

真岡市地域公共交通計画

はじめに

公共交通は、市民の日常生活を支える移動手段や、市外とつながる広域的な移動の確保、市外から人を呼び込むことによる地域の活性化など様々な役割を担っています。

真岡市では、予約制の乗り合いタクシーであるいちごタクシーや、中心市街地を循環するコミュニティバスであるいちごバスの運行を実施するとともに、鉄道や路線バスとの連携等により公共交通ネットワークの構築を推進してまいりました。



しかしながら、近年の急激な人口減少や少子高齢社会の進展、高齢者の運転免許証自主返納の増加などにより、持続的な公共交通や高齢者の日常生活における移動手段の確保が、重要な課題となっております。

この計画は、本市における今後の地域公共交通の在り方を示すものであり、目指すべき将来像を「既存の公共交通を維持するとともに、中心市街地と周辺地域をつなぐ移動手段の確保や、周辺自治体と連携した広域的な公共交通ネットワークを構築する」といたしました。この将来像を目指し、新たな交通ネットワークの構築や持続可能な交通サービスの提供、公共交通の利便性向上と地域活性化等を、行政、交通事業者、地域・団体、市民の皆様と連携、協力をしながら取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力いただきました地域公共交通活性化協議会の委員の皆様、貴重なご意見をいただきました市民の皆様に心から感謝申し上げますとともに、今後も地域公共交通の整備推進に向け、なお一層のご協力をお願い申し上げます。

令和3年3月

真岡市長 石坂 真一

目 次

第1章 計画策定の概要.....	4
1. 計画策定の背景.....	4
2. 計画の目的.....	5
3. 計画対象区域と期間.....	5
4. 計画の構成と位置づけ.....	5
5. 上位・関連計画.....	6
第2章 地域の概要.....	12
1. 本市の現況.....	12
2. 民間公共交通サービスの現況.....	23
第3章 地域公共交通に関する調査・分析.....	34
1. 公共交通に関する調査・分析結果.....	34
2. 公共交通に関する調査・分析のまとめ.....	37
第4章 地域公共交通の役割と課題整理.....	38
1. これまでの地域公共交通に関する取組.....	38
2. 本市における地域公共交通の役割.....	58
3. 地域公共交通に関する課題.....	59

第5章 計画の基本的な方針と目標.....	62
1. 計画の基本的な方針.....	62
2. 目指すべき将来像.....	63
3. 計画の目標.....	64
第6章 計画の実施事業.....	66
1. 計画の実施主体.....	66
2. 計画の目標を達成するために実施する事業.....	67
3. 実施スケジュール.....	74
第7章 計画の達成状況の評価.....	76
1. 計画の評価.....	76
2. 計画の進捗管理.....	77
巻末（資料編）.....	80
1. 地域公共交通の利用実態とニーズの把握.....	80
2. 県央広域都市圏生活行動実態調査.....	97
3. 真岡市地域公共交通活性化協議会設置要綱.....	103
4. 真岡市地域公共交通活性化協議会委員名簿.....	106
5. 計画策定の経過.....	107

第1章 計画策定の概要

1. 計画策定の背景

(1) 公共交通をとりまく潮流や法制度の変遷

人口減少や少子高齢社会の進行、それに伴う労働力や担い手の減少による地域経済の縮小などに加え、超高齢社会の進展による運転免許証自主返納者の増加、防災意識の高まりなど、社会情勢は大きく変化する中で、豊かな国民生活や経済の発展、地域活力の向上などを実現するには、移動手段の確保・充実が必要不可欠となっています。

国においては、平成 25 年に交通政策基本法の制定、平成 26 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が行われ、地域の活力を維持・強化するため、地方公共団体を中心となり、まちづくりと連携して、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ています。

令和 2 年 6 月には、再度改正が行われ、地域公共交通ネットワークの形成や地域の多様な輸送資源を活用し、持続可能な運送サービスの確保に資する取組の推進を目的として、地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

(2) 本市における公共交通やまちづくりの動向

本市では、平成 23 年 2 月に「真岡市地域公共交通総合連携計画」を策定後、平成 28 年 2 月に見直しを行い、「真岡市地域公共交通網形成計画」を策定し、新たな公共交通システム（いちごタクシー・いちごバス）の導入による生活交通手段の確保を推進してきました。

令和 2 年 3 月に策定した「真岡市立地適正化計画」では、将来の都市構造として、ネットワーク型コンパクトシティを目指しており、その実現に向け、中心市街地におけるまちづくりを進めています。

また、令和 2 年 3 月には「真岡市総合計画 2020-2024」を策定し、「JUMP UP もおか 〜だれもが“わくわく”するまち〜」を将来都市像として掲げ、将来都市像を実現するための各種施策を展開しています。



2. 計画の目的

急速に進展する少子高齢化や、運転免許証を自主返納する高齢者の増加による、交通弱者の移動手段の確保への対策が必要となっています。

そのため、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源の活用や地域の移動ニーズにきめ細かく対応し、持続可能な地域公共交通を実現することを目的とします。

3. 計画対象区域と期間

本計画は、真岡市全域を対象区域とします。

ただし、市民の通勤・通学、通院、買い物といった日常生活圏の実態をふまえ、近接市町を含む広域圏での移動にも配慮した計画とします。

また、本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

4. 計画の構成と位置づけ

本計画の構成は、計画策定の背景（計画策定の概要、関係する上位・関連計画）を示したうえで、本市の人口や公共交通の利用実態を、現況とアンケート調査等の調査結果から分析し、本市における地域公共交通の課題を整理します。

それらをふまえながら、本市における将来の公共交通が目指すべき方針と目標、実施事業を策定します。本計画は、本市の最上位計画の「真岡市総合計画 2020-2024」が目指す将来都市像「JUMP UP もおか 〜だれもが“わくわく”するまち〜」の実現を目指すとともに、真岡市都市計画マスタープランや真岡市立地適正化計画等の主要な関連計画と整合性を保ち、公共交通に関する目標や事業を位置付けます。



図表 1 計画の位置づけ

5. 上位・関連計画

(1) 真岡市総合計画 2020-2024

項 目	内 容														
計画の期間	【基本構想】目標年度 令和2年度から令和11年度まで 【基本計画】前期基本計画を前半の5年間（令和2～6年度） 後期基本計画を後半の5年間（令和7～11年度）														
将来都市像	JUMP UP もおか ～だれもが“わくわく”するまち～														
土地利用の構想	【（2）交通軸】 ■広域交流軸 真岡鐵道とJR水戸線、関東鉄道常総線との連携強化による真岡鐵道の利便性を確保するとともに、今後、芳賀・宇都宮地域で整備されるLRTや民間路線バスとの連携強化を図る等、多様な交流に資する軸の形成を図ります。 ■地域連携・交通軸 高齢者等の移動手段を確保するため、「いちごバス」や「いちごタクシー」の利便性の向上に取り組み、公共交通ネットワークの整備を図ります。														
基本戦略	【Project3：いつまでも安心な暮らしの実現プロジェクト】 ■主な取組▶広域連携による利便性の高い公共交通ネットワークの構築														
基本計画	【政策4 都市づくり～暮らしやすさアップ～】 【施策4-4 公共交通ネットワークの整備】 ■施策の目指す未来～10年後の姿～ いちごタクシーやいちごバスの利便性が向上し、LRT等との連携によって、市内・市外ともに利用しやすく、安心して快適な地域公共交通により移動ができています。 ■課題と対応～政策の展開～ ▶課題 ○真岡鐵道、路線バス、いちごタクシーやいちごバスの利用促進 ○急速に進展する超高齢社会等に対応した公共交通ネットワークの構築 ▶対応 ○いちごタクシーやいちごバスの利便性の向上 ○市民のニーズを踏まえたいちごタクシーといちごバスの運行範囲の見直し ○公共交通機関の相互連携による広域的な公共交通ネットワークの構築 ○スクールバスの利活用による公共交通の拡充 ■成果目標～施策の展開～ ▶目標値														
<table><tr><th>指標</th><th>平成30年度 (基準年度)</th><th>令和6年度 (目標年度)</th></tr><tr><td>いちごタクシーの利用者数</td><td>67.3人/日</td><td>70人/日</td></tr><tr><td>いちごバス利用者数</td><td>97.1人/日</td><td>120人/日</td></tr><tr><td>公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合</td><td>32.9%</td><td>40.0%</td></tr></table>				指標	平成30年度 (基準年度)	令和6年度 (目標年度)	いちごタクシーの利用者数	67.3人/日	70人/日	いちごバス利用者数	97.1人/日	120人/日	公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	32.9%	40.0%
指標	平成30年度 (基準年度)	令和6年度 (目標年度)													
いちごタクシーの利用者数	67.3人/日	70人/日													
いちごバス利用者数	97.1人/日	120人/日													
公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	32.9%	40.0%													



(2) 第2期真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略

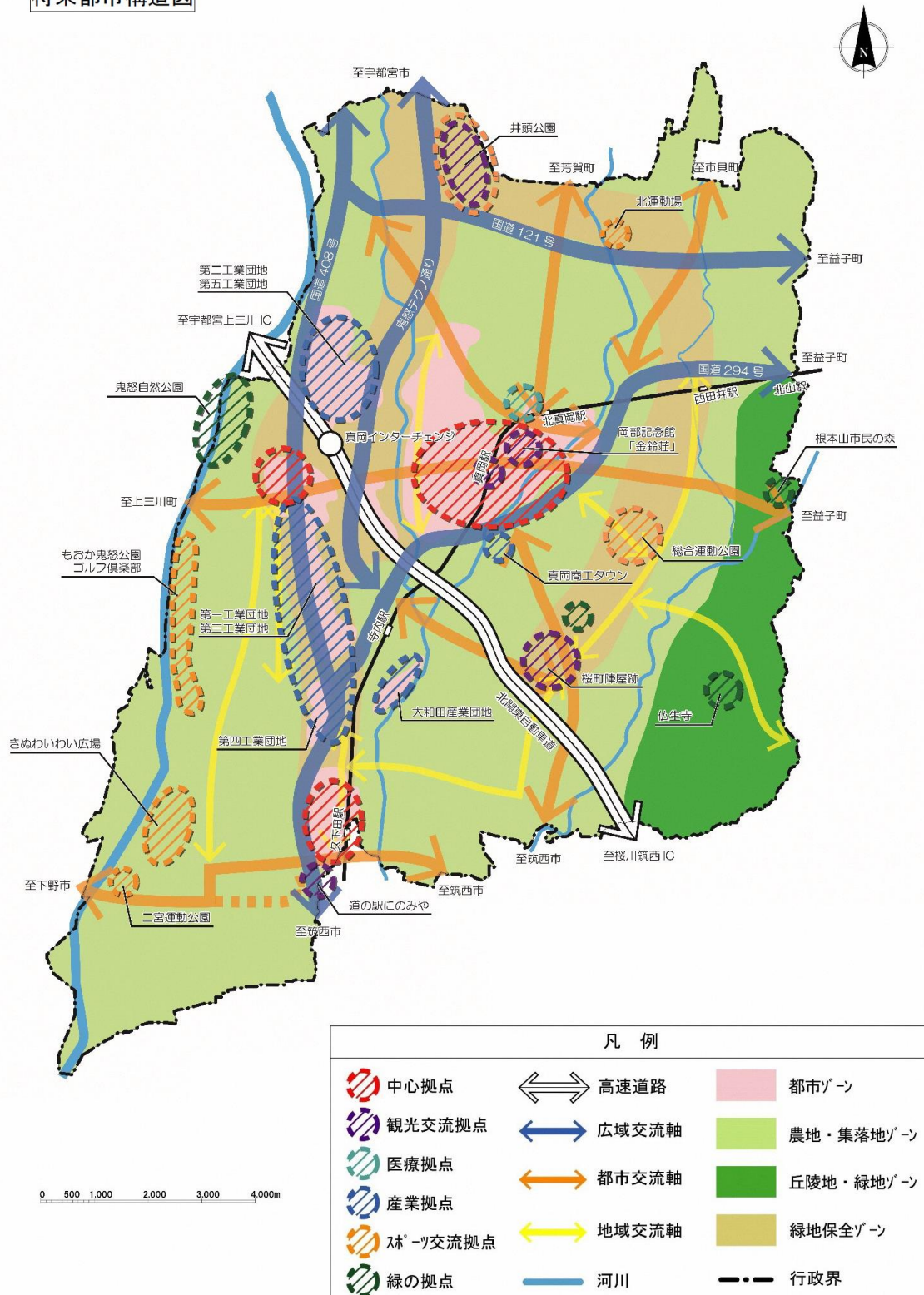
項 目	内 容							
計画の期間	令和2年度から令和6年度までの5年間							
施策の方向	【基本的視点】 ○若い世代の就職、結婚、妊娠・出産、子育ての希望を実現する ○人口流出に歯止めをかける ○だれにとっても利便性が高く、安全安心な都市を構築する ○新しい時代の流れを力にする 【基本目標】 基本目標1：人材を育て、しごとをつくり、安心して働ける環境をつくる 基本目標2：真岡市へ新しいひとの流れをつくる 基本目標3：結婚、妊娠・出産、子育ての希望をかなえ、だれもが活躍できる地域社会をつくる 基本目標4：安心して暮らしやすい時代に合った地域をつくる							
施策の展開	【基本目標4：安心して暮らしやすい時代に合った地域をつくる】 施策の基本的方向⑪：公共交通ネットワークの構築 ■主な施策▶市内交通体系の整備 交通弱者の移動手段の確保と交通不便地域の解消を図るために運行している「いちごタクシー」「いちごバス」の運行内容を改善するとともに、市全体の公共交通の需要を把握し、立地適正化計画との整合性を図りながら、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを整備します。 ■具体的な事務事業 ○公共交通ネットワーク整備事業 ■重要業績評価指標（KPI） <table><tr><th>指標</th><th>平成30年度 （基準年度）</th><th>令和6年度 （目標年度）</th></tr><tr><td>公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合</td><td>32.9%</td><td>40.0%</td></tr></table>		指標	平成30年度 （基準年度）	令和6年度 （目標年度）	公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	32.9%	40.0%
指標	平成30年度 （基準年度）	令和6年度 （目標年度）						
公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	32.9%	40.0%						

(3) 真岡市都市計画マスタープラン

項 目	内 容
目標年次	本計画は平成25年（2013）を基準年次とし、10年後の将来予測を行ったうえで、概ね20年後の平成45年（2033）を目標年次とします。ただし、上位計画の見直しや都市計画制度の新設・変更などにより、必要に応じて見直しを行うものとします。
まちづくりの目標と将来フレーム	【まちづくりの目標】 『自然と都市が調和するまち 真岡』 ～地域の特性を活かし、誰もが誇りに思える魅力にあふれるまち～ 【将来フレーム】平成45年（2033：目標年次）における総人口は、78,700人
全体構想	【2. 交通ネットワークの方針 （2）公共交通】 ア 公共交通ネットワークの整備 ・「いちごタクシー」と「コットベリー号」に真岡鐵道や民間路線バスを含めた交通機関の連携強化を図り、公共交通ネットワークの整備を推進。 ・近隣の鉄道やバスなどの各交通手段との連携を図り、広域的な交通体系の構築を目指す。 イ 鉄道利用の促進 ・真岡駅などについては、来訪者にアピールすることも想定し、SLキューロク館などにより本市の玄関口にふさわしい顔づくりを図る。 ・真岡駅東口をはじめとした駅前広場の整備充実により、交通結節点としての機能強化を促進する。 ・真岡鐵道については、JR水戸線や関東鉄道常総線との連携強化を促進し、利用者の利便性向上を図る。 ウ 市内の公共交通の充実 ・バス路線については、日常生活に欠かせない生活路線として維持し、地域住民の利便の確保を図る。 ・「いちごタクシー」及び「コットベリー号」については、利用者の増加を図るとともに、今後の少子高齢化にも配慮し、利用者などの意向を踏まえて運行の充実を図る。
地域別構想	【まちづくりの方向性】 真岡地域 ◆誰もが利用しやすい交通ネットワークの充実 山前地域 ◆地域の活性化につながる集落拠点や公園の充実、交通ネットワークの充実 大内地域 ◆地域の活性化につながる集落拠点や交通ネットワークの充実 中村地域 ◆地域の活性化につながる生活拠点や交通ネットワークの充実 二宮地域 ◆多様な機能の充実による中心市街地の活性化、交通ネットワークの充実



将来都市構造図

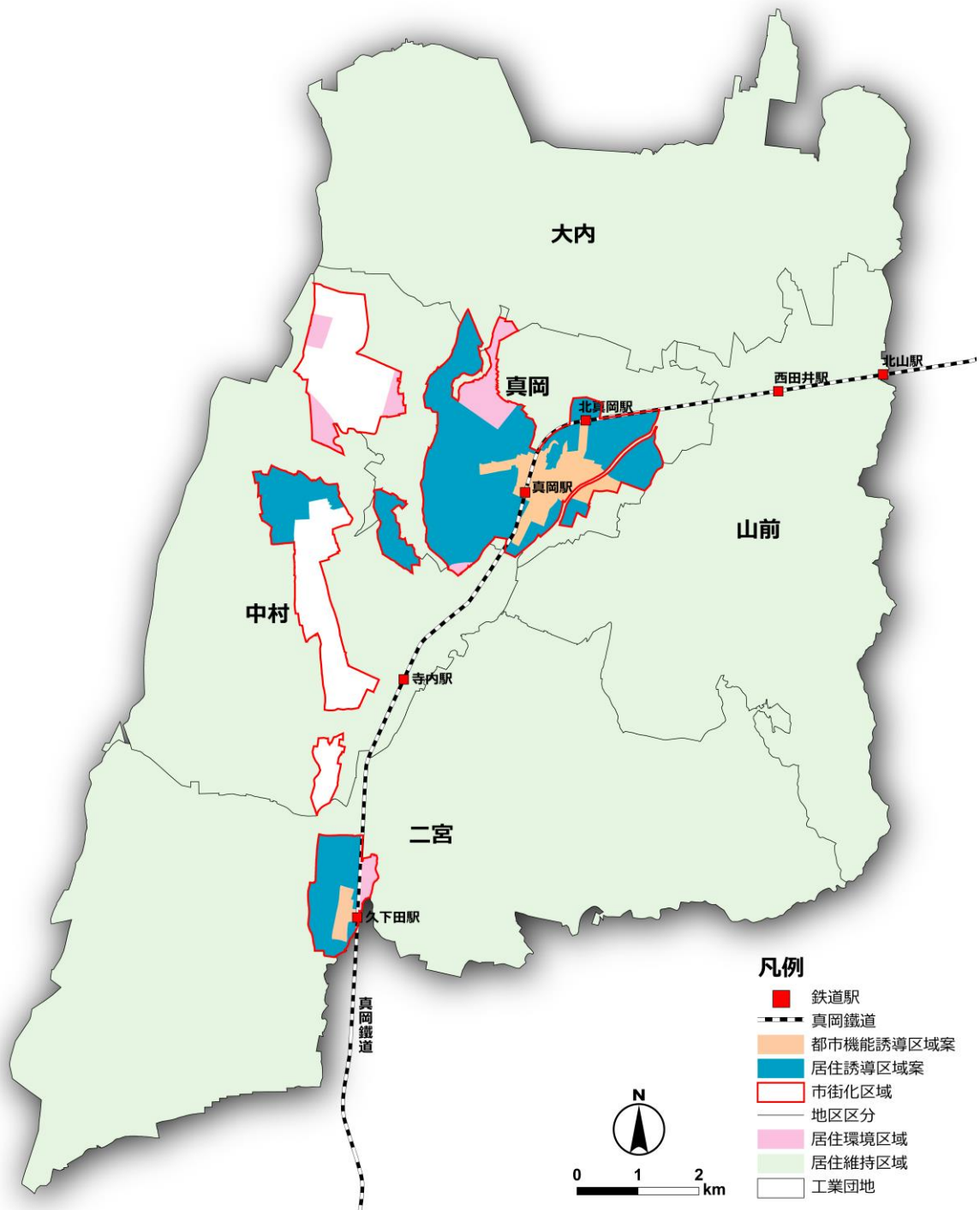


図表 2 将来都市構造図

出典：真岡市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）

(4) 真岡市立地適正化計画

項 目	内 容
目標年次	本計画は、概ね20年後を見越して策定するものです。 本市では、令和12年度を中間年次として捉え、真岡市都市計画マスタープランの目標年次を踏まえながら、令和22年度を目標年次とします。 なお、計画で定める事項等については、概ね5年ごとに評価・見直しを行います。
基本的な方針	【集約・連携まちづくりの理念】 理念1：都市ゾーンにおける賑わいの創出と利便性の向上 理念2：農地・集落地ゾーンにおける自然的環境の保全 理念3：都市機能の集積とアクセス性の向上 【まちづくりの都市像】 目標1：市民が安心して快適に暮らし、いきいきと働けるなど、誰もが誇りに思える魅力にあふれたまちを目指します。 目標2：集約とともに郊外部との連携を促進し、その優れた環境・資源を将来にわたり持続可能なものとします。 目標3：地域の特性を生かした施設整備・配置により、まちなかの賑わい創出と利便性の向上を図ります。 【基本方針】 (1) 本市の顔づくり＜真岡地区＞ (2) まちなかの維持・保全＜久下田地区＞ (3) 良好な居住環境の創出による定住拠点＜長田地区＞ (4) 郊外部の持続可能な環境整備
誘導施策	【居住誘導施策】 施策展開の方向性3：移動快適性の向上 施策3-1 公共交通ネットワークの構築 公共交通の維持・充実に向けた「地域公共交通網形成計画」に掲げる事業と連携し、ネットワーク型コンパクトシティの実現を推進します。



図表 3 立地適正化計画で定める各誘導区域

出典：真岡市立地適正化計画（令和 2 年 3 月）

第2章 地域の概要

1. 本市の現況

(1) 位置・地勢

本市は、北緯 36 度、東経 140 度の栃木県の南東部に位置し、関東平野の北部に位置し、東京から約 90km 圏内にあります。

本市は、益子町・茂木町・市貝町・芳賀町の 1 市 4 町で構成される芳賀地区にあり、県都・宇都宮市や上三川町、下野市などと隣接し、茨城県にも接しています。

地形は、全体的に平坦で、鬼怒川、五行川、小貝川などの河川が流れ、その流域には肥沃な農地が広がっており、自然環境が豊かな都市です。

また、芳賀地方の拠点都市として市街地整備、工業団地造成、圃場整備が進み、農業・工業・商業がバランスよく調和しており、多くの企業が操業する大規模な工業団地を有しているとともに、いちごの生産量は日本一です。

平成 21 年に旧真岡市と旧二宮町との 1 市 1 町合併により、現在の市の形となっており、旧市町それぞれで市内は 5 地区（真岡地区、中村地区、大内地区、山前地区、二宮地区）に分類されます。

図表 4 真岡市の動き

時 代	西 暦	年 号	真岡の動き
明治	1889	明治 22	町村制が施行されて、真岡町・久下田町・山前村・大内村・中村・長沼村・物部村が誕生
	1912	// 45	真館線（真岡線 真岡－下館間）が開通
大正	1918	大正 7	真岡－宇都宮間の定期バスが運行
	1920	// 9	真岡線 真岡－茂木間が開通
昭和	1954	昭和 29	真岡市（真岡町・山前村・大内村・中村）、二宮町（久下田町・長沼村・物部村）誕生
	1988	// 63	真岡線 第 3 セクター方式による運行を開始
平成	2009	平成 21	新真岡市（真岡市・二宮町）誕生
	2010	// 22	真岡市地域公共交通総合連携計画を策定
	2011	// 23	デマンドタクシー「いちごタクシー」運行
	2012	// 24	コミュニティバス「コットベリー号」運行
	2016	// 28	真岡市地域公共交通網形成計画を策定
	2019	// 31	コミュニティバス「コットベリー号」の運行見直しにより、「いちごバス」運行開始
令和	2020	令和 2	真岡市立地適正化計画を策定
	2020	// 2	デマンドタクシー「いちごタクシー」の目的地の追加・変更実施

(2) 人口

① 人口の将来展望

総人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少に転じており、将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）の推計によると、令和 47 年（2065 年）の総人口は 40,493 人に減少すると見込まれています。これに対して、まち・ひと・しごとの創生と好循環の実現に向けた各施策による効果が着実に反映され、合計特殊出生率と純移動率を考慮した場合、令和 47 年（2065 年）の総人口は 63,402 人となり、社人研の推計より約 23,000 人多く見込まれます。

また、年齢 3 区分別人口の推移について、65 歳以上人口が全体に占める割合（高齢化率）は、平成 27 年（2015 年）の 23.9%から、令和 27 年（2045 年）の 34.6%まで増加することが見込まれています



図表 6 将来人口の推移

出典：第 2 期真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図表 7 年齢 3 区分別人口の推移

区 分	平成 27 年 (2015)	令和 7 年 (2025)	令和 17 年 (2035)	令和 27 年 (2045)	令和 37 年 (2055)	令和 47 年 (2065)
年少人口 (0～14 歳)	11,292 (14.2%)	9,772 (12.6%)	9,766 (13.0%)	10,193 (14.3%)	10,143 (15.0%)	9,691 (15.3%)
生産年齢人口 (15～64 歳)	49,213 (61.9%)	45,148 (58.0%)	41,813 (55.8%)	36,359 (51.1%)	33,962 (50.4%)	33,865 (53.4%)
高齢者人口 (65 歳以上)	19,034 (23.9%)	22,869 (29.4%)	23,333 (31.2%)	24,584 (34.6%)	23,312 (34.6%)	19,846 (31.3%)
合計	79,539	77,789	74,912	71,136	67,417	63,402

将来展望年齢 3 区分別人口の推移（上段：人数、下段：割合）

出典：第 2 期真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略



② 地区別人口

地区構成は、真岡地区、山前地区、大内地区、中村地区、二宮地区の5地区からなっており、地区別の人口は、中心市街地を含む真岡地区が37,712人と最も多く、次いで二宮地区が15,062人となっています。

世帯数は、昭和35年(1960年)より増加傾向にありましたが、平成27年(2015年)には、世帯数は2.8万世帯となり、近年、横ばい傾向となっていることがうかがえます。ただし、人口減少に伴い、高齢化率も上昇するため、今後、高齢者の一人暮らし世帯等も増加することが見込まれています。

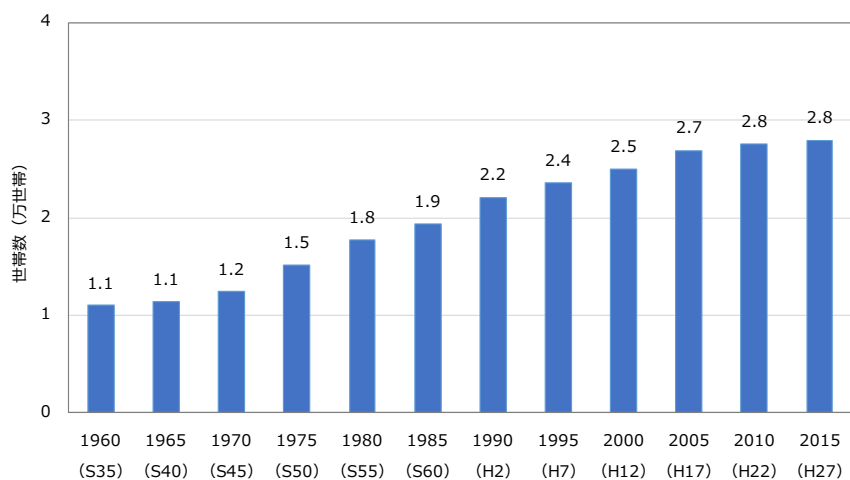
図表 8 日常生活圏域別人口・世帯等の状況

	真岡地区	山前地区	大内地区	中村地区	二宮地区	市全体
人口	37,712	7,951	6,419	13,007	15,062	80,151
世帯数	15,840	2,820	2,251	4,978	5,603	31,492
高齢者のみ世帯	1,253	231	156	284	468	2,392
高齢者一人暮らし世帯	1,320	248	217	424	510	2,719
高齢者人口 (高齢化率)	8,542 (22.7%)	2,632 (33.1%)	2,164 (33.7%)	3,313 (25.5%)	4,682 (31.1%)	21,333 (26.6%)
前期高齢者人口 (人／％)	4,868 (12.9%)	1,453 (18.3%)	1,202 (18.7%)	1,815 (14.0%)	2,424 (16.1%)	11,762 (14.7%)
後期高齢者人口 (人／％)	3,674 (9.7%)	1,179 (14.8%)	962 (15.0%)	1,498 (11.5%)	2,258 (15.0%)	9,571 (11.9%)
要介護認定者数 (認定率)	1,076 (12.6%)	409 (15.5%)	307 (14.2%)	509 (15.4%)	784 (16.7%)	3,085 (14.5%)

資料：人口、世帯数、高齢者人口は、住民基本台帳（令和2年4月1日現在）

要介護認定者数は、厚生労働省「介護保険事業状況報告」（令和2年3月末日現在）

高齢者のみ世帯数、高齢者一人暮らし世帯数は、民生委員による実態調査（令和2年4月1日見込み数）

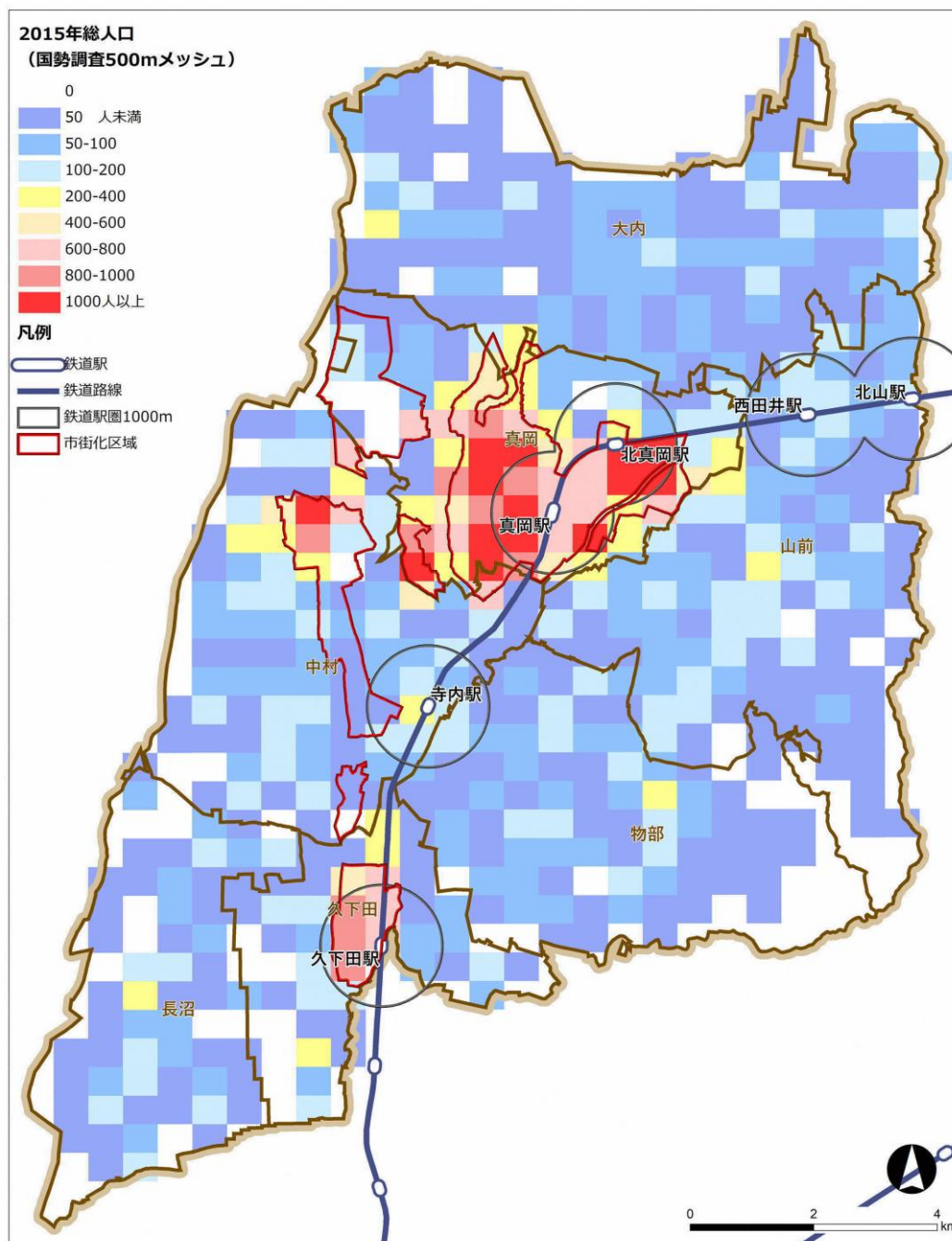


図表 9 世帯数の推移

出典：各年国勢調査

③ 人口分布

人口は、真岡地区、長田地区及び久下田駅周辺に特に集積していますが、郊外部においても、古くからの農村集落等においては、人口が集積している地域もみられます。



図表 10 500m メッシュ人口

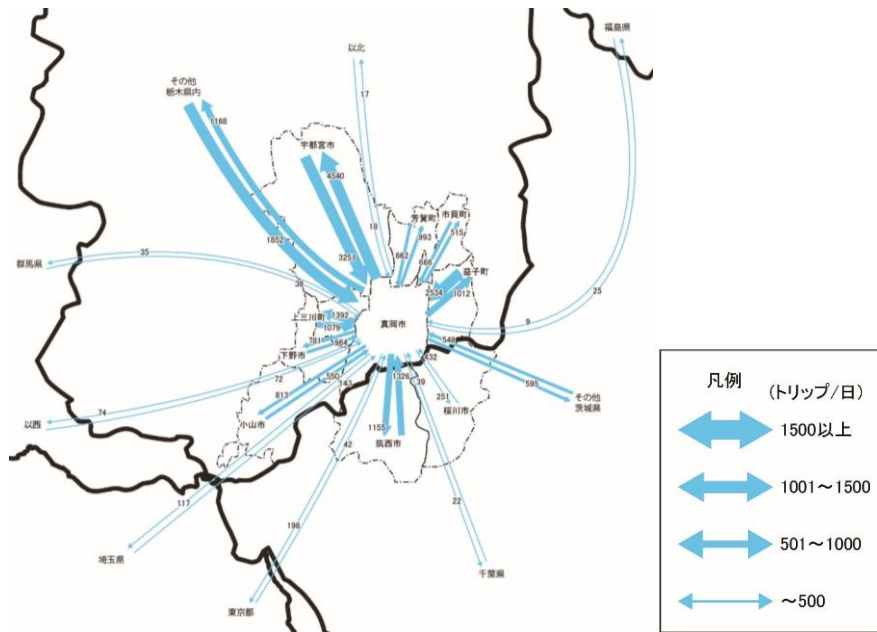
出典：平成 27 年国勢調査



(3) 通勤・通学流動

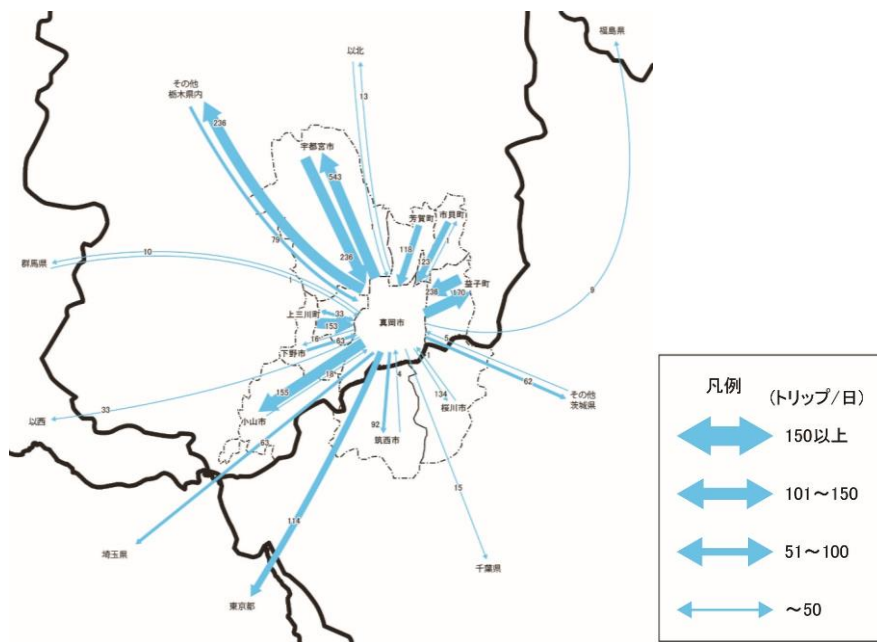
通勤先は、近隣の益子町をはじめ、宇都宮市や隣県の筑西市への移動が多くみられます。

通学先として結びつきが強い都市は、宇都宮市に次いで益子町、小山市が挙げられますが、芳賀地区を構成する町から、本市へ通学する移動も多くみられます。



図表 11 市内の通勤流動

出典：平成 27 年国勢調査



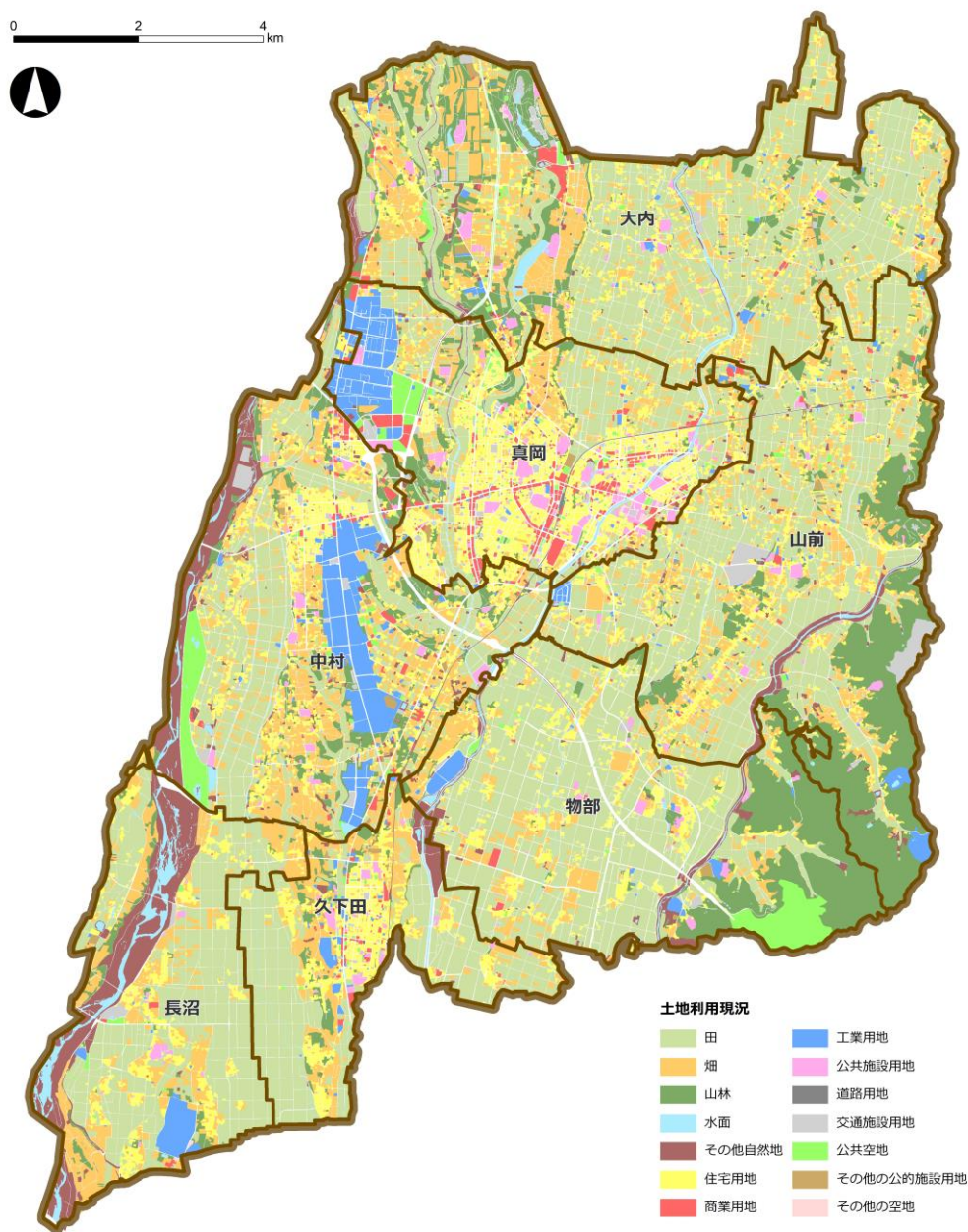
図表 12 市内の通学流動

出典：平成 27 年国勢調査

(4) 土地利用

本市の土地利用は、真岡地区・久下田地区・中村地区などの市街化区域において、計画的な土地利用を図るため、土地区画整理事業や工業団地造成事業を始めとした市街地開発により、優良な市街地を形成しています。

また、山前地区、大内地区、中村地区、長沼地区、物部地区の郊外においては、一部に宅地化が進んだ集落が点在しつつ、農地を中心とした自然的土地利用の割合が高く、自然と調和した土地利用が図られています。



図表 13 土地利用現況図

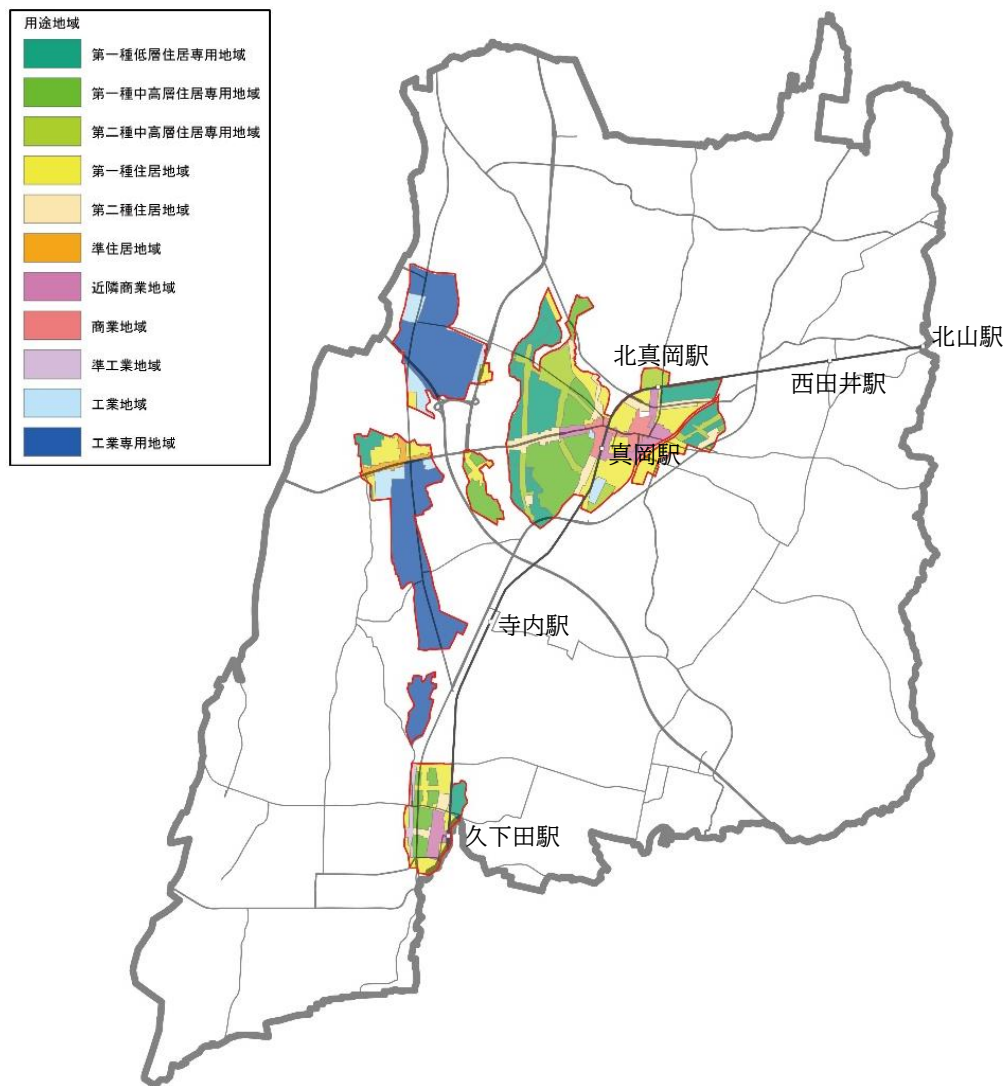
出典：平成 28 年度都市計画基礎調査



(5) 都市計画指定状況

① 用途地域の指定状況

本市では、真岡鐵道沿線の真岡駅、久下田駅を中心に市街化区域が指定されており、駅周辺の商業系用途地域と周辺の住居系の用途地域が指定されています。また、中村地区に工業専用地域が指定されており、用途地域は1,700ha（R3.3.31 現在）であり市の面積の約10%にあたります。



図表 14 用途地域指定状況

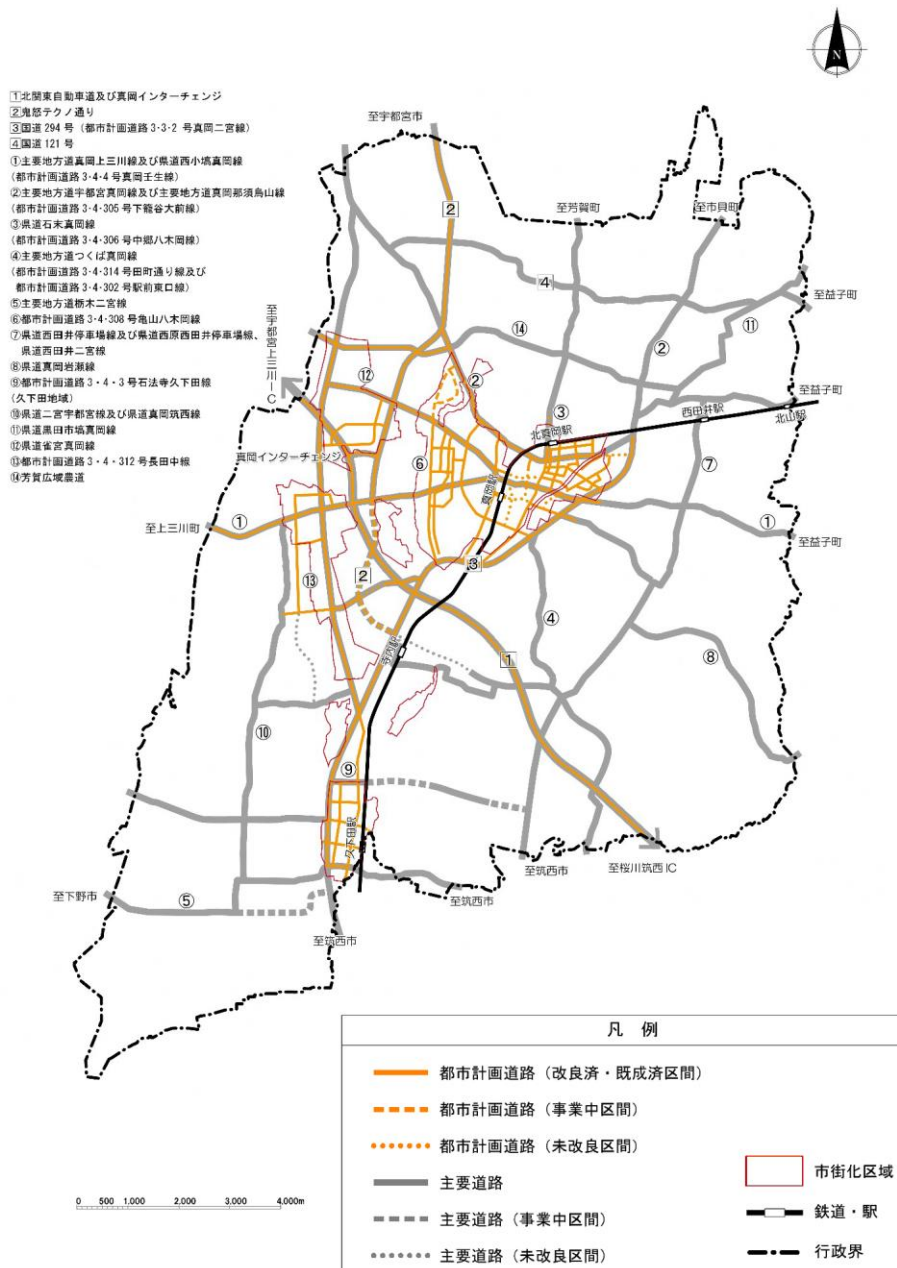
出典：国土数値情報

② 主要道路網

都市計画道路の整備状況は、公共交通の運行路線を検討する際に重要となります。

現在、真岡地区および中村地区の一部区間を除き整備が完了しており、その他の主要幹線道路については、おおむね供用が開始されています。幹線道路は、北関東自動車道が市域の中央部を横断しており、真岡インターチェンジが、市西部の工業地区に位置しています。国道は北部を121号、南東から東へ294号、西部を縦断している408号、高速道路へのアクセスでもある408号鬼怒テクノ通りがあり、県道が市中心部から放射状に整備されています。

交通ネットワーク方針図



図表 15 交通ネットワーク方針図

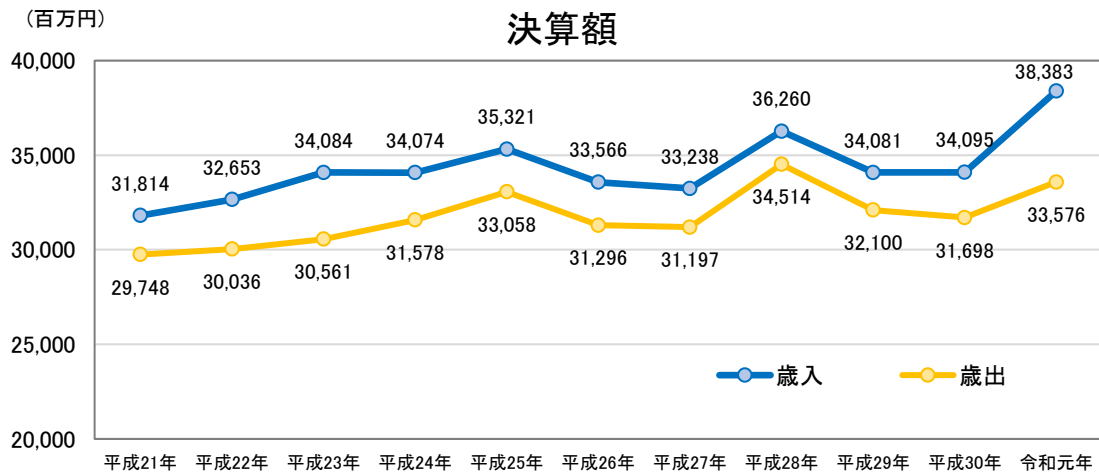
出典：真岡市都市計画マスタープラン



(6) 財政状況

真岡市の財政力指数（平成 29 年～令和元年度の 3 カ年平均）は、0.838 となっています。

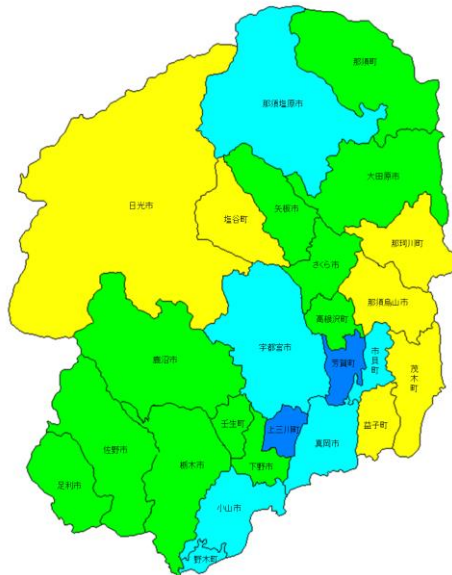
財政力指数は 1.0 以下で普通交付税の交付団体ではあるものの、県内平均値 0.74 を上回り、また全国の類似団体と比較しても高い数値を示しています。財政の健全化を示す比率においても、早期健全化基準を下回っており、財政力の強い健全な地域に位置付けられます。



図表 16 一般会計歳入・歳出決算額の推移

団体名	財政力指数
上三川町	1.066
芳賀町	1.043
宇都宮市	0.988
小山市	0.978
野木町	0.851
真岡市	0.838
市貝町	0.816
那須塩原市	0.810
高根沢町	0.786
壬生町	0.780
那須町	0.771
さくら市	0.765
足利市	0.757
下野市	0.750
橋本町	0.741
佐野市	0.741
鹿沼市	0.719
矢板市	0.684
大田原市	0.641
日光市	0.595
益子町	0.563
塩谷町	0.468
那須烏山市	0.453
那珂川町	0.424
茂木町	0.402
市平均	0.747
町平均	0.725
市町平均	0.737

※平均は単純平均



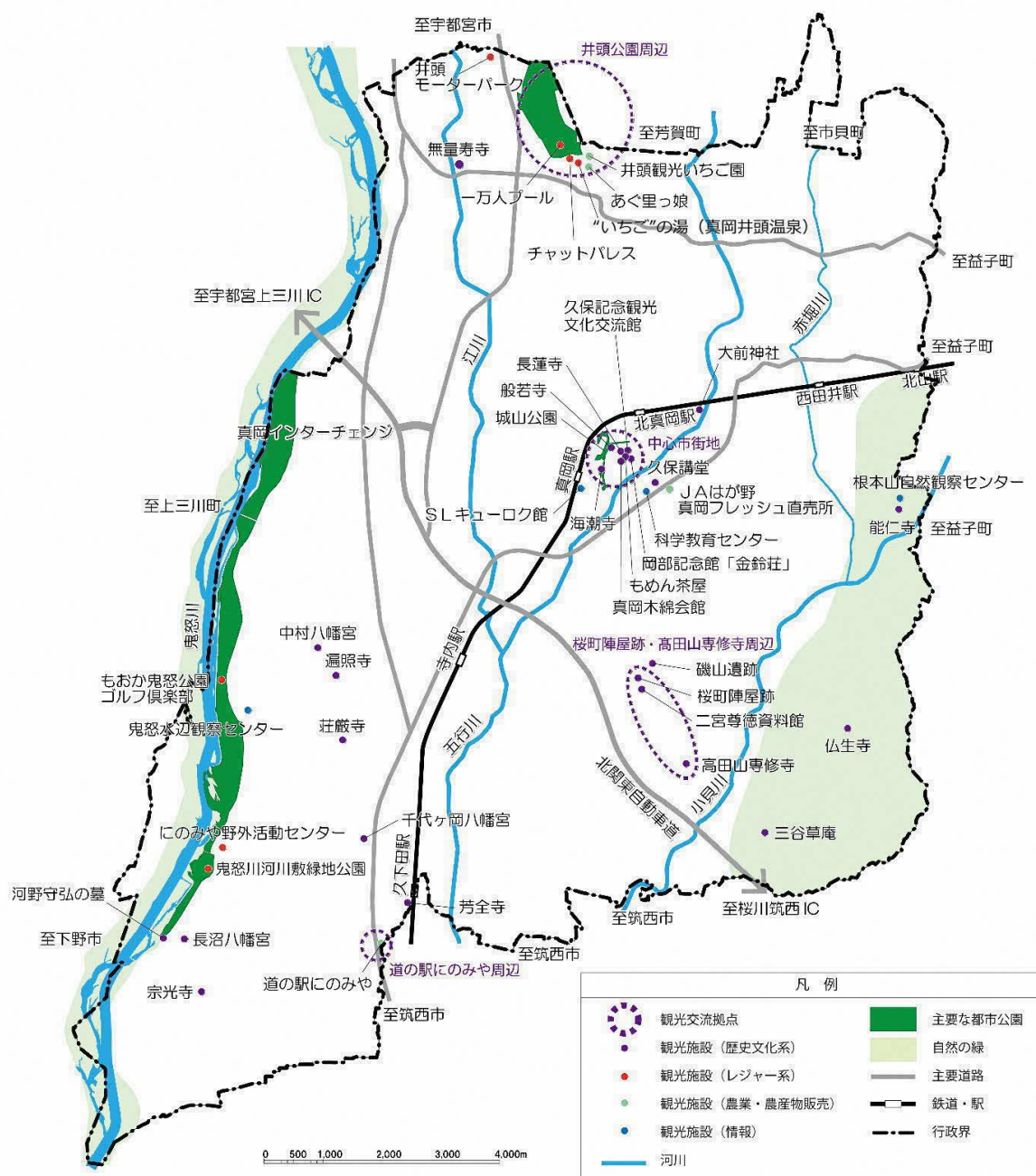
区分	団体系	団体数		
		市	町	計
1.000以上	■	0	2	2
0.800～1.000未満	■	4	2	6
0.600～0.800未満	■	8	3	11
0.400～0.600未満	■	2	4	6
0.400未満	■	0	0	0

図表 17 栃木県内の財政力指数の状況（平成 29 年～令和元年度の 3 カ年平均）

出典：令和元年（2019）年度版 栃木県市町村財政の状況～平成 30（2018）年普通会計決算～
（栃木県総合政策部市町村課）

(7) 観光資源

本市では、日本一の生産量を誇るいちごや、真岡鐵道で主に土日に運行するSL、伝統工芸品である真岡木綿をはじめ、真岡駅周辺や門前地区、井頭公園周辺、桜町陣屋、高田山専修寺周辺、道の駅にのみやなど、市内に数多くの観光資源が点在しています。



図表 18 観光まちづくり方針図

出典：真岡市都市計画マスタープラン（平成 26 年 3 月）を加工



2. 民間公共交通サービスの現況

図表 19 真岡市の公共交通一覧表

種 別	事 業 者	概 要
鉄道	真岡鐵道(株)	【運行区間】 下館駅～茂木駅（全長 41.9 k m） 【運行本数】（平休日） 上り（下館方面） 26 本 下り（茂木方面） 24 本 【運賃】 190 円～1,050 円
路線バス	関東自動車(株)	【運行本数】（平日、往復） 宇都宮東武方面 50 便 （石法寺・日赤路線含む） 石橋駅方面 23 便 成田空港行き高速バス （マロニエ号） 21 便 ※マロニエ号は千葉交通と共同運行 【運賃】 真岡駅前～石橋駅 720 円 真岡駅前～宇都宮東武 990 円 マロニエ号 3,900 円
スクールバス	各学校委託事業者	益子特別支援学校 作新学院高等学校 宇都宮文星女子高等学校 宇都宮海星女子学園 岩瀬日本大学高等学校
タクシー	芳南交通(株) (有)二宮タクシー 潮田タクシー(株)真岡営業所	【運賃】（距離制・普通車） 初乗運賃（1.0km まで） 500 円 加算運賃（271m まで） 100 円
LRT （次世代型路面電車） ※整備中	宇都宮ライトレール(株)	運行計画 【運行区間】 JR 宇都宮駅東口（宇都宮市） ～本田技研北門（芳賀町） （全長 14.6 k m） 【運行時間帯】 6 時台～23 時台 【運賃】 初乗り 150 円～400 円（対距離制）

(1) 鉄道

① 運行事業者

真岡鐵道株式会社

② サービス水準

真岡線は、茨城県筑西市と芳賀地域を結ぶ基幹公共交通として、通勤、通学をはじめ地域住民の生活に深く関わっています。

また、通年で運行している SL は、年間を通して主に土日に 1 日 1 往復、下館駅と茂木駅間を運行しています。

図表 20 真岡鐵道の運行概要

項 目	内 容
営 業 開 始	昭和 63 年 4 月 11 日
運 行 区 間	下館駅(茨城県筑西市)～茂木駅(栃木県芳賀郡茂木町)
駅 数	17 駅(有人駅 4、無人駅 13) 市内 6 駅(久下田駅、寺内駅、真岡駅、北真岡駅、西田井駅、北山駅)
総 延 長	41.9km
運 行 本 数	上り(下館方面) 26 本 下り(茂木方面) 24 本 ※通勤通学時間帯は 1 時間当たり 2 本、日中は 1 時間当たり 1 本運行
運 行 時 間	始発 5:13(真岡発上り) 終電 22:37(下館発下り)
運 賃	初乗り 190 円、全区間 1,050 円
企 画 乗 車 券	常総線・真岡鐵道線共通一日自由きっぷ 大人 2,300 円 小人 1,150 円
S L の 運 行	土日 1 日 1 往復運行 普通運賃+SL 乗車券 大人(中学生以上)500 円 小人(小学生)250 円





図表 21 真岡鐵道路線図

出典：真岡鐵道株式会社ホームページ

③ 輸送実績

1日あたりの利用者数は減少傾向にあり、令和元年の利用者数は2,475人となっています。

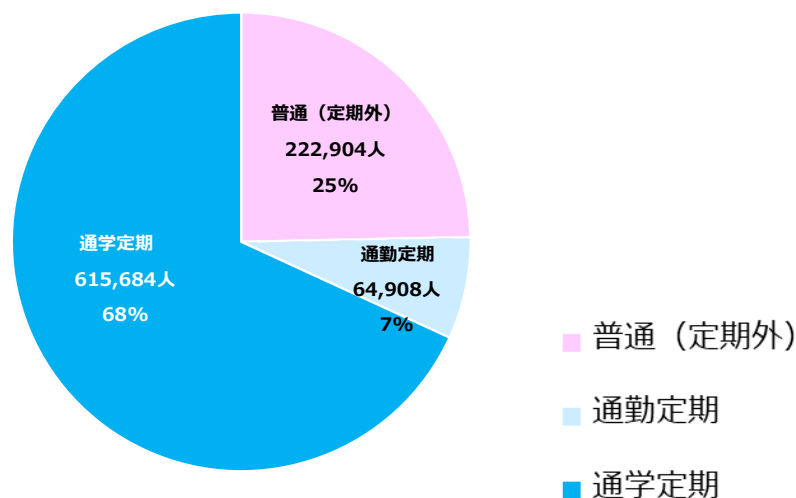
利用者の約7割は通学定期での利用となっており、今後も少子化の影響による学生の減少に伴い、利用者数の減少が予想されます。

通年で運行しているSLは、年間利用者数が3万人を超えるなど、真岡鐵道の大きな魅力となっているとともに、沿線の地域振興や交流人口の増加に寄与しています。

図表 22 真岡鐵道利用者数の推移

単位：人

年 度	総乗車数	1日平均	普 通	定 期			SL
				通 勤	通 学	小 計	
平成 27 年	991,669	2,717	227,463	58,426	705,780	764,206	33,482
平成 28 年	962,574	2,637	234,568	52,190	675,150	728,006	36,058
平成 29 年	946,528	2,593	235,688	53,690	657,150	710,840	31,592
平成 30 年	936,958	2,567	229,006	58,326	649,626	707,952	30,201
令和元年	903,496	2,475	222,904	64,908	615,684	680,592	30,417



図表 23 令和元年度真岡鐵道利用者数の割合



④ 市の支援

真岡鐵道は、安全輸送の確保のため地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）を活用しており、市では国庫補助金に加え、経営安定化と設備の保全のため沿線自治体（2市4町）に加え、栃木県や茨城県と連携し、補助金による経営支援を行っています。

図表 24 経営状況の推移（鐵道一般）

年 度	営業係数	経常損失額（千円）	市負担額（千円）
平成 27 年	115.7	41,567	13,093
平成 28 年	112.3	34,303	14,556
平成 29 年	112.1	33,195	14,528
平成 30 年	127.0	71,010	13,684
令和元年	130.5	74,274	20,866

※営業係数：100 円の営業収入を得るのに要する営業費用を示した指数

(2) 路線バス

① 運行事業者

関東自動車株式会社

千葉交通株式会社（成田空港行き高速バスのみ）

② サービス水準

石法寺方面は3系統あり、真岡営業所からベルモールや亀山を経由し、西原車庫や宇都宮東武まで1日38回運行しています。また、夏季には宇都宮東武から井頭公園一万人プールまで、1日2往復運行しています。

橋場経由宇都宮方面は、真岡営業所から橋場を経由し、宇都宮東武まで1日12回運行しています。

石橋方面は、真岡車庫から上三川を経由し、石橋駅まで1日23回運行しています。

成田空港への高速バスを、真岡停留所から毎日往復10便（真岡経由のみ）、関東自動車株式会社と千葉交通株式会社が共同で運行しています。

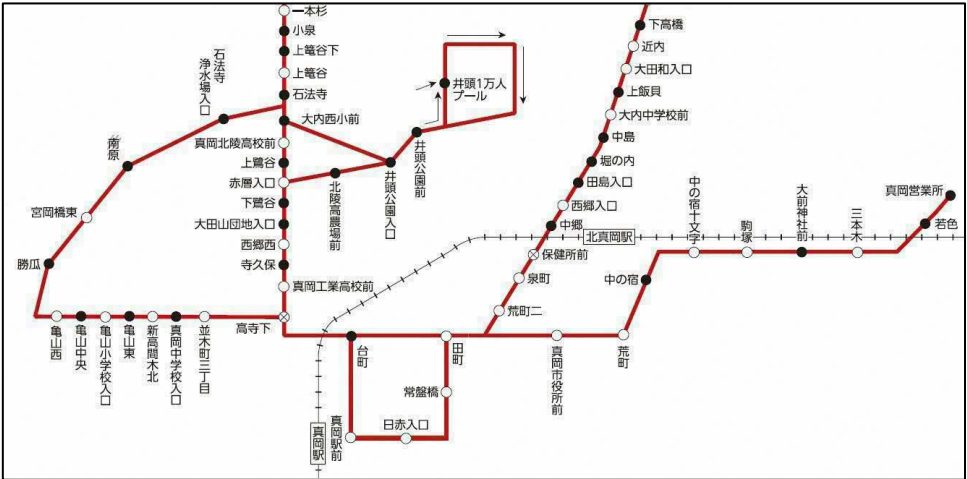
図表 25 市内路線バス一覧表（高速バスを除く）

路 線	起 点	主な経由地	終 点	キロ程 〔真岡市〕	所要時間	運行回数 (往復)
石法寺	西原車庫	石法寺	真岡営業所	27.6km 〔12.4km〕	72 分	9 回
石法寺・ ベルモール	西原車庫	ベルモール	真岡営業所	29.2km 〔12.4km〕	81 分	27 回
亀山	宇都宮東武	亀山	真岡営業所	26.8km 〔13.6km〕	70 分	2 回
橋場	宇都宮東武	橋場	真岡営業所	31.3km 〔11.3km〕	77 分	12 回
石橋	石橋駅	上三川	真岡車庫	16.0km 〔8.2km〕	39 分	23 回



図表 26 石橋真岡線路線図（市内）

出典：関東自動車株式会社ホームページ（令和2年10月時点）



図表 27 石法寺方面路線図（市内）

出典：関東自動車株式会社ホームページ（令和2年10月時点）

③ 輸送実績

利用者数は、石法寺方面及び橋場経由では増加傾向が見られますが、亀山経由及び石橋駅行きは横ばい状態となっています。

利用者数が少ないことから、平成 29 年 3 月にインターパーク線が、芳賀赤十字病院の移転に伴い、令和元年 5 月に石法寺・日赤線が廃線になっています。

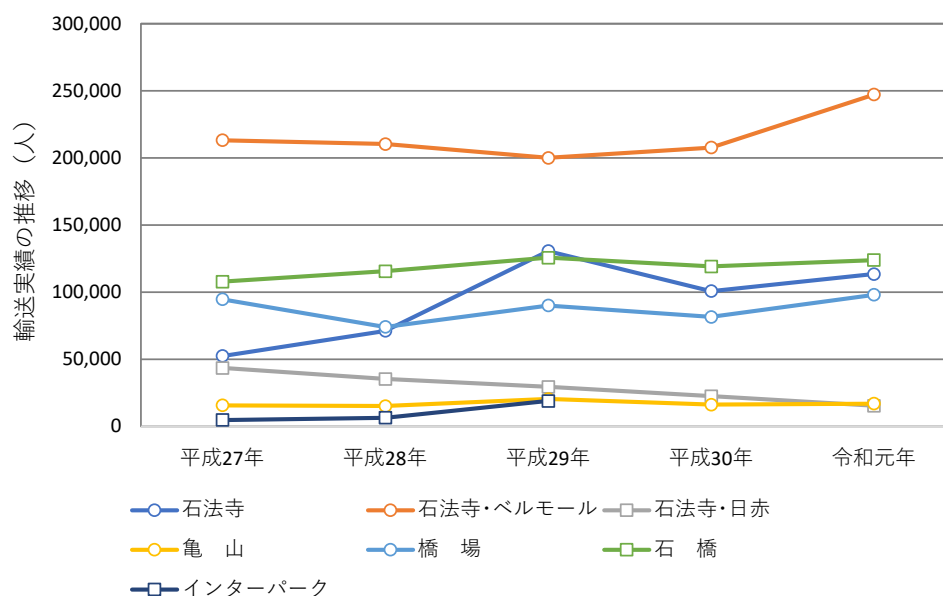
図表 28 市内路線バスの輸送実績の推移（高速バスを除く）

単位：人

年 度	石法寺	石法寺・ ベルモール	石法寺・ 日赤	亀 山	橋 場	石 橋	インター パーク	合 計
平成 27 年	52,403	213,058	43,491	15,615	94,612	107,691	4,706	531,576
平成 28 年	71,086	210,271	35,276	15,070	73,994	115,539	6,396	527,632
平成 29 年	130,491	199,953	29,329	20,379	89,944	125,611	18,918	614,625
平成 30 年	100,688	207,613	22,465	16,141	81,523	119,083	—	547,513
令和元年	113,408	247,094	15,316	16,835	97,936	123,843	—	614,432

※インターパークは、平成 29 年 3 月に廃線

※石法寺・日赤は、令和元年 5 月に廃線



図表 29 市内路線別輸送実績の推移



④ 市の支援

路線バスは、市民にとって、通勤、買い物など日常生活上必要な交通手段となっているため、市では生活バス路線の維持確保を図るため、国や栃木県、関係市町と協調して補助金を交付し、支援しています。国の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」と国庫協調の県補助金である「栃木県バス運行費対策費補助金」、県単補助として「栃木県生活バス路線維持費補助金」とそれぞれ強調して補助を実施しています。

図表 30 市内路線バスへの補助金申請額の推移(高速バスを除く)

単位：円

年 度	石法寺	石法寺・ ベルモール	石法寺・ 日赤	亀 山	橋 場	石 橋	合 計
平成 27 年	—	—	1,753,989	—	284,839	—	2,038,828
平成 28 年	—	332,448	484,204	—	244,354	—	1,061,006
平成 29 年	—	2,478,290	964,194	24,866	283,760	—	3,751,110
平成 30 年	—	2,753,441	826,677	—	641,293	—	4,221,411
令和元年	—	949,644	285,943	—	—	—	1,235,587

(3) スクールバス

栃木県立益子特別支援学校や近隣の私立高等学校には、それぞれ市内から学校までのスクールバスが運行しています。

図表 31 市外へのスクールバスの運行状況

学校名	所在地
益子特別支援学校	栃木県芳賀郡益子町七井 3650
作新学院高校学校	栃木県宇都宮市一の沢 1 丁目 1 番 41 号
宇都宮文星女子高等学校	栃木県宇都宮市北一の沢町 24-35
宇都宮海星女子学園	栃木県宇都宮市上籠谷町 3776
岩瀬日本大学高等学校	茨城県桜川市友部 1739

(4) タクシー

① 運行事業者

- ・芳南交通株式会社
- ・有限会社二宮タクシー
- ・潮田タクシー株式会社 真岡営業所

② サービス水準

普通車の初乗運賃は、1.0kmまで500円、271mまで100円の加算運賃となっています。

図表 32 距離制運賃の料金表

車 種	初乗運賃	加算運賃
普通車	1.0kmまで500円	271mまで100円

出典：社団法人 栃木県タクシー協会ホームページ（令和2年12月現在）

③ 輸送実績

輸送回数、輸送人員ともに横ばい状態となっていますが、実働率は減少しています。

図表 33 輸送実績の推移

年 度	事業用自動車					輸送回数		輸送人員	
	延実在車数 (日車)	延実働車数 (日車)	延走行キロ数 (km)	一日一車両当たり 走行キロ数 (km)	実働率(%)	年間総数 (回)	一日平均 (回)	年間総数 (人)	一回平均 (人)
平成27年	16,505	12,249	1,682,312	137	74.2	143,194	392	195,855	1.37
平成28年	16,732	12,231	1,664,114	136	73.1	137,542	377	188,607	1.37
平成29年	17,071	11,808	1,704,410	144	69.2	141,818	389	195,773	1.38
平成30年	17,034	11,573	1,740,934	150	67.9	143,220	392	199,493	1.39
令和元年	16,623	11,012	1,697,363	154	66.2	142,614	391	197,977	1.39

出典：タクシー事業者資料



(5) LRT（次世代型路面電車）

LRT（Light Rail Transit・ライトレールトランジット）とは、低床式車両（LRV）の活用や軌道・停留場の改良などにより、従来の路面電車に比べ乗降の容易性、定時性、速達性、快適性、輸送力などの面で優れた特徴を有する次世代型の交通システムです。

芳賀・宇都宮間では LRT の整備が進められており、JR 宇都宮駅東口から本田技研北門までの、14.6km が開業する予定となっています。

図表 34 LRT の運行計画（R2 年 10 月現在）

運行区間	JR 宇都宮駅東口（宇都宮市）～本田技研北門（芳賀町）
運行時間	午前 6 時台～午後 11 時台
運転間隔	ピーク時 6 分間隔（1 時間当たり 10 本） オフピーク時 10 分間隔（1 時間当たり 6 本）
所要時間（起終点間）	普通電車 約 44 分 快速電車 約 37 分
運賃	初乗り 150 円～400 円（対距離制）
路線延長	14.6km

出典：宇都宮ライトレール㈱ホームページ

第3章 地域公共交通に関する調査・分析

1. 公共交通に関する調査・分析結果

(1) 公共交通に関する市民アンケート結果の概要

令和元年 10 月に公共交通に関するアンケートを以下のように実施しました。

アンケート種類	配布部数	回収部数	回収率
公共交通アンケート	1,000 部	492 部	49.2%
いちごタクシー車内アンケート	150 部	81 部	54.0%
いちごバス車内アンケート	150 部	70 部	46.7%

① 公共交通アンケート

公共交通アンケートでは、「日常の移動手段」や、「外出の目的地」、「いちごタクシー・いちごバスの認知度」、「地域公共交通の今後の運行について」等を把握しました。

主な内容は以下に示す通りです。

日常の移動手段	・移動に自動車を利用している割合が約 8 割 ・徒歩、自転車を合わせると 14%となり、公共交通の利用は 5%程度 ⇒自家用車から公共交通へのシフトが課題
外出の目的地	・買い物先としては、真岡地区が最も多く（71%）、病院・診療所においても真岡地区の施設を利用している住民が最も多い ⇒住民の生活の中心は真岡地区で、買い物、通院、通勤・通学等、生活の拠点となっている
いちごタクシー・いちごバスの認知度	・いちごタクシー、いちごバス、いずれも 9 割以上の市民に認知されているが、いちごタクシー・バスで具体的なことは知らないという住民がそれぞれ 50%、30%以上存在 ⇒今後、説明会や出前講座等を通じて具体的利用方法の周知が必要
地域公共交通の今後の運行について	・交通不便地域に限定した運行、サービスの充実及び利用目的の限定を求める声大きい ・受益者負担の増大や、地域住民の協力へは賛同が少ない ⇒高齢化の進行やまちづくりの変化へ対応するとともに、住民のニーズを満たす公共交通のあり方の検討が必要
運転免許自主返納制度について	・返納時期は、70～80 歳前半を考えている住民が多い（約 50%） ・返納後の外出頻度の変化については、約 80%の住民が「減る」と回答 ⇒免許返納後も公共交通で移動できる環境整備が必要



② 利用者アンケート（いちごタクシー）

いちごタクシーの利用者アンケートでは、「利用状況」や「予約方法について」、「サービスの満足度」等を把握しました。主な内容は以下に示す通りです。

利用状況	・定期的に利用している住民が多い（30%が週1回以上利用） ・目的としては、通院が最も多い（約60%）
予約方法について	・利用予約は、行き帰りともに「事前予約」を行う住民が大半 ・「予約を取れなかった経験がある」が約80%となっており、対応として、時間帯をずらすことで、予約している住民が多くなっている
利用前との比較	・いちごタクシー利用前は、主な移動手段としてタクシー（20%）や自動車（19%）を利用 ・いちごタクシーの利用に伴い、外出頻度が増えた住民は約30%
いちごタクシーのサービス水準への許容度、満足度	・乗り合いのため時間がかかることには、ほとんどの利用者が理解を示す ・予約方法や利用できる時間帯等について不満を持つ住民が一定程度いる ・総合的には現在のサービス水準に満足している割合が高く、不満は比較的少ない状況 ⇒運行時間や予約可能時間帯の調整が必要

③ 利用者アンケート（いちごバス）

いちごバスの利用者アンケートでは、「利用状況」や「いちごバスへの認知度」、「満足度」等を把握しました。主な内容は以下に示す通りです。

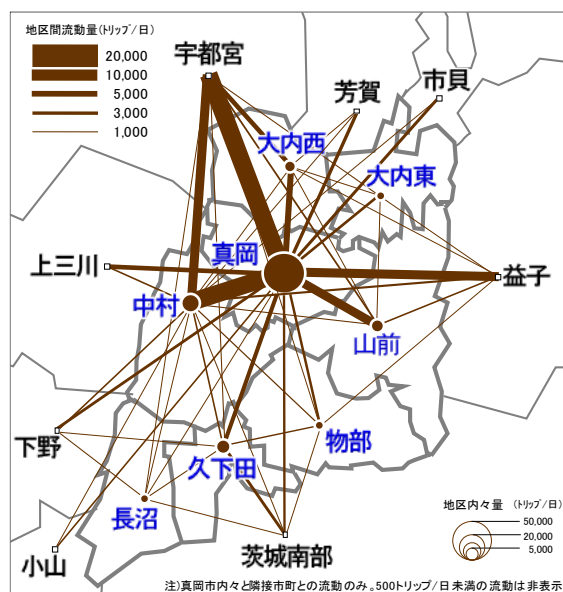
利用状況	・全体の約半数が週1回以上利用。定期的に利用している住民が多い ・利用目的は、買物が最も多く（約30%）、次いで通院（約20%）
いちごバスの認知	・コットベリー号の頃から知っていたという住民が大半であり、認知度は高いことがわかる ・認知のきっかけは、市の広報や走行中の車両を見かけたというものが多数
他の交通手段との乗り継ぎ	・乗継を行わない住民が全体の約60%を占める ・乗継をしない理由は、必要性が低い、乗継方法がわからない等 ⇒乗り継ぎの抵抗は本市では高い
いちごバスの満足度	・サービスに対する満足度は高く、特に利用料金は、ほぼすべての住民が現在のサービス水準に満足している ・今後の利用意向は約90%と高くなっている

(2) 県央広域都市圏生活行動実態調査の概要

生活行動実態調査とは「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような移動手段で」移動したかなど、一日における移動について調査し分析したものです。

この調査は、平成 26 年に宇都宮市が県央地域の市町（宇都宮市・鹿沼市・日光市（今市地域）、真岡市・さくら市・那須烏山市・下野市・芳賀町・上三川町・益子町・茂木町・市貝町・壬生町・高根沢町）を対象にアンケート調査により実施したものです。

移動目的	・移動目的は、帰宅を除くと、私事目的（買い物・飲食・娯楽・通院等）が最も多く（約 24%）、次いで通勤（約 18%） ・宇都宮市等の隣接市町間トリップでは、通勤が多く、真岡市からその他（隣接市町以外）へは、通勤や業務等が多くなっている
移動目的別利用状況	・通勤では、約 9 割が「自動車（同乗を含む）」であり、「鉄道・バス」利用は 1 %程度と少なく、過度な自動車利用が見られる ・通学では、「徒歩」と「自転車」利用が多いが、「鉄道」利用も約 1 割、「バス」利用も 2 %程度見られる ・真岡市以外への通学では、公共交通が重要な交通手段となっている ・通勤等の業務関連では、9 割超が、私事（買い物・飲食・娯楽・通院等）では、8 割超が「自動車（同乗を含む）」となっている
高齢者の生活行動に伴う移動量、移動目的	・真岡市内々の移動が全体の約 7 割を占め、宇都宮市等の隣接市町間の移動が約 2 割 ・移動目的は「私事」が最も多く約 4 割
高齢者の公共交通の利用状況	・高齢者の移動手段は、約 8 割が「自動車（同乗を含む）」であり、「鉄道・バス」利用は 1%に満たない ⇒高齢者も自動車移動の割合が非常に高い状況



図表 35 真岡市内々と隣接市町の移動状況



2. 公共交通に関する調査・分析のまとめ

市民アンケート

日常の移動手段

- 移動手段は、自動車を利用している方の割合が約 6 割と自動車利用が多い

外出の目的地

- 買い物先としては、市街地（真岡地区）が最も多い。病院・診療所も同様であるが、居住している地区での移動も一定数あった（約 2 割）

いちごバス・いちごタクシーの認知度

- いちごタクシー・いちごバスともに、市民に認知されているが、具体的なことまで知らないと回答した方もそれぞれ 50%、30%いる

地域公共交通の今後の運行について

- 今後の運行は、交通不便地域での運行、サービスの充実等を求める声が大い

運転免許自主返納制度について

- 返納時期は、70～80 歳前半を考えている住民が多く、全体の半数を占める
- 返納後の外出頻度の変化については、約 8 割の住民が減ると回答

利用者アンケート

利用頻度や目的

- いちごタクシーは、回答者の 3 割が週 1 回以上利用しており、利用目的は、通院が最も多く、全体の約 6 割を占める
- いちごバスの利用者は、週 1 回以上利用しているとの回答が半数を占める
目的としては、買物が最も多く（約 30%）であり、次いで通院が多い（約 2 割）

利用の満足度

- いちごタクシー、いちごバスともに、現在のサービスに概ね満足している結果がでている
- いちごタクシーは、予約の方法や利用できる時間帯等について不満をもつとの回答も見られた。
- いちごバスを運行している路線について僅かに不満が見られるものの、今後の利用意向は約 90%と高い

県央広域都市圏生活行動実態調査

移動目的別利用状況

- 市に発着する移動の内、通勤は約 9 割が「自動車」であり、「鉄道・バス」利用は 1 %程度と少ない
- 通学では、「徒歩」と「自転車」利用が多い一方、「鉄道」利用も約 1 割、「バス」利用も 2%程度みられる
- 業務（営業、納品・仕入、会議等）トリップでは、9 割超が、私事（買い物・飲食、娯楽、通院等）トリップは、8 割超が「自動車（同乗を含む）」を利用と回答

高齢者の生活行動実態

- 高齢者（65 歳以上）は、真岡市内の移動が全体の約 7 割を占め、宇都宮市等の隣接市町間の移動が約 2 割
- 高齢者の移動手段は、約 8 割が「自動車（同乗を含む）」であり、「鉄道・バス」利用は 1%に満たない状況

自動車を運転する高齢者の移動特性

- 高齢者の自動車を使った場合の移動量は、真岡市内が 6 割超、宇都宮市等の隣接市町間が約 3 割、高齢ドライバーは、私事での運転が最も多く移動の約 4 割が私事での移動

調査分析のまとめ

- 市民の移動は、自動車によるものが多く、通学では、鉄道・バスなどの利用もみられる
- いちごタクシー・いちごバスともに、利用者は定期的に公共交通を利用しており、買い物・通院など日常生活に欠かせない重要な移動手段となっている
- 今後の運行は、交通不便地域での運行、サービスの充実等を求める声があり、今後の高齢化の進行に伴い移動が困難になる方への移動手段を提供することが必要となる
- 市内には、今後、運転免許証を自主返納する方が増えることも想定され、それに代わる移動手段として公共交通利用が増加することも考えられる

第4章 地域公共交通の役割と課題整理

1. これまでの地域公共交通に関する取組

図表 36 真岡市の地域公共交通に関する取組一覧

番 号	取組内容	概 要
(1)	いちごタクシー	真岡市が運行する予約制の乗合タクシー
(2)	いちごバス	真岡市が運行する市街地循環型の乗合バス
(3) ①	老人福祉タクシー	高齢者世帯に対し、タクシー利用券を交付
(3) ②	障がい者福祉タクシー	障がい者に対し、タクシー利用券を交付
(3) ③	高齢者等外出等支援事業	寝たきり高齢者等の支援として、タクシー利用券を交付
(3) ④	高齢者運転免許証自主返納支援事業との連携	いちごバス・いちごタクシー共通無料券の配布、及びタクシー利用券の交付
(3) ⑤ (3) ⑥	高齢者送迎バス	高齢者の健康増進や老人クラブの活動を支援するため、地区別に無料往復バスを運行
(4)	スクールバスの運行	小学校の統合等によりスクールバスを運行
(5)	モビリティ・マネジメント事業等の実施	公共交通への理解を深めるため、市内の小学校において、バスの乗り方教室等を開催
(6)	交通結節点の乗継環境の整備	駅や停留所等の改修やベンチの設置による乗継環境の整備
(7)	運行情報や乗継情報の発信	ホームページ、ウェブサイト及びガイドブックの活用による情報発信
(8)	公共交通利用促進策の実施	いちごバスやいちごタクシーにおいて、回数券や定期券を導入するなど、利用促進策の実施
(9)	周辺自治体との連携	LRT へのバス路線の接続検討、周辺自治体との課題共有



(1) いちごタクシー

いちごタクシーは、予約制の乗合い方式のタクシーです。

自宅から市内の指定された施設(公共施設、病院、金融機関、商業施設等)を送迎する交通システム(デマンドタクシー)です。

図表 37 運行の概要

項 目	内 容
名 称	いちごタクシー
開 始 時 期	平成 23 年 11 月
事 業 主 体	真岡市
運 行 主 体	市内タクシー事業者: 芳南交通(株)、(有)二宮タクシー、潮田タクシー(株) 真岡営業所
予約システム	ICT 活用型(PC 専用ソフト+通信)
利 用 者 登 録	必要
予 約 方 法	電話による予約が必要(2営業日前～30分前)
運 行 方 式	many to few ※「市内の自宅」と「医療機関、商業施設など特定の目的地」を往復する方式
運行エリア区分	市内全域
運 賃	300 円(小学生以下 200 円)、未就学児無料
運 行 日	平日(年末年始を除く)
1 日 の 便 数	18 便
営 業 時 間	8:00～17:00
車 種 ・ 車 両 数	セダン型 5 台 ※いちごのマークが目印



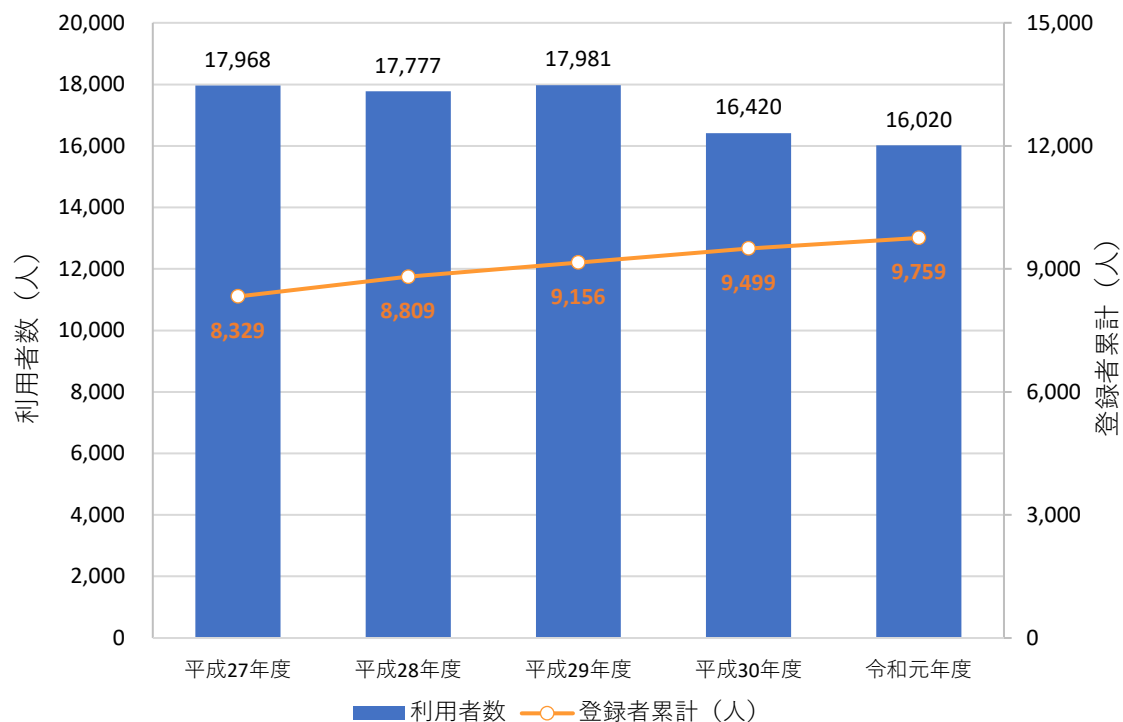
デマンドタクシー「いちごタクシー」

① 利用者数

利用者数は減少傾向にあり、令和元年の利用者は 16,020 人、1 日あたりの利用者は 66.8 人です。

図表 38 いちごタクシーの利用者数の推移

年 度	利用者数	内 訳							営業 日数	利用者数 (人/日)
		大人	小人	未就 学児	3 歳 未満	回数券利用		無料 乗車券		
						大人	小人			
平成 27 年	17,968	17,827	72	-	69	-	-	-	243	73.9
平成 28 年	17,777	14,813	33	-	95	1,597	3	1,236	243	73.2
平成 29 年	17,981	6,273	53	-	82	9,560	0	2,013	244	73.7
平成 30 年	16,420	6,099	69	-	80	8,394	4	1,774	244	67.3
令和元年	16,020	5,196	33	61	31	6,800	4	3,895	240	66.8



図表 39 利用者数と登録者数の推移



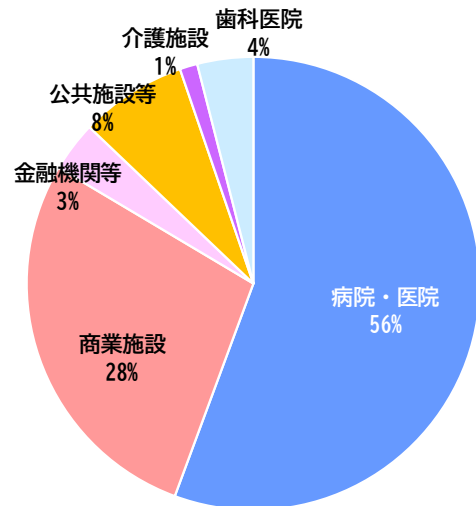
② 目的地別利用者数

目的地は、病院・医院の利用者数が最も多く、全体の 55.6%、次いで商業施設の利用者数が 27.9%となっています。

図表 40 乗降者の利用場所状況（平成 31 年 4 月～令和 2 年 3 月）

利用場所	利用者数	割合
病院・医院	8,913	55.6%
商業施設	4,470	27.9%
金融機関等	574	3.6%
公共施設等	1,222	7.6%
介護施設	202	1.3%
歯科医院	639	4.0%
合 計	16,020	100.0%

■ 病院・医院 ■ 商業施設
 ■ 金融機関等 ■ 公共施設等
 ■ 介護施設 ■ 歯科医院



③ 登録者数の推移

登録者数は増加傾向にあり、令和元年度の登録者数は 9,759 人です。

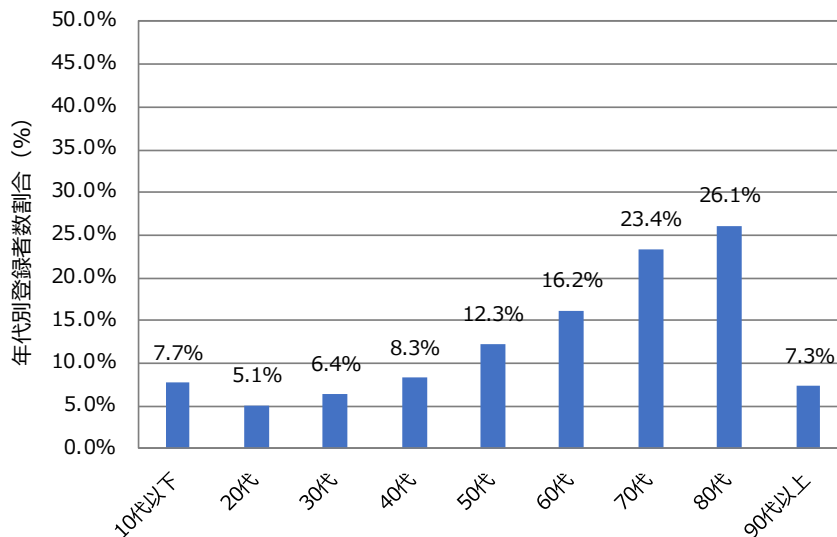
図表 41 登録者数の推移

年 度	登録者累計（人）	増加数（人）	増加率
平成 27 年度末	8,329	378	4.8%
平成 28 年度末	8,809	480	5.8%
平成 29 年度末	9,156	347	3.9%
平成 30 年度末	9,499	343	3.7%
令和 元 年 度 末	9,759	260	2.7%

年齢別登録者数は70代以上の高齢者が全体の約60%を占めています。

図表 42 年齢別登録者数（令和2年3月末現在）

年 代	10代以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代以上	合 計
登録者数	666	439	554	718	1,062	1,402	2,023	2,259	636	8,654
割合	7.7%	5.1%	6.4%	8.3%	12.3%	16.2%	23.4%	26.1%	7.3%	100.0%



図表 43 年代別登録者数の割合（令和2年3月末現在）

④ 地区別の利用状況

中村地区および二宮地区において、登録者利用率が高く、約20%となっています。

図表 44 地区別の利用状況（令和2年3月末現在）

	地区名	真岡地区	大内地区	山前地区	中村地区	二宮地区	合 計
登 録	登録者(A)	3,591	1,072	1,255	1,466	2,365	9,749
	人口(B)※	37,712	6,419	7,951	13,007	15,062	80,151
	地区別登録率(A/B)	9.5%	16.7%	15.8%	11.3%	15.7%	12.2%
利 用	実利用者数(C)	625	130	160	287	457	1,659
	(割 合)	37.7%	7.8%	9.6%	17.3%	27.5%	100%
	登録者利用率(C/A)	17.4%	12.1%	12.7%	19.6%	19.3%	17.0%

※人口は令和2年4月1日現在の住民基本台帳人口。「実利用者数」は登録者のうち何人が実際に利用したのかを示す指標



⑤ 時間変更件数及びお断り件数

お断り件数は、年間約 1,000 人で推移しています。

図表 45 時間変更件数及びお断り件数の推移

年 度	時間変更件数	お断り件数	お断り件数 (1日平均)
平成 27 年	570	929	3.8
平成 28 年	577	1,027	4.2
平成 29 年	671	1,239	5.1
平成 30 年	554	1,004	4.1
令和元年	484	1,037	4.3

⑥ 運行経費等の推移

利用人数の減少や、高齢者運転免許証自主返納支援事業による無料乗車人数の増加などにより、運賃収入は減少傾向にあり、収支率も同様に年々減少しています。いちごタクシーの運行にあたっては、地域の特性に応じた生活交通の確保維持を目的とした国の補助金である「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用しており、今後も同補助金を活用していく予定です。

図表 46 いちごタクシーの運行経費等の推移

年 度	運行経費 (千円) イ	運賃収入 (千円) ロ	収支率 (%) ロ/イ	補助金 (千円) ハ	市の支出額 (千円) イ-ロ-ハ	運行(日)
平成 27 年	43,926	5,363	12.2	6,000	32,563	243
平成 28 年	37,810	5,308	14.0	6,000	26,502	243
平成 29 年	38,385	4,470	11.6	5,000	28,915	244
平成 30 年	38,940	4,085	10.5	3,881	30,974	244
令和元年	37,127	3,337	9.0	5,000	28,790	242

(2) いちごバス

いちごバスは、中心市街地を循環するコミュニティバスです。

芳賀赤十字病院の移転に合わせて、平成 24 年から運行していたコットベリー号の運行内容を見直し、平成 31 年 3 月 4 日より現在のいちごバスを運行しています。

図表 47 運行の概要

項 目	内 容
名 称	いちごバス
開 始 時 期	平成 31 年 3 月
事 業 主 体	真岡市
運 行 主 体	大越観光バス(株)
運 行 経 路	いちごタクシーの拠点を通り、住宅地をカバーして市街地を循環する経路
運 賃	1 乗車 100 円、未就学児は無料
定 員	26 人
運 行 日	毎日運行(年末年始を除く)
1 日 の 便 数	18 便(右回り 12 便、左回り 6 便)
営 業 時 間	7:20~17:20
車 種 ・ 車 両 数	小型バス車両 4 台(うち予備車両 1 台) ※定員 26 人



真岡市コミュニティバス「いちごバス」



① 利用者数

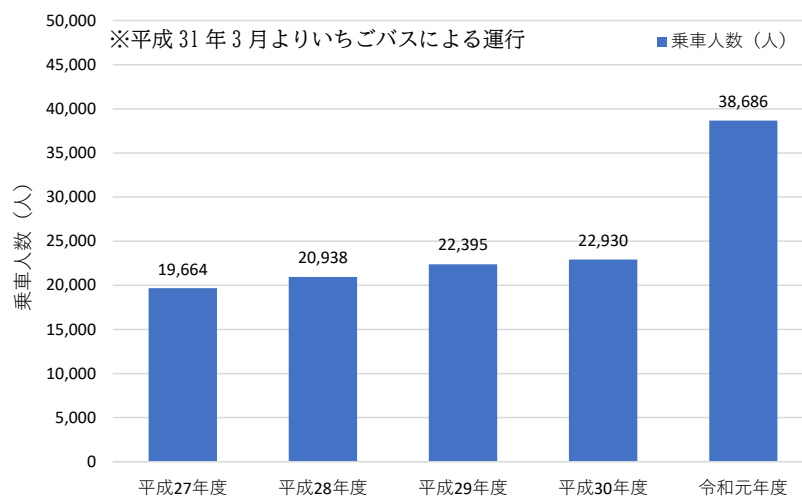
平成 31 年 3 月に、コットベリー号からいちごバスに運行内容が変更になったことから、利用者は前年度と比較して大きく増加しています。

1 日あたりの乗車人数は 107.5 人でした。

図表 48 コットベリー号、いちごバスの利用者数の推移

年 度	乗車人数	右回り	左回り	無料乗車券	運行日数	1 日平均	1 便平均
平成 27 年	19,664	9,873	9,791	-	359	54.8	3.4
平成 28 年	20,938	10,410	10,528	303	359	58.3	3.6
平成 29 年	22,395	10,917	11,478	536	359	62.4	3.9
平成 30 年	22,930 (2,718)	11,975 (1,729)	10,955 (989)	902 (74)	359 (28)	63.9 (97.1)	3.5 (5.4)
令和元年	38,686	23,857	14,829	4,068	360	107.5	6.0

※()はうち平成 31 年 3 月 4 日以降運行のいちごバスの数値を示す



図表 49 コットベリー号、いちごバスの乗車人数の推移

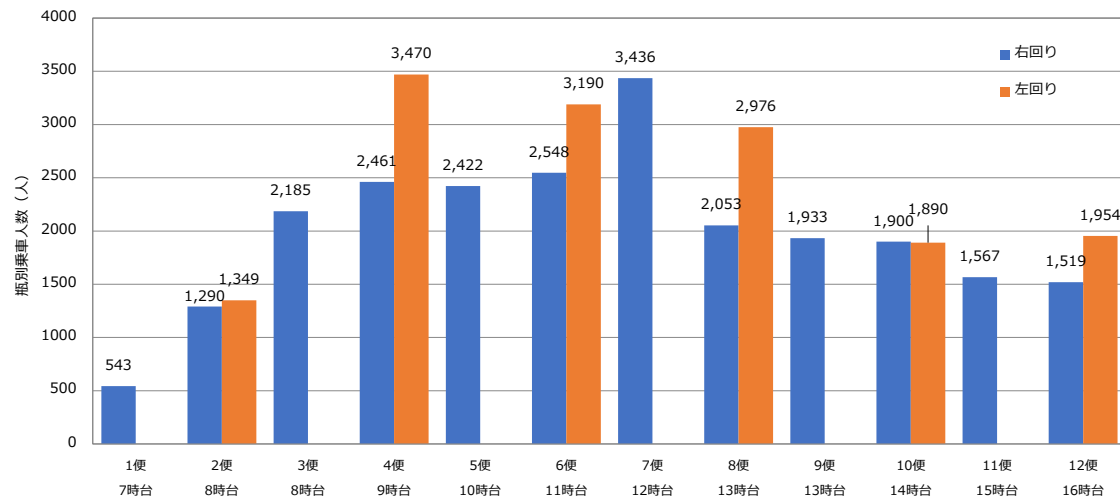
② 便別乗車人数

第 4 便から第 8 便にかけての利用者数が多く、日中 (9～13 時) における需要が高いことが見て取れます。

また、第 9 便以降のお昼から夕方にかけて運行している便においても、1,500 人以上の利用者数が確保されており、早朝よりも需要が高いです。

図表 50 運行便数および運行時間帯

呼び名	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便	7 便	8 便	9 便	1 0 便	1 1 便	1 2 便
発車時刻	右1 7:20 発	右2 8:05 発	右3 8:50 発	右4 9:35 発	右5 10:20 発	右6 11:05 発	右7 12:25 発	右8 13:10 発	右9 13:55 発	右10 14:40 発	右11 15:25 発	右12 16:10 発
		左1 8:05 発		左2 9:35 発		左3 11:05 発		左4 13:10 発		左5 14:40 発		左6 16:10 発



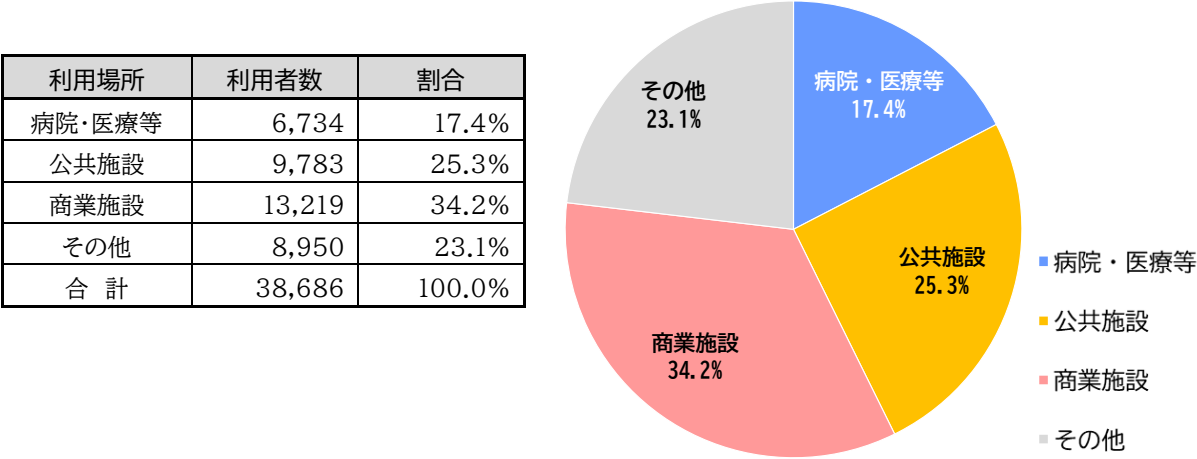
図表 51 便別乗車人数集計結果



③ 停留所別乗車人数

利用場所として、商業施設が最も多く全体の 34.2%を占め、次いで公共施設が 25.3%、病院・医療等が 17.4%となっており、広く生活の足として利用されています。

図表 52 停留所別の乗車人数



④ 運行経費等の推移

平成 31 年 3 月に、コットベリー号からいちごバスに運行内容が変更になったことから、令和元年度の運行経費が前年と比較して大きく増加しています。いちごバスの運行にあたっては、地域の特性に応じた生活交通の確保維持を目的とした国の補助金である「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用しており、今後も同補助金を活用していく予定です。

図表 53 コットベリー号、いちごバスの運行経費等の推移

年 度	運行経費 (千円) イ	運賃収入 (千円) ロ	収支率 (%) ロ/イ	補助金 (千円) ハ	市の支出額 (千円) イ-ロ-ハ	運行 (日)
平成 27 年	29,037	1,966	6.8	11,181	15,890	359
平成 28 年	25,625	2,064	8.1	7,966	15,595	359
平成 29 年	25,344	2,186	8.6	6,224	16,934	359
平成 30 年	22,159	1,941	8.8	6,289	13,929	359
令和 元年	50,961	3,470	6.8	8,373	39,118	360

⑤ 運行内容の改善

利用者の利便性の向上を図り、平成 30 年度にコットベリー号の運行体系を全面的に見直し、①バス停位置の見直し、②ルート及びダイヤの変更、③車両の大型化を実施し、名称をいちごバスと改めました（運行開始は H31.3～）。

(3) 高齢者等への支援（福祉タクシー等）

① 老人福祉タクシー

ひとり暮らし高齢者及び高齢者世帯の日常生活に必要な交通の便を確保するために、自動車を所有していない 65 歳以上のひとり暮らし高齢者及び高齢者のみの世帯の方を対象として 1 枚当たり 500 円のタクシー利用券を交付しています。

交付枚数は、月 6 枚の割合で、年間 72 枚を限度としています。

図表 54 老人福祉タクシー事業の実績

年 度	申請者数（人）	交付枚数（枚） イ	利用枚数（枚） ロ	利用率（%） ロ/イ	助成金額（千円）
平成 27 年	731	33,452	24,898	74.4	17,603
平成 28 年	613	27,628	24,345	88.1	17,217
平成 29 年	748	28,916	25,397	87.8	17,778
平成 30 年	758	34,432	25,382	73.7	17,767
令和元年	759	34,376	25,268	73.5	18,292

② 障がい者福祉タクシー事業

身体障害者手帳 1 級・2 級所持者、療育手帳 A1・A2 所持者、精神障害者保健福祉手帳 1 級・2 級所持者の方を対象に、1 枚当たり 500 円のタクシー利用券を交付しています。

交付枚数は、月 6 枚の割合で年間 72 枚を限度としています。

図表 55 障がい者福祉タクシー事業の実績

年 度	申請者数（人）	交付枚数（枚） イ	利用枚数（枚） ロ	利用率（%） ロ/イ	助成金額（千円）
平成 27 年	632	27,708	14,239	51.4	9,985
平成 28 年	652	28,596	14,396	50.3	10,100
平成 29 年	670	29,720	14,408	48.5	10,179
平成 30 年	679	30,300	14,062	46.4	9,884
令和元年	640	28,296	12,769	45.1	9,021

③ 高齢者等外出支援事業

ねたきり高齢者（要介護 4 以上）、重度の身体障がい者（身体障害者手帳 2 級以上）、重度の知的障がい者（療育手帳 A、A1、A2）の方を対象に、介護を必要とする方の外出を支援するため、リフト付き車両及びストレッチャー装着ワゴン車の基本料金分（700～750 円）の利用券を交付しています。

交付枚数は、月 2 枚の割合で年間 24 枚を限度としています。



図表 56 高齢者等外出支援事業の実績

年 度	申請者数 (人)	交付枚数 (枚) イ	利用枚数 (枚) ロ	利用率 (%) ロ/イ	助成金額 (千円)
平成 27 年	75	1,410	642	45.5	417
平成 28 年	62	1,270	502	39.5	327
平成 29 年	63	1,068	540	50.6	399
平成 30 年	75	1,262	545	43.2	402
令和元年	76	1,424	578	40.6	424

④ 高齢者運転免許証自主返納支援事業との連携

運転免許証を自主返納したすべての高齢者を対象として、高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、いちごタクシーといちごバスの共通無料乗車券を交付しています。

また、平成 29 年度から民間タクシーの利用券を交付しており、1 枚当たり 500 円の利用券を月 3 枚の割合で、年間 36 枚を限度としています。

図表 57 高齢者運転免許証自主返納支援事業の実績

年 度	申請者数 (人)	タクシー券 交付枚数 (枚)	タクシー券 利用枚数 (枚)	利用率 (%)	助成金額 (千円)
平成 28 年	141	-	-	-	-
平成 29 年	193	4,236	1,981	46.8	1,387
平成 30 年	189	6,238	3,148	50.5	2,204
令和元年	272	8,912	4,120	46.2	2,907

⑤ 高齢者井頭温泉送迎バス

高齢者（70 歳以上）の「“いちご”の湯（真岡井頭温泉）」の利用による健康増進を目的として、地区毎に無料往復バスを運行しています。

利用者数は、減少傾向にあります。

図表 58 高齢者井頭温泉送迎バスの利用状況

年 度	利用者数 (人)	運行回数 (回)	1 回当たりの 利用者数 (人)	委託料 (千円)
平成 27 年	370	128	2.9	3,103
平成 28 年	217	130	1.7	3,152
平成 29 年	248	130	1.9	3,063
平成 30 年	137	130	1.1	2,984
令和元年	188	129	1.5	2,961

⑥ 老人クラブ移動支援事業

老人クラブの活動を支援するため、老人研修センターや井頭温泉への送迎を無料で行っています。
また、平成30年度で老人憩の家がなくなったことから、その分を井頭温泉へ振り替えています。

図表 59 老人クラブ移動支援事業の実績

年度	真岡線利用		老人研修センター		老人憩の家		井頭温泉		1回当たりの利用者数（人）	委託料（千円）
	利用者数（人）	運行回数（回）	利用者数（人）	運行回数（回）	利用者数（人）	運行回数（回）	利用者数（人）	運行回数（回）		
平成27年	657	20	2,166	100	2,354	113	1,779	40	25.5	3,103
平成28年	747	20	2,231	99	2,396	113	1,756	40	26.2	3,152
平成29年	574	20	2,283	100	2,202	120	1,654	40	24.0	3,063
平成30年	525	20	2,182	99	2,094	115	1,553	40	23.2	2,984
令和元年	529	20	2,208	103	-	-	3,954	132	26.2	2,961



(4) スクールバスの運行

① 市内のスクールバス

平成 20 年 4 月から、二宮地区の長沼南小と長沼北小の統合、物部小高田分校の廃校により、スクールバスを運行しています。また、平成 30 年 4 月から、山前地区の山前小に山前南小と東沼小が、中村地区の中村小に中村東小と中村南小が統合となり、長沼小・物部小・中村小・山前小の 4 区でスクールバスを運行しています。

図表 60 市内のスクールバスの運行状況

年度	学校名	対象児童	運行車両・台数	運行経費（千円）
平成 27 年	長沼小学校	35 人	マイクロバス 2 台	22,043
	物部小学校	72 人	マイクロバス 1 台 小型バス 2 台	
平成 28 年	長沼小学校	41 人	マイクロバス 2 台	23,680
	物部小学校	68 人	マイクロバス 1 台 小型バス 2 台	
平成 29 年	長沼小学校	39 人	マイクロバス 2 台	23,680
	物部小学校	61 人	マイクロバス 1 台 小型バス 2 台	
平成 30 年	長沼小学校	39 人	マイクロバス 2 台	81,085
	物部小学校	54 人	マイクロバス 1 台 小型バス 2 台	
	中村小学校	154 人	マイクロバス 7 台	
	山前小学校	104 人	マイクロバス 5 台	
令和元年	長沼小学校	39 人	マイクロバス 2 台	82,586
	物部小学校	54 人	マイクロバス 1 台 小型バス 2 台	
	中村小学校	117 人	マイクロバス 7 台	
	山前小学校	93 人	マイクロバス 5 台	

(5) モビリティ・マネジメント事業や高齢者等への利用方法説明会の実施

① 学校モビリティ・マネジメント

子どもたちに公共交通を身近に感じてもらうとともに公共交通に関する意識醸成のため、学校モビリティ・マネジメントを実施しました。

栃木県バス協会、運行事業者と共同で、バスの乗降方法や車内でのマナーなど利用方法についての説明や、車イスでの乗降体験などの福祉体験を行いました。

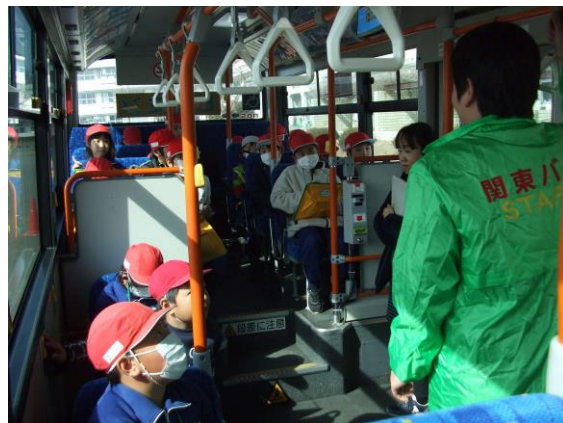
また、真岡西小学校の総合的学習の「たんけん！発見！マイタウン」にて、真岡市の SL について出張教室を行いました。

図表 61 学校モビリティ・マネジメント（バス教室）の実施状況

年 度	学校名	学年・人数	内 容
平成 27 年	—	—	バスの乗り方の説明 （方向幕の見方，整理券の取り方使用方法等） バス車内でのマナーの説明 （走行中の車内の過ごし方，座席の譲り合い等） バスの降り方の説明 （降車ボタンの使用方法，運賃の支払方法等） 福祉体験 （車イスでの乗降体験、バリアフリーの説明等）
平成 28 年	—	—	
平成 29 年	真岡小学校	5 年生 109 人	
平成 30 年	真岡西小学校	4 年生 136 人	
令和 元年	真岡東小学校	3 年生 82 人	

図表 62 学校モビリティ・マネジメント（SL 教室）の実施状況

年 度	学校名	学年・人数	内 容
平成 27 年	真岡西小学校	3 年生 31 名	SL の歴史、SL の復元
平成 28 年		3 年生 40 名	SL が動くしくみ
平成 29 年		3 年生 32 名	真岡鐵道の SL について
平成 30 年		3 年生 35 名	真岡駅について
令和 元年		3 年生 30 名	SL キューロク館について



② 高齢者等への利用方法説明会の実施

いちごタクシーやいちごバスをはじめとする公共交通の利用促進を図るため、高齢者等を対象に利用方法や乗継についての出前講座を実施しています。

平成 28 年に堀内地区、平成 29 年に東郷団地で出前講座を実施しています。



(6) 交通結節点の乗継環境の整備

芳賀赤十字病院の移転にあわせ、平成 30 年度に北真岡駅の改修（バリアフリー化及び周辺環境の整備）を行いました。また、令和元年度に真岡工業高校の協力により、北真岡駅のベンチの改修を行いました。

令和元年度に、いちごバスの利用者が多い、真岡駅及びザ・ビックエクストラの停留所にベンチを設置しました。



写真 1 北真岡駅の改修（外観）



写真 2 北真岡駅の改修（スロープ設置）



写真 3 北真岡駅の改修
（バスロータリー、停留所及びトイレ）



写真 4 いちごバス停留所

(7) 運行情報や乗継情報の発信

市ホームページに、いちごタクシー及びいちごバスの利用方法や運行情報（時刻表、運行ルート等）を掲載するとともに適宜更新を行っています。また、いちごバスについては、運行事業者のホームページ及び民間事業者が運営する乗継案内サイト等へ時刻表等を掲載しています。

令和元年度には、公共交通の利用性向上を図るため、いちごタクシー、いちごバス及び真岡鐵道の時刻表等を掲載した、「真岡市公共交通ブック」を発行し、新聞の折込みとして市内の各世帯へ配布したほか、市関連施設で配布しています。



図表 63 真岡市公共交通ブック



(8) 公共交通利用促進策の実施

① 回数券及び定期券の導入

公共交通の利用を促進するため、いちごタクシーで平成28年1月に、いちごバスで令和2年1月に回数券を導入しました。また、令和2年4月からいちごバスの定期券の販売を開始しました。

図表 64 回数券及び定期券制度概要

区分	種別	開始時期	概要
いちごタクシー	回数券	平成28年 1月6日	販売金額：大人 3,000 円(300 円券×11 枚綴り) 子ども 2,000 円(200 円券×11 枚綴り) 販売場所：真岡鐵道真岡駅切符売場、 いちごタクシー車内
いちごバス	回数券	令和2年 1月15日	販売金額：1,000 円(100 円券×11 枚綴り) 販売場所：いちごバス車内
	定期券	令和2年 4月1日	販売金額：大人 1 か月券 3,500 円 3 か月券 9,000 円 高校生以下 1 か月券 1,800 円 3 か月券 5,000 円 販売場所：大越観光バス(株)事務所内、真岡市総合政策課、真岡鐵道真岡駅切符売場



図表 65 いちごタクシー及びいちごバス回数券デザイン、いちごバス定期券デザイン

② 子どもの利用促進策の実施

公共交通の需要拡大と子どもたちが公共交通をより利用しやすくするため、令和元年 9 月からいちごタクシー及びいちごバスの未就学児運賃無料化を行いました。

また、子どもたちにバスの利用方法を学んでもらうとともに、市内の商業施設や観光施設を訪れて、本市の魅力と知識を深めてもらうことを目的に令和元年度から、夏休みを利用した小学生の無料乗車事業を実施しています。



図表 66 夏のわくわく無料乗車キャンペーンチラシ

図表 67 「夏のわくわく無料乗車キャンペーン」利用実績

年 度	実施期間	利用人数
令和元年度	8月1日～9月1日	835人
令和2年度	7月21日～8月31日	248人



(9) 周辺自治体等との連携

・周辺市町との課題の共有

公共交通が抱える全国的な課題として、利用者数の減少があげられます。本市においても近年、利用者数が減少傾向にあり、対策を講じることが求められています。

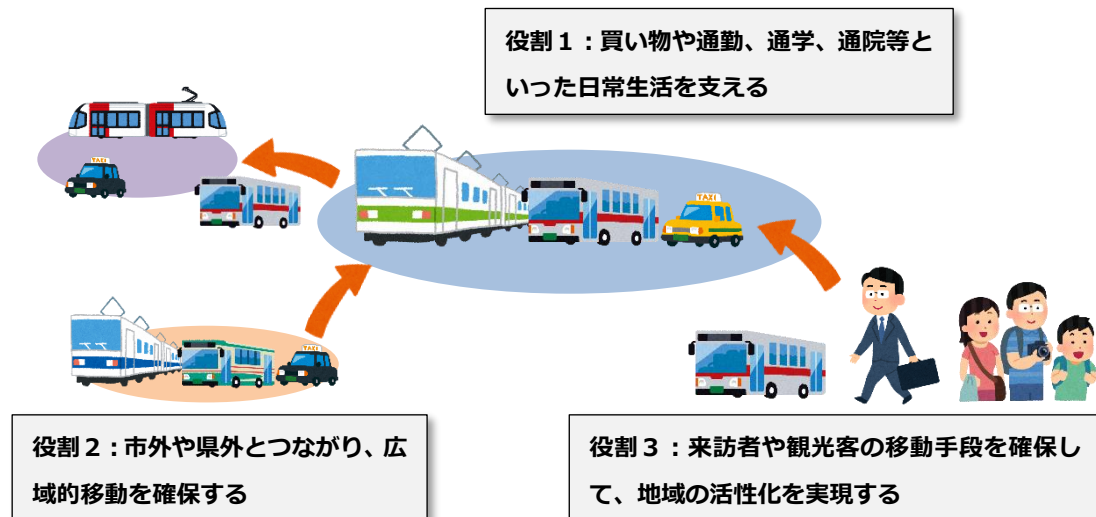
本市および周辺市町において、その課題の解決方策として、広域的な公共交通ネットワークの構築があげられており、現在、県央地域公共交通利活用促進協議会（宇都宮市主催）と真岡鐵道経営支援協議会が取り組んでいます。

図表 68 周辺市町と公共交通に関する課題を共有する協議会等の内容

協議会名	内 容
県央地域公共交通利活用促進協議会	県央地域の公共交通の利便性の向上と利用促進のため、3市5町(宇都宮市・鹿沼市・真岡市・益子町・芳賀町・市貝町・茂木町・高根沢町)の住民代表、交通事業者及び行政が連携して、現在の公共交通の課題への対応策や、将来的な公共交通の充実に向けた方策を検討しているほか、広報啓発活動やマイカー利用者の意識啓発などに取り組んでいます。
真岡鐵道経営支援協議会	真岡鐵道に関する経営的な支援、利用促進策について、沿線2県2市4町(栃木県・茨城県・真岡市・筑西市・益子町・芳賀町・市貝町・茂木町)が協議を行うものです。
芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会	芳賀・宇都宮間で整備が進められている、LRT(次世代型路面電車)に関する内容について協議を行うため、芳賀町、宇都宮市その他、オブザーバーとして2市6町(鹿沼市、真岡市、上三川町、益子町、茂木町、市貝町、壬生町、高根沢町)が会議に参加しています。

2. 本市における地域公共交通の役割

本市の実態や市を取り巻く状況をふまえ、公共交通が果たすべき役割を以下のように整理します。



図表 69 公共交通の役割（イメージ図）

役割 1 買い物や通勤、通学、通院等といった日常生活を支える

公共交通は、買い物や通勤、通学などの日常生活を支える重要な移動手段です。

本市の自家用車保有率は高い状況である一方、高齢化や運転免許証自主返納者などの増加により、公共交通の重要性は今後さらに高まることが予想されます。

本市における公共交通は、誰もが安心して利用できる、生活を支える移動手段としての役割を担います。

役割 2 市外や県外とつながり、広域的移動を確保する

本市は、隣接する宇都宮市や下野市、県外への移動需要があります。

また、芳賀・宇都宮間においては、LRT が整備されており、広域的な人の流れの変化に対応していくことが求められます。

本市における公共交通は、市内の輸送資源を総動員するとともに、周辺自治体と連携し、広域的な移動手段としての役割を担います。

役割 3 来訪者や観光客の移動手段を確保して、地域の活性化を実現する

本市への来訪者や観光客の移動を促進するためには、来訪者の移動手段の一つとして公共交通を選択できるような交通体系を形成することが求められます。

本市における公共交通は、移動者目線からの利用しやすい公共交通を整備し、移動を促進することにより、地域の活性化に貢献する役割を担います。



3. 地域公共交通に関する課題

これまでの現況整理結果（地域の概要、地域公共交通に関する調査・分析）を整理し、地域公共交通が果たすべき役割をふまえた、地域公共交通に関する課題を整理します。

図表 70 分野別の地域公共交通に関する現状分析・課題

項目		現状・課題（【】が課題）
人口	将来展望	・ 総人口は、平成 17 年(2005 年)をピークに減少。【人口減少下でも持続可能な生活交通手段の確保】 ・ まち・ひと・しごとの創生と好循環の実現に向けた各施策による効果が着実に反映された場合、令和 47 年(2065 年)の総人口は 63,402 人となり、社人研の推計より約 23,000 人多く見込まれ、移住・定住施策が重要 ・ 年齢 3 区分別人口では、65 歳以上人口が全体に占める割合(高齢化率)は、平成 27 年(2015 年)の 23.9%から、令和 27 年(2045 年)の 34.6%まで増加。
	地区別人口	・ 地区別の人口は、中心市街地を含む真岡地区が約 3.8 万人、次いで二宮地区が 1.5 万人 ・ 人口減少に伴い、高齢化率も上昇するため、今後、高齢者の一人暮らし世帯等も増加することが見込まれている。【高齢者の足の確保が必要】
	人口分布	・ 人口は、真岡地区、長田地区及び久下田駅周辺に特に集積しているが、郊外部においても、古くからの農村集落等においては、人口が集積している地域もある。【郊外部における移動手段確保が必要】
通勤・通学流動		・ 通勤先は、近隣の益子町をはじめ、宇都宮市や近隣の筑西市との結びつきが強い。 ・ 通学先として結びつきが強い都市は、宇都宮市に次いで益子町、小山市が挙げられるが、芳賀地区を構成する町から、本市へ通学する移動も多くみられる。【広域圏における交通ネットワークの必要性】
土地利用		・ 本市の土地利用は、真岡地区・久下田地区・長田地区において都市的な土地利用が図られており、特に長田地区では、近年の土地地区画整理事業により住宅建設が進んでいる。 ・ 山前地区、大内地区、中村地区、長沼地区、物部地区では一部都市的な土地利用がみられるものの、農地をはじめとした自然的土地利用の割合が高くなっている。
都市計画		・ 都市的土地利用を図ることとしている市街化区域の設定は、真岡駅・久下田駅を中心に商業系用途が指定され、商業施設や病院等の機能が集積している。【拠点間ネットワークの形成】 ・ 都市計画道路の整備状況は、公共交通の運行路線を検討する際に重要。現在、真岡地区および中村地区の一部区間を除き整備済みであり、主要幹線道路については、供用開始
財政状況		・ 真岡市の財政力指数(平成 29 年～令和元年度の 3 ヶ年平均)は、0.838。財政力指数は 1.0 以下で普通交付税の交付団体ではあるものの、県内平均値 0.74 を上回る。 ・ 全国の類似団体と比較しても高い数値を示している。財政の健全化を示す比率においても、早期健全化基準を下回っており、財政力の強い健全な地域に位置付けられる。【持続可能な運行を支える資金確保】
観光資源		・ 日本一の生産量を誇るいちごや、真岡鐵道で主に土日に運行する SL、伝統工芸品である真岡木綿をはじめ、真岡駅周辺や門前地区、井頭公園周辺、桜町陣屋、高田山専修寺周辺、道の駅にのみやなど、市内に数多くの観光資源が点在【観光施策との連携強化】
公共交通(民間部門)	真岡鐵道	・ 真岡線は、茨城県筑西市と芳賀地域を結ぶ基幹公共交通として、通勤、通学をはじめ地域住民の生活に深く関わっている。
	路線バス	・ 宇都宮方面・石橋方面へのアクセスが確保されており、6 路線ある。
	スクールバス	・ 県立益子特別支援学校や近隣の私立高等学校には、それぞれ市内から学校間を運行
	タクシー	・ 市内に 3 事業者があり、輸送回数、輸送人員ともに横ばい状態。実働率は減少
	LRT	・ 芳賀・宇都宮間では LRT の整備が進められており、JR 宇都宮駅東口から本田技研北門までの、約 15km が開業する予定【新たな交通体系の構築】
公共交通(公共部門)	いちごタクシー	・ いちごタクシーは、予約制の乗合い方式のタクシー。運行以降、高齢者を中心にニーズ有。 ・ 自宅と市内の指定された施設間(公共施設、病院、金融機関、商業施設等)を送迎する交通システム(デマンドタクシー)【乗合効率改善、目的地整理】
	いちごバス	・ 中心市街地を循環するコミュニティバス ・ 芳賀赤十字病院の移転に合わせて、平成 24 年から運行していたコットベリー号の運行内容を見直し、平成 31 年 3 月 4 日より現在のいちごバスを運行。ルート変更や増便、車両の大型化を実施し利用者は増加した。【周辺地区への運行方法を検討】

(1) 中心市街地と周辺地区を繋ぐ新たな交通ネットワークを構築すること

令和2年9月23日に市の中心部である荒町地区に市役所新庁舎が開庁し、今後は、その周辺に図書館機能や子育て支援施設の機能などを併せ持つ新たな複合施設の整備も予定され、中心市街地におけるにぎわいの創出や活性化が図られています。

現在の交通ネットワークでは、中心市街地の周遊性はいちごバスの運行で確保しているものの、周辺地域からのアクセスは予約制のいちごタクシーなどに制限されています。

また、観光客等の来訪者が、自由に公共交通を利用して市内外を移動するのが困難な状況となっています。

現在の交通ネットワークを見直し、公共交通を使った中心市街地と周辺地区の自由な移動や、市町間の広域的な移動が可能となる交通ネットワークを形成していく必要があります。

(2) 増加する高齢者等の移動手段を確保すること

今後、高齢者や運転免許証自主返納者の増加に伴い、自家用車での移動ができない方が増加し、高齢者等の移動需要が高まることが予想されます。

いちごタクシーやいちごバスなどの公共交通サービスの利便性向上を図るとともに、老人福祉タクシーや高齢者運転免許証自主返納者への支援など、移動支援策の充実を図っていく必要があります。

(3) いちごタクシー・いちごバスの利用効率化

いちごタクシー、いちごバスについては、午前中の利用者が多く、特にいちごタクシーでは、午前中の便の予約が取りにくい状況が発生しています。

いちごバスやいちごタクシーの相互利用や、比較的余裕のあるいちごタクシーの午後の便の利用を促進するなど、少しでも多くの移動ニーズに対応することが求められます。

また、いちごタクシーでは、運行開始以降目的地を増加しており、目的地の分散化により輸送効率が低下しています。

今後、高齢者の増加等により高まる移動需要への対策としても、より効率的な輸送を可能にする運行内容を検討する必要があります。

(4) 公共交通サービスの相互連携や乗継ぎ環境の向上

市民の移動ニーズに対応するため、いちごバスや民間路線バス、真岡鐵道などの公共交通サービスの相互連携や、乗継ぎ拠点となる、真岡駅や真岡市役所庁舎などにおける待合環境を向上することにより、利便性の向上を図る必要があります。

また、地域住民の共助による移動方法や、スクールバスや高齢者送迎バス等の有効活用など、社会情勢やまちづくりの変化に対応する移動手段の確保を検討していく必要があります。



第5章 計画の基本的な方針と目標

1. 計画の基本的な方針

公共交通が果たすべき役割や課題をふまえ、計画の基本的な方針を以下のように展開します。

基本方針1 新たな交通ネットワークの構築

高齢者の増加などの社会情勢や、まちづくりの変化に対応するため、市内全域を運行するいちごタクシーや、中心市街地を循環するいちごバスに加えて、郊外部から中心市街地へアクセスできるような公共交通サービスを検討するとともに、周辺自治体と連携した広域的な交通ネットワークを構築します。

基本方針2 持続可能な交通サービスの提供

生活交通としての公共交通を維持し、将来にわたり持続的な交通サービスを確保するため、いちごタクシーやいちごバスの運行内容の改善を図るとともに、真岡鐵道や民間路線バス等の安定的な運行を支援します。

また、交通サービスの相互連携などにより利用促進を図ります。

基本方針3 公共交通の利便性向上と地域活性化

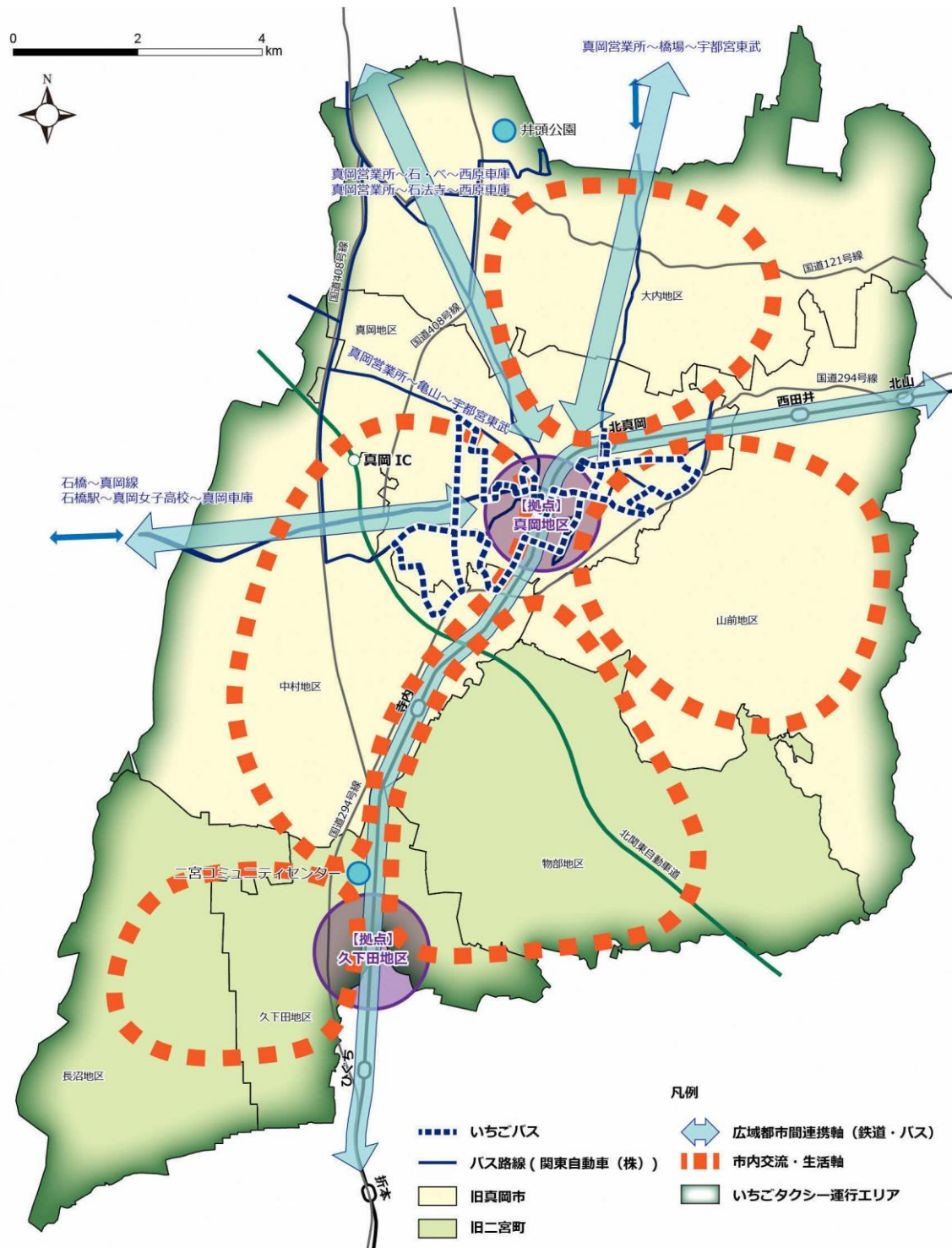
誰もが公共交通を利用しやすい乗継ぎ環境の整備を図るとともに、多様な交通手段による移動を促進します。

また、市内におけるイベント時の周遊性を高める取組や、企画乗車事業など、事業者や地域と連携した公共交通の利用促進を図ります。



2. 目指すべき将来像

既存の公共交通（真岡鐵道、民間路線バス、いちごタクシー、いちごバス）を維持するとともに、中心市街地と周辺地域をつなぐ移動手段の確保や、周辺自治体と連携した広域的な公共交通ネットワークの構築を目指します。



図表 71 地域公共交通計画で目指すべき将来像

3. 計画の目標

市民の生活をつなぎ、市内・外を快適に移動できる公共交通を実現するため、本計画では6つの目標を掲げます。

目標 1	市民生活を支える公共交通ネットワークの構築
------	-----------------------

市内全域を運行するいちごタクシーや、中心市街地を循環するいちごバスに加えて、中心市街地と周辺地区をつなぐ新たな移動手段を導入し、誰もが安心して生活できる公共交通ネットワークを構築します。

目標 2	将来にわたり持続可能な公共交通の確保
------	--------------------

生活の足として不可欠な公共交通を維持していくため、いちごタクシーやいちごバスの利用促進を図るとともに、真岡鐵道や民間路線バスの継続的な運行を支援し、将来にわたり持続可能な公共交通を確保します。

目標 3	市域を越えた広域的な移動手段の検討
------	-------------------

芳賀・宇都宮間で整備される LRT へのバス路線接続検討など、周辺自治体、関係機関と連携し、誰もが自由に市内外を移動できる、広域的な移動手段を検討します。

目標 4	まちづくりや観光と連携した地域活性化
------	--------------------

地域活性化への取組として、市内におけるイベント時の周遊性を高める臨時運行バスや、企画乗車事業など、事業者や地域と連携した公共交通の利用促進を図ります。

目標 5	乗継ぎ環境の整備と利用促進策の実施
------	-------------------

乗換え拠点における待合環境の向上を図り、利便性の高い乗継ぎ環境を整備します。

また、市内小学校におけるモビリティ・マネジメントや、運行情報を効果的に発信し、理解促進と利用促進を図ります。

目標 6	市民・事業者・行政等が連携した移動手段の確保
------	------------------------

市民、交通事業者、行政間の連携を強化するとともに、自家用有償運送や地域住民の共助による移動手段の導入を検討するなど、地域の多様な輸送資源を活用した、移動手段の確保を推進します。



第6章 計画の実施事業

1. 計画の実施主体

行政、交通事業者、地域・団体、市民のそれぞれが公共交通の実施主体として、それぞれの役割を果たし、市内外の輸送資源を総動員して目標の実現を図ります。

① 行政：公共交通体系の計画・支援

市民の移動手段の確保を支援します。また、行政、事業者、市民が協働して組織する真岡市地域公共交通活性化協議会での議論を通じ、公共交通ネットワーク全体を主体的に計画し、事業実施内容の評価を行います。

② 交通事業者：旅客運送サービスの提供

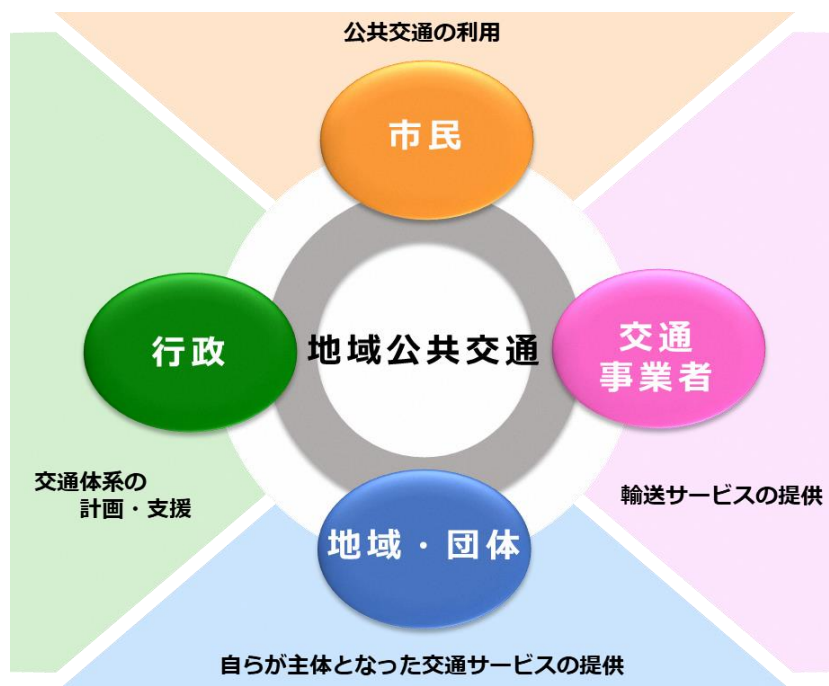
交通事業者は、安全な運行とサービスレベル向上に取り組み、利用者のニーズを受け、利便性の向上を図ります。

③ 地域・団体：移動手段・交通サービスの提供

自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスなど、地域や団体が主体となり、地域住民の移動手段の確保と交通サービスの充実を図ります。

④ 市民：公共交通の利用

普段から公共交通を利用しようという意識を持つとともに、公共交通を地域住民自ら運営する取組を促進します。

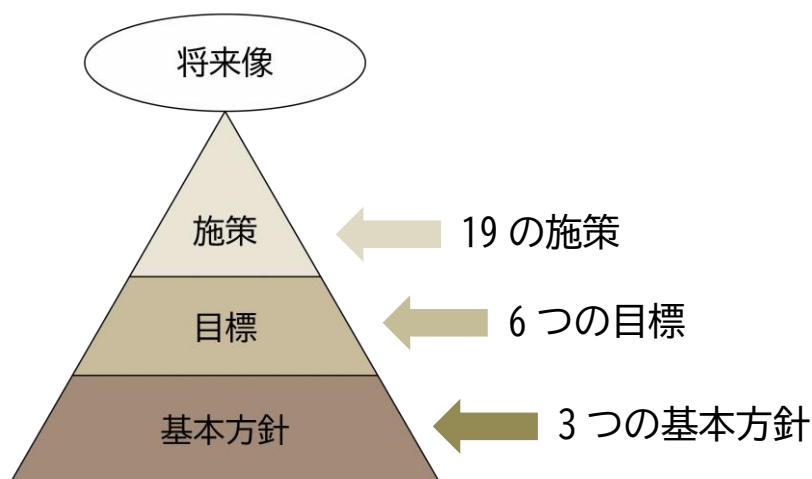
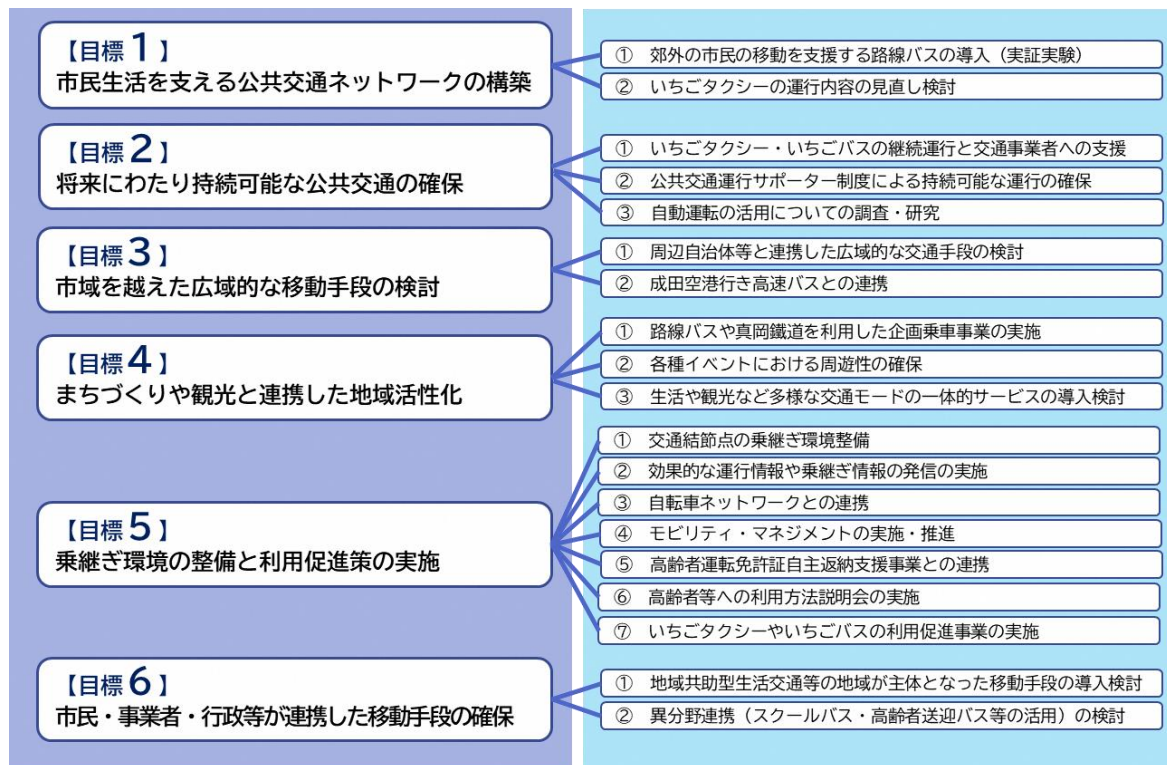


図表 72 地域公共交通実施主体の関連イメージ



2. 計画の目標を達成するために実施する事業

本市が目指す公共交通の将来像の実現に向け、目標を達成するために実施する施策・事業について実施主体とあわせて以下に示します。



図表 73 地域公共交通計画で目指すべき将来像

図表 74 施策と主な実施主体一覧

目 標	施策の概要	主な実施主体			
		行政	交通事業者	地域・団体	市民
(目標1) 市民生活を支える公共交通ネットワークの構築	施策1-1 郊外の市民の移動を支援する路線バスの導入(実証実験)	○	○		
	施策1-2 いちごタクシーの運行内容の見直し検討	○	○		
(目標2) 将来にわたり持続可能な公共交通の確保	施策2-1 いちごタクシー・いちごバスの継続運行と交通事業者への支援	○	○		
	施策2-2 公共交通運行サポーター制度による持続可能な運行の確保	○		○	○
	施策2-3 自動運転の活用についての調査・研究	○			
(目標3) 市域を超えた広域的な移動手段の検討	施策3-1 周辺自治体等と連携した広域的な交通手段の検討	○	○		
	施策3-2 成田空港行き高速バスとの連携	○	○		
(目標4) まちづくりや観光と連携した地域活性化	施策4-1 路線バスや真岡鐵道を利用した企画乗車事業の実施	○	○		
	施策4-2 各種イベントにおける周遊性の確保	○	○		
	施策4-3 生活や観光など多様な交通モードの一体的サービスの導入検討	○	○		
(目標5) 乗継ぎ環境の整備と利用促進策の実施	施策5-1 交通結節点の乗継ぎ環境整備	○	○		
	施策5-2 効果的な運行情報や乗継ぎ情報の発信の実施	○	○		
	施策5-3 自転車ネットワークとの連携	○	○		
	施策5-4 モビリティ・マネジメントの実施・推進	○	○	○	○
	施策5-5 高齢者運転免許証自主返納支援事業との連携	○			○
	施策5-6 高齢者等への利用方法説明会の実施	○			○
	施策5-7 いちごタクシーやいちごバスの利用促進事業の実施	○	○		○
(目標6) 市民・事業者・行政等が連携した移動手段の確保	施策6-1 地域共助型生活交通等の地域が主体となった移動手段の導入検討	○		○	○
	施策6-2 異分野連携(スクールバス・高齢者送迎バス等の活用)の検討	○	○	○	



(1) 目標1：市民生活を支える公共交通ネットワークの構築

① 施策1－1：郊外の市民の移動を支援する路線バスの導入（実証実験）

公共交通手段がない地域では、今後ますます市民の移動が困難になることが想定されます。医療や商業施設が集中する真岡地区や久下田地区などの拠点と、周辺地域を結ぶ新たなバス路線の新設について検討を行います。

また、実証運行を行うことで地域が抱える課題や市民のニーズなどを的確に把握し、本格運行を目指します。

② 施策1－2：いちごタクシーの運行内容の見直し検討

市内全域を運行するいちごタクシーについて、利用状況の分析を行い、随時見直しを行います。

また、地域の拠点等を結ぶ新たなバス路線の実証運行の結果をふまえながら、効率的な運行が図れるよう、運行台数や運行エリアの見直しを検討します。

(2) 目標2：将来にわたり持続可能な公共交通の確保

① 施策2－1：いちごタクシー・いちごバスの継続運行と交通事業者への支援

いちごタクシー、いちごバスについては、真岡鐵道の運行ダイヤとの連携を強化するなど、運行内容の見直しを随時行いながら継続して運行します。

また、真岡鐵道や民間路線バスの維持・活性化のため、交通事業者への支援を行います。

② 施策2－2：公共交通運行サポーター制度による持続可能な運行の確保

いちごタクシーといちごバスをより安定的に運行するため、公共交通を応援しようとする個人や企業・商店などの団体からの協賛金を募集する、公共交通運行サポーター制度を実施します。

協賛者には、いちごタクシー又はいちごバスの回数券の配布や、いちごバス車内への広告掲示等の特典を設けます。

③ 施策2－3：自動運転の活用についての調査・研究

次世代技術である自動運転の実証運行の検討など、調査研究に努めます。また、先進事例や先進自治体への視察を積極的に行い、導入までのプロセスや、導入後の運行状況についても研究します。

(3) 目標3：市域を超えた広域的な移動手段の検討

① 施策3－1：周辺自治体等と連携した広域的な交通手段の検討

芳賀・宇都宮間で整備される LRT 清原トランジットセンターへのバス路線接続に向けて、既存バス路線の再編を含めた検討をバス事業者や関係機関と連携して行い、広域的な公共交通ネットワークの構築を図ります。

また、栃木県や周辺市町との公共交通に関する情報を共有し、広域的な移動についての共通課題の解決を図ります。



写真 5 LRT の運行イメージ図

出典：宇都宮ライトレール㈱ホームページより

② 施策3－2：成田空港行き高速バスとの連携

市外への有効な移動手段を確保し、市外からの誘客を図るため、バス事業者や対象市町と連携して、成田空港行き高速バス等の運行を確保します。



(4) 目標4：まちづくりや観光と連携した地域活性化

① 施策4－1：路線バスや真岡鐵道を利用した企画乗車事業の実施

路線バスや真岡鐵道の利用促進と地域活性化を図るため、運行事業者や観光施設等と連携し、企画乗車券やイベント列車などの事業を検討します。

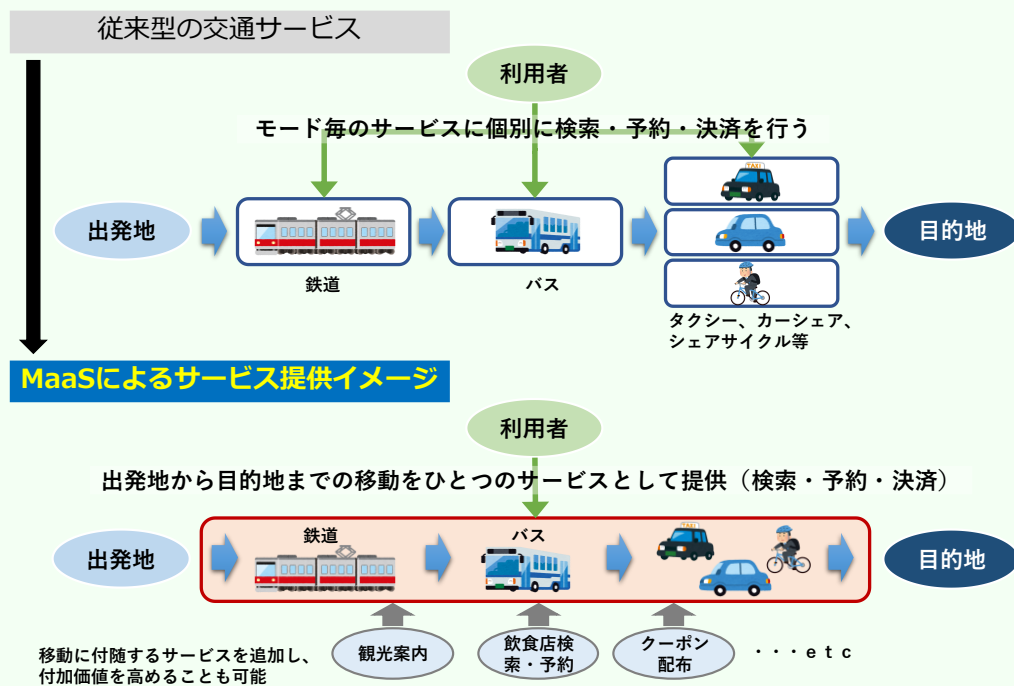
② 施策4－2：各種イベントにおける周遊性の確保

市内外の観光イベントと連携し、周遊バスを運行するなど、既存の公共交通との相互利用を図る取組を推進します。

③ 施策4－3：生活や観光など多様な交通モードの一体的サービスの導入検討

利用者が多様な交通手段（鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車など）に、「1つのサービス」としてアクセスできるようにする MaaS 等、一体的な交通サービスの導入を検討します。

※MaaS（マース）：Mobility as a service の略



図表 75 MaaS イメージ図

(5) 目標5：乗継ぎ環境の整備と利用推進策の実施

① 施策5－1：交通結節点の乗継ぎ環境整備

交通結節点における乗継ぎ環境を整備するため、バリアフリーやユニバーサルデザインの推進を図るとともに、パークアンドバスライドが可能な駐輪場や駐車場の整備を検討します。また、ベンチを設置するなど、待合環境の向上を図ります。

② 施策5－2：効果的な運行情報や乗継ぎ情報の発信の実施

市ホームページ、広報紙等を活用して、公共交通マップの作成、民間事業者の運営する乗継案内 Web サイトへの時刻表掲載など、よりわかりやすく公共交通の運行情報や利用方法等を提供します。

交通結節点にある施設等で、時刻表、路線バスや鉄道路線等の公共交通に係る情報をよりわかりやすく、一体的に発信します。

③ 施策5－3：自転車ネットワークとの連携

自転車と公共交通の連携を促進するため、路線バスやいちごバスの停留所付近に駐輪場の整備を検討するとともに、自転車通行空間の整備を推進します。

④ 施策5－4：モビリティ・マネジメントの実施・推進

公共交通や環境への理解を深め、将来の適切な自動車利用につながる意識の形成を図るため、市内の小学生を対象としたバスの乗り方教室などのモビリティ・マネジメントを定期的の実施します。

⑤ 施策5－5：高齢者運転免許証自主返納支援事業との連携

高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、高齢者運転免許証自主返納支援事業申請者に対し、いちごタクシーといちごバスの共通無料乗車券を交付します。

⑥ 施策5－6：高齢者等への利用方法説明会の実施

いちごタクシーやいちごバスをはじめとする公共交通の利用促進を図るため、高齢者等を対象に利用方法や乗り継ぎについての説明会や出前講座を実施します。

⑦ 施策5－7：いちごタクシーやいちごバスの利用促進事業の実施

夏休みを活用した小学生の企画乗車事業など、広く親しまれる地域公共交通となるような取組を行います。



(6) 目標6：市民・事業者・行政等が連携した移動手段の確保

① 施策6－1：地域共助型生活交通等の地域が主体となった移動手段の導入検討

地域住民が主体となって自家用車等を活用し有償で運送を行うことができる、地域共助型生活交通など、NPO 法人や地域団体、地域住民が主体となった移動手段の導入を検討します。

具体的には、地域のニーズの把握や先進事例を参考に運営方法、運営主体を調査しながら、地域への導入に向けた支援を行います。

② 施策6－2：異分野連携（スクールバス・高齢者送迎バス等の活用）の検討

高齢者の増加による交通弱者のニーズに対応し、いちごタクシーやいちごバスの運行を補完するため、すでに運行しているスクールバスや高齢者送迎バス等の活用を検討します。

3. 実施スケジュール

目 標	施 策	実施時期		
		短期 2021	中期 2022-2023	長期 2024-
(目標1) 市民生活を支える 公共交通ネットワークの構築	施策1-1 郊外の市民の移動を支援する路線バスの導入 (実証実験)	検討 →	実証・評価・検証 →	→
	施策1-2 いちごタクシーの運行内容の見直し検討	継続実施 →	段階的に見直し →	→
(目標2) 将来にわたり 持続可能な公共交通の確保	施策2-1 いちごタクシー・いちごバスの継続運行と運 行事業者への支援	継続実施 →	→	→
	施策2-2 公共交通運行サポーター制度による持続可能 な運行の確保	継続実施 →	→	→
	施策2-3 自動運転の活用についての調査・研究	調査・研究 →	→	→
(目標3) 市域を超えた 広域的な移動手段の検討	施策3-1 周辺自治体等と連携した広域的な交通手段の 検討	継続実施 →	段階的に見直し →	→
	施策3-2 成田空港行き高速バスとの連携	継続実施 →	→	→
(目標4) まちづくりや 観光と連携した地域活性化	施策4-1 路線バスや真岡鐵道を利用した企画乗車事業 の実施	継続検討 →	→	→
	施策4-2 各種イベントにおける周遊性の確保	検討 →	実証 →	→
	施策4-3 生活や観光など多様な交通モードの一体的 サービスの導入検討	検討 →	→	→
(目標5) 乗継ぎ環境の整備と 利用促進策の実施	施策5-1 交通結節点の乗継ぎ環境整備	継続実施 →	→	→
	施策5-2 効果的な運行情報や乗継ぎ情報の発信の実施	継続実施 →	→	→
	施策5-3 自転車ネットワークとの連携	継続実施 →	→	→
	施策5-4 モビリティ・マネジメントの実施・推進	継続実施 →	→	→
	施策5-5 高齢者運転免許証自主返納支援事業との連携	継続実施 →	→	→
	施策5-6 高齢者等への利用方法説明会の実施	継続実施 →	→	→
	施策5-7 いちごタクシーやいちごバスの利用促進事業 の実施	継続実施 →	→	→
(目標6) 市民・事業者・行政等 が連携した 移動手段の確保	施策6-1 地域共助型生活交通等の地域が主体となった 移動手段の導入検討	検討 →	→	→
	施策6-2 異分野連携（スクールバス・高齢者送迎バス 等の活用）の検討	継続検討 →	→	→



第7章 計画の達成状況の評価

1. 計画の評価

本計画を効果的に推進するため、以下の評価指標を用いて計画の進捗状況・効果等の評価します。

- (1) 利用者数
- (2) 収支率
- (3) 利用者満足度

(1) 利用者数

成果指標	目標値	
	令和元年度 (基準年度)	令和7年度 (目標年度)
いちごタクシーの1日当たり利用者数	66.8人	70人
いちごバスの1日当たり利用者数	107.5人	125人

① いちごタクシーの1日当たり利用者数

いちごタクシーは、平成24年3月時点で当初19か所だった目的地数を、平成27年度までに133か所まで増やしたことにより、目的地数の分散化と経路の長距離化が進行しており、それに伴い乗り合い効率が低下しています。また、通院の利用が半数以上を占めているため午前中に予約が集中し、取りにくい状況が続いていること等から近年利用者数は減少傾向にあります。

将来の人口推計や、今後、急速に高齢化が進むことから、いちごタクシーの需要は拡大すると予測されます。そのため、乗合いの推進や利用時間の分散化による利用促進を図りながら、現状と同程度以上の輸送実績を目指します。

② いちごバスの1日当たり利用者数

いちごバスは平成31年3月に、車両の大型化や運行コースの変更、運行台数を2台から3台に増加するなどの見直しを実施しました。そのため、バスの輸送能力は向上しており、沿線地域の高齢者人口も増加することから、今後、需要が高まることが予想されます。

令和元年度の利用実績を見ると、1日当たり107.5人となっています。今後の需要の高まりを考慮し、総合計画に掲げる令和6年度までの目標値である1日当たりの利用者数の120人から年当たりの利用者数の増加幅を同程度と試算し、需要の上振れも加味した輸送実績を目指します。



(2) 収支率

成果指標	目標値	
	令和元年度 (基準年度)	令和7年度 (目標年度)
いちごタクシーの収支率	9.0%	9.4%
いちごバスの収支率	9.8% (6.8%)	11.4%

※ () はいちごバス車両リース料を含む場合の値

いちごタクシー、いちごバスの収支率については(1)の利用者数に適応した収支率の目標値を設定します。収支率は公共交通サービスの効率性を表す指標であり、財政的な観点から運行に係る収支のバランスを見るものです。

現在のいちごバスの車両リース料の支払いが令和6年度で終了するため、令和元年度(基準年度)の値には、令和7年度(目標年度)と比較できるよう車両リース料を含まない値を記載しています。

増税や、人件費の高騰などにより、費用の増加が明らかに認められる場合は、真岡市地域公共交通活性化協議会等で協議し、目標値を見直すことを検討します。

(3) 利用者満足度

成果指標	目標値	
	令和元年度 (基準年度)	令和7年度 (目標年度)
公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	33.8%	45.0%

※市民意向調査により毎年度満足度の割合を調査する

市内全体の公共交通ネットワークの整備を推進するにあたり、今後の5年間の満足度の目標値を設定します。

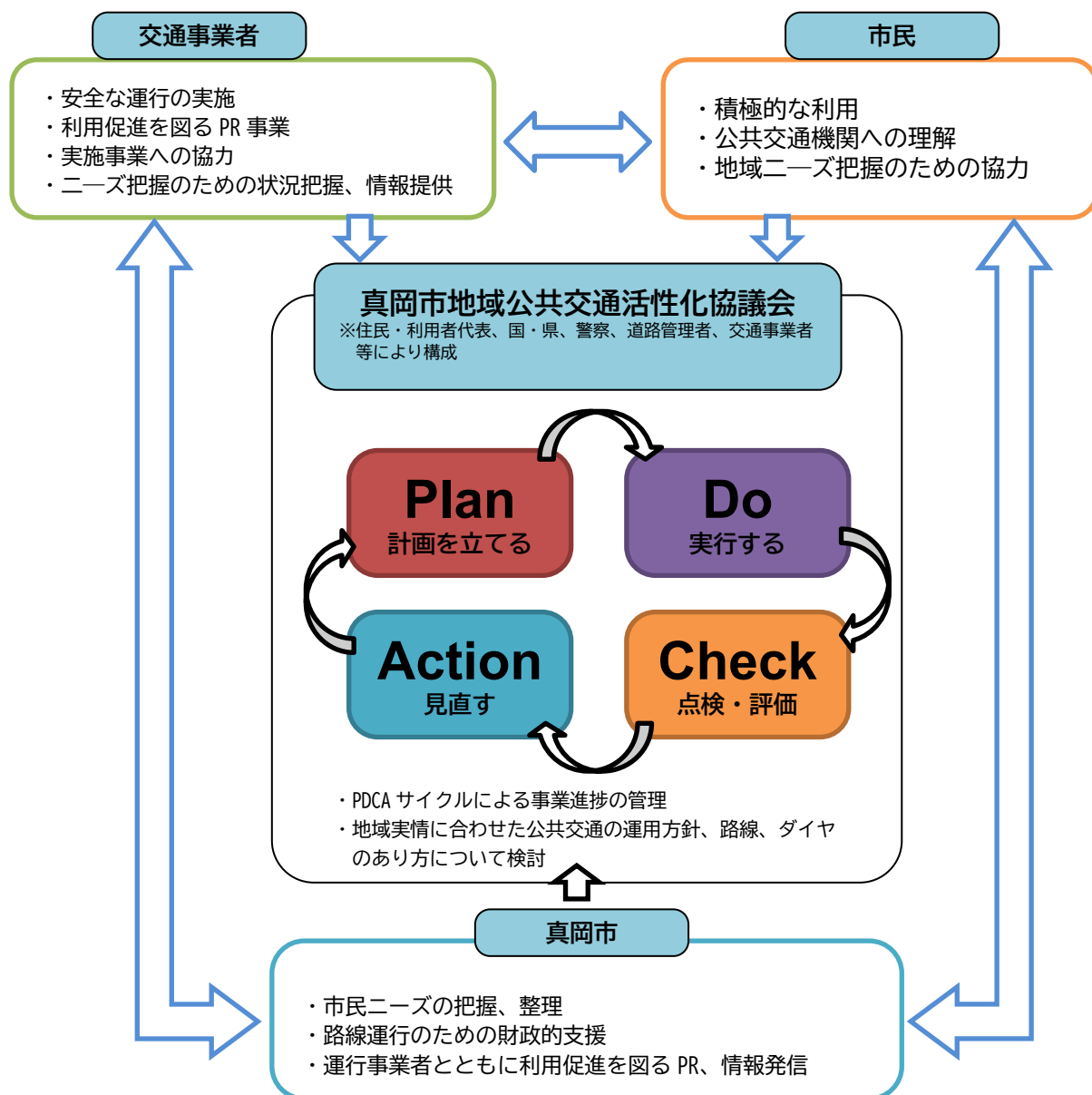
2. 計画の進捗管理

本計画の推進にあたっては、国や県、市民(利用者)、交通事業者など多くの関係機関との協力が必要不可欠であるため、以下のような役割分担を行い、連携して事業を実施します。

事業の実施にあたっては、定期的に「真岡市地域公共交通活性化協議会」を開催し、進捗状況の把握を行うことを基本とします。

計画的に事業を実施する体制を整えるとともに、いちごタクシー、いちごバス、新設路線のいずれについても、利用者数等の利用状況のデータや、利用者、市民からの意見・要望・苦情の情報を継続して収集するとともに、中間年にあたる計画期間3年目、計画期間最終年次に市民・利用者を対象としてアンケート調査を行います。

本計画の各年次のPDCAサイクルは以下のとおりとし、必要に応じて、計画内容の見直しを実施します。



図表 76 計画の PDCA サイクル



巻末（資料編）

1. 地域公共交通の利用実態とニーズの把握

(1) 公共交通に関する市民アンケート

「公共交通に関する市民アンケート」を令和元年10月に実施しました。
調査の概要は、以下の通りです。

① 回答者の属性

回答者の居住地区は真岡地区が全体の半数以上を占めており、次いで二宮地区が多く、全体の16%となっています。

年齢は、高齢者が多く、70歳以上の方が全体の約40%を占めています。

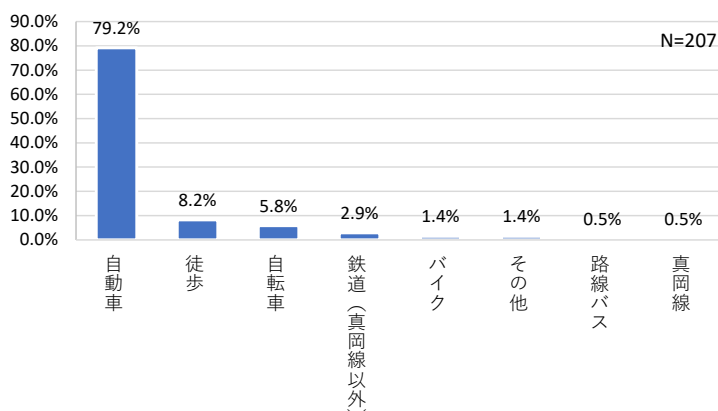
性別	人	%	年齢	人	%	お住いの地区	人	%
男性	211 (	43.2)	20歳代	19 (	3.9)	真岡地区	258 (	52.9)
女性	272 (	55.7)	30歳代	40 (	8.2)	山前地区	47 (	9.6)
無回答	5 (	1.0)	40歳代	54 (	11.1)	大内地区	41 (	8.4)
合 計	488 (	100.0)	50歳代	50 (	10.2)	中村地区	57 (	11.7)
			60歳代	115 (	23.6)	二宮地区	79 (	16.2)
			70歳代	140 (	28.7)	無効	1 (	0.2)
			80歳代以上	67 (	13.7)	無回答	5 (	1.0)
			無回答	3 (	0.6)	合 計	488 (	100.0)
			合 計	488 (	100.0)			

② 日常の移動手段や外出時の目的地

移動手段は、自動車を利用している方の割合が約8割を占めています。

運転免許証自主返納の動きが強まっている中、今後、自動車の利用率は減少すると推察され、それに代わる移動手段として公共交通の利用率が増加すると考えられます。

問：あなたの普段の主な移動手段は？（複数回答可）



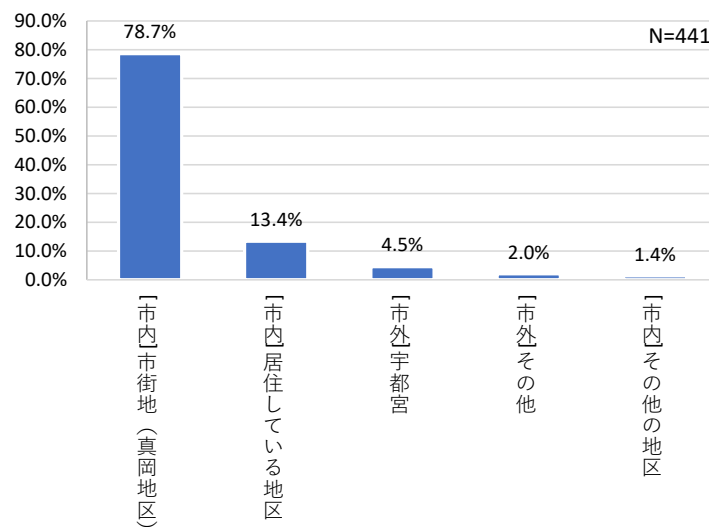


③ 外出の目的地

買い物先としては、本市の市街地（真岡地区）が最も多く、71%を占めており、病院・診療所においても真岡地区の施設を利用している住民が最も多い結果となりました。

そのため、住民の生活エリアは真岡地区であり、今後も本市の中心拠点としての役割を担っていくことが考えられます。

問：あなたが買い物（日用品）に出かける場合、主にどちらに行かれますか？

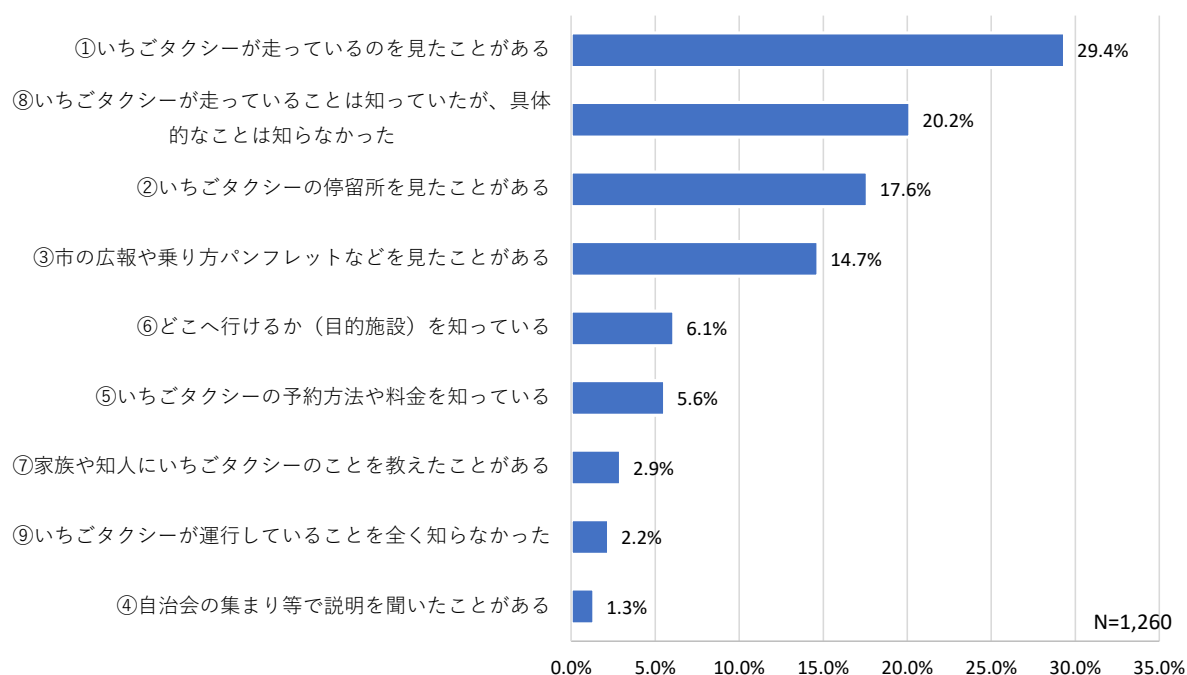


④ いちごバス・いちごタクシーの認知度

いちごタクシー、いちごバス、いずれも市民に広く認知されてきています。

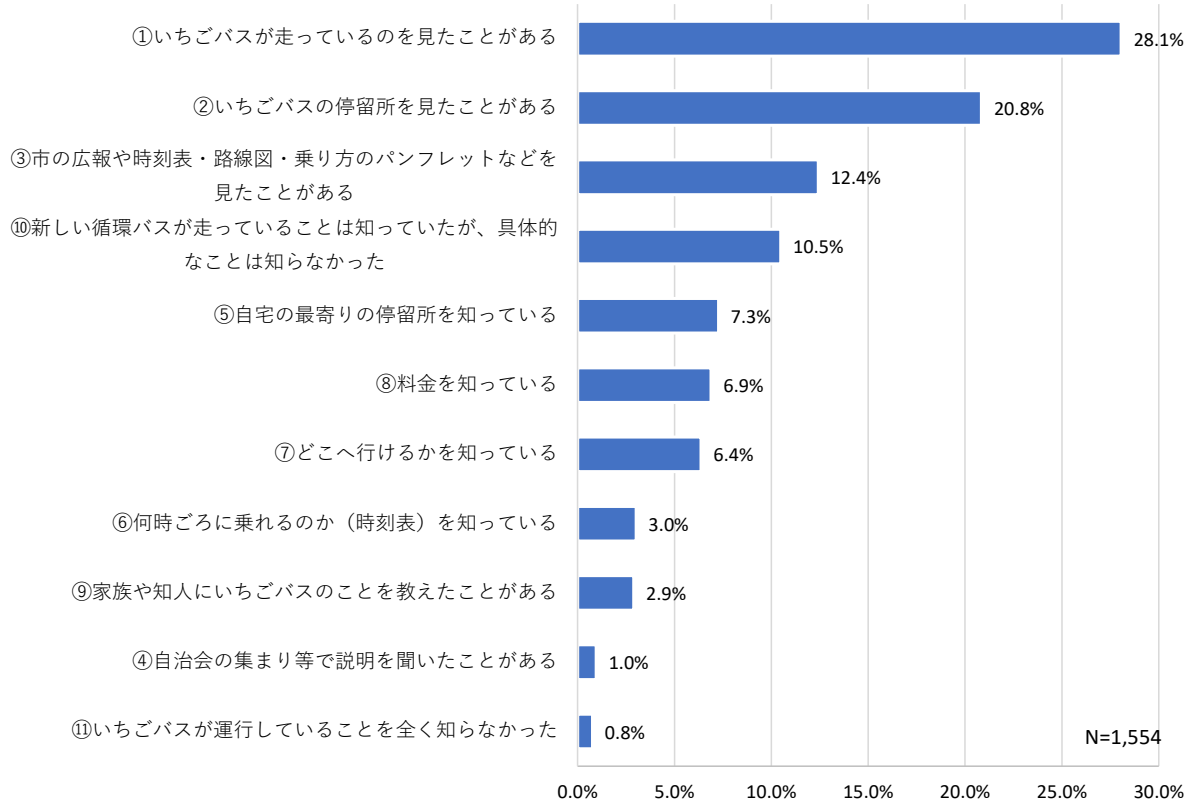
一方、いちごタクシー・バスで具体的なことまでは知らないという住民がそれぞれ 20%、10%以上おり、今後、説明会や出前講座等を通じて具体的利用方法の周知を図っていくことが求められています。

問：いちごタクシーのことをどの程度知っていますか？（複数回答可）





問：いちごバスのことをどの程度知っていますか？（複数回答可）



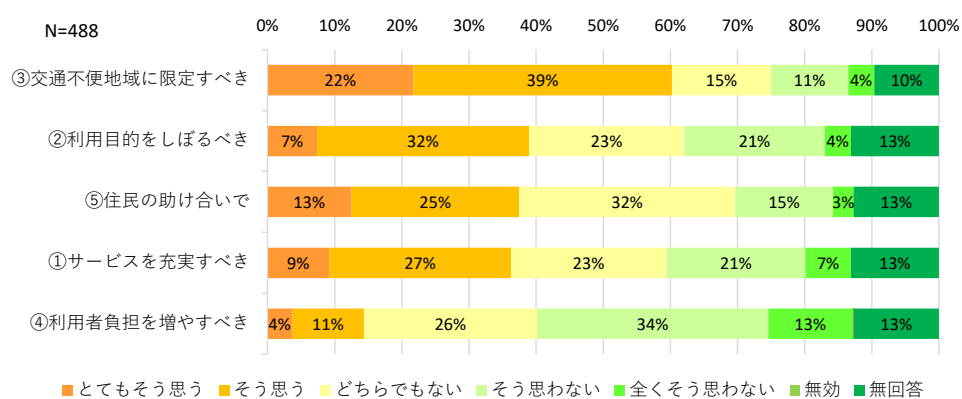
⑤ 地域公共交通の今後の運行について

交通不便地域に限定した運行、サービスの充実および利用目的の限定を求める声が大きくなっていますが、受益者負担の増大や、地域住民の協力による対応はあまり賛同を得られていません。

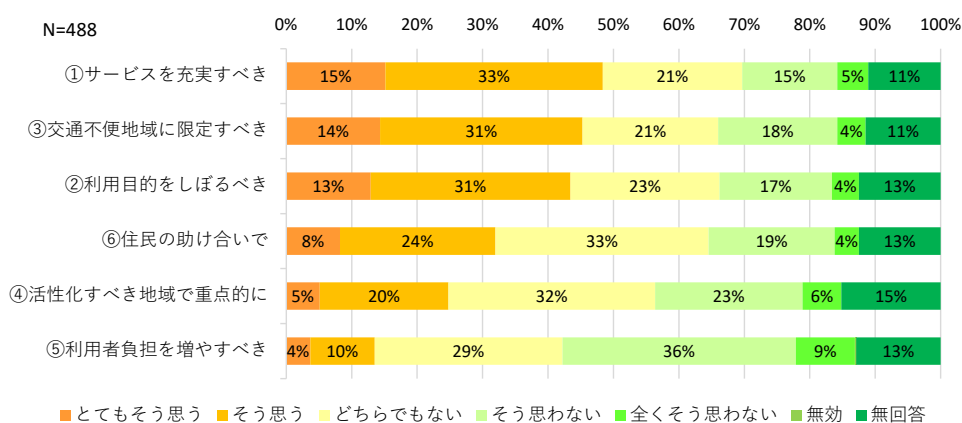
高齢化の進展やまちづくりの変化へ対応するとともに、住民のニーズを満たす公共交通のあり方を検討することが求められています。

問：いちごタクシー・いちごバスの今後の運行のあり方について、あなたのお考えをお答えください。

■ いちごタクシー



■ いちごバス



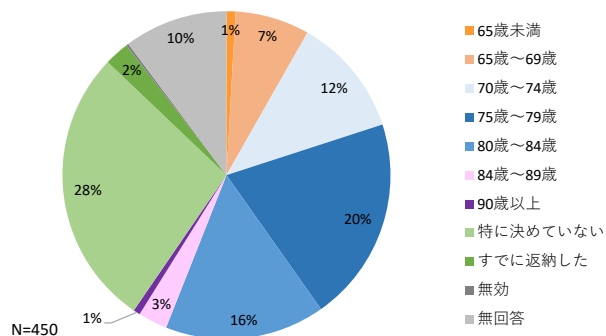


⑥ 運転免許自主返納制度について

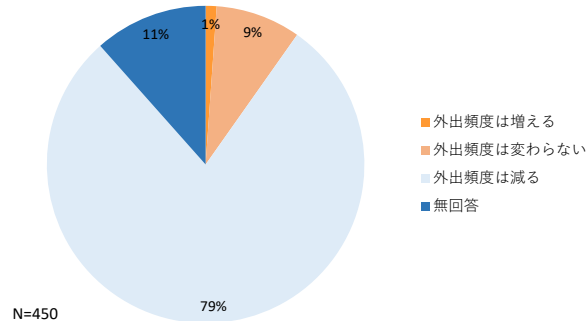
返納時期は、70～80 歳前半を考えている住民が多くなっており、全体の約 50%を占めています。また、返納後の外出頻度の変化については、約 80%の住民が減ると考えており、自動車以外の公共交通の利用頻度の増加が予想されます。

そのため、今後、鉄道やバス等の公共交通整備が求められています。

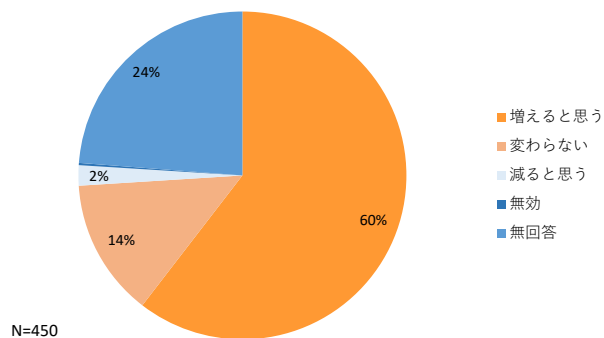
問：何歳まで運転したいとお考えですか？



問：運転免許証を返納した場合、予想される外出頻度についてお答えください。



問：返納前後を比べて、以下の移動手段やサービスの利用は変わりますか？



(2) いちごタクシー利用者アンケート

1) 調査概要

令和元年 10 月に実施した「いちごタクシー利用者アンケート」の概要は、以下の通りです。

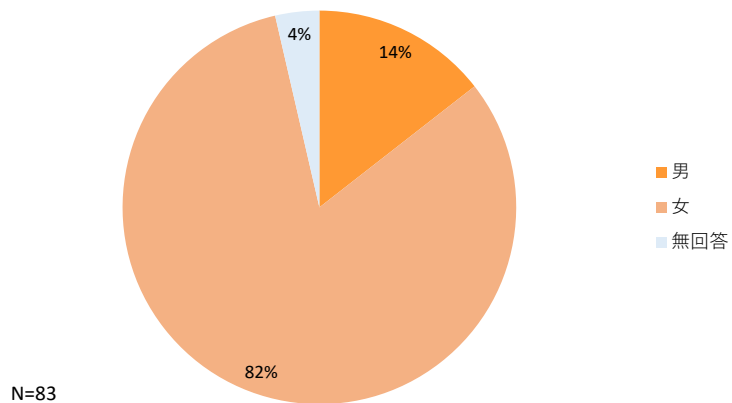
2) 集計結果

① 利用者の属性

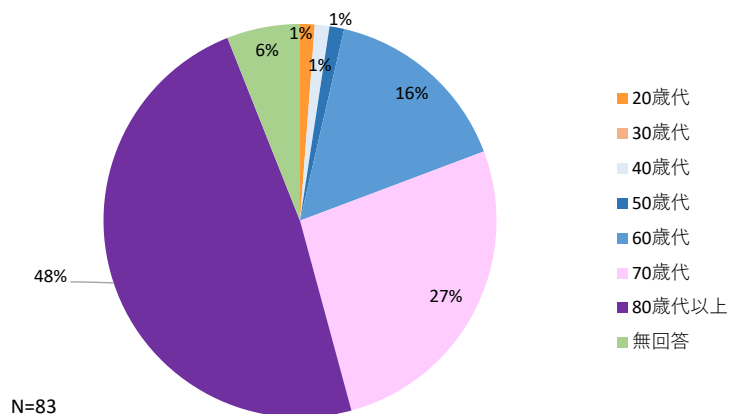
利用者は、女性が約 80%と大半を占めています。

年齢は、70 歳代、80 歳代以上が多く、全体の約 80%を占めています。

問：あなたの性別は？



問：あなたの年齢は？



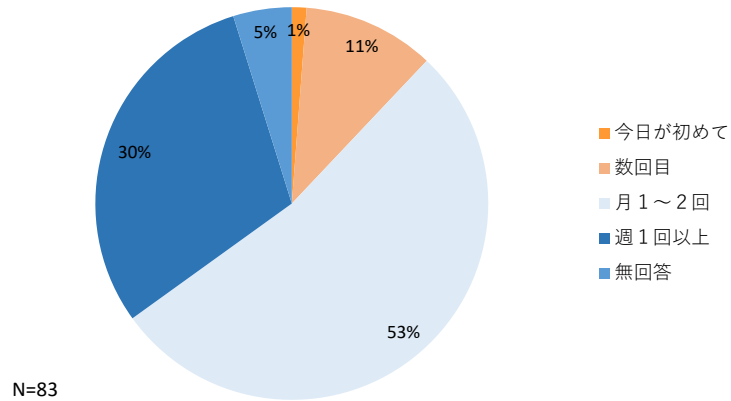


② 利用状況

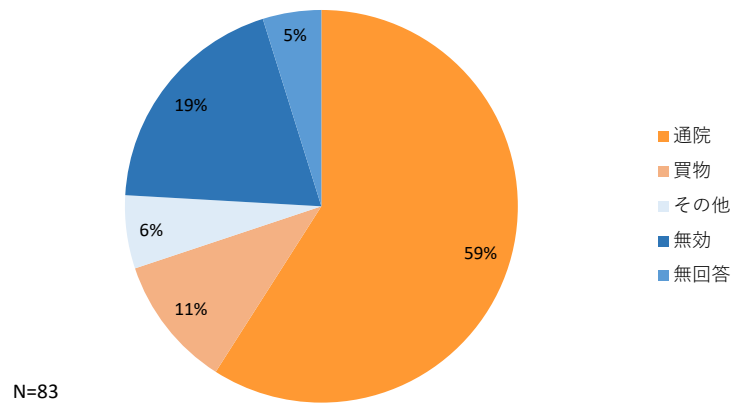
定期的に利用している住民が多く、30%の住民が週1回以上利用しています。

目的としては、通院が最も多く、全体の約60%を占めています。

問：いちごタクシーをどのくらい利用していますか？



問：いちごタクシーを利用する外出の目的として多いものを教えてください。
(複数回答あり)



③ 予約について

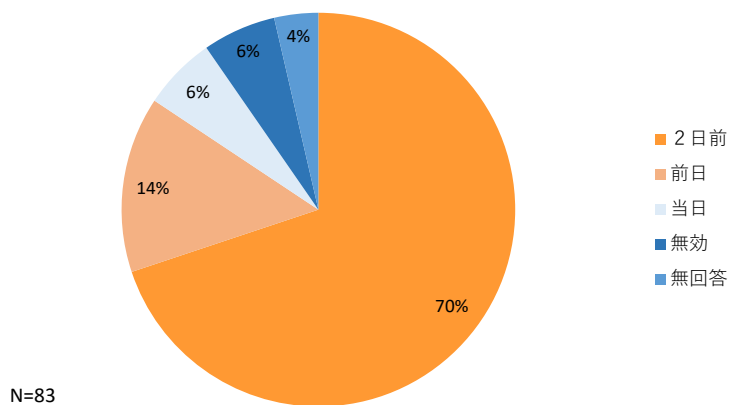
予約時期について、行き帰りともに事前に予約を行う住民が大半であり、帰りの予約については、行きの予約時に合わせて行っているケースが多くなっています。

一方、予約を取れなかった経験をしたことがある住民が約 80%と大半の住民が経験しており、対応として、時間帯をずらすことで、予約している住民が多くなっています。

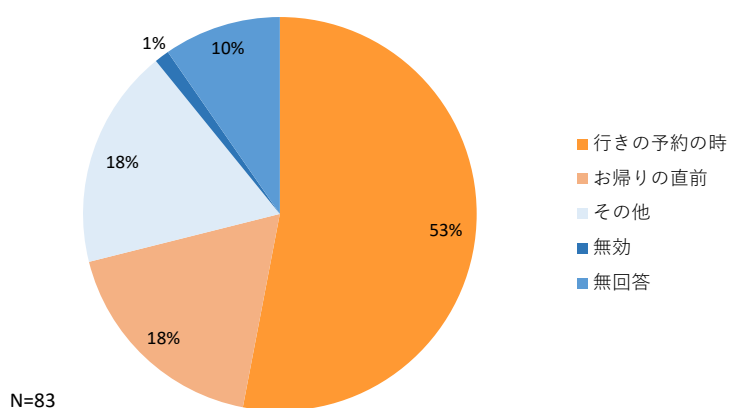
また、予約を取れなかったことでいちごタクシーの利用をあきらめる住民は少なく、早めの予約を心掛ける等、対策をしていることが見て取れます。

問：本日のいちごタクシーの予約はいつ行いましたか？

■ 自宅から目的地への予約

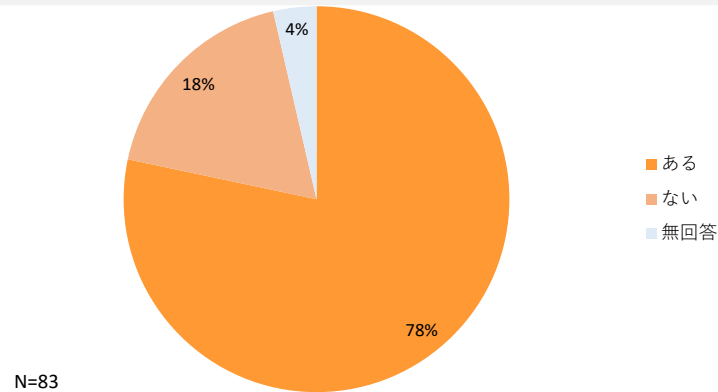


■ 帰りの予約

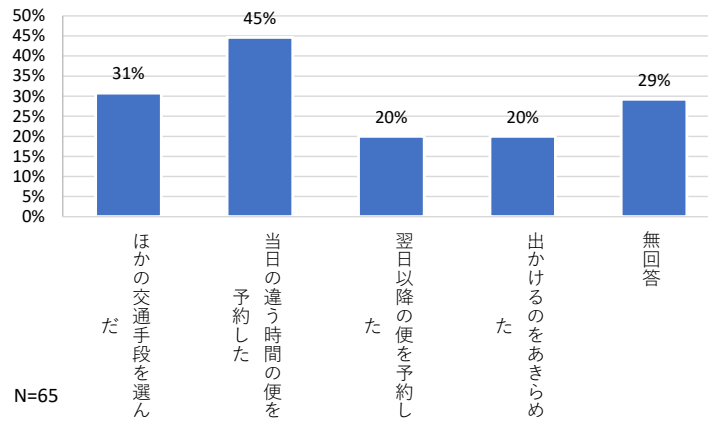




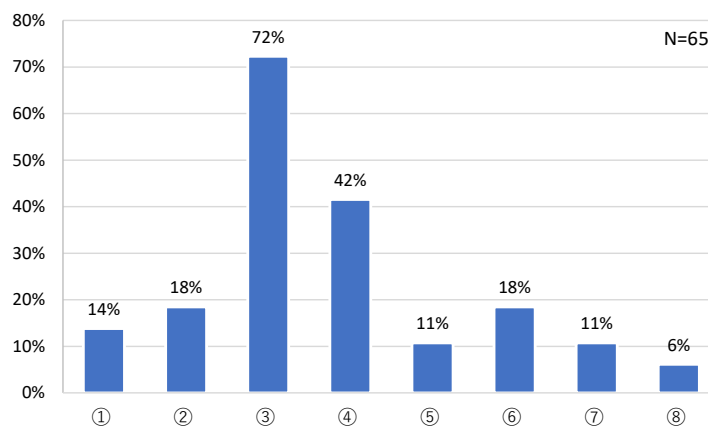
問：いちごタクシーの予約が満車等で取れなかったことはありますか？



問：予約が取れなかったとき、どのような対応を取りましたか？（複数回答可）



問：予約が取れなかったことで、その後のいちごタクシーの利用に変化がありましたか？



- ①利用するのを我慢してしまうことが増えた
- ②出かける頻度が減ってしまった
- ③早めに予約をするよう、心がけるようになった
- ④予約が取りやすい時間に予約するようになった
- ⑤いちごタクシーの予約を取ってから、病院の予約時刻などを決めるようになった
- ⑥ほかの交通手段の利用が増えた
- ⑦その他
- ⑧無回答

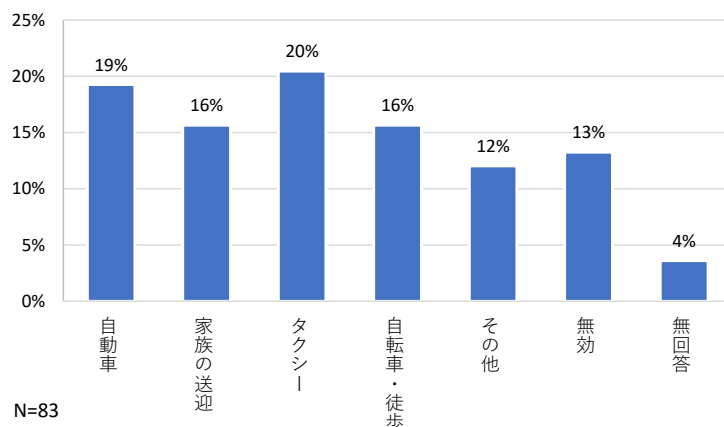
④ 利用前との比較

いちごタクシー利用前は、主な移動手段としてタクシー（20%）や自動車（19%）を利用していました。

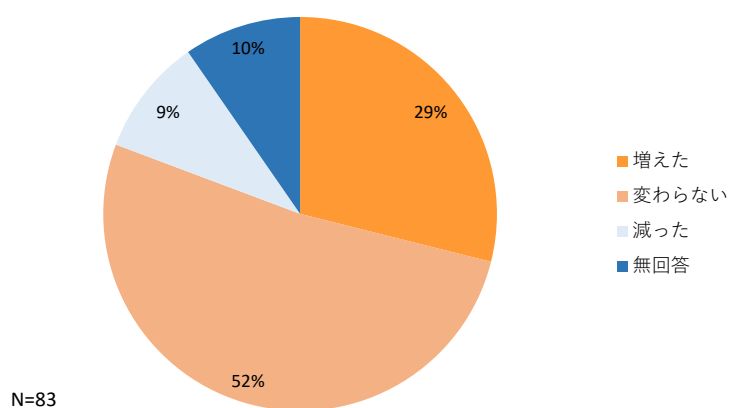
その後、いちごタクシーの利用に伴い、外出頻度が増えた住民は約 30%に上りました。

今後、運転免許証自主返納の動きが活発化することを踏まえると、いちごタクシーの需要が高まることが考えられ、いちごタクシーの利用を通じた外出頻度の増加を促進することで、住民がいきいきと生活できる都市の形成が期待できます。

問：いちごタクシーをご利用になる以前は、どのような交通手段を利用していましたか？



問：いちごタクシーを使うようになってから、外出する頻度は増えましたか？





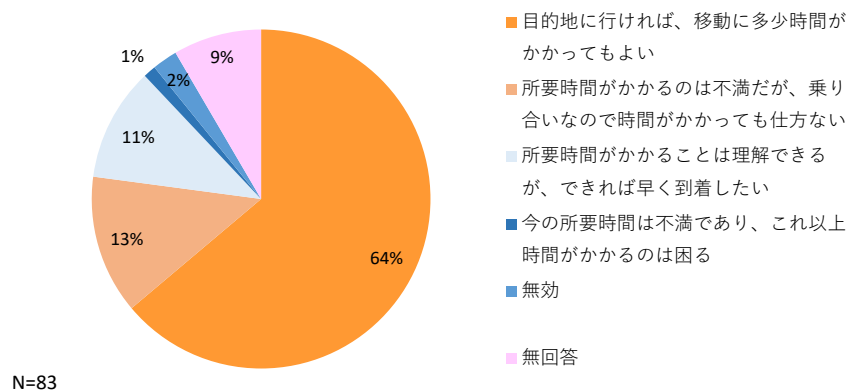
⑤ いちごタクシーのサービス水準への許容度、満足度

乗り合いのため時間がかかることにはほとんどの利用者が理解を示していますが、予約の方法や利用できる時間帯等について不満を持つ住民もいます。

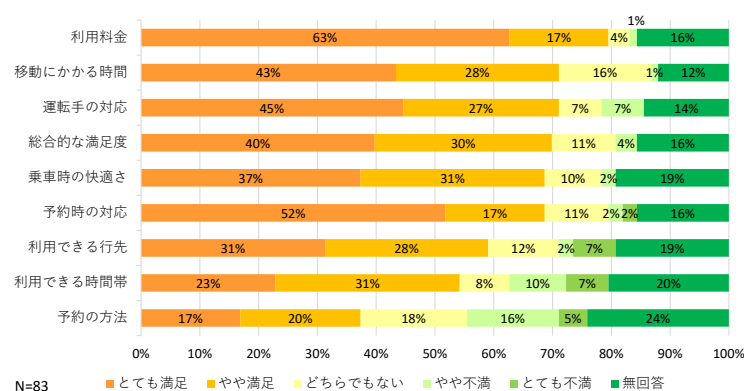
総合的には、現在のいちごタクシーのサービスについて、満足している住民が多く、不満は少なくなっています。

今後も、サービス水準の維持・向上を目指し、利用者数の増加に寄与する取組が求められています。

問：いちごタクシーでは、他の乗客の目的地を経由するので時間がかかることがあるが、どう思いますか？



問：いちごタクシーをご利用になってのご感想をお聞かせください。

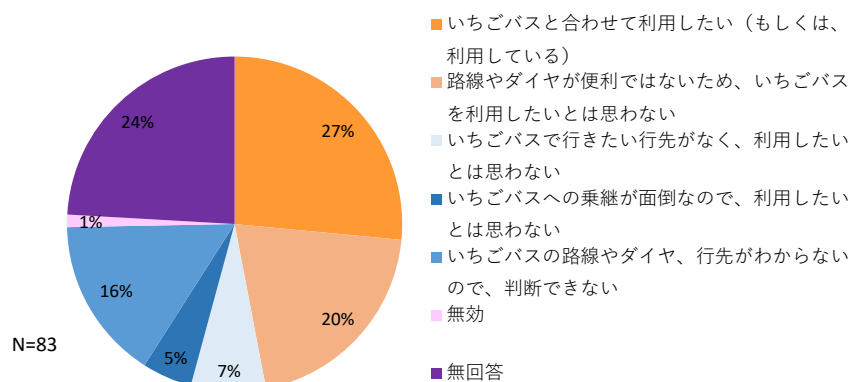


⑥ いちごバスとの連携

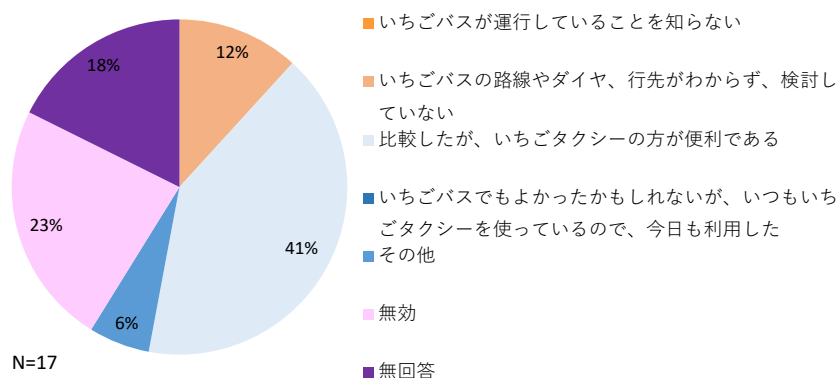
いちごバスとの乗継を考える住民は少なく、主な理由として、路線やダイヤの不便さ・周知率の低さがあげられます。

いちごバスと比較した際、いちごタクシーの方が便利だとして利用している住民が約 40% おり、いちごバスの運行情報が十分に周知されていないことが考えられるため、説明会や出前講座による情報の周知が求められています。

問：いちごタクシーでお出かけの際に、いちごバスを併せて利用したいとお考えですか？



問：本日のお出かけにいちごバスを使うことは検討されましたか？





(3) いちごバス利用者アンケート

1) 調査概要

令和元年 10 月に実施した「いちごバス利用者アンケート」の概要は、以下の通りです。

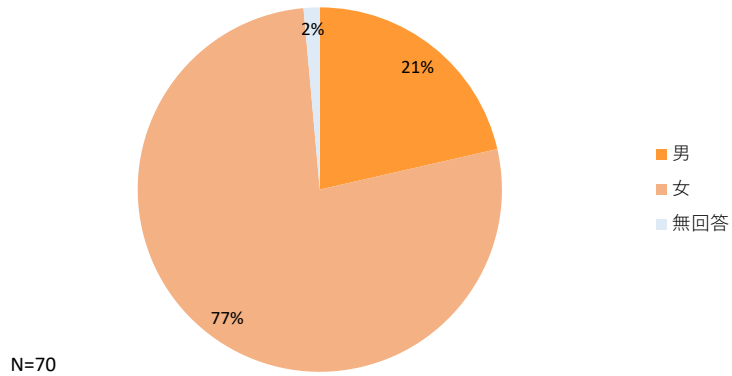
2) 集計結果概要

A. 利用者の属性

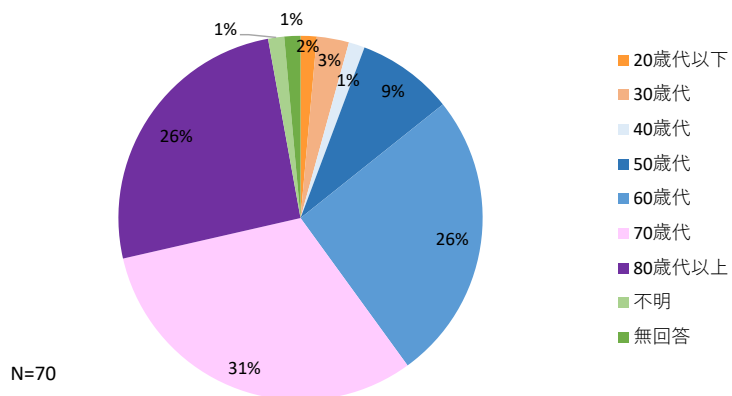
利用者は、女性が約 80%と大半を占めています。

年齢は、70 歳代、80 歳代以上が多く、全体の約 60%を占めていますが、他の年齢層の住民も見られます。

問：あなたの性別は？



問：あなたの年齢は？

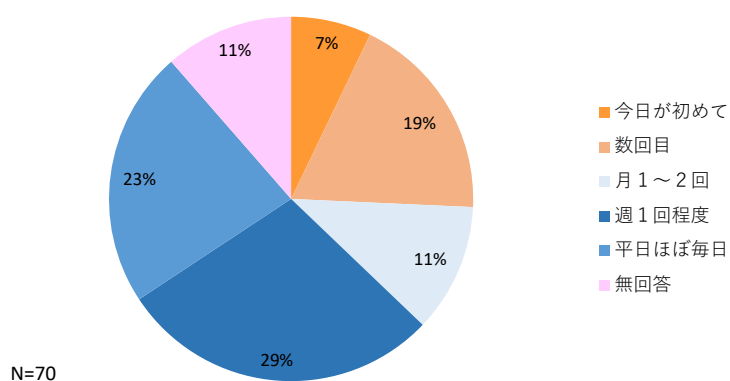


B. 利用状況

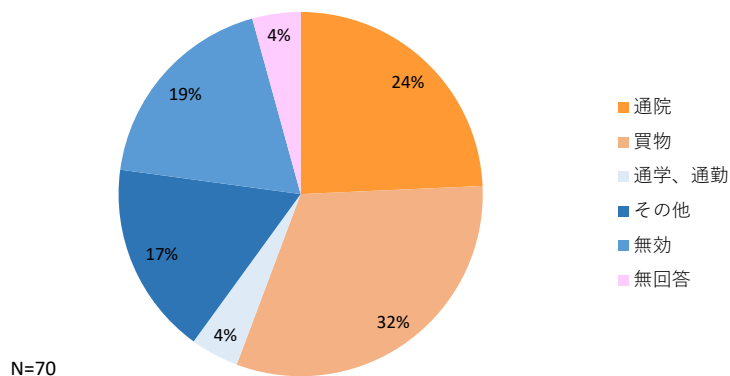
週 1 回以上利用している住民が多く、全体の約半数を占めており、定期的にご利用している住民が多くなっています。

目的としては、買物が最も多く約 30%であり、次いで通院が多く約 20%となっています。

問：いちごバスをどのくらい利用していますか？



問：いちごバスを利用する外出の目的として、多いものを教えてください。



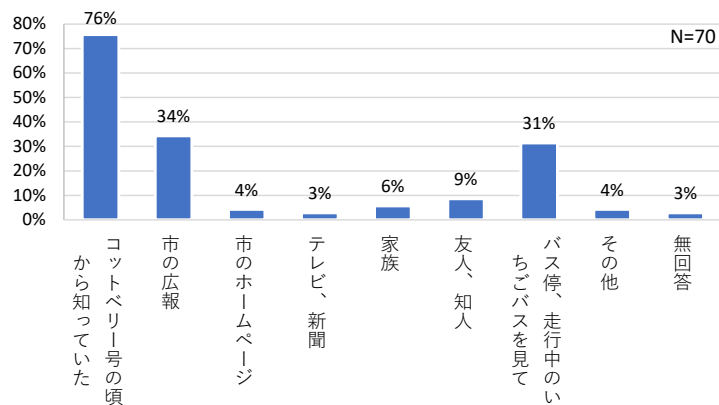


C. いちごバスの認知

コットベリー号の頃から知っていたという住民が大半を占めており、長年、利用している住民が多くいることがわかります。

また、市の広報での認知が多数を占めており、停留所や走行中の車両を見て知った人も多くいます。

問：いちごバスについて、どこで知りましたか？

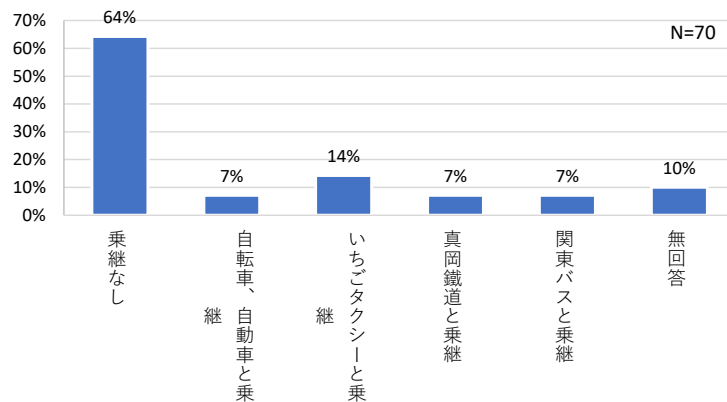


D. 他の交通手段との乗り継ぎ

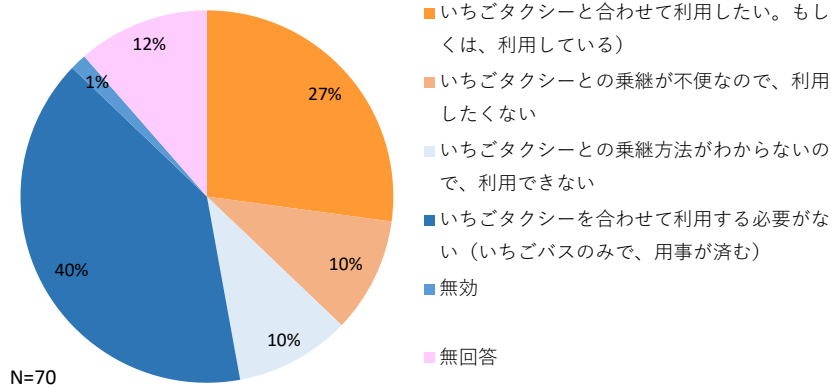
乗継を行わない住民が全体の約 60%を占めており、その理由として、住民が乗継の必要性を低く感じていることがあげられますが、乗継の不便さや乗継方法がわからないとする回答も一定程度あります。

いちごバスとあわせて、乗継方法等の情報周知を通した連携強化を図ることが、今後の公共交通整備を考える中で、重要となると考えられます。

問：お出かけの際に、いちごバスとほかの交通手段を乗り継ぐことがありますか？



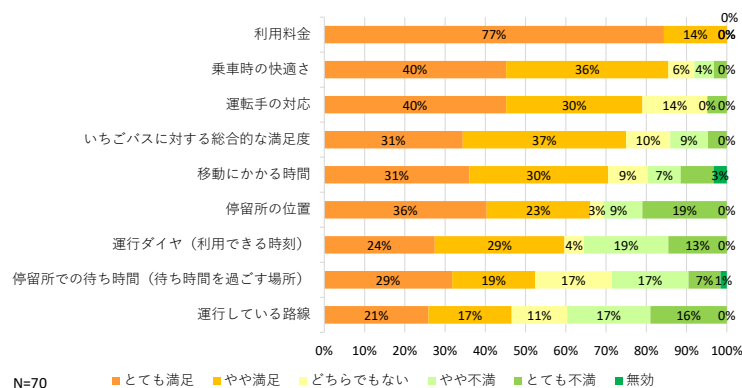
問：いちごバスでお出かけの際に、いちごタクシー（乗合いタクシー）を合わせて利用したいとお考えですか？



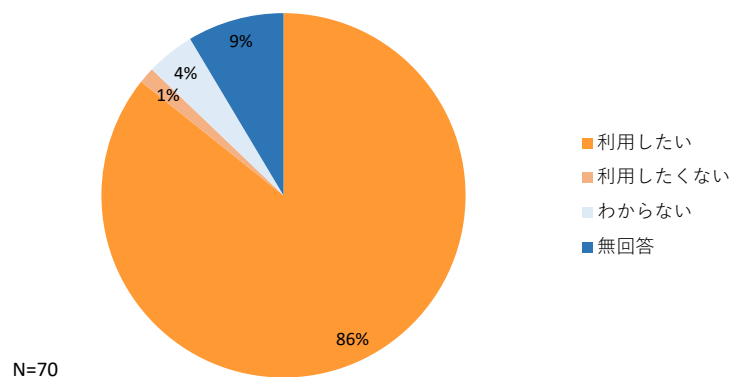
E. いちごバスの満足度

総じて、満足度が高い状況になっており、特に利用料金については、ほぼすべての住民が現在のサービス水準に満足しています。運行している路線については、満足度が他の項目と比較して低い結果となっていますが、今後の利用意向は約 90%と高く持っています。

問：いちごバスをご利用になってのご感想をお聞かせ下さい。



問：いちごバスを今後も利用したいと思いますか？





2. 県央広域都市圏生活行動実態調査

1) 調査の目的

「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような交通手段で」移動したかなど、住民のある一日における移動について調査し分析したものです。

2) 調査時期

平成 26 年 5 月～6 月（平日の 1 日の移動が調査対象）

3) 調査対象

＜県央広域都市圏＞

宇都宮市、鹿沼市、日光市（今市地域）、真岡市、さくら市、那須烏山市、下野市、芳賀町、上三川町、益子町、茂木町、市貝町、壬生町、高根沢町

4) 調査結果（一部抜粋）

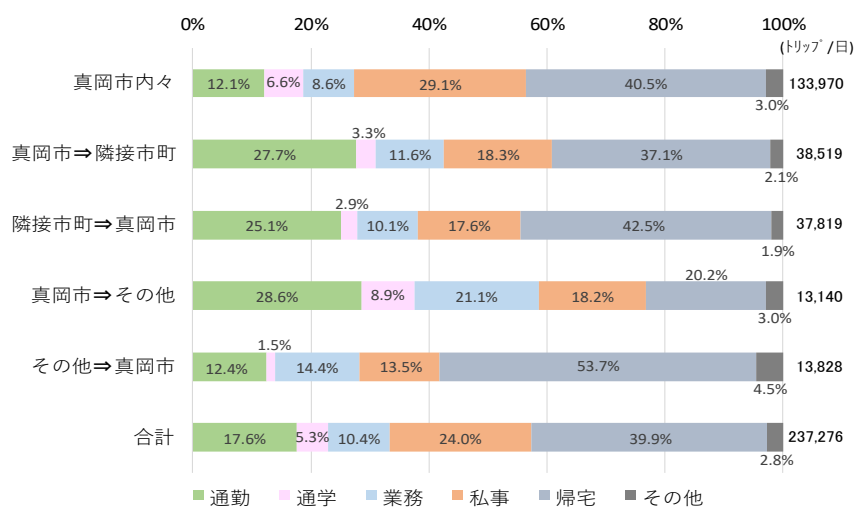
① 移動目的

真岡市に発着するトリップ全体の移動目的は、帰宅を除くと、私事目的（買い物・飲食、娯楽、通院等）が最も多く約 24%、次いで通勤（約 18%）となっています。

真岡市内々のトリップでは、私事や通学が多く、通勤が少ないですが、宇都宮市等の隣接市町間トリップでは、通勤が多くなっており、真岡市からその他（隣接市町以外）へは、通勤や業務等が多くなっています。

市内における定住人口確保が重要とされている中、従業地の増加による対策等が重要と考えられます。

※トリップ…人がある目的を持ち、ある地点からある地点へ移動した単位のこと



図表 77 真岡市発着トリップの移動目的内訳

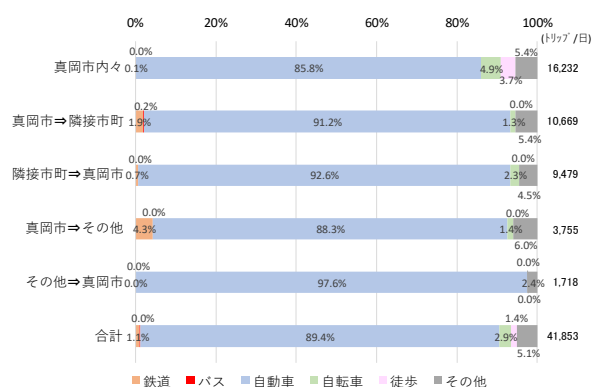
② 移動目的別利用状況

真岡市に発着する通勤トリップでは、約9割が「自動車（同乗を含む）」であり、「鉄道・バス」利用は1%程度と少なく、過度な自動車利用が見られます。

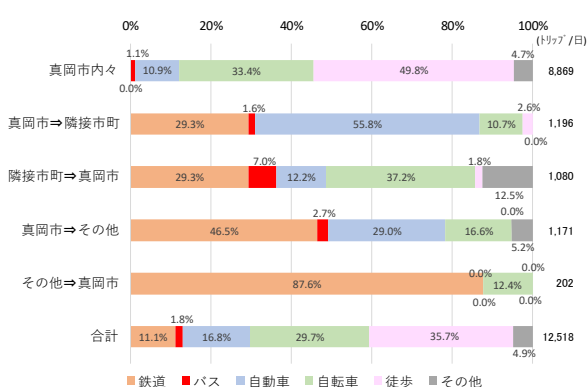
通学では、「徒歩」と「自転車」利用が多いが、「鉄道」利用も約1割、「バス」利用も2%程度みられるが、真岡市内々の通学では、鉄道・バスの利用は1%程度と少なく、真岡市以外への通学では、公共交通が重要な交通手段となっているが、自動車利用も多くみられます。

業務（営業、納品・仕入、会議等）トリップでは、9割超が、私事（買い物・飲食、娯楽、通院等）トリップは、8割超が「自動車（同乗を含む）」となっています。

■通勤

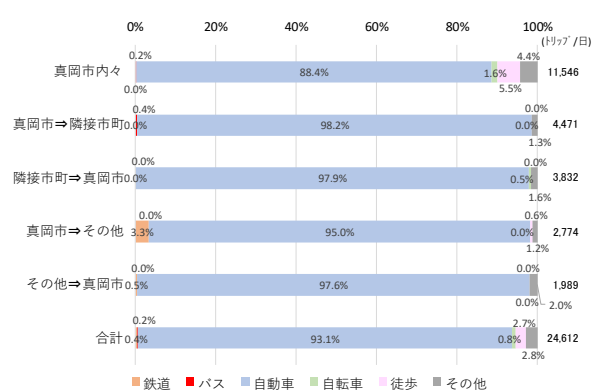


■通学

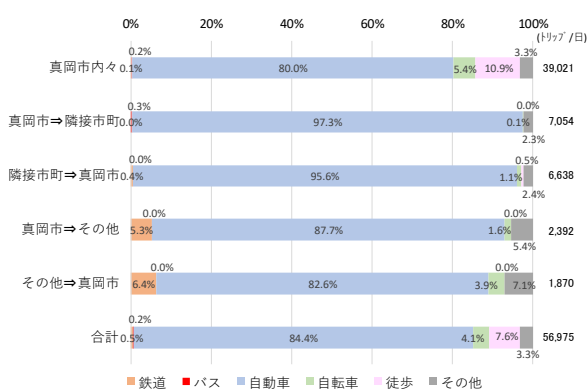


図表 78 公共交通の移動目的別利用状況（通勤、通学）

■業務



■私事



図表 79 公共交通の移動目的別利用状況（業務、私事）



③ 高齢者の生活行動実態

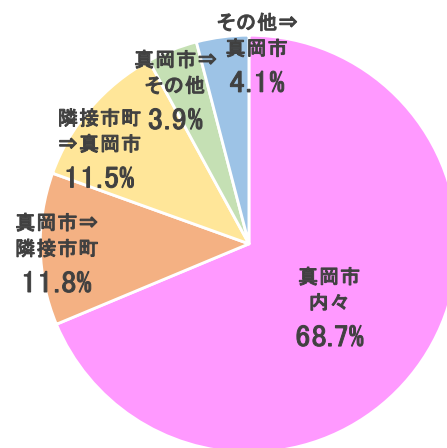
A. 高齢者の生活行動に伴う移動量、移動目的

真岡市に発着する高齢者（65 歳以上）の総トリップ数は、1 日約 4.3 万トリップで総トリップの約 2 割となっており、このうち、真岡市内々のトリップ数が約 7 割を占め、宇都宮市等の隣接市町間が約 2 割となっています。

また、高齢者トリップでは、帰宅目的を除くと、私事目的が最も多く約 4 割となっています。

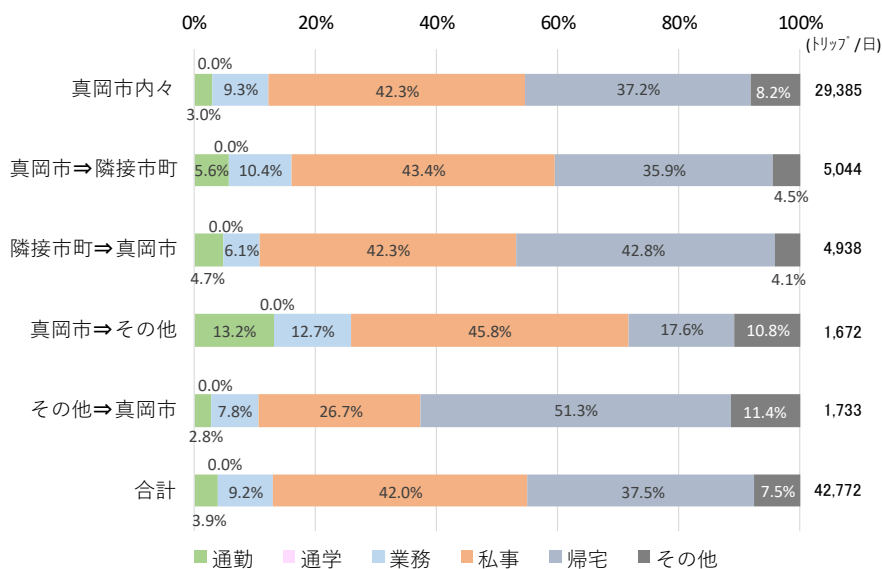
流動区分	トリップ数	
	(トリップ/日)	(%)
真岡市内々	29,385	68.7%
真岡市⇒隣接市町	5,044	11.8%
隣接市町⇒真岡市	4,938	11.5%
真岡市⇒その他	1,672	3.9%
その他⇒真岡市	1,733	4.1%
合計	42,772	100.0%

注) 隣接市町とは、宇都宮市、上三川町、下野市、芳賀町、益子町、市貝町、小山市



(真岡市発着合計 42.8千トリップ/日)

図表 80 真岡市発着の高齢者トリップ数

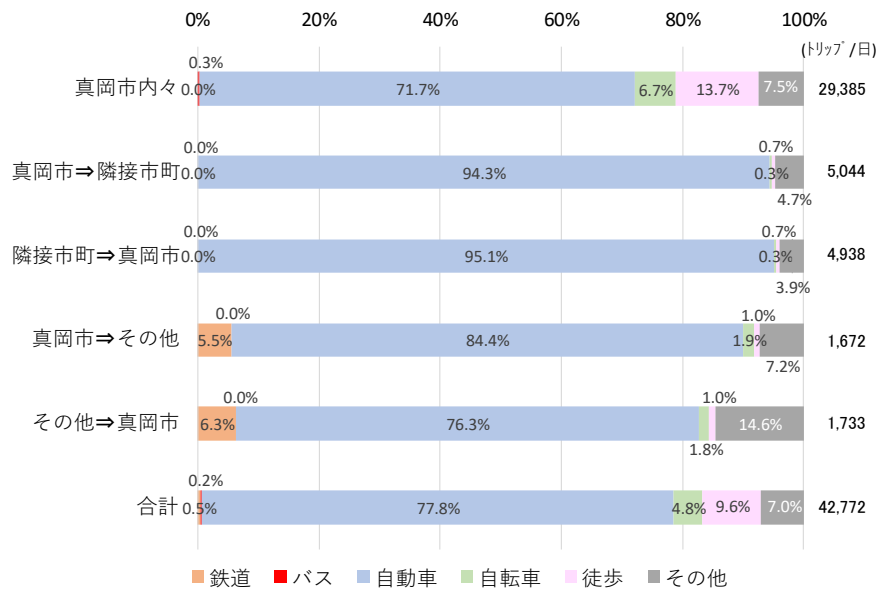


図表 81 高齢者トリップの移動目的内訳

B. 高齢者の公共交通の利用状況

真岡市に発着する高齢者トリップでは、約8割が「自動車（同乗を含む）」であり、「鉄道・バス」利用は1％に満たない状況です。

そのため、ドア－ツー－ドアの移動ニーズが強い高齢者にとって、自動車は生活に欠かせない重要な交通手段となっており、高齢化の進展により、今後より一層、高齢者の自動車の利用増加が見込まれます。



図表 82 高齢者の公共交通の利用状況（全目的計）

C. 自動車を運転して生活する高齢者の移動量、移動目的

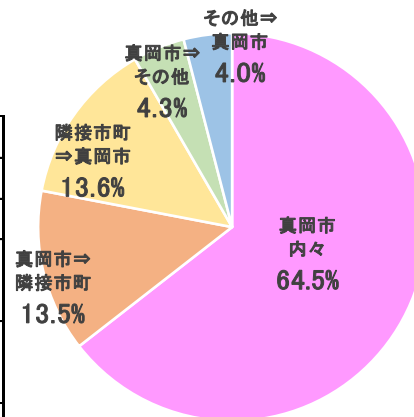
真岡市に発着する高齢者（65歳以上）のうち、自身で自動車を運転する高齢者（高齢ドライバー）のトリップ数は、1日約2.4万トリップで総トリップの約1割、高齢者総トリップ数の約6割となっています。

また、高齢ドライバーのトリップは、真岡市内々が6割超、宇都宮市等の隣接市町間が約3割、高齢ドライバーは、帰宅目的を除くと、私事目的での運転が最も多く約4割となっています。



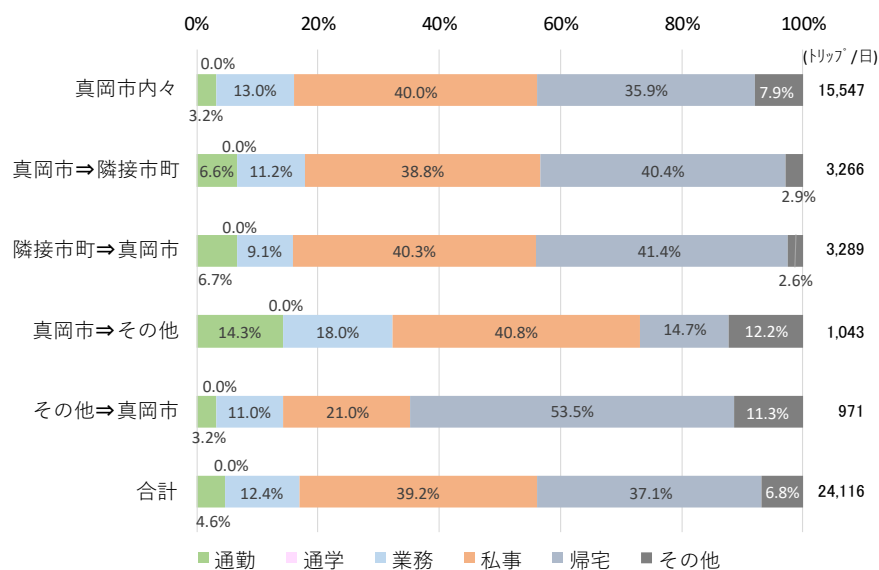
流動区分	トリップ数	
	(トリップ/日)	(%)
真岡市内々	15,547	64.5%
真岡市⇒隣接市町	3,266	13.5%
隣接市町⇒真岡市	3,289	13.6%
真岡市⇒その他	1,043	4.3%
その他⇒真岡市	971	4.0%
合計	24,116	100.0%

注) 隣接市町とは、宇都宮市、上三川町、下野市、芳賀町、益子町、市貝町、小山市



(真岡市発着合計 24.1千トリップ/日)

図表 83 真岡市発着の高齢ドライバーのトリップ数

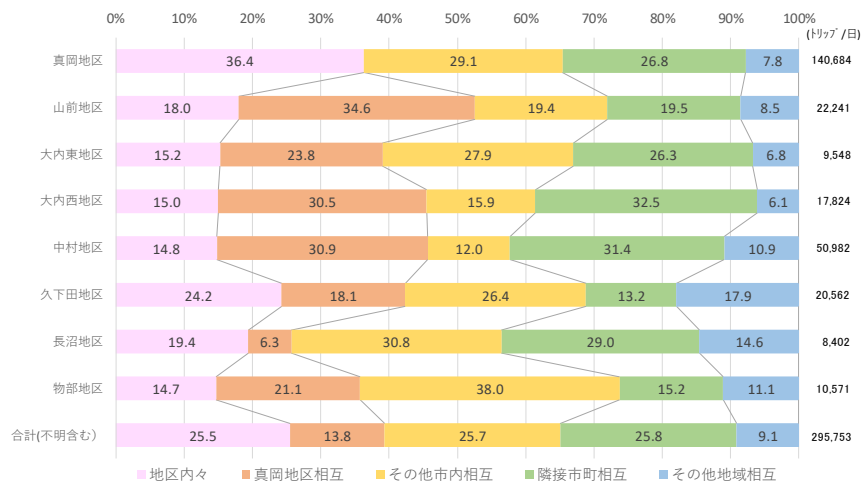


図表 84 高齢ドライバーの移動目的内訳

D. 市内8地区別トリップ数

真岡地区には全体の5割を占める約14.1万トリップ/日が発着し、地区内々の移動が最多(約36%)となっており、山前、大内西及び中村地区では3割超、大内東、久下田及び物部地区でも2割前後が真岡地区との移動です。

また、大内東、久下田、物部及び長沼地区は、周辺地区(=真岡地区以外の市内)との近距離移動も多く、特に、大内東、長沼及び物部地区は、1万トリップ/日前後と移動量が少ない地区です。



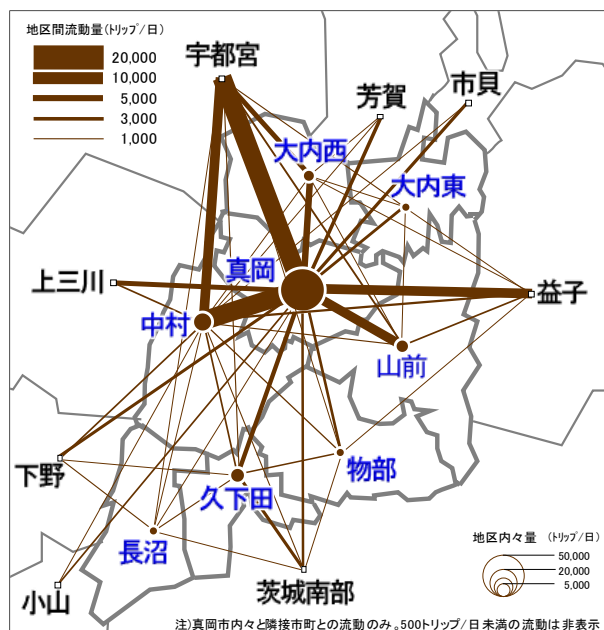
図表 85 市内8地区別トリップ数

E. 市内8地区移動状況

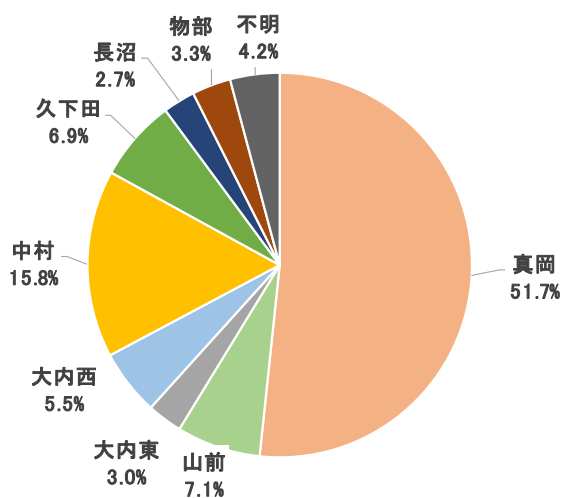
真岡市内々と隣接市町との移動状況をみると、真岡地区を中心とした移動となっており、市内々の移動では、特に真岡地区と中村、山前、大内西地区との移動量が多いです。

なお、長沼地区では、真岡地区のほか、隣接する久下田、中村地区との移動も少ない状況となっています。

■真岡市内々と隣接市町の移動状況



■真岡市内8地区別発着トリップ数の割合



図表 86 真岡市内々と隣接市町の移動状況、真岡市内8地区別発着トリップ数の割合



3. 真岡市地域公共交通活性化協議会設置要綱

○真岡市地域公共交通活性化協議会設置要綱

令和2年3月23日

告示第45号

(設置)

第1条 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）及び道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、真岡市地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議及び計画の実施に係る調整を行い、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における取組を総合的かつ効率的に推進することを目的として、真岡市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次の各号に掲げる事項を所掌する。

- (1) 計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 計画の実施に関すること。
- (3) 市が行う有償運送の必要性及び旅客から収受する対価の検討に関すること。
- (4) その他協議会が必要と認める事項に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、委員25人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 交通事業者
- (3) 関係行政機関及び関係団体から推薦を受けた者
- (4) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 前条に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長等)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長の選出は、委員の互選による。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員（副会長である委員を含む。以下同じ。）の半数以上の者が出席しなければ、これを開くことができない。

3 会議の議事については、全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれた場合は、出席委員の3分の2以上の賛成により決するものとする。

4 委員はやむを得ない理由により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができるものとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、出席委員の2分の1以上の同意を得たときは、非公開で行うことができる。

6 会長は、必要に応じて委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、総合政策課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って別に定める。

附 則

(適用期日)

1 この要綱は、令和2年4月1日から適用する。

(経過措置)

2 第6条第1項の規定にかかわらず、会長が選出されるまでの間は、市長が招集するものとする。

附 則（令和3年1月15日告示第12号）

(適用期日)

1 この要綱は、令和3年2月1日から適用する。



○真岡市地域公共交通活性化協議会の委員構成

	区 分		委 員
1	法第6条 第2項第1号	市町村	真岡市長
2	法第6条 第2項第2号	交通事業者	関東自動車株式会社
3	//	交通事業者	芳南交通株式会社
4	//	交通事業者	真岡鐵道株式会社
5	//	道路管理者	真岡土木事務所
6	法第6条 第2項第3号	学識経験者	宇都宮大学工学部教授
7	//	学識経験者	宇都宮大学工学部講師
8	//	公安委員会	真岡警察署
9	//		真岡市自治会連合会
10	//		真岡市老人クラブ連合会
11	//		真岡市女性団体連絡協議会
12	//		真岡商工会議所
13	//		にのみや商工会
14	//		栃木県交通運輸産業労働組合協議会
15	//		関東運輸局栃木運輸支局
16	//		栃木県県土整備部交通政策課
17	//		市民公募
18	//		市民公募
19	//		市民公募
20	//		市民公募
21	//		市民公募
22	//		市民公募
23	//		市民公募
24	//		市民公募
25	//		市民公募



4. 真岡市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(令和3年3月現在)

	委 員	所 属 等	区 分
1	石坂 真一〔会長〕	真岡市長	市町村
2	塩田 和也	関東自動車株式会社 契約輸送部長	交通事業者等
3	潮田 安磨有	芳南交通株式会社 代表取締役	
4	関 康雄	真岡鐵道株式会社 専務取締役	
5	松本 茂	真岡土木事務所 所長	道路管理者
6	山岡 暁〔副会長〕	宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授	学 識 経験者
7	阪田 和哉	宇都宮大学 地域デザイン科学部 准教授	
8	鈴木 敦基	真岡警察署 交通課長	公 安 委員会
9	柴山 博司〔監事〕	真岡市自治会連合会 副会長	関 係 機関等
10	篠崎 正一	真岡市老人クラブ連合会 会長	
11	塩野 純子	真岡市女性団体連絡協議会 会長	
12	増山 明	真岡商工会議所 専務理事	
13	上野 淑雄	にのみや商工会 副会長	
14	川中子 伸之	栃木県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長	
15	清家 裕之	関東運輸局栃木運輸支局 首席専門官	
16	谷 英夫	栃木県県土整備部交通政策課 課長	
17	石崎 美紗	公募市民	地域公 共交通 利用者
18	上野 幸子	公募市民	
19	潮田 利一	公募市民	
20	川上 義博	公募市民	
21	田邊 光明	公募市民	
22	寺田 シノブ	公募市民	
23	長友 哲也	公募市民	
24	本間 惟義〔監事〕	公募市民	
25	森永 勝武	公募市民	

5. 計画策定の経過

年 月 日	会議・策定業務等	内 容
令和元年 10 月	宇都宮大学との共同研究による アンケート調査	公共交通に関するアンケート調査を 実施 ※市民、免許返納者、いちごタクシー、いち ごバスの利用者に向けた4種類のアンケー ト調査を実施した
11 月 20 日 ～3 月	真岡市地域公共交通基礎調査業務	真岡市の公共交通の状況とアンケー ト調査を基に課題分析、今後の地域公 共交通の取り組み方針策定
令和 2 年 1 月 21 日	令和元年度 第 2 回真岡市地域公共交通活性化協議 会	アンケート調査結果及び基礎調査の 実施内容について報告
令和 2 年 6 月 22 日	令和 2 年度 第 1 回真岡市地域公共交通活性化協議 会	基礎調査結果、計画策定スケジュール について
10 月	関係各課への計画素案に関する意見集 約	公共交通関係課に素案の各事業に関 する意見聴取実施
10 月 20 日、 27 日、28 日	交通事業者に対するヒアリング調査 (バス事業者、タクシー事業者)	現状の運行状況や課題点、計画素案概 要版に関する意見交換
11 月 13 日	令和 2 年度 第 2 回真岡市地域公共交通活性化協議 会	計画素案の協議
11 月 24 日～ 11 月 30 日	地区別住民説明会	計画素案の説明、意見交換
12 月 21 日	第 1 回庁内策定会議	計画素案（住民説明会の意見を反映） の協議
令和 3 年 1 月 12 日	令和 2 年度 第 3 回真岡市地域公共交通活性化協議 会	計画案の協議
1 月 25 日	第 2 回庁内策定会議	計画案の協議
1 月 29 日～ 2 月 28 日	パブリックコメント実施	
3 月 2 日	第 3 回庁内策定会議	計画案修正の協議