

第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画 概要版

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。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。

2. 計画の区域と期間

- ・ 計画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。
- ・ 計画期間は5年間（令和5年度～令和9年度）とします。

3. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

3.1 広域地域公共交通の課題

現況分析より、地域における「人の動き」に関する課題と地域公共交通に関する課題は次のとおりです。

1	行政界を跨ぐ移動手段の維持・確保と利便性の向上	日常移動については行政界を越える移動も多く見られ、今後の更なる高齢化の進展に伴い、移動に困る人が増加していく可能性があるため、行政界を跨ぐ移動手段の維持・確保と利便性の向上が必要です。
2	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	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し、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必要です。
3	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）	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います。
4	広域圏のスケールメリットを生かした事務作業の効率化（事務経費の削減）	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）が必要です。
5	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	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確保することが必要です。
6	新たな交通施策の導入検討	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ために、新たな交通施策の導入検討が必要です。

3.2 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、以下を本計画の基本理念とします。

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

3.3 基本方針

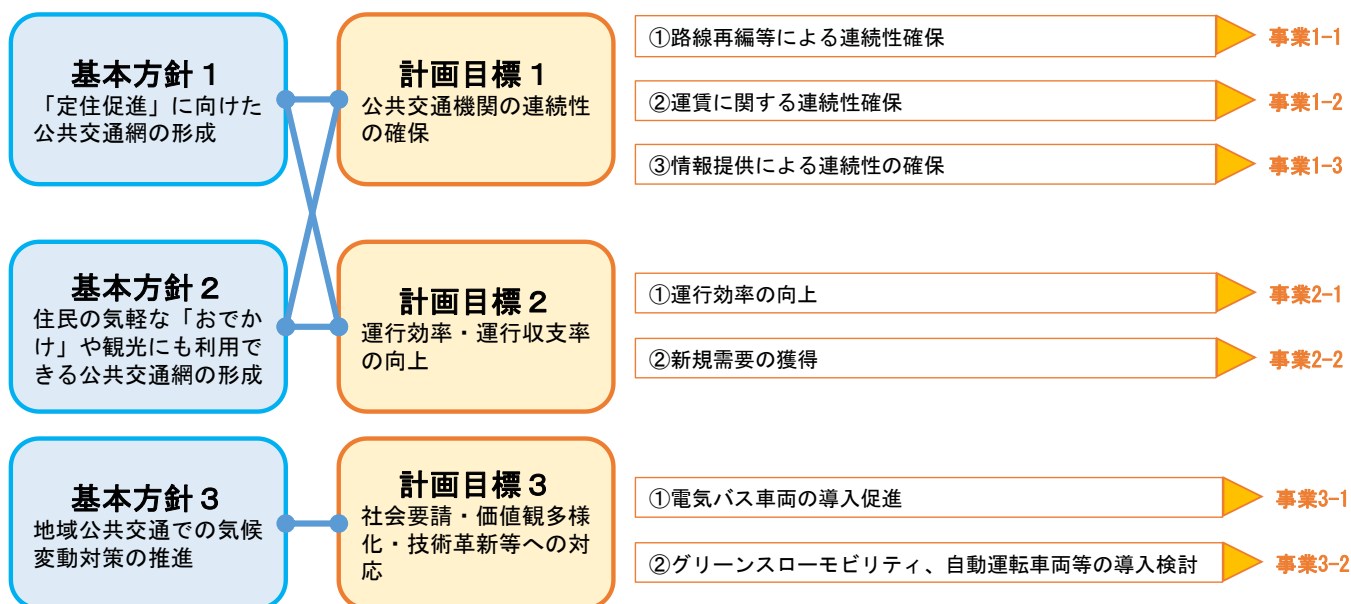
地域公共交通網の課題解決に向け、以下を本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）とします。

- 1 「定住促進」に向けた公共交通網の形成
- 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
- 3 地域公共交通での気候変動対策の推進

4. 計画目標と計画事業

4.1 施策体系

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。



4.2 「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。

■ 拠点

拠点区分	拠点場所	内容
広域拠点	・ 那須塩原駅	広域的な移動が可能な新幹線駅を有し、民間バス路線、コミュニティ交通と結節する拠点。
生活拠点	・ 黒磯駅 ・ 西那須野駅 ・ 大田原市役所 ・ 那珂川町役場	主要施設（総合病院、高校、商店）が集積し日常生活でアクセスが必要な拠点。
観光拠点	・ 塩原温泉バスターミナル ・ 板室温泉 ・ 那須湯本温泉 ・ 田町ロータリー	民間バス路線と観光交通が結節し、観光周遊の拠点機能を有する。
地域交通拠点	・ アグリパル塩原 ・ 田町ロータリー ・ 野崎駅 ・ 黒田原駅 ・ 友愛の森 ・ 伊王野支所 ・ 道の駅ばとう	民間バス路線、コミュニティ交通が結節し、ターミナル機能を有する拠点。

■ 幹線区間

幹線区間名	内容
主要幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> 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。 運行間隔はおおむね 30 分～60 分（一定間隔）を目標とする。
一般幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> 輸送量が多く、複数の目的で利用される区間。 運行間隔はおおむね 60 分～90 分（一定間隔）を目標とする。
特定幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> 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。 生活に必要な幹線として継続的な確保維持を目標とする。

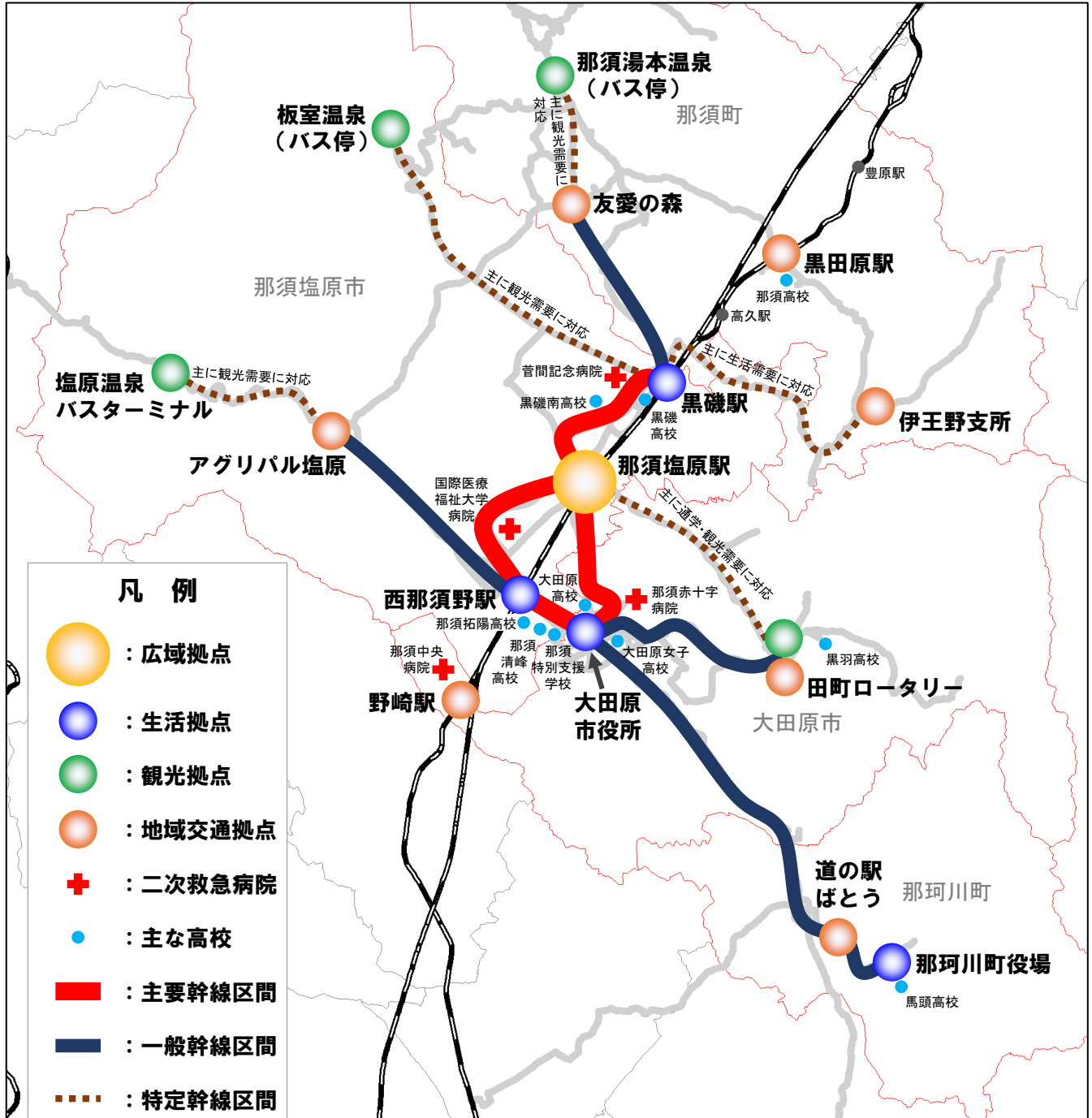


図 拠点案と幹線区間図

4.3 事業概要

計画目標を達成するために実施する具体事業について、概要を以下に示します。

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

5. 目標値の設定と推進体制

計画目標に対する数値目標は次のとおりとします。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。

指標	現況値	目標値				
	令和3年度(2021年度)	令和5年度(2023年度)	令和6年度(2024年度)	令和7年度(2025年度)	令和8年度(2026年度)	令和9年度(2027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(%)	23.2%	25.1%	26.1%	27.0%	27.8%	28.5%
利用者1人当り公的資金投入額(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市町の主要観光地における民間バス路線停留所別乗降者数(人/年)	30,758	34,200	35,900	37,600	39,300	41,000