

矢吹町地域公共交通計画

令和 5年 9月

矢 吹 町

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景と趣旨.....	1
2 計画の位置づけ.....	2
3 まちづくりの動向.....	3
4 地域公共交通の役割・効果.....	5
第2章 地域の現状	6
1 位置・地勢等.....	6
2 人口・交通動向等.....	7
3 主要施設の分布状況.....	12
第3章 地域公共交通の現況	16
1 地域公共交通の整備状況.....	16
2 矢吹町公共交通ネットワーク推進計画の取組状況.....	25
3 町民アンケート調査.....	27
第4章 地域公共交通の課題の整理	33
1 地域公共交通の現状・問題点等の抽出.....	33
2 地域公共交通の課題整理.....	35
第5章 基本的な方針	38
1 基本方針.....	38
2 計画の目標.....	40
第6章 目標達成に向けた施策・事業内容・評価指標	41
1 計画の目標を踏まえた実施施策.....	41
2 事業内容及び実施主体・スケジュール.....	42
3 評価指標.....	53
第7章 計画の推進	55
1 計画の実施及び進行管理体制.....	55
2 達成状況の評価と見直し.....	56

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と趣旨

矢吹町では、高齢化社会に向けた日常生活の利便性の増進を図るための公共交通を検討する組織として、平成30年に「矢吹町公共交通ネットワーク検討協議会」を設置し、町に最適な公共交通ネットワークの構築に向けて、様々な方法を検討してきました。

また、同協議会で検討した内容を踏まえて「矢吹町公共交通ネットワーク推進計画（平成30年10月）」（以下「推進計画」という。）を策定し、公共交通分野における機動的な政策の展開を図ってきました。

一方で、近年のモータリゼーション¹の進展や人口減少の本格化に伴う公共交通サービスの需要の縮小に加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響もあり、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、町中心部への買い物や医療機関への通院などの生活を維持するための移動需要にどのように対応していくかは引き続き大きな課題となっています。

このような中、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）を改正し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備するとともに、地域公共交通計画の策定をすべての地方自治体の「努力義務」とするなど、地方自治体に対して地域公共交通への積極的な関与を求めています。

また、地域公共交通計画においては、社会・経済を交通の面から支える基盤となる地域公共交通について、地方自治体が中心となり、多様な関係者が連携することで移動手段の確保を図ることに加え、これまで推進計画の中では十分に扱われてこなかった、まちづくり全般（福祉、観光、教育、環境等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進する必要があります。

このような背景を踏まえ、引き続き地域特性に応じた生活交通の確保、あるいはMaaS²などの新たなモビリティサービスの活用も視野に入れた持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進するとともに、まちづくり施策と一体となった取組を進めるため、新たに「矢吹町地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定するものです。

¹ モータリゼーション：自動車産業の発展に伴い、クルマを利用することが社会的に一般化した状態のことを指す。

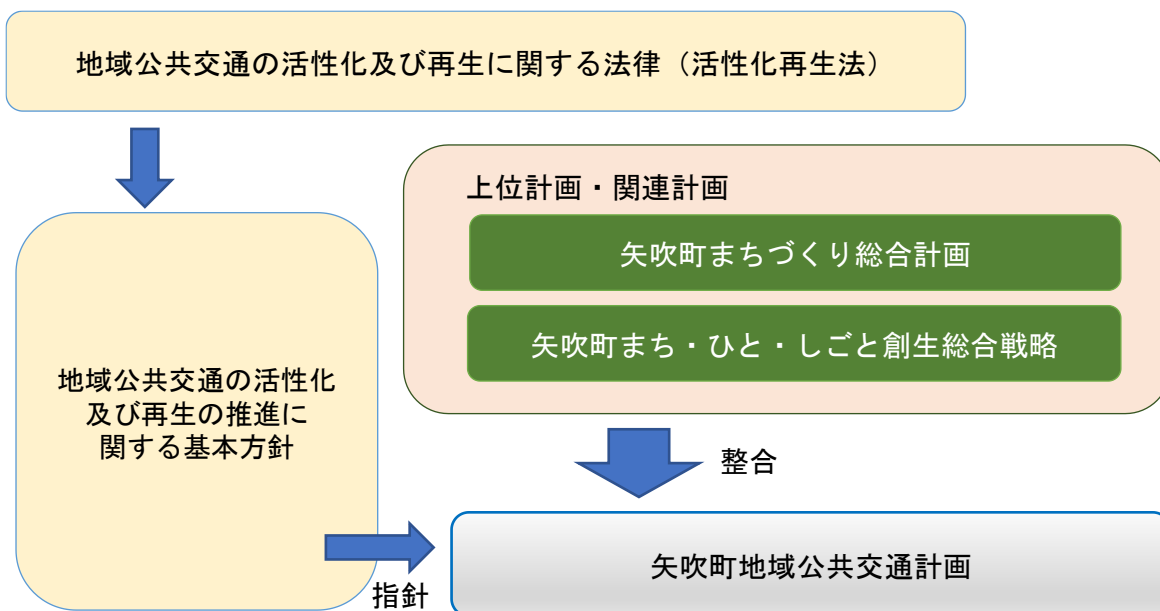
² MaaS（Mobility as a Service）：スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

2 計画の位置づけ

本計画は、活性化再生法第5条に基づき策定する地域公共交通計画であり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものです。

計画の策定に当たっては、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）を踏まえるとともに、上位計画・関連計画である「第6次矢吹町まちづくり総合計画（平成28年3月）」や「第2期矢吹町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）」等と整合を図りつつ、本町における公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための指針となる計画として位置づけます。

■ 計画の位置づけ ■



（備考）「矢吹町都市計画マスタープラン（平成28年12月）」及び「矢吹町立地適正化計画（平成30年3月）」については、これまでのまちづくりの方針として参考とする。

(2) 第2期矢吹町まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期矢吹町まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、本町における人口の現状と将来の展望を提示する人口ビジョンを策定した上で、これを踏まえて、人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を矢吹町から目指すこととしています。

項目	内容
計画の位置づけ	矢吹町人口ビジョンの活用・実現に向け、本町の課題を把握・整理し、その解消に向けて、一定のまとまりの政策分野ごとに戦略の基本目標や具体的な施策等の設定を行い、自主性・主体性を発揮しながら、まち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための戦略
計画期間	令和3年度から令和5年度までの3年間（今年度見直し予定）
矢吹町人口ビジョンを達成するための基本目標等	<p>「矢吹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」を踏まえて以下の4つの基本目標を設定し、国・県の総合戦略と密接な関連を保ちながら、様々な施策による効果的な人口減少の克服と本町の創生に取り組む。</p> <p>【目標1】若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <p>【目標2】矢吹町における安定した雇用を創出する</p> <p>【目標3】矢吹町への関係・交流・流入人口を増やす</p> <p>【目標4】矢吹町人口ビジョンを踏まえた地域をつくり、住民の安全な暮らしを守る</p>
公共交通分野に関する主な取組	<p>地域公共交通については、目標4「矢吹町人口ビジョンを踏まえた地域をつくり、住民の安全な暮らしを守る」において、各分野の関係団体等と連携・協調しながら「持続可能な開発目標（SDGs）」について取り組むことで、町民一人ひとりの環境への配慮と行動を促すとともに、交通の利便性の向上や町の景観形成を進めるなど、快適な生活環境づくりを推進することとしている。</p> <p>あわせて、安全・安心な居住環境の整備により住民の暮らしを守り、活力のある地域社会の実現を目指している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●安全・安心な居住環境の形成 ◆交通・防犯団体「新矢吹方式」運営事業 ◆公共交通推進事業 ◆消防団活動運営事業 ◆主要町道道路整備事業 ◆都市計画道路推進事業 ◆公園整備事業 ◆フラワーロード花いっぱい事業 等

4 地域公共交通の役割・効果

地域公共交通の役割として、最も重要なこととしては、通勤・通学客、買い物客、高齢者、障がい者など様々な人々に対して、利用しやすい移動手段を提供することです。その結果、生活しやすいまち、外出しやすいまちが形成されることになります。

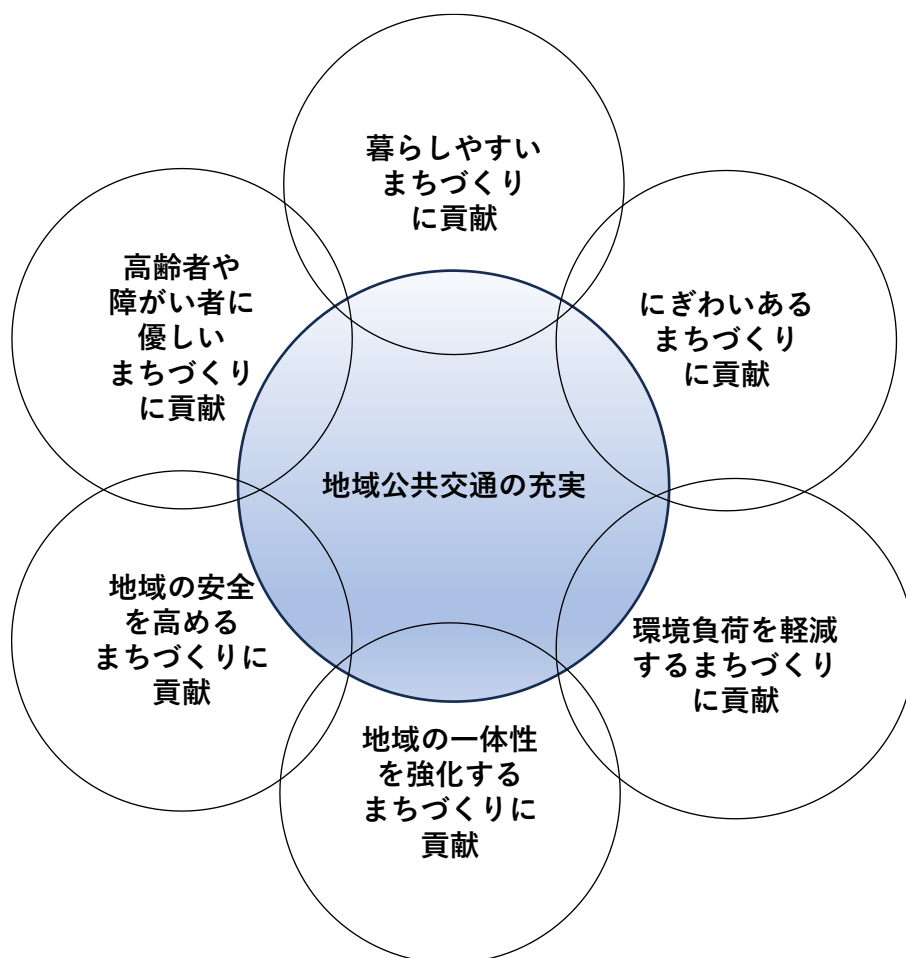
また、鉄道駅などは地域の中心地としての地域の顔となり、これらの施設につながる鉄道、バス、タクシーなどの地域公共交通は、町民、来訪者の経済活動等の手段であり、地域活性化を支える基盤となります。

さらに、自動車からの二酸化炭素や大気汚染物質の排出削減が課題となる中で、地域公共交通の利用は環境効率のよい交通手段として重要な意味をもっています。

これらに加え、上記「3 まちづくりの動向」を踏まえると、地域公共交通は「暮らしやすいまちづくり」、「にぎわいあるまちづくり」、「高齢者や障がい者に優しいまちづくり」、「環境負荷を軽減するまちづくり」、「地域の安全を高めるまちづくり」、「地域の一体性を強化するまちづくり」など、医療、福祉、防災、環境、まちづくり等、様々な生活シーンに関わる地域の基盤をなす大切な社会資本としての役割を果たしています。

こうしたまちづくりへの貢献内容は、相互に関係していることから、地域公共交通がまちづくりの要となることを意識して維持していくことが重要です。

■ 地域公共交通の充実とまちづくりとの関係 ■



第2章 地域の現状

1 位置・地勢等

本町は福島県の南部、北緯37.12 東経140.20に位置し、総面積は60.40km²で、ほとんどが平坦、丘陵をなすなだらかな地形をしています。三方を阿武隈川、隈戸川、泉川が流れ、羽鳥ダムの水を利用した農地が町の面積の半分以上を占めています。

気候は、西に那須山系が縦走していることから、冬は1月下旬から2月中旬にかけて最も寒くなります。春先は那須山系からの季節風が強く、降水量が少なく乾燥地帯であるため、特に砂塵を交えて吹きあれることがあります。また、夏期において発雷の多いのも特徴のひとつです。

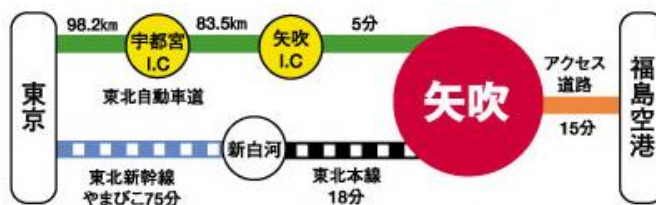
広域的な立地を見ると、空港・高速道路・鉄道の交通体系に恵まれているほか、町内を国道4号が通り、主要地方道4本が集結するなど、南東北の玄関口として、産業・流通ともに重要な役割を担っています。特に東北自動車道～福島空港～磐越自動車道を結ぶ高速交通ネットワーク「あぶくま高原道路」を形成したことにより、各地域へのアクセスが充実しています。

県内の地域区分でいうと中通り南部の県南地域に位置しており、交通利便性などから地域の中心となる白河市を補完する拠点としての役割を担っています。

■ 矢吹町の位置 ■



■ 矢吹町へのアクセス ■



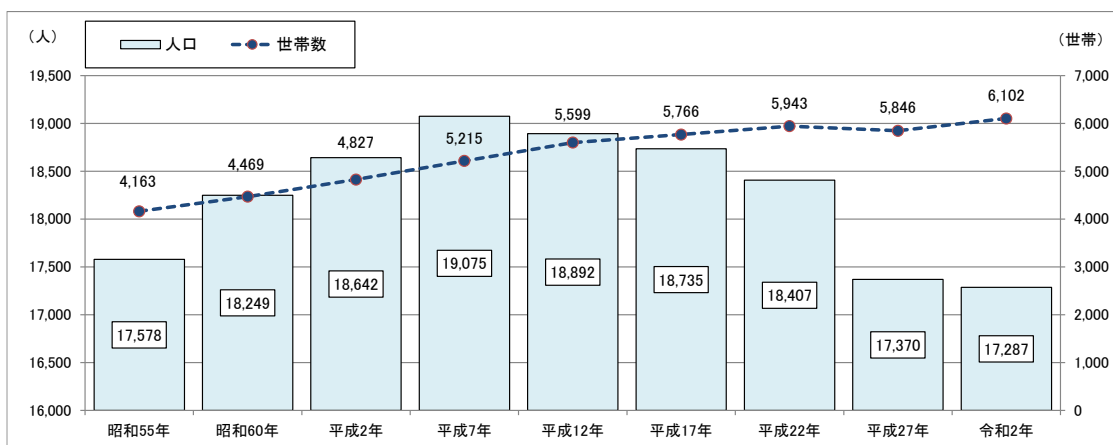
2 人口・交通動向等

(1) 人口・世帯の推移と将来推計

本町の人口は平成7年をピークに減少傾向にあります。特に、平成23年には東日本大震災があり、地震により直接亡くなった方はおりませんでした。中心市街地などに甚大な被害を受けて多くの町民が転出したため、人口は大きく減少しました。令和2年の総人口は17,287人と平成7年のピーク人口（19,075人）と比べると、1,788人（9.4%）減少しています。

一方で世帯数は増加傾向で推移しており、令和2年は6,102世帯、1世帯当たり人口は2.8人となるなど、核家族化が進行しています。

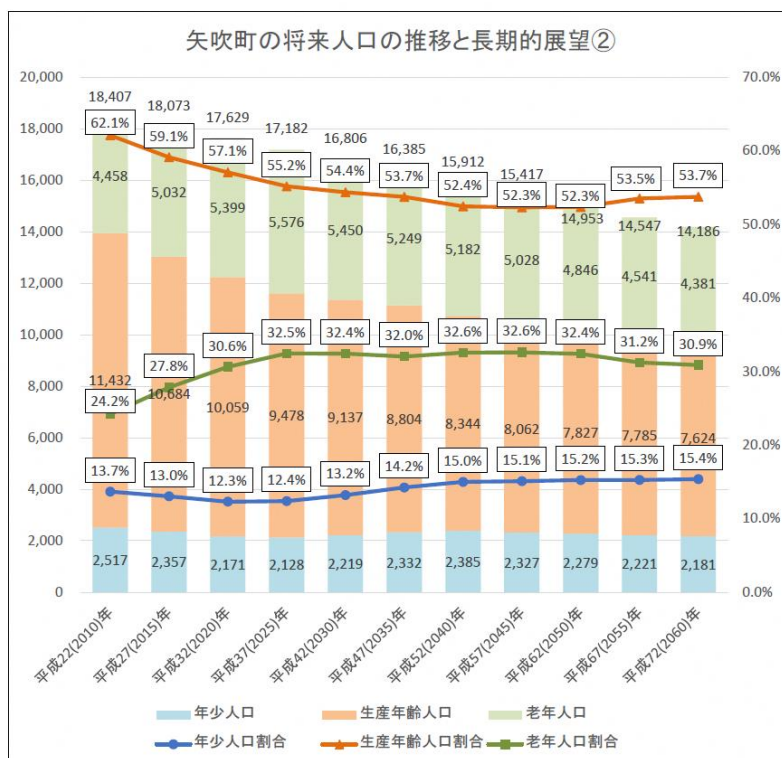
■ 総人口と世帯数の推移 ■



資料：国勢調査（各年10月1日時点）

「矢吹町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン（平成27年10月 矢吹町）」によると、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）は引き続き減少傾向で推移する一方、老年人口（65歳以上）は、2025年まで増加を続けたあと、以降は減少して推移することが予測されています。

■ 年齢3区分別人口の将来推計 ■



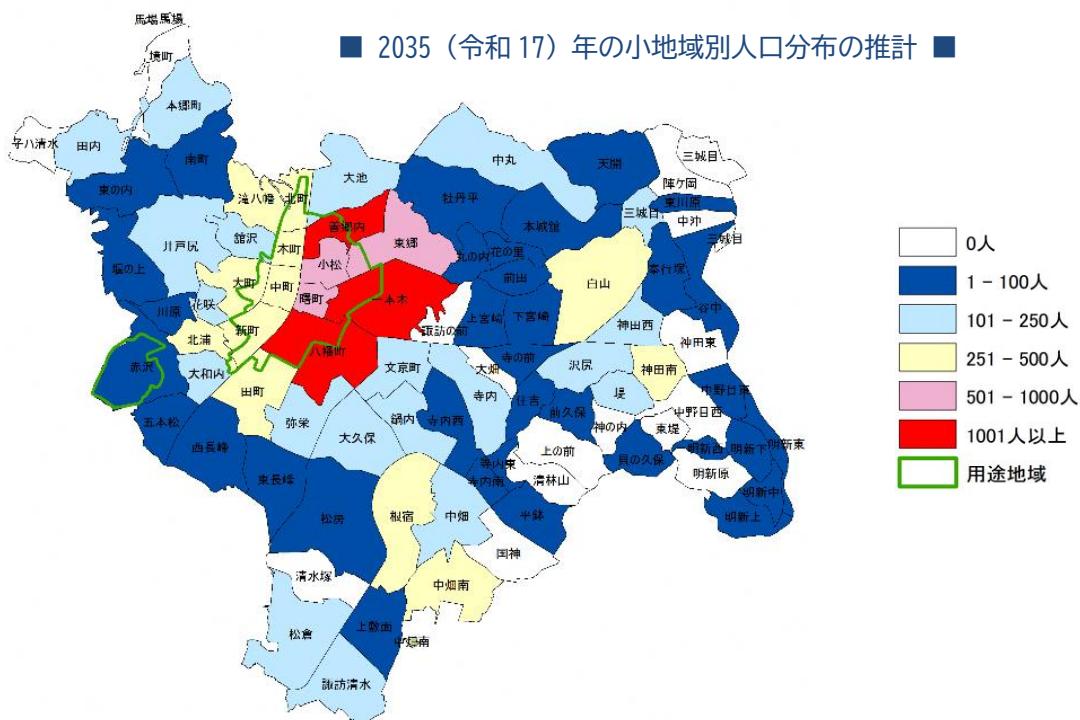
資料：矢吹町「矢吹町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン」（平成27年10月）

(2) 地区区分・人口分布

本町は、大きく矢吹地区・中畑地区・三神地区の3つの地区に分かれています。

各地区の令和5年4月3日時点の人口は右記のとおりで、本町に人口集中地区³は設定されていないものの、町西部の矢吹地区に人口が集中しています。

「矢吹町立地適正化計画」によると、2035（令和17）年時点の小地域別の人口は、JR矢吹駅周辺の用途地域内に多くの人口が集積するほか、合併前の旧村の中心部であった中畑・根宿、三城目やその周辺で「251－500人」の地区が点在する推計となっています。



(備考) 2035（令和17）年の推計値は、国勢調査の平成12、17、22、27年データを用いたコーホート変化率法により算出
資料：矢吹町「矢吹町立地適正化計画」（平成30年3月）

³ 人口集中地区：国が実施する国勢調査の基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上となる地域。

(3) 道路網

矢吹町の骨格となる道路網として、町の西部地域を東北自動車道と国道4号が南北に通じ、南西部に矢吹インターチェンジが設置されています。町内中央部には、矢吹インターチェンジに接続するあぶくま高原道路が東西に通っており、町のほぼ中央に整備された矢吹中央インターチェンジの供用が平成13年3月から開始されています。

主要地方道や一般県道はJR東北本線矢吹駅周辺の市街地中心部から放射状に配置されており、(主)郡山矢吹線は須賀川市を通過して北上し郡山市と連絡し、(主)矢吹天栄線は隣接する白河市で国道294号と交差しています。

(主)棚倉矢吹線は県南部の棚倉町で国道289号と接続、(一)石川矢吹線は石川町で(主)白河石川線と接続、(主)矢吹小野線は隣接する玉川村で国道118号と交差して、さらに東に位置する平田村で国道49号と接続しています。

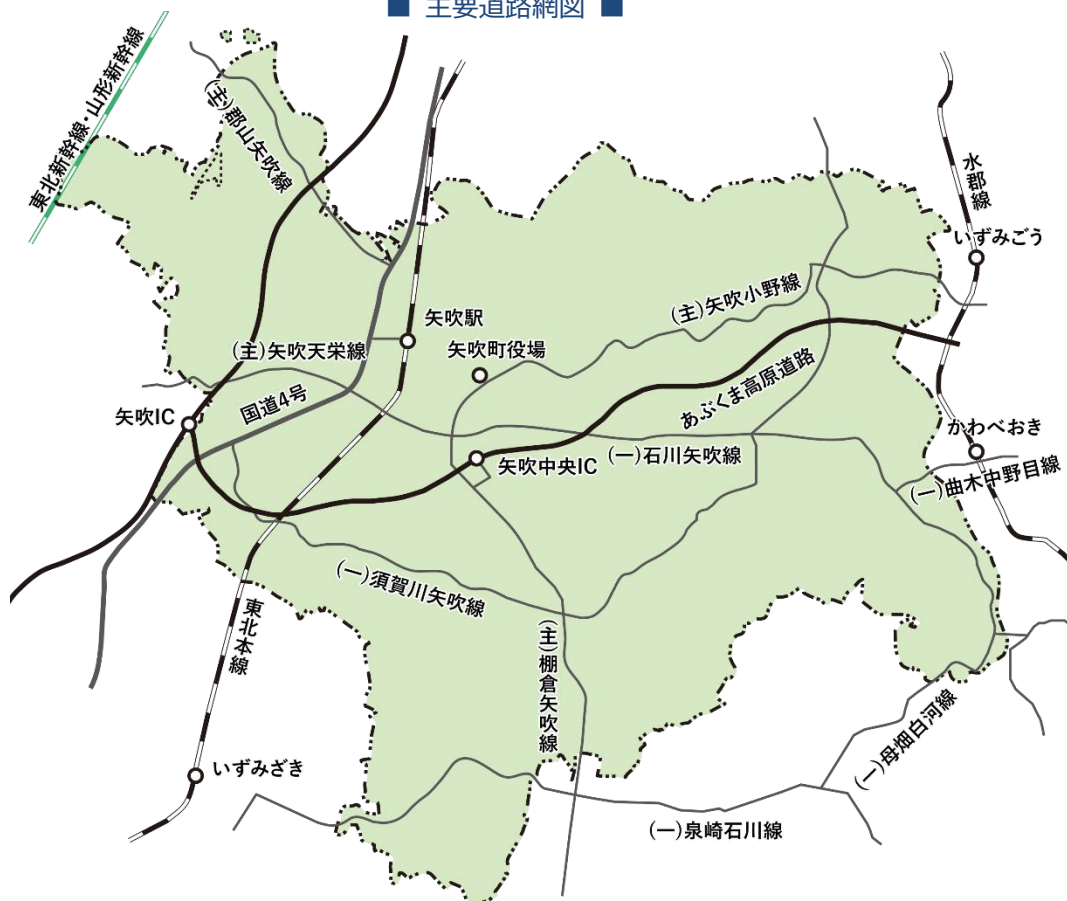
これらの路線は東北自動車道を除き、いずれも片道1車線道路となっています。

このほか、既存市街地内には歩道もない狭隘道路も多く、歩行者の安全性確保等のための整備が必要とされています。また、町の玄関口でもあるJR矢吹駅東口周辺においては、道路が狭隘かつ不整形で、町役場へのルートもわかりづらい等の問題も見受けられます。

■ 主要道路一覧

高速自動車道	東北自動車道 あぶくま高原道路
一般国道	国道4号
主要地方道	県道42号矢吹小野線 県道44号棚倉矢吹線 県道55号郡山矢吹線 県道58号矢吹天栄線
一般県道	県道106号石川矢吹線 県道137号泉崎石川線 県道139号母畑白河線 県道186号矢吹停車場線 県道283号須賀川矢吹線 県道284号曲木中野目線

■ 主要道路網図 ■



(4) 通勤・通学流動

本町に常住する従業者・通学者は10,218人、このうち町内で従業・通学する者は5,560人と半数以上が町内における流動となっています。

町内から町外への通勤・通学者は、白河市への流出が1,007人と特に多く、次いで須賀川市へ691人、郡山市へ654人などとなっています。

また、町外から町内への通勤・通学者についてもほぼ同様の傾向が見られます。

地理的条件、交通利便性などから、地域の中心となる白河市や須賀川市との間で移動する方が多くなっているほか、矢吹駅を経由して新幹線を利用することも可能であるため、より遠い地域に通勤・通学している人もいると考えられます。

■通勤・通学による流出・流入人口

(単位：人)

流出	総数	就業者	通学者	流入	総数	就業者	通学者
矢吹町に常住する 従業者・通学者※1	10,218	8,249	1,969	矢吹町で従業・ 通学する者※2	10,372	8,448	1,924
町内で従業・通 学する者	5,560	4,259	1,301	町内に常住す る者	5,560	4,259	1,301
県内他市町村に 通勤・通学する者	4,309	3,860	449	県内他市町村 に常住する者	4,500	4,069	431
他県に通勤・通 学する者	92	65	27	他県に常住す る者	55	55	0

※1 従業地・通学地「不詳」及び他市区町村で従業・通学する者のうち従業・通学市区町村「不詳・外国」を含む。

※2 従業・通学市区町村「不詳・外国」及び従業地・通学地「不詳」で当地に常住している者を含む。

資料：令和2年国勢調査

■県内の主な流出先・流入元市町村

(単位：人)

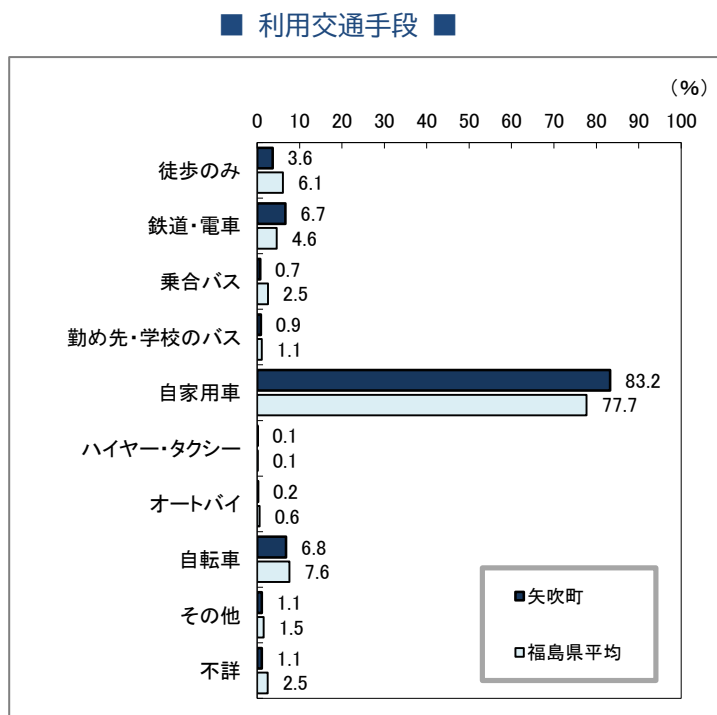
県内の主な 流出先市町村	総数	就業者	通学者	県内の主な 流入元市町村	総数	就業者	通学者
① 白河市	1,007	927	80	① 白河市	938	815	123
② 須賀川市	691	615	76	② 須賀川市	841	799	42
③ 郡山市	654	462	192	③ 鏡石町	447	427	20
④ 泉崎村	463	461	2	④ 郡山市	422	408	14
⑤ 鏡石町	331	290	41	⑤ 中島村	317	273	44
⑥ 西郷村	236	235	1	⑥ 泉崎村	290	261	29
⑦ 中島村	225	219	6	⑦ 石川町	262	249	13
⑧ 石川町	177	152	25	⑧ 西郷村	221	164	57
⑨ 玉川村	117	107	10	⑨ 玉川村	178	168	10
⑩ 棚倉町	100	100	-	⑩ 天栄村	155	144	11

資料：令和2年国勢調査

(5) 利用交通手段

主な交通手段としては自家用車が選択されており、その使用率は83.2%で、福島県平均と比較しても5.5ポイント高い数値を示しています。

公共交通では、鉄道・電車の利用率について福島県平均より高いものの、町内に路線バスが運行されていないこともあり、乗合バスの利用率が極めて低くなっています。



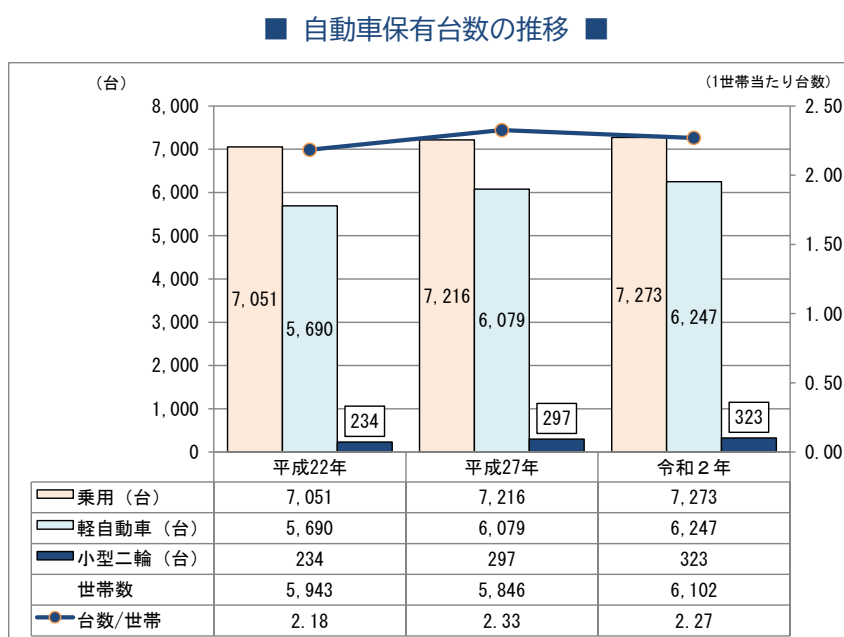
注) 利用交通手段については、該当する調査項目が複数回答可能であるため、内訳となる項目を足し上げても「総数」とは一致しない。割合の母数となる人口には、従業・通学市区町村「不詳・外国」及び従業地・通学地「不詳」で当地に常住している者を含む。

資料：令和2年国勢調査

(6) 自動車保有台数の推移

平成22年からの本町における自動車保有台数（自家用）の推移を見ると、「乗用」、「軽自動車」及び「小型二輪」のすべてが増加傾向で推移しています。

また、1世帯当たりの平均保有台数は2台以上で推移しており、日常生活における移動手段としての自家用車への依存度の高さがうかがえます。



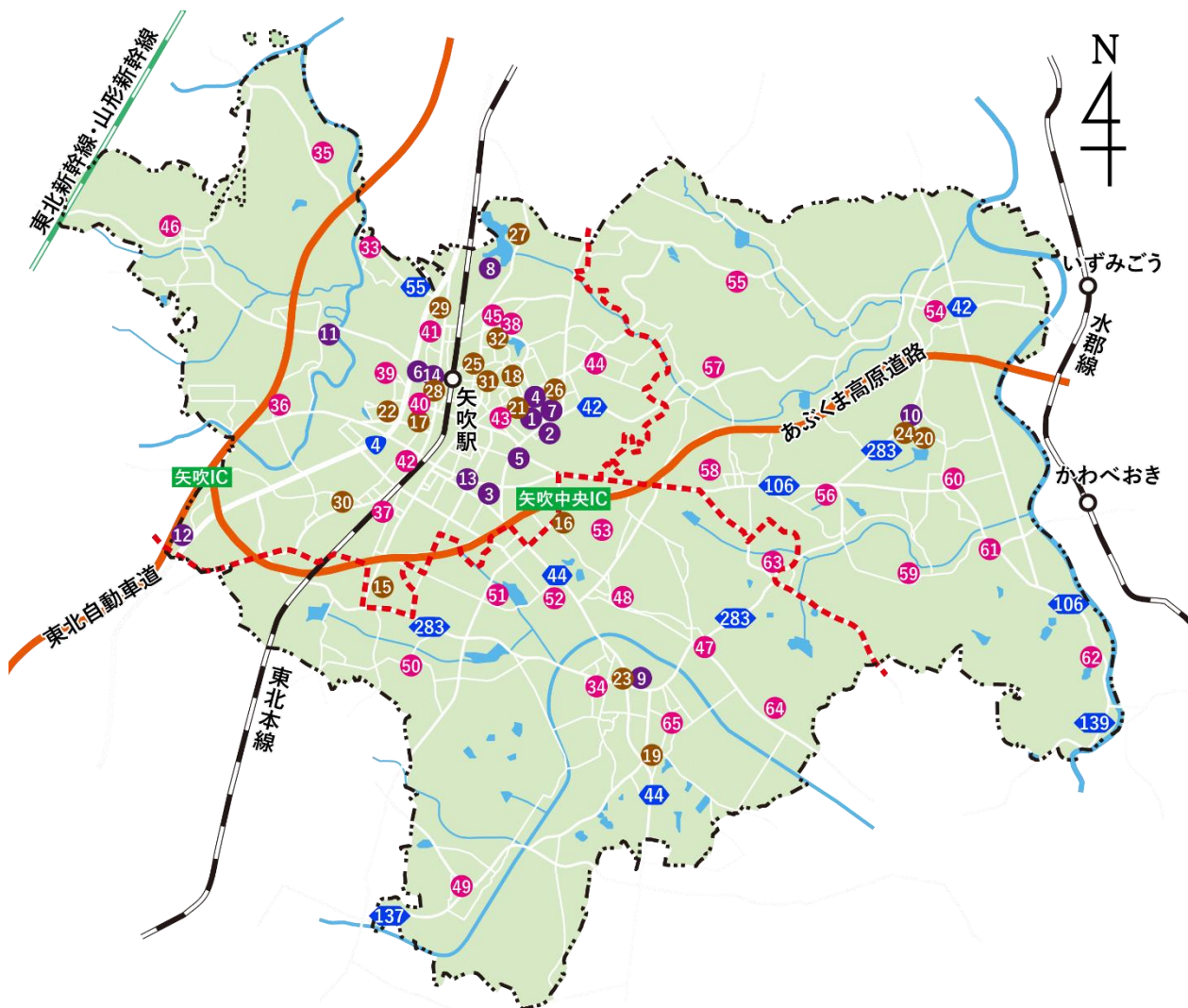
資料：東北運輸局福島運輸支局「福島県内市町村別自動車数調」（各年3月31日現在）及び国勢調査（各年10月1日現在）

3 主要施設の分布状況

町内の主要施設の分布状況は次のとおりです。

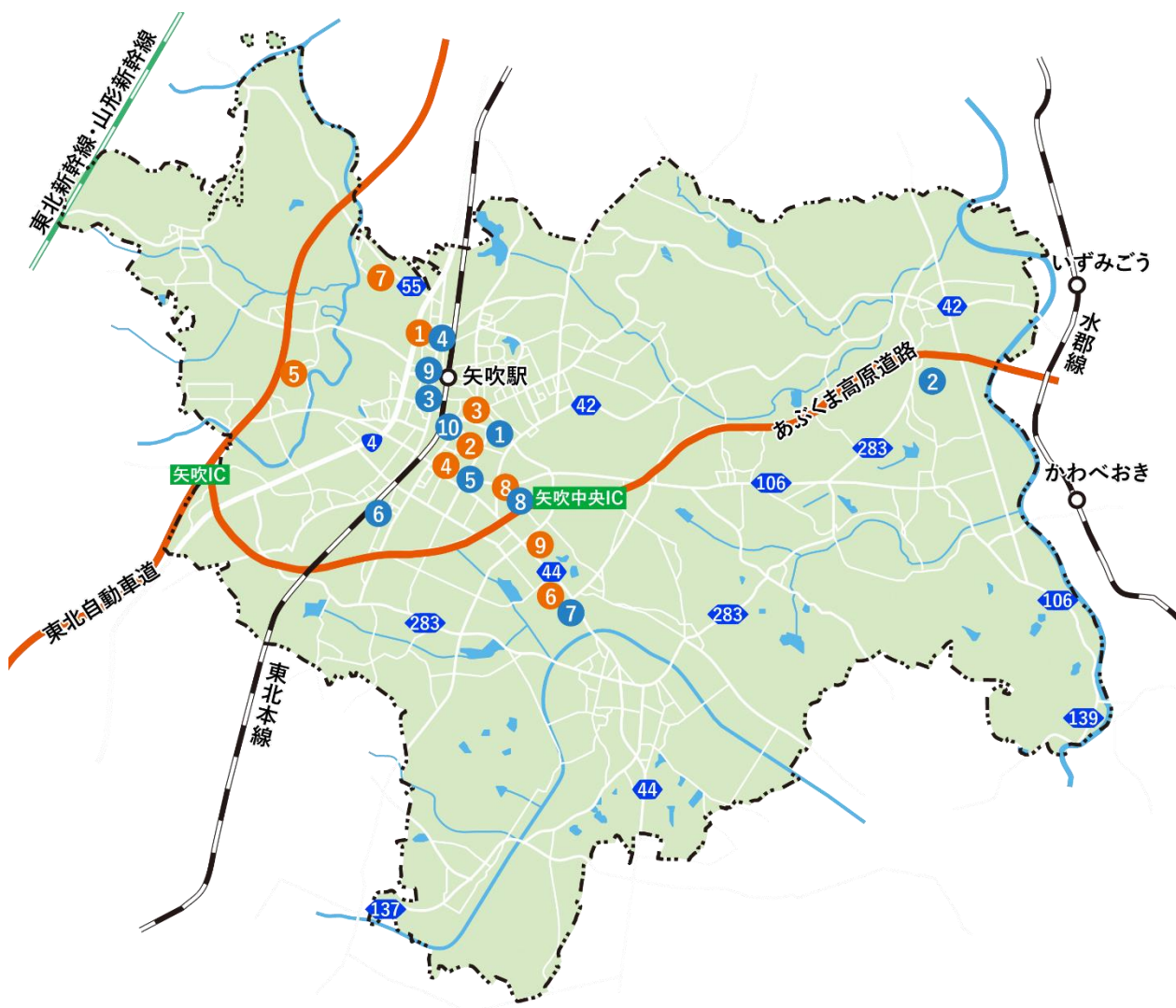
町役場をはじめ、主要な施設は町西部の矢吹地区に集中しています。

(1) 公共施設等



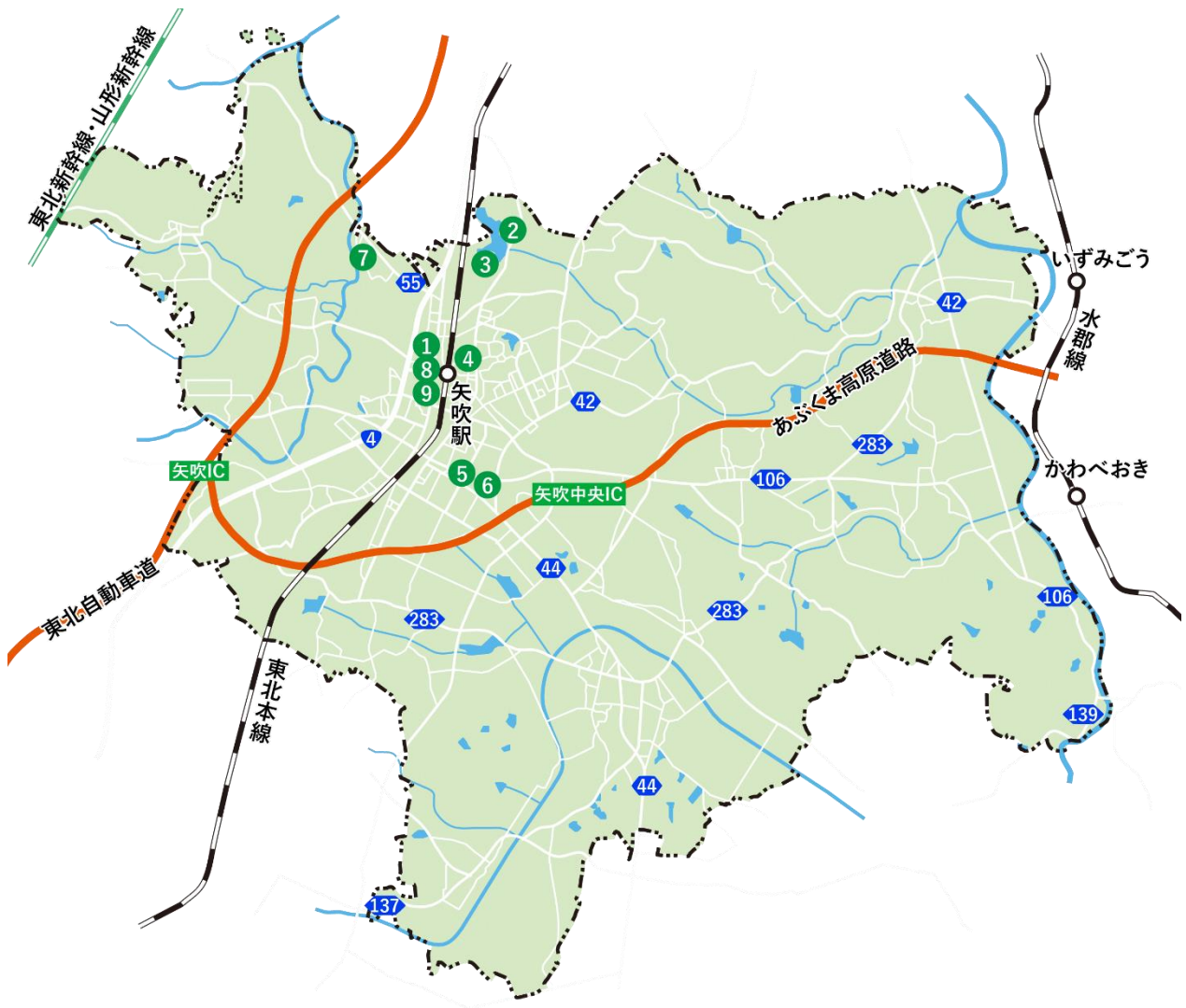
No.	行政系・社会教育系施設等	No.	学校・子育て支援施設等	No.	コミュニティ施設	No.	コミュニティ施設
1	矢吹町役場	15	県立光南高等学校	33	滝八幡地区集会所	50	長峰多目的集会所
2	矢吹町都市整備課（上水道管理棟）	16	矢吹中学校	34	根宿集落農事集会所	51	弥栄集会所
3	あゆり温泉	17	矢吹小学校	35	柿之内集落農事集会所	52	大久保集会所
4	矢吹町保健福祉センター	18	善郷小学校	36	井戸尻集会所	53	文京地区集会所
5	シルバー人材センター	19	中畑小学校	37	田町集会所	54	三城目集落センター
6	矢吹町複合施設「KOKOTTO」	20	三神小学校	38	2区東自治会館	55	西原集会所
7	矢吹町文化センター	21	中央幼稚園	39	大町集会所	56	南沢集会所
8	ふるさとの森芸術村	22	矢吹幼稚園	40	1区自治会館	57	須乗本田水田営農活性化 対策推進研修施設
9	中畑公民館	23	中畑幼稚園	41	2区コミュニティセンター	58	須乗新田多目的集会所
10	三神公民館	24	三神幼稚園	42	新町集会所	59	堤集会所
11	西山墓園	25	屋内外運動場	43	5区集会所	60	神田多目的集会所
12	矢吹泉崎バスストップ(駐車場)	26	矢吹球場	44	6区集会所センター	61	中野目集会所
13	温水プール	27	大池公園	45	大池集会所	62	明新多目的集会所
14	大正ロマンの館	28	中町ポケットパーク	46	田内集会所	63	大畑多目的集会所
		29	ひまわり公園	47	寺内地域農業推進拠点施設	64	平鉢集会所
		30	新町公園	48	鍋内多目的集会所	65	原宿多目的集会所
		31	小松公園	49	松倉転作定着化総合研修施設		
		32	小池公園				

(2) 医療施設



No.	医療機関名	No.	歯科医院名
1	(公財) 会田病院	1	あゆり歯科クリニック
2	きたむら整形外科	2	国馬歯科医院
3	(医) 小針医院	3	酒井歯科医院
4	(医) すずきクリニック	4	佐久間歯科医院
5	西白河病院	5	すずき歯科医院
6	樋口小児クリニック	6	たまち歯科医院
7	県立ふくしま医療センター こころの杜	7	ひぐち歯科クリニック
8	まつやまクリニック	8	むつみ歯科医院
9	(医) 南東北わたなベクリニック	9	モアナ歯科医院
		10	和田歯科医院

(3) 観光資源



No.	施設名
1	複合施設KOKOTTO
2	大池公園
3	ふるさとの森芸術村
4	未来くるやぶき
5	温水プール
6	あゆり温泉
7	三十三観音史跡公園
8	大正ロマンの館
9	やぶき観光案内所

本町の主な観光施設としては、あゆり温泉や大池公園等があげられます。

あゆり温泉は健康センター内に平成3年6月にオープンした町営の日帰り温泉施設です。

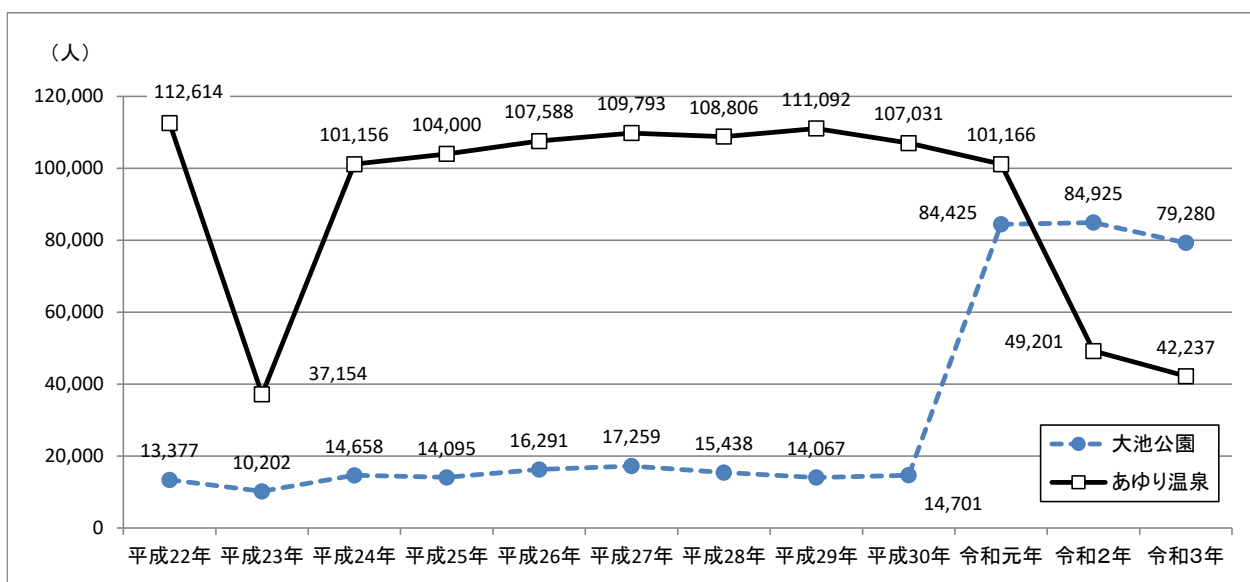
大池公園は池と町木のアカマツの生い茂る自然空間を活かしたやすらぎと憩いの場として平成16年度に完成しました。

両施設とも、東日本大震災の影響で平成23年の観光客入込数が大幅に減少しました。

あゆり温泉の観光客入込数については、激減した平成23年以降増加していましたが、令和2年、令和3年については、新型コロナウイルス感染症対策のため「あゆり温泉バス」が運休となった影響もあり、大幅に減少しています。

一方で大池公園の観光客入込数は、平成24年には震災前の平成22年を上回り、さらに、新型コロナウイルス感染症の流行開始以降、キャンプ場の利用等で大池公園利用の需要が高まり、令和元年は、8万人を上回る伸びとなっています。

■ 観光客入込数の推移 ■



(備考) 調査対象観光地は、全国観光統計基準に基づき、年間入込客数が5万人以上、又は特定時期の入込客数が5千人以上となる観光地点であり、毎年度変更される。

資料：福島県観光交流課「福島県観光客入込状況」

第3章 地域公共交通の現況

1 地域公共交通の整備状況

本町では、町域を跨ぐ路線である広域交通では鉄道（JR東北本線）や高速バスがある一方で、町内の地域間を結ぶ路線バスは運行されていません。

このため、町域内の各地域及び主要な公共施設、商業施設等が集中している町西部の矢吹地域内を補完する交通として矢吹町コミュニティバスの実証実験運行が行われています。

■ 町内の主要公共交通の運行状況

種別	路線等	事業主体
鉄道	JR 東北本線	東日本旅客鉄道
高速バス	あぶくま号 (新宿－郡山・福島間)	福島交通とJRバス東北の共同運行
	あだたら号 (新越谷－郡山間)	福島交通と東武バスセントラルの共同運行
	ギャラクシー号（夜行バス） (大阪・京都－郡山・福島間)	福島交通と近鉄バスの共同運行
矢吹町コミュニティバス (実証実験中)	ルート①：四区山王寺⇔大池公園	矢吹町 (委託先：矢吹タクシー)
	ルート②：矢吹球場⇔矢吹駅	
	ルート③：文京団地入口⇔矢吹駅	
	ルート④：弥栄集会所⇔矢吹駅	
スクールバス	矢吹地区) ・矢吹小学校 ・矢吹幼稚園①・② ・中央幼稚園①・②	矢吹町教育委員会 (委託先：矢吹タクシー)
	中畑地区) ・中畑小学校①・② ・中畑幼稚園①・②	
	三神地区) ・三神小学校 ・三神幼稚園①・②・	

(1) 鉄道

本町の西部にはJR東北本線が通っており、JR矢吹駅があります。

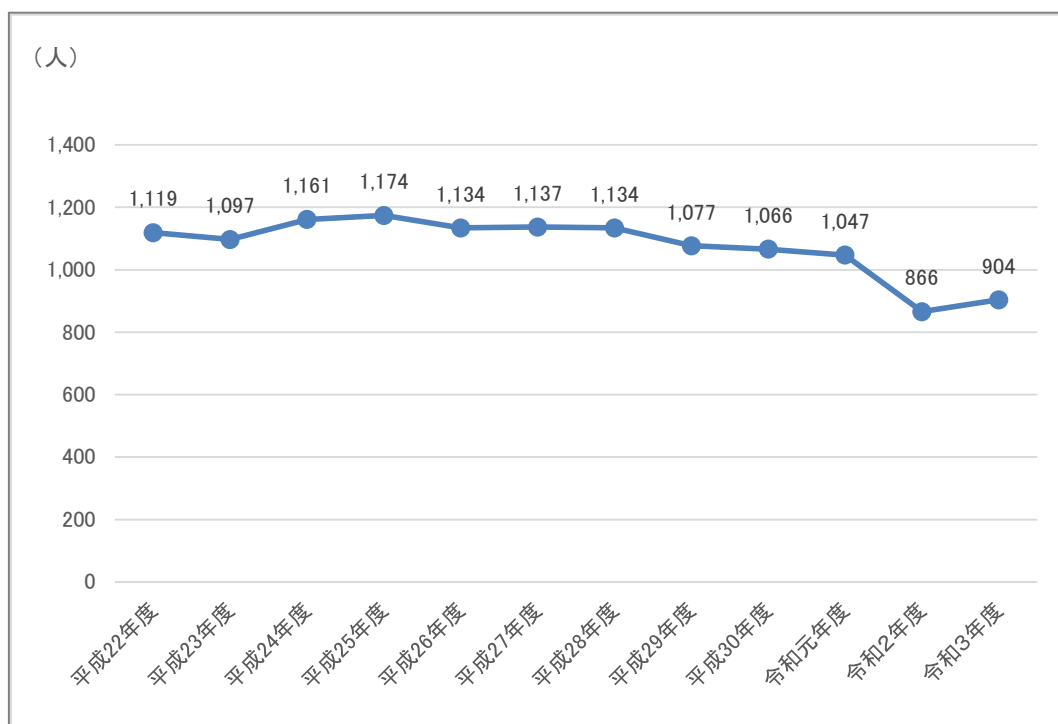
黒磯・宇都宮方面（上り）は、1時間に1～2本程度運行しており、JR矢吹駅からJR新白河駅までは18分程、JR新白河駅からJR東京駅までは東北新幹線で1時間30分程度の所要時間となっています。

郡山・福島方面（下り）についても1時間に1～2本程度運行となっていますが、朝の7時台は通勤・通学需要に対応するため3本運行しています。

乗車人員は、若干の増減はあるものの横ばいで推移してきましたが、平成29年度以降、少しずつ減少している状況です。

なお、令和2年度に大幅な減少が見られますが、これは令和2年初頭からの新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等の影響があると考えられます。

■ JR 矢吹駅利用者数（乗車人員）の推移 ■



資料：東日本旅客鉄道株式会社公表資料 (<https://www.jreast.co.jp/passenger/>)

(2) 高速バス

矢吹泉崎バスストップ利用促進協議会において検討を進めてきた、東北自動車道 矢吹泉崎バスストップ（停留所）が整備され、令和元年8月から3路線が運行されています。

矢吹泉崎バスストップは、町外であるものの、東北自動車道 矢吹インターチェンジから南へ約800mに位置し、地域住民の利便性の向上や、地域産業の活性化、地域間交流の促進が期待されています。

また、無料駐車場（79台）もあるため、パークアンドライド⁴が利用可能となっています。

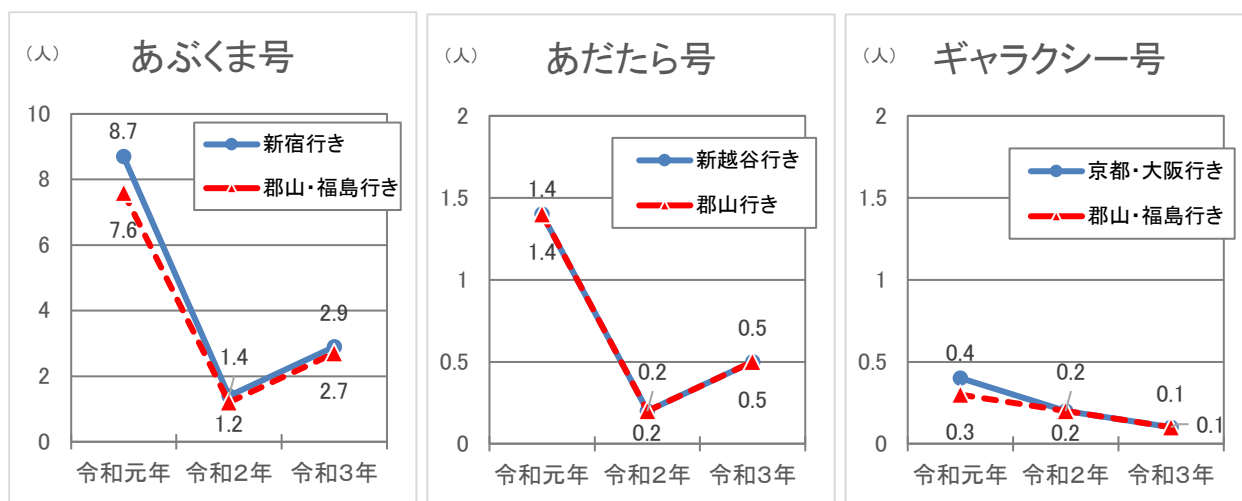
■ 高速バスの概要

路線名	行き先・運行本数	備考
あぶくま号	新宿行き：6～9本	
	郡山・福島行き：6～9本	
あだたら号	新越谷行き：2本	当面の間、臨時ダイヤで運行（土・日・祝のみ運行）
	郡山行き：2本	
ギャラクシー号	京都・大阪行き：1本	
	郡山・福島行き：1本	

矢吹泉崎バスストップでの乗降者数（1日当たり平均）を見ると、令和元年はあぶくま号で約8人の乗降者数がありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等の影響があり、令和2年は大幅に減少しています。

あぶくま号とあだたら号については、令和3年から回復を見せているものの、令和元年の水準には到達していない状況です。

■ 矢吹泉崎バスストップでの乗降者数（1日当たり平均） ■



資料：福島交通株式会社提供資料から作成

⁴ パークアンドライド：自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法

(3) 矢吹町コミュニティバス

町内における公共交通の活性化と、町民にとって利便性が高く、効率的な公共交通体系づくりを目的として、町の委託により、令和4年12月から矢吹町コミュニティバスの実証実験を実施しています。

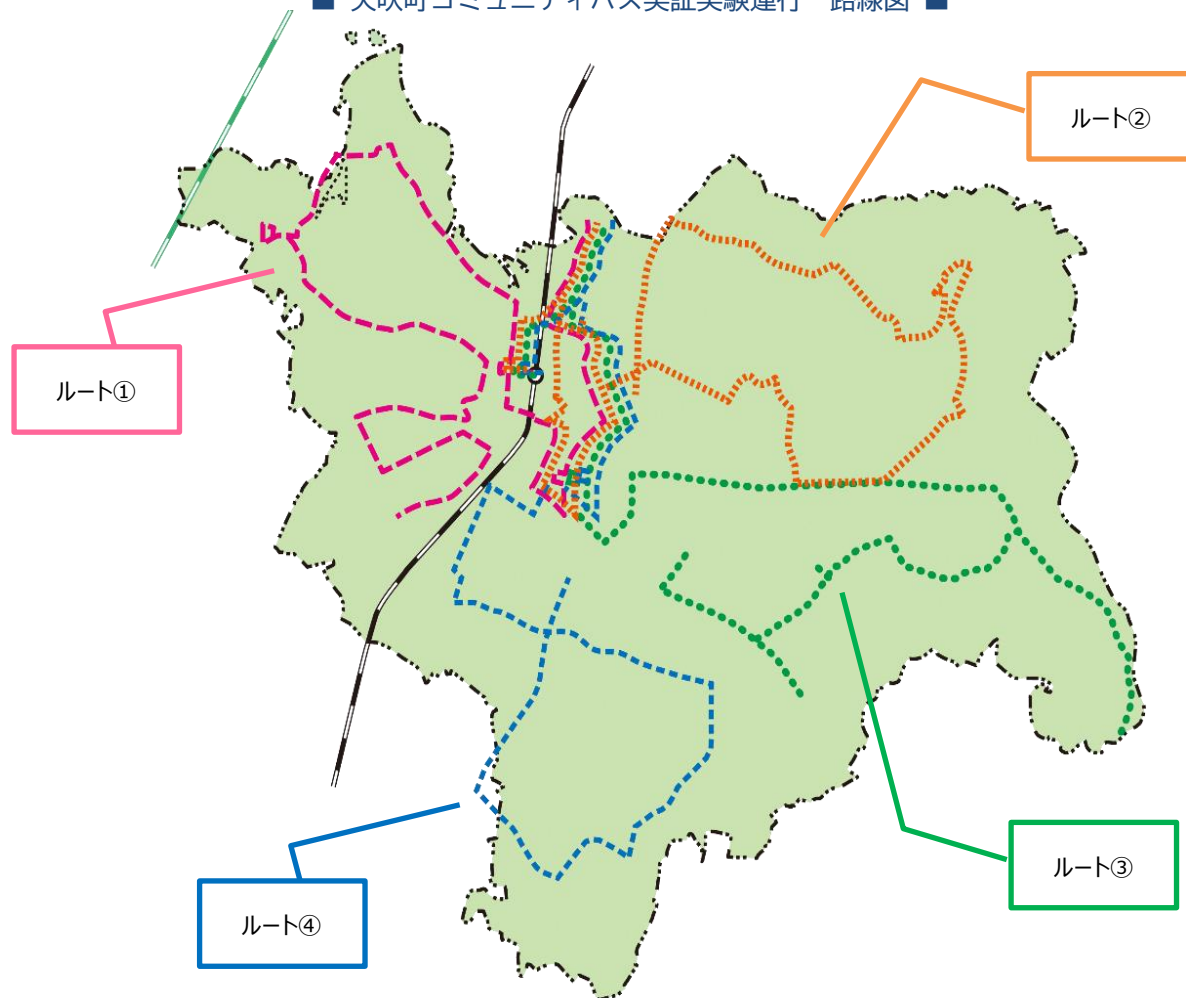
コミュニティバス路線は下表の4路線で、利用料金は無料としています。

■ 矢吹町コミュニティバスの実証実験運行概要（令和4年3月以降）

ルート		平日便		
		運航日	運行本数	所要時間 (片道)
ルート①	四区山王寺 ⇄ 大池公園	毎週火・木曜日	行き：午前のみ1本 帰り：3本*	約67分
ルート②	矢吹球場 ⇄ 矢吹駅			約68分
ルート③	文京団地入口 ⇄ 矢吹駅	毎週水・金曜日		約65分
ルート④	弥栄集会所 ⇄ 矢吹駅			約57分

※ 帰りの便については公共施設、商業施設で乗車した方の送迎のみ

■ 矢吹町コミュニティバス実証実験運行 路線図 ■



実験開始当初は、各ルートとも午前・午後に1往復ずつ運行していたほか、小学生の図書館利用を想定した「子ども向けの土曜特別便」を運行していましたが、乗者数や乗車時間帯等の町民ニーズを踏まえ、令和5年3月から運行時刻表と乗車方法の一部変更を行っています。

見直し後は、1便当たり平均乗者数も増加するなど、効率的な運用に努めています。

■ 見直し前（令和4年12月1日～令和5年2月28日）の矢吹町コミュニティバスの利用者数

(人)

ルート	午前（往路／復路）		午後（往路／復路）		1日当たり 平均乗者数
	延べ 乗者数	1便当たり 平均乗者数	延べ 乗者数	1便当たり 平均乗者数	
ルート①	37／23	1.5／1.0	9／6	0.4／0.3	3.1
ルート②	70／48	2.9／2.0	8／3	0.3／0.1	5.4
ルート③	21／11	0.9／0.5	25／9	1.0／0.4	2.8
ルート④	68／50	2.8／2.1	5／39	0.2／1.6	6.8

（備考）各ルートとも午前・午後に1往復ずつ運行（計4本）

令和4年12月1日～令和5年2月28日の運行日数：全ルートとも24日間運行

1日当たり平均乗者数 = 延べ乗車数の合計 ÷ 運行日数

■ 見直し後（令和5年3月1日～令和5年7月31日）の矢吹町コミュニティバスの利用者数

(人)

ルート	往路		復路		1日当たり 平均乗者数
	延べ 乗者数	1便当たり 平均乗者数	延べ 乗者数	1便当たり 平均乗者数	
ルート①	70	1.6	211	1.6	11.7
ルート②	222	5.2			
ルート③	56	1.3	209	1.6	8.2
ルート④	96	2.2			

（備考）往路は各ルートとも1本、復路はルート①とルート②を合わせて3本、ルート③とルート④を合わせて3本ずつ運行（計4本）

令和5年3月1日～令和5年7月31日の運行日数：

ルート①・②は43日間運行、ルート③・④は44日間運行

1日当たり平均乗者数 = 延べ乗車数の合計 ÷ 運行日数

(4) スクールバス

町内では、園児・児童の登下校を支援するため、幼稚園4園と小学校4校中3校が通園通学バスの業務委託をしており、業務委託業者が所有している園児用バス（乗車定員（園児）：49人、（大人）3人）4台で幼稚園と小学校の運行を行っています。

■スクールバスの利用児童数

（単位：人）

ルート	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
矢吹小学校	14	12	12	13
中畑小学校 ①	21	20	19	15
〃 ②	20	19	18	16
三神小学校	10	7	8	5
矢吹幼稚園 ①	8	7	6	3
〃 ②	13	7	5	6
中央幼稚園 ①	11	11	9	12
〃 ②	11	12	13	
中畑幼稚園 ①	5	4	5	13
〃 ②	9	7	5	
三神幼稚園 ①	6	7	8	14
〃 ②	15	10	6	

(5) 民間タクシー

町内を主な営業区域とする民間タクシー事業者は2社あり、いずれも町内に事業所を構えています。

■町内を運行しているタクシー事業者の車両保有台数等

会社名／事業所所在地	登録台数／内訳
有限会社矢吹タクシー／ 矢吹町赤沢 855 番地	33 台 ■タクシー 普通…9 台 特定大型…2 台 （ジャンボタクシー） ■バス 大型…14 台（貸切 7 台、スクール 7 台） 中型…2 台（貸切 1 台、スクール 1 台） 小型…1 台 マイクロ…4 台（貸切 2 台、契約 2 台） コミューター…1 台
西原産業株式会社／ 矢吹町中丸 482 番地 3	2 台 ■タクシー 普通…1 台 大型…1 台

(6) 町内における移動支援サービス

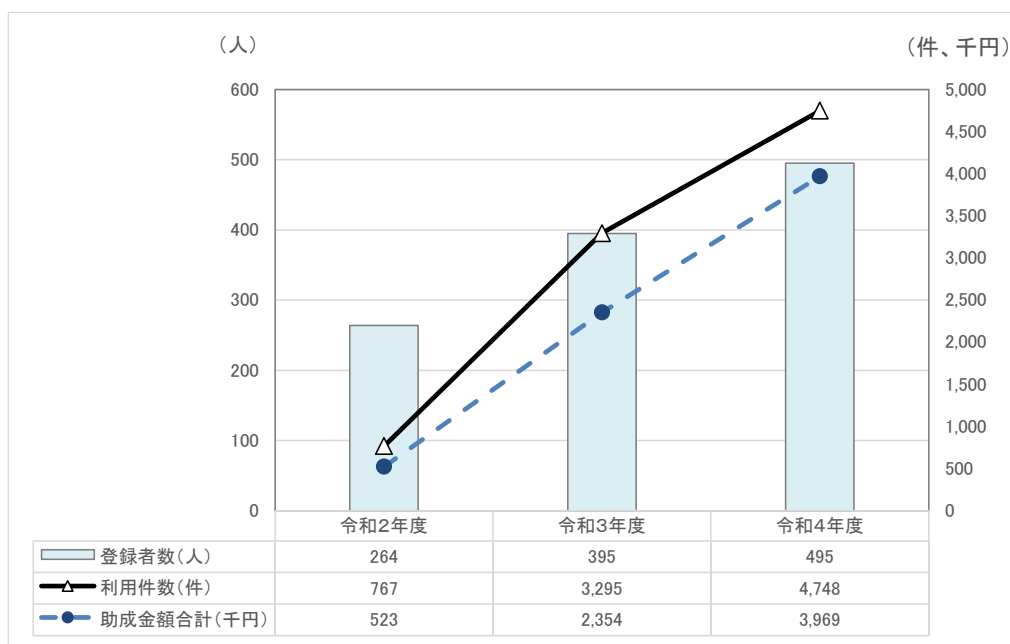
本町では移動手段を持たない高齢者の日常生活の利便性の確保のために、平成31年2月から民間タクシーを活用した買い物等のための移動に伴う費用の一部を町が補助する「行き活きたクシー利用料金助成事業」実証実験を開始し、令和2年4月からは本格運用へと移行しています。本格運用開始後は、登録者数が500人近くに増えるとともに、利用件数、助成金額も大幅に増加しています。

また、障がい者のための支援制度として、身体障害程度等級が1級又は2級の方、療育手帳交付者でAの方を対象に、町内で利用するタクシーの利用料金の一部を助成しています。

■ 行き活きたクシー利用料金助成事業の概要

対 象 者	70歳以上の方
利 用 金 額	一回当たり500円
利用上限回数	1月当たり10回まで
利 用 時 間	午前8時00分～午後6時00分
助成対象範囲	町内全域（遊興施設は除く）及び矢吹泉崎バスストップ

■ 行き活きたクシー利用料金助成事業の利用状況 ■



このほか、矢吹町社会福祉協議会、町内の医療施設、商店等により、次のような支援サービスが実施されています。

① 生きがい外出サポート事業

矢吹町社会福祉協議会では、日頃買い物に不便を感じている高齢者を支援しながら介護予防、認知症予防、引きこもり防止などに役立つことを目指す「いきいき買い物バスツアー」を開催しています。

■ いきいき買い物バスツアーの概要

開催日	毎月1回 ※奇数月は買い物ツアーのみ
定員	各回30名程度（先着順）
参加費	500円
対象者	買い物に不便を感じている方や外出の機会が少ない方など ※ご自身で歩行が可能な方

② 医療施設の運行サービス

町内の医療施設の4施設では、利用者の送迎制度として自主的に送迎車及びバスを運行しています。

■ 医療施設による送迎バスについて

医療施設名	送迎先	送迎方法
会田病院	自宅 ⇄ 施設	電話での事前予約による運行
県立ふくしま医療センターこころの杜	矢吹駅 ⇄ 施設	施設行（3便）、駅行（6便）の計9便による定期運行
南東北わたなべクリニック	自宅 ⇄ 施設	電話での事前予約による運行
きたむら整形外科	自宅 ⇄ 施設	電話での事前予約による運行

③ 買い物支援制度

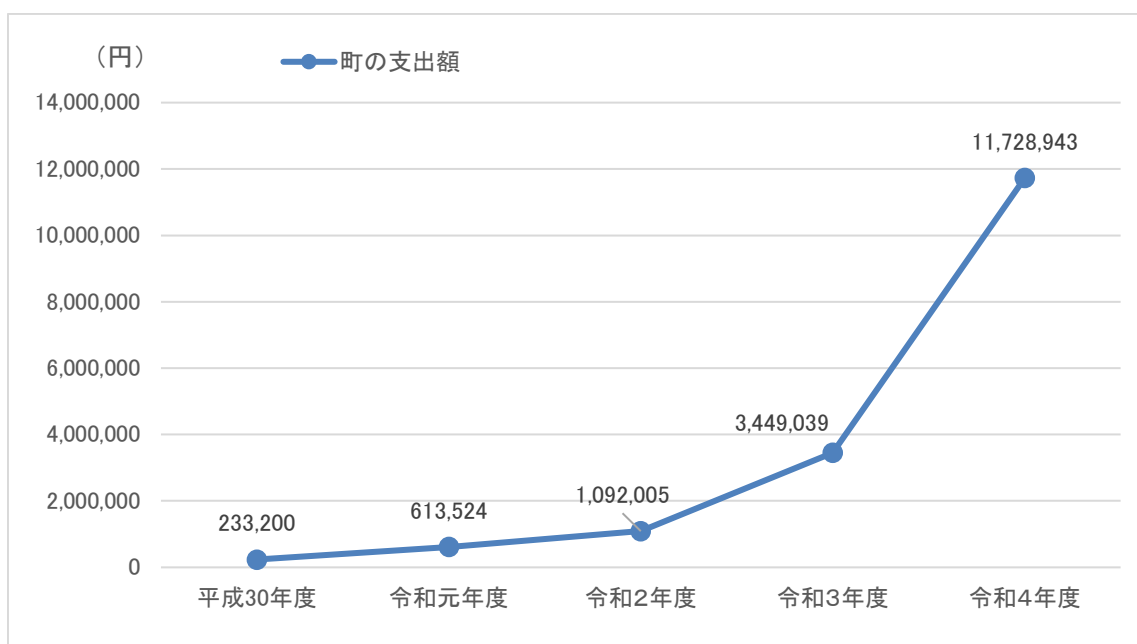
移動手段とは異なるものの、町内では商店等で宅配による買い物支援が行われています。

各商店により条件が異なりますが、基本的に無料で自宅まで配達していただける仕組みとなっています。

(7) 地域公共交通に対する財政支出の状況

スクールバスを除く地域公共交通に係る財政支出額の推移を見ると、平成30年度から開始した行き活きタクシー利用料金助成事業の利用者の増加に加え、令和2年度からは矢吹泉崎バスストップの維持管理による委託料の支出、令和4年度からはコミュニティバス実証実験運行に伴う委託料の支出もあり、町負担額は年々増加している状況です。

■ 地域公共交通に係る財政支出額の推移 ■



(注) スクールバスを除く

■ 矢吹町で実施してる主な移動支援事業

事業名	内容
行き活きタクシー利用料金助成事業	移動手段を持たない高齢者の方々の日常生活の利便性の確保のために、民間タクシーを活用した買い物等のための移動に伴う費用の一部を町が補助する。
重度心身障害者タクシー利用助成制度	障がい者のための支援制度として、身体障害程度等級が1級又は2級の方、療育手帳交付者でAの方を対象に、町内で利用するタクシーの利用料金の一部を助成
矢吹町コミュニティバス実証実験運行	移動手段を持たない方の移動支援を目的として、各地区の集会所から公共施設・商業施設へ送迎するバスの実証実験運行を行う。
地域公共交通活性化協議会	地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、地域公共交通計画の作成に関する協議及び地域公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。

2 矢吹町公共交通ネットワーク推進計画の取組状況

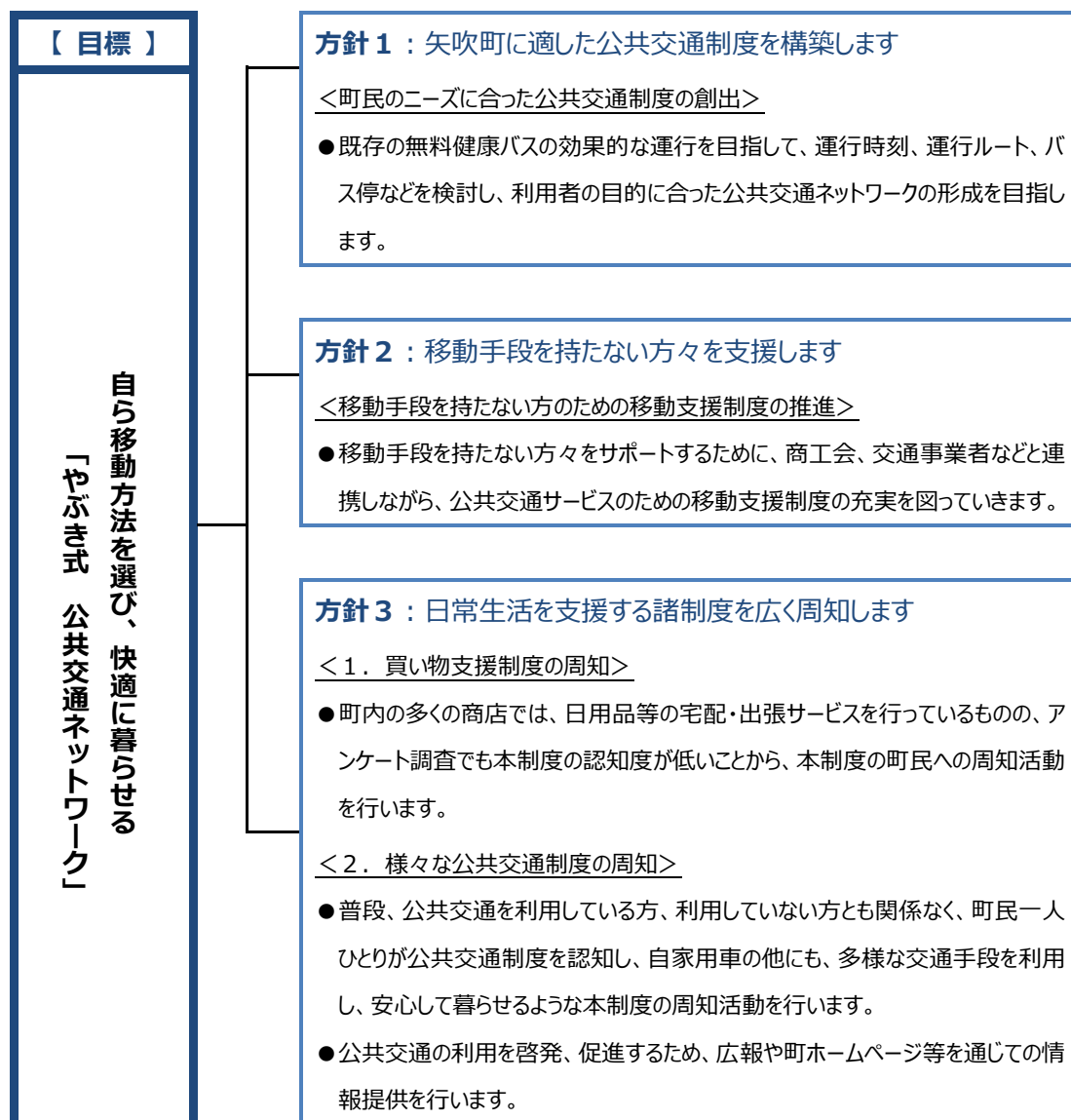
平成30年2月時点において本町には、自動車を持たない方の移動手段として利用可能な路線バス等の公共交通が存在していませんでした。そこで、高齢化に伴い車を持たない方が増加すること等に対応するため、平成30年2月に「矢吹町公共交通ネットワーク検討協議会」を設置して必要な協議・検討を行い、同年10月に「矢吹町公共交通ネットワーク推進計画」（計画の期間：平成30年度から平成35年度までの6年間）を策定しました。

この計画では、地域公共交通分野におけるより明確な政策を展開するための方針を示しています。

(1) 推進計画の概要

推進計画の目標と方針等は次のとおりです。

■ 推進計画の目標と方針 ■



(2) 計画に基づく施策の取組状況

推進計画の策定後、各方針に基づき取り組んだ主な取組は、次のとおりです。

① 行き活きたクシー利用料金助成事業

移動手段を持たない高齢者の方々の日常生活の利便性の確保のために、平成31年2月から民間タクシーを活用した買い物等のための移動に伴う費用の一部を町が補助する「行き活きたクシー利用料金助成事業」実証実験を開始し、令和2年4月からは本格運用へと移行しました。

また、令和4年4月から一部事業内容の改正を行い、利用者にとって、より利用しやすい制度へと変更しています。

② あゆり温泉バスの停留所への商業施設の追加（買物支援の機能の追加）

あゆり温泉行きの無料健康バス（あゆり温泉バス）の効果的な運行及び利用者の目的に合った公共交通ネットワークの形成を目指して運行時刻、運行ルート、バス停などを検討し、平成31年2月から商業施設を停留所に追加した運用を開始しました。

一定数の利用がありましたが、新型コロナウイルス感染症対策のため、令和2年3月から「あゆり温泉バス」が運休となっています。

③ 矢吹町コミュニティバス実証実験運行

「あゆり温泉バス」の運休もあり、町内における公共交通の活性化と、町民の方にとって利便性が高く、効率的な公共交通体系づくりを目的として、令和4年12月から、町内の各地区と公共施設・商業施設をつなぐ「矢吹町コミュニティバス」の実証実験運行を開始しています。

④ 買い物支援制度や公共交通制度の周知

町内の商店が実施している日用品等の宅配・出張サービスを一覧化し、町広報紙にて周知を行いました。

また、「行き活きたクシー利用料金助成制度」「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」「矢吹泉崎バスストップ」等の公共交通事業について、町広報紙、町ホームページ、新聞折り込みチラシ等により周知を行っています。

3 町民アンケート調査

本町では、町で実施している「行き活きタクシー利用料金助成事業」や「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」について、町民ニーズを把握するとともに、事業内容改善に向けた基礎資料とするため、それぞれアンケート調査を実施しています。

(1) 行き活きタクシー利用料金助成事業に関するアンケート調査

■ 調査の概要

項目	内容
調査目的	「行き活きタクシー利用料金助成事業」の利用料金や利用回数等に対する要望を確認するとともに、巡回バスを運行した場合の利用意向等を把握する
調査時期	令和3年8月
調査対象	行き活きタクシー利用料金助成事業登録者
配布数	326票（令和3年6月末までの登録者全員）
回収数・回収率	182票（回収率 55.8%）
調査方法	調査票郵送による記入式アンケート
調査事項	①利用料金について ②利用回数の上限について ③町外の利用したい施設について ④巡回バスを運行した場合の利用意向

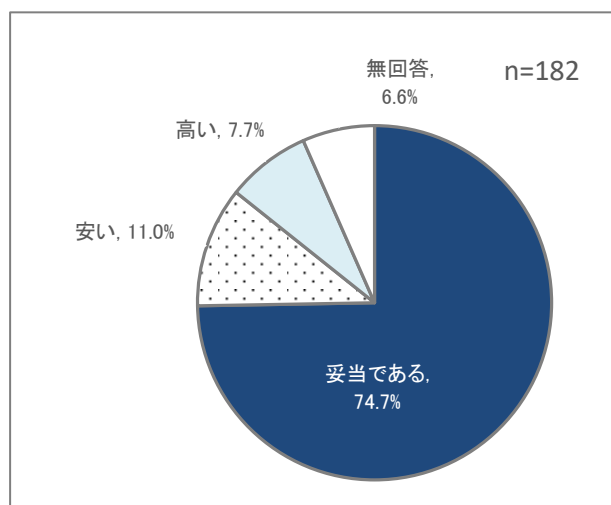
① 利用料金について

○現在の行き活きタクシーの自己負担額500円について、「妥当である」と回答した人は約75%を占めています。事業開始以降、自己負担の減額を行ってきたことから、料金についてはある程度理解を得られてきましたが、さらなる減額希望や短距離利用時の半額設定などの意見も見られます。

※平成31年2月～：800円（自己負担額）

令和元年8月～：700円（自己負担額）

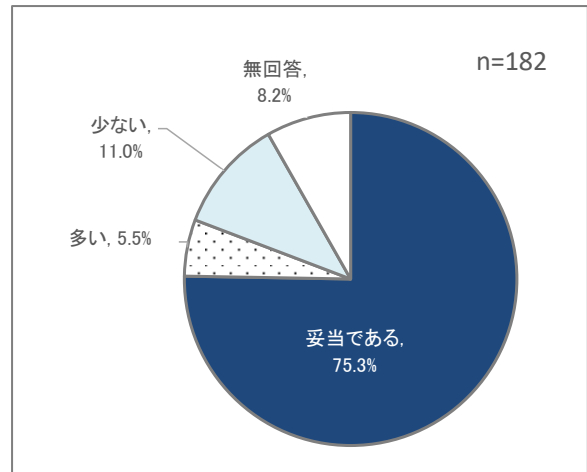
令和3年4月～：500円（自己負担額）



② 利用回数について

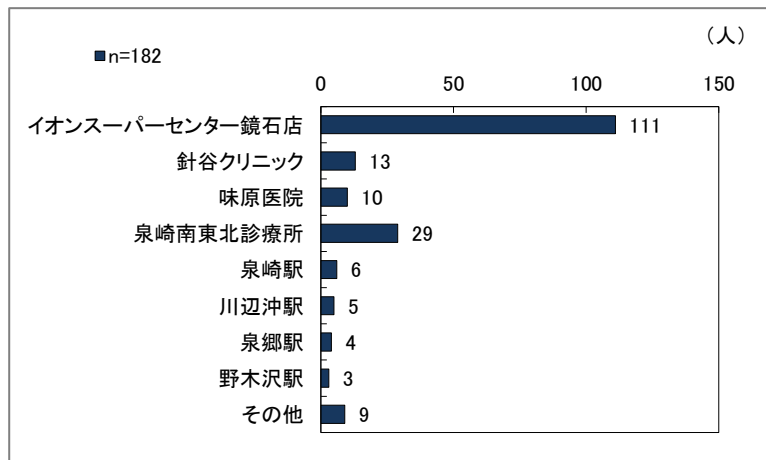
○行き活きタクシーの利用回数が月に8回ということについて、「少ない」という意見もあるものの、「妥当である」が約75%を占めています。令和3年4月から上限回数を倍にしており、おおむね月8回の範囲内で利用されている状況がうかがえます。

※平成31年2月～令和3年3月末：4回／月
令和3年4月～：8回／月



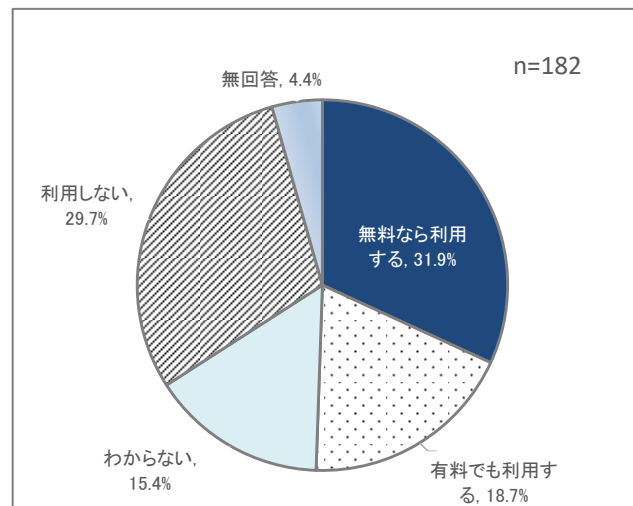
③ 町外の利用したい施設について

○この事業を利用して町外の利用したい施設について尋ねたところ、182人中、111人が「イオンスーパーセンター鏡石店」を希望しているなど、料金負担がそれなりに発生しても、隣接する町外への施設移動への利用を可能にして欲しいという意見もあります。



④ 巡回バスの利用希望について

○矢吹町コミュニティバスの実証実験運行実施前時点において、運行主要商業施設や医療機関、公共施設等を巡回するバスを運行した場合、利用するか尋ねたところ、「無料なら利用する」が31.9%、「有料でも利用する」が18.7%で、半数以上の方が「利用する」と回答しています。



⑤ その他

○町の公共交通に関する自由意見では、料金や利用方法に関して8件の要望（自己負担減や乗降場所の制限撤廃等）、利用回数に関して3件の要望（月の利用回数の増加、月により利用回数が増えるため1年間での回数とするなど）がありましたが、現状の事業継続を希望する意見（20件）も多く見られました。

(2) 「矢吹町コミュニティバス」実証実験運行に関するアンケート調査

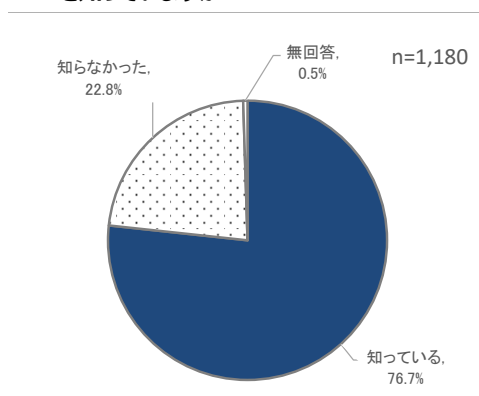
■ 調査の概要

項目	内容
調査目的	「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の満足度、利用状況、要望を確認する
調査時期	令和5年3月
調査対象	矢吹町在住の50歳以上の方
配布数	3,000票（無作為抽出）
回収数・回収率	1,180票（回収率 39.3%）
調査方法	調査票郵送による記入式アンケート
調査事項	①回答者の年齢・性別・居住地区 ②「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の認知度、認知方法 ③「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の利用状況、利用意向、その理由 ④「矢吹町コミュニティバス」の利用目的 ⑤「矢吹町コミュニティバス」運行時刻の満足度、その理由 ⑥「矢吹町コミュニティバス」目的地の満足度、希望する目的地 ⑦「矢吹町コミュニティバス」有料化の場合の希望金額

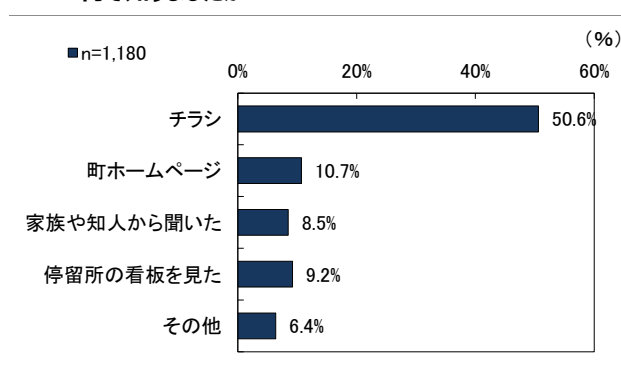
① 「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の認知状況

- 「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の認知状況については、約77%の方が知っており、比較的多くの町民に認識されています。
- 町ではこの実証実験に合わせ、全世帯に対して停留所、時刻表等を掲載した「チラシ」を配布しており、認知向上につながったものと思われます。

Q. 「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」を知っていますか？



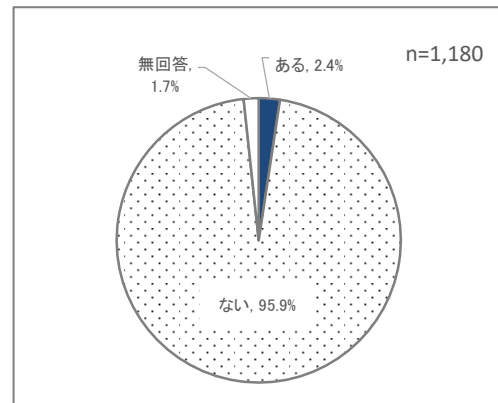
Q. 「矢吹町コミュニティバス実証実験運行について、何で知りましたか？



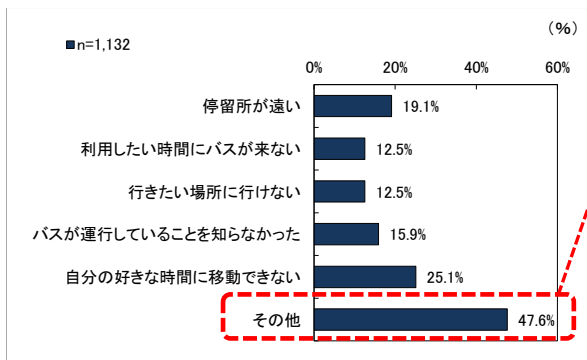
② 「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の利用状況

- 「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」の利用状況については、利用している方はわずか2.4%にとどまり、認知はしているものの、利用にまで至っていない状況が見られます。
- 利用したことがない人の利用しない理由については、選択肢にはなかったものの「その他」で、「自分で運転できるから」などの回答が多くなっており、自ら運転できる間は利用しなくてもよいと考えている人が多い状況であることがわかります。

Q. 「矢吹町コミュニティバス」を利用したことがありますか？



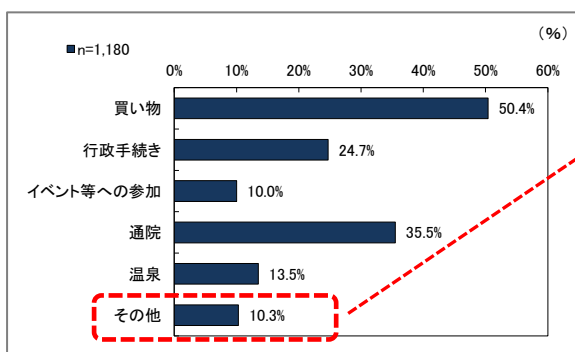
Q. 利用したことがない理由は何ですか？



その他の内訳		
回答	回答数	構成比
自分で運転できるから	398	73.8%
今は必要ない・利用する機会がない	35	6.5%
情報がない	25	4.6%
一人では外出できないため	19	3.5%
車に乗せてもらう	17	3.2%
使い勝手が悪い	15	2.8%
自転車・徒歩で間に合う	6	1.1%
今後利用したい	6	1.1%
提供サービスとニーズが合っていない	1	0.2%
別に行く魅力的な場所がない	1	0.2%
無回答	16	3.0%
総計	539	100.0%

- コミュニティバスをどのような目的で利用しているか、又は利用したいと思うか尋ねたところ、「買い物」が最も多く、次いで「通院」となっています。また、「その他」の内容も踏まえても、日常生活の移動手段としての利用を想定している人が多いことがうかがえます。

Q. バスをどのような目的で利用していますか？ 又は利用したいと思いますか？

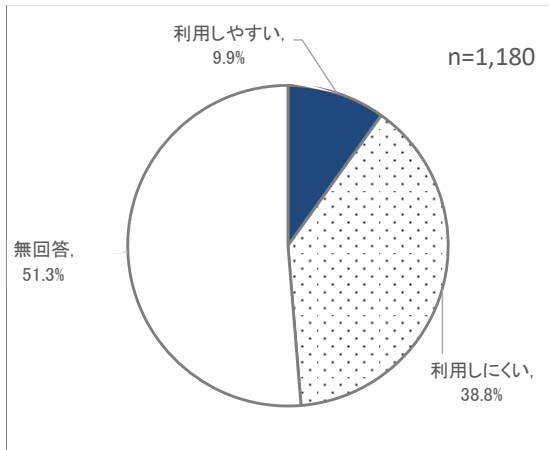


その他の内訳		
回答	回答数	回答率
利用していない、わからない	70	57.9%
駅	8	6.6%
生活全般	7	5.8%
飲み会・食事	6	5.0%
今後は利用したい	5	4.1%
KOKOTTO	2	1.7%
大池公園	2	1.7%
知人宅への行き帰り	2	1.7%
美術館見学	1	0.8%
銀行	1	0.8%
図書館	1	0.8%
美容院	1	0.8%
旧の住いの草むしり	1	0.8%
通勤	1	0.8%
矢吹町内の自由な乗降	1	0.8%
運転できないとき	1	0.8%
免許のない人にはタクシー券を発行しているので温泉だけで良いと思います	1	0.8%
総計	111	-

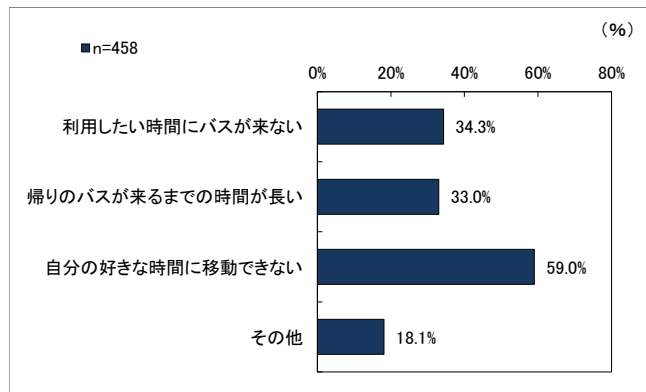
③ コミュニティバスの時刻表・利便性について

- コミュニティバスの時刻表について、「利用しやすい」は約10%と低い状況です。なお、利用している方が少なかったことから、半数以上が無回答となっています。
- コミュニティバスを利用しにくいと感じる理由は、「自分の好きな時間に移動できない」が約60%で最も多くなっており、1日4便となっている運行スケジュールと時間が合わないために利便性に不満を持っている方が多い状況がうかがえます。

Q. 現在の運行時刻は利用しやすいですか？



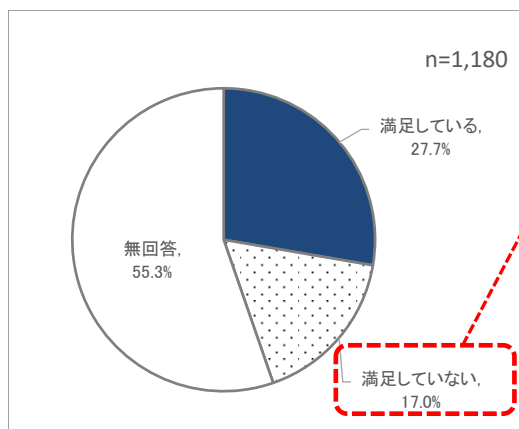
Q. 利用しにくいと感じる理由は何ですか？



④ コミュニティバスの目的地について

- コミュニティバスの目的地については、満足している割合が約28%で、時刻表の利用しやすさと比べると満足している割合は多くなっています。なお、上記③と同様、利用している方が少なかったことから、半数以上が無回答となっています。
- 満足していない方が希望する目的地については、商業施設、病院等があがっているものの、「自由乗降にしてほしい」、「バス停の場所が不便」など利便性に関する意見も多く、デマンドバスなど、他の交通手段を含めて運行方法を検討していく必要があります。

Q. 現在のバスの目的地に満足していますか？



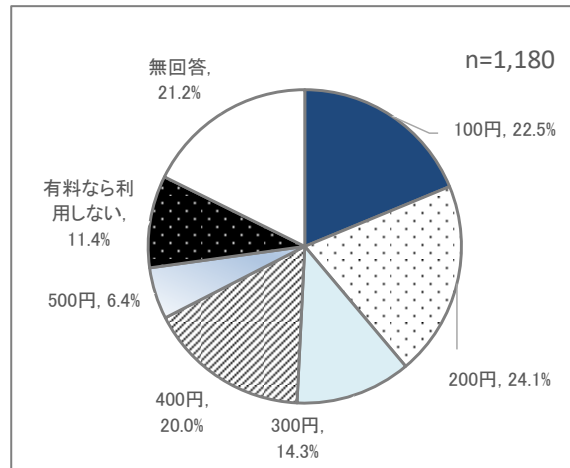
Q. 希望する目的地はどこですか？

n= 201		
回答	回答数	回答率
商業施設	42	20.9%
病院	31	15.4%
自由乗降にしてほしい	10	5.0%
金融機関等	9	4.5%
バス停の場所が不便	8	4.0%
便数が少ない、不便	5	2.5%
駅	3	1.5%
情報がない	3	1.5%
他市町村へ行きたい	3	1.5%
役場	3	1.5%
あゆり温泉への運行間隔が不便	2	1.0%
飲食店	2	1.0%
利用しない・わからない	20	10.0%
その他	35	17.4%
総計	176	-

⑤ コミュニティバスの利用料金について

- コミュニティバスを有料化する場合、いくらまでなら利用するか尋ねたところ、「200円」が最も多く、次いで「100円」及び「400円」が20%以上でつづいています。
- 「有料なら利用しない」という回答は約10%となっています。

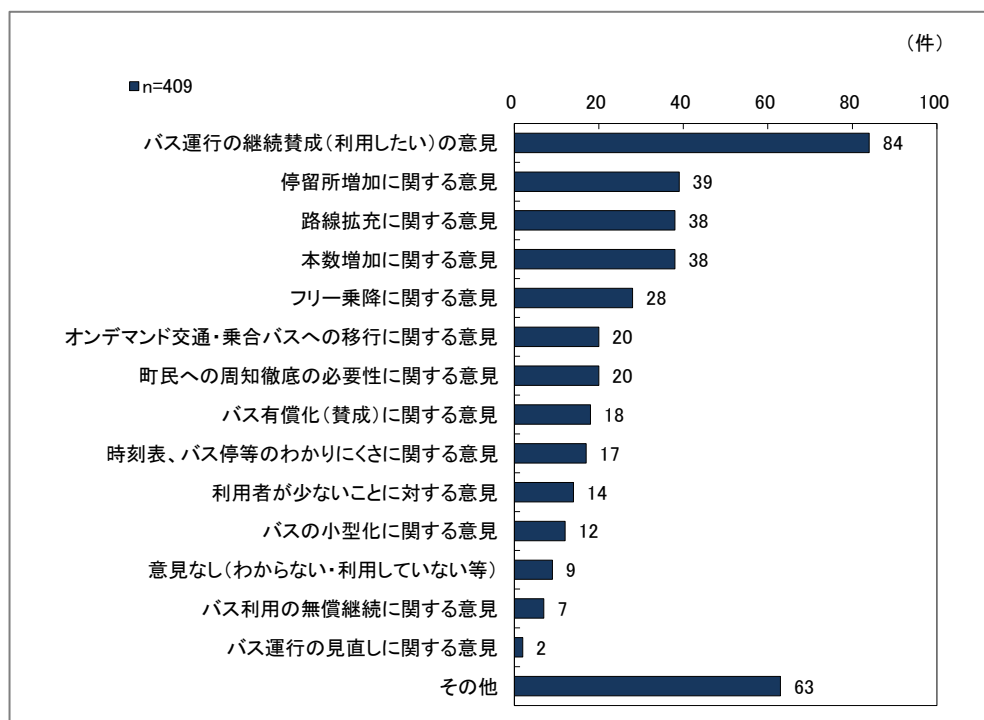
Q. コミュニティバスを有料化する場合、いくらまでなら利用したいと思いますか？



⑥ 自由意見

- 「矢吹町コミュニティバス」に関しての自由意見では、バス運行の継続に賛成する（利用したい）の意見が多く見られました（84件）。
- 一方で、停留所増加、路線拡充、本数増加などコミュニティバスの拡充を求める意見に加え、フリー乗降やオンデマンド交通・乗合バスへの移行を検討した方がよいといった意見も多くなっています。また、コミュニティバス運行の廃止に向けた意見は少なかったものの、利用者が少ないことに対する意見のほか、コミュニティバスよりも「行き活きたクシー利用料金助成」のさらなる充実を求める意見（その他として集計）なども見られました。

Q. 「矢吹町コミュニティバス」についてのご意見を、自由にご記入ください。



第4章 地域公共交通の課題の整理

1 地域公共交通の現状・問題点等の抽出

ここまでの地域公共交通に係る現状を整理し、問題点を抽出すると次のとおりです。

(1) 人口減少の進行に伴う公共交通利用者数の減少

本町の人口は平成7年をピークに減少傾向にあり、特に年少人口及び生産年齢人口が減少しています。今後もこの傾向は継続することが想定され、鉄道をはじめとする公共交通の利用者数も減少していくことが想定されます。

(2) 自家用車への依存度の高さ・高齢化の進展による交通弱者の増加

主な交通手段や自動車保有台数の推移から、自家用車への依存度が高いことがうかがえます。多くの町民は自動車を利用しているものの、全国的に高齢者の運転免許の返納が増加傾向にある中、高齢化の進展により、今まで自分で自動車を運転していた層が自分自身で運転できなくなり、かつ、送迎できる家族、近親者等もいなくなってしまうことで、今後「交通弱者」が増加していくことが予想されます。

(3) コミュニティバスの利便性の悪さ

アンケート調査では、「停留所が遠く使いづらい」、「使いたい時間にバスが来ない」等の意見が多く、現時点では利用が少ない状況となっていることから、利用者等のニーズを踏まえた利便性の向上を図っていくことが求められます。

(4) 地域特性に応じた公共交通の運行

本町の地区人口及び主要な公共施設、商業施設等は町西部の矢吹地区に集中しており、中畑地区・三神地区に居住する町民が市街地エリアの中心部に集積する主要施設へアクセスしやすくなるよう、利便性の強化を図っていく必要があります。

(5) 公共交通に対する財政支出の増加

平成30年度から開始した行き活きタクシー利用料金助成事業の利用者の増加に加え、令和2年度からは矢吹泉崎バスストップの維持管理による委託料の支出、令和4年度からはコミュニティバス実証実験運行に伴う委託料の支出もあり、町負担額は年々増加している状況です。

(6) 事業者における運転士や車両確保等の問題

高齢化等による運転士の確保に加え、タクシー保有台数には限りがあります。今後も行き活きタクシー利用料金助成事業利用者の増加に伴い、タクシー等の供給が不足することが懸念されます。

■ 地域公共交通の現状・問題点の整理

公共交通の必要性

- 通勤・通学客、買い物客、高齢者、障がい者など様々な人々に対して暮らしを支える、大切な移動手段
- 町民、来訪者の経済活動等の手段であり、地域活性化を支える基盤
- 自動車からの二酸化炭素や大気汚染物質の排出削減という課題となる中で、地域公共交通は環境効率のよい交通手段
- 地域公共交通は、医療、福祉、防災、環境、まちづくり等、様々な生活シーンに関わる社会の資本を果たしており、公共交通がなくなった場合、他分野への影響は大きい。

まちづくりの動向

- 地域公共交通は、本町が目指す将来像の実現に向け、「暮らし」や「復興」に係る分野からまちづくりを支援する役割を担っており、「交通機関の利用しやすさ」は日常のまちづくりに関する要素の1つとして、施策の推進を図っている。
- まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を目指すため、各分野の関係団体等と連携・協調しながら、交通の利便性の向上や町の景観形成を進めるなど、快適な生活環境づくりを推進し、安全・安心な居住環境の整備により住民の暮らしを守り、活力のある地域社会の実現が求められている。

地域の現状

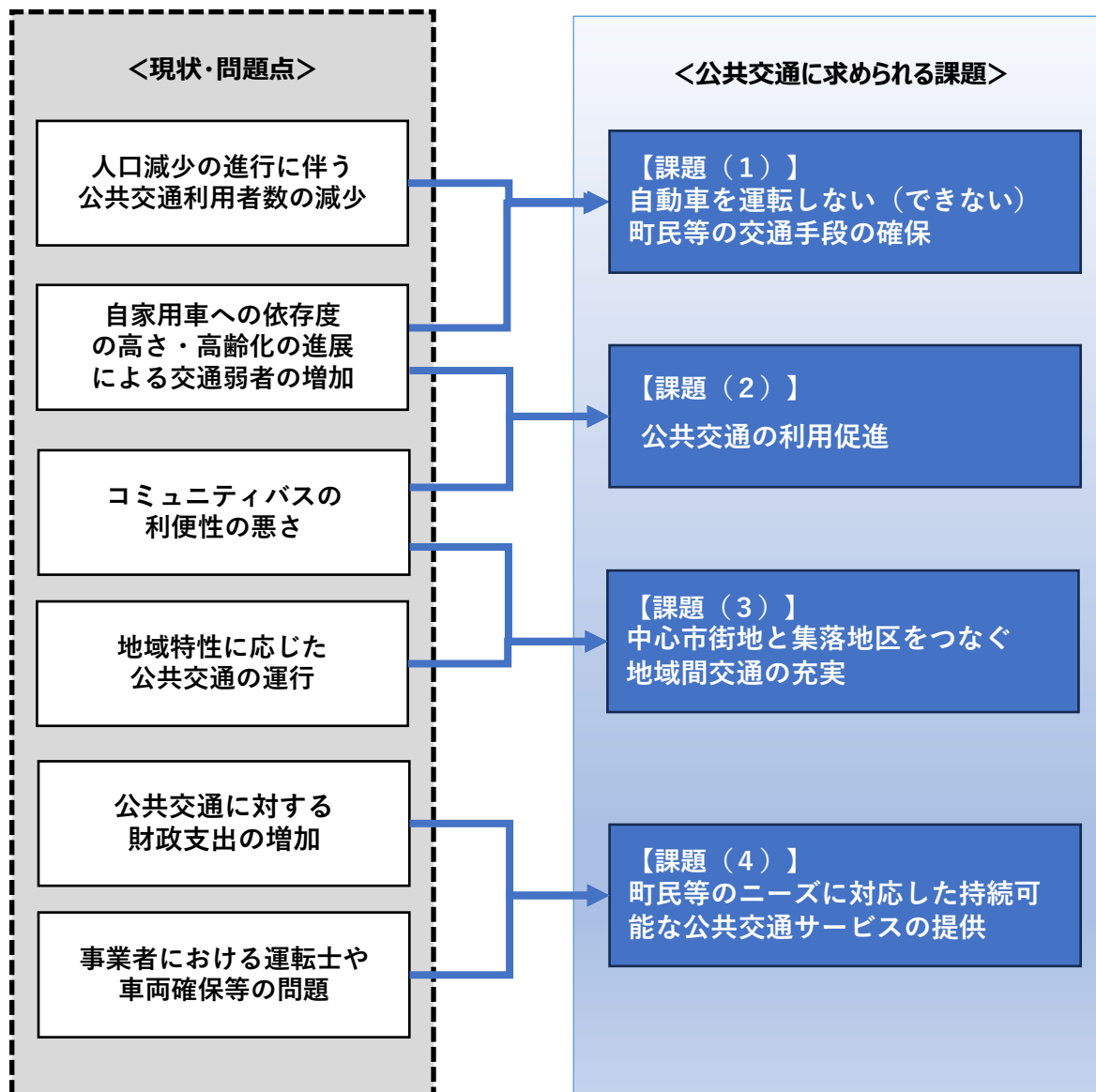
- 人口減少及び少子・高齢化は進行中
- 人口及び主要な公共施設、商業施設等は町西部の矢吹地区に集中
- 空港・高速道路・鉄道の交通体系に恵まれているほか、町内を国道4号が通り、主要地方道4本が集結するなど、南東北の玄関口として、産業・流通ともに重要な役割を担っている。
- 自家用車の1世帯当たりの平均保有台数は2台以上で推移。また、主な交通手段としては自家用車が多く、その使用率は福島県平均と比較しても高い。

地域公共交通の現況

- JR 東北本線や高速バスは一定数の利用があるものの、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数の減少が見られる。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年3月から「あゆり温泉バス」が運休
- 「あゆり温泉バス」の運休に伴い、矢吹町コミュニティバスの実証実験運行を開始
- 矢吹町コミュニティバスは、利便性の観点から利用が少ない状況となっていることから、利用者等のニーズを踏まえた利便性の向上を図っていくことが求められる。
- 行き活きタクシー利用料金助成事業の登録者及び利用は年々増加傾向にあるものの、提携しているタクシー事業者のタクシー保有台数に限りがあり、オンタイムでの利用が難しい場合がある。
- 行き活きタクシー利用料金助成事業利用者の増加に加え、矢吹泉崎バスストップの維持管理やコミュニティバス実証実験運行に伴う委託料の支出もあり、町負担額は年々増加

2 地域公共交通の課題整理

上位・関連計画や、地域公共交通の現状・問題点を踏まえ、公共交通に求められる課題を次のとおり整理します。

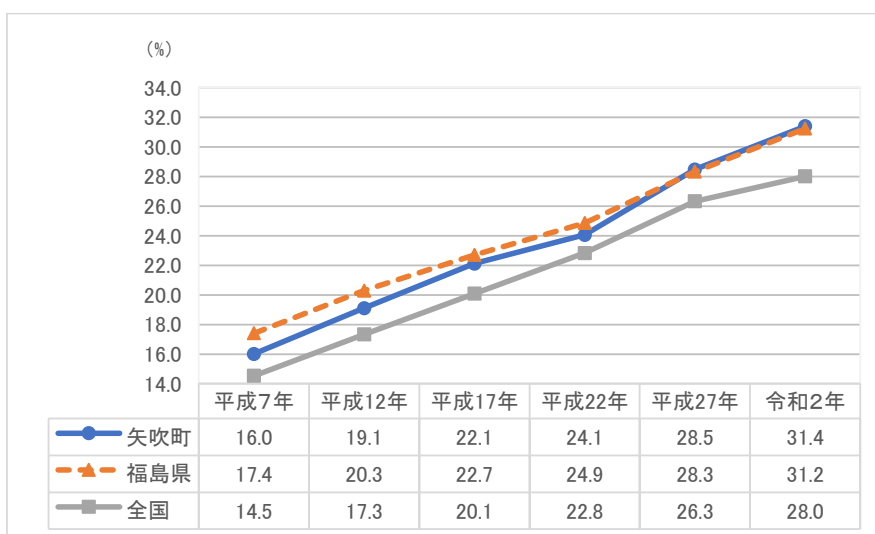


(1) 自動車を運転しない（できない）町民等の交通手段の確保

本町の高齢化率は31.4%と増加傾向であり、将来的にも高齢化の進展が予想されますが、高齢になっても自家用車を手放せず移動に不安を抱える高齢者が増加する可能性もあります。

こうした将来の動向を踏まえつつ、自ら運転できない高齢者・障がい者、未成年者等の移動手段に制約がある方が自立した日常生活を送ることができる「足の確保、すなわち「生活の確保」のため、公共交通サービスを提供し続けていく必要があります。

■ 高齢化率の推移 ■



資料：国勢調査（各年10月1日現在）

(2) 公共交通の利用促進

人口減少の進行もあり、本町の公共交通利用者数は、中長期的に減少傾向にあります。

町民の利用交通手段としては自家用車が選択されており、特に乗合バスの利用率が極めて低い状況です。また、「矢吹町コミュニティバス実証実験運行」のアンケート調査結果では利用している方はわずか2.4%にとどまり、認知はしているものの、利用にまで至っていない状況が見られました。

公共交通の維持には利用者数の維持が必要であるため、さらなる利用促進が課題としてあげられます。また、高齢者の安全や環境負荷の軽減のためにも、利用の転換が求められます。

(3) 中心市街地と集落地区をつなぐ地域間交通の充実

本町の主要な公共施設、商業施設等は町西部の矢吹地区に集中しており、地域間を結ぶ公共交通の果たす役割は大きいと言えます。

このような状況を踏まえ、集落地区の発展を図ることと同時に、多様な都市機能が集積する中心市街地と集落地区を公共交通で結ぶことにより、日常的な移動手段を持たない集落地区に居住する町民が安心して住み続けることができる環境を整備していく必要があります。

(4) 町民等のニーズに対応した持続可能な公共交通サービスの提供

本町では、行き活きタクシー利用料金助成事業や重度心身障害者タクシー利用助成制度に加え、コミュニティバスの実証実験を行うなど、高齢者、障がい者をはじめとする交通弱者への移動支援に取り組んでいます。一方で、町の負担額は年々増加しており、今後はコミュニティバスの有料化についても検討していく必要があります。

なお、町内の既存路線としては、鉄道、高速バス、コミュニティバス、タクシー等により、公共交通サービスエリアは全町的に広がっているものの、週に1～2日のみ運行をしているコミュニティバスもあり、公共交通不便地域は存在している状況ですが、事業者における運転士や車両確保等の問題もあり、既存の交通サービスの継続について不確実性が高まっています。

これらに加え、バス停までの移動やラストワンマイル⁵となるサービスの導入、停留所などの待合環境の改善も求められます。

このような現状を踏まえつつ町民の移動手段を確保していくため、AI活用型オンデマンド交通の導入やMaaSのような新技術の活用、あるいは地域輸送資源の総動員など、新たな公共交通サービスを検討するとともに、鉄道、高速バス、コミュニティ交通、タクシー等の公共交通がそれぞれの役割を担い、連携を保ちながら、町民等のニーズに対応した公共交通サービスの充実に努めていく必要があります。

⁵ ラストワンマイル：公共交通におけるラストワンマイルは、最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅までの区間を指す。また、観光地であれば、目的の観光地まで観光客を移動させる最後の交通手段が該当する。

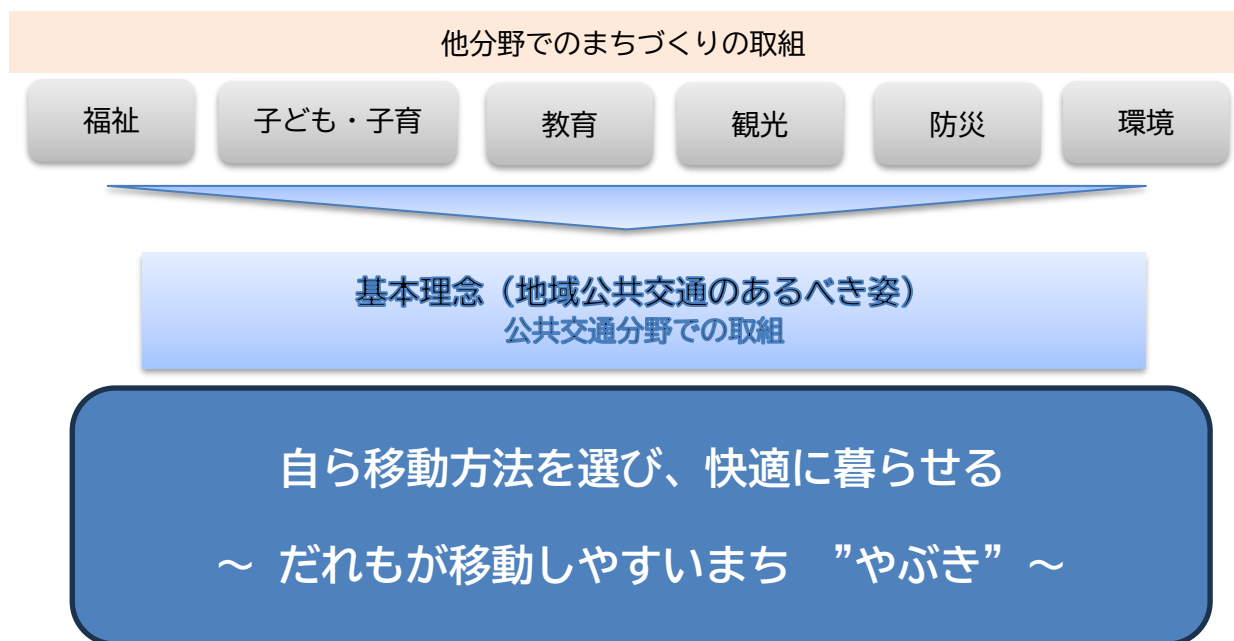
第5章 基本的な方針

1 基本方針

地域公共交通には、本町が持続的に発展していく上で重要な役割が求められており、まちづくりと一体となった地域公共交通を実現していくことが必要となります。

このため、本計画においても「矢吹町まちづくり総合計画」で掲げている将来像の実現を目指すものとし、公共交通分野については、町の現況と課題、上位・関連計画や「矢吹町公共交通ネットワーク推進計画」のこれまでの取組状況等を踏まえ、本町が目指す今後の地域公共交通の基本的な考え方を次のように定めます。

(1) 基本理念（地域公共交通のあるべき姿）



人口減少や高齢化が進行する中で、公共交通等の移動サービスに対する町民ニーズは多様化しています。これらの多様なニーズ、町の現況と課題に留意しつつ、町民、交通事業者、商工会、行政などが協力し合いながら、交通手段を持っていない方などをはじめ、誰もが安心して気軽に日常生活を送ることができるまちを目指します。

(2) 計画の区域

本計画の区域は、矢吹町全域とします。

なお、市町村をまたぐ公共交通については、関係市町村や県と協議、連携のもとで取組を行うものとしします。

(3) 計画期間

本計画の計画期間は、令和5年9月から令和11年3月までの5年6か月を目途とし、基本方針や社会経済情勢等の変化、施策の進捗状況等を踏まえ、必要に応じて所要の変更を加えるものとします。

(4) 地域公共交通の役割分担

本町では、鉄道や高速バス、矢吹町コミュニティバス等の公共交通が運行されていますが、効率的な公共交通の実現を図るには、各公共交通の特性に合わせた役割分担が必要です。

このため、次のとおり役割を分担し、公共交通ネットワークの構築を図ります。

また、これらの交通結節点としては、JR矢吹駅、矢吹泉崎バスストップのほか、主要な集客施設等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムの導入を検討し、公共交通機関の相互連携により、町民の生活交通や来訪者の観光交通としても機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指します。

なお、現在実証実験中の矢吹町コミュニティバスについては、AI活用型オンデマンドバスにより町内全域を運行することで公共交通不便地域の解消を図るとともに、スクールバスへの活用など、効率的な運行体制の整備に努めます。

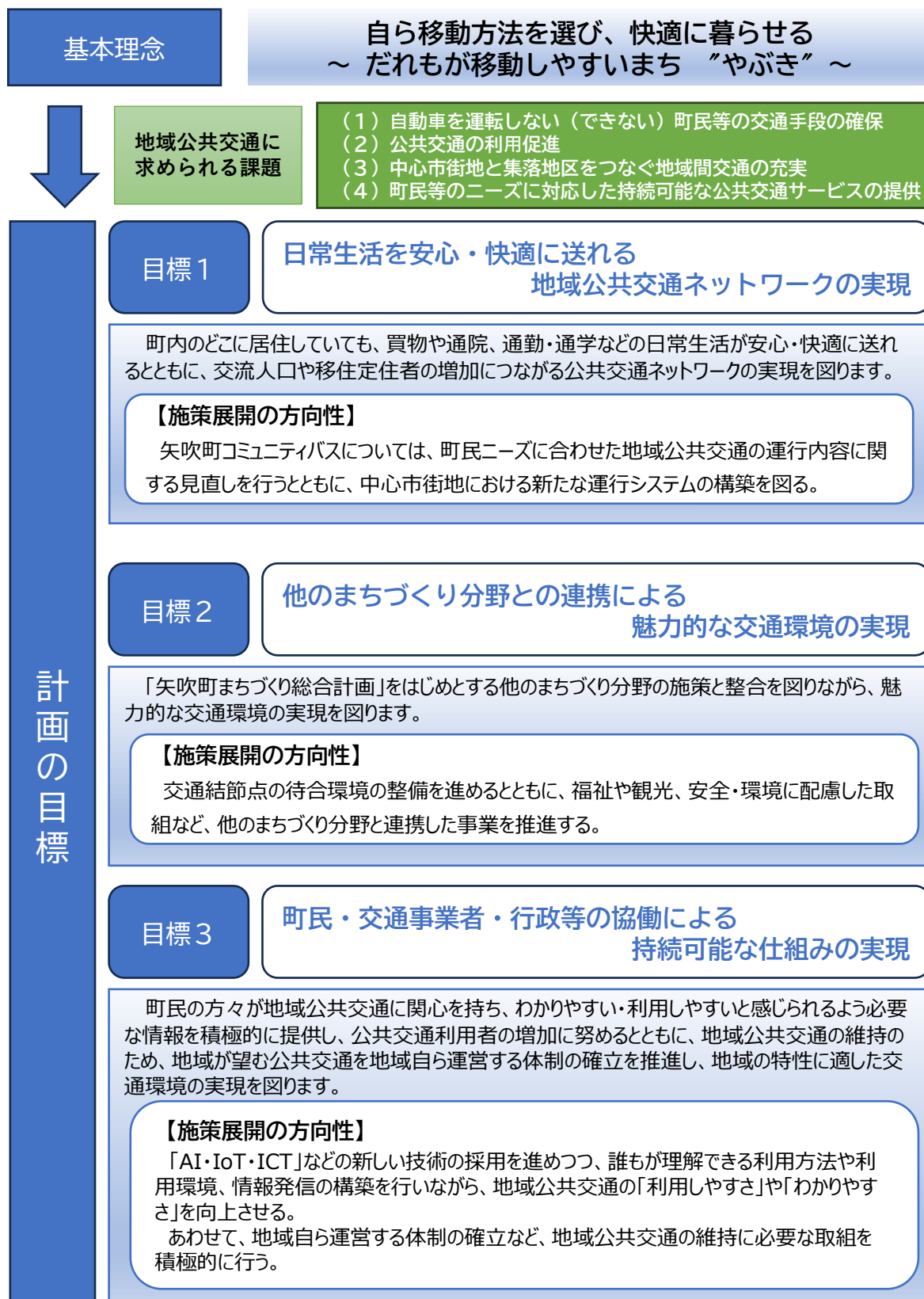
さらに、バス運転手の高齢化等による、将来的な運転手の不足に対応するため、自動運転によるバスの導入の検討を行います。

■ 地域公共交通の役割分担

分類	役割	公共交通システム
広域交通	町外及び地域の中心拠点を結び、幹線として多くの町民の移動を支える役割	・鉄道 ・高速バス
地域間交通	郊外地域と町内の中心拠点を結び、郊外地域の移動を支える役割	・矢吹町コミュニティバス ・新たな交通手段
地域内交通	中心市街地の拠点施設を結び、中心市街地居住者や来訪者の移動を支えるとともに、拠点施設間の移動を支援する役割	(AI活用型オンデマンドバス) ・自動運転バス
補完交通	広域交通、地域間・地域内交通で対応できない、町民の移動需要を支える役割	・スクールバス ・民間タクシー ・医療施設の運行サービス 等

2 計画の目標

地域公共交通に係る課題の克服に向け、基本理念（地域公共交通のあるべき姿）を踏まえた3つの目標を掲げ、これを実現するための施策・事業の展開を図ります。



第6章 目標達成に向けた施策・事業内容・評価指標

1 計画の目標を踏まえた実施施策

計画の目標を達成するため、各目標に応じて以下のとおり施策・事業を実施します。

計画目標	実施施策
目標1 日常生活を安心・快適に送れる 地域公共交通ネットワークの実現	1-1 広域交通の利便性向上
	1-2 町内における移動手段の確保
	1-3 集落地区と中心市街地を結ぶ公共交通の確保
	1-4 AI 活用型オンデマンドバスの有効活用
目標2 他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現	2-1 交通結節点における快適な待合環境の整備
	2-2 福祉分野との連携
	2-3 町内観光施設やイベントへのアクセス手段としての活用推進
	2-4 安全や環境に配慮した取組の推進
目標3 町民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な仕組みの実現	3-1 わかりやすい情報発信体制の構築
	3-2 利用者の利便性向上に向けた新たなツールの導入促進
	3-3 地域公共交通の維持

2 事業内容及び実施主体・スケジュール

目標1 日常生活を安心・快適に送れる地域公共交通ネットワークの実現

施策1-1 広域交通の利便性向上

①鉄道ダイヤに合わせた地域公共交通の運行調整等

町民等の移動がストレスなくスムーズに行えるよう、公共交通から公共交通への接続の強化を図ります。特にJR東北本線及び水郡線は、通勤・通学者以外にも町民等の町内外への重要な移動手段であり、最も利用者数の多い公共交通サービスであることを踏まえ、鉄道ダイヤに合わせた移動手段を提供できるよう、新たな運行システムの構築や公共交通の接続調整を行い、利便性の向上を図ります。



■ JR 矢吹駅東口 ■

②矢吹泉崎バスストップとの運行調整と無料駐車場の維持・管理

地域住民の利便性の向上や、地域産業の活性化、地域間交流の促進のため、矢吹泉崎バスストップとの運行調整と無料駐車場の維持・管理を継続し、パークアンドライドの利用促進を図ります。



■ 矢吹泉崎バスストップの無料駐車場 ■

■ 実施主体

矢吹町、交通事業者（鉄道・高速バス）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①鉄道ダイヤに合わせた地域公共交通の運行調整	運行計画の検討・調整	検討・調整結果に基づき順次調整				
②矢吹泉崎バスストップとの運行調整と無料駐車場の維持・管理						

施策1-2 町内の移動手段の確保

①AI活用型オンデマンドバスの導入

実証実験運行中の矢吹町コミュニティバスは、利用者からも「使いたい時間にバスが来ない」等の意見があがっています。利用者それぞれの利用時間帯も異なることから、「行きたいときに、行きたい場所へ」といった多様なニーズに効率的に対応するAIを活用したオンデマンドバスを導入し、移動手段の確保を図ります。

また、導入に当たっては近隣市町村の公共交通、公共施設、医療施設、商業施設等への接続の必要性についても検討を行います。

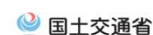
②一元的なサービス管理体制の構築

AI活用型オンデマンドバスの導入に当たっては、町民の多様な移動需要に対応するため、スマートフォンのアプリ等を活用し、検索・予約・決済等を一元的なサービスとして管理できる体制の構築を図ります。

③自動運転バスの導入検討

バス運転手の高齢化等による、将来的な運転手の不足に対応するため、自動運転によるバスの導入の検討を行います。

AIオンデマンド交通について



オンデマンド交通とは

- 利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム
 - ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AIの活用

- AIによる最適な運行ルートの決定
 - ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
 - ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

- タクシーと路線バスの中間的性質
 - ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
 - ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】



資料：国土交通省「日本版 MaaS の実現に向けて AI オンデマンド交通の導入を推進！」

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス）、国

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①AI 活用型オンデマンドバスの導入	運行計画の 検討・調整	実証運行、 効果検証	検証結果に 応じた見直し、 運行実施	→		
②一元的なサービス 管理体制の構築						
③自動運転バスの導入 検討	検討	→				

施策1-3 集落地区と中心市街地を結ぶ公共交通の確保

① 矢吹町コミュニティバスの運行維持

将来的には町内全域をAI活用型オンデマンドバスによる公共交通の確保を図りますが、AI活用型オンデマンドバス運行までの期間については、矢吹駅をはじめ、公共施設、医療・福祉施設、商業施設等がまとまって立地している中心市街地に、高齢者をはじめとする町民が公共交通でアクセスできるよう、矢吹町コミュニティバスの定時運行を行います。

なお、矢吹町コミュニティバスの利用目的として、買い物や通院での利用を望む声が多いことを踏まえつつ、都市の整備状況に沿った形で、現在運行しているバスの経路・乗降場所・曜日・時刻・頻度については、適宜見直しを検討します。



■ 矢吹町コミュニティバス ■

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス）、福島県

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
① 矢吹町コミュニティバスの運行維持	定時巡回バスの運行	定時巡回バスの運行 AI活用型オンデマンドバスの導入	AI活用型オンデマンドバスへの切り替え			

施策1-4 AI活用型オンデマンドバスの有効活用

①朝・夕に運行しているスクールバス等への活用

新たに導入するAI活用型オンデマンドバスについては、現在各地域において、朝・夕に運行しているスクールバスや、家族の負担が大きいスポーツ少年団の送迎への利用等を検討し、保有する公共交通手段の有効活用を図ります。



■ 町内のスクールバス ■

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、矢吹町教育委員会、交通事業者（バス）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①朝・夕に運行している スクールバス等への活用	検討・調整	システムの構築 実証運行	実施 ※順次スクールバス の切り替え実施			

目標2 他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現

施策2-1 交通結節点における快適な待合環境の整備

① JR矢吹駅の地域公共交通の拠点（HUB）としての再構築

JR矢吹駅を地域公共交通の拠点（HUB）として再構築し、利便性の向上と地域課題の解決を図ります。具体的には、JR矢吹駅を中畑地区・三神地区との連携地点と設定し、地域公共交通の総合案内、待合所の整備を行うとともに、導入を検討しているAI活用型オンデマンドバスの予約アプリ端末の設置や使用方法のサポートを行います。

また、高齢者や障がい者の駅利用に対応すべく、安全確保に向けた取組やバリアフリー対応に向け、鉄道事業者と協力して取り組みます。

② 広域交通、地域間交通、地域内交通が接続する結節点の整備

JR矢吹駅のほか、矢吹泉崎バスストップ、あるいは主要な商業施設や医療施設等についても町内を運行している各交通手段の結節点として捉え、新たな交通手段の導入・ルートの検討とともに、利用者の生活を支える交通体系として待合空間環境の整備を図ります。

なお、屋外でのみ待合スペースが確保できないものに関しては、土地所有者に協力を得ながらバス停付近に上屋やベンチを設置することも検討します。



■ JR 矢吹駅 ■

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、矢吹町教育委員会、交通事業者（鉄道・バス）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
① JR 矢吹駅の地域公共交通の拠点（HUB）としての再構築	検討・調整	検討・調整結果に基づき 順次整備				
② 広域交通、地域間交通、地域内交通が接続する結節点の整備						

施策2-2 福祉分野との連携

①重度心身障害者タクシー利用助成制度の継続

障がいがある人の外出支援と経済的負担の軽減のため、タクシーを利用した場合のタクシー料金の一部助成を継続します。

②行き活きタクシー利用料金助成事業の継続

移動手段を持たない高齢者の方々の日常生活の利便性の確保のために、民間タクシーを活用した買い物等のための移動に伴う費用の一部補助を継続し、公共交通と福祉サービスの連携を図ります。

なお、助成対象範囲については、アンケート調査において隣接する町外施設までの拡大を希望する意見がある一方で、町外への運行には反対といった意見もあるなど、様々な意見があることを踏まえ、現状の「町内全域（遊興施設は除く。）及び矢吹泉崎バスストップ」を基本としつつ、引き続き、地域公共交通活性化協議会等で適切な範囲の検討を行います。

行き活きタクシー

利用料金助成事業のご案内

行き活きタクシーの利用までの流れ

- 1

まずは、役場まちづくり推進課
(42-2112) へご相談ください
- 2

申請書を提出
役場より必要書類を送付いたしますので、
ご記入のうえ役場へご提出ください。
- 3

役場から登録証をご自宅へ郵送いたします。
登録証を受取後、行き活きタクシーの利用が
可能になります
- 4

タクシー利用時に、登録証を運転手へ
お渡しください。

ワンコイン（500円）で町内を移動できます

町では、高齢者の移動支援を目的に、令和2年4月より民間タクシー利用料金の一部助成を実施しております。助成の対象者及び内容は下記のとおりです。申請を希望される場合は、下記連絡先までお問合せください。

👤 対象者

令和6年3月31日までに
70歳以上の年齢を迎える方

📍 助成対象範囲

町内全域（遊興施設は除く）
及び矢吹泉崎バスストップ

💰 利用金額

一回あたり500円

🕒 利用時間

午前8時00分
～午後6時00分

🔒 利用上限回数

一月あたり10回まで

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（タクシー）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①重度心身障害者タクシー 利用助成制度の継続	継続実施					
②行き活きタクシー利用料 金助成事業の継続						

施策2-3 町内観光施設やイベントへのアクセス手段としての活用推進

①観光PR時における公共交通情報の発信

公共交通の利用者数を増加させるため、町民に加え、来訪者をターゲットとした利用促進を図ります。

具体的には、庁内関係部署やイベント主催者との連携・協力を図りながら、町内観光施設や各種イベント・事業などの情報発信時に、公共交通を利用したアクセス案内を積極的に推進します。特に高速バスの停留所を有していることから、町外へのPR強化や観光面と連携したイベント等を実施し、利用客の増加につなげるための仕組みづくりを検討します。



■ 大池公園 ■

②観光客等へ向けた周遊割引運賃等の導入の検討

交通事業者、観光事業者及び各商店等と連携のもと、公共交通と施設利用が一体となったパックプランの販売（観光乗合タクシーの導入、周遊割引運賃、食事券・買い物券など）等について検討を進め、観光振興にも資する交通ネットワークの実現を図ります。



■ 三十三観音 ■

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス・タクシー）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①観光PR時における公共交通情報の発信	検討・調整	検討・調整 結果に基づき 順次実施	→			
②観光客等へ向けた周遊割引運賃等の導入の検討	調査	→	検討・協議	→	実証的導入、 効果検証	→

施策2-4 安全や環境に配慮した取組の推進

①免許返納者への公共交通利用への支援

高齢者の運転免許の自主返納を推進することにより、外出時の公共交通機関の利用者数の増加と高齢者ドライバーによる交通事故の抑制を図ります。

具体的には、福島県警察と連携して、運転免許証自主返納者支援事業「運転卒業サポート」及び免許返納の意義（自家用車を保持し続けていく場合の経済的負担、交通事故の抑制等）について周知を図ります。

また、運転免許自主返納高齢者への特典として、町内の公共交通利用時の割引制度導入などを検討し、必要な制度を導入することで公共交通の利用促進を目指します。

なお、既に自主的に免許返納を行った町民や運転免許証を持ったことが無い町民が、地域公共交通を利用した際に不公平が生じないように別の支援方法も検討します。



資料：福島県生活交通課資料
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/16005d/jisyuhennou.html>

②低騒音・低環境負荷となる再生可能エネルギー車両の導入検討

人だけでなく地球環境にも優しい公共交通を目指すため、今後の車両技術の進展に応じて、電気自動車をはじめとする低騒音・低環境負荷となる再生可能エネルギー車両の導入について検討します。

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス）、福島県

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①免許返納者への公共交通利用への支援	継続的な周知、特典検討・調整	→			継続的な周知、特典の実証的導入、効果検証	→
②低騒音・低環境負荷となる再生可能エネルギー車両の導入検討	調査	→	検討・調整	→	実証的導入、効果検証	→

目標3 町民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な仕組みの実現

施策3-1 わかりやすい情報発信体制の構築

①地域公共交通マップ・時刻表の作成

公共交通の利用者の増加のためには、利用者目線での身近で手軽な交通サービスであることの認識や、『使いたい』と感じてもらえるための工夫が重要であることから、公共交通のメリットや乗り継ぎ案内等の情報提供に努めます。

また、バス停の位置や乗車方法、乗継の割引情報、運賃の支払い方法等、初めての人でも不安にならず、将来の利用促進につながるような情報発信について検討します。

②交通結節点等における情報の提供

交通結節点において、他の交通手段との乗り継ぎ情報、生活関連施設や観光施設の案内などを利用者目線で分かりやすく案内することにより、公共交通の利便性の向上を図ります。

また、インターネットなどの各種媒体を活用した来訪者が検索しやすい公共交通案内の発信に努めます。

③AI活用型オンデマンドバスについての住民説明会の実施

AI活用型オンデマンドバスの利用促進のため、利用方法や利便性についての住民の方への説明会を行います。

④目で見てわかりやすい車両と覚えやすい路線の名称の導入




新しい地域公共交通をアピールし、地域公共交通に対する町民の関心と乗車意欲を高めるため、カラーリング・ラッピングを施した目で見て矢吹町の公共交通とわかる車両のデザインを検討します。

また、路線の名称を聞いただけで、どこを運行している公共交通かがすぐに分かるような親しみやすく覚えやすい名称の導入を図ります。

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①地域公共交通マップ・時刻表の作成	検討・調整	順次実施				
②交通結節点等における情報の提供						
③AI活用型オンデマンドバスについての住民説明会の実施						
④目で見てわかりやすい車両と覚えやすい路線の名称の導入	調査	検討・調整		検討・調整 結果に基づき 順次実施		

施策3-2 利用者の利便性向上に向けた新たなツールの導入促進

①ICカード・MaaSの導入に向けた取組の推進

将来的には、目的地までの最適な移動手段の選択をはじめ、一括精算や乗り継ぎ割引、企画乗車券の発行など、利用者のさらなる利便性向上のため、公共交通ICカードやMaaSなどの社会動向に合わせた新技術等の導入に向けての調査・検討を進めます。

②車両の運行状況が分かるシステムの導入

公共交通の利用者が安心して待ち時間を過ごせるように、スマートフォンなどから車両の現在地や到着予定時刻、遅延状況などがわかるバスロケーションシステム⁶等の導入を検討します。

③公共交通関連データの利活用促進によるスマートシティ推進、並びに新サービスの提供

地域のデータを収集し、統合・分析・可視化するデータ連携基盤上に公共交通関連データを蓄積することにより、データに基づいた意思決定や効率的な都市運営を図り、人にやさしい協働のまちづくりに向けたスマートシティの推進に取り組みます。

また、効率的な交通手段の選択や渋滞回避ルートのご案内などを包括的に行う、新サービスの提供を目指します。

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス）、福島県

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①ICカード・MaaSの導入に向けた取組の推進	検討・調整	検討・調整 実施	→	→	→	→
②車両の運行状況が分かるシステムの導入						
③公共交通関連データの利活用促進によるスマートシティ推進、並びに新サービスの提供						

⁶ バスロケーションシステム：バスの接近や到着予測時刻情報を、停留所や携帯電話に提供する機能。これによって、利用者は待ち時間の目安がわかり、時間の有効活用が可能

3-3 地域公共交通の維持

①町が運営する公共公共手段の有料化の検討

引き続き、利便性や安全性を備え、誰もが安心を実感できる社会基盤、生活環境を確保するため、継続的な運行補助を行い、地域公共交通の運行維持に努めますが、利用状況やアンケート調査結果、あるいは町の財政的負担を考慮しつつ、必要に応じて有料化や適正な料金設定に向けた検討を行います。

②タクシーの利用促進

タクシーは、鉄道やコミュニティバスでもカバーできない町民ニーズや、緊急時の利用に欠かせないものです。

民間タクシーの町内での事業の継続を図るため、町のホームページや「施策3-1 わかりやすい情報の発信体制の構築」の地域公共交通マップ・時刻表の作成等と併せて、タクシーサービスの事業者概要や利用運賃などの周知・情報の提供を行い、タクシーの利用促進を図ります。

③地域主体の公共交通サービス運営組織の設置検討

基本的な考え方としては、AI活用型オンデマンドバスやタクシーの活用を推進していくものの、将来的な人口減少を踏まえると、地域の生活交通を維持していくためには地域が一体となって取り組んでいく体制が必要であることから、地域の共助による自家用有償運送事業等の導入など、地域が望む公共交通を地域自ら運営する体制の確立に向けた検討を進めます。

■ 実施主体

町民・地域、矢吹町、交通事業者（バス）

■ 実施スケジュール

項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10
①町が運営する公共公共手段の有料化の検討	調査	➡	検討・調整	➡	実証的導入、効果検証	➡
②タクシーの利用促進	検討・調整	順次実施	➡			
③地域主体の公共交通サービス運営組織の設置検討	調査	➡	検討・調整	➡		組織設置

3 評価指標

各目標の達成度を把握するため「評価指標」を設定し、計画のマネジメントに活用します。

なお、計画最終年度の目標値のみ設定していますが、計画期間中継続して行う事業や、毎年指標を把握しているものについては、その都度達成状況を確認することとします。

■評価指標

評価指標	現況値	目標値	目標値 の考え方	利用データ
目標 1	日常生活を安心・快適に送れる地域公共交通ネットワークの実現			
JR 矢吹駅の年間利用者数	904 人 (R3 年度)	約 1,000 人 (R8 年度)	新型コロナウイルス感染症の影響軽減及び地域公共交通ネットワーク環境の改善により、現状の利用者数より 1 割以上高める。	東日本旅客鉄道株式会社公表資料
公共交通による人口カバー率 (=バス停留所から半径 300 m 圏内エリア+デマンド交通運行エリア)	22.9% (R5 年 9 月) ※1	74.0% (R9 年度)	AI 活用型オンデマンドバスの導入等により、公共交通空白地域を減少させる。	町データ
高齢者の町内バス利用回数	680 回/年 (R4 年度)	4,370 回/年 (R9 年度)	町内バスの利便性向上を図り、現状の利用回数の 6 倍以上とする。	町データ

※1 現況値については、「矢吹町コミュニティバスによる人口カバー率」を使用。算出方法については以下のとおり。

- ◎ 停留所 1 箇所当たり：300m×300m×3.14=282,600 m²をカバー
- ◎ 全停留所 49 箇所：282,600 m²×49=13,847,400 m²をカバー
- ◎ 上記カバー面積を町内面積（60,468,746 m²）で除して算出

評価指標	現況値	目標値	目標値 の考え方	利用データ
目標 2	他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現			
交通結節点の環境整備 (総合案内、待合所の設置)	0箇所 (R5年9月)	1箇所 (R9年度)	令和6年度までにJR 矢吹駅へ設置	町データ
運転免許証返納者数	39人/年 (R4年度)	50人/年 (R9年度)	年50人程度の返納 者を継続する。	福島県警察 保有データ
再生可能エネルギー車両の導 入台数	0台 (R5年9月)	1台以上 (R9年度)	令和8年度までに整備	町データ

評価指標	現況値	目標値	目標値 の考え方	利用データ
目標 3	町民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な仕組みの実現			
地域公共交通に対する公的資 金投入額（住民1人当たり）	690円 (R4年度) ※2	約700円 (R9年度)	現状維持を目標とす る。	町データ
町民1人当たりの町内バス利用 回数（＝年間の町運営公共交 通利用回数/人口総数）	0.11回/年 (R5年度) ※3	2.02回/年 (R9年度)	人口が減少する中にお いて絶対的な利用者数 を増やすことは難しいこ とから、1人当たりの利用 回数を増加させていくこ とを目標とする。	町データ
地域住民による公共交通運営 組織数	0団体 (R5年9月)	1団体 (R10年度)	令和10年度までに設 置	町データ
利用者・町民等の地域の地域 旅客運送サービス全般に対する 満足度	— (R4年度)	60%以上 (R10年度)	計画見直し時にアン ケート調査を実施し、満 足する割合が60%以 上を目指す。	町データ (アンケート 調査)

※2 R4年度の地域公共交通に係る財政支出額（11,728,943円：P24参照）を令和4年3月31日現在の人口（16,992人：住民基本台帳）で除して算出

※3 R5年4月～7月（4か月間）の「矢吹町コミュニティバス」の延べ利用者数（616人）を3倍した数を令和4年3月31日現在の人口（16,992人：住民基本台帳）で除して算出

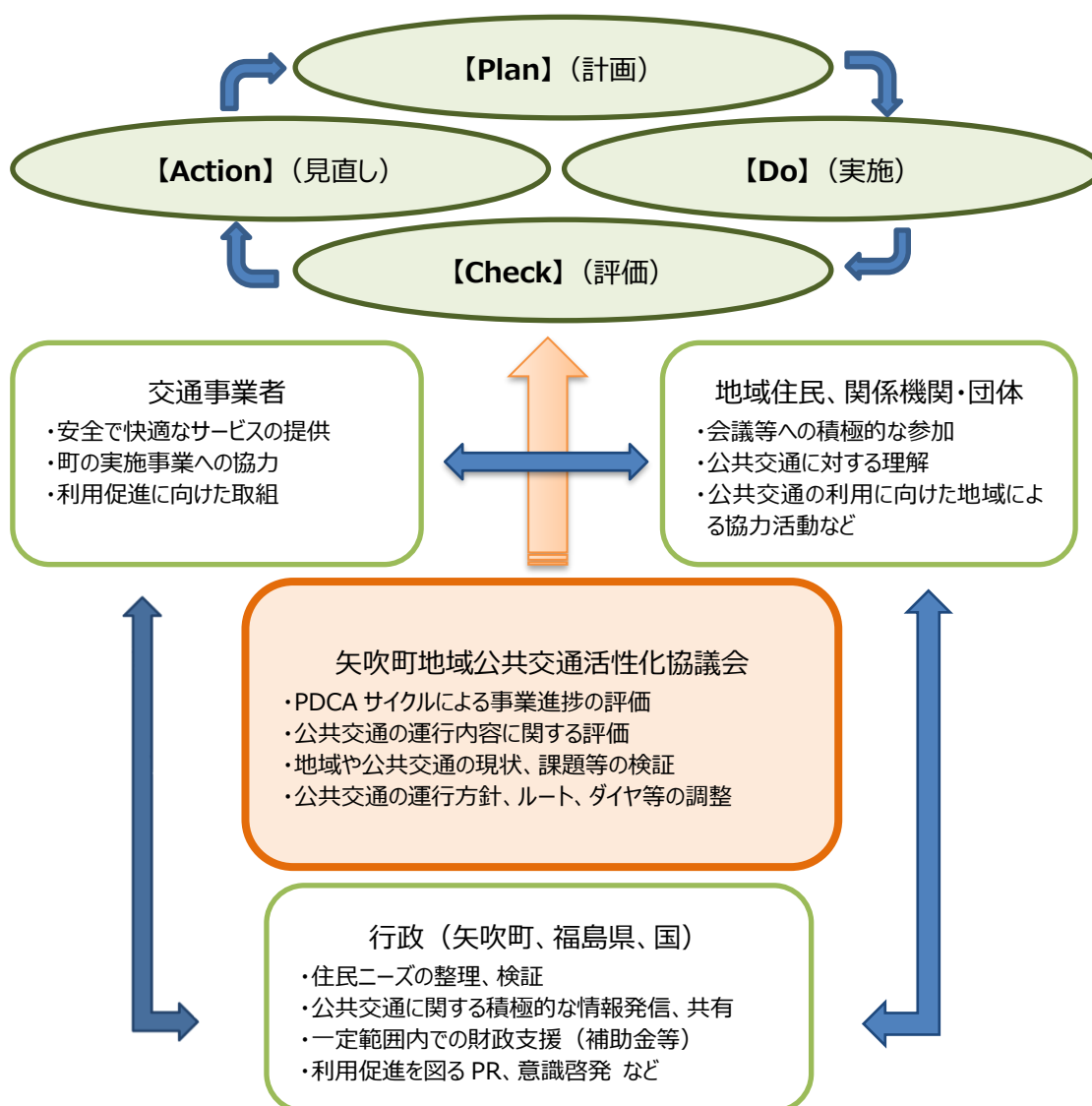
第7章 計画の推進

1 計画の実施及び進行管理体制

本計画に示す事業内容は、地域住民、関係機関・団体、交通事業者、行政等、多くの関係機関との協力が必要不可欠であるため、以下のような役割分担を行いながら、本事業に協力して取り組むための体制づくりを行っていくものとします。

具体的には、矢吹町地域公共交通活性化協議会を中心に、施策の実施状況や目標に対する評価・検証を行うPDCAサイクルを導入し、同協議会を通じた協議、連携のもと、目標や事業内容の見直しについて検討を重ね、各取組の実施主体の協力を得て事業の改善を図ります。

【計画の実施体制】

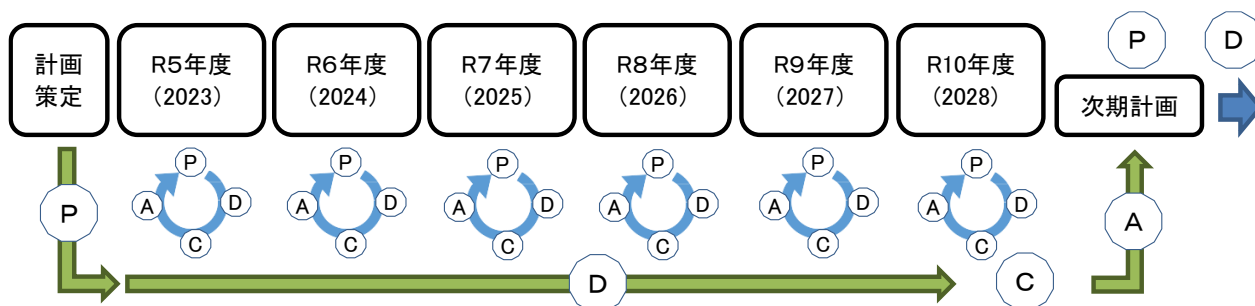


2 達成状況の評価と見直し

計画期間におけるPDCAサイクルの評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と「長期的に実施するPDCA」による二重（二輪）の組み合わせで進行管理を行います。

公共交通の利用状況及び計画に定めた事業ごとの実施結果に関する評価については、毎年度行うものとし、計画最終年度においては、交通事業者からの提供による利用実績や町民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての各種アンケート調査を踏まえた評価を実施し、施策の見直し及び新たな施策の追加を行い、次期計画を策定します。

■ PDCA サイクルの概念 ■



PDCA サイクル	評価事項	評価方法
毎年実施する PDCA	事業実施状況の評価 (年に1回実施)	当該年度に実施した事業の評価を実施する。
長期的に実施する PDCA	目標達成度の評価 (計画期間最終年度に実施)	計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■ 評価スケジュール

	R5	R6	R7	R8	R9	R10
地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●	●
利用者数調査	●	●	●	●	●	●
利用者アンケート調査				○		○
町民アンケート調査				○		●
実施事業の評価	●	●	●	●	●	●
計画の評価				○		●
公共交通体系の評価				○		●
公共交通体系の見直し	○	○	○	○	○	●

●：実施 ○：必要に応じて実施

矢吹町地域公共交通計画

発行 令和5年9月
編集 矢吹町役場 まちづくり推進課
〒969-0296 福島県西白河郡矢吹町一本木 101
TEL. 0248-42-2112