

3. 上位関連計画

上位・関連計画として整理した計画は次のとおりです。

上位・関連計画	策定年度	計画期間
(1) 第7次那須町振興計画	H27	前期：H28～H32 後期：H33～H37
(2) まち・ひと・しごと創生・那須町総合戦略	H27	H27～H31
(3) 那須町都市計画マスタープラン	H15 H24 改定	H15～H32
(4) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン	H26	H26～H30
(5) 那須地域定住自立圏共生ビジョン	H27	H27～H31
(6) 那須町地域公共交通総合連携計画	H24	H25～H28

3.1 第7次那須町振興計画

項目	内容
策定	平成 28 年 3 月
計画期間	基本構想：平成 28 年度～平成 37 年度 計画期間：前期 平成 28 年度～平成 32 年度 後期：平成 33 年度～平成 37 年度
町の将来像	「みどり輝き活気と笑顔あふれるまち ふるさと那須」 ・「みどり輝き」とは本町の重要産業である農業、林業等の活性化が図られ生産者、消費者双方にとって魅力あふれるまちとなる姿をイメージする。 ・「活気」とは那須町に住んでいる人、仕事や学業、観光で訪れる人、皆で協力し、より良いまちづくりのため常に新しいことに挑戦している姿をイメージする。 ・「笑顔あふれる」とは町民はもとより、那須町に訪れる全ての人の安全が確保され安心して過ごし、皆が元気に笑顔で過ごしている姿をイメージする。 ・「ふるさと那須」とは那須町に関わる全ての人、企業、団体が協働のまちづくりのもと、多くの人にとって新たな「ふるさと」になることをイメージする。
将来市街地像	・町の将来像の実現に向けて、「拠点」、「ゾーン」、「軸」により「まちの空間構造」を形成。 ● 活力拠点 ● 定住拠点 ● 観光拠点 ○ 交流拠点（道の駅等の拠点施設周辺） 自然環境ゾーン（那須連山） 森林ゾーン（八溝山地） 田園・平地林ゾーン 住宅ゾーン 商業・業務ゾーン 工業ゾーン ⇄ 広域交流軸（高速道路） ⇄ 広域交流軸（国道） → 交流軸

交通体系の整備の方針

【基本方針4】観光・交流・連携のまち

01 国内外からの誘客促進

⑧地域間交流の拡大

○那須高原・黒田原・芦野・伊王野などの町内の観光拠点を結ぶ広域観光周遊ルートの形成・強化を図ります。

○インバウンド観光推進のため、二次交通の整備充実を図ります。

02 公共交通の整備

①路線バス運行支援と町民バスの運行

○地域の生活の足である民間バス路線について、事業者と連携し、路線維持に努めます。

○町民バスの運行については、既存公共交通機関とのアクセスや通勤通学等の住民ニーズを的確に捉え、運行ダイヤの工夫に努めます。

②デマンド型乗合交通の運行

○高齢者などの交通手段の確保を図るため、町内を広くカバーするデマンド型乗合交通の運行を行うとともに、他の交通機関とのネットワーク整備を進め、更なる利便性向上を目指します。

③那須高原の渋滞対策

○那須高原の渋滞緩和と、観光客の周遊性向上、環境負荷の軽減を図るため、那須高原パークアンドバスライド社会実験の結果を踏まえ、交通情報の提供等による渋滞対策を推進します。

④JR宇都宮線の利便性向上への取り組み

○JR宇都宮線の白河駅までの延伸要望活動を行い、運行本数の増加による利便性の向上を目指します。

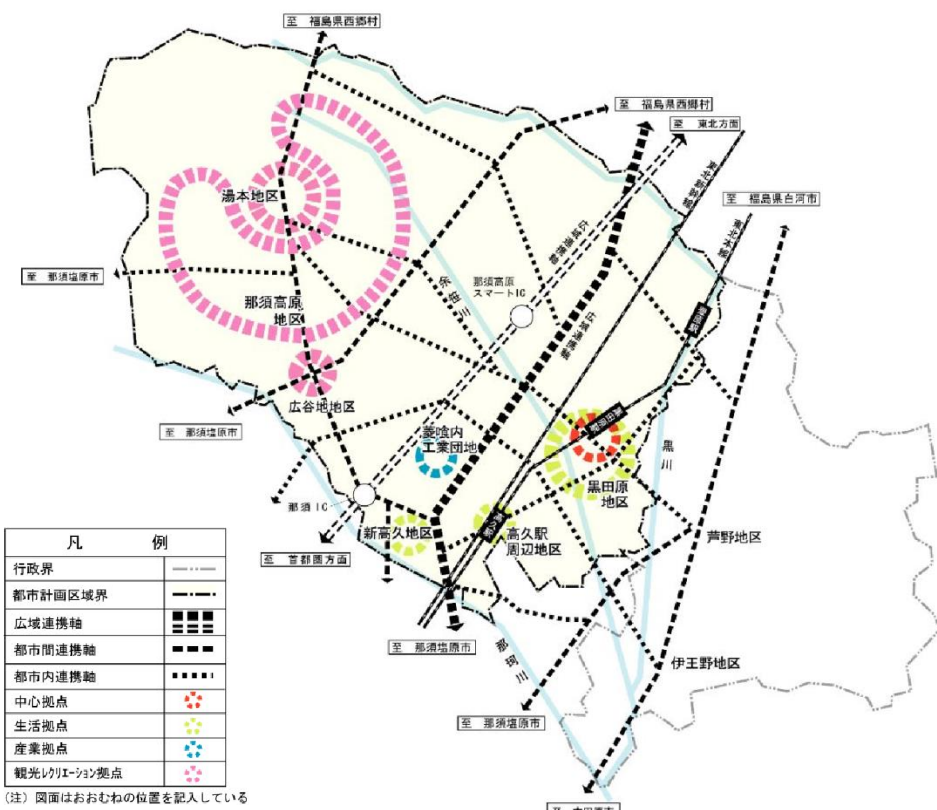
目標値

成果指標名	単位	基準値/H26年度	目標値/H32年度
デマンド型乗合交通利用者	人	5,446	8,000
町民バス利用者(1日平均)	人	30	40

3.2 まち・ひと・しごと創生・那須町総合戦略

項目	内容
策定	平成28年3月
計画期間	平成27年度～平成31年度
基本的な視点	【視点1】人口減少の克服と地域経済の活性化 ①那須町に住み、働き、豊かな生活を送りたい人の希望を実現する。 ②若い世代の就労・結婚・子育ての希望を実現する。 ③地域の課題を解決する。 【視点2】まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立 ①地域経済の活性化、産業の高付加価値等による「しごとの創生」 ②地方就労の促進や移住定住促進等による「ひとの創生」 ③安心できる暮らしの確保や町のコンパクト化、広域連携等による「まちの創生」
交通体系の整備の方針	【戦略目標1】産業振興による活力ある地域戦略 ○インバウンド観光の受入れ体制整備として、二次交通の整備を加速化させ、外国人観光客がストレスなく町内を周遊する環境を整える。 【戦略目標2】「那須」の魅力を最大限活用した地域戦略 ○町内にある2つの道の駅について、情報発信機能や交通ハブ機能を強化するとともに、インバウンド対応も強化していく。 【戦略目標4】安心で確かな暮らしを営む地域戦略 ○町民バス、デマンド型乗合交通等の利用により、外出困難地域や買い物難民を解消する。

3.3 那須町都市計画マスタープラン

項目	内容																				
策定	平成 16 年 3 月（平成 25 年 3 月改定）																				
計画期間	平成 15 年度～平成 32 年度																				
計画の 基本方針	①土地利用計画の確立 ②交通ネットワークの構築 ③居住環境・都市基盤の整備 ④環境保全と有効活用 ⑤安全の確保 ⑥観光・レクリエーションの拠点形成支援																				
将来 市街地像	 <table border="1" data-bbox="383 1052 606 1321"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政界</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>都市計画区域界</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>広域連携軸</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>都市間連携軸</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>都市内連携軸</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>中心拠点</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>生活拠点</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>産業拠点</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>観光レクリエーション拠点</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table> (注) 図面はおおむねの位置を記入している	凡 例		行政界	—	都市計画区域界	—	広域連携軸	—	都市間連携軸	—	都市内連携軸	—	中心拠点	●	生活拠点	●	産業拠点	●	観光レクリエーション拠点	●
凡 例																					
行政界	—																				
都市計画区域界	—																				
広域連携軸	—																				
都市間連携軸	—																				
都市内連携軸	—																				
中心拠点	●																				
生活拠点	●																				
産業拠点	●																				
観光レクリエーション拠点	●																				
都市施設 整備の 基本構想・ 基本計画	(2) 公共交通ネットワーク等 道路網とともに、バス・鉄道などの公共交通とのネットワークを考慮した交通網の形成を図るものとします。 ①町営バス・鉄道駅周辺等 現在町営バス、民間の路線バス、高速バスによるネットワークが形成されています。 今後は、黒田原地区における駅前広場整備や高久駅周辺地区及び新高久地区における生活環境の機能向上や都市拠点形成の動向に併せ、道路網とともに効率的な交通ネットワーク形成を図ります。 また、観光振興や那須高原の居住拠点形成のために、下記のような方策を検討します。 ○民間バス路線は、事業者と連携し、路線維持に努め、町営バスについては、既存公共交通機関とのアクセスや、通勤通学等の住民ニーズを的確に捉え、路線や運行ダイヤの工夫に努めます。 ○観光拠点の渋滞解消と観光客の周遊性向上、環境負荷の軽減を図るため、様々な渋滞対策の結果を踏まえ、課題を抽出し、地域連携による新たな交通体系の構築を検討します。 ○平成 14 年から運行が開始された高速バスについて、東京方面からの広域的な観光動線と呼び込むネットワークの軸としての有効活用を図ります。																				

3.4 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン

項目	内容
策定	平成 26 年 10 月
期間	平成 26 年度～平成 30 年度
圏域形成 市町村	【栃木県】 大田原市（中心市）、那須塩原市、那須町、那珂川町 【福島県】 棚倉町、矢祭町、塙町 【茨城県】 大子町
将来像	“持続的、魅力的で幸福感あふれる圏域づくりをめざして” 構成する市町が「選択と集中」、「集約とネットワーク」の視点に立った新しい広域連携のあり方に着目し、機能的な連携を図ることによって、個性的で創意豊かな地域づくりを目指し、交流から定住に結びつく人口の確保を図りながら持続的、魅力的で幸福感あふれる圏域づくりを進めていきます。
取組	圏域内住民のニーズの高度化・多様化にも応えられる行政サービスを実現するため、以下の視点・分野による取組を実施します。 【生活機能の強化】 ○保健医療、福祉、教育、産業振興、環境、防災消防、その他 【結びつきやネットワークの強化】 ○地域公共交通、インフラ整備に関する要望活動等、圏域内の交流促進、文化・芸術等の連携 【圏域マネジメント能力の強化】 ○人材育成、外部からの人材確保、コンピュータシステムの共同利用等、地域人材の活用
公共交通 関連	地域公共交通は「結びつきやネットワークの強化に係わる政策分野」に位置付けられていて、取組方針や事業などは以下となります。 【取組方針】 ○圏域内住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や整備など、県境、市町境を越えた運行可能な形態の検証、検討を行う必要があることから、圏域全体における地域公共交通について調査研究等を行います。特に、バス事業については、路線バスの近隣市町への相互乗り入れや、市町間における路線バスの乗り継ぎの強化などが喫緊の課題となっていることから、運行可能な形態の検証、検討を行っていきます。 【事業】 ○広域的な地域公共交通の研究事業として、路線バスの相互乗り入れ、市町間における路線バスの乗り継ぎの強化など、運行可能な形態の検証と検討します。

3.5 那須地域定住自立圏共生ビジョン

項目	内容
策定	平成 27 年 11 月
期間	平成 27 年度～平成 31 年度
圏域形成市町村	【栃木県】 那須塩原市（中心市）、大田原市、那須町、那珂川町
将来像	「多自然地域と居住都市の新たな共生」 ～自然を育み、魅力・活力に満ちた圏域の創出を目指して～ ①～③などの恵まれた地域特性を最大限に活かしていくため、構成市町との連携を図って事業に取り組んでいきます。 ①エネルギーや食料を地域で自給できる多くの可能性を秘めた圏域 ②地域固有の他に誇れる歴史・文化を有した生活・経済圏域 ③那須塩原駅をはじめ那須地域の玄関口にあたる地域
取組	本圏域の将来像を実現するため、重点テーマを「地域内のエネルギー・食料等の自給構造の確立」と「他地域との差別化による交流人口・定住人口増」に設定します。 【地域内のエネルギー・食料等の自給構造の確立】 ○地域内のエネルギー・食料等の地産地消 ○地域住民が中心となって、地域内で人材・資源・資金が循環する仕組みの創設 【他地域との差別化による交流人口・定住人口増】 ○本圏域の観光資源及び交通拠点施設（新幹線駅、高速 IC 等）を活用した交流ネットワークの構築 ○観光戦略、公共交通ネットワークの拡充、地域プロモーション等 那須地域定住自立圏の地域特性並びに重点テーマを推進するため、本圏域においては、特に「公共交通」、「観光」そして「環境」の分野について重点的に取り組むこととし、本圏域の将来像の実現を目指していきます。 公共交通 公共交通のネットワーク化を図り、利用者の利便性を向上させることにより、公共交通の利用を促進し、圏域内の交流の活性化を図る。 観光 圏域内の自然景勝地や温泉、歴史・文化、農産物等の魅力あふれる観光、物産資源を有効に活用し、観光客の増加や販路の拡大に向けた PR 活動に連携して取り組む。 環境 圏域の豊かな自然環境を保全育成するとともに、地域資源を活用した再生可能エネルギーの導入を促進し、低炭素社会に対応した圏域のエネルギーの創造及び利活用を図る。

公共交通 関連	地域公共交通は「結びつきやネットワークの強化に係わる政策分野」に位置付けられていて、取組方針や事業などは以下となります。 【目指すべき方向性】 ○地域内外の往来を活発化し、日常生活圏の拡大や利便性の向上を図るためのバス路線の再編等の支援、その他の地域公共交通サービスの提供等に向けた連携を図ります。 【形成協定】 ○公共交通のネットワーク化を図り、利用者の利便性を向上させることにより、公共交通の利用を促進し、圏域内の交流の活性化を図ります。 【事業】 ○公共交通需要調査事業として、利用者を含めた住民アンケート調査等による交通実態調査を実施し、圏域内の公共交通に関する現状の分析や課題の整理を行うとともに、各市町の取組の調整を図り、圏域内の公共交通ネットワークの構築を図ります。 ○那須塩原駅東口バリアフリー化事業として、圏域の拠点となり得る那須塩原駅のバリアフリー化を行うことで、那須塩原駅の東西連絡通路を利用者が安全で快適に利用できるよう、東西連絡通路東口にエレベーターを設置します。
------------	---

3.6 前計画の検証

前計画と位置づけられる「那須町地域公共交通総合連携計画」策定時の課題や基本方針、目標などは以下になります。

■前計画の課題

課題	内容
①マイカー利用に頼らざるを得ない交通事情の改善	- 町民アンケート調査の結果から、「自動車を運転しているから公共交通を利用する必要がない」回答者の割合は若い世代で9割、60～70代でも7割と高く、マイカー依存の状況が伺える。一方で、自動車運転が困難になった場合の移動手段を不安視する意見も多い。特に、自動車運転事故の危険を感じながらも手放すことが出来ない高齢者の存在も明らかとなっている。 - 以上のことから、マイカー利用に頼らざるを得ない交通事情を改善することが課題と考えられる。
②町民の移動需要を踏まえた運行サービスの設定	- 現在の町民バスは、3路線が1日1往復運行となっている。運行時間帯は朝から昼過ぎまでとなっており、町民アンケート調査結果との比較検証から、外出時に往復で利用可能な町民は限られていると考えられる。片道しか利用できない場合、町民バスの利用促進が困難であり、外出意欲を阻害すること等も懸念される。 - 町の費用負担額との兼ね合いはあるが、町民の移動需要を踏まえながら、運行サービスを設定することが課題と考えられる。
③町民バスの運行効率化	人口が町域全体に低密度で点在している状況に対し、定路線型の運行形態で広範囲をカバーしようとしているため、運行サービスは低下し、1便あたりの利用者数が少ない等、運行効率が悪い状態となっている。現況整理の結果から、地形的な特性や施設の集積状況等により、町内にはいくつかの地域特性が見られる。一律のサービスを広範囲で展開するのではなく、それら地域特性を踏まえた運行サービス設定等により、町民バスの運行を効率化することが課題と考えられる。

■前計画の基本方針

①生活交通に利用できる公共交通体系の構築

- 自動車等を利用できない人の移動手段を確保することを念頭に、民間路線バス及びタクシーと連携し、通院や買物等に利用できる公共交通体系を構築する。
- 町民の移動需要を踏まえた運行サービスを設定することにより、マイカー利用に頼らざるを得ない交通事情の改善を目指す。（課題1・課題2に対応）

②地域特性に応じた運行形態の設定

- 人口分布や観光施設の集積状況等、地域特性に応じて効率的な運行形態を設定し、町民バスの運行効率化を実現する。（課題3に対応）

③他の公共移送サービスとの連携による効率化の実現

- スクールバスや観光周遊バス、福祉タクシー等、町内に展開している他の公共移送サービスとの連携を図る。
- 那須町全体の地域公共交通サービスを効率化し、町民バスの運行効率化を実現する。（課題3に対応）

■前計画の目標

目標	内容
①通学・買物・通院に利用できる公共交通の実現	- 現況の町民バスは利用できる人が路線の沿線に住み、かつ少ない運行本数に予定を合わせることができる人に限定されている。そのため、多くの町民が通学・買物・通院に公共交通を利用できない状況にある。 - 町民バスのデマンド型運行等、地域の需要特性に応じた運行の実施により、町民が通学・買物・通院に利用できる公共交通の実現を目指す。
②わかりやすく利用しやすい公共交通の実現	- デマンド型運行は定時定路線型の運行に比べ利用方法がわかりづらく、運行エリアの拡大により利用者の増加が期待できる反面、利用方法がわからないことによる利用者離れが懸念される。また、利用を促進するためには路線再編に加え、運賃制度の見直しも必要である。 - デマンド型運行の利用方法等を町民に向けわかりやすくPRするとともに、高頻度利用者や相乗り利用に貢献した人に対する割引運賃を導入し、わかりやすく、利用しやすい公共交通の実現を目指す。
③町内公共移送サービスの相互連携による効率化の実現	- 町は町民バス以外にも路線バス及び観光交通への運行補助、スクールバスの運行を行っており、相互連携による効率化については検討の余地が残されている。 - 連携によりサービス向上・効率化が可能な部分を模索し、相互連携の実現を目指す。

前計画の検証結果は下表のとおりです。

町民バスの路線再編事業（デマンド型乗合交通の導入）により町内の公共交通体系を再構築し、利用者数を増加させることができました。一方で「町民バスの通学利用促進」及び「わかりやすい公共交通情報の提供」では施策の実施効果が発現しておらず、また「利用しやすい運賃制度の導入」は実施課題として残されています。「町民バスの通学利用促進」については見直しダイヤによる運行を継続し効果発現に向けたPRを行います。また「わかりやすい公共交通情報の提供」及び「利用しやすい運賃制度の導入」については、課題解決に向けた新たな取り組みを検討します。

事業	実施	目標			地域公共交通総合連携計画の 目標達成状況の評価
		指標	現状	目標値 (H28)	
1.町民バスの路線再編事業					
【1-1】 町内全域におけるデマ ンド型実証 運行	○	・ 町民バス （デマ ンド 型運行）の 利用者数	・ 13,251 人 （H23） ※学生を除く （学生利用者数 ：2,600 人）	・ 17,400 人 ※学生を除く	△ 17,326 人（H27） ※学生を含む ・ 目標値には至らなかつ たが、学生を含む総利 用者数は 15,851 人か ら 9%増加した。
【1-2】 通学需要対 応路線の運 行	△	・ 町民バス （通学目 的）の利用 者数	・ 10 人/日 （H24）	・ 22 人/日	× 10 人/日（H28） ・ 湯本線で通学需要に対 応したダイヤ編成を実 施したが、利用者数は 減少した。

事業	実施	目標			地域公共交通総合連携計画の 目標達成状況の評価	
		指標	現状	目標値 (H28)		
2. 町民バスの利用促進事業						
【2-1】 町民バス利用方法に関する情報提供の実施	○	・公共交通のわかりやすさ向上に向けた情報提供の実施	・未実施	・実施	○	・町内公共交通マップの作成やデマンド型乗合交通の利用案内を作成した。
【2-2】 利用しやすい運賃制度の導入	×	・利用しやすい運賃制度の導入	・未実施	・実施	×	・相乗り割引券の発行とサポーター制度の導入を検討したが、導入当初における制度の複雑化を回避するため導入は見送られた。
3. 町内公共移送サービスの効率化促進事業						
【3-1】 観光者対応バスの活用検討	○	・観光交通との連携に関する取り組みの実施	・未実施	・実施	○	・1日フリーパス券以外に、1回乗車券（ちょいのり券）を開始し、利用促進を図った。
【3-2】 スクールバスの活用検討	×	・スクールバスとの連携に関する取り組みの実施	・未実施	・実施	×	・庁内関係機関との協議の結果、スクールバスとの連携は実施できなかった。