

第2次那須烏山市地域公共交通計画 【原案】

令和8年3月
那須烏山市

目 次

| | | |
|-------|------------------------------------|-----|
| 1 | 計画策定の概要 | 1 |
| 1. 1 | 計画策定の背景及び目的 | 1 |
| 1. 2 | 計画の位置づけ | 2 |
| 1. 3 | 計画の区域 | 2 |
| 1. 4 | 計画の期間 | 2 |
| 2 | 地域公共交通を取り巻く現状と課題 | 3 |
| 2. 1 | 人口 | 3 |
| 2. 2 | 人口流動 | 8 |
| 2. 3 | 自動車保有状況 | 10 |
| 2. 4 | 高齢者の自動車運転 | 11 |
| 2. 5 | 観光来訪者 | 12 |
| 3 | 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ | 14 |
| 4 | 地域公共交通の現状 | 20 |
| 4. 1 | 既存の地域公共交通網 | 20 |
| 4. 2 | 地域公共交通の状況 | 22 |
| 4. 3 | 地域公共交通に対する運行収入・運行経費の状況 | 30 |
| 5 | 市民アンケート調査 | 33 |
| 5. 1 | 市民アンケートの実施概要 | 33 |
| 5. 2 | 主な調査結果 | 34 |
| 6 | 那須烏山市地域公共交通計画（令和3年3月策定）の評価・検証 | 45 |
| 7 | 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理 | 57 |
| 8 | 計画の基本理念・基本方針と目標 | 62 |
| 8. 1 | 計画の基本理念 | 62 |
| 8. 2 | 計画の基本方針 | 63 |
| 8. 3 | 計画の目標と取組施策の設定 | 64 |
| 8. 4 | 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割 | 66 |
| 8. 5 | 地域公共交通確保維持改善事業等に係る必要性 | 71 |
| 9 | 目標達成に向けた施策 | 75 |
| 9. 1 | J R烏山線を軸とした、だれもが使いやすい公共交通ネットワークの形成 | 75 |
| 9. 2 | まちづくりと連携した公共交通サービスの充実 | 84 |
| 9. 3 | 各主体が共創した公共交通環境の実現 | 91 |
| 10 | 評価指標と推進・管理体制 | 97 |
| 10. 1 | 評価指標 | 97 |
| 10. 2 | 進行管理と推進体制 | 100 |

1 計画策定の概要

1. 1 計画策定の背景及び目的

人口減少や少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、J R 烏山線や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少傾向にあります。

また、地域公共交通の担い手不足の深刻化、高齢運転者による交通事故の社会問題化等により、誰もが利用しやすい地域公共交通サービスとして、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和 5 年 10 月に施行され、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を行うことの重要性が示されました。

本市では、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 箇年間を計画期間とする那須烏山市地域公共交通計画（令和 3 年 3 月策定）を策定し、烏山駅を起点として運行する J R 烏山線や市営バス等の路線バス、タクシーのほか、市内全域をカバーするデマンド交通等、公共交通の効率的かつ持続可能な運用に取り組んできました。

一方で、本市においては、死亡数が出生数を上回る「自然減」、若者が県外へ転出する「社会減」による人口減少・少子高齢化への対応が最大の課題となっています。

さらに、コロナ禍による生活様式変容により減少した公共交通の利用者数に回復傾向は見られず、利用減少がさらに進み、収支悪化による公費負担の増大等、厳しい運営を強いられています。

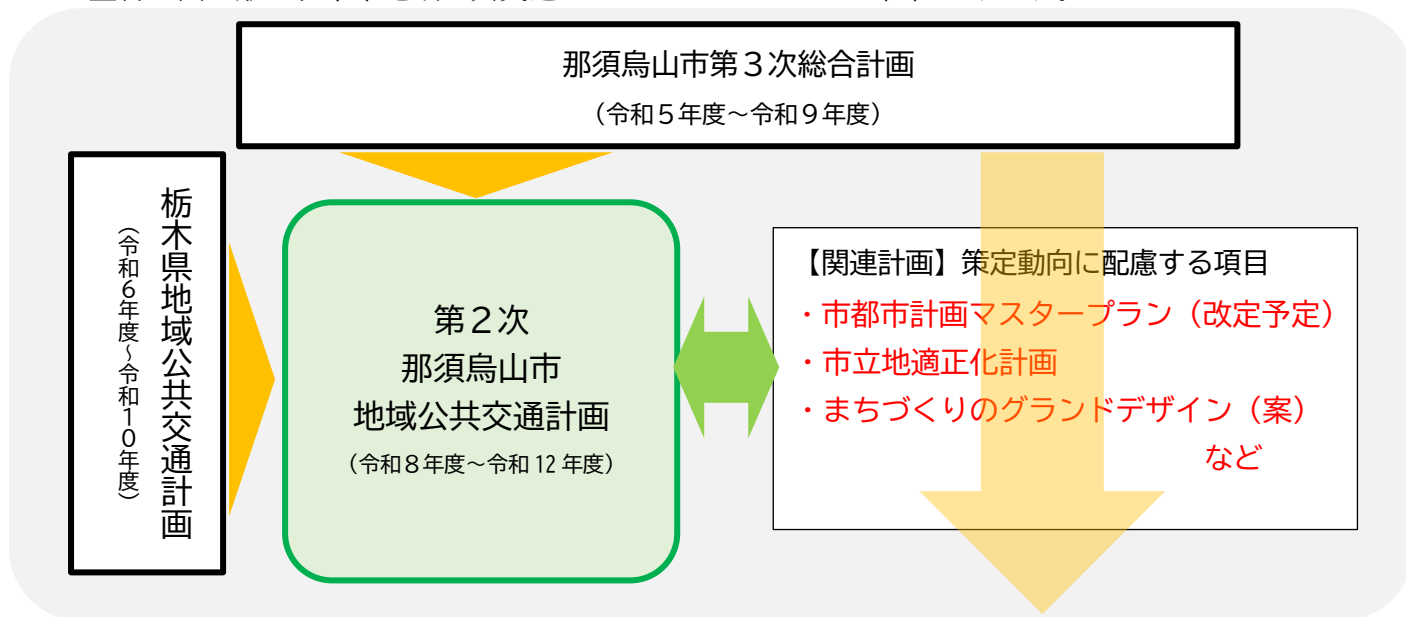
こうした状況の中でも、交通弱者を含むすべての市民が、将来にわたり「住みたい」、「住み続けたい」と思える魅力あるまちを実現するためには、自家用車に頼らずとも豊かな生活を可能にする地域公共交通の整備が必要不可欠です。

これらの実現のためにも、本年度、計画期間終了を迎える現計画の評価・検証を行い、地域の移動手段を最大限に活用した「利用価値」の高い、地域最適規模の旅客運送サービスの実現に向け、新たな地域公共交通のマスタープランとなる「第 2 次那須烏山市地域公共交通計画」を策定します。

1. 2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定します。

「那須烏山市第3次総合計画」や、本市を含む栃木県全域を計画区域とする「栃木県地域公共交通計画」を上位計画とし、関連計画として今後改定・策定が予定される「那須烏山市都市計画マスタープラン」「那須烏山市立地適正化計画」の策定動向を踏まえつつ、その他各種関連計画との整合を図る形で、本市地域公共交通のマスタープランとして位置づけます。



1. 3 計画の区域

計画区域は、前計画（那須烏山市地域公共交通計画(第1次)）と同様に、那須烏山市全域とします。なお、本市と隣接自治体とを結ぶJR烏山線や市営バス、路線バス網を考慮し、近隣自治体と連携を図ります。

【主に連携する近隣自治体】

| 市町 | 関係性 |
|-----------|--|
| 宇都宮市・高根沢町 | J R 烏山線沿線市町 |
| 那珂川町 | 那珂川町コミュニティバス運行事務局・共同運行市町 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 沿線市町 |
| 茂木町・市貝町 | 市営バス市塙黒田烏山線共同運行市町 |
| 茨城県常陸大宮市 | 市営バス烏山高部線共同運行市町 |
| さくら市 | 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 沿線市町 |

など

1. 4 計画の期間

本計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間を基本とします。

ただし、期間の途中で見直しが必要な場合は、適宜見直しを行うこととします。

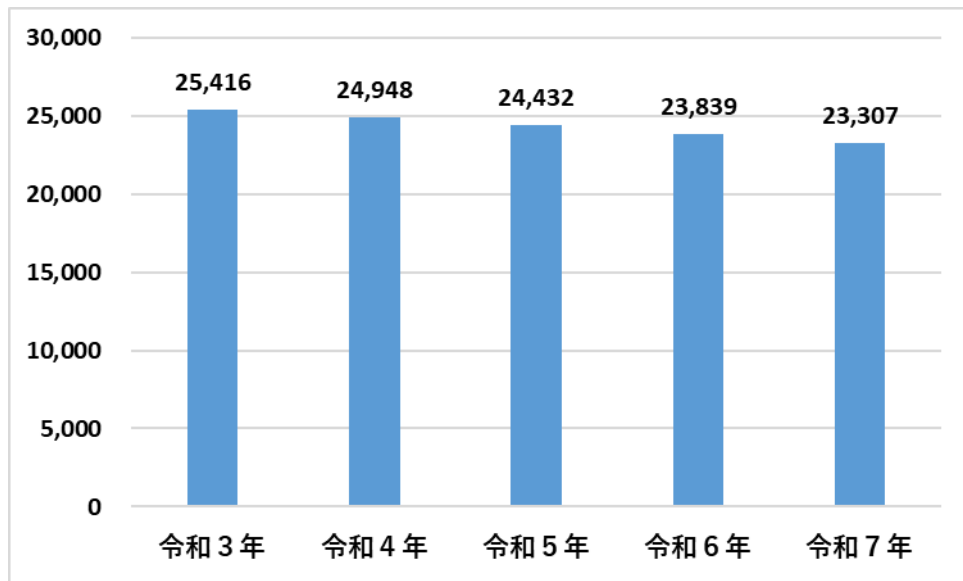
2 地域公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 人口

(1) 人口推移

本市の人口は、令和7年4月1日現在で23,307人、世帯数は10,249世帯となっています。令和7年の人口は、第1次那須烏山市地域公共交通計画（第1次）策定時の令和3年4月1日と比較して、2,109人減少しており、世帯数は令和3年4月1日と比較して、214世帯減少しています。なお、令和7年4月1日時点の1世帯当たりの人口は約2.27人となっています。

《図表 人口の推移 単位：人》



※出典：那須烏山市住基人口（各年4月1日現在）

(2) 人口推計

那須烏山市第3次総合計画による人口推計では、本市の人口は、令和27年には15,218人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和9年の7.93%から令和27年には6.72%に減少、65歳以上は令和9年の42.94%から令和27年には50.72%にまで増加する見込みとなっています。

《図表 人口の推移 単位：人》

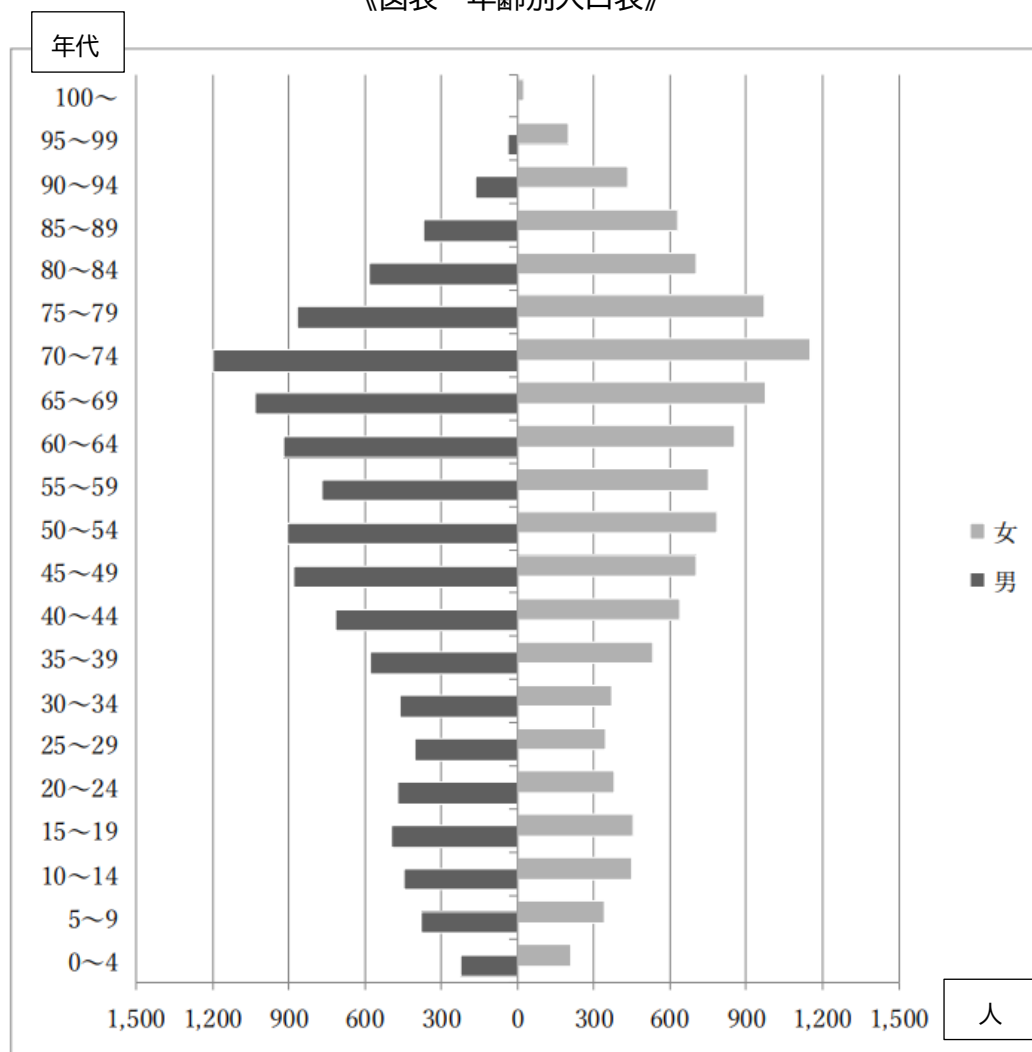
| | 2027年 | 2030年 | 2035年 | 2040年 | 2045年 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 令和9年 | 令和12年 | 令和17年 | 令和22年 | 令和27年 |
| 15歳未満 | 1,720 | 1,542 | 1,316 | 1,155 | 1,023 |
| | 7.93% | 7.47% | 7.07% | 6.84% | 6.72% |
| 15歳以上 65歳未満 | 10,655 | 9,924 | 8,540 | 7,431 | 6,477 |
| | 49.13% | 48.04% | 45.85% | 44.03% | 42.56% |
| 65歳以上 | 9,314 | 9,190 | 8,770 | 8,291 | 7,718 |
| | 42.94% | 44.49% | 47.08% | 49.13% | 50.72% |
| 総人口 | 21,689 | 20,656 | 18,626 | 16,877 | 15,218 |

※出典：那須烏山市第3次総合計画

(3) 年齢別人口

令和7年4月1日現在の年齢別人口を見ると、70～74歳代の人口が最も多く、2,197人となっており、65歳以上の人口は、全人口の約40.0%となっています。

《図表 年齢別人口表》

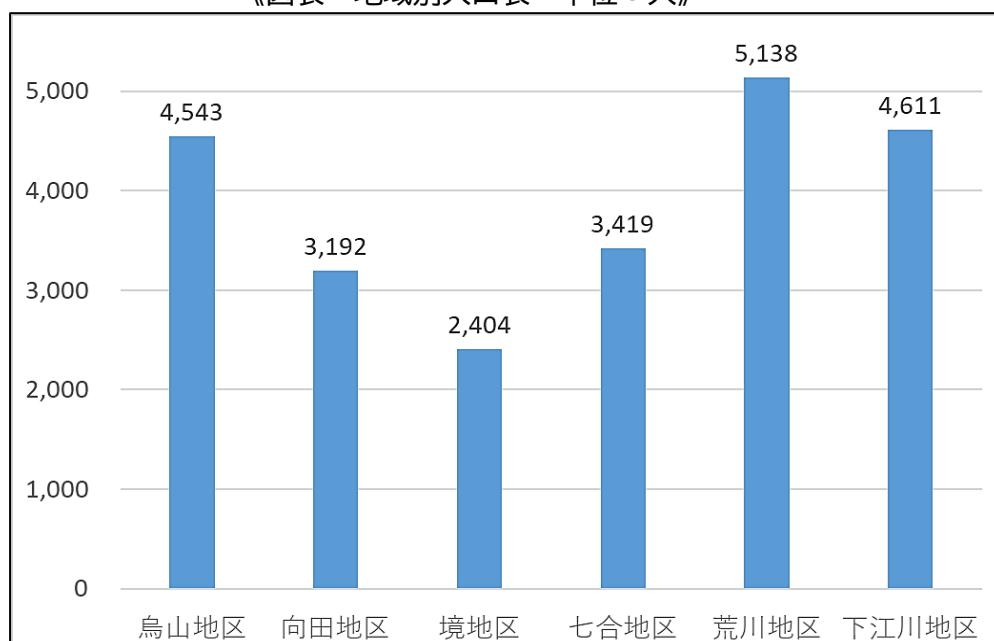


※出典：令和6年度那須烏山市行財政報告書

(4) 地域別人口

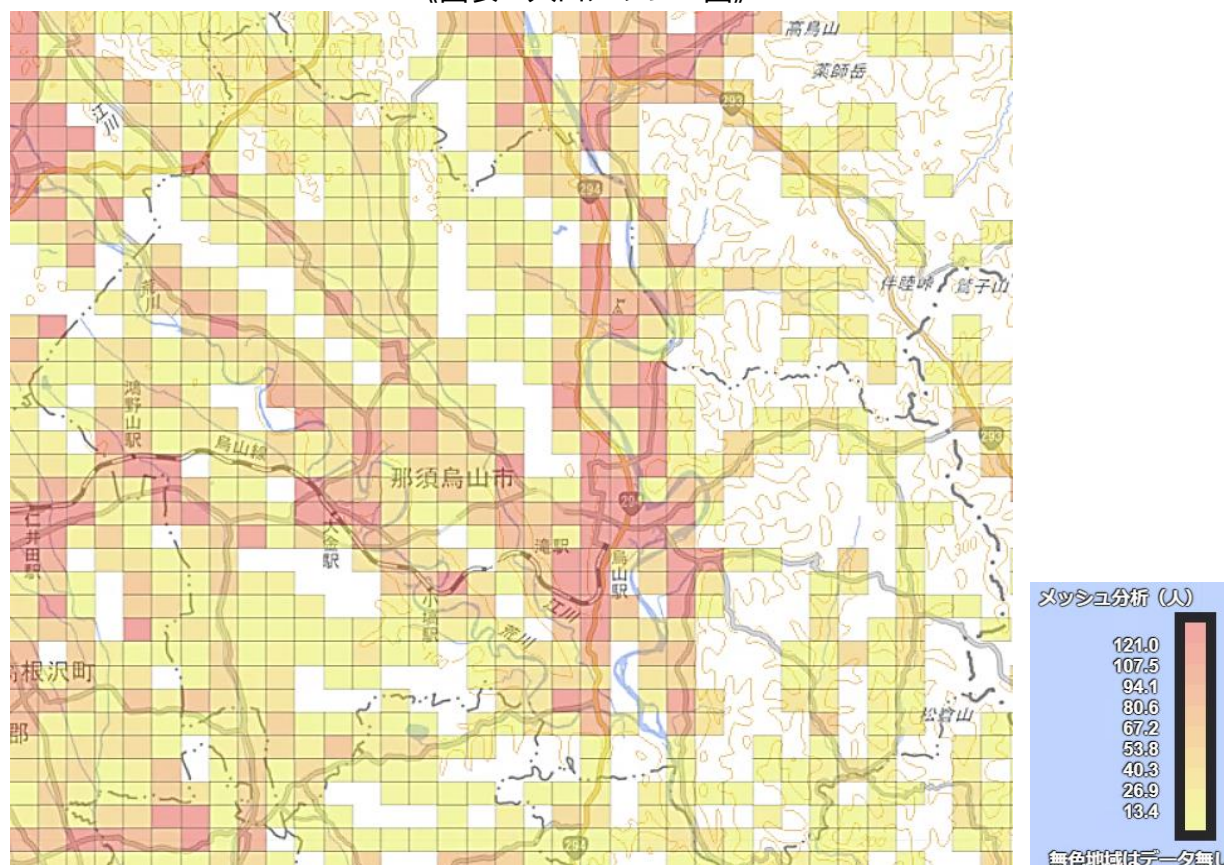
令和7年4月1日現在の地域別人口を見ると、荒川地区が5,138人と最も多く、次いで、下江川地区が4,611人となっています。また、下記の人口メッシュ図のとおり、荒川地区・下江川地区が存する旧南那須町域は、人口が広域的に分散する状況となりますが、鳥山地区・向田地区・境地区・七合地区が存する旧鳥山町域は、市街地及び主要な一般国道・県道沿いに一定の人口集積が確認されます。

《図表 地域別人口表 単位：人》



※出典：那須烏山市住基人口

《図表 人口メッシュ図》

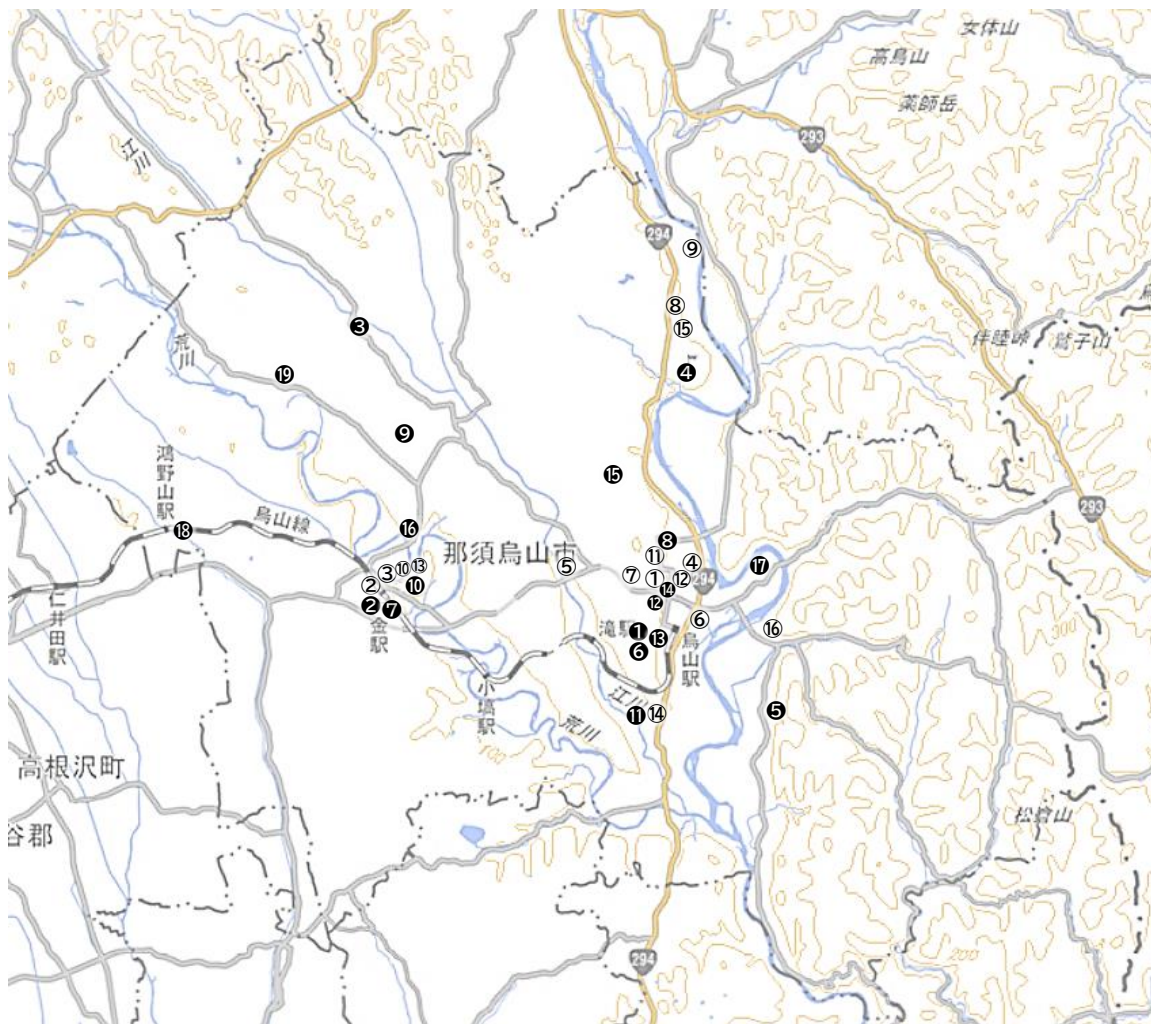


※出典：RESAS 地域人口メッシュ分析 (2020 年度)

(5) 主要施設の立地状況

本市の各種施設（行政施設、教育施設、商業施設、医療施設）は、その大半が鉄道駅周辺の旧烏山町市街地、旧南那須町市街地部に立地しています。

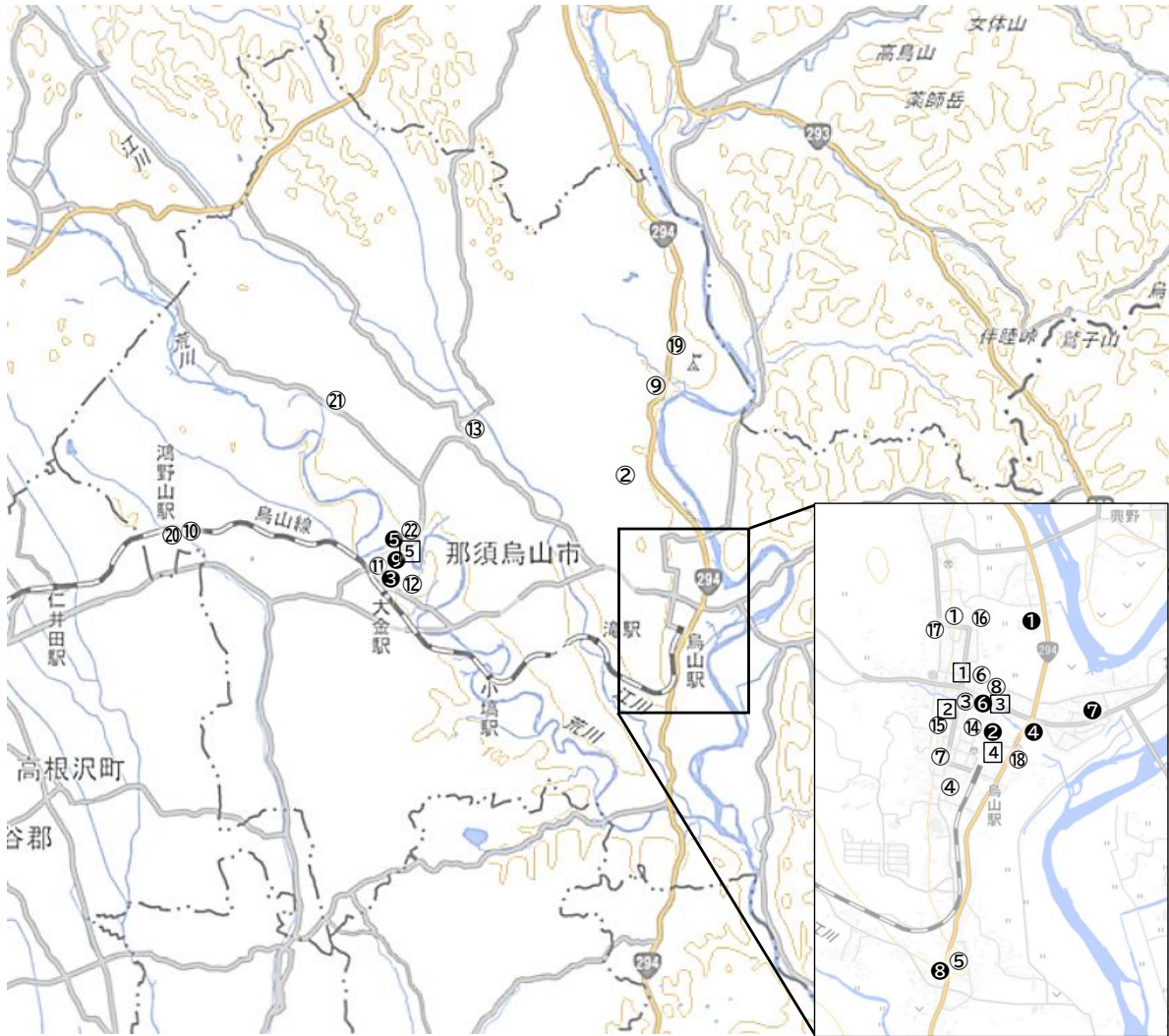
《図表 行政施設、幼・保・教育施設立地図》



| 行政施設 | | 幼・保・教育施設 | |
|------|----------------|----------|----------------------------|
| ① | 那須烏山市役所 烏山庁舎 | ① | 那須烏山市立烏山小学校 |
| ② | 那須烏山市役所 南那須庁舎 | ② | 那須烏山市立荒川小学校 |
| ③ | 那須烏山市 保健福祉センター | ③ | 那須烏山市立江川小学校 |
| ④ | 那須烏山市 水道庁舎 | ④ | 那須烏山市立七合小学校 |
| ⑤ | 那須烏山消防署 | ⑤ | 那須烏山市立境小学校 |
| ⑥ | 那須烏山警察署 | ⑥ | 那須烏山市立烏山中学校 |
| ⑦ | 栃木県南那須庁舎 | ⑦ | 那須烏山市立南那須中学校 |
| ⑧ | 南那須地区広域行政事務組合 | ⑧ | 栃木県立烏山高等学校 |
| ⑨ | 南那須地区保健衛生センター | ⑨ | 栃木県立南那須特別支援学校 |
| ⑩ | 南那須図書館 | ⑩ | 那須烏山市立なすからこども園 |
| ⑪ | 烏山図書館 | ⑪ | 那須烏山市立すくすく保育園(令和10年度未開園予定) |
| ⑫ | 烏山公民館 | ⑫ | 私立烏山みどり幼稚園 |
| ⑬ | 南那須公民館 | ⑬ | 私立烏山聖マリア幼稚園 |
| ⑭ | 烏山南公民館 | ⑭ | 私立烏山保育園 |
| ⑮ | 七合公民館(休止) | ⑮ | 私立地域型保育 みらいのKaze保育園 |
| ⑯ | 境公民館(休止) | ⑯ | 私立地域型保育 ゆうゆうランド那須烏山園 |
| | | ⑰ | 私立地域型保育 キッズランドあさひ |
| | | ⑱ | 私立地域型保育 こうのやま保育園 |
| | | ⑲ | 私立地域型保育 あいのわ保育園 |

※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

《図表 医療施設・商業施設・金融機関立地図》



| 医療機関 | | 商業施設 | |
|------|-----------|------|----------------|
| ① | 那須南病院 | ① | ベイシア烏山店 |
| ② | 烏山台病院 | ② | たいらや烏山店 |
| ③ | 阿久津クリニック | ③ | かましん大店 |
| ④ | 金井医院 | ④ | カワチ薬品那須烏山店 |
| ⑤ | 近藤クリニック | ⑤ | カワチ薬品大店 |
| ⑥ | 佐野医院 | ⑥ | ツルハドラッグ烏山店 |
| ⑦ | 水沼医院 | ⑦ | ホームセンターカンセキ烏山店 |
| ⑧ | 山野クリニック | ⑧ | コメリハード&グリーン烏山店 |
| ⑨ | 七合診療所 | ⑨ | コメリハード&グリーン大店 |
| ⑩ | 南那須青木医院 | 金融機関 | |
| ⑪ | 塩谷医院 | | |
| ⑫ | 林田医院 | | |
| ⑬ | 熊田診療所 | | |
| ⑭ | 石川歯科医院 | | |
| ⑮ | 口福会石川歯科医院 | | |
| ⑯ | 藤井歯科医院 | | |
| ⑰ | 若林歯科医院 | | |
| ⑱ | 岡林歯科医院 | | |
| ⑲ | 浅倉歯科医院 | | |
| ⑳ | 石倉歯科医院 | | |
| ㉑ | スマイル歯科 | | |
| ㉒ | みどり歯科 | | |
| | | ① | 足利銀行烏山支店 |
| | | ② | 栃木銀行烏山支店 |
| | | ③ | 烏山信用金庫本店 |
| | | ④ | JAなす南烏山支店 |
| | | ⑤ | JAなす南南那須支店 |

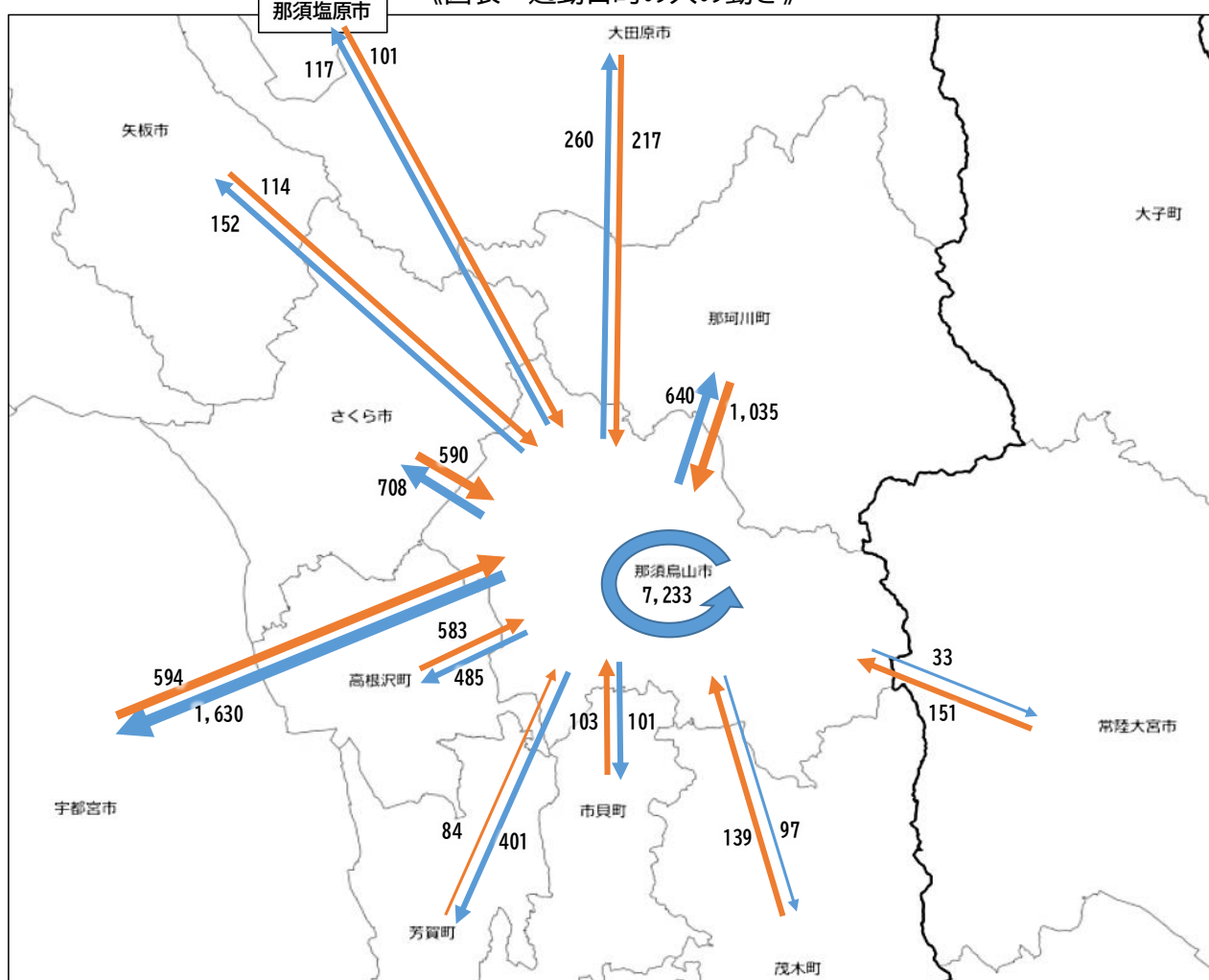
※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

2. 2 人口流動

(1) 通勤の流動

本市への流入については、那珂川町、宇都宮市の順に多くみられ、本市からの流出については、宇都宮市が最も多く、次いでさくら市への流出が多くみられます。

《図表 通勤目的の人の動き》



通勤の人の動き（単位：人）

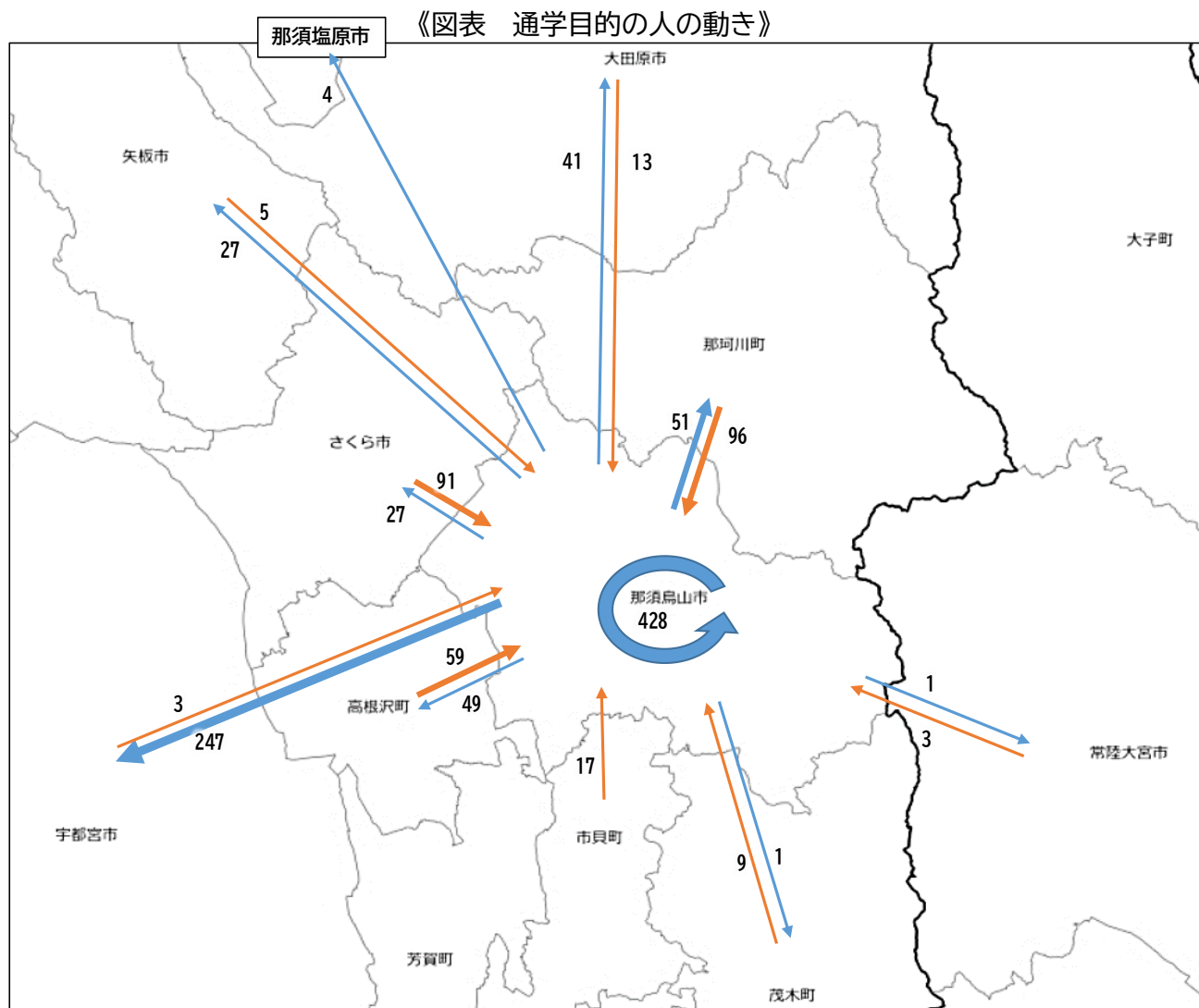
| 自市内で就業 | 7,233 | |
|----------|--------|-------|
| 宇都宮市 | 本市へ流入 | 594 |
| | 本市から流出 | 1,630 |
| 大田原市 | 本市へ流入 | 217 |
| | 本市から流出 | 260 |
| 矢板市 | 本市へ流入 | 114 |
| | 本市から流出 | 152 |
| 那須塩原市 | 本市へ流入 | 101 |
| | 本市から流出 | 117 |
| さくら市 | 本市へ流入 | 590 |
| | 本市から流出 | 708 |
| 茂木町 | 本市へ流入 | 139 |
| | 本市から流出 | 97 |
| 市貝町 | 本市へ流入 | 103 |
| | 本市から流出 | 101 |
| 芳賀町 | 本市へ流入 | 84 |
| | 本市から流出 | 401 |
| 高根沢町 | 本市へ流入 | 583 |
| | 本市から流出 | 485 |
| 那珂川町 | 本市へ流入 | 1,035 |
| | 本市から流出 | 640 |
| 茨城県常陸大宮市 | 本市へ流入 | 151 |
| | 本市から流出 | 33 |

※単位：人／日

※出典：総務省「令和2年国勢調査」 地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土WEB)

(2) 通学の流動（15 歳以上通学者）

本市への流入については、那珂川町、さくら市の順に多くみられます。本市からの流出については、宇都宮市が最も多く、次いで那珂川町への流出が多くみられます。



| 通学の人の動き（単位：人） | | |
|---------------|--------|-----|
| 自市内へ通学 | 428 | |
| 宇都宮市 | 本市へ流入 | 3 |
| | 本市から流出 | 247 |
| 大田原市 | 本市へ流入 | 13 |
| | 本市から流出 | 41 |
| 矢板市 | 本市へ流入 | 5 |
| | 本市から流出 | 27 |
| 那須塩原市 | 本市へ流入 | - |
| | 本市から流出 | 4 |
| さくら市 | 本市へ流入 | 91 |
| | 本市から流出 | 27 |
| 茂木町 | 本市へ流入 | 9 |
| | 本市から流出 | 1 |
| 市貝町 | 本市へ流入 | 17 |
| | 本市から流出 | - |
| 芳賀町 | 本市へ流入 | - |
| | 本市から流出 | - |
| 高根沢町 | 本市へ流入 | 59 |
| | 本市から流出 | 49 |
| 那珂川町 | 本市へ流入 | 96 |
| | 本市から流出 | 51 |
| 茨城県常陸大宮市 | 本市へ流入 | 3 |
| | 本市から流出 | 1 |

※単位：人／日

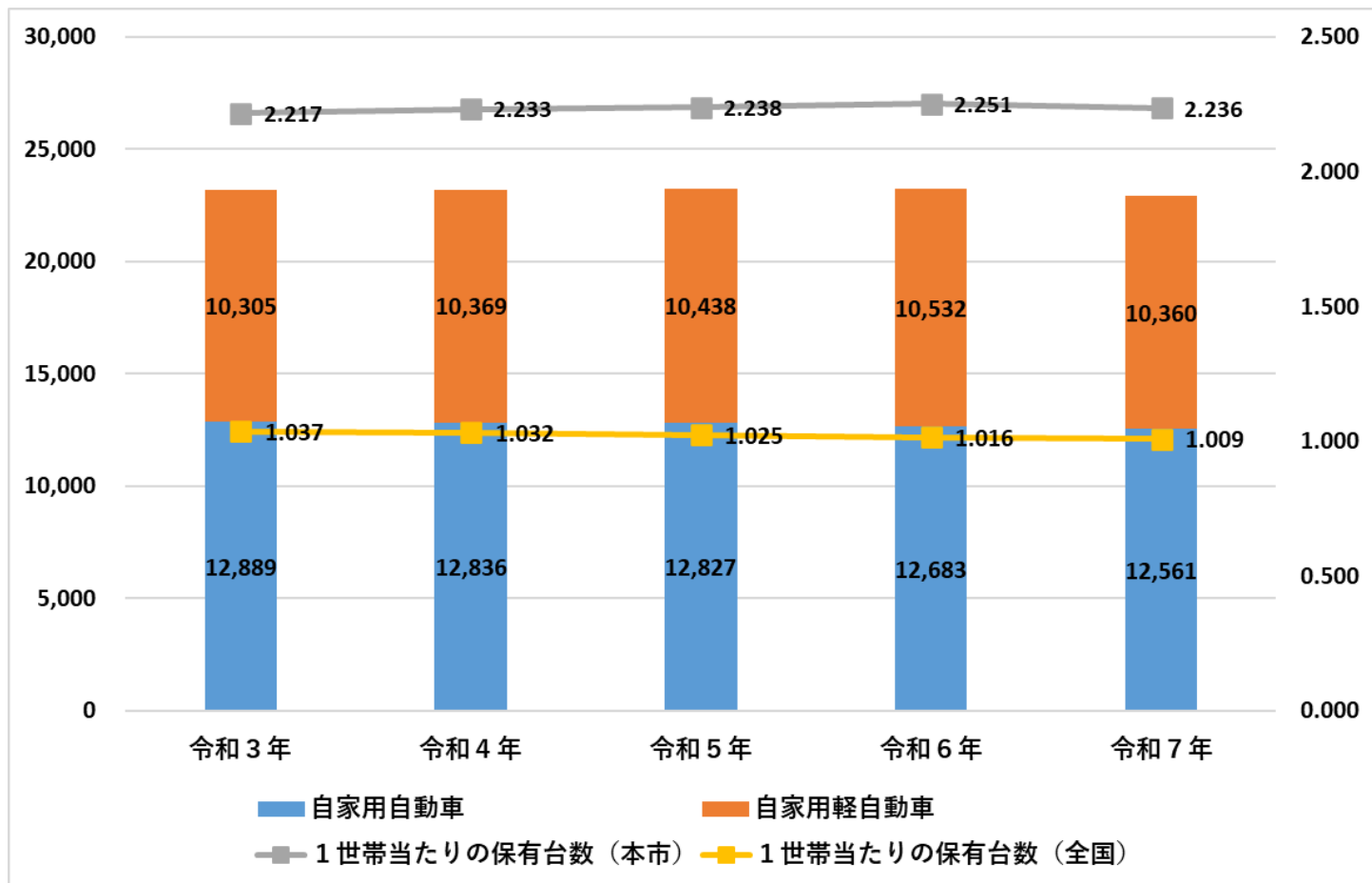
※出典：総務省「令和 2 年国勢調査」 地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

2. 3 自動車保有状況

自家用車の保有台数はほぼ横ばいで推移しており、令和7年3月末現在における本市の自家用自動車と自家用軽自動車の合計台数は22,921台となっています。

自家用自動車と自家用軽自動車を合計した1世帯当たりの本市の自家用車保有台数は、令和7年3月末現在で約2.236台となっています。全国の1世帯当たりの自家用車保有台数は平均約1.009台となっており、自動車依存が高い状況となっています。

《図表 自動車保有状況の推移 単位：台》



※出典：関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数(軽自動車を除く台数)」
 一般財団法人自動車検査登録情報協会（全国平均普及台数／世帯）
 那須烏山市資料（軽4輪：自家用車両数）

2. 4 高齢者の自動車運転

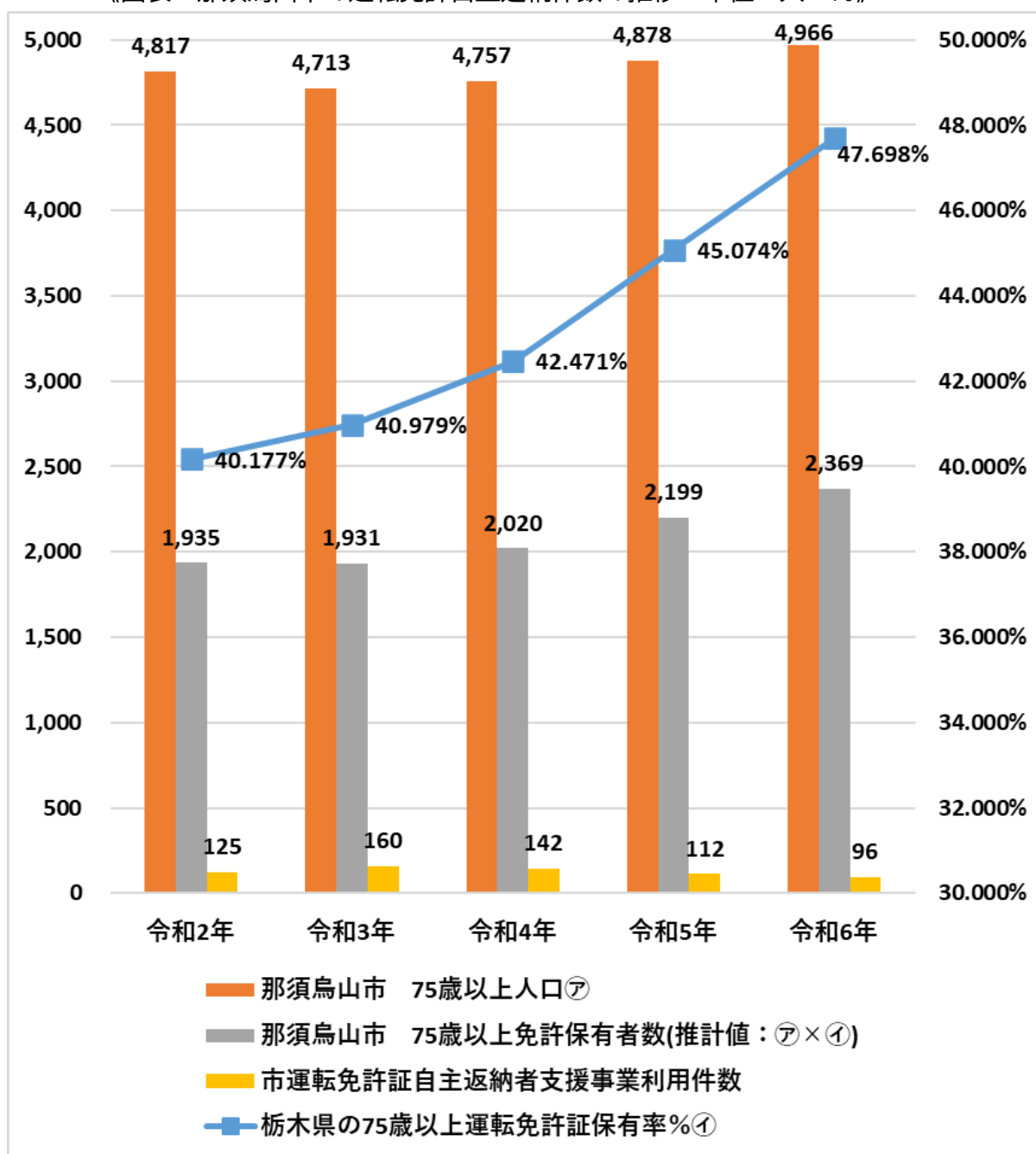
(1) 高齢者の運転免許保有状況

栃木県における年齢別運転免許保有率を令和2年から令和6年まで比較すると、75歳以上の運転免許証保有率が7.521ポイント増加しています。

(2) 高齢者の運転免許証自主返納件数

本市では、高齢者の運転免許証自主返納に対する支援として、タクシー乗車券の配布等、運転免許証自主返納者支援事業を行っています。利用件数を見ると年々減少している傾向が見られます。

《図表 那須烏山市の運転免許自主返納件数の推移 単位：人・％》



※出典：警察庁「運転免許統計」、栃木県住民基本台帳年齢別人口、那須烏山市資料

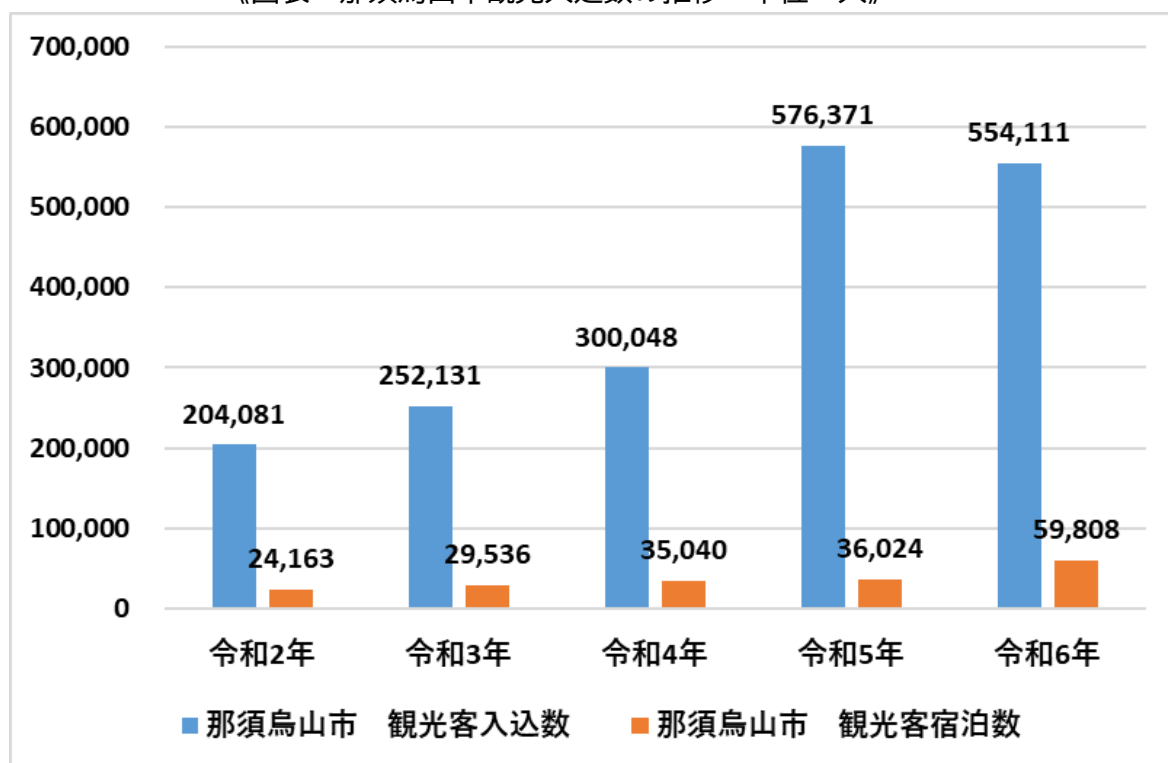
2. 5 観光来訪者

(1) 観光客入込数の動向

本市の観光入込客数はコロナ禍以降、急激な回復が見られ、その後、わずかに減少する傾向となっており、令和6年の調査結果は年間554,111人と、令和2年と比べて350,030人増加しています。

宿泊者数についても、コロナ禍以降の回復傾向により、令和6年の調査結果は年間59,808人と、令和2年と比べて35,645人増加しています。

《図表 那須烏山市観光入込数の推移 単位：人》

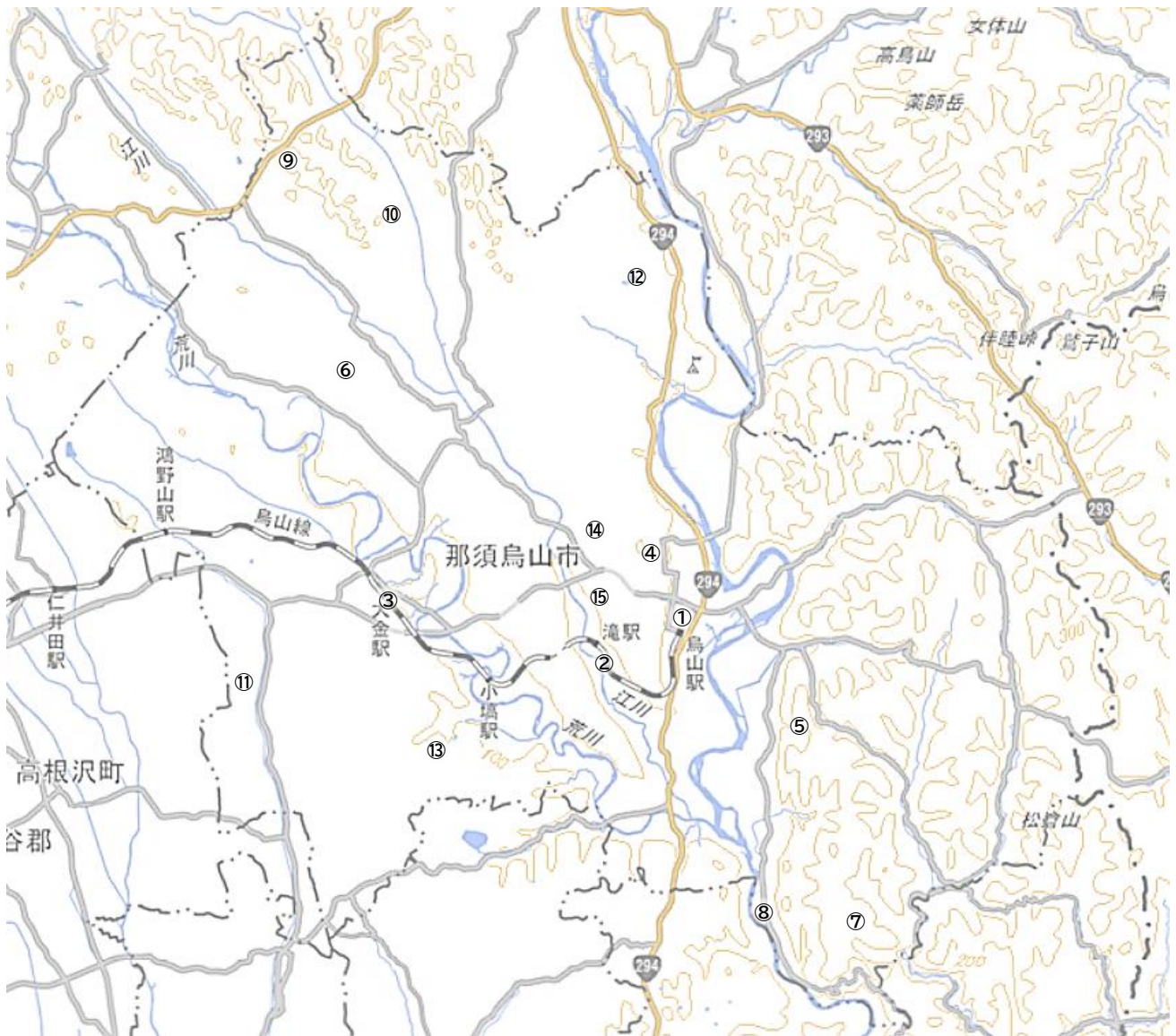


※出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

(2) 観光施設の立地状況

本市の観光施設の立地は、市全域に面的に分散する傾向があります。公共交通での来訪者の回遊性を高めるための交通ネットワークの形成や、効率的な二次交通の整備が必要な状況です。

《図表 那須烏山市内の主な観光施設の立地状況》



| 主な観光施設 | |
|--------|--------------------------|
| ① | 【施設】山あげ会館 |
| ② | 【施設】龍門ふるさと民芸館・龍門の滝 |
| ③ | 【施設】大金駅前観光交流施設 |
| ④ | 【史跡】烏山城跡 |
| ⑤ | 【公園】花立峠憩いの森公園 |
| ⑥ | 【公園】八溝県民休養公園 |
| ⑦ | 【公園】那珂川県立自然公園（国見みかん園を含む） |
| ⑧ | 【体験】和紙の里 |
| ⑨ | 【キャンプ】那須いなか村オートキャンプ場 |
| ⑩ | 【キャンプ】南那須オートキャンプ場 |
| ⑪ | 【キャンプ】フォレストパークおいらの森 |
| ⑫ | 【ゴルフ】烏山城カントリークラブ |
| ⑬ | 【ゴルフ】G7カントリークラブ |
| ⑭ | 【ゴルフ】風月カントリークラブ |
| ⑮ | 【その他】どうくつ酒蔵 |

※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土WEB)

3 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

(1) 第3次那須烏山市総合計画

第3次那須烏山市総合計画では、基本目標4「未来につなぐ安全・安心な暮らしを守る」において、J R烏山線の存続や地域の実情に応じた公共交通サービスの確保が重点戦略として位置づけられています。

| 項目 | 内容 |
|-------------|---|
| 策定 | 令和5年3月 |
| 計画期間 | 令和5年度～令和9年度 |
| 将来像 | 新たな未来への第一歩 市民が主役のまち 那須烏山市 |
| 拠点エリアに関する記載 | <p>【将来都市構造】</p> <p>○ 都市活動拠点エリア</p> <p>新本庁舎等の行政機能を含めた都市拠点機能の誘導や、J R駅及び公共公益施設の集積等を活かし、本市の都市活動全般にわたる中核として機能するエリア。コンパクトシティによる居住機能の誘導や豊富な歴史文化資源の活用と併せ、市のシンボルとなるような都市環境を形成。</p> <p>○ 都市生活拠点エリア</p> <p>宇都宮地域への近接性、福祉・教育・文化といった公共施設の集積、J R駅及び近隣商業機能等を活かし、定住促進の中核として機能するエリア。公共施設の適正な配置や効率的な土地利用の推進等により、本市の定住促進拠点としての環境を形成。</p> |
| | |

| | |
|---------------------|---|
| <p>本市にとっての新たな課題</p> | <p>○ JR烏山線の存続</p> <p>国においては、1日の平均通過人員が1,000人未満となるJR路線について、存続策やバス運行への転換を検討する方針が打ち出されている。1日の平均通過人員が1,148人（令和2年度）であるJR烏山線にとっては大きな危機であり、利用向上に向けたより一層の対策が急務である。</p> <p>○ 県立烏山高等学校の存続</p> <p>少子化による人口減少が進む中、栃木県においては、県立高校の規模と配置の適正化や学校の特色化等、今後の望ましい県立高校の在り方に関する検討が進められている。ここ近年、定員割れの傾向が続く県立烏山高等学校については、近い将来、何らかの見直し検討の対象になることも懸念され、小・中学校・高校を通した教育の充実を図り、地域の担い手となる人材の育成を図るためには、県立烏山高等学校の存続は不可欠であり、市としてできる限りの支援策を講じていく必要がある。</p> |
| <p>公共交通に関する記載</p> | <p>【分野別計画 2 教育・文化・スポーツ】</p> <p>(2) 県立烏山高等学校－①県立烏山高等学校への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 県立烏山高等学校へ通学する生徒の経済的負担を軽減するため、通学費用に関する財政支援を行う。 <p>【分野別計画 3 産業・観光】</p> <p>(3) 観光－②観光施設の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> JR烏山線利用者等の利便性の向上を図るため、レンタサイクル等の二次交通の確保に取り組む。 <p>基本目標4 未来につなぐ安全・安心な暮らしを守る</p> <p>Ⅲ 暮らしやすい都市再生戦略</p> <p>B) 公共交通網の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤通学の足として欠かすことができないJR烏山線の存続を図るため、ソフト・ハードの両面から利用向上策に取り組む。 地域の実情に応じた利便性の高い公共交通網の再構築に取り組むとともに、地域共助型生活交通や無人自動運転技術の導入について検討を行う。 <p>C) コンパクトシティに向けた中心市街地の再生整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来都市構造を実現し、暮らしやすい快適な都市空間を形成するため、JR烏山駅・大金駅周辺の市街地の再生整備に取り組む。 <p>【分野別計画 4 安全・安心・住環境・都市基盤】</p> <p>(3) 都市基盤－②公共交通網の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> JR烏山線の存続に向けたソフト・ハードの両面からの利用向上策の推進に取り組む。 地域の実情に合わせた利便性の高い公共交通網の再構築に取り組むとともに、地域共助型生活交通や無人自動運転技術の導入について検討を行う。 デマンド交通及び市営バスの収支率向上に向けた改善に取り組む。 |

(2) 那須烏山市都市計画マスタープラン

那須烏山市都市計画マスタープランでは、全体構想において、次に掲げる地域公共交通に係る基本方針や整備方針の方向性が位置づけられています。なお、当該マスタープランは平成 20 年 3 月策定であり、令和 7 年度現在において改定に向けた検討・調整が進められています。

| 項目 | 内容 |
|------------|--|
| 策定 | 平成 20 年 3 月 |
| 計画期間 | 目標年次：平成 39 年（令和 9 年） |
| 公共交通に関する記載 | <p>【第 2 章 重点課題】</p> <p>3. 都市整備課題の設定</p> <p>(2) 移動・通勤の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが移動しやすい交通環境形成、人口定住を支援する通勤環境向上等に資する鉄道（ＪＲ烏山線）の利用環境の向上が必要。 ・ 安全・安心に移動できる交通環境形成、全市的な公共公益施設の利用環境向上等に資する公共交通ネットワークの充実が必要。 <p>【第 3 章 基本方針】</p> <p>1. 将来都市像の設定</p> <p>(2) まちづくりの基本目標－②交通体系整備の基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 宇都宮及び周辺市町との連携を支援する交通ネットワーク形成を目指す。 ・ 周辺の開発動向を市の活力づくりに活用できるような交通ネットワーク形成を目指す。 ・ 市街地へのアクセス向上のための交通ネットワーク構築と適切な整備・維持・管理を図る。 ・ 鉄道の利用環境・公共交通ネットワークの向上を目指す。 <p>3. 将来都市構造の設定</p> <p>(2) 拠点・エリアの設定－⑦公共交通サービス拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ＪＲ烏山線の駅を「公共交通サービス拠点」に位置づけ、利用環境の向上による定住促進や誰もが移動しやすい交通環境形成を図る。 <p>【第 4 章 全体構想】</p> <p>2. 交通体系整備の基本方針</p> <p>(1) 交通体系の骨格</p> <p>《道路・鉄道・公共交通による「市内 15 分構想」の実現のために》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・公共交通の機能の向上により、身近な市街地へ概ね 15 分で移動できる「市内 15 分構想」の実現を目指す。 ・ 鉄道駅周辺の利用環境向上やバス等の公共交通の充実により誰もが安全・安心・便利に移動できる交通環境づくりを目指す。 |

| | |
|--|---|
| | <p>(2) 交通体系整備の基本方針－②公共交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰もが移動しやすい交通環境形成、人口定住を支援する通勤環境向上、観光交流の促進のため、ＪＲ烏山線の駅周辺における利用環境向上を図る。 <div style="border: 1px dotted black; padding: 5px;"> <p>【烏山駅・大金駅周辺】</p> <p>市街地の拠点・玄関口としての利用環境向上 想定整備：アクセス道路・駐車場・観光等の各種情報発信機能、景観整備</p> <p>【鴻野山駅・小埜駅周辺】</p> <p>周辺住宅地と一体的な定住支援機能向上 想定整備：アクセス道路・駐車場、花公園等の小公園・広場等</p> <p>【滝駅周辺】</p> <p>定住支援機能と観光活動の支援機能向上 想定整備：アクセス道路・駐車場、花公園等の小公園・広場、観光情報発信、休憩スペース、景観整備等</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 市内循環バス・福祉乗合タクシー等により、公共公益施設等を安全・便利に利用できる交通環境の向上を図る。 <p>3 居住環境整備の基本方針</p> <p>(3) 地域間ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地・集落間の移動を支援する道路網として、幹線・補助幹線に接続する生活道路整備、鉄道駅周辺の利用環境とアクセスの向上、循環バス・乗合タクシー等による公共交通機能の向上等を図る。 |
|--|---|

(3) 栃木県地域公共交通計画

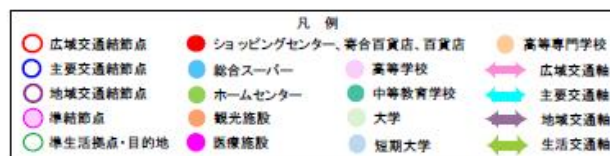
栃木県地域公共交通計画では、目標 i 「公共交通ネットワークの維持・形成」に関する広域交通ネットワーク維持・形成の施策・取組において、ＪＲ烏山線やバス路線等、地域の実情に応じた公共交通サービスの確保について位置づけられています。

| 項目 | 内容 |
|----------|---|
| 策定 | 令和 6 年 3 月 |
| 計画期間 | 令和 6 年度～令和 10 年度 |
| 本市に関する記載 | <p>第 6 章 目標達成のための施策</p> <p>(1) 目標 i 「公共交通ネットワークの維持・形成」に関する施策</p> <p>施策 1-1-取組 1 「幹・枝・葉を創り守り育てるための検討」</p> <ul style="list-style-type: none"> 「幹・枝・葉」にあたる公共交通ネットワークの役割の明確化・連携により、県外との広域的な移動から、目的地までの移動に至るまで、様々な利用者のニーズに対応できる交通体系を目指す。 次ページの公共交通ネットワーク図等を基に様々なデータを分析し、地域の実情を踏まえた上で、各輸送資源を組み合わせながら、あるべき公共交通ネットワークの姿を関係機関とともに検討する。 |

《図表 公共交通ネットワーク図》



※出典：栃木県地域公共交通計画 図 5-2



● 上記図における本市公共交通の位置づけ

| | |
|---------|---|
| 主要交通軸 | J R 烏山線 市営バス烏山高部線 |
| 地域交通軸 | 市営バス市塙黒田烏山線 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 |
| 主要交通結節点 | 烏山駅 |

施策 1-1-取組 2 「市町をまたぐバスの導入促進や関係者との調整」

- ・ 市町の連携や、交通事業者等の関係者との調整を支援し、複数の市町をまたぐバス路線を維持するとともに、新たな市町をまたぐバス路線の導入を促進する。

施策 1-2-取組 2 「各種交通モードと共存した運行体制の確保」

- ・ 鉄道と路線バス、路線バスとコミュニティバス等、交通モードが複数運行している区間の本数やダイヤを運行主体の垣根を越えて調整し、各種交通モードの棲み分けを行い、各種交通モードの役割を達成するために、限られた地域の交通手段の中で最適な運行体制の確保を図る。

施策 1-2-取組 3 「利用者のニーズを踏まえた運行の効率化」

- ・ 地域における利用ニーズや利用状況を分析し、路線の統廃合や再編、イグレス交通の新設、運行形態の変更等、運行効率化を図り、持続可能な運行を目指せるよう勉強会・協議会を実施する等の体制を構築する。
※イグレス交通：主要交通機関(アクセス交通)と対になる、主要交通手段を降りた後、最終的な目的地まで移動するための交通手段のこと。

施策 1-3-取組 1 「交通結節点の整備」

- ・ 発着施設、歩行空間や駐車場、駐輪場、案内施設、休憩施設等を含む交通結節点の整備や整備の支援を行い、待ち時間の負担軽減や複数の交通モードの乗り換えをスムーズにし、公共交通の利用促進を図る。

施策 1-3-取組 2 「自宅から目的地までを結ぶ交通モードとの有機的な連携」

- ・ 交通結節点において、乗継がしやすい施設整備を行うとともに、端末交通とのシームレスなダイヤ設定等を行い、様々な交通モードとの有機的な連携を図る。

4 地域公共交通の現状

4. 1 既存の地域公共交通網

本市の公共交通機関は、J R 烏山線を主軸に、路線バスによる地域間幹線機能、デマンド交通の区域運行による地域交通網を構成しています。

J R 烏山線は、宇都宮市へアクセスする大動脈であり、烏山駅において、市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線、那珂川町コミュニティバスへ接続します。

市営バス烏山高部線は茨城県常陸大宮市を運行区域とし、道の駅みわ・高部地内へ接続し、市営バス市塙黒田烏山線は茂木町・市貝町を運行区域とし真岡鐵道市塙駅へ接続します。那珂川町コミュニティバスは那珂川町(旧小川市街地、旧馬頭市街地)へ接続します。鉄道駅とバス停圏外については、デマンド交通の区域運行により全域をカバーしており、交通空白の解消に努めています。

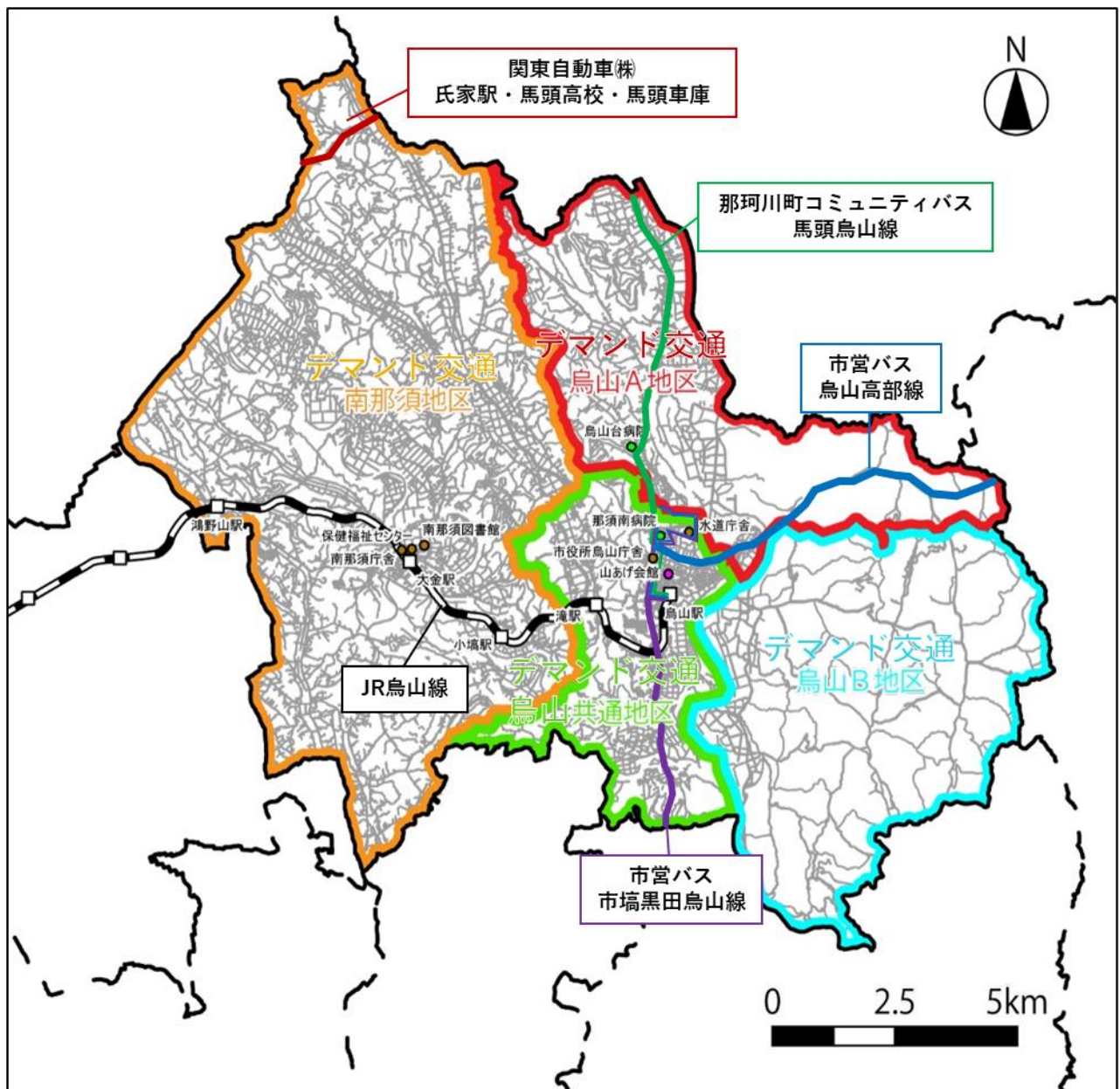
また、民間の交通手段として、本市に営業所が所在するタクシー事業者が2社(烏山合同タクシー株式会社、株式会社烏山観光タクシー)、市北部の一部を民間バス路線(関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫)が運行します。

そのほか、遠距離通学の小中学生を対象としたスクールバスや高齢者等を対象とした福祉タクシー事業(タクシー利用券配付による助成制度)等を実施しています。

《図表 那須烏山市の地域公共交通の運行概要》

| モード | 運行内容 | 運行主体 | 運賃 |
|------------|--------------------------------------|--|------------------|
| 鉄道 | J R 烏山線 | 東日本旅客鉄道(株) | 距離制 |
| 民間バス | 氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 | 関東自動車(株) | 距離制 |
| 公営バス | 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線 | 那珂川町 ※運行受託する関東自動車(株)が運行 ※那珂川町及び本市による共同運行 | 距離制 ※上限 500 円 |
| | 那須烏山市営バス ・烏山高部線 ・市塙黒田烏山線 | 那須烏山市(自家用有償バス) ※本市及び常陸大宮市、茂木町、市貝町による共同運行 | 距離制 |
| 乗合 タクシー | デマンド交通 ・南那須地区 ・烏山A地区 ・烏山B地区 | 那須烏山市 ※運行業務を受託する烏山合同タクシー(株)及び(株)烏山観光タクシーが運行 | 定額 ※300 円/回 |
| その他 | スクールバス(小学生、中学生等を対象) | | 無料 |
| | 福祉タクシー事業(75 歳以上の高齢者や障がい者を対象) | | タクシー運賃 一部助成 |

《図表 那須烏山市の地域公共交通網》



4. 2 地域公共交通の状況

(1) J R 烏山線



【運行概要】

J R 烏山線は、烏山駅を起点として、本市西部を横断する形で J R 東北本線に接続し、宇都宮駅まで至る、本市公共交通の大動脈を担う鉄道路線で、令和 5 年に、全線開業から 100 周年を迎えました。

東から烏山駅、滝駅、小埜駅、大金駅、鴻野山駅の 5 駅が市内に存在し、1 日あたり上り 13 便、下り 14 便が運行されています。烏山駅は旧烏山町市街地に位置しており、路線バスへの接続等、交通結節点として重要な役割を有しています。

なお、令和 7 年 3 月から、市内に存在する全ての駅で、駅係員が終日不在となりました。

【状況】

東日本旅客鉄道(株)では、栃木県内で唯一、輸送密度(平均通過人員/日)2,000 人/日未満の「利用の少ない線区」に該当しています。

輸送密度は、令和 6 年度は 1,113 人であり、統計開始時(昭和 62 年度)と比べ半数以下に減少しています。後述のとおり、輸送密度が 1,000 人/日未満の路線は、鉄道の維持が困難な「特定線区」とみなされ、存廃を含めた協議の場である「再構築協議会」の対象となりうるため、官民挙げて利用促進の取り組みが求められます。

《図表 J R 烏山線 輸送密度推移》

| J R 烏山線 | 昭和 62 年度 | 令和 2 年度 | 令和 3 年度 | 令和 4 年度 | 令和 5 年度 | 令和 6 年度 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 輸送密度 | 2,559 人/日 | 1,148 人/日 | 1,140 人/日 | 1,120 人/日 | 1,144 人/日 | 1,113 人/日 |

※出典：東日本旅客鉄道(株) 路線別ご利用状況

【輸送密度について】

輸送密度とは、特定の鉄道路線や区間において、1キロメートル当たりの1日平均の輸送人員を示す数値であり、以下の計算式で求められます。

$$\text{輸送密度} = \text{年間輸送人キロ} \div \text{営業キロ} \div 365 \text{ 日（うるう年は 366 日）}$$

※出典：一般社団法人日本民営鉄道協会

数値が高いほど、その路線の利用者数が多いことを示しており、鉄道のメリットである大きな輸送力が生かされている状況であると考えられます。

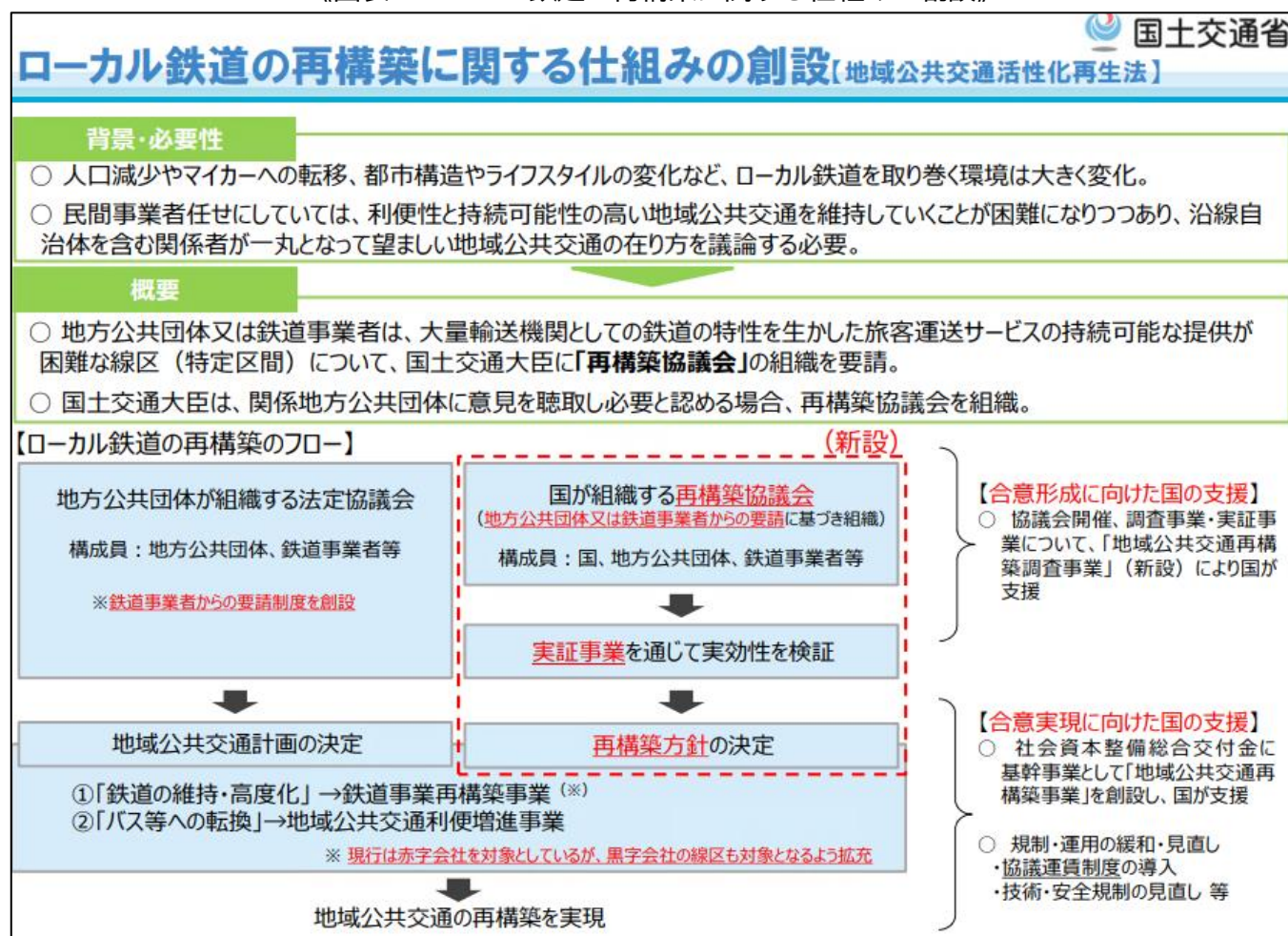
一方、数値が低い場合は、利用者が少なく、鉄道のメリットが生かされていない状況であると考えられます。

国は、令和5年に、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案を閣議決定し、「ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充」を図りました。

主に、「再構築協議会」制度の創設、協議会において作成した「再構築方針」等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」の拡充が行われました。

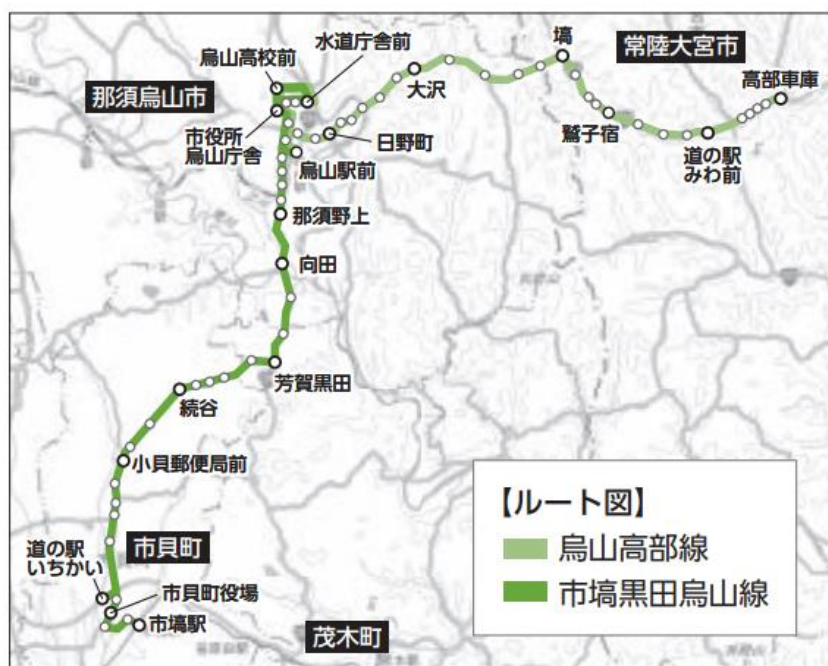
当該「再構築協議会」の設置基準について、国は、主に、輸送密度1,000人/日未満の線区を優先する方針としており、協議会においては、「鉄道の維持・高度化」又は「バス等への転換」に向けた協議を進めることとされています。

《図表 ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設》



※出典：国土交通省

(2) 市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線



《烏山高部線》



《市塙黒田烏山線》

【運行概要】

民間路線バスの廃止代替路線として、道路運送法第78条第2号の規定に基づき、那須烏山市が自家用有償旅客運送（交通空白輸送）により運行する路線バスです。

烏山高部線は、茨城交通(株)路線の廃止代替として、平成7年に従来の運行路線を引き継ぐ形で運行を開始し、烏山駅を起点に茨城県常陸大宮市高部間を、平日8便／日（4往復）、土日祝日6便／日（3往復）運行します。

市塙黒田烏山線は、ジェイアールバス関東(株)路線の廃止代替として、平成8年に従来の運行路線を引き継ぐ形で、烏山線を起点に茂木町黒田を通過し、市貝町市塙(真岡鐵道市塙駅)間を、平日8便／日（4往復）、土日祝日5便／日（2.5往復）運行します。

両路線とも、本市が運行の事務局を担い、沿線市町の茂木町、市貝町、茨城県常陸大宮市より、運行費の負担を受けています。

【状況】

両路線とも、沿線人口の減少や、スクールバス整備等による児童・生徒の利用減少等により、利用者数の減少に歯止めがかかなくなっています。

このため、持続可能な運行を目的として、令和7年4月1日に路線再編を実施し、利用の少ない時間帯の減便や、利用の少ない区間の削減、利用者数を考慮した車両の小型化等を実施したうえで、鉄道や他の路線バス等への接続性の向上や、旧烏山町市街地内の運行方法の見直し等を実施しました。

《図表 那須烏山市営バス 利用状況推移》

| | 路線 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|--------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 市営バス 利用状況 | 烏山高部線 | 3,826人 | 4,568人 | 3,689人 | 3,108人 | 2,350人 |
| | 市塙黒田烏山線 | 6,299人 | 5,167人 | 5,257人 | 3,367人 | 2,838人 |

(3) 那珂川町コミュニティバス 馬頭烏山線



※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

※主要なバス停のみ表示



【運行概要】

ジェイアールバス関東(株)路線の廃止代替として、平成 22 年より那珂川町が事務局となり、道路運送法第 4 条の規定に基づき、運行を受託する関東自動車(株)が運行主体となり運行する路線バスです。

元来、地域的な繋がりが大きい本市と那珂川町間を運行区間としており、沿線に栃木県立烏山高等学校や栃木県立馬頭高等学校が所在することから、朝夕の時間帯を中心に、通学や通勤等の利用が見られ、地域間幹線系統として重要な役割を有しています。

那珂川町役場を起点として、烏山駅間を平日 16 便／日（8 往復）、土日祝日 7 便／日（3. 5 往復）運行します。

【状況】

通学利用や通勤利用に見られ、利用者数が 2 万人を超える等、市内を運行区域とするバス路線では最も輸送規模が大きい路線ではありますが、沿線人口減少等による利用減や運行経費が増大する傾向が見られます。

《図表 那珂川町コミュニティバス 馬頭烏山線 利用状況推移》

| 那珂川町コミュニティバス 馬頭烏山線 利用状況 | 令和 2 年度 | 令和 3 年度 | 令和 4 年度 | 令和 5 年度 | 令和 6 年度 |
|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 23,836 人 | 25,182 人 | 21,786 人 | 20,937 人 | 20,282 人 |

(4) 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫



※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

※主要なバス停のみ表示

【運行概要】

J R東北本線氏家駅を起点として、喜連川を經由し、那珂川町大字健武地内の関東自動車(株)馬頭車庫を終点とする、道路運送法第4条の規定に基づき、関東自動車(株)が運行主体となる民間バス路線です。

主に、一般国道293号を走行し、県北東部を横断する形で運行しており、本市志鳥地内が運行の範囲に含まれています。市内に停留所数は4箇所(軍沢口、長坂、志鳥新道、上志鳥)所在し、主に、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

【状況】

令和3年度から4年度にかけ、運行内容の見直し等により運行便数が大幅に削減されたため、利用者数の落ち込みが見られますが、その後も、一定の通学利用や日常利用により、利用者数は年間1万8千人程度で推移しています。沿線人口減少等による利用減が今後進むものと推測されます。

《図表 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 利用状況推移》

| 関東自動車(株) 路線 利用状況 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 55,373人 | 48,698人 | 18,536人 | 18,728人 | 18,240人 |

(5) 那須烏山市デマンド交通



【運行概要】

市内の交通空白の解消を図ることを目的として、平成24年に、旧南那須町全域を運行区域とするデマンド交通の運行を開始しました。その後、旧烏山町域の市営バス滝見谷循環線、国見わらび荘線の廃止の動向を踏まえ、平成26年から烏山地区の実証運行を開始し、運行区域を市内全域に拡大しました。

原則、運行区域※内において、予約があった時に複数の利用者との乗り合い方式により送迎を行うサービスで、自宅等から目的地までドアツードアで移動することができ、運賃は1回の乗降で一律300円(障がい者、小人は150円)です。

※ 運行区域：南那須地区(旧南那須町全域)、烏山A地区(旧烏山町北側)、烏山B地区(旧烏山町南側、境地区)としており、行政施設等を除き、原則区域内のドアツードア運行としている。

市内タクシー事業者(烏山合同タクシー(株)、(株)烏山観光タクシー)が運行を担い、各運行区域において土日祝日・年末年始を除く平日9便(1便当たり2台)運行します。

【状況】

主に、高齢者を中心に、通院や買い物等の利用が見られ、後期高齢者等の日常移動に用いられるフィーダー系統として重要な役割を有しています。一方、輸送力や定時性の確保が難しいことや、旧南那須町内を中心とした利用の集中、運行区域の制限により施設・店舗へのアクセシビリティに差が生じていることから、地区制の再検討や、更なる運行の高頻度化等、運行形態の見直しが求められています。

《図表 那須烏山市デマンド交通 利用状況推移》

| デマンド交通 利用推移 (市内全地区合計) | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16,566人 | 17,308人 | 17,290人 | 16,040人 | 15,921人 |

(6) スクールバス

【概要】

市内の小中学校への遠距離通学を解消する目的及び統合により閉校になった地域の児童・生徒を対象にスクールバスを運行しており、令和7年4月時点で市内7校において29台が運行しています。児童・生徒数の減少に伴い、利用者数は年々減少する傾向にあります。

《図表 スクールバスの運行状況》

| 学校名 | 種別 | 運行方式 | 利用人数（R7年度）人 | 台数 |
|--------|-----------|------|-------------|----|
| 江川小学校 | 市有中型バス① | 運行委託 | 88 | 3 |
| | 市有中型バス② | 運行委託 | | |
| | 市有ワゴン車 | 運行委託 | | |
| 荒川小学校 | 業者中型バス | 民間委託 | 171 | 3 |
| | 市有中型バス① | 運行委託 | | |
| | 市有中型バス② | 運行委託 | | |
| 境小学校 | 市有マイクロバス① | 運行委託 | 29 | 2 |
| | 市有マイクロバス② | 運行委託 | | |
| 烏山小学校 | 業者マイクロバス① | 民間委託 | 97 | 4 |
| | 業者マイクロバス② | 民間委託 | | |
| | 業者マイクロバス③ | 民間委託 | | |
| | 業者中型バス | 民間委託 | | |
| 七合小学校 | 業者マイクロバス① | 民間委託 | 88 | 3 |
| | 業者マイクロバス② | 民間委託 | | |
| | 業者中型バス | 民間委託 | | |
| 南那須中学校 | 業者マイクロバス① | 民間委託 | 96 | 6 |
| | 業者マイクロバス② | 民間委託 | | |
| | 業者マイクロバス③ | 民間委託 | | |
| | 業者マイクロバス④ | 民間委託 | | |
| | 市有マイクロバス | 運行委託 | | |
| | 市有ワゴン車 | 運行委託 | | |
| 烏山中学校 | 業者マイクロバス① | 民間委託 | 134 | 8 |
| | 業者マイクロバス② | 民間委託 | | |
| | 業者マイクロバス③ | 民間委託 | | |
| | 業者マイクロバス④ | 民間委託 | | |
| | 業者中型バス① | 民間委託 | | |
| | 業者中型バス② | 民間委託 | | |
| | 市有マイクロバス | 運行委託 | | |
| | 市有ワゴン車 | 運行委託 | | |

※運行委託：運転業務のみ業務委託

民間委託：車両調達・運転業務双方を業務委託

※出典：那須烏山市教育委員会

(7) 福祉タクシー事業

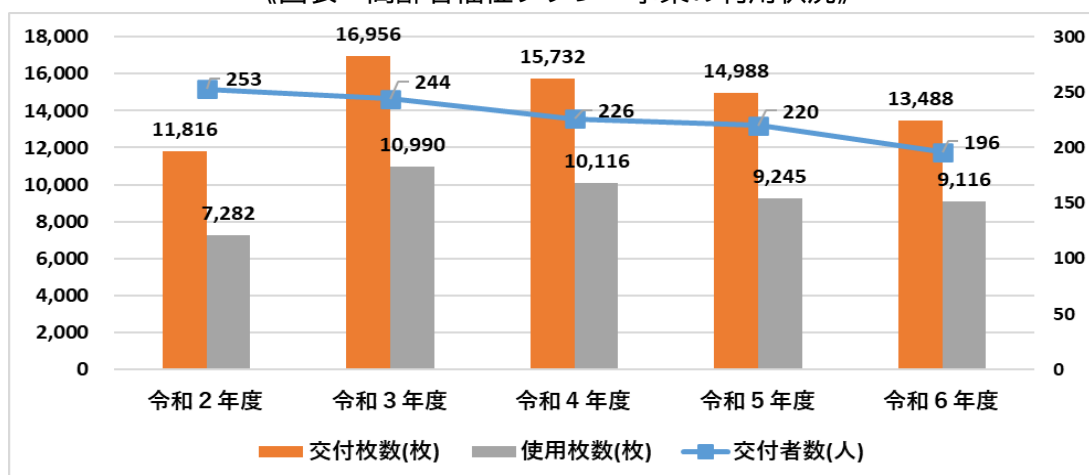
【概要】

75歳以上の高齢者や障がい者に対して、タクシー運賃を一部助成する移動支援サービスです。

令和3年度の助成内容見直し以降、高齢者福祉タクシー券の交付枚数は増加しましたが、その後、減少傾向にあり、使用率はほぼ横ばいで推移しています。

また、障がい者福祉タクシー券の交付枚数はほぼ横ばいで推移しています。

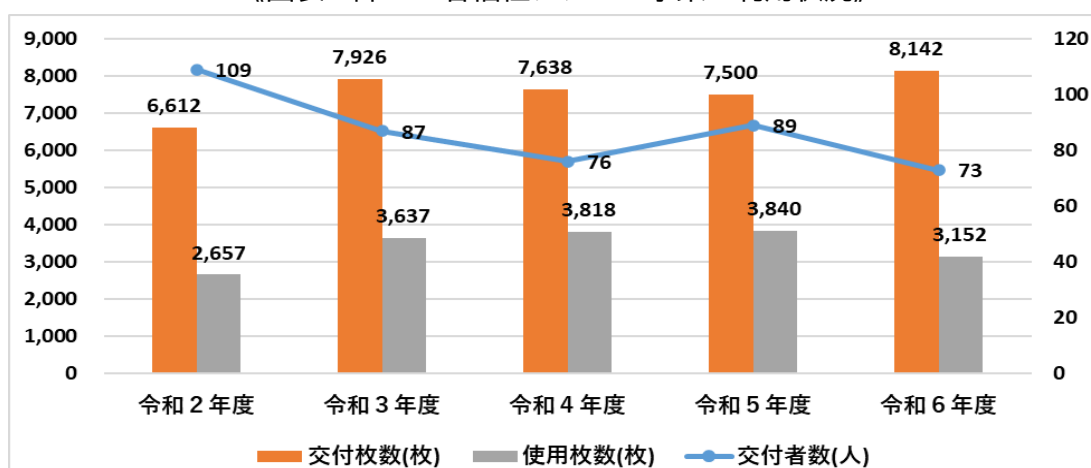
《図表 高齢者福祉タクシー事業の利用状況》



| 年度 | 交付者数(人) | 交付枚数(枚)① | 使用枚数(枚)② | 使用率 (②/①) |
|-------|---------|----------|----------|-----------|
| 令和2年度 | 253 | 11,816 | 7,282 | 61.6% |
| 令和3年度 | 244 | 16,956 | 10,990 | 64.8% |
| 令和4年度 | 226 | 15,732 | 10,116 | 64.3% |
| 令和5年度 | 220 | 14,988 | 9,245 | 61.7% |
| 令和6年度 | 196 | 13,488 | 9,116 | 67.6% |

※出典：那須烏山市行財政報告書

《図表 障がい者福祉タクシー事業の利用状況》



| 年度 | 交付者数(人) | 交付枚数(枚)① | 使用枚数(枚)② | 使用率 (②/①) |
|-------|---------|----------|----------|-----------|
| 令和2年度 | 109 | 6,612 | 2,657 | 40.2% |
| 令和3年度 | 87 | 7,926 | 3,637 | 45.9% |
| 令和4年度 | 76 | 7,638 | 3,818 | 50.0% |
| 令和5年度 | 89 | 7,500 | 3,840 | 51.2% |
| 令和6年度 | 73 | 8,142 | 3,152 | 38.7% |

※出典：那須烏山市行財政報告書

4. 3 地域公共交通に対する運行収入・運行経費の状況

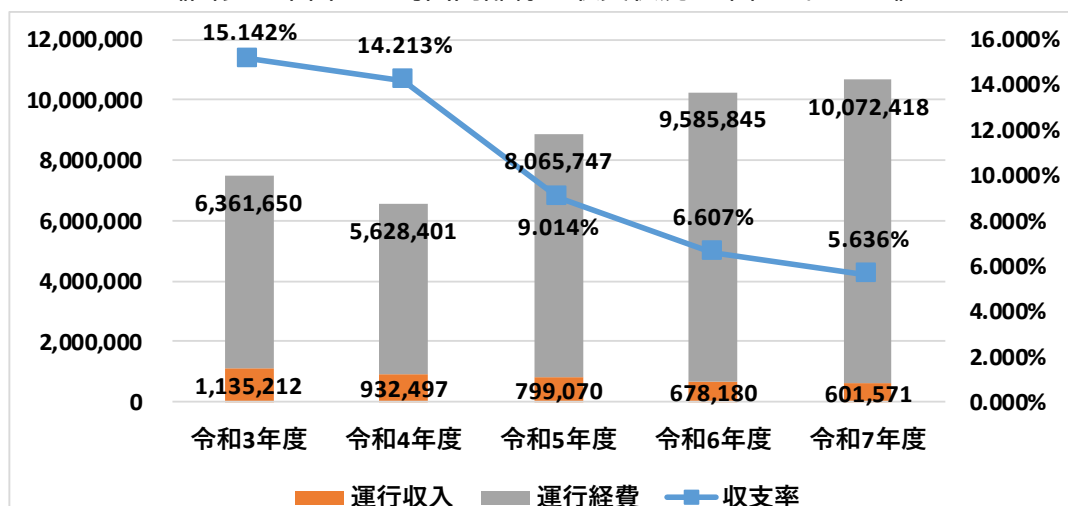
公共交通の利用減少に加え、原油・物価・人件費の高騰等により、地域公共交通に対する公費負担額は年々上昇しています。その状況は下表のとおりです。

(1) 公共交通に係る運行収入・運行経費の状況【本市運行系統】

① 市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線

運行収入・運行経費及び収支率の推移は下表のとおりです。

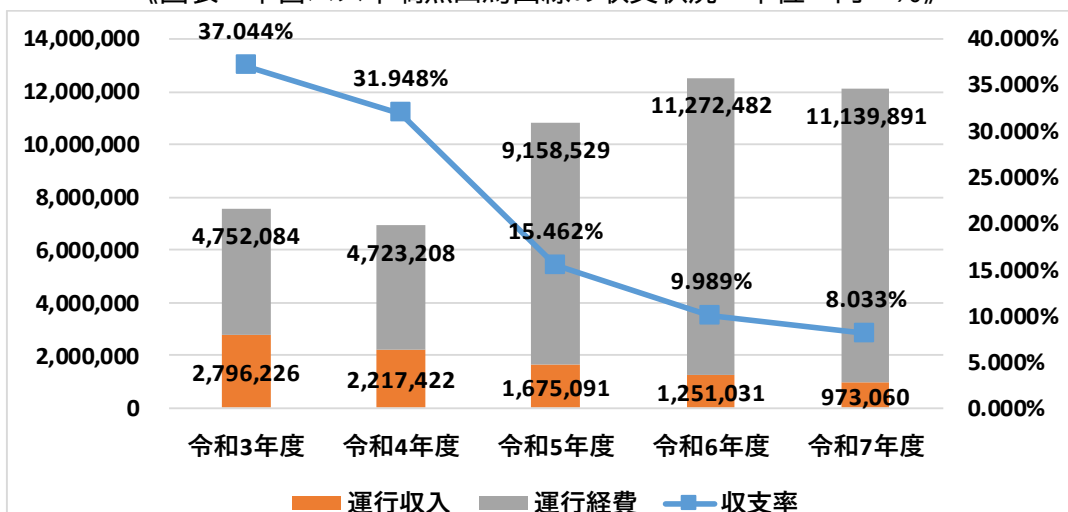
《図表 市営バス烏山高部線の収支状況 単位：円・％》



※ 事業年度(10月～翌年9月)での集計

| | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 収支率 | 15.142% | 14.213% | 9.014% | 6.607% | 5.636% |
| 運行収入 | 1,135,212 | 932,497 | 799,070 | 678,180 | 601,571 |
| 運行経費 | 6,361,650 | 5,628,401 | 8,065,747 | 9,585,845 | 10,072,418 |

《図表 市営バス市塙黒田烏山線の収支状況 単位：円・％》



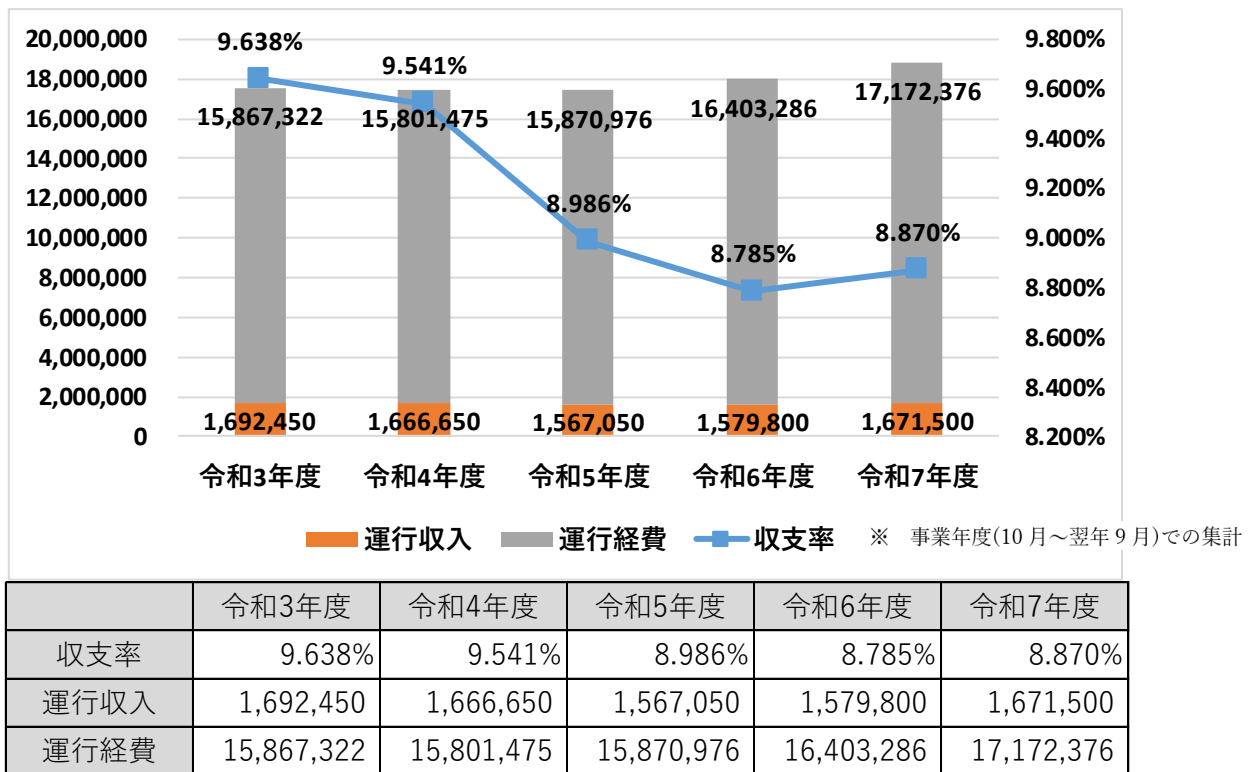
※ 事業年度(10月～翌年9月)での集計

| | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| 収支率 | 37.044% | 31.948% | 15.462% | 9.989% | 8.033% |
| 運行収入 | 2,796,226 | 2,217,422 | 1,675,091 | 1,251,031 | 973,060 |
| 運行経費 | 4,752,084 | 4,723,208 | 9,158,529 | 11,272,482 | 11,139,891 |

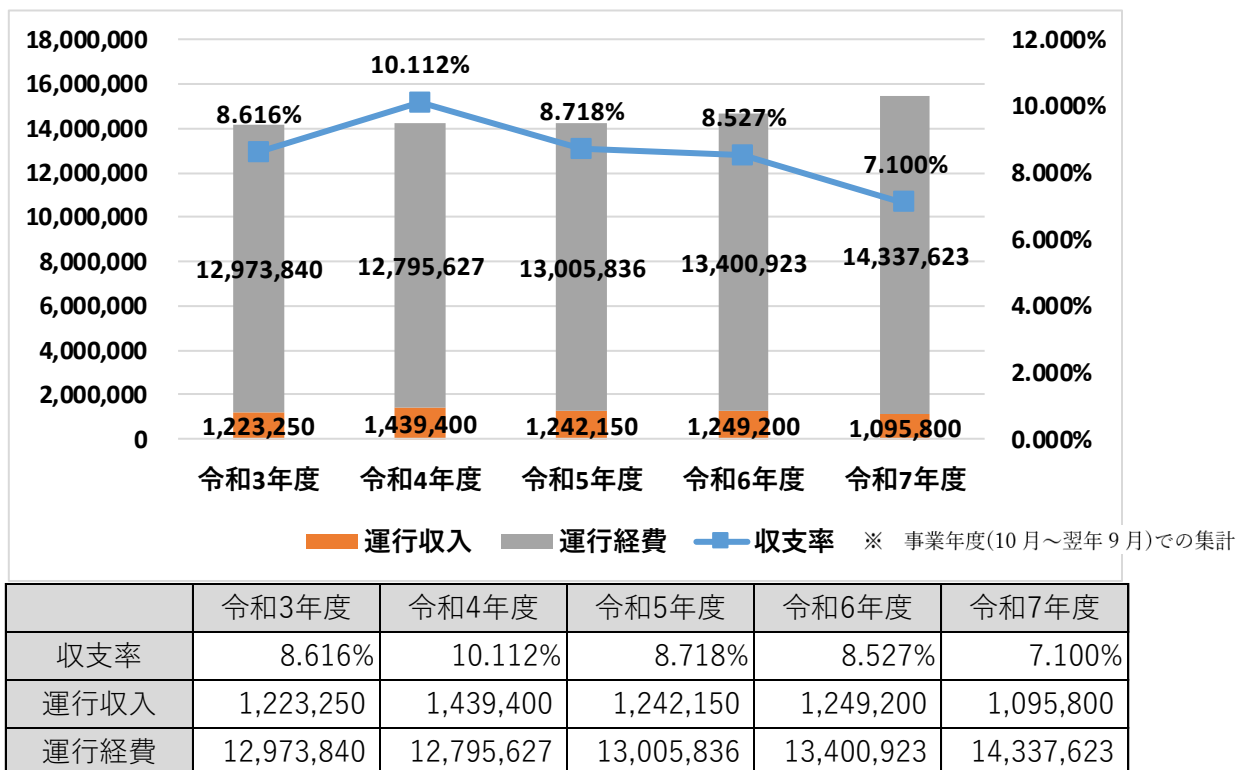
② デマンド交通における運行収入・運行経費の状況

運行収入・運行経費及び収支率の推移は下表のとおりです。

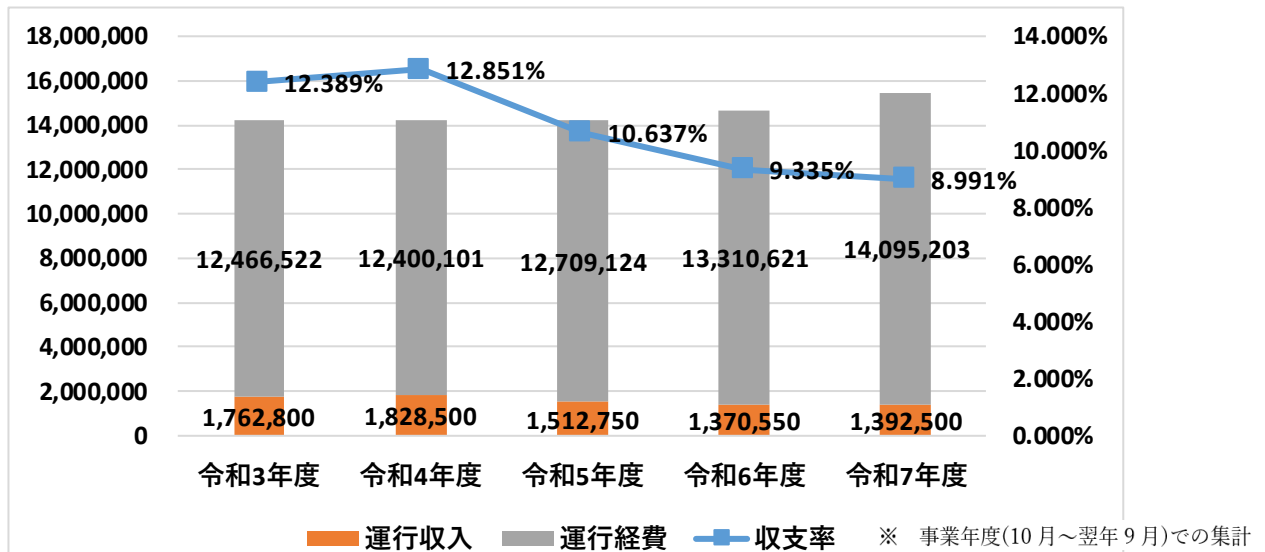
《図表 デマンド交通南那須地区の収支状況 単位：円・％》



《図表 デマンド交通烏山A地区の収支状況 単位：円・％》



《図表 デマンド交通烏山B地区の収支状況 単位：円・％》



| | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 収支率 | 12.389% | 12.851% | 10.637% | 9.335% | 8.991% |
| 運行収入 | 1,762,800 | 1,828,500 | 1,512,750 | 1,370,550 | 1,392,500 |
| 運行経費 | 12,466,522 | 12,400,101 | 12,709,124 | 13,310,621 | 14,095,203 |

(2) 公共交通に対する負担額の状況【本市が運行経費の一部を負担する系統】

③ 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線

負担金の推移は下表のとおりです。

《図表 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線の負担金推移 単位：円》

| | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 負担金額 | 1,408,738 | 2,402,892 | 3,299,398 | 4,224,840 | 3,755,886 |

④ 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫

国・県・沿線市町と協調して本市が補助する運行経費は下表のとおりです。

《図表 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 補助額推移 単位：円》

| | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|-----|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 補助額 | 850,356 | 1,250,798 | 1,376,885 | 1,344,635 | 1,284,774 |

5 市民アンケート調査

5. 1 市民アンケートの実施概要

(1) 市民アンケート

日常生活における市民の移動実態や公共交通の認知度・利用状況、公共交通に対する市民ニーズや課題等を把握するため、「公共交通のご利用に関するアンケート」を実施しました。

無作為抽出した 18 歳以上の市民 1,000 人を対象にアンケート調査票を郵送配付し、郵送回答又はインターネットでの回答を受け付けしました。アンケートは 427 人から回答があり、回答率は 42.7%となりました。

| | |
|------|---|
| 実施時期 | 令和 7 年 3 月 |
| 対象者 | 無作為に抽出した 18 歳以上（高等学校卒業後）の市民 |
| 配付者数 | 1,000 人 |
| 回答者数 | 427 人 うち、生産年齢人口層(18～64 歳)の回答数：194 人 うち、前期高齢者層(65～74 歳)の回答数：100 人 うち、後期高齢者層(75 歳以上)の回答数：133 人 |
| 回答率 | 42.7% |

(2) 烏山高等学校アンケート

公共交通の主な利用者である栃木県立烏山高等学校の生徒 350 人を対象に、市民アンケートと同様の調査票を配付し、インターネットでの回答を受け付けしました。アンケートは 140 人から回答し、回答率は 40.0%となりました。

| | |
|------|-------------------|
| 実施時期 | 令和 7 年 4 月 |
| 対象者 | 栃木県立烏山高等学校に在籍する生徒 |
| 配付者数 | 350 人 |
| 回答者数 | 140 人 |
| 回答率 | 40.0% |

(3) 主な設問

① 日常の外出行動について

- ・ 外出手段、外出頻度、外出時の交通手段等

② 交通モード別設問

- ・ J R 烏山線（認知度、利用頻度、利用目的、利用の問題点・改善点等）
- ・ バス路線（認知度、利用頻度、利用目的、利用の問題点・改善点等）
- ・ デマンド交通（認知度、利用頻度、利用目的、利用の問題点・改善点等）
- ・ 回答者属性
- ・ 公共交通に関する自由意見

5. 2 主な調査結果

(1) 調査概況

① 日常の外出に関する交通手段について

日常の外出に利用する年齢層別の交通手段の割合は下表のとおりです。

自家用車等への依存度については、一部の年齢に自動車運転免許証の保有制限がある高校生（15歳～18歳）の依存度が低くなっている一方、最も依存度が高い年齢層は前期高齢者層（65歳～74歳）となっています。

| 年齢層 | 主に自家用車等を使用する割合※ | 主に公共交通を使用する割合 |
|--------------------------|-----------------|---------------|
| 全体 | 62.6% | 22.9% |
| 高校生 15～18歳(n:140) | 43.0% | 31.1% |
| 生産年齢人口層 18～64歳(n:194) | 70.8% | 20.9% |
| 前期高齢者層 65～74歳(n:100) | 79.8% | 9.8% |
| 後期高齢者層 75歳～(n:133) | 70.1% | 22.3% |

※「自動車・バイク(自分で運転)」「家族・知人等の送迎」の合計値

② 公共交通の利用状況

年齢層別の公共交通の利用状況は下表のとおりです。

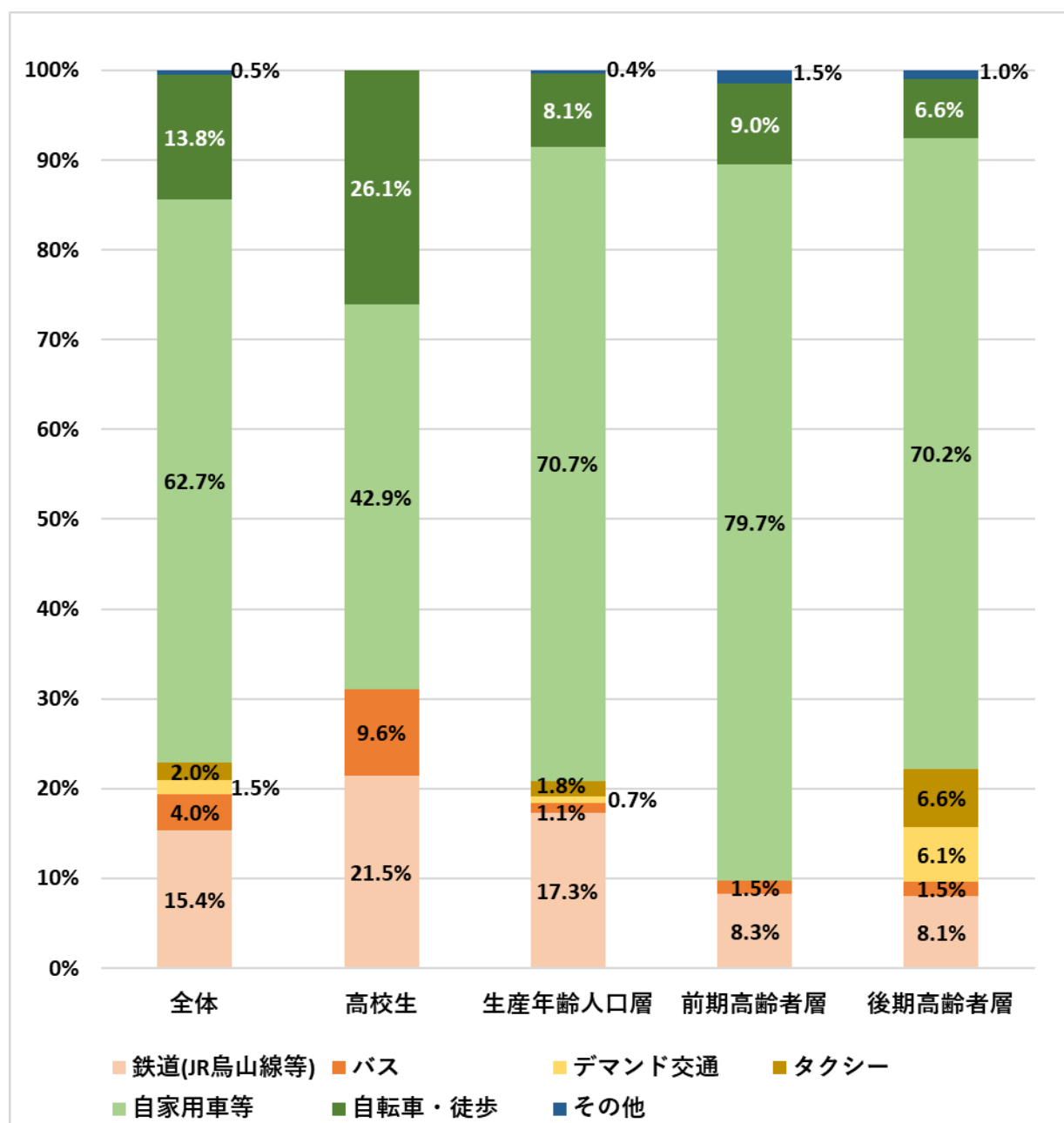
高校生を除くすべての世代において、公共交通を利用しない割合が8割を超えている状況です。

| 年代別 | J R 烏山線 | 市営バス コミュニティバス等 | デマンド交通 |
|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| 全体 | 利用する : 19.8% 利用しない : 80.2% | 利用する : 5.3% 利用しない : 94.7% | 利用する : 1.9% 利用しない : 98.1% |
| 高校生 15～18歳(n:140) | 利用する : 50.7% 利用しない : 49.3% | 利用する : 17.9% 利用しない : 82.1% | 利用する : 0% 利用しない : 100% |
| 生産年齢人口層 18～64歳(n:194) | 利用する : 14.4% 利用しない : 85.6% | 利用する : 1.5% 利用しない : 98.5% | 利用する : 0.5% 利用しない : 99.5% |
| 前期高齢者層 65～74歳(n:100) | 利用する : 6.0% 利用しない : 94.0% | 利用する : 0% 利用しない : 100% | 利用する : 0% 利用しない : 100% |
| 後期高齢者層 75歳～(n:133) | 利用する : 5.3% 利用しない : 94.7% | 利用する : 1.5% 利用しない : 98.5% | 利用する : 7.5% 利用しない : 92.5% |

自家用車等を除く公共交通の移動手段は、全体では「鉄道（ＪＲ烏山線等）」が15.4%と最も高く、次いで「バス（市営バス・コミュニティバス等）」が4.0%、「タクシー」が2.0%の順になっています。

年齢層別にみると、高校生は「鉄道（ＪＲ烏山線等）」の利用比率が21.5%と最も高く、次いで「バス（市営バス・コミュニティバス等）」が9.6%の順となっており、生産年齢人口層(18歳～64歳)は「鉄道（ＪＲ烏山線等）」が17.3%と最も高く、次いで「タクシー」が1.8%、前期高齢者層(65歳～74歳)は「鉄道（ＪＲ烏山線等）」が8.3%と最も高く、次いで「バス（市営バス・コミュニティバス等）」が1.5%、後期高齢者層(75歳～)は「鉄道（ＪＲ烏山線等）」が8.1%と最も高く、次いで「タクシー」が6.6%、「デマンド交通」が6.1%の順となっています。

《図表 年齢層別 主に使用する交通手段》



● Point

- ・前期高齢者層（65歳～74歳）の自家用車率の高さと公共交通の利用の少なさ。

③ 公共交通の認知度

公共交通の認知度は、ＪＲ烏山線が 99.7%であり、市営バス・コミュニティバス等が 80.4%、デマンド交通が 65.1%の順になっています。

年齢層別にみると、高校生は「ＪＲ烏山線」が 99.6%と最も高く、次いで「市営バス・コミュニティバス等」が 80.4%、「デマンド交通」が 16.4%の順となっており、生産年齢人口層(18 歳～64 歳)は「ＪＲ烏山線」が 100%と最も高く、次いで「市営バス・コミュニティバス等」が 80.9%、「デマンド交通」が 74.2%、前期高齢者層(65 歳～74 歳)は「ＪＲ烏山線」が 98.7%と最も高く、次いで「デマンド交通」が 84.0%、「市営バス・コミュニティバス等」が 73.3%、後期高齢者層(75 歳～)は「ＪＲ烏山線」が 100%と最も高く、次いで「デマンド交通」が 88.7%、「市営バス・コミュニティバス等」が 84.7%となっています。

| 年代別 | ＪＲ烏山線 | 市営バス コミュニティバス等 | デマンド交通 |
|-------------------------------|-------|-------------------|--------|
| 全体 (n:567) | 99.7% | 80.4% | 65.1% |
| 高校生 15～18 歳 (n:140) | 99.6% | 80.9% | 16.4% |
| 生産年齢人口層 18～64 歳 (n:194) | 100% | 81.5% | 74.2% |
| 前期高齢者層 65～74 歳 (n:100) | 98.7% | 73.3% | 84.0% |
| 後期高齢者層 75 歳～ (n:133) | 100% | 84.7% | 88.7% |

● Point

- ・全体の合計値を見ると、ＪＲ烏山線、市営バス・コミュニティバスに対してデマンド交通の認知度が低い。

(2) J R 烏山線の利用状況について

① J R 烏山線の主な用途

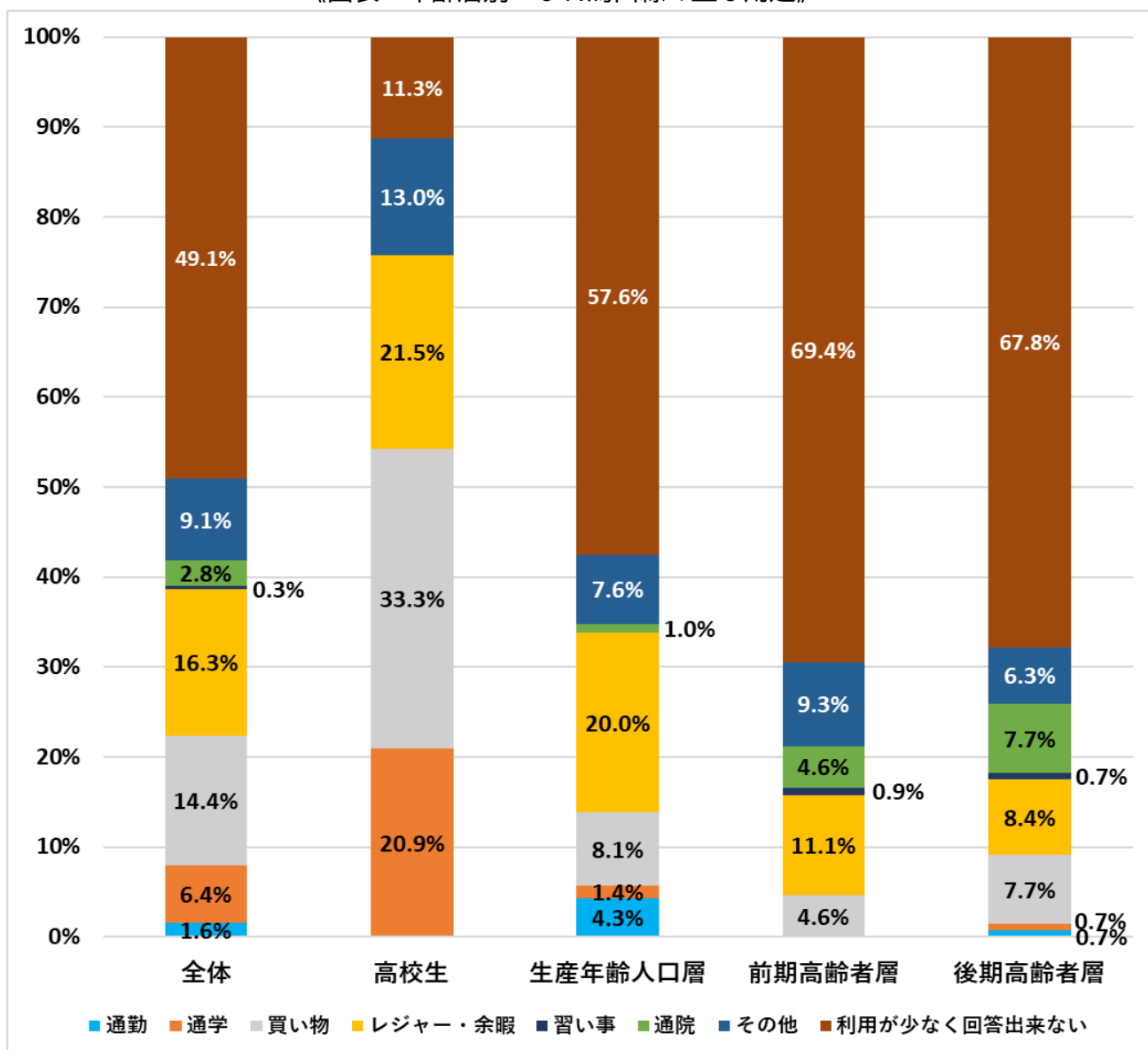
J R 烏山線の利用を主な用途別に見ると、「レジャー・余暇」「買い物」といった回答が上位となっています。

年齢層別でみると、高校生は「買い物」「レジャー・余暇」という回答が 54.8% と多く、生産年齢人口層も「レジャー・余暇」「買い物」が 28.1% を占める状況です。

前期高齢者層は「レジャー・余暇」「買い物」が 15.7% を占め、後期高齢者層は「レジャー・余暇」「買い物」が 16.1% を占める状況となっていることから、J R 烏山線は主に通勤・通学等の日常利用より、市民等の余暇活動等に利用されていることが分かります。

これらのニーズに着目した利用促進に加え、通勤・通学等の日常利用を後押しすることで、J R 烏山線の更なる利用につながると考えられます。

《図表 年齢層別 J R 烏山線の主な用途》



● Point

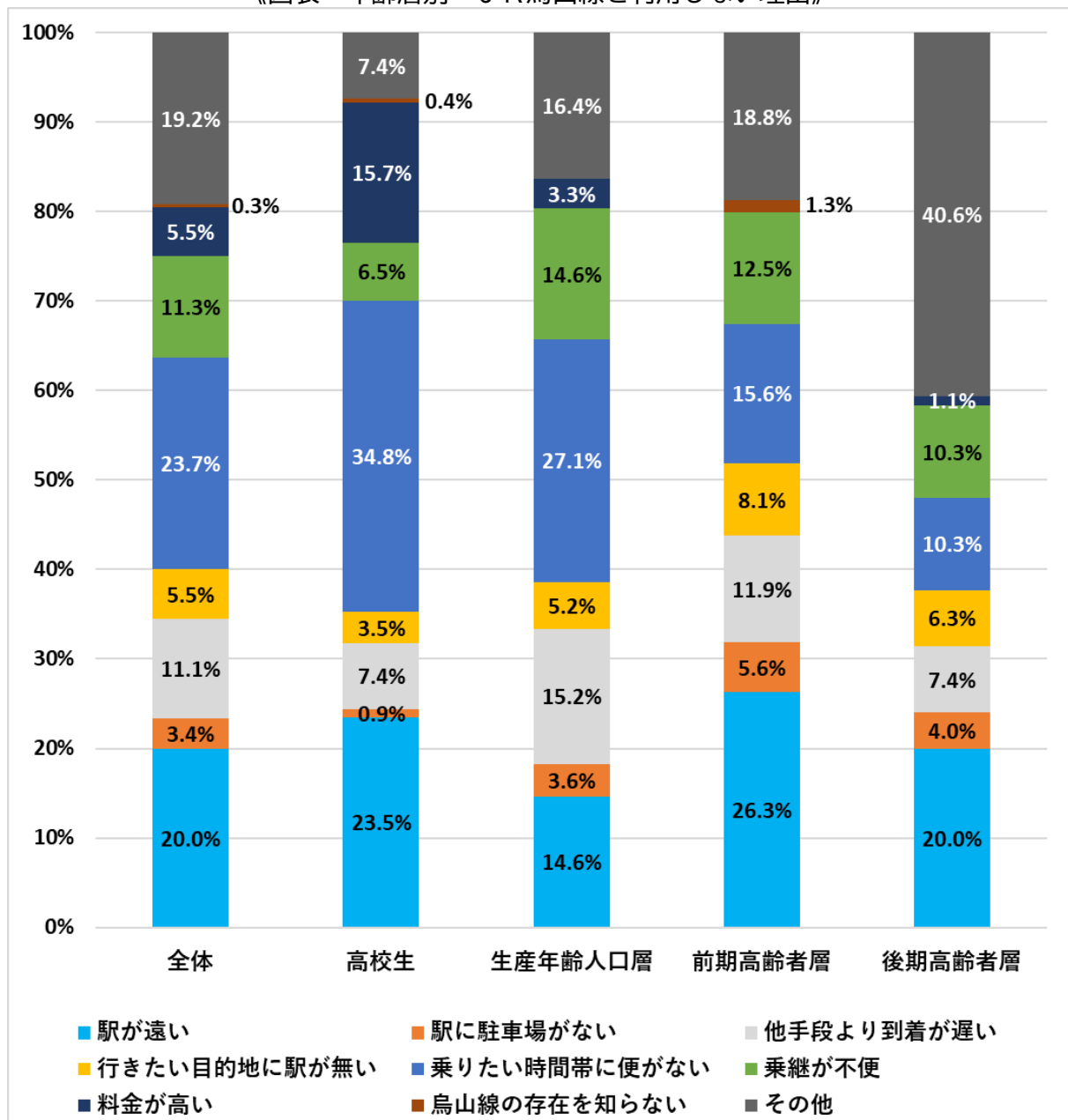
- ・ 全年代に共通して「レジャー・余暇」「買い物」等、非日常利用の傾向が高い。
- ・ 一方、「通勤」等、日常利用の割合が極端に少ない傾向にある。

② J R烏山線を利用しない理由

日常の交通手段としてJ R烏山線を利用していない理由は「乗りたい時間帯に便がない」「駅が遠い」といった回答が上位となっています。

年齢層別でみると、高校生は「乗りたい時間帯に便がない」「駅が遠い」という回答が58.3%を占め、生産年齢人口層は「乗りたい時間帯に便がない」「他手段より到着が遅い」が42.3%、前期高齢者層は「駅が遠い」「乗りたい時間帯に便がない」が41.9%、後期高齢者層は「駅が遠い」「乗りたい時間帯に便がない」「乗り継ぎが不便」が40.6%となっていることから、これらを可能な限り解消することで、J R烏山線の積極的な利用につながる可能性があると考えられます。

《図表 年齢層別 J R烏山線を利用しない理由》



● Point

- ・「駅までの移動に関する懸念」も一定の割合を占めている。

(全体での「駅が遠い」「駅に駐車場がない」「乗継が不便」の合計値：34.7%)

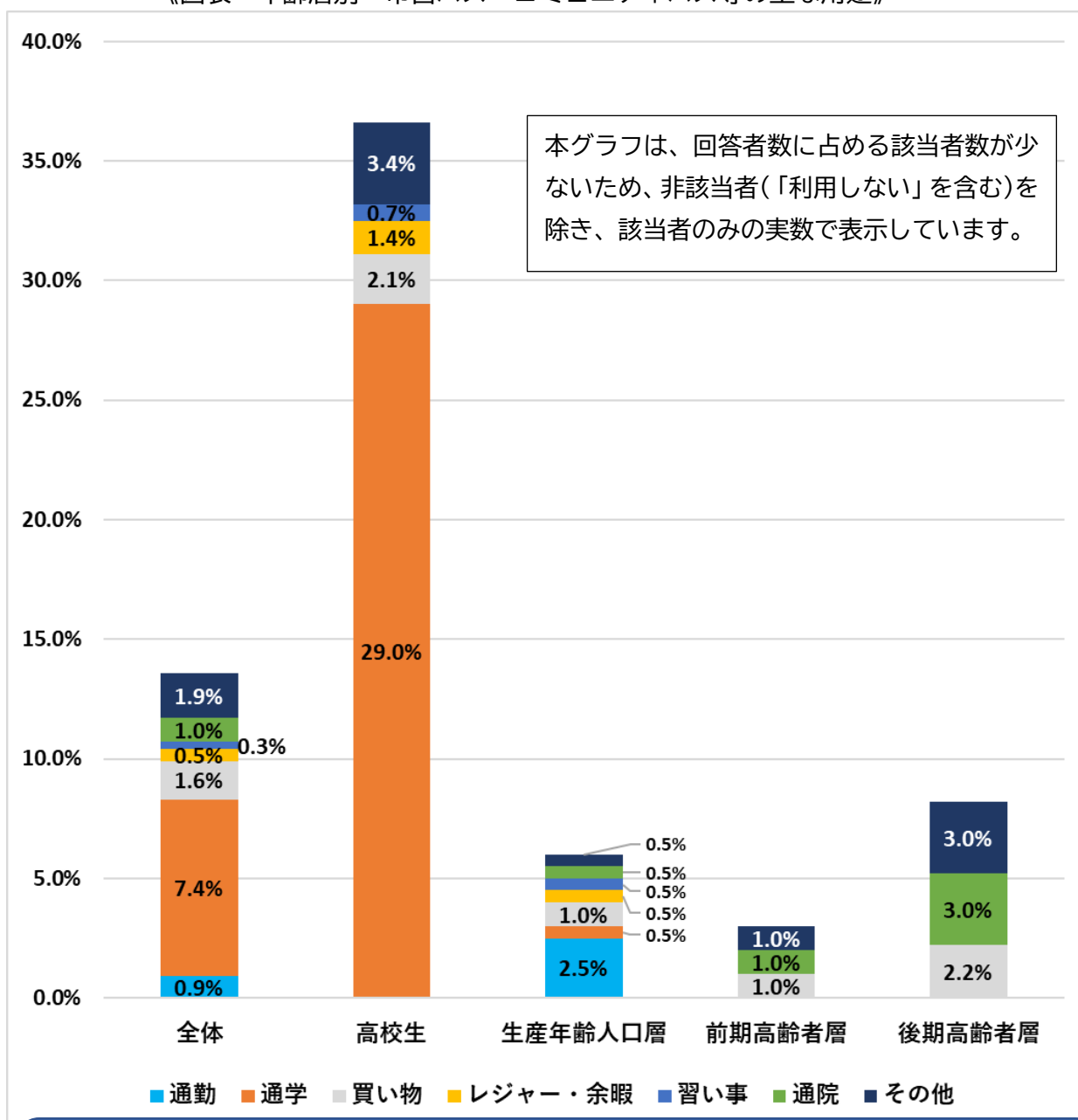
(3) 市営バス・コミュニティバス等の利用状況について

① 市営バス・コミュニティバス等の主な用途

市営バス・コミュニティバス等の利用を主な用途別に見ると、「通学」「買い物」といった回答が上位となっています。

年齢層別でみると、高校生は「通学」「買い物」という回答が多く、生産年齢人口層は「通勤」「買い物」、前期高齢者層は「買い物」「通院」、後期高齢者層は「通院」「買い物」となっていることから、これらの利用ニーズに着目しつつ、主利用者である高校生のニーズに即した運行を実施することで、市営バス・コミュニティバスの更なる利用につながる可能性があると考えられます。

《図表 年齢層別 市営バス・コミュニティバス等の主な用途》



● Point

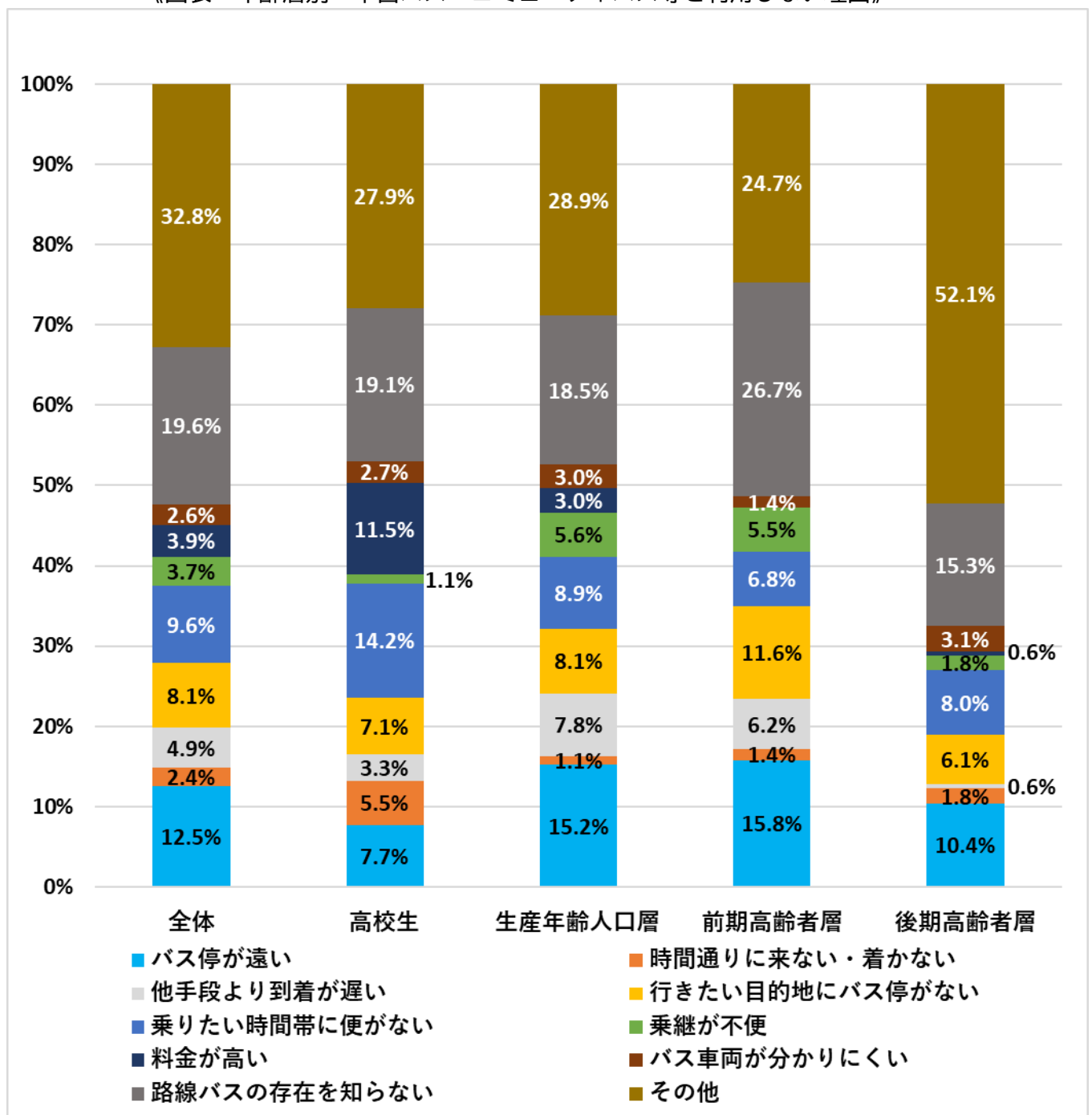
- ・ 高校生の「通学」利用がほとんどを占めている。
- ・ 前期高齢者層・後期高齢者層の一部に見られる「通院」「買い物」利用。

② 市営バス・コミュニティバス等を利用しない理由

日常の交通手段として市営バス・コミュニティバス等を利用していない理由は「路線バスの存在を知らない」「バス停が遠い」といった回答が上位となっています。

年齢層別でみると、高校生は「路線バスの存在を知らない」「乗りたい時間帯に便がない」という回答が多く、他の世代は「路線バスの存在を知らない」「バス停が遠い」となっていることから、これらを改善することで、市営バス・コミュニティバス等の積極的な利用につながる可能性があると考えられます。

《図表 年齢層別 市営バス・コミュニティバス等を利用しない理由》



● Point

- ・全体の2割以上を占める「運行サービスに関する懸念※」の多さ。

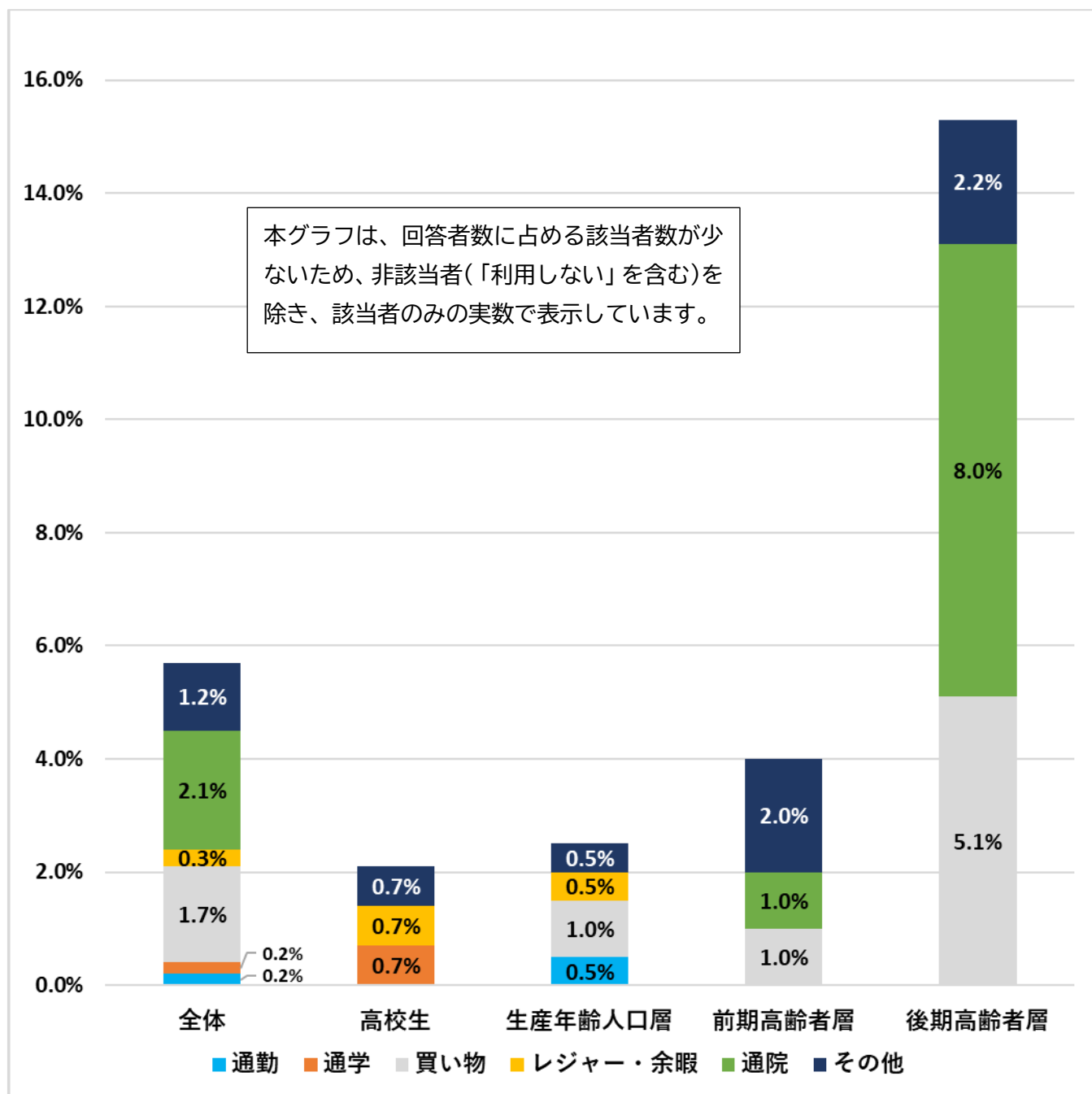
※ 「時間どおりに来ない・着かない」、「他手段より到着が遅い」、「乗りたい時間帯に便がない」、「乗継が不便」、「料金が低い」の合計値

(4) デマンド交通の利用状況について

① デマンド交通の主な用途

デマンド交通は、高校生から前期高齢者層にかけて利用がほとんどなく、主に、後期高齢者層は「通院」「買い物」に利用しています。一方、後期高齢者層の利用割合は15.3%であることから、高齢者全体に広く普及しているとは言い難い状況です。

《図表 年齢層別 デマンド交通の主な用途》



● Point

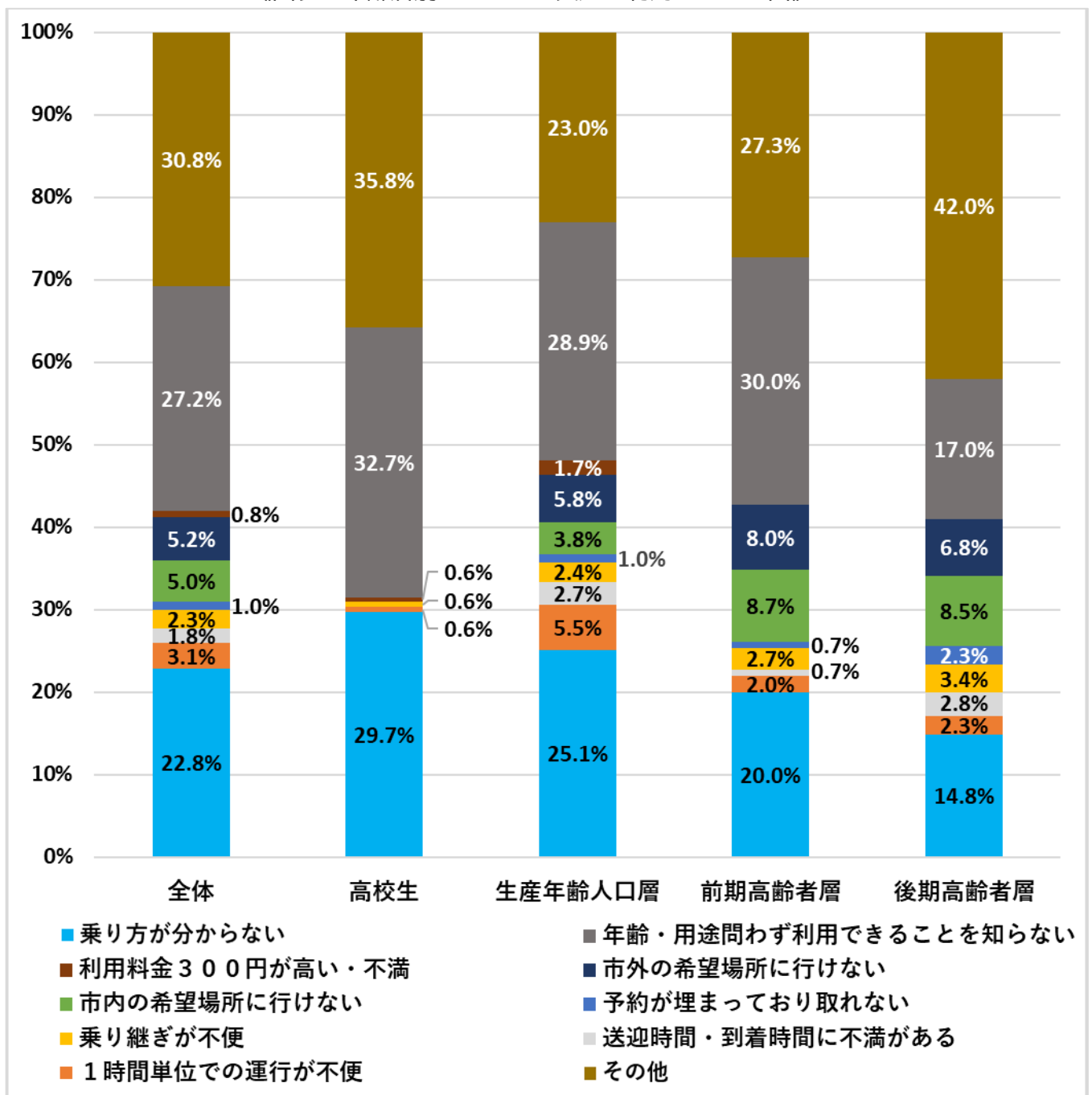
- ・ 後期高齢者層の8割以上が「利用が少なく回答できない」と答えており、さらなる制度の周知が必要とされる。

② デマンド交通を利用しない理由

日常の交通手段としてデマンド交通を利用していない理由は「年齢・用途問わず利用できることを知らない」「乗り方が分からない」といった回答が上位となっています。

この傾向は全ての年齢層に共通して見られ、特に、現在、デマンド交通の主な利用者層となっている後期高齢者層に関しても、「年齢・用途関係なく利用できることを知らない」「乗り方が分からない」の合計値が 31.8%に至る等、認知度の低さが課題であり、これらを改善することで、デマンド交通の積極的な利用につながる可能性があると考えられます。

《図表 年齢層別 デマンド交通を利用しない理由》



● Point

- ・ 主にデマンド交通を利用する「後期高齢者層」であっても、「乗り方がわからない」「年齢・用途問わず利用できることを知らない」人が3割を超える。

(5) 個別意見等について

今回のアンケート調査をとおり、主に、公共交通の運行内容に関するもの、公共交通の利用促進策、公共交通に付随した施設整備、公共交通の周知啓発の必要性について、多くの意見が寄せられました。以下に、一部要旨のみ抜粋し、記載します。

| | |
|--------------------|--|
| 公共交通の運行形態・運行内容について | <ul style="list-style-type: none"> ・ 烏山高校の放課時間に合わせ、16時台の鉄道便を設けてほしい。 ・ コミュニティバスとＪＲ烏山線の乗継がもっとスムーズであれば、鉄道とバスを組み合わせた通学利用が出来る。 ・ 現状の市営バス路線は維持してほしい。 ・ 広域的な移動手段としての交通網ではなく、日々の生活に寄り添った公共交通網の整備を期待する。 ・ 交通弱者に配慮し、市営バスの運行ルートにスーパーや農産物直売所、ホームセンター等の商業施設を含めてほしい。 ・ デマンド交通について、現在の１時間単位での運行ではなく、いつでも使えると利用向上につながると思う。利便性向上と引き換えに、路線バス縮小を検討しても良いと思う。 ・ 公共交通の利用が難しい身体障がい者の外出支援策として利用できる公共交通手段があると良いと思う。 ・ 日本版ライドシェアも有効ではないか。 ・ ＪＲ烏山線各駅へアクセスする交通手段を整備すれば、よりＪＲ烏山線の利用がしやすくなる。 |
| 公共交通の利用促進策について | <ul style="list-style-type: none"> ・ ＪＲ烏山線への Suica 導入を含め、公共交通全般でもっと交通系電子マネーが使用出来れば利用向上につながると思う。 ・ 市民の日常利用のみならず、市外から観光目的等で那須烏山市を来訪する人に対し、公共交通の利用案内を充実すべき。 ・ お得に利用できたり、環境問題にも取り組めるような仕組みを考えてほしい。 ・ だれでも気軽に簡単に利用できる仕組みを考えてほしい。 ・ ＪＲ烏山線の通学補助のみならず、通勤にも補助があると良い。 ・ とある観光地で、土・日・祝日を中心に、バスの運行ルートを変更し、観光地を周遊するシステムがあり、本市にとっても有効かと思う。 ・ 利便性向上と運行効率化のため、アプリ等の活用ができるとうい。市公式 LINE の内に各予約（デマンド交通等）も組み込めるようになるとういと思う。 ・ 決まった運行内容ばかりではなく、夏休みのプール臨時便や、人の集まるイベント等に連携した公共交通の運行があれば、積極的に利用したいと思う。 |

| | |
|-----------------------------------|---|
| <p>公共交通の整備に付随した施設整備・市街地整備について</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 烏山駅が無人になり、駅構内のトイレが閉鎖され不便。使いやすいトイレの整備を希望する。 ・ 高根沢町の下野花岡駅のようなパークアンドライド環境の整備を希望する。市内も大金駅等一部で整備されているが、自家用車が主な交通手段であることを念頭に更に充実した整備を検討願いたい。 ・ 烏山駅を起点に交通網が構築されているが、交通網の先に目的物も整備する多面的な取り組みも必要。市庁舎を烏山駅近辺に整備する事で、公共交通の利用促進が図られるのでは。 ・ J R 烏山線を基軸として市営バス、タクシー、デマンド交通を配置するのとは合わせ、駅周辺のまちづくりを充実しなければ活性化しないと思う。 ・ 烏山駅は全ての公共施設から遠く使いづらい。公共施設を駅周辺に集めておかないと公共交通は使われなくなってしまうと思う。まずは烏山駅の活性化を取り戻すために駅周辺の再開発を行い、病院や学校等も駅の近くへ移設すべき。 |
| <p>公共交通の普及啓発について</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 烏山線以外バス等の公共交通があることを知らなかった。周知徹底する必要があるかと思います。 ・ 高齢者だけでなく、若い世代も含めて自分が住む市の公共交通について興味をもって知ること、ご家族や近所の方の助けになる機会が増えると思う。 ・ 那須烏山市の公共交通を網羅した分かりやすいパンフレットがあると良い。各家庭に回覧してほしい。 ・ デマンド交通の運用方法を知らなかった。もっと周知すべき。 ・ コミュニティバスやデマンド交通の乗り方、乗り場がわからない。バス停箇所や運行時間帯、運賃がいくらかかるのか等、もっと多くの人々に分かるように周知してもらいたい。 ・ 年配の方々に公共交通の利用体験教室等を開き、実体験させれば活用法を学べると思う。 |

6 那須烏山市地域公共交通計画（令和3年3月策定）の評価・検証

前計画で掲げた目標に対する達成指標及び目標達成に向けた施策に対する評価検証は以下のとおりです。

| 検査手順 | 検査の方法 |
|----------------|--|
| ① 施策・事業の実施状況評価 | A：予定通り事業を完了した B：概ね予定通り事業を完了した C：予定から遅れているが、計画期間内に完了予定の業務 D：予定通り実施出来ていない、計画期間内に完了しない見込みの事業 |
| ② 事業の見直しの必要性 | <div>完了</div> ：完了した事業 <div>継続</div> ：今後も継続することが望ましい事業 <div>改善</div> ：事業内容の見直しのうえ継続することが望ましい事業 <div>見直し</div> ：見直しが必要な事業 |

(1) 目標1 市内の移動の利便性向上

達成指標① 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

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|----------|---|---|
| 実績なし | 計画期間内に実施 | 市内循環交通 ⇒実施 スクールバス有効活用 ⇒未実施 観光周遊交通 ⇒未実施 | <div>【一部達成】</div> <ul style="list-style-type: none"> 令和7年4月の市営バス路線再編により、烏山市街地を循環するルートを新設し、市街地周遊機能を強化した。 一方、スクールバスの有効活用については、運行の大半が民間事業者との登下校時間帯のみの限定的な運行契約であったことから、登下校時間帯以外での車両確保が困難であり具体的に検討に至らなかった。 観光周遊交通の導入に関しては、コロナ禍による観光入込客数の減少から、感染予防のため観光客の移動が個別化する傾向があり、まとまった移動需要が見込めず、具体の検討に至ることが出来なかった。 |

関連施策：市内循環交通の導入検討

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | ②事業の見直し・必要性 |
|---|--|--|
| <p>デマンド交通の利用集中の緩和や、市民や来訪者にとって中心市街地のスムーズな移動手段となる循環交通の導入を目指す。</p> <p>烏山駅を起終点とし、主要生活拠点施設が集積する旧烏山町市街地における循環交通として検討し、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を踏まえつつ、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。</p> | <p>B…概ね予定通り事業を完了</p> <p>令和7年4月に実施した市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線の路線再編に伴い、新たな需要が見込める城東地内の商業施設等周辺を循環する路線を新設し、市街地周遊機能の強化を図った。</p> | <p>改善</p> <p>市街地周遊機能の強化は図られたが、中心市街地のスムーズな移動やデマンド交通の利用集中の緩和は図られていない。</p> <p>現在策定が進められる「次期都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」との整合性を図りつつ、庁舎整備、烏山駅周辺の市街地再生整備を見据え、市街地周遊機能の在り方について検討していく必要がある。</p> |

関連施策：スクールバスの有効活用の検討

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | ②事業の見直し・必要性 |
|---|--|--|
| <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>D…予定通り実施・完了しない見込み</p> <p>本市スクールバス運行の大半は民間事業者との登下校時間帯のみの限定的な運行契約であったことから、登下校時間帯以外での車両確保には実質的な追加費用が発生し、当初想定した「遊休時間帯を有効活用した新たな低コストの輸送手段創出」は困難であり、具体の検討に至らなかった。</p> | <p>見直し</p> <p>市営バスの利用低迷やデマンド交通の堅調な利用状況を踏まえると、移動需要は分散・個別化する傾向となっていると想定される。</p> <p>また、少子高齢化の進展で、スクールバスも従来のバスによる大規模輸送のメリットが生かされていない状況が生じつつある。よって、既存の公共交通を登下校の手段として活用するための再検討が必要な状況である。</p> |

関連施策：観光周遊交通の導入検討

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | ②事業の見直し・必要性 |
|---|---|--|
| <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>D … 予定通り実施・完了しない見込み</p> <p>観光周遊交通の導入に関しては、コロナ禍等による観光入込数の減少や公共交通の利用減少を経て、感染予防のため観光客の移動が個別化する傾向があり、まとまった移動需要が見込めず、具体の検討に至ることが出来なかった。</p> | <p>改善</p> <p>J R烏山線におけるサイクルトレイン等の新たな取組や、自転車先進県とちぎのサイクルツーリズムの進展を踏まえ、再検討のうえ、観光客の二次交通の確保による市内観光周遊交通の推進に向け取り組んでいく必要がある。</p> |

(2) 目標2 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

達成指標② 市営バス年間利用者数・収支率

| 計画策定時の 現況値 | 目標値 | 結果※ | 達成状況 |
|--|-----------------------------------|------------------------------------|---|
| 烏山高部線 4,997 人/年 収支率 15.4%/年 (令和元年度) | 烏山高部線 5,250 人/年 収支率 20.0%/年 | 烏山高部線 2,184 人/年 収支率 5.6%/年 | <div>【未達成】</div> <ul style="list-style-type: none">・ コロナ禍以降、ライフスタイルの変化や沿線人口減少、烏山高等が功への通学利用の減少等により利用状況の回復が見られなかった。・ また、原油・物価・人件費高騰等により運営経費が増大したものの、当該経費に見合った運賃の適正化は、利用者離れ等の懸念もあり実施出来なかった。 |
| 市塙黒田烏山線 7,837 人/年 収支率 37.0%/年 (令和元年度) | 市塙黒田烏山線 8,230 人/年 収支率 42%/年 | 市塙黒田烏山線 2,776 人/年 収支率 8.0%/年 | |
| ※ 結果は、令和7事業年度（令和6年10月～令和7年9月）の数値 | | | |

関連施策：市営バスの運行内容の適正化

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|--|------------------------|--|---|
| 烏山高部線、市塙黒田烏山線ともに、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。 | B .. 概ね予定通り事業を完了 | 烏山高部線・市塙黒田烏山線ともに、利用者の減少が進んでいたことから、乗降調査を実施し、不採算区間・時間帯を洗い出し、令和7年4月から全時間帯における運行本数、ダイヤの見直しを行う路線再編(全部改正)を実施した。 当該再編にあたり、不採算区間・時間帯の削減や車両小型化による経費削減や、鉄道や他バス路線との接続強化、市街地周遊区間の創設等による利便性向上を図った。 | <div>改善</div> 路線再編後の利用状況の評価しつつ、路線バスの強み(定時定路線、輸送力)や費用対効果を踏まえ、栃木県が策定する地域公共交通計画の取組の連携・共同運行市町(茂木町・市貝町・茨城県常陸大宮市)との協議を図り、広域交通網の在り方を引き続き検討していく必要がある。 |

達成指標③ デマンド交通年間収支率

| 計画策定時の 現況値 | 目標値 | 結果※ | 達成状況 |
|----------------------------------|-----------|---------------------|--|
| 烏山地区 収支率 12.6%/年 (令和元年度) | 収支率 15%/年 | 烏山地区 収支率 8.0%/年 | 【未達成】 ・ 利用状況は微減傾向ではあるが、原油・物価・人件費高騰等により運営経費が増大し、当該経費に見合った運賃の適正化は、利用者離れ等の懸念もあり実施出来なかった。 |
| 南那須地区 収支率 12.3%/年 (令和元年度) | 収支率 15%/年 | 南那須地区 収支率 8.9%/年 | |
| ※ 結果は、令和7事業年度（令和6年10月～令和7年9月）の数値 | | | |

関連施策：デマンド交通の運行内容の適正化

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|---|----------------------------|---|--|
| <p>デマンド交通は、経費拡大に伴う収支率の悪化や、一部時間帯の利用集中、他世代への利用促進、福祉タクシー事業との役割明確化等の課題があり、将来的に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、下記項目の見直しを検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業外収入・料金見直し ・回数券導入 ・利用促進機会の創出 ・利用講習の開催、利用案内ツールの作成と配布 ・福祉タクシー事業とデマンド交通の役割の明確化 ・ワゴンタイプやユニバーサル車両の導入 ・IT 技術等の導入 | D .. 予定通り実施・完了しない見込み | <p>期間中のデマンド交通回数券の導入は実施したものの、その他運行内容等の再編に関しては、更なる経費拡大の懸念や、既存の公共共通との連携・共存に関する懸念から、具体の実施に至ることが出来なかった。</p> <p>また、原油・物価・人件費高騰等により運営経費が増大し、収支率の悪化が進んでいたものの、当該経費に見合った運賃の適正化は、利用者離れ等の懸念もあり実施出来なかった。</p> | <div>改善</div> <p>デマンド交通に関しては、既に、本市の地域公共交通の主軸となりつつあり、運行事業者のノウハウでドアツードアのフルデマンド運行が実現されている状況である。</p> <p>多様化する利用者ニーズに対応しつつ、効率的な運行を図るためには、AI 技術等を活かした更なる運行効率化を、既存の公共交通との連携・共存を念頭に進めていく必要がある。</p> <p>そのうえで、受益者負担の観点から、運賃の適正化についても併せて検討を行う必要がある。</p> |

(3) 目標3 烏山駅の機能向上

達成指標④ 烏山駅利用満足度

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|----------------|-----|---|
| 無し | 従前値より満足度 20%増加 | 未実施 | <div>【未達成】</div> <ul style="list-style-type: none"> 当初、J R 烏山線のサービス水準の向上を目的として、烏山駅利用における満足度の向上を目標として調査・評価手法の制度設計を検討したが、当該検討に先立ち、J R 烏山線が「特定線区」（平均通過人員 2,000 人/日未満）として公開されたことに加え、令和 7 年 3 月の烏山駅係員の終日不在化（駅構内トイレの閉鎖、きっぷの発売終了等）といったサービス水準の大幅な変更が生じたため、現状のサービスに対する満足度調査は適切ではないと判断し、当該調査は未実施となった経緯がある。 |

関連施策：J R 烏山駅の拠点機能の整備・充実

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|---|----------------------------|--|--|
| 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。 ①公共交通の連結機能の強化 ②Suica 対応自動改札機の導入に向けた取り組み ③烏山駅の待合環境・駅前広場の整備 | D .. 予定通り実施・完了しない見込み | 令和 7 年 4 月の市営バス路線再編により烏山駅における連結機能の向上を図った。 一方、Suica 導入については、東日本旅客鉄道(株)への要望を続けてきたが実現せず、令和 7 年 3 月の烏山駅係員の終日不在化や、東日本旅客鉄道(株)により Suica に代わる QR コード決済導入の方針が示される等、計画期間内に当初想定しなかった環境変化が生じ、加えて、都市施設の整備計画が未定であり、具体の取組に至ることが出来なかった。 | <div>改善</div> 通勤通学の足として欠かすことが出来ない J R 烏山線の存続を最重要課題と位置づけ、今後策定が予定されるまちづくりのグランドデザイン（案）や公共施設等の整備計画と連携し、ハード面、ソフト面双方で、J R 烏山線の利用向上を強力に推進していく必要がある。 |

(4) 目標4 公共交通の効率化の推進

達成指標⑤ 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

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|----------|---------------|--|
| 実績なし | 計画期間内に実施 | 市営バス 実施 | 【一部達成】 <ul style="list-style-type: none"> 令和7年4月の市営バス路線再編によりバスロケーションシステムを導入し、利便性向上を図った。 一方、デマンド交通に関しては、システム導入に伴う運行経費の増大等が懸念され、未実施である。 |
| | | デマンド交通 未実施 | |

関連施策：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

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|---|----------|---|--|
| <p>デマンド交通において、市ホームページ等での情報公開・共有を目指し、より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。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。</p> <p>市営バスにおいては、アプリ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、多世代に対し利用促進を訴求する。</p> <p>また、GTFS※の整備を推進する</p> | D | <p>令和7年4月の市営バス路線再編に併せ、「バスロケーションシステム」を導入し、利便性向上を図った。</p> <p>一方、デマンド交通に関しては、システム導入による負担増の懸念により未実施である。</p> <p>また、GTFS整備に関しては、市営バスの運行改善のためダイヤ変更を都度実施していたことから、整備タイミングの見極めが難しく、具体の取組に至ることが出来なかった。</p> | <p>継続</p> <p>市営バスに関しては、収支悪化が進む中、経費削減に向けた対応を中心としつつ、GTFS整備やキャッシュレス支払の導入等、費用をかけずに実施可能な利便性向上策の早期実施を引き続き検討する必要がある。</p> <p>デマンド交通に関しては、AI予約・配車システムの平準化等を見据え、運行形態の見直し等を併せ、一体的にDX技術導入による利便性向上策を検討する必要がある。</p> |

※ GTFS：公共交通に関する世界標準のデータフォーマット

達成指標⑥ 自動運転技術の導入検討の実施

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|----------|-----|---|
| 実績なし | 計画期間内に実施 | 未実施 | <div>【未達成】</div> <ul style="list-style-type: none"> 自動運転の実証実験に関しては、栃木県が令和2年度から令和5年度までの間、「栃木県ABCプロジェクト」として県内各所において実証運行を実施した際、本市も当該実証運行の候補地として参画の意向を示したものの、次点候補止まりとなり、実証運行には至らなかった。 自動運転技術については、令和6年度に特定条件下における自動運転を完遂する「レベル4」が実施され、飛躍的な技術向上が見られる一方、本格的な実用化に至っておらず、現時点で本市における導入検討等の目途は立っていない。 |

関連施策：自動運転技術の導入検討

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|--|---------------------------|--|--|
| 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。 | D … 予定通り実施・完了しない見込み | 栃木県ABCプロジェクト※への参加等を通し、自動運転技術導入に関する先進事例の収集を進めてきたところではあるが、実装に関しては、現時点で目途は立っていない。 | <div>継続</div> <p>令和6年度に特定条件下における自動運転を完遂する「レベル4」が実施され、技術の飛躍的向上が確認される。</p> <p>引き続き先進事例の収集に努め、本市の公共交通での活用の可能性について検討を行っていく必要がある。</p> |

※ 栃木県ABCプロジェクト：令和2年度から令和5年度にかけ栃木県が実施した無人自動運転移動サービス導入検証事業

(5) 目標5 市民と行政がともに育てる意識の醸成

達成指標⑦ エコ通勤デーの取組企業数

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|-----|-----|--|
| 実績なし | 年5社 | 未実施 | <div>【未達成】</div> <ul style="list-style-type: none"> 現在、市内企業等への波及に先立ち、市職員による「からせんチャレンジ」として通勤・休日の利用呼び掛けを行い、課題整理をしている最中であり、計画期間内の市内企業への展開には至らなかった。 |

関連施策：企業との連携による通勤需要の取り込み

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|--|----------------------------|---|---|
| J R 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。 | D .. 予定通り実施・完了しない見込み | <p>公共交通マイレール運動の旗振り役である市役所において、当該取組が普及しておらず、計画期間内の民間企業への波及が出来なかった。</p> <p>J R 烏山線の利用向上を主眼に、市職員による「からせんチャレンジ」として通勤・休日の利用呼び掛けを行い、課題整理をしている最中であり、計画期間内の民間企業への展開は、「マイレール運動」の一環として、今後実施する予定である。</p> | <div>継続</div> <p>まずは市役所が率先して J R 烏山線の通勤利用を促進する等、土台作りが必要として、市は、令和5年度から公共交通での通勤の取組を開始した。</p> <p>令和7年度からは、毎月15日を J R 烏山線利用強化日と定め、「からせんチャレンジ」として展開。</p> <p>民間企業への波及については、令和7年度現在、市 J R 烏山線利用向上委員会においてマイレール運動の一環として位置づけし、今後具体を定め、推進させていく予定である。</p> |

達成指標⑧ 公共交通利用市民会議の実施回数

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|-------|-----|---|
| 不定期開催 | 年1回実施 | 未実施 | <div>【未達成】</div> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の認知度の低さ等、市民の関心層の不足に加え、J R 烏山線の特定線区の該当や、想定以上の公共交通の利用減少により、市民の期待と、行政側が想定する議論の隔たりが想定され、当該会議開催に係る目的・議題が不明確となってしまい、具体の実施に至ることが出来なかった。 |

関連施策：公共交通利用市民会議の開催

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|---|----------------------------|--|---|
| 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。 | D .. 予定通り実施・完了しない見込み | 公共交通の認知度の低さ等、公共交通に関わる市民の関心の不足に加え、J R 烏山線の特定線区の該当や、当初想定以上の公共交通の利用減少により、市民の期待と、行政側が想定する議論の大きな隔たりが想定され、当該会議開催に係る目的・議題が不明確となってしまい、具体の実施に至ることが出来なかった。 | <div>見直し</div> <p>市民が公共交通離れの主な理由として挙げる「便数が少ない」、「駅やバス停が遠い」等といったサービス内容での要望について、意見の全てを十分に反映することが難しい状況である。</p> <p>実施内容の見直しも含め、効果的な市民への普及啓発活動について再検討する必要がある。</p> |

達成指標⑨ 烏山高校生徒による公共交通利用促進活動の実施

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|-------|----|--|
| 不定期開催 | 年1回実施 | 実施 | <div>【達成】</div> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年度のＪＲ烏山線開業100周年記念事業や、令和6年度のアキュム導入10周年記念事業等の実施にあたり、烏山高校とタイアップした記念駅弁の作成や、イベント運営への参画等、生徒のアイデアを活かした利用促進活動を展開した。 |

関連施策：烏山高校生徒による公共交通利用促進活動

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | | ②事業の見直し・必要性 |
|---|-------------|---|---|
| <p>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。</p> <p>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</p> | A…予定通り事業を完了 | <p>令和5年度のＪＲ烏山線開業100周年記念事業や、令和6年度のアキュム導入10周年記念事業等の実施にあたり、烏山高校とタイアップした記念駅弁の作成や、生徒がイベント運営に参画する等、生徒のアイデアを活かした利用促進活動を展開した。</p> | <div>継続</div> <p>引き続き、市内の公共交通の主利用者である烏山高校生徒との連携・協働の取組を推進させていく必要がある。</p> |

達成指標⑩ 利用促進ツールの作成及び配布の検討

| 計画策定時の現況値 | 目標値 | 結果 | 達成状況 |
|-----------|-------|----|--|
| 不定期実施 | 年1回実施 | 実施 | <p>【達成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通ガイドブックや、J R 烏山線の各種利用案内等資料の作成・配布に加え、市職員による J R 烏山線利用体験講座を通年で実施した。 また、令和5年度の J R 烏山線利用促進キーホルダー等の小中学生への配付や令和6年度・7年度のデザインマンホールの設置、令和7年度のマンホールカード配布、スポーツ等各種イベントにおける J R 烏山線来場者対象のノベルティ配布を全庁的に実施し、利用促進を啓発した。 |

関連施策：利用促進ツールの作成及び配布の検討

| 事業内容 | ①評価・評価理由 | ②事業の見直し・必要性 |
|--|--|--|
| <p>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。</p> <p>また、令和5年に迎える「J R 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。</p> | <p>B .. 概ね予定通り事業を完了</p> <p>公共交通ガイドブックや、J R 烏山線の各種利用案内等資料の作成・配布に加え、市職員による J R 烏山線利用体験講座を通年で実施。</p> <p>また、令和5年度の J R 烏山線利用促進キーホルダー等の小中学生への配付や令和7年度のマンホールカード配布、スポーツ等各種イベントにおける J R 烏山線来場者を対象としたノベルティ配付等、全庁的に利用促進の啓発を展開した。</p> | <p>継続</p> <p>引き続き、効果的な公共交通利用促進の普及啓発活動を推進していく必要がある。</p> <p>特に、公共交通の各種案内資料が系統別に分かれてしまっている傾向があることから、観光情報等を含めた一元的なガイドブックを作成する等、充実した情報発信の強化を図る必要がある。</p> |

7 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

本市の公共交通の状況や市民アンケート調査結果、第1次那須烏山市地域公共交通計画の評価を踏まえ、本市の公共交通に係る課題を整理しました。

(1) 現状

| 地域の現状 |
|---|
| <p>○ 人口</p> <ul style="list-style-type: none">令和7年4月の人口は23,307人であり、年間約500人のペースで人口減少が進んでおり、今後も少子高齢化・人口減少は続く見込みとなっています。令和27年の人口は14,737人まで減少することが見込まれており、後期高齢者の人口も7,645人まで減少することが見込まれる一方、後期高齢化の割合は51.88%（令和7年度比11.84ポイントの増）に増加することが見込まれることから、働き手である生産年齢人口層の相対的な現象を考慮し、高齢者や要支援者に対する「効率的」かつ「充実」した持続可能な移動手段の確保が求められます。 |
| <p>○ 地域別人口</p> <ul style="list-style-type: none">人口は市全体の広い範囲に点在している状況ではありますが、烏山地区・向田地区・境地区・七合地区が所在する旧烏山町域は、旧南那須町域と比較し、市街地及び主要な一般国道・県道沿いに一定の人口集積が確認されています。したがって、面的な公共交通の運営に当たっては、これらの状況を踏まえ、効果的な輸送方法を検討していく必要があります。 |
| <p>○ 主要施設の立地状況</p> <ul style="list-style-type: none">公共施設や幼稚園・保育園・学校等の教育機関は、概ね旧烏山町域・旧南那須町域に適度に分散・所在していますが、商業施設・金融機関に関しては、烏山市街地に集積しており、公共交通の利用者の需要に応じた効果的な輸送方法を検討していく必要があります。 |
| <p>○ 人口流動</p> <ul style="list-style-type: none">通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、那須烏山市から宇都宮市やさくら市、高根沢町、那珂川町との往来が多く見られます。 |
| <p>○ 自動車利用</p> <ul style="list-style-type: none">本市における1世帯当たりの自動車保有台数（令和7年3月末時点）は2.236台であり、全国平均（1.009台）人を大きく上回っています。また、栃木県における年齢別運転免許保有率h、令和2年から令和6年にかけ、75歳以上の保有率は40.177%から47.698%へ7.521ポイント増加しています。本市の75歳以上の運転免許証保有者数の推計値も増加傾向が見られますが、運転免許証自主返納者支援制度の活用者数は、令和3年度をピークに年々減少しています。 |

○ 観光

- ・ 観光入込客数は、令和 6 年度は約 554,111 人と、コロナ禍の令和 2 年度の 204,081 人と比較すると、飛躍的な改善傾向が見られます。
- ・ 一方、本市の観光施設等は市全体に面的に展開する傾向があることや、まちなか観光等観光施設に因らない移動需要も想定されることから、観光客の属性を踏まえ、自転車先進県とちぎによるサイクルツーリズムや、J R 烏山線サイクルトレインの取組を踏まえた、鉄道駅からの 2 次交通の確保やラストワンマイル※の確保が望まれます。

※ ラストワンマイル：駅やバス停から最終目的地までの最後の区間のこと。

地域公共交通の現状

○ J R 烏山線

- ・ 本市公共交通の大動脈を担う J R 烏山線ですが、栃木県内で唯一、輸送密度（平均通過人員/日）2,000 人/日未満の「利用の少ない線区」に該当しており、令和 6 年度の輸送密度は 1,113 人と、昭和 62 年の統計開始から比べると半数以下に減少しています。
- ・ 国は、令和 5 年に「ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充」を図り、主に、輸送密度 1,000 人/日未満の路線を優先し「再構築協議会」を設置する方針とし、当該協議会での協議結果によっては、バス路線等への転換（いわゆる廃線）もあり得る状況となっています。J R 烏山線の輸送密度は、これに近い危機的な状況です。

○ 路線バス

【市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線】

- ・ 両路線とも、沿線人口の減少や、スクールバスの整備等により、利用者数の減少に歯止めがかからなくなっているため、持続可能な運行を目的として、令和 7 年 4 月 1 日に路線再編を実施し、一部減便や区間削減、車両小型化等、運営方法の適正化を実施しました。
- ・ 少子高齢化の進展・沿線人口の減少等により、今後も利用減少傾向は続くことが想定されます。

【那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線】

- ・ 通学・通勤に利用され、年間 2 万人以上の利用が見られる等、本市を運行区域とするバス路線において最も堅調な利用状況ではありますが、沿線人口減少等による利用減が進んでいます。
- ・ 一方、運行経費は物価高騰等により年々上昇しています。

【関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫】

- ・ 市内に運行区間を有する唯一の民間路線バスであり、那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線と同様に、一定の通学・通勤利用が見られ、利用者は年間 1 万 8 千人程度を維持しています。
- ・ 一方、運行欠損額は拡大しており、運営の厳しさが日に日に増してきています。

○ デマンド交通

- ・ 市内全域を 3 地区に分け、市内交通事業者 2 社に委託し運営している面的な移動手段を提供する公共交通であり、高齢者の通院・買い物等の日常生活に重要な役割を有しています。
- ・ 一方、旧南那須町内を中心とした利用の集中や、運行区域の制限による商店・医療機関へのアクセス性にばらつきが生じていることから、これらの見直しを求める声や、物価高騰等による運行経費の拡大等から、利便性と効率性の両立を図る必要があります。

○ 公共交通の公的負担額

- ・ 地域の移動手段の確保や地域コミュニティの維持等、公共交通に対する公費負担は単なる赤字補填ではなく、地域を支えるために必要な支出と考えられますが、本市においては、利用者減少による運賃収入減や、燃料・物価・人件費高騰等による運行経費の増大により、公費負担額は増加の一途をたどっています。
- ・ 国・県等の補助制度を活用しつつ、本市の公共交通において必要な要素を維持したうえで運行規模の最適化が求められる状況です。

○ スクールバスの運行状況

- ・ スクールバスは、市内の小中学校の遠距離通学を解消する目的で、市内 7 校で 29 台が運行されています。学校の統廃合による運行便数の増大に対し、児童・生徒数の減少による輸送人員の減により、バスによる大規模輸送のメリットが生かしにくい状況が進んでいます。

○ 福祉タクシー事業の状況

- ・ 高齢者福祉タクシー事業・障がい者福祉タクシー事業の利用状況は、年々ばらつきはありつつも、概ね横ばいとなっています。
- ・ 一方、配付数に対する使用率は高齢者福祉タクシー事業で約 6 割、障がい者福祉タクシー事業で約 4 割と、配付に対する利用が十分に確保できていない状況となっています。
- ・ また、当該福祉タクシー事業に加え、デマンド交通や運転免許証自主返納者支援事業によるタクシー券配布等により、制度が複雑化し、利用者の「分かりづらさ」につながっている恐れがあります。

○ 公共交通に関する市民の状況

- ・ 公共交通の認知度について、J R 烏山線及び市営バス・コミュニティバス等については相対的に高い認知度となっており、市民における存在価値の高さがうかがえる状況となっていますが、デマンド交通に関しては、全年代での認知度が相対的に低く、主な利用者層である後期高齢者層(75 歳以上)であっても、利用方法の理解が普及していない状況が見受けられます。
- ・ J R 烏山線に関しては、レジャー・買い物等の余暇活動に使用される一方、通勤利用等の日常利用が少なく、ダイヤ・便数等、運営内容に対する不満に加え、乗継が不便・駐車場が未整備など、交通結節機能に対する不満の声もあげられています。

- ・ 市営バス・コミュニティバス等に関しても、ダイヤ・便数等、運営内容に対する懸念に加え、乗継等、交通結節機能に対する懸念の声も一定数見られます。
- ・ デマンド交通に関しては、前述のとおり利用方法の普及が進んでいないことから、主利用者層である後期高齢者層も、ほとんど利用したことが無い市民が8割を超えています。

(2) 課題

課題1：公共交通サービスのさらなる改善

○ 市内の交通資源の効果的な活用と充実

- ・ 少子高齢化・人口減少社会においても、地域力を維持し、生涯にわたり市民の暮らしやすい地域を確保するために、他市町への移動を提供しつつ、市域全体をカバーする公共交通網は必要不可欠です。
- ・ したがって、公共交通の利用促進策に加え、利便性向上や効率的な運用を図り、持続可能な地域公共交通網を維持・形成していく必要があります。
- ・ また、高齢化社会の進展や、子育て世代・若年層の暮らしやすさ、多様化する移動ニーズに対応するため、よりきめ細やかな移動サービスの提供を実現していく必要があります。
- ・ そのためには、J R烏山線や路線バス・デマンド交通といった公共交通機関と、タクシーや今後本格化が見込まれる日本版ライドシェア等の民間の多様な移動サービスが、互いの強みを活かし、弱みを補完し合うことで、地域全体の移動利便性を高めていく必要があります。
- ・ また、これまで実施してきた公共交通の取組が市民に届いていない現状を踏まえ、市民等へ公共交通の必要性を伝え、利用促進を図るための普及啓発方法を検討していく必要があります。

○ 交通DXへの対応

- ・ 他市町への移動・市域全体の網羅的な移動手段を形成しつつ、ニーズを踏まえたきめ細やかな移動サービスの提供、かつ持続可能な公共交通を維持するためには、DX技術を効果的に活用し、運送の高度化と交通手段毎の連携の強化が求められていることから、GTFSの整備や、キャッシュレス支払導入を推進していく必要があります。
- ・ 加えて、デマンド交通に関しては、既に、運行事業者のノウハウでドアツードアのフルデマンド方式による運行が実現されていることから、多様化する利用者ニーズに対応するための更なる運行の高度化には、AI配車システム等、新技術を活用していく必要があります。

○ 担い手の確保

- ・ 公共交通の運行体制を維持・存続を図るためには、利用者確保や受益者負担の適正化等による収入面の改善に加え、運転手不足への対応等、人材流出の抑制・担い手確保に向けた取り組みが必要です。

課題2：移動需要の創出・集約の取組の連携

○ コンパクト・プラス・ネットワークの充実

- ・ 住宅、医療・福祉、商業施設等、分散する都市機能を公共交通の拠点周辺に集約させるコンパクトシティの推進により、生活の利便性を高めつつ、当該居住エリア・都市機能エリアを、J R 烏山線・バス・デマンド交通等で効率的につなぎ、移動しやすいまちを目指す必要があります。

○ 烏山駅や駅周辺のまちづくりとの連携

- ・ 令和7年3月に駅係員が終日不在となった烏山駅の利便性向上を図るとともに、今後策定・改定が予定される「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」や「まちづくりのグランドデザイン（案）」、新庁舎等都市施設の整備計画と連携した公共交通の取組が必要です。

○ 観光資源と連携した公共交通の利用促進・利便性向上

- ・ 山あげ祭や龍門ふるさと民芸館等の観光資源と、J R 東日本が実施するサイクルトレイン等の新たな取組に対応するため、J R 烏山線での観光利用の促進や、観光客の二次交通の確保と共に、シェアサイクル・レンタサイクル等による市内観光周遊等の推進に向け取り組んでいく必要があります。

課題3：公共交通に関する関係者の連携・協働による取組の推進

○ 地域の多様な関係者の連携・協働

- ・ 公共交通を「安全・安心で暮らしやすい地域を作り上げるために必要な基盤的サービス」と捉え、多様な関係者が公共交通を“自分ごと”としてとらえ、連携・協働して取り組んでいく必要があります。
- ・ 本市の公共交通の屋台骨として地域を支える J R 烏山線は、運行主体が東日本旅客鉄道(株)であることから、同社との充実した連携に加え、沿線自治体や市民を巻き込んで、より効果的な利用向上・存続策を検討していく必要があります。
- ・ また、路線バスについては、運行事業者や沿線自治体(共同運行市町)との連携を強化し、効果的な利用向上・維持存続の方向性を協議していく必要があります。
- ・ 公共交通を利用したくても 1 人で利用出来ない要支援者（高齢者、障がい者、子ども、生活困窮者等）に対する移動手段について、充実した確保が求められます。

公共交通による面的な移動手段の確保のみならず、個々の事情に寄り添ったスポット的な移動手段の創出を検討していく必要があります、福祉と公共交通の連携体制を構築し、地域（民間・福祉団体等）が主体となった補完的な移動サービスの検討を進めていく必要があります。

- ・ また、スクールバスについては、学校統廃合等による「運行便・運行台数の増」と、少子化による「移動需要の分散・少人数化」といった相反する要素が併存している状況です。

移動需要がまとまらない地域の登下校時の輸送手段について、教育部門と公共交通部門で連携・補完について検討する必要があります。

8 計画の基本理念・基本方針と目標

8. 1 計画の基本理念

すべての市民が、将来にわたり「住みたい」、「住み続けたい」と思える魅力あるまちを実現するためには、自家用車に頼らずとも豊かな生活を可能にするための移動手段を設けていく必要があります。

一方で、人口減少や少子化、コロナ禍による生活様式変容により、地域公共交通の利用者数は減少し、収支悪化による公費負担の増大等、厳しい運営を強いられています。

よって、現在の運営を見直しつつ、地域の輸送手段を最大限に活用した「利用価値」の高い地域最適規模の旅客運送サービスを実現し、将来にわたって持続可能で、網羅的な公共交通網を構築していく必要があります。

以上のことから、地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、第2次那須烏山市地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように定めました。

～基本理念：目指すべき地域公共交通の将来像～

～市民の暮らしを支える、ＪＲ烏山線を軸とした持続可能な公共交通～



8. 2 計画の基本方針

基本方針1： J R烏山線を軸とした、だれもが使いやすい公共交通ネットワークの形成

- ・ 通勤通学の足として欠かすことが出来ない J R烏山線の存続を最重要課題と位置づけ、広域交通ネットワーク（地域間幹線バス・市営バス）、地域内交通ネットワーク（市営バス・デマンド交通）を総動員し、J R烏山線を軸とした市内全域をカバーする幹・枝・葉の公共交通網の形成・発展を図ります。
- ・ 交通結節機能の充実・強化を図り、利便性の向上を『実感』出来る公共交通の運営を図ります。
- ・ 公共交通の維持・存続を図るため、利用促進に係る支援事業の実施に加え、地域公共交通確保維持改善事業等による補助制度を活用し、運行を確保・維持する必要性を明確化するとともに、需要に対して過剰な運行の見直しを図り、不足する交通サービスの充実を図ることで、より効率的な公共交通の提供を目指します。

基本方針2： まちづくりと連携した公共交通サービスの充実

- ・ 今後策定が予定される都市計画マスタープラン、立地適正化計画等と整合を図りつつ、新庁舎・交通インフラ等都市基盤の整備動向に配慮し、「まちづくりのグランドデザイン（案）」による烏山駅・大金駅周辺の市街地再生整備を見据え、市民に寄り添った公共交通の運用を図ります。
- ・ 公共交通のバリアフリーの促進に加え、公共交通の情報発信強化により、サービスの認知度向上を図ります。
- ・ 観光まちづくりと連携し、市外から訪れる人々の移動支援の充実を検討し、観光施設へのアクセス向上や利便性の高い交通手段の整備を進め、地域の魅力を最大限に生かす公共交通の充実に図ります。
- ・ D X技術※を活用した新たな公共交通システムの導入促進を検討します。
※ A I技術による運行最適化・G T F S・キャッシュレス推進・自動運転技術導入 等

基本方針3： 各主体が共創した公共交通環境の実現

- ・ 国、県、近隣市町、交通事業者等の公共交通の運営主体との連携を一層強化し、他市町との公共交通網の維持・存続、交通モードの有効な組み合わせについて検討します。
- ・ 特に、東日本旅客鉄道(株)との協働・共創を一層強化し、市 J R烏山線利用向上委員会の支援強化に加え、J R烏山線の持続可能な運営に向けた行政側のアプローチ策の充実を図ります。
- ・ 福祉や教育等、多様な分野との「官民連携」の取組を充実し、民間活力を生かした新たな地域交通網の確保、住民が主体となった交通事業の形成等、各主体が共創する持続可能な公共交通ネットワークの整備・促進を図るとともに、必要な支援の在り方について検討します。

目標及び施策に係るSDGs



8. 3 計画の目標と取組施策の設定

| 基本方針 | 計画の目標 | 施策・取組 |
|---|------------------------------|--|
| 基本方針1 J R 烏山線を軸とした、だれもが使いやすい公共交通ネットワークの形成 | J R 烏山線を軸とした広域交通ネットワークの維持・形成 | 施策1 J R 烏山線の利用向上に関する取組・利用向上に向けた支援事業の検討 ・取組1：利用促進と需要創出のための取組の実施 ・取組2：他交通機関との連携と地域連携の強化 ・取組3：情報発信の強化・広報活動による利用促進啓発の強化 ・取組4：市民・団体を巻き込んだ参加型活動の推進 施策2 地域特性を踏まえた主要交通軸の維持・形成 ・取組1：主要交通軸による広域交通網の維持・形成 ・取組2：烏山駅におけるシームレスな乗継環境の創出 ・取組3：運行主体の垣根を超えた利用促進 PR の実施 |
| | 地域内交通ネットワークの維持・形成 | 施策3 地域内交通ネットワークの維持・形成 ・取組1：区域運行による地域・生活交通軸の継続的な維持・形成 ・取組2：デマンド交通へのA Iシステムの導入検討 ・取組3：【再掲】運行主体の垣根を超えた利用促進 PR の実施 |
| | 交通結節機能の充実・強化 | 施策4 地域輸送資源の連携最適化による交通結節機能の充実・強化 ・取組1：【再掲】主要交通結節点での連携強化 ・取組2：主要交通結節点以外での地域・生活交通軸の連携強化 |
| | 公共交通の担い手確保に関する取組 | 施策5 持続可能な公共交通の実現のための担い手確保の取組強化 ・取組1：働き方改革関連法に基づく適切な公共交通の運営 ・取組2：日本版ライドシェアの有用性・実現可能性の調査・検討 |
| 基本方針2 まちづくりと連携した公共交通サービスの充実 | 都市計画と連携した公共交通サービスの実現 | 施策6 都市計画と連携した公共交通サービスの実現 ・取組1：将来的な都市構造と連携した交通ネットワークの設定 ・取組2：交通「ネットワーク」の最適化 ・取組3：「パークアンドライド」の推進・バリアフリー化の促進 |
| | 福祉の視点に立ったバリアフリー環境の整備 | |
| | 共生のための分かりやすい情報提供・発信 | 施策7 共生のための分かりやすい情報提供・発信 ・取組1：公共交通の充実した普及系宇発活動の実施 ・取組2：ICTを活用したきめ細やかな情報提供・行動支援の実施 ・取組3：情報発信のユニバーサルデザイン化 |
| | 商業・観光施策との連携 | 施策8 商業・観光施策との連携強化 ・取組1：観光周遊交通の検討 ・取組2：情報発信の取組強化 ・取組3：商業施設等と連携した公共交通の利用促進の実施 |
| | D X 技術による公共交通施策の導入・活用 | 施策9 D X 技術の導入による公共交通運営の最適化 ・取組1：D X 技術の活用による効率的かつ利便性の高い運行の検討 ・取組2：GTFS の整備検討 ・取組3：キャッシュレス支払の導入・拡充 ・取組4：自動運転技術導入の調査・検討 |

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|---|
| 基本方針3 各主体が共創した公共交通環境の実現 | 市民主体による ＪＲ烏山線の利用促進策の推進 | 施策10 官民連携・市民主体によるＪＲ烏山線の利用促進策の展開 ・取組1：市民愛醸成に向けた取組の展開 ・取組2：利用向上に向けた取組の展開 ・取組3：情報発信の取組強化 |
| | 福祉施策と公共交通施策の連携強化 | 施策11 福祉×交通の連携体制の構築 ・取組1：利用実態や利用者のニーズに応じたよりきめ細やかな公共交通サービスの実現 ・取組2：交通×福祉連携による移動のバリアフリー化の促進 ・取組3：公共交通と福祉の情報連携の強化 |
| | 民間活力を生かした新たな交通手段の創出 | |
| | 【再掲】 福祉の視点に立ったバリアフリー環境の整備 | |
| | 学校教育施策と公共交通施策の連携強化 | 施策12 教育×交通の連携体制の構築 ・取組1：スクールバスと公共交通の連携・補完による運行効率化の検討 ・取組2：公共交通リテラシー教育の実施 |

8. 4 各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割

地域公共交通の基本的な考え方と各公共交通の機能及び役割を以下のとおり整理し、持続可能な地域公共交通体系の構築に取り組みます。

(1) 公共交通ネットワークにおける交通軸・交通結節点の設定

今後の公共交通の運営にあたり、基本方針や目標を実現するために、本市において、今後、維持・形成する公共交通ネットワークを設定しました。

交通軸及び交通結節点の設定については、以下のとおりです

① 交通軸の設定について

| 広域交通軸の設定 | 幹 |
|---|---|
| 首都圏及び宇都宮市等の都市部と本市との広域交通を担う路線として、以下の路線を対象とする。 ○ J R 烏山線 | |

| 主要交通軸の設定 | 枝 |
|---|---|
| 広域交通軸に順じ、本市と隣接市町をつなぐ路線として、以下を対象とする。 ○ 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線 ○ 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 ○ 市営バス烏山高部線 ○ 市営バス市塙黒田烏山線 | |

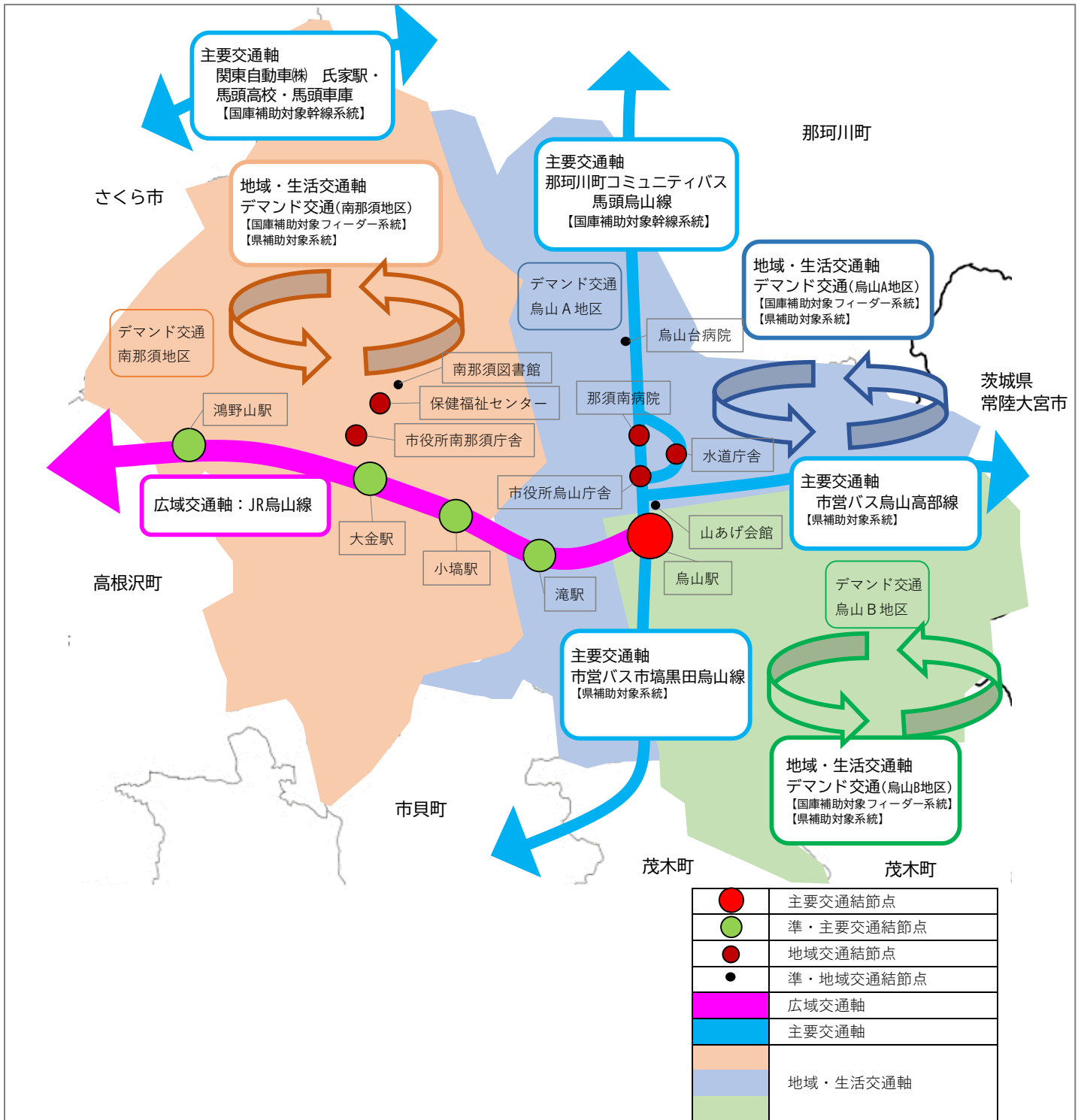
| 地域・生活交通軸の設定 | 葉 |
|---|---|
| 那須烏山市内において広域交通軸及び主要交通軸の範囲が及ばない地域において、広域交通軸及び主要交通軸と接続し、地域間を移動する手段として、以下を対象とする。 ○ デマンド交通 (南那須地区・烏山A地区・烏山B地区) | |

② 交通結節点の設定について

| 主要交通結節点の設定 |
|--|
| <p>本市と首都圏及び宇都宮市等の都市部、隣接市町をつなぐ広域交通軸及び主要交通軸が接続する結節点として、以下を対象とする。</p> <p>○ 烏山駅</p> <p>また、上記以外で、広域交通軸を維持するうえで必要な鉄道駅の結節点を「準主要交通結節点」として位置づける。</p> <p>○ 鴻野山駅・大金駅・小埜駅・滝駅</p> |

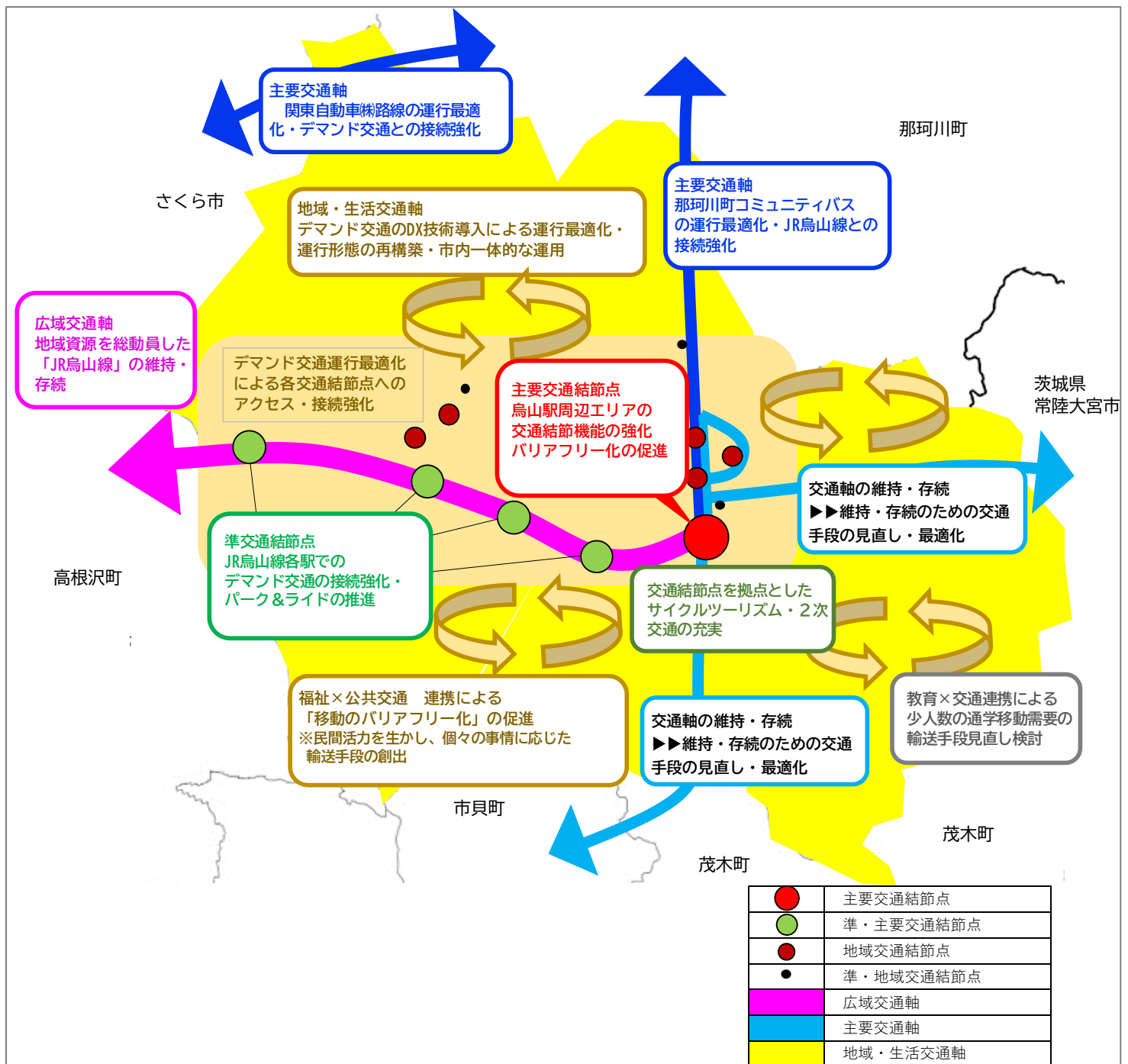
| 地域交通結節点の設定 |
|---|
| <p>本市における生活拠点・目的地であり、かつ地域間を移動する手段として必要な施設等を対象とし、以下を対象とする。</p> <p>○ 那須烏山市役所 烏山庁舎（那須烏山市中央1－1－1）</p> <p>○ 那須烏山市役所 南那須庁舎（那須烏山市大金240）</p> <p>○ 那須烏山市保健福祉センター（那須烏山市田野倉85－1）</p> <p>○ 那須烏山市水道庁舎（那須烏山市城東18－3）</p> <p>○ 南那須地区広域行政事務組合立 那須南病院（那須烏山市中央3－2－13）</p> <p>また、上記以外で、地域間を移動するうえで必要な目的地等を「準地域交通結節点」として位置づける</p> <p>○ 山あげ会館（那須烏山市金井2－5－26）</p> <p>○ 烏山台病院（那須烏山市滝田1868－18）</p> <p>○ 南那須図書館（那須烏山市田野倉65－1）</p> |

《図表 本計画に基づく公共交通ネットワーク図》



※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

《図表 本計画により達成を見込む「中・長期的」な『公共交通将来像』イメージ図》



※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)


(2) 公共交通ネットワークに係る確保・維持策

前項において設定した交通軸の位置づけ及び確保・維持策について下記のとおり整理します。

| 位置づけ | 系統 | 役割 | 確保・維持策の概要 |
|----------|--|--|---|
| 広域交通軸 | J R 烏山線 【鉄軌道】 | 首都圏及び宇都宮市等の都市部と本市との広域交通を担う。 | 東日本旅客鉄道(株)と協議の上、サービス・運行水準の向上を目指す。 |
| 主要交通軸 | 那珂川町コミュニティバス 馬頭烏山線 【4条乗合：路線定期運行】 | 烏山駅を発着地として、市内と隣接する那珂川町の各拠点を連絡する。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。 |
| 主要交通軸 | 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 【4条乗合：路線定期運行】 | 市内と隣接するさくら市、那珂川町の各拠点を連絡する。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。 |
| 主要交通軸 | 市営バス烏山高部線 市営バス市塙黒田烏山線 【78条乗合：路線定期運行】 | 烏山駅を発着地として、市内並びに隣接する茨城県常陸大宮市、茂木町・市貝町各拠点を連絡し、過疎地域の移動確保及び補助対象地域間幹線バス（那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線）・J R 烏山線の運行を補完する。 | 栃木県：市町村生活交通路線運行費補助金を活用し、持続可能な運行を目指す。 |
| 地域・生活交通軸 | デマンド交通 南那須地区・烏山A地区・烏山B地区 【4条乗合：区域運行】 | 広域交通軸及び主要交通軸の範囲が届かない市内各地域を運行し、広域交通軸及び主要交通軸、並びに主要交通結節点・地域交通結節点等に接続し、本市の交通空白地の解消を図る。 | 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）及び栃木県：市町村生活交通路線運行費補助金を活用し、持続可能な運行を目指す。 |

8. 5 地域公共交通確保維持改善事業等に係る必要性

下記の交通手段については、地域住民の日常生活に必要な公共交通手段の存続が危機に瀕している地域において、自家用車による移動手段を持たない移動制約者等の交通手段であり、本市の交通軸の形成に当たり確保・維持が必要な路線です。しかし、運営努力だけでは運行の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業等による補助制度を活用し運行を確保・維持する必要があります。各系統における必要性については、以下のとおりです。

| 系統 | 必要性 | | | | | | | | | | |
|---|--|---------|--------|--------------------|-----|--------|--------|------------------|---------|--------|--------------------|
| 那珂川町コミュニティバス 馬頭烏山線 (4条乗合) (路線定期運行) | <p>当該系統は、本市が定める主要交通結節点である烏山駅において、広域交通軸の J R 烏山線や主要交通軸の市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線に接続する形で、那須烏山市から那珂川町間の拠点間を連絡し、両市町に存する栃木県立烏山高等学校、栃木県立馬頭高等学校への通学や、通勤、買い物に加え、本市が定める準地域交通結節点である南那須地区広域行政事務組合立那須南病院への通院等、多様な目的での移動を担っており、公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により運行を確保・維持する必要性がある。</p> <table><tr><th>起点</th><th>経由地</th><th>終点</th><th>キロ程</th><th>運行回数/日</th></tr><tr><td>那珂川町役場</td><td>馬頭高等学校 烏山高等学校</td><td>J R 烏山駅</td><td>22.4km</td><td>8 回 (土日祝 3.5 回)</td></tr></table> <p>実施主体：那珂川町(事務局)・那須烏山市 運行受託事業者：関東自動車株式会社</p> <p>《図表 運行予定系統図》</p>  <p>※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB) ※主要なバス停のみ表示</p> | 起点 | 経由地 | 終点 | キロ程 | 運行回数/日 | 那珂川町役場 | 馬頭高等学校 烏山高等学校 | J R 烏山駅 | 22.4km | 8 回 (土日祝 3.5 回) |
| 起点 | 経由地 | 終点 | キロ程 | 運行回数/日 | | | | | | | |
| 那珂川町役場 | 馬頭高等学校 烏山高等学校 | J R 烏山駅 | 22.4km | 8 回 (土日祝 3.5 回) | | | | | | | |

関東自動車(株)
氏家駅・馬頭
高校・馬頭車
庫

(4条乗合)
(路線定期運行)

当該系統は、那須烏山市志鳥地内を運行区域とし、地域・生活交通軸であるデマンド交通南那須地区と接続する。

路線は、さくら市・那珂川町間の拠点間を連絡し、両市町に所在するさくら清修高等学校、馬頭高等学校への通学や、通勤、買い物等、多様な目的での移動を担っており、公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により運行を確保・維持する必要性がある。

| 起点 | 経由地 | 終点 | キロ程 | 運行回数/日 |
|-----|-----|------|--------|---------------|
| 氏家駅 | 喜連川 | 馬頭車庫 | 31.5km | 6回 (土日祝4回) |

実施主体：関東自動車株式会社

《図表 運行予定系統図》



※地図出典：国土地理院地理院地図(電子国土 WEB)

※主要なバス停のみ表示

市営バス烏山高部線

市営バス市塙黒田烏山線

(78 条乗合)
(路線定期運行)

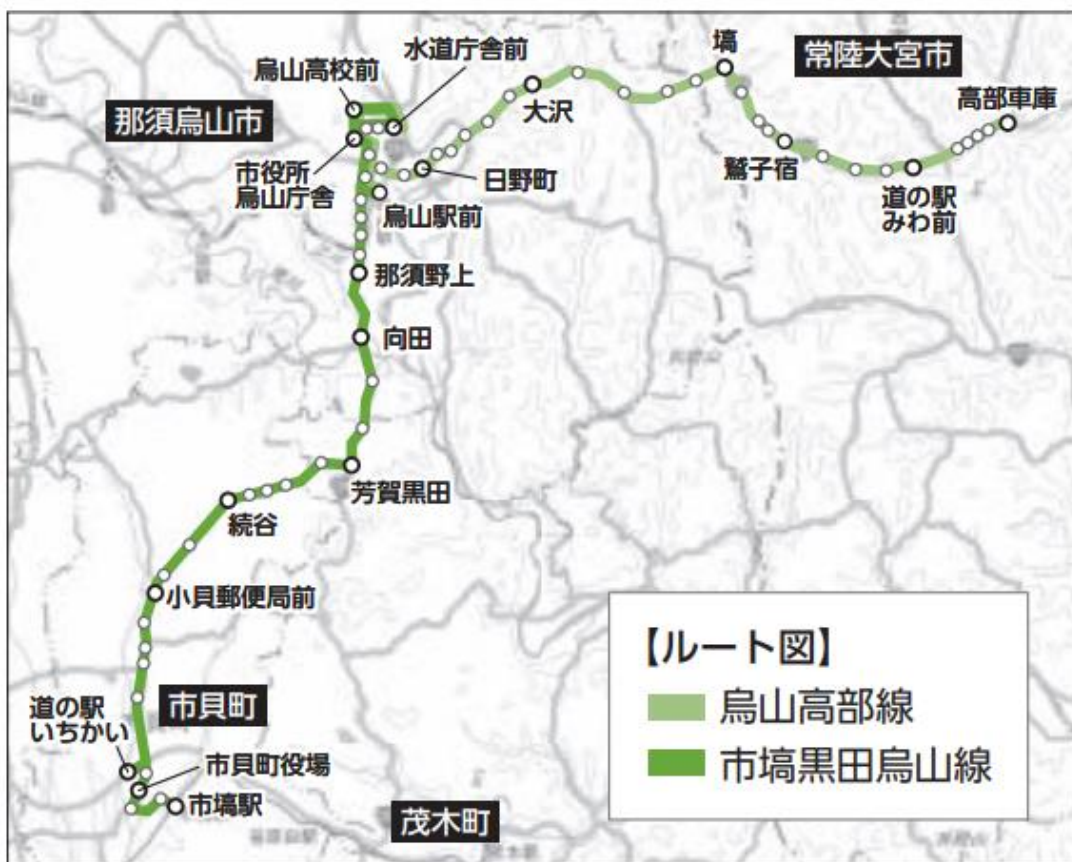
当該系統は、本市が定める主要交通結節点である烏山駅において、広域交通軸の J R 烏山線や主要交通軸的那珂川町コミュニティバスに接続する形で、那須烏山市から茨城県常陸大宮市（旧美和村）、茂木町、市貝町間を連絡し、栃木県立烏山高等学校への通学や、通勤、買い物に加え、本市が定める準地域交通結節点である南那須地区広域行政事務組合立那須南病院への通院等、多様な目的での移動を担っており、公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、栃木県：市町村生活交通路線運行費補助金により運行を確保・維持する必要性がある。

| 路線 | 起点 | 経由地 | 終点 | キロ程 | 運行回数/日 |
|-------------|------|------|------|---------|--------------------|
| 烏山高部線 | 烏山駅前 | 大沢 | 高部車庫 | 21.81km | 4 回 (土日祝 3 回) |
| 市塙黒田 烏山線 | 烏山駅前 | 芳賀黒田 | 市塙駅 | 23.82km | 4 回 (土日祝 2.5 回) |

実施主体：那須烏山市

※ 運行は、那須烏山市から交通事業者へ委託

《図表 運行予定系統図》



デマンド交通

- ・南那須地区
- ・烏山A地区
- ・烏山B地区

(4条乗合)

(区域運行)

当該系統は、那須烏山市内全域を運行区域とし、広域交通軸及び主要交通軸の範囲が届かない市内各地域を区域運行することで、市民の通学や、通勤、買い物等、多様な目的での移動を担っており、広域交通軸及び主要交通軸、並びに主要交通結節点・地域交通結節点等に接続することで本市の交通空白地を解消し、公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要がある。

| 運行区域 | 運行回数/日 |
|--------------|--------|
| デマンド交通 南那須地区 | 9回 |
| デマンド交通 烏山A地区 | 9回 |
| デマンド交通 烏山B地区 | 9回 |

実施主体：那須烏山市

※ 運行は、那須烏山市から交通事業者へ委託

《図表 運行予定区域図》



烏山共通地区内の烏山A地区・烏山B地区の割り振りは以下のとおり。

- ・ 烏山A地区：中央・城東・旭・愛宕台・表・向田・落合・神長・滝
- ・ 烏山B地区：金井・初音・南・野上

※ ■：交通不便地域(令和3年10月 関東運輸局長指定)

※ 本市の過疎区分：全部過疎

9 目標達成に向けた施策

目標達成に向け、基本方針毎に以下の施策を設定し、取り組んでいきます。

9. 1 J R 烏山線を軸とした、だれもが使いやすい公共交通ネットワークの形成

| 【施策1】 J R 烏山線の利用向上に関する取組・利用向上に向けた支援事業の検討 | |
|--|---|
| 概 要 | 「広域交通軸」として、本市と首都圏・宇都宮市等都市部をつなぐ重要な路線として位置づけた「J R 烏山線」について、関係機関（東日本旅客鉄道㈱、栃木県、沿線市町(宇都宮市、高根沢町)）と連携・調整のもと、地域社会にとって不可欠な「社会資本(インフラ)」であることを地域全体で共有し、存続に向けた取組を推進します。 |
| 実施主体 | 那須烏山市 |
| 関係主体 | 東日本旅客鉄道㈱、栃木県、沿線市町(宇都宮市、高根沢町) |
| 取組概要 | <p>取組1 利用促進と需要創出のための取組の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 烏山線の広域交通軸としての役割を明確化し、将来にわたり運行が継続できるよう、市民や沿線住民等の利用を増やすための取り組みを展開します。 ・ 市民アンケートにおいて把握された J R 烏山線の日常利用の少なさや、レジャー等の非日常利用によく利用されているといった路線の特徴を踏まえ、一層の利用増を図るため、日常利用・非日常利用の双方を支援する市民・利用者向けの補助事業を実施します。 ・ また、東日本旅客鉄道㈱や、栃木県、沿線市町(宇都宮市、高根沢町)と連携した路線沿線での各種商業・観光イベントの実施や、令和7年10月に開始された J R 烏山線サイクルトレインや、AR コンテンツ提供による沿線観光地やグルメスポットのご案内サービスの利用勧奨・利用推進を図ることで、J R 烏山線利用の付加価値向上と需要創出を図る取り組みを展開します。 <p>《図表 サイクルトレイン図》</p>  <p>鳥山線サイクルトレイン</p> <p>宝積寺駅～鳥山駅間</p> <p>※出典：東日本旅客鉄道㈱ J R E MALL チケット</p> |

| 【施策2】 地域特性を踏まえた主要交通軸の維持・形成 | | |
|----------------------------|---|--|
| 概 要 | 主要交通結節点として位置づけた「烏山駅」を発着し、近隣市町間を往来する主要交通軸のバス路線網について、当該交通軸の存続に向けた取組を推進します。 | |
| 実施主体 | 那須烏山市 | |
| 関係主体 | 那珂川町、茂木町・市貝町、茨城県常陸大宮市 | |
| 取組概要 | <p>取組1 主要交通軸による広域交通網の維持・形成</p> <ul style="list-style-type: none">・ 主要交通結節点として位置づけた「烏山駅」を基準として、那須烏山市と那珂川町間を運行する那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線や、那須烏山市と茨城県常陸大宮市間を運行する市営バス烏山高部線、那須烏山市と茂木町・市貝町間を運行する市塙黒田烏山線、さくら市・那珂川町間を運行し本市志烏地内を運行区域とする関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫については、通学利用に加え、通勤、買い物、通院等、多様な目的での移動を担っており、公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っています。・ よって、当該バス路線網の運営の最適化を図り、烏山駅から先の2次交通手段として適切な交通網を提供できるよう、維持・形成に取り組めます。・ なお、維持・形成の方向性は以下のとおりとします。 | |
| | <div>■ 維持・形成の方向性</div> | |
| | 市営バス 烏山高部線 | <ul style="list-style-type: none">・ 栃木県と茨城県をつなぐ唯一のバス路線であり、拠点間での移動や、沿線に烏山高等学校が所在し通学利用が見られることから、当該交通軸は、「維持」する方向で検討する。・ なお、交通軸を維持する手段については、令和6年度策定「自家用有償バス路線再編方針」に基づき、令和7年4月に減便やルート変更、車両の小型化等の経営改善策を実施したところではあるが、再編後の利用状況を継続的に調査し、那須烏山市と常陸大宮市で協議の上、持続可能な運営体制の構築について継続的に検討を行うこととする。 |
| | 市営バス 市塙黒田烏山線 | <ul style="list-style-type: none">・ 那須郡と芳賀郡をつなぐ唯一の公共交通路線であり、かつ沿線に烏山高等学校が所在し、通学利用が見られることから、当該交通軸は、「維持」する方向で検討する。・ なお、交通軸を維持する手段については、市営バス烏山高部線と同様に「自家用有償バス路線再編方針」に基づく経営改善策を実施したところだが、再編後の利用状況を継続的に調査し、那須烏山市と茂木町・市貝町で協議の上、持続可能な運営体制の構築について継続的に検討を行うこととする。 |

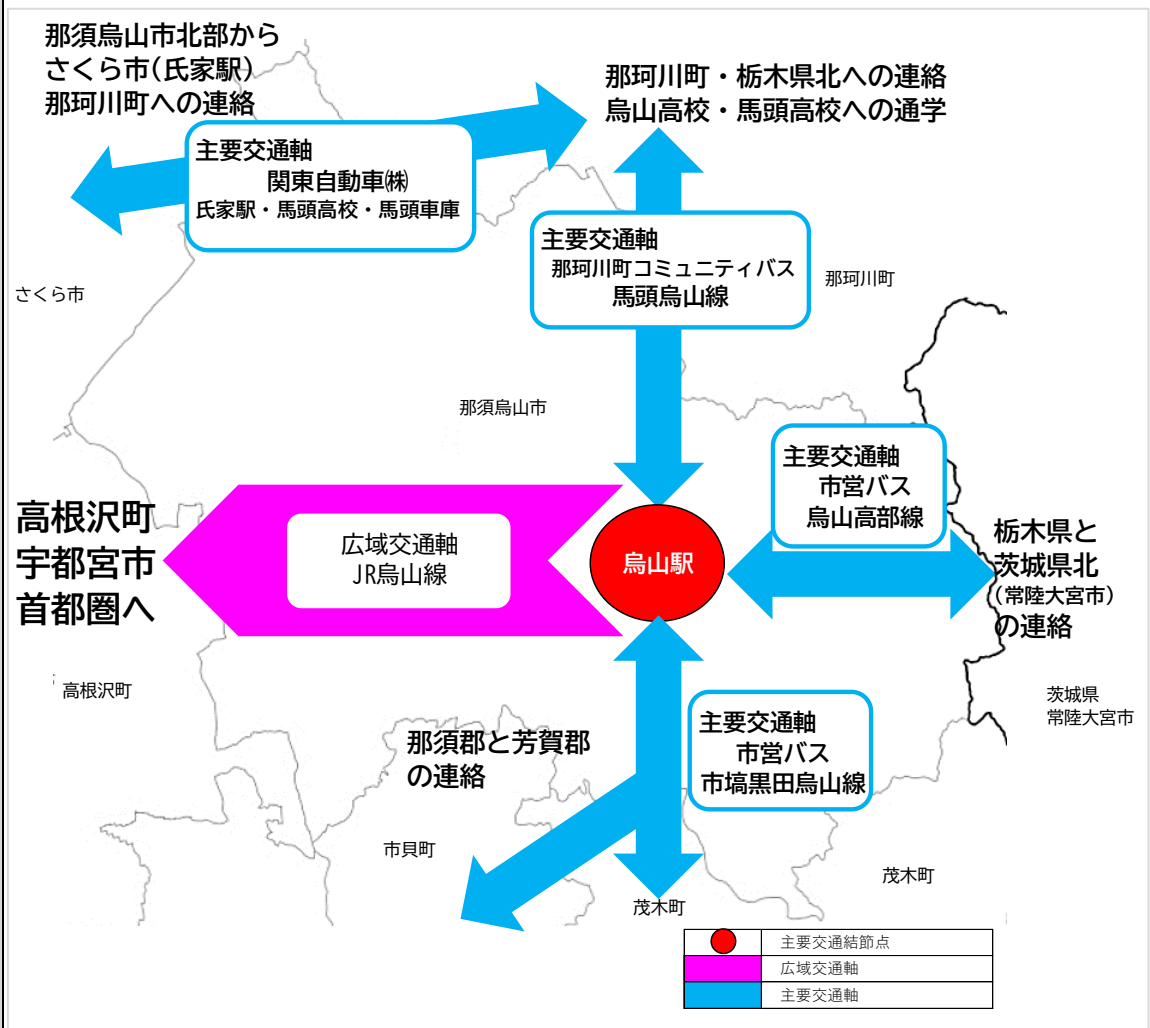
那珂川町コミュニティバス
馬頭烏山線

- 沿線人口の減少等により利用者数の減少傾向が続いているが、令和6年度時点において年間20,282人の利用があり、沿線の烏山高等学校・馬頭高等学校への通学利用や、通勤、買い物、通院等の日常利用が見られることから、路線バスによる輸送力の高い定時・定路線運行が有効として、引き続き、運営の事務局である那珂川町と連携し、路線運行を継続する方向とする。

関東自動車(株)
氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫

- 沿線人口の減少等により利用者数の減少傾向が続いているが、令和6年度時点において年間18,240人の利用があり、沿線のさくら清修高等学校・馬頭高等学校への通学利用や、通勤、買い物、通院等の日常利用が見られることから、路線バスによる輸送力の高い定時・定路線運行が有効として、引き続き、運行事業者の関東自動車(株)と連携し、路線運行を継続する方向とする。

《図表 主要交通軸の維持・形成イメージ》



取組2 烏山駅におけるシームレスな乗継環境の創出

- ・ 地域輸送資源を総動員し移動ニーズへの対応促進のため「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5年に施行されました。
- ・ 本市においても、J R烏山線や路線バス、デマンド交通に加え、一般タクシー、その他送迎サービス事業等、多岐にわたる旅客輸送サービスが運行されているため、関係者相互間の連携を強化し、旅客輸送サービス間の連携強化を図り、利便性・持続可能性・生産性を高める取り組みを推進します。
- ・ 主要交通結節点として位置づける烏山駅において、J R烏山線の運行ダイヤ等を踏まえ、市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線及び那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線の運行ダイヤを柔軟に調整し、ストレスなく乗り継げるシームレスな乗継環境創出のための取組を推進します。

取組3 運営主体の垣根を超えた利用促進PRの実施


- ・ 市内を運行する路線バスの利用促進や、利便性向上を図るために、路線図・時刻表・運賃・乗り方等の情報が網羅された案内冊子を作成します。
- ・ 好事例を参照し、運営主体の垣根を超えた資料の作成・配布を行うことで各交通手段の組み合わせによる利活用促進を図ります。

《図表 案内冊子イメージ》



※出典：常陸大宮市

| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
|--------|-----|------------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------|
| | 取組1 | R8～R9 現運行内容継続 | | R10～R12 調整結果に基づく交通網維持 | | |
| | | 評価検証 共同運行市町調整 | | 評価検証 | 共同運行市町調整 | |
| | 取組2 | 運行 | 運行 | 運行 | 運行 | 運行 |
| | | ダイヤ 検証 | ダイヤ 検証 | ダイヤ 検証 | ダイヤ 検証 | ダイヤ 検証 |
| | 取組3 | 作成 | 配付 | 次期資料作成 | 配付 | |

| 【施策3】地域内交通ネットワークの維持・形成 | |
|------------------------|---|
| 概 要 | 市内の交通空白地の解消に向けた取組として、地域・生活交通軸として位置づけた「デマンド交通（南那須地区・烏山A地区・烏山B地区）」の適切な運行を図ります。 |
| 実施主体 | 那須烏山市、交通事業者 |
| 関係主体 | 運行事業者 |
| 取組概要 | <p>取組1 区域運行による地域・生活交通軸の継続的な維持・形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市では、平成24年に旧南那須町域において、ドアツードアのフルデマンド方式によるデマンド交通の運行を開始し、平成26年に旧烏山町域へ運行範囲を拡大し、交通空白地の解消に努めてきました。 居住が分散し移動需要がまとまりにくい本市において、デマンド交通による区域運行は個々のニーズに基づいた移動を提供できる点で有効であり、買い物や通院等、高齢者の日常移動に利用され、本市地域公共交通の基軸となっています。よって、今後も運行を継続し、交通空白地の解消に努めていきます。 <p>取組2 デマンド交通へのA Iシステムの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通は、夕方・夜間や、土日祝日への運行時間の拡充、運行時間便（1時間に1便）の見直しにより、いつでも車両を呼べるようにしてほしい等、利用者ニーズの高度化が進んでいます。 また、南那須地区(旧南那須町域)の運行に関しては、烏山A・B地区(旧烏山町域)と比べ運行範囲・受持ち人口ともに大きく、利用に対し配車が追い付かない状況が生じており、運行頻度を保つうえで、旧烏山町市街地へのアクセスに制限があるこ等、サービスの差が生じています。 近年、公共交通に関するデジタル技術の進展により、様々な地域においてA Iを活用したデマンド交通システムを活用した運行が進んでいることから、本市においても、通常タクシー等民間交通手段やバス路線等との共存・共栄に留意しつつ、A Iシステムの導入を実施し、課題解決に向けた効率的な運行形態の構築を進めます。 また、A Iシステムの導入による配車の最適化により、主要交通結節点・地域交通結節点でのJ R烏山線やバス路線等への接続の強化を図ります。 <p>※ A Iシステムは、A I(人工知能)を活用し、予約に対しリアルタイムに最適なルートを決定制配車を行うサービスであり、乗合をしつつ概ね希望時間通りの移動が可能となります。</p> <p>《図表 A Iシステムイメージ》</p>  <p>※出典：国土交通省</p> |

取組3 運営主体の垣根を超えた利用促進PRの実施

【再掲：施策2-取組3：運営主体の垣根を超えた利用促進PRの実施】

- ・ デマンド交通の利用促進や、利便性向上を図るために、乗り方等の情報が網羅された案内冊子を作成します。
- ・ 好事例を参照し、デマンド交通のみならず、J R鳥山線やバス路線等、運営主体の垣根を超えた資料の作成・配布を行うことで各交通手段の組み合わせによる利活用促進を図ります。

《図表 案内冊子イメージ》



※出典：常陸大宮市

| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
|--------|-----|-----------------|-------|------------|-----------------|--------|
| | 取組1 | R8～R10 現運行内容継続 | | | R10～ A I システム導入 | |
| | 取組2 | A I 導入に向けた調査・検討 | | A I システム選定 | A I システム導入 | |
| | 取組3 | 作成 | 配付 | 次期資料作成 | 配付 | |

| 【施策4】地域の輸送資源の連携最適化による交通結節機能の充実・強化 | | | | | | |
|-----------------------------------|--|----------------|--------|--------|----------|--------|
| 概要 | 輸送資源の総動員の観点から、J R 烏山線や路線バス、デマンド交通に加え、一般タクシー、その他送迎サービス事業を含めた総合的な公共交通の構築を進めます。 | | | | | |
| 実施主体 | 那須烏山市 | | | | | |
| 取組概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域輸送資源を総動員し移動ニーズへの対応促進のため「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5年に施行されました。 ・ 本市においても、多岐にわたる旅客輸送サービスの連携強化を図り、利便性・持続可能性・生産性を高める取り組みを推進します。 | | | | | |
| | <p>取組1 主要交通結節点での連携強化</p> <p>【再掲：施策1-取組2：他交通機関との連携と地域連携の強化】</p> <p>【再掲：施策2-取組2：烏山駅におけるシームレスな乗継環境の創出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要交通結節点として位置づける烏山駅においては、J R 烏山線の運行ダイヤ等を踏まえ、市営バス烏山高部線・市営黒田烏山線及び那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線の運行ダイヤを柔軟に調整し、シームレスな乗継環境創出のための取組を推進します。 <p>取組2 主要交通結節点以外での地域・生活交通軸の連携強化</p> <p>【再掲：施策1-取組2：他交通機関との連携と地域連携の強化】</p> <p>【再掲：施策3-取組2：デマンド交通へのA I システムの導入検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ また、主要交通結節点・準主要交通結節点として位置づけるJ R 烏山線各駅において、地域・生活交通軸の移動手段とするデマンド交通の運行内容の最適化を図り、連携を強化することで、J R 烏山線から市内各所へ、また、市内各所からストレスなくJ R 烏山線へ乗り継げる、シームレスな乗継環境創出のための取組を推進します。 ・ 加えて、広域交通軸・主要交通軸のサービスが行き届かない部分について、地域交通結節点として定めた拠点となる行政施設等において、地域・生活交通軸の移動手段とするデマンド交通の配車の最適化を進め、乗降や乗継等の接続強化を実施します。 | | | | | |
| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 取組1 | 運行 | 連携強化検討 | 運行 | 連携強化検討 | 運行 |
| | | 連携強化検討 | 運行 | 連携強化検討 | 運行 | 連携強化検討 |
| | 取組2 | R8～R10 運行 | | | | |
| | | 効果的な連携に向けた調査検討 | | | R10～ 新運行 | |

| 【施策5】持続可能な公共交通の実現のための担い手確保の取組強化 | | | | | | |
|---------------------------------|--|--------------|-------|---------|--------|--------|
| 概 要 | 持続可能な公共交通を将来にわたって実現していくための担い手確保の取組を実施し、深刻化する運転手不足に対応していきます。 | | | | | |
| 実施主体 | 那須烏山市 | | | | | |
| 取組概要 | 取組1 働き方改革関連法に基づく適切な公共交通の運営 | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none">働き方改革関連法に基づき、主に、「2024 年問題」への対応として、本市が実施・発注する公共交通の運営に関する業務において、労働環境の改善と効率的な運行体制の構築を図ります。バス・タクシー運転手の年間時間外労働規制の上限や、休息期間の確保・拘束時間の上限を踏まえ、法令順守の結果として生じる労働力不足や運行コストの増加に対応するため、運行計画を適時見直しつつ、運行業務を実施していきます。主に、ダイヤの見直しや、A I 技術を導入した効率的な運行ルートの導入等により、労働環境の改善を図っていきます。 | | | | | |
| スケジュール | 取組2 日本版ライドシェアの有効性に関する調査・検討の実施 | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none">令和 6 年に、「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）が実施され、タクシー事業者の管理下において、一般ドライバーが自家用車を用い、有料で旅客運送が実施できることとなりました。当該日本版ライドシェアは、交通空白地や特定の時間帯において、公共交通の空白を補完する有効策であると考えられますが、安全管理や責任の所在、既存事業への影響等を踏まえ、地域全体の交通ネットワークの構築を進めていく中で、本市における必要性について、調査・検討を進めていきます。 | | | | | |
| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 取組1 | 市営バスに関する検討 | | 運営状況の検証 | | |
| | | デマンド交通に関する検討 | | 運営状況の検証 | | |
| | 取組2 | 調査検討の適宜実施 | | | | |

9. 2 まちづくりと連携した公共交通サービスの充実

【施策6】都市計画と連携した公共交通サービスの実現

| | |
|------|--|
| 概 要 | <p>本市では令和7年6月に市庁舎整備基本構想が決定され、今後、新庁舎整備基本計画の策定や、都市計画マスタープランの改定・立地適正化計画の策定が予定されています。また、今後策定が予定される「まちづくりのグランドデザイン（案）」により、ＪＲ烏山線烏山駅・大金駅及び各駅周辺の都市整備の方向性が示される見込みとなっています。</p> <p>将来の都市構造を見据えた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、当該都市計画等と連携した公共交通ネットワークの設定を柔軟に図っていきます。</p> |
| 実施主体 | 那須烏山市 |
| 関係主体 | 栃木県、東日本旅客鉄道(株)、運行事業者 他 |
| 取組概要 | <p>取組1 将来的な都市構造と連携した交通ネットワークの設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後策定される新庁舎整備基本計画に基づき、建設が予定される新庁舎への公共交通のアクセス性を高める取り組みを実施します。 また、都市計画マスタープランの改定により、今後設定される将来の都市像や土地利用の方針や、今後策定が予定される立地適正化計画の動向に基づき、生活サービス機能が集積するエリアへのアクセス性の確保のため、主要交通結節点である烏山駅から延伸するバス路線の路線延伸やルート変更等、主要交通軸の在り方について柔軟に設定します。 加えて、とちぎ道路・交通ビジョン2026において構想路線に位置づけられている「(仮称)つくば・八溝縦貫・白河道路」を視野に、当該道路周辺への施設誘致等と絡め、本市の地域活性化を図るうえで必要な「新たな公共交通網」の在り方について検討します。 これらの検討を進めるにあたり、那須烏山市将来道路網研究会※に参画し、県とともに、市内の道路網の課題や今後の在り方等について研究し、都市計画道路の整備状況や市街地開発の動向を踏まえ、県と協調し総合的な交通ネットワークの協議を継続していきます。 <p>※ 令和3年に、本市と県が協調して、市内の道路網の課題や今後の在り方等について総合的な協議を行うことを目的に設置された研究会</p> <div data-bbox="845 1075 1436 1120"> <p>《図表（仮称）つくば・八溝縦貫・白河道路イメージ》</p> </div> <div data-bbox="845 1131 1436 2004"> </div> |

※出典：国土交通省関東地方整備局

取組2 交通ネットワークの最適化

- ・ 取組1で掲げた新庁舎や生活サービス機能集積エリアへの公共交通の接続に関し、効率的かつ持続可能な公共交通システムの在り方を検討します。
- ・ 具体的には、各公共交通の基本的な考え方とそれぞれの役割（8.4）で掲げた交通モードの役割分担（広域交通軸・主要交通軸・生活・地域交通軸による幹・枝・葉の役割分担）を踏まえ、A Iシステム導入によるデマンド交通の運営等、効果的な運行体系を導入し、新たな都市計画に基づく拠点でのスムーズな乗継を可能にします。

取組3 「パークアンドライド」の推進・バリアフリー環境への配慮

- ・ 新たな都市計画に基づく拠点でのスムーズな乗継を確保するため、郊外の利用者が主要交通結節点や地域交通結節点まで自家用車で移動し、そこから公共交通に乗り換えるためのパークアンドライド駐車場の整備を行います。
- ・ 特に、今後策定が予定される「まちづくりのグランドデザイン（案）」において対象化が予定される烏山駅・大金駅において、駅前ロータリー等の施設整備や、駐車場の機能強化、待合所・トイレの併設等、福祉の視点に立ったバリアフリー環境の整備に配慮し、関連施設の利便性・快適性向上に資する環境整備を検討していきます。

また、市内で唯一駐車場が設けられていない鴻野山駅において、パークアンドライド機能の設置に向け、関係機関との協議・検討を行います。


- ・ 加えて、ソフト面の整備として、多岐にわたる旅客輸送サービスの連携強化を図り、利便性・持続可能性・生産性を高める取り組みを推進します。

《図表 宇都宮市LRTのパークアンドライドの取組》



※出典：宇都宮ライトレール(株)

| スケジュール | 取組 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
|--------|------|-------------------|---------|----------|----------------------------|----------|
| | 取組 1 | 効果的な運用に向けた連携・調査検討 | | | | |
| | 取組 2 | ネットワーク最適化に向けた調整 | | | ネットワーク最適化の時点 実施・実施効果の検証 | |
| | 取組 3 | 効果的な運用に向けた連携・調査検討 | | | | |

| 【施策7】 共生のための分かりやすい情報提供・発信の強化 | | | | | | |
|------------------------------|--|--------------|-------|--------|--------|--------|
| 概 要 | <p>市民アンケート（5.2）において把握された本市の公共交通の情報発信の弱さを踏まえ、充実した普及啓発活動に取り組みます。当該取り組みに当たっては、共生の観点から、誰もがわかりやすい情報提供に取り組みます。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 那須烏山市 | | | | | |
| 取組概要 | <p>取組1 公共交通の充実した普及啓発活動の実施</p> <p>【再掲：施策2-取組3、施策3-取組3：運営主体の垣根を超えた利用促進PRの実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の認知度向上を図り、利用促進を図るため、現在、市で作成・配布する「なすから交通ガイドブック」を拡充し、運行主体の垣根を超え情報が網羅された案内冊子の作成・配布により、各交通手段の組み合わせによる利活用促進を図ります。 <p>《図表 なすから交通ガイドブック》</p>  <p>取組2 ICTを活用したきめ細やかな情報提供・行動支援の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行主体の垣根を超えた市内公共交通の運行概要を集約し、ウェブサイトやアプリで一元的に閲覧できるようにすることで、運行情報や乗継状況の周知を充実し利用者が出発地から目的地までの経路全体を容易に確認できる環境構築を進めます。 <p>取組3 情報発信のユニバーサルデザイン化</p> <ul style="list-style-type: none"> 初めて利用する人にもわかりやすく、年齢や人種・障がいの有無に配慮した情報発信に配慮することで、全ての人が理解しやすい公共交通の情報発信に努めます。 平易な言葉や具体的な表現、見やすいデザイン、多言語標記等を行います。 | | | | | |
| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 取組1 | 作成 | 配付 | 次期資料作成 | 配付 | |
| | 取組2 | 取組1と連動し、適宜実施 | | | | |
| | 取組3 | 取組1と連動し、適宜実施 | | | | |

| 【施策8】 商業・観光施策との連携強化 | |
|---------------------|---|
| 概 要 | 観光施策と連携した公共交通網の整備を検討することで、公共交通の利用促進や来訪者の利便性向上・公共交通利用の付加価値向上を図ります。 |
| 実施主体 | 那須烏山市 |
| 関係主体 | 運行事業者、商業・観光事業者 |
| 取組概要 | <p>取組1 観光周遊交通の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和7年10月に開始されたJR烏山線サイクルトレインや、ARコンテンツ提供による沿線観光地やグルメスポットのご案内サービスの取組や、自転車先進県とちぎの取組を踏まえたサイクルツーリズムの推進等、市民の日常利用はもちろん、観光周遊時にも利用できるレンタサイクル・シェアサイクル等の導入を促進します。 また、バス路線等における輪行の取扱いについて検討し、観光客及び市民の交通の利便性向上並びにまちなかや主要観光地の周遊性の向上を図ります。 <p>《図表 宝積寺駅でのLUUPの取組》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">マイクロモビリティシェア「LUUP」</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>LUUP for Community</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>JR東日本</p> </div> </div>  <p style="text-align: right;">※出典：東日本旅客鉄道㈱</p> <p>取組2 情報発信の取組強化</p> <p>【再掲：施策6-取組1：公共交通の充実した普及啓発活動の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光客等の一時的な来訪者へ利用を促すため、公共交通を活用することで楽しめる本市や近隣市町の観光・施設情報、路線沿線の見どころスポット等をまとめた公共交通利用促進パンフレットを作成し、公共交通のレジャー利用の促進を図ります。 |

取組3 商業施設等と連携した公共交通の利用促進の実施

- ・ 市内や近隣市町の観光・商業施設等と連携し、公共交通の利用を勧奨する取組を検討します。
- ・ 具体的には、公共交通利用者に対する特定施設で利用可能なクーポン・割引券の配布や、交通結節点内あるいは交通結節点に隣接した場所において商業イベント（マルシェ等）の実施を図ることで、利用促進を図ります。

《図表 烏山駅前での利用促進イベント（令和6年度 ACCUM 導入10周年記念イベント）》



| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
|--------|-----|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 取組1 | 効果的な運用に向けた調査検討 | | 実施 | | |
| | 取組2 | 作成 | 配付 | 次期資料作成 | 配付 | |
| | 取組3 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 |
| | | | 取組検証 次期検討 | 取組検証 次期検討 | 取組検証 次期検討 | 取組検証 次期検討 |

| 【施策 9】DX 技術の導入による公共交通運営の最適化 | |
|-----------------------------|---|
| 概 要 | DX 技術をはじめとする新技術を用いた公共交通施策を実施することで、公共交通の利用促進・利便性向上を図ります。 |
| 実施主体 | 那須烏山市 |
| 関係主体 | 運行事業者 |
| 取組概要 | <p>取組 1 DX 技術の活用による効率的かつ利便性の高い運行の検討</p> <p>【再掲：施策 3 -取組 2：デマンド交通への A I システムの導入検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通における利用者ニーズの高度化への対応や、交通結節機能の強化を図るため、A I システムを導入し、ニーズを踏まえた効率的な運行形態の構築を進めます。 また、取組にあたっては、アプリや市公式 LINE による 24 時間 365 日のオンライン予約受付の実施や、予約状況の見える化、車両の位置情報の公開等を行い、利便性向上を図ります。 <p>《図表 常陸大宮市 AI デマンド交通システム オンライン予約受付状況》</p> <p>※出典：常陸大宮市</p> <p>取組 2 G T F S の整備検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要交通軸の市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線においては、令和 7 年 7 月に GPS による車両位置情報の取得・公開を行うバスロケーションシステムの構築を行いました。更なる運行情報の見える化、誰でも活用できるオープンデータ化を図るため、GTFS の整備を実施します。 <p>取組 3 キャッシュレス支払の導入・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> J R 烏山線は、令和 7 年度時点において Suica が未導入であり、市民アンケートの結果においても、Suica 導入に対する要望が多く寄せられたところですが、現時点で同社による導入の目途は示されていません。 このような中、東日本旅客鉄道(株)では、Suica に代わる新たな QR コード決済サービスとして「えきねっと Q チケ」を導入する意向を発表しました。 |

- ・ 東日本旅客鉄道(株)では、令和6年10月の東北エリアからの導入を皮切りに、J R 東日本エリア全域でのサービス提供に向け、エリアの順次拡大を進めていくこととしていますが、本市においては、J R 烏山線の飛躍的な利便性向上につながるものとして、早期導入の実現に向けた東日本旅客鉄道(株)との連携・調整に加え、導入後の活用促進に向けた取組を展開します。
- ・ また、市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線及びデマンド交通に関しても、決済方法が現金のみであり、キャッシュレス支払が普及する中で利便性を欠いてることから、早期のキャッシュレス支払導入に向けた調査・検討を進めます。

《図表 えきねっとQチケ 利用イメージ》



※出典：東日本旅客鉄道(株)

取組4 自動運転技術導入の調査・検討

- ・ 自動運転技術の公共交通への導入は世界的に加速してきており、国内でも、特定条件下での「レベル4」の運行許可事例が出てきています。
- ・ 栃木県も、無人自動運転移動サービス導入検証事業（ABCプロジェクト）により自動運転サービス実装に向け県内における社会的受容性の醸成や県内の公共交通への自動運転システムの導入に向けた課題整理・ノウハウの蓄積等を進めています。
- ・ 本市も当該事業への参画を継続し、運転手不足や地方部における公共交通維持の切り札として、栃木県と連携し、有効性について調査・検討を進めていきます。

| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
|--------|-----|--------------------------|----------------------------|----------|---------------|--------|
| | 取組1 | R8～R10 現運行内容継続 | | | R10～ AIシステム導入 | |
| | | AI導入に向けた調査・検討 | | AIシステム選定 | AIシステム導入 | |
| | 取組2 | GTFS整備 | GTFS運用に向けた調査検討 | | | |
| | 取組3 | 市営バス キャッシュレス 検討・調整 | デマンド交通 キャッシュレス 検討・調整 | | | |
| | | JRとの連携・調整 | えきねっとQチケの活用促進の展開 | | | |
| | 取組4 | 効果的な運用に向けた連携・調査検討 | | | | |

9. 3 各主体が共創した公共交通環境の実現

| 【施策 10】官民連携・市民主体によるＪＲ烏山線の利用促進策の展開 | |
|-----------------------------------|--|
| 概 要 | <p>赤字ローカル線の維持存続を図るうえで、経営状況の改善のみならず、沿線自治体や住民の「マイレール意識の醸成」は大変重要な要素となっています。</p> <p>本市において、ＪＲ烏山線を将来にわたって存続させていくために、一過性でなく継続的な市民愛の醸成を図って必要がありますので、官民連携・市民主体の「市ＪＲ烏山線利用向上委員会」を立上げ、「マイレール運動」に取り組んでいくこととします。</p> |
| 実施主体 | 那須烏山市 |
| 関係主体 | 教育機関、商業・観光・金融機関等、社会福祉法人・団体、自治会・市民 |
| 取組概要 | <p>取組１ 市民愛醸成に向けた取組の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ＪＲ烏山線の継続的な運行を応援する市民や団体等(学校・企業等)が主役となり、ＪＲ烏山線の魅力発信活動や沿線の環境美化運動等を実施する「からせん応援隊」の活動を展開します。 ・ また、市内イベント時等の機会に、市民が列車へのお手振りを実施する等、ＪＲ烏山線に対する市民愛醸成の取組を継続的に展開します。 <p>《図表 マイレール運動の取組》</p> <p>▼地域とＪＲの協働による沿線へのひまわりの植栽</p>  <p>▼市役所「からせん応援隊」による駅舎清掃ボランティア</p>  |

| | | | | | | |
|--------|---|---------|---------|----------|----------|----------|
| スケジュール | <p>取組 2 利用向上に向けた取組の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎月 15 日を「からせんの日」と設定し、市民の通勤や旅行等での J R 烏山線利用を積極的に促す取組や、市民の J R 烏山線の利用に関する不安解消のための体験講座の実施や出前講座等の実施を展開します。 また、烏山駅前で商業イベントや、生涯学習団体と連携した乗車勧奨イベントの定期的な実施や、J R 烏山線に関連するデザインマンホールカードの周知・配布を継続することで、路線の利用価値創造に向けた取組を展開します。 <p>取組 3 情報発信の取組強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 「乗って残そう烏山線！」のスローガンのもと、懸垂幕・のぼり旗での啓発や、公共交通ガイドブックの作成、J R 烏山線に関する情報を随時市ホームページ等で周知するとともに、関係団体や報道機関と連携し、積極的な発信を行うことで、マイレール意識の普及啓発に努めます。 | | | | | |
| | 取組 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
| | 取組 1 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 |
| | 取組 2 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 |
| | 取組 3 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 |

| 【施策 11】福祉×交通の連携体制の構築 | |
|----------------------|---|
| 概 要 | <p>高齢者や障がい者の中には、デマンド交通の乗降に手助けが必要である等、公共交通を利用したくでも利用できない人が増加傾向となっています。よりきめ細やかな輸送サービスを実現するために、福祉部門と公共交通部門での連携体制を構築し、高齢者や障がい者等の要支援者の日常移動について、効果的な支援を検討していきます。</p> |
| 実施主体 | 那須烏山市 |
| 関係主体 | 那須烏山市（福祉部局）、社会福祉協議会、社会福祉法人、市民 |
| 取組概要 | <p>取組 1 利用実態や利用者のニーズに応じたよりきめ細やかな公共交通サービスの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の態様等の検討にあたり、福祉サービス分野の意見を反映する仕組みを構築し、福祉サービス分野の見地を活かした公共交通の運行を行います。 ※ 現在は、主に、地域公共交通会議において検討。 また、現在、デマンド交通と福祉・介護タクシー（福祉輸送事業）、高齢者・障害者福祉タクシー券配布事業、福祉運転免許証自主返納者へのタクシー券配付事業が混合する状況となっていることから、公共交通分野での移動支援と、福祉サービス分野での支援範囲の明確化を図ります。 <p>取組 2 交通×福祉連携による移動のバリアフリー化の促進</p> <p>① 地域(民間)が主体となった補完的な移動サービスの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉分野における要支援者（高齢者、障がい者、子ども、生活困窮者等）の中には、自ら移動手段を確保できず、社会的な孤立を余儀なくされているケースが存在します。こうした課題に対し、要支援者の領域ごとに分野横断的なニーズ把握を行い、日常生活の足を確保する取組を推進します。 具体的には、公共交通の利用促進に加え、公共交通による面的な移動サービスの利用が難しいケースに対しては、福祉有償運送の取組を活用し、社会参加を支援するために必要な地域交通支援の確保に向け、最適な輸送手段や実施主体の選定、持続可能な支援の在り方について検討します。 また、福祉有償運送サービスの検討にあたっては、社会福祉法人や NPO 法人等が主体となり取り組む事例もあることから、本市においても民間活力を活かした新たな担い手づくり・サポート体制の構築を進めます。 <p style="text-align: center;">《図表 補完的な移動サービス創出の検討フレーム》</p> <div style="text-align: center;"> <p>【前提】地域の共助を活かし、補完する輸送手段の検討</p> <p>① 領域毎・分野横断的な移動ニーズの集約</p> <p>② 地域(民間)活力を生かした新たな輸送の担い手の育成</p> <p>③ 運行の実施・運行に必要な支援の実施</p> </div> |

② 公共交通のバリアフリー化の調査・検討

【再掲：施策6-取組3：「パークアンドライド」の推進・バリアフリー環境への配慮】

- ・ 福祉分野における要支援者（高齢者、障がい者、子ども、生活困窮者等）等、誰もが移動しやすい環境を整備するために、路線バスやデマンド交通の公共交通車両に加え、取組2において記載する「地域(民間)が主体となった補完的な移動サービスの創出」にあたり、バリアフリー化・ユニバーサル車両の導入を調査・検討します。
- ・ また、今後策定が予定される「まちづくりのグランドデザイン（案）」について、交通結節点としての乗継がしやすいような駅前ロータリー等の施設整備や、待合所の設置、トイレの併設等、福祉の視点に立ったバリアフリー環境の整備に配慮し、関連施設の利便性・快適性向上に資する環境整備を検討していきます。

《図表 移動のバリアフリー化に対応した車両(UD タクシー※)のイメージ図》



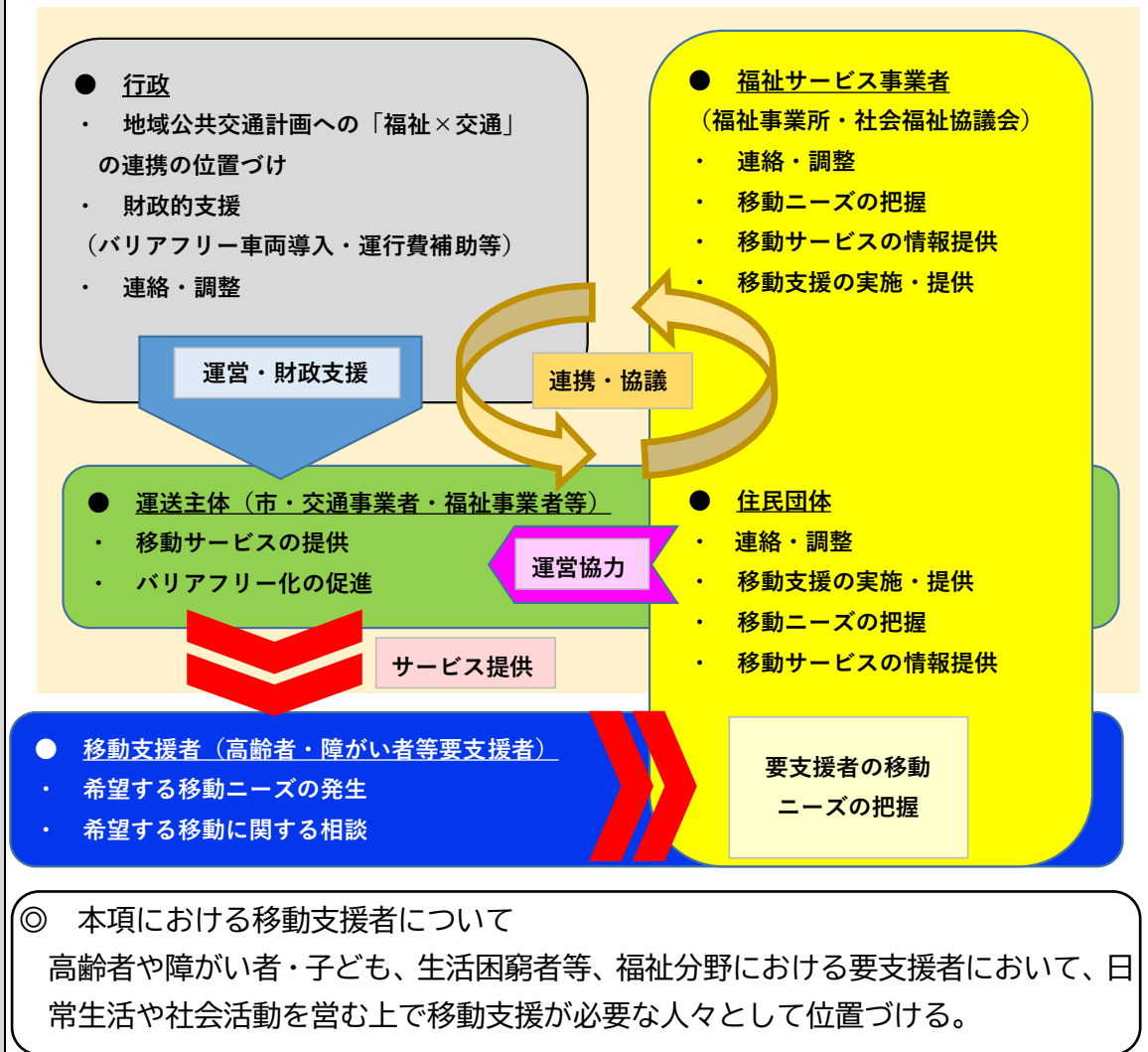
※出典：国土交通省

※ UD タクシー： 高齢者、障がい者、ベビーカー利用者、妊婦等、誰もが利用しやすいように設計されたタクシー車両

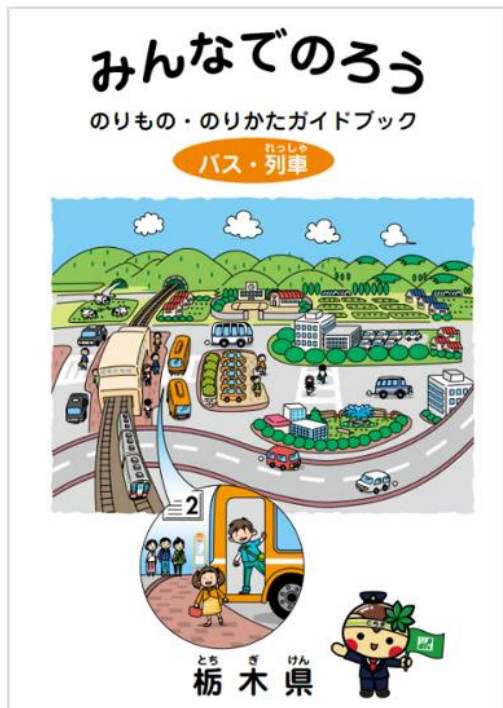
取組3 公共交通と福祉の情報連携の強化・公共交通の周知啓発の強化

- ・ これまで、十分な連携がとれてこなかった公共交通と福祉サービスの情報連携の強化を図り、要支援者・認知症等情報の取扱いルールの特明確化、情報共有体制を構築します。
- ・ 具体的には、高齢者・障がい者・子ども・生活困窮者等といった分野ごとの枠組みを超え、複合的な課題の解決に向けて連携する重層的支援体制整備事業とも積極的に連携し、地域における多様な世代等の移動支援ニーズを把握します。
- ・ その上で、公共交通の周知啓発及び利用支援に努めるとともに、高齢者の通いの場への参加に際し、公共交通を利用しやすい環境づくりに向けた取組を検討します。

《図表 連携体制の構築イメージ》



| スケジュール | 取組 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
|--------|-----|----------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 取組1 | 効果的な運用に向けた調査検討 | | | 実施 | |
| | 取組2 | 効果的な運用に向けた調査検討 | | | 実施 | |
| | 取組3 | 重層的支援体制整備事業への参画・連携取組の継続的实施 | | | | |

| 【施策 12】 教育×交通の連携体制の構築 | | | | | | |
|---|--|----------------|-------|--------|--------|--------|
| 概 要 | 教育機関と公共交通部局の連携を図り、スクールバスと公共交通の補完関係の検討を進めるとともに、小中学生を対象とした公共交通の利用に関する意識啓発を図ることで、公共交通の利用促進及び通学移動支援に対する行政負担の適正化を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 那須烏山市 | | | | | |
| 関係主体 | 那須烏山市教育委員会・市内小中学校 | | | | | |
| 取組概要 | <div>取組１ スクールバスと公共交通の連携・補完による運行効率化の検討</div> <div><ul style="list-style-type: none">・ 学校統廃合等により、児童・生徒一人あたりの通学距離が増加傾向にあることから、スクールバス運行便数が増加傾向にある一方、少子高齢化の進展により、児童・生徒は減少傾向にあることから、移動需要が分散し、スクールバスによる輸送力のメリットが生かしにくい地域が生じつつあります。・ また、市内の一部地域では、スクールバスと公共交通が競合し、公共交通の利用低下等が生じている可能性があります。・ よって、これらに該当する地域において、公共交通への「集約」に向けた調査を進め、市営バス・デマンド交通等を活用し、分散する傾向にある通学移動を担う取組を検討します。</div> | | | | | |
| | <div>取組２ 公共交通リテラシー育成の実施</div> <div><ul style="list-style-type: none">・ 市民の自家用車依存度は高く、子どもがバスや鉄道の乗り方を体験する機会が少ない状況となっています。将来の公共交通の利用者確保のため、子どもを対象とした普及啓発をおこなうことで、鉄道やバスが「地域社会を支える重要なインフラ」であることを学ぶ教育を取り入れ、公共交通への理解の促進を図ります。・ また、社会科見学等の機会にＪＲ烏山線の利用を支援する取組を実施し、児童・生徒の公共交通利用機会の強化を図ります。</div> | | | | | |
| <div>《図表 公共交通副読本》</div> <div></div> <div>※出典：栃木県交通政策課</div> | | | | | | |
| スケジュール | 取組 | 令和８年度 | 令和９年度 | 令和１０年度 | 令和１１年度 | 令和１２年度 |
| | 取組１ | 効果的な運用に向けた調査検討 | | | 実施 | |
| | 取組２ | 適宜実施 | | | | |

10 評価指標と推進・管理体制

10. 1 評価指標

目標の達成状況を評価するための指標を以下のとおり設定します。

| | |
|---------------|--|
| 指標 1 | J R 烏山線の平均通過人員 |
| 取得方法 | 「路線別ご利用状況」東日本旅客鉄道(株)ホームページ |
| 基準値（令和 6 年度） | 1,113 人/日 |
| 目標値（令和 12 年度） | 基準値以上 |
| 関連する目標・施策 | <p>目標：J R 烏山線を軸とした広域交通ネットワークの維持・形成</p> <p>・施策 1：J R 烏山線の利用向上に関する取組・利用向上に向けた支援事業の検討</p> <p>目標：都市計画と連携した公共交通サービスの実現</p> <p>・施策 6：都市計画と連携した公共交通サービスの実現</p> <p>目標：市民主体による J R 烏山線の利用促進策の推進</p> <p>・施策 10：官民連携・市民主体による J R 烏山線の利用促進策の展開</p> |

| | |
|--|--|
| 指標 2 | 運行 1 回あたりの平均乗車人数 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料・運行受託事業者への数値照会により毎年整理 |
| 基準値（令和 6 年度） <small>※小数点第 3 位以下四捨五入</small> | <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス烏山高部線：1. 17 人 ・市営バス市塙黒田烏山線：1. 56 人 ・コミュニティバス馬頭烏山線：8. 53 人 ・関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫：8. 90 人 ・デマンド交通：1. 79 人 |
| 目標値（令和 12 年度） | <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス烏山高部線：基準値以上 ・市営バス市塙黒田烏山線：基準値以上 ・コミュニティバス馬頭烏山線：基準値以上 ・デマンド交通：基準値以上 |
| 関連する目標・施策 | <p>目標：J R 烏山線を軸とした広域交通ネットワークの維持・形成</p> <p>・施策 2：地域特性を踏まえた主要交通軸の維持・形成</p> <p>目標：地域内交通ネットワークの維持・形成</p> <p>・施策 3：地域内交通ネットワークの維持・形成</p> <p>目標：交通結節機能の充実・強化</p> <p>・施策 4：地域の輸送資源の連携最適化による交通結節機能の充実・強化</p> |

| | |
|-----------------------------|--|
| 指標3 | 市営バス・デマンド交通の運営に係る市町村収支率の改善 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料により毎年管理 |
| 計算方法 | 市営バス・デマンド交通における年間の運行収入合計値・運行経費合計値により算出 計算式：「運行収入合計値」／「運行経費合計値」 |
| 基準値（令和7年度） ※小数点第3位以下四捨五入 | 市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線合算値：7.16% デマンド交通南那須地区・烏山A地区・烏山B地区合算値：8.36% |
| 目標値（令和12年度） | 市営バス烏山高部線・市塙黒田烏山線合算値：基準値以上 デマンド交通南那須地区・烏山A地区・烏山B地区合算値：基準値以上 |
| 関連する目標・施策 | 目標：J R 烏山線を軸とした広域交通ネットワークの維持・形成 ・施策2：地域特性を踏まえた主要交通軸の維持・形成 目標：地域内交通ネットワークの維持・形成 ・施策3：地域内交通ネットワークの維持・形成 目標：交通結節機能の充実・強化 ・施策4：地域の輸送資源の連携最適化による交通結節機能の充実・強化 目標：共生のための分かりやすい情報提供・発信 ・施策7：共生のための分かりやすい情報提供・発信 |

| | |
|-------------|--|
| 指標4 | 市営バス・デマンド交通の運行率 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料 |
| 算定式 | 市営バス・デマンド交通における年間の運行回数により算出 計算式：「実績運行回数」／「計画運行回数」 |
| 基準値（令和7年度） | 100% |
| 目標値（令和12年度） | 100% |
| 関連する目標・施策 | 目標：公共交通の担い手確保に関する取組 ・施策5：持続可能な公共交通の実現のための担い手確保の取組強化 |

| | |
|------------|---|
| 指標5 | 交通結節施設の機能強化 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料 |
| 基準（令和7年度） | ・烏山駅：旋回場・駅利用者用駐車場(砂利敷)、月極駐車場、公衆トイレ ・烏山駅周辺整備：一般県道烏山停車場線 南工区電線共同溝事業化 ・大金駅：旋回場・駅利用者用駐車場(舗装敷)、駅付属トイレ ・鴻野山駅：旋回場 |
| 目標（令和12年度） | 烏山駅・大金駅・鴻野山駅施設：基準以上の施設整備の実施 烏山駅周辺整備：一般県道烏山停車場線 南工区電線共同溝事業完了 |
| 関連する目標・施策 | 目標：都市計画と連携した公共交通サービスの実現 ・施策6：都市計画と連携した公共交通サービスの実現 |

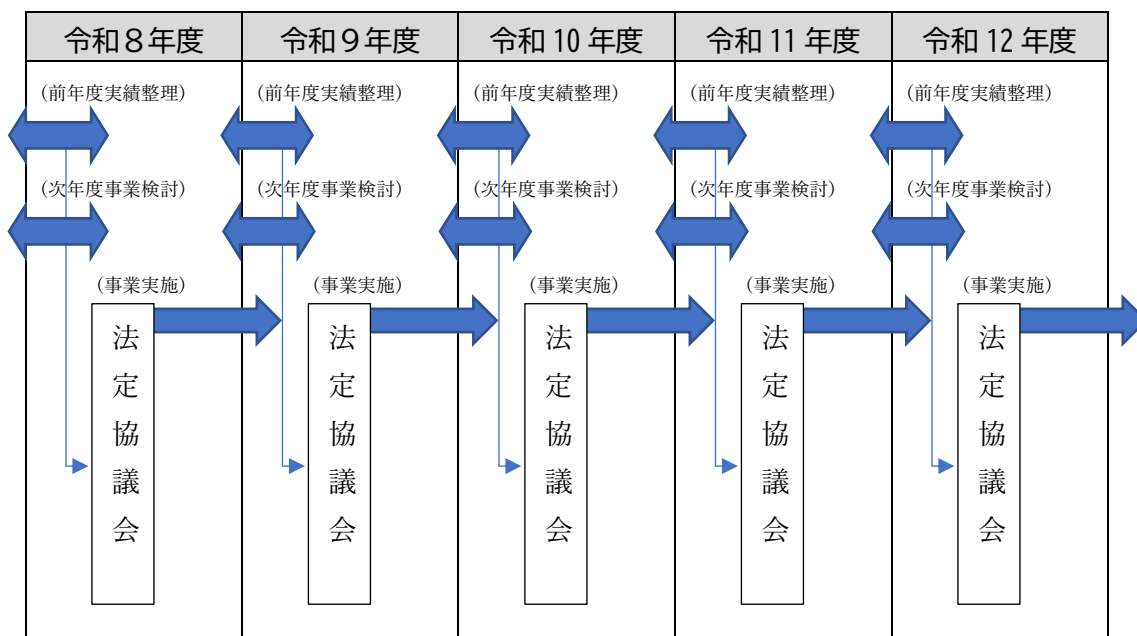
| | |
|-------------|--------------------------------------|
| 指標6 | 観光利用可能な公共交通サービスの導入 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料 |
| 基準値（令和7年度） | 山あげ会館、大金駅前観光交流施設によるレンタサイクルの実施 |
| 目標値（令和12年度） | 市内で実施するレンタサイクル（シェアサイクル）の機能強化 |
| 関連する目標・施策 | 目標：商業・観光施策との連携 ・施策8：商業・観光施策との連携強化 |

| | |
|-------------|---|
| 指標7 | D X 技術を活用した運行効率化の実施 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料 |
| 基準値（令和7年度） | <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通への A I 配車システムの導入：未実施 ・ 市営バスにおける GTFS の整備：未実施 ・ 公共交通へのキャッシュレス支払の整備：未実施 |
| 目標値（令和12年度） | <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通への A I 配車システムの導入：実施 ・ 市営バスにおける GTFS の整備：実施 ・ 公共交通へのキャッシュレス支払の整備：実施 |
| 関連する目標・施策 | 目標：DX 技術の導入による公共交通運営の最適化 ・ 施策9：DX 技術の導入による公共交通運営の最適化 |

| | |
|-------------|--|
| 指標8 | 共創に係る事業の取組件数 |
| 取得方法 | 那須烏山市の業務実績資料 |
| 基準値（令和7年度） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉×公共交通の共創案件：未実施 ・ 教育×公共交通の共創案件：未実施 |
| 目標値（令和12年度） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉×公共交通の共創案件：1 件以上の実施・連携体制の構築 ・ 教育×公共交通の共創案件：1 件以上の実施・連携体制の構築 |
| 関連する目標・施策 | 目標：福祉施策と公共交通施策の連携強化 ・ 施策11：福祉×交通の連携体制の構築 目標：学校教育施策と公共交通施策の連携強化 ・ 施策12：教育×交通の連携体制の構築 |

10. 2 進行管理と推進体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会である那須烏山市地域公共交通会議が主体となって、PDCA サイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直す等の進行管理を行うこととします。



計画事業の推進は、地域公共交通会議の事務局であるまちづくり課地域交通グループが中心になって他の実施主体と共に実施します。

事務局では施策・事業の進捗状況についてモニタリングを行い、年2回以上開催する地域公共交通会議において事業の進捗状況及び指標の評価値を報告します。地域公共交通会議では、事業が適切に実施されているか、その成果が適正であるか等を評価し、今後の事業の進め方を協議するとともに、当該評価結果を国土交通大臣及び総務大臣へ報告します。

なお、地域公共交通会議では、事業案件の内容で協議が必要となった場合や、地域公共交通の変更を要する場合にも随時開催し、協議を行うものとします。

■ 那須烏山市地域公共交通会議 委員名簿（敬称略）

令和7年度 那須烏山市地域公共交通会議委員名簿

| NO | 名称 | 役職名 | 氏名※敬称略 | 備考 | |
|----|------------------|-----------|--------|---------|-------------------|
| 1 | 那須烏山市 | 市長 | 川俣 純子 | 主宰者(会長) | |
| 2 | 那須烏山市自治会連合会 | 理事 | 水井 守夫 | 2号 | 利用者代表 |
| 3 | 那須烏山市女性団体連絡協議会 | 理事 | 大野 千恵子 | 2号 | 利用者代表 |
| 4 | 栃木運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 諏訪 和義 | 3号 | 栃木運輸支局 |
| 5 | 栃木県県土整備部交通政策課 | 課長 | 橋本 達雄 | 4号 | 関係行政機関 |
| 6 | 栃木県烏山土木事務所 | 所長 | 大森 寿章 | 4号 | 関係行政機関(道路管理者) |
| 7 | 那須烏山警察署 | 交通課長 | 鈴木 敦司 | 4号 | 関係行政機関 |
| 8 | 関東自動車株式会社 | 路線バス部 部長 | 福島 崇文 | 5号 | 一般旅客自動車運送事業者 |
| 9 | 株式会社 仁井田観光 | 代表取締役 | 小堀 敬 | 5号 | 一般旅客自動車運送事業者 |
| 10 | 株式会社 烏山観光タクシー | 代表取締役 | 川勾 勇二 | 5号 | 一般旅客自動車運送事業者 |
| 11 | 烏山合同タクシー 株式会社 | 代表取締役 | 矢板 隆史 | 5号 | 一般旅客自動車運送事業者 |
| 12 | 東日本旅客鉄道株式会社 | 宝積寺駅長 | 板垣 新一郎 | 5号 | 関係団体職員 |
| 13 | 一般社団法人 栃木県バス協会 | 専務理事 | 小矢島 応行 | 5号 | 関係団体職員 |
| 14 | 栃木県交通運輸産業労働組合協議会 | 事務局長 | 増渕 光二 | 5号 | 関係団体職員 |
| 15 | 一般社団法人栃木県タクシー協会 | 専務理事 | 小菅 康夫 | 5号 | 関係団体職員 |
| 16 | 宇都宮大学 | 准教授 | 長田 哲平 | 6号 | 学識経験者(アドバイザー) |
| 17 | 那須烏山市健康福祉課 | 課長 | 岡 誠 | 6号 | 市長が必要と認める者 |
| 18 | 那須烏山市都市建設課 | 課長 | 菊池 章夫 | 6号 | 市長が必要と認める者(道路管理者) |
| 19 | 那須烏山市学校教育課 | 課長 | 齋藤 浩文 | 6号 | 市長が必要と認める者 |



第2次那須烏山市地域公共交通計画

発 行 令和8年3月
編 集 那須烏山市まちづくり課
〒321-0692 栃木県 那須烏山市 中央 1丁目1番1号
TEL 0287-83-1151 (直通)
FAX 0287-83-1142
Email machizukuri@city.nasukarasuyama.lg.jp

<https://www.city.nasukarasuyama.lg.jp>