

那須地域定住自立圏における 公共交通の連携について

那須地域定住自立圏公共交通部会
事務局 那須塩原市生活課



那珂川町 なかちゃん



大田原市 与一くん



那須塩原市 みるひい



那須町 きゅーびー

1 那須地域定住自立圏について

(1) 那須地域ってどんなところ？

- 栃木県の北端に位置し（一応関東地方）、首都圏から約150km。
- 圏域内には、JR東北本線の駅が6駅あり（内1駅は新幹線駅の那須塩原駅）、国道4号線や東北自動車道といった重要な交通幹線が圏域内を通っています。
- 那須地域の産業は、圏域内各所に点在する工業団地（ブリヂストン、資生堂、富士通、カゴメ等）での製造業、広大な那須野が原扇状地を活用した農業（日本三大疏水的那須疏水が有名？）及び酪農業（那須塩原市は生乳生産額全国第4位）、日光国立公園内にある那須温泉や塩原温泉等を中心とした観光業等、多彩な産業を抱えています。



九尾の狐が眠る殺生石



那須疏水の頭首工



千本松牧場の牛乳



温泉トラフグ



那珂川の観光やな

1 那須地域定住自立圏について

(2) 那須地域定住自立圏の構成

- 平成26年4月1日に那須地域定住自立圏推進協議会を設立。

【参加自治体とR3.10.1現在の人口】

◆大田原市	72,123人	
◆那須塩原市（中心市）	115,602人	
◆那須町	24,607人	
◆那珂川町	15,352人	合計 227,684人

- 平成27年2月に那須地域4市町で「那須地域定住自立圏形成協定」を締結し、那須地域定住自立圏が正式に発足。
- 平成27年11月に「那須地域定住自立圏共生ビジョン」を策定し、公共交通を含む定住自立圏内の各種連携事業の実施を開始（現在、令和2年10月策定の第2次共生ビジョンを推進中）。

【2次計画の連携事業】

再生可能エネルギー適正利用推進事業、有害鳥獣等対策事業、循環型社会調査研究事業、観光宣伝事業、農観商工連携推進事業、アートのまちづくり事業、公共交通ネットワーク事業、那須塩原駅東口等バリアフリー化事業、地産地消推進事業、交流促進事業、移住・定住サポート事業、結婚サポート事業、公共施設の相互利用事業、圏域マネジメント研修事業、外部人材招へい事業、オープンデータ推進事業 計16事業



2 那須地域定住自立圏における公共交通の連携

(1) 公共交通の広域連携に関する経過

平成28年 1月 広域での交通ネットワークの構築に向け、那須地域で初めての広域交通実態調査を開始（平成29年度までの継続事業）

平成28年12月 那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会を設立

構成メンバー：4市町の市町長、各市町自治会の代表者、関東運輸局、
栃木県県土整備部、県バス及びタクシー協会 等

交通アドバイザー：福島大学 吉田准教授

→広域交通網形成計画の作成主体として、以降、計画策定に向け準備を開始

平成30年 1月 那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画（H30～R4）を策定

平成30年 4月 計画期間の開始。以降、4市町共同で計画事業を推進し、現在4年目。

2 那須地域定住自立圏における公共交通の連携

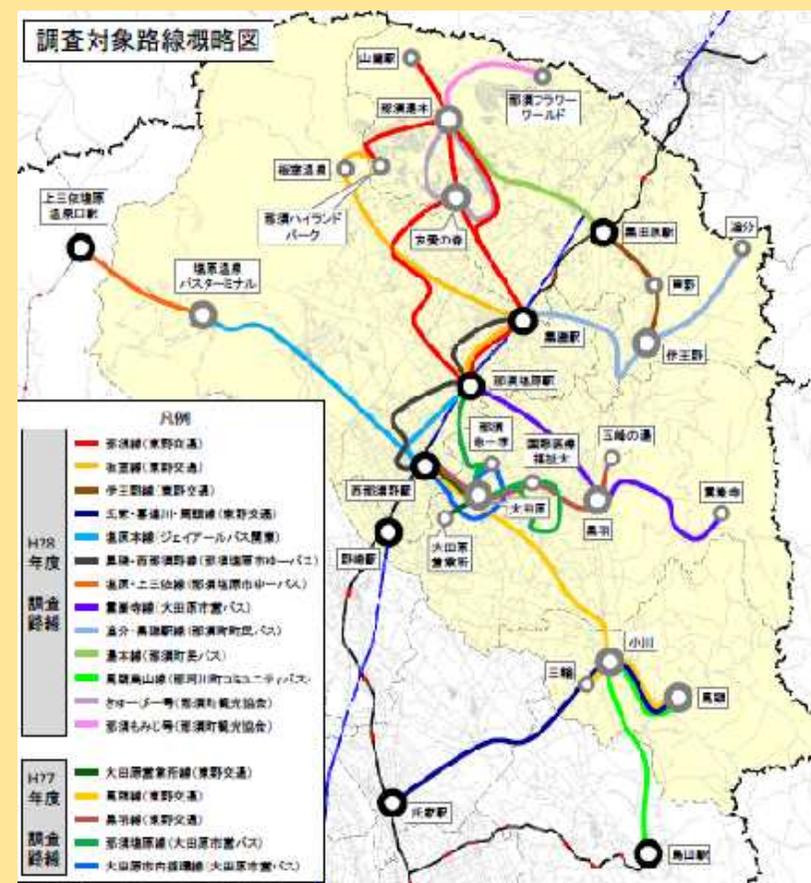
(2) 広域交通実態調査の結果

約2年間に渡って実施した広域での交通実態調査の結果、次を課題として整理しました。

【主な課題】

- ① JR各駅と圏域内各所の総合病院や県立高校を移動する人の流れが多く、この移動を補う主要なバス路線を幹線系統に位置づけ、幹線系統の確保・維持を行う必要がある。
- ② 鉄道からバスや異なるバス路線間の乗換時間が長く、また、乗換えを行うバス停の場所が異なり乗継性も悪い。
- ③ 各市町が運行するコミュニティ交通が行政界で分断されており、行政界を跨ぐ移動ニーズへの対応が必要。
- ④ 同じ場所なのに路線ごとに異なる名称のバス停の存在や、交通情報の提供不足による利用者の分かりづらさ。

【平成29年度時点の那須地域のバス路線図】



2 那須地域定住自立圏における公共交通の連携

(3) 広域公共交通網形成計画の概要

【計画期間】

平成30年4月～令和4年3月（5年間）

【基本理念】

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

【計画目標】

目標1：広域拠点及び生活拠点へのシームレスな公共交通網を実現します。

目標2：地域住民だけでなく来訪者にとっても「分かりやすい公共交通」を実現し、新たな人の流れを作ります。

目標3：持続可能な公共交通基盤を構築します。

(4) 計画事業

目標1 関連

- ・幹線区間サービス目標の設定と達成に向けた事業展開
- ・対象路線の運賃体系の見直し
- ・共通乗車券の発行
- ・行政界におけるコミュニティ交通相互の接続

目標2 関連

- ・那須地域公共交通マップの作成・配布
- ・バス停名称の統一
- ・路線番号の設定
- ・バスのりば案内板の設置
- ・行政界を越えた観光地間を結ぶ路線の運行

目標3 関連

- ・民間バス路線の利用促進
- ・タクシーの利用促進

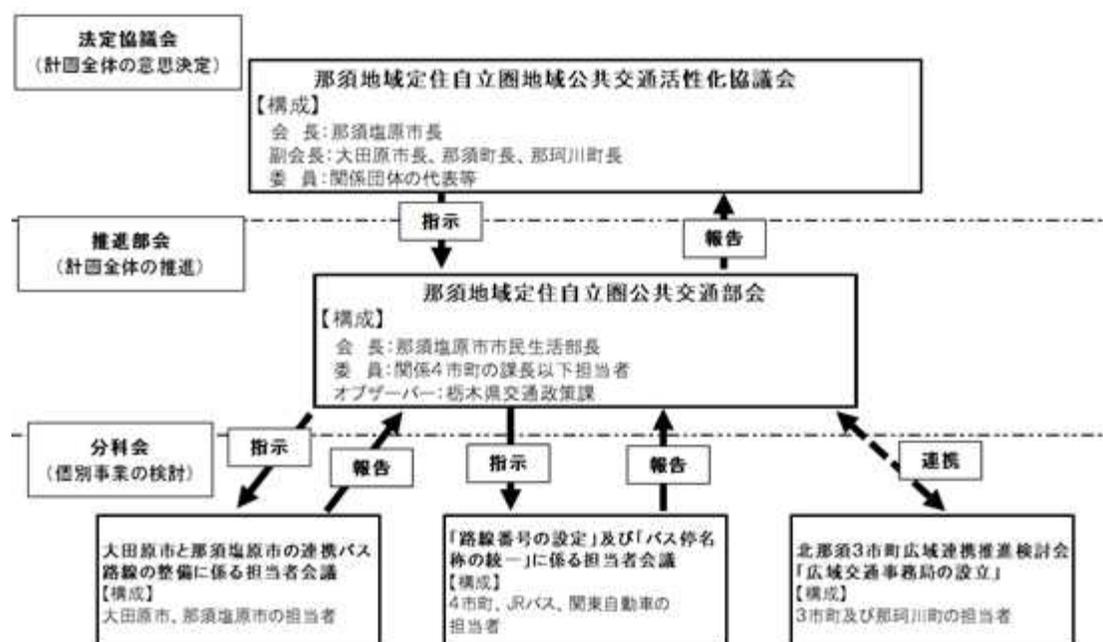
合計11事業

3 広域連携事業の取組について

(1) 推進体制

計画事業の推進については、「活性化協議会」の下部組織である「公共交通部会」を定期的を開催し、個別案件の協議等については、その都度、メンバーを変えながら担当者会議を開催し推進しています。

【令和2年度の推進体制】



3 広域連携事業の取組について

(2) 主な連携事業（計画事業）

① 広域公共交通マップの作成

那須地域内を運行する路線バス（民間バス路線含む）及びデマンド交通を網羅した広域公共交通マップを作成し、那須定住圏域内の各所で配布を行っています。

【作成時期】

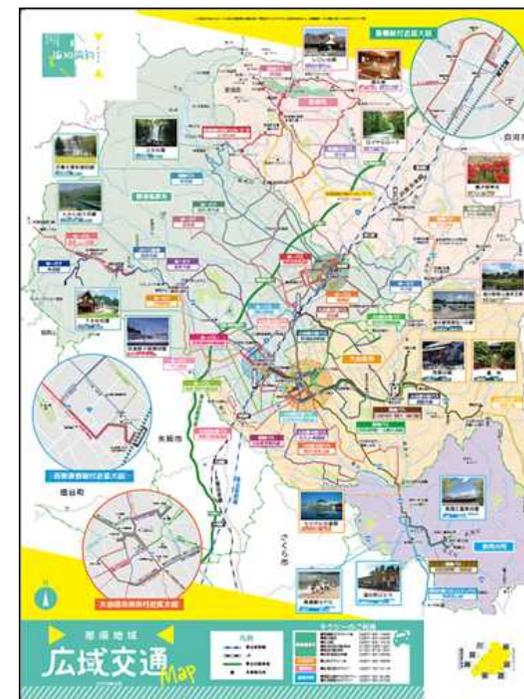
- ・ 令和元年度（令和2年度配布用 30,000枚） 事業費 2,142千円
- ・ 令和2年度（令和3年度配布用 30,000枚） 事業費 317千円

【内容】

- ・ 那須地域の公共交通を利用した「おでかけ」を意識し、公共交通機関の路線図のほか、病院、行政機関、高校、観光施設などを記載
- ・ 令和2年度作成分からは、バス路線番号も記載

【備考】

- ・ 本マップについては、那須地域に訪れる観光客や、那須地域への移住を考えている方等からご好評をいただいています。今後は那須地域の住民にも利用してもらえるよう、地図の見やすさや裏面の掲載内容（現在はバス路線を利用した観光案内）などを検討したいと考えています。



3 広域連携事業の取組について

② バス路線番号の設定

那須地域内を運行する市町営バス及び民間路線バスについて、乗車するバスが「どこを經由してどこに行くのか」が観光客等を含めた利用者に分かるよう、バスの「行き先」をナンバリングし、バス車両方向幕への表示や広域公共交通マップへの反映を行いました。

【実施時期】

- 令和2年度（令和3年4月から運用開始） 事業費3,487千円（LED方向幕）

【内容】

- 吉田先生からのアドバイスを受け、行き先方面をアルファベットに、終着点を番号化し新たにバス路線番号を設定。
- 那須定住4市町と民間路線バスを運行するジェイアールバス関東株式会社と関東自動車株式会社の6者で協議を行い、令和3年4月から那須地域を運行する路線バスを対象に車両のLED方向幕等で「バス路線番号」の運用を開始。

【備考】

- 行き先方向が分かりやすいよう、行き先の頭文字のアルファベットを使用することを予定していましたが、那須で始まる地名が多く、Nばかりの路線番号にならないよう設定するのに苦慮しました。

目的地名	数字	英字	おおよその方面
西那須野駅西口	1	W	西那須野駅方面路線
西那須野駅東口	2	W	西那須野駅方面路線
那須塩原駅西口	3	N	那須塩原駅方面路線
那須塩原駅東口	4	N	那須塩原駅方面路線
黒磯駅西口	5	K	黒磯駅方面路線
黒磯駅東口	6	K	黒磯駅方面路線



3 広域連携事業の取組について

③ バス停名称の統一

那須地域内で同じ場所にありながら路線によって名称が異なるバス停について、名称の統一を行いバス停の分かりやすさを向上させました。

【名称統一を行った主なバス停】

【実施時期】

- 令和2年度（令和3年4月から運用開始）

事業費 バス音声合成作成 523千円、バス停丸盤作成 438千円 計961千円

【内容】

那須定住4市町と民間路線バスを運行するジェイアールバス関東株式会社と関東自動車株式会社の6者で協議を行い、令和3年4月から次の運用を行った。

- 同じ場所にありながら路線によって名称が異なるバス停の名称を統一
- 駅の東口と西口をバス停名称に明確に反映させるなど、バス停の設置場所に合った名称変更も同時に実施した。
- 停留所によっては、今回を機に2本あった停留所を1本に統合した。
- 最終的に49箇所（見直し対象は80箇所以上）で名称の変更を行った。

【備考】

- 市町及びバス事業者によって音声案内の機器が異なり、契約事務が大変だった。

	統一前のバス停名称	バス	改正後
1	西那須野駅東口	ゆーバス	西那須野駅東口
	西那須野駅(東口)	大田原市営バス	
2	西那須野駅	関東バス	一区町十文字
	一区町十文字	ゆーバス	
	一区十文字	大田原市営バス	
3	大女高前	大田原市営バス	大田原女子高校前
	女子高前	関東バス	
4	大田原中学校前	大田原市営バス	大田原中学校前
	大田原営業所	関東バス	
5	金丸小学校前	大田原市営バス	金丸小学校前
	金丸小学校	関東バス	
6	上奥沢	大田原市営バス	上奥沢
	中田原	関東バス	
7	黒羽	大田原市営バス	黒羽郵便局前
	黒羽出張所	関東バス	
8	佐良土	大田原市営バス	佐良土
	光丸山前	関東バス	
9	西那須野駅西口	ゆーバス	西那須野駅西口
	西那須野駅	ゆータク	
	西那須野駅	ジェイアールバス関東	
10	一軒茶屋前	那須町民バス	一軒茶屋
	一軒茶屋	関東バス	
11	旭町	那須町民バス	湯本旭町
	湯本旭町	関東バス	
12	湯本	那須町民バス	那須湯本温泉
	那須湯本温泉	関東バス	
13	川崎口	馬頭烏山線	川崎入口
	川崎入口	馬西線	
14	那須高等学校前	那須町民バス	那須高等学校前
	那須高前	関東バス	
15	旧伊王野小学校前	那須町民バス	旧伊王野小学校前
	伊王野小学校前	関東バス	
16	那須町役場前	那須町民バス	那須町役場
	那須町役場	那須町デマンド型乗合交通	
17	余笹公園	那須町民バス	余笹川ふれあい公園
	余笹川ふれあい公園	那須町デマンド型乗合交通	
18	旧寺子小学校前	ゆータク	旧寺子小学校前
	寺子小学校前	那須町民バス	

3 広域連携事業の取組について

④ 広域連携バス路線の整備

那須地域の行政界を跨ぐシームレスな公共交通網の実現に向け、路線バスの主要幹線区間の結節点であるJR那須塩原駅と西那須野駅における大田原市と那須塩原市のバスの接続性の向上に向け、2市共同で運行ダイヤを作成し、両駅での乗継性の向上を図りました。

【実施時期】

- 令和2年度（令和3年4月から運行開始） 事業費 0千円

【内容】

- 今まで両市で別々に調整していた路線バスの運行ダイヤを、共同でダイヤの調整を行い、乗継性の向上を図った。
- 両市バスの停留所が駅の東口と西口で異なるため、乗継時間を10分から30分に設定し、この時間内に乗継ができる便を「Nコネクト」として両市の時刻表に反映した。
- 那須塩原市運行分のバスダイヤを、朝夕を除き大田原市の1時間おきの運行ダイヤに合わせ、乗継性が飛躍的に向上した。

【備考】

- 日中の時間帯のダイヤ変更は比較的实施しやすいが、朝の通勤通学の時間帯の変更は難しい状況にある。

【那須塩原市ゆーバスの時刻表】

簡易版の大田原市の時刻表も掲載し、乗継性のよい便を「Nコネ」で表示した。

西那須野駅乗り継ぎ案内（大田原市営バス：大田原市）

大田原市営バス	大田原市内循環線	大田原市役所	6:05	6:25	6:50	7:20	8:15	9:15	10:15
T3	大田原市役所	6:05	6:25	6:50	7:20	8:15	9:15	10:15	
T40	那須赤十字病院	↓	↓	↓	7:30	8:25	9:25	10:25	
	東武百貨店前	6:24	6:44	7:09	7:44	8:39	9:39	10:39	
W2	西那須野駅東口	6:35	6:55	7:20	7:55	8:50	9:50	10:50	
W1	西那須野駅西口	—	7:15	7:15	7:30	8:10	9:05	10:10	11:05
	西那須野庁舎	—	7:16	7:16	7:31	8:11	9:06	10:11	11:06
	藻水パーク前	—	7:18	7:18	7:33	8:13	9:08	10:13	11:08
	西那須野公民館前	—	7:19	7:19	7:34	8:14	9:09	10:14	11:09
	西原町	—	7:21	7:21	7:36	8:16	9:11	10:16	11:11
	狩野駅前	—	7:22	7:22	7:37	8:17	9:12	10:17	11:12
	西三島5丁目	—	7:23	7:23	7:38	8:18	9:13	10:18	11:13
	三島3丁目	—	7:24	7:24	7:39	8:19	9:14	10:19	11:14
	三島池	—	7:25	7:25	7:40	8:19	9:14	10:19	11:14
	三島中学校入口	—	7:27	7:27	7:42	8:21	9:16	10:21	11:16
	東三島6丁目	—	7:29	7:29	7:44	8:23	9:18	10:23	11:18
	国際医療福祉大学病院	—	7:32	7:32	7:47	8:26	9:21	10:26	11:21

3 広域連携事業の取組について

⑤ 共通1日乗車券の販売

④の広域連携バス路線の整備に合わせて、大田原市営バスと那須塩原市ゆーバスの両方で使用ができる、共通1日乗車券の販売を開始しました。

【実施時期】

- 令和2年度（令和3年4月から販売開始） 事業費 47千円（乗車券作成）

【内容】

- 両市が運行する路線バスに限り、終日乗り放題の共通1日乗車券を導入した。
- 運賃は、両市で販売していた1日乗車券をベースに、追加の割引料金を設定した。
- 大田原市は直営（自家用有償旅客運送）に対し、那須塩原市は路線バス事業者との協定運行（一般乗合旅客自動車運送事業）であるため、運賃の精算は両市及び那須塩原市の路線バス事業者（2社）の4者で覚書を締結した。

【備考】

- 販売実績は、販売開始から半年で59枚（38,000円）。両市のバス利用者数から見ると販売数が少なく、定着まではまだまだ時間が掛かるものと考えている。
- 令和4年度からは、両市の路線バスに加えて那須塩原市のゆータク（定時・定路線型のデマンド交通）も追加する予定。



料金区分	現 行		新共通1日乗車券
	大田原市	那須塩原市	
大人	500円	400円	700円
高・大学生	500円	400円	
65歳以上	300円	大人扱い	400円
小・中学生	300円	200円	
障害者(大人)	300円	200円	
障害者(高・大学生)	300円	200円	
障害者(小・中学生)	小・中学生扱い	100円	
乳幼児	無 料	無 料	無 料

4 広域連携を実施する効果等

(1) メリット

① スケールメリット

- 広域交通網の構築ができる

2040年問題への対応のため公共施設や病院などの統廃合が進む中、今後は自己の自治体内のみの移動で生活ができなくなる可能性があり、広域での交通ネットワークの構築が重要になってきます。

- 1自治体だけでは効果の薄い取組を複数自治体の連携で効果的に実施できる

複数の自治体が同じ目標に向かって、同じスケジュール感でダイヤ改正や各種取組を実施するので、広域目線での効果的な取組が実施でき、地域内の公共交通の利便性が飛躍的に向上します。

[効果的な取組例：広域バスマップ、バス路線番号の設定、広域連携バス路線の整備等]

- 運行効率の向上

複数の自治体が行政界を跨ぐバス路線を整備し、相互運行や共同運行を実施できれば広域で所有するバス車両すべてを活用して、効率的な運行や乗継なしの便利なバス路線を整備することができます。

那須地域定住自立圏でも、相互運行や共同運行を実現できないか検討を進めておりますが、各市町の運行形態及び運賃形態が異なること（乗ったバスにより料金が異なってしまう。）、運行経費の負担方法など調整を要する事項が多数あり、引き続き検討を進めて行くことを予定しております。

4 広域連携を実施する効果等

・事務負担の軽減

広域連携で実施する取組については、連携会議等を通じて定期的に協議し、取組に必要な契約事務の一部も集約して発注を行いことから、取組実現までの全体的な時間短縮と事務負担の軽減に繋がります。

【イメージ】

今まで	A市 ⇔ D社（契約）				
	B町 ⇔ D社（契約）	=	個別に協議・契約		
	C市 ⇔ B町（協議）		（時間が掛かる）		
				広域連携	
				A市	—B町（広域連携の枠内で協議を進める）
				B町	⇔ D社（事務局が発注）
				C市	= 集約
					（負担軽減・時短）
					連携

② コストメリット

・定住自立圏の予算を活用できる

那須地域定住自立圏の場合、「那須地域定住自立圏共生ビジョン」の計画全体で年間最大約7,000万円の交付税措置（交付率80%）があり、令和3年度は公共交通の広域連携事業費として約1,000万円を活用し、2次計画の策定のほか各種取組を実施しています。

・コスト面でのスケールメリット

1つの自治体で業務委託の契約を実施する場合、発注件数が少なくても単価が高い傾向にあります。また、1自治体のみの業務委託では契約金額が少額になり、参加事業者が少なく適正な競争が発生しない可能性があります。広域で集約して発注することにより、両方の課題を解決することができます。

4 広域連携を実施する効果等

③ その他のメリット

- 定期的に近隣自治体で集まる機会があるので、タイムリーな情報を共有することができます。
- 令和2年10月に活性化再生法が改正され、すべての自治体が地域公共交通計画を策定することが努力義務化されましたが、広域での計画策定も認められています。

(2) デメリット

• 事務局の事務負担増

広域連携を行う事務事業において、全体的な事務負担は軽減されますが、反面、事務局を行う自治体は各自治体の意見集約や契約事務を行うこととなりますので、自己自治体の業務の他、広域連携事業の事務負担が発生します。

(3) 広域連携で苦労すること

- 複数の自治体や関係する交通事業者との会議等、スケジュール調整が大変（市町長が参加する会議は、何カ月も前からスケジュール調整を要します。）。
- 各市町の財政状況から、那須定住の予算以外の自主財源で取組を実施することはなかなか難しい状況にある。

5 今後の連携予定について

(1) 現計画期間満了まで（令和4年度末まで）

1次計画の連携事業を推進し、主に次の取組を実施することを予定しています。

• 広域連携バス路線の対象拡大

R3に運行を開始した大田原市と那須塩原市との広域連携バス路線を参考に、R4からは他市町との連携を含めて乗継性が向上する「Nコネクト」の対象路線を増加させます。具体的には那須塩原市と那須町の乗継性向上のためのダイヤ改正と、大田原市と那珂川町におけるデマンド交通の区域外乗継拠点の整備を実施することを予定しています。

• 共通1日乗車券の対象拡大

R3から大田原市と那須塩原市で販売を開始した共通1日乗車券と同じく、那須塩原市と那須町の2市町共通乗車券のR4から販売開始に向け検討を進めています。

3市町又は4市町の共通1日乗車券の導入については、運賃が高くなってしまうことと、路線バスを利用した3市町以上を跨ぐような移動ニーズがあまり見込めないことから、引き続き内容の検討を進める必要があります。

• 第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画の策定

現在の1次計画の達成状況から、計画期間後も検討を進める必要がある事業や、人口減少及び高齢者の増加に伴う生活交通（通院・買い物等）への対応、自動車産業におけるCASEへの公共交通部門での対応等、時代のニーズに合わせた多様な交通施策の実施が求められていることから、R4末までに2次計画の策定を行います。

5 今後の連携予定について

(2) 2次計画で実施したいこと

① CASEに関連した新たな施策

Connected

- G T F SやM a a Sを活用したデジタルサービスの拡充（G T F Sを活用した分かりやすさの向上がメイン）

Autonomous

- 自動運転バスの実証等（現在、栃木県内の複数箇所で県事業による実証実験を実施中）

Services

- 路線バスにおける交通系 I Cカード導入（キャッシュレス決済の導入。共通乗車券の最終形と考えている。）

Electrification

- 公共交通における循環型社会への対応（那須定住4自治体はR2までにゼロカーボン宣言済。EVバスの導入を進めたい。）。

② その他の連携事業

- 運賃設定の統一
- 貨客混載の実証事業 等

6 おわりに

公共交通を取り巻く環境は厳しいことばかり

- 財政難による担当職員数の減、公共交通の予算のカット（赤字運行が基本の公共交通に対する風当たりの厳しさ…）
- 一方で高齢者の増加等による公共交通への要望が増加（お金は無いが、運行内容は良くしろというジレンマ…）

【個人的な意見】

私個人が1年半公共交通を担当して思った、近隣自治体と広域連携を実施する一番のメリットは

「同じ境遇の仲間が増え、お互いが支えあうことができること。」心の友ができます。

逆に一番のデメリットは、

「懇親会が開けない。コロナの馬鹿野郎！！」です。



【R3.10.6那須定住公共交通部会会議の集合写真】

吉田先生を中心に、4市町で仲良く連携事業を推進しています。コロナが終息したら、毎回会議後に懇親会をやりたいと思います。

ご清聴ありがとうございました。
公共交通機関を利用して、
ぜひ那須地域に遊びに来てください☆

