

第2次那須塩原市地域公共交通計画 概要版

1. 計画策定の趣旨

本市では、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、交通産業は大きな打撃を受けました。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。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、広域の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（令和5年度～令和9年度）とします。

3. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

3.1 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	自動車を運転しなくても生活圏内を移動できる環境の創出	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、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内を移動できる環境の創出が必要です。
2	自動車を運転できない人の移動手段の継続的な確保	若い世代において自動車運転免許を所有しない人の割合が増加し、自動車を運転しないライフスタイルを希望する人も増加しています。多種多様な客層から集客を行うためには、自動車を運転できない観光客の移動手段の継続的な確保が必要です。
3	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）	「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」人などの移動制約者の移動手段の確保が必要です。
4	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	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。そのため、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必要です。
5	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）	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。
6	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	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。

4. 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。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

4.1 基本方針

地域公共交通の課題解決に向け、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
 安心で楽しい暮らしを支える地域公共交通の確保・維持
- 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
- 3
 地域公共交通での気候変動対策の推進

4.2 広域幹線ネットワーク

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。

幹線区間名	拠点場所	内容
広域拠点	・ 那須塩原駅	広域的な移動が可能な新幹線駅を有し、民間バス路線、コミュニティ交通と結節する拠点。
生活拠点	・ 黒磯駅 ・ 西那須野駅	主要施設（総合病院、高校、商店）が集積し日常生活でアクセスが必要な拠点。
観光拠点	・ 塩原温泉バスターミナル ・ 板室温泉	民間バス路線と観光交通が結節し、観光周遊の拠点機能を有する。
地域交通拠点	・ アグリパル塩原	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。

幹線区間名	内容	区間
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。 	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"> ・ 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。 	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"> ・ 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。 	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

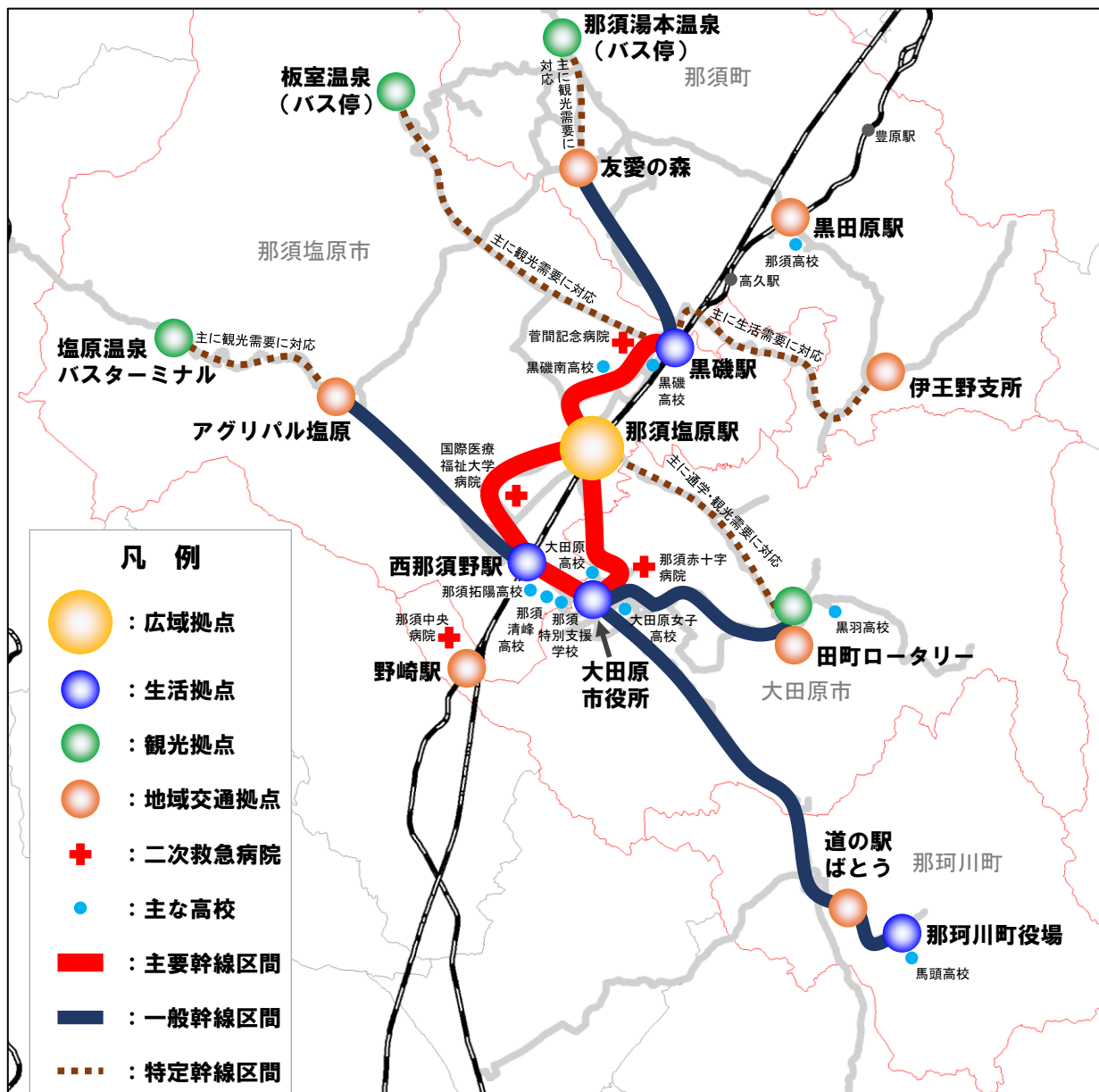
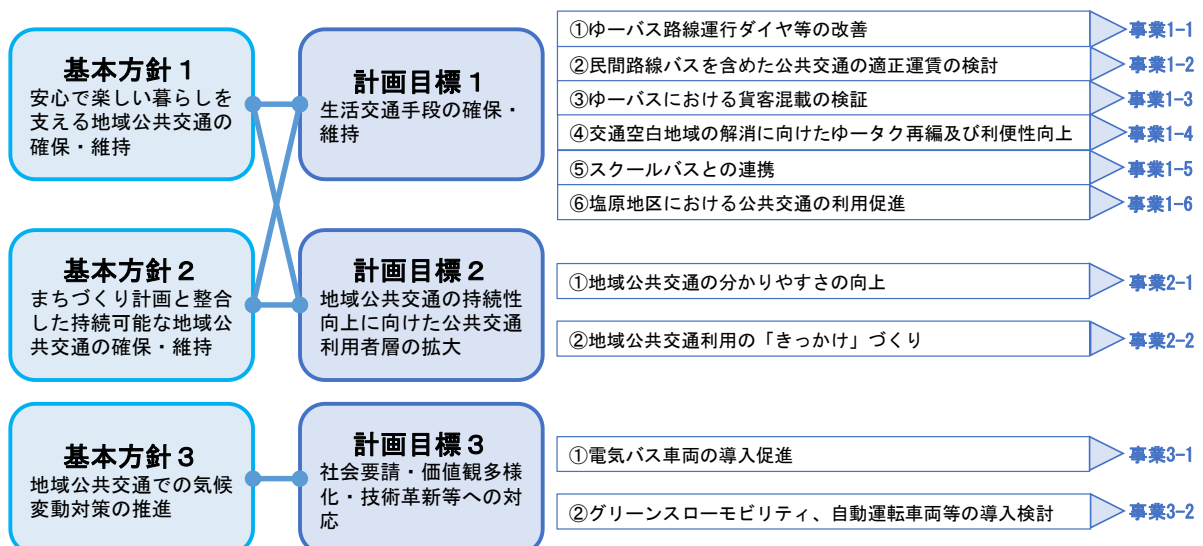


図 拠点案と幹線区間図

5. 計画目標と計画事業

5.1 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。那須塩原市の現状や課題を踏まえ、計画目標は次のとおりとします。



5.2 各事業の実施主体とスケジュール

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	GTFS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	路線バス無料乗車イベントの実施	○	○	○			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			

6. 進行管理

計画目標に対する数値目標は次のとおりとします。計画の達成状況に関する評価は、法定協議会である那須塩原市地域公共交通活性化協議会が主体となって、PDCAサイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。

指標	現況値	目標値				
	令和3年度 (2021年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
住民等の公共交通の利用者数 (人/年)	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%