

5. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

5.1 広域地域公共交通の現状・問題点

広域地域公共交通の現状・問題点の整理結果、及び後述する課題との関係は次のとおりです。

■現状・問題点

視点	内容	現状・問題点	課題
地域の概況	・ 那須地域定住自立圏の人口は平成 22 年をピークに減少傾向に転じており、高齢化が進んでいます。	問題点	①
	・ 那須町・那珂川町は町内に総合病院が立地していません。		③
	・ 各市町の上位・関連計画で拠点の位置づけが行われており、市街地拠点を中心に主要施設が立地しています。	現状	①
人の動き	・ 通勤・通学については、「那須塩原市」と「大田原市」、「那須塩原市」と「那須町」でそれぞれ相互に流動が多くみられます。		③
・ 通学手段では「公共交通（鉄道・バス）」の割合が 41% を占め、「自動車による送迎」が 16% となっています。	①		
・ 買物・通院については、「那須町」から「那須塩原市」への流動が多くみられます。	③		
・ 通院の交通手段は大半が「自分で運転する車」ですが、「ほかの人に車で送ってもらう」の割合も比較的高く、各市町で 12%～21% を占めています。	① ③		
・ 圏域内各地の道の駅・宿泊施設利用者は「那須高原方面」と「那須塩原市内」への周遊が多くみられます。	① ③		
地域公共交通の状況	・ 民間事業者が運行する鉄道・バスに加え各市町がコミュニティバス及びデマンド型の乗合交通を運行しています。	現状	④ ⑤
	・ 鉄道駅では新幹線が停車する那須塩原駅が首都圏からの玄関口としての役割を担っています。		②
	・ 東北本線は黒磯駅を境に運行体系が異なり、日中時間帯（平日）は黒磯駅以南が約 40 分間隔、黒磯駅以北が約 1 時間間隔での運行となっています。		②
	・ 那須塩原駅、黒磯駅、西那須野駅ではバリアフリー化が進んでいますが、その他の駅にはエレベーターが設置されていません。	問題点	②

課題

- ① 幹線系統の確保・維持
- ② シームレスな公共交通体系の実現
- ③ 行政界を超えた移動ニーズへの対応
- ④ 持続可能なフィーダー交通への転換とタクシーの確保・維持
- ⑤ バス・タクシーの利便性向上による需要喚起

視点	内容	現状・問題点	課題
地域公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> 複数事業者のバス路線が運行している区間では、路線によってバス停名称・位置、運賃が異なる箇所が存在しています。 	問題点	⑤
	<ul style="list-style-type: none"> 各市町がデマンド型の乗合交通を運行しており、各市町において幹線のフィーダー交通としての役割を担っています。他市町への乗り入れは行われていません（※那須町では対象者を限定した町外総合病院への乗り入れを実施中）。 	現状	③ ④
	<ul style="list-style-type: none"> 秋季の観光シーズンに実施したバス利用実態調査では、平日は西那須野駅・那須塩原駅を中心とした通学目的での利用が、休日は那須塩原駅を中心とした観光目的での利用が多くみられました。一方で駅以外での乗降が約半数を占め、大田原市街地から国際医療福祉大学への通学利用や那須高原における観光周遊での利用が多くみられました。 		①
	<ul style="list-style-type: none"> 夏季（お盆の時期）・秋季・冬季に実施したタクシー乗務員聞き取り調査では、平日は「駅・ホテルと企業間」「自宅と病院間」の利用が、休日は「駅と自宅間」「ホテルと観光施設間」「自宅と商業施設間」の利用が多くみられました。平日の実車台数のピークは10時台で、多い時は1時間100台以上の運行がみられました。 		④
	<ul style="list-style-type: none"> タクシー乗務員の高齢化が進展しています。 	問題点	④
	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客の交通手段は「施設の送迎バス」が最も多く、次いで、「路線バス」、「タクシー」、「鉄道」などとなっています。 	現状	①
	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客が観光して交通手段関連で不満だった点は「バスの本数が少ない」、「外国語表記が少ない」といった意見が挙がっています。 	問題点	⑤

課題

- ①幹線系統の確保・維持
- ②シームレスな公共交通体系の実現
- ③行政界を超えた移動ニーズへの対応
- ④持続可能なフィーダー交通への転換とタクシーの確保・維持
- ⑤バス・タクシーの利便性向上による需要喚起

5.2 広域地域公共交通の課題

前述の現状・問題点より、那須定住自立圏の広域公共交通の課題について、上位計画や生活実態を踏まえた「定住自立圏としての魅力向上」の視点から課題の整理を行いました。

- 1 幹線系統の確保・維持
- 2 シームレスな公共交通体系の実現
- 3 行政界を超えた移動ニーズへの対応
- 4 持続可能なフィーダー交通への転換とタクシーの確保・維持
- 5 バス・タクシーの利便性向上による需要喚起

1 幹線系統の確保・維持

幹線系統は通勤・通学、観光目的で多くの人に利用されていますが、既に公共による補助を受けて維持している状況です。さらに年少・生産年齢人口の減少や高齢者の運転免許保有率増加等により現状のままではバス利用者が減少し、幹線系統の確保・維持が困難になる可能性があります。

一方で、若い人の定住を促進するためには通学の足は必要不可欠であり、多くの高齢者にとっては通院の足が必要不可欠となっています。また、各市町の上位計画では観光産業による雇用促進や交流促進がうたわれています。

よって、学生や自動車を利用できない方、観光来訪者（訪日外国人を含む）の移動手段確保に向け、幹線系統の需要を増加し収支改善を図る必要があります。

2 シームレスな公共交通体系の実現

1次交通である鉄道（在来線）は、通勤・通学時間帯を除くと運行本数が少ないために（宇都宮線が黒磯までのため黒磯での鉄道乗り換えが生じる）、バスとの乗り換えの待ち時間が長くなり、乗り換えによる移動のサービスレベルが低い状況にあります。

また、那須塩原駅及び西那須野駅では、バスの乗り場は東西の駅前広場に分かれており、バス路線は駅を中心とし東西にまたぐ運行はほとんど行われていません。バスとバスの乗り換えには橋上駅舎を越えるという物理的な問題があり、乗り換えが困難な状況にあります。

一方で、新幹線駅である那須塩原駅は広域拠点としての役割を、西那須野駅及び黒磯駅は地域拠点（日常生活の中心拠点）としての役割をそれぞれ担っておりますが、幹線的バス路線（東野交通、ジェイアールバス関東）は、西那須野、那須塩原、黒磯の3拠点とその周辺主要施設（菅間記念病院、国際医療福祉大学病院等）を乗り換え

なしでは連絡していません。

こうしたことから、公共交通での移動では乗換回数が多くなり、かつ乗り換え待ち時間が長いことが利用の障壁となっています。そのため、乗り換えを少なくしかつスムーズにする、シームレスな公共交通体系の構築が必要です。

3 行政界を超えた移動ニーズへの対応

通勤、通学、通院、買物の日常移動については、行政界を越える移動も多くみられます。那須地域への定住促進に向けては、学生や自動車を運転できない高齢者等が公共交通を利用して通勤、通学、通院、買物できる環境の整備が必要ですが、これらの移動に鉄道を介すと乗り換え回数が多くなり、かつ日中は鉄道運行本数が少ないため、公共交通での移動サービスが低くなっています。

また、各市町が運行するコミュニティ交通も行政界で分断されており、接続が図られていません。公共交通による移動ニーズへの対応に向け、行政界の障壁を解消することが必要です。

4 持続可能なフィーダー交通への転換とタクシーの確保・維持

フィーダー交通（支線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなど）は、収支が著しく低い路線が多くなっています。そのため、前項の幹線系統の改善を前提に、地域地区にふさわしい運行形態（バス、乗合タクシー、タクシー、自家用有償運送、ボランティア輸送等）への見直しが必要です。

公共交通のひとつであるタクシーは個別ニーズに対応し終日サービスする重要な交通機関ですが、利用者の減少、乗務員の高齢化・不足により、経営環境が厳しくなっており、このままでは事業の撤退や縮小の可能性ががあります。

現在タクシーはビジネス利用、通院・買物、観光に幅広く利用されていますが、利用は特定の時間帯（平日の午前中）に集中しており、他の時間帯における有効活用（移動ニーズへの対応）が可能です。そこで、タクシーの新たなサービス（定額制、時間帯割引等）を促し、フィーダー交通として活用することで、その確保・維持を図ることが望まれます。

5 バス・タクシーの利便性向上による需要喚起

複数事業者のバス路線が運行している区間の中には、路線によってバス停名称・位置、運賃体系が異なる箇所が存在しています（馬頭市街地等）。

また、各市町では、路線バスやコミュニティバスの運賃体系が異なっており、そのため運賃の支払い方法や乗り方が異なっています。タクシーは事前に運賃がわからないことや運賃が定額でないことにより利用しづらい面があります。

加えて各市町では外国人個人旅行者の利用促進が課題となっておりますが、外国語による交通情報の提供も不足しています。

今後、利用促進に向け、わかりやすい乗り方・運賃体系への改善が必要となります。

5.3 基本理念

那須地域定住自立圏では定住・交流の促進に向け、住民にとって住みやすいだけでなく、首都圏から近く豊富な観光資源に恵まれた那須地域の特性を活かし、観光客にとっても魅力があり、また温泉等へ住民も気軽におでかけできる地域の実現を目指します。そのために、那須地域定住自立圏を構成する2市2町の連携により、行政界に捉われず、住民と観光等での来訪者がともに利用できる「住み続けたいくなる」「おでかけしたいくなる」公共交通網を形成します。

那須地域定住自立圏4市町の連携による
住民と観光等での来訪者がともに利用できる
「住み続けたいくなる」「おでかけしたいくなる」
定住と交流に資する公共交通ネットワークの構築

5.4 基本方針

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

- 1 2市2町の行政界を超えた「通勤」「通学」「通院」「買物」に利用できる公共交通網の形成
- 2 来訪者の「観光」「ビジネス」はもちろん、温泉等への住民の気軽なおでかけにも利用できる公共交通網の形成
- 3 いつまでも安心して「定住」できる環境を支える持続可能な公共交通網の形成

1 2市2町の行政界を超えた「通勤」「通学」「通院」「買物」に利用できる公共交通網の形成

「自分で自動車を運転できなければ生活できない」地域では、子供の中には高校進学と同時に、高齢者の中には自動車を運転できなくなると同時に地域を離れざるを得ない人が生じてしまいます。那須地域定住自立圏内には多数の高校、総合病院、商業施設が立地しておりますが、公共交通でアクセスする場合には鉄道とバスを何回も乗り換えなければならないケースもあり、こうした状況が「地域から離れざるを得ない人」を生む可能性があります。自動車を運転できない子供や高齢者でも、「通勤」「通学」「通院」「買物」といった日常生活における最低限の移動が可能となるよう、2市2町の行政界を超えた移動ニーズに対応できる地域公共交通網の形成を目指します。

2 来訪者の「観光」「ビジネス」はもちろん、温泉等への住民の気軽なおでかけにも利用できる公共交通網の形成

豊かな自然を求め、那須地域には毎年多くの観光客が訪れます。また企業の工場も多く、ビジネスでの来訪者も多くなっています。これらの来訪者を維持し地域産業の活力を保つためには、来訪者移動手段の継続的な確保が必要となります。また、市街地部に居住する住民にとっても温泉等の観光資源は魅力が高く、地域内への気軽なおでかけに利用できる移動手段の確保は、居住地域の魅力向上、住民の定住維持に有効だと考えられます。以上のことから、来訪者の「観光」「ビジネス」はもちろん、温泉等への住民の気軽なおでかけにも利用できる公共交通網の形成を目指します。

3 いつまでも安心して「定住」できる環境を支える持続可能な公共交通網の形成

現在自動車を利用している人でも、加齢や病気等により自動車の運転ができなくなることがあります。家族等の送迎に頼っていた人が事情により送迎を受けられなくなることなどもあり、こうした時にバス・タクシーといった公共交通が利用できない地域には、住民は安心して暮らし続けることができません。那須地域定住自立圏内の住民が、いつまでも安心して「定住」できる環境を支えるために、持続可能な公共交通網の形成を目指します。