

那珂川町地域公共交通計画

令和5年3月

那珂川町

目 次

1	計画策定の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1-1	計画策定の趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1-2	計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1-3	計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	上位計画・関連計画等 ・・・・・・・・	2
3	那珂川町の概況 ・・・・・・・・	5
3-1	位置・地勢・・・・・・・・	5
3-2	人口・・・・・・・・	6
4	地域公共交通の現況 ・・・・・・・・	7
4-1	公共交通機関の整備状況・・・・・・・・	7
4-2	路線バス・デマンド交通の利用状況・・・・・・・・	9
4-3	その他の運送サービスの状況・・・・・・・・	23
4-4	公共交通の経営状況・・・・・・・・	24
5	地域公共交通のニーズ状況の把握 ・・・・・・・・	26
5-1	町民アンケート調査・・・・・・・・	26
5-2	利用者ニーズ調査・・・・・・・・	32
5-3	運転免許自主返納者支援事業・・・・・・・・	38
6	地域公共交通の役割と課題 ・・・・・・・・	41
6-1	地域公共交通の役割・・・・・・・・	41
6-2	地域公共交通の現状整理と問題点・・・・・・・・	42
6-3	地域公共交通の課題・・・・・・・・	47
7	計画の基本方針と目標 ・・・・・・・・	48
8	目標達成のための取り組み ・・・・・・・・	50
8-1	計画目標と取り組みの設定・・・・・・・・	50
8-2	基本方針の実現に向けた取り組み・・・・・・・・	51
9	計画目標達成の評価 ・・・・・・・・	55
9-1	計画目標達成度の評価指数・・・・・・・・	55
9-2	計画の推進及び評価体制・・・・・・・・	56

1 計画策定の概要

1-1 計画策定の趣旨

本町の公共交通は、公共交通空白地帯の解消と公共交通網の再編を目的として、平成21年5月に「那珂川町地域公共交通再編計画」を策定し、平成22年10月に、町内を運行していた町営バスを廃止し、デマンド交通を導入しました。また、平成23年4月には、JR 関東バス常野線の廃止により、代替路線として那珂川町コミュニティバスの運行を開始しました。

これら公共交通の再編から12年が経過し、人口減少や高齢化の加速、労働力不足の本格化など社会情勢の変化により、公共交通網を維持することが難しい状況になりつつあります。

国では、持続可能な運送サービスの確保に資する取り組みを推進することを目的とし、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）」が改正され、地方公共団体における地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

こうした背景を踏まえ、本町の地域公共交通を維持するために、交通事業者等と連携し諸施策に取り組むためのマスタープランとして、法第5条第1項に基づき策定いたします。

1-2 計画の区域

計画の区域は、那珂川町全域とします。ただし、町外への移動については、町外の交通拠点も対象とします。

1-3 計画の期間

計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5か年間とします。

2 上位計画・関連計画等

この計画は、第2次那珂川町総合振興計画なかがわ「元気」ビジョン後期基本計画、第2期那珂川町まち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画とし、那珂川町都市計画マスタープラン、八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン、那須地域定住自立圏共生ビジョン及び第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画を関連計画として、各計画との整合性を確保するものとします。

(1) 第2次那珂川町総合振興計画なかがわ「元気」ビジョン後期基本計画

① 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5か年間

② 公共交通に関する方針

公共交通の継続的な運行を図るとともに、町内外の公共交通ネットワークの整備による町民の利便性の向上を図ります。

③ 施策

○バスの路線維持

関係機関や民営バス会社と連携しバス路線の維持を図ります。

コミュニティバス（馬頭烏山線）の継続的な運行を図ります。

○デマンド交通の運行

デマンド交通の継続的な運行を図ります。

○広域公共交通網の整備

近隣自治体と連携し、広域的な公共交通網の検討を図ります。

④ 指標

成果指標	基準(R2)	目標(R7)	長期目標※
コミュニティバスの継続的な運行	1日8往復	1日8往復	1日8往復
デマンド交通の継続的な運行	1日6便	1日6便	1日6便

※「長期目標」は、10年後の目標値として、平成27年度の前期基本計画策定の際に設定したもの

(2) 第2期那珂川町まち・ひと・しごと創生総合戦略

① 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5か年間

② 公共交通に関する目標

時代にあった町をつくり、安心安全な暮らしを守ります。

③ 施策

○住みよいまちづくりの推進

生活・防災・教育をはじめとした住民サービスの向上に努めるとともに、安心して安全な暮らしを支えるための生活基盤づくりを推進します。

④ 指標

指標名	現状値 (R2)	目標値 (R7)
アンケート満足度の向上	30.67%	上昇を目指す

(3) 那珂川町都市計画マスタープラン

① 目標年次

平成17年を基準年次とし、平成37年を目標年次とする。

② 公共交通に関する方針

○基本的な考え方

公共交通に対するサービス水準を高め、全ての地域住民が安全で利用しやすい交通環境の実現を目指して整備を推進します。

○整備方針

・町内バスの利便性向上

誰もが移動しやすい交通環境の形成、定住を支援する通勤環境や商業地域へのアクセス状況の改善にむけて、各種関係機関への要請を図り、利用できる環境の向上を図ります。

③ 施策

公共交通の運行頻度及び運行路線の見直しを図ります。

④ 指標

○町全域にかかる施策

・公共交通整備事業・公共交通機関再編整備計画の策定

○地域別施策の設定

(やみぞ山並み地域、那珂川沿川地域、西部丘陵地域)

・バス交通再編計画の策定

(4) 八溝山周辺地域定住自立圏共生ビジョン

- ① 関係市町
大田原市、那須塩原市、那須町、那珂川町、福島県棚倉町、矢祭町、埴町、茨城県大子町
- ② 計画期間
令和元年度から令和5年度までの5か年間
- ③ 公共交通に関する取組方針
県堺、市町堺の地域公共交通について調査研究等を行います。

(5) 那須地域定住自立圏共生ビジョン

- ① 関係市町
那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町
- ② 計画期間
令和2年度から令和6年度までの5か年間
- ③ 公共交通に関する方向性
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。

(6) 第2次那須地域定住自立圏地域公共交通計画

- ① 関係市町
那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町
- ② 計画期間
令和5年度から令和9年度までの5か年間
- ③ 基本方針
 - 1 「定住促進」に向けた公共交通網の形成
 - 2 住民の気軽な「おでかけ」や観光にも利用できる公共交通網の形成
 - 3 地域公共交通での気候変動対策の推進
- ④ 計画目標
 - 1 公共交通機関の連続性の確保
 - 2 運行効率・運行収支率の向上
 - 3 社会要請・価値観多様化・技術革新等への対応

3 那珂川町の概況

3-1 地勢

本町は、平成17年10月1日に馬頭町と小川町が合併し誕生した町で、栃木県の東北東に位置し、北部は大田原市、南部は那須烏山市、西部はさくら市、東部は茨城県大子町及び常陸大宮市と行政境を接しています。

東西約22km、南北約19kmと東西に長い形状をしており、総面積は192.78km²で、県全体の約3%を占めています。

地形は、八溝山地の最高峰の八溝山から南西方向に連なる山地が大半を占め、高倉山を中心とする丘陵地帯、鷲子山の北西斜面の丘陵地帯、八溝・鷲子両山塊を分断して東西に走る横谷地帯、さくら市から続く西部の喜連川丘陵地帯、那珂川沿いの平坦地帯などで構成されており、町の中央部には、清流那珂川が南流しています。

町内には、一般国道293号、294号、461号をはじめとする道路網が形成されており、主要地方道那須黒羽茂木線・矢板那珂川線、一般県道蛭田喜連川線などが、本町と隣接市町を結ぶ主要な幹線道路となっています。

商業は、馬頭地区・小川地区の市街地を中心に形成されており、主に日用雑貨等を販売する商店が大半を占めています。

観光面では、自然景観、温泉、歴史文化等の観光資源を有しており、特に馬頭広重美術館と馬頭温泉郷は、観光産業の中心的存在となっています。また、道の駅ばとうは、町の情報や特産品の発信拠点となっており、町内外より多くの来訪者が集まる観光分野の重要な施設です。

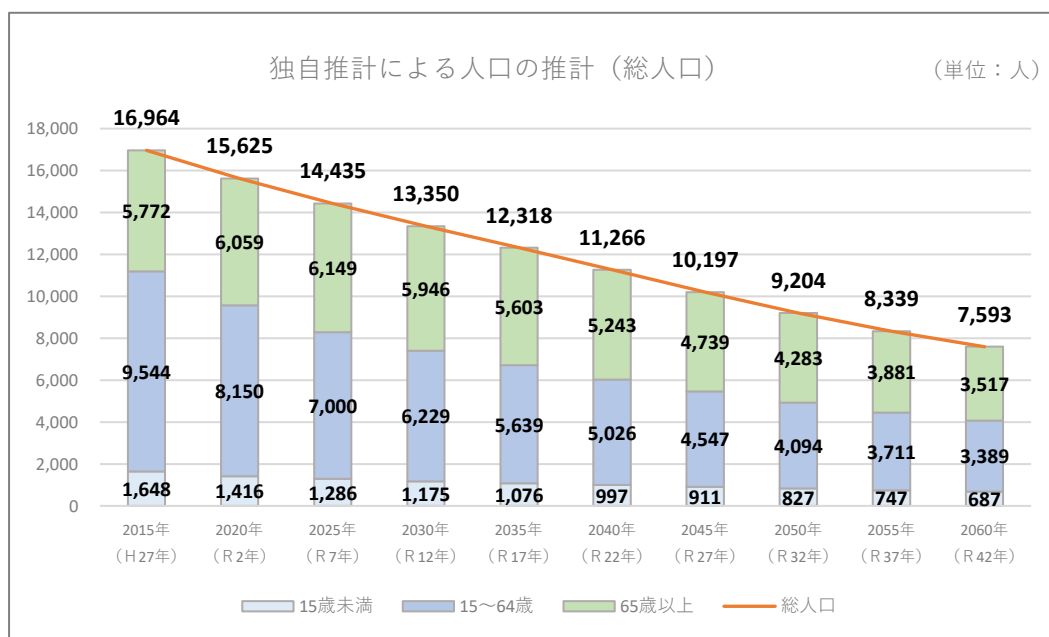
3-2 人口

本町の人口は、令和4（2022）年10月時点で14,426人となっています。年齢構成は、高齢者人口が6,088人で42.2%、生産年齢人口が7,178人で49.8%、年少人口が1,160で8.0%となっています。町合併時の平成17（2005）年時19,865人から約27%減少しています。

また、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口によると、令和22（2040）年には10,096人、令和42（2060）年には5,506人にまで減少するとの推計結果がでています。

なお、那珂川町人口ビジョンでは、合計特殊出生率や純移動率の改善によって、令和42（2060）年に総人口7,500人以上の確保を目標に掲げており、独自推計の結果は下表のとおりとなっています。

◆那珂川町の人口の長期的見通し（独自推計）



出典：那珂川町人口ビジョン

4 地域公共交通の現況

4-1 公共交通機関の整備状況

4-1-1 路線バス

(1) 関東自動車 路線バス

那珂川町健武地内にある馬頭車庫から馬頭地区と小川地区の市街地を通過し、J R 西那須野駅又は J R 氏家駅までの定期路線 2 系統が運行されています。

西那須野馬頭線は、馬頭車庫から大田原市市街地を經由し、那須塩原市にある J R 西那須野駅まで運行されており、路線の延長は 31.6 km で、そのうち那珂川町内の運行距離は 12.8 km となっています。所要時間は片道約 1 時間 5 分で、便数は平日が 7 便、土曜日が 5 便、日曜日が 3 便運行されています。

氏家馬頭線は、馬頭車庫からさくら市喜連川地区を經由し、さくら市街地の J R 氏家駅まで運行されており、路線延長は 31.5 km でそのうち那珂川町内の運行距離は 14.6 km となっています。所要時間は片道約 1 時間で、便数は平日が 7 便、土曜日と日曜日が 4 便運行されています。

(2) コミュニティバス

平成 23 年 3 月の J R 関東バス常野線の廃線に伴い、その代替路線として、平成 23 年 4 月 1 日に運行を開始しました。

那珂川町役場から馬頭地区と小川地区の市街地を通り、国道 294 線を南下し、J R 烏山駅までの区間を運行しており、路線延長は 20.5 km です。

所要時間は片道約 40 分となっており、平日は車両 2 台で交互に運行しており、各始発地点から 8 便運行しています。土日祝日は、車両 1 台で 3.5 往復の運行をしています。

運行事業者は、やしお観光バス株式会社で、運行に係る経費は、那珂川町と那須烏山市が負担しています。

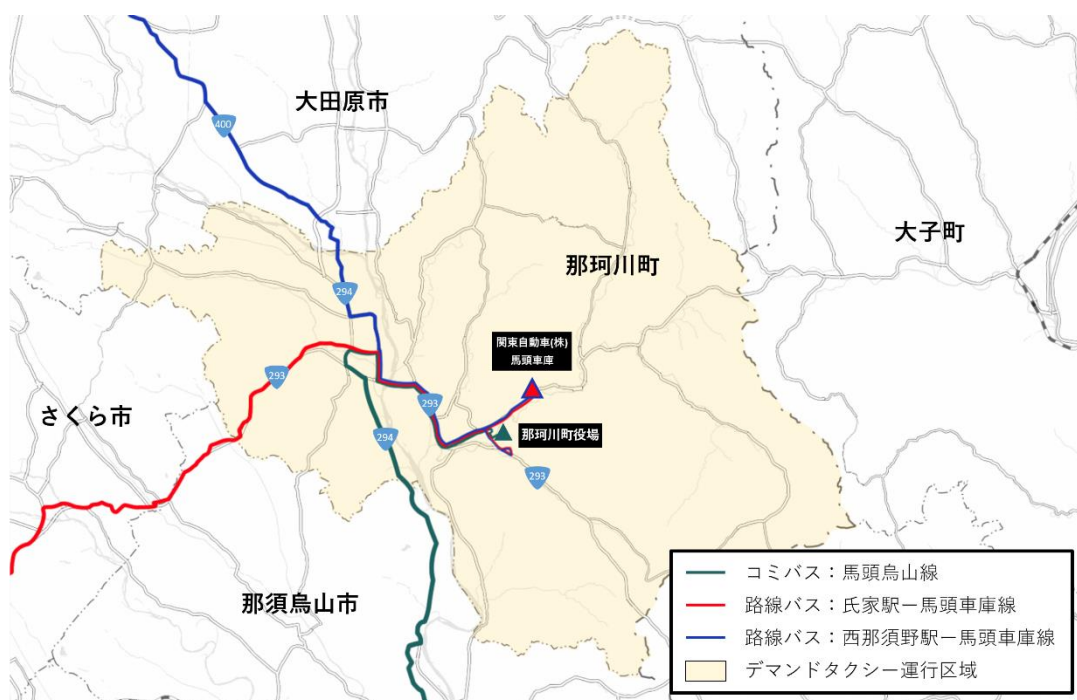
4-1-2 デマンドタクシー (なかちゃん号)

本町では、町内を定期運行する町営バスとコミュニティバスを11路線運行していましたが、運行費用が多額なうえ、公共交通空白地域の解消も必要な状況であったことから、町内のタクシー会社が運行主体となり、平成22年10月に、当時県内では事例が少なかったデマンド型交通システムを導入しました。

運行範囲は町内全域で、ワゴン車両3台を使用して、平日に1日6便を運行しており、予約状況から乗降場所の分布が広範囲になる場合などは、運行事業者のセダン型タクシー車両を借上げて補完運行し、利便性の確保を図っています。

4-1-3 タクシー

町内には2社の民間事業者があり、町内の移動をはじめ、近隣市町等への広域的な移動や、路線バスやデマンドタクシーでは補え切れない移動ニーズに対し、幅広く対応することができる移動手段です。

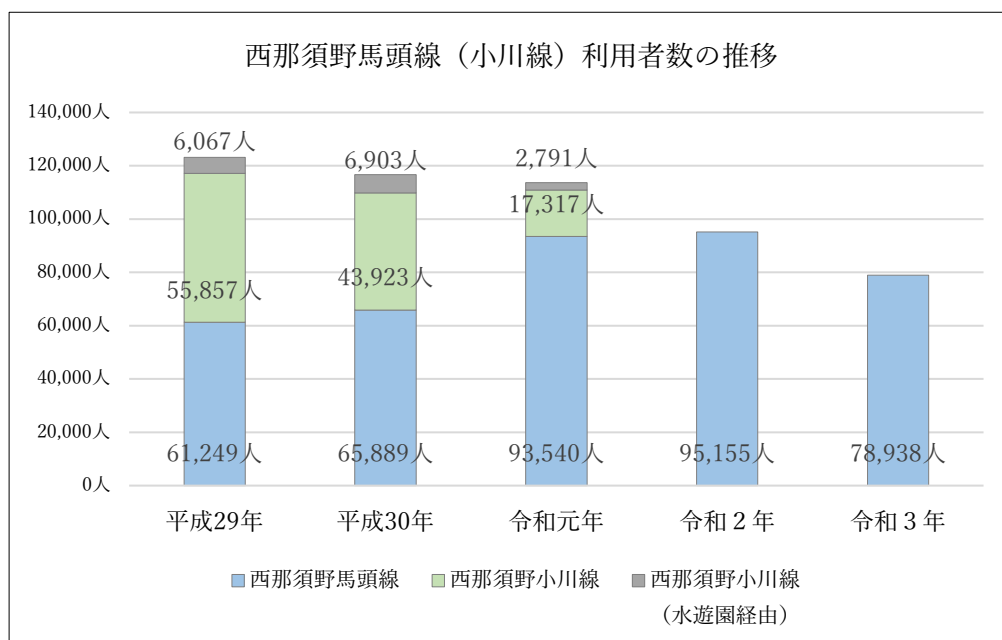


4-2 路線バス・コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況

4-2-1 関東自動車路線バス（西那須野馬頭線、氏家馬頭線）

(1) 西那須野馬頭線

路線全体の年間利用者数は、推計で、平成29年の123,173人から令和3年の78,938人に減少しています。

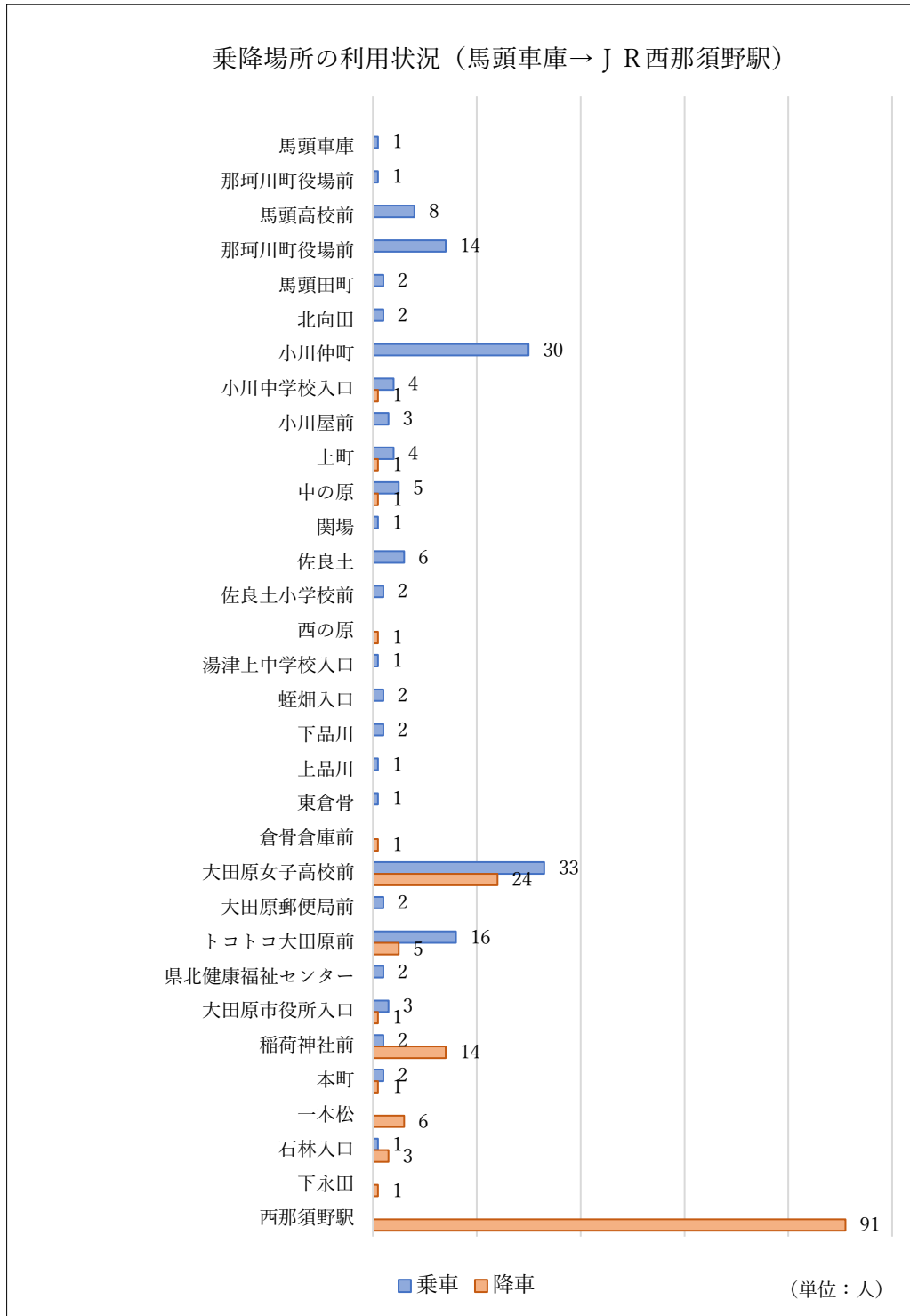


路線名	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
西那須野馬頭線	61,249人	65,889人	93,540人	95,155人	78,938人
西那須野小川線	55,857人	43,923人	17,317人		
西那須野小川線 (水遊園経由)	6,067人	6,903人	2,791人		
合計	123,173人	116,715人	113,648人	95,155人	78,938人

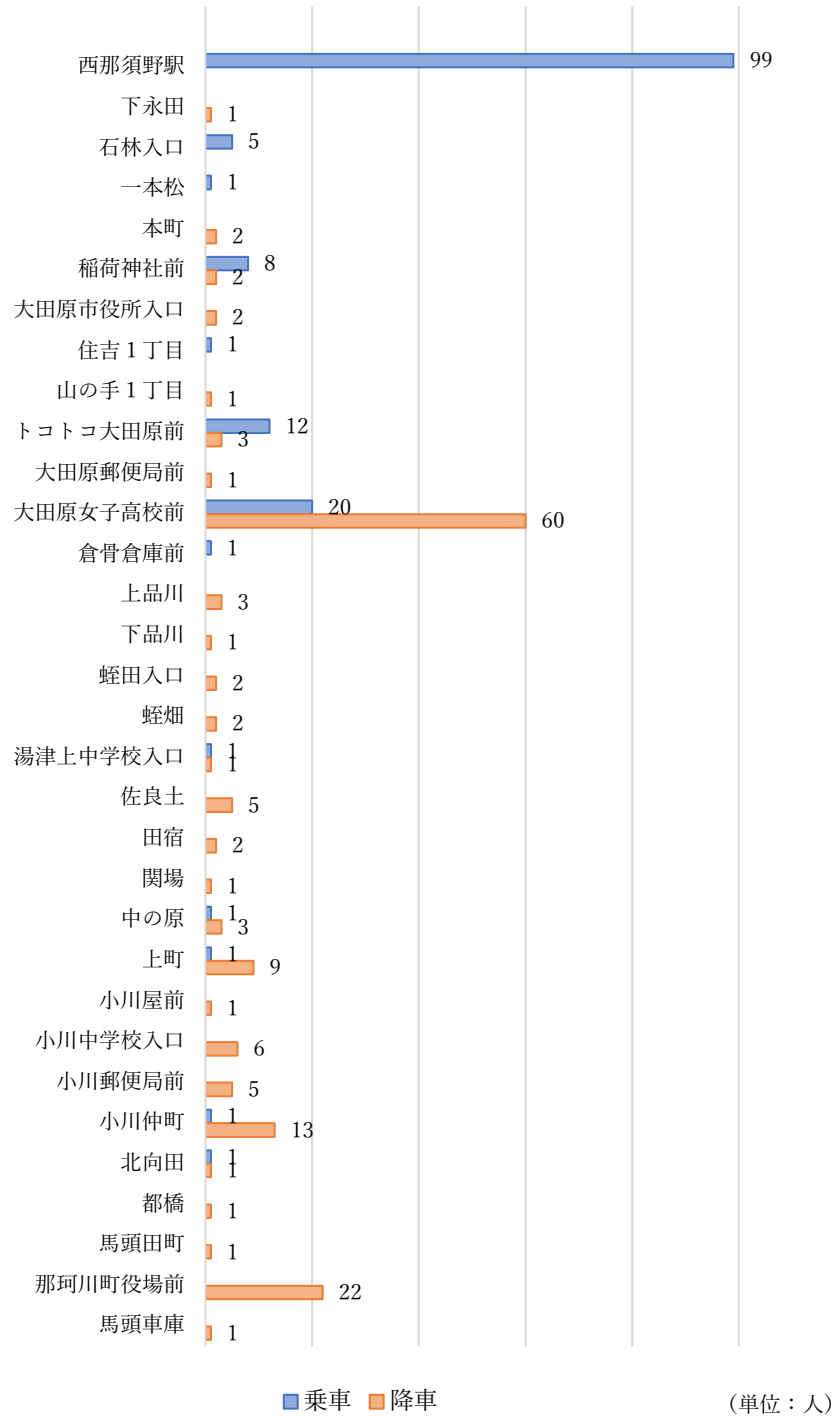
※1 利用者数は、運賃収入を元に推計したものの。

※2 西那須野小川線2系統は令和元年中に路線廃止となっている。

乗降場所の利用状況は、令和3年6月28日（月）に実施した調査によると、本町に関係する部分では、運賃200円区間が始まる小川仲町から乗車し、大田原女子高前や稲荷神社前で下車する高校生の通学利用が多くを占めています。

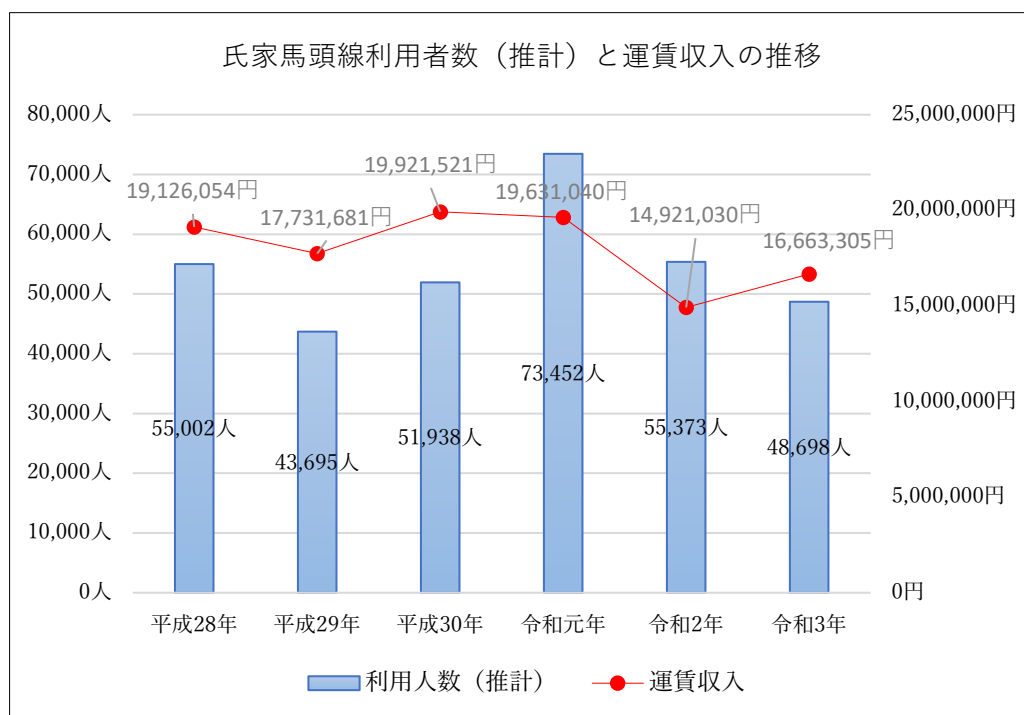


乗降場所の利用状況（JR西那須野駅→馬頭車庫）



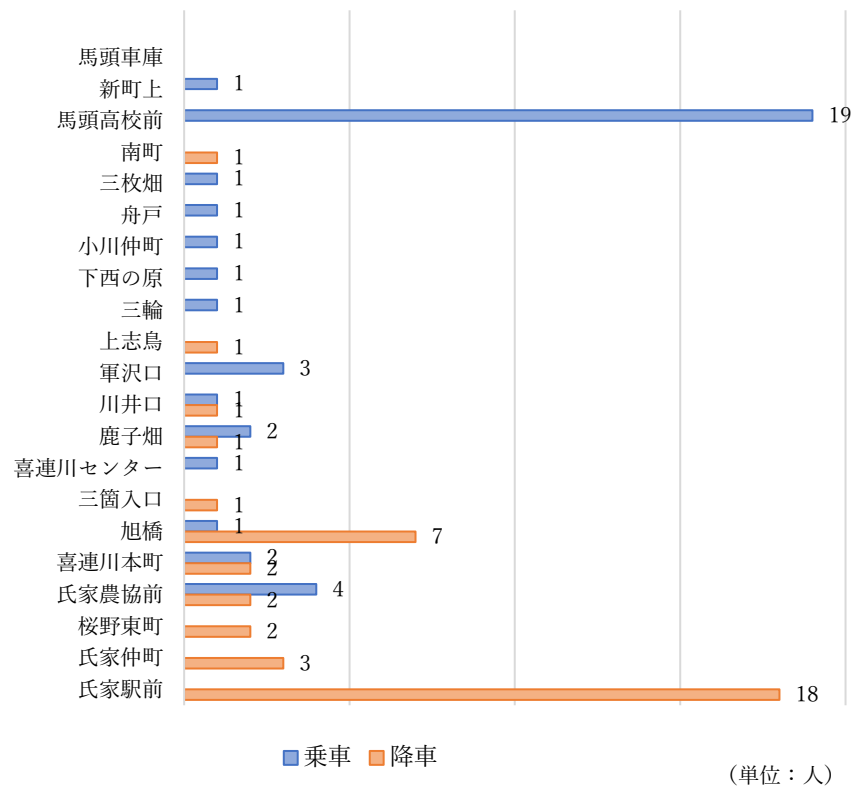
(2) 氏家馬頭線

路線全体の利用者数は、令和元年の推計が別基準で算定されており比較が難しい面はありますが、運賃収入の推移から推測すると、平成28年から令和元年までは概ね55,000人程度で推移しており、令和2年からは減少していると思われます。

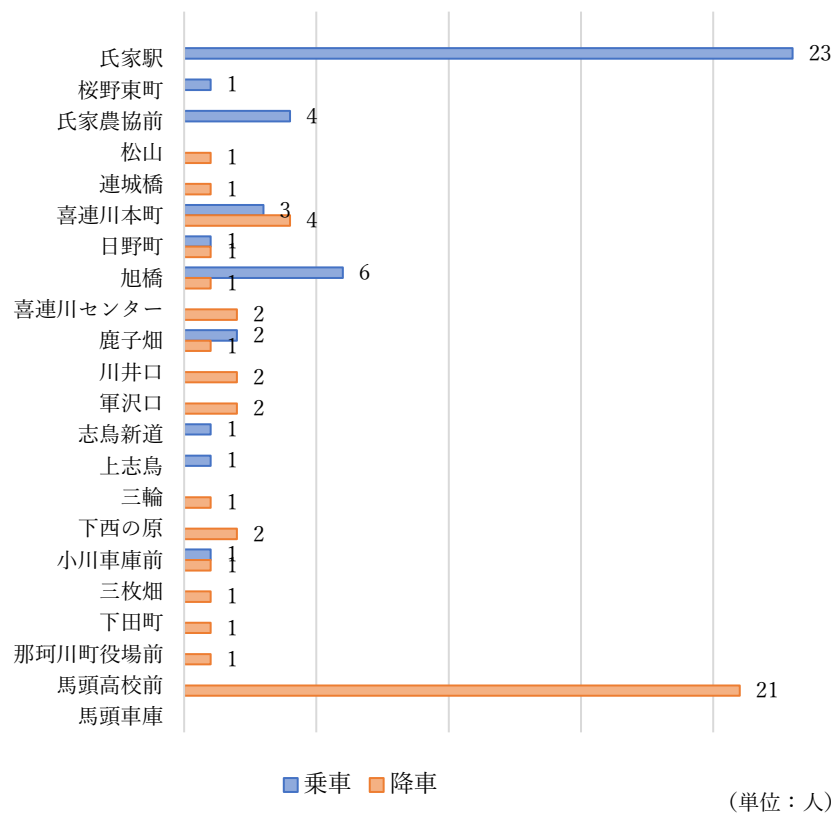


乗降場所の利用状況については、令和3年6月28日（月）に実施した乗降調査によると、本町に関係する部分では、馬頭高校前での乗降が多く、さくら市喜連川地区と氏家駅までの利用が大半を占めており、高校生の通学利用が主なものと推測されます。

乗降場所の利用状況（馬頭車庫→J R氏家駅）

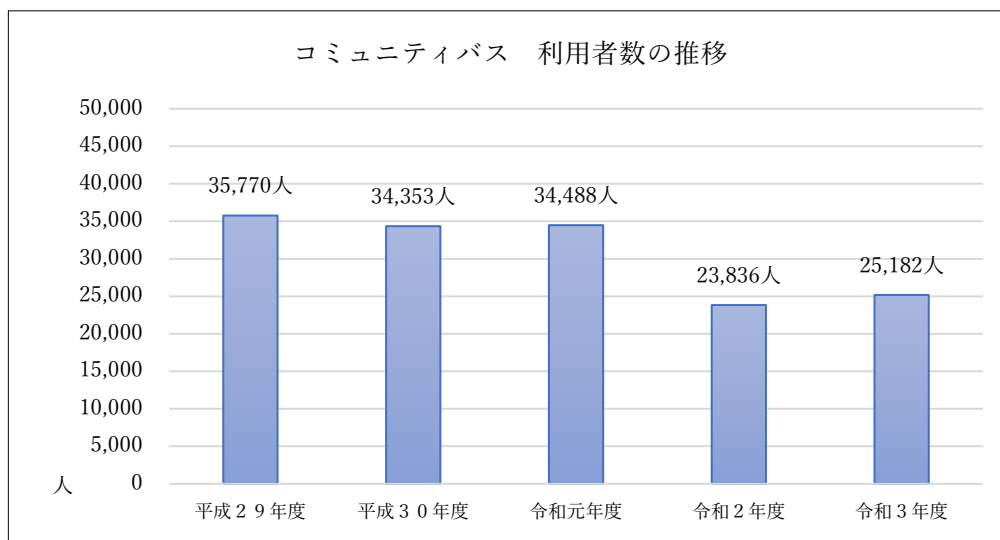


乗降場所の利用状況（J R氏家駅→馬頭車庫）

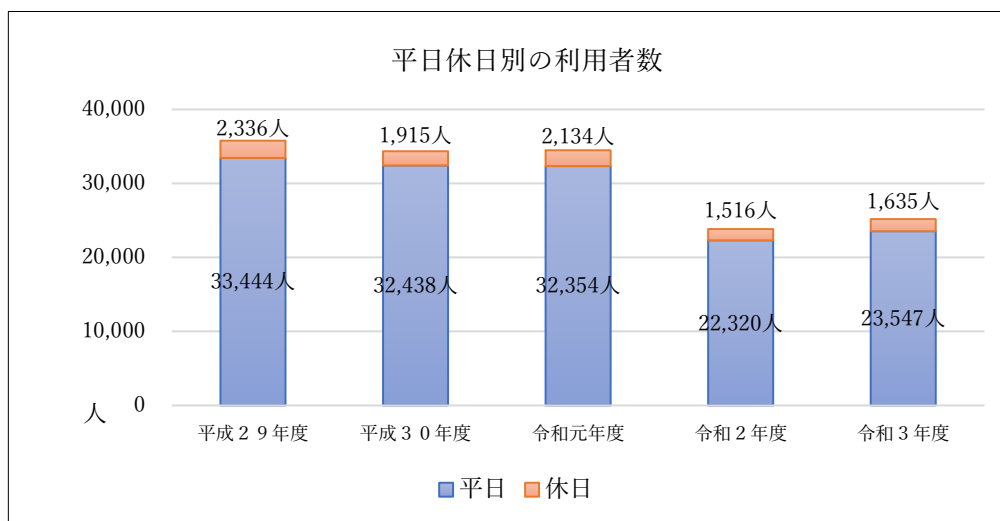


4-2-2 コミュニティバス

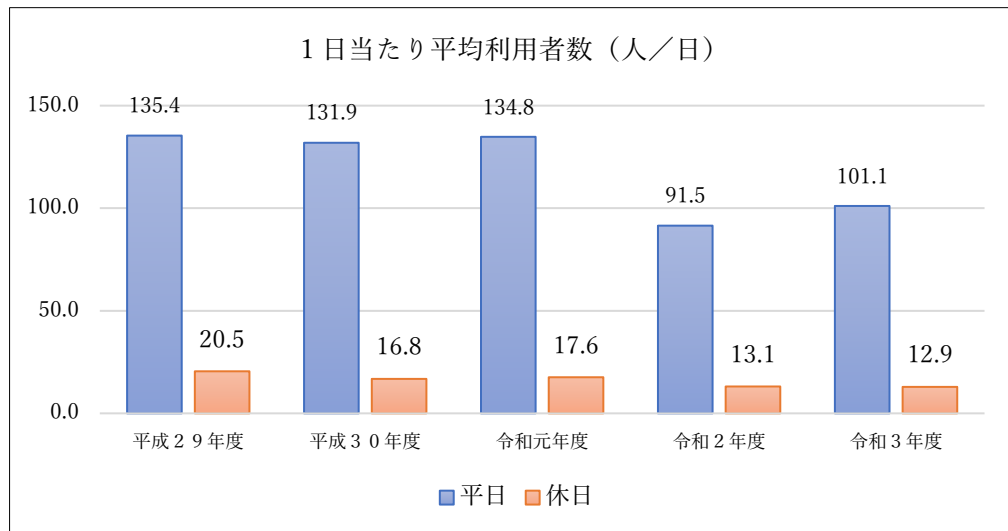
コミュニティバスの利用者数は、平成29年度の35,770人がピークで、その後34,400人前後で推移していましたが、令和2年度に23,836人に減少しました。新型コロナウイルス感染症の影響が主な要因と思われ、令和3年度には25,182人とわずかではあります。回復傾向に転じています。



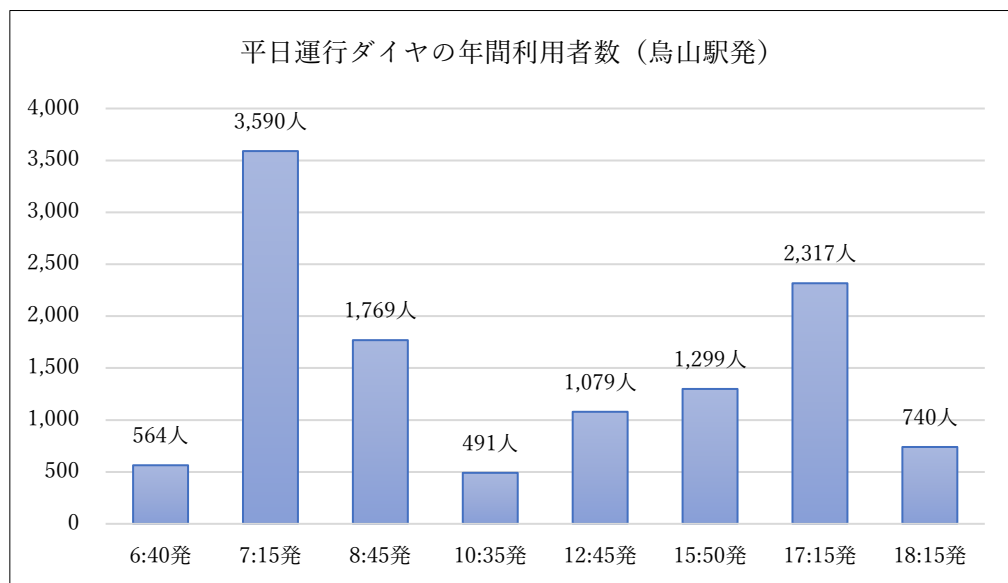
利用の状況を平日と休日で区分すると、令和元年度では、平日利用者が32,354人で全体の94%、休日利用者が2,134人で全体の6%を占めています。令和3年度では、平日利用者が23,547人で全体の94%、休日利用者が1,635人で6%を占めており、利用者が減少しても平日と休日の利用割合は同じ状況です。

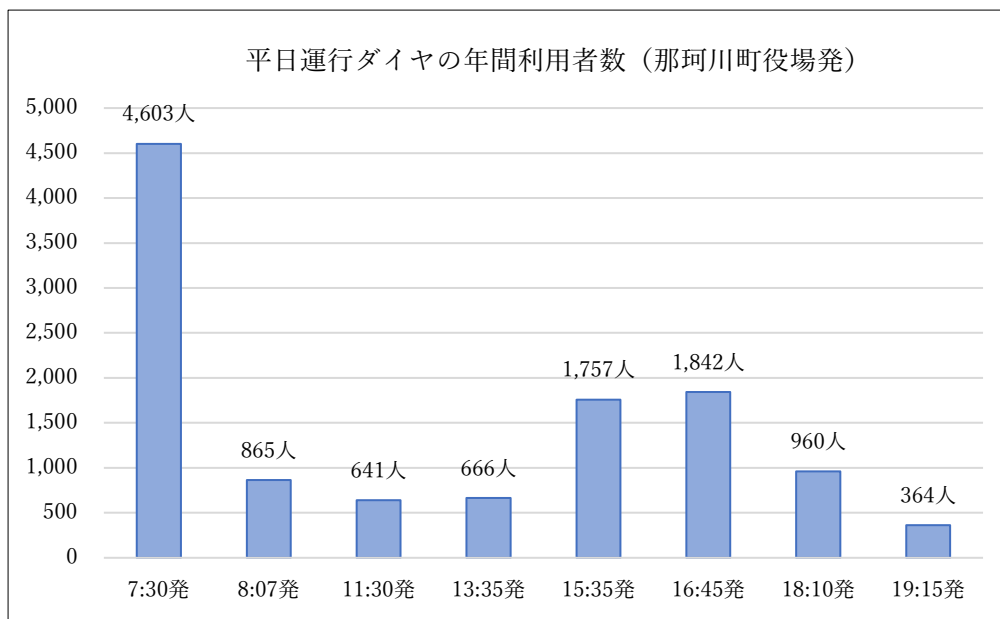


1日当たりの平均利用者数は、令和元年度では平日利用者が134.8人、休日利用者が17.6人でしたが、令和3年度では平日利用者が101.1人、休日利用者が12.9人となっています。
また、平日と比較して、土日祝日の利用が極端に少ない状況です。

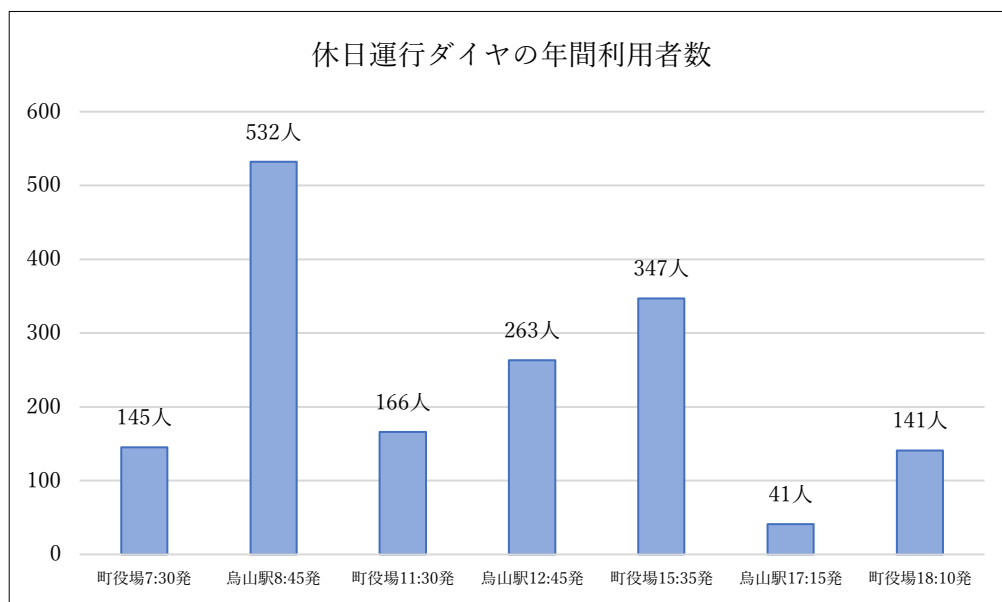


令和3年度の平日運行ダイヤ毎の年間利用者数では、烏山駅と那珂川町役場を午前7時代に発車する便に利用が集中し、両ダイヤの合計が8,193人で、全体の34.7%を占めています。

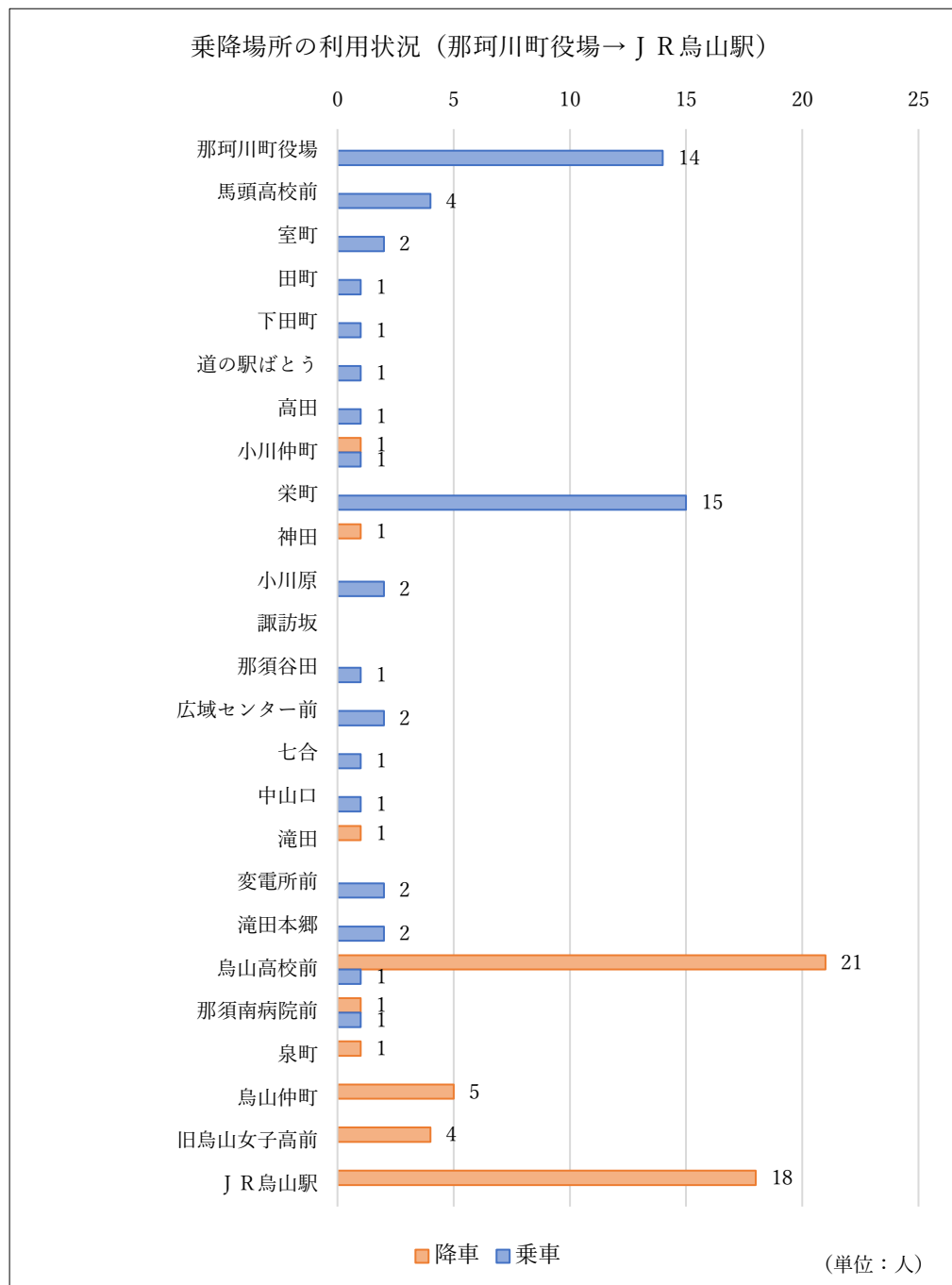




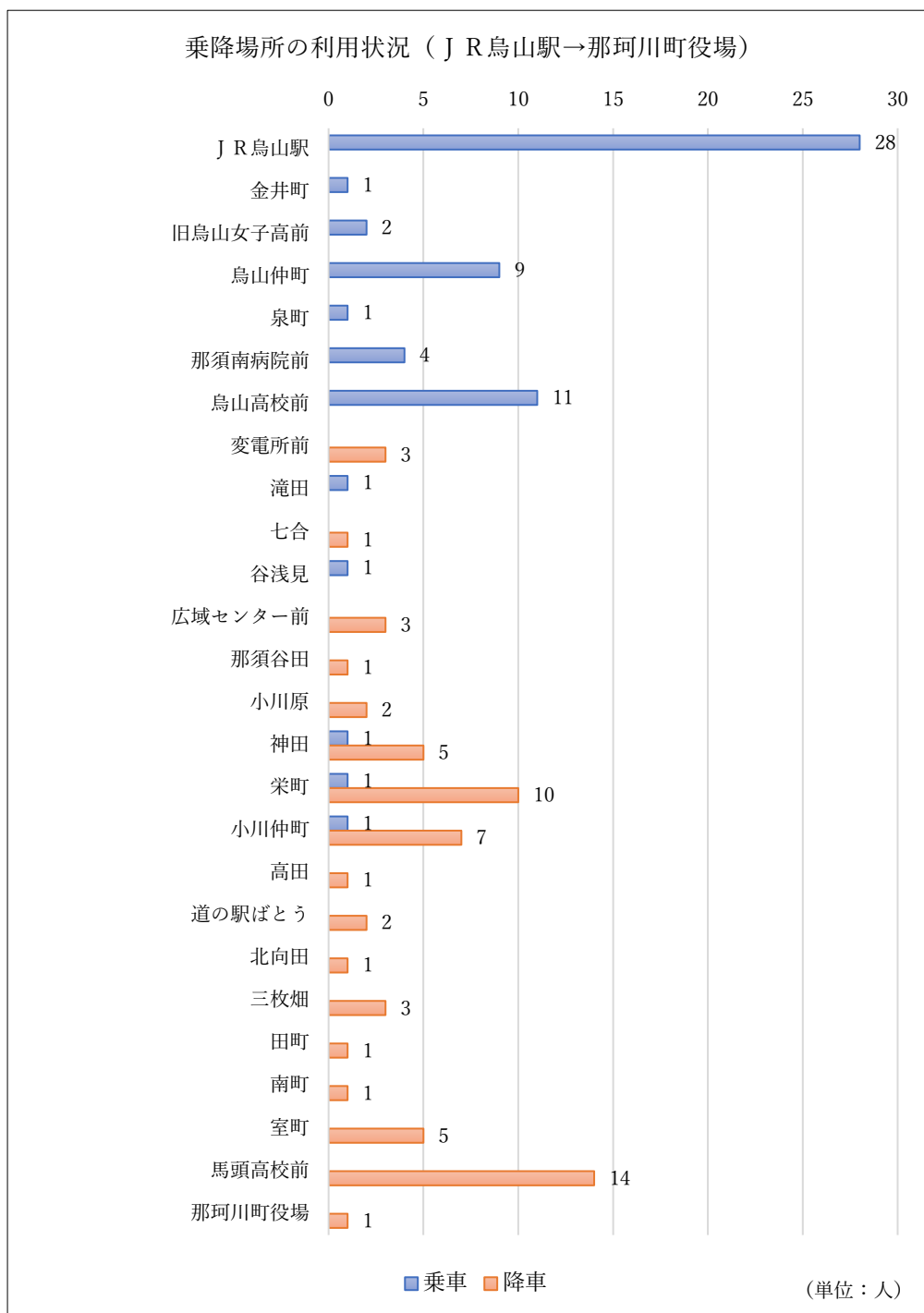
休日運行ダイヤでは、JR 烏山駅から 8 時 4 5 分に発車する便の利用が多く、那珂川町役場からは、15 時 3 5 分又は 18 時 1 0 分発に発車する便の利用が見受けられ、この時間帯での往復利用が中心となっていると思われます。



乗降場所の利用状況は、令和4年6月24日（金）に実施した乗降調査によると、那珂川町役場からJ R 烏山駅へ向かう便では、乗車人数の多い乗降場所は、那珂川町役場が14人、栄町が15人で、降車人数の多い乗降場所は、烏山高校前が21人、J R 烏山駅が18人となっています。

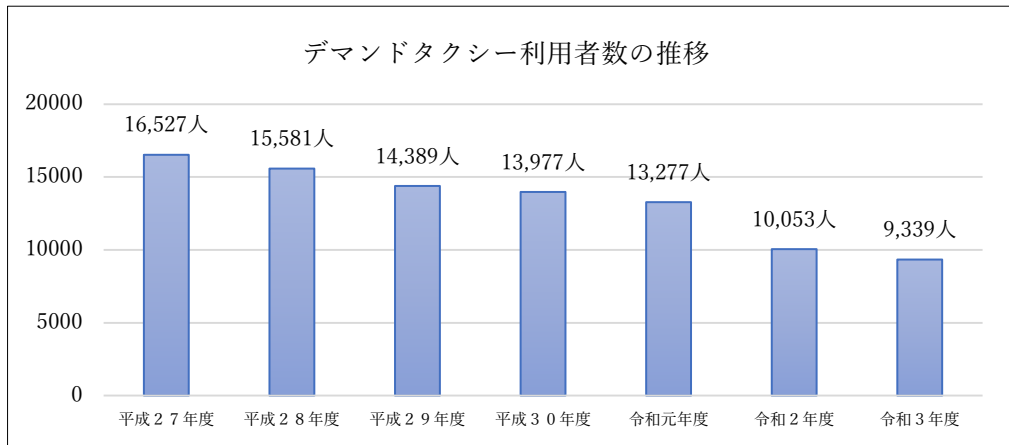


J R 鳥山駅から那珂川町役場へ向かう便で、乗車人数の多い乗降場所は、J R 鳥山駅が 28 人、鳥山高校前が 11 人で、降車人数の多い乗降場所は、馬頭高校前が 14 人、栄町が 10 人、小川仲町が 7 人となっており、馬頭高校と鳥山高校への通学、関東自動車路線バスに乗り継いで大田原市やさくら市方面へ通学する高校生の利用が多くを占めていると推測されます。



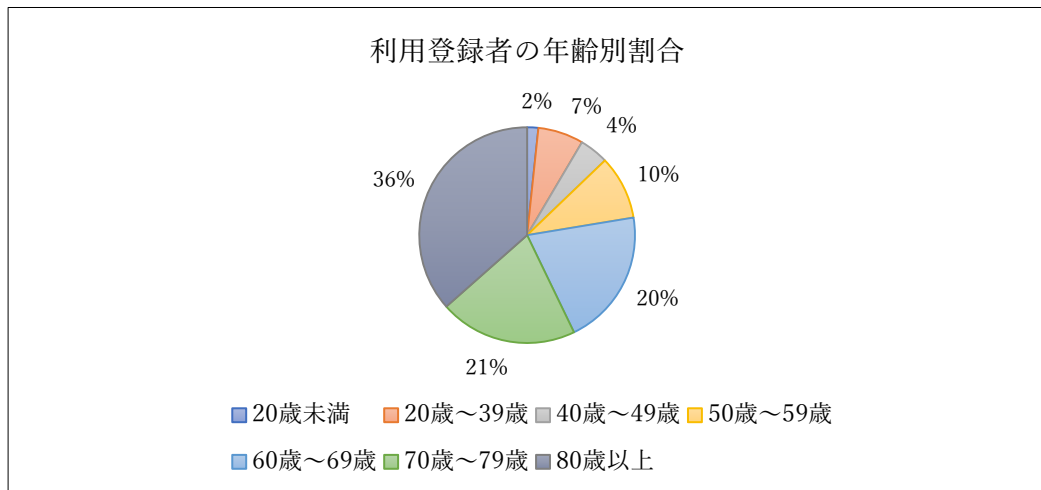
4-2-3 デマンドタクシー

デマンドタクシーの利用者数は、平成22年10月に運行を開始し、平成24年度利用者数の18,018人が最も多く、その後、年々減少し、令和3年度には9,339人になっています。



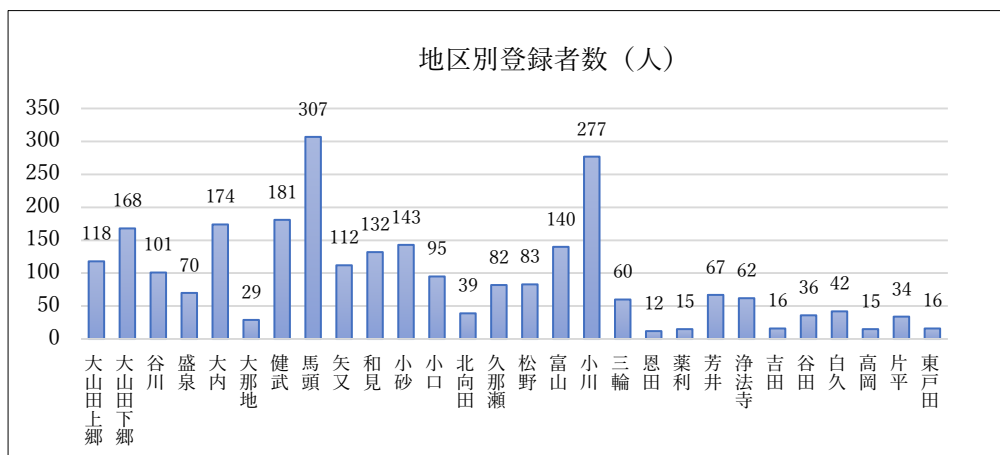
令和3年度末の利用登録者は2,626人で、年齢別では80歳以上が959人で全体割合の36%、70歳代が542人で21%、60歳代が537人で20%、50歳代が251人で10%となっています。

70歳以上の登録者合計数は1,501人で、全体の57%となっています。

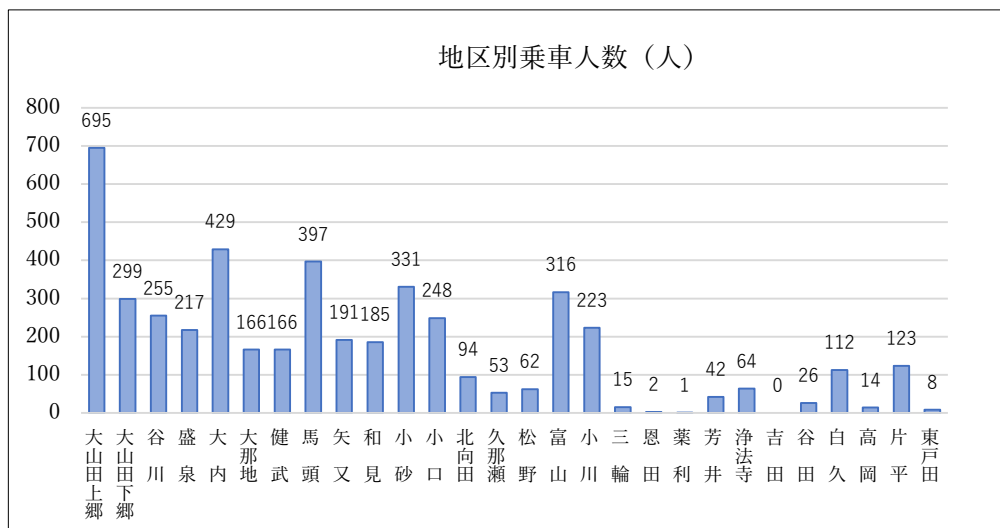


年齢	20歳未満	20歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～69歳	70歳～79歳	80歳以上	合計
登録者数	44人	179人	114人	251人	537人	542人	959人	2,626人

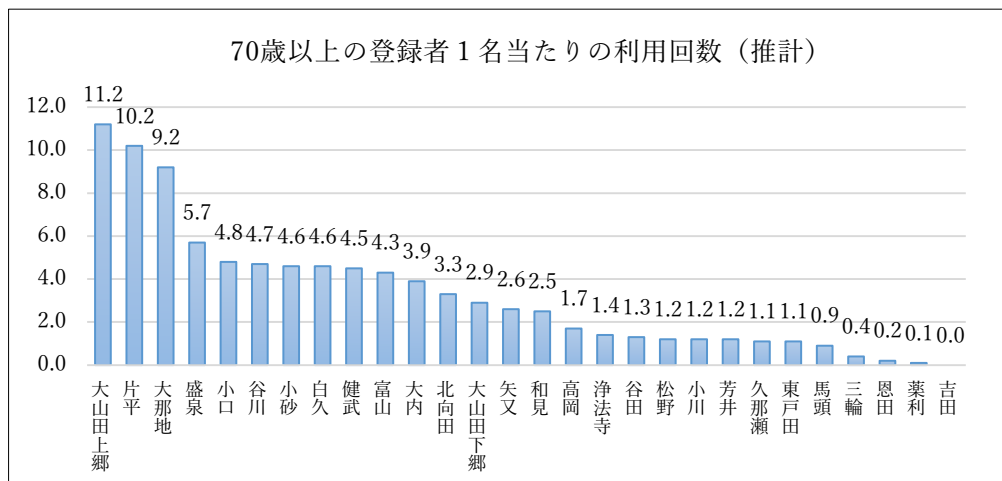
居住地区毎の登録者数は、多い順に、馬頭地区が307人、小川地区が277人、健武地区が181人、大内地区が174人、大山田下郷地区が168人となっています。



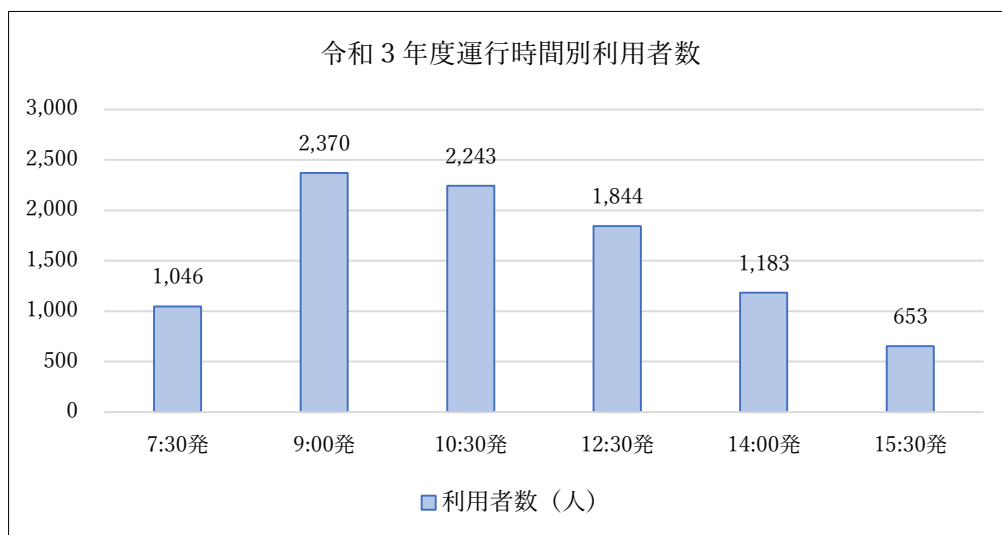
居住地区毎の利用者数は、令和3年度の往路利用者4,734人のうち、大山田上郷と大山田下郷が合計で994人、大内地区が429人、馬頭地区が397人、小砂地区が331人などとなっています。



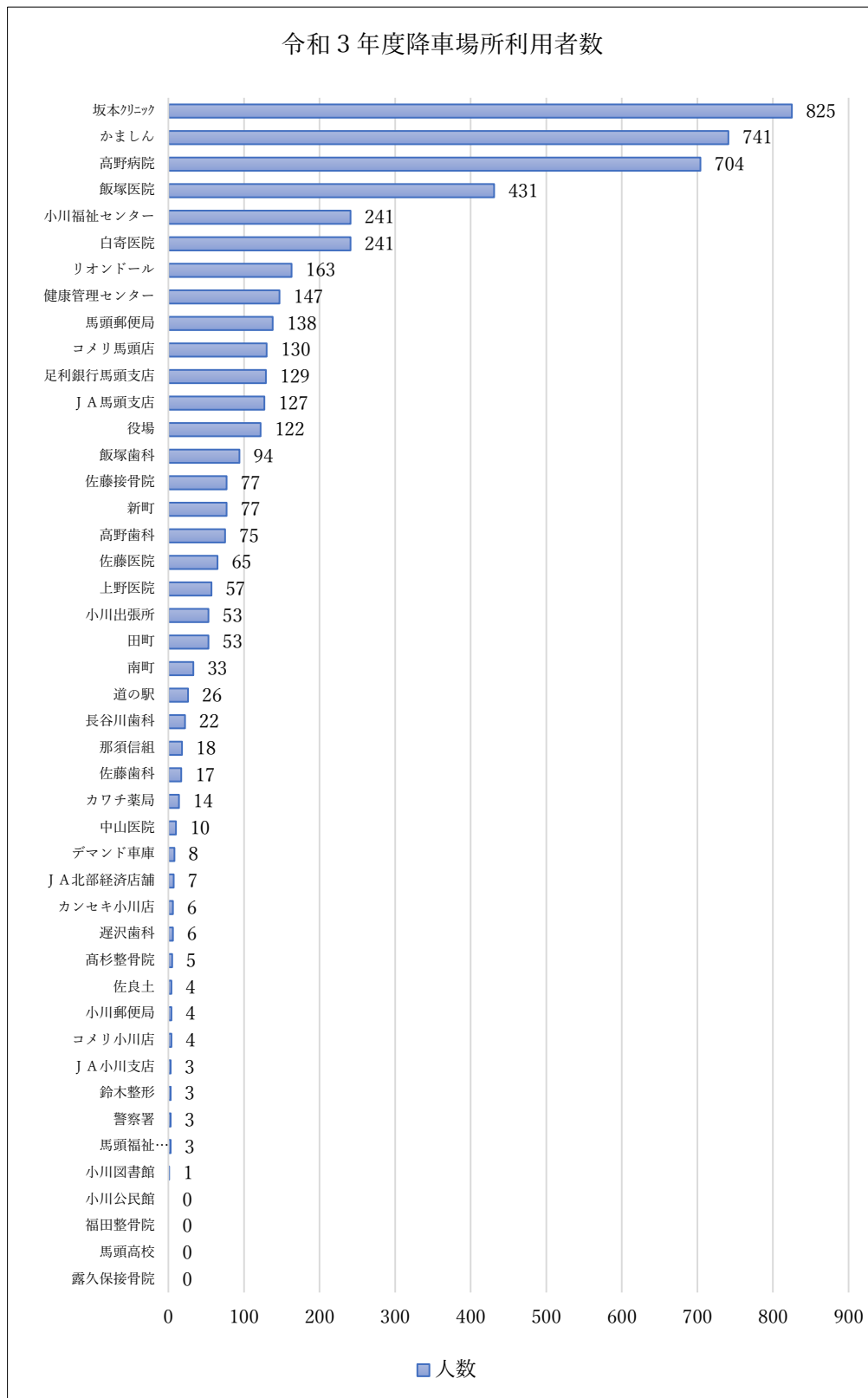
実際に利用の多い70歳以上の登録者数に対して、往路利用者数を比較すると、多い順に大山田上郷が11.2回、片平地区が10.2回、大那地地区が9.2回、大那地地区が9.2回となっています。



令和3年度の運行時間毎の利用者数は、車庫を午前9時に出発する便が2,370人、10時30分発の便が2,243人、12時30分発の便が1,844人、14時00分発の便が1,183人、15時30分発の便が653人となっています。



降車場所毎の利用者数では、病院での降車が合計 2, 537 人で全体の 51% となっています。次いでスーパーマーケット等が 1, 065 人で 21%、金融機関等が 416 人で 8% となっています。



4-3 その他の運送サービスの状況

本町では、公共交通以外の輸送資源として、福祉移送サービスとスクールバスが運行されており、障がい者や児童生徒の通院通学時の移動を担っています。

(1) 福祉輸送サービス

那珂川町社会福祉協議会が事業主体となり、移送サービス（福祉有償運送）と福祉タクシー事業によるタクシー券交付を行っています。

事業名称	事業内容	利用状況
移送サービス	本町及び近隣市町にある医療機関への通院時の移送	利用登録者 9人 ・令和2年度 90回 ・令和3年度 103回
福祉タクシー事業	本町及び近隣市町にある医療機関への通院時に利用するタクシー料金の一部を助成	利用登録者 30人 ・令和2年度 1,541枚 ・令和3年度 1,546枚

(2) スクールバス

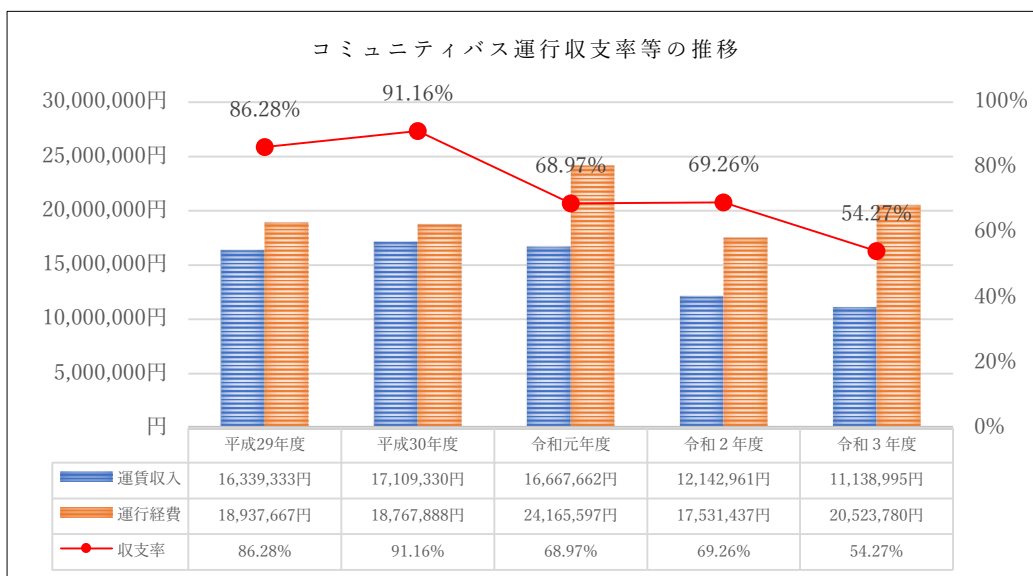
小中学校の統廃合に伴い、遠方から通学する生徒のために、スクールバスを運行しています。バス車両は予備を含めて18台で、17の方面へ運行しており、利用者は400人で、利用率は全生徒の46.6%となっています。特に馬頭地区での利用者が多く、全体の約34%を占めています。

	馬頭小学校	馬頭東小学校	小川小学校	馬頭中学校	小川中学校	計
全校生徒数	277人	56人	213人	191人	122人	859人
スクールバス利用者	171人	54人	104人	71人	0人	400人
利用率	61.7%	96.4%	48.8%	37.2%	0%	46.6%
運行台数	6台	3台	4台	4台	0台	17台

4-4 公共交通の経営状況

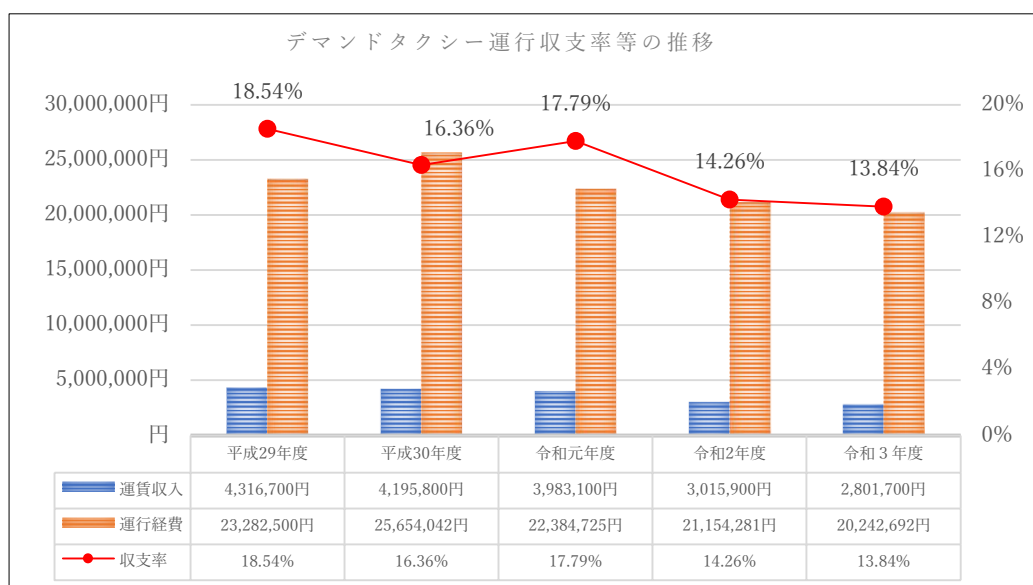
(1) コミュニティバス

コミュニティバスの運行に係る収支率は、平成30年度の91.1%をピークに減少しています。利用者減少により運賃収入が減少したことに加え、バス車両の更新により減価償却費などの経費が増加したことが主な要因となっています。



(2) デマンドタクシー（なかちゃん号）

デマンドタクシーの運行に係る収支率は、平成25年度の25.5%をピークに減少しています。近年の急激な利用者減少により運賃収入と収支率は減少しています。



(3) 公共交通に係る公費負担の状況

コミュニティバスとデマンドタクシーの運行については、栃木県から市町村生活交通路線運行費補助金の交付を受けており、令和3年度交付額は12,781,000円でした。そのほか、コミュニティバスの運行経費は、本町と那須烏山市で負担しています。

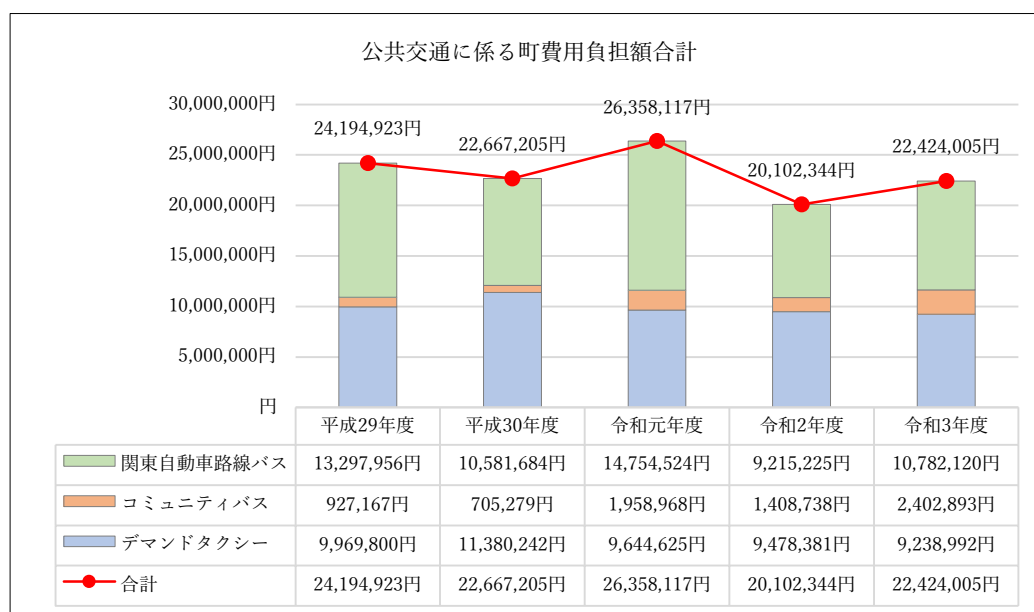
◆コミュニティバス

	平成29年度	令和3年度
県補助金	744,000円	4,579,000円
那須烏山市負担金	927,167円	2,402,892円
那珂川町補助金	927,167円	2,402,893円
合計	2,598,334円	9,384,785円

◆デマンドタクシー

	平成29年度	令和3年度
県補助金	8,996,000円	8,202,000円
那珂川町補助金	9,969,800円	9,238,992円
合計	18,965,800円	17,440,992円

本町は、デマンドタクシーとコミュニティバスの運行収支欠損相当分と、関東自動車株式会社の路線バス運行経費に補助金を支出しており、令和3年度の交付額は合計22,424,005円となっています。



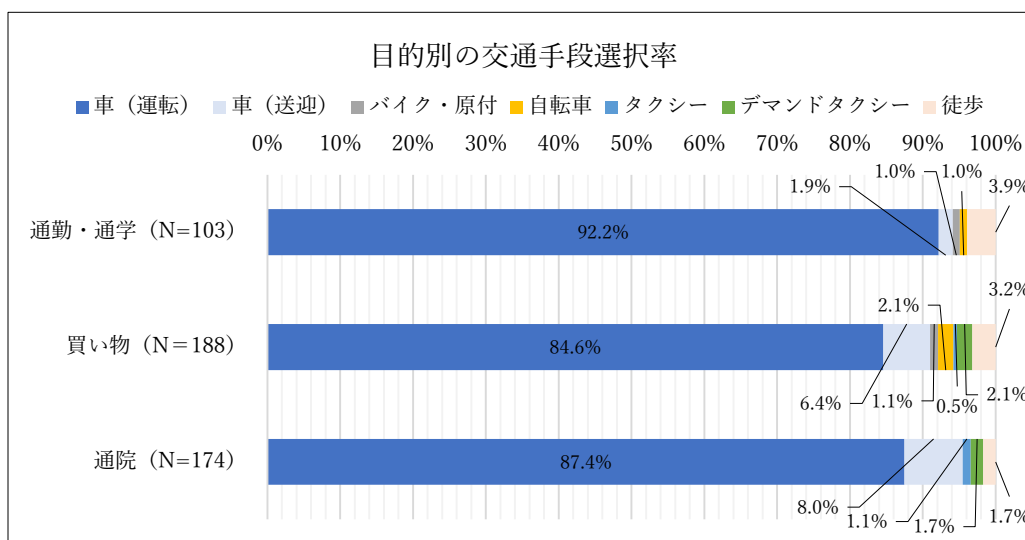
5 地域公共交通のニーズ状況の把握

5-1 町民アンケート調査

令和4年11月に、町民から無作為に抽出した400名を対象に公共交通に関するアンケート調査を実施し、184名から回答をいただき、回収率は46.0%でした。

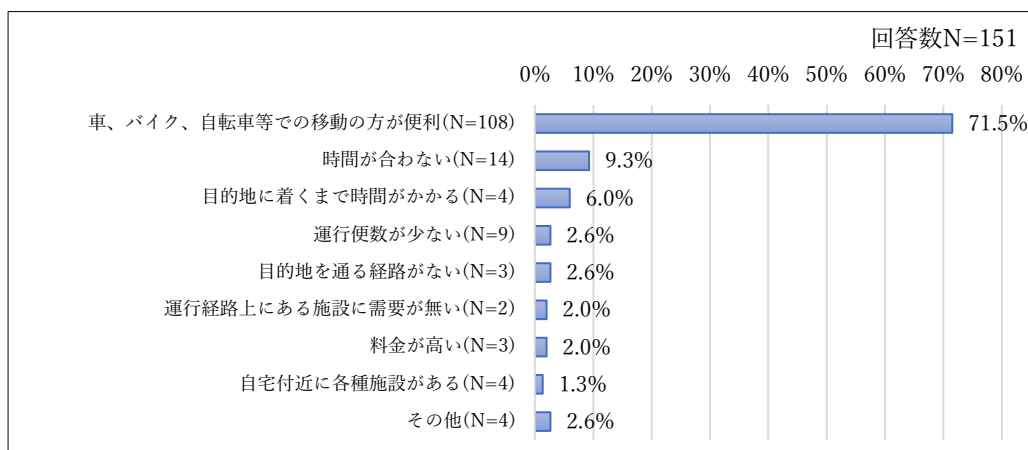
(1) 目的別の交通手段選択率

目的別の交通手段について、自動車の利用率は、通勤通学で94.1%、買い物91%、通院95.4%と高く、自動車利用に依存している状況にあることがわかります。



(2) 公共交通を利用しない理由

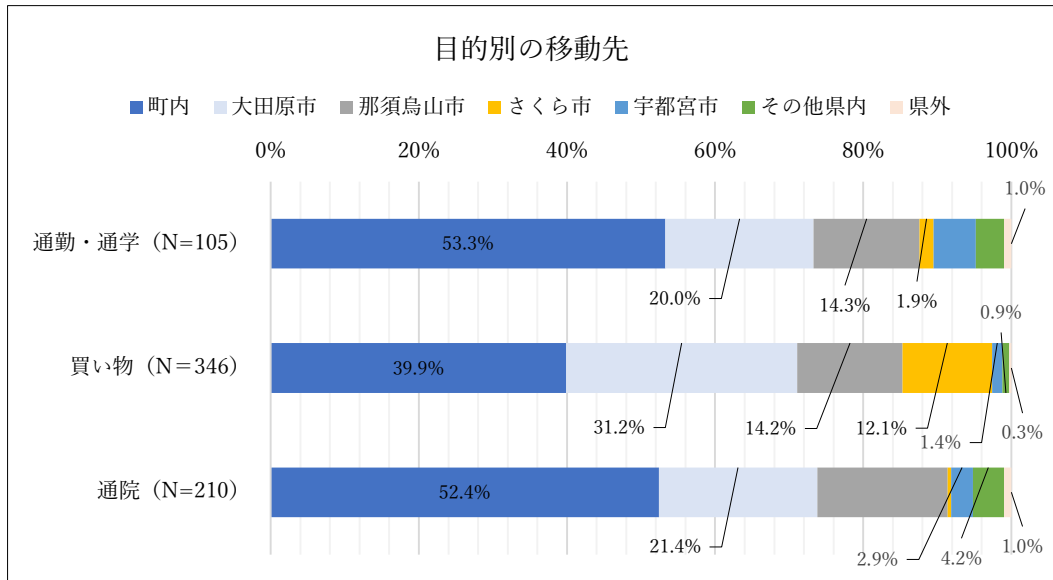
公共交通を利用していない方に対し、利用しない理由の回答では、「車、バイク、自転車等での移動の方が便利だから」が71.5%で最多となりました。



(3) 主な移動目的地

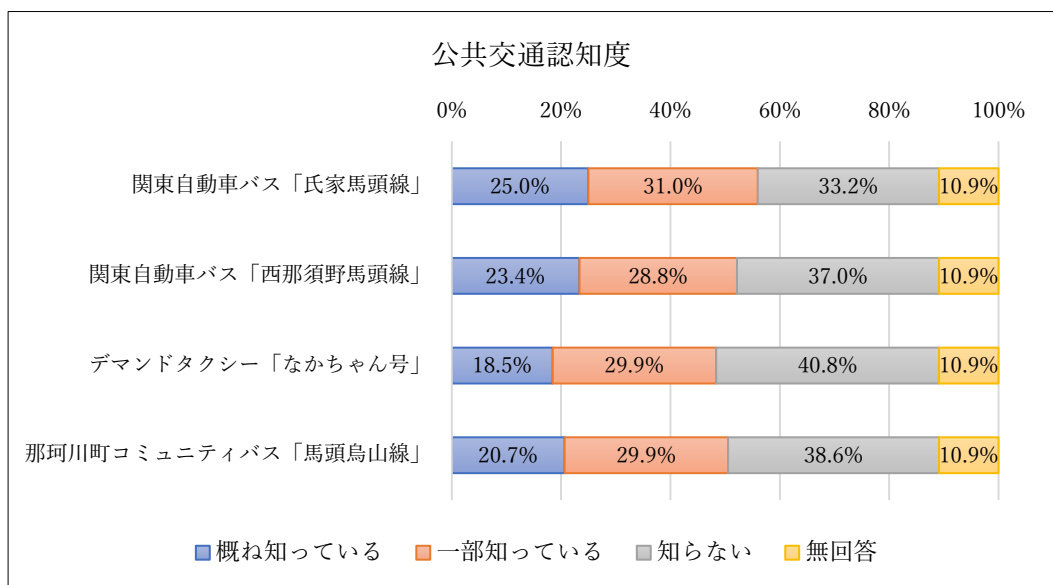
日常生活における移動の目的地については、「町内」が、通勤通学 53.3%、買い物 39.9%、通院 52.4%となっています。

一方、「町外」の回答では、大田原市と那須烏山市の割合が高くなっています。



(4) 公共交通についての認知度

各公共交通の運行ダイヤや運行経路などについての認知度では、いずれも「知らない」が最多となっています。

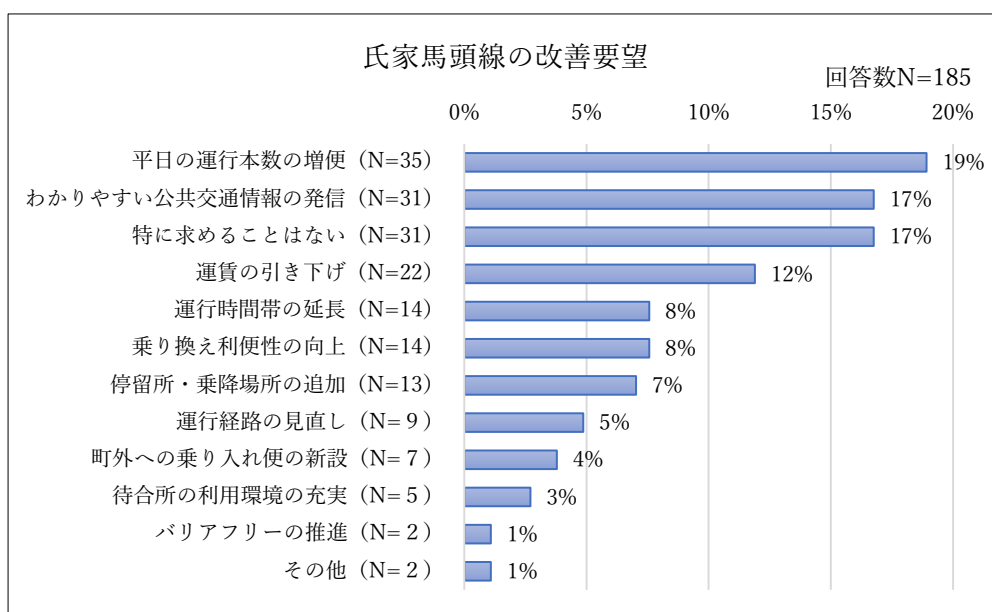
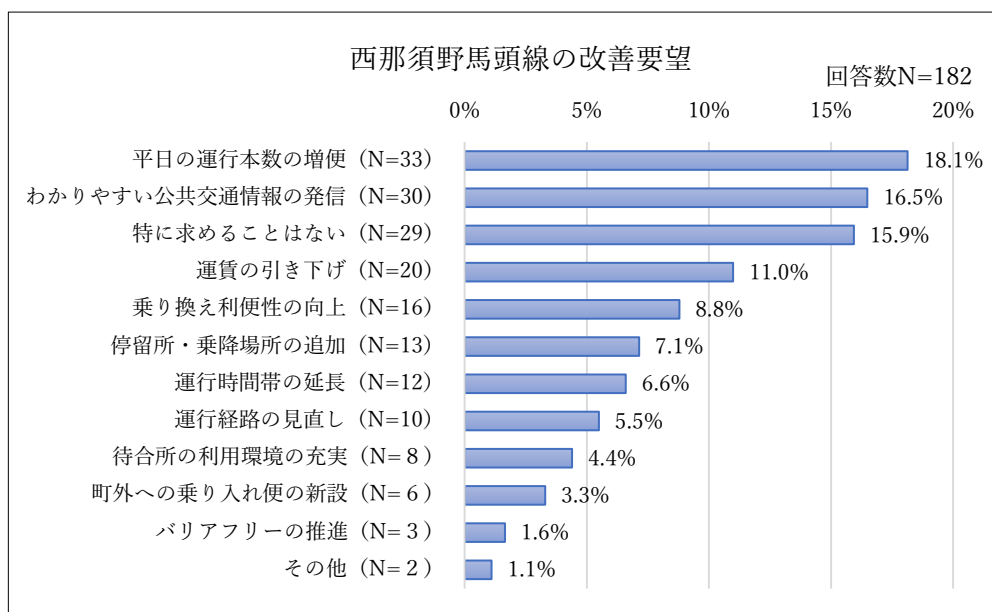


(5) 改善要望

① 関東自動車 路線バス

関東自動車路線バス2路線についての改善要望が多かった項目は、「平日の運行本数の増便」「わかりやすい公共交通情報の発信」「運賃の引き下げ」となっています。次いで「乗り換え利便性の向上」「乗降場所の追加」などがあります。

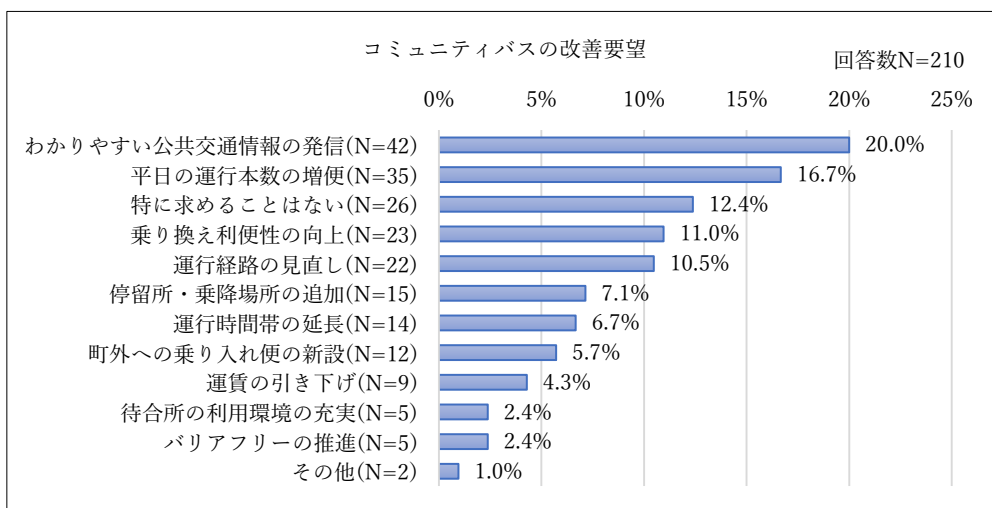
サービス向上とともに、乗り換え利便性の向上や、わかりやすい公共交通の情報提供などが、求められています。



② コミュニティバス

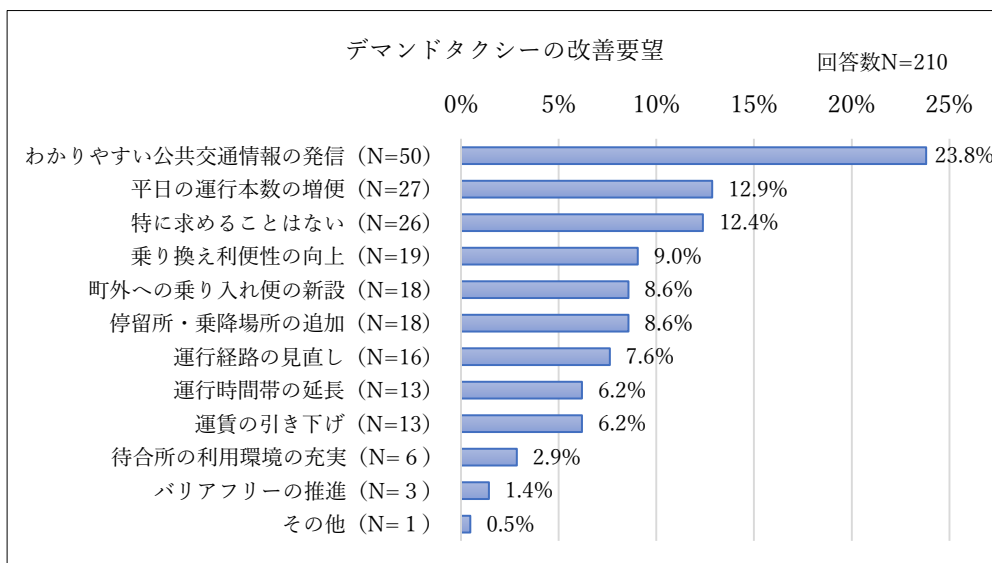
コミュニティバスについての改善要望が多かった項目は、「わかりやすい公共交通情報の発信」「平日の運行本数の増便」「乗り換え利便性の向上」「運行経路の見直し」となっています。

サービス向上とともに、乗り換え利便性の向上や、わかりやすい公共交通の情報提供などが、求められています。



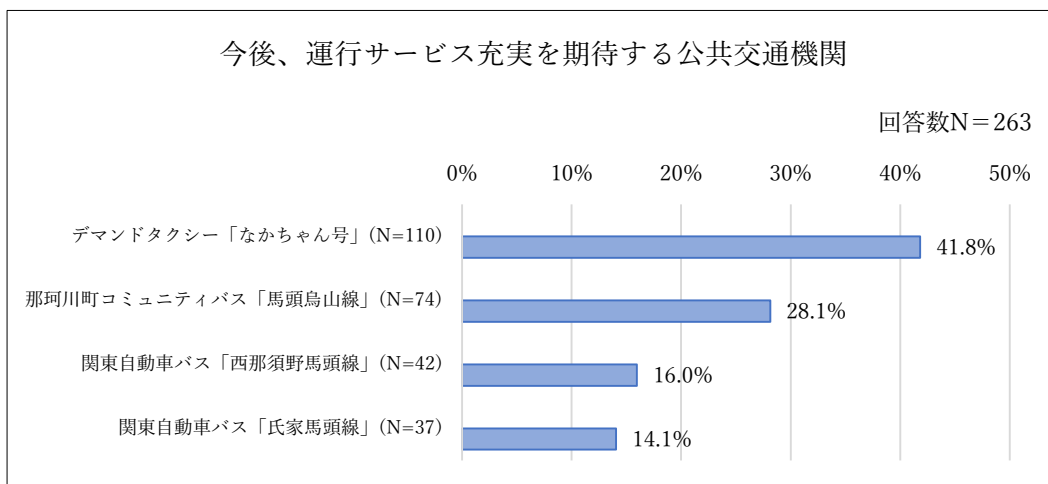
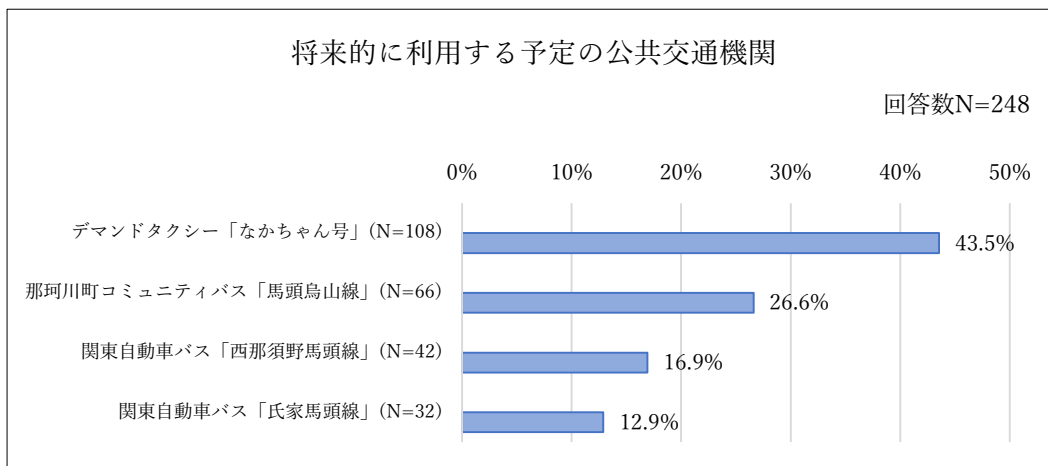
③ デマンドタクシー

デマンドタクシーについての改善要望が多かった項目は、「わかりやすい公共交通情報の発信」「平日の運行本数の増便」「乗り換え利便性の向上」「町外への乗り入れ便の新設」「乗降場所の追加」となっています。



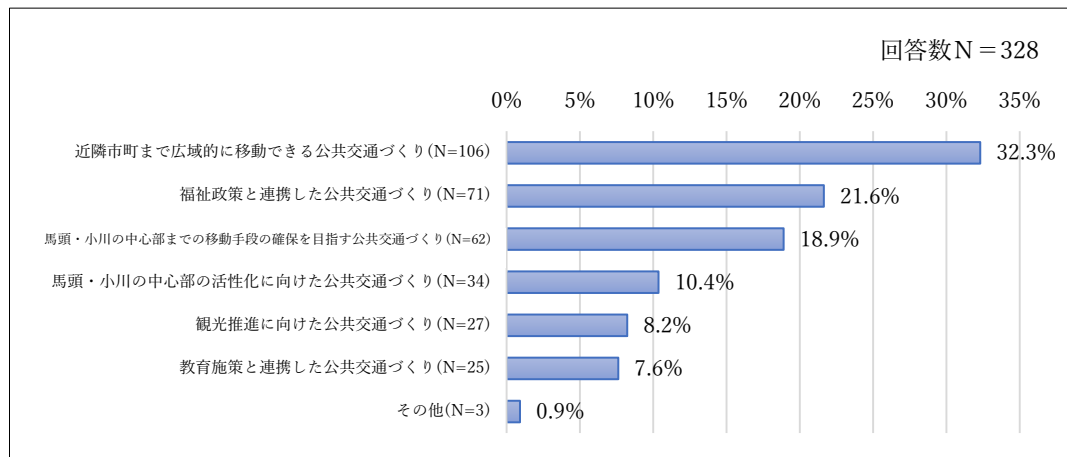
(6) 今後の公共交通利用について

現在公共交通を利用されていない方が、将来的に利用を予定している公共交通機関は、デマンドタクシーが43.5%で最多となっており、今後、運行サービスの充実を期待する公共交通機関についても、デマンドタクシーが41.8%で最多となっています。

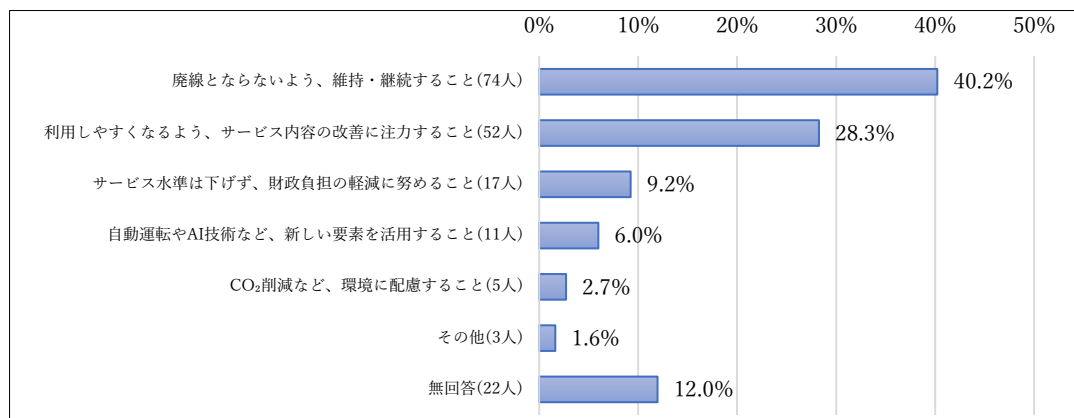


(7) 今後の公共交通の発展について

本町の公共交通整備の方向性では、「近隣市町まで広域的に移動できる公共交通づくり」を選択された方が、全体の32.3%を占め、最も多くなっています。



今後の公共交通施策において特に注力すべき項目としては、「廃線とにならないよう維持・継続すること」が40.2%で最多であり、次いで、「利用しやすくなるよう、サービス内容の改善に注力すること」が28.3%、「サービス水準は下げずに、財政負担の軽減に努めること」が9.2%となっています。



5-2 利用者ニーズ調査

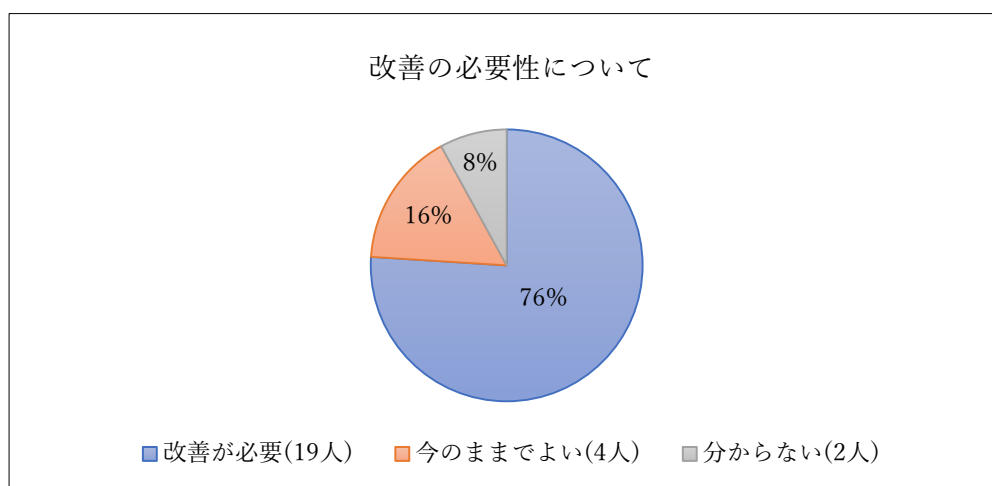
公共交通利用者の少ない本町において、実際の利用に即した改善要望を把握するために、日常生活で公共交通を利用している方を対象に、令和4年11月にニーズ調査を実施しました。

交通機関	対象者	調査方法	回収状況
関東自動車 路線バス	西那須野馬頭線又は 氏家馬頭線を通学時 に利用している馬頭 高等学校生徒	調査表送付	配付：25名 回収：25名 (100%)
コミュニティバス	令和3年度と令和4 年度に定期券を購入 された方全員	調査表送付	配付：58名 回収：24名 (41%)
デマンドタクシー	乗客	インタビュー形 式（職員が同乗 し乗客から聞き 取り）	47名

5-2-1 関東自動車路線バス利用者ニーズ調査

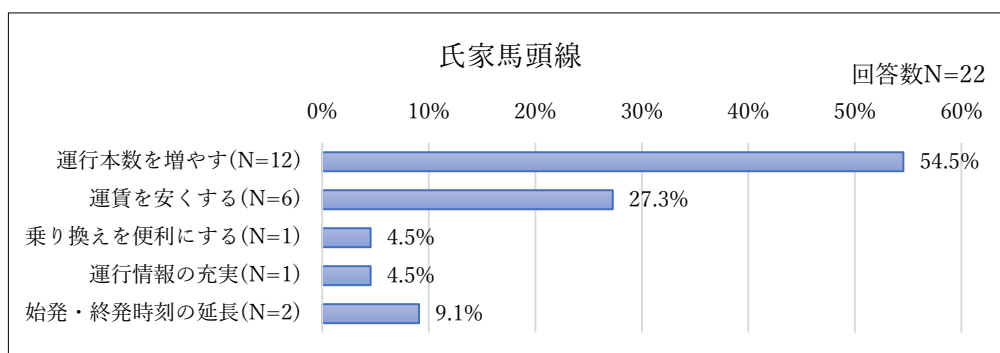
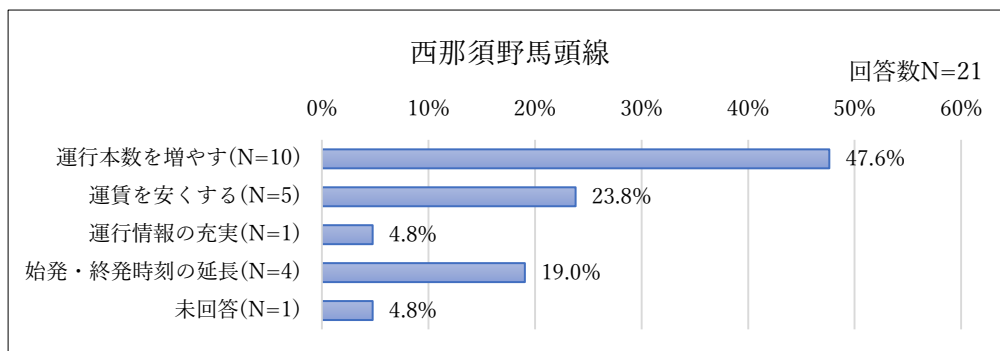
(1) 関東自動車路線バスの改善について

関東自動車路線バスについて「改善が必要」という回答が76%を占めています。



(2) 改善要望について

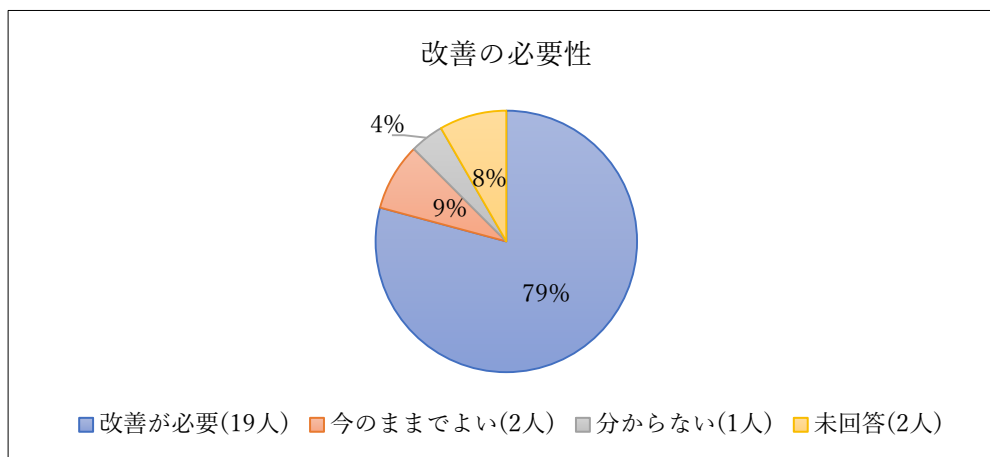
具体的な改善要望としては、西那須野馬頭線と氏家馬頭線の両系統ともに「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「運賃を安くする」が多くなっています。



5-2-2 コミュニティバス利用者ニーズ調査

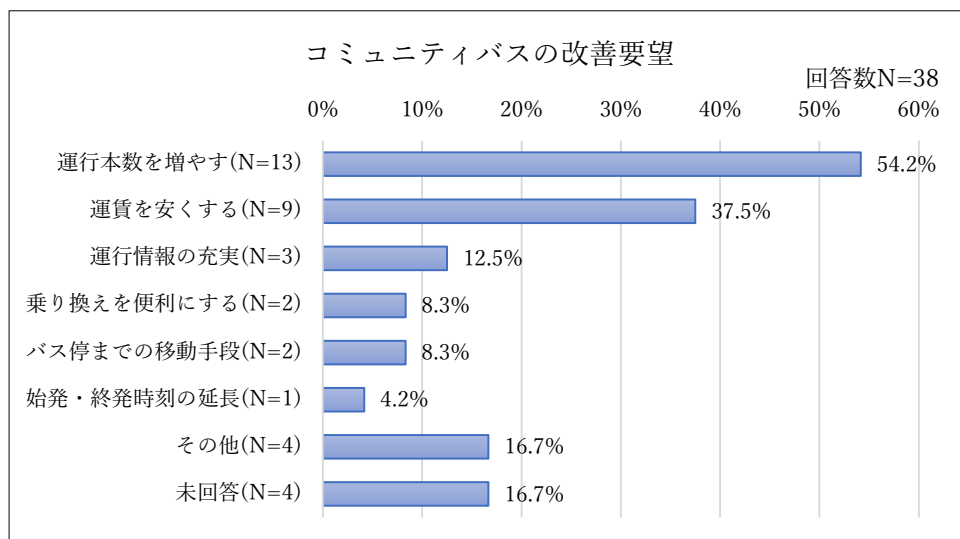
(1) コミュニティバスの改善について

コミュニティバスについて、「改善が必要」という回答が79%を占めています。



(2) 改善要望について

具体的な改善要望としては、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「運賃を安くする」が多くなっています。



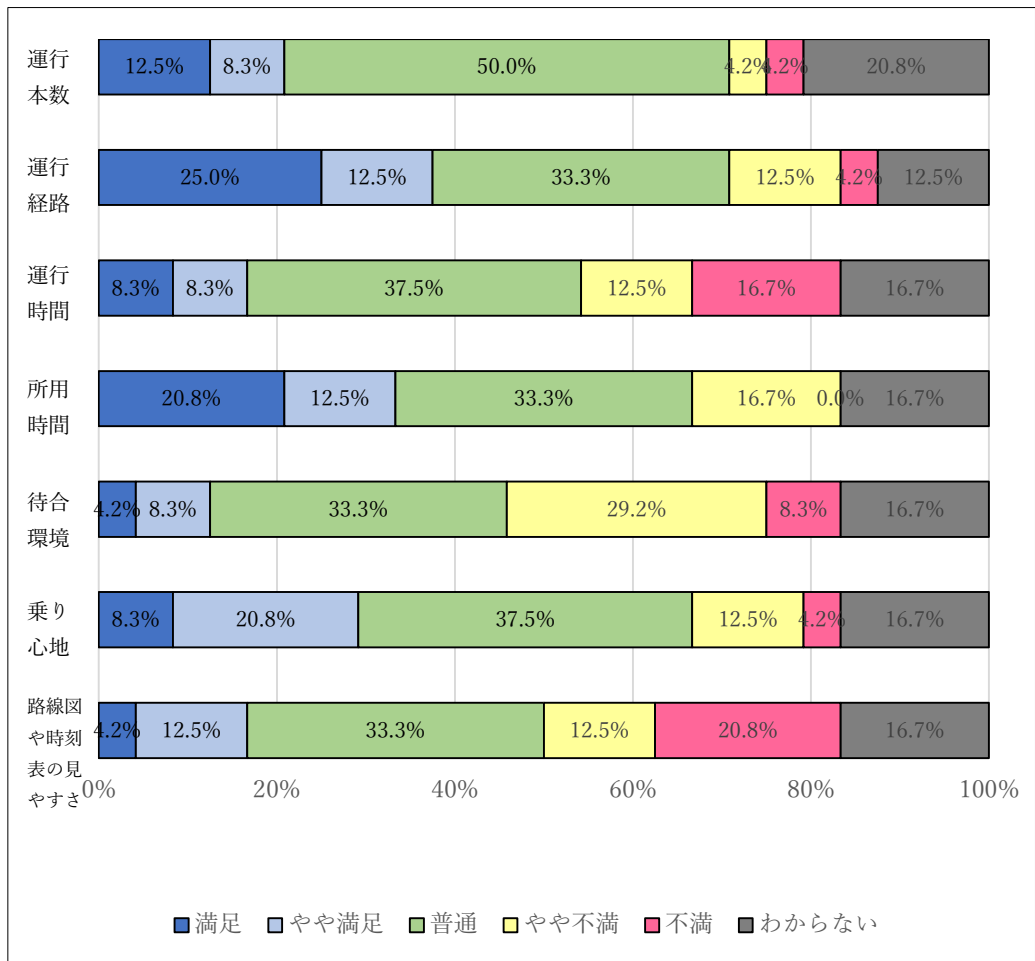
この他、自由意見として回答していただいたもので、最も多かったのが、土日祝日の運行ダイヤへの改善要望で、4件ありました。

現行の土日運行ダイヤでは、学校行事や部活動の開始時間に間に合わないとの意見が中心でした。

(3) コミュニティバスの利用満足度について

コミュニティバスの利用満足度について集計した結果、運行時間や待合環境、路線図時刻表の見やすさについて、「やや不満」や「不満」と感じている割合が多くなっています。

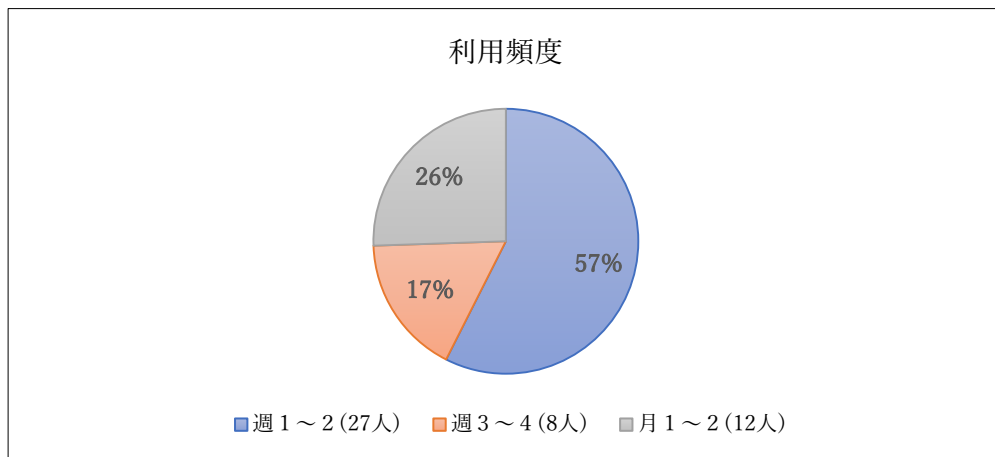
〔コミュニティバス利用満足度〕



5-2-3 デマンドタクシー利用者ニーズ調査

(1) デマンドタクシーの利用頻度

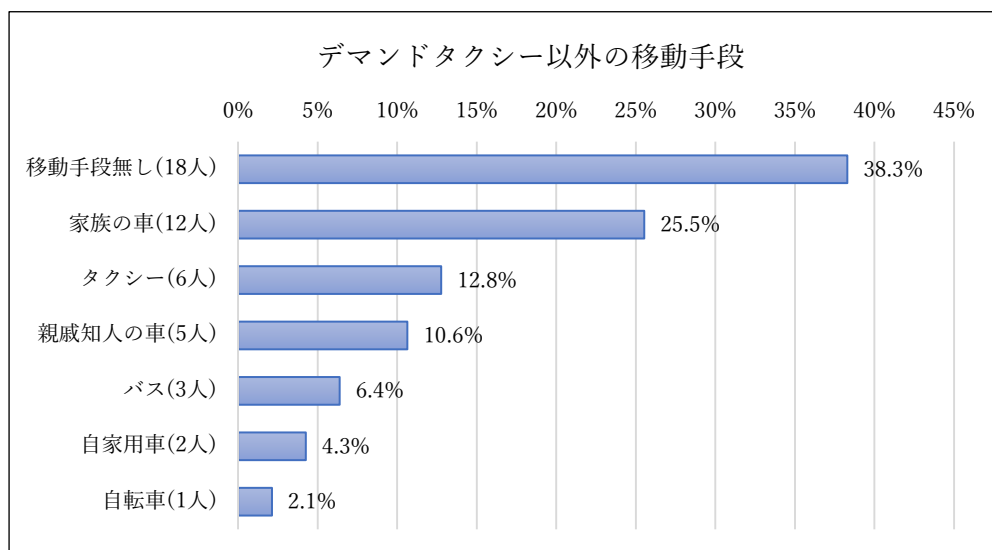
利用頻度は、週1～2回が57%で最も多く、週3～4回利用している方が17%でした。



(2) デマンドタクシー以外の交通手段

デマンドタクシー以外の交通手段はありますかという聞き取りについて、「移動手段無し」と答えた方が38.3%と最多でした。

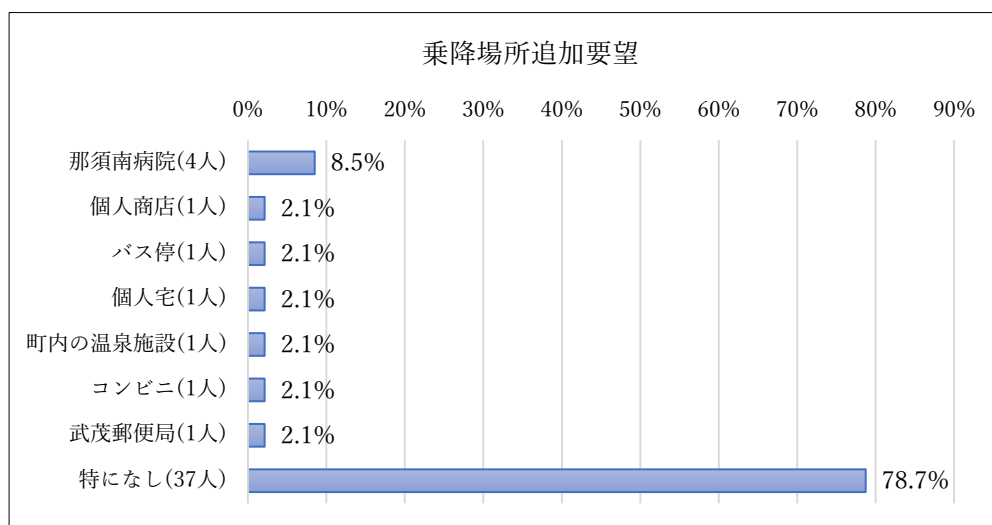
次いで、「家族の車」が25.5%、「タクシー」が12.8%、「親戚知人の車」が10.6%となっています。



(3) 乗降場所の要望

デマンドタクシーで増やしてほしい乗降場所はありますか、という質問に対して、「特になし」と回答された方が37名で、全体の78.7%を占めています。

要望としては、「那須南病院」と回答された方が4名で8.5%という結果でした。



(4) デマンドタクシーへの要望や意見について

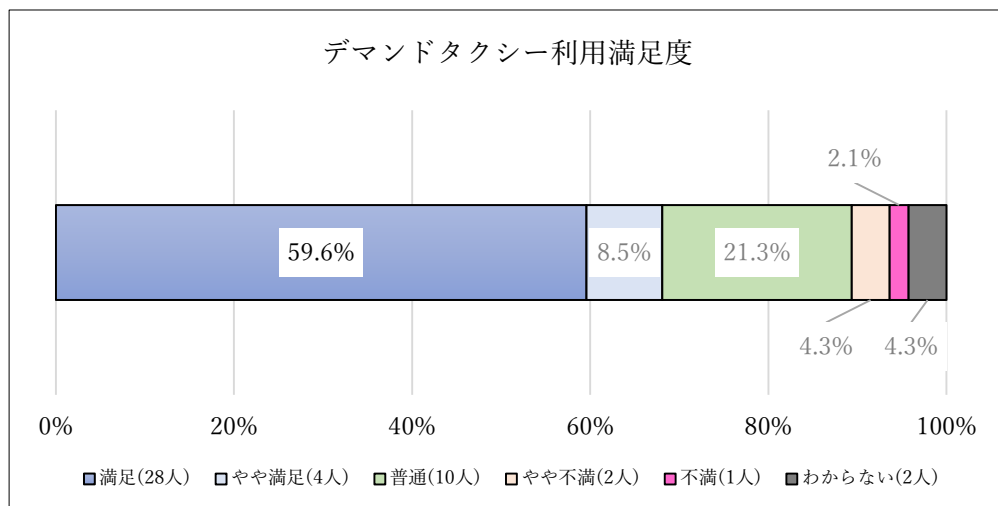
デマンドタクシーの利用で不便に感じていることや要望についてお聞きした結果は以下のとおりです。

主に運行増便についての要望が多くあがりました。

- ・待ち時間が長いので改善してほしい。(4)
- ・便の発車時間を細かくしてほしい。(3)
- ・平日の昼と夕方に1便ずつ増便してほしい。
- ・土曜日等も運行してほしい。(3)
- ・段差が高めの車にステップが欲しい。
- ・那須赤十字病院からの帰りの接続便を充実してほしい。
- ・自由な乗降ができたるとよい。(3)
- ・障がい者割引運賃があるとよい。

(5) デマンドタクシーの利用満足度について

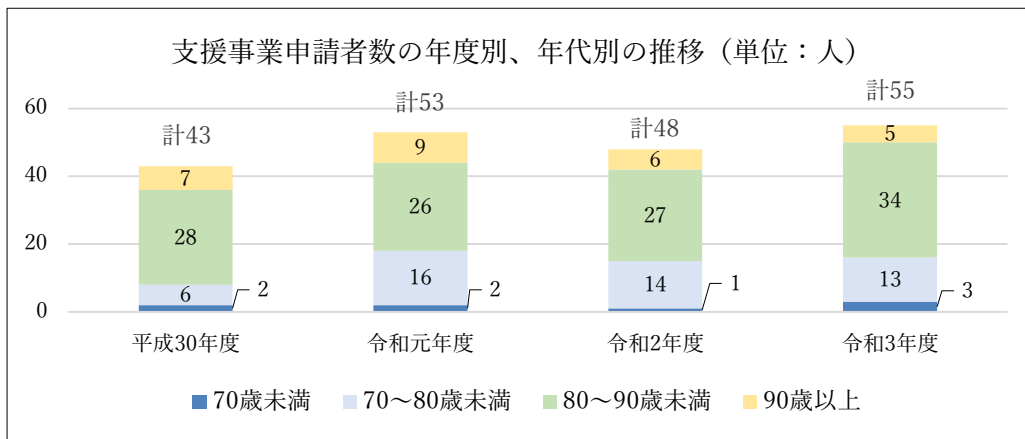
現在のデマンドタクシーの利用満足度を5段階で評価して下さいという質問に対して、「満足」と答えた方が59.6%、次点で「普通」と回答された方は21.3%という結果になりました。



5-3 運転免許自主返納者支援事業

5-3-1 支援事業の利用状況

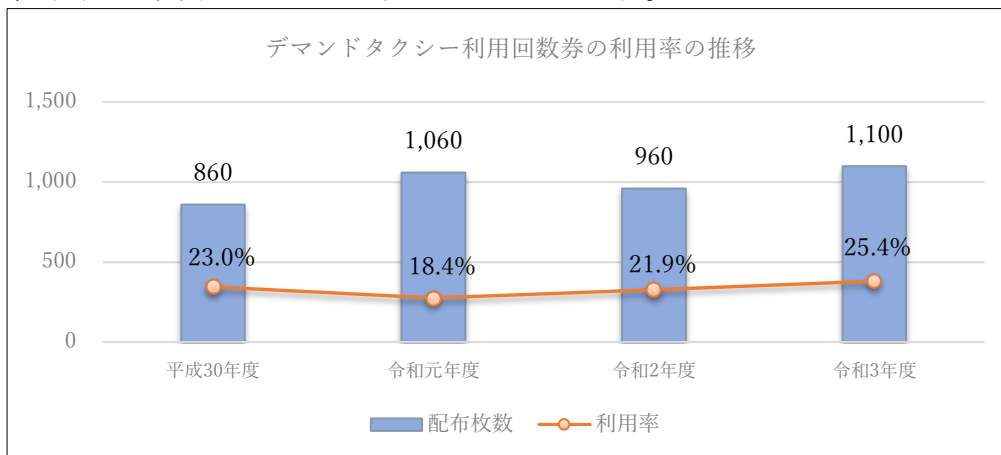
本町では、自動車運転免許証自主返納者への支援として、65歳以上で運転免許証を自主返納した町民へデマンドタクシー利用回数券を交付しています。事業を開始した平成30年度から令和3年度までで199名の方が申請をしています。毎年度、50名前後の申請者があり、年齢では80代以上の方が全体の71%を占めています。



◆年代別事業申請者数（平成30年度～令和3年度）

70歳未満	70～80歳未満	80～90歳未満	90歳以上	合計
8人	49人	115人	27人	199人

デマンドタクシー利用回数券は、平成30年度から令和3年度までで合計3,980枚（199名×20枚）配付し、令和3年度末で882枚が使用されています。全体の使用率は22.1%で、年度別の集計では、令和3年度が25.4%となっています。

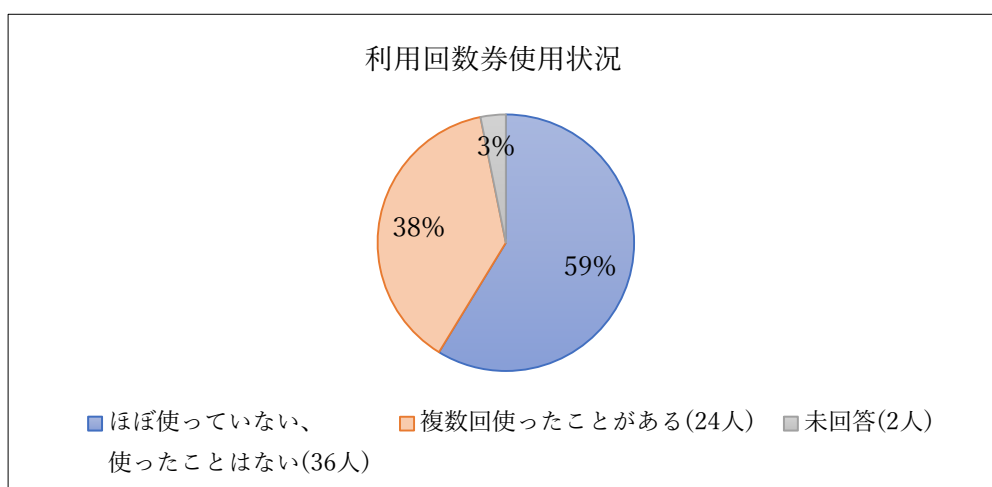


5-3-2 運転免許自主返納支援事業に関するアンケート調査

令和4年11月に、支援事業が開始した平成30年度から令和3年度までの申請者を対象とし、アンケート調査を実施しました。対象者100名に調査票を送付し、63名よりご回答をいただき、回収率は63%でした。

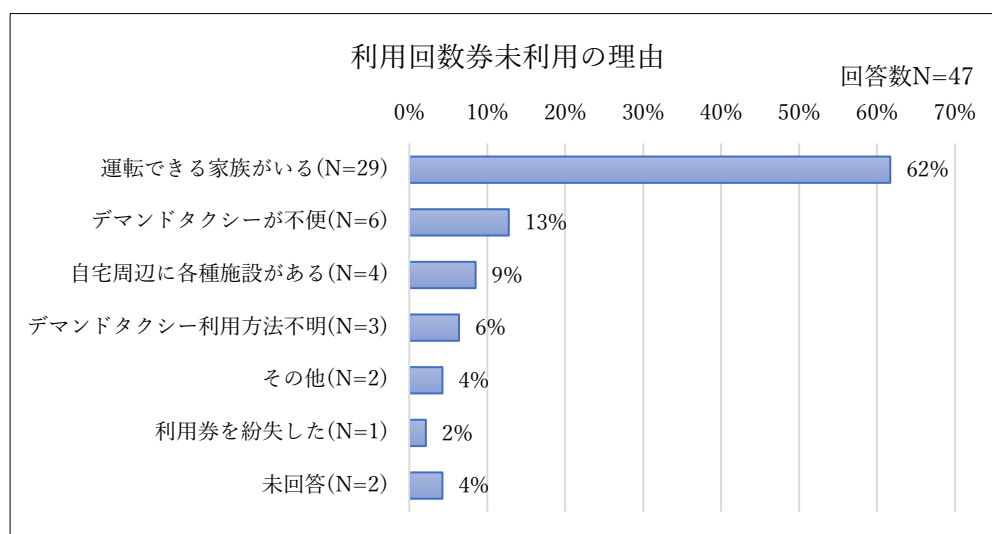
(1) 利用回数券の利用経験

「ほぼ使っていない、使ったことはない」が59%と、利用経験が少ない人が半数以上を占めています。



(2) 利用回数券を利用していない理由

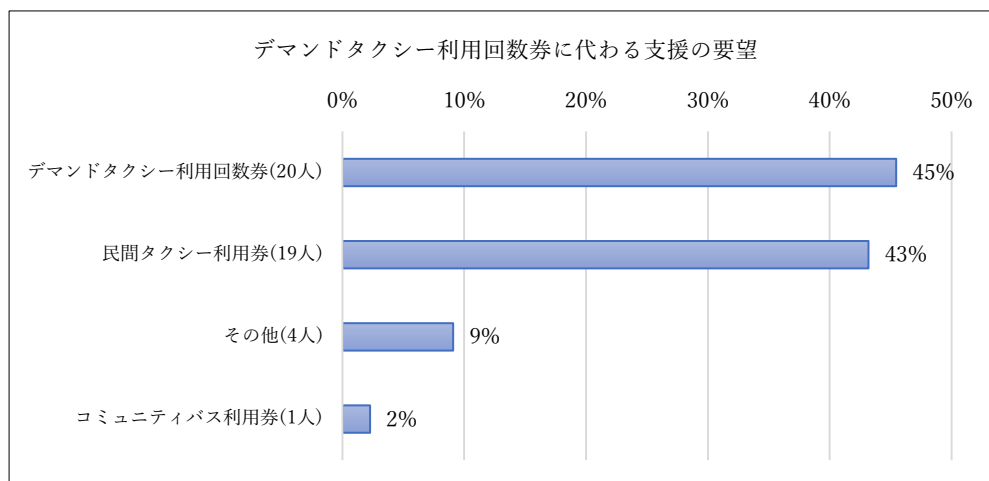
「運転できる家族がいる」が62%で、回答の大部分を占めています。次いで「デマンドタクシーが不便(13%)」「自宅周辺に施設があり使用する必要がない(9%)」となっています。



(3) 自主返納支援事業の支援要望

支援要望では、現行のデマンドタクシー利用回数券でよいとする方が45%で最多である一方で、民間タクシー利用券の要望が43%となっています。

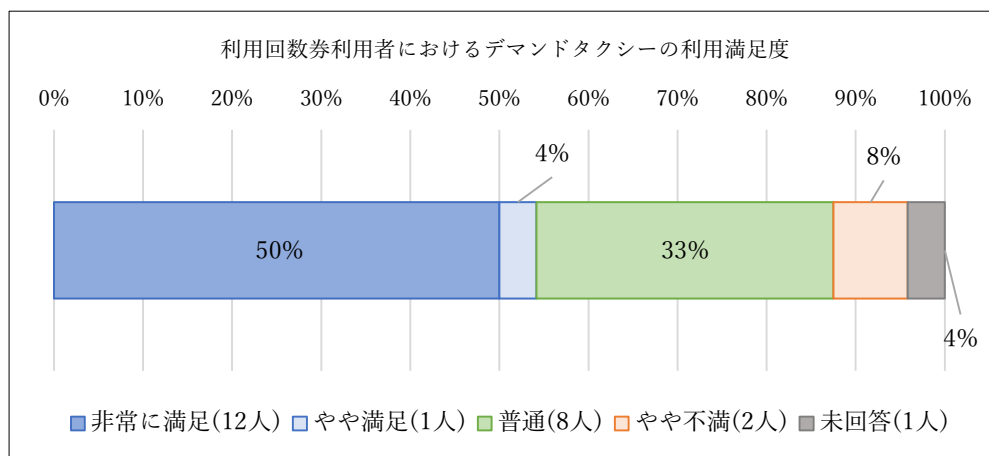
その他では、買物券や現金給付の要望がありました。



(4) デマンドタクシーの利用満足度

デマンドタクシー利用回数券を使用して乗車した方の利用満足度では「非常に満足」が50%と、半数はデマンドタクシーに満足しているとの回答でした。否定的な評価は多くない一方で、「普通」が33%と、回答の3分の1を占めています。

本回答の理由として、満足度が高い回答者は、家まで迎えに来てくれる点や運転手の対応を評価しており、不満点を持った回答者は待ち時間の長さについての意見が見受けられました。



6 地域公共交通の役割と課題

6-1 地域公共交通の役割

本町の公共交通の課題の整理に当たり、各交通手段の機能と役割を下表のとおり整理します。

町内市街地間と隣接自治体の市街地及び鉄道駅へ向かう路線バスを幹線軸として、デマンドタクシーが支線軸として町内の移動を面的にカバーします。デマンドタクシーでは対応が難しい移動需要として、通学や福祉、観光に対応した移動手段として、スクールバス、福祉移送サービス、民間タクシーが補完軸の機能を担っています。

交通手段	路線名等	機能	役割
路線バス	西那須野馬頭線 氏家馬頭線	幹線軸	町内市街地間と隣接自治体の市街地及び鉄道駅を結ぶ骨格的な路線。
コミュニティバス	馬頭烏山線		
デマンドタクシー	町内全域	支線軸	公共交通利用不便地域の解消を担う路線。町外への移動のため幹線軸と連結する。
スクールバス	町内小中学校の登下校時に運行	補完軸	学校統廃合による遠距離通学を余儀なくされる生徒のための移動手段。
福祉移送サービス	障がい者と高齢者のみ対象		車椅子使用など単身で公共交通を利用することが困難な方を対象とした運送サービス。
民間タクシー	町内2社運行		観光目的や町外への移動、単身では公共交通を利用することが困難な方や時間に制約のある方などの輸送手段。

6-2 地域公共交通の現状整理と問題点

本町の公共交通の現状分析と町民アンケートや利用者ニーズ調査の結果から、公共交通の問題点を次のとおり整理します。

(1) 地域の現状などに関する事項

項目	現況の整理と問題点
人口動態	<p>〔現状分析〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○今後も継続的な総人口の減少が見込まれることから、公共交通全体の利用者が減少していくことが予想されます。 ○年少人口（0～14歳）の減少が見込まれることから、通学による公共交通の利用が減少していくことが予想されます。 ○高齢者人口（65歳以上）が増加し、自動車運転免許返納者や、家族に送迎を頼めない高齢単身世帯や高齢夫婦世帯が増えるため、高齢者の通院や買い物など、日常生活における移動手段の確保が必須となっています。
施設立地	<p>〔現状分析〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○日常生活に関連する医療、商業、公共施設等は馬頭地区と小川地区の市街地に集中しており、幹線軸である路線バスは、両市街地を経て町外に伸びています。この市街地や幹線軸から遠い地域が、町の面積の多くを占めており、今後も、生活の為に必要な施設や路線バスに乗り継ぐまでの移動手段であるデマンドタクシーの運行の維持が必要です。

項目	現況の整理と問題点
<p>広域的な交通移動</p>	<p>〔現状分析〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線バスが町外への主要な移動手段となっています。 ○路線バスで対応できない広域移動を補完するために、隣接市町の運行サービスとの接続も必要となっています。 ○町外からの観光誘客に資する広域的な公共交通ネットワークの積極的な利活用が必要で、バス路線の利便性向上と利用促進が必要になっています。 <p>〔ニーズ調査〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町民の移動は、大田原市、那須烏山市、さくら市の区域での移動が中心になっています。 ○デマンドタクシーの主な利用者層である高齢者の意向からは、隣接自治体にある総合病院への移動ニーズがあります。これらの施設へは、既存の路線バスを利用して移動できる環境があるものの、実利用に結びついていない面があると考えられます。
<p>公共交通の認知度など</p>	<p>〔ニーズ調査〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町民の移動手段のほとんどが自家用車のため、公共交通についての関心が低い状況です。 ○路線バスやデマンドタクシーの認知度が低く、普段、公共交通を利用していない方からは、運行ダイヤや利用方法などについての、分かりやすい情報提供の要望が多くなっています。

(2) 交通機関や現行の支援に関する事項

項目	現況の整理と問題点
<p>関東自動車 路線バス</p>	<p>〔現状分析〕</p> <p>○本町からの利用は、高校生の通学利用が中心となっています。近年は、新型コロナウイルス感染症の影響で急激に利用者が減少しています。今後、感染症終息により回復に転じると思われますが、年少人口の減少により、長期的には減少に転じると推測されます。</p> <p>〔ニーズ調査〕</p> <p>○運行の増便についての要望があります。</p> <p>○将来的には利用すると考えている方には、廃線への不安を感じている方が多い状況です。</p>
<p>コミュニティ バス</p>	<p>〔現状分析〕</p> <p>○利用者は、馬頭高校や烏山高校のほか、JR烏山駅から宇都宮市方面へ通学する高校生の利用が中心となっています。</p> <p>○利用者数は、年少人口の減少により、中長期的には減少に転じると推測されます。</p> <p>○平日と比較して、土日祝日の利用数が極端に少ない状況にあります。</p> <p>〔ニーズ調査〕</p> <p>○平日の運行便数増便と土日祝日ダイヤ見直しの要望が多い状況です。</p> <p>○他の交通機関との乗継利便性の向上や、運行経路の見直しについての要望が多い状況です。</p> <p>○車両が老朽化しており、更新についての要望があります。</p>

項目	現況の整理と問題点
デマンドタクシー	<p>〔現状分析〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者は、平成24年度の18,018人から、年々減少しており、令和2年度から急激に減少しています。 ○利用登録者は、人口減少の影響により、運行開始当時よりも減少しています。 <p>〔ニーズ調査〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○平日の運行増便や土曜日の運行の要望が多い状況です。 ○他の交通機関との乗継利便性向上の要望があります。 ○乗降場所では、那須南病院等の町外への乗り入れや町内温泉施設の追加要望があります。
福祉移送サービス	<p>〔現状分析〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者や利用目的は限定的ではあるものの、本町の福祉施策として重要な役割を果たしています。 ○通院のための移動手段という点で、デマンドタクシーと重複する部分はありますが、高齢化の進行により、今後、需要は増加すると思われます。

項目	現況の整理と問題点
スクールバス	<p>〔現状分析〕</p> <p>○小中学校の統廃合により、徒歩で通学が困難な児童生徒が多く、遠距離通学の支援として、今後も運行を継続していくことが必要となっています。</p>
運転免許返納者支援事業	<p>〔現状分析〕</p> <p>○運転免許自主返納者は、高齢化の加速により今後増加する見込みです。</p> <p>○運転免許自主返納者支援事業で、自主返納者にデマンドタクシー利用券を交付していますが、平成30年度から令和3年度までに配布した分の利用率は22.1%に留まっています。</p> <p>〔ニーズ調査〕</p> <p>○支援策の要望として、民間タクシー利用券の配布を希望する方が多いため、支援内容を検討する必要があります。</p>

6-3 地域公共交通の課題

本町の公共交通の課題を次のとおり整理します。

課題① 人口減少・高齢化に対応した公共交通網の維持

人口減少の進展に伴い、公共交通利用者の減少が予想され、料金収入の減収により、運送サービスの低下や経営内容の悪化により、公共交通網の維持が困難な状況になる見込みです。

また、高齢者等の交通弱者の移動手段を維持確保するための取組を継続する必要があります。高齢者等が安心して外出できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面から公共交通の充実が必要です。

課題② 交通利用不便地域の対応

町の郊外部に広く分布する交通利用不便地域にお住いの方の移動手段の確保については、今後も継続して取り組む必要があります。

課題③ 公共交通機関の乗継利便性の向上

通学や通院などのための広域的な交通移動を確保するために、各交通機関の運行ルートや運行ダイヤの調整や交通結節点の整備などを行い、最適な公共交通網を形成していく必要があります。

課題④ 情報提供・発信体制の整備

わかりやすく使いやすい情報の提供を行い、公共交通を利用しやすい環境を整備し、公共交通の認知度向上や意識醸成を促進する必要があります。

また、複数の交通手段を利用する際の移動を円滑に行うための情報発信新技術の導入など、利用者の増加に繋がる情報発信に関する施策を検討する必要があります。

7 計画の基本方針と目標

本町の公共交通の現状やこれまでの取組や課題、アンケート調査等による住民ニーズ、高齢化の進行等の社会情勢を踏まえ、次のとおり本計画の基本方針を設定します。

さらに、基本方針に基づき、関係者と連携を強化し、本町の公共交通を維持継続し、さらに課題解決を目指すための計画目標を設定します。

基本方針1 いつまでも利用できる公共交通の確保

人口減少により、必然的に公共交通利用者の減少が想定されますが、町民の移動手段としての役割を果たせるよう、ニーズと実利用の均衡化を図り経営の健全化を図り、運行を継続していく必要があります。

本町では、中山間地域に居住地が点在しており、バスの定期運行には経費の面で不利で、利用者にとっても乗車時間の負担が大きくなる地域や、平野部であっても基幹軸の路線バスの乗降場所まで遠い地域など、公共交通を利用することが不便な地域が広く分布しています。

こうした地理的条件に適したデマンドタクシーの運行を維持し、町内での移動手段を確保するとともに、基幹軸となる路線バスの運行を維持し、広域的な移動手段も維持していきます。

目標1 持続可能な公共交通の構築

- 基幹バス路線とデマンドタクシーの運行継続
- 移動ニーズと実利用、サービスの均衡化による経営の健全化

基本方針2 暮らしを支える効率的な公共交通の確保

高齢化が進み、運転免許返納者や高齢者世帯などが多くなる中で、公共交通は、生活を営む上での必要不可欠な移動手段となります。

これまでの自家用車での移動から公共交通を利用することになることで、移動ニーズも多様化すると思われます。

こうしたニーズに応え、買い物や通院などでの広域移動の際の負担を軽減するために、可能な限り利便性を向上させる必要があります。

また、普段、通勤通学等で利用している方の移動についても負担を軽減し、仕事や勉強に励んでいただけるように、さらなる公共交通の利便性向上を目指します。

目標2 公共交通の利便性の向上

- 基幹バス路線とデマンドタクシーの乗継の利便性向上
- 隣接自治体の公共交通との結節による移動手段の複線化

目標3 高齢社会に対応した環境の整備

- 高齢者や障がい者に配慮した公共交通の環境整備
- 免許返納者への支援強化

基本方針3 情報発信による利用しやすい環境づくり

本町では、住民の移動手段のほとんどが自家用車であり、公共交通についての関心が高くはありません。

このため、町民に地域公共交通を身近なものとして認識していただくとともに、分かりやすいかたちで情報発信することで、利用しやすい環境づくりを推進する必要があります。

また、町外からの来訪者の利用増加を促進するためにも、情報通信新技術を活用し、情報発信環境を整備します。

目標4 情報発信による公共交通の利用促進

- 新交通技術等を活用した情報発信強化による利用促進
- 公共交通への関心度向上

8 目標達成のための取り組み

8-1 計画目標と取り組みの設定

前章にて定めた基本方針・計画目標を整理し、達成に向けて行う取り組みを次のとおり設定します。

基本方針、計画目標	取り組み
基本方針 1 いつまでも利用できる公共交通の確保	
目標 1 持続可能な公共交通の構築	取組① コミュニティバスの運行内容の適正化
	取組② デマンドタクシーの運行内容の適正化
基本方針 2 暮らしを支える効率的な公共交通の確保	
目標 2 公共交通の利便性の向上	取組③ 乗継利便性の向上
	取組④ 近隣市町移動サービスとの連携
目標 3 高齢社会に対応した環境の整備	取組⑤ 高齢者や障がい者への支援強化
基本方針 3 情報発信による利用しやすい環境づくり	
目標 4 情報発信による公共交通の利用促進	取組⑥ 情報発信の強化
	取組⑦ IT・IOT等の新技術導入

8 - 2 基本方針の実現に向けた取り組み

取組①	コミュニティバスの運行内容の適正化
概要	<p>高校生通学時のニーズへの対応を検討するとともに、多世代の利用につながるよう、運行本数や運行ルート、ダイヤの見直しを行い、利用増加を促進します。</p> <p>◆検討項目</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 乗降場所と運行時間の適正化検討 (2) 利用促進施策の検討 (3) 高齢者などが乗降しやすい車両の導入検討
実施主体	那珂川町、運行事業者
実施時期	令和5年度～

取組②	デマンドタクシーの運行内容の適正化
概要	<p>高齢化の加速により、デマンドタクシーは地域の移動手段としての重要性が増大していることから、定期的に利用者ニーズ調査を実施し、より利用しやすい運行体制に見直し、利用増加を図るとともに、運行事業者を支援し、運行を継続していきます。</p> <p>◆検討項目</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 乗降場所と運行時間の適正化検討 (2) 利用促進施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・回数券導入検討、利用案内講習会開催 (3) 高齢者などが乗降しやすいUDタクシー車両等の導入検討 <p>※UDタクシー</p> <p>ユニバーサルデザイン車両。昇降リフト等が搭載されており、車椅子使用者や足腰の弱い高齢者の乗降が可能。</p>
実施主体	那珂川町、運行事業者
実施時期	令和5年度～

取組③	乗継利便性の向上
概要	<p>路線バス・コミュニティバスとデマンドタクシーの乗継利便性を向上させて、町外へ移動する際の負担を軽減し、利用増加を促進させます。乗継環境を改善するために、乗継ポイントとなる乗降場所への駐輪場や待合スペースの設置を検討します。利用時の利便性向上のため交通系 I C カードの導入を検討します。</p> <p>◆ 検討項目</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 運行ルートとダイヤの調整、乗継可能な乗降場所の新設の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 町と運行事業者等担当者調整会議の開催 (2) 乗継待合環境の改善検討 (3) 交通系 I C カードの導入検討
実施主体	那珂川町、運行事業者
実施時期	令和 5 年度～

取組④	隣接市町の移動サービスとの連携
概要	<p>隣接市町の移動サービスと連携し、路線バスではカバーできない時間帯や目的地への移動手段を確保し、広域的な移動の自由度を高め、交通のシームレス化を図ります。</p> <p>◆ 検討項目</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 那須地域定住自立圏及び八溝山周辺地域自立圏における移動サービスの連携検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大田原市デマンドタクシーとの連結改善等 (2) 隣接市町の移動サービスとの連携検討
実施主体	那珂川町、関係隣接市町、運行事業者
実施時期	令和 5 年度～

取組⑤	高齢者や障がい者などへの支援強化
概要	<p>高齢者や障がい者の移動ニーズ調査を定期的に行い、公共交通利用時に必要とされる支援施策を検討します。運転免許返納後の公共交通利用を支援するために、支援内容の見直しを行います。</p> <p>また、乗降時の負担を軽減するため、車両更新時に、UDタクシーやノンステップバスの導入を検討します。</p> <p>◆ 検討項目</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 免許返納者支援事業の支援内容見直し (2) 移動支援施策の研究 (3) 車両のバリアフリー化の検討
実施主体	那珂川町、運行事業者、那珂川町社会福祉協議会
実施時期	令和5年度～

取組⑥	情報発信の強化
概要	<p>交通情報を集約した交通ガイドを作成し、モビリティ・マネジメントの促進や公共交通の認知度の向上により、利用増加を促進します。</p> <p>コミュニティバスとデマンドタクシーの車体や車内に、企業やイベント広告掲載を募集し、運賃以外の収入の確保や公共交通の認知度向上、意識醸成を図ります。</p> <p>◆ 検討項目</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 町公共交通ガイド発行 (2) 車両車内広告掲載募集
実施主体	那珂川町、運行事業者
実施時期	令和5年度～

取組⑦	IT・IOT等の新技術導入
概要	<p>情報通信技術を活用した情報発信により、利用促進や利便性の向上、運行継続など幅広い課題の解決を図ります。</p> <p>GTFSデータを活用し、スマートフォンアプリ等で運行情報の検索を可能にするとともに、MaaS等の新交通技術の活用により、交通情報と観光情報を連結し、地域活性化や利用増加を促進します。</p> <p>また、懸念される運転手等の公共交通の担い手不足に備えて、自動運転技術の活用の可能性を検討します。</p> <p>◆検討項目</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) GTFSデータの提供 (2) MaaSに基づく新技術活用検討 (3) 自動運転技術の導入検討 <p>※GTFSデータ</p> <p>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データ形式。時刻経路検索や運行状況の検索が可能になる。</p> <p>※MaaS（マース）</p> <p>交通情報をクラウド化し、マイカー以外の全ての交通手段による移動サービス（鉄道・バス・タクシー・レンタルサイクル・その他新交通手段）を一体のサービスと捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。</p> <p>この概念に基づく取組や情報通信技術の活用。</p>
実施主体	那珂川町、運行事業者
実施時期	令和5年度～

9 計画目標達成の評価

9-1 計画目標達成度の評価指数

計画目標の達成の度合いを確認するために、次のとおり評価指標を設定します。

目標	目標達成度 評価指標	現況値 令和3年	目標値 令和9年
目標2 目標4	那珂川町コミュニティバス年間利用者数	25,182人	27,000人
目標2 目標4	那珂川町デマンドタクシー年間利用者数	9,339人	11,000人
目標1	那珂川町コミュニティバス収支率	54.2%	55.9%
目標1	那珂川町デマンドタクシー収支率	13.8%	15.3%
目標3	デマンドタクシー利用満足度	59.6%	現況値以上
目標3	免許返納者支援事業利用率	25.4%	40.4%

9 - 2 計画の推進及び評価体制

(1) 推進・管理体制

那珂川町地域公共交通会議において、毎年、取組の実施状況の確認、効果検証と取組改善案などについて協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合は、上位関連計画との整合性を確保した上で、計画の改定を行います。

推進管理体制	構成員	役割
那珂川町地域公共交通会議	住民団体代表、交通事業者、警察、国・県の交通施策担当者等	計画策定後も町民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な交通体系の構築に向けた検討などを継続的に協議する場として位置付けます。
那珂川町地域公共交通会議調査部会	町公共交通担当課及び関係課、交通事業者等関係団体の担当者等	個別の事業実施計画の作成を検討し、事業推進のための調整を行う場として位置付けます。

(2) 計画の評価スケジュール

計画の進捗状況等の評価については、PDCAサイクル【「計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）」】に基づき、以下のスケジュールにより実施します。

計画5年間に対するPDCAサイクルによる評価のほかに、毎年1年単位でPDCAサイクルによる進捗状況の確認や評価、見直しを行います。



図 PDCAサイクルのイメージ

◆年間単位の進捗管理評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
那珂川町地域 公共交通会議			会議開催							会議開催		
計画立案 (見直し)		(P) 今年度事業確認		(P) 次年度事業の検討								
那珂川町地域 公共交通会議 調査部会	(P) 個別事業計画の検討・事業推進に係る調整											
改善検討											(A) 事業改善検討	
事業評価 モニタリング	(C) 前年度事業評価						データ収集		今年度事業検証			
事業実施	(D) 事業実施											