

# 第2次那須地域定住自立圏 地域公共交通計画（素案）

計画書素案に記載の各種数値、表現等については、那須地域定住自立圏の各自治体の関連計画等の見直し状況により、修正となる場合があります。

令和4（2022）年12月12日実施 意見募集（パブリックコメント）公表資料

(1) 意見の提出期間

令和4（2022）年12月12日から令和5（2023）年1月4日まで

(2) 意見の提出方法

持参する窓口：那須塩原市生活課（本庁舎）、大田原市生活環境課（本庁舎）、  
那須町ふるさと定住課、那珂川町総務課

郵送での提出先：〒325-8501 那須塩原市共壘社108番地2  
那須塩原市役所 市民生活部生活課 宛て

FAXでの提出先：0287-62-7202（那須塩原市生活課）

電子メール：k-seikatsu@city.nasushiobara.lg.jp（那須塩原市生活課）

令和5年1月

那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町

〔那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会〕



# 目 次

1	計画策定の概要	1
1.1	計画策定の趣旨	1
1.2	計画の区域	2
1.3	計画の期間	2
2	地域の概況	4
2.1	圏域人口	4
2.2	従業者数	6
2.3	施設配置	7
2.4	通勤の流動	8
2.5	運転免許保有率	9
2.6	運転免許保有者数の予測	9
2.7	観光の実態	10
3	地域旅客運送サービスの状況	12
3.1	地域公共交通の状況	12
3.2	スクールバス	18
4	アンケート調査結果	19
4.1	調査概要	19
4.2	集計結果	20
5	課題整理	31
5.1	地域における「人の動き」に関する課題	31
5.2	地域公共交通に関する課題	33
6	基本的な方針	36
6.1	基本理念	36
6.2	基本方針	36
7	計画目標と計画事業	38
7.1	計画目標と取り組み事業の設定	38
7.2	基本方針の実現に向けた取り組み事業	41
7.3	スケジュール	54
8	目標値の設定と推進体制	55
8.1	数値目標	55
8.2	進行管理と推進体制	56



# 1 計画策定の概要

## 1.1 計画策定の趣旨

那須地域定住自立圏は、那須塩原市を中心市とし、大田原市、那須町、那珂川町の2市2町で構成する定住自立圏です。

本圏域は、関東随一の清流で知られる那珂川、豊かな森林資源や里山、四季折々に彩る風光明媚な観光資源、数多くの温泉といった豊富な地域資源を有し、エネルギーや食料を地域で自給できる多くの可能性を秘めた圏域であるとともに、地域固有の他に誇れる歴史・文化を有した生活・経済圏域を形成しています。

また、本圏域は、栃木県の北部で首都東京から約150km圏に位置し、南西から北東にかけて東北新幹線をはじめ、JR宇都宮線・東北本線、東北縦貫自動車道及び国道4号の幹線道が縦貫する交通の要衝であるとともに、那須塩原駅をはじめ那須地域の玄関口に当たる地域です。

これら本圏域の有する恵まれた地域特性を最大限に活かしていくため、定住自立圏の将来像や協定に基づき推進する具体的な取組を定めた「那須地域定住自立圏共生ビジョン」を平成27年11月に策定し、この計画の期間満了に伴い、令和元年10月には「第2次那須地域定住自立圏共生ビジョン」を策定しました。

「第2次那須地域定住自立圏共生ビジョン」では“「多自然地域と居住都市の新たな共生」～自然を育み、魅力・活力に満ちた圏域の創出を目指して～”を目指すべき将来像とし、その実現に向け「地域内のエネルギー・食料等の自給構造の確立」と「他地域との差別化による交流人口・定住人口増」の2つを重点テーマに設定しました。

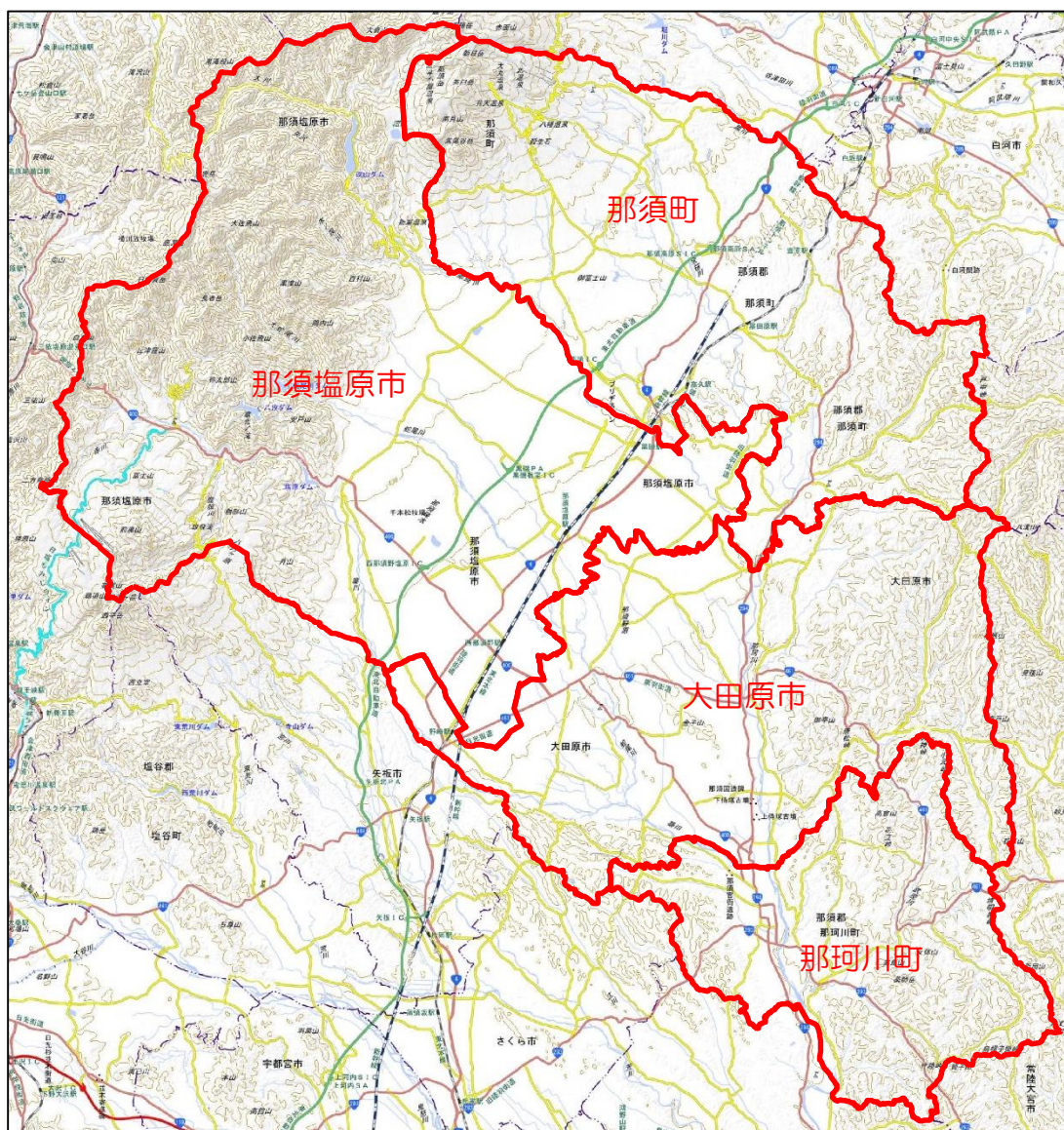
重点テーマ「他地域との差別化による交流人口・定住人口増」に関連する圏域内で連携する取り組みとして“公共交通ネットワークの拡充”が掲げられており、定住自立圏における地域公共交通の方向性として、地域内外の往来を活発化し、日常生活圏の拡大や利便性の向上を図るためのバス路線の再編等の支援、その他の地域公共交通サービスの提供等に向けた連携を図るものとして、「公共交通ネットワーク事業」として4市町が連携して事業を進めることとなっています。

この「第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画」は、「第2次那須地域定住自立圏共生ビジョン」の取組事業「公共交通ネットワーク事業」の基本計画として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」）に基づき策定するもので、平成30年1月に策定された「那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画」の第2次計画として、基本的な理念・方針については踏襲しつつ、活性化再生法等の改正やコロナ禍を契機とした社会情勢の大きな変化等を踏まえ策定しました。

なお、計画策定においては、活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、検討することが必須とされており、協議会参加者の協議結果への尊重義務があることから、高い実現性が求められる計画です。本計画は「那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会」を法定協議会として協議を行い策定したもので、構成する市町の地域公共交通会議や地域公共交通活性化協議会等との連携を図りながら、事業の推進を行います。

## 1.2 計画の区域

本計画の対象区域は、那須地域定住自立圏を構成する2市2町（那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町）とします。



## 1.3 計画の期間

計画期間は5年間（令和5年度～令和9年度）とします。

## 1.4 関連計画

本計画に係る関連計画は、次のとおりです。

上位・関連計画	策定年月	計画期間
(1) 第2次那須地域定住自立圏共生ビジョン	R01.10	R02~R06
(2) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン	H31.03	R01~R05
(3) 第2次那須塩原市地域公共交通計画	R05.3 (策定予定)	R05~R09 (予定)
(4) 大田原市地域公共交通計画	R04.3	R04~R09
(5) 那須町地域公共交通計画	R04.3	R04~R09
(6) 那珂川町地域公共交通計画	R05.3 (策定予定)	R05~R09 (予定)

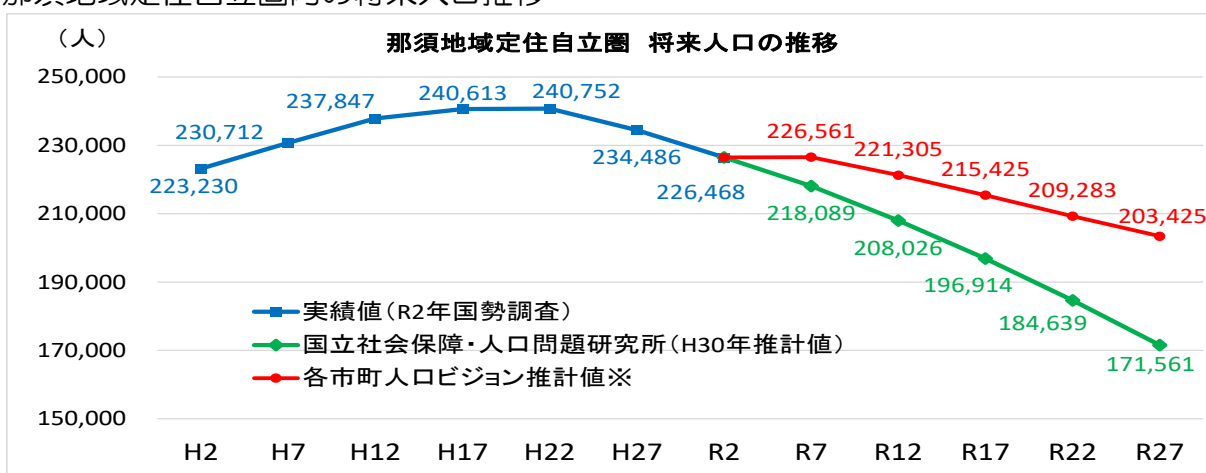
## 2 地域の概況

### 2.1 圏域人口

#### (1) 人口の推移

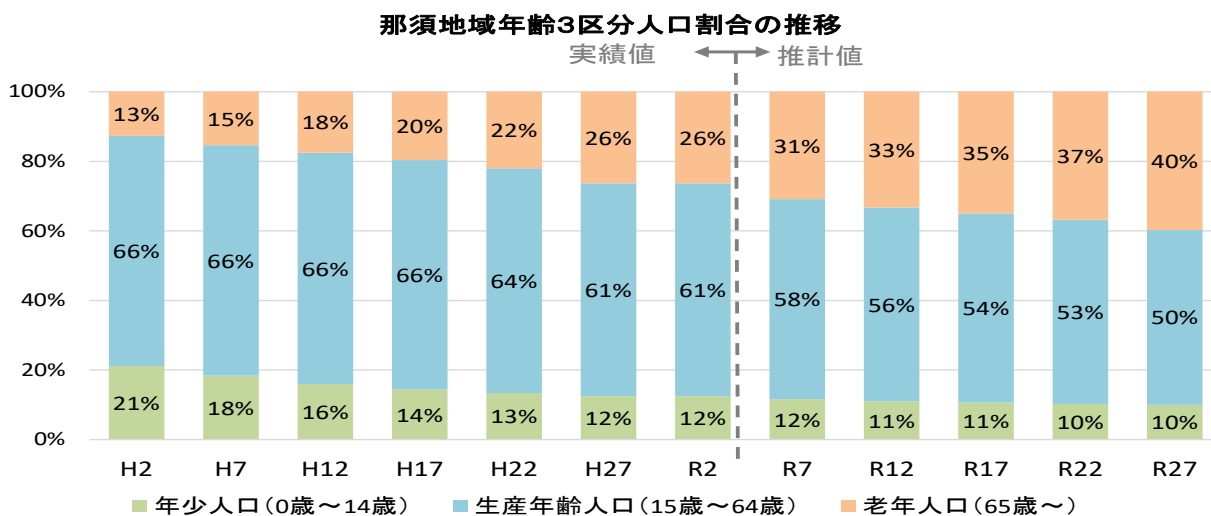
- 那須地域定住自立圏の人口は年々減少傾向にあり、那須地域定住自立圏共生ビジョンを策定した平成27年度は23.4万人であったが、令和4年4月1日時点では22.6万人であり、5年前と比べ約3%減少しています。一方で老年人口（65歳以上）は年々増加しており、令和4年4月時点での高齢化率は31%です。
- 人口の減少と高齢化率の増加は今後も続くと予測されており、各市町における人口ビジョンにおいて、令和27年の人口は20.3万人と予測されています。

#### ■那須地域定住自立圏内の将来人口推移



※那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R03年9月一部改定）、大田原市人口ビジョン（H27年10月）、那須町人口ビジョン（R2年3月改定）、那珂川町第2期総合戦略（R3年3月）における推計値の合計

#### ■年齢3区分別人口の推移（国勢調査における実績値と国立社会保障・人口問題研究所の予測値）



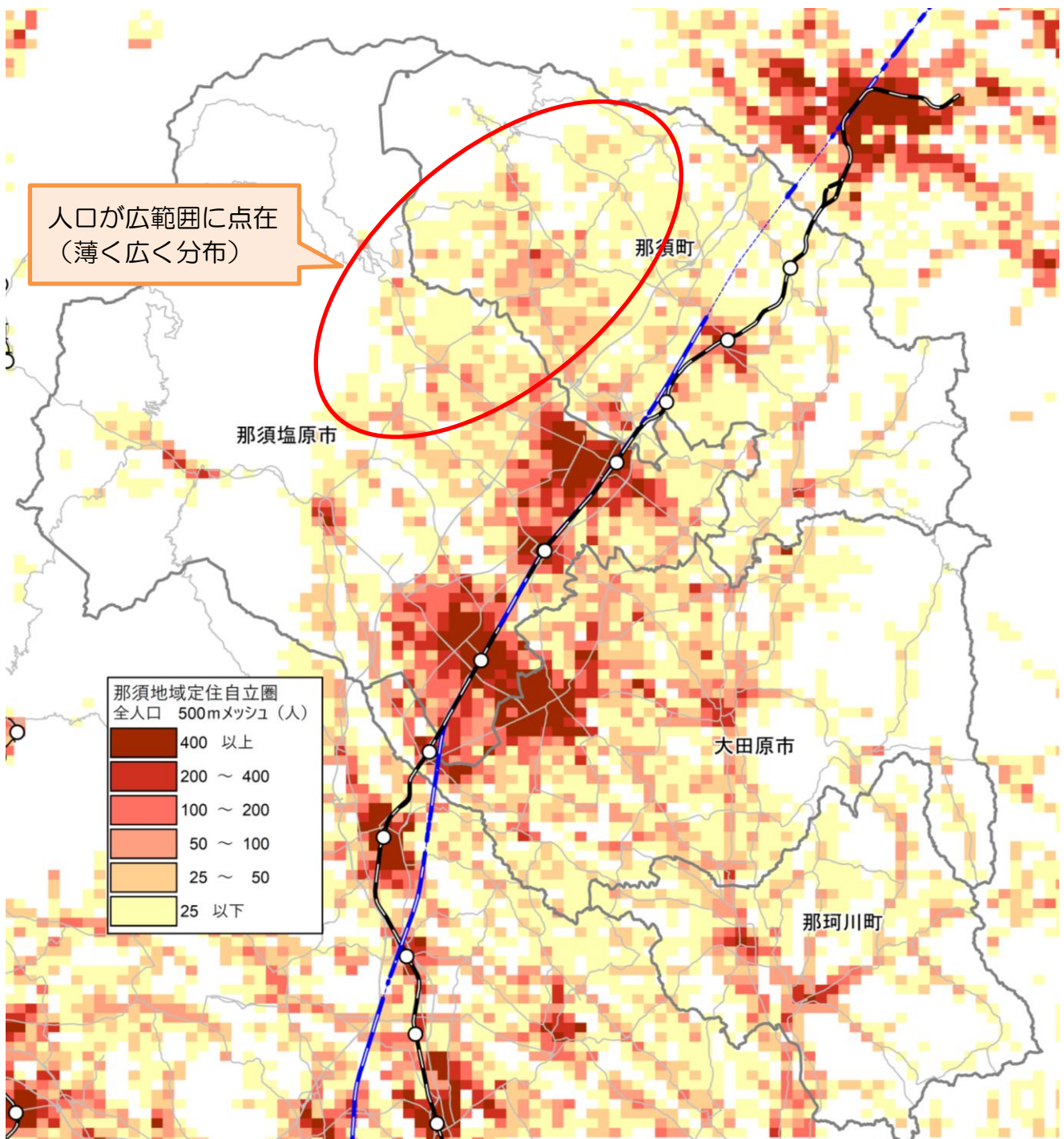
出典：令和2年までは国勢調査実績値、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H30.3.30公表）」



## (2) 人口分布

- 那須塩原市の西那須野駅周辺及び黒磯駅周辺、大田原市の中心市街地に人口が集積しています。
- 人口が広範囲に点在しています。特に那須塩原市の高林地域、那須町の那須・高原地域では居住地域の人口密度が特に低く、高林地域で100人/km<sup>2</sup>、那須・高原地域で109人/km<sup>2</sup>となっています。(地域の平均は288人/km<sup>2</sup>)

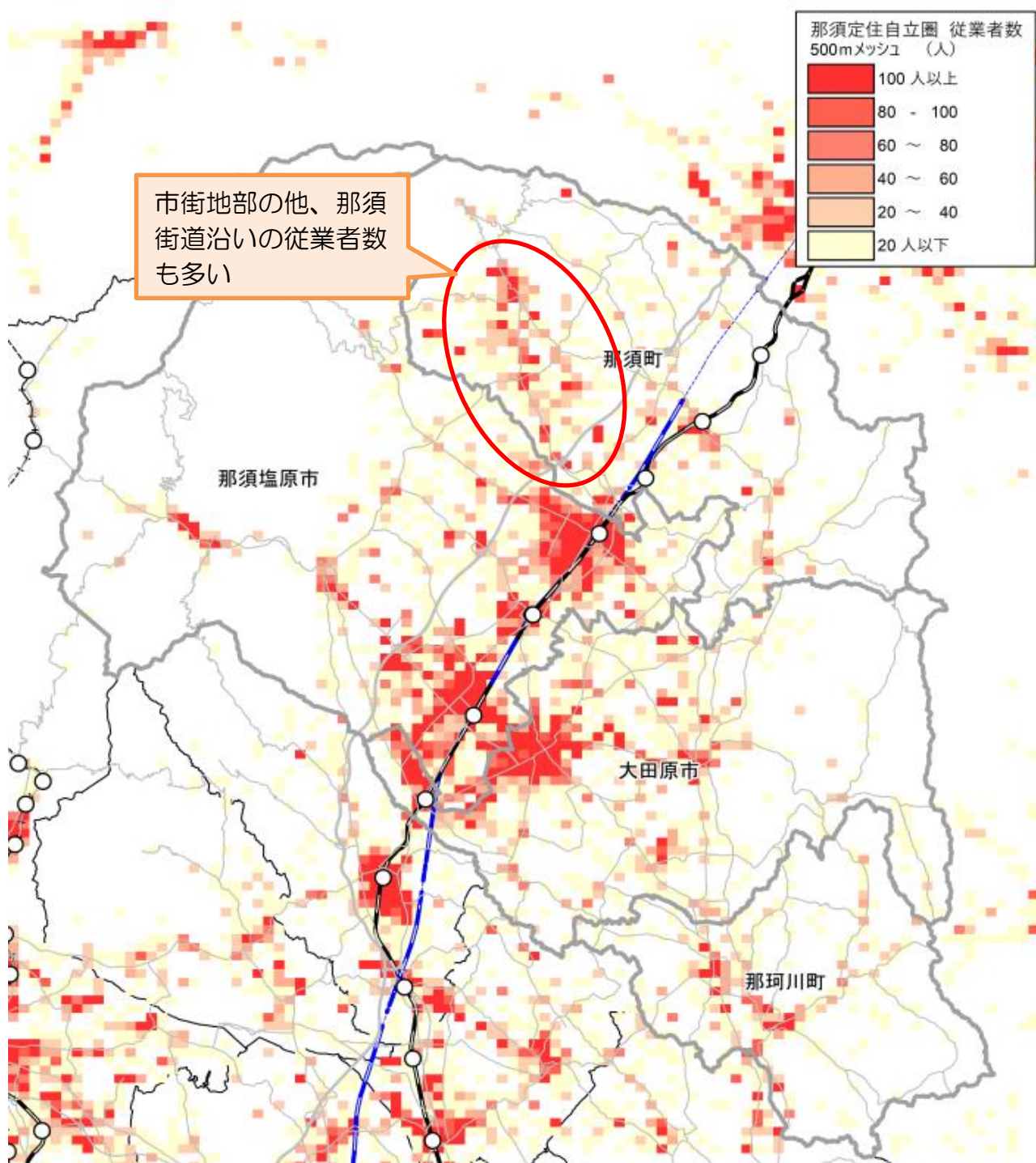
### ■定住自立圏内の人口分布（令和2年国勢調査 500mメッシュ毎の総人口）



出典：令和2年国勢調査

## 2.2 従業者数

- 従業者数の多いメッシュは、大田原市街地部、西那須野駅周辺、黒磯駅周辺の他、那須地域定住自立圏域内の主要拠点や那須街道沿い等に分布しています。

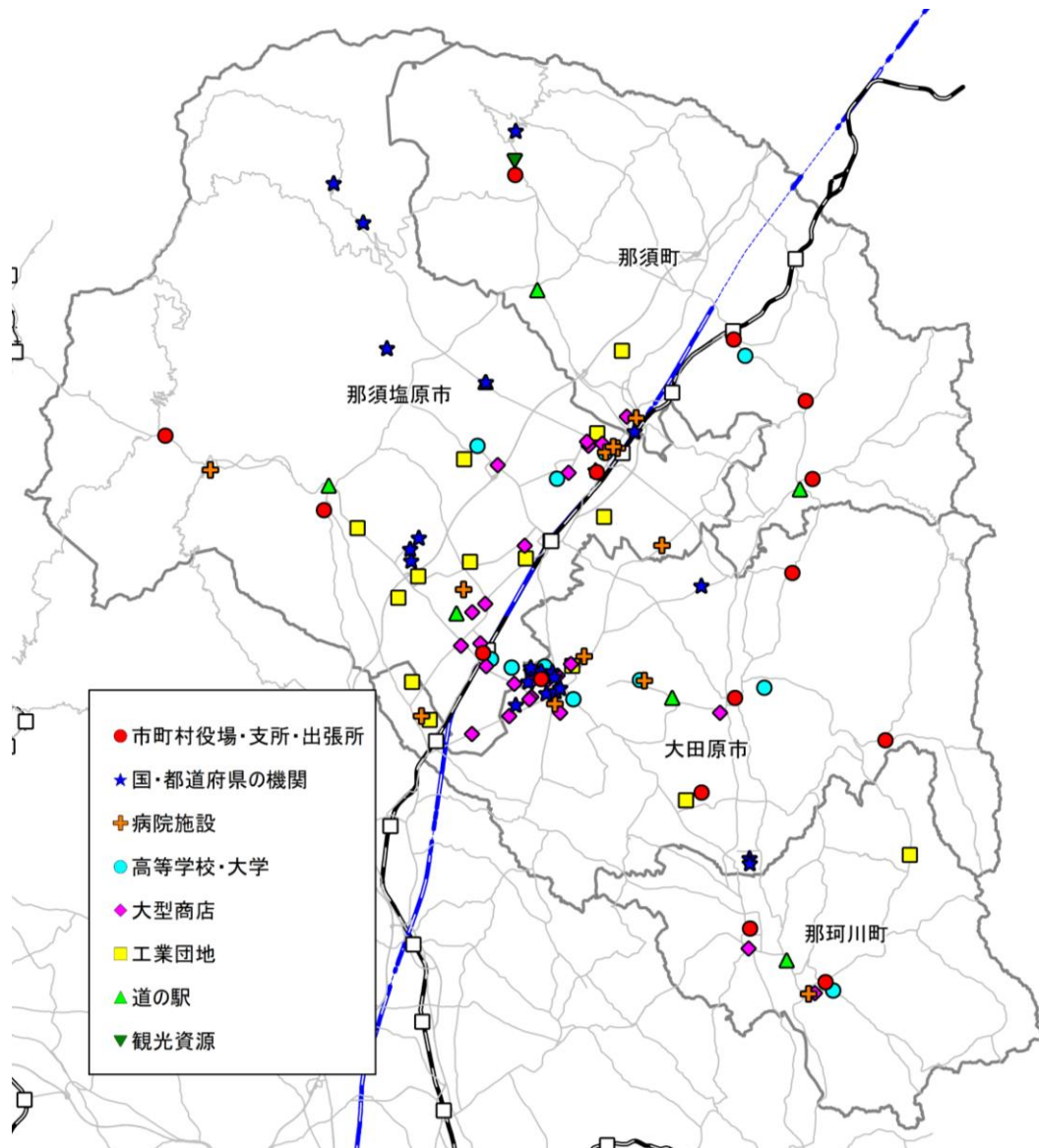


出典：平成28年経済センサス活動調査（地域メッシュ統計）

## 2.3 施設配置

- 那須塩原市と大田原市には各種施設（総合病院（二次救急医療施設）、大学、高等学校、大型商店、工業団地、道の駅）が市内に立地しています。
- 国・県の関係機関の多くは大田原市街地部に立地しています。
- 那須町や那珂川町には総合病院（二次救急医療施設）が立地しておらず、他の施設の立地も少ない状況にあります。

### ■那須地域定住自立圏内 施設位置図



出典

市町村役場・支所・出張所：各市町 HP（令和 4 年時点）

国・都道府県の機関：栃木県 HP（令和 4 年時点）

高等学校・大学：栃木県・各教育機関 HP（令和 4 年時点）

病院施設：病床数 50 以上の病院（栃木県 HP：令和 4 年病院・診療所名簿）

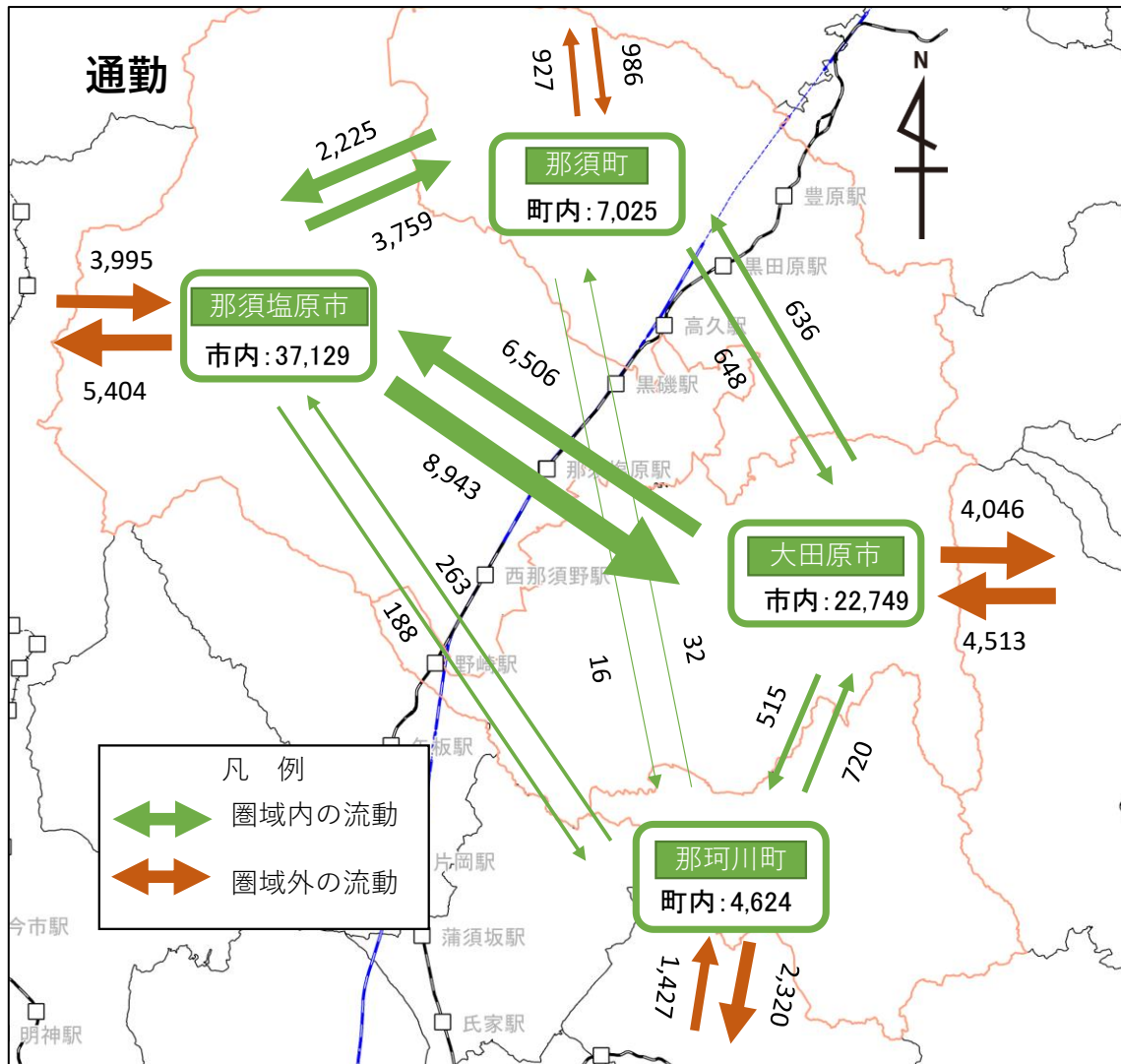
大型商店：1,500m<sup>2</sup>以上の百貨店・総合スーパー・食品スーパー（全国大型小売店総覧 2023）

工業団地：栃木県、各市町 HP（令和 4 年時点） 観光資源：国土数値情報（平成 26 年）

## 2.4 通勤の流動

- 「那須塩原市」と「大田原市」、「那須塩原市」と「那須町」で、それぞれ相互に通勤流動が多く見られます。
- 「那珂川町」は「圏域外」との通勤流動が多く見られます。

### ■通勤の流動



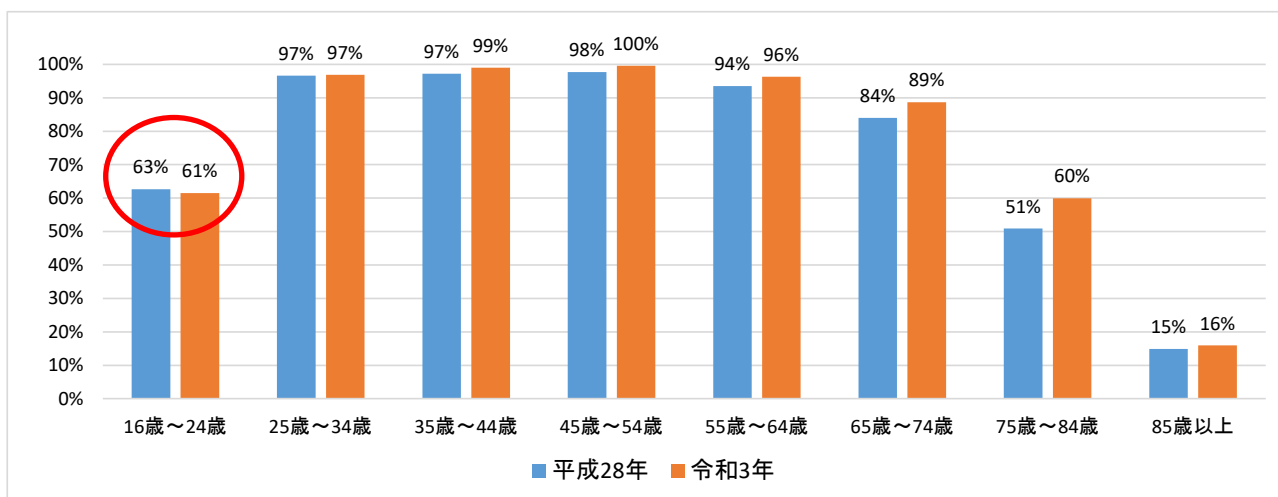
※単位：人／日

出典：令和2年国勢調査

## 2.5 運転免許保有率

- 栃木県における年齢別運転免許保有率（運転免許統計より算出）を令和3年と平成28年で比較すると、65歳～74歳は5ポイント、75歳～84歳は9ポイント増加していますが、25歳未満は63%から61%に減少しています。

### ■栃木県年代別運転免許保有率



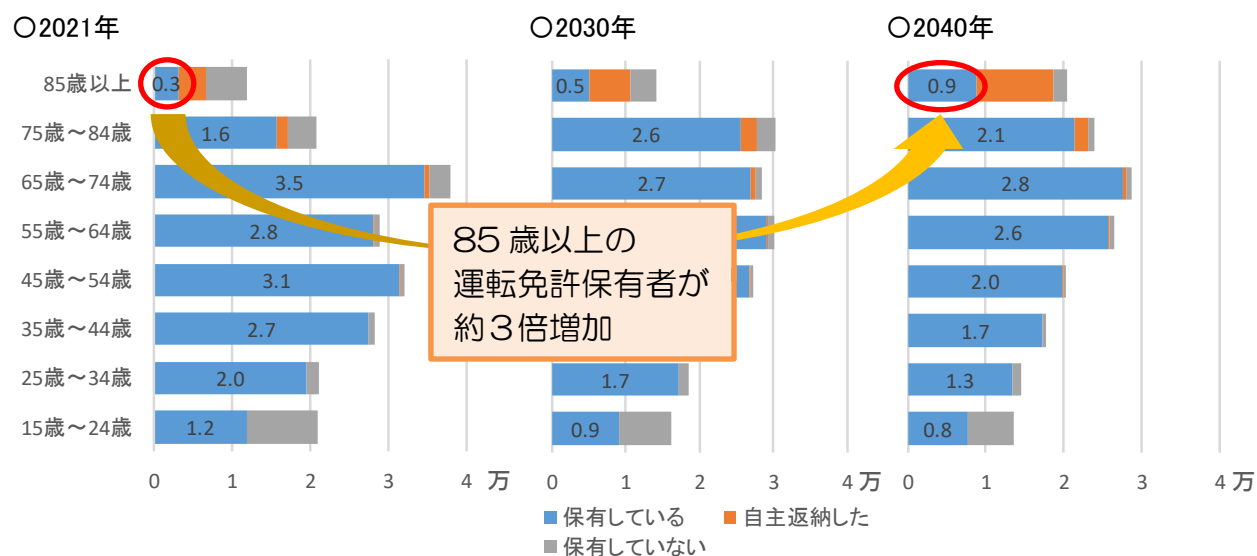
出典：運転免許統計 令和3年版（警察庁交通局運転免許課）

## 2.6 運転免許保有者数の予測

- 今後は高齢化が進展していくことから、運転免許を保有する高齢者が増加し、各年代の運転免許自主返納者の割合が現在と変わらないと想定した場合、2040年において85歳以上の運転免許保有者数は2021年時点の約3倍程度に増加する可能性があります。

### ■那須地域定住自立圏における年代別運転免許保有者数

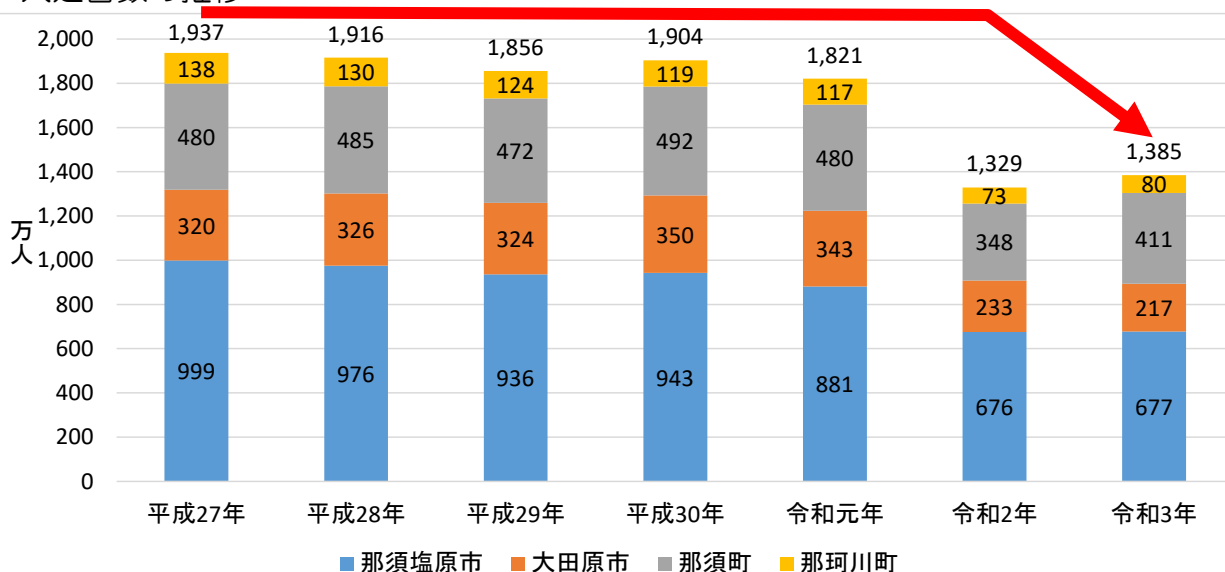
※住民アンケート調査における年代別運転免許保有状況と国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（2018年予測値）より算出



## 2.7 観光の実態

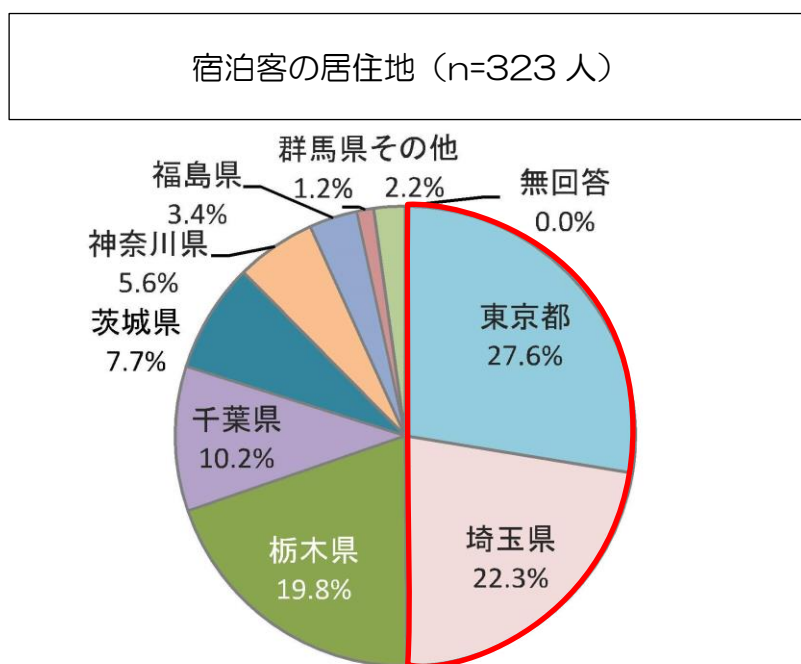
- ・ 那須地域定住自立圏への観光客入込数は、令和元年以前は概ね 1,800 万人～1,900 万人で推移していましたが、令和 3 年度はコロナ禍により約 24%減少しています。しかし、昨年度と比較すると 4%増加しており、回復傾向にあります。
- ・ 那須地域での宿泊客については、東京都・埼玉県の居住者が多く、50%（単一回答）を占めています。
- ・ 那須地域の宿泊客が旅先に選んだ理由としては「温泉に入りたいから」が最も多く 51%（複数回答）を占めています。利用交通機関は自家用車等が 95%（複数回答）で大半を占めています。

### ■入込客数の推移



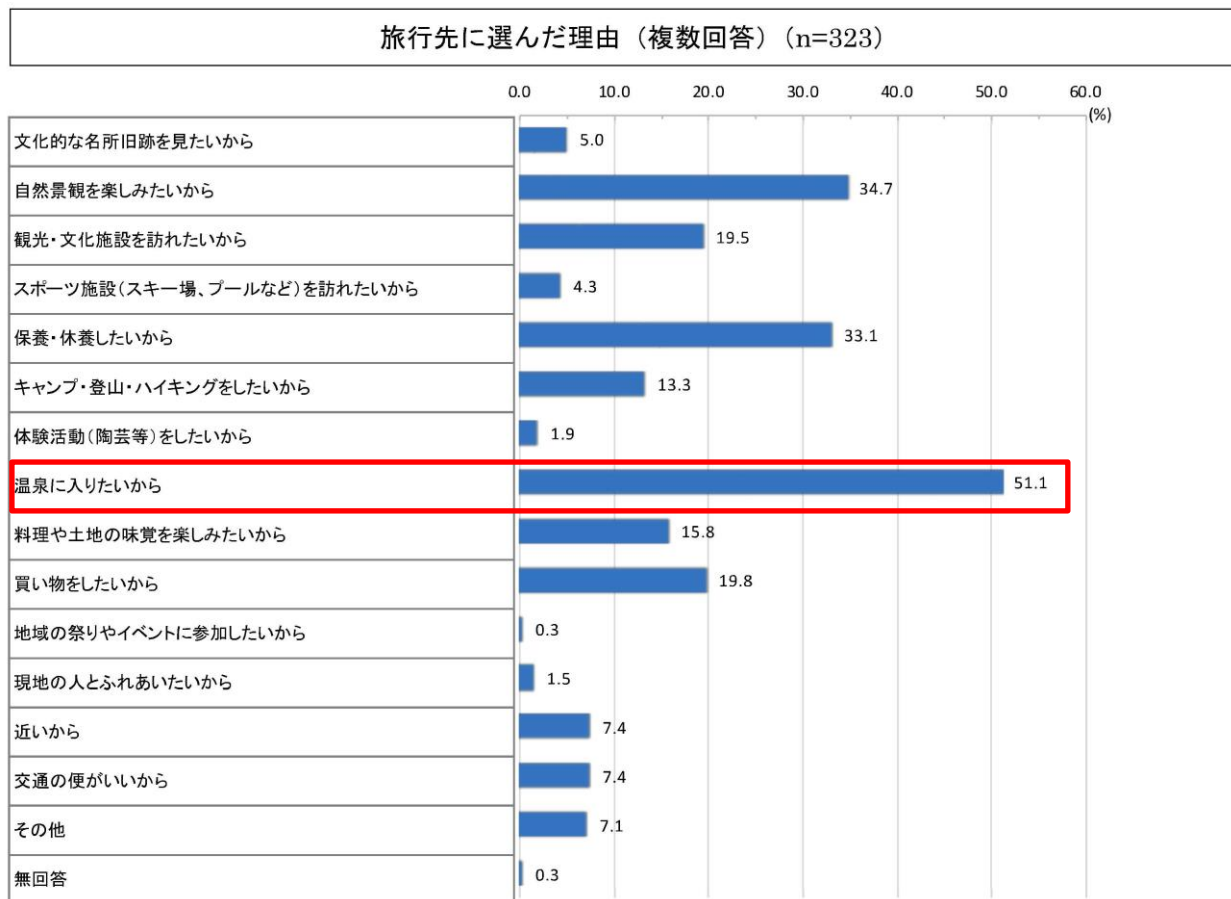
出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

### ■宿泊客の居住地割合



出典：令和 3（2021）年度栃木県観光動態調査

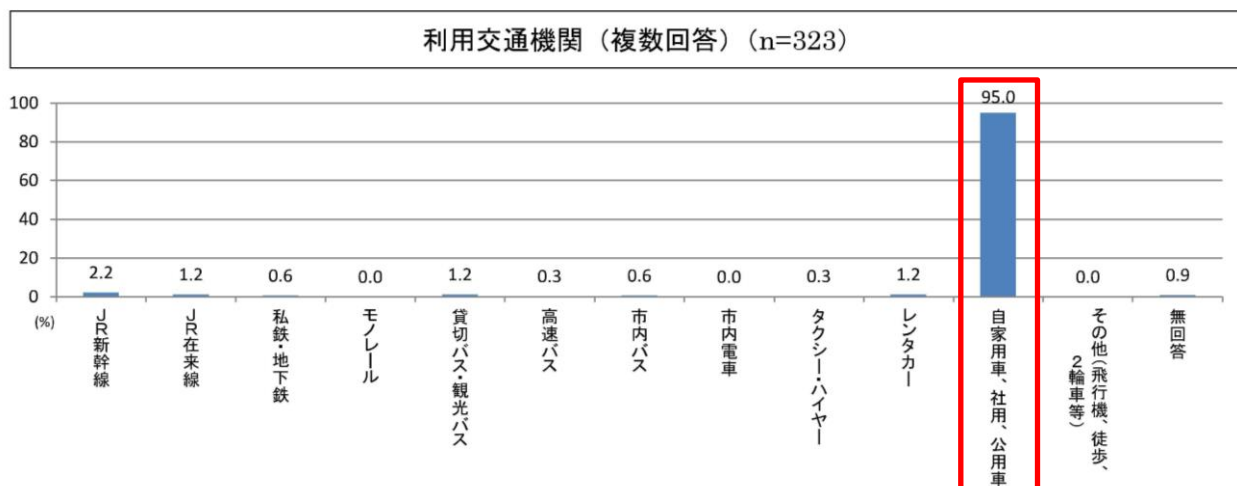
## ■ 宿泊客の旅行先に選んだ割合



出典：令和3（2021）年度栃木県観光動態調査

※調査箇所：道の駅那須高原友愛の森、那須ガーデンアウトレット、アグリパル塩原

## ■ 宿泊客の利用交通機関



出典：令和3（2021）年度栃木県観光動向調査

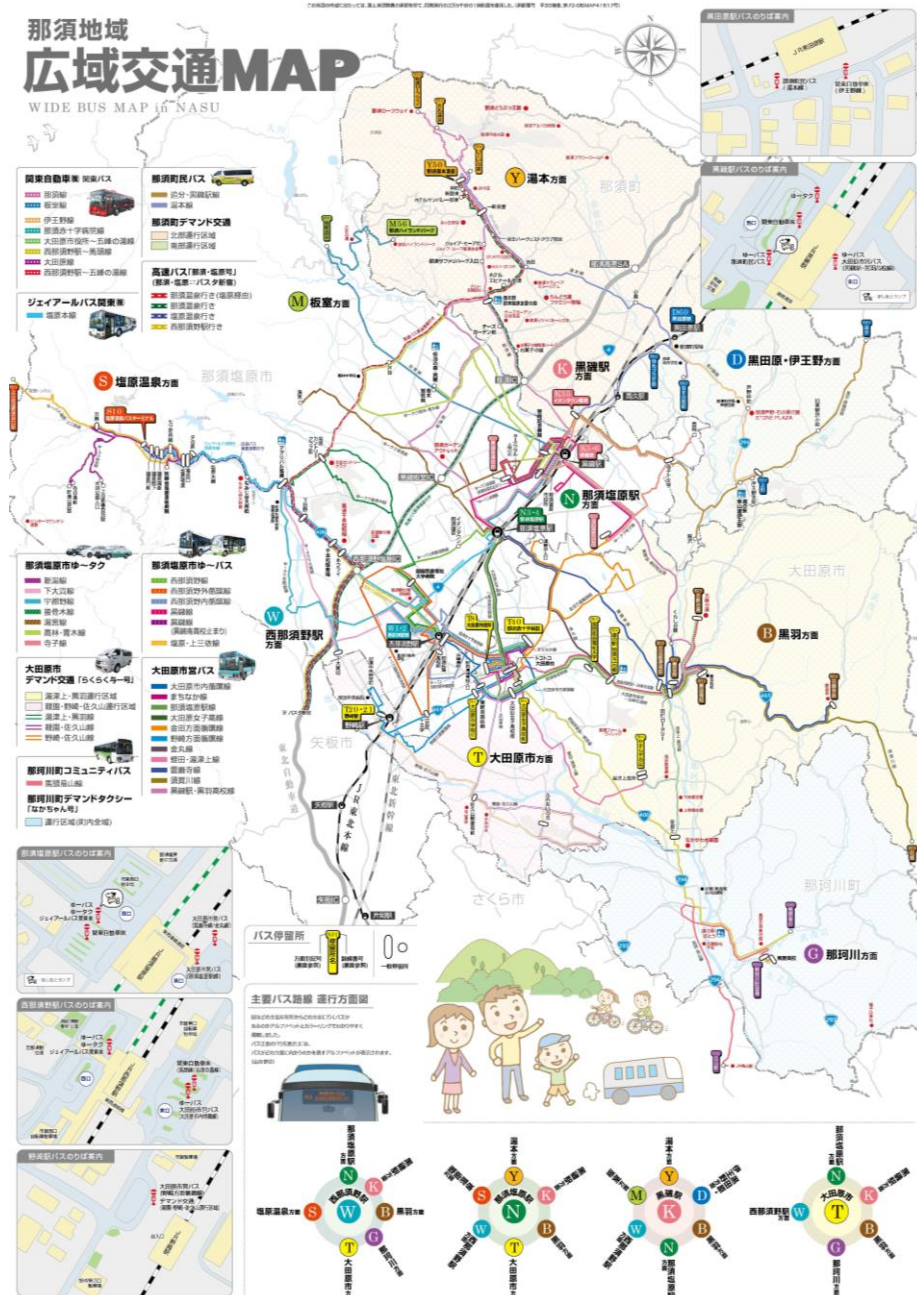
※調査箇所：道の駅那須高原友愛の森、那須ガーデンアウトレット、アグリパル塩原

### 3 地域旅客運送サービスの状況

#### 3.1 地域公共交通の状況

- 民間事業者が運行する鉄道・路線バスに加え、各市町がコミュニティバス及びデマンド交通を運行しています。
- 路線バスの運賃は運営主体によって異なり、「那須塩原駅～黒磯駅間」等、同じ区間でも路線によって運賃が異なる区間も存在しています。
- タクシー事業者が9社あり、各社の営業所はおおむね鉄道駅周辺に立地しています。

#### ■那須地域定住自立圏内の地域公共交通網図



出典：那須地域広域交通 MAP（令和4年度版）



### 3.1.1 地域バス

#### (1) 運行状況

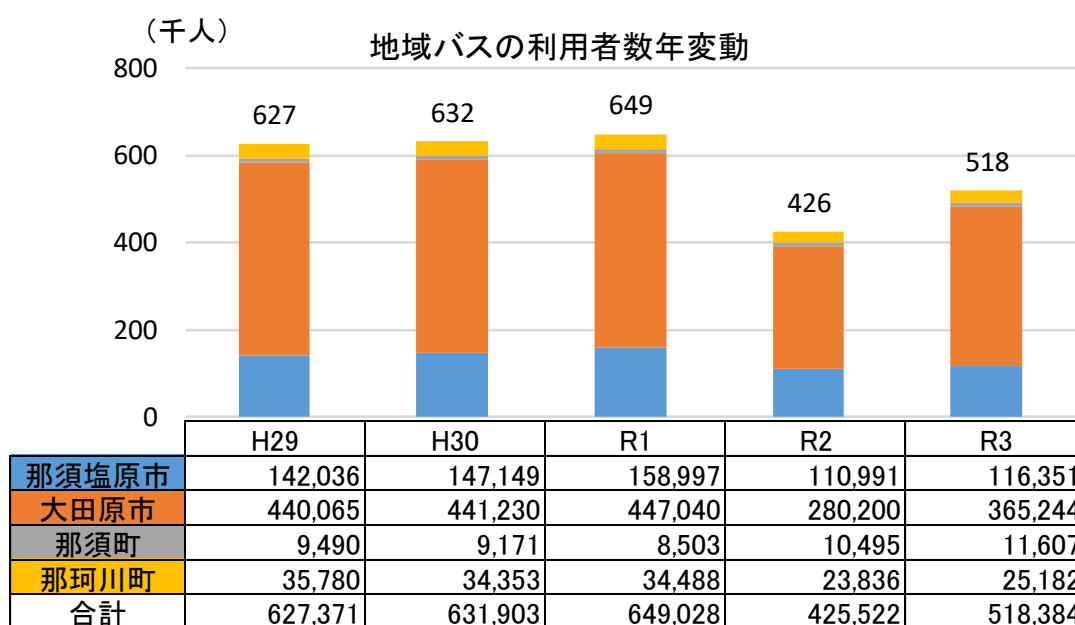
- 各市町において地域バスが運行されています。一部の路線は学校の登校日に合わせた運行日・運行時刻の設定を行っています。
- 大田原市営バスと那須塩原市のゆーバス及びゆータクで利用できる共通1日乗車券が販売されています。
- 那須町民バスと那須塩原市のゆーバス及びゆータクが利用できる共通1日乗車券が販売されています。

#### ■地域バスの運行状況（令和4年7月時点）

	那須塩原市	大田原市	那須町	那珂川町
名称 (愛称)	地域バス (ゆーバス)	大田原市営バス	那須町民バス	コミュニティバス 馬頭烏山線
運行主体	ジェイアールバス 関東(株)、やし お観光バス(株)	大田原市(自家用 有償旅客運送)	那須町(自家用有 償旅客運送)	やしお観光バス (株)
路線数	5路線	11路線	2路線	1路線
便数	4便～13便	1便～20便	4便	8便～3便
大人運賃	200円均一	200円均一 (※マイナンバー・市民証の提示 で65歳以上100 円均一)	500円均一 (※60歳以上 300円均一)	150円～500円 (対距離制)

- 令和元年度までは横ばい傾向で推移していましたが、令和2年度からの利用者数はコロナ禍により減少し、令和3年度は、令和元年度の80%となっています。

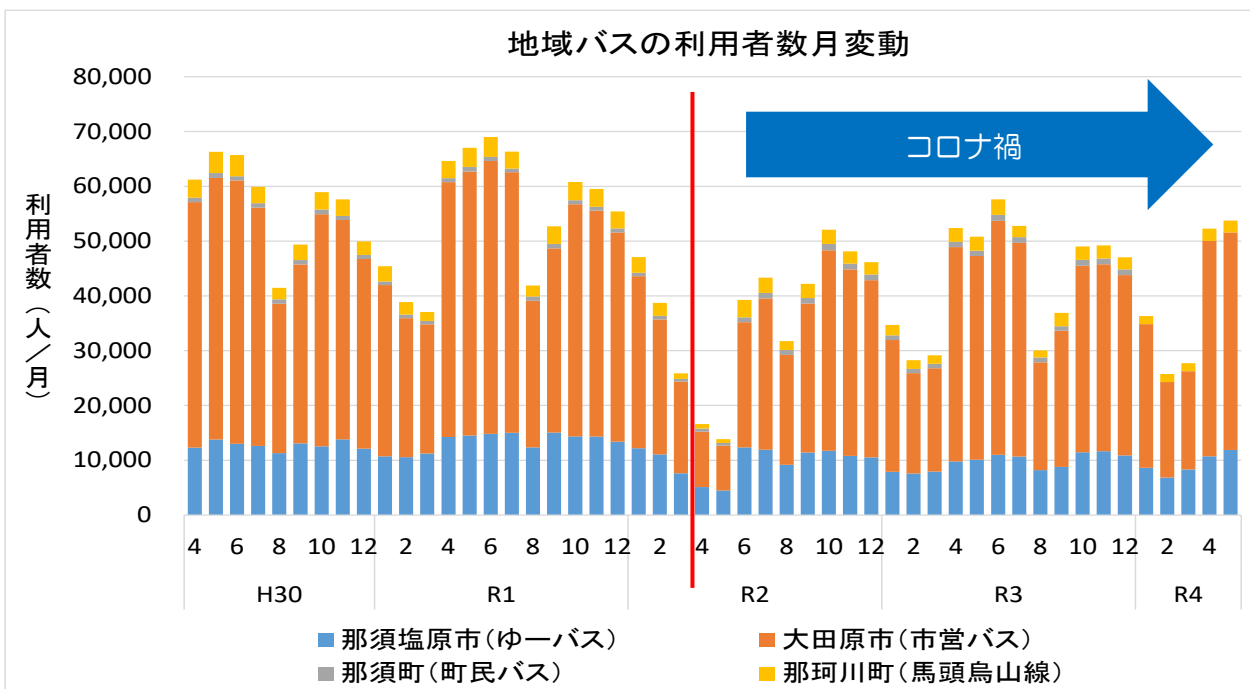
#### ■利用者数の年変動



出典：各市町資料

- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年3月以降利用者が大きく減少しています。令和4年5月時点も回復には至っておらず、令和4年5月の利用者は3年前の80%となっています。

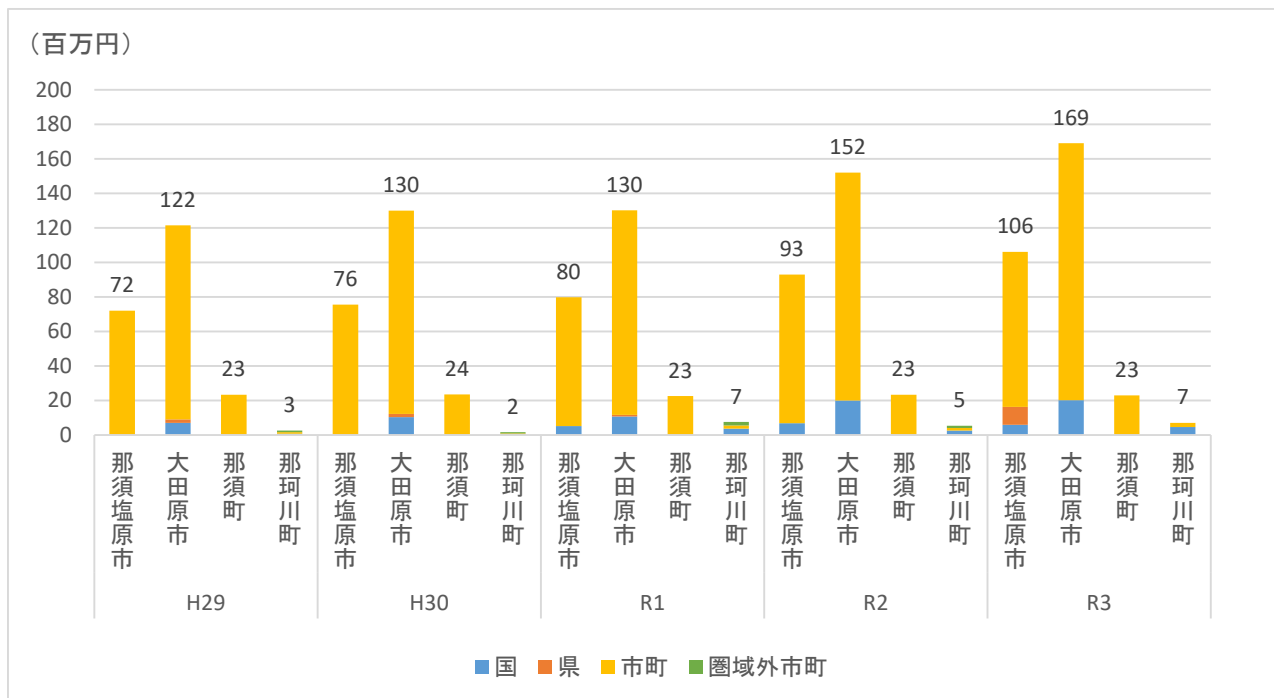
■利用者数の月変動



(2) 運行経費

- 運行経費は年々増加傾向にあり、令和3年度は4市町合計で約3.1億円でした。そのうち約9割を市町が負担しています。

■市町別 地域バスの年間運行経費



※大田原市、那須町は会計年度で集計 出典：各市町資料

### 3.1.2 デマンド交通

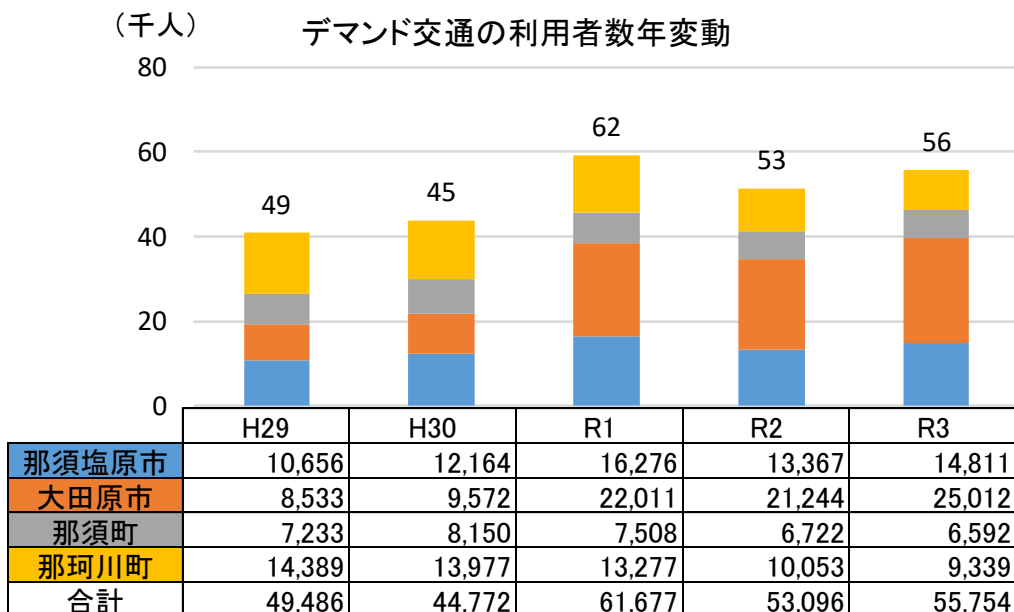
#### (1) 運行状況

- 各市町においてデマンド交通が運行されています。ただし、運行形態は定路線を運行する形態から、自宅から目的地まで区域的に運行する形態まで様々です。
- 令和3年度の利用者数は、コロナ禍により令和元年度の94%となっています。

#### ■デマンド交通の運行状況（令和4年7月時点）

	那須塩原市	大田原市	那須町	那珂川町
名称 (愛称)	ゆータク	デマンド交通 (らくらく与一号)	那須町デマンド型 乗合交通	デマンドタクシー (なかちゃん号)
運行形態	区域運行(※基本的に「路線不 定期」で運行)	路線定期運行 区域運行	区域運行	区域運行
運行区域	路線型(7路 線)	親園・野崎・佐久山地 区、湯津上・黒羽地 区・大田原市役所・ト コトコ大田原	町内を北部・南部 の2地域に区分 し、区域毎に運行	町内全域
乗車場所	停留所	停留所	停留所	自宅
降車場所	停留所	区域内の指定乗降場所 及び那須赤十字病院・ 大田原市役所・トコト コ大田原	黒田原市街地・広 谷地市街地の指定 乗降場所	馬頭・小川市街地 の指定乗降場所
運行日	1月1日~1月 3日を除く毎日 運行	年末年始(12月29日 から1月3日)を除く 毎日運行 (路線定期運行は、 日・祝運休)	黒田原行：隔日 広谷地行：月~土	平日 (年末年始を除く)
日便数	6便~7便	路線定期型:1~1.5便 区域運行型:10便	2便~5便	6便

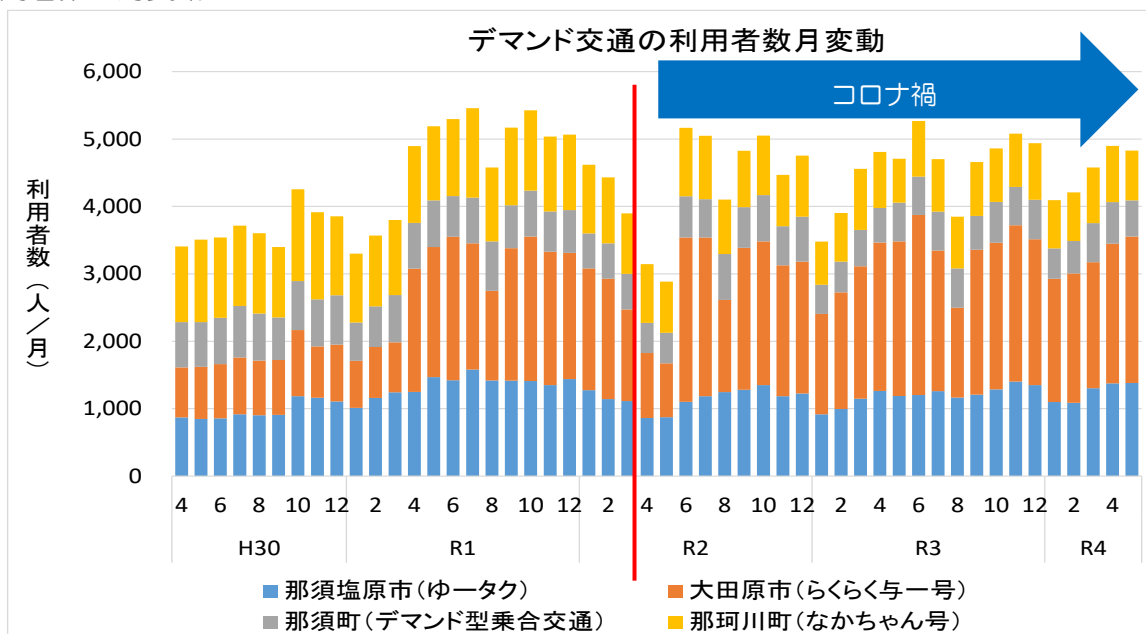
#### ■利用者数の年変動



出典：各市町資料

- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年4月以降利用者数が大きく減少しています。令和4年5月時点でも回復には至っておらず、令和4年5月の利用者数は3年前の93%となっています。

■利用者数の月変動

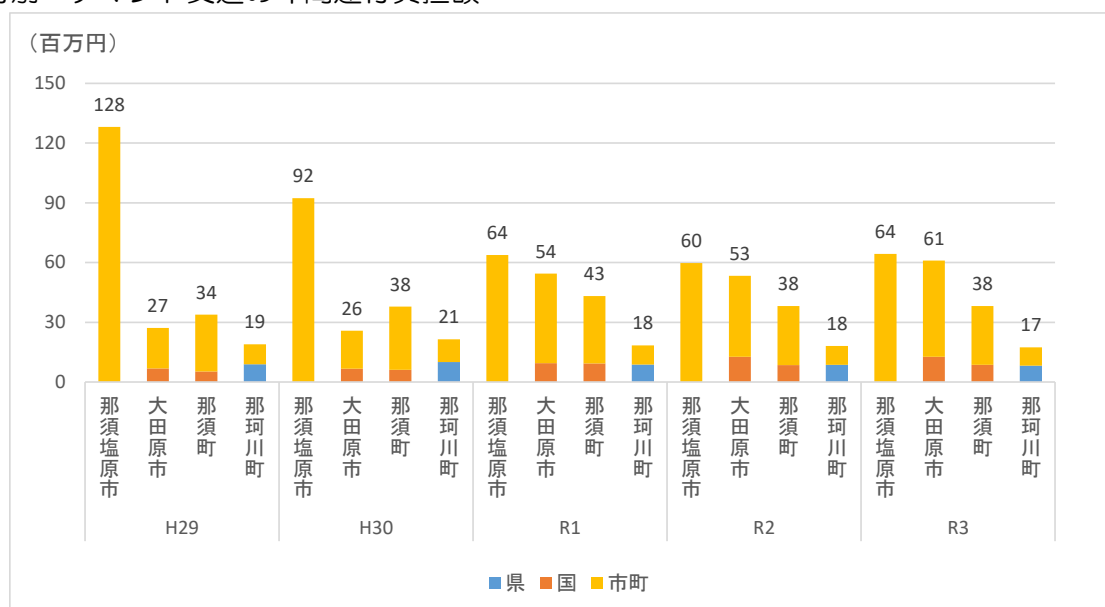


出典：各市町資料

(2) 運行負担額

- 令和3年度の運行補助額は、4市町合計で約1.8億円でした。そのうち約9割を市町が負担しています。

■市町別 デマンド交通の年間運行負担額

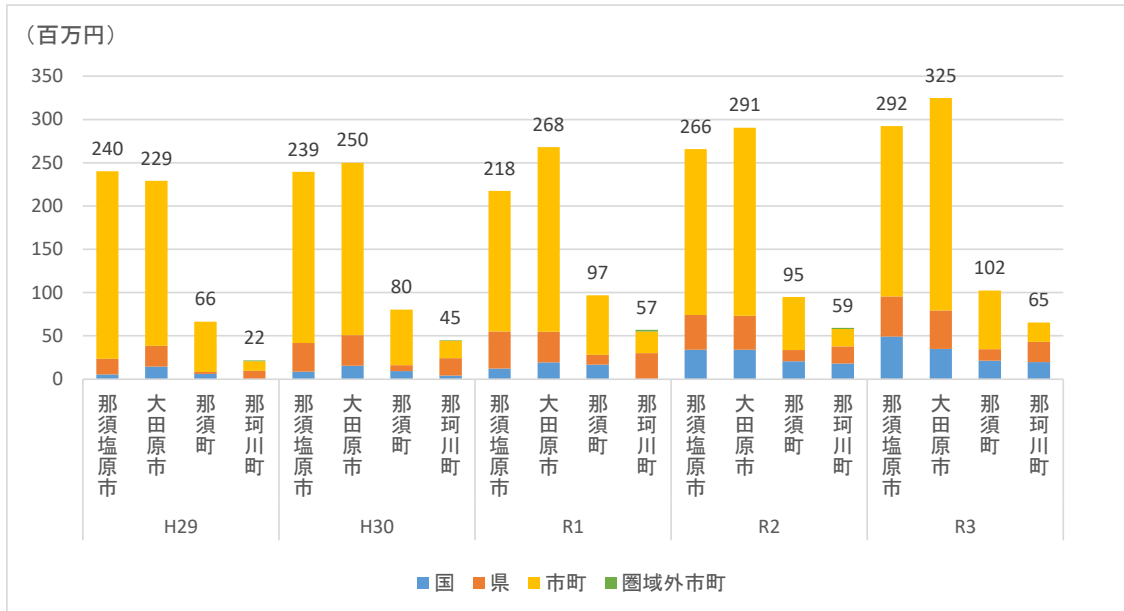


※大田原市のみ事業年度で集計 出典：各市町資料

### 3.1.3 公共交通への公的負担額

- 民間路線バスへの補助額は、令和3年度には4市町合計で約3億円が支出されています。そのうち約38%を市町が負担しています。
- 前述の地域バス及びデマンド交通への補助金額を合わせた、那須地域定住自立圏における公共交通への年間投資額（令和3年度）は7.8億円となります。

#### ■公共交通への公的負担額の年変動



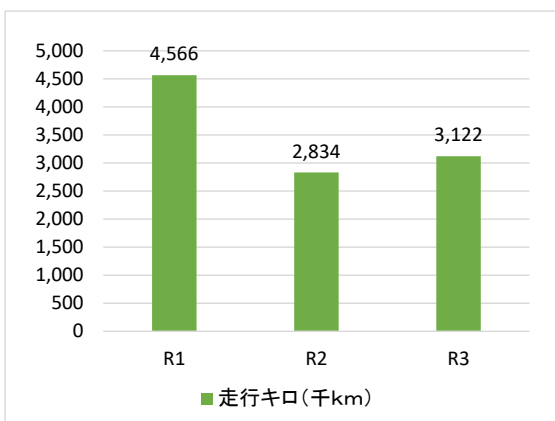
出典：各市町資料

### 3.1.4 タクシー

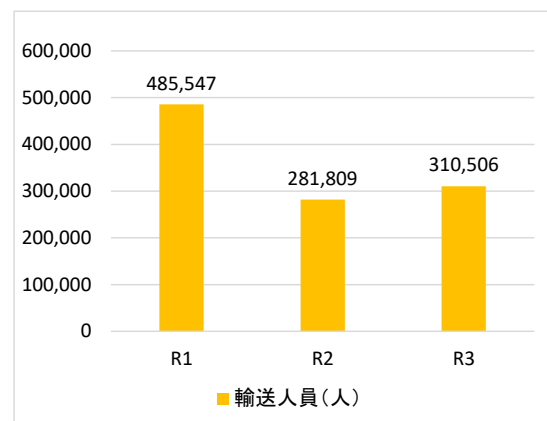
#### (1) 運行状況

- 那須地域定住自立圏内にはタクシー事業者が9事業者存在しています。
- 車両台数は合計157台、運転乗務員の平均年齢は59.4歳となっています。
- 輸送実績は、令和元年度以降、コロナ禍の影響で大きく減少しています。
- 事業者により異なりますが、令和4年7月時点においてもコロナ前に比べ利用者数は25%~70%程度減少しており、特に夜間の利用者、出張・観光での利用者が減少しています。

#### ■走行キロ



#### ■輸送人員



出典：各市町資料

## (2) タクシー利用補助

- ・タクシーを利用する障害者や高齢者等を対象に、各市町が利用補助を行っています。

### ■各市町におけるタクシー補助の実施状況（令和3年度）

自治体名	名称	実施状況 (登録者数・ 配布数)	利用実績 (利用者数・ 利用券数)	年間補助額
那須塩原市	障害者福祉タクシー券	1,800人	1,800人	57,811,500円
	車椅子タクシー券	49人	49人	735,000円
	高齢者外出支援タクシー券（外出支援を受けられない70歳以上）	2,696人	122,986件	61,493,000円
大田原市	福祉タクシー券（障害者）	387人	6,513枚	3,602,100円
	高齢者通院等タクシー事業（65歳以上のみ世帯の方・デマンド区域外）	149人	57人	964,740円
	高齢者外出支援事業	832人	561人	20,896,260円
	外出支援事業（※佐久山地区社会福祉協議会）	32人	236人	—
那須町	福祉タクシー券（障害者または75歳以上のみ世帯の方）	50,784枚	25,248枚	17,635,020円
那珂川町	福祉タクシー券（障害者 ※那珂川町社会福祉協議会）	1,546枚	30人	773,000円

出典：各市町資料

## 3.2 スクールバス

- ・各市町においてスクールバスが運行されており、令和4年度については那須地域定住自立圏全体で合計81台の車両を使用し、合計4.8億円（1台当たり594万円）の事業費が見込まれています。

### ■各市町におけるスクールバス運行状況（令和4年度）


自治体名	スクールバス台数	事業費（見込額）	車両1台当たりの 事業費（見込額）
那須塩原市	10台	7,143万円	714万円
大田原市	27台	1億7,126万円	634万円
那須町	26台	1億8,249万円	701万円
那珂川町	18台	5,672万円	315万円
合計	81台	4億8,166万円	595万円

那須塩原市は、令和5年度から箒根学園スクールバスが運行開始し、12台となる予定  
 ※箒根学園…令和5年4月に関谷小、大貫小、横林小、箒根中が統合。スクールバス3台（現在の関谷小スクールバスを含む。）を運行予定。

出典：各市町資料

## 4 アンケート調査結果

### 4.1 調査概要

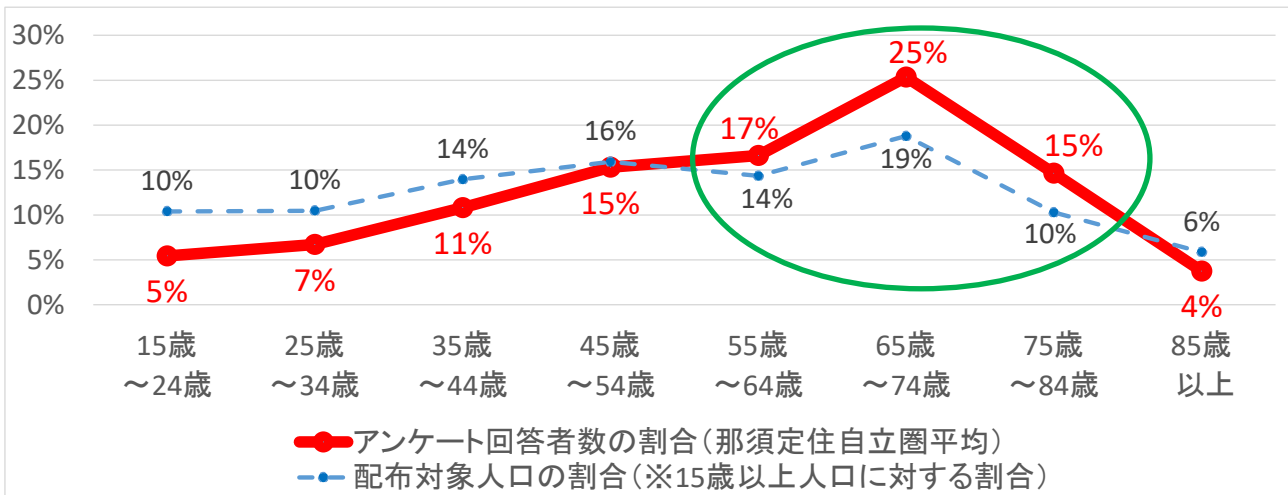
<p>調査対象</p>	<p>那須地域定住自立圏内を 10 地域に区分し、各地域から住民基本台帳より 220 人～500 人（※人口に応じて設定）を無作為抽出 合計 3,000 人          ※高校 1 年生以上（2006 年 4 月 1 日以前に出生）を調査対象とした。</p> 
<p>調査方法</p>	<p>郵送による配布・回収 回答者数：1,291 人（回収率 43.0%）</p>
<p>調査期間</p>	<p>令和 3 年 9 月 17 日（金）～令和 3 年 9 月 30 日（木） 14 日間</p>
<p>調査内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○回答者属性</li> <li>○日常における外出について（通勤・通学、買物、通院、県央・東京方面への外出、コロナ禍での外出状況）</li> <li>○自家用車の利用及び公共交通計画への期待について（自家用車の利用状況、自家用車利用に対する考え、公共交通計画における施策への期待度、公共交通等に関する自由意見）</li> </ul>

## 4.2 集計結果

### 4.2.1 回答者属性

#### (1) 年齢

- 10歳ごとに分割した年齢層別では、「65歳～74歳」の割合が最も高く、那須地域定住自立圏全体で約25%を占めています。
- また、アンケートの配布対象人口と回答者の年齢層の構成割合を比較すると、55歳～84歳の各年齢層では回答者の割合の方が高くなっています。

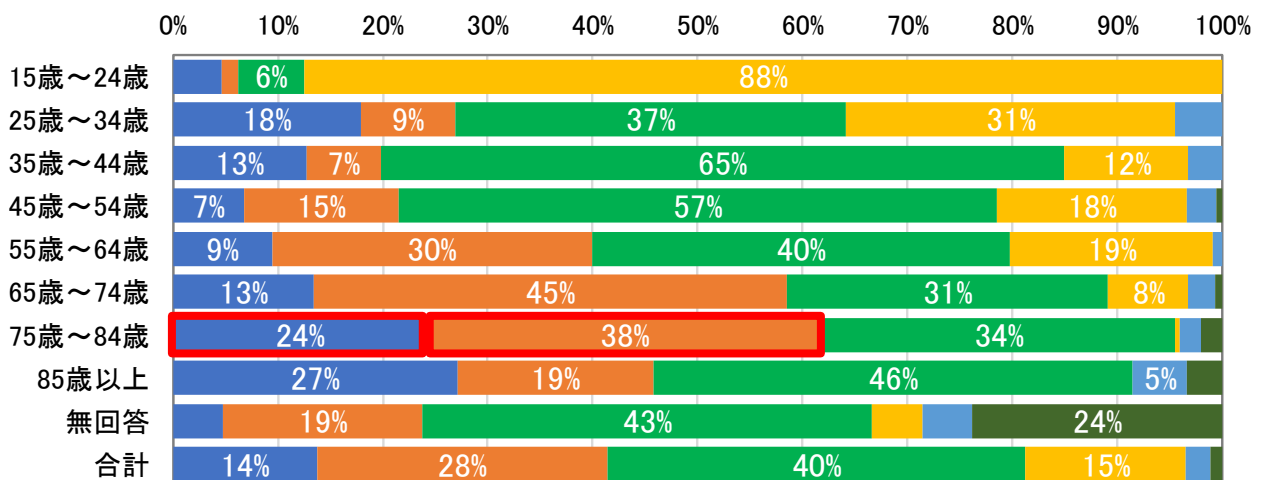


年代	15歳～24歳	25歳～34歳	35歳～44歳	45歳～54歳	55歳～64歳	65歳～74歳	75歳～84歳	85歳以上	無回答	合計
回答者数	64	67	126	177	233	342	202	59	21	1,291

#### (2) 世帯構成

- 年齢層別では、45歳～54歳以降、年齢が高齢になるにしたがい一人暮らしの割合が高くなります。
- 75歳～84歳では「一人暮らし」が約24%を、「配偶者のみ」が約38%を占めています。

年齢層別(複数回答を単数回答に集約)



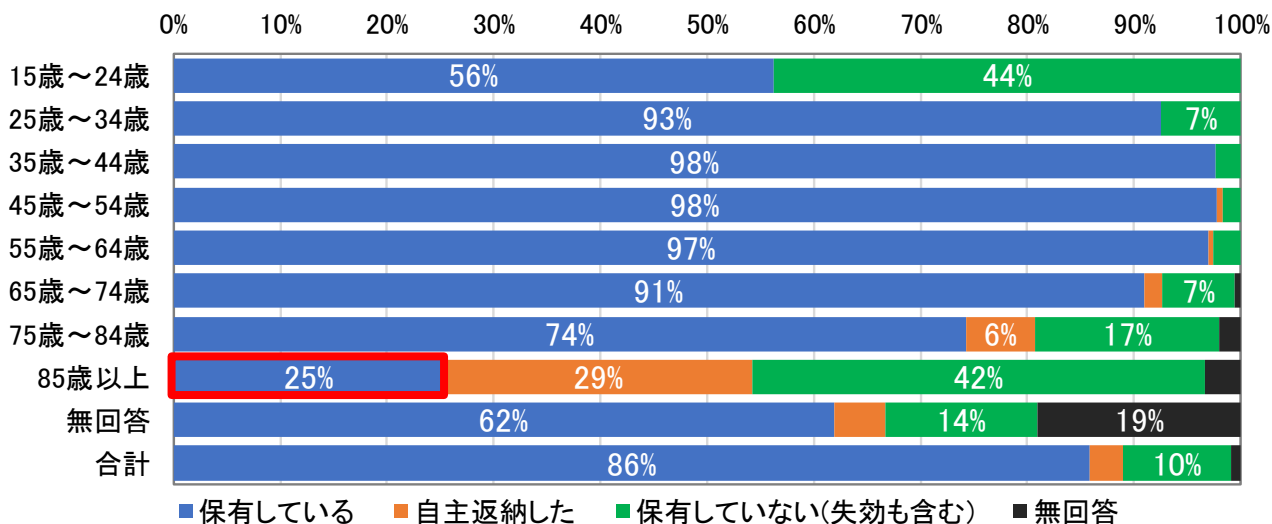
■一人暮らし ■配偶者のみ ■子ども・孫と同居 ■親または祖父母と同居 ■その他 ■無回答

グラフ内の5%未満の値は非表示



### (3) 自動車運転免許証

- 年齢層別では、一部の年齢に自動車運転免許証の保有制限がある15歳～24歳の保有率が低くなっています。
- 35歳以上から64歳以下までの年齢層では、ほぼ全数に近い保有率となっていますが、高齢になるにしたがい保有率は低くなり、特に85歳以上では約25%となっています。

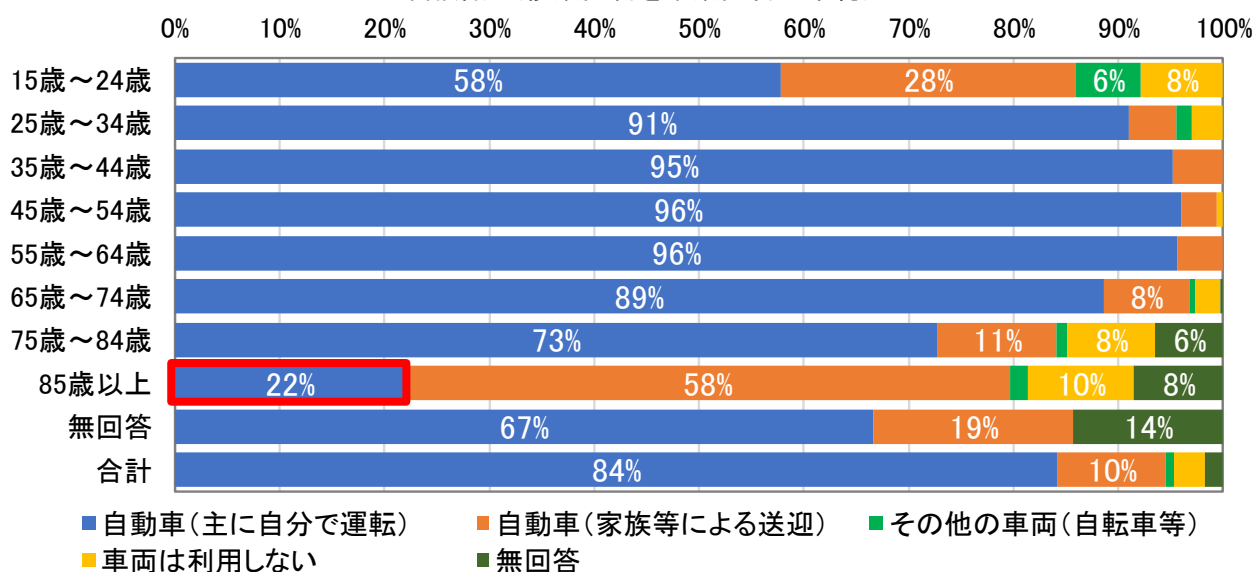


グラフ内の5%未満の値は非表示

### (4) 普段利用している車両

- 年齢層別では、前項の自動車運転免許の保有状況と同様に、35歳以上から64歳以下までの年齢層で「自動車(主に自分で運転)」の割合が高い一方、高齢になるにしたがいその割合は低くなります。
- 特に85歳以上では約22%まで低下(言い換えれば、85歳以上でも約22%は自分で運転)し、代替として「自動車(家族等による送迎)」が約58%を占めています。

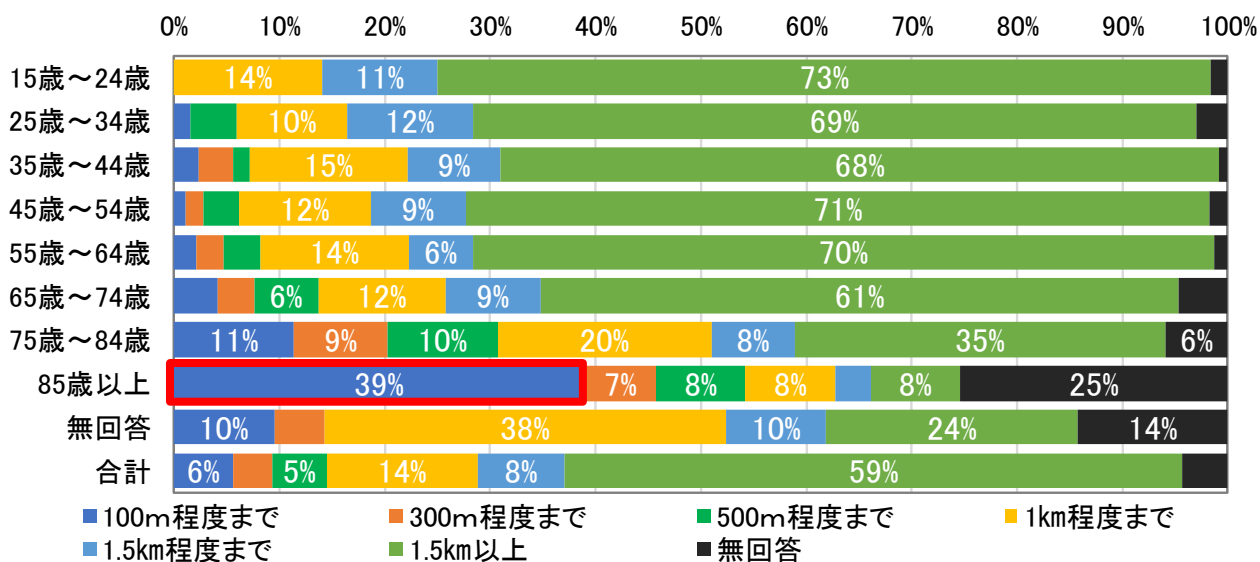
年齢層別(複数回答を単数回答に集約)



グラフ内の5%未満の値は非表示

### (5) 休まずに歩ける距離

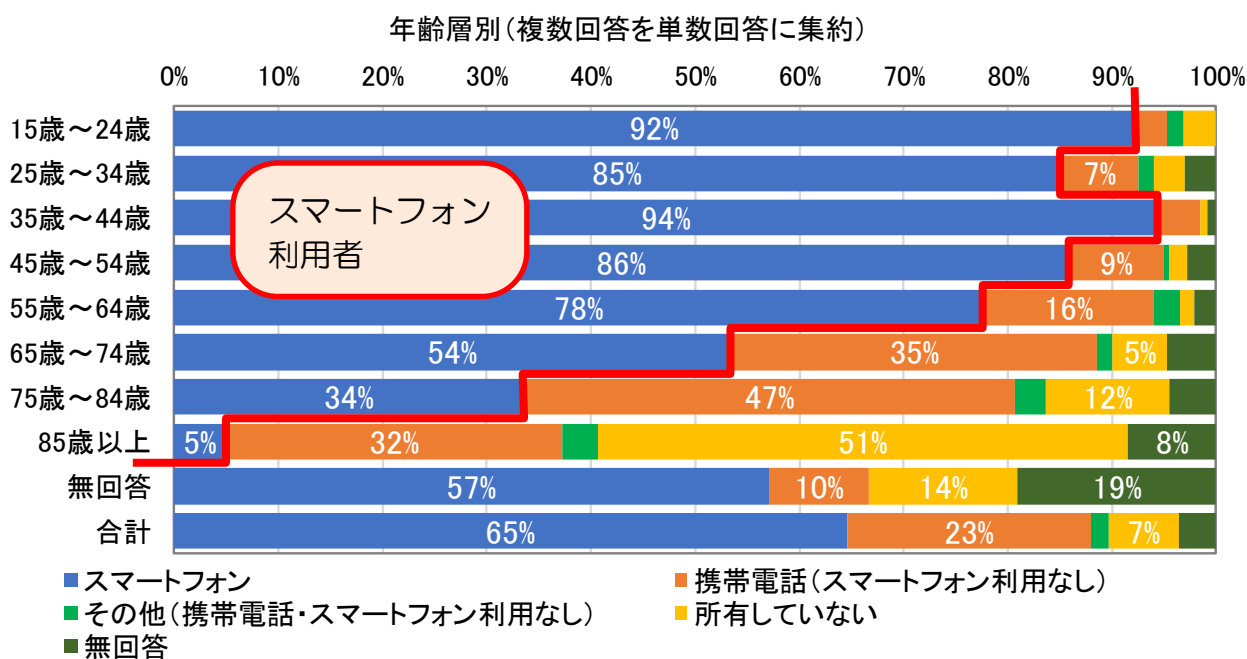
- 年齢層別では、年齢が高くなるほど距離が短くなる傾向にあり、75歳～84歳を境にその傾向が顕著になります。
- 特に85歳以上では、「100m程度まで」の割合が約39%と最も高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

### (6) 利用している情報機器

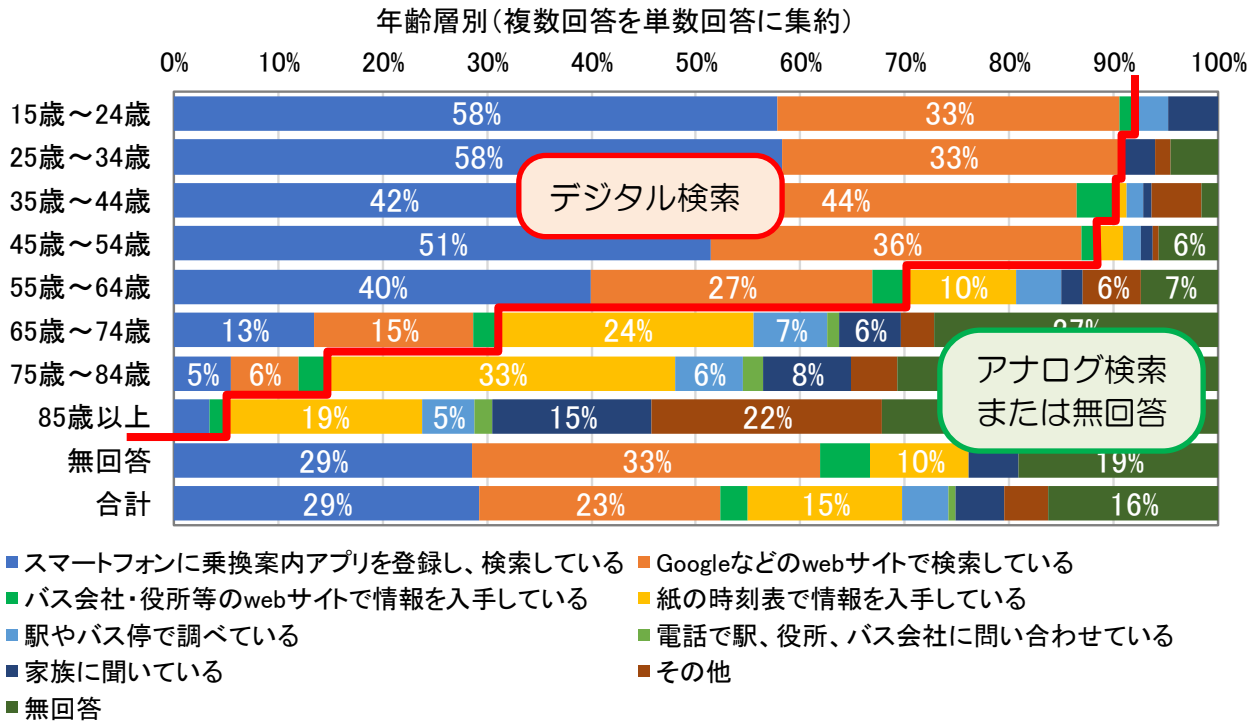
- 年齢層別では、年齢が高くなるほど「スマートフォン」の割合が低くなり、「携帯電話」の割合が高くなります。
- また、85歳以上では「所有していない」が約51%を占めています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

### (7) 公共交通の時刻の調べ方

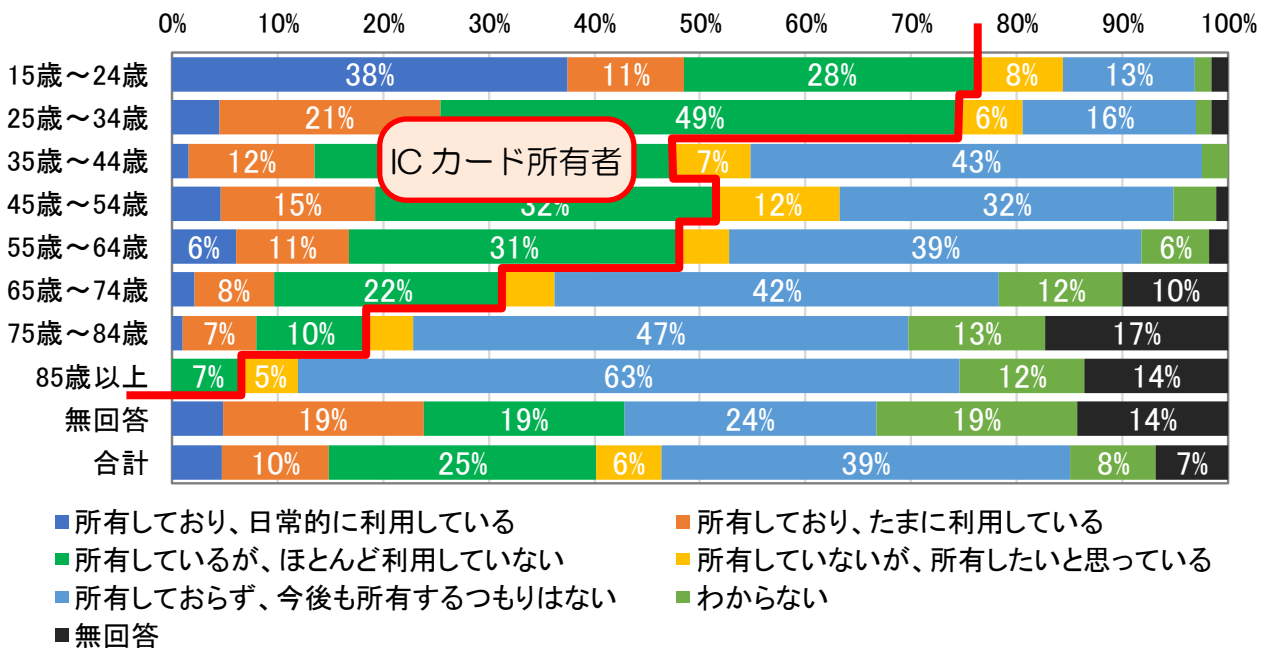
- 年齢層別では、65歳～74歳を境に高齢になるほど、デジタル検索（「webサイトでの検索」、「スマートフォンへの乗換案内アプリの登録」）の割合が低くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

### (8) 交通系 IC カードの利用

- 年齢層別では、年齢層が低いほど、所有割合や利用割合が高い傾向を示しています。

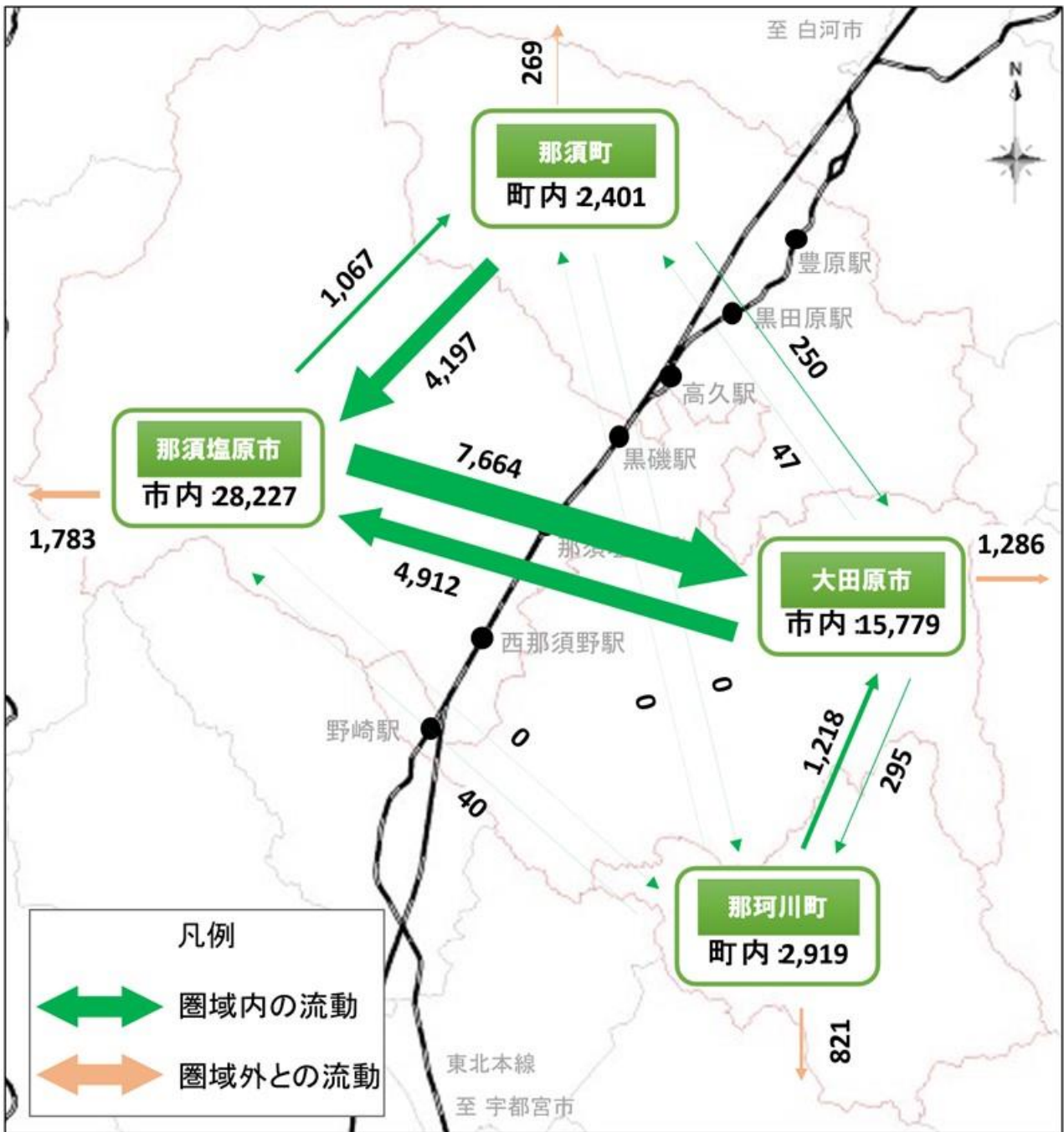


グラフ内の5%未満の値は非表示

#### 4.2.2 日常生活における外出について

##### (1) 買物流動（問2～問3）

- 那須塩原市と大田原市相互の買物流動が多くなっています。
- 那須町は、那須塩原市への買物流動が多く、那珂川町は、大田原市への買物流動が多くなっています。
- 一方、那須塩原市と大田原市は、那須町や那珂川町への買物流動よりも圏外への流動の方が多くなっています。



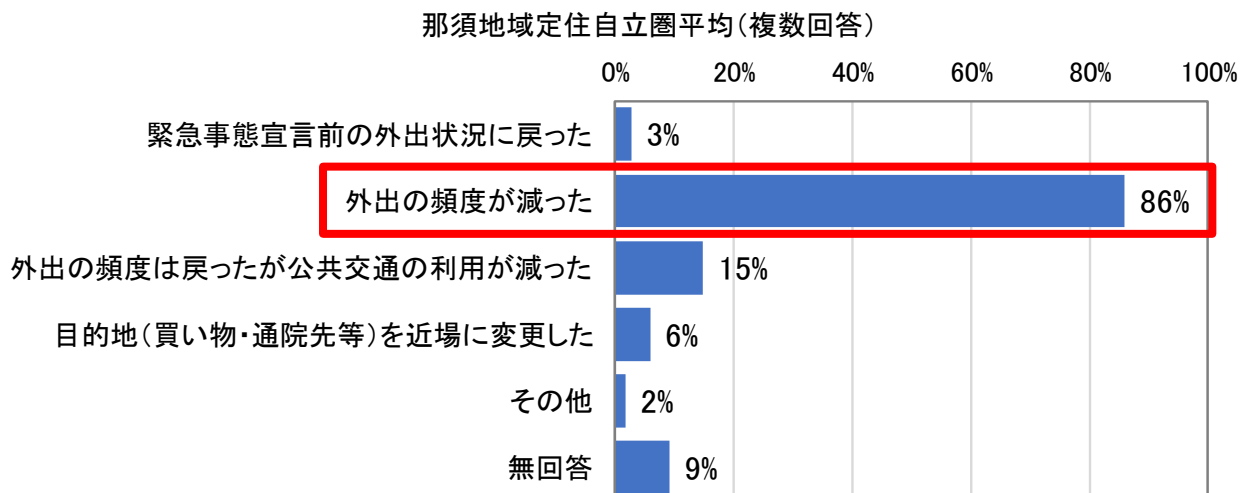
※単位：人/日

※地域別の回答数に拡大係数（各地域の人口/各地域の回答数）を乗じて、令和3年9月1日時点における人口に換算し、アンケートの外出頻度から日ベースの流動量を算出



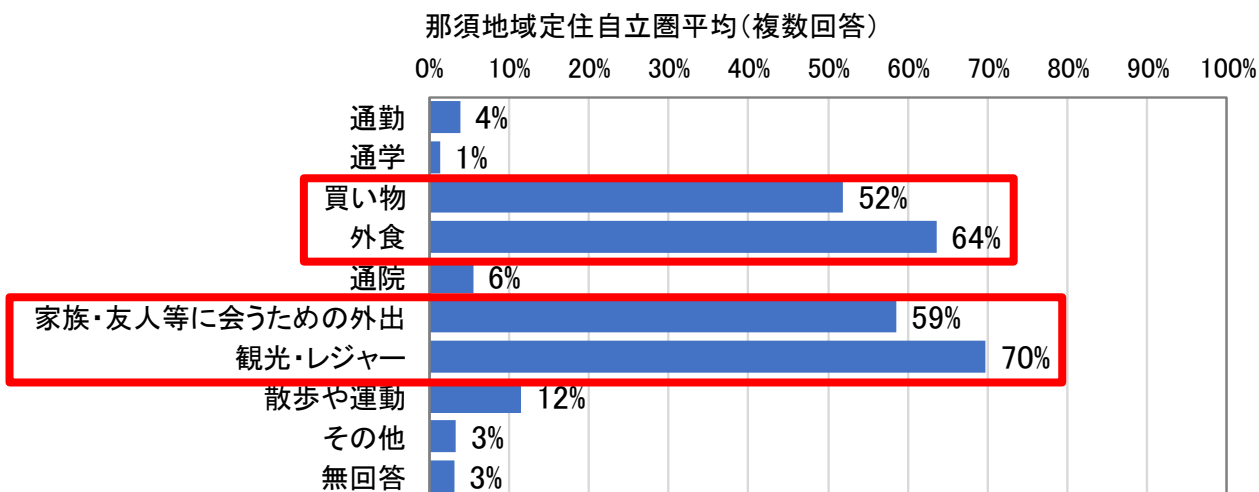
### (3) 新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出状況の変化（問9）

- 那須地域定住自立圏全体では、「外出頻度が減った」割合が約86%と高く、「緊急事態宣言前の生活(外出状況)に戻った」割合は、約3%にとどまります。
- また「外出の頻度は戻ったが公共交通の利用が減った」が約15%、「目的地（買い物・通院先等）を近場に変更した」が約6%となっています。



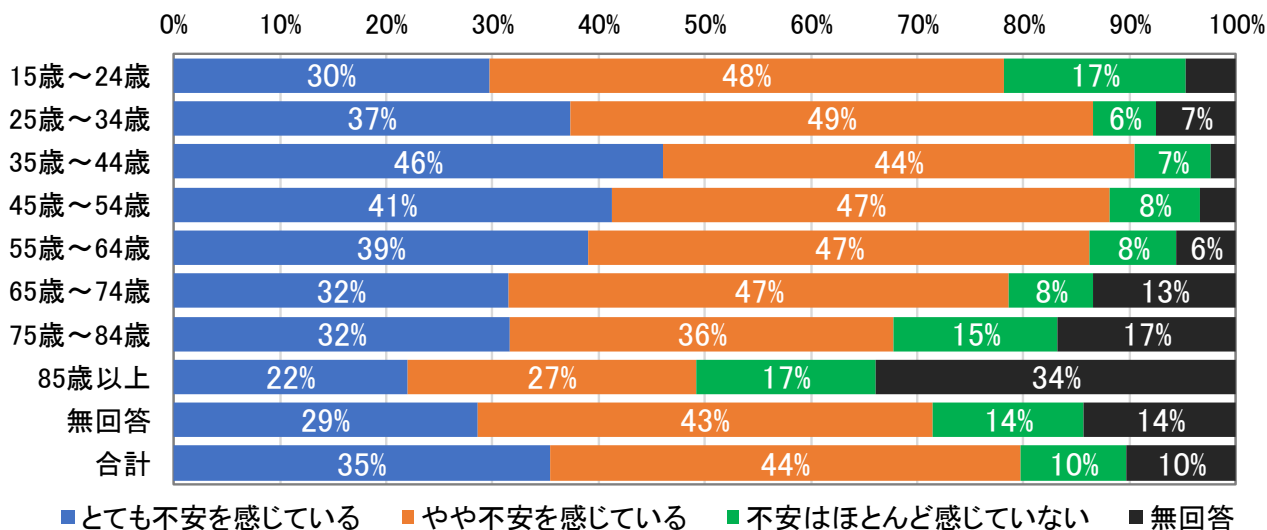
#### 1) 頻度が減った外出の目的

- 那須地域定住自立圏全体では、「観光・レジャー」や「外食」、「家族・友人等に会うための外出」、「買い物」の割合が高くなっています。



#### (4) 新型コロナウイルス感染拡大に伴う公共交通利用不安の有無(問10)

- 年齢層別では、35歳～44歳(※子供の送迎等を行っている年齢層)で「とても不安を感じている」割合の方が「やや不安を感じている」割合よりも高くなっています。
- また、15歳～24歳や75歳以上の年齢層(※比較的公共交通利用が多い年齢層)では、他の年齢層と比較して「不安はほとんど感じていない」割合が高くなっています。



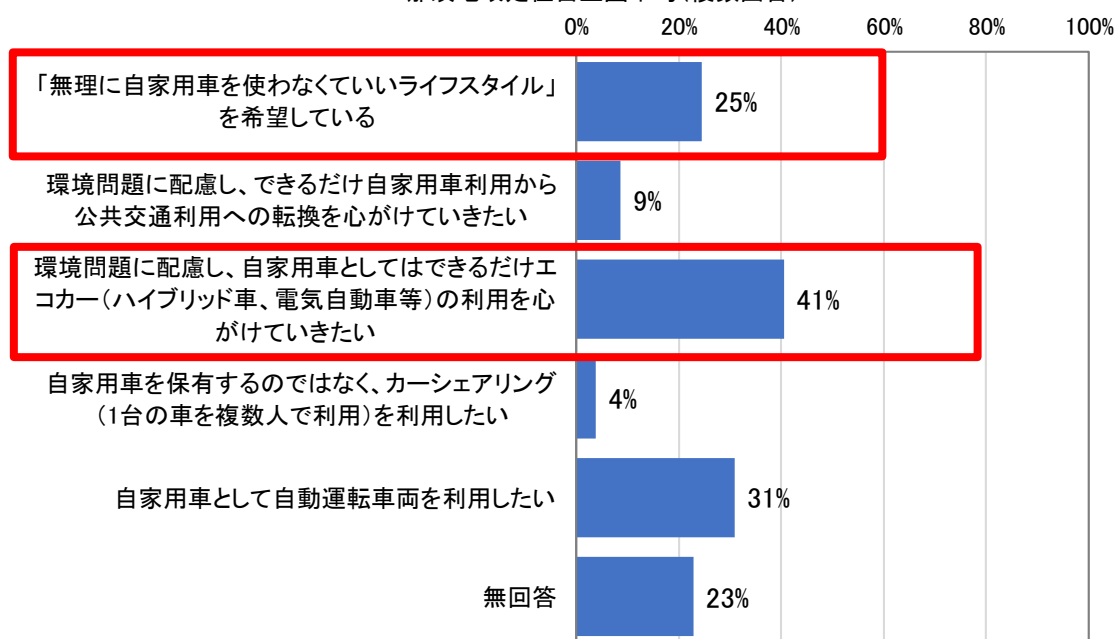
グラフ内の5%未満の値は非表示

#### 4.2.3 自家用車の利用及び公共交通計画への期待について

##### (1) 自家用車利用に対する考えについて(問13)

- 那須地域定住自立圏全体では、「環境問題に配慮し、自家用車としてはできるだけエコカーの利用を心がけていきたい」が約41%と最も高く、環境に配慮しつつも自家用車の利用の継続を望む割合が高くなっています。
- 一方、「無理に自動車を使わなくていいライフスタイルを希望している」が約25%存在しています。

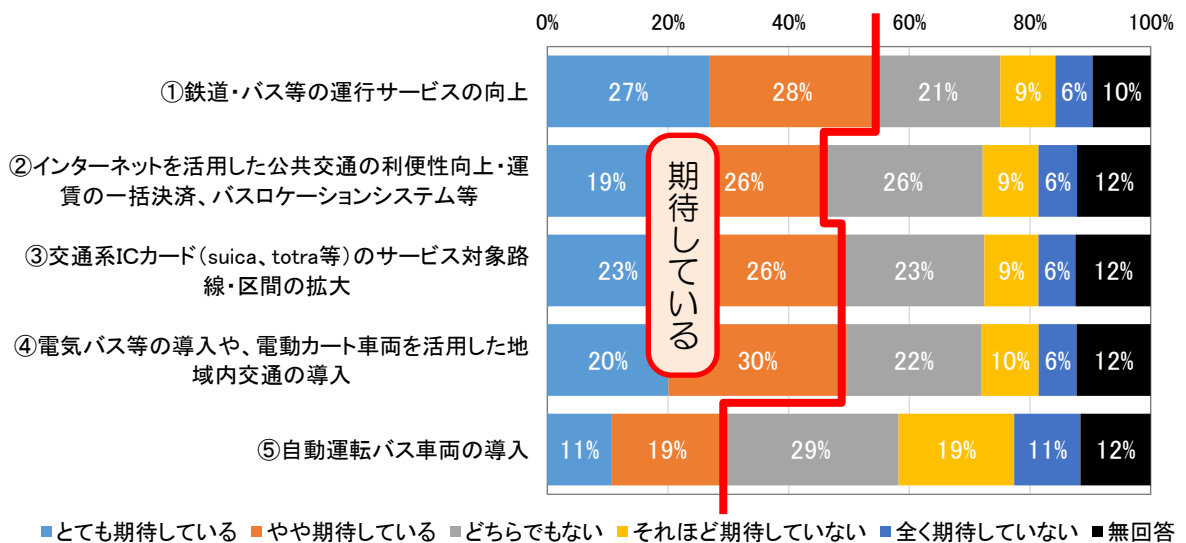
那須地域定住自立圏平均(複数回答)



## (2) 那須地域定住自立圏で策定する地域公共交通計画への期待について（問14）

### 1) 施策比較

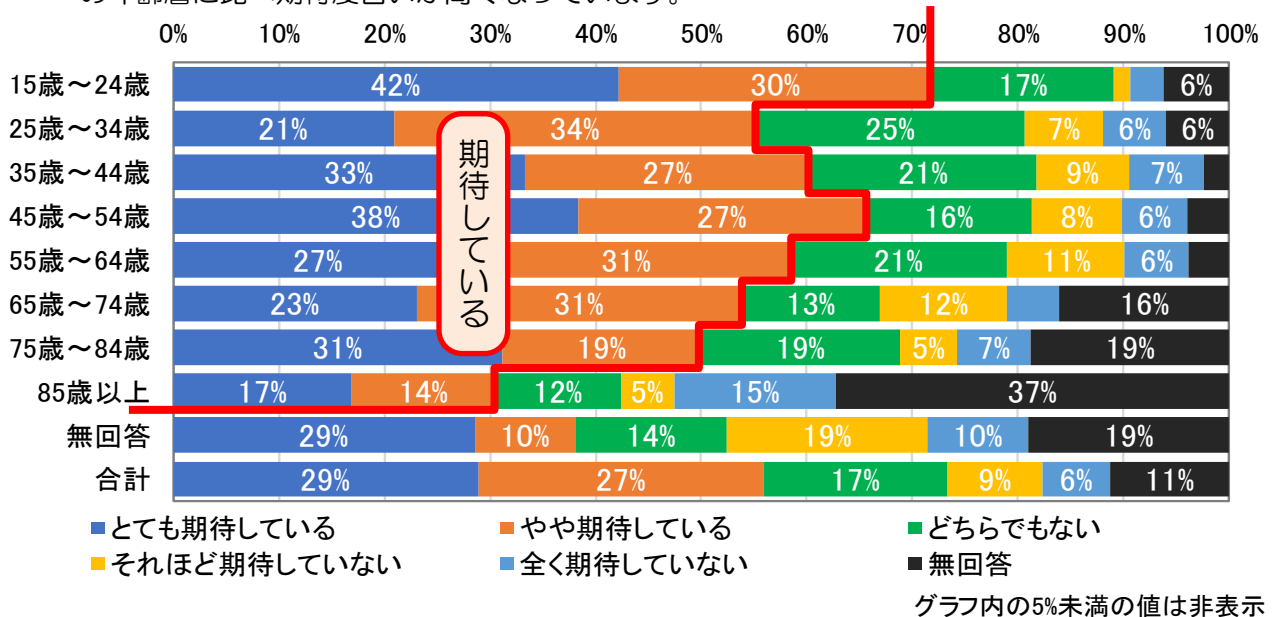
- 各施策への期待度合い（那須地域定住自立圏平均）を比較すると、「⑤自動運転バス車両の導入」以外の施策ではいずれも期待度合いが高く、「とても期待している」「やや期待している」の合計値が4割以上を占め、「それほど期待していない」「全く期待していない」の合計値を大きく上回っています。
- 「⑤自動運転バス車両の導入」については、「とても期待している」「やや期待している」の合計値と「それほど期待していない」「全く期待していない」の合計値がほぼ同数になっており、「どちらでもない」が約29%を占めています。



### 2) 年齢別集計

#### ① 那須地域を運行する鉄道・バス等の運行サービスの向上

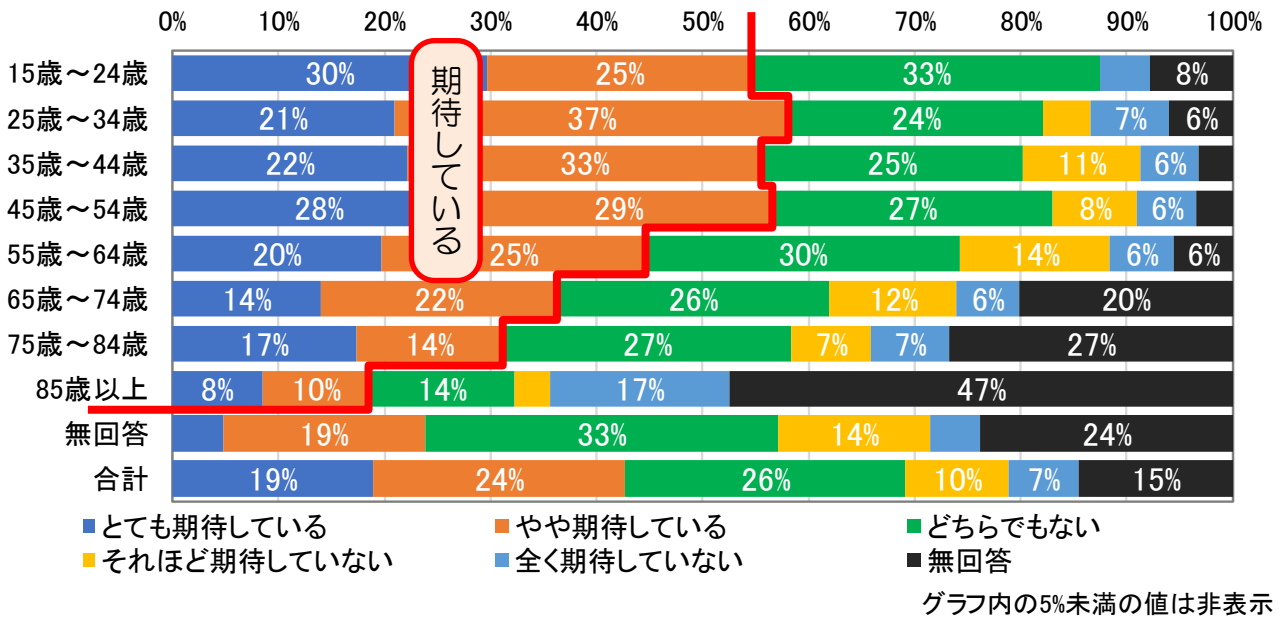
- 15歳～24歳では「とても期待している」「やや期待している」の割合が約72%を占め、他の年齢層に比べ期待度合いが高くなっています。





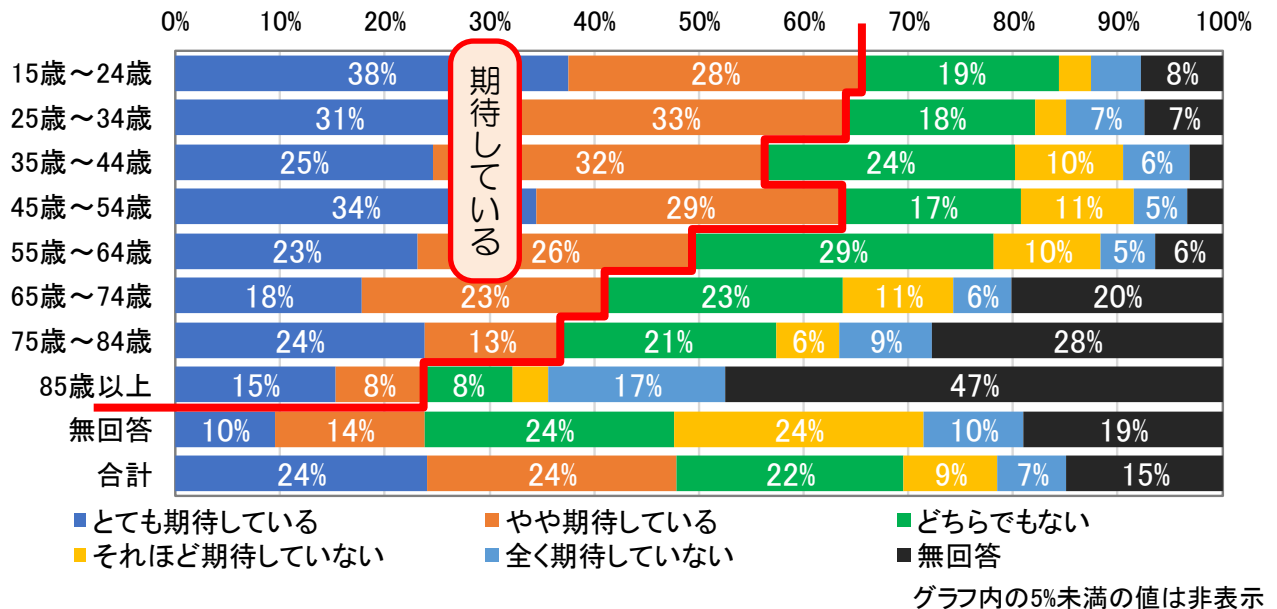
## ② インターネットを活用した公共交通の利便性向上

- 54歳までの年齢層では「とても期待している」「やや期待している」の割合が半数以上を占め、55歳以上の年齢層では年代が高くなるにつれ期待度合いが低くなっています。



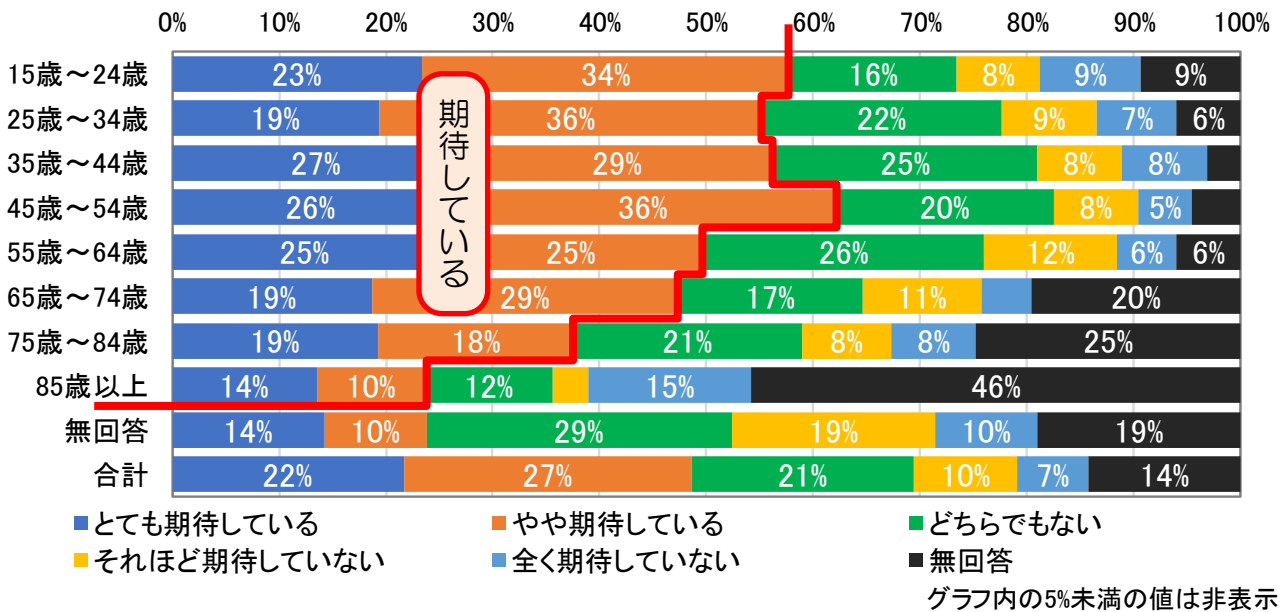
## ③ 交通系ICカードのサービス対象路線・区間の拡大

- 54歳までの年齢層では「とても期待している」「やや期待している」の割合が半数以上を占め、55歳以上の年齢層では年代が高くなるにつれ期待度合いが低くなっています。



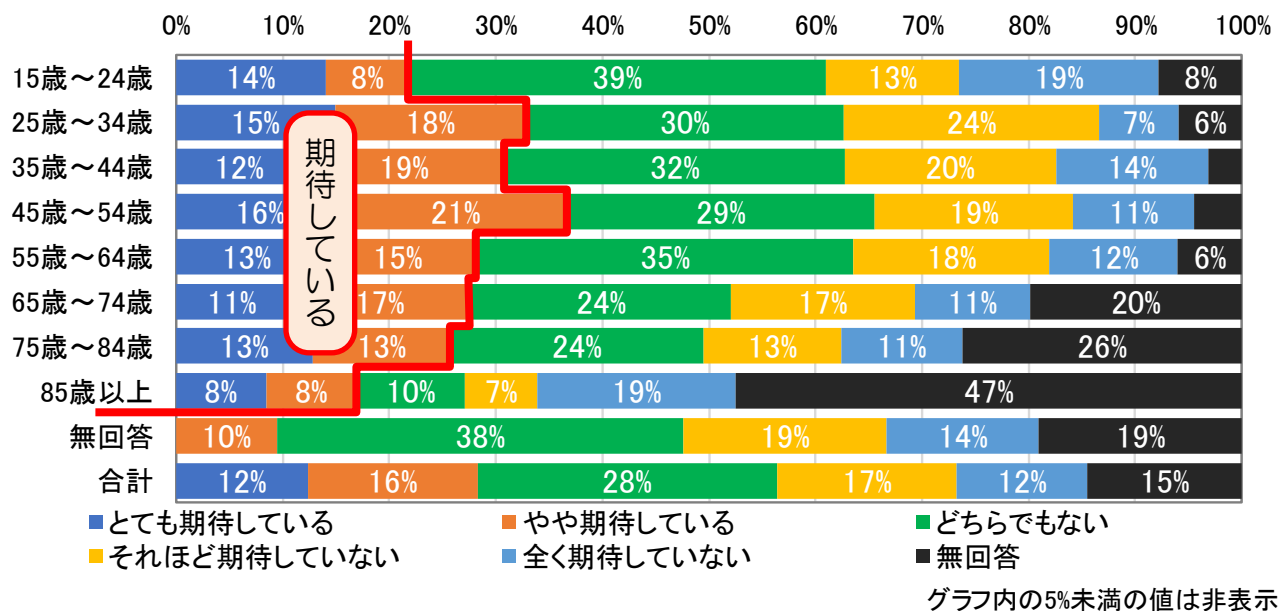
#### ④ 電気バス等の導入や電動カート車両を活用した地域内交通の導入

- 54歳までの年齢層では「とても期待している」「やや期待している」の割合が半数以上を占め、55歳以上の年齢層では年代が高くなるにつれ期待度合いが低くなっています。



#### 3) 自動運転バス車両の導入

- 25歳～54歳の年齢層では、他の世代に比べ「とても期待している」「やや期待している」の割合が高くなっています。



## 5 課題整理

### 5.1 地域における「人の動き」に関する課題

地域住民および観光客の移動について、現況・問題点は以下のとおりです。

項目	現状・問題
高齢化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那須地域定住自立圏では、高齢者世帯の割合が高くなっています。また、子供と同居していても「日中独居」となる高齢者も存在しており、「自家用車による送迎を受けられない人」が存在しています。（令和3年度住民アンケート調査）</li> <li>・ また、高齢者の中には歩行や階段昇降が困難な人が多く存在しています（アンケートで85歳以上では「休まずに歩ける距離」として39%が「100m程度まで」と回答）。（令和3年度住民アンケート調査）</li> <li>・ 令和2年の4市町における高齢化率は31%であり、高齢化の進展は今後も続き、令和27年には4市町における高齢化率が40%を超える予測結果も公表されています。（国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（2018年予測値））</li> </ul>
人口減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各市町では、人口減少に伴う税収の減少が懸念されており、公共交通への財政負担についても見直しが必要となる可能性があります。</li> <li>・ 各市町では、生産年齢人口の減少に伴う地域公共交通の担い手不足が懸念されています。</li> </ul>
人口分布	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口が広い範囲に点在しており、乗合による効率的な輸送が難しい地域が存在しています。</li> </ul>
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要駅は那須塩原市に立地していますが、国・県の出張所等の多くは大田原市に立地しています。</li> <li>・ 那須町には観光施設（ホテル等を含む）が多く立地しています。</li> <li>・ 大規模商業施設の多くは那須塩原市及び大田原市の市街地部に立地しています。</li> <li>・ 那須町と那珂川町には総合病院が立地していません。</li> </ul>
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「那須塩原市～大田原市間」「那須塩原市～那須町間」等、市町間を跨ぐ人の流動が多く見られます。（令和3年度住民アンケート調査）</li> </ul>
自動車利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 栃木県における世帯当たり自動車保有台数（令和3年時点）は1.58台で全国平均（1.04台）を大きく上回っています。（車種別自動車保有台数（軽自動車含む）：自動車検査登録情報協会）</li> <li>・ 栃木県における年齢別運転免許保有率を令和3年と平成28年で比較すると、65歳以上は84%から89%に増加していますが、25歳未満は63%から61%に減少しています。（運転免許統計）</li> <li>・ 今後は高齢化が進展していくことから、運転免許を保有する高齢者が増加し、各年代の運転免許自主返納者の割合が現在と変わらないと想定した場合、2040年において85歳以上の運転免許保有者数は2021年時点の約3倍程度に増加する可能性があります。（住民アンケート調査における年代別運転免許保有状況と国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（2018年予測値）より算出）</li> <li>・ 各市町に運転免許返納支援制度があり、制度を活用している人も年々増加傾向にあります。ただし、令和3年度は令和元年度に比べ各市町とも支援制度申請者数が減少しています。（※新型コロナウイルス感染拡大の影響が考えられます。）</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那須地域定住自立圏4市町への年間観光客入込数（令和元年）は1,821万人となっており、地域の主要産業となっています。令和3年度はコロナ禍により令和元年度と比較して、約24%減少しています。しかし、昨年度と比較すると4%増加しており、回復傾向にあります。（令和3年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果）</li> <li>・ 那須地域での宿泊客については、東京都・埼玉県の居住者が多く、50%（単一回答）を占めています。（令和3年度栃木県観光動態調査）</li> </ul>

項目	現状・問題
	※調査箇所：道の駅那須高原友愛の森、那須ガーデンアウトレット、アグリパル塩原 ・那須地域の宿泊客が旅先に選んだ理由としては「温泉に入りたいから」が最も多く51%（複数回答）を占めています。利用交通機関は自家用車等が95%（複数回答）で大半を占めています。（令和3年度栃木県観光動態調査） ※調査箇所：道の駅那須高原友愛の森、那須ガーデンアウトレット、アグリパル塩原
外出状況	・普段の外出手段として「自動車を主に自分で運転している」人が86%を占めています。一方で15歳～24歳及び85歳以上では「家族等による自動車での送迎」を受けている人の割合が高くなっています。（令和3年度住民アンケート調査） ・「無理に自家用車を使わなくていいライフスタイルを希望している」人が25%存在しています。（令和3年度住民アンケート調査）
情報入手手段	・スマートフォンを利用している人が66%を占め、公共交通等の時刻をデジタル（「スマートフォンのアプリ」または「Google等のwebサイト」）で検索している人も57%を占めています。高齢者についてはデジタルで検索している人の割合は低い状況です。（令和3年度住民アンケート調査）
交通系ICカードの利用状況	・利用状況は様々ですが、「交通系ICカードを所有している」人が42%を占めています。ただし、この割合は65歳～74歳では32%に減少し、高齢者ほど所有者の割合が低くなっています。（令和3年度住民アンケート調査）

## 【移動における課題】

### （１）地域住民

那須地域定住自立圏は、広域交通の玄関口となる主要駅は那須塩原市にあります。大田原市には広域行政施設が立地しており、また那須町には従業者数の多い観光施設が立地しているなど、各市町への施設立地に特徴があります。加えて大規模商業施設の多くは那須塩原市及び大田原市の市街地部に立地していることや那須町と那珂川町には総合病院が立地していないこと等もあり、市町間の境界を跨ぐ人の移動が多く見られます。

現時点では大半の人が自動車を運転していますが、今後の更なる高齢化の進展に伴い、自動車を運転できる人が減少する可能性があり、自動車を運転できない人が減少すると、家族等を送迎できる人も減少し、移動に困る人が増加していく可能性があります。

以上のことから、行政界を跨ぐ移動手段の維持・確保と利便性の向上が課題となっています。

### （２）観光客

観光客については9割以上が自家用車により移動しており、外国人観光客等が少ないこともあり、公共交通を利用している人は少ない状況です。しかし、若い世代において自動車運転免許を所有しない人の割合が増加する等、価値観の多様化により自動車を運転しないライフスタイルを希望する人も増加していることから、多種多様な客層から集客を行うためには、自動車を運転できない観光客のニーズに合わせた移動手段の確保や利便性向上が課題となっています。

## 5.2 地域公共交通に関する課題

地域住民及び観光客において「自動車以外の移手段」が求められている中で、その受け皿として地域公共交通への期待が高まっています。そうした中で、那須地域における公共交通の現況・問題点は以下のとおりです。

項目	現状・問題
交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が運行する鉄道・バスに加え各市町がコミュニティバス及びデマンド交通を運行しています。</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線が停車する那須塩原駅が首都圏からの玄関口としての役割を担っています。</li> <li>観光やビジネス目的での来訪者に利用されるとともに、通学や地域住民の広域移動に利用されています。</li> <li>東北本線は黒磯駅を境に運行体系が異なり、日中時間帯（平日）は黒磯駅以南が約30分間隔、黒磯駅以北が約1～2時間間隔での運行となっています。</li> <li>那須塩原駅、西那須野駅、黒磯駅東口についてはエレベーターが設置されています。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間路線バス及び各市町が運行する地域バスは、高齢者、学生及び観光客に多く利用されています。</li> <li>地域バスについては、乗り継ぎ利用の利便性向上を目的に、一部の路線間においてダイヤ調整を行うとともに、共通乗車券の発行を行っています。</li> <li>地域バスの利用者数は令和元年度までは横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度以降はコロナ前と比較して、減少しています。一方で運行経費は年々増加しており、運行収支が悪化している路線もあります。</li> <li>4市町で運行する地域バス用車両計34台の内、令和4年度から概ね5年以内に更新を要する車両が6台あります</li> <li>地域バスの運営事務は各市町が個別に対応していますが、広域路線図作成等ではスケールメリットを活かした事務量削減が可能です。</li> </ul>
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町がデマンド交通を運行しており、各市町において幹線のフィーダー交通としての役割を担っています。那須町では対象者を限定した町外総合病院への乗入れを実施しています。</li> <li>高齢化の進展とともにニーズは高まっており、利用者数は増加傾向にありますが、乗合利用が進んでいないことから利用者の増加が運行経費の増加に直結しています。</li> <li>居住地面積が広く人口の少ない地域（那須塩原市及び那須町の郊外部等）においては、需要の集約が一段と難しいこと等から、運行収支率が低く、利用者一人当たりの公費負担額も高くなっています。</li> </ul>
公共交通への投資額	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間バス路線への運行補助金として、令和3年度には4市町合計で約3億円が支出されており、そのうち約38%を市町が負担しています。</li> <li>地域バスへの運行補助金として、令和3年度には4市町合計で約3.1億円が支出されており、そのうち約87%を市町が負担しています。</li> <li>デマンド交通への運行補助金として、令和3年度には4市町合計で1.8億円が支出されており、そのうち約84%を市町が負担しています。</li> </ul>
新型コロナウイルス感染拡大の影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域バスは新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年3月以降利用者数が大きく減少しています。現時点でも回復には至っておらず、令和4年5月の利用者数は3年前の80%となっています。</li> <li>デマンド交通は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年4月以降利用者数が大きく減少しています。現時点でも回復には至っておらず、令和4年5月の利用者数は3年前の93%となっています。</li> <li>新型コロナウイルス感染拡大に伴い、コロナ前に比べ「外出頻度が減った」と回答した人が86%を占めており、特に「観光・レジャー」「外食」「家族・友人</li> </ul>

項目	現状・問題
	<p>等に会うための外出」「買い物」の頻度が減った人が多くみられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染拡大に伴い、公共交通利用に対し「やや不満を感じている」人が46%、「とても不安を感じている」人が36%と、不安を感じている人の割合が82%を占めています。この割合は「35歳～44歳」の年代では特に高く、90%を占めています。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染拡大前、平日は「駅・ホテルと企業間」「自宅と病院間」の利用が、休日は「駅と自宅間」「ホテルと観光施設間」「自宅と商業施設間」の利用が多く見られました。平日の実車台数のピークは10時台で、多い時は1時間100台以上の運行が見られました。</li> <li>新型コロナウイルス感染拡大により、観光客・ビジネス客が激減するとともに、住民の外出頻度も減少したことから、タクシー事業は大きな打撃を受けています。</li> <li>タクシーを利用する障害者や高齢者等を対象に、各市町が利用補助を行っています。</li> </ul>
観光交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>塩原地域においては、塩原温泉バスターミナルを起終点に「ゆーバス 塩原・上三依線」が運行されており、地域住民に加え観光客の移動手段としても活用されています。</li> <li>塩原温泉郷では、宿泊客が宿泊施設と塩原温泉中心街の移動（飲食等の外出）に無料で利用できる「塩原温泉郷楽々快適タクシー」の実証運行が実施されました。（期間：令和3年11月20日～令和4年2月28日）。</li> <li>道の駅（湯の香しおばら、明治の森・黒磯、那須高原友愛の森）間の移動に無料で利用できる「道の駅間楽々快適タクシー（車両3台による定時運行）」の実証運行が実施されました。（期間：令和3年11月20日～令和4年2月28日 主に土休日みの運行）</li> <li>大田原市デマンド交通「らくらく与一号」は黒羽地域等の観光に利用することができます。</li> <li>那須町では令和4年7月から、那須高原観光周遊バスの運行を開始しました。</li> </ul>
スクールバスの状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町においてスクールバスが運行されており、令和4年度については那須地域定住自立圏全体で合計81台の車両を使用し、合計4.8億円（1台当たり594万円）の事業費が見込まれています。</li> </ul>
福祉交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町に福祉タクシー事業者が存在（合計22事業者 ※一般タクシー事業者を除く）しています。また、各市町には福祉有償運送事業者が存在しており、これらの事業者が地域の福祉輸送を担っています。</li> </ul>
環境問題への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>「環境問題に配慮し、自家用車としてはできるだけエコカー（ハイブリッド車、電気自動車等）の利用を心がけていきたい」と考えている人が41%を占め、特に35歳～64歳の年代で高い割合を占めています。（令和3年度住民アンケート調査）</li> </ul>
交通施策への期待	<ul style="list-style-type: none"> <li>「那須地域を運行する鉄道・バス等の運行サービスの向上」について、「期待している」人が55%を占めています。この割合は「15歳～24歳」の年代では特に高く、72%を占めています。</li> <li>「インターネットを活用した公共交通の利便性向上」について、「期待している」人が45%を占めています。この割合は「25歳～34歳」の年代では特に高く、58%を占めています。</li> <li>「交通系ICカードのサービス対象路線・区間の拡大」について、「期待している」人が49%を占めています。この割合は「15歳～24歳」の年代では特に高く、66%を占めています。</li> <li>「電気バス等の導入や電動カート車両を活用した地域内交通の導入」について、「期待している」人が50%を占めています。この割合は「45歳～54歳」の年代では特に高く、62%を占めています。（令和3年度住民アンケート調査）</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を取り巻く環境は、コロナ禍を契機としたニューノーマルの浸透や5G等のIT技術の推進、地球温暖化への対応等により日々変化しており、新たな交通施策の導入について検討が必要となっています。</li> </ul>

## 【地域公共交通の課題】

地域公共交通が「自動車を運転できない」「できれば自動車を運転したくない」「家族の送迎を受けられない」「自動車を運転できないが那須地域を観光したい」人の「受け皿」として活用されていくためには、少なくとも移動者の出発地と目的地の間に公共交通が運行されており、所定の時間内には目的を終え、出発地（自宅等）に到着できなければなりません。

利用者にとっては高頻度のサービスが望ましいのは当然ですが、高サービスの提供には多額の運行経費が必要であり、実現するためには利用者に高負担を求めるか、財政負担を多くしなければなりません。どちらも現実的ではなく、運行頻度の大幅な増加等は困難です。むしろ財政負担については年々増加傾向にあることから、運行サービス水準は維持しながら、運行効率化を図ることにより運行経費を削減していくことが求められており、那須地域定住自立圏における取組としては、**運行効率化（4市町の連携強化等）による運行経費の削減（運行サービスは維持）**が課題となっています。

また、「コスト縮減」という観点では、各市町が地域バス及びデマンド交通の運営や民間路線バスへの補助手続等に要している事務量（事務経費）の削減も考えられます。各市町が個別に実施している事務作業の中には、複数地域分をまとめて処理した方が効率化された作業も存在していることから、広域圏のスケールメリットを活かした事務作業の効率化（事務経費の削減）が課題となっています。

一方で、コストをかけずに利便性向上を図る方法がないわけではありません。前述のように、那須地域においては複数市町を跨ぐ移動も多いことから、公共交通機関で移動する場合には「民間バス→鉄道→那須塩原市ゆーバス」のように複数の鉄道・バスを乗り継がなければならないケースも多くみられます。この乗り継ぎに連続性を保つことにより、利便性の向上が可能です。連続性確保に向けた取り組みはこれまでも実施してきましたが、改善の余地は多く残されており、複数事業者が運行する路線間の乗り継ぎ利用における連続性の確保が課題となっています。

なお、公共交通を取り巻く環境は、コロナ禍を契機としたニューノーマルの浸透や5G等のIT技術の推進、地球温暖化への対応等が課題となっています。これらの課題を解決することは、社会要請に対応することが需要の確保維持に繋がり、新技術の活用がコスト縮減に繋がることから、新たな交通施策の導入検討が必要となっています。

## ■課題のまとめ

### 【移動における課題】

- ①地域住民：行政界を跨ぐ移動手段の維持・確保と利便性の向上
- ②観光客：自動車を運転できない観光客のニーズに合わせた移動手段の確保や利便性向上

### 【地域公共交通の課題】

※「移動における課題」の解決に向けた地域公共交通の課題

- ・運行効率化（4市町の連携強化等）による運行経費の削減（運行サービスは維持）
- ・広域圏のスケールメリットを活かした事務作業の効率化（事務経費の削減）
- ・複数事業者が運行する路線間の乗り継ぎ利用における連続性の確保
- ・新たな交通施策の導入検討

## 6 基本的な方針

### 6.1 基本理念

那須地域定住自立圏では定住・交流の促進に向け、住民にとって住みやすいだけでなく、首都圏から近く豊富な観光資源に恵まれた那須地域の特性を活かし、観光客にとっても魅力があり、また温泉等へ住民も気軽に「おでかけ」できる地域の実現を目指します。そのために、那須地域定住自立圏を構成する2市2町の連携により、行政界に捉われず、住民と観光等での来訪者がともに利用できる「住み続けたいくなる」「おでかけしたいくなる」公共交通網を形成します。

那須地域定住自立圏4市町の連携による  
住民と観光等での来訪者がともに利用できる  
「住み続けたいくなる」「おでかけしたいくなる」  
定住と交流に資する公共交通ネットワークの構築

### 6.2 基本方針

地域公共交通網の課題解決に向け、以下を本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）とします。

#### 1 「定住促進」に向けた公共交通網の形成

那須地域は都心への近さと豊かな自然を兼ね備えており、都心から移住する方も多く見られる地域です。現在は移動に自動車を利用する人が9割以上を占めていますが、今後は高齢化の進展に伴い自動車を運転できない高齢者が増加していくことが予測されていることに加え、アンケート調査では4人に1人が「無理に自動車を使わなくていいライフスタイルを希望している」と回答しており、若い世代を中心に、新たな交通施策への期待も高まっています。

那須地域への定住者増加に向けては、若い世代を含む多くの人に「定住地として選ばれるまち」となっていくことが必要であり、そのためには日常生活交通（通勤・通学・通院・買い物等）において「自動車を運転しなくても生活圏域内を移動できる環境の創出」が求められています。

よって定住促進に向け、自動車に代わる「移動の選択肢」になり得るような公共交通網の形成を目指します。



## 2 住民の気軽な「おでかけ」や観光にも利用できる公共交通網の形成

観光は那須地域定住自立圏における地域産業の大きな柱の一つとなっており、現在の観光客は9割以上が自家用車により移動していますが、価値観の多様化により自動車を運転しないライフスタイルを希望する人も増加していることから、魅力ある観光地として多くの多様な客層の集客を行うためには、公共交通機関の継続的な確保が必要です。

また地域住民の定住促進に向けては生活を楽しむための「おでかけの足の確保」も必要です。

以上のことから、来訪者の「観光」「ビジネス」はもちろん、温泉等への住民の気軽な「おでかけ」にも利用できる公共交通網の形成を目指します。

## 3 地域公共交通での気候変動対策の推進

地球温暖化や気候変動といった地球規模の課題については、地域レベルでの対応が求められています。那須地域定住自立圏の各市町は、「CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ宣言（通称：ゼロカーボン宣言）」の表明を行っており、ゼロカーボンシティを実現するための施策に取り組んでいます。

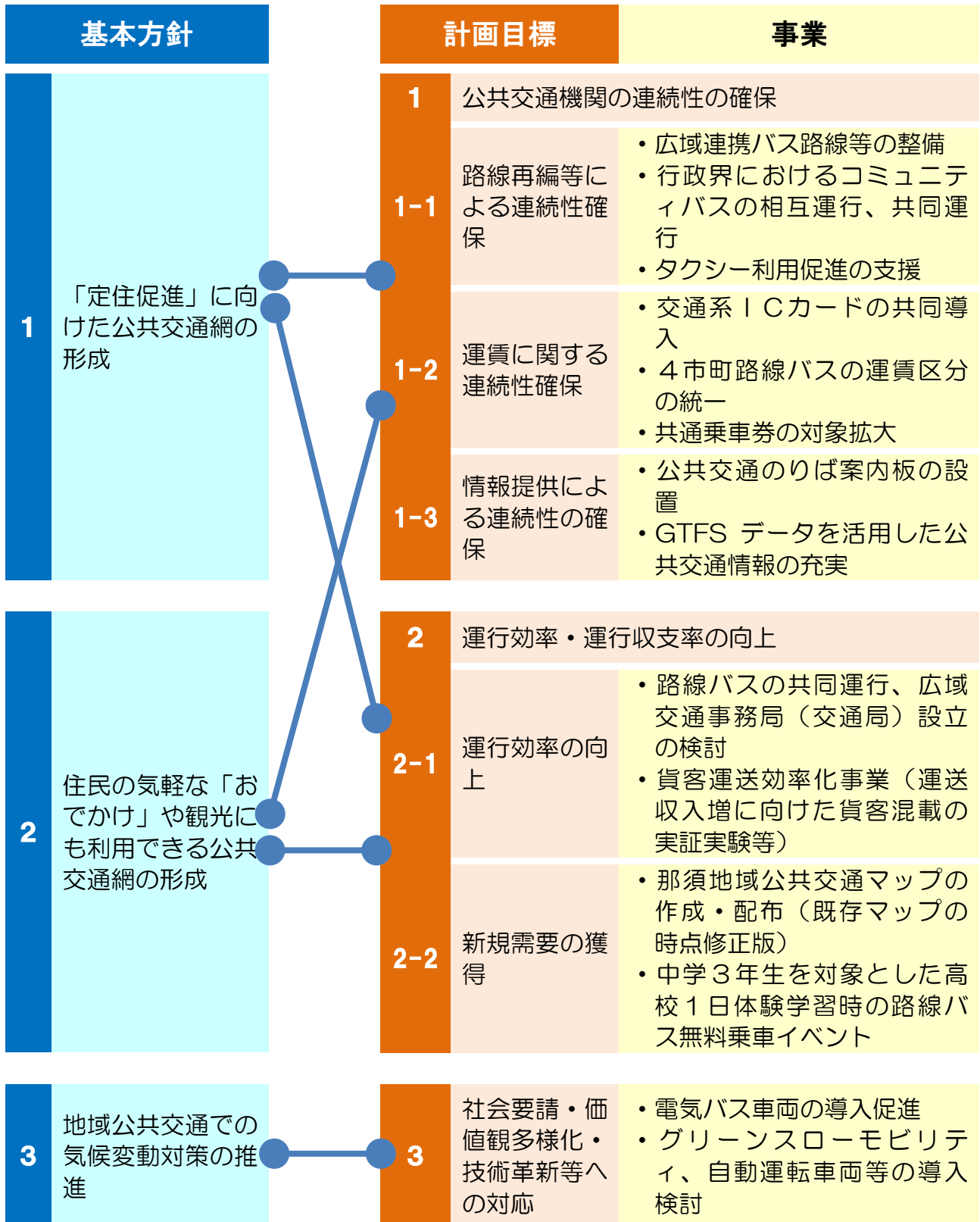
また、コロナ禍やウクライナ危機を契機とした燃料高騰が続いており、電気自動車の導入などによる持続可能な公共交通の整備が求められます。

人の移動に伴う二酸化炭素排出量削減に向け、自家用車から公共交通への転換促進に加え、グリーンスローモビリティや電気バス・タクシー車両の導入等の検討を積極的に行い、那須地域定住自立圏の公共交通における気候変動対策を推進します。

## 7 計画目標と計画事業

### 7.1 計画目標と取り組み事業の設定

前述の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）の実現に向け、計画目標（＝それを実現するために計画期間中に達成すべき目標）とそれを実現するための具体的事業を次のように設定します。



## ■「拠点」及び「幹線区間」について

広域拠点及び生活拠点へのシームレスな公共交通網の実現に向け、那須地域定住自立圏域内の「拠点」を整理し、拠点間を結ぶ区間のうち、圏域として確保維持に努める区間を「幹線区間」とします。

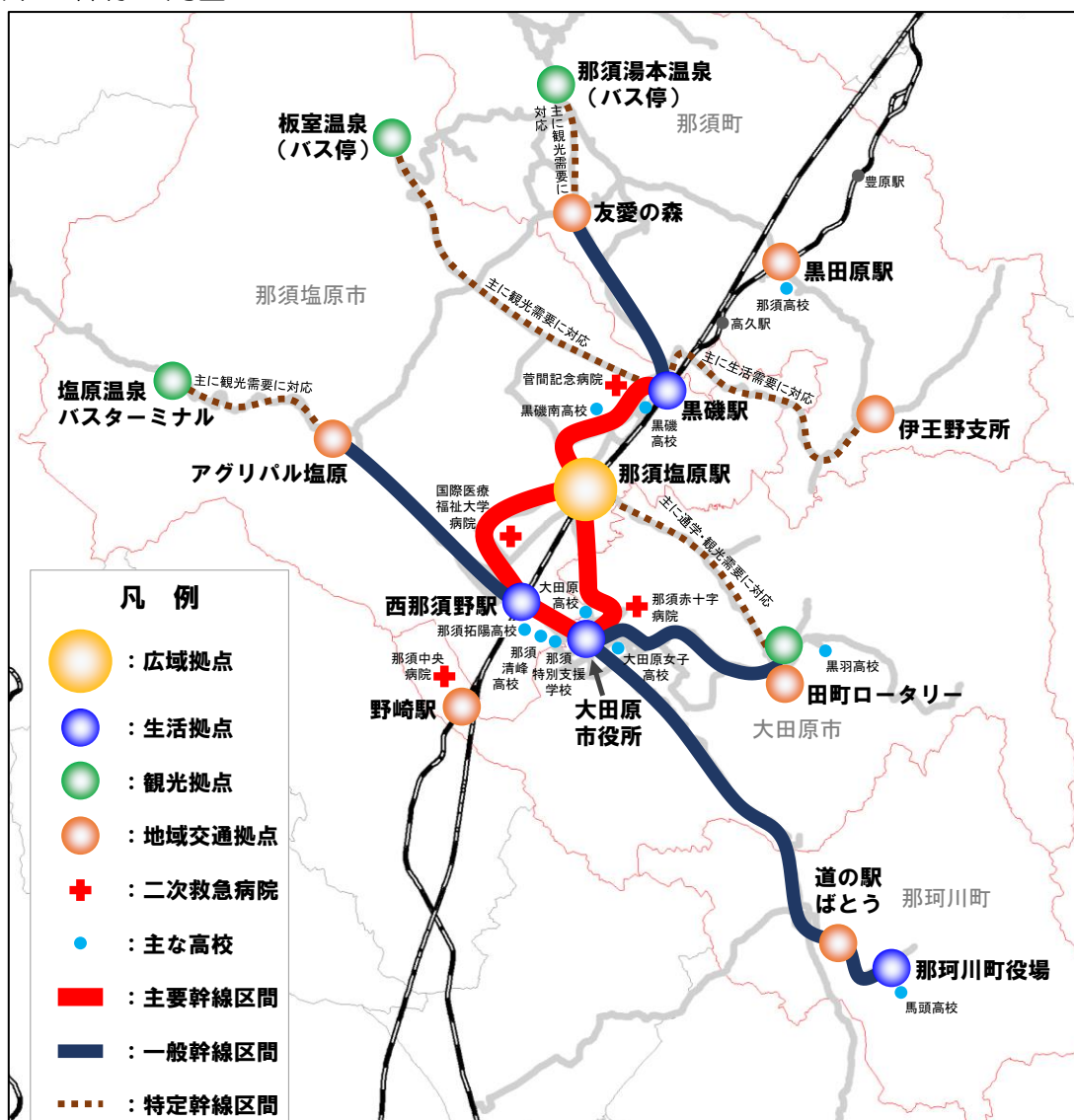
## ■那須地域定住自立圏拠点案

拠点区分	上位計画における拠点地区名	拠点	特徴
広域拠点	那須塩原駅 周辺地区	那須塩原駅	新幹線駅であり、民間バス路線（那須線、板室線、塩原本線）、コミュニティ交通が結節。また観光地や事業所に向けたタクシー、観光・宿泊施設の送迎バスの発着も多い。
生活拠点	黒磯駅 周辺地区	黒磯駅	周辺に主要施設（総合病院、高校、商店）が集積し、民間バス路線とコミュニティ交通が結節
	西那須野駅 周辺地区	西那須野駅	周辺に主要施設（総合病院、高校、商店）が集積し、民間バス路線とコミュニティ交通が結節
	大田原地区	大田原市役所	周辺に主要施設（総合病院、高校、商店）が集積し、民間バス路線とコミュニティ交通が結節
	馬頭地区	那珂川町役場	周辺に主要施設（高校、商店）が集積し、民間バス路線とコミュニティ交通が結節
観光拠点	塩原温泉地区	塩原温泉 バスターミナル	塩原本線と那須塩原市ゆーバス、ゆータクが結節
	板室温泉地区	板室温泉（バス停）	板室温泉の観光拠点
	湯本地区・ 那須高原地区	那須湯本温泉 （バス停）	那須線と那須高原観光周遊バスが結節
	黒羽地区	田町ロータリー	西那須野駅一五峰の湯線と大田原市営バス、大田原市らくらく与一が結節
地域 交通拠点	関谷地区	アグリパル塩原	塩原本線と那須塩原市ゆータクが結節
	黒羽地区	田町ロータリー	西那須野駅一五峰の湯線と大田原市営バス、大田原市らくらく与一が結節
	JR 野崎駅 周辺地区	野崎駅	大田原市営バスと大田原市らくらく与一が結節
	JR 黒田原駅 周辺地区	黒田原駅	伊王野線と那須町民バス、那須町デマンド型乗合交通が結節
	広谷地地区	友愛の森	那須線と那須町デマンド型乗合交通が結節
	伊王野地区	伊王野支所	伊王野線と那須町民バス、那須町デマンド型乗合交通が結節（※計画中）
	小川地区	道の駅ばとう	西那須野駅一馬頭線と那珂川町なかちゃん号が結節

■ 幹線区間の概要

幹線区間名	内容	区間
主要幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送量が多く、主要施設（総合病院、高校、商店）が集積する区間</li> <li>運行間隔はおおむね 30 分～60 分（一定間隔）を目標とします。</li> </ul>	那須塩原駅～黒磯駅
		那須塩原駅～西那須野駅
		那須塩原駅～大田原市役所
		西那須野駅～大田原市役所
一般幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送量が多く、複数の目的で利用される区間</li> <li>運行間隔はおおむね 60 分～90 分（一定間隔）を目標とします。</li> </ul>	黒磯駅～友愛の森
		西那須野駅～アグリパル塩原
		大田原市役所～田町ロータリー
		大田原市役所～那珂川町役場
特定幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送量が多く、主に特定の目的で利用される区間、または輸送量は少ないが、複数の目的で利用される区間</li> <li>生活に必要な幹線として継続的な確保維持を目標とします。</li> </ul>	友愛の森～那須湯本温泉
		黒磯駅～板室温泉
		アグリパル塩原～塩原温泉バスターミナル
		黒磯駅～伊王野支所
		那須塩原駅～田町ロータリー

■ 拠点案と幹線区間図



## 7.2 基本方針の実現に向けた取り組み事業

### (1) 計画目標1 公共交通機関の連続性の確保

計画目標1-1 路線再編等による連続性確保	
事業1-1-1 広域連携バス路線等の整備	
事業内容	<p>・ 那須塩原市及び大田原市の市街地において市境を跨ぐ移動ニーズが多く存在していますが、バス路線は鉄道駅を起終点として運行されており、両市内の主要拠点間をバスで移動するためには鉄道駅での乗り継ぎが必要となっています。相互乗り入れによる乗り継ぎの解消が理想的ですが、現在の運行回数を維持しながら実現するためにはバス車両の増車が必要となることから、コスト面で実現が難しい状況にあります。このような状況において、乗り継ぎの負担を少しでも軽減するため、現在、那須塩原市ゆーバス「西那須野線」と大田原市営バス「大田原市内循環」「那須塩原駅線」について、2市が共同で運行ダイヤを作成し、西那須野駅及び那須塩原駅における乗継利便性の向上を図る取り組み「広域連携バス（Nコネク）」を実施中です。この取組みは地域住民だけでなく来訪者（観光客等）の移動手段確保の観点からも必要であると考えられることから、現在実施中の路線における内容の充実及び他路線への拡大を予定しています。</p> <p>【実施例】 那須塩原市及び大田原市の広域連携バス（路線図）</p>
実施主体	市町、運行事業者
実施時期	令和5年度～：継続実施

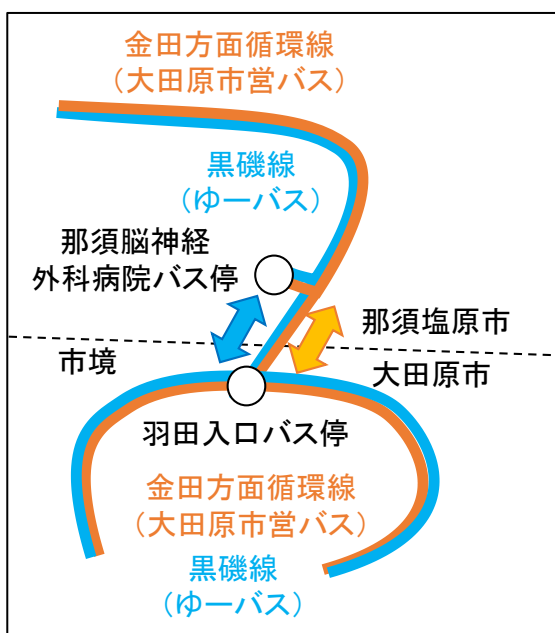
事業1-1-2 行政界におけるコミュニティバスの相互運行、共同運行

事業内容

複数の自治体が連携してバス路線を整備することは、地域住民だけでなく来訪者（観光客等）にとっても利便性や移動手段確保の観点から有効な取組となります。他路線への連携拡大を推進し、相互運行や共同運行の検討を進めます。

①那須塩原市と大田原市の2市間において、ゆーバス「黒磯線」と大田原市営バス「金田方面循環線」を対象に、相互運行、共同運行の実現を検討していきます。

■ゆーバス「黒磯線」と大田原市営バス「金田方面循環線」との相互運行、共同運行の実現



②那須塩原市及び那須町の路線バス等の連携についても、ゆーバス「黒磯線」と那須町民バス「追分・黒磯駅線」を対象に、利便性と運行効率の向上に向け、乗継性向上のための運行ダイヤの共同作成や相互運行の検討を進めます。

③大田原市及び那須町との連携バス路線の整備結果に基づき、相互運行及び共同運行の対象拡大について検討を行います。

実施主体 市町、運行事業者

実施時期 令和5年度～：継続実施

事業1-1-3 タクシー利用促進の支援

事業内容

- ・ 現在那須地域においては、利用者がタクシー会社を選んで電話にて配車を依頼しますが、依頼したタクシー事業者に空車が無い場合、複数事業者に電話をかけて空車のある事業者を探さなければなりません。スマートフォンアプリ等を活用することによりタクシー配車予約をスムーズに行う事ができるシステムの導入を検討し、利便性の向上を図ります。

タクシー配車アプリ利用イメージ



出典：国土交通省関東運輸局資料

- ・ 那須地域においては各市町がデマンド交通を運行しており、「バスは運行していないがデマンド交通であればアクセスできる」箇所も多く存在しています。しかし、バスの運行時刻はインターネットの経路検索サービスで検索できますが、デマンド交通については検索できない状況にあります。今後、デマンド交通の検索に対応したアプリ等が開発される可能性があるため、継続的に情報の収集を行い、導入について検討します。
- ・ 那須地域には魅力的な観光地が点在していますが、バスが運行していない観光地間も多く、認知度が低い観光地も存在しています。タクシードライバーが圏域内の観光地や物産を習得し、観光客にPRしたり、その場に連れて行って説明したりするようなことができるようになれば、個人観光客の周遊性が向上し、地域の観光活性化に繋がる可能性があります。そのため、観光地等に関する知識を習得したタクシードライバーを認定する制度について検討し、実現を目指します。

【活用を検討する補助事業】

IT導入補助金（独立行政法人中小企業基盤整備機構）

実施主体

市町、運行事業者

実施時期

令和5年度～：検討

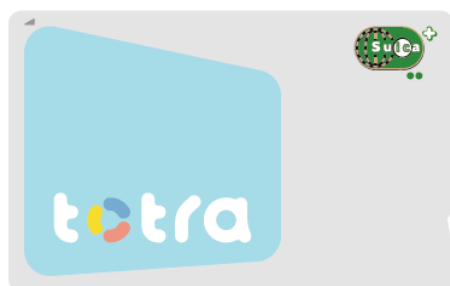
## 計画目標1-2 運賃に関する連続性確保

### 事業1-2-1 交通系ICカードの共同導入

#### 事業内容

- 非接触型決済である交通系ICカード等を路線バスで導入することは、利便性の向上のみならずポストコロナに向けた「新しい生活様式」への対応に繋がるものになります。
- 那須地域の市町営バス等についても、第1次計画の共通乗車券の導入状況を踏襲した上で、「totra」等の交通系ICカードを含めて、国庫補助等を活用したキャッシュレス決済の共同導入について検討を行います。

#### 【地域連携ICカード「totra」】



※[Suica]は東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

#### 【活用を検討する補助事業】

- 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業  
(国土交通省観光庁)
- 地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)(国土交通省)

#### 実施主体

市町、運行事業者

#### 実施時期

令和5年度：関係機関と協議、令和6年度～：協議が整い次第順次導入

### 事業1-2-2 4市町路線バスの運賃区分の統一(年齢、障害の有無等)

#### 事業内容

- 現在、4市町が運行する地域バスについては、市町により運賃区分(年齢、障害の有無等)が異なり、利用者にとってわかりにくい状況にあります。運賃区分の統一を検討し、わかりやすさの向上を目指します。

#### ■地域バスの運賃区分(令和4年7月時点)

市町	大人運賃	高齢者運賃	障害者運賃
那須塩原市	200円	設定なし	100円
大田原市	200円	65歳以上 100円	100円
那須町	500円	60歳以上 300円	無料
那珂川町	150円～500円	設定なし	半額

※大田原市の高齢者運賃はマイナンバー・市民証の掲示が必要

#### 実施主体

市町、運行事業者

#### 実施時期

令和5年度～：検討



事業1-2-3 共通乗車券の対象拡大（利用可能エリア、定期券等）

事業内容

- 現在、大田原市と那須塩原市の路線バス（大田原市営バス及びゆーバス・ゆータク）、那須町と那須塩原市の路線バス（那須町民バス及びゆーバス・ゆータク）で使用ができる共通1日乗車券を販売しています。
- 今回の連携バス路線の実績を参考に、今後、共通乗車券の更なる対象区域の拡大を検討します。

■共通1日乗車券の運賃

料金区分	各市1日乗車券		共通1日乗車券
	大田原市	那須塩原市	
大人	500円	400円	700円
高・大学生	500円	400円	
65歳以上	300円	大人扱い	
小・中学生	300円	200円	400円
障害者(大人)	300円	200円	
障害者(高・大学生)	300円	200円	
障害者(小・中学生)	小・中学生扱い	100円	
乳幼児	無料	無料	無料



**共通1日乗車券ご利用の皆様へ**

- この1日乗車券で、表面記載の利用年月日に限り、大田原市営バス及び那須塩原市地域バス(ゆーバス)の全路線に乗車できます。
- 1日乗車券は、運転手にわかるように見せてください。
- この1日乗車券を他人に貸与しないでください。
- ご利用が終わったときは、運転手にお返しください。

問合せ先 大田原市生活環境課：0287-23-8832  
那須塩原市生活課：0287-62-7127

料金区分	各市町1日乗車券		共通1日乗車券
	那須町	那須塩原市	
大人	1,000円	400円	1,200円
高・大学生	1,000円	400円	
60歳以上	600円	大人扱い	
小・中学生	600円	200円	700円
障害者(大人)	無料	200円	—
障害者(高・大学生)	無料	200円	
障害者(小・中学生)	無料	100円	
乳幼児	無料	無料	無料

実施主体 市町、運行事業者

実施時期 令和5年度～：検討

## 計画目標 1-3 情報提供による連続性の確保

### 事業 1-3-1 公共交通のりば案内板の設置

#### 事業内容

- ・那須塩原駅は、那須地域の地域住民の生活交通の接続拠点としての役割のほか、観光客の玄関口としての役割も担い、利用者の多い駅となっています。そういった中で、現在の那須塩原駅西口は、簡易的なバスのりばの案内板等はあるものの、広い駅前ロータリー内の各停留所まで行かないと、乗車場所の確認や運行時刻を確認することはできず、タクシーやホテルの送迎バス、送り迎えの自家用車等が多く行き来する中で、利用者には大変わかりづらいものとなっています。
- ・那須塩原駅の利用者が視認可能な場所に「のりば案内電光掲示板」等の設置を検討し、来訪者等の利便性向上を図ります。

#### ■ 駅におけるバスのりば案内の事例

##### ○ 所沢駅（埼玉県）



改札の前に設置されている

##### ○ 浦和駅（埼玉県）



基本表示画面



比較的改札に近い場所に1基、駅前広場前に1基が設置されている。

#### 【活用を検討する補助事業】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（国土交通省観光庁）

#### 実施主体

市町、運行事業者

#### 実施時期

令和5年度～：駅前広場再整備に合わせ検討

事業1-3-2 GTFS データ（標準的なバス情報フォーマット）を活用した公共交通情報の充実

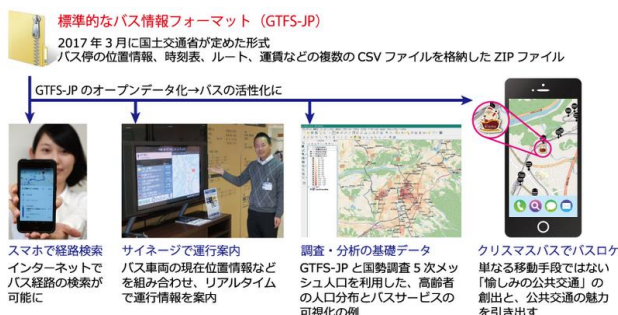
事業内容

- 那須地域のバス路線については運行事業者または市町が GTFS データ（標準的なバス情報フォーマット）を作成していることから、データを活用した取組を進めます。なお、現在は静的情報にしか対応しておりませんが、必要に応じて動的情報（バスロケーションシステム）への対応も検討します。
- GTFS データを活用し、地域内における交通情報の一元化を図ることにより、「検索した経路の運賃を一括で決済する」などへ発展させることも可能です。「定住と交流の促進」に向け、「MaaS（マース）」の実現に向けた検討も進めます。

■GTFS（標準的なバス情報フォーマット）の概要

GTFS（General Transit Feed Specification）は経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットであり、国土交通省は国内向けのフォーマット「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」の活用を推進しています。仕様がオープン化されており、表計算ソフト等での作成・閲覧も可能な形式となっており、GTFS で作成したデータを一定のルールに基づき提供することで、経路検索サービス等で当該交通機関の情報が案内される仕組みとなっています。

■「標準的なバス情報フォーマット」の活用事例



資料：中津川市「公共交通オープンデータ“最先端田舎”への挑戦」

■MaaSの概要

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通（鉄道・バス等）やそれ以外の移動サービス（タクシー、レンタカー等）を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する有効な手段となるものです。

【活用を検討する補助事業】

- 観光振興事業費補助金（公共交通利用環境の革新等事業）（国土交通省）
- 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（国土交通省）
- 新モビリティサービス推進事業（国土交通省）

実施主体

市町、運行事業者、沿線施設、移動サービス提供者

実施時期

令和5年度～：継続実施

## (2) 計画目標2 運行効率・運行収支率の向上

### 計画目標2-1 運行効率の向上

#### 事業2-1-1 路線バスの共同運行、広域交通事務局（交通局）設立の検討

##### 事業内容

- 広域圏のスケールメリットを活かした運行経費及び事務経費の削減を目的に、路線バスの共同運行や広域交通事務局（交通局）の設立について検討します。

##### ■南信州地域交通問題協議会と市町村地域公共交通会議の役割分担

南信州地域では、路線バスや乗合タクシー等の運行はほとんどをそれぞれの市町村が担っていますが、地域全体の公共交通の調和を図り計画的に維持・確保を図る観点から、南信州広域連合が事務局となり14市町村、公共交通事業者、住民等が連携し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（活性化再生法）に基づく法定協議会として、平成20年3月に「南信州地域交通問題協議会」が設立されました。

##### 南信州地域交通問題協議会

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会

- 地域公共交通計画の策定及び変更
- 地域公共交通計画に位置付けられた事業の進捗管理
- 地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の申請
- 基幹路線、准基幹路線の体系等の変更に係る協議

##### 市町村地域公共交通会議

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」に基づく協議会

- 個別の事業の実施と進捗管理
- 進捗状況評価シートの作成
- 地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の策定
- 各路線の詳細な見直しに係る協議

##### ■地域公共交通計画の実施事業

南信州地域交通問題協議会	移動不便地区状況調査
	わかりやすい運賃体系
	各路線のナンバリング化
	統一的な時刻表フォーマットづくり
	結節点停留所デザインの統一化
	公共交通ポータルサイトによる情報発信
	広報誌による啓発
	乗り方教室の開催
	公共交通に親しむイベントの開催
	二種免許取得支援
	貨客混載の導入
	タクシーを活用した新たなサービスの実施
	二次交通の利用も見据えた駒場線の改善
	リニア駅開業に合わせた路線の見直し
	観光タクシーの普及
	GTFS-JPの導入
自動運転の研究	
シェアリングによる乗合タクシーの活用	
災害時等の運休に対する対応	

出典：南信州地域公共交通計画

実施主体 市町、運行事業者

実施時期 令和5年度～：検討

事業2-1-2 貨客運送効率化事業（運送収入増に向けた貨客混載の実証実験等）

事業内容

- 運賃収入以外の運送収入を確保することによる持続性向上を目的とし、運行事業者との協働により、令和2年の法改正により新設された「貨客運送効率化事業」の実施を検討します。
- 「役所間における書類送付」等への活用も考えられます。

■貨客運送効率化事業の概要

事業名	貨客運送効率化事業									
事業概要	旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業									
イメージ	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>貨客混載の効果</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th></th> <th>人流</th> <th>物流</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>課題</td> <td>地方部における輸送減による収支の悪化</td> <td>担い手不足</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>新たな収入源の確保</td> <td>地方部における物流サービスの確保</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center; color: red;">「貨客運送効率化事業」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現</p> </div> <div style="flex: 1;">  <p>貨客混載(鉄道)</p>  <p>貨客混載(乗合バス)</p> </div> </div>		人流	物流	課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足	効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保
	人流	物流								
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足								
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保								
主体	<計画作成主体>事業者 <事業実施主体>事業者									
主な特例措置	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（法§27の10～法§27の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得									

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編

■「栃木県 ABC プロジェクト」における貨客混載実験



【活用を検討する補助事業】

- 地域公共交通確保維持事業 貨客混載のための車両改造費補助（国土交通省）

実施主体

市町、運行事業者

実施時期

令和5年度～：検討

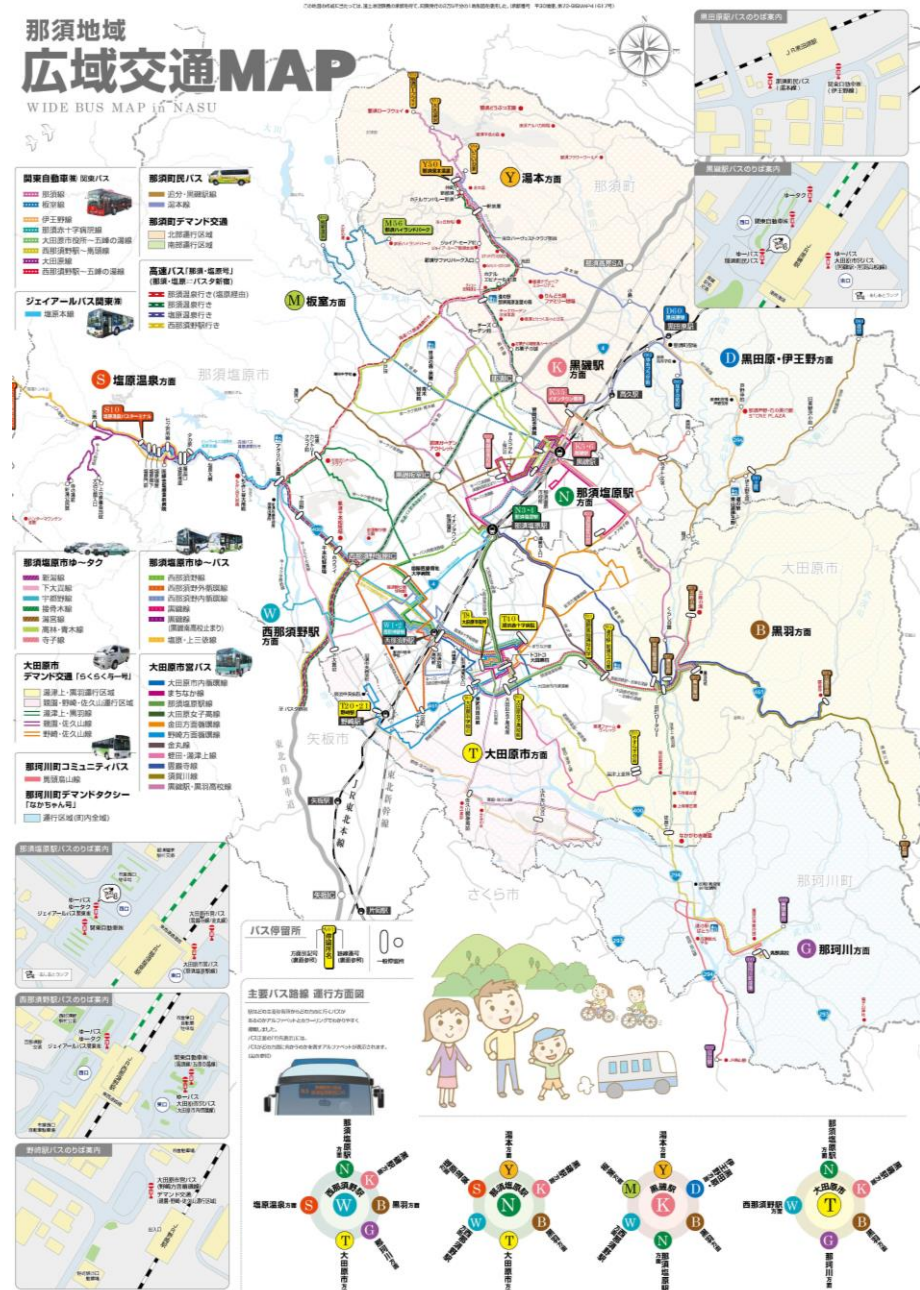
計画目標 2-2 新規需要の獲得

事業 2-2-1 那須地域公共交通マップの作成・配布（既存マップの時点修正版）

事業内容

- ・ 既存の公共交通マップについて、利用ターゲットを明確にしたうえで、好事例等を参考に掲載内容を刷新します。

■ 那須地域広域交通マップ



出典：那須地域定住自立圏

実施主体 市町、運行事業者

実施時期 令和5年度～：継続実施

事業2-2-2 中学3年生を対象とした高校1日体験学習時の路線バス無料乗車イベント

事業内容

- 「県立高等学校一日体験学習における公共交通体験事業」は、来年度高校生となる中学3年生を対象に「県立高等学校一日体験学習」の際、通学手段として公共交通の利用を呼びかけ、実際に乗車体験することにより、圏域内の公共交通の現状や地域の取り組みを知ってもらい、圏域内の公共交通のイメージアップと通学利用者の促進を図ることを目的に、毎年実施しています。この事業を地域公共交通計画事業として継続的に実施するとともに、民間バスを含めた対象路線の拡大を検討します。

令和4年度栃木県立高等学校一日体験学習における公共交通体験事業

**那須地域にある県立高等学校には  
通学に使える路線バスがあります**

県立高等学校一日体験実施の日に、  
一部のバスに無料で乗車できる「体験乗車」を  
実施します。高校進学後をイメージして、  
バスを利用してみませんか。

**体験乗車できる日(一日体験学習実施日)**

学校名	実施日	時間帯	備考	受付時間
那須清峰高等学校	令和4年7月29日(金)	午前	13:25終了	①8:30~8:50 ②10:40~11:00
黒羽高等学校	令和4年8月2日(火)	午前		8:20~8:40
那須高等学校	令和4年8月3日(水)	午前		8:45~9:00
馬頭高等学校	令和4年8月4日(木)	午前		8:25~8:40
那須拓陽高等学校	令和4年8月4日(木)	午前・午後	専門学科	8:30~9:00
	令和4年8月5日(金)	午前	普通科	8:30~9:00
大田原高等学校	令和4年8月19日(金)	午前	オンライン(Zoom)	Zoom接続 8:30~9:00
黒磯南高等学校	令和4年8月19日(金)	午前		8:00~8:30
大田原女子高等学校	令和4年8月23日(火)	午後		①13:00~13:20 ②13:20~13:40 ※中学校ごとに受付時間が異なります。
黒磯高等学校	令和4年8月24日(水)	午前	人数多数の場合は午後も	8:40~9:10

**体験乗車できるバス**

那須塩原市地域バス(ゆーバス・ゆータク)、那須町民バス、大田原市営バス・デマンド交通、那珂川町コミュニティバス

**バスの利用方法**

1. 停留所までお待ちください
2. バスが来たら、バス車体の表示または運転手まで行先を確認してください。
3. 前方のドアから乗車ください
4. 降りるときは、体験乗車証を乗務員までお渡しください  
※大田原市営バスは運賃箱に入れてください

**体験乗車証見本**

令和4年度栃木県立高等学校一日体験学習における公共交通体験事業

この体験乗車証は以下のバスにのみ有効です。

●那須塩原市地域バス(ゆーバス・ゆータク) ●那須町民バス ●大田原市営バス(コミュニティバス) ●デマンド交通 ●那珂川町コミュニティバス

※乗車前には必要事項をご記入ください。

**ご注意ください!**

- ①バスは天候、道路事情及びその他の理由で遅延・運休することがあります。
- ②関東バス及びジェイアールバス関東(株)が運行する路線及び那須町・那珂川町が運行するデマンド交通は無料になりません。所定の運賃をお支払い下さい。
- ③途中停留所の通賃時刻等、路線に関する詳しい情報は、各バス運行主体の案内やホームページをご覧ください。
- ④下校時間によっては、バスの運行がない場合もあります。事前にホームページなどでご確認ください。

実施主体	市町、運行事業者、県立高校
実施時期	令和5年度～：継続実施

### (3) 計画目標3 社会要請・価値観多様化・技術革新等への対応

事業3-1 電気バス車両の導入促進	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"><li>地球温暖化対策の一環として、国等の支援を受けながら、電気バス車両の導入促進を図ります。</li></ul> <p>■日野自動車（株）小型EVバス「日野ポンチョ Z(ズィー)EV」</p>  <p>出典：日野自動車 Web サイト</p> <p>【活用を検討する補助事業】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）（国土交通省）</li><li>二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（自動車CASE活用による脱炭素型地域交通モデル構築支援事業）（環境省）</li></ul>
実施主体	市町、運行事業者
実施時期	令和5年度～：順次導入拡大



事業3-2 グリーンスローモビリティ、自動運転車両等の導入検討

事業内容

- ・ 栃木県では、『栃木県 ABC プロジェクト』として、自動運転システム (Autonomous) を導入した路線バス (Bus) の本格運行を目指した挑戦 (Challenge) を行っています。このプロジェクトでは、県内の路線において、令和7年度に自動運転バスが本格運行し、多くの方に利用してもらえるよう、令和2年度～令和5年度の間、自動運転バスの実証実験を実施しており、実験地を「市街地」、「中山間地域」及び「観光地」の3つの地域に分け実施し、実験結果を令和5年度末までに公表することを予定しています。
- ・ 那須塩原市では塩原温泉街を舞台にグリーンスローモビリティ (eCOM-10) を活用した自動運転バスの実証実験を令和4年5月～6月に実施しました。那須町では、黒田原駅周辺を舞台にグリーンスローモビリティ (ARMA) を活用した実証実験を令和4年7月～8月に実施しました。
- ・ 栃木県が公表する『栃木県ABCプロジェクト』の実証実験結果を踏まえ、那須地域定住自立圏内におけるバス等の運転の自動化による運行効率の向上や公共交通部門での脱炭素化に向けた取組を検討し、社会情勢の変化に対応した交通網の整備を推進します。

■実証運行予定区間

【那須塩原市塩原温泉地域】



【那須町黒田原駅周辺】



■実験車両 (eCOM-10)



■実験車両 (ARMA)



【活用を検討する補助事業】

- ・ 未来技術社会実装事業 (地方創生推進交付金) (内閣府)
- ・ 新モビリティサービス推進事業 (国土交通省)
- ・ グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業 (国土交通省)
- ・ 無人自動運転等の先進 MaaS 実装加速化推進事業 (地域新 MaaS 創出推進事業) (経済産業省)
- ・ 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (自動車CASE活用による脱炭素型地域交通モデル構築支援事業) (グリーンスローモビリティ導入促進事業) (環境省)

実施主体 市町、運行事業者

実施時期 令和5年度～：栃木県 ABC プロジェクトの結果を踏まえ、検討

### 7.3 スケジュール

計画期間内の各施策の実施スケジュールは以下のとおりです。

計画目標	事業	実施主体				実施スケジュール					
		市町	事業者	交通	その他	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
目標1：公共交通機関の連続性の確保											
1-1	路線再編等による連続性確保	1	広域連携バス路線等の整備	○	○				継続実施		
		2	行政界におけるコミュニティバスの相互運行、共同運行	○	○				継続実施		
		3	タクシー利用促進の支援	○	○				検討		
1-2	運賃に関する連続性確保	1	交通系ICカードの共同導入	○	○		協議		順次実施		
		2	4市町路線バスの運賃区分の統一	○	○				検討		
		3	共通乗車券の対象拡大	○	○				検討		
1-3	情報提供による連続性の確保	1	公共交通のりば案内板の設置	○	○				検討		
		2	GTFSデータを活用した公共交通情報の充実	○	○	○			継続実施		
目標2：運行効率・運行収支率の向上											
2-1	運行効率の向上	1	路線バスの共同運行等の検討	○	○				検討		
		2	貨客運送効率化事業	○	○				検討		
2-2	新規需要の獲得	1	那須地域公共交通マップの作成・配布	○	○				継続実施		
		2	高校1日体験学習時の路線バス無料乗車イベント	○	○	○			継続実施		
目標3：社会要請・価値観多様化・技術革新等への対応											
3-1	電気バス車両の導入促進			○	○				順次実施		
3-2	グリーンスローモビリティ、自動運転車両等の導入検討			○	○				検討		

## 8 目標値の設定と推進体制

### 8.1 数値目標

令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正されたことにより、地域公共交通計画においては、利用者数及び収支率その他の定量的な目標を定めることとされています。

この点を踏まえ、前記の事業が実施され計画目標が達成されるとした場合の「地域公共交通の数値目標」は次のとおりとします。

#### 【数値目標】

指標	現況値	目標値				
	令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
住民等の公共交通の利用者数 (人/年)	1,045,000	1,164,000	1,225,000	1,286,000	1,342,000	1,397,000
公的資金が投入されている地域旅客運送サービス事業の収支率(%)	23.1%	25.1%	26.0%	26.9%	27.7%	28.5%
利用者1人当たり公的資金投入額 (円/人)	697	630	601	575	554	535
高齢者の運転免許自主返納者数 (人/年)	802	815	821	827	828	828
那須地域4市町主要観光地における民間バス路線停留所利用者数(人/年)	30,758	34,200	35,900	37,600	39,300	41,000

#### 【数値目標設定の考え方】

指標	目標値設定の考え方
住民等の公共交通の利用者数 (人/年)	各市町地域公共交通計画の目標値を適用
公的資金が投入されている地域旅客運送サービス事業の収支率(%)	
利用者1人当たり公的資金投入額 (円/人)	上記の算出結果に基づき設定
高齢者の運転免許自主返納者数 (人/年)	第2次那須地域定住自立圏共生ビジョンの将来人口と令和3年の人口当たり免許返納率より設定
那須地域4市町主要観光地における民間バス路線停留所利用者数(人/年)	コロナ禍で観光客の利用が減少している民間バス路線において、過去の利用者数の推移から設定

#### 【数値目標の算出方法】

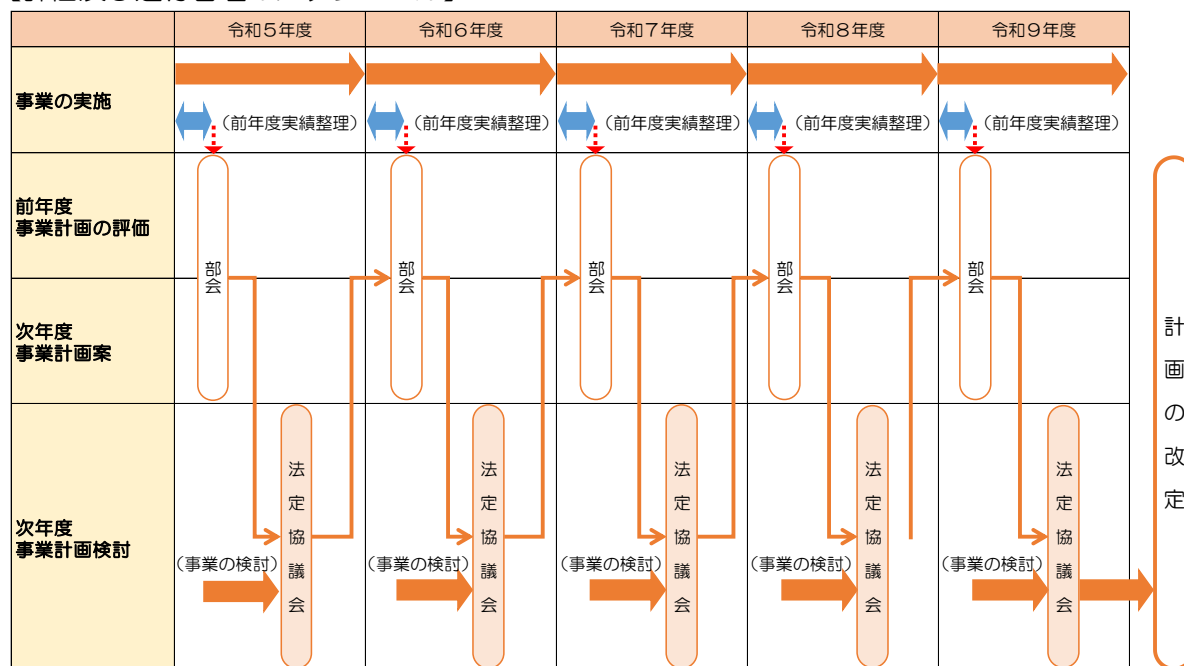
指標	算出方法
住民等の公共交通の利用者数(人/年)	対象：民間路線バス、地域バス、デマンド交通 年間利用者数
公的資金が投入されている地域旅客運送サービス事業の収支率(%)	対象：民間路線バス、地域バス、デマンド交通 年間運賃収入/年間運行経費
利用者1人当たり公的資金投入額(円/人)	対象：民間路線バス、地域バス、デマンド交通 年間公的資金投入額/年間利用者数
高齢者の運転免許自主返納者数(人/年)	栃木県警交通年鑑
那須地域4市町主要観光地における民間バス路線停留所利用者数(人/年)	対象：民間路線バス主要観光地停留所〔塩原温泉バスターミナル、友愛の森、田宿(なかがわ水遊園)、道の駅ばとう〕/年間利用者数

## 8.2 進行管理と推進体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会である那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会が主体となって、PDCAサイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直すなどの進行管理を行うものとします。

なお、法定協議会の構成は、P58の「那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会 委員名簿」のとおりです。

【評価及び進行管理のスケジュール】



計画事業の推進は、4市町の担当職員により構成する部会（那須地域定住自立圏公共交通部会）にて実施します。部会では施策・事業の進捗状況についてモニタリングを行います。

活性化協議会は定期的に年1回開催し、部会は事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を活性化協議会に報告します。

活性化協議会では、部会のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等々を評価し、今後の事業の進め方を協議します。また、その評価結果については、国土交通省関東運輸局へ報告を行います。

なお、活性化協議会は、事業案件の内容で協議が必要となった場合や、地域公共交通計画の変更を要する場合にも開催し、随時協議を行うものとします。

【計画初年度及び2年目以降の月別スケジュール】

区分	1年目												2年目以降													
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月				
実施事項	法定計画作成	法定計画運用		協議会開催			協議会開催	次年度事業計画の検討			協議会開催	補助事業の検討		前年度事業評価に基づく改善と反映		協議会開催	次年度事業計画の検討			協議会開催	次年度予算要求		補助事業の検討			
地域公共交通計画に関するフロー	計画作成	初年度事業													自己評価	報告										
																		次年度以降事業								
地域公共交通確保維持事業に関するフロー	初年度事業																									
				計画認定申請						補助金交付申請	自己評価	二次評価	補助金振込										補助金交付申請			
							認定	次年度事業																	認定	次々年度事業

## ■那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会 委員名簿(敬称略)

令和4年度那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	団体名	役職	氏名	備考
1	那須塩原市自治会長連絡協議会	会長	橋本 秀晴	那須塩原市地域公共交通会議委員
2	大田原市区長連絡協議会	副会長	小池 清一	大田原市地域公共交通会議委員
3	那須町自治会連合会	会長	鈴木 友実	
4	那珂川町行政区長連絡協議会	会長	鈴木 雄一	那珂川町地域公共交通会議委員
5	那須地域定住自立圏共生ビジョン懇談会	委員	村山 茂	栃木県北地区タクシー協議会会長
6	那須地域定住自立圏共生ビジョン懇談会	委員	君島 孝明	大田原市地域公共交通会議委員
7	那須地域定住自立圏共生ビジョン懇談会	委員	大高 貴子	那須温泉旅館組合女将の会 会長
8	那須地域定住自立圏共生ビジョン懇談会	委員	矢内 修	木の駅プロジェクトなかがわ実行委員会 会長
9	関東運輸局栃木運輸支局	首席運輸企画 専門官	上野 直人	
10	栃木県県土整備部交通政策課	課長	高山 誠	
11	栃木県大田原土木事務所	所長	安西 正夫	
12	栃木県烏山土木事務所	所長	蒔田 利一	
13	栃木県警察本部交通規制課	課長	沼野 孝雄	
14	一般社団法人栃木県バス協会	専務理事	小矢島 応行	
15	一般社団法人栃木県タクシー協会	専務理事	鉢村 敏雄	
16	関東自動車株式会社	代表取締役社長	吉田 元	
17	栃木県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	増渕 光二	
18	那須塩原市	市長	渡辺 美知太郎	活性化協議会 会長
19	大田原市	市長	相馬 憲一	活性化協議会 副会長
20	那須町	町長	平山 幸宏	活性化協議会 副会長
21	那珂川町	町長	福島 泰夫	活性化協議会 副会長

公共交通アドバイザー

	福島大学経済経営学類	吉田 樹		
--	------------	------	--	--



## 那須地域定住自立圏地域公共交通計画

発行 / 令和5年1月

編集 / 那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会

(事務局：那須塩原市 市民生活部 生活課)

〒325-8501 栃木県 那須塩原市 共墾社 108 番地 2

TEL 0287-62-7127 (直通)

FAX 0287-62-7202

<https://www.city.nasushiobara.lg.jp>

那須地域定住自立圏

 検索