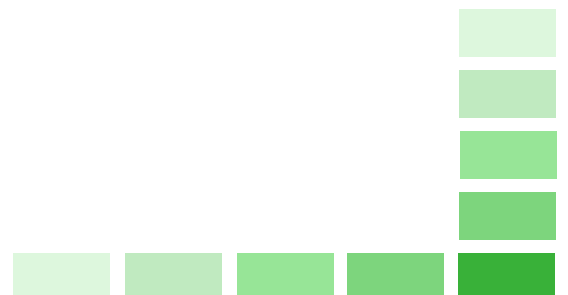




# 那須烏山市 地域公共交通計画

令和3年3月

那須烏山市



# 目次

1. はじめに	
1-1 計画作成の目的と位置付け	1
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の対象範囲	2
1-4 計画の期間	2
2. 関係法令の整理	3
3. 地域公共交通を取り巻く地域特性の把握	
3-1 那須烏山市の概況	5
3-2 那須烏山市の公共交通等の現況把握	18
3-3 近隣都市における公共交通施策	37
4. 上位・関連計画の整理	41
5. 公共交通に対するニーズ及び利用実態の把握	
5-1 市民アンケート調査の結果	46
5-2 公共交通の実態調査の結果	71
5-3 自治会インタビュー調査の結果	95
5-4 デマンド交通事業者インタビュー調査の結果	97
6. 地域公共交通の役割と課題整理	
6-1 那須烏山市における公共交通の役割	98
6-2 那須烏山市の地域現況と公共交通における課題	99
6-3 公共交通における課題のまとめ	105

7.	那須烏山市地域公共交通計画の基本方針	
7-1	地域公共交通計画における基本理念	107
7-2	地域公共交通計画における将来像	107
7-3	地域公共交通計画の構築イメージ	108
7-4	施策の展開	109
8.	那須烏山市地域公共交通計画の目標と施策の方向性	
8-1	施策の実施体系	111
8-2	計画の目標及び目標達成のための施策	113
8-3	公共交通再編イメージ	122
8-4	実施主体	124
8-5	達成指標	125
8-6	達成状況の評価	126
9.	計画の推進にあたって	
9-1	推進体制および方法	128
9-2	施策の実施スケジュール	131

## 巻末資料

- 那須烏山市地域公共交通会議設置及び運営規定（令和2年7月改正）
- 那須烏山市地域公共交通会議設置及び運営規定（令和3年1月改正）
- 那須烏山市地域公共交通会議委員名簿



# 1. はじめに

## 1-1 計画作成の目的と位置付け

那須烏山市の地域公共交通においては、JR烏山線や市営バス、コミュニティバス等により構成される公共交通網が広がっている。これらの公共交通は、通勤や通学、医療機関への通院、買い物等、車を運転できない高齢者等を中心に生活に必要不可欠な交通として機能している。また、公共交通空白地の住民の移動手段を補完するため、デマンド交通の運行が平成24年度より開始され、利用者のニーズ、生活実態に即した公共交通の再編を実施してきた。

一方、人口減少等により、本市の公共交通利用者は減少を続け、運行に様々な問題が発生している。平成27年度には、市民の足であった2路線の市営バスの廃止に伴い、交通空白地域が増加する結果となった。

本計画は、上記の本市の公共交通を取り巻く現況に加え、人口減少や高齢化の進展に伴う交通弱者の増加、地域活性化への対応、高齢者の外出支援や交通事故防止等公共交通に係る課題解決の必要性と期待の増大を踏まえ、より効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指すことを目的としたものである。

また、本計画は、『那須烏山市第2次総合計画』等の上位計画・関連計画で掲げられている「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現と、公共交通整備の方針等の整合を図り、まちづくりの総合的な観点から策定を行うものである。さらに、令和2年11月施行の「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づき、策定を行うものである。

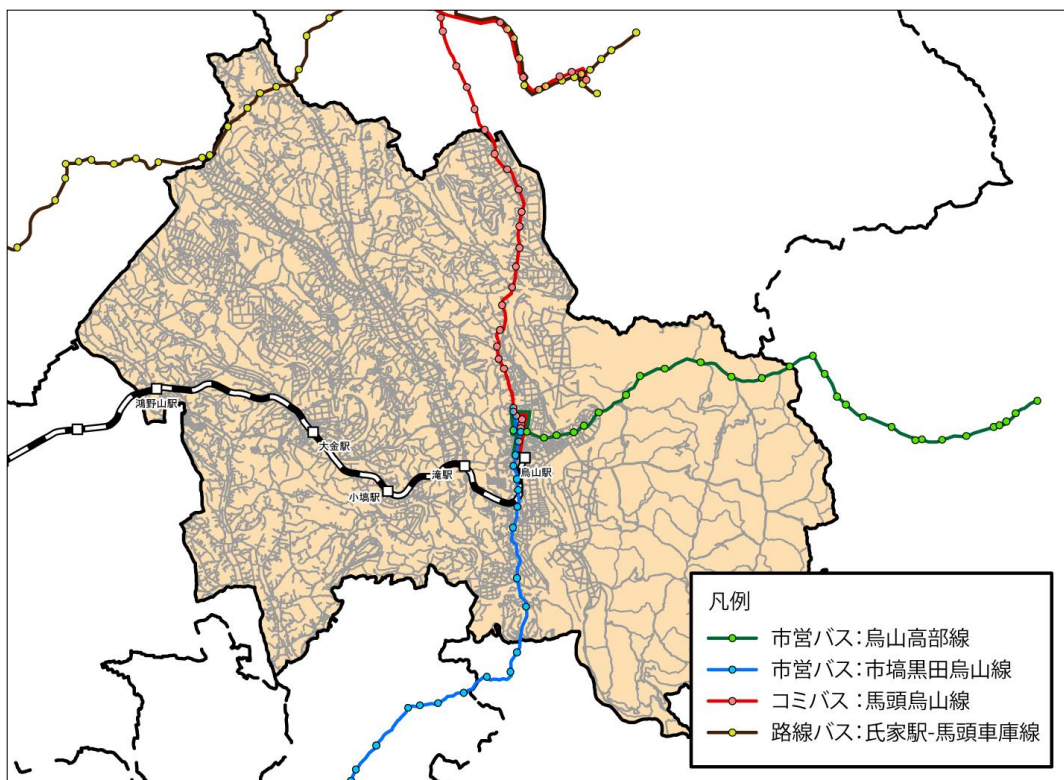


図1-1 那須烏山市の公共交通網

## 1-2 計画の区域

本計画の対象区域は那須烏山市全域を対象とする。

## 1-3 計画の対象範囲

本計画は、多様な公共交通における市全体の方向性を示すものであり、本市における既存の輸送資源及び今後運行が開始となるLRT（芳賀・宇都宮LRT）の影響を含めた再編と整備を重点に置き、利用促進策、環境整備等も含めた総合的な施策体系を定めるものとする。

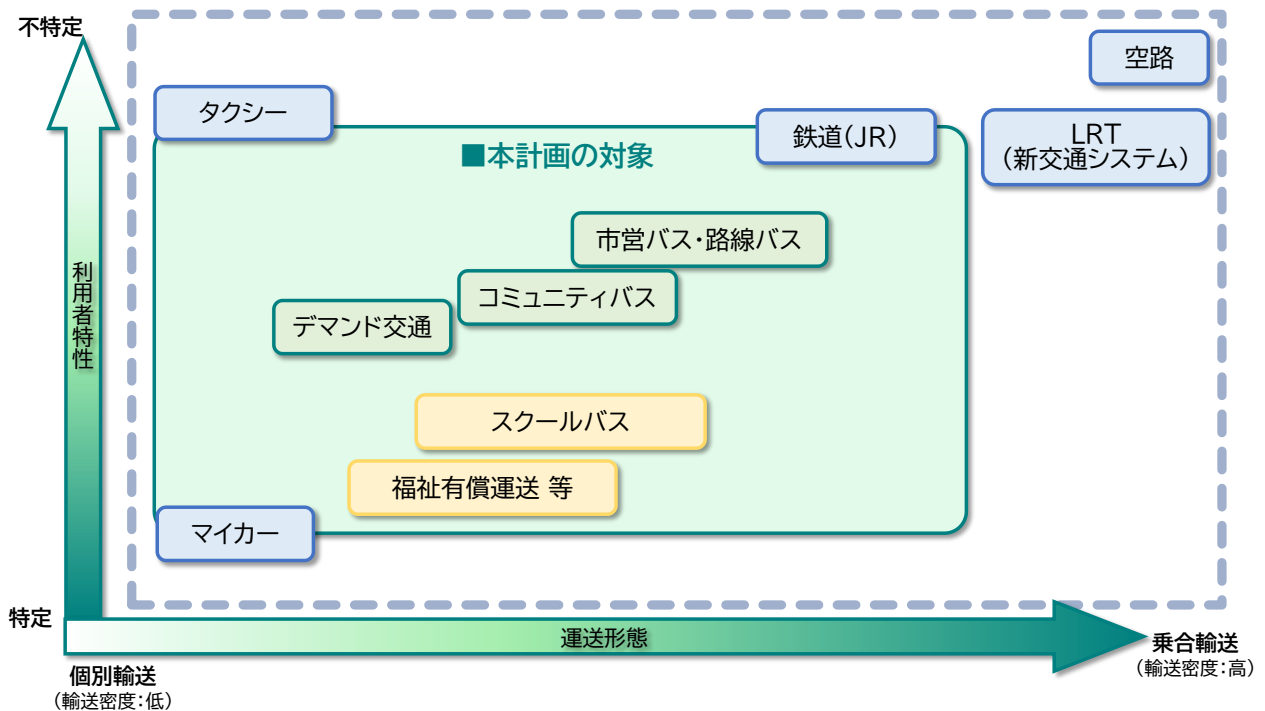


図 1-2 計画の対象範囲

## 1-4 計画の期間

計画期間：令和3年度～令和7年度

本計画は、前身の計画として位置付けられる関連計画の『那須烏山市公共交通再編整備計画』の計画期間終了（令和2年度）からの後継として位置付け、令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とする。

## 2. 関係法令の整理

### (1) 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

人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業を取り巻く環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。一方で、人口減少社会において地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題となっている。このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になっている。

こうした背景を踏まえ、平成26年2月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正後、平成26年11月20日に施行され、「交通政策基本法」に示される内容の具体化が図られた。

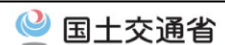
**ねらい**

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

**ポイント**

- ・地方公共団体が中心となり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進
- ・コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

### 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要



#### 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

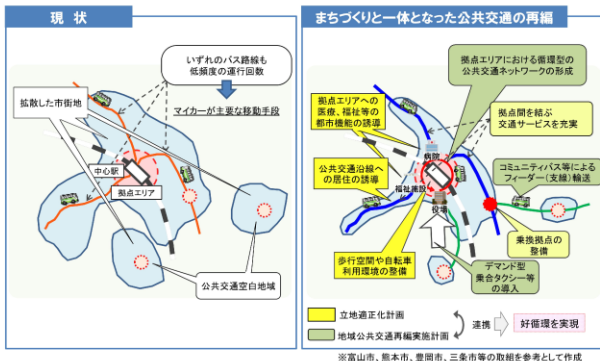
**目標**

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

**ポイント**

- ①地方公共団体が中心となり、
- ②まちづくりと連携し、
- ③面的な公共交通ネットワークを再構築

#### コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

**基本方針**

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

**地域公共交通網形成計画**

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

**地域公共交通再編事業**  
面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

**地域公共交通再編実施計画**

実施計画

実施計画 ...

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

※改正地域公共交通活性化再生法については、平成26年11月20日に施行

(資料：国土交通省 HP)

図 2-1 改正地域公共交通活性化再生法の概要

## (2) 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

人口減少の本格化に伴い、バス等の公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化等により地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっている。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加等、受け皿としての移動手段を確保することが重要な課題になっている。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地等では、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行された。

ねらい  
ポイント

本格的な人口減少社会における持続可能な運送サービスの提供

- バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応地方公共団体が中心となり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進
- MaaS、AIによる配車、自動運転等の最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進

### 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)

#### 地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
  - 地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
    - 国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
    - バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用し、地域の移動ニーズにきめ細かく対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
    - データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
  - 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**

#### 地域公共交通網形成計画(H28改正)

【道路運送法】

（市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成）  
まちづくりと連携した  
地域公共交通ネットワークの形成の促進

#### 地域公共交通計画(今回改正後)

【道路運送法】

（市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成）  
まちづくりと連携した  
地域公共交通ネットワークの形成  
+ 地域における輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、  
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

#### 地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成

#### 地域公共交通サービス

公共交通機関  
鉄道  
路線バス  
コミュニティバス  
タクシー  
福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービスなど

#### 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

##### 輸送資源の総動員による移動手段の確保

#### 地域に最適な旅客運送サービスの継続

【道路運送法】

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従来の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続**を実現

- 乗合バス事業者などの交通事業者による継続(縮小・変更含む)
- コミュニティバスによる継続
- デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- タクシー(乗用車)による継続
- 自家所有有償旅客運送による継続
- 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の機能的活用

#### 自家所有有償旅客運送の実施の円滑化

【道路運送法】

○過疎地等で市町村等が行う**自家所有有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化⇒**インバウンド**に対応

#### 貨客混載に係る手続の円滑化

○鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

#### 既存の公共交通サービスの改善の徹底

【道路運送法】

##### 利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障  
また、**独占禁止法のカルテル規制**に抵触するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整**は困難

○【改正案】**地域公共交通利便増進事業**を創設⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や**定期制乗車回数運賃**・**乗車割引運賃(通し運賃)**等のサービス改善を促進  
併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**

#### MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

【道路運送法】

○MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度**を創設⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**

○MaaSのための**位置関係制度**を創設⇒参加する幅広い関係者の**協働・連携を促進**

#### 交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)  
・**地域公共交通活性化再生法**に基づく認定を受けた**鉄道の整備**  
⇒交通ネットワークを充実  
・**物流総合効率化法**に基づく認定を受けた**物流拠点**(トラックターミナル等)の整備  
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

(資料：国土交通省 HP)

図 2-2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の概要

- 4 -



### 3. 地域公共交通を取り巻く地域特性の把握

#### 3-1 那須烏山市の概況

##### (1) 地理的条件

那須烏山市は平成17（2005）年10月1日に那須郡南那須町と同郡烏山町の合併により誕生した。総面積は174.35 k㎡で、栃木県全体の2.7%になる。

那須烏山市は栃木県の東部に位置し、西部は高根沢町、北部はさくら市、那珂川町、南部は市貝町、茂木町、東部は茨城県常陸大宮市に接している。

地勢は、八溝山系に属し、那珂川が平野部を貫流し、那珂川右岸には丘陵地帯が形成され、丘陵を縫うように荒川や江川等の大小河川が貫流している。この地帯に南那須市街地、烏山市街地が形成されている。那珂川左岸は、東部山間地帯となっており、那珂川県立自然公園に属する山間地と小河川で形成されている。

気候は、典型的な内陸型気候であり、年間平均気温は13度前後、年間降水量は約1,300mmで寒暖の差は大きいものの、全体的には温暖で生活しやすい地域である。

都市構造は、一般国道294号と主要地方道宇都宮那須烏山線を主軸に、南那須市街地と烏山市街地の2つの都市核を有する、『2極分散型』を形成しており、JR烏山線や主要地方道宇都宮那須烏山線等への連絡の良さから、宇都宮広域生活圏に含まれ、定住機能や産業機能を補完する都市としての性格を有している。



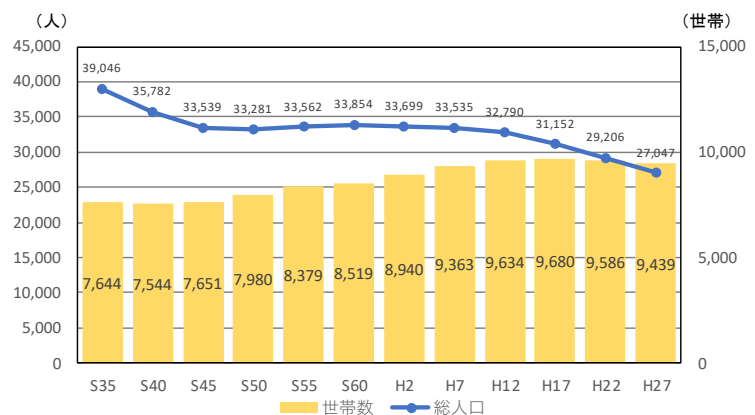
図3-1 那須烏山市の位置

##### (2) 人口

###### 1) 総人口及び推移

那須烏山市の総人口は、平成27（2015）年10月1日時点で27,047人となっている。昭和45（1970）年～平成7（1995）年頃までは33,500人程度の人口を維持してきた。

しかし、その後は5年間ごとに1,000人以上が減少しており、人口減少が加速化している。一方、世帯数は平成17（2005）年まで増加傾向にあったが、近年は9,500世帯前後で推移している。



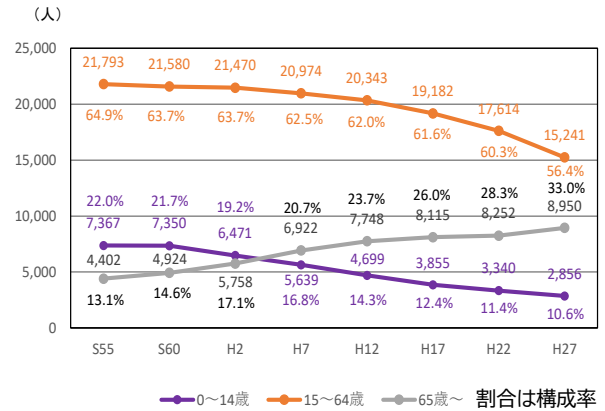
(資料：国勢調査)

図3-2 総人口及び世帯数の推移

## 2) 年齢3区分人口の推移

那須烏山市の年齢3区分別人口とその構成率は、平成27(2015)年10月1日時点で0～14歳が2,856人で10.6%、15～64歳が15,241人で56.4%、65歳以上が8,950人で33.0%となっている。

0～14歳は昭和60(1985)年以降減少傾向が続き、平成2(1990)年以降には65歳以上人口を下回っている。15～64歳人口は平成12年以降大きく減少している。65歳以上人口は一貫して増加しており、少子高齢化の動きが加速化している。



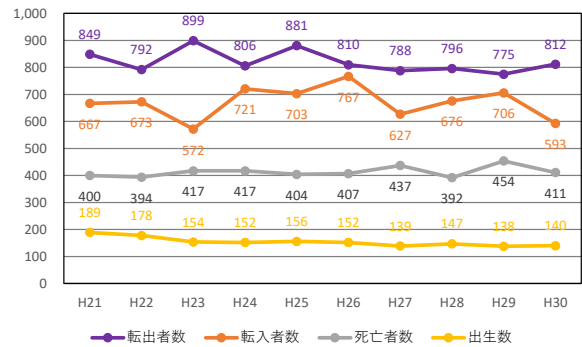
(資料：国勢調査)

図 3-3 年齢3区分人口の推移

## 3) 人口動態の推移

那須烏山市の人口動態の「自然増減」については、出生数は平成21(2009)年には190人程度であったが、その後は減少傾向にあり平成27(2015)年には150人を割り込んだ。一方、死亡者数は400人程度で推移していたが、平成27(2015)年と平成29(2017)は若干増加している。

「社会増減」は、転出・転入とも年により変動があるが、転出超過が続いている。

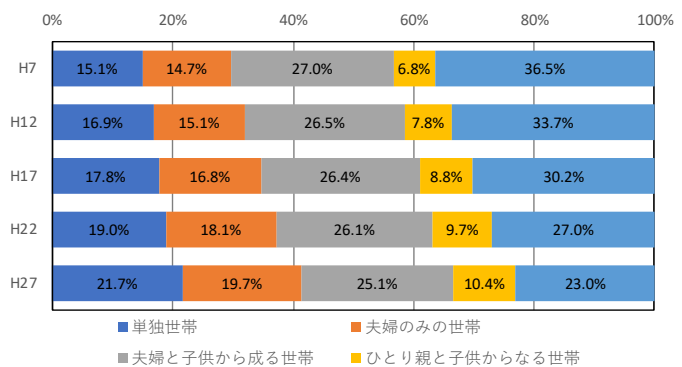


(資料：栃木県住民基本台帳年報)

図 3-4 人口動態の推移

## 4) 世帯構成

那須烏山市における平成27(2015)年の一般世帯の家族類型の割合は、「単独世帯」が21.7%、「夫婦のみの世帯」が19.7%、「夫婦と子供から成る世帯」が25.1%、「ひとり親と子供から成る世帯」が10.4%となっている。平成7(1996)年と比較すると、「ひとり親と子どもからなる世帯」及び「単独世帯」の割合が大きくなっている。



(資料：国勢調査)

図 3-5 一般世帯の家族類型の割合の推移

## 5) 通勤通学流動

那須烏山市に常住する就業者・通学者総数は 14,544 人で、そのうち市内で従業・通学している者は 8,448 人となっている。

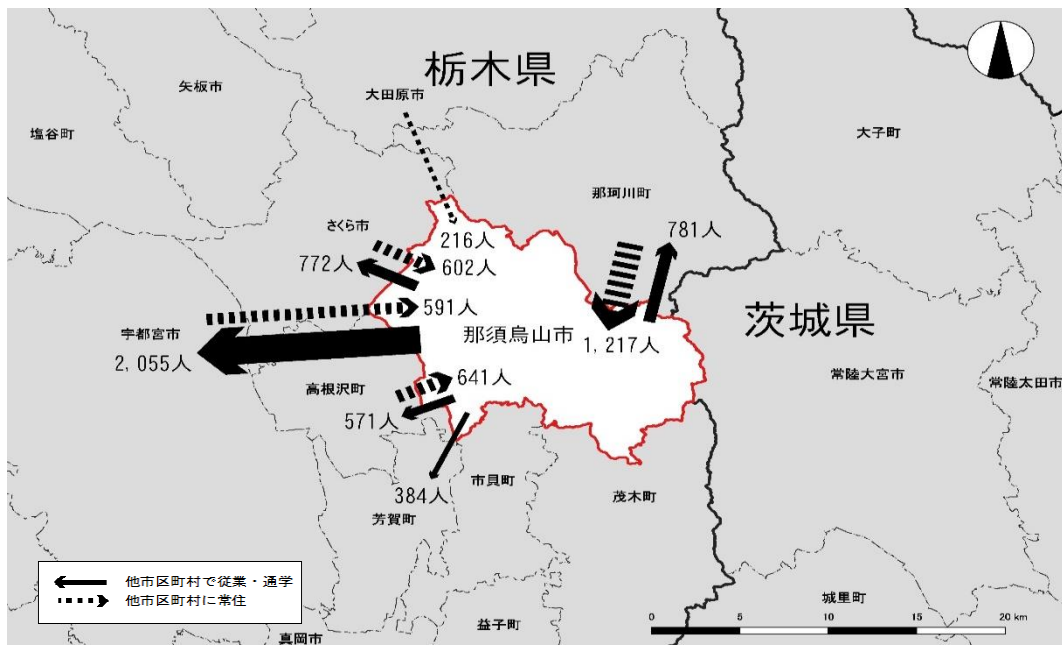
那須烏山市に常住し他市町で従業・通学している者は 5,995 人であり、他市町の内訳をみると宇都宮市での従業者が 2,055 人と最も多く、次いで那珂川町が 781 人、さくら市が 772 人、高根沢町が 571 人、芳賀町が 384 人となっている。

また、那須烏山市で従業・通学する者は 12,954 人で、そのうち、他市町に常住して那須烏山市で従業・通学している者は 4,370 人である。なお、他市町の内訳をみると、那珂川町に常住する者が 1,217 人と最も多く、次いで高根沢町が 641 人、さくら市が 602 人、宇都宮市が 591 人、大田原市が 216 人となっている。

表 3-1 通勤通学流動

常住地ベース				従業・通学地ベース			
常住地ベース	総数(人)	15歳以上 就業者 (人)	15歳以上 通学者 (人)	従業・通学地ベース	総数(人)	15歳以上 就業者 (人)	15歳以上 通学者 (人)
当地に常住する就業者・通学者	14,544	13,488	1,056	当地で従業・通学する者	12,954	12,238	716
自市で従業・通学	8,448	8,012	436	自市に常住	8,448	8,012	436
他市町で従業・通学	5,995	5,378	617	他市町に常住	4,370	4,095	275
宇都宮市	2,055	1,786	269	那珂川町	1,217	1,096	121
那珂川町	781	714	67	高根沢町	641	603	38
さくら市	772	731	41	さくら市	602	529	73
高根沢町	571	522	49	宇都宮市	591	588	3
芳賀町	384	384	0	大田原市	216	209	7
従業地・通学地「不詳」	101	98	3	従業地・通学地「不詳・外国」で当地に 常住している者	136	131	5

(注)他市町は上位 5 市町を掲載。  
(資料：平成 27 年国勢調査)



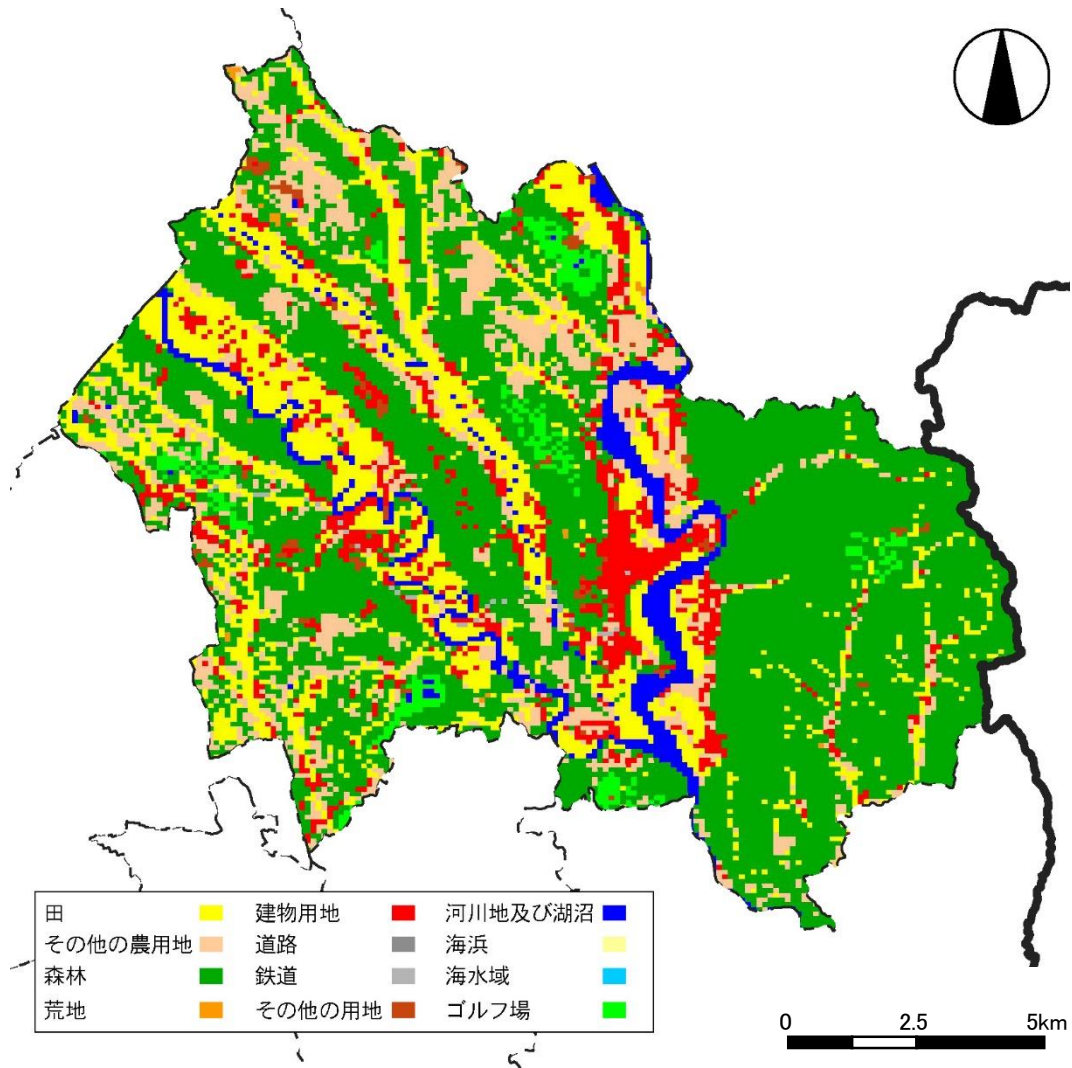
(資料：国勢調査)

図 3-6 通勤通学流動

### (3) 土地利用等の状況

#### 1) 土地利用現況

那須烏山市の主な地目面積は森林が 81.3km<sup>2</sup> (47%)、農地が 40.8km<sup>2</sup> (23%) と自然的土地利用が7割を占めている。那珂川右岸側は、都市計画区域に指定されており、2つの市街地を形成しているほか、市街地周辺には農地が広がっている。那珂川左岸側は、山間地が広がり、山林的土地利用となっている。



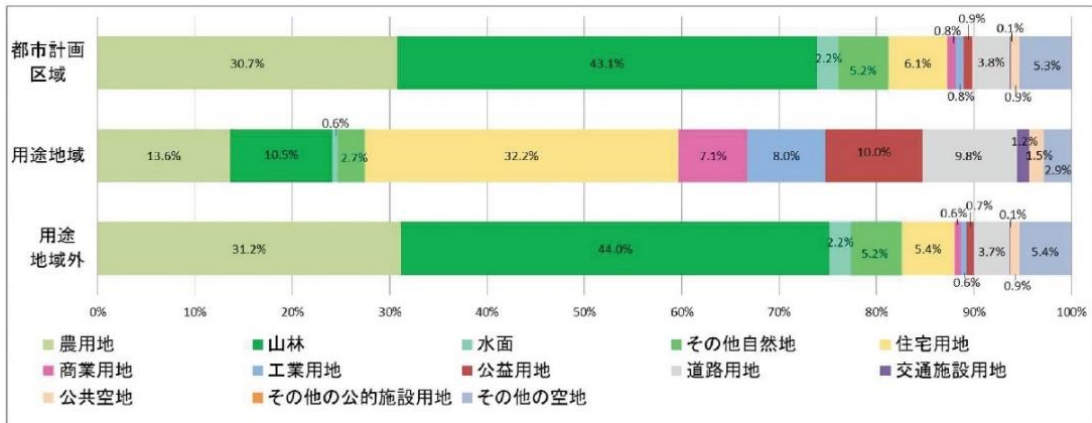
資料：国土数値情報

図 3-7 土地利用現況

## 2) 用途地域

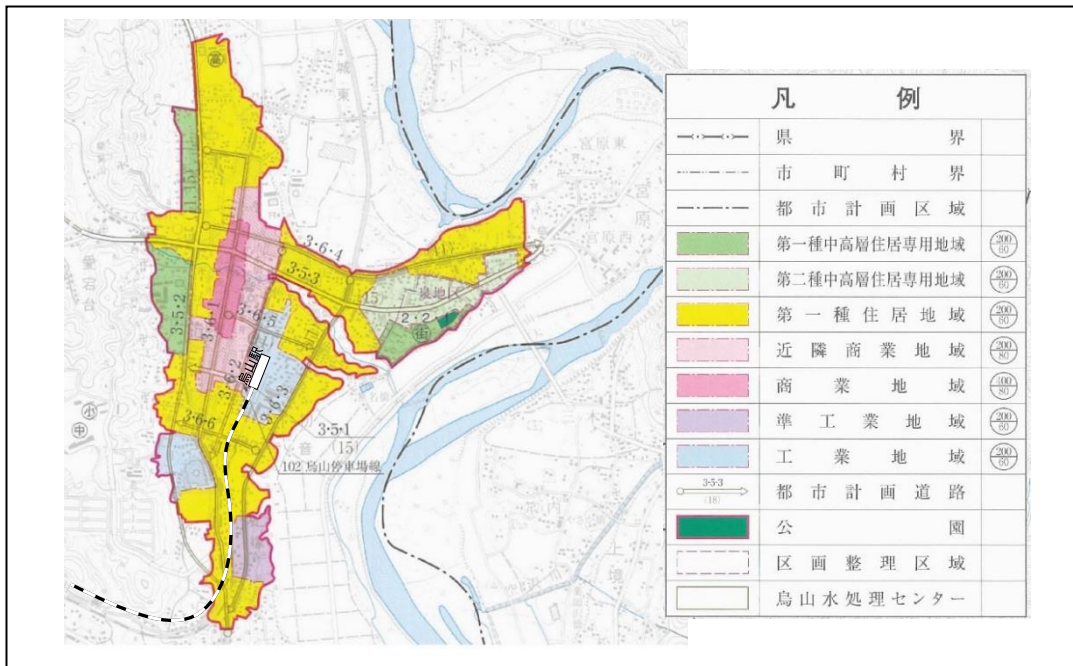
那須烏山市内の那珂川右岸の約12,792haが那須烏山都市計画区域に指定されている。区域区分は定められていないが、烏山駅周辺の約162haで用途地域指定されている。

用途地域内の土地利用状況は、住宅・商業・工業用地が47.3%、公益用地や道路用地等が25.7%を占めているが、農地や山林等のいわゆる低未利用地も27.0%残存している。一方、都市計画区域と用途地域外では、山林や農用地の合計で全体の約7割以上を占めている。



(資料：那須烏山都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 平成25年度栃木県都市計画基礎調査)

図3-8 都市計画区域及び用途地域における土地利用



(資料：那須烏山市都市計画図)

図3-9 用途地域

#### (4) 施設立地の状況

##### 1) 医療施設

医療施設は、主に国道 294 号及び J R 烏山線の沿線、 J R 烏山駅周辺等に立地している。

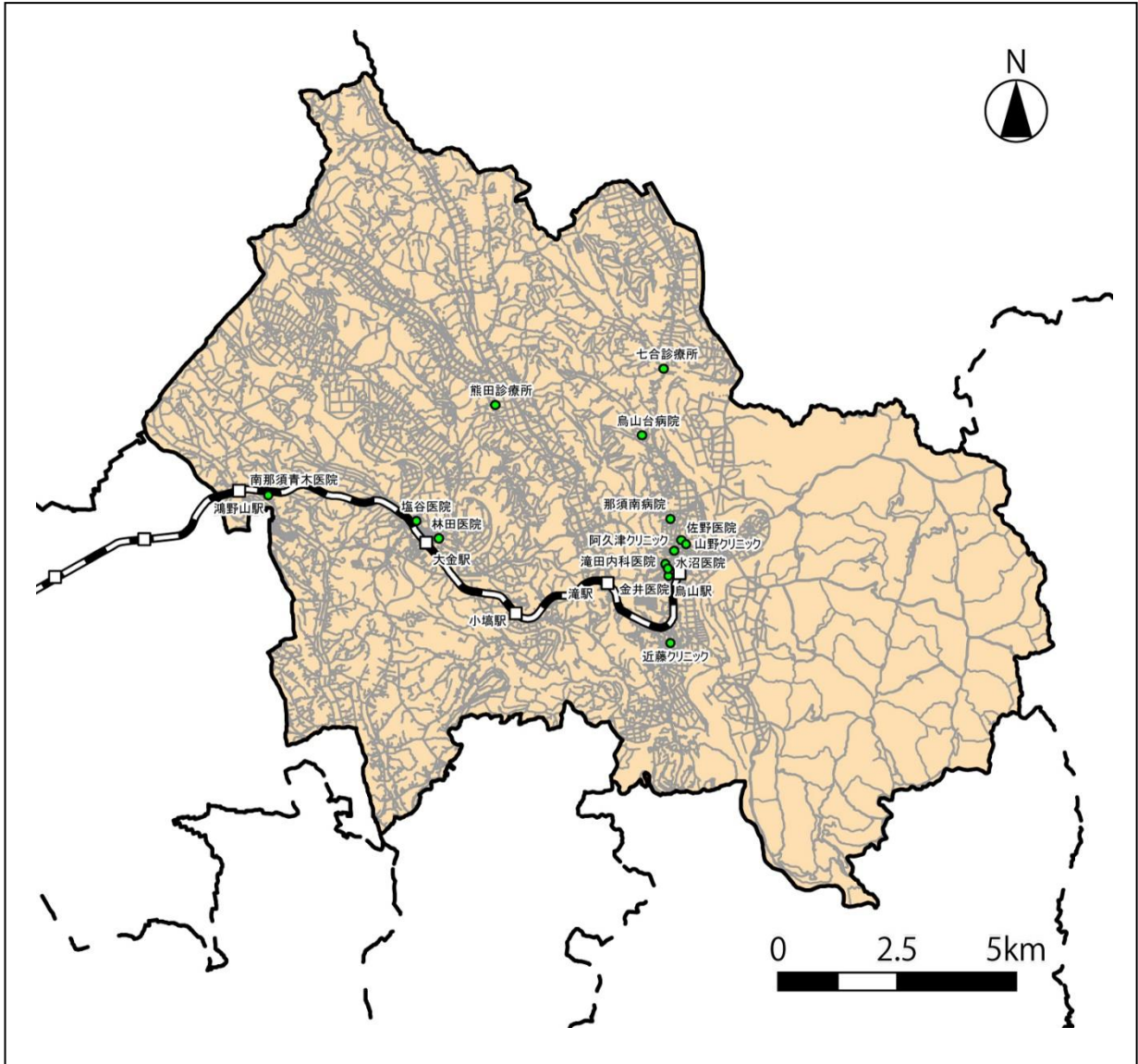


図 3-10 医療施設立地状況

## 2) 商業施設

JR鳥山駅周辺にたいらや鳥山店及びカワチ薬品鳥山店やコンビニ等の商業施設が集積している。また、それ以外の地域では、大金駅の北側に商業施設の集積がある。

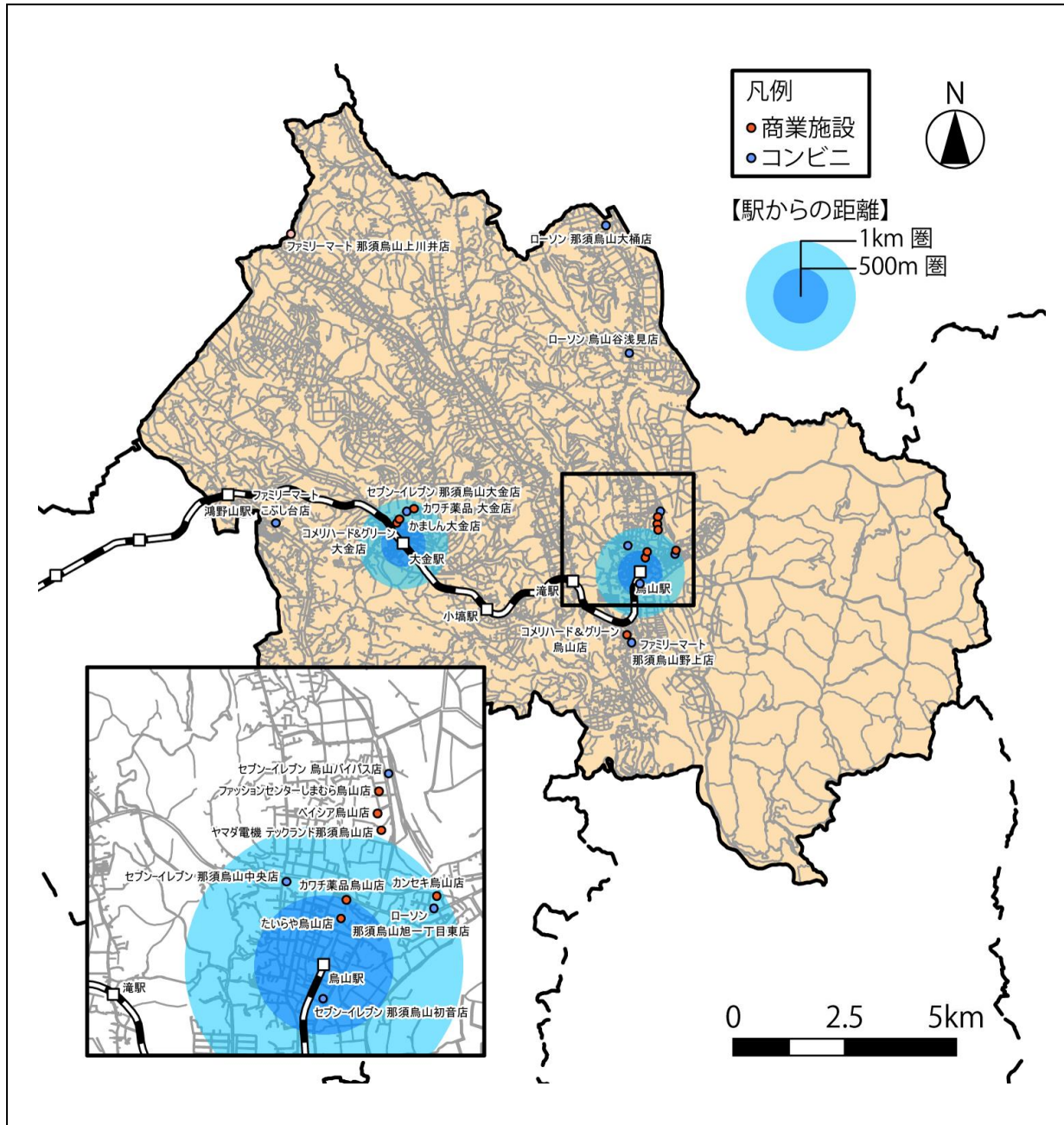


図 3-11 商業施設立地状況

### 3) 公共施設

市の施設は、JR鳥山駅とJR大金駅周辺で多く立地している。

JR鳥山駅付近に市役所鳥山庁舎及び水道庁舎、JR大金駅付近に南那須庁舎及び保健福祉センター等が立地している。

那須烏山市と那珂川町で組織する南那須地区広域行政事務組合及び南那須地区保健衛生センターは那須烏山市北部の国道294号沿線に立地している。

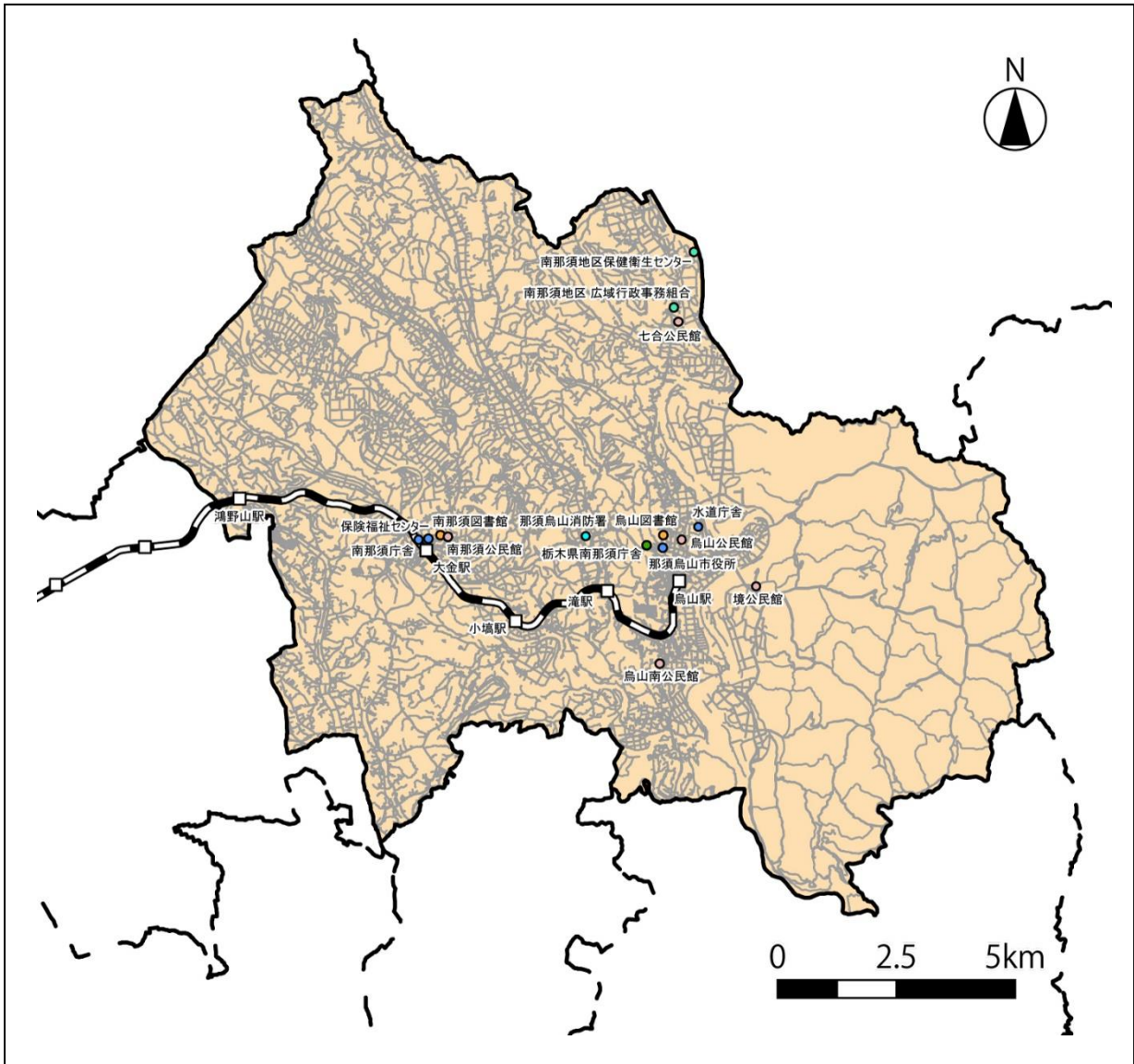


図 3-12 公共施設立地状況



#### 4) 観光施設

JR烏山駅付近では山あげ会館等の観光施設が多く立地している。それ以外の地域では、幹線道路沿いに農産物の直売所が数多く立地し、市の中心部から離れた地域にも、観光みかん園、ほたるの里の古民家おおぎす、和紙の里が立地している。

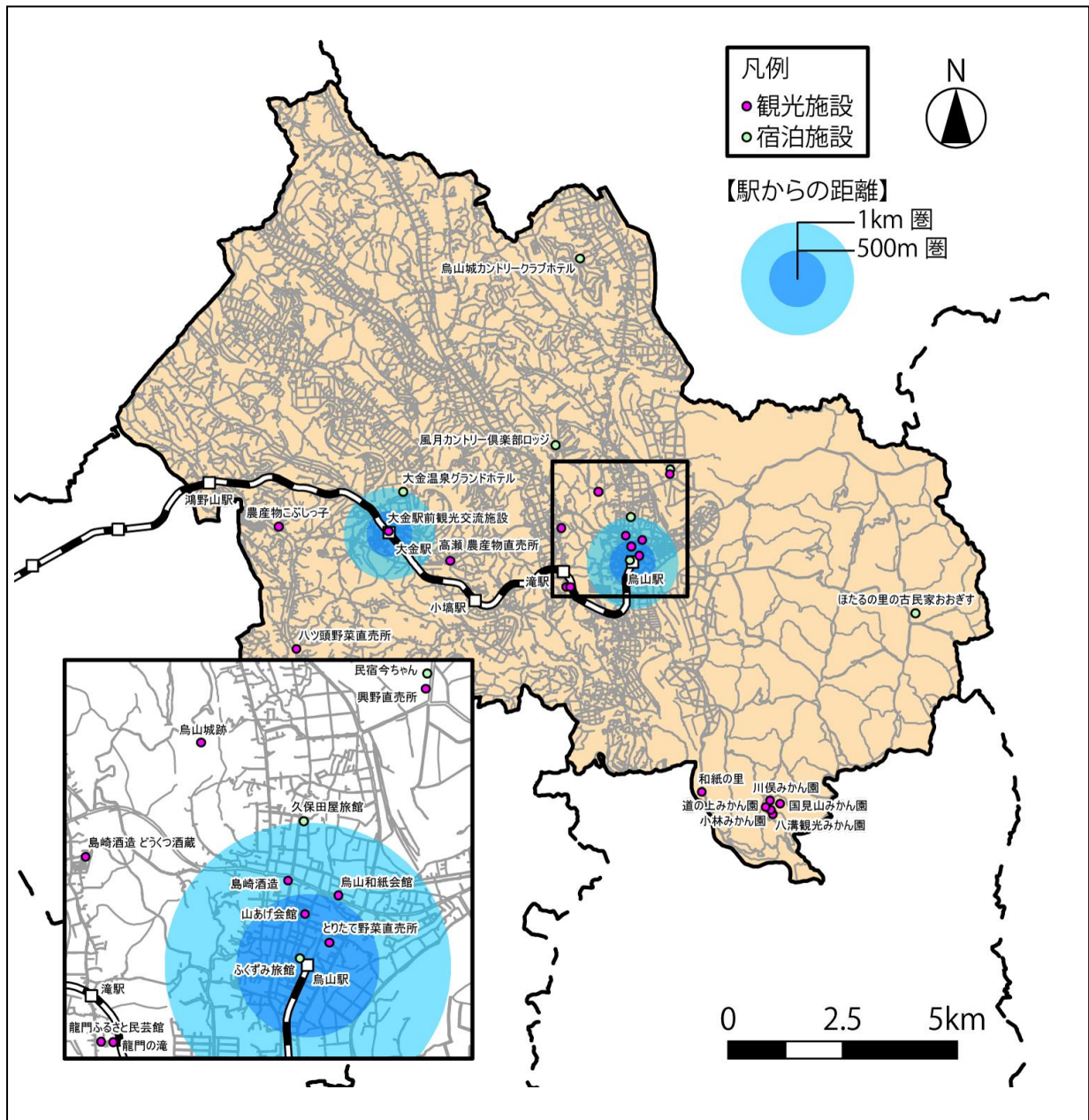
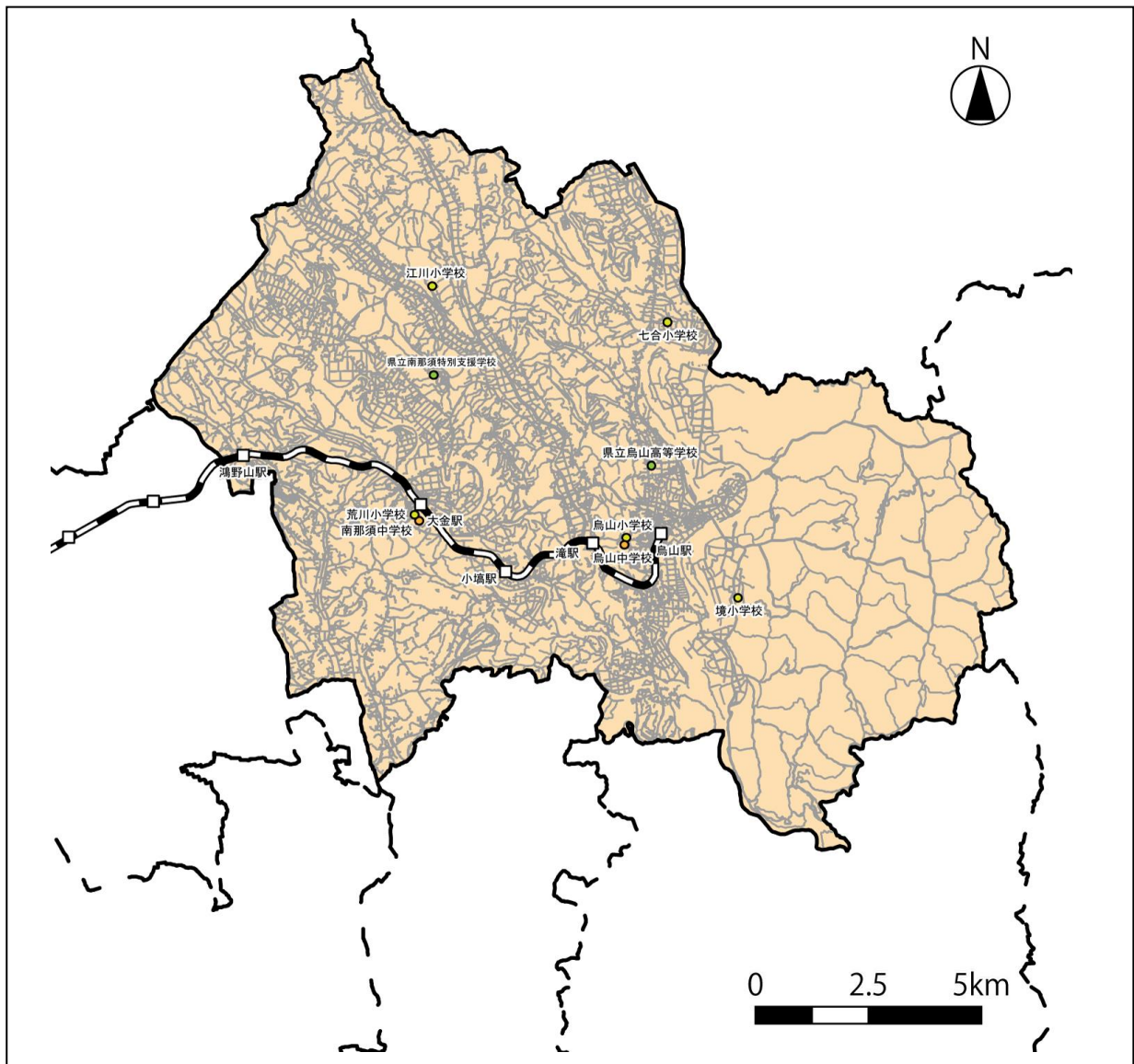


図 3-13 観光施設立地状況

## 5) 教育施設

教育施設は小学校5校、中学校2校、特別支援学校及び高等学校がそれぞれ1校立地している。



(資料：国土数値情報)

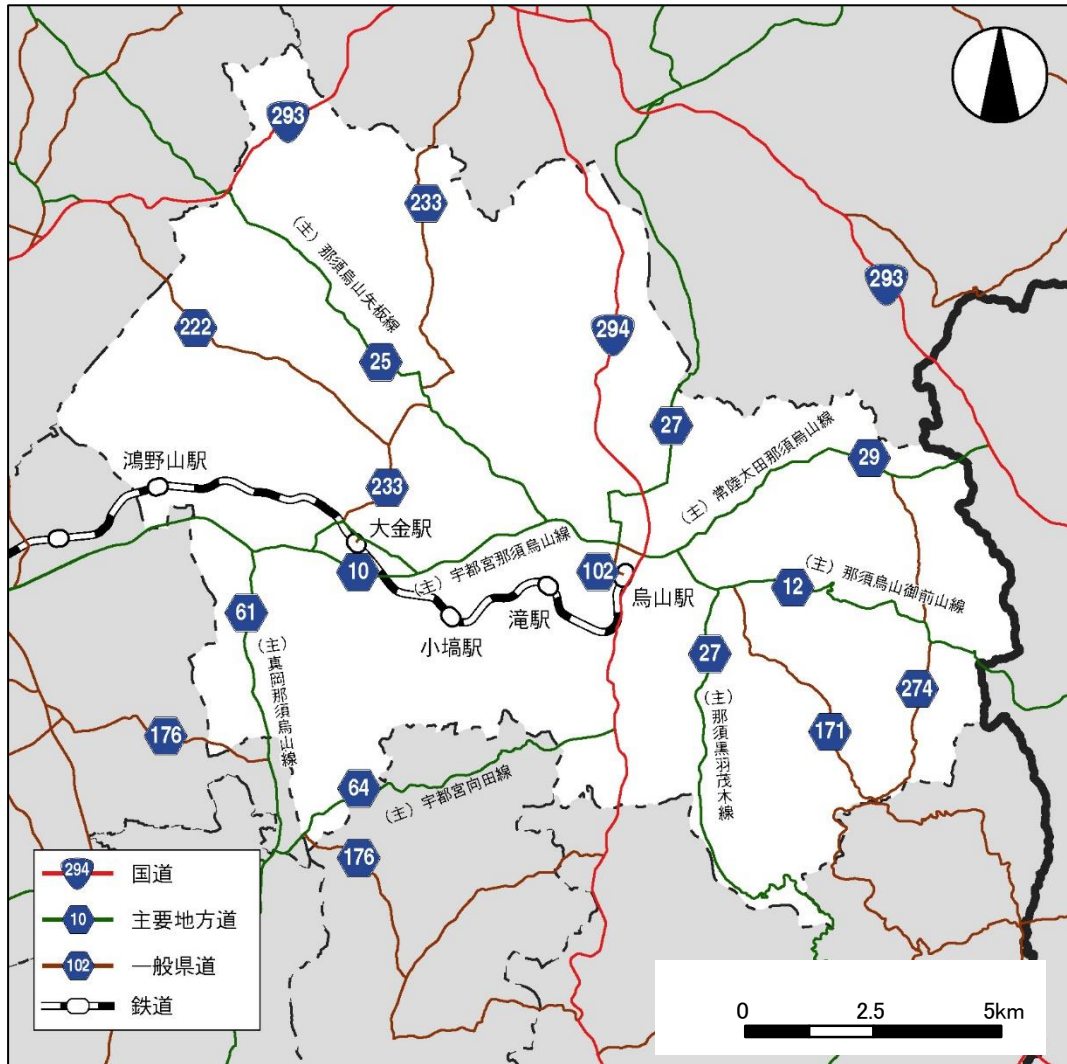
図 3-14 教育施設立地状況

## (5) 道路等の状況

### 1) 道路網の状況整理

烏山市街地の中心で交差する南北軸の国道 294 号と東西軸の(主)宇都宮那須烏山線、(主)那須烏山御前山線、(主)常陸太田那須烏山線により、市内の放射骨格軸を形成している。

南那須市街地では、(主)宇都宮那須烏山線と南北軸の(主)那須烏山矢板線、(主)真岡那須烏山線を中心に幹線道路網が形成され、市街地と集落及び周辺市町の連携を担っている。



(資料：国土数値情報)

図 3-15 道路網

## 2) 交通量等の状況整理

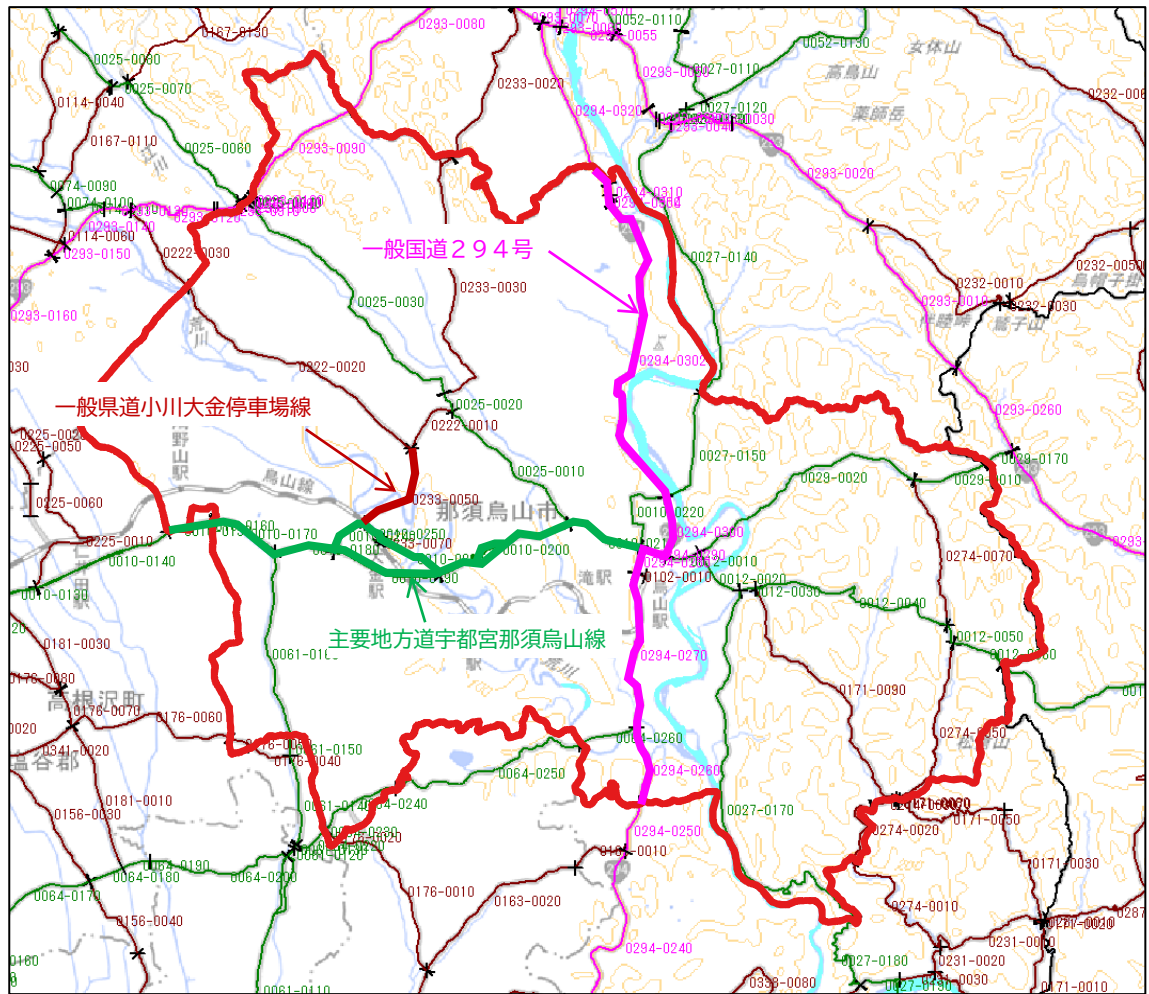
平成27年度全国道路・街路交通情勢調査によると、東西軸にあたる主要地方道宇都宮那須烏山線が日交通量で市の東部に1日あたり10,000台以上となる区間があり、この区間を含め混雑度が1.16~1.29と1.0を超えているため、混雑が発生している状況にある。

また、主要地方道宇都宮那須烏山線と交差する一般国道294号でも1日あたり10,000台近くの区間が存在するほか、一般県道小川大金停車場線で1日あたり5,000台以上の区間が存在する。

表3-2 那須烏山市の現況交通量

路線名	区間番号	昼間12時間 自動車類 交通量 (上下合計) (台/12h)	24時間 自動車類 交通量 (上下合計) (台/24h)	昼夜率	昼間12時間 ピーク比率 (%)	混雑度	ピーク1時間 交通量 (台/h)
一般国道293号	0293-0090	5,490	7,059	1.29	12.9	0.67	709
一般国道293号	0293-0900	5,490	7,059	1.29	12.9	0.67	709
一般国道294号	0294-0260	2,325	2,837	1.22	10.5	0.34	245
一般国道294号	0294-0270	6,691	8,631	1.29	13	0.83	870
一般国道294号	0294-0280	6,691	8,631	1.29	13	0.83	870
一般国道294号	0294-0290	8,138	9,649	1.19	10.5	0.71	855
一般国道294号	0294-0300	8,138	9,649	1.19	10.5	0.71	855
一般国道294号	0294-0302	4,927	6,307	1.28	11.5	0.55	567
一般国道294号	0294-0550	4,927	6,307	1.28	11.5	0.55	567
一般国道294号	0294-0310	4,927	6,307	1.28	11.5	0.55	567
一般国道294号	0294-0304	4,927	6,307	1.28	11.5	0.55	567
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0150	7,322	9,587	1.31	13.1	1.29	960
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0170	7,322	9,587	1.31	13.1	1.29	960
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0180	10,705	14,131	1.32	13.7	1.16	1467
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0190	10,705	14,131	1.32	13.7	1.16	1467
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0200	7,727	9,968	1.29	13.3	0.78	1028
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0210	7,727	9,968	1.29	13.3	0.78	1028
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0220	5,841	7,360	1.26	12.1	0.87	707
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0240	3,820	4,775	1.25	14.3	0.62	547
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0250	3,820	4,775	1.25	14.3	0.62	547
(主)宇都宮那須烏山線	0010-0260	3,820	4,775	1.25	14.3	0.62	547
(主)那須烏山御前山線	0012-0010	442	509	1.15	11.1	0.08	50
(主)那須烏山御前山線	0012-0020	442	509	1.15	11.1	0.08	50
(主)那須烏山御前山線	0012-0030	442	509	1.15	11.1	0.08	50
(主)那須烏山御前山線	0012-0040	442	509	1.15	11.1	0.08	50
(主)那須烏山御前山線	0012-0050	442	509	1.15	11.1	0.08	50
(主)那須烏山御前山線	0012-0060	442	509	1.15	11.1	0.08	50
(主)那須烏山矢板線	0025-0010	2,331	2,774	1.19	17.9	0.31	418
(主)那須烏山矢板線	0025-0020	2,331	2,774	1.19	17.9	0.31	418
(主)那須烏山矢板線	0025-0030	2,331	2,774	1.19	17.9	0.31	418
(主)那須黒羽茂木線	0027-0150	2,935	3,610	1.23	13.1	0.59	385
(主)那須黒羽茂木線	0027-0170	748	883	1.18	12	0.06	90
(主)常陸太田那須烏山線	0029-0010	1,687	2,024	1.2	12.2	0.29	206
(主)常陸太田那須烏山線	0029-0020	1,687	2,024	1.2	12.2	0.29	206
(主)真岡那須烏山線	0061-0160	2,352	2,846	1.21	17.2	0.34	405
(主)宇都宮向田線	0064-0230	2,368	2,889	1.22	15.2	0.45	360
(主)宇都宮向田線	0064-0240	2,368	2,889	1.22	15.2	0.45	360
(主)宇都宮向田線	0064-0260	2,368	2,889	1.22	15.2	0.48	360
(一)烏山停車場線	0102-0010	1,303	1,577	1.21	10.4	0.32	136
(一)山内上境線	0171-0080	34	46	1.35	15.4	0	6
(一)山内上境線	0171-0090	34	46	1.35	15.4	0	6
(一)杉山石末線	0176-0020	1,518	1,806	1.19	14.6	0.1	222
(一)杉山石末線	0176-0050	1,203	1,432	1.19	12.1	0.18	146
(一)熊田喜連川線	0222-0010	2,365	2,885	1.22	13.5	0.35	320
(一)熊田喜連川線	0222-0020	2,365	2,885	1.22	13.5	0.35	320
(一)小川大金停車場線	0233-0030	1,023	1,217	1.19	16.7	0.14	171
(一)小川大金停車場線	0233-0050	4,430	5,582	1.26	14.9	0.62	661
(一)小川大金停車場線	0233-0070	4,430	5,582	1.26	14.9	0.57	661
(一)牧野大沢線	0274-0020	227	250	1.1	12.8	0.03	30
(一)牧野大沢線	0274-0050	164	180	1.1	12.8	0.01	21
(一)牧野大沢線	0274-0070	914	1,088	1.19	13.3	0.16	122

(資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)



(資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3-16 交通調査基本区間

### 3-2 那須烏山市の公共交通等の現況把握

#### (1) 鉄道の状況

JR烏山線が宇都宮駅または宝積寺駅と烏山駅を結んで市内を東西に走り、宇都宮駅まで約1時間で結んでいる。

JR烏山線を走る車両は、環境に配慮した蓄電池駆動電車「ACCUM（アキュム）」であり、平成26年に全国で初めて導入されている。

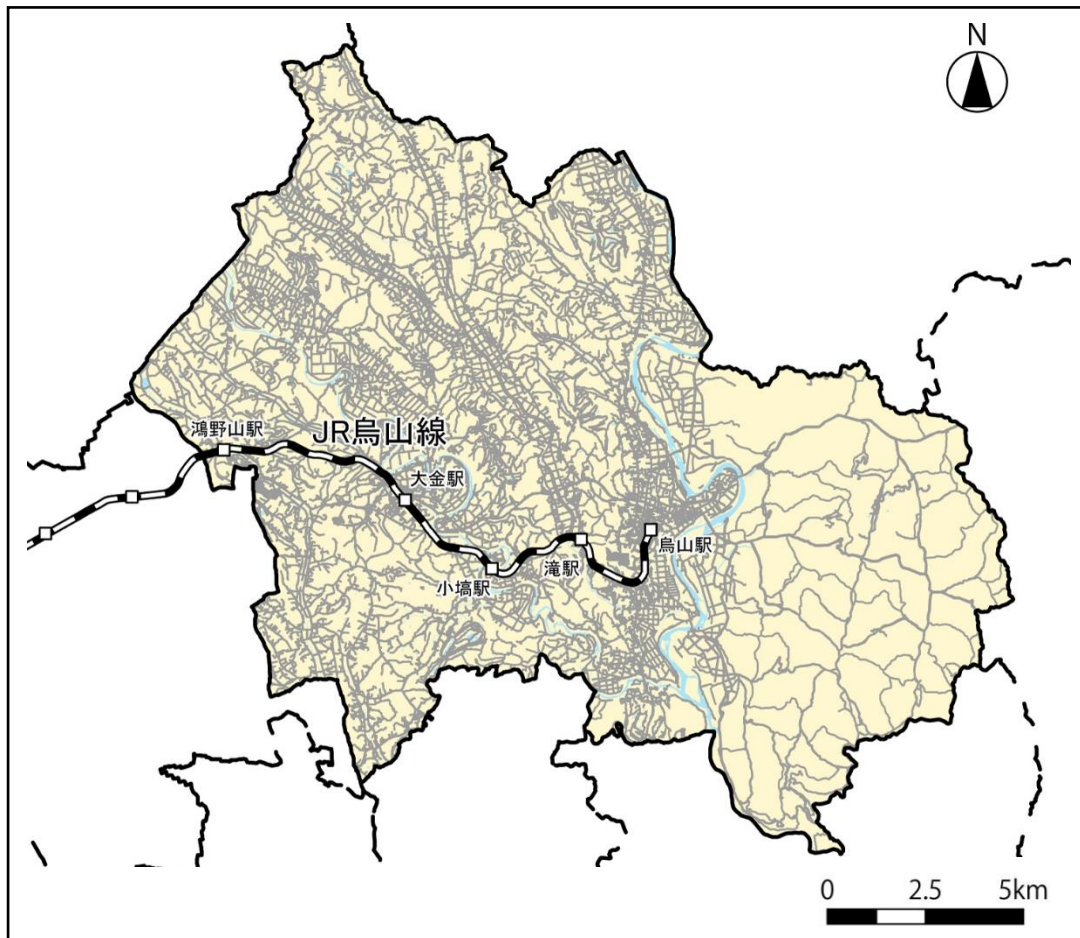
1日あたりの本数は上り13便、下り14便となっている。（令和2年3月現在）

市内には、鴻野山、大金、小埜、滝、烏山の5つの駅があり、烏山駅における1日あたりの乗車人員は約500人程度で推移しており、令和元年度は537人となっている。

表3-3 烏山駅乗車人員の推移

	定期外	定期	合計
平成27年度	134	397	532
平成28年度	142	411	554
平成29年度	131	393	525
平成30年度	124	395	520
令和元年度	117	420	537

（資料：JR東日本 各駅の乗車人員） 単位：人/日



（資料：基盤地図情報）

図3-17 那須烏山市内のJR烏山線及び駅

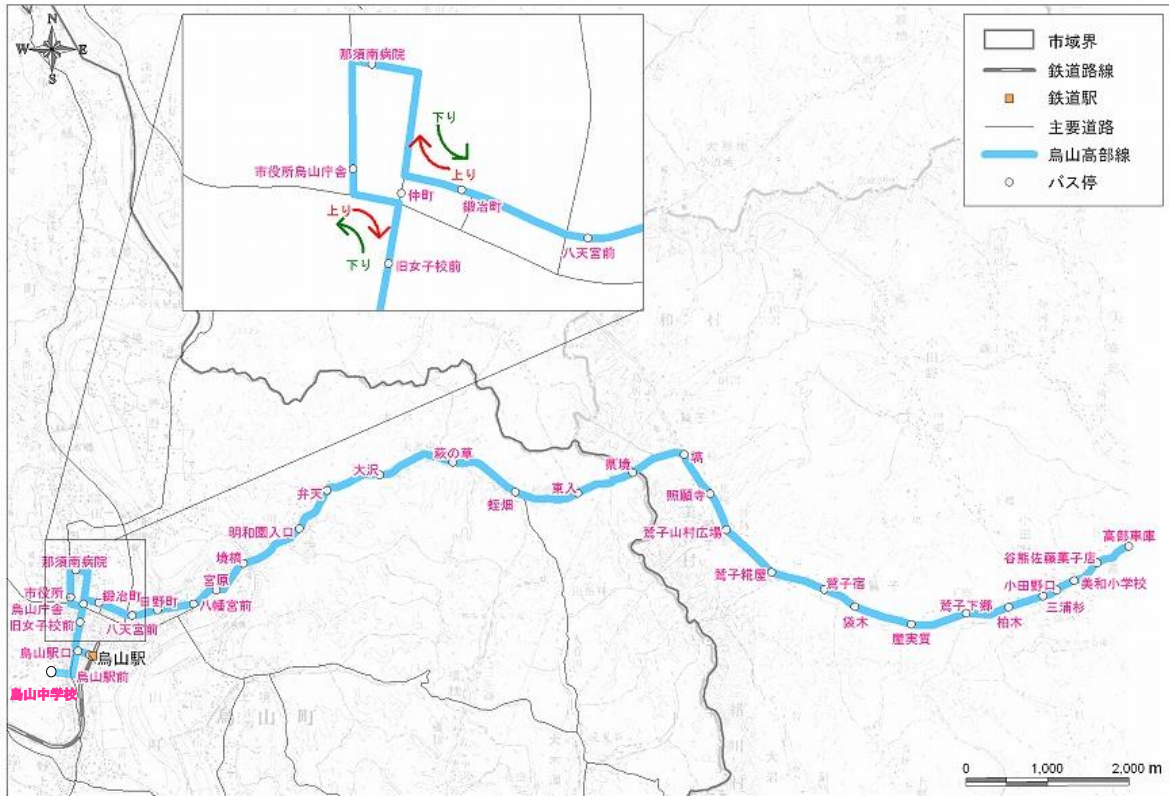
## (2) 市営バス・路線バス・コミュニティバスの状況

### 1) 市営バス

市営バスは、烏山高部線、市塙黒田烏山線が運行されている。

烏山高部線は常陸大宮市の高部車庫から烏山中学校および烏山駅前の区間を片道約 40 分で運行し、1 月 1 日のみが運休である。

運行本数は、烏山中学校/烏山駅前発が 5 便、烏山中学校/烏山駅前着が 6 便である。



#### 【①烏山高部線】

平成31年4月1日改定

↓ JR着 一高部行き (烏山駅前→大沢→高部車庫) \*10便は月・火・木・金が烏山中学校発、それ以外は烏山駅発。

8:02	2便		8:12	8:12	8:13	8:16	8:16	-	8:17	8:18	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:24	8:26	8:28	8:29	8:31	8:32	8:33	8:34	8:35	8:36	8:38	8:39	8:40	8:41	8:42	8:42	8:42	8:47					
11:22	4便		11:35	11:35	11:36	-	-	-	11:37	11:37	11:38	11:39	11:40	11:41	11:42	11:43	11:44	11:46	11:48	11:49	11:51	11:52	11:53	11:54	11:55	11:56	11:58	11:59	12:00	12:01	12:02	12:02	12:02	12:07				
13:22	6便		13:35	13:35	13:36	13:38	-	13:39	-	13:40	13:41	13:42	13:43	13:44	13:45	13:46	13:47	13:49	13:51	13:52	13:54	13:55	13:56	13:57	13:58	13:58	13:59	14:01	14:02	14:03	14:04	14:05	14:05	14:10				
15:22	8便	15:35	15:40	15:40	15:41	-	-	-	15:42	15:42	15:43	15:44	15:45	15:46	15:47	15:48	15:49	15:51	15:53	15:54	15:56	15:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
16:08	10便	16:25	16:30	16:30	16:31	-	-	-	16:32	16:32	16:33	16:34	16:35	16:36	16:37	16:38	16:39	16:41	16:43	16:44	16:46	16:47	16:48	16:49	16:50	16:50	16:51	16:52	16:54	16:55	16:56	16:57	16:57	17:02				
	停留所名	烏山中学校	烏山駅前	烏山駅	旧女子校前	市役所烏山庁舎	烏山高校前	那須南病院	仲町	鍛冶町	八天宮前	日野町	八幡宮前	宮原	境橋	明和園入口	弁天	大沢	萩の草	蛭畑	東入	泉境	境	照願寺	鷺子山村広場前	鷺子村屋	鷺子宿	袋木	屋実賀	鷺子下郷	道の駅みわ前	三浦杉前	小田野口	美和小学校	谷熊佐藤菓子店前	高部車庫	停留所名	
8:26	宇直	7:51	7:46	7:46	7:45	7:43	-	7:42	-	7:41	7:40	7:39	7:38	7:37	7:36	7:35	7:34	7:33	7:31	7:29	7:28	7:26	7:25	7:24	7:23	7:23	7:22	7:20	7:19	7:18	7:17	7:16	7:16	7:16	7:16	7:15	1便	
9:39	宇直		9:24	9:24	9:23	9:21	-	9:20	-	9:19	9:18	9:17	9:16	9:15	9:14	9:13	9:12	9:11	9:09	9:07	9:06	9:04	9:03	9:02	9:01	9:01	9:00	8:58	8:57	8:56	8:55	8:54	8:54	8:54	8:54	8:53	3便	
13:39	宇直		12:40	12:40	12:39	-	-	12:38	12:38	12:37	12:36	12:35	12:34	12:33	12:32	12:31	12:30	12:28	12:26	12:25	12:23	12:22	12:21	12:20	12:20	12:19	12:17	12:16	12:15	12:14	12:13	12:13	12:13	12:13	12:12	12:12	5便	
15:38			14:44	14:44	14:43	-	-	14:42	14:42	14:41	14:40	14:39	14:38	14:37	14:36	14:35	14:34	14:32	14:30	14:29	14:27	14:26	14:25	14:24	14:24	14:23	14:21	14:20	14:19	14:18	14:17	14:17	14:17	14:17	14:16	14:16	7便	
17:02			16:19	16:19	16:18	16:16	16:15	16:15	-	16:14	16:13	16:12	16:11	16:10	16:09	16:08	16:07	16:06	16:04	16:02	16:01	15:59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9便
18:13			17:36	17:36	17:35	17:33	17:32	17:32	-	17:31	17:30	17:29	17:28	17:27	17:26	17:25	17:24	17:23	17:21	17:19	17:18	17:16	17:15	17:14	17:13	17:13	17:12	17:10	17:09	17:08	17:07	17:06	17:06	17:06	17:06	17:05	17:05	11便

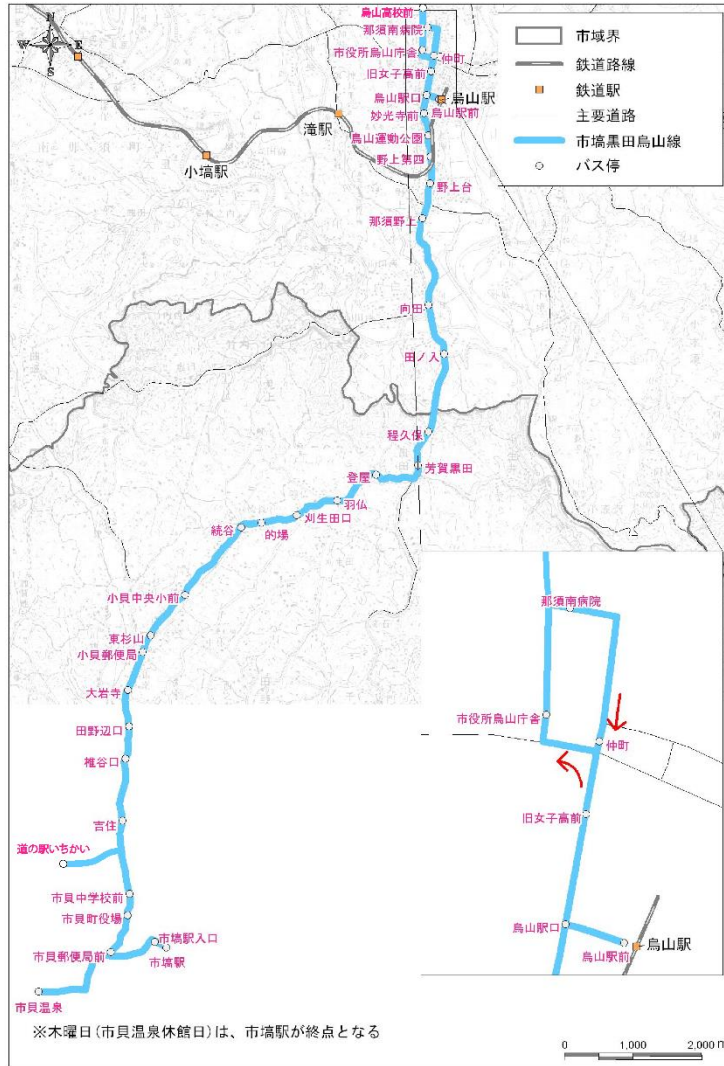
↑ JR発 (烏山駅前→大沢→高部車庫) 烏山駅行き←

(資料：那須烏山市ホームページ)

図 3-18 烏山高部線路線図及び時刻表

市塙黒田烏山線は市貝町の市貝温泉/市塙駅から烏山駅前への区間を片道約 40 分で運行し、1 月 1 日のみが運休である。

運行本数は、烏山駅前発着ともに 5 便である。



【②市塙黒田烏山線】

平成 31 年 4 月 1 日改正

JR線→市貝行き (烏山駅前→芳賀黒田→市塙駅→市貝温泉)

時刻	2便	4便	6便	8便	10便	8:30	8:30	8:31	8:32	8:33	8:35	8:37	8:39	8:40	8:41	8:42	8:43	8:44	8:45	8:47	8:48	8:49	8:51	8:52	8:53	8:55	8:58	9:00	9:02	9:03	9:04	9:05	—						
8:02																																							
11:22																																							
15:22																																							
16:08																																							
18:44																																							

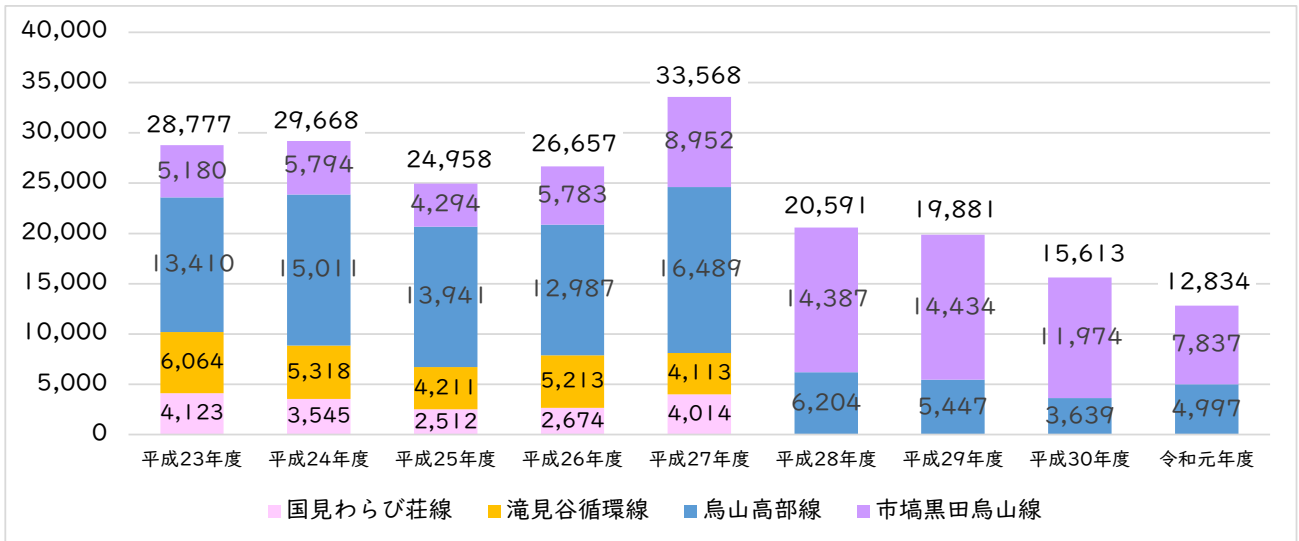
(資料：那須烏山市ホームページ)

図 3-19 市塙黒田烏山線路線図及び時刻表



市営バスの年間利用者数と使用料収入の推移をみると、令和元年度の数值は、平成 27 年度の約 3 分の 1 程度となっている。この要因としては、運行路線数を 4 路線から 2 路線への削減したことと、烏山高部線において平成 28 年度以降はスクールバスの運行により、小学生が通学で利用しなくなったことがあげられる。

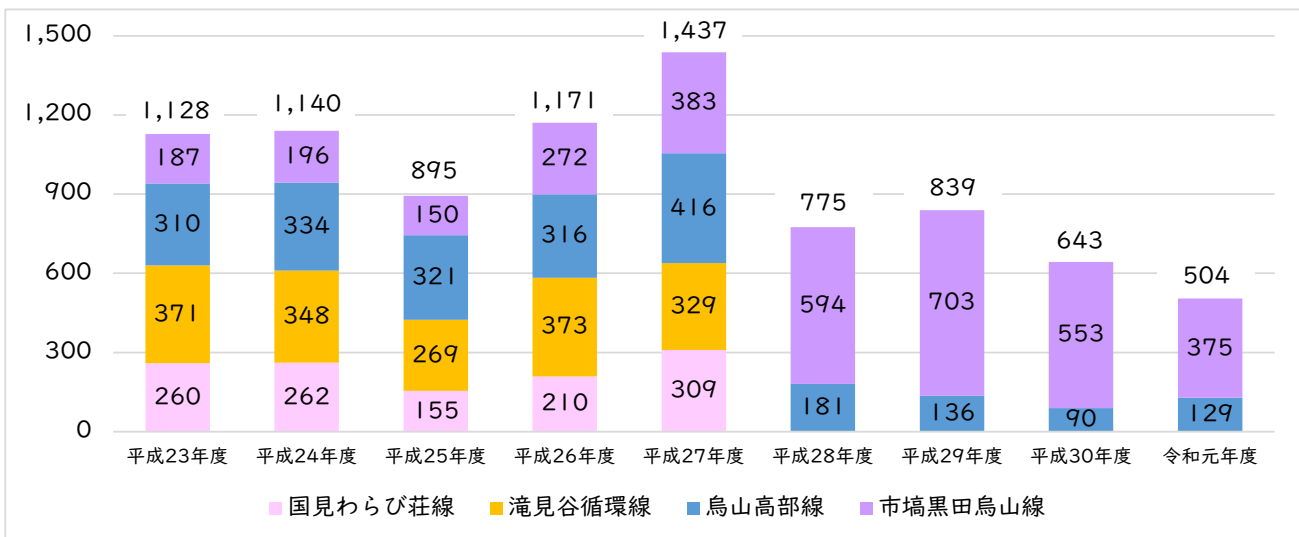
また、市塙黒田烏山線では平成 28 年度～平成 30 年度にかけては、平成 27 年度に比べ増加している。しかし、令和元年では減少に転じている。



(資料：那須烏山市資料) 単位：人

(注) 国見わらび荘線、滝見谷循環線は平成 27 年度(平成 28 年 3 月)で廃止

図 3-20 市営バスの年間利用者数の推移



(資料：那須烏山市資料) 単位：万円

(注) 国見わらび荘線、滝見谷循環線は平成 27 年度(平成 28 年 3 月)で廃止

図 3-21 市営バスの使用料収入の推移

令和元年10月から令和2年9月までの市営バスの年間利用者数は、烏山高部線で4,605人、市塙黒田烏山線で6,374人であり、便別の年間利用者数をみると、烏山高部線の2便目（烏山駅前8時12分発）、市塙黒田烏山線の1便目（市塙駅7時16分発）が、高校生の利用により、朝の通学時間帯に多くなっている。平日の1便当たりで見ると、烏山高部線の2便目で9.28人、市塙黒田烏山線の1便目で10.14人の利用者数となっている。

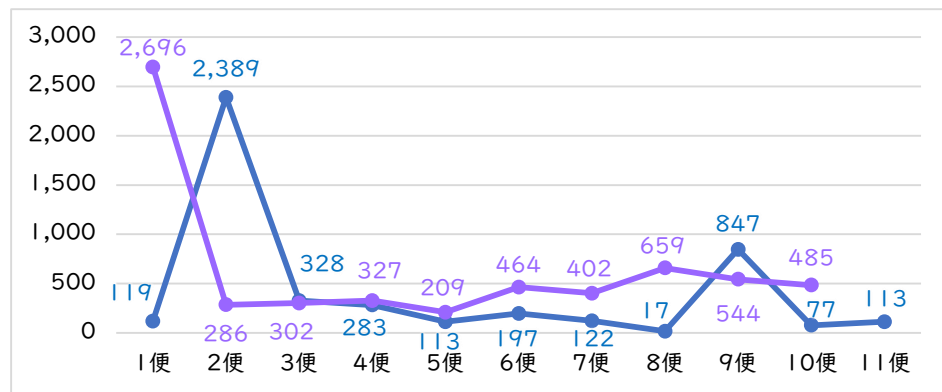
次いで多いのは、烏山高部線で9便目（烏山駅前16時19分発）、市塙黒田烏山線で8便目（17時14分発）と、夕方の時間帯である。ただ、両路線とも朝よりは少なくなっている。

なお、烏山高部線の8便目と10便目は、年間利用者数が100人未満と非常に少なくなっている。

〈年間利用者数〉

単位：人

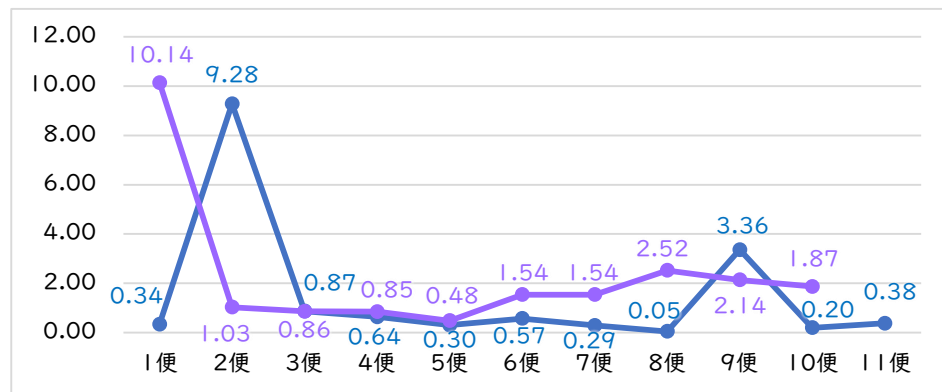
- ・ 烏山高部線  
4,605人
- ・ 市塙黒田烏山線  
6,374人



〈平日平均利用者数〉

単位：人／日

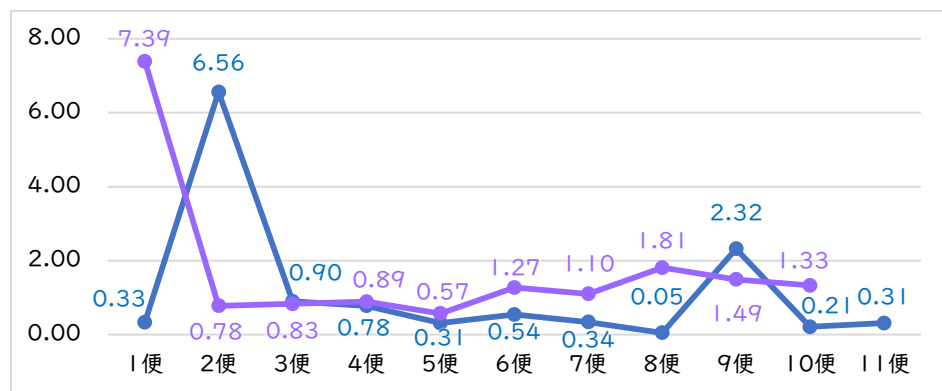
- ・ 烏山高部線  
16.28人／日
- ・ 市塙黒田烏山線  
22.97人／日



〈通月平均利用者数〉

単位：人／日

- ・ 烏山高部線  
12.65人／日
- ・ 市塙黒田烏山線  
17.46人／日



— : 烏山高部線    — : 市塙黒田烏山線

(資料：那須烏山市資料 (令和元年10月～令和2年9月))

図3-22 市営バスの便別利用者数



## 2) 路線バス

関東自動車株による路線バスの氏家駅前～馬頭車庫ルートが市内北部の志鳥バイパス（国道 293 号）を通過しており、軍沢口等のバス停に停車している。

なお、地域公共交通確保維持改善事業の補助の活用により運行を維持しており、同補助金の活用は今後も継続予定である。

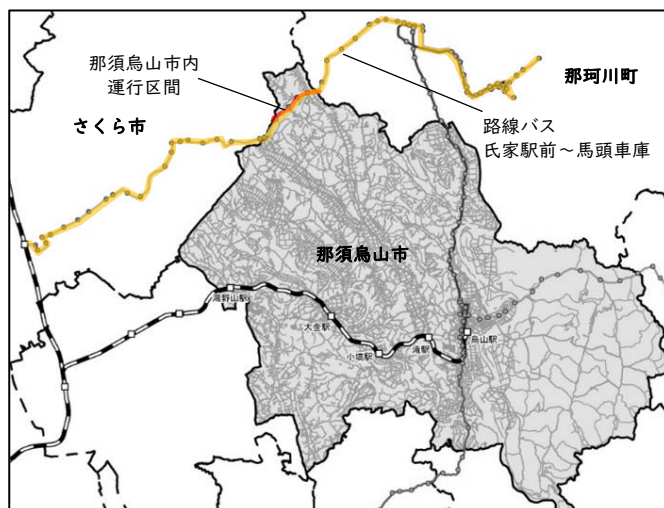


図 3-24 路線バス 氏家駅前～馬頭車庫 運行経路図

## 3) コミュニティバス

那珂川町コミュニティバスの馬頭烏山線が、平成 23 年 4 月より運行している。那珂川町と本市を繋ぐ経路となっており、本市からも経費を負担金として拠出している。

那珂川町役場から烏山駅の区間で運行しており、所要時間は片道約 40 分である。

運行本数は、平日は烏山駅発着とも 8 便、土日祝日は烏山駅発が 4 便、烏山駅着が 3 便であり、平日の烏山駅 7 時 30 分発の 3 便目、那珂川町役場発の 13 便目 17 時 15 分発と 15 便目 18 時 15 分発は、馬頭高校前にも停車し、通学利用が可能である。

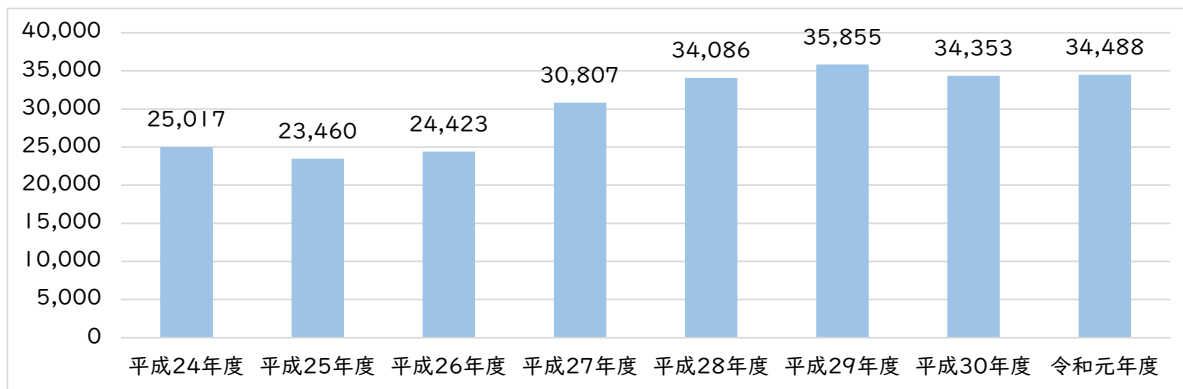
料金は、初乗り 150 円であり、烏山駅から乗車し、那珂川町役場までの利用では 500 円となり、小学生は半額である。



図 3-25 馬頭烏山線路線図 (資料：那須烏山市ホームページ)

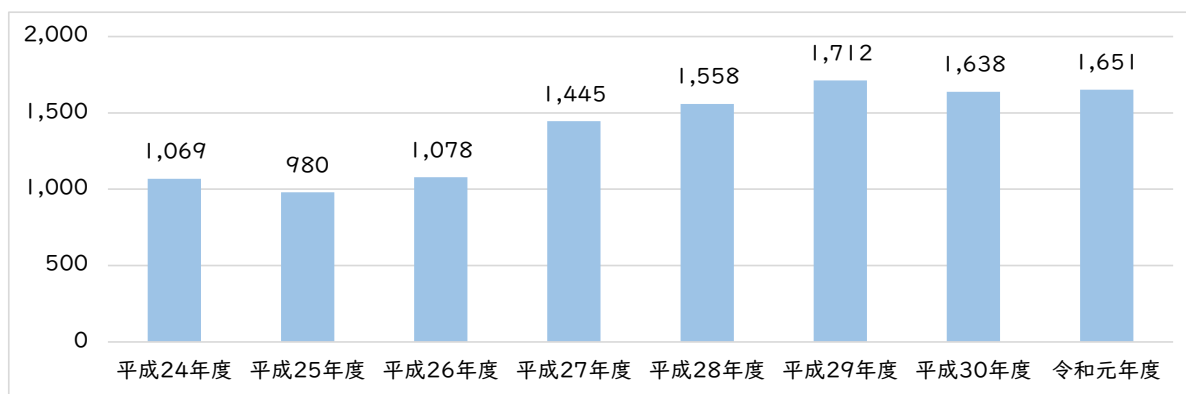


年間乗車人員と使用料収入の経年推移をみると、平成 27 年度から平成 29 年度は増加傾向にあったが、平成 30 年度と令和元年度になると、減少傾向になっている。負担金については、平成 25 年度以降減少しているが、令和元年度は、車両購入による費用が含まれているため増加している。



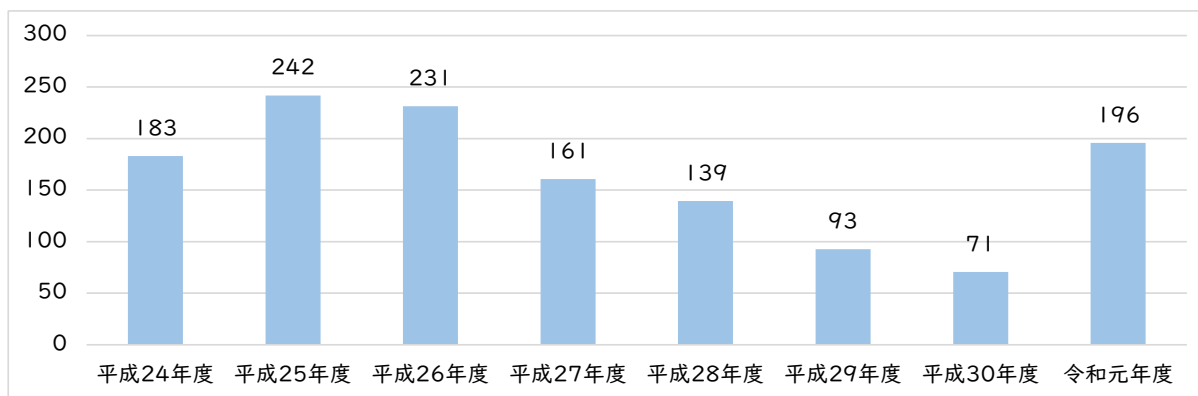
(資料：那須烏山市資料) 単位：人

図 3-27 コミュニティバスの年間乗車人員の推移



(資料：那須烏山市資料) 単位：万円

図 3-28 コミュニティバスの使用料収入の推移



(資料：那須烏山市資料) 単位：万円

図 3-29 コミュニティバスの負担金の推移

### (3) デマンド交通の状況

デマンド交通は、地域間交通を確保・維持する取り組みとして、地域間幹線系統やJR烏山線大金駅への接続を目的に、南那須地区で平成24年10月から試験運行を実施、平成27年4月より本格運行を開始している。また、烏山地区では、地域間幹線系統やJR烏山線烏山駅への接続を目的に、平成26年10月から試験運行を実施、平成29年4月より本格運行を開始している。ともに、事前予約型・区域運行方式であり、ドア・ツー・ドア方式を採用している。

運行は1日9便で、平日の午前8時から午後5時までの時間帯に行われている。運行の区域は、南那須地区と烏山地区の2つの区域があり、そのうち、烏山地区は、それぞれ共通地区を含む烏山A地区、烏山B地区の2地区に分かれている。

市内には8つの指定施設が設定され、これらの施設では、地区を問わず、乗り継ぎなしの1回の利用で、希望の場所までの利用が可能である。また、希望の場所から乗車する場合、地区を問わず乗り継ぎなしの1回で希望の指定施設まで利用可能である。

1回の料金は大人300円、障がい者と小学生は150円、小学生未満は無料となっている。運行台数は、南那須地区が2台、烏山地区が4台であり、ともにセダン型タクシーを利用している。

なお、国土交通省による地域公共交通確保維持改善事業の補助の活用により運行を実施している。

表3-4 デマンド交通利用での指定施設

地区	指定施設
烏山地区	市役所烏山庁舎、水道庁舎、那須南病院、烏山台病院、山あげ会館
南那須地区	市役所南那須庁舎、保健福祉センター、南那須図書館

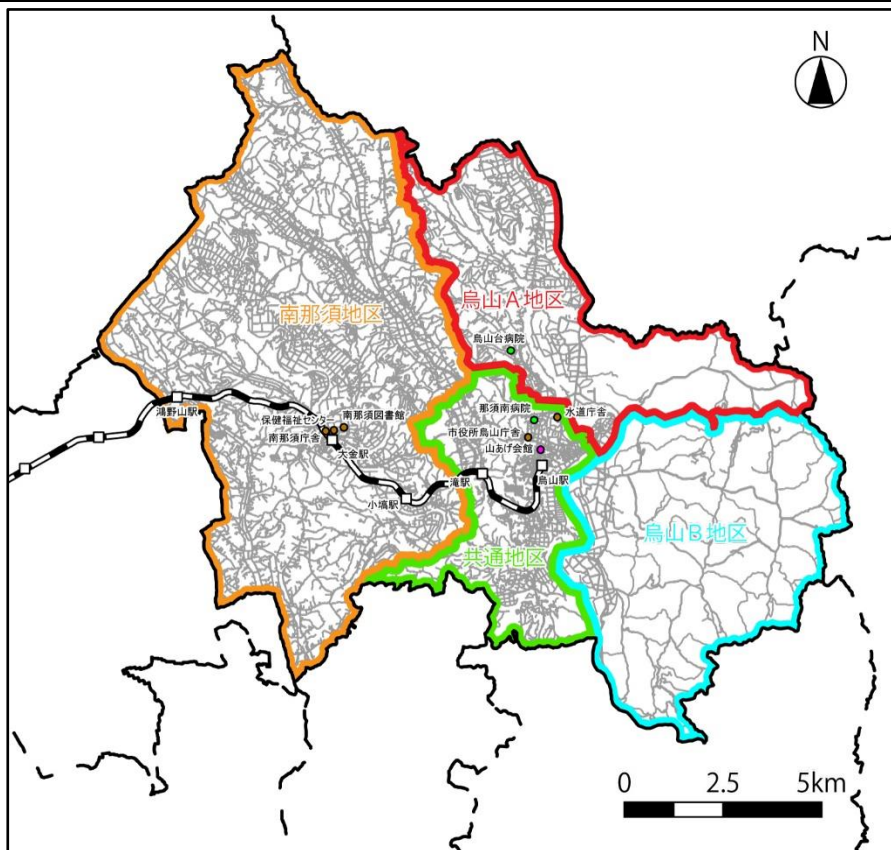
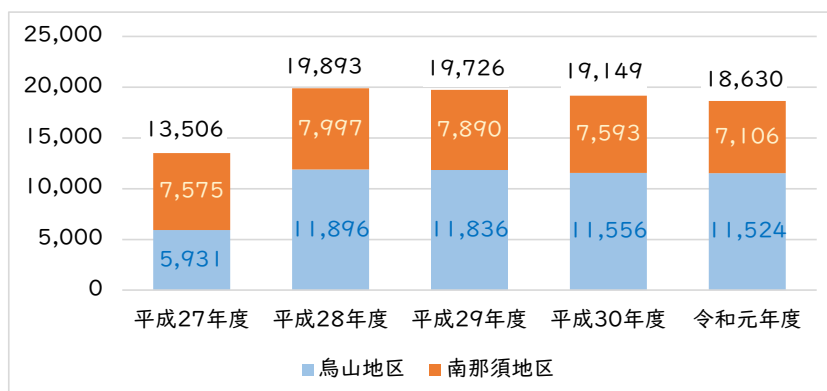


図3-30 デマンド交通運行図

年間延べ利用者数の推移をみると、平成28年度が烏山地区と南那須地区の合計で19,893人と最も多く、それ以降の年度では若干減少傾向にある。



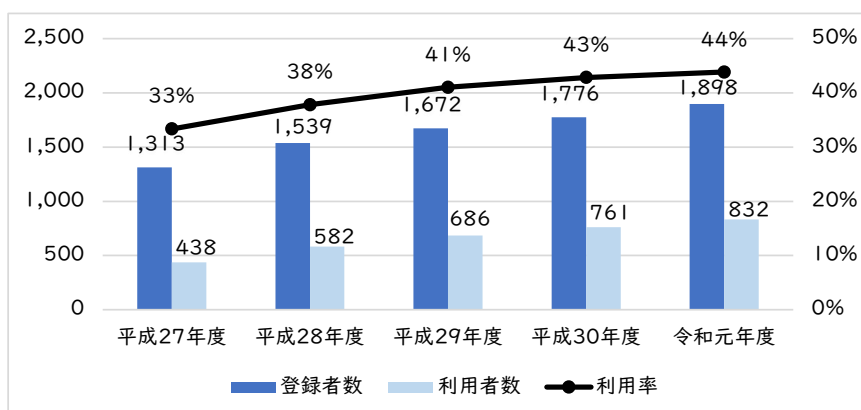
(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計

(資料：那須烏山市資料) 単位：人/年

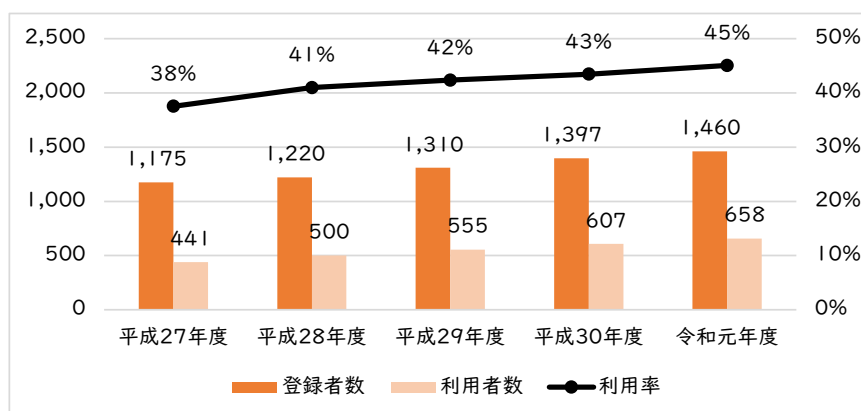
図3-31 デマンド交通の年間延べ利用者数の推移

登録者数、利用者数、利用率の推移をみると、烏山地区、南那須地区ともに、増加傾向にある。令和元年度でみると、登録者数の約45%がデマンド交通を利用している。

烏山地区



南那須地区



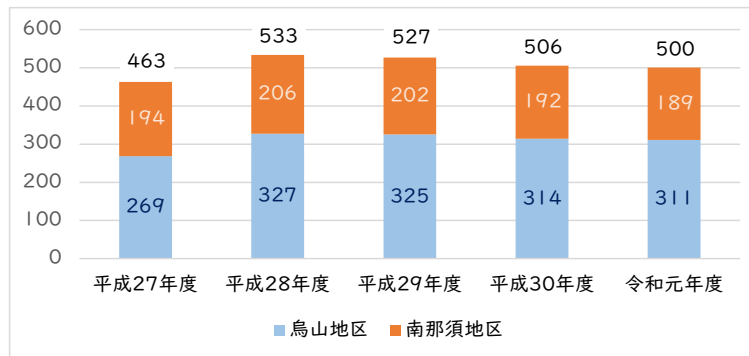
(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計

(資料：那須烏山市資料) 人数の単位：人/年

図3-32 デマンド交通の登録者数・利用者数・利用率の推移



年間利用料の推移をみると、平成 28 年度が烏山地区と南那須地区の合計で 533 万円と最も多く、それ以降の年度では若干減少傾向にある。



(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計

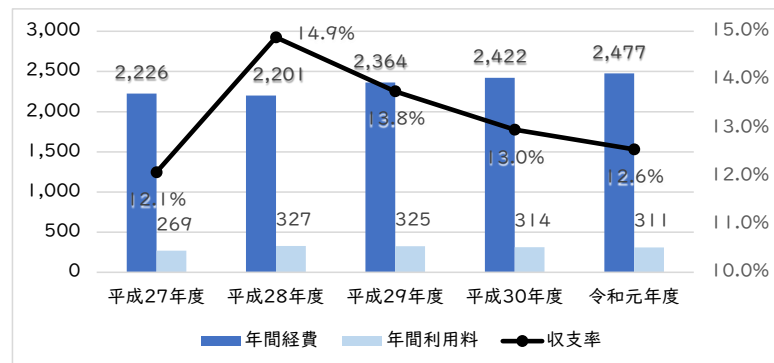
(資料：那須烏山市資料) 単位：万円/年

図 3-33 デマンド交通の年間利用料の推移

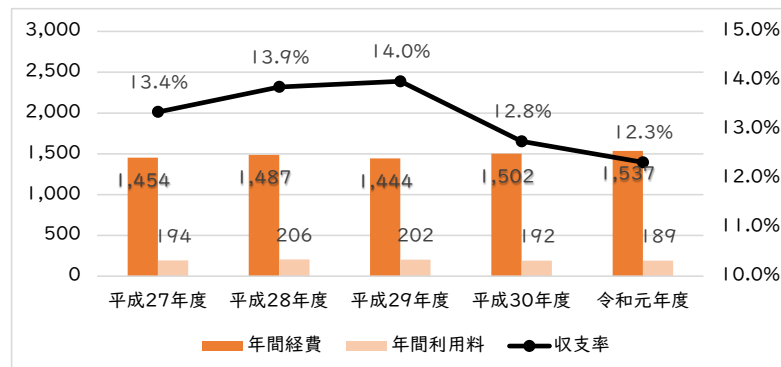
年間経費、年間利用料、収支率の推移をみると、烏山地区、南那須地区ともに、年間経費が増加傾向にある。このため、年間利用料の減少も影響し、収支率が低下している。令和元年度でみると、収支率が烏山地区で 12.6%、南那須地区で 12.3%となっており、栃木県の区域運行型のデマンド交通の平均収支率 14%※よりも低くなっている。

※出典：改定とちぎ生活交通ネットワークガイドライン 平成 26 年 4 月 栃木県生活交通対策協議会 資料 8 頁

烏山地区



南那須地区



(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計

運行経費はコールセンターの費用を含む

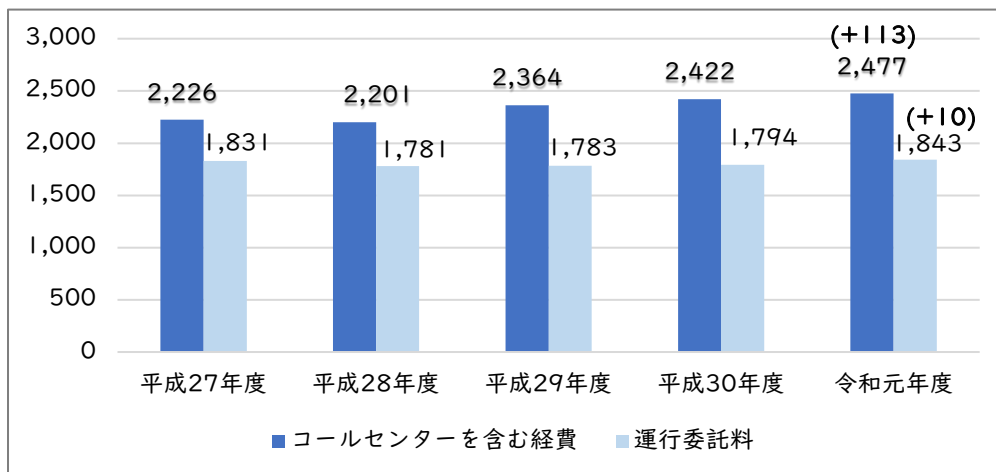
(資料：那須烏山市資料) 金額の単位：万円/年

図 3-34 デマンド交通の年間経費・年間利用料・収支率の推移

なお、年間経費の増加の要因としては、コールセンターの費用の増加があげられる。

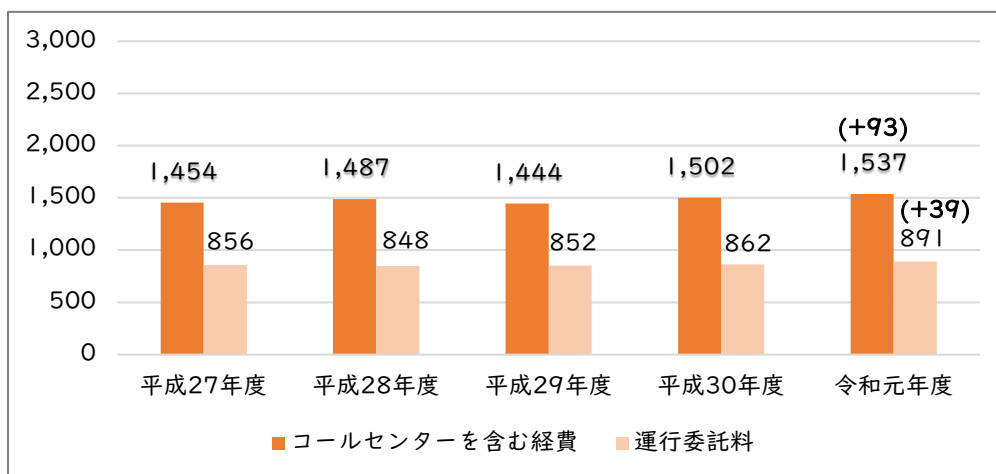
消費税率が10%となった平成29年度以降でみると、コールセンターを含む経費の令和元年度の平成29年度に対する増加額は、烏山地区で113万、南那須地区で93万となっている。

#### 烏山地区



( ) 内の数字は令和元年度の平成29年度に対する増加額

#### 南那須地区

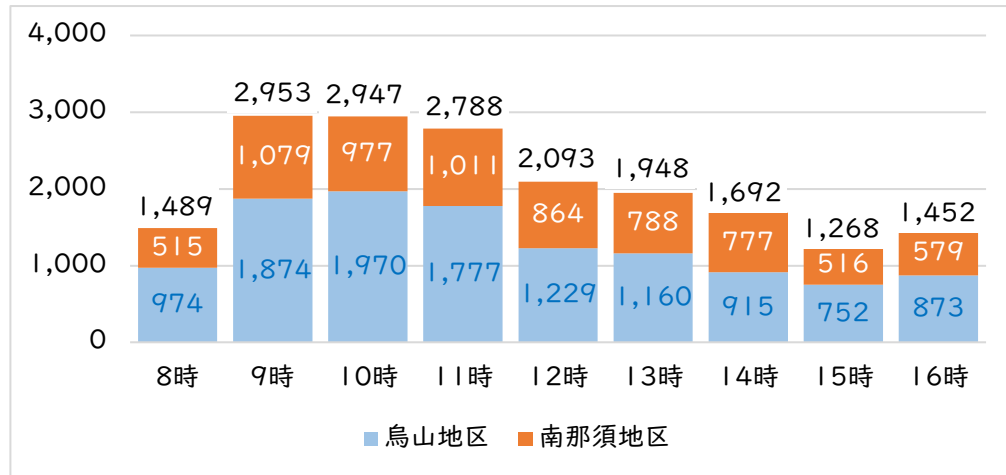


( ) 内の数字は令和元年度の平成29年度に対する増加額

(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計  
(資料：那須烏山市資料) 金額の単位：万円/年

図3-35 デマンド交通のコールセンターを含む経費と運行委託料の推移

デマンド交通の利用状況を見ると、時間帯別の利用者数は、9、10、11時台が多くなっている。年齢層別の利用者数は、80歳代が全体の半数以上を占めている。



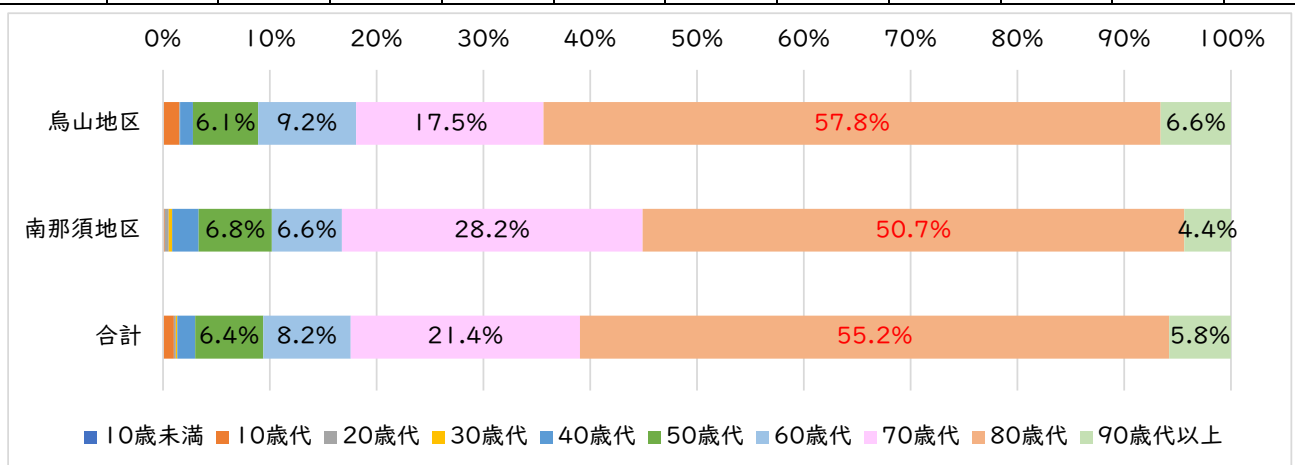
(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計

(資料：那須烏山市資料（令和元年4月～令和2年3月） 単位：人／年

図 3-36 デマンド交通の時間帯別の利用者数

表 3-5 デマンド交通の年齢層別の利用者数及び構成率

	10歳未満	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代以上	合計
烏山地区	1	166	8	0	132	665	999	1913	6301	719	10904
	0.0%	1.5%	0.1%	0.0%	1.2%	6.1%	9.2%	17.5%	57.8%	6.6%	100.0%
南那須地区	0	10	25	19	158	434	417	1786	3217	278	6344
	0.0%	0.2%	0.4%	0.3%	2.5%	6.8%	6.6%	28.2%	50.7%	4.4%	100.0%
合計	1	176	33	19	290	1099	1416	3699	9518	997	17248
	0.0%	1.0%	0.2%	0.1%	1.7%	6.4%	8.2%	21.4%	55.2%	5.8%	100.0%

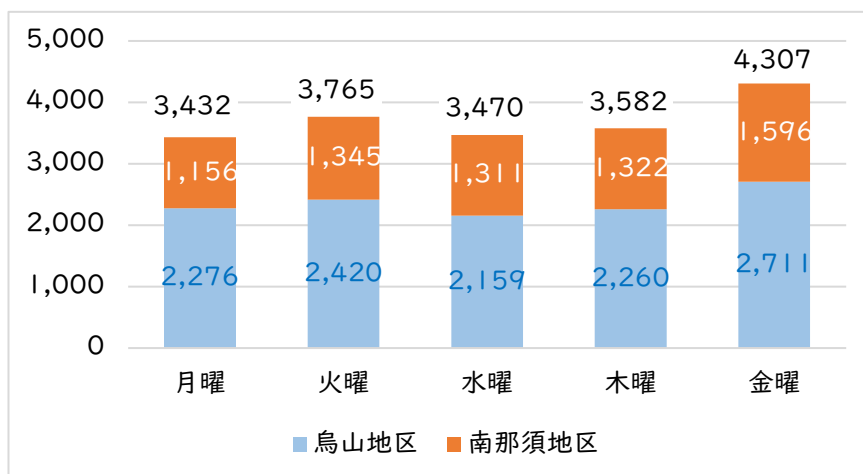


(注)烏山地区は、共通地区を含む烏山A地区及び烏山B地区の合計

(資料：那須烏山市資料（令和元年4月～令和2年3月）

図 3-37 デマンド交通の年齢層別の利用者数の構成率

曜日別の利用者数をみると、金曜が最も多くなっている。



(資料：那須烏山市資料(令和元年4月～令和2年3月)) 単位：人/年

図 3-38 デマンド交通の曜日別の利用者数

施設別の利用回数をみると、那須南病院が最も多くなっている。なお、乗り継ぎなしで利用可能な指定施設のうち、市役所烏山庁舎、市役所南那須庁舎、南那須図書館は、上位 10 件に含まれていない状況にある。なお、南那須地区の 2 位の山あげ会館と 4 位の水道庁舎については、近隣の商業施設や医療施設利用のためと推測される。

表 3-6 デマンド交通の施設別利用回数(各地区の上位 10 件)

南那須地区

順位	施設	回数
1	那須南病院	1802
2	山あげ会館	952
3	かましん	871
4	水道庁舎	337
5	大金駅	283
6	保健福祉センター	165
7	林田病院	161
8	スマイル歯科	132
9	大金グランドホテル	129
10	南那須郵便局	114

烏山地区

順位	施設	回数
1	那須南病院	2027
2	たいらや烏山店	1877
3	ベイシア	1003
4	山野クリニック	879
5	阿久津クリニック	322
6	烏山駅	307
7	南那須地区総合健康管理センター	271
8	烏山台病院	231
9	小林整骨院	217
10	ピノキオ薬局烏山店	193

(資料：那須烏山市資料(令和元年4月～令和2年3月))

(注) 赤文字は指定施設、指定施設は地区を問わず乗り継ぎなし(1回)で、希望の場所まで利用可能

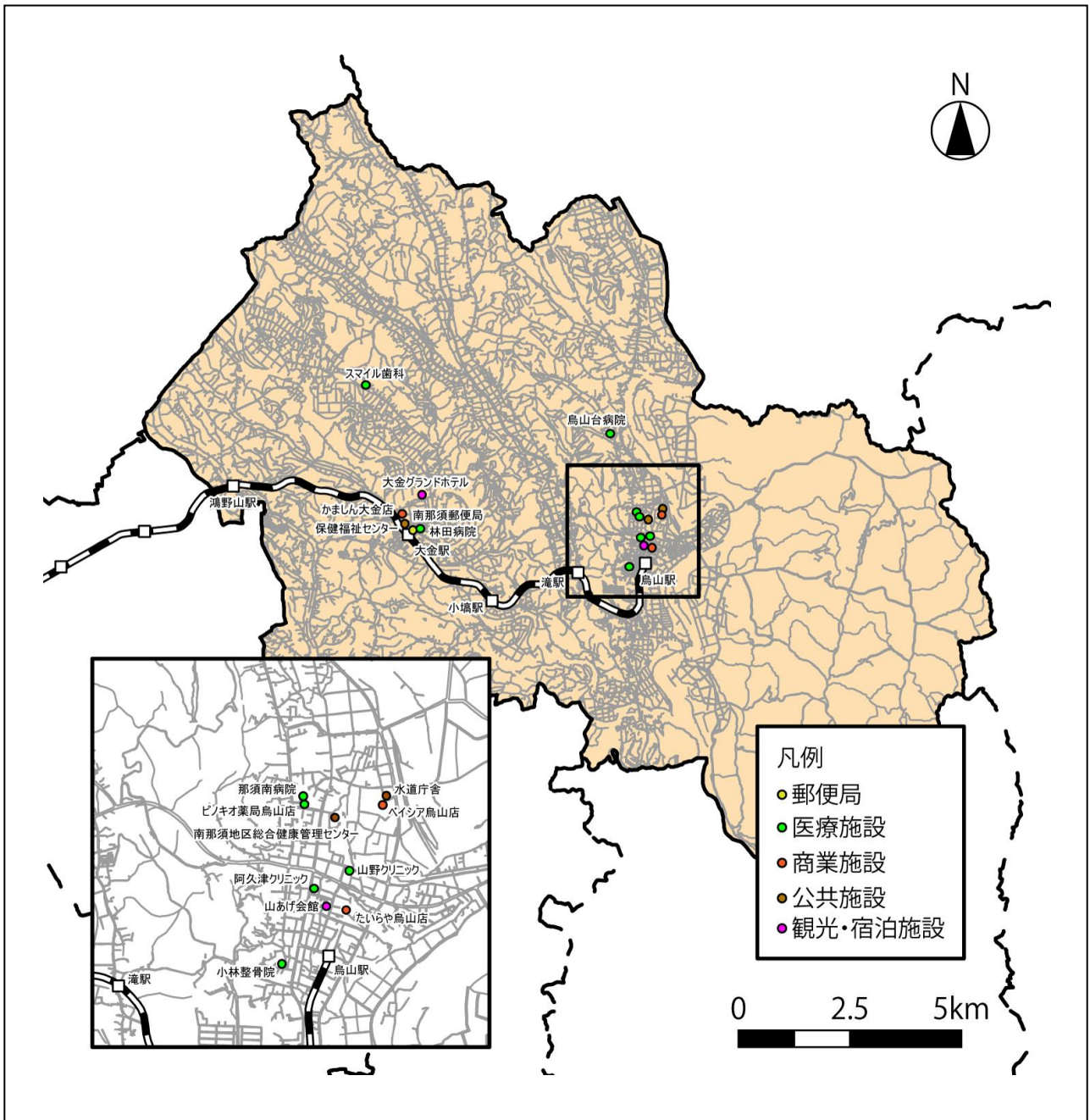
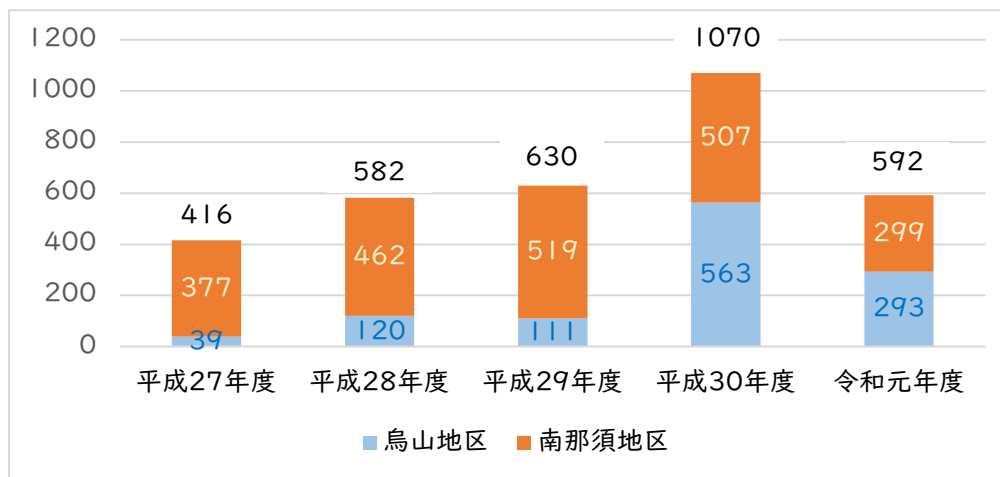


図 3-39 デマンド交通の施設別利用回数で上位 10 件以内の施設の位置

デマンド交通を利用したJR烏山線の年間利用者数は、平成30年度に増加し、烏山地区で563人、南那須地区で507人、合計で1070人となっている。要因としては、デマンドの利用方法等を周知するため、平成30年度より出前講座を実施しており、市民のデマンド交通に対する認知度が向上したことや通学利用者がいたことがあげられる。



(資料：那須烏山市資料) 単位：人／年

図 3-40 デマンド交通を利用したJR烏山線の年間利用者数

#### (4) スクールバスの状況

スクールバスの運行は、市内の小中学校で実施されており、市内合計で29台の車両が運行されている。

合計の内訳で最も多いのは、業者所有のマイクロバスが10台、次いで市所有中型バスとマイクロバス、業者所有中型バスがそれぞれ5台となっている。

表 3-7 スクールバスの運行台数の内訳

内訳	江川 小学校	荒川 小学校	境小学校	烏山 小学校	七合 小学校	南那須 中学校	烏山 中学校	合計
市所有中型バス	2	3	0	0	0	0	0	5
市所有マイクロバス	0	0	1	1	0	1	2	5
市所有ワゴン車	1	0	0	0	0	1	1	3
業者所有中型バス	0	0	0	3	1	0	1	5
業者所有マイクロバス	0	0	1	1	2	3	3	10
業者所有ワゴン車	0	0	0	0	1	0	0	1
合計	3	3	2	5	4	5	7	29

(資料：那須烏山市資料) 単位：台

スクールバスの運行は、登校時は7～8時台、下校時は、学校の授業の実施状況にもよるが小学校が14～16時台、中学校が16～18時台に行われている。このため、学校の授業の実施状況にもよるが、9～13時台は、車両の稼働はないものと推測される。

表 3-8 スクールバスの稼働状況

学校	種類	運行	稼働時間帯													
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
江川小学校	市所有中型バス	市職員	稼働	稼働								稼働	稼働			
	市所有中型バス	業者	稼働	稼働								稼働	稼働			
	市所有ワゴン車	シルバー	稼働	稼働								稼働	稼働			
荒川小学校	市所有中型バス	シルバー	稼働									稼働	稼働			
	市所有中型バス	市職員	稼働									稼働	稼働			
	市所有中型バス	シルバー	稼働									稼働	稼働			
境小学校	市所有マイクロバス	シルバー	稼働									稼働	稼働			
	業者所有マイクロバス	業者	稼働									稼働	稼働			
鳥山小学校	市所有マイクロバス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有マイクロバス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有中型バス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有中型バス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有中型バス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
七合小学校	業者所有マイクロバス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有中型バス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有マイクロバス	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
	業者所有ワゴン車	業者	稼働									稼働	稼働	稼働		
南那須中学校	業者所有マイクロバス	業者	稼働													稼働
	業者所有マイクロバス	業者	稼働													稼働
	業者所有マイクロバス	業者	稼働													稼働
	市所有マイクロバス	業者	稼働													稼働
	市所有ワゴン車	シルバー	稼働													稼働
鳥山中学校	業者所有中型バス	業者	稼働											稼働	稼働	稼働
	業者所有マイクロバス	業者	稼働											稼働	稼働	稼働
	市所有マイクロバス	業者	稼働											稼働	稼働	稼働
	市所有マイクロバス	シルバー	稼働											稼働	稼働	稼働
	業者所有マイクロバス	業者	稼働											稼働	稼働	稼働
	業者所有マイクロバス	業者	稼働											稼働	稼働	稼働
	市所有ワゴン車	シルバー	稼働											稼働	稼働	稼働

(資料：那須烏山市資料)

: 登校時に運行
  : 下校時に運行

※下校時の運行は授業の状況により時間帯の変動あり

### (5) 福祉タクシー事業（高齢者・障がい者対象のタクシー利用券助成制度）の状況

タクシーを利用した際に利用できる基本利用相当額を補助する券（福祉タクシー券）を交付するものであり、障がい者と高齢者が対象となる。なお、交付の枚数は、年間48枚（月4枚の割合）であり、乗車料金の範囲内で4枚まで（1日で使用できる枚数も4枚まで）利用可能である。利用状況は、デマンド交通の浸透により、近年は横ばいである。

表3-9 福祉タクシー事業での登録者数

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
福祉タクシー事業での登録者数	289人	299人	271人	269人

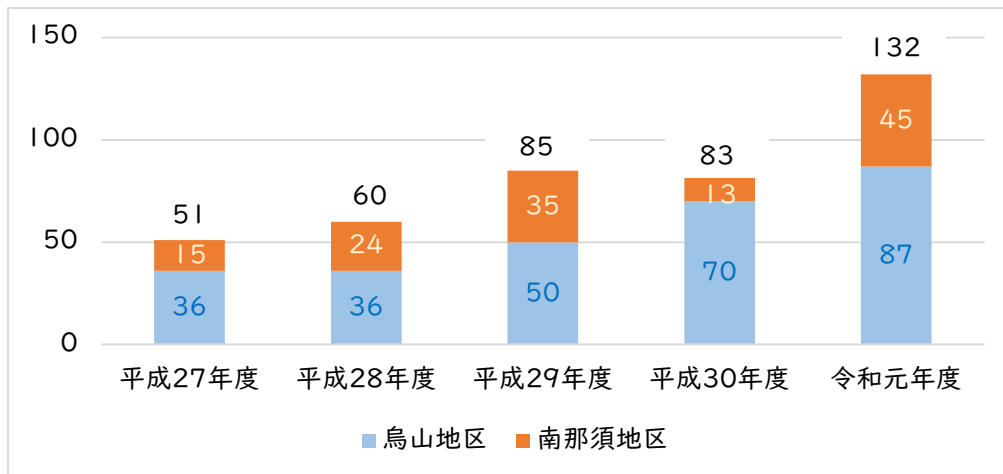
### (6) 運転免許返納の状況

平成23年4月から、高齢者の交通安全推進のため、75歳以上の方を対象に、運転免許証を自主返納した方に、支援事業を実施している。支援の内容は下記のとおりである。

#### 支援内容

- ・交通安全啓発物品の配布
- ・1万5千円の範囲におけるタクシー利用券、自家用有償バス（市営バス）回数券又はこれらを組み合わせたものの交付

高齢者による運転事故等の報道が多くなったこと等もあり、運転免許返納者は毎年増加しており、令和元年度では1年間で、運転免許を返納した75歳以上の高齢者は132人となっている。



（資料：那須烏山市資料） 単位：人／年

図3-41 運転免許返納者数の推移



### 3-3 近隣都市における公共交通施策

#### (1) 宇都宮市 (LRT)

宇都宮市及び芳賀町は、LRT (Light Rail Transit) を整備中である。軌道等の施設や車両を行政が整備・保有し、宇都宮ライトレール (株) が運行を担う公設型上下分離方式により運営される。

運行延長は、宇都宮駅東口から芳賀町の本田技研北門までの約 15 kmで、所要時間は約 44 分である。



(資料：宇都宮市ホームページ)

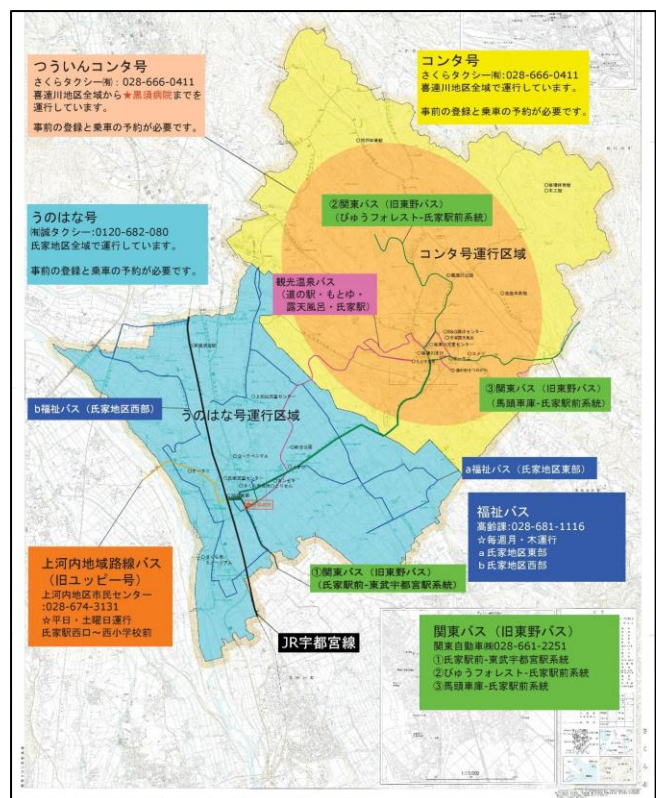
図 3-42 宇都宮市 LRT の運行ルート図

#### (2) さくら市

民営の路線バスは、関東自動車 (株) により、JR 氏家駅から 3 路線運行されている。

また、デマンド交通が、平日の 9 時から 18 時まで、8 便運行されている。運行区域は、コンタ号が喜連川地区、うのはな号が氏家地区、つういんコンタ号が喜連川地区から黒須病院間となっている。料金は、大人 (中学生以上 65 歳未満) が 300 円、65 歳以上が 200 円、小学生が 100 円、未就学児が無料である。

なお、その他の公共交通としては、福祉バス及び観光温泉バス、宇都宮市が運営する上河内地域路線バスがある。



(資料：さくら市ホームページ)

図 3-43 さくら市公共交通運行ルート

### (3) 高根沢町

民営の路線バスは、関東自動車（株）の1路線が町を横断しており、町内のJR宝積寺駅やJR宇都宮駅、JR氏家駅までのアクセスが可能である。

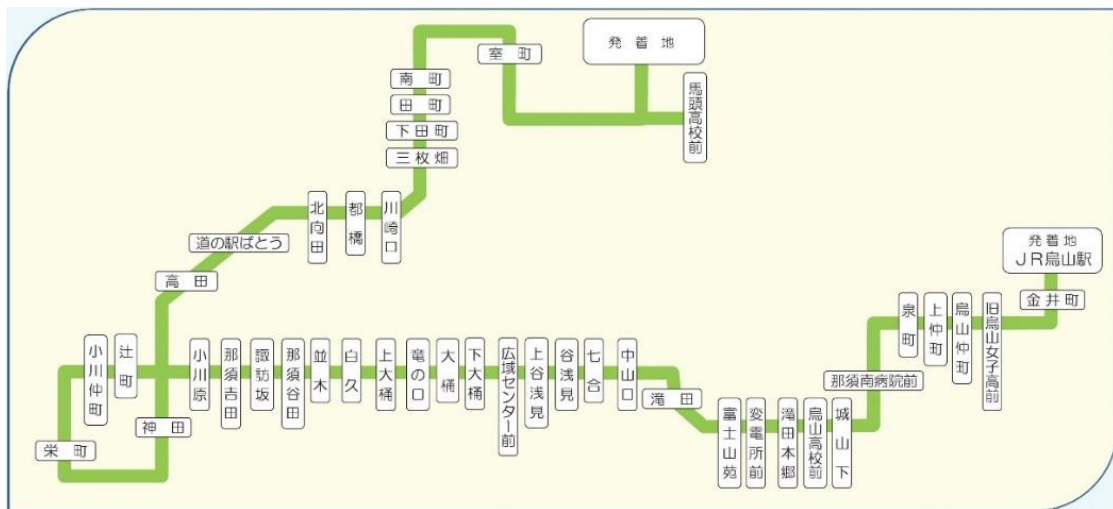
デマンド交通システムたんたん号は、年中無休で、7時から17時まで、11便が運行されている。運行区域は、高根沢町内全域、黒須病院（さくら市）、藤井脳神経外科病院（宇都宮市）、市貝町の一部である。運行台数はワゴン車3台、セダン型1台の合計4台である。料金は100円で、未就学児と80歳以上は無料である。なお、高根沢町と市貝町間は700円、市貝町内での利用は350円となっている。

### (4) 那珂川町

民営の路線バスは、関東自動車（株）により、JR氏家駅及びJR西那須野駅からそれぞれ1路線が運行されている。

コミュニティバス馬頭烏山線は、那珂川町役場から烏山駅の区間を片道約40分で運行している。運行本数は、平日は那珂川町役場発着とも8便、土日祝日は那珂川町役場発が3便、那珂川町役場着が4便である。料金は大人が150円～500円、小児及び障がい者が半額となっている。

デマンドタクシーなかちゃん号は、平日の7時30分から15時30分まで、6便が運行されている。運行区域は、町内全域から市街地（馬頭・小川）の指定乗降場所とし、料金は300円で、未就学児は1人まで無料となっている。



(資料：那珂川町ホームページ)

図 3-44 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線路線図

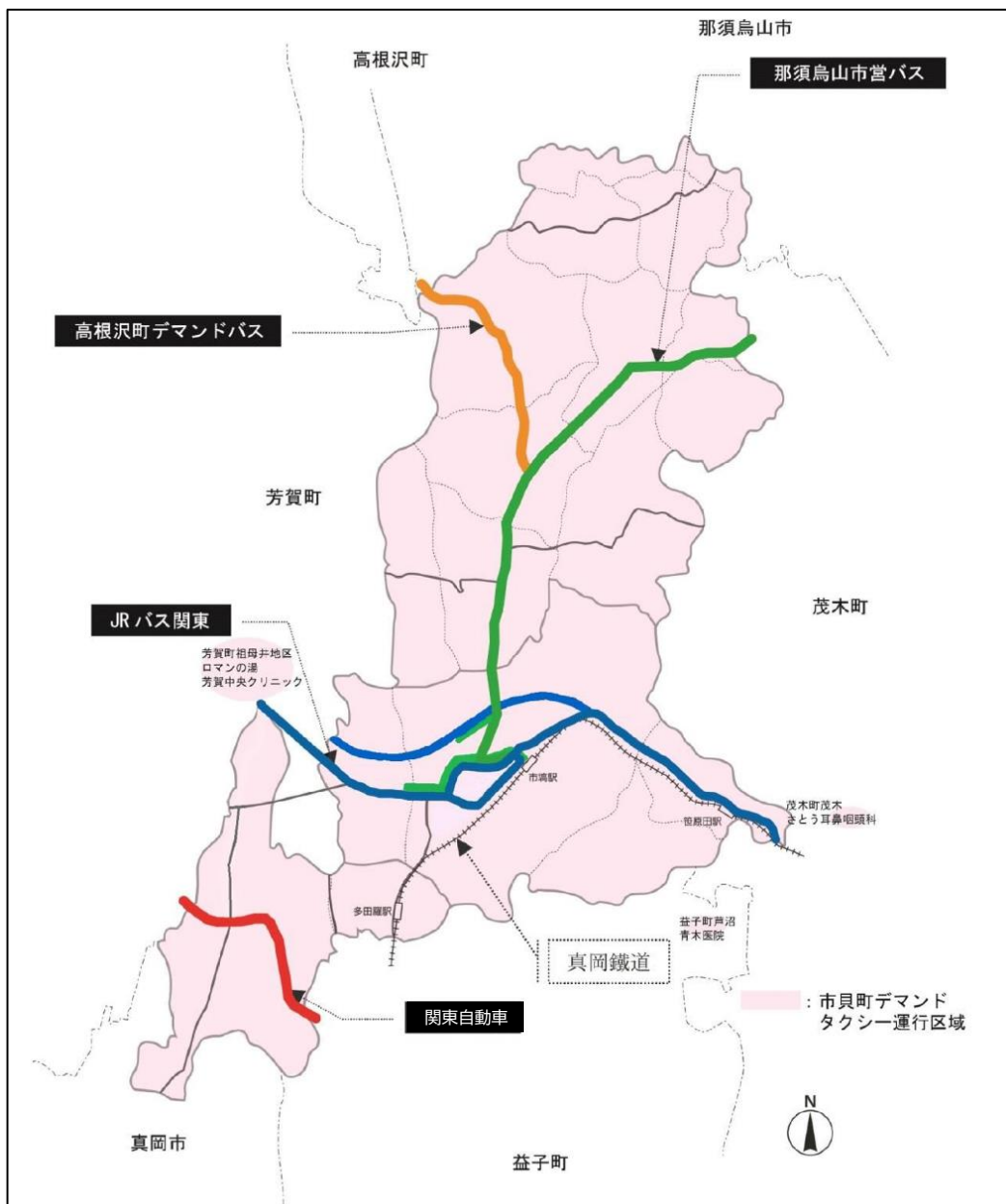
## (5) 市貝町

民営のバス路線は、JRバス関東（株）が中央部を東西に横断し、関東自動車（株）の路線バスが南部を横断して運行されている。

那須烏山市営バスの市塙黒田烏山線は、市貝町の市貝温泉/市塙駅から烏山駅前の区間を片道約40分で運行している。運行本数は、市塙駅発着ともに5便である。

デマンドタクシーのサシバふれあい号は、平日の7時から18時まで、11便が運行されている。運行区域は、市貝町内全域、芳賀町祖母井地区、芳賀町上延生「ロマンの湯」「芳賀中央クリニック」、茂木町茂木「さとう耳鼻咽喉科クリニック」、益子町芦沼「青木医院」とし、料金は大人300円、小人（小学生以下）200円、未就学児は2人まで無料となっている。

また、高根沢町のデマンド交通システムたんたん号が市貝町杉山地区まで乗り入れている。



(資料：市貝町ホームページ（市貝町地域公共交通網形成計画より）)

図 3-45 市貝町の公共交通のルート

## (6) 茂木町

民営のバス路線は、JRバス関東(株)が1路線を東西に横断して運行し、東京都の秋葉原駅へアクセス可能な高速バス(茨城交通(株)が運行するバス路線)も茂木さがわ館前バス停で利用可能である。

また、那須烏山市営バスの市塙黒田烏山線は、程久保等の町の北部のバス停で利用可能である。

デマンド交通めぐるくんは、平日の7時~17時で10便運行、土曜の9時~13時で5便運行、日曜日、祝日は運休となっている。運行は5つのエリアに区分して行っており、料金は大人300円、小学生以下は150円、未就学児は無料であり、市街地エリア内のみ移動であれば、大人200円、小学生以下は100円である。



(資料：茂木町ホームページ)

図 3-46 茂木町のデマンド交通の運行エリア区域

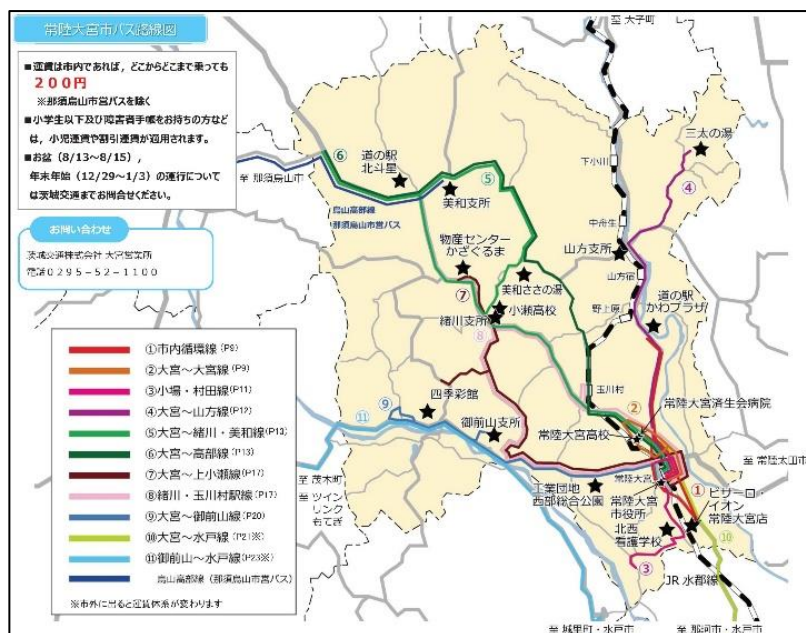
## (7) 茨城県常陸大宮市

常陸大宮市では、路線バス11路線が運行されており、JR常陸大宮駅を中心として、市内の各地域を結ぶ路線や市街地を周遊する路線、水戸市方面への広域路線等がある。市内であれば、料金は200円となっている。

加えて、那須烏山市の市営バス烏山高部線が、常陸大宮市の高部車庫から烏山中学校/烏山駅前の区間を片道約40分で運行し、運行本数は、高部車庫発が5便、高部車庫着が4便である。

また、茨城交通(株)の高速バスが常陸大宮市と東京を結ぶ上下各6便で運行されている。

乗合タクシーは、平日の8時から15時まで、7便が運行されている。運行区域は市内全域で、料金は大人300円、小学生以下及び障がい者等150円、3歳未満無料となっている。



(資料：常陸大宮市公共交通ガイドブック)

図 3-47 常陸大宮市バス路線図

## 4. 上位・関連計画の整理

本計画の上位計画・関連計画として、下記に示す各計画が位置付けられる。以下に各計画におけるまちづくりや公共交通に係る方針、政策を示す。また、「都市計画マスタープラン」は改訂中のため、今後策定内容との整合を図り施策等の実施を行う。併せて策定中の「立地適正化計画」の内容とも整合を図ることとする。

### 〈上位計画〉

- ・ **那須烏山市第2次総合計画**  
策定時期：平成30年3月  
計画期間：平成30年度～平成34年度（令和4年度）  
「那須烏山市第2次総合計画基本構想」に掲げる将来像【地域の魅力と活力にあふれる暮らしやすいまち“那須烏山市”】の実現に向けた、具体的な政策・施策を示すもの。
- ・ **第2期那須烏山市まち・ひと・しごと創生総合戦略**  
策定時期：令和2年3月  
計画期間：第2期人口ビジョン～令和27年  
第2期総合戦略 令和2年度～令和6年度  
人口減少が進行する状況と今後の対応のあり方について長期的かつ総合的な視点から有効な施策を実施するための枠組みを示すもの。「第2期人口ビジョン」、「第2期総合戦略」により構成。

### 〈関連計画〉

- ・ **那須烏山市都市計画マスタープラン（改訂中）**  
策定時期：令和3年7月予定  
計画期間：令和3年度～令和12年度  
将来のまちづくりのビジョンについて、具体的な内容を示すもの。人口・モノの動き、土地利用、公共施設の整備等の方針を示す。
- ・ **那須烏山市立地適正化計画（策定中）**  
策定時期：令和3年7月予定  
計画期間：令和3年度～令和12年度  
マスタープランの高度化版として「都市計画と公共交通の一体化」等を示す。
- ・ **那須烏山市高齢者福祉計画 第8期介護保険事業計画（原案）**  
策定時期：令和3年3月予定  
計画期間：令和3年度～令和5年度  
本市における「地域包括ケア計画」としての性格を持ち、「市町村老人福祉計画」及び「市町村介護保険事業計画」として高齢者福祉の推進と地域包括ケア体制の構築に取り組む枠組みを示すもの。
- ・ **那須烏山市観光振興ビジョン【第3期計画】**  
策定時期：平成30年3月  
計画期間：平成30年度～平成34年度（令和4年度）  
観光振興に関する中長期的な目標と施策の方向を示し、地域型観光の具現化を図ることを目的とする。

## ■那須烏山市第2次総合計画

「基本計画」における「基本目標4 安住を促し安全でくらしやすいまちづくり」に示す政策において、JR烏山線を軸とした鉄道・バス等の公共交通の利用により周囲の集落とも容易に行き来することができるコンパクトシティの形成の必要性が展開方向として示されている。

政策の展開方向：人口減少下においても将来的に持続可能な暮らしやすい集約型都市構造の形成を目指し、豊かな自然環境の保全や市街地の無秩序な拡大の抑制に配慮しながら、“コンパクトプラスネットワーク”を基本とする都市機能や居住機能の集約、JR烏山線を軸とした地域全体をつなぐ公共交通網の形成等に努めます。

政策の実現に関する指標：

指標名・内容	直近の実績値	目標値 2022年度
人口純移動数（社会増減）	▲164人	▲110人
JR烏山線平均通過人員（烏山駅から宝積寺駅）	1,488人	1,500人以上

また、政策の柱の1つとして『公共交通環境の充実』を掲げており、下記の取り組みを示しています。

### 政策の柱 4-1-(2) 公共交通環境の充実

#### 重点施策 4-1-(2) ① 総合的な公共交通機能の強化

##### 重点施策の実現に向けた取組

- 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて、市民や来訪者の誰もが容易に移動できるよう市公共交通再編整備計画に基づき、総合的かつ効果的な交通機能の強化に向けた取り組みを推進します。

##### 重点施策に関わる主要な事業等

名称	概要
地域公共交通会議の開催	○市公共交通再編整備計画に基づき、公共交通関係機関等で構成する地域公共交通会議等により適切な進行管理を行う。
（仮称）地域公共交通網形成計画の策定	○平成31年で計画期間の終期を迎える地域公共交通再編整備計画を引き継ぐ計画として、（仮称）地域公共交通網形成計画を策定し、推進する。

【担当課】まちづくり課

##### 重点施策の実現に関する指標

指標名・内容	直近の実績値	目標値 2022年度
（仮称）地域公共交通網形成計画の策定	未策定	策定

## 重点施策 4-1-(2) ② 公共交通環境の充実

### 重点施策の実現に向けた取組

- 市営バスの運行について、その利用状況や市民ニーズに応じながら円滑な運行を図るとともに、交通空白地域の解消に向けたデマンド交通を運行するほか、福祉タクシー等との棲み分けや新たな交通手法を検討し、公共交通環境の充実を図ります。また、公共交通ネットワークの維持・充実のため、隣接市町との連携を強化します。
- JR 烏山線の利便性や効率性の向上を図るため、Suica 等の導入等の要請活動や JR 烏山線の利用向上対策に取り組みます。

### 重点施策に関わる主要な事業等

名称	概要
市営バス運行	○公共交通ネットワークの維持・充実のため、隣接市町との連携を強化し、市営バス「烏山高部線」と「市塙黒田烏山線」、那珂川町とのコミュニティバスをそれぞれ共同運行するとともに利用状況や市民ニーズに応じながら運行ルートの見直しなど新たな運行のあり方について検討する。
デマンド交通運行	○市民が日常生活のなかで容易に移動できる交通手段の確保を図るためデマンド交通の啓発を図るとともに、市民のニーズに応じながら利便性の高い交通手段として機能強化に取り組む。
JR 烏山線利用向上対策	○JR 烏山線の利用向上に向けて、市民号を実施するほか、JR 烏山駅前多目的広場を有効活用するなど駅前の活性化策に取り組む。 ○JR 東日本との連携体制を強化し、JR 烏山線利用向上対策を検討する。

【担当課】まちづくり課

### 重点施策の実現に関する指標

指標名・内容	直近の実績値	目標値 2022年度
市営バス等の延べ利用人数（年間）	39,606 人	40,500 人
デマンド交通の利用者数による地域内フィーダー系統確保維持事業目標達成状況	C ランク	B ランク
JR 烏山線の1日平均乗車数	532 人	560 人 (H34 年度)

(資料：那須烏山市第2次総合計画 平成30年3月)

## ■第2期那須烏山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「総合戦略」において示す施策の展開の基本目標4において下記の内容が示されている。

### 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

当基本目標の方向性として、人口減少下においても持続可能な暮らしやすいコンパクトな都市の形成を目指し、都市機能の集約、JR烏山線を軸とした公共交通網の構築を図ることが示されている。

具体的な戦略：コンパクトシティを基本としたまちづくり

市街地と郊外の集落を道路網や公共交通で結ぶことで、誰もが利用できる利便性の高い市街地を形成し、人口減少下においても将来にわたって持続可能な集約型のまちづくりを進める。

取り組み例：地域公共交通網形成計画の策定、JR烏山線を中心とした公共交通網の充実  
KPI（評価指標）：

指標名	直近の数値（平成30年度）	目標値（令和6年度）
公共交通機関の延べ利用人数 （市営バス・デマンド交通）	34,764人	年間35,500人
地域公共交通網形成計画 の策定	未策定	策定

## ■那須烏山市観光振興ビジョン（第3期計画）

施策の柱として「観光客の受け入れ基盤の整備」が示され、取り組みの方向性として、JR烏山線から主要な観光拠点を巡る観光周遊バスの運行やレンタサイクルの拡充等、二次交通網の構築が示されている。

#### 【展開の方向】

- ◆JR烏山線をはじめ公共交通機関を利用して来訪される観光客の足を確保するため、観光周遊バスの運行やレンタサイクルの拡充など、二次交通網の構築に向けた検討を行います。
- ◆サイクリング観光客の増加に向けた取り組みを推進します。

#### 【主な取り組み内容】

観光周遊バスの導入	☆今後におけるデマンド交通の運用方針を踏まえ、JR烏山駅を起点として主要な観光拠点を巡る観光周遊バスの導入を検討します。
レンタサイクルの拡充	☆JR烏山線を利用して来訪する観光客にも配慮し、市観光協会及びなすから市場で運用しているレンタサイクルの拡充を図り、市内周遊の交通手段を補完します。 ☆レンタサイクルの拡充に併せて、「まちなか観光ネットワーク」を再構築し、ホームページをはじめとする周知媒体を活用し、市外への積極的な情報提供を行います。
サイクリング観光客の誘致	☆広域的な観光交流を視野に入れながら、主要な観光拠点やお食事処等を掲載したサイクリングマップを作成し、積極的な周知を図ります。 ☆サイクリング観光客に配慮し、主要な観光施設へのバイクスタンド等の設備充実を図ります。

（資料：那須烏山市観光振興ビジョン第3期計画 平成30年3月）

図4-1 観光客の受け入れ基盤の整備での施策の方向と取り組み内容



## ■那須烏山市高齢者福祉計画 第8期介護保険事業計画（原案）

基本目標の中で「地域で安心して生活できる安全・安心なまちづくり」を掲げており、施策の一つには、「自立を支える生活支援サービスの充実」があげられている。

その取り組みとして、福祉タクシー事業としてタクシーを利用した際の乗車料金の基本料金分を助成するタクシー券の交付が示されており、類似事業を行う関係各課と事業の整理・統合も示されている。

5 福祉タクシー事業		健康福祉課					
<p>タクシーを利用した際の500円分を助成するタクシー券を交付します。デマンドタクシーの浸透により、福祉タクシーの利用実績は横ばいとなっています。</p> <p>免許返納の推進及び独居高齢者や高齢者世帯の増加が見込まれており、高齢者の自立支援を促すためにも事業の継続が必要です。</p> <p>今後も公共交通の担当課と連携し、移動に関するニーズの把握に努めるとともに、公共施設や通いの場への移動など必要に応じて利便性の向上に向けた検討を進めていきます。</p> <p>【実績と見込】</p>							
		第7期実績			第8期計画値		
		平成30年度	令和元年度	令和2年度見込み	令和3年度	令和4年度	令和5年度
対象者数	人	271	269	260	260	260	260

（資料：那須烏山市高齢者福祉計画第8期介護保険事業計画（原案） 令和2年12月）

図4-2 福祉タクシー事業の今後の方針等

## 5. 公共交通に対するニーズ及び利用実態の把握

本項では、アンケート調査等のニーズ及び利用実態の把握の結果を下記に整理する。

### 5-1 市民アンケート調査の結果

#### (1) アンケート調査の目的

那須烏山市民における生活行動パターン、外出状況や公共交通機関の利用の可能性を把握することを目的として実施したものである。

#### (2) 調査方法等


調査は郵送配布及び郵送回収にて実施した。

回収数は396票(39.6%)であり、標本調査における母集団である那須烏山市の人口規模(約2.5万人)において、統計学上の信頼度95%(誤差範囲7%)の標本数に相当するため、傾向を把握するのに充分であると考えられる。

発送日	締切	配布数	目標回収数	回数数 (回収率)
令和元年 12月	令和2年 1月24日	1,000	450	396 (39.6%)

#### (3) アンケート調査項目

調査項目は回答者の属性、外出時の移動手段、公共交通の利用状況等を中心に構成し、集計は回答者の居住地における地区別に行った。

回答者の属性	・属性(性別、年齢、居住地、免許/自家用車保有状況)
移動特性等	・移動手段 ・目的 ・行先 ・時間 ・頻度 ・徒歩/自転車利用の選択理由、問題点 ・自動車/バイク利用の選択理由、問題点 ・公共交通機関利用の選択理由、問題点
<p><b>地区別集計の区分け図</b> ※以後、調査の整理においては集計上、以下の区分を用いて表記している。</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 20px;"> <p><b>【集計区分】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・烏山北地区 : 烏山A地区</li> <li>・烏山東地区 : 烏山B地区</li> <li>・烏山中央地区 : 共通地区</li> <li>・南那須地区 : 南那須地区</li> </ul> </div>  </div>	

## ■調査結果

### (1) 移動手段調査

#### 1) 交通手段

交通手段は、「自動車（自分で運転）」が77.5%で最も多く、「市営バス等」は1.8%、「デマンド交通」は5.1%となっている。

#### <地区別交通手段>

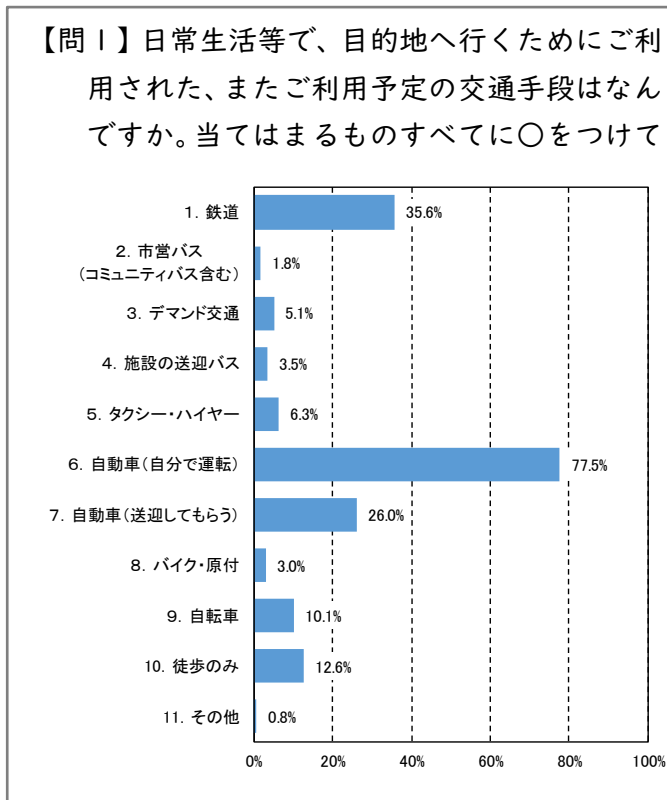
地区別にみると、各地区ともに同様の傾向となっている。

『烏山北地区』では、「自動車（自分で運転）」が70%を超え「鉄道」「自動車（送迎してもらう）」がそれぞれ20%程度となっている。

『烏山東地区』では、「自動車（自分で運転）」が80%を超え、「鉄道」「自動車（送迎してもらう）」がそれぞれ20%を超えている。

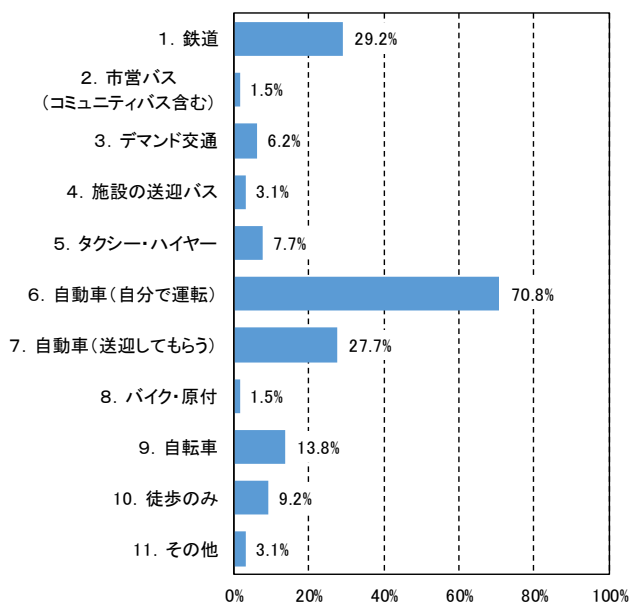
『烏山中央地区』では、「自動車（自分で運転）」が70%を超え、「鉄道」が40%近くを占め、「自動車（送迎してもらう）」が30%近くを占めている。

『南那須地区』では、「自動車（自分で運転）」が80%を超え、「鉄道」が40%近くを占め4地区の中で最も多く、「自動車（送迎してもらう）」が24%程度を占めている。

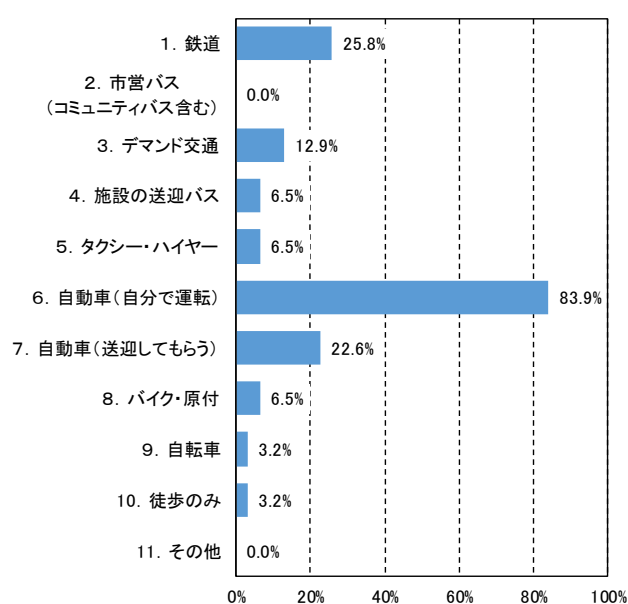


#### 【地区別交通手段】(問22と問1のクロス)

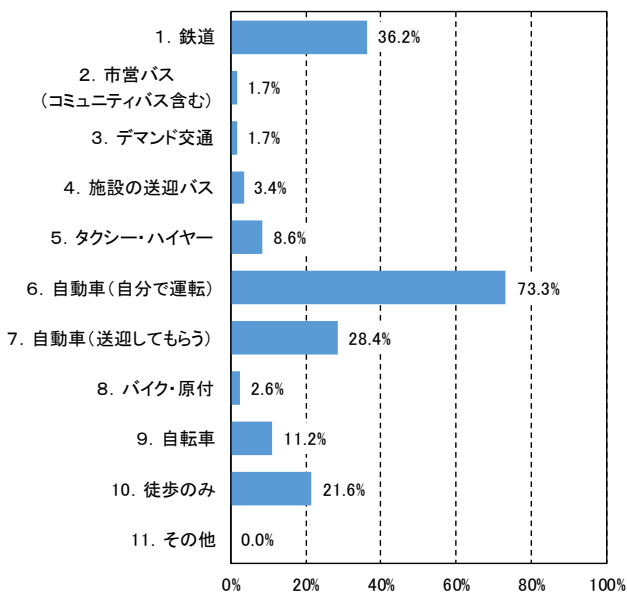
##### <烏山北地区>



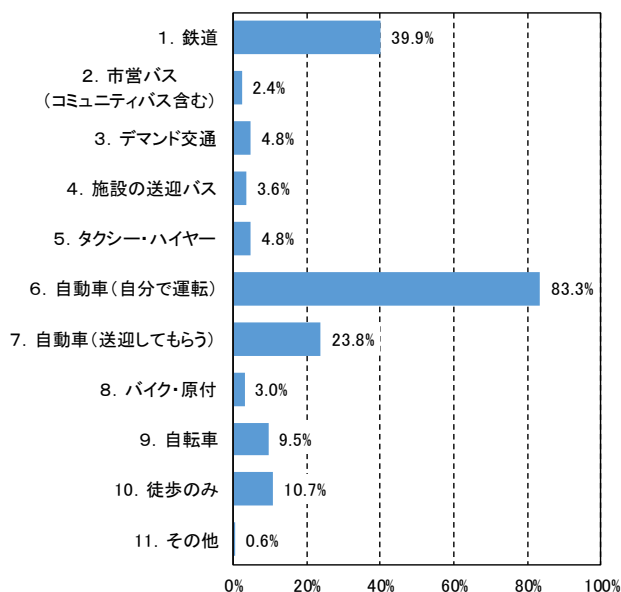
##### <烏山東地区>



< 烏山中央地区 >



< 南那須地区 >



2) 外出の目的

外出の目的は「買い物、レジャー」が37.1%、「通勤」が33.3%となっている。

また、外出する際の交通手段としては、いずれの目的においても「自動車（自分で運転）」、「自動車（送迎してもらう）」が多くなっており、『通勤』では「自動車（自分で運転）」が98.5%となっている。

また、『通学』では、「自動車（送迎してもらう）」(77.8%)、「鉄道」(55.6%)、「徒歩」(44.4%)の順に多く、『鉄道』は各目的の中で最も多くなっている。

<地区別外出の目的>

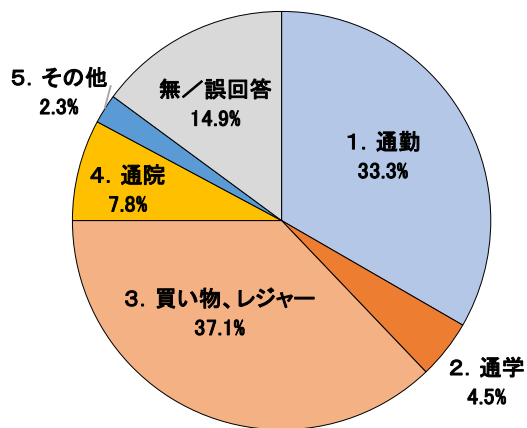
『烏山北地区』では、「買い物・レジャー」が46.2%と4地区の中で最も多くなっている。次いで「通勤」29.2%、「通院」10.8%となっている。

『烏山東地区』では、「通勤」45.2%と4地区の中で最も多くなっている。次いで「買い物・レジャー」25.8%、「通院」12.9%となっている。

『烏山中央地区』では、「買い物・レジャー」が41.4%で最も多く、次いで「通勤」が22.4%であり、他の目的は10%未満となっている。

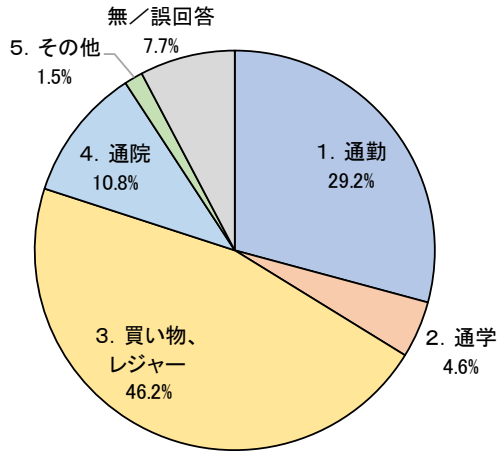
『南那須地区』では、「通勤」が42.3%で最も多く、次いで「買い物・レジャー」が31.5%であり、他の目的は、5%程度未満となっている。

【問2】よく外出する目的は何ですか。もっとも当てはまるもの1つを選んで○をつけてください。

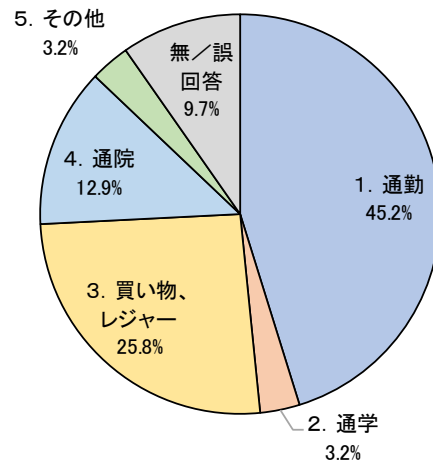


【地区別外出の目的】（問 22 と問 2 のクロス）

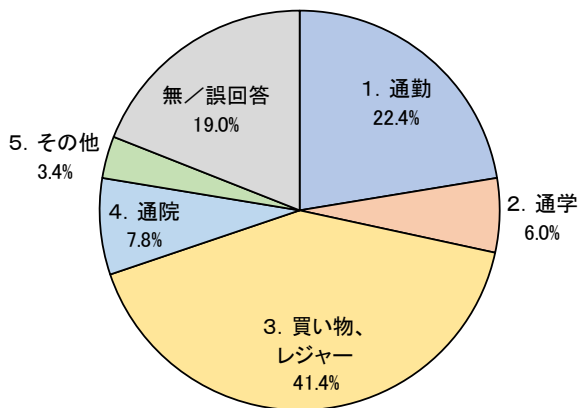
< 烏山北地区 >



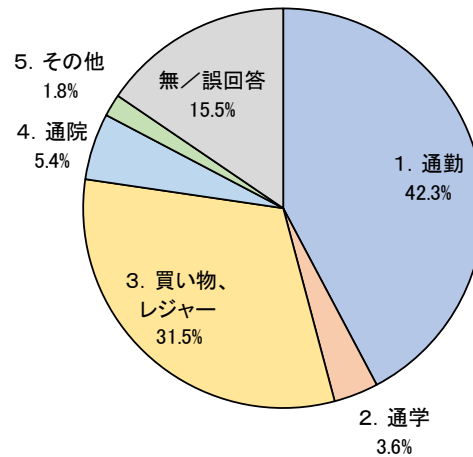
< 烏山東地区 >



< 烏山中央地区 >



< 南那須地区 >



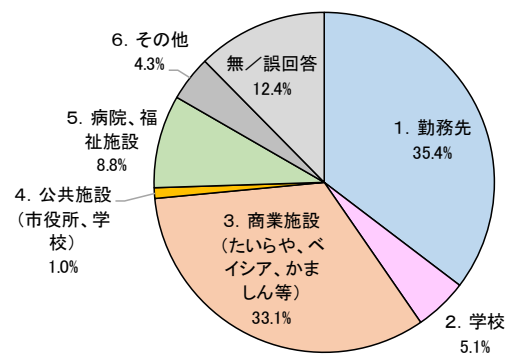
3) 外出の目的地

外出の目的地は「勤務先」が 35.4% で最も多く、次いで「商業施設」が 33.1% となっている。

< 外出の目的地別交通手段 >

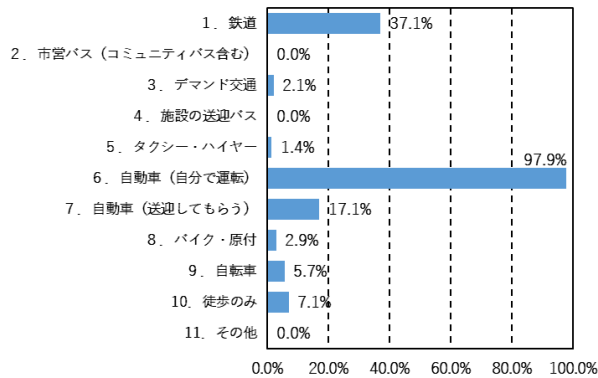
目的地別交通手段では、『勤務先』（97.9%）、『商業施設』（79.4%）、『公共施設』（50.0%）へは「自動車（自分で運転）」が最も多くなっており、『病院・福祉施設』へは「自動車（送迎してもらう）」（51.4%）、「デマンド交通」（22.9%）が多くなっている。

【問 3】 外出の目的地はどちらですか。 もっとも当てはまるもの 1 つを選んで○をつけてください。

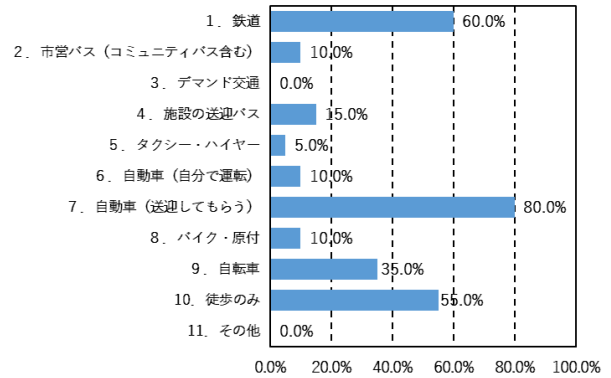


## 【目的地別交通手段】（問3と問1のクロス）

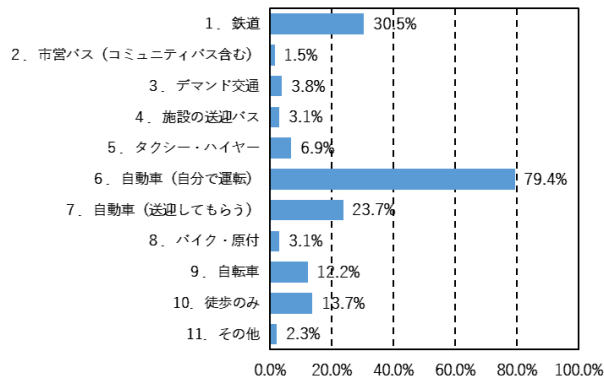
### <勤務先>



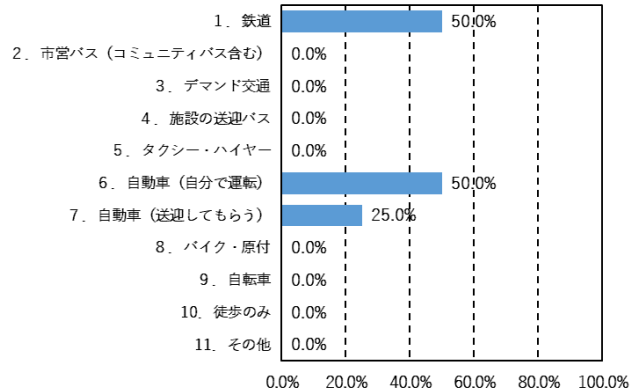
### <学校>



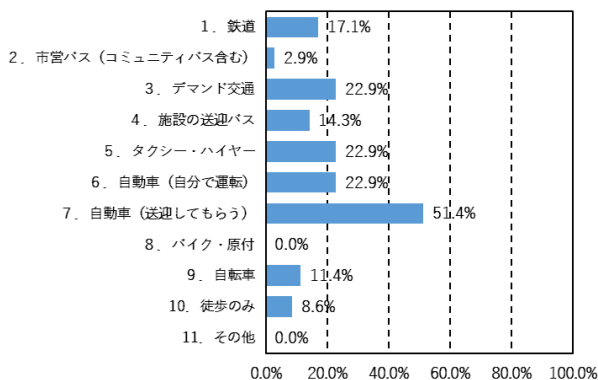
### <商業施設>



### <公共施設（市役所等）>



### <病院・福祉施設>



### <地区別目的地別交通手段>

地区別の目的地別交通手段を見ると、各地区ともに、「勤務先」「商業施設」は「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎してもらう）」が多くなっている。特に勤務先へは、100%近くを占めている。

【地区別目的地別交通手段】（問22と問3と問1のクロス）

地区区分	目的地	交通手段										合計	
		1. 鉄道	2. 市営バス(コミュニティバス含む)	3. デマンド交通	4. 施設の送迎バス	5. タクシー・ハイヤー	6. 自動車(自分で運転)	7. 自動車(送迎してもらう)	8. バイク・原付	9. 自転車	10. 徒歩のみ		11. その他
鳥山北	1. 勤務先	4 21.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	19 100.0%	2 10.5%	1 5.3%	2 10.5%	1 5.3%	0 0.0%	19 100.0%
	2. 学校	1 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	1 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	2 66.7%	0 0.0%	1 33.3%	1 33.3%	0 0.0%	3 100.0%
	3. 商業施設(たいらや、ベシア、かましん等)	9 33.3%	1 3.7%	2 7.4%	0 0.0%	3 11.1%	19 70.4%	8 29.6%	0 0.0%	4 14.8%	3 11.1%	2 7.4%	27 100.0%
	4. 公共施設(市役所、学校)	1 50.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 50.0%	1 50.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 100.0%
	5. 病院、福祉施設	1 12.5%	0 0.0%	2 25.0%	1 12.5%	2 25.0%	2 25.0%	4 50.0%	0 0.0%	1 12.5%	0 0.0%	0 0.0%	8 100.0%
	6. その他	1 50.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 50.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 100.0%
鳥山東	1. 勤務先	3 20.0%	0 0.0%	2 13.3%	0 0.0%	0 0.0%	15 100.0%	3 20.0%	1 6.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	15 100.0%
	2. 学校	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%
	3. 商業施設(たいらや、ベシア、かましん等)	4 50.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 12.5%	7 87.5%	1 12.5%	1 12.5%	1 12.5%	1 12.5%	0 0.0%	8 100.0%
	4. 公共施設(市役所、学校)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%
	5. 病院、福祉施設	0 0.0%	0 0.0%	2 66.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 66.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 100.0%
	6. その他	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%
鳥山中央	1. 勤務先	13 48.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 7.4%	27 100.0%	6 22.2%	0 0.0%	3 11.1%	3 11.1%	0 0.0%	27 100.0%
	2. 学校	3 42.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 14.3%	6 85.7%	0 0.0%	0 0.0%	6 85.7%	0 0.0%	7 100.0%
	3. 商業施設(たいらや、ベシア、かましん等)	13 31.7%	0 0.0%	0 0.0%	2 4.9%	2 4.9%	28 68.3%	13 31.7%	2 4.9%	7 17.1%	10 24.4%	0 0.0%	41 100.0%
	4. 公共施設(市役所、学校)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
	5. 病院、福祉施設	3 30.0%	1 10.0%	1 10.0%	2 20.0%	4 40.0%	2 20.0%	5 50.0%	0 0.0%	1 10.0%	1 10.0%	0 0.0%	10 100.0%
	6. その他	4 40.0%	1 10.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 90.0%	1 10.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 20.0%	0 0.0%	10 100.0%
南那須	1. 勤務先	32 41.6%	0 0.0%	1 1.3%	0 0.0%	0 0.0%	74 96.1%	13 16.9%	2 2.6%	3 3.9%	6 7.8%	0 0.0%	77 100.0%
	2. 学校	7 100.0%	2 28.6%	0 0.0%	1 14.3%	1 14.3%	1 14.3%	7 100.0%	1 14.3%	5 71.4%	4 57.1%	0 0.0%	7 100.0%
	3. 商業施設(たいらや、ベシア、かましん等)	11 23.4%	1 2.1%	2 4.3%	2 4.3%	3 6.4%	44 93.6%	6 12.8%	1 2.1%	4 8.5%	4 8.5%	1 2.1%	47 100.0%
	4. 公共施設(市役所、学校)	1 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%
	5. 病院、福祉施設	2 16.7%	0 0.0%	3 25.0%	2 16.7%	2 16.7%	3 25.0%	6 50.0%	0 0.0%	2 16.7%	2 16.7%	0 0.0%	12 100.0%
	6. その他	2 50.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 75.0%	1 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 100.0%

### 4) 外出の「出発時間」と「帰宅時間」

外出の出発時刻は「6時台～8時台」が43.7%、「9時台～11時台」が29.0%となっている。

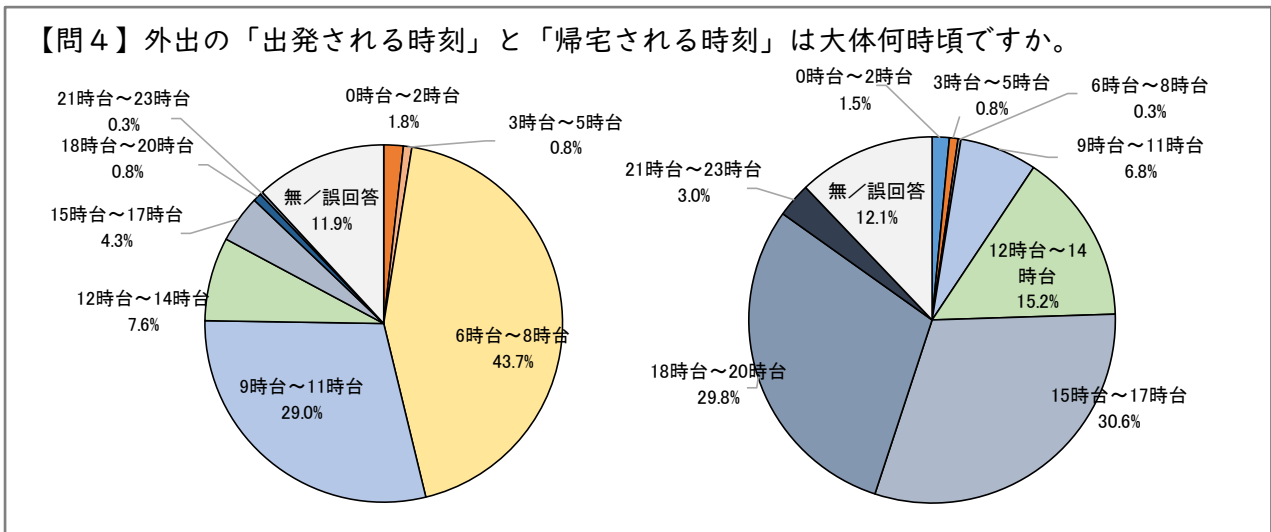
外出の帰宅時刻は「15時台～17時台」が30.6%、「18時台～20時台」が29.8%となっている。

また、外出の目的別の「出発時間」と「帰宅時間」をみると、『通勤』では出発時間は「6時台～8時台」が90.2%を占め、帰宅時間は「18時台～20時台」が62.1%、「15時台～17時台」が28.0%とこの2つの時間帯で90.1%を占めている。

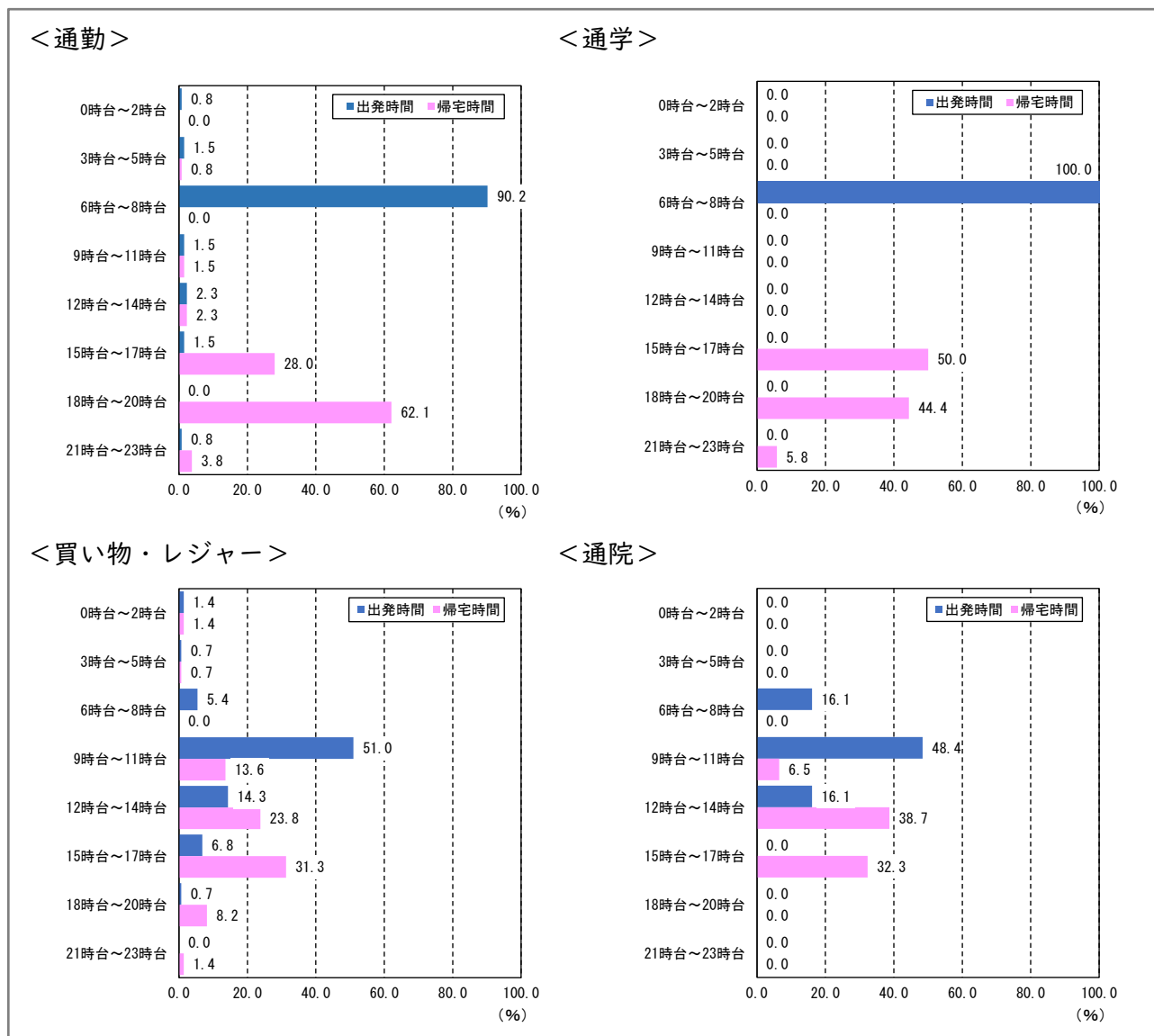
『通学』では出発時間は「6時台～8時台」であり、帰宅時間は「15時台～17時台」が50.0%、「18時台～20時台」が44.4%とこの2つの時間帯で94.4%を占める。

『買い物・レジャー』では出発時間は「9時台～11時台」が51.0%で午後の時間帯も約20%みられ、帰宅時間は「15時台～17時台」が31.3%で12時～17時の時間帯で約55%を占めている。

『通院』では出発時間は「9時台～11時台」が48.4%でこの前後の時間帯に出発しており、帰宅時間は「12時台～14時台」「15時台～17時台」が約70%を占めている。



【外出の目的別「出発時間」と「帰宅時間」】(問4と問2のクロス)



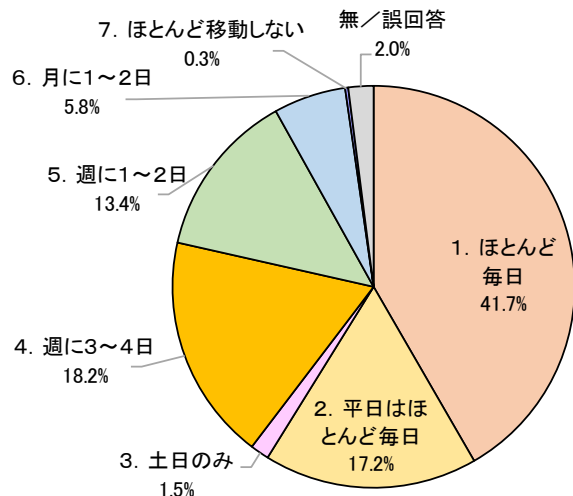


### 5) 外出の頻度

外出の頻度は「ほとんど毎日」が41.7%で最も多く、次いで「週に3~4日」が18.2%、「平日はほとんど毎日」が17.2%の順に多い。

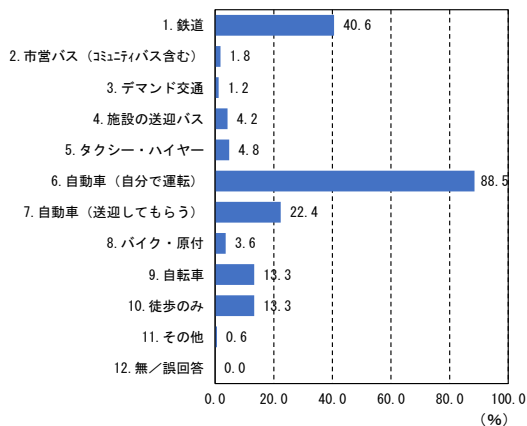
また、外出頻度別の交通手段をみると、外出頻度が高いと「自動車(自分で運転)」が多く、『ほとんど毎日』『週に3~4日』の頻度では90%前後を占めている。『月に1~2日』の外出頻度では「自動車(送迎してもらう)」が多く、「デマンド交通」の利用もみられる。

【問5】外出をされる頻度はどの程度ですか。1つだけ選び○をつけてください。

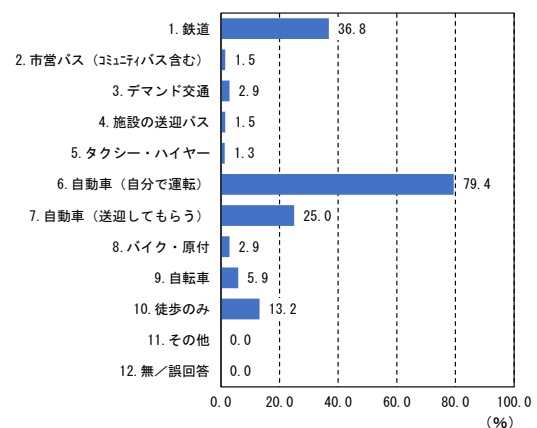


【外出の頻度別交通手段】(問5と問1のクロス)

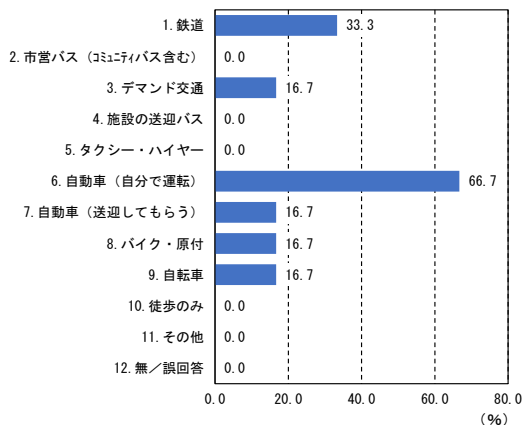
<ほとんど毎日>



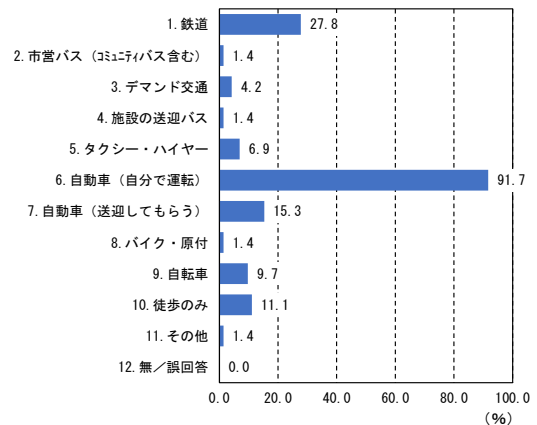
<平日はほとんど毎日>

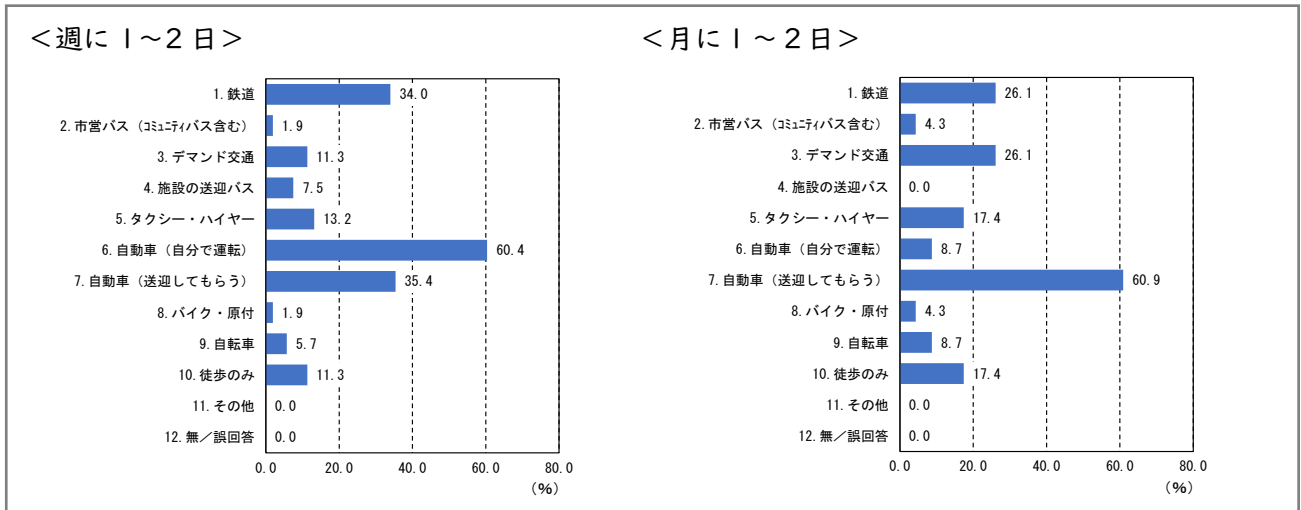


<土日のみ>



<週に3~4日>

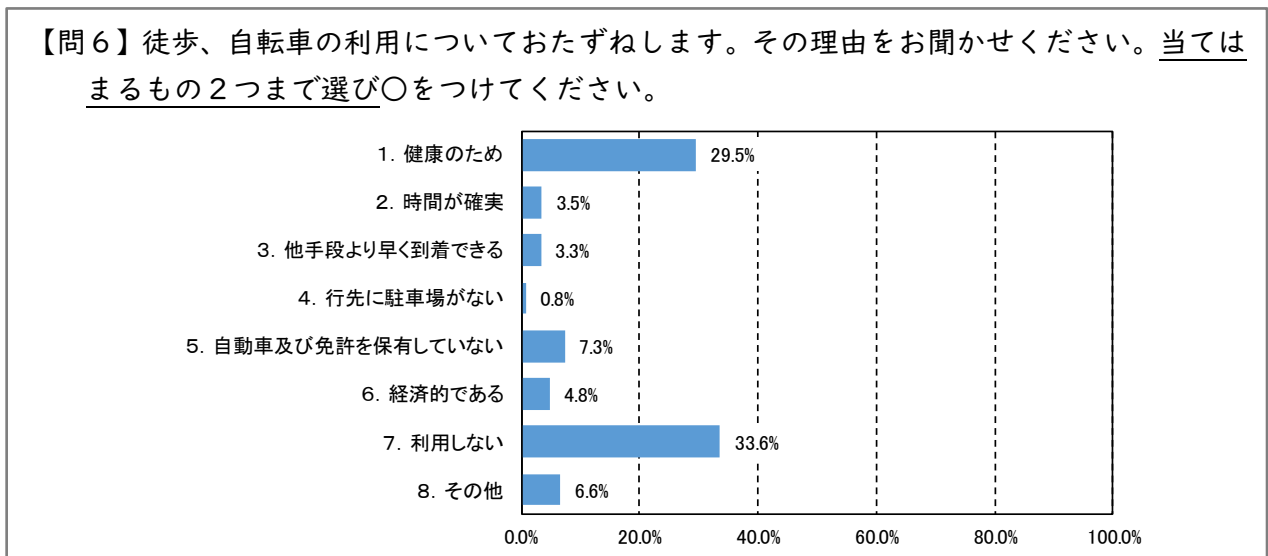




## (2) 徒歩、自転車利用調査

### 1) 徒歩、自転車の利用状況

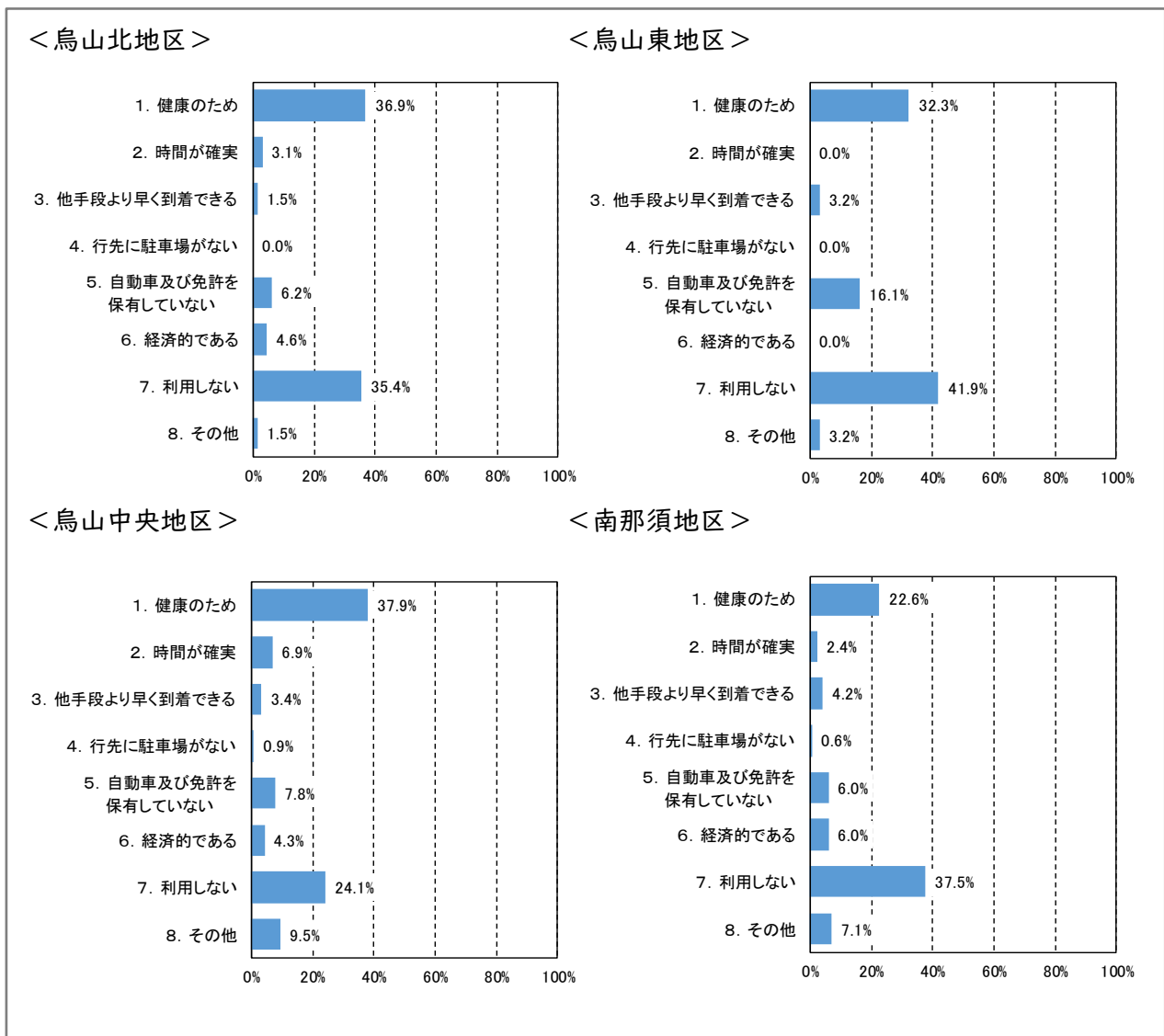
徒歩、自転車は「利用しない」が33.6%で最も多く、次いで「健康のため」が29.5%となっている。



### <地区別徒歩、自転車の利用状況>

各地区ともに利用する理由は、「健康のため」「利用しない」が多くなっており、『烏山北地区』『烏山中央地区』では、「健康のため」が37~38%程度を占めている。『烏山東地区』『南那須地区』では、「利用しない」が38~42%程度を占めている。

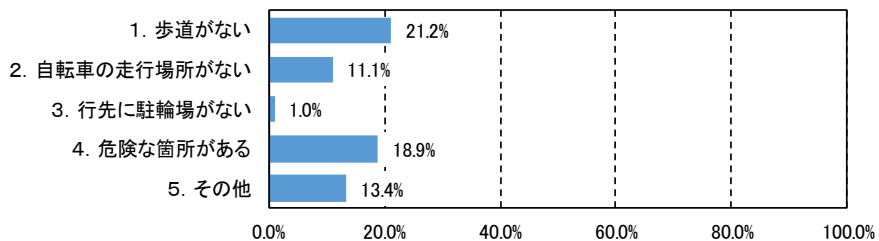
【地区別徒歩、自転車の利用状況】（問 22 と問 6 のクロス）



2) 徒歩、自転車利用上の問題点

徒歩、自転車の利用上の問題点は「歩道がない」が 21.2%、次いで「危険な箇所がある」が 18.9%となっている。

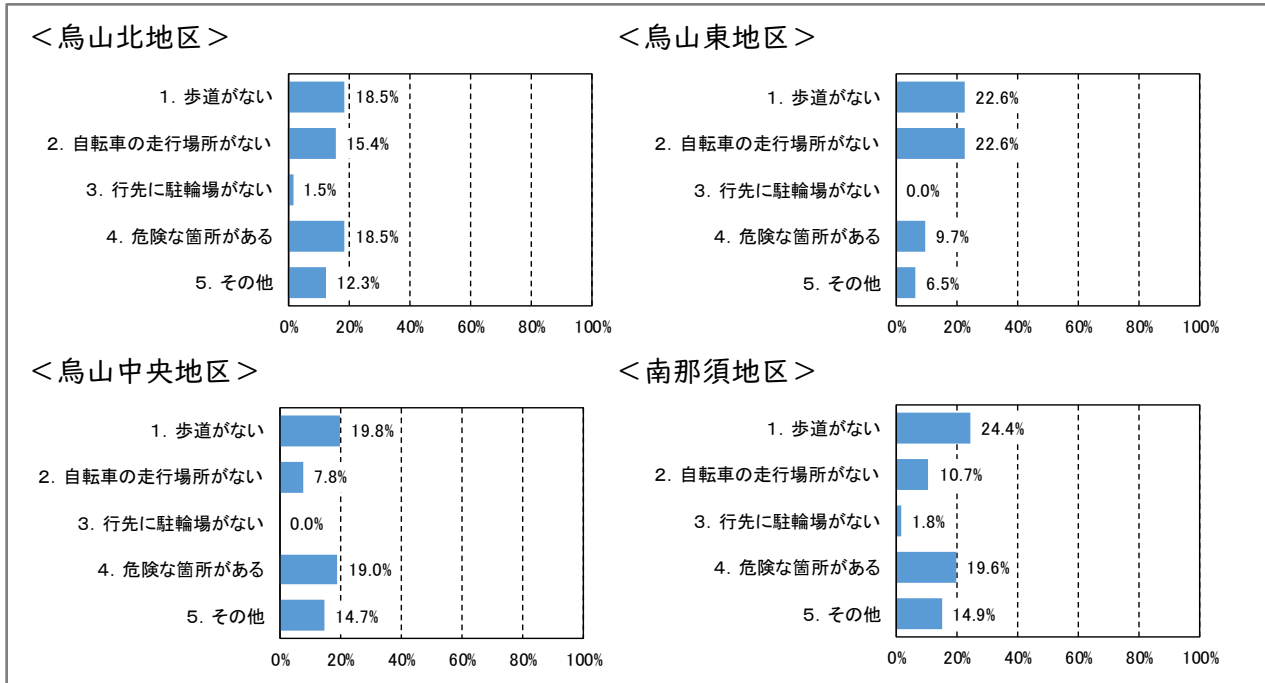
【問7】 徒歩、自転車を利用する上での問題点があればお聞かせください。当てはまるもの2つまで選び○をつけてください。



### <地区別徒歩、自転車利用上の問題点>

各地区ともに「歩道がない」「自転車の走行場所がない」「危険な箇所がある」があげられており、20%前後を占めている。

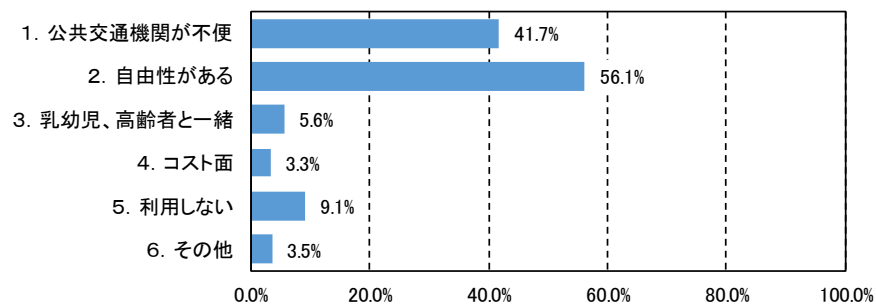
#### 【地区別徒歩、自転車利用上の問題点】(問22と問7のクロス)



### 3) 自動車、バイクの利用状況

自動車、バイクを利用する理由として、「自由性がある」が56.1%で最も多く、次いで「公共交通機関が不便」が41.7%となっている。

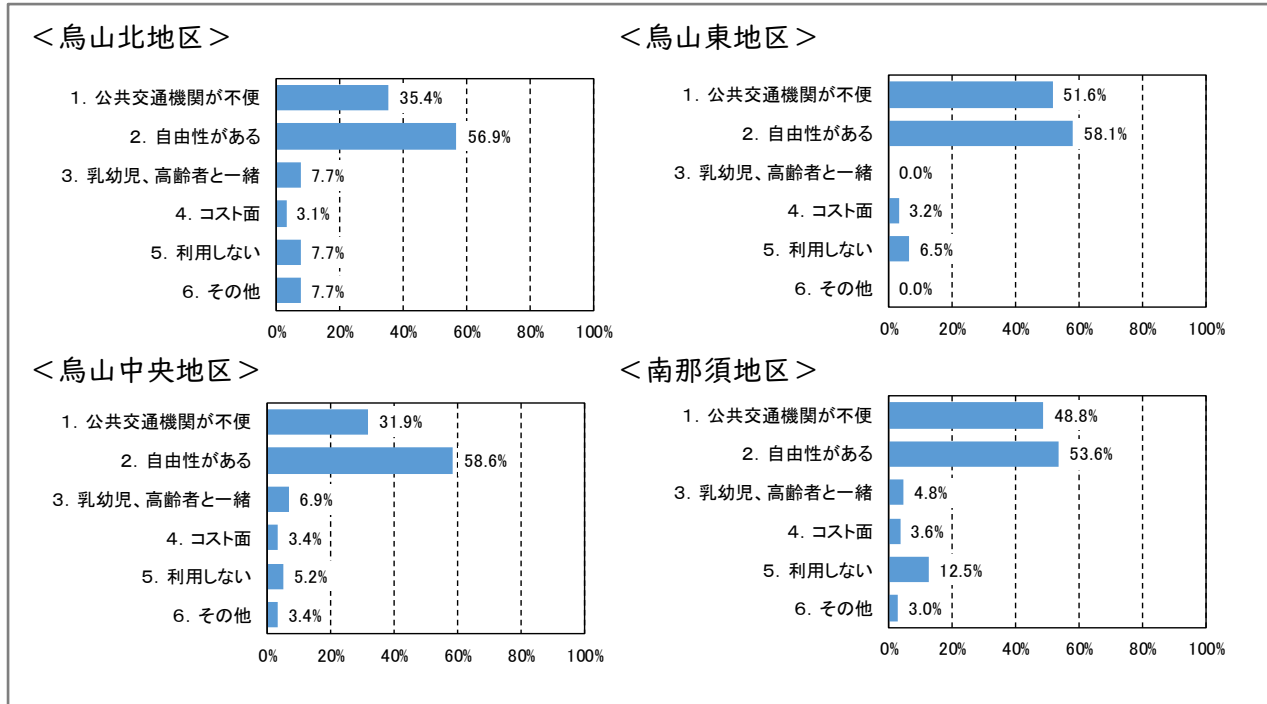
【問8】市内での自動車、バイクの利用についておたずねします。その理由をお聞かせください。当てはまるもの2つまで選び○をつけてください。



### <地区別自動車、バイクの利用状況>

各地区ともに自動車、バイクを利用する理由は、「自由性がある」が53~59%程度で最も多く、次いで、「公共交通機関が不便」が多くなっており、『烏山東地区』では50%を超えている。一方「利用しない」人は『烏山北地区』『烏山東地区』『烏山中央地区』で5~8%程度であるが、『南那須地区』では12.5%と他の地区に比べて高くなっている。

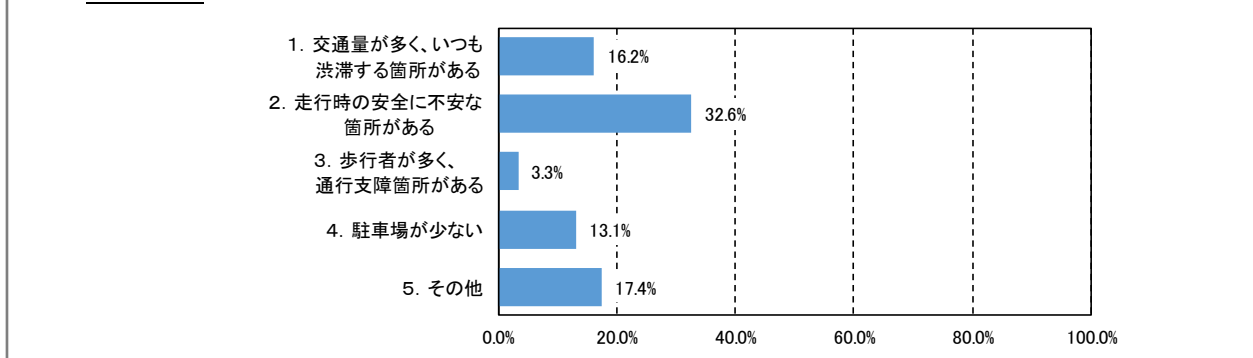
【地区別自動車・バイクの利用状況】（問 22 と問 8 のクロス）



4) 自動車・バイク利用上の問題点

自動車及びバイクを利用する上での問題点として、「走行時の安全に不安な場所がある」が32.6%で最も多く、「交通量が多く、いつも渋滞する箇所がある」が16.2%となっている。

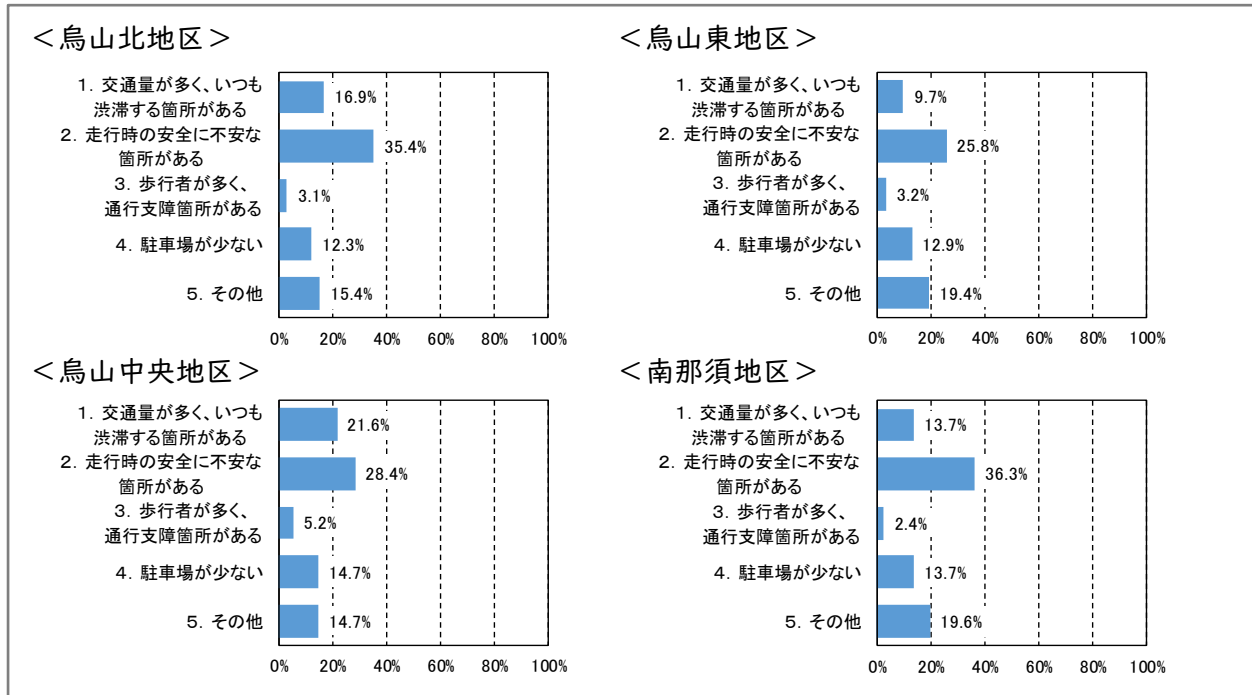
【問9】自動車、バイクを利用する上での問題点をお聞かせください。当てはまるもの2つまで選び○をつけてください。



### <地区別自動車・バイク利用の問題点>

各地区ともに「走行時の安全に不安な箇所がある」が最も多く、『烏山北地区』『南那須地区』では35～36%程度を占め、次いで「交通量が多くいつも渋滞する箇所がある」が多くなっており、『烏山中央地区』では21.6%を占めている。

【地区別自動車・バイク利用の問題点】（問22と問9のクロス）



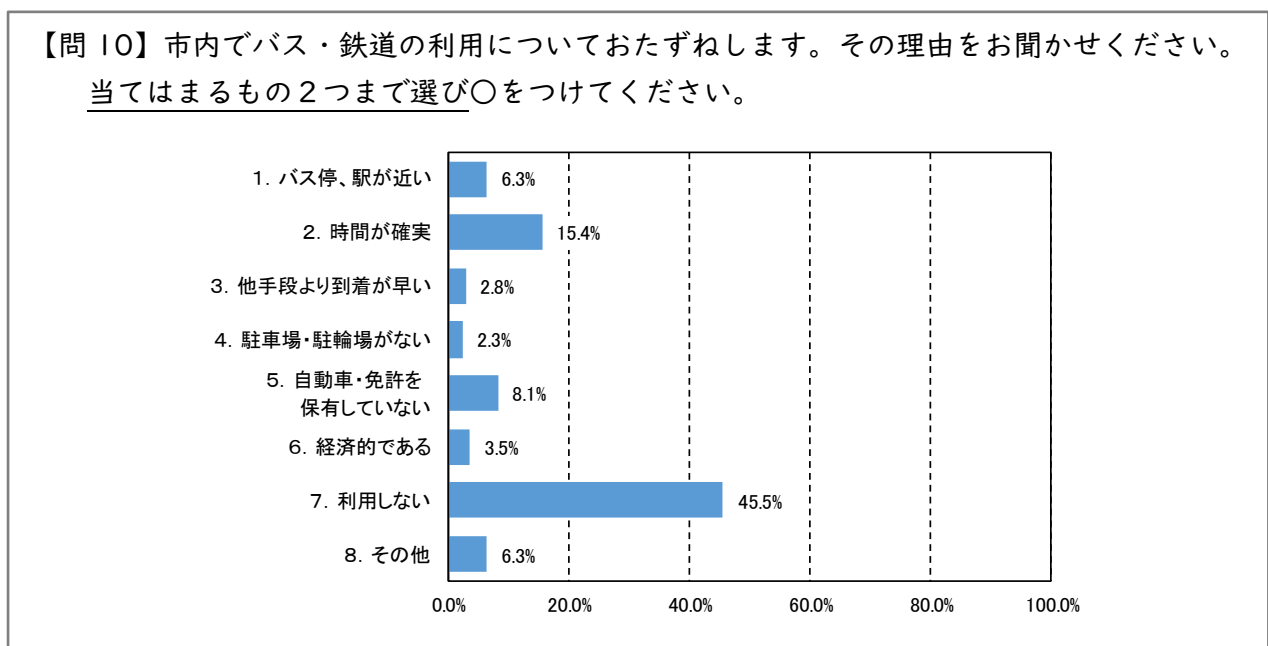
### (3) 公共交通機関利用調査

#### 1) バス・鉄道の利用

バス・鉄道は「利用しない」が45.5%で最も多くなっている。

また、利用している人の利用する理由としては「時間が確実」(15.4%)、「自転車・免許を保有していない」(8.1%)があげられている。

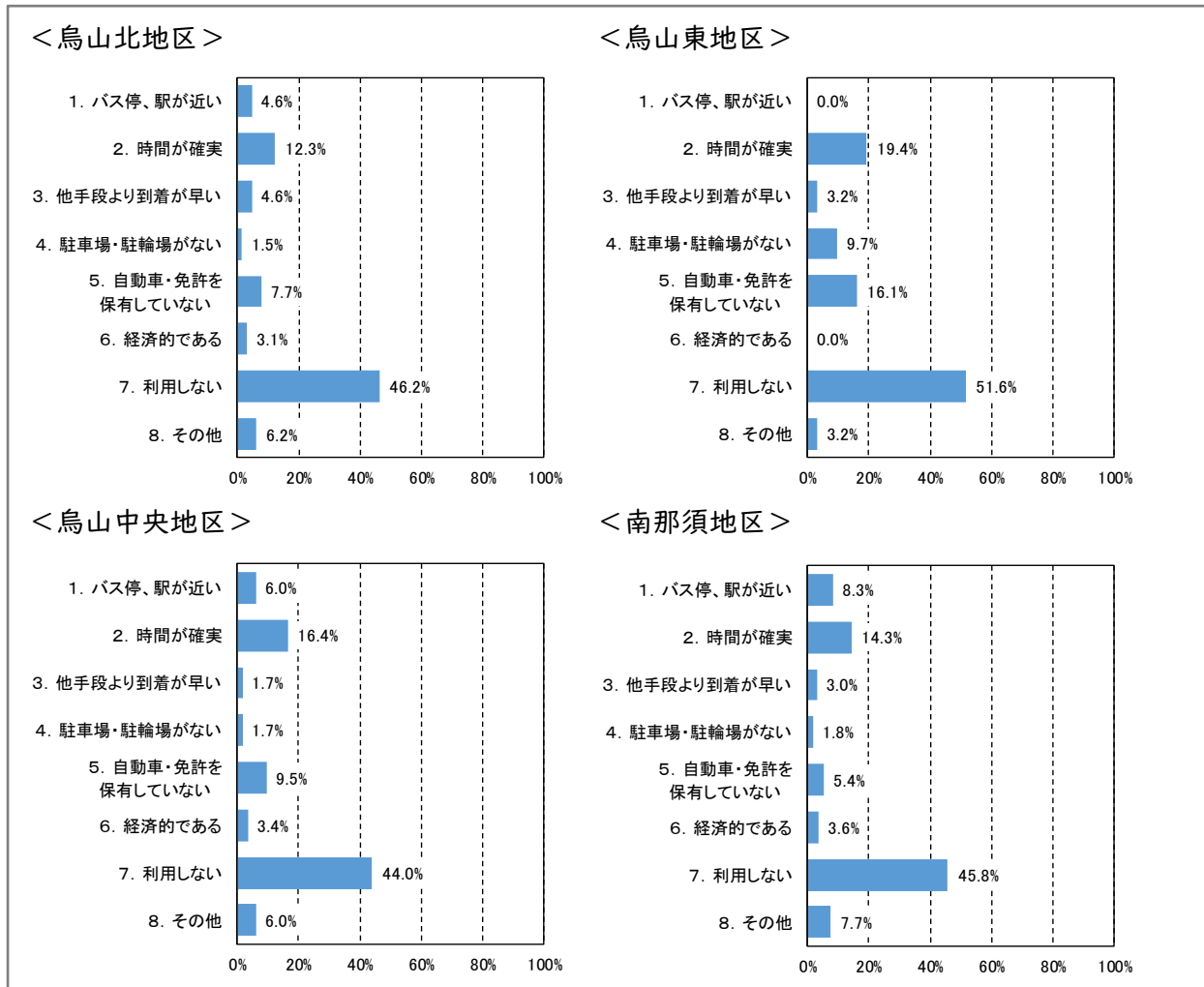
【問10】市内でバス・鉄道の利用についておたずねします。その理由をお聞かせください。  
当てはまるもの2つまで選び○をつけてください。



## <地区別バス・鉄道の利用状況>

各地区ともに「利用しない」が最も多く、『烏山東地区』では51.6%を占めている。また、「利用する理由」としては、「時間が確実」があげられている。

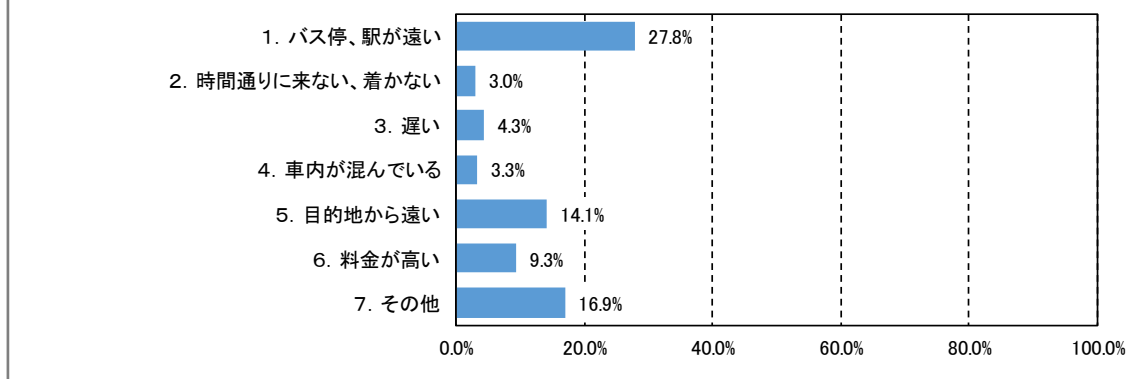
【地区別バス・鉄道の利用状況】（問 22 と問 10 のクロス）



## 2) バス・鉄道を利用する上での問題点

バス・鉄道の問題点は「バス停・駅が遠い」が27.8%で最も多く、「目的地から遠い」(14.1%)、「料金が低い」(9.3%)の順にあげられている。

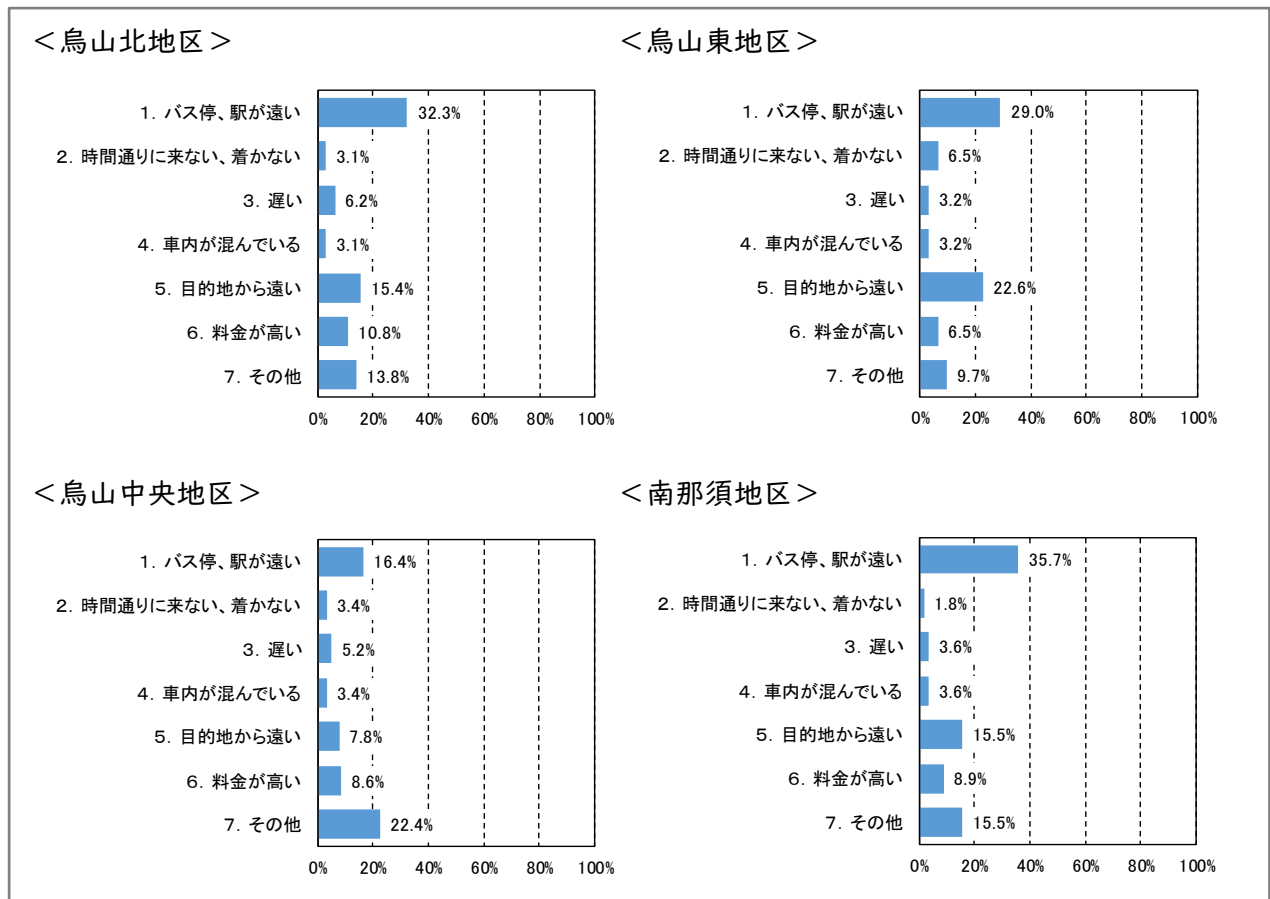
【問 11】バス・鉄道を利用する上での問題点をお聞かせください。当てはまるもの2つまで  
選び○をつけてください。



### <地区別バス・鉄道を利用する上での問題点>

各地区ともに「バス停、駅が遠い」が多く、『烏山北地区』『烏山東地区』『南那須地区』では30～35%を占めており。次いで「目的地から遠い」があげられ『烏山東地区』では22.6%を占めている。

【地区別バス・鉄道を利用する上での問題点】（問22と問11のクロス）

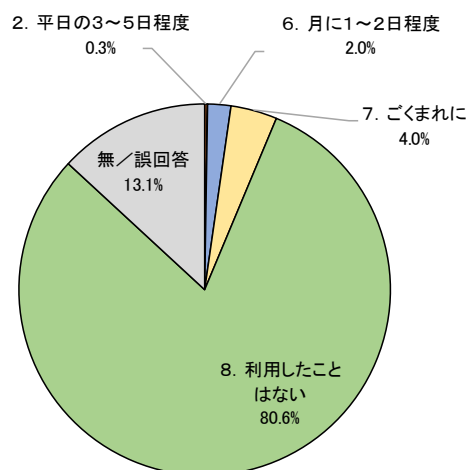


### 3) 市営バス・コミュニティバスの利用頻度

市営バス・コミュニティバスの利用頻度は「利用したことはない」が80.6%、「ごくまれに」が4.0%となっている。

また、「ほぼ毎日」「休日を含め3～5日」「平日の1～2日」「休日の1～2日程度」とする回答者はいなかった。

【問12】「市営バス（コミュニティバス含む）」の利用頻度はどの程度ですか。一つだけ選び○をつけてください。

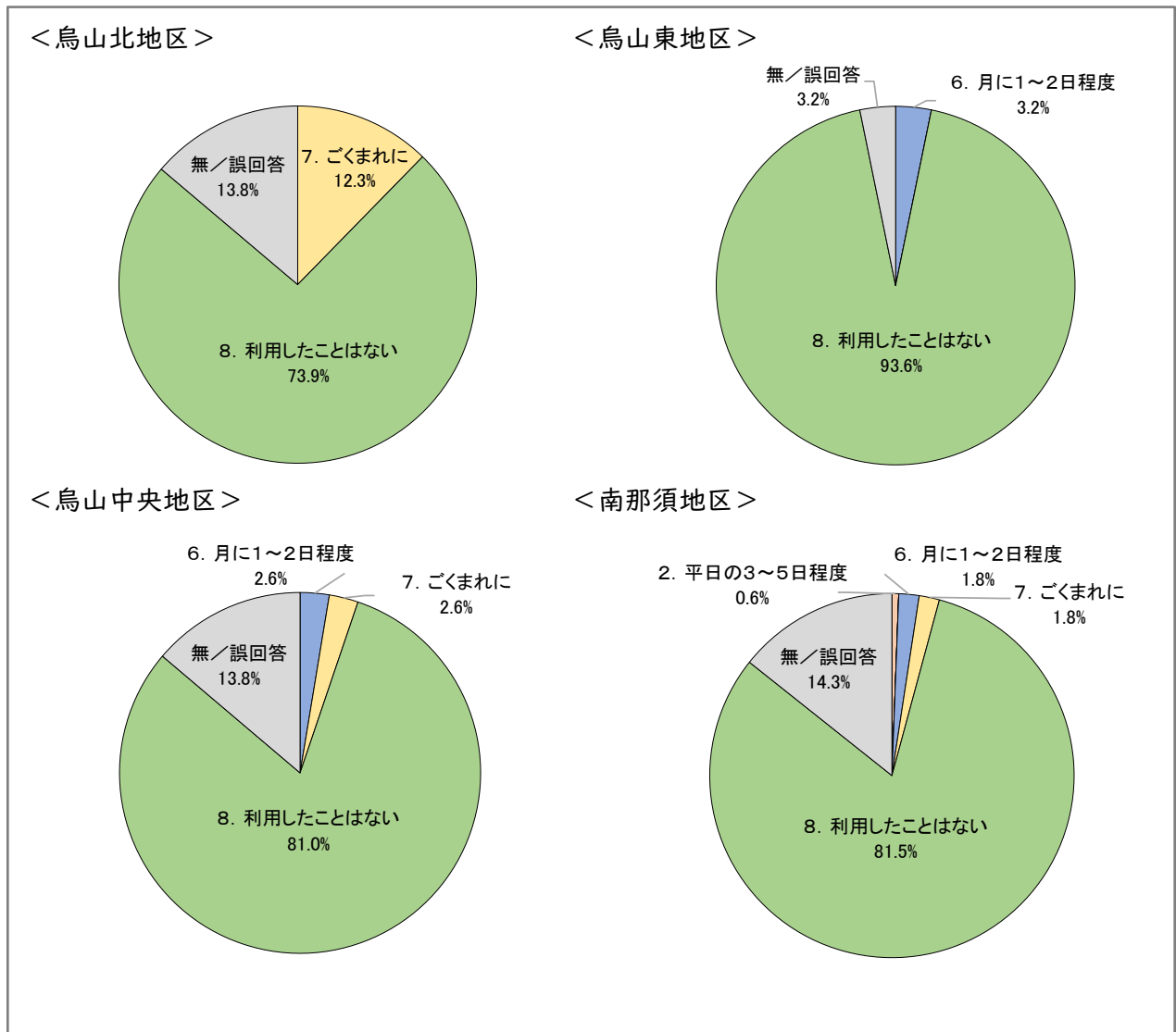




### <地区別市営バス・コミュニティバスの利用頻度>

各地区ともに「利用したことがない」が最も多く、『烏山東地区』では 93.6%を占めている。利用している人の利用頻度は、『烏山北地区』で「ごくまれに」が 12.3%であるほかは、『烏山北地区』以外では、「月に1～2日程度」「ごくまれに」があげられ、1～2%となっている。

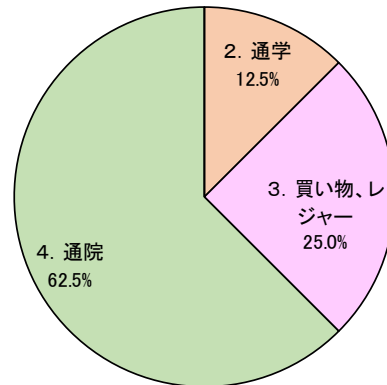
【地区別市営バス・コミュニティバスの利用頻度】（問 22 と問 12 のクロス）



#### 4) 市営バス・コミュニティバスの利用目的

市営バス・コミュニティバスを利用している人の利用目的は、「通院」(62.5%)、「買い物、レジャー」(25.0%)があげられている。

【問13】主なご利用の目的は何ですか。もっとも当てはまるもの1つを選んで○をつけてください。



#### <地区別市営バス・コミュニティバスの利用目的>

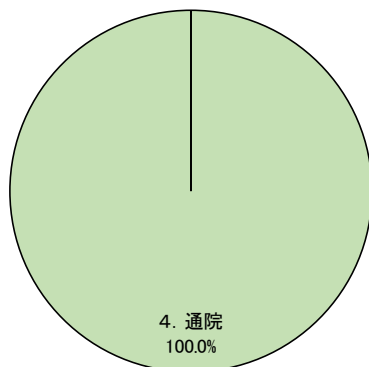
『烏山東地区』では、「通院」が100%となっている。

『烏山中央地区』では「買い物・レジャー」「通院」がそれぞれ33.3%を占めている。

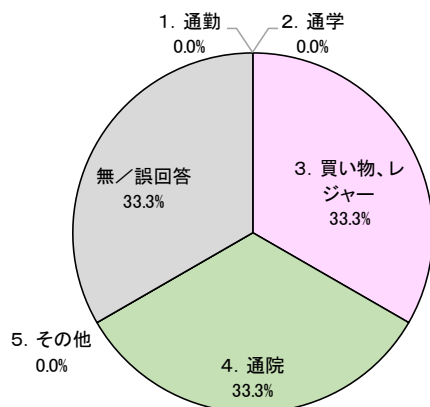
『南那須地区』では、「通院」が50%、「通学」「買い物・レジャー」がそれぞれ25.0%を占めている。

(『烏山北地区』の回答者のうち利用している人の利用目的が無回答のため集計していない)

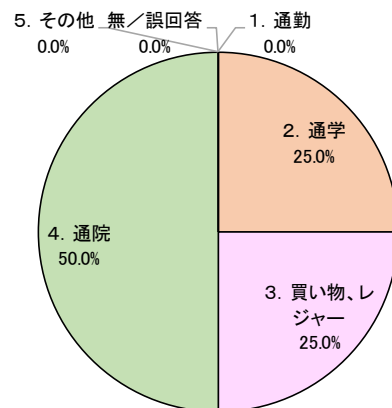
#### <烏山東地区>



#### <烏山中央地区>

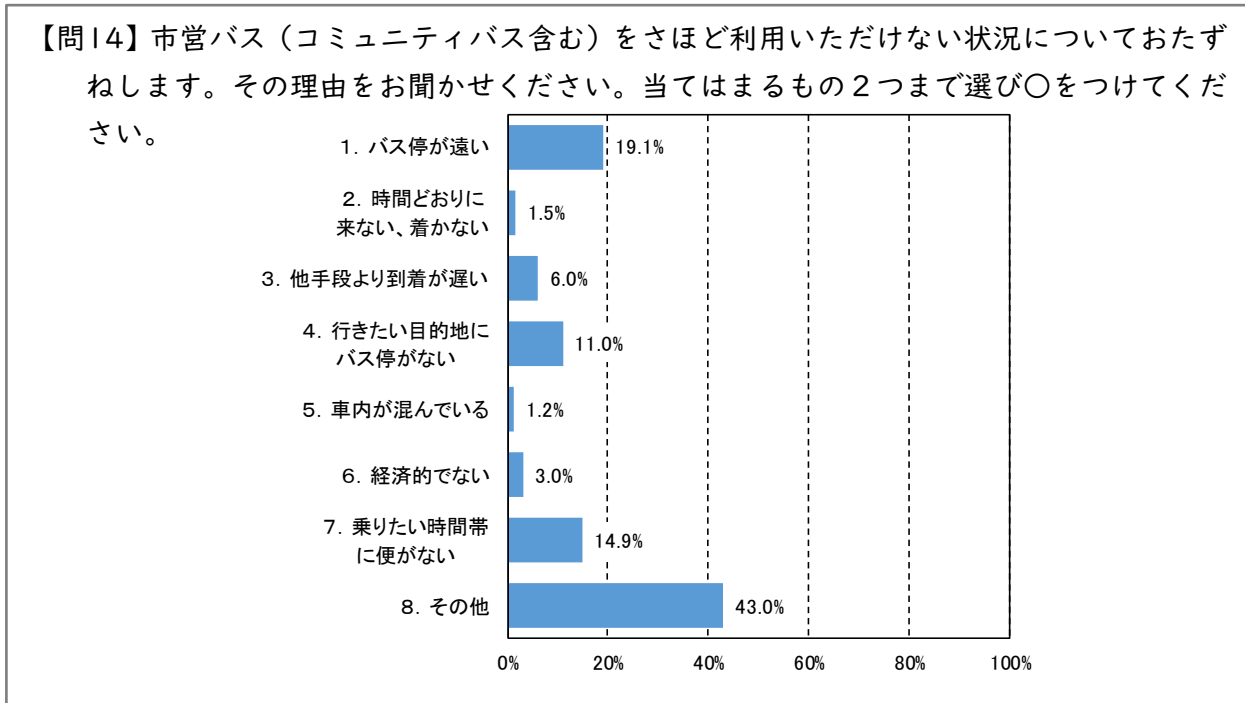


#### <南那須地区>



## 5) 市営バス・コミュニティバスを利用しない理由

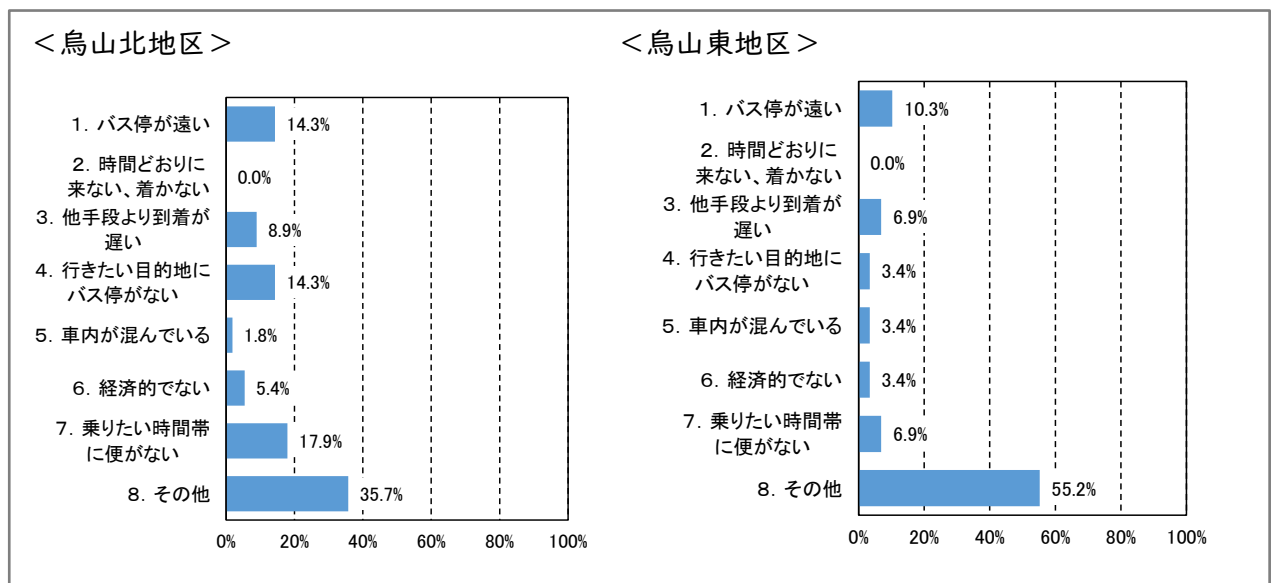
市営バス・コミュニティバスを利用したことがない人の利用しない理由として、「バス停が遠い」が19.1%で最も多く、次いで「乗りたい時間帯に便がない」が14.9%、「行きたい目的地にバス停がない」が11.0%となっている。

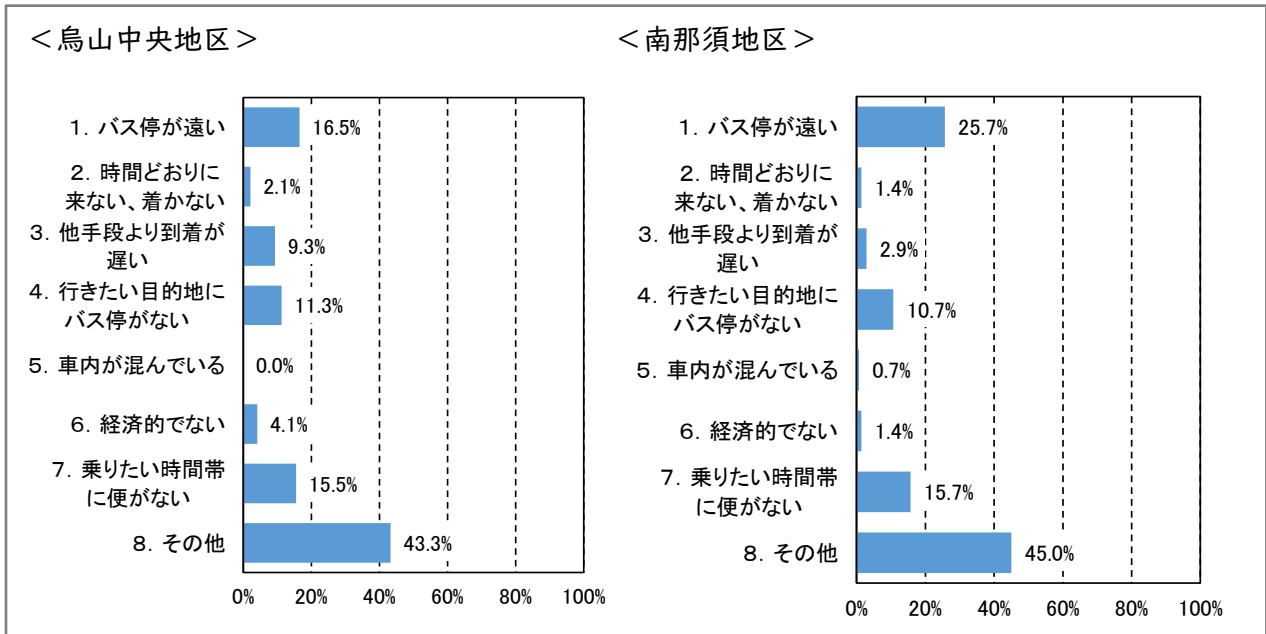


### <地区別市営バス・コミュニティバスを利用しない理由>

各地区ともに「バス停が遠い」「行きたい目的地にバス停がない」があげられており、『南那須地区』では「バス停が遠い」が25.7%と他の地区よりも高くなっている。次いで「乗りたい時間帯に便がない」があげられ、『烏山東地区』が6.9%で、他の地区では16~17%を占めている。

【地区別市営バス・コミュニティバスを利用しない理由】（問22と問14のクロス）





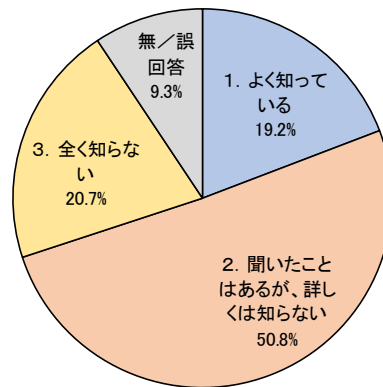
## 6) デマンド交通の認知度

デマンド交通の認知は「聞いたことはあるが、詳しくは知らない」が50.8%、「全く知らない」が20.7%、「よく知っている」が19.2%となっている。

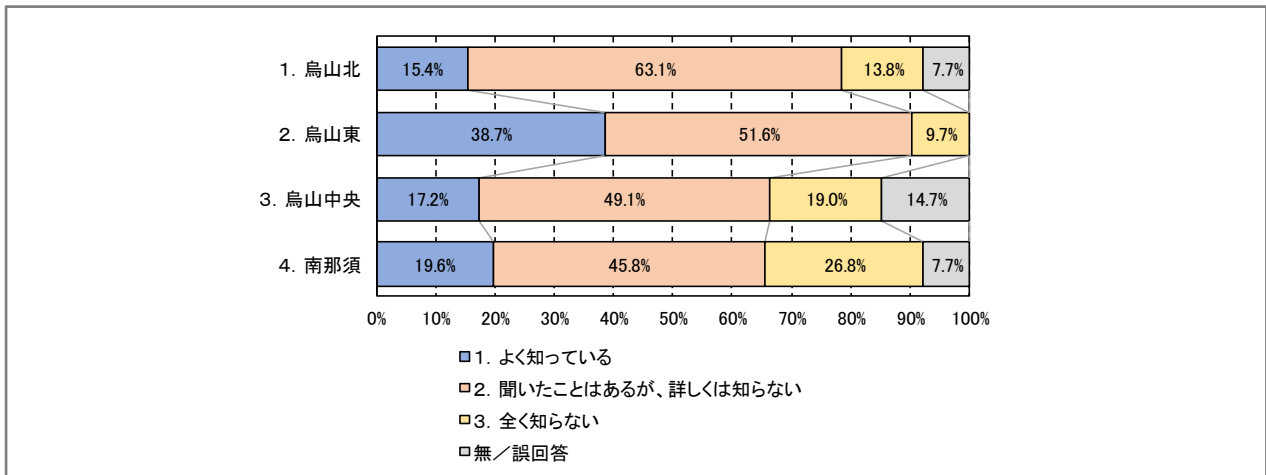
### <地区別デマンド交通の認知度>

各地区ともに「聞いたことはあるが詳しくは知らない」が多くなっており、『烏山北地区』『烏山東地区』では50%を超えている。また、『烏山東地区』では「よく知っている」が38.7%と他の地区に比べて認知度が高くなっている。

【問15】予約制の乗り合い公共交通サービス「デマンド交通」をご存じですか。1つだけ選び○をつけてください。



### 【地区別デマンド交通の認知度】(問22と問15のクロス)



## 7) デマンド交通の利用頻度

デマンド交通の利用頻度は、「利用したことがない」が85.2%で最も多くなっている。利用している人は回答者の7.2%となっており、利用頻度は、「月の1～2日」が4.7%となっている。

### <地区別デマンド交通の利用頻度>

各地区ともに「利用したことがない」が多く80%以上を占め、『烏山中央地区』では96.1%を占めている。

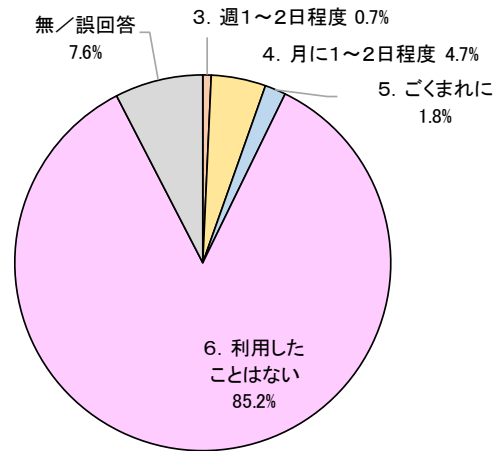
利用している人の利用頻度は『烏山北地区』で「月に1～2日程度」「ごくまれに」がそれぞれ3.9%となっている。

『烏山東地区』では「月に1～2回程度」が10.7%となっている。

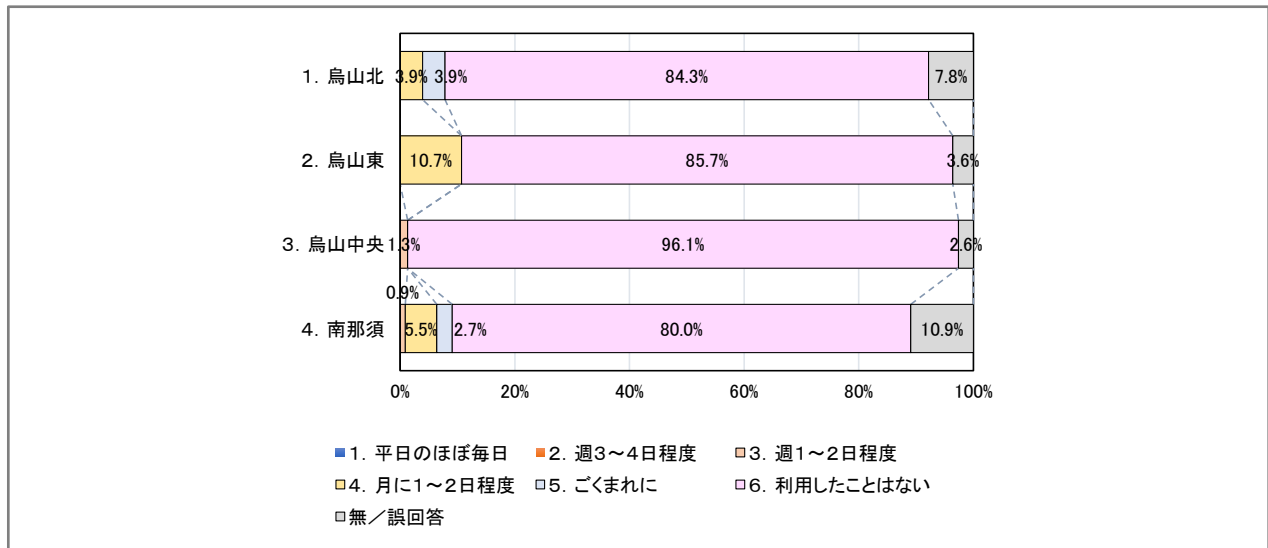
『烏山中央地区』は「週に1～2日程度」の利用が1.3%となっている。

『南那須地区』は「週に1～2日程度」が0.9%、「月に1～2日程度」が5.5%、「ごくまれに」が2.7%となっている。

【問16】「デマンド交通」をご利用になる頻度はどの程度ですか。1つだけ選び○をつけてください。



### 【地区別デマンド交通の利用頻度】（問22と問16のクロス）



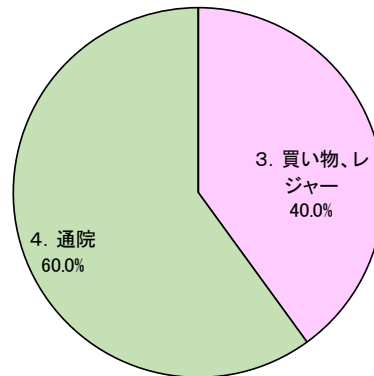
## 8) デマンド交通の利用目的

デマンド交通を利用している人の利用目的は「通院」が60.0%、「買い物、レジャー」が40.0%となっている。

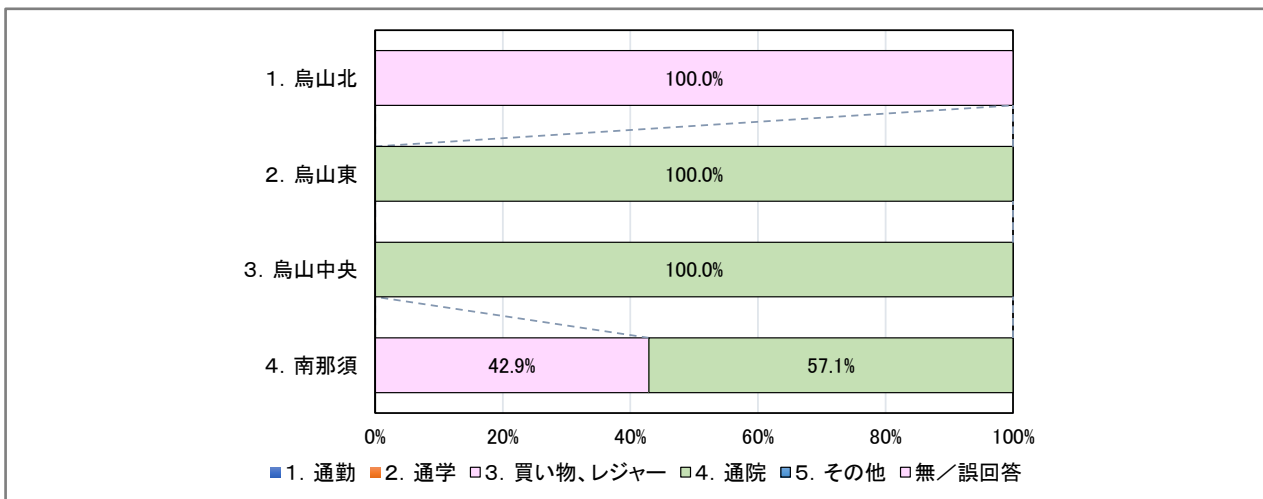
### <地区別デマンド交通の利用目的>

地区別にみると『烏山北地区』では「買い物・レジャー」、『烏山東地区』『烏山中央地区』では「通院」、『南那須地区』では「通院」と「買い物・レジャー」で利用されている。

【問17】主なご利用の目的は何ですか。もっとも当てはまるもの1つを選んで○をつけてください。



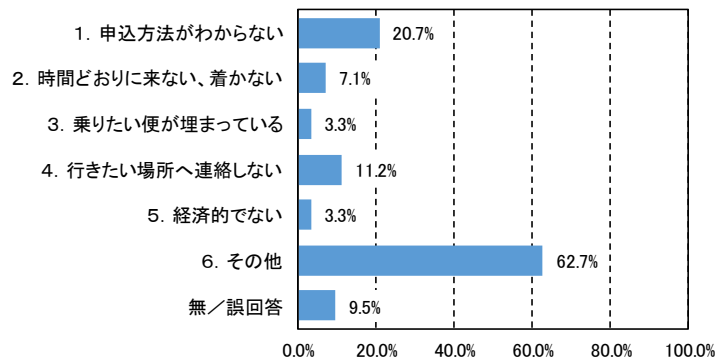
【地区別デマンド交通の利用目的】(問22と問17のクロス)



## 9) デマンド交通を利用しない理由

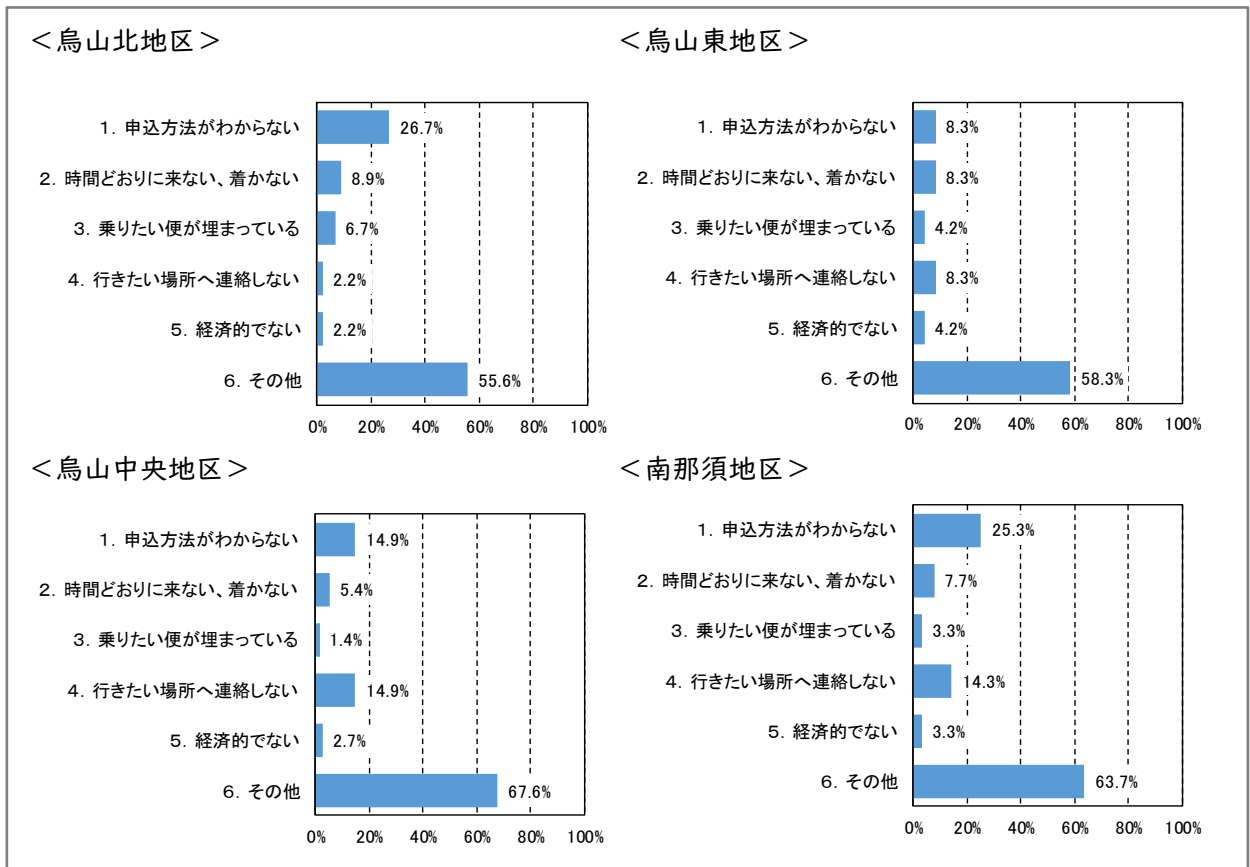
デマンド交通を利用しない人の理由として、「その他」が62.7%で最も多く、その内訳として「自分で車を運転できるため」とする回答が多くなっており、次いで「申し込み方法がわからない」20.7%、「行きたい場所へ連絡しない」が11.2%となっている。

【問18】デマンド交通をさほど利用いただけない状況についておたずねします。その理由をお聞かせください。当てはまるもの2つまで選び○をつけてください。



## <地区別デマンド交通をしない理由>

各地区ともに「申し込み方法がわからない」「行きたい場所へ連絡しない」があげられている。

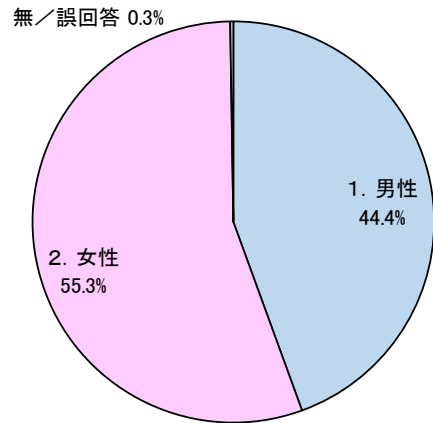


#### (4) 回答者の属性

##### 1) 性別

回答者の性別は、「男性」44.4%、「女性」55.3%となっている。

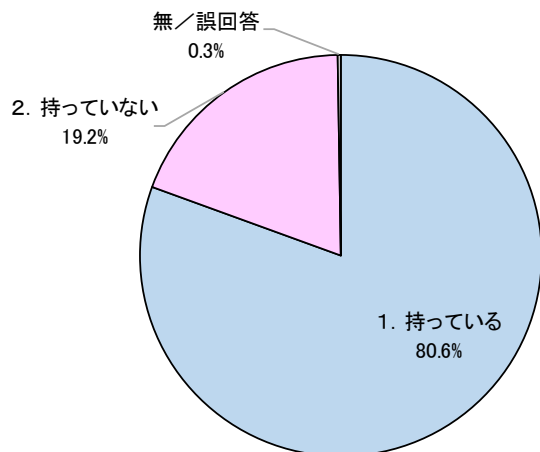
【問19】 あなたの性別をお聞かせください。 1つだけ選び○をつけてください。



##### 2) 自動車運転免許保有状況

自動車運転免許は8割の人が所有している状況にある。

【問20】 あなたの自動車運転免許の有無をお聞かせください。 1つだけ選び○をつけてください。

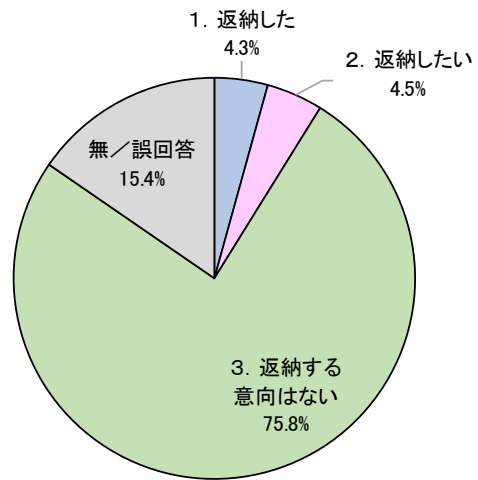




### 3) 運転免許返納意向

自動車運転免許の返納意向について、「返納する意向はない」が75.8%、「返納したい」は4.5%、「返納した」は4.3%となっている。

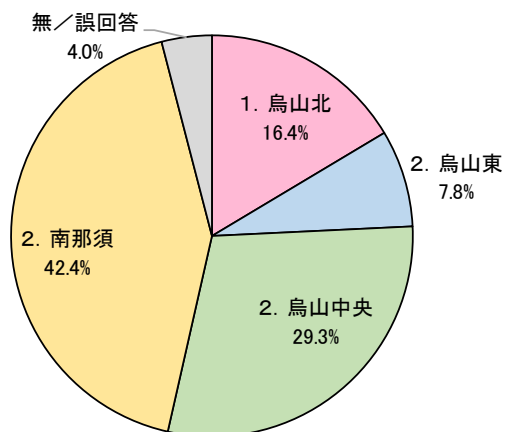
【問21】 あなたの自動車運転免許の返納意向をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。



### 4) 居住地区

回答者の居住地区は、「南那須地区」が42.4%、「烏山中央地区」が29.3%、「烏山北地区」が16.4%、「烏山東地区」7.8%となっている。

【問22】 あなたのお住いの地区をお聞かせください。郵便番号を7桁で記入してください。



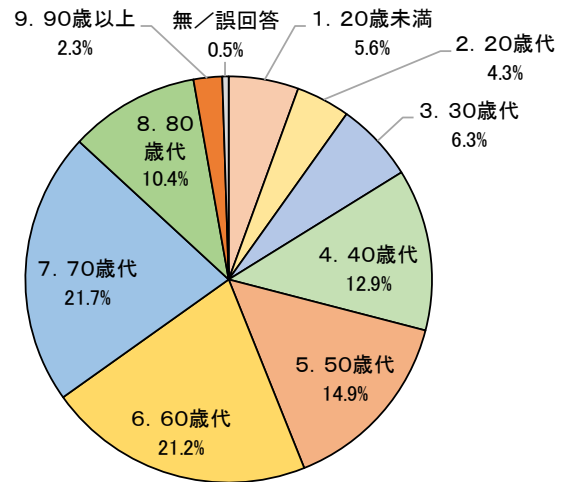
#### 【集計区分】

- ・ 烏山北地区 : 烏山 A 地区
- ・ 烏山東地区 : 烏山 B 地区
- ・ 烏山中央地区 : 共通地区
- ・ 南那須地区 : 南那須地区

## 5) 年齢

回答者の年齢は「70歳代」が21.7%、「60歳代」が21.2%、「50歳代」が14.9%となっている。

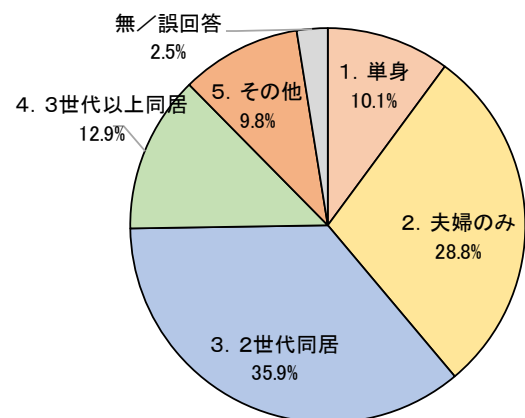
【問23】あなたの年齢をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。



## 6) 世帯構成

回答者の世帯構成は「2世代同居」が35.9%、「夫婦のみ」が28.8%、「3世代以上同居」が12.9%となっており、「単身」は10.1%となっている。

【問24】あなたの世帯構成をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。



## 5-2 公共交通の実態調査の結果

那須烏山市民における公共交通の利用実態等を把握することを目的として、「高校生アンケート調査」、「地点調査」、「デマンド交通利用者アンケート」を実施した。

### (1) 高校生アンケート調査の結果

#### ■実施方法等

目的	・通学時、日常生活における市営バス・コミュニティバスの利用状況、公共交通に対する要望等の把握
実施方法	・栃木県立烏山高校の協力を得て、1年生全員に直接配布し、回収した。
実施日	・令和元年12月20日
回収状況	・186票

#### ■調査結果

### (1) 調査結果

#### 1) 乗車場所、降車場所

乗車・降車場所についての回答数は回収数186票に対し37票であり、1年生のうち23.7%が通学で市営バス・コミュニティバスを利用していると推測できる。

路線別では、烏山高部線は、烏山駅前で乗車し、烏山高校前で降車する利用者が多い。

市塙黒田烏山線の利用者は、市貝町役場前で乗車し、烏山高校前で降車している。

馬頭烏山線は、那珂川町内で乗車し、烏山高校で降車する利用者が多い。

表5-1 路線別乗車場所、降車場所

乗車	降車	3系統共用区間		馬頭烏山線			計
		烏山駅前	烏山高校前	栄町	道の駅ばとう	那珂川町役場	
		102	106	325	329	339	
3系統共用区間	烏山駅前		12		1		13
	烏山高校		1				1
市塙黒田烏山線	市貝町役場		1				1
馬頭烏山線	烏山高校			1			1
	仲町					1	1
	泉町					1	1
	那須谷田		1				1
	栄町		6				6
	小川仲町		1				1
	辻町		3				3
	道の駅ばとう		1				1
	那珂川町役場	1	6				7
	計	1	32	1	1	2	37

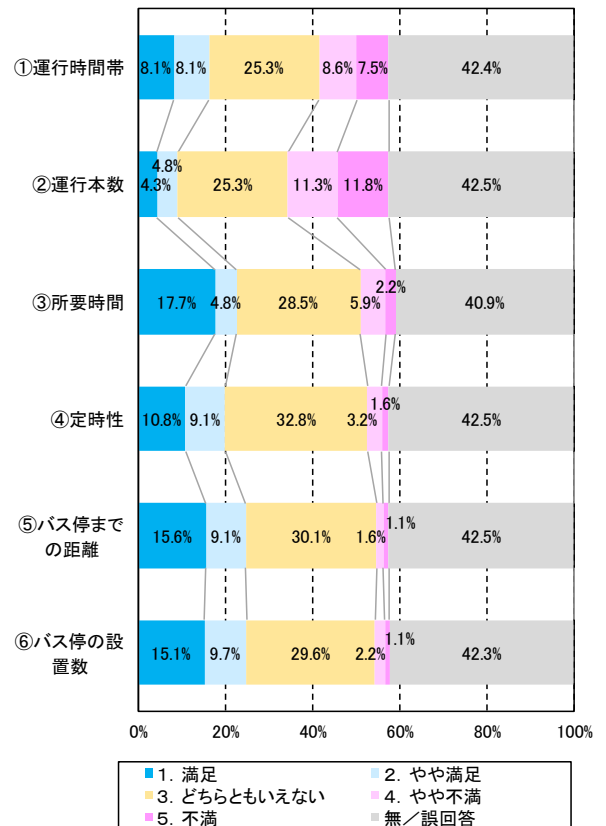
## 2) 市営バス等の運行サービス

市営バス等の運行サービスについては、各指標とも「無/誤回答」は4割強であるが、これは、市営バス等を利用していないためと推測できる。

指標ごとにみると「どちらともいえない」が最も多くなっており、個別では以下の傾向がみられる。

- ・「運行時間帯」は「満足」から「不満」まで概ね均等(7~8%台)、
- ・「運行本数」は「やや不満」「不満」(双方11%台)に偏重
- ・「所要時間」は「満足」(17.7%)
- ・「定時性」は「満足」「やや満足」で満足側に偏重
- ・「バス停までの距離」は「満足」(15.6%)
- ・「バス停の設置数」は「満足」(15.1%)

【市営バスの運行サービスに対する満足度】

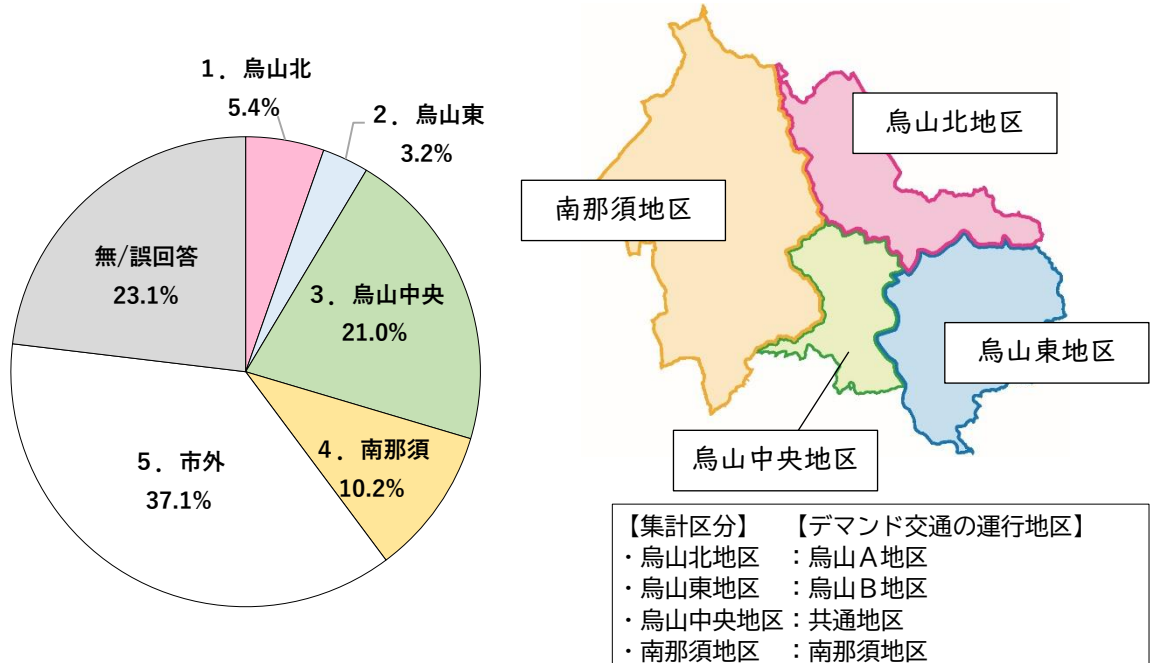


## 3) 居住地区

回答者の居住地区は、「烏山中央地区」が21.0%、「南那須地区」が10.2%、「烏山北地区」が5.4%、「烏山東地区」が3.2%となっている。

乗車・降車場所から、市貝町に住む生徒は市営バス、那珂川町に住む生徒はコミュニティバスを利用している。また、烏山駅から烏山高校を利用している生徒は、JR烏山線を利用していると推測される。

【問10】あなたのお住いの地区をお聞かせください。郵便番号を7桁で記入してください。



## (2) 地点調査の結果

### ■実施方法等

目的	・ 市営バス・コミュニティバスの昼間における利用目的、改善等の把握
実施方法	・ JR烏山駅前において、11時台～16時台に烏山駅を発着するバス利用者（乗車・降車）にヒアリング形式で実施した。
実施日	・ 令和元年12月20日
回収状況	・ 7票

### ■調査結果

#### 1) 乗車場所・降車場所

烏山駅から乗車した人は5名で、いずれも馬頭烏山線の利用で、うち2名が那珂川町役場までの利用となっている。

烏山駅で降車した人は2名で、それぞれ、馬頭烏山線、市塙黒田烏山線の利用となっている。

表 5-2 利用者の乗車・降車場所

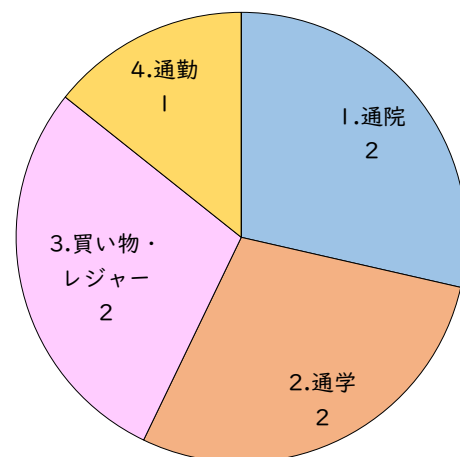
	下車				合計
	馬頭烏山線				
	市塙駅	那珂川町役場	下田町	七合	
烏山駅から乗車	1	2	1	1	5

	乗車		合計
	馬頭烏山線	市塙黒田烏山線	
	変電所	市塙駅	
烏山駅で下車	1	1	2

#### 2) 利用の目的

利用の目的は、「通院」「通学」「買い物・レジャー」があげられ、「買い物・レジャー」は観光で那須烏山市を訪れた人が利用している。

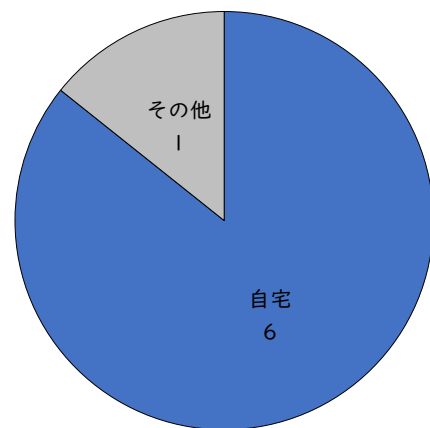
【問2】ご利用の目的は何ですか。もっとも当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。



### 3) 目的地

目的地は、自宅があげられ、観光で訪れた人は、烏山駅からJR烏山線を利用して日光に向かう予定であった。

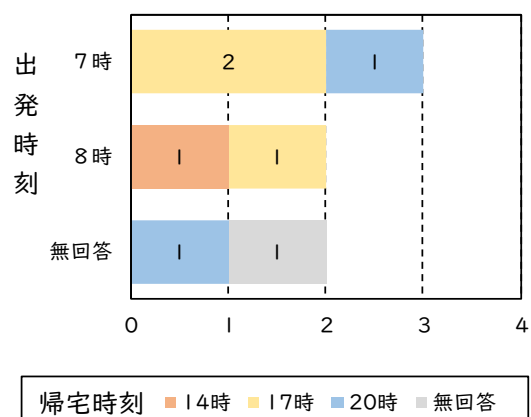
【問3】 目的地はどちらですか。



### 4) 出発・帰宅時間

出発時間は7時台、8時台があげられ、帰宅時間は、7時台に出発した人は通学での利用であるため、帰宅時間は17時台、20時台、8時台に出発した人は14時台、17時台となっている。

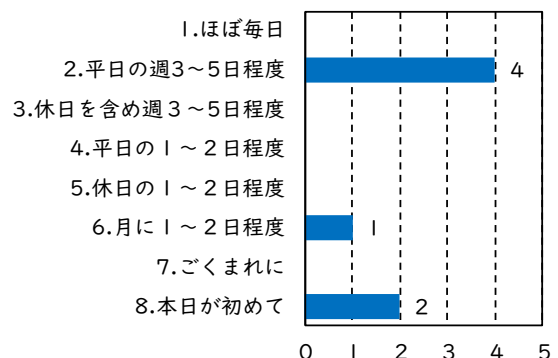
【問4】 本日の「ご自宅を出発された時刻」と「ご帰宅される予定の時刻」は何時ごろですか。



### 5) 利用頻度

利用頻度は、平日の週3~5日が4人であり、これらの人は「通学」「通院」の利用となっている。

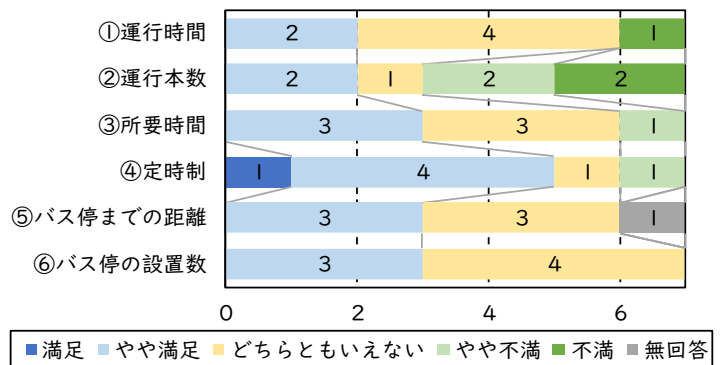
【問5】 本日のように「市営バス（コミュニティバス含む）」をご利用になる頻度はどの程度ですか。



## 6) 市営バス等の運行サービス

市営バス等の運行サービスについては、定時制に対する満足、運行本数に対する不満があげられている。

【問6】利用区間について、各項目の満足度をそれぞれの項目の中から1つずつ選び○を付けてください。



### (3) デマンド交通利用者アンケート調査の結果

#### ■実施方法等

目的	・ デマンド交通の利用頻度、要望等の把握
実施方法	・ デマンド交通事業者の協力を得て、降車時に調査票を直接配布し、後日、郵送で回収した。
実施日	・ 令和元年 12 月 20 日～令和 2 年 1 月 24 日
回収状況	・ 56 票

#### ■調査結果

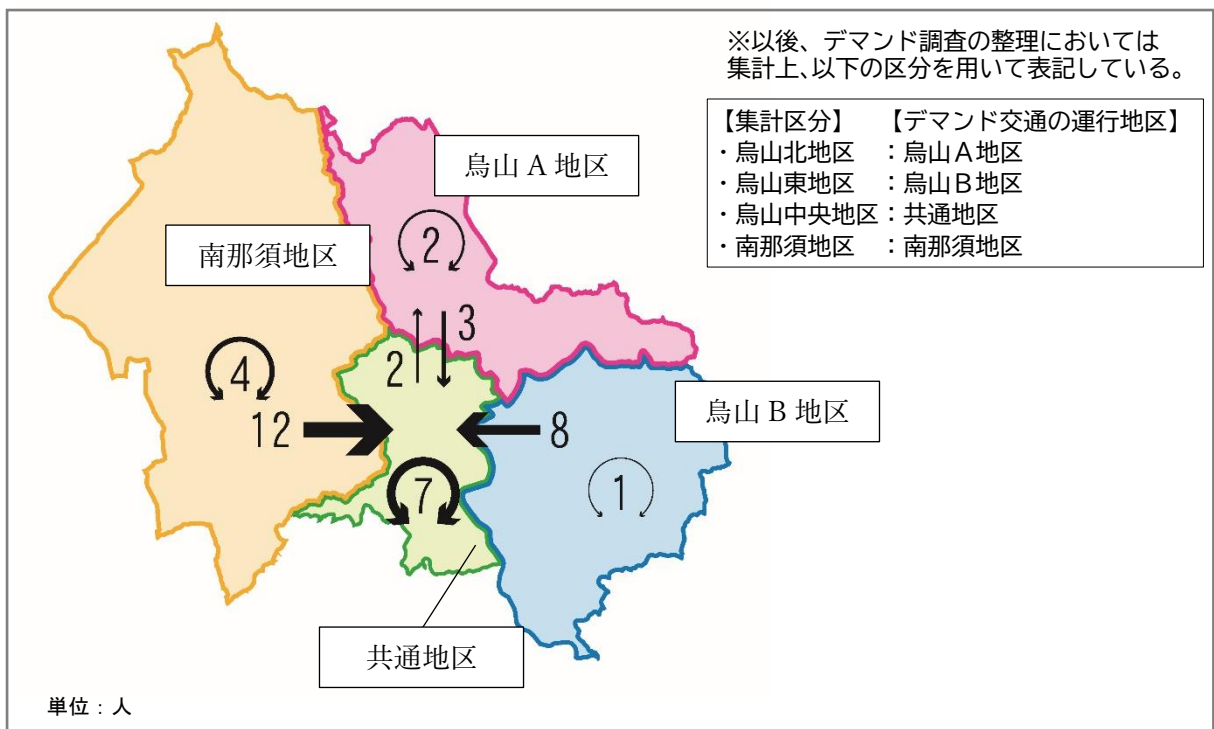
##### 1) 乗車地区、降車地区

いずれの地区からの乗車でも、市の中心部である共通地区での降車が多い状況である。

表 5-3 乗車地区及び降車地区

下車→ 乗車↓	烏山A地区	烏山B地区	共通地区	南那須地区	無/誤回答	合計
烏山A地区	2 40.0%	0 0.0%	3 60.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 100.0%
烏山B地区	0 0.0%	1 10.0%	8 90.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 100.0%
共通地区	2 20.0%	0 0.0%	7 80.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 100.0%
南那須地区	0 0.0%	0 0.0%	12 80.0%	4 30.0%	0 0.0%	16 100.0%
無/誤回答	0 0.0%	0 0.0%	3 20.0%	0 0.0%	14 80.0%	17 100.0%
合計	4 10.0%	1 0.0%	33 60.0%	4 10.0%	14 30.0%	56 100.0%

#### 【運行地区分類】





## 2) 利用の目的

利用の目的は、「通院(57.1%)」が約6割を占め、次いで「買い物、レジャー(19.6%)」約2割となっている。

### <地区別利用目的>

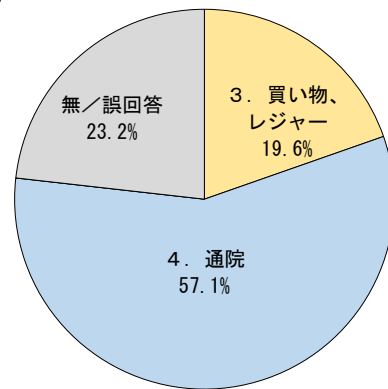
『烏山北地区』では「通院」が5件となっている。

『烏山東地区』では、「通院」が5件、「買い物、レジャー」が4件となっている。

『烏山中央地区』では「通院」が7件、「買い物、レジャー」が1件となっている。

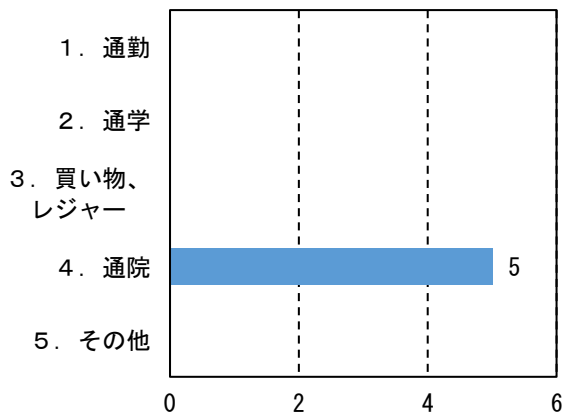
『南那須地区』では、「通院」が11件、「買い物、レジャー」が4件となっている。

【問2】ご利用の目的は何ですか。もっとも当てはまるもの1つを選んで○をつけてください。

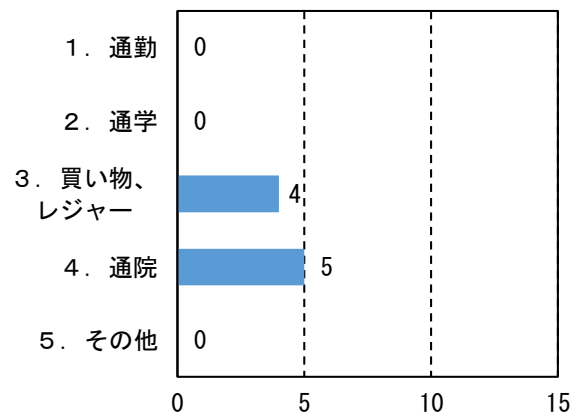


### 【地区別利用目的】（問11と問2のクロス）

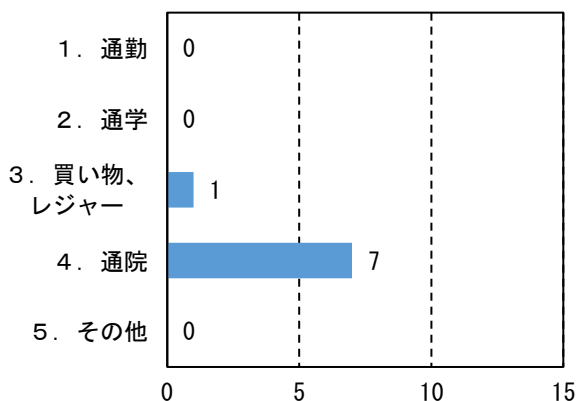
#### <烏山北地区>



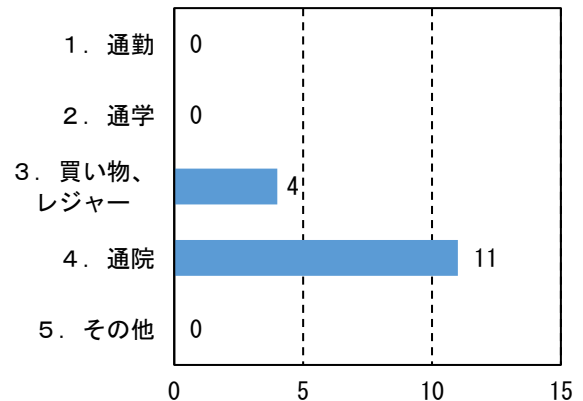
#### <烏山東地区>



#### <烏山中央地区>



#### <南那須地区>



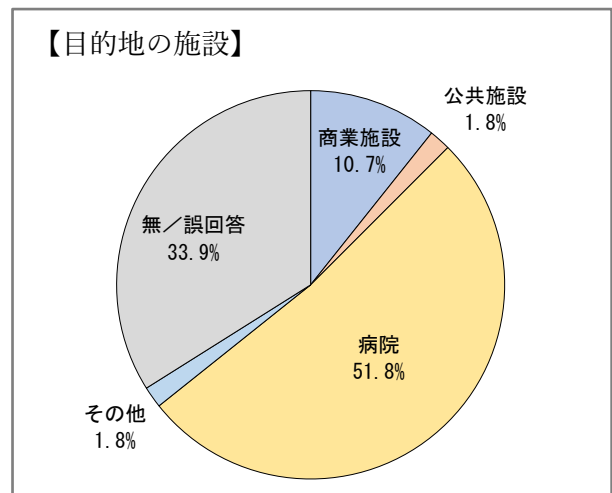
### 3) 目的地

目的地としては、那須南病院(7票)、近藤クリニック(2票)等の医療施設が主として多くなっている。(住所無回答の票は除く)

表 5-4 目的地の住所と施設

施設名 住所	那須南 病院	近藤ク リニッ ク	かまし ん	たいら や	烏山台 病院	山野ク リニッ ク	林田医 院	藤井歯 科医院	佐野医 院	カワチ 薬品	水道庁 舎	その他	無/誤 回答	合計
中央	5	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	8
野上	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
烏山B地区	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
屋敷町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
曲畑	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
滝田	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
南	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
滝	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
大金	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
小原沢	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
小木須	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
森田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
川井	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
興野上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
無/誤回答	13	1	2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	15	34
合計	20	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	19	56

目的地の施設を種類別にみると、「病院(51.8%)」が多く過半を占め、以降「商業施設(10.7%)」、「公共施設(1.8%)」の順となっている。



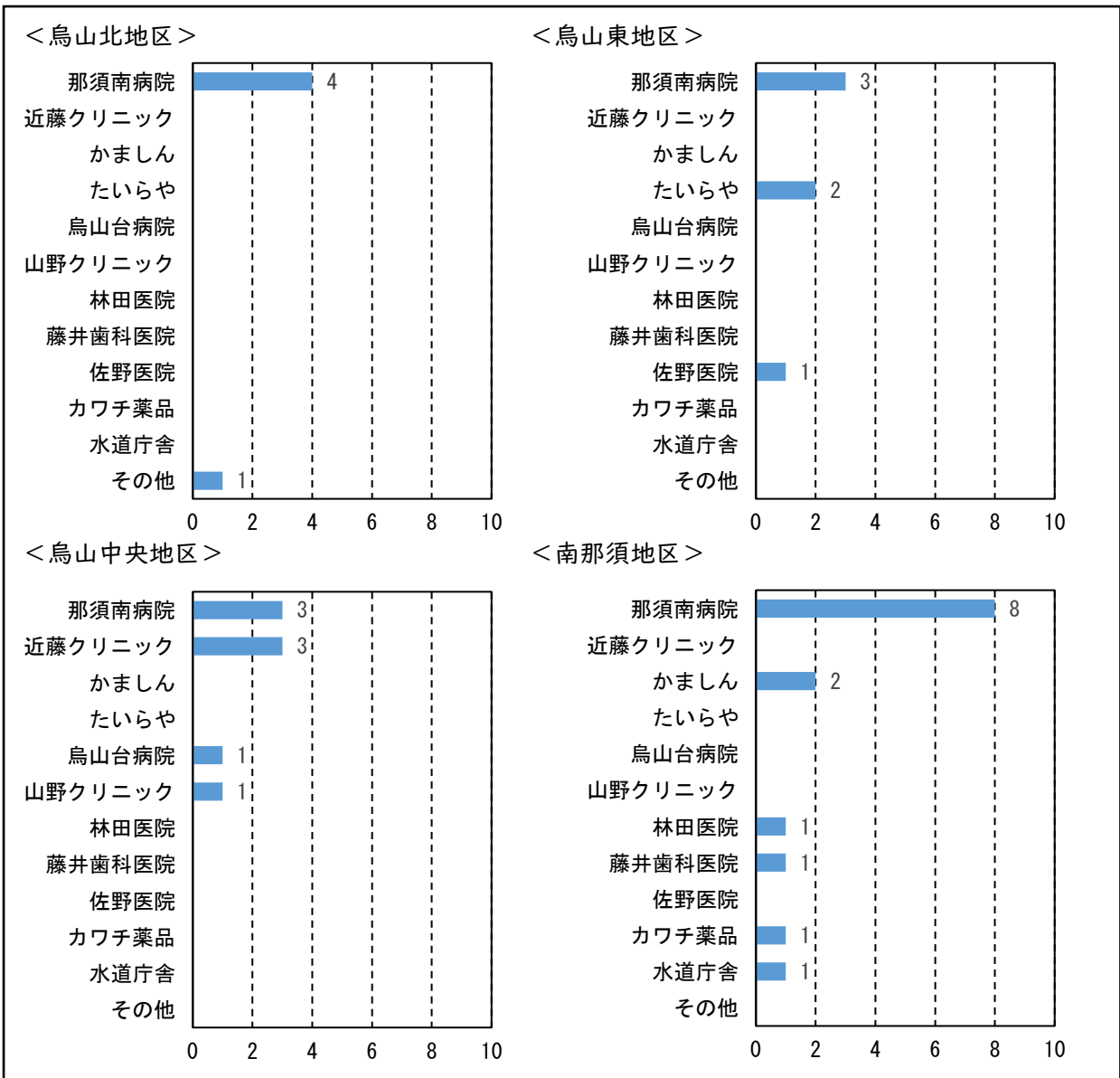
#### <地区別目的地>

『烏山北地区』は「那須南病院」が4件となっている。

『烏山東地区』は「那須南病院」が3件、「たいらや」が2件となっている。

『烏山中央地区』は「那須南病院」が3件、「近藤クリニック」が3件となっている。

『南那須地区』は「那須南病院」が8件、「かましん」が2件となっている。



【目的施設位置】



#### 4) 「外出の出発時刻」と「帰宅時刻」

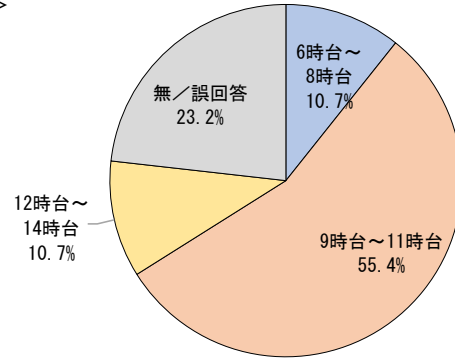
出発時間は「9時台～11時台(55.4%)」が最も多く過半を占める。

次いで「6時台～8時台」及び「12時台～14時台」がそれぞれ1割強(10.7%)を占める。

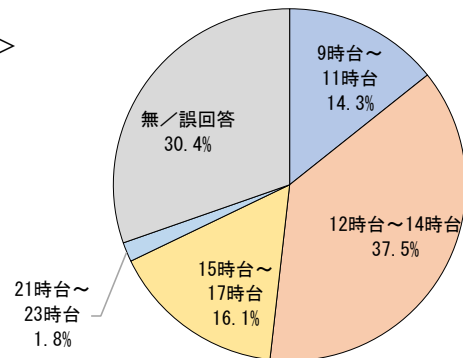
帰宅時間は「12時台～14時台(37.5%)」が約4割を占め、次いで「15時台～17時台(16.1%)」「9時台～11時台(14.3%)」となっている。

【問4】本日の「ご自宅を出発された時刻」と「ご帰宅される予定の時刻」は何時頃ですか。

<出発>



<帰宅>

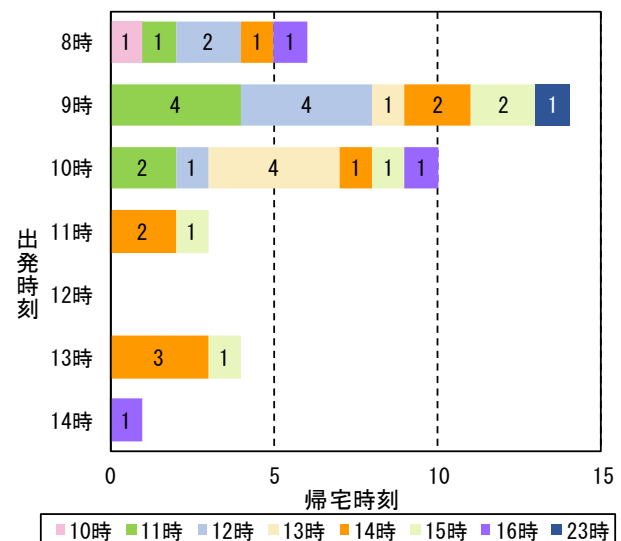


#### <外出の出発時間、帰宅時間の構成>

全般的に午前中(8時～10時台)に出発して11時から13時台に帰宅するケースが多い。

11時以降に出発する場合は、14時から16時台の帰宅時間となっており、比較的短時間の外出である。

【外出の出発時間、帰宅時間の構成】



### <地区別出発/帰宅時間>

『烏山北地区』では、8時台に出発した場合は12時台までに帰宅予定である。11時台の出発では14時から15時台に帰宅の予定である。

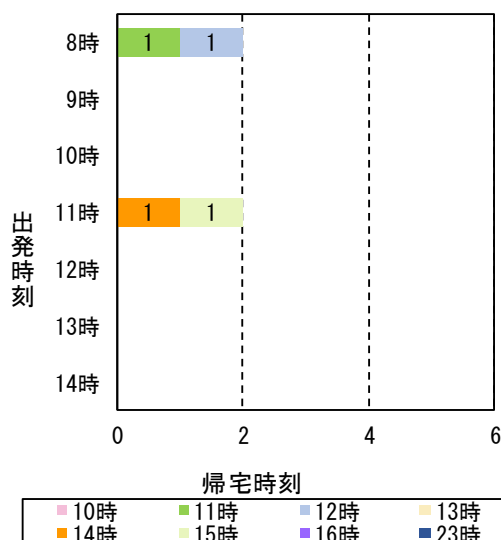
『烏山東地区』の出発時間は8時から13時台まで分布している。9時台の3件を除き午後の帰宅予定が多い。

『烏山中央地区』の出発時間は、8時から14時台まで分布している。帰宅の最も遅い時間は23時台の1件である。

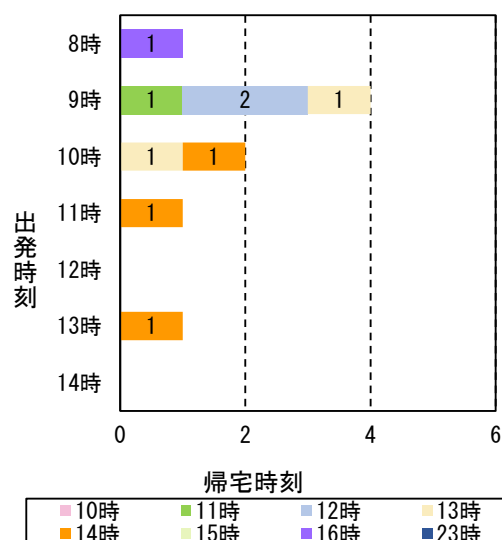
『南那須地区』の出発時間は8時から13時台まで分布している。全てが15時台までに帰宅予定となっている。

【地区別出発/帰宅時間】（問11と問4のクロス）

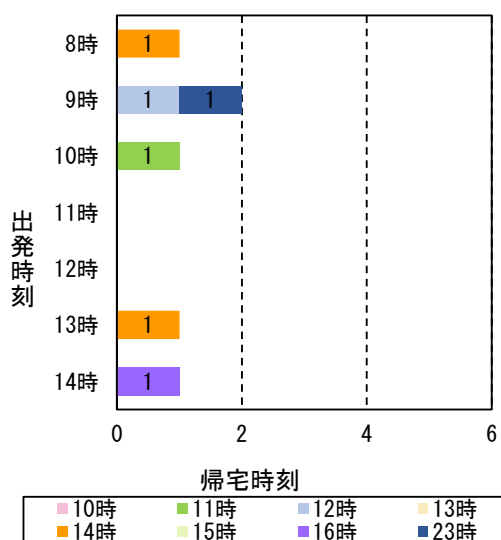
<烏山北地区>



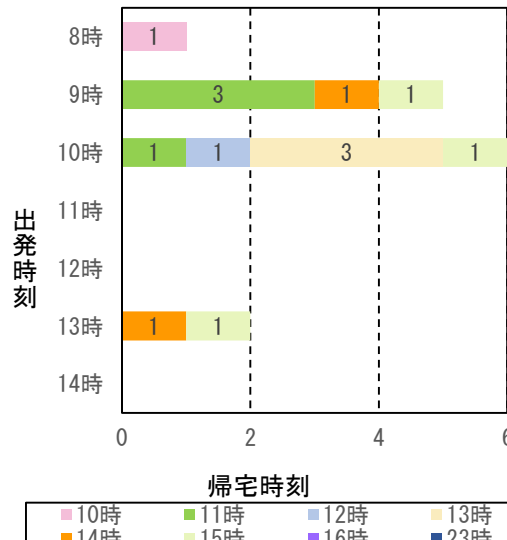
<烏山東地区>



<烏山中央地区>



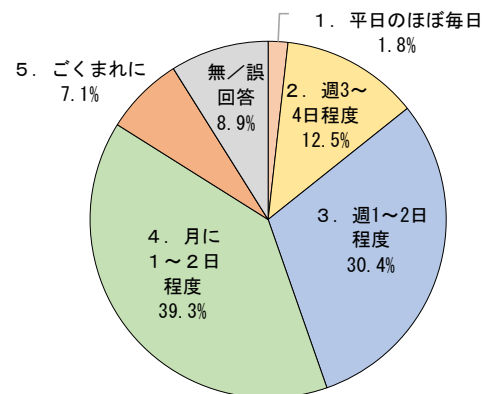
<南那須地区>



## 5) 利用頻度

デマンド交通の利用頻度は、「月に1～2日程度」が最も多く約4割(39.3%)、次いで「週に1～2日程度(30.4%)」と続き、「毎日」「週3～4日程度」の高頻度利用者は少ない状況である。

【問5】本日のように「デマンド交通」をご利用になる頻度はどの程度ですか。1つだけ選び○をつけてください。



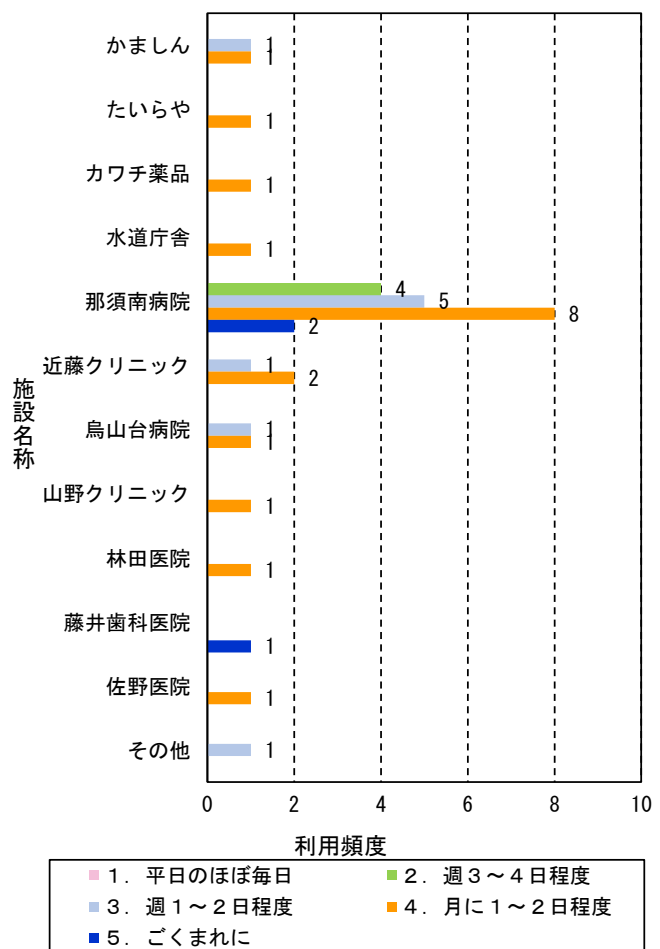
### <目的施設の利用頻度>

目的施設の利用頻度は、「那須南病院」では「月に1～2日程度(8票)」が最も多い。

以下、「週1～2日程度」「週3～4日程度」で多くなっている。

「那須南病院」以外の施設では、「週1～2回程度」又は「月に1～2日程度」が主な回答となっている。

【目的施設の利用頻度】(問3と問5のクロス)



<地区別目的施設の利用頻度>

『烏山北地区』は、「那須南病院」の「月に1～2日程度」の利用が多い。

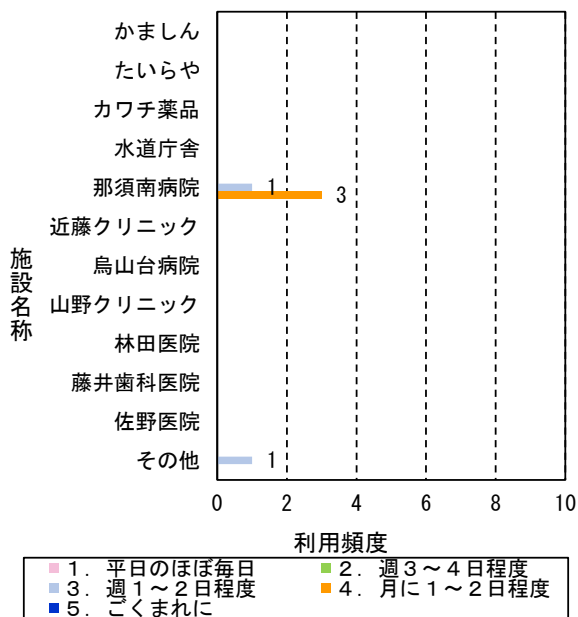
『烏山東地区』は、「那須南病院」の「週3～4日程度」の利用が2票あるほか、「たいらや」、「佐野病院」を「月に1～2日程度」利用している。

『烏山中央地区』は、「那須南病院」を「週に3～4日程度」利用しているほか、「近藤クリニック」、「烏山台病院」、「山野クリニック」を「月に1～2日程度」利用している。

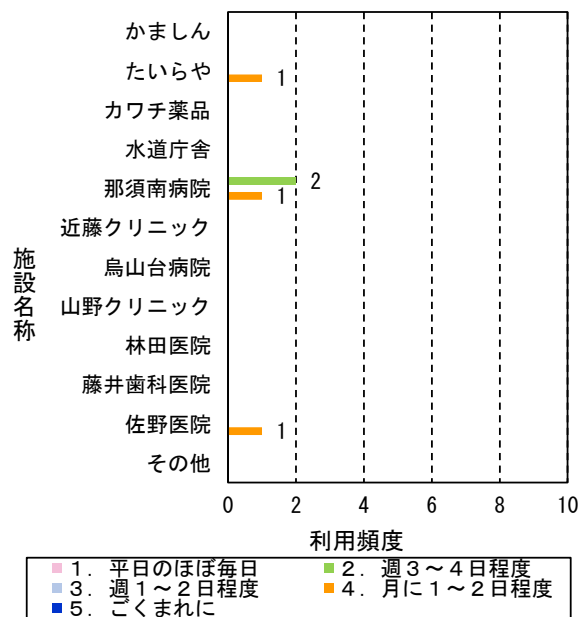
『南那須地区』は、「那須南病院」の「月に1～2回程度」の利用が多いほか、「かましん」、「カワチ薬品」、「水道庁舎」、「林田医院」、「藤井歯科医院」を利用している。

【地区別目的施設の利用頻度】（問11と問3、問5のクロス）

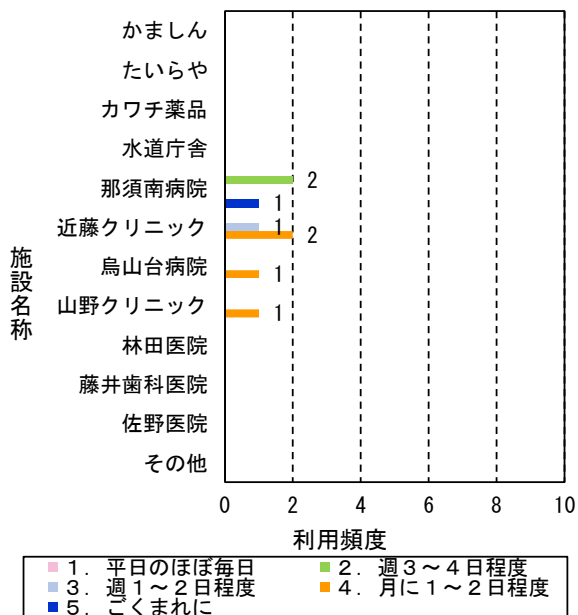
<烏山北地区>



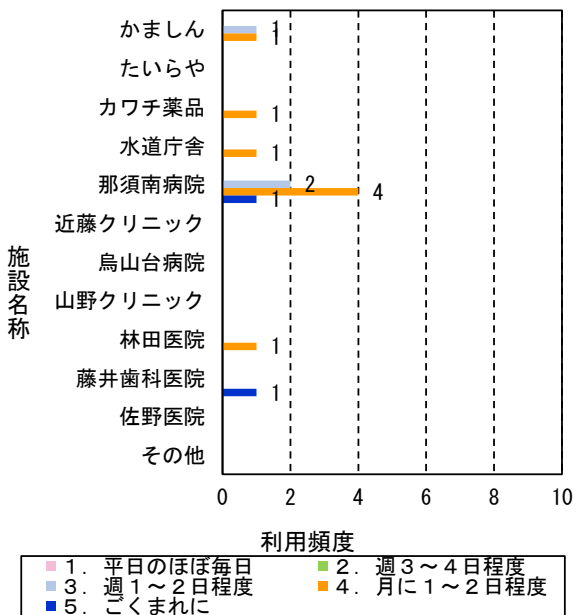
<烏山東地区>



<烏山中央地区>



<南那須地区>



### <世帯構成別の利用頻度>

世帯構成別の利用頻度をみると、「単身」生活者が多く、うち「週1～2日程度」の利用が多い。

「夫婦のみ」「2世代同居」での生活者も相応にいるものの、概ね「月に1～2日程度」の利用が主である。

また、「毎日」の利用者は少ない状況である。

### <地区別世帯構成別の利用頻度>

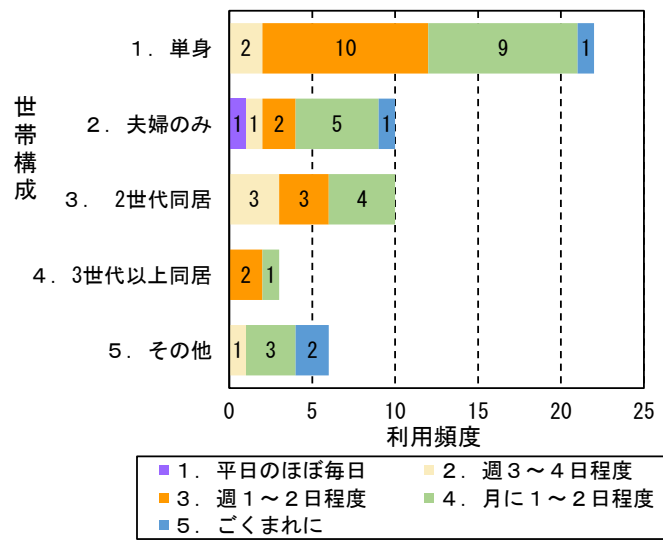
『烏山北地区』は「単身」の世帯で「週1～2日程度」の利用が多い。

『烏山東地区』は、「単身」、「夫婦のみ」、「2世代同居」の世帯が3～4票あり、主に「週1～2日程度」、「週3～4日程度」及び「月に1～2日程度」の利用が主である。

『烏山中央地区』は「単身」の世帯が多く、利用頻度は「週3～4日程度」から「ごくまれに」まで様々である。

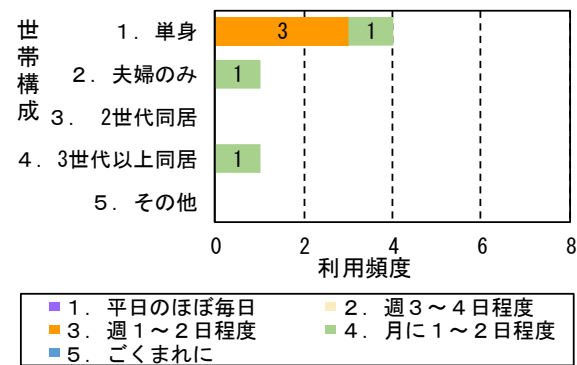
『南那須地区』は「単身」、「夫婦のみ」、「2世代同居」の世帯が多く、「週1～2日程度」、「月に1～2日程度」の利用が多い。

【世帯構成別の利用頻度】（問13と問5のクロス）

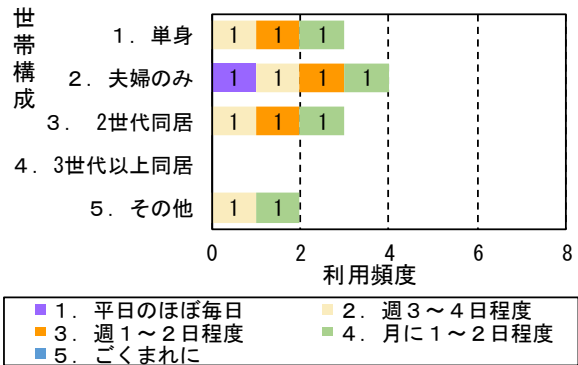


【地区別世帯構成別利用頻度】（問11と問13と問5のクロス）

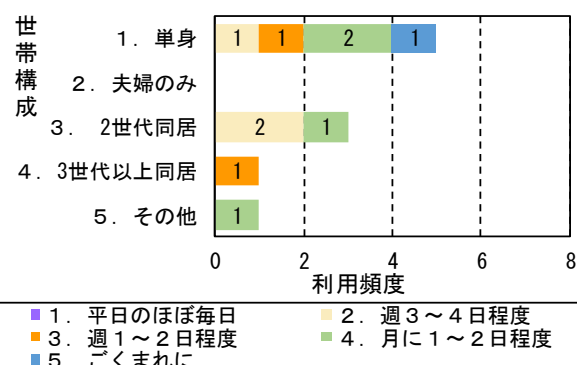
#### <烏山北地区>



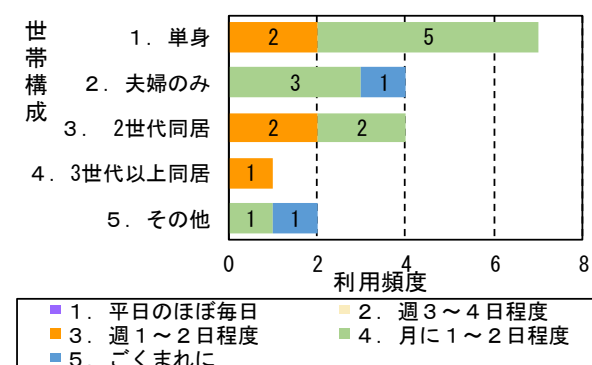
#### <烏山東地区>



#### <烏山中央地区>



#### <南那須地区>





## 6) デマンド交通のサービス満足度

### ①運行時間帯

デマンド交通の満足度については、運行時間帯は「満足(44.6%)」「やや満足(25.0%)」の回答が多勢を占め、概ね満足度は得られているものと想定される。

#### <地区別運行時間帯の満足度>

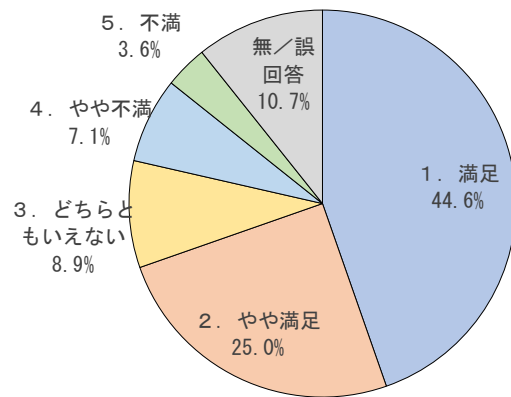
『烏山北地区』では「満足」は多いとはいえ、  
「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」に分かれている。

『烏山東地区』は「満足」が多い。

『烏山中央地区』は「満足」が多い。

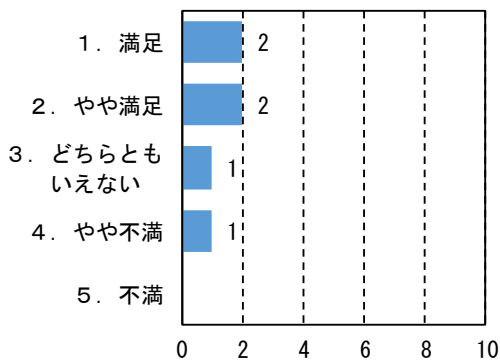
『南那須地区』は「満足」、「やや満足」が多いものの、「不満」の回答も2票みられる。

【運行時間帯の満足度】

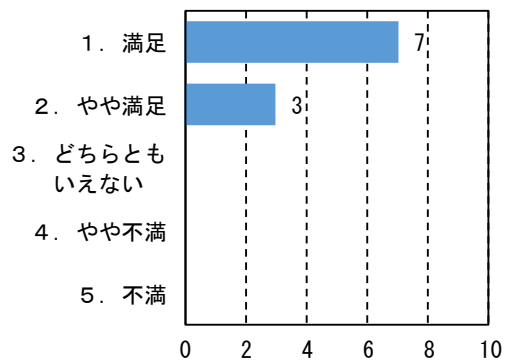


【地区別運行時間帯の満足度】（問11と問6①のクロス）

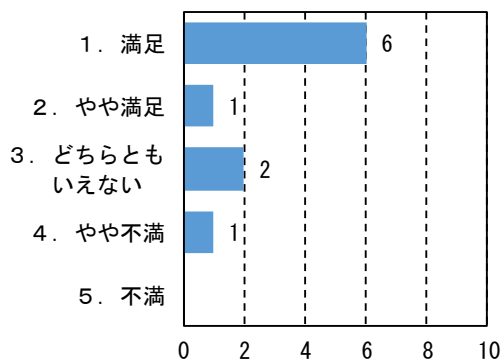
#### <烏山北地区>



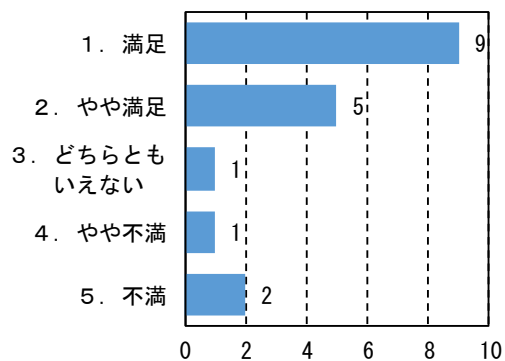
#### <烏山東地区>



#### <烏山中央地区>



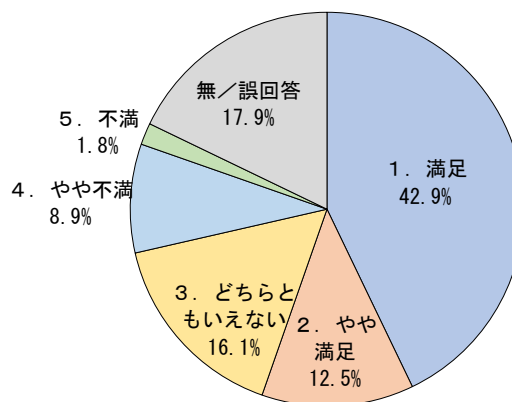
#### <南那須地区>



## ②運行本数

運行本数は「満足(42.9%)」「やや満足(12.5%)」両者で過半を占め、一定の満足度は得られているが、他方「やや不満(8.9%)」「不満(1.8%)」と不満票も1割以上を占めている。

【運行本数】



### <地区別運行本数の満足度>

『烏山北地区』では「満足」、「やや満足」、「やや不満」に回答が分散している。

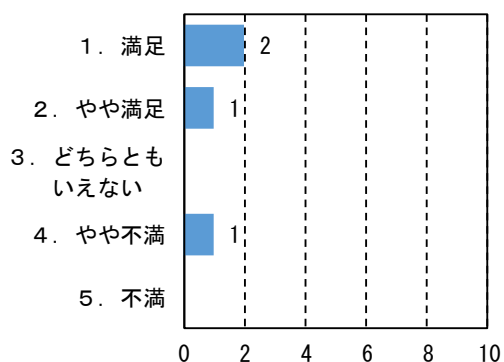
『烏山東地区』は「満足」が多い。

『烏山中央地区』は「満足」が多いものの、「不満」にも1票の回答がみられる。

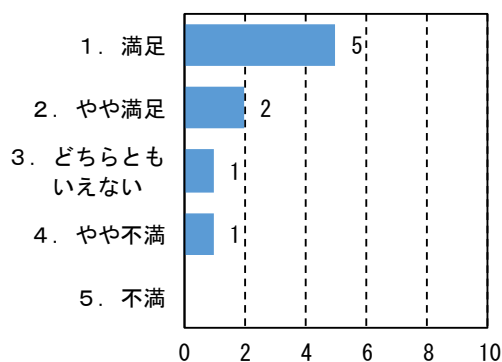
『南那須地区』は「満足」が多いものの、「どちらともいえない」も多くなっている。

【地区別運行本数の満足度】（問11と問6②のクロス）

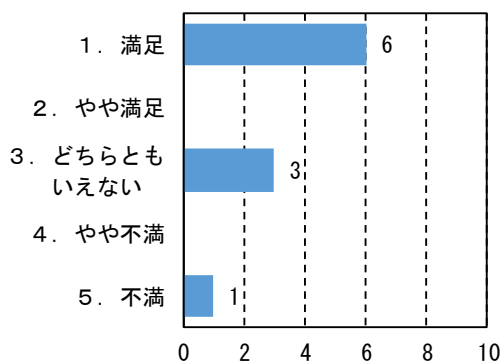
#### <烏山北地区>



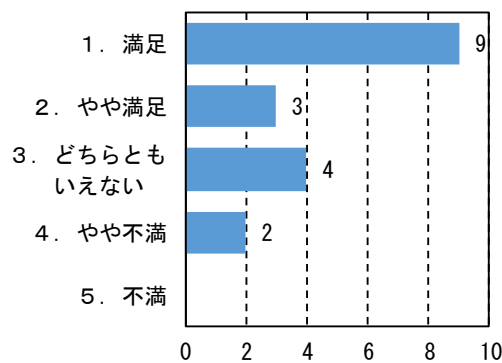
#### <烏山東地区>



#### <烏山中央地区>



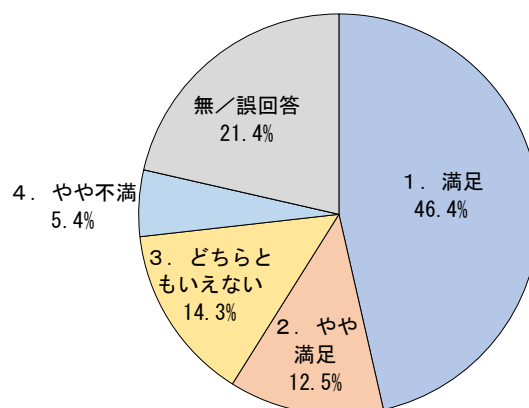
#### <南那須地区>



### ③所要時間

所要時間は「満足(46.4%)」「やや満足(12.5%)」で約6割を占め、概ね満足感は得ているものと推察される。

【所要時間】



#### <地区別所要時間の満足度>

『烏山北地区』では「満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」に回答が分散している。

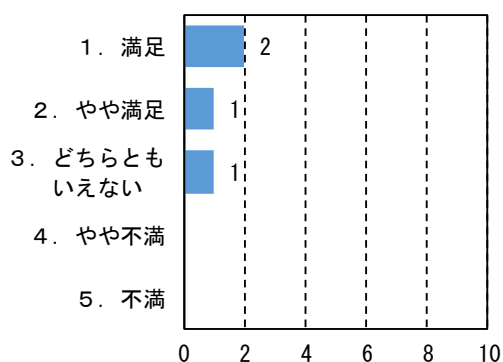
『烏山東地区』は「満足」が多い。

『烏山中央地区』は「満足」が多い。

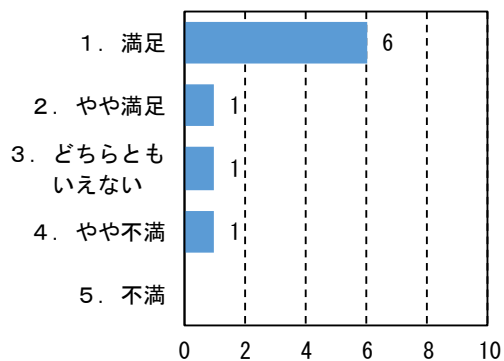
『南那須地区』は「満足」が多いものの、「どちらともいえない」も多くなっている。

【地区別所要時間の満足度】（問11と問6③のクロス）

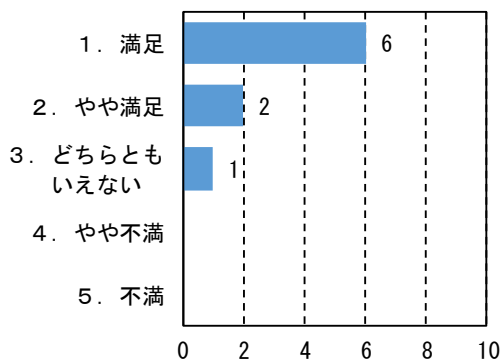
#### <烏山北地区>



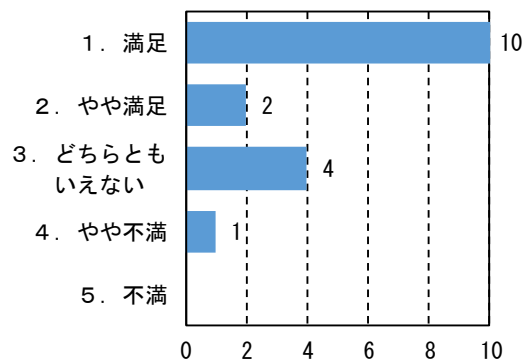
#### <烏山東地区>



#### <烏山中央地区>



#### <南那須地区>



#### ④定時性

定時性は「満足(39.3%)」「やや満足(12.5%)」で5割強を占め、概ね満足感は得ているものと推察される。

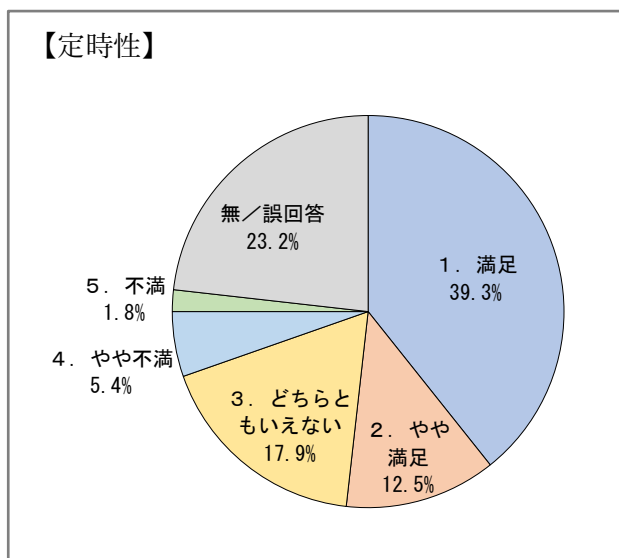
#### <地区別定時性の満足度>

『烏山北地区』は、「満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」に回答が分散している。

『烏山東地区』は「満足」が多い。

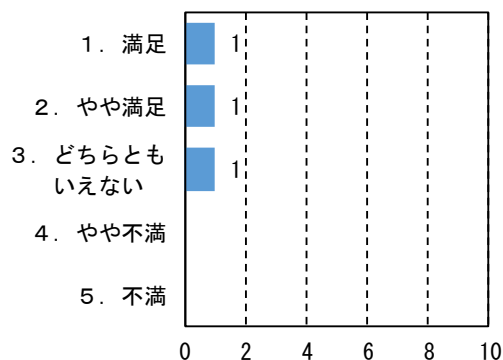
『烏山中央地区』は「満足」が多いものの、「どちらともいえない」も3票みられる。

『南那須地区』は「満足」が多いものの、「どちらともいえない」も5票みられる。

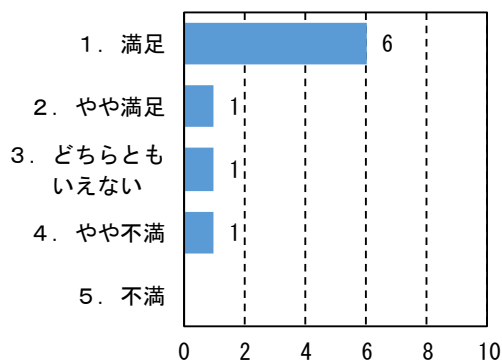


#### 【地区別定時性の満足度】 (問11と問6④のクロス)

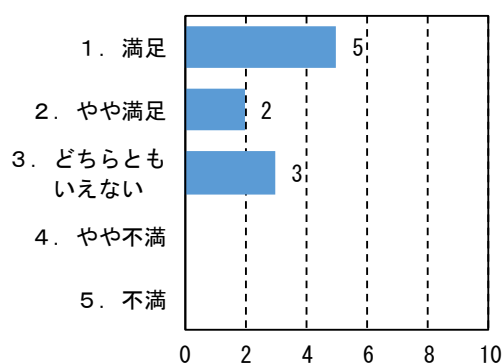
##### <烏山北地区>



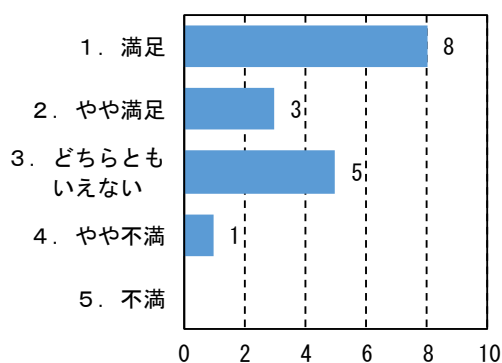
##### <烏山東地区>



##### <烏山中央地区>



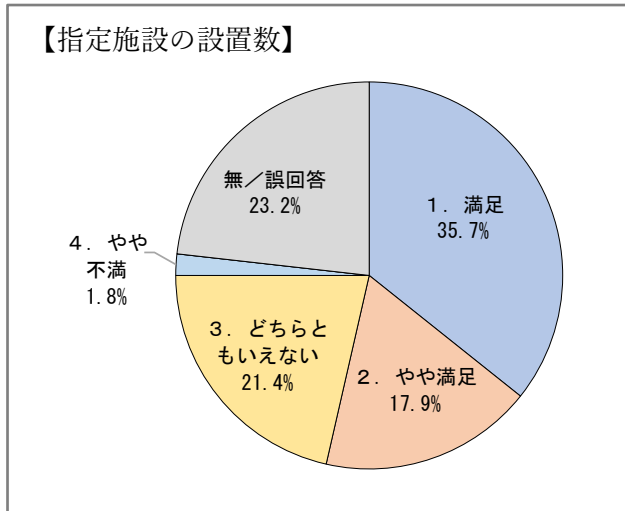
##### <南那須地区>



### ⑤指定施設の設置数

指定施設の設置数については、「満足」が35.7%で最も多く、「やや満足」が17.9%となっている。

「やや不満」「不満」の回答者に対し、「どこに行ければ良いのか」を尋ねる設問を設けていたが、具体的な施設についての回答はなかった。



### <地区別指定施設の設置数の満足度>

『烏山北地区』は「満足」、「どちらともいえない」に回答が分散している。

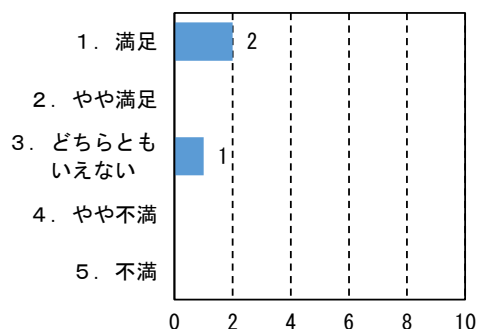
『烏山東地区』は「満足」が多い。

『烏山中央地区』は「満足」と「どちらともいえない」が同数となっている。

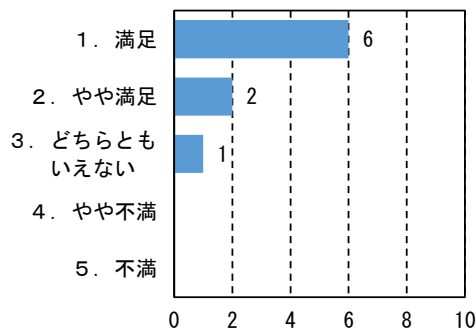
『南那須地区』は「満足」が多いものの、「どちらともいえない」も5票みられる。

### 【地区別指定施設の設置数の満足度】（問11と問6⑤のクロス）

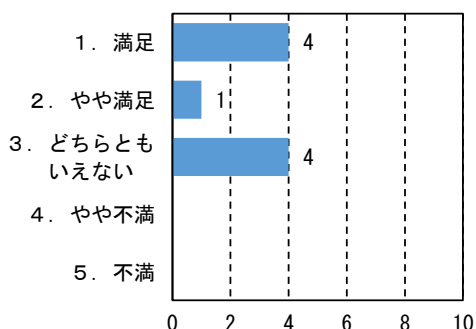
<烏山北地区>



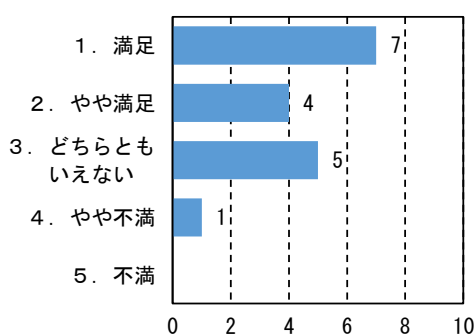
<烏山東地区>



<烏山中央地区>



<南那須地区>



## 7) 回答者の属性

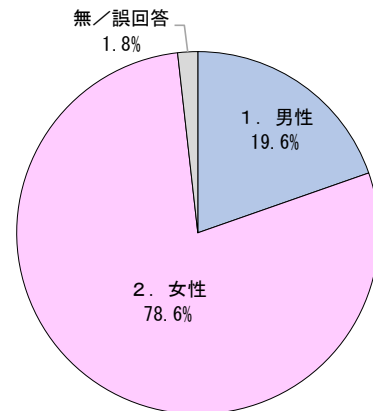
### 1) 性別

回答者の性別は、「男性」19.6%、「女性」78.6%となっている。

#### <地区別回答者の性別>

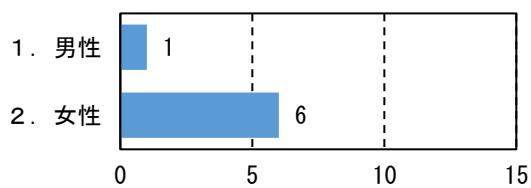
いずれの地区においても女性の回答者が多くなっている。

【問8】あなたの性別をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。

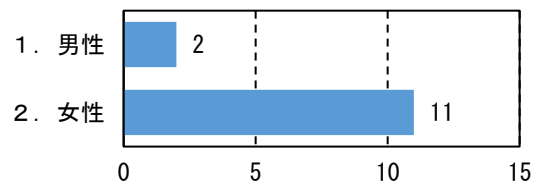


#### 【地区別回答者の性別】（問11と問8のクロス）

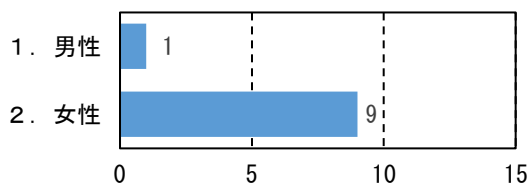
##### <烏山北地区>



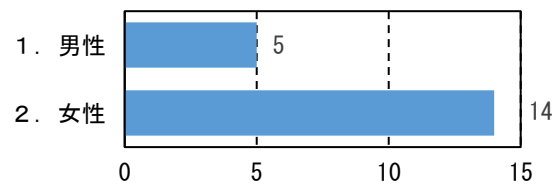
##### <烏山東地区>



##### <烏山中央地区>



##### <南那須地区>



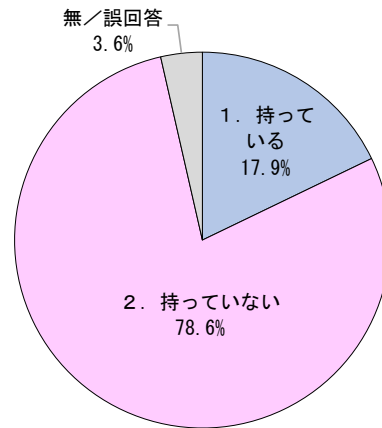
## 2) 自動車運転免許保有状況

自動車運転免許を「持っている」回答者は17.9%、「持っていない」回答者が78.6%となっている。

### <地区別自動車運転免許保有状況>

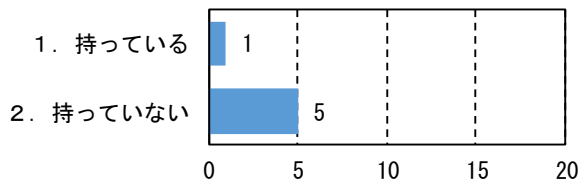
いずれの地区も「持っている」回答は少数であり、「持っていない」回答が多いが、『烏山中央地区』では、「持っている」回答も4票あり、差が小さくなっている。

【問9】あなたの自動車運転免許の有無をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。

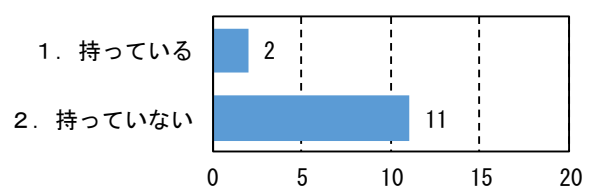


### 【地区別自動車運転免許保有状況】（問11と問9のクロス）

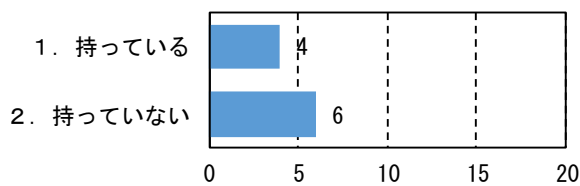
<烏山北地区>



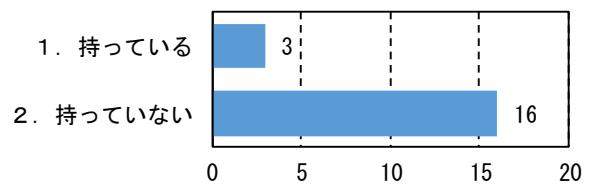
<烏山東地区>



<烏山中央地区>



<南那須地区>



### 3) 運転免許返納意向

自動車運転免許の返納意向について、「返納した」回答者が30.4%、「返納したい」及び「返納する意向はない」回答者がそれぞれ8.9%となっている。

#### <地区別自動車運転免許の返納意向>

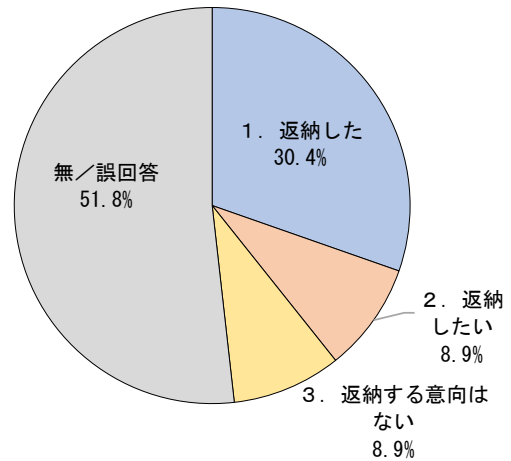
『烏山北地区』は全て無回答であった。

『烏山東地区』は「返納した」が4票、「返納する意向はない」が1票となっている。

『烏山中央地区』は「返納した」が3票、「返納したい」が2票、「返納する意向はない」が3票となっている。

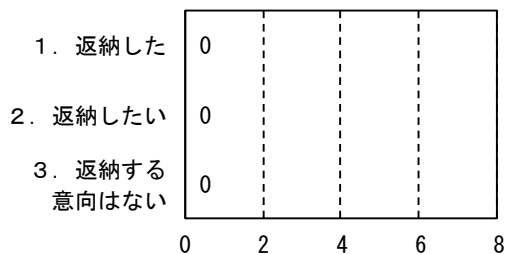
『南那須地区』は、「返納した」が6票、「返納したい」が3票、「返納する意向はない」が1票となっている。

【問 10】 あなたの自動車運転免許の返納意向をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。

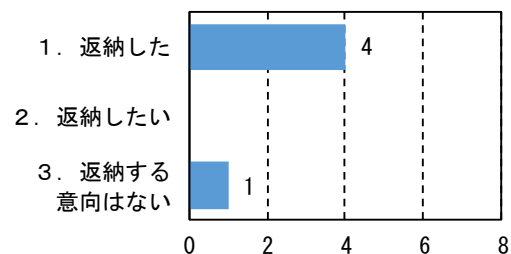


#### 【地区別自動車運転免許の返納意向】（問 11 と問 10 のクロス）

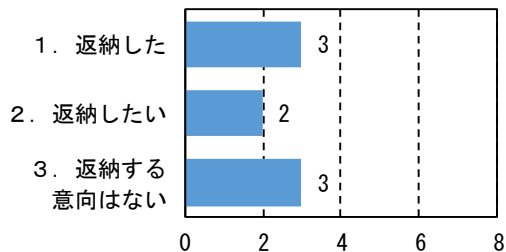
##### <烏山北地区>



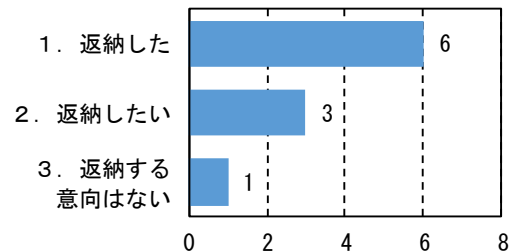
##### <烏山東地区>



##### <烏山中央地区>



##### <南那須地区>

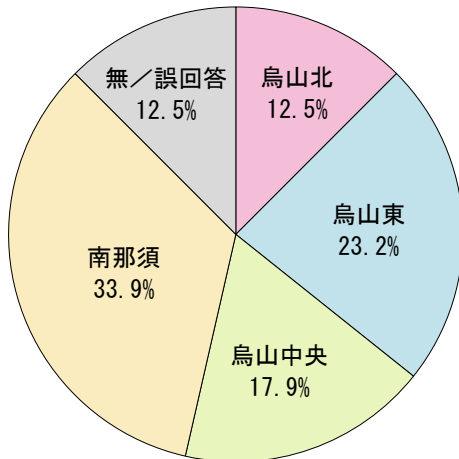




#### 4) 居住地区

回答者の居住地区は、「南那須地区」が 33.9%、「烏山東地区」が 23.2%、「烏山中央地区」が 17.9%、「烏山北地区」が 12.5%となっている。

【問 11】あなたのお住いの地区をお聞かせください。郵便番号を7桁で記入してください。

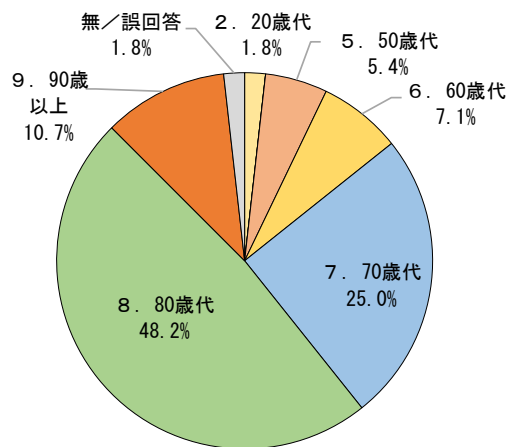


- | 【集計区分】  | 【デマンド交通の運行地区】 |
|---------|---------------|
| ・烏山北地区  | ：烏山A地区        |
| ・烏山東地区  | ：烏山B地区        |
| ・烏山中央地区 | ：共通地区         |
| ・南那須地区  | ：南那須地区        |

#### 5) 年齢

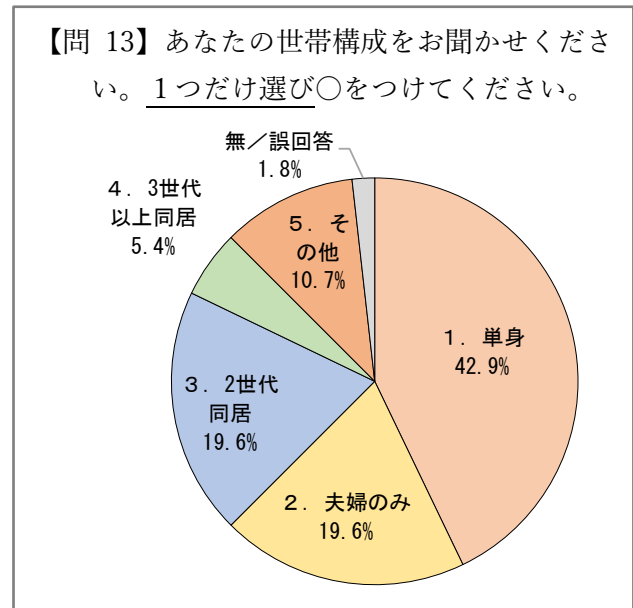
回答者の年齢は、「80歳代」が48.2%、「70歳代」が25.0%、「90歳以上」が10.7%となっている。

【問 12】あなたの年齢をお聞かせください。1つだけ選び○をつけてください。



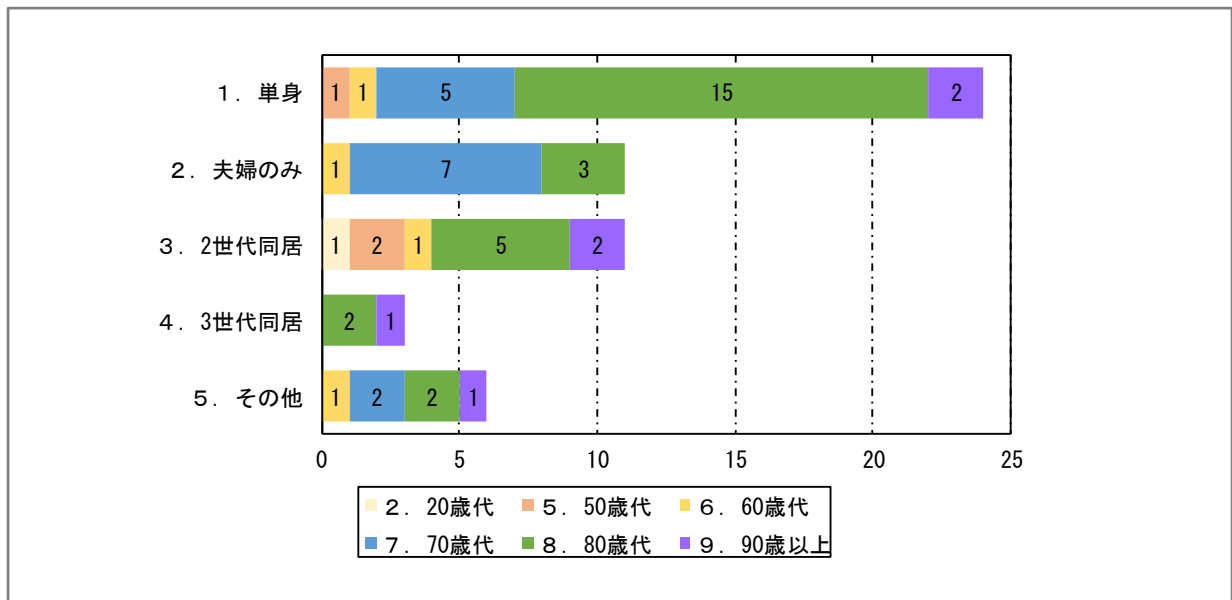
## 6) 世帯構成

回答者の世帯構成は、「単身」が42.9%、「夫婦のみ」及び「2世代同居」がそれぞれ19.6%、「3世代以上同居」が5.4%となっている。



### <世帯構成別年齢>

世帯構成別に年齢をみると、「単身」の世帯では「80歳代」が多い。「夫婦のみ」の世帯では「70歳代」が多い。「2世代同居」の世帯では「80歳代」が多い。「3世代同居」では、「80歳代」が2票、「90歳代」が1票となっている。



## 5-3 自治会インタビュー調査の結果

### (1) 調査の目的

市民の移動、市内の公共交通に関する困り事や要望、また、その背景の事情等を把握することを目的として実施した。

### (2) 調査方法

自治会の協力を得てデマンド交通の運行エリアごとに集まっていただき、インタビュー形式で実施した。

実施日	対象エリア	場所	出席者	備考
令和2年3月9日（月） 15:00～16:00	①烏山A地区	七合公民館	11人	
令和2年3月9日（月） 19:00～20:00	②南那須地区	南那須公民館	12人	
令和2年3月11日（水） 15:00～16:00	③烏山B地区	境公民館	8人	うち2名は共通地区からの参加者
令和2年3月11日（水） 19:00～20:00	④共通地区	烏山公民館	5人	うち1名は烏山B地区からの参加者



<南那須地区：南那須公民館>



<烏山B地区：境公民館>



<共通地区：烏山公民館>

### (3) 結果概要

インタビュー調査の結果の概要は次ページに示すとおりである。

	鳥山A地区	南那須地区	鳥山B地区	共通地区
市営バス・コミュニティバスについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスは幹線道路を通っているが、バス停まで行くのが大変である。幹線道路から離れた地区まで乗り入れれば利用しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスが通っても利用しないと思う。現状でも一人暮らしの高齢者はデマンドを利用している。</li> <li>関東自動車のバスは、始発は氏家高校の始業時間間に合うが、ほかの高校の始業時間には間に合わない。始発をもう少し早めれば通学にも使え、進学する高校の選択幅も増えると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスはあまり使っていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスはあまり使っていない。</li> </ul>
デマンド交通について	<ul style="list-style-type: none"> <li>同乗者が多いと、病院の予約時間に間に合わない時間間に合わないケースがある。</li> <li>便が少なくない。もう少し増やせば利用しやすくなる。</li> <li>乗継をなくせば、便利になり利用する人が増えると思う。</li> <li>指定施設を増やせば、利用しやすくなる。</li> <li>利用方法が分からない人が多いと思う。利用方法を周知する必要がある。</li> <li>便ごとの予約状況・人数が分かるようアプリを導入できれば、予定を組みやすくなる。</li> <li>予約せずに利用できるようなフリー乗降ができれば便利になる。</li> <li>孫への送迎を行っているが、仕事の関係で送迎できない場合、デマンドを使わせない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝8時の便は大金駅の電車に乗れないケースがある。鳥山線との接続を考慮したデマンド交通の時間を再考できないか。</li> <li>現行では寄り道ができにくい。例えば病院に行ったら後に直接帰宅すると帰りは300円であるが、デマンドでステーパーに行くと帰りは300円であるが、利用で計600円かかる。共通地区は主要な施設を回る専用車両による循環バスを別途走らせると、100円程度乗れるようにすれば、便利になり街なかの人に人が滞る。</li> <li>共通地区に南那須地区も含めれば利用しやすくなる。</li> <li>料金は一律でなく、直線距離に応じて決めてもいいと思う。</li> <li>タクシンのセダンタイプは高齢者には利用しにくい。ため、低床の車両やI BOXやJPNタクシンのようなタイプの車両にすれば高齢者も利用しやすい。</li> <li>定期や回数券を発行して固定の利用者を増やす。</li> <li>利用者の家を巡っていくため、最初に乗った人は、1時間乗っている場合もあるため、改善の余地があると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドを利用している人の話を聞くこと、知らない人と同乗することに抵抗があるため、タクシーを利用する人がいるようである。</li> <li>「買い物」を利用している人は「通院」と「買い物」が主であるようである。</li> <li>自動車を運転できなくなった場合に備えて、デマンド交通、利用方法を周知してほしい。</li> <li>急病や急患に備えて、休日の当番医のいる病院を特定施設にできれば安心できる。</li> <li>病院を回るデマンド交通があってもいいと思う。</li> <li>鳥山駅が特定施設に指定されていないため、鳥山線との連携が図りにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅の際に、寄り道ができにくい。</li> <li>同乗者が多いと、病院の予約時間に間に合わないケースがある。</li> <li>デマンド交通は「買い物」の利用が多いことから、ステーパーが自前で送迎バスを運行できないか。</li> <li>特定施設の名称にステーパーの名前を入れれば、分かりやすくなり、利用者も増えると思う。</li> <li>利用方法が分からない人が多いと思うので、絵等で利用方法を分かりやすく説明してほしい。</li> </ul>
JR鳥山線について	(一)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suicaが使える宇都宮や宝積寺まで送迎している人がいる。鳥山線もSuicaが使えれば、利用者が増えると思う。</li> </ul>	(一)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suicaを使えるようにすれば利用者が増えると思う。</li> <li>市内の企業に鳥山線を利用した通勤を奨励すれば、帰りがけに街なかで飲む機会が増えて、街の賑わいにつながると思う。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状は自家用車での移動が多いが、運転ができなくなった場合、公共交通に頼らざるを得ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道とバスを乗り換えて利用する場合、割引等があれば利用価値は高まる。</li> <li>現状は自家用車での移動が多いが、運転ができなくなった場合、公共交通に頼らざるを得ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状は自家用車での移動が多いが、運転ができなくなった場合、公共交通に頼らざるを得ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他市から転入してきた人は、鳥山の中心地はコンパクトにまとまって歩いて歩いて買物ができるため、公共交通の必要性はあまり感じず、住みやすさに満足しているようである。</li> <li>通院の際、スクールバスが利用できれば、乗り場に高齢者も来る可能性がある。</li> <li>現状は自家用車での移動が多いが、運転ができなくなった場合、公共交通に頼らざるを得ない。</li> </ul>

## 5-4 デマンド事業者インタビュー調査の結果

### (1) 調査の目的

デマンド交通事業者の視点で、デマンド交通を運営する上での課題、利用者から寄せられる困り事や要望、またその背景の事情等を把握することを目的として実施した。

### (2) 調査方法

那須烏山市とデマンド交通運営事業との会議の場に同席し、インタビューを行った。

### (3) 結果概要

インタビュー調査の結果の概要は以下のとおりである。

- ・ タクシー事業者としては、観光やビジネスでの利用は本来タクシーが担うべき役割であると考えられるが、現状では利用者は、観光・ビジネスの際にもデマンド交通の利用が可能のため、本業に影響が出る可能性がある。
- ・ 南那須地区は広いため、特定施設を増やすと定時性が確保できなくなり、ドライバーの休憩時間も無くなるため、安全性の問題がある。施設を増やすことは現状では困難である。
- ・ 各事業者が全体を運行エリアとして届け出ができればお互いに助け合って運行が可能になり、施設の追加も可能になる。
- ・ 福祉タクシー事業（高齢者・障がい者対象のタクシー利用券助成制度）との役割分担を明確にする必要がある。
- ・ デマンド交通の利用は通院が多く、病院の受付時間と関係する。また、高齢者向けの市のイベントも午前中に開催されるため、午前中の便に利用が集中することから、イベントは午後に開催できないか。

## 6. 地域公共交通の役割と課題整理

### 6-1 那須烏山市における公共交通の役割

那須烏山市の公共交通の課題の整理に当たり、あらかじめ各交通システムの機能と役割を整理する。下記の表に示すようJR烏山線の烏山駅が交通結節機能を果たしており、市営バスへの接続も可能となっている。このため、烏山駅を交通の拠点と捉え、利用者のニーズを踏まえた今後の施策、展開の検討が必要となる。

表 6-1 市内交通システムの機能と役割

交通手段	駅名・路線名等	機能	定義	役割
JR烏山線	鴻野山駅、大金駅、小埜駅、滝駅、烏山駅の5駅	幹線軸	周辺都市及び市内拠点間連絡を担う骨格的な路線	通学、通勤、観光などの広域的な移動
市営バス	烏山高部線、市塙黒田烏山線			
路線バス	氏家駅前-馬頭車庫			
コミュニティバス	那珂川町コミュニティバス 馬頭烏山線			
デマンド交通	南那須地区、烏山A地区、烏山B地区、共通地区の4地にて運行	支線軸	公共交通不便地域の解消を担う路線	通学、通勤、観光などの多様な目的に対応
スクールバス	市内7の小中学校の登下校時に運行	補完軸	幹線軸、支線軸の補完を担う路線	児童・生徒、高齢者、障がい者などの交通弱者の移動を支援
福祉タクシー	障がい者と高齢者のみ対象			
タクシー	市内2社の運行で市民以外の来訪者の移動に利用			

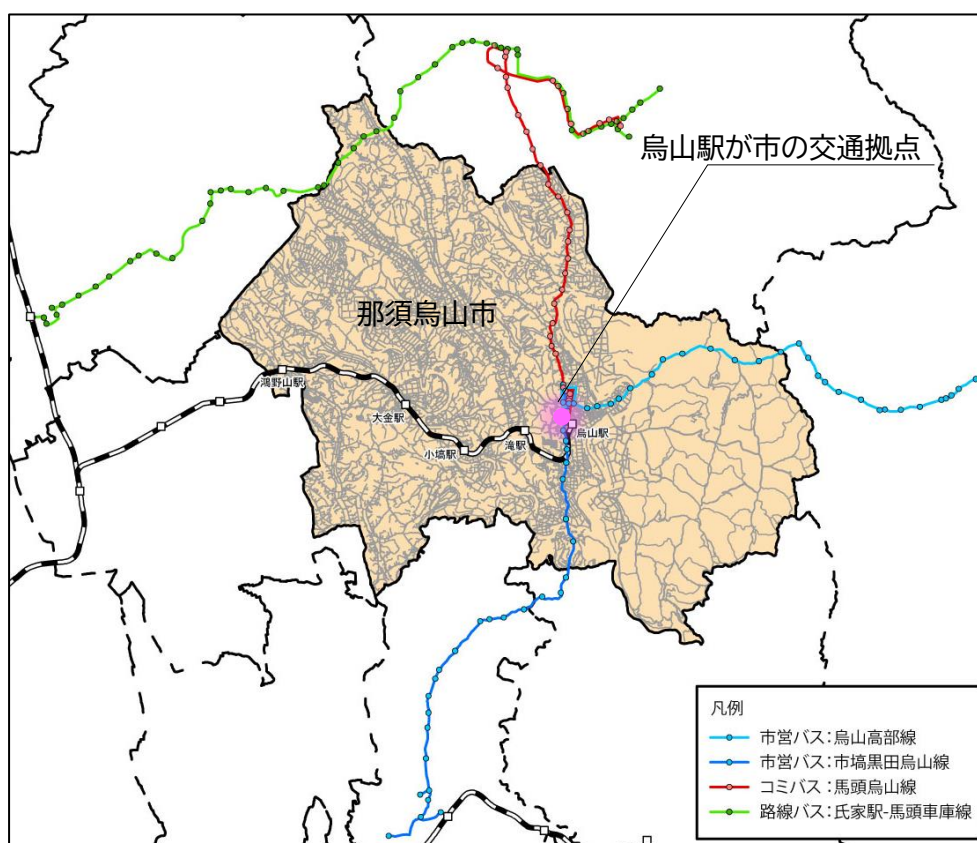


図 6-1 市内の鉄道・バス路線

## 6-2 那須烏山市の地域現況と公共交通における課題

### (1) 公共交通の利用状況における問題点と課題

既述の那須烏山市における現況と、公共交通の利用現状から見る主な問題点を下記に整理する。

交通手段	現況整理と問題点・課題
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口が減少の一方で、65歳以上の高齢者は増加しており、平成27年現在約9,000人と人口の約33%を占める。</li> <li>・通勤通学流動は、宇都宮市への流出が多いが、那珂川町、高根沢町、さくら市からの流入も見られ、那珂川町からは1,000人以上が流入している。</li> <li>・運転免許証返納者が増加傾向にある。</li> </ul> <p>⇒高齢者と市内外のスムーズな移動の確保が必要</p>
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に関連する医療、商業、公共施設等は那須烏山市中心部(旧烏山町)、大金駅周辺(旧南那須町市街地)に立地し、比較的コンパクトにまとまっている。</li> <li>・一方、主要施設間の移動は時間がかかり、高齢者等の交通弱者にとってスムーズな移動ができる状況とは言い難い。</li> </ul> <p>⇒主要施設間の安全で快適な移動の実現等、さらなるコンパクトシティの実現が必要</p>
鉄道(JR烏山線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤、通学の貴重な足となっている一方、近年の利用者数は横ばいで推移している。</li> </ul> <p>⇒利用者の伸び悩みに対する対応が必要</p>
市営バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が朝の時間帯に集中しており、それ以外の時間帯の利用者は少ない。</li> <li>・近年の利用者数は減少傾向にある。</li> </ul> <p>⇒利用集中時間帯以外の運行内容の再検討を行い、利用者増につながる検討を行うことが必要</p>
デマンド交通 (タクシー事業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の利用者数を維持しているが、経費拡大に伴い収支率が悪化している。</li> <li>・高齢者の利用が中心となっている。</li> <li>・朝の時間帯、金曜日に利用の集中が見られる。</li> <li>・利用者増加傾向の一方、既存のタクシー運行に影響を与えている。</li> </ul> <p>⇒多世代の利用の定着の推進と利用時間の集中による運行効率の低下緩和策が必要、既存のタクシー事業との共存が必要</p>
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市全体で29台の車両を所有しているものの、登下校時等の運行に限定されているため、昼間は遊休車両となっている。</li> </ul> <p>⇒昼間の車両の有効活用の検討が必要</p>
福祉タクシー事業 (高齢者・障がい者への タクシー利用券助成事業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の利用内容がデマンド交通と重複傾向にある。</li> </ul> <p>⇒運行目的と利用対象者をより明確に示すとともに、利用対象者を再検討することが必要</p>

## (2) 調査結果からみる公共交通の問題点と課題

既述の各種アンケート調査等の結果から、利用者の視点、事業者の視点による、那須烏山市における公共交通の課題を下記に整理する。

### ■那須烏山市の公共交通等に関する意見のまとめ（調査結果より）

	利用実態における課題等
市民アンケートの結果	<ul style="list-style-type: none"><li>• 日常の移動手段は、自動車が主で公共交通は鉄道利用が多い。</li><li>• 外出の目的は通勤と買い物が主となっている。</li><li>• 自動車を利用する目的として、「自由度が高い」があげられ、公共交通を利用しない理由としては「不便」があげられている。</li><li>• 鉄道・バスは利用する理由は「時間が確実」、使用しない理由は「駅・バス停が遠い」があげられている。</li><li>• 市営バス等は利用したことがない人が多く、利用している人は「通院」目的が多い。</li><li>• デマンド交通は認知度が低い。</li></ul>
高校生アンケートの結果	<ul style="list-style-type: none"><li>• 鉄道に対する利便性向上（Suicaの導入）等の意見が多く寄せられている。</li><li>• 通学の移動手段としての利用は、烏山駅～烏山高校、市貝町役場～烏山高校、那珂川町役場～烏山高校が主となって市外からの通学者による利用が主であると推測できる。</li></ul>
地点調査	<ul style="list-style-type: none"><li>• 市営バス・コミュニティバスの利用は、市内居住者の通院、通勤としての利用ほか、観光目的での市外居住者の利用も見られる。</li></ul>
デマンド交通利用者アンケートの結果	<ul style="list-style-type: none"><li>• 南那須地区の通院、買い物を目的とした利用が比較的多い。</li><li>• 利用は「9～11時に出発」し、「12～14時に帰宅」する利用形態多い。</li><li>• 利用頻度は「月に1～2回」、「週1～2回」が多くあげられている。</li><li>• 認知度は比較的多く、利用者の半数以上が満足している。</li></ul>



利用実態における課題・意見等	
自治会 インタビュー	<p>【烏山線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suicaを使えるようにすれば利用が増える。</li> <li>• 市内の企業に烏山線を利用した通勤を奨励すれば、利用が増え、駅前に人が集まる。</li> </ul> <p>【市営バス・コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 市営バス・コミュニティバスはあまり使われていない。</li> <li>• 通学の選択肢を増やすために始発を早められないか。</li> </ul> <p>【デマンド交通について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用は「通院」と「買い物」が主である。</li> <li>• 利用方法の分かりやすい説明が必要である。</li> <li>• 予約状況が事前に分かるアプリ、予約せずに乗れるフリー乗降区間、定期や回数券等を導入すれば利用しやすくなる。</li> <li>• 同乗者が多いと時間がかかり、病院の予約時間、電車に間に合わない場合がある。</li> <li>• 共通地区に主要な施設を巡る循環バス等があれば便利になり、街なかにも人が滞在する。</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 鉄道とバスを乗り継ぐ場合の割引、通院の際のスクールバスの利用ができれば便利である。</li> <li>• 将来自動車を運転できなくなった際のことを考えるとデマンド交通は必要である。</li> </ul>
デマンド事業者 インタビュー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシー事業者としては、観光やビジネスでの利用は本来タクシーが担うべき役割であると考えられるが、現状のデマンド交通の利用が可能のため、本業に影響がでる可能性がある。</li> <li>• 南那須地区は広いため、特定施設を増やすと定時性が確保できなくなり、ドライバーの休憩時間も無くなるため、安全面の問題がある。施設を増やすことは現状では無理である。</li> <li>• 各事業者が全体を運行エリアとして届け出ができればお互いに助け合って運行が可能になり、施設の追加も可能になる。</li> <li>• 福祉タクシー事業との役割分担を明確にする必要がある。</li> <li>• デマンド交通の利用は通院が多く、病院の受付時間と関係する。また、高齢者向けの市のイベントも午前中に開催されるため、午前中の便に利用が集中することから、イベントは午後には開催できないか。</li> </ul>

## ■ 利用者の視点・事業者の視点による公共交通の現状の整理

	現状	利用者の視点				デマンド事業者の視点 (デマンド交通事業者インタビュー)
		市民アンケート	高校生アンケート	地点調査	デマンド交通利用者 アンケート	
公共交通全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・65歳以上の高齢者増加(約33%)</li> <li>・通勤通学流動は、宇都宮市への流出、那珂川町から1,000人以上が流入。</li> <li>・日常生活に関連する医療、商業、公共施設等は旧町を中心に立地。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「定時性」の面で評価されているが、「駅・バス停が遠く不便」という利用のしにくさが指摘されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道に対する利便性向上(Suicaの導入)等の意見が多く寄せられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道をバスを乗り継ぐ場合の割引、通院の際のスクールバスの利用ができれば便利。</li> <li>・将来自動車を運転できなくなったら際のことを考えるとデマンド交通は必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Suicaを使えるようにすれば利用者が増える。</li> <li>・鳥山駅からの送迎、市内の企業に鳥山線を利用した通勤を奨励すれば利用が増え、駅前に人が集まる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR鳥山線により、宇都宮と結ばれており、通勤通学の貴重な移動手段となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスはほとんど利用されていない。</li> <li>・利用している人は「通院」が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥山駅～鳥山高校、市貝町役場～鳥山高校、那珂川町役場～鳥山高校がみられ、市外からの通学者による利用が主であると推測。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あまり使われていない。</li> <li>・通学の選択肢を増やすために給送を早められないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
市営バス ・コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バス2路線、コミュニティバス1路線が運行され、通学の貴重な移動手段となっているが、中にはあまり利用されていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通に対する認知度は低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内居住者の通院、通勤としての利用ほか、観光目的での市外居住者の利用も見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用は「通院」と「買い物」が主である。</li> <li>・利用方法のわかりやすい説明が必要である。</li> <li>・予約状況が事前にわかるアプリ、予約せずに乗れるフリー乗車区間、定期や回数券等を導入すれば利用しやすくなる。</li> <li>・同乗者が多いと時間がかかり通院の予約時間、電車に間に合わない場合がある。</li> <li>・共通地区に主要な施設を巡る循環バス等があれば便利になり、街なかにも人が滞在する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の利用者数を維持しているが、経費拡大に伴い収支率が悪化している。</li> <li>・高齢者の利用が中心となっている。</li> <li>・朝の時間帯、金曜日に利用の集中が見られる。</li> <li>・一定の利用者を維持する一方、既存のタクシーの運行に影響を与えている。</li> </ul>
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バス等を補充するデマンド交通が4つのエリアで運行されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南那須地区の通院、買い物を目的とした利用が多い。</li> <li>・利用は「9～11時に出発」し、「12～14時に帰宅」する利用形態。</li> <li>・利用頻度は「月1～2回」、「週1～2回」。</li> <li>・認知度は比較的多く、利用者の半数以上が満足。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>

## ■調査結果からみる公共交通における課題の整理

### 課題1：コンパクトプラスネットワークを担う地域公共交通ネットワークの形成

#### 【問題点】

- 那須烏山市は、旧町の中心に日常生活に関連する施設が立地し、コンパクトにまとまった都市であり、鉄道が通っていることが大きな強みである。しかし、公共交通を利用する人は少なく、移動手段として選択する人は少なくなっている。
- 中心市街地に主要施設が集積しているものの、自動車での移動が前提となっており、徒歩での移動、公共交通を利用した移動の整備は不十分である。
- 高齢者の占める割合が30%を超えており、自治会インタビュー調査においても、運転ができなくなった際には、公共交通に頼らざるを得ないという意見が寄せられていることから、今後、需要が増加することが予測され、移動手段となる足を確保していくことが必要である。
- 市の強みを活かしつつ、人口構成の変化に対応し、まちづくりを担う生活の基盤として公共交通を捉えていく必要がある。

#### 【課題】

- 公共交通をまちづくりを進める上での重要な基盤として認識し、那須烏山市として打ち出しているコンパクトシティ化の実現に向け、立地適正化計画の策定が進められている。
- 公共交通の活用による各種の施策を連携しながら、各拠点内を中心に主要生活施設にアクセスできる交通環境を整備し、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導等により、コンパクトプラスネットワークを担う地域公共交通ネットワークの再構築が課題であると言える。

### 課題2：生活スタイルに合わせた公共交通網の形成

#### 【問題点】

- 公共交通の日中の主な利用者である高齢者の、医療機関や商業施設を廻るという行動スタイルにバSRルートが合っていないため、市営バス・コミュニティバスがあまり利用されない理由になっていると考えられる。
- また、市営バス・コミュニティバスを補完する公共交通としてデマンド交通が運行されているが、利用方法が分からないという意見もあげられている。
- このように公共交通網が利用者の生活スタイルにあったものになっていないことが、移動手段として公共交通が選ばれない一因であると考えられる。

#### 【課題】

- 様々な世代の生活スタイルを十分に把握し、公共交通の周知と合わせて、利用者特性に合わせた運行ルートの設定等柔軟な運行、福祉タクシー事業（高齢者・障がい者へのタクシー利用券助成事業）との役割分担、スクールバスの活用の可能性検討等、利用者ニーズに合わせた利用しやすい公共交通網を形成することが課題であると言える。

### 課題3：便利で気軽に利用できる仕組みの検討

#### 【問題点】

- JR 烏山線に対しては各種アンケート、インタビュー調査において Suica の導入に対する要望があげられており、Suica が使えないことが烏山線や市内の駅の利用者の減少につながっていると指摘されている。
- 市営バス等は幹線道路が運行ルートとなっており、幹線道路から離れた集落ではバス停まで遠いため、利用したくても利用できないという意見も出され、日中の利用者がほとんど見られない状況に繋がっていると考えられる。
- デマンド交通の利用は事前に電話での予約が必要になるが、いつの便が空いているか等の情報を得ることができないことが利用のしにくさに繋がっている。

#### 【課題】

- 鉄道における Suica の導入の要望を継続するとともに、デマンド交通の予約システムの ICT 化、ワンボックス・ワゴンタイプの車輛の導入等により、便利で気軽に利用できる仕組みの検討が課題であると言える。
- また、市営バス等は 日中の時間帯に、幹線道路から離れた地区に乗り入れる等利用者の利便性を高める工夫、鉄道とバスの乗継割引等利用促進策の検討が課題であると言える。

### 課題4：市内の企業との協力による公共交通の利用促進

#### 【問題点】

- 通勤における移動手段として、公共交通は定時性は評価されているものの、自由度の高い自動車利用が主になっている。
- 烏山駅の交通結節点機能の低下等、鉄道が通っているという強みを生かし切れていない状況になっている。

#### 【課題】

- 企業と協力して公共交通を利用した通勤の奨励等により、自動車から公共交通への移動手段の転換と利用の意識付けを図る。また、烏山駅における交通結節点機能を高め、市内の駅前の賑わいに繋げる等、鉄道の強みを生かした公共交通の利用促進を図ることが課題であると言える。

## 課題5：市民と行政がともに育てる意識の醸成

### 【問題点】

- 市内の公共交通は、JR 烏山線、市営バス・コミュニティバス、デマンド交通等の各種公共交通が運行されているが、身近な移動手段として十分機能していない。
- 特に、デマンド交通は事業経費が増加しており、市営バス・コミュニティバスと同様に、収支は厳しい状況にある。
- また、利用方法が分からないという意見もあり、利用されない一因になっていると考えられる。



### 【課題】

- JR 烏山線、市営バス・コミュニティバス、デマンド交通の周知を図るとともに、利用促進を図るイベントの実施等により、市民の共有財産として育てていく意識の醸成を図ることが課題であると言える。

## 6-3 公共交通における課題のまとめ

前項までで示した本市の公共交通における課題を次ページに整理する。

■ 公共交通における課題のまとめ

項目	課題への対応	課題	コンパクトプラス ネットワークを担う 地域公共交通 ネットワークの形成	生活スタイルに合わせた 公共交通網の形成	便利で気軽に利用できる 仕組みの検討	市内の企業との協力に よる公共交通の利用促進	市民と行政がともに 育てる意識の醸成	課題への対応 総括
幹線軸	JR烏山線(鉄道) 市営バス・路線バス コミュニティバス	まちづくりの視点 公共交通全体の見直しの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通をまちづくりの基盤と捉え、市内外のスムーズな移動の確保と共に市内の各拠点を中心に主要施設にアクセスできる交通環境を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活スタイルに合わせた公共交通網の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・分かりやすく利用しやすい運行内容の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・烏山駅における交通結節点機能を高め、市内の駅前の賑わい創出に繋がる利用促進を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道が通っていき強みを生かしたまちづくりの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さらなる高齢化の進展を視野に入れ、コンパクトシティの実現を目指す。</li> <li>・鉄道が通る市として、市民の公共交通への意識を高める。</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納者を含む高齢者の移動の確保</li> <li>・各地域の拠点間移動が可能になるコンパクトシティに適した交通モードの実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者特性に合わせた運行内容の設定</li> <li>・多世代への利用促進に向けた取り組みの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業との連携による公共交通の利用推奨の実施</li> <li>・鉄道利用可能環境を生かした定住、移住促進の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進策の検討と実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の特長に合った分かりやすい運行内容の設定を目指す。</li> <li>・企業との連携による公共交通利用促進の実施。</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の交通拠点としての位置付けの明確化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者特性に合わせた運行内容の設定</li> <li>・利用需要の掘り起こし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤利用促進に関する連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さらなる利用促進を目指した取り組みの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・J R利用の通勤・通学者、来訪者のためにバスとの接続や乗換拠点の機能強化を図る。</li> <li>・通勤需要を取り込み、利用者増加を目指す。</li> </ul>	
支線軸	デマンド交通 福祉タクシー事業 スクールバス等 その他の地域交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトシティ実現に向けた運行内容への見直し、検討</li> <li>・LRT運行開始を視野に入れた公共交通網の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者特性に合わせた運行内容の設定</li> <li>・利用需要の掘り起こし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Suicaの導入要請の継続</li> <li>・乗り換え情報、割引の導入等利用促進と分かりやすさを備えた運行サービスの検討</li> <li>・予約、運行状況の「見える化」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多世代の利用を促進</li> <li>・既存のタクシー事業者との共存策の検討</li> <li>・役割分担の明確化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の特長に合った分かりやすい運行内容の設定を目指す。</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・活用を促すため、公共交通網に組み込んだ運行内容を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通への活用を促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行目的等の周知を図り、わかりやすい運行内容の設定を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昼間、休日の遊休車両の有効活用を目指す。</li> <li>・デマンド交通との共存、共栄を目指す。</li> </ul>		
補充軸	タクシー							

## 7. 那須烏山市地域公共交通計画の基本方針

本市の現況における課題を踏まえ、本計画の基本理念と地域公共交通における将来像を下記のように定めることとする。

### 7-1 地域公共交通計画における基本理念

**コンパクトシティの実現に寄与し  
既存ストックの最大限の活用・最適化を目指す  
地域公共交通の整備**

### 7-2 地域公共交通計画における将来像

#### 1. まちづくりと一体となったコンパクトプラス ネットワークを担う公共交通利用環境の形成

市が打ち出すコンパクトシティ化を視野に入れ、各拠点及び中心拠点施設にアクセスしやすい地域公共交通ネットワークの形成を念頭に置き、市の活性化に寄与する公共交通環境を目指します。

#### 2. 分かりやすく利用しやすい交通環境の形成

利用者の実態・ニーズ・視点に沿い、改善に向けた施策を実施し、分かりやすく利用しやすい交通環境づくりを行います。また、新たな利用者獲得に向けた情報発信、利用促進策についても取り組み、多世代、市外からの来訪者にとっても気軽に利用できる公共交通の実現を目指します。

さらに、市営バス、デマンド交通等現状において収支状況の改善が課題となっている交通モードの運行内容を見直し、健全な収支状況も目指します。

#### 3. 「市民が育てる公共交通」の実現

市民に「知ってもらう」「乗ってもらう」「考えてもらう」「続けてもらう」公共交通の実現に向け、市民が守り継続していく交通ネットワークを目指す意識の醸成に取り組みます。市の交通拠点となるJR烏山駅の利用者増加、駅前の賑わい創出も視野に入れたまちづくりと連携した施策を実施します。

### 7-3 地域公共交通計画の構築イメージ

基本理念と将来像に基づき、既存の公共交通体系を「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」の3要素に機能分類し、交通拠点を中心に公共交通相互の連携を図り、利便性向上と効率的な運行を目指した地域公共交通の構築に取り組んでいく。

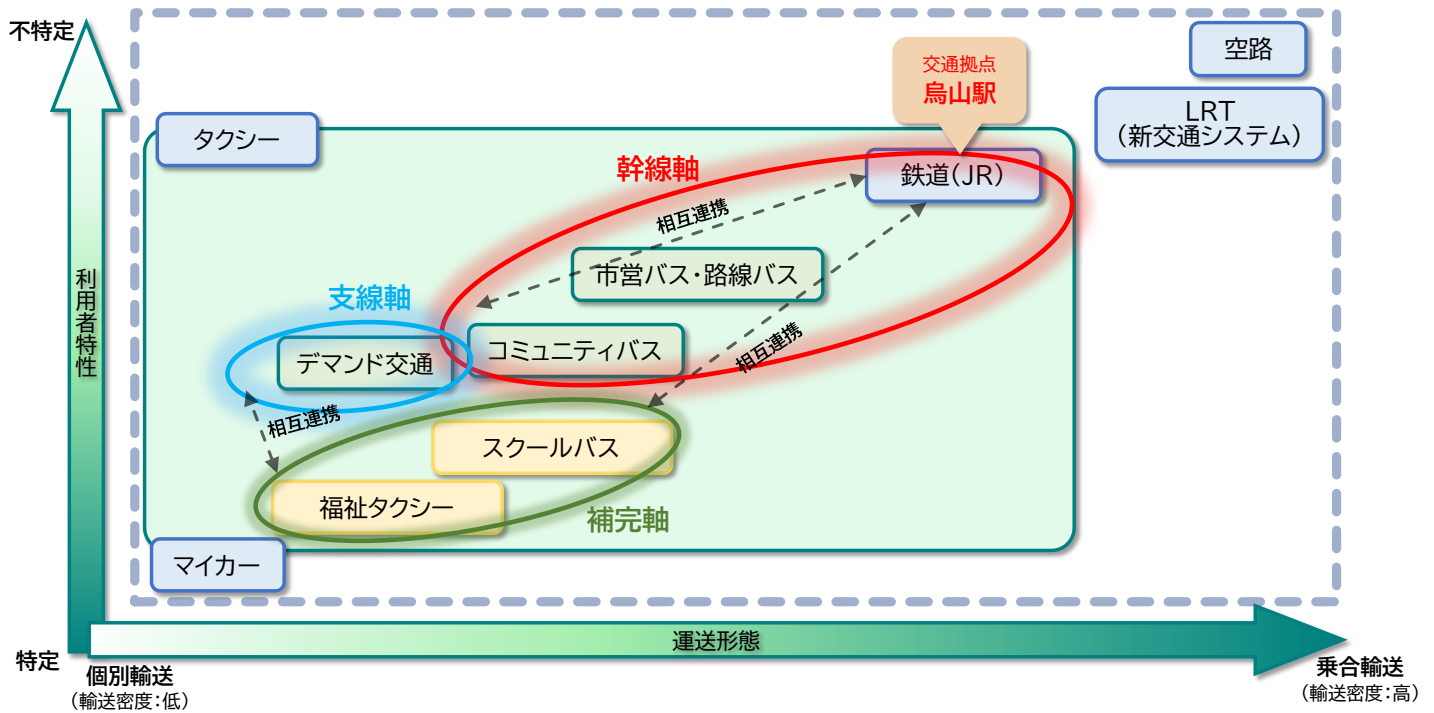


図 7-1 公共交通の構築イメージ



## 7-4 施策の展開

本市の現況における課題を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念に基づいた施策の展開の方向性を、下記のように示す。

### ■地域公共交通における課題

- ①コンパクトプラスネットワークを担う地域公共交通ネットワークの形成  
⇒公共交通をまちづくりの基盤と捉え、市内外のスムーズな移動の確保とともに市内の各拠点を中心に主要施設にアクセスできる交通環境を目指すことが必要である。
- ②生活スタイルに合わせた公共交通網の形成  
⇒利用者特性に合わせた運行内容の設定と利用促進、需要の掘り起こしの取り組みの実施が必要である。
- ③便利で気軽に利用できる仕組みの検討  
⇒分かりやすく利用しやすい運行内容の実現を目指すことが必要である。
- ④市内の企業との協力による公共交通の利用促進  
⇒烏山駅の拠点機能の整備・強化、通勤利用促進に向けた企業との連携が必要である。
- ⑤市民と行政がともに育てる意識の醸成  
⇒鉄道が通っている強みを生かしたまちづくり、さらなる利用促進に向けた取り組みが必要である。

### ■課題への対応方針

#### 〈まちづくりの視点〉

- ・さらなる高齢化を視野に入れ、コンパクトシティの実現を目指す。
- ・鉄道が通る市として、市民の公共交通への意識を高める。

#### 〈公共交通全体の見直しの視点〉

- ・利用者の特性に合った分かりやすい運行内容の設定を目指す。
- ・企業との連携による公共交通利用促進の実施。

#### 〈JR烏山線(鉄道)〉

- ・JR利用の通勤・通学者、来訪者のためにバスとの接続や乗換拠点の機能強化を図る。
- ・通勤需要を取り込み、利用者増加を目指す。

#### 〈市営バス・路線バス・コミュニティバス〉

- ・利用者の特性に合った分かりやすい運行内容の設定に取り組む。

#### 〈デマンド交通・福祉タクシー事業〉

- ・運行目的の周知を図り、分かりやすい運行内容の設定を目指す。

#### 〈スクールバス等その他の地域交通〉

- ・昼間、休日の遊休車両の有効活用を目指す。

#### 〈タクシー〉

- ・デマンド交通との共存、共栄を目指す。

### ■地域公共交通計画における理念

コンパクトシティの実現に寄与し 既存ストックの最大限の活用・最適化を目指す  
地域公共交通の整備

### ■地域公共交通計画における将来像

- ①まちづくりと一体となったコンパクトプラスネットワークを担う公共交通利用環境の形成  
市が打ち出すコンパクトシティ化を視野に入れ、各拠点及び中心拠点施設にアクセスしやすい地域公共交通ネットワークの形成を念頭に置き、市の活性化に寄与する公共交通環境を目指します。

- ②分かりやすく利用しやすい交通環境の形成

利用者の実態・ニーズ・視点に沿い、改善に向けた施策を実施し、分かりやすく利用しやすい交通環境づくりを行います。また、新たな利用者獲得に向けた情報発信、利用促進策についても取り組みを行い、多世代、市外からの来訪者にとっても気軽に利用できる公共交通の実現を目指します。さらに、市営バス、デマンド交通等現状において収支状況の改善が課題となっている交通モードの運行内容の見直しを実施し、健全な収支状況も目指します。

- ③「市民が育てる公共交通」の実現

市民に「知ってもらう」「乗ってもらう」「考えてもらう」「続けてもらう」公共交通の実現に向け、市民が守り続けていく交通ネットワークを目指す意識の醸成に取り組みます。市の交通拠点となるJR烏山駅の利用者増加、駅前の賑わい創出も視野に入れたまちづくりと連携した施策を実施します。

### ■地域公共交通計画における構成要素

既存の公共交通体系を「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」の3要素に機能分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通を構築する。

#### ・構成要素とその役割

〈幹線軸〉周辺都市及び市内拠点間連絡を担う骨格的な路線。通学、通勤、観光等の広域的な移動を担う。

本市における交通手段：JR烏山線(鉄道)、市営バス、路線バス、コミュニティバス

〈支線軸〉公共交通不便地域の解消を担う路線。通学、通勤、観光等多様な目的を担う。

本市における交通手段：デマンド交通

〈補完軸〉幹線軸、支線軸の補完を担う路線。児童・生徒、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動支援を担う。

本市における交通手段：タクシー、スクールバス、福祉タクシー

### ■課題解決に向けた目標の設定

市内の移動の利便性向上  
コンパクトシティの実現に寄与する公共交通を目指す取り組みの推進

既存の公共交通の利便性向上、分かりやすく利用しやすいサービスの提供  
運行ダイヤの見直し、収支改善等の取り組みの推進

JR烏山駅の拠点機能の向上  
通勤利用者の増加、交通拠点としての整備等の推進

公共交通の効率化の推進  
IT等のデジタル技術を活用したよりスムーズな運行・利用の推進

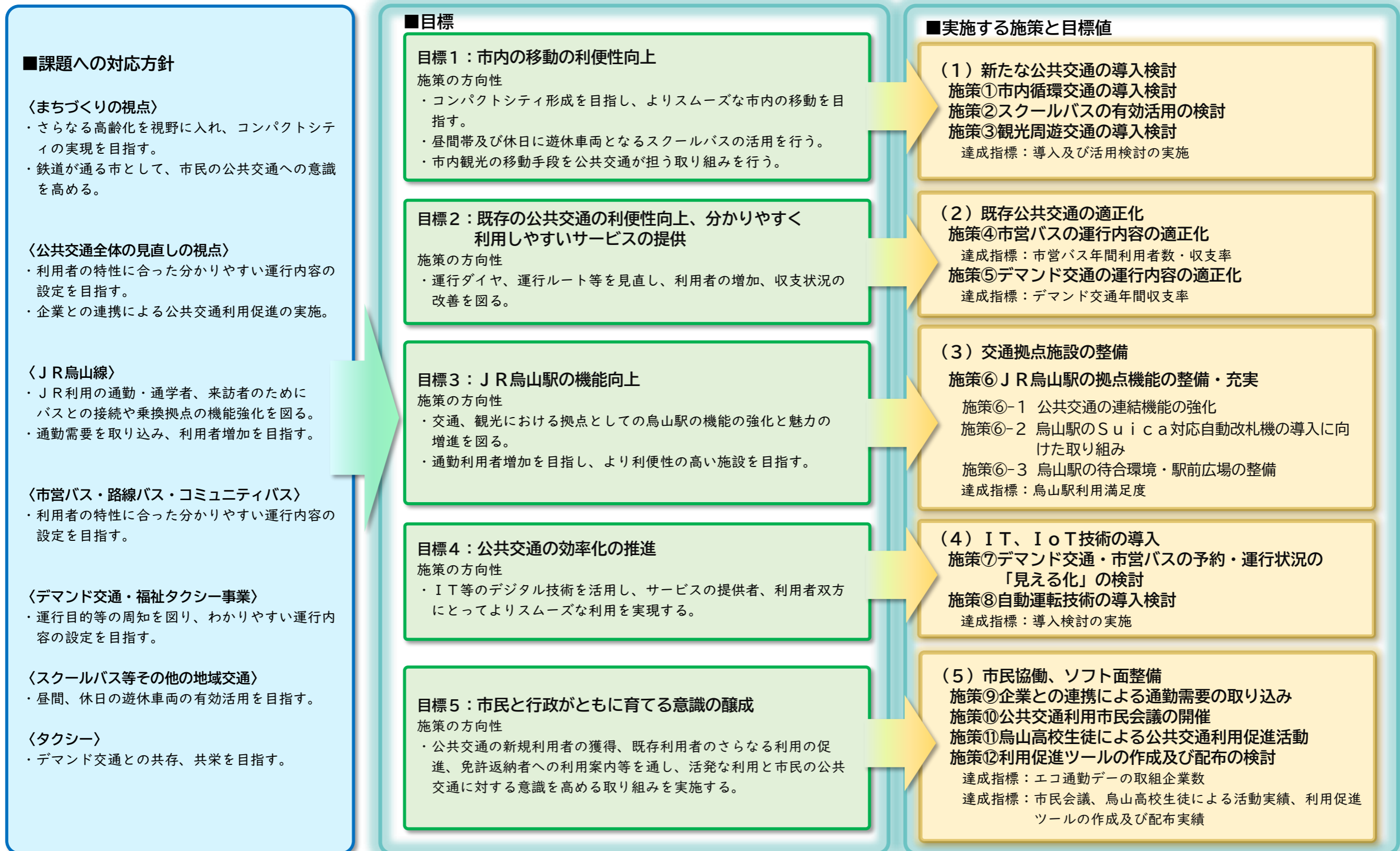
市民と行政がともに育てる意識の醸成  
より活発な利用と市民の公共交通に対する意識を高める取り組みの推進



## 8. 那須烏山市地域公共交通計画の目標と施策の方向性

### 8-1 施策の実施体系

前章に記した市の現状及び課題を踏まえ示した地域公共交通における課題解決に向けた取り組みを、下記の目標と施策において実施する。なお、目標の達成状況は、指標を定め、評価・検証を行う。





## 8-2 計画の目標及び目標達成のための施策

市の地域公共交通を継続的に、より利便性を高める仕組みとして、達成指標を定め、達成に向けた施策を実施する。

### (1) 新たな公共交通の導入検討

#### 【現状における課題】

少子高齢化、公共交通の利用率の低迷を背景とし、市が打ち出しているコンパクトシティ化を進めるにあたり、各拠点を中心に主要生活施設にアクセスできるコンパクトな交通環境の再構築が求められている。

このためには、既存の各公共交通モードの適正化とともに、市民のニーズや利用特性を踏まえ、既存の車両ストックを活用する等の新たな公共交通の検討が必要である。

#### 【目標】市内の移動の利便性の向上

よりスムーズな市内の移動を目指し、市民の日常の移動のほか、観光、ビジネス等での来訪者にとっても利便性の高い移動手段の構築に向けた検討を行う。また、市営バス、スクールバスの昼間帯及び休日の遊休車両の活用を目指す。

#### 【施策】①市内循環交通の導入検討

現状のデマンド交通は、買い物・通院を目的とした高齢者による利用率が高い。このため、デマンド交通の利用集中緩和、また、外出時の新たな移動の足となり、市民に限らず来訪者にとっても中心市街地のスムーズな移動手段となることを目指す。

運行ルートは、JR烏山駅を起終点とし、主要生活拠点施設が集積する烏山地区における循環交通として検討を行う。下図に示す公共施設、医療施設、商業施設等を含む市民の生活スタイルとニーズに沿ったものとし、現在策定中の「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」に示す施設立地等と整合を図りながら検討を行うこととする。

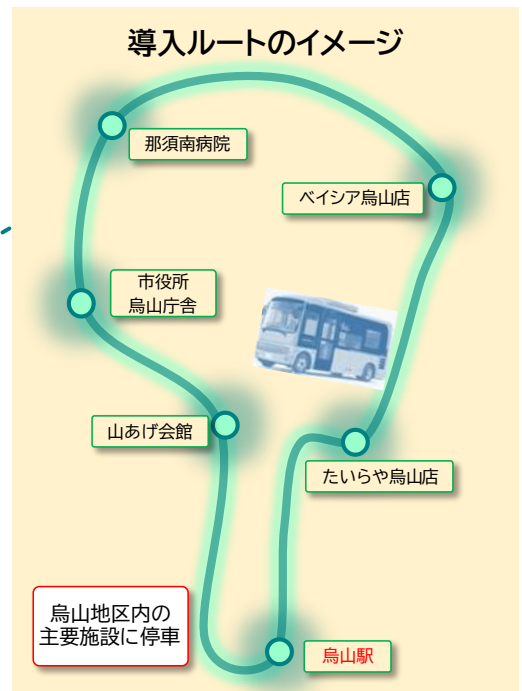
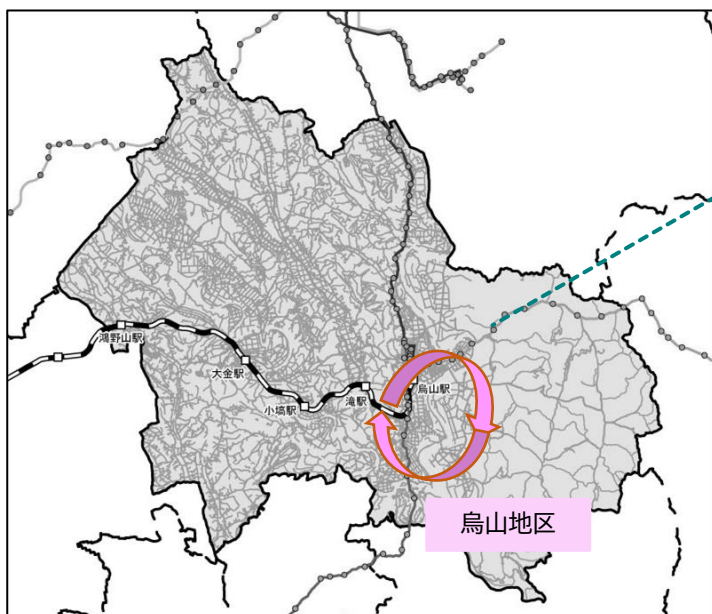


図8-1 市内循環交通の導入イメージ

## 【施策】②スクールバスの有効活用の検討

市内の小中学校の登下校支援として導入しているスクールバスは、合計で29台の車両が運行されている。9時～13時台は登下校支援の運行はなく、学校行事での運行がない車両はすべて遊休状態となっている。こうした車両を市民の生活における移動に活用すること（間合い利用）の可能性を検討する。

### ◆スクールバス活用の効用と課題

〈効用〉・有償運行を導入した際、運賃を運行経費に充当することができる。

- ・明確な地域の足となり、路線バス等のダイヤの合間を縫って、きめ細かい移動を補完することができる。

〈課題〉・有償運行を導入する場合、事前に市民への説明と理解を得る必要がある。

- ・運行内容の設定、許可申請、交通安全対策の実施等、運行を開始するまでの検討に時間を要する。
- ・運行、維持、管理における新たな費用負担が発生する。

### ◆他自治体におけるスクールバス活用の先進事例

**スクールバスを活用した有償旅客運送「柏木・大森病院線」の実証実験** 最終更新日：2020年3月1日  
ページ番号：000025374

令和2年2月10日（月）より、スクールバスを活用した有償旅客運送「柏木・大森病院線」の実証実験を開始しました。  
毎週月曜日と木曜日に運行し、福地コミュニティセンターから大森病院を1日に2往復しますので、是非お気軽にご利用ください。



「柏木・大森病院線」運行車両

秋田県横手市におけるスクールバスの有償旅客運送の実証実験  
出典：横手市ウェブサイト

### 【施策】③観光周遊交通の導入検討

市内には代表的な観光拠点である山あげ会館をはじめ、烏山城跡や複数の桜の名所のほか、観光果樹園、酒蔵、紙すき体験等の民間の観光地・名所も複数立地している。しかし、そういった観光地を結ぶ移動手段はなく、複数の名所を巡る際には自家用車の利用を主としている現状にある。

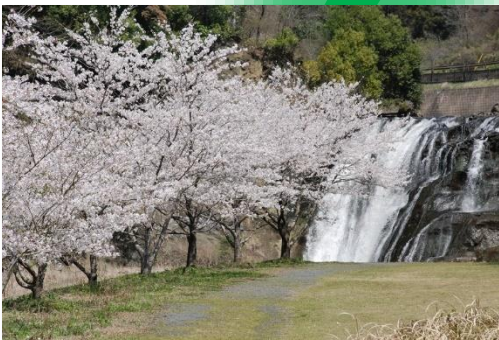
施策①に示す烏山地区内循環交通の導入の検討と合わせて、中心市街地の観光施設間の移動手段としての可能性を検討する。



境橋と紅葉



烏山城跡



龍門の滝と桜



烏山和紙会館



どうくつ酒蔵



山あげ会館

烏山駅

図 8-2 様々な観光施設を結ぶ将来的な交通ネットワークイメージ

写真出典：那須烏山市ウェブサイト

## (2) 既存公共交通の適正化

### 【現状における課題】

既存の公共交通機関において、特に市営バスは利用集中時間が朝に限られており、利用者の少ない時間帯の解消が課題となっている。また、デマンド交通においては、利用者数は安定しているものの、福祉タクシー事業や、一般タクシーとのすみ分け・役割の明確化が求められている中で収支状況の改善も課題となっている。

通勤・通学の利用者、医療機関受診・買い物目的の高齢者が主たる利用者である状況の中、よりニーズに沿った運行内容の見直しを図り、さらに利用者の増加に繋がる施策が必要とされている。

### 【目標】 既存の公共交通の利便性向上、分かりやすく利用しやすいサービスの提供

既存の路線バスの運行維持のための支援を継続するとともに、「市営バス」、「デマンド交通」の利用料金、運行ダイヤ、運行経路、運行システムを再検討し、利用者にとって、より利便性が高く、事業者にとっては負担の軽減に繋がる見直しを目指す。

### 【施策】 ④市営バスの運行内容の適正化

烏山高部線、市塙黒田烏山線の2路線ともに、利用者が少なく、不採算となっている区間・時間帯がある。また、朝の時間帯の利用者は通学の学生が主となっているため、多世代の利用につながるよう、全時間帯における運行本数、ダイヤの見直しを検討する。

改善が見込まれない場合には、他の交通機関との統廃合を含めた効率的な改善を図ることを視野に入れた検討を行う。

#### ◆運行適正化における検討項目

- ・新サービスの検討：  
「片道定期券」の導入を検討し、片道だけの需要の獲得、利用者の増加を目指す。
- ・事業外収入（広告収入等）の検討：  
収支改善の一環として、車両広告、バス停等の施設広告やネーミングライツ等の導入を検討する。

### 【施策】 ⑤デマンド交通の運行内容の適正化

デマンド交通は、国土交通省による地域公共交通確保維持改善事業の補助の活用により運行しており、市民の移動の貴重な手段として一定の利用者を維持している。今後も、同補助金を活用し運行していくものである。

一方、下記のような経費拡大等の課題解決が求められている。

- ・経費拡大に伴う収支率の悪化：  
事業経費、車両維持費等利用者の増加とともに収支率が低下している状況にある。
- ・利用の集中時間帯の緩和：  
医療機関受診・買い物等により、利用が午前の時間帯に集中している。
- ・多世代への利用促進および福祉タクシーとの役割の明確化：  
高齢者の利用が多く、他の世代の利用は少ない状況にあることから、多世代への利用促進を行う必要がある。また高齢者の移動手段として、「福祉タクシー」の選択肢の周知が不足していると同時に、デマンド交通と福祉タクシーの役割の明確化を再度行う必要がある。



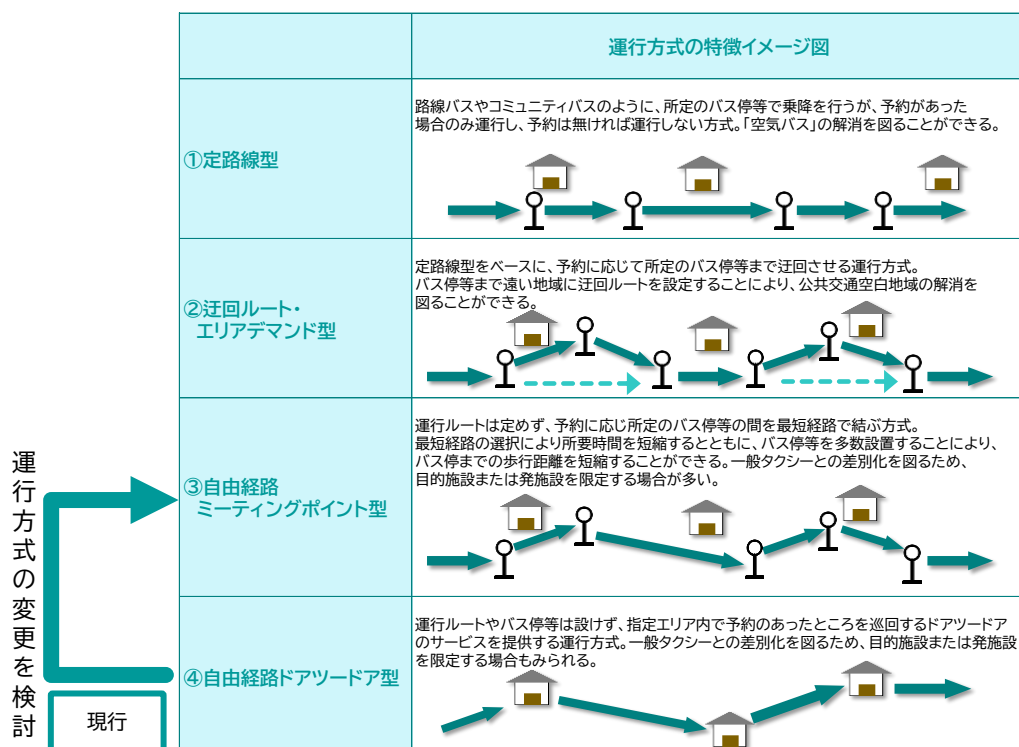
- ・南那須地区からの利用者の長距離・長時間移動：  
地域特性上、主に南那須地区～烏山中心市街地までの利用は長距離となり、利用者、事業者双方にとっての負担軽減が課題となっている。

こうした状況の改善を図る方針として、実現可能な見直しの検討を段階的に実施し、将来的にドアツードアの運行方式からより効率的なミーティングポイント方式等への変更を視野に入れ、見直しを行う。

◆デマンド交通の運行適正化における検討項目

- ・事業外収入（広告収入等）の検討：車両広告等の導入を検討する。
- ・利用料金の見直し：利用料金の見直しを検討する。
- ・回数券制度の導入の検討：利用向上の一環として、回数券制度の導入を検討する。
- ・運行目的の再整理と利用促進機会の創出：  
デマンド交通の利用案内講習の開催、利用案内ツールの作成・配布等を実施し、多世代が気軽に利用できる運行を目指す。
- ・福祉タクシーとデマンド交通の役割の明確化：利用者の年齢、外出目的に応じ、適切な手段を選択できるよう周知を行うことを検討する。  
※福祉タクシー事業対象者：①障がい者で身体障害者手帳（1級または2級の手帳）、療育手帳（A、A1、またはA2の手帳）、精神障害者保健福祉手帳（1級の手帳）いずれかの所有者、②75歳以上の高齢者のみの世帯で、市県民税非課税世帯、世帯で自家用自動車を所有していない、市社会福祉協議会等の外出サービスを利用していない、左記のうちすべてを満たす方。
- ・ワゴンタイプや高齢者の乗降に対応可能な車両の導入検討
- ・IT技術等の導入による運行事業者負担の軽減（施策⑦にて詳細記載）
- ・運行方式の変更による効率化の検討：  
ドアツードア方式から共通乗降所を設定する方式への転換の可能性を検討する。  
〈解消されること〉事業者の負担軽減、利用者の長時間乗車の解消、本来の「乗合」交通の機能が高まり輸送率が上昇  
〈課題〉共通乗降所まで距離がある利用者の懸念、共通乗降所まで移動困難である利用者の新たな動手段の検討

デマンド交通の運行方式の分類パターン（国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」参照）



### (3) 交通拠点施設の整備

#### 【現状における課題】

本市と宇都宮市とを結ぶ貴重な移動手段であるＪＲ烏山線は、市民の通勤・通学だけでなく、観光やビジネスの来訪者にとっても存続すべき交通として位置付けられる。本市の交通拠点・来訪者にとっての玄関口としての機能性を高め、より利便性を高める整備を行うことが必要である。

#### 【目標】ＪＲ烏山駅の機能向上

利用者にとってより利便性が高い交通拠点としての整備を目指す。

#### 【施策】⑥ＪＲ烏山駅の拠点機能の整備・充実

烏山駅の交通、観光案内拠点として利便性を高めるため、下記の各施策を行う。

##### ⑥-1. 公共交通の連結機能の強化

市営バス、コミュニティバス、その他検討予定の新たな交通モードと鉄道（ＪＲ烏山線）の乗り継ぎ、結節機能を向上させ、利便性を高めるため、乗換案内を示した公共交通マップの配布、より分かりやすいバスターミナルとしての整備等を検討する。

##### ⑥-2. 烏山駅のＳｕｉｃａ対応自動改札機の導入に向けた取り組み

市民、利用者からの要望が寄せられている烏山駅のＳｕｉｃａ対応自動改札機の導入に向け、引き続きＪＲに要望を行う。導入条件を満たす利用者数の確保が条件となるため、他施策で示す駅利用者の利用促進、新規需要の取り込みを実施するとともに、ＪＲとの連携、協議を図り、導入を促進する。

##### ⑥-3. 烏山駅の待合環境・駅前広場の整備

烏山市街地の玄関口にふさわしい質の高い空間づくりとして、烏山駅構内及び駅前のベンチ、バス停の質を高め、機能性、快適性の向上を図る。ベンチ、看板等には企業広告を配し、維持管理費等の充当を目的とした広告収入を得ること等も合わせて検討する。



芳賀町におけるバスターミナル

出典：関東地方運輸局 交通政策部



バス停上屋への公告の設置例

出典：関東地方運輸局 交通政策部

## (4) IT・IoT技術の導入

### 【現状における課題】

現行のデマンド交通は、電話予約となるため、事前に混雑状況が分からないといった課題がある。また、荒天時の運行状況等の「見える化」に向けた取り組みも必要である。

こうした課題への対応として、アプリ等の導入を検討し、電話以外の予約手段と同時に、運行状況が確認できる工夫等の利便性の向上が必要である。

一方、近年、「無人自動運転移動サービス」の導入に関わる実証実験、検討等が、国、栃木県において進められている。自動運転バス等の新技術は、利便性の向上に加え、今後さらなる深刻化が懸念されるバス運転士等の担い手不足の解消に繋がるため、導入の可能性について検討が必要である。

IT：情報技術の総称 / IoT技術：身の回りのものがインターネットに繋がる仕組。パソコンやスマートフォンに限らず、家電製品等の日常のあらゆるものがインターネットと相互通信し遠隔制御が可能となった。

### 【目標】公共交通の効率化の推進

IT・IoT技術の新たな技術の導入により、より利便性の高い効率的な運行を目指す。

### 【施策】⑦デマンド交通・市営バスの予約・運行状況の「見える化」の検討

現状では予約状況が利用者に公開されていないデマンド交通において、市ホームページ等で「デマンド交通の予約・運行に関する情報」を公開・共有を目指し、より利用者にとって利便性の高い予約状況、運行状況の「見える化」の検討を行う。端末の貸出、アプリの操作方法の指導等、スマートフォン等に不慣れな高齢者に対する支援も含め検討する。

また、市営バスにおいては、アプリとの連携サービスを導入し、運行情報・位置確認等が可能となるサービスの導入を目指し、多世代に対し公共交通の利用を訴求するきっかけとする。

本市では令和2年度よりGTF Sの取り組みを実施しており、今後さらなる公共と民間の共有する情報の標準フォーマット化を目指していく。

GTF S：General Transit Feed Specification。経路検索サービス、地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準のデータフォーマット。一定のルールに沿って作られた公共交通の情報を利用者に届ける手段として世界で普及が進められている。

### 【施策】⑧自動運転技術の導入検討

国、県、近隣自治体における自動運転技術導入に関する先進事例を収集し、必要に応じ、ヒアリング調査等を実施し、本市の公共交通での活用の可能性について検討を行う。

## (5) 烏山線の利用者増加及び市民協働、ソフト面整備

### 【現状における課題】

本市では鉄道、バス、デマンド交通等、あらゆる公共交通サービスが整備されているが、利用者の実情に合っていないこともあり、自家用車依存の傾向が強く、公共交通の利用者は伸び悩んでいる。「鉄道が通る市」として強みを生かし、市民の共有財産として、「公共交通を育て、守る」ことの意識を醸成するとともに、通勤需要の把握・取り込み等、新たな利用促進に向けた取り組みが課題となっている。

### 【目標】市民と行政がともに育てる意識の醸成

市民に「知ってもらう」、「乗ってもらう」、「考えてもらう」、「続けてもらう」公共交通を目指し、市民会議等、企業との連携による公共交通利用の奨励、利用促進・PRのツールの作成等の取り組みにより、JR烏山線の利用者増加を含めた市内外の利用者から幅広く親しまれるような公共交通を目指す。

- ①「知ってもらう」…バス路線や時刻表、運賃サービス等の周知を図り、公共交通を利用して貰うための動機複利の段階（PR不足の解消→市民の目に触れる機会が増加）
- ②「乗ってもらう」…利用者の利便性を重視したサービスを提供し、公共交通利用に結び付ける段階（一度乗車することで利便性を体験→乗らず嫌いの克服「まずは乗ってみる」）
- ③「考えてもらう」…公共交通利用による健康促進や環境改善を理解して貰う段階（一度乗車しただけでは次の利用に繋がらない。地域バスを守り育てる意識の醸成を図る。）
- ④「続けてもらう」…運営費用と財政状況の厳しさから乗り続けないと公共交通が存続できなくなることを認識して貰い、自主的な利用を促し習慣化を図る段階

### 【施策】⑨企業との連携による通勤需要の取り込み

JR烏山線の利用促進策として課題となっている通勤需要の取り込みについて、周辺自治体や沿線の企業と連携し、鉄道を含めた公共交通での通勤を奨励する取り組みを実施する。エコ通勤デーの設定、呼びかけ等、行政と企業との連携により取り組む。

### 【施策】⑩公共交通利用市民会議の開催

公共交通について考え、利用方法を学ぶきっかけづくりのため、市民会議の実施を目指す。

#### 〈市民会議の目的・ねらい〉

公共交通サービスの周知、ノーマイカー通勤・エコ通勤の周知、公共交通利用方法の講習、免許返納者を含む高齢者の移動の支援、多世代の活発な利用の促進、新たな公共交通の担い手育成、地域共助型生活交通の導入をねらいとして実施する。

#### 〈市民会議の内容案〉

若年層（小学生等）を対象としたバスの利用講座・バス見学会、小中高生や自治会を対象とした出前講座、高齢者を対象とした公共交通利用講習等

**【施策】⑪烏山高校生徒による公共交通利用促進活動**

若者の視点から公共交通に対する意見、利用促進のアイデアを出し、公共交通と地元高校生のタイアップの実現を目指す取り組みを行う。

本市において鉄道、バス等の日常的な公共交通の利用者である烏山高校の生徒が考えるアイデアや活動を通し、多世代にとって利便性の高い公共交通の実現を目指す。

〈高校生による取り組み案〉

利用促進イメージの募集、利用促進ツールの作成への高校生の参加、ラッピングバスのデザインコンテスト 等

**【施策】⑫利用促進ツールの作成及び配布の検討**

全国各地で取り組まれている、「バスマップ」及び「公共交通マップ」の事例を参考に、分かりやすく持ち運びやすいツールの作成を行う。高齢者、観光客、インバウンド（訪日外国人旅行者）の対応も念頭に置き、充実した内容を目指す。

また、令和5年に迎える「JR烏山線開業100周年」を見据え、市民参加型の記念企画を検討し、烏山線の利用促進と周知を目指す。

### 8-3 公共交通再編イメージ

本市においては拠点地区が烏山地区、南那須地区に分かれており、「中心市街地（烏山地区）内のスムーズな移動」、「2地区の往来が可能となる拠点間移動」の2つの視点で再編を進めることが必要となる。下記の図に示すよう、新規導入を検討する市内循環交通を新たな中心市街地の移動の軸とし、市内の細かな移動をデマンド交通が補完するイメージが有効であると考えられ、市営バス、コミュニティバス等のすべての結節点としてJR烏山駅を拠点と位置付け、観光客等の来訪者にとってもスムーズな移動の実現を目指す。

また現在策定中である「那須烏山市都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」の内容とも整合を図り、今後の拠点施設の立地計画を勘案した運行内容を検討する。

その他、栃木県がガイドラインを定める「地域共助型生活交通」も視野に入れ、地域住民が主体となった新たな移動手段の可能性についても検討を行い、きめ細やかな公共交通サービスの充実を目指す。

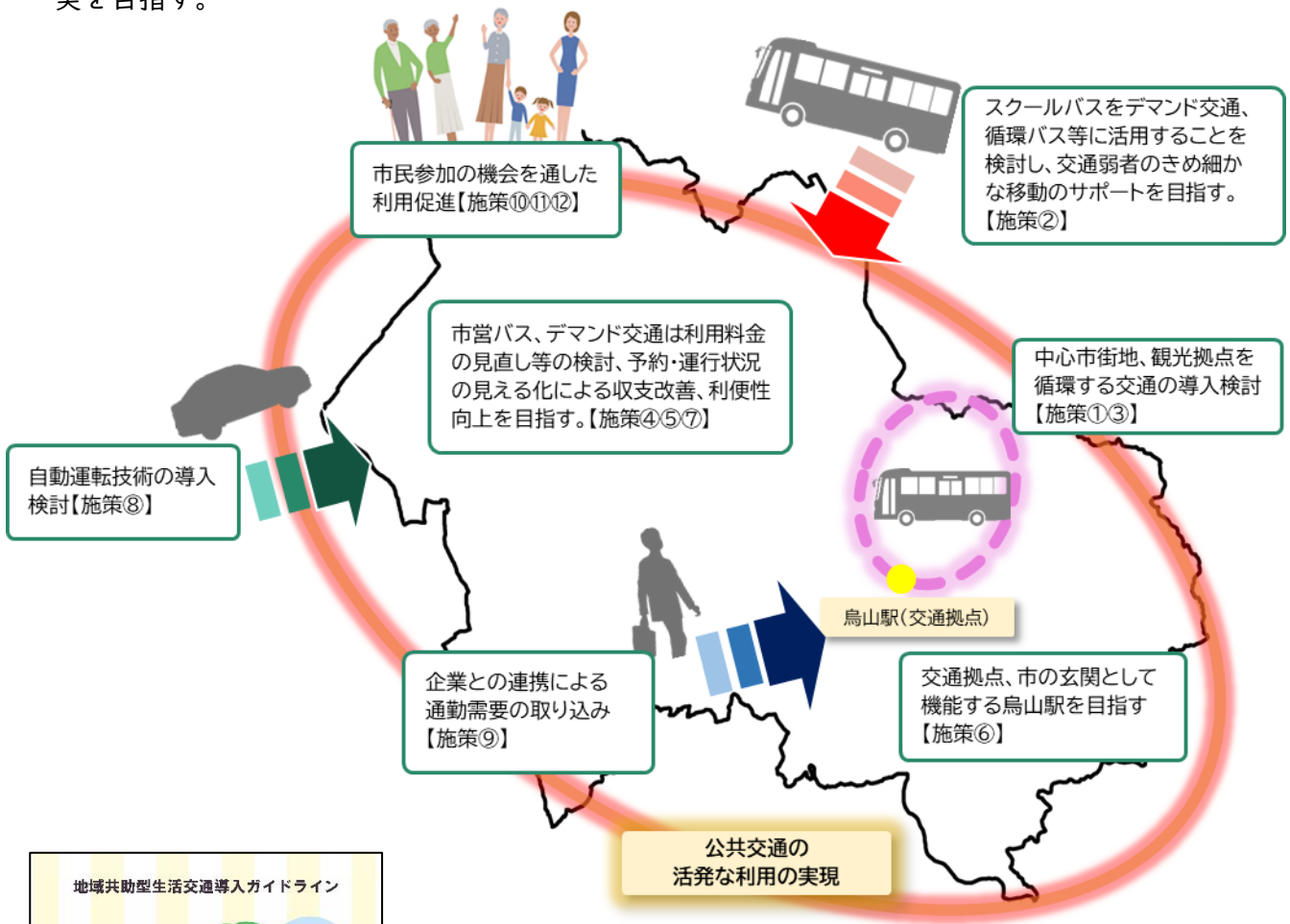
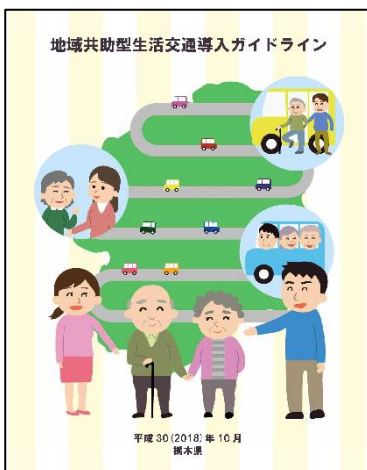


図 8-3 公共交通再編実施イメージ

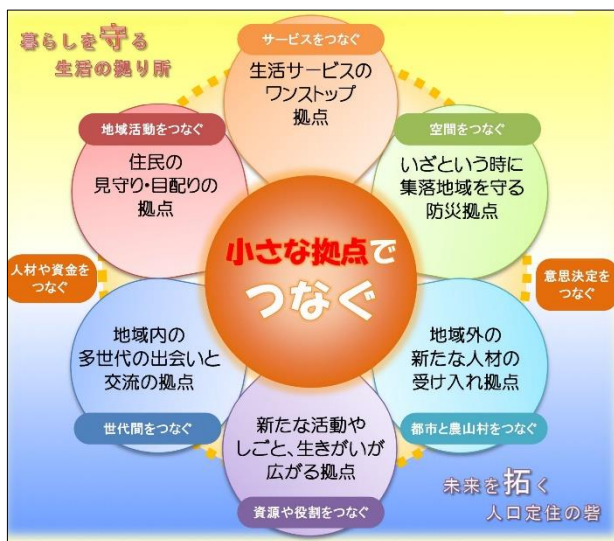
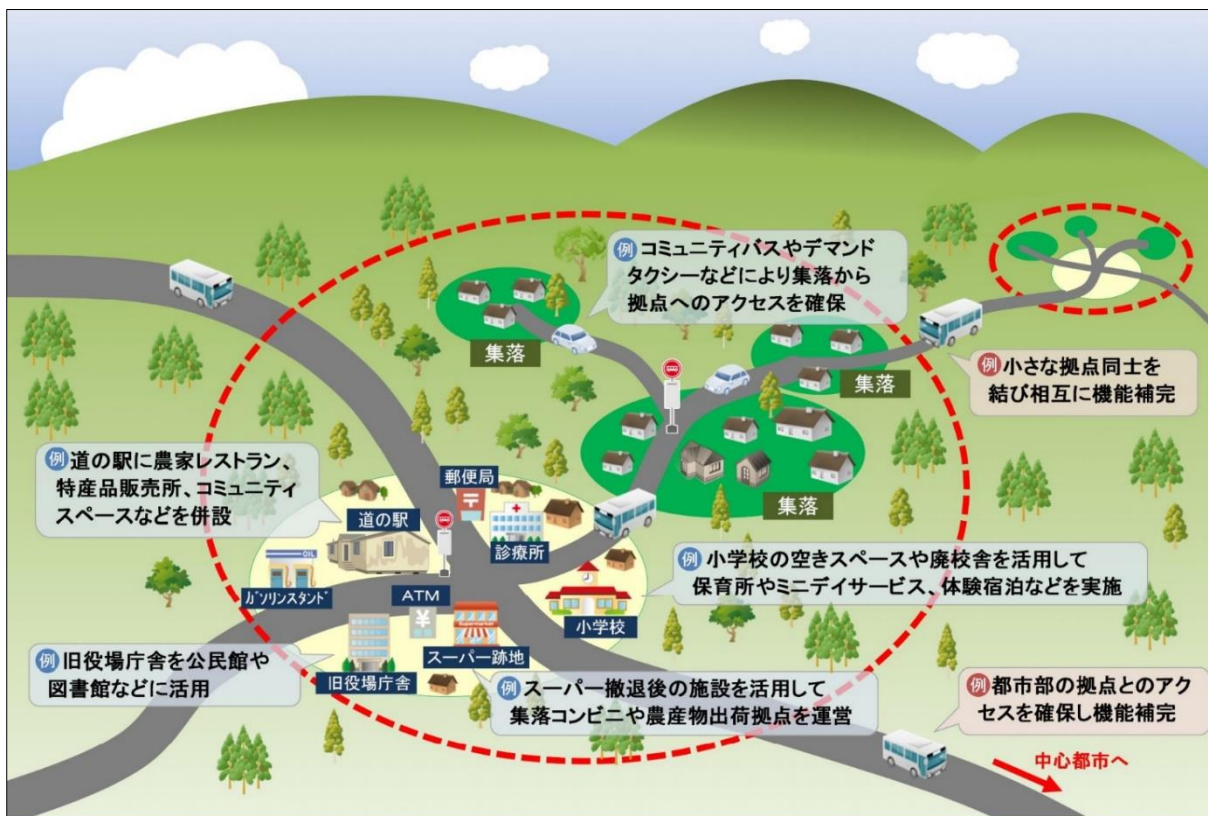


栃木県による「地域共助型生活交通導入」ガイドライン 平成 30 年 10 月

また、コンパクトシティを目指す本市では、下記に示すような国土交通省が示す「小さな拠点づくり」等を参考にしながら取り組みを進めることとする。

◆「小さな拠点」とは

小学校区等複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場等を「合わせ技」でつなぎ、人・モノ・サービスの循環を図ることで生活を支える新しい地域運営の仕組みを作ろうとする取り組みを指す。すなわち、人口が減少しても人々の生活が守られ、地域に住み続けられることを目指す取り組みである。



## 8-4 実施主体

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「市民」、「交通事業者」、「関係機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指す。

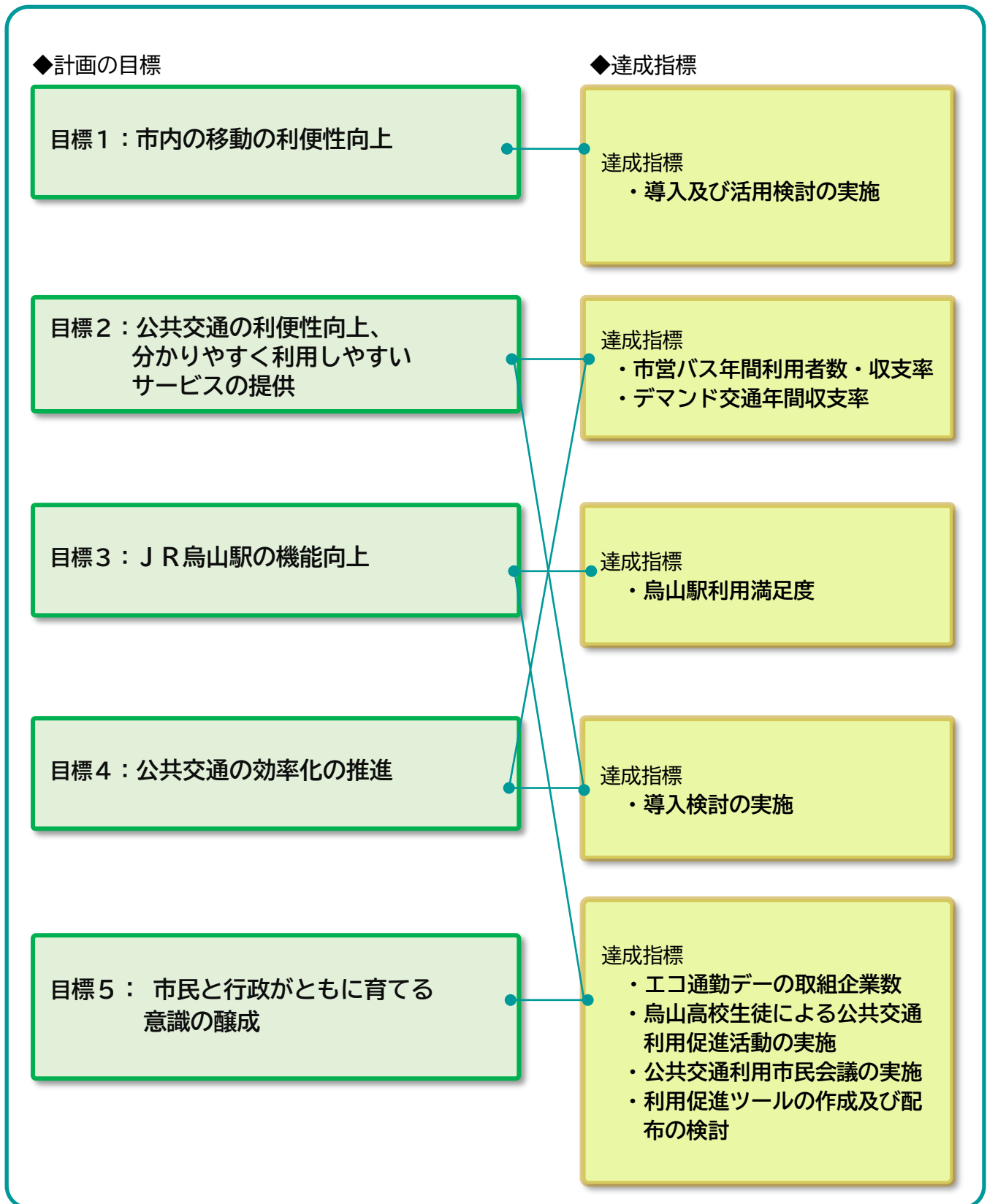
表 8-1 施策の目標及び実施施策に対する実施主体と関連主体

目標	実施施策	実施主体◎/関連主体○			
		市	市民	交通事業者	関係機関
市内の移動の利便性向上	市内循環交通の導入検討	◎		○	
	スクールバスの有効活用の検討	◎		○	○ 市立小中学校・ 教育委員会
	観光周遊交通の導入検討	◎		○	
公共交通の利便性向上、分かりやすく利用しやすいサービスの提供	市営バスの運行内容の適正化	◎		○	
	デマンド交通の運行内容の適正化	◎		○	
JR 烏山駅の機能向上	公共交通の連結機能の強化	◎		○	
	烏山駅の S u i c a 対応自動改札機の導入に向けた取り組み	◎		○	
	烏山駅の待合環境・駅前広場の整備	◎		○	
公共交通の効率化の推進	デマンド交通・市営バスの予約・運行状況の「見える化」の検討	◎		○	
	自動運転技術の導入検討	◎		○	
市民と行政がともに育てる意識の醸成	企業との連携による通勤需要の取り込み	◎		○	○ 企業
	公共交通利用市民会議の開催	◎	◎	○	
	烏山高校生徒による公共交通利用促進活動	◎		○	◎ 烏山高校
	利用促進ツールの作成及び配布の検討	◎		○	



## 8-5 達成指標

本計画を進めるにあたり、目標の達成状況を評価するため、下記の達成指標を設定する。また、達成指標は市の予算状況に応じ、実施可能な範囲で最大限の効果が期待できる内容を設定した。



## 8-6 達成状況の評価

達成状況进行评估するため、用いるデータ、評価の実施時期を下記のように設定する。

表 8-2 評価で用いるデータの収集と実施時期

達成指標	収集方法	実施時期（年度）				
		R3	R4	R5	R6	R7
市内循環交通、スクールバス有効活用、観光周遊交通の導入検討の実施	計画期間内の実施可否の実績確認					○
市営バス年間利用者数・収支率	市及び交通事業者の実績資料	○	○	○	○	○
デマンド交通年間収支率	市及び交通事業者の実績資料	○	○	○	○	○
烏山駅利用満足度	利用者及び市民アンケート	○				○
デマンド交通・市営バスの予約運行状況の「見える化」の導入検討の実施	計画期間内の実施可否の実績確認					○
自動運転技術の導入検討の実施	市及び交通事業者の実績資料					○
エコ通勤デーの取組企業数	市の実績資料	○	○	○	○	○
公共交通利用市民会議の実施回数	市の実績資料	○	○	○	○	○
烏山高校生徒による公共交通利用促進活動の実施	市及び烏山高校の実績資料	○	○	○	○	○
利用促進ツールの作成及び配布の検討	市の実績資料	○	○	○	○	○

○：実施時期

- ・利用率、利用者数、実施回数については、毎年実績データを収集する。
- ・計画期間内に導入検討を行うものは、計画最終年度に実施ができたか否か確認する。
- ・烏山駅利用満足度は計画初年度と最終年度に調査を実施し、結果の比較を行う。

達成指標の目標値を下記のように設定する。計画期間内の達成に向け、各施策を実施する。

表 8-3 達成指標毎の目標値

達成指標	評価方法	現況値	目標値
市内循環交通、スクールバス有効活用、観光周遊交通の導入検討の実施	計画期間内の検討実績の確認	実績なし	計画期間内に実施
市営バス年間利用者数・収支率	市及び交通事業者の実績資料確認の確認	【烏山高部線】 4,997 人/年・ 収支率 15.4%/年 【市塙黒田烏山線】 7,837 人/年・ 収支率 37.0%/年 (令和元年度)	【烏山高部線】 5,250 人/年・ 収支率 20%/年 【市塙黒田烏山線】 8,230 人/年・ 収支率 42%/年 (各 5%増加)
デマンド交通年間収支率	市及び交通事業者の実績資料確認の確認	烏山地区：12.6%/年 南那須地区：12.3%/年 (令和元年度)	各地区 15%/年
烏山駅利用満足度	利用者及び市民アンケートの実施、結果の比較 (運行ダイヤ、運行情報等の提供、バスとの連絡等)	— ※従前値となる事前調査は R3 実施予定	従前値より 満足度 20%増加
デマンド交通・市営バスの予約運行状況の「見える化」の導入検討の実施	計画期間内の検討実績の確認	実績なし	計画期間内に実施
自動運転技術の導入検討の実施	計画期間内の検討実績の確認	実績なし	計画期間内に実施
エコ通勤デーの取組企業数	市の実績資料の確認	実績なし	年 5 社
公共交通利用市民会議の実施回数	市の実績資料の確認	不定期開催	年 1 回実施
烏山高校生徒による公共交通利用促進活動の実施	市及び烏山高校の実績資料確認の確認	不定期開催	年 1 回実施
利用促進ツールの作成及び配布の検討	市の実績資料の確認	不定期実施	年 1 回実施

## 9. 計画の推進にあたって

### 9-1 推進体制および方法

本計画の目標達成のためには、利用者である市民、交通事業者等の関係機関が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要となる。また、那須烏山市地域公共交通会議が中心となり、本計画の周知と関係機関間の連携強化を図る必要がある。

本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進するとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図ることとする。

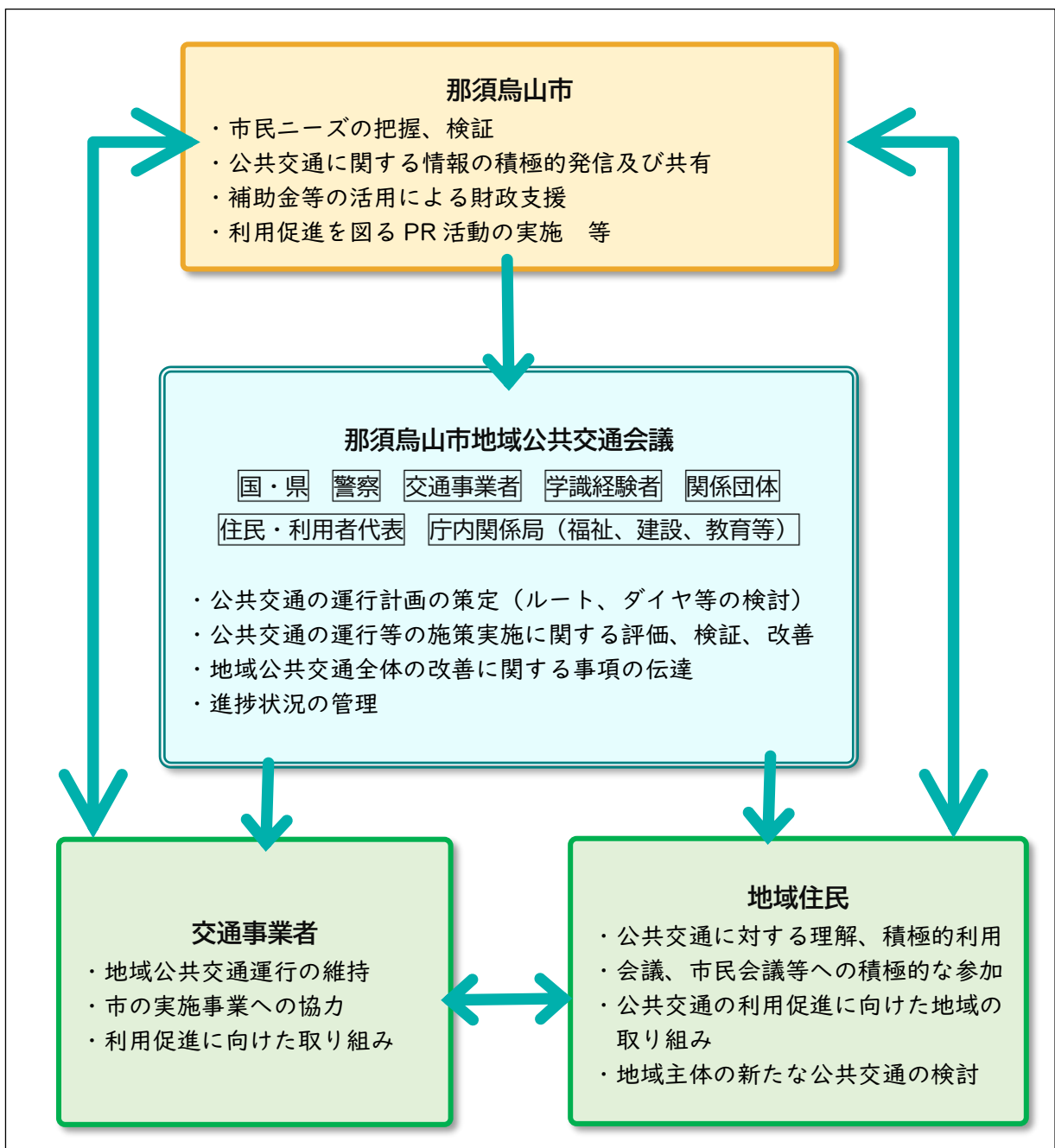


図 9-1 計画の推進体制

本計画で掲げた目標を達成するため、継続的に取り組みを実施していく（Do）とともに、進捗状況を把握及び評価し（Check）、問題点があれば施策の見直しを検討（Action）し、新たな取り組みの計画を立てていく（Plan）PDCAサイクルを実行する。

このPDCAサイクルは那須烏山市地域公共交通会議が推進し、市民、交通事業者、行政等の施策に関わる全ての関係者が施策実施により発現した結果を共有し、必要に応じて計画内容の見直しを行うものとする。

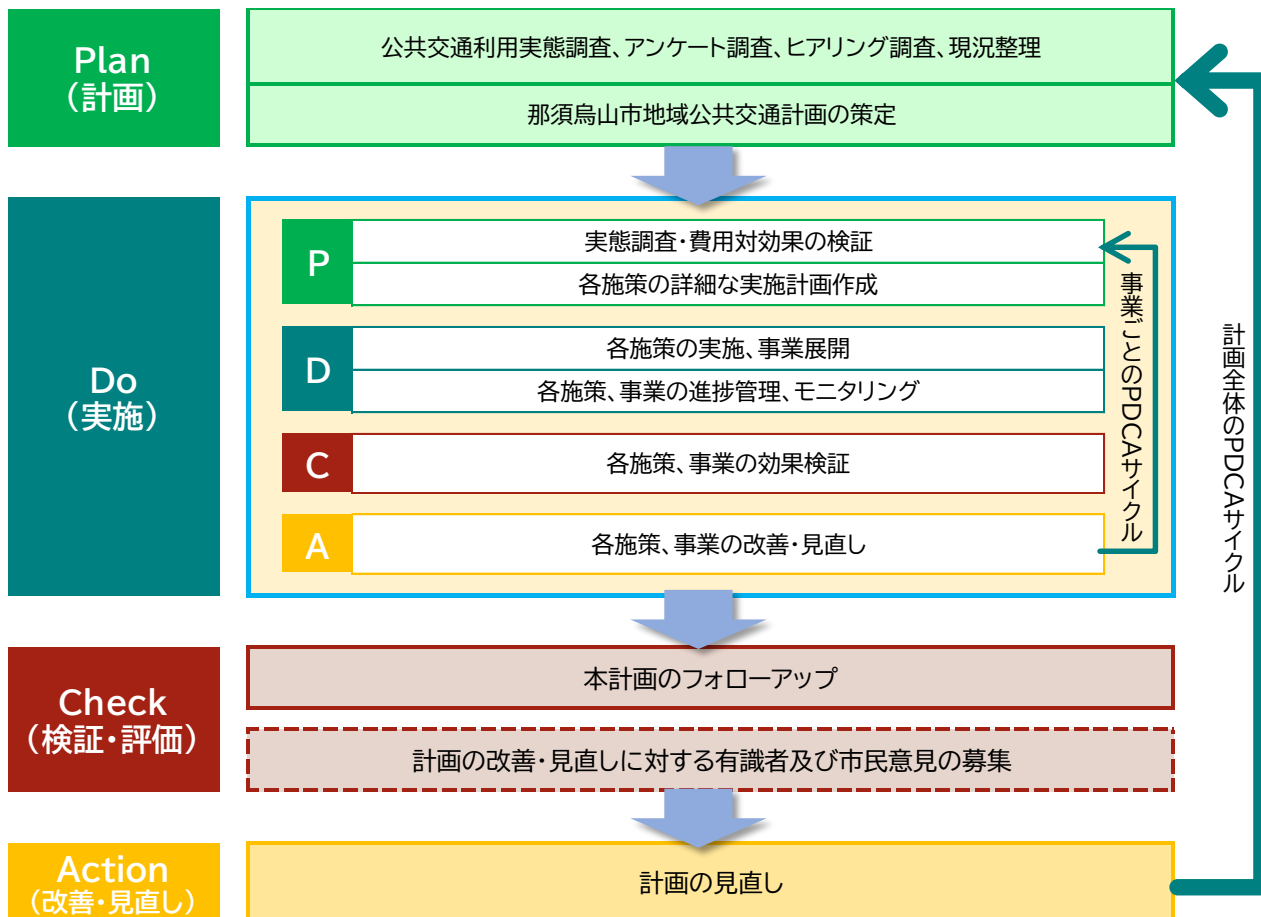


図9-2 PDCAサイクルの実施イメージ



## 9-2 施策の実施スケジュール

計画期間における実施スケジュールを下記に示す。施策実施の進捗状況等を毎年確認するほか、計画最終年度の令和7年度の時点で評価検証を行い、達成状況の把握を行う。

表 9-1 目標達成に向けた施策の実施スケジュール

目標	実施施策	達成指標	収集方法	評価方法	現況値	目標値	実施主体◎/関連主体○				実施年度				
							市	市民	交通事業者	関係機関	R3	R4	R5	R6	R7
市内の移動の利便性向上	【施策①】市内循環交通の導入検討	市内循環バス、スクールバス有効活用、観光周遊バスの導入検討の実施	計画期間内の実施可否の実績確認	計画期間内の検討実績の確認	実績なし	計画期間内に実施	◎		○		実施計画	実施	評価		
	◎							○	○	実施計画	実施	評価			
	◎							○		実施計画	実施	評価			
既存の公共交通の利便性向上、分かりやすく利用しやすいサービスの提供	【施策④】市営バスの運行内容の適正化	市営バス年間利用者数・収支率	市及び交通事業者の実績資料	市及び交通事業者の実績資料確認	【烏山高部線】 4,997人/年・収支率15.4%/年 【市塙黒田烏山線】 7,837人/年・収支率37.0%/年 (令和元年度)	【烏山高部線】 5,250人/年・収支率20%/年 【市塙黒田烏山線】 8,230人/年・収支率42%/年 (各5%増加)	◎		○		実施計画	実施	評価		
	◎						○		実施計画	実施	評価				
JR烏山駅の機能向上	【施策⑥-1】公共交通の連結機能の強化	烏山駅利用満足度【満足度調査項目】 ・通勤、通学における状況(ダイヤ、定期券等) ・駅構内施設利便性 ・他交通手段との乗り継ぎ ・駅前環境(待合場、店、駐輪場等)等	利用者及び市民アンケート	利用者及び市民アンケートの実施、結果の比較	—	※従前値となる事前調査はR3実施予定	従前値より満足度20%増加	◎		○		実施計画	実施	評価	
	◎								○		実施計画	実施	評価		
	◎								○		実施計画	実施	評価		
公共交通の効率化の推進	【施策⑦】デマンド交通・市営バスの予約・運行状況の「見える化」の検討	デマンド交通・市営バスの予約運行状況の「見える化」の導入検討の実施	計画期間内の実施可否の実績確認	計画期間内の検討実績の確認	実績なし	計画期間内に実施	◎		○		実施計画	実施	評価		
	◎		○				調査研究	評価							
市民と行政がともに育てる意識の醸成	【施策⑨】企業との連携による通勤需要の取り込み	エコ通勤デーの取組企業数	市の実績資料	市の実績資料の確認	実績なし	年5社	◎		○	○	実施計画	実施	評価		
	【施策⑩】公共交通利用市民会議の開催	公共交通利用市民会議の実施回数	市の実績資料	市の実績資料の確認	不定期開催	年1回実施	◎	◎	○		各年度で実施・評価				
	【施策⑪】烏山高校生徒による公共交通利用促進活動	烏山高校生徒による公共交通利用促進活動の実施	市及び烏山高校の実績資料	市及び烏山高校の実績資料の確認	不定期開催	年1回実施	◎		○	◎	各年度で実施・評価				
	【施策⑫】利用促進ツールの作成及び配布の検討	利用促進ツールの作成及び配布の検討	市の実績資料	市の実績資料の確認	不定期実施	年1回実施	◎		○		実施計画	実施	評価		

※上記表内の実施年度欄における「実施計画」とは、具体方策の検討・関係機関との調整を言い、「実施」には試行的取組を含む。