

# 那須町地域公共交通計画

令和4年3月

那 須 町



## 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.....	2
1.3 計画の期間.....	2
2. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針.....	3
2.1 個別調査結果からわかる現状と問題.....	3
2.2 課題の整理結果.....	5
2.3 基本方針.....	6
3. 計画目標と計画事業.....	8
3.1 計画目標と取り組み事業の設定.....	8
3.2 基本方針の実現に向けた取り組み事業.....	10
3.3 スケジュール.....	19
4. 目標値の設定と推進体制.....	20
4.1 数値目標.....	20
4.1 進行管理と推進体制.....	21

# 1. 計画策定の概要

## 1.1 計画策定の趣旨

町は平成 24 年度に「生活交通に利用できる公共交通体系の構築」「地域特性に応じた運行形態の設定」「他の公共移送サービスとの連携による効率化の実現」を基本方針とした「那須町地域公共交通総合連携計画」を策定し、目標達成に向けた取り組みを行ってきました。平成 25 年 10 月には那須町デマンド型乗合交通の実証運行を開始し、平成 28 年 4 月からは本格運行に移行しました。現在は乗合輸送機関である鉄道、民間路線バス、町民バス及び個別輸送機関であるタクシーとともに、本町における地域公共交通網を形成しています。

その後、国は平成 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再生法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、公共交通ネットワークについて、「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。那須町においても、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体系を構築することを目的とし、平成 29 年 4 月に「那須町地域公共交通網形成計画」を策定し、国等の支援を受けながら、デマンド型乗合交通及び那須町民バスの見直し等、地域公共交通活性化を目的とした事業を展開してきました。

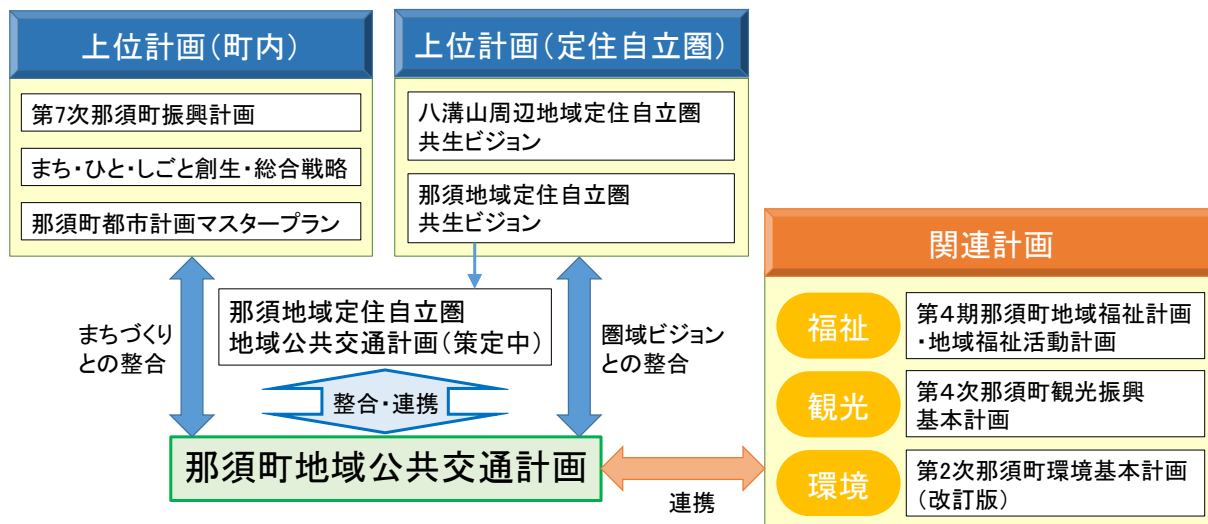
一方で、近年の地域公共交通にはさらなる高齢化の進展や多様化するライフスタイルへの対応が求められています。令和 2 年 1 月以降には新型コロナウイルス感染拡大に伴い「不要不急」とされる外出が制限されるとともに、見知らぬ人と相乗り利用となる地域公共交通の利用は敬遠され、交通事業は大きな打撃を受けました。観光業も大きな打撃を受け、那須高原周遊バス「きゅーびー号」は利用不振から休止に至っています。コロナ禍を通じて、テレワークや宅配利用等の「ニューノーマル」が進展し、ライフスタイルの多様化が加速化しています。

こうした状況に加え、自動運転や AI 技術等の進展がみられる中、令和 2 年 11 月には改正地域公共交通活性化再生法が施行され、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。那須町地域公共交通網形成計画は令和 3 年度末で計画期間が終了となりますが、継続的な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ます。

以上の状況を踏まえ、「暮らしやすい那須町」の実現に向け、地域の交通資源の活用、持続可能性、まちづくりとの連携等に留意した「地域公共交通計画」を策定し、引き続き国等の支援を受けながら、地域公共交通活性化を目的とした事業展開を進めていくこととしました。

## 1.2 計画の位置づけ

上位計画（町内及び定住自立圏）との整合を図るとともに、福祉・観光・環境分野における観光計画との連携を図ります。特に那須地域定住自立圏地域公共交通計画（策定中）は広域交通（町外移動）に関する計画であり、本計画とは車の両輪の関係にあります。



## 1.3 計画の区域

計画区域は那須町内全域とします。ただし、町外の拠点へのアクセスに関しては町外も対象とします。



## 1.4 計画の期間

計画期間は6ヶ年間（令和4年度～令和9年度）とします。

なお、社会情勢及び町民ニーズの変化等に対応するため、適宜見直しを行うものとします。

## 2. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

### 2.1 個別調査結果からわかる現状と問題

現況整理、まちづくり計画、アンケート調査等から把握した地域公共交通に係わる現状・問題は次のとおりです。

項目		現状・問題
人口		<ul style="list-style-type: none"> <li>町内の人口は減少傾向で高齢化が進展しています。</li> </ul>
外出実態		<ul style="list-style-type: none"> <li>町民アンケート調査の結果、町民の約8割は自分で自動車を運転しており、家族等に自動車を送迎してもらっている人を含め、9割以上が自動車を移動手段としています。</li> <li>一方で、自動車を運転していない人のおよそ3人に1人が「日常の移動に困ったことがある」「移動手段がないから行けない場所がある」と回答しています。</li> <li>「日常の移動に困ったことがある」の割合はデマンド型乗合交通利用者に限れば約6割であり、デマンド型乗合交通登録者全体でも約4割となっています。</li> <li>運転免許返納について、「高齢になったら返納を考える」の割合は「65歳～74歳」でも50%、「75歳～84歳」でも20%を占めています。また、「返納を考えているが、その後を考えると難しい」の割合は「75歳～84歳」で30%、「85歳以上」で27%を占めており、返納したくても返納できない現状が窺えます。</li> <li>若い世代ではスマートフォンでの公共交通時刻検索が一般的となっており、交通系ICカードの所有率も高くなっています。一方で、デマンド型乗合交通利用者については公共交通時刻の調べ方についてはアナログが主流であるものの、交通系ICカードの利用率は、町民平均よりも高くなっています。</li> </ul>
施設配置		<ul style="list-style-type: none"> <li>施設（医療施設、商業施設等）が黒田原駅周辺に偏って立地しています。</li> <li>町内に総合病院が立地しないことなどから、町民の町外への外出（主に那須塩原市の黒磯駅周辺）も比較的多くみられます。</li> </ul>
上位・関連計画		<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープラン等の上位計画に加え、八溝山周辺地域定住自立圏と那須地域定住自立圏を締結し、広域連携を図っています。</li> <li>那須定住自立圏地域公共交通網形成計画に基づき、定住自立圏内における公共交通の利便性向上について、市町の枠組みを超えた事業が展開されています。</li> </ul>
公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内に3駅が存在し、日中時間帯でも1時間1本の運行頻度が保たれています。</li> <li>各駅ともに改札とホームの間に跨線橋が設けられていますが、エレベーター等は設置されていません。</li> <li>黒田原駅には路線バス及びデマンド型乗合交通が結節していますが、鉄道と路線バス・デマンド型乗合交通との乗り継ぎ利用を行うためには構内跨線橋の階段を乗降する必要があります。</li> </ul>

項目	現状・問題	
公共交通	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那須線は黒磯駅とロープウェイ山麓駅を結んでいて日中時間帯でも 1 時間 1 本の頻度で運行されており、多くの観光客に利用されています（※コロナ禍を除く）。</li> <li>・ 伊王野線は那須高校生の利用が大半を占めており、確保維持のため那須町が運行補助を行っています。</li> </ul>
	町民バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 追分・黒磯駅線は令和 2 年 4 月の「増便・高校生定期等の値下げ」により高校生を中心に利用者数が増加しました。ただし、高校生については行きみのみの利用者が多い状況です。</li> <li>・ 湯本線は令和 2 年 4 月の「増便・延伸・高校生定期等の値下げ」により利用者数が増加しました。イオンタウンの利用者も増加しています。</li> <li>・ 令和 2 年 4 月の再編は大幅な運行経費増とまらない範囲で実施したため、利用者増加に伴う運賃収入増加により、運行収支率は若干改善しました（令和 2 年度の運行収支率：8.3%）。</li> </ul>
	デマンド型乗合交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 25 年 10 月の実証運行開始から 8 年が経ち、運行開始 6 年目には利用者数が計画目標値（年間 8,000 人）を越え、翌年以降はコロナ禍により利用者が減少したものの、移動制約者の外出手段として定着しつつあります。</li> <li>・ 一方で車両の乗車定員等から現行運行経費内における更なる輸送力の増加は困難な状況にあります。また運行システム上「対応できない移動需要」が存在しています。</li> <li>・ 令和 2 年度（事業年度：令和元年 10 月～令和 2 年 9 月）の運行経費は 3,843 万円、運賃収入が 165 万円であり、収支率は 4%となっています。1 人 1 乗車当たりの運行経費は 5,609 円、1 人 1 乗車当たりの運賃収入は 209 円となっています。</li> </ul>
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内に営業所を置く事業者は 1 社のみで、主に高齢者の買物・通院の足として活用されています。</li> </ul>
	財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和 2 年度的那須町の公共交通に関する財政負担額（民間路線バスへの補助金、町民バス負担額、デマンド型乗合交通負担額の合計）は 3,147 万円でした。特別地方交付税交付額の減少に伴い、前年度の 1,340 万円よりも大幅に増加しています。</li> </ul>
福祉タクシー券	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交付数は増加傾向にあり、令和 2 年度の総交付枚数は 49,752 枚、使用枚数は 22,260 枚（利用額 1,666 万円）でした。</li> <li>・ 平成 29 年の利用実績では、利用者の「利用率」は 2 極化しており、利用率 10%未満が 29%、利用率 90%以上が 37%を占めています。</li> </ul>	
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全ての小中学校にてスクールバスが運行されており、令和 3 年度は 26 台の車両が運用されています。スクールバスは登下校以外の学校行事にも活用される他、休校日にも部活動を行う児童・生徒のために運行する場合があります。</li> </ul>	
地域公共交通網形成計画の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デマンド型乗合交通の「町外乗り入れ（※利用者限定）の実施」や町民バスの「増便・延伸・高校生定期等の値下げ」、利用促進施策の実施等により、利用者数を増加させることができました。</li> <li>・ 一方で「デマンド型乗合交通の相乗り利用の促進」「乗り継ぎ抵抗軽減による公共交通の利便性向上」「公共交通活性化に向けた担い手づくり」については施策の実施に至っていません。</li> </ul>	

## 2.2 課題の整理結果

前記の各調査結果に基づき集約した那須町地域公共交通の課題は次のとおりです。

1	<p><b>町内公共交通の利用者ニーズに対応した利便性向上及び町民への周知</b></p> <p>町民バスは運行サービス向上（増便、高校生定期的値下げ等）により利用者数が増加しましたが、通学時のみしか利用できない高校生が存在している等の問題があり、ニーズへの対応が課題となっています。</p> <p>デマンド型乗合交通は利用者数が増加し移動制約者の移動手段として定着しつつありますが、1人1乗車当たりの運行経費の高さが問題視されており、その一方で「デマンド利用者登録を行ったが利用していない」人からは「ドア to ドアではない（※自宅側停留所設置の要件が周知されていない）」「目的地が限定されている（※特定エリア以外への追加は困難）」「当日予約ができない（※一般タクシー営業への影響回避のため実施していない）」等が求められています。デマンド型乗合交通の運行において運行経費の削減と運行サービスの向上は相反しており、運行システム上の制約や一般タクシーとの競合回避等の面からも、全ての要望に対しデマンド型乗合交通のサービス拡大で対応することは困難です。</p> <p>そのため、現在のデマンド型乗合交通の利点を生かしつつ、一般タクシーサービスの活用も視野に入れた改善が課題となっています。</p> <p>また、公共交通利用者数は増加傾向にありますが、自動車利用者に比べれば圧倒的に少なく、継続的な運行周知の実施が課題となっています。</p>
2	<p><b>公共交通で対応しきれない需要への対応</b></p> <p>デマンド型交通を改善しても、すべての「交通の隙間」を解消することは困難です。「タクシーが対応できる」という意見もありますが、経済的な理由で日常的に利用できない方もおり、仮に経済的な問題がクリアされたとしても、需要に対し供給量が不足している時間帯等もあり、公共交通で対応しきれない需要への対応が課題となっています。</p>
3	<p><b>町民の「交流」を支える移動手段の確保</b></p> <p>日用品・食料品等の買物や通院等、生活に必要な最低限の移動手段の確保はもちろん必要ですが、町民が安心して楽しく暮らしていくためには、「生活を楽しむための活動」に気軽に利用できる「おでかけの足」の確保も必要です。こうした町民の「交流」を支える移動手段の確保が課題となっています。</p>

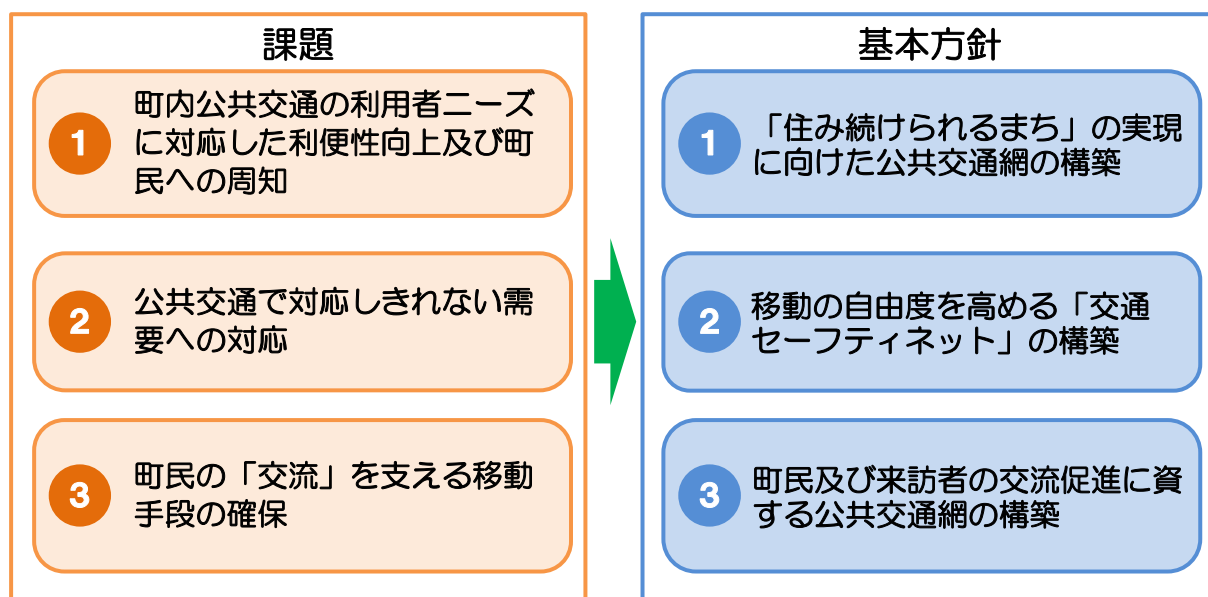


## 2.3 基本方針

那須町の公共交通体系は、民間事業者が運行する鉄道・バスを幹線軸とし、それを町が運営するフィーダー交通（町民バス及びデマンド型乗合交通）が補う形で形成されています。しかし、これらの公共交通（メインサービス）が担う移動は、基本的には「公共交通（乗合輸送）が成立する需要量が存在する区間」であり、人口が多い地域と利用者が多い目的地とを結ぶ区間の移動（メジャーな移動）が中心となります。そのため「近所の医院や歯科医院へ行く」「高齢者サロンへ行く」「白河方面へ行く」等の「需要量が少ない移動（マイナーな移動）」については、公共交通（メインサービス）での対応が困難となっています。一方でタクシー事業者が町内に1社、隣接する那須塩原市及び大田原市に計6社存在しており、これらが「マイナーな移動」の一部を担っていますが、長距離の移動では利用者の経済的な負担が大きく、また事業者による供給量も限られていることから、利用できる人は限られています。

こうした「マイナーな移動」への対応として、那須町では「公共交通のオプションサービス」として「デマンド型乗合交通の高齢者等に限定した菅間記念病院乗り入れ」を開始しました。ただし、公共交通でカバーしきれない「交通の隙間」は無数に存在しており、それらに対しては家族における送迎や住民相互による「助け合い交通」が対応しているのが現状です。加えて一部のNPO等を中心に、運賃収受及び運転者への対価の支払いが可能な「自家用有償旅客運送」の導入に向けた機運が高まっていますが、タクシー事業との役割分担等が課題となっています。一方で「那須町地域公共交通網形成計画」の策定から4年が経ち、その間の法改正で「タクシー運賃の弾力化（事前確定運賃、一括定額運賃、変動迎車料金、相乗りサービス）」「事業者協力型自家用有償旅客運送制度の設定」等が行われ、「公共交通と助け合い交通の連携」は従前よりも容易になっています。

こうした現状と背景を踏まえ、本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）を以下のよう to 定めます。



### 基本方針1 「住み続けられるまち」の実現に向けた公共交通網の構築

- 鉄道（東北本線）及び幹線バス（那須線）に接続するフィーダー交通（町民バス及びデマンド型乗合交通）の利便性向上を図ります。
- 公共交通を必要としている人（運転免許返納を迷っている人等を含む）が公共交通利用に転換できるよう、公共交通網の周知を継続的に実施します。

### 基本方針2 移動の自由度を高める「交通セーフティネット」の構築

- 公共交通ですべての移動ニーズに対応することは困難です。住民ボランティア等による「助け合い交通」との連携により公共交通の隙間を埋める「交通セーフティネット」を構築します。

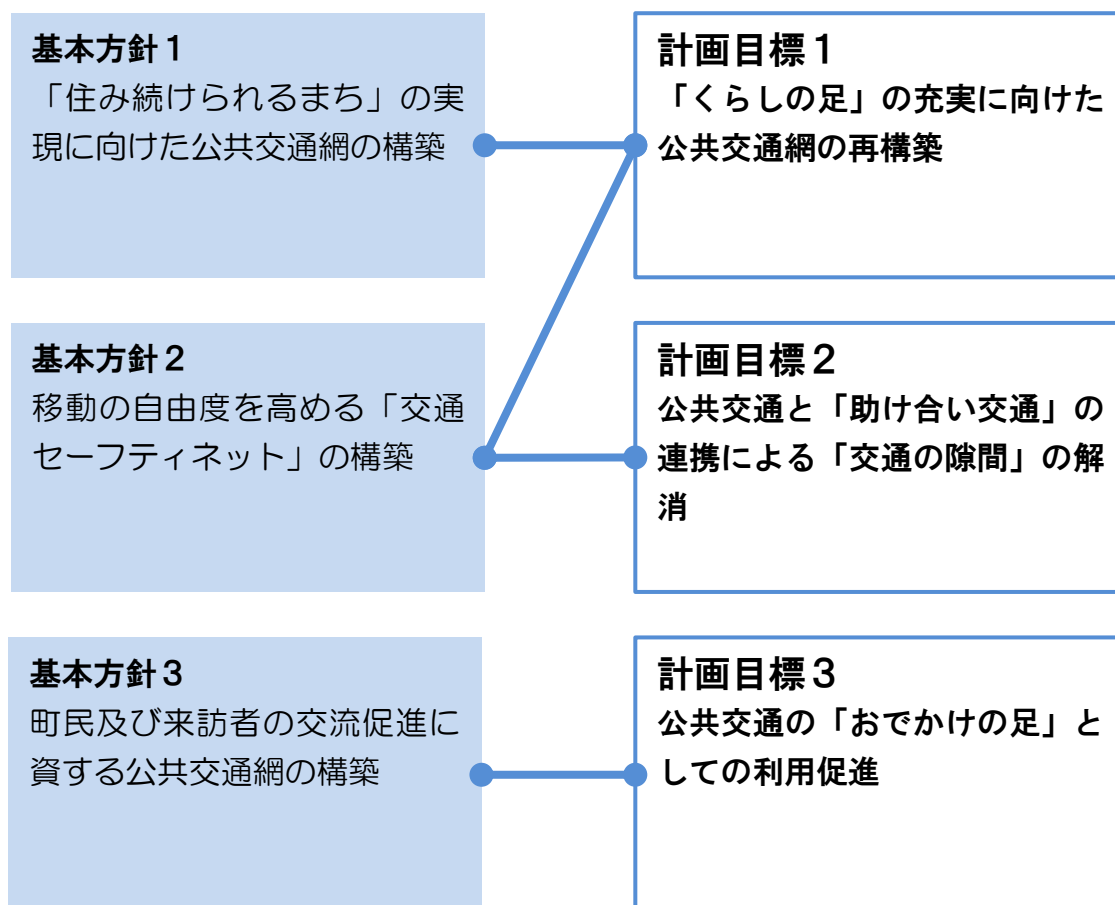
### 基本方針3 町民及び来訪者の交流促進に資する公共交通網の構築

- 町民が楽しく暮らし、地域の活性化を目指すためには「交流」を支える移動手段の確保が必要です。観光施策と連携し、運行事業者や関係機関等との協働により、交流促進に向けた取り組みを実施します。

### 3. 計画目標と計画事業

#### 3.1 計画目標と取り組み事業の設定

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（＝それを実現するために計画期間中に達成すべき目標）は、那須町の現在の状況、問題・課題から次のとおりとします。



3つの計画目標に対し、それを実現するための具体的事業を次のとおりとします。

■目標と事業

基本方針、計画目標	事業
<b>基本方針1</b> 「住み続けられるまち」の実現に向けた公共交通網の構築	
<b>計画目標1</b> 「くらしの足」の充実に向けた公共交通網の再構築	<b>事業1-1</b> 町民バス及びデマンド型乗合交通の改善
	<b>事業1-2</b> 那須町バスブックの作成
	<b>事業1-3</b> 「乗り方教室」「出前講座」等の実施
<b>基本方針2</b> 移動の自由度を高める「交通セーフティネット」の構築	
<b>計画目標2</b> 公共交通と「助け合い交通」の連携による「交通の隙間」の解消	<b>事業2-1</b> WG（ワーキンググループ）の設置による「交通の隙間解消」等の検討
	<b>事業2-2</b> 「助け合い交通」運営に向けた助言等の実施
<b>基本方針3</b> 町民及び来訪者の交流促進に資する公共交通網の構築	
<b>計画目標3</b> 公共交通の「おでかけの足」としての利用促進	<b>事業3-1</b> 那須町おでかけバスマップの作成
	<b>事業3-2</b> 町民バスGTF Sデータの更新と活用

### 3.2 基本方針の実現に向けた取り組み事業

計画目標1 「くらしの足」の充実に向けた公共交通網の再構築																																																	
事業1-1 町民バス及びデマンド型乗合交通の改善																																																	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民バスについては、運行ダイヤの調整等により「往復共に利用できる人」の増加を目指します。また、那須塩原市が運行する「ゆーバス」等との連携（ダイヤ・共通1日乗車券等）を図ります。（※那須塩原市との連携は那須定住自立圏地域公共交通網形成計画事業として実施）</li> <li>デマンド型乗合交通については、運行収支の改善と運行サービス向上の双方を求められていますが、現在の運行形態での大幅な改善は困難です。そのため現在のデマンド型乗合交通の利点を生かしつつ、一般タクシーサービスの活用も視野に入れた改善策について検討し、利便性の向上を図ります。</li> </ul>																																																
	<p>【デマンド利用登録者の「タクシー運賃補助制度」利用意向】</p> <p>本年度実施した「デマンド登録者対象アンケート調査」では、回答者に「タクシー運賃補助制度（下表参照）の利用意向」を聞いており、その回答を「デマンド型乗合交通の利用状況（利用している、ほとんど利用していない、利用したことがない）別に集計しました。現在「デマンド型乗合交通を利用していない人」においては、「タクシー運賃補助制度」の利用意向が高くなっています。</p> <p>■回答者に提示したタクシー運賃補助制度の内容</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>タクシー運賃補助制度の内容</th> <th>(参考) デマンド型乗合交通の内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行区間</td> <td>自宅（玄関前）から町内の目的地（指定なし）前まで（※町外は利用不可）</td> <td>自宅近くの停留所から町が指定した目的地（黒田原周辺・広谷地周辺）まで</td> </tr> <tr> <td>利用可能日</td> <td>毎日利用可</td> <td>黒田原行きは隔日、広谷地行きは月～土</td> </tr> <tr> <td>運行時間帯</td> <td>7:00～17:00（この時間帯内であればいつでも利用可）</td> <td>各停留所に出発目安時刻が設定されている（1日2～5便運行）</td> </tr> <tr> <td>予約時間</td> <td>利用時に予約</td> <td>利用日の前日（17時）までに予約</td> </tr> <tr> <td>運賃</td> <td>利用距離に応じた設定（※デマンド型乗合交通よりは高額となる）</td> <td>一般500円、高齢者等300円</td> </tr> </tbody> </table> <p>■「タクシー運賃補助制度」の利用意向の集計結果</p> <table border="1"> <caption>「タクシー運賃補助制度」の利用意向の集計結果</caption> <thead> <tr> <th>利用状況</th> <th>現在運行している「デマンド型乗合交通」を利用したい</th> <th>町内移動に利用できる「タクシー運賃補助制度」を利用したい</th> <th>どちらも利用したいとは思わない</th> <th>無回答</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンド型乗合交通を利用している</td> <td>49%</td> <td>29%</td> <td>2%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>デマンド型乗合交通をほとんど利用していない</td> <td>32%</td> <td>38%</td> <td>13%</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>デマンド型乗合交通を利用したことがない</td> <td>13%</td> <td>42%</td> <td>17%</td> <td>28%</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>12%</td> <td>18%</td> <td>6%</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>26%</td> <td>36%</td> <td>12%</td> <td>27%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	タクシー運賃補助制度の内容	(参考) デマンド型乗合交通の内容	運行区間	自宅（玄関前）から町内の目的地（指定なし）前まで（※町外は利用不可）	自宅近くの停留所から町が指定した目的地（黒田原周辺・広谷地周辺）まで	利用可能日	毎日利用可	黒田原行きは隔日、広谷地行きは月～土	運行時間帯	7:00～17:00（この時間帯内であればいつでも利用可）	各停留所に出発目安時刻が設定されている（1日2～5便運行）	予約時間	利用時に予約	利用日の前日（17時）までに予約	運賃	利用距離に応じた設定（※デマンド型乗合交通よりは高額となる）	一般500円、高齢者等300円	利用状況	現在運行している「デマンド型乗合交通」を利用したい	町内移動に利用できる「タクシー運賃補助制度」を利用したい	どちらも利用したいとは思わない	無回答	デマンド型乗合交通を利用している	49%	29%	2%	20%	デマンド型乗合交通をほとんど利用していない	32%	38%	13%	17%	デマンド型乗合交通を利用したことがない	13%	42%	17%	28%	無回答	12%	18%	6%	65%	合計	26%	36%	12%	27%
	項目	タクシー運賃補助制度の内容	(参考) デマンド型乗合交通の内容																																														
運行区間	自宅（玄関前）から町内の目的地（指定なし）前まで（※町外は利用不可）	自宅近くの停留所から町が指定した目的地（黒田原周辺・広谷地周辺）まで																																															
利用可能日	毎日利用可	黒田原行きは隔日、広谷地行きは月～土																																															
運行時間帯	7:00～17:00（この時間帯内であればいつでも利用可）	各停留所に出発目安時刻が設定されている（1日2～5便運行）																																															
予約時間	利用時に予約	利用日の前日（17時）までに予約																																															
運賃	利用距離に応じた設定（※デマンド型乗合交通よりは高額となる）	一般500円、高齢者等300円																																															
利用状況	現在運行している「デマンド型乗合交通」を利用したい	町内移動に利用できる「タクシー運賃補助制度」を利用したい	どちらも利用したいとは思わない	無回答																																													
デマンド型乗合交通を利用している	49%	29%	2%	20%																																													
デマンド型乗合交通をほとんど利用していない	32%	38%	13%	17%																																													
デマンド型乗合交通を利用したことがない	13%	42%	17%	28%																																													
無回答	12%	18%	6%	65%																																													
合計	26%	36%	12%	27%																																													
実施主体	那須町、運行事業者																																																
実施時期	令和4年度～：詳細検討																																																

なお、デマンド型乗合交通の運行につきましては、「地域内フィーダー系統」として、今後も国の支援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（地域内フィーダー系統）の補助申請に必要な事項について以下に記載します。

## 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

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する「那須町デマンド型乗合交通（地域内フィーダー系統）」は、平成 25 年 3 月に策定した那須町地域公共交通総合連携計画に基づき、平成 25 年 10 月に、週 3 日・1 日 1 往復のみの運行で買物・通院に利用しづらかった町民バス 3 路線の運行を休止し、JR 東北本線を境に町域を「北部運行区域」「南部運行区域」に分け、それぞれの区域において隔日運行（日曜日を除く）する「那須町デマンド型乗合交通（地域内フィーダー系統・デマンド型）」の実証運行を開始しました。運行開始当初は黒田原行きのみでの運行でしたが、平成 26 年 10 月からは広谷地行きでの運行を開始し、平成 28 年 4 月より本格運行に移行しました。

那須町デマンド型乗合交通の運行開始により公共交通空白地域が解消され、町民バス 3 路線が運行していた地域においても運行本数が 1 往復から 4 往復に増加し、通院・買物等の日常生活に利用できるようになりました。那須町デマンド型乗合交通は平成 29 年 4 月に策定した「那須町地域公共交通網形成計画」においても「くらしの足」を支える町内フィーダー交通として位置づけられ、平成 29 年 10 月からは目的地側停留所の追加及び運行本数の増加、町外の菅間記念病院への乗り入れ（利用対象者限定・別運賃）を開始しました。

以上の経緯を経て、現時点においても鉄道・民間路線バス・町民バスにより形成される鉄道・バス路線網の空白地域を補完する地域内フィーダー系統として、移動制約者の移動手段確保において重要な役割を担っています。

## 2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

平成 29 年 10 月の運行内容見直し後も利用者数は増加傾向にあり、計画目標であった年間 8,000 人を達成した年度もありましたが、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛要請等により、令和 2 年度の利用者数は大きく減少し、令和 3 年 9 月時点においても利用者数は完全には回復しておらず、ウイルスの変異株発生等による感染再拡大の脅威が続いています。

感染拡大防止に向けた取組は今後もしばらくは継続が必要であることから、デマンド型乗合交通の利用者数についても減少傾向が続く可能性があります。しかし、デマンド型乗合交通は、他に移動手段を持たない人にとっては必要不可欠な移動手段として定着しています。昨今、全国において高齢ドライバーによる痛ましい事故が発生していますが、那須町においては高齢化の進展が著しく、高齢化率は 40% を超え、県内他市町と比較しても高い値となっています。また、本町は関東地方の北部山沿いに立地し、冬には降雪を伴う厳しい寒さに見舞われる地域も存在しており、路面凍結等により自動車での移動は高齢者でなくても危険を伴う状況にあります。増加する高齢者を自動車交通事故から守るためには自動車運転免許証自主返納の推進等が必要とされていますが、実現に向けては自動車に代わる移動手段（受け皿）の確保が必要であり、その受け皿の一つとしてデマンド型乗合交通の確保・維持は必要不可欠となっています。

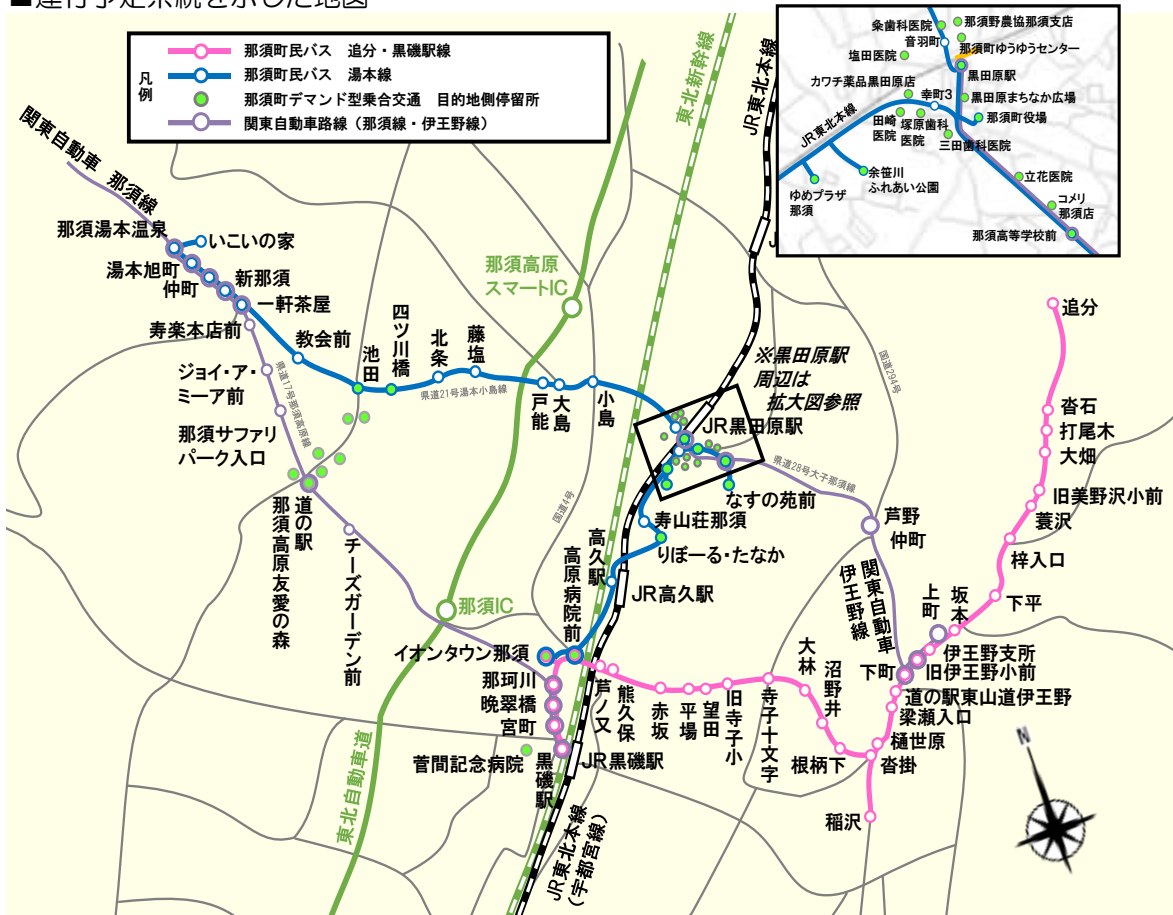
今後もしばらくの間は感染拡大防止策の実施が前提となる可能性があり、地域公共交通確保維持事業において運行する那須町デマンド型乗合交通については、今後も那須町地域公共交通計画に基づく持続的な確保・維持が必要とされています。

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

運行系統名等	運行系統			計画運行日数	計画運行回数
	起点	経由地	終点		
(1) 北部運行区域 (黒田原行き)		那須町内		週3日	日3回
(2) 北部運行区域 (菅間記念病院行き)		那須町内	菅間記念病院	週3日	日2回
(3) 北部運行区域 (広谷地行き)		那須町内		週6日	日4回
(4) 南部運行区域 (黒田原行き)		那須町内		週3日	日3回
(5) 南部運行区域 (菅間記念病院行き)		那須町内	菅間記念病院	週3日	日2回

実施主体：那須合同自動車株式会社（※3年毎に選定を行うため変更の可能性あり）

■運行予定系統を示した地図



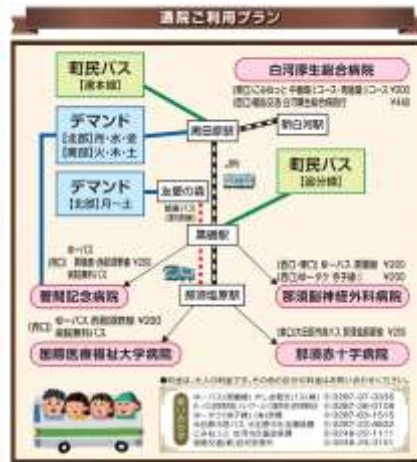
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

「4.目標値の設定と推進体制」の「4.1 数値目標」に記載

事業 1-2 那須町バスブックの作成

- 那須町では平成30年度以降、毎年4月に「那須町バスブック」を全戸配布しています。「那須町バスブック」は事業者からの広告収入により作成されており、町民バス・デマンド型乗合交通に関する情報の他、関東自動車株式会社が運行する那須線・伊王野線の運行時刻、「通院ご利用プラン」等も掲載しています。
- この取組みを継続的に実施するとともに、今後は那須塩原市「ゆーバス」等との接続状況の掲載についても検討します。

【那須町バスブック】



事業者の広告



事業者の広告

事業内容

実施主体 那須町、運行事業者

実施時期 令和4年度～：毎年4月に発行



事業 1-3 「乗り方教室」「出前講座」等の実施

事業内容

- 定住促進に向けては、地域の将来を担う若い世代に対する公共交通の周知も必要です。そのため、那須町では令和元年度より毎年、小学生低学年を対象とした「バスの乗り方教室」を開催しています。この取組みを継続的に実施します。
- 高齢者の中には、「デマンド交通を利用したいが、利用の仕方がわからない」という方も多くいらっしゃいます。そのため、那須町では平成30年度より「デマンド乗車体験」「デマンドの使い方に関する出前講座」を実施しています。この取組みを継続的に実施します。
- 那須定住自立圏地域公共交通網形成事業では、中学3年生に高校進学後のバス通学を体験してもらうことを目的に、令和元年度より「県立高校一日体験学習における公共交通体験事業」を実施しています。

【バスの乗り方教室 実施状況】



【デマンドの使い方に関する出前講座 実施状況】

寄居ふれあいルームの様子



芦野デマンド講座の様子



実施主体 那須町、運行事業者

実施時期 令和4年度～：毎年実施

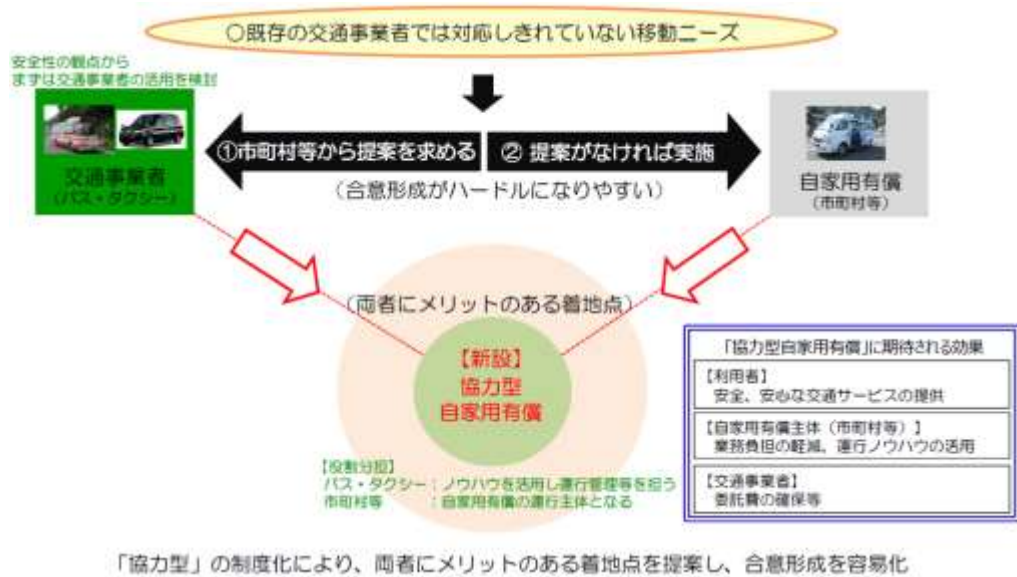
計画目標2 公共交通と「助け合い交通」の連携による「交通の隙間」の解消

事業2-1 WGの設置による「交通の隙間解消」等の検討

- デマンド型交通等の改善を行っても、移動制約者（※自動車を運転できない人など）のすべての外出ニーズに対応することは困難です。タクシー利用を推奨しますが、経済的な理由で日常的にタクシーを利用することが困難な人もおり、家族における送迎や住民相互による「助け合い交通」が対応しているのが現状です。加えて一部のNPO等を中心に、運賃収受及び運転者への対価の支払いが可能な「自家用有償旅客運送」の導入に向けた機運が高まっていますが、タクシー事業との役割分担等が課題となっています。
- 課題の解決に向け公共交通と助け合い交通の役割分担に関する協議を目的としたWG（構成員：那須町、運行事業者、住民等）を設置し、一般旅客自動車運送事業との共存を前提とした輸送手段の導入を検討します。

事業内容

【事業者協力型 自家用有償旅客運送】  
 道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。この制度を活用することにより、持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することが可能です。



出典：交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 中間とりまとめ概要

実施主体 那須町、運行事業者、住民団体（NPO等）

実施時期 令和4年度～：随時開催

事業2-2 「助け合い交通」運営に向けた助言等の実施

- 住民が自家用有償旅客運送等の「助け合い交通」を運営する場合、「法的にどのような手続きが必要か」「どのように検討を進めていけばよいのか」等で困ることがあります。
- そのような場合に町が住民から相談を受けた場合には、町がコーディネートを行い、国や県等が法的・技術的な事項に関する助言等を行います。

【栃木県における取組】

栃木県は自家用有償旅客運送制度におけるNPO法人等が運営する公共交通空白地有償運送を「地域共助型生活交通」と独自に位置付け、デマンド交通等では非効率になりがちな中山間地域や郊外集落等における地域の需要に見合った持続可能な生活交通を確保することを目的として、平成30年10月に「地域共助型生活交通導入ガイドライン」を作成しています。

事業内容



出典：地域共助型生活交通導入ガイドライン

実施主体 那須町、運行事業者、住民団体（NPO等）、国、栃木県

実施時期 令和4年度～：随時実施

計画目標3 公共交通の「おでかけの足」としての利用促進

事業3-1 那須町おでかけバスマップの作成

- 那須町は町民の「おでかけ」目的での町内バス利用促進を目的とし、平成 30 年 8 月に「那須町おでかけバスマップ」を作成しました。このマップは町民とのワークショップにて作成し、町民がバスに乗っておでかけしたくなるような沿線にある地域情報（店舗等）を掲載しています。
- 今後は「那須町おでかけバスマップ」の情報更新・配布を継続的に実施します。

【那須町おでかけバスマップ】

事業内容



実施主体 那須町、住民、町内施設

実施時期 令和4年度～：随時実施

## 事業3-2 町民バスGTF Sデータの更新と活用

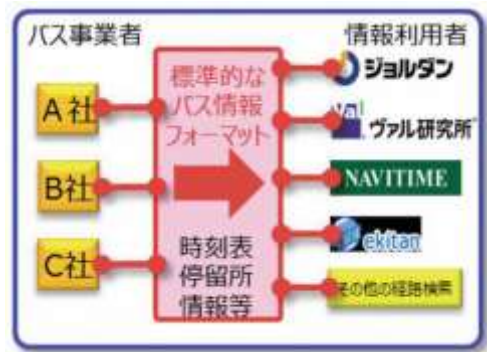
### 事業内容

- 那須町は、町民バスの利便性向上のため、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット（GTF S-JP）」によりデータを整備しています。標準的なバス情報フォーマットでのデータを整備により、Google マップで町民バスの経路検索が可能となっております。
- 那須町役場玄関正面には、GTF S データを活用し、町民バスの出発時刻を表示する液晶画面を設置しています。
- 今後も町民バスGTF Sデータの更新を継続するとともに、運行情報のわかりやすさの向上を目指し、データを活用した施策（液晶画面への表示や乗換案内活用の周知等）について実施を検討します。

#### 【GTF Sとは】

GTF S（General Transit Feed Specification）とは、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもので、当初はGoogle 社向けのフォーマットとして作成されていましたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっています。中小事業者の利用も視野に、表計算ソフトでの閲覧が容易な形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、北米・欧州を中心に海外で幅広く利用されており、GTF S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、Google マップ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」による情報提供のイメージ



資料：令和元年版交通政策白書

#### 【那須町役場玄関正面における町民バス運行情報案内】



那須町役場前 町民バス発車時刻表

発車予定時刻を案内しています。  
発車時刻前に停留所でお待ちください。

発車時刻	系統名	行き先	経由地	停留所名
8:12	湯本線	イオンタウン那須	高久駅、高原病院前	那須町役場
9:10	湯本線	いこいの家	池田、一軒茶屋	那須町役場
10:42	湯本線	イオンタウン那須	高久駅、高原病院前	那須町役場
13:11	湯本線	いこいの家	池田、一軒茶屋	那須町役場
14:44	湯本線	イオンタウン那須	高久駅、高原病院前	那須町役場
16:05	湯本線	いこいの家	池田、一軒茶屋	那須町役場
17:32	湯本線	なすの苑前	那須高等学校前	那須町役場
17:45	湯本線	いこいの家	池田、一軒茶屋	那須町役場

全区間均一料金(1回乗車) ● 一般(高校生以上) 500円 ● 小中学生・60歳以上 300円  
定期券および回数券もあります。庁舎2階 ふるさと定住課へお越しください。

実施主体 那須町、町民バス沿線施設

実施時期 令和4年度～：継続実施

### 3.3 スケジュール

計画 目標	事業	実施主体				実施スケジュール					
		那須町	交通事業者	住民	その他	令和4年度	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:「くらしの足」の充実に向けた公共交通網の再構築											
1-1	町民バス及び デマンド型乗 合交通の改善	○	○			検討			実施		
1-2	那須町バス ブックの全戸 配布	○	○					毎年4月発行			
1-3	「乗り方教室」 「出前講座」等 の実施	○	○					毎年10月実施			
目標2: 公共交通と「助け合い交通」の連携による「交通の隙間」の解消											
2-1	「交通の隙間 解消」を目的と したWGの設置	○	○	○				定期的に開催			
2-2	「助け合い交 通」運営に向 けた助言等の 実施	○	○	○	○			要請に応じて適宜実施			
目標3: 公共交通の「おでかけの足」としての利用促進											
3-1	那須町おでか けバスマップ の配布	○		○	○			毎年更新			
3-2	町民バスGTF Sデータの更 新と活用	○			○			運行ダイヤ変更時に更新(※活用方策については施設管理者等と随時調整)			

## 4. 目標値の設定と推進体制

### 4.1 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		目標値							目標値の考え方
		現況	R4	R5	R6	R7	R8	R9	
公共交通利用者数	町民バス	10,495人	12,400人	14,300人	16,200人	18,250人	18,250人	18,250人	増加
	デマンド型乗合交通	6,722人	7,400人	8,100人	8,800人	9,500人	9,500人	9,500人	増加
	合計	17,217人	19,800人	22,400人	25,000人	27,750人	27,750人	27,750人	増加
公共交通の収支率	町民バス	8.3%	10%	11%	13%	15%	15%	15%	向上
	デマンド型乗合交通	4.7%	5%	6%	6%	7%	7%	7%	向上
	合計	6.1%	7%	8%	9%	10%	10%	10%	向上
公共交通の利用者一人当たり 公的資金投入額 (円/人)	町民バス	2,216	1,800	1,500	1,300	1,200	1,200	1,200	減少
	デマンド型乗合交通	5,673	5,100	4,700	4,300	3,900	3,900	3,900	減少
	合計	3,566	3,100	2,700	2,400	2,100	2,100	2,100	減少
「交通機関の便利さ」に対する住民満足度（5段階評価）		2.1	—	—	3.0	—	—	—	向上

#### 【数値目標の算出方法】

指標	算出方法
公共交通利用者数	利用者数（現況は令和2年度）
公共交通の収支率	運賃収入／運行経費（現況は令和2年度）
公共交通の利用者一人当たり公的資金投入額	補助額（運行経費－運賃収入）／利用者数
交通機関に対する住民満足度	第7次那須町振興計画後期計画住民意識調査（令和元年度実施）における「交通機関の便利さ」満足度平均点（1 不満～5 満足の5段階評価）（現況は令和元年度 次回調査は令和6年度実施を想定）

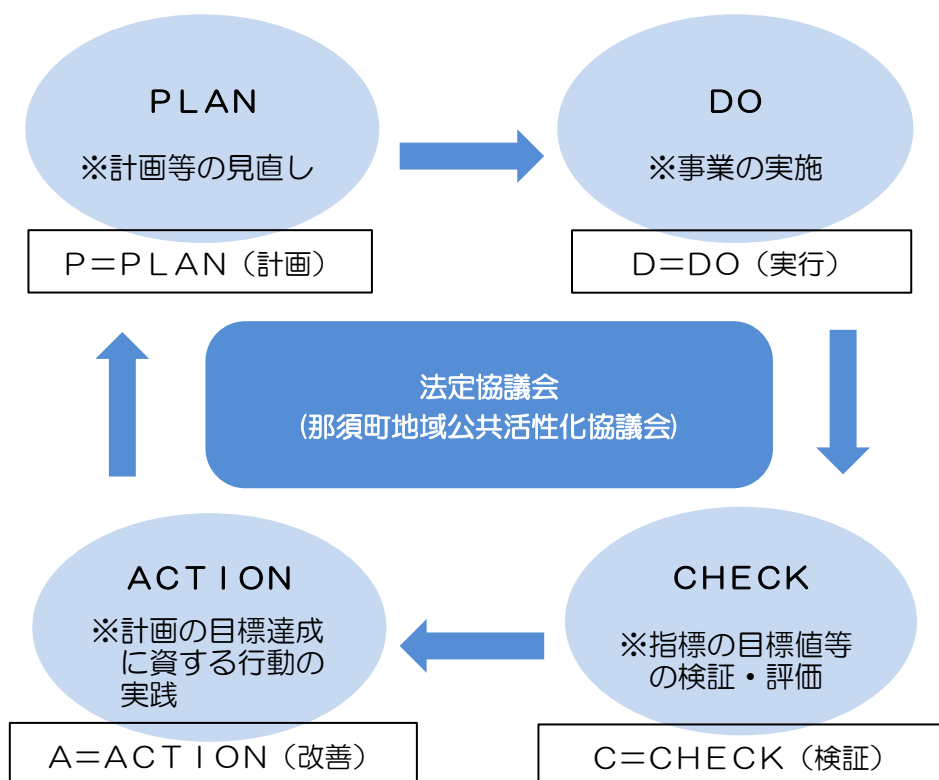
#### 4.1 進行管理と推進体制

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。

一方、ソーシャルメディアやAIの時代を迎え、リアルタイムで誰もが自由に情報収集できるようになったことで、町民ニーズの変化に臨機応変に対応し実行することも必要になっています。

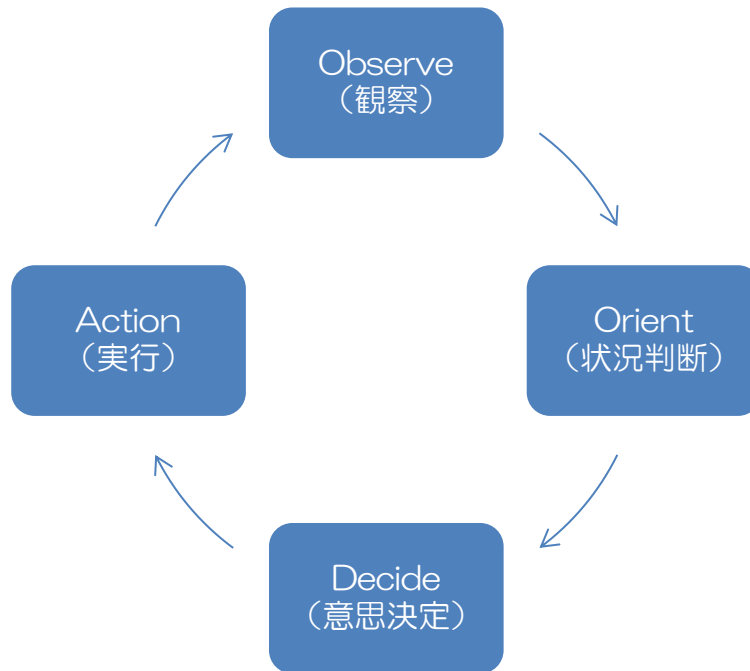
この状況を踏まえ、基本方針の達成に向け継続的に改善していくPDCAサイクルに加え、急激に変化する状況に迅速に対応するためにOODA（ウーダ）ループの考え方も組み合わせて、今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う対応などの想定外の事態に対しても柔軟に対応し、地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直すものとします。

##### ■PDCAサイクル





## ■OODA(ウーダ)ループ



Observe (観察)	周囲の状況を観察しながら多くの情報を的確に収集して把握する。
Orient (状況判断)	集めた情報をもとに状況を判断し、将来像を予測する。
Decide (意思決定)	目指す方向を実現するために最適な手段、方法などを決定する。
Action (実行)	決定した方法をもとに実際に行動に移す。

## ■体制と役割

進行管理は法定協議会（那須町地域公共交通活性化協議会）が行います。その構成は次のとおりです。

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。年に2回は定期開催とし、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。

法定協議会では、町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評価し、今後の事業の進め方を協議します。また必要に応じて地域公共交通計画を変更するものとします。なお、評価結果は国土交通省関東運輸局へ報告する必要があります。

【法定協議会の構成】

No.	団体名	役職名
1	那須町観光商工課	課長
2	那須町保健福祉課	課長
3	那須町自治会連合会	副会長
4	さわやかネットワーク那須	会長
5	那須町商工会	副会長
6	一般社団法人那須町観光協会	副会長
7	栃木運輸支局	首席運輸企画専門官
8	那須塩原警察署交通総務課	課長
9	栃木県県土整備部交通政策課	課長
10	栃木県大田原土木事務所	次長兼企画調査部長
11	関東自動車株式会社	県北営業推進室長
12	那須中央観光バス株式会社	取締役
13	有限会社黒田原タクシー	取締役
14	一般社団法人栃木県バス協会	専務理事
15	一般社団法人栃木県タクシー協会	専務理事
16	栃木県交通運輸産業労働組合協議会	監事
17	乗ろうよ！デマンド交通の会	事務局
18	那須高原クロスロード振興会	地域交通部長
	アドバイザー	福島大学 経済経営学類 准教授
	事務局	那須町ふるさと定住課

■法定協議会のスケジュール

法定協議会の進捗管理スケジュールは次のとおりです。

【進捗管理スケジュール】

