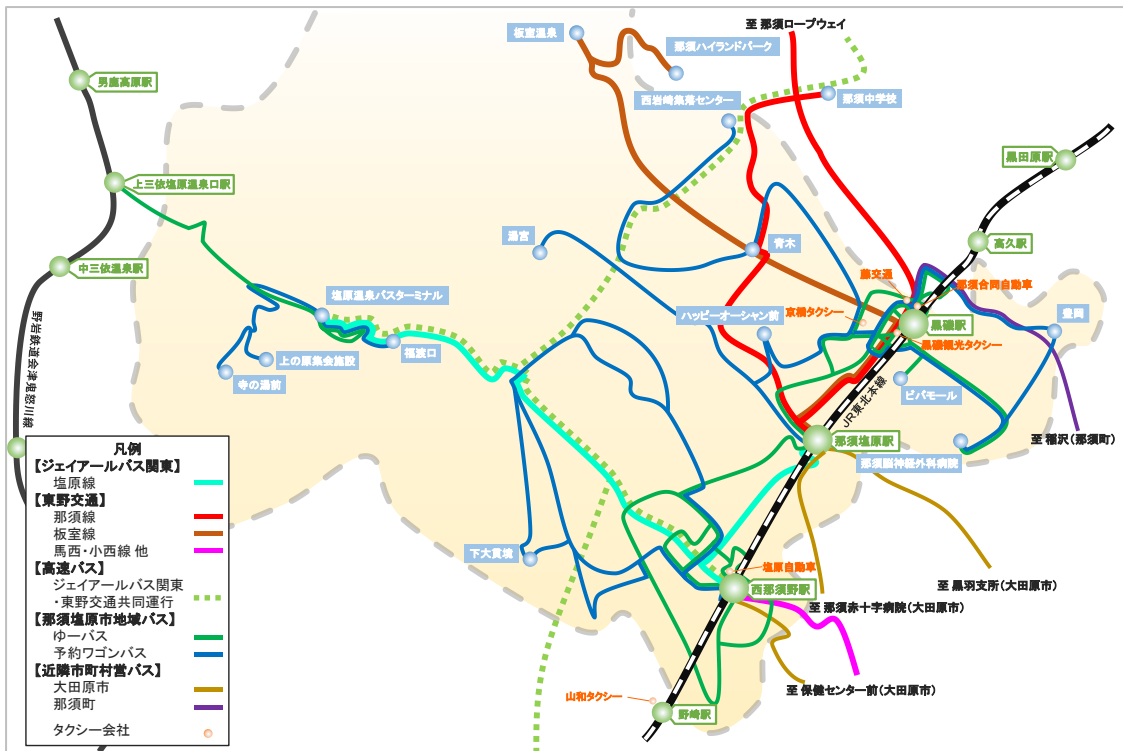


# 那須塩原市地域公共交通網形成計画 概要版

## 1. 計画策定の趣旨

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。なお、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、この計画と本計画を一体として、広域かつ総合的な公共交通網の形成を進めていきます。



## 2. 計画の区域と期間

- ・ 計画区域は那須塩原市全域とします。
- ・ 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 地域公共交通の課題

地域公共交通の課題を現状・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               | 民間路線バスは公的補助を受けて運行しています。市が運営する「ゆーバス」「予約ワゴンバス」にも非効率な路線が存在しており、持続性の観点から改善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         | 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、日常生活交通への対応が求められています。また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市人口の約6割であり、少子高齢化の進展が予測される中、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       | 市内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                  | 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。                                    |

## 3.2 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。そのため、以下を本計画の基本理念とします。

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

## 3.3 基本方針

地域公共交通網の課題解決に向け、本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）を右のとおりとします。

- 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

## 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。

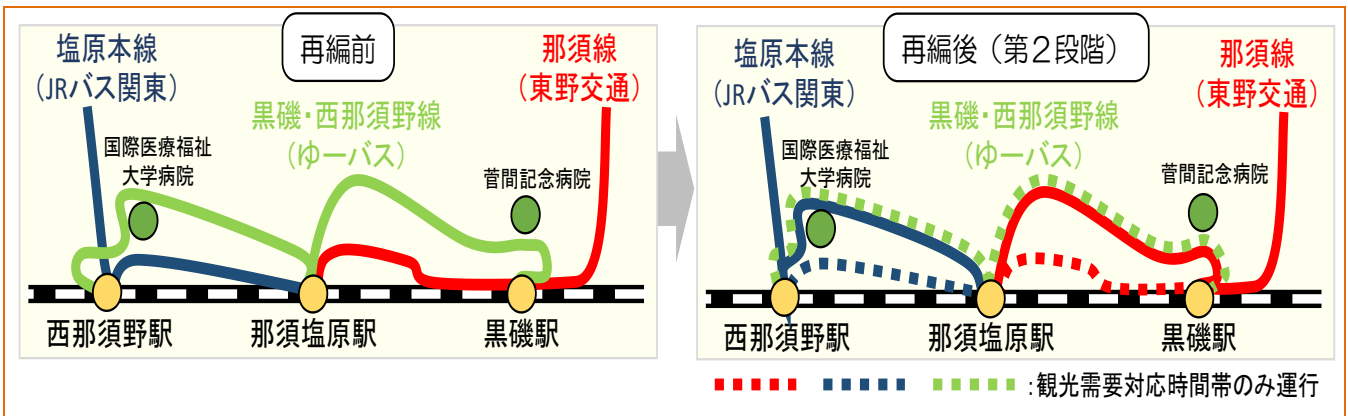
計画目標	事業
1 市街地における運行効率化と利便性向上の両立	1 ゆーバス路線再編
2 郊外部における移動制約者の外出手段の確保	2 予約ワゴンバスに代わる新たな「小さな交通（仮称：ゆータク）」の導入
3 観光や市民の「おでかけ」に対応する移動手段の確保	3 観光対応路線の確保・維持
4 地域公共交通の分かりやすさの向上	4-1 公共交通情報の周知
	4-2 鉄道駅などにおける案内表示の改善
5 公共交通利用者層の拡大	5-1 中学生を対象としたモビリティマネジメントの実施
	5-2 公共交通利用の「きっかけ」づくり

### 4.2 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バス路線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段階では民間バス路線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。



## 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

- 新たな「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、予約締切時間の繰り下げ（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】

項目		値
現況 メーターによる運行経費	日当り運行経費(円)	① 348,984
	利用者数(人/日)	53
	1人当り乗車距離(km/人)	11.9
	走行時間(分)	18
	停車時間(分)	6
	距離制運賃(円)	3,880
	時間距離併用制運賃(円)	270
	1人当り運行経費(円)	4,150
	日当り運行経費(円)	② 217,700
	運行経費の比較	
		②÷① 62.4%

## 事業3・事業4・事業5

事業名	内容
事業3 観光対応路線の確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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、民間バス路線である「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。</li> <li>• 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&amp;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。</li> </ul>
事業4 公共交通情報の周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 那須地域定住自立圏全域の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)</li> <li>• 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、公共交通事業者や観光協会等のホームページと相互にリンクを掲載し、「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。</li> </ul>

【バスとタクシーの連携による利用促進事例】

【市による公共交通情報周知例】



事業名		内容
事業4-2	鉄道駅などにおける案内表示の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>那須塩原駅で、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)</li> <li>西那須野駅、黒磯駅、アグリパル塩原で、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、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。</li> </ul> 
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> 
事業5-2	公共交通利用の「きっかけ」づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> 

### 4.3 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
1	ゆーバス路線再編	○	○		第1段階		第2段階	
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	○	○		第1段階		第2段階	
3	観光対応路線の確保・維持	○	○	○	検討		順次実施	
4-1	公共交通情報の周知	○	○		準備		順次実施	
4-2	鉄道駅などにおける案内表示の改善	○	○		準備		順次実施	
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	○	○	○	検討		順次実施	
5-2	公共交通利用の「きっかけ」づくり	○	○	○	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。

