

第2次那須烏山市地域公共交通計画 概要版 令和8年3月

【対象期間】 令和8年度から令和12年度まで

【計画区域】 那須烏山市全域（近隣自治体と連携）

1 計画策定の概要

■ 計画策定の背景及び目的

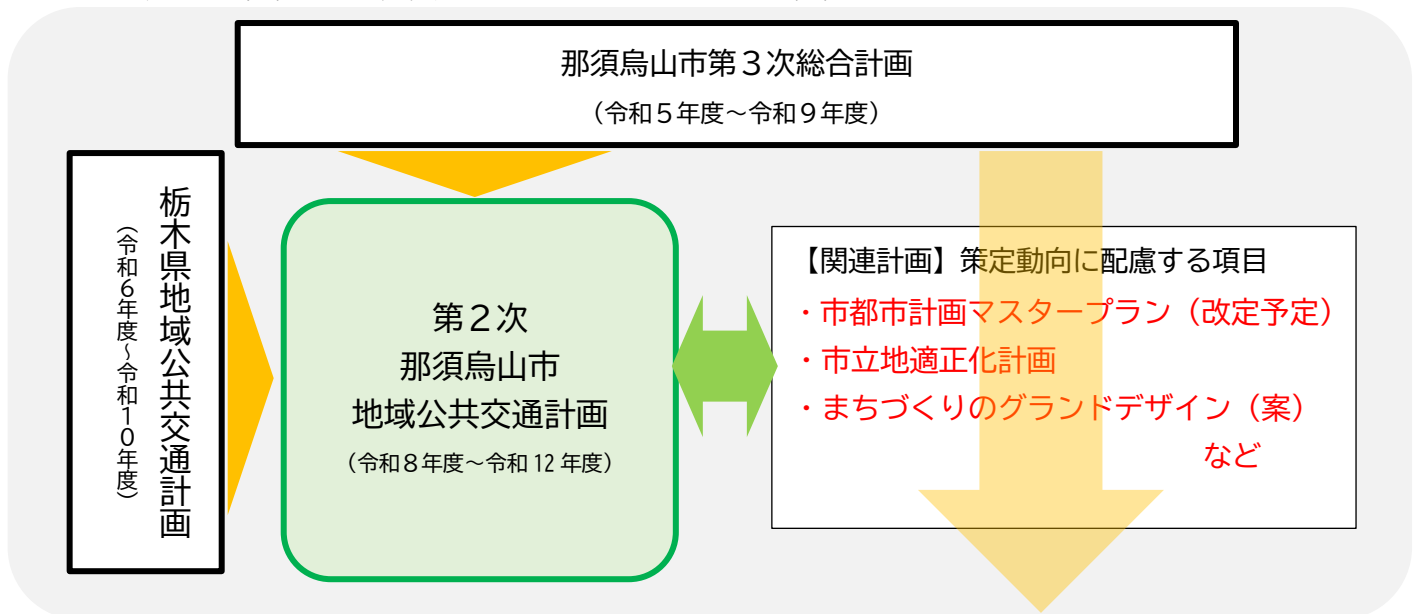
那須烏山市は、人口減少や少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、JR烏山線や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、収支悪化による公費負担の増大等、厳しい運営を強いられています。

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（第1次）を策定し、JR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。

本年度、計画期間終了を迎える現計画の最終評価・検証を行い、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。

■ 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、「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、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れます。



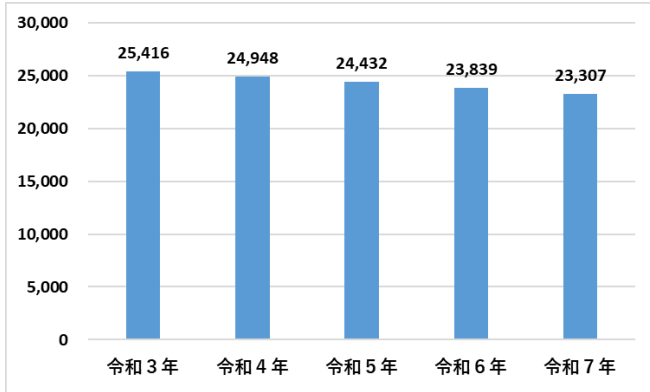
2 那須烏山市の地域の現状

■ 人口推移・人口推計

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世帯となっており、第1次那須烏山市地域公共交通計画策定時の令和3年4月1日と比較して、2,109人減少しています。

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人まで減少することが見込まれています。

《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）

《図表 人口の推移 単位：人》

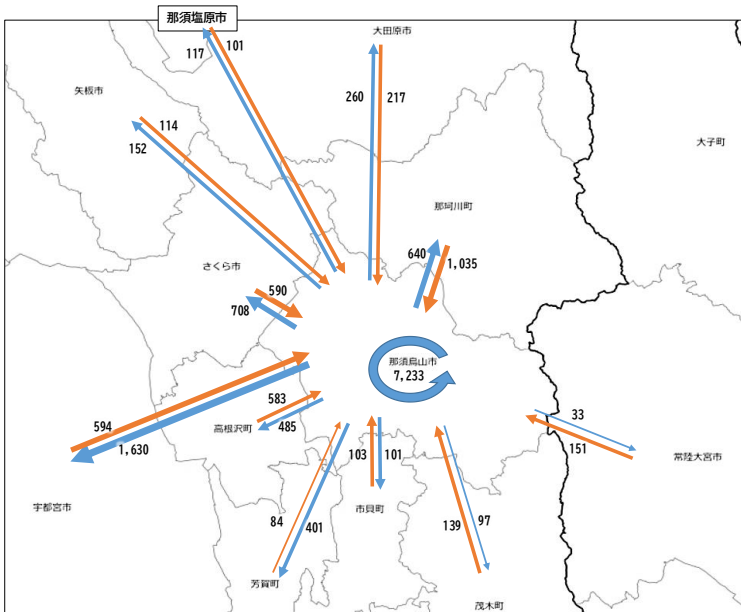
	2027年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和9年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満	1,720 7.93%	1,542 7.47%	1,316 7.07%	1,155 6.84%	1,023 6.72%
15歳以上 65歳未満	10,655 49.13%	9,924 48.04%	8,540 45.85%	7,431 44.03%	6,477 42.56%
65歳以上	9,314 42.94%	9,190 44.49%	8,770 47.08%	8,291 49.13%	7,718 50.72%
総人口	21,689	20,656	18,626	16,877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

※出典：那須烏山市第3次総合計画

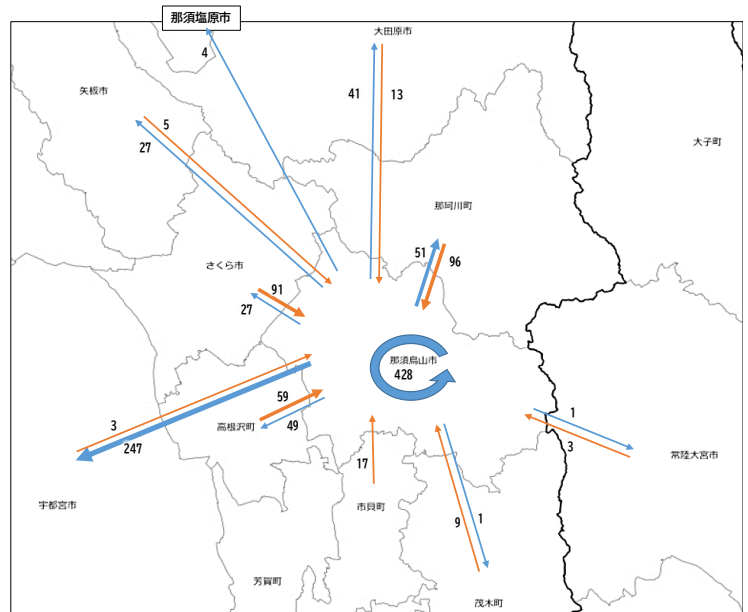
■ 人口流動

本市への通勤流入については、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移動が多くみられます。また、本市への通学流入については、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移動が多くみられます。

《図表 通勤目的の人の動き》



《図表 通学目的の人の動き》



※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)

3 地域公共交通の現状

■ 既存の地域公共交通網

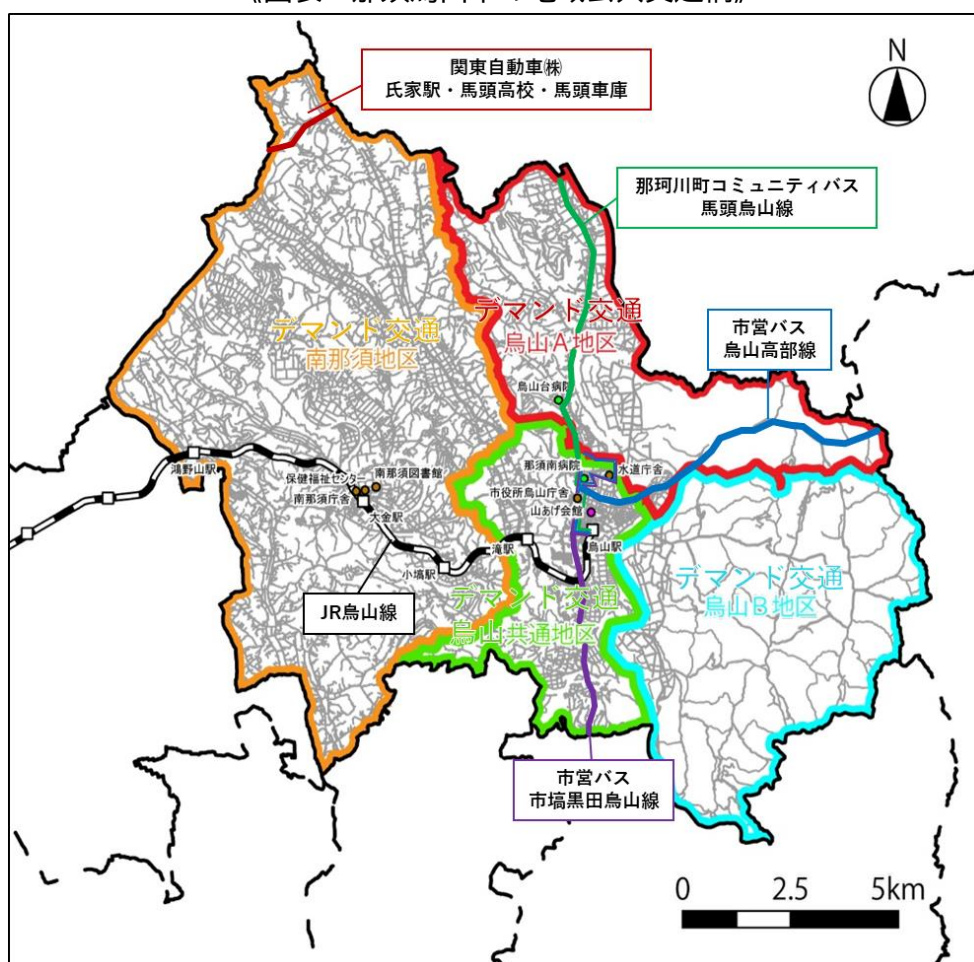
本市の公共交通機関は、JR 烏山線を主軸に、路線バスによる地域間幹線機能、デマンド交通の区域運行により地域交通網を構成しています。また、民間の交通手段として、市内にタクシー事業者が 2 社所在し、市北部の一部を民間バス路線（関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫）が運行します。

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	JR 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 ・市埜黒田烏山線	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 ※運行业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》



■ JR 烏山線の利用状況

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」に該当する状況であり、統計開始時(昭和62年度)から半数以下に減少しています。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」の対象となりうる可能性があります。

《図表 JR 烏山線 輸送密度推移》

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
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

■ 市営バスの利用状況

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らない状況となっています。

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
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

■ 那珂川町コミュニティバス馬頭烏山線の利用状況

通学利用や通勤利用に見られ、利用者数が2万人を超えるなど、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》

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

※出典：那珂川町資料

■ 関東自動車(株)氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫の利用状況

令和3年度から4年度にかけ、運行便数が大幅に削減されたことによる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》

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

※出典：関東自動車(株)資料

■ デマンド交通の利用状況

主に、高齢者を中心に、通院や買い物等利用が見られ、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が、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・店舗へのアクセス性に差が生じています。

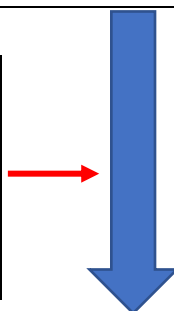
《図表 那須烏山市デマンド交通 利用状況推移》

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

4 地域公共交通を取り巻く現状・課題の整理

那須烏山市の現状	
<p>●地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 深刻な少子高齢化・人口減少の進展 ・ 人口が広範囲に点在する状況 ・ 主要施設の立地状況 	<p>●地域公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送密度 2,000 人/日未満の「利用の少ない線区」に該当する JR 烏山線 ・ 利用減少に歯止めがかからない市営バス ・ 利用減少・運行欠損額の増大傾向はありつつも利用が堅調な那珂川町コミュニティバス、関東自動車 氏家駅・馬頭高校・馬頭車庫 ・ 利便性と効率性の両立が要されるデマンド交通
<p>●交通状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車等への高い依存 ・ 宇都宮市や近隣自治体との通勤・通学の密接な結びつき 	

都市計画等の動向
<p>今後策定・改定が予定される「都市マスタープラン」、「立地適正化計画」や「まちづくりのランドデザイン（案）」、新庁舎等都市施設の整備計画との連携</p>



地域公共交通の課題

<p>課題1：公共交通サービスのさらなる改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市内の交通資源の効果的な活用と充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能な地域公共交通網を維持・形成 ・ 多様化するニーズに対応するきめ細やかな移動サービスの提供・モード毎の相互関係による地域全体の移動利便性の向上 ・ 利用促進を図るための充実した普及啓発 ○ 交通DXへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ・ DX技術※を活用した運送の高度化と交通手段毎の連携の強化 ※ GTFS・キャッシュレス支払導入、デマンド交通AI配車等 ○ 担い手の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>課題2：移動需要の創出・集約の取組の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ コンパクト・プラス・ネットワークの充実 ○ 烏山駅や駅周辺のまちづくりとの連携 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅係員が終日不在となった烏山駅の利便性向上 ・ 今後策定・改定予定の「都市マスタープラン」、「立地適正化計画」、「まちづくりのランドデザイン（案）」、新庁舎等都市施設の整備計画と連携 ・ 当該都市計画等によるコンパクトシティの推進に合致する公共交通網の構築 ○ 観光資源と連携した公共交通の利用促進・利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 烏山線での観光利用の促進や、観光客の二次交通の確保
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の多様な関係者の連携・協働 <ul style="list-style-type: none"> ・ 官民連携による JR 烏山線存続策の検討 ・ 運行事業者・沿線自治体(共同運行市町)と連携したバス路線の維持存続の検討 ・ 要支援者（高齢者、障がい者、子ども、生活困窮者等）の移動手段の検討 ・ 移動需要がまとまらない地域の登下校時の輸送手段の検討

5 計画の基本理念・基本方針と目標・施策

■ 計画の基本理念

すべての市民が、自家用車に頼らずとも豊かな生活を可能にするため、網羅的な公共交通を適切に維持・形成していく必要があり、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の実現に向け、基本理念と基本方針を以下のように決めました。

～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～

基本方針1： JR 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

- ・ JR 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・自家用有償バス）、地域内交通ネットワーク（自家用有償バス・フィーダー系統）を総動員し、JR 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。
- ・ 公共交通の利用促進に加え、地域公共交通確保維持改善事業等による補助制度の活用、需要に対して過剰な運行の見直しを図り、持続可能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。
- ・ バリアフリーの促進に加え、情報発信強化により、サービスの認知度向上を図ります。
- ・ 観光施設へのアクセス向上等、地域の魅力を最大限に生かす公共交通の充実を図ります。
- ・ DX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。

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 JR 烏山線利用向上委員会の支援強化に加え、JR 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。
- ・ 福祉や教育など多様な分野との「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



■ 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向け、維持・形成に取り組みます。

① 交通軸の設定について

広域交通軸の設定	
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を対象とする。 ○ JR 烏山線	幹
主要交通軸の設定	
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	枝
地域・生活交通軸の設定	
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）	葉

② 交通結節点の設定について

主要交通結節点の設定	
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。 ○ 烏山駅 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。 ○ 鴻野山駅・大金駅・小塙駅・滝駅	
地域交通結節点の設定	
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。 ○ 那須烏山市役所 烏山庁舎（那須烏山市中央1-1-1） ○ 那須烏山市役所 南那須庁舎（那須烏山市大金240） ○ 那須烏山市保健福祉センター（那須烏山市田野倉85-1） ○ 那須烏山市水道庁舎（那須烏山市城東18-3） ○ 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） 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 ○ 山あげ会館（那須烏山市金井2-5-26） ○ 烏山台病院（那須烏山市滝田1868-18） ○ 南那須図書館（那須烏山市田野倉65-1）	

■ 計画の目標と施策の設定（★新規施策、◎重点施策、○継続施策）

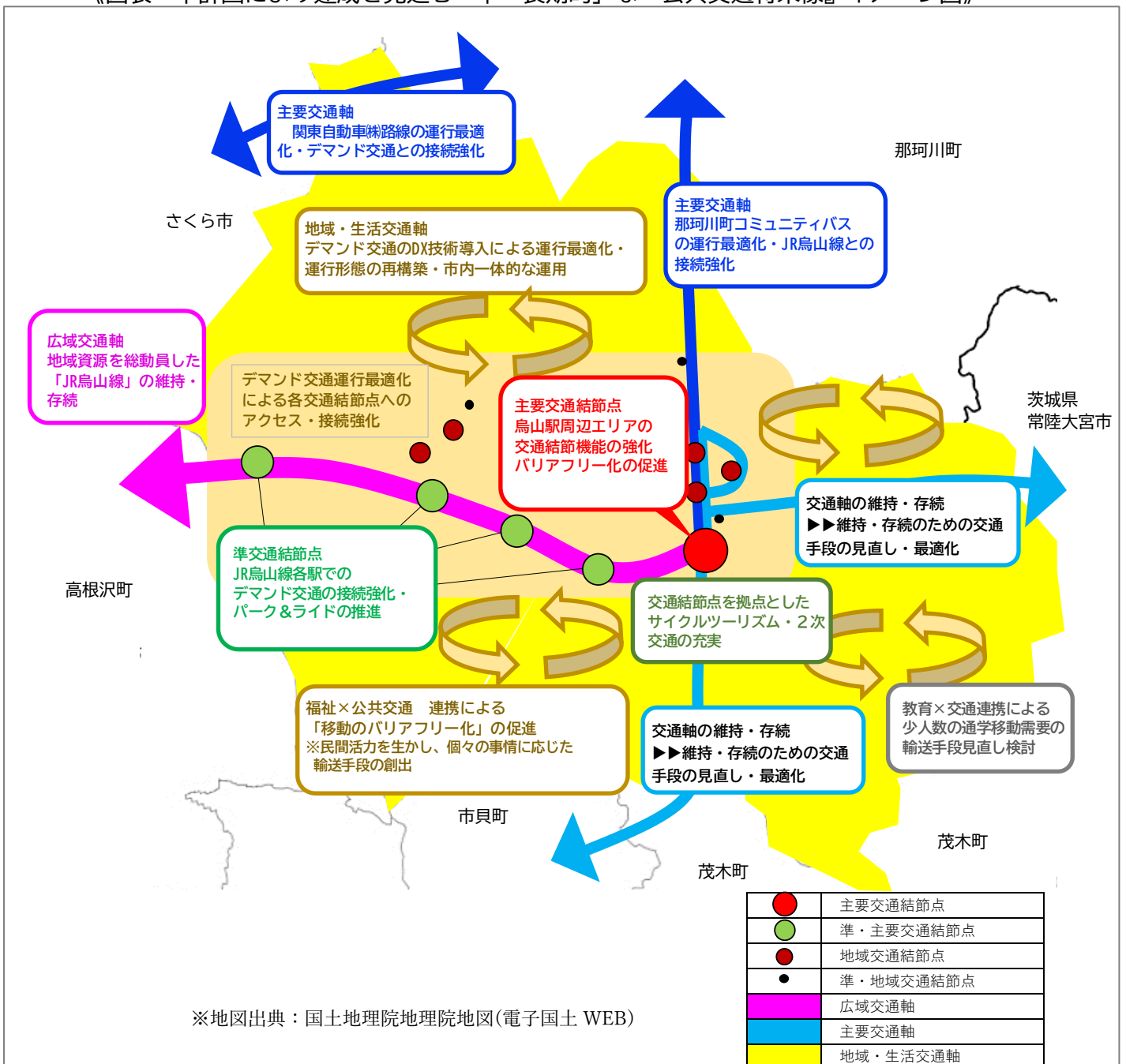
設定した基本理念と基本方針を達成するために、以下の地域公共交通施策・取組を実施・検討します。

基本方針	計画の目標	施策	取組
基本方針1 JR 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	JR 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 JR 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
			○取組1：主要交通軸による広域交通網の維持・形成
	地域内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	○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AIシステムの導入
	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3：運行主体の垣根を超えた利用促進PRの実施
○取組1：主要交通結節点での連携強化			
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2：主要交通結節点以外での地域・生活交通軸の連携強化	
		○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
	福祉の視点に立ったバリアフリー環境の整備		○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・バリアフリー環境への配慮
	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啓発活動の実施
			○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
	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3：情報発信のユニバーサルデザイン化
			○取組1：観光周遊交通の検討
	DX新技術による公共交通施策の導入・活用	施策9 DX技術の導入による公共交通運営の最適化	○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
			★◎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
○取組2：GTFSの整備			
			○取組3：キャッシュレス支払の導入
			○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
	民間活力を生かした新たな交通手段の創出		★◎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
	福祉の視点に立ったバリアフリー環境の整備	施策12 教育×交通の連携体制の構築	★◎取組3：公共交通と福祉の情報連携の強化
	学校教育施策と公共交通施策の連携強化		○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

《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》



6 評価指標と推進・管理体制

■ 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。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。

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> <ul style="list-style-type: none"> ・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>目標：都市計画と連携した公共交通サービスの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策6：都市計画と連携した公共交通サービスの実現 <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> <ul style="list-style-type: none"> ・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

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) ※小数点第3位以下四捨五入	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・施策2：地域特性を踏まえた主要交通軸の維持・形成 <p>目標：地域内交通ネットワークの維持・形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策3：地域内交通ネットワークの維持・形成 <p>目標：交通結節機能の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

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	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・施策2：地域特性を踏まえた主要交通軸の維持・形成 <p>目標：地域内交通ネットワークの維持・形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策3：地域内交通ネットワークの維持・形成 <p>目標：交通結節機能の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>目標：共生のための分かりやすい情報提供・発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）	<ul style="list-style-type: none"> ・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	DX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AI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AI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