

塙町地域公共交通網形成計画

塙 町

平成 30 年 3 月

埴町地域公共交通網形成計画

— 目 次 —

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間と進め方	2
1-5 計画の構成	3
第2章 地域の現況	4
2-1 地域現況の整理	4
2-2 埴町の公共交通	11
2-3 町内の施設分布状況	15
2-4 地域公共交通に対する住民・学生の意向	16
第3章 公共交通を取り巻く課題	19
3-1 公共交通の現状と課題	19
3-2 地区別の課題	21
第4章 計画の基本方針・基本目標	25
4-1 本町の公共交通が目指す将来像（基本方針）	25
4-2 施策・事業の方向性	26
4-3 埴町の将来公共交通ネットワークの将来イメージ	27
4-4 計画目標の設定	28
第5章 施策・プロジェクトの展開	29
5-1 施策・プロジェクト体系	29
5-2 まちづくりと連動・整合する公共交通網の形成プロジェクト	30
5-3 地域特性に応じた交通手段・サービスの提供プロジェクト	33
5-4 誰もが利用しやすいわかりやすい交通環境形成プロジェクト	36
5-5 地域で考え・育て、多様な組織と連携するプロジェクト	39
第6章 施策・プロジェクトの推進体制	41
6-1 関係する主体と基本的な役割	41
6-2 施策の推進方法	42

第1章 計画の概要

1-1 計画の目的

埴町の人口は9,110人（平成29年6月1日）であり、高齢化率は約33.9%（平成29年4月30日）と県平均より高い。社会情勢を踏まえると、今後さらに高齢化率が上昇していくことが想定される。

埴町の地域構造は、町の中心部を南北に貫く国道118号沿いに町役場・埴厚生病院・磐城埴駅・商業施設等が立地・集積し、居住地が放射線状に分散している低密分散型の地域構造となっている。

このような中で、暮らしの足として欠かせない埴町のバス交通は、路線バス22系統、スクールバス3系統が運行されているが、1系統以外はすべて赤字路線となっている。

このような地域の現状と交通の状況を踏まえ、埴町のまちづくり施策との連携や、周辺市町村との連携による定住自立圏としての共生から、住民が利用しやすく持続可能な公共交通体系を再構築するため、公共交通政策のマスタープランとなる地域公共交通網形成計画の策定を行う。あわせて、「地域公共交通網形成計画」に位置づけた地域公共交通再編事業を実現するため「地域公共交通再編実施計画」を策定する。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「埴町第5次長期総合計画」（平成23年3月）や広域計画である「しらかわ地域定住自立圏共生ビジョン」（平成27年10月）などとの整合を図るとともに、これらの計画における将来像の実現に向けて重要な役割を果たす地域公共交通のマスタープランとして位置づける。

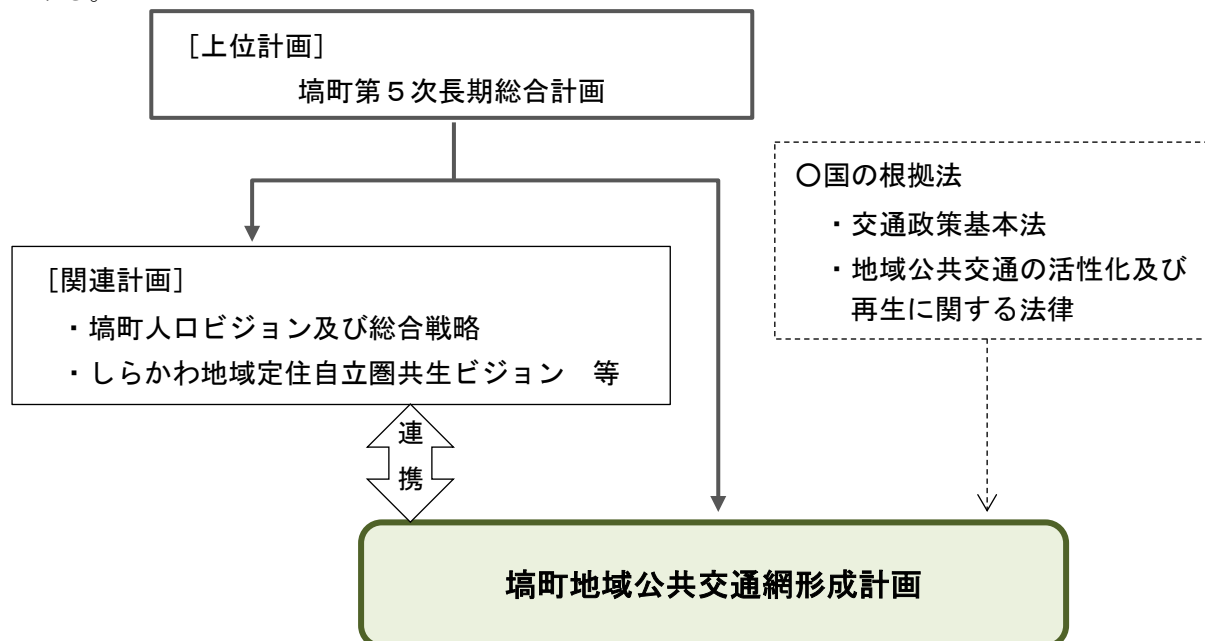
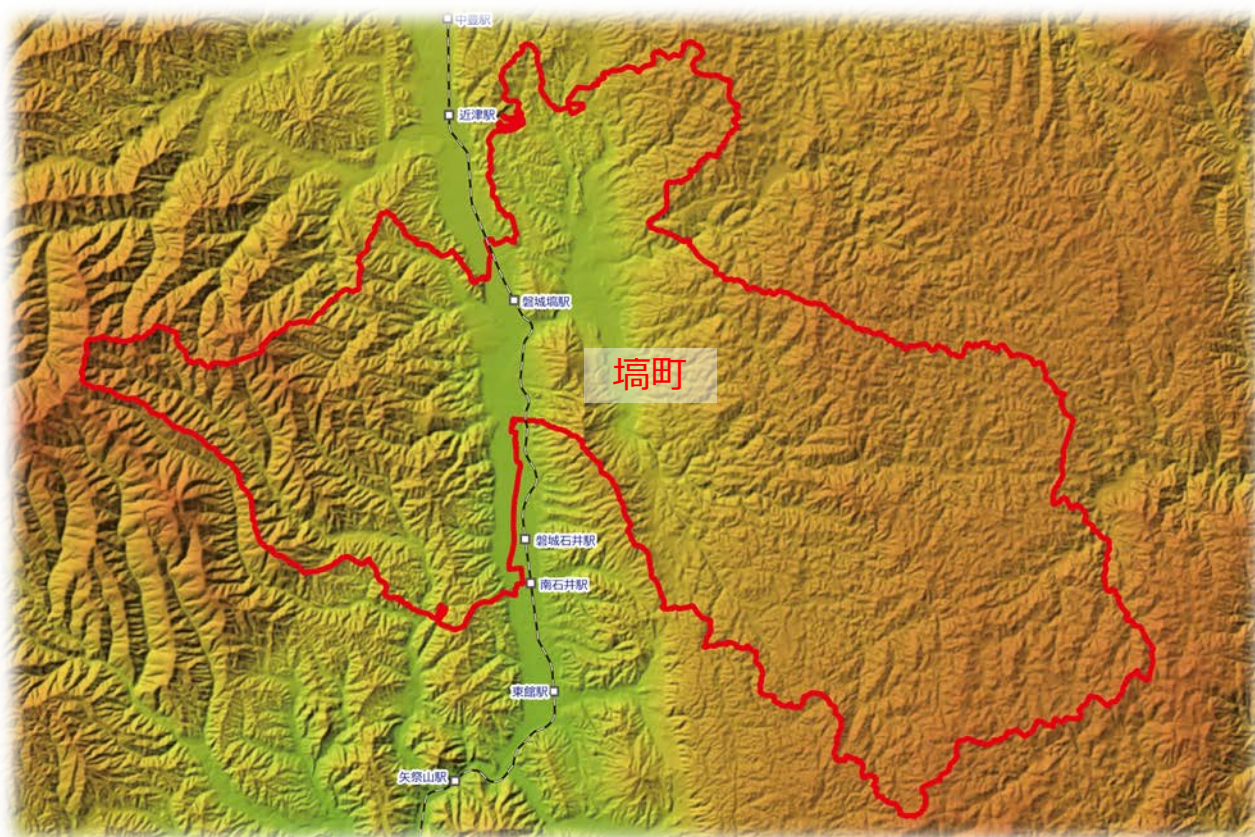


図1-1 地域公共交通網形成計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画は、埴町全域を対象とする。



1-4 計画の期間と進め方

本計画の計画期間は、平成 30 年度から平成 39 年度までの 10 年間とする。

なお、本計画書は前期 5 か年の計画を中心に記載するとともに、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

1-5 計画の構成

本計画は以下の項目で構成する。

第1章 計画の概要

○計画の目的、位置づけ、区域、計画の期間と進め方、計画の構成



第2章 地域の現状

○埴町の地勢や人口動態、公共交通の状況、町内の施設分布状況
○公共交通に対する住民・学生の意向



第3章 公共交通を取り巻く課題

○地域公共交通の問題点・課題、地域別の課題
○課題解決に向けた交通ネットワークの方向性



第4章 計画の基本方針・基本目標

○本町の公共交通が目指す将来像(基本方針)
○施策・事業の方向性
○埴町の将来公共交通ネットワークの将来イメージ
○計画目標の設定



第5章 施策・プロジェクトの展開

○取り組み方針、施策・プロジェクト体系
○まちづくりと連動・整合する公共交通網の形成プロジェクト(目的、取り組み内容、実施主体とスケジュール)



第6章 施策・プロジェクトの推進体制

○関係する主体と基本的役割、施策の推進方法

第2章 地域の現況

2-1 地域現況の整理

(1) 埴町の概況

- ・埴町は、福島県の南東部に位置しており、県南地域に所管される。北は棚倉町と鮫川村、南は矢祭町、東は茨城県に面している。
- ・町の中央には、鮎の生息数日本一を誇る久慈川が流れ、東西を山に囲まれた自然豊かなまちである。
- ・広域幹線軸として、南北に国道 118 号が走っており、それと並行するように鉄道が走っている。また、町の北部に国道 289 号、南部には 349 号が走っている。
- ・鉄道は、JR 水郡線が町内を縦断している。JR 水郡線は平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災の影響で一時全線不通となっていたが、同年 4 月には全線の運行が再開している。

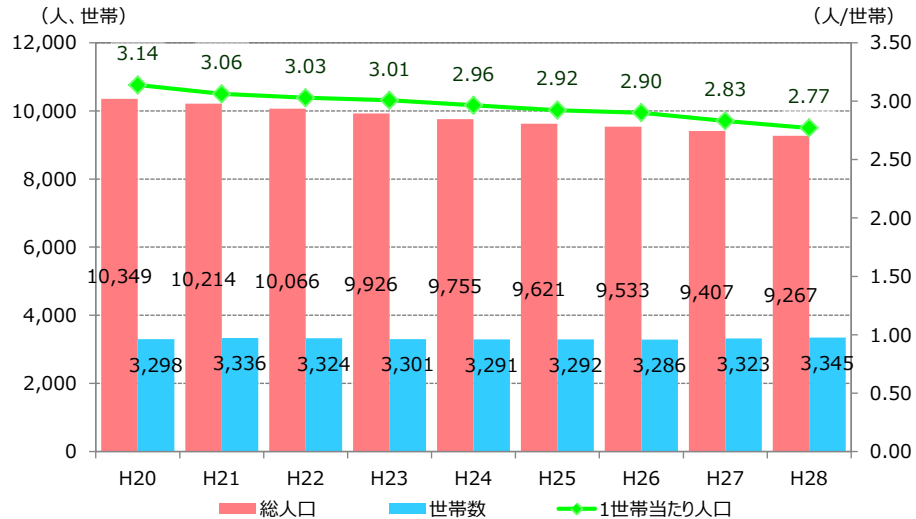


図 2-1 埴町の位置図

(2) 人口・世帯

①人口・世帯数の推移

- ・ 埴町の人口は、平成 20 年以降減少傾向にあり、平成 28 年には 9,267 人となっている。
- ・ 世帯数の推移は、横ばいとなっているが、平成 26 年以降徐々に増加傾向にある。
- ・ 1 世帯当たりの人口は、一貫して減少傾向にあり、平成 28 年には、2.77 人／世帯となっている。

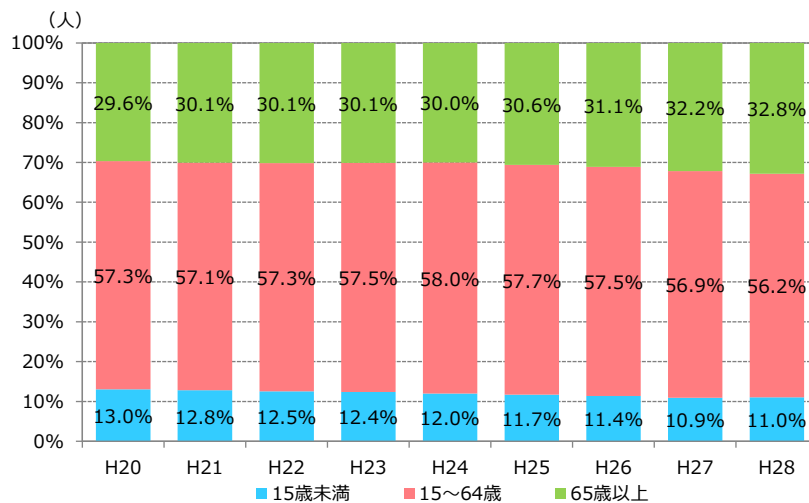


資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
※外国人を除く

図 2-2 人口の推移

②世代別人口の推移

- ・ 平成 28 年の世代別人口の割合は、年少人口（15 歳未満）が 11.0%、生産年齢人口（15～64 歳）が 56.2%、老年人口（65 歳以上）が 32.8%となっている。
- ・ 世代別人口の推移をみると、老年人口が徐々に増加しており、平成 28 年には総人口の 3 割以上を占めている。

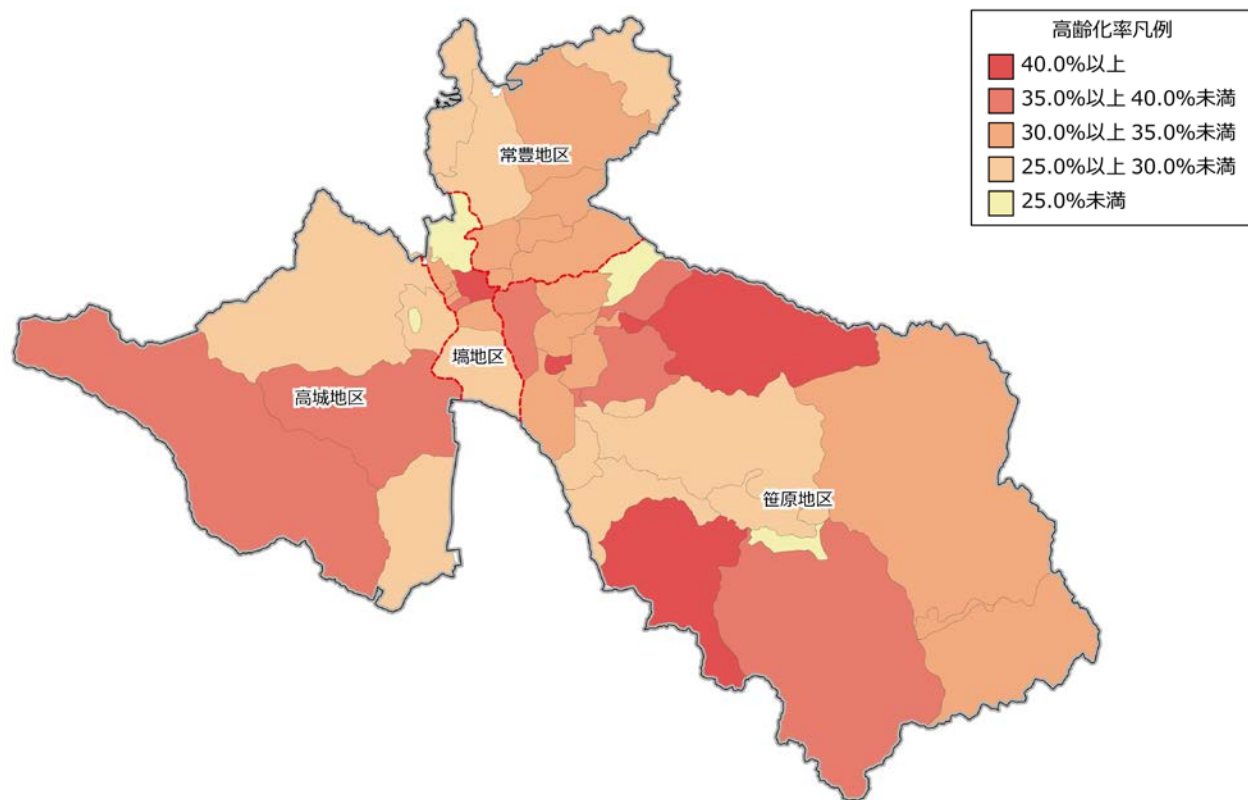


資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
※外国人を除く

図 2-3 年齢 3 区分別人口割合の推移

③高齢化率

- ・ 埴町の高齢化の状況について、平成 22 年の高齢化率からみると、平成 28 年の町全体の高齢化率（65 歳以上の割合）32.8%を上回る高齢化率 35.0%以上の地域が多くみられる。
- ・ 町の中心部や笹原地区の山間部などでは、高齢化率 40.0%以上の地域がみられる。



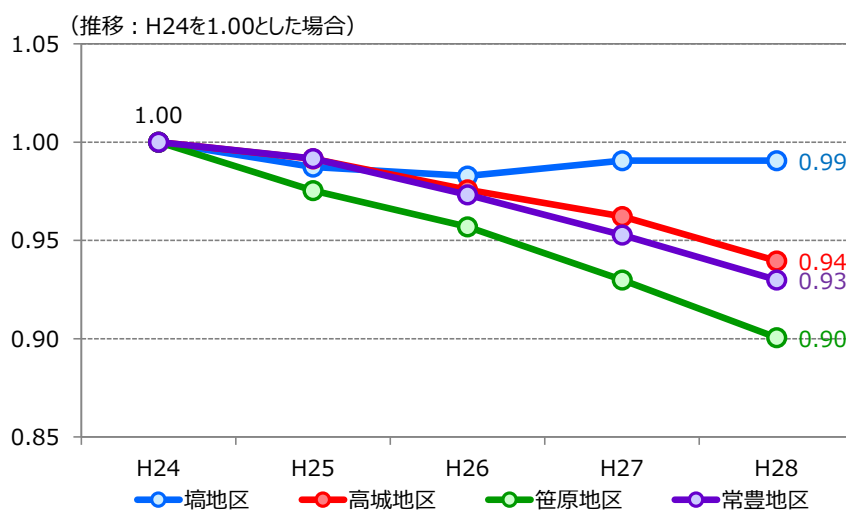
資料：H22 国勢調査

※高齢化率：区域内総人口に対して 65 歳以上の人口が占める割合

図 2-4 小地域別高齢化率（平成 22 年）

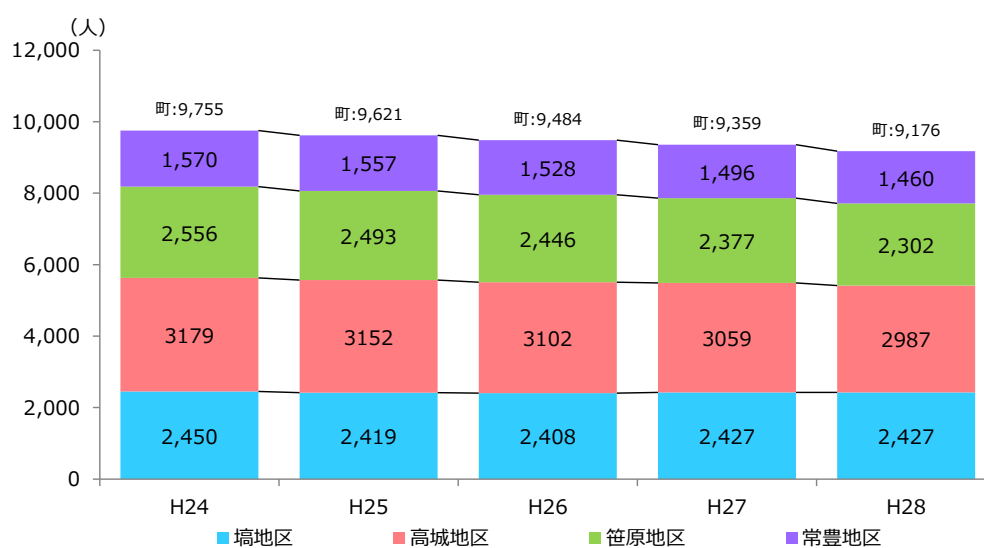
④地域別人口の推移

- ・地区別人口の推移について、平成 24 年以降塙地区は横ばいの傾向となっているが、高城地区、笹原地区、常豊地区では減少傾向となっている。平成 24 年と平成 28 年を比較すると塙地区ではあまり変化はみられず、高城地区、笹原地区、常豊地区では約 1 割の減となっている。



資料：塙町資料

図 2 - 5 地域別人口の推移

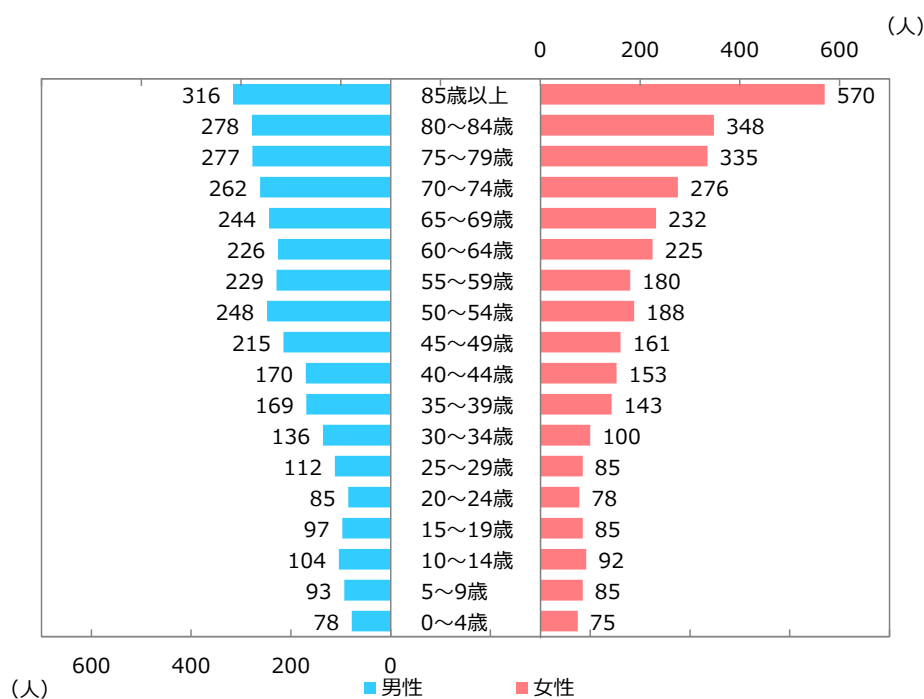


資料：塙町資料

図 2 - 6 地域別の人口・世帯数

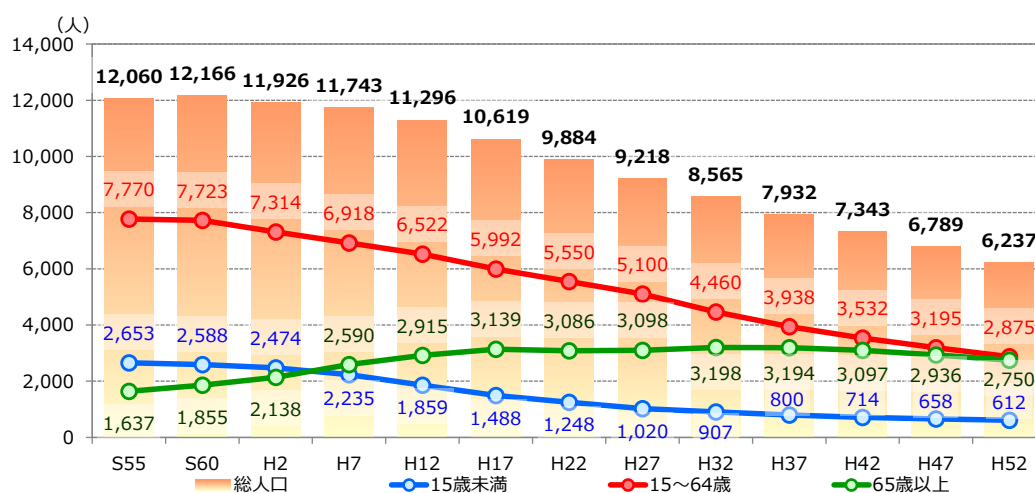
⑤将来人口

- ・国立社会保障・人口問題研究所が推計した、平成 47 年の年齢 5 歳区分の人口ピラミッドをみると、男性は 70 歳以上、女性は 75 歳以上が人口の中心となっており、より一層高齢者層が急増し、高齢化問題が顕在化する可能性がある。
- ・また、年齢別の将来展望では、平成 52 年には総人口が 6,237 人になると予想している。
- ・人口構成比をみると平成 52 年では、15 歳未満が 612 人、15～64 歳が 2,875 人、65 歳以上が 2,750 人となっている。



資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成 20 年 12 月推計）

図 2-7 将来人口ピラミッド（平成 47 年）

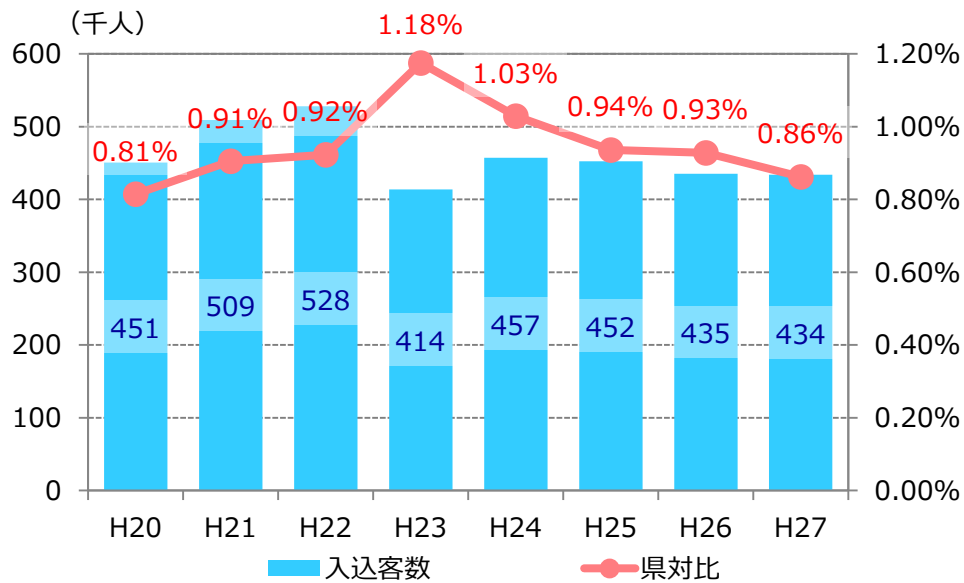


資料：埴町人口ビジョン「年齢 3 区分別人口の推移」

図 2-8 将来人口推計

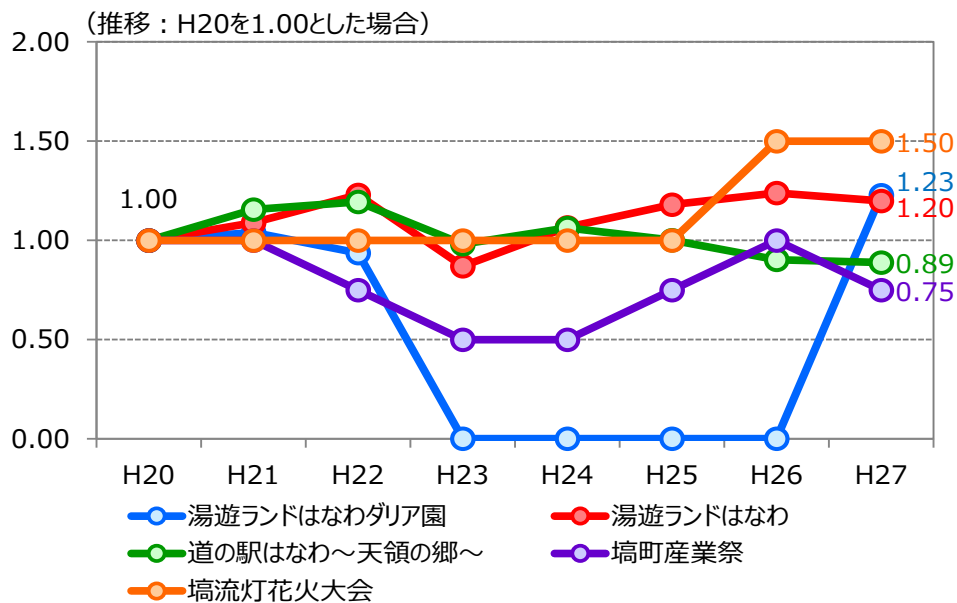
(3) 観光入込客数状況

- 観光入込客数の推移は、平成 20 年以降増加傾向にあったが、平成 23 年に発生した原発事故の風評被害の影響等で入込観光客が減少している。また、翌年の平成 24 年に増加がみられるが、平成 25 年以降は減少傾向となっている。
- 埴町の地点別観光客入込客数の推移をみると、公営の温泉施設である「湯遊ランドはなわ」と、毎年 8 月に開催される「埴流灯花火大会」の推移が右肩上がりとなっている。また、「湯遊ランドはなわダリア園」は平成 27 年 8 月 21 日にリニューアルオープンしており、人を集めている。



資料：福島県「観光統計概要」

図 2 - 9 埴町の観光入込客数の推移

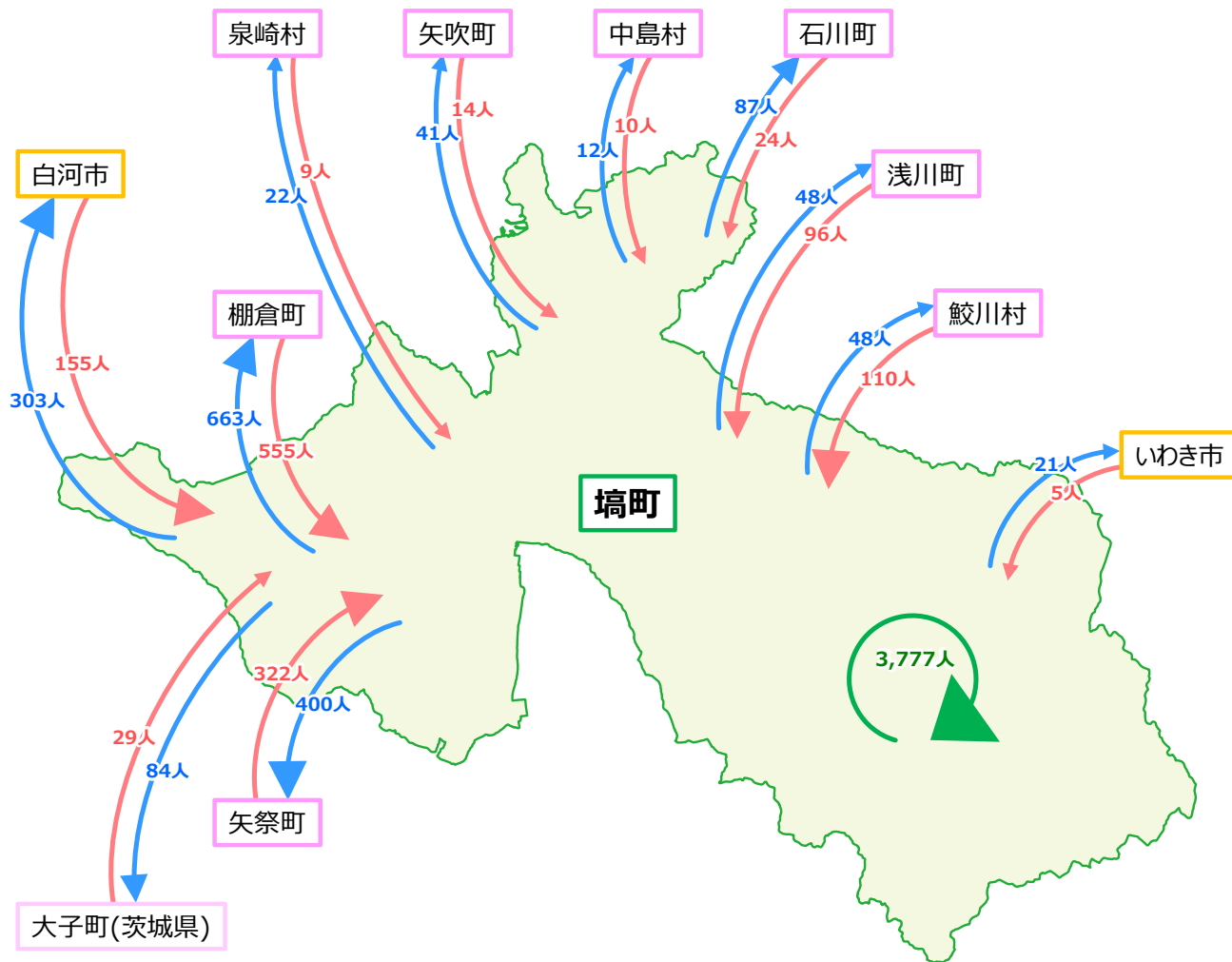


資料：福島県「観光統計概要」

図 2 - 10 地点別観光入込客数の推移

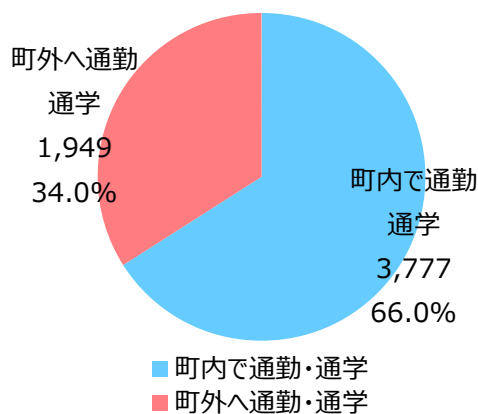
(4) 近隣市町村との移動実態（通勤・通学流動）

- ・主な通勤・通学流動は、通勤・通学ともに町内が多くなっている。
- ・町内での通勤・通学者が3,777人、町外への通勤・通学者が1,949人となっている。
- ・移動の割合を見ると、6割以上が町内での通勤・通学を行っていることがわかる。



資料：H27 国勢調査

図 2 - 1 1 主な通勤・通学流動状況



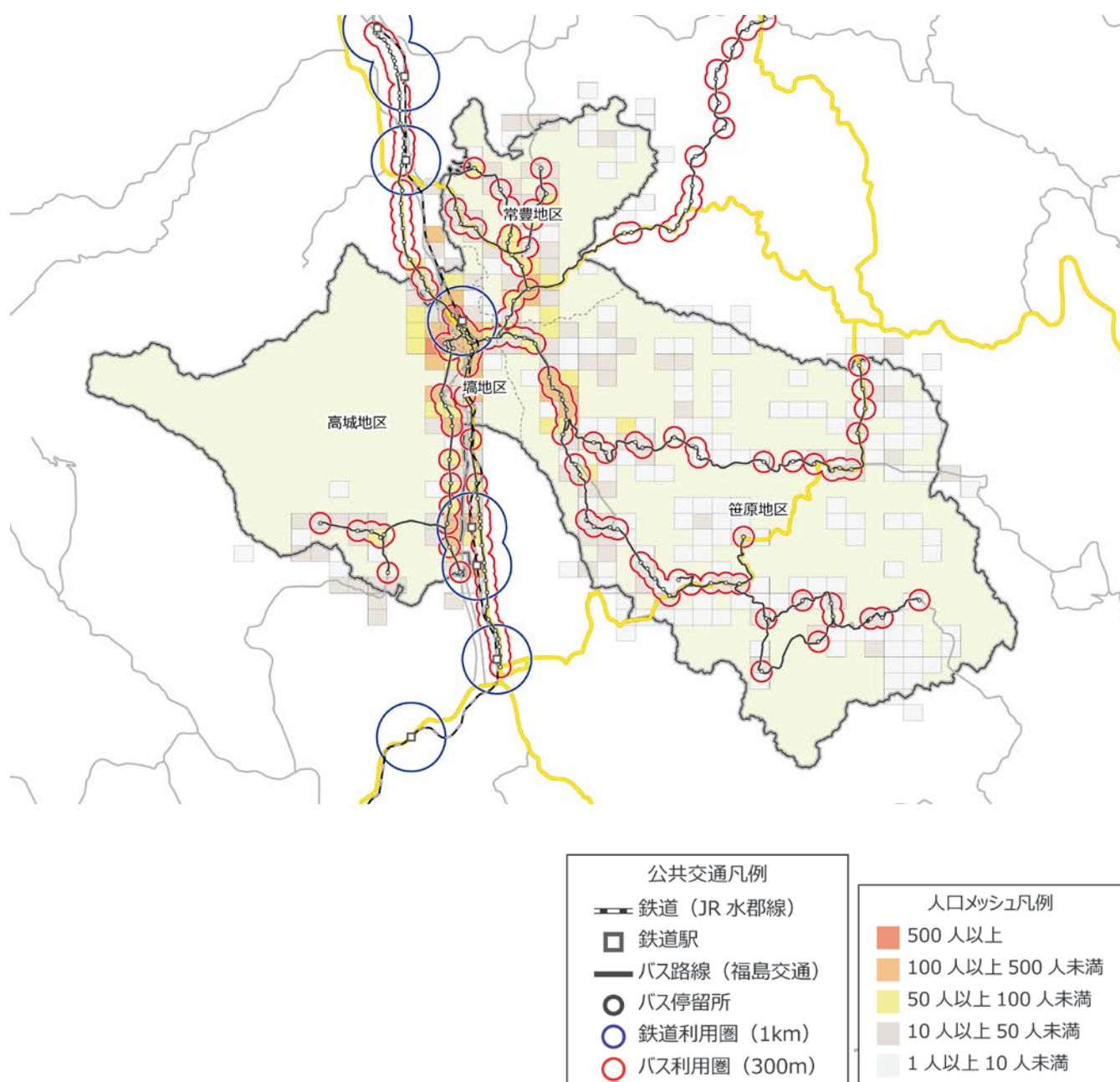
資料：H27 国勢調査

図 2 - 1 2 通勤・通学流動割合

2-2 埜町の公共交通

(1) 町内の道路・交通環境

- ・幹線道路として国道 118 号及び 289 号が町内を縦断しており、地域間移動の重要な幹線軸となっている。
- ・国道 118 号線に沿うように JR 水郡線が通っており、磐城埜駅を中心とした交通結節点において路線バス等の他の交通モードと接続している。
- ・人口の分布状況をみると、人口が多く分布しているエリアは、バス路線のバス停圏（バス停から 300m）か、鉄道駅圏（鉄道駅から 1km）に概ね含まれている。



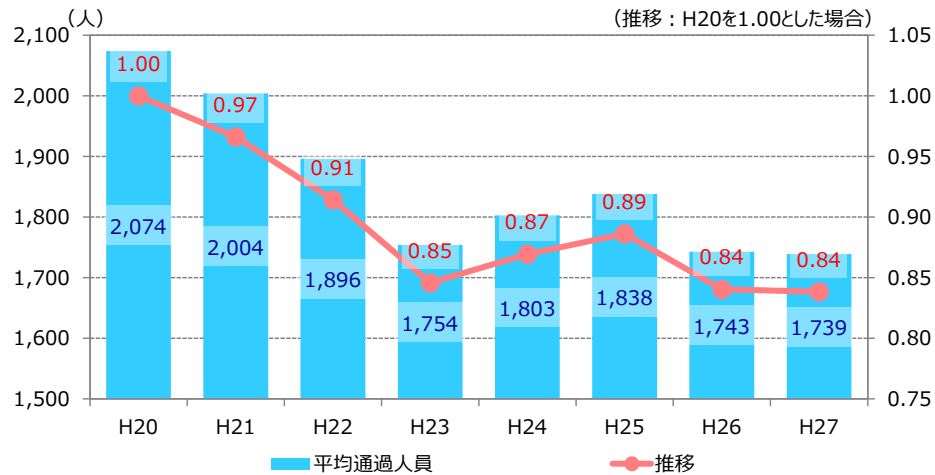
人口メッシュ資料：H27 国勢調査

図 2-13 道路・交通環境

(2) 地域公共交通の実態

①JR 水郡線

- ・JR 水郡線は、水戸駅（茨城県水戸市）から郡山駅（福島県郡山市）までを結ぶ鉄道路線である。塙町を運行する鉄道の運行本数は、1～2 時間に約 1 本となっている。
- ・利用者数は、平成 20 年以降減少傾向にあったが、平成 23 年以降はほぼ横ばいとなっている。



資料：JR「JR 路線別ご利用状況」

図 2 - 1 4 JR 水郡線年度別平均通過人員の推移



図 2 - 1 5 JR 水郡線路線図

②路線バス

- ・ 埴町内で運行している路線バスは、「福島交通」で、棚倉・埴線、東館線、片貝・矢塚線、那倉線、佐ヶ草線、埴・鮫川線、出戸線の7路線が運行している。
- ・ バス交通は埴厚生病院と町内を結ぶ生活路線としての役割が強くなっている。

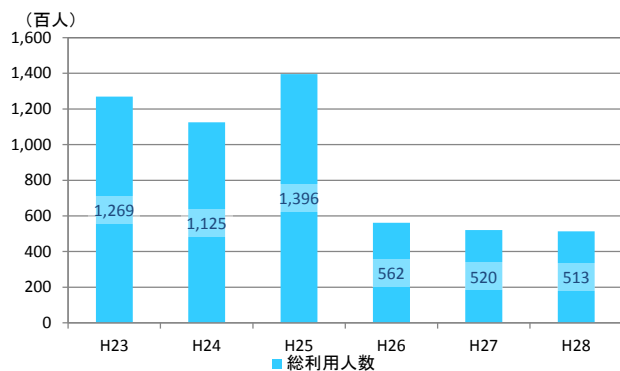


図 2-1 6 利用者の推移

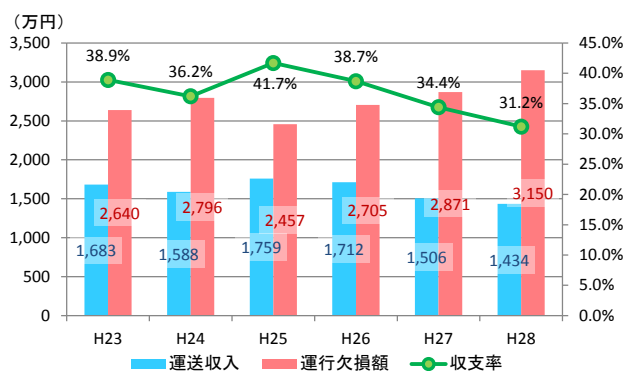


図 2-1 7 年度別収支状況



(H29.4 現在)

図 2-1 8 民営バス路線図

③タクシー事業者

- ・ 塙町にはタクシー会社が 2 社運行している。

表 2 - 1 町内のタクシー事業者一覧

	事業所名	所在地	地域
①	有限会社塙タクシー	塙町大字塙字材木町 94-4	塙地区
②	有限会社ファミリータクシー	塙町大字塙字大町 1-24-8	塙地区



図 2 - 1 9 タクシー事業所

2-3 町内の施設分布状況

- ・ 塙町の町民の主な行先は塙地区に集中しており、病院、商業施設、町役場等が集積している。
- ・ 小学校は、塙地区以外の各地区に1校ずつ（平成29年度時点）、中学校は町内に1校となっている。また、高城地区には福島県立塙工業高校があり、塙中学校と中高連携教育が行われている。
- ・ 中心部には塙厚生病院が立地し、町内外から多くの利用者が訪れているため、東白川郡における重要な医療施設となっている。
- ・ 笹原地区にはダリア園があり、湯遊ランドはなわと隣接している。8月～10月にかけて『はなわのダリア祭り』が開催されており、開催期間中の土日祭日にはJR磐城塙駅と湯遊ランドはなわダリア園間を無料送迎車が運行している。

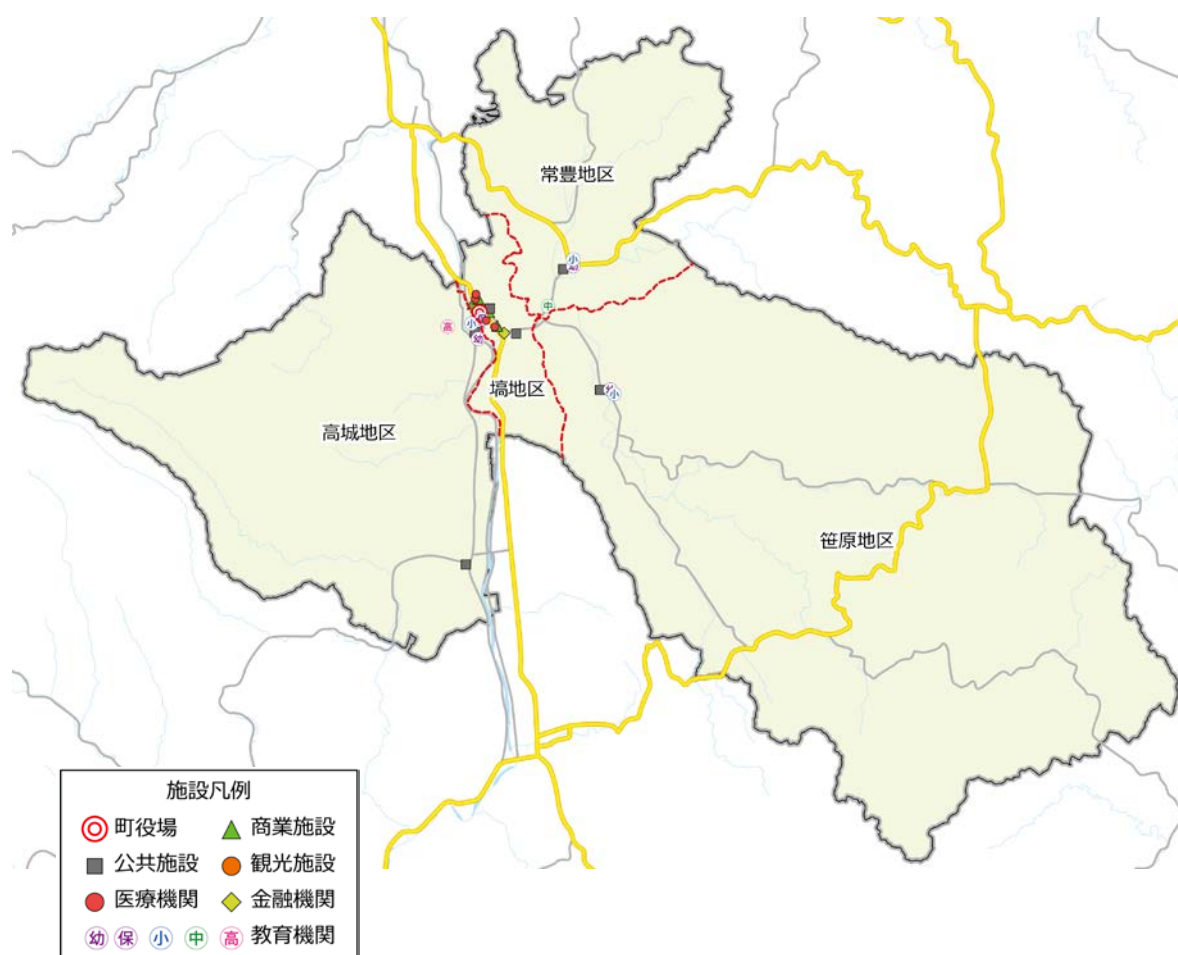


図2-20 塙町の主要施設位置図

2-4 地域公共交通に対する住民・学生の意向

(1) 住民アンケート調査

①調査の概要

埴町の日常生活における行動特性や公共交通の利用実態、公共交通に対する意見・要望及び満足度評価・重要度を把握することを目的としてアンケート調査を実施した。

住民アンケート調査については、20歳以上の男女を無作為に抽出し、今後公共交通の利用が多く見込まれる免許返納検討層（70～80代）を重点把握層として配布票数を多く設定し、全体で1,654票配布した。

学生アンケート調査については、今後通学で公共交通の利用が見込まれる埴中学校3年生と町内在住の高校1年生を対象とした。埴中学校協力により中学3年生に73票配布、また、高校生1年生には81票を郵送配布した。

表2-2 アンケート調査の概要

区分	住民（20歳以上）	中学生・高校生
目的	・住民の日常生活における移動実態や公共交通の利用実態、意見・意向等を把握する	・公共交通のメインユーザーである学生において、通学の実態や今後の需要及び意見・意向等を把握する
調査範囲	・埴町内	・埴町内
対象	・20歳以上の男女※但し100歳以上及び不詳は除く ・免許返納検討層（70～80代）をボリュームゾーンとして設定 ⇒都市部以外では、免許返納の検討開始が70代以降の場合が多いため	・埴中学校の中学3年生 ・町内在住の高校1年生の男女 （中学生73名、高校生81名）
方法	・郵送配布・郵送回収	・中学生：HR等で配布・回収（全数回収） ・高校生：郵送配布・郵送回収
実施時期	・発送：9月22日（金） ・投函締切り：10月2日（月）	・各学校へと配布：9月下旬 ・各学校から回収：10月6日（金）
回収結果	・回収603票（回収率40.2%）	・中学生：回収70票（回収率95.9%） ・高校生：回収22票（回収率27.2%）

②調査結果

調査結果は以下のとおり。

表 2-3 アンケート調査の概要

埴町 住民アンケート結果（603 票）	
回答者属性	・ 65 歳以上の回答が約 7 割となった ・ 上記回答割合より多く、「500m 以上歩けない」と回答した住民が多かった
公共交通の利用状況	・ 運転免許返納は 75 歳以上になってからを希望している回答者が 9 割弱 ・ 上記の回答から試算すると、現在から 10 年以内には 200 人以上が免許返納を希望しているという結果となった ・ 免許返納後に公共交通を利用する予定はあるが、公共交通が何時に走っているか知らず、乗り継ぎも出来るのか不安という回答が 80 件以上確認された ・ 現在公共交通を利用している回答者は 70 名程度確認された ・ 利用者は「運行本数・間隔」と「運行時間（始発・終発等）」に改善の要望が確認された
希望する新規交通	・ 運賃について、新規交通を導入する場合は片道 200 円で移動したいという回答が多かった。レジャー目的地であれば片道 500 円までという回答が多かった ・ 新規交通が導入された場合、運行本数は朝・昼・夜の 3 往復を最低本数として希望していることが確認された ・ 新規交通が導入された場合、運行頻度として毎日運行して欲しいが、平日のみ運行でも可という回答も 100 人近く確認された ・ 公共交通自体に対する意向としては、今後も利用し、地域で維持していくという回答が確認された。 ・ 希望する新規交通について、具体的には、埴厚生病院までの直通バスとタクシーの補助チケット等が希望された。この結果から、複数の交通モードを使い分けたいという意向が見受けられた。 (例：埴厚生病院まで直行し、通院後、買い物など済ませ自由な時間に帰れるタクシーを活用する、等)
埴町 学生アンケート結果（中・高合算 92 票）	
回答者属性	・ 中学 3 年生の志望高校は 8 割が棚倉町などの町外であることが分かった ・ 町内の高校 1 年生は地域外への通学が 7 割であることが確認された
公共交通による通学状況	・ 高校への登校（中学生の回答による通学予定時間含む）は朝 7 時前後に自宅出発、下校は 17 時 30 分以降が回答として多かった ・ 公共交通で通っている高校生からは、「運行本数・間隔」と「バス停・待合室の快適性」「運行状況などの情報発信」に改善要望があった
高校通学において希望する新規交通	・ 新規交通が導入され、通学定期券が販売された場合、定期券代として月 1 万円前後を上限として希望している回答が最も多かった（現状では月 2 万かかっている家庭が最も多い結果となった） ・ 中学 3 年生の回答から、高校通学を始める前準備として「公共交通の運行情報や乗り場」がわかりやすいことが希望された。 ・ 高校 1 年生の回答から、高校通学に必要なこととして「スムーズな乗り継ぎのための運行ダイヤ」と「乗り継ぎや運行ダイヤがわかりやすい情報提供」を希望された ・ 上記 2 つの希望が満たされた新規交通が導入された場合、本調査において、町内で最低でも約 80 人（回答者の学生の約 9 割）は利用する意向があることが確認された

(2) 病院利用者ヒアリング調査

①調査の概要

実施時期：平成 29 年 10 月 27 日（金）

調査対象：病院利用者（付き添い含む）

表 2-4 実施状況

調査箇所	調査時間	回答数
埴厚生病院	8：30～16：30(8.0h)	119 票

②調査結果

調査結果は以下のとおり。

表 2-5 ヒアリング結果

埴町 住民アンケート結果概要（119 票）	
回答者属性	・ 70 歳以上の回答が 4 割弱、60 代を含めると 6 割以上 ・ 町外からの通院が 7 割近く、棚倉町・矢祭町からが 3 割以上
公共交通の利用状況	・ 自家用車による通院が 8 割近くとなった。家族などの送迎が約 1 割で、公共交通の潜在需要層として考えられる ・ 公共交通の利用は、家族の送迎が難しい時や、運転に不安がある冬期にニーズ有り
希望する新規交通	・ 新規交通が導入された場合、希望する交通サービスと片道運賃の金額は、「自宅から目的地に行ける交通サービス」であれば「片道運賃 500 円」を希望する意見が最も多かった。 ・ 「各町村からの埴厚生病院まで運行するシャトルバス」も上記交通サービスに次いで「片道運賃 500 円」を希望されていることから、利便性を確保すれば片道 500 円前後まで設定しても許容される可能性が高いという結果となった ・ 通院時には周辺商業施設にも立ち寄る利用者が多いため、病院から帰宅する際において他施設への接続ニーズがあると考えられる

第3章 公共交通を取り巻く課題

3-1 公共交通の現状と課題

分析結果を踏まえ公共交通の現状からみた問題点と課題を次の6つに類型化し整理した。

【問題点1】

- ・町内外への需要に対応しきれていない

通学・通院等、他市町村からも移動需要のある本町では、鉄道・バスによる乗り継ぎの不便さが指摘されている。また、町内移動においても公共交通の本数・ダイヤに対する指摘が確認された。

【課題1】

- 隣接市町村への移動を含めた移動ニーズへの対応

本町から棚倉町や白河市等、また、矢祭町から本町への移動等が確認されており、通学・通院において町外移動の検討も重要である。町内においては各地区からの中心部への移動がポイントとなる。道の駅や温泉施設等への時期による観光需要も含めて検討する。

【問題点2】

- ・人口減少等による利用者数の減少

本町では高齢化等を伴う人口減少が著しく、小学校の統廃合も行われた。平成52年には現在よりも約3,000人減少すると予測され、今後公共交通の利用者も減少することが予測される。

【課題2】

- まちの変化に合わせた公共交通の見直し・再編

今後の人口減少、さらなる高齢化や学校統合、移住促進による団地設置等、町内中心部以外における移動手段の確保がより難化する。生活拠点の集中した中心部までの移動手段を導入・見直し検討を行い、公共交通の運行体系の再編を図る必要がある。

【問題点3】

- ・地域によって交通格差が存在する

通院アンケート等にも山間部での冬期自家用車利用の不安が指摘されている。本町の地域実情によっては、免許の有無に係らず、移動に不安がある期間・地区が存在する。

【課題3】

- 地域の実情に応じた公共交通体系の構築

本町において、中心部と山間部、冬期とそれ以外、高齢化の状況等、地域の実情に合わせた交通サービスの必要性を検討する。交通の幹線軸から距離のある山間部を中心に、バス・タクシー等の運転のプロによる交通の対応支援を検討する必要がある。

【問題点 4】

- ・自動車依存率が高く、他の交通手段への移行が難航

本町の高齢化率は地域で差があり、高齢化に伴う運転への不安や免許返納検討も確認された。自家用車運転以外の交通セーフティネットが浸透していない。

【課題 4】

- 運転免許の有無に係らない最低限の外出機会の確保

地域差のある高齢化の進展や、学校再編等のまちの変化により人口分布・構成が今後とも変化すると考えられる。学生の移動においての手段、免許返納後や自家用車運転の引退後の買物・通院等、最低限の外出機会の提供が課題となる。

【問題点 5】

- ・公共交通の情報周知が不十分

「公共交通がどのように運行されているか知らない」等の結果がアンケートから確認されているように、公共交通を利用する以前に利用するための検討材料が住民まで認知されていない現状である。

【課題 5】

- 地域公共交通利用に対する情報提供・案内の推進

公共交通の経路・運行時刻・ダイヤ等の情報提供が不十分。アンケートでも「わかりやすければ利用する」との回答があり、利用してもらうためには情報提供の見直し・改善が必要である。通学利用においては、運行状況の情報を提供することも検討する。

【問題点 6】

- ・利用状況に比例した財政負担の増加

様々な理由から公共交通の利用者が減少している反面、交通弱者の移動手段確保は必要である。それに伴い、財政負担は大きく、効率化を図らなければ今後負担は増加する可能性が高い。

【課題 6】

- 国の支援見直しや利用者の減少に合わせた、持続可能な交通運営

国の復興関連支援等の見直しが想定され、地域で自立した持続可能な交通体系の構築が急務。人口減少・分布の変化、運転手の担い手不足等、行政・交通事業者だけで地域公共交通の維持・確保は困難。

3-2 地区別の課題

現況分析結果や住民意向調査結果を踏まえ、地区別の課題を整理した。

(1) 地区特性と公共交通の状況

埴地区に主要施設が集積するが、中心から1km～1.5km圏に施設が分布し徒歩で移動するには距離がある。高城地区や笹原地区では路線バスでカバーできない交通不便地域が多く存在する。

【埴地区】

- ・町役場等主要施設が集積するが、中心から1km～1.5km圏に施設が分布し徒歩で移動するには距離がある。こども園を開設予定。

【常豊地区】

- ・町内で最も高齢化率の低い地区。人口は最も町内で少なく、平成27年で約1,500人。棚倉町や町の中心部へも比較的移動しやすく、中学校を有することから若年層が比較的多く居住している。
- ・居住地区が分散して存在していることから、各居住地区を繋ぐように運行しているバス路線が循環型運行のようになってしまい、長大路線化。

【高城地区】

- ・路線バス・JR水郡線が運行しているが、路線バスでカバーできない交通不便地域がある。

【笹原地区】

- ・町内で最も広大な中山間地区。高齢化率も最も高く、人口減少率は町内で最も高い。茨城県にも面し、生活圏は町中心部以外にも矢祭町等、町外も含まれる。本地区には廃校となった那倉小学校を改修した「あぶくま高原美術館」や、片貝小学校矢塚分校を改修したコミュニティ拠点「ふるさとカフェ矢塚分校」等、有志による地域づくりが盛んな地区でもある。
- ・狭隘道路を路線バスが運行しているが、路線バスでカバーできない交通不便地区も多く存在する。

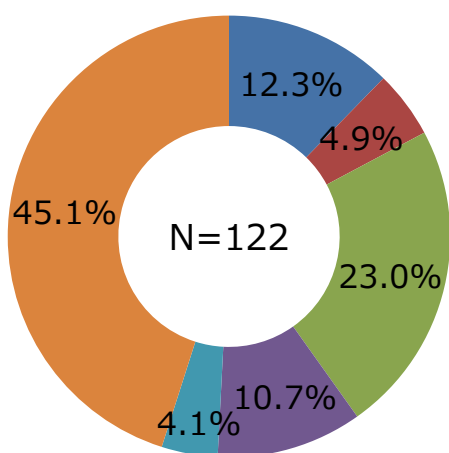


図 3-1 地域特性と公共交通の状況

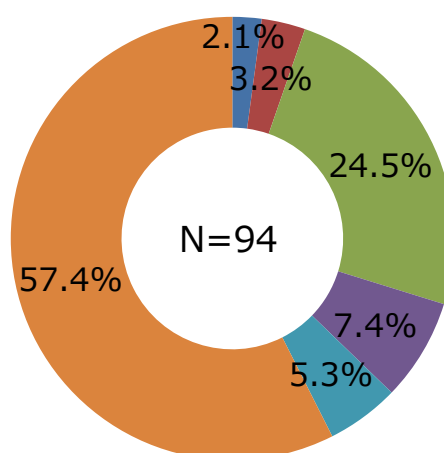
(2) 公共交通利用状況や利用意向

日常的に公共交通を利用している人は笹原地区が 12.7%と最も多く、埴地区の 12.3%、常豊地区の 8.9%、高城地区の 2.1%の順になっている。今後の利用意向は、常豊地区が 35.8%、笹原地区が 34.2%と、埴地区の 23.0%、高城地区の 24.5%より 10%ほど高くなっている。

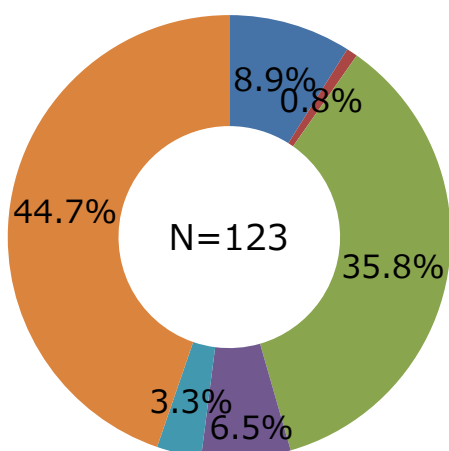
埴地区



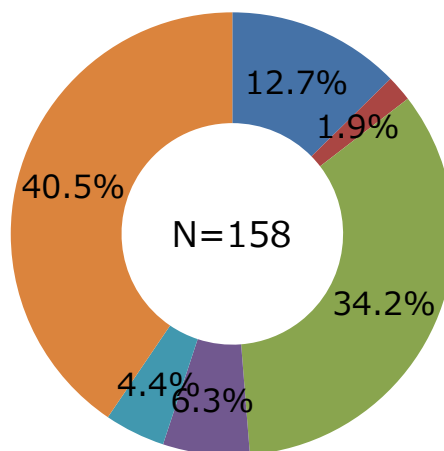
高城地区



常豊地区



笹原地区



凡 例

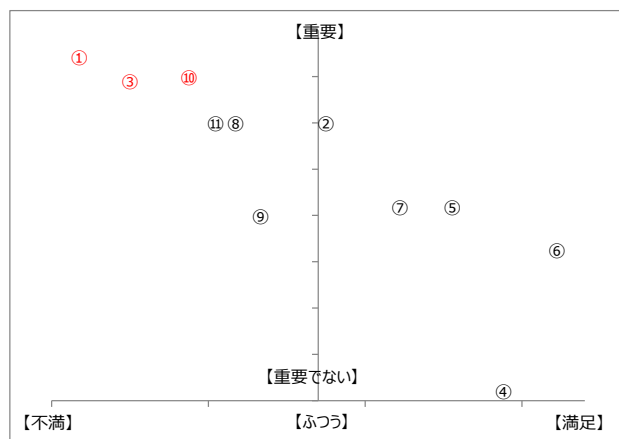
- 日常的に利用している
- 最近になって利用しはじめた
- 現在は利用していないが、今後利用したい
- どのように運行しているかわからない・知らない
- 利用していたが、利用するのをやめた
- 利用したいと思わない・必要がない

図 3 -2 地域別の公共交通利用状況

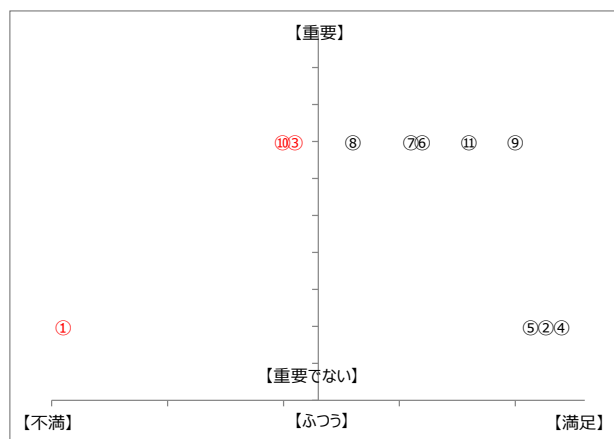
(3) 重視する公共交通サービス内容

埴地区、高城地区、常豊地区、笹原地区ともに運行本数や運行時間の重要度が高い。その他では、埴地区、高城地区で公共交通相互の乗り継ぎ、常豊地区、笹原地区で案内・表示等の情報発信が重視されている。

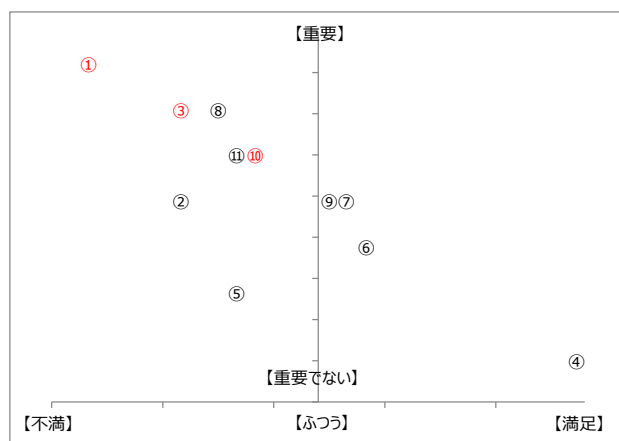
埴地区



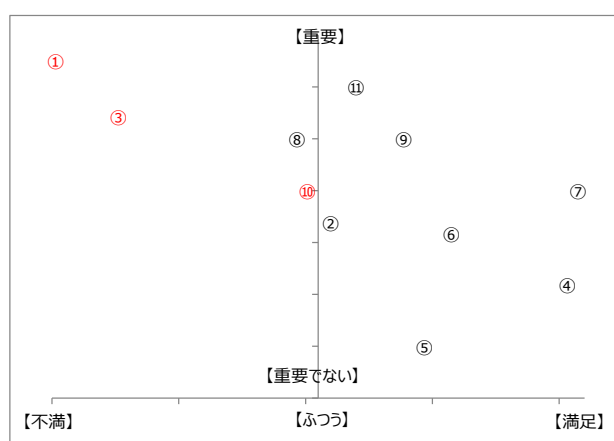
高城地区



常豊地区



笹原地区



①	運行本数・間隔
②	運行地域・運行ルート
③	運行時間（始発・終発等）
④	運転手のあいさつなどの対応
⑤	バス停・待合所の快適性
⑥	車両の設備（大きさ・乗りやすさ）

⑦	運賃・料金設定
⑧	案内・表示等の情報発信
⑨	路線図・時刻表等のわかりやすさ
⑩	交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ
⑪	公共交通全般

図 3-3 地域別の公共交通サービス内容の重要度
(住民・学生アンケート結果より抜粋)

(4) 地区別の課題

地区別に見た交通課題を以下に整理した。

【地区別の課題のまとめ】

地域によって、中心部と山間部、冬期とそれ以外、人口分布や高齢化の状況等が異なるが、どの地域でも公共交通の運行本数の確保が望まれており、路線バスでカバーできない地域では、タクシー等を活用した多様で小規模な需要に対応できる持続可能な公共交通の導入を検討する必要がある。

【埴地区の課題】

- ・暮らしの主要施設が集積する埴地区は鉄道・バス・タクシー等の交通結節機能を高めるとともに、徒歩移動には距離がある施設間の移動環境を整える必要がある。

【高城地区の課題】

- ・路線バスでカバーできない高城地区の公共交通不便地区はタクシーの活用など小規模需要対応型交通の導入を図る必要がある。

【常豊地区の課題】

- ・バス利用時に迂回が多くなる地区を中心にタクシーの活用等、小規模需要対応型交通の導入を検討する必要がある。

【笹原地区の課題】

- ・移動需要を路線バス等でカバーすることが困難な地区が多数あるが、有志による地域づくり活動が活発な地区も確認されている。地域自らが計画や運営に携わる住民協働型の小規模需要対応型交通の導入を検討する必要がある。ただし、山間の狭隘道路区間が多いことからタクシー等のプロドライバーの協力が必要。

第4章 計画の基本方針・基本目標

4-1 本町の公共交通が目指す将来像（基本方針）

本町における公共交通のあり方（目指す将来像）は、「埴町第5次長期総合計画」で掲げているまちづくりの理念や、埴町が構成市町村となっている「しらかわ定住自立圏共生ビジョン」において目指す地域づくりに向けた公共交通の役割や、圏域特性からみた公共交通の課題などを踏まえ、以下のとおり定める。また、その実現に向けた基本方針を以下のとおり定める。

地域が目指す将来像

◎埴町第5次長期総合計画



◎しらかわ地域定住自立圏共生ビジョン

多様な地域資源や経済が循環する地域づくり
「圏域の結びつきやネットワークの強化」

埴町における公共交通のあり方（目指す将来像）

山水花のまちづくりと定住自立を支える公共交通

公共交通の基本方針

基本方針1. 地域活性化を支え、「まちづくり」と連動・整合する公共交通網の形成

まちづくりと交通が一体となった取り組みを推進。また、鉄道や路線バス幹線とした広域連携を踏まえた交通ネットワークを検討し、国が示す「コンパクト＋ネットワーク」の実現を目指す。

基本方針3. 誰もが利用しやすいわかりやすい交通環境形成

各交通モードの役割分担を明確にし、交通ネットワークの階層化を行う。ニーズに合わせたルート・運賃体系・車両に更新し、利用しやすい交通サービスの提供を導入する。また、認知度を上げるための周知活動を実施する。

基本方針2. 地域特性に応じた交通手段・サービスの提供

健康で豊かに暮らし続けられるよう、最低限の外出機会を提供できる交通サービスの構築を目指す。各地区の特性・ニーズにタクシー等を活用して対応しつつ、町全体として公平な交通体系を構築する。

基本方針4. 地域で考え・育て、多様な組織と連携する交通の仕組みづくり

行政・交通事業者、交通に関連する観光・商業・住民等と協働し、地域のコミュニティを活かして公共交通を考え・育てる仕組みづくりを行う。多様な組織との連携を図ることで、公共交通利用による企画乗車券・特典等し、地域活性化につなげる。

4-2 施策・事業の方向性

塙町の公共交通の将来像（基本方針）実現のための基本的な拠点の配置と交通軸形成の方向を示す。

（１）地域拠点と生活拠点、賑わい拠点、交通結節点の位置づけ

- ・暮らしの中心となり、町民の生活交通の目的地として多い塙厚生病院、磐城塙駅・コミュニティプラザ周辺、商店街を地域拠点とする。特に、磐城塙駅と福島交通塙駅前バス停留所および待合所を交通結節点とする。
- ・生活拠点は、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地区活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、町民の生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくらうとする考え方で、常豊小学校周辺、笹原小学校周辺、旧矢塚分校周辺を生活拠点に位置づける。
- ・賑わい拠点は、交流機能を重視した拠点で、道の駅はなわ、湯遊ランドはなわを位置づける。

拠点	対象地区	拠点形成の方向
地域拠点	・塙厚生病院、磐城塙駅・コミュニティプラザ周辺、商店街、役場	・暮らしの中心となり、生活交通の目的地としての拠点性の強化 ・交通結節機能の整備
生活拠点	・常豊小学校周辺 ・笹原小学校周辺 ・旧矢塚分校周辺	・地域の生活サービスやコミュニティ活動の中心機能を形成
賑わい拠点	・道の駅はなわ ・湯遊ランドはなわ	・賑わい・交流機能を強化



図 地域拠点と交通結節点の位置



図 生活拠点のイメージ
出典：国土交通省「小さな拠点」

（２）公共交通の位置づけ

- ・塙町と白河市、棚倉町、矢祭町、鮫川村等との広域移動や定住自立圏形成を支える交通を地域間幹線と位置づける。
- ・地域拠点と生活拠点、賑わい拠点を連絡・地域拠点と町内各地域を連絡する交通を町内幹線と位置づける。
- ・高城地区、常豊地区、笹原地区から各拠点へのアクセス機能を担い、地域住民の生活を支える路線と位置付ける。
- ・運行本数が極端に少なく、また、他路線と重複する区間の多い路線をその他路線と位置付ける。

区 分	位置づけ	事業主体	対象路線・地区	課題・改善要望	再編の方向
地域間幹線	・塙町と白河市、棚倉町、矢祭町、鮫川村等との広域移動や定住自立圏形成を支える	JR 東日本 福島交通	・JR水郡線 ＜福島交通＞ ・東館線 ・塙・鮫川線	・町内外の交流連携、生活を支えるための維持・強化、白河方面への乗り継ぎ向上 ・バス路線のわかりやすさの向上	＜短期（おおむね5年間）＞ ・棚倉駅における白河市方面への乗り継ぎ強化 ・バス路線の方面別系統への統合・再編 ・磐城塙駅・塙駅前停留所の交通結節機能の強化 ・塙駅前停留所待合所の快適性向上 ＜中長期（おおむね6年目以降）＞ ・JR水郡線の昼間時運行便の運行日の拡大
町内幹線	・地域拠点と生活拠点、賑わい拠点を連絡 ・地域拠点と町内各地域を連絡	福島交通	＜福島交通＞ ・佐ヶ草線 ・片貝・矢塚線 ・那倉線	＜短期（おおむね5年間）＞ ・必要な運行回数確保、ダイヤ見直し ・バス路線のわかりやすさの向上 ＜中長期（おおむね6年目以降）＞ ・利用者が少ないあるいは利用者がほとんどいない区間の維持・対応	＜短期（おおむね5年間）＞ ・バス路線の方面別系統への統合・再編 ・ルート検討による生活拠点の新規経由による町内の拠点連絡の強化 ＜中長期（おおむね6年目以降）＞ ・限られた需要でも維持可能な乗合交通への転換
地区内交通	・各地域から各拠点へのアクセス機能を担い、地域住民の生活を支える路線	塙町・各行政区	・高城地区 ・常豊地区 ・笹原地区	・利用が極めて少ない路線・区間の維持 ・公共交通サービス不便地区の対応	＜短期（おおむね5年間）＞ ・タクシー活用 ＜中長期（おおむね6～10年）＞ ・小規模需要対応交通の導入（タクシー活用、住民主体となる地域交通）
その他路線	・上記にあてはまらない位置づけとなる路線	福島交通	＜福島交通＞ ・棚倉・塙線 ・出戸線	・現行1日1往復のみ運行しており、需要が限定的であるため、効率化を図るための運行ルートの見直し ・需要のある区間の他路線による運力カバー等の検討	＜短期（おおむね5年間）＞ ・利用実績に基づいたバス路線の統合・再編 ＜中長期（おおむね6年目以降）＞ ・限られた需要でも維持可能な乗合交通への転換

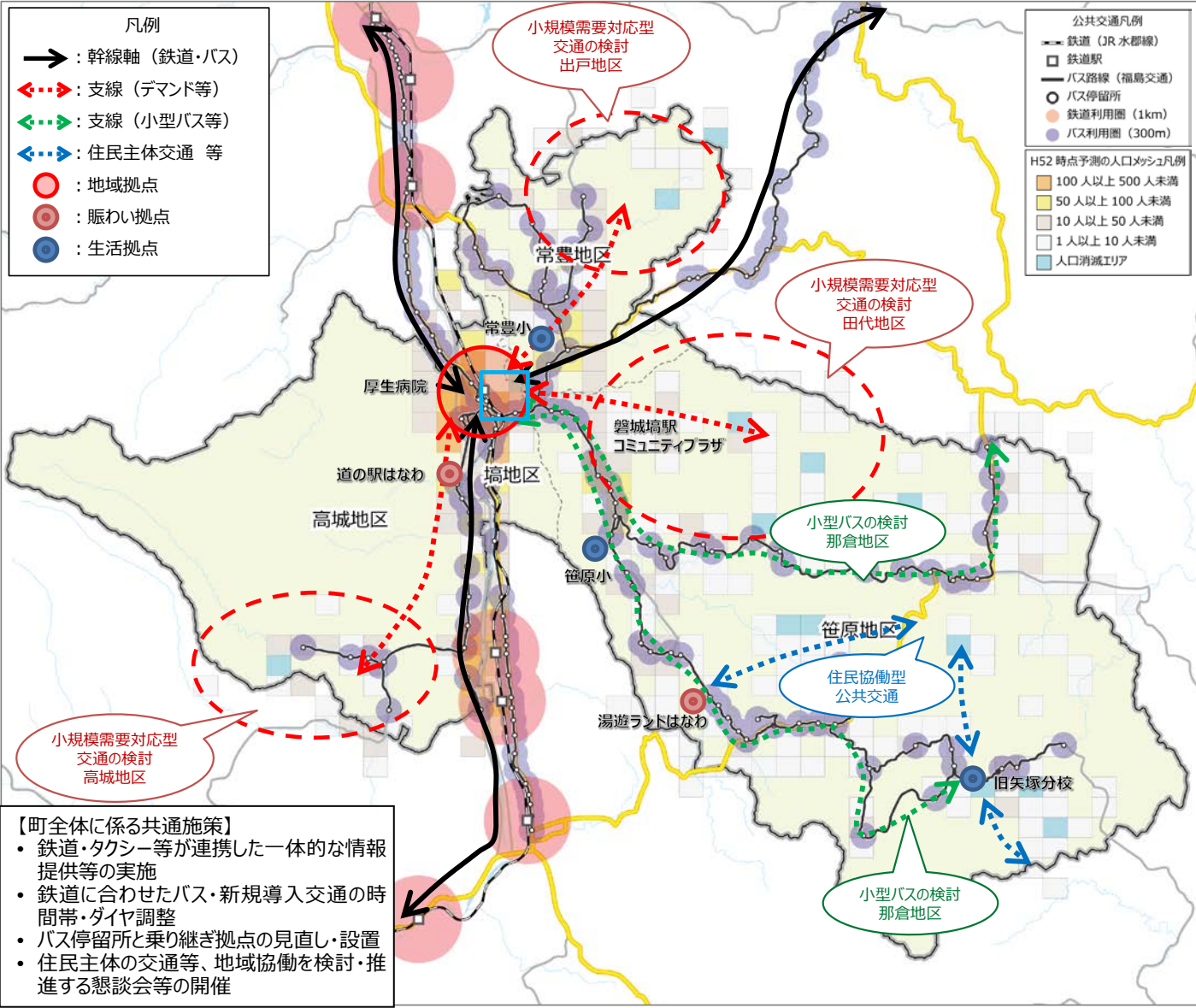
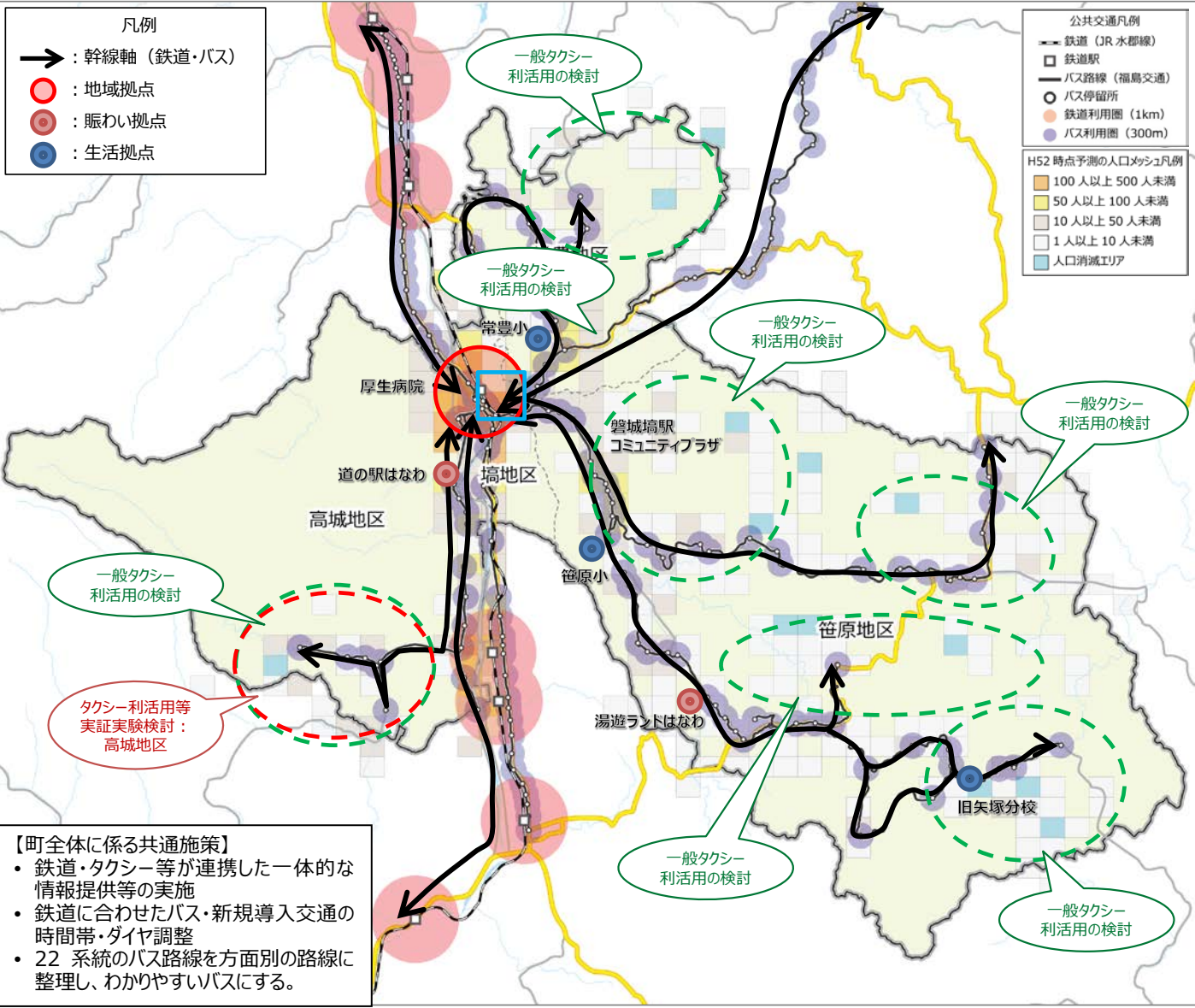
4-3 塙町の将来公共交通ネットワークの将来イメージ

塙町の公共交通の将来像（基本方針）実現のための将来公共交通のネットワークの方向性を示す。
＜短期；おおむね5年＞

- ・地域間幹線（JR 水郡線）；塙町と棚倉町・矢祭町・茨城県大子町など都市間移動を担う。
また、磐城塙駅は鉄道・バス・タクシー間の交通結節機能を強化する
 - ・幹線バス（福島交通）；塙町と棚倉町・矢祭町・白河市など都市間移動を担うとともに町内の駅・拠点と生活拠点の連絡を担う公共交通の幹線として機能する
- ※現在 22 系統に細分化されている系統を方面別に路線を統合しわかりやすくする。
※その他路線の需要を確認し、利用のある区間を他路線で運行をカバーする。
※磐城塙駅での鉄道・バスの交通結節機能を強化する
※白河市方面への接続の改善のための棚倉駅での棚倉・塙線と白河・棚倉線、白棚線乗り継ぎ検討
※昼間時（12 時～13 時）の病院からの帰宅利用の増便を検討
- ・地域拠点と常豊地区・高城地区・笹原地区において一般タクシーを利活用する小規模需要対応型交通の導入

＜中長期；6～10 年＞

- ・地域間幹線（JR 水郡線）；昼間時運行便（臨時列車；石川 12：47▶塙 13：16▶大子 13：47、
大子 13：07▶塙 13：43▶石川 14：15）の運行日拡大と利用促進検討（JR と要協議）
- 注）11月23～26・29・30日～
12月2・4～8・16・20・22・29日～
1月3・6・20・23・25・26・29日～
2月3・14～17・19・20・22・23・26～28日運転
- ・出戸・高城地区・田代地区における幹線バスに替わる乗合型交通の導入、片貝・矢塚線、那倉線の小型バス導入と笹原地区等の住民協働型交通の運行



4-4 計画目標の設定

本町における公共交通のあり方（目指す将来像）の実現と基本方針に沿った目標、及び、指標設定とその考え方について示す。

目標設定の考え方

基本方針1. 地域活性化を支え、「まちづくり」と連動・整合する公共交通網の形成

公共交通による地域拠点や生活拠点・賑わい拠点へのアクセス性の向上を図るために、まちづくりにおいて各拠点の都市機能を強化するとともに、交通結節機能や待合環境の強化が重要と考え、目標に設定します。

目標1)地域拠点、賑わい・生活拠点と一体となった交通結節機能の強化

生活圏が広域化する中、近隣町村間との連携・交流を支える公共交通の実現が重要と考え、目標に設定します。

目標2)近隣町村間との連携・交流を支える公共交通の実現

基本方針2. 地域特性に応じた交通手段・サービスの提供

各交通体系の役割を明確化し、持続可能な公共交通体系の構築を図るため、ルートや機能が重複している路線の再編を図るとともに、誰もが利用しやすい時間帯への運行ダイヤの見直しを行う必要があると考え目標に設定します。

目標3)誰もが使える持続可能な公共交通ネットワークの形成と運行ダイヤの構築

地域内交通においては、“多様化する移動ニーズや小規模需要”にも応える新たな交通モードの導入が重要と考え目標に設定します。

目標4)多様化する移動ニーズや小規模需要に応え、地域で育てる公共交通の導入

基本方針3. 誰もが利用しやすいわかりやすい交通環境形成

限られた公共交通利用者を増やすためには、日常的に公共交通を利用していない住民の新たな利用や運転免許返納をしても安心して暮らせるため、わかりやすく利用しやすい公共交通にする必要があると考え、目標に設定します。

目標5)わかりやすさ・利用しやすさの向上と公共交通利用意識の醸成

基本方針4. 地域で考え・育て、多様な組織と連携する交通の仕組みづくり

地域内交通においては、“多様化する移動ニーズや小規模需要”にも応える新たな交通モードの導入検討や地域住民が主体となる新たな公共交通の仕組みづくりなど地域で公共交通を育てていくことを目標に設定します。

目標6)地域が育てる公共交通の仕組みづくり

公共交通の新たな需要喚起策として、買い物や観光来訪者に公共交通を使ってもらうことが重要と考え、目標に設定します。

目標7)商工・観光振興策との連携と新たな需要の取り込み

指標設定の考え方(把握方法)

地域拠点の塙駅前バス停留所の利用者数を指標に設定します。

指標1)塙駅前バス停留所の利用者数(実態調査より把握)

現況 6,831人/年



H35目標 7,500人/年(現状の1割アップ)

公共交通に対する広域生活圏での連携事業の実施数を指標に設定します。

指標2)公共交通に関する広域連携事業の実施件数(実数より把握)

現況 (なし)



H35目標 2事業/年(協議機関設置、広域での情報発信)

町民の公共交通の利用割合が高くなっているかどうかを評価するため公共交通利用率を指標に設定します。

指標3)町民の公共交通利用率(アンケート調査より把握)

現況 10.7%



H35目標 15%(今後利用意向29.3%の半数が実際に利用)

新たな交通モードやタクシー活用施策の利用者数を指標に設定します。

指標4)新たな交通モードの利用者数(実数より把握)

現況 (なし)



H35目標 30人/日

公共交通の情報発信や路線図・時刻表のわかりやすさに対する満足度を指標に設定します。

指標5)公共交通の情報発信やわかりやすさに対する満足度(アンケート調査より把握)

現況 案内・表示の情報発信0.14点
時刻表等わかりやすさ0.39点



H35目標 案内・表示の情報発信0.30点
時刻表等わかりやすさ0.80点

地域が主体となる地域内交通の事業化実現数を指標に設定します。

指標6)地域で育てる公共交通の実施件数(実数より把握)

現況 (なし)



H35目標 2事業/年(笹原地区、高城地区で事業化)

商業や観光等地域づくりに係る主体と公共交通の連携事業数を指標に設定します。

指標7)地域づくりと公共交通連携事業の実施件数(実数より把握)

現況 (なし)



H35目標 2事業/年(ホームページ掲載、企画乗車券発行)

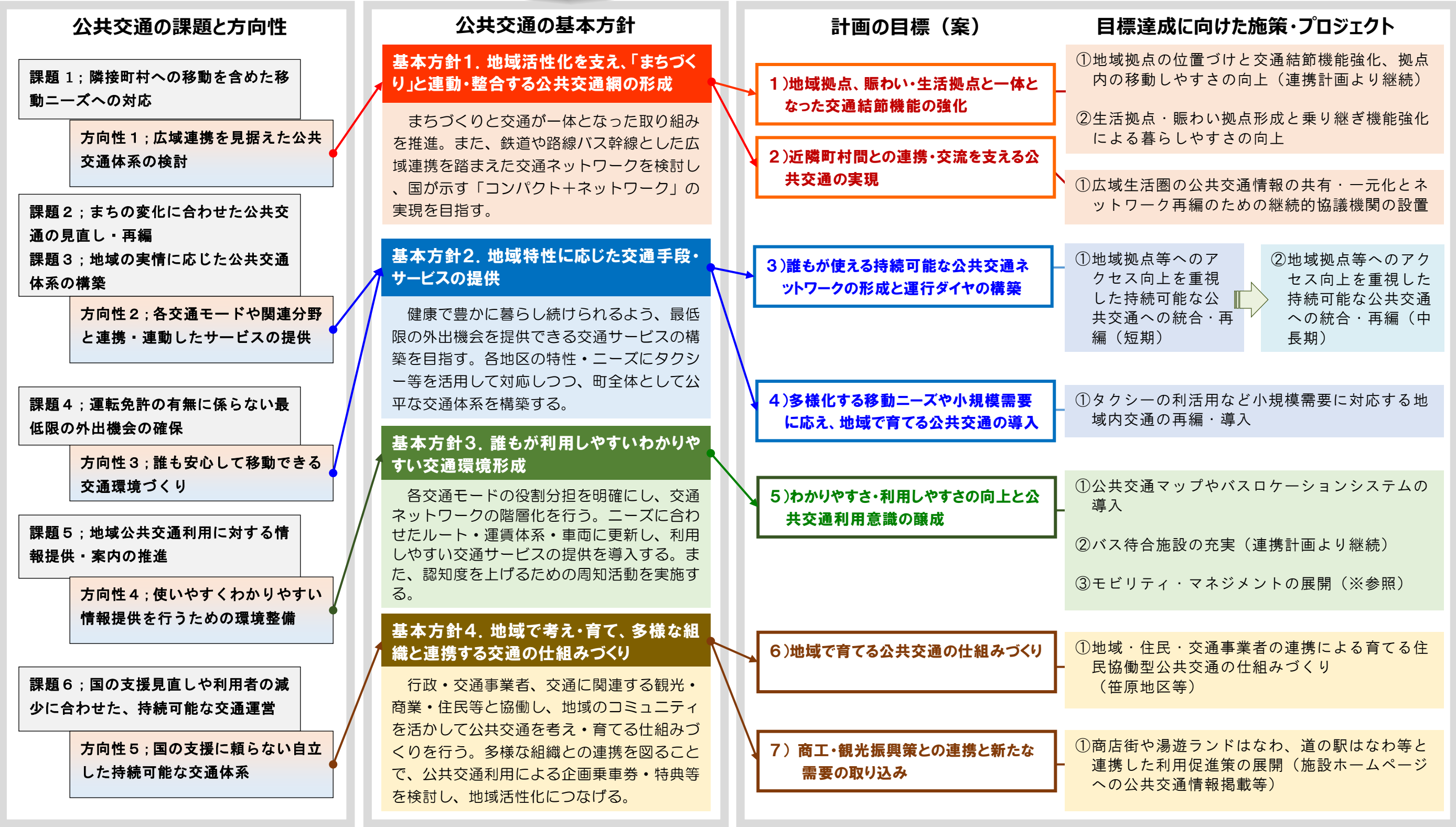
第5章 施策・プロジェクトの展開

5-1 施策・プロジェクト体系

本町における公共交通のあり方（目指す将来像）及び公共交通の基本方針に基づき、埴町地域公共交通網形成計画の目標とその達成のための施策・プロジェクトを以下のとおり定める。

公共交通のあり方
（目指す将来像）

さんすいか
山水花のまちづくりと定住自立を支える公共交通



※モビリティ・マネジメント（Mobility Management、略称 MM）とは、市民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

5-2 まちづくりと連動・整合する公共交通網の形成プロジェクト

【目標 1】

地域拠点、賑わい・生活拠点と一体となった交通結節機能の強化

【施策 1】

地域拠点の位置づけと交通結節機能強化、拠点内の移動しやすさの向上

① 目的

- 地域拠点を設定し、鉄道とバス・タクシーやバス相互の円滑な乗換のための交通結節機能と拠点内の移動のしやすさの向上を図り、コンパクト+ネットワーク型のまちづくりを目指す。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜地域拠点の設定と交通結節機能の強化＞

- ・ 塙町民の通院や買い物や文化交流活動など暮らしの目的地が集中する塙厚生病院、磐城塙駅・コミュニティプラザ周辺、商店街や大型店舗、役場などがある塙中心部を地域拠点に設定する。地域拠点では、中心市街地活性化基本計画と整合をとりながら機能集積に努め、鉄道とバス、タクシーの乗り継ぎに配慮した歩行空間整備や待合環境の向上を図る。

コミュニティプラザ・磐城塙駅・図書館



▲ 磐城塙駅と塙駅前バス停の乗り継ぎ強化イメージ

▲ 拠点内の移動しやすさを向上

＜拠点内の移動しやすさの向上＞

- ・ 地域拠点内の各施設・商店街は、最大数百mほど離れているため、バリアフリー化やレンタサイクルや電動車いすなど移動補助具の配置により移動しやすさを向上させる。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35～
交通結節機能強化	町、交通事業者	検討	→	実施	評価 検証	継続 または 見直し	→
地域拠点内の移動性向上	町、地域拠点内各施設	検討	→	実施	評価 検証	継続 または 見直し	→

【目標 1】 地域拠点、賑わい・生活拠点と一体となった交通結 節機能の強化	【施策 2】 生活拠点・賑わい拠点形成と乗り継ぎ機能強 化による暮らしやすさの向上
---	---

① 目 的

- 生活拠点、賑わい拠点を設定し、暮らしや地域コミュニティの活性化を目指すとともに乗り継ぎ機能の強化を図る。

②取り組み方針及び取り組み内容

<生活拠点の設定と機能>

- 常豊小学校周辺、笹原小学校周辺、旧矢塚分校周辺地区
 - ・ 小学校や集会施設、店舗等が立地する地区は地域の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える生活拠点と位置づけ、小規模需要対応型交通などの待合環境の向上を図る。



▲生活拠点の待合イメージ

(出典；モーダルコネクト検討会)

<賑わい拠点の設定と機能>

- 湯遊ランドはなわ周辺地区、道の駅はなわ周辺地区
 - ・ 町内外の人々が集まる交流施設を賑わい拠点に位置づけ、公共交通での訪問がしやすいようにバス乗り場の設置や待合環境整備を検討する。



▲道の駅への停留所配置や待合スペース設置イメージ (出典；モーダルコネクト検討会)



▲湯遊ランドはなわ



▲道の駅はなわ

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35～
生活拠点における 乗り継ぎ機能強化	町、交通事業者	検討	→	実施	評価 検証	継続 または 見直し	→
賑わい拠点に おける待合環境 や乗り場案内	町、各施設、 交通事業者	検討	実施	→	評価 検証	継続 または 見直し	→

【目標 2】 近隣町村間との連携・交流を支える公共交通の実現	【施策 1】 広域生活圏の公共交通情報の共有・一元化とネットワーク再編のための継続的協議機関の設置
-----------------------------------	--

① 目 的

- 近隣の自治体、交通事業者と情報を共有・一元化し、継続的協議機関を設置することにより、広域生活圏に対応したバス交通ネットワークに再編する。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜広域生活圏における協議機関の設置＞

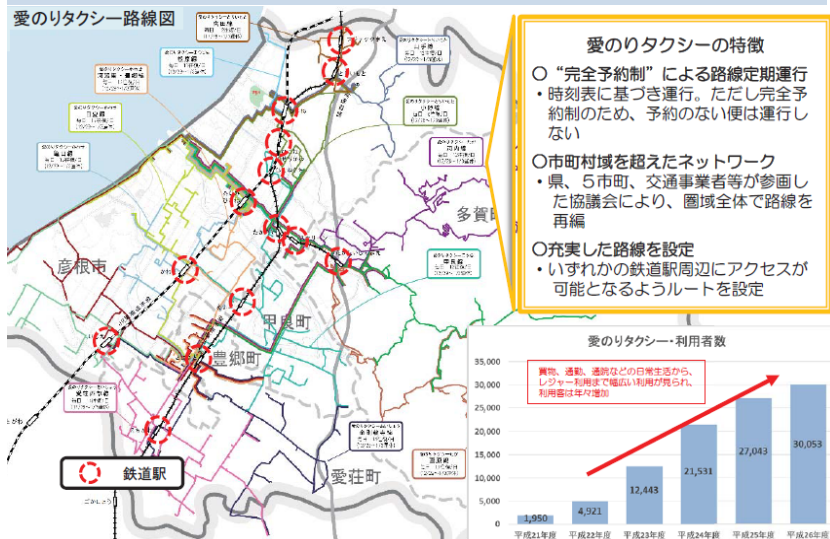
- ・通勤・通学をはじめとする流動が多い白河市、棚倉町、矢祭町、鮫川村等の自治体、関係交通事業者等により構成される継続的協議機関を設置する。

＜広域生活圏の公共交通情報の共有と情報発信＞

- ・白河市、棚倉町、矢祭町、鮫川村等の自治体、交通事業者による検討・協議をもとに広域生活圏の公共交通情報の共有と情報発信を行い、広域での公共交通利用を促進する。

広域連携による乗合タクシーの導入

- ・各市町が個別に運営してきたが、湖東定住自立圏構想の策定に合わせ圏域全体で路線を再編し、利便性が大幅に向上。
- ・拠点へのアクセス性が向上し、買い物、通院などの日常生活から、レジャー利用まで幅広い利用が見られ、利用者は年々増加。



▲滋賀県湖東定住自立圏の乗合タクシー導入例（出典；国土交通省）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35～
広域生活圏における協議機関の設置	広域生活圏自治体、交通事業者等	検討	設置	➡	評価 検証	継続 または 見直し	➡
広域公共交通情報共有・情報発信	広域生活圏自治体、交通事業者等			検討	実施	評価 検証	継続 または 見直し

5-3 地域特性に応じた交通手段・サービスの提供プロジェクト

【目標3】

誰もが使える持続可能な公共交通ネットワークの形成と運行ダイヤの構築

【施策1】

地域拠点等へのアクセス向上を重視した持続可能な公共交通への統合・再編（短期）

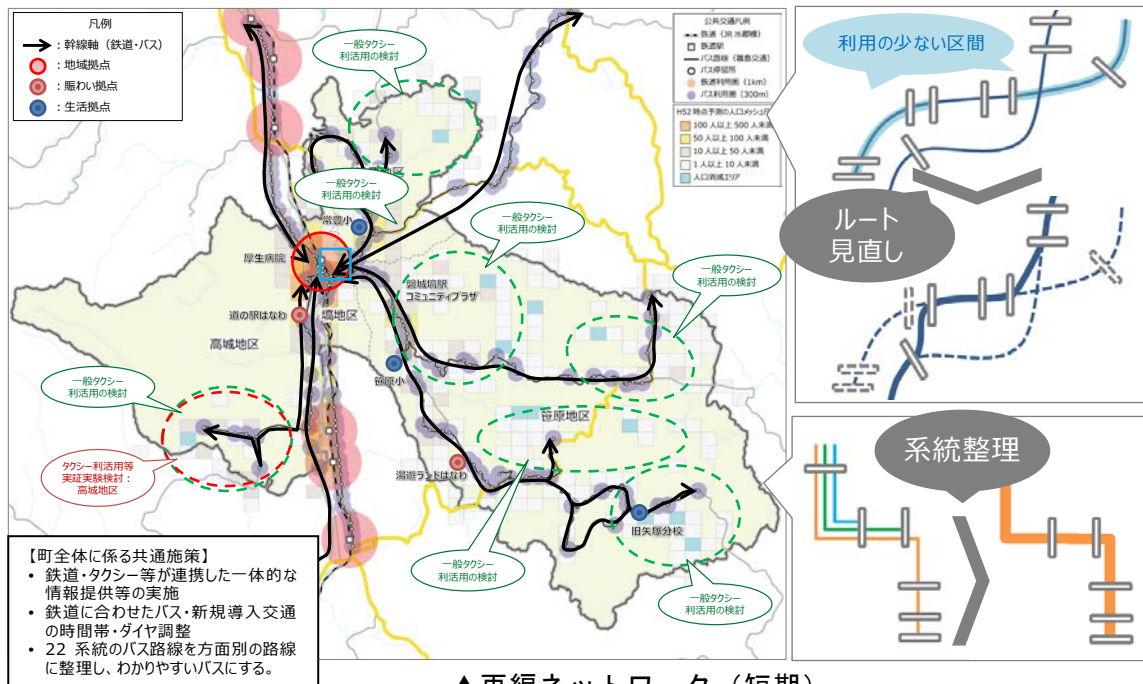
① 目的

- 町民の生活交通の主要な目的地と町外への広域交通の乗り継ぎポイントとなる地域拠点へ使いやすい公共交通のネットワークをつくる。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜幹線バスシステムの統合再編＞

- ・ 現在 22 系統に細分化されているバス系統を、片貝・矢塚線等の方面別に統合し利用しやすくする。
- ・ 白河市方面への接続の改善のための棚倉駅での棚倉・塙線と白河・棚倉線、白棚線乗り継ぎの円滑化方策を検討する。
- ・ 町内路線やその他路線等の道の駅はなわへの乗り入れや一部路線の利用区間確認等、需要に合わせた路線見直しを随時図る。
- ・ 磐城塙駅での鉄道・バスのダイヤ接続の強化方法を検討する。
- ・ 昼間時（12 時～13 時）の病院からの帰宅利用の増便を検討する。



③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35～
バス路線の統合再編	町、福島交通	検討	随時実施	→	評価検証	継続または見直し	→
その他路線の一部見直し	町、福島交通	検討	随時実施	→	評価検証	継続または見直し	→

【目標 3】

誰もが使える持続可能な公共交通ネットワークの
形成と運行ダイヤの構築

【施策 2】

地域拠点等へのアクセス向上を重視した持続可
能な公共交通への統合・再編（中長期）

① 目 的

- 町民の生活交通の主要な目的地と町外への広域交通の乗り継ぎポイントとなる地域拠点へ持続可能となる公共交通のネットワークをつくる。

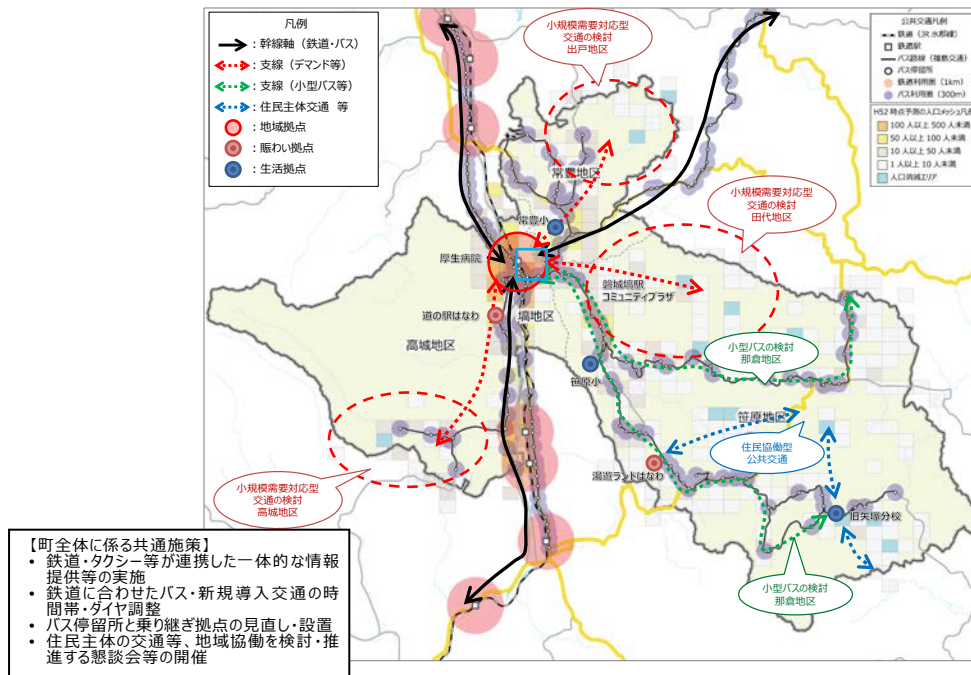
②取り組み方針及び取り組み内容

<地域間幹線（JR 水郡線）の運行維持・確保>

- ・ 昼間時運行便（臨時列車；石川 12：47▶埴 13：16▶大子 13：47、大子 13：07▶埴 13：43▶石川 14：15）の運行日拡大を検討

<幹線バスの持続可能な運行方法への転換>

- ・ 出戸・高城地区・田代地区においてバスにかわる乗合型交通の導入を検討する。
- ・ 片貝・矢塚線、那倉線の小型バス導入を図る。



▲公共交通ネットワーク再編方針（中長期）

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		～H34	H35	H36	H37	H38	H39
JR 水郡線の運行維持・確保	町、JR 東日本	検討	実施	評価 検証	継続 または 見直し	→	
幹線バスの持続可能な運行方法への転換	町、福島交通、タクシー事業者	検討	実施	評価 検証	継続 または 見直し	→	

【目標 4】

多様化する移動ニーズや小規模需要に応え、地域で育てる公共交通の導入

【施策 1】

タクシーの利活用など小規模需要に対応する地域内交通の再編・導入

① 目的

- 生活拠点周辺や幹線バスの利用が困難な地域では、地域との協議を図りながら、小規模需要対応型交通の導入により生活拠点へのアクセス手段を確保する。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜小規模需要対応型交通の導入＞

- 地域拠点と常豊地区・高城地区・笹原地区において一般タクシーを利活用する小規模需要対応型交通の導入を検討する。

＜笹原地区等の住民協働型交通の運行（中長期）＞

- 笹原地区等では、地区との協議を図りながら、タクシーを活用する等、住民協働型交通システムへ移行する。



▲小規模需要対応型公共交通導入検討地域

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35
小規模需要対応型交通導入	町、地区、タクシー事業者	高城地区実験	検証	実施	評価検証	継続または見直し	➡
住民協働型交通の運行	町、笹原地区等、タクシー事業者			検討	➡		➡

5-4 誰もが利用しやすいわかりやすい交通環境形成プロジェクト

【目標 5】

わかりやすさ・利用しやすさの向上と公共交通利用意識の醸成

【施策 1】

公共交通マップやバスロケーションシステムの導入

① 目的

- 公共交通に関する情報提供や利用促進イベントの開催により、市民の公共交通に対する認知度を上げ、利用の定着を図るとともに利用促進につなげる。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜公共交通マップ&総合時刻表の作成＞

- ・ 町内の公共交通を網羅した公共交通マップや総合時刻表の作成を行い、バス利用者層の拡大につなげる。

＜バスロケーションシステムの導入＞

- ・ バスの停留所や携帯端末等への接近情報提供による利便性向上により、公共交通の利用促進を図る。バス運行事業者はダイヤ編成等への活用によりバス運行品質の向上を図るとともに、町は情報案内板設置などの支援を行う。



鴨川市公共交通マップ

発行：鴨川市地域公共交通活性化協議会（事務局：鴨川市企画政策課）

このマップに掲載された情報は平成28年3月1日現在のものです。

公共交通マップに掲載している情報

おもての道

- 公共交通の概要
- 路線バス・コミュニティバスの乗り方
- 乗車バスの案内
- 主な乗り場のご案内

うらの道

- 路線バス時刻表
- 鴨川市公共交通時刻表

公共交通とクルマの使い分け

公共交通とクルマをかしこく使い分ける生活を考えてみませんか。

鉄道やバスは、自動車に比べて二酸化炭素排出量が少ない移動手段です。公共交通の利用と健康。

無電停などで自然と歩く機会が増えて、運動不足の解消や健康増進に役立ちます。

路線バス・コミュニティバスの乗り方

乗車時

- 行き先を確認し、中ドア（または後ろドア）より乗車してください。
- 乗車券から整理券をお取りください（始発から1区間は整理券が出ない場合があります）。

車内・走行中

- 走行中は座を立ったり車内を移動したりせず、バスが完全に停車してから移動してください。
- お降りになる停留所のアナウンスが流れたら、降車ボタンを押してください。
- 運賃は車内前方の運賃表示機で確認してください。（整理券の番号と同じ番号の欄に表示された運賃を確認します）※小児は表示金額の半額です。

降車時

- 前ドアからお降りください。
- バスが完全に停車してから座を立ち、整理券とともに運賃及び回数券を運賃箱へ入れください。
- 運賃のお支払いには、小銭を用意してください。（両替が必要な場合は、バスが停車中に行いましょう）

電動アシスト付自転車のレンタルサイクル「かもチャリ」

貸出場所及び予約、お問い合わせ先は以下のとおりとなります。

J R 安房鴨川駅前観光案内所	Tel.04-7092-0086
天津小湊観光案内所	Tel.04-7095-2218
みんなの里	Tel.04-7099-8033
道の駅・鴨川オーシャンパーク	Tel.04-7096-1911

▲バスの乗り方などの情報提供も行うマップ作成例（出典：鴨川市ホームページ）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35
公共交通マップ&総合時刻表の作成	町、交通事業者	検討	→	実施	評価検証	継続または見直し	→
バスロケーションシステム導入	町、交通事業者	検討	→	設置・運用開始	→	評価検証	継続または見直し

【目標 5】

わかりやすさ・利用しやすさの向上と公共交通利用意識の醸成

【施策 2】

バス待合施設の充実

① 目 的

- バス待合施設における案内情報の充実や歩行補助具のレンタル、交流機能の充実など複合機能配置により公共交通の利用しやすさを向上させる。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜塙駅前バス待合施設の充実＞

- ・ バスの運行情報、接近情報、乗り継ぎ情報などがわかる運行情報ボードを設置し、バス待ち時の不安を低減し、バスの利用促進を図る。
- ・ 地域拠点内の移動を支援するための歩行補助具のレンタル窓口を設置する。
- ・ コミュニティ機能を高めるための施設改修、コミュニティボードの設置、まちや商店街のイベント、ダリアの開花情報等地域情報の提供などにより普段から人々が立寄る賑わいのある施設とする。



▲ 塙駅前待合室の現況



▲ バス待合室の情報化イメージ

①フリーWiFi②デジタルサイネージ

③安心安全カメラ④バス到着モニタ

（出典：ICTを活用したNTT青森支店前

バス停留所完成報道発表資料：青森市）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35
バス待合施設の充実	町、交通事業者（福島交通）	検討	設置・運用開始	→	評価検証	継続または見直し	→

【目標 5】

わかりやすさ・利用しやすさの向上と公共交通利用意識の醸成

【施策 3】

モビリティ・マネジメントの展開

① 目 的

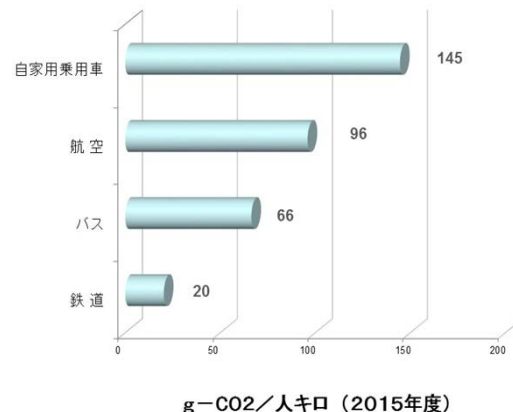
- 公共交通に関する情報提供や利用促進イベントの開催により、町民の公共交通に対する利用意識を醸成し、公共交通を利用したライフスタイルの実現を支援する。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜環境や健康などに配慮した交通行動の呼びかけ＞

- ・ 町内の事業所等に対し環境や健康などに配慮した交通行動を呼びかける情報発信を行い、事業所単位での公共交通利用を進める。

各輸送機関から排出される輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（出典：国土交通省総合政策局ホームページ）➡



＜バスの乗り方教室の開催＞

- ・ 高齢者や小中学生、新たに公共交通を導入する地区を対象にした公共交通の乗り方教室を開催し、公共交通の利用方法の周知を図る。

＜高齢者バスハイクの開催＞

- ・ 高齢者を対象にした、公共交通を利用したおでかけを企画し、公共交通の利用方法を習得してもらうとともに、公共交通に親しんでもらい、利用の拡大につなげる。

バスの乗り方教室の開催例

(NPO 法人まちもびデザイン) ➡



③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35
環境や健康に配慮した行動呼びかけ	町、交通事業者、事業者、事業所・学校	検討	➡	実施	評価 検証	継続 または 見直し	➡
バスの乗り方教室等の開催	町、交通事業者、行政区、事業所・学校	企画 実施	➡	➡	評価 検証	継続 または 見直し	➡

5-5 地域で考え・育て、多様な組織と連携するプロジェクト

【目標6】

地域で育てる公共交通の仕組みづくり

【施策1】

地域・住民・交通事業者の連携による育てる住民協働型公共交通の仕組みづくり

① 目的

- 地域住民が主体的に関わることにより地域の暮らしの足が確保されるとともにコミュニティが活発な魅力的な地域づくりにつなげる。

② 取り組み方針及び取り組み内容

<住民協働型公共交通の仕組みづくり>

- ・ 地域住民が計画段階から主体的に関わり、社会実験のステップを踏んで、地域・行政・交通事業者が協働してコミュニティ型の交通の運行を図る。

デマンド交通を立ち上げた花山地区の概況
(資料; 花山地区小さな拠点づくり協議会) ➡

花山地区の概要



宮城県北西端、栗駒山(奥羽山脈)の麓に位置する中山間地で豪雪地帯。国有林が大半を占める
主な産業は、農業と林業、観光。少子高齢化が進む典型的な過疎地で、高齢者の独居割合が高く、除雪が負担

人口	1,172人
人口密度	7人/km ²
面積	158.9km ²
高齢化率	42.6% (市内で最も高い)
集落数	14集落 (3つが限界集落)
道路延長	129km
除雪路線	73km
公共交通	コミュニティバス
小学校	児童数25名
中学校	平成25年度に閉校
病院	診療所
商店	数軒
金融	郵便局

地域内を利便性の高いコミュニティバスやデマンドバスでつなぐ



▲栗原市花山地区行政区長会が立ち上げた「小さな拠点づくり協議会」によるデマンド型地域交通サービスの導入 (資料; 花山地区小さな拠点づくり協議会)

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35
住民協働型交通の運行(再掲)	町、笹原地区等、タクシー事業者			検討	➡		

【目標 7】 商工・観光振興策との連携と新たな需要の取り込み	【施策 1】 商店街や湯遊ランドはなわ、道の駅はなわ等と連携した利用促進策の展開
-----------------------------------	---

① 目的

- 公共交通と商店街や賑わい拠点となる施設が連携し、公共交通の利用促進と商店街や施設利用の拡大を図り、地域活性化につなげる。

② 取り組み方針及び取り組み内容

< 商店街や賑わい拠点の施設ホームページへのバス時刻表等の掲載 >

- ・ 商店街や湯遊ランドはなわ、道の駅はなわホームページに最寄りのバス停留所の時刻表を掲載し、公共交通利用が可能であることを周知する。

< 商店街賑わい拠点と連携した企画乗車券の発行等 >

- ・ 観光施設や商店街での買い物割引や湯遊ランドはなわの利用料の割引が受けられる企画乗車券の発行や、買い物客へのバス乗車券の配布など、観光施設や商店街と連携した取り組みを進める。

★ 中心街一日乗車券「まちバス300」

300円でフリーエリア内を一日乗り放題できる、とってもお得な一日乗車券です。

八戸市駅バス、南都バス、十和田観光電鉄バスの共通乗車券となっていますので、事業者を気にせずにご利用いただけます。

※有効：平日・休日問わずご利用可能です。

◇ お得な乗車券

中心街一日乗車券「まちバス300」	八戸市駅バス一日乗車券
南都バス一日乗車券	八戸えんじょカード（ガイドマップ付）
回数券	

販売金額	1日券（大人：300円、子供：150円）
利用範囲	右記の停留所の内側のエリア内（バスマップ内のピンク色のエリア）
利用可能日	平日・休日問わずご利用可能です。ご利用日を塗りつぶしてご確認ください。
主な販売所	はっち1Fインフォメーション・ラビ2Fインフォメーション・ラビ2Fラベルカウンター（バス待合所内）・市営バス地々丘営業所・大町バスセンター・南都バス八戸営業所・はちのへ総合観光プラザ（八戸駅うみねこプラザ2F）
お問い合わせ	八戸市交通課（市営バス） TEL.0178-35-5141 南都バス八戸営業所 TEL.0178-44-7111

▲ 市中心部での買い物利用等を促進する八戸の一日乗車券例
（出典：八戸公共交通利用促進ウェブサイト）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール					
		H30	H31	H32	H33	H34	H35
商店街や賑わい拠点施設ホームページへのバス時刻表掲載	各施設、商店街、交通事業者	検討	➡	実施	評価 検証	継続 または 見直し	➡
商店街や賑わい拠点施設と連携した企画乗車券の発行等	各施設、商店街、交通事業者	検討	➡	実施	評価 検証	継続 または 見直し	➡

第6章 施策・プロジェクトの推進体制

6-1 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「地域住民」「地域の事業所や商店街、医療施設、学校」等が連携し、協議会等の活動を通して連携し、計画目標の達成に向けて取り組む必要がある。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していく。

主体	役 割	具体的な対応イメージ
行政 (埴町・ 広域圏)	全体のコーディネート役として、計画全体の管理を行うと共に、公共交通の維持・改善の取り組みを行う。	・広域行政との連携・調整 ・路線の再編計画策定 ・バス利用環境の整備 ・利用促進ツールの作成 など
交通 事業者	各公共交通機関の運行を担い、町民の移動を確保する。	・路線網再編計画の運営面からの支援 ・利用促進に関する取り組みへの協力 など
地域住民	地域共助の理念をもとに地域住民が計画に積極的に参加し、主体となる持続可能な公共交通を公共交通の意義を考える、支える、主体的に取り組む。	・バスを利用するなどの直接的な支援 ・地域内交通の計画・運営主体 など
地域事業 所、商店街、 医療施設、 学校	行政や交通事業者と連携して公共交通利用を支援する。	・モビリティ・マネジメントへの参加 ・公共交通利用の促進 ・連携事業の実施

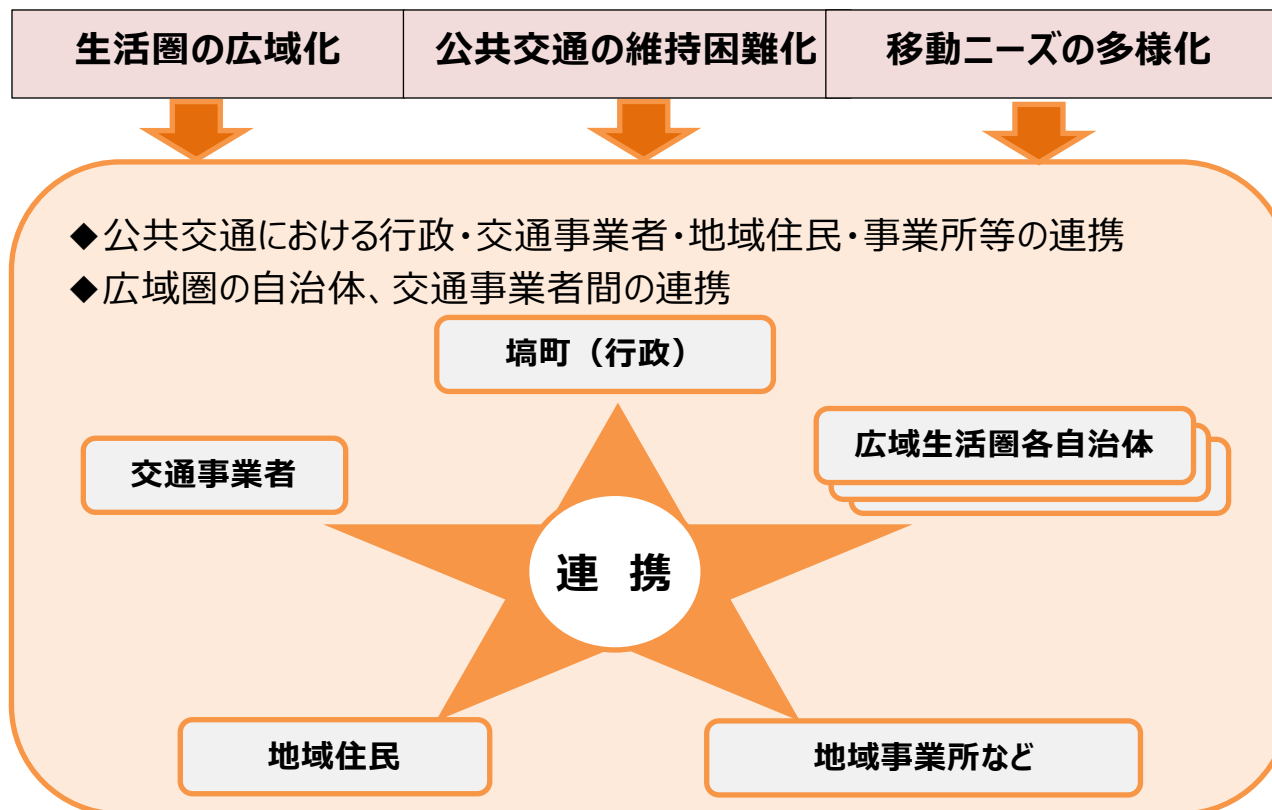


図6-1 計画の実施主体と連携イメージ

6-2 施策の推進方法

10 か年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

表 6-1 P D C A サイクルによる継続的な改善

P D C A サイクル	対象期間	概 要
大きな PDCA サイクル	計画期間 (10 年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎 年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

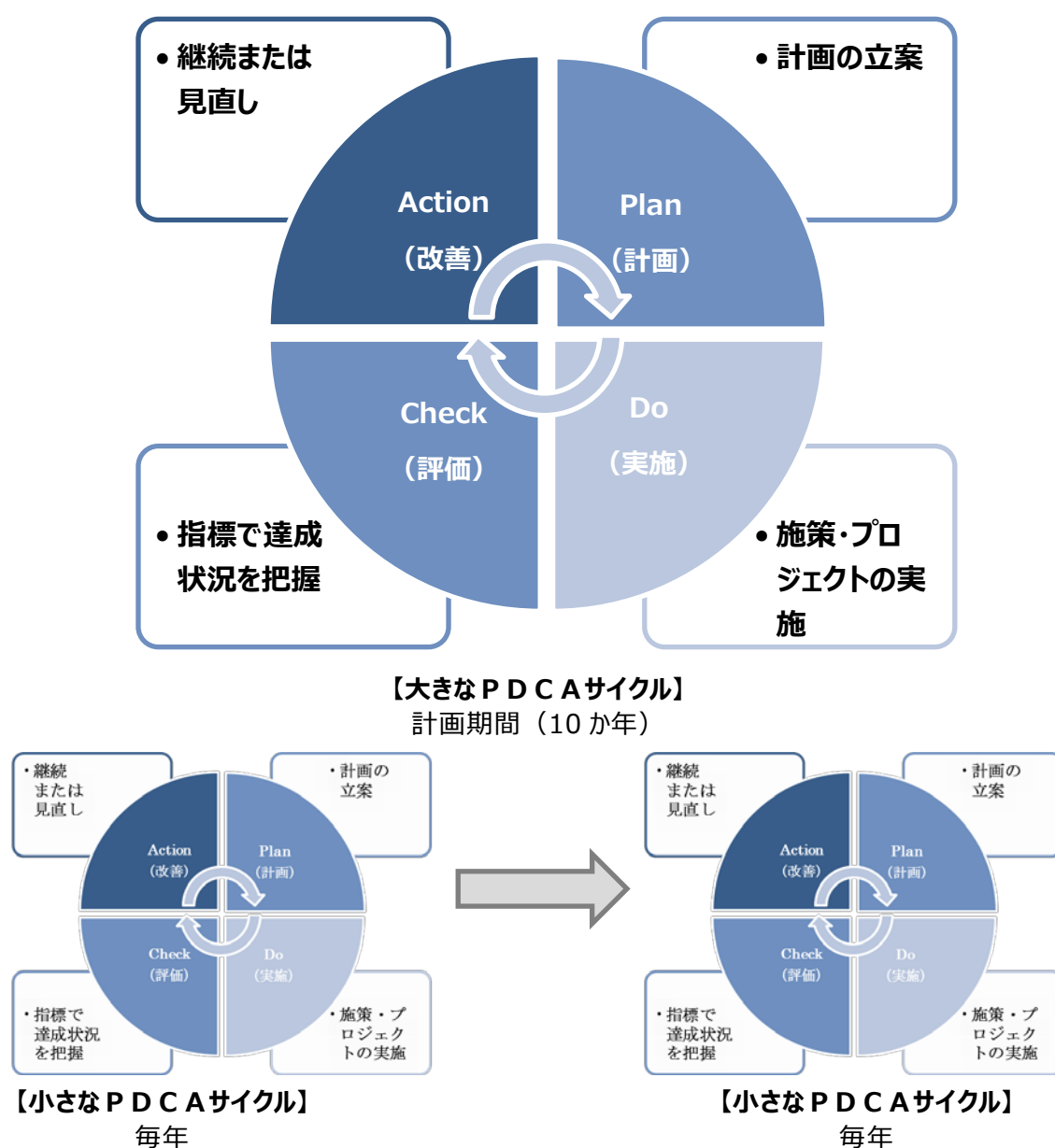


図 6-2 P D C A サイクルの構築イメージ