日光市地域公共交通計画

令和５年３月

日　光　市

目　　次

Ⅰ 計画策定の背景と位置づけ 1

１　計画策定の背景と目的 1

２　計画区域 2

３　計画期間 2

４　計画の位置づけ 2

５　上位計画の整理 3

６　SDGs（持続可能な開発目標）との関係性 6

Ⅱ 日光市の概況および公共交通の現状 7

１　日光市の地勢 7

２　日光市の人口特性等 10

３　観光 12

４　公共交通の状況 13

５　公共交通に関する調査結果の概要 24

６　現状の課題と方向性 33

Ⅲ 計画の基本方針と目標 35

１ 日光市の地域公共交通ネットワークのイメージ 35

２ 計画の目標 39

３ 目標達成のために実施する施策等 40

４ 計画の評価指標と進捗管理 46

Ⅰ　計画策定の背景と位置づけ

1　計画策定の背景と目的

本市では、平成 30（2018）年に「日光市地域公共交通網形成計画」を策定し、総合的な交通ネットワークの形成を目指してまいりました。

目標の達成状況は、以下のとおりですが新型コロナウイルス感染症の影響による移動制限・自粛の影響や、それに伴う社会経済情勢の変化もあり、達成に至った指標は「高齢者運転免許証返納支援制度の利用者数」のみとなっています。

■日光市地域公共交通網形成計画の目標・評価指標と本計画作成時における評価値

目標	評価指標	現況値	目標値	評価値
目標１ 拠点と地域をつなぎ支える公共交通ネットワークの実現	公共交通空白地域の解消	81% （2015 年）	100%	81% （2020 年）
	市営バス利用実績の増加（年間ベース）	129,857 人／年 （2015 年）	120,000 人／年	88,524 人／年 （2021 年）
目標２ 地域コミュニティに対応するコンパクトな移動環境の実現	公共交通に対する市民の満足度の向上	16% （2017 年）	30%	16% （2019 年）
	地域内交通等の導入地区	1 区域 （2017 年）	13 区域	1 区域 （2021 年）
目標３ 来訪者の快適な移動環境の実現	観光客来訪者数の増加	11,391,376 人／年 （2016 年）	11,600,000 人／年	7,890,583 人／年 （2021 年）
	来訪者による公共交通の利用満足度の向上	鉄道：33% バス：42% （2017 年）	鉄道：43% バス：52%	—※
目標４ 公共交通を適度に利用するライフスタイルの実現	共通割引サービス制度の導入	未実施 （2017 年）	実施済	未実施 （2021 年）
	高齢者運転免許証返納支援制度の利用者数の増加	191 人／年 （2016 年）	230 人／年	259 人／年 （2021 年）

※調査未実施のため評価値未計測

今後少子高齢化が深刻化する中で、公共交通の確保はさらに重要と考えますが、公共交通サービスの運営コストの増加、運転手の不足など地域公共交通の維持は年々厳しくなっています。

このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和 2（2020）年 11 月に改正されました。本市では、地域及び公共交通を取り巻く現状等を踏まえた上で、市民、公共交通事業者、行政等の関係者が連携し、持続可能な運送サービスの確保を目指した「日光市地域公共交通計画」を策定します。

2　計画区域

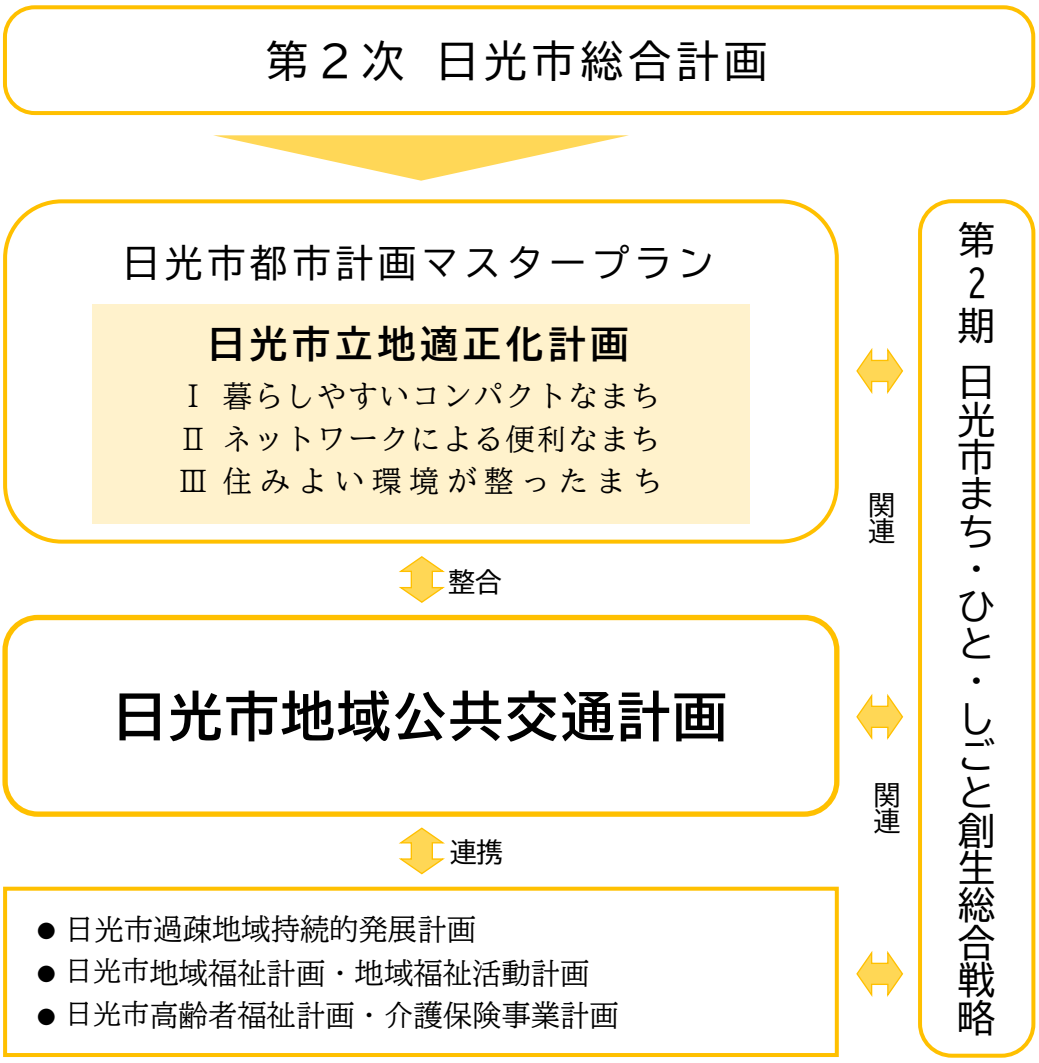
日光市の行政区域全域を対象とします。

3　計画期間

令和 5（2023）年 4 月から令和 10（2028）年 3 月の 5 ヵ年とします。

4　計画の位置づけ

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画であり、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものです。「第２次日光市総合計画」に基づき、「日光市都市計画マスタープラン」及び「日光市立地適正化計画」と整合を図り、その他関連計画と連携を図ります。



5　上位計画の整理

5-1　第２次日光市総合計画　基 本 構 想：平成 28（2016）年度～令和７（2025）年度
後期基本計画：令和 4（2022）年度～令和７（2025）年度

将来都市像：『feel so good!! 暮らして満足　訪ねて納得　自然と笑顔になれるまち』

「feel so good!!」には、「とても快適」「気分がとても良い」といった意味があり、日光市に関わる全ての人々をはじめ、訪ねてくる人々にも「感動」「驚き」を味わえるという意味がこめられています。そして日光市で暮らしている人が満足して笑顔で生活できること、日光市を訪れた人が納得して笑顔を持ち帰ることができる日光市を目指しています。

≪公共交通に関する施策≫

基本施策：快適で住みよい、居住環境のまちづくり

■利便性の向上を進める公共交通ネットワークの形成

広大な面積かつ多様な地域特性を有する当市では、自家用車による移動が大半を占めており、公共交通の採算が成り立たない状況にあります。一方、公共交通は、高齢化が進む中、運転免許を返納した高齢者等の移動手段がない方には不可欠です。このため、費用対効果を踏まえバス運行路線や車両の種類を見直すとともに、利用促進の取組を強化します。

■重要施策

事業名	事業内容	所管課
生活路線バス 利用促進事業	既存路線の検証に基づくダイヤや路線の見直しにより、利用促進を図るとともに、利用状況等を踏まえ車両の小型化を進めるなど、生活路線バスの適正かつ効率的な運行を維持します。	都市計画課
複合的な交通体系の構築	公共交通と福祉有償運送や移送サービスなどの輸送サービスを効果的に組み合わせるなど、地域特性に応じた多様な交通サービスの構築を推進します。	社会福祉課 高齢福祉課 都市計画課

■成果指標

	基準値(R1)	R4	R5	R6	R7
市営バス利用人数 （人/年間）	120,676 人	120,000 人	120,000 人	120,000 人	120,000 人

5-2　日光市都市計画マスタープラン

まちづくりの基本理念：連携・交流　暮らし・環境　成長・発展

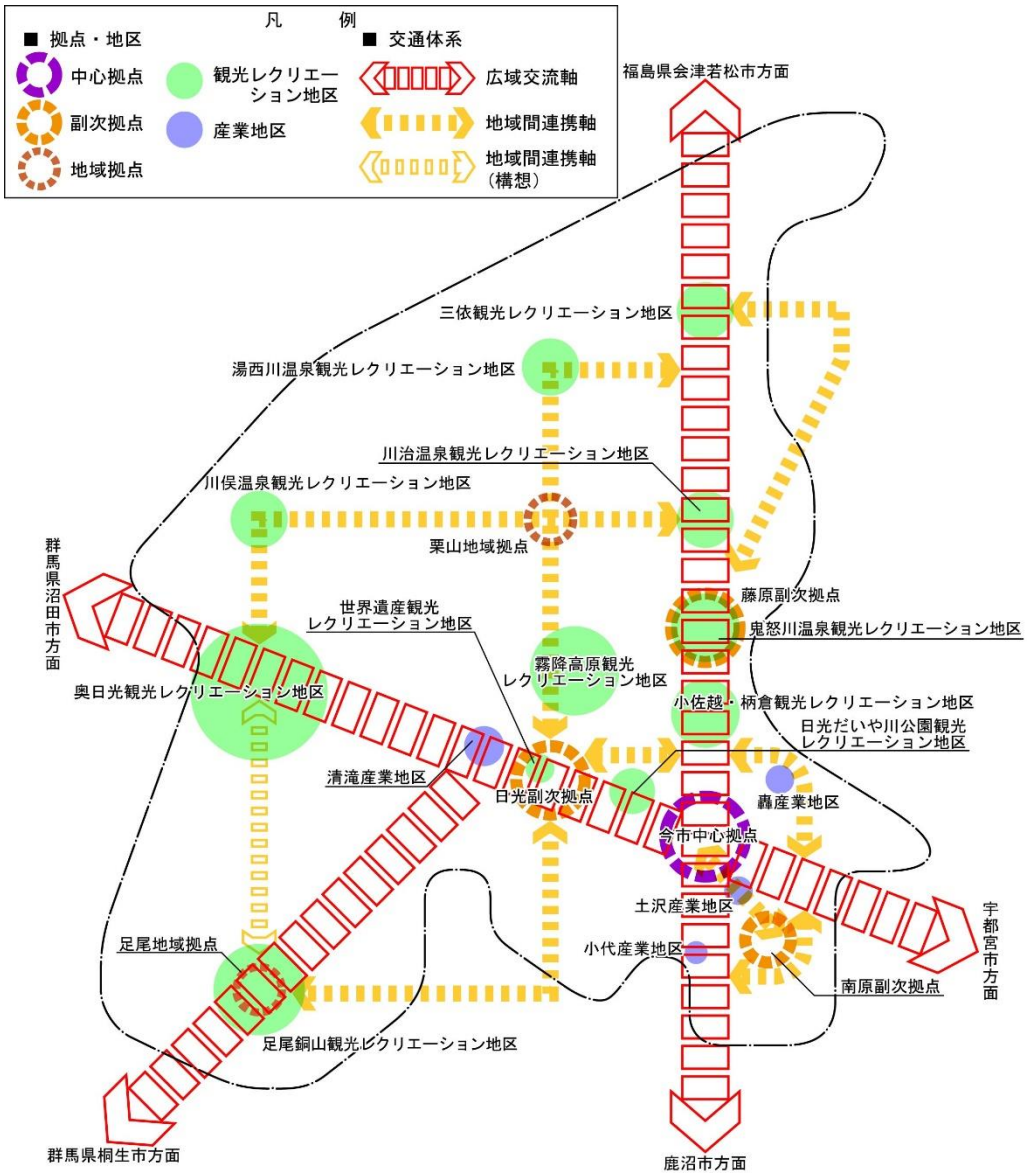
将来都市像：四季の彩りに 風薫る ひかりの郷
－自然と歴史と産業が響き合う こころ豊かな輝く未来へ－

≪日光市が目指す都市構造のイメージ≫

○市役所（総合支所）の周辺及び道路・公園などの都市施設や、商業・居住機能が集積するなど地域の中心として機能している市街地を「拠点」として位置づけ、「中心拠点」、「副次拠点」、「地域拠点」の三段階の構成とする。

○交通体系の骨格については、「広域交流軸」を基本とするとともに、広域交流軸を補完する「地域間連携軸」を位置づけ、各拠点（中心拠点・副次拠点・地域拠点）・地区（観光レクリエーション地区・産業地区）を結ぶネットワークとして、交流・連携が図れるよう設定する。

都市構造図



5-3　日光市立地適正化計画

基本理念：便利なまち・快適な暮らし・活発な交流を輝く日光の未来につなぐ
　　コンパクトシティの形成

基本方針：Ⅰ　暮らしやすいコンパクトなまち
　　Ⅱ　ネットワークによる便利なまち
　　①　拠点間の連携　②　拠点内を移動しやすい環境の確保
　　③　公共交通と連携した都市機能の立地、定住の促進
　　Ⅲ　住みよい環境が整ったまち

≪都市機能誘導の方針≫

【方針２】都市機能の利用や生活におけるネットワーク環境の確保
　　・広域的交通環境と地域公共交通の維持・向上

立地適正化計画：都市の骨格

6　SDGs（持続可能な開発目標）との関係性

SDGs とは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中に掲げられた平成 28（2016）年から令和 12（2030）年までの国際目標のことです。

世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされており、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産などの 17 の目標（ゴール）とそれを達成するための 169 のターゲット（達成基準）が掲げられています。

このような状況を踏まえ、国の SDGs 実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定に SDGs 達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画では、それぞれの取組と SDGs の目標とを関連づけながら計画を推進し、SDGs の達成に貢献します。

■SDGs の 17 の目標（ゴール）

出典：「世界を変えるための 17 の目標」国際連合広報センターホームページ

※ □：地域公共交通計画に深くかかわる目標（ゴール）

Ⅱ　日光市の概況および公共交通の現状

1　日光市の地勢

日光市は栃木県の北西部に位置しており、南は宇都宮市・鹿沼市に、西は群馬県みどり市・沼田市・片品村に、北は福島県檜枝岐村・南会津町に、東は那須塩原市・塩谷町に接しています。

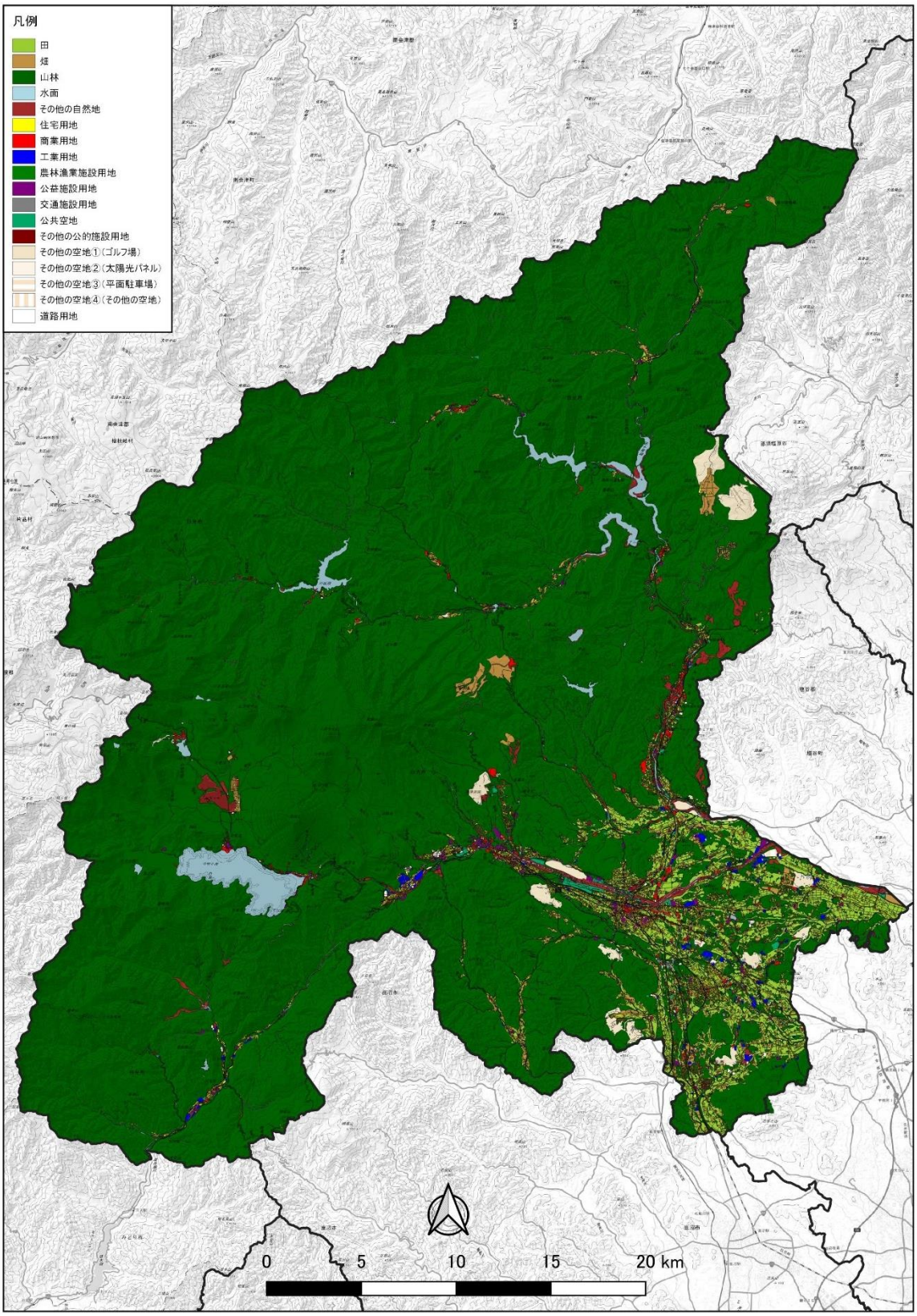
東京からの直線距離は約120kmで、東北自動車道や鉄道網の充実により「東京日帰り圏」に含まれています。

市の総面積は約 1,449.83 ㎢であり、栃木県面積の約4分の1を占め、全国でも3番目の広さとなっています。

1-1　土地利用

住宅用地や商業用地等の都市的土地利用は今市地域に集中しています。日光市の総面積の約87%が山林となっており、豊かな自然環境が形成されています。

■土地利用現況図



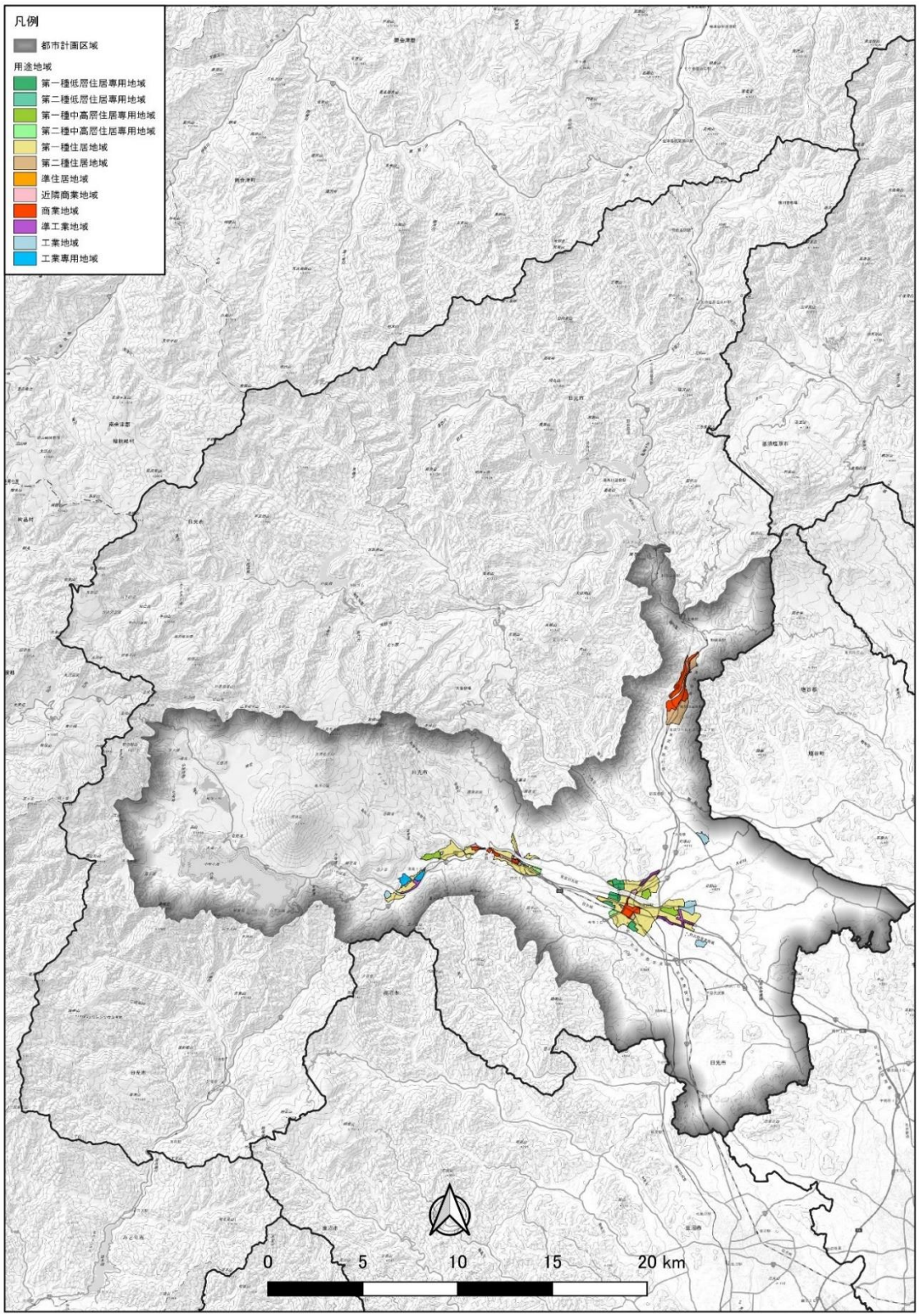
出典：栃木県都市計画基礎調査（令和２年）

1-2　都市計画区域及び用途地域指定状況

今市地域、日光地域、藤原地域の一部でそれぞれ都市計画区域が指定されており、日光市の総面積に対する都市計画区域の割合は、約 33%を占めています。

今市地域、日光地域、藤原地域で用途地域が指定されており、内訳は、住居系が約 72%、商業系が約 15%、工業系が約 13%となっています。

■都市計画区域及び用途地域指定状況図



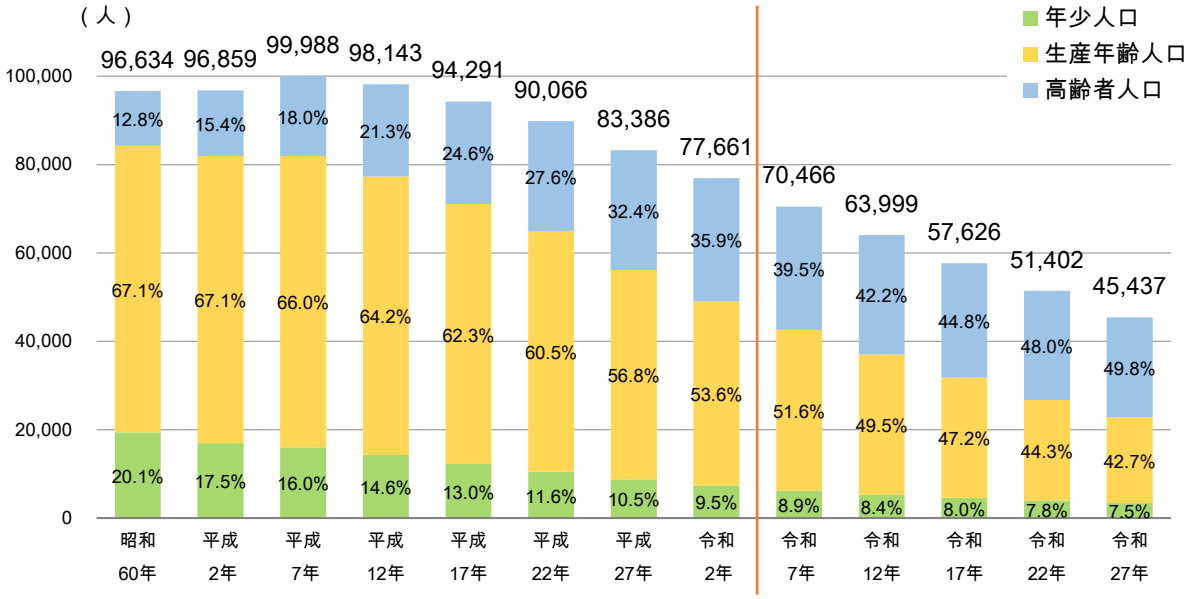
出典：国土数値情報、栃木県都市計画基礎調査（令和 2 年）

2　日光市の人口特性等

2-1　人口の推移と将来人口

人口の現状は、平成 7（1995）年をピークに総人口が減少傾向にあり、年齢別構成においても高齢化率が 35%を超える「超高齢社会」となっており、生産年齢人口、年少人口割合の減少も歯止めがかからず、少子高齢化がますます進むことが懸念されます。

■総人口及び年齢 3 区分人口の推移と推計

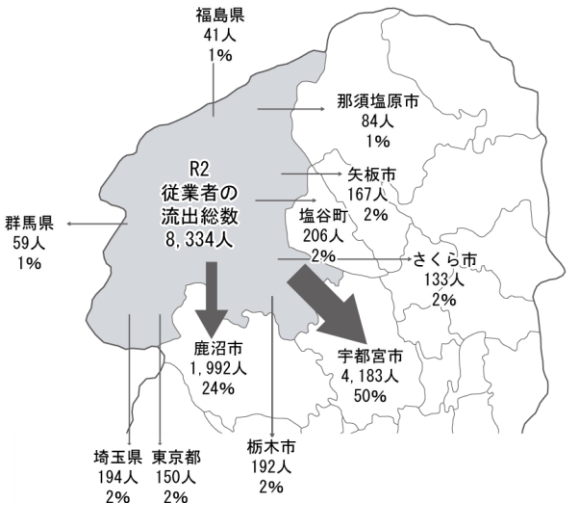


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

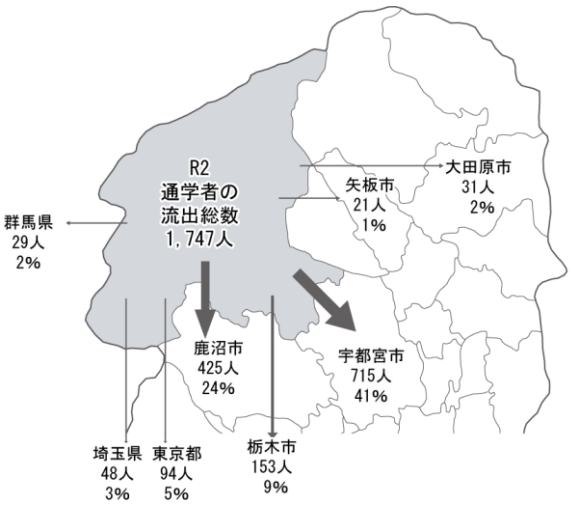
2-2　流出の状況

通勤者・通学者は、流出超過の状況です。
高校生等による主な通学先においては、「市外」が全体の 62%を占めています。
市外への通勤先・通学先はともに宇都宮市と鹿沼市が多い状況です。

■通勤先（従業者：流出）



■通学先（通学者：流出）

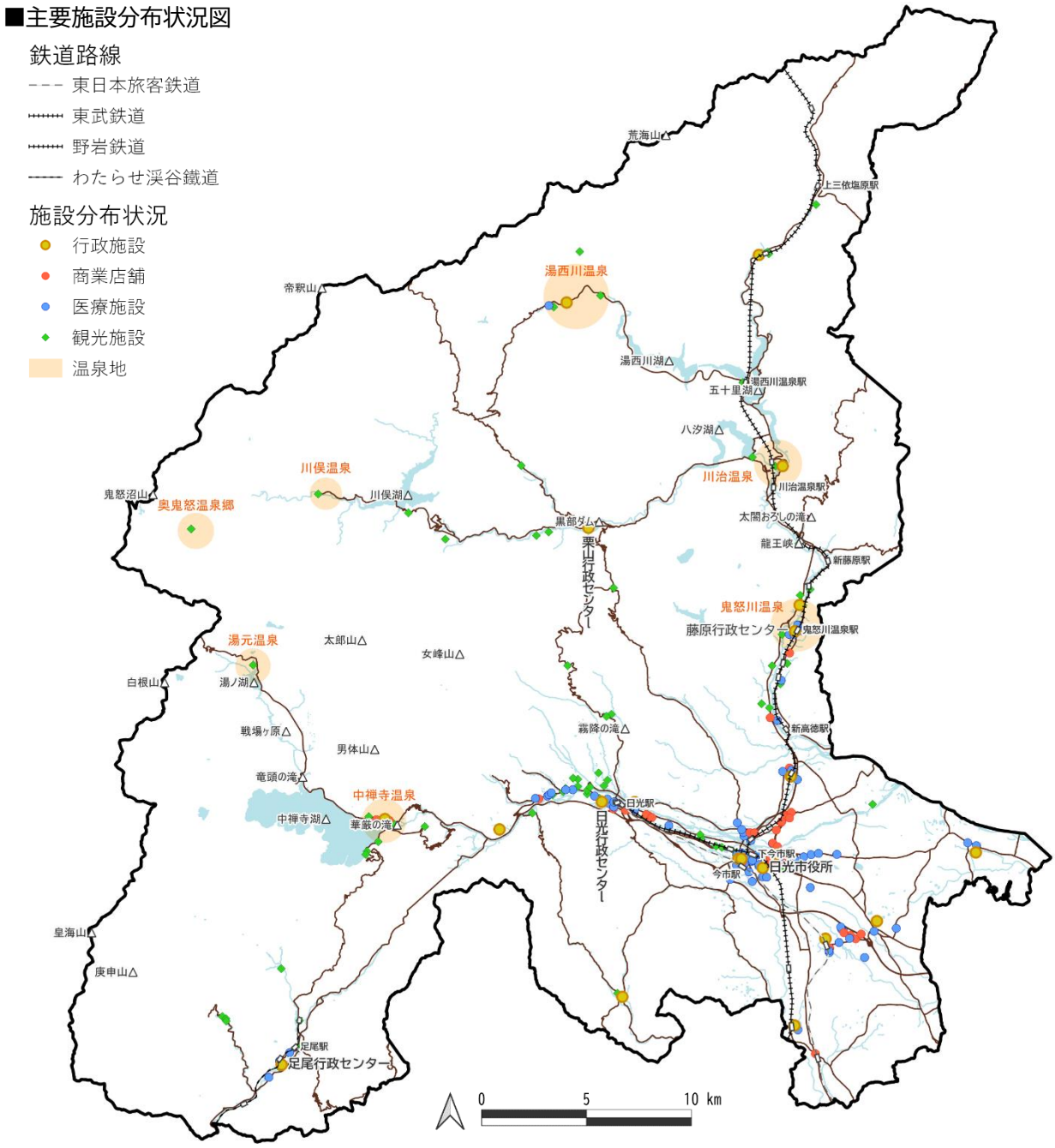


出典：国勢調査（令和 2 年）

2-3　主要施設の分布状況

行政施設や商業施設、医療施設、観光施設等の主要施設の多くは、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に集中して立地しています。

■主要施設分布状況図



2-4　自家用乗用車の保有状況

世帯あたりの自家用乗用車の保有台数は、全国平均と栃木県平均を上回っています。

■自家用車の保有状況（令和 4 年 3 月末時点）

項　目	日光市平均	栃木県平均	全国平均
自家用乗用車の保有台数（世帯あたり）	1.8 台	1.572 台	1.032 台

出典：令和 3 年度日光市統計書、自動車検査登録情報協会 HP

3　観光

日光市は、世界遺産「日光の社寺」、ラムサール条約登録湿地「奥日光の湿原」、特別史跡・特別天然記念物の二重指定を受けている「日光杉並木」、産業遺産「足尾銅山施設」など、世界に誇る歴史・文化遺産、雄大な自然があります。また、鬼怒川温泉をはじめとする湯量豊富な温泉に恵まれています。

近年では、平成 27(2015)年に道の駅「日光街道ニコニコ本陣」がオープンし、平成 29(2017)年には東武鉄道の蒸気機関車（SL）「大樹」・特急リバティが運行を開始し、今市地域においても観光資源が充実してきています。

観光客入込数及び宿泊客数をみると、東日本大震災の影響により平成 23（2011）年は大きく減少しましたが、その後順調に回復していました。しかし、新型コロナウイルスが世界的に感染拡大したことにより、令和 2（2020）年は東日本大震災時を上回る減少となっています。

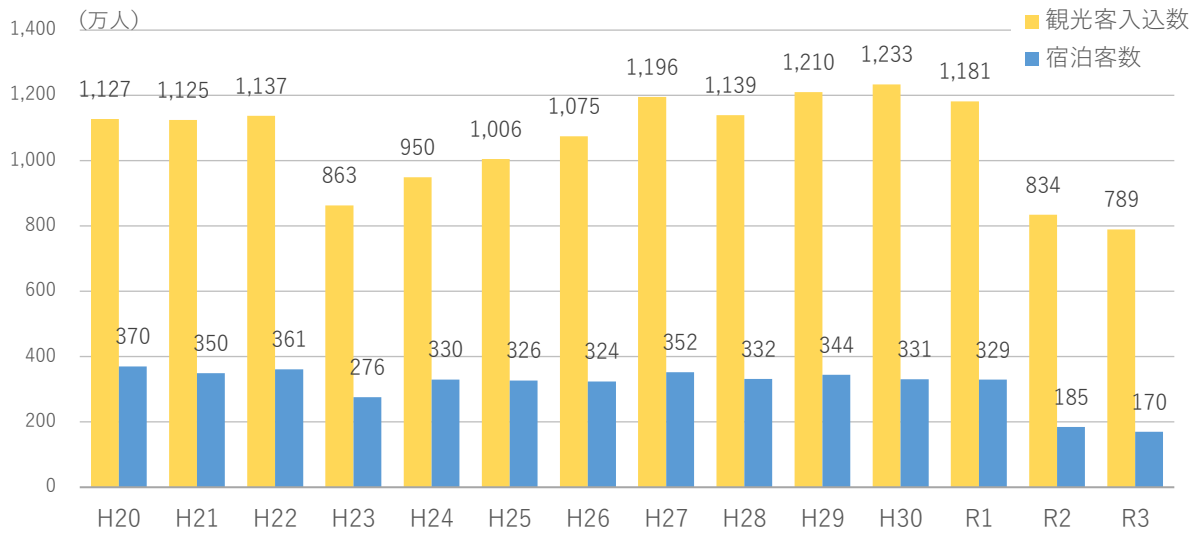
来訪者の移動手段としては、自家用車が多くその他、鉄道やバス、タクシー等を利用し、各観光地へアクセスしている状況です。

奥日光では、小田代原、西ノ湖、千手ヶ浜周辺の環境を保全するため、平成 5（1993）年 4 月から低公害バスが運行されています。

また、令和 3（2021）年 10 月より、国内初の環境配慮型・観光 MaaS「NIKKO MaaS※」が始動しています。「NIKKO MaaS」では、鉄道・バスをセットにしたお得なデジタルきっぷのほか、カーシェアリングやシェアサイクル、EV バス等の環境にやさしいモビリティと、歴史・文化施設等の拝観・入場チケット、ネイチャーアクティビティ等の観光コンテンツを、ワンストップで利用できる仕組みになっており、スマートフォンから簡単に、検索・予約・決済が可能となっています。

令和 3（2021）年 10 月の発売から、1 年間の累計販売枚数は約 2 万枚となっています。

■観光客入込数及び宿泊客数の推移



出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査

※NIKKO　MaaS：JTB、オリックス自動車、JTB コミュニケーションデザイン、トヨタレンタリース栃木、東武鉄道、栃木県によるコンソーシアム（共同事業体）による事業のこと

４　公共交通の状況

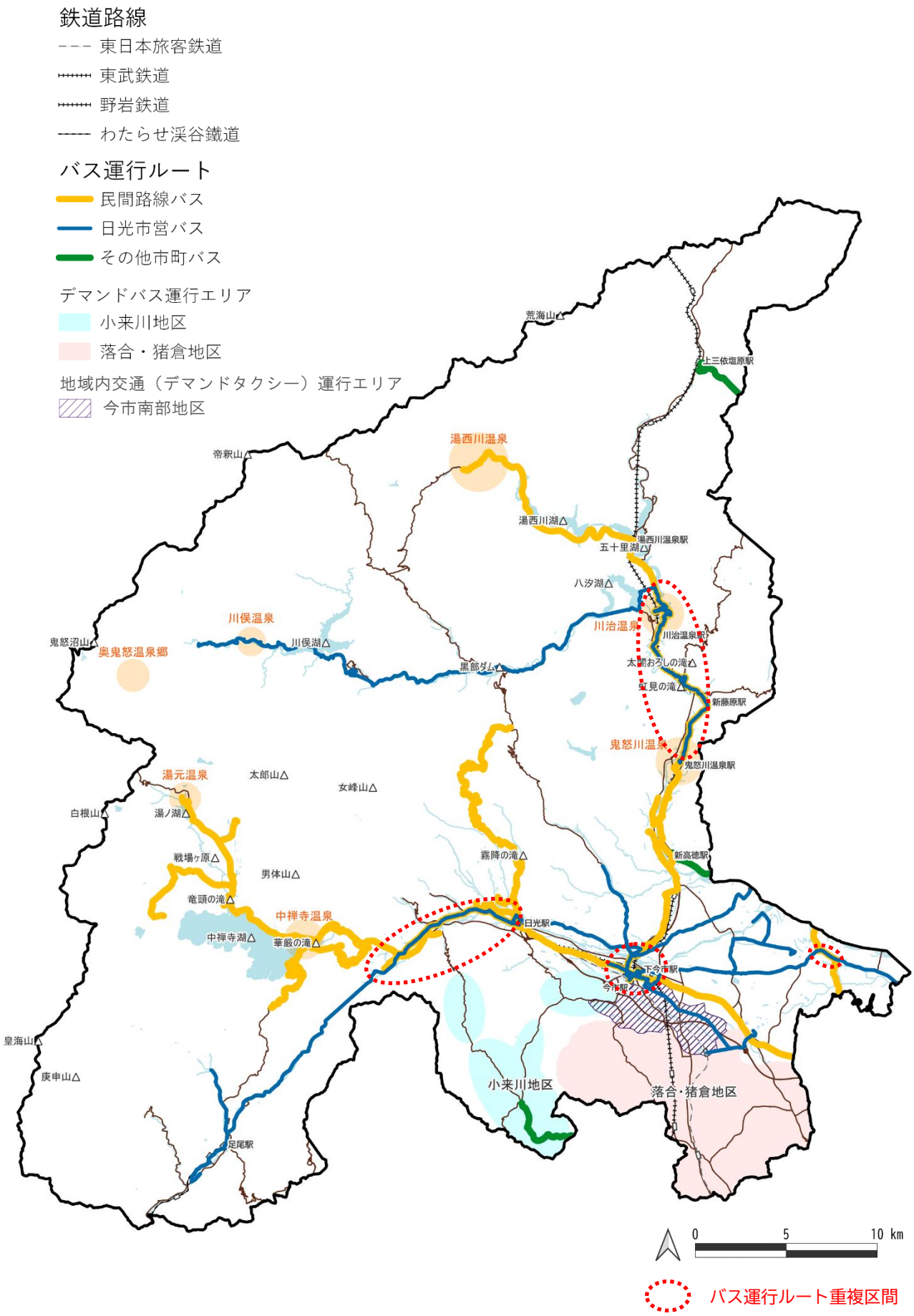
４-１　日光市の公共交通の種類

日光市内における公共交通は、JR 日光線や東武日光線等の鉄道が 4 路線、高速バスが 1 路線、路線バスが 20 路線、市営バスが 10 路線と 3 地域、地域内交通が 1 地域、その他隣接市町の公営バスやスクールバス等が運行しており、詳細は下表の通りです。

■日光市の公共交通一覧

種別		事業者	概要
鉄道		東日本旅客鉄道株式会社	JR 日光線
		東武鉄道株式会社	東武日光線、東武鬼怒川線
		野岩鉄道株式会社	会津鬼怒川線
		わたらせ渓谷鐵道株式会社	わたらせ渓谷線
高速バス		関東自動車株式会社	宇都宮・成田空港線
路線バス（民間）		関東自動車株式会社	4 路線 7 系統
		東武バス日光株式会社	11 路線 14 系統
		日光交通株式会社	5 路線 10 系統
市営バス（路線）		関東自動車株式会社	5 路線
		日光交通株式会社	1 路線
		しおや交通株式会社	1 路線
		日光市（日光交通株式会社）	3 路線
市営バス（区域）		日光線通運株式会社	3 地域
地域内交通		今市南部地区デマンドタクシー運営協議会	デマンドタクシー
公営バス		鹿沼市営バス	小来川森崎線
		塩谷町営バス	新高徳～矢板駅線
		那須塩原市営バス	塩原・上三依線
スクールバス		委託事業者	日光市内
タクシー	一般	9 事業者	
	福祉限定	5 事業者	
移送サービス		委託事業者	日光市及び鹿沼市の医療機関・施設
福祉有償運送		5 事業者	日光市内

■バス運行ルート・エリア図



4-2　鉄道の運行状況と利用状況

鉄道網は、4 社 5 線が運行しており、28 駅があります。

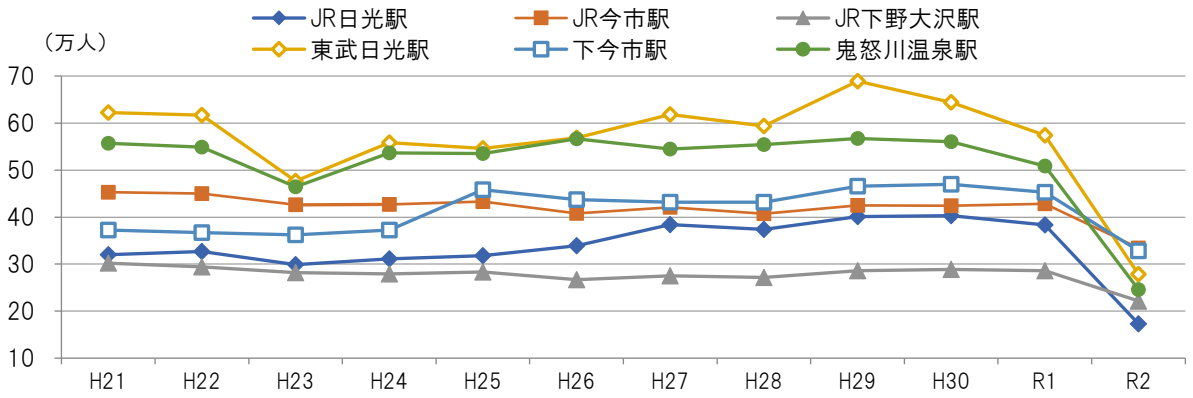
令和 2（2020）年の市内鉄道駅における利用者数は、JR 今市駅、下今市駅、東武日光駅、鬼怒川温泉駅の順に多い状況です。また、東武日光線・東武鬼怒川線においては、観光需要に対応した有料特急列車が運行していることもあり、定期利用よりも普通利用が多い状況です。一方、JR 今市駅や東武下今市駅など今市地域の鉄道駅は定期利用が多くなっています。

市内主要鉄道駅年間利用者数は、令和元（2019）年から令和 2（2020）年にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響により急激に減少しています。

■鉄道の運行状況（令和 4 年 10 月時点）

路線名称	駅名称	平日 運行時間				平日 運行本数（本/日）				年間利用者数（人/年）		
		上り		下り		上り		下り		2020年（令和2年）		
		始発	終発	始発	終発	合計	通過	合計	通過	合計	普通	定期
東日本旅客鉄道 JR日光線	JR日光駅	5:07	21:52			20				173,000	69,000	104,000
	JR今市駅	5:14	21:59	6:32	23:22	20		20		335,000	59,000	276,000
	JR下野大沢駅	5:19	22:05	6:26	23:16	20		20		222,000	35,000	187,000
	JR文挟駅	5:25	22:11	6:19	23:10	20		20		統計値なし		
東武鉄道 東武日光線	東武日光駅	4:58	22:30			48				278,517	210,447	68,070
	上今市駅	5:05	22:37	5:59	22:49	33	15	30	11	12,857	4,577	8,280
	下今市駅	5:07	22:03	5:57	22:47	38		41		328,344	116,214	212,130
	明神駅	5:13	22:09	5:46	22:34	25	28	24	31	36,707	4,187	32,520
	下小代駅	5:17	22:12	5:43	22:30	25	28	24	31	29,628	3,678	25,950
東武鉄道 東武鬼怒川線	下今市駅			5:56	22:46	15		34		日光線下今市駅と合算		
	大谷向駅	5:49	21:59	5:59	22:48	20	15	21	13	23,165	5,165	18,000
	大桑駅	5:43	21:54	6:04	22:53	20	15	21	13	26,391	3,831	22,560
	新高徳駅	5:38	21:48	6:09	22:59	25	10	25	9	47,198	12,308	34,890
	小佐越駅	5:34	21:44	6:14	23:03	20	15	21	13	23,243	5,483	17,760
	東武ワールドスクウェア駅	5:32	21:42	6:15	23:05	35		34		32,829	29,139	3,690
	鬼怒川温泉駅	5:29	21:39	6:19	22:09	35		26		245,875	206,095	39,780
	鬼怒川公園駅	5:56	21:35	6:23	22:13	26		26		25,128	13,578	11,550
	新藤原駅	5:51	21:30			26				65,449	53,479	11,970
野岩鉄道 会津鬼怒川線	新藤原駅			6:30	20:38	10				69,478	66,958	2,520
	龍王峡駅	6:17	20:15	6:32	20:41	10		10		12,058	11,698	360
	川治温泉駅	6:13	20:11	6:36	20:45	10		10		3,697	2,977	720
	川治湯元駅	6:11	20:09	6:38	20:47	10		10		15,722	15,032	690
	湯西川温泉駅	6:07	20:05	6:43	20:52	10		10		11,437	11,377	60
	中三依温泉駅	6:00	19:58	6:50	20:58	10		10		2,229	1,179	1,050
	上三依塩原温泉口駅	5:55	19:53	6:55	21:03	10		10		2,834	2,834	0
	男鹿高原駅	5:51	19:49	6:59	21:08	5	5	5	5	89	89	0
わたらせ渓谷鐵道 わたらせ渓谷線	間藤駅	5:47	21:26			12				33,010	33,010	0
	足尾駅	5:50	19:49	5:39	21:17	11		12		7,830	6,184	1,646
	通洞駅	5:52	19:51	8:00	22:39	11		11		9,583	7,943	1,640
	原向駅	5:57	19:56	7:55	22:34	11		11		548	548	0

■市内主要鉄道駅年間利用者数の推移



出典　栃木統計年鑑、わたらせ渓谷鐵道提供資料

4-3　民間路線バスの運行状況

(1) 関東自動車㈱

関東自動車㈱が運行するバスは4路線7系統あり、日光・今市地域と宇都宮市街地を連絡する幹線交通となっております。令和3（2021）年から、全路線で交通系ICカードの利用が可能となっています。

さらに広域路線として、ＪＲ日光駅から宇都宮を経由し成田空港に向かう高速路線バスが運行していますが、新型コロナウイルス感染症の影響で、一部の運行にとどまっています。

■関東自動車㈱のバス路線の運行状況（令和4年10月時点）

路線名	運行系統	平日運行本数（本／日）		平日始発時間		土曜運行本数（本／日）		土曜始発時間		日祝運行本数（本／日）		日祝始発時間		備考
		往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	
宇都宮・日光東照宮線	宇都宮駅・日光東照宮	5	6	6:20	8:00	3	3	6:25	8:05	2	1	15:25	18:00	
	宇都宮駅・篠井ニュータウン・日光東照宮	3	2	7:17	7:20	1	2	7:35	7:25	1	2	7:35	7:25	
宇都宮・JR日光駅線	宇都宮駅・ＪＲ日光駅	0	0	－	－	2	3	9:25	12:05	1	2	9:25	12:05	
	宇都宮駅・篠井ニュータウン・ＪＲ日光駅	0	0	－	－	2	0	11:05	－	2	0	10:45	－	
宇都宮・今市車庫線	宇都宮駅・今市車庫	1	2	7:00	6:30	0	1	－	6:45	0	0	－	－	
	宇都宮駅・篠井ニュータウン・今市車庫	5	4	8:45	8:50	5	4	8:30	8:56	3	4	12:05	8:56	
宇都宮・船生線	宇都宮駅・船生	8	8	7:50	6:25	6	6	12:45	6:30	5	5	12:45	7:00	
宇都宮・成田空港線	JR日光駅前・宇都宮・成田空港	1	－	14:42	－	1	－	14:42	－	1	－	14:42	－	千葉交通との共同運行
成田空港・宇都宮線	成田空港・宇都宮・JR日光駅前	3	－	8:50	－	3	－	8:50	－	3	－	8:50	－	

※現在成田空港線については、成田空港発1便（14：35）のみ運行

(2) 東武バス日光㈱

東武バス日光㈱が運行するバスは、期間限定の路線を含めると全11路線14系統あり、主に日光地域内の観光名所をつなぐ路線となっています。

また、田母沢御用邸記念公園や憾満ヶ淵（化け地蔵）、日光真光教会、金谷ホテル歴史館（カテッジイン）など優れた観光資源が多く存在している西町エリアでは、観光客の回遊性を高め、観光客の満足度の向上、滞在時間の延長を目的として、世界遺産「日光の社寺」から西町エリアの点在する観光資源を結ぶ、環境配慮型の公共交通であるグリーンスローモビリティの運行を令和4（2022）年4月から開始しています。

■グリーンスローモビリティ

■東武バス日光のバス路線の運行状況（令和4年4月時点）

路線名称	起点　～　経由地　～　終点	平日運行本数（往復/日）	平日始発時間		休日運行本数（往復/日）	備考
			上り	下り		
湯元温泉線	JR日光駅～中禅寺温泉～湯元温泉	4.5	7:33	6:08	4.5	
	JR日光駅～光徳温泉～湯元温泉	13.5	8:25	8:42	13.5	
中禅寺温泉線	JR日光駅～西参道～中禅寺温泉	8	7:25	6:27	8	
霧降高原線	JR日光駅～霧降の滝～霧降高原	4	9:32	8:57	4	運行期間：4/1～11/30
霧降の滝線	JR日光駅～日光霧降スケートセンター～霧降の滝	7	9:05	8:42	7	運行期間：12/1～3/31
世界遺産めぐりバス	JR日光駅～大猷院・二荒山神社前～JR日光駅	28	8:17	－	28	循環バス、土・日・祝迂回運行
清滝線	JR日光駅～西参道～清滝	3.5	7:03	7:52	3.5	
西参道線	JR日光駅～神橋～西参道	1	9:55	9:40	1	
半月山線	中禅寺温泉～立木観音・遊覧船発着所～半月山	4	9:30	9:00	4	季節運行
	中禅寺温泉～立木観音・遊覧船発着所	5	10:16	10:10	5	
日光定期観光	鬼怒川温泉～華厳の滝・二社一寺～鬼怒川温泉					１日コース・半日コース各１便
日光鬼怒川線	大猷院・二荒山神社前～東武日光駅～鬼怒川温泉駅	2.5	9:30	10:45	2.5	東武鉄道SL「大樹」運行日のみ運行
赤沼千手ヶ浜線	赤沼車庫～小田代原～千手ヶ浜	6	8:10	8:40	12	4月下旬～11月末の季節運行
	赤沼車庫～石献花橋～小田代原	0	4:00	4:12	3	※県委託路線

(3)日光交通㈱

日光交通㈱が運行するバスは、5路線10系統あり、鬼怒川温泉周辺の観光名所をつなぐ路線や湯西川温泉へ向かう路線などがあります。その他、鬼怒川エリアの区域運行が行われています。

■日光交通㈱のバス路線の運行状況（令和5年1月時点）

路線名称	起点　～　経由地　～　終点	平日運行本数（往復/日）	平日始発時間		休日運行本数（往復/日）	備考
			上り	下り		
湯西川線	鬼怒川温泉駅～川治温泉～湯西川温泉	6	9:35	8:35	6	
鬼怒川線	鬼怒川温泉駅～イオン今市	7	18:45	8:50	8	
	鬼怒川温泉駅～獨協医大日光医療センター	1	8:25	7:11	0	
	鬼怒川温泉駅～下今市駅	1	7:38	6:53	1	
	新高徳駅～鬼怒川温泉駅	0.5	7:27		0	開校日のみ運転
小佐越線	鬼怒川温泉駅～大桑支所前	0.5		7:33	0	開校日のみ運転
仲町線	鬼怒川温泉駅～仲町～鬼怒川公園駅	5	8:04	7:54	0	
江戸村線	鬼怒川温泉駅～新高徳駅～日光江戸村	6.5	11:53	9:30	0	
	鬼怒川温泉駅～花いちもんめ～日光江戸村	6.5	9:55	11:30		
	花いちもんめ～鬼怒川温泉駅	1			1	上り方面にのみ2本
鬼怒川エリア区域運行	ホテル循環、テーマパーク・二社一寺直行					

4-4　日光市と隣接する市町が運行するバスの乗り入れ状況

(1) 鹿沼市営バス（リーバス小来川森崎線）

鹿沼市が運行する市営バスが、東武鹿沼駅から小来川森崎まで乗り入れています。本路線は、日光市と鹿沼市との協調路線となっています。

■リーバス小来川森崎線の運行状況（令和4年10月時点）

路線名称	起点　～　経由地　～　終点	平日運行本数（往復/日）	平日始発時間		休日運行本数（往復/日）	備考
			上り	下り		
小来川森崎線	平和タクシー～東武鹿沼駅～小来川森崎	3	7:20	8:15	3	

(2) 塩谷町営バス（新高徳駅～矢板駅）

塩谷町が運行する町営バスが、新高徳駅から矢板駅間を運行しています。本路線は、日光市と塩谷町との協調路線となっています。

■塩谷町営バスの運行状況（令和4年10月時点）

路線名称	起点　～　経由地　～　終点	平日運行本数（往復/日）	平日始発時間		備考
			上り	下り	
新高徳駅線	新高徳駅～矢板高校～塩谷病院～JR矢板駅	2	12:40	7:10	
	新高徳駅～塩谷病院～JR矢板駅	2		17:30	
	新高徳駅～塩谷町役場～JR矢板駅	0.5		6:40	下りのみ
	玉生郵便局～西船生～新高徳駅	0.5	6:26		上りのみ

(3) 那須塩原市営バス（ゆーバス塩原・上三依線）

那須塩原市が運行する市営バス（ゆーバス塩原・上三依線）が、塩原温泉ターミナルから上三依温泉駅まで乗り入れています。

■ゆーバス塩原・上三依線の運行状況（令和4年10月時点）

路線名称	起点　～　経由地　～　終点	平日運行本数（往復/日）	平日始発時間		休日運行本数（往復/日）	備考
			上り	下り		
塩原・上三依線	塩原温泉バスターミナル ～ 塩原支所 ～ 上三依塩原温泉口駅	6.5	7:30	8:20	6.5	

4-5　日光市営路線バスの運行状況と利用状況及び収支状況

(1) 運行状況

日光市が運行している定時定路線の路線バスは 12 路線あります。

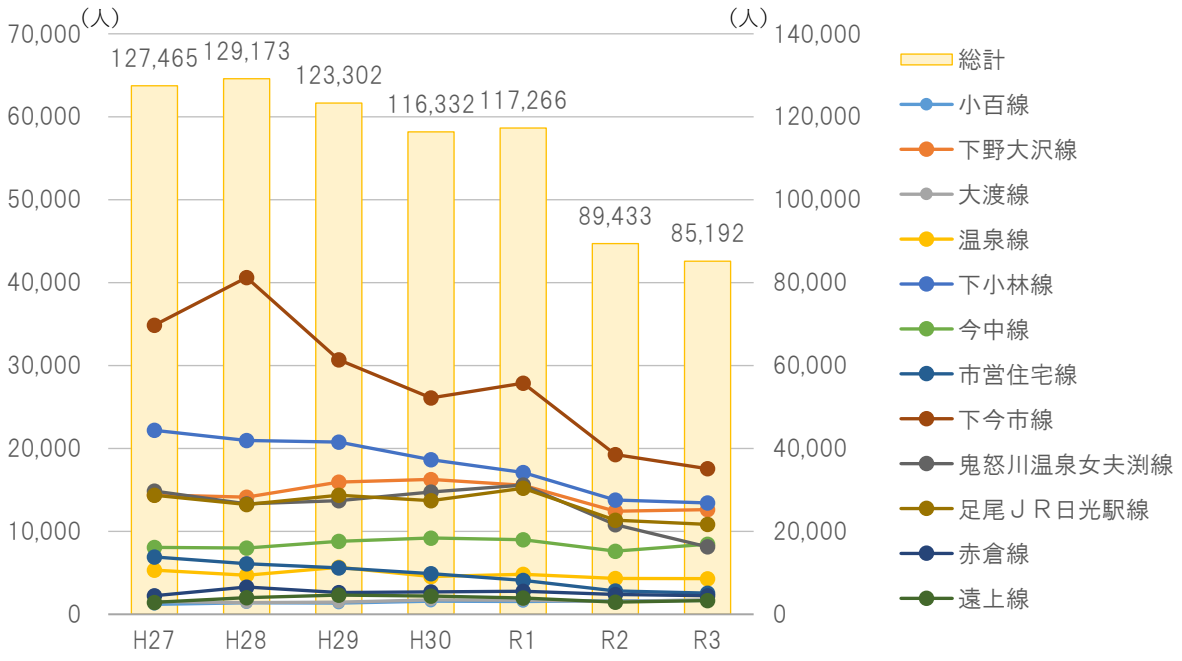
■市営バスの運行状況（令和 4 年 10 月時点）

路線名称	運行事業者	（起点　～　経由地　～　終点）	平日運行本数（往復/日）	始発時間	
				上り	下り
小百線	関東自動車	日光市役所前～東武下今市駅・JR 今市駅・相の道・材木町～穴沢	3	7:38	9:52
下野大沢線		関東自動車今市車庫～JR 今市駅・東武下今市駅・日光市役所前～JR下野大沢駅	8	7:35	6:45
大渡線		日光市役所～東武下今市駅・JR 今市駅・相の道・芹沼～大渡	4	9:00	8:26
温泉線		日光市役所～JR 今市駅・東武下今市駅・大室・針貝～温泉保養センターかたくりの湯	4.5	7:30	9:27
下小林線		関東自動車今市車庫～東武下今市駅・大室・塩野室～下小林	8	6:28	7:30
今中線/市営住宅線		第三小学校～七本桜～今市中学校前（市営住宅前）	2	7:45	15:10
下今市線	日光交通ダイヤル営業所	JR日光駅～東武日光駅・所野・今市特別支援学校・材木町・住吉町～東武下今市駅	7	7:10	8:00
鬼怒川温泉女夫渕線	しおや交通	鬼怒川温泉駅～鬼怒川公園駅・川治温泉・青柳・川俣温泉～女夫渕	5	6:30	6:30
足尾JR日光駅線	※自家用有償旅客運送（日光交通）	足尾双愛病院～通洞駅前・足尾駅前・田元・赤倉・日光市民病院前・東武日光駅～JR日光駅	6	7:22	6:15
赤倉線		足尾双愛病院～通洞駅前・足尾駅前・田元～赤倉（銅親水公園入口）	4	9:18	9:00
遠上線		足尾双愛病院～通洞駅前・足尾駅前・田元～遠上回転所	2	8:22	8:00

(2) 利用状況

日光市営バスの年間利用者数は、平成 28（2016）年をピークに減少傾向が続いています。特に、令和 2（2020）年、令和 3（2021）年は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け減少幅が大きくなっています。

■市営バスの年間利用者数の推移

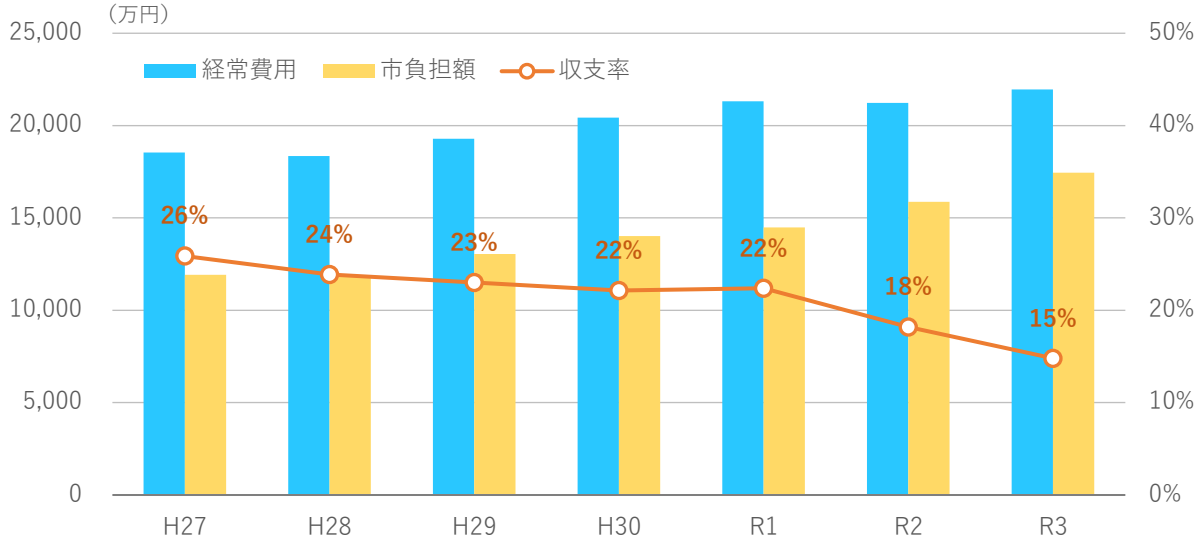


（3）収支状況

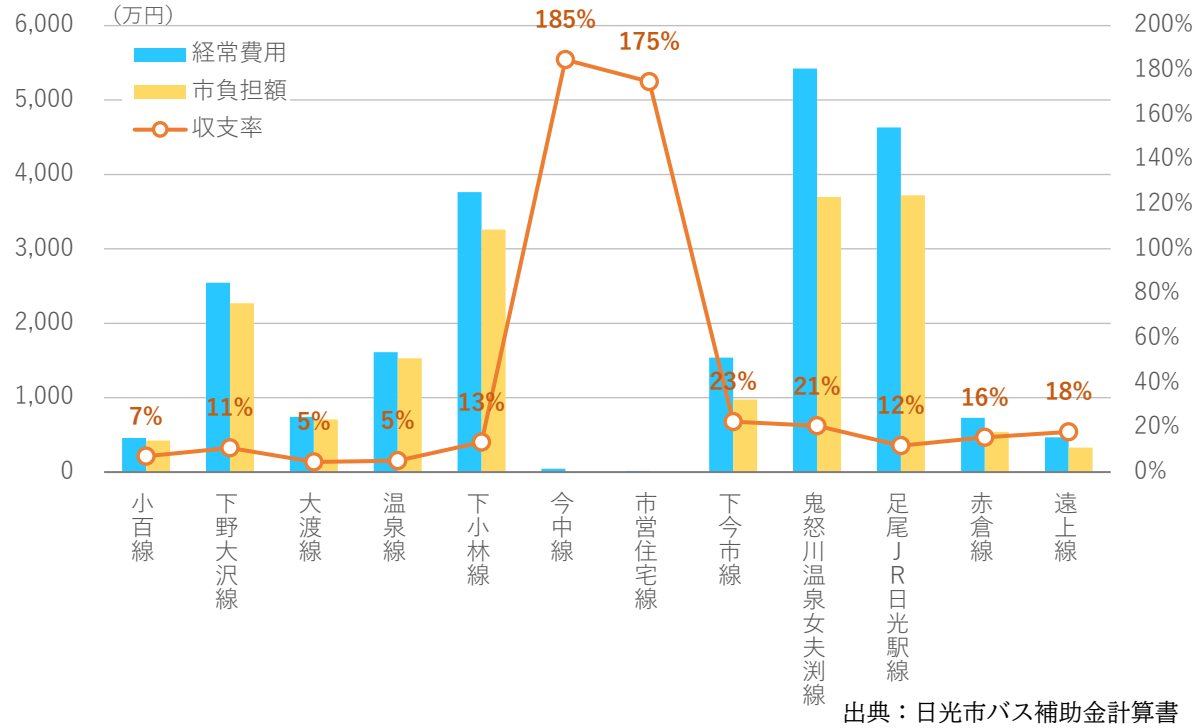
日光市営バスの収支率は、消費税率の引き上げや人件費・燃料費・物価の高騰などが影響した運行費用の増加、利用者の減少により、年々低下しています。

路線別にみると、「鬼怒川温泉女夫渕線」「足尾ＪＲ日光駅線」など中山間地域の長距離路線で市の負担額が高くなっています。「今中線」「市営住宅線」は小学生の通学利用が主となり定期利用者が一定以上確保できるため採算路線となっています。

■市営バスの経常費用、市負担額、収支率*の推移



■令和３年度 路線別の経常費用、市負担額、収支率*



出典：日光市バス補助金計算書

＊収支率＝経常収入／経常費用

4-6　日光市営デマンドバスの運行状況と利用状況

(1) 運行状況

日光市営デマンドバスは、小来川地区、猪倉地区、落合地区の 3 つの営業区域で、市民を対象とした事前登録制の予約型バスとして運行しています。

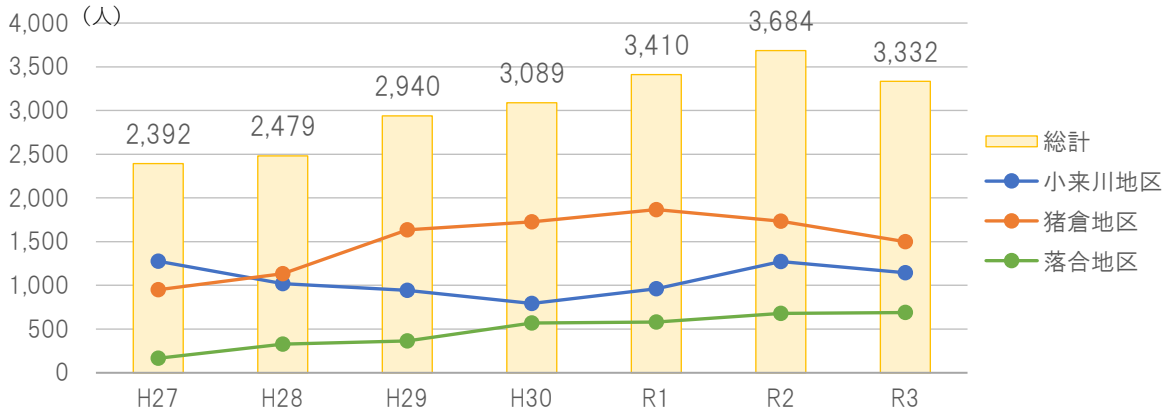
1 日の運行回数は、小来川地区が上下 8 便、猪倉地区が上下 12 便、落合地区が上下 10 便です。

運行地域	主な乗入れ施設	運行回数	運行事業者
小来川地区	JR 今市駅	8 便	日光線通運
猪倉地区	JR 下野大沢駅	12 便	
落合地区		10 便	

(2) 利用状況

日光市営デマンドバスの年間利用者数は、令和 2（2020）年が最も多くなっています。令和 3（2021）年は減少へ転じましたが、落合地区では緩やかに増加しています。

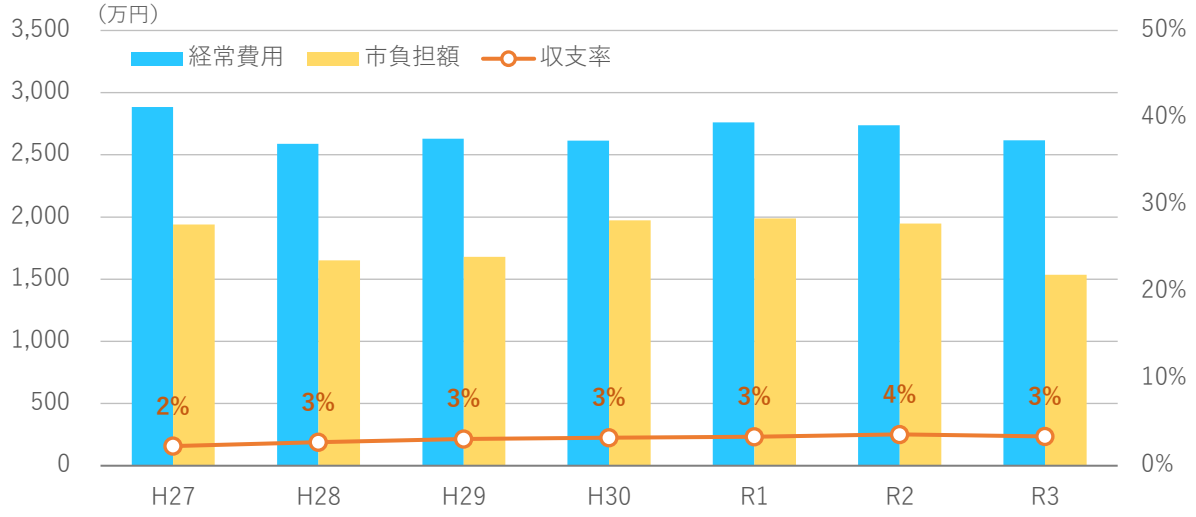
■市営デマンドバスの年間利用者数の推移



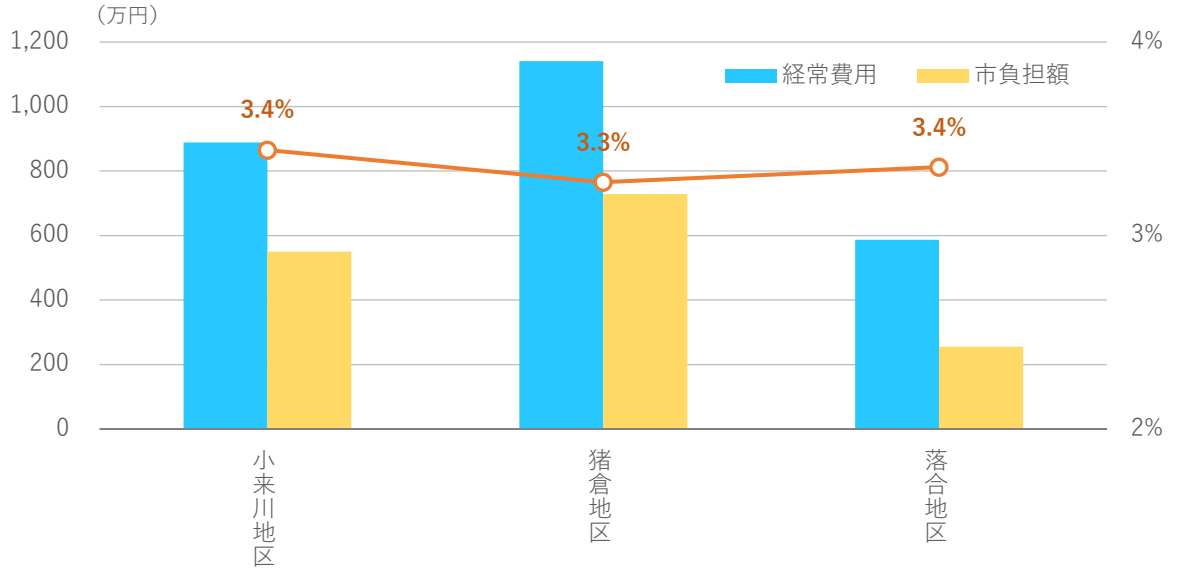
(3) 収支状況

日光市営デマンドバスの収支率は、予約の煩わしさや日中の運行本数の少なさ、鉄道や路線バスとの乗り継ぎの悪さ等から利用者数は伸び悩み、3～4%程度の収支率となっています。

■市営デマンドバスの経常費用、市負担額、収支率*の推移



■令和 3 年度 路線別の経常費用、市負担額、収支率*



出典：日光市バス補助金計算書

＊収支率＝経常収支／経常費用

4-7　地域内交通

日光市においては、「地域内交通」を、地域が主体となって自らの移動手段を確保するために運行する地域専用の生活交通（コミュニティバス、デマンドタクシー）と位置付けております。運行に関しては地域が交通事業者を選定し委託を行い、行政は運営に係る補助金等による支援を行うなど、主体と役割を分担する制度です。

現在日光市では、デマンドタクシー「ななつ星くん」を今市南部地区（千本木・吉沢・室瀬・土沢・杉の沢・栄町・星が丘）地域の自治会で自主運営しており、地域住民が事前登録し利用できます。7 つの自治会エリアの他、今市市街地内の施設にも直接アクセスできる運送形態となっています。

4-8　その他の公共交通

(1) タクシー

市内では、14 社の事業者が営業を行っています。

■市内のタクシー事業者

区　分	所在地区	名　　称
一　　般	今市	今市タクシー(株)
		日光線通運(株)
		(株)大福（休止中）
	日光	日光交通(株)　日光営業所
		三英自動車(株)
		(有)中央交通
		大和交通(株)
	藤原	日光交通(株)　ダイヤル営業所
		(株)鬼怒川タクシー
		(有)川治観光タクシー
	足尾	(有)足尾観光交通
	栗山	(有)川俣タクシー（休止中）
福祉限定※	今市	(合)おたすけたい
		(合)まごの手福祉
		介護タクシーライフサポートサンタ
	日光	鈴木建材興業(有)
	藤原	日光福祉タクシー

※障がい者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー

(2) 市民の移動に関する支援制度

高齢による自主免許返納者や身体的理由により一般公共交通機関の利用が困難な方などに対し、移動サービスを利用する際の支援制度が設けられています。

■高齢者運転免許証自主返納支援

日光市では、平成 24（2012）年 4 月 1 日以降に運転免許証を自主返納された 65 歳以上の高齢者を対象に支援を行っています。

《 対象者要件 》

○市内に住む 65 歳以上の方で、平成 24（2012）年 4 月 1 日以降に運転免許証を自主返納し、「運転免許の取消通知書」の交付を受けた方。
○市内バス・タクシー共通利用券（11,000 円分）の交付。申請による支援は 1 回のみ。

■移送サービス

日光市では、身体的または経済的事情により一般の交通機関の利用が困難な、高齢者の一人暮らし又は夫婦のみの世帯に在宅支援の一環として、無償で通院や入退院等の支援を行っています。

《 対象者要件 》

次の①～③のすべてに該当する方：
①65 歳以上ひとり暮らし又は夫婦のみの世帯（同一敷地内に家族と別居している方は除きます）に属する方
②市民税が非課税である世帯に属する方
③自ら移動することが困難な方

■福祉タクシー料金等助成事業

日光市では、電車・バスなどの交通機関を利用するのが困難な心身に重度の障がいのある方を対象にタクシー利用券を発行しています。

《 利用対象者 》

○身体障がい者手帳 1 級、2 級の方
○療育手帳 A1、A2 の方
○精神障がい者保健福祉手帳 1 級、2 級の方

■日光市高齢化集落等日常生活交通支援（タクシー利用の助成券の配布）

日光市では、足尾地域内で日常生活の利便性の向上及び社会生活圏の拡大を図るため、当該高齢化集落等の移動交通としてのタクシー利用に対し支援を行っています。

■福祉有償運送

福祉有償運送は、ＮＰＯや社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障がい者などの公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャーなどを目的に有償で行う車による移送サービスのことです。

5　公共交通に関する調査結果の概要

5-1　市民意識アンケート調査［令和元（2019）年度］

(1) 調査概要

①調査目的

本調査は、市民の市政に対する満足度や重点を置くべき政策分野、市政やまちづくりに対する意識を調査するとともに、日光市総合計画の進捗管理、さらに次期総合計画策定のための基礎資料とすることを目的に実施しました。

②調査設計

調査対象	18 歳以上の市民
対象者数	5,000 人（住民基本台帳から、地域層化＋性別年齢層化無作為抽出）
調査方法	配布、回収ともに料金後納郵便を利用
調査期間	令和元年 6 月下旬～7 月下旬

③調査対象

●調査対象者

〇住所要件　令和元年 6 月 1 日現在で市内に居住する者

〇年齢要件　令和元年 6 月 1 日現在で満 18 歳以上の者

●抽出方法　男女別・各地域別に無作為抽出

●抽出数　5,000 人

	今市地域	日光地域	藤原地域	足尾地域	栗山地域	計
男性	1,300 人	500 人	400 人	175 人	125 人	2,500 人
女性	1,300 人	500 人	400 人	175 人	125 人	2,500 人
計	2,600 人	1,000 人	800 人	350 人	250 人	5,000 人

④調査項目

●基本的属性（性別・年齢・居住地域・職業・通勤通学先・行動圏）

●市の環境・施策・施設等の満足度と重要度（28 項目）≪一部抜粋掲載≫

●愛着度

●定住意識

●まちづくり基本条例認知度

●コミュニティへの参加志向

●協働のまちづくりの進捗度

●市政への市民意識の反映

●市政情報の取得方法

●日光市財政の認知度

●外国人住民との交流

●公共交通の利用状況≪一部抜粋掲載≫

●日光市手話言語条例の認知度

●スポーツの取り組み状況

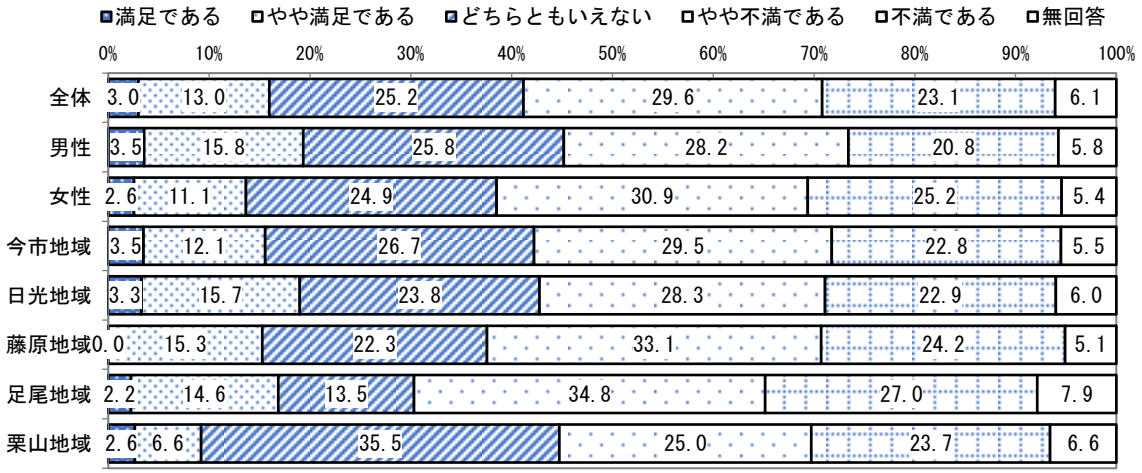
●生涯学習について

●日光市総合計画の重要視点について

(2) 鉄道・路線バスなど交通機関の便利さ（満足度）

全体では、「満足+やや満足」が 16.0%にとどまり、「やや不満＋不満」が半数を超えています。地域別では、「日光地域」の満足度が最も高く、「栗山地域」の満足度が最も低くなっています。

■鉄道・路線バスなど交通機関の便利さ（満足度）

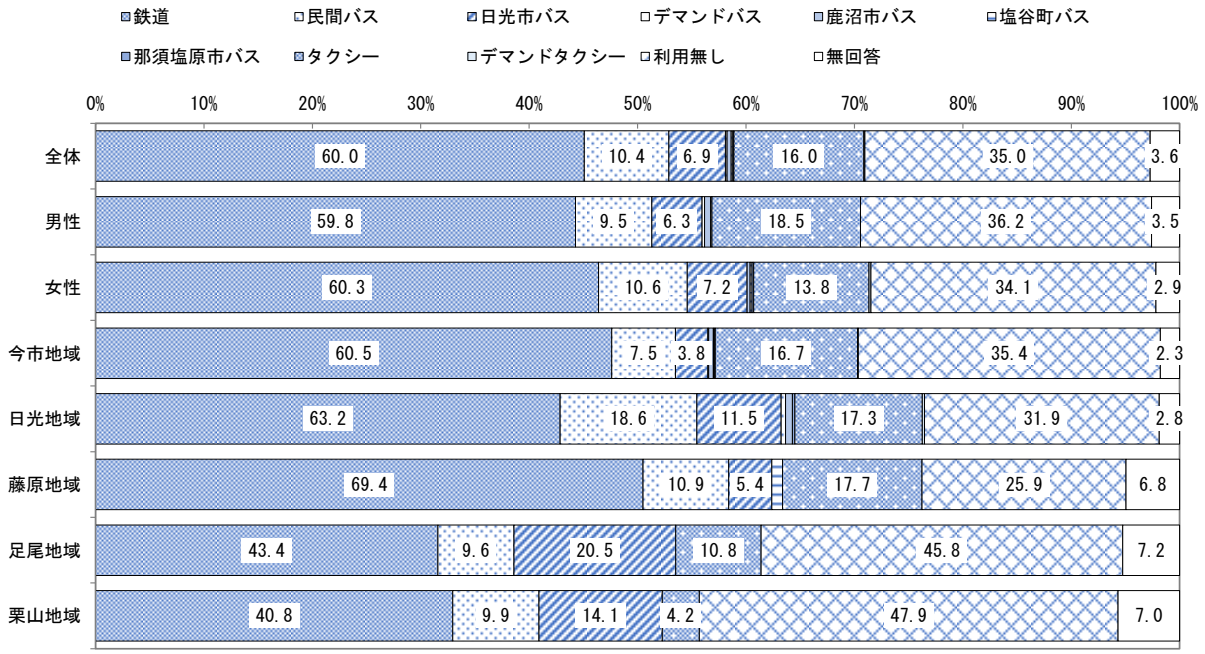


(3) 鉄道・路線バスなどの公共交通の利用について

全体では、「鉄道」が 60.0%と最も高くなっています。次いで 35.0%の方が「過去 1 年間、全く利用しなかった」という状況です。

地域別に見ると「過去 1 年間、全く利用しなかった」方の割合は、栗山地域（47.9%）、足尾地域（45.8%）となっています。

■鉄道・路線バスなどの公共交通の利用について



注）1 %未満のデータはラベル表示を省略しています

5-2　日光市観光振興計画に基づく観光実態調査［令和元（2019）年度］

(1) 調査概要

①調査目的

本調査は、日光市観光振興計画が令和 2 年度で終了するため、これらの施策の効果を検証するとともに、観光動向を把握・分析し、次期計画策定のための参考資料とするため、日光市に来訪する観光客を対象としたアンケート調査を実施しました。

②調査対象および調査方法

本市の観光客が滞留する主要地点に調査員を配置し、観光客にインタビューを実施しました。主要地点は以下の通りです。

●華厳の滝
●東照宮
●道の駅日光
●東武ワールドスクウェア
●道の駅湯西川

③調査期間及び調査票回収数

年間を通して４回に分けて調査を行い、実施日及び各回の調査票回収数は以下の通りです。

調査実施日	調査票回収数
令和元年　6 月 23 日（日）	350 票
令和元年　8 月　3 日（土）	365 票
令和元年 11 月　2 日（土）	350 票
令和 2 年　2 月　1 日（土）	350 票

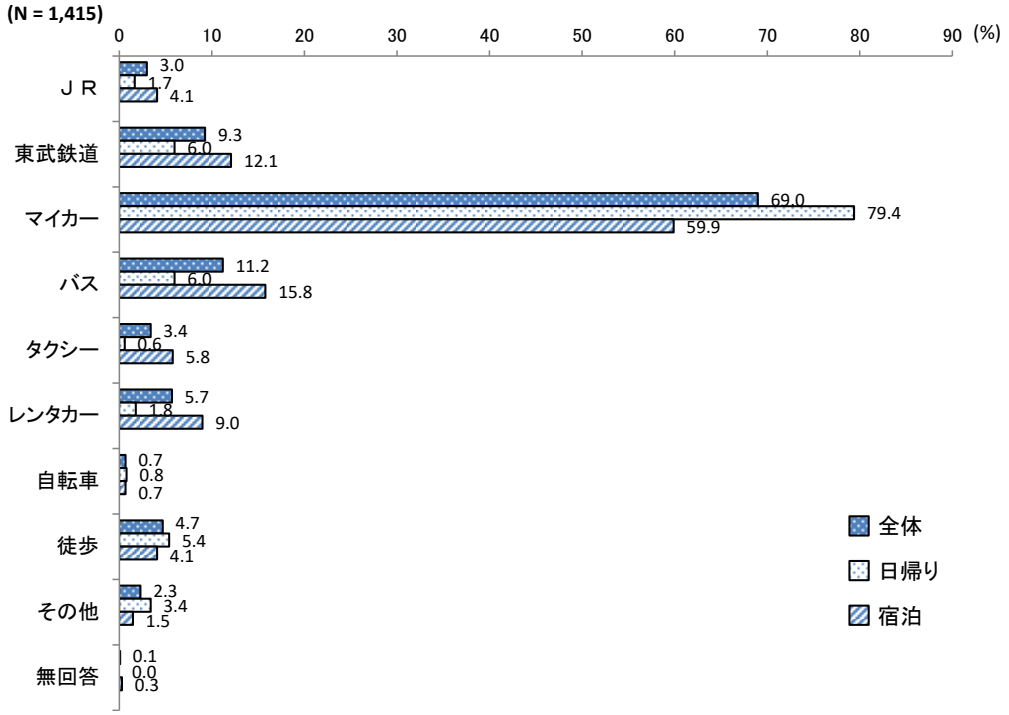
④調査項目

●基本的属性（性別・年齢・居住地域）
●今回の旅行の同行者
●これまでの日光市への来訪回数
●今回の旅行における日光市内の滞在（予定）日数
●日光市までの交通手段、日光市内での交通手段≪一部抜粋掲載≫
●今回の旅行目的
●今回の旅行の期待程度
●今回の旅行の期待に対する結果
●今回の旅行の総合満足度
●日光市で満足したもの≪一部抜粋掲載≫
●日光市への再訪意向
●今回の旅行の日光市内での１人あたり費用
●日光市を旅行先として選んだ際の情報源
●今回の旅行で周囲の方に伝えたくなったこと

(2) 日光市内での交通手段

日光市内の交通手段については、マイカーが日帰り（79.4%）、宿泊（59.9%）ともに最も多く、特に日帰りでは約 8 割を占めています。宿泊では、次いで「バス」が 15.8%、「東武鉄道」が 12.1%となっています。

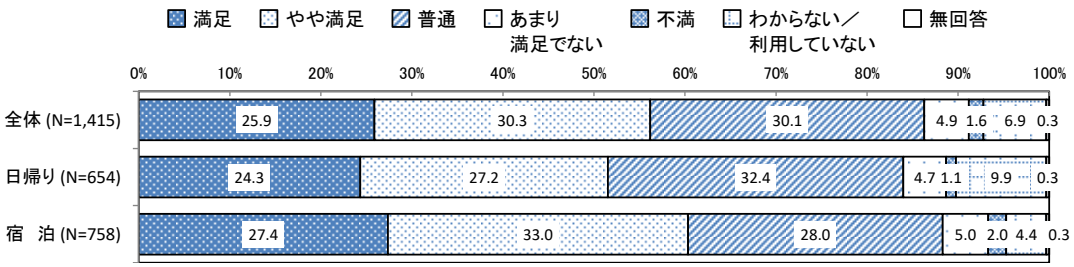
■全体集計結果



(3) 交通・利便性の満足度

交通・利便性の満足度については、満足とやや満足を合わせた割合は全体（56.2%）、日帰り（51.5%）、宿泊（60.4%）ともに 50%を超えており、半数を超える来訪者が満足しています。

■全体集計結果　交通・利便性



5-3　市営バス路線再編検討業務［令和元（2019）～令和３（2021）年度］

本調査は、市営バス路線を対象に、利用目的や満足度等を把握し、市営バス路線の再編を検討するための基礎資料とすることを目的に実施しました。

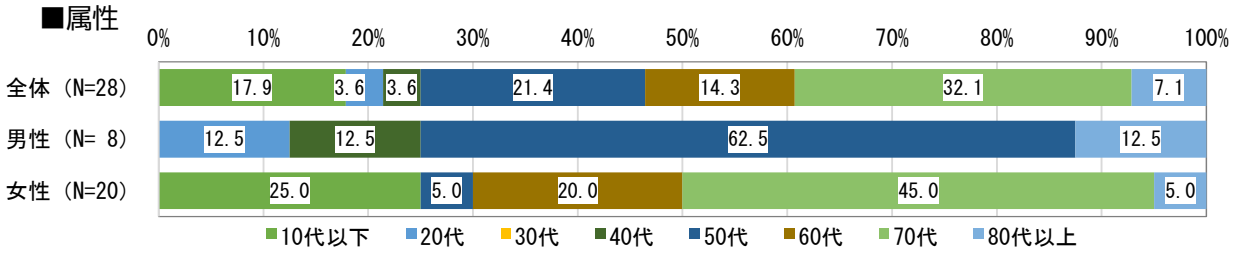
（1）小百線

①調査概要

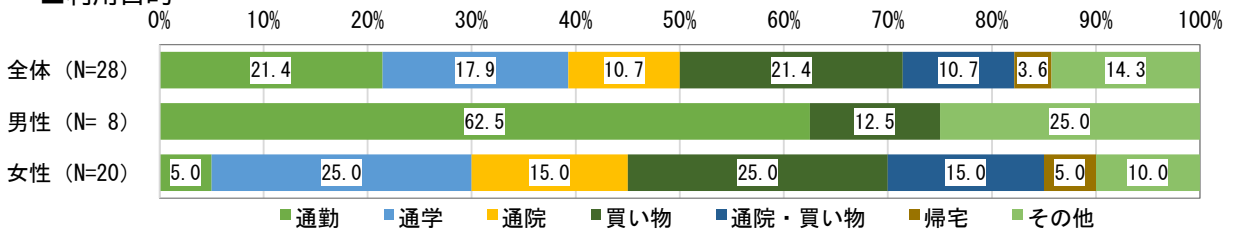
実施期間：令和元（2019）年 12 月 9 日（月）～14 日（土）の 6 日間
乗車人数：29 人（調査項目をすべて回答した方は 28 人）
調査方法：小百線に乗り込み直接聞き取り
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



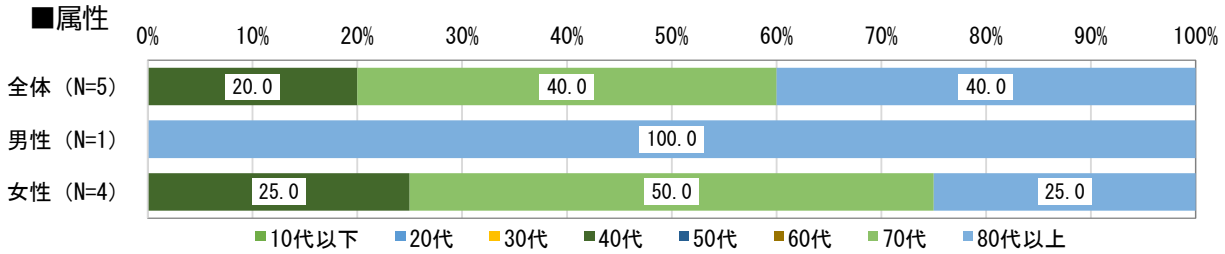
（2）大渡線

①調査概要

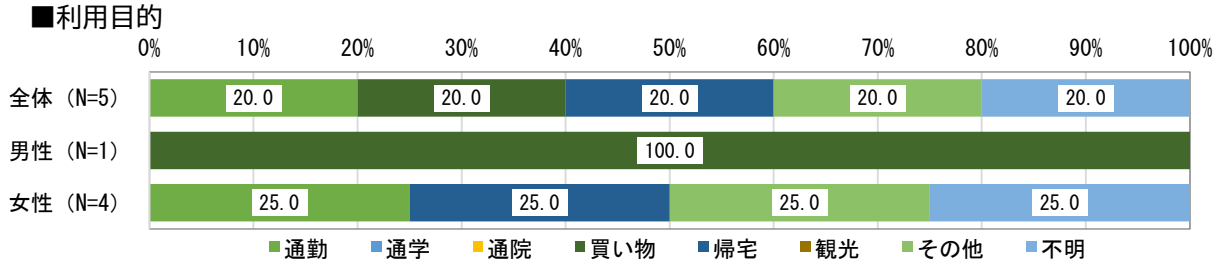
実施期間：令和 2（2020）年 12 月 4 日（金）
乗車人数：7 人（調査項目をすべて回答した方は 5 人）
調査方法：大渡線に乗り込み直接聞き取り
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



（3）温泉線

①調査概要

実施期間：令和 2（2020）年 12 月 10 日（木）

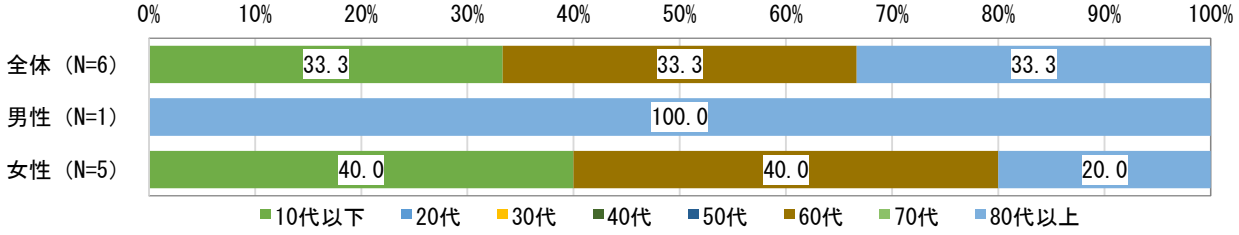
乗車人数：7 人（調査項目をすべて回答した方は 6 人）

調査方法：温泉線に乗り込み直接聞き取り

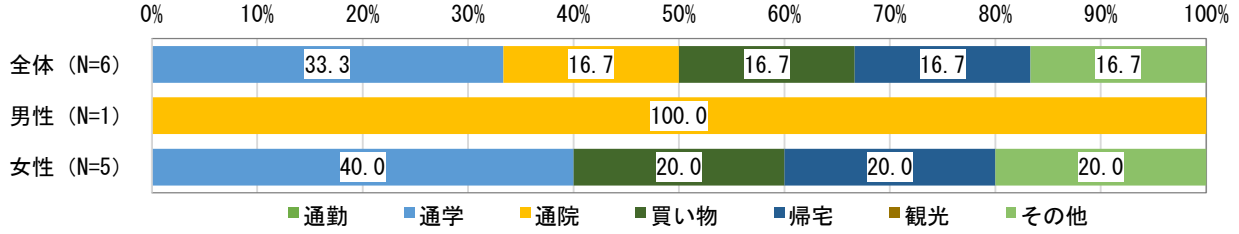
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



（4）下小林線

①調査概要

実施期間：令和 2（2020）年 10 月 22 日（木）

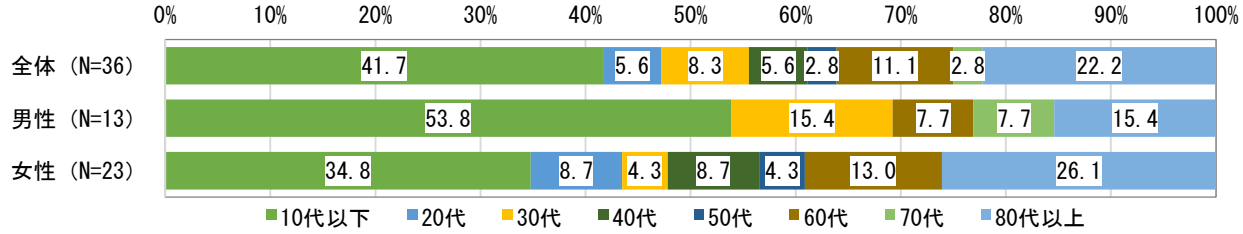
乗車人数：46 人（調査項目をすべて回答した方は 36 人）

調査方法：下小林線に乗り込み直接聞き取り

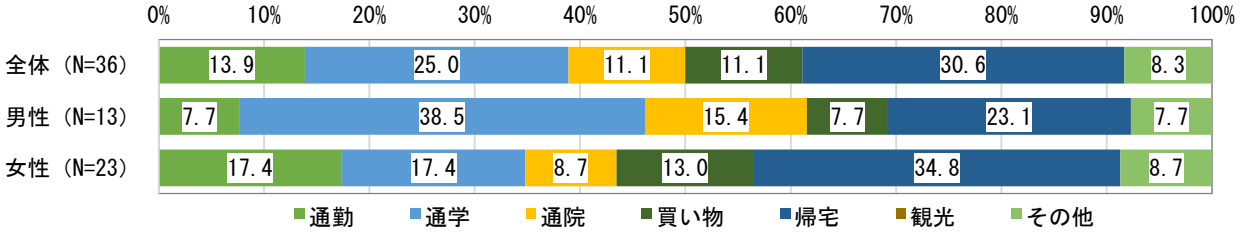
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



（5）下今市線

①調査概要

実施期間：令和 2（2020）年 12 月 16 日（水）

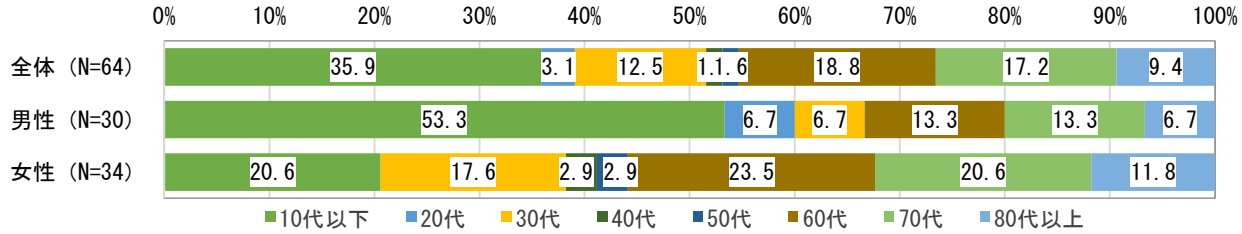
乗車人数：64 人

調査方法：下今市線に乗り込み直接聞き取り

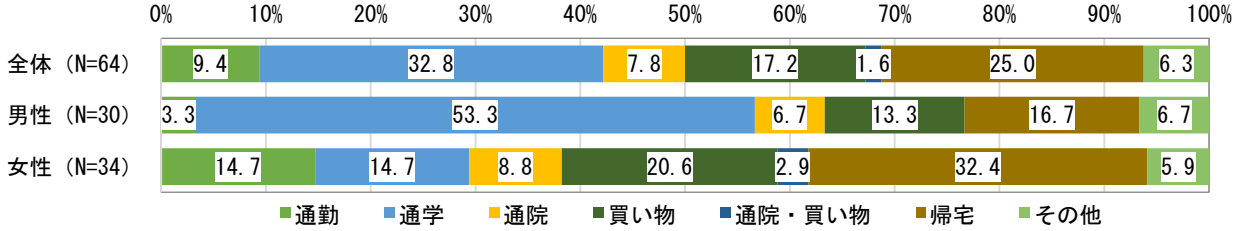
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



（6）足尾 JR 日光駅線

①調査概要

実施期間：令和 3（2021）年 6 月 20 日（日）、7 月 1 日（木）～3 日（土）、7 月 5 日（月）～7 日（火）の 7 日間

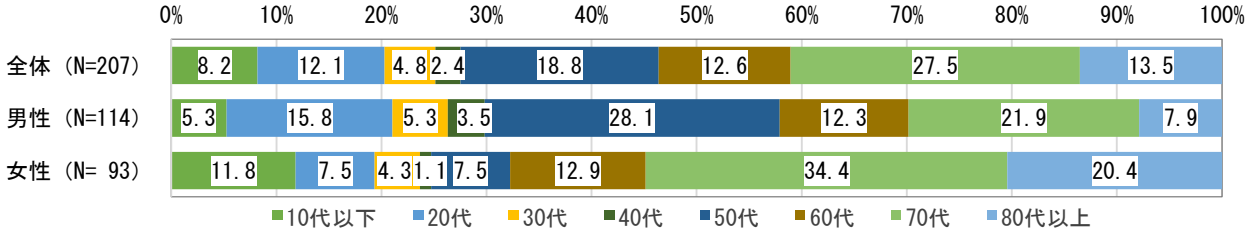
乗車人数：227 人（調査項目をすべて回答した方は 207 人）

調査方法：足尾 JR 日光線に乗り込み直接聞き取り

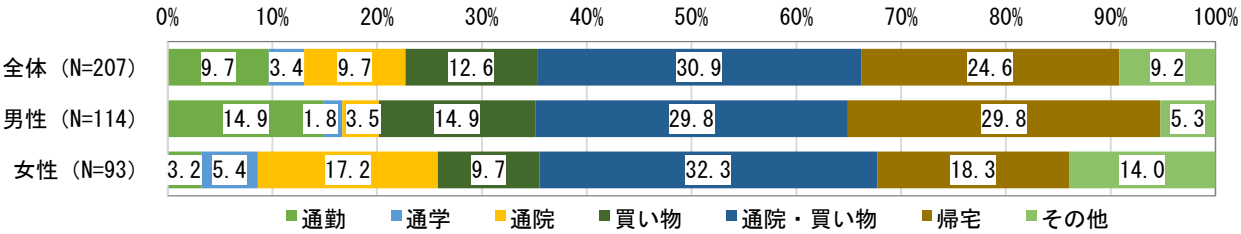
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



(7) 赤倉線

①調査概要

実施期間：令和 3（2021）年 6 月 20 日（日）、7 月 1 日（木）～3 日（土）、7 月 5 日（月）～7 日（火）の 7 日間

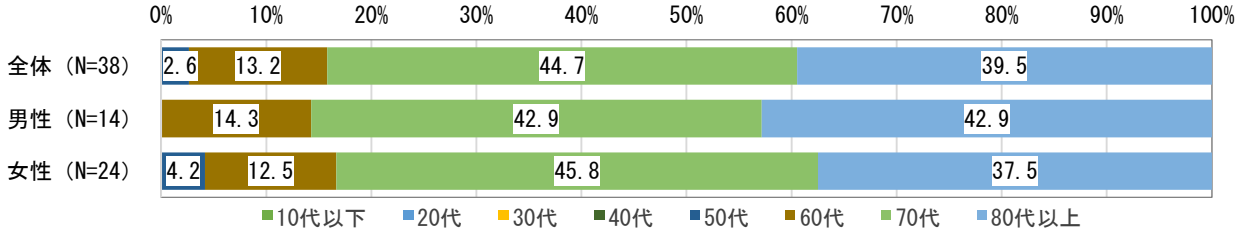
乗車人数：40 人（調査項目をすべて回答した方は 38 人）

調査方法：赤倉線に乗り込み直接聞き取り

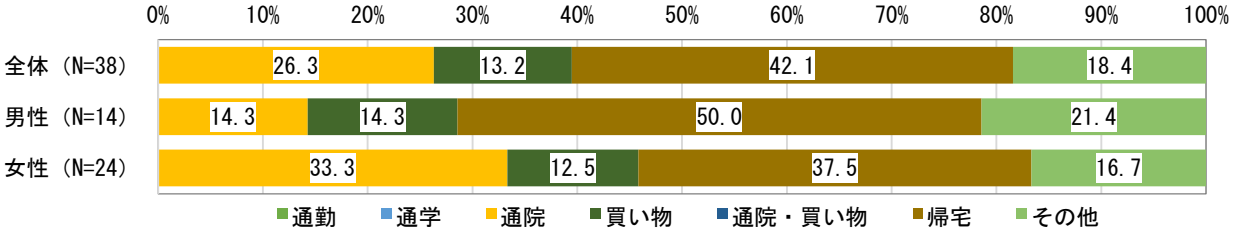
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



(8) 遠上線

①調査概要

実施期間：令和 3（2021）年 6 月 20 日（日）、7 月 1 日（木）～3 日（土）、7 月 5 日（月）～7 日（火）の 7 日間

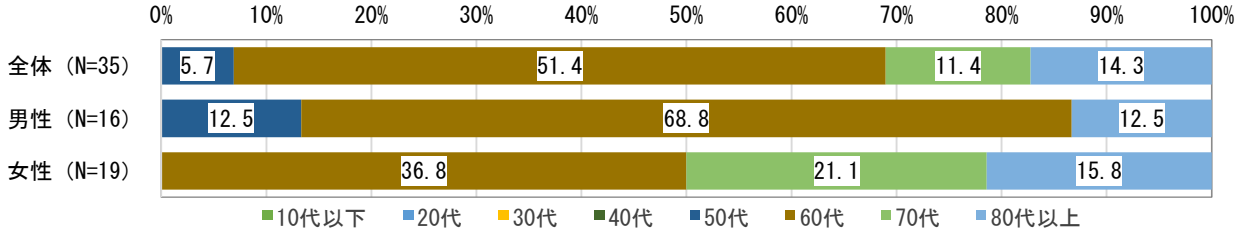
乗車人数：36 人（調査項目をすべて回答した方は 35 人）

調査方法：遠上線に乗り込み直接聞き取り

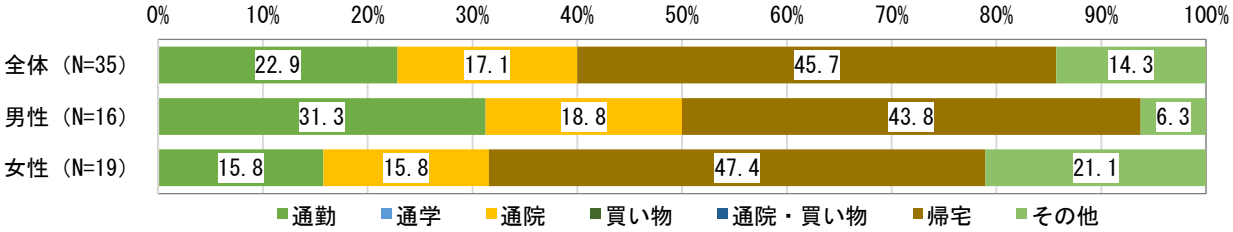
調査項目：乗降バス停、属性、利用目的、満足度等

②乗り込み乗車状況

■属性



■利用目的



(9) 下野大沢線

①調査概要

実 施 期 間：令和元（2019）年 2 月～令和 2（2020）年 1 月の 1 年間

データ出所：系統別利用状況表

②乗車状況

・令和元（2019）年 2 月から令和 2（2020）年 1 月までの乗車延べ人数は 12,084 人です。

・定期利用者のうち、通勤利用者は 2,059 人（17.0%）、通学利用者は 12 人（0.1%）です。

・支払い区分は、現金利用者が 82.9%、定期利用者が 17.1%です。

(10) 鬼怒川温泉女夫渕線

①調査概要

実施期間：令和 3（2021）年 6 月 21 日（月）～27 日（日）の 7 日間

乗車人数：95 人

調査方法：鬼怒川温泉女夫渕線に乗り込み調査

調査項目：乗降バス停

②乗り込み乗車状況

・調査日（7 日間）の利用者数は 95 人であり、利用者の多くは観光客となっています。

(11) 利用者の意見・改善要望の概要

バス乗り込み調査による利用者の意見・改善要望としては、運行本数の増便や乗り継ぎの改善などの「運行ダイヤの調整」を最も多く求めています。その他、キャッシュレス決済の導入や運賃の低額化、継続的な運行を求めています。

6　現状の課題と方向性

「第 2 次日光市総合計画」や「日光市立地適正化計画」等の上位・関連計画に位置づけられた将来像の実現に向けて、「日光市地域公共交通網形成計画」の実績や地域の状況、各種アンケート調査等を基に、本市の公共交通を取り巻く現状の課題を分類し、それぞれの課題解決に向けた方向性を設定します。

6-1　公共交通の継続的運行への対応

課　　題	課題解決に向けた方向性
●持続可能な公共交通の運行 公共交通は、自動車を使用しない住民に対して、通勤、通学、買物、通院などの移動手段を提供し、日常生活を支える基盤となるものです。今後ますます人口減少・少子高齢化が進むことを踏まえれば、公共交通の必要性が高まるため、公共交通の継続的な運行が求められます。	公共交通の運行支援・収支改善
●赤字路線の収支状況の改善 公共交通の利用状況・運送収益の状況においては、市営バスの赤字運営が長年続いています。近年の新型コロナウイルス感染症の影響による市営バス利用者の急激な落ち込みを除いたとしても減少傾向にあります。その上、公共交通に係る財政負担がさらに高まることが危惧されるため、引き続き、経費削減や利用者を増やすなど、収支状況の改善を図る必要があります。	

6-2　公共交通網形成への対応

課　　題	課題解決に向けた方向性
●公共交通の乗り継ぎ・利便性の向上 日光市においては、通勤者・通学者の流出超過の状況が続いています。地域の実態からみて、市外への移動を担う幹線軸の公共交通と地域内を走るデマンドバスや地域内交通の乗り継ぎが悪いなど、連携が不十分な状況もみられることから、公共交通の乗り継ぎ・利便性の向上とともに、通勤・通学等にも対応する公共交通が必要となっています。	公共交通ネットワークの維持・向上
●観光路線の利便性の向上 来訪者を対象にした観光実態調査［令和元（2019）年度］では、市内での移動手段としてマイカーの割合が最も高く、公共交通利用者は鉄道・バス・タクシーを合わせても約 27%にとどまっています。今後、更なる交流人口の拡大を進めていくうえでも、Google マップ等へのバス運行情報の掲載や、市営バス路線の「NIKKO MaaS」導入など、来訪者の二次交通としての利便性を高める対応が必要となっています。	
●鉄道・バスの連携強化 市民のみならず来訪者にとっても利用しやすい公共交通網が求められています。日光市が目指す、拠点と地域を効率的に繋ぐ将来のコンパクトな都市構造を支えるとともに、広域的な交通軸の形成を図るため、鉄道とバスの連携をより強化することが必要となっています。	

6-3　公共交通空白地域への対応

課　　題	課題解決に向けた方向性
●公共交通空白地域への対応、生活圏に応じた交通体系の構築 　日光市では、広大な市域の各所に公共交通空白地域が存在するため、各地域の実情に即した移動手段の確保が急務となっています。また、地域コミュニティを維持していくためにも、地域に合った持続可能な生活交通の確保が必要となっています。	地域内交通の導入促進

6-4　利用促進と啓発活動の推進

課　　題	課題解決に向けた方向性
●公共交通の利用意識の醸成 　日光市はクルマ社会であり、公共交通に対する情報と理解が不足している実情が各地でみられます。クルマ利用が移動手段の基準となった地域社会のなかでも、将来の移動に対する不安は高まっています。そのため、現在から公共交通を生活交通の選択肢として利用できるよう、市民が主体となって守り育てていく意識づけを図るための施策が必要となっています。	公共交通の需要喚起
●公共交通利用環境の改善による利用促進 　利用者数が増加している自動車運転免許証返納支援制度を継続するとともに、乗り継ぎ割引券導入の検討など、公共交通利用の転換へと促す利用環境の改善が必要となっています。	

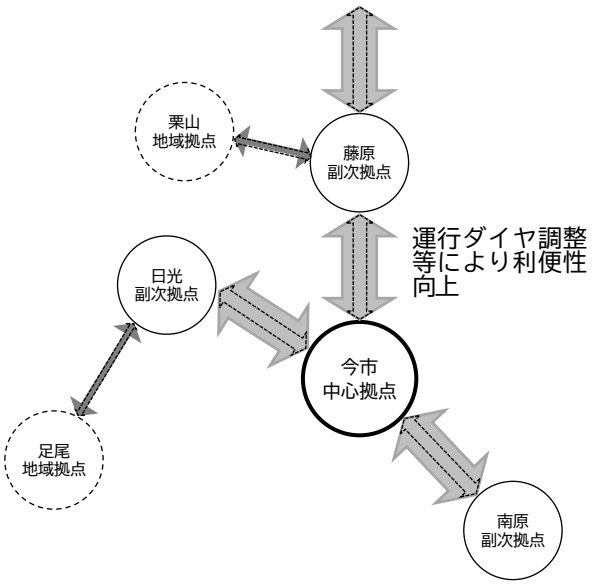
Ⅲ 計画の基本方針と目標

1 日光市の地域公共交通ネットワークのイメージ

日光市の地域公共交通ネットワークは、平成30（2018）年3月に策定した日光市地域公共交通網形成計画の考え方を踏襲し、現状で既に提供されている地域公共交通サービスを最大限に有効活用することを基本とします。これにより、限られた財源のなかでも持続可能なサービスとなるよう工夫します。また、住民の生活圏に応じて、誰もが市内のみならず市外への広域的な移動も行える公共交通ネットワークの形成に配慮します。さらに、来訪者に対する二次交通として移動しやすい環境づくりにも配慮します。

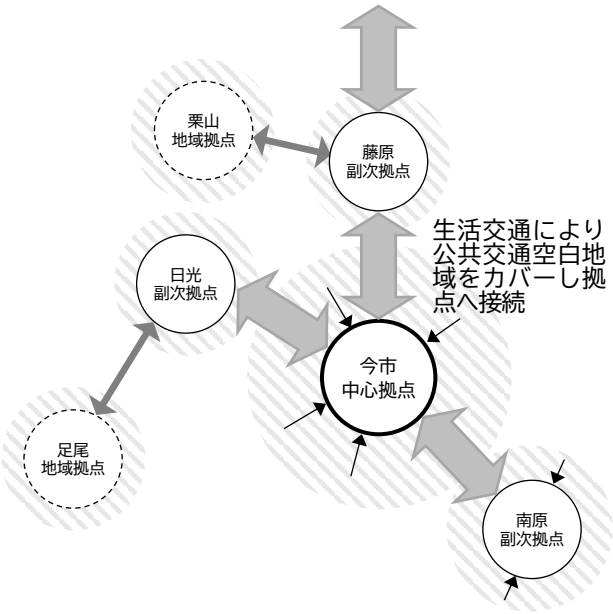
■ 幹線軸の連携・接続の強化

既存の公共交通の幹線軸について継続的な運行支援を行いながら、鉄道・路線バスの運行ダイヤの調整を可能な限り円滑に行うことで、乗り換え利便性の向上を図り、広域的な移動に貢献する公共交通網を構築します。



■ 支線となる生活交通の確保

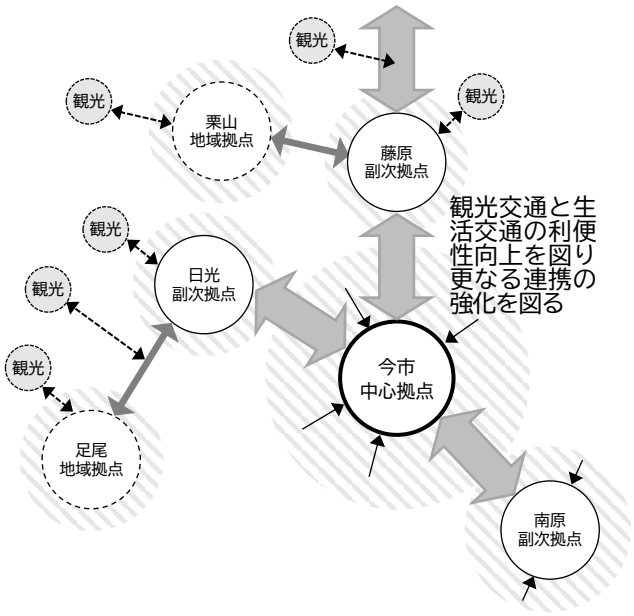
住民等の通院・買い物等の日常生活の移動手段の確保と、公共交通空白地域の解消を図るため需要に応じた移動サービスを提供するとともに、地域が主体となって運行する地域内交通や地域共助型生活交通などの導入を模索しながら、幹線軸を補完する生活交通を確保します。



出典：日光市地域公共交通網形成計画

■　公共交通の利用促進

観光路線と生活交通の利便性の向上を図り、公共交通を利用しやすい環境整備を行います。また、高齢者等の移動支援の充実・強化、移動負担軽減策の導入などを模索しながら、公共交通が利用しやすい環境整備と、公共交通を利用する意識や機運の醸成を図ります。

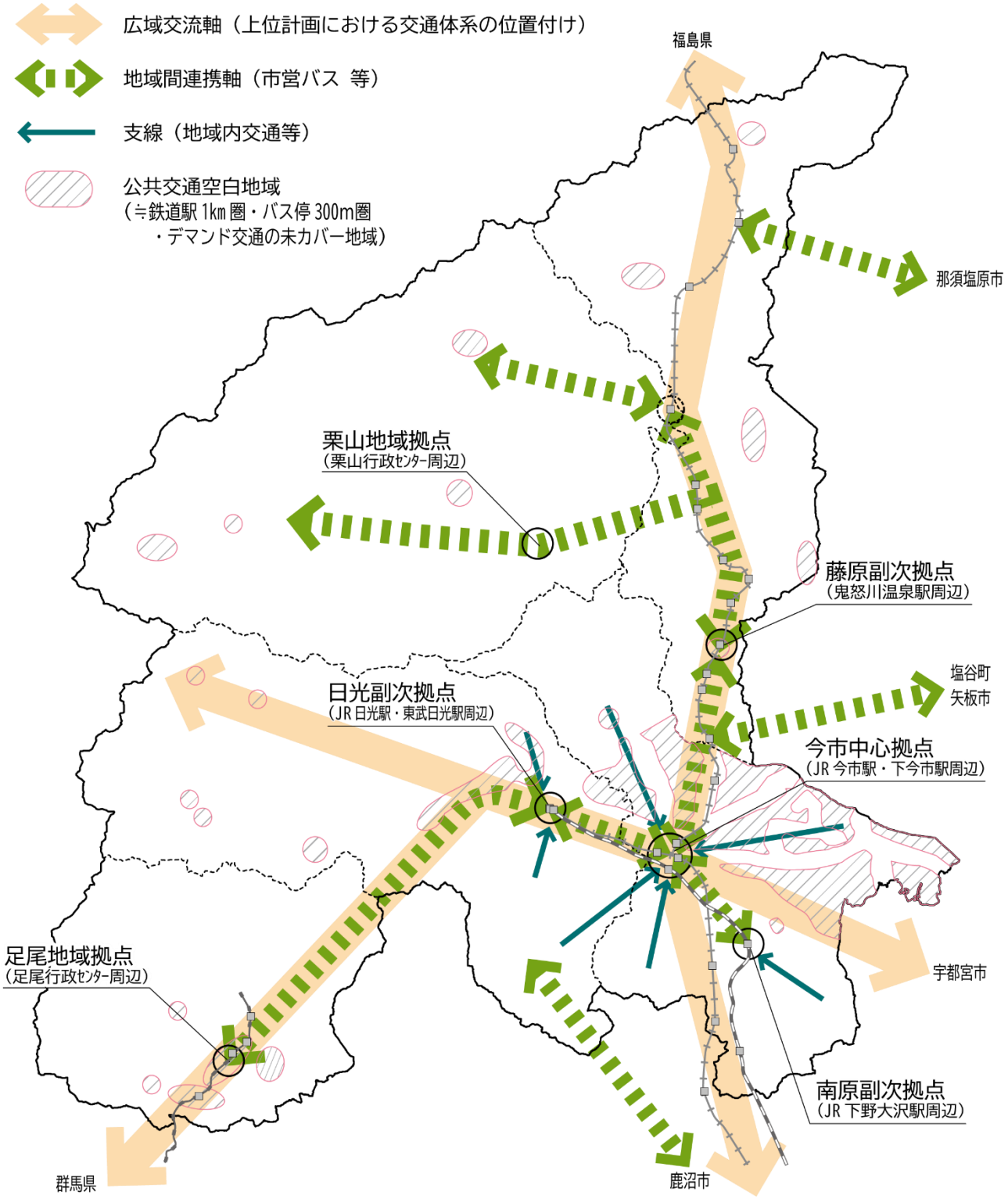


出典：日光市地域公共交通網形成計画

※幹線軸：広域交流軸・地域間連携軸
　支　線：市内各地域と軸の路線や地域拠点に接続する路線または地域内交通
　地域共助型生活交通：過疎地域や郊外集落など、公共輸送サービスが十分に提供されない地域において、地域住民や NPO 等が運営する自家用有償旅客運送制度等を活用した、生活移動手段のこと。

これからの日光市の都市づくりの方向性である、“コンパクト（拠点）＋ネットワーク（軸）による持続可能なまちづくりの実現”に向け、幹線軸の維持・充実、公共交通空白地域への対応を図り、将来ネットワークの構築を目指します。

■地域公共交通ネットワークの全体像



■日光市の地域公共交通の位置づけ

位置づけ		主な路線	役割	方向性
交通	都市マス			
幹線軸	広域交流軸	各鉄道路線 ・JR 日光線 ・東武日光線 ・東武鬼怒川線（会津鬼怒川線） ・わたらせ渓谷鐵道	市内主要拠点と市外との広域交通を担う	交通事業者と協議の上、現行の運行水準を確保できるよう協議を継続していく
		高速バス　※運休中 ・成田空港線（関東自動車） ・鬼怒川・日光～東京線（東北急行バス）	市内と空港や都市を結ぶ	
		広域バス（幹線） ・日光線（宇都宮～日光）（関東自動車） ・今市線（宇都宮～今市）（関東自動車） ・船生線（宇都宮～今市～船生）（関東自動車） ・鬼怒川線（鬼怒川温泉～イオン今市）（日光交通）	宇都宮と日光市を結ぶ	地域公共交通確保維持改善補助金等（国県補助金等）を活用し、持続可能な運行を目指す
		公営バス ・小来川森崎線 ・新高徳駅～矢板駅線	日光市と近隣市町を結ぶ	近隣自治体との協調路線。現行の運行を確保するよう協議を継続していく
	地域間連携軸	広域バス ・湯元温泉線、中禅寺温泉線（東武バス日光） ・湯西川線（日光交通）	市内の主要拠点間を結ぶ（観光拠点もカバー）	交通事業者と協議の上、一定以上の運行を確保する
		日光市営バス ・下野大沢線、下小林線、下今市線、鬼怒川温泉女夫渕線、足尾 JR 日光駅線	市内の主要拠点を結ぶ	地域公共交通確保維持改善補助金等（国県補助金等）を活用し、持続可能な運行を目指す
支　線		・仲町線（日光交通） 日光市営バス（路線） ・小百線、大渡線、温泉線、今中線、市営住宅線、赤倉線、遠上線 日光市営バス（区域） ・小来川地域、猪倉地域、落合地域	市内各地域を運行し、軸の路線や地域拠点に接続する	
		地域内交通 ・今市南部地区デマンドタクシー	地域が主体となり地域住民の移動を支える	
その他		観光路線 ・霧降高原線、霧降の滝線、世界遺産めぐりバス、清滝線、西参道線、半月山線、日光鬼怒川線、赤沼千手ヶ浜線、日光定期観光（東武バス日光） ・日光江戸村線・鬼怒川エリア区域運行（日光交通）	市内の観光をメインとする路線	交通事業者と協議の上、現行の運行を確保する
		公営バス ・塩原・上三依線（那須塩原市）	野岩鉄道と塩原温泉を結ぶ	
		・一般タクシー ・福祉限定タクシー	利用者個々のニーズに応じた多様なサービスを提供	各運行事業者・運行主体と協議し、役割を整理する
		その他の移動サービス ・移送サービス ・スクールバス ・福祉有償運送	高齢者の通院支援 児童生徒の通学支援 障がい者等の移動支援	

※ □ 内については、今後、地域の移動ニーズに応じ、地域内交通の導入や、運行形態の見直しについて検討していきます。

2 計画の目標

日光市の公共交通は、地域の現状や問題などから導かれた課題解決に向けた方向性を踏まえ、日光市の地域公共交通網の形成に向けた目標（地域公共交通のあるべき姿を実現するため計画期間中に達成すべきこと）を次のように定めます。

《 目　標 》基本的な方針（地域公共交通のあるべき姿）

地域全体で支える持続可能な地域公共交通体制の構築

目標1　日常生活を支える持続可能な生活交通体系の実現

公共交通の運行支援・収支改善

公共交通の継続的な運行支援、市営バス路線での収支改善や利用者増を目的とした実証運行の検討など推進し、日常生活を支える持続可能な生活交通体系の実現を目指します。

目標2　住民も来訪者も移動しやすい公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワークの維持・向上

効率的な運行ルートの検討、GTFS データの整備によるグーグルマップ等へのバス運行情報掲載、キャッシュレス決済の導入検討などを推進し、住民や来訪者にとって移動しやすい公共交通ネットワークの形成を目指します。

目標3　地域で支え合う公共交通体制の構築

地域内交通の導入促進

地域内交通、地域共助型生活交通などの新たな運行形態の導入などを模索しながら、今後も地域で支え合う公共交通体制の構築を目指します。

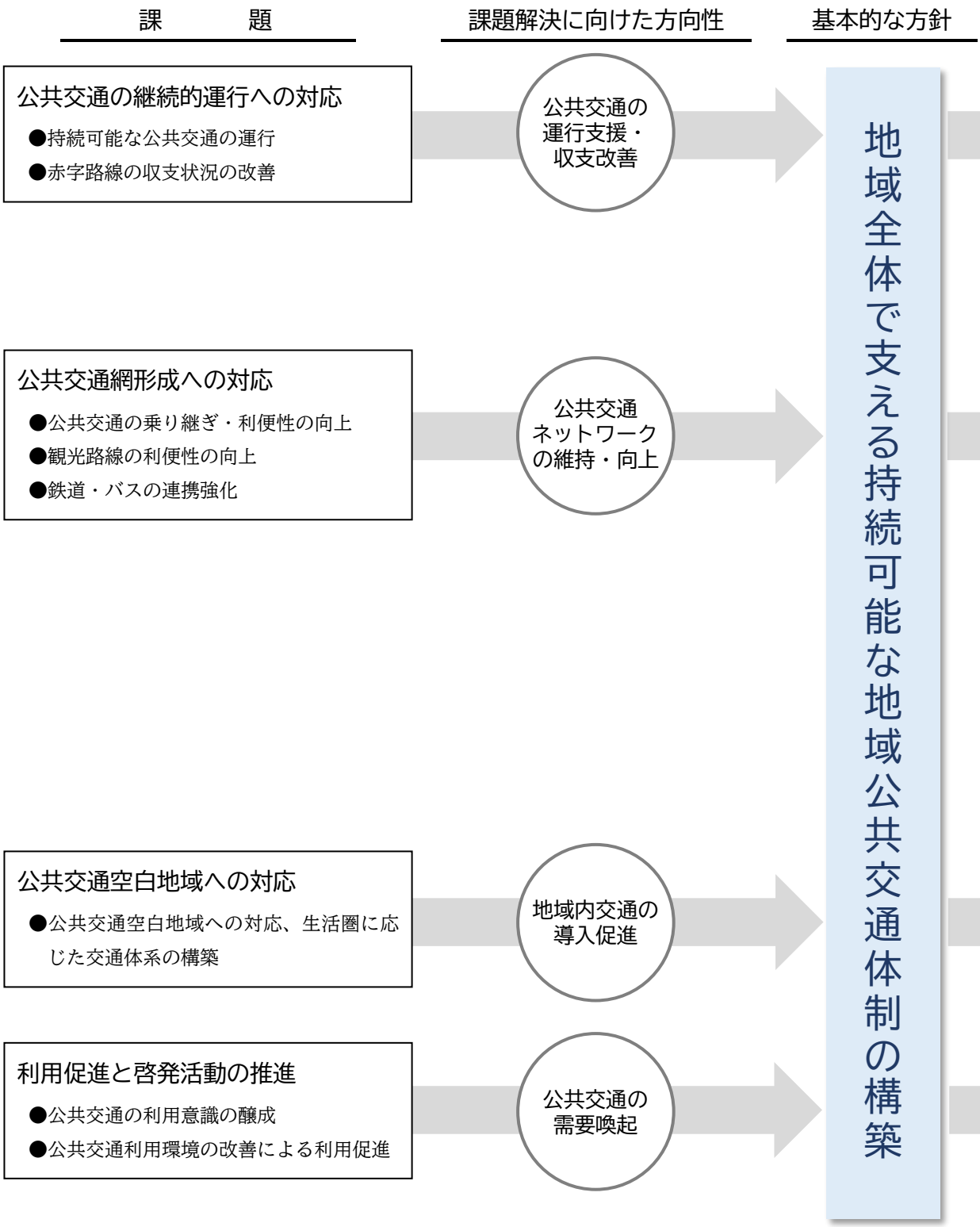
目標4　公共交通を適度に利用するライフスタイルの実現

公共交通の需要喚起

マイレール・マイバス意識の醸成や、乗り継ぎ割引の導入など公共交通を利用しやすい環境づくりに取り組み、日常生活の中で公共交通を適度に利用するライフスタイルの実現を目指します。

3 目標達成のために実施する施策等

3-1 施策の体系



目　　標	施　　策
目標１ 日常生活を支える 持続可能な生活交通体系の実現	施策１【継続】 公共交通の継続的な運行支援
	施策２【新規】 市営バス路線の運行効率化による収支改善
目標２ 住民も来訪者も移動しやすい 公共交通ネットワークの形成	施策３【新規】 市営バス路線の見直し
	施策４【継続】 鉄道・バスの運行ダイヤの調整
	施策５【新規】 キャッシュレス決済の導入検討
	施策６【新規】 GTFS データの整備によるグーグルマップ等へのバス運行情報掲載
目標３ 地域で支え合う公共交通体制の構築	施策７【新規】 持続可能な移動手段の仕組みづくり
目標４ 公共交通を適度に利用する ライフスタイルの実現	施策８【新規】 マイレール・マイバス意識の醸成のためのモビリティマネジメントの推進
	施策９【新規】 乗り継ぎ割引券などの導入検討
	施策 10【新規】 ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー※（UD タクシー）の導入支援（車両のバリアフリー化）

※障がいの有無や年齢等にかかわらず、地域住民はもとより観光客も含めた誰もが気軽に利用できるタクシー車両のこと

3-2　目標達成のための施策

目標1　日常生活を支える持続可能な生活交通体系の実現

施策1　公共交通の継続的な運行支援

事業概要	既存の補助制度による支援を維持しながら、必要に応じた交通事業者との調整を行い、公共交通の継続的な運行を支援します。 ・地域公共交通確保維持改善補助金等（国県補助金等）を活用の継続 ・交通事業者や近隣市町と協議の上、現行の運行水準を確保できるよう協議の継続 ・その他、運営に際し要する個別協力支援（協議のうえ決定）				
実施主体	日光市				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

施策2　市営バス路線の運行効率化による収支改善

事業概要	市営バス路線における運行効率化による収支改善とともに、利用者の増加を目的とした実証運行の実施を検討します。 ・各路線に応じた車両の小型化の推進 ・AI デマンドなど先進技術を活用した実証運行の検討、実施 ・広告協賛事業の検討、実施				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

目標２　住民も来訪者も移動しやすい公共交通ネットワークの形成

施策３　市営バス路線の見直し

事業概要	公共交通の利用状況やニーズに応じたダイヤの調整、ルートの重複区間の解消等により、効率的でわかりやすい運行ルートを検討します。 ・運行形態、運行ルート等の検討、実施				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

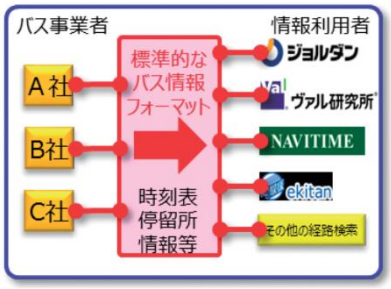
施策４　鉄道・バスの運行ダイヤの調整

事業概要	交通事業者との協力関係のもと、必要に応じ、運行ダイヤの調整を検討していきます。 ・鉄道とバスの運行ダイヤの調整 ・鉄道側のダイヤに合わせた朝夕の便の追加等の検討				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			随 時		

施策５　キャッシュレス決済の導入検討

事業概要	公共交通のキャッシュレス決済は利用拡大から利用定着の段階であり、更なる公共交通の利便性向上に向け、MaaS をはじめとする多様なサービスとの連携等、キャッシュレス決済の導入を検討します。 ・QR コード等のキャッシュレス決済の導入検討 ・タクシー配車アプリの導入推進				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

施策 6　GTFS データの整備によるグーグルマップ等へのバス運行情報掲載

事業概要	国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」データの整備により、グーグルマップ等へのバス運行情報の掲載し、市営バスの利便性の向上を図ります。 ・運行系統、運行時刻、ルート、停留所、運賃等に関する情報の掲載  ▲「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供イメージ				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

目標３　地域で支え合う公共交通体制の構築

施策 7　持続可能な移動手段の仕組みづくり

事業概要	地域の多様な輸送資源（福祉有償運送・スクールバス等）の活用や、地域自らが主体となり移動手段を確保する取組など、地域の実情に即した移動の仕組みづくりについて検討をすすめます。また、地域の取組に対し、市が運行計画の作成や行政手続きの支援、運行経費の助成などのサポートを行うことで、持続可能な生活交通の構築を図ります。 ・地域の多様な輸送資源の把握 ・支援スキームの構築 ・地域との情報共有や意見交換 ・地域内交通、地域共助型生活交通等の導入及び運行支援				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

目標4　公共交通を適度に利用するライフスタイルの実現

施策 8　マイレール・マイバス意識の醸成のためのモビリティマネジメント※の推進

事業概要	マイレール･マイバス意識の醸成を促進するため、多様な交通施策を推進し、市民が主体となって公共交通を守り育てていく意識の醸成を促します。 ・自動車運転免許証返納支援制度の継続 ・バスの乗り方教室の開催 ・交通安全教室などを利用した公共交通利用に関する PR 活動の実施				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

※モビリティマネジメント：「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組

施策 9　乗り継ぎ割引券などの導入検討

事業概要	公共交通間の乗り継ぎに伴う運賃の軽減を図るため、乗り継ぎ割引券等の導入を検討します。 ・乗り継ぎ割引券の導入検討 ・意向調査の実施、実証運行の検討　など				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			検 討・実 施		

施策 10　ノンステップバス・UD タクシーの導入支援（車両のバリアフリー化）

事業概要	すべての利用者がより円滑に公共交通を利用できるよう、バス・タクシー等の車両のバリアフリー化を促すため、車両導入支援を行います。 ・ノンステップバス・UD タクシーの導入支援				
実施主体	日光市、交通事業者				
実施時期	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）
			実 施		

4 計画の評価指標と進捗管理

4-1 評価指標

目標1 日常生活を支える持続可能な生活交通体系の実現

評価指標	現況値	目標値	現況値・目標値の検証方法
利用者1人当たりの公的資金投入額	2,405円/人 （2021年）	1,600円/人	入手方法： 市所有データ・交通事業者データ 計測方法： 公的資金投入額÷年間利用者数
公共交通に対する市民満足度	16% （2019年）	20%	入手方法： 市民アンケート調査（2年に1回） 計測方法： 市民アンケート調査による「鉄道・路線バスなどの交通機関の便利さ」の満足度

目標2 住民も来訪者も移動しやすい公共交通ネットワーク

評価指標	現況値	目標値	現況値・目標値の検証方法
市営バス利用実績 （年間ベース）	88,524人/年 （2021年）	120,000人/年	入手方法： 交通事業者データ 計測方法： 市営バス路線の利用者実績値の年間利用者数
観光来訪者数の増加	7,890,583人/年 （2021年）	12,500,000人/年	入手方法： 栃木県調査データ 計測方法： 栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査による観光客入込数を使用

目標３　地域で支え合う公共交通

評価指標	現況値	目標値	現況値・目標値の検証方法
地域内交通等の導入地区	1 区域 （2021 年）	2 区域	入手方法： 市所有データ 計測方法： 新たな運行方法や移動支援施策等により移動手段を確保した区域数

目標４　公共交通を適度に利用するライフスタイルの実現

評価指標	現況値	目標値	現況値・目標値の検証方法
バス乗り方教室や公共交通に関する勉強会の開催	未実施 （2021 年）	12 回／年	入手方法： 市所有データ 計測方法： 公共交通に関する勉強会等の実施状況
共通割引サービス制度の導入状況	未実施 （2021 年）	実施済	入手方法： 別途調査 計測方法： 交通事業者と連携した公共交通の利用促進に繋がるサービス制度の実施状況
高齢者運転免許証自主返納支援制度の利用者数	259 人/年 （2021 年）	300 人／年	入手方法： 市所有データ 計測方法： 高齢者運転免許証自主返納支援制度の申請件数の実績値を使用

4-2　計画の進捗管理と評価

(1) 計画推進スケジュール

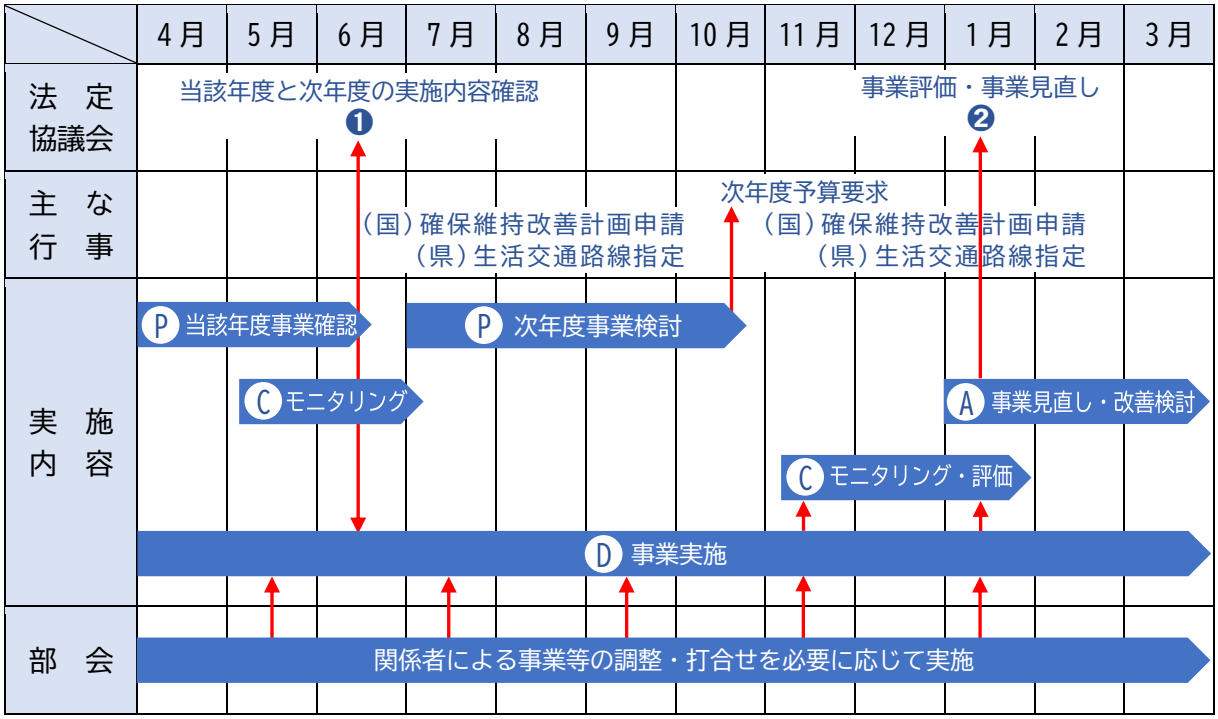
本計画を着実に実行し、効果を得ていくために、PDCA サイクルを適切に運用し、進捗確認と評価を的確に実行していきます。

本計画に位置付けられた各施策・事業の実施に向けては、「日光市地域公共交通会議」の構成員を基本とし、各種テーマに応じた委員で協議・調整を行っていきます。必要に応じて構成員以外の関係者の参画を求めます。

事業の評価については、法定協議会において毎年実施し、その結果に応じて次年度以降の取組の改善点を確認します。

計画期間最終年には、期間中の PDCA の結果に基づいた課題整理を行い、次期計画を策定します。

■年間単位の進捗管理スケジュール



（2）評価の実施体制

本計画の策定に携わった「日光市地域公共交通会議」が評価、見直しを行います。

■日光市地域公共交通会議

団体名等	団体名等
国土交通省関東運輸局栃木運輸支局	宇都宮大学
栃木県県土整備部交通政策課	東日本旅客鉄道株式会社
栃木県日光土木事務所	東武鉄道株式会社
今市警察署	今市地区自治会長会
日光警察署	落合地区自治会長会
一般社団法人　栃木県バス協会	豊岡地区自治会長会
一般社団法人　栃木県タクシー協会	大沢地区自治会長会
栃木県交通運輸産業労働組合協議会	塩野室地区自治会長会
関東自動車株式会社	日光地域自治会長会
東武バス日光株式会社	藤原地域自治会長会
日光交通株式会社	足尾地域自治会長会
しおや交通株式会社	栗山地域自治会長会
日光線通運株式会社	日光市老人クラブ連合会
日光タクシー協議会	日光市