

# 大田原市地域公共交通計画

令和4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
1.4	上位及び関連計画等	3
2	本市の概況	6
2.1	本市の地勢	6
2.2	本市の人口	7
3	市内の公共交通の現況	8
3.1	市内の路線	8
3.2	市内の公共交通の拠点	9
3.3	大田原市内の路線バス・デマンド交通の利用状況	10
3.4	大田原市民の公共交通への認識	17
4	地域公共交通の役割と課題整理	18
4.1	本市の地域公共交通の役割	18
4.2	問題・課題の整理	18
5	大田原市地域公共交通計画の基本方針	20
6	大田原市地域公共交通計画の目標及び取組	21
7	大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組	22
8	目標達成指標	29
9	計画の進捗管理	30



## 1 計画策定の概要

### 1.1 計画策定の趣旨

本市の公共交通体系は、民間路線バス事業者の関東自動車株式会社路線バス（旧東野交通株式会社路線バス 通称：関東バス）と市営バスが運行していましたが、一部の区間において、関東バスとの競合や、需要に見合わない路線について見直しを図ると共に、平成24(2012)年度に、当時の地域公共交通活性化再生法に基づく「大田原市地域公共交通総合連携計画」の実施により、大規模なバス路線の再編や黒羽・川西・両郷・須賀川地区でデマンド交通の運行を開始しました。

国の公共交通施策においては、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し面的な公共交通ネットワークの再構築をするため、平成25(2013)年に交通政策基本法を公布・施行し、平成26(2014)年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正されました。

本市においても、平成29(2017)年に「大田原市地域公共交通網形成計画」を策定し、市営バス路線の改廃、湯津上地区や親園・野崎・佐久山地区のデマンド交通の導入及び那須塩原市地域バス「ゆーバス」との連携など、まちづくりと一体となった公共交通の再編を実施しました。

令和2(2020)年には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域の多様な輸送資源の活用により、移動手段の確保や持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を目的として、地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

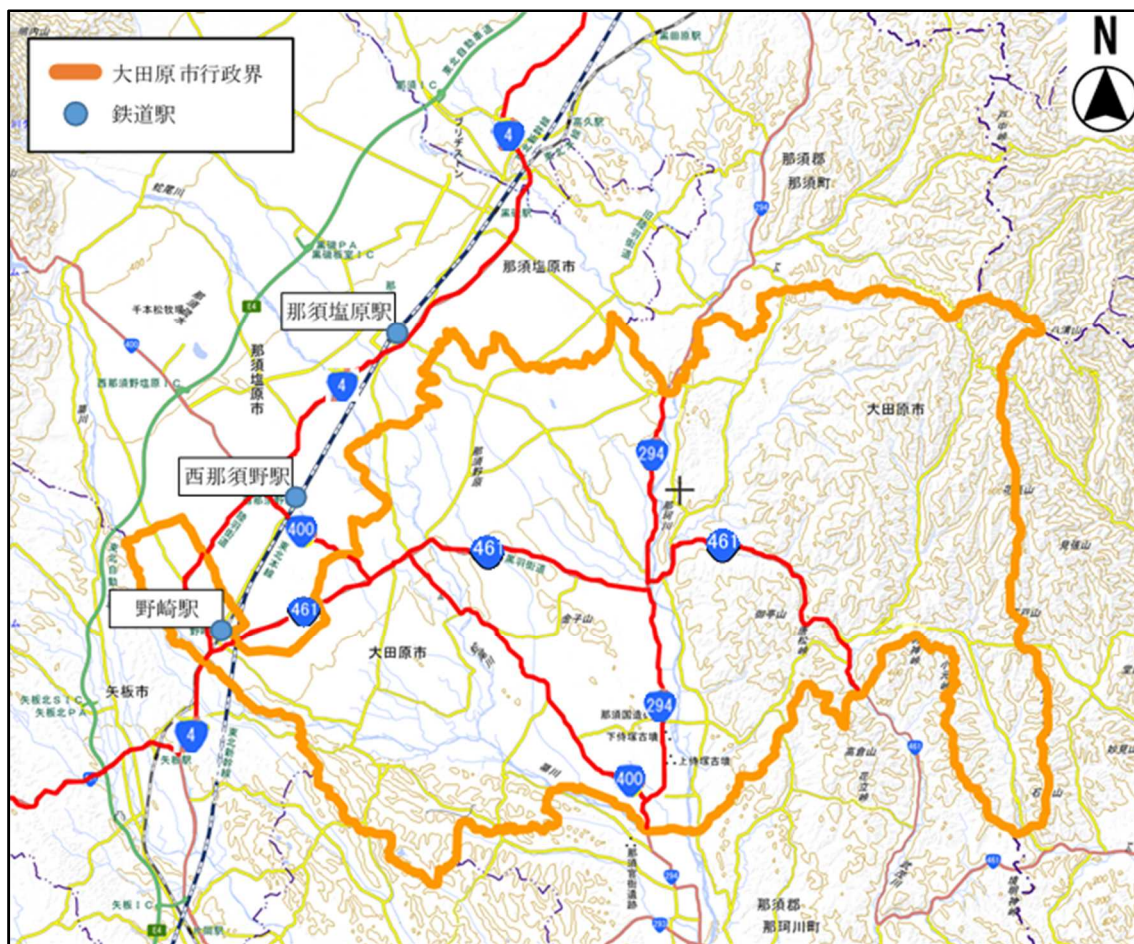
これからの地域公共交通は、急激な少子高齢化において運転免許の返納を希望する高齢者や危険運転を危惧する家族等が増加するため、移動手段の受け皿の確保が重要となっております。

また、移動手段が自家用車である市民が大多数であることから、自家用車を運転することが困難となった時に、公共交通が身近な移動手段として利用しやすい環境を維持することが大切です。

市民が住み慣れた地域で質の高い生活を送るため、学生や社会人に“住みたいまち”として選ばれるため及び様々な移動ニーズを捉えて人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保維持を図るため、大田原市総合計画、大田原市都市計画マスタープラン及び大田原市立地適正化計画を上位計画として、八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン及び那須地域定住自立圏共生ビジョンを関連計画として、本市の地域公共交通計画を策定するものです。

## 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、市外の一部についても、交通拠点へのアクセスに関する部分も対象とします。



出典:国土地理院ホームページより

## 1.3 計画の期間

本計画の計画期間は令和4(2022)年度から令和9(2027)年度までの6年間とします。

#### 1.4 上位及び関連計画等

この計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)」に基づく地域公共交通計画として位置づけるものとします。

地域公共交通計画策定においては、大田原市総合計画、大田原市都市計画マスタープラン及び大田原市立地適正化計画を上位計画とし、八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン及び那須地域定住自立圏共生ビジョンを関連計画とし、総合政策部門、保健福祉部門、建設水道部門及び産業振興部門との連携を図ります。

##### 【上位計画:大田原市総合計画】

基本計画(後期)期間:令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間

基本政策:豊かな自然と調和する、やすらぎのある快適な環境のまちづくり

課題:

地域の需要に見合った運行形態の見直し、市町の区域を越える相互乗り入れによる「市民の足」の支え合い、GTFS<sup>\*</sup>の活用や交通系ICカードの導入による多様なニーズへの対応及び環境に配慮した車両の導入など効率的で持続可能な新たな交通施策の導入の検討が課題とされています。

公共交通に関する目標値:

指標名	現状値(R2)	最終目標(R8)
市営バスの1人あたりの運行経費	749円	420円
市営バスの利用者数	280,200人	460,000人
デマンド交通の1人あたりの運行経費	2,672円	1,800円
デマンド交通の利用者数	21,244人	25,000人

※ GTFS(ジー・ティ・エフ・エス:General Transit Feed Specification):

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た標準的な公共交通データの様式。

##### 【上位計画:大田原市都市計画マスタープラン】

目標年次:平成22(2010)年から令和7(2025)年までのおおむね20年間

将来都市像:住む人が輝き 来る人がやすらぐ 幸せ度の高いまち

公共交通に関する整備方針:

路線バスをはじめとした公共交通の充実・拡充を図るとともに、鉄道やタクシーなどとの連携を推進し、市民及び来訪者の交通利便性の向上を目指します。

##### 【上位計画:大田原市立地適正化計画】

計画期間:令和2(2020)年から令和24(2040)年度までのおおむね20年間

計画区域:大田原、金田、親園、野崎及び佐久山の計5地区

目指す都市の骨格構造(交通ネットワーク軸):

路線バスやデマンド交通など多様な手法により、地域拠点や周辺都市の住民が中心都市拠点及び都市拠点の機能を容易に共有・利活用できるよう、円滑な拠点間のネットワークを確保します。

**【施策1】近隣市町との連携強化やまちなかを循環する路線の維持・強化**

- 鉄道事業者との連携強化
- 近隣市町との連携強化による広域公共交通の利便性の維持・強化
- 需要に応じた路線バスの改編の検討

**【施策2】拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの形成**

- 郊外と拠点を結ぶ既存の路線バスの維持
- デマンド交通の充実
- 地域状況に対応した「小さな交通」の導入

目標:

市全域の人口が減少しているため、公共交通の利用者数も減少することが予想されます。しかし、今後、高齢化が進展していく中で公共交通は必要となることから、需要に応じた路線バスの運行本数、路線の改編や公共交通沿線への居住の誘導により、公共交通利用者数の維持、増加を目指します。

**【関連計画:八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン】**

計画期間:令和元(2019)年度から令和5(2023)年度まで5年間

協定に基づく取組み:

近隣市町への相互乗り入れや市町間における乗り継ぎの強化について運行形態の検証、検討を行うとしています。

事業名	広域的な地域公共交通の研究		
関係市町名	大田原市、那須塩原市、那須町、那珂川町、大子町		
事業概要	地域公共交通(生活路線)の維持・確保や整備など、運行可能な形態の検証・検討を行う。 ○路線バスの相互乗り入れ、市町間における路線バスの乗り継ぎの強化など、運行可能な形態の検証と検討を行う。		
事業効果	広域的に地域公共交通を検討することで、通勤・通学・通院等の利便性が向上し、地域公共交通の活性化が図られる。		
事業の目標 (指標)	指標名	基準値(調査時点)	目標値(達成年度)
	関係市町の市町間 乗り入れ路線数	18 路線 (平成 30 年度)	20 路線 (令和 5 年度)



【関連計画:那須地域定住自立圏共生ビジョン】

計画期間:令和2(2020)年度から令和6(2024)年度までの5年間

『結びつきやネットワークの強化』として、『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、その他の地域公共交通サービスの提供等に向けた連携』に向けて、『公共交通のネットワーク化を図り、利用者の利便性を向上させることにより、公共交通の利用を促進し、圏域内の交流の活性化を図る』取り組みを行うとしています。

また、平成30年1月に策定した那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画は大田原市地域公共交通計画の関連計画としており、現在、新たな那須地域定住自立圏地域公共交通計画を令和5年3月に向けて策定しているところです。

事業名	公共交通ネットワーク事業		
関係市町名	大田原市、那須塩原市、那須町、那珂川町		
事業概要	那須地域定住自立圏の公共交通をネットワーク化し、圏域内の交流の活性化を図る。(公共交通網形成計画に基づく事業の実施) ・公共交通マップの作成 ・路線により異なるバス停名称の統一 ・バス路線番号の設定 等		
事業成果	住民ニーズを踏まえた効果的な公共交通ネットワークを構築することで、利用者利便性の向上が図られる。		
事業の目標 (指標)	指標名	基準値(調査時点)	目標値(達成年度)
	利便性の向上につながる取組(マップ作成、バス停名称の統一等)件数	1件	3件

## 2 大田原市の概況

### 2.1 大田原市の地勢

本市は、面積が354.36km<sup>2</sup>であり、栃木県北東部に位置し、東は茨城県大子町、西は矢板市、南はさくら市及び那珂川町、北は那須塩原市及び那須町に接しています。

本市の道路網は、南北に国道294号が、東西に国道400号や国道461号が幹線軸を形成し、西部には国道4号、市街地には主要地方道が整備されています。

鉄道については、JR東北本線(宇都宮線)の野崎駅と共に、市街地から近い隣接の那須塩原市のJR西那須野駅や東北新幹線が停車するJR那須塩原駅が整備されており、本市への玄関口となっています。

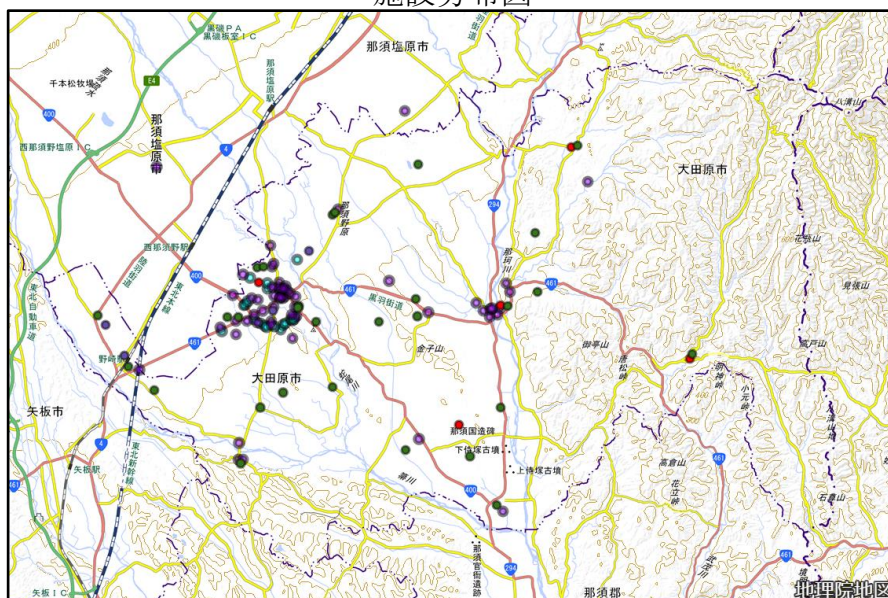
市街地については、環状線市道南大通り線を中心に大規模小売店が出店し商業施設集積地となっています。中心市街地においては、商店街に加えて、市街地再開発事業により「トコトコおおたわら」が拠点施設として整備されています。

郊外については、野崎工業団地には、大手企業が集積していますが、近年、中田原工業団地にも、那須地区消防組合や那須赤十字病院の移転及び関連企業や大手企業が進出しています。

本市には医療福祉系の大学と3つの高校があり市内・市外から多くの学生と職員が通っています。また、裁判所や税務署、法務局、土木事務所など栃木県北地区をまとめる公的機関が多く置かれております。

両郷地域及び須賀川地域については山村振興法において振興山村に指定されておりましたが、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法が令和3(2021)年に施行されたことにより、湯津上地域(旧湯津上村)及び黒羽地域(旧黒羽町)が過疎地域に指定され国の支援を受けられるようになりました。

施設分布図

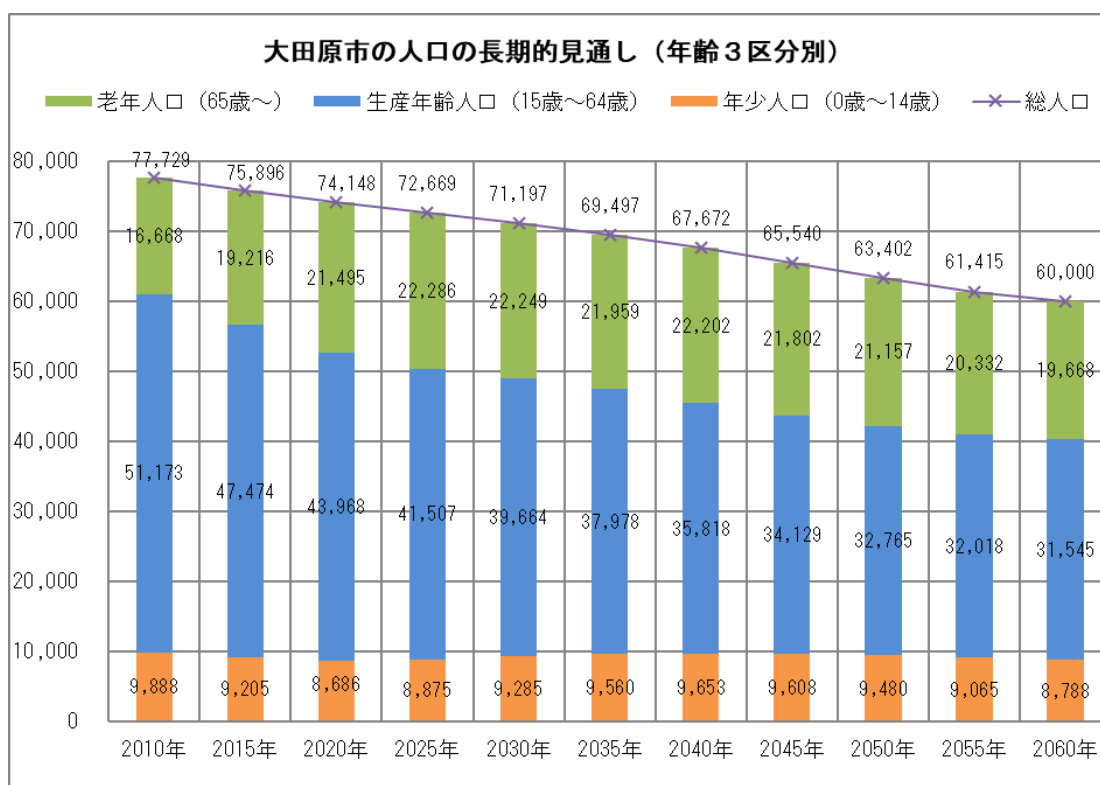


## 2.2 大田原市の人口

本市の人口は、令和2(2020)年時点で74,148人です。

令和37(2055)年の予測値では61,415人と、令和2(2020)年の実績値と比べて約12,700人(17%)減少する予想になっています。

また、令和22(2040)年の高齢化率は約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:大田原市人口ビジョン

### 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、令和42(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。

### 3 大田原市の公共交通の現況

#### 3.1 大田原市内のバス路線

本市の公共交通は、令和3(2021)年4月1日時点では、路線バスとデマンド型交通が運行しています。路線バスは、大田原市営バス11路線、関東バス5路線10系統運行しています。デマンド型交通は、市内に所在するタクシー事業者が2地域の区域運行と3路線を運行しています。

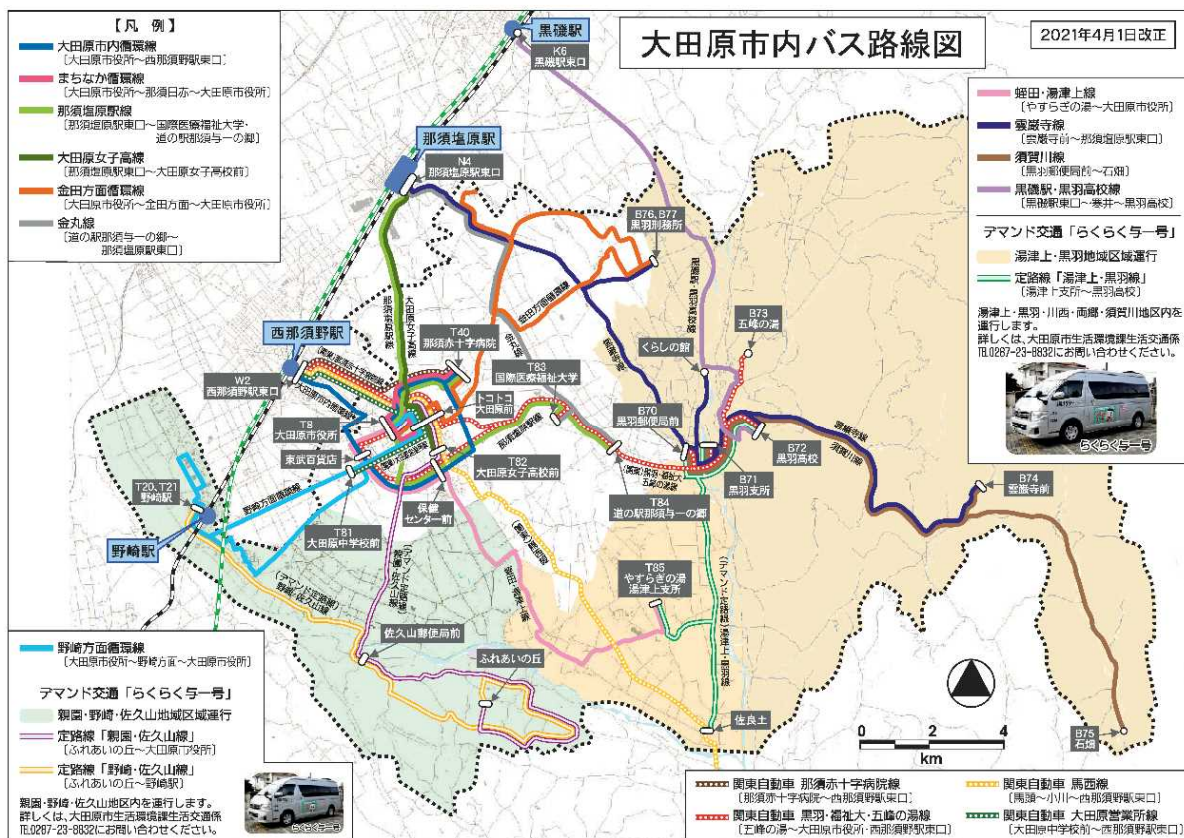
#### ■ 令和3(2021)年度 大田原市内路線一覧

運行主体	路線名	起点	主たる経由地	終点	キロ程	
大田原市	金田方面循環線	大田原市役所	小滝・羽田・寒井・練貫	大田原市役所	36.7	
	野崎方面循環線	大田原市役所	加治屋・薄葉・下石上	大田原市役所	24.3	
	那須塩原駅線	那須塩原駅東口	今泉・大田原市役所・若草・国際医療福祉大学	道の駅那須与一の郷	22.3	
	大田原市内循環線	大田原市役所	中田原・若草・美原・本町	西那須野駅東口	13.3	
	金丸線	道の駅那須与一の郷	国際医療福祉大学・市野沢・練貫・東小屋	那須塩原駅東口	12.2	
	雲巖寺線	雲巖寺前	黒羽高校・黒羽支所・くらしの館・黒羽向町	那須塩原駅東口	38.3	
	須賀川線	黒羽郵便局前	黒羽支所・雲岩寺	石畑	26.1	
	蛭田・湯津上線	やすらぎの湯	蛭田・片府田・宇田川・美原・中央	大田原市役所	17.3	
	大田原女子高線	那須塩原駅東口	今泉・住吉町・元町	大田原女子高校前	8.5	
	黒磯駅・黒羽高校線	黒磯駅東口	鍋掛・寒井・堀之内	黒羽高校	16.4	
	まちなか循環線	大田原市役所	末広・中央・中田原	大田原市役所	8.5	
	関東自動車株式会社	西那須野駅・馬頭線				
		(系統) 西那須野駅・馬頭車庫	西那須野駅東口	倉骨	馬頭車庫	31.6
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 補助対象系統						
西那須野駅・五峰の湯線						
(系統) 西那須野駅-黒羽郵便局		西那須野駅東口	福祉大	黒羽出張所	15.5	
(系統) 西那須野駅・赤十字・黒羽郵便局		西那須野駅東口	那須赤十字	黒羽出張所	20.3	
(系統) 西那須野駅・五峰の湯		西那須野駅東口	黒羽	五峰の湯	23.2	
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 補助対象系統						
(系統) 西那須野駅・赤十字・五峰の湯		西那須野駅東口	那須赤十字	五峰の湯	28.0	
(系統) 西那須野駅・福祉大		西那須野駅東口	稲荷前	国際医療福祉大学前	9.6	
大田原市役所・五峰の湯線						
(系統) 大田原市役所・五峰の湯		大田原市役所	黒羽	五峰の湯	22.5	
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 補助対象系統						
(系統) 大田原市役所・黒羽郵便局		大田原市役所	トコトコ大田原	黒羽郵便局	14.8	
西那須野駅・大田原中学校線						
(系統) 西那須野駅・大田原中学校	西那須野駅東口	トコトコ大田原	大田原中学校	6.8		
西那須野駅・那須赤十字病院線						
(系統) 西那須野駅・赤十字	西那須野駅東口	大高入口	那須赤十字病院	5.5		
市内タクシー事業者	野崎・佐久山定路線	ふれあい丘	佐久山・平沢・薄葉	野崎駅	19.7	
	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 補助対象系統					
	親園・佐久山定路線	ふれあい丘	佐久山・親園・浅香	大田原市役所	16.7	
	湯津上・黒羽定路線	湯津上支所	佐良土・黒羽向町	黒羽高校	18.8	
	親園・野崎・佐久山地域区域運行	野崎駅前	親園・野崎・佐久山地区内	野崎駅前	—	
	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 補助対象系統					
湯津上・黒羽地域区域運行	田町ロータリー	湯津上・黒羽地区内	田町ロータリー	—		
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 補助対象系統						

### 3.2 大田原市内の公共交通の拠点

交通拠点として機能しているのは、「大田原市役所」、「那須赤十字病院」、「トコトコ大田原」、「黒羽郵便局前」、「野崎駅」であり、市外にも那須塩原市の「西那須野駅」、「那須塩原駅」があります。

### ■大田原市内路線図



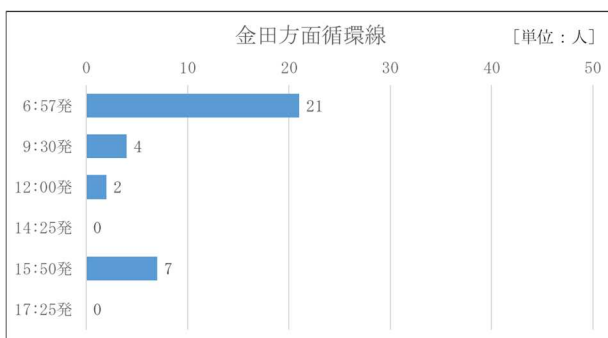
### 3.3 大田原市内の路線バス・デマンド交通の利用状況

大田原市営バスは、朝・夕は通学や通勤の利用者で混雑します。一方で、日中の利用者がとても少ない路線があります。

市営バス 1日あたりの乗車人数(調査日令和3(2021)年6月)

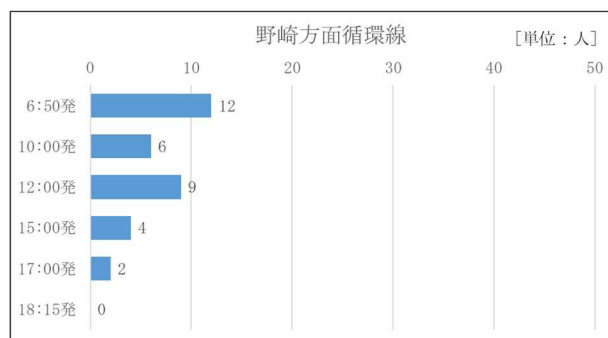
#### ■金田方面循環線 乗車人数

大田原市役所から金田地区を回り、市役所まで運行します。主な利用者は、スクールバスとして利用する市野沢小学校の児童です。



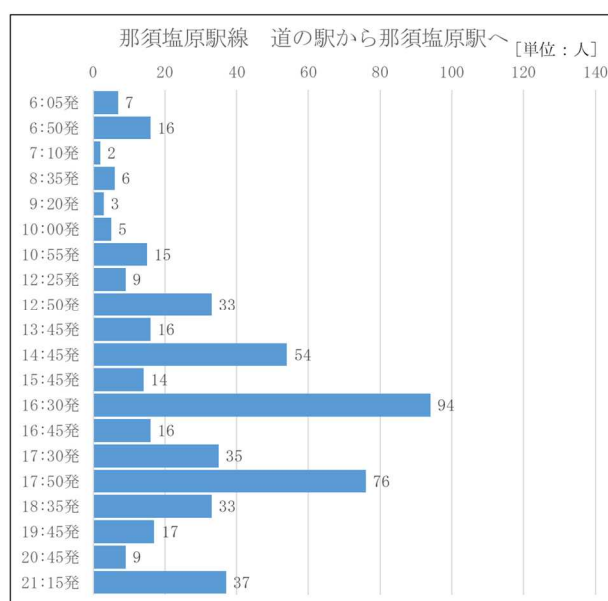
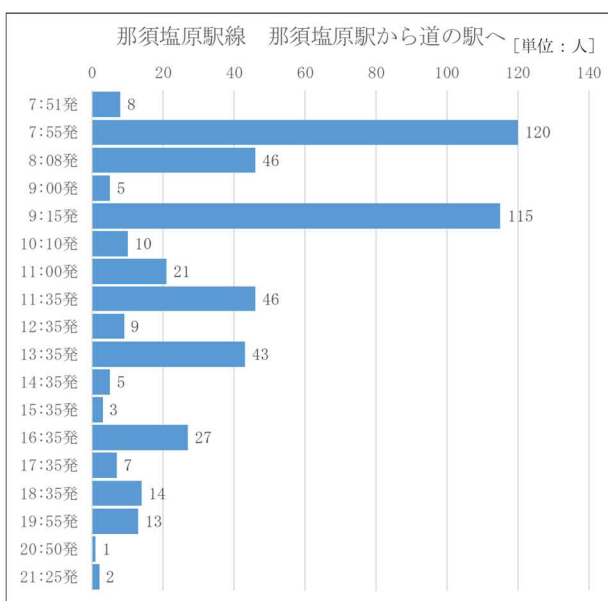
#### ■野崎方面循環線 乗車人数

大田原市役所から野崎地区を回り、市役所まで運行します。主な利用者は、野崎駅を利用する高校生・社会人の方です。



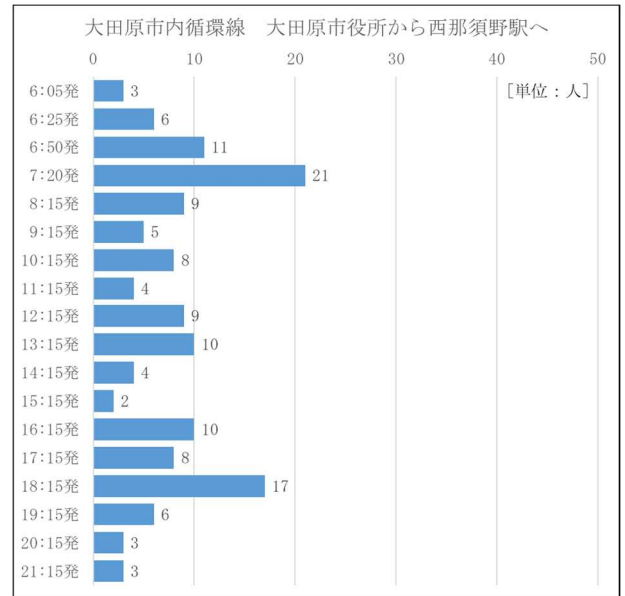
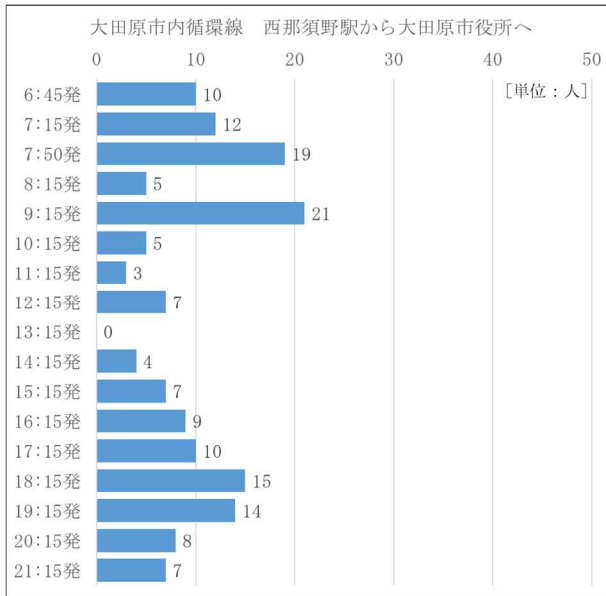
#### ■那須塩原駅線

那須塩原駅東口から道の駅那須与一の郷まで運行します。主な利用者は、大田原市街地に住む国際医療福祉大学生です。



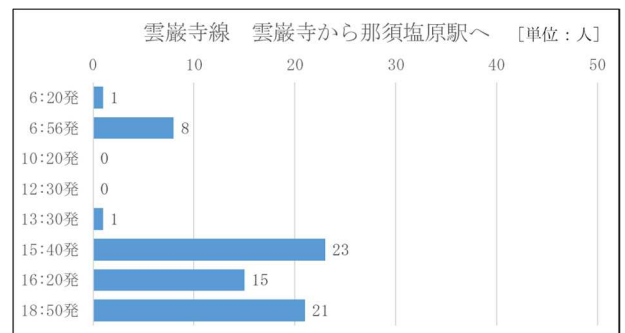
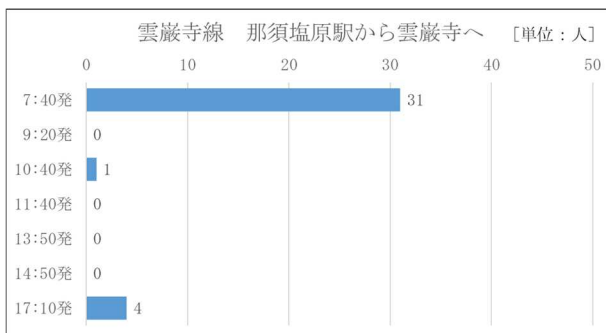
### ■大田原市内循環線

大田原市役所から西那須野駅東口まで運行します。主な利用者は、大田原市街地から駅へ、または駅から市街地へ向かう高校生・社会人の方です。



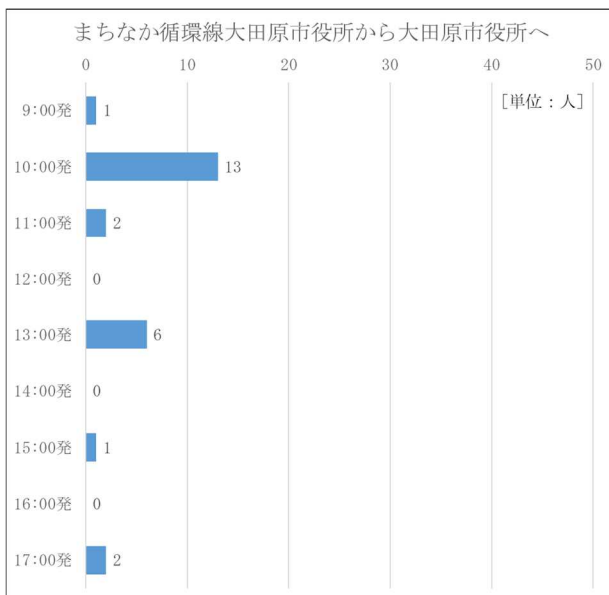
### ■雲巖寺線 乗車人数

雲巖寺前から那須塩原駅東口まで運行します。主な利用者は、黒羽高等学校の生徒です。



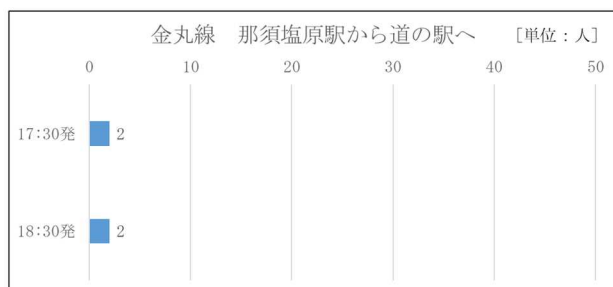
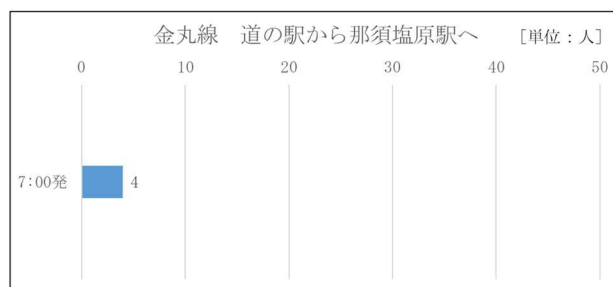
■まちなか循環線 乗車人数

大田原市役所から中心市街地と那須赤十字病院を回り、市役所まで運行します。



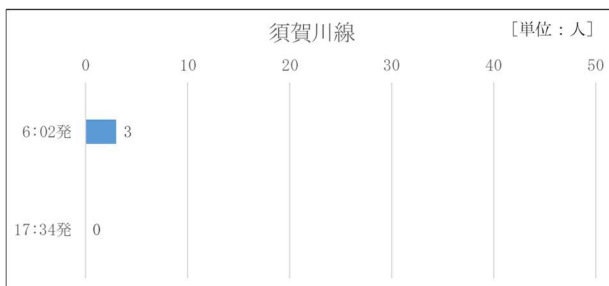
■金丸線 乗車人数

道の駅那須与一の郷から那須塩原駅東口まで運行します。



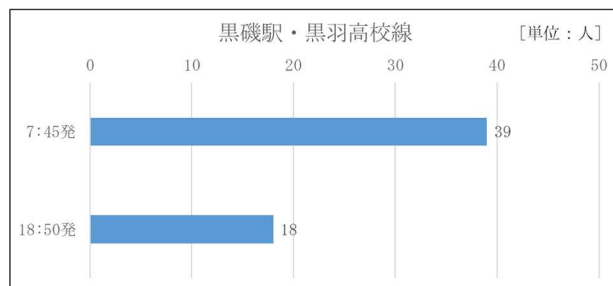
■須賀川線 乗車人数

石畑から黒羽郵便局前まで運行します。

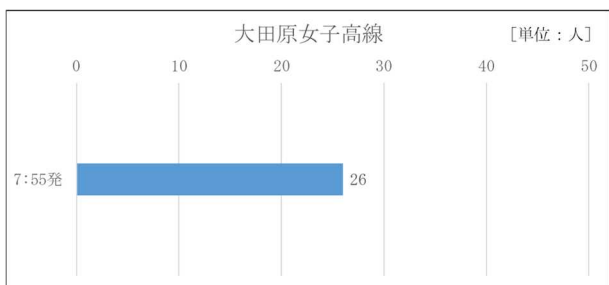


■黒磯駅・黒羽高校線 乗車人数

黒磯駅東口から黒羽高校まで運行します。主な利用者は、黒羽高等学校の生徒です。



■大田原女子高線 乗車人数



那須塩原駅東口から大田原女子高校前まで運行します。主な利用者は、大田原女子高等学校の生徒です。

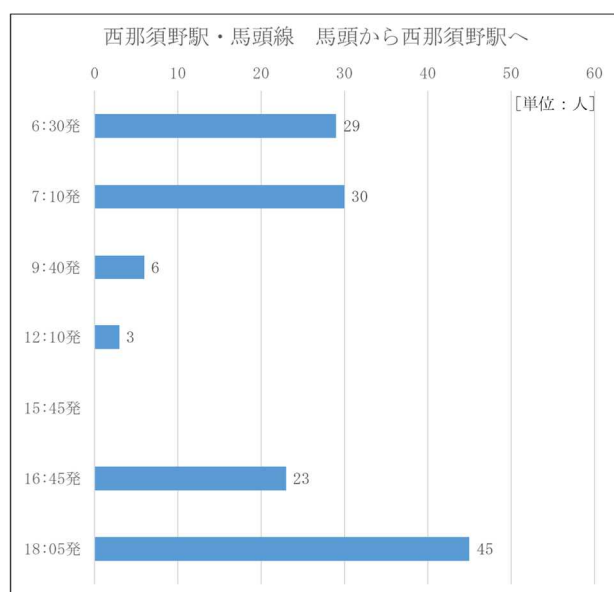
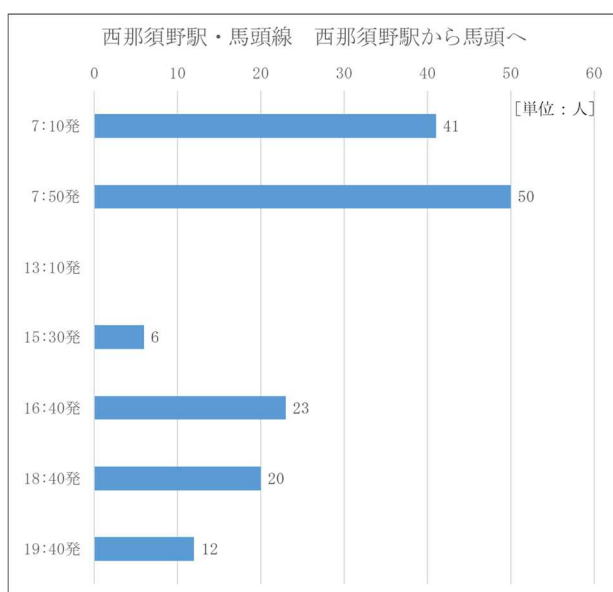


関東自動車株式会社の路線バスは、西那須野駅や那珂川町からの高校生の通学、通勤の利用者で、朝・夕が混雑しています。

関東バス 1日あたりの乗車人数(調査日令和3(2021)年7月)

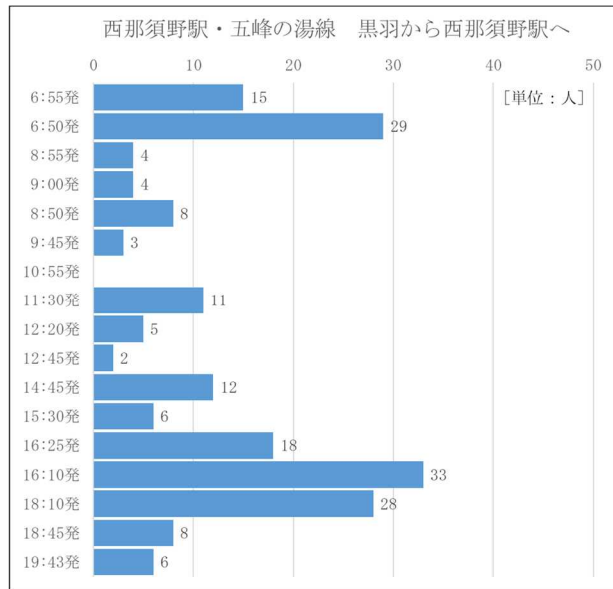
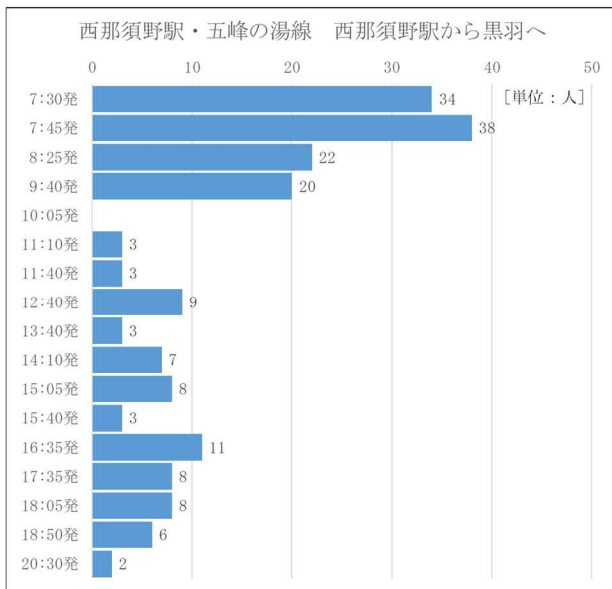
■西那須野駅・馬頭線 乗車人数

西那須野駅東口から那珂川町馬頭まで運行する幹線路線です。主な利用は、高校生です。



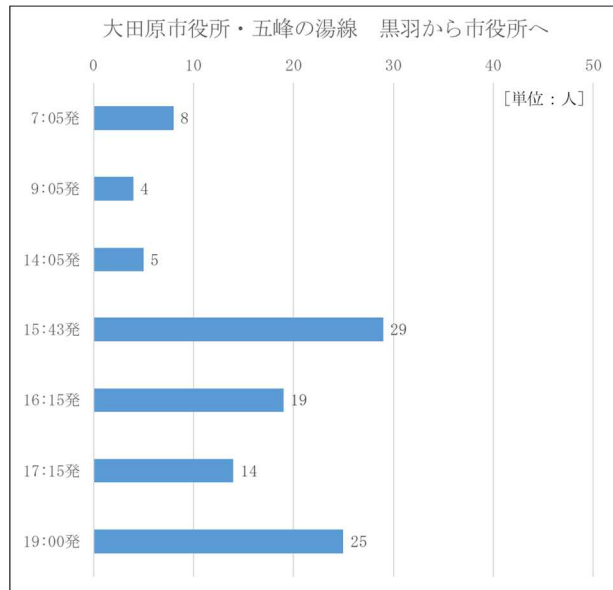
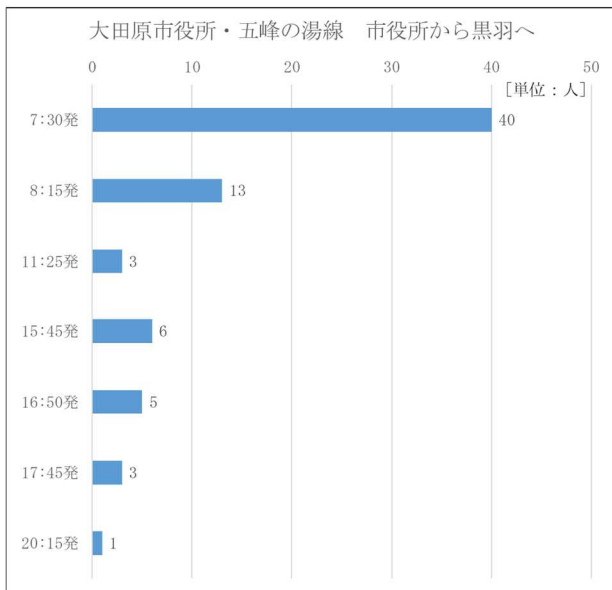
■西那須野駅・五峰の湯線 乗車人数

西那須野駅東口から大田原市黒羽地区まで運行する幹線路線です。主な利用者は、西那須野駅を利用する高校生・社会人の方です。



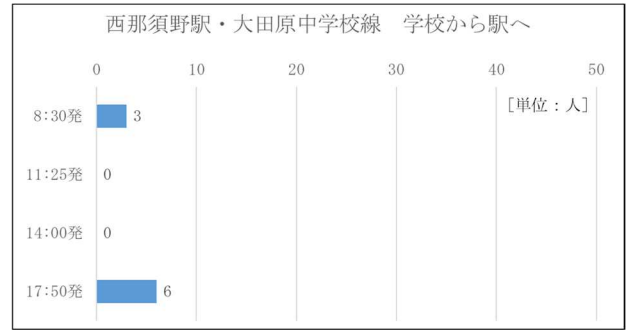
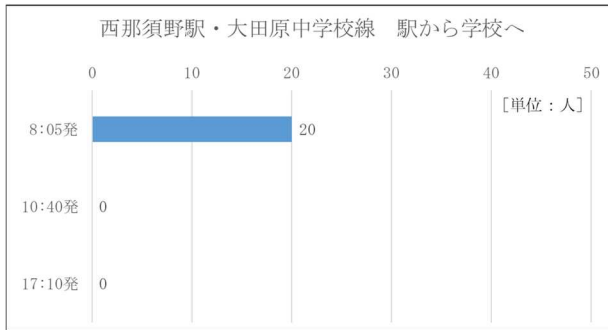
■大田原市役所・五峰の湯線 乗車人数

大田原市役所から大田原市黒羽地区まで運行する幹線路線です。主な利用者は、高校生です。



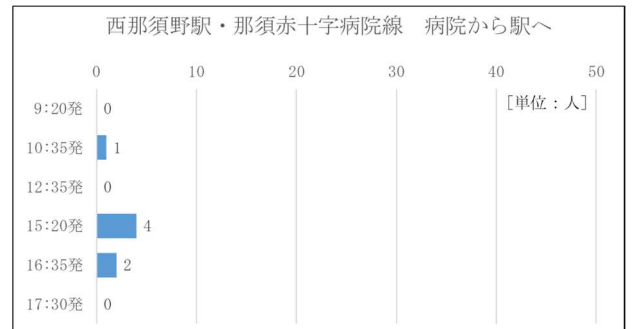
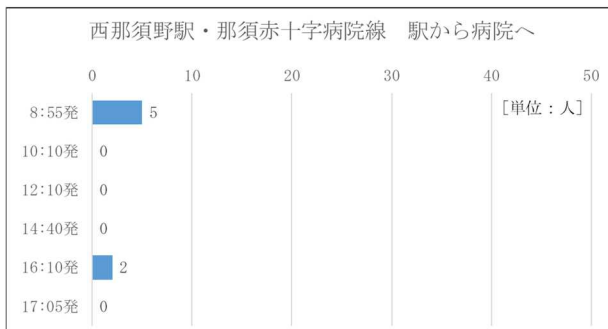
■西那須野駅・大田原中学校線 乗車人数

西那須野駅東口から大田原中学校前まで運行します。主な利用者は、西那須野駅を利用する社会人の方です。



■西那須野駅・那須赤十字病院線 乗車人数

西那須野駅東口から那須赤十字病院まで運行します。

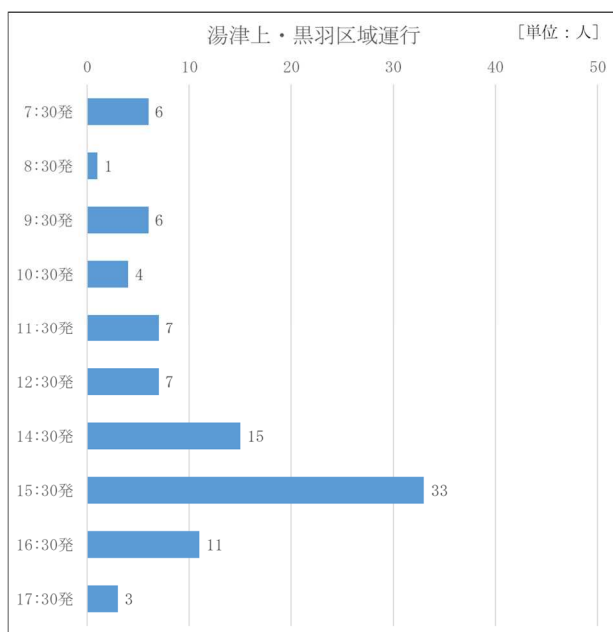


大田原市デマンド交通は、朝・夕の通学、那須赤十字病院への通院、午後の学童保育利用者の移送時には混雑します。運行区域によっては稼働率が低い状態にあります。

大田原市デマンド交通 1日あたりの乗車人数(調査日令和3(2021)年6月)

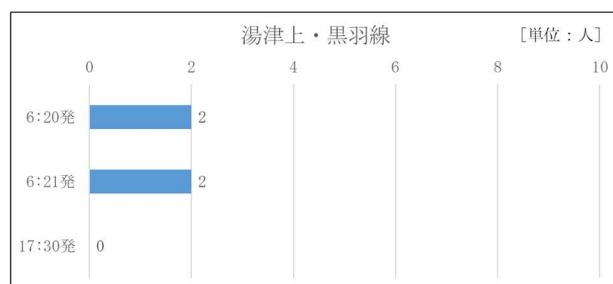
■湯津上・黒羽地域区域運行 乗車人数

湯津上・黒羽・川西・両郷・須賀川地区内を運行します。主な利用者は、小学校から学童保育施設へ通う児童です。



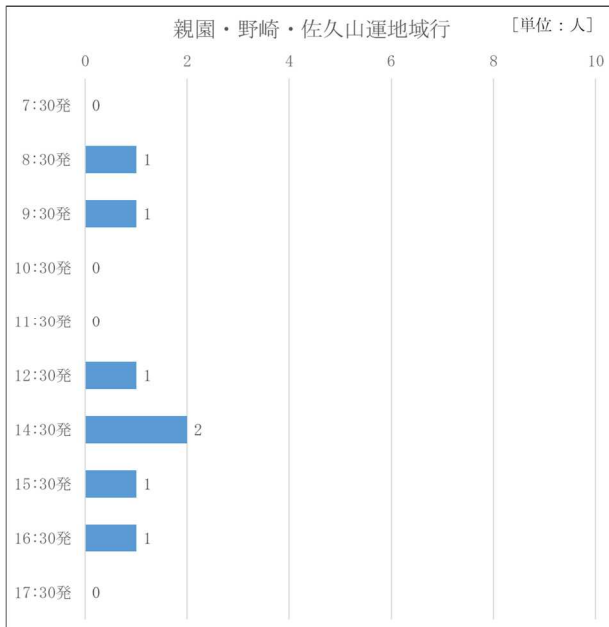
■湯津上・黒羽線 乗車人数

市役所湯津上支所から黒羽高校まで運行します。



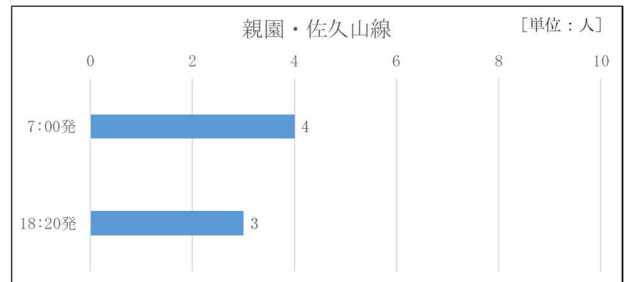
■親園・野崎・佐久山区域運行 乗車人数

親園・野崎・佐久山地区内を運行します。

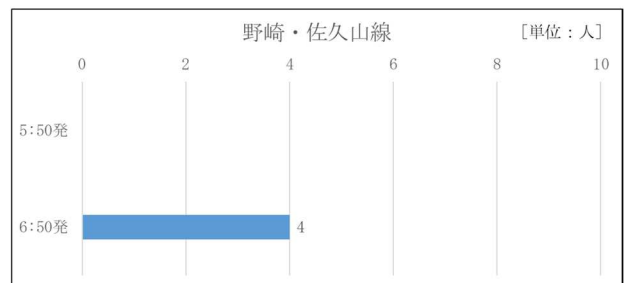


■親園・佐久山線 乗車人数

佐久山ふれあいの丘から大田原市役所まで運行します。



■野崎・佐久山線 乗車人数



佐久山ふれあいの丘から野崎駅まで運行します。

### 3.4 大田原市民の公共交通への認識

市営バスもデマンド交通も、高齢者をはじめとする運転免許を持たない方など潜在的な利用希望者が多数存在すると考えられます。

介護予防・日常生活圏域ニーズ調査の結果で、外出に関する質問で「外出を控えている」と回答した理由のひとつとして「交通手段がない」が上がっており特に80歳以上に傾向が多い結果が出ています。

自家用車を運転し移動することが多い市民にとって、移動手段として公共交通を利用する認識が低い傾向にあると考えられます。

## 4 地域公共交通の役割と課題整理

### 4.1 本市の地域公共交通の役割について

#### ① 住み慣れた地域における自立した日常生活の提供

郊外から市街地への接続により、安全に通学する学生や、鉄道駅への接続による都市部への通勤者、交通不便地域で車が運転できなくても安心して社会参加する高齢者等、すべての方にとって、住み慣れた地域で自立した日常生活を提供する役割を担っている。

#### ② 来訪者が目的地へ到達できる環境の提供

鉄道駅から市街地への接続により、通勤やビジネスや観光での来訪者に対して、目的地へ到達できる環境を提供している。

### 4.2 本市の地域公共交通の問題・課題の整理

項目		問題・課題
1	路線の維持	<p>本市の公共交通の路線は、鉄道駅から市街地を接続する路線、近隣市町から市街地を経由し鉄道駅へ接続する路線があり、地域間幹線系統<sup>注1</sup>及び地域内フィーダー系統<sup>注2</sup>を活用して拠点を結んでいる日常生活に欠かすことのできない重要な路線である。</p> <p>交通拠点や生活拠点に接続する路線は、バス車両を複数台導入して便数の多い手厚い運行を行っているが、財政負担が大きいため、持続可能な路線の維持が課題である。</p>
2	公共交通の利用者	<p>路線バスの主な利用者は、大田原市街地に住む大学生、市内外へ通学する高校生である。大田原市デマンド交通の主な利用者は、通学で利用する高校生、小学校から地域の学童保育施設へ移動する児童である。</p> <p>今後も少子化の傾向が見込まれるため、公共交通の利便性向上による定住の促進など利用者の確保が課題である。</p>
3	地域の移動サービス	<p>人口減少による人手不足や運転免許返納の高齢者の増加により、移動手段の確保が難しくなっていく。</p> <p>福祉有償運送やスクールバス等を移動手段として利用していくことについて検討していくことが課題である。</p>
4	公共交通の認知度	<p>市民の主な移動手段は自家用車であるため、路線バスやデマンド交通に対する認知度が低く、公共交通への抵抗感が強い。</p>

5	観光	公共交通を活用して、多くの文化財や特産品とスローツーリズムやマイクロツーリズム等を結び付けて、情報を発信し、観光と公共交通を併せて大田原市の魅力度向上に繋げることが課題である。
6	交通系ICカード決済	関東自動車路線バスにおいて運賃の交通系ICカード決済が導入されている。 運賃支払いの簡素化や感染症対策に向けて本市においても導入の検討が必要である。
7	環境配慮と将来の運行形態	本市では地球温暖化対策を実施している。 地域の環境への配慮や、人口減少による運転手不足を見据えた運行形態について検討を開始する必要がある。
8	新型コロナウイルス感染症	新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に公共交通に不安を感じる方が多い。継続した感染対策を行う必要がある。

注1 **地域間幹線系統**:地域公共交通確保維持改善事業費補助金の事業項目。一定の要件で複数の市町を越えて運行する路線。

注2 **地域内フィーダー系統**:地域公共交通確保維持改善事業費補助金の事業項目。一定の要件で地域間幹線系統に接続する路線

## 5 大田原市地域公共交通計画基本方針

### 基本方針

#### 方針1 「住みたいまち」になる公共交通網の形成

本市は、国・栃木県の行政機関、県立高等学校、国際医療福祉大学、工業団地、総合病院が位置する県北の拠点です。毎日の通勤・通学において、路線バスの運行を確保することは、利用者の生活にとって大切なことです。民間路線バス事業者とバス路線の幹線化を図り、鉄道駅等の交通拠点から目的地まで、永続的で確実な「質の高い」公共交通網を形成し、“住みたいまちづくり”を推進します。

#### 方針2 地域で互いに支えあう公共交通の推進

本市の公共交通は、軸となる路線バスと、それを補う路線バスやデマンド交通の基本的な公共交通網が整っています。さらに、福祉タクシー、通院タクシー等の移動サービスも充実しています。これらの多様な移動サービスを日常生活で使える「くらしの足」、外出に使える「おでかけの足」等として組み合わせて活用し、地域の住民、交通事業者、自治体が互いに支えあう公共交通を推進します。

#### 方針3 未来を見据えた、時代に即した、人や環境にやさしい、新たな交通施策の導入

市内路線バス等の GTFS<sup>注1</sup> データを整備し、公共交通の経路・時刻検索や情報発信に努め、将来的に MaaS<sup>注2</sup>を見据えた公共交通情報の整備を行います。  
また、地域の脱炭素を目標に、電気バス車両の導入等を検討します。

**注1** GTFS(ジー・ティ・エフ・エス:General Transit Feed Specification):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た標準的な公共交通データの様式。

**注2** MaaS(マース:Mobility as a Service):利用者の移動ニーズに対応して、公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。



## 6 大田原市地域公共交通計画計画目標及び取組み

### 目標1 「質の高い」公共交通網の形成

- 取組み 1-1 那須塩原駅、西那須野駅からのバス路線の幹線化
- 1-2 福祉運送や送迎車両等を活用した地域公共交通網の形成
- 1-3 近隣市町の移動サービスとの連携

### 目標2 身近に使える公共交通の啓発

- 取組み 2-1 ささえ愛おおたわら助け合い事業に係る協議体等と連携した地域に合った公共交通の検討
- 2-2 観光等の来訪者も利用しやすい、路線バス・デマンド交通パックツアーの導入

### 目標3 未来につながる公共交通施策の導入

- 取組み 3-1 GTFSデータを活用した公共交通の運行情報の発信
- 3-2 電気バス車両導入の検討

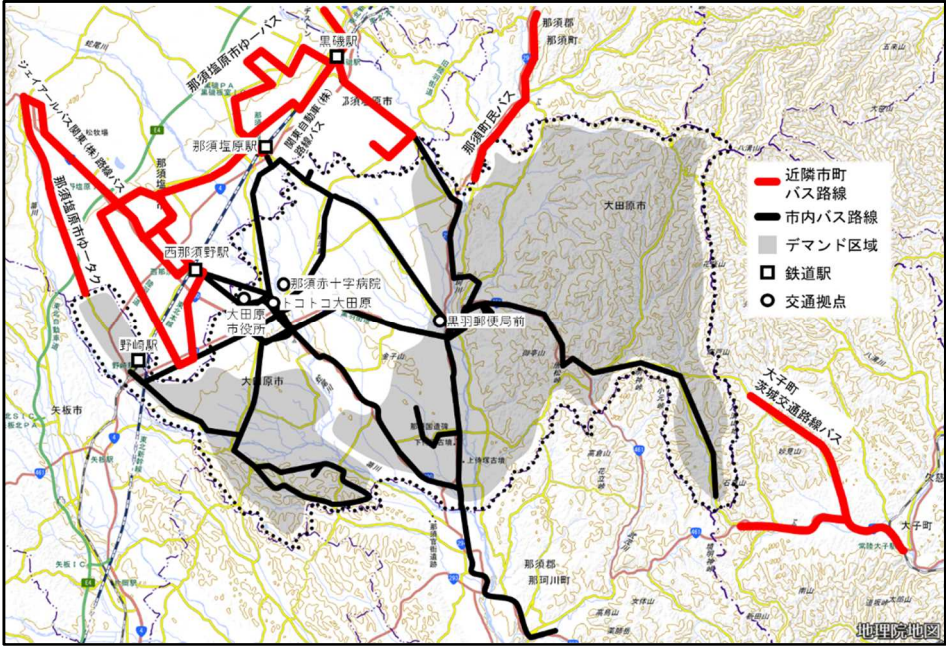
7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	1 - 1	取組内容	那須塩原駅、西那須野駅からのバス路線の幹線化			
計画期間 内事業	<p>・那須塩原駅東口から中心市街地・国際医療福祉大学へ向かう市営バス「那須塩原駅線」と、西那須野駅東口から市街地を周回する市営バス「大田原市内循環線」を、地域公共交通の幹線となるよう検討をします。</p> <p>・自家用有償による運行形態について、運行の質や財政負担を精査し、バス事業者・国・栃木県の補助金を活用して、大田原市が連携し、質の高い公共交通の提供を検討します。</p> <p>＜ バス路線の幹線のイメージ ＞</p>  <p>【活用する補助事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通確保維持事業 地域間幹線系統補助（国土交通省）</li> <li>・地域公共交通確保維持事業 車両購入に係る補助（国土交通省）</li> </ul>					
事業主体	大田原市 民間路線バス事業者					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	検討		精査	順次実施予定		

7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	1 - 2	取組内容	福祉運送や送迎車両等を活用した地域公共交通網の形成			
計画期間内事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の公共交通網は、那須塩原市、那珂川町を結ぶ地域間幹線系統補助金の対象系統である路線バス、本市の半分以上を占める過疎地域や交通不便地域を運行する地域内フィーダー系統補助金の対象系統であるデマンド交通があります。</li> <li>・既存の公共交通網には、今後も地域間幹線系統補助金・地域内フィーダー系統補助金を活用しながら、福祉タクシー・福祉有償運送等の福祉輸送、企業やスクールバス等の送迎車両等の移動サービスが重複しないよう棲み分けながら活用して、住民の移動の選択肢として利用可能な公共交通網の形成を検討します。</li> <li>・佐久山地区ではデマンド交通、地区社会福祉協議会が行う互助による外出支援事業、NPO法人が行う福祉有償運送が棲み分けされ、共存しています。</li> </ul> <p>〈 地域の移動サービスのイメージ 〉</p>  <p>【活用を検討する制度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者協力型 自家用有償旅客運送</li> <li>・地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統補助（国土交通省）</li> </ul>					
事業主体	大田原市、民間路線バス事業者、デマンド交通事業者、タクシー事業者、地域住民、社会福祉法人等					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
地域の状況把握		制度検討、調整、運行				

7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	1 - 3	取組内容	近隣市町の移動サービスとの連携			
計画期間 内事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那須地域定住自立圏及び八溝山周辺地域定住自立圏により、近隣市町と移動サービスの連携をしています。</li> <li>・ 那須地域定住自立圏では、4市町地域バスの連携を行い、交通拠点での乗り継ぎ性向上、共通1日乗車券の導入等を実施しています。圏域の公共交通計画に基づき連携し、市町を越えた移動サービスの充実を図ります。</li> <li>・ 八溝山周辺地域定住自立圏では、大子町との移動サービスの連携を検討します。</li> <li>・ 市町を越える移動ニーズは、通学、通院、買い物等にあるため、近隣市町と連携して鉄道駅や市境での乗継ぎを確保し、サービスの質を確保し、定住促進を目指します。</li> </ul> <p>&lt; 近隣市町との移動サービスの連携イメージ &gt;</p> 					
事業主体	大田原市、那須塩原市、那珂川町、那須町、大子町 民間路線バス事業者、デマンド交通事業者					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
定住自立圏との調整			連携の強化			

7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	2-1	取組内容	ささえ愛おおたわら助け合い事業に係る協議体等と連携した地域に合った公共交通の検討			
計画期間内事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活支援体制整備事業等の高齢福祉部局の事業に、公共交通担当が参加し、地域の移動ニーズの把握や市民生活に寄り添った移動サービスの検討を行います。</li> <li>地域の方と共に、移動ニーズと移動サービスを整理すると共に、デマンド交通試乗会等を行い、移動サービスを知ってもらう取組みを実施します。</li> </ul> <p>＜ 連携のイメージ ＞</p>		<div data-bbox="363 779 1410 1559" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>【ささえ愛おおたわら助け合い事業】</b> 大田原市生活支援体制整備事業 ～住み慣れた場所で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けられる地域づくりを～ <b>私たちの地域はどんなところかな？</b></p> <p style="text-align: center;"><b>公共交通担当者の参加</b></p> <p style="text-align: center;">みなさんのふるさとして「ささえ愛おおたわら助け合い事業」を進めましょう。</p> </div>			
事業主体	大田原市、地域住民、公共交通事業者、社会福祉法人等					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
<p style="text-align: center;">毎年度実施</p>						

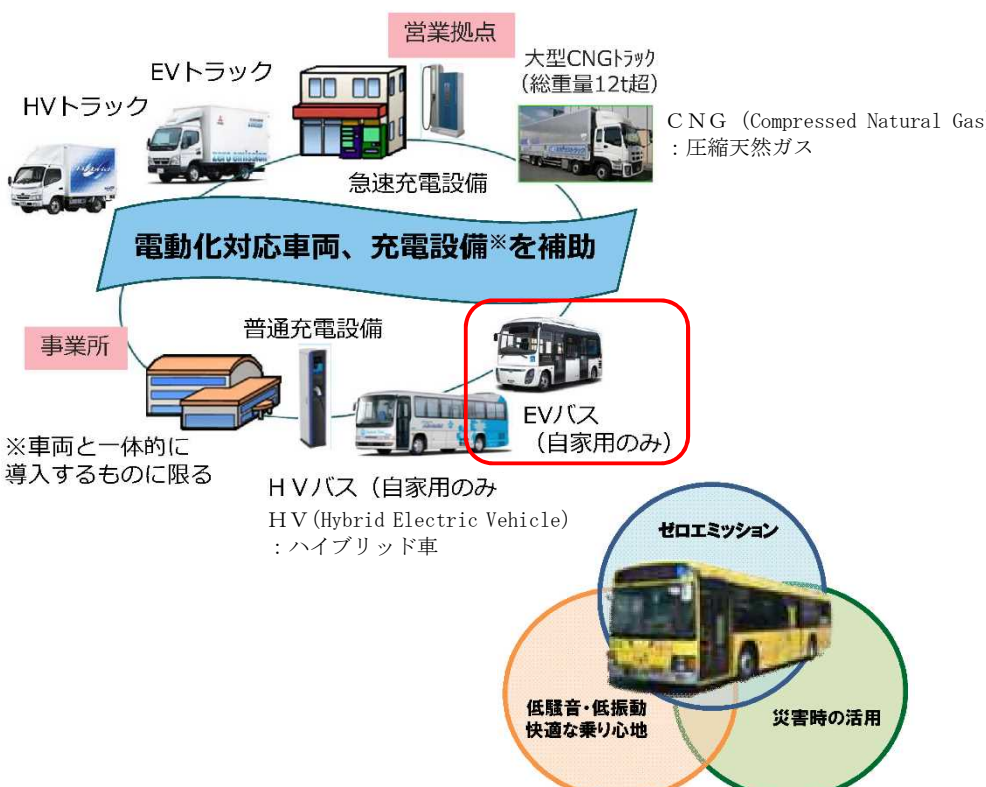

7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	2-2	取組内容	観光等の来訪者も利用しやすい 路線バス・デマンド交通パックツアーの導入			
計画期間 内事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客やビジネスで利用する西那須野駅、那須塩原駅から利用できる、公共交通を利用したパッケージツアーを企画し、大田原の魅力度向上に繋がります。</li> <li>公共交通を利用したマイクロリズム、スローリズムを通して、本市の新たな魅力の開拓を図ります。</li> </ul> <p>＜パッケージツアーのイメージ＞</p>		 <p>引用：八戸公共交通ポータルサイト</p>			
事業主体	大田原市、路線バス事業者、デマンド交通事業者 観光協会、商工会議所					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
検討		準備		実施		

7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	3-1	取組内容	G T F Sデータを活用した公共交通の運行情報の発信			
計画期間内事業	<p>・市営バス、関東バスのバス路線は、市や運行事業者が運行情報をG T F Sデータ<sup>注</sup>として作成しており、運行情報を活用し、市営バス検索機能の充実等を図り、利便性向上を進めます。</p> <p>〈 データ活用のイメージ 〉</p>  <p>(注釈) G T F Sデータ：標準的なバス運行情報のフォーマット。時刻経路検索が可能な「G T F S-J P」、バスの運行状況をリアルタイムで検索が可能な「G T F S-R T」等、データを構築することにより公共交通の利便性が高まります。</p>					
事業主体	大田原市、民間路線バス事業者、デマンド交通事業者					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px; display: inline-block;">             随時情報収集             <span style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">→</span> </div>					

7 大田原市地域公共交通計画目標達成のための取組

取組	3-2	取組内容	電気バス車両の導入検討			
計画期間内事業	<p>・脱炭素による2030年のガソリン車新車販売廃止や再生可能エネルギーの発展により、車両の電動化への対応が必要となっている。</p> <p>・市営バスにおいて、国等の支援を受けながら、EV<sup>注</sup>バス車両の導入と充電設備の設置を検討します。</p> <p>〈 導入のイメージ 〉</p>  <p>営業拠点</p> <p>HVトラック</p> <p>EVトラック</p> <p>急速充電設備</p> <p>大型CNGトラック (総重量12t超)</p> <p>CNG (Compressed Natural Gas) : 圧縮天然ガス</p> <p>電動化対応車両、充電設備※を補助</p> <p>事業所</p> <p>普通充電設備</p> <p>EVバス (自家用のみ)</p> <p>※車両と一体的に導入するものに限る</p> <p>HVバス (自家用のみ) HV (Hybrid Electric Vehicle) : ハイブリッド車</p> <p>ゼロエミッション</p> <p>低騒音・低振動 快適な乗り心地</p> <p>災害時の活用</p> <p>(注釈) EV (Electric Vehicle) : 電気自動車</p>					
事業主体	大田原市、栃木県、大田原警察署、電気供給事業者					
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	<p>随時情報収集 ・ 検討 ・ 協議 ・ 順次導入</p> 					



## 8 目標達成指標

目標	目標に対する評価指標	現況値 令和2年度 2020年4月～ 2021年3月	目標値 令和9年度 2027年4月～ 2028年3月
目標1 目標2	大田原市営バスの 1人あたりの運行経費 (運行経費 / 市営バス 年間利用者数)	1人あたり 749円	1人あたり 420円
目標1 目標2	大田原市デマンド交通の 1人あたりの運行経費 (運行経費 / デマンド交通 年間利用者数)	1人あたり 2,672円	1人あたり 1,800円
目標1 目標2 目標3	大田原市営バスの 年間利用者数	年間 280,200人	年間 460,000人
目標1 目標2 目標3	大田原管内における 関東自動車路線バスの 年間利用者数	年間 314,089人	年間 460,000人
目標1 目標2 目標3	大田原市デマンド交通の 年間利用者数	年間 21,244人	年間 25,000人
目標1 目標2 目標3	年間の高齢者の 運転免許証自主返納者数	年間 146人	年間 160人

## 9 計画の進捗管理

本計画に基づき、国や県との連携はもとより、バス事業者等、鉄道、近隣市町村、庁内他部門、また、市民や地域と一体になり持続可能な公共交通を推進して参ります。

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。

毎年、施策や取組事業の進捗状況を大田原市地域公共交通協議会に報告し、次年度以降の取組について見直しを行います。

【計画期間における進捗管理と評価スケジュール】

	旧計画		前期				中期				後期				新計画	
	R3		R4		R5		R6		R7		R8		R9		R10～	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
取組実施確認内容の評価	計画策定		事業実施													
	取組状況の確認と評価															
目標の達成状況の評価	指標の確認						中間年の目標達成状況評価						最終年の目標達成状況評価			
課題	課題共有				翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映			
改善と反映	次年度実施の改善と反映				翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映		翌年度の取組実施に反映			

【年間単位の進捗管理評価スケジュール】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
行事等		次年度次々年度事業計画提出	協議会開催				次年度予算要求			協議会開催			
取組実施	前年度事業評価に基づく改善と反映		次年度事業計画の検討				今年度事業の検証				進捗の確認、評価、課題の、改善の検討		
	事業実施												次年度へ



担当部署:大田原市市民生活部生活環境課生活交通係

住 所:栃木県大田原市本町1丁目4番1号

電話番号:0287-23-8832