

那須塩原市地域公共交通網形成計画

平成30年3月

那須塩原市

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	3
1.3 計画の期間	3
2 地域概況	4
2.1 地域の現状と将来動向	4
2.2 交通の現状	9
3 上位・関連計画	26
4 公共交通の利用実態や利用ニーズ	42
4.1 調査概要	42
4.2 市民アンケート調査	43
4.3 バス停間OD調査	50
4.4 バス利用者アンケート調査	57
4.5 タクシー利用者調査	60
4.6 施設利用者・観光客対象調査	62
5 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針	66
5.1 地域公共交通の現状・問題点	66
5.2 地域公共交通の課題	69
5.3 基本理念	72
5.4 基本方針	72
6 計画目標と計画事業	74
6.1 施策体系	74
6.2 計画目標と計画事業	76
6.3 スケジュール	85
7 進行管理	86
8 参考資料	87
8.1 用語解説	87
8.2 那須塩原市地域公共交通会議 委員名簿	91

1 計画策定の概要

1.1 計画策定の趣旨

本市の公共交通網は、新幹線停車駅として那須地域の玄関口の役割を果たしている那須塩原駅を中心に、民間事業者が運行する鉄道及び路線バス、那須塩原市が運行する「ゆーバス」及び「予約ワゴンバス」、隣接する大田原市・那須町が運行する市町営バス、個別輸送機関であるタクシーにより形成されています。

市では、平成19年10月より従来の市営バスに代わり「ゆーバス」の運行を開始しました。平成25年10月には「ゆーバス」の中で乗車率の低い一部の路線を予約運行へ切り替え、「予約ワゴンバス」の運行を試験的に導入してきました。現在では市内を中心に「ゆーバス」を8路線、予約ワゴンバスを7路線運行し、公共交通網の確保維持を行っています。

このような中、国では、平成25年12月に交通政策基本法を公布・施行し、平成26年5月には、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」という。）の一部改正を公布し、同年11月に施行しました。これは、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定めたものです。

活性化再生法の施行により、公共交通網について、「コンパクトシティ＋ネットワーク」を推進するため、まちづくりとの連携、広域性確保などに配慮した的確な計画を策定した際には、その計画推進に国の一層の支援を受けることが可能となりました。地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえ、公共交通網を一体的に形成する、地域全体の公共交通の基本計画を策定するものです。

そこで市では、急速に進む少子高齢化や人口減少への対応など、持続可能でまちづくりと一体となった公共交通網を構築することで、当地における市民のより豊かな生活の実現を目的とし、「那須塩原市地域公共交通網形成計画」を策定し、国・県等の支援を受けながら、計画的な公共交通網整備を進めることとしました。

計画の策定に当たっては、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要で、協議会参加者には協議結果への尊重義務があり、計画の実現性が高い計画となっています。法定協議会は地域公共交通会議の構成と同様な場合が多く、その場合には両会議を兼ねることができます。

なお、これに先立ち、本市が中心市となって、大田原市、那須町、那珂川町で形成した那須地域定住自立圏においては、「那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会」を組織し、2市2町全体に関わる広域的な公共交通網を対象とする「那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画」を策定しました。今後は、この2つの計画を一体として、広域的かつ総合的な公共交通網の形成を進めていきます。

1.2 計画の区域

本計画の対象区域は、那須塩原市全域とします。



1.3 計画の期間

本計画の期間は、5年間（平成30年度～平成34年度）とします。

2 地域概況

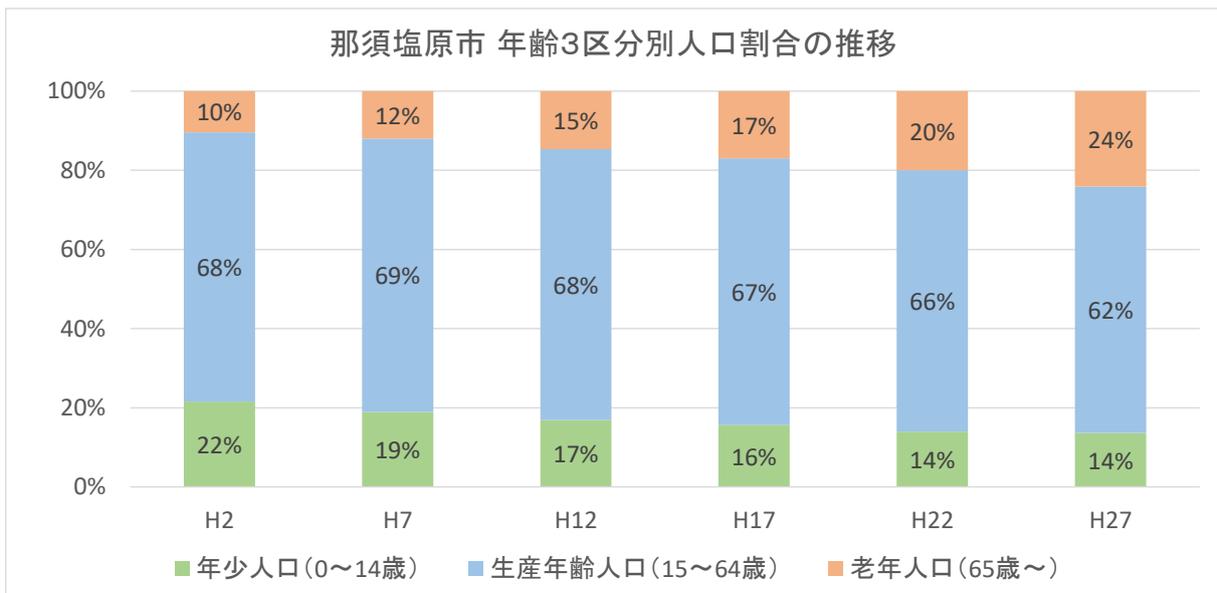
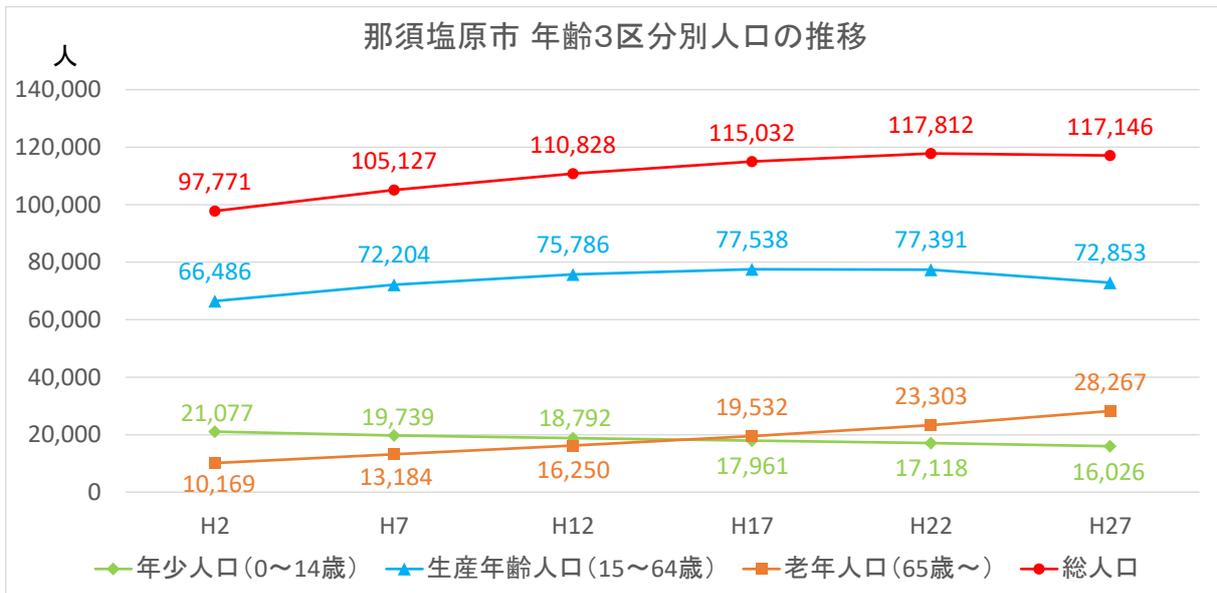
2.1 地域の現状と将来動向

2.1.1 人口

(1) 経年変化

本市の人口は、平成27年（2015年）時点で117,146人です。

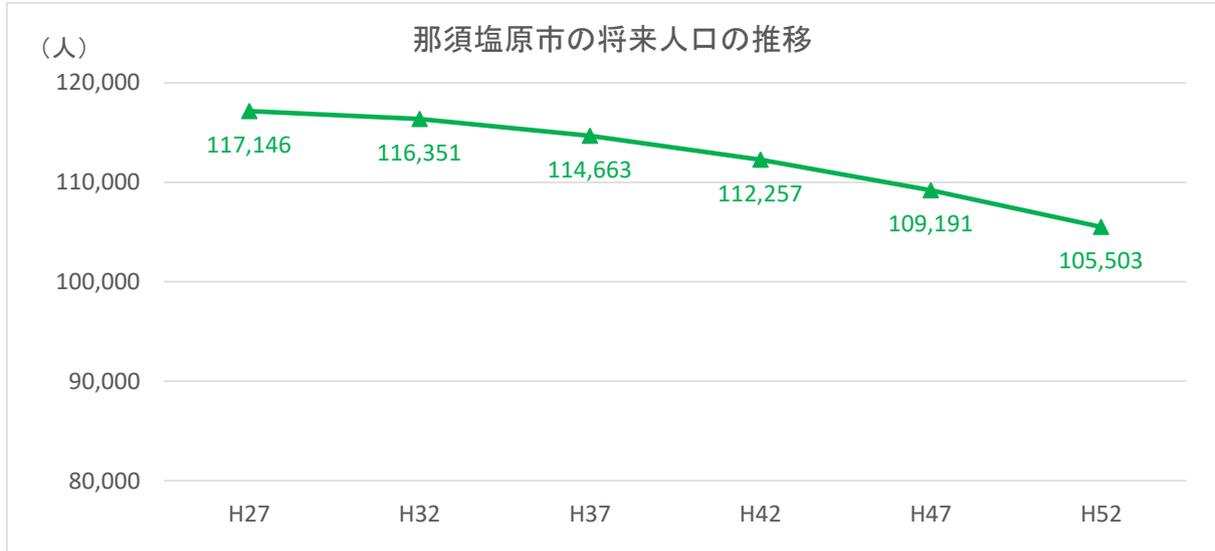
平成27年（2015年）における65歳以上の人口が全体に占める割合（高齢化率）は約24%、年少人口が全体に占める割合は約14%で、少子高齢化が進んでいます。



(出典) 国勢調査

(2) 将来

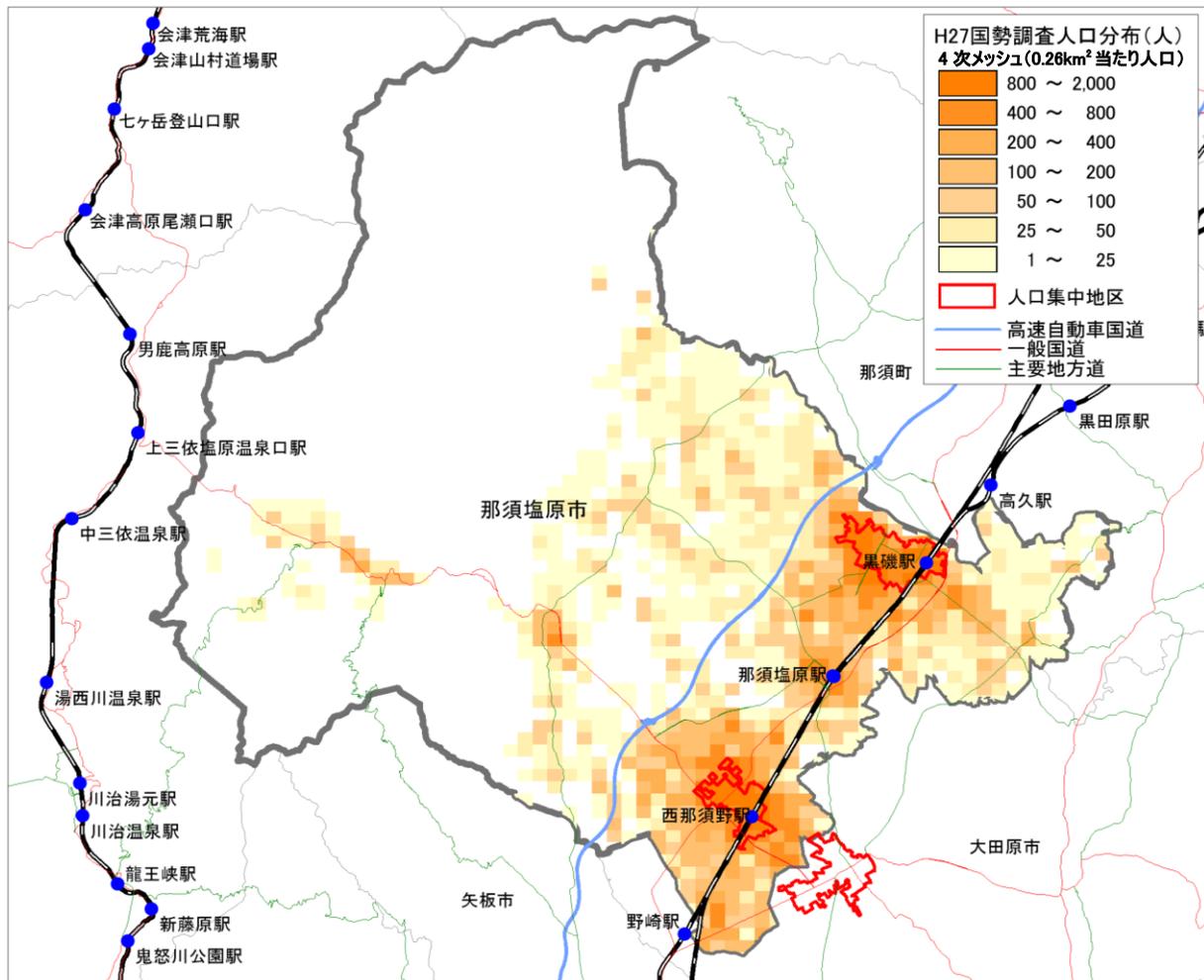
本市の将来人口は、平成 37 年（2025 年）には 114,663 人まで減少する見込みであり、その後も緩やかに減少が続く予測となっています。



(出典) 第 2 次那須塩原市総合計画（平成 29 年 3 月）より作成

(3) 人口分布

本市全体の人口密度は 197.6 人/km²（平成 27 年国勢調査）となっています。
黒磯駅と西那須野駅の周辺では人口が集中し、人口集中地区となっています。
人口密度は、黒磯駅周辺で約 3,509 人/km²、西那須野駅周辺で約 3,971 人/km²（平成 27 年国勢調査）となっています。

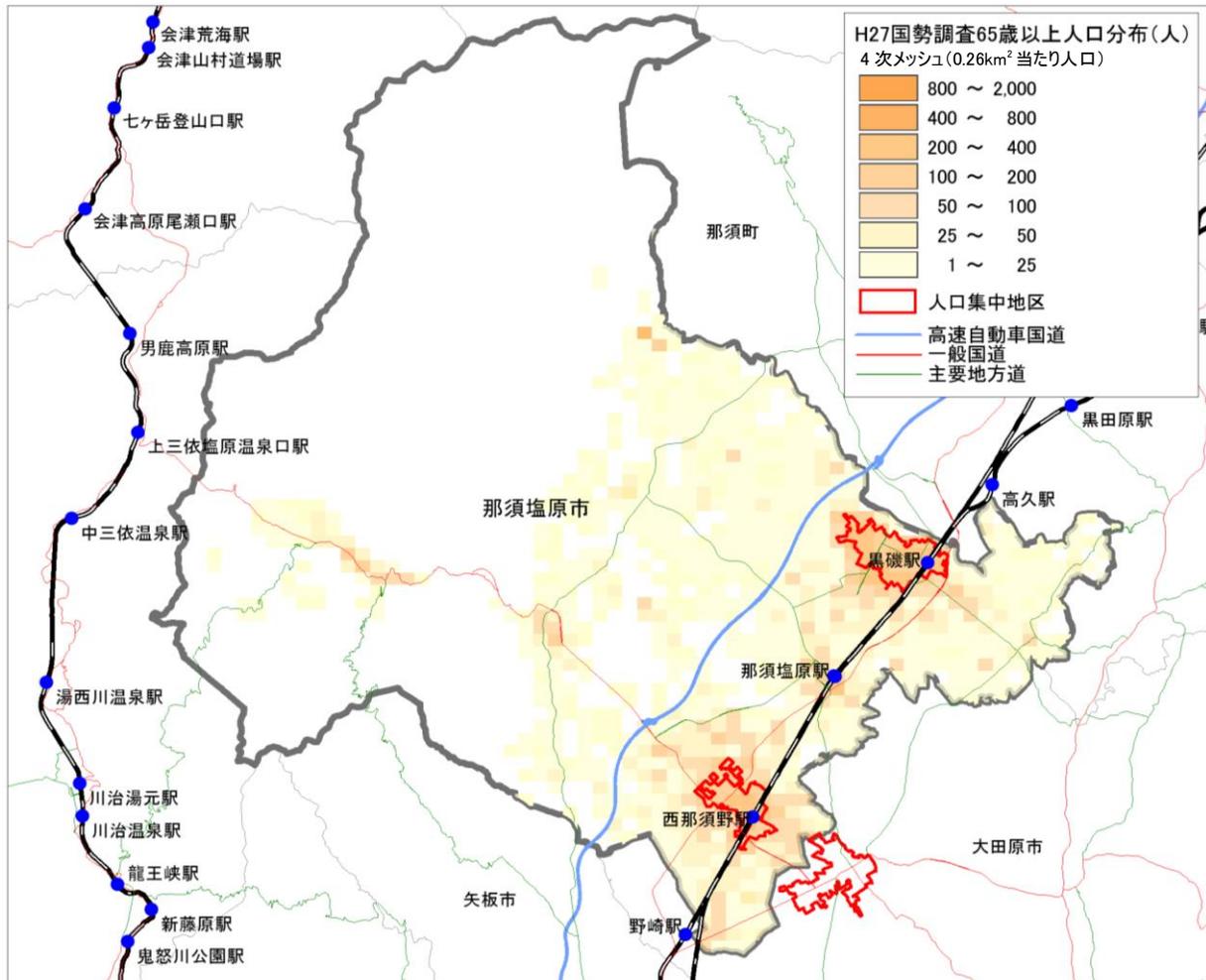


(出典) 平成 27 年国勢調査

※総務省統計局 (<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/riyou.htm>) を加工して作成

(4) 65歳以上人口分布

総人口の分布と同様に、黒磯駅と西那須野駅の周辺では65歳以上人口が集中している地区が見られます。

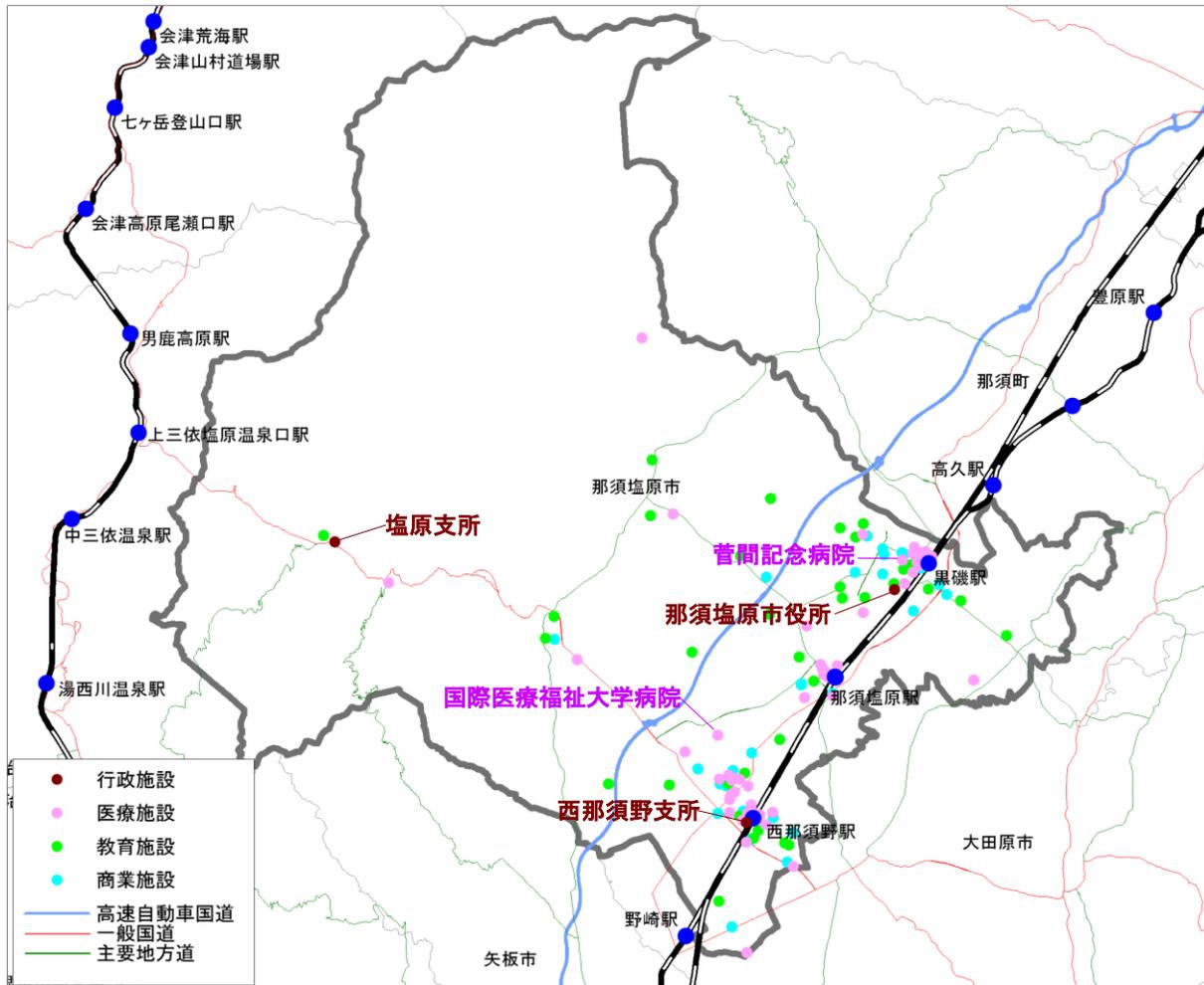


(出典) 平成 27 年国勢調査結果

※総務省統計局 (<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/riyou.htm>) を加工して作成

2.1.2 施設分布

本市の各種施設（行政施設、医療施設、教育施設、商業施設）は、その大半が鉄道駅周辺の市街地部に立地しています。



施設分類	主な施設
行政施設	那須塩原市役所、西那須野庁舎、塩原庁舎
教育施設	小学校：黒磯小学校ほか 19 校 中学校：黒磯中学校ほか 8 校 義務教育学校：塩原小中学校 高等学校：黒磯高等学校、黒磯南高等学校、那須拓陽高等学校、那須清峰高等学校 大学：宇都宮共和国
医療施設	二次救急医療施設：国際医療福祉大学病院、菅間記念病院 その他の病院：黒磯病院、栃木県医師会塩原温泉病院、那須脳神経外科病院、福島整形外科病院 診療所：49 か所
商業施設	ビッグエクストラ、ヨークベニマル、ダイユー、オータニなど（主な商業施設 28 か所を図示）

（出典）

行政施設・教育施設：那須塩原市

医療施設：那須郡市医師会

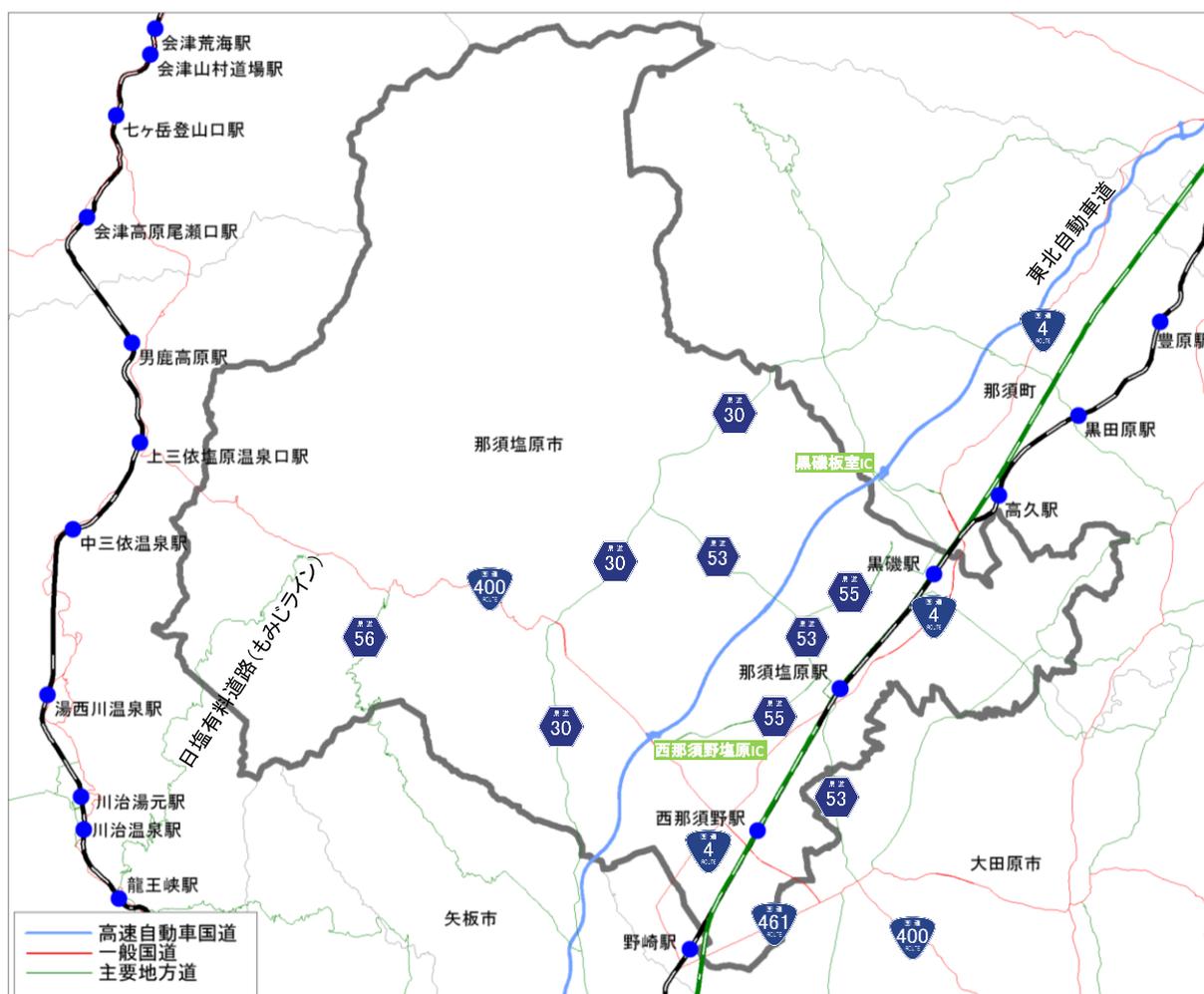
商業施設：（一社）日本ショッピングセンター協会（小売業店舗面積 1,500m²以上など）、web 収集

2.2 交通の現状

2.2.1 道路網と鉄道網

本市の道路網は、東北自動車道の黒磯板室 IC、西那須野塩原 IC、一般国道の 4 号、400 号、461 号、主要地方道の矢板・那須線（県道 30 号）、大田原・高林線（県道 53 号）、西那須野・那須線（県道 55 号）等で形成されています。

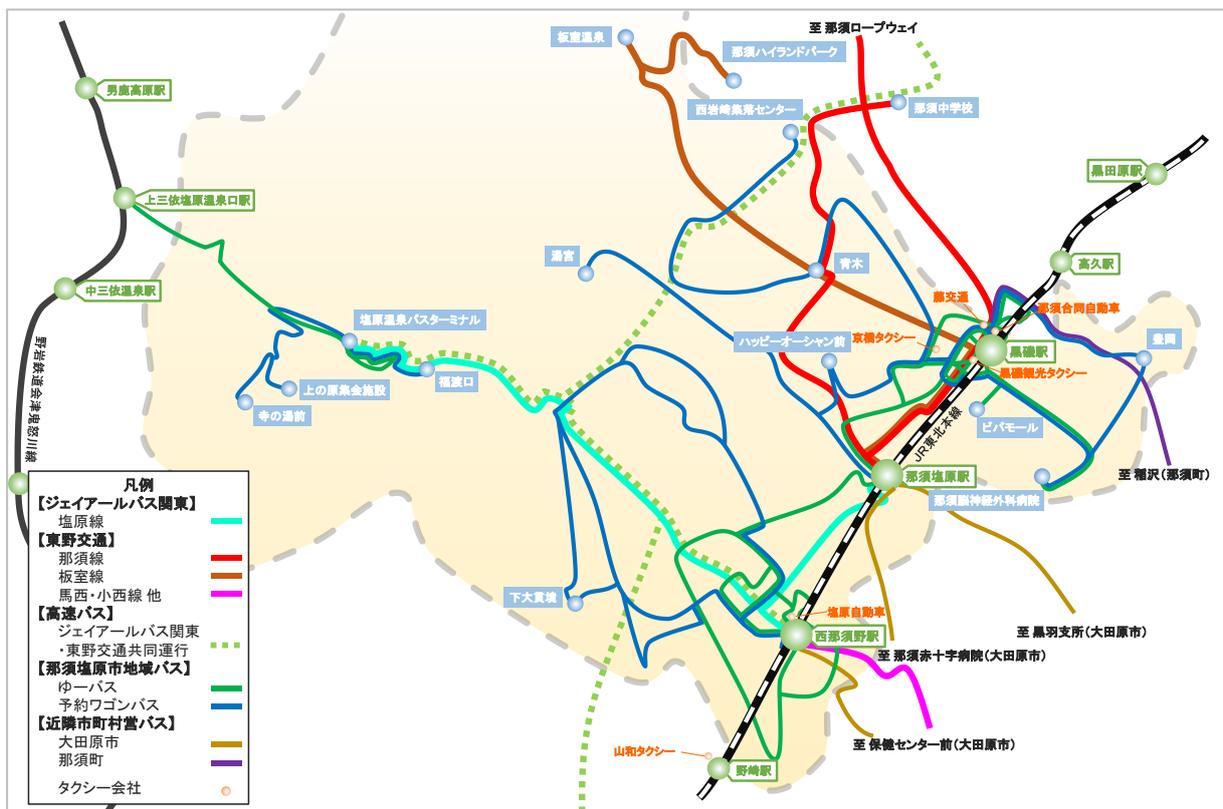
市内の鉄道駅としては、JR 東北新幹線と東北本線が停車する那須塩原駅と、東北本線のみが停車する黒磯駅と西那須野駅があり、市の交通拠点となっています。



2.2.2 公共交通網（バス路線・タクシーなど）

本市のバス路線網は、民間バス事業者が運行する「民間路線バス」8 路線、隣接する大田原市・那須町が運行する市町営バス5 路線、本市が運営する地域バス15 路線により形成されています。地域バスの運行は本市と運行協定を結んだ民間バス事業者が行っており、バス車両を用いた「ゆーバス」8 路線、ワゴン車両を用い利用時に予約が必要な「予約ワゴンバス」7 路線を運行しています。

本市に営業所が所在するタクシー事業者は 6 社（総車両台数：約 140 台、乗務員の平均年齢：約 60 歳）となっており、乗務員の高齢化が進展しています。



民間路線バス		那須塩原市地域バス (那須塩原市)		市町営バス (大田原市・那須町)	
東野交通	那須線、板室線、 那須ハイランド線、 大田原営業所線、 那須赤十字病院線、 馬頭線、黒羽線	ゆーバス	塩原・上三依線、 西那須野外循環線、 西那須野内循環線、 黒磯・西那須野線、 鍋掛線、黒磯内回り線、 黒磯外回り線、黒磯南高校線	大田原市	【大田原市営バス】 那須塩原駅線、 大田原市内循環線、 雲巖寺線、 金丸線
ジェイアールバス関東	塩原本線	予約ワゴンバス	新湯線、宇都野線、 下大貫線、接骨木線、 湯宮線、高林・青木線、 寺子線	那須町	【那須町民バス】 追分・黒磯駅線

【市内バス路線の運行便数】

那須塩原駅・黒磯駅方面と那須町の湯本方面とを結ぶ那須線の運行便数はおおむね1時間に1便となっていますが、那須塩原駅・黒磯駅方面と市内の板室温泉方面とを結ぶ板室線では朝（7時～8時台）や日中（11時～12時台と15時台）で運行の無い時間帯が見られます。

①那須線（那須ハイランド線含む）

時間帯	運行便数			
	那須塩原駅・黒磯駅方面（上り）		那須湯本方面（下り）	
	平日	土休日	平日	土休日
5時台	-	-	1	-
6時台	1	1	2	3
7時台	2	1	2	2
8時台	2	2	2	2
9時台	1	3	1	1
10時台	3	2	2	3
11時台	1	1	1	1
12時台	1	1	1	1
13時台	2	2	1	1
14時台	2	2	1	1
15時台	1	1	2	2
16時台	3	2	1	1
17時台	2	1	1	1
18時台	1	1	1	
19時台	2	1	1	1
合計	24	21	20	20

②板室線（那須ハイランド線含む）

時間帯	運行便数			
	那須塩原駅・黒磯駅方面（上り）		板室温泉方面（下り）	
	平日	土休日	平日	土休日
5時台	-	-	-	-
6時台	-	-	1	1
7時台	1	1	-	-
8時台	-	-	1	1
9時台	1	1	1	1
10時台	1	1	1	1
11時台	1	1	-	-
12時台	-	-	1	1
13時台	1	1	1	1
14時台	1	1	1	1
15時台	-	-	-	-
16時台	1	1	1	1
17時台	1	1	-	-
18時台	1	1	1	1
19時台	-	-	-	-
合計	9	9	9	9

（出典）東野交通（株）時刻表より作成（平成29年6月現在）

※始発バス停の時刻を整理。なお、片道：1便としています。

那須塩原駅・西那須野方面と市内の塩原温泉方面とを結ぶ塩原本線の運行便数はおおむね1時間に1便となっており、ゆーバス全体では早朝（5時～6時台）を除いた時間帯で1時間に1便以上、予約ワゴンバスもゆーバス同様に1時間に1便以上の運行便数となっています。

③塩原本線

時間帯	運行便数			
	那須塩原駅・西那須野方面（上り）		塩原温泉バスミカ方面（下り）	
	平日	土休日	平日	土休日
5時台	1	-	-	-
6時台	1	1	1	-
7時台	1	1	2	2
8時台	2	2	1	1
9時台	1	1	1	1
10時台	1	1	1	1
11時台	1	1	2	2
12時台	1	1	1	1
13時台	1	1	1	1
14時台	1	1	1	1
15時台	1	1	-	-
16時台	1	1	1	1
17時台	1	1	1	1
18時台	1	1	-	-
19時台	-	-	1	1
20時台	-	-	1	1
合計	15	14	15	14

④ゆーバス

時間帯	運行便数	
	平日	土休日
5時台	-	-
6時台	-	-
7時台	7	4
8時台	8	6
9時台	9	9
10時台	8	8
11時台	6	6
12時台	9	9
13時台	7	7
14時台	8	8
15時台	9	9
16時台	10	10
17時台	4	4
18時台	5	5
19時台	2	2
合計	92	87

⑤予約ワゴンバス

時間帯	運行便数
	全日
5時台	-
6時台	4
7時台	7
8時台	8
9時台	6
10時台	9
11時台	7
12時台	7
13時台	9
14時台	6
15時台	9
16時台	5
17時台	9
18時台	2
19時台	-
合計	88

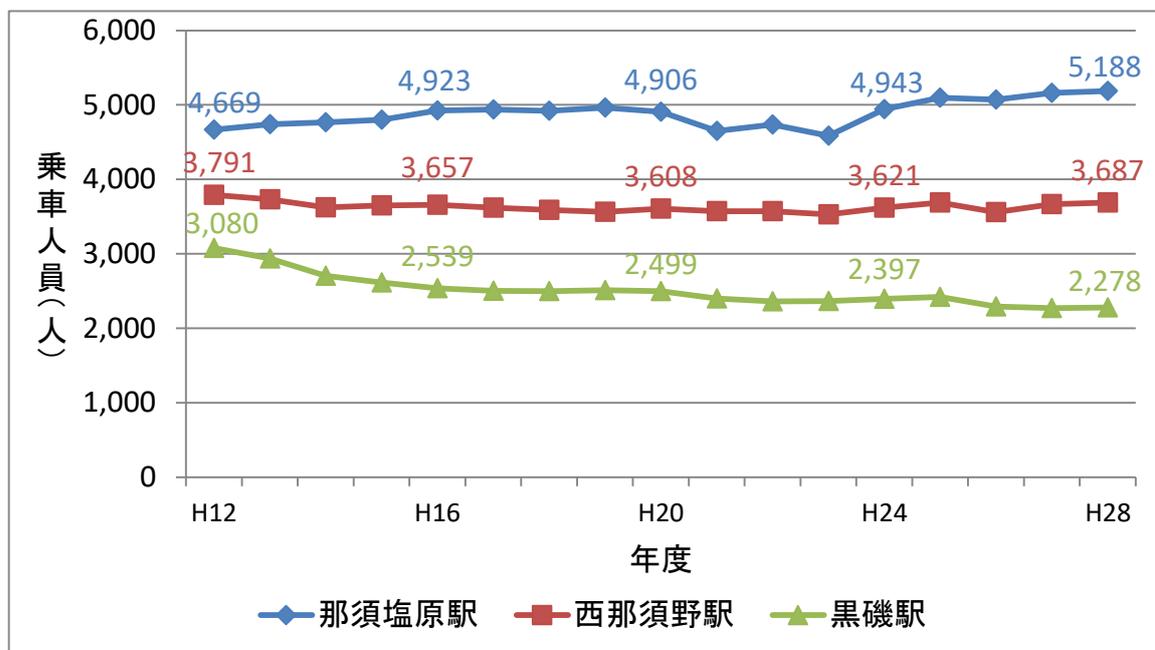
（出典）ジェイアールバス関東（株）、那須塩原市時刻表より作成（平成29年6月現在）

※始発バス停の時刻を整理。なお、片道：1便としています。

2.2.3 鉄道の利用実態

(1) 乗車人員の推移

市内の3つの鉄道駅の平成28年度1日平均乗車人員を見ると、那須塩原駅が5,188人、西那須野駅が3,687人、黒磯駅が2,278人となっており、那須塩原駅の乗車人員は増加傾向にありますが、西那須野駅と黒磯駅では減少傾向にあります。



(出典) JR 東日本乗車人員データより作成

(2) バリアフリー化状況

那須塩原駅の東口と黒磯駅の東口ではエスカレーター、エレベーターともに設置されておらず、那須塩原駅の東口ではエレベーター設置に向けた事業が進められており、黒磯駅東口でもエレベーター設置の工事が予定されています。

バス路線は駅を中心とし東西にまたぐ運行が行われていないことから乗換えには跨線橋こせんきょうを越えるという物理的な問題が生じています。

駅	エスカレーター設置状況	エレベーター設置状況
那須塩原駅	東口：× 西口：○	東口：× 西口：○
西那須野駅	東口：× 西口：×	東口：○ 西口：○
黒磯駅	東口：× 西口：×	東口：× 西口：○

※那須塩原駅東口はエレベーター設置予定（平成31年度完成予定）

(出典) JR 東日本データより作成

(3) 利用状況

平成 23 年度に大田原市が、平成 24 年度に那須町が実施した「鉄道駅降車数カウント調査」及び「鉄道利用者アンケート調査」に基づく各駅の利用状況を示します。

1) 那須塩原駅

平日は「那須塩原市民」の利用が多く、主に「通勤目的で東京・宇都宮方面への利用」が多くなっています。駅までの交通手段は「自分で運転する自動車」が大半を占めており、「宇都宮市等から那須塩原市への通勤目的」「東京都等から那須町への観光目的」での来訪者も多い状況です。来訪者の半数は「駅からバス」で目的地に移動しています。

休日は「大田原市民」の利用も多く、「観光目的等で首都圏への利用」が多くなっています。来訪者は「首都圏から那須塩原市へ、通勤目的」での利用が多い状況です。

那須塩原駅 利用実態調査結果				
曜日	利用者区分	降車数	利用者属性（※）	
平日	市民等 (午後降車)	2,305 人 (学生 15.5%)	出発地	那須塩原市 (70.4%) , 大田原市 (23.9%)
			目的地	東京都 (41.7%) , 宇都宮市等 (27.8%)
			利用目的	通勤 (56.9%) , 観光等 (11.1%)
			交通手段	自分で運転する自動車 (62.5%) , 自動車による送迎車 (16.7%)
	来訪者 (午前降車)	1,391 人 (学生 5.7%)	出発地	宇都宮市等 (30.2%) , 東京都 (27.9%)
			目的地	那須塩原市 (35.0%) , 那須町 (27.5%)
			利用目的	通勤 (30.2%) , 観光等 (27.9%)
			交通手段	バス (46.5%) , 自分で運転する自動車 (16.3%) , 自動車による送迎車 (16.3%)
休日	市民等 (午後降車)	1,870 人 (学生 7.9%)	出発地	那須塩原市 (53.1%) , 大田原市 (40.8%)
			目的地	東京都 (36.7%) , 神奈川・千葉等 (36.7%)
			利用目的	観光等 (24.5%) , その他 (20.4%)
			交通手段	自分で運転する自動車 (49.0%) , 自動車による送迎車 (30.6%)
	来訪者 (午前降車)	1,076 人 (学生 6.7%)	出発地	神奈川・千葉等 (34.4%) , 那須塩原市 (28.1%)
			目的地	那須塩原市 (58.1%) , 大田原市 (19.4%)
			利用目的	通勤 (43.8%) , 観光等 (34.4%)
			交通手段	徒歩 (31.3%) , バス (25.0%)

【調査日】 平日：平成 23 年 10 月 26 日（水）、休日：平成 23 年 10 月 30 日（日）

2) 西那須野駅

平日は「那須塩原市から宇都宮市等への通勤・通学者」、また「宇都宮市等から那須塩原市・大田原市への通勤・通学者の利用」が多く、利用者の半数が「学生」となっています。駅までの交通手段は「市民等、来訪者ともに徒歩での利用」が多い状況です。

休日は「観光・食事等を目的とした宇都宮市等への利用者」「宇都宮市等からの来訪者(目的は多岐にわたる)」が多くなっています。駅までの交通手段は、市民等は平日同様に「徒歩」が多く、来訪者は「自動車による送迎」が多くなっています。

西那須野駅 利用実態調査結果				
曜日	利用者区分	降車数	利用者属性(※)	
平日	市民等 (午後降車)	1,783 人 (学生 43.3%)	出発地	那須塩原市 (72.5%) , 大田原市 (27.5%)
			目的地	宇都宮市等 (60.0%) , 東京都 (15.0%)
			利用目的	通勤 (57.5%) , 通学 (12.5%)
			交通手段	徒歩 (32.5%) , 自動車による送迎車 (25.0%)
	来訪者 (午前降車)	1,281 人 (学生 57.6%)	出発地	宇都宮市等 (92.7%)
			目的地	那須塩原市 (58.5%) , 大田原市 (36.6%)
			利用目的	通勤 (63.4%) , 通院 (9.8%)
			交通手段	徒歩 (48.8%) , 自転車 (22.0%) , バス (22.0%)
休日	市民等 (午後降車)	957 人 (学生 24.9%)	出発地	那須塩原市 (60.5%) , 大田原市 (37.2%)
			目的地	宇都宮市等 (45.5%) , 東京都 (20.5%)
			利用目的	観光等 (20.5%) , 食事等 (20.5%)
			交通手段	徒歩 (34.1%) , 自動車による送迎車 (20.5%)
	来訪者 (午前降車)	561 人 (学生 46.7%)	出発地	宇都宮市等 (70.0%) , 東京都 (15.0%)
			目的地	那須塩原市 (55.0%) , 大田原市 (45.0%)
			利用目的	通勤 (25.0%) , 食事等 (20.0%)
			交通手段	自動車による送迎車 (40.0%) , 徒歩 (25.0%) , バス (25.0%)

【調査日】 平日：平成 23 年 10 月 26 日 (水)、休日：平成 23 年 10 月 30 日 (日)

※利用者属性は利用者アンケート(対象駅で降車客に配布)の集計結果ですが、那須塩原駅及び西那須野駅の調査では朝ピーク時間帯に学生(制服着用者)への調査票の配布は行っていないため、朝ピーク時間帯に各駅を降車した学生は集計対象には含まれていません。

3) 黒磯駅

平日は「学生の利用」が半数を占め、「那須塩原市民・那須町民が宇都宮市及び周辺市への通勤・通学目的」で利用しています。駅までの交通手段は「自動車」が60%を占めています。来訪者は「首都圏からの通勤・観光目的」が多く、バス利用者が全体の31%を占めています。

休日は市民等は「主に首都圏への観光や買物目的等」、来訪者は「首都圏からの観光目的等」が多く、バス利用者が41%を占めています。

黒磯駅 利用実態調査結果				
曜日	利用者区分	降車数	利用者属性	
平日	市民等 (午後降車)	1,453 人 (学生 51.1%)	出発地	那須塩原市 (52.2%) , 那須町 (41.8%)
			目的地	宇都宮市 (34.3%) , 矢板市 (11.9%) , 那須塩原市 (7.5%)
			利用目的	通勤 (44.8%) , 通学 (26.9%)
			交通手段	自分で運転する自動車 (35.8%) , 送迎車 (23.9%) , 徒歩 (16.4%)
	来訪者 (午前降車)	751 人 (学生 49.5%)	出発地	宇都宮市 (15.4%) , 那須塩原市 (11.5%) , 東京・埼玉・神奈川 (36.5%)
			目的地	那須塩原市 (50.0%) , 那須町 (30.8%)
			利用目的	通勤 (38.5%) , 観光等 (30.8%)
			交通手段	バス (30.8%) , 徒歩 (26.9%) , 送迎車 (25.0%)
休日	市民等 (午後降車)	750 人 (学生 23.5%)	出発地	那須塩原市 (56.5%) , 那須町 (30.4%)
			目的地	東京・埼玉 (54.1%) , 宇都宮市 (13.0%) , 白河市 (13.0%)
			利用目的	観光等 (26.1%) , 買物 (17.4%) , 帰省 (13.0%)
			交通手段	自分で運転する自動車 (43.5%) , 送迎車 (26.1%) , 徒歩 (32.7%)
	来訪者 (午前降車)	651 人 (学生 12.0%)	出発地	東京・埼玉・千葉 (57.1%) , 県内 (その他 10.2%)
			目的地	那須塩原市 (34.7%) , 那須町 (30.6%)
			利用目的	観光等 (61.2%) , その他 (16.3%)
			交通手段	バス (40.8%) , 徒歩 (22.4%) , 送迎車 (16.3%)

【調査日】 平日：平成 24 年 10 月 11 日 (木)、休日：平成 24 年 10 月 14 日 (日)

2.2.4 バスの利用実態

(1) 民間路線バス

市内を運行している那須線と板室線、塩原本線の3路線を対象に平成28年度秋季調査結果に基づく利用状況を整理しました。

秋の行楽シーズンに調査したこともあり、おおむね平日よりも休日の利用が多くなっており、特に那須線の山麓駅・那須湯本方面の利用が非常に多くなっています。

平日

路線	方向		日当たり 運行便数	日当たり 利用者数	便当たり 利用者数
那須線	上り	那須湯本温泉→那須中学校	2	14	7.0
	下り	那須中学校→那須湯本温泉	2	11	5.5
	上り	山麓駅・那須湯本→黒磯駅・那須塩原駅	14	160	11.4
	上り	山麓駅～平成の森→黒磯駅・那須塩原駅	4	119	29.8
	下り	那須塩原駅・黒磯駅→那須湯本・山麓駅	18	297	16.5
小計			40	601	15.0
板室線	上り	板室温泉→黒磯駅・那須塩原駅	9	56	6.2
	下り	黒磯駅・那須塩原駅→板室温泉	9	59	6.6
小計			18	115	6.4
塩原本線	上り	塩原温泉バスターミナル→西那須野駅・那須塩原駅	15	144	9.6
	下り	西那須野駅・那須塩原駅→塩原温泉バスターミナル	15	113	7.5
小計			30	257	8.6
合計			88	973	11.1

休日

路線	方向		日当たり 運行便数	日当たり 利用者数	便当たり 利用者数
那須線	上り	那須ハイランドパーク→黒磯駅・那須塩原駅	2	10	5.0
	下り	黒磯駅・那須塩原駅→那須ハイランドパーク	2	8	4.0
	上り	山麓駅・那須湯本→黒磯駅・那須塩原駅	13	193	14.8
	上り	山麓駅～平成の森→共和大学・那須塩原駅	1	15	15.0
	上り	山麓駅～平成の森→黒磯駅・那須塩原駅	4	181	45.3
	下り	那須塩原駅・共和大学→平成の森・山麓駅	1	39	39.0
	下り	那須塩原駅・黒磯駅→那須湯本・山麓駅	17	370	21.8
小計			40	816	20.4
板室線	上り	板室温泉・那須ハイランドパーク→黒磯駅・那須塩原駅	9	113	12.6
	下り	黒磯駅・那須塩原駅→板室温泉・那須ハイランドパーク	9	62	6.9
小計			18	175	9.7
塩原本線	上り	塩原温泉バスターミナル→西那須野駅・那須塩原駅	14	125	8.9
	下り	西那須野駅・那須塩原駅→塩原温泉バスターミナル	14	93	6.6
小計			28	218	7.8
合計			86	1,209	14.1

【調査日】平成28年10月10日(月)祝日、18日(火)

(2) ゆーバス

1) 平成28年度利用実績

平成28年度の利用者数は137,806人、運行経費は88,719千円で乗車一人当たりの運行経費は644円となっています。運賃収入は23,625千円で乗車一人当たりの運賃収入は171円となっています。

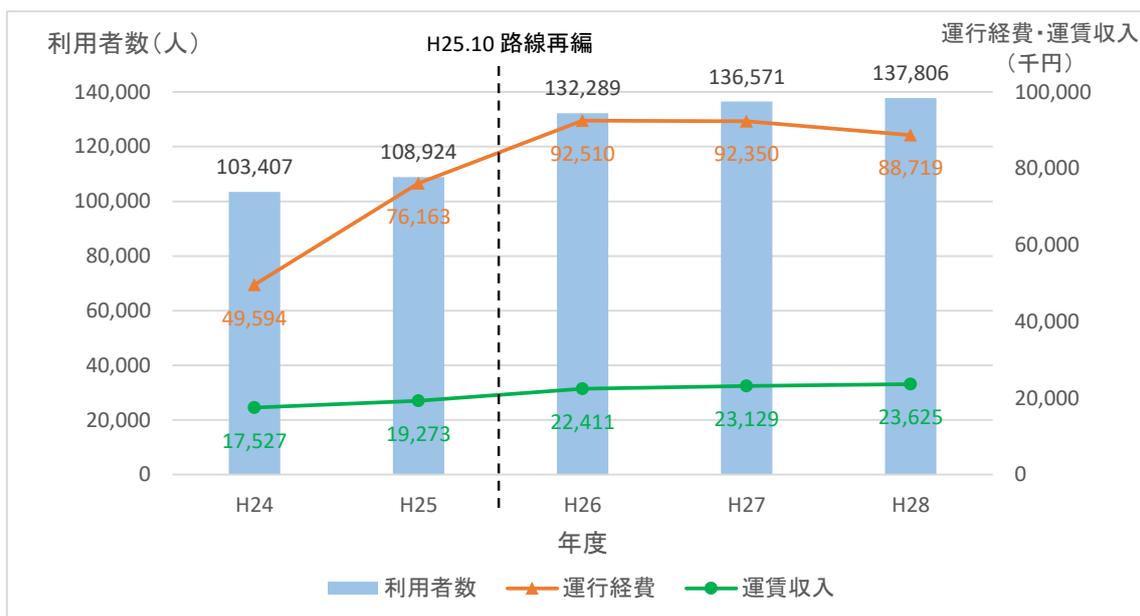
路線別に見ると、黒磯・西那須野線は輸送人員が多いことから運送収入も多く、収支率が46%と他路線と比べると高くなっています。

他路線では、西那須野内循環線(収支率9%)の収支率が特に低くなっています。

運行路線	年間走行距離 (千km)	① 輸送人員 (人)	② 運送収入 (千円)	③ 経常費用 (千円)	④ (②/①) 乗車一人 当たり 運送収入 (円/人)	⑤ (③/①) 乗車一人 当たり 運行経費 (円/人)	⑥ (②/③) 収支率 (%)
塩原・上三依線	116.2	17,251	3,294	19,305	191	1,119	17.1%
黒磯・西那須野線	154.6	84,052	13,976	30,504	166	363	45.8%
西那須野内循環線	49.1	5,316	878	10,271	165	1,932	8.6%
西那須野外循環線	56.3	6,098	1,104	9,565	181	1,568	11.5%
鍋掛線	79.5	11,323	2,693	9,135	238	807	29.5%
黒磯線	72.6	13,766	1,680	9,939	122	722	16.9%
合計	528.3	137,806	23,625	88,719	171	644	26.6%

2) 利用者数・運行収支の推移

利用者数と運行収支の推移を見ると、平成25年度の路線再編以降は利用者数の増加に伴い、運賃収入も増加傾向にあります。運行距離の拡大により運行経費も増加傾向にあります。



(3) 予約ワゴンバス

1) 平成28年度利用実績

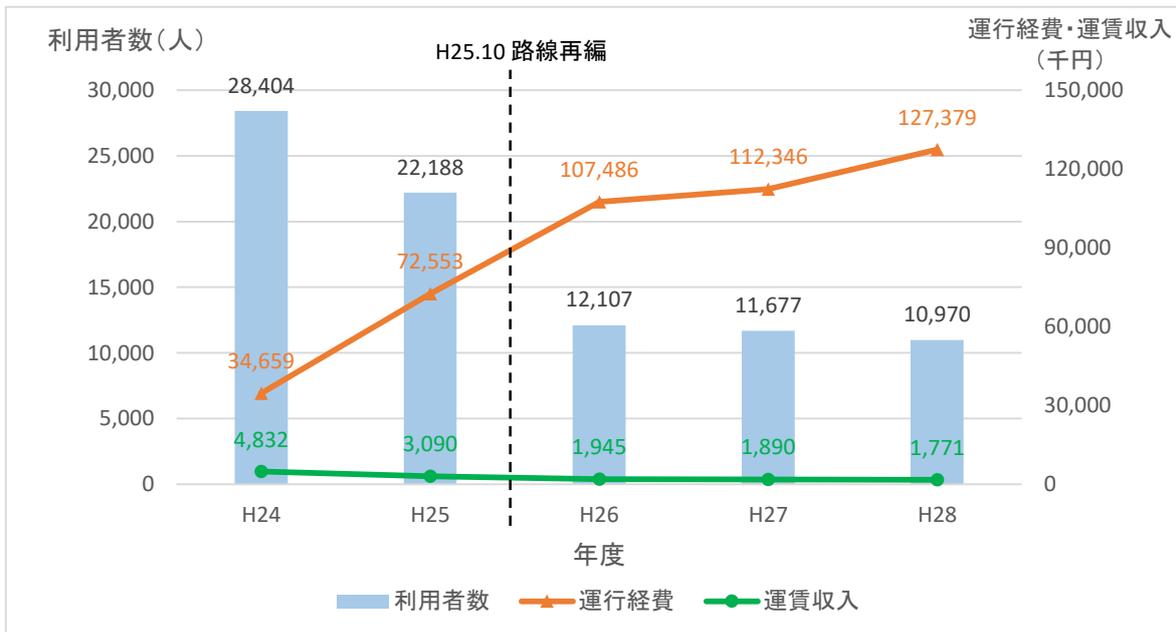
平成28年度の利用者数は10,970人、運行経費は127,379千円で乗車一人当たりの運行経費は、11,612円と非常に高くなっています。運賃収入は1,771千円で乗車一人当たりの運賃収入は161円となっています。

路線別に見ると、いずれの路線も収支率が0.6%~2.2%と非常に低くなっています。

運行路線	年間走行距離 (千 km)	① 輸送人員 (人)	② 運送収入 (千円)	③ 経常費用 (千円)	④ (②/①) 乗車一人 当たり 運送収入 (円/人)	⑤ (③/①) 乗車一人 当たり 運行経費 (円/人)	⑥ (②/③) 収支率 (%)
宇都野線	39.9	1,907	338	18,093	177	9,488	1.9%
下大貫線	35.5	2,218	271	19,861	122	8,954	1.4%
接骨木線	34.5	2,104	390	17,612	185	8,371	2.2%
湯宮線	97.2	1,049	163	17,745	155	16,916	0.9%
寺子線	83.6	971	191	18,920	197	19,485	1.0%
新湯線	22.2	551	101	18,192	184	33,017	0.6%
高林・ 青木線	38.9	2,170	316	16,955	146	7,814	1.9%
合計	351.9	10,970	1,771	127,379	161	11,612	1.4%

2) 利用者数・運行収支の推移

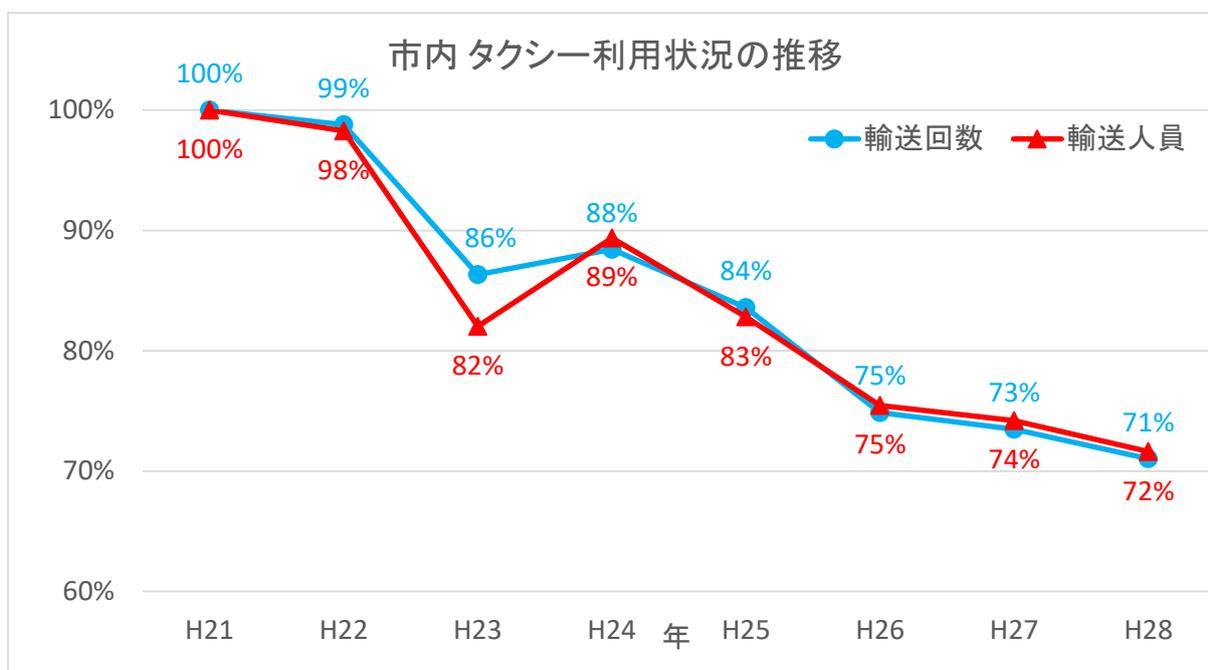
利用者数と運行収支の推移を見ると、平成25年度の路線再編以降は利用者数と運賃収入は減少傾向にあります。一方で、運行経費を見ると路線数の増加により平成28年度の運行経費は、平成24年度に比べて3.7倍に膨らんでいます。



2.2.5 タクシーの利用実態

平成21年の輸送回数と輸送人員をそれぞれ100とした場合の利用推移を整理したところ、東日本大震災があった平成23年には輸送回数・輸送人員ともに大きな落ち込みが見られ、翌年（平成24年）には一度回復しましたが、その後は輸送回数・輸送人員共に減少傾向にあります。

平成28年の輸送回数・輸送人員は平成21年と比べて約3割減少しています。



(出典) 市内タクシー事業者月報より作成

2.2.6 通勤・通学状況

(1) 通勤・通学

1) 通勤流動

市外に就業している割合は31%で、そのうち、大田原市が15%、那須町が7%、矢板市と宇都宮市がそれぞれ2%となっており、隣接している大田原市と那須町への通勤が多く見られます（次ページに詳細表を掲載）。

○常住地集計結果

- ・内々（那須塩原市居住者が那須塩原市内に就業）：65.7%
- ・内外（那須塩原市居住者が県内各市町村に就業）：28.3%
- ・内外（那須塩原市居住者が県外に就業）：2.6%

○従業地集計結果

- ・内々（那須塩原市就業者のうち那須塩原市内居住者）：71.4%
- ・内外（那須塩原市就業者のうち県内各市町村居住者）：22.8%
- ・内外（那須塩原市就業者のうち県外居住者）：2.1%

○那須塩原市常住地集計

	15歳以上就業者	割合
当地に常住する就業者	59,869	-
那須塩原市に従業	39,322	65.7%
他市区町村に従業	18,742	31.3%
県内	16,959	28.3%
宇都宮市	1,334	2.2%
足利市	11	0.0%
栃木市	20	0.0%
佐野市	26	0.0%
鹿沼市	50	0.1%
日光市	143	0.2%
小山市	143	0.2%
真岡市	18	0.0%
大田原市	8,802	14.7%
矢板市	1,325	2.2%
さくら市	516	0.9%
那須烏山市	102	0.2%
下野市	21	0.0%
上三川町	18	0.0%
益子町	2	0.0%
茂木町	2	0.0%
市貝町	3	0.0%
芳賀町	66	0.1%
壬生町	13	0.0%
野木町	7	0.0%
塩谷町	89	0.1%
高根沢町	72	0.1%
那須町	4,012	6.7%
那珂川町	164	0.3%
他県	1,555	2.6%
北海道	3	0.0%
青森県	2	0.0%
岩手県	7	0.0%
宮城県	23	0.0%
秋田県	5	0.0%
山形県	5	0.0%
福島県	449	0.7%
茨城県	66	0.1%
群馬県	33	0.1%
埼玉県	185	0.3%
千葉県	26	0.0%
東京都	610	1.0%
神奈川県	65	0.1%
新潟県	8	0.0%
富山県	3	0.0%
福井県	3	0.0%
山梨県	5	0.0%
長野県	7	0.0%
岐阜県	3	0.0%
静岡県	3	0.0%
愛知県	12	0.0%
三重県	2	0.0%
滋賀県	4	0.0%
大阪府	5	0.0%
兵庫県	6	0.0%
奈良県	1	0.0%
和歌山県	1	0.0%
広島県	2	0.0%
香川県	2	0.0%
愛媛県	1	0.0%
福岡県	3	0.0%
佐賀県	4	0.0%
熊本県	1	0.0%

○那須塩原市従業地集計

	15歳以上就業者	割合
当地で従業する者	55,088	-
那須塩原市に常住	39,322	71.4%
他市区町村に常住	13,733	24.9%
県内	12,568	22.8%
宇都宮市	670	1.2%
足利市	9	0.0%
栃木市	21	0.0%
佐野市	7	0.0%
鹿沼市	56	0.1%
日光市	123	0.2%
小山市	30	0.1%
真岡市	21	0.0%
大田原市	6,701	12.2%
矢板市	1,326	2.4%
さくら市	392	0.7%
那須烏山市	124	0.2%
下野市	33	0.1%
上三川町	15	0.0%
益子町	7	0.0%
茂木町	5	0.0%
市貝町	4	0.0%
芳賀町	19	0.0%
壬生町	18	0.0%
野木町	1	0.0%
塩谷町	136	0.2%
高根沢町	86	0.2%
那須町	2,477	4.5%
那珂川町	287	0.5%
他県	1,165	2.1%
北海道	6	0.0%
青森県	4	0.0%
岩手県	4	0.0%
宮城県	17	0.0%
秋田県	3	0.0%
山形県	2	0.0%
福島県	639	1.2%
茨城県	77	0.1%
群馬県	46	0.1%
埼玉県	115	0.2%
千葉県	37	0.1%
東京都	118	0.2%
神奈川県	37	0.1%
新潟県	6	0.0%
富山県	2	0.0%
山梨県	1	0.0%
長野県	8	0.0%
岐阜県	6	0.0%
静岡県	6	0.0%
愛知県	7	0.0%
滋賀県	5	0.0%
大阪府	6	0.0%
岡山県	1	0.0%
香川県	1	0.0%
福岡県	6	0.0%
宮崎県	2	0.0%
沖縄県	3	0.0%

(出典) 平成 27 年国勢調査

※総務省統計局 (<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/riyou.htm>) を加工して作成

2) 通学流動

市外に通学している割合は51%と半数を超えており、そのうち、大田原市が17%、宇都宮市が14%、矢板市が7%、那須町が3%となっており、前ページの通勤流動と比べると宇都宮市と矢板市の割合が高くなっています。

○常住地集計結果

- ・内々（那須塩原市居住者が那須塩原市内に通学）：46.1%
- ・内外（那須塩原市居住者が県内他市町村に通学）：44.6%
- ・内外（那須塩原市居住者が県外に通学）：6.1%

○通学地集計結果

- ・内々（那須塩原市通学者のうち那須塩原市内居住者）：65.1%
- ・内外（那須塩原市通学者のうち県内他市町村居住者）：29.6%
- ・内外（那須塩原市通学者のうち県外居住者）：0.7%

○那須塩原市常住地集計

	15歳以上通学者	割合
当地に常住する通学者	4,998	-
那須塩原市に通学	2,302	46.1%
他市区町村に通学	2,553	51.1%
県内	2,231	44.6%
宇都宮市	696	13.9%
足利市	16	0.3%
栃木市	8	0.2%
佐野市	4	0.1%
小山市	102	2.0%
大田原市	824	16.5%
矢板市	348	7.0%
さくら市	50	1.0%
下野市	4	0.1%
上三川町	2	0.0%
壬生町	2	0.0%
塩谷町	7	0.1%
那須町	166	3.3%
那珂川町	2	0.0%
他県	305	6.1%
北海道	1	0.0%
青森県	1	0.0%
岩手県	2	0.0%
宮城県	11	0.2%
秋田県	4	0.1%
山形県	3	0.1%
福島県	63	1.3%
茨城県	9	0.2%
群馬県	7	0.1%
埼玉県	49	1.0%
千葉県	15	0.3%
東京都	104	2.1%
神奈川県	19	0.4%
新潟県	4	0.1%
山梨県	1	0.0%
岐阜県	1	0.0%
静岡県	2	0.0%
愛知県	2	0.0%
京都府	3	0.1%
兵庫県	1	0.0%
熊本県	1	0.0%
鹿児島県	1	0.0%
沖縄県	1	0.0%

○那須塩原市通学地集計

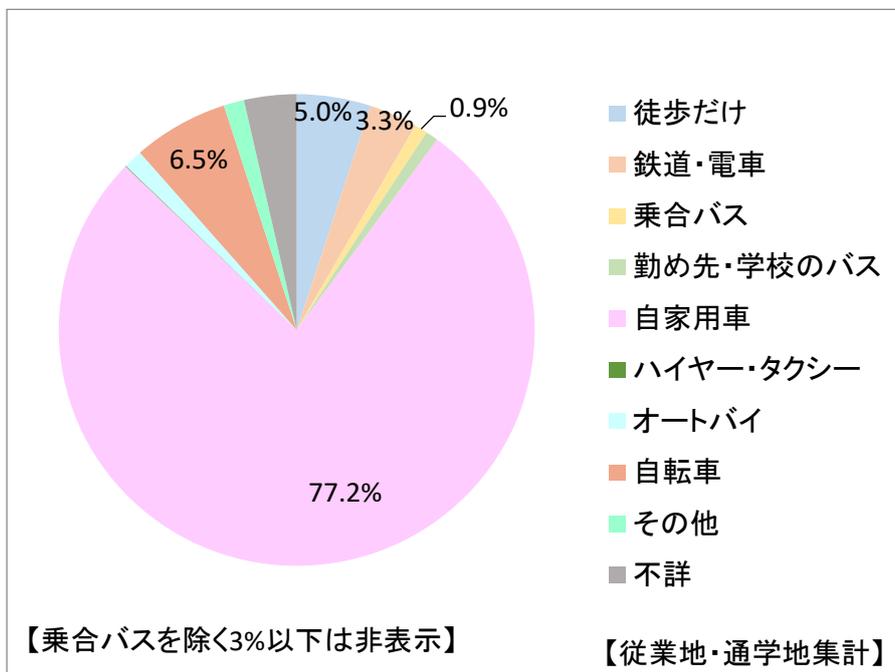
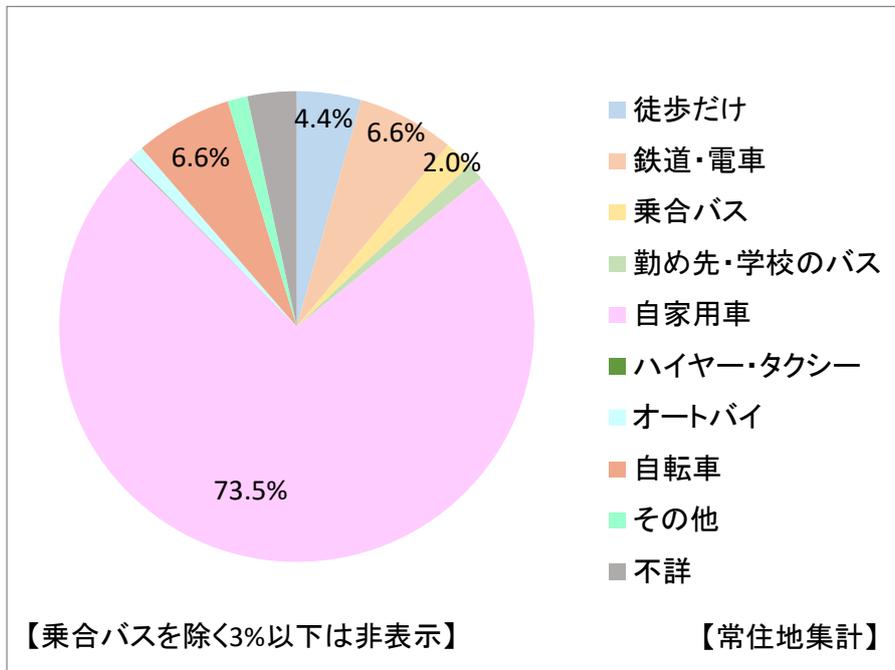
	15歳以上通学者	割合
当地で通学する者	3,535	-
那須塩原市に常住	2,302	65.1%
他市区町村に常住	1,073	30.4%
県内	1,047	29.6%
宇都宮市	18	0.5%
日光市	2	0.1%
真岡市	2	0.1%
大田原市	559	15.8%
矢板市	126	3.6%
さくら市	25	0.7%
那須烏山市	5	0.1%
上三川町	1	0.0%
市貝町	1	0.0%
塩谷町	12	0.3%
高根沢町	5	0.1%
那須町	262	7.4%
那珂川町	29	0.8%
他県	26	0.7%
北海道	1	0.0%
秋田県	1	0.0%
福島県	13	0.4%
群馬県	1	0.0%
埼玉県	2	0.1%
東京都	3	0.1%
富山県	1	0.0%
静岡県	1	0.0%
大阪府	1	0.0%
奈良県	1	0.0%
沖縄県	1	0.0%

（出典）平成27年国勢調査

※総務省統計局（<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/riyou.htm>）を加工して作成

(2) 通勤・通学時の交通手段

通勤・通学時における交通手段は、常住地、従業地・通学地集計結果共に、自家用車の利用率が7割以上を占めており、乗合バスの利用率は極めて低い状況となっています。



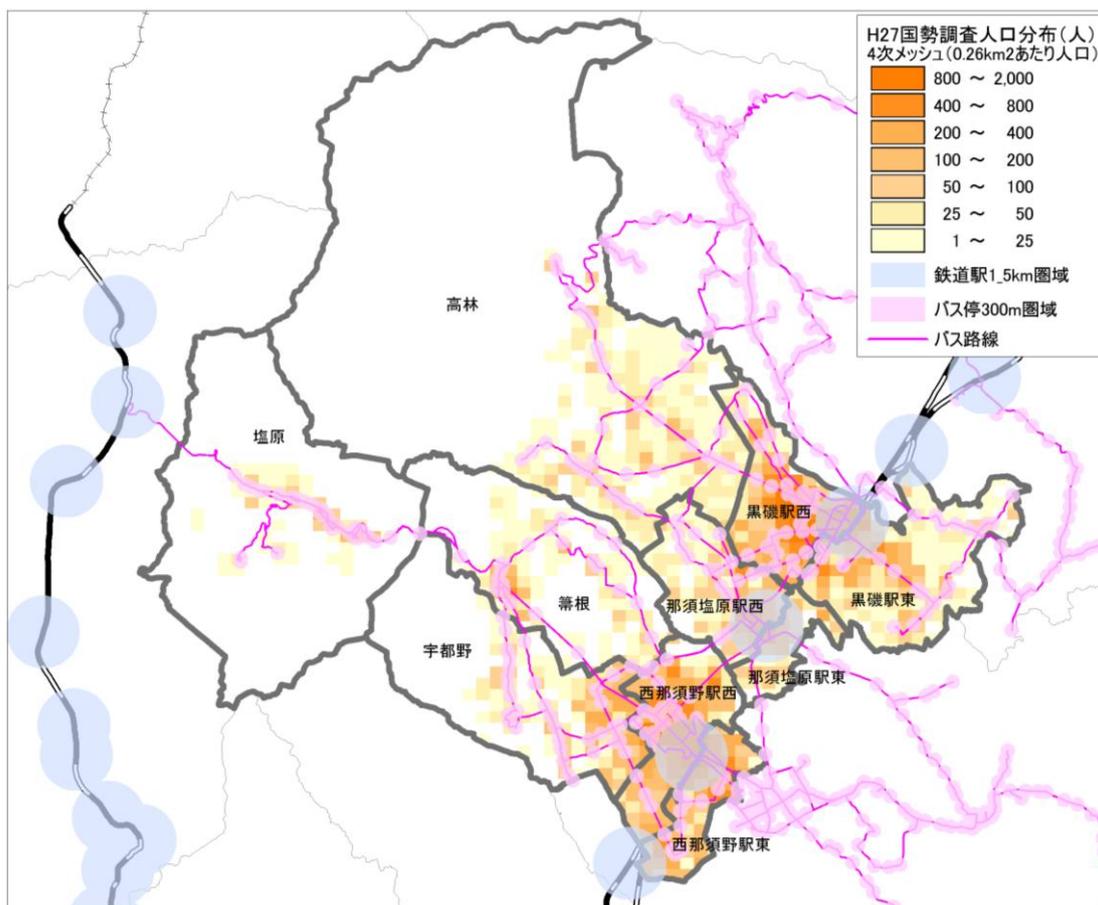
(出典) 平成27年国勢調査

※総務省統計局 (<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/riyou.htm>) を加工して作成

2.2.7 公共交通サービスの圏域人口

本市の公共交通サービス圏域人口（鉄道駅 1.5km 圏内又はバス停 300m 圏内人口）を整理すると、全体では 70,409 人（市人口の 60%）となっています。

地域別に見ると、駅周辺地域（那須塩原駅周辺・西那須野駅周辺）や塩原地域の公共交通サービス圏域人口比率は約 7 割となっていますが、高林地域は約 2 割、宇都野地域と箒根地域は約 4 割と公共交通サービス圏域人口比率が低い地域が見られます。



地域名	人口(人)	公共交通利用圏域人口(人)	公共交通利用圏域人口比率
黒磯駅東	13,417	7,347	54.8%
黒磯駅西	29,885	18,469	61.8%
那須塩原駅西	7,930	5,662	71.4%
那須塩原駅東	3,787	2,594	68.5%
西那須野駅西	27,651	19,114	69.1%
西那須野駅東	15,519	10,302	66.4%
高林	5,854	1,192	20.4%
箒根	3,751	1,523	40.6%
宇都野	7,492	2,669	35.6%
塩原	2,281	1,537	67.4%
合計	117,567	70,409	59.9%

※人口は平成 27 年国勢調査（メッシュを用いているため合計値が公表値と異なる場合があります）

3 上位・関連計画

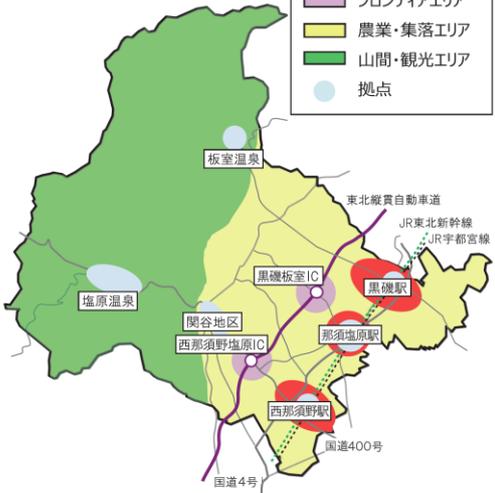
本計画に係る上位計画及び関連計画は、次のとおりです。

上位・関連計画	策定年度	計画期間
(1) 第2次那須塩原市総合計画	H28	H29~H38
(2) 那須塩原市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	H26	H27~H31
(3) 国土利用計画那須塩原市計画	H28	H29~H38
(4) 那須塩原都市計画 都市計画区域の整備、 開発及び保全の方針	H27	H32* ・H42**
(5) 那須塩原市都市計画マスタープラン ～那須塩原市の都市計画 に関する基本的な方針～	H20	H21~H37
(6) 那須塩原市立地適正化計画	H28~H29	H30~H50
(7) 那須地域定住自立圏共生ビジョン	H27	H27~H31
(8) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン	H26	H26~H30
(9) 那須地域定住自立圏 地域公共交通網形成計画	H29	H30~H34

※土地利用・都市施設等の決定の方針の目標年次

※※都市づくりの基本理念、将来の都市構造の目標年次

(1) 第2次那須塩原市総合計画

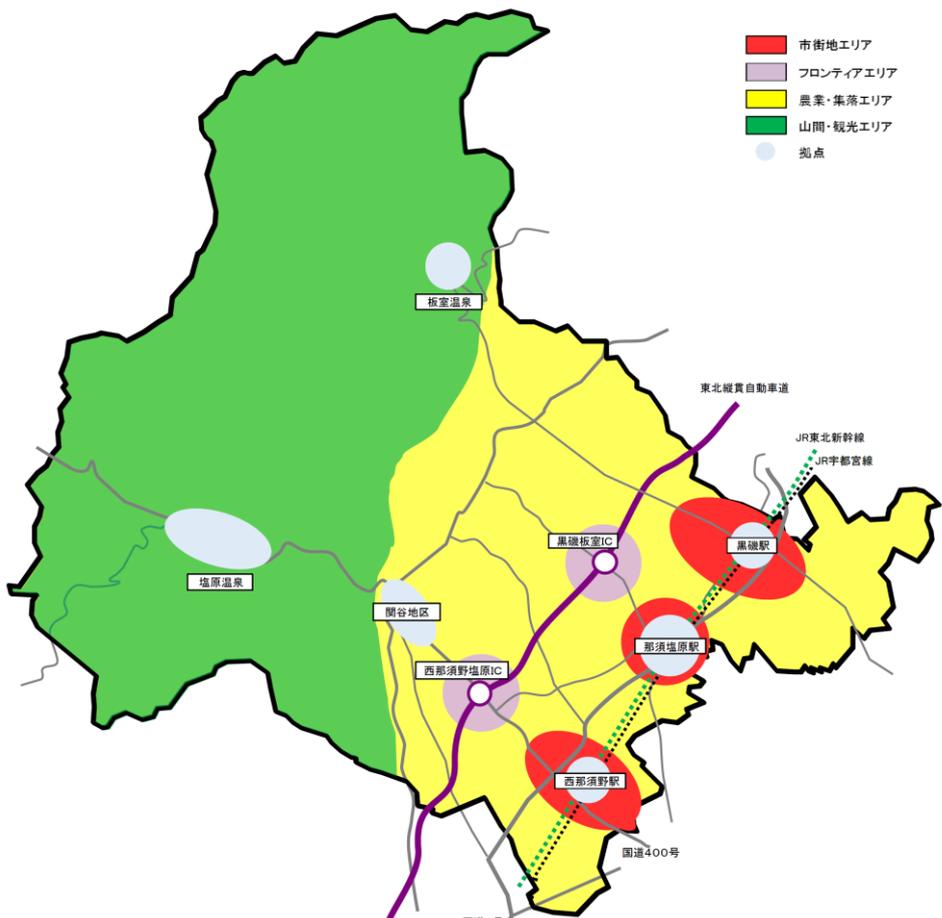
項目	内容
策定	平成 29 年 3 月
計画期間	基本構想：平成 29 年度～平成 38 年度 計画期間：前期 平成 29 年度～平成 33 年度 後期 平成 34 年度～平成 38 年度
市の将来像	人がつながり 新しい力が湧きあがるまち 那須塩原
まちづくりの基本理念	<p>○自然を守り、共生するまちづくり わたしたちのまちには、雄大な山々、清らかな河川、風光明媚な渓谷などの美しく豊かな自然があります。わたしたちの財産であるこの自然を後世に引き継ぐため、自然を守り、共生するまちづくりを進めていきます。</p> <p>○歴史に学び、開拓精神が息づくまちづくり 那須野が原の不毛な原野を開拓することは、大変な苦労が伴いました。先人たちは、過酷な自然環境と闘いながら、農地の開発や那須疏水の開削を行い、今日的那須野が原を作り上げました。こうした忍耐強さや新たなものごとに取り組む不屈の開拓精神を受け継ぎ、まちづくりを進めていきます。</p> <p>○人を中心に、共に支え合うまちづくり この地に暮らしてきた人々が、共に手を取り支え合ってまちをつくってきたように、市民を中心に、共に支え合い安心して暮らせるまちづくりを進めていきます。</p>
将来市街地像	<p>・市の将来像の実現に向けて、市全体を「市街地エリア」、「フロンティアエリア」、「農業・集落エリア」、「山間・観光エリア」の4つのエリアに分けます。</p> <div data-bbox="454 1310 1364 1982"> <p style="text-align: center;">■土地利用構想図</p>  <div style="display: flex; flex-direction: row;"> <div style="width: 30%;"> <p>市街地エリア 3つの鉄道駅を中心とした用途地域とその周辺地域を市街地エリアとして位置付け、良好な市街地の形成と都市機能の誘導を推進します。</p> <p>フロンティアエリア 2つのインターチェンジを中心とする地域をフロンティアエリアと位置付け、立地特性を最大限活かすことができる工業生産、物流機能などの新たな都市機能を段階的かつ計画的に誘導します。</p> <p>農業・集落エリア 農業生産基盤と集落生活環境の維持向上を図るとともに、那須野が原開拓の歴史を今に伝える景観の保全や集落環境の整備に努めます。</p> <p>山間・観光エリア 本市西部の山岳地帯を、山間・観光エリアとして位置付け、豊かな自然環境の保全に努めます。</p> </div> <div style="width: 70%;"> <p>市街地エリア フロンティアエリア 農業・集落エリア 山間・観光エリア 拠点</p> </div> </div> </div>

交通体系 の整備 の方針	<p>【基本政策4-4】公共交通の利便性を高める</p> <p>○目指すまちの姿 地域バスをはじめとした利便性の高い公共交通によって、快適な移動が行われています。</p> <p>○具体的な施策 地域バス（本市が運営する「ゆーバス」及び「予約ワゴンバス」）の利用を高める</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用促進策の実施 ・市民ニーズを踏まえた効果的な運行の実施 <p>広域的かつ総合的な公共交通ネットワークを構築する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他市町や交通事業者との連携、協議及び検討 																									
			<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">具体的な施策</th> <th rowspan="2">取組内容</th> <th colspan="3">目標値</th> <th rowspan="2">担当課</th> </tr> <tr> <th>指標</th> <th>H26 (基準年度)</th> <th>H33 (目標年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 地域バスの利用を高める</td> <td>・バス利用促進策の実施 ・市民ニーズを踏まえた効果的な運行の実施</td> <td>地域バス利用者数</td> <td>144,396人 ／年</td> <td>202,000人 ／年</td> <td>生活課</td> </tr> <tr> <td>② 広域的かつ総合的な公共交通ネットワークを構築する</td> <td>・他市町や交通事業者との連携、協議及び検討</td> <td>JR駅からの地域バス乗車人数</td> <td>22,383人 ／年</td> <td>33,500人 ／年</td> <td>生活課</td> </tr> </tbody> </table>			具体的な施策	取組内容	目標値			担当課	指標	H26 (基準年度)	H33 (目標年度)	① 地域バスの利用を高める	・バス利用促進策の実施 ・市民ニーズを踏まえた効果的な運行の実施	地域バス利用者数	144,396人 ／年	202,000人 ／年	生活課	② 広域的かつ総合的な公共交通ネットワークを構築する	・他市町や交通事業者との連携、協議及び検討	JR駅からの地域バス乗車人数	22,383人 ／年	33,500人 ／年	生活課
	具体的な施策	取組内容	目標値					担当課																		
指標			H26 (基準年度)	H33 (目標年度)																						
① 地域バスの利用を高める	・バス利用促進策の実施 ・市民ニーズを踏まえた効果的な運行の実施	地域バス利用者数	144,396人 ／年	202,000人 ／年	生活課																					
② 広域的かつ総合的な公共交通ネットワークを構築する	・他市町や交通事業者との連携、協議及び検討	JR駅からの地域バス乗車人数	22,383人 ／年	33,500人 ／年	生活課																					
観光振興	<p>【基本政策6-4】観光を活性化させる</p> <p>○目指すまちの姿 関係者が一体となった受け入れ体制のもと、質の高いサービスを提供し、訪れた観光客が満足し、また来たいと思える観光地になっています。</p> <p>○具体的な施策 観光地としての品質を管理する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受入体制の整備 ・観光施設の適正な維持及び整備 ・観光情報の発信と提供 ・長期的・専門的視点で行う観光振興体制の確立 <p>観光地としての認知度を高める</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏向け観光プロモーション ・インバウンド事業 																									
			<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">具体的な施策</th> <th rowspan="2">取組内容</th> <th colspan="3">目標値</th> <th rowspan="2">担当課</th> </tr> <tr> <th>指標</th> <th>H26 (基準年度)</th> <th>H33 (目標年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 観光地としての品質を管理する</td> <td>・受入体制の整備 ・観光施設の適正な維持及び整備 ・観光情報の発信と提供 ・長期的・専門的視点で行う観光振興体制の確立</td> <td>観光宿泊者数</td> <td>94万人 ／年</td> <td>110万人 ／年</td> <td>商工観光課</td> </tr> <tr> <td>② 観光地としての認知度を高める</td> <td>・首都圏向け観光プロモーション ・インバウンド*事業</td> <td>観光客入込数</td> <td>986万人 ／年</td> <td>1,040万人 ／年</td> <td>商工観光課</td> </tr> </tbody> </table>			具体的な施策	取組内容	目標値			担当課	指標	H26 (基準年度)	H33 (目標年度)	① 観光地としての品質を管理する	・受入体制の整備 ・観光施設の適正な維持及び整備 ・観光情報の発信と提供 ・長期的・専門的視点で行う観光振興体制の確立	観光宿泊者数	94万人 ／年	110万人 ／年	商工観光課	② 観光地としての認知度を高める	・首都圏向け観光プロモーション ・インバウンド*事業	観光客入込数	986万人 ／年	1,040万人 ／年	商工観光課
	具体的な施策	取組内容	目標値					担当課																		
指標			H26 (基準年度)	H33 (目標年度)																						
① 観光地としての品質を管理する	・受入体制の整備 ・観光施設の適正な維持及び整備 ・観光情報の発信と提供 ・長期的・専門的視点で行う観光振興体制の確立	観光宿泊者数	94万人 ／年	110万人 ／年	商工観光課																					
② 観光地としての認知度を高める	・首都圏向け観光プロモーション ・インバウンド*事業	観光客入込数	986万人 ／年	1,040万人 ／年	商工観光課																					

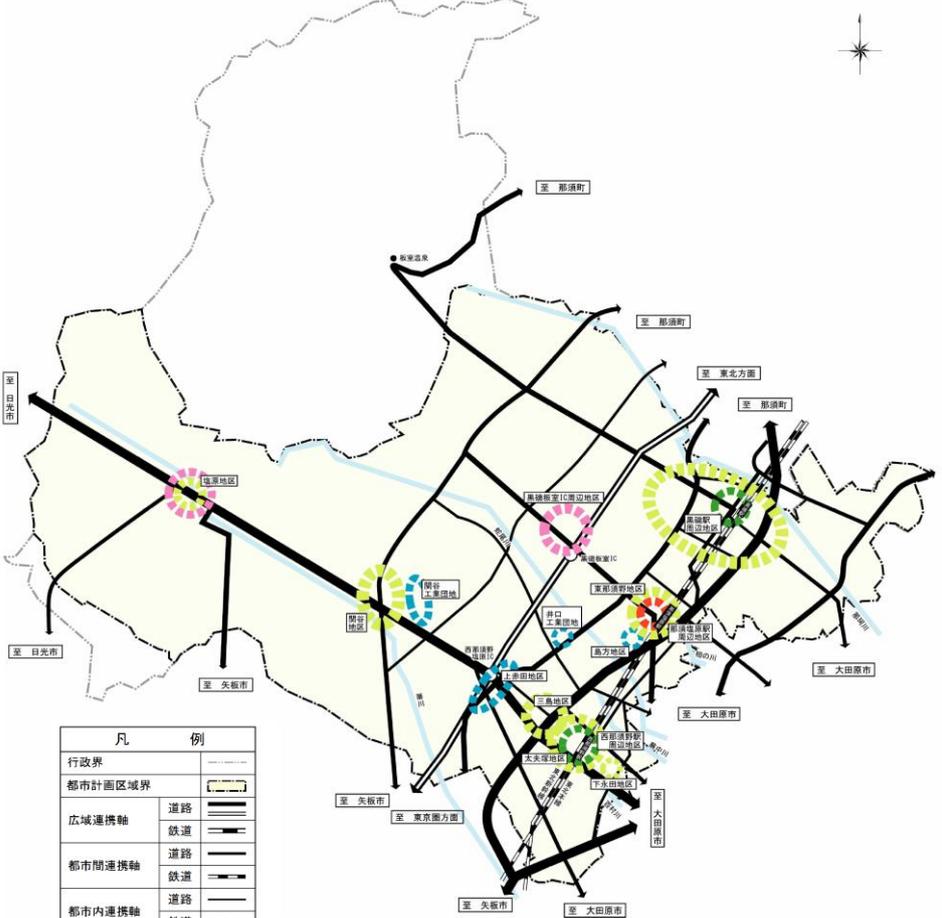
(2) 那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容
策定	平成 27 年 3 月
計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
基本方針	<p>【基本目標①】 未来を拓く子どもたちの健やかな成長のために</p> <p>【基本目標②】 未来を創る地域産業の活性化のために</p> <p>【基本目標③】 未来に集う人々な活発な交流のために</p> <p>【基本目標④】 未来を守る災害対応力強化のために</p>
交通体系の整備の方針	<p>5.Kurashi（暮らし）【快適な生活への支援】</p> <p>（7）地域公共交通網の充実【継続】</p> <p>地域バス「ゆーバス」や、平成 25 年 10 月から導入された「予約ワゴンバス」を運行するとともに、随時見直しを行うことで、より利用しやすい地域公共交通網の整備に努めます。</p> <p>[平成 31 年度 重要業績評価指標（KPI） 5 箇年分の累計]</p> <p>○公共交通（ゆーバス、予約ワゴンバス）利用者数 665,000 人</p>

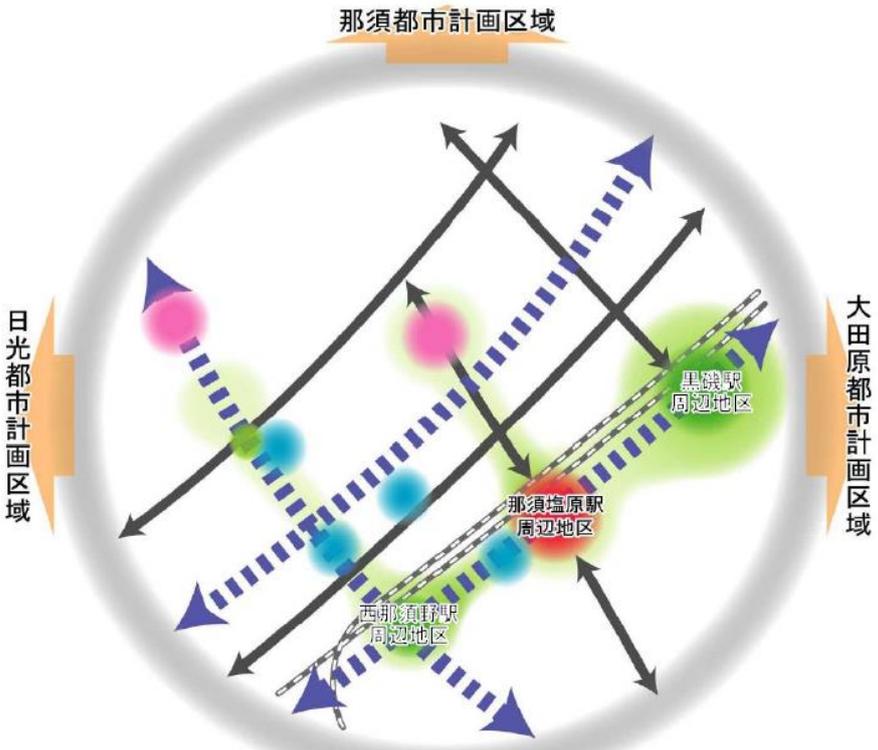
(3) 国土利用計画那須塩原市計画

項目	内容
策定	平成 29 年 3 月
計画期間	計画期間：平成 29 年度～平成 38 年度
まちづくりの基本理念	公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と市土の均衡ある発展を図ること。
将来市街地像	<p>本市には、緑豊かな山間地域や農地と平地林が調和する農業・集落地域、県北地域の広域拠点として発展する市街地など、様々な特性を有する地域が広がっていることから、各地域において特性を生かした効率的な土地利用を推進します。</p>  <p>The map illustrates the future urban landscape of Nasu-Shiobara City, divided into four main zones: <ul style="list-style-type: none"> 市街地エリア (Urban Area): Shaded in red, located in the eastern part of the city, including the area around the Nasu-Shiobara Station and the Itaya Onsen area. フロンティアエリア (Frontier Area): Shaded in purple, located in the central and southern parts, including the area around the Itaya Onsen and the Nasu-Shiobara IC. 農業・集落エリア (Agriculture/Settlement Area): Shaded in yellow, covering a large central and western area, including the area around the Itaya Onsen and the Nasu-Shiobara IC. 山間・観光エリア (Mountain/Tourism Area): Shaded in green, covering the northern and western mountainous regions, including the area around the Itaya Onsen and the Nasu-Shiobara IC. Key locations and infrastructure shown include: <ul style="list-style-type: none"> Itaya Onsen (板室温泉), Utsunomiya Onsen (塩原温泉), and Itaya Onsen (板室温泉). Itaya Onsen (板室地区), Nasu-Shiobara IC (黒磯板室IC), and Nasu-Shiobara IC (西那須野塩原IC). Nasu-Shiobara Station (那須塩原駅) and Nasu-Shiobara Station (西那須野駅). Infrastructure: Tohoku Expressway (東北縦貫自動車道), JR Tohoku Main Line (JR東北新幹線), JR Nasu-Shiobara Line (JR宇都宮線), and National Route 400 (国道400号). </p>

(4) 那須塩原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

項目	内容																													
策定	平成 28 年 3 月																													
計画期間	土地利用、都市施設等の決定の方針：平成 32 年 都市づくりの基本理念、将来の都市構造：平成 42 年																													
都市づくりの基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ○暮らしやすくコンパクトな都市づくり ○誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくり ○環境にもやさしいエコな都市づくり ○地域の魅力や強みを生かした都市づくり 																													
将来市街地像	 <p>The map illustrates the future urban landscape of Nasu-Shimo-Ogino City, showing various zones and transportation routes. Key features include: <ul style="list-style-type: none"> Administrative boundaries: Dashed lines. Urban planning area boundaries: Thick black lines. Transportation routes: <ul style="list-style-type: none"> Regional connections: Thick black lines for roads, double lines for railways. Inter-city connections: Thin black lines for roads, double lines for railways. Intra-city connections: Thin black lines for roads, double lines for railways. Key areas: <ul style="list-style-type: none"> Wide-area key areas: Red dashed circles. Local key areas: Green dashed circles. Main living key areas: Yellow dashed circles. Industrial key areas: Blue dashed circles. Scenic/recreation key areas: Pink dashed circles. Directions: Arrows pointing to neighboring cities like Maebashi, Utsunomiya, and Maeda. </p> <table border="1" data-bbox="494 1422 694 1736"> <caption>凡 例</caption> <tbody> <tr> <td>行政界</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>都市計画区域界</td> <td>—————</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">広域連携軸</td> <td>道路</td> <td>—————</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>———</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">都市間連携軸</td> <td>道路</td> <td>—————</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>———</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">都市内連携軸</td> <td>道路</td> <td>—————</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>———</td> </tr> <tr> <td>広域拠点地区</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>地域拠点地区</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>主な生活拠点地区</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>産業拠点地区</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>観光レクリエーション拠点地区</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 図面はおおむねの位置を記入している</p>	行政界	-----	都市計画区域界	—————	広域連携軸	道路	—————	鉄道	———	都市間連携軸	道路	—————	鉄道	———	都市内連携軸	道路	—————	鉄道	———	広域拠点地区	○	地域拠点地区	○	主な生活拠点地区	○	産業拠点地区	○	観光レクリエーション拠点地区	○
行政界	-----																													
都市計画区域界	—————																													
広域連携軸	道路	—————																												
	鉄道	———																												
都市間連携軸	道路	—————																												
	鉄道	———																												
都市内連携軸	道路	—————																												
	鉄道	———																												
広域拠点地区	○																													
地域拠点地区	○																													
主な生活拠点地区	○																													
産業拠点地区	○																													
観光レクリエーション拠点地区	○																													

(5) 那須塩原市都市計画マスタープラン

項目	内容
策定	平成 21 年 3 月
計画期間	平成 21 年度～平成 37 年度
都市づくりの方向性 (基本的な視点)	①自然と共生するまちづくり ②快適で潤いのあるまちづくり ③健やかに安心して暮らせるまちづくり ④安全で便利なまちづくり ⑤活力を創出するまちづくり ⑥豊かな心と文化を育むまちづくり ⑦創意と協働によるまちづくり
将来都市構造	<p>今後予想される人口の減少や高齢化、さらには税収の減少や保健福祉費、施設維持費の増大に伴う厳しい財政事情に対応しながら、「人と自然がふれあうやすらぎのまち那須塩原」を実現していくために、集約型都市構造への転換を進めていきます。</p> <div data-bbox="555 846 1225 936" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 那須塩原都市計画区域の将来都市構造イメージ図 (集約型都市構造イメージ図) </div>  <div data-bbox="1069 1736 1356 2016" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇄ 広域連携軸 ⇄ 都市間・都市内連携軸 鉄道 ● 広域拠点地区 ● 地域拠点地区 ● 主な生活拠点地区 ● 産業拠点地区 ● 観光レクリエーション拠点地区 </div>

<p>交通体系 の整備 方針</p>	<p>2) 身近な生活交通網の計画的な整備 市民の生活利便性を高めるよう、生活道路の整備を進めるとともに、市民の生活の足となっている「ゆーバス」の充実化等について検討します。</p> <p>生活道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地エリアにおける優先的な整備 ・通学路の歩道設置、拡幅の推進 ・自転車の通れる歩道の整備（特に駅周辺） <p>公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ゆーバス」の有効利用のための検討（特に、市街地におけるもの） ・総合的な公共交通のあり方の検討（スクールバス・タクシー料金助成の各種公共交通サービスとの連携、中長期的な市民の居住場所の誘導等） <p>3) 駅前広場・駐車場・駐輪場の整備 市民が安心して自動車や自転車を利用できるよう、駐車場・駐輪場について整備を推進するとともに、店舗等の駐車場に対して安全性を考慮するよう誘導します。</p> <p>1. 中心市街地における駐車場・駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西那須野駅前広場の整備 ・那須塩原駅前広場の整備の検討 ・黒磯駅前広場の整備の検討 <p>那須塩原駅におけるパークアンドライドの計画的な推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の確保と計画的な宅地化誘導の調和のあり方の検討 ・市民や交通事業者に対するロータリーの利用ルールづくり・徹底
----------------------------	--

(6) 那須塩原市立地適正化計画

項目	内容			
策定	平成 29 年 3 月（都市機能誘導区域） 平成 30 年 3 月（居住誘導区域）			
計画期間	目標年次：平成 30 年度～平成 50 年度			
目指す 将来 都市構造	『集約型都市構造の実現』を目指すことにより、本市らしい『多極ネットワーク型コンパクトシティの推進』を図ります。また、それにより、各地区の特性や多様なライフスタイルを反映した都市の実現を目指します。			
生活圏 ・ 都市機能 誘導区域				
	名称	都市機能 誘導区域	都市機能誘導(維持) 施設の例示	居住 誘導区域
	那須塩原駅周辺地区	○	商業施設、文化施設、 福祉施設等	○
黒磯駅周辺地区	○	商業施設、金融施設、 福祉施設等	○	
西那須野駅周辺地区	○	商業施設、金融施設、 福祉施設等	○	
関谷地区	—	—	○	
上記の4地区に誘導区域を設定することで、施設の立地や住む人の誘導を図り、集約型都市構造の実現を目指します。				

(7) 那須地域定住自立圏共生ビジョン

項目	内容
策定	平成 27 年 11 月
期間	平成 27 年度～平成 31 年度
圏域形成 市町村	【栃木県】 那須塩原市（中心市）、大田原市、那須町、那珂川町
将来像	<p>「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～</p> <p>①～③などの恵まれた地域特性を最大限に活かしていくため、構成市町との連携を図って事業に取り組んでいきます。</p> <p>①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</p> <p>②地域固有の他に誇れる歴史・文化を有した生活・経済圏域</p> <p>③那須塩原駅をはじめ那須地域の玄関口にあたる地域</p>
取組	<p>本圏域の将来像を実現するため、重点テーマを「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」に設定します。</p> <p>【地域内のエネルギー・食料等の自給構造の確立】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域内のエネルギー・食料等の地産地消 ○地域住民が中心となって、地域内で人材・資源・資金が循環する仕組みの創設 <p>【他地域との差別化による交流人口・定住人口増】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本圏域の観光資源及び交通拠点施設（新幹線駅、高速 IC 等）を活用した交流ネットワークの構築 ○観光戦略、公共交通ネットワークの拡充、地域プロモーション等の促進

那須地域定住自立圏の地域特性並びに重点テーマを推進するため、本圏域においては、特に「公共交通」、「観光」そして「環境」の分野について重点的に取り組むこととし、本圏域の将来像の実現を目指していきます。



公共交通
関連

地域公共交通は「結びつきやネットワークの強化に係わる政策分野」に位置付けられていて、取組方針や事業などは以下となります。

【目指すべき方向性】

○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ります。

【形成協定】

○公共交通のネットワーク化を図り、利用者の利便性を向上させることにより、公共交通の利用を促進し、圏域内の交流の活性化を図ります。

【事業】

○公共交通需要調査事業として、利用者を含めた住民アンケート調査等による交通実態調査を実施し、圏域内の公共交通に関する現状の分析や課題の整理を行うとともに、各市町の取組の調整を図り、圏域内の公共交通ネットワークの構築を図ります。

○那須塩原駅東口バリアフリー化事業として、圏域の拠点となり得る那須塩原駅のバリアフリー化を行うことで、那須塩原駅の東西連絡通路を利用者が安全で快適に利用できるよう、東西連絡通路東口にエレベーターを設置します。

(8) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン

項目	内容
策定	平成 26 年 10 月
期間	平成 26 年度～平成 30 年度
圏域形成 市町村	<p>【栃木県】 大田原市（中心市）、那須塩原市、那須町、那珂川町</p> <p>【福島県】 棚倉町、矢祭町、塙町</p> <p>【茨城県】 太子町</p>
将来像	<p>“持続的、魅力的で幸福感あふれる圏域づくりをめざして” 構成する市町が「選択と集中」、「集約とネットワーク」の視点 に立った新しい広域連携のあり方に着目し、機能的な連携を図る ことによって、個性的で創意豊かな地域づくりを目指し、交流か ら定住に結びつく人口の確保を図りながら持続的、魅力的で幸福 感あふれる圏域づくりを進めていきます。</p>
取組	<p>圏域内住民のニーズの高度化・多様化にも応えられる行政サー ビスを実現するため、以下の視点・分野による取組を実施します。</p> <p>【生活機能の強化】 ○保健医療、福祉、教育、産業振興、環境、防災消防、その他</p> <p>【結びつきやネットワークの強化】 ○地域公共交通、インフラ整備に関する要望活動等、圏域内の交 流促進、文化・芸術等の連携</p> <p>【圏域マネジメント能力の強化】 ○人材育成、外部からの人材確保、コンピュータシステムの共同 利用等、地域人材の活用</p>
公共交通 関連	<p>地域公共交通は「結びつきやネットワークの強化に係わる政策分 野」に位置付けられていて、取組方針や事業などは以下となります。</p> <p>【取組方針】 ○圏域内住民の移動手手段の確保と利便性の向上を図るため、地域 公共交通の維持・確保や整備など、県境、市町境を越えた運行 可能な形態の検証、検討を行う必要があることから、圏域全体 における地域公共交通について調査研究等を行います。</p> <p>○特に、バス事業については、路線バスの近隣市町への相互乗入 れや、市町間における路線バスの乗継ぎの強化などが喫緊の課 題となっていることから、運行可能な形態の検証、検討を行っ ていきます。</p> <p>【事業】 ○広域的な地域公共交通の研究事業として、路線バスの相互乗入 れ、市町間における路線バスの乗継ぎの強化など、運行可能な 形態の検証と検討します。</p>

(9) 那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画

那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画 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。圏域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」では、特に「公共交通」「観光」「環境」の分野に重点的に取り組むこととしており、本計画は「公共交通」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」に基づき策定するものです。

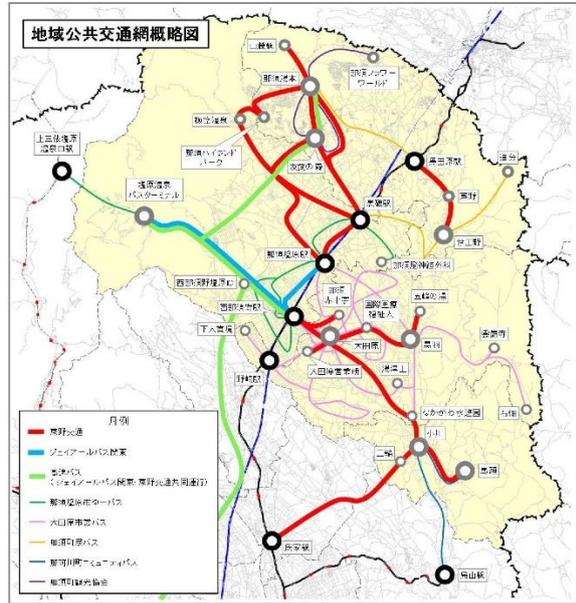


図 那須地域定住自立圏 現況地域公共交通網

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（平成30年度～平成34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

現状・問題点より、那須定住自立圏の広域公共交通の課題について、上位計画や生活実態を踏まえた「定住自立圏としての魅力向上」の視点から課題の整理を行いました。

1	幹線系統の確保・維持	学生や高齢者、自動車を利用できない人、観光来訪者（訪日外国人を含む）の移動手段確保に向け、幹線系統の需要を増加し収支改善を図る必要があります。
2	シームレスな公共交通体系の実現	公共交通での移動では乗換回数が多くなり、かつ乗換え待ち時間が長いことが利用の障壁となっています。改善に向け、シームレスな公共交通体系の構築が必要です。
3	行政界を越えた移動ニーズへの対応	日常移動については行政界を越える移動も多く見られますが、各市町のコミュニティ交通が行政界で分断されているなど、行政界の障壁を解消する必要があります。
4	持続可能なフィーダー交通への転換とタクシーの確保・維持	フィーダー交通（コミュニティバス、乗合タクシー等）は、地域地区にふさわしい運行形態への見直しが必要であり、その運行にはタクシーの活用が望まれます。
5	バス・タクシーの利便性向上による需要喚起	バス停名称・位置・運賃体系等が分かりづらく、外国語による交通情報の提供も不足しています。利用促進に向け、分かりやすい乗り方・運賃体系への改善が必要となっています。

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」「おでかけしたい」
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

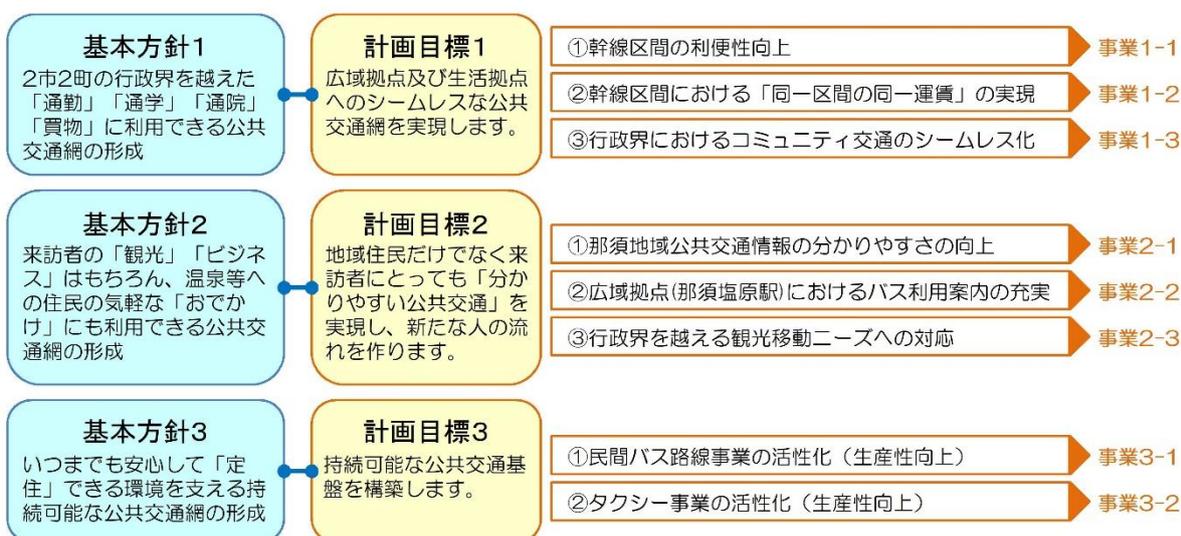
地域公共交通網の課題解決に向け、以下を本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）とします。

- 1 2市2町の行政界を越えた「通勤」「通学」「通院」「買物」に利用できる公共交通網の形成
- 2 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
- 3 いつまでも安心して「定住」できる環境を支える持続可能な公共交通網の形成

4. 計画目標と計画事業

4.1 施策体系

基本方針に対し、計画目標（＝基本方針を実現するために計画期間中に達成すべき目標）を定めます。那須地域定住自立圏の現状や課題を踏まえ、計画目標は次のとおりとします。



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

拠点名	内容
広域拠点	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	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	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	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。

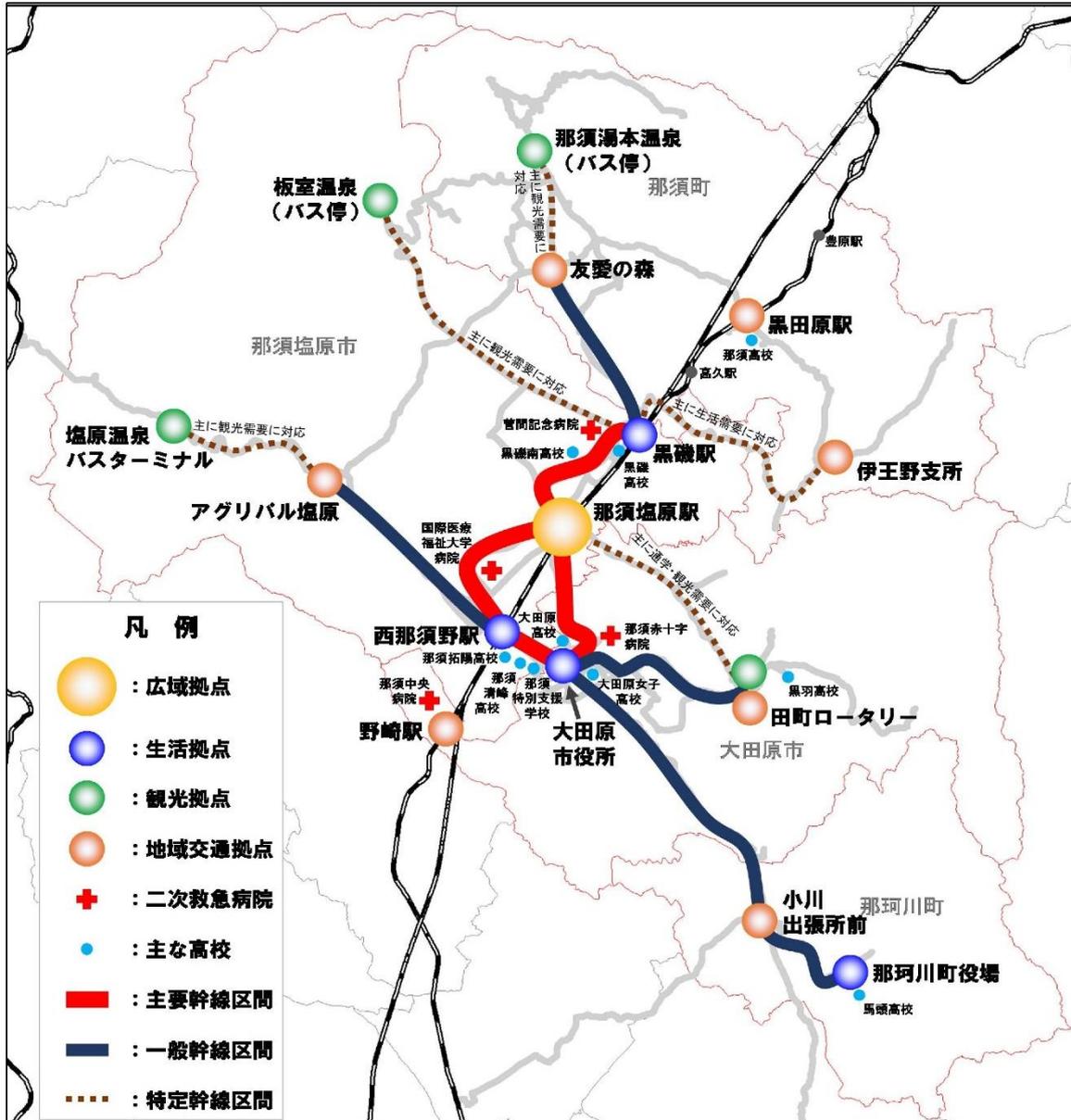


図 拠点案と幹線区間図

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。

事業名		内容
事業 1-1	幹線区間サービス目標の設定と達成に向けた事業展開	<ul style="list-style-type: none"> 各幹線区間にサービス目標を設定し、目標達成に向け対象区間を運行する路線の増便を検討し、実施します。 鉄道駅を起終点とする路線相互（又は一方のみ）の延伸による増便についても検討します。 複数の路線が乗入れる幹線区間については、運行間隔を調整し、利便性の向上を図ります。
事業 1-2-1	対象路線の運賃体系の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 「同一区間で路線により運賃が異なる区間」について、運行する路線の運賃体系を見直します。
事業 1-2-2	共通乗車券の発行	<ul style="list-style-type: none"> 圏域内の民間バス路線及び各市町のコミュニティ交通（定路線型）で利用できる共通乗車券を発行します。
事業 1-3	行政界におけるコミュニティ交通相互の接続	<ul style="list-style-type: none"> 行政界を越えた路線の延伸や共同運行・路線再編の実施、重複区間での運行効率化を目指します。

事業名		内容
事業 2-1-1	那須地域公共交通マップの作成・配布	・那須地域定住自立圏全域の公共交通網、タクシーの情報、乗車方法など、公共交通に関する情報を網羅した「那須地域公共交通マップ」を作成し、配布します。
事業 2-1-2	バス停名称の統一	・市町・事業者間の調整によりバス停名称を統一し、分かりやすさの向上を図ります。
事業 2-1-3	バス路線番号の設定	・乗車するバスが「どこを經由してどこに行くのか」が来訪者（外国人を含む）にも分かるよう、バスの「行き先」をナンバリングし、車両の方向幕に表示させます。
事業 2-2	公共交通のりば案内板の設置	・情報を必要としている人にとって分かりやすい位置に、外国語表記にも対応した案内板を設置します。
事業 2-3	行政界を越え観光地間を結ぶ観光パッケージの造成	・行政界を越え観光地間を結ぶ路線の運行が求められていますが、定期路線の定着には時間がかかるため、まずは観光パッケージを造成し、育てていきます
事業 3-1	民間バス路線の利用促進支援	・自市町内を運行するコミュニティ交通から民間バス路線への乗継ぎ利用を促すことにより利用者数の増加を図るなど、民間路線バス路線の利用促進を支援します。
事業 3-2	タクシーの利用促進支援	・タクシーが地域住民や観光客等の来訪者にとって利用しやすい交通手段となるよう、各種支援を実施します。

4.4 各事業の実施主体とスケジュール

事業	実施主体	実施スケジュール							
		市町	事業者	その他	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
事業1-1	幹線区間サービス目標の設定と達成に向けた事業展開	○	○		検討		順次実施		
事業1-2-1	対象路線の運賃体系の見直し	○	○		検討		順次実施		
事業1-2-2	共通乗車券の発行	○	○		検討		順次実施		
事業1-3	行政界におけるコミュニティ交通相互の接続	○	○		検討		順次実施		
事業2-1-1	那須地域公共交通マップの作成・配布	○	○		作成		配布		
事業2-1-2	バス停名称の統一	○	○		準備		順次実施		
事業2-1-3	バス路線番号の設定	○	○		準備		順次実施		
事業2-2	公共交通のりば案内板の設置	○	○		準備		順次実施		
事業2-3	行政界を越え観光地間を結ぶ観光パッケージの造成	○	○	○	検討		順次実施		
事業3-1	民間バス路線の利用促進支援	○	○		検討		順次実施		
事業3-2	タクシーの利用促進支援	○	○		検討		順次実施		

5. 進行管理

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、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。



4 公共交通の利用実態や利用ニーズ

4.1 調査概要

本市の公共交通の利用実態や利用ニーズを把握するため、市民、ゆーバス利用者、予約ワゴンバス利用者を対象としたヒアリング・アンケート調査を実施し併せてバス停間 OD 調査も実施しました。

また、タクシーの利用状況を把握するため、タクシー乗務員による利用者調査を実施し、観光客の利用状況を把握するために道の駅・宿泊施設利用者調査と外国人観光客調査も実施しました。

調査	主な調査内容	年度	調査日	回収・回答状況
市民 アンケート調査	公共交通の利用 状況、日常の外 出状況 など	H25	H26.2.6 (木) ~25 (火)	配布数：2,000 人 回収数：929 人 回収率：46.5%
ゆーバス・ 予約ワゴンバス 停間 OD 調査※1	バス停別乗降人 数	H28	H28.3~H28.7	利用者：547 人
市内バス停間 OD 調査※2	バス利用者の属 性など	H28	H28.10.10 (月・祝) H28.10.18 (火)	平日：1,394 人 休日：1,431 人
バス利用者 アンケート調査	利用者属性、 利用実態 など	H25	H26.2.2 (日) ~17 (月)	利用者：133 人
バス利用者 アンケート 調査※2	利用者属性、 利用実態 など	H28	H28.10.10 (月・祝) H28.10.18 (火)	回答数：280 人
タクシー 利用者調査 (市内 5 事業者)	利用者属性、利 用料金など	H28	H28.8.11 (木) ~13 (土) H28.10.10 (月・祝) H28.10.18 (火) H29.2.12 (日) H29.2.15 (水)	8月：2,233 人 10月：1,149 人 2月：1,177 人
道の駅利用者 ヒアリング調査	道の駅の利用状 況、交通手段な ど	H28	H28.10.10 (月・祝) H28.10.18 (火)	平日：174 人 休日：134 人
宿泊施設利用者 アンケート 調査※3	宿泊施設の利用 状況、交通手段 など	H28	H28.10~12	回答数：136 人
外国人観光客 ヒアリング 調査※4	那須地域の周遊 状況など	H28	H29.4.24 (月) ~28 (金) H29.5.13 (土) ~17 (水)	回答数：59 人

※1：調査期間内の平日 1 日を対象に系統別に調査を実施しています。

※2：一部路線のみ

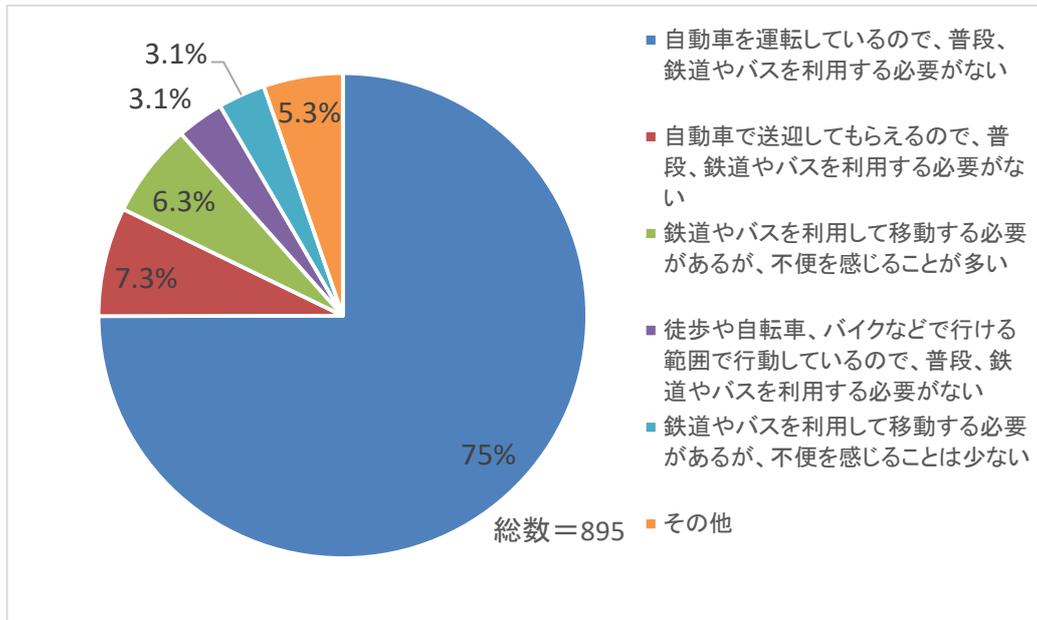
※3：施設内の留め置き調査

※4：那須塩原駅を訪れた外国人観光客が対象のため那須塩原市外を観光した旅行者も含んでいます。

4.2 市民アンケート調査

4.2.1 外出時の交通手段

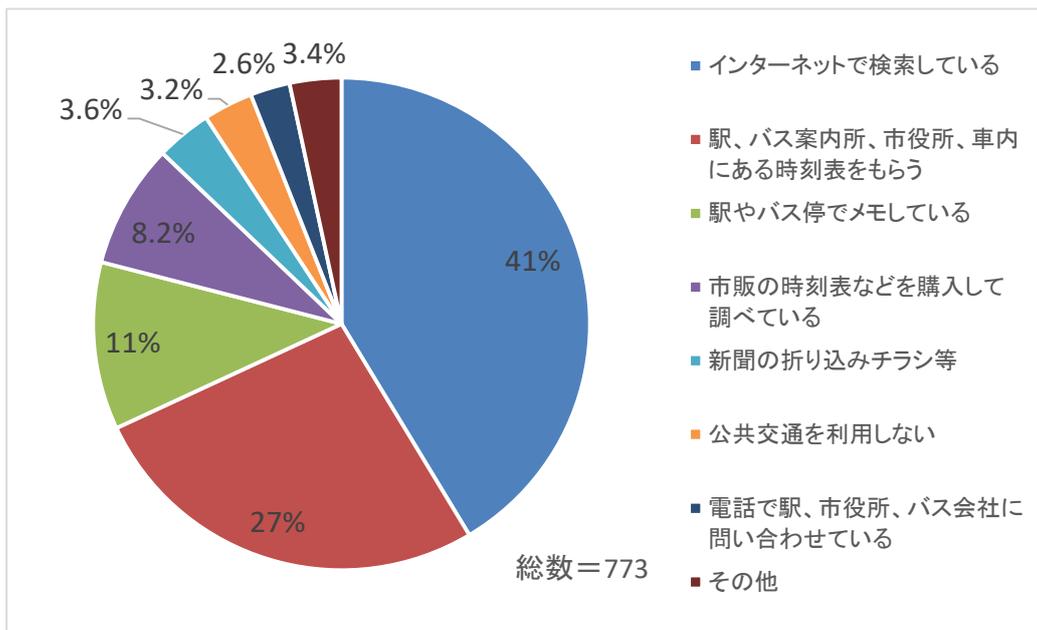
「自動車を運転しているので、普段鉄道やバスを利用する必要がない」の割合が75%と高く、「鉄道やバスを利用する必要があるが、不便を感じることが多い」は6%、「鉄道やバスを利用する必要があるが、不便を感じることは少ない」は3%と全体の約1割の人で鉄道やバスの必要性が高くなっています。



【調査日】平成26年2月

4.2.2 公共交通運行情報の入手方法

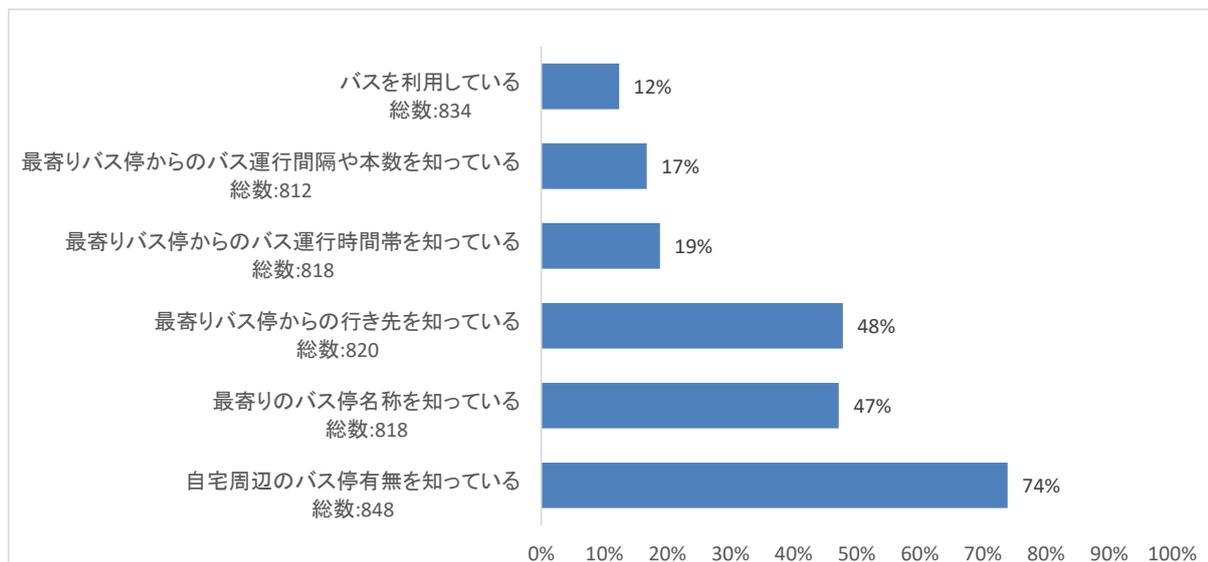
インターネットやスマートフォン等の普及に伴い「インターネット検索」が最も多くなっています。



【調査日】平成26年2月

4.2.3 バス運行情報の認知度・バス利用状況

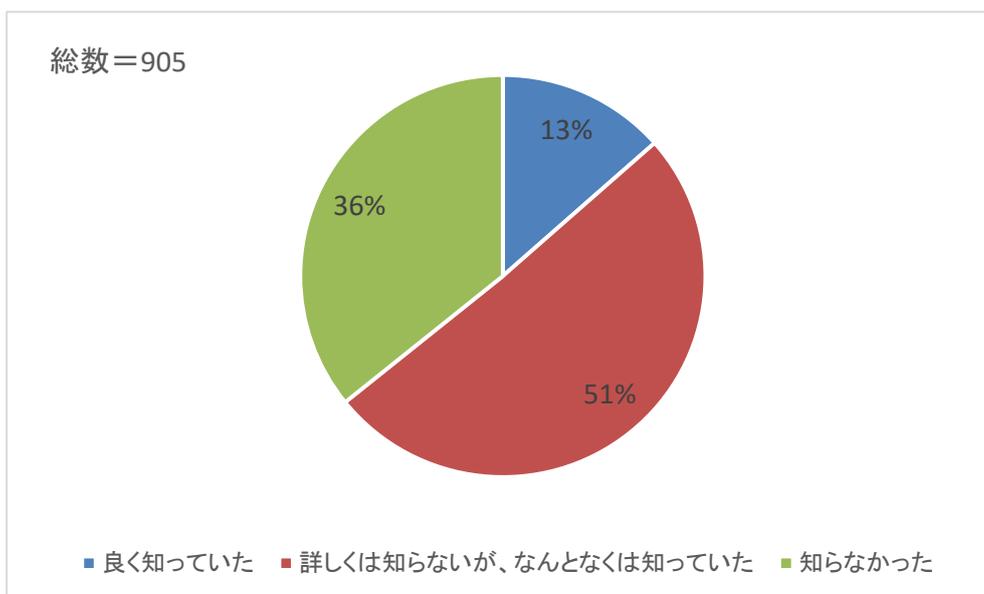
「自宅周辺のバス停の有無を知っている」と回答した割合は 74%と高いが、最寄りバス停からのバス運行時間帯や運行間隔、本数について「知っている」と回答した人は 20%に満たない状況です。また、バスを利用している人は 12%となっています。



【調査日】平成 26 年 2 月

4.2.4 路線再編の認知度

「良く知っていた」と「詳しくは知らないが、なんとなくは知っていた」を合わせた割合は 64%、「知らなかった」が 36%であることから、路線再編については知っている人が半数以上を占めています。

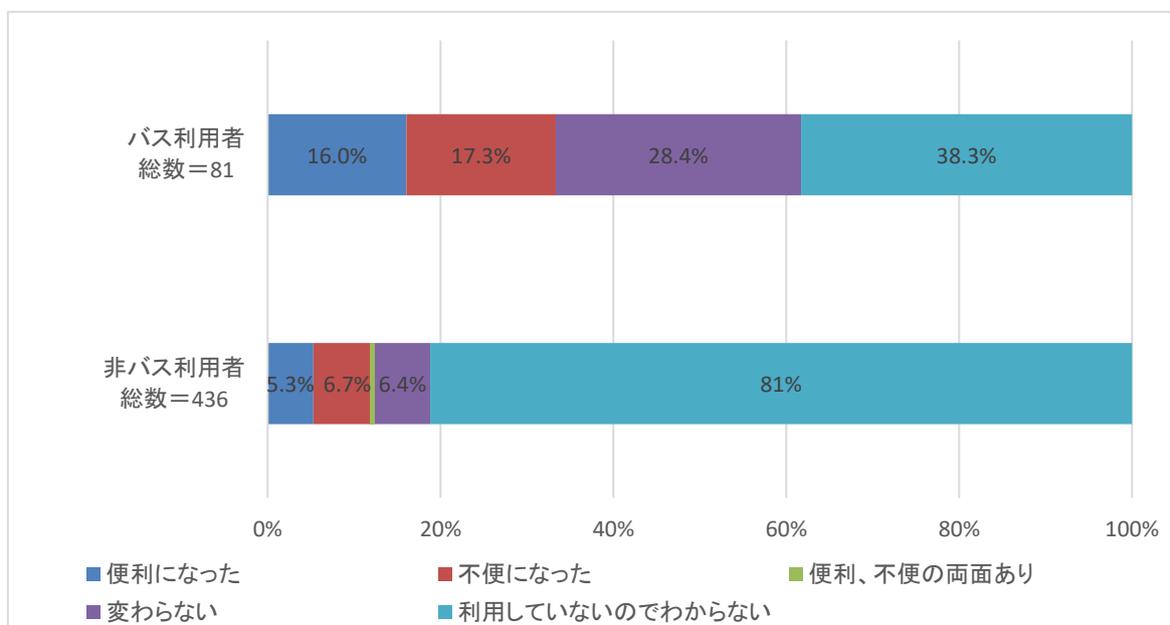


【調査日】平成 26 年 2 月

4.2.5 バス再編の利便意識変化

バス利用習慣の有無にかかわらず、「不便になった」が「便利になった」を上回っており、バス再編によって不便になったと感じる人が多くなっています。

不便になったと感じる内容は「利用方法」が最も多く、利用予約が必要となった「予約ワゴンバス」に対する意見が多くなっています。



参考) 便利になった点・不便になった点の意見分類

便利になった点	回答数	割合
運行ルート	8	24%
利用方法	5	15%
運行本数	4	12%
電車の乗継ぎ	2	6%
その他	15	44%
合計	34	100%

不便になった点	回答数	割合
利用方法	29	45%
運行ルート	15	23%
運行時間	11	17%
運行本数	6	9%
その他	4	6%
合計	65	100%

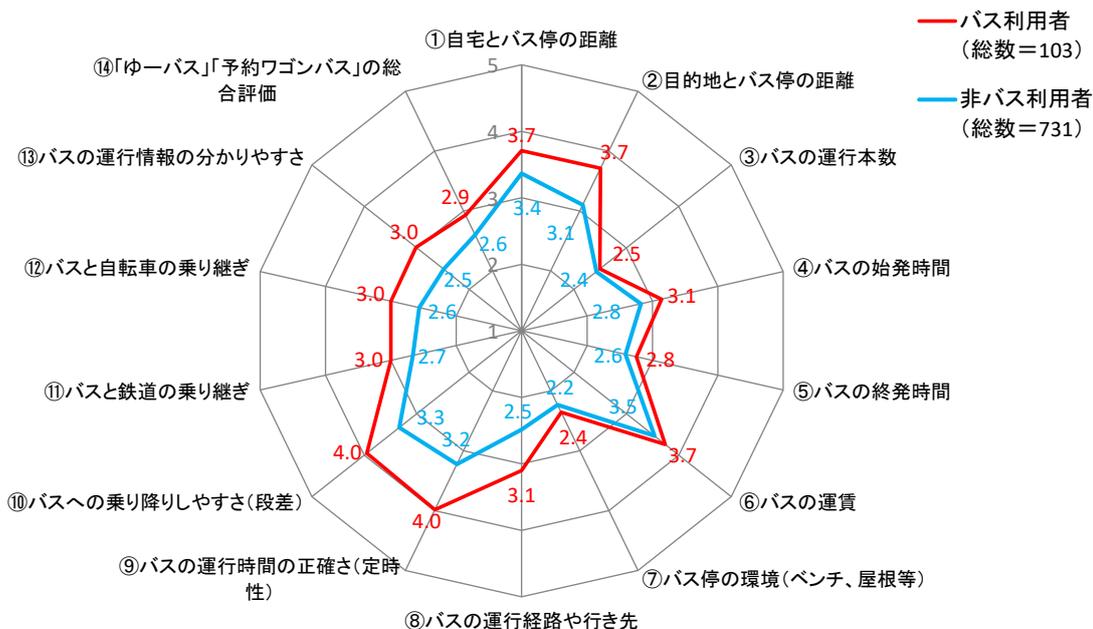
※便利にも不便にもなった回答を含みます

【調査日】平成26年2月

4.2.6 ゆーバス・予約ワゴンバスの満足度

総合評価はバス利用者で 2.9 点、非バス利用者で 2.6 点となっており、どちらも平均点（3 点）を下回っています。

サービス項目別に見ると、バス利用者は「バスの運行時間の正確さ（定時性）」とバスへの乗降りしやすさ（段差）（それぞれ 4.0 点）」の満足度が高く、一方で「バス停の環境（ベンチ・屋根等）（2.4 点）」と「運行本数（2.5 点）」の満足度が低く、改善が必要といえます。



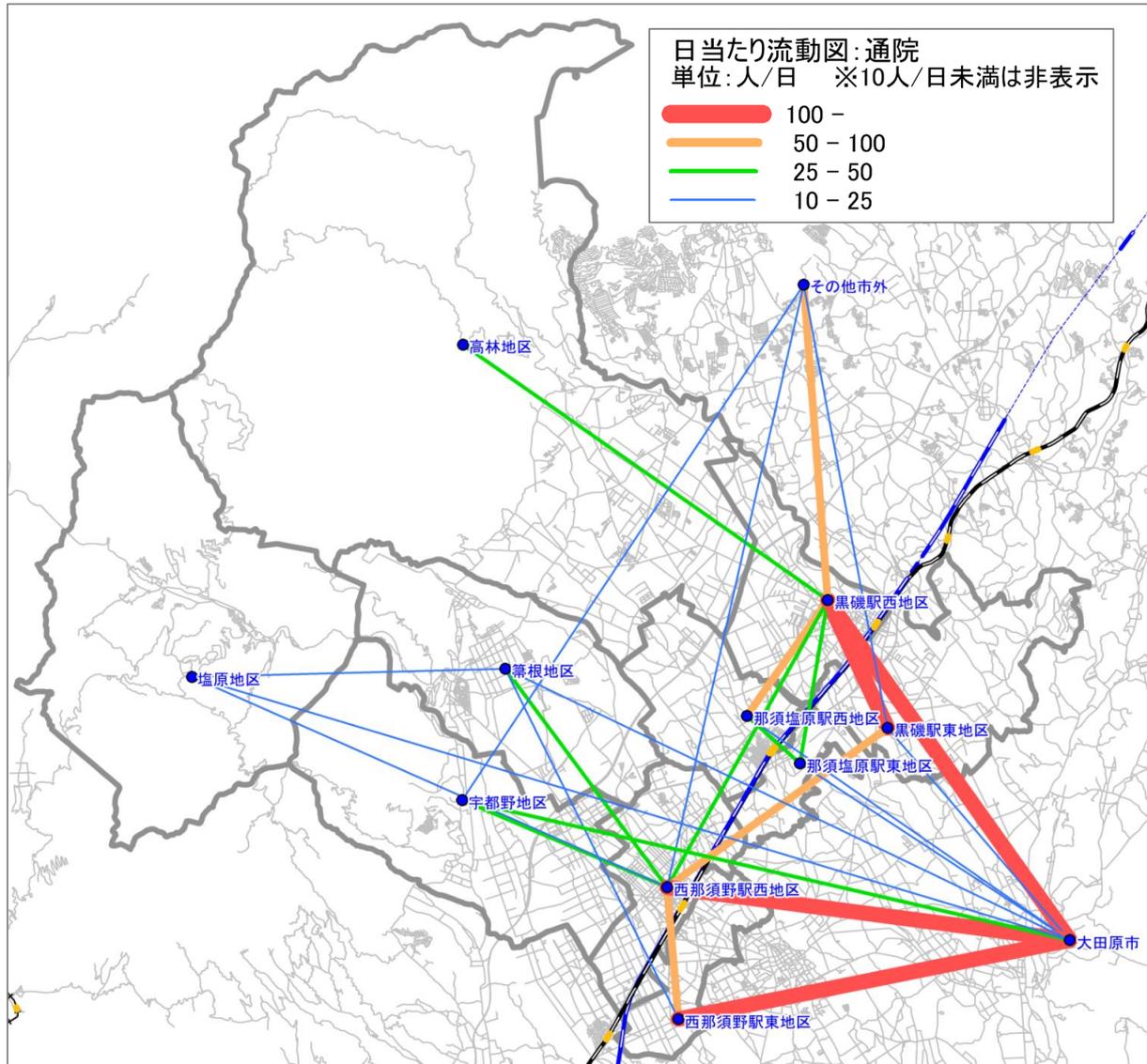
各評価項目の回答について、満足を最高点の5点、やや満足を4点、どちらでもないを3点、やや不満を2点、不満を最低点の1点(平均点を3点)として平均化した。

質問項目	バス利用者 (総数=103)	非バス利用者 (総数=731)
① 自宅とバス停の距離	3.7	3.4
② 目的地とバス停の距離	3.7	3.1
③ バスの運行本数	2.5	2.4
④ バスの始発時間	3.1	2.8
⑤ バスの終発時間	2.8	2.6
⑥ バスの運賃	3.7	3.5
⑦ バス停の環境(ベンチ、屋根等)	2.4	2.2
⑧ バスの運行経路や行き先	3.1	2.5
⑨ バスの運行時間の正確さ(定時性)	4.0	3.2
⑩ バスへの乗降りしやすさ(段差)	4.0	3.3
⑪ バスと鉄道の乗継ぎ	3.0	2.7
⑫ バスと自転車の乗継ぎ	3.0	2.6
⑬ バスの運行情報の分かりやすさ	3.0	2.5
⑭ 「ゆーバス」「予約ワゴンバス」の総合評価	2.9	2.6

【調査日】平成 26 年 2 月

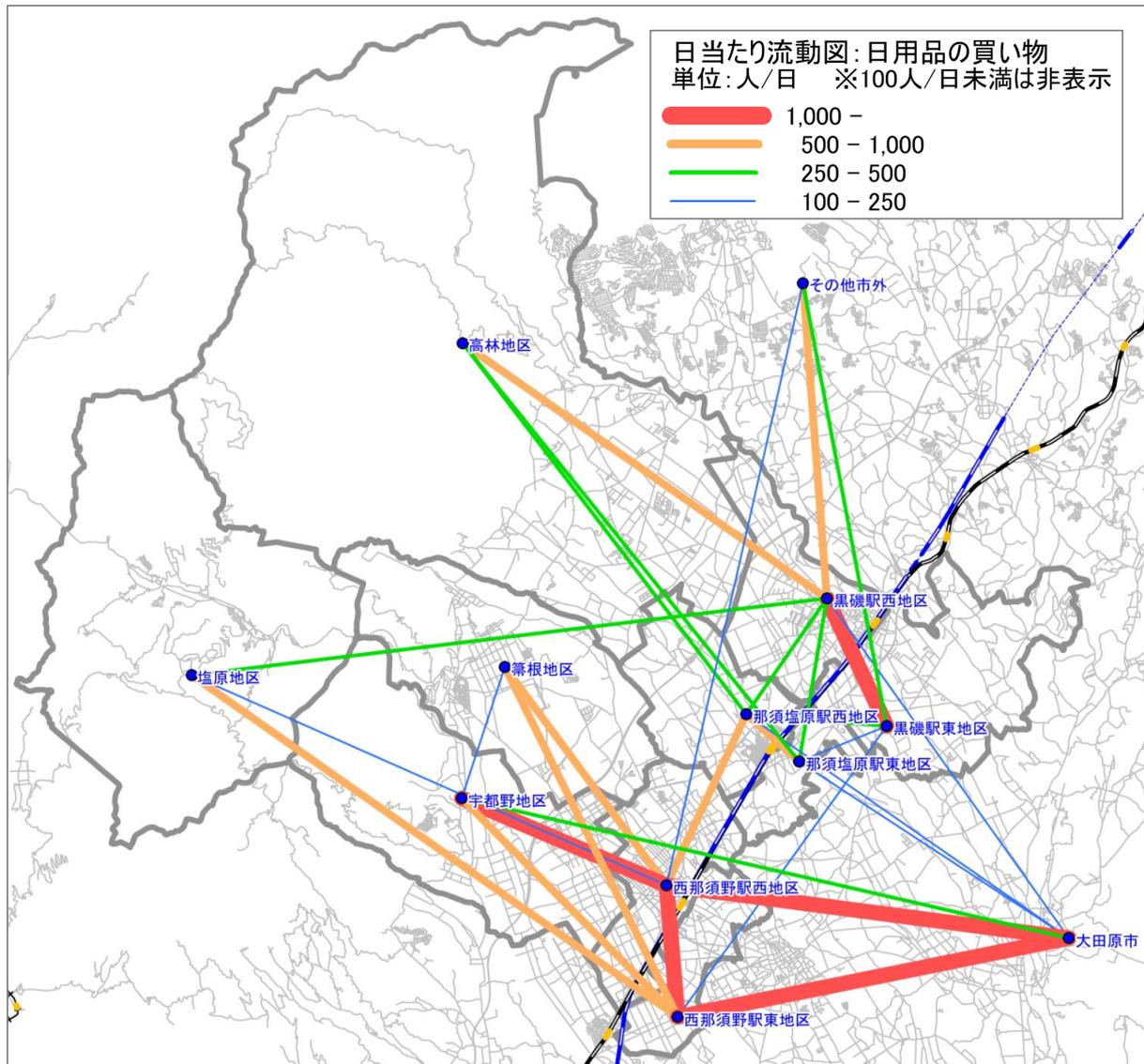
4.2.7 通院流動

市民の通院流動を整理した結果、「菅間記念病院」のある「黒磯駅西地区」や「国際医療福祉大学病院」のある「西那須野駅周辺」、「那須赤十字病院」のある「大田原市」に通院する人が多くなっています。



4.2.8 日用品の買物流動

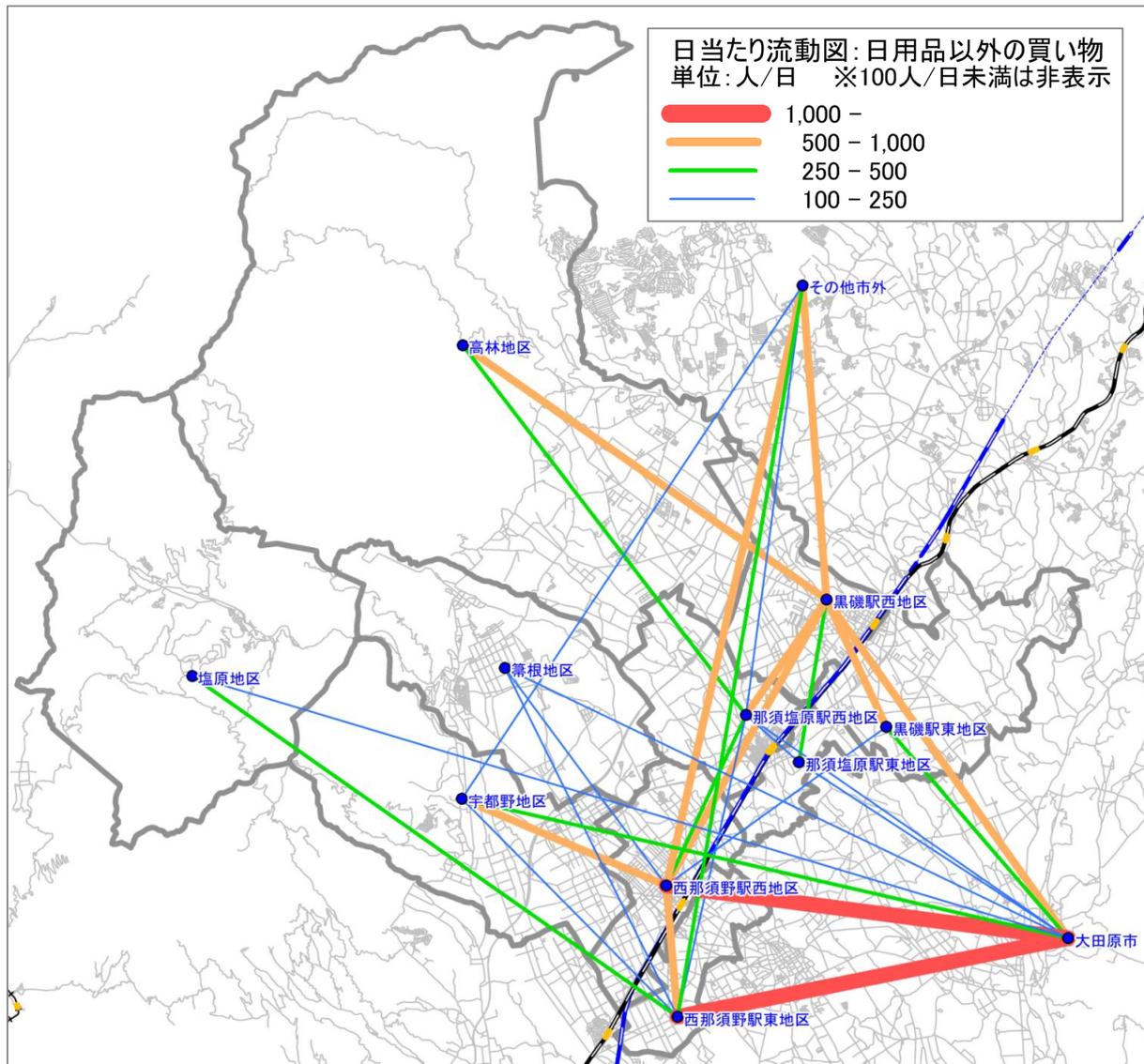
市民の買物流動（日用品）を整理した結果、「ヨークベニマル西那須野店」「ベイシア那須塩原店」などが集積する「西那須野駅周辺」や「大田原市」に買物に出掛ける人が多くなっています。



【調査日】平成26年2月

4.2.9 日用品以外の買物流動

市民の買物流動（日用品以外）を整理した結果、「カインズホーム西那須野店など」が位置する「西那須野駅周辺」や「東武宇都宮百貨店」が位置する「大田原市」に買物に出掛ける人が多くなっています。



【調査日】平成26年2月

4.3 バス停間OD調査

4.3.1 ゆーバス・予約ワゴンバス停間OD調査（平成28年度調査）

（1） ゆーバスのキロ当たり輸送人員

黒磯・西那須野線のキロ当たり輸送人員は他路線と比べて高く、系統によっては10人を超えています。一方で塩原・上三依線や黒磯内回り線、西那須野外循環線のキロ当たり輸送人員は1人以下となっており、利用者が非常に少なくなっています。

運行路線	① 運行便数 (便/日)	② 利用者数 (人/日)	③ (①/②) 便当たり 利用者数 (人/便)	④ 総走行 距離 (km/日)	⑤ 輸送 人キロ (人・km/日)	⑥ (⑤/④) 一人当たり 乗車距離 (km/人)	⑦ (⑤/④) キロ当たり 輸送人員 (人/km)
塩原・上三依線 (上三依線)	12	20	1.7	134	112	5.6	0.8
塩原・上三依線 (塩原循環線)	12	16	1.3	86	46	2.8	0.5
黒磯・西那須野線 (70系統)	3	50	16.7	53	668	13.4	12.6
黒磯・西那須野線 (71系統)	1	40	40.0	24	488	12.2	20.0
黒磯・西那須野線 (75系統)	7	109	15.6	174	1,366	12.5	7.9
黒磯・西那須野線 (76系統)	8	108	13.5	190	953	8.8	5.0
西那須野内循環線 (30系統)	8	22	2.8	135	172	7.8	1.3
西那須野外循環線 (40系統)	8	21	2.6	155	137	6.5	0.9
鍋掛線	9	31	3.4	125	324	10.5	2.6
鍋掛線 (ピバモール不経由)	4	12	3.0	43	92	7.7	2.1
黒磯南高校線	5	33	6.6	53	165	5.0	3.1
黒磯南高校線 (黒磯南高校止まり)	4	10	2.5	20	49	4.9	2.5
黒磯外回り線	3	11	3.7	50	68	6.2	1.4
黒磯外回り線 (高原病院不経由)	2	6	3.0	26	34	5.6	1.3
黒磯内回り線	6	5	0.8	20	9	1.9	0.5
合計	92	494	5.4	1,288	4,682	9.5	3.6

【調査日】 塩原・上三依線、黒磯・西那須野線、西那須野内循環線、外循環線：平成28年6月14日（火）

【調査日】 鍋掛線、黒磯南高校線、黒磯外回り線、内回り線：平成28年7月1日（金）

(2) 予約ワゴンバスのキロ当たり輸送人員

全路線でキロ当たり輸送人員が1人以下となっており、利用者が非常に少なくなっています。

運行路線	① 運行便数 (便/日)	② 利用者数 (人/日)	③ (①/②) 便当たり 利用者数 (人/便)	④ 総走行 距離 (km/日)	⑤ 輸送 人キロ (人・km/日)	⑥ (⑤/②) 一人当たり 乗車距離 (km/人)	⑦ (⑤/④) キロ当たり 輸送人員 (人/km)
宇都野線	12	14	1.2	223	132	9.4	0.6
下大貫線	12	4	0.3	227	40	9.9	0.2
接骨木線 (01系統)	11	4	0.4	205	31	7.8	0.2
接骨木線 (02系統)	3	1	0.3	56	14	14.1	0.3
湯宮線 (01系統)	6	2	0.3	86	21	10.3	0.2
湯宮線 (02系統)	5	4	0.8	116	33	8.3	0.3
湯宮線 (03系統)	1	1	1.0	31	9	8.6	0.3
寺子線 (01系統)	8	0	-	150	-	-	-
寺子線 (02系統)	6	3	0.5	61	19	6.3	0.3
新湯線 (01系統)	8	5	0.6	126	59	11.8	0.5
新湯線 (02系統)	4	2	0.5	58	29	14.4	0.5
高林・青木線 (01系統)	8	9	1.1	205	166	18.5	0.8
高林・青木線 (02系統)	4	4	1.0	106	79	19.7	0.7
合計	88	53	0.6	1,650	631	11.9	0.4

【調査日】宇都野線：平成28年7月5日（火）

【調査日】下大貫線、接骨木線：平成28年6月16日（木）

【調査日】湯宮線：平成28年6月6日（月）

【調査日】寺子線：平成28年6月30日（木）

【調査日】新湯線01系統：平成28年5月30日（火）、新湯線02系統：平成28年3月18日（金）

【調査日】高林・青木線：平成28年6月22日（水）

4.3.2 市内バス停間OD調査（平成28年度秋季調査）

（1）市内バスのキロ当たり輸送人員

平成28年度秋季調査結果を用いて、市内3路線の民間路線バスとゆーバスの塩原・上三依線、黒磯・西那須野線のキロ当たり輸送人員を整理しました。

那須線は、平日休日共に観光目的（来訪者中心）の利用が多く、平日のキロ当たり輸送人員は9.9、休日は13.7と他路線と比べて高くなっています。

板室線は、平日ではその他目的（市民中心）の利用が多く、休日は観光目的（来訪者中心）の利用が多く、平日のキロ当たり輸送人員は3.6、休日は6.9と休日の利用が多くなっています。

塩原本線は、平日ではその他目的（市民中心）の利用が多く、休日は観光目的（来訪者中心）の利用が多く、平日のキロ当たり輸送人員は3.0、休日は5.4と休日の利用が多くなっています。

塩原・上三依線（上三依線）※は、平日休日共に観光目的（来訪者中心）の利用が多く、平日のキロ当たり輸送人員は3.8、休日は1.8と平日の利用が多くなっています。

塩原・上三依線（塩原循環線）※は、平日休日共に利用が少なく、平日のキロ当たり輸送人員は0.9、休日は1.0と低くなっています。

黒磯・西那須野線は、平日休日共にその他目的（市民中心）の利用が多く、また観光目的の利用はほとんどなく、平日のキロ当たり輸送人員は8.7、休日は3.0と平日の利用が多くなっています。

運行路線	キロ当たり輸送人員（人/km）					
	平日			休日		
	観光目的	その他目的	計	観光目的	その他目的	計
那須線	7.0	3.0	9.9	11.0	2.7	13.7
板室線	0.7	2.9	3.6	4.4	2.5	6.9
塩原本線	1.8	1.2	3.0	2.8	2.5	5.4
塩原・上三依線 （上三依線）	3.1	0.8	3.8	1.5	0.3	1.8
塩原・上三依線 （塩原循環線）	0.1	0.7	0.9	0.6	0.5	1.0
黒磯・西那須野線	0.0	8.6	8.7	0.1	2.9	3.0

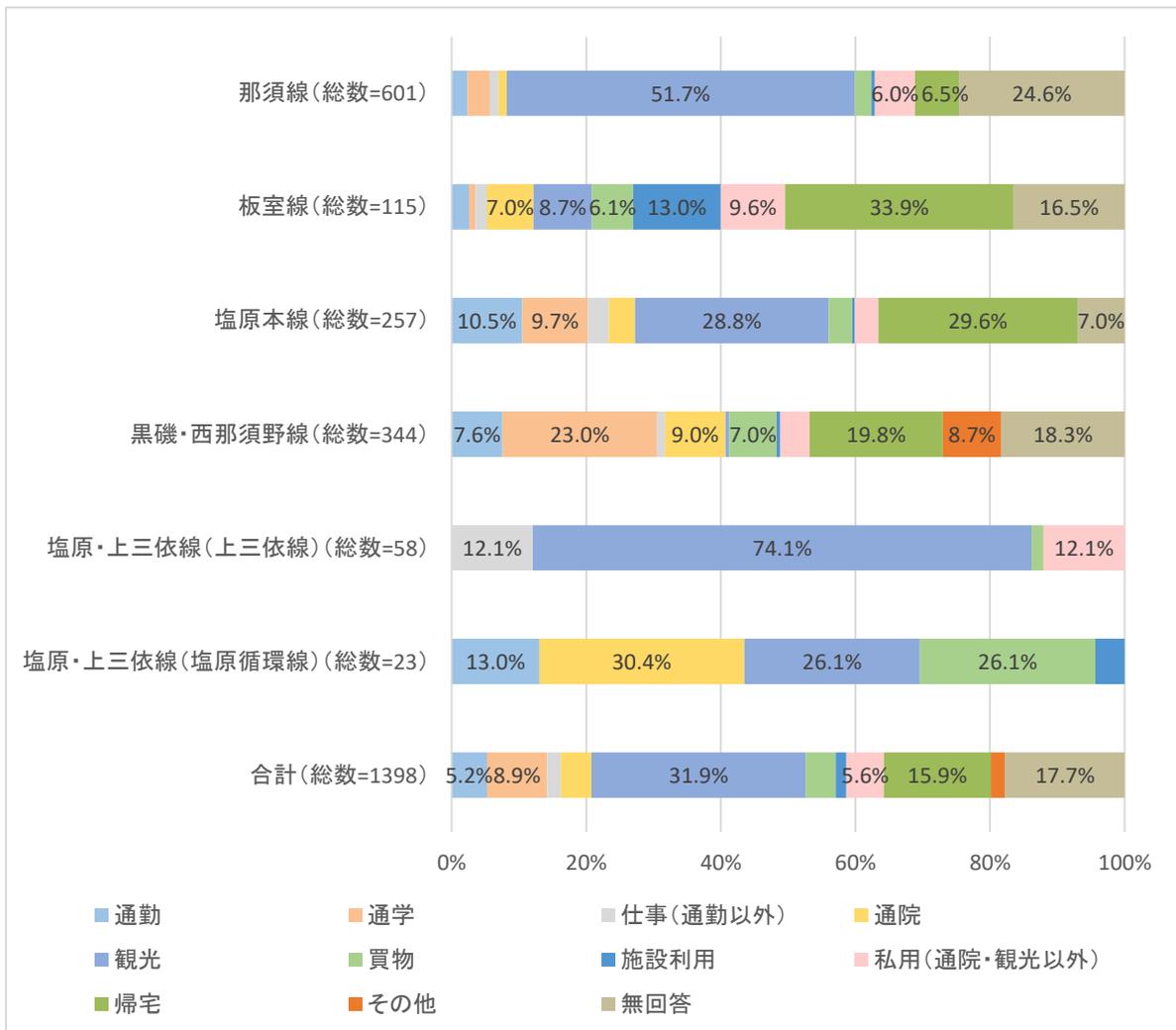
【調査日】平成28年10月10日（月）祝日、18日（火）

※平成29年10月から塩原上三依線と塩原循環線は統合され、1路線として運行

(2) 利用目的別利用状況

1) 平日

全体としては「観光」の割合が32%で最も高く、特に塩原・上三依線（上三依線）では74%を、那須線では52%を占めています。路線によっては、その他の目的での利用（黒磯・西那須野線で「通学目的」23%、塩原・上三依線（塩原循環線）で「通院目的」30%・「買物目的」26%）等も見られます。

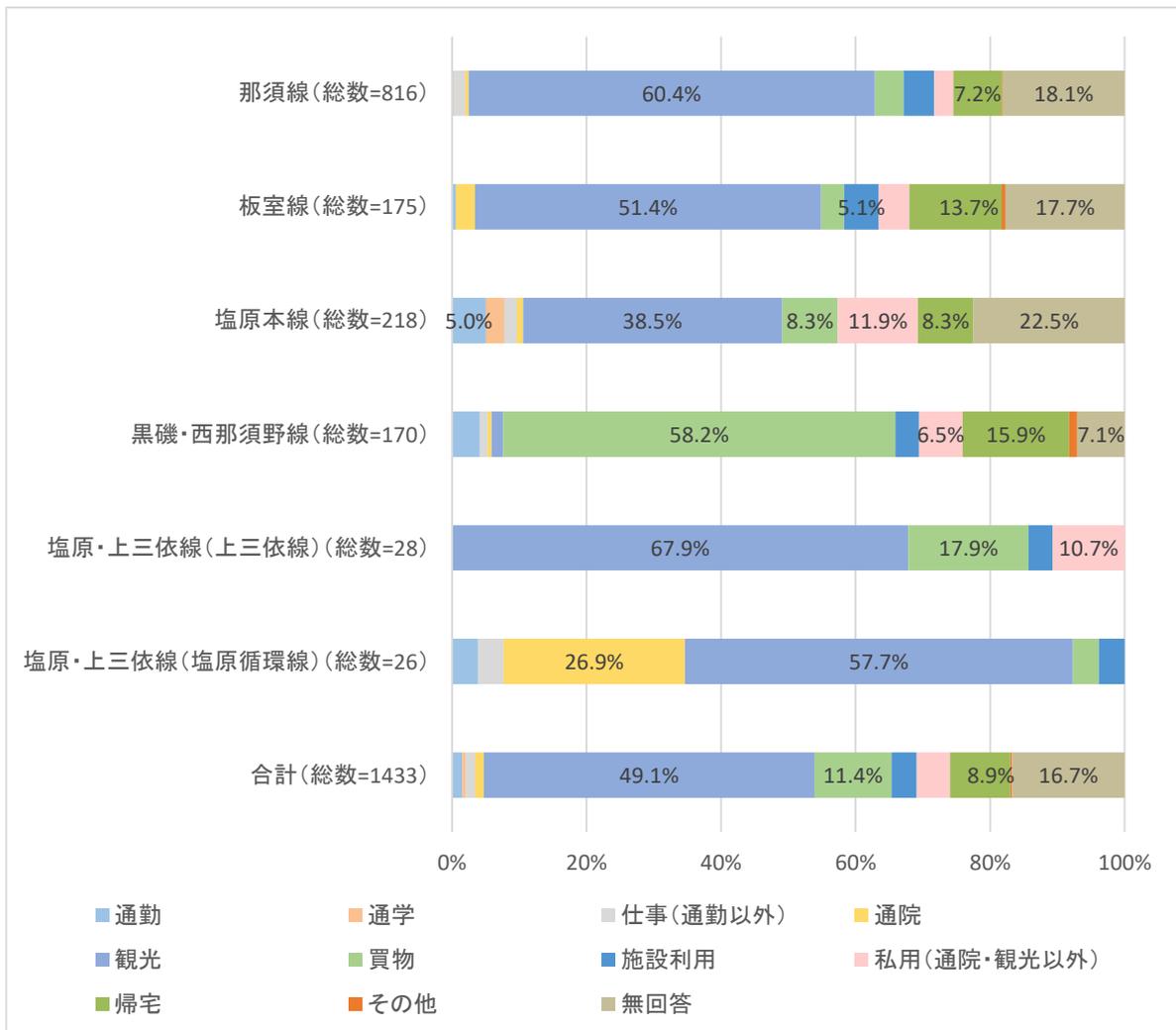


【調査日】平成28年10月18日(火)

2) 休日

前ページの平日調査結果と比べて全体で「通勤目的」や「通学目的」、「通院目的」などの利用者が減少し、代わりに「観光目的」と「買物目的」が多くなっています。

回答数は異なりますが路線別で見ると「黒磯・西那須野線」は「買物目的」、「塩原・上三依線（塩原循環線）」は「通院目的」の利用が多くなっています。

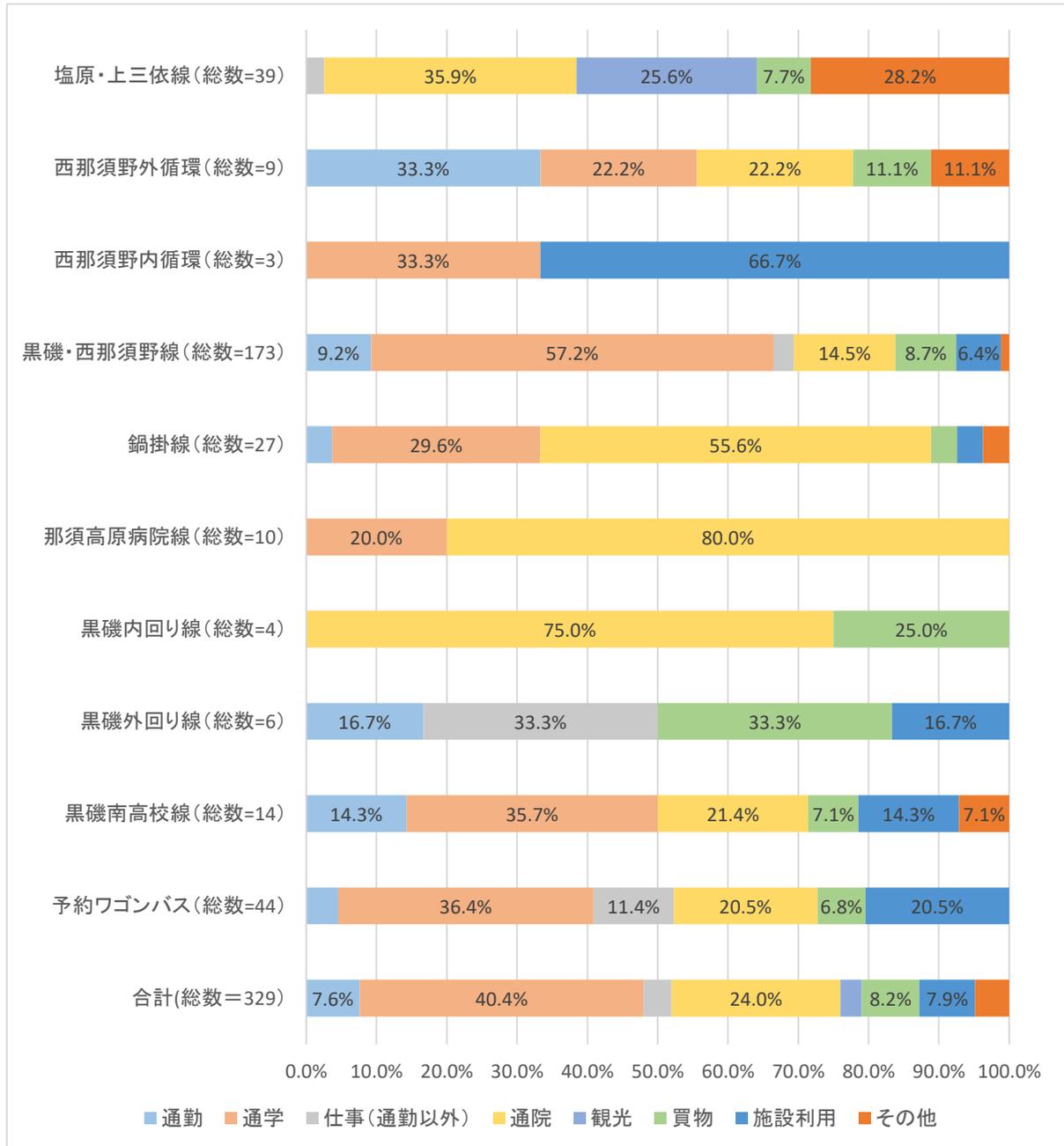


【調査日】平成28年10月10日(月)※祝日

4.3.3 ゆーバス・予約ワゴンバス バス停間OD調査（平成25年度）

（1）利用目的別利用状況（平日）

全体では通学の割合が高い傾向にありますが、黒磯内回り線、那須高原病院線、塩原・上三依線については通院の割合が最も高くなっています。

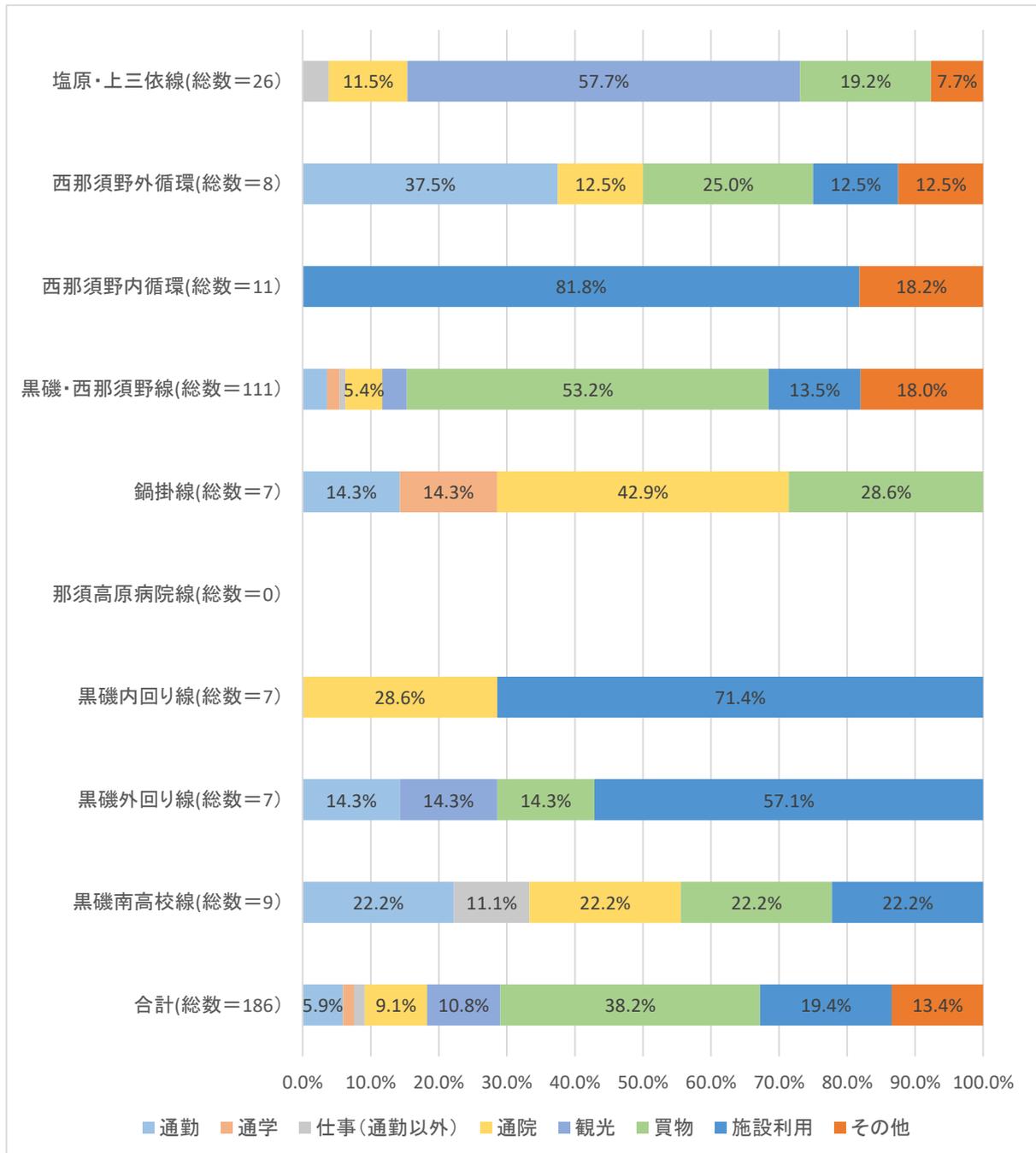


【調査日】平成26年2月4日（火）

※予約ワゴンバスの西岩崎線、高林・青木線、宇都野線については
2月6日（木）に実施

(2) 利用目的別利用状況（休日）

全体では買物と施設利用が高い傾向にありますが、塩原・上三依線は観光、鍋掛線は通院の割合が高くなっています。



【調査日】平成26年2月2日（日）

※予約ワゴンバスの西岩崎線、高林・青木線、宇都野線については
2月9日（日）に実施

4.4 バス利用者アンケート調査

4.4.1 バス利用者アンケート調査（平成25年度）

（1）ゆーバス利用者の属性

利用者は「女性」の「65歳以上」が半数以上を占めており、「自分で自由に使える車を保有していない人」が多くなっています。

性別	年代	保有していない	保有している		合計
			値	保有率	
女性	18歳以下	6			6
	19歳～64歳	14	8	36.4%	22
	65歳以上	32	6	15.8%	38
	合計	52	14	21.2%	66
男性	18歳以下	4			4
	19歳～64歳	12	8	40.0%	20
	65歳以上	7	1	12.5%	8
	合計	23	9	28.1%	32
合計		75	23	23.5%	98

【調査日】平成26年2月2日（日）、4日（火）

（2）予約ワゴンバス利用者の属性

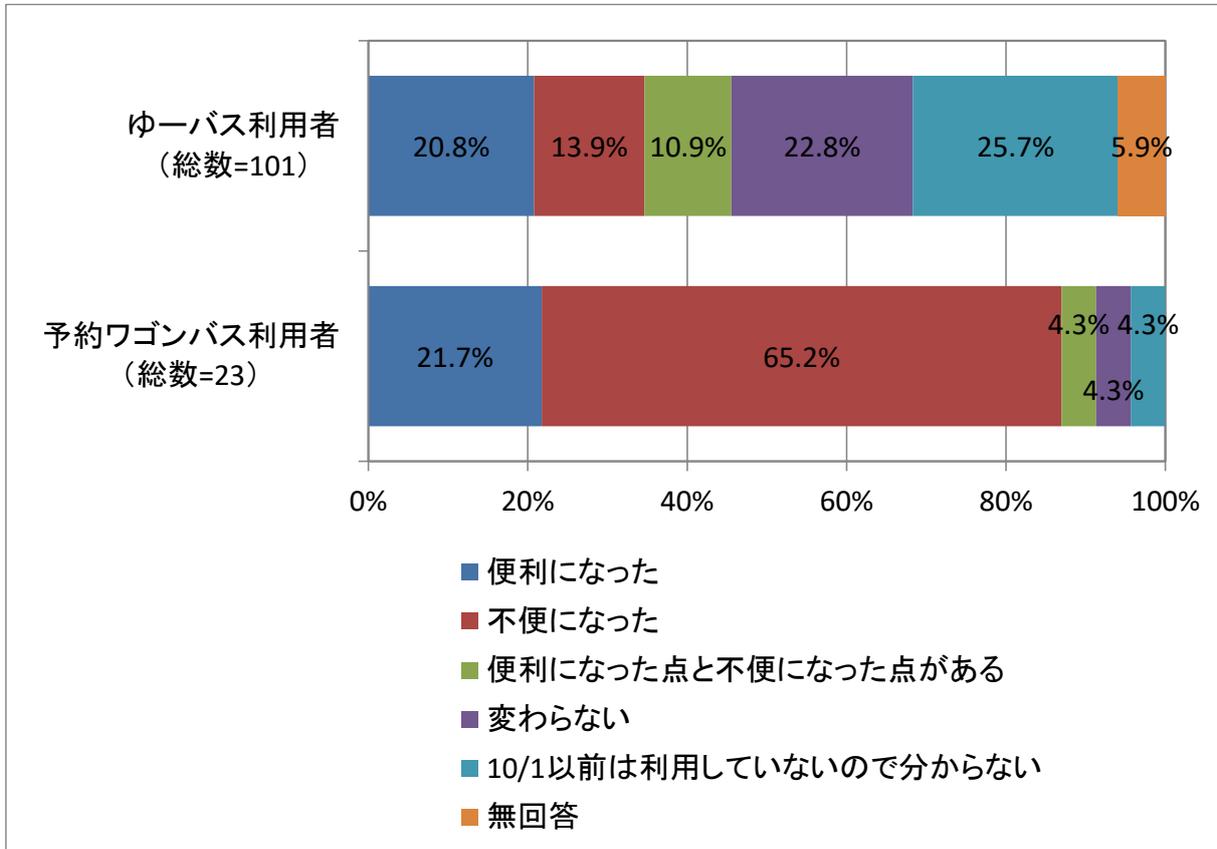
調査時の利用者は全員が「女性」の「自分で自由に使える車を保有していない人」で、年齢は大半が「65歳以上」となっています。

性別	年代	保有していない	保有している		合計
			値	保有率	
女性	18歳以下	3			3
	19歳～64歳	3			3
	65歳以上	14			14
	合計	20			20
男性	18歳以下				
	19歳～64歳				
	65歳以上	2	1	33.3%	3
	合計	2	1	33.3%	3
合計		22	1	4.3%	23

【調査日】平成26年2月6日（木）、9日（日）

(3) バス路線再編後の利便意識

ゆーバス利用者は「便利になった」や「変わらない」といった回答が多く、予約ワゴンバス利用者からは利用方法の変化などの理由から「不便になった」と感じている人が多くなっています。



【便利になった点・不便になった点の意見分類】

便利になった点	回答数	割合	不便になった点	回答数	割合
運行本数	6	15%	利用方法	22	38%
運行ルート	18	46%	運行ルート	12	21%
運行時間	5	13%	運行時間	9	16%
利用方法	2	5%	運行本数	11	19%
運賃	4	10%	その他	4	7%
その他	4	10%	合計	58	100%
合計	39	100%			

【ゆーバス調査日】平成26年2月2日（日）、4日（火）

【予約ワゴンバス調査日】平成26年2月は6日（木）、9日（日）

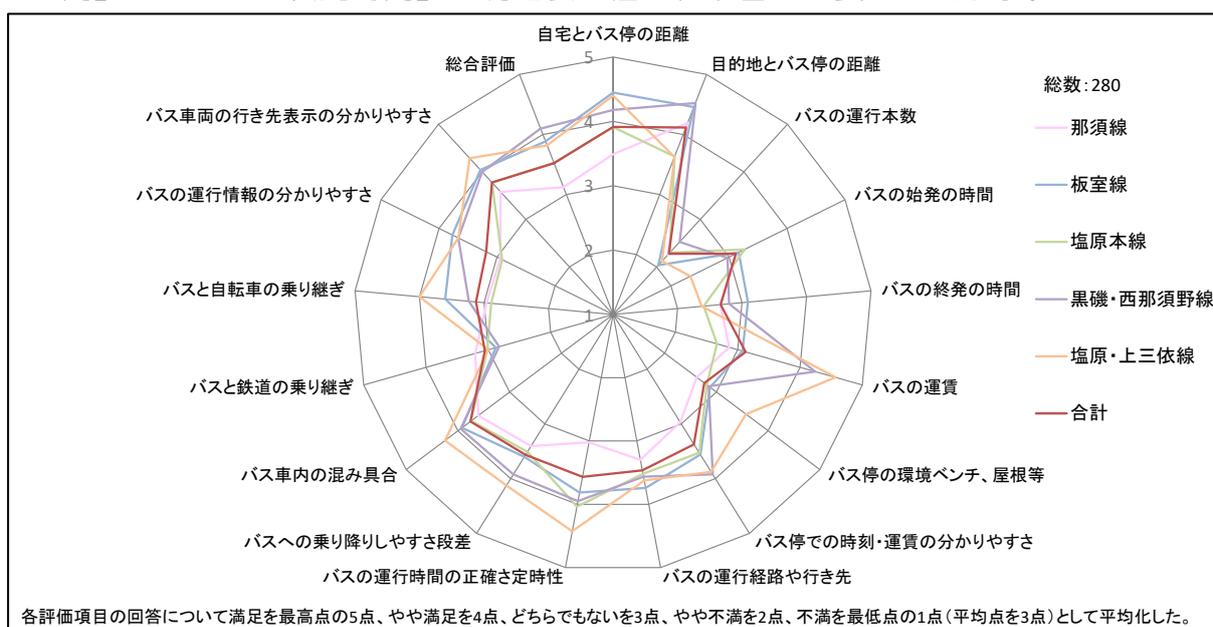
4.4.2 バス利用者アンケート調査（平成28年度）

（1）満足度

全体では「目的地とバス停の距離（4.1点）」の満足度が高く、「バスの運行本数（2.3点）」の満足度が低くなっています。

路線別では「目的地とバス停の距離」と「目的地とバス停の距離」はおおむね全路線で満足度が高く、「バスの運行本数」はおおむね全路線で満足度が低くなっています。

また、塩原本線では「バスの終発時間」、塩原・上三依線では「バスの始発時間」と「バスの終発時間」の満足度が低く、改善が必要といえます。



	那須線	板室線	塩原本線	黒磯・西那須野線	塩原・上三依線	合計
自宅とバス停の距離	3.5	4.5	3.9	4.2	4.4	3.9
目的地とバス停の距離	4.2	4.5	3.6	4.5	3.6	4.1
バスの運行本数	2.3	2.0	2.3	2.5	2.1	2.3
バスの始発の時間	3.1	3.2	3.3	3.0	2.3	3.1
バスの終発の時間	2.7	3.1	2.4	2.8	2.4	2.7
バスの運賃	2.9	3.1	2.7	4.2	4.6	3.1
バス停の環境ベンチ、屋根等	2.6	2.9	2.8	2.9	3.6	2.8
バス停での時刻・運賃の分かりやすさ	3.0	3.6	3.5	3.9	3.9	3.4
バスの運行経路や行き先	3.3	3.7	3.5	3.6	3.6	3.5
バスの運行時間の正確さ定時性	3.0	3.8	4.0	3.9	4.4	3.6
バスへの乗り降りしやすさ段差	3.4	3.6	3.5	3.9	4.1	3.6
バス車内の混み具合	3.6	3.9	3.7	3.9	4.3	3.8
バスと鉄道の乗り継ぎ	3.2	2.9	3.0	2.8	3.0	3.1
バスと自転車の乗り継ぎ	3.0	3.6	2.9	3.2	4.0	3.1
バスの運行情報の分かりやすさ	2.9	3.8	2.9	3.7	3.7	3.2
バス車両の行き先表示の分かりやすさ	3.6	4.0	3.8	4.0	4.3	3.8
総合評価	3.1	3.9	3.5	4.1	3.8	3.5

※各評価項目の回答について満足度を最高点の5点、やや満足度を4点、どちらでもないを3点、やや不満を2点、不満を最低点の1点（平均点を3点）として平均化して算出し、赤字：満足度が高い（4.0点以上）と青字：満足度が低い（2.5点以下）で整理しています。

【調査日】平成28年10月10日（月）祝日、18日（火）

4.5 タクシー利用者調査

(1) タクシー利用者（運賃支払者）の年代

「19歳以上64歳以下」が2,647人（58%）、「65歳以上」が1,329人（29%）、「18歳以下」が163人（4%）と「19歳以上64歳以下」が多くなっています。

「19歳以上64歳以下」の利用者は「自宅以外」又は「鉄道駅」で乗降している人が多く、「65歳以上」の利用者は「自宅」又は「鉄道駅以外」で乗降している人が多くなっています。

乗降場所	利用駅	方向	18歳以下	19歳以上 64歳以下	65歳以上	年代不明	合計
自宅	那須塩原駅西口	着	3	46	15	8	72
		発	3	110	41	9	163
	那須塩原駅東口	着		8	4	3	15
		発		9	3	2	14
	黒磯駅西口	着	5	22	14	2	43
		発	2	61	36	12	111
	黒磯駅東口	着		1			1
		発		1	1		2
	西那須野駅西口	着	1	12	6	3	22
		発	5	55	19	8	87
	西那須野駅東口	着		17	3	4	24
		発		6	1	1	8
	野崎駅	着		1			1
	その他駅 (不明を含む)	着			1		1
発			1	1		2	
不明			7	5	3	15	
なし			21	499	822	105	1,447
小計			40	856	972	160	2,028
自宅以外	那須塩原駅西口	着	14	226	20	21	281
		発	14	315	35	34	398
	那須塩原駅東口	着		17	4	4	25
		発		27	5	1	33
	黒磯駅西口	着	4	88	14	13	119
		発	9	151	31	20	211
	黒磯駅東口	着		3			3
		発		2	2		4
	西那須野駅西口	着		29	5	3	37
		発	5	109	15	15	144
	西那須野駅東口	着	2	19	4	3	28
		発	3	18	2	4	27
	野崎駅	着		3			3
	その他駅 (不明を含む)	着		2	1		3
発		1	5	1	1	8	
不明		5	35	9	10	59	
なし			66	723	200	107	1,096
小計			123	1,772	348	236	2,479
不明	不明			15	7	22	44
	なし			4	2	2	8
小計				19	9	24	52
合計			163	2,647	1,329	420	4,559

※年代はタクシー乗務員が目視にて推測

(2) タクシー利用者（運賃支払者）の利用目的

「18歳以下」の利用者は「自宅以外」での乗降の場合、「観光施設」の利用が多くなっています。

「19歳以上64歳以下」の利用者は「自宅」での乗降の場合、「飲食施設」「買物施設」「病院」の利用が多く、「自宅以外」での乗降の場合、「観光施設」「商用」「飲食施設」の利用が多くなっています。

「65歳以上」の利用者は「自宅」での乗降の場合、「病院」「買物施設」の利用が多く、「自宅以外」での乗降の場合、「商用」「観光施設」の利用が多くなっています。

乗降場所	年齢	駅発着	駅間利用	自宅・友人宅発着	商用	ホテル・旅館発着	病院	買物施設	飲食施設	公共施設	観光施設	その他	不明	合計	
自宅	18歳以下	着											9	9	
		発											10	10	
		なし				1	4	4	4	4		4		21	
	19歳以上 64歳以下	着												107	107
		発												243	243
		なし			18	25	19	94	89	145	31	3	75	7	506
	65歳以上	着												43	43
		発												102	102
		なし			52	19	13	296	201	53	70	10	108	5	827
	年代不明	着												20	20
		発												32	32
		なし			3	1	2	34	24	22	5	2	12	3	108
小計				73	45	35	428	318	224	110	15	199	581	2,028	
自宅以外	18歳以下	着											20	20	
		発	1		1								30	32	
		なし			1	1			7	3	31	3	25	71	
	19歳以上 64歳以下	着				99								288	387
		発	26			171								430	627
		なし			108	23	3	22	71	25	162	42	302	758	
	65歳以上	着				1								47	48
		発	1			4								86	91
		なし			16	7	1	1	5	5	16	11	147	209	
	年代不明	着				8								36	44
		発	7			14								54	75
		なし			14	5			16	1	24	2	55	117	
小計			35		437	36	4	23	99	34	233	58	1,520	2,479	
不明	19歳以上 64歳以下	なし											19	19	
	65歳以上	なし											9	9	
	年代不明	なし											24	24	
	小計												52	52	
合計			35	73	482	71	432	341	323	144	248	257	2,153	4,559	

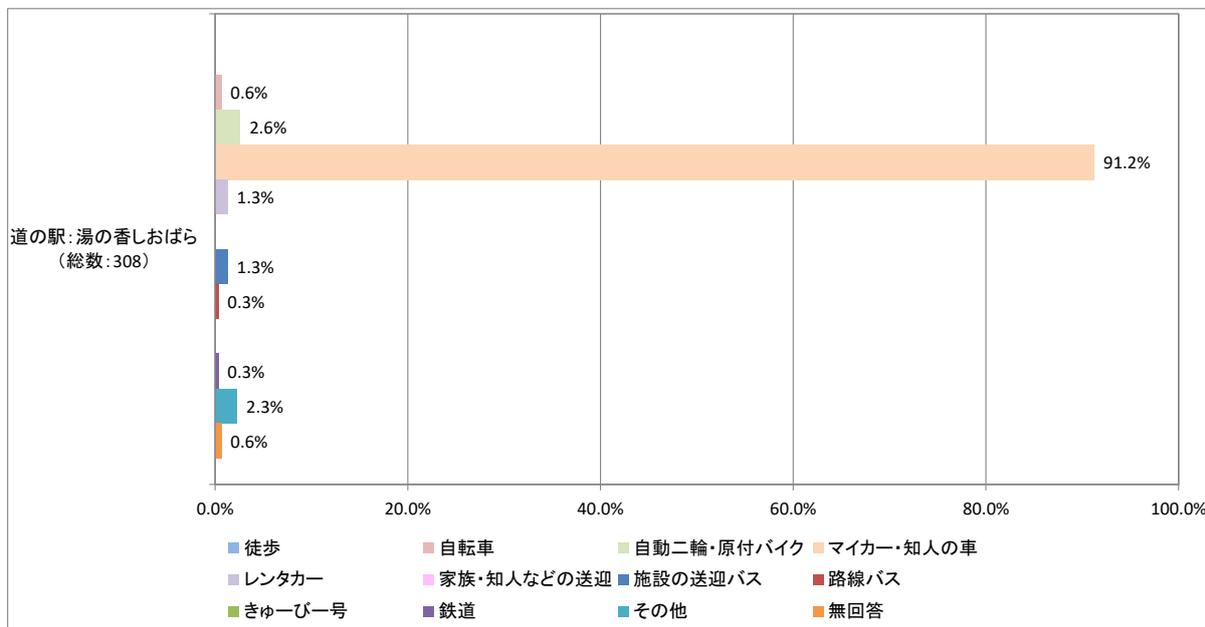
※年代はタクシー乗務員が目視にて推測

4.6 施設利用者・観光客対象調査

4.6.1 道の駅利用者ヒアリング調査

(1) 交通手段

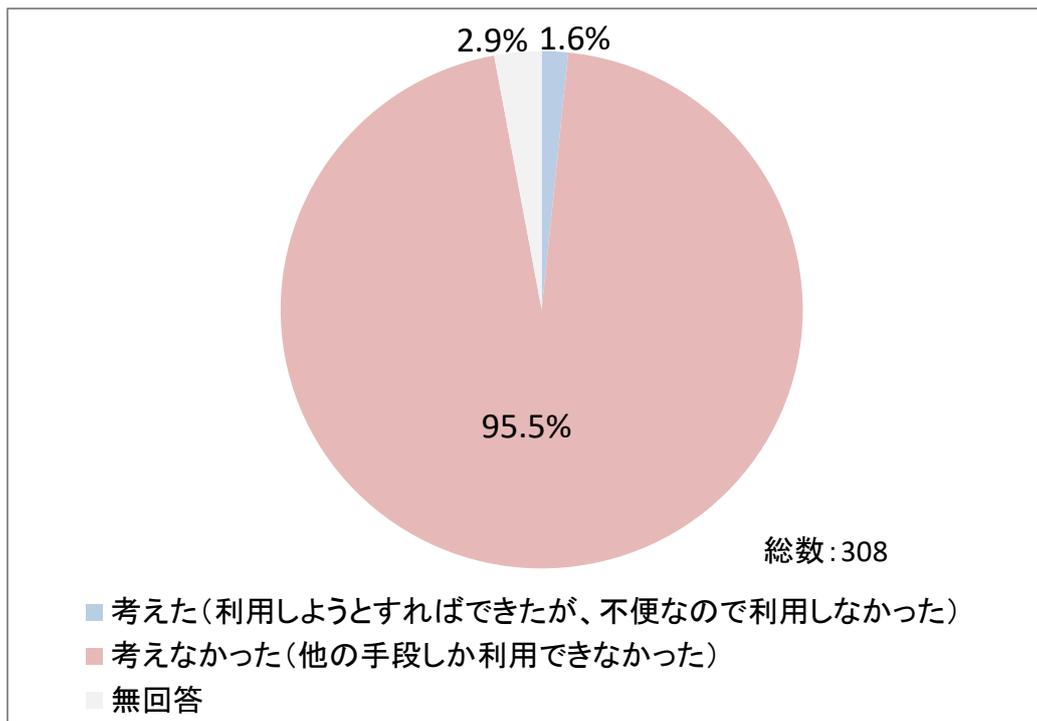
「マイカー・知人の車」が大半を占めており、その他の交通手段の利用は極めて少なくなっています。



※複数回答

(2) 公共交通の利用を考えていたか

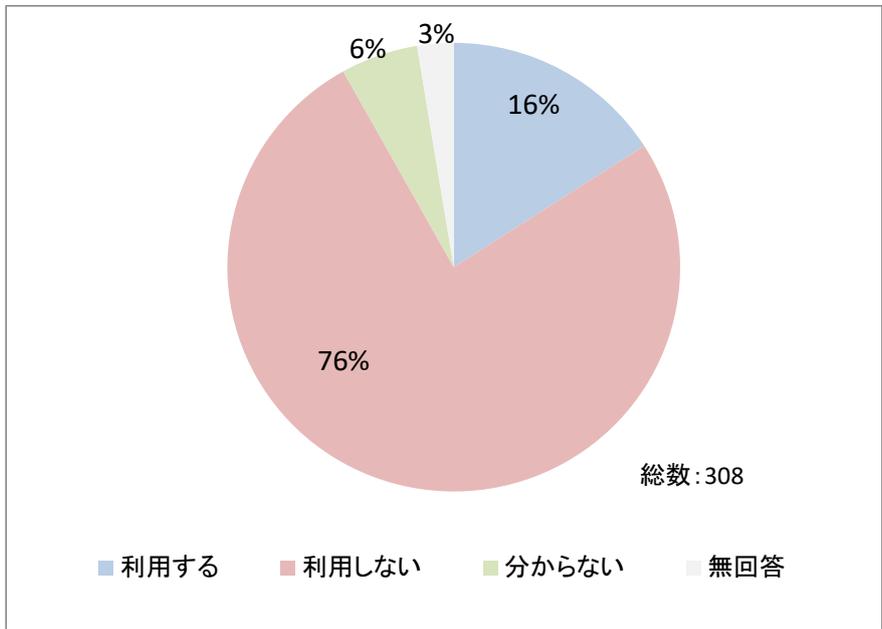
「考えなかった」が大半を占めており、無回答を除くと「考えた」の割合は2%と低くなっています。



【調査日】平成28年10月・道の駅湯の香しおばら利用者調査

(3) 道の駅と周辺観光施設を結ぶ路線バスを運行した場合の利用意向

「利用しない」が大半を占めており、無回答を除くと「利用する」の割合は16%となっています。



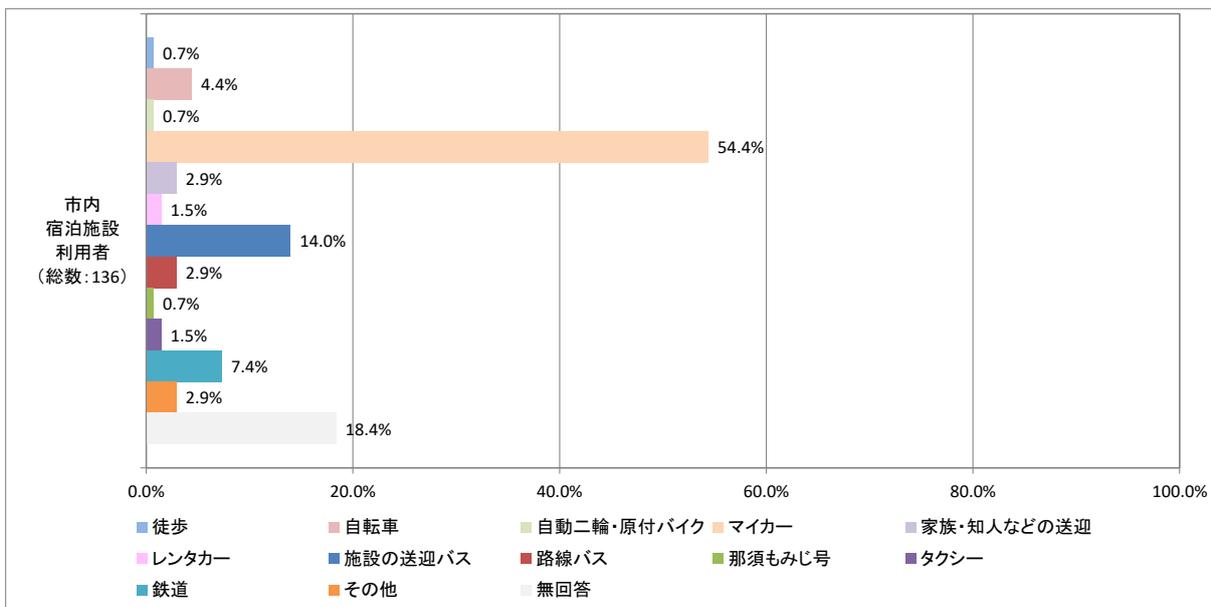
【調査日】平成28年10月・道の駅湯の香しおばら利用者調査

4.6.2 宿泊施設利用者アンケート調査

(1) 交通手段

「マイカー・知人の車」が半数以上を占めており、道の駅利用者に比べると割合は低くなっています。

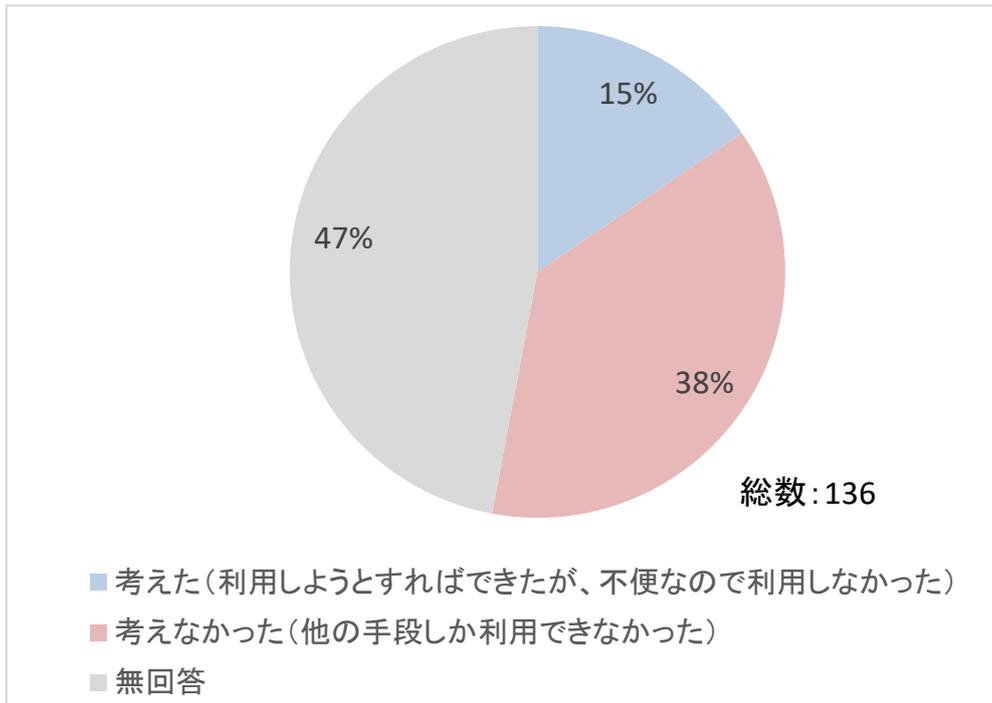
宿泊施設の場合、独自に送迎バス（主に駅と宿泊施設間）を運行していることから、道の駅利用者と比べると「施設の送迎バス」や「鉄道」の割合が高くなっています。



【調査日】平成28年10月～12月・ホテル板室・ホテルニュー塩原利用者調査（複数回答）

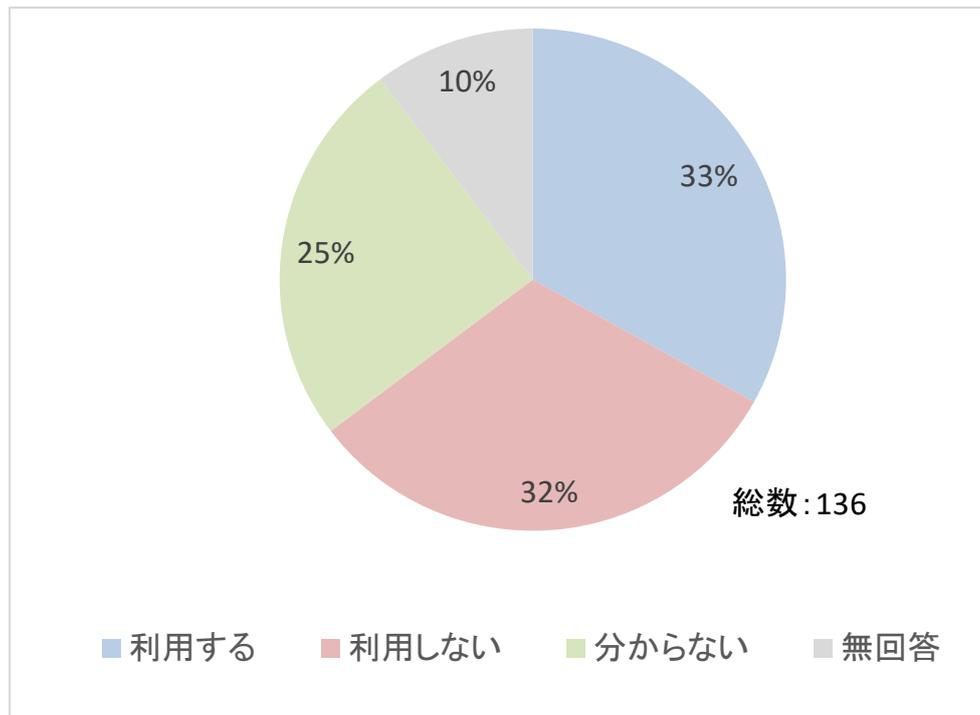
(2) 公共交通の利用を考えていたか

「考えなかった」が多く、無回答を除くと「考えた」の割合は 29%と道の駅利用者の 2%と比べると高くなっています。



(3) 宿泊施設と周辺観光施設を結ぶ路線バスを運行した場合の利用意向

「利用する」が最も多く、無回答を除くと「利用する」の割合は 37%と道の駅利用者の 16%と比べると高くなっています。

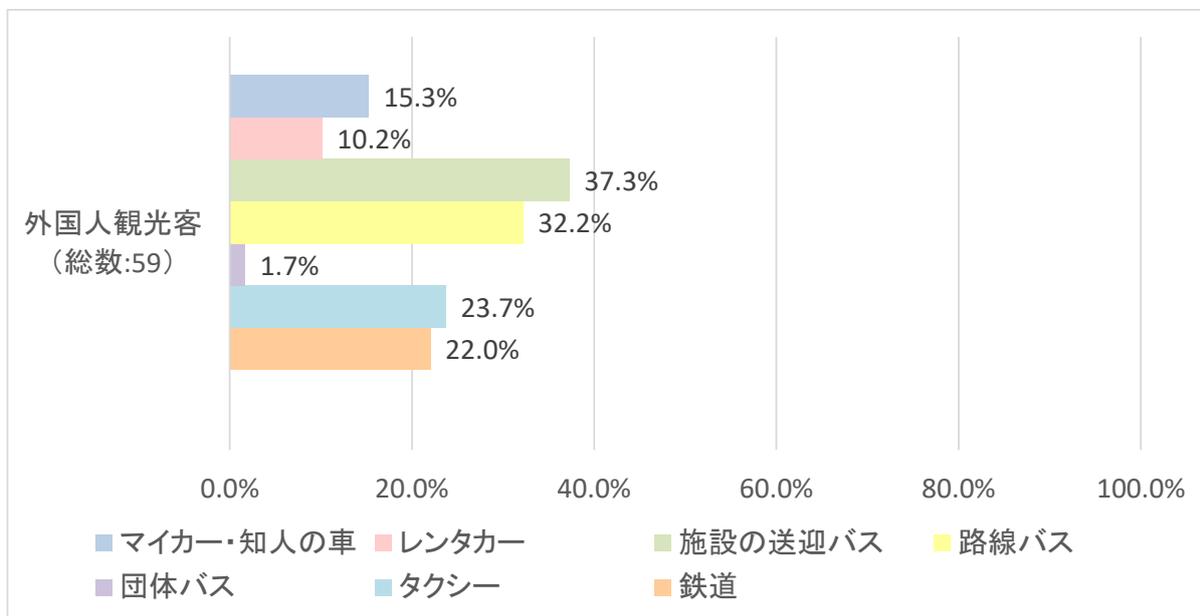


【調査日】平成 28 年 10 月～12 月・ホテル板室・ホテルニュー塩原利用者調査

4.6.3 外国人観光客ヒアリング調査

(1) 交通手段

「施設の送迎バス」が最も多く、次いで、「路線バス」「タクシー」「鉄道」などとなっており、前ページの道の駅・宿泊施設利用者（国内客）の交通手段と異なる傾向にあります。



【調査日】平成29年4月、5月・那須塩原駅を訪れる外国人観光客ヒアリング調査（複数回答）

(2) 観光して不満足だった点（交通手段関連）

「バスの本数が少ない」「外国語表記が少ない」といった意見が挙がっています。

意見	回答数
シャトルバスが少ない	2
地域バスが少ない	1
バスの行先が日本語しかない	1
交通の便が悪い（シャトルバス等）	1
バスの本数が少ない	1
標識等の外国語表記が少ない	1
交通が不便	1
インフォメーションが少ない（フランス語表記）	1
キュービー号の路線は那須塩原駅まで伸ばして欲しい	1
ホテルまでのタクシー代が高い	1
温泉旅館の出迎えのバスは15時以降に無い	1
タクシーにベビーチェアの設定がない	1
シャトルバスの運行本数が少ない	1
バスが狭い	1
バスがいつ来るか分からない	1
バスを待つ時間が長い（本数が少ない）	1
若干遠く感じる	1

【調査日】平成29年4月、5月・那須塩原駅を訪れる外国人観光客ヒアリング調査

5 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

5.1 地域公共交通の現状・問題点

地域公共交通に関する現況調査から把握した地域公共交通に係る現状及び後述する課題との関係は以下のとおりです。

■現状・問題点

視点	内容	分類	課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> 今後の人口は減少傾向で少子高齢化の進展が予測されています。 	問題点	③
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> 各種施設の大半が市内の3つの鉄道駅周辺に立地しており、通院と買物の流動を見ると施設が集積している鉄道駅周辺に集中しています。 	現状	④
	<ul style="list-style-type: none"> 市外への流動を見ると、救急病院の那須赤十字病院や商業施設が集積している大田原市への流動が多くなっていることから、市内の移動だけでなく市外への移動手段の確保も必要となっています。 	問題点	②
上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画を策定しており、都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定と持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に関する取組などについて整合を図る必要があります。 	現状	④
公共交通 全体	<ul style="list-style-type: none"> 「鉄道やバスを利用する必要があるが、不便を感じる人が多い」の割合は6%、「鉄道やバスを利用する必要があるが、不便を感じることは少ない」は3%と全体の約1割の人で鉄道やバスの必要性が高くなっています。 バスを利用している人は回答者全体の12%となっています。 	現状	①
	<ul style="list-style-type: none"> 市全体の公共交通サービス圏域人口（鉄道駅1.5km圏内又はバス停300m圏内の人口）は70,409人（市人口の約6割）となっており、地域別では高林地域が約2割、宇都野地域と箒根地域が約4割と公共交通サービス圏域人口比率が低い地域が存在しています。 	問題点	③

課題

- ①公共交通の持続性の向上
- ②生活交通に利用できる交通手段の確保
- ③公共交通空白地域における移動制約者*の外出手段の確保
- ④まちづくり計画（立地適正化計画）への対応
- ⑤観光需要への対応

視点	内容	分類	課題
公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 平日は「通勤」と「通学」の利用が多く、休日は「観光」が多くなっています。 	現状 ①⑤
		<ul style="list-style-type: none"> 那須塩原駅の東口（平成31年度完成予定）と黒磯駅の東口ではエレベーター等が設置されておらず、バス路線は駅を中心とし東西にまたぐ運行が行われていないことから乗換えには跨線橋を越えるという物理的な問題があります。 	問題点 ②
	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 主に那須線（那須高原）、板室線（板室温泉）、塩原本線（塩原温泉）の3路線が市内を運行し、那須地域の玄関口である那須塩原駅と周辺観光地とを結んでいます。 観光目的（来訪客中心）の利用が多く、観光目的と比べるとその他目的（市民中心）の利用は少なくなっています。 	現状 ①⑤
		<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケート調査では、各種サービス項目の中で「バスの運行本数」の満足度が最も低くなっています。 	問題点 ②
	ゆーバス	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は「女性」の「65歳以上」で「自動車を保有していない人」が多くなっています。 	現状 ③
		<ul style="list-style-type: none"> 全体で乗車一人当たりの運行経費は644円、収支率は27%となっており、路線別では西那須野内循環線（収支率9%）の収支率が特に低くなっています。 	問題点 ①
		<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケート調査では、各種サービス項目の中で「バスの運行本数」の満足度が最も低くなっています。（※調査対象は「黒磯・西那須野線」「塩原・上三依線」のみ） 	問題点 ②
	予約ワゴンバス	<ul style="list-style-type: none"> 利用者はゆーバスと同様に「女性」の「65歳以上」で「自動車を保有していない人」が多くなっています。 	現状 ③
		<ul style="list-style-type: none"> 全体で乗車一人当たりの運行経費は11,612円と非常に高く、収支率は1.4%となっており、いずれの路線も収支率が0.6%~2.2%と非常に低くなっています。 	問題点 ①
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 本市内に営業所が所在するタクシー事業者は6社（総車両台数：約140台）で乗務員の平均年齢は約60歳と乗務員の高齢化が進展しています。 平成28年の輸送回数・輸送人員は平成21年と比べて約3割減少しています。 	問題点 ①

課題

- ①公共交通の持続性の向上
- ②生活交通に利用できる交通手段の確保
- ③公共交通空白地域における移動制約者の外出手段の確保
- ④まちづくり計画（立地適正化計画）への対応
- ⑤観光需要への対応

視点	内容	分類	課題
観光 関連	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅利用者又は宿泊施設利用者の交通手段は「マイカー・知人の車」が最も多く、宿泊施設利用者では施設が独自に運行している「施設の送迎バス」の利用も多くなっています。 道の駅と周辺観光施設とを結ぶ路線バスを運行した場合の利用意向は「利用する」が16%、宿泊施設と周辺観光施設とを結ぶ路線バスを運行した場合は「利用する」が37%となっています。 外国人観光客の交通手段は「施設の送迎バス」が最も多く、次いで、「路線バス」「タクシー」「鉄道」などとなっており、道の駅・宿泊施設利用者（国内客）の交通手段と異なる傾向にあります。 	現状	①⑤
	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客が観光して交通手段関連で不満足だった点は「バスの本数が少ない」「外国語表記が少ない」といった意見が挙がっています。 	問題点	①⑤

課題

- ①公共交通の持続性の向上
- ②生活交通に利用できる交通手段の確保
- ③公共交通空白地域における移動制約者の外出手段の確保
- ④まちづくり計画（立地適正化計画）への対応
- ⑤観光需要への対応

5.2 地域公共交通の課題

地域公共交通の課題を前述の現状・問題点より検討し、以下のように整理しました。

- 1 公共交通の持続性の向上
- 2 生活交通に利用できる交通手段の確保
- 3 公共交通空白地域における移動制約者の外出手段の確保
- 4 まちづくり（立地適正化計画等）への対応
- 5 観光需要への対応

1 公共交通の持続性の向上

- 市内の幹線区間を運行するジェイアールバス関東及び東野交通の民間路線バス（塩原本線、那須線、板室線）は、国・県・市の補助を受けて運行しています。
- 市が運営するゆーバスは、全体の収支率が27%です。乗車一人当たりの運行経費は644円となっており、黒磯・西那須野線と鍋掛線、黒磯線を除いた3路線では乗車一人当たりの運行経費が1,000円を超えています。
- 市が運営する予約ワゴンバスは、全体の収支率が1.4%と非常に低くなっています。乗車一人当たりの運行経費は11,612円と非常に高く、湯宮線と寺子線、新湯線の3路線では乗車一人当たりの運行経費が15,000円を超えています。
- ゆーバス・予約ワゴンバスともに非効率な路線が存在しており、持続性の観点から改善が必要です。特に予約ワゴンバスは抜本的な改善が必要です。
- 一方で市街地部においては民間路線バスと市が運営する「ゆーバス・予約ワゴンバス」の運行ルートが近接している区間があり、こうした区間では需要量に対し供給過剰となっています。
- ゆーバス等のサービス圏を民間路線バスが運行するようにルートを工夫し、ゆーバス・予約ワゴンバスの運行を短縮・廃止することでコストを削減するとともに、民間路線バスの収支の改善を図る必要があります。

- また、一般タクシーの輸送人員は減少傾向にあり、乗務員不足・高齢化も問題になっていますが、定住・交流の促進にはサービスの持続が必要であり、フィーダー交通との共存・共栄が課題となっています。

2 生活交通に利用できる交通手段の確保

- バス利用者対象アンケート調査では、「バスの運行本数」について他の項目に比べ満足度が低くなっています。運行本数の増加は運行経費の増加に直接繋がるので安易に実施することはできませんが、移動ニーズに合わせた運行ダイヤ設定等により、通勤・通学・通院・買物等、日常の生活交通への対応が求められています。
- 特に地域への「定住促進」に向けては、若年層が暮らしやすい環境の創出が必要不可欠であり、通学需要への対応が必要です。
- 那須塩原市では買物、通院の日常移動については大田原市への需要が多くなっていますが、那須塩原駅及び西那須野駅では、バスの乗り場は東西の駅前広場に分かれており、バス路線は駅を中心とし東西にまたぐ運行はほとんど行われていません。駅をまたぐ移動の円滑化に向けた対応が必要です。

3 公共交通空白地域における移動制約者の外出手段の確保

- 市全体の公共交通サービス圏域人口は 70,409 人（市人口の約 6 割）となっており、高林地域は約 2 割、宇都野地域と箒根地域は約 4 割と公共交通サービス圏域人口比率が低い地域が存在しています。
- 今後の人口は減少傾向で少子高齢化の進展が予測されています。
- 高齢化社会の進行や活力あるまちづくりなどに対応していくために、公共交通サービス圏域外の移動制約者を中心とした移動手段の確保が必要です。

4 まちづくり（立地適正化計画等）への対応

- 高次の都市機能を誘導すべき拠点（都市機能誘導区域）として、那須塩原駅周辺地区（広域拠点）、黒磯駅周辺地区（地域拠点）、西那須野駅周辺地区（地域拠点）の 3 地区が設定されています。
- 居住を誘導すべき拠点（居住誘導区域）として、那須塩原地区、黒磯地区、西那須野地区、関谷地区の 4 地区が設定されています。

- これらの拠点間をつなぐ持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に関する取組などについて立地適正化計画と整合を図る必要があります。

5 観光需要への対応

- 道の駅と周辺観光施設とを結ぶ路線バスを運行した場合の利用意向は「利用する」が16%、宿泊施設と周辺観光施設とを結ぶ路線バスを運行した場合は「利用する」が37%となっています。
- 外国人観光客が観光して交通手段関連で不満足だった点は「バスの本数が少ない」、「外国語表記が少ない」といった意見が挙がっています。
- 第2次那須塩原市総合計画の「基本施策 6-4 観光を活性化させる」の中でインバウンド事業の施策を掲げています。
- 現状では観光客の公共交通利用は少ないものの、外国人観光客を含めた観光需要への対応が必要です。

5.3 基本理念

本市では、都市計画マスタープランや立地適正化計画等の「まちづくり計画」と整合した地域公共交通網形成計画を策定し、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指しています。

また、本市を中心市とする2市2町で構成する那須地域定住自立圏では、定住・交流の促進に向けた広域の地域公共交通網形成計画が策定されています。本市内の地域公共交通網は、本市と他市町との間をつなぐ広域幹線ネットワーク（鉄道・路線バス等により形成）を補い、一体となって機能することが必要です。

以上のことから、本市の地域公共交通網形成計画においては、以下を基本理念とします。

まちづくりと整合し

広域幹線ネットワークを補い一体となって機能する

地域公共交通ネットワークの確保・維持

5.4 基本方針

地域公共交通網の課題解決に向け、基本理念を踏まえ、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 安心して暮らせる生活を支える地域公共交通網の形成
 - 2 まちづくり計画に整合した地域公共交通網の形成
 - 3 持続可能な地域公共交通網の形成
-

1 安心して暮らせる生活を支える地域公共交通網の形成

インターネットを中心とした情報通信技術の進展により、例えば買物では通信販売等の選択肢が増えていますが、できれば商品を手に取りながら買物したいというニーズも多く、また、通勤・通学・通院など、日常の暮らしにおいては自らが移動しなければならない状況も多々存在しています。自動車を自由に運転できる人にとっては問題にならないかも知れませんが、その人が暮らす地域の中には自動車を運転できない子供やお年寄りもあり、そうした方も含め地

域社会が成り立っています。また、自動車を運転できる人も加齢や病気等により急に運転ができなくなる場合もあります。「もう少し公共交通が便利であれば公共交通を利用し生活できる」という市民も少なくないことから、市民が日常生活の移動に対して不安を感じることなく、安心して通勤・通学・通院・買物ができる環境の整備が必要です。以上のことから、住民が安心して暮らせる生活環境の実現に向け、生活を支える地域公共交通網の形成を目指します。

2 まちづくり計画に整合した地域公共交通網の形成

今後、人口の減少とそれに伴う税収の減少が見込まれていることから、それに合わせた「まちづくり」を考えていかなければなりません。そのため、那須塩原市では拡散型の都市構造から、集約型の都市構造への転換を図り、効率的で持続可能な都市づくりを推進するために、「立地適正化計画」を策定しました。立地適正化計画では「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」を定めていますが、目指す都市構造の実現に向けては、それらの区域を結ぶ地域公共交通網の整備及び駅周辺地域と駅とを結ぶ地域公共交通網の整備が必要とされています。また、本市の活性化に向けては、観光産業振興が大きな柱の一つとなっており、地域への定住と交流の促進に向けては、観光客の移動や地域住民の「おでかけ」に対応する交通の充実も求められています。本計画では今後のまちづくりを見据え、それに整合した公共交通網の形成を目指します。

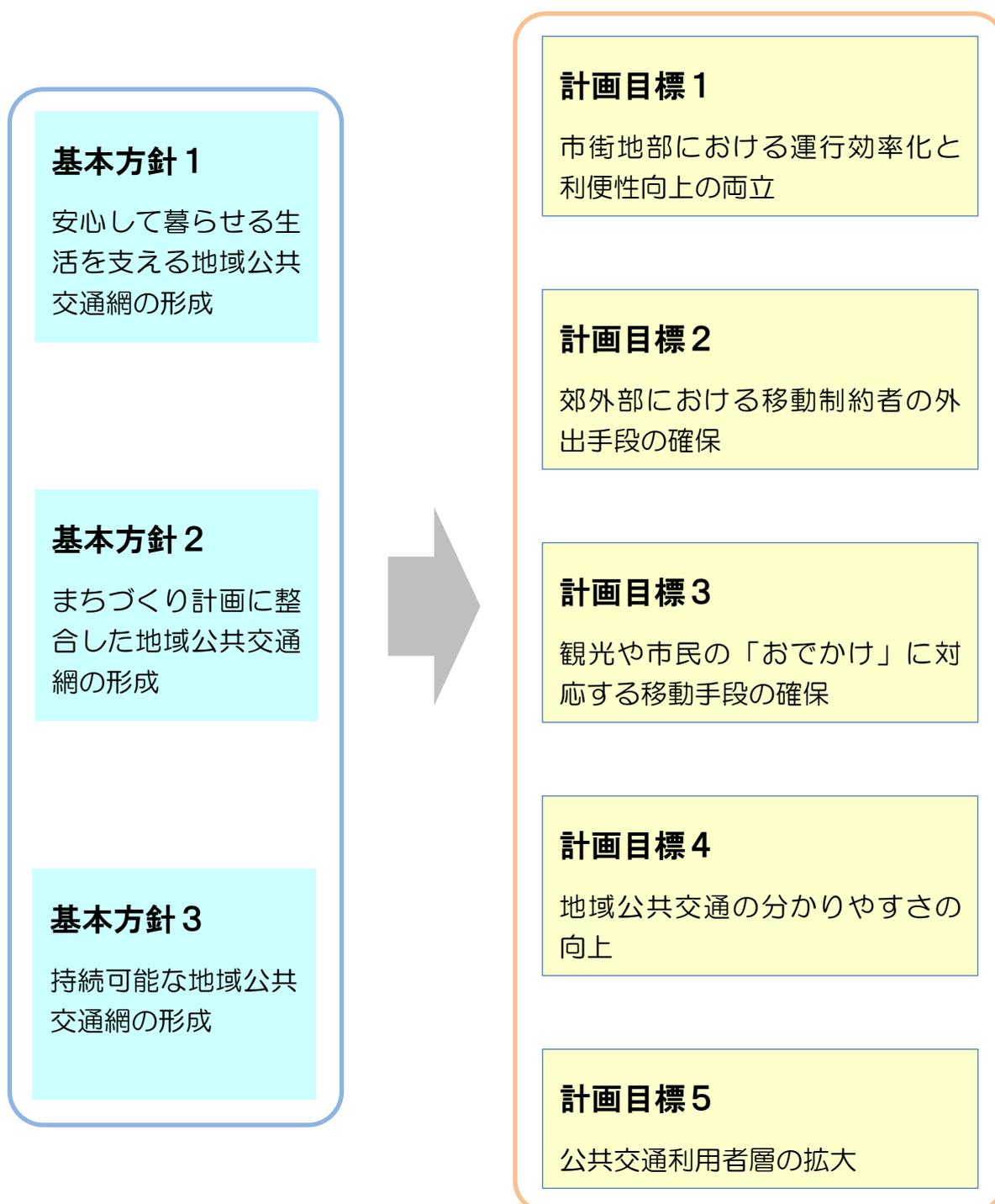
3 持続可能な地域公共交通網の形成

例えば「運賃が安くて、運行本数が多い」交通手段があったとします。そのサービスが利用者にどんなに喜ばれていたとしても、もし運行経費の大半が税金によって賄われていたとすれば、持続可能性は決して高いとは言えません。また、民間事業者が運行しているバス路線やタクシーが、その交通手段に利用者を奪われ撤退してしまう可能性もあり、地域公共交通網全体の持続可能性も低くなってしまいます。路線単独での利用者数確保や収益、満足度等だけでなく、地域公共交通網全体の活性化を考えていくことで、持続可能な公共交通網の形成を目指します。

6 計画目標と計画事業

6.1 施策体系

前章にて定めた基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）に対し、計画目標（＝基本方針を実現するために計画期間中に達成すべき目標）を定めます。



計画目標に対し、その達成度を測る指標、それを実現するための具体的事業を、次のように定めます。

計画目標		数値目標	事業	
			名称	概要
1	市街地部における運行効率化と利便性向上の両立	市街地部路線（ゆーバス）のキロ当たり輸送人員	ゆーバス路線再編	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線区間への民間路線の誘導 他市町路線との相互乗入
2	郊外部における移動制約者の外出手段の確保	「小さな交通」の乗車一人当たり輸送コスト	予約ワゴンバスに代わる新たな「小さな交通（仮称：ゆータク）」の導入	<ul style="list-style-type: none"> 予約ワゴンバスの運行形態の見直し 路線バスとの乗継ぎ割引 タクシー活用
3	観光や市民の「おでかけ」に対応する移動手段の確保	観光対応路線のキロ当たり輸送人員	観光対応路線の確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> 塩原・上三依線の確保・維持 タクシー活用
4	地域公共交通の分かりやすさの向上	地域公共交通情報提供の充実に向けた取組実施数	公共交通情報の周知	<ul style="list-style-type: none"> マップ作成（広域事業） 広報誌・HP等での周知（事業者等と相互リンク）
			鉄道駅などにおける案内表示の改善	<ul style="list-style-type: none"> 那須塩原駅（広域事業） 西那須野駅・黒磯駅・アグリパル塩原
5	公共交通利用者層の拡大	公共交通利用者層の拡大に向けた取組実施数	中学生を対象としたモビリティマネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から高校・大学に公共交通で通えることを教え、定住を促進
			公共交通利用の「きっかけ」づくり	<ul style="list-style-type: none"> 観光・福祉分野との連携 体験乗車

6.2 計画目標と計画事業

(1) 目標1 市街地部における運行効率化と利便性向上の両立

鉄道駅周辺の地域には人口が集中し、一定以上の人口が集積する市街地部では定路線型の乗合交通を運行することで公共交通の利用促進を期待することができます。定時定路線型の乗合交通である「ゆーバス」を路線再編等により充実させ、市街地部における利便性の高い公共交通網の実現を目指します。

評価指標	市街地部路線（ゆーバス）のキロ当たり輸送人員
現況値	3.64 人/km（平成 28 年度）
目標値	4.71 人/km（平成 34 年度）

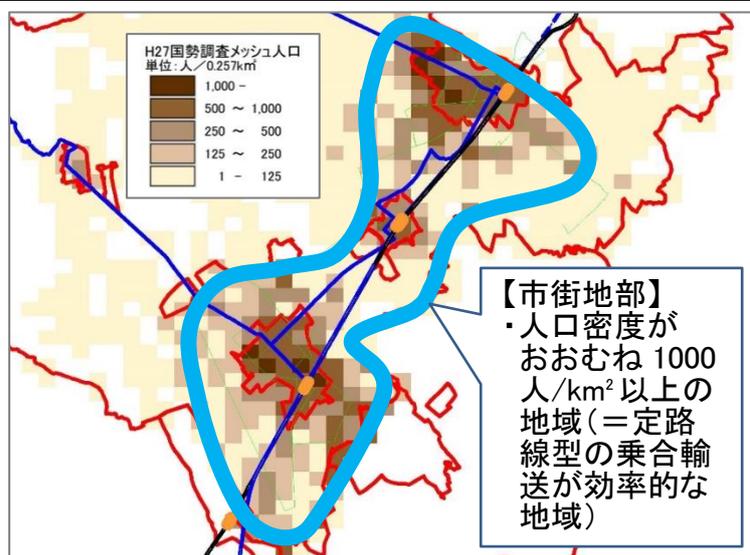
■ゆーバスが対応する移動需要

「ゆーバス」は、市内の公共交通空白地域（民間路線バスが運行していない地域）における交通弱者の移手段確保を目的に運行しております。ただし、需要が少ない地域では輸送力が高い（＝その分運行コストが高い）バス車両を用いたサービスは非効率ですので、「ゆーバス」が対応する移動需要は次のとおりとします。

- ① 市街地部における移動需要
- ② 病院（市街地部外）と市街地部の移動需要
- ③ 観光目的の移動需要（塩原温泉地域）

なお、「市街地部」は右図に示す地域であり、ここでは「人口密度がおおむね 1000 人/km²以上の地域（定路線型の乗合輸送が効率的な地域）」と定義しています。

また、「市内の病院」「対応する観光需要」は以下のとおりです。



【市内の病院】

- ① 菅間記念病院（市街地部）
- ② 黒磯病院（市街地部）
- ③ 国際医療福祉大学病院（市街地部）
- ④ 栃木県医師会塩原温泉病院（市街地部外）
- ⑤ 那須脳神経外科病院（市街地部外）
- ⑥ 福島整形外科病院（市街地部）

【対応する観光需要】

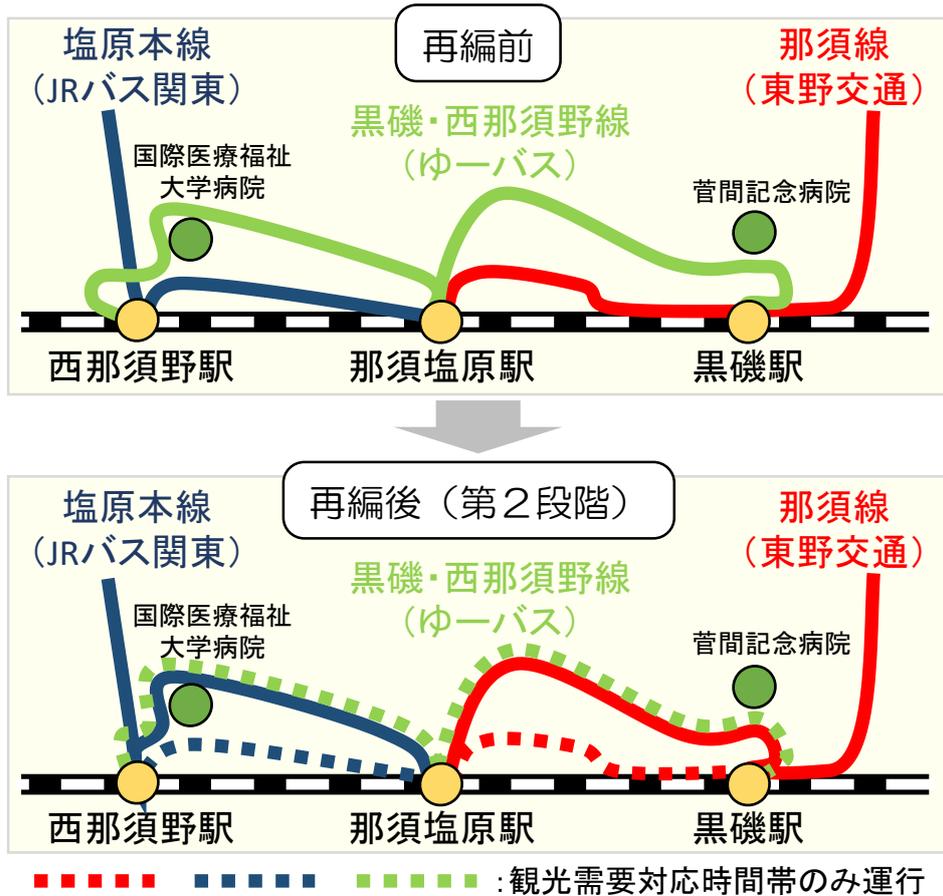
- ① 塩原温泉地域内の観光施設間移動需要
- ② 塩原温泉地域～上三依塩原温泉駅の移動需要

事業1 ゆーバス路線再編

- 黒磯駅と西那須野駅を結ぶ「黒磯・西那須野線」については、長期的には並行する道路を運行する民間路線バスの経路変更を要請し、民間事業者によるサービス提供を目指します。ただし、道路幅員が狭く民間事業者が所有する現行車両では運行できないこと等があり、早急な実現は困難であるため、2段階に分けて実施します。
- 第1段階では運行系統の分割（隣接市町路線との相互乗入れを含む）や運行ダイヤの見直し等による運行効率化と利便性向上の両立を図ります。
- 第2段階では民間路線バスの経路変更を要請し、運行効率化と利便性向上の両立を図るとともに、「同一区間の同一運賃」の実現を目指します。
- 黒磯駅周辺を循環する3路線については、那須町民バスとの連携等による運行収支の改善を検討します。
- 市街地部を運行するゆーバスの中で、特に収支率が低い「西那須野内循環線」「西那須野外循環線」について、運行ルートを含めた見直しを検討します。

【黒磯・西那須野線の再編イメージ（例）】

事業内容



実施主体

那須塩原市、東野交通株式会社、ジェイアールバス関東株式会社、やしお観光バス株式会社

実施時期

平成30年度：詳細検討、平成31年度～：実施

(2) 目標2 郊外部における移動制約者の外出手段の確保

人口が広く薄く分布する郊外部では、点在する小さな需要をいかに効率的に輸送するかがポイントとなります。少ない中でも一定以上の需要がある場合にはデマンド型交通の運行が有効ですが、そうでない場合にはタクシーで個別に輸送した方が低コストになる場合もあります。ここでは予約ワゴンバスに変わる新たな「小さな交通（仮称：ゆータク）」の導入を通じ、郊外部における移動制約者の外出手段の確保を目指します。

評価指標	「小さな交通（仮称：ゆータク）」の乗車一人当たり輸送コスト
現況値	11,612 円/人（平成 28 年度） 利用者の平均乗車距離：11.9km 11.9km をタクシーで個別輸送した場合の金額：4,150 円
目標値	利用者の平均乗車距離をタクシーで個別輸送した場合よりも安い金額（平成 34 年度）

事業2 予約ワゴンバスに代わる新たな「小さな交通（仮称：ゆータク）」の導入

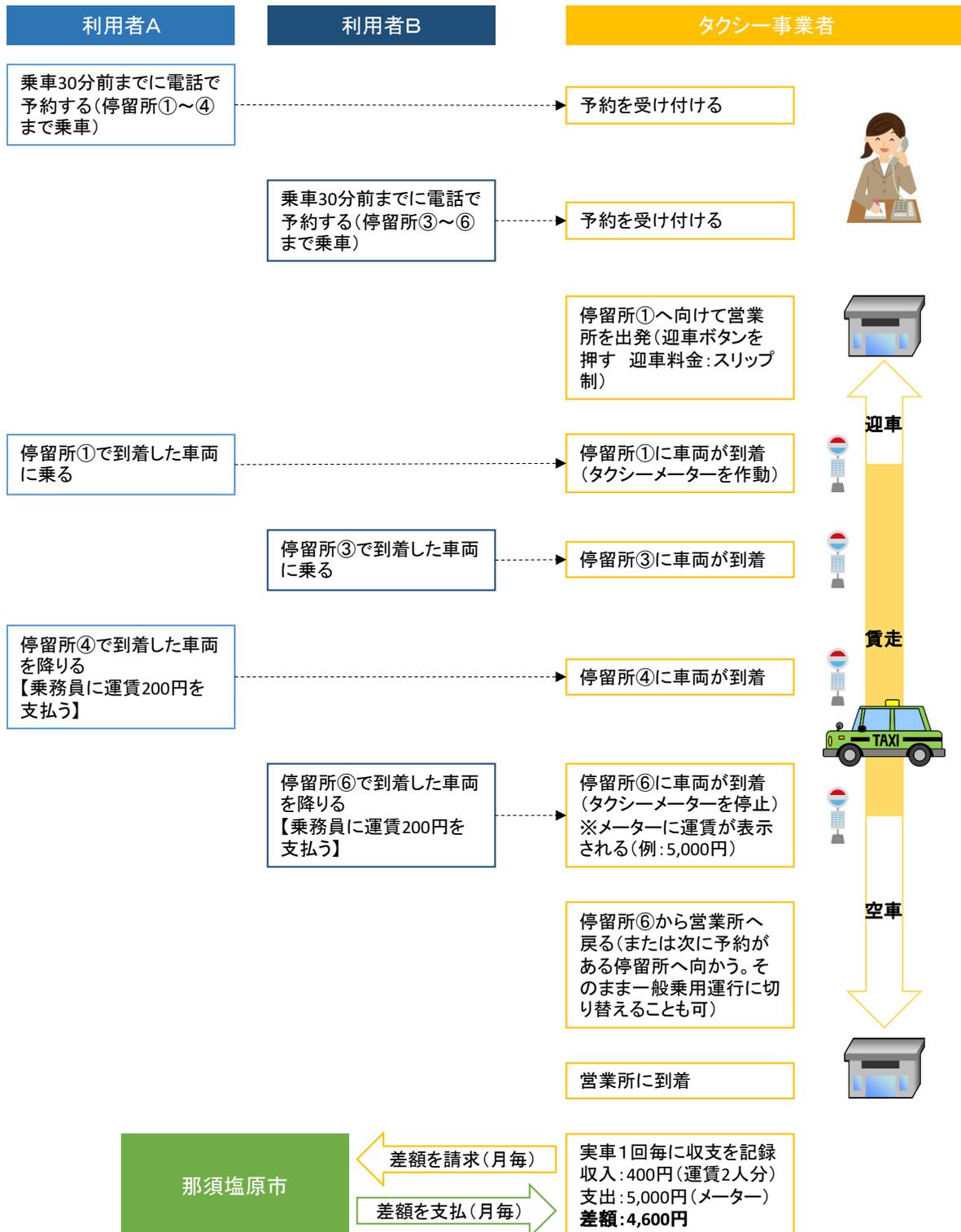
- 事業内容
- 「小さな交通（仮称：ゆータク）」は2段階に分けて導入します。
 - 第1段階では、予約ワゴンバスの運行経費を利用者の乗車距離に応じて精算する方式（メーター精算方式）に変更し、メーター金額との差額は市が補助することで、利用者が支払う運賃は現在同様200円（大人）とします。同時に、現行の運行経路上への停留所の新設やフリー降車の導入、予約締切時間の繰下げ（2時間前→30分前）等を検討し、運行経費の縮減と利用者数の増加を目指します。また、高校生の通学利用を視野に入れたダイヤ改正を実施します。見直し運行開始後は、利用実態の検証を通じ、利用者ニーズの把握に努めます。
 - 第2段階では、第1段階における利用実態及び運行コスト縮減効果を踏まえ、市内交通空白地域の解消に向けた運行エリアの拡大（仮称：ゆータクの拡充やデマンド型交通の導入等）を対象地域とともに検討し、地域の実情・要望にあった形態の導入を目指します。また、高校生の通学対応については、需要の集約方法を工夫（学期始めに利用希望者を募集し経路を設定等）し、継続します。

【精算方式変更による予約ワゴンバスの運行経費削減試算】

運行路線	メーター精算方式による運行経費										運行経費の比較	
	現況											
	日当り 運行経費 (円)	利用 者数 (人/日)	乗車1人 当り距離 (km/人)	走行 時間 (分)	停車 時間 (分)	距離制 運賃 (円)	時間距離 併用制 運賃(円)	乗車1人 当り 運行経費 (円)	日当り 運行経費 (円)	②-①	②÷①	
	①								②			
宇都野線	49,570	14	9.4	14	5	3,070	180	3,250	45,500	-4,070	91.8%	
下大貫線	54,414	4	9.9	15	5	3,250	180	3,430	13,720	-40,694	25.2%	
接骨木線	48,252	5	9.1	14	5	2,980	180	3,160	15,800	-32,452	32.7%	
湯宮線	48,616	7	8.9	13	4	2,890	180	3,070	21,490	-27,126	44.2%	
寺子線	51,836	3	6.3	9	3	2,080	90	2,170	6,510	-45,326	12.6%	
新湯線	49,841	7	12.6	19	6	4,060	270	4,330	30,310	-19,531	60.8%	
高林・青木線	46,452	13	18.8	28	9	6,040	450	6,490	84,370	37,918	181.6%	
合計	348,984	53	11.9	18	6	3,880	270	4,150	217,700	-131,284	62.4%	

実施主体	那須塩原市、那須合同自動車株式会社、塩原自動車株式会社、黒磯観光タクシー株式会社、山和タクシー有限会社、藤交通株式会社、有限会社京橋
実施時期	平成30・31年度：詳細検討、平成32年度～：実施

メーター精算方式について（第1段階で実施）



(3) 目標3 観光や市民の「おでかけ」に対応する移動手段の確保

那須塩原市において観光は大きな産業であり、まちの活性化に向けて観光産業振興は大きな柱の一つとなっています。一方で、地域への定住と交流の促進に向けては、地域住民の「おでかけ」に対応する交通の充実も求められています。観光対応路線の確保維持を通じて、観光はもちろんのこと、市民の「おでかけ」にも対応する移動手段の確保を目指します。

評価指標	観光対応路線のキロ当たり輸送人員
現況値	ゆーバス 塩原・上三依線：0.72 人/km（平成 28 年度） 民間補助路線：4.42 人/km（平成 28 年度）
目標値	塩原・上三依線：2.00 人/km、民間補助路線：現状維持（平成 34 年度）

事業3 観光対応路線の確保・維持															
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 観光交通需要に対応する路線として、塩原温泉バスターミナルと野岩鉄道上三依塩原温泉口駅とを結ぶ「ゆーバス 塩原・上三依線」の運行を継続するとともに、民間路線バスである「那須塩原～西那須野～塩原温泉」間及び「那須塩原～黒磯～板室」間の運行補助を継続します。 バスとタクシーの組合せで観光施設や温泉巡りが割安で楽しめる「バス&タクシーパック」の販売を検討し、利用者数の増加を目指します。 														
	<p>【バスとタクシーの連携による利用促進事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道十勝地域の「十勝圏二次交通活性化推進協議会（※十勝管内のバス会社とタクシー会社の 15 社が管内の二次交通の充足と利便性の向上を目的として、関係行政・団体の支援を受けながら事業の違いを乗り越えて立ち上げた組織）」は、広大な十勝地域に点在する観光施設の中から厳選したポイントを公共交通で巡る旅のプランを作成し、販売しています。 <div style="text-align: center;">  <table border="1" data-bbox="486 1590 1332 1836"> <thead> <tr> <th>パック名</th> <th>コース</th> <th>小型タクシー 1台料金</th> <th>1名分の目安料金 (2名様でご利用の場合)</th> <th>パック内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新塩山スカイパーク</td> <td>帯広駅 B T (バス) → 芽室駅前 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 塩山スカイパーク (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 芽室駅前 (バス) → 帯広駅 B T</td> <td>(5,600円)</td> <td>3,400円</td> <td>「帯広駅バスターミナル～芽室駅前」往復バス乗車券、「芽室駅～新塩山スカイパーク」往復タクシー乗車券、国民宿舎新塩山荘入浴料(大人) 70円割引券(小人) 40円割引券(営業時間 10:30～21:30)</td> </tr> <tr> <td>十勝千年の森</td> <td>帯広駅 B T (バス) → 芽室駅前 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 十勝千年の森 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 芽室駅前 (バス) → 帯広駅 B T</td> <td>(7,800円)</td> <td>5,300円</td> <td>「帯広駅バスターミナル～芽室駅前」往復バス乗車券、「芽室駅～十勝千年の森」往復タクシー乗車券、十勝千年の森入場券、十勝千年の森特典クーポン(ガーデンカフェ・ラウラウケーキセット100円割引、セグウェイ体験試乗会200円割引)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典) 十勝圏二次交通活性化推進協議会</p> </div>	パック名	コース	小型タクシー 1台料金	1名分の目安料金 (2名様でご利用の場合)	パック内容	新塩山スカイパーク	帯広駅 B T (バス) → 芽室駅前 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 塩山スカイパーク (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 芽室駅前 (バス) → 帯広駅 B T	(5,600円)	3,400円	「帯広駅バスターミナル～芽室駅前」往復バス乗車券、「芽室駅～新塩山スカイパーク」往復タクシー乗車券、国民宿舎新塩山荘入浴料(大人) 70円割引券(小人) 40円割引券(営業時間 10:30～21:30)	十勝千年の森	帯広駅 B T (バス) → 芽室駅前 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 十勝千年の森 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 芽室駅前 (バス) → 帯広駅 B T	(7,800円)	5,300円
パック名	コース	小型タクシー 1台料金	1名分の目安料金 (2名様でご利用の場合)	パック内容											
新塩山スカイパーク	帯広駅 B T (バス) → 芽室駅前 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 塩山スカイパーク (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 芽室駅前 (バス) → 帯広駅 B T	(5,600円)	3,400円	「帯広駅バスターミナル～芽室駅前」往復バス乗車券、「芽室駅～新塩山スカイパーク」往復タクシー乗車券、国民宿舎新塩山荘入浴料(大人) 70円割引券(小人) 40円割引券(営業時間 10:30～21:30)											
十勝千年の森	帯広駅 B T (バス) → 芽室駅前 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 十勝千年の森 (タクシー) → (芽室公園花菖蒲園経由) → 芽室駅前 (バス) → 帯広駅 B T	(7,800円)	5,300円	「帯広駅バスターミナル～芽室駅前」往復バス乗車券、「芽室駅～十勝千年の森」往復タクシー乗車券、十勝千年の森入場券、十勝千年の森特典クーポン(ガーデンカフェ・ラウラウケーキセット100円割引、セグウェイ体験試乗会200円割引)											
実施主体	那須塩原市、東野交通株式会社、ジェイアールバス関東株式会社、タクシー事業者、観光政策関係者														
実施時期	平成 30 年度：詳細検討、平成 31 年度～：実施														

(4) 目標4 地域公共交通の分かりやすさの向上

構築した地域公共交通網を多くの方に利用してもらうためには、利用者にとって必要な情報（路線網、運行時刻、運賃、利用方法等）を分かりやすい形で提供することが必要です。バスマップ配布等による公共交通情報の周知や駅等における案内表示の改善を通じ、地域公共交通の分かりやすさの向上を目指します。

評価指標	地域公共交通情報提供の充実に向けた取組実施数
現況値	0 施策（平成 28 年度）
目標値	2 施策（平成 34 年度）

事業4-1 公共交通情報の周知	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那須地域定住自立圏全域の公共交通網、タクシーの情報、乗車方法など、公共交通に関する情報を網羅した「那須地域公共交通マップ」を作成し、配布します。（※「那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画」の事業です。） ・ 上記「公共交通マップ」に掲載した内容を市の広報誌やホームページで周知します。また、関係する公共交通事業者や観光協会等のホームページと相互リンクを貼り、来訪者等、「公共交通情報を必要としている人」の「公共交通情報」へのアクセスを容易にします。
	<p>【市による公共交通情報周知例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 青森県八戸市は公共交通ポータルサイトを開設し、作成したバスマップや実施中のプロジェクト等の情報を掲載するとともに、「公共交通リンク集」として鉄道・高速バス・路線バス・タクシー・フェリー・航空等の情報掲載サイトへのリンクを掲載しています。八戸市ホームページのトップページにもリンクが貼られています。
	 <p>(出典) 青森県八戸市</p>
実施主体	那須塩原市、東野交通株式会社、ジェイアールバス関東株式会社、やしお観光バス株式会社、タクシー事業者
実施時期	平成 30 年度：詳細検討、平成 31 年度～：実施

事業4-2 鉄道駅などにおける案内表示の改善

- ・ 那須地域の広域拠点として、多くの観光客やビジネス客の玄関口となっている那須塩原駅について、情報を必要としている人にとって分かりやすい位置に、外国語表記にも対応した案内板を設置します。（※「那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画」の事業です。）
- ・ 那須塩原駅に加え、本市内の生活拠点である「西那須野駅」及び「黒磯駅」、地域交通拠点である「アグリパル塩原」についても、鉄道からバス、バスからバス等への円滑な乗継ぎが可能となるよう、情報を必要としている人にとって分かりやすい位置に適切なサインや案内板を設置します。

【駅における乗継情報提供を行う場所と情報内容】

(鉄道→バスの乗継の場合)

情報の提供場所	提供する情報内容	提供する媒体
【鉄道⇒バスの乗継移動の段階】 ①駅ホーム ・ホーム上の案内板 ・出口への階段上部 等	【固定情報】 改札口・出口の方向 バスターミナルの方向	【駅に設置する媒体】 サイン 案内板
②改札口・改札口周辺 ・ラッチ上部、床面 ・改札正面辺りの目に付く位置	バスターミナルの方向 バスの行先・方面	ターミナル別の ・出発(先発)情報 ・バス運行状況 サイン 案内板 電光掲示板
③通路 ・通路上部、床面、壁面	バスターミナルの方向	サイン 案内板
④駅前広場、バスターミナル前 ・改札口から通路を経て、バスターミナルを臨む位置	路線・系統一覧 乗り場位置、時刻表、運賃	ターミナル全体の ・出発(先発)情報 ・バス運行状況 案内板 電光掲示板 案内システム
⑤各バス乗り場 ・各バス乗り場のポール等	行先・系統、時刻表、運賃	出発情報 バス運行状況 案内板 電光掲示板
⑥バス車両	行先・系統、経由地	方向幕・表示器

凡 例

: 必要な乗継情報
 : 駅の状況により必要となる情報

※ここでは、LED 表示器、液晶モニター等を総称して「電光掲示板」とした。

(出典) 公共交通のシームレス化に向けた乗継案内情報提供等に関する調査報告書

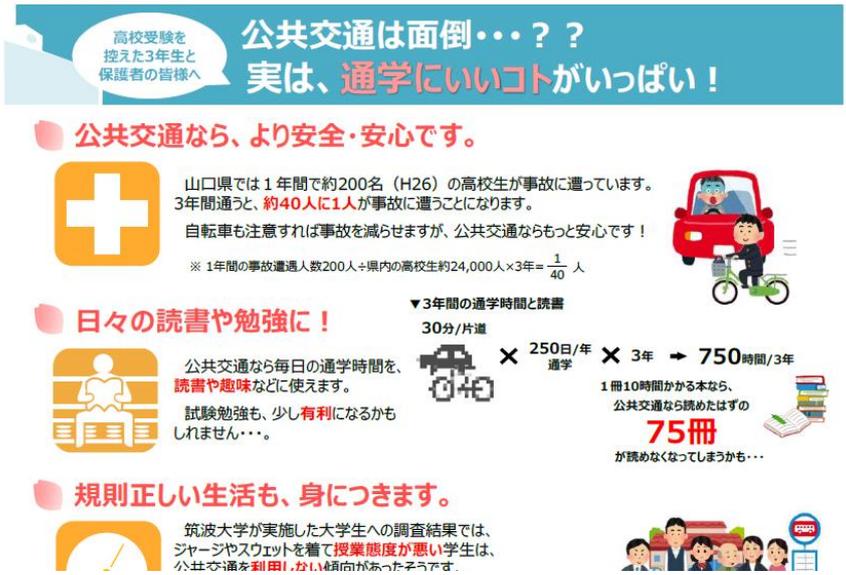
実施主体 那須塩原市、東野交通株式会社、ジェイアールバス関東株式会社、やしお観光バス株式会社

実施時期 平成 30 年度：詳細検討、平成 31 年度～：実施

(5) 目標5 公共交通利用者層の拡大

公共交通の持続に向けては、利用者層の拡大が必要とされています。一方で自動車を中心に生活している方の中には「公共交通を利用したい時もあるけど、利用の仕方が分からない」という方もおり、そうした状況が利用者層の拡大が進まない一因となっています。中学生を対象としたモビリティマネジメントや公共交通利用の「きっかけ」づくりの取組の実施を通じて、公共交通利用者層の拡大を目指します。

評価指標	公共交通利用者層の拡大に向けた取組実施数
現況値	0 施策（平成 28 年度）
目標値	2 施策（平成 34 年度）

事業5-1 中学生を対象としたモビリティマネジメントの実施	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 高校への進学を控えた中学生に対し、モビリティマネジメントの取組として公共交通の利用方法・主な高校への利用シミュレーションの実施を通じて、公共交通を活用することで大半の高校・大学へは自宅から通えることを知ってもらい、高校進学後の利用者層の拡大を図ります。 <p>【中学生を対象としたモビリティマネジメントの実施例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省中国運輸局では、過疎化により長距離通学を余儀なくされる高校生が増加している状況を鑑み、中学生及び保護者を対象としたモビリティマネジメントを実施しました。 <p>▼啓発資料（表面）</p>  <p>（出典）国土交通省中国運輸局資料</p>
	<p>実施主体</p> <p>那須塩原市、那須塩原市教育委員会、運行事業者</p> <p>実施時期</p> <p>平成 30 年度：詳細検討、平成 31 年度～：実施</p>

事業5-2 公共交通利用の「きっかけ」づくり

- 観光政策と連携した地域住民に対する「観光パッケージツアー」の実施や福祉政策と連携した高齢者に対する公共交通利用体験の実施を通じて、今まで公共交通を利用しておらず、どのように利用すれば良いのか分からなかった人に対して、利用の「きっかけづくり」を行います。

【参考事例】

- 大田原市は、大田原観光協会の協力を得ながら、路線バスを利用して市内観光地を周遊するイベント「路線バスの旅 与一くんとめぐる大田原」を開催し、公共交通利用のきっかけづくりに貢献しています。

事業内容

路線バスの旅♪
与一くんとめぐる大田原
 ～新緑の雲巖寺・黒羽を満喫！茶摘みと茶畑ピクニック♪～

歴史香る城下町黒羽と、緑萌え出る雲巖寺を散策♪
 大田原産紅茶「雲巖の静謐」の茶畑までピクニック！
 見晴らしのいい茶畑で、茶摘み体験とティータイムを♪
 初夏の山里をみんなで堪能しよう～☆

開催日
 平成29年
5/20 土

集合 10:10 那須塩原駅 東口
 解散 17:15 那須塩原駅 東口

募集人数 **15名** (先着順)
※小学生以下は保護者同伴でご参加ください。

申込期間 **平成29年5月4日(木)～5月14日(日)**

参加費 **無料**
(バス代・昼食代等の各費用は各自でお支払いいただきます。)
 ※料金の詳細については裏面参照

申し込み先
大田原市観光協会
 電話 0287-54-1110 (8:30～17:00)
【お名前・住所・電話番号・年齢・生年月日・性別をお伝えください】

問い合わせ先
 大田原市地域おこし協力隊 担当：阿久津
 電話 080-9893-8520 (8:30～17:00)

主催：路線バスの旅♪与一くんとめぐる大田原実行委員会 協力：大田原市観光協会

(出典) 大田原市観光協会

実施主体 那須塩原市、福祉政策関係者、観光政策関係者、運行事業者等

実施時期 平成30年度：詳細検討、平成31年度～：実施

6.3 スケジュール

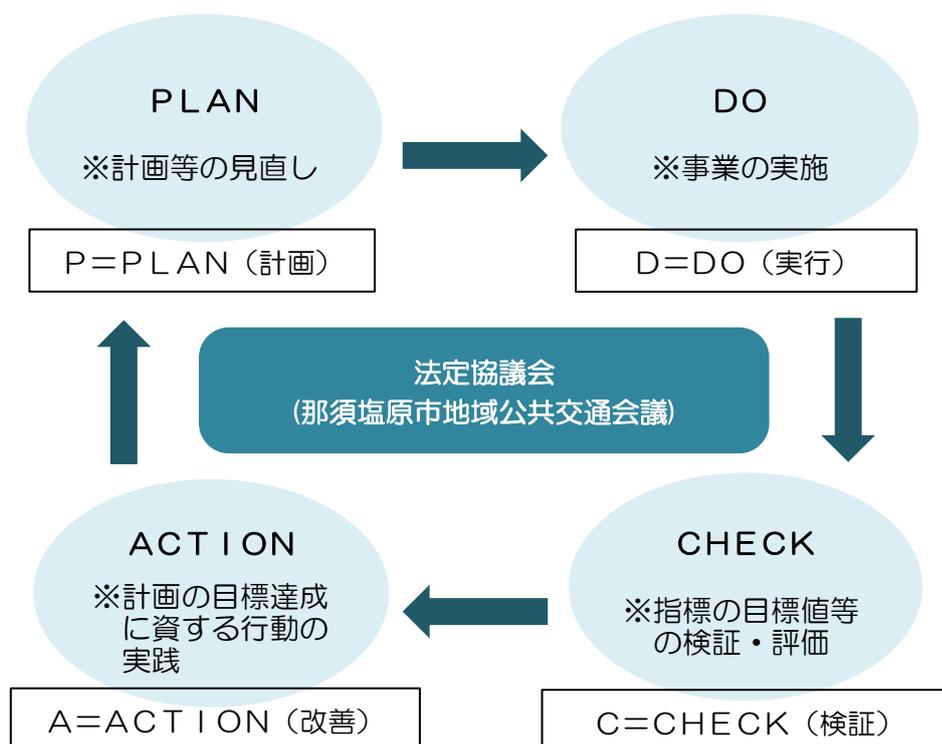
計画期間内の各施策の実施スケジュールは以下のとおりです。

計画目標	事業	実施主体			実施スケジュール				
		市	交通事業者	その他	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
1	市街地における運行効率化と利便性向上の両立	ゆーバス路線再編	○	○		第1段階		第2段階	
2	郊外部における移動制約者の外出手段の確保	予約ワゴンバスに代わる新たな「小さな交通（仮称：ゆータク）」の導入	○	○		第1段階		第2段階	
3	観光や市民の「おでかけ」に対応する移動手段の確保	観光対応路線の確保・維持	○	○	○	検討		順次実施	
4	地域公共交通の分かりやすさの向上	1 公共交通情報の周知	○	○		準備		順次実施	
		2 鉄道駅などにおける案内表示の改善	○	○		準備		順次実施	
5	公共交通利用者層の拡大	1 中学生を対象としたモビリティマネジメントの実施	○	○	○	検討		順次実施	
		2 公共交通利用の「きっかけ」づくり	○	○	○	検討		順次実施	

7 進行管理

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、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。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。

また、路線バスについては、利用者数や収支率等による運行継続・見直し等の基準を設け、定期的に必要の見直しを行うものとします。



(1) 市の役割

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。1年に1回程度、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を法定協議会に報告します。

(2) 各事業主体の役割

市及び交通事業者等は、計画に示された事業を着実に実施するものとします。

(3) 住民の役割

住民は公共交通を積極的に利用するものとします。

(4) 法定協議会の役割

法定協議会では、市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を検討し、今後の事業の進め方を助言します。また必要に応じて地域公共交通網形成計画を変更するものとします。

8 参考資料

8.1 用語解説

○バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）することで、交通分野においては経路における段差の解消など、移動に伴う障壁（バリア）を取り除くことを意味します。

(P.13、36)

○乗合バス

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバスのことで、正式には「一般乗合旅客自動車運送事業」といいます。

一般的には路線（バスの走る経路）を定めて定期的に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態のことをいいます。他に高速バスなども乗合バスにあたります。

(P.24)

○公共交通サービス圏域人口

「公共交通サービス圏域」とは、公共交通を比較的利用しやすい圏域のことです。本市では「鉄道駅から半径 1.5km 圏内又はバス停から半径 300m 圏内」と定義しています。「公共交通サービス圏域人口」は、公共交通サービス圏域内の人口のことです。

(P.25、66、70)

○インバウンド

外国人が訪れてくる旅行のこと。

(P.28、71)

○多極ネットワーク型コンパクトシティ

医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、公共交通によりアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが身近に存在するまちのこと。

(P.34、72)

○シームレス

「継ぎ目のない」の意味です。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする事。

(P.38、82)

○コミュニティバス

公共交通空白地域などで地域住民の移動手段を確保するために、主に自治体などが運営する乗合公共交通のうち、旅客輸送にバス車両（定員11人以上）が用いられているもの。

(P.38)

○乗合タクシー

公共交通空白地域などで地域住民の移動手段を確保するために、主に自治体などが運営する乗合公共交通のうち、旅客輸送にバス車両よりも小型の車両（定員10人以下）が用いられているもの。

(P.38)

○ターミナル

交通路線が集中し、発着する場所のこと。

(P.39)

○主要幹線区間

那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画において定義された幹線区間の一つで「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」です。本市内の市街地部においては「黒磯駅～那須塩原駅～西那須野駅」間が該当します。

(P.39、40、75)

○PDCAサイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Act（改善）の手順の4段階を繰り返すことによって、事業を継続的に改善すること。

(P.41、86)

○バス停間OD調査

バス利用者の乗車バス停及び降車バス停、乗車目的等を把握する調査

(P.42、50、52、55)

○キロ当たり輸送人員

車両が 1km 走行する際に輸送している人数

(P.50、51、52、75、76、80)

○シャトルバス

イベントや空港・観光地など特定の目的地を利用する客を効率的に輸送するため、短い間隔で運行するバスのこと。

(P.65)

○移動制約者

高齢者や自動車を利用できない高校生など、公共交通以外に移動手段がない人のこと。

(P.66、67、68、69、70、74、75、78)

○フィーダー交通

公共交通網において、幹線と接続し、支線としての役割を持って運行される交通

通
(P.70)

○小さな交通

人口が広く薄く分布する郊外部等において、点在する小さな需要を効率的に輸送する交通手段のことで、鉄道・バスといった大きな車両で多くの人を乗合形式で輸送する「大きな交通」の対義語として用いています。

(P.75、78)

○モビリティマネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

(P.75、83)

○定路線型の乗合交通

定路線型は一般的な路線バスの運行形態で、常に決まった経路・停留所を運行する形態のこと。乗合とは一つの乗り物に不特定多数の人が一緒に乗ることで、乗合交通は乗合の形式で旅客を輸送する交通手段のこと。

(P.76)

○フリー降車

定路線型のバス路線において、停留所以外でも降車できる仕組みのこと。

(P.78)

8.2 那須塩原市地域公共交通会議 委員名簿

(敬称略・順不同)

委員区分	団体名	役職名	氏名	期間
住民又は利用者の代表者	輝きネットなすしおばら	理事	櫻井 敬子	平成29年6月26日～
	那須塩原市消費生活推進連絡会	会長	目黒 ケイ子	平成29年6月26日～
	那須塩原市自治会長会連絡協議会	会長	菊地 正治	平成29年6月26日～
	那須塩原市立小中学校長会(南小)	本委員担当	益子 仁二	平成29年6月26日～
	那須北高等学校長会(黒磯南高)	本委員担当	梅澤 希人	平成29年6月26日～
国及び県の関係行政機関の職員	国土交通省関東運輸局栃木運輸支局	首席運輸企画専門官	栗田 英樹	平成29年6月26日～
	栃木県県土整備部	交通政策課長	益子 崇	平成29年6月26日～
	栃木県大田原土木事務所	保全部長	江連 圭一	平成29年6月26日～
	栃木県那須塩原警察署	交通総務課長	田島 嘉之	平成29年6月26日～
旅客自動車運送事業者及び関係団体の職員	(一社)栃木県バス協会	専務理事	小矢島 応行	平成29年6月26日～
	東野交通株式会社	黒磯営業所長	齋藤 一裕	平成29年6月26日～平成29年9月30日
			大貫 正春	平成29年10月1日～
	ジェイアールバス関東(株)西那須野支店	支店長	篠江 章	平成29年6月26日～
	(一社)栃木県タクシー協会	専務理事	鉢村 敏雄	平成29年6月26日～
	黒磯観光タクシー株式会社	代表取締役社長	村山 茂	平成29年6月26日～
栃木県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	室井 和明	平成29年6月26日～	
市職員	那須塩原市	副市長	片桐 計幸	平成29年6月26日～
		生活環境部長	山田 隆	平成29年6月26日～

【公共交通アドバイザー】

福島大学経済経営学類	准教授	吉田 樹	平成29年6月26日～
------------	-----	------	-------------



那須塩原市地域公共交通網形成計画

発行 /平成 30 年 3 月

編集 /那須塩原市 生活環境部 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

E-MAIL k-seikatsu@city.nasushiobara.lg.jp

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

那須塩原市

検索