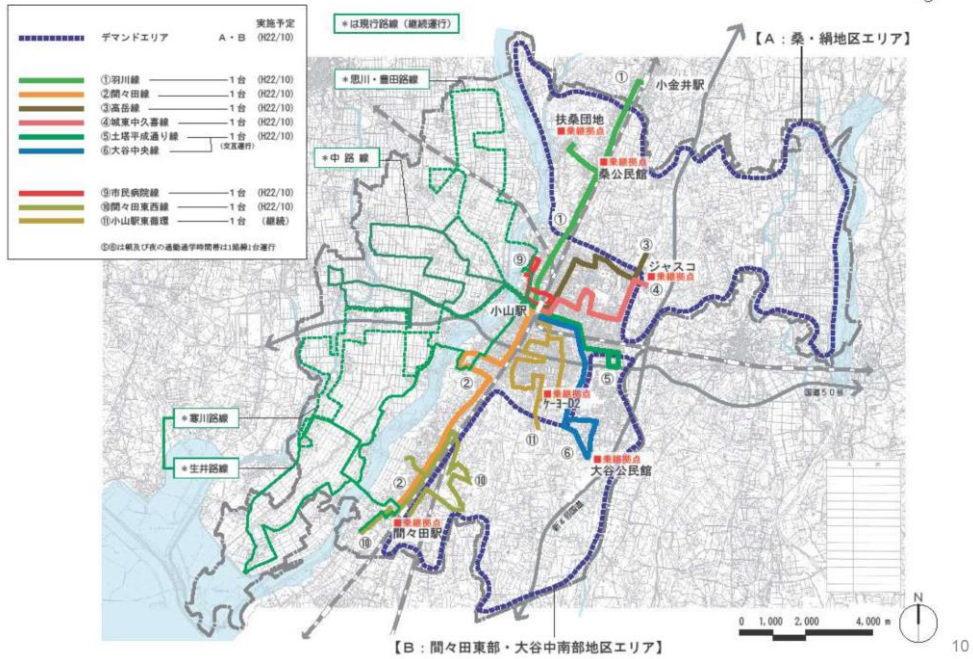


図 5-2 平成 22 年 (2010 年) 10 月改正時の路線図

## 全体路線図(平成23年10月～)

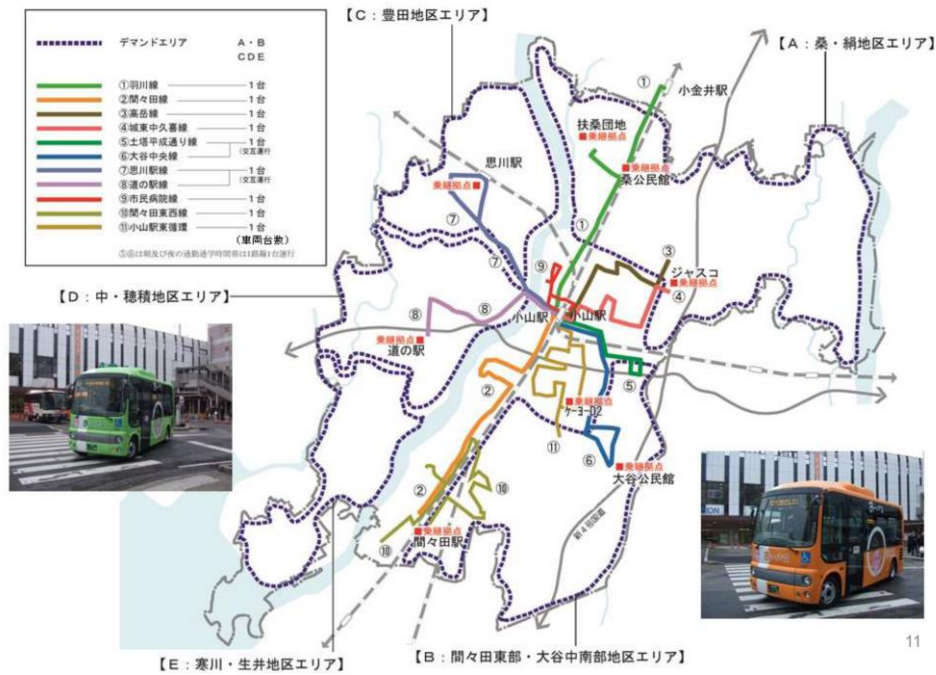


図 5-3 平成 23 年（2011 年）10 月改正時の路線図

## 全体路線図(平成28年4月～)

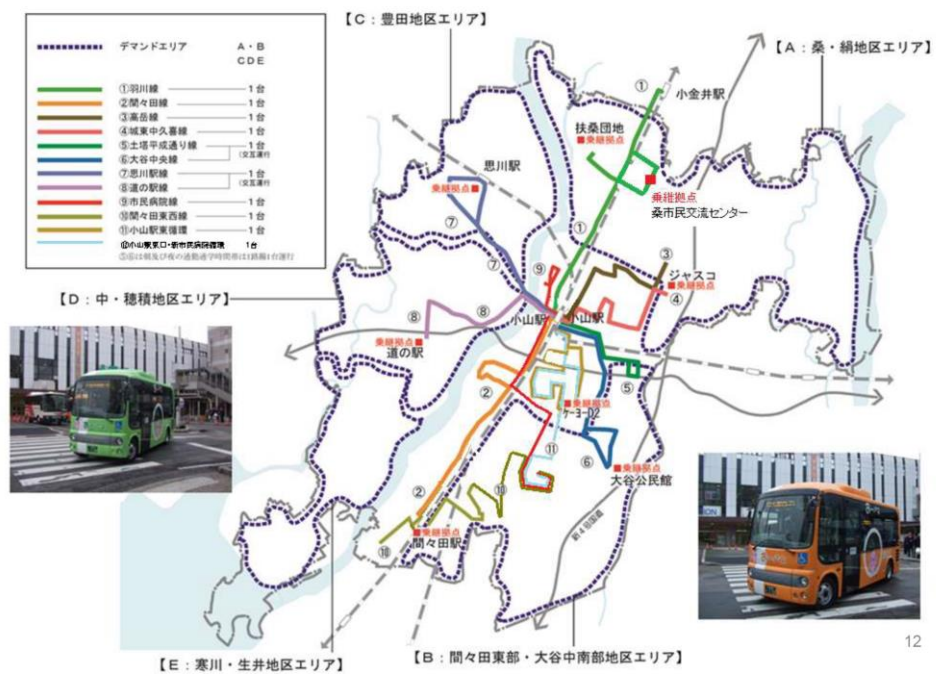


図 5-4 平成 28 年（2016 年）4 月改正時の路線図



## 全体路線図(平成29年10月～)

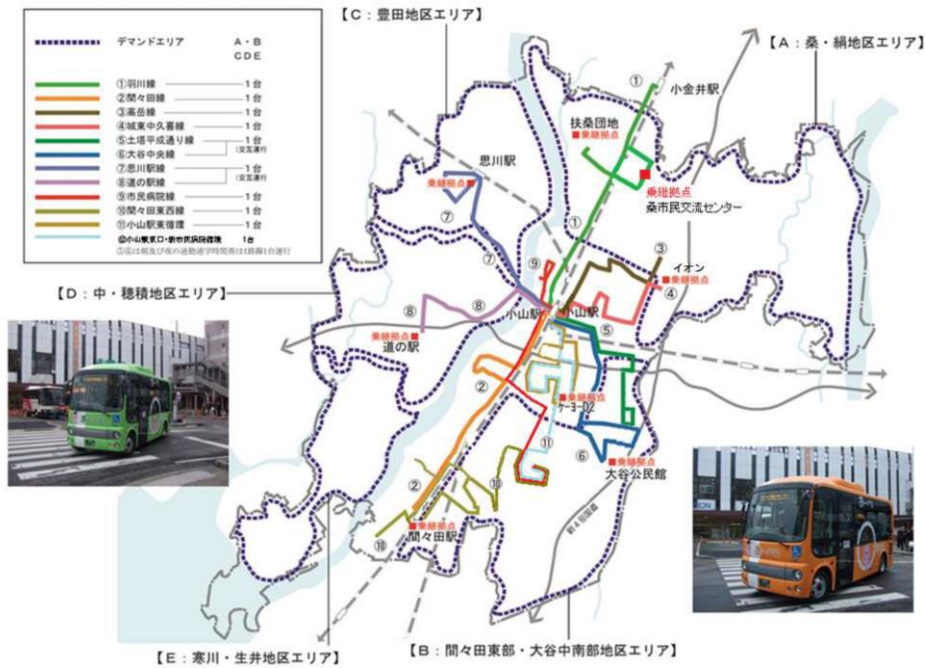


図 5-5 平成 29 年 (2017 年) 10 月改正時の路線図

## 全体路線図(平成30年4月～)

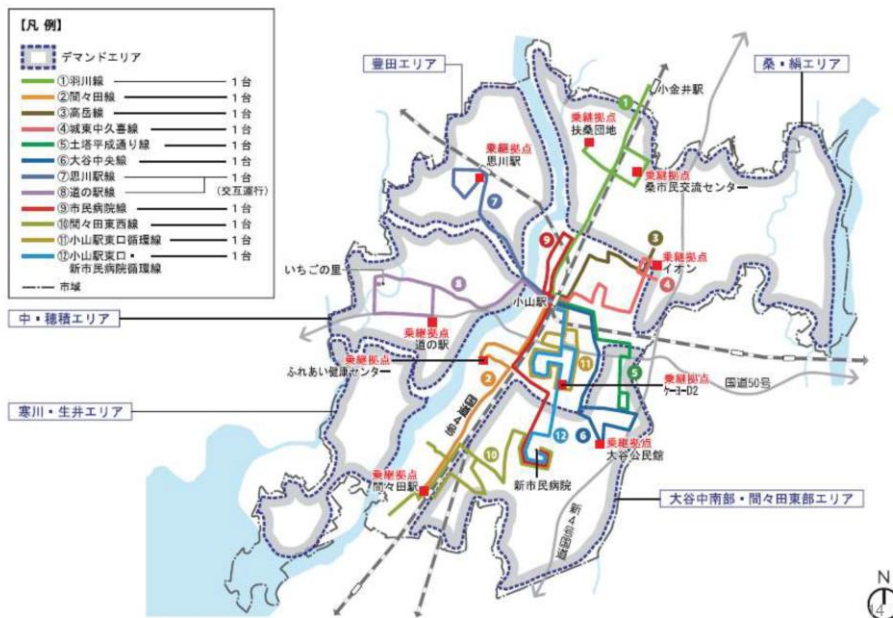


図 5-6 平成 30 年 (2018 年) 4 月改正時の路線図

# 全体路線図(令和2年10月～)

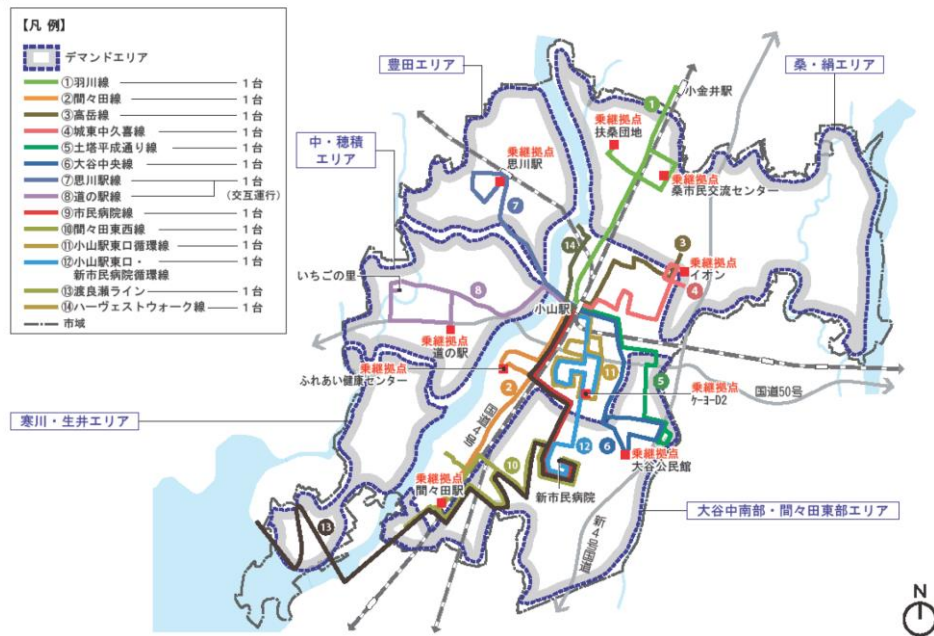


図 5-7 令和2年(2020年)10月改正時の路線図

### 5-3-2. 利用実態・財務状況

令和2年度(2020年度)のおーバス・デマンドバス全体の利用者数は737,032人でした。

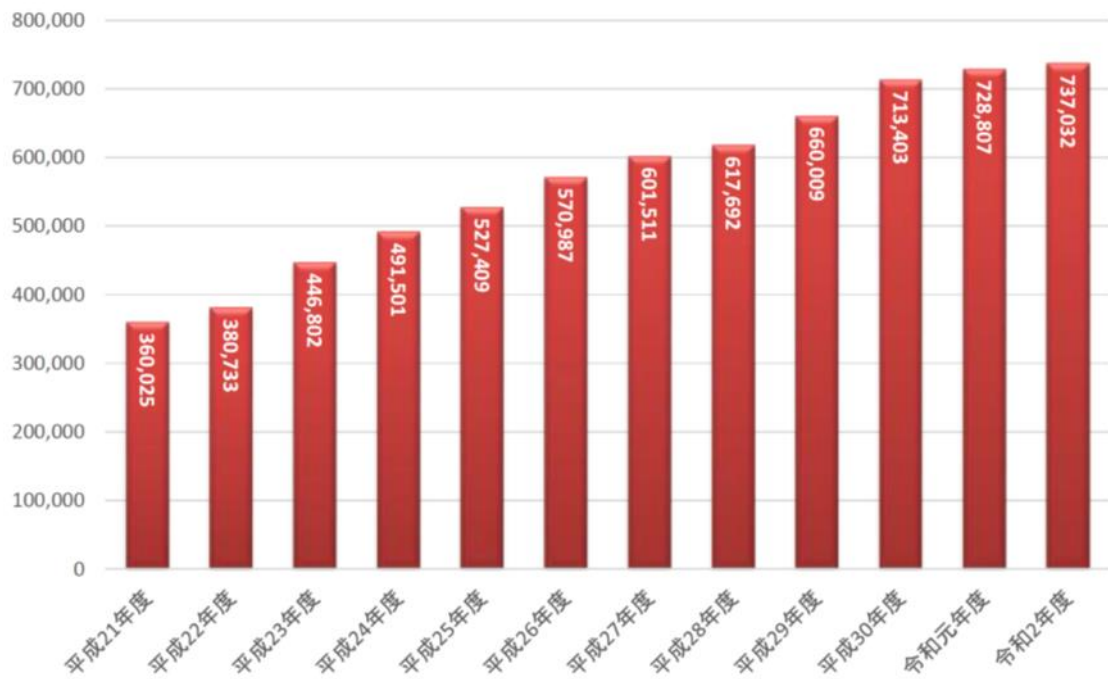


図 5-8 年間利用者数

会計面で見ると、運行経費は339,842,070円、利用者負担は124,737,643円、公的負担は207,898,016円で、平均運賃は169円、利用1人当たりの公的負担額は282円、利用者負担率は36.7%でした。

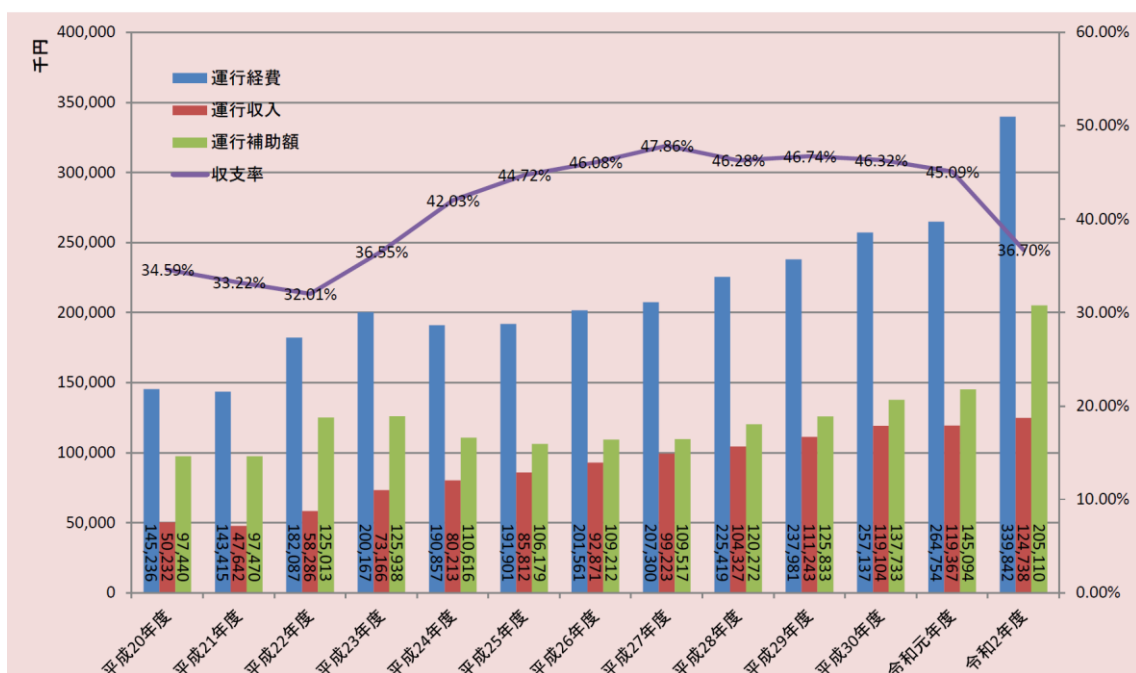


図 5-9 財務状況

路線別の利用実態・財務状況は下記の通りです。

表 5-1 路線別利用実態・財務状況

路線名	運行開始	利用者数	運行経費	利用者負担	公共負担	平均運賃	利用者負担率	利用者1人当たり 公共負担額
羽川線	平成22年10月	68,668	22,101,285	8,052,102	14,049,183	117	36%	205
間々田線	平成22年10月	48,948	21,266,275	6,277,977	14,988,298	128	30%	306
新市民病院線	平成22年10月	33,383	32,490,478	4,636,818	27,853,660	139	14%	834
高岳線	平成22年10月	77,414	25,670,939	11,501,077	14,169,862	149	45%	183
城東中久喜線	平成22年10月	64,734	26,791,158	10,381,853	16,409,305	160	39%	253
大谷中央線	平成22年10月	48,007	20,254,421	8,089,268	12,165,153	169	40%	253
土塔平成通り線	平成22年10月	38,052	18,804,195	5,764,317	13,039,878	151	31%	343
間々田東西線	平成22年10月	19,732	36,930,978	4,049,434	32,881,544	205	11%	1,666
思川線・道の駅線	平成23年10月	29,461	20,634,044	3,746,013	16,888,031	127	18%	573
デマンドバス桑絹エリア	平成22年10月	1,287	7,252,541	267,100	7,252,541	208	4%	5,635
デマンドバス大谷エリア	平成22年10月	1,400	7,055,721	260,700	7,055,721	186	4%	5,040
デマンドバス西部エリア	平成23年10月	1,189	7,807,018	216,300	7,807,018	182	3%	6,566
駅東循環線		81,409	32,718,920	22,032,062	8,290,600	271	67%	102
渡良瀬ライン	平成31年3月	5,343	13,201,423	942,701	12,258,722	176	7%	2,294
ハーヴェストウォーク線	令和2年4月	218,005	46,862,674	38,519,921	2,788,500	177	82%	13
合計		737032	339842070	124737643	207898016	169	37%	282

### 5-3-3. 取組実績

令和2年度（2020年度）～令和3年度（2021年度）の取組実績は下記の通りです。

表 5-2 取組実績

時期	取組実績
令和2年(2020年) 4月	新市民病院線運行ルート変更増例 ハーヴェストウォーク線運行開始
令和2年(2020年) 10月	ハーヴェストウォーク線 小山駅西口ロータリー乗り入れ 大谷中央線・土塔平成通り線ダイヤ改正 羽川線ダイヤ改正、運行経路変更 バス停新設等
令和2年(2020年)	公共交通利用促進の取り組みがグッドデザイン賞および JCOMM プロジェクト賞を受賞
令和3年(2021年) 4月	小山駅東口循環線のおーバス noroca 及び回数券の適用範囲拡大
令和3年(2021年) 6月	おーバス noroca とおーラジの商業連携
令和3年(2021年) 10月	LINE を活用したスマホ de noroca 定期券供用開始 高岳線増便 小山駅東口循環線の運行経路見直し EST 交通環境大賞 優秀賞を受賞
令和3年(2021年)	地域公共交通計画作成開始
令和4年(2022年) 2月	LINE を活用したスマホ de noroca 回数券供用開始

## 5-4. おーバス事業の課題

---

### 5-4-1. 羽川線

---

羽川線は1台の車両で長い経路を運行するため、1時間30分～2時間間隔での運行となっています。

地域の方から1時間に1本程度のダイヤにしてほしい、9時台の便が欲しい、早い便や、もう少し遅い便が欲しい等の要望があります。

要望を解決するには、ダイヤ間隔を狭め、かつルートを増やすため、1台から2台運行に増便する必要があります。

### 5-4-2. 間々田線

---

間々田線は1台の車両で長い経路を運行するため、1時間30分～2時間間隔での運行となっています。

地域の方から1時間に1本程度のダイヤにしてほしい、早い便や、もう少し遅い便が欲しい等の要望があります。また、市役所から神鳥谷までの国道4号付近の一部は、バス停から300m以上離れて公共交通空白地域となっており、市役所来訪者やグランドホテル付近神鳥谷の高齢者等地域の方達から毎年バス停設置の要望があります。粟宮・千駄塚の両地区から小学生の通学に利用したいとの要望があります。

要望を解決するには、ダイヤ間隔を狭め、かつルートを増やすため、1台から2台運行に増便する必要があります。一部を市役所前国道4号ルートにすることで小山駅と市役所間の路線確保、国道4号西側の市街地交通空白地域の解消、交通の足のない高齢者の移動手段の確保になります。他に、国道4号沿いに路線を新設することや路線再編することによる対応策を検討する必要があります。

### 5-4-3. 新市民病院線

---

新市民病院線は1台の車両で6:30～22:10までの長い運行時間となっているため、運転手の休息時間を設けなければならない等の関係から12:30の次が14:30となっています。2時間の空きがあるため、利用者から不便なので増便してほしいとの要望があります。運行時間の見直しなどの対策を検討する必要があります。

#### 5-4-4. 高岳線

---

小山高専の学生や企業への通勤通学利用やイオンへの買い物等利用者が多く、雨天時等には乗り残しが発生していたため、令和3年度（2021年度）に増便を実施しました。施策の評価段階に入っています。

高岳引込線活用(新交通)のための需要喚起策となっています。

#### 5-4-5. 城東中久喜線

---

小山高専の学生や企業への通勤通学利用やイオンへの買い物等利用者が多く、雨天時等には乗り残しが発生しており、増便要望があります。また、小山運動公園までの延伸要望があります。高岳引込線活用(新交通)のための需要喚起策となっています。

#### 5-4-6. 大谷中央線

---

大谷中央線の始発便は、ほぼ毎日満車に近い35人程度の乗車があり、増加傾向にあるため1～2年先には乗り残しが発生する可能性があります。ただし、大谷公民館付近の道路幅員が狭いため車両の大型化は不可であり、かつ令和6年度（2024年度）予定の大谷市民交流センター開設に伴う路線再編が必要です。

始発に多いということは、今より早い便を利用したい要望があると予測できるため、運行時間帯の見直しをし、増便等が必要になります。

#### 5-4-7. 土塔平成通り線

---

土塔平成通り線は、関東職業能力開発大学の学生による通学利用が増加し、雨天時等には20人を超えての乗車となっており(定員27人)、増加傾向にあるため1～2年先には乗り残しが発生する可能性があります。

車両の大型化(36人乗り)や増便等が必要になります。

#### 5-4-8. 間々田東西線

---

間々田東西線が複雑で利用しづらい、しらさぎ館へ行く便数が少ない等の苦情があります。

間々田東西線は、JR宇都宮線の西側を午前・午後に1往復ずつ運行しているので、その時間帯は東側のルートに2時間以上の空きがあります。更に土日祝ダイヤ、平日ダイヤがあり、系統も複雑になっています。土日の朝夕に、小山南高校の学生が部活へ行くために利用する必要があると予測されますが、現在運行していません。

#### 5-4-9. 渡良瀬ライン

---

渡良瀬ラインは、4 往復のみの運行のため、この路線をしらさぎ館に経由させることで間々田東西線のしらさぎ館ルートへの代替になり、しらさぎ館経由ルートを 2 往復から 4 往復に倍増できます。他にも運行時間を延長し利便性の向上を検討していますが、小山駅と新市民病院・KDDI 間の利用者が多いため、運転手の休息時間をどの時間帯にするか等の考慮が必要です。

#### 5-4-10. 思川駅線

---

思川駅線と道の駅線は、1 台の車両で交互運行のため、2 時間間隔の運行であり、増便要望があります。小山西高校の学生の通学利用者が増加傾向にあるため（35 人乗りのところ雨天時等 20 人以上）、1～2 年先には乗り残しが発生する可能性があります。

路線毎にそれぞれ 1 台ずつの単独運行にし、1 時間に 1 本程度の便数が必要です。

#### 5-4-11. 道の駅線

---

思川駅線と道の駅線は、1 台の車両で交互運行のため、2 時間間隔の運行であり、増便要望があります。

路線毎にそれぞれ 1 台ずつの単独運行にし、1 時間に 1 本程度の便数が必要です。

道の駅線は、10：45 小山駅西口発の次の便が 14：15 と運行間隔が空いており、利用者から、不便なので増便して欲しいとの要望が出ているため、増便等が必要です。

#### 5-4-12. ハーヴェストウォーク線

---

ハーヴェストウォーク線は利用者の増加により乗り残しが発生している時があるため、ハーヴェストウォークや利用者から増便要望があります。

#### 5-4-13. 小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線

---

小山駅東口循環線は、平成 27 年度（2015 年度）に新市民病院の移転により逆ルート的小山駅東口・新市民病院循環線を増設しましたが、それぞれが片回りの路線のため利用しづらいと苦情があり、バス利用者数は伸び悩んでいます。しかし、城南地区は慢性的に道路が渋滞している状況から、バスの潜在需要はかなり高いと予測されるため、増便やルート見直し等によるダイヤ改正が急務です。小山駅東口循環線の車両は 29 人乗りで小さいため、大幅に利用者が増加すると乗り残しが発生し、かつ車両の更新時期を迎えていることからダイヤ改正には車両大型化の必要もあります。

将来は、増便等を利用者の増加に合わせて繰り返し、自動車からバスへの転換が促進され、城南地区の激しい交通渋滞を公共交通利用により緩和させることができると考えます。



#### 5-4-14. 既存路線以外

---

お盆、お彼岸時にやすらぎの森へ行く臨時路線バスの要望があります。

飯塚文化伝承館や古墳資料館へ行くバスの要望があります。

スクールバス（白鷗大学・中央福祉医療専門学校）や富士通等の工場送迎バスの需要を受け入れての路線バス運行の検討が必要です。

小山駅と市役所間のバス運行要望があり、新庁舎前の道路・駐車場整備に合わせた検討が必要です。

## 5-5. 令和4年度（2022年度）以降の運営計画

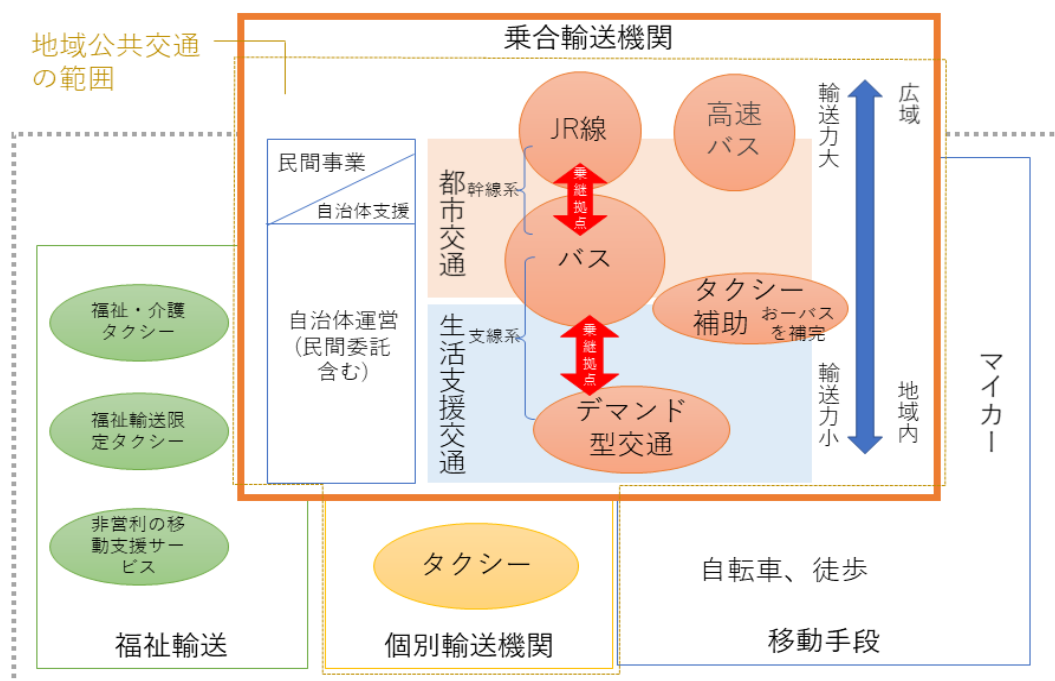
令和4年度（2022年度）以降の運行計画です。なお、これは現時点での最低限の運行計画であり、期間中にサービス改善のために実際の輸送計画を変更する場合があります。

また、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく記載事項もここに示します。

### 5-5-1. 路線の位置づけ・役割

（要綱第17条の1関係）

おーバス等各路線の小山市の公共交通ネットワークにおける位置づけと役割は以下の通りです。



人々の移動において乗合輸送機関との間に相互補完性がある領域  
→地域公共交通計画において関係を考慮

図 5-10 小山市における交通手段の位置づけ

※高速バスは例示であり、現在小山市を発着する高速バスは存在しない。

小山市では、地域公共交通を小山市の総合行政における課題解決手段と位置付けており、課題解決に果たす役割に着目してその位置づけを整理しています。「3-1 公共交通政策における領域区分について」で示したように、望ましいまちと暮らしを実現するプロセスにとって、公共交通の固有の意義は主に次の二つが挙げられます。

- まとめて運ぶこと → 効率的な交通が可能に。
- 運転手が乗客の代わりに運転すること → マイカーを自由に使えない住民に移動手段を提供する。

これらのメリットは同時に発揮されることもあれば、どちらかしか発揮されないこともあります。小山市では、公共交通の「使いどころ」の違いに着目し、望ましいまちと暮らしを実現するプロセスにおいてそれぞれの役割を的確に発揮させるために、公共交通の政策と供給の領域を大きく次の2つに分けることにします。

表 5-3 公共交通政策における領域区分

政策領域	主に発揮させる公共交通の役割	取り組みの基本路線 (代表的な考え方の例)	対象とする区域
都市交通領域	まとめて運ぶこと	利便性の高い公共交通サービスの供給により、マイカーを削減する。あわせて、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図る。	立地適正化計画に定める居住誘導区域および都市機能誘導区域
生活支援交通領域	代わりに運転する人がいること	マイカーの削減は目指さない。マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保のために、個別的な輸送サービスを供給する。	上記以外

この観点から、各種交通手段の位置づけを下記の通り示します。

表 5-4 各種交通手段の位置づけ

サービス種類	都市交通領域での役割	生活支援交通領域での役割
新幹線	国土レベルの高速交通手段として確実な地位を築いており、マイカー利用とほとんど競合しませんので、小山市の地域公共交通政策の一環としては直接アプローチはしません。ただし、地域公共交通計画で扱う公共交通のサービス設計において新幹線のダイヤとの連携を確保します。	
幹線鉄道 (宇都宮線、両毛線、水戸線)	大量・高速輸送の特性を生かしたサービスが提供されています。小山市の都市公共交通体系にとって不可欠な構成要素です。 (小山市としての関与方策は「3-4-1(3)幹線鉄道について」を参照)	都市交通としての幹線鉄道サービスを通して、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図ります。
路線バス (おーバス)	住宅地と中心市街地・小山駅と目的施設の間が発生する通勤・通学・私事・業務の放射状で比較的定型的な交通需要をマイカーから公共交通に効率的に吸収する役割を担います。(「3-4-2 路線・系統」より)	都市交通としての路線バスサービスを通して、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図ります。 都市交通によっては確保されない生活支援交通は個別輸送を原則としますが、一定量の定型的な輸送需要があるために定時定路線の輸送特性が発揮できるものについては、路線バスを設定することがあります。(「3-4-2 路線・系統」より)
送迎バス	住宅地と中心市街地・小山駅と目的施設の間が発生する通勤・通学・私事・業務の放射状で比較的定型的な交通需要を、交通需要の発生源の施設管理者の負担により、マイカーから公共交通に効率的に吸収する役割を担います。 公共に開かれたサービスではないため、本計画で直接扱いませんが、小山市としてはこのような取り組みを歓迎します。	

表 5-4 各種交通手段の位置づけ(続き)

サービス種類	都市交通領域での役割	生活支援交通領域での役割
デマンドバス、 タクシー		<p>個別輸送で移動制約者の活動機会の確保を図ることを原則とします。サービス設計はおーバスを補完するタクシー補助を基本とし、その送迎効率を高めるための相乗り促進の措置・乗合区域運行の導入を必要に応じて行います。</p> <p>(「3-4-7 路線定期運行が適しない領域のサービス設計」より)</p> <p>住民にとって必須の活動機会は小山市の政策の一環として保障しますが、それを上回る部分について有償・無償のボランティア輸送に市民が取り組むことも想定しています(福祉輸送)。</p>
マイカー	<p>市街地におけるマイカー利用の過多が、交通混雑・交通事故・公害・スプロール化などの問題を引き起こしているため、マイカー利用の削減を図ります。</p>	<p>市街地以外では、マイカーから公共交通への転換を促すものではありませんが、公共交通機関の相乗り促進は、環境負荷低減のため推進してまいります。</p>
自転車	<p>環境にやさしい交通手段として、その利用を推進します。</p>	<p>環境にやさしい交通手段として、その利用を推進します。</p>
徒歩	<p>住民にとってもっとも基本的な交通手段である「徒歩移動」がさらにしやすいまちづくりを進めます。</p>	<p>住民にとってもっとも基本的な交通手段である「徒歩移動」がさらにしやすいまちづくりを進めます。</p>

おバスの路線ごとの位置づけと役割は下記の通りです。

表 5-5 路線ごとの位置づけと役割

路線名等	位置付け・役割
羽川線	小山駅と小金井駅を結び、国道4号の沿線をカバーする路線
間々田線	小山駅と間々田駅を結び、国道4号の沿線をカバーする路線
新市民病院線	小山駅西口と新市民病院を結び、各方面からの乗り継ぎをカバーする路線
間々田東西線	間々田駅とその周辺地区の移動をカバーするとともに間々田駅と新市民病院を結び各方面からの乗り継ぎをカバーする路線、
高岳線	小山駅と(株)東光高岳を結び通勤、通学、買い物のニーズに対応する路線
城東中久喜線	小山駅と小山高専を結び、通勤、通学、買い物のニーズに対応する路線
土塔平成通り線	小山駅と土塔地区の住宅、小山第一工業団地を結び通勤、通学、買い物のニーズに対応する路線
大谷中央線	小山駅と大谷地区を結び、通勤、通学、買い物のニーズに対応し、デマンドバスとの乗り継ぎを担う路線
思川駅線	小山駅と思川駅、小山西高校を結び、通学・通勤・買い物のニーズに対応し、デマンドバスとの乗り継ぎを担う路線
道の駅線	小山駅と道の駅を結び、中地区を循環し、観光農園へのニーズ及びデマンドバスとの乗り継ぎを担う路線
小山駅東口循環 小山駅東口・新市民病院循環線	小山駅と城東地区、城南地区の住宅地との移動サービス及び小山駅東口と新市民病院を結びデマンドバスとの乗り継ぎを担う路線
渡良瀬ライン	小山駅から新市民病院、間々田駅を経由し、栃木市の渡良瀬遊水地まで運行する広域路線
ハーヴェストウォーク線	小山駅と商業施設ハーヴェストウォークを結び、買い物のニーズ、通院、通勤・通学に対応する路線
桑・絹エリア	市内北部、北東部の郊外における多様なニーズを担う路線
大谷中南部・間々田東部エリア	市内南東部の郊外における多様なニーズを担う路線
豊田、中・穂積、寒川・生井エリア	市内西部の郊外における多様なニーズを担う路線

## 5-5-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

(要綱第17条の2関係)

いずれの路線も利用者負担のみでは事業費を賄えず、公的負担が必要です。小山市の財政負担軽減のために、補助金受給対象となる路線については、地域公共交通確保維持事業により国庫補助を受ける必要があります。各路線の運行の必要性については小山市として本計画全体で示している通りです。

### 5-5-3. 運行事業及び実施主体の概要

(要綱第 17 条の 3 関係)

各路線の運行時間帯、便数、使用車両を示します。

令和 3 年度 (2021 年度) の変更事項は次の通りです。

- 令和 3 年 (2021 年) 10 月 1 日 高岳線の増便及びダイヤ改正線

	現行	改正後
1 日の運行本数	平日 15 往復 (30 便) 土日祝 14 往復 (28 便)	全日 28.5 往復 (57 便)
運行時間	平日 6:30~21:20 土日祝 7:00~20:50	全日 5:55~22:25

- 小山駅東口循環線及び小山駅東口・新市民病院循環線の経路変更

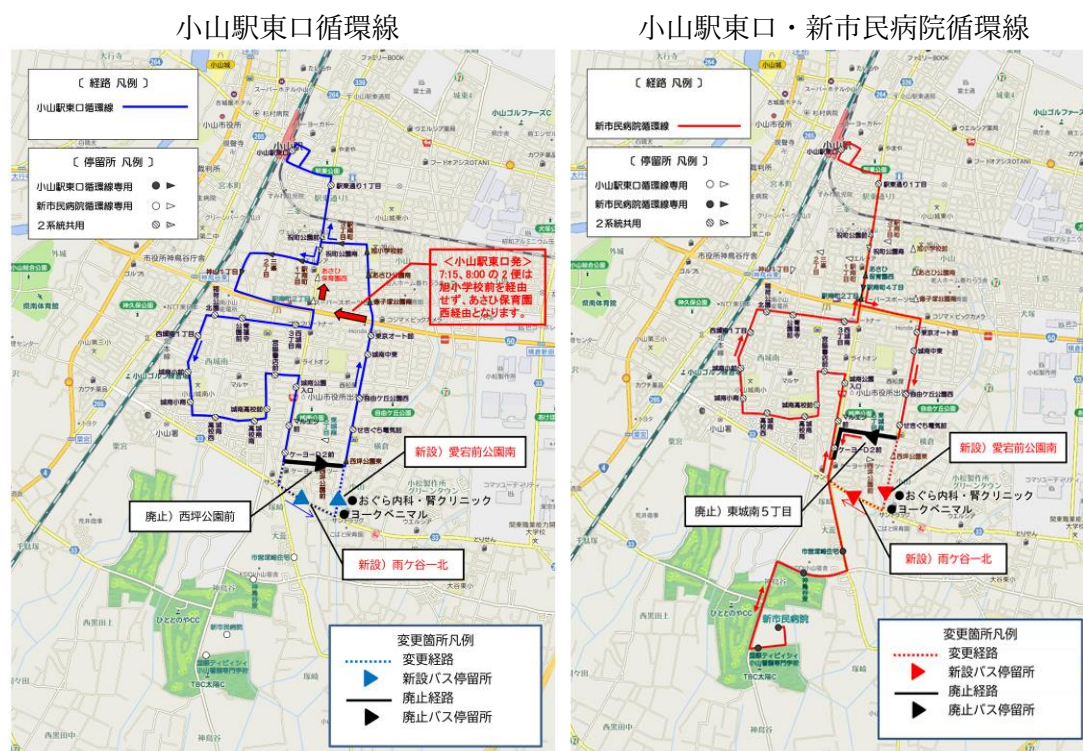


図 5-11 小山駅東口循環線及び小山駅東口・新市民病院循環線経路変更路線図

表 5-6 路線ごとの事業及び実施主体の概要（令和3年（2021年）4月1日時点）

路線名等	運行時間帯	運行回数	使用車両	事業主体	運行委託先	国交省補助事業の活用
羽川線	6:21～21:09	20.0	低床大型バス	小山市	友井タクシー(有)	
間々田線	6:25～21:10	20.0	低床バス (ショート)	小山市	友井タクシー(有)	
新市民病院線	6:30～22:10	28.0	低床バス (ロング)	小山市	友井タクシー(有)	
間々田東西線	6:05～20:15	35.0	中型バス	小山市	(株)小山中央観光バス	フィーダー補助
高岳線	6:30～21:20	30.0	低床大型バス	小山市	大山タクシー(有)	
城東中久喜線	5:55～21:00	28.0	低床大型バス	小山市	大山タクシー(有)	フィーダー補助
土塔平成通り線	6:25～20:55	26.0	低床バス (ショート)	小山市	大山タクシー(有)	フィーダー補助
大谷中央線	6:30～21:45	14.0	低床バス (ロング)	小山市	大山タクシー(有)	フィーダー補助
思川駅線	6:55～20:05	8.0	中型バス	小山市	(株)小山中央観光バス	
道の駅線	6:32～19:05	5.5	中型バス	小山市	(株)小山中央観光バス	
小山駅東口循環線 小山駅東口・新市民病院循環線	6:27～20:50 7:10～17:15	16.0 8.0	中型バス 低床大型バス	関東自動車(株)		
渡良瀬ライン	7:30～17:55	8.0	低床バス (ロング)	小山市	大山タクシー(有)	
ハーヴェストウォーク線	7:30～22:30	78.0	中型バス	(株)小山中央観光バス		
桑・絹エリア	7:50～17:15	8.0	ワゴン車	小山市	大山タクシー(有)	フィーダー補助
大谷中南部・間々田東部エリア	8:00～16:50	8.0	ワゴン車	小山市	大山タクシー(有)	フィーダー補助
豊田エリア	7:40～16:40	9.0	セダン車	小山市	大山タクシー(有)	フィーダー補助
中・穂積エリア	8:20～17:20	9.0	セダン車	小山市	大山タクシー(有)	
寒川・生井エリア	8:20～16:30	9.0	セダン車	小山市	大山タクシー(有)	



#### 5-5-4. 運行以外の実施事業及び実施主体の概要

---

運行以外の実施事業は次の通りです。

- 鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップを作成する。(実施主体：小山市)
- 定期的に地域住民と各自治会での勉強会や説明会を行い、実績に応じて利用促進策を検討する。(実施主体：小山市、バス運行事業者、自治会)
- みんなで支えあう公共交通の実現を目指し、バス停オーナー制度、サポーター制度の拡大及び商業施設との協働を図る。(実施主体：小山市、バス運行事業者)
- IT による情報の発信として乗り継ぎ案内、市ホームページでのおーバス情報、安全安心情報メールからの遅延情報を発信する。(ジョルダン、ナビタイム、駅すぱあと、yahoo! 乗り継ぎ検索、おやま guide) (実施主体：小山市、バス運行事業者)
- バスロケーションシステムによる運行情報の提供により待ち時間の不安解消と運行状況調査によるダイヤの見直しを検討する。(実施主体：小山市、バス運行事業者)
- モビリティ・マネジメントの継続実施
  - おーバス利用促進のための全市民対象 MM (実施主体：小山市)
  - 学校を対象とした MM (実施主体：小山市)
  - 転入者を対象とした MM (実施主体：小山市)
  - 路線図・時刻表の作成 (実施主体：小山市)
  - おーバス絵画コンテストの実施 (実施主体：小山市、バス運行事業者)

#### 5-5-5. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービス利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出額、その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

---

(要綱第 17 条の 4 関係)

本計画の目標は第 3 章にて、本計画の評価指標は第 4 章にて整理していますが、地域公共交通活性化再生法第 5 条第 4 項に基づいて地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第 10 条の 2 が記載に努めるよう求めている「地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、その費用に係る国又は地方公共団体の支出の額等」の定量的な目標について、ここに再掲します。

表 5-7 定量的な目標

目標項目	データ 取得手法	現況値 (令和2年度 (2020年度))	目標値 (令和7年度(2025年度))	本計画の掲載 箇所
バス利用者数	市保有データ	737,032 人	基本目標:1,060,000 人 発展目標:2,030,000 人	3-2-1
小山市の公共交通事業の利用者負担額(「収支」のうち「収入」にあたるもの)	市保有データ	124,737,643 円	(124,737,643 円 + $\alpha$ ) 利用増に伴い相応の増加を見込む。	本市では公共交通は手段としての位置づけのため、それ自体の収支にかかる直接の定量的な目標設定はしていません。事業効率については別途適切な手法で確保しています。
小山市の公共交通事業の事業費(「収支」のうち「支出」にあたるもの)	市保有データ	339,842,070 円	(339,842,070 円 + $\alpha$ ) 供給増に伴い相応の増加を見込む。	本市では公共交通は手段としての位置づけのため、それ自体の収支にかかる直接の定量的な目標設定はしていません。事業効率については別途適切な手法で確保しています。
小山市の公的負担額	市保有データ	205,110 千円	205,110 千円～	第4章

## 5-5-6. 予算

小山市の令和4年度（2022年度）予算では次の通りとなっています。

表 5-8 令和4年度（2022年度） 小山市の公共交通に係る予算

事業名	本年度事業費 財源内訳	前年度事業費 財源内訳	事業内容
コミュニティバス 運営事業 (拡大) 【都市計画課】	203,581 国 10,600 地 11,700 一 181,281	173,901 一 173,901	市民の生活交通確保のためのコミュニティバス 運行等に関する経費 ・運行維持費補助金 166,502 ・モビリティ・マネジメント事業支援 業務委託料 2,000 ・AED、バス車両、乗降システム等 賃借料 7,625 ・バス停等修繕費 1,500 ・時刻表印刷費等 2,304 ・(新間々田線車両大型バス購入費(1台) 23,650
MaaS等新技術 活用検討事業 【都市計画課】	4,000 一 4,000	3,600 一 3,600	ICTを活用して公共交通機関を滞りなく結ぶ システムの構築に向けて調査・検討を行う。 ・タクシー割引サービス事業者補助金 2,500 ・電子定期券システム構築業務委託料 900 ・タクシー割引サービス運用支援 業務委託料等 600

## 5-6. 今後3年程度の取組方針

小山市が実施主体として行う令和4年度（2022年度）～令和7年度（2025年度）の取組方針を示します。毎年3月に公表する運営計画に反映できるよう具体化に努めていきます。

### 5-6-1. 各路線の運行本数・時間帯・車両について

全体として、令和7年度（2025年度）までに、主要路線について最低でもオフピーク毎時1本、ピーク時毎時2本以上にサービス水準を向上させていきます。

#### (1) 羽川線

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。（令和6年（2024年）目標）

運行経費の増加	利用者負担額見込み	公的負担額見込み	初期投資額(バス停等)
2,200万円/年	400万円/年	1,800万円/年	300万円

運行ルート及びダイヤの見直しに加え1台車両を追加し、2仕業による運行。

5年程度をかけて利用者の増加により公的負担額は徐々に下がっていく見込みです。

## (2) 間々田線

車両を更新します。(令和5年(2023年)実施予定)

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。(令和6年(2024年)目標)

運行経費の増加	利用者負担額見込み	公的負担額見込み	初期投資額(バス停等)
2,200万円/年	300万円/年	1,800万円/年	300万円

運行ルート及びダイヤの見直しに加え1台車両を追加し、2仕業による運行。

5年程度をかけて利用者の増加により公的負担額は徐々に下がっていく見込みです。

## (3) 新市民病院線

## (4) 高岳線

## (5) 城東中久喜線

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。(令和7年(2025年)目標)

運行経費の増加	利用者負担額見込み	公的負担額見込み	初期投資額(バス停等)
2,200万円/年	500万円/年	1,700万円/年	300万円

運行ルート及びダイヤの見直しに加え1台車両を追加し、2仕業による運行。

5年程度をかけて利用者の増加により公的負担額は徐々に下がっていく見込みです。

## (6) 大谷中央線

土塔平成通り線との統合による増便を計画しています。(令和6年(2024年)目標)

路線見直しに係る経費
300万円

運行ルート及びダイヤを見直します。運行時間や車両の追加はありません。

## (7) 土塔平成通り線

大谷中央線との統合による増便を計画しています。(令和6年(2024年)目標)

路線見直しに係る経費
300万円

運行ルート及びダイヤを見直します。運行時間や車両の追加はありません。

## (8) 間々田東西線

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。(令和5年(2023年)目標)

運行経費の増加	利用者負担額見込み	公的負担額見込み	初期投資額(バス停等)
500万円/年	100万円/年	400万円/年	300万円

運行ルート及びダイヤの見直しに加え土日祝の運行時間を延長します。

### (9) 渡良瀬ライン

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。(令和5年(2023年)目標)

路線見直しに係る経費
300万円

運行ルート及びダイヤを見直します。運行時間や車両の追加はありません。

### (10) 思川駅線

ダイヤの適正化を予定しています。

増便を計画しています。(令和7年(2025年)目標)

運行経費の増加	利用者負担額見込み	公的負担額見込み	初期投資額(バス停等)
1,500万円/年	150万円/年	1,350万円/年	300万円

運行ルート及びダイヤの見直しに加え1台車両を追加しますが、1仕業による運行で時間は短いものとなっています。

### (11) 道の駅線

増便を計画しています。(令和7年(2025年)目標)

### (12) ハーヴェストウォーク線

### (13) 小山駅東口循環線

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。(令和5年(2023年)目標)

運行経費の増加	利用者負担額見込み	公的負担額見込み
2,500万円/年	1,100万円/年	850万円/年

### (14) 小山駅東口・新市民病院循環線

増便やルート見直し等のダイヤ改正を計画しています。(令和5年(2023年)目標)

経費は(13)の増便に含む

## 5-6-2. 新路線の検討状況

下記、大口需要の受付による新路線開設を目指します。それ以外の新設路線の予定は現時点ではありません。

### 5-6-3. 大口需要の受付

---

企業の通勤や学校の通学などの大口需要者からの輸送要求を受け付けて、協議と検討を経て一定の費用負担と引き換えにおーバス輸送力を確保することにより、おーバスの公共輸送機能を高める取り組みを推進します。

### 5-6-4. 車両

---

#### (1) 低床車両の普及

子育て世帯や高齢者、車椅子利用者でも利用しやすい公共交通環境を目指して、おーバス車両を車両更新時にノンステップの車両へ転換していきます。(14路線中、2路線未導入(令和2年(2020年)1月時点))

#### (2) 運賃箱の更新

令和6年度(2024年度)に新貨幣へ更新(令和3年度(2021年度)に500円玉が先行して新硬貨に更新)されるため、バス車内運賃箱と読取機器を新貨幣対応のものに交換が必要です。

概算費：運賃箱 約300万円×約20台  
+ 読取機器 約1,000万円×3事業者=約6,000万円

### 5-6-5. 乗降施設

---

#### (1) バス待ち環境の整備

利用者の多いバス停から、案内板の設置を進めます。また、予算や協議の状況に応じて、上屋やベンチの設置を検討します。

表 5-9 優先的にバス待ち環境の整備を進めるバス停

バス停名	路線名	内容
小山駅西口	羽川線、間々田線、思川駅線、道の駅線、渡良瀬ライン、ハーヴェストウォーク線	案内看板の更新
小山駅東口	高岳線、城東中久喜線、大谷中央線、土塔平成通り線、小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線	案内看板の更新

## (2) サイクル&バスライドの増設、利用促進

現在、9路線17箇所のサイクル&バスライドの設備がありますが、さらなる利用促進を図るために、市のイベント等を通じて市民への周知の機会を増やすとともに、サイクル&バスライドの施設の増設を目指します。

	民間企業	公共施設
1	うおとみ小金井店	旧桑公民館
2	とりせん羽川店	しらさぎ館
3	とりせん小山東店	大谷公民館
4	とりせん美しが丘店	豊田公民館
5	西堀酒造	穂積公民館
6	イオン小山店	県南体育館
7	フレッシュ小山店	道の駅思川
8	JAおやま桑支店	
9	たいらや犬塚店	
10	とりせん土塔店	



図 5-12 サイクル&バスライド設置個所及び案内看板

出典：小山市総合都市交通計画（令和2年（2020年）3月）

## 5-6-6. 利用料金の設定

### (1) 現在の利用料金体系の維持

現在の利用料金の体系を維持します。

#### 1. 路線バス

##### ■ 普通運賃

表 5-10 現在の料金体系（路線バス、普通運賃）

区 分	料金
中学生以上 65 歳未満の方	200 円
65 歳以上・小学生・障がい者の方	100 円
小学生未満の方（小学生以上 1 名につき 2 名まで）	無料
1 歳未満の乳児	無料

※障がい者割引の対象

身体障害者福祉法に基づく身体障害者手帳、知的障害者福祉法に基づく療育手帳、精神保健福祉法に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人及び介護者 1 人

障がい者割引を受ける際、降車時に障害者手帳（身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳）を提示する。

※栃木県作成の小学生向け副読本に添付するバス無料乗車券使用により無料（例年 6 月 1 日から 3 月 31 日）

※エコ通勤参加者は 1 乗車 100 円



■ 通常定期券

表 5-11 現在の料金体系（路線バス、通常定期券：指定した路線のみ利用可能）

区 分	中学生以上 65歳未満	通学（中学・高校 ・大学等	65歳以上・小学生 ・障がい者
1ヶ月	8,400円	7,200円	4,200円
3ヶ月	23,940円	20,520円	11,970円

■ おーバス noroca（紙・モバイル）

表 5-12 現在の料金体系

（路線バス、おーバス noroca：デマンドバス以外のおーバス全線で利用可能）

区 分	中学生以上 65歳未満	通学（中学・高校 ・大学等	65歳以上・小学生 ・障がい者
1ヶ月	4,200円	3,600円	2,100円
3ヶ月	12,000円	10,000円	6,000円
6ヶ月	15,000円	13,000円	7,500円
12ヶ月	28,000円	25,000円	14,000円

※障がい者割引の対象

身体障害者福祉法に基づく身体障害者手帳、知的障害者福祉法に基づく療育手帳、精神保健福祉法に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人

※通学定期の対象

学校教育法（昭和22年法律第26号）の規定に基づく中学校、高等学校、中等教育学校、大学（大学院・短期大学を含む）高等専門学校、専修学校、各種学校に在学している方及び職業能力開発促進法（昭和44年法律第64号）の規定に基づく職業能力開発大学校、その他これに類する学校に在学する方であって市長が認めるもの

※紙製定期券の販売場所

まちの駅思季彩館 電話 0285-25-5611 営業時間 9時から17時

定休日 月曜日（ただし、月曜日が祝日の場合は営業し、翌日休み）・年末年始

※モバイル定期券の購入方法

LINE アカウント「小山市おーバス」と友達登録の上、クレジットカード決済で購入可能

※小山駅東口循環線、小山駅東・新市民病院循環線の通常定期券販売場所

関東自動車(株) 小山営業所 電話 0285-22-1518 営業時間 9:30 から 17:00

定休日 年中無休

■ 回数券

表 5-13 現在の料金体系（路線バス、回数券）

紙製回数券

額面×枚数	料金
100円×11枚	1,000円
200円×11枚	2,000円

※バス車内で販売

※小山駅東口循環線、小山駅東口・新市民病院循環線では販売なし

モバイル回数券（スマホ de noroca）

額面×枚数	料金
100円×6枚	500円

※クレジットカード決済でいつでもどこでも購入可能

■ 乗継券

乗継便について正規の運賃から100円を割り引きます。

ご利用を希望する場合は乗継前のバス降車時、運転手より乗継券（当日限り有効）の発行を受けてください。

## 2. デマンドバス

デマンドバスとは予約制区域内運行のバスです。

■ 普通運賃

表 5-14 現在の料金体系（デマンドバス、普通運賃）

区分	料金
中学生以上 65歳未満の方	300円
65歳以上・小学生・障がい者の方	200円
小学生未満の方（小学生以上1名につき2名まで）	無料
1歳未満の乳児	無料

※障害者割引の対象

身体障害者福祉法に基づく身体障害者手帳、知的障害者福祉法に基づく療育手帳、精神保健福祉法に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人及び介護人1人

障がい者割引を受ける際、降車時に障害者手帳（身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳）を提示する。デマンドバスに定期券はない。

※回数券・乗継券は路線バスと同様に利用できる。

### **(1) noroca の利用普及**

おーバスを定額で一定期間利用できる公共交通のサブスクリプション化を目的とした全線共通定期券 noroca の普及促進と現在の価格設定の是非についての検証を行います。また、誰もが公共交通で移動しやすい環境を実現するために、例えば妊婦や子育て世帯等を対象とした noroca 配布を検討し実現を目指します。

### **(2) 高齢者の運転免許自主返納支援（おーバス無料乗車券交付）の継続**

近年増加傾向にある高齢者による自動車事故を未然に防ぐため、高齢者の運転免許返納を促すとともに、免許証を返納した高齢者の生活の足を確保することを目的に、おーバス無料乗車券を引き続き交付します。

本事業は市民生活安心課の事業として行われており、おーバス無料利用回数は 24,005 回、会計には 2,454 千円（令和 2 年度（2020 年度））の収入となっています。

### **(3) 他交通手段とのシームレス化に貢献する料金メニューの設定**

鉄道や路線バス、デマンドバス、タクシー等を共通で利用できる定期券の導入、及びアプリによる乗継検索から予約、決済までを一括でできるシステムの構築により、複数の公共交通機関を気軽に利用できる小山版 MaaS の実現を目指します。

### **(4) キャッシュレス決済の導入**

noroca 定期券及び回数券を LINE を活用したモバイル定期券・回数券を普及促進することで、運賃支払いをスムーズにし、利用者の乗降の利便性向上とともにドライバーの手間を省き公共交通の定時運行につなげます。また、普及促進することで両替手数料の有料化による経費増に対応できます。

## **5-6-7. おーバス利用者への優待施策や情報発信による地域活性化への貢献**

---

おーバス利用者への優待施策の推進や情報発信により、生活サービスとの連携を図り、まちや地域全体の活性化に貢献します。

現時点では、表 5-15 のような取り組みを計画しています。

表 5-15 おーバス利用者への優待施策や情報発信による地域活性化への貢献の取組計画

年	取り組み内容
令和4年度 (2022年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォン定期券システムを「noroca×おーラジカード」の対応に更新(対応済み)</li> <li>・おーラジマガジンで「おーバス」最新情報掲載</li> <li>・割引・サブスクリプションをおーバススマートフォン定期券に実験導入+システム更新</li> </ul>
令和5年度 (2023年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おーラジマガジンで「おーバス」最新情報掲載</li> <li>・割引・サブスクリプションをおーバススマートフォン定期券に本格導入+システム更新</li> </ul>
中間目標 (3カ年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おーバスで観光地を楽しめるまちの実現</li> <li>・おーバスに乗ると生活が豊かになるまちの実現</li> </ul>
令和6年度 (2024年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おーラジマガジンで「おーバス」最新情報掲載</li> <li>・生活サービス連携の追加検討+システム更新</li> </ul>
令和7年度 (2025年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おーラジマガジンで「おーバス」最新情報掲載</li> <li>・生活サービス連携の追加検討+システム更新</li> </ul>
最終目標 (5カ年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通で市内の商業施設、観光地に出掛ければ特典が受けられるサービスを随時追加し、市内外から出掛けたいくなるまちの実現</li> </ul>

## 5-6-8. 案内

### (1) 路線図・時刻表の配付継続

紙ベースの路線図・時刻表の無料配布を継続します。おーバス車内・小山駅・市役所・市施設・商業施設での配布を継続します。

市ホームページにて路線図・時刻表の掲出を継続します。

### (2) 時刻表の経路検索サービスへの提供継続

現在、おーバスの時刻表を経路検索サービス事業者に提供しており、GTFS-JP にシェープファイル(経路データ)を付すことで、Google マップ等の地図アプリにおーバスの経路・道路の表示できるため、これを継続します。

令和7年度(2025年度)までにGTFS-RTの提供を目指します。

### (3) 小山駅・間々田駅へのおーバス総合案内看板の設置

市民や来訪者などの公共交通利便性向上を目指して、主要な交通結節点である小山駅や間々田駅等において、バスの運行等の情報提供として総合案内看板とデジタルサイネージの整備を検討し実現を目指します。

### (4) 小山駅乗り場へのおーバス総合案内所の設置

市民や来訪者などの公共交通利便性向上を目指して、主要な交通結節点である小山駅において、バスの運行等の情報提供として総合案内所の設置を検討し実現を目指します。

### (5) バスロケーションシステムの継続

バスの位置情報がわかるバスロケーションシステムを継続して運用します。併せて、運行情報、バス停ごとの乗降情報を取得し、バス運行ダイヤの適正化に努めます。

## 5-6-9. 調達方法

---

新路線開設の際はプロポーザル方式により最も能率的で適切に事業を執行できる事業者を選定します。ただし、バス会社と企業、学校等との合意により企業バス等を路線バス化するバス会社の自主路線（おーバスとサービス水準を同じくする）を運行する場合、三者の協定による運行となります。

## 5-6-10. 路線定期運行が適しない領域のサービス設計

---

路線定期運行のメリットが発揮できない領域でも、住民の活動機会を確保する必要があります。そのためには、個別輸送や小規模な乗合輸送を適切に活用して、効率的で効果的な輸送サービスを提供することが必要です。

現在、デマンドバスを運行していますが、輸送効率が低く、利便性も低いという問題を抱えています。

市では、タクシーの割引によって、輸送効率を少なくともタクシー並みに改善するとともに、利便性もタクシーと同等にする仕組みとすることを検討しています。供給量を一定にしたうえで公平に利用機会を分配するために1人当たりの回数制とするほか、効率化のために相乗りを誘導する方策等を検討します。

相乗りが多く発生する領域については、配車システムの導入による制度的な区域運行乗合化も検討します。

## 5-7. 中期的な検討課題

### 5-7-1. 定住自立圏に位置付けられた公共交通広域連携の推進（結城市、野木町）

利用者ニーズを踏まえ、公共交通の結城市・野木町への乗り入れ実現に向け他市町との協議などを進めます。

### 5-7-2. バスへの自動運転技術活用に向けた検討

将来懸念されるバス運転手不足への対応として、おーバスやデマンドバスへの無人での自動運転技術の導入検討を行います。

### 5-7-3. バスオーナーサポーターの拡大

持続的なバス運行を目指して、おーバスの路線を応援するおーバスサポーターや、バス停の副停名をつけることができるバス停オーナー制度の周知・拡大により、一般市民と協働してバスを支える仕組みを継続していきます。

### 5-7-4. 新しい交通システム導入検討

JR 小山駅から(株)東光高岳まで貨物専用線が敷設されていることから、事業の採算性を踏まえた上で、公共交通の充実と人と企業を呼び込む一つの核として、この空間を活用した新交通システムの導入（LRT 等）を目指します。

現時点では、事業の採算性を踏まえた上で新交通システムの導入を目指すこととしており、当面は、現状の公共交通機関である「おーバス」の利用者を増やすことで、将来新交通システム導入に向けて、採算性を確保する見通しを高める取り組みを推進しております。



図 5-13 貨物専用線の位置図

出典：小山市まちづくりと新交通の導入検討書

(小山市まちづくりと新交通の導入に関する検討委員会、平成 29 年(2017 年)3 月)

### 5-7-5. 電動バスの導入検討

---

地域公共交通のグリーン化に向けて電動バス（電気バス、プラグインハイブリッドバス、燃料電池バス）の導入検討を行います。

### 5-8. 本計画の運用スケジュール（再掲）

---

本計画の別紙は次のように運用します。

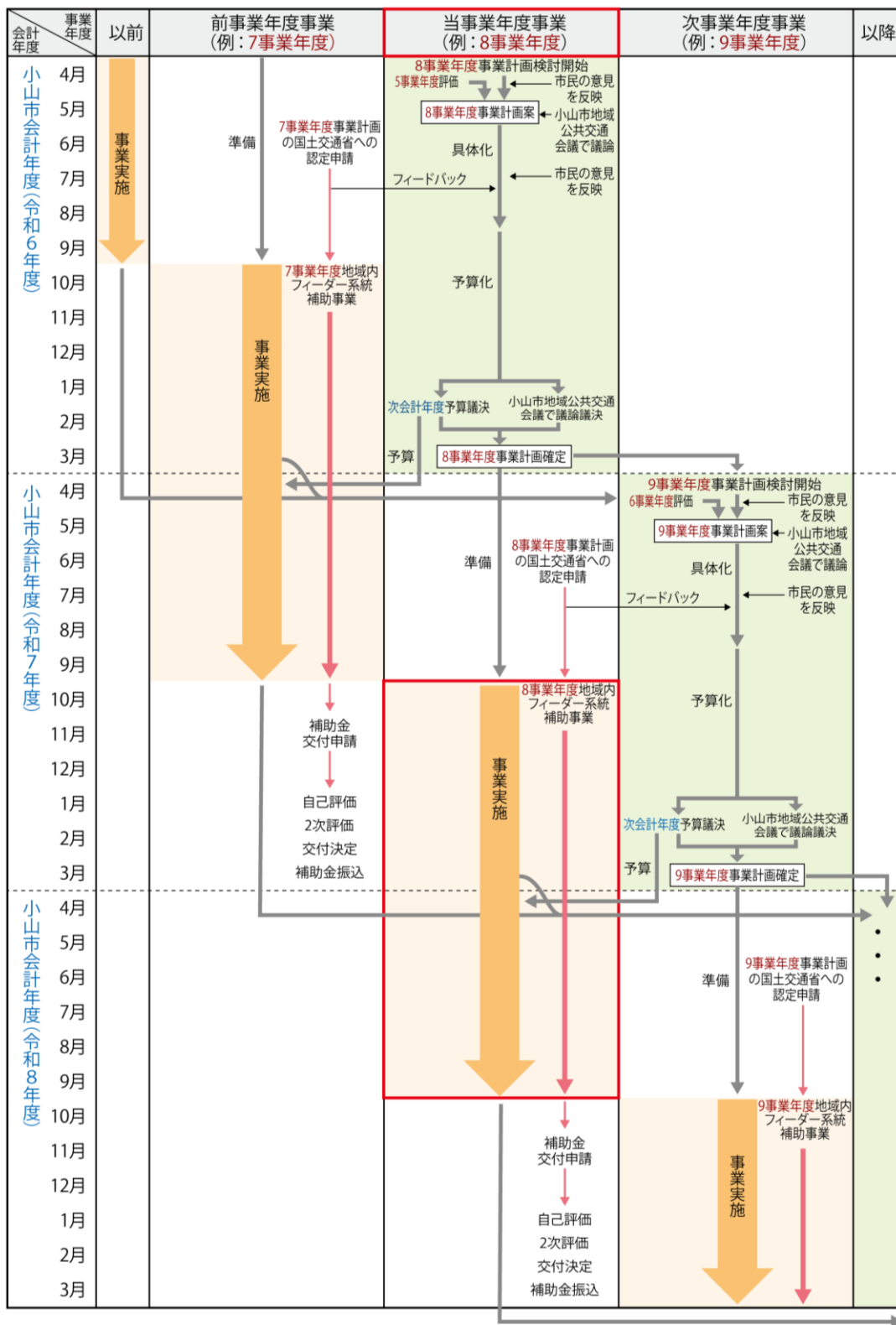
小山市の公共交通事業のサービス改変を、主に10月に行うものとし、10月から翌年9月までの期間を便宜的に「事業年度」と呼ぶことにします。

ある事業年度の事業を実施するために、前会計年度の6月に地域公共交通活性化再生法の法定協議会である小山市地域公共交通会議に対して事業計画案を示して諮ります（この時、中期的計画として、向こう3事業年度の取組方針案をまとめて示します）。この際、前会計年度の事業評価を反映するとともに、前事業年度の実施事業を承継します。

小山市地域公共交通会議で出た意見や、市議会・市民から取組方針案に寄せられた意見を踏まえて、市役所内で事業化に向けた予算協議や実務的検討を行います。

予算の確定と小山市地域公共交通会議での確認を以て、前会計年度の3月までに当事業年度の事業計画が決定し、その年の10月から事業年度が始まるのに合わせてサービスの改変が行われます（これ以外のタイミングでサービスを改変することもあります）。当事業年度の事業計画は、次事業年度以降の事業計画案に承継されます。当会計年度終了のタイミングで事業評価を行い、次々事業年度以降の事業計画案に反映します。

表 5-16 本計画別紙の運用スケジュール





用語解説		
ページ数	用語	解説
P5	近距離公共交通	新幹線や本線級の在来線鉄道、高速道路などの広域の幹線交通に対して、都市・地域の日常の通勤・通学・買い物・通院等の移動を担う公共交通を指す。範囲は小山市全域であり、小山市は民間バス路線が無いため、小山市が主導して公共交通網を整備する。
P22 など 51 件 P28 など 9 件 P25 など 88 件	自動車について ・マイカー ・クルマ ・車両	本計画では場合によって表現を使い分けた。 ここでは主に自家用乗用車を指す。 ここでは自家用車と2輪（原付を含む）を指す。 ここではおーバス車両のことを指す。
P13	生成原単位	ある地域に居住する人の1人1日当たりの平均トリップ数（P117参照）のこと。下記の通り、「グロス生成原単位」と「ネット生成原単位」の2つがある。 ・グロス生成原単位 ある地域に居住するすべての人の平均トリップ数 ・ネット生成原単位 ある地域に居住するすべての人のうち、外出した人の平均トリップ数
P33	PT	パーソントリップ調査のこと。一定の圏域に居住する人を対象に、人、日時、目的、出発地及び目的地、移動手段等のサンプル調査を実施し、対象圏域における1日の全ての動きをとらえるもの。
P42	フリークエンシー	回数、頻度のこと。本計画では、バス乗車の回数、頻度を表現する場合に使用し、「フリークエンシーを高める」とは、運行頻度を高め利便性の向上を図ることを意味する。 例として、大谷中央線と土塔平成通り線は、令和2年10月に実施したダイヤ改正前まで、同一の電車に合わせたダイヤとしたため、共通の運行区間である小山駅～土塔二公民館西バス停間は並走して運行しており、同区間の運行頻度は1時間に1本となっていた。その後、令和2年10月のダイヤ改正で、ダイヤを30分ずらすことで、同区間は30分に1本の運行とフリークエンシーを高めるダイヤ改正を行ったため、利用者が増加している。

ページ数	用語	解説
P47.P48	外部不経済	<p>市場を通じて行われる経済活動の外側で発生する不利益が、個人、企業に悪い効果を与えてしまうこと。本計画では、自動車の過度な利用は、下記のような悪影響を及ぼす恐れがあることを表現している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故による死傷被害</li> <li>・大気汚染による呼吸器疾病被害</li> <li>・沿道への騒音被害</li> <li>・CO2 排出による地球温暖化、気象変動による被害</li> <li>・交通渋滞による時間損失</li> <li>・道路建設による自然破壊 等</li> </ul>
P47.P48	外部経済	<p>市場を通じて行われる経済活動の外側で発生する利益が、個人、企業に良い効果を与えること。本計画では、自動車の利用を公共交通へ転換することで、下記のような効果があることを表現している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の減少</li> <li>・沿線の地価の上昇</li> <li>・交通渋滞の緩和</li> <li>・CO2 排出量の削減、大気汚染の軽減 等</li> </ul>
P10 など 6 件	高齢化率	65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合のこと。
P12 など 57 件	トリップ	人が目的をもって、出発地から目的地へ移動する単位のこと。
P18	SDGs (持続可能な開発目標)	平成13年(2001年)に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、平成27年(2015年)9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された平成28年(2016年)から令和12年(2030年)までの国際目標のこと。
P18.P22	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。令和2年(2020年)政府は令和32年(2050年)までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。「排出を全体としてゼロ」というのは二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味する。

ページ数	用語	解説
P19 など 5 件	コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、都市の居住者が安心して暮らせるよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。
P64	ドア to ドア	家の戸口から目的地の戸口まで輸送する方式。鉄道、バスなどの公共交通は、駅やバス停同士を輸送することから施設 to 施設にあたる。
P65 など 5 件	モビリティ・マネジメント	1 人 1 人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
P67.P112	プロポーザル方式	業務の委託を選定する際に、複数の者に目的物に対する企画を提案してもらい、その中から優れた提案を行ったものを選定すること。
P110.P111	サブスクリプション	定額料金を支払い利用するサービスのこと。
P66.P110	MaaS	“Mobility as a Service“の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとって一元的なサービスとして捉える概念のこと。
P35 など 21 件	noroca	通常運賃より最大 8 割引きで全線乗り放題となる小山市コミュニティバスおーバスの全線共通定期券の名称のこと。
P65.P111	GTFS (General Transit Feed Specification )	公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義した世界標準のデータフォーマットのことであり、国土交通省により日本向け規格が標準化され、Google Maps、Yahoo! 路線情報等の国内の経路検索サービス等に情報を反映するために用いられるもの。
P111	シェープファイル	GTFS のデータの 1 つであり、図形情報と属性情報を持った地図データファイルのことであり、道路の座標（地球上の緯度経度）情報により、バスが走る経路を示すもの。GIS（地理情報システム）等でも活用されている。

ページ数	用語	解説
P112	デジタルサイネージ	屋外、店頭、公共空間、交通機関など、あらゆる場所でディスプレイなどの電子表示機器を使って情報発信するメディアのこと。
P65.P100.P112	バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やスマートフォン等にバスの現在の走行位置、停留所への到着時間等の情報を提供するシステムのこと。
P113	LRT	Light Rail Transit の略で低床式車両の活用や軌道、電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴の軌道系交通システムのこと。
P43	波動輸送	季節的及び突発的な輸送需要を考慮し、臨時的に輸送を行うこと。 例として、小山市では、需要の多い高岳線のピーク時、定期便の他に後続便を運行し、利用者の積み残し事故防止に努めている。

## 「小山市地域公共交通計画」策定経過

年度		会議名等及び議題	備考
令和3年度	6月	・第39回小山市地域公共交通会議（書面協議） 小山市地域公共交通計画の策定について（報告事項）	計画 作成開始
	8月	・業務委託契約締結 契約名：小山市地域公共交通計画作成支援業務委託 受注者：一般財団法人計量計画研究所	原案作成
令和4年度	6月	・第42回小山市地域公共交通会議（書面協議） 小山市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について（審議事項） 小山市地域公共交通計画の骨子案、素案について（審議事項） （※地域公共交通計画の位置付け）	計画の 骨子案、 素案作成
	7月	・令和4年度第1回小山市交通対策等庁内検討委員会 小山市地域公共交通計画の骨子案、素案についての説明	
	10月	・庁議 小山市地域公共交通会議設置要綱一部改正施行について（審議事項）	要綱 一部改正
	11月	・令和4年度第2回小山市交通対策等庁内検討委員会（書面協議） 小山市地域公共交通計画（案）についての説明	計画(案) 作成
		・第43回小山市地域公共交通会議 小山市地域公共交通計画（案）について（審議事項）	
	12月 ~1月	・パブリック・コメント実施 小山市地域公共交通計画（案）について	大きな変 更となる 意見なし
	1月	・第44回小山市地域公共交通会議 パブリック・コメントの実施結果及び策定に向けた今後の 作業について（報告事項）	
2月	・庁議 小山市地域公共交通計画の策定について（審議事項） 運輸局への提出	計画決定	

○小山市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸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とともに、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)の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項を協議するため、小山市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 本市の公共交通施策の推進に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (3) 地域公共交通計画の作成及び変更に関すること。
- (4) 地域公共交通計画の実施に関すること。
- (5) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、30人以内の委員をもって組織する。

2 委員は、市長及び次に掲げる者の中から市長が委嘱した者とする。

- (1) 市議会議員
- (2) 一般旅客自動車運送事業者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者
- (4) 住民又は公共交通の利用者の代表
- (5) 栃木運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (7) 本市の区域内の道路の道路管理者
- (8) 栃木県警察本部小山警察署長が指名する者
- (9) 学識経験者
- (10) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、前任者が欠けた場合における後任者の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、委嘱されたときの要件を欠いたときは、その職を失うものとする。
- 3 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により定める。
- 3 副会長は、会長が委員の中から指名する。
- 4 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときはその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が必要に応じて招集し、その議長となる。

- 2 第3条第2項第2号、第4号、第7号及び第10号の規定により委嘱された委員については、交通会議の会議における協議事項に関わりがあると会長が認めるときに出席するものとする。
- 3 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 会長は、特に必要があると認めるときは、交通会議の会議に関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。
- 5 交通会議の議事録は、原則として公開とする。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って別に定める。

小山市地域公共交通会議委員名簿

任期(令和3年4月～令和5年3月)

(敬称略)

No.	該当条文	選出区分	団体等	委員名
1	第3条2項	市長	小山市	浅野 正富
2	第3条2項1号	市議会議員	小山市議会	森田 晃吉
3	第3条2項2号	一般旅客自動車運送事業者	大山タクシー株式会社	大山 光
4	第3条2項2号	一般旅客自動車運送事業者	株式会社小山中央観光バス	中島 一男
5	第3条2項2号	一般旅客自動車運送事業者	友井タクシー株式会社	生沼 一哉
6	第3条2項2号	一般旅客自動車運送事業者	関東自動車株式会社	福島 崇文
7	第3条2項3号	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者	(一社)栃木県バス協会	小矢島 応行
8	第3条2項3号	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者	(一社)栃木県タクシー協会	鉢村 敏雄
9	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市自治会連合会 小山支部	福嶋 久夫
10	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市自治会連合会 大谷支部	後藤 彰
11	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市自治会連合会 間々田支部	伊丹 龍也
12	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市自治会連合会 美田支部	浅野 嘉彦
13	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市自治会連合会 桑網支部	諏訪 忠夫
14	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市老人クラブ連合会	椎名 起世子
15	第3条2項4号	住民又は公共交通の利用者の代表	小山市PTA連合会	武 浩美
16	第3条2項5号	栃木運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局栃木運輸支局	上野 直人
17	第3条2項6号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	栃木県交通運輸産業 労働組合協議会	川中子 伸之
18	第3条2項7号	本市の区域内の道路の道路管理者	宇都宮国道事務所	吉田 幸男
19	第3条2項7号	本市の区域内の道路の道路管理者	栃木県栃木土木事務所	上野 寿幸
20	第3条2項7号	本市の区域内の道路の道路管理者	小山市建設水道部道路課	田村 昌弘
21	第3条2項8号	栃木県警察本部小山警察署長が指名する者	小山警察署	亀田 務
22	第3条2項9号	学識経験者	宇都宮大学名誉教授	永井 護
23	第3条2項10号	その他市長が必要と認める者	小山商工会議所	野口 起生
24	第3条2項10号	その他市長が必要と認める者	小山市おもいがわ商工会	大森 順一
25	第3条2項10号	その他市長が必要と認める者	栃木県交通政策課	高山 誠
26	第3条2項10号	その他市長が必要と認める者	小山市校長会	膝附 政江





## 小山市地域公共交通計画

発行：令和5(2023)年2月

編集：小山市 都市整備部 都市計画課

〒323-8686 栃木県小山市中央町1丁目1番1号

TEL 0285-22-9293