

大田原市地域公共交通網形成計画

平成29年3月

大 田 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	2
1.3 計画の期間	2
2. 地域概況	3
2.1 地域の現状と将来動向	3
2.2 交通の現状	8
3. 上位関連計画	22
3.1 大田原市総合計画	23
3.2 大田原市未来創造戦略	23
3.3 国土利用計画大田原市計画	24
3.4 大田原市土地利用調整基本計画	25
3.5 大田原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	26
3.6 大田原市都市計画マスタープラン	28
3.7 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン	29
3.8 那須地域定住自立圏共生ビジョン	29
3.9 前計画の検証	30
4. 公共交通の利用実態や利用ニーズ	31
4.1 調査概要	31
4.2 市民アンケート調査（平成23年度）	32
4.3 市民アンケート調査（平成27年度）	34
4.4 市内バスOD調査	40
4.5 市内バス利用者調査	48
4.6 デマンド交通利用者調査	50
4.7 那須赤十字病院ヒアリング調査	56
5. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針	59
5.1 個別調査結果からわかる現状と問題	59
5.2 問題・課題の整理結果	60
5.3 基本理念	61
5.4 基本方針	62
6. 計画目標と計画事業	63
6.1 施策体系	63
6.2 目標1 有機的・持続的な公共交通ネットワークへの改善による「くらしの足」の確保	65
6.3 目標2 小さな需要に対応した交通システムの構築による「くらしの足」の確保	69
6.4 目標3 公共交通を利用した「おでかけ」のきっかけづくりによる新たな利用者の創出	73
6.5 スケジュール	77
7. 進行管理	78
7.1 進行管理体制	78
7.2 進行管理内容	78

1. 計画策定の概要

1.1 計画策定の趣旨

本市の公共交通は、以前から東野交通(株)による民間の路線バスと市営バスが運行されていましたが、一部の区間において民間路線バスと市営バスとで競合していたことや、需要に見合った運行形態になっていない路線が一部見受けられていたことなどから、平成 24 年に『大田原市地域公共交通総合連携計画』を策定し、国の補助を受けて、路線バスの再編やデマンド交通の運行を行いました。

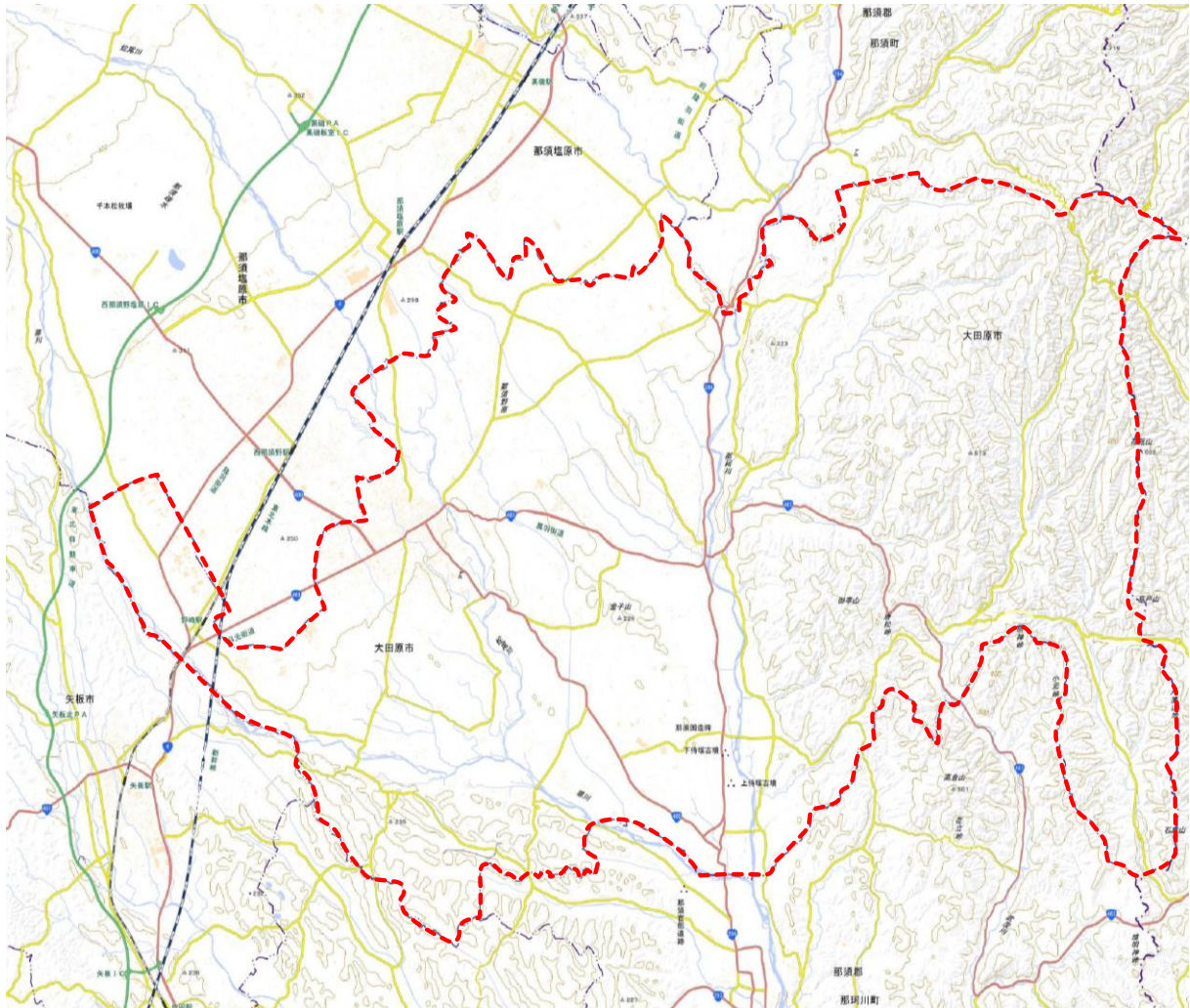
その結果、現在では、市外の西那須野駅に乗り入れる東野交通の 4 路線と市営バスの 11 路線、黒羽地域でのデマンド交通の導入を実施し、地域公共交通の確保維持を行っています。

このような中、国では、平成 25 年 12 月に交通政策基本法を公布・施行し、平成 26 年 5 月には、地域公共交通の活性化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。

そこで市では、急速に進む少子高齢化や人口減少への対応など、持続可能でまちづくりと一体となった公共交通体系を構築することを目的とし、「大田原市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、計画的な公共交通網整備を進めることとしました。

1.2 計画の区域

計画区域は大田原市内全域とします。ただし、市外の拠点へのアクセスに関しては市外も対象とします。



出典：国土地理院ホームページより作成

1.3 計画の期間

計画期間は5ヶ年間（平成29年度～平成33年度）とします。

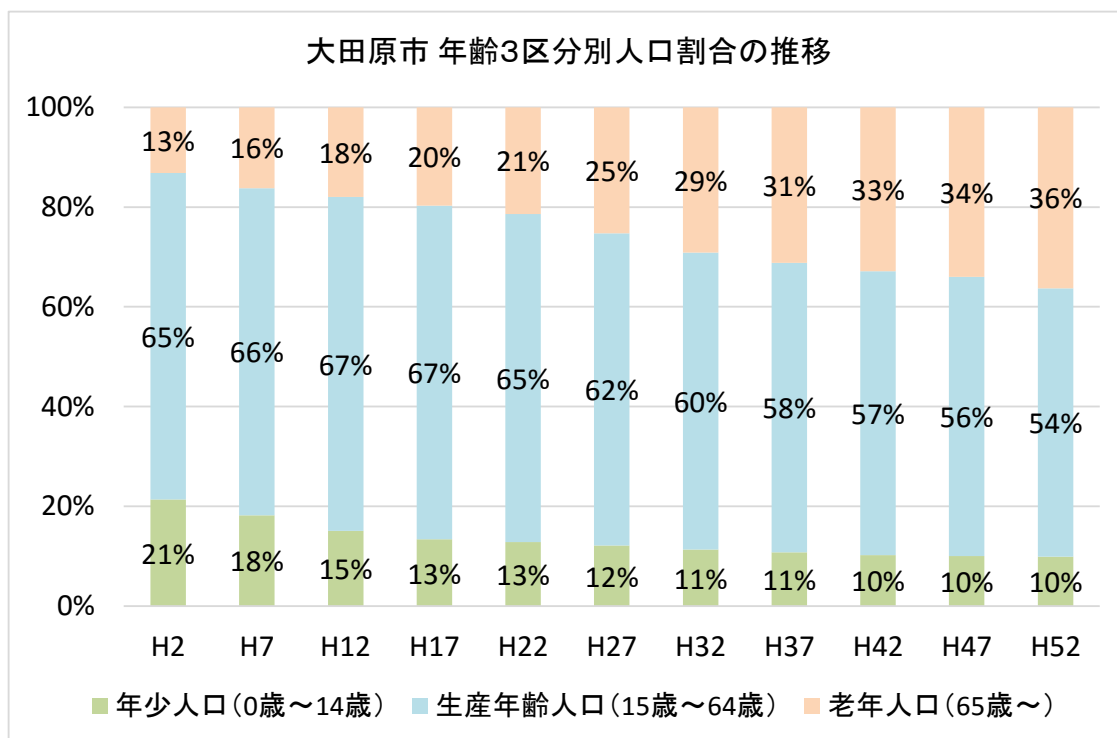
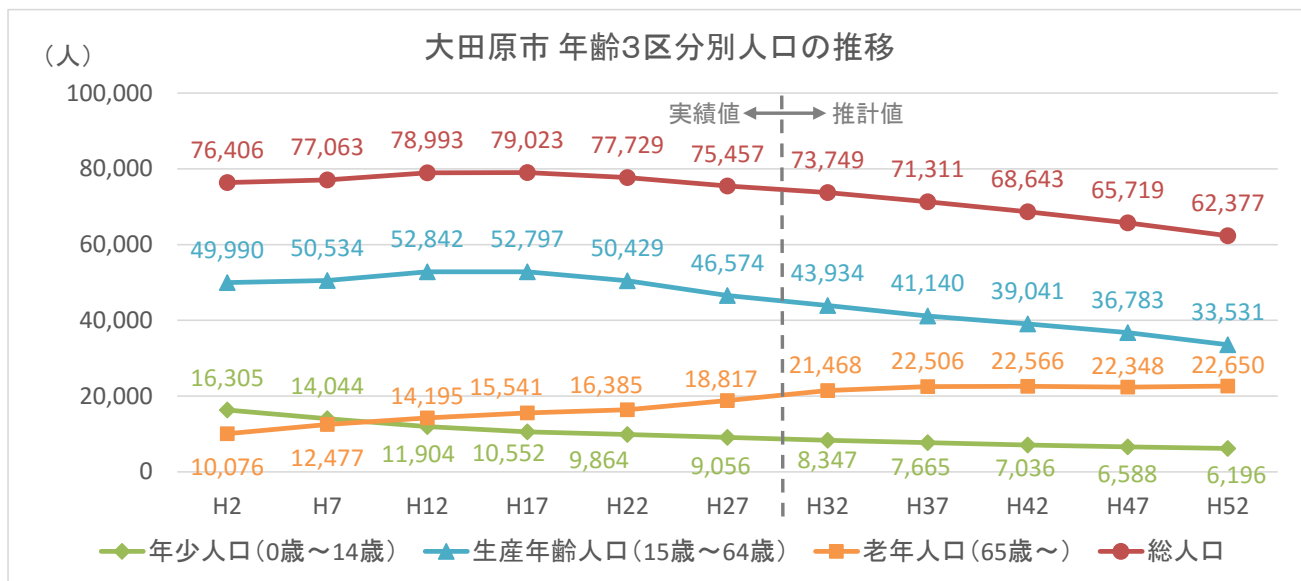
2. 地域概況

2.1 地域の現状と将来動向

2.1.1 人口

本市の人口は、平成 27 年（2015 年）時点で 75,457 人です。平成 52 年（2040 年）の予測値では 62,377 人と、平成 27 年（2015 年）の実績値と比べて約 13,000 人（17%）減少する予測になっています。

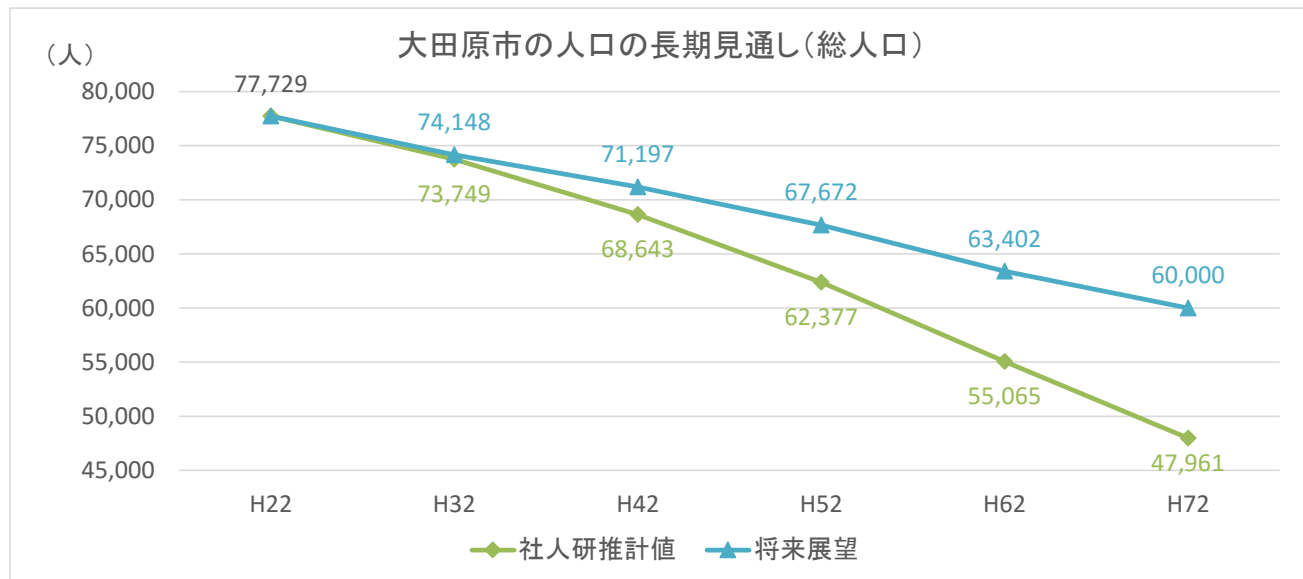
また、平成 52 年（2040 年）の高齢化率が約 36%、年少人口は約 10%と予測されており、少子高齢化が進みます。



出典：国勢調査、大田原市人口ビジョン（国立社会保障・人口問題研究所推計）より作成
 ※平成 27 年度までは国勢調査の実数を使用しており、年齢不詳があるため 100%にならない。

参考) 人口の将来展望

大田原市人口ビジョンでは、合計特殊出生率や純移動率の改善によって、平成 72 年（2060 年）に人口規模 60,000 人の維持を長期的目標に掲げています。



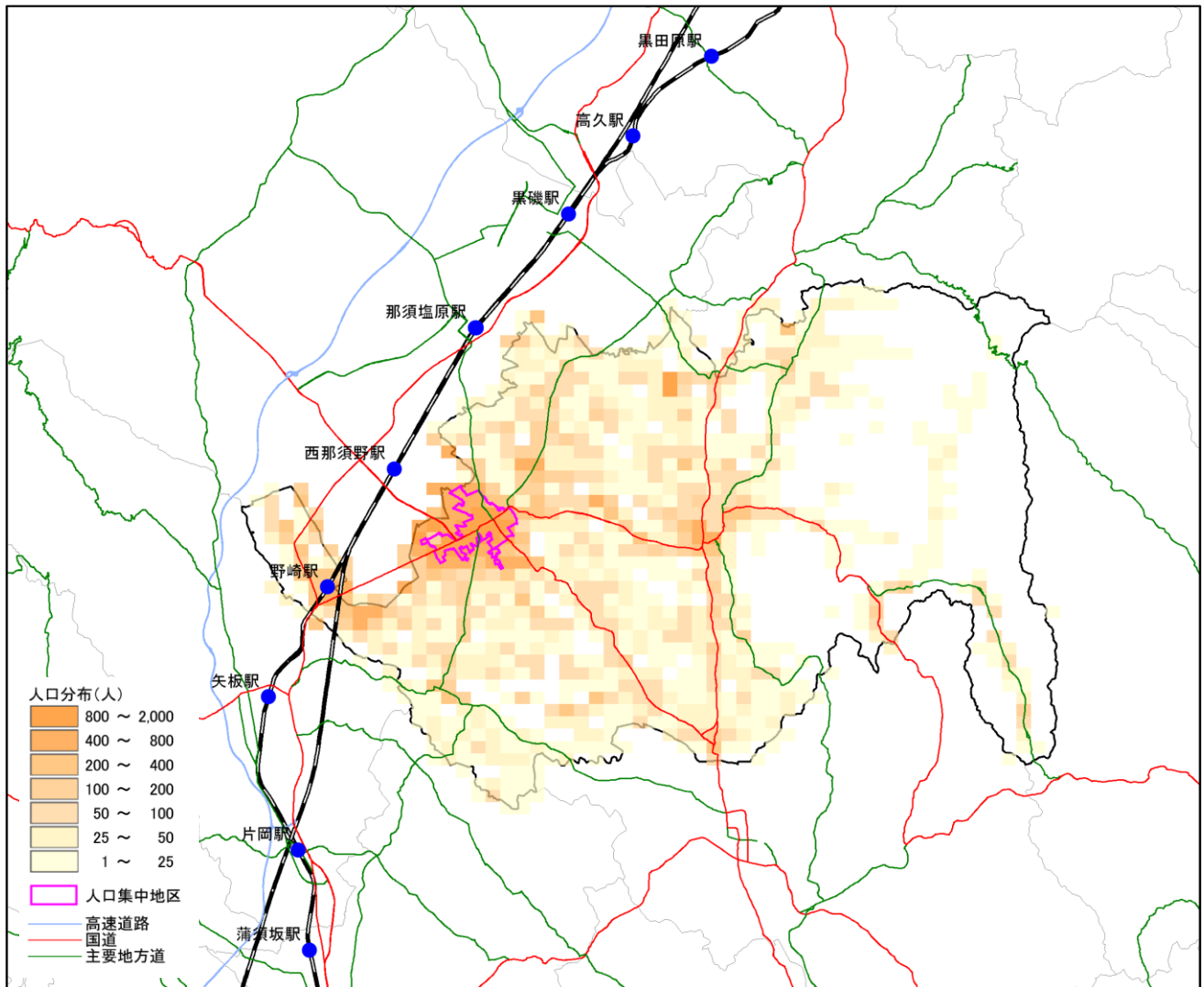
出典：大田原市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）より作成

※社人研：国立社会保障・人口問題研究所

2.1.2 人口分布

本市全体の人口密度は219.5人/km²（平成22年国勢調査）となっています。

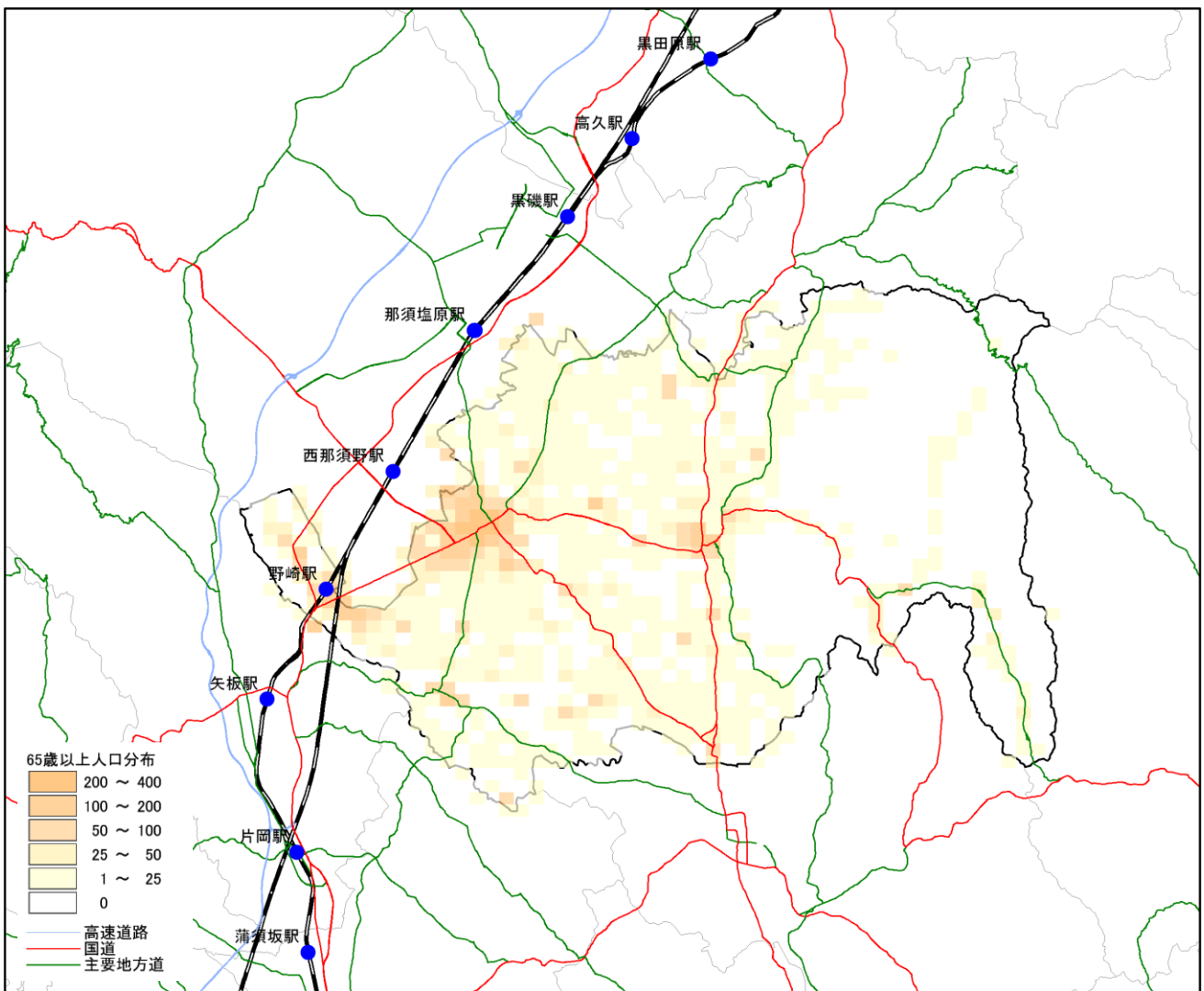
一部の地域では人口が集中し、人口集中地区となっています。この地区の人口密度は3,820人/km²（平成22年国勢調査）となっています。



出典：平成22年国勢調査（500mメッシュ）より作成

2.1.3 65歳以上人口分布

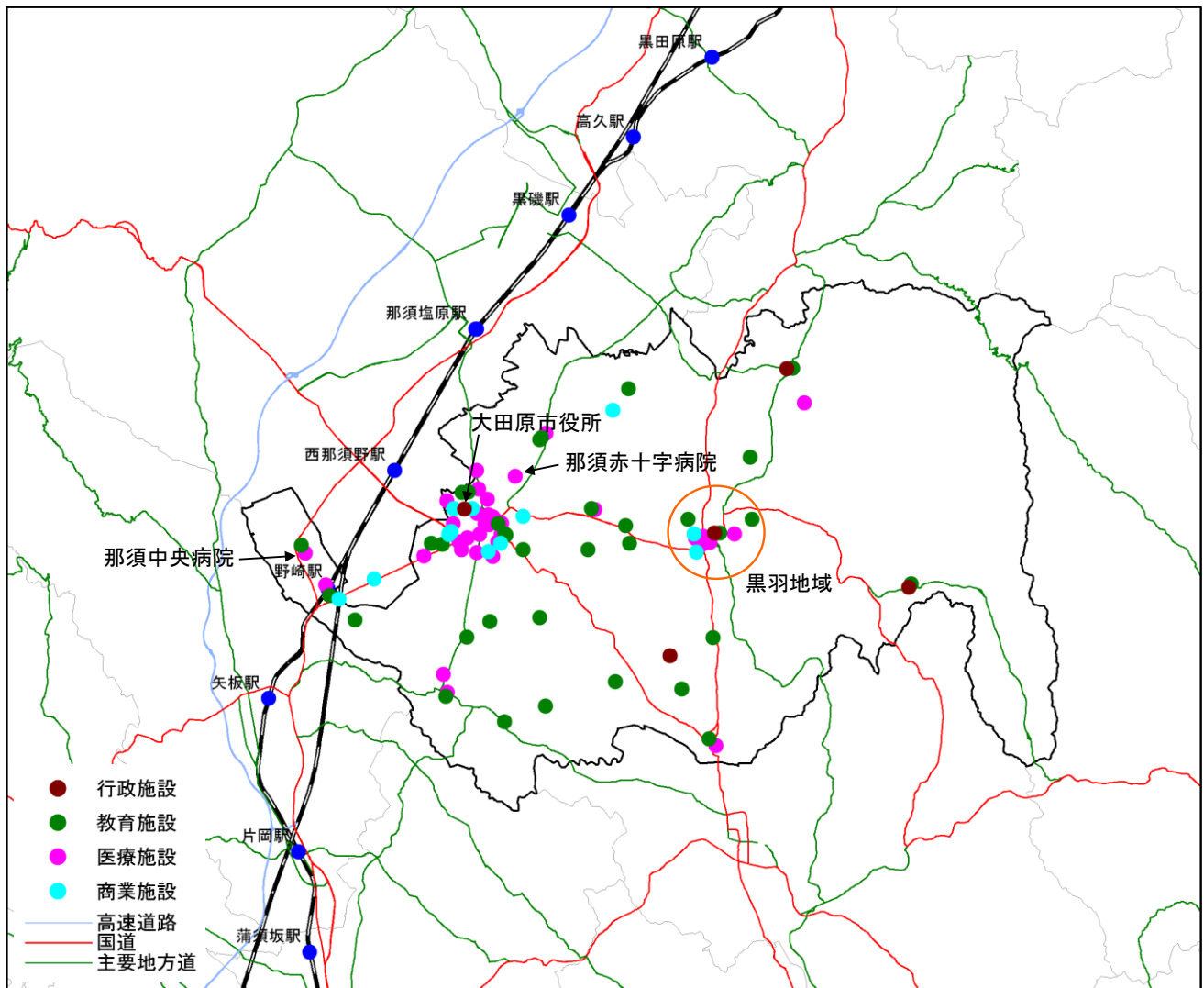
総人口の分布と同様に、65歳以上人口が集中している地区がみられます。



出典：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成

2.1.4 施設分布

本市の各種施設は、その大半が市中心部や黒羽地域に立地しています。
市東部には、医療施設や商業施設が立地していない地区があります。



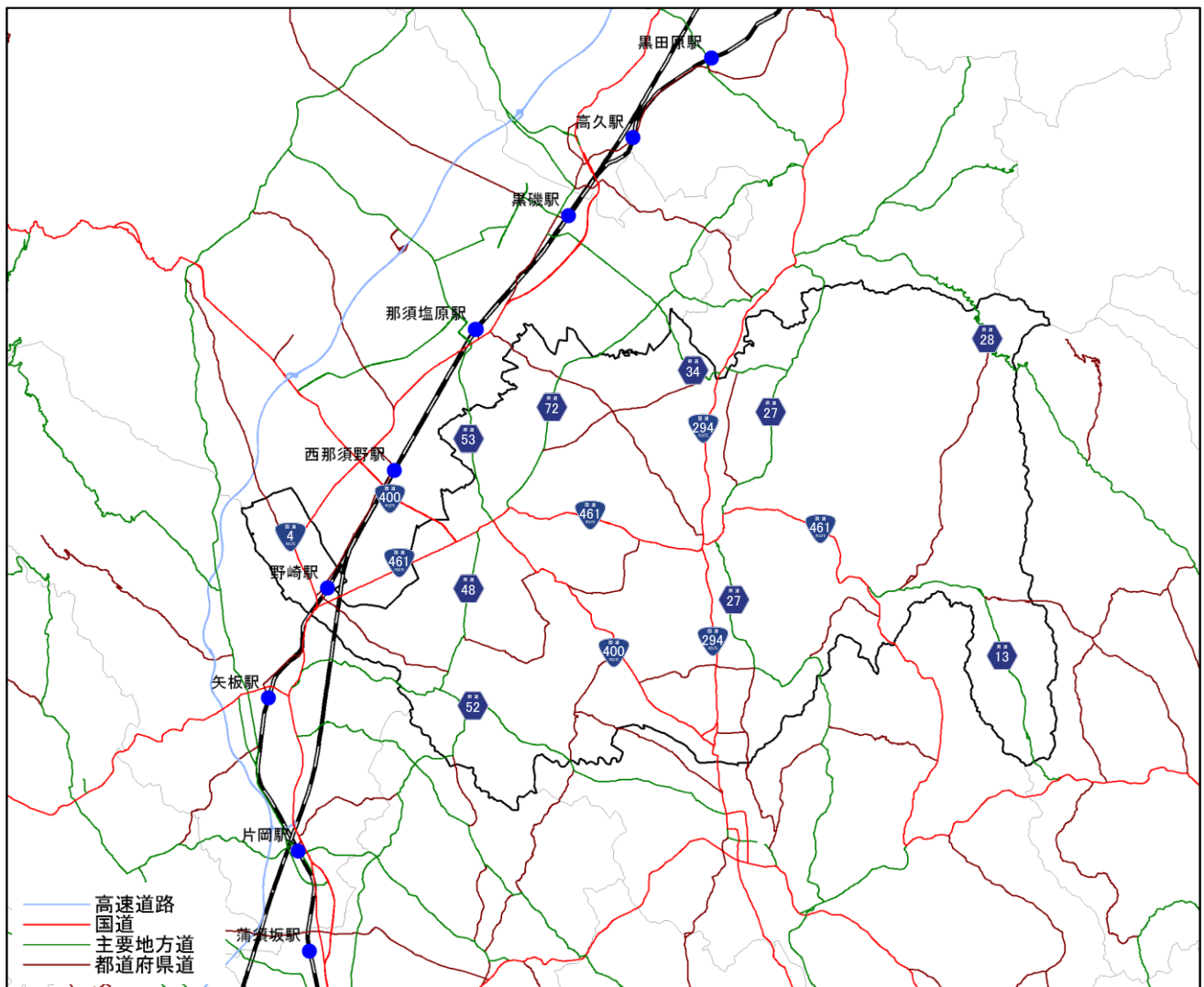
施設分類	主な施設
行政施設	大田原市役所、湯津上支所、黒羽支所、両郷出張所、須賀川出張所
教育施設	小学校：大田原小学校など 20 箇所 中学校：大田原中学校など 9 箇所 高等学校：大田原高等学校など 4 箇所 大学：国際医療福祉大学
医療施設	救急医療施設：那須赤十字病院、那須中央病院 など
商業施設	スーパー：ヨークベニマル、たいらや、スワストア、塩原屋 など

2.2 交通の現状

2.2.1 道路網と鉄道網

本市内に高速自動車国道のインターチェンジはなく、一般国道として4号、294号、400号、461号、主要地方道として県道13号大子黒羽線、県道27号那須黒羽茂木線、県道28号大子那須線等で形成されています。

市内の鉄道駅としては野崎駅があるものの、通勤・通学などの利用者の多くは本市と隣接する那須塩原市の西那須野駅や那須塩原駅を利用しています。それらの鉄道駅へアクセスするには、路線バスや自家用車、タクシーなどを利用する状況となっています。

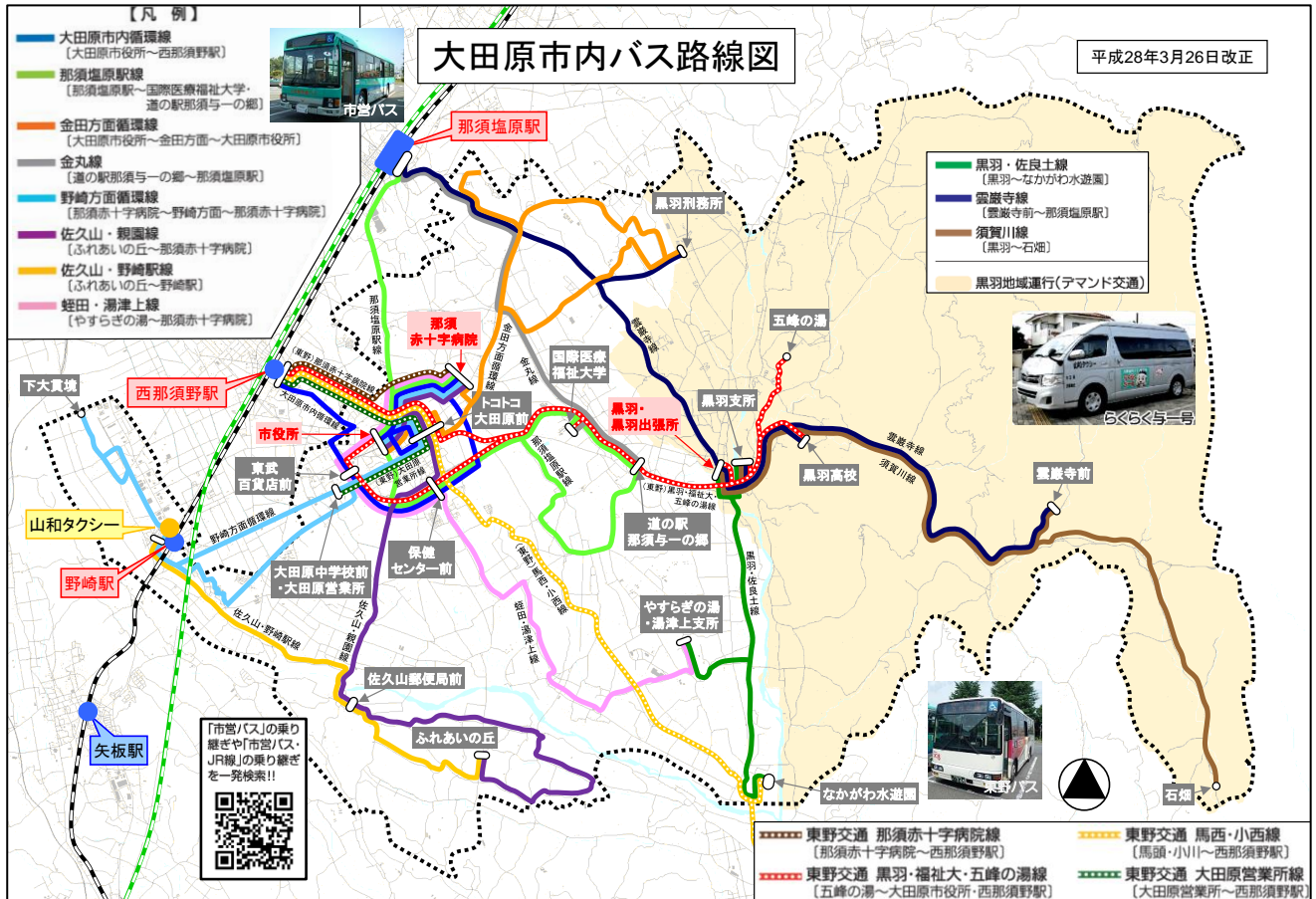


2.2.2 公共交通網（バス路線・タクシーなど）

本市のバス路線網は、民間路線バスが4路線、市営バスが11路線運行しています。

市内に所在するタクシー事業者は1社のみで、黒羽地域を対象にデマンド交通を運行しています。このデマンド交通は、自宅近くのデマンド交通バス停と地域内の指定目的地または地域外の那須赤十字病院間を運行していて、平日と土曜日にそれぞれ9便運行しています。

市内では「市役所」、「那須赤十字病院」、「黒羽」、「野崎駅」、市外では那須塩原市の「那須塩原駅」と「西那須野駅」が交通拠点として機能しています（図内の赤字箇所）。



2.2.3 鉄道の利用実態

(1) 那須塩原駅

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

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

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

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

(2) 西那須野駅

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

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

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

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

(3) 野崎駅

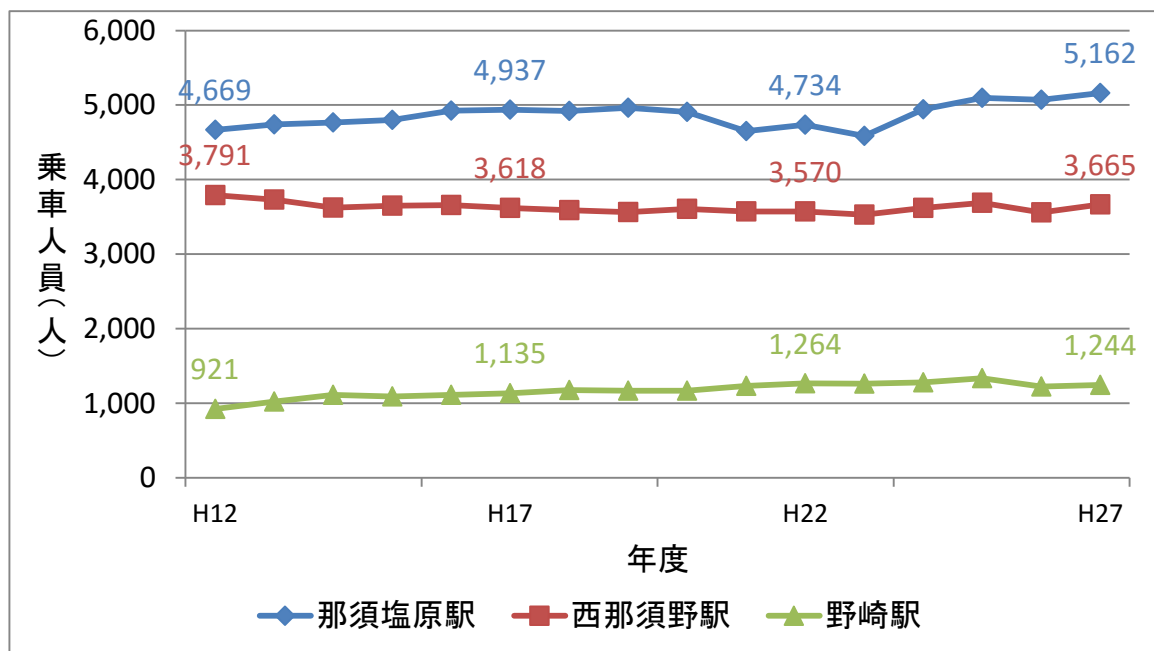
平日は「大田原市から宇都宮市等への通勤・通学目的での利用者」、及び「宇都宮市等から大田原市への通勤目的」での利用者が大半を占めています。大田原市民は駅までの交通手段として「自分で運転する自動車や自転車」を用いていますが、来訪者は「バス・徒歩での利用」が多くなっています。

休日は利用者数が少なく、特に来訪者は「休日出勤の工場通勤者」を除きほとんどいません。また、「大田原市民が宇都宮市等への観光等・買物」に利用しており、駅へは主に「自分で運転する自動車」でアクセスしています。

野崎駅 利用実態調査結果				
曜日	利用者区分	降車数	利用者属性（※市外からの学生は除く）	
平日	市民等 (午後降車)	728人 (学生 29.0%)	出発地	大田原市(84.4%)，那須塩原市(15.6%)
			目的地	宇都宮市等(78.3%)，東京都(17.4%)
			利用目的	通勤(41.3%)，通学(30.4%)
	来訪者 (午前降車)	777人 (学生0.3%)	出発地	宇都宮市等(57.8%)，東京都(20.0%)
			目的地	大田原市(95.6%)，那須塩原市(4.4%)
			利用目的	通勤(84.4%)，業務(6.7%)
休日	市民等 (午後降車)	328人 (学生 22.0%)	出発地	大田原市(76.0%)，那須塩原市(20.0%)
			目的地	宇都宮市等(44.0%)，東京都(16.0%)
			目的	観光等(24.0%)，買物(20.0%)
	来訪者 (午前降車)	74人 (学生8.1%)	出発地	不明
			目的地	大田原市(駅周辺の工場等)
			交通手段	徒歩

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

参考) 各駅の乗車人員の推移



出典：JR 東日本乗車人員データより作成

2.2.4 バスの利用実態

(1) 利用者数

市営バスの黒羽線廃止・湯津上線経路変更により、東野交通の黒羽線及び馬頭線の利用者数が大幅に増加したことにより、東野交通路線の平均乗車密度は 1.6 人から 6.1 人に増加しています。

市営バスについては、輸送人キロの多かった黒羽線、湯津上線、急行福祉大線を再編したため全体の平均乗車密度は減少していますが、利用が極端に少なかった南方線・両郷線・片田線・寒井・桧木沢方面循環線を黒羽地域区域運行（デマンド運行）に再編したことによって、平均乗車密度が 1 人以下の路線は 4 路線から 2 路線に減少しています。

ただし、新たに運行を開始した佐久山・野崎駅線の平均乗車密度は 0.4 人と低迷している他、那須塩原駅線・大田原市内循環線・雲巖寺線以外の路線は平均乗車密度が 3 人未満と低い状況にあります。

■平成 27 年度調査実績

運行主体	路線	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	便当り 利用者数 (人/便)	総走行距離 (km/日)	輸送人キロ (人・km/日)	一人当り乗 車距離 (km/人)	平均乗車 密度 (人)
東野交通	大田原営業所線	8	40	5.0	51	139	3.5	2.7
	馬頭線	17	271	15.9	444	3,157	11.6	7.1
	黒羽線	48	539	11.2	966	5,548	10.3	5.7
	計	73	850	11.6	1,461	8,844	10.4	6.1
大田原市	佐久山・親園線	10	37	3.7	203	333	9.0	1.6
	金田方面循環線	6	34	5.7	209	279	8.2	1.3
	野崎方面循環線	7	58	8.3	200	507	8.7	2.5
	那須塩原駅線	40	1,329	33.2	786	9,593	7.2	12.2
	大田原市内循環線	42	463	11.0	587	2,629	5.7	4.5
	金丸線	3	7	2.3	37	74	10.6	2.0
	雲巖寺線	9	140	15.6	274	2,945	21.0	10.8
	須賀川線	4	8	2.0	104	104	13.0	1.0
	黒羽・佐良土線	10	16	1.6	159	169	10.5	1.1
	蛭田・湯津上線	10	20	2.0	180	151	7.6	0.8
	佐久山・野崎駅線	6	2	0.3	77	27	13.5	0.4
	計	147	2,114	14.4	2,816	16,811	8.0	6.0
合計	220	2,964	13.5	4,277	25,655	8.7	6.0	

【調査日】東野交通：平成 27 年 12 月 4 日（金）、市営バス：平成 27 年 7 月 8 日（水）

■平成 23 年度調査実績

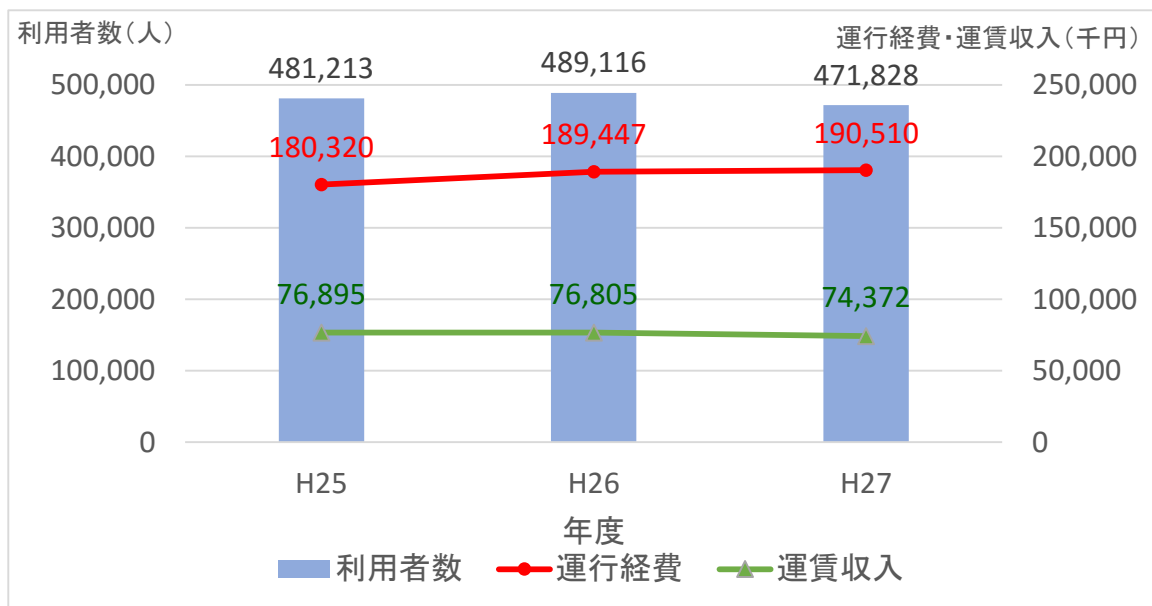
運行主体	路線	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	便当り 利用者数 (人/便)	総走行距離 (km/日)	輸送人キロ (人・km/日)	一人当り乗 車距離 (km/人)	平均乗車 密度 (人)
東野交通	大田原営業所線	13	49	3.8	83	179	3.7	2.2
	馬頭線	17	81	4.8	415	832	10.3	2.0
	黒羽線	29	65	2.2	354	340	5.2	1.0
	計	59	195	3.3	852	1,351	6.9	1.6
大田原市	佐久山親園方面循環線	6	39	6.5	187	506	13.0	2.7
	金田方面循環線	6	40	6.6	192	312	7.8	1.6
	野崎方面循環線	6	47	7.8	190	459	9.8	2.4
	那須塩原駅線	35	1,221	34.9	600	9,114	7.5	15.2
	大田原市内循環線	40	331	8.3	515	2,200	6.7	4.3
	急行福祉大線	18	652	36.2	182	6,599	10.1	36.2
	那須塩原線	8	116	14.6	261	2,411	20.7	9.3
	雲巖寺線	10	50	5.0	141	266	5.3	1.9
	須賀川線	10	16	1.6	103	88	5.5	0.9
	湯津上線	11	184	16.7	314	2,726	14.8	8.7
	黒羽線	13	586	45.1	339	8,561	14.6	25.2
	南方線	7	6	0.8	138	47	8.2	0.3
	両郷線	11	36	3.3	161	158	4.4	1.0
	片田線	8	5	0.6	150	24	4.9	0.2
	寒井・桧木沢方面循環線	4	0	0.1	108	1	3.4	0.0
	計	193	3,328	17.2	3,579	33,471	10.1	9.4
合計	252	3,523	14.0	4,431	34,822	9.9	7.9	

【調査日】東野交通：平成 23 年 10 月 26 日（水）

市営バス：平成 23 年 6 月 8 日（水）～10 日（金）、13 日（月）～14 日（火）の 5 日間平均

(2) 運行収支

路線再編を実施した平成 25 年度以降の市営バスの利用者数と運行経費をみると、利用者数の減少に伴い、運賃収入も減少傾向にあります。運行経費は増加傾向にあります。



平成 27 年度の運行経費は 190,510 千円で 1 人 1 乗車当たりの運行経費は 404 円となっています。運賃収入は 74,372 千円で、1 人 1 乗車当たりの運賃収入は 158 円となっています。

路線別に比較すると、利用者の少ない路線では 1 人 1 乗車当たり運行経費が非常に高くなっています。

■市営バスの路線別利用者数及び運行経費・運賃収入 (平成 27 年度)

番号	路線名	利用者数 (人)	運行経費 (円)	1人1乗車当たり運行経費 (円)	運賃収入 (円)	1人1乗車当たり運賃収入 (円)
1	佐久山・親園線	5,638	7,847,623	1,392	683,804	121
2	金田方面循環線	9,015	8,379,705	930	1,038,125	115
3	野崎方面循環線	12,516	7,668,503	613	1,549,393	124
4	那須塩原駅線	264,703	59,201,523	224	43,315,226	164
5	大田原市内循環線 (まちなか循環線含む)	130,853	47,015,212	359	19,767,368	151
6	金丸線	1,905	12,297,525	6,455	280,716	147
7	雲巖寺線	32,890	11,365,436	346	5,756,638	175
8	須賀川線	2,101	10,594,206	5,042	249,258	119
9	黒羽・佐良土線	2,427	9,112,522	3,755	378,805	156
10	蛭田・湯津上線	8,408	9,335,483	1,110	1,134,551	135
11	佐久山・野崎駅線	1,372	7,692,600	5,607	218,316	159
合計		471,828	190,510,338	404	74,372,200	158

※補助金を含まない数値

(3) 市営バスの保有車両

市営バスの保有車両は 21 台で、各車両の状況は以下のとおりとなります。

No.	路線名	乗車定員	初度登録 年 月	ワン ステップ
1	佐久山・親園線 (ふれあいの丘－那須赤十字病院)	マイクロバス:29人	H18. 9	×
2	金田方面循環線 (大田原市役所－(練貫)－市役所)	マイクロバス:29人	H17. 9	×
3	野崎方面循環線 (那須赤十字病院－(野崎)－那須赤十字病院)	マイクロバス:29人	H18. 3	×
4	大田原市内循環線 (大田原市役所－西那須野駅)	1号 中型バス:57人	H18. 3	○
5		2号 中型バス:57人	H18. 3	○
6		3号 中型バス:57人	H18. 3	○
7	那須塩原駅線 (国際医療福祉大学－那須塩原駅)	1号 大型バス:80人	H22. 9	○
8		2号 大型バス:76人	H22. 3	○
9		3号 大型バス:82人	H18. 9	○
10		4号 大型バス:82人	H18. 9	○
11		5号 大型バス:76人	H22. 3	○
12		6号 大型バス:76人	H22. 3	○
13	雲巖寺線 (雲巖寺前－那須塩原駅)	大型バス:81人	H15. 3	○
14	須賀川線 (黒羽－石畑)	中型バス:60人	H21. 6	○
15	黒羽・佐良土線 (黒羽－なかがわ水遊園)	マイクロバス:29人	H13. 5	×
16	蛭田・湯津上線 (やすらぎの湯－那須赤十字病院)	マイクロバス:29人	H13. 5	×
17	佐久山・野崎駅線 (ふれあいの丘－野崎駅)	マイクロバス:29人	H16. 8	×
18	予備車	1号 マイクロバス:29人	H10. 3	×
19		2号 マイクロバス:29人	H 9. 8	×
20		3号 大型バス:80人	H16. 3	○
21		4号 中型バス:60人	H17. 9	○

※平成 27 年 10 月時点

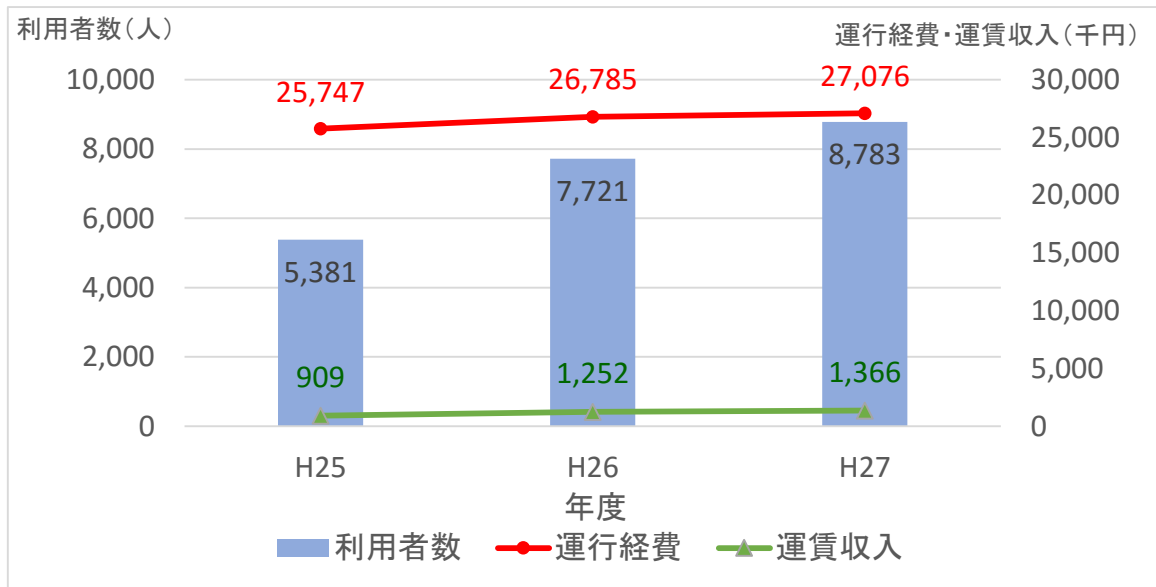
2.2.5 デマンド交通の利用実態

(1) 利用者数・運行収支

平成 25 年度の運行開始以降、利用者数は増加しており、平成 27 年度の利用者数は運行開始初年度と比べて 3,402 人（約 1.6 倍）増加しています。

平成 27 年度の運行経費は 27,076 千円で 1 人 1 乗車当たりの運行経費は 3,083 円となっています。運賃収入は 1,366 千円で、1 人 1 乗車当たりの運賃収入は 156 円となっています。

運行経費は 27,076 千円、運賃収入が 1,366 千円であることから、収支率は約 5%となっています。



※補助金を含まない数値

2.2.6 通勤・通学状況

(1) 通勤・通学

1) 通勤流動

前回（平成22年）国勢調査の結果となりますが、通勤流動は以下のとおりです。

○常住地集計結果

- ・内々（大田原市居住者が大田原市内で就業）：68.2%
- ・内外（大田原市居住者が県内他市町村で就業）：28.1%
- ・内外（大田原市居住者が県外で就業）：1.1%

○従業地集計結果

- ・内々（大田原市就業者のうち大田原市内居住者）：62.1%
- ・内外（大田原市就業者のうち県内他市町村居住者）：33.8%
- ・内外（大田原市就業者のうち県外居住者）：1.7%

■大田原市常住地集計

	15歳以上就業者	割合
当地に常住する就業者・通学者	38,327	-
自市町村で従業・通学	26,123	68.2%
他市区町村で従業・通学	11,919	31.1%
県内	10,759	28.1%
宇都宮市	896	2.3%
足利市	2	0.0%
栃木市	17	0.0%
佐野市	5	0.0%
鹿沼市	39	0.1%
日光市	91	0.2%
小山市	27	0.1%
真岡市	14	0.0%
矢板市	1,259	3.3%
那須塩原市	6,239	16.3%
さくら市	648	1.7%
那須烏山市	180	0.5%
下野市	10	0.0%
上三川町	18	0.0%
益子町	3	0.0%
茂木町	8	0.0%
市貝町	2	0.0%
芳賀町	48	0.1%
壬生町	8	0.0%
野木町	3	0.0%
岩舟町	1	0.0%
塩谷町	62	0.2%
高根沢町	60	0.2%
那須町	621	1.6%
那珂川町	498	1.3%
他県	435	1.1%
岩手県	1	0.0%
宮城県	5	0.0%
山形県	2	0.0%
福島県	62	0.2%
茨城県	61	0.2%
群馬県	9	0.0%
埼玉県	79	0.2%
千葉県	8	0.0%
東京都	163	0.4%
神奈川県	30	0.1%
新潟県	2	0.0%
石川県	1	0.0%
長野県	1	0.0%
岐阜県	1	0.0%
静岡県	1	0.0%
愛知県	1	0.0%
滋賀県	1	0.0%
京都府	1	0.0%
大阪府	2	0.0%
兵庫県	1	0.0%
奈良県	1	0.0%
広島県	1	0.0%

■大田原市従業地・集計

	15歳以上就業者	割合
当地で従業する者	42,074	-
自市町村に常住	26,123	62.1%
他市区町村に常住	14,941	35.5%
県内	14,209	33.8%
宇都宮市	759	1.8%
足利市	2	0.0%
栃木市	23	0.1%
佐野市	7	0.0%
鹿沼市	53	0.1%
日光市	99	0.2%
小山市	73	0.2%
真岡市	19	0.0%
矢板市	1,570	3.7%
那須塩原市	8,831	21.0%
さくら市	562	1.3%
那須烏山市	310	0.7%
下野市	32	0.1%
上三川町	12	0.0%
西方町	1	0.0%
益子町	7	0.0%
茂木町	11	0.0%
市貝町	11	0.0%
芳賀町	13	0.0%
壬生町	15	0.0%
野木町	6	0.0%
岩舟町	2	0.0%
塩谷町	178	0.4%
高根沢町	117	0.3%
那須町	685	1.6%
那珂川町	811	1.9%
他県	732	1.7%
北海道	5	0.0%
岩手県	3	0.0%
宮城県	15	0.0%
福島県	140	0.3%
茨城県	181	0.4%
群馬県	9	0.0%
埼玉県	122	0.3%
千葉県	45	0.1%
東京都	136	0.3%
神奈川県	56	0.1%
石川県	3	0.0%
長野県	3	0.0%
静岡県	5	0.0%
愛知県	1	0.0%
三重県	1	0.0%
兵庫県	1	0.0%
岡山県	1	0.0%
徳島県	1	0.0%
福岡県	2	0.0%
長崎県	1	0.0%
宮崎県	1	0.0%

平成22年国勢調査（常住地、従業地・通学地集計データ）より作成

2) 通学流動

前回（平成22年）国勢調査の結果となりますが、通学流動は以下のとおりです。

○常住地集計結果

- ・内々（大田原市居住者が大田原市内に通学）：66.9%
- ・内外（大田原市居住者が県内他市町村に通学）：27.1%
- ・内外（大田原市居住者が県外に通学）：3.3%

○通学地集計結果

- ・内々（大田原市通学者のうち大田原市内居住者）：59.7%
- ・内外（大田原市通学者のうち県内他市町村居住者）：32.8%
- ・内外（大田原市通学者のうち県外居住者）：5.0%

■大田原市常住地集計

	15歳以上通学者	割合
当地に常住する通学者	4,804	-
自市町村で従業・通学	3,212	66.9%
他市区町村で従業・通学	1,544	32.1%
県内	1,300	27.1%
宇都宮市	396	8.2%
足利市	3	0.1%
栃木市	5	0.1%
佐野市	1	0.0%
鹿沼市	1	0.0%
小山市	47	1.0%
矢板市	158	3.3%
那須塩原市	621	12.9%
さくら市	20	0.4%
那須烏山市	5	0.1%
下野市	4	0.1%
上三川町	3	0.1%
茂木町	1	0.0%
壬生町	1	0.0%
野木町	1	0.0%
塩谷町	11	0.2%
那須町	14	0.3%
那珂川町	8	0.2%
他県	157	3.3%
北海道	1	0.0%
岩手県	1	0.0%
宮城県	4	0.1%
秋田県	1	0.0%
山形県	3	0.1%
福島県	32	0.7%
茨城県	8	0.2%
群馬県	2	0.0%
埼玉県	22	0.5%
千葉県	8	0.2%
東京都	59	1.2%
神奈川県	9	0.2%
新潟県	2	0.0%
山梨県	1	0.0%
静岡県	2	0.0%
兵庫県	1	0.0%
福岡県	1	0.0%

■大田原市通学地集計

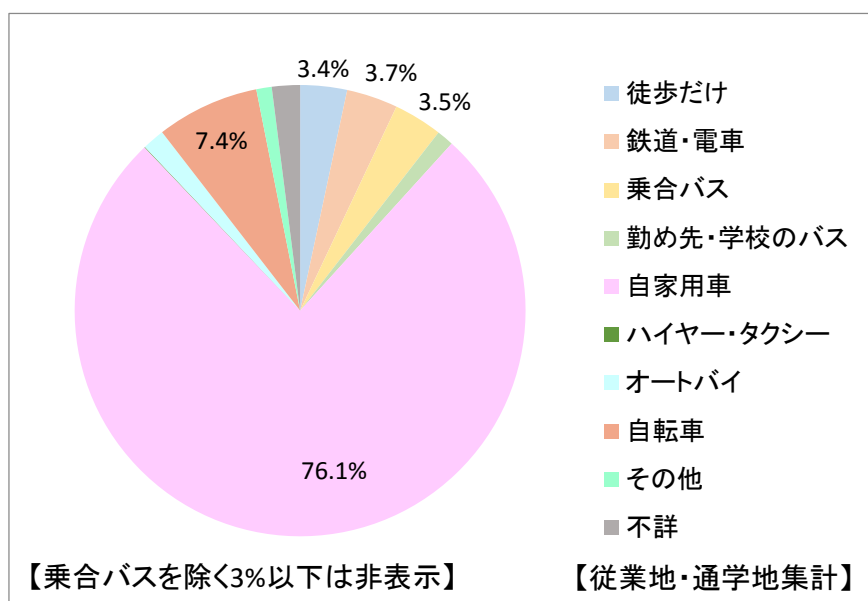
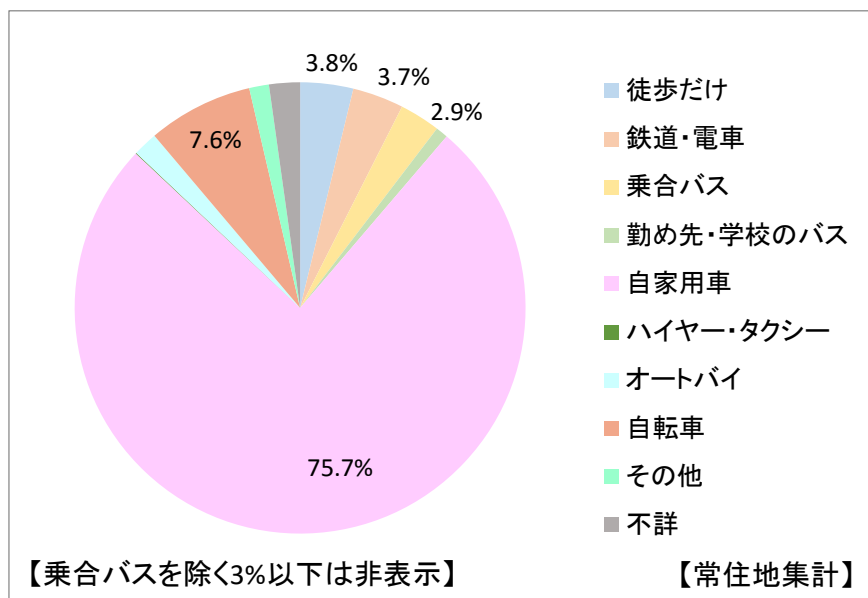
	15歳以上通学者	割合
当地で通学する者	5,376	-
自市町村に常住	3,212	59.7%
他市区町村に常住	2,029	37.7%
県内	1,762	32.8%
宇都宮市	175	3.3%
足利市	2	0.0%
栃木市	16	0.3%
佐野市	5	0.1%
鹿沼市	35	0.7%
日光市	37	0.7%
小山市	27	0.5%
真岡市	15	0.3%
矢板市	107	2.0%
那須塩原市	839	15.6%
さくら市	101	1.9%
那須烏山市	42	0.8%
下野市	25	0.5%
上三川町	14	0.3%
益子町	3	0.1%
茂木町	10	0.2%
市貝町	8	0.1%
芳賀町	5	0.1%
壬生町	5	0.1%
野木町	5	0.1%
岩舟町	2	0.0%
塩谷町	24	0.4%
高根沢町	34	0.6%
那須町	89	1.7%
那珂川町	137	2.5%
他県	267	5.0%
青森県	1	0.0%
宮城県	3	0.1%
山形県	2	0.0%
福島県	74	1.4%
茨城県	103	1.9%
群馬県	30	0.6%
埼玉県	19	0.4%
千葉県	5	0.1%
東京都	12	0.2%
神奈川県	5	0.1%
新潟県	1	0.0%
山梨県	3	0.1%
長野県	6	0.1%
静岡県	1	0.0%
熊本県	1	0.0%
沖縄県	1	0.0%

平成22年国勢調査（常住地、従業地・通学地集計データ）より作成

(2) 通勤・通学時の交通手段

前回（平成 22 年）国勢調査の結果となりますが、通勤・通学時の交通手段は以下のとおりです。

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

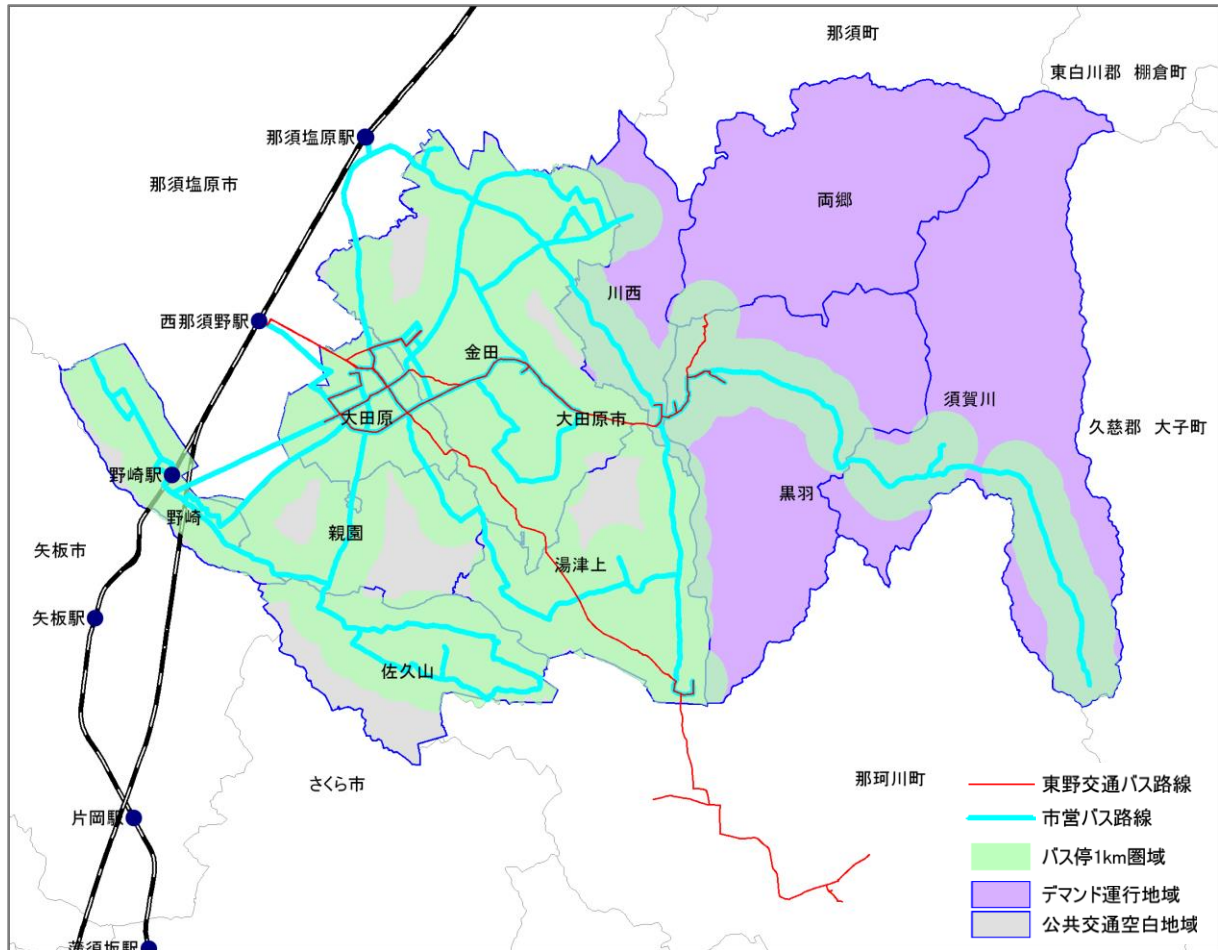


平成 22 年国勢調査（常住地、従業地・通学地集計データ）より作成

2.2.7 公共交通空白地域

本市の公共交通空白地域（バス停 1km 圏外かつデマンド運行地域外）を整理すると、公共交通空白地域の面積は約 23km²（市域の 6.2%）となっており、公共交通空白地域に居住する人口は約 4,294 人（市人口の 5.9%）となっています。

バス停 1km 圏内かつデマンド運行地域の人口比率を地域別にみると、10 地域中 7 地域で 90% を超えています。湯津上地域は 88%、親園地域は 69%、佐久山地域は 75%となっており、公共交通空白地域に居住する人の割合が 1～3 割程度を占める状況となっています。



地域名	面積(km ²)	人口(人)	バス停1km圏 域面積(km ²)	バス停1km圏 域人口(人)	バス停1km圏 域面積比率	バス停1km圏 域人口比率	バス停1km圏 域+デマンド 運行地域面積 (km ²)	バス停1km圏 域+デマンド 運行地域人口 (人)	バス停1km圏 域+デマンド 運行地域面積 比率	バス停1km圏 域+デマンド 運行地域人口 比率
大田原	14.4	28,605	14.3	28,511	99.3%	99.7%	14.3	28,511	99.3%	99.7%
金田	59.4	13,138	55.3	12,229	93.1%	93.1%	55.3	12,229	93.1%	93.1%
親園	22.2	5,018	15.3	3,466	68.9%	69.1%	15.3	3,466	68.9%	69.1%
野崎	14.3	6,126	13.1	5,562	91.6%	90.8%	13.1	5,562	91.6%	90.8%
佐久山	24.1	2,555	18.2	1,924	75.5%	75.3%	18.2	1,924	75.5%	75.3%
湯津上	32.5	4,537	28.6	3,993	88.0%	88.0%	28.6	3,993	88.0%	88.0%
両郷	44.6	3,962	1.7	148	3.8%	3.7%	44.6	3,962	100.0%	100.0%
川西	18.7	4,743	11.3	2,853	60.4%	60.2%	18.7	4,743	100.0%	100.0%
黒羽	52.7	2,241	17.7	754	33.6%	33.6%	52.7	2,241	100.0%	100.0%
須賀川	71.4	1,678	22.6	530	31.7%	31.6%	71.4	1,678	100.0%	100.0%
合計	354.3	72,603	198.1	59,970	55.9%	82.6%	332.2	68,309	93.8%	94.1%

※人口は平成 28 年 4 月住民基本台帳人口、面積は平成 22 年国勢調査

2.2.8 アクセシビリティの評価

本市は隣接市町村を除くと、宇都宮市との流動（特に通学）が多い状況にあります。

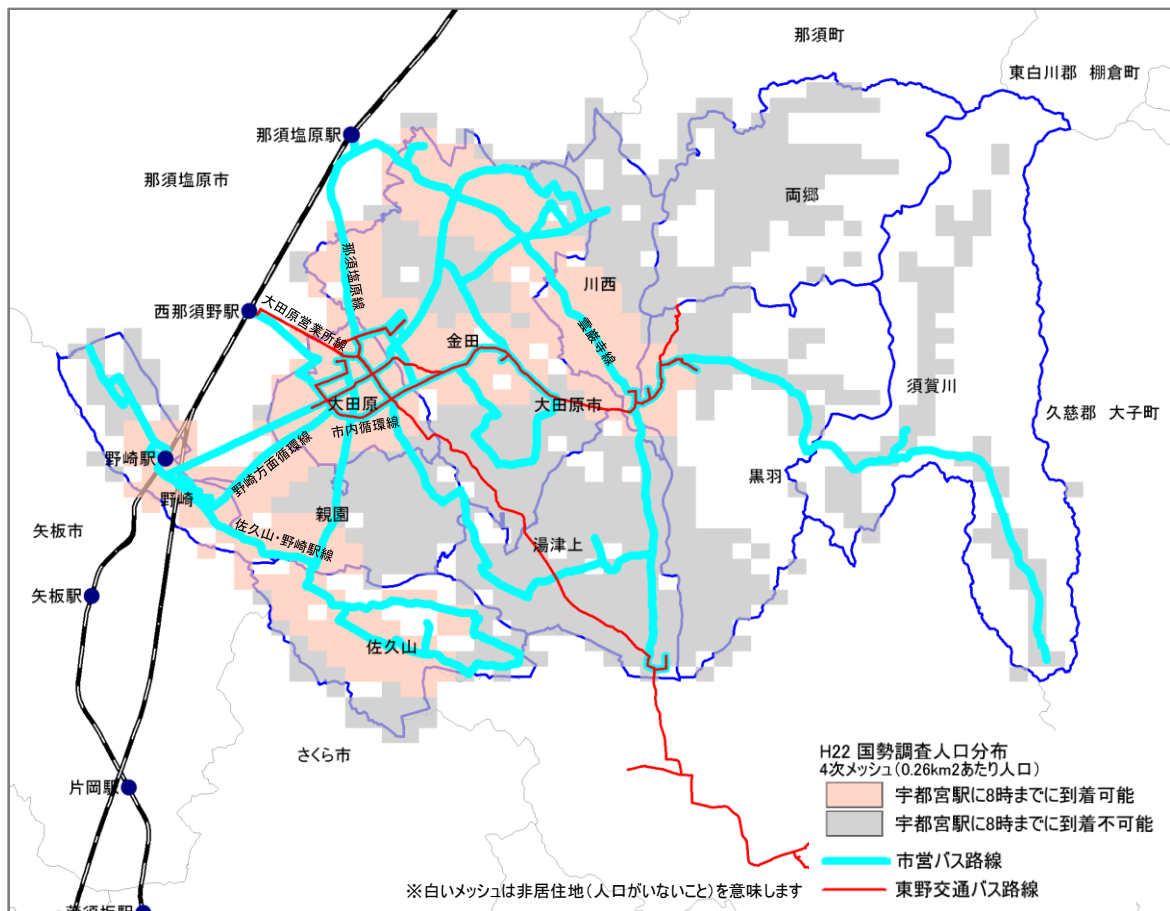
そこで、宇都宮市への通学状況として、「宇都宮駅に8時に到着すること」を想定して、市内のバス時刻表と鉄道乗り継ぎ状況を整理した結果、市営バスの「野崎方面循環線」、「那須塩原駅線」、「大田原市内循環線」、「雲巖寺線」、「佐久山・野崎駅線」と東野交通の「大田原営業所線」の6路線でアクセスが可能な状況となっています。アクセス圏域（各路線のバス停1km圏域）の人口は約57,500人で総人口の約74%となっています。

■宇都宮駅に8時に到着することが可能な市内バス路線

	路線名	那須塩原駅	西那須野駅	野崎駅	備考
市営バス	佐久山・親園線	-	-	-	路線が駅に結節していない
	金田方面循環線	-	-	-	路線が駅に結節していない
	野崎方面循環線	-	-	7:10	野崎駅に結節
	那須塩原駅線	6:47	-	-	那須塩原駅に結節
	大田原市内循環線	-	6:35・6:55	-	西那須野駅に結節
	金丸線	7:25	-	-	那須塩原駅に結節
	雲巖寺線	6:47	-	-	那須塩原駅に結節
	須賀川線				路線が駅に結節していない
	黒羽・佐良土線	-	-	-	路線が駅に結節していない
	蛭田・湯津上線	-	-	-	路線が駅に結節していない
東野交通	佐久山・野崎駅線	-	-	6:36	野崎駅に結節
	那須赤十字病院線	-	-	-	西那須野駅に結節
	黒羽・福祉大・五峰の湯線	-	-	-	西那須野駅に結節
	馬頭・小川線	-	-	-	西那須野駅に結節
	大田原営業所線	-	6:53	-	西那須野駅に結節

時間は各駅の到着時間を示す
赤字は那須塩原駅で新幹線利用の場合に到着することができる

■宇都宮駅に8時に到着することが可能な市内バス停圏域



※アクセシビリティ：交通の便の良さ、利用しやすさを意味します。

3. 上位関連計画

上位・関連計画として整理した計画は次のとおりです。

上位・関連計画	策定年度	計画期間
(1) 大田原市総合計画	H28	H29~H38
(2) 大田原市未来創造戦略	H27	H27~H31
(3) 国土利用計画大田原市計画	H19	H28*
(4) 大田原市土地利用調整基本計画	H19	H19~H28
(5) 大田原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	H27	H32***・H42****
(6) 大田原市都市計画マスタープラン	H21	H22~H37
(7) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン	H26	H26~H30
(8) 那須地域定住自立圏共生ビジョン	H27	H27~H31
(9) 大田原市地域公共交通総合連携計画	H23	H24~H27

※目標年次

※※土地利用・都市施設等の決定の方針の目標年次

※※※都市づくりの基本理念、将来の都市構造の目標年次

3.1 大田原市総合計画

大田原市総合計画は、平成29年3月に策定され、基本構想（計画期間）は平成29年～38年度までの10ヶ年としています。市民と行政とが互いに知恵を出し合い、連携と協働により市政の方向性を導き出すことで、だれもが生きがいを感じ、安全・安心な暮らしを続けられる、活力あふれるまちづくりを進めていくための指針となる計画となっています。

基本構想（計画期間：平成29～38年度の10ヶ年）では、大田原市民憲章に基づく5つの基本理念を、「1. 自然と共生した快適で美しいまち」、「2. 歴史と伝統を継承した文化の高いまち」、「3. 生きがいと活力があふれる豊かなまち」、「4. 人を育み、敬い支えあう明るいまち」、「5. 一人ひとりが主役で、協働する住みよいまち」と定めるとともに、市の将来像を「知恵と愛のある協働互敬のまち おおたわら」とし、その具現化を目指すこととしています。

基本計画【前期】（計画期間：平成29～33年度の5ヶ年）では、「公共交通の整備」に関する施策として、「バス路線の充実」、「鉄道交通の充実とバス路線との連携強化」、「需要に応じた交通モードの設定」を掲げるとともに、基本計画【前期】で掲げた施策の中で特に重要となる施策を基に設定した「重点テーマ」においても、「テーマ5 安心な暮らしを守る」における「（3）だれもが安心して生活できるまちづくりを推進します」の「③外出支援の充実」において、「市営バス事業の効率的な運営」、「デマンド交通など地域の特性に応じた交通モードの検討・設定」の取組を推進することとし、平成33年に「公共交通の整備に対する満足度（路線バス）」を65.0%とする目標指標を立てています。

3.2 大田原市未来創造戦略

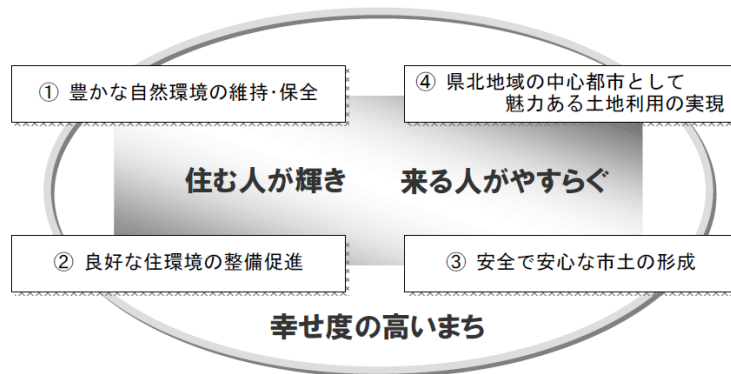
大田原市未来創造戦略は、「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、平成27年10月に策定され、計画期間は平成31年（2019年）までとしています。同月に策定した「大田原市人口ビジョン」を前提として、その将来展望を実現するため、今後5か年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめています。

基本目標として、基本目標①「大田原市における安定した雇用を創出する」、基本目標②「大田原市への新しい人の流れをつくる」、基本目標③「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」、基本目標④「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する」の4つを掲げ、人口減少に歯止めをかけるとともに、今後しばらく続く人口減少社会に対応したまちづくりの推進を目的としています。

公共交通に関しては、基本目標④の「2. 小さな拠点の形成による持続可能なまちづくり」に位置付け、「公共交通の充実」により、中心市街地と周辺集落が連携した持続可能なまちづくりを目指すこととしています。

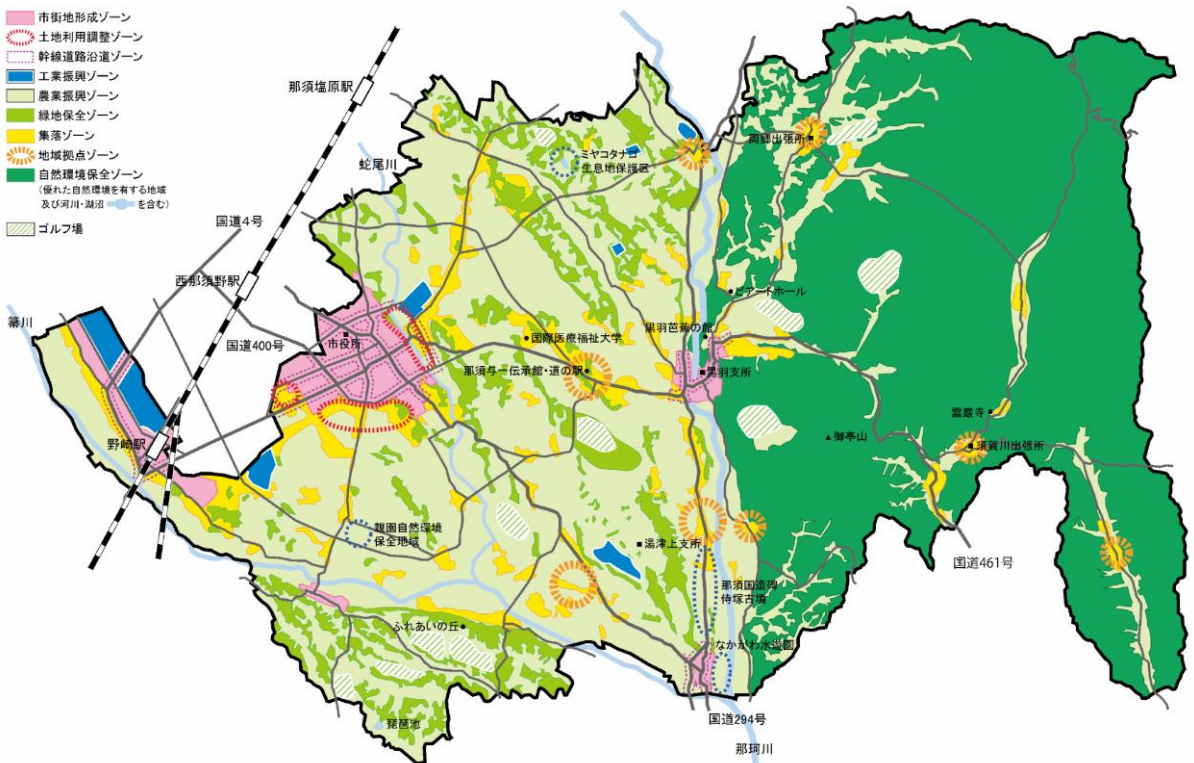
3.3 国土利用計画大田原市計画

「国土利用計画大田原市計画」は平成 19 年度に策定され、目標年次を平成 28 年度としています。
「大田原レインボープラン」において『住む人が輝き 来る人がやすらぐ 幸せ度の高いまち』を将来像として掲げていることから、土地利用に関しては、市民が豊かに暮らし・働き・楽しむことができるよう、本市の有する豊かな自然環境の保全を基本とし、都市と自然が調和した計画的な土地利用の実現に向けて、市民と行政との協働により取り組むこととしています。計画的な土地利用の推進にあたっては、以下の基本方針に沿って取り組むものとしています。



3.4 大田原市土地利用調整基本計画

「大田原市土地利用調整基本計画」は平成 19 年度に策定され、計画期間は平成 28 年度までの 10 年間としています。施策展開において重視する視点として、「①適正な「規制・誘導」に加え、「利用・管理」を意識した土地利用の推進・促進」、「②市民・事業者と行政の役割分担に基づく「協働」による土地利用の推進」、「③「整備・規制・指導」に「情報発信」を加えた総合的な施策の展開」、「④中長期的視点から見た「計画的」な土地利用の推進」を掲げ、各ゾーンの土地利用の位置付けを下図のように定めています。公共交通は、各ゾーン間のアクセス強化として寄与することが求められています。



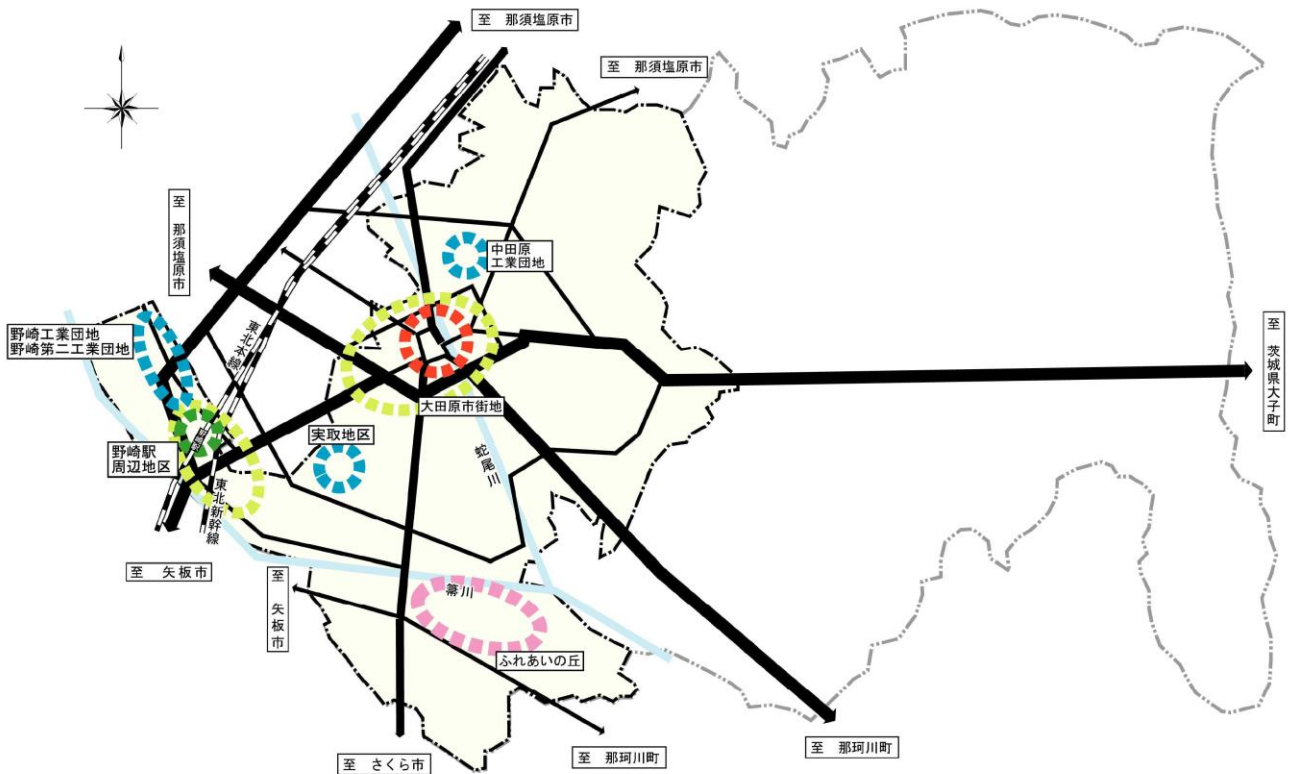
3.5 大田原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

「大田原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は平成 27 年度に策定され、都市づくりの基本理念、将来の都市構造については平成 42 年を想定し、土地利用、都市施設等の決定の方針については、平成 32 年を目標年次としています。

都市づくりの基本理念を「①暮らしやすくコンパクトな都市づくり」、「②誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくり」、「③環境にもやさしいエコな都市づくり」、「④地域の魅力や強みを活かした都市づくり」とし、将来の市街地像図を下図のように定めています。

公共交通に関しては、公共交通ネットワークの充実・活用によって、本区域内外における人・物・情報・技術・産業・文化の活発な交流と振興を図るとの方向性が示されています。

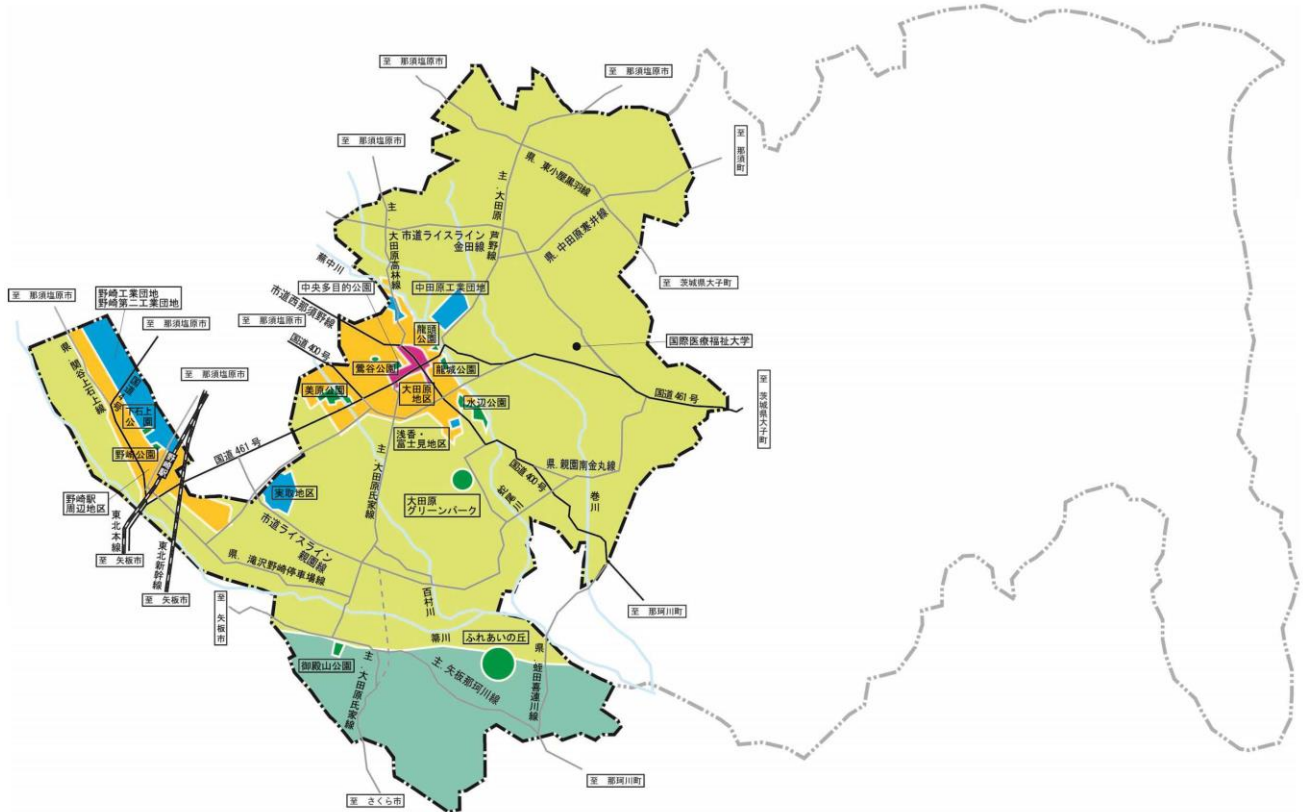
■将来市街地像図



凡 例		
行政界	-----	
都市計画区域界	-----	
広域連携軸	道路	====
	鉄道	==
都市間連携軸	道路	====
	鉄道	==
都市内連携軸	道路	====
	鉄道	==
広域拠点地区	●●●●	
地域拠点地区	●●●●	
主な生活拠点地区	●●●●	
産業拠点地区	●●●●	
観光レクリエーション拠点地区	●●●●	

(注) 図面はおおむねの位置を記入している

■土地利用構想図

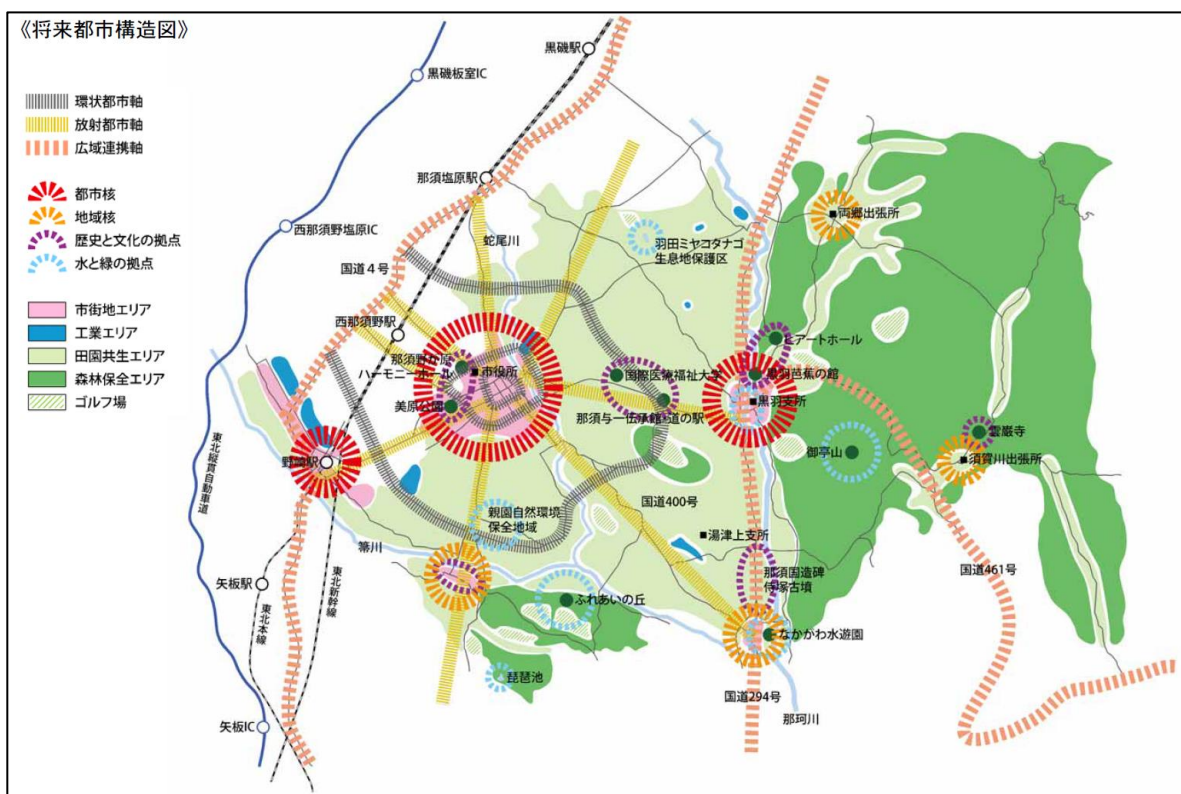


凡 例	
行政界	-----
都市計画区域界	- - - - -
高速道路	====
国道	=====
主要地方道・一般県道 ・広域農道(2車線)	-----
鉄道	-----
住宅地	●
商業・業務地	●
工業地・流通業務地	●
公園・緑地ゾーン	●
田園集落ゾーン	●
自然環境保全ゾーン	●
調整区域の地区計画(住居系)	○
調整区域の地区計画(工業系)	○

(注) 図面はおおむねの位置を記入している

3.6 大田原市都市計画マスタープラン

「大田原市都市計画マスタープラン」は平成21年度に策定され、計画期間は概ね20年後の平成37年（2025年）となっています。都市づくりの基本理念を「①一体的な都市構造の確立と均衡ある発展」、「②都市環境と自然環境との調和」、「③誰もが安全・安心で快適に暮らすことのできる都市環境の整備」、「④まちの活力・賑わいの向上・創出」、「⑤県北地域における中心性の維持・向上」とし、将来の都市像を「住む人が輝き 来る人がやすらぐ 幸せ度の高いまち」とし、将来都市構造図を下図のように定めています。そのうえで、公共交通については、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を推進し、都市としての機能向上を目指すとの方向性が示されています。



3.7 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン

八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョンは、中心市である大田原市が平成 26 年 10 月に策定し、計画期間は平成 26 年度から平成 30 年度までで、毎年度所要の見直しを行うこととしています。

定住自立圏構想推進要綱に基づき、平成 26 年 1 月に八溝山周辺地域定住自立圏形成協定を締結した大田原市、那須塩原市、那須町、那珂川町、棚倉町、矢祭町、埴町及び大子町との間で人口定住のために必要な生活機能の確保を進める具体的な取組を記載しています。

保健・医療、福祉、防災消防、地域公共交通、人材育成など 14 の分野で広域的な連携を図り、その中で公共交通に関しては、「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」に位置付け、圏域内住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や整備など、県境、市町境を越えた運行可能な形態の検証、検討を行う必要があることから、圏域全体における地域公共交通について検討を行うこととしています。

3.8 那須地域定住自立圏共生ビジョン

那須地域定住自立圏共生ビジョンは、中心市である那須塩原市が平成 27 年 11 月に策定しています。

定住自立圏構想推進要綱に基づき、平成 27 年 2 月に那須地域定住自立圏形成協定を締結した那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町との間で「公共交通」、「観光」、「環境」の 3 分野を重点的に取り組むと記載されています。

公共交通に関しては、地域内外の往来を活発化し、日常生活圏の拡大や利便性の向上を図るためのバス路線の再編等の支援、その他地域公共交通サービスの提供等に向けた連携を図るとの方向性が示されています。

3.9 前計画の検証

前計画と位置づけられる「大田原市地域公共交通総合連携計画」の方針について、現時点での検証結果は次表のとおりです。

全体的には、バス路線の再編やデマンド交通の導入により、公共交通軸は設定されましたが、バス運行情報の認知度不足（バス路線の再編自体を知らない）や市外との結びつき（例.鉄道駅）、市内間の結びつき（バス同士またはバスとデマンド交通）が改善できていません。

本計画では引き続き、市内輸送サービス利用者一人当たり運行経費の削減やバス運行情報の認知度向上に努めます。

事業名		実施	目標			地域公共交通総合連携計画の目標達成状況の評価
			指標	現状	目標値(H27)	
1.市内輸送サービスの見直しに関する実証運行事業	1-1	市内輸送サービスの見直し検討及び実証運行の実施	○ 利用者一人当たりの運行経費	256円/人(H22)	230円/人	△ 市営バス11路線237円/人、デマンド運行3,005円/人
			○ 中心市街地活性化に資する公共交通体系の見直しと利用促進に向けた取り組みの実施	未実施	実施	○ 実施された。
2.那須赤十字病院経由路	2-1	大田原市内循環線・金田方面循環線・那須塩原駅線の再編	○ 那須赤十字病院への通院者の内、路線バスを利用する人の割合	2.8%(H23)	5%以上	○ 東野交道路線1.9%、市営バス路線6.7%(※H27那須赤十字病院通院者対象ヒアリング調査結果)
		那須赤十字病院における運行情報提供の実施	○ 主要拠点の乗り場における情報提供の実施	未実施	実施	○ 実施された。
		バス車両方向幕の改善	○ バス車両方向幕の改善	未実施	実施	○ 実施された。
		バス車内への次停留所表示機の設置	△ バス車内への次停留所表示機の設置	未実施	実施	△ 全停留所及び所要時間を記載した表を一部のバス車内に配置した。
		時刻表付きマップの配布	○ 最寄りバス停を発着するバスの運行間隔・本数を知っている市民の割合	18.3%(H23)	40%以上	× 13.1%
3.路線競合区間における路線再編事業	3-1	市営黒羽線・湯津上線と東野交通バス路線の再編	○ 市営バスと民間路線バスの競合状況の解消	未実施	実施	○ 実施された。
		3-2	路線競合区間の運賃体系の見直し			

4. 公共交通の利用実態や利用ニーズ

4.1 調査概要

大田原市の公共交通の利用実態や利用ニーズを把握するため、大田原市民、市内バス利用者、デマンド交通利用者を対象としたヒアリング・アンケート調査を実施し、市内バスについてはバス停間OD調査も実施しました。

平成23年に実施した市民アンケート調査は前計画である「大田原市地域公共交通総合連携計画」策定時の市民の公共交通の利用実態や利用ニーズを調査したものです。前計画をうけて再編した公共交通に対する利用実態を調査するため、平成27年にも市民アンケート調査を実施しました。

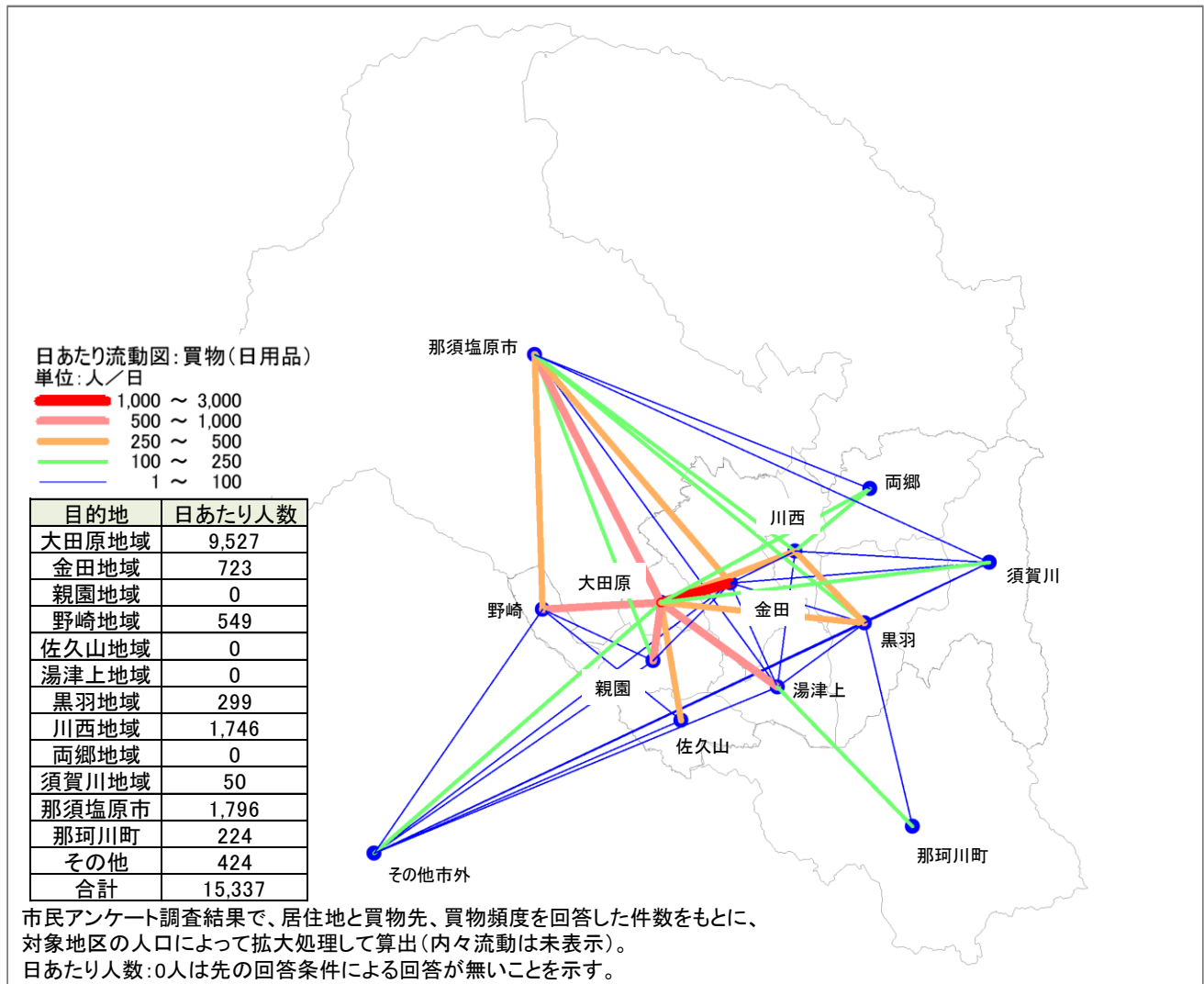
調査	主な調査内容	調査日	回収・回答状況
市民アンケート調査	日常の外出状況など	H23.11.11（金）～21（月）	配布数：2,000 回収数：878 回収率：44%

調査	主な調査内容	調査日	回収・回答状況
市民アンケート調査	公共交通の利用状況など	H27.12.18（金）～28（月）	配布数：2,000 回収数：893 回収率：45%
市内バスOD調査	バス利用者の属性など	H27.12.4（金）	利用者 2,014人/日
市内バス利用者調査	バス利用状況 バス満足度など	H27.12.4（金）	配布数：920 回収数：111 回収率：12%
デマンド交通 利用者調査	デマンド交通利用状況 デマンド交通満足度など	H27.12.7（月）～28（月）	配布数：300 回収数：40 回収率：13%
那須赤十字病院 ヒアリング調査	通院手段 通院頻度など	H27.12.4（金）	104票

4.2 市民アンケート調査（平成23年度）

4.2.1 買物先（日用品）

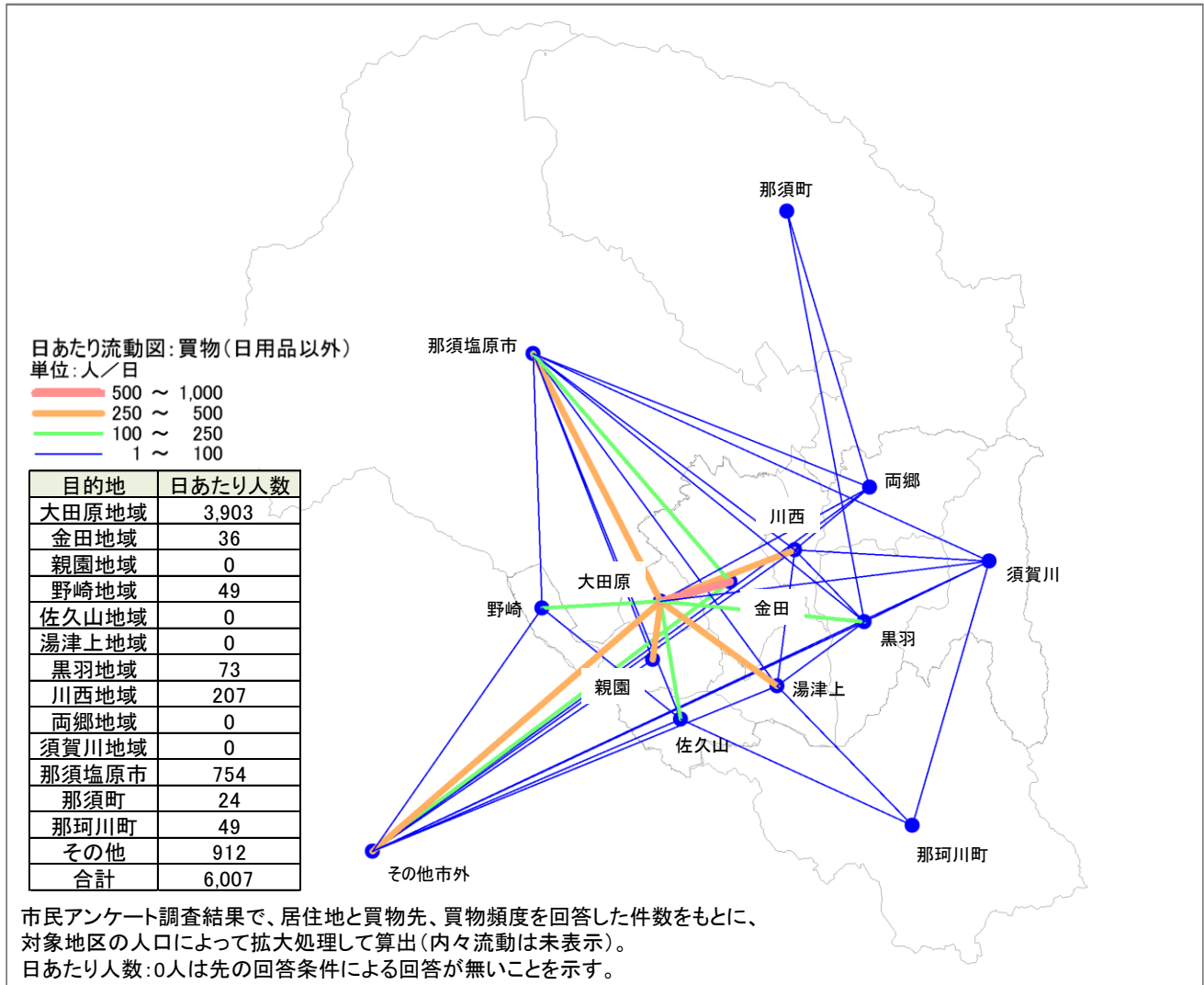
平成23年11月に実施した市民アンケート調査結果から、市民の買物流動（日用品）を整理した結果、東武百貨店やヨークベニマルなどの商業施設が多い大田原地域で買物する人が多くなっています。



【調査日】平成23年11月

4.2.2 買物先（日用品以外）

平成23年11月に実施した市民アンケート調査結果から、市民の買物流動（日用品以外）を整理した結果、日用品同様にカインズホームなどの商業施設が多い大田原地域で買物する人が多くなっています。

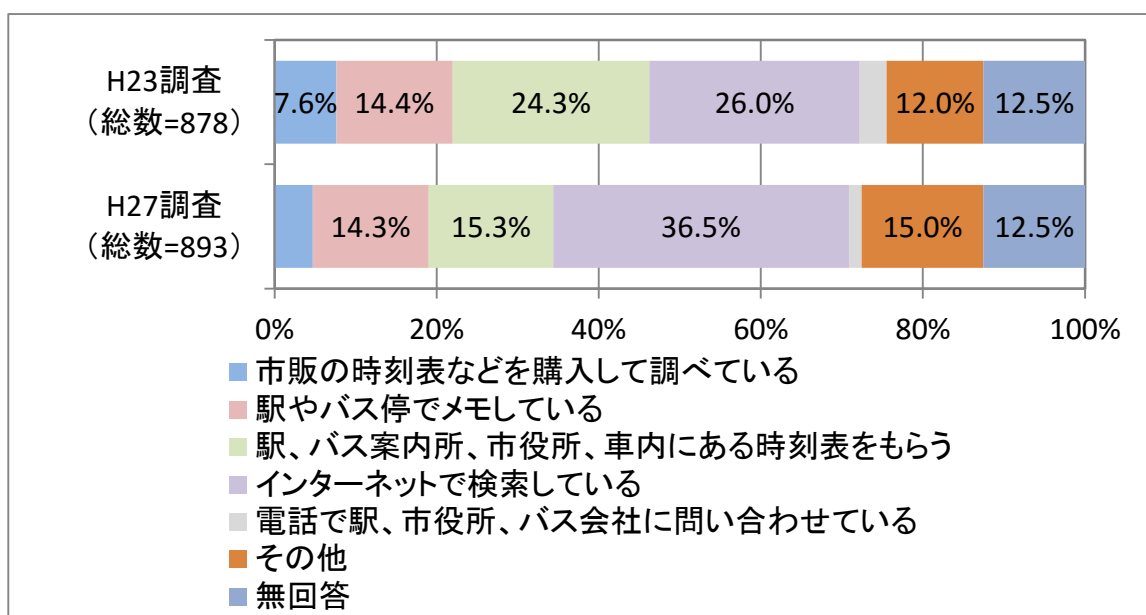


【調査日】平成23年11月

4.3 市民アンケート調査（平成27年度）

4.3.1 バス運行情報の入手方法

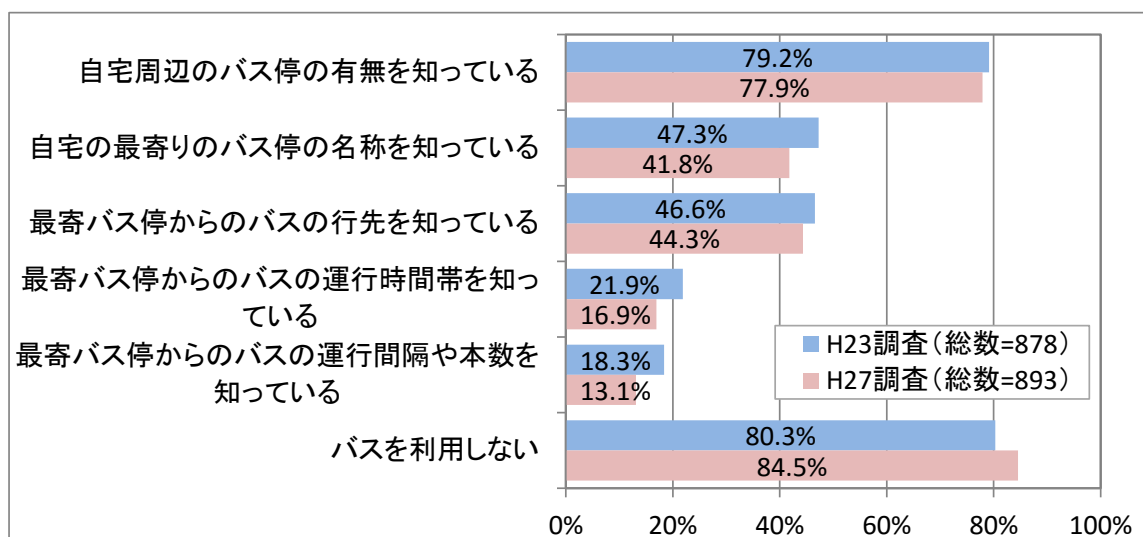
バス運行情報の入手方法は、インターネットやスマートフォン等の普及に伴い、「紙媒体」によるものから「インターネット検索」に移行しています。



【調査日】平成27年12月、平成23年11月

4.3.2 バス運行情報の認知度・バス利用頻度

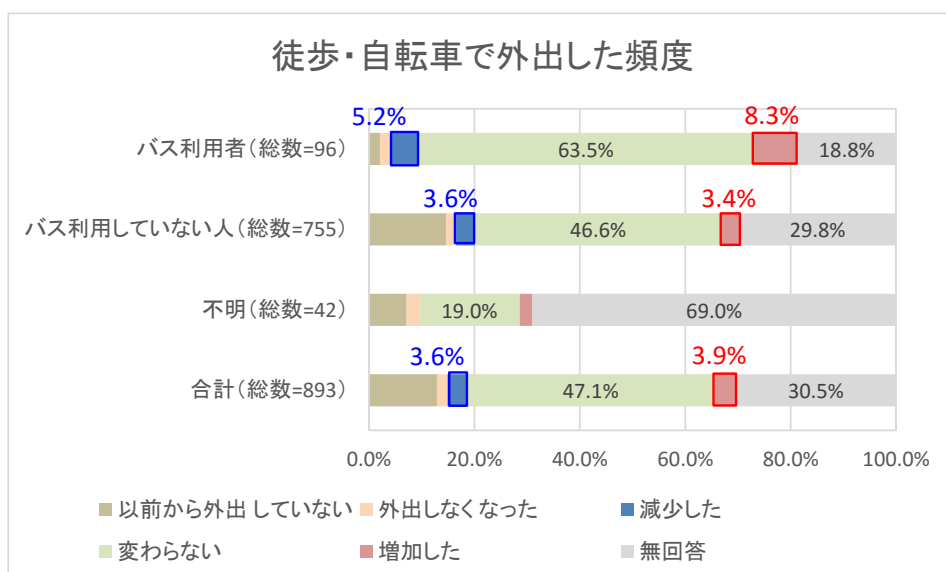
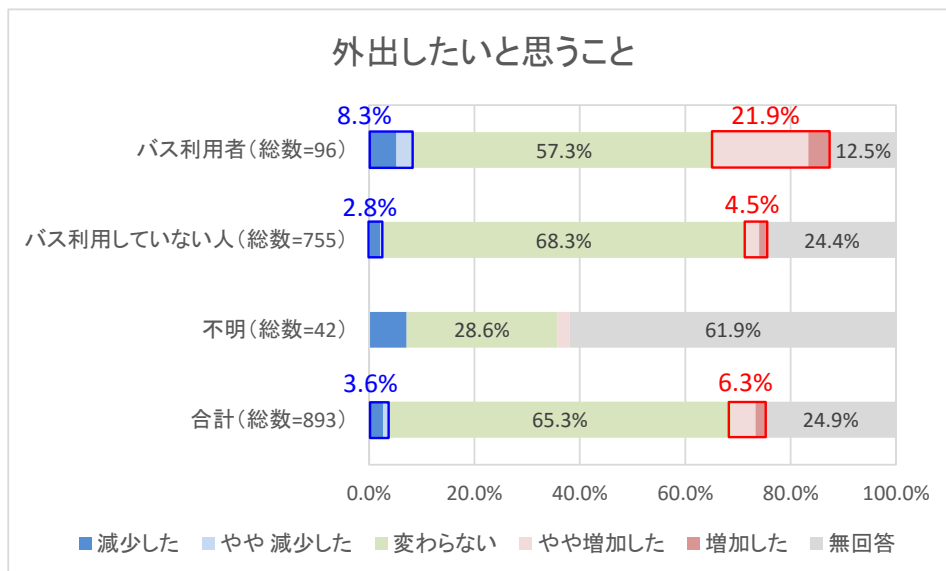
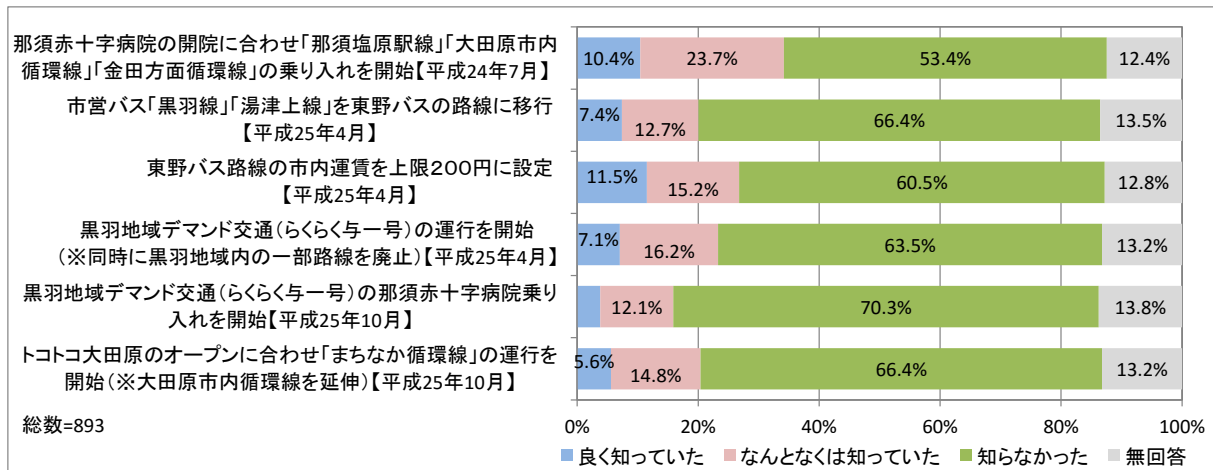
バス運行情報の認知度は低く、「バスを利用しない人」の割合は依然として高くなっています。



【調査日】平成27年12月、平成23年11月

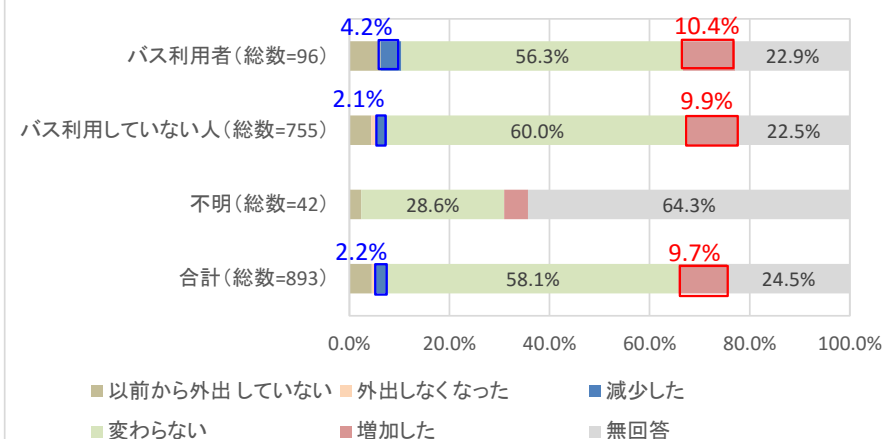
4.3.3 路線再編の認知度・評価

路線再編については「知らなかった」と回答した人がどの内容についても半数以上を占めています。外出意向について（外出したいと思うこと）は特にバス利用者で増加傾向にあり、バス・デマンド交通の外出頻度や実際の外出頻度（全交通手段）についてもバスを利用していない人よりバス利用者で増加傾向にあります。

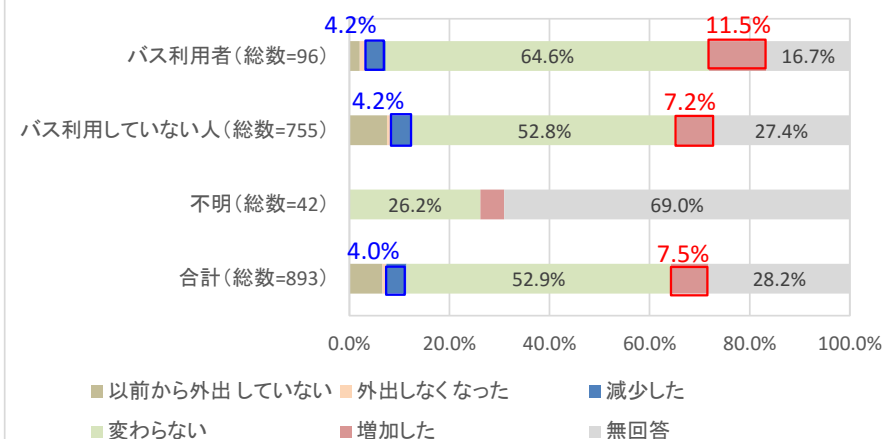


【調査日】平成27年12月

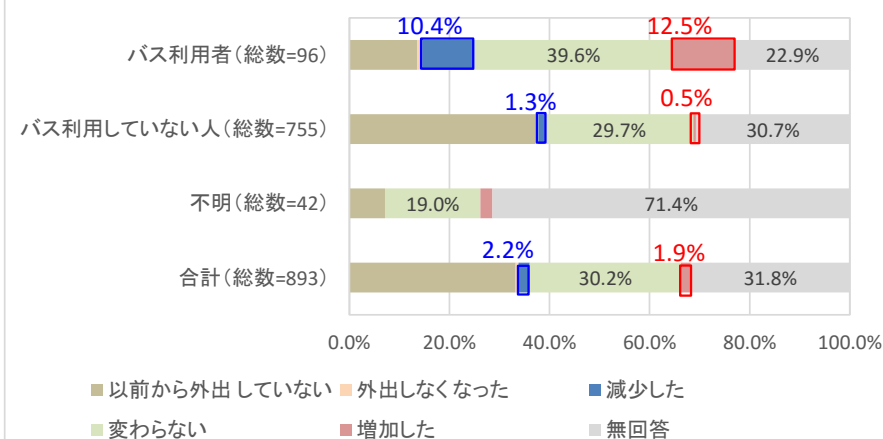
自家用車で外出した頻度



家族や知人の送迎で外出した頻度

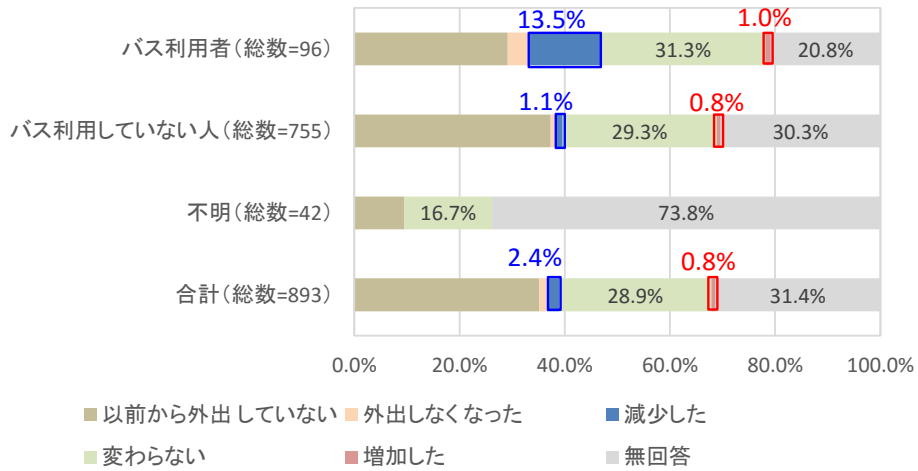


バス・デマンド交通で外出した頻度

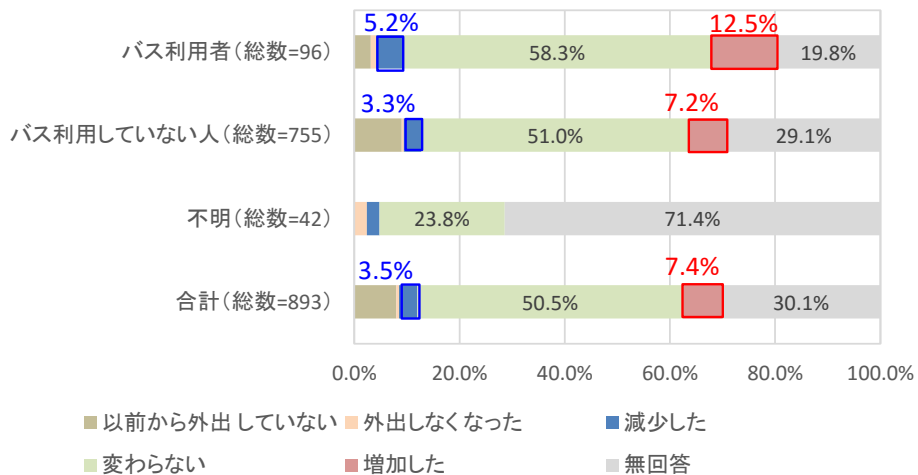


【調査日】平成27年12月

タクシーで外出した頻度

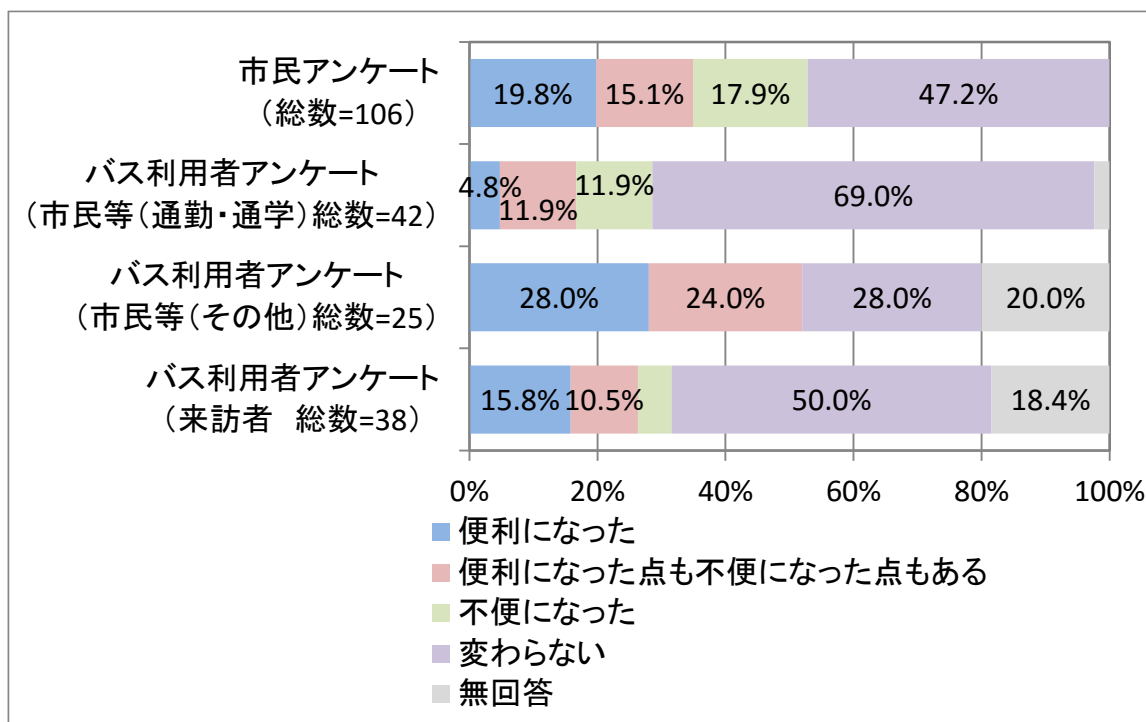


実際に外出した頻度



【調査日】平成27年12月

市民アンケート調査結果では「再編で便利になった」が20%で、「不便になった」の18%を上回っています。一方でバス利用者アンケート調査の「市民等（通勤・通学）」では「便利になった」が5%、「不便になった」が12%であることから、不便に感じている人が多く、特に運行本数に関する意見が多く挙がっています。



【調査日】平成27年12月（市民アンケート調査）

平成27年12月4日（金）（バス利用者アンケート調査）

参考）バス利用者アンケート調査「市民等（通勤・通学）」の意見分類

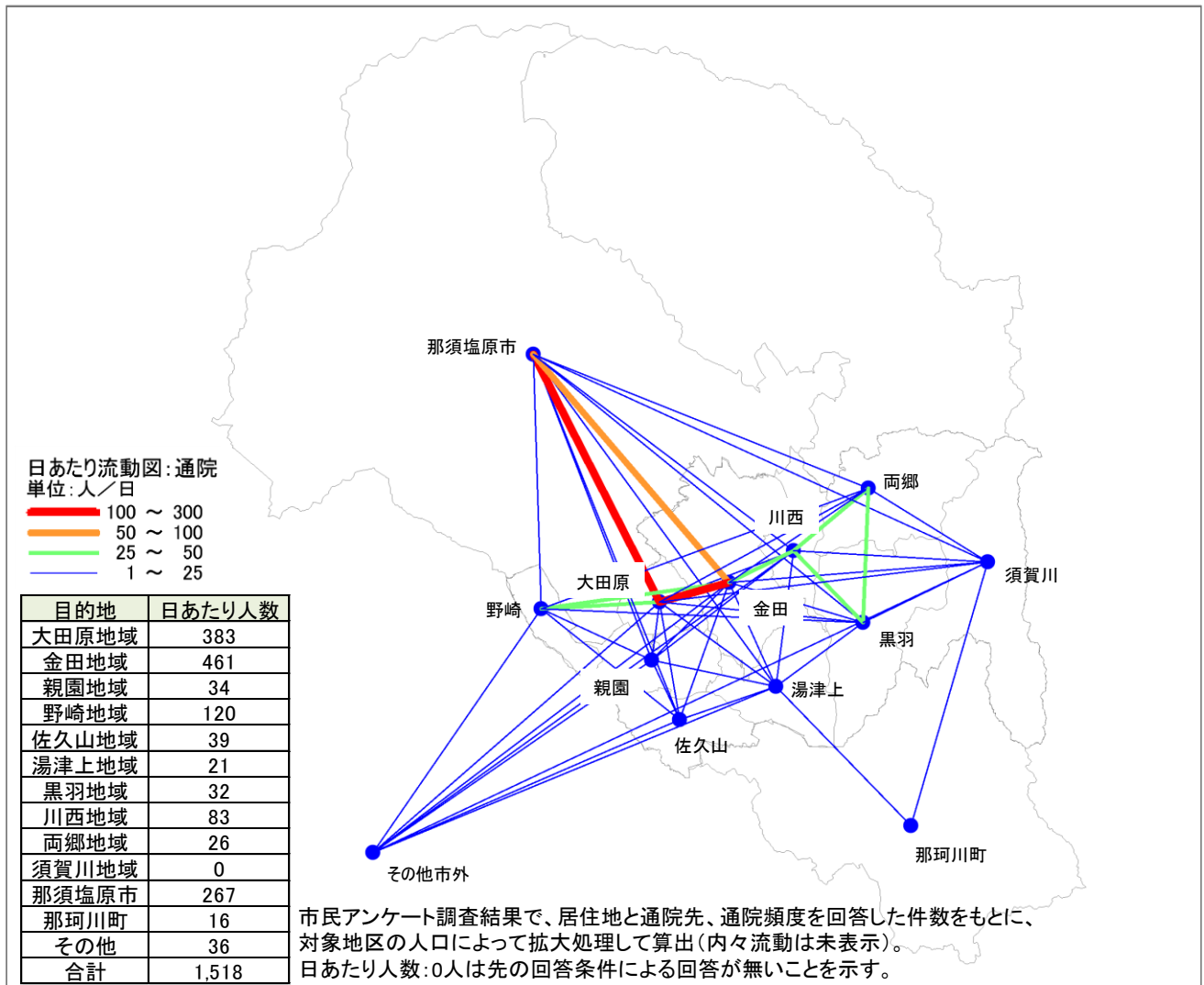
便利な点	回答数	割合
運行時間	3	42.9%
バス停が近い	1	14.3%
運賃	1	14.3%
無回答	2	28.6%
合計	7	100.0%
回答者母数	7	100.0%

不便な点	回答数	割合
運行本数	6	60.0%
運行ルート	2	20.0%
電車との乗り継ぎ	1	10.0%
運行時間	1	10.0%
その他	1	10.0%
合計	11	110.0%
回答者母数	10	100.0%

※便利にも不便にもなった回答を含む

4.3.4 通院先

平成27年12月に実施した市民アンケート調査結果から市民の通院流動を整理した結果、那須赤十字病院のある金田地域や国際医療福祉大学病院のある那須塩原市、医療施設が多い大田原地域へ通院する人が多くなっています。

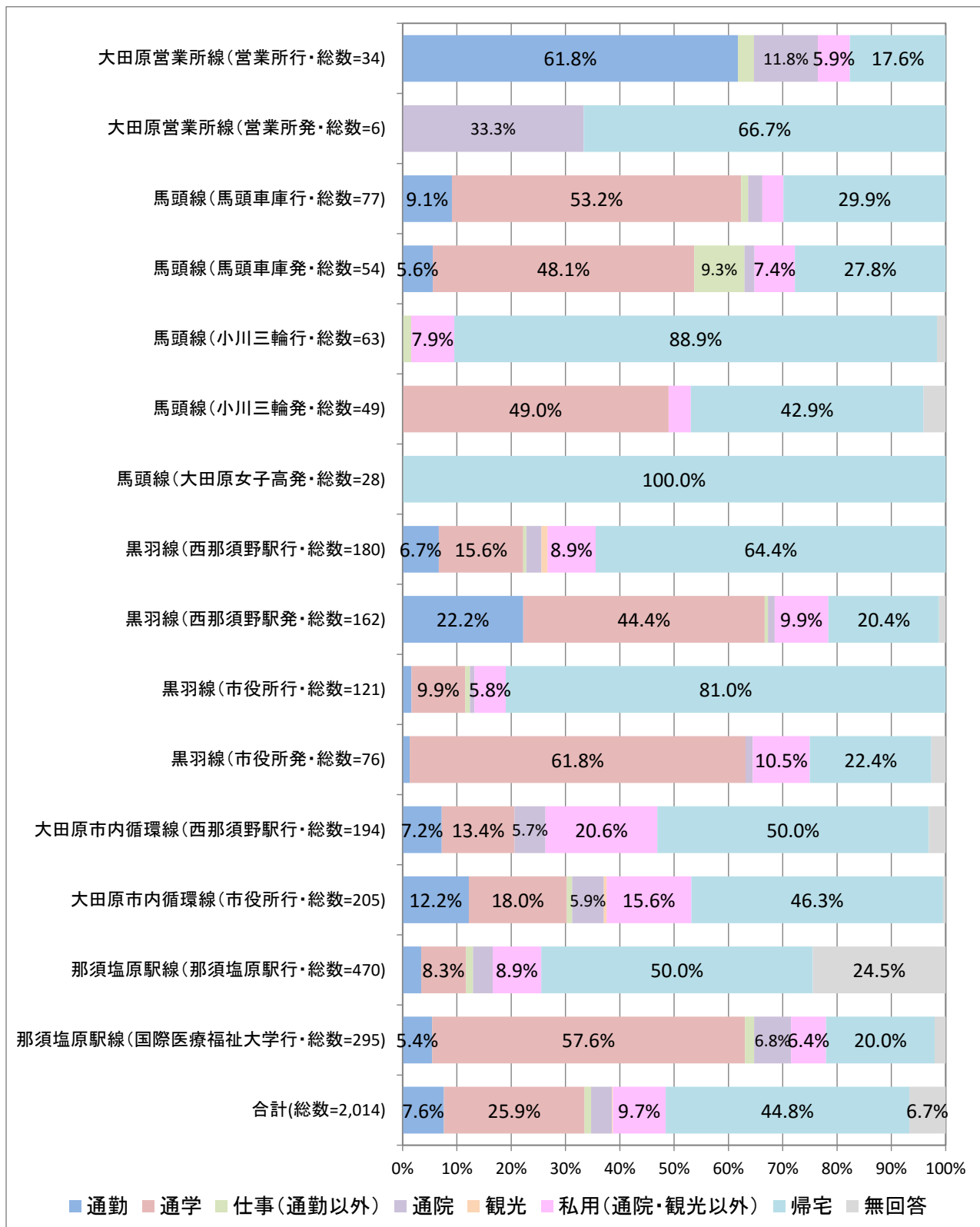


【調査日】平成27年12月

4.4 市内バスOD調査

4.4.1 利用目的別利用状況

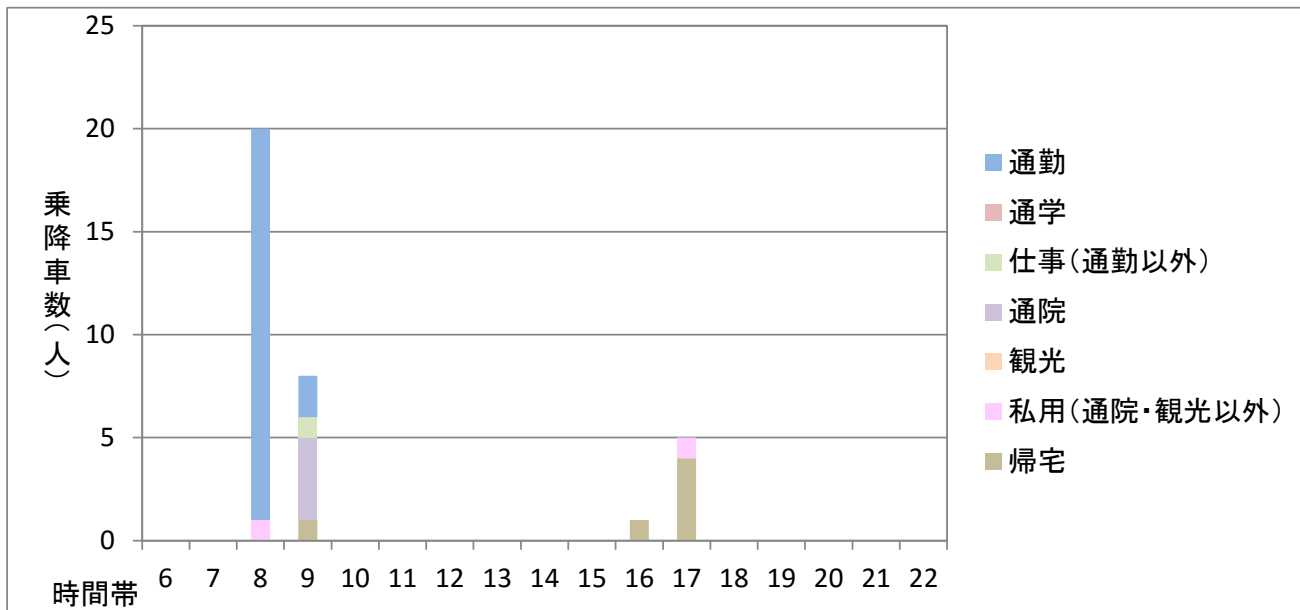
帰宅を除くと通学目的の利用者が最も多く、私用（通院・観光目的以外）の割合は低くなっています。また、時間帯別には日中時間帯の利用者数が少なくなっています（次ページ以降参照）。



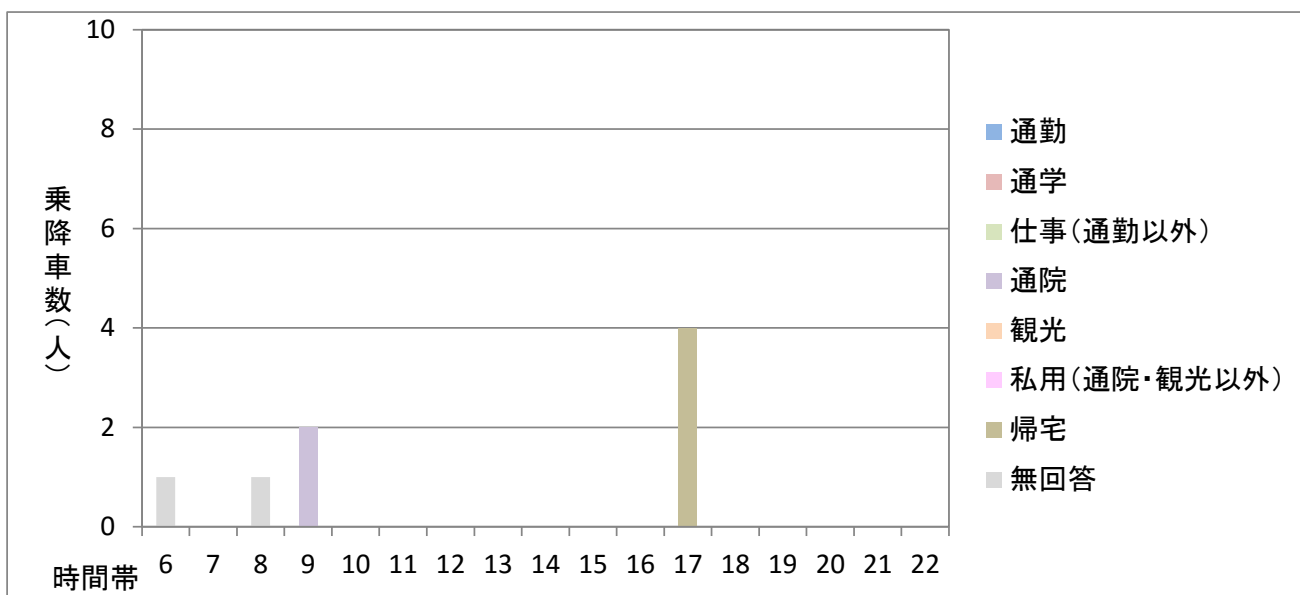
【調査日】平成27年12月4日(金)

時間帯別・利用目的別利用者数

■大田原営業所線（営業所行）

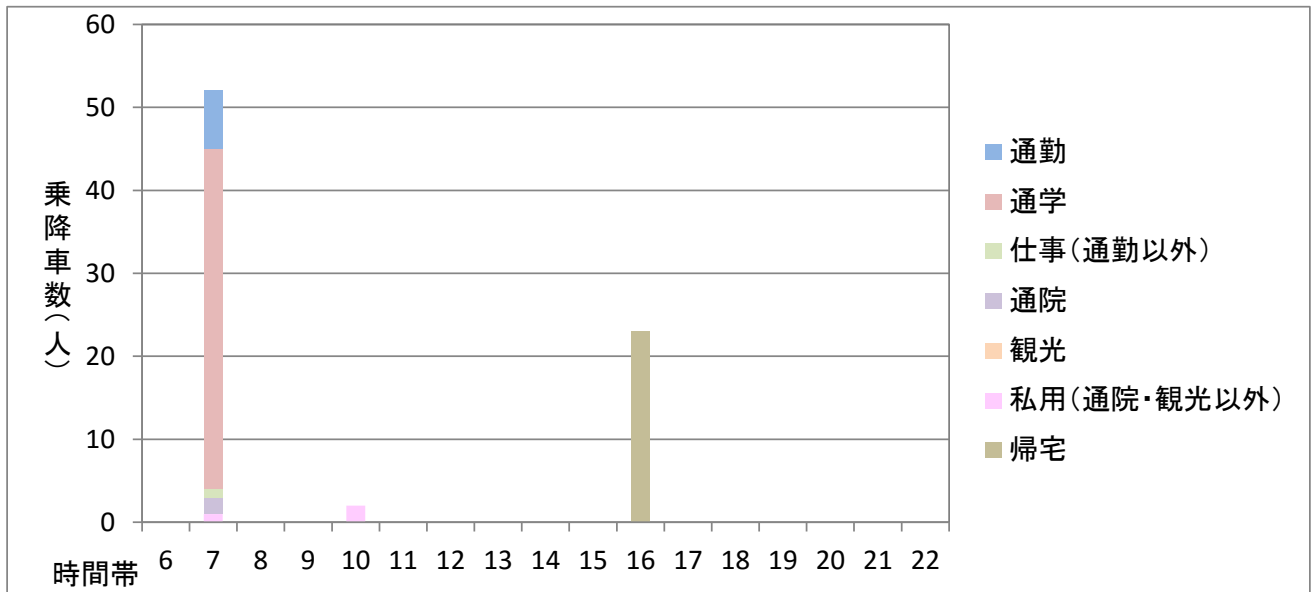


■大田原営業所線（営業所発）

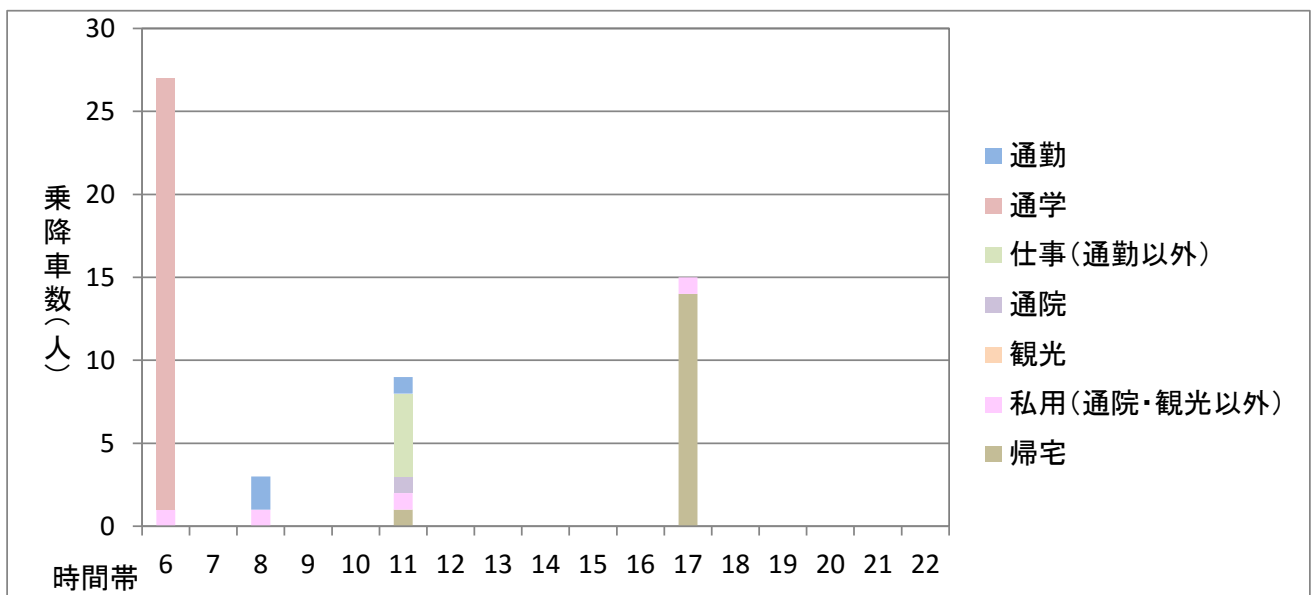


【調査日】平成27年12月4日（金）

■馬頭線（馬頭車庫行）

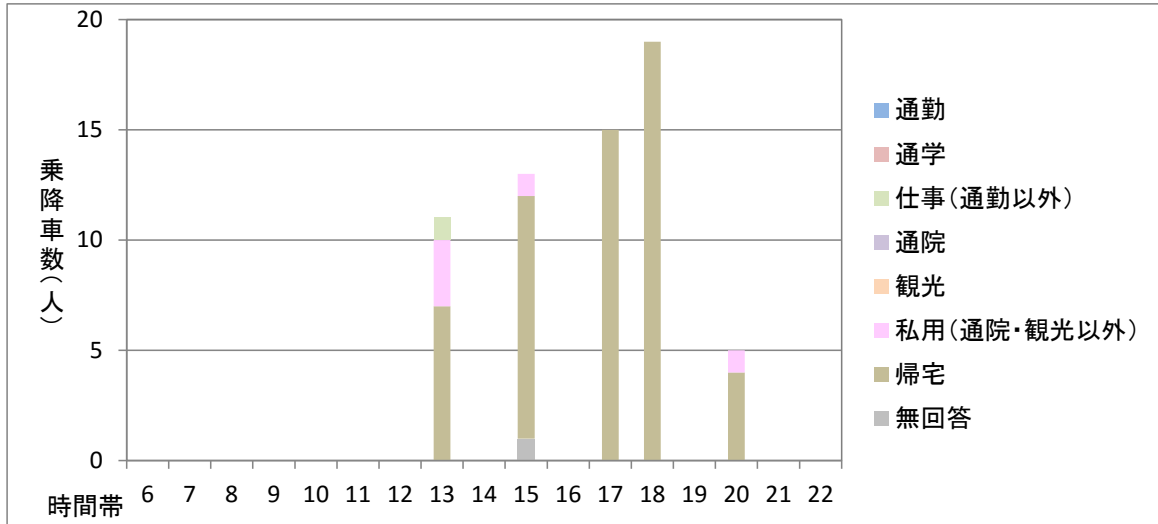


■馬頭線（馬頭車庫発）

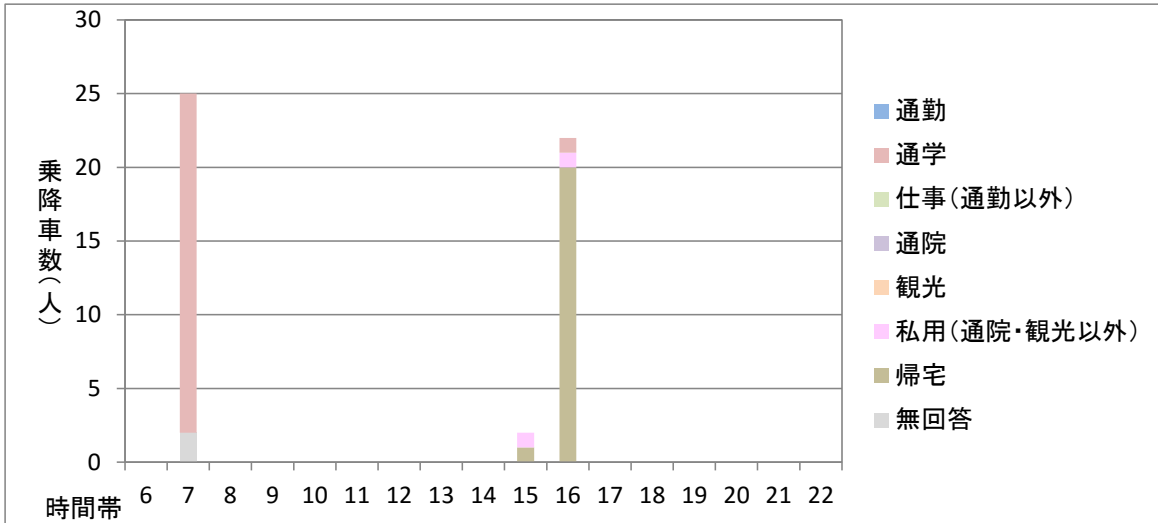


【調査日】平成27年12月4日（金）

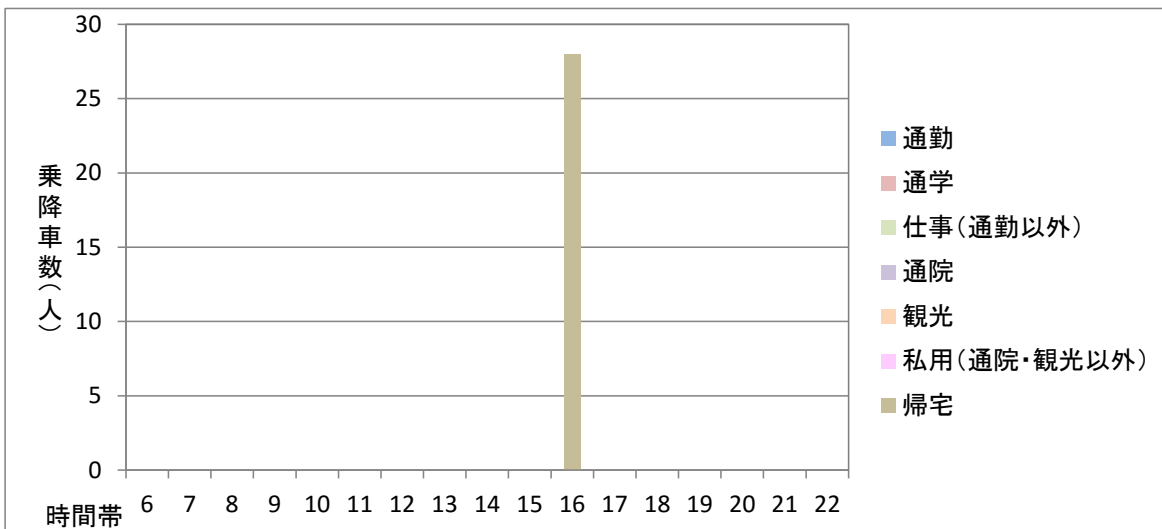
■馬頭線（小川三輪行）



■馬頭線（小川三輪発）

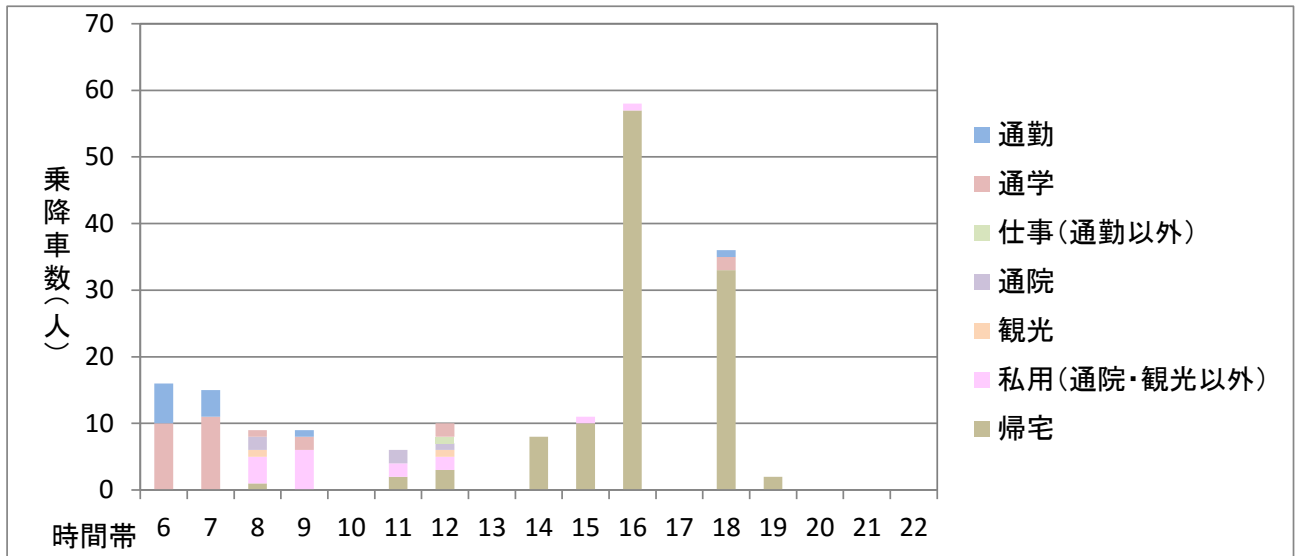


■馬頭線（大田原女子高発）

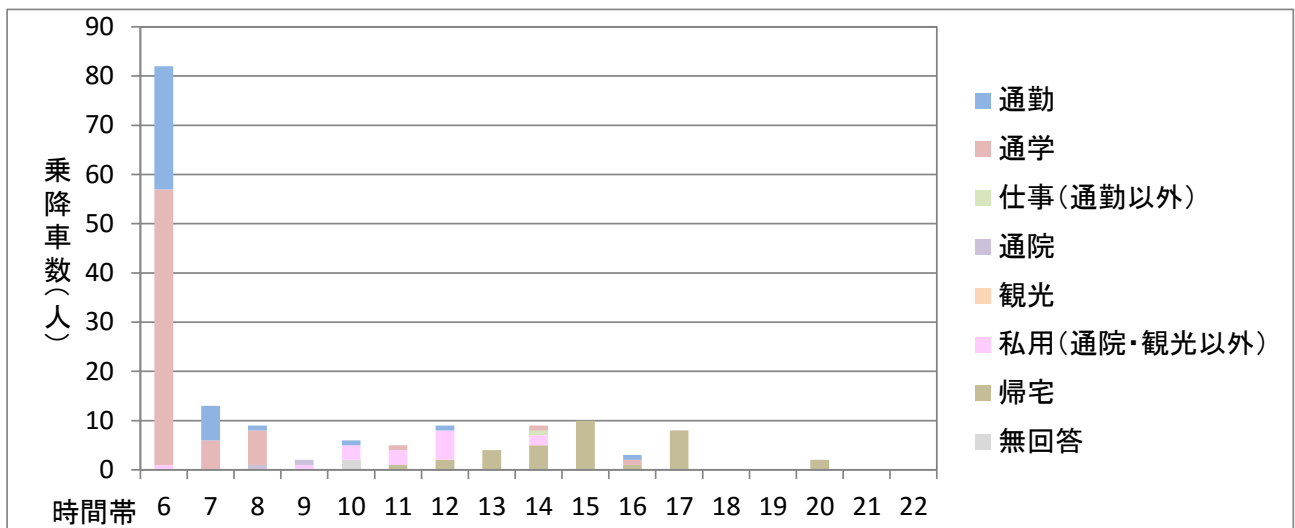


【調査日】平成27年12月4日(金)

■黒羽線（西那須野駅行）

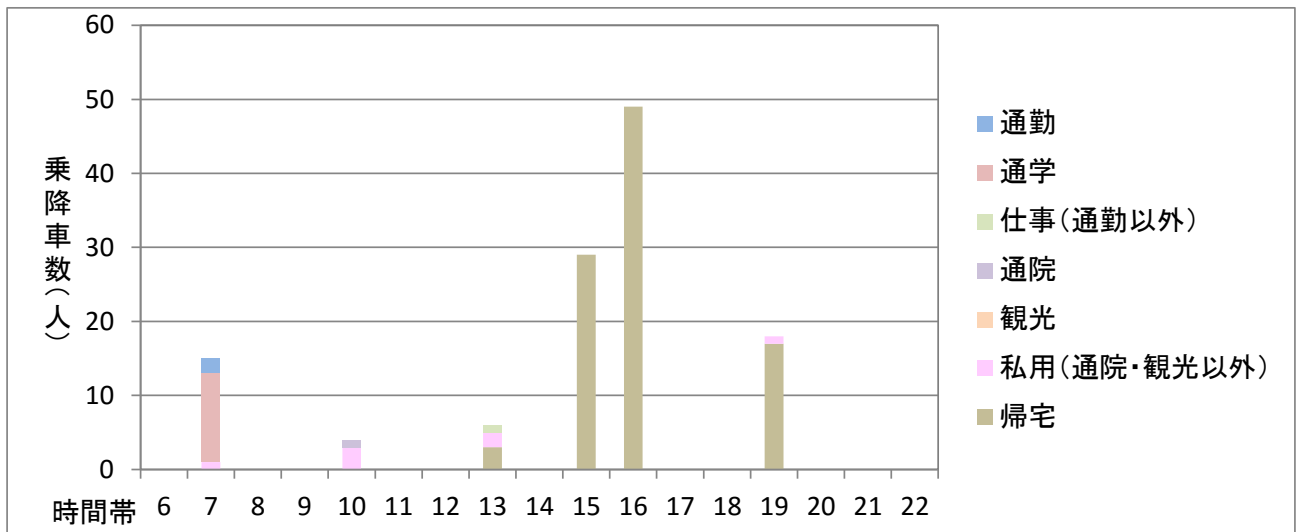


■黒羽線（西那須野駅発）

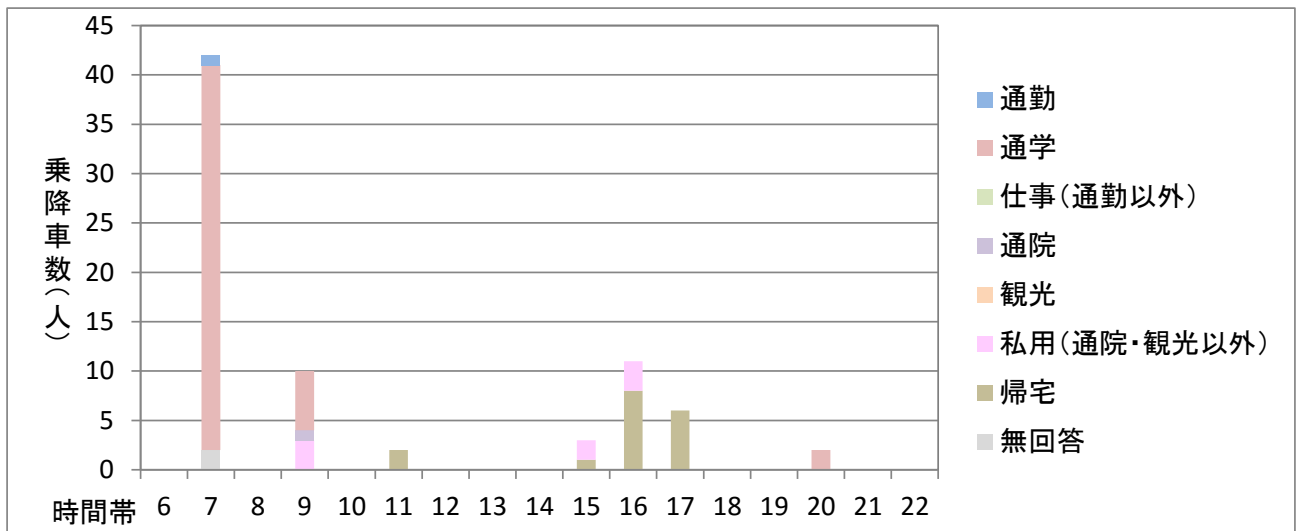


【調査日】平成27年12月4日(金)

■黒羽線（市役所行）

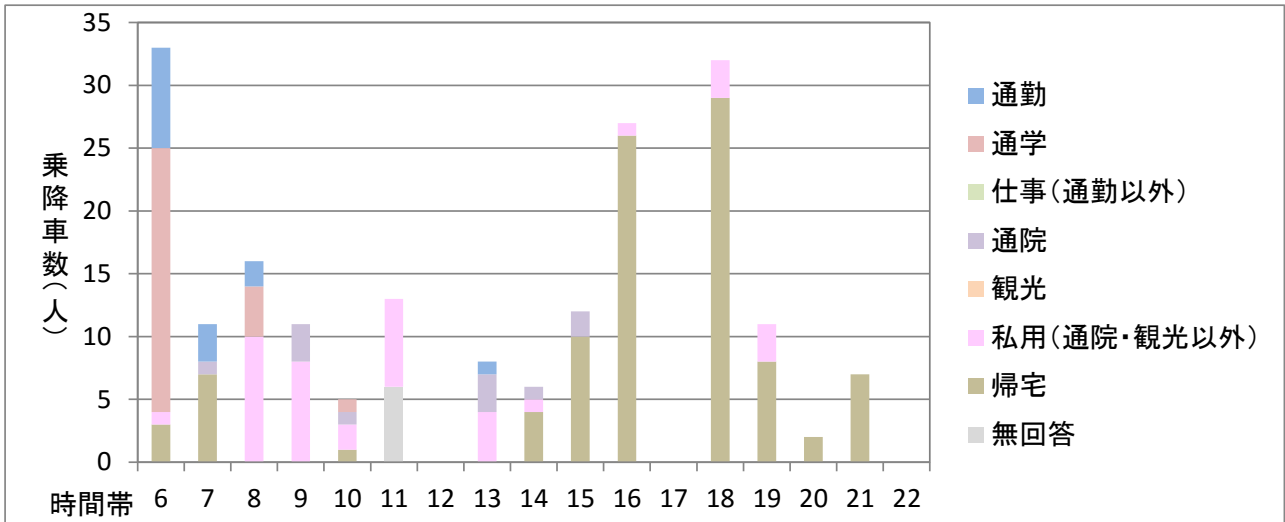


■黒羽線（市役所発）

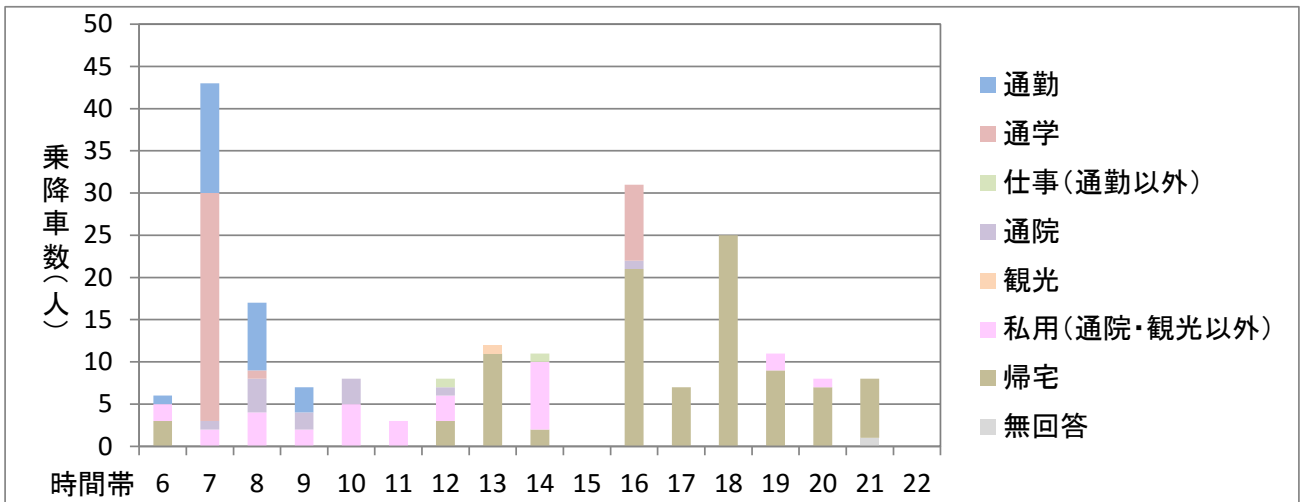


【調査日】平成27年12月4日（金）

■大田原市内循環線（西那須野駅行）

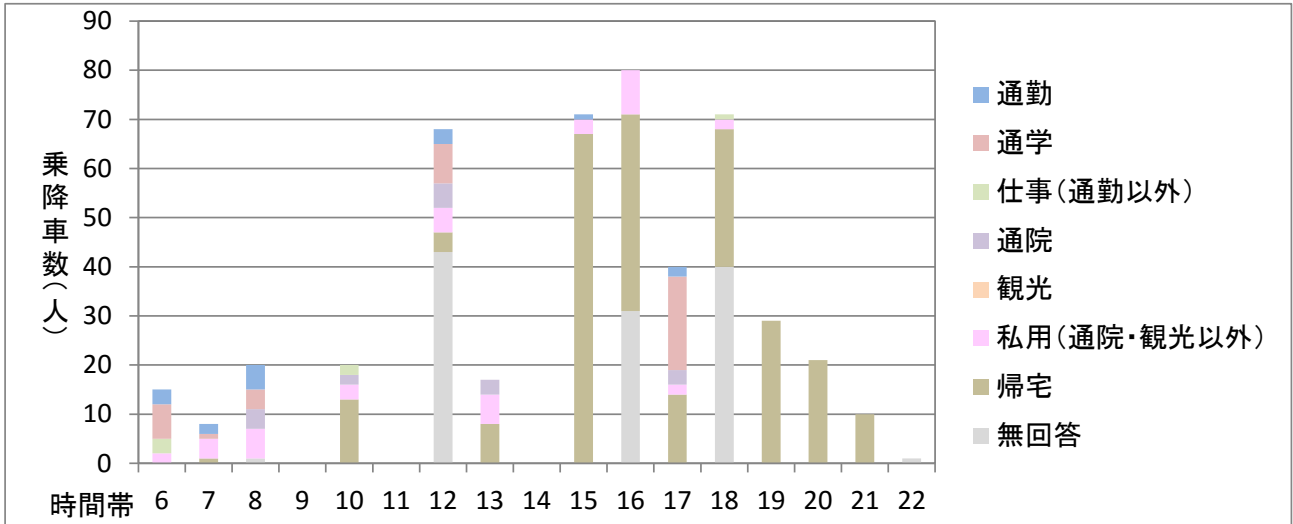


■大田原市内循環線（市役所行）

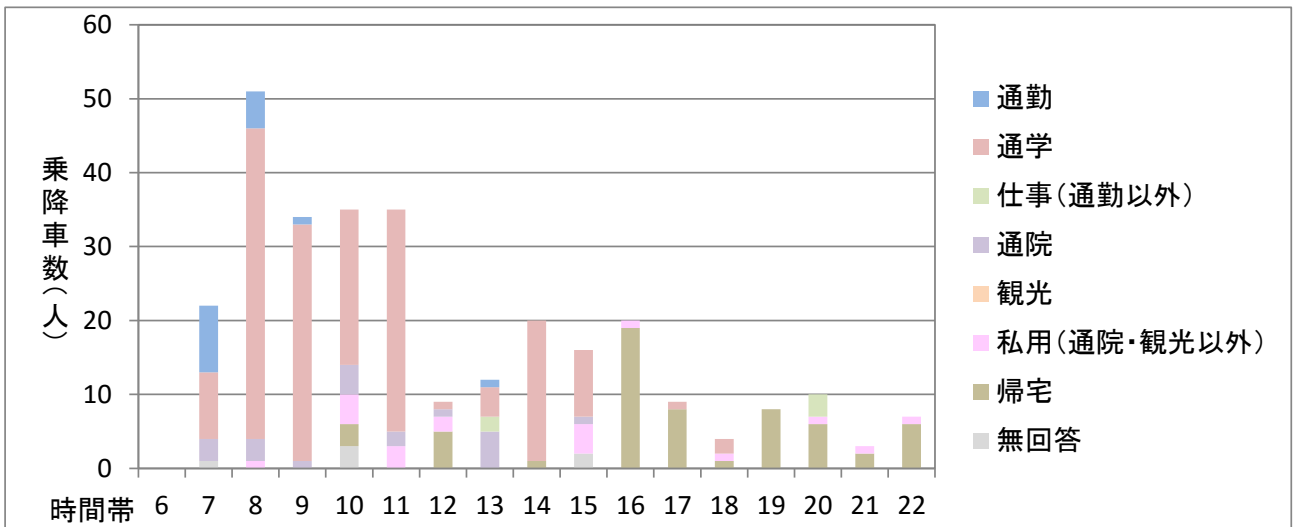


【調査日】平成27年12月4日（金）

■那須塩原駅線（那須塩原駅行）



■那須塩原駅線（国際医療福祉大学行）

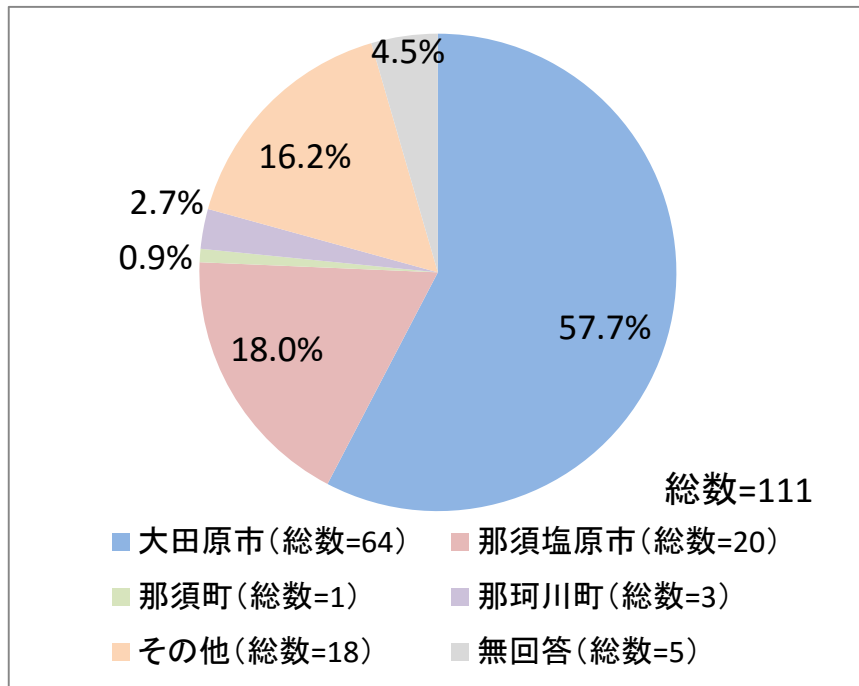


【調査日】平成27年12月4日（金）

4.5 市内バス利用者調査

4.5.1 バス利用者の居住地

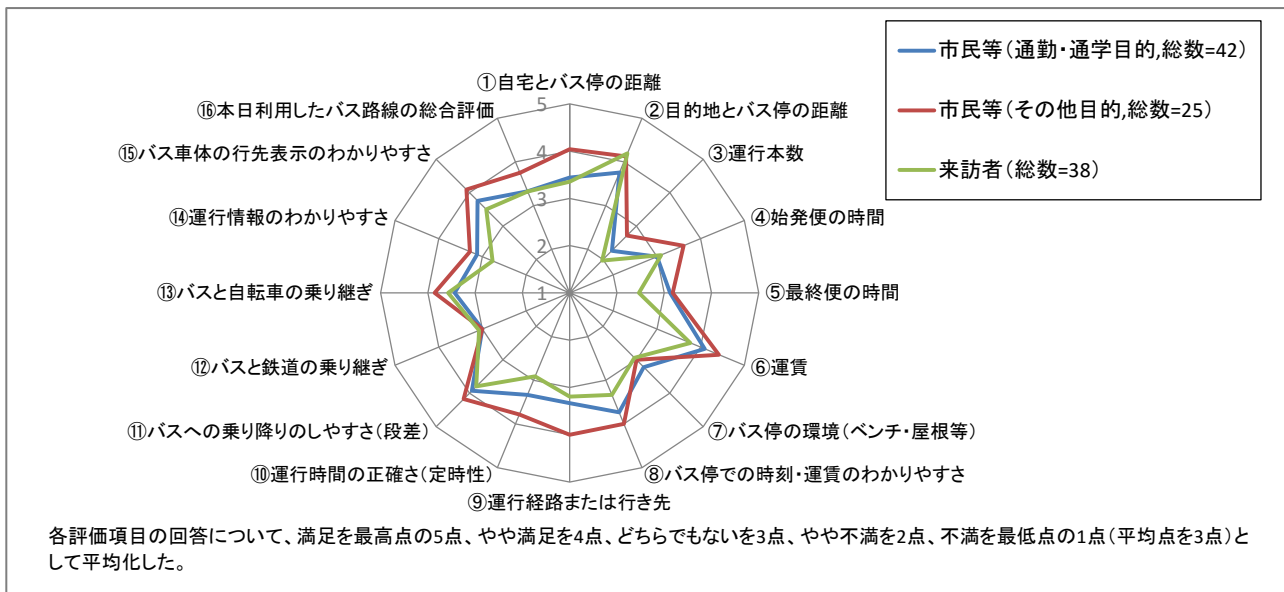
バス利用者の居住地は、「大田原市内」が約6割、隣接する「那須塩原市」が約2割を占めています。



【調査日】平成27年12月4日（金）

4.5.2 バスの満足度

満足度の総合評価は3.4点と平均点の3点を上回っていますが、サービス項目別にみると、「運行本数」の満足度が全体的に低く、来訪者にとっては、「最終便の時間」や「運行情報のわかりやすさ」等にも不満を感じており、改善が必要といえます。



	市民等(通勤・通学目的,総数=42)	市民等(その他目的,総数=25)	来訪者(総数=38)	合計(総数=105)
①自宅とバス停の距離	3.4	4.0	3.4	3.6
②目的地とバス停の距離	3.8	4.1	4.2	4.0
③運行本数	2.3	2.7	2.0	2.2
④始発便の時間	3.0	3.6	3.1	3.2
⑤最終便の時間	3.1	3.2	2.5	2.9
⑥運賃	4.1	4.4	3.8	4.0
⑦バス停の環境(ベンチ・屋根等)	3.2	3.0	2.9	3.1
⑧バス停での時刻・運賃のわかりやすさ	3.7	4.0	3.3	3.6
⑨運行経路または行き先	3.3	4.0	3.2	3.4
⑩運行時間の正確さ(定時性)	3.3	3.8	2.9	3.3
⑪バスへの乗り降りのしやすさ(段差)	3.9	4.2	3.8	3.9
⑫バスと鉄道の乗り継ぎ	3.0	3.0	3.1	3.0
⑬バスと自転車の乗り継ぎ	3.4	3.9	3.6	3.5
⑭運行情報のわかりやすさ	3.1	3.3	2.8	3.0
⑮バス車体の行先表示のわかりやすさ	3.8	4.1	3.5	3.7
⑯本日利用したバス路線の総合評価	3.3	3.8	3.3	3.4

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

【調査日】平成27年12月4日(金)

4.6 デマンド交通利用者調査

4.6.1 利用頻度

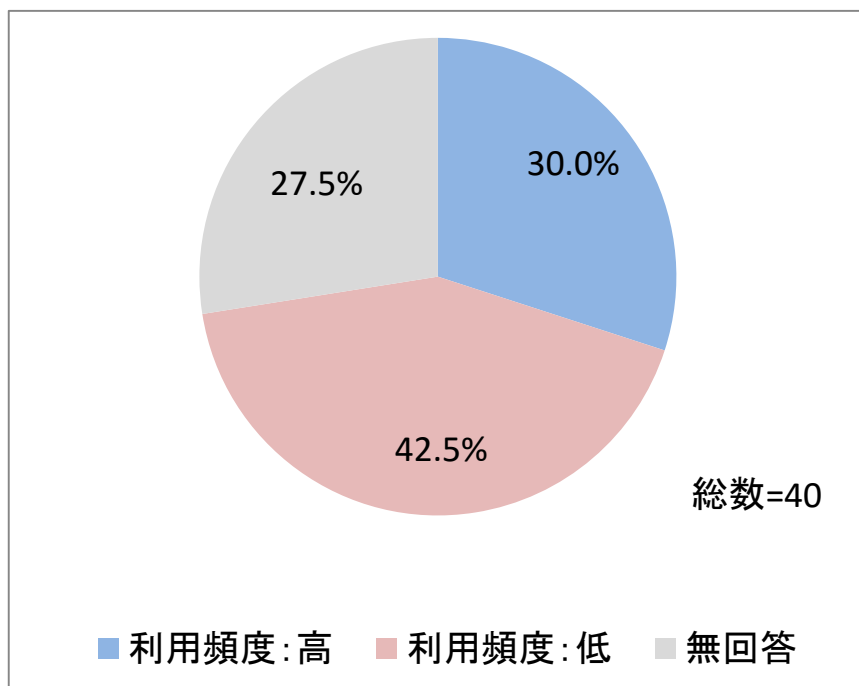
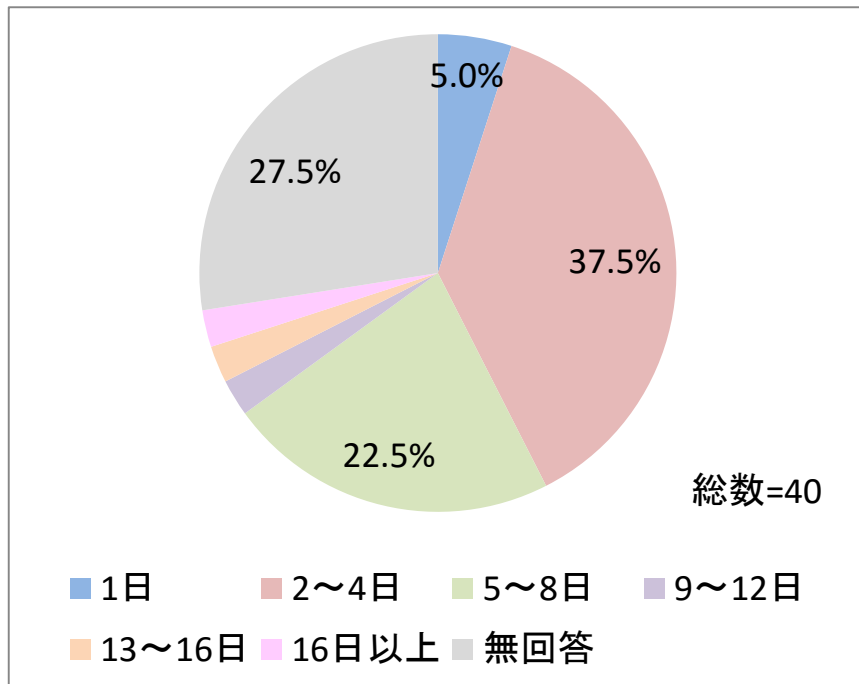
デマンド交通の利用頻度は、「2～4日/月」が38%、「5～8日/月」が23%となっていることから、「月に4日利用」を境に、回答者の特徴を以下の3分類に整理できます。

「利用頻度：高」：デマンド交通の利用頻度が月に5日以上

「利用頻度：低」：デマンド交通の利用頻度が月に4日以下

「不明」

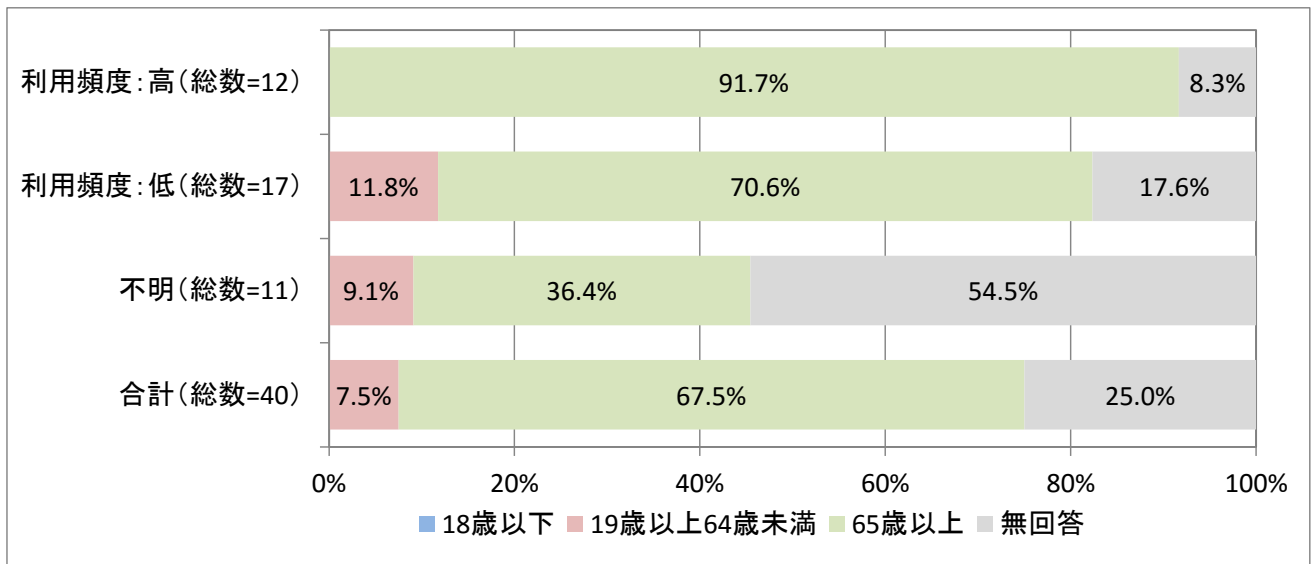
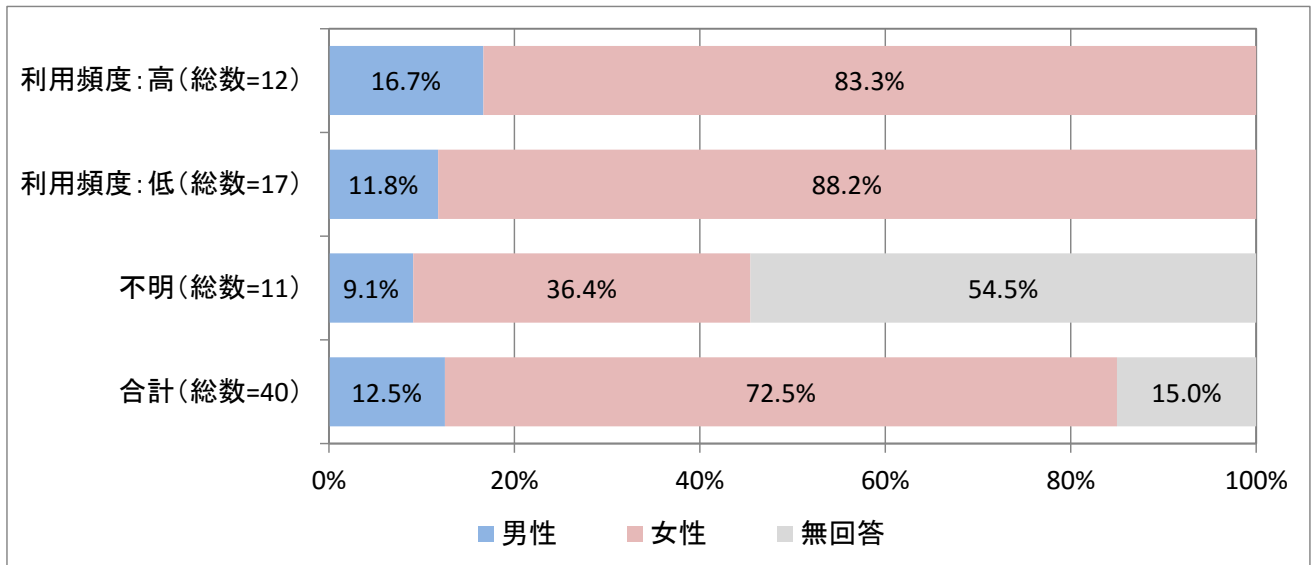
分類別にみると、「利用頻度：高」が30%、「利用頻度：低」が42%、「不明」が28%となっています。



【調査日】平成27年12月

4.6.2 性別・年齢

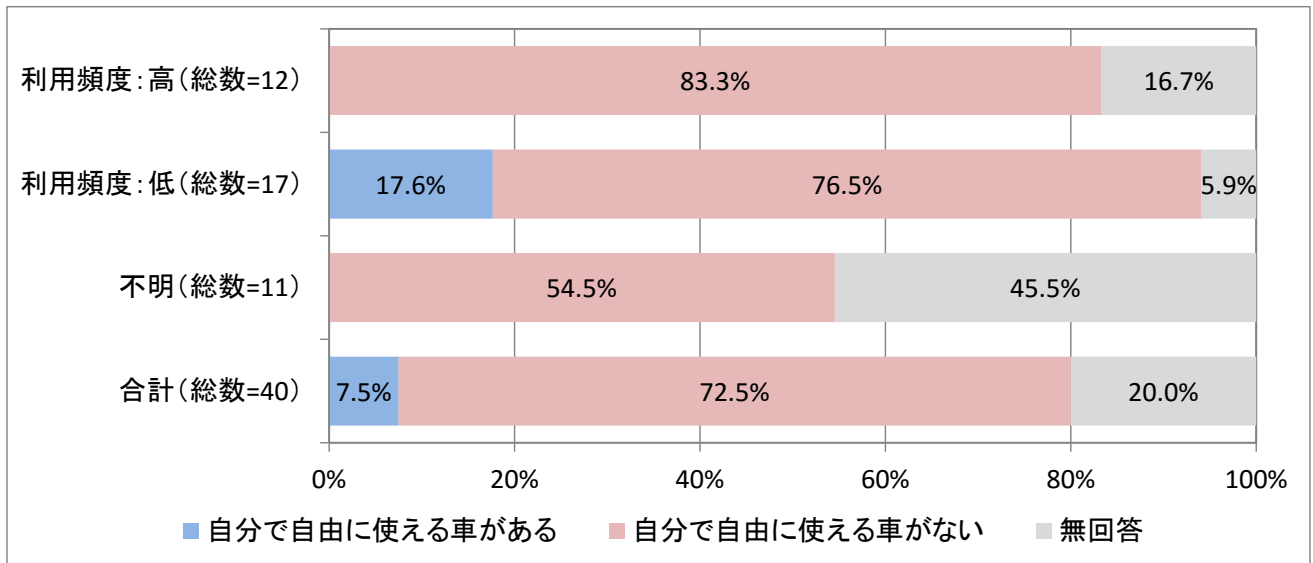
デマンド交通の利用者は「女性」が多く、年齢は「65歳以上の高齢者」が多くなっています。



【調査日】平成27年12月

4.6.3 自分で自由に使える自動車の有無

デマンド交通の利用者は「自分で自由に使える自動車がない」と回答した人が多く、特に「女性の65歳以上」が多くなっています。



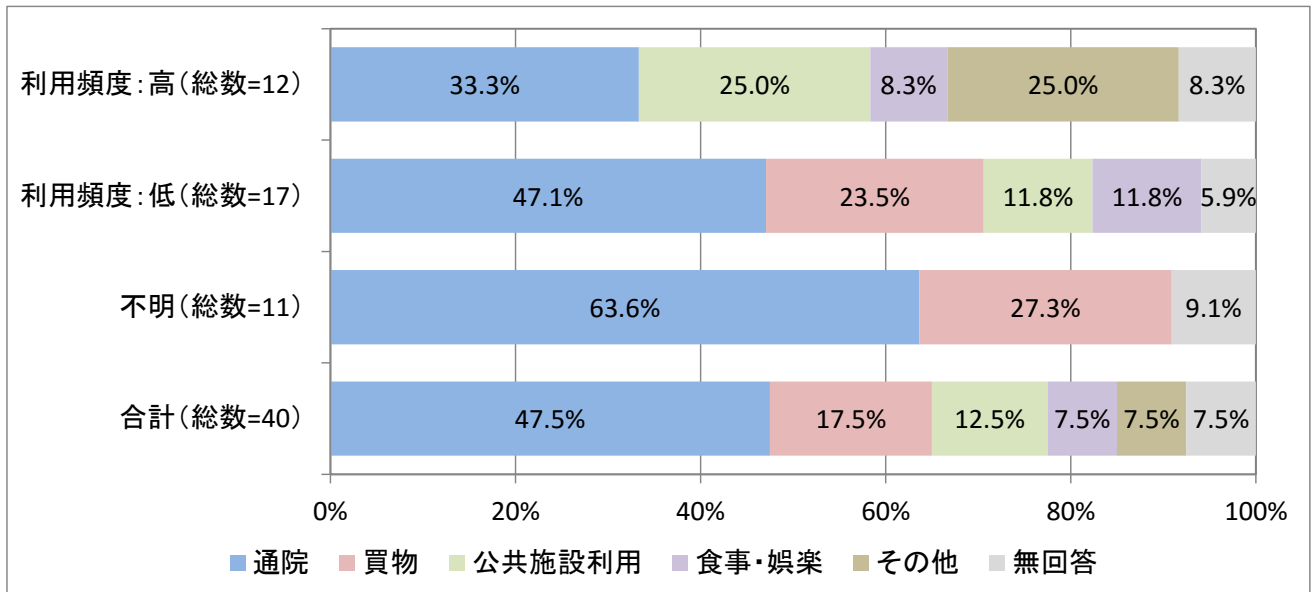
参考) 自分で自由に使える自動車がないと回答した人の特徴

性別	年齢	自分で自由に使える自動車			総計
		ある	なし	無回答	
男性	19歳～64歳未満		1		1
	65歳以上		4		4
	小計		5		5
女性	19歳～64歳未満		2		2
	65歳以上	1	20	2	23
	無回答	2	1	1	4
	小計	3	23	3	29
無回答	無回答		1	5	6
	小計		1	5	6
合計		3	29	8	40

【調査日】平成27年12月

4.6.4 外出目的

デマンド交通利用者の外出目的は、利用頻度が高い人は「通院」や「公共施設利用」の目的が多く、利用頻度が低い人は、「通院」や「買物」目的での利用が多くなっています。



【調査日】平成27年12月

参考) 外出先

	回答数	割合
医療施設	19	67.9%
商業施設	10	35.7%
その他施設	5	17.9%
不明	2	7.1%
合計	36	128.6%
回答者母数	28	100.0%

※複数回答

【主な医療施設】

那須赤十字病院、江部医院、車田医院など

【商業施設】

さかいりショッパーズ、スーパーダイユーなど

【その他施設】

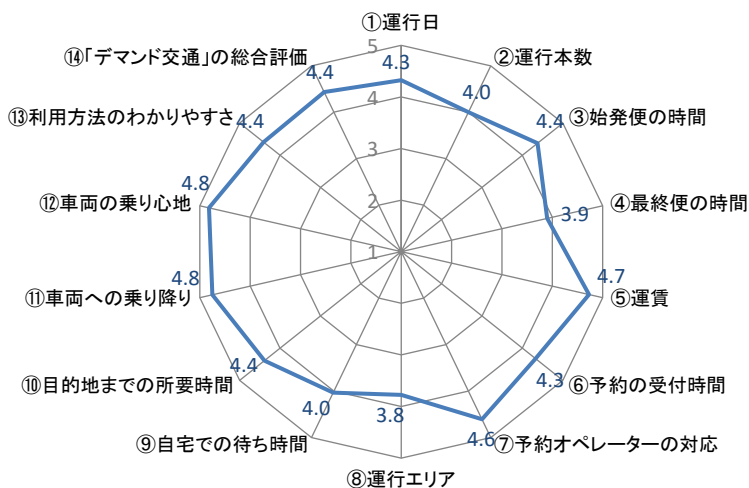
黒羽幼稚園、黒羽小学校、足利銀行、黒羽温泉五峰の湯、両郷高齢者ほほえみセンター

【調査日】平成27年12月

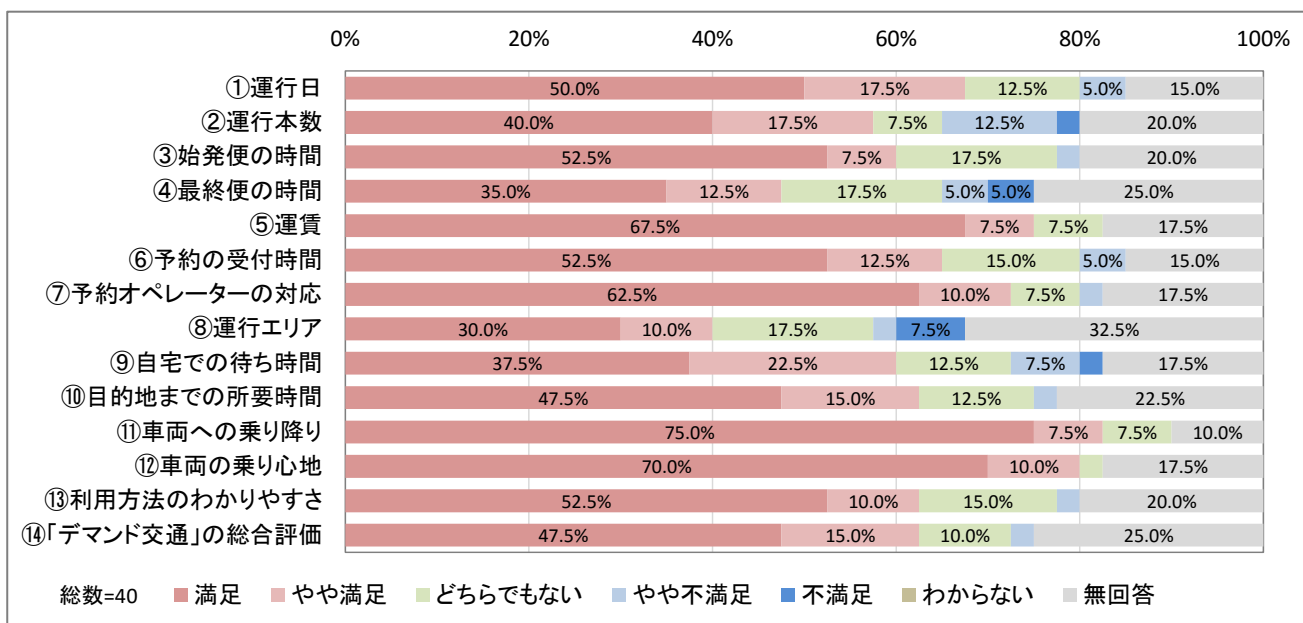
4.6.5 満足度

デマンド交通の総合評価は、「満足・やや満足」の割合が63%、「不満足・やや不満足」の割合が3%であることから、平均満足度が4.4点となり、満足度が高い状況となっています。

サービス項目別では、「車両への乗り降り・車両の乗り心地（各4.8点）」の満足度が高く、一方で、「運行エリア（3.8点）」や「最終便の時間（3.9点）」は、他の項目と比べてやや低くなっています。



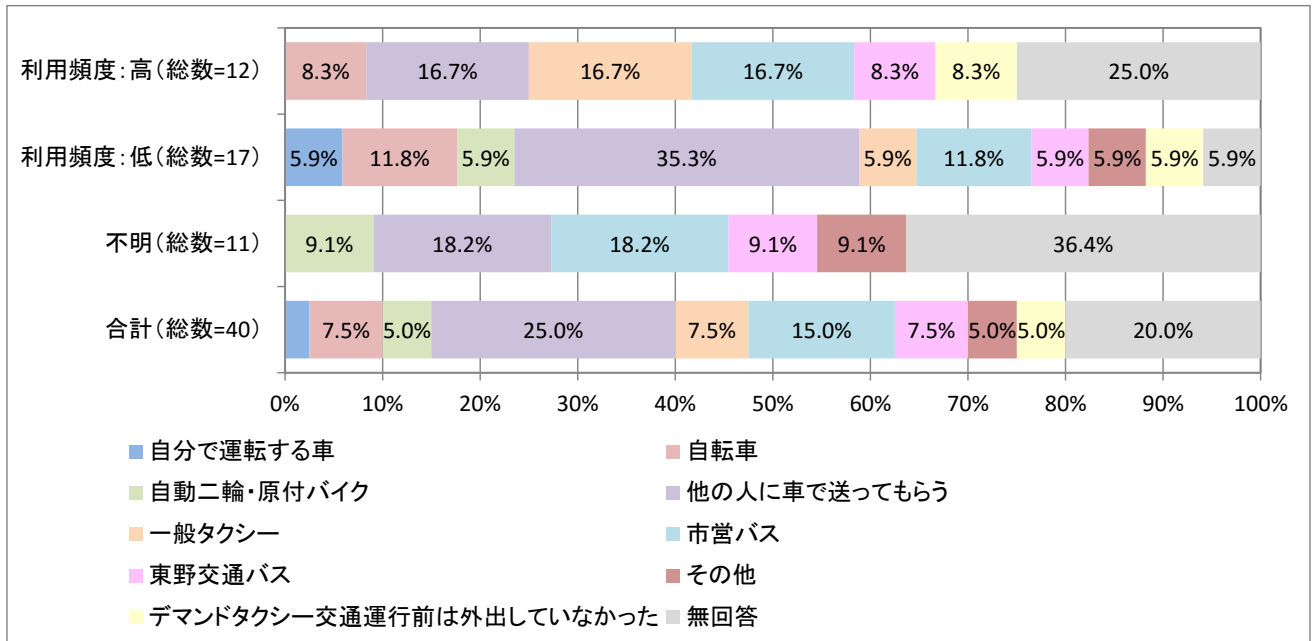
各評価項目の回答について、満足を最高点の5点、やや満足を4点、どちらでもないを3点、やや不満を2点、不満を最低点の1点(平均点を3点)として平均化した(総数=40)。



【調査日】平成27年12月

4.6.6 デマンド交通運行以前の交通手段

「他の人に送ってもらう」が25%と最も高く、次いで、「市営バス」が15%となっています。「家族・知人の送迎」や「市営バス」を利用していた人がデマンド交通に転換している状況が窺えます。



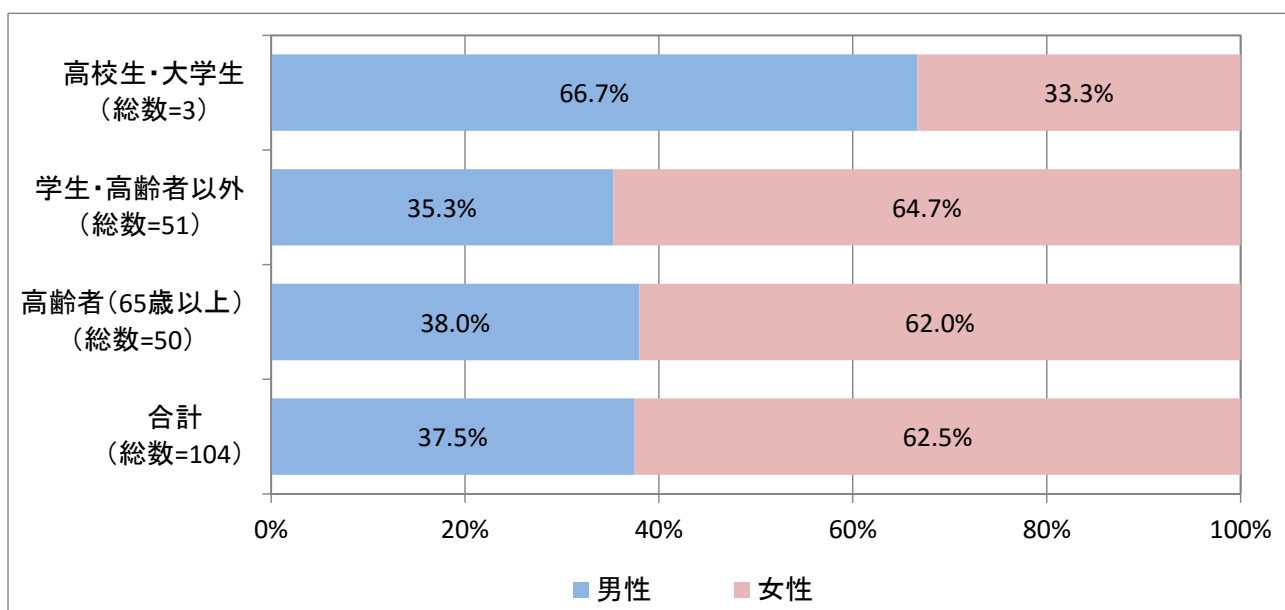
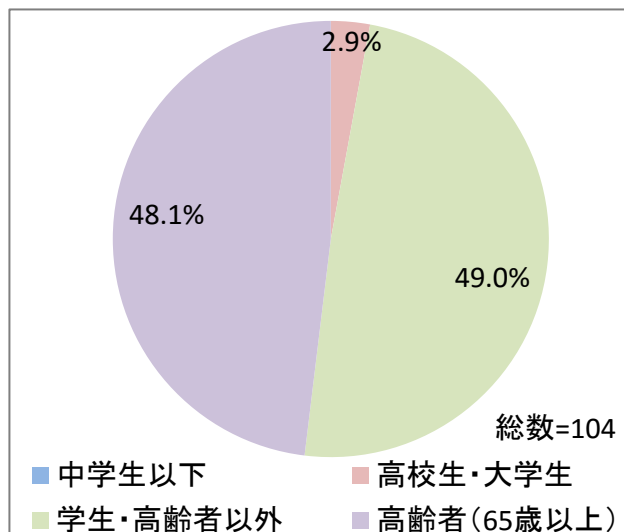
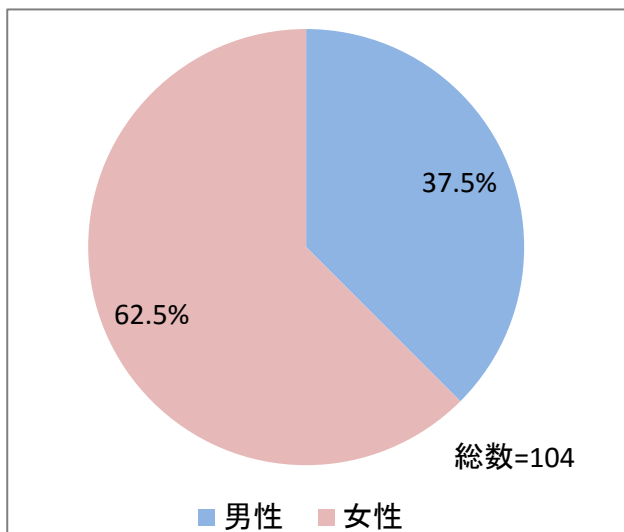
【調査日】平成27年12月

4.7 那須赤十字病院ヒアリング調査

栃木県北地域最大の基幹病院である那須赤十字病院の通院者を対象に、通院手段等についてヒアリング調査を実施しました。

4.7.1 性別・年齢

通院者の性別は「女性」が多く、年齢は「学生・高齢者以外」と「高齢者（65歳以上）」が大半を占めています。



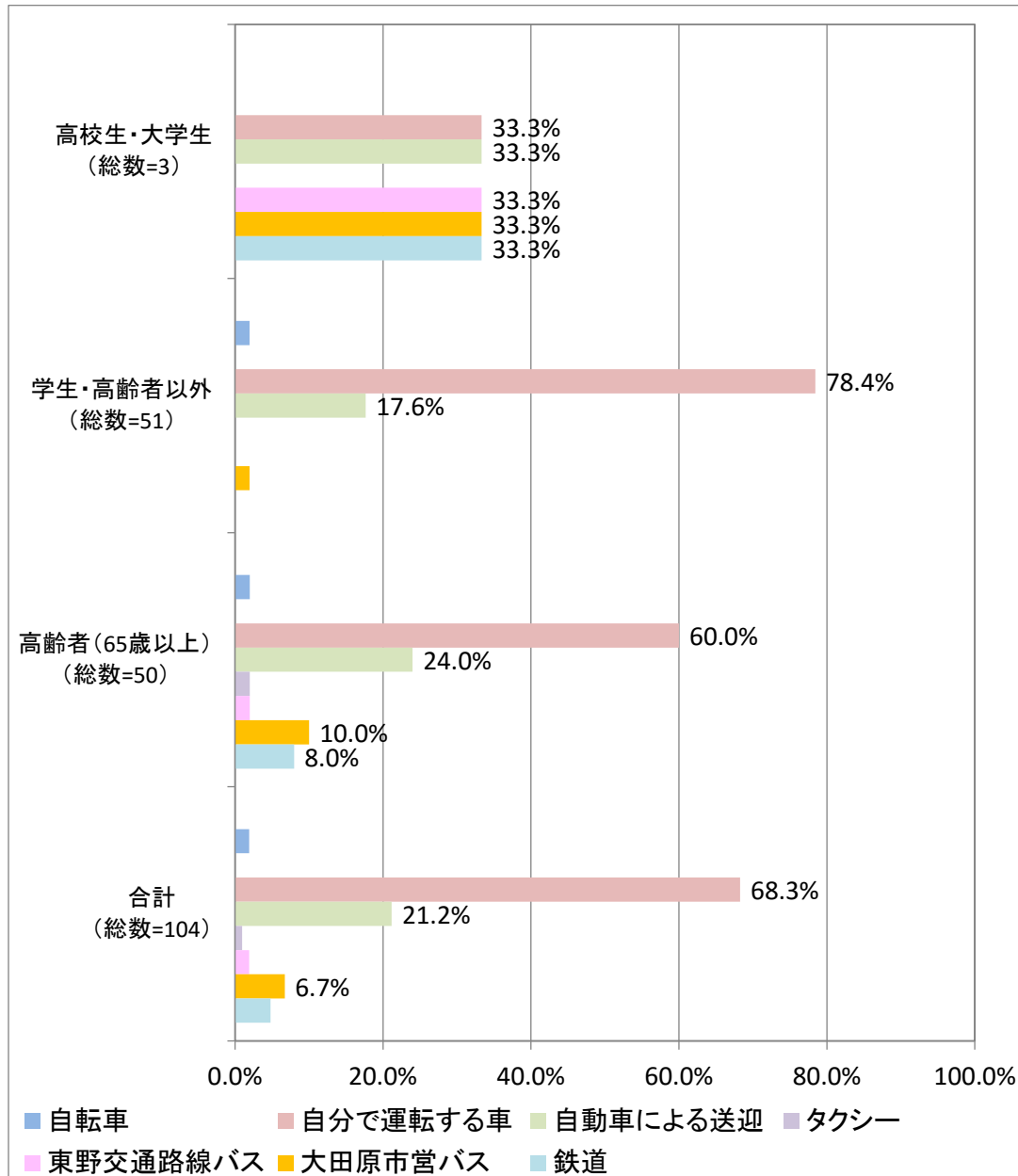
【調査日】平成27年12月4日(金)

4.7.2 通院手段

「学生・高齢者以外」は、「自分で運転する車」が40票（78%）、「自動車による送迎」が9票（18%）と、自家用車関連が約9割を占めています。

「高齢者」は、「自分で運転する車」が30票（60%）、「自動車による送迎」が12票（24%）と、自家用車関連が約8割を占めています。

高齢者では、「大田原市営バス」が5票（10%）、「鉄道」が4票（8%）と僅かではありますが、公共交通利用者が存在しています。

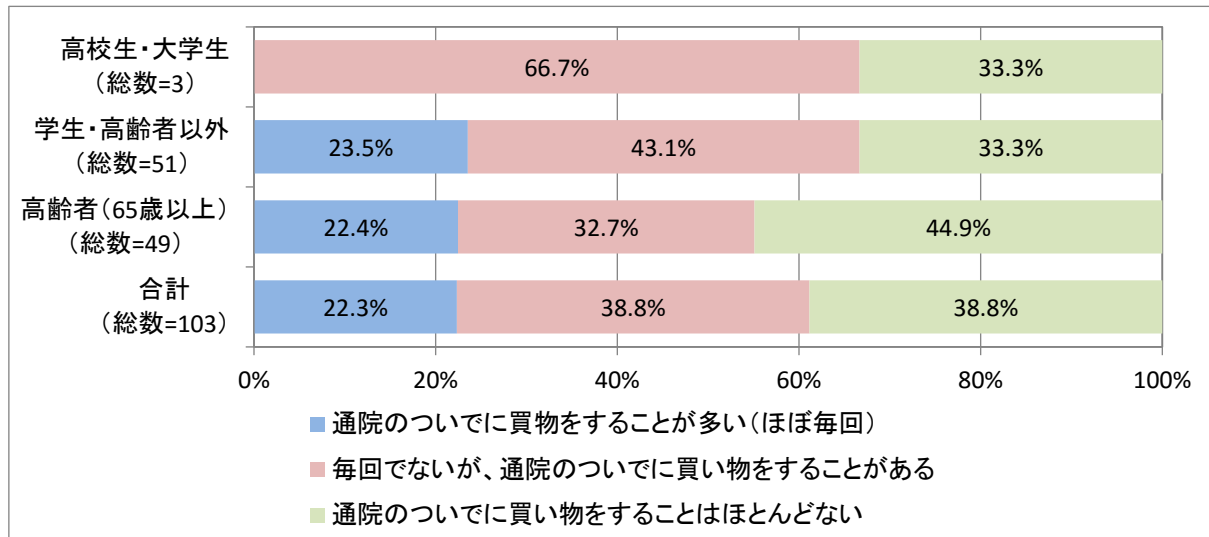


【調査日】平成27年12月4日（金）

4.7.3 通院時の買物状況

「学生・高齢者以外」は、「ほぼ毎回」が12票（24%）、「毎回ではない」が22票（43%）、「ほとんどしない」が17票（33%）となっており、通院時に買物をする人は、34票（67%）となっています。

「高齢者」は、「ほぼ毎回」が11票（22%）、「毎回ではない」が16票（33%）、「ほとんどしない」が22票（45%）となっており、通院時に買物をする人は、27票（55%）となっています。



【調査日】平成27年12月4日（金）

4.7.4 通院手段に関する自由意見

通院手段に関しては「バスの運行本数が少ない」との意見が多く挙がっています。

内容	回答数	割合
バスの運行本数が少ない	6	26.1%
バスが近くにない	4	17.4%
その他バス関連	2	8.7%
自動車がないと不便	4	17.4%
駐車場関連	4	17.4%
その他	6	26.1%
合計	26	113.0%
回答者母数	23	100.0%

【調査日】平成27年12月4日（金）

5. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

5.1 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"> 市内の人口は減少傾向で高齢化が進展しています。
施設配置		<ul style="list-style-type: none"> 施設（医療施設、商業施設等）が市内中心部と黒羽地域周辺に偏って立地していません。
上位・関連計画		<ul style="list-style-type: none"> 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。
公共交通	民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 市内の黒羽高校や那珂川町の馬頭高校へのアクセス手段です。 利用者の大半は通学利用で、通学時間帯以外の一般市民や来訪者の利用が少ない状況にあります。
	市営バス	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の大半は通学利用で、通学時間帯以外の一般市民や来訪者の利用が少ない状況にあります。 路線バス再編を行ったものの、現在運行しているデマンド交通の1人1乗車当たりの運行経費（3,083円）を超える市営バスが4路線存在しています。 那須地域の1市2町（那須塩原市・那須町・那珂川町）における大田原市内を運行するバス路線（東野交通による民間路線バスと市営バス）の利用割合を整理すると、那須塩原市民の利用割合は約18%と高い状況にありますが、那須町民は約1%、那珂川町民は約3%と低い状況にあります。 依然として、バスを利用していない市民の割合は約85%と高く、最寄りバス停の運行情報を知っている市民の割合は約13%と低い状況となっています。 市営バスは11路線を運行していることから、保有車両が21台となっており、今後の車両更新に伴うコストが財政を圧迫する可能性があります。
	デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は年々増加しており、運行開始初年度（平成25年度）と比べて平成27年度では約1.6倍増加しています。 利用者の全体的な満足度は高いが、運行エリアと最終便の時間が他の項目と比べるとやや低くなっています。 デマンド交通の収支率（収入÷経費）が約5%と当初から低い状態にあります。 フィーダー路線から幹線への乗り換えはほとんどみられません。
連携計画の評価		<ul style="list-style-type: none"> バス路線の再編やデマンド交通の導入により、公共交通軸を設定しました。 ただし、バス運行情報の認知度不足（バス路線の再編自体を知らない）や市外との結びつき（例、鉄道駅）や市内間の結びつき（バス同士またはバスとデマンド交通）が改善できていません。

5.2 問題・課題の整理結果

前記の各調査からの課題は集約すると次のとおりです。

大田原市が抱える問題・課題

①通学以外での路線バス利用促進

- ・依然として、バス利用者の大半（約53%※）は通学利用者で、通学時間帯以外の一般市民や来訪者の利用が少ない状況にあります。

※帰宅目的と無回答を除いた通学目的の割合

②地域の需要に見合った運行形態の見直し

- ・路線バス再編を行ったものの、黒羽地域で運行しているデマンド交通の1人1乗車当たりの運行経費（3,083円）を超える市営バスが4路線存在しています。
- ・黒羽地域で運行しているデマンド交通の収支率（収入÷経費）が約5%と当初から低い状態にあります。

③幹線・支線（フィーダー）相互の乗り換え及び広域的利用促進

- ・フィーダー路線から幹線への乗り換えはほとんどみられません。
- ・那須地域の1市2町（那須塩原市・那須町・那珂川町）における大田原市内バス路線の利用割合を整理すると、那須塩原市民の利用割合は約18%と高い状況にありますが、那須町民は約1%、那珂川町民は約3%と低い状況にあります。

④マイカー依存により進まない、路線バスを守り育てる社会環境の創出

- ・依然として、バスを利用していない市民の割合は約85%と高く、最寄りバス停の運行情報を知っている市民の割合は約13%と低い状況となっています。

⑤今後、車両更新時期を迎える市営バスの計画的な更新

- ・市営バスは11路線を運行していることから、保有車両が21台となっており、今後の車両更新に伴うコストが財政を圧迫します。

5.3 基本理念

地域公共交通の問題・課題を整理した結果、地域公共交通網を構築する上での基本理念（＝前提）を次のとおり設定します。

「くらしの足」と「おでかけの足」を支える 公共交通をつくる

「くらしの足」

「くらしの足」は、今住んでいる地域でこれからも安心して生活できる環境を維持するために、地域の需要に応じた効率的で持続可能な公共交通をつくります。

「おでかけの足」

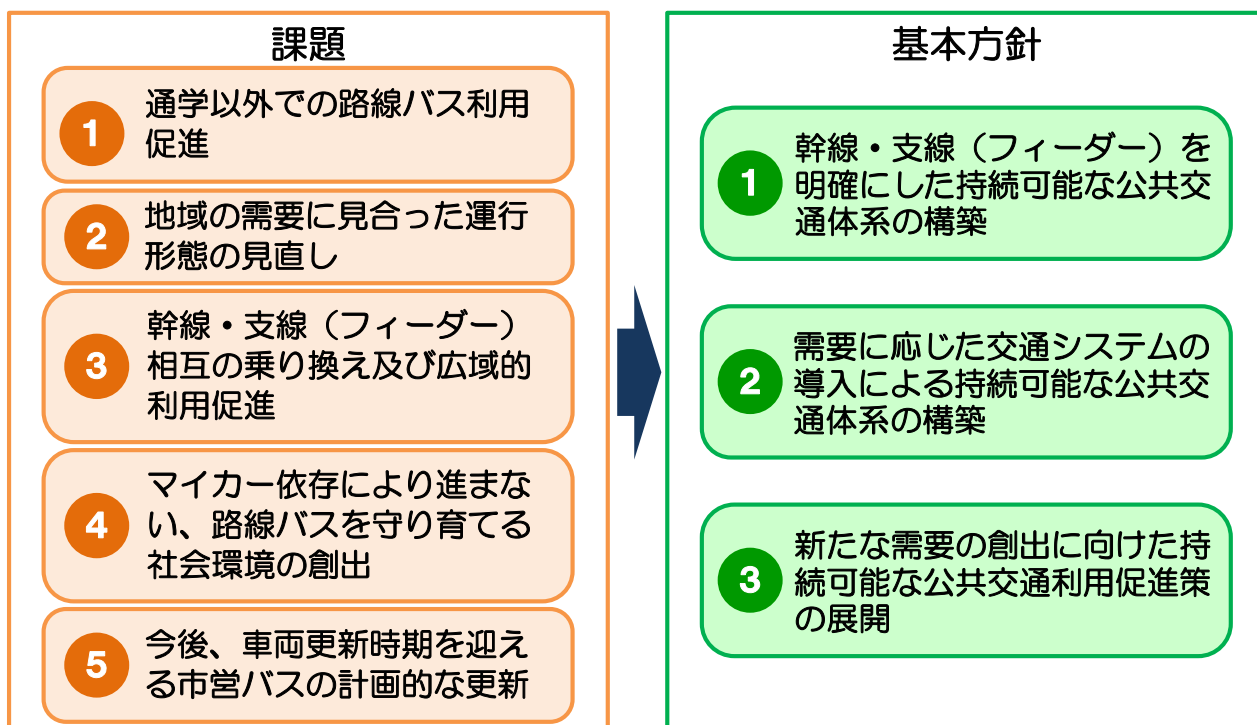
「おでかけの足」は、今住んでいる地域の住民や近隣市町村の来訪者が気軽におでかけができるような公共交通をつくります。

後述する基本方針を目指し、各種事業を実施していきます。

その結果、大田原市総合計画で掲げている将来像「知恵と愛のある 協働互敬のまち おおたわら」を目指します。

5.4 基本方針

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



基本方針1 幹線・支線（フィーダー）を明確にした持続可能な公共交通体系の構築

市内公共交通のうち、需要の高い路線を幹線（交通軸）に位置づけ、鉄道駅や主要拠点への接続を重視します。そして、幹線に繋ぐ支線（フィーダー系統）を機能的に整理し、路線毎の役割分担を明確化することで持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

基本方針2 需要に応じた交通システムの導入による持続可能な公共交通体系の構築

基本方針1にて掲げた公共交通体系だけでは、地域の需要に見合った効率的な交通システムであるかどうかは判断できません。特に地域によって人口分布に偏りが生じている本市においては、市内各地域を市営バスで運行することが効率的な運行であるとは言えません。そのため、地域の需要に見合った効率的な交通システムの導入が望まれます。

交通システムの導入にあたっては既存交通事業者を活用した移動支援、住民主体による輸送などが考えられ、既存デマンド交通を含めて地域の需要に見合った交通システム・方法による持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

基本方針3 新たな需要の創出に向けた持続可能な公共交通利用促進策の展開

基本方針1や基本方針2にて掲げた事業を市民・来訪者に広く周知し、市民や来訪者の新たな需要を創出するために、路線沿線にある商業施設や観光施設、及び市内開催イベントと連携した公共交通利用促進策を実施します。また、モビリティ・マネジメント^{*}も実施し、移動手段として公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促します。

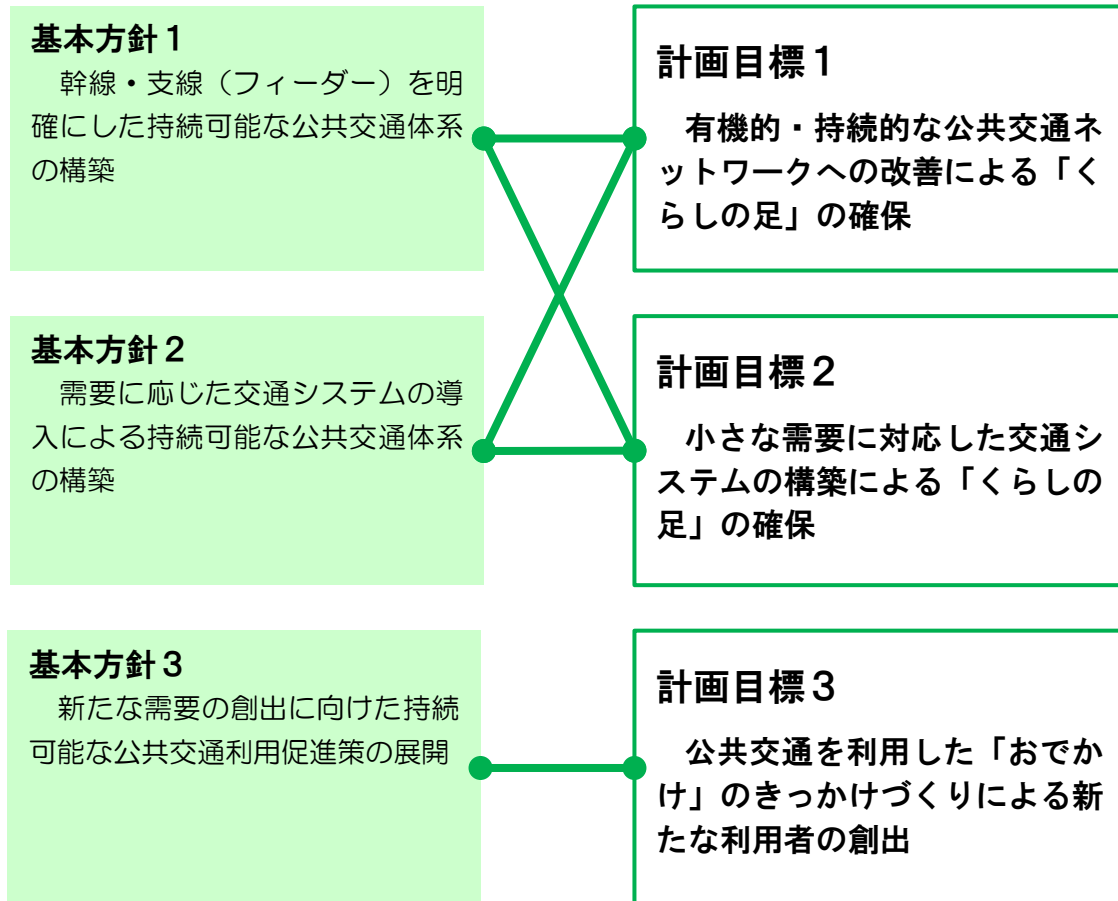
これらのことにより、新たな需要の創出に向けた持続可能な公共交通利用促進策の展開を実現します。

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

6. 計画目標と計画事業

6.1 施策体系

前章にて定めた基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）に対し、計画目標（＝それを実現するために計画期間中に達成すべき目標）は、大田原市の現在の状況、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、さらに細分化した計画目標とその達成度を測る指標（数値目標）、さらに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

計画目標		数値目標	事業
目標1：有機的・持続的な公共交通ネットワークへの改善による「くらしの足」の確保			
1-1	市営バスのコスト削減	市営バスのコスト	市営バスの車両更新計画の立案・民間バス事業者への移管の検討
1-2	市営バス・民間路線バスの利用者数増加	市営バス・民間路線バスの利用者数	市営バス・民間路線バスの共通券発行
1-3	幹線路線の利用者数増加	幹線路線の利用者数	近隣市町との連携強化における幹線路線の需要増加
目標2：小さな需要に対応した交通システムの構築による「くらしの足」の確保			
2-1	既存デマンド交通の収支率改善	既存デマンド交通の収支率	既存デマンド交通の改善
2-2	「小さな交通※」の導入によるコスト削減	「小さな交通※」導入検討路線のコスト	地域状況に対応した「小さな交通※」の導入
目標3：公共交通を利用した「おでかけ」のきっかけづくりによる新たな利用者の創出			
3-1	公共交通利用啓発に向けた企画の実施	きっかけづくりの取り組み実施回数	各種利用促進企画等の実施（市内開催イベントとの連携）
3-2	情報提供による公共交通利用しやすさ向上	バスおでかけマップの作成・情報提供	バスおでかけマップの作成（中心市街地や沿線施設との連携）
3-3	公共交通利用者数増加に向けたパッケージツアーの導入	パッケージツアーの導入	公共交通を利用したパッケージツアーの導入

※小さな交通：移動需要が少ない地域においては、鉄道やバスといった「大きな交通」では非効率的な運行であるため、デマンド交通やタクシー補助、公共交通空白地有償運送（NPO法人・住民組織が運営主体）などの「小さな交通」の導入が望まれます。

6.2 目標1 有機的・持続的な公共交通ネットワークへの改善による「くらしの足」の確保

目標1「有機的・持続的な公共交通ネットワークへの改善による「くらしの足」の確保」を達成するために、ここでは以下の3つの事業を実施することとします。

【目標1-1 市営バスのコスト削減】

【事業1-1 市営バスの車両更新計画の立案・民間バス事業者への移管の検討】

市営バスの中長期的な車両更新計画を立てるとともに、市営バスの一部路線を民間バス事業者に移管することも検討し、行政コストの削減を目指します。

【目標1-2 市営バス・民間路線バスの利用者数増加】

【事業1-2 市営バス・民間路線バスの共通券発行】

東野交通・市営バスの両者で使用できる共通券の発行により、相互の利用促進・利便性向上に繋がり、利用者の増加・運賃収入の増加を目指します。

【目標1-3 幹線路線の利用者数増加】

【事業1-3 近隣市町との連携強化における幹線路線の需要増加】

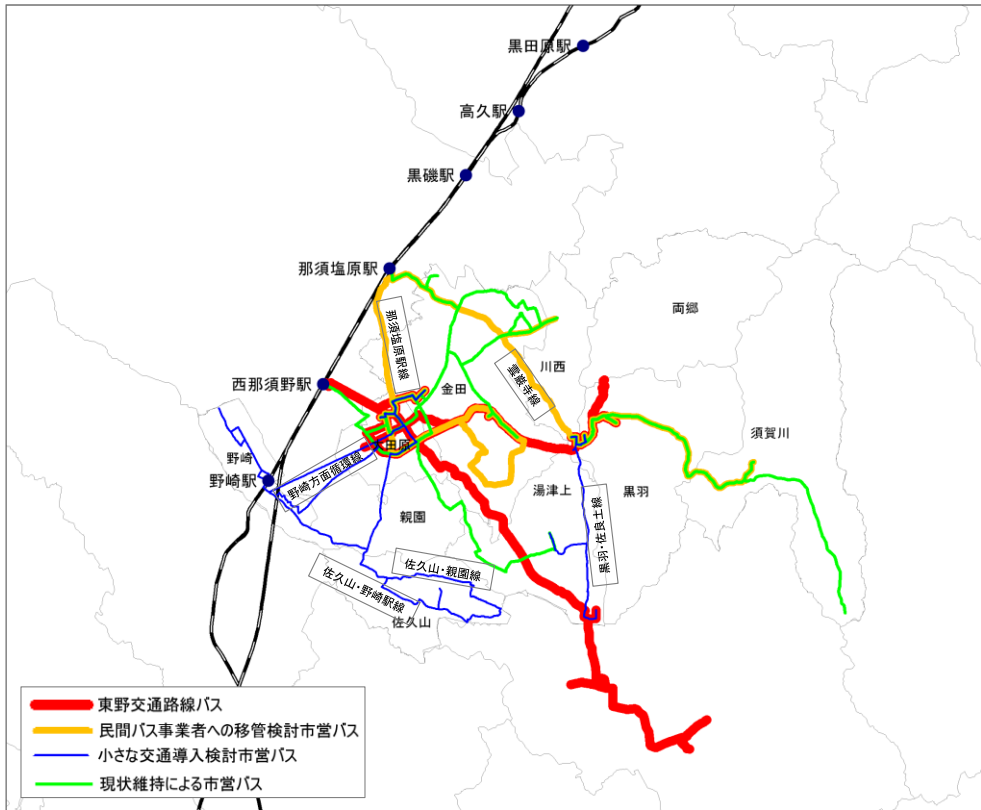
近隣市町と締結している定住自立圏構想に基づき、各市町の拠点間を結び普段の生活に必要な路線バス（幹線路線）の運行を維持していくために、本市の市営バスなどと幹線路線との結節点の強化（乗り換え時間の短縮など）を図り、幹線路線の需要増加を目指します。

目標 1-1 市営バスのコスト削減	
評価指標	市営バスのコスト
現況値	約 1.9 億円（平成 27 年度） 市営バス 11 路線の平成 27 年度運行経費
目標値	現況値より削減（平成 33 年度）

事業 1-1 市営バスの車両更新計画の立案・民間バス事業者への移管の検討

- 市営バスの車両更新計画を立てるとともに、市営バス路線のうち平均乗車密度（起点から終点まで平均して何人乗車しているか）が高い、「那須塩原駅線」と「雲巖寺線」の 2 路線を対象に、民間バス事業者への移管を検討していきます。

民間バス事業者への移管検討路線図（後述する小さな交通導入検討路線含む）



事業内容

市営バスの利用実績（平成 28 年 7 月 1 日調査）

路線	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	便当たり 利用者数 (人/便)	総走行距 離 (km/日)	輸送人キロ (人・km/日)	一人当たり 乗車距離 (km/人)	平均乗 車密度 (人)	再編内容
佐久山・親園線	10	19	1.9	203	160	8.4	0.8	小さな交通*
金田方面循環線	6	41	6.8	200	300	7.3	1.5	現状維持
野崎方面循環線	7	43	6.1	194	354	8.2	1.8	小さな交通*
那須塩原駅線	40	1,249	31.2	786	9,180	7.4	11.7	民間バス事業者への移管検討
大田原市内循環線	42	369	8.8	587	2,029	5.5	3.5	現状維持
金丸線	3	12	4.0	37	100	8.4	2.7	現状維持
雲巖寺線	9	168	18.7	274	3,684	21.9	13.4	民間バス事業者への移管検討
須賀川線	4	7	1.8	104	111	15.9	1.1	現状維持
黒羽・佐良土線	10	7	0.7	159	63	9.0	0.4	小さな交通*
蛭田・湯津上線	10	23	2.3	180	214	9.3	1.2	現状維持
佐久山・野崎駅線	6	5	0.8	77	25	5.0	0.3	小さな交通*
合計	147	1,943	13.2	2,802	16,222	8.3	5.8	-

※小さな交通の導入は後述（p71 参照）

実施主体	大田原市、運行事業者
実施時期	平成 29 年度～：詳細検討

目標1-2 市営バス・民間路線バスの利用者数増加	
評価指標	市営バス・民間路線バスの利用者数
現況値	850,197人（平成27年度） 市内を運行する東野交通による路線バス（4路線）：369,586人 市営バス：471,828人、デマンド交通：8,783人
目標値	現況値より増加（平成33年度）

事業1-2 市営バス・民間路線バスの共通券発行

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 東野交通による民間路線バスと市営バスの2種類の回数券があります。市民、来訪者ともに利用しづらい・わかりづらい状況にあることから、両者で使用できる共通券を発行し、相互の利用促進・利便性向上を図ります。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 青森県八戸市では、八戸地域公共交通会議が八戸市営バス・南部バス・十鉄バスの3者共通による八戸市中心街1日乗車券「まちパス300」を発行しています。八戸市の中心街及び中心街近郊を指定区間内であれば1日何回でも乗り降りできるフリー乗車券で、平日土日祝日関係なく便利に使える点が特長です。
	<p>出典：八戸市 web ページ</p>
実施主体	大田原市、運行事業者
実施時期	平成29年度～：詳細検討

目標 1-3 幹線路線の利用者数増加	
評価指標	幹線路線の利用者数
現況値	①那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画※に基づく幹線路線利用者 幹線路線利用者（平成 27 年度） ※那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町で締結している那須地域定住自立圏で作成する地域公共交通網形成計画 ②八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン※に基づく幹線路線利用者 幹線路線利用者（平成 27 年度） ※大田原市、那須塩原市・那須町・那珂川町・棚倉町・矢祭町・塙町・大子町で締結している八溝山周辺地域定住自立圏で推進する具体的取組
目標値	①現況値より増加（平成 33 年度） ②現況値より増加（平成 33 年度）

事業 1-3 近隣市町との連携強化における幹線路線の需要増加	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ①那須地域定住自立圏事業で設定された「幹線路線」と本市の市営バスなどの「地域内路線」との結節点の強化（乗り換え時間の短縮など）を図り、幹線路線の需要増加を目指します。 ②八溝山周辺地域定住自立圏ビジョンに基づく大子町路線との結節について、須賀川地域や大子町の需要を調査し、新たな対応を模索します。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 大分県北部圏（中津市、宇佐市、豊後高田市）は幹線的な公共交通網によって連絡され、圏内での往来がある北部圏を対象に、持続可能な公共交通網の構築を目的とした「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」を策定しています。 計画では県内外や拠点都市間、拠点都市と地域拠点を連絡して広域的な軸を形成する「地域間交通」と、拠点において公共交通間の結節を図った上で周囲の集落等に運行する「地域内交通」に公共交通の役割を明確化した上で、地域間交通と地域内交通による公共交通のネットワーク化を図ると記載されています。
	<p>■軸と拠点の設定による公共交通ネットワークのイメージ</p> <p>出典：大分県 web ページ</p>
実施主体	大田原市、運行事業者
実施時期	平成 29 年度～：詳細検討

6.3 目標2 小さな需要に対応した交通システムの構築による「くらしの足」の確保

目標2「小さな需要に対応した交通システムの構築による「くらしの足」の確保」を達成するために、ここでは以下の2つの事業を実施することとします。

【目標2-1 既存デマンド交通の収支率改善】

【事業2-1 既存デマンド交通の改善】

既存デマンド交通の収支率が約5%と低い状況であることから収支率を改善するために、デマンド交通の運賃値上げを検討する一方で相乗り割引の導入を検討し、利用者の増加と運賃収入の増加を目指します。

【目標2-2 「小さな交通※」の導入によるコスト削減】

【事業2-2 地域状況に対応した小さな交通※の導入】

市営バスのなかで1人1乗車当たり運行経費が既存のデマンド交通の1人1乗車当たり運行経費を超えている路線（非効率な路線）を対象に、地域の状況に対応したコスト削減に繋がるような移動手段の確保を目指します。

※小さな交通：移動需要が少ない地域においては、鉄道やバスといった「大きな交通」では非効率的な運行であるため、デマンド交通やタクシー補助、公共交通空白地有償運送（NPO法人・住民組織）などの「小さな交通」の導入が望まれます。

目標2-1 既存デマンド交通の収支率改善	
評価指標	既存デマンド交通の収支率
現況値	5.0% (平成 27 年度) 運行経費：約 2,708 万円 運賃収入：約 137 万円
目標値	現況値より改善 (平成 33 年度)

事業2-1 既存デマンド交通の改善									
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の運賃値上げを検討する一方で相乗り割引の導入を検討し、利用者の増加と運賃収入の増加を目指します。 								
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 新潟県見附市では、バス等が運行していない公共交通空白地域の解消を目的に、市内 5 地区でデマンド型乗合タクシー(以下「乗合タクシー」)を運行しています。片道 1 乗車当たりの運賃は大人：300 円、小学生：150 円ですが、1 回の電話で 2 人以上の予約をされた場合は「乗合い予約料金」となり、片道 1 乗車当たりの運賃は大人：200 円、小学生：100 円とお得になります。 								
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">運賃</div> 運賃は前払い、未就学児は無料								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>今町農方地区⇔今町6丁目～見附駅</th> <th>今町農方地区⇔市野坪～郵便局</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人 (中学生以上)</td> <td>300円(乗合い予約 200円)</td> <td>400円(乗合い予約300円)</td> </tr> <tr> <td>小学生</td> <td>150円(乗合い予約 100円)</td> <td>200円(乗合い予約150円)</td> </tr> </tbody> </table> <p>◎乗合い予約(2人以上)がお得です！ 1回のお電話で2人以上の予約をされた場合は「乗合い予約料金」となります。</p> <p style="text-align: right;">出典：見附市 web ページ</p>		今町農方地区⇔今町6丁目～見附駅	今町農方地区⇔市野坪～郵便局	大人 (中学生以上)	300円(乗合い予約 200円)	400円(乗合い予約300円)	小学生	150円(乗合い予約 100円)
	今町農方地区⇔今町6丁目～見附駅	今町農方地区⇔市野坪～郵便局							
大人 (中学生以上)	300円(乗合い予約 200円)	400円(乗合い予約300円)							
小学生	150円(乗合い予約 100円)	200円(乗合い予約150円)							
実施主体	大田原市、運行事業者								
実施時期	平成 29 年度～：詳細検討								

目標 2-2 小さな交通の導入によるコスト削減	
評価指標	小さな交通導入検討路線のコスト
現況値	約 3,232 万円（平成 27 年度） 黒羽・佐良土線：約 911 万円、佐久山・野崎駅線：約 769 万円 佐久山・親園線：約 785 万円、野崎方面循環線：約 767 万円
目標値	現況値より削減（平成 33 年度）

事業 2-2 地域状況に対応した小さな交通の導入

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 小さな交通の導入検討路線として、1 人 1 乗車当たり運行経費が既存のデマンド交通の 1 人 1 乗車当たり運行経費を超えている、「湯津上地域の黒羽・佐良土線」、「佐久山地域の佐久山・野崎駅線、佐久山・親園線」、「野崎地域の佐久山・野崎駅線、野崎方面循環線」の 3 地域 4 路線を対象とします。 小さな交通の導入にあたっては既存交通事業者を活用した移動支援、住民主体による輸送などが考えられ、地域の状況に対応した交通システムの導入を検討します。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 徳島県徳島市応神町（旧応神村）では地区内の幹線道路を路線バスが運行しているのみで、マイカーを運転しない高齢者にとっては日常生活において買い物や通院に不便を感じている状況にありました。 そこで、地域住民が主体となり、コミバスを走らせる会（のちに応神ふれあいバス運行協議会）を立ち上げました。そして、高齢者などの移動手段を確保しようと奔走し、住民アンケートや試験運行などによるニーズ確認も行った上で、平成 23 年 12 月に「応神ふれあいバス」の運行をスタートしました。 応神ふれあいバスは、応神ふれあいバス運行協議会が運営主体となり、（有）東丸タクシーに運行を委託して運行されています。 徳島市では、平成 22 年に「徳島市地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画の目標の一つである「公共交通不便地域の減少」を達成するために行う事業として、「地域住民によるバス運行へのサポート」に取り組むこととし、「自主運行バス等運行手引き」を作成しています。
	出典：自主運行バス等運行手引き（徳島市 web ページ）
実施主体	大田原市、運行事業者
実施時期	平成 29 年度～：詳細検討

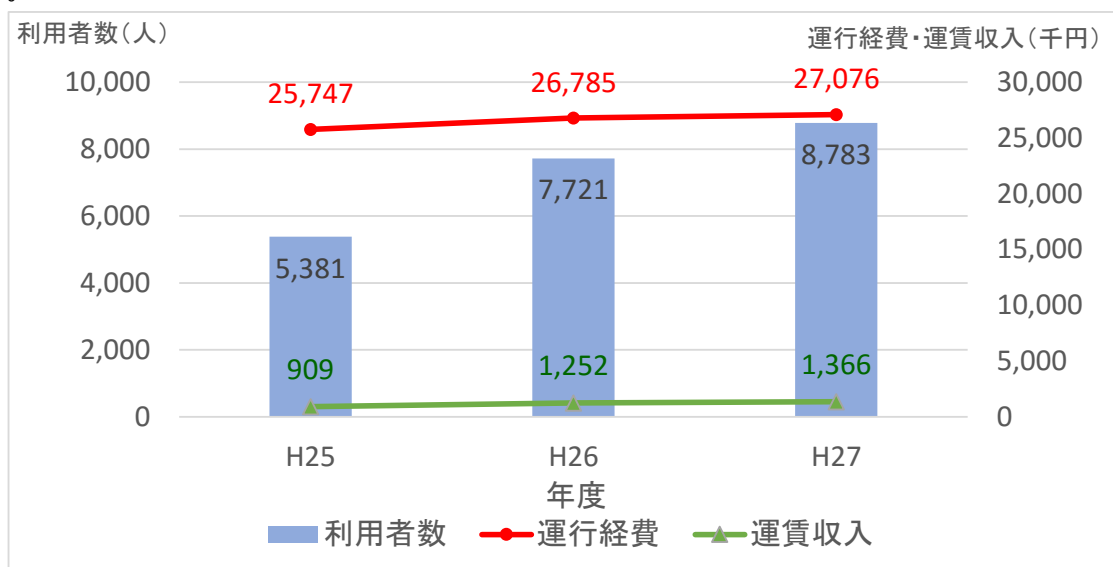
市営バスの1人1乗車当たりの運行経費（平成27年度）

市営バスのうち、1人1乗車当たり運行経費が既存のデマンド交通の1人1乗車当たり運行経費を超えている路線として、「湯津上地域の黒羽・佐良土線」、「佐久山地域の佐久山・野崎駅線、佐久山・親園線」、「野崎地域の佐久山・野崎駅線、野崎方面循環線」の3地域4路線が挙げられます。

路線	1人1乗車当たりの運行経費(円/人)	再編内容	留意事項
佐久山・親園線	1,392	小さな交通	小さな交通導入検討地域の佐久山地域を運行しているため、対象とする。
金田方面循環線	930	現状維持	1人1乗車当たり運行経費が既存デマンド交通よりは安いですが、更なる運行の効率化を図っていく。
野崎方面循環線	613	小さな交通	小さな交通導入検討地域の野崎地域を運行しているため、対象とする。
那須塩原駅線	224	民間バス事業者への移管検討	
大田原市内循環線	359	現状維持	1人1乗車当たり運行経費が既存デマンド交通よりは安いですが、更なる運行の効率化を図っていく。
金丸線	6,455	現状維持	那須塩原駅線の回送車両を用いた運行であり、小さな交通に再編してもコスト縮減が図れない。
雲巖寺線	346	民間バス事業者への移管検討	
須賀川線	5,042	現状維持	八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョンにて大子町路線との結節について検討中。
黒羽・佐良土線	3,755	小さな交通	
蛭田・湯津上線	1,110	現状維持	1人1乗車当たり運行経費が既存デマンド交通よりは安いですが、更なる運行の効率化を図っていく。
佐久山・野崎駅線	5,607	小さな交通	

再掲) デマンド交通の運行経費

平成27年度の運行経費は27,076千円で1人1乗車当たりの運行経費は3,083円となっています。



※補助金を含まない数値

6.4 目標3 公共交通を利用した「おでかけ」のきっかけづくりによる新たな利用者の創出

目標3「公共交通を利用した「おでかけ」のきっかけづくりによる新たな利用者の創出」を達成するために、ここでは以下の3つの事業を実施することとします。

【目標3-1 公共交通利用啓発に向けた企画の実施】

【事業3-1 各種利用促進企画等の実施（市内開催イベントとの連携）】

公共交通利用啓発に向けた企画として、路線沿線にある商業施設や観光施設、及び市内開催イベントと連携した公共交通利用促進策やモビリティ・マネジメント※の実施による、公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促します。

【目標3-2 情報提供による公共交通利用しやすさ向上】

【事業3-2 バスおでかけマップの作成（中心市街地や沿線施設との連携）】

新たに構築される市内の公共交通網と沿線おでかけ情報などの市内公共交通に関する全ての情報を網羅した公共交通マップを作成し情報提供を行うことで公共交通利用しやすさの向上を図ります。

【目標3-3 公共交通利用者数増加に向けたパッケージツアーの導入】



【事業3-3 公共交通を利用したパッケージツアーの導入】

公共交通を利用したパッケージツアーの導入により、市民や来訪者の新たな需要を創出し、公共交通利用者の増加を目指します。

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

目標3-1 公共交通利用啓発に向けた企画の実施	
評価指標	きっかけづくりの取り組み実施回数
現況値	0回（未実施・平成27年度）
目標値	通算8回以上（平成33年度） 【目標値の設定根拠】 ・平成30年度以降、年に2回以上の実施を想定している。

事業3-1 各種利用促進企画等の実施（市内開催イベントとの連携）

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用のきっかけづくりを行うため、「バススタンプラリー」「小学生による車内音声案内」「車内絵画展」等を企画し、実施します。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋田県の「大曲仙北圏域における地域公共交通対策研究会」では普段、公共交通を利用しない方々などが地域公共交通について知るきっかけづくりと、利用者からのご意見を今後の施策に生かすため、バススタンプラリー2016を実施しています。 神奈川県二宮町では、鉄道駅までマイカー送迎されている方を対象にできる限りマイカー送迎以外の交通手段への転換を考えてもらうことを目的としてアンケート、啓発冊子配布、交通行動に対する個別アドバイス等のモビリティ・マネジメントを実施しています。
	 <p>大田市・仙北市・美郷町の公共交通について知っていただくため、公共交通利用者のご意見を伺うとともに、さらに利用してもらうために「バス・スタンプラリー2016」を実施します。</p> <p>実施期間：平成28年1月4日(月)～平成28年1月31日(日) 応募締切：平成28年2月5日(金) 消印有効 対象者：対象路線をご利用の方 実施方法：①スタンプの種類は2種類あり、1種類目(赤色)を3個以上、合計で10個のスタンプを集めてください。 ②スタンプ台紙は、バスの車内に備え付けてあります。 ③スタンプ台紙は、集めたバスの車庫から、取り出し、スタンプの台紙を提示して押印してもらってください。 ④応募方法は、1人1枚の応募となります。スタンプ台紙を、郵送もしくはお近くの用紙所、別項へご持参ください。</p> <p>賞品：1枚のスタンプ台紙に2種類のスタンプを決まった回数押してもいいと願ったことと、仙北圏域のアンケートにお答えいただくこと、大田市・仙北市・美郷町に所属した賞品を抽選で賞品を上げます。なお、アンケートにお答えがない場合は、抽選にはなりませんので、ご注意ください。</p> <p>賞品の内容： ご宿泊利用券 1万円相当 (3) 特産品セット 5千円相当 (10) 特産品セット 3千円相当 (15) 賞品の発送：当選の発表は、賞品の発送をもって代させていただきます。</p> <p>お問い合わせ：大曲仙北圏域における地域公共交通対策研究会(大曲市企画課まちづくり課) TEL: 0187-63-1111 大曲市役所 企画課まちづくり課 交通担当 TEL: 0187-43-1112 仙北市役所 総務課企画担当課 交通担当 TEL: 0187-64-6001 美郷町役所 企画課 交通担当</p>
	 <p>アンケート用紙、系内状、返信用封筒、交通社会実験のお知らせ、資料4: バスの通勤・通学をもっと快適に!、資料1: マイカー送迎をもっと快適に!、資料3: バス路線図、粗品(オリジナルポケットティッシュ)、無料バスケット、資料2: これからのクルマの使い方!</p>
実施主体	大田原市、運行事業者、住民
実施時期	平成29年度～：詳細検討

目標3-2 情報提供による公共交通利用しやすさ向上

評価指標	バスおでかけマップの作成・情報提供
現況値	未実施（平成27年度）
目標値	実施（平成33年度）

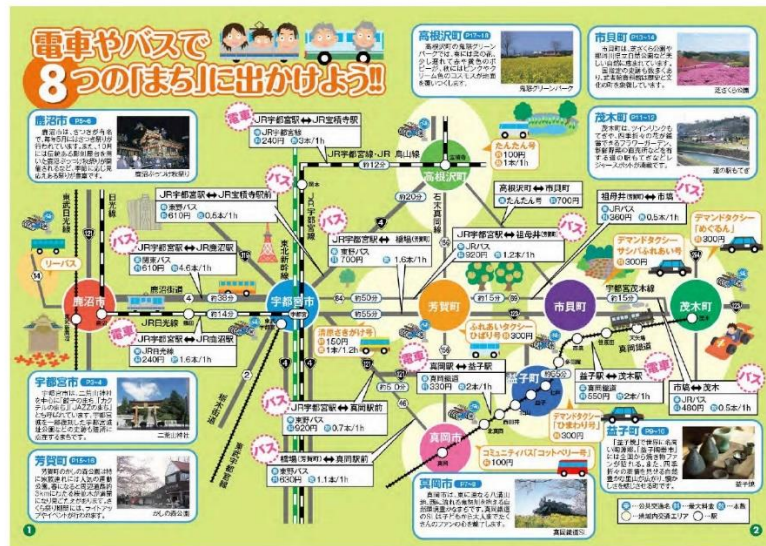
事業3-2 バスおでかけマップの作成（中心市街地や沿線施設との連携）

- 新たに構築される市内の公共交通網と沿線おでかけ情報などの市内公共交通に関する全ての情報を網羅した公共交通マップやパンフレットを作成し、市民及び来訪者に情報提供を行います。

参考事例

- 栃木県の「県央地域公共交通利活用促進協議会」では公共交通の利用促進に向けた啓発活動のひとつとして、県央地域の主な観光名所等を公共交通で訪れるためのマップを作成しています。

事業内容



出典：県央地域公共交通利活用促進協議会 web ページ

実施主体	大田原市、運行事業者、住民
実施時期	平成29年度～：詳細検討

目標3-3 公共交通利用者数増加に向けたパッケージツアーの導入

評価指標	パッケージツアーの導入
現況値	未実施（平成27年度）
目標値	実施（平成33年度）

事業3-3 公共交通を利用したパッケージツアーの導入

- 現在、本市では観光協会と一緒に「与一くんとめぐる路線バスの旅」を企画、実施しています。更なる公共交通利用者数の増加に向けて、市内の観光施設や商業施設と連携した公共交通を利用したパッケージツアーの導入を実施します。

参考事例

- 青森県八戸市では、八戸地域公共交通会議が路線バスを使って気軽にお出かけを楽しめる企画商品として「日帰り路線バスパック」を実施しています。

事業内容

出典：八戸市 web ページ

実施主体 大田原市、運行事業者、住民

実施時期 平成29年度～：詳細検討

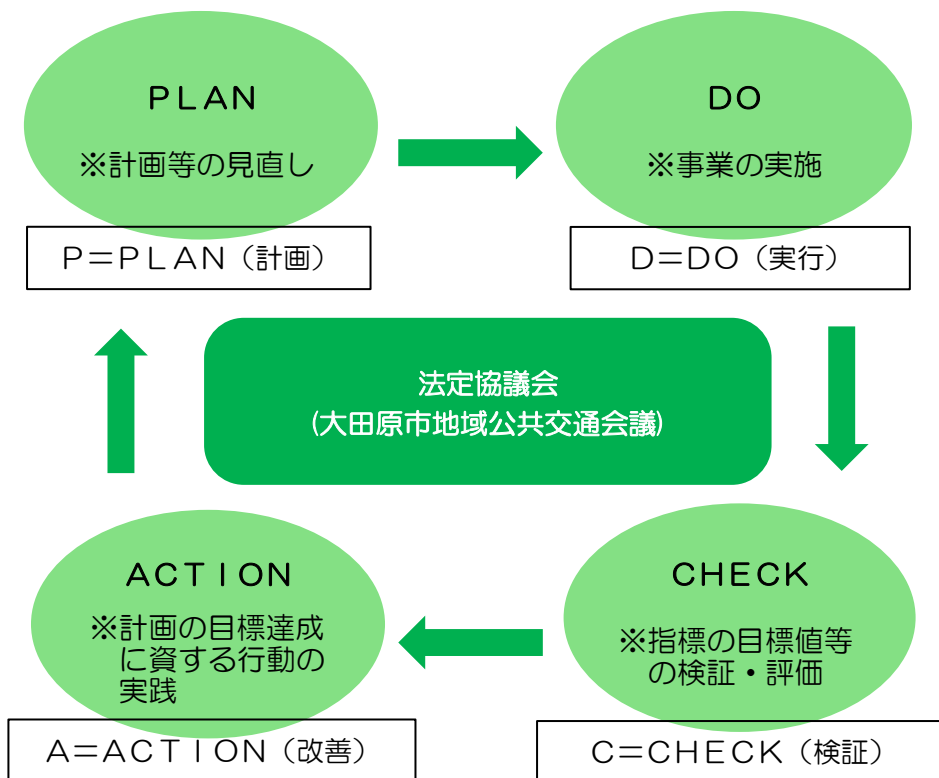
6.5 スケジュール

計画目標	事業	実施主体			実施スケジュール				
		大田原市	交通事業者	住民	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
1. 有機的・持続的な公共交通ネットワークへの改善による「くらしの足」の確保									
1-1 市営バスのコスト削減	市営バスの車両更新計画の立案・民間バス事業者への移管の検討	○	○				調査・検討		
1-2 市営バス・民間路線バスの利用者数増加	市営バス・民間路線バスの共通券発行	○	○		検討		順次実施		
1-3 幹線路線の利用者数増加	近隣市町との連携強化における幹線路線の需要増加	○	○		検討		順次実施		
2. 小さな需要に対応した交通システムの構築による「くらしの足」の確保									
2-1 既存デマンド交通の収支率改善	既存デマンド交通の改善	○	○		検討		順次実施		
2-2 小さな交通の導入によるコスト削減	地域状況に対応した小さな交通の導入	○	○		検討		順次実施		
3. 公共交通を利用した「おでかけ」のきっかけづくりによる新たな利用者の創出									
3-1 公共交通利用啓発に向けた企画の実施	各種利用促進企画等の実施（市内開催イベントとの連携）	○	○	○	検討		順次実施		
3-2 情報提供による公共交通利用しやすい向上	バスおでかけマップの作成（中心市街地や沿線施設との連携）	○	○	○	検討		順次実施		
3-3 公共交通利用者数増加に向けたパッケージツアーの導入	公共交通を利用したパッケージツアーの導入	○	○	○	検討		順次実施		

7. 進行管理

7.1 進行管理体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、PDCAサイクルに則り、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。



7.2 進行管理内容

①市の役割

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

②各事業主体の役割

市及び交通事業者等は、計画に示された事業を着実に実施するものとします。

③市民の役割

市民は公共交通の利用推進を行うものとします。

④公共交通の運行継続・見直しルール

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

⑤法定協議会の役割

法定協議会では、市のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を検討し、今後の事業の進め方を助言します。また必要に応じて地域公共交通網形成計画を変更するものとします。