

# 第2次那須塩原市地域公共交通計画

令和5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 地域の概況	4
2.1 人口	4
2.2 施設配置	6
2.3 通勤の流動	7
2.4 運転免許保有率	8
2.5 運転免許保有者数の予測	8
2.6 観光の実態	9
3 上位・関連計画	11
4 地域旅客運送サービスの状況	13
4.1 地域公共交通網（バス路線・タクシーなど）	13
4.2 地域バス（ゆーバス・ゆータク）	14
4.3 鉄道・バスサービスの圏域人口	16
4.4 タクシー運行状況	16
4.5 タクシー補助	17
4.6 スクールバス	17
5 バス等利用者アンケート調査結果	18
5.1 調査概要	18
5.2 調査結果	18
6 那須地域定住自立圏における住民アンケート調査結果	19
6.1 調査概要	19
6.2 集計結果（那須塩原市分）	20
7 高齢者外出支援タクシー券利用者アンケート調査	31
7.1 調査概要	31
7.2 調査結果	32
8 那須塩原市における住民アンケート調査結果	36
8.1 調査概要	36
8.2 集計結果	37
9 課題整理	43
9.1 地域における「人の動き」に関する課題	43
9.2 地域公共交通に関する課題	45
10 基本的な方針	49
10.1 基本理念	49
10.2 基本方針	51
11 計画目標と事業	53
11.1 計画目標と取組事業の設定	53
11.2 基本方針の実現に向けた取組事業	54
11.3 スケジュール	73
12 目標値の設定と推進体制	74
12.1 数値目標	74
12.2 進行管理と推進体制	75



# 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「ゆータク」、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月から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型の「予約ワゴンバス」運行へ切り替え、さらに平成30年10月には利便性の向上と運行経費削減を目的に「予約ワゴンバス」を「ゆータク」に移行しました。ゆーバスについても利用ニーズに対応した再編を適宜実施し、現在では市内を中心に「ゆーバス」5路線、「ゆータク」7路線を運行しており、公共交通網の確保維持を行っています。

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、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。本市においても平成30年3月に「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てきました。その結果、地域バス利用者状況は改善しつつありました。

しかし、令和2年1月以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、公共交通を取り巻く現状は一変しました。「不要不急」とされる外出が制限されるとともに、見知らぬ人と相乗り利用となる公共交通機関の利用は敬遠され、交通産業は大きな打撃を受けました。コロナ禍においてテレワークやオンライン授業、

遠隔診療、宅配利用等の普及が加速化し、アフターコロナ時代となっても公共交通利用者数はコロナ前よりも減少する可能性が示唆されています。

こうした状況に加え、自動運転やAI技術が進展し、地球環境やエネルギー問題への関心が高まりつつある中、令和2年11月には活性化再生法の一部改正が施行され、自治体における「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。そういった中で、本市の那須塩原市地域公共交通網形成計画は令和4年度で計画期間が満了となりますが、令和5年度以降も引き続き地域公共交通サービスの確保維持に向けて、次期計画の策定が必要とされていることから、那須塩原市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、本計画を策定しました。

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、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。また、法定協議会の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。本市の法定協議会は、第1次計画に引き続き、那須塩原市の公共交通の関係者や、地域住民及び関係機関の代表者で構成する「那須塩原市地域公共交通会議」で協議を行い、本計画の策定に当たって検討を進めたものになります。

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「第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画」を、第1次計画に続き令和5年1月に策定しました。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（令和5年度～令和9年度）とします。

## 2 地域の概況

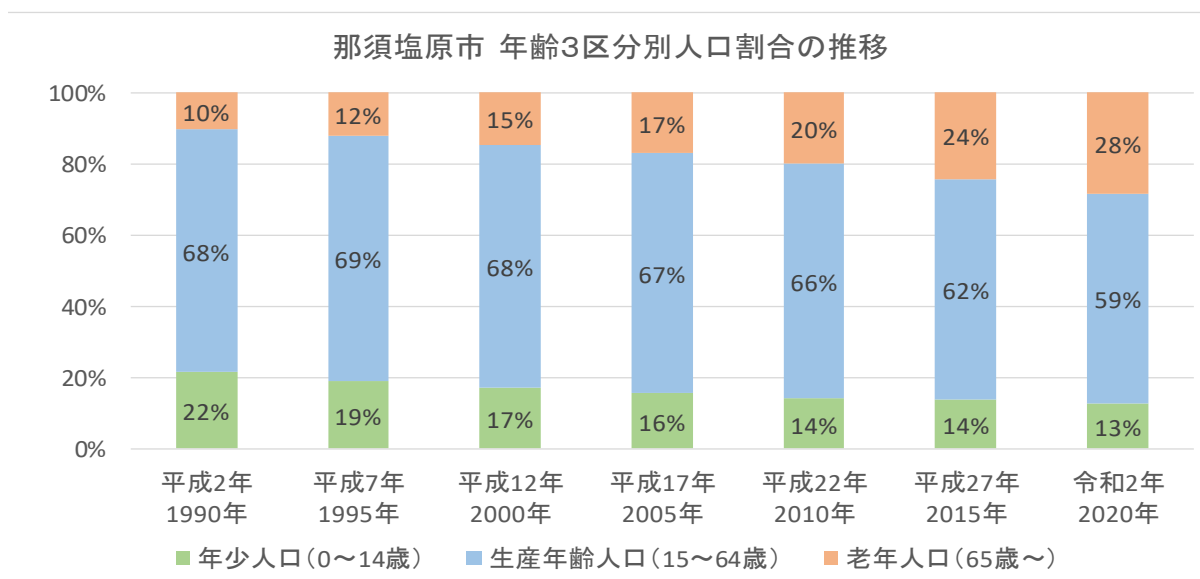
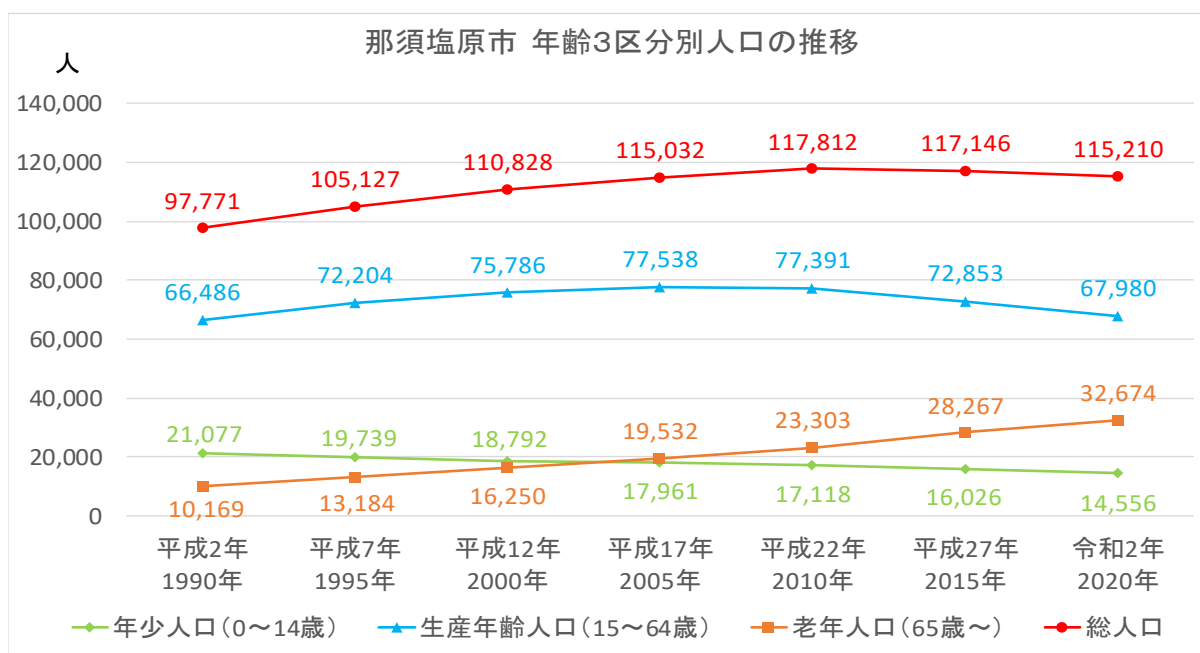
### 2.1 人口

#### (1) 経年変化

本市の人口は、令和2年（2020年）10月時点で115,210人です。

令和2年（2020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28%、年少人口が全体に占める割合は約13%で、少子高齢化が進んでいます。

本市の将来人口は、今後も減少する予測となっています。



(出典) 国勢調査

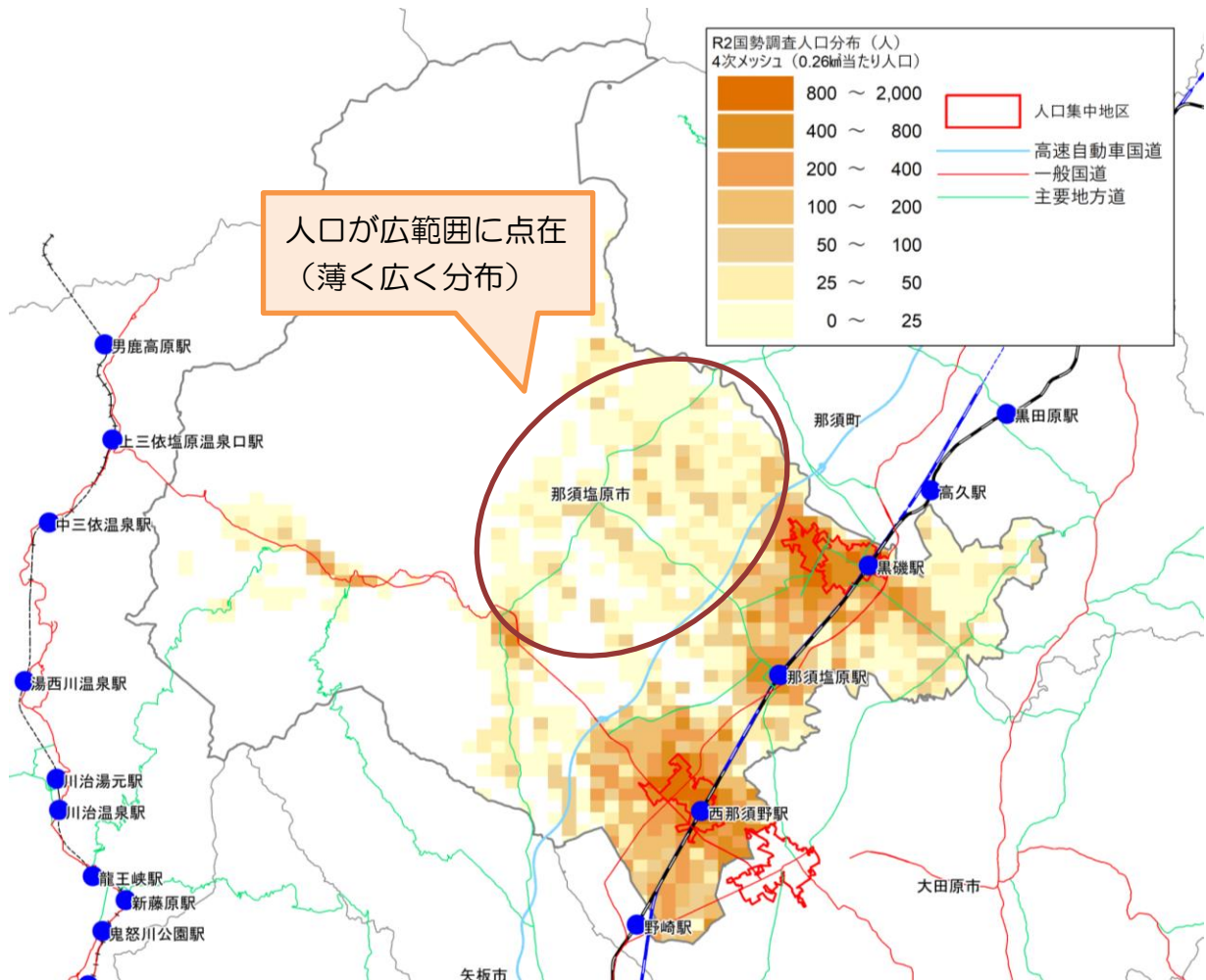


## (2) 人口分布

本市全体の人口密度は 194.4 人/km<sup>2</sup>（令和 2 年国勢調査）となっています。

また、本市の居住地における人口密度は、全体で 615.4 人/km<sup>2</sup> となっており、黒磯駅と西那須野駅の周辺に人口が集中し、黒磯駅周辺で約 3,439 人/km<sup>2</sup>、西那須野駅周辺で約 3,616 人/km<sup>2</sup> となっています。

市街地部に人口が集中する一方で、郊外部には人口が広範囲に点在しており、高林地帯の居住地における人口密度は、約 113.4 人/km<sup>2</sup> となっています。

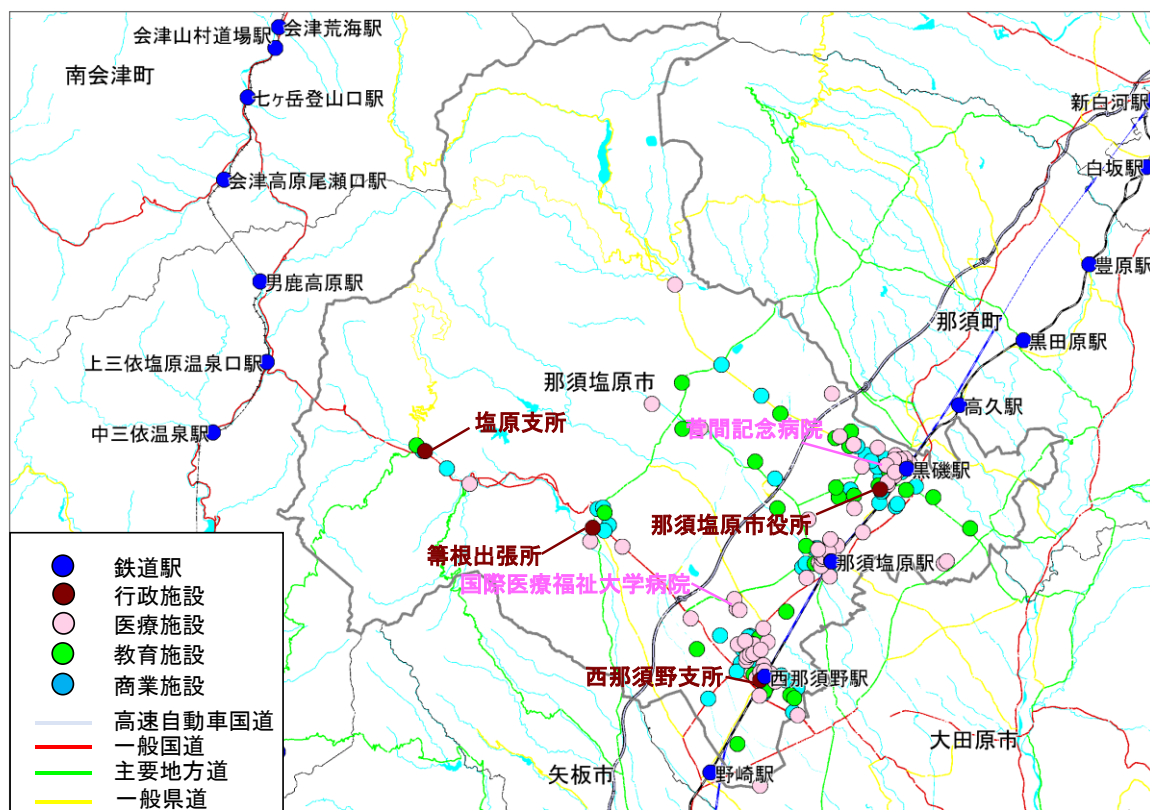


（出典）令和 2 年国勢調査

※総務省統計局 ([https://www.stat.go.jp/data/mesh/r2\\_w.html](https://www.stat.go.jp/data/mesh/r2_w.html)) を加工して作成

## 2.2 施設配置

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、西那須野支所、塩原支所、箒根出張所
教育施設	小学校：黒磯小学校ほか 17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、箒根学園 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：宇都宮共和大学（那須キャンパス）
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：64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（45店舗）

（出典）

行政施設・教育施設：那須塩原市ホームページ

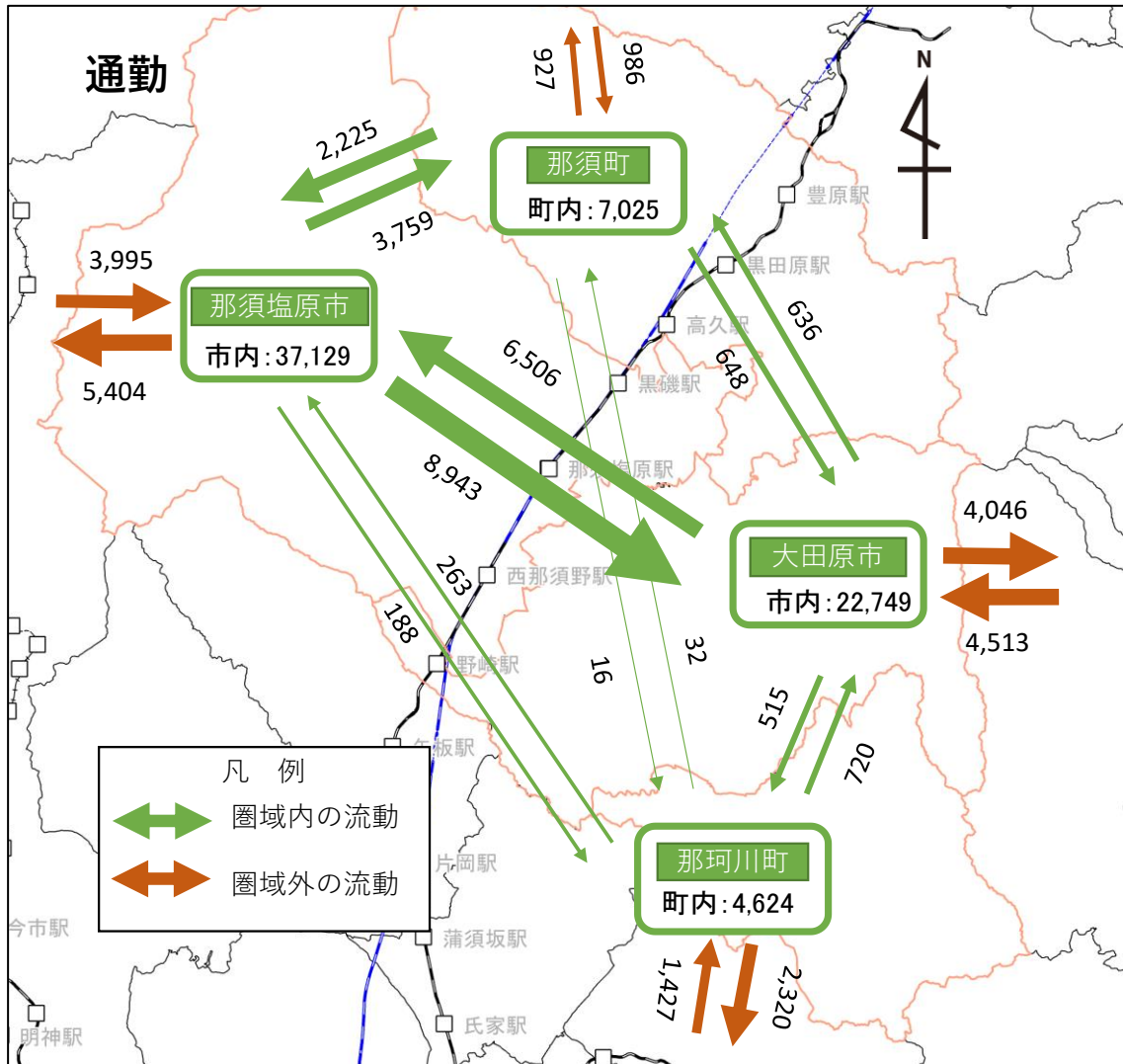
医療施設：栃木県 病院・診療所名簿

商業施設：令和3年度那須地域定住自立圏住民アンケート調査にて回答のあった施設

## 2.3 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。

### ■通勤の流動



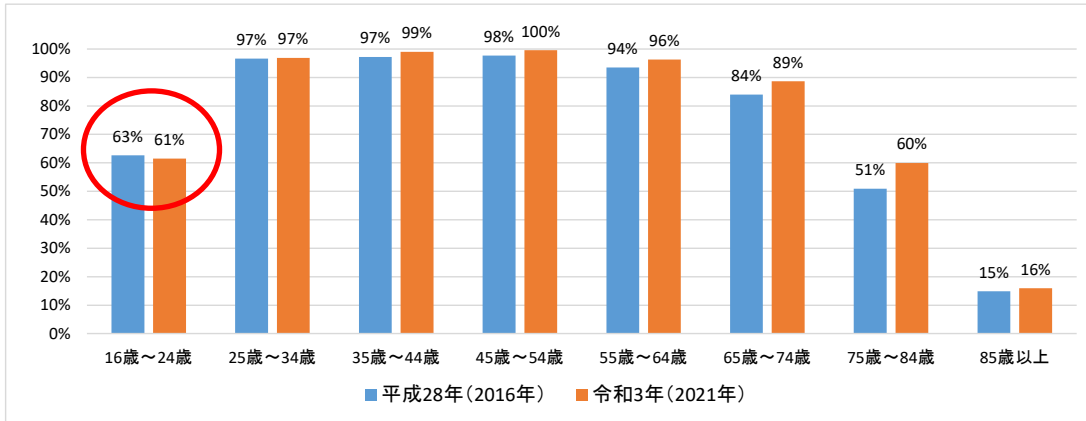
※単位：人／日

出典：令和2年国勢調査

## 2.4 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%、75歳～84歳は9%増加していますが、25歳未満は2%減少しています。

### ■栃木県年代別運転免許保有率

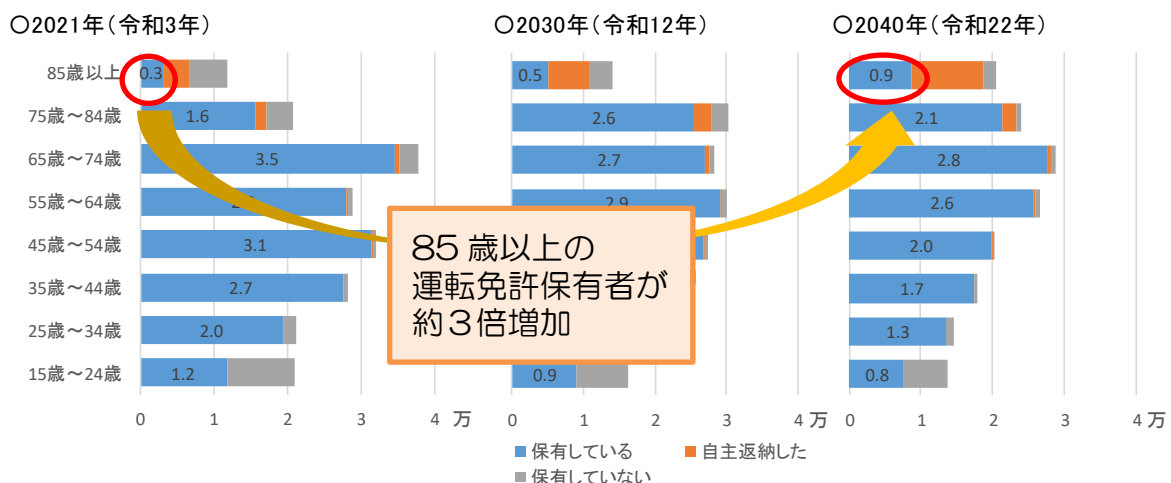


出典：運転免許統計 令和3年版（警察庁交通局運転免許課）

## 2.5 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

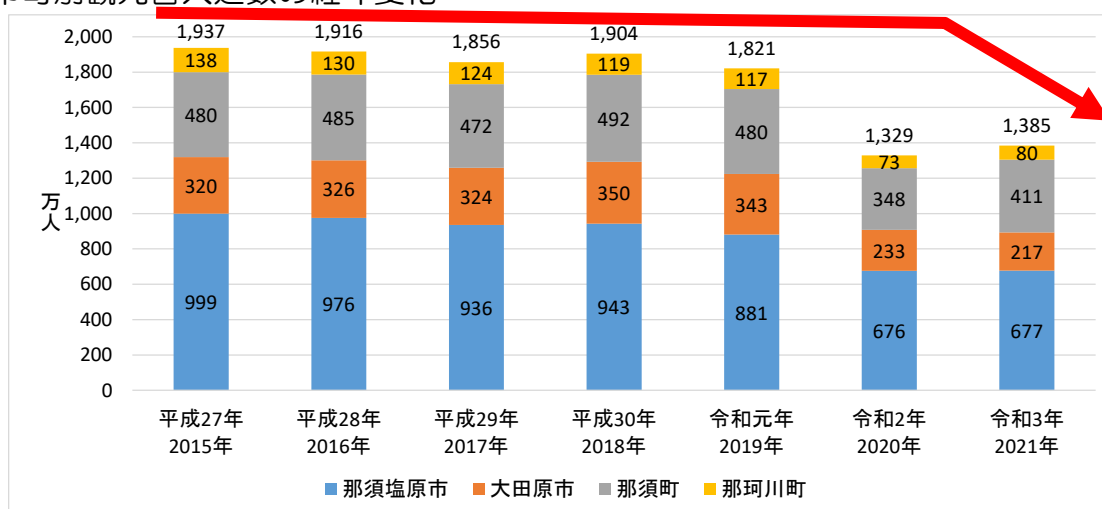
## 2.6 観光の実態

那須塩原市への観光客入込数は、令和元年以前はおおむね 900 万人から 1,000 万人で推移していました。令和2年度はコロナ禍により令和元年度に比べ約 27%減少しました。令和3年度は若干回復したもののコロナ禍前には戻っていない状況です。

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。

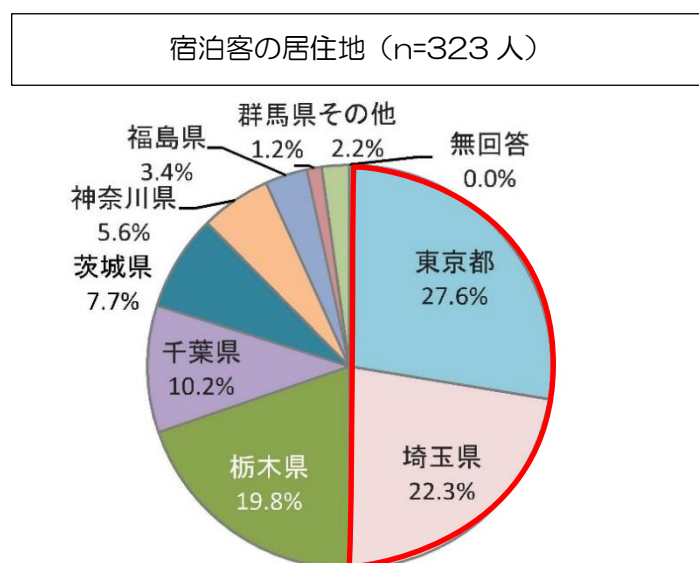
那須地域の宿泊客が旅先に選んだ理由としては「温泉に入りたいから」が最も多く 51%（複数回答）を占めています。利用交通機関は自家用車等が 95%（複数回答）で大半を占めています。

### ■市町別観光客入込数の経年変化



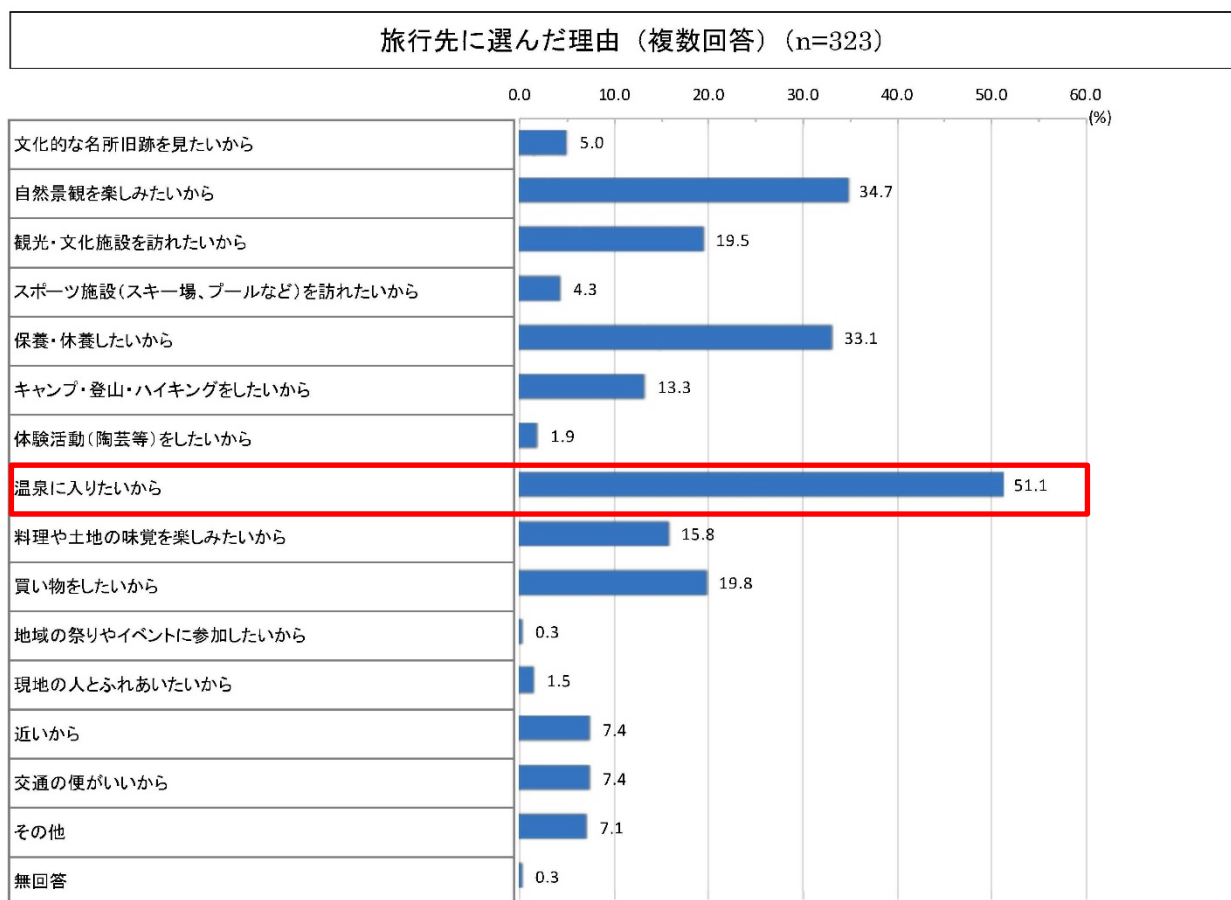
出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

### ■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

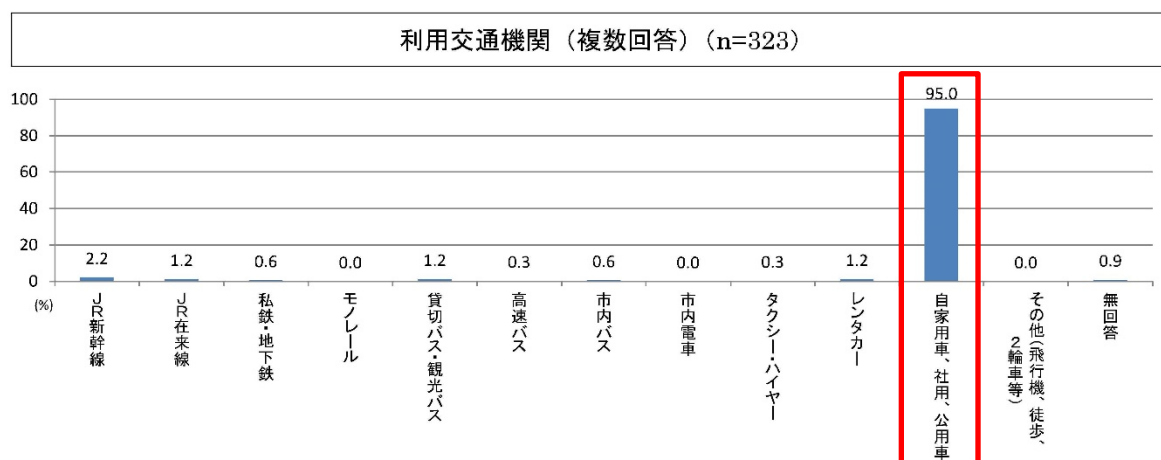
## ■ 宿泊客の旅行先に選んだ割合



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

### 3 上位・関連計画

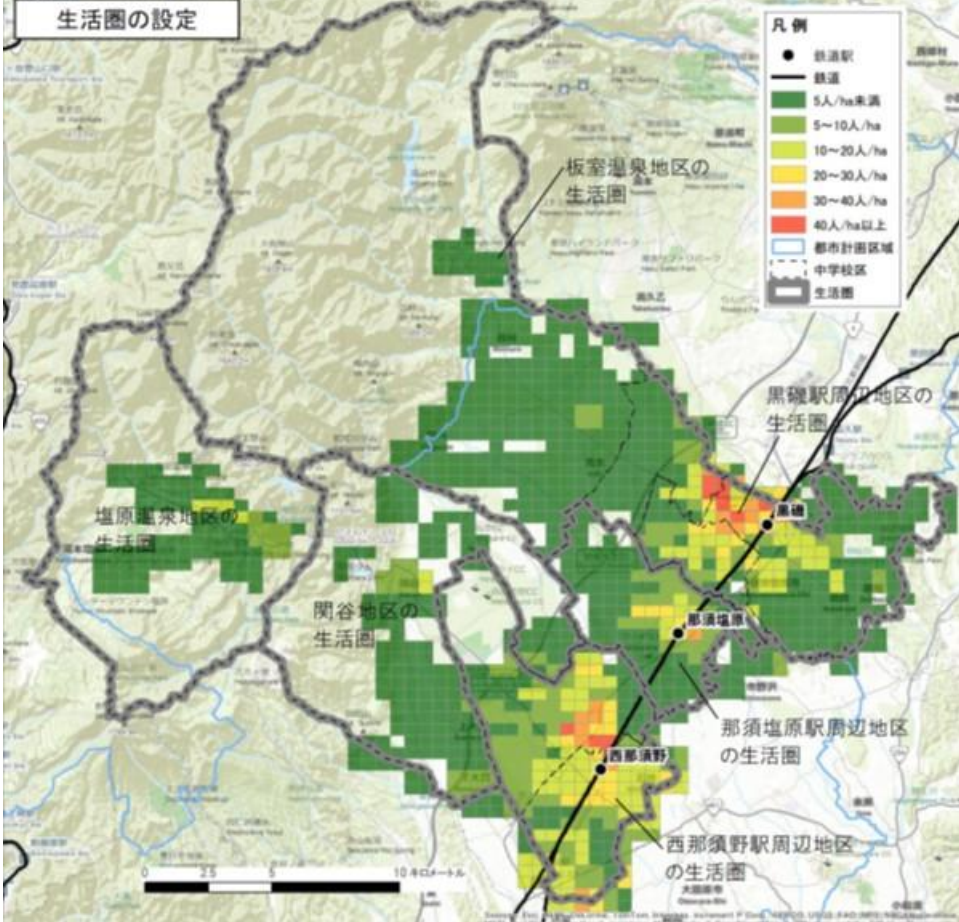
本計画に係る上位計画及び関連計画は、次のとおりです。

上位・関連計画	策定年月	計画期間
(1) 第2次那須塩原市総合計画	H29.3	H29～R09
(2) 那須塩原市まち・ひと・しごと 創生総合戦略（第2期）	R05.3 （策定予定）	R05～R09 （予定）
(3) 国土利用計画那須塩原市計画	H29.3	H29～R09
(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	R03.3	R17* ・R07**
(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～	H21.3	H21～R07
(6) 那須塩原市立地適正化計画	H29.3	H30～R20
(7) 第2次那須地域定住自立圏共生ビジョン	R03.11	R02～R06
(8) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン	H31.03	R01～R05
(9) 第2次那須地域定住自立圏 地域公共交通計画	R05.1	R05～R09

※都市づくりの基本理念、将来の都市構造の目標年次

※※土地利用・都市施設等の決定の方針の目標年次

■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～令和 20 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。				

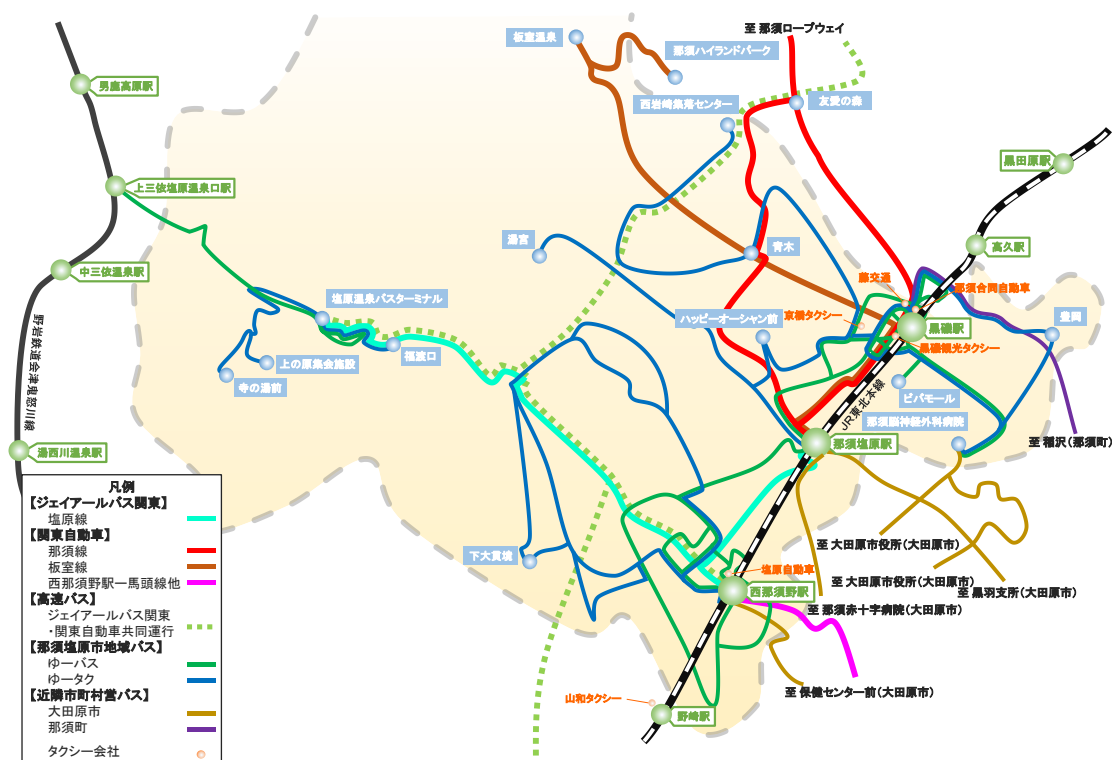


## 4 地域旅客運送サービスの状況

### 4.1 地域公共交通網（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」7路線、隣接する大田原市・那須町が運行する市町営バス7路線、本市が運営する地域バス12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」5路線、タクシー車両を用い利用時に予約が必要な「ゆータク」7路線を運行しています。

本市及び周辺市町（那須地域定住自立圏内）に営業所が所在するタクシー事業者は9社（令和4年6月時点 総車両台数：157台）となっています。



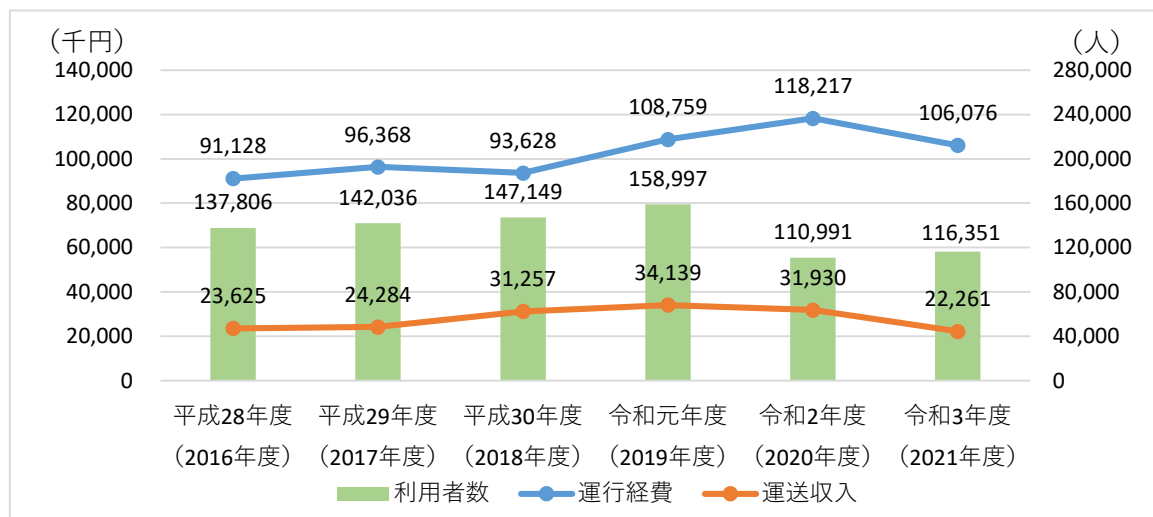
民間路線バス		那須塩原市地域バス (那須塩原市)		市町営バス (大田原市・那須町)	
関東自動車	那須線、板室線、西那須野駅—馬頭線、西那須野駅—五峰の湯線、西那須野駅—大田原中学校線、西那須野駅—那須赤十字病院線	ゆーバス	塩原・上三依線、西那須野外循環線、西那須野内循環線、西那須野線、黒磯線	大田原市	【大田原市営バス】 那須塩原駅線、大田原女子高線、大田原市内循環線、金田方面循環線、雲巖寺線、金丸線、黒磯駅・黒羽高校線
シェイアールバス関東	塩原本線	ゆータク	新湯線、宇都野線、下大貫線、接骨木線、湯宮線、高林・青木線、寺子線	那須町	【那須町民バス】 追分・黒磯駅線

## 4.2 地域バス（ゆーバス・ゆータク）

### (1) ゆーバス

#### ア 利用者数・運行収支の推移

平成30年10月に路線再編（黒磯・西那須野線を那須塩原駅で分割等）を実施し、利用者数が増加しました。令和2年度はコロナ禍において利用者数は大きく減少しましたが、コロナ禍の特例で地域間幹線系統確保維持補助金額が例年に比べ増加し、運送収入の減少割合は利用者数の減少割合に比べ小さくなっています。



#### イ 令和3年度の利用実績

令和3年度の利用者数は116,351人、運行経費は106,076千円で乗車一人当たりの運行経費は912円となっています。運送収入は22,261千円で乗車一人当たりの運送収入は191円となっています。

路線別に見ると、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30.8%と他路線と比べると高くなっています。

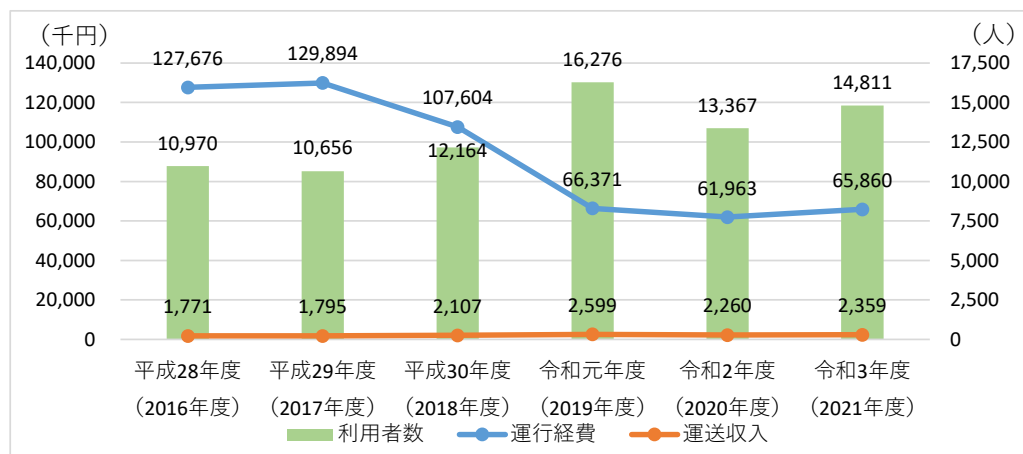
他路線では、西那須野内循環線の収支率（6.0%）が特に低くなっています。

運行路線	① 輸送人員 (人)	② 運送収入 (千円) ※補助金を含む	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	10,792	2,026	22,474	188	2,082	9.0%
西那須野内循環線	2,882	325	5,353	113	1,857	6.0%
西那須野外循環線	5,476	685	7,622	125	1,392	9.0%
西那須野線	77,552	14,251	46,279	184	597	30.8%
黒磯線	15,752	3,975	21,656	252	1,375	18.4%
黒磯線 (黒磯南高校止)	3,897	999	2,692	256	691	37.1%
合計	116,351	22,261	106,076	191	912	21.0%

## (2) ゆータク

### ア 利用者数・運行収支の推移

平成30年10月に「予約ワゴンバス」から「ゆータク」に移行し、運行経費が半減するとともに、令和元年度の利用者数は1.3倍に増加しました。ただし、令和2年度及び令和3年度は、コロナ禍のため令和元年度より利用者数は減少しています。



### イ 令和3年度の利用実績

令和3年度の利用者数は14,811人、運行経費は65,860千円で乗車一人当たりの運行経費は、4,447円となっています。運送収入は2,359千円で乗車一人当たりの運送収入は159円となっています。

路線別に見ると、新湯線の運送収入が166円/人に対し、運行経費が10,394円/人掛かっており、収支率(1.59%)が特に低くなっています。

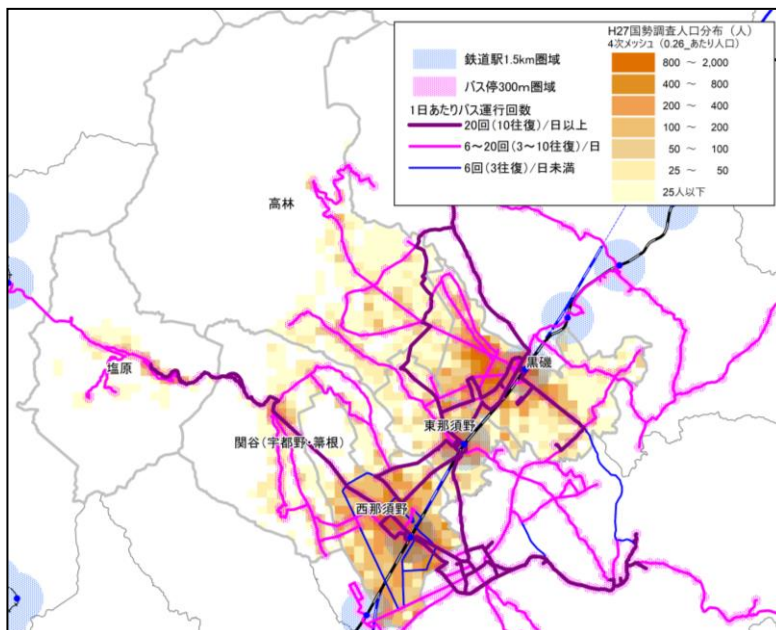
運行路線	① 輸送人員 (人)	② 運送収入 (千円)	③ 経常費用 (千円)	④ (②/①) 乗車一人 当たり 運送収入 (円/人)	⑤ (③/①) 乗車一人 当たり 運行経費 (円/人)	⑥ (②/③) 収支率 (%)
新湯線	1,716	284	17,836	166	10,394	1.59%
宇都野線	2,482	340	9,736	137	3,923	3.49%
下大貫線	1,976	246	7,785	124	3,940	3.16%
接骨木線	2,108	351	9,133	167	4,333	3.84%
湯宮線	1,377	258	6,432	187	4,671	4.01%
高林・ 青木線	2,445	402	5,963	164	2,439	6.74%
寺子線	2,707	478	8,975	177	3,315	5.33%
合計	14,811	2,359	65,860	159	4,447	3.58%

### (3) 公共交通への公的負担額

本市では「ゆーバス」「ゆータク」を運行するとともに、国及び県との協調により、民間路線バスの運行補助金を支出しています。公的負担額の合計は令和3年度で約2.9億円となっています。

### 4.3 鉄道・バスサービスの圏域人口

本市の鉄道・バスサービス圏域人口（鉄道駅1.5km圏内又はバス路線（運行回数6回/日以上）バス停300m圏内人口）を整理すると、本市内では82,747人（市人口の70.6%）となっています。栃木県全体では72.8%となっています。



### 4.4 タクシー運行状況

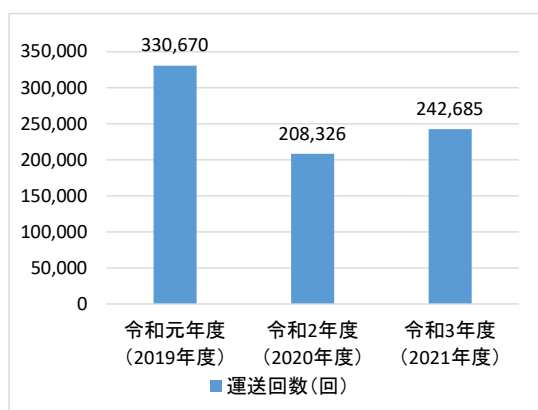
那須地域定住自立圏内にはタクシー事業者が9事業者存在しています。そのうち6事業者の事業所が那須塩原市内に立地しています。

令和4年度にタクシー事業者への運行実績調査やヒアリング調査を実施した結果、6事業者の車両台数は合計144台、運転乗務員の平均年齢は58.8歳で、近年は高齢化と担い手不足が課題となっています。

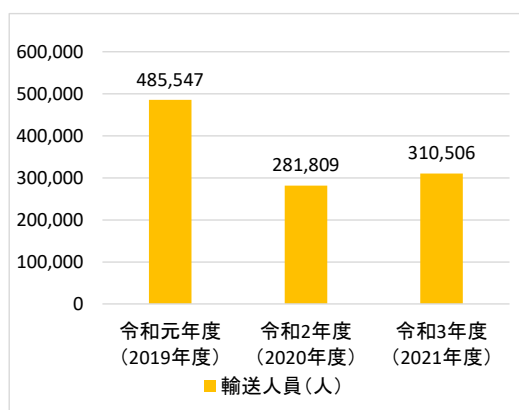
運送回数及び輸送人員は、平成28年度以降減少傾向にあり、令和2年度及び令和3年度は令和元年度に比べ大きく減少しています。

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。

■ 運送回数



■ 輸送人員



出典：一般社団法人栃木県タクシー協会資料

## 4.5 タクシー補助

本市ではタクシーを利用する障害者や高齢者等を対象に、利用補助を行っています。「高齢者外出支援タクシー券」は周辺市町におけるタクシー補助に比べ利用件数が多く、年間補助額も6,149万円となっています。

### ■那須塩原市におけるタクシー補助の内容

名称	補助対象者	補助内容
障害者 福祉タクシー券	次の手帳を持っている人 ・身体障害者手帳 1～3級 ・療育手帳 A、A1、A2 ・精神保健福祉手帳 1級、2級	福祉タクシーで料金代わりに利用できる券の交付 (月額 2,900円分)
車椅子タクシー券	福祉事務所から車椅子の交付を受けた人	車椅子タクシーで料金代わりに利用できる券の交付 (年額 15,000円分)
高齢者 外出支援タクシー券	移動手段の確保が困難な70歳以上の在宅の高齢者	タクシーに乗るときに料金かわりに利用できる券の交付 1世帯あたり最大70枚 (1枚500円分)

### ■那須地域定住自立圏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	2,696人	122,986枚	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

## 4.6 スクールバス

本市ではスクールバスが運行されており、令和4年度については合計10台の車両を使用し、合計7,143万円(1台当たり714万円)の事業費が見込まれています。なお、令和5年度から箒根学園スクールバスが運行開始し、計6校・12台となる予定です。

※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。)を運行開始

## 5 バス等利用者アンケート調査結果

### 5.1 調査概要

調査対象	以下の利用者 ①地域バス（コミュニティバス） 那須塩原市ゆーバス、大田原市営バス、那須町民バス、 那珂川町コミュニティバス（那須烏山線） ②デマンド型交通 那須塩原市ゆータク、大田原市らくらく与一号、 那須町デマンド型乗合交通、那珂川町なかちゃん号
調査方法	運行事業者によるアンケート調査票の配布・回収 ○回収数 462 票 ※車内で配布されたアンケート調査票を持ち帰り記入、次回乗車時に提出
調査期間	令和2年10月20日（火）～令和2年11月19日（木） 31日間
調査内容	○回答者属性（性別、年代、居住地、職業、運転免許証有無、自動車の利用状況、外出頻度） ○バス・デマンド型乗合交通の利用状況（利用目的、乗車停留所、降車停留所、バス等降車後から最終目的地までの移動手段、最終目的地、利用頻度） ○コロナ禍での外出状況（コロナ前後での外出状況の変化） ○那須地域内における外出（共通1日利用券の利用意向、利用による頻度変化の有無、共通1日利用券の形式、利用したい地域、利用したいと思う金額、タクシーの利用状況、タクシー回数券の利用意向、自由意見）

### 5.2 調査結果

		ゆーバス利用者	ゆータク利用者
利用者層	利用目的 (複数回答)	・ 通勤・通学目的が37% (学生が30%)	・ 買物目的と通院目的がそれぞれ33%
	年代	・ 60歳以上の割合が31% (20～50歳代が31%)	・ 60歳以上の割合が47% (50歳代も18%と多い)
	居住地	・ 市外居住者が21% (主に塩原温泉等の観光目的)	・ 市外居住者が21% (約半数が「那須トレーニングファーム」で降車)
コロナ禍での外出状況	外出の変化 (複数回答)	・ 外出が減った：62% ・ バス利用が減った：27%	・ 外出が減った：68% ・ バス利用が減った：19%
	バス代替手段	・ 自家用車：30%	・ タクシー：36%
那須地域内における外出 (①共通1日利用券)	利用意向	・ 利用したい：35%	・ 利用したい：33%
	利用しやすい形式 (複数回答)	・ 紙媒体チケット：39% ・ 交通系ICカード：47%	・ 紙媒体チケット：50% ・ 交通系ICカード：30%
	利用したい地域 (複数回答)	・ 那須塩原市：85% ・ 大田原市：45% ・ 那須町：21%	・ 那須塩原市：80% ・ 大田原市：40% ・ 那須町：50%
	利用したい金額	・ 平均668円	・ 平均838円
那須地域内における外出 (②タクシー利用)	定期的な利用	・ あり：2%	・ あり：9%
	平均支払額	・ 平均1,605円	・ 平均2,189円
	新サービスの利用意向 (※)	・ 利用したい：46%	・ 利用したい：39%

※新サービスの利用意向：自分が決めた特定の2点間（自宅～病院等）のタクシー利用について、運賃が1割引になる回数券が販売された場合の利用意向

## 6 那須地域定住自立圏における住民アンケート調査結果

### 6.1 調査概要

調査対象	<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> 
調査方法	郵送による配布・回収 回答者数：1,291 人（回収率 43.0%）
調査期間	令和 3 年 9 月 17 日（金）～令和 3 年 9 月 30 日（木） 14 日間
調査内容	<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>



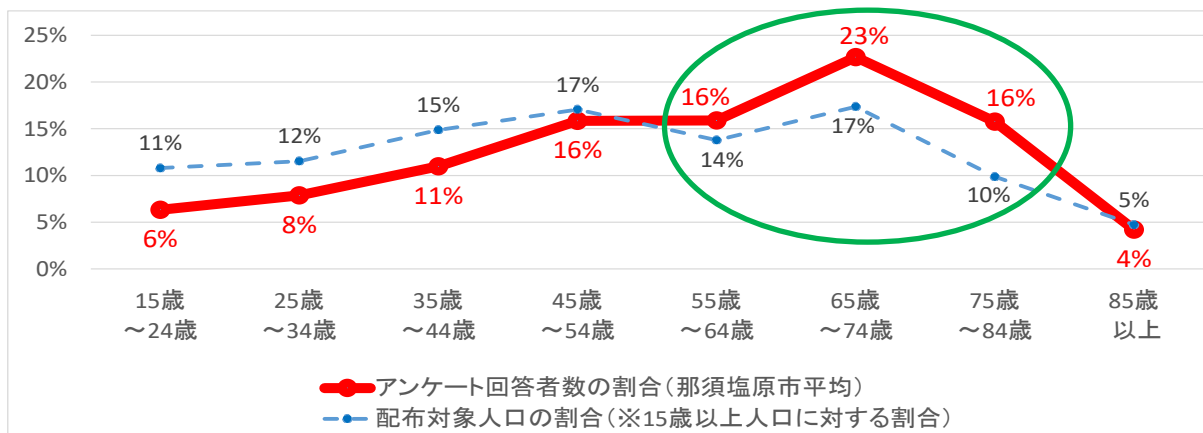
この調査結果を活用し、那須塩原市における現状把握のため、「那須塩原市街地」を 3 地域（黒磯、東那須野、西那須野）に区分し、「市内 6 地域に対する地域別集計」及び「那須塩原市民 508 人を対象とした年齢別集計」を実施。（結果概要を次ページ以降に掲載）。

## 6.2 集計結果（那須塩原市分）

### 6.2.1 回答者属性

#### (1) 年齢

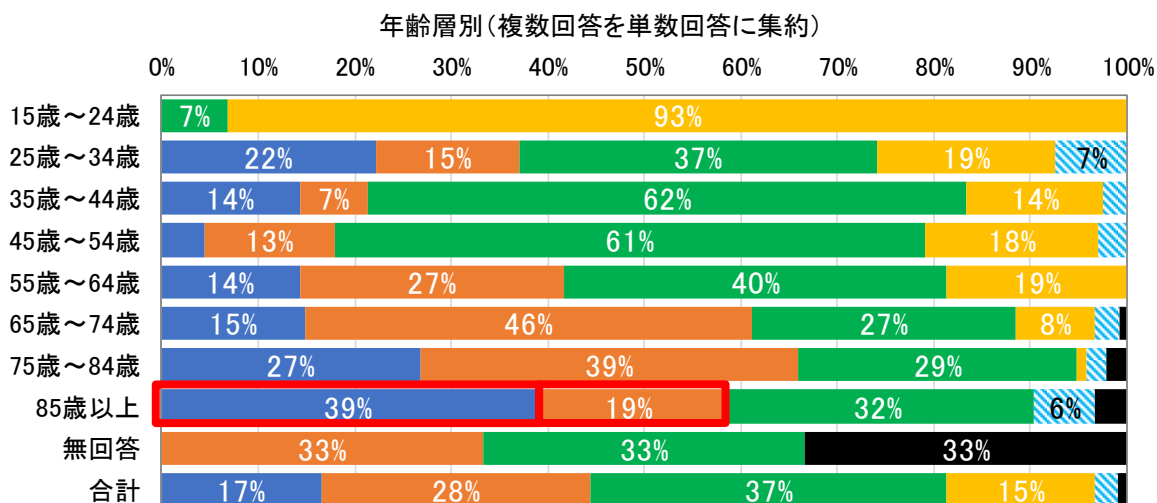
- 10歳ごとに分割した年齢層別では、「65歳～74歳」の割合が最も高く、那須塩原市平均で約23%を占めています。
- また、アンケートの配布対象人口と回答者の年齢層の構成割合を比較すると、55歳～84歳の各年齢層では回答者の割合の方が高くなっています。



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	29	27	42	67	91	121	97	31	3	508

#### (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。
- 85歳以上では「一人暮らし」が約39%を、「配偶者のみ」が約19%を占めています。



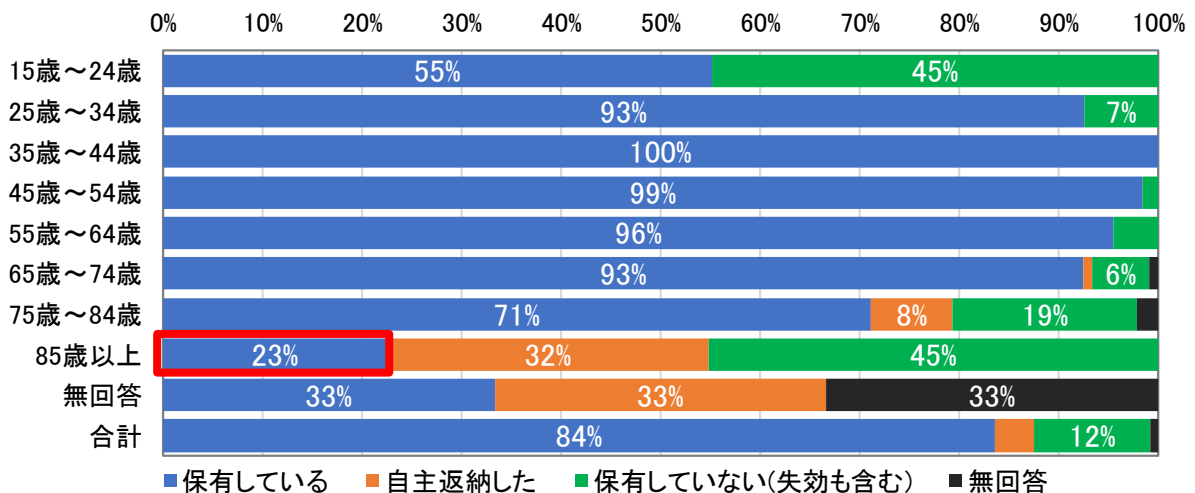
■一人暮らし ■配偶者のみ ■子ども・孫と同居 ■親または祖父母と同居 ■その他 ■無回答

グラフ内の5%未満の値は非表示



### (3) 自動車運転免許証

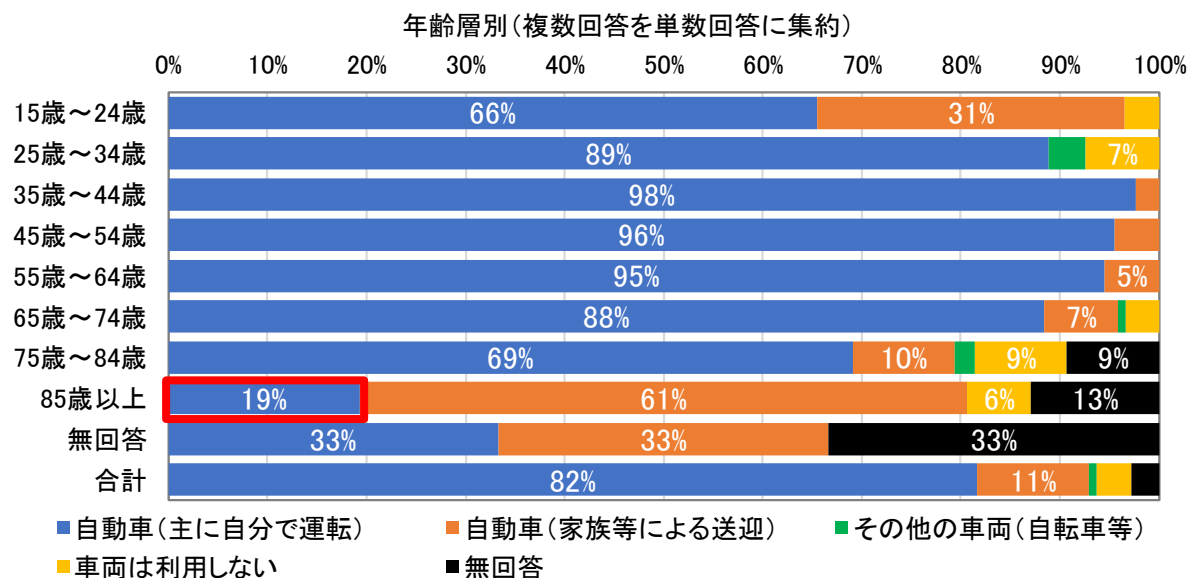
- 年齢層別では、一部の年齢に自動車運転免許証の保有制限がある 15 歳～24 歳の保有率が低くなっています。
- 35 歳以上から 64 歳以下までの年齢層では、ほぼ全数に近い保有率となっていますが、高齢になるにしたがい保有率は低くなり、特に 85 歳以上では約 23%となっています。



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

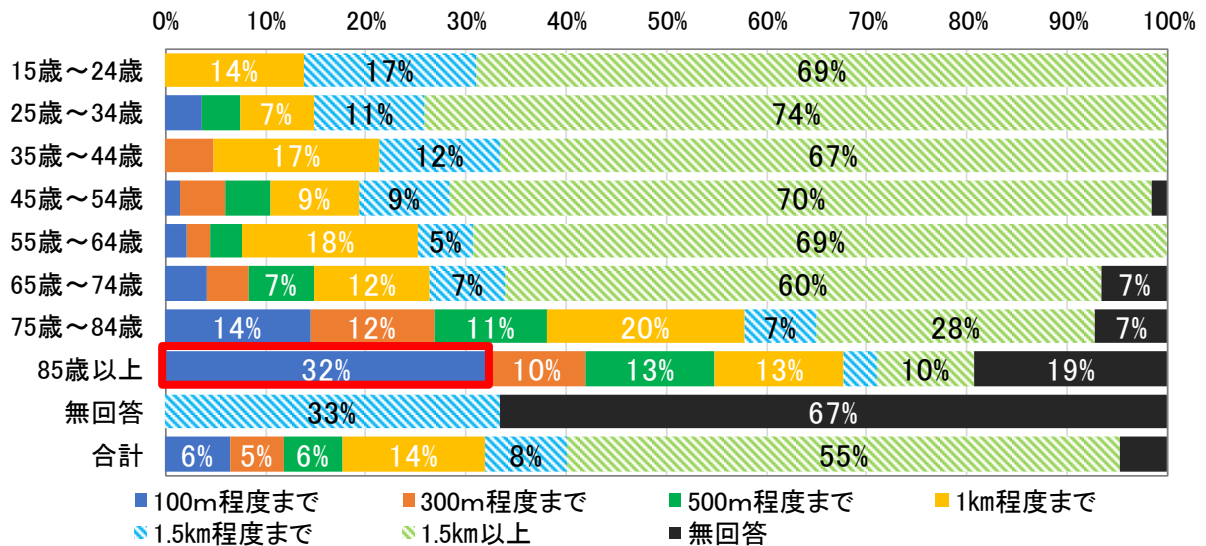
- 年齢層別では、前項の自動車運転免許の保有状況と同様に、35 歳以上から 64 歳以下までの年齢層で「自動車（主に自分で運転）」の割合が高い一方、高齢になるにしたがいその割合は低くなります。
- 特に 85 歳以上では約 19%まで低下（言い換えれば、85 歳以上でも約 19%は自分で運転）し、代替として「自動車（家族等による送迎）」が約 61%を占めています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

### (5) 休まずに歩ける距離

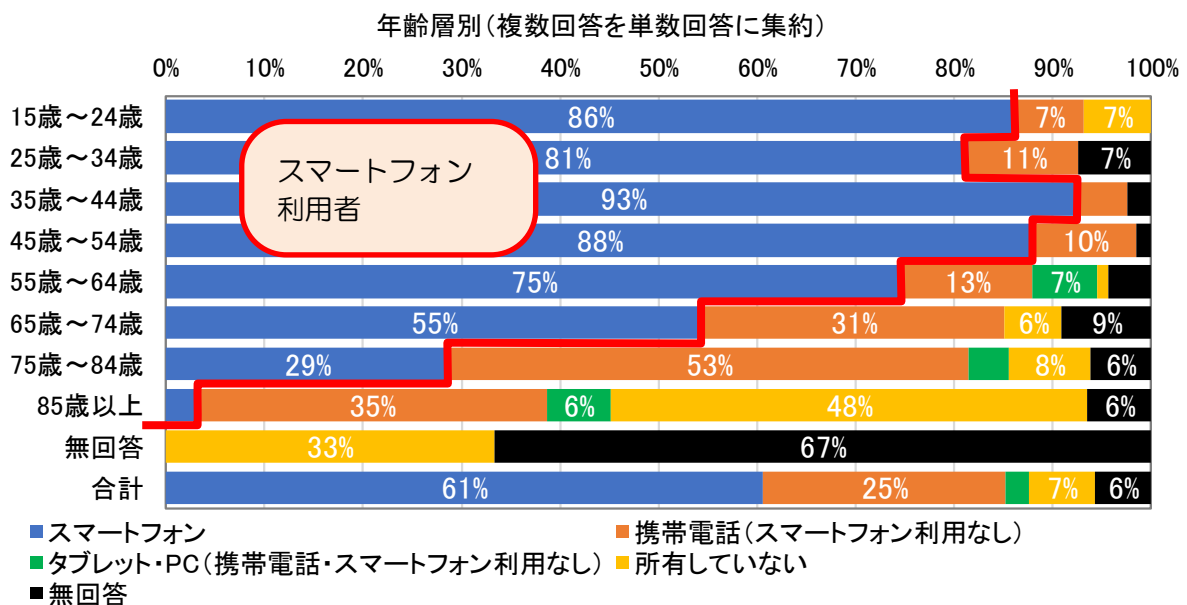
- 年齢層別では、年齢が高くなるほど距離が短くなる傾向にあり、75歳～84歳を境にその傾向が顕著になります。
- 特に85歳以上では、「100m程度まで」の割合が約32%と最も高くなっています。



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

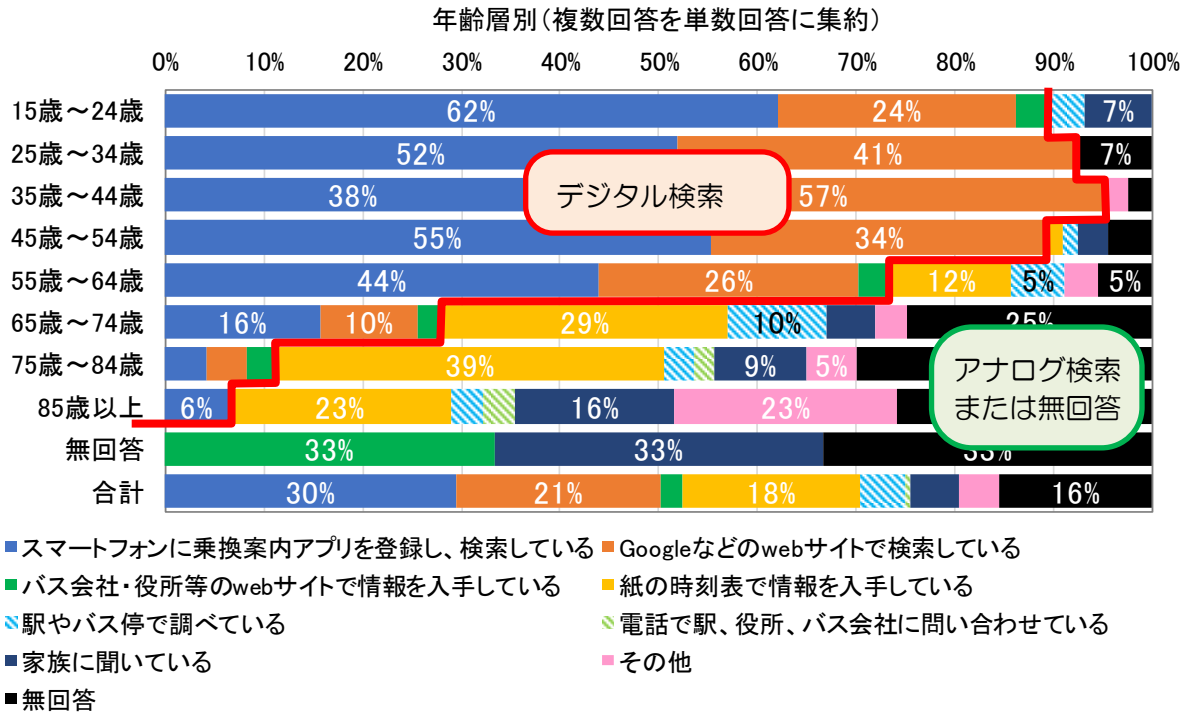
- 年齢層別では、年齢が高くなるほど「スマートフォン」の割合が低くなり、「携帯電話」の割合が高くなります。
- また、85歳以上では「所有していない」が約48%を占めています。



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

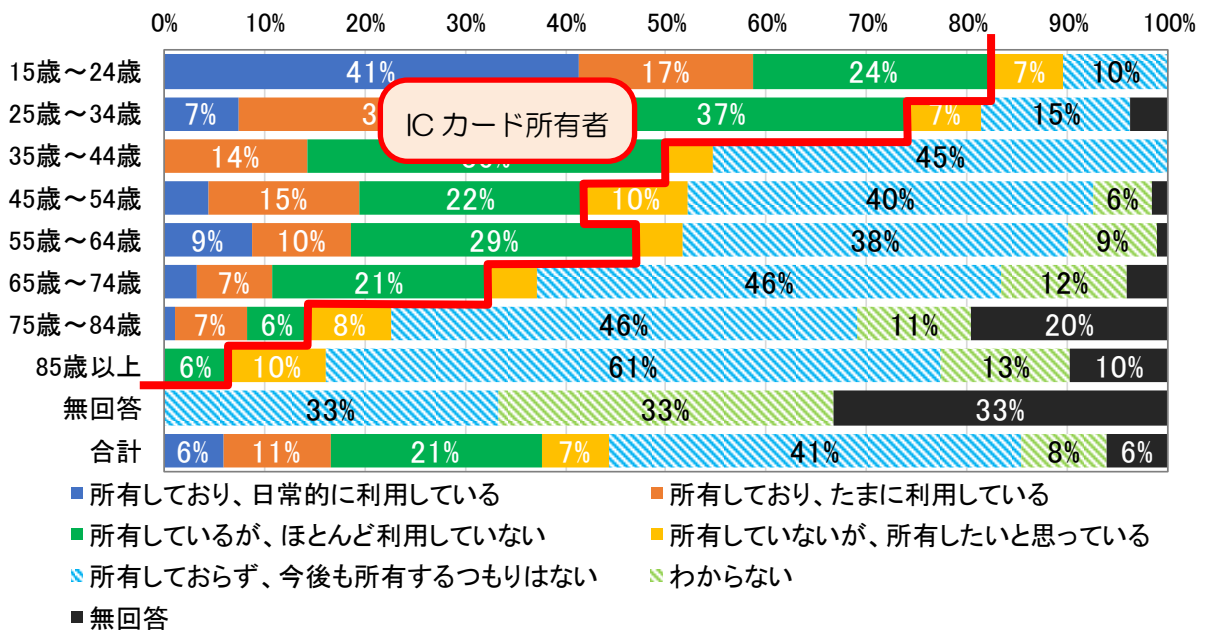
- 年齢層別では、65歳～74歳を境に高齢になるほど、デジタル検索（「webサイトでの検索」、「スマートフォンへの乗換案内アプリの登録」）の割合が低くなっています。



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。

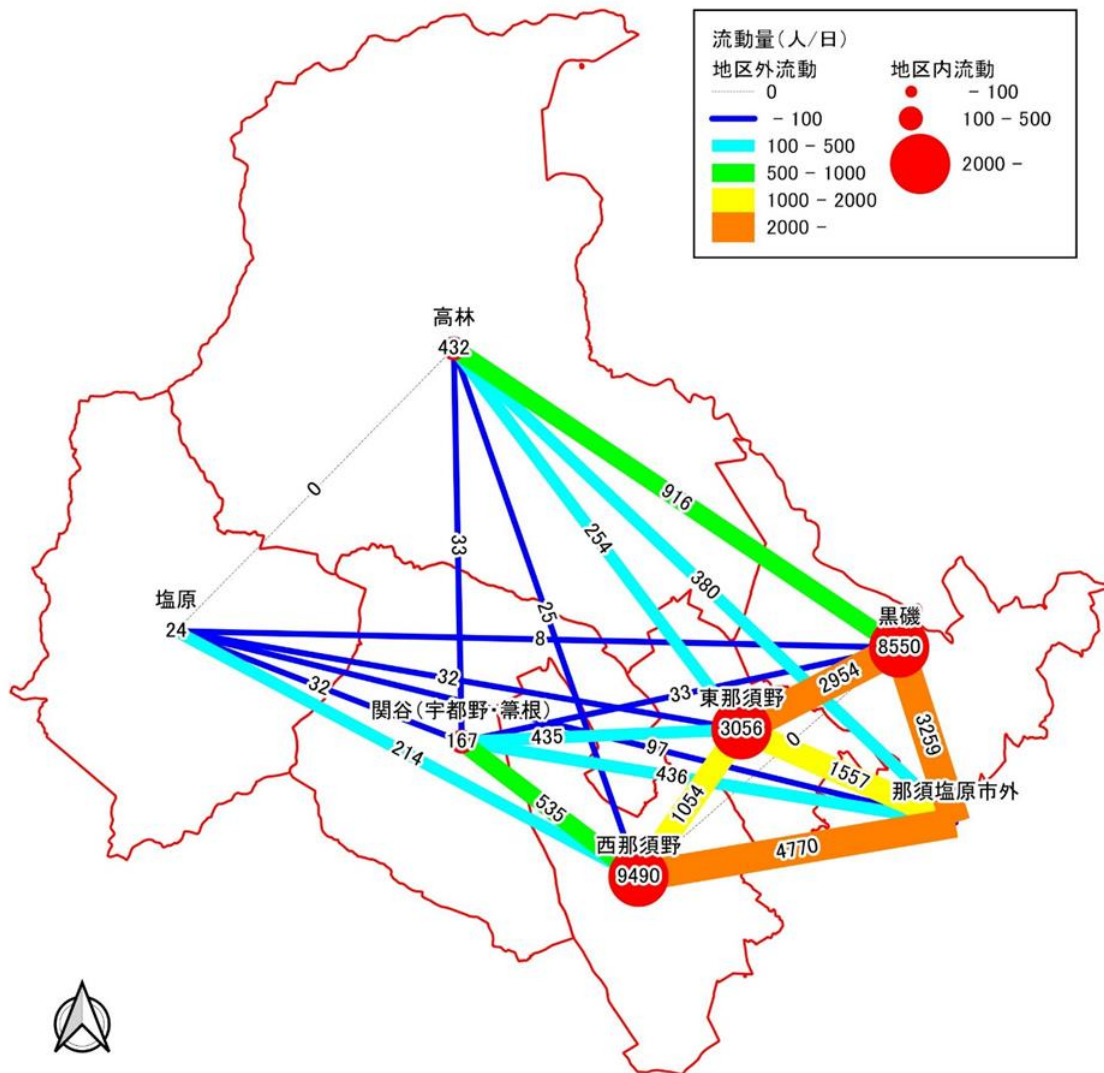


グラフ内の5%未満の値は非表示

## 6.2.2 日常生活における外出について

### (1) 買物流動（問2～問3）

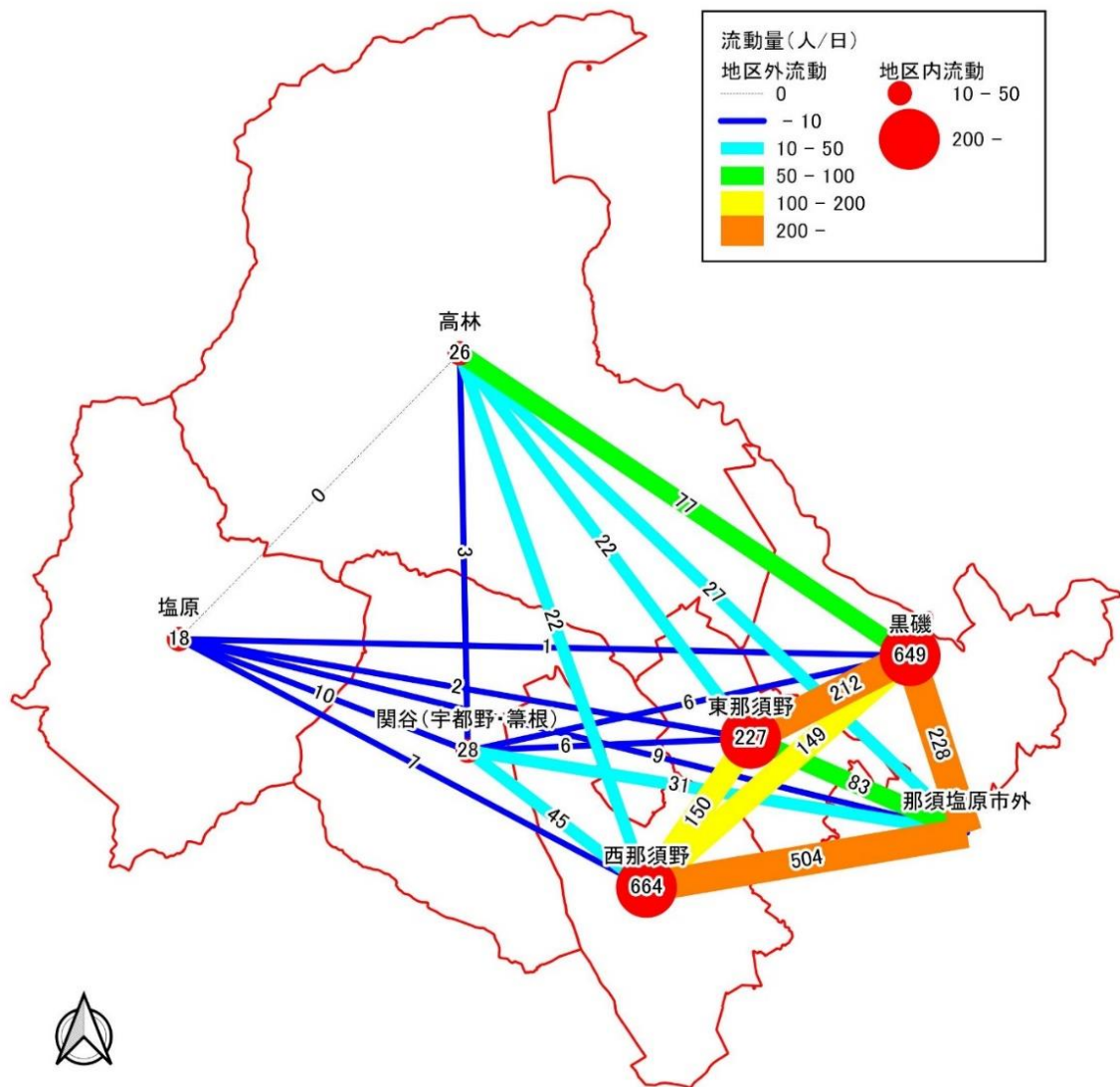
- 市民の主な買物先は88%が市内です。
- 市内では、黒磯・東那須野間及び東那須野・西那須野間の市街地での買物流動が多くなっています。
- また、那須塩原市街地の黒磯、東那須野、西那須野の各地区は、地区内の流動も多くなっており、市内の買物流動は、那須塩原市街3地区の流動により多くが占められています。
- その他、郊外部（関谷、高林、塩原）と那須塩原市街地部に 200～1,000人/日程度の買物流動が見られます。
- 市外の買物先は大田原市の割合が高く、特に那須塩原市街地3地区と大田原市間の買物流動が多く見られます。



※単位：人/日

## (2) 通院流動（問4～問5）

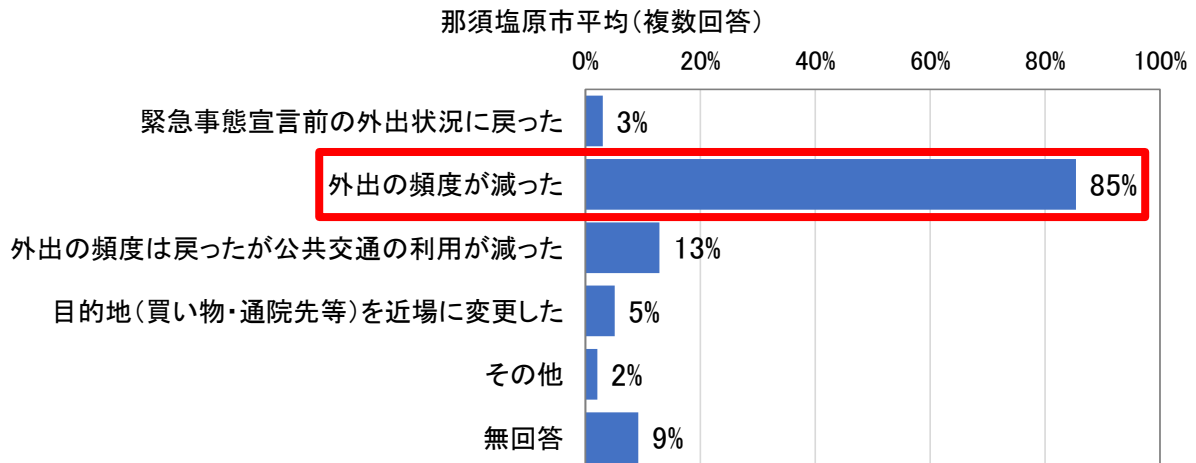
- 市民の主な通院先は78%が市内です。
- 市内では、買物流動と同様に、那須塩原市街地の黒磯、東那須野、西那須野3地区間での流動が多くなっています。
- また、那須塩原市街地の黒磯、東那須野、西那須野の各地区は、地区内の流動が多くなっており、市内の通院流動は、那須塩原市街3地区の流動により多くが占められています。
- その他、郊外部（関谷、高林）と那須塩原市街地部間に20～100人／日程度の通院流動が見られます。
- 市外の通院先は大田原市の割合が高く、特に那須塩原市街地3地区と大田原市間の通院流動が多く見られます。



※単位：人／日

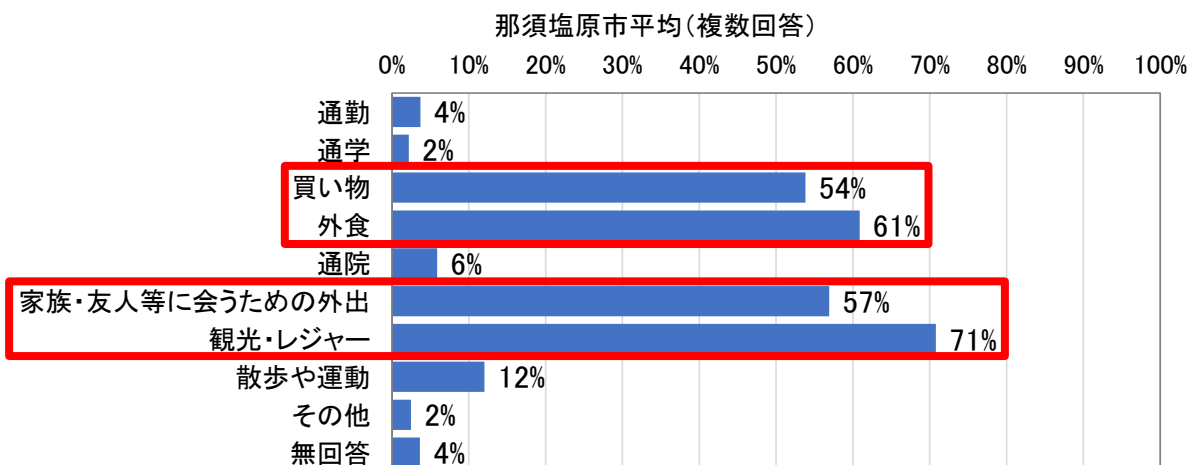
### (3) 新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出状況の変化（問9）

- ・ 那須塩原市平均では、「外出頻度が減った」割合が約 85%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 13%、「目的地(買い物・通院先等)を近場に変更した」が約 5%となっています。



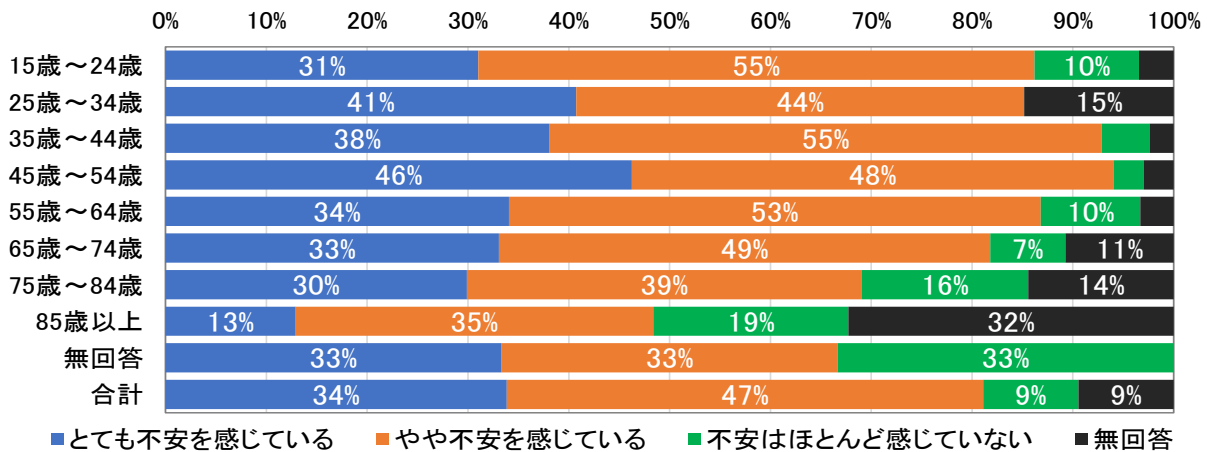
#### ア 頻度が減った外出の目的

- ・ 那須塩原市平均では、「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）

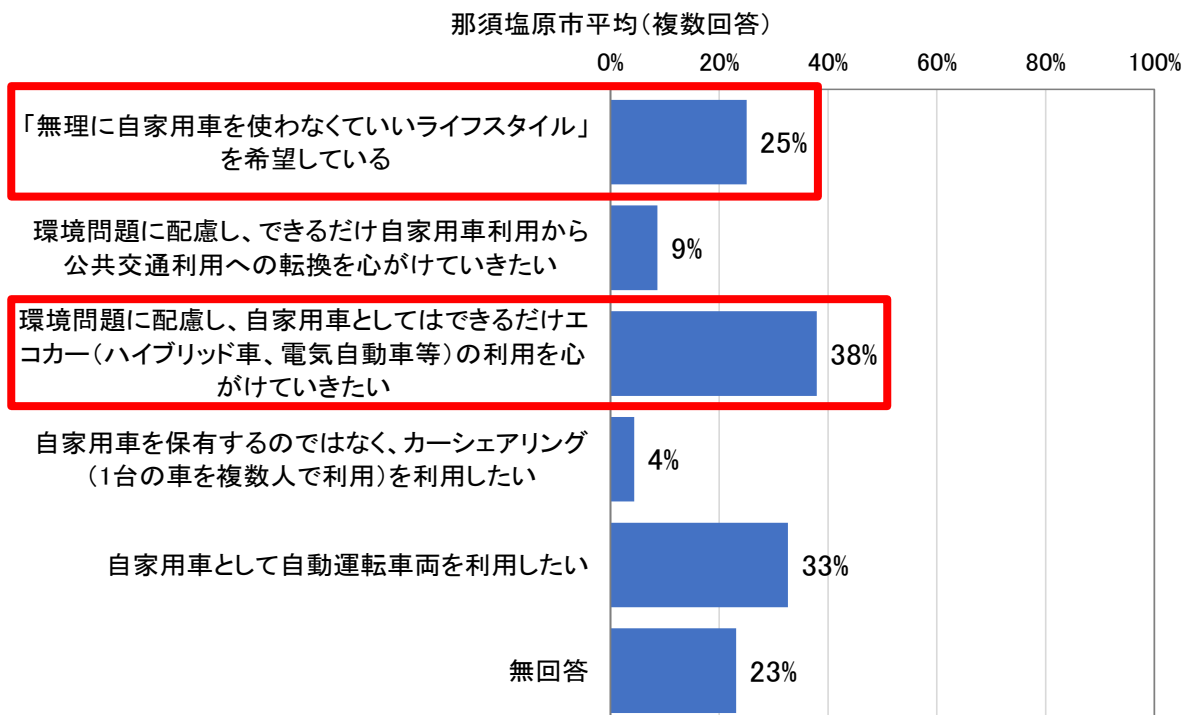
- 年齢層別では、25歳～54歳（※子供の送迎等を行っている年齢層）で「とても不安を感じている」割合が他の年齢層に比べ高くなっています。
- また、75歳以上の年齢層（※比較的公共交通利用が多い年齢層）では、他の年齢層と比較して「不安はほとんど感じていない」割合が高くなっています。



### 6.2.3 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）

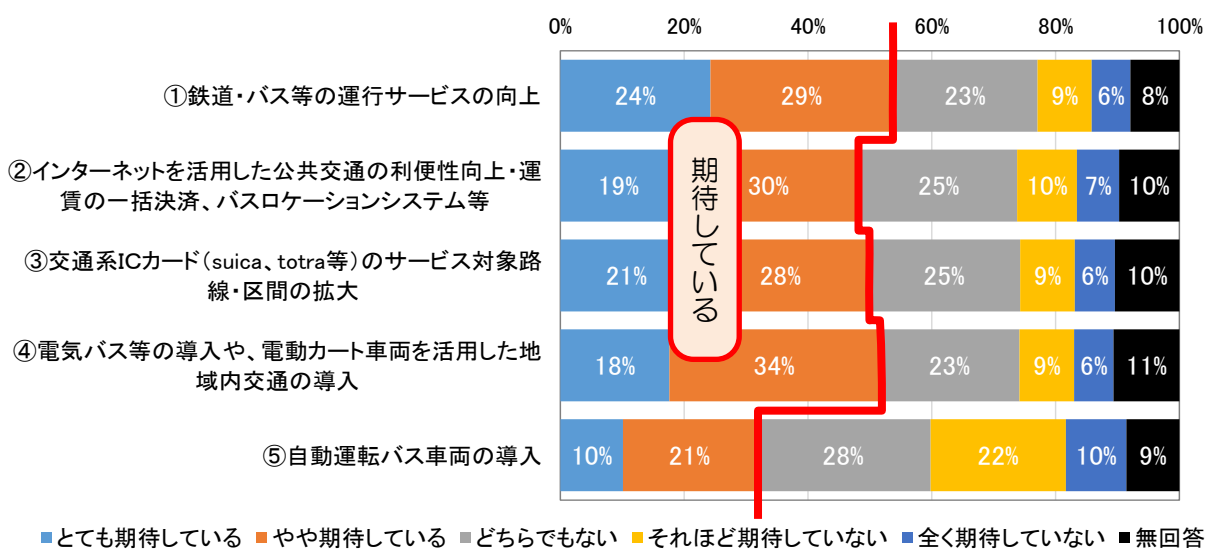
- 那須塩原市平均では、「環境問題に配慮し、自家用車としてはできるだけエコカーの利用を心がけていきたい」が約38%と最も高く、環境に配慮しつつも自家用車の利用の継続を望む割合が高くなっています。
- 一方、「無理に自動車を使わなくていいライフスタイルを希望している」が約25%存在しています。



## (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）

### ア 施策比較

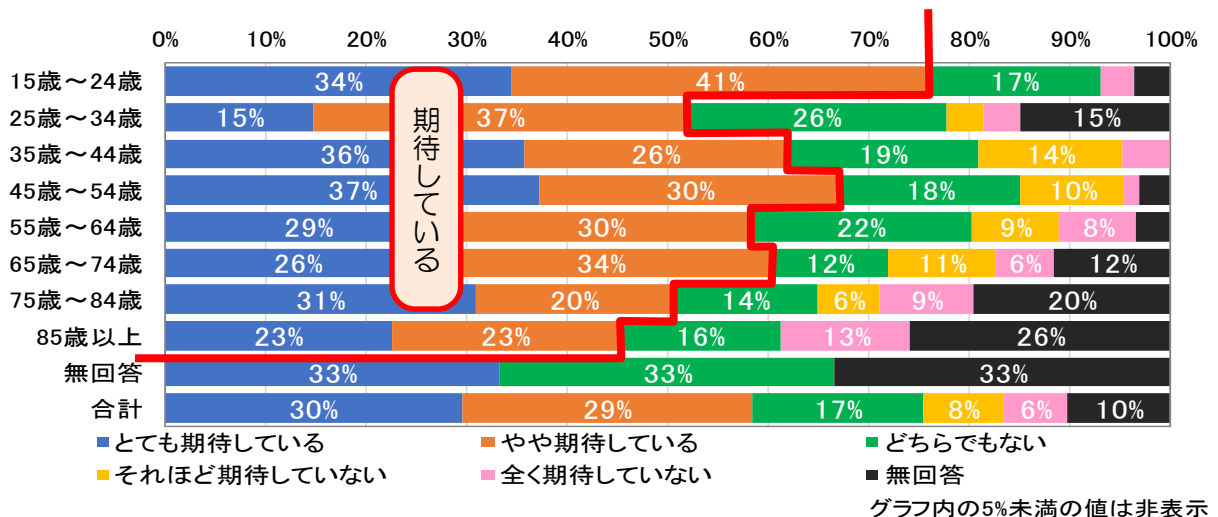
- 各施策への期待度合い（那須塩原市平均）を比較すると、「⑤自動運転バス車両の導入」以外の施策ではいずれも期待度合いが高く、「とても期待している」「やや期待している」の合計値が約半数を占め、「それほど期待していない」「全く期待していない」の合計値を大きく上回っています。
- 「⑤自動運転バス車両の導入」については、「とても期待している」「やや期待している」の合計値と「それほど期待していない」「全く期待していない」の合計値がほぼ同数になっており、「どちらでもない」が約28%を占めています。



### イ 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

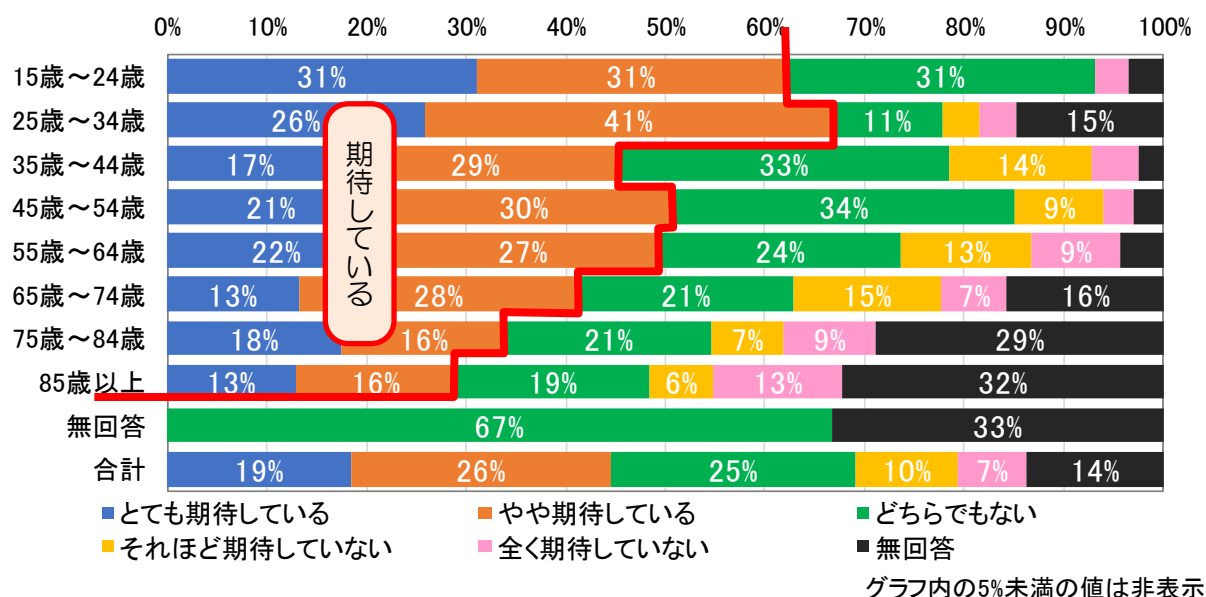
- 15歳～24歳では「とても期待している」「やや期待している」の割合が約75%を占め、他の年齢層に比べ期待度合いが高くなっています。





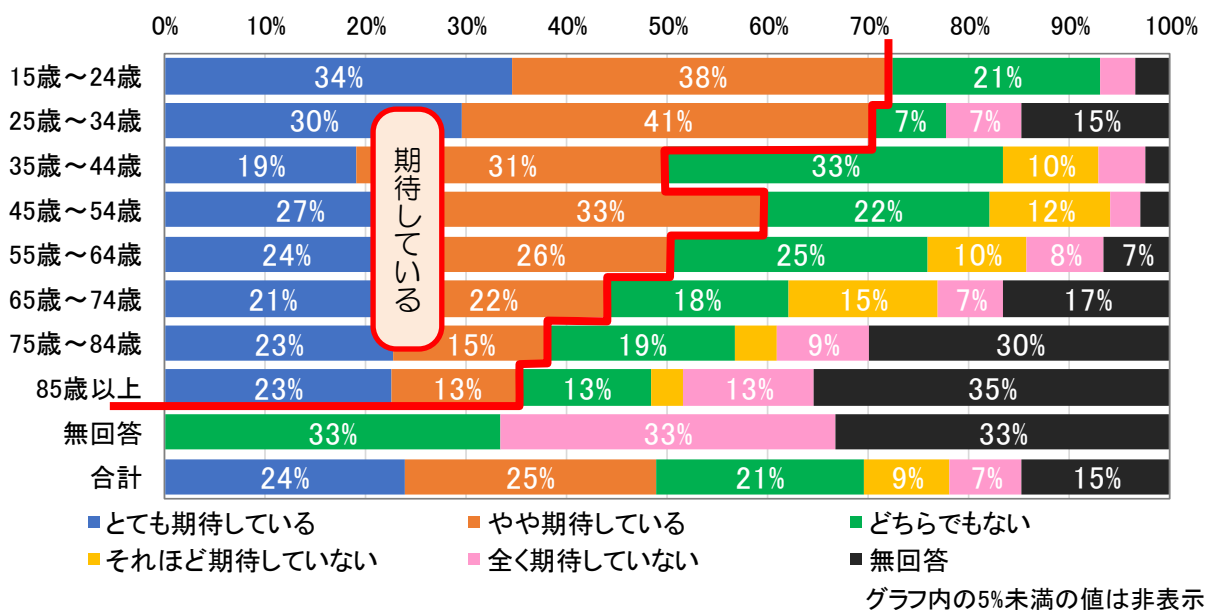
## ② インターネットを活用した公共交通の利便性向上

- 34 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6割以上を占め、45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。



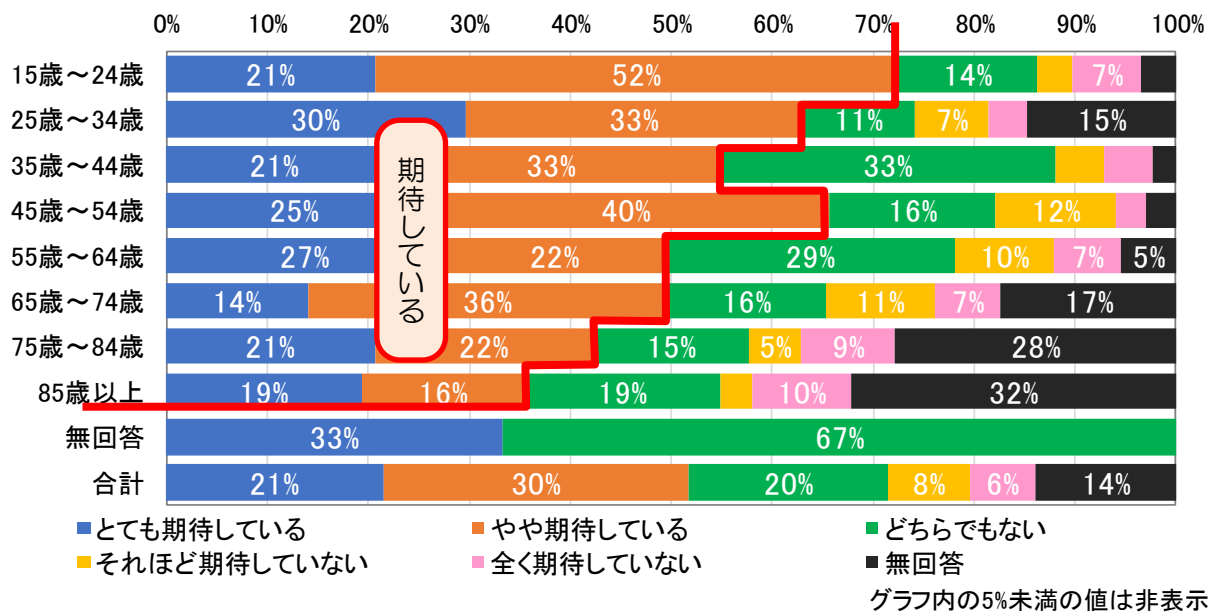
## ③ 交通系 ICカードのサービス対象路線・区間の拡大

- 34 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7割以上を占め、45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。



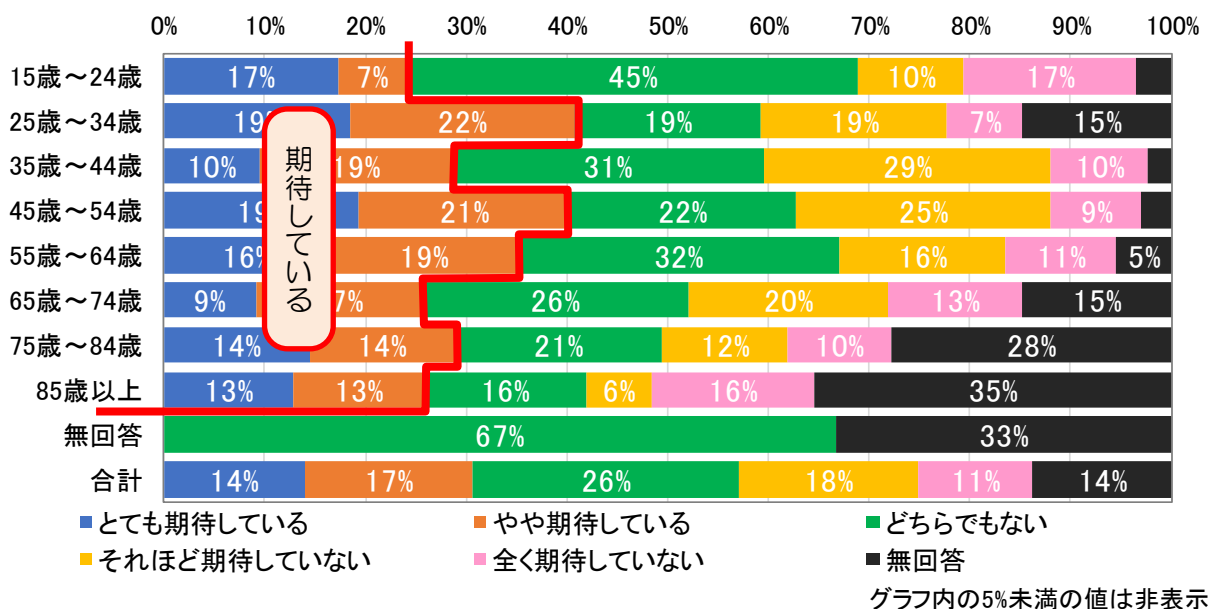
④ 電気バス等の導入や電動カート車両を活用した地域内交通の導入

- 34歳までの年齢層及び45歳～54歳の年齢層では「とても期待している」「やや期待している」の割合が6割以上を占め、45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。



⑤ 自動運転バス車両の導入

- 25歳～34歳の年齢層及び45歳～64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。



## 7 高齢者外出支援タクシー券利用者アンケート調査

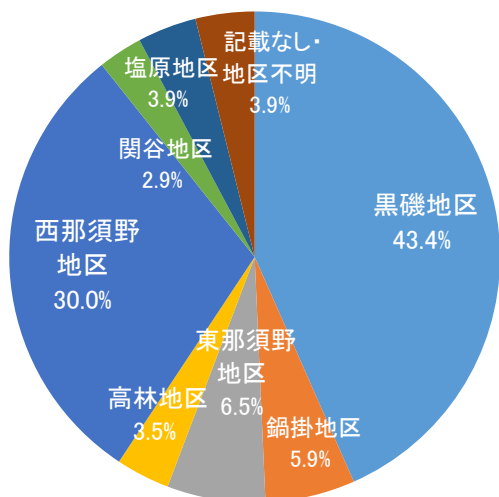
### 7.1 調査概要

調査対象	令和4年2月時点の高齢者外出支援タクシー券利用受給者 2,522人													
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者外出支援タクシー券利用受給者に対する令和4年度分の更新申請案内通知にアンケート調査票を同封（郵送） 令和4年2月24日発送</li> <li>・上記対象者の更新申請時（令和4年3月16日から順次受付）に回収 回収状況：1,775人 回収率：70.4%</li> </ul>													
調査期間	令和4年2月24日（木）～													
調査内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>回答者属性</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○性別</li> <li>○年齢</li> <li>○居住地郵便番号</li> <li>○送迎可能な同居親族の有無</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>タクシー券の利用状況</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年度の使用枚数</li> <li>○タクシー券の配布枚数の不足状況</li> <li>○タクシー券を使い切った後の外出状況</li> <li>○タクシー券を使い切らなかった理由</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>タクシーを利用した移動の内容</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシーによる移動目的（行き先）</li> <li>○具体的な移動先の名称</li> <li>○タクシー利用の曜日・時間帯</li> <li>○1乗車あたりのタクシー料金</li> <li>○年間タクシー利用回数</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>タクシー以外の公共交通機関利用状況</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○普段利用する公共交通機関（タクシー以外）</li> <li>○タクシー以外の公共交通機関を利用しない理由</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>定額タクシーの利用意向</td> <td>○定額タクシーが利用できる場合の運賃上限額</td> </tr> </tbody> </table>		分類	項目	回答者属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○性別</li> <li>○年齢</li> <li>○居住地郵便番号</li> <li>○送迎可能な同居親族の有無</li> </ul>	タクシー券の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年度の使用枚数</li> <li>○タクシー券の配布枚数の不足状況</li> <li>○タクシー券を使い切った後の外出状況</li> <li>○タクシー券を使い切らなかった理由</li> </ul>	タクシーを利用した移動の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシーによる移動目的（行き先）</li> <li>○具体的な移動先の名称</li> <li>○タクシー利用の曜日・時間帯</li> <li>○1乗車あたりのタクシー料金</li> <li>○年間タクシー利用回数</li> </ul>	タクシー以外の公共交通機関利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○普段利用する公共交通機関（タクシー以外）</li> <li>○タクシー以外の公共交通機関を利用しない理由</li> </ul>	定額タクシーの利用意向	○定額タクシーが利用できる場合の運賃上限額
分類	項目													
回答者属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○性別</li> <li>○年齢</li> <li>○居住地郵便番号</li> <li>○送迎可能な同居親族の有無</li> </ul>													
タクシー券の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○令和3年度の使用枚数</li> <li>○タクシー券の配布枚数の不足状況</li> <li>○タクシー券を使い切った後の外出状況</li> <li>○タクシー券を使い切らなかった理由</li> </ul>													
タクシーを利用した移動の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシーによる移動目的（行き先）</li> <li>○具体的な移動先の名称</li> <li>○タクシー利用の曜日・時間帯</li> <li>○1乗車あたりのタクシー料金</li> <li>○年間タクシー利用回数</li> </ul>													
タクシー以外の公共交通機関利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○普段利用する公共交通機関（タクシー以外）</li> <li>○タクシー以外の公共交通機関を利用しない理由</li> </ul>													
定額タクシーの利用意向	○定額タクシーが利用できる場合の運賃上限額													
備考	<p><b>【高齢者外出支援タクシー料金助成事業の概要】</b></p> <p>[対象者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・在宅の70歳以上の高齢者で、「運転免許を保有していない人」又は「自動車を所有せず、かつ使用していない者」で次の要件を満たす者</li> <li>・同居等の親族がいない又は同居等の親族からの外出支援が受けられない者</li> </ul> <p>[支援内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市が指定するタクシー及び福祉タクシーで利用ができるタクシー券（500円）を、1世帯あたり年間最大70枚（35,000円）交付</li> </ul> <p>※申請を行った月により交付枚数は変動</p>													

## 7.2 調査結果

### 7.2.1 地区別回答者数

- 令和4年9月末までに1,775件のアンケート調査回答書を回収し、回収率は70.4%でした。
- 回答が多かった上位3地区は、黒磯地区、西那須野地区、東那須野地区で、いずれもJR駅を中心とした市街地が形成されている人口の多い地区です。



地区名	回答者数
黒磯地区	770人
鍋掛地区	105人
東那須野地区	115人
高林地区	63人
西那須野地区	532人
関谷地区	52人
塩原地区	69人
記載なし・地区不明	69人
合計	1,775人

### 7.2.2 タクシーの利用状況について

#### (1) タクシーの年間利用回数

- 高齢者外出支援タクシー券利用者のタクシー利用回数は、年間平均で24.1回という結果でした。その内、使用回数が多い地区は、西那須野地区(29.0回)、黒磯地区(26.8回)、東那須野地区(20.6回)で、いずれもJR駅を拠点としたタクシー待機所が整備された地区になります。

地区名	回答者数 (単位：人)	平均乗車回数 (単位：回)	地区別 順位
黒磯地区	533	26.8	2
鍋掛地区	84	18.8	4
東那須野地区	91	20.6	3
高林地区	46	16.8	7
西那須野地区	369	29.0	1
関谷地区	43	18.2	6
塩原地区	69	18.8	5
記載なし・地区不明	69	15.4	-
合計	1,304	24.1	

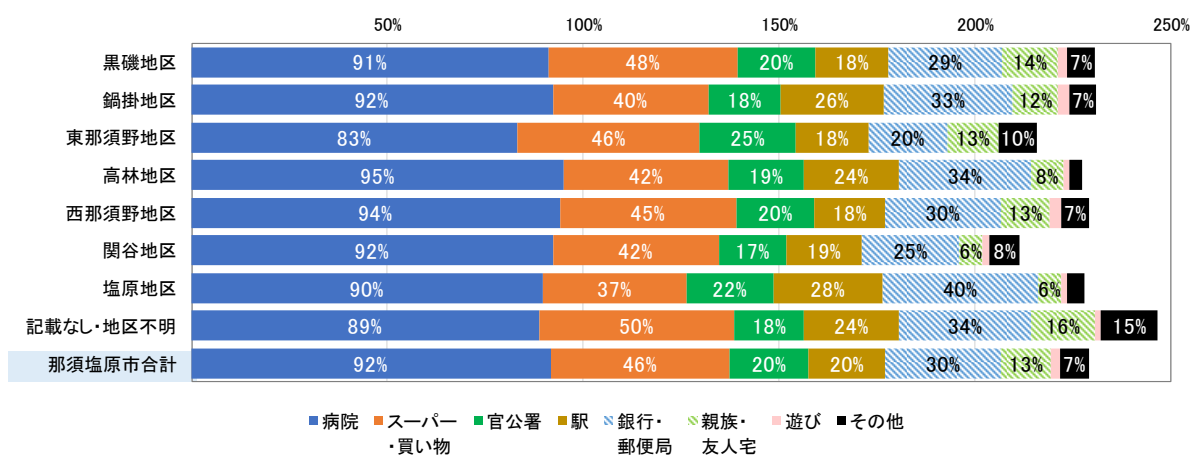
## (2) タクシー利用時の平均運賃

- ・タクシー利用時の1乗車あたりの平均運賃額は、全体が2,609.3円で、支払う金額の多い地区は、高林地区(4,824.0円)、関谷地区(4,123.9円)、鍋掛地区(2,910.7円)の順で、これは“(1) タクシーの年間利用回数”の順番と逆の結果であり、運賃が高額になる地区ほど、タクシーの利用回数が減っている傾向にあります。

地区名	回答者数 (単位：人)	1乗車平均運賃額 (単位：円)	地区別 順位
黒磯地区	609	2,404.7	6
鍋掛地区	90	2,910.7	3
東那須野地区	96	2,764.4	5
高林地区	53	4,824.0	1
西那須野地区	412	2,355.7	7
関谷地区	44	4,123.9	2
塩原地区	50	2,855.5	4
記載なし・地区不明	42	2,391.7	-
合計	1,396	2,609.3	

## 7.2.3 タクシーの移動目的

- ・タクシー利用時の移動目的(複数回答)は、1位が病院(91.7%)、2位がスーパー等買い物(45.8%)、3位が銀行・郵便局(29.6%)という結果で、ほとんどの方がタクシーを利用した通院を行っており、約半数の方がタクシーを利用した買い物をしているという結果でした。

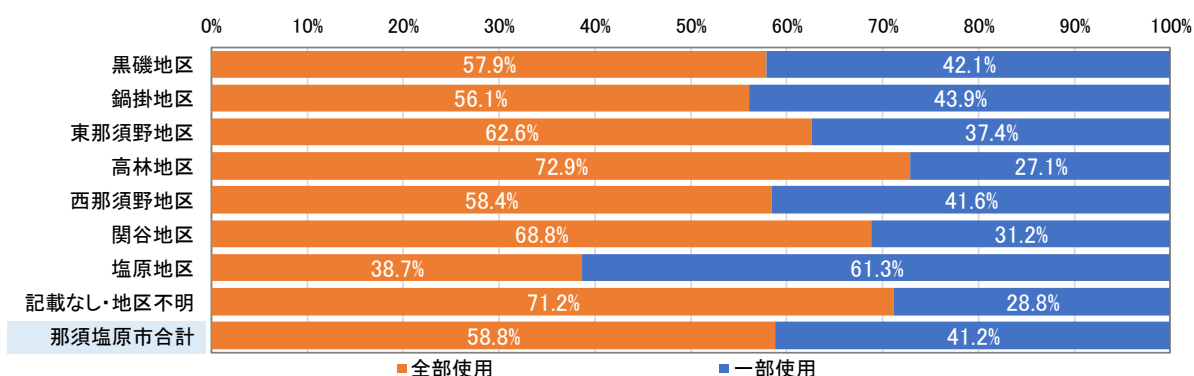


グラフ内の5%未満は非表示

## 7.2.4 高齢者外出支援タクシー券の使用状況

### (1) タクシー券の使用率

- 高齢者外出支援タクシー券を全部使用（年間最大 70 枚）した人の割合は、全体が 58.8%（949 人）で、使用率が高かった地区は、高林地区が 72.9%（43 人）、関谷地区が 68.8%（33 人）、東那須野地区が 62.6%（67 人）で、タクシー平均運賃額の高い高林地区と関谷地区が上位 2 地区という結果でした。



### (2) タクシー券の配布枚数が不足している人の割合と不足額

- 配布されたタクシー券の枚数について、全部使用した人を対象に“配布枚数が適切だった”と回答した人は 49.2%（573 人）で、“配布枚数が不足している”と回答した人は 50.8%（592 人）という結果でした。
- “不足している”と回答した人の不足枚数の平均は、全体で 34.6 枚（17,300 円）という結果でした。

地区名	タクシー券が不足していると回答した人の割合	不足枚数 1枚500円	左記の金額
黒磯地区	50.1%	39.1枚	19,550円
鍋掛地区	44.6%	35.5枚	17,750円
東那須野地区	53.8%	28.0枚	14,000円
高林地区	58.3%	49.8枚	24,900円
西那須野地区	53.1%	28.1枚	14,050円
関谷地区	67.6%	33.7枚	16,850円
塩原地区	20.5%	31.7枚	15,850円
記載なし・地区不明	52.8%	35.1枚	17,550円
合計	60.7%	34.6枚	17,300円

### 7.2.5 定額タクシーの上限額

- 現在の乗車区間の移動を定額で利用できるタクシーがあった場合の1回あたりの乗車運賃について、回答のあった上限額の平均は、全体が733.3円で、その内、高林地区が1,244.9円で突出して高く、塩原地区が1074.5円、東那須野地区が740.0円で、最も低いのが黒磯地区の660.1円という結果でした。
- 高林地区は、1乗車あたりの平均運賃とタクシー券の不足額が7地区の中で最も高く、負担の減額に繋がる定額タクシーへの期待が高いという結果でした。

地区名	定額タクシー 上限額
黒磯地区	660.1円
鍋掛地区	686.2円
東那須野地区	740.0円
高林地区	1,244.9円
西那須野地区	734.1円
関谷地区	725.6円
塩原地区	1,074.5円
記載なし・地区不明	864.9円
合計	733.3円

## 8 那須塩原市における住民アンケート調査結果

### 8.1 調査概要

調査対象	那須塩原市内を7地域に区分し、各地域から住民基本台帳より300人～700人（※人口に応じて設定）を無作為抽出。																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区名</th> <th>人口（R4.6.1）</th> <th>アンケート配布数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>黒磯地区</td> <td>36,451人</td> <td>700人</td> </tr> <tr> <td>鍋掛地区</td> <td>6,719人</td> <td>300人</td> </tr> <tr> <td>東那須野地区</td> <td>12,249人</td> <td>400人</td> </tr> <tr> <td>高林地区</td> <td>5,741人</td> <td>300人</td> </tr> <tr> <td>西那須野地区</td> <td>48,982人</td> <td>700人</td> </tr> <tr> <td>関谷地区</td> <td>5,022人</td> <td>300人</td> </tr> <tr> <td>塩原地区</td> <td>1,721人</td> <td>300人</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>116,885人</td> <td>3,000人</td> </tr> </tbody> </table>	地区名	人口（R4.6.1）	アンケート配布数	黒磯地区	36,451人	700人	鍋掛地区	6,719人	300人	東那須野地区	12,249人	400人	高林地区	5,741人	300人	西那須野地区	48,982人	700人	関谷地区	5,022人	300人	塩原地区	1,721人	300人	合計	116,885人	3,000人
地区名	人口（R4.6.1）	アンケート配布数																										
黒磯地区	36,451人	700人																										
鍋掛地区	6,719人	300人																										
東那須野地区	12,249人	400人																										
高林地区	5,741人	300人																										
西那須野地区	48,982人	700人																										
関谷地区	5,022人	300人																										
塩原地区	1,721人	300人																										
合計	116,885人	3,000人																										
調査方法	郵送による配布・回収 回答者数：1,059人（回収率35.3%）																											
調査期間	令和4年6月24日（金）～令和4年7月8日（金） 14日間																											
調査内容	分類	項目																										
	回答者属性	<input type="checkbox"/> 性別、年齢、居住地 <input type="checkbox"/> 無理なく歩ける距離 <input type="checkbox"/> 外出支援制度の受給状況 <input type="checkbox"/> 自動車運転免許証有無 <input type="checkbox"/> 普段利用している車両 <input type="checkbox"/> 送迎可能な同居家族の有無																										
	日常生活における外出について	<input type="checkbox"/> 日頃の外出頻度（徒歩では行けない範囲への外出） <input type="checkbox"/> 外出に困っていることの有無 <input type="checkbox"/> 行きたいけど行けない場所の有無																										
	鉄道・バス・タクシーの利用状況	<input type="checkbox"/> 普段利用する鉄道駅（駅名、駅の利用頻度、駅までの交通手段） <input type="checkbox"/> 最寄りのバス停（バス停の有無、名称、距離、運行状況の認知度） <input type="checkbox"/> 自宅近くに「ゆータク」停留所はあるか（有無、名称、距離、運行状況の認知度） <input type="checkbox"/> タクシー利用状況（利用頻度、主な利用目的、平均支払額）																										
	デマンド型交通の利用意向	<input type="checkbox"/> 仮想デマンド型交通の利用意向 <input type="checkbox"/> 仮想デマンド型交通の運賃上限 <input type="checkbox"/> ゆータク型サービス（低負担低サービス）と仮想デマンド交通型サービス（中負担中サービス）のどちらを希望するか																										
	タクシー運賃補助制度の利用意向	<input type="checkbox"/> タクシー運賃補助制度の利用意向 <input type="checkbox"/> 高負担サービスの場合、いくらまでなら負担できるか <input type="checkbox"/> タクシー運賃補助があればどの程度利用するか																										
自由意見	<input type="checkbox"/> 公共交通に関する自由意見																											

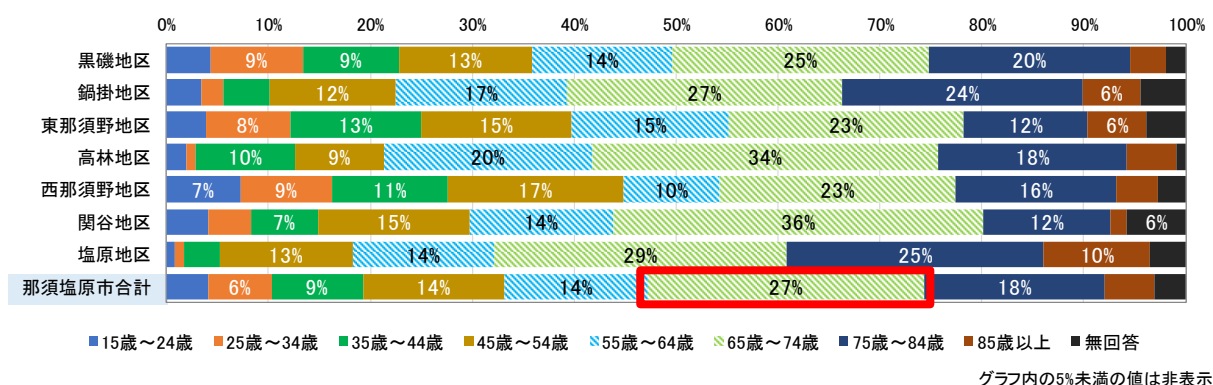


## 8.2 集計結果

### 8.2.1 回答者属性

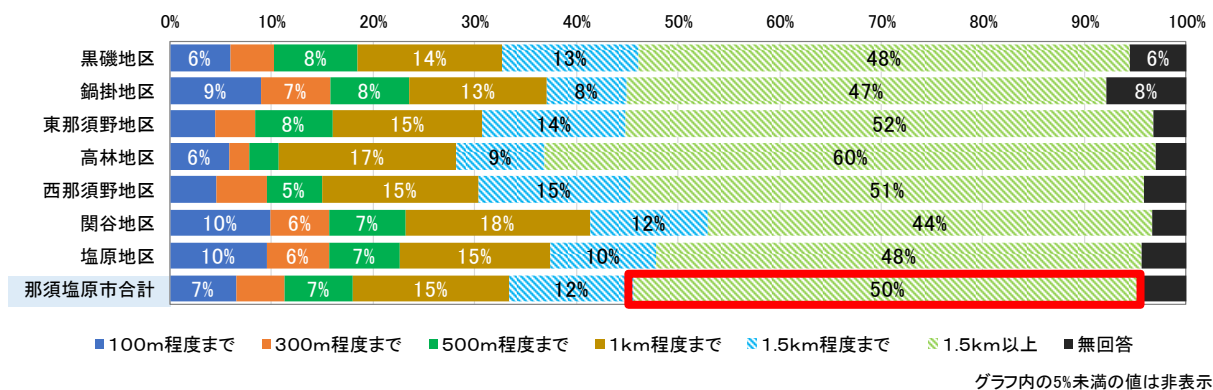
#### (1) 年齢

- 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、約27%を占めています。
- 地区別では、各地区で概ね同様な傾向を示しますが、塩原地区では75歳以上の割合が他よりもやや高くなっています。



#### (2) 無理なく歩ける距離

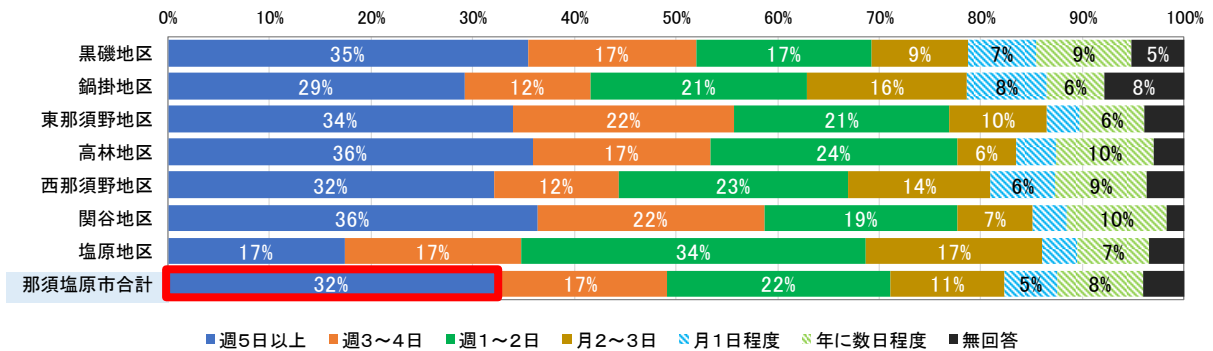
- 無理なく歩ける距離は、最も距離が長い「1.5 km以上」が約50%を占めています。
- 地区別では、「1.5 km以上」の割合は、関谷地区が最も低く、高林地区が最も高くなっています。



## 8.2.2 日常生活における外出について

### (1) 遠方への外出の頻度

- 遠方への外出の頻度は、「週5日以上」が約32%となっています。
- 地区別では、各地区で概ね同様な傾向を示しますが、塩原地区では「週1～2日」の割合が最も高く、約34%となっています。

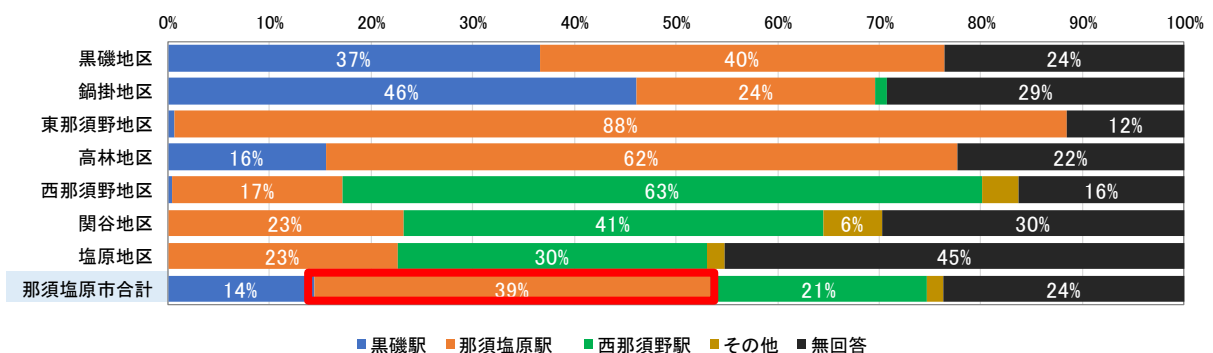


グラフ内の5%未満の値は非表示

## 8.2.3 鉄道・バス・タクシーの利用状況について

### (1) 普段利用する鉄道駅名

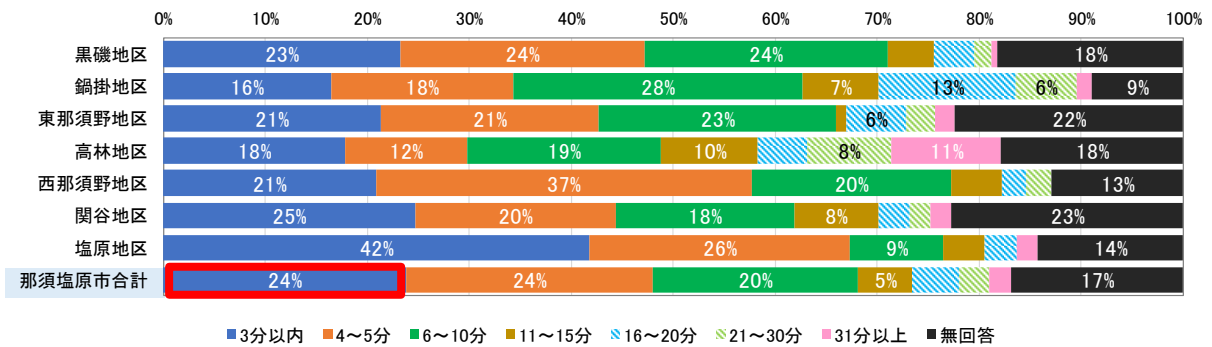
- 普段利用する鉄道駅は、「那須塩原駅」の割合が最も高く約39%を占めています。
- 各地区では、黒磯地区と鍋掛地区では「黒磯駅」、東那須野地区と高林地区では「那須塩原駅」、西那須野地区と関谷地区と塩原地区では「西那須野駅」の利用頻度が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

## (2) 自宅からバス停までの所要時間

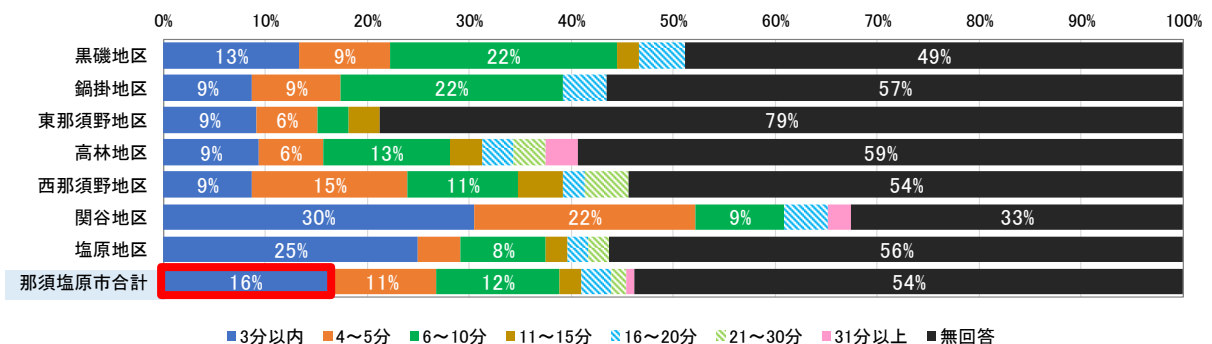
- 自宅からバス停までの所要時間は、「3分以内」の割合が高く約24%を占めています。
- 地区別では、各地区概ね同様の傾向を示しますが、塩原地区では他地区と比較して「3分以内」の割合が高くなっており、約42%を占めています。鍋掛地区と東那須野地区と高林地区では「6～10分」の割合が最も高く、西那須野地区では「4～5分」の割合が最も高くなっています。
- 鍋掛地区では「16～20分」が約13%、高林地区では「31分以上」が約11%と他地区と比較してやや高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

## (3) 自宅からゆーたく停留所までの所要時間

- 自宅からゆーたく停留所までの所要時間「3分以内」の割合が高く約16%を占めています。
- 地区別では、関谷地区で「3分以内」と「4～5分」の割合が高く、合計で約52%を占めています。
- 黒磯地区と鍋掛地区では「6～10分」の割合が最も高く、約22%となっています。
- 西那須野地区では「4～5分」の割合が最も高く、約15%となっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

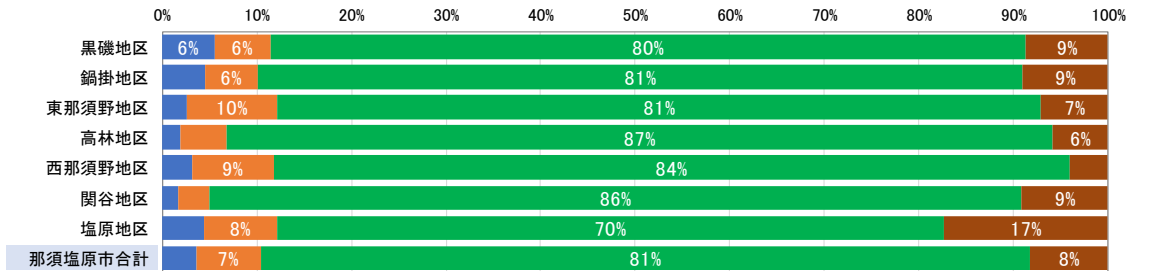
#### (4) 日常生活におけるタクシーの利用状況

- 「タクシーを定期的に利用している」と答えた方の利用頻度は月3.1回、「タクシーを不定期で利用している」と答えた方の利用頻度は年5.6回となっています。
- 地区別では、関谷地区の「タクシーを定期的に利用している」と答えた方の平均利用頻度は月11.3回と他地区と比べて多くなっています。
- 塩原地区の「タクシーを不定期で利用している」と答えた方の平均利用頻度は年8.3回と他地区と比べて多くなっています。
- また、タクシー利用時の支払額は、2,768円となっており、地区別では最も高いのが高林地区で4,700円、最も低いのが塩原地区の2,362円となっています。

地区名	タクシーを定期的に利用している(※1)	タクシーを不定期で利用している(※2)	ほとんど利用しない	無回答	合計
黒磯地区	14 6%	15 6%	203 80%	22 9%	254 100%
鍋掛地区	4 4%	5 6%	72 81%	8 9%	89 100%
東那須野地区	4 3%	15 10%	126 81%	11 7%	156 100%
高林地区	2 2%	5 5%	90 87%	6 6%	103 100%
西那須野地区	7 3%	19 9%	186 84%	9 4%	221 100%
関谷地区	2 2%	4 3%	104 86%	11 9%	121 100%
塩原地区	5 4%	9 8%	81 70%	20 17%	115 100%
那須塩原市合計	38 0%	72 0%	862 0%	87 0%	1,059 0%

※1平均 (回/月)	※2平均 (回/年)	平均 支払額
3.1	7.3	2,452
3.0	4.1	3,333
2.3	4.9	2,433
1.5	2.0	4,700
1.9	4.5	2,391
11.3	4.3	4,300
2.3	8.3	2,362
3.1	5.6	2,768

※1 タクシーを定期的に利用している回答者の平均頻度(月に何回程度)  
 ※2 タクシーを不定期で利用している回答者の平均頻度(年に何回程度)



■定期的に利用している ■不定期で利用している ■ほとんど利用しない ■無回答

グラフ内の5%未満の値は非表示

## 8.2.4 デマンド型交通の利用意向

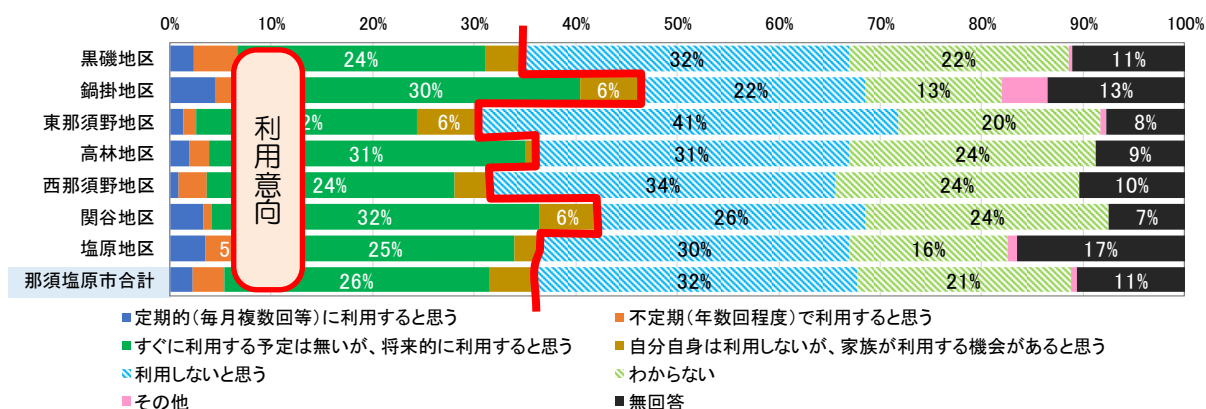
設問では、以下のような条件のデマンド型交通のイメージを提案し、デマンド型交通の利用意向について、設問しました。

項目	デマンド型交通のイメージ	(参考)「ゆータク」の内容
運行区間	市内全域（希望の乗車場所から乗降場所まで）	定路線（郊外部から、病院、スーパー、駅等を結ぶ区間を運行）
乗降場所	希望の乗降場所（自宅又は目的地等）	定路線上の決められた停留所
利用可能日	毎日利用可	毎日利用可
運行時間帯	9:00～17:00（この時間帯内であればいつでも利用可）	各停留所に出発時刻が設定されている （1日6～7便運行）
予約時間	希望乗車日の前日までに予約	希望乗車時間の約1時間前までに予約
運賃	1回乗車あたりの定額運賃制（1人あたり）で、「ゆータク」よりは高額となりますが、他の利用者との乗合運行のため、タクシーよりは低額となります。	1回乗車 大人200円（乗合運行）

※一般タクシーの場合、貸切運賃制となり利用人数が一人でも複数人でも1台あたりの運賃になります。タクシーを仮に5kmの利用をした場合は約2,000円、10kmの場合は約4,000円の運賃が掛かります。

### (1) デマンド型交通の利用意向

- ・ デマンド型交通の利用意向は、約36%を占めています。
- ・ 鍋掛地区と関谷地区では「すぐに利用する予定は無いが、将来的に利用すると思う」が最も多くなっています。

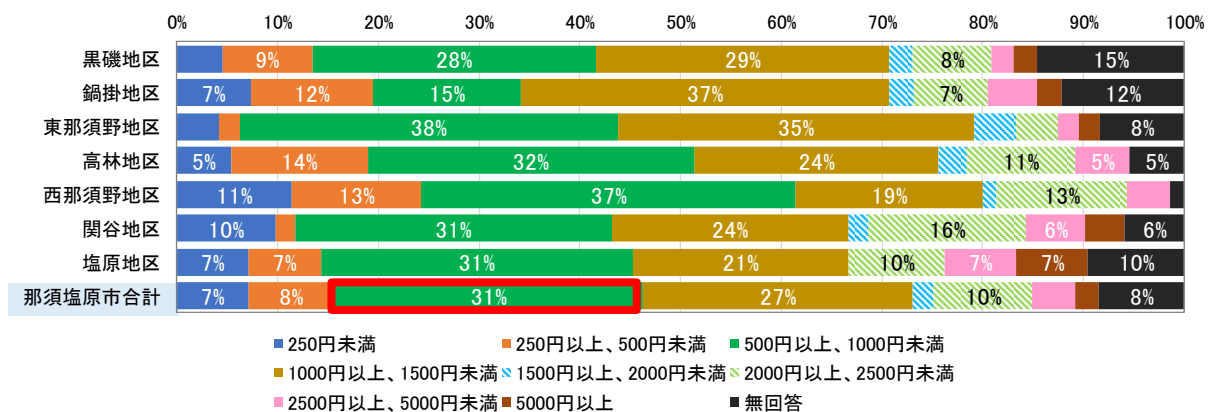


グラフ内の5%未満の値は非表示

## (2) デマンド型交通を利用する場合の利用限度額

- デマンド型交通を利用する場合の限度額は「500 円以上 1000 円未満」が 31%を占めています。
- 平均利用限度額は、1,039 円となっており、地区別では最も高いのが塩原地区で 1,291 円、最も低いのが西那須野地区の 867 円となっています。

地区名	250円未満	250円以上、500円未満	500円以上、1000円未満	1000円以上、1500円未満	1500円以上、2000円未満	2000円以上、2500円未満	2500円以上、5000円未満	5000円以上	無回答	合計	平均利用限度額
黒磯地区	4	8	25	26	2	7	2	2	13	89	1,006
鍋掛地区	3	5	6	15	1	3	2	1	5	41	1,089
東那須野地区	2	1	18	17	2	2	1	1	4	48	963
高林地区	2	5	12	9	1	4	2	0	2	37	937
西那須野地区	8	9	26	13	1	9	3	0	1	70	867
関谷地区	5	1	16	12	1	8	3	2	3	51	1,249
塩原地区	3	3	13	9	0	4	3	3	4	42	1,291
那須塩原市合計	27	32	116	101	8	37	16	9	32	378	1,039
	7%	8%	31%	27%	2%	10%	4%	2%	8%	100%	



グラフ内の5%未満の値は非表示

## 9 課題整理

### 9.1 地域における「人の動き」に関する課題

地域住民及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>高齢者の増加に伴い「高齢者が運転する自動車事故」が全国的に発生しています。</li> <li>高齢での一人暮らしや配偶者と二人暮らしの世帯の割合も高くなっています。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。</li> <li>高齢者の中には歩行や階段昇降が困難な人も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32%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>高齢者の増加は、扶助費を中心とした歳出の増加につながります。</li> <li>人口の減少及び少子高齢化の進展は今後も続くことが予測されています。</li> </ul>
人口減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少に伴う税収の減少が懸念されており、高齢者の増加による歳出増とあわせ、財政の硬直化が進むことが懸念されます。</li> <li>財政収支の改善が必要となることから、公共交通に対しても今までどおりの財政負担を継続できなくなる可能性があります。</li> <li>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、高林地帯等に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>駅周辺の市街地部に多くの施設（商業施設、医療施設等）が立地しています。</li> </ul>
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地部内及び郊外部～市街地部間において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3月末時点）は1.58台で全国平均（1.04台）を大きく上回っています。</li> <li>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、75歳～84歳は51%から60%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。</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。</li> <li>本市には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2年度に比べ支援制度申請者数が減少しています。</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>那須塩原市への年間観光客入込数（令和元年）は881万人となっており、地域の主産業となっています。なお、コロナ禍において令和3年の観光客数は激減しています。（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） ※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、アグリバル塩原</li> <li>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、アグリバル塩原</li> </ul>

項目	現状・問題
外出状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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82%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）</li> <li>• 「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）</li> <li>• 遠方への外出頻度は、「週5日以上」の割合が約31%を占めています。（令和4年度住民アンケート調査）</li> </ul>
情報入手手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>• スマートフォンを利用している人が64%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」又は「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）</li> </ul>
交通系ICカードの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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40%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）</li> </ul>

## 【移動における課題】

### （１）地域住民

那須塩原市内の大規模商店・病院等の大半は市街地部に立地していることから、郊外部の中には、生活圏域が居住している地域内だけでは完結せず、買物・通院のために市街地部への移動が必要となる地域も存在しており、実際に郊外部から市街地部への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、自動車を運転している人の中には「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%存在しており、「運転をしたくないけどしなければならない」状況にあることがうかがえます。また、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、自動車を運転できる人が減少すると、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、自動車を運転しなくても生活圏域内を移動できる（※居住地域内だけでは完結しない移動ニーズも存在する）環境の創出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。また、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、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、自動車を運転できない人の移動手段の継続的な確保が課題となっています。



## 9.2 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「自家用車以外の移動手段」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、那須塩原市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・バスに加え那須塩原市が地域バス（ゆーバス・ゆータク）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2本/1時間、黒磯駅以北が0本~1本/1時間（令和4年8月時点）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>民間路線バス及び那須塩原市が運行する「ゆーバス」は、高齢者、学生及び観光客に多く利用されています。</li> <li>ゆーバスについては、平成30年10月に利便性と運行効率の向上を目的とした路線再編を実施しました。また、大田原市営バスとの運行ダイヤ調整を実施し、ゆーバス・ゆータクと大田原市営バス及びゆーバス・ゆータクと那須町民バスの路線で利用できる共通乗車券の発行を行っています。</li> <li>ゆーバスの利用者数は令和元年度までは増加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年度は大きく減少していましたが、令和3年度は令和2年度より増加し、回復傾向にあります。</li> <li>民間路線バスが運行していない地域にゆーバスを運行していますが、民間路線バスは利用距離に応じた運賃設定があるのに対し、ゆーバスの運賃は200円均一となっており、民間路線バス沿線の市民には不公平感を持つ方も存在しています。</li> </ul>
ゆータク	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では鉄道・バス利用圏域外となる交通空白地域解消に向け路線不定期型の「予約ワゴンバス」を運行していましたが、平成30年10月に「予約ワゴンバス」を「ゆータク」に移行しました。</li> <li>ゆータクへの移行により運行経費は半減し、利用者数は1.5倍に増加しました。ただし新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度は大きく減少していましたが、令和3年度は令和2年度より増加し、回復傾向にあります。</li> <li>一方でゆータクへの移行後も、市内には停留所までの距離が遠い「交通空白地域」が存在しており、居住する移動制約者（自家用車を利用できない方等）の移動手段の確保について、対応が求められています。</li> </ul>
公共交通への公的負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通への運行補助金（民間バス路線への運行補助金、ゆーバス及びゆータクの運行補助金）として、令和2年度には2.7億円（※国・県の負担分を含む。）が支出されています。</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>「ゆーバス」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年前同月の82%となっています。</li> <li>「ゆータク」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</li> </ul>

項目	現状・問題
	<p>和 4 年 5 月の利用者数は 3 年前同月の 94% となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染拡大に伴い、コロナ前に比べ「外出頻度が減った」と回答した人が 85% を占めており、特に「観光・レジャー」「外食」「家族・友人等に会うための外出」「買い物」の頻度が減った人が多く見られます。</li> <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「やや不安を感じている」人が 49%、「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 85% 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、94% 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、市が利用補助を行っています。令和 2 年度の年間補助額は「障害者福祉タクシー券」が 5,781 万円、「高齢者外出支援タクシー券」が 6,149 万円でした。</li> <li>タクシーを定期的に利用している人の平均利用頻度は月 3.6 回、タクシーを不定期で利用している人の平均利用頻度は年 5.1 回となっています。（令和 4 年度住民アンケート調査）</li> <li>タクシー利用時の那須塩原市平均支払額は、3,139 円となっています。（令和 4 年度住民アンケート調査）</li> </ul>
スクールバスの状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市ではスクールバスが運行されており、令和 4 年度については 10 台の車両を使用し、合計 7,143 万円（1 台当たり 714 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>本市には福祉タクシー事業者が約 10 事業者存在しています。また、NPO 法人や社会福祉法人等によって、自家用自動車で個別輸送を行う「福祉有償運送」が実施されています。これらの事業所や団体が地域の福祉交通を担っています。</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 38% を占め、特に 45 歳～74 歳の年代で高い割合を占めています。</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 53% 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、75% 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 49% 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、67% 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、72% 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 52% 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、73% を占めています。</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】

「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」人など、移動制約者の移動手段の確保・維持（自家用車を利用しなくても生活できる環境の創出）が課題となっています。

また、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、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、運賃収入の増加を図ることにより運行補助金を削減していくことが求められています。現在、公共交通の利用者層は自家用車を利用できない学生、高齢者、観光客等が中心になっていますが、将来を見据えた利用者層拡大に向けた取組を実施し、利用者数の増加を図ることができれば、運賃収入が増加し、それを原資として運行サービスを向上させ、さらなる利用者数の増加に繋げるという「上昇スパイラル」に乗せることができます。こうした観点から、地域公共交通の持続性向上に向けた公共交通利用者層の拡大が課題となっています。

一方、本市において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、「那須塩原市立地適正化計画」を策定しており、目指す“まちづくり”の実現に向けては、将来都市構造に整合した地域公共交通網の確保・維持が必要とされています。また、「自動車を運転できないが那須地域を観光したい」等の移動ニーズへの対応について、観光施策と連携した取組の実施も必要とされています。こうした観点から、まちづくりへの対応（都市構造の転換に向けた施策との整合、観光施策との整合）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ます。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：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
  - ②観光客：自動車を運転できない人の移動手段の継続的な確保
- 

### 【地域公共交通の課題】

- ① 移動制約者の移動手段の確保・維持（自家用車を利用しなくても生活できる環境の創出）
  - ② 地域公共交通の持続性向上に向けた公共交通利用者層の拡大
  - ③ まちづくりへの対応（立地適正化計画との整合、観光施策との整合）
  - ④ 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
-

## 10 基本的な方針

### 10.1 基本理念

本市では、「那須塩原市都市計画マスタープラン」や「那須塩原市立地適正化計画」等のまちづくり計画と整合した「第2次那須塩原市地域公共交通計画」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「第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画」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

■「広域幹線ネットワーク」について

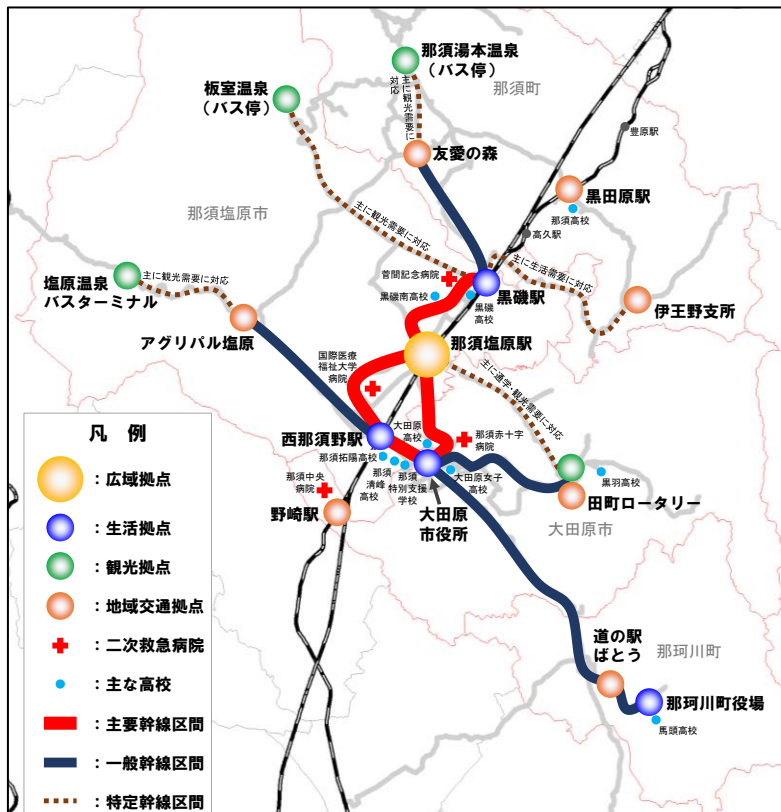
那須地域定住自立圏では、広域拠点及び生活拠点へのシームレスな公共交通網の実現に向け、那須地域定住自立圏域内の「拠点」を整理し、拠点間を結ぶ区間のうち、圏域として確保維持に努める区間を「幹線区間」として設定しています。

本市の公共交通における広域幹線ネットワークについても、那須地域定住自立圏で設定する幹線区間との整合性を図るものとして、下記のとおり幹線区間を設定し、重点的な路線の維持確保と利便性の向上に向けた各種取組を実施します。

■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）を目標とする。</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）を目標とする。</li> </ul>	黒磯駅～友愛の森
		西那須野駅～アグリパル塩原
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する。</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



## 10.2 基本方針

地域公共交通の課題解決に向け、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 安心して楽しい暮らしを支える地域公共交通の確保・維持

コロナ禍では「ニューノーマル（新しい生活様式）」の実践が求められ、テレワークの普及や宅配需要の増加等、日常生活における外出状況に変化が見られました。一方で日常の暮らしにおいては通勤・通学・通院のように、自らが移動しなければならない状況が多々存在しており、定住の促進に向けては、自家用車を自由に利用できない人を含め、日常生活における移動手段の確保が必要とされています。

また、緊急事態宣言等で外出制限を受ける中で、多くの人が出歩かないことの辛さを体感し、外出することの喜びや楽しみ、楽しく生活するための移動の重要性についても再認識させられました。

魅力的な観光資源を有する本市においては、観光客や地域住民の暮らしを楽しむため、移動手段の確保が必要とされています。

以上のことから、住民の安心して楽しい暮らしを支える地域公共交通の確保・維持を目指します。

### 2 まちづくり計画と整合した持続可能な地域公共交通の確保・維持

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、「那須塩原市立地適正化計画」を平成29年3月に策定しました。立地適正化計画では、多極ネットワーク型コンパクトシティを都市政策の方向性として掲げており、目指す都市構造の実現に向けては、地域公共交通の確保・維持が必要とされています。

また、本市の公共交通は、民間事業者が運行する鉄道・バス・タクシーと那須塩原市地域バス（ゆーバス・ゆータク）を中心に形成されていますが、ゆーバス及びゆータクの運行が民間事業の需要と競合しないよう調整し、地域公共交通網全体の持続可能性の向上と活性化を図る必要があります。

以上のことから、本計画では今後のまちづくり計画との整合について考慮するとともに、路線単独での利用者数の確保や、収益及び満足度等の向上を図るだけでなく、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の確保・維持を目指します。

### 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。那須塩原市は、令和元年度に「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を市全体で取り組んでいます。

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。

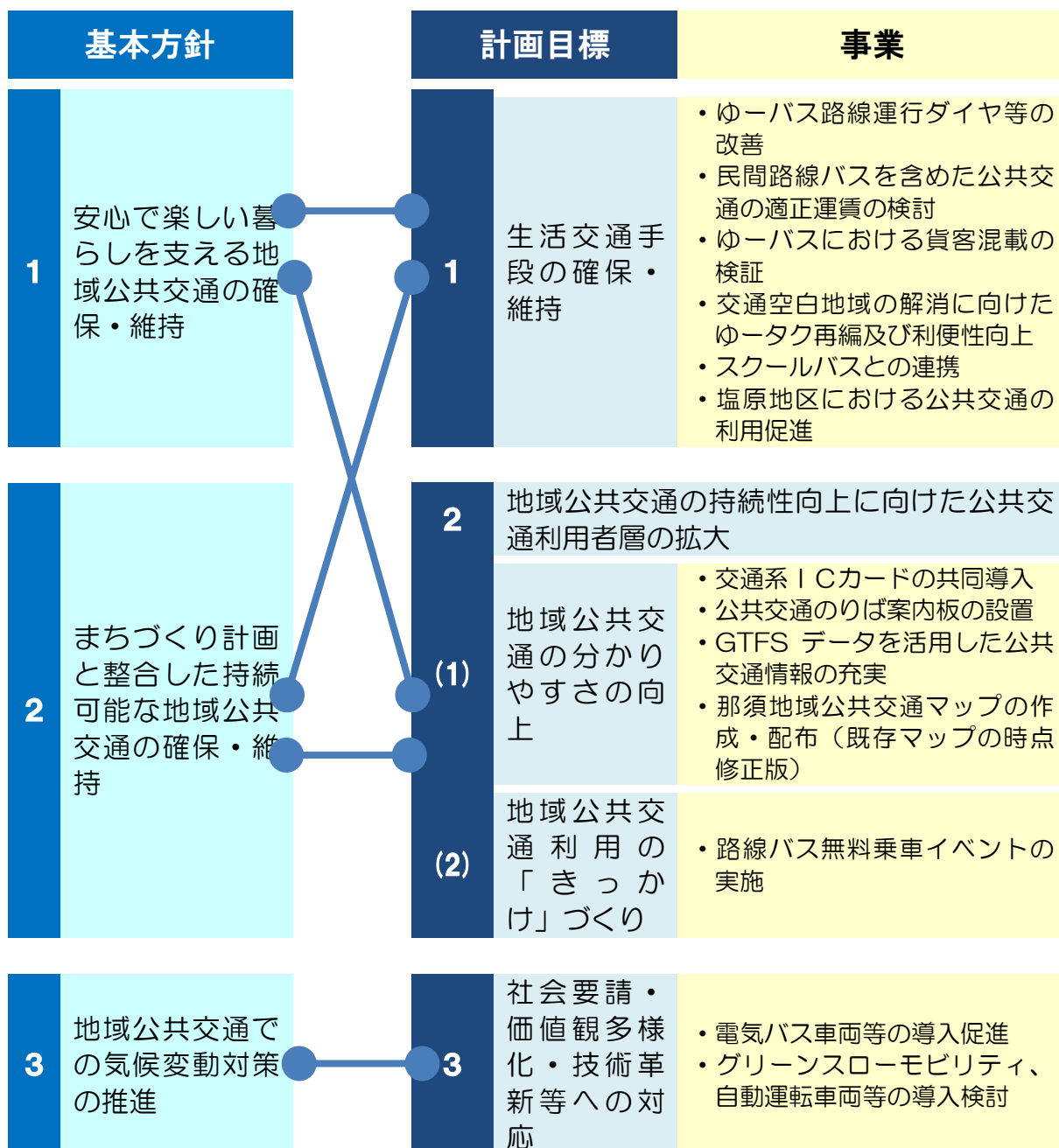
人の移動に伴う二酸化炭素排出量削減に向け、自家用車から公共交通への転換促進に加え、グリーンスローモビリティや電気バス・タクシー車両の導入等の検討を積極的に行い、那須塩原市の地域公共交通における気候変動対策を推進します。



# 1 1 計画目標と事業

## 1 1. 1 計画目標と取組事業の設定

基本方針の実現に向け、計画目標と目標を実現するための具体的事業を次のように設定します。



## 1.1.2 基本方針の実現に向けた取組事業

### (1) 計画目標1 生活交通手段の確保・維持

事業1-1 ゆーバス路線運行ダイヤ等の改善	
事業内容	<p>【現在の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>那須塩原市民の移動ニーズは、市内の移動のみならず大田原市街地や那須赤十字病院まで等、市境をまたぐ移動ニーズが多く存在していますが、両市のバス路線は鉄道駅を起終点として運行しており、両市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。</li> <li>バスの利便性向上のためには、大田原市営バスとの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と大田原市営バスの主要路線を対象に、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組「広域連携バス（Nコネクト）」を実施しています。</li> </ul> <p>■ 那須塩原市及び大田原市の広域連携バス（路線図）</p>

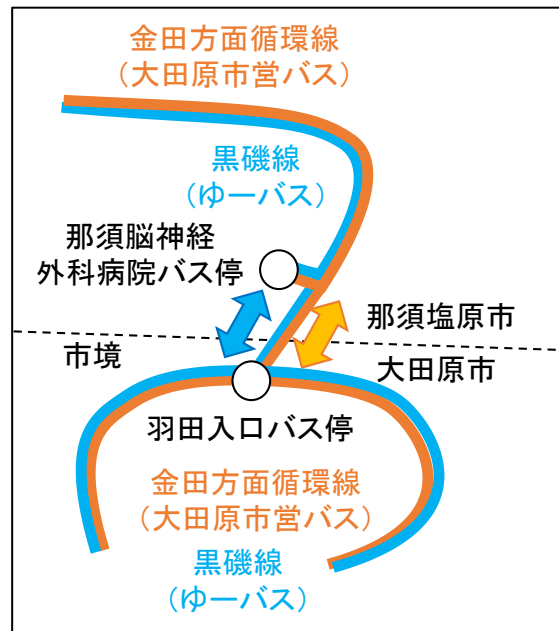
【取組事業概要】

地域バス（ゆーバス・ゆータク）の運行に関し、引き続き鉄道や他路線のバスの運行ダイヤとの乗継性を考慮した運行ダイヤの構築と、地域バスの運行実績等を定期的に分析し、利用者ニーズの変化を踏まえた利便性の高い運行ダイヤの構築を行います。

また、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。第2次地域公共交通計画では、現在実施中の連携バス路線における内容の充実や、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、近隣市町、運行事業者
実施時期	令和5年度～：継続実施

なお、ゆーバス西那須野線（黒磯駅直通）の運行につきましては、「地域間幹線系統」として、今後も国の支援を受けながら実施する予定です。地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助申請に必要な事項について以下に記載します。

<p>1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割</p>
<p>那須塩原市は、黒磯市、西那須野町、塩原町の1市2町が平成17年1月1日に合併し誕生しました。</p> <p>JR東日本東北本線（宇都宮線）の黒磯駅、西那須野駅及び東北新幹線と在来線停車駅である那須塩原駅を軸に、本市の地域バスである路線定期運行の「ゆーバス」、デマンド交通の「ゆータク」をはじめ、近隣市町営バス、民間路線バス、タクシーが公共交通網を形成しています。</p> <p>「ゆーバス」は、主に市街地周辺を運行し、市民の移動をはじめ、市外からの通勤・通学・通院等の移動手段としての役割も担っており、利用者は令和元年度までは増加傾向にありました。しかし、新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度の利用者は大きく減少し、令和3年度は令和2年度より回復傾向にあるものの、令和元年度の水準には達していない状況です。</p> <p>「ゆータク」は、郊外部における市民の移動手段としての役割を担っており、平成30年9月まで運行していた「予約ワゴンバス」と比較し、利用者が約1.3倍になり、地域に根差した公共交通となりつつあります。</p> <p>急速に進む人口減少、少子高齢化や運転免許証を自主返納する高齢者が増加傾向となっている中、持続可能でまちづくりと一体となった公共交通網を形成することで、市民の豊かな生活の実現を目指して、平成30年3月「那須塩原市地域公共交通網形成計画」を策定しました。</p> <p>同計画においては、「ゆーバス」路線再編や「予約ワゴンバス」に替わる交通手段としてタクシー車両を用いた「ゆータク」の実施をうたっており、目標としていた運行経費の削減と利便性の向上に一定の成果を見ることができました。</p> <p>旧西那須野町の西那須野駅、国際医療福祉大学病院、旧黒磯市の那須塩原駅、黒磯南高校、菅間記念病院、黒磯駅等の主要施設を接続している「ゆーバス西那須野線」は、地域住民の移動手段として大きな役割を果たしています。</p>
<p>2. 地域の公共交通における位置づけ等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性</p>
<p>このように「ゆーバス西那須野線」は、自家用車による移動手段を有しない地域住民をはじめとした方々の移動手段として大きな役割を果たしており、「目標1-1 市街地部における移動手段の確保・維持」の達成に向けて、那須塩原駅を境に西那須野側と黒磯側の2系統に分けた運行に加え、3駅を直通する便を設定することで、広域的な幹線としての確保・維持が必要とされています。しかし、6の住民アンケートにもあるように、自動車運転免許証の保有率が高く（84%）、普段利用している移動手段が自家用車である市民が多い（「主に自分で運転」と「家族等による送迎」で93%）という地域の特性上、独立採算での運行は困難な状況であり、4-2(1)にあるとおり令和3年度の経常費用4,628万円に対し、運送収入は1,425万円と赤字となっています。このようなことから、地域公共交通</p>

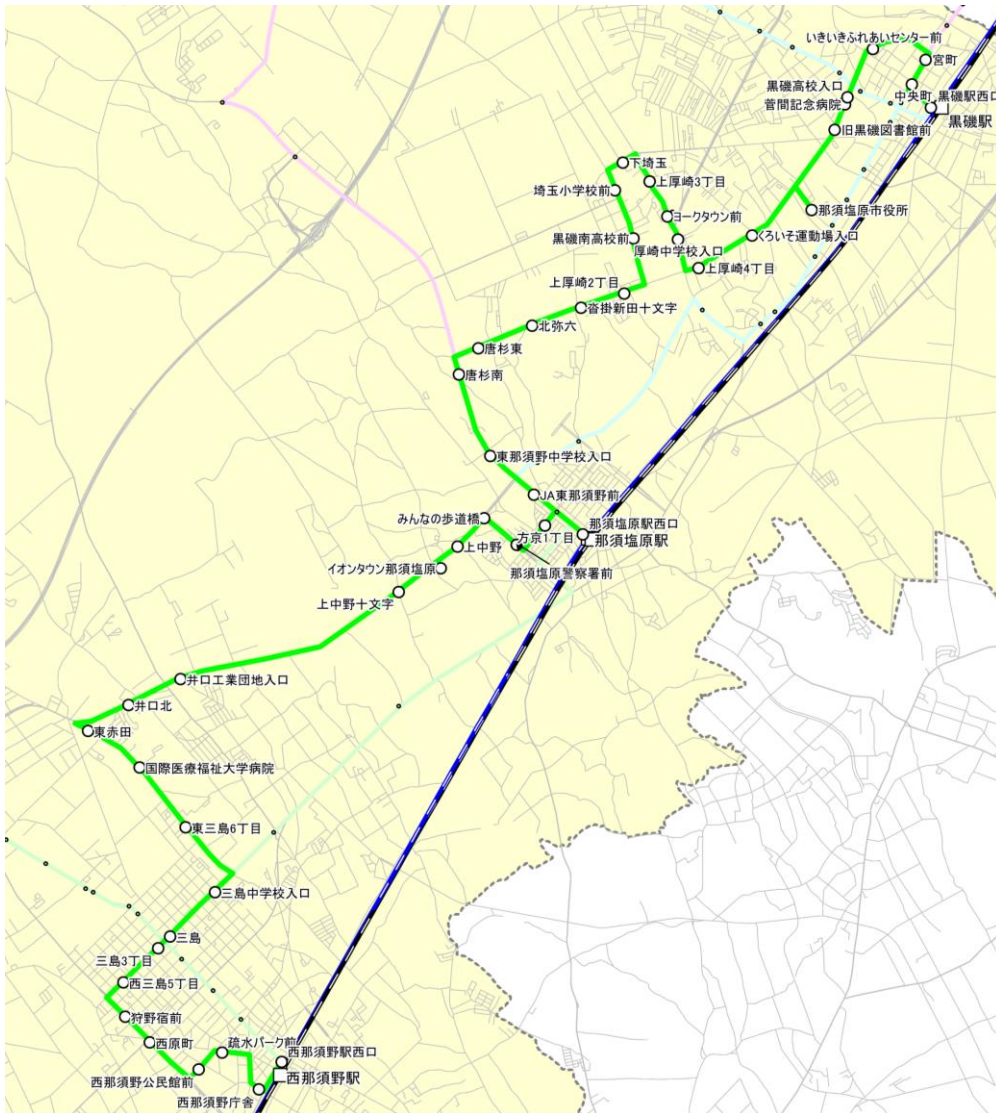
確保維持事業（地域間幹線系統）を活用し、路線の確保・維持を図る必要があります。

### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程	運行回数
西那須野線 (黒磯駅直通)	西那須野駅	那須塩原駅	黒磯駅	26.4 km	8.0 回

実施主体：ジェイアールバス関東株式会社

#### ■運行予定系統を示した地図



### 4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

「12 目標値の設定と推進体制」の「12.1 数値目標」に記載 (P.74)

事業1-2 民間路線バスを含めた公共交通の適正運賃の検討	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在、那須塩原市においては、民間路線バスが運行していない地域を中心に地域バス（ゆーバス、ゆータク）を運行していますが、民間路線バスは利用距離に応じた運賃設定であるのに対し、ゆーバスの運賃は1乗車あたりの定額運賃（大人：200円）となっており、民間路線バス沿線の市民には運賃に関する不公平感を持つ方も存在しています。</li> <li>• ゆータク新湯線は、1人当たりの運送収入が166円に対し、運行経費が10,394円掛かっており、収支率が特に低くなっています（1.59%）。</li> <li>• 財政負担が年々増加傾向にあり、このような財政負担を前提とした路線バスの持続可能性が危ぶまれています。財政負担を削減していくために、運賃収入の増加を図る必要があり、持続可能なバス路線の確保の観点から利用者数の増加に加え適切な受益者負担（運賃）のあり方を検討する必要があります。</li> </ul>
実施主体	市、運行事業者
実施時期	令和5年度～：検討

### 事業1-3 ゆーバスにおける貨客混載の検証

#### 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」のゆーバスでの実施を検討します。
- 「本庁・支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	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>人流</td> <td>物流</td> </tr> <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> </table> <p>「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>		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	<p>貨客混載(鉄道)</p> <p>貨客混載(乗合バス)</p>
	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（R4.5）



#### 【活用を検討する補助事業】

- 地域公共交通確保維持事業 貨客混載導入経費国庫補助金（国土交通省）

#### 実施主体

市、運行事業者

#### 実施時期

令和5年度～：検討

## 事業1-4 交通空白地域の解消に向けたゆータク再編及び利便性向上

### 事業内容

- 現在運行している「ゆータク」は、道路運送法における「区域運行（決められた区域内を自由に運行できる形態）」の許可を受けていますが、基本的には路線不定期型（決められた路線を予約に応じて運行する）で運行しています。そのため本市内には鉄道駅から1.5km圏外かつバス停（ゆータクの停留所を含む。）から300m圏外の「交通空白地域」が存在しており、居住する移動制約者（自家用車を利用できない方等）の移動手段確保が課題となっています。
- 市では高齢者外出支援タクシー等のタクシー補助を行っていますが、交通空白地域では、市街地から離れている場所が多いことから1回当たりのタクシー運賃が高額となり、十分な回数の利用ができないという課題があり、タクシー補助を含めた公共交通のあり方の見直しが必要になっています。
- 交通空白地域における移動制約者の移動手段確保に向け、ゆータクの運行内容及び運行区域の見直しを伴う再編や、決められた区域・区間での移動を定額で受けられる新たな交通サービスの導入について検討を行います。
- なお、通勤通学時間帯等、現在の「ゆータク（路線不定期型）」の方が効率的で利便性が高い時間帯も存在することから、運行効率も重視したゆータクの路線再編と、利便性の高い新たな交通サービスの導入の検討を行い、交通空白地域の解消を目指します。

#### 【実施例】

福島県南相馬市では、車を運転しない市民や、バス等の交通機関が利用しにくい地域住民の生活をサポートするため、定額タクシー「みなタク」のサービスを提供しています。「みなタク」は、自宅と区域内拠点間のタクシー料金が定額になる登録制サービスです。

#### ■サービスの特徴

- ①利用登録が必要（乗車時に「みなタク利用カード」を提示）
- ②自宅と決められた乗降場所との間で利用可能（決められた乗降場所は、下記の地図に記載されている区内の施設及び利用者が追加した1ヶ所の施設）
- ③地域別に設定した定額料金でタクシーを利用可能（中心市街地からの距離に応じて600円で利用可能な地域と900円で利用可能な地域が設定されている）
- ④何人で利用しても定額なため、家族等と相乗りすると1人当たりの料金が割安になる



<p>事業内容</p>	<p>■乗降場所（鹿島区の場合）</p> <p>●：利用者カードをお持ちであれば、どなたでも乗降可能な場所です。</p> <p style="text-align: right;">出典：南相馬市</p>
<p>実施主体</p>	<p>市、運行事業者</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和5年度：詳細検討、令和6年度：実証運行、令和7年度～：実証運行の結果を踏まえ、実装に向けた検討</p>

事業1-5 スクールバスとの連携

事業内容

- 本市では6小中学校に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10台の車両が活用されています。
- 児童等の輸送について、一部を「ゆーバス」「ゆータク」が担うことや、既存のタクシー車両を用いて輸送を担うことで、現在のスクールバスよりも効率的な運行ができる可能性もあります。
- 一方、既存の公共交通が児童等の輸送を担うことで「ゆーバス」「ゆータク」の収支の改善や、タクシー等の事業継続性の向上も期待できることから、スクールバスと公共交通の連携について検討します。

■那須塩原市におけるスクールバス運行状況（令和4年度）

運行学校名	スクールバス台数	事業費（見込額）
東原小学校	1台	1,272,200円
鍋掛小学校	2台	11,571,996円
大原間小学校	1台	8,040,996円
高林小学校	3台	25,088,280円
関谷小学校	1台	9,020,000円
塩原小中学校	2台	16,439,016円
合計	10台	71,432,488円

令和5年度から箒根学園スクールバスが運行開始し、計6校・12台で運行予定

※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

【実施例】

鳥取県鳥取市鹿野地区では、スクールバスの利用人数が年々減少していることから、平成29年度にスクールバスを廃止しました。スクールバス廃止にあわせて、既存のコミュニティバス路線の経路・時間を変更し、児童の登下校に合わせたダイヤ改正を行っています。なお、通学にかかる定期代に関しては「鳥取市遠距離等通学費補助金制度」による補助が行われています。

実施主体

市、教育委員会、運行事業者

実施時期

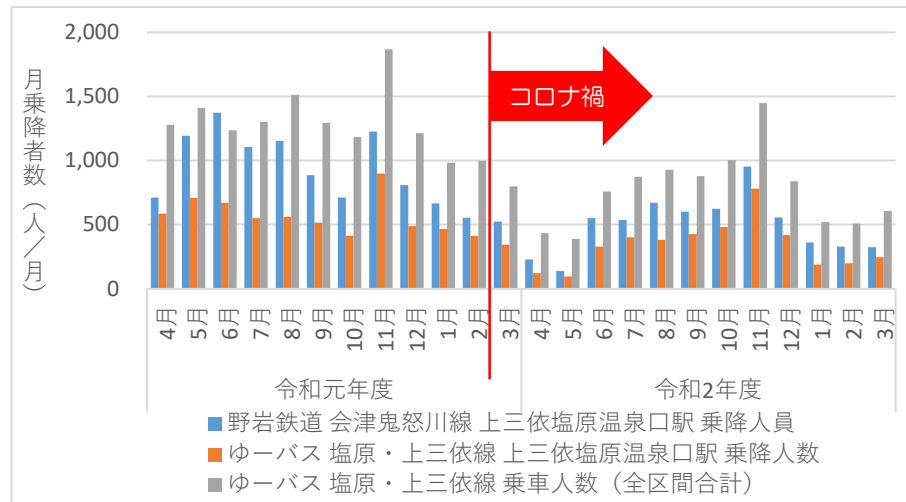
令和5年度～：検討

## 事業1-6 塩原地区における公共交通の利用促進

### 事業内容

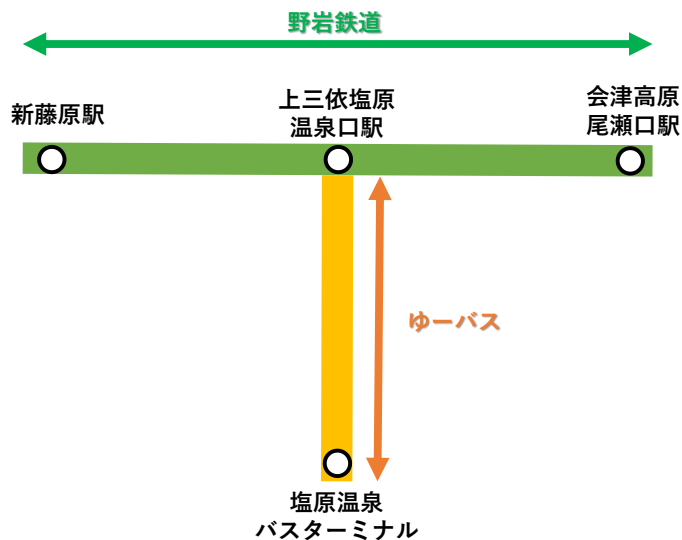
- 塩原地区を運行する「ゆーバス 塩原・上三依線」は沿線住民の生活交通として活用されるとともに、鉄道・バス（塩原本線）を利用して塩原温泉を訪れる観光客の二次交通手段・観光周遊交通手段としても活用されています。
- 野岩鉄道「上三依塩原温泉口駅」の利用者数は、令和2年度のコロナ禍において前年に比べ大きく減少しましたが、それと連動して「ゆーバス塩原・上三依線」の利用者数も減少しました。

#### ■上三依塩原温泉口駅乗降者数（野岩鉄道 及び ゆーバス）



- 今後はコロナ禍の収束による観光客の回復が期待されますが、「ゆーバス 塩原・上三依線」の持続性向上においては、観光需要の確保が必要不可欠です。そのため、野岩鉄道やジェイアールバス関東と連携した観光利用促進の取組として、共通乗車券の導入について検討を行います。

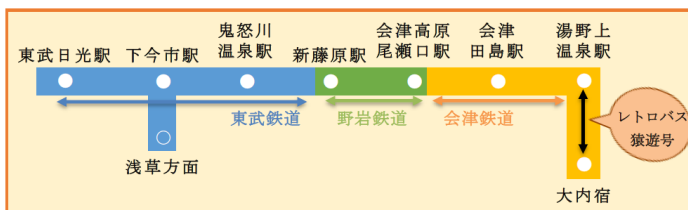
#### ■共通乗車券区間



【鉄道とバスが連携した利用促進事例】

東武鉄道・野岩鉄道・会津鉄道は、栃木県の日光から大内宿（福島県南会津地方）までバスも含めて1枚の切符で利用できる「日光・大内宿フリーきっぷ」を販売しています。バスは湯野上温泉駅～大内宿までのレトロバス猿遊号を利用できます。


■路線図



鉄道はきっぷ購入日から2日間が有効期間。バスはきっぷ購入日または購入日翌日のいずれか1日が有効期間。

実施主体	市、鉄道事業者、民間バス事業者
実施時期	令和5年度～：順次実施

(2) 計画目標2 地域公共交通の持続性向上に向けた公共交通利用者層の拡大

計画目標2-1 地域公共交通の分かりやすさの向上	
事業2-1-1 交通系ICカードの共同導入	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、路線バスにおいてキャッシュレス決済の普及が進み、非接触型であるキャッシュレス決済サービスは、運賃支払に関する分かりやすさや利便性の向上のみならず、アフターコロナに向けた「新しい生活様式」への対応に繋がるものとなります。</li> <li>宇都宮市圏域の路線バスでは、JR東日本の「Suica」の機能を有する交通系ICカード「totra」の運用が令和3年3月から開始され、小山市の「おーバス」では、令和4年2月からLineと連携したモバイル回数券「noroca」の販売を開始しています。また、長野県上田市の上田電鉄や路線バスでは、QRコードを活用したキャッシュレス決済サービスを導入しています。</li> <li>那須地域定住自立圏内で運行する民間路線バス（関東自動車及びジェイアールバス関東の各路線）についても、既に令和3年3月から「totra」の利用環境が整備されており、「totra」は「モバイルSuica」の機能も有していることから、民間路線バスと同じキャッシュレス決済を、那須地域定住自立圏のコミュニティバスで導入することは利便性の向上に繋がる有効な取組となります。</li> <li>那須塩原市地域バスにおいては、那須地域定住自立圏での取組と連携し、「totra」の導入検討を含め、国庫補助等を活用したキャッシュレス決済サービスの共同導入について検討を行います。</li> <li>【地域連携ICカード「totra」】</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">※「Suica」は東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。</p> </div> <p>【活用を検討する補助事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul>
実施主体	市、近隣市町、バス事業者
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2-1-2 公共交通のりば案内板の設置

### 事業内容

#### 【現在の状況】

- 現在の那須塩原駅西口は、簡易的なバスのりば等の案内板はあるものの、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。
- そういった中那須塩原市では、那須塩原駅周辺を中心とした30年後の目指すべきまちづくりの方向性を示す「那須塩原駅周辺まちづくりビジョン」を令和3年3月に策定しました。まちづくりビジョンでは、「二次交通網の充実・強化」や「デジタル環境の整備・充実」が施策の方向に掲げられており、今後は、まちづくりビジョンを実現させるためのロードマップや、各種計画との連携を図り、那須塩原駅周辺のまちづくりを推進していくことを予定しています。
- また、令和4年3月に作成した「那須塩原市 DX 推進戦略」においても、“基本方針3 地域社会におけるDXの促進”の取組事業として、バス利用者の利便性向上を目的とした「鉄道駅への公共交通のりば案内板（デジタルサイネージ）の設置」の検討を進めることとなっており、那須塩原駅を中心とした広域交通ネットワークの拡充と合わせて、デジタル技術等を活用した、わかりやすい公共交通の環境整備を行う必要があります。

#### 【事業概要】

- 那須塩原駅西口においては、まちづくりビジョンやDX推進戦略に基づく事業等との調整を図り、駅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）

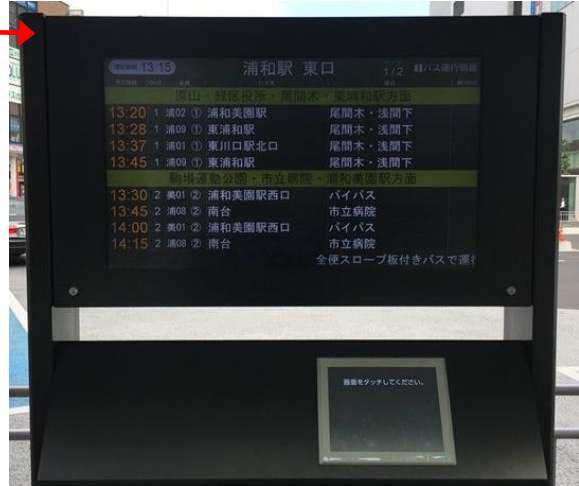


改札の前に設置されている



基本表示画面

○浦和駅（埼玉県）



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、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2-1-3 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

- 市内のバス路線については、運行事業者及び市が GTFS データ（標準的なバス情報フォーマット）を作成し、グーグルマップ等の経路検索に対応しています。
- 現在は、静的情報にしか対応していませんが、市民ニーズ等を踏まえ、必要に応じて動的情報（バスロケーションシステム）への対応を検討します。
- 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、国土交通省では、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、GTFS-RT）」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。

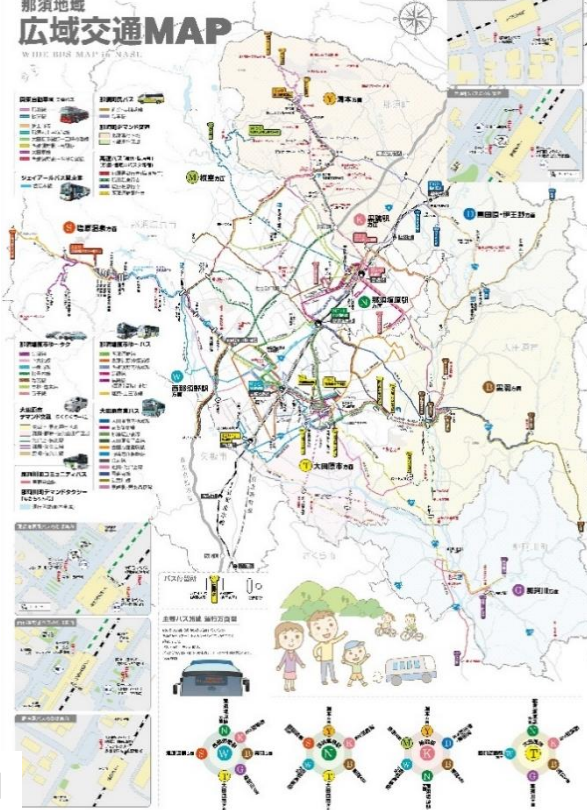
■「標準的なバス情報フォーマット」の活用事例



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」



<p>事業内容</p>	<p>■MaaSの概要</p> <p>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、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動目的地の商業施設や観光施設の予約等の交通以外のサービスとの連携により、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。</p> <p>【活用を検討する補助事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・新モビリティサービス推進事業（国土交通省）</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、運行事業者、沿線施設、移動サービス提供者</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和5年度～：継続実施</p>

<p>事業2-1-4 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）</p>	
<p>事業内容</p>	<p>・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。</p> <p>■那須地域広域交通MAP</p>  <p>出典：那須地域定住自立圏</p>
<p>実施主体</p>	<p>市町、運行事業者</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和5年度～：継続実施</p>

## 計画目標2-2 地域公共交通利用の「きっかけ」づくり

### 事業2-2 路線バス無料乗車イベントの実施

#### 事業内容

- 本市では市民や市を来訪する方を対象に、那須塩原市地域バスに関連した各種イベントを通じて、地域バスを知ってもらい、利用する「きっかけ」を作ることで、公共交通の利用者の拡大を図ることを目的に「路線バス無料乗車イベント」を実施しています。この事業を地域公共交通計画事業として継続的に実施します。

#### ■実施予定内容

イベント事業名	実施内容
高校一日体験学習における那須地域定住自立圏地域公共交通体験事業	来年度高校生となる中学3年生を対象に、「高校一日体験学習」時に通学手段として公共交通の利用を呼びかけ、合わせて路線バス等の乗り方を学習しながら、実際にバスの乗車を体験（無料乗車）する。
「バスの日イベント」の実施	毎年「バスの日（9/20）」に「ゆーバス全路線の運賃無料」「バス車内での利用者アンケート」「バスの乗り方教室」を実施する。
「なしお博」等の実施に伴う地域バス無料乗車の実施	毎年11月に開催する「なすしおばらまなび博覧会（通称：なしお博）」等の市民が集まるイベントについて、那須塩原駅までの「ゆーバス」の利用を無料とし、会場までの移動手段の確保と併せて実施する。

#### 実施主体

市、運行事業者、イベント運営者

#### 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 電気バス車両等の導入促進	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ゆーバス運行用のバス車両は、平成19年10月のゆーバスの運行開始時から使用している車両もあり、近年では老朽化に伴う修繕頻度も多くなっていることから、車両の更新を順次行っていく必要があります。</li> <li>• 那須塩原市では、令和元年度に「CO2排出量実質ゼロ宣言（通称：ゼロカーボン宣言）」を行い、2050年度までの目標達成に向け、市域全体でCO2削減に向けた取組を推進しています。</li> <li>• そういった中で、CO2削減に向けた公共交通部門での取組として、令和5年度に電気バス1台をゆーバス用車両として導入することを予定しています。</li> <li>• 令和6年度以降についても、電気バスを活用できる路線を検討し、国庫補助等も活用し電気バス車両の導入促進を図ります。</li> <li>• タクシー車両についても、電気自動車等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 style="text-align: right;">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）及び（事業用自動車における電動車の集中的導入支援）（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、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、R7 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、R2 年度～R5 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、その実験結果を令和5年度末までに公表することを予定しています。
- 那須塩原市においては、同事業で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。
- 那須塩原市では、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、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。

■ 実証実験運行区間

【那須塩原市塩原温泉地域】



■ 実験車両 (eCOM-10)



【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、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

### 1 1. 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	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：生活交通手段の確保・維持											
1-1	ゆーバス路線運行ダイヤ等の改善	○	○				継続実施				
1-2	民間路線バスを含めた公共交通の適正運賃の検討	○	○				検討				
1-3	ゆーバスにおける貨客混載の検証	○	○				検討				
1-4	交通空白地域の解消に向けたゆータク再編及び利便性向上	○	○		詳細 検討	実証 運行	運行内容の見直し 実装の検討				
1-5	スクールバスとの連携	○	○	○			検討				
1-6	塩原地区における公共交通の利用促進	○	○				順次実施				
目標2：地域公共交通の持続性向上に向けた公共交通利用者層の拡大											
2-1	地域公共交通の分かりやすさの向上	1	交通系ICカードの共同導入	○	○		協議		順次実施		
		2	公共交通のりば案内板の設置	○	○				検討		
		3	GTFISデータを活用した公共交通情報の充実	○	○	○			継続実施		
		4	那須地域公共交通マップの作成・配布	○	○				継続実施		
2-2	地域公共交通利用の「きっかけ」づくり	○	○	○			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	電気バス車両等の導入促進	○	○				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				

## 1 2 目標値の設定と推進体制

### 1 2. 1 数値目標

令和2年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正により、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 (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)	131,162	141,000	146,000	151,000	155,000	159,000
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(%)	14.3%	14.4%	14.4%	14.5%	14.5%	14.6%
利用者1人当たり公的資金投入額 (円/人)	1,123	1,095	1,079	1,064	1,059	1,055
路線バスにおけるEV車両普及率 (%)	0.0%	4.8%	9.5%	14.3%	19.0%	19.0%

#### 【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)	公共交通の主な利用者層である75歳以上の人口が年々増加していくこと、利便性向上による利用者数の増加を考慮し設定
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(%)	利用者数増加に伴う運賃収入増加と、人件費・物価高騰等による運行経費増加、運行効率化による運行経費削減を考慮し設定
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
路線バスにおけるEV車両普及率 (%)	基本方針「地域公共交通での気候変動対策の推進」に基づき設定

#### 【数値目標の算出方法】

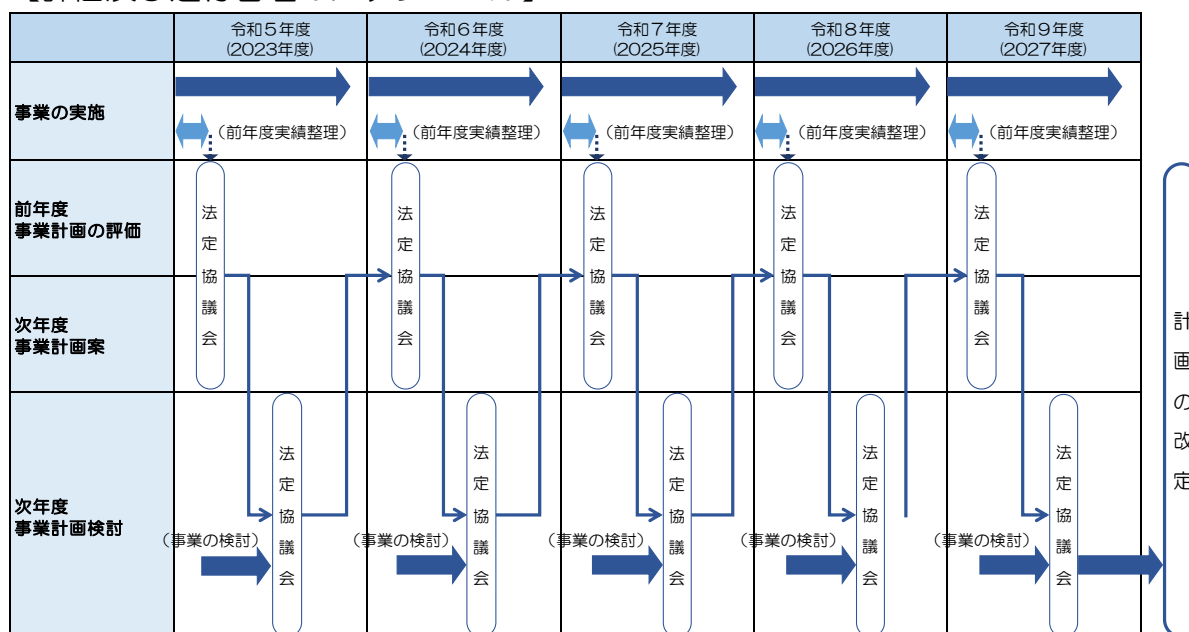
指標	算出方法
住民等の公共交通の利用者数(人/年)	対象：ゆーバス、ゆータク 年間利用者数
公的資金が投入されている地域旅客運 送サービス事業の収支率(%)	対象：ゆーバス、ゆータク 年間運賃収入/年間運行経費
利用者1人当たり公的資金投入額(円/人)	対象：ゆーバス、ゆータク 年間公的資金投入額/年間利用者数
路線バスにおけるEV車両普及率 (%)	対象：市内を運行する路線バス車両(民間バ ス路線を含む) EV車両数/運行車両数

## 1 2. 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塩原市地域公共交通会議が主体となって、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、P77の「那須塩原市地域公共交通会議 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、地域公共交通会議の事務局（市民生活部 生活課）が中心となって他の実施主体とともに実施します。事務局では施策・事業の進捗状況についてモニタリングを行います。

地域公共交通会議は年2回以上開催し、事務局は事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を報告します。地域公共交通会議では、事務局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、地域公共交通会議は、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																								
地域公共交通計画に関するフロー	計画作成	初年度事業												次年度以降事業											
地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統の補助申請）に関するフロー		初年度事業																							



## ■那須塩原市地域公共交通会議 委員名簿(敬称略)

令和4(2022)年度那須塩原市地域公共交通会議委員名簿

(敬称略・順不同)

No.	委員区分	団体名	役職名	氏名	備考
1	住民又は利用者の代表者	輝きネットなすしおぼら	理事	伊吹 桂子	
2		那須塩原市消費生活推進連絡会	会長	目黒 ケイ子	
3		那須塩原市自治会長連絡協議会	会長	橋本 秀晴	
4		那須塩原市民生委員児童委員協議会連合会	会長	大森 利男	
5		那須塩原市小・中学校長会	本委員担当 (稲村小学校長)	益子 弘之	
6		那須北高等学校長会	本委員担当 (黒磯南高等学校長)	吉成 卓	
7	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	上野 直人	
8		栃木県県土整備部	交通政策課長	高山 誠	
9		栃木県大田原土木事務所	保全部長	浜野 勝	
10		栃木県那須塩原警察署	交通総務課長	永吉 俊博	
11	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	小久島 応行	
12		関東自動車株式会社	那須塩原営業所長	大輪 洪一	
13		ジェイアールバス関東株式会社西那須野支店	支店長	中川 行雄	
14		(一社)栃木県タクシー協会	専務理事	鉢村 敏雄	
15		黒磯観光タクシー株式会社	代表取締役社長	村山 茂	
16		栃木県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	増渕 光二	
17		(一社)那須塩原市観光局	局長	西須 紀昭	
18	市職員	那須塩原市	副市長	亀井 雄	会長
19			市民生活部長	磯 真	副会長

### 【公共交通アドバイザー】

国立学校法人福島大学 経済経営学類 准教授	吉田 樹
-----------------------	------

### 【事務局】

市職員	生活課長	鈴木 正宏
	生活課交通対策係長	佐々木 玲男奈
	生活課交通対策係 主査	平野 純
	生活課交通対策係 主査	山田 慎太郎



## 第2次那須塩原市地域公共交通計画

発行 / 令和5（2023）年3月

編集 / 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

E-MAIL seikatsu@city.nasushiobara.tochigi.jp

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

那須塩原市

検索