

# 大田原市地域公共交通計画【概要版】

## 1. 計画の区域と期間

計画区域は大田原市内全域とし、市外の一部についても、交通拠点へのアクセスに関する部分も対象とします。また、計画期間は、令和4(2022)年度から令和9(2027)年度までの6年間とします。

## 2. 地域公共交通の役割と問題整理

### (1) 役割

#### ① 住み慣れた地域における自立した日常生活の提供

郊外から市街地への接続により、安全に通学する学生や、鉄道駅への接続による都市部への通勤者、交通不便地域で車が運転できなくても安心して社会参加する高齢者等、すべての方にとって、住み慣れた地域で自立した日常生活を提供する役割を担っている。

#### ② 来訪者が目的地へ到達できる環境の提供

鉄道駅から市街地への接続により、通勤やビジネスや観光での来訪者に対して、目的地へ到達できる環境を提供している。

### (2) 課題整理

項目	問題・課題
1 路線の維持	本市の公共交通の路線は、鉄道駅から市街地を接続する路線、近隣市町から市街地を經由し鉄道駅へ接続する路線があり、地域間幹線系統 <sup>注1</sup> 及び地域内フィーダー系統 <sup>注2</sup> を活用して拠点を結んでいる日常生活に欠かすことのできない重要な路線である。 交通拠点や生活拠点に接続する路線は、バス車両を複数台導入して便数の多い手厚い運行を行っているが、財政負担が大きいため、持続可能な路線の維持が課題である。
2 公共交通の利用者	路線バスの主な利用者は、大田原市街地に住む大学生、市内外へ通学する高校生である。大田原市デマンド交通の主な利用者は、通学で利用する高校生、小学校から地域の学童保育施設へ移動する児童である。今後も少子化の傾向が見込まれるため、公共交通の利便性向上による定住の促進など利用者の確保が課題である。
3 地域の移動サービス	人口減少による人手不足や運転免許返納の高齢者の増加により、移動手段の確保が難しくなっている。福祉有償運送やスクールバス等を移動手段として利用していくことについて検討していくことが課題である。
4 公共交通の認知度	市民の主な移動手段は自家用車であるため、路線バスやデマンド交通に対する認知度が低く、公共交通への抵抗感が強い。
5 観光	公共交通を活用して、多くの文化財や特産品とスロートゥリズムやマイクロトゥリズム等を結び付けて、情報を発信し、観光と公共交通を併せて大田原市の魅力度向上に繋げることが課題である。
6 交通系ICカード決済	関東自動車路線バスにおいて運賃の交通系ICカード決済が導入されている。 運賃支払いの簡素化や感染症対策に向けて本市においても導入の検討が必要である。
7 環境配慮と将来の運行形態	本市では地球温暖化対策を実施している。地域の環境への配慮や、人口減少による運転手不足を見据えた運行形態について検討を開始する必要がある。
8 新型コロナウイルス感染症	新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に公共交通に不安を感じる方が多い。継続した感染対策を行う必要がある。

注1 地域間幹線系統: 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の事業項目。一定の要件で複数の市町を越えて運行する路線。

注2 地域内フィーダー系統: 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の事業項目。一定の要件で地域間幹線系統に接続する路線

### 3. 大田原市地域公共交通計画の基本方針

#### 方針 1 「住みたいまち」になる公共交通網の形成

本市は、国・栃木県の行政機関、県立高等学校、国際医療福祉大学、工業団地、総合病院が位置する県北の拠点です。毎日の通勤・通学において、路線バスの運行を確保することは、利用者の生活にとって大切なことです。

民間路線バス事業者とバス路線の幹線化を図り、鉄道駅等の交通拠点から目的地まで、永続的で確実な「質の高い」公共交通網を形成し、“住みたいまちづくり”を推進します。

#### 方針 2 地域で互いに支えあう公共交通の推進

本市の公共交通は、軸となる路線バスと、それを補う路線バスやデマンド交通の基本的な公共交通網が整っています。さらに、福祉タクシー、通院タクシー等の移動サービスも充実しています。

これらの多様な移動サービスを日常生活で使える「くらしの足」、外出に使える「おでかけの足」等として組み合わせて活用し、地域の住民、交通事業者、自治体が互いに支えあう公共交通を推進します。

#### 方針 3 未来を見据えた、時代に即した、人や環境にやさしい、新たな交通施策の導入

市内路線バス等の GTFS<sup>注1</sup> データを整備し、公共交通の経路・時刻検索や情報発信に努め、将来的に MaaS<sup>注2</sup> を見据えた公共交通情報の整備を行います。

また、地域の脱炭素を目標に、電気バス車両の導入等を検討します。

注1 GTFS 経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした標準的な公共交通データの様式。

注2 MaaS 利用者の移動ニーズに対応して、公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて 検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

### 4. 大田原市地域公共交通計画の目標及び取組

#### (1) 大田原市地域公共交通計画における目標

##### 目標 1 「質の高い」公共交通網の形成

- 1-1 那須塩原駅、西那須野駅からのバス路線の幹線化
- 1-2 福祉運送や送迎車両等を活用した地域公共交通網の形成
- 1-3 近隣市町の移動サービスとの連携


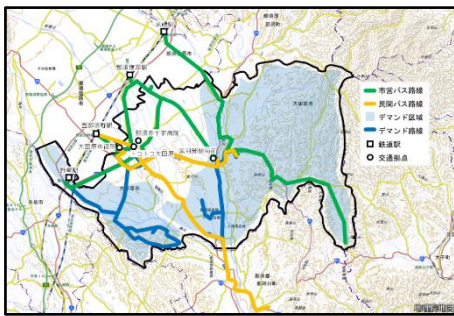
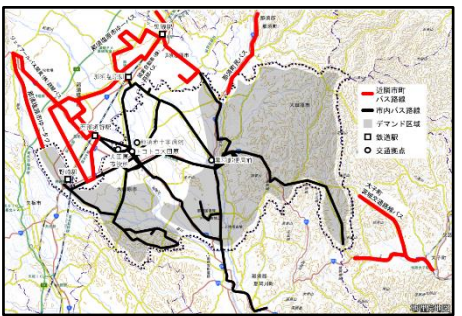
##### 目標 2 身近に使える公共交通の啓発

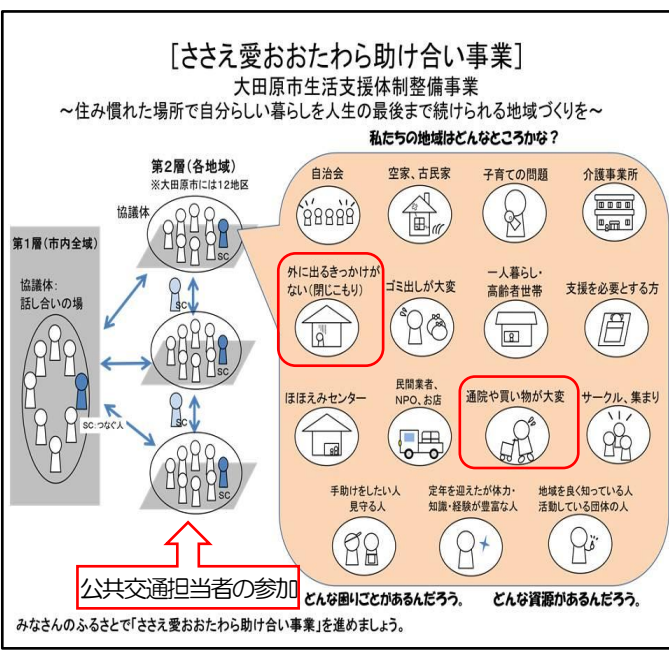

- 2-1 ささえ愛おたわら助け合い事業に係る協議体等と連携した地域に合った公共交通の検討
- 2-2 観光等の来訪者も利用しやすい、路線バス・デマンド交通パックツアーの導入

##### 目標 3 未来につながる公共交通施策の導入

- 3-1 GTFSデータを活用した公共交通の運行情報の発信
- 3-2 電気バス車両導入の検討

(2) 大田原市地域公共交通計画における取組

事業1-1	事業1-2	事業1-3
<p>那須塩原駅、西那須野駅からのバス路線の幹線化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那須塩原駅東口から中心市街地・国際医療福祉大学へ向かう市営バス「那須塩原駅線」と、西那須野駅東口から市街地を周回する市営バス「大田原市内循環線」を、地域公共交通の幹線となるよう検討をします。</li> <li>・自家用有償による運行形態について、運行の質や財政負担を精査し、バス事業者・国・栃木県の補助金を活用して、大田原市が連携し、質の高い公共交通の提供を検討します。</li> </ul> 	<p>福祉運送や送迎車両等を活用した地域公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の公共交通網には、今後も地域間幹線系統補助金・地域内フィーダー系統補助金を活用しながら、福祉タクシー・福祉有償運送等の福祉輸送、企業やスクールバス等の送迎車両等の移動サービスが重複しないよう棲み分けながら活用して、住民の移動の選択肢として利用可能な公共交通網の形成を検討します。</li> </ul> 	<p>近隣市町の移動サービスとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那須地域定住自立圏及び八溝山周辺地域定住自立圏の公共交通計画に基づき連携し、市町を越えた移動サービスの充実を図ります。</li> <li>・近隣市町と連携により鉄道駅や市境での乗継ぎを確保し、サービスの質を確保し、定住促進を目指します。</li> </ul> 

事業2-1	事業2-2
<p>ささえ愛おたわら助け合い事業に係る協議体等と連携した地域に合った公共交通の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活支援体制整備事業等の高齢福祉部局の事業に公共交通担当が参加し、地域の移動ニーズの把握や市民生活に寄り添った移動サービスの検討を行います。</li> <li>・地域の方と共に、移動ニーズと移動サービスを整理すると共に、デマンド交通試乗会等を行い、移動サービスを知ってもらう取組みを実施します。</li> </ul> 	<p>観光等の来訪者も利用しやすい、路線バス・デマンド交通パッケージツアーの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客やビジネスで利用する西那須野駅、那須塩原駅から利用できる、公共交通を利用したパッケージツアーを企画し、大田原の魅力度向上に繋がります。また、公共交通を利用したマイクロツーリズム、スロツーリズムを通して、本市の新たな魅力の開拓を図ります。</li> </ul> 

事業3-1	事業3-2
GTFSSデータを活用した公共交通の運行情報の発信	電気バス車両導入の検討
<p>市営バス、関東バスのバス路線は、市や運行事業者が運行情報をGTFSSデータ<sup>注</sup>として作成しており、運行情報を活用し、市営バス検索機能の充実等を図り、利便性向上を進めます。</p> <p>＜データ活用のイメージ＞</p> <p><b>標準的なバス情報フォーマット (GTFSS-JP)</b> 2017年3月に国土交通省が定めた形式、バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル</p> <p>GTFSS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に</p> <p>スマホで経路検索 インターネットでバス経路の検索が可能に</p> <p>サイネージで運行案内 バス車両の現在位置情報などを組み合わせ、リアルタイムで運行情報を案内</p> <p>調査・分析の基礎データ GTFSS-JPと国勢調査5次メッシュ人口を利用した、高齢者の人口分布とバスサービスの可視化の例</p> <p>クリスマスバスでバスロケ 単なる移動手段ではない「ゆしみの公共交通」の創出と、公共交通の魅力を引き出す</p> <p><b>注</b> GTFSSデータ:標準的なバス運行情報のフォーマット。時刻経路検索が可能な「GTFSS-JP」、バスの運行状況をリアルタイムで検索が可能な「GTFSS-RT」等、データを構築することにより公共交通の利便性が高まります。</p>	<p>脱炭素による2030年のガソリン車新車販売廃止や再生可能エネルギーの発展により、車両の電動化への対応が必要となっている。</p> <p>市営バスにおいて、国等の支援を受けながら、EV<sup>注</sup>バス車両の導入と充電設備の設置を検討します。</p> <p>＜導入のイメージ＞</p> <p>営業拠点 大型CNGトラック (総重量12t超)</p> <p>急速充電設備</p> <p>EVトラック HVトラック</p> <p><b>電動化対応車両、充電設備※を補助</b></p> <p>普通充電設備</p> <p>事業所</p> <p>EVバス (自家用のみ)</p> <p>HVバス (自家用のみ)</p> <p>※車両と一体的に導入するものに限る</p> <p><b>注</b> EV (Electric Vehicle) : 電気自動車</p>

## 5. 計画の進捗管理

本計画に基づき、国や県との連携はもとより、バス事業者等、鉄道、近隣市町村、庁内他部門、また、市民や地域と一体になり持続可能な公共交通を推進して参ります。

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、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。毎年、施策や取組事業の進捗状況を大田原市地域公共交通協議会に報告し、次年度以降の取組について見直しを行います。

### 【計画期間における進捗管理と評価スケジュール】

	旧計画		前期				中期				後期				新計画	
	R3		R4		R5		R6		R7		R8		R9		R10～	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
取組実施確認内容の評価	計画策定		事業実施													
目標の達成状況の評価			指標の確認				成状況評価				成状況評価		成状況評価		最終年の目標値	
課題			課題共有		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映			
改善と反映	次年度実施の改善と反映				翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映		翠年度の取組実施に反映			