～平成２７年度共同調査研究事業について～

ふくしま自治研修センター

１．共同調査研究事業とは

共同調査研究事業とは、特定の政策課題の中からテーマを選定し、福島県内の自治体とふくしま自治研修センターとが共同で調査研究を行う事業です。

平成２７年度は『矢祭町「地域の公共交通網整備に向けた基本調査研究」』をテーマに決定し、矢祭町と共同で調査研究を行いました。

２．共同調査研究を行うに至った経緯及び背景

昨今の自家用車の普及や少子高齢化・過疎化の進行、または国による乗合バス事業の規制緩和などにより全国的にバス事業者の生活バス路線からの撤退が続く中、私たちの身の周りの公共交通サービス環境は大きく変化しています。

矢祭町においても、地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、町内および町外への町民の移動手段をいかに確保するかが、今後の町の重要課題のひとつに挙げられています。

具体的には、学生の通学手段として、あるいは自家用車を持っていない方（特に高齢者）の日常の買い物や通院の手段として、地域公共交通を維持するだけでなく、現在よりも利便性の高い交通システムへの転換を図っていくことが求められています。

このような状況の中、町は、「第４次矢祭町総合計画見直し計画」において「公共交通機関の充実と利便性を考慮した交通環境の整備に努める」こととし、町民が安心して日常生活（買い物、医療機関への通院、勤務先や学校への通勤・通学など）を送ることができる交通システムの在り方や方向性を見出すために、ふくしま自治研修センターと共同で地域公共交通に関する調査研究を行うに至ったものです。

３．共同調査研究結果の概要

（１）共同調査研究テーマ

『矢祭町「地域の公共交通網整備に向けた基本調査研究」』

（２）主な調査研究項目

①　矢祭町の現状分析

ア）町の概況

イ）公共交通の現況

ウ）郵送アンケート調査

エ）路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査

②　矢祭町の公共交通の現状と課題の整理

ア）各視点からの課題

イ）課題のまとめ

③　先進的な参考事例

ア）先行事例調査の結果

イ）国内の参考事例

④　今後の対応方向

ア）基本的な考え方

イ）今後の対応方向

ウ）今後の進め方

４．町の公共交通体系の「課題」と「今後の基本的な考え方、方向および進め方」

（１）課題のまとめ

①　高齢者にとってわかりやすく使いやすい移動手段の確保

②　高校生以上の学生が通学する際の移動手段の充実

③　広域生活圏内におけるアクセス性向上

④　ＪＲ水郡線や路線バスの利便性向上

⑤　小中学生などが安全安心で効率的に通学できる移動手段の確保

⑥　町内の新たな公共交通ネットワークの検討・整備

⑦　路線バスの収支率改善

⑧　町民を含めた関係者の連携・協力による一体的な取り組み

（２）今後の基本的な考え方

①　町民の外出実態やニーズに応じた既存の公共交通の見直し

②　新たな公共交通ネットワークの整備に関する検討

③　公共交通の持続的な運営を実現するための体制づくり

（３）今後の対応方向

①　現状の路線バスなどの運行体制・ダイヤを活かしつつ改善を図る

ア）現行ダイヤ見直し型

イ）現有資源の有効活用型

②　新たな交通モードを導入するなど、交通ネットワークサービスの改善を図る

ア）鉄道、路線バスなどの現行ルートを重視した増便型

→「既存公共交通の増便・ダイヤ再編案」

イ）新しい交通モードを取り入れるデマンド・コミュニティバス型

→「新たな交通モード（デマンドタクシー）導入案」

ウ）タクシー利用助成などの財政支援型

→「タクシー利用　定額助成案」

③　地域・住民が主体になり改善に取り組む

ア）まちづくり団体などが、地域のために無料でバスを運行する自助型

イ）自治会などが運行事業者や公的機関と協力して取り組む共助型

（４）今後の進め方

①　地域の移動手段の確保、改善に向けて

ア）地域の問題点・課題を明確にする（現状の把握と課題の整理）

イ）問題点・課題、対策の整理

ウ）データなどによる検証・分析

②　今後の検討体制づくり

ア）公共交通検討の流れ

イ）新たな公共交通の計画づくりに向けた体制の構築

５．まとめ～『矢祭町「地域の公共交通網整備に向けた基本調査研究」』を終えて～

地域公共交通の計画づくりには、法的に位置づけられた法定協議会や地域公共交通会議などを設置して関係者が話し合っていく方法もありますが、大切なのは意見を出し合うだけでなく、皆で知恵を出し合い、より便利で快適な公共交通体系を実現していくことではないでしょうか。

今後、町の既存の路線バス、温泉サロンバス、スクールバスなどを含めた公共交通体系の見直しや、新たな地域公共交通体系の検討を進めていくにあたり、今回の調査研究結果がその一助となれば幸いです。

『矢祭町「地域の公共交通網整備に向けた基本調査研究」』に関する報告書

平成２８年３月

矢　　祭　　町

（共同調査研究機関：（公財）ふくしま自治研修センター）

目　次

第１章　調査の背景・目的等
１－１．背景・目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
１－２．調査の体系と構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

第２章　矢祭町の現状分析
２－１．町の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
（１）位置と地勢・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
（２）人口の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
（３）人口分布・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
（４）産業別就業人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
（５）町民の従業・通学先（目的地別人数、割合）・・・・・・・・・・・・・・ 9
（６）町民が従業・通学先へ移動する際に利用する交通手段・・・・・・・・・・ 9
（７）車両保有台数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
２－２．公共交通の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
（１）鉄道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
（２）路線バス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
（３）小学校統合による路線バス運行時刻の変更計画・・・・・・・・・・・・・ 22
２－３．郵送アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
（１）普段の外出行動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
（２）運転免許の保有状況および運転継続の意向・・・・・・・・・・・・・・・ 25
（３）具体的な外出の実態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
（４）移動する時間帯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
（５）普段の外出で困っていること・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
（６）町内の公共交通に関する満足度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
（７）路線バスに関する具体的な不満・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
（８）今後、町内の公共交通に改善を要望する点・・・・・・・・・・・・・・・ 34
（９）路線バス（福島交通）への補助金交付の存知・・・・・・・・・・・・・・ 35
（10）町の路線バス（福島交通）への支援に関する考え方・・・・・・・・・・・ 35
２－４．路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査・・・・・・・・・・・・・ 36
（１）路線バス（福島交通）の利用目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
（２）路線バス（福島交通）の利用しにくい点・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
（３）路線バス（福島交通）の改善してほしい点・・・・・・・・・・・・・・・ 37

第３章　矢祭町の公共交通の現状と課題の整理
３－１．各視点からの課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
（１）町の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
（２）公共交通の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38

（３）郵送アンケート調査の結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39
（４）路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査の結果・・・・・・・・・・・ 39
３－２．課題のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
（１）町民の外出実態やニーズに沿った移動手段の確保に関する課題・・・・・ 40
（２）町の公共交通ネットワークの整備に関する課題・・・・・・・・・・・・・ 40
（３）町の公共交通の持続的な運営に関する課題・・・・・・・・・・・・・・・ 40

第４章　先進的な参考事例
４－１．公共交通の種別・特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
４－２．先行事例調査の結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（１）調査概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（２）伊達市の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（３）伊達市地域公共交通の検討過程・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（４）伊達市地域公共交通の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（５）デマンド交通の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
（６）デマンド交通の利用状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
（７）地域公共交通の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
（８）地域公共交通網形成に向けた施策の方向性・・・・・・・・・・・・・・・ 45
（９）まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
４－３．国内の参考事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
（１）コミュニティバス関連・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
（２）デマンドバス・タクシー関連・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52
（３）公共交通空白地有償運送、福祉有償運送　関連・・・・・・・・・・・・・ 63
（４）地域住民らによる自主的運行事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66

第５章　今後の対応方向
５－１．基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68
（１）町民の外出実態やニーズに応じた既存の公共交通の見直し・・・・・・・ 68
（２）新たな公共交通ネットワークの整備に関する検討・・・・・・・・・・・・ 68
（３）公共交通の持続的な運営を実現するための体制づくり・・・・・・・・・ 68
５－２．今後の対応方向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
（１）現状の路線バスなどの運行体制・ダイヤを活かしつつ改善を図る・・・・ 70
（２）新たな交通モードを導入するなど、交通ネットワークサービスの改善を図る・ 73
（３）地域・住民が主体になり改善に取り組む・・・・・・・・・・・・・・・・ 80
（４）各提案の長所と短所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 81
５－３．今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 82
（１）地域の移動手段の確保、改善に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・ 82
（２）今後の検討体制づくり・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 83
（３）おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 87

資料編

１　アンケート調査結果等のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 89
２　矢祭町　地域公共交通郵送アンケート調査結果（単純集計）・・・・・・・・ 91
３　矢祭町　地域公共交通郵送アンケート調査結果（自由意見）・・・・・・・・ 104
〈問 24　普段の外出で困っていること〉・・・・・・・・・・・・・・・・・・・104
〈問 26　路線バスに関する具体的な不満〉・・・・・・・・・・・・・・・・・・106
〈問 27　今後、町内の公共交通をどう改善すれば良いか〉・・・・・・・・・107
〈問 29　町の路線バスへの支援に関する考え〉・・・・・・・・・・・・・・・109
〈問 30　その他、町の交通体系に関する意見・要望〉・・・・・・・・・・・・110
４　矢祭町　地域公共交通郵送アンケート調査結果（クロス集計）・・・・・・・120
〈地域別・外出傾向〉・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 120
〈地域別・利用満足度〉・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 122
〈地域別・改善要望〉・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 123
５　郵送アンケート調査票様式・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 124
６　矢祭町　路線バス乗降調査結果（単純集計）・・・・・・・・・・・・・・・ 129
７　路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査票様式・・・・・・・・・・・ 132
８　矢祭町　行政区の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 133
９　矢祭町　バス路線図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 134

第１章　調査の背景・目的等

１－１．背景・目的

鉄道や路線バスなどの地域公共交通は、子供や自家用車を運転できない高齢者などの“日常生活における大切な移動手段”として、社会的に大きな役割を担っている。

矢祭町においてもＪＲ水郡線が久慈川と国道 118 号に並行して町内を南北に縦断、福島交通（株）の路線バスは東舘から棚倉までの東舘線をはじめ町内で 5 路線が町民の“貴重な生活の足”として運行されている。

しかし、1960 年頃から進められてきたモータリゼーションの進展に伴い、国内で自家用車が広く普及し、外出時に自家用車を利用することが当たり前の社会になってきた。

結果として公共交通の利用者数は減少の一途をたどり、路線の廃止や縮小、運行サービス水準の低下が進む、いわゆる“負のスパイラル”に陥っているのが地域公共交通の現状である。

矢祭町においても地域公共交通の利用者数は減少傾向にある。また、町は久慈川沿いに広がる平坦地域と、阿武隈・八溝山系に属する山間地域に大別され、これら地域間の標高差も大きいことから、町内および町外への町民の移動手段をいかに確保するかが、今後の町の重要課題のひとつに挙げられる。

具体的には、学生の通学手段として、あるいは自家用車を持っていない方（特に高齢者）の日常の買い物や通院の手段として、地域公共交通を維持するだけでなく、現在よりも利便性の高い交通システムへの転換を図っていくことが求められている。

以上のような背景を踏まえ、町は、町民が安心して日常生活（買い物、医療機関への通院、勤務先や学校への通勤・通学など）を送ることができる交通システムの在り方や方向性を見出すために、ふくしま自治研修センターと共同で地域公共交通に関する調査研究を行うに至った。

１－２．調査の体系と構成

第１章において、本調査研究の背景・目的等について述べ、第２章においては、町の概況や公共交通の現況、および住民のニーズを明らかにするために実施した郵送アンケート調査、路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査について記載した。

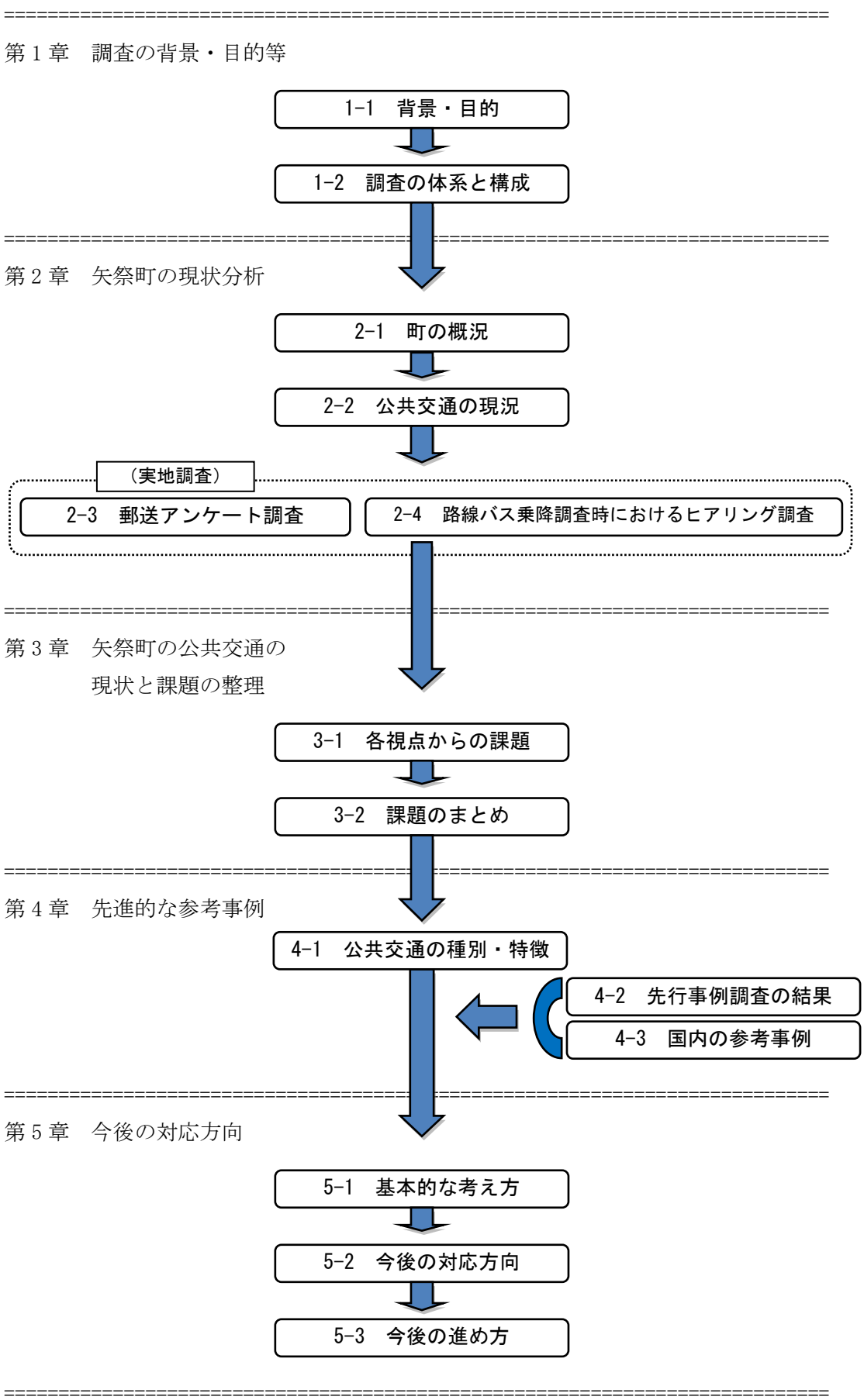
第３章では、第２章の調査結果を踏まえ、町の公共交通の現状と課題を整理した。

第４章では、町の公共交通の整備に向けて参考となる事例の調査結果や、国内で先進的に公共交通対策に取り組んでいる自治体の参考事例を取り上げた。

最終章の第５章では、第３章で整理した課題や第４章の先進的な参考事例を踏まえ、公共交通に関する基本的な考え方、今後の対応方向および今後の進め方についてまとめている。

なお、本調査研究書の全体構成は、次頁「調査の全体構成」のとおりである。

【図表 1.2.1】　調査の全体構成



第２章　矢祭町の現状分析

２－１．町の概況

明治 4 年の廃藩置県の際は棚倉県に属し、間もなく磐前県となり、明治 9 年に福島県に編入された。昭和 30 年 3 月 31 日、町村合併促進法の施行に基づき豊里村と高城村の南部（大字関岡、内川、茗荷）が合併して「矢祭村」が発足。その後、昭和 32 年に塙町に合併されていた旧石井村の 3 地区（大字中石井、下石井、戸塚）が矢祭村に編入、昭和 38 年 1 月 1 日の町制施行により矢祭町となり現在に至っている。

また、平成 13 年 10 月に町議会が宣言した「市町村合併をしない矢祭町宣言」以降、本格的な行財政改革に着手。地域住民とともに展開してきた自治を守りながら、自立を目指す取り組みを推進している。「赤ちゃん誕生祝金」や 365 日開かれる役場窓口、寄贈本による「矢祭もったいない図書館」、スタンプ券や商品券による税金等の納入、町議会議員報酬日当制など、全国に類を見ない行財政改革を断行中である。

特産品は、昔から「こんにゃく」の生産に力を入れており、「刺身こんにゃく」が有名である。また、清流・久慈川が育む「鮎」、矢祭の大地から生まれる「米」、その米から作られる芳醇な「名酒」、温かな太陽の光で生長する「いちご」や「ゆず」がある。その他にも、最近では「水」が注目され、新たな矢祭町の武器となりつつある。

平成 21 年 7 月から、東京都内３ヶ所に「もったいない市場」を出店（マルシェ型）し、県内外から多くのリピーターを獲得している。

（１）位置と地勢

町は福島県の最南端、東経 140 度 25 分、北緯 36 度 52 分に位置している。南は茨城県常陸太田市・大子町、北は本県塙町に接し、主要都市までは白河市へ 42 ㎞、日立市へ 48 ㎞、郡山市へ 70 ㎞、水戸市へ 74 ㎞、宇都宮市へ 82 ㎞、いわき市へ 90 ㎞、福島市へ 130 ㎞の距離にある。

町域は東西 21.5 ㎞、南北 15.5 ㎞で面積は 118.27 ㎢を有し、東に阿武隈山系、西は八溝山系が分水嶺をなし、ここから発する支流は町の中央を南流する一級河川久慈川へと合流し、太平洋へと注ぎ込む。

地勢は久慈川流域に広がる標高 155～200m の平坦地域と阿武隈山系に属する標高 400～650m の山間地域に大別され、耕地率 8.7%、林野率 81.5%となっている。

気候は、太平洋側気候に属するため、比較的温暖で積雪は少なく、年平均気温は平坦地域で 16℃であるが、山間地域では 12℃と山岳気象の影響を受けることもあり、冷涼である。

また、年間降水量は 1,200～1,500㎜と森林や農作物の育成環境としては好条件といえる。

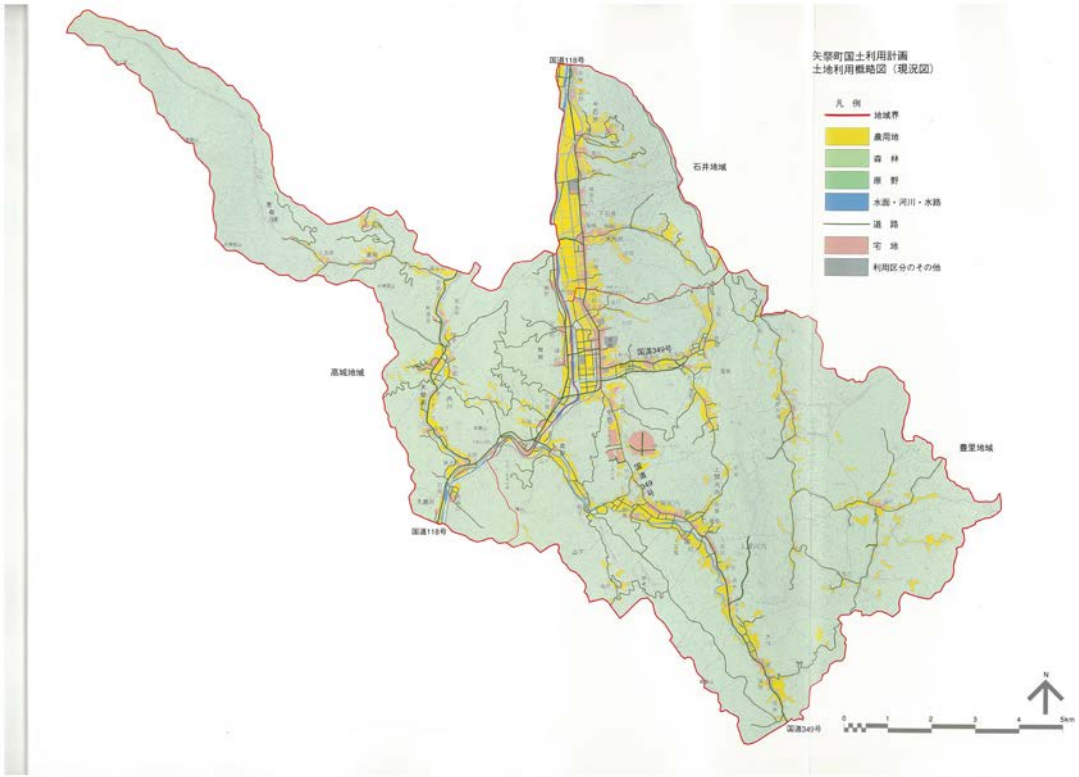
交通は、久慈川に沿うようにＪＲ水郡線が縦断し、南は水戸駅から常磐線に、北は郡山駅から東北新幹線に接続している。東館駅は町の中心にあり、水戸駅と郡山駅のほぼ中間に位置する。このＪＲ水郡線と並行して国道 118 号が走り、さらに国道 349 号が阿武隈山系を縦断しており、東北自動車道矢吹ＩＣへ約 1 時間、常磐自動車道那珂ＩＣへも約 1 時間の距離にある。

【図表 2.1.1】矢祭町の位置図

【図表 2.1.2】矢祭町の面積・道路

面　積		１１８．２２㎢
道　路		
	国道２路線	国道１１８号
		国道３４９号
	県道６路線	一般県道　東舘停車場線（県道１７３号）
		一般県道　磐城石井停車場線（県道１７４号）
		一般県道　下関河内小生瀬線（県道１９５号）
		一般県道　石井大子線（県道１９６号）
		一般県道　矢祭山八槻線（県道２３０号）
		一般県道　矢祭棚倉自転車道線（県道３７９号）

【図表 2.1.3】矢祭町国土利用計画土地利用概略図（現況図）



（出所：平成 13 年 3 月発行「矢祭町国土利用計画」より抜粋）

【矢祭町の公共施設整備状況】

・道路延長　94,096m　・公営住宅等　110 戸　・幼稚園　1 園　・小学校　5 校
・中学校　1 校　・公民館　1 館　・診療所　5 所　・集会施設　22 所

（出所：福島県市町村要覧 2015）

（２）人口の推移

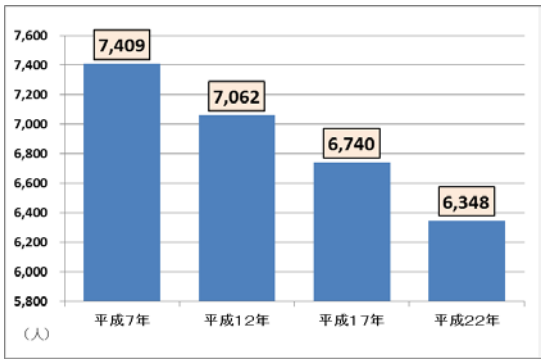
全国的に少子高齢化が進行し、長期的に日本の人口は減少傾向に移行すると見通されている中で、矢祭町でも高齢化が進行しつつある。

町の人口は昭和 32 年の町村合併によって 11,983 人となって以来減少傾向が続いている。

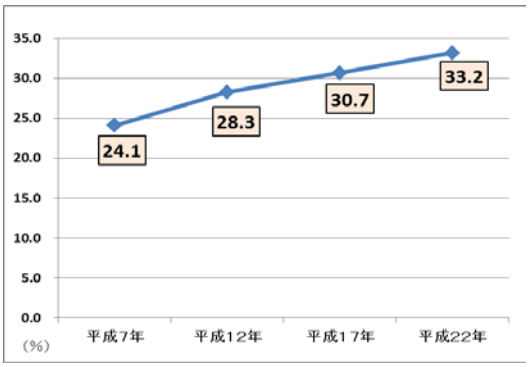
人口減少率は昭和 40 年から 45 年の 10.3%をピークに、平成 7 年から平成 12 年で 4.7%、平成 12 年から平成 17 年で 4.6%、平成 17 年から平成 22 年で 5.8%と推移している。

なお、平成 27 年 12 月 1 日現在では、人口 5,900 人、世帯数 1,944 世帯、年少人口（0～14 歳まで）の構成比率が 11.5%（福島県全体の 12.3%を 0.8%下回っている）、老年人口（65 歳以上）の構成比率が 35.4%（福島県全体の 28.7%を 6.7%上回っている）となっている（平成 27 年 12 月 24 日公表　福島県企画調整部統計課資料「福島県の推計人口（福島県現住人口調査月報　平成 27 年 12 月 1 日現在)」による)。

【図表 2.1.4】矢祭町　人口の推移

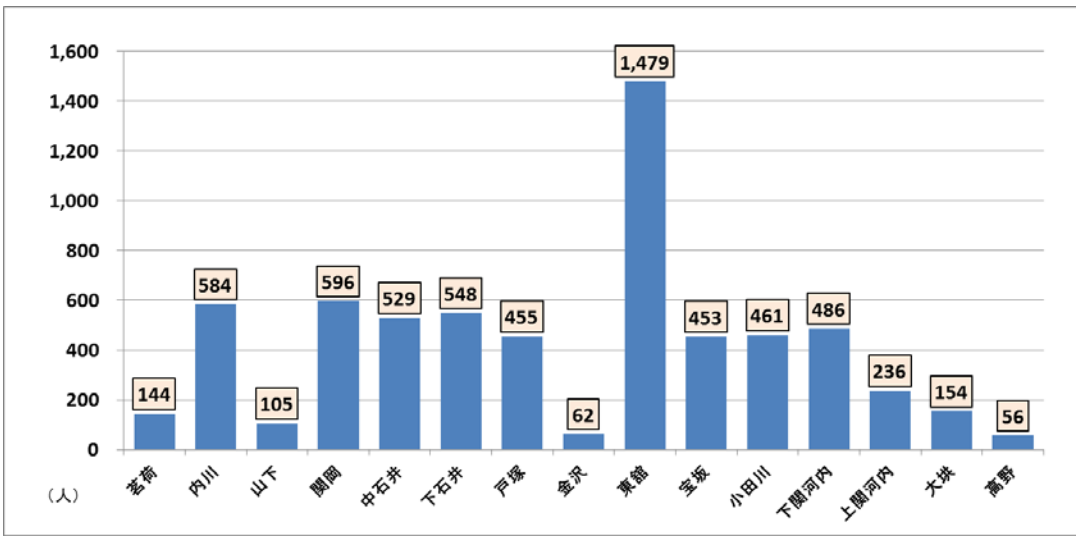


【図表 2.1.5】矢祭町　高齢化率の推移



（出所：H7、H12、H17、H22 の各国勢調査データをもとに作成）

【図表 2.1.6】矢祭町　大字毎人口内訳



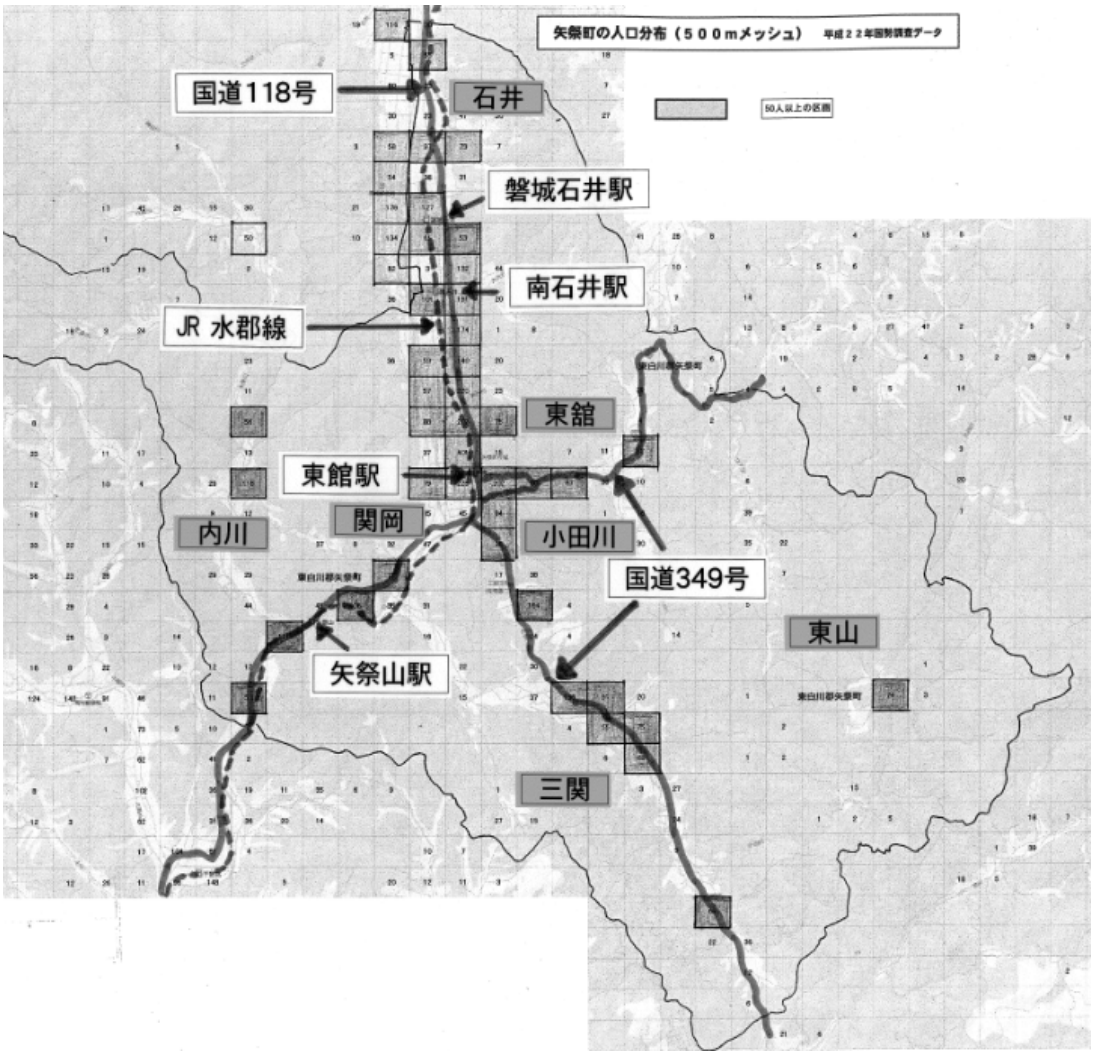
（出所： H22 国勢調査データをもとに作成）

（３）人口分布

町の人口は、国道 118 号および国道 349 号、ＪＲ水郡線の沿線に集中している。

特に、町の中心である東舘地区および石井地区に多くの人口が集中していて、両地区で全人口の約半数を占めている。

【図表 2.1.7】矢祭町　人口分布（500m メッシュ）



（出所： H22 国勢調査データをもとに作成）

（４）産業別就業人口

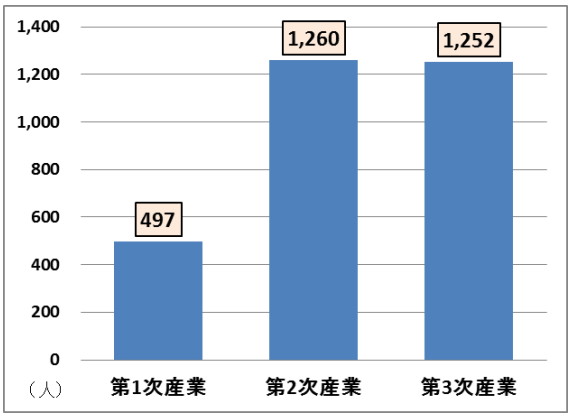
町の産業構造は、昭和 35 年では第 1 次産業就業人口が全体の 7 割を占めていたが、その割合は年々減少し、昭和 50 年で 5 割、平成 17 年および平成 22 年では 2 割弱となり、反対に第 2 次産業、第 3 次産業就業人口が急速に増加している。

なお、第 2 次産業の就業人口比率は昭和 35 年で 10.6%だったものが平成 2 年の国勢調査では第 1 次産業就業人口を上回り平成 22 年で 41.9%に、第 3 次産業についても昭和 35 年の 19.3%から同じく平成 2 年に第 1 次産業を上回り平成 22 年で 41.6%と、増加傾向にある。

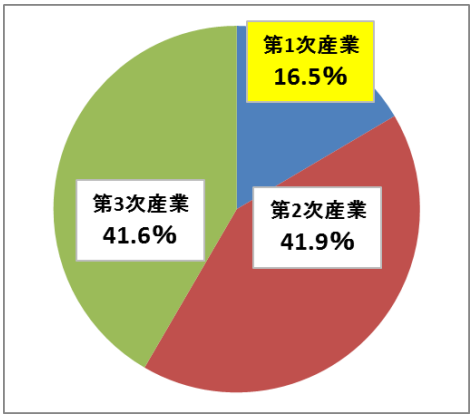
平成 22 年国勢調査による産業別就業人口内訳を見ると、第 1 次産業が 16.5%、第 2 次産業が 41.9%、第 3 次産業が 41.6%となっている。

なお、福島県全体の割合と比較すると、第 3 次産業の就業者の比率は 20.4%低いが、第 1 次産業の就業者の比率は 8.6%、第 2 次産業の就業者の比率は 11.8%高い傾向にある。

【図表 2.1.8】矢祭町　産業別就業者数

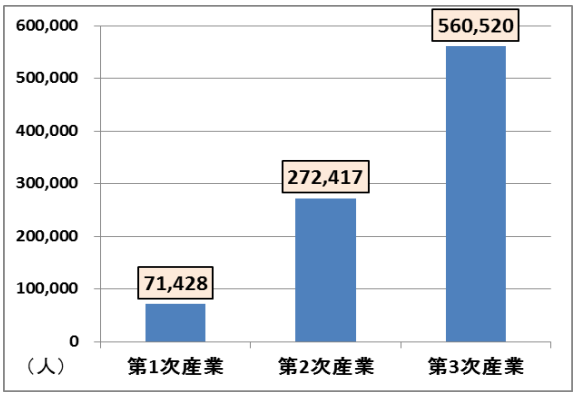


【図表 2.1.9】矢祭町 産業別人口の割合

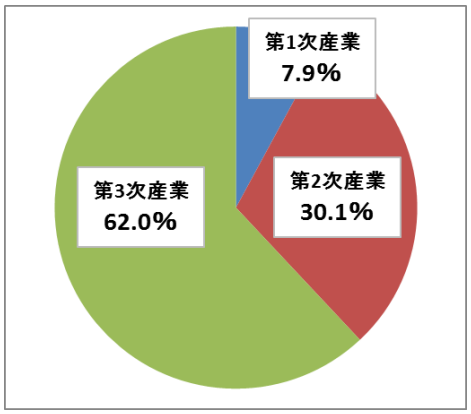


（出所：H22 国勢調査データをもとに作成）

【図表 2.1.10】福島県　産業別就業者数



【図表 2.1.11】福島県 産業別人口の割合



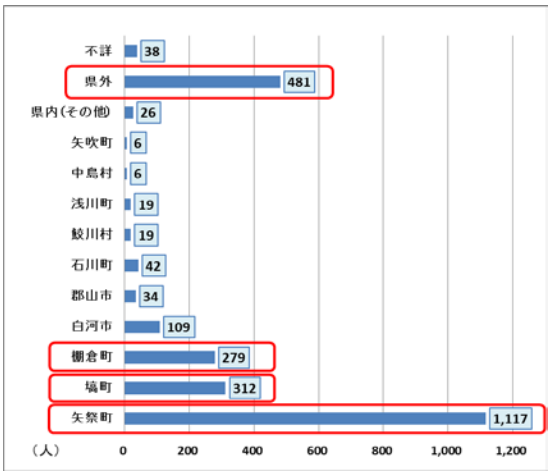
（出所：H22 国勢調査データをもとに作成）

（５）町民の従業・通学先（目的地別人数、割合）

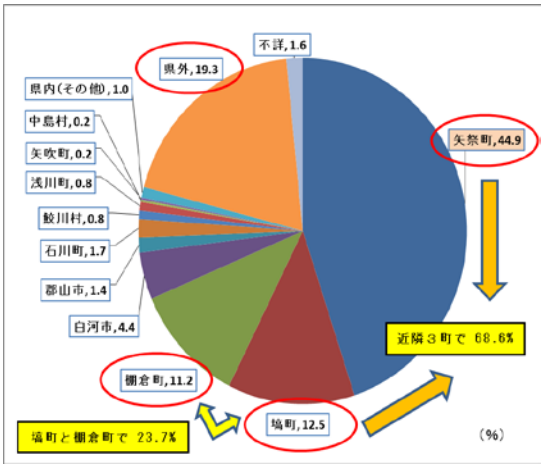
町民（15 歳以上で自宅外に就業・通学している者）の従業・通学先を目的地別に見てみると、町内が最も多く 44.9%を占めている。

次いで、県外が 19.3%、塙町が 12.5%、棚倉町が 11.2%となっていて、町内および近隣 2 町（棚倉町・塙町）で約 7 割を占めている。

【図表 2.1.12】従業・通学先 目的地別（人数）



【図表 2.1.13】従業・通学先 目的地別（割合）



（出所： H22 国勢調査データをもとに作成）

（６）町民が従業・通学先へ移動する際に利用する交通手段

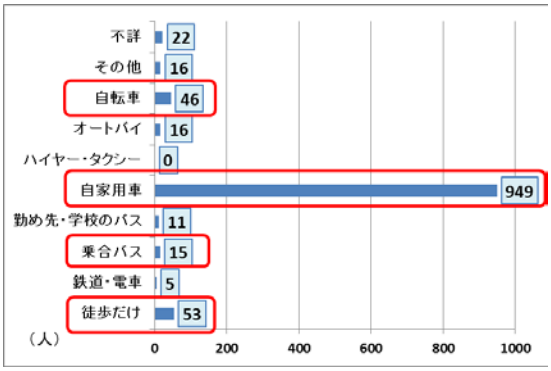
① 町内での移動

町民（15 歳以上で自宅外に就業・通学している者）が、町内において従業・通学先へ移動する際に利用する交通手段は、自家用車が最も多く 83.8%を占めている。

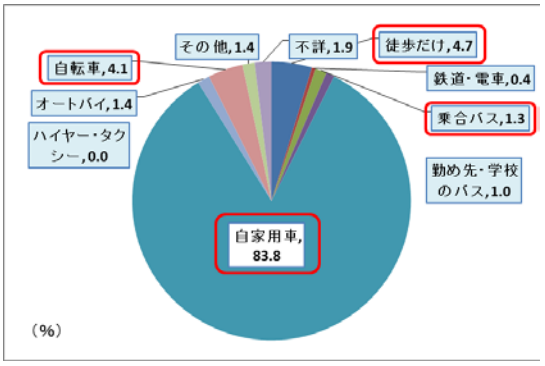
次いで、徒歩だけが 4.7%、自転車が 4.1%の順となっている。

なお、乗合バスの利用は 1.3%にとどまっている。

【図表 2.1.14】町内での移動手段（人数）



【図表 2.1.15】町内での移動手段（割合）



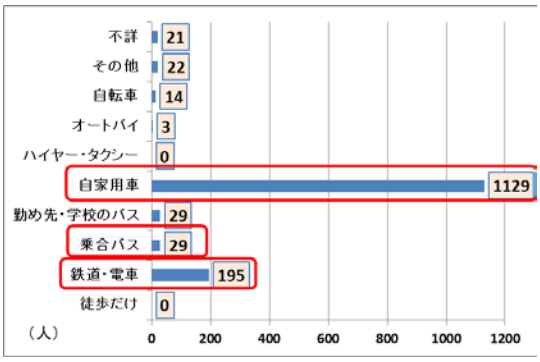
（出所： H22 国勢調査データをもとに作成）

② 他市区町村への移動

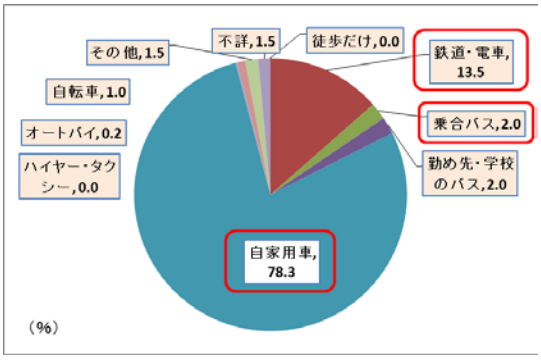
町民（15 歳以上で自宅外に就業・通学している者）が他市区町村の従業・通学先へ移動する際に利用する交通手段は、町内と同様に自家用車が最も多く 78.3%を占めている。

次いで、鉄道・電車が 13.5%、乗合バスが 2.0%の順となっている。

【図表 2.1.16】他市区町村への移動手段（人数）



【図表 2.1.17】他市区町村への移動手段（割合）



（出所： H22 国勢調査データをもとに作成）

（７）車両保有台数の推移

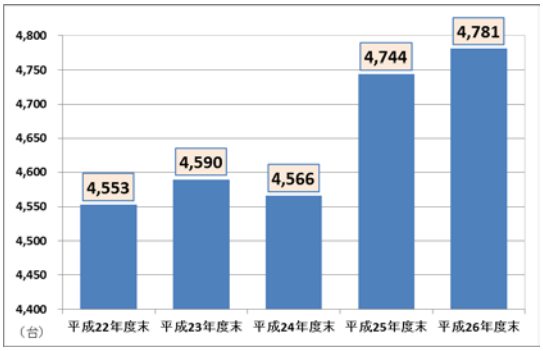
町の車両保有台数は以下のとおり推移しており、増加傾向にある。平成 26 年度末車両保有数は 4,781 台（※1）であり、人口 5,930 人（※2）との単純比較で 0.81 台／人となっている。

また、福島県の平成 26 年度末車両保有台数は 1,446,365 台（※1）であり、人口 1,926,961 人（※2）との単純比較で 0.75 台／人となっていることから、町と福島県を比較すると、町の方が 1 人あたり換算で 0.06 台多い状況にある。

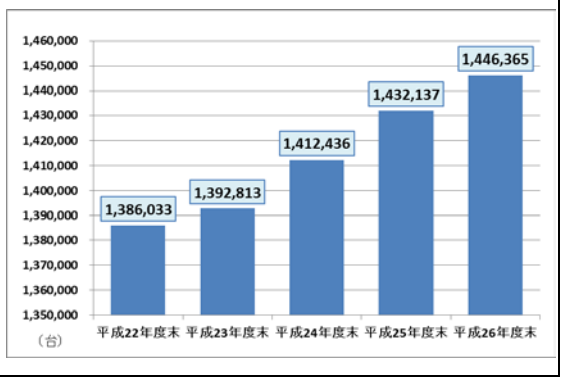
（※1：東北運輸局「福島県市町村別保有車両数」データから「乗用」及び「軽自動車」のみ抽出し算出）

（※2：人口は、「福島県の推計人口データ（平成 27 年 4 月 1 日現在）福島県統計課まとめ」から引用）

【図表 2.1.18】矢祭町　車両保有台数の推移



【図表 2.1.19】福島県　車両保有台数の推移



（出所： 東北運輸局「福島県市町村別保有車両数」データをもとに作成、「乗用」及び「軽自動車」のみ抽出）

２－２．公共交通の現況

町にはＪＲ水郡線が南北に走り、駅が４つ（磐城石井駅、南石井駅、東館駅、矢祭山駅）設置され、福島交通（株）の路線バスは 5 路線（東舘線、上茗荷線、中学校・宝坂線、矢祭中学校・大坪線、矢祭中学校・矢祭ニュータウン線）運行されている。タクシー会社は「矢祭観光タクシー」１社である。

また、やまつりこども園が園児用に 2 台のスクールバスで 3 ルート（大坪ルート、茗荷ルート、中石井ルート）運行している。小学校統合後には小中学生はスクールバス 2 台で 2 ルート（石井方面；国道ルート、県道ルート）運行し、追分・三関・高城方面については福島交通（株）の路線バスを通学バスとして利用する予定である。

外には、矢祭町社会福祉協議会による「温泉サロンバス号の運行」・「福祉有償運送の実施」、茨城県常陸太田市の藤井病院による通院患者送迎としての「福祉バスの運行」、町内医療機関による「独自の患者送迎サービスの実施」、および町内の商店による「移動販売・利用者送迎の実施」がある。

【図表 2.2.1】矢祭町のおもな公共交通一覧

No.	種　類	概　要
(1)	鉄道	○ＪＲ水郡線（磐城石井駅、南石井駅、東館駅、矢祭山駅）
(2)	路線バス	○「東舘線」、「上茗荷線」、「中学校・宝坂線」、「矢祭中学校・大坪線」、「矢祭中学校・矢祭ニュータウン線」の 5 路線。 ○福島交通(株)が乗合旅客運送として運行。
(3)	タクシー	○矢祭観光タクシー（普通自動車 3 台、運転手 4 名体制）。
(4)	スクールバス	○やまつりこども園が 2 台のスクールバスで 3 ルート（大坪ルート、茗荷ルート、中石井ルート）運行。 ○小学校統合後には小中学生は 2 台のスクールバスで 2 ルート(石井方面；国道ルート、県道ルート）を運行。なお、追分・三関・高城方面は福島交通（株）の路線バスを利用。
(5)	福祉バス	○矢祭町社会福祉協議会が「温泉サロンバス」(65 歳以上で矢祭町に住む高齢者を対象、利用料は無料）を月曜日から木曜日まで地域ごとに週 4 日運行。また、介護保険申請の要支援者等を対象に「福祉有償運送」(利用料（送迎代）15 分 500 円）を実施。 ○茨城県常陸太田市の藤井病院が通院患者らのために独自に「福祉バス」(矢祭町内と藤井病院間をマイクロバス 1 台で往復、利用料は無料）を日曜祝日、水曜日を除く週 5 日運行。
(6)	その他	○町内の 2 つの医療機関（「木村医院」；ワゴン車 1 台、「東舘診療所」；ワゴン車 1 台）が独自に患者送迎サービスを実施。 ○町内の 2 つの商店（「もりもと」；2t 車 1 台で水曜日は三関方面、木曜日は関岡方面へ移動販売、ワゴン車 1 台・バス 1 台で客の送迎。「魚宗」；軽自動車 1 台で週に 3～4 回移動販売）が実施。

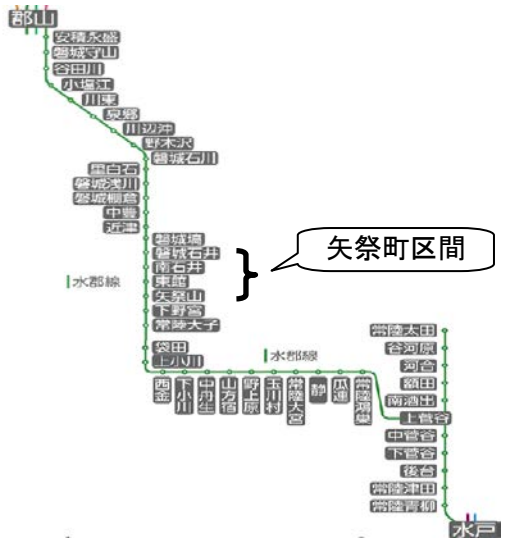
（１）鉄道

ＪＲ水郡線が久慈川と国道 118 号に並行して町内を南北に縦断し、町内に駅は 4 つ設置されている（磐城石井駅、南石井駅、東館駅、矢祭山駅）。

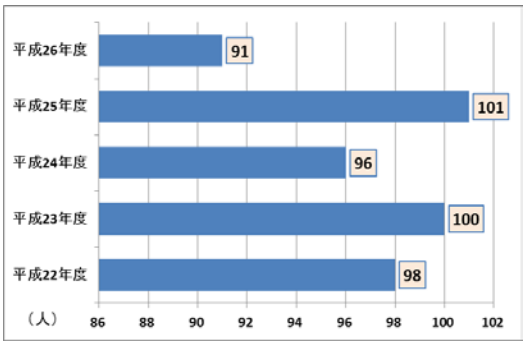
町の中心にあり主要な駅である「東館駅」の 1 日平均乗車人員数は 91 人（平成 26 年度）で、「東館駅」から「磐城棚倉駅」までは約 25 分、「郡山駅」までは約 1 時間 35 分、茨城県の「常陸大子駅」までは約 17 分となっている。

なお運行本数は、水戸方面（上り）は 1 日 9 本（うち 1 本は臨時）、郡山方面（下り）は 1 日 10 本（うち 1 本は臨時）となっている。

【図表 2. 2. 2】ＪＲ水郡線　路線図



【図表 2. 2. 3】東館駅 1 日平均乗車人員数



（出所：JR 東日本ホームページ「路線図」、「各駅の乗車人員」データをもとに作成）

【図表 2. 2. 4】ＪＲ水郡線時刻表（矢祭町内の駅のみ抜粋）

[JR]水郡線 水戸方面(上り) 時刻表

運転日注意					◆				
磐城石井	6:23	7:35	8:38	10:51	13:23	15:13	17:15	18:30	19:40
南石井	6:26	7:38	8:40	10:53	13:26	15:15	17:17	18:32	19:42
東館	**6:29**	**7:41**	**8:43**	**11:00**	**13:29**	**15:19**	**17:21**	**18:36**	**19:46**
矢祭山	6:34	7:46	8:48	11:05	13:34	15:24	17:26	18:41	19:51

[JR]水郡線 郡山方面(下り) 時刻表

運転日注意					◆					
矢祭山	5:56	7:10	9:17	10:55	13:20	14:48	15:50	16:48	18:06	20:38
東館	**6:01**	**7:15**	**9:22**	**11:00**	**13:30**	**14:53**	**15:55**	**16:53**	**18:11**	**20:43**
南石井	6:05	7:18	9:26	11:04	13:33	14:57	15:59	16:56	18:14	20:47
磐城石井	6:07	7:20	9:28	11:06	13:36	14:59	16:01	16:58	18:16	20:49

※更新日:2015/12/7
※◆印…運転日注意(運転しない日や行先、停車駅が変更になることがある)
※平日運行のみ表示し、土日・祝日は除く
※矢祭町内の駅のみ表示

（出所：HP「えきから時刻表」を参考に作成）

【図表 2.2.5】 ＪＲ水郡線 水戸方面（上り） 時刻表

[JR]水郡線 水戸方面(上り) 時刻表

主な区間の運賃【大人料金】 郡山→東館 1,320円、磐城棚倉→東館 320円、東館→常陸大子 320円

運転日注意											◆									
駅名																				
郡山	発				6:06		7:14		9:18		11:59		13:45		15:55		16:51	18:19	19:46	21:36
⇓																				
磐城石川	着				6:53		8:00		10:03		12:46		14:30		16:38		17:39	19:03	20:31	22:25
	発				6:54		8:02		10:13		12:47		14:31		16:39		17:47	19:04	==	22:25
⇓																				
磐城棚倉	着	--	--	--	7:12	--	8:19	--	10:31	--	13:04	--	14:49	--	16:56	--	18:05	19:21	--	22:43
	発	--	--	6:04	7:13	--	8:19	--	10:32	--	13:05	--	14:50	--	16:57	--	18:06	19:22	--	==
中豊	発			6:07	7:16		8:22		10:35		13:08		14:53		16:59		18:09	19:25		
近津	発			6:11	7:19		8:25		10:38		13:11		14:56		17:03		18:12	19:28		
磐城塙	発			6:16	7:28		8:31		10:44		13:16		15:06		17:08		18:23	19:33		
磐城石井	発			6:23	7:35		8:38		10:51		13:23		15:13		17:15		18:30	19:40		
南石井	発			6:26	7:38		8:40		10:53		13:26		15:15		17:17		18:32	19:42		
東館	**発**			**6:29**	**7:41**		**8:43**		**11:00**		**13:29**		**15:19**		**17:21**		**18:36**	**19:46**		
矢祭山	発			6:34	7:46		8:48		11:05		13:34		15:24		17:26		18:41	19:51		
下野宮	発			6:40	7:52		8:54		11:11		13:40		15:29		17:32		18:46	19:56		
常陸大子	着	--	--	6:46	7:58	--	9:00	--	11:17	--	13:47	--	15:36	--	17:38	--	18:53	20:03	--	--
	発	5:05	5:41	6:52	8:10	6:33	==	7:22	11:23	9:40	==	12:35	15:38	13:51	17:48	16:42	19:05	20:25	--	--
⇓																				
水戸	着	6:17	6:56	8:07	9:30	7:55		8:44	12:39	10:57		13:48	16:55	15:07	19:05	18:02	20:40	21:43		

（出所：HP「えきから時刻表」）
※更新日:2015/12/7
※◆印…運転日注意(運転しない日や行先、停車駅が変更になることがある)
※平日運行のみ表示し、土日・祝日は除く
※「郡山→磐城棚倉」間、「常陸大子→水戸」間の時刻表示は一部省略した
※「常陸大宮」始発、「常陸太田」始発の列車時刻は省略した

（出所：HP「えきから時刻表」を参考に作成）

【図表 2.2.6】 ＪＲ水郡線 郡山方面（下り） 時刻表

[JR]水郡線 郡山方面(下り) 時刻表

主な区間の運賃【大人料金】 東館→郡山 1,320円、東館→磐城棚倉 320円、常陸大子→東館 320円

運転日注意								◆	◆	◆										
駅名																				
水戸	発			6:20		7:28	9:22	11:15		11:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:37	18:40	19:11	20:01	21:16	22:30
常陸大子	着	--		7:45	--	8:50	10:37	12:34	↓直通	12:34	14:31	15:33	16:30	17:35	18:57	19:57	20:24	21:17	22:32	23:42
	発	5:43		==	6:57	9:05	10:43	直通	13:07	==	14:36	15:38	16:35	17:53	==	20:25	==	==	==	==
下野宮	発	5:50			7:04	9:12	10:50		13:14		14:43	15:45	16:42	18:00		20:32				
矢祭山	発	5:56			7:10	9:17	10:55		13:20		14:48	15:50	16:48	18:06		20:38				
東館	**発**	**6:01**			**7:15**	**9:22**	**11:00**		**13:30**		**14:53**	**15:55**	**16:53**	**18:11**		**20:43**				
南石井	発	6:05			7:18	9:26	11:04		13:33		14:57	15:59	16:56	18:14		20:47				
磐城石井	発	6:07			7:20	9:28	11:06		13:36		14:59	16:01	16:58	18:16		20:49				
磐城塙	発	6:16			7:28	9:35	11:14		13:43		15:06	16:08	17:08	18:24		20:56				
近津	発	6:22			7:34	9:40	11:19		13:49		15:11	16:14	17:13	18:29		21:01				
中豊	発	6:26			7:38	9:43	11:22		13:53		15:14	16:18	17:16	18:33		21:04				
磐城棚倉	発	6:29			7:42	9:46	11:25		13:57		15:17	16:21	17:19	18:36		21:07				
⇓																				
磐城石川	着	6:48	--		8:01	10:03	11:43		14:15		15:34	16:38	17:36	18:54		21:25				
	発	6:58	5:55		8:02	10:04	11:46		14:31		15:35	16:39	17:40	19:04		21:25				
⇓																				
郡山	着	7:48	6:42		8:48	10:50	12:33		15:17		16:26	17:26	18:26	19:50		22:12				

（出所：HP「えきから時刻表」）
※更新日:2015/12/7
※◆印…運転日注意(運転しない日や行先、停車駅が変更になることがある)
※平日運行のみ表示し、土日・祝日は除く
※「水戸→常陸大子」間、「磐城棚倉→郡山」間の時刻表示は一部省略した
※「常陸大宮」止り、「常陸太田」止りの列車時刻は省略した

（出所：HP「えきから時刻表」を参考に作成）

（２）路線バス

町内には福島交通（株）の路線バスが 5 路線（東舘線、上茗荷線、中学校・宝坂線、矢祭中学校・大坪線、矢祭中学校・矢祭ニュータウン線）運行されている。

棚倉町と矢祭町を結ぶ「東舘線」、町内の東舘地区と茗荷地区を結ぶ「上茗荷線」および町内の東舘地区と東山地区を結ぶ「中学校・宝坂線」は乗合バス事業での運行を廃止後、平成 14 年 4 月 1 日から福島交通（株）の貸切旅客運送として運行され、その後道路運送法の改正に伴い平成 18 年 10 月からは乗合旅客運送として運行されている。

また、町内の東舘地区と大坪地区を結ぶ「矢祭中学校・大坪線」は、茨城交通（株）が平成 17 年 4 月で運行を廃止したため、町が福島交通（株）に依頼し平成 17 年 5 月 1 日から運行されている。

【図表 2.2.7】路線バスの運行状況

No.	路線名	運行系統				運行本数				運行開始日	備考	運行事業者
		起点	主な経由地	終点	距離（km）	平日		土日祝日				
						往路	復路	往路	復路			
1	東舘線	棚倉駅前	塙駅前	東舘車庫	20.7	6	6	0	0	H14.4.1		福島交通(株)
2	上茗荷線	東舘車庫	久保	上茗荷	16.9	3	3	0	0	H14.4.1	※1;往路には季節便を含む	
3	中学校・宝坂線	中学校前	入宝坂	追分	16.7	2	2	0	0	H14.4.1		
4	矢祭中学校・大坪線	中学校前	東舘車庫	大坪明神	11.3	0	1	0	0	H17.5.1	※2;学休日は運休	
		中学校前	矢祭ニュータウン	大坪明神	12.5	3	3	0	0			
5	矢祭中学校・矢祭ニュータウン線	中学校前	東舘車庫	矢祭ニュータウン	4.1	-	1	0	0	H17.5.1	※3;学休日のみ運行	

※1 №2「上茗荷線」の平日往路には"季節便"を含む(11/1-3/31;「東舘車庫17:00発→上茗荷17:37着」、4/1-10/31;「東舘車庫17:30発→上茗荷18:07着
※2 №4「矢祭中学校・大坪線」の「大坪明神8:05発」は**学休日運休**
※3 №5「矢祭中学校・矢祭ニュータウン線」の「矢祭ニュータウン8:20発」は**学休日のみ運行**

【図表 2.2.8】路線バス車両

【図表 2.2.9】東舘車庫

（出所：センター職員が現地調査を行った際に撮影）

【図表 2.2.10】No.1　東舘線　時刻表

東舘線（棚倉駅前⇒東舘車庫）						
停留所	発着時刻					
棚倉駅前	7:05	8:00	11:50	13:10	15:40	17:15
新町	7:05	8:00	11:50	13:10	15:40	17:15
棚倉小学校	7:06	8:01	11:51	13:11	15:41	17:16
古町一丁目	7:07	8:02	11:52	13:12	15:42	17:17
古町二丁目	7:07	8:02	11:52	13:12	15:42	17:17
古町三丁目	7:08	8:03	11:53	13:13	15:43	17:18
古町下	7:08	8:03	11:53	13:13	15:43	17:18
鉄砲町	7:09	8:04	11:54	13:14	15:44	17:19
棚倉下町	7:09	8:04	11:54	13:14	15:44	17:19
棚倉警察署前	7:10	8:05	11:55	13:15	15:45	17:20
棚倉営業所	7:11	8:06	11:56	13:16	15:46	17:21
流れ	7:12	8:07	11:57	13:17	15:47	17:22
流れ下	7:12	8:07	11:57	13:17	15:47	17:22
鶴生	7:13	8:08	11:58	13:18	15:48	17:23
近津局前	7:13	8:08	11:58	13:18	15:48	17:23
豊岡入口	7:14	8:09	11:59	13:19	15:49	17:24
近津駅前	7:15	8:10	12:00	13:20	15:50	17:25
近津小学校	7:15	8:10	12:00	13:20	15:50	17:25
八槻神社	7:17	8:12	12:02	13:22	15:52	17:27
八槻下	7:17	8:12	12:02	13:22	15:52	17:27
双の平	7:18	8:13	12:03	13:23	15:53	17:28
双の平入口	7:18	8:13	12:03	13:23	15:53	17:28
清水	7:19	8:14	12:04	13:24	15:54	17:29
久保内	7:19	8:14	12:04	13:24	15:54	17:29
米山下	7:20	8:15	12:05	13:25	15:55	17:30
河原	7:21	8:16	12:06	13:26	15:56	17:31
塙厚生病院	7:23	8:18	12:08	13:28	15:58	17:33
塙駅前	7:25	8:20	12:10	13:30	16:00	17:35
大町	7:26	8:21	12:11	13:31	16:01	17:36
台宿入口	7:27	8:22	12:12	13:32	16:02	17:37
代官町	7:28	8:23	12:13	13:33	16:03	17:38
桜木町	7:29	8:24	12:14	13:34	16:04	17:39
道の駅はなわ	7:29	8:24	12:14	13:34	16:04	17:39
若宮	7:29	8:24	12:14	13:34	16:04	17:39
上石井	7:30	8:25	12:15	13:35	16:05	17:40
黒助	7:32	8:27	12:17	13:37	16:07	17:42
柵の沢	7:33	8:28	12:18	13:38	16:08	17:43
館谷	7:34	8:29	12:19	13:39	16:09	17:44
石井小学校前	7:34	8:29	12:19	13:39	16:09	17:44
城主内	7:35	8:30	12:20	13:40	16:10	17:45
石井駅前	7:35	8:30	12:20	13:40	16:10	17:45
下石井仲	7:35	8:30	12:20	13:40	16:10	17:45
大内沢	7:36	8:31	12:21	13:41	16:11	17:46
山崎	7:37	8:32	12:22	13:42	16:12	17:47
山崎中	7:38	8:33	12:23	13:43	16:13	17:48
戸塚	7:39	8:34	12:24	13:44	16:14	17:49
太子沢	7:40	8:35	12:25	13:45	16:15	17:50
山野井	7:40	8:35	12:25	13:45	16:15	17:50
中学校前	7:41	8:36	12:26	13:46	16:16	17:51
館本	7:42	8:37	12:27	13:47	16:17	17:52
東舘	7:43	8:38	12:28	13:48	16:18	17:53
矢祭町役場	7:44	8:39	12:29	13:49	16:19	17:54
東舘車庫	7:45	8:40	12:30	13:50	16:20	17:55

東舘線（東舘車庫⇒棚倉駅前）						
停留所	発着時刻					
東舘車庫	7:10	8:05	9:30	12:20	16:25	17:15
矢祭町役場	7:11	8:06	9:31	12:21	16:26	17:16
東舘	7:12	8:07	9:32	12:22	16:27	17:17
館本	7:13	8:08	9:33	12:23	16:28	17:18
中学校前	7:14	8:09	9:34	12:24	16:29	17:19
山野井	7:15	8:10	9:35	12:25	16:30	17:20
太子沢	7:15	8:10	9:35	12:25	16:30	17:20
戸塚	7:16	8:11	9:36	12:26	16:31	17:21
山崎中	7:17	8:12	9:37	12:27	16:32	17:22
山崎	7:18	8:13	9:38	12:28	16:33	17:23
大内沢	7:19	8:14	9:39	12:29	16:34	17:24
下石井仲	7:20	8:15	9:40	12:30	16:35	17:25
石井駅前	7:20	8:15	9:40	12:30	16:35	17:25
城主内	7:20	8:15	9:40	12:30	16:35	17:25
石井小学校前	7:21	8:16	9:41	12:31	16:36	17:26
館谷	7:21	8:16	9:41	12:31	16:36	17:26
柵の沢	7:22	8:17	9:42	12:32	16:37	17:27
黒助	7:23	8:18	9:43	12:33	16:38	17:28
上石井	7:25	8:20	9:45	12:35	16:40	17:30
若宮	7:26	8:21	9:46	12:36	16:41	17:31
道の駅はなわ	7:26	8:21	9:46	12:36	16:41	17:31
桜木町	7:26	8:21	9:46	12:36	16:41	17:31
代官町	7:27	8:22	9:47	12:37	16:42	17:32
台宿入口	7:28	8:23	9:48	12:38	16:43	17:33
大町	7:29	8:24	9:49	12:39	16:44	17:34
塙駅前	7:30	8:25	9:50	12:40	16:45	17:35
塙厚生病院	7:32	8:27	9:52	12:42	16:47	17:37
河原	7:34	8:29	9:54	12:44	16:49	17:39
米山下	7:35	8:30	9:55	12:45	16:50	17:40
久保内	7:36	8:31	9:56	12:46	16:51	17:41
清水	7:36	8:31	9:56	12:46	16:51	17:41
双の平入口	7:37	8:32	9:57	12:47	16:52	17:42
双の平	7:37	8:32	9:57	12:47	16:52	17:42
八槻下	7:38	8:33	9:58	12:48	16:53	17:43
八槻神社	7:38	8:33	9:58	12:48	16:53	17:43
近津小学校	7:40	8:35	10:00	12:50	16:55	17:45
近津駅前	7:40	8:35	10:00	12:50	16:55	17:45
豊岡入口	7:41	8:36	10:01	12:51	16:56	17:46
近津局前	7:42	8:37	10:02	12:52	16:57	17:47
鶴生	7:42	8:37	10:02	12:52	16:57	17:47
流れ下	7:43	8:38	10:03	12:53	16:58	17:48
流れ	7:43	8:38	10:03	12:53	16:58	17:48
棚倉営業所	7:44	8:39	10:04	12:54	16:59	17:49
棚倉警察署前	7:45	8:40	10:05	12:55	17:00	17:50
棚倉下町	7:46	8:41	10:06	12:56	17:01	17:51
鉄砲町	7:46	8:41	10:06	12:56	17:01	17:51
古町下	7:47	8:42	10:07	12:57	17:02	17:52
古町三丁目	7:47	8:42	10:07	12:57	17:02	17:52
古町二丁目	7:48	8:43	10:08	12:58	17:03	17:53
古町一丁目	7:48	8:43	10:08	12:58	17:03	17:53
棚倉小学校	7:49	8:44	10:09	12:59	17:04	17:54
新町	7:50	8:45	10:10	13:00	17:05	17:55
棚倉駅前	7:50	8:45	10:10	13:00	17:05	17:55

注）平日のみ運行。祝休日（土曜、日曜、祝日）を除く。
運賃）「東舘車庫」～「棚倉駅前」；大人940円

（出所：福島交通（株）ホームページ掲載の時刻表から抜粋し作成）

【図表 2.2.11】No.２　上茗荷線　時刻表

上茗荷線（東舘車庫⇒上茗荷）

停留所	発着時刻			
			※1	※2
東舘車庫	7:45	14:52	17:00	17:30
矢祭町役場	7:46	14:53	17:01	17:31
東舘	7:46	14:53	17:01	17:31
館本	7:47	14:54	17:02	17:32
中学校前	7:48	14:55	17:03	17:33
館本	7:49	14:56	17:04	17:34
東舘	7:50	14:57	17:05	17:35
児童福祉センター	7:51	14:58	17:06	17:36
滝の沢	7:52	14:59	17:07	17:37
江戸塚	7:54	15:01	17:09	17:39
小坂	7:55	15:02	17:10	17:40
新山下橋	7:56	15:03	17:11	17:41
町	7:57	15:04	17:12	17:42
関岡	7:58	15:05	17:13	17:43
新夢想橋	8:00	15:07	17:15	17:45
矢祭駅前	8:01	15:08	17:16	17:46
真木野	8:02	15:09	17:17	17:47
高地原入口	8:03	15:10	17:18	17:48
久保	8:04	15:11	17:19	17:49
谷地下	8:06	15:13	17:21	17:51
内川学校	8:08	15:15	17:23	17:53
内川	8:10	15:17	17:25	17:55
塩の平	8:12	15:19	17:27	17:57
歯朶平	8:15	15:22	17:30	18:00
滝平	8:17	15:24	17:32	18:02
塩の海入口	8:18	15:25	17:33	18:03
中茗荷	8:19	15:26	17:34	18:04
吉沢入口	8:20	15:27	17:35	18:05
上茗荷	8:22	15:29	17:37	18:07

※1　11/1-3/31 のみ運行
※2　4/1-10/31 のみ運行

上茗荷線（上茗荷⇒東舘車庫）

停留所	発着時刻		
上茗荷	7:05	8:40	15:31
吉沢入口	7:07	8:42	15:33
中茗荷	7:08	8:43	15:34
塩の海入口	7:09	8:44	15:35
滝平	7:10	8:45	15:36
歯朶平	7:12	8:47	15:38
塩の平	7:15	8:50	15:41
内川	7:17	8:52	15:43
内川学校	7:19	8:54	15:45
谷地下	7:21	8:56	15:47
久保	7:23	8:58	15:49
高地原入口	7:24	8:59	15:50
真木野	7:25	9:00	15:51
矢祭駅前	7:26	9:01	15:52
新夢想橋	7:27	9:02	15:53
関岡	7:29	9:04	15:55
町	7:30	9:05	15:56
新山下橋	7:31	9:06	15:57
小坂	7:32	9:07	15:58
江戸塚	7:33	9:08	15:59
滝の沢	7:35	9:10	16:01
児童福祉センター	7:36	9:11	16:02
東舘	7:37	9:12	16:03
館本	7:38	9:13	16:04
中学校前	7:39	9:14	16:05
館本	7:40	9:15	16:06
東舘	7:41	9:16	16:07
矢祭町役場	7:41	9:16	16:07
東舘車庫	7:42	9:17	16:08

注）平日のみ運行。祝休日（土曜、日曜、祝日）を除く。
運賃）「東舘車庫」～「上茗荷」；大人６７０円

（出所：福島交通（株）ホームページ掲載の時刻表から抜粋し作成）

【図表 2.2.12】No.３　中学校・宝坂線　時刻表

中学校・宝坂線（中学校前⇒追分）

停留所	発着時刻	
中学校前	14:40	17:10
館本	14:41	17:11
東舘	14:42	17:12
矢祭町役場	14:43	17:13
東舘小学校	14:44	17:14
清水内	14:46	17:16
日向内	14:48	17:18
竹の内	14:48	17:18
押立	14:50	17:20
入宝坂	14:52	17:22
市の沢	14:55	17:25
川岐	14:58	17:28
高野谷地	15:03	17:33
鶴ケ池	15:05	17:35
桶地	15:10	17:40
追分	15:15	17:45

中学校・宝坂線（追分⇒中学校前）

停留所	発着時刻	
追分	7:15	15:25
桶地	7:20	15:30
鶴ケ池	7:25	15:35
高野谷地	7:27	15:37
川岐	7:32	15:42
市の沢	7:35	15:45
入宝坂	7:38	15:48
押立	7:40	15:50
竹の内	7:42	15:52
日向内	7:42	15:52
清水内	7:44	15:54
東舘小学校	7:46	15:56
矢祭町役場	7:47	15:57
東舘	7:48	14:58
館本	7:49	15:59
中学校前	7:50	16:00

注）平日のみ運行。祝休日（土曜、日曜、祝日）を除く。
運賃）「中学校前」～「追分」；大人７８０円

（出所：福島交通（株）ホームページ掲載の時刻表から抜粋し作成）

【図表 2.2.13】№.4　矢祭中学校・大珙線　時刻表

矢祭中学校・大珙線
（中学校前⇒大珙明神）

停留所	発着時刻		
中学校前	14:10	16:10	18:40
舘本	14:11	16:11	18:41
東舘	14:12	16:12	18:42
矢祭町役場	14:13	16:13	18:43
東館駅	14:13	16:14	18:43
東舘車庫	14:14	16:16	18:44
小田川	14:15	16:18	18:45
矢祭ニュータウン前	14:16	16:19	18:46
矢祭ニュータウン	14:17	16:20	18:47
矢祭工業団地入口	14:19	16:22	18:49
中山	14:20	16:23	18:50
緑川	14:21	16:24	18:51
下関北	14:21	16:24	18:51
下関局前	14:22	16:26	18:52
下関小学校	14:23	16:27	18:53
下関南	14:23	16:27	18:53
ふれあい館前	14:24	16:28	18:54
仲町柏屋上関	14:25	16:30	18:55
上関	14:26	16:31	18:56
千本平	14:28	16:33	18:58
大珙下	14:30	16:35	19:00
大珙佐川屋	14:30	16:35	19:00
大珙道清	14:31	16:36	19:01
大珙明神	14:32	16:37	19:02

矢祭中学校・大珙線
（大珙明神⇒中学校前）

停留所	発着時刻			
		※		
大珙明神	6:50	8:05	14:35	16:40
大珙道清	6:51	8:06	14:36	16:41
大珙佐川屋	6:52	8:07	14:37	16:42
大珙下	6:52	8:07	14:37	16:42
千本平	6:54	8:09	14:39	16:44
上関	6:56	8:11	14:41	16:46
仲町柏屋上関	6:57	8:12	14:42	16:47
ふれあい館前	6:58	8:13	14:43	16:49
下関南	6:59	8:14	14:44	16:50
下関小学校	6:59	8:14	14:44	16:50
下関局前	7:00	8:15	14:45	16:51
下関北	7:01	8:16	14:46	16:53
緑川	7:01	8:16	14:46	16:53
中山	7:02	8:17	14:47	16:54
矢祭工業団地入口	7:03	8:18	14:48	16:55
矢祭ニュータウン	7:05	8:20	14:50	16:57
矢祭ニュータウン前	7:06	8:21	14:51	16:58
小田川	7:07	8:22	14:52	16:59
東舘車庫	7:08	8:23	14:53	17:01
東館駅	7:09	8:24	14:54	17:03
矢祭町役場	7:09	8:24	14:54	17:04
東舘	7:10	8:25	14:55	17:05
舘本	7:11	8:26	14:56	17:06
中学校前	7:12	8:27	14:57	17:07
※　学休日運休				

注）平日のみ運行。祝休日（土曜、日曜、祝日）を除く。
運賃）「中学校前」～「大珙明神」；大人540円

「大珙明神8:05発　中学校前行き」は、学校休校日は運休となる。その代替え便として、「矢祭中学校・矢祭ニュータウン線（矢祭ニュータウン8:20発　中学校前行き）」が学校休校日のみ運行されている。

（出所：福島交通（株）ホームページ掲載の時刻表から抜粋し作成）

【図表 2.2.14】№.5　矢祭中学校・矢祭ニュータウン線　時刻表

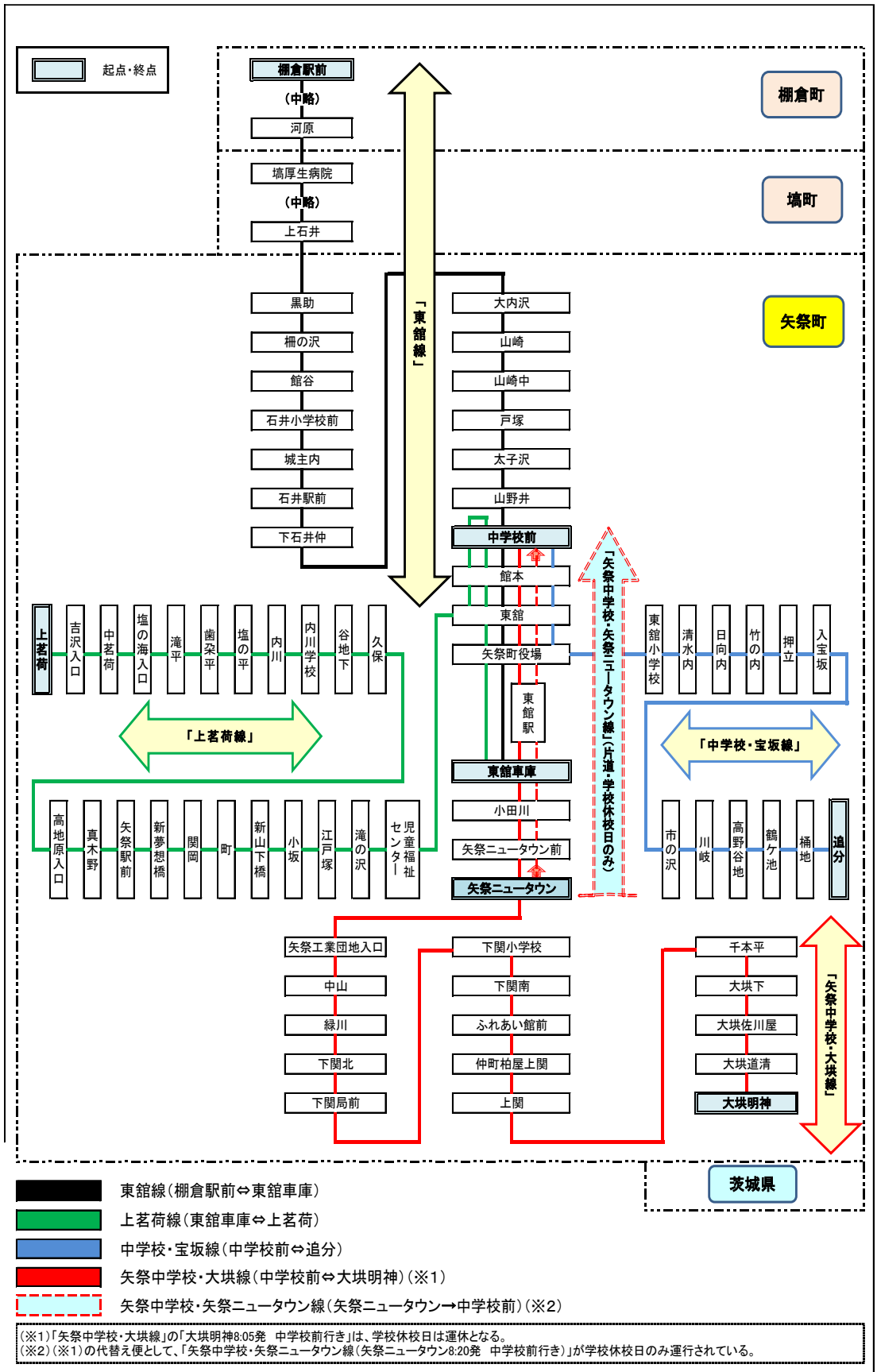
矢祭中学校・矢祭ニュータウン線
（矢祭ニュータウン→中学校前）

停留所	発着時刻（※）
矢祭ニュータウン	8:20
矢祭ニュータウン前	8:21
小田川	8:22
東舘車庫	8:23
東館駅	8:24
矢祭町役場	8:24
東舘	8:25
舘本	8:26
中学校前	8:27
※学休日のみ運行	

注）学休日のみ運行。祝休日（土曜、日曜、祝日）を除く。
運賃）「矢祭ニュータウン」→「中学校前」；大人220円

（出所：福島交通（株）ホームページ掲載の時刻表から抜粋し作成）

【図表 2.2.15】福島交通　バス路線図



（出所：福島交通（株）ホームページ掲載の時刻表をもとに作成）

過去 2 年間の路線バス運行実績は下表のとおりで、利用者数は「東舘線」が最も多く、平成 27 年度実績で 8,691 人（全路線の 36.8%）となっている。

しかし、全路線の利用者総数は 26,239 人から 23,588 人へと 2,651 人減少している。

また、収支率は 29.4%から 28.9%へと 0.5%下がっているが、全体の運送損益（補助金額）も 17,317,369 円から 17,135,584 円へと 181,785 円減少している。

なお、過去 2 年間の運行実績から利用者 1 人 1 回乗車あたりの運送損益を算出すると、平成 26 年度は収入が 275 円、費用が 935 円で運送損益が▲660 円、平成 27 年度は収入が 295 円、費用が 1,022 円で運送損益が▲727 円となっており、行政負担が増加している。

【図表 2.2.16】路線バス　運行実績

平成26年度

No.	路線名	運送費用（円）(A1)	運送収入(円) 運賃収入 (B1)	営業外収入 (C1)	計 (D1)	運送費用から運送収入を控除した額(補助金の額) (A1)-(D1)	収支率(%) (E1)	輸送人員数（人）(F1)
1	東舘線	6,710,415	1,196,229	32,492	1,228,721	5,481,694	18.3	9,197
2	上茗荷線	7,115,511	2,045,204	34,454	2,079,658	5,035,853	29.2	5,626
3	中学校・宝坂線	4,676,390	1,995,394	22,644	2,018,038	2,658,352	43.2	4,739
4	矢祭中学校・大坪線	5,988,896	1,840,266	28,999	1,869,265	4,119,631	31.2	6,622
5	矢祭中学校・矢祭ニュータウン線	48,081	26,009	233	26,242	21,839	54.6	55
合　計（収支率は平均値）		24,539,293	7,103,102	118,822	7,221,924	17,317,369	29.4	26,239

平成27年度

No.	路線名	運送費用（円）(A2)	運送収入(円) 運賃収入 (B2)	営業外収入 (C2)	計 (D2)	運送費用から運送収入を控除した額(補助金の額) (A2)-(D2)	収支率(%) (E2)	輸送人員数（人）(F2)
1	東舘線	6,593,603	1,112,028	16,275	1,128,303	5,465,300	17.1	8,691
2	上茗荷線	6,982,079	1,656,468	17,234	1,673,702	5,308,377	24.0	3,992
3	中学校・宝坂線	4,599,634	2,210,997	11,353	2,222,350	2,377,284	48.3	4,573
4	矢祭中学校・大坪線	5,878,592	1,905,108	14,510	1,919,618	3,958,974	32.7	6,299
5	矢祭中学校・矢祭ニュータウン線	48,594	22,825	120	22,945	25,649	47.2	33
合　計（収支率は平均値）		24,102,502	6,907,426	59,492	6,966,918	17,135,584	28.9	23,588

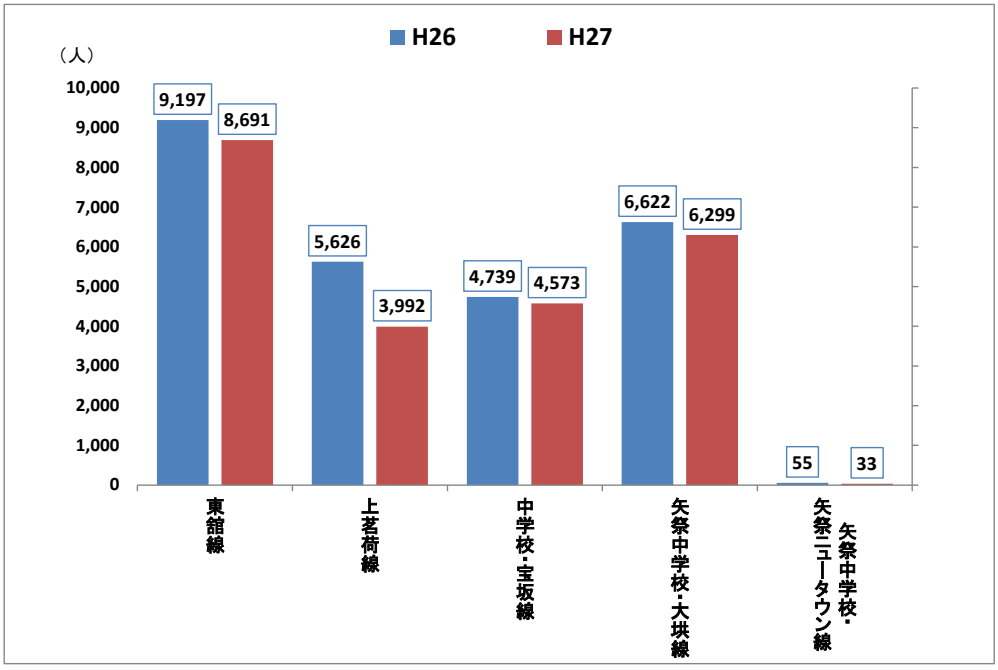
【年度比較】

No.	路線名	運送費用（円）(A2-A1)	運送収入(円) 運賃収入 (B2-B1)	営業外収入 (C2-C1)	計 (D2-D1)	運送費用から運送収入を控除した額(補助金の額) 【(A2-A1)】-【(D2-D1)】	収支率(%) (E3)	輸送人員数（人）(F3)
1	東舘線	▲ 116,812	▲ 84,201	▲ 16,217	▲ 100,418	▲ 16,394	▲ 1.2	▲ 506
2	上茗荷線	▲ 133,432	▲ 388,736	▲ 17,220	▲ 405,956	272,524	▲ 5.3	▲ 1,634
3	中学校・宝坂線	▲ 76,756	215,603	▲ 11,291	204,312	▲ 281,068	5.2	▲ 166
4	矢祭中学校・大坪線	▲ 110,304	64,842	▲ 14,489	50,353	▲ 160,657	1.4	▲ 323
5	矢祭中学校・矢祭ニュータウン線	513	▲ 3,184	▲ 113	▲ 3,297	3,810	▲ 7.4	▲ 22
合　計（収支率は平均値）		▲ 436,791	▲ 195,676	▲ 59,330	▲ 255,006	▲ 181,785	▲ 0.5	▲ 2,651

（出所：「矢祭町生活交通対策事業運行費補助金交付申請書兼実績報告書」をもとに作成）

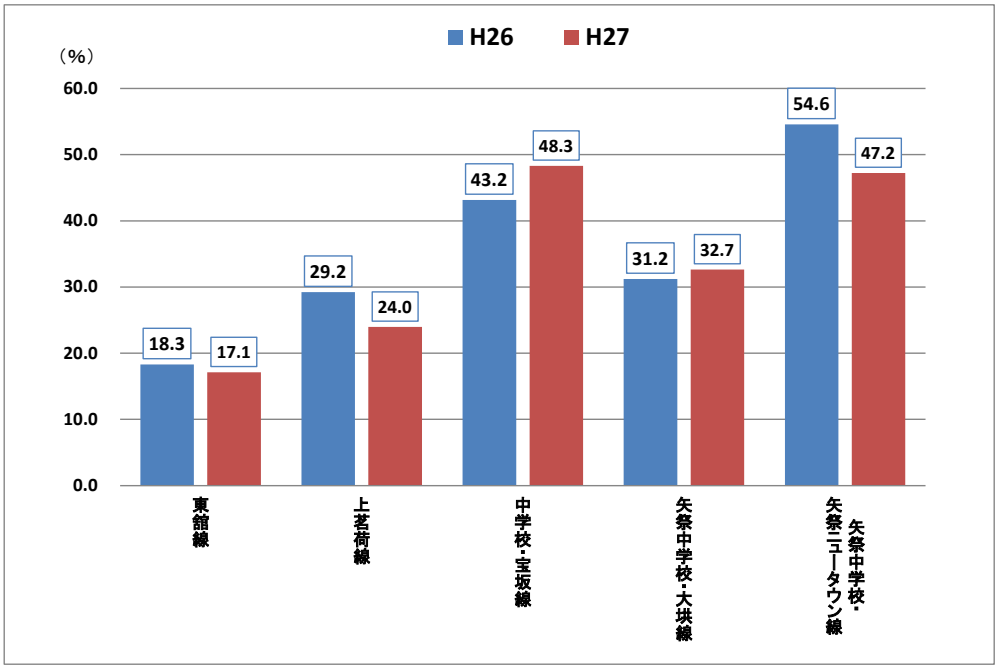
（※収支率（%）＝「運送収入／運送費用」×100 で算出）

【図表 2.2.17】路線バス「利用者数」の路線別内訳



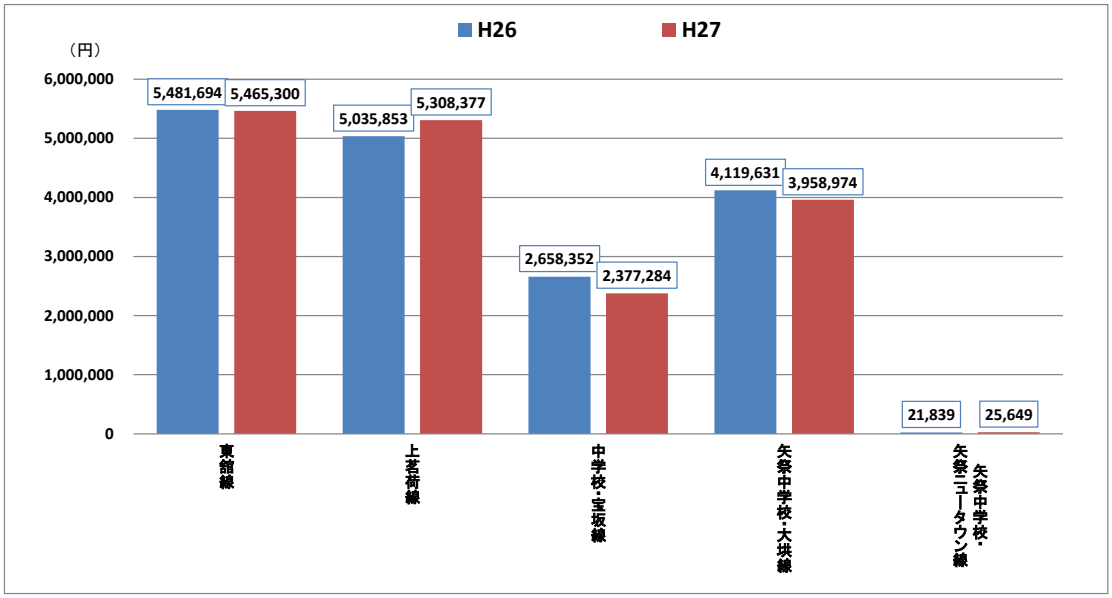
（出所：「矢祭町生活交通対策事業運行費補助金交付申請書兼実績報告書」をもとに作成）

【図表 2.2.18】路線バス「収支率」の路線別内訳



（出所：「矢祭町生活交通対策事業運行費補助金交付申請書兼実績報告書」をもとに作成）

【図表 2.2.19】路線バス「運送損益（補助金額）」の路線別内訳



（出所：「矢祭町生活交通対策事業運行費補助金交付申請書兼実績報告書」をもとに作成）

（３）小学校統合による路線バス運行時刻の変更計画

町には平成 26 年度に保育所・幼稚園を統合し開園した「やまつりこども園」、小学校が 5 校、中学校が 1 校あるが、急激な少子化の進行などにより、町内の小学校は複式学級をかかえる過小規模校が 3 校、各学年 1 クラスの小規模校が 2 校となっている。

このような状況の中、町は平成 28 年 4 月に現在 5 つある小学校を 1 校（現在の東舘小学校敷地に新校舎を建築中）とする統合計画を決定し、統合後の小・中学生の通学手段（路線バス、スクールバスの運行ルート、時間など）の見直しを進めている。

【図表 2.2.20】小学校統合による路線バス運行時刻変更予定表

【現行時刻】

中学校・宝坂線（追分⇒中学校前）

停留所	発着時刻	
追分	7:15	15:25
⇓	⇓	⇓
東舘小学校	7:46	15:56
⇓	⇓	⇓
中学校前	7:50	16:00

中学校・宝坂線（中学校前⇒追分）

停留所	発着時刻	
中学校前	14:40	17:10
⇓	⇓	⇓
東舘小学校	14:44	17:14
⇓	⇓	⇓
追分	15:15	17:45

上茗荷線（上茗荷⇒東舘車庫）

停留所	発着時刻		
上茗荷	7:05	8:40	15:31
⇓	⇓	⇓	⇓
中学校前	7:39	9:14	16:05
⇓	⇓	⇓	⇓
東舘車庫	7:42	9:17	16:08

上茗荷線（東舘車庫⇒上茗荷）

停留所	発着時刻			
			（冬）	（夏）
東舘車庫	7:45	14:52	17:00	17:30
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
中学校前	7:48	14:55	17:03	17:33
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
上茗荷	8:22	15:29	17:37	18:07

※(冬)･･･11/1-3/31 のみ運行、(夏)･･･4/1-10/31 のみ運行

矢祭中学校・大坪線（大坪明神⇒中学校前）

停留所	発着時刻			
		（注）		
大坪明神	6:50	8:05	14:35	16:40
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
東舘車庫	7:08	8:23	14:53	17:01
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
中学校前	7:12	8:27	14:57	17:07

※ 学休日運休

矢祭中学校・大坪線（中学校前⇒大坪明神）

停留所	発着時刻		
中学校前	14:10	16:10	18:40
⇓	⇓	⇓	⇓
東舘車庫	14:14	16:16	18:44
⇓	⇓	⇓	⇓
大坪明神	14:32	16:37	19:02

【平成28年4月1日～変更予定時刻】

中学校・宝坂線（追分⇒中学校前）

停留所	発着時刻	
	変更	変更
追分	7:10	15:37
⇓	⇓	⇓
矢祭小学校	7:41	16:08
⇓	⇓	⇓
中学校前	7:45	16:12

中学校・宝坂線（中学校前⇒追分）

停留所	発着時刻			
	変更	増発	変更（冬）	変更（夏）
中学校前	15:00	16:20	18:10	18:40
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
矢祭小学校	15:04	16:24	18:14	18:44
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
追分	15:35	16:55	18:45	19:15

※(冬)･･･11/1-3/31 のみ運行、(夏)･･･4/1-10/31 のみ運行

上茗荷線（上茗荷⇒中学校前）

停留所	発着時刻		
			変更
上茗荷	7:05	8:40	15:39
⇓	⇓	⇓	⇓
矢祭小学校	7:38	9:13	16:12
⇓	⇓	⇓	⇓
中学校前	7:42	9:17	16:16

上茗荷線（中学校前⇒上茗荷）

停留所	発着時刻				
		変更	増発	変更（冬）	変更（夏）
中学校前	7:45	15:00	16:15	18:10	18:40
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
矢祭小学校	7:49	15:04	16:19	18:14	18:44
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
上茗荷	8:22	15:37	16:52	18:47	19:17

※(冬)･･･11/1-3/31 のみ運行、(夏)･･･4/1-10/31 のみ運行

矢祭中学校・大坪線（大坪明神⇒中学校前）

停留所	発着時刻			
	変更	（注）		
大坪明神	7:05	8:05	14:37	16:47
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
矢祭小学校	7:26	8:26	14:58	17:08
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
中学校前	7:30	8:30	15:02	17:12

※ 学休日運休

矢祭中学校・大坪線（中学校前⇒大坪明神）

停留所	発着時刻				
		増発		変更（冬）	変更（夏）
中学校前	14:10	15:05	16:20	18:15	18:40
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
矢祭小学校	14:14	15:09	16:24	18:19	18:44
⇓	⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
大坪明神	14:35	15:30	16:45	18:40	19:05

※(冬)･･･11/1-3/31 のみ運行、(夏)･･･4/1-10/31 のみ運行

（出所：矢祭町作成「矢祭小学校統合によるバス運行対照表」(H27.12.15 現在)を参考に作成）

２－３．郵送アンケート調査

町では、町民の日常における移動目的、利用交通手段などの移動特性や町の公共交通に対するニーズや問題点を把握し、新たな公共交通体系整備のための課題を導き出すために、下記のとおり町民に対するアンケート調査を実施した。

【調査概要】

項　目	内　容
調査目的	町民の日常における移動目的、利用交通手段などの移動特性や、町の公共交通に対するニーズや問題点を把握し、新たな公共交通体系整備のための課題を導き出すため
調査対象	1,500 人 ※住民基本台帳を基に、16 歳以上の町民の中から 1,500 人を無作為に抽出
調査項目	①基本属性等について （※性別、年齢、住所、職業、世帯構成、免許の保有、運転の意向、世帯で所有する自動車の台数） ②普段の外出行動について （※目的、行き先、公共交通の利用頻度、移動手段） ③日常の買い物について （※行き先、頻度、出発・帰宅時間、移動手段） ④通院について （※行き先、頻度、出発・帰宅時間、移動手段） ⑤通勤・通学について （※行き先、出発・帰宅時間、移動手段） ⑥普段の外出時に困っていることについて ⑦町内の公共交通（路線バス・鉄道など）について （※満足しているか、満足していない場合の理由、今後の改善要望） ⑧町の支援による今後の路線バスの在り方について （※補助金交付の存知、今後の町の路線バスへの支援についての考え、意見・要望）
調査方法	自記式郵送調査
調査期間	平成 27 年 7 月 30 日（木）～平成 27 年 8 月 14 日（金）
回収状況	729 人（回収率 48.6%）

※1；以下アンケート結果分析における「地域区分」は下記のとおり。

No.	地域名	行政区内訳
1	東舘	山野井・金沢、舘本、桃ノ木、石田、上野内
2	小田川	小田川、ニュータウン中山
3	東山	宝坂、高野谷地、追分
4	三関	下関河内、上関河内、大坱、高野・山下
5	石井	中石井、下石井、戸塚
6	関岡	関岡
7	内川	真木野、内川、茗荷

※2；以下アンケート結果分析における「グラフ表示（%）」は、全て「不明回答」を除いて表示した。

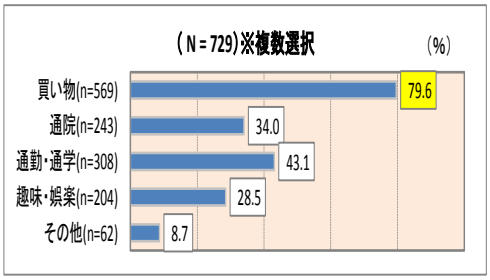
（１）普段の外出行動

①「目的」と「行き先」

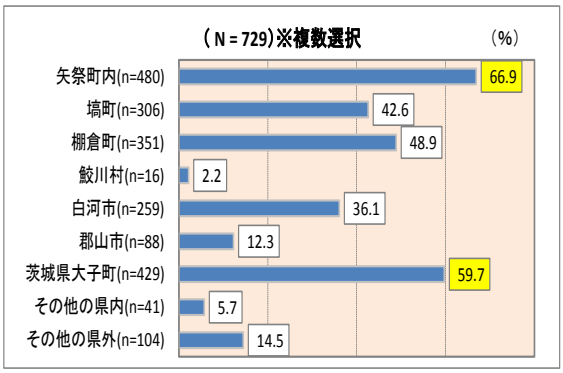
◆普段の外出目的は「買い物」が 79.6%（複数選択）で最も多い。
次いで「通勤・通学」が 43.1%、「通院」が 34.0%となっている。
◆外出で多い行き先は「矢祭町内」が 66.9%（複数選択）で最も多い。
次いで「大子町」が 59.7%（複数選択）となっている。

※以下、「グラフ表示（%）」は、全て「不明回答」を除いて表示

【図表 2.3.1】普段の外出目的



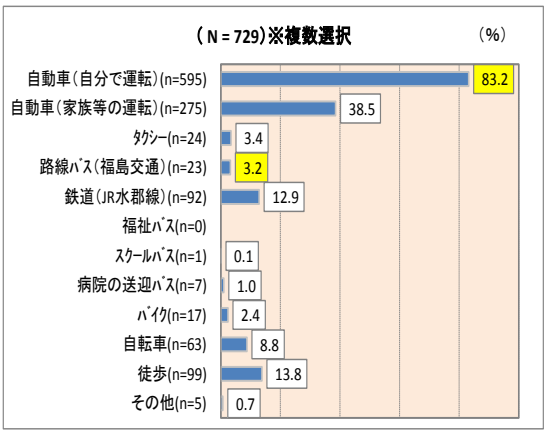
【図表 2.3.2】外出で多い行き先



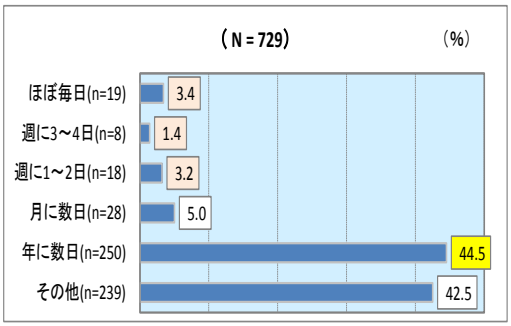
②「移動手段」と「公共交通の利用頻度」

◆外出時の移動手段は「自動車（自分で運転）」が 83.2%（複数選択）で最も多い。
なお、「路線バス（福島交通）」の利用は 3.2%（複数選択）にとどまっている。
◆外出時の公共交通利用頻度は「年に数日」が 44.5%で最も多い。
なお、「週に１日～ほぼ毎日利用する」はあわせて 8%で、１割に満たない。

【図表 2.3.3】外出時の移動手段



【図表 2.3.4】外出時の公共交通利用頻度



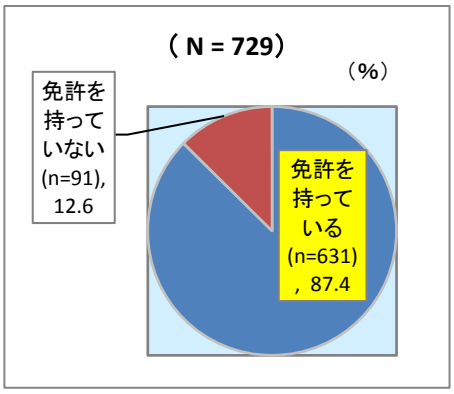
（２）運転免許の保有状況および運転継続の意向

◆運転免許は 87.4%が保有している。

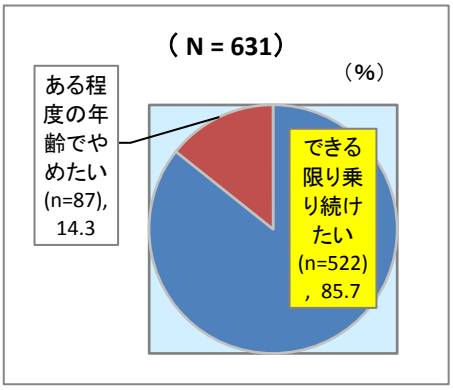
◆「今後の運転継続の意向」は「できる限り乗り続けたい」が 85.7%で最も多い。
次いで「ある程度の年齢でやめたい」が 14.3%となっている。

◆「運転をやめたい年齢」は「70～79 歳」が 66.7%で最も多い。
次いで「80～89 歳」が 29.3%となっている。

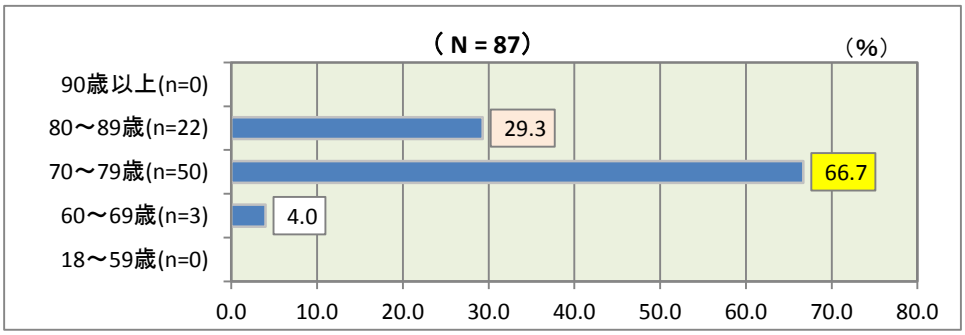
【図表 2.3.5】免許の保有状況



【図表 2.3.6】運転継続の意向について



【図表 2.3.7】運転をやめたい年齢



（３）具体的な外出の実態

①「日常の買い物」

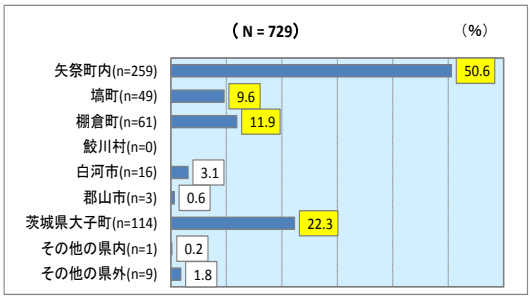
◆行き先は「矢祭町内」が 50.6%で最も多い。
次いで「大子町」が 22.3%、「棚倉町」が 11.9%、「塙町」が 9.6%となっている。

◆頻度は「週に 1～2 日」が 54.0%で最も多い。

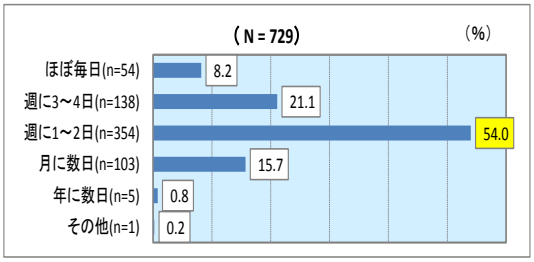
◆移動手段は「自動車（自分で運転）」が 83.5%（複数選択）で最も多い。
なお、「路線バス（福島交通）」の利用は 1.7%にとどまっている。

◆具体的な利用店舗は「リオン・ドール矢祭店」が 49.3%で最も多い。
次いで「エコス TAIRAYA 大子店」が 14.3%、「ヨークベニマル棚倉店」が 7.8%、「エコス塙店」が 4.8%となっている。

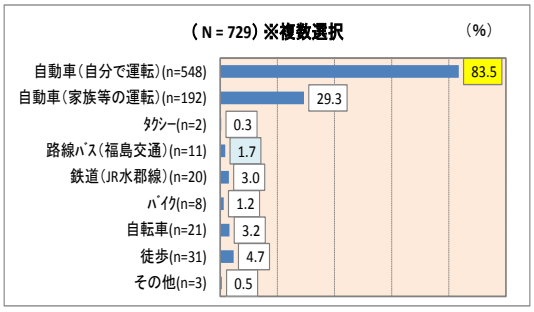
【図表 2.3.8】買い物で多い行き先



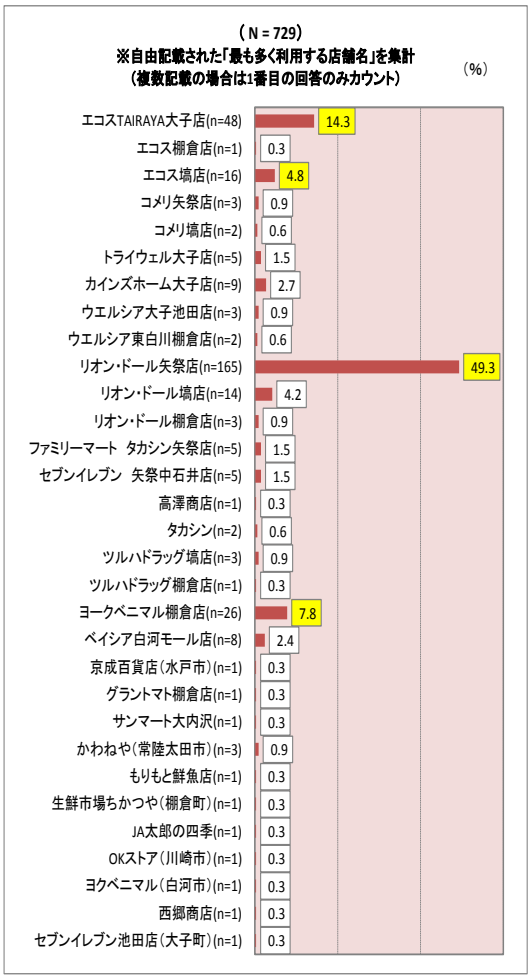
【図表 2.3.9】買い物の頻度



【図表 2.3.10】買い物の移動手段



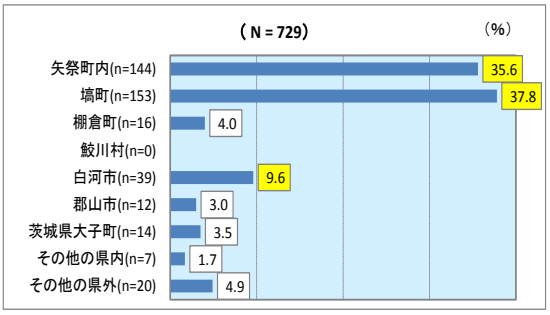
【図表 2.3.11】買い物で多く利用する店舗



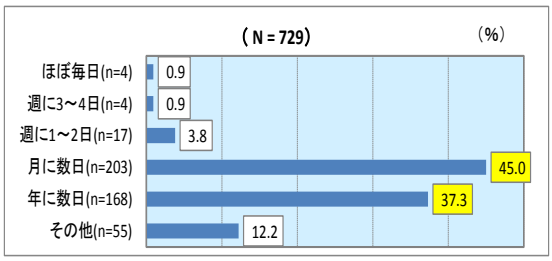
②「通院」

◆行き先は「塙町」が 37.8%で最も多い。
次いで「矢祭町内」が 35.6%、「白河市」が 9.6%となっている。
◆頻度は「月に数日」が 45.0%で最も多い。
次いで「年に数日」が 37.3%となっている。
◆移動手段は「自動車（自分で運転）」が 78.5%（複数選択）で最も多い。
なお、「路線バス（福島交通）」の利用は 3.3%、「病院の送迎バス」の利用は 2.0%にとどまっている。
◆具体的な医療機関は「塙厚生病院」が 39.8%で最も多い。
次いで矢祭町内の「木村医院」が 20.1%、「金沢医院」が 10.4%となっている。

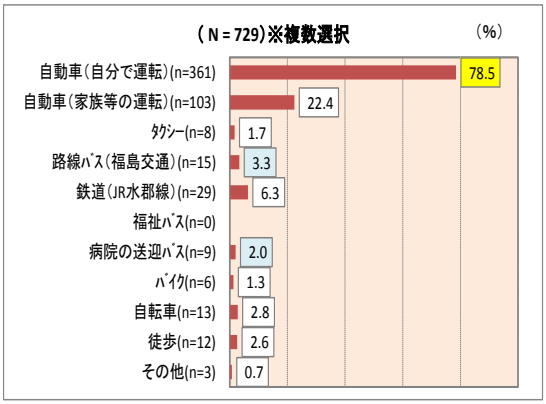
【図表 2.3.12】通院で多い行き先



【図表 2.3.13】通院の頻度



【図表 2.3.14】通院の移動手段

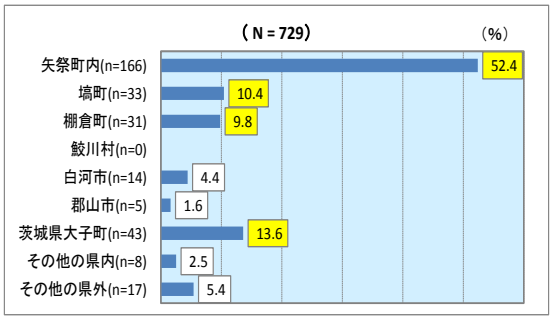


【図表 2.3.15】通院で多く利用する医療機関

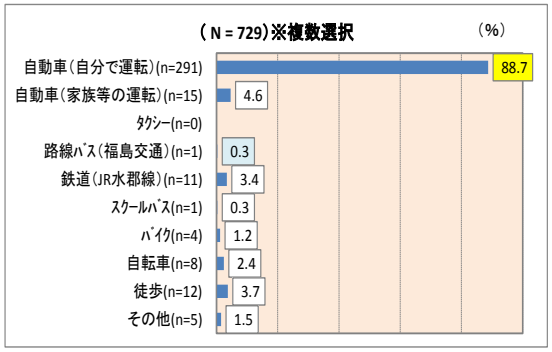
③「通勤・通学」

◆行き先は「矢祭町内」が 52.4%で最も多い。
　次いで「大子町」が 13.6%、「塙町」が 10.4%、「棚倉町」が 9.8%となっている。
◆移動手段は「自動車（自分で運転）」が 88.7%（複数選択）で最も多い。
　なお、「路線バス（福島交通）」の利用は 0.3%にとどまっている。
◆具体的な通勤先・通学先は「ＳＭＣ（株）」が 17.4%で最も多い。
　次いで「矢祭町役場」が 10.5%となっている。
◆高校生の通学先としては、郡山市の「日大東北高校・郡山萌世高校」、石川町の「学法石川高校」、茨城県大子町の「大子清流高校」などが挙げられた。

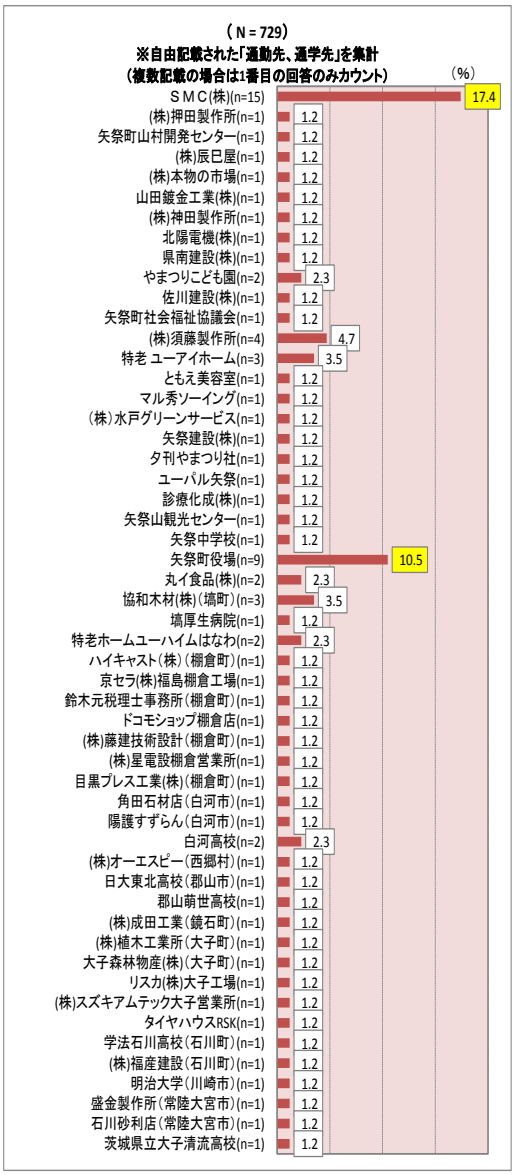
【図表 2.3.16】通勤・通学の行き先



【図表 2.3.17】通勤・通学の移動手段



【図表 2.3.18】通勤先・通学先



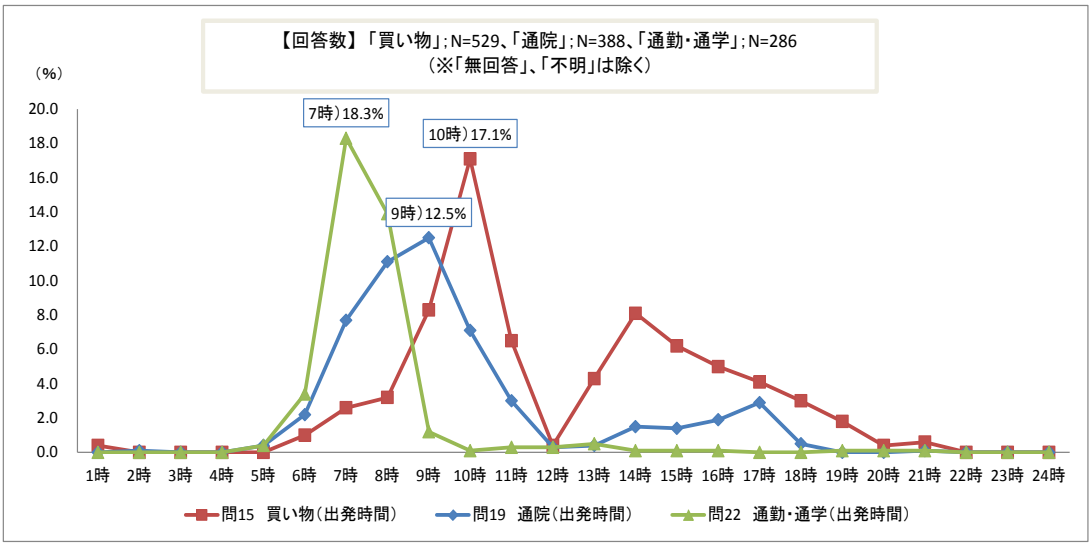
（４）移動する時間帯

①自宅を出発する時間（※「無回答」、「不明」は除いて分析）

◆「買い物」は 10 時台が 17.1%、「通院」は 9 時台が 12.5%、「通勤・通学」は 7 時台が 18.3%で最も多い。

◆「買い物」は 14 時にもピークがあり、午後の出発も比較的多い。

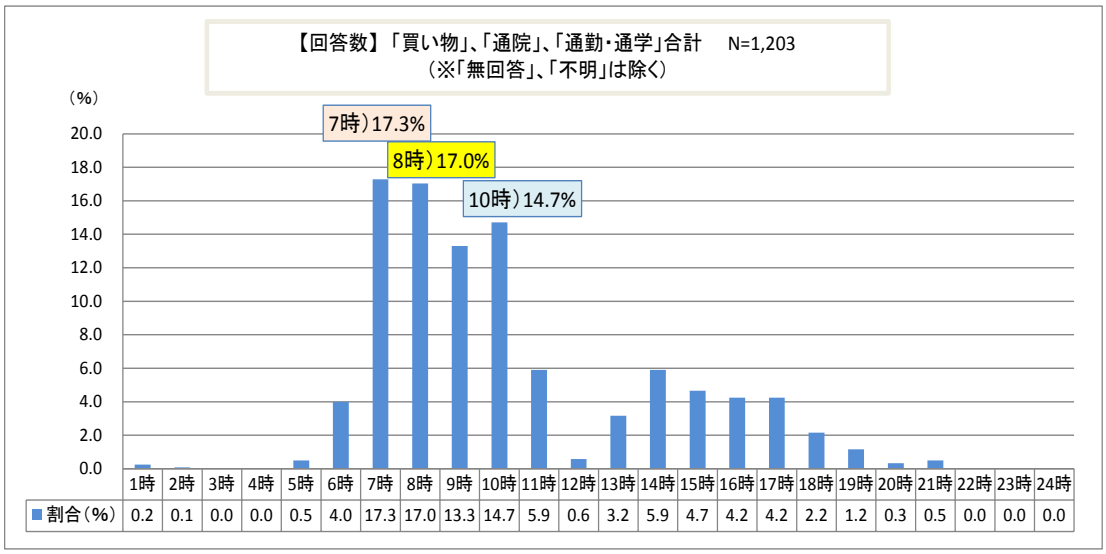
【図表 2.3.19】出発時間（目的別）



◆外出目的のトータルでは、7 時台が 17.3%で最も多い。

◆次いで、8 時台が 17.0%、10 時台が 14.7%となっている。

【図表 2.3.20】出発時間（トータル）



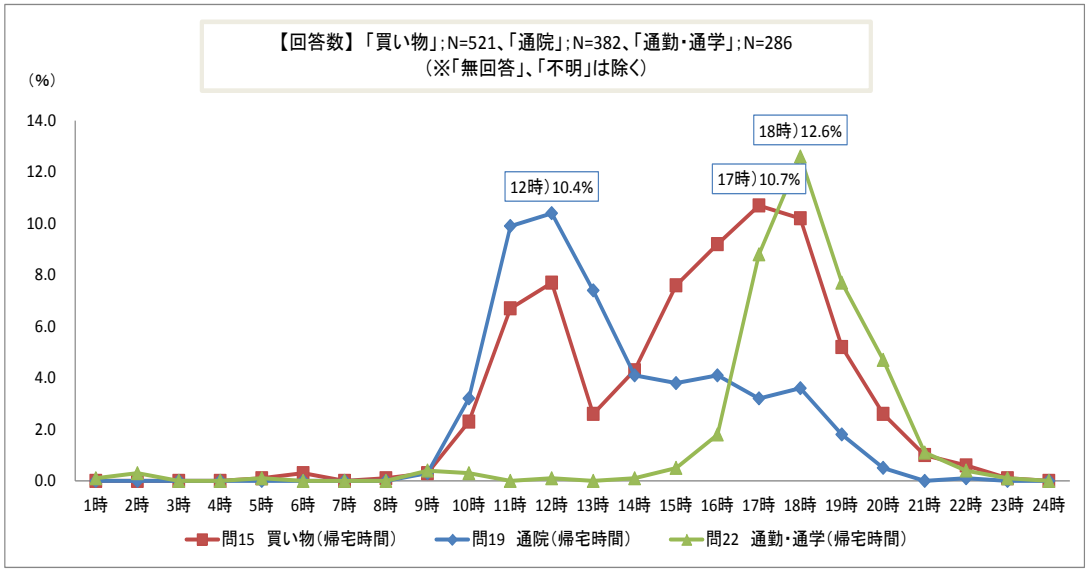
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
割合（%）	0.2	0.1	0.0	0.0	0.5	4.0	17.3	17.0	13.3	14.7	5.9	0.6	3.2	5.9	4.7	4.2	4.2	2.2	1.2	0.3	0.5	0.0	0.0	0.0

② 帰宅時間（※「無回答」、「不明」は除いて分析）

◆「買い物」は 17 時台が 10.7%、「通院」は 12 時台が 10.4%、「通勤・通学」は 18 時台が 12.6%で最も多い

◆「買い物」は 12 時台にもピークがある。

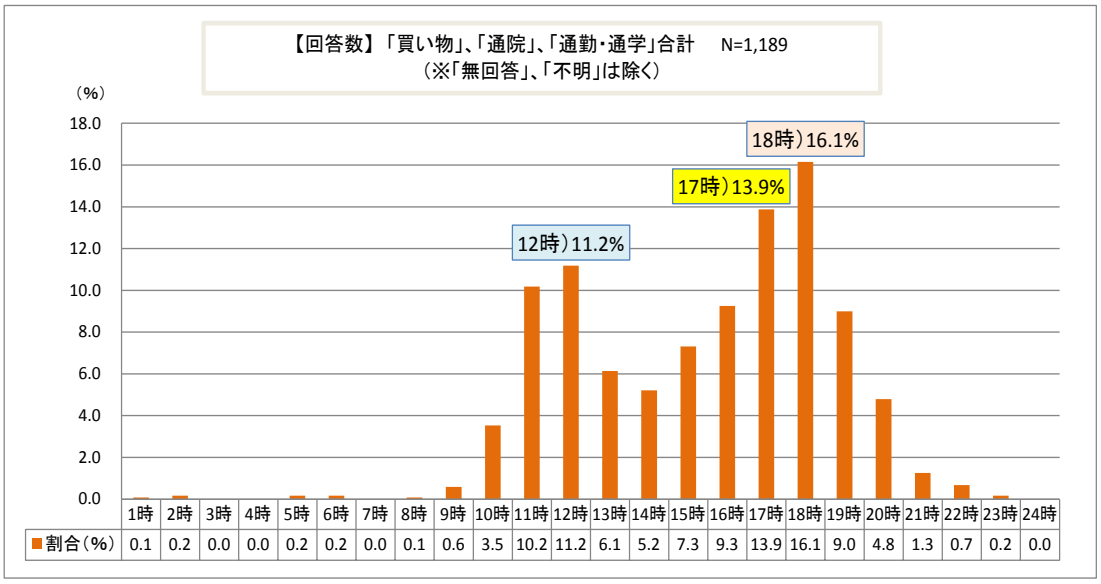
【図表 2.3.21】帰宅時間（目的別）



◆外出目的のトータルでは、18 時台が 16.1%で最も多い。

◆次いで、17 時台が 13.9%、12 時台が 11.2%となっている。

【図表 2.3.22】帰宅時間（トータル）



	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
割合（%）	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.6	3.5	10.2	11.2	6.1	5.2	7.3	9.3	13.9	16.1	9.0	4.8	1.3	0.7	0.2	0.0

（５）普段の外出で困っていること

①　町全体の傾向

◆「特に困ってはいない」が 77.0%（複数選択）で最も多い。

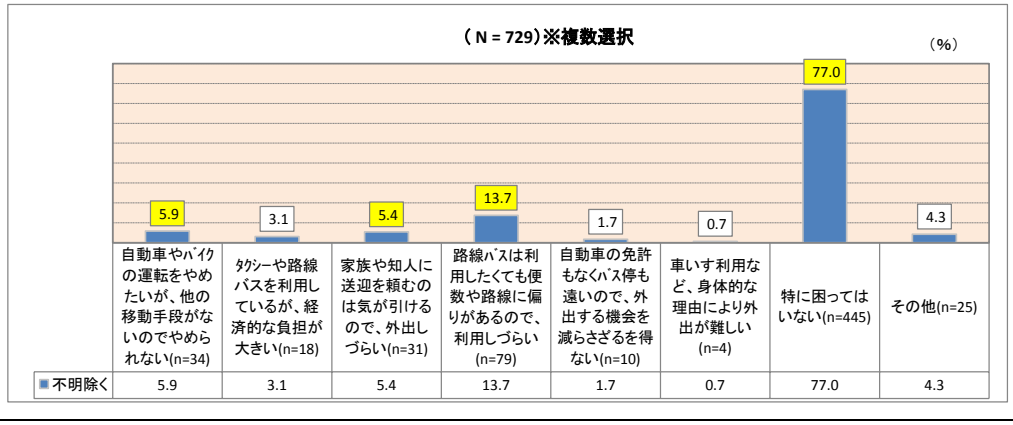
◆「普段の外出で困っている点」は、多い順に以下のとおり（全て複数選択）。

①「路線バスは利用したくても便数や路線に偏りがあるので、利用しづらい」・・・13.7%

②「自動車やバイクの運転をやめたいが、他の移動手段がないのでやめられない」・・・5.9%

③「家族や知人に送迎を頼むのは気が引けるので、外出しづらい」・・・5.4%

【図表 2.3.23】普段の外出で困っていること



②　地域別の傾向

◆「小田川地域」が「困っている点」として「路線バスは利用したくても便数や路線に偏りがあるので、利用しづらい」を最も多く挙げている（38.2%（複数選択））。

◆「小田川、東山地域」が「困っている点」として「自動車やバイクの運転をやめたいが、他の移動手段がないのでやめられない」を比較的多く挙げている。

【図表 2.3.24】普段の外出で困っていること（地域別比較）

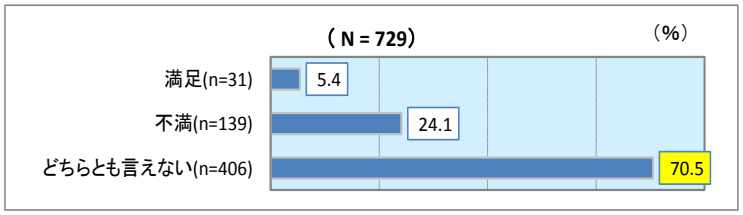
（%）		問3(1) 住所（地域別）							
		合計	東舘	小田川	東山	三関	石井	関岡	内川
問24 普段の外出で困っていること	全体	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	自動車やﾊﾞｲｸの運転をやめたいが、他の移動手段がないのでやめられない	**5.9**	2.3	**12.7**	**14.6**	3.8	**6.9**	2.0	2.6
	ﾀｸｼｰや路線バスを利用しているが、経済的な負担が大きい	3.1	3.1	7.3	2.4	2.6	2.3	2.0	3.9
	家族や知人に送迎を頼むのは気が引けるので、外出しづらい	**5.4**	6.1	9.1	2.4	6.4	1.5	5.9	7.8
	路線ﾊﾞｽは利用したくても便数や路線に偏りがあるので、利用しづらい	**13.7**	**14.5**	**38.2**	12.2	**10.3**	6.1	**9.8**	**15.6**
	自動車の免許もなくﾊﾞｽ停も遠いので、外出する機会を減らさざるを得ない	1.7	0.8	9.1	-	2.6	-	2.0	1.3
	車いす利用など、身体的な理由により外出が難しい	0.7	0.8	-	2.4	-	-	2.0	1.3
	特に困ってはいない	**77.0**	**77.9**	**50.9**	**75.6**	**75.6**	**85.5**	**82.4**	**77.9**
	その他	4.3	7.6	9.1	2.4	2.6	3.1	-	3.9

（６）町内の公共交通に関する満足度

① 町全体の傾向

◆町内の公共交通に関する満足度は「どちらとも言えない」が 70.5%で最も多い。
◆「不満」は 24.1%で、「満足」は 5.4%にとどまっている。

【図表 2.3.25】町内の公共交通に関する満足度



② 地域別の傾向

◆「小田川地域」のみ「満足」との回答がなく、「不満」が 44.1%で最も多い。
◆「東舘、東山、三関地域」が「不満」を比較的多く挙げている。

【図表 2.3.26】町内の公共交通に関する満足度（地域別比較）

（%）		問3(1) 住所（地域別）							
		合計	東舘	小田川	東山	三関	石井	関岡	内川
問25 町内の公共交通について満足か	全体	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	満足	5.3	4.5	-	10.0	5.0	7.4	5.5	5.3
	不満	24.0	**22.6**	**44.1**	**30.0**	**28.8**	19.8	10.9	18.7
	どちらとも言えない	70.7	72.9	55.9	60.0	66.3	72.7	83.6	76.0

（７）路線バスに関する具体的な不満

① 町全体の傾向

◆「利用したことがないのでわからない」が 52.4%（複数選択）で最も多い。

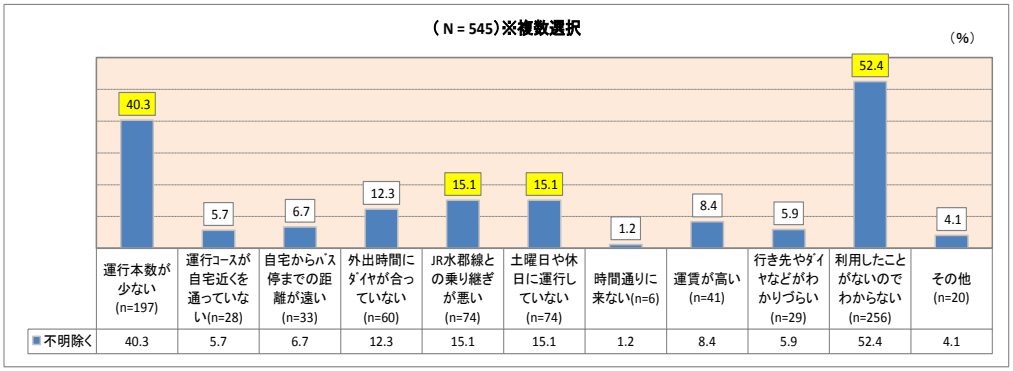
◆「路線バスに関する具体的な不満点」は、多い順に以下のとおり（全て複数選択）。

①「運行本数が少ない」・・・40.3%

②「JR 水郡線との乗り継ぎが悪い」・・・15.1%

②「土曜日や休日に運行していない」・・・15.1%

【図表 2.3.27】路線バスに関する具体的な不満



② 地域別の傾向

◆「小田川地域」のみ「運行本数が少ない」を 53.6%（複数選択）と最も多く挙げていて、「外出時間にダイヤが合っていない」も比較的多く挙げている。

◆「小田川、三関地域」は「JR 水郡線との乗り継ぎが悪い」を比較的多く挙げている。

◆「東山、内川地域」は「土曜日や休日に運行していない」を比較的多く挙げている。

【図表 2.3.28】路線バスに関する具体的な不満（地域別比較）

（%）		問3(1) 住所（地域別）							
		合計	東舘	小田川	東山	三関	石井	関岡	内川
問26 路線バスに関する具体的な不満	全体	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	運行本数が少ない	**41.3**	**39.7**	**53.6**	**40.0**	**38.2**	**41.4**	**30.2**	**33.9**
	運行ｺｰｽが自宅近くを通っていない	5.9	2.6	-	14.3	8.8	3.0	14.0	4.8
	自宅からﾊﾞｽ停までの距離が遠い	6.9	3.4	-	8.6	10.3	5.1	14.0	12.9
	外出時間にﾀﾞｲﾔが合っていない	12.6	8.6	**39.3**	11.4	5.9	5.1	9.3	11.3
	JR水郡線との乗り継ぎが悪い	**15.5**	9.5	**32.1**	11.4	**20.6**	10.1	14.0	16.1
	土曜日や休日に運行していない	**15.5**	14.7	17.9	**17.1**	17.6	12.1	4.7	**22.6**
	時間通りに来ない	1.3	-	3.6	-	-	2.0	-	3.2
	運賃が高い	8.6	9.5	8.9	14.3	2.9	11.1	4.7	6.5
	行き先やﾀﾞｲﾔなどがわかりづらい	6.1	6.9	19.6	-	1.5	1.0	11.6	3.2
	利用したことがないのでわからない	**53.7**	**56.9**	**50.0**	**45.7**	**48.5**	**50.5**	**62.8**	**51.6**
	その他	4.2	3.4	7.1	-	5.9	3.0	-	6.5

（８）今後、町内の公共交通に改善を要望する点

① 町全体の傾向

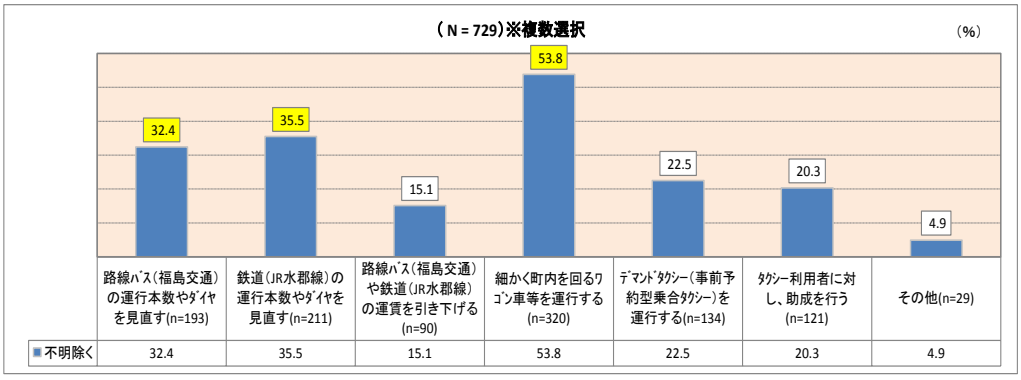
◆「町内の公共交通に改善を要望する点」は、多い順に以下のとおり（全て複数選択）。

①「細かく町内を回るワゴン車等を運行する」・・・53.8%

②「鉄道（JR 水郡線）の運行本数やダイヤを見直す」・・・35.5%

③「路線バス（福島交通）の運行本数やダイヤを見直す」・・・32.4%

【図表 2.3.29】町内の公共交通に改善を要望する点



② 地域別の傾向

◆全地域で「細かく町内を回るワゴン車等を運行する」が最も多い。

◆「三関地域」は「路線バス（福島交通）の運行本数やダイヤを見直す」を比較的多く挙げている。

◆「関岡地域」は「鉄道（JR 水郡線）の運行本数やダイヤを見直す」を比較的多く挙げている。

◆「小田川地域」は「デマンドタクシー（事前予約型乗合タクシー）を運行する」を比較的多く挙げている。

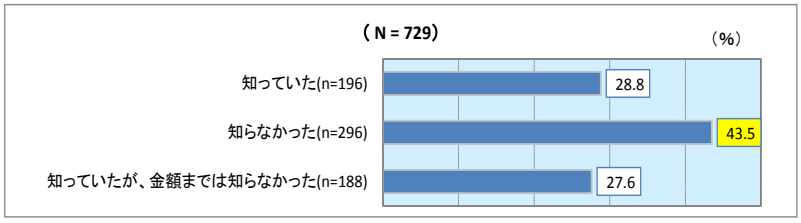
【図表 2.3.30】町内の公共交通に改善を要望する点（地域別比較）

（%）		問3(1) 住所（地域別）							
		合計	東舘	小田川	東山	三関	石井	関岡	内川
問27 今後、町内の公共交通をどう改善すれば良いか	全体	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	路線ﾊﾞｽ（福島交通）の運行本数やﾀﾞｲﾔを見直す	32.4	32.9	37.5	33.3	**41.0**	27.9	28.6	31.6
	鉄道（JR水郡線）の運行本数やﾀﾞｲﾔを見直す	**35.5**	38.5	37.5	24.4	28.2	38.0	**49.0**	29.1
	路線ﾊﾞｽ（福島交通）や鉄道（JR水郡線）の運賃を引き下げる	15.1	15.4	12.5	13.3	14.1	14.0	14.3	20.3
	細かく町内を回るﾜｺﾞﾝ車等を運行する	**53.8**	**47.6**	**60.7**	**60.0**	**57.7**	**45.7**	**55.1**	**62.0**
	ﾃﾞﾏﾝﾄﾞﾀｸｼｰ（事前予約型乗合ﾀｸｼｰ）を運行する	22.5	23.8	**46.4**	20.0	20.5	18.6	16.3	17.7
	ﾀｸｼｰ利用者に対し、助成を行う	20.3	16.1	35.7	17.8	21.8	14.7	26.5	24.1
	その他	4.9	5.6	7.1	4.4	1.3	7.0	2.0	3.8

（９）路線バス（福島交通）への補助金交付の存知

◆「知らなかった」が 43.5%で最も多く、「知っていた」は 28.8%にとどまっている。

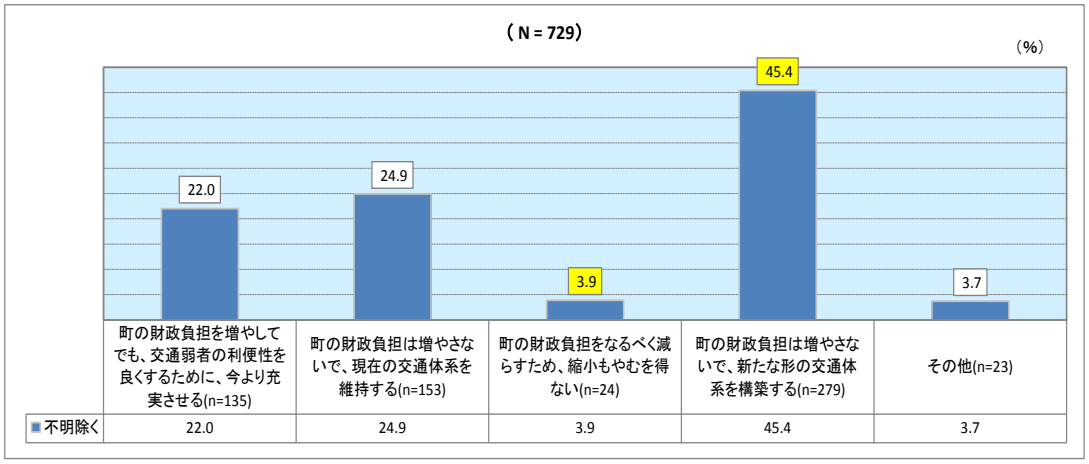
【図表 2.3.31】路線バス（福島交通）への補助金交付の存知



（10）町の路線バス（福島交通）への支援に関する考え方

◆「町の財政負担は増やさないで、新たな形の交通体系を構築する」が 45.4%で最も多い。

【図表 2.3.32】町の路線バス（福島交通）への支援に関する考え



２－４．路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査

町では、実際に広域生活バスを利用している方の詳しい状況、ニーズなどを把握するため、下記のとおり乗降調査（ヒアリング調査）を実施した。

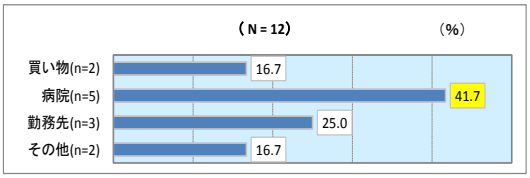
【調査概要】

項　目	内　容
調査目的	町内の路線バスを利用している方の状況、ニーズなどを把握するため
調査対象	20 人（うち有効回答 17 人） ※一部の重複乗車者、学生などは調査から除いている。
調査項目	①乗車路線について （※福島交通(株)の運行する 5 路線；「東舘線（東舘車庫⇔黒助)」、「上茗荷線（東舘車庫⇔上茗荷)」、「中学校・宝坂線（中学校前⇔追分)」、「矢祭中学校・大坪線（中学校前⇔大坪明神)」、「矢祭中学校・矢祭ニュータウン線（矢祭ニュータウン→中学校前)」） ②乗車・降車バス停について ③日常のバスを利用した行き先について ④利用しにくいと感じている点について ⑤バスの改善要望について ⑥矢祭町の公共交通に関する意見や要望について
調査方法	調査員（矢祭町職員）が路線バスに乗車し調査
調査期間	平成 27 年 9 月 14 日（月)、平成 27 年 9 月 15 日（火）
ヒアリング調査数	【9 月 14 日（月)】計 11 人（内 1 人は無回答） ①「東舘線」（上り）（東舘車庫→黒助）　0 人 ②「東舘線」（下り）（黒助→東舘車庫）　4 人 ③「中学校・宝坂線」（上り）（追分→中学校前）　1 人 ④「中学校・宝坂線」（下り）（中学校前→追分）　0 人 ⑤「矢祭中学校・大坪線」（上り）（中学校前→大坪明神）　4 人 ⑥「矢祭中学校・大坪線」（下り）（大坪明神→中学校前）　2 人（※） （※⑥のうち 1 人は重複乗車につき無回答） 【9 月 15 日（火)】計 9 人（内 2 人は無回答） ①「東舘線」（上り）（東舘車庫→黒助）　4 人 ②「東舘線」（下り）（黒助→東舘車庫）　0 人 ③「上茗荷線」（上り）（上茗荷→東舘車庫）　4 人（※） ④「上茗荷線」（下り）（東舘車庫→上茗荷）　1 人（※） （※③のうち 1 人は小学生につき無回答、④は重複乗車につき無回答）

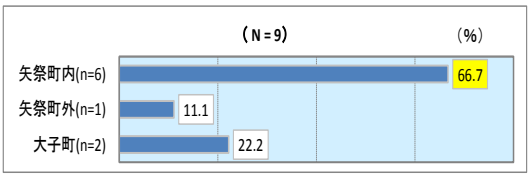
（１）路線バス（福島交通）の利用目的

◆目的は「病院」が 41.7%、行き先（市町村）は「矢祭町内」が 66.7%で最も多い。

【図表 2.4.1】バスの利用目的



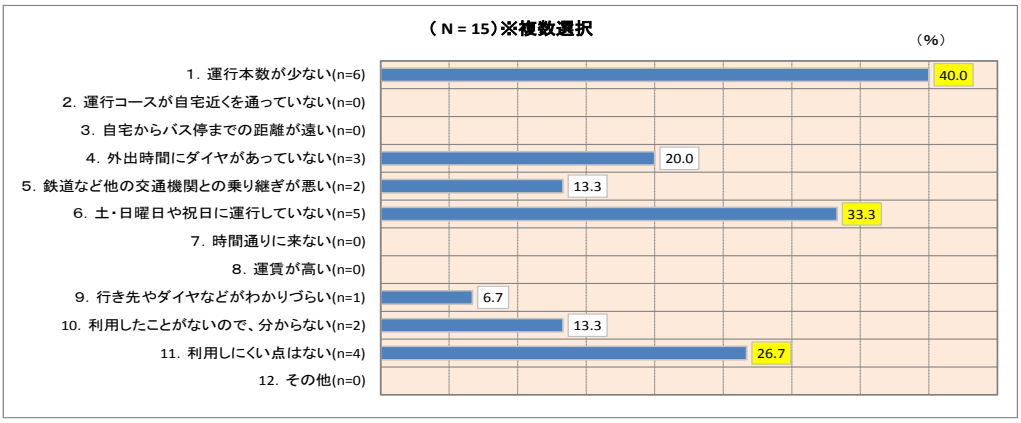
【図表 2.4.2】行き先（市町村）



（２）路線バス（福島交通）の利用しにくい点

◆路線バス（福島交通）の利用しにくい点は、多い順に以下のとおり（複数選択）。
①「運行本数が少ない」・・・40.0%
②「土・日曜日や祝日に運行していない」・・・33.3%
③「利用しにくい点はない」・・・26.7%

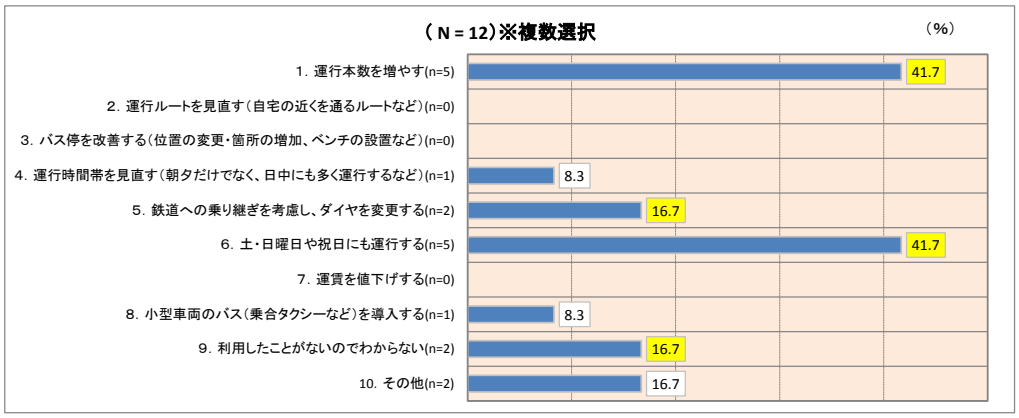
【図表 2.4.3】路線バス（福島交通）の利用しにくい点



（３）路線バス（福島交通）の改善してほしい点

◆路線バス（福島交通）の改善してほしい点は、多い順に以下の通り（複数選択）。
①「運行本数を増やす」・・・41.7%
①「土・日曜日や祝日にも運行する」・・・41.7%
③「鉄道への乗り継ぎを考慮し、ダイヤを変更する」・・・16.7%
③「利用したことがないのでわからない」・・・16.7%

【図表 2.4.4】路線バス（福島交通）の改善してほしい点



第３章　矢祭町の公共交通の現状と課題の整理

本章では、「町の概況」、「公共交通の現況」、「郵送アンケート調査」および「路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査」の結果から見える矢祭町の公共交通の現状と課題について整理する。

３－１．各視点からの課題

（１）町の概況

現状	①　町の人口は年々減少しているが 65 歳以上の高齢者人口は増加傾向にある。 ②　人口は国道 118 号・349 号沿い、およびＪＲ水郡線の沿線に集中している。 ③　町は久慈川沿いに広がる平坦地域と阿武隈・八溝山系に属する山間地域に大別され、これら地域間の標高差が大きい。 ④　町東部や西部の山間部を中心に、集落からバス停まで遠い地区がある。 ⑤　町民の従業・通学先は町内と近隣 2 町（棚倉町・塙町）で約 7 割を占める。 ⑥　従業・通学に用いる交通手段は自家用車が約 8 割を占める。 ⑦　町民 1 人あたりの車両保有台数は県平均を上回っている。
課題	学生の通学手段として、あるいは自家用車を持っていない方（特に高齢者）の日常の買い物や通院の手段としての地域公共交通を維持するだけでなく、町民の生活利便性向上に結び付く交通ネットワークの整備が求められている。

（２）公共交通の現況

現状	①　町を南北に走るＪＲ水郡線は水戸方面へ 1 日 8 本、郡山方面へ 1 日 9 本（いずれも運転日注意のダイヤは除く）運行されているが、1 時間当たり 1 本のダイヤもない状況にある。 ②　路線バスは福島交通により 5 路線運行されている。 ③　路線バスの収支率は平均で約 3 割にとどまっており、赤字分は県や町が財政負担を行って路線を維持している状況にある。 ④　町内のタクシー会社は矢祭観光タクシー１社である。 ⑤　小中学生のスクールバスは町北部の石井地区で運行されているが、追分・三関・高城方面は福島交通の路線バスを利用している。 ⑥　矢祭町社会福祉協議会が高齢者支援として「温泉サロンバス号」を週 4 日運行している。 ⑦　常陸太田市の藤井病院が通院患者向けに福祉バスを週 5 日運行している。
課題	①　ＪＲ水郡線および路線バスの運行ダイヤや運行本数の見直しなどによる、公共交通の利便性向上が求められている。 ②　路線バスは、利用者数を増加させ、効率的な運行を実施することによる、収支率の向上が求められている。 ③　平成 28 年 4 月からの小学校統合にあわせて、小中学生の効率的な通学手段の確保が求められている。 ④　高齢者を含めた交通弱者への公共交通サービスの整備が求められている。

（３）郵送アンケート調査の結果

現状 (結果)	①　普段の外出目的は「買い物」が 79.6%、移動手段は「自動車（自分で運転)」が 83.2%で最も多い。 ②　買い物の行き先は「矢祭町内」が 50.6%で最も多く、次いで「大子町」が 22.3%となっている。外出頻度は「週に 1～2 日」が 54.0%で最も多い。 ③　通院先は「塙町」が 37.8%で最も多く、次いで「矢祭町内」が 35.6%となっている。外出頻度は「月に数日」が 45.0%で最も多い。 ④　通勤・通学先は「矢祭町内」が 52.4%で最も多く、次いで「大子町」が 13.6%となっている。 ⑤　普段の外出で困っている点（「特に困ってはいない」を除く）は「路線バスは利用したくても便数や路線に偏りがあるので利用しづらい」が 13.7%で最も多く、路線バスの具体的な不満は「運行本数が少ない」が 40.3%で最も多い。 ⑥　現在の町の公共交通に関しては「満足」が 5.4%にとどまっている。 ⑦　今後の町の公共交通に対する改善要望は「細かく町内を回るワゴン車等を運行する」が 53.8%で最も多い。 ⑧　今後の町の路線バスへの支援については「町の財政負担は増やさないで、新たな形の交通体系を構築する」が 45.4%で最も多い。 ⑨　自由意見として「高校生など学生の通学が不便」が多く挙げられている。
課題	①　買い物や通院の際の効率的な交通手段の確保、充実化が求められている。 　なお、近隣自治体への外出も多いことから、町外（大子町や塙町など）への効率的な移動手段の確保も求められている。 ②　路線バスへの具体的な不満として「便数や路線の偏り」、「運行本数の少なさ」が多く挙げられていることから、路線バスの利便性向上が求められている。 ③　今後の町の公共交通に対する改善要望としては「細かく町内を回るワゴン車等を運行する」が最も多く挙げられていることから、町内の新たな公共交通ネットワークの検討・整備が求められている。 ④　町の路線バスへの支援については「町の財政負担は増やさず新たな形の交通体系を構築する」が最も多く挙げられていることから、多様な意見を踏まえつつも、より経済的で効率的な対策が求められている。 ⑤　町民が外出する際の移動手段は自家用車が約 8 割を占め公共交通を利用する割合は低いことから、未利用者に向けた利用意識の醸成が求められている。

（４）路線バス乗降調査時におけるヒアリング調査の結果

現状 (結果)	路線バスの改善してほしい点は「運行本数を増やす」および「土・日曜日や祝日にも運行する」が 41.7%で最も多く、次いで「鉄道への乗り継ぎを考慮し、ダイヤを変更する」が 16.7%となっている。
課題	郵送アンケート調査結果とほぼ同様の不満や改善要望が挙げられていることから、路線バスの更なる利便性の向上が求められている。

３－２．課題のまとめ

（１）町民の外出実態やニーズに沿った移動手段の確保に関する課題

①　現在、町民が外出する際の移動手段は自動車の利用が約８割を占めている。

しかし、町の人口は近年減少傾向にあり、今後も少子高齢化の進行が予測され、高齢者などの自動車を運転できない交通弱者の増加が見込まれる。

よって、高齢者などの交通弱者が自動車に過度に依存しなくても移動ができる、わかりやすく使いやすい移動手段の確保が求められている。

②　中学生まではスクールバスや路線バスの利用などにより、ある程度通学手段が確保されているが、高校生以上の学生については、郵送アンケート調査の結果からも通学時の移動手段について不満や悩みが多く挙げられている。

よって、高校生以上の学生が通学する際の移動手段の充実が求められている。

③　買い物や通院、通勤・通学などの町民の日常生活において、町と隣接する塙町や大子町との結びつきが強く、棚倉町や白河市・郡山市などへの外出機会も多い。

よって、町内での移動手段の確保はもとより、これら広域生活圏内におけるアクセス性の向上が求められている。

（２）町の公共交通ネットワークの整備に関する課題

①　ＪＲ水郡線および路線バスについては、その運行体制に関して不満が多く、特に「便数や路線の偏り」、「運行本数の少なさ」などが多く挙げられている。

よって、これらの不満点をなるべく解消することにより町民の外出実態やニーズに対応した運行体制を実現し、更なる利便性の向上を図ることが求められている。

②　町は平成 28 年 4 月からの小学校統合にあわせてスクールバスや路線バスの運行案を検討中であり、今後も小中学生などが、安全安心で効率的に通学できる移動手段の確保が求められている。

③　町の公共交通に対する改善要望として「細かく町内を回るワゴン車等を運行する」が最も多く挙げられていることから、既存の路線バスの運行体制の在り方も含め、町内の新たな公共交通ネットワークの検討・整備が求められている。

（３）町の公共交通の持続的な運営に関する課題

①　路線バスは利用者数が少なく運送費用を運送収入で賄えない状況にあり、赤字分は県や町が財政負担をして路線を維持している状況にある。

一方、郵送アンケート調査の結果から、町の路線バスへの支援については「町の財政負担は増やさず新たな形の交通体系を構築する」が最も多く挙げられている。

よって、路線バスは利便性の向上を図りつつ、経済的でより効率的な運行体制の在り方を検討し、収支率を改善していくことが求められている。

②　現在の町の公共交通は、行政や事業者相互の連携が図られているとは言い難い状況にあることから、町民を含めた関係者の連携・協力による一体的な取り組みが求められている。

第4章　先進的な参考事例

４－１．公共交通の種別・特徴

これまでに分析してきた矢祭町の現況と課題などから今後の公共交通の確保策を展望すると、有望な運送手段として、コミュニティバス、デマンドタクシー、公共交通空白地有償運送・福祉有償運送、地域住民らによる自家用車などの自主的運行などが想定される。

コミュニティバスとは、簡単に言えば、大型車両が多い路線バスなどが回りきれない地域を細かく巡回する小型バスで、通常は自治体運営（市町村運営有償運送）が多い。

さらに、より少数人数のタクシー利用に近い運送手段としてデマンドタクシー、NPO 法人などが交通空白地において当該地域の住民やその親族などの会員などに対して輸送サービスを提供する公共交通空白地有償運送、NPO 法人などが単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者などの会員に対してドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを提供する福祉有償運送、および地域住民らによる自主的運行などがあり、全国でさまざまな試みが行われている。

しかし、これらの運送手段を新たに導入するにあたっては、地域公共交通の状況を的確にとらえ、今後どのような移動手段の確保が必要なのか、地域住民や行政、交通事業者などが互いに知恵を出し合い検討を進めていくことが必要となる

本章では町の現状を踏まえ、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送などの先進的な試みを中心に参考となる事例をいくつか紹介したい。

【図表 4.1.1】主な生活交通手段の特徴

特徴	交通手段	対応する車両
利便性小・輸送人数大	路線バス	大型車両（50 人程度）
↕	スクールバス、福祉バス、コミュニティバス	中型車両（20 人程度）
	デマンド型乗合バス・タクシー	ジャンボ型（8 人程度） セダン型（4 人程度）
利便性大・輸送人数小	タクシー	セダン型（4 人程度）

【図表 4.1.2】運送種別のメリット・デメリット

種別	路線バス	市町村営バス （市町村運営有償運送）	委託バス （廃止代替バス）	デマンド型乗合タクシー
根拠法令	道路運送法 第 4 条許可	道路運送法 第 79 条登録	道路運送法 第 4 条許可	道路運送法 第 4 条許可
運行態様	定時定路線運行	定時定路線運行	定時定路線運行	不定期・エリア運行
メリット	定時運行であることから、利用者は時刻表通りの行動が可能となる。	運行エリアを絞り込むことができ、市町村の実情に合わせた運行が可能となる。	運行計画を市町村が練ることで、市町村の実情に合わせた運行が可能となる。	少需要型運行に最適。エリア運行、ドア・ツー・ドアの運行により、利便性が向上する。
デメリット	独立採算方式のため、需要がなければ廃止となる。地域協議会、地域公共交通会議の協議案件となるが、実情は事業者が主体的に決定。	既存のバス路線と競合することで利用者が激減する。運行計画を策定する市町村において、ノウハウ等が重要となる。	経費等については、バス事業者任せとなる。収支改善計画も市町村主体では困難となる。	主に事前予約制。また、一定の需要を超えると運行が困難となり、経費増につながる。IT 型については、システムのコストが多大。

（出所；福島県生活交通バスガイドブック（H23.3）から一部引用）

【図表 4.1.3】道路運送法における主なバスの運送種別（乗合型）

種類	概要
路線バス （バス事業者自主路線バス）	乗合バス事業者が運行する法 4 条許可（事業計画等）に基づき運行する乗合バス。運行態様は、主に路線を定めて決まった時間に運行する「路線定期運行」などがある。一部の路線では、関係自治体による公的資金により支えられている。
委託バス （廃止代替バス等含む）	法 4 条許可に基づく乗合バスのこと。運行態様は、主に路線を定めて決まった時間に運行する「路線定期運行」となる。バス事業者自主路線で、不採算等の理由により廃止になった路線を関係自治体が住民の足の確保のため、バス事業者等に運行を委託し、存続させた路線及び交通空白地域解消のために新規路線としてバス事業者等に運行を委託するバス。関係自治体による公的資金により支えられている。
市町村バス （市町村運営有償運送）	法 79 条登録に基づく市町村運営有償運送の乗合バス。運行態様は、主に路線を定めて定期的に運行する「路線定期運行」となる。市町村が運行主体となり、バス、タクシー事業者によって十分な運送サービスを提供できない場合で地域の関係者の合意（地域公共交通会議での合意）を得ていることを要件として、運行が認められる市町村直営バス。登録には有効期限があり、更新も可能である（2 年間）。（更新後は 3 年間）
デマンド型乗合タクシー （DRT:Demand Responsible Transport）	法 4 条許可に基づき、一般的には利用者の需要に応じて柔軟な運行を行う乗合タクシーのこと。運行態様は、主にエリアを定める「区域運行」となる。運行主体は様々だが、本県の場合は、全国でいち早くデマンド型乗合タクシー事業を実施した小高町商工会「e-まちタクシー」の影響もあり、商工会が運行主体となり実施している事例が多く見受けられる。配車の通信方式により、IT を活用した「IT 型」とタクシー無線等を利用する「非 IT 型」に大別される。 路線バスの相互補完、交通空白地域・不便地域の解消を目的に導入されるケースが多く、関係自治体の公的資金により支えられている。地域住民の生活と極めて密接で、公共性が高いこともあり、運行開始に当たっては地域住民、交通事業者、行政などから組織される「地域公共交通会議」での合意が求められている。利便性が高く低料金のため、既存の事業者の経営を圧迫することもあるので、導入に際しては、既存のバス・タクシー事業者と十分な協議が必要となる。
その他の交通手段	① ボランティア等による公共交通空白地有償運送 （※H27.4.1 から、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、名称が「過疎地有償運送」から変更された。） ② NPO 法人等による福祉有償運送 どちらも市町村運営有償運送と同様に法 79 条登録に基づく自家用有償旅客運送。②については、障がいを有し、他人の介助に寄らずに移動することが困難な場合に認められる運送手段。 公共交通空白地有償運送は、交通空白地において、地域住民の足を確保することを目的として輸送する手段。市町村運営有償運送と異なる点は、登録に当たり「地域公共交通会議」による合意ではなく「運営協議会」による合意が必要。また、運賃についても運営協議会による合意が必要となるが、営利を目的とした設定ができないことから全国的にも導入事例が少ないのが現状である。

（出所；福島県生活交通バスガイドブック（H23.3）から一部引用）

４－２．先行事例調査の結果

【伊達市地域公共交通の実態調査】

（１）調査概要

・調査年月日：平成 27 年 11 月 19 日（木）13:15－15:30

・調査先：伊達市総合政策課

・調査者：矢祭町町民福祉課職員 2 名、ふくしま自治研修センター職員 1 名

・調査目的：路線バスの再編とデマンド交通の拡充により地域公共交通空白地域の解消を図り、住民の生活利便性の向上を図っている伊達市の事例について調査し、今後の矢祭町の地域公共交通再編に活かすため。

（２）伊達市の概要

① 人口 61,428 人、高齢化率 32.5%（平成 27 年 11 月 1 日現在）、面積 265.12 ㎢

② 平成 18 年 1 月 1 日に伊達郡の伊達町、梁川町、保原町、霊山町、月舘町の 5 町が合併。

（出所：人口及び高齢化率は「福島県の推計人口（福島県統計課）」から引用）

（３）伊達市地域公共交通の検討過程

伊達市では、平成 19 年 10 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき平成 20 年 3 月に「伊達市地域公共交通活性化協議会」を設立し、長期的に持続できる公共交通の実現を目指す活動をスタートした。

その後、平成 21 年 3 月に「伊達市地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域別の「デマンド型乗合タクシー実証運行・本格運行」、「乗り合いバス路線の再編」などに取り組んできた。

また、平成 27 年 8 月に「伊達市地域公共交通網形成計画」の策定に至っている。

（４）伊達市地域公共交通の現況

① 市域北部の阿武隈急行、国道 349・399 号沿いに形成された伊達・保原・梁川地域の市街地を都市軸とし、霊山、月舘地域へと南部に郊外部、中山間地が広がる都市構造を鉄道、路線バス、デマンド交通が連絡。

② 福島市方面へはＪＲ・阿武隈急行・路線バス、仙台市方面へはＪＲ・阿武隈急行が広域交通網を形成。

③ 隣接町とは、阿武隈急行、路線バスで連絡。

④ 市内各地は、阿武隈急行、路線バス、定路線型デマンド交通、区域運行型デマンド交通で連絡され、生活拠点間は、一部の路線バス、定路線型デマンド交通が連絡。

⑤ 平成 20 年度以降の路線バスの再編、デマンド交通の拡充により、地域公共交通空白地域はない。

⑥ 観光拠点である霊山登山口付近までの地域公共交通はない。

（出所：「伊達市地域公共交通網形成計画（H27.8 伊達市地域公共交通活性化協議会）」から引用）

（５）デマンド交通の概要

伊達市のデマンド交通は、定路線型が 9 路線で 2～12 便、区域運行型が 5 地域 16 エリア（30～60 分間隔）で運行されている。

① 保原町商工会により「ほばらまちなかタクシー」、伊達市商工会により「霊山・月舘まちなかタクシー」および「梁川・伊達まちなかタクシー」が運行されている。

② いずれも利用登録（無料）・事前予約が必要で、予約時には自宅電話番号、利用者名、住所、発着地点を伝えて利用する。

③ 利用料は路線やゾーンによって異なる。

【図表 4.2.1】伊達市　デマンド交通の概要

名称	ほばらまちなかタクシー 「のってみっカー」	霊山・月舘まちなかタクシー	梁川・伊達まちなかタクシー
運営主体	保原町商工会	伊達市商工会	
運行地域	保原	霊山・月舘	梁川・伊達
運行区分	区域運行型	区域運行型・定路線型	区域運行型・定路線型
エリア・ 路線名	・まちなかエリア 外 4 エリア　計 5 エリア	＜霊山＞ 【区域運行型】 ・まちなかエリア 外4エリア　計5エリア(※) 【定路線型】 ・掛田・梁川線 外 2 路線　計 3 路線	＜梁川＞ 【区域運行型】 ・梁川まちなかエリア 外 3 エリア　計 4 エリア 【定路線型】 ・五十沢線 外 3 路線　計 4 路線
		＜月舘＞ 【区域運行型】 ・月舘エリア 外 1 エリア　計2エリア(※) 【定路線型】 ・新助待線	＜伊達＞ 【区域運行型】 ・伊達まちなかエリア 【定路線型】 ・伊達－保原線
予約方式	事前の利用登録が必要。事前予約は各情報センターへ電話により行う。		
利用料金	・「ほばらまちなかタクシー」・・・200～300 円 ・「霊山・月舘まちなかタクシー」・・・300～500 円 （ただし、霊山地区内の隣接エリアへの移動は 700 円） ・「梁川・伊達まちなかタクシー」は 300～500 円 （ただし、梁川地区内の他エリアへの移動は 1,000 円）		

（※「霊山まちなか月舘エリアは共通」）
（出所：「伊達市地域公共交通網形成計画（H27.8 伊達市地域公共交通活性化協議会）」から一部抜粋し作成）

（６）デマンド交通の利用状況

① デマンド交通の利用者数は年間約 69,000 人。なお、保原の利用が年間約 35,000 人で多く、梁川・伊達と霊山・月舘が約 17,000 人で近年横ばいである。

② 利用者のほとんどが高齢者・固定客である。

③ 梁川・伊達地域、霊山・月舘地域ともに、方部から各地域のまちなかエリアまでの 500 円区間の利用が最も多い。

③ 定路線型と区域運行型の混在により、乗車ルールや料金がわかりにくいものになっている。

④ 商業や医療などの機能が弱い月舘地域では、定路線型から路線バスに乗り換えて移動する必要がある。

（７）地域公共交通の課題

① まちづくりに対応する地域公共交通の課題

ア）“健幸都市”の目指す都市構造に適応した地域公共交通網を形成することが必要。

② 地域公共交通ネットワークとしての課題

ア）市民の広域移動や観光客の来訪に対応する広域交通と地域交通の円滑な連絡が必要。

イ）生活サービス機能が弱い地域から生活拠点への地域公共交通サービスの充実が必要。

ウ）鉄道、路線バス、デマンド交通の多様な地域公共交通機関の役割分担と連絡が必要。

エ）地域内路線バス、定路線型・区域運行型デマンド交通の重複・混在している運行の効率化が必要。

③ 市民の日常生活における外出の課題

ア）後期高齢者の増加に対応し、安全で、わかりやすく、使いやすいお出かけ支援が必要。

イ）定路線型地域公共交通では、市民の生活行動やニーズに対応した運行時刻・経路への再編が必要。

④ 地域公共交通の運行体制の課題

ア）デマンド交通の地域での違い、わかりにくい運行形態や運賃、利用ルールの再編が必要（特に予約窓口が伊達市商工会と保原町商工会に分かれており、乗り継ぎの場合、予約が別々に必要になるケースがある。また、乗車ルールや料金が路線や地域によって異なるなど、利用者にとってわかりにくいデマンド交通となっていることから、統一化を図りルールや料金の情報提供を行うなど、わかりやすいデマンド交通への改善が求められる）。

イ）行政、交通事業者、市民の協働による地域公共交通事業の展開が必要

⑤ 地域公共交通の持続的な運営の課題

ア）民間交通事業者と共生する地域公共交通運営が必要。

イ）財政負担増加を見据えた、不採算路線の運行見直し、運賃体系の見直し、利用促進が必要。

（８）地域公共交通網形成に向けた施策の方向性

① 鉄道と路線バスによる地域の骨格をなす地域公共交通体系の再編

② 市民の生活に適応し、わかりやすく、使いやすい、デマンド交通サービスの提供

③ 地域が主体となった新たな地域公共交通システムの導入

④ 都市間交通と地域内交通の交通結節点の機能強化

⑤ デマンド交通の運営体制の改善

⑥ 地域公共交通の利用促進

（９）まとめ

以上が伊達市地域公共交通網形成計画の主な内容である。特にデマンド交通については、「定路線型デマンド交通を再編し、区域運行型に一本化」、「区域運行型デマンド交通の区域内の 3 ゾーンへの見直しと利用ルールの見直し・厳格化」を目指していて、更なる利便性の向上を図るとしている。

４－３．国内の参考事例

（１）コミュニティバス関連

「コミュニティバス」とは、「地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に計画し運行を確保するバスのこと」とされていて、市町村自らが道路運送法の規定による「自家用有償旅客運送者の登録」を受けて行う市町村運営有償運送の形態が多い。

【事例No.１】福島県会津若松市（町内会が運営主体となる住民コミュニティバス）

◆「住民の熱意が原動力！おでかけの足～さわやか号～」

場所	福島県会津若松市	**運営主体**	金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会
モード	コミュニティバス	**法令**	道路運送法第４条
取組背景	・ 会津若松市の金川町（かながわまち）・田園町（でんえんちょう）町内会の地域は道幅が狭く路線バスの運行がない公共交通機関の「空白地帯」で、人口密度や高齢化率が高く、市中心部の北西に位置する約 1,080 世帯、2,800 人が暮らす町であり、住民の“生活の足”が不足していた。 ・ 路線バスの運行を求める住民の声はかねてから根強く、平成 23 年 7 月からの 1 年間、コミュニティバスの実証実験運行が行われたが、1 日当たりの乗客は 4～8 人程度にとどまり、バス事業者の本格運行は実現できなかった。それでも地元住民は口コミによる利用者の拡充運動などバスを再び運行させる活動を継続させ、平成 26 年 7 月に両町内会やバスの利用希望者で組織する「金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会」を設立した。 ・ その後、協議会が市や会津乗合自動車（会津バス）の協力を得て、平成 26 年 11 月 4 日から運行を開始した。		
事業概要	**● 事業目的** ・ 持続的かつ円滑なコミュニティバスの運行を通じ、将来にわたり、金川町・田園町住民の買い物、通院、社会活動等の生活の足を守り、もって住民がいつまでもいきいきと暮らすことのできる地域づくりにつなげることを目的とする。 **●市全体の目的・効果** ・ 新規路線と既存路線バスとの連携によるバスネットワーク全体の活性化。 ・ 他の公共交通空白地域での交通システム導入検討の推進。 ・ 高齢者の外出機会増加による買物弱者支援、健康増進などへの波及効果。 ・ バスへの乗合や利用促進活動による地域内での声かけ・見守り機能の向上。 ・ バス運行を通じた地域と事業者・行政との連携・協働の推進。 **● 事業内容** ・ 公共交通空白地域の一つである金川町・田園町において、地域住民が組織する運営協議会が主体となり、会津乗合自動車に委託しバスを運行する。 ・ 金川町・田園町町内と神明通り、竹田病院間の運行。 ・バスの愛称は「さわやか号」で、15 人乗りで月～木曜日の週 4 日、1 日 3 便運行。 ・ 運賃は 1 回乗車　大人 300 円/小人 150 円。1 か月会員券（2,500 円）。		

<table>
<tr><td>効果と負担</td><td>

● 効果
・ 運行の実績（平成 26 年 11 月～12 月）
運行日数 31 日、延べ便数 93 便、利用者数 505 人
1 日当たりの利用状況 16.3 人（3 便）
● 運行費用に係る運営協議会、交通事業者及び市の基本的役割
・ 運営協議会の運行収入の確保
運営協議会は、当面 3 カ年度は、運行費用の 20%に当たる運行収入を確保（基準収益額）。
・ 交通事業者による間接費用の負担
交通事業者が負担するのは、主に保険代、税金、減価償却費等から構成される間接費用。
・ 市による一部補助
市は、運営協議会に対し、経常費用から経常収益（ただし、経常収益が基準収益額に満たない場合は基準収益額）を差し引いた額から国庫補助金及び交通事業者の間接費用負担額を控除した額を限度として、予算の範囲内で補助。

</td></tr>
<tr><td>役割分担</td><td>

<table>
<tr><td>金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会</td><td>＜バスの運営＞
・運行計画の検討、継続的改善
・利用促進策の企画、実施
・基準収益の確保、協賛・寄付募集活動
・補助金事務</td></tr>
<tr><td>会津乗合自動車株式会社</td><td>＜バスの運行＞
・法手続き及び乗合旅客運送の実施
・バス停留所の整備、維持管理
・運行費用の一部負担</td></tr>
<tr><td>会津若松市企画政策部
地域づくり課</td><td>＜事業運営への協力＞
・関係機関との連絡調整
・各種調査、分析
・運行費用の一部補助</td></tr>
</table>

● 協働のポイント
・ 地区の特性・実情を熟知する住民が組織する協議会が主体となり、運行内容の検討や収益確保等へ自立的に取り組み、それに対し交通事業者及び行政が連携・協力しながら、地域ニーズや需要量に合った、将来にわたり持続可能なバスの運行を目指している。

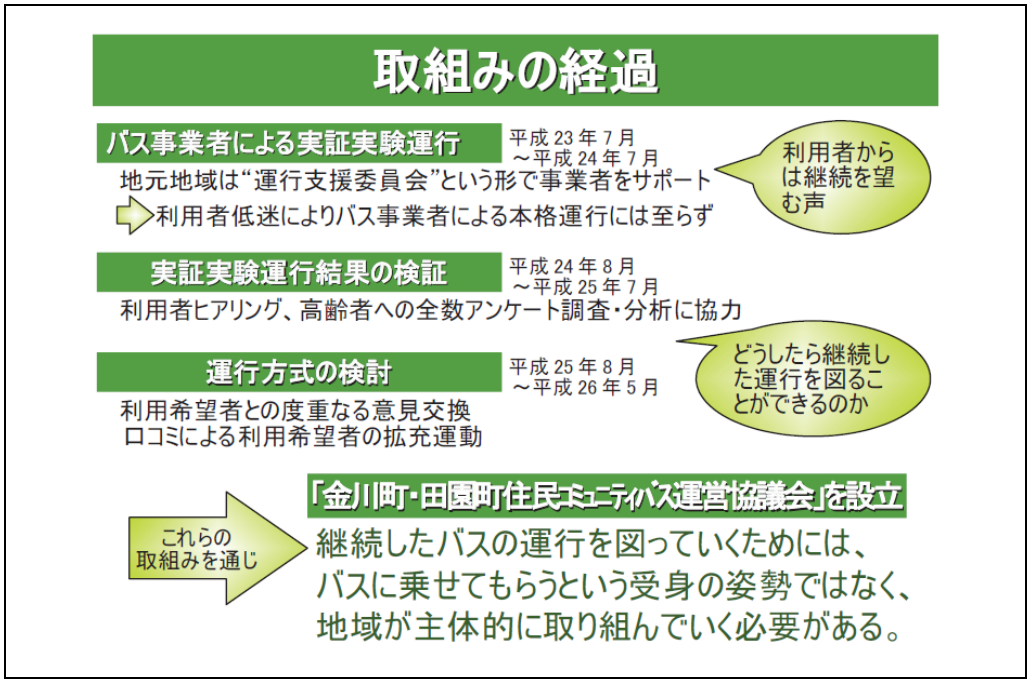
</td></tr>
<tr><td>創意工夫・
知見・教訓</td><td>

● 当事例のポイント
・ 地域（協議会）が主体となって取り組んでいる（毎月、協議会を開催）。
・協議会には町内会や各団体の代表者だけでなく、実際のバス利用者が参加している。
・ 費用や補助等の限られた条件の中で、地域の事情を熟知する住民（協議会）が主体となり、需要に見合った運行量と、自分達がより利用しやすいルートやダイヤ等の運行内容について決めた。
・ 利用促進等について、地域が主体的に行っている。
・ 協議会は収支の 20%について運賃等で必ず確保することを約束している。
・ 市や交通事業者だけでなく、近隣の町内会や地元の大手スーパー等の支援を受けるなど、地域ぐるみで支援がされてきている。

</td></tr>
<tr><td>担当部署、
参考 URL</td><td>会津若松市企画政策部地域づくり課　℡0242-39-1202
参考 URL：会津若松市 HP
http://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2014103000063/</td></tr>
</table>

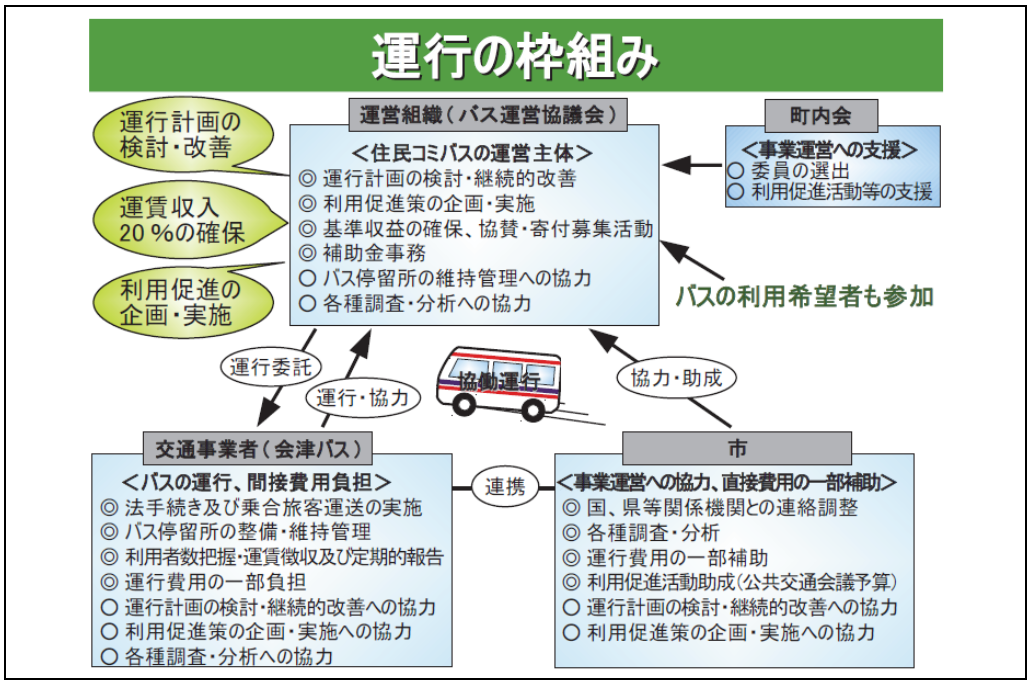
（出所；会津若松市 HP、「金川、田園町内会で「バス運行」スタート 商店街など巡る」『福島民友ニュース』2014 年 11 月 5 日 minyu-net、「論説 若松の住民バス」『福島民報新聞』2014 年 11 月 21 日朝刊から一部引用して記載）

【図表 4.3.1】会津若松市金川町・田園町コミュニティバス運行までの取組み経過



（出所；会津若松市提供資料より一部抜粋）

【図表 4.3.2】会津若松市金川町・田園町コミュニティバス運行の枠組み



（出所；会津若松市提供資料より一部抜粋）

【図表 4.3.3】会津若松市金川町・田園町コミュニティバス利用促進の取り組み

（出所；会津若松市提供資料より一部抜粋）

【事例№.２】福島県白河市（公共施設、駅、病院、商業施設等を巡回する市内循環バス「こみねっと」）

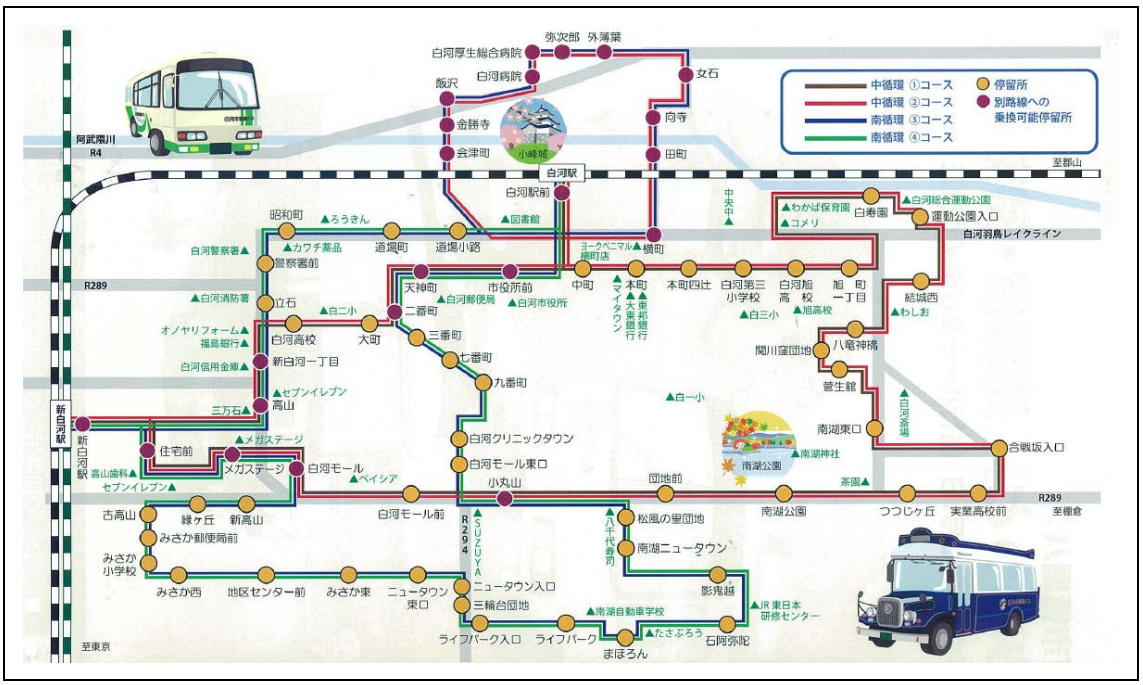
◆市中心部の公共施設や商業施設などを利用する市民の利便性向上を目指す地域内循環路線

場所	福島県白河市	運営主体	白河市
モード	コミュニティバス	法令	道路運送法第 4 条
取組背景	・ 白河市では、公共施設、駅、商業施設、中心市街地、住宅団地等を結ぶ交通アクセスを確保し、学生や高齢者等、交通弱者の利便性の向上や地域間交通の円滑化を図ることを目的に、平成 19 年 10 月から市中心部において、均一料金の循環バスの運行を開始した。 ・ 平成 21 年 4 月からは、白河市内に住所を有する満年齢 70 歳以上の方や、身体障がい者手帳等をお持ちの方を対象に、循環バスが無料で利用できる「ふれあいパス」を導入。また、平成 22 年 10 月には、お得な回数券を導入し、循環バスの利用促進に努めた。 ・ 平成 24 年 4 月からは、通学に配慮したルートの「中循環」、買い物に配慮したルートの「南循環」の 2 系統に路線を分割。平成 25 年 4 月からは土曜日の運行を開始し、利便性の向上を図った。 ・ 平成 27 年 8 月からは、JR 東北本線を境とした北側地域における公共交通空白地域の解消と、同地域に立地する総合医療機関へのアクセスを確保するため、中循環、南循環の一部路線を延長し、新たに北循環ルートを追加した。 ・ 財源として、福島県市町村生活交通対策事業運行費補助金及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の交付を受けている。		
事業概要	○運賃：おとな（中学生以上）200 円、こども（小学生）100 円、乳幼児無料		

	○運行日：月曜日～土曜日 ※12 月 29 日～1 月 3 日は運休。 ※月曜日～金曜日が祝日の場合は運休（土曜日と 2 月 11 日は運行）。 ※中循環・南循環ともに、土曜日の最終便は運休。 ○回数券：100 円券 11 枚つづり　1,000 円 ○乗換券：こみねっとの別路線（中循環から南循環または南循環から中循環）に乗換える場合は「乗換券」を発行。また、次に掲げるバス停から「白河駅前」まで利用する場合は利用区間が制限されるため「乗継券」を発行。 ※「乗換券」及び「乗継券」は発行された当日に限り乗換え後のこみねっとの運賃に代えて使用することができる。先に乗車した路線で運賃を清算する際に乗務員へ申し出る。乗換え後の路線では「乗換券」及び「乗継券」は発行しない。 ≪乗継券の交付対象区間≫ 会津町・金勝寺・飯沢・白河病院・白河厚生総合病院・弥次郎・外薄葉・女石・向寺・田町・横町のいずれかのバス停から「白河駅前」を利用する場合 ○ふれあいパス：「ふれあいパス」の提示により、こみねっとが無料で利用できる。 ※「ふれあいパス」は、こみねっと、表郷地域巡回バス、大信地域自主運行バス、東地域巡回バス以外の路線バスには使用できない。 ≪交付対象者≫ ・白河市内に住所を有する満年齢 70 歳以上の方 ・身体障がい者手帳、療育手帳または精神障がい者保健福祉手帳をお持ちの方 ・自動車運転免許証を自主返納した証明書をお持ちの方
効果	● 効果 ・平成 27 年度（H26.10～H27.9）：乗車人数 45,688 人、運賃収入 1,204,800 円。 ・市内中心部における通勤通学、通院、買い物等に利用されていて、日常生活の足として親しまれている。公共交通空白地域の解消、高齢者や学生等交通弱者のモビリティ確保などの効果が得られている。 ・ 利用者は年々増加しているが、その内訳はふれあいパスによる利用者の増加によるもので、現金による利用者は減少していることから、運賃収入は減少傾向にある。
創意工夫・知見・教訓	● わかりやすい情報の提供 ・ 路線延長に伴い、新たな経路図・時刻表を作成し、循環バス車内や沿線の公共施設、商業施設、医療機関等に配置して市民への周知を図っている。 ● 白河市循環バス利用実態調査の実施 ・ より利便性の高い循環バスの運行をめざし、利用者の属性や利用目的、利用区間等についての実態調査を実施し、利用者のニーズの把握に努めることとしている。
連絡先、参考 URL 等	連絡先：白河市市長公室 企画政策課 政策推進係 電話 0248-22-1111（内線 2326） 参考 URL：白河市ホームページ「こみねっと（市循環バス）をご利用ください」 http://www.city.shirakawa.fukushima.jp/view.rbz?nd=375&ik=1&pnp=107&pnp=373&pnp=374&pnp=375&cd=1837

（出所；白河市 HP「公共交通」、第 13 回白河市地域公共交通活性化協議会資料）

【図表 4.3.4】白河市「こみねっと」路線図（H27.8.1 改正）



（出所；白河市 HP「こみねっと（市循環バス）をご利用ください」より一部抜粋）

【図表 4.3.5】白河市「こみねっと」時刻表（H27.8.1 改正）

中循環 ①コース

白河駅前	9:15	14:50
中町	9:17	14:52
本町	9:18	14:53
本町四辻	9:19	14:54
白河第三小学校	9:20	14:55
白河旭高校	9:21	14:56
旭町一丁目	9:22	14:57
白寿園	9:25	15:00
運動公園入口	9:27	15:02
結城西	9:29	15:04
八竜神橋	9:30	15:05
関川窪団地	9:33	15:08
菅生館	9:34	15:09
南湖東口	9:35	15:10
合戦坂入口	9:37	15:12
実業高校前	9:38	15:13
つつじヶ丘	9:39	15:14
南湖公園	9:40	15:15
団地前	9:42	15:17
小丸山	9:43	15:18
白河モール前	9:43	15:18
白河モール	9:46	15:21
メガステージ	9:48	15:23
住宅前	9:50	15:25
新白河駅	9:52	15:27
高山	9:54	15:29
新白河一丁目	9:54	15:29
白河高校	9:55	15:30
大町	9:55	15:30
二番町	9:56	15:31
天神町	9:57	15:32
市役所前	9:58	15:33
白河駅前	10:01	15:36

中循環 ②コース

白河駅前	6:55 (6:55)	11:10	13:00	16:30
市役所前	6:57 (6:57)	11:12	13:02	16:32
天神町	6:58 (6:58)	11:13	13:03	16:33
二番町	6:59 (6:59)	11:14	13:04	16:34
大町	6:59 (6:59)	11:14	13:04	16:34
白河高校	7:00 (7:00)	11:15	13:05	16:35
新白河一丁目	7:01 (7:01)	11:16	13:06	16:36
高山	7:02 (7:02)	11:17	13:07	16:37
新白河駅	7:04 (7:04)	11:20	13:10	16:40
住宅前	7:05 (7:05)	11:21	13:11	16:42
メガステージ	7:07 (7:07)	11:23	13:13	16:44
白河モール	7:09 (7:09)	11:26	13:16	16:46
白河モール前	7:10 (7:10)	11:27	13:17	16:47
小丸山	7:10 (7:10)	11:27	13:17	16:47
団地前	7:11 (7:11)	11:28	13:18	16:48
南湖公園	7:12 (7:12)	11:29	13:19	16:49
つつじヶ丘	7:13 (7:13)	11:30	13:20	16:50
実業高校前	7:14 (7:14)	11:32	13:22	16:51
合戦坂入口	7:15 (7:15)	11:33	13:23	16:52
南湖東口	7:17 (7:17)	11:35	13:25	16:54
菅生館	7:18 (7:18)	11:36	13:26	16:55
関川窪団地	7:21 (7:21)	11:39	13:29	16:58
八竜神橋	7:23 (7:23)	11:41	13:31	17:00
結城西	7:24 (7:24)	11:42	13:32	17:01
運動公園入口	7:26 (7:26)	11:44	13:34	17:03
白寿園	7:27 (7:27)	11:46	13:36	17:04
旭町一丁目	7:29 (7:29)	11:48	13:38	17:06
白河旭高校	7:30 (7:30)	11:49	13:39	17:07
白河第三小学校	7:31 (7:31)	11:50	13:40	17:08
本町四辻	7:32 (7:32)	11:51	13:41	17:09
本町	7:33 (7:33)	11:52	13:42	17:10
中町	7:35 (7:35)	11:54	13:44	17:12
白河駅前	7:38 (7:38)	11:58	13:48	17:16
会津町	7:41 (7:41)	12:01	13:51	
金勝寺	7:43 (7:43)	12:03	13:53	
飯沢	7:44 (7:44)	12:04	13:54	
白河病院	7:52 (7:50)	12:07	13:57	
白河厚生総合病院	7:54 (7:52)	12:09	13:59	
弥次郎	7:55 (7:52)	12:10	14:00	
外薄葉	7:56 (7:53)	12:11	14:01	
女石	7:59 (7:54)	12:13	14:03	
向寺	8:01 (7:56)	12:15	14:05	
田町	8:02 (7:58)	12:16	14:06	
横町	8:04 (7:59)	12:18	14:08	
白河駅前	8:10 (8:04)	12:21	14:11	

※ 土曜日の最終便は運休となります。
※（ ）土曜日の始発便はダイヤが変わります。
※ 天候や道路状況等により、時刻表どおりの運行ができない場合があります。
あらかじめご了承ください。

南循環 ③コース

白河駅前	6:40 (6:40)	9:45	15:50
市役所前	6:42 (6:42)	9:47	15:52
天神町	6:43 (6:43)	9:48	15:53
二番町	6:44 (6:44)	9:49	15:54
三番町	6:45 (6:45)	9:50	15:55
七番町	6:46 (6:46)	9:51	15:56
九番町	6:47 (6:47)	9:52	15:57
白河クリニックタウン	6:48 (6:48)	9:53	15:58
白河モール東口	6:49 (6:49)	9:54	15:59
小丸山	6:50 (6:50)	9:55	16:00
松風の里団地	6:51 (6:51)	9:56	16:01
南湖ニュータウン	6:52 (6:52)	9:57	16:02
影鬼越	6:53 (6:53)	9:58	16:03
石阿弥陀	6:54 (6:54)	9:59	16:04
まほろん	6:56 (6:56)	10:01	16:06
ライフパーク	6:56 (6:56)	10:01	16:06
ライフパーク入口	6:56 (6:56)	10:01	16:06
三輪台団地	6:57 (6:57)	10:02	16:07
ニュータウン入口	6:57 (6:57)	10:02	16:07
ニュータウン東口	6:58 (6:58)	10:03	16:08
みさか東	6:59 (6:59)	10:04	16:09
地区センター前	6:59 (6:59)	10:04	16:09
みさか西	7:00 (7:00)	10:05	16:10
みさか小学校	7:01 (7:01)	10:06	16:11
みさか郵便局前	7:02 (7:02)	10:07	16:12
古高山	7:03 (7:03)	10:08	16:13
緑ヶ丘	7:04 (7:04)	10:09	16:14
新高山	7:05 (7:05)	10:10	16:15
白河モール	7:06 (7:06)	10:11	16:16
メガステージ	7:08 (7:08)	10:13	16:18
住宅前	7:09 (7:09)	10:14	16:19
新白河駅	7:10 (7:10)	10:15	16:20
高山	7:11 (7:11)	10:16	16:21
新白河一丁目	7:12 (7:12)	10:17	16:22
立石	7:13 (7:13)	10:18	16:23
警察署前	7:14 (7:14)	10:19	16:24
昭和町	7:15 (7:15)	10:20	16:25
道場町	7:16 (7:16)	10:21	16:26
道場小路	7:18 (7:18)	10:23	16:28
白河駅前	7:23 (7:23)	10:28	16:33
横町	7:24 (7:24)	10:29	16:34
田町	7:25 (7:25)	10:30	16:35
向寺	7:26 (7:26)	10:31	16:36
女石	7:28 (7:28)	10:33	16:38
外薄葉	7:37 (7:31)	10:36	16:41
弥次郎	7:39 (7:33)	10:38	16:43
白河厚生総合病院	7:40 (7:34)	10:39	16:44
白河病院	7:42 (7:36)	10:41	16:46
飯沢	7:46 (7:38)	10:43	16:48
金勝寺	7:46 (7:38)	10:43	16:48
会津町	7:47 (7:39)	10:44	16:49
白河駅前	7:53 (7:43)	10:48	16:53

南循環 ④コース

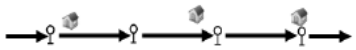
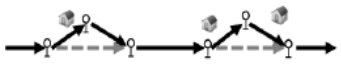
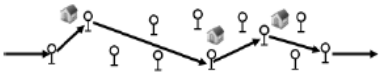
白河駅前	11:30	13:35	17:45
道場小路	11:31	13:36	17:46
道場町	11:32	13:37	17:47
昭和町	11:33	13:38	17:48
警察署前	11:34	13:39	17:49
立石	11:35	13:40	17:50
新白河一丁目	11:36	13:41	17:51
高山	11:37	13:42	17:52
新白河駅	11:38	13:43	17:53
住宅前	11:39	13:44	17:54
メガステージ	11:40	13:45	17:55
白河モール	11:42	13:47	17:57
新高山	11:43	13:48	17:58
緑ヶ丘	11:44	13:49	17:59
古高山	11:45	13:50	18:00
みさか郵便局前	11:46	13:51	18:01
みさか小学校	11:47	13:52	18:02
みさか西	11:48	13:53	18:03
地区センター前	11:49	13:54	18:04
みさか東	11:49	13:54	18:04
ニュータウン東口	11:50	13:55	18:05
ニュータウン入口	11:51	13:56	18:06
三輪台団地	11:51	13:56	18:06
ライフパーク入口	11:53	13:58	18:08
ライフパーク	11:53	13:58	18:08
まほろん	11:53	13:58	18:08
石阿弥陀	11:55	14:00	18:10
影鬼越	11:56	14:01	18:11
南湖ニュータウン	11:57	14:02	18:12
松風の里団地	11:58	14:03	18:13
小丸山	11:59	14:04	18:14
白河モール東口	12:00	14:05	18:15
白河クリニックタウン	12:01	14:06	18:16
九番町	12:02	14:07	18:17
七番町	12:03	14:08	18:18
三番町	12:05	14:10	18:20
二番町	12:08	14:13	18:23
天神町	12:10	14:15	18:25
市役所前	12:11	14:16	18:26
白河駅前	12:13	14:18	18:28

（出所；白河市 HP「こみねっと（市循環バス）をご利用ください」より一部抜粋）

（２）デマンドバス・タクシー関連

デマンド交通は、正式には“DRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)”と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関であり、通常は運行会社（タクシー会社や商工会など）に事前に電話で予約をして利用されている。

【図表 4.3.6】デマンド交通の基本パターン

①定路線型	②迂回ルート・エリアデマンド型
路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。
	
③自由経路ミーティングポイント型	**④自由経路ドア・ツー・ドア型**
運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。
	

（出所：国土交通省中部運輸局「続・デマンド型交通の手引き」（平成 26 年 3 月）から一部抜粋し作成）

【デマンド交通の長所と短所について】

（長所）

- ドア・ツー・ドア方式など、自宅への送迎ができる（自宅送迎方式の場合）
- ジャンボタクシーなど比較的小さな車体を利用することから、狭い道でも利用できる
- 比較的低料金による利用が可能（100～500 円程度の定額が多い）
- 予約客がいない場合には空バス（タクシー）運行の回避ができる

（短所）

- 予約システムを導入すると設備導入費用などで高額になりやすい場合がある
- 高齢者など電話やメールなどによる予約に対する抵抗感がある
- 電話などで事前に予約しないと乗れない
- 行政による費用負担（財政負担）が不可欠となりやすい（収支率は平均 10～40%程度）

【事例№.３】北海道安平町（「安平町デマンドバス」の運行）

◆無料の町営バスを見直す形で区域運行型のデマンドバスを地元タクシー会社が運行

場所	北海道安平町	**運営主体**	安平町商工会
モード	コミュニティバス	**法令**	道路運送法 4 条（区域運行）
取組背景	・ 平成 24 年度まで無料の町営バス運行をしていたが、運行効率が悪かった。 ・ 町営バス事業の見直しを進め、住民の交通利便性の確保、地域内の交通事業者の安定経営、中心市街地の活性化という主に 3 つの課題解決に向け、平成 24 年度の実証運行を経て、平成 25 年度から町営バスを廃止し、商工会が事業主体となって区域運行型のデマンドバスの運行を開始した。 ・ 町内のタクシー事業者は 2 社あり、各地区それぞれで運行を担っている。		
事業概要	**● 委託・契約方式** ・ 安平町デマンドバス運行委託 **● 金額決定方式** ・ 委託料については、事前協議により積算し決定している。 ・ 運賃収入は委託料支払総額に充当する形で、事後精算している。 **● 内容や期間** ・ デマンドバス運行業務、利用予約の受付業務などを委託している。 ・ 契約期間は 1 年単位（毎年 4 月から翌年 3 月まで）としている。 **● モニタリングの状況・方法** ・ デマンドバス運行協議会（商工会、事業者及び自治体）において、利用実績や利用者ニーズに関して協議を行っている。 **● 黒字分の取扱** ・ 委託契約のため、特に定めていない。 **● 補助金以外の支援** ・ 事業者所有の予備車両を利用して追加運行した場合には、その運行経費の負担を行っている。 ・ 待合施設「まち･あいステーション ラピア」を整備している。 **● 運行状況** ① 対象利用者・・・登録者 ② 運行便数、時間・・・平日 20 便/日（月～金曜日） ③ 利用料金・・・・大人（中学生以上）300 円、小人（小学生）150 円、幼児・乳児無料（保護者の同伴が必要）、他に運賃助成制度あり ④ 利用者数・・・ ・2,039 人/約 7 か月（H25.4～H25.10 合計） ⑤ 主要な運行車両・・・ ・ジャンボタクシー2 台（自治体所有） ※予備車両としてタクシー5 台（事業者所有） ⑥ 予約方法・・・希望便（時間）の 1 時間前までに電話予約する必要あり、始発便を利用する場合は前日（前営業日）までに予約が必要 ⑦ 官民の役割分担 ・ 自治体は、事業者へ車両を無償で貸出しているほか、事業開始時には、老人クラブなどで説明会を行った。 また、街中に停留所を整備（まち･あいステーション ラピア）し、待合場所やコミュニティ施設としても活用している。 ・ 事業主体である商工会は、デマンドバス利用者の登録事務などを行い、街中に停留所を整備（ふれあいセンターいぶきに併設）している。 ・ 事業者は、運行業務の他、メンテナンスや車両管理を行っている。		

取組の効果	● 効果の概要 ・ 郊外では自宅前での乗降が可能となり、町営バスでは運行していない区域まで乗り入れることになったため、住民の交通利便性の確保の他、地域内の事業者の安定経営につながっていると考えている。 ・ 65 歳以上の人口の 2 割にあたる 500 人程が利用者登録しており、短期間で相応の成果を上げていると考えている。 ・ 駅前にある事業者の事業所を乗降場所に利用しており、設備投資の際、自治体で一定の負担を賄ったため、事業者のメリットとなった。 ・ 実証運行期間中は、まだ無料の町営バスが運行していたこともあり利用者が少なかったが、本格運行後はデマンドバスを地元事業者が担当することで、住民の認知度が増し、利用者数が増加した。 ● 効果をもたらした要因 【自治体】 ・ デマンドバスの導入に当たり、地域の事業者、商工会及び自治体が一体となり地域公共交通の体系構築に向けて取組んでいることが大きい。 【事業者】 ・ 地元タクシー会社が運行していることに意味がある。 ・ 安全運転及び運転マナー、電話対応並びにあいさつをしっかりすることで、利用者から評価されることが大切である。
課題と その対応	● 改善すべき 課題 ・ 本格運行 1 年目であるため、利用者を増やしていくことが重要と考えている。 ・ 利用者を増やすために、街中でのたまり場づくりや利用を促すような商店街のサービスや取組みが必要になってくると考えている。 ● 課題への対応 ・ 住民周知が十分ではないため、広報誌などで周知に努めながら、利用者の拡大を図る。
事業者の 一般的意識	● 自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 ・ 住民全体の意見を取り入れることは難しいが、公共交通の重要性や利便性を把握して、その実現に向けて取組むことが大切である。 ・ 自治体に頼るだけでなく、他の公共交通に関しての情報について個別に情報が知りたいという面もあり、事業者で積極的に調べるという向上心を持つことも大切だと感じている。 ● 路線設定を行う際に重視すること ・ 路線設定については、利用者の利用時間を一番に考えて設定している。 ・ できる限り運行の無駄が無いような路線設定が望ましい。 ● 契約額の算出方法・その他行政の協力（走行空間整備など）について感じること・意見 ・ 一定の満足は得られているが、もう少し様子を見て、会社の決算後に改めて考える必要性がある。現在の算出方法については納得している。 ・ 今後、税金や社会保険料が上がり、暮らしが厳しくなってくるので、その点を考えるべきだと思う。 ・ 定期的な住民への周知方法を検討し、実施していくべきである。
担当部署、 参考 URL	安平町 企画財政課　電話 0145-22-2751 参考 URL：安平町 HP「安平町デマンドバスについて」 http://www.town.abira.lg.jp/trpt_02.php?PHPSESSID=jctdastvm

（出所；国土交通省（地域公共交通支援センター）地域公共交通活性化事例、「安平町ホームページ掲載「安平町デマンドバスについて」から一部引用して記載」）

【図表 4.3.7】安平町デマンドバス「利用者登録から乗車までの流れ」

安平町のデマンドバスは、事前に利用登録をした町民が利用できる予約制の乗合バスで、ご自宅と街中のバス停留所間を運行します。デマンドバスは、次の手順１～３により利用します。

【手順１】　利用者登録

本人を確認できるものを持参して、安平町商工会で手続きします。登録証は即日交付されます。
すぐにデマンドバスを利用しない場合でも、事前に登録しておくことが可能です。

持参するもの	健康保険証や運転免許証など**「本人を確認できるもの」**（印鑑は不要です）	
登録受付時間	９：００～１６：００（土・日・祝日・年末年始は除く）	
登録場所・お問い合わせ	安平町商工会 早来本所	住所：安平町早来大町 34 番地
		電話：0145-22-2789
	安平町商工会 追分支所	住所：安平町追分本町５丁目 17 番地１（追分ふれあいセンターい・ぶ・き　3F）
		電話：0145-25-2154

【手順２】　利用予約

デマンドバスの利用予約は、希望便（時間）の１時間前までに電話予約する必要があります。
朝の第１便と第２便を利用する場合は、前日（前営業日）までに予約が必要です。

電話予約	登録証番号、氏名、利用便（日時）、目的地などをお伝えください。 あらかじめ帰りの時間がわかっている時には、最初の予約の際に同時に予約することもできます。
時 刻 表	裏面の時刻表をご覧ください。

【手順３】　乗　車

自宅又は停留所でお待ちください。時刻表の発車時刻が最初に乗車する利用者の乗車時刻です。
乗合バスのため、予約者の人数や運行経路等により目的地までの所要時間は変わります。

乗車の際	登録証を運転手へ提示してください。
降車の際	片道 大人(中学生以上)300 円、小学生 150 円(小学生以下は無料。要保護者同伴) 運賃は現金で運転手へお支払いください。

（出所；安平町 HP「安平町デマンドバスについて」より一部抜粋）

【図表 4.3.8】安平町デマンドバスの運賃助成制度

デマンドバス運賃助成制度のご案内

高齢者やしょうがいのある方に対して運賃の一部を助成する「地域公共交通助成制度」があります。

対 象 者	高 齢 者	満７０歳以上で、介護保険料第１段階の方
	しょうがい者	障害者手帳を所有する方、若しくは障害年金受給者で非課税の方
助成内容	利用料金３００円の半額分（１５０円）のチケットを週１往復分配布します。 ※1 回の片道乗車で助成チケット１枚が使えます。第三者には譲渡できません。	
申し込み	安平町役場（追分庁舎）　健康福祉課 福祉グループ 安平町役場（早来庁舎）　住民生活課 住民サービスグループ	
お問い合わせ	安平町役場健康福祉課福祉グループ 電話：0145-25-4556	

（出所；安平町 HP「安平町デマンドバスについて」より一部抜粋）

【図表 4.3.9】「こんな使い方で便利に　－自分に合わせた公共交通の組合せ－」

（出所；安平町 HP「町内公共交通について」掲載記事より一部抜粋）

【事例№.４】長野県小諸市（予約制相乗りタクシー「こもろ愛のりくん」）

◆「自宅からバス停まで歩くのが大変」という高齢者の声に応えた乗合タクシー

場所	長野県小諸市	運営主体	小諸市コミュニティ交通協議会
モード	乗合タクシー	法令	道路運送法４条
背景	・ 市は、コミュニティバスの利用者減少などを受け、平成 26 年度に行った市民アンケートの結果をもとにコミュニティバス「小諸すみれ号」の見直しを行い、平成 27 年 10 月から、すみれ号が運行していない昼間の時間帯は予約制相乗りタクシー「こもろ愛のりくん」を試験的に運行することとした。		
事業概要	● **小諸市公共交通システム【予約制相乗りタクシー試験運行】** ・ 『こもろ愛のりくん（予約制相乗りタクシー）』とは、①事前に会員登録をした人が、②利用日を電話で予約して、③予約をした人が乗り合って運行するバスで、会員登録をした市民の方ならどなたでも利用できる。 ・ 利用者は、市役所や駅近くに設けられた窓口へ書類を提出、あらかじめ利用者登録を行い、事前に電話で乗車場所や目的地を伝えて予約する。 ・ 市民も参加する小諸市コミュニティ交通協議会が、民間企業に運営を委託。 ・ 試験運行期間は平成 27 年 10 月から平成 28 年 3 月末までの半年間。 ・ 運行日は毎週月曜日から土曜日で、日曜・祝祭日・年末年始は運休。 ・ 乗車定員 9 人のジャンボタクシーを各地区に 1 台ずつ配置。 ・ 料金は、大人 1 回 300 円。小・中学生及び障がい者手帳等を持っている方、1 回 100 円、小学生未満は無料（保護者同伴）。 ・ 回数券（11 枚綴）3,000 円と 1,000 円を車内及びこもろ愛のりくんコールセンター（小諸市相生町 1-2-7　小諸駅近く）で販売。 ※料金は前払い、回数券での支払いを原則（現金でも支払いはできるが、車内での両替はできない）。 ● **運行区域および乗降場所** ・ 小諸市内を 5 地区と共通エリアに分け、各地区おおむね 1 時間に 1 便運行。 ・ 乗降は、自宅あるいは指定乗降場所 91 箇所（病院、商業施設等）。 （※平成 27 年 12 月 14 日から、乗降場所が 45 箇所から 91 箇所に増加）。 ● **予約方法** ・ こもろ愛のりくんを利用する時は、事前に「こもろ愛のりくんコールセンター」に電話をして予約をしてもらう。 ・ 予約の電話は利用日の 2 週間前から受け付けていて、午前 9 時 30 分、午前 10 時の便の締め切りは、日曜祝祭日を除く前日の午後 5 時締め切り。 その他の便の締め切りは、各出発時間の 1 時間前まで。		
特徴	・ 市の中心にある小諸駅を起点に、市内を 5 つの地区に分け、利用者の自宅と病院をはじめとする公共機関やスーパーなどを結んで運行。 ・ 他の地区にまたがって乗車する場合は、全て小諸駅で乗り換え、「乗換券」をもらい、行きたい地区の車両に乗車する。 ・ コミュニティバスと乗合タクシーを時間帯で分けて運行する取り組み（朝夕はコミュニティバス、昼間は乗合タクシー）。 ・ 同じ地区、同じ時間帯に通院・買い物などで移動する人が、「予約して」、「乗りあう」ことで、タクシーよりも「安く」利用できるをモットー。		
担当部署、参考 URL	小諸市 建設部 都市計画課　電話 0267-22-1700 参考 URL：小諸市 HP「平成 27 年 10 月 1 日から「こもろ愛のりくん」の試験運行を開始します。」http://www.city.komoro.lg.jp/doc/2015090300211/		

（出所；小諸市 HP 掲載記事「平成 27 年 10 月 1 日から「こもろ愛のりくん」の試験運行を開始します。」、「こもろ愛のりくん　パンフレット」から一部引用して記載）

【図表 4.3.10】小諸市「こもろ愛のりくん」概要（１）

2015年12月
改訂版

2015年12月14日より
乗降場所が増えます。

小諸市 予約制相乗りタクシー

こもろ愛のりくん

予約制相乗りタクシー「こもろ愛のりくん」とは？

通院や買い物など、小諸市のどこに住んでいても日常の生活に不便を感じることの無いよう、平成27年10月1日より運行された「暮らしをささえる」小諸市の新交通システムです。

同じ地区、同じ時間帯に通院・買い物などで移動する人が「予約して」「乗り合う」ことで、タクシーよりも『安く』。

また、「自宅まで迎えに行き、自宅までお送りする」ことで、『安心』を提供できる新交通システムです。

「こもろ愛のりくん」の運行概要は、次のとおりです。

① １台の車を乗り合わせることによって、利用者を送迎する交通手段です。

② 利用する前に、利用者登録をする必要があります。
（利用者登録方法は、下記をご覧ください。）

③ 乗る前に、電話で乗る便の予約をする必要があります。
※ 予約の申込みは、２週間前から受付けます。
※ 9：30、10：00 の便の締め切りは、日曜祝祭日を除く前日の午後５時まで。
※ その他の便の予約締切は、各出発時間の１時間前までです。

④ 乗る場所と降りる場所は、自宅あるいは指定乗降場所 91 箇所（病院、商業施設等）です。

⑤ 運行日は、月曜日～土曜日までの週６日です。（日曜は運休日です）
（ただし、祝祭日また年末年始（12 月 29 日～１月３日）はお休みいたします）

⑥ 小諸市を５地区と共通エリアに分け、各地区おおむね１時間に１便の運行をします。

⑦ お住まいの地区から他地区への移動は、こもろ愛のりくんコールセンターで他地区への便に乗り換えが必要です。

⑧ 運行時間は、午前９時 30 分～午後４時までです。（運行時間表は、次のページをご覧ください）

⑨ 一般の乗車運賃は、１回の乗車につき大人 300 円 小中学生 100 円です。

⑩ 道路の事情により、自宅まで車が入れないことがあります。

■デマンド（予約）型相乗りタクシー
このナンバープレートが目印 → 80-08

（出所；小諸市 HP 掲載「2015 年 12 月改訂版「こもろ愛のりくん　パンフレット」」より一部抜粋）

【図表 4.3.11】小諸市「こもろ愛のりくん」概要（２）

小諸市 予約制相乗りタクシー

こもろ愛のりくん 予約受付と時刻表

予約電話番号 0267-25-8008

予約受付日時 月曜～土曜日　午前９時～午後５時
＊ただし、祝祭日・年末年始（12月29日～１月３日）はお休み

運行時刻表

上り便	下り便	各締切時間
各地区発～小諸駅方面	こもろ愛のりくんコールセンター発～各地区	予約締切・変更・取消し
9：30	10：00	日曜祝祭日を除く前日の午後５時まで
10：30	11：00	各出発時間の１時間前まで
11：30	12：00	
13：30	14：00	
14：30	15：00	
15：30	16：00	

＊ 時刻は、最初の利用者が乗車する時間を表しています。
＊ 利用者２人目以降は予約状況により時間が変動いたします。
＊ 予約は、利用したい日の２週間前から各締め切り時間まで受け付けています。
＊ 日曜祝祭日後の 9:30、10:00 便の予約は、ご注意ください。

登録
中学生以下の方の登録には、保護者の同意が必要です。

- 書類による登録（原則）
- 書類の受付及び提出先は、下記のいずれか。
  こもろ愛のりくんコールセンター（小諸市相生町 1-2-7）
  小諸市 都市計画課（小諸市役所内）
  【受付時間】
  こもろ愛のりくんコールセンター
  （祝祭日除く月曜～土曜日 9 時～ 17 時）
  小諸市 都市計画課
  （祝祭日除く月曜～金曜日 8 時 30 分～ 17 時 15 分）

運賃
乗車時前払い

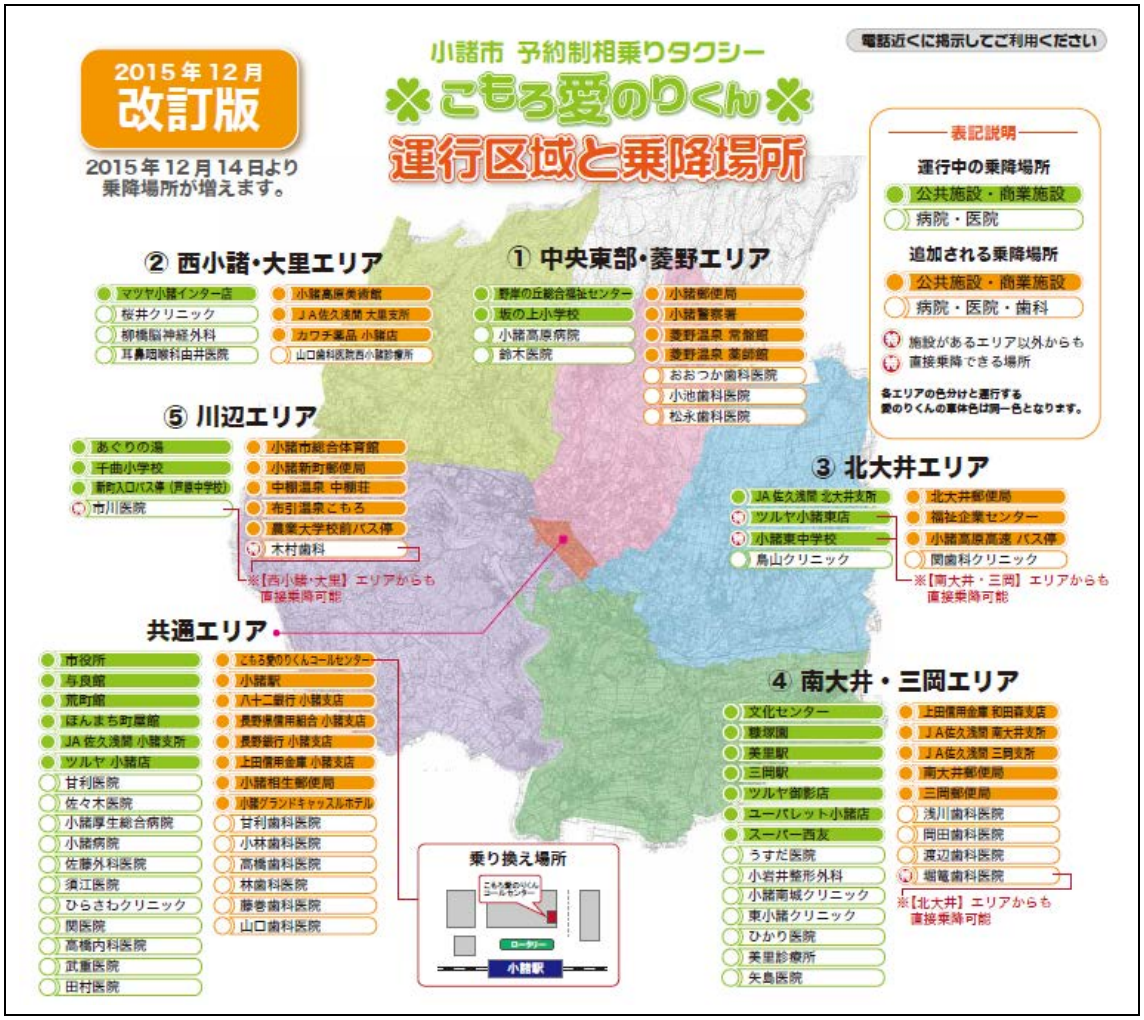
- 1回の乗車につき大人300円小中学生100円
  小学生未満無料（但し、保護者同伴）
- 身体障がい者手帳・精神保健福祉手帳
  療育手帳所持の方 100 円
  （但し、利用者登録時に手帳コピーを提出してください）
- 他地区目的地までの１乗車乗り換えは無料です。
  運転手から「乗換券」を受け取り、乗り換えた便で提出してください。
  運賃の支払いは回数券でお願いします。（原則）

回数券販売

300 円回数券は、1 冊 3,000 円 /11 枚綴り
100 円回数券は、1 冊 1,000 円 /11 枚綴り
販売場所は、こもろ愛のりくんコールセンター及び車内にて販売しております。

（出所；小諸市 HP 掲載「2015 年 12 月改訂版「こもろ愛のりくん　パンフレット」」より一部抜粋）

【図表 4.3.12】小諸市「こもろ愛のりくん」概要（３）



（出所；小諸市 HP 掲載「2015 年 12 月改訂版「こもろ愛のりくん　パンフレット」」より一部抜粋）

【図表 4.3.13】小諸市「こもろ愛のりくん」概要（４）

区域名（エリア名）	対象行政区
① 中央東部・菱野	紺屋町・八幡町・三和・天池・松井・東雲・緑ヶ丘・六供・菱野・与良・荒町・本町・田町
② 西小諸・大里	芝生田・井子・糠地・後平・諸・西原・滝原
③ 北 大 井	原村・中村・八代・西八満・東・藤塚・石峠・柏木上・平原・柏木下・四ッ谷・加増・荒堀・南ヶ原・乗瀬・ひばりヶ丘
④ 南大井・三岡	市・耳取・森山・御影・和田・一ツ谷・谷地原・小原・東小諸・東山・乙女・御幸町
⑤ 川　辺	大久保・氷・鴇久保・西浦・上ノ平・久保・大杭・宮沢・御牧ヶ原・諏訪山・南町・古城・市町・新町・赤坂・両神・富士見平
共　通	大手・鶴巻・相生町・赤坂・南町・荒町・本町・古城・市町・与良 ※赤字の地区は一部共通エリアに含まれます。

※　共通区域は各地区から直通運行。
※　①～⑤の地区にまたがって乗車する場合は、こもろ愛のりくんコールセンターで乗り換えが必要となります。「無料乗換券」は運転手より発行されます。
※　一回(片道)の所要時間は概ね 30 分。

ご予約は・・・ 0267-25-8008 月曜～土曜日 午前9時～午後5時 祝祭日・年末年始（12月29日～1月3日）は運休

上り便	下り便	各締切時間
各地区発～小諸駅方面	こもろ愛のりくんコールセンター発～各地区	予約締切・変更・取消し
9：30	10：00	日曜祝祭日を除く前日の午後５時まで
10：30	11：00	各出発時間の１時間前まで
11：30	12：00	
13：30	14：00	
14：30	15：00	
15：30	16：00	

＊ 時刻は、最初の利用者が乗車する時間を表しています。
＊ 利用者２人目以降は予約状況により時間が変動いたします。
＊ 予約は、利用したい日の２週間前から各締め切り時間まで受け付けています。
＊ 日曜祝祭日後の 9:30、10:00 便の予約は、ご注意ください。

【お問い合わせ先】　こもろ愛のりくんコールセンター　☎25-8006
小諸市コミュニティ交通協議会 事務局 小諸市都市計画課　☎22-1700（内線2243）

（出所；小諸市 HP 掲載「2015 年 12 月改訂版「こもろ愛のりくん　パンフレット」」より一部抜粋）

【事例№.５】千葉県柏市（予約型相乗りタクシー「カシワニクル」の運行）

場所	千葉県柏市	**運営主体**	千葉県柏市
モード	乗合タクシー	**法令**	道路運送法 4 条（区域運行）
取組背景	・ カシワニクルは平成 17 年に編入合併した旧沼南町にて運行されている。区域の 8 割強が市街化調整区域であり、地区内における移動手段はバス、タクシー、自家用車が主体である。 ・ 旧沼南町役場の駐車場を結節点として整備するなどの取り組みを実施した経緯がある。 ・ 平成 19 年度に旧沼南町内で運行していた路線バス 3 路線が廃止となったため、代替路線を市のコミュニティバスとして運行開始した。 ・ 平成 25 年 1 月から実証実験としてデマンド交通を運行し、平成 25 年 4 月にコミバス運行をとりやめ、デマンド交通を本格運行に移行した。		
事業概要	**● 委託・契約方式** ・ 予約型相乗りタクシー「カシワニクル」運行業務委託契約 **● 金額決定方式** ・ 利用者 1 人あたり 1,010 円の委託料を支払っている。 ・ 市の予算は 2 万円/日が上限であり、更に需要見込みが 20 人程度/日であることを前提に事業者と協議をしたところ、事業者から提案として金額を人数で割った一人当たり 1,000 円（運行当初の額。現在は 1,010 円）というインセンティブの付与が決定した。なお、1 年間の予算上限があるため、年間 5,900 人（20 人/日×295 日（平成 26 年度））以上は支払わない。 **● 内容や期間** ・ 現在、1 年ごとの単年度契約としている。 ・ 事業者はデマンド専用の車を 2 台用意して、運行している。 **● モニタリングの状況・方法** ・ 利用実績はデマンドシステム及び事業者からの実績報告により確認している。 ・ 平成 26 年 2 月に登録会員及び運行区域内住民へのアンケートを実施し、以後の計画策定の参考とした。 **● 黒字分の取扱** ・ 運賃収入については全て事業者の収入となる。 **● 補助金以外の支援** ・ 特に実施していない。 **● 運行状況** ① 対象利用者・・・登録者 ② 運行便数、時間・・・ 最大 11 往復/日、8:30-19:00（月曜日～土曜日） ③ 利用料金・・・ 均一運賃（300 円または 500 円） ④ 利用者数・・・ 3,601 人（平成 26 年） ⑤ 主要な運行車両・・・ セダン型タクシー（2 台、事業者所有） ⑥ 官民の役割分担 ・ 乗降場所は事業者が設定し、主な乗降場所には市が簡易看板を作成及び設置している。 ・ 利用啓発用の案内パンフレットの作成は市が作成し、運行対象地域の全戸及び公共施設などで配布している。 ・ 乗降場所となっている医療機関や商業施設などへのパンフレット配布等は事業者が実施している。 ⑦ 路線概況 ・ 運行区域は「A/B 区域」に分け、約 400 カ所の乗降場所（タク停）を設置。		

取組の効果	● 効果の概要 ・ 運行開始以来各年度の利用実績は順調に伸びているものの、現時点までコミュニティバスの利用実績（約 20 人/日）に及んでおらず、今後、アンケート結果及び運行ログなどを分析のうえ改善策を検討していく。 ・ 利用者人数に応じたインセンティブとして運行に必要な支援となっており、効率的な運行が行われている。 ● 効果をもたらした要因 【自治体】 ・ 行政、事業者双方にメリットがあったことが大きく、行政側では実情に見合った支出（車両借上げではなく利用に応じた実績払い）による費用対効果の向上、事業者側では短距離利用者対応時における収入増があると考えており、その他にも事業者側における自助努力に繋がる取り組みがあったためと考えている。 【事業者】 ・ 利用者人数に応じたインセンティブについては、デマンドという必要な時に必要な運行をするという考え方と一致しており、賛成している。
課題と その対応	● 改善すべき 課題 ・ アンケートによると、運行区域内住民の 6 割が運行していることを知らなかったと回答しており、住民への周知が必須である。 ・ 利用者増加のため宣伝活動・乗降場所への簡易看板の設置などの方策が必要と考えている。 ● 課題への対応 ・ 市では、鉄道駅に大型標識を設置し、分かりやすさの向上及び利用周知をはかっている。今後も大型標識並びに簡易看板の設置を行うとともに次年度もパンフレットを回覧する予定。 ・ 引き続き、民生委員やケアマネージャーとの協働により、高齢者や独居老人などへの周知活動に努めていく。
事業者の 一般的意識	● 路線設定を行う際に重視すること ・ 区域運行については、住居地番で分けるのではなく、面として設定する方が利用者にとっては利用しやすくなると思う。 ・ 配車等の管理はデマンドシステムを利用しているが、実際にはタクシー事業で培った経験もデマンド運行に大いに役立っている。地域の交通状況を充分に把握していない者が管理する場合には、デマンドシステムの導入は必須であろうと思われる。 ● 契約額の算出方法・その他行政の協力（走行空間整備など）について感じること・意見 ・ 交通渋滞の緩和策・対応、バス運行時間、駅でのバス・タクシー利用者への案内など、総合的な政策が必要と考える。 ・ 混乗した際の利用人数が頻繁にセダン型の定員（4 人）を超えるようになった場合には、ワンボックス車両の導入が必要になってくる。その場合には自治体からの車両の提供、または減価償却が行える 5 年間の複数年契約としてほしい。
担当部署、 参考 URL	柏市 土木部 交通政策課　電話 04-7167-1219 参考ＵＲＬ：http://www.city.kashiwa.lg.jp/soshiki/140700/p017402.html

（出所；国土交通省（地域公共交通支援センター）地域公共交通活性化事例、「千葉県柏市交通政策課ホームページ掲載「パンフレット表」から一部引用して記載」）

【図表 4.3.14】柏市「予約型相乗りタクシー「カシワニクル」」概要

（出所；柏市 HP 掲載「予約型相乗りタクシー「カシワニクル」パンフレット」より一部抜粋）

（３）公共交通空白地有償運送、福祉有償運送　関連

コミュニティバスやデマンドタクシーのほか、旅客から運賃を受け取ることができる公的な制度として公共交通空白地有償運送および福祉有償運送がある。

①　公共交通空白地有償運送

公共交通空白地有償運送とは、「NPO 法人等が交通空白地において当該地域の住民やその親族などの会員などに対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって輸送を行うもの」と定義され、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バスやタクシーなどによる輸送サービスの供給量が地域住民の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合などに実施が可能とされているサービスである。

同運送の実施には、市町村の長が主宰し旅客運送事業者等が参加する運営協議会の合意を得て、国土交通省（運輸支局）の登録が必要になる。

②　福祉有償運送

福祉有償運送とは、「NPO 法人などが要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの」と定義され、公共交通機関のみでは要介護者、身体障害者等に対する十分な運送サービスが確保できない場合に、NPO 法人などが自家用自動車を使用して会員に対して行う個別サービスである。

実施に当たっては、公共交通空白地有償運送と同様に運営協議会の合意と国土交通省（運輸支局）への登録が必要になる。

なお、公共交通空白地有償運送は平成 27 年 4 月 1 日から制度が下記のとおり一部変更され、「実施主体の弾力化」、「旅客の範囲の拡大」がされた。

ア）実施主体については、営利を目的としない「権利能力なき社団（自治会や青年団など)」についても認めることとした。

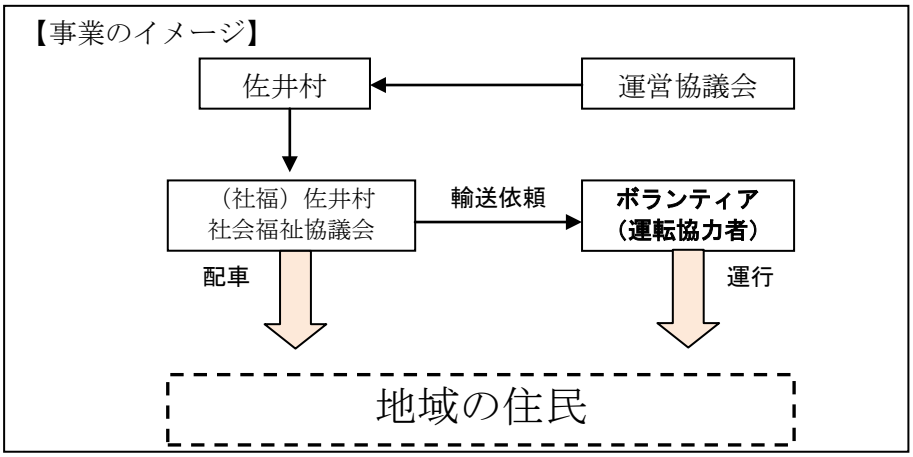
イ）地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとした。

【図表 4.3.15】公共交通空白地有償運送の一般的要件

項目	主な条件
運送主体	NPO法人、非営利の法人や組合、権利能力なき社団等
運送対象	公共交通空白地域の住民、その親族などで、会員登録された者
運送区域	公共交通空白地域などで、バスやタクシーといった公共交通機関がない地域
使用車両	バス;乗車定員 11 人以上の自動車 普通自動車;乗車定員 11 人未満の自動車
運転者	第二種運転免許取得者、国土交通大臣が認定する講習を修了している者、国土交通大臣が認める要件を備えている者
運送対価	営利に至らない範囲(タクシー料金の概ね二分の一以内)
その他	利用者は事前登録が必要

【事例№.６】青森県佐井村（住民ボランティアが支える過疎地の公共交通）

◆住民が相互に支え合う生活交通

場所	青森県佐井村	運営主体	佐井村社会福祉協議会
モード	コミュニティバス	法令	道路運送法（旧）第 80 条
取組背景	・ 佐井村は下北半島の端部に位置し、南北 40km に渡る細長い地域である。人口が減少し、少子高齢化の進む過疎地域で、海岸線に 8 つの集落と山間部に 1 集落が点在している。 ・平成 17 年度に青森県の「生活交通ユニバーサルサービス構築モデル事業」の指定を受け 1/2 の補助を得た。		
事業概要	● サービス内容 ・ ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送する実証実験が平成 17 年 11 月から行われた。過疎地有償運送制度の許可に基づいて、県と村が行った。 ・ 平成 18 年度からは本格運行となり、村の社会福祉協議会が協力して、協議会の職員と住民合わせて 18 名がボランティア運送を行っている。 ・ 利用者は会員登録したうえで、前日までに予約する。ボランティア運転手が利用者の予約に応じて、自宅と目的地の間の送迎を行う。 ・ 通院や買物、バス停までの送迎等に利用されている。 ・ 運賃はタクシーの半分程度となっている。 ・ ボランティア運転手は佐井村の居住者で、適正診断や安全講習を受けることとなっている。 ・ 運賃はゾーン制となっている。村内 8 および村外 8 のゾーンを設定し、ゾーン間の運賃を定めている。 乗客 1 人が利用する場合は、同一ゾーン内の 400 円から一番遠いゾーン間の 4,000 円まで、それぞれ運賃が設定されている。 2 人以上で利用する場合は、「1 台当たりの運賃」として、同一ゾーン内の 600 円から一番遠いゾーン間の 7,800 円まで、それぞれ運賃が設定されている。  （出所：経済産業省「平成 23 年 3 月　買い物弱者応援マニュアル ver.2.0」）		

<table>
<tr><td>効果と負担</td><td>

● 効果

・利用者数は以下の通りとなっており、生活移動手段の確保に寄与している。

<table>
<tr><th>年度</th><th>人数</th><th>年度</th><th>人数</th></tr>
<tr><td>平成 17 年度
（11 月～3 月）</td><td>1,131 人</td><td>平成 21 年度</td><td>2,073 人</td></tr>
<tr><td>平成 18 年度</td><td>2,670 人</td><td>平成 22 年度</td><td>2,259 人</td></tr>
<tr><td>平成 19 年度</td><td>2,785 人</td><td>平成 23 年度</td><td>2,039 人</td></tr>
<tr><td>平成 20 年度</td><td>2,413 人</td><td></td><td></td></tr>
</table>

● 負担

・ 平成 17 年度は実証実験等 2,086 千円を県と村で 1/2 ずつ負担。

・ 平成 18 年度以降は社会福祉協議会の運営経費を村が負担。負担額は、平成 18 年度 252 千円、平成 19 年度 690 千円であった。（平成 19 年度は有償運送許可証の期限（3 年間）が満了となることから、新たにボランティア運転手の登録が必要なため、それに要する講習会等の経費がかかったことによる増加。）

</td></tr>
<tr><td>プロセスと調整</td><td>

●ボランティア運送の実現に向けた取組み

・ 「佐井村新交通システム運営協議会」が平成 17 年 8 月に設置された。佐井村の現状を勘案した場合、福祉有償運送より過疎地有償運送の方が利用しやすく、交通空白地域への対策としても佐井村に適しているのは「ボランティア輸送」ではないかとのことから、その申請と許可に向け事業を展開した。

・ 利用会員や運転協力者の募集のチラシを毎戸配布し、同時に各地区で説明会を開催してボランティア輸送についての概要を説明した。

・ 運転協力者の応募者については、社会福祉協議会の職員が 10 人、一般住民が 10 人あった。身体障害者等の利用も考えられることから、福祉有償運送運転協力者講習会を青森県移送サービスネットワークの協力を得て、佐井村で実施した。

・ 運転協力者になるためには 2 種免許もしくはそれに準ずる資格が必要なことから、下北自動車学校の協力で「過疎地有償運送運転免許取得者教育」をむつ市で開催した。

・ 平成 19 年 7 月に「佐井村過疎地有償運送事業連絡協議会」を設置している。

</td></tr>
<tr><td>創意工夫</td><td>

● 住民が支える交通

・ 過疎地において住民同士が助け合って公共交通を創り上げた例として評価されているが、住民ボランティアが支えていることから、利用者は増えても、運転手を増やすことが難しいという課題を持つ。

・ ボランティア輸送が継続的に運行されていくためにも、運転協力者の負担を軽減し、無理なく運営できるシステムを構築する必要がある。

・ また人口規模や地形等の地域特性によって、公共交通をバスが担う地域、タクシーが担う地域、ボランティア輸送が担う地域、と「適材適所」での運行形態を組み合わせることが重要である。

</td></tr>
<tr><td>連絡先</td><td>佐井村総務課企画・財政部門 電話 0175-38-2111</td></tr>
</table>

（出所；国土交通省（地域公共交通支援センター）地域公共交通活性化事例、（一財）地域活性化センター「月刊地域づくり」平成 23 年 5 月、経済産業省「平成 23 年 3 月　買い物弱者応援マニュアル ver.2.0」）

（４）地域住民らによる自主的運行事例

【事例№７】長野県上田市（上田市豊殿地区自主運行バス「あやめ号」）

◆交通弱者（高齢者・障がい者など）の移動手段確保のため地域住民全体で支えるバス

場所	長野県上田市	運営主体	豊殿地区循環バス運営委員会
モード	コミュニティバス		
プロフィール	・ 上田市の豊殿地区は、住民組織が地区内の全世帯に負担金を募り、地域内を細かく循環し、既存の公共交通システムに接続する循環バスを導入。 ・ また、上田市は、この事例を契機として、地域が自主的に運行する生活交通に対し、運行経費の一部を補助する「地域自主運行バス等運行費補助金」を制定した。		
背景	・ 上田市の豊殿地区には、公共交通として、廃止路線代替バスである「祢津線」「豊殿線」と、上田市が運行する「オレンジバス」がある。これらのバスは幹線道路を走ることから、バス停まで距離がある地域も多く、特に高齢者にとっては利用が不便な状況にあった。 ・ また、豊殿地区は、地区内にショッピングセンターや医療施設が立地することから、地域内を循環するバスへのニーズが高かった。 ・ このような背景から、平成 14 年 4 月に豊殿地区全体の住民組織である「豊殿地区振興会」において「循環バス研究委員会」が設置された。		
運行概要	・ 週 2 日、1 日 4 便の運行、利用料金は、1 乗車につき 200 円。		
検討の経緯	・ 平成 14 年 4 月に豊殿地区振興会が、地区内循環バスの運行について研究委員会を組織することを決定して以来、3 年間で延べ 26 回にも及ぶ会議が開催された。検討の過程では、全世帯を対象として、バス導入の必要性や賛否、世帯負担などについての意向を把握する調査が繰り返し実施された。 ・ 具体的には、平成 14 年 7 月に基礎調査を実施し、地域内循環バスが必要との結論を得た。 ・ さらに、平成 16 年 9 月と平成 17 年 7 月には、「地区内循環バスのアンケート」を実施し、「地域負担が必要となるが循環バスは必要か」との内容に対し、第 1 回では 68%が、第 2 回では 76%が必要であるとの回答を得ており、高いニーズがあることを把握した。 ・ アンケートの結果を受け、平成 18 年 4 月に試験運行を開始した。期間中には、本格運行についての住民アンケートを実施し、この結果を受けて、1 世帯あたり年間 1,000 円の負担による本格運行開始を決定した。 ・ 本格運行の実施にあたっては、収入の不足分を地元企業等からの賛助金によって賄った（約 80 万円）。 ・ 上田市は検討当初からオブザーバーとして参加し、他地域における事例の紹介など、情報提供を行ってきた。		
効果	・ 豊殿地区循環バスは、試験運行・暫定運行を経て本格運行に至る中で、利用者数が概ね増加傾向で推移している（なお、試験運行から本格運行に移行する際には、運賃が 1 乗車 100 円から 200 円に増額されている）。 ・ 既存のバスに接続し、細かいエリアをカバーする生活交通手段が導入されたことにより、交通空白地帯が大幅に縮小され、特に高齢者・障害者などの交通弱者の移動手段が確保された。 ・ 住民側の“マイバス意識”が非常に高く、住民が主体となったバスへのバックアップ活動が活発に行われている。例えば、バスの周知・PR と地域への理解を広げることを主な目的として発行されている「あやめ号だより」は、住民組織である自治会連合会・循環バス運営委員会の手で発行されている。		

<table>
<tr><td></td><td>
表　豊殿地区循環バス利用者数等の推移
<table>
<tr><th>項目</th><th>期間</th><th>運行日数
（日）</th><th>利用者
（人）</th><th>1日平均
（人）</th></tr>
<tr><td>試験運行</td><td>H18.4～10</td><td>56</td><td>1,100</td><td>19.6</td></tr>
<tr><td>暫定運行</td><td>H18. 11～12</td><td>12</td><td>225</td><td>18.8</td></tr>
<tr><td rowspan="9">本運行
（H22.4.6、H23.4.11ルート変更）</td><td>H19. 1～12</td><td>92</td><td>1,920</td><td>20.9</td></tr>
<tr><td>H20. 1～12</td><td>95</td><td>1,927</td><td>20.3</td></tr>
<tr><td>H21. 1～12</td><td>98</td><td>1,948</td><td>19.9</td></tr>
<tr><td>H22.1～12</td><td>101</td><td>1,936</td><td>19.2</td></tr>
<tr><td>H23.1～12</td><td>102</td><td>1,932</td><td>18.9</td></tr>
<tr><td>H24.1～12</td><td>101</td><td>1,939</td><td>19.2</td></tr>
<tr><td>H25.1～12</td><td>101</td><td>1,993</td><td>19.7</td></tr>
<tr><td>H26.1～12</td><td>97</td><td>1,680</td><td>17.3</td></tr>
<tr><td>H27.1～3</td><td>24</td><td>425</td><td>17.7</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>知見・教訓</td><td>・ 豊殿地区には、「豊殿地区振興会」という住民組織が以前からあり、自治会の枠を超え、地域全体の問題について議論する場として機能している。
・ その議論を通じて、地域にとって必要なものがあれば主体的に動き、循環バスの導入以前にも、医療施設やショッピングセンターの誘致を実現している。
・ 行政頼みではなく、地域全体の問題を住民が主体的に議論し、課題解決に向けて主体的に動く組織があったことが、住民の負担を伴う循環バスの導入を実現できた要因の 1 つであると考えられる。</td></tr>
<tr><td>財政負担</td><td>・ 豊殿地区の全世帯（平成 26 年度で 1,416 世帯）が年間 1,000 円を負担しており、この負担金によって、運行経費の 53%を賄っている。
・ 住民負担の賛否に対するアンケートでは、自分の問題として主体的に考えてもらうため、1,000 円の負担について賛成の場合は署名をしてもらう形式をとった。（安易に賛成の回答が選択されることを避けるため）
・ 負担金は、自治会に加入している全世帯が負担しており、自治会費の中で徴収する仕組みとなっている。
・ 負担金と運賃収入で賄えない分は、このバスの導入を契機として市が創設した「地域自主運行バス等運行費補助金」を活用している。当該補助金は、地域が自主的に運行する生活交通に対し、上田市が運行経費の 1/3 相当（上限 100 万円）を補助するものである。</td></tr>
<tr><td>参考 URL</td><td>「地域自主運行バス『豊殿地区循環バス』の取り組みについて」
http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/soukou-magazine/0901houden-ueda-nagano.pdf</td></tr>
</table>

（出所；国土交通省（地域公共交通支援センター）地域公共交通活性化事例）

第５章　今後の対応方向

本章では、これまでの整理を踏まえ、今後どのような考え方に基づき町の公共交通について対応を進めていくべきなのか、具体的に検討していきたい。

５－１．基本的な考え方

国内ではモータリゼーションの進展に伴い自動車が普及し、「自動車による移動」が国民に定着している。一方、地方鉄道や路線バスなどは自動車の普及とは反対に利用者数が減少し、赤字となった路線の廃止や減便などが全国各地で相次いでいる。

矢祭町においても町民の外出における移動手段は「自動車」が約 8 割を占める一方、鉄道や路線バスなどの公共交通は利用者数が減少しており、必ずしも利用者のニーズを十分に反映した運行体制が確保されているとは言えない状況にある。

しかし、高校生や運転免許を持たない高齢者などが安心して日常生活を送るうえで、公共交通は欠かせない移動手段であることから、今後の町の持続可能な公共交通の確立に向けて、以下の視点に基づき対応方向を検討する。

（１）町民の外出実態やニーズに応じた既存の公共交通の見直し

交通弱者を中心に今後の町民の移動手段を確保していくためには、町民の外出実態やニーズに応じた既存の公共交通のダイヤや運行本数・ルートなどの見直しを行い、利便性の向上を目指す必要がある。

特に、路線バスは利用者数が少なく、運送費用を運送収入で賄えない状況にあることから、利便性の向上を図りつつ、経済的でより効率的な運行体制の在り方を検討し、収支率の改善を図る。

（２）新たな公共交通ネットワークの整備に関する検討

これからの町民の生活スタイルに適応する、わかりやすく使いやすい新たな公共交通サービスの整備について検討する。

具体的には、郵送アンケート調査で今後の改善要望として最も多く挙げられた「細かく町内を回るワゴン車等の運行」を中心に、デマンド交通の必要性や導入可能性について検討し、町内に点在する公共交通空白地域の解消を図る。

（３）公共交通の持続的な運営を実現するための体制づくり

公共交通を維持していくためには、公共交通を利用していない、あるいは関心が低い町民に公共交通の必要性を理解してもらい、町全体で支えていく意識の醸成が必要である

また、行政や交通事業者だけで公共交通を考えるのではなく、町民を含めた関係者がともに考えて知恵を出し合い、“協働”の実現を図る。

【図表 5.1.1】「公共交通に関する課題」と今後の「基本的な考え方」

【課題】

① 高齢者にとってわかりやすく使いやすい移動手段の確保

② 高校生以上の学生が通学する際の移動手段の充実

③ 広域生活圏内におけるアクセス性向上

④ ＪＲ水郡線や路線バスの利便性向上

⑤ 小中学生などが安全安心で効率的に通学できる移動手段の確保

⑥ 町内の新たな公共交通ネットワークの検討・整備

⑦ 路線バスの収支率改善

⑧ 町民を含めた関係者の連携・協力による一体的な取り組み

【基本的な考え方】

(1) 町民の外出実態やニーズに応じた既存の公共交通の見直し

(2) 新たな公共交通ネットワークの整備に関する検討

(3) 公共交通の持続的な運営を実現するための体制づくり

５－２．今後の対応方向

本節では、これまで 3 点にまとめた“基本的な考え方”に基づき、今後の矢祭町の地域公共交通施策の在り方について検討する。

（１）現状の路線バスなどの運行体制・ダイヤを活かしつつ改善を図る

本案は、郵送アンケート調査において「町の財政負担は増やさずに新たな交通体系を構築する」という意見が多かったことを考慮し、事業費をなるべく増やさずに取り組む方法である。

① 現行ダイヤ見直し型

運行事業者と協議し、利用実態やニーズに基づいた現行ダイヤの見直しを行うもので、事業費の増加を抑えるため現行ダイヤのやりくりにより利便性の向上を目指す方法。

矢祭町の場合、現在運行されている路線バスの運行本数の絶対数が少ない（最大で片道 6 便、平均で片道 3 便）ことから、運行本数を増やさずにダイヤの組み換えのみを行っても、利便性の向上を図ることは難しい。

② 現有資源の有効活用型

町で現在運行されている様々な交通モードや車両の複合利用（スクールバス、福祉バスの混乗利用など）の可能性を検討し、現有資源の有効活用を図る方法。

町は平成 28 年 4 月の小学校統合後における通学用バスの運行体制について、スクールバス 2 台と路線バス 3 路線（中学校・宝坂線、上茗荷線、矢祭中学校・大垬線）の併用案を検討している。なお当変更案では、当該 3 路線の下り線において各 1 便ずつ増便が予定されていることから、一般利用客についてもある程度利便性の向上が期待される。

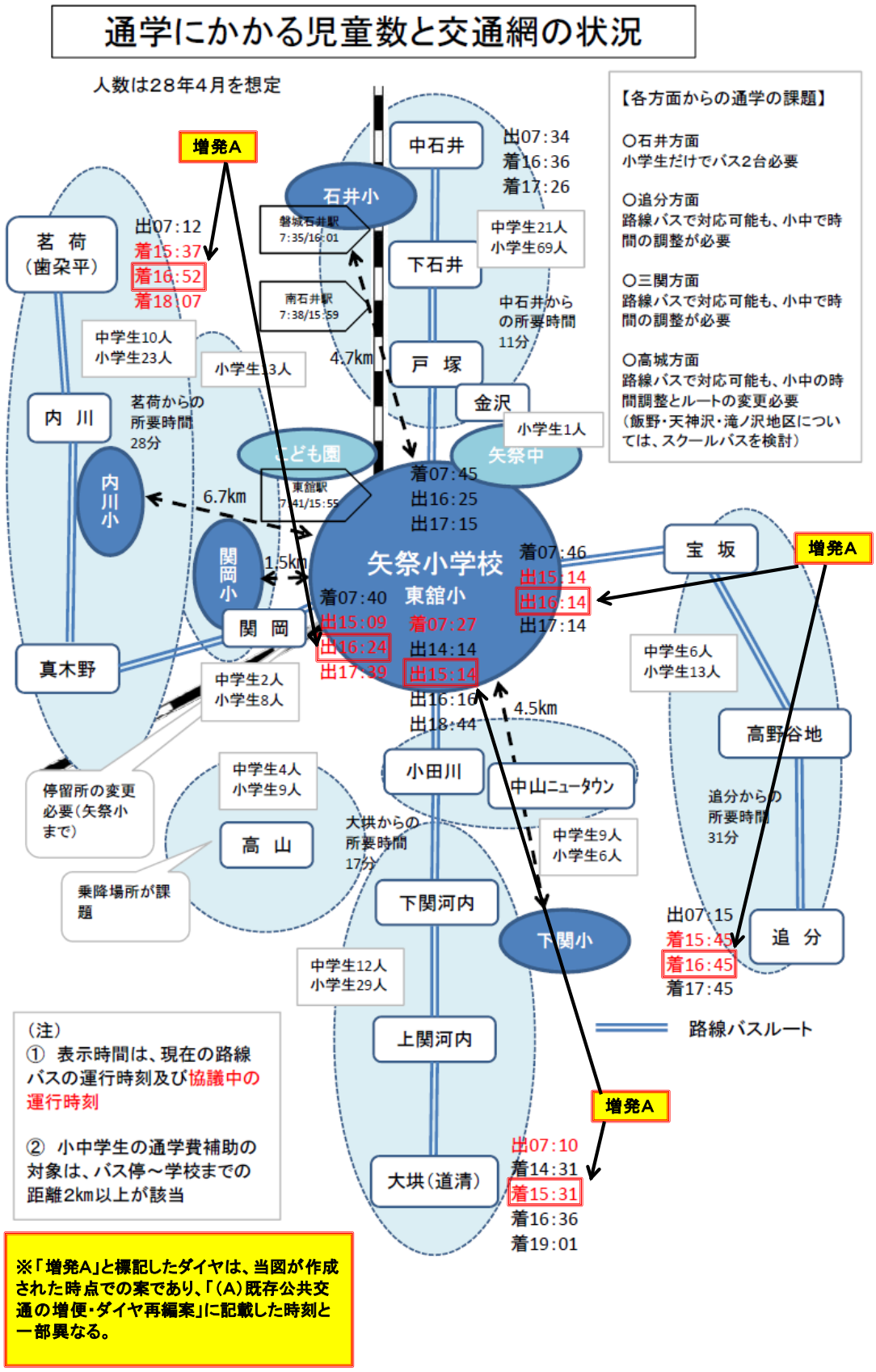
【図表 5.2.1】「通学用バスの運行案」

ルート名	利用地区	運行車両	距離	所要時間	乗車人数	
					小学生	中学生
追分ルート	追分、高野谷地、宝坂	路線バス①	14.1km	31 分	13 人	6 人
大垬ルート	大垬、上関、下関	路線バス②	9.8km	17 分	27 人	21 人
〃	ニュータウン中山	こども園バス	2.3km	4 分	6 人	
茗荷ルート	茗荷、内川	路線バス①	12.8km	28 分	23 人	12 人
高山ルート	下関、山下、高野、関岡	こども園バス	7.7km	20 分	16 人	
中石井ルート	中石井、関岡	中型バス	9.1km	22 分	40 人	
下石井ルート	下石井、戸塚、金沢	中型バス	4.4km	13 分	43 人	

※乗車人数は平成 28 年 4 月児童・生徒想定数

（出所；矢祭町「矢祭町立矢祭小学校にかかる保護者説明会資料」より一部抜粋）

【図表 5. 2. 2】「平成 28 年 4 月を想定したスクールバス運行計画」



（出所；矢祭町「矢祭町立矢祭小学校にかかる保護者説明会資料」より一部抜粋）

また、町の公共交通に矢祭町社会福祉協議会が高齢者生きがいサロン事業で運行している「温泉サロンバス号」がある。

当バスは、高齢者にユーパル矢祭（温泉保養施設）を利用した事業に参加していただく際の交通手段として週 4 日運行されていて、町内周辺地域から中心の東舘地区に出向く足として利用されている。

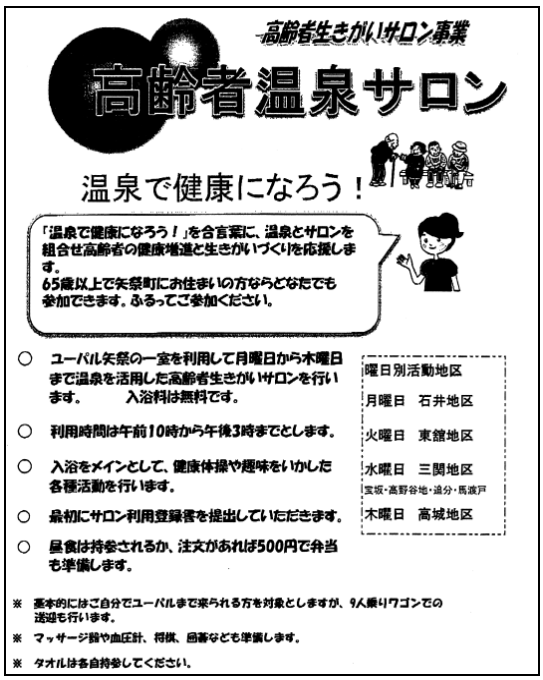
しかし、特定の事業目的を達成するために運行されていることから、一般利用は難しい状況にある。

なお、国の補助金等の目的外使用に関する諸要件をクリアするなど、所定の手続きを経て運行体制を整えることができれば、買い物や通院を目的とした一般利用が可能となり、高齢者などの利便性が大きく向上すると考えられる。

たとえば、現在は月曜日から木曜日まで運行されているので、運休日の金曜日から日曜日のうち何日かを一般利用のコミュニティバスとして運行する案が考えられる。

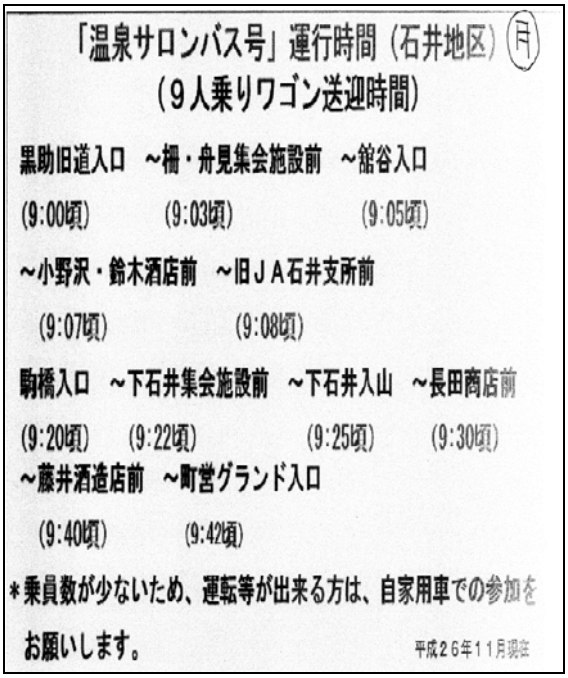
また、同じく矢祭町社会福祉協議会が実施している有償通院送迎サービスについては、介護認定された方など特定の方への移動サービスであり、一般利用は難しい。

【図表 5.2.3】「高齢者生きがいサロン事業」の概要



（出所；「矢祭町提供資料」より一部抜粋）

【図表 5.2.4】「温泉サロンバス号の運行ルート表（月曜日のみ）」



（出所；「矢祭町提供資料」より一部抜粋）

（２）新たな交通モードを導入するなど、交通ネットワークサービスの改善を図る

本案は、事業費の増加は免れないが、町民の移動手段の確保・交通ネットワークサービス水準の向上を目指して既存路線バスの運行本数を増やす、または新たにデマンドタクシーを導入するなど、積極的な改善に取り組む方法である。

①　鉄道、路線バスなどの現行ルートを重視した増便型

運行事業者と協議し、利用実態やニーズに基づいた現行ダイヤの見直し（増便含む）を行うもので、利便性の向上を目指す方法である。

まずＪＲ水郡線は､1 日の運行本数が 9～10 便で､12:00 前後の時間帯に便がなく、運行空白時間帯がある。また、上り線の最終便が東館駅 19:46 着であり、部活動などを終えて帰宅する高校生や社会人にとっては、利便性が低いと考えられる。

また路線バスは、現在運行されている運行本数の絶対数が少ない（最大で片道 6 便、平均で片道 3 便）。特に片道 3 便以下の路線（上茗荷線、中学校・宝坂線、矢祭中学校・大坪線、矢祭中学校・矢祭ニュータウン線）の運行ダイヤについて精査が必要と考えられる。このような視点に基づき、下記案をまとめた。

＝（Ａ）既存公共交通の増便・ダイヤ再編案　＝

【ＪＲ水郡線】

◆「上り線」「下り線」ともに 13:30 前後の便（「上り線（水戸方面）」; 東館駅 13:29 発、「下り線（郡山方面）; 東館駅発 13:30 発」）が臨時運行となっていて、買い物や通院などで利用する場合の利便性が低い（この便が運行されない場合、約 4 時間運行間隔があいてしまう）ことから、13:30 前後の臨時便を定時運行とするなどのダイヤ再編が考えられる。

◆「上り線」の最終便が東館駅 19:46 着で、郡山・白河方面に通学している高校生などが帰宅する際の利便性が低いことから、郡山駅 19:46 発の便を磐城石川駅まででではなく、常陸大子駅までの運行（東館駅 21:00 前後着）とするなどのダイヤ再編が考えられる。

【図表 5.2.5】ＪＲ水郡線「東館駅」ダイヤ再編案

＜JR水郡線　東館駅ダイヤ＞

※平成27年12月7日現在

	上り線（水戸方面）発時刻	下り線（郡山方面）発時刻	備考
	6:29	6:01	
	7:41	7:15	
	8:43	9:22	
	11:00	11:00	
◆	13:29	13:30	臨時→定期
	15:19	14:53	
	17:21	15:55	
	18:36	16:53	
	19:46	18:11	
		20:43	ダイヤの変更

郡山19:46発、磐城石川20:31着の便を
常陸大子まで運行（東館21:00前後発着）

【路線バス】

①東舘線

沿線の東舘地域・石井地域では「運行本数が少ない」ことに関する不満が多く挙げられていることから、ＪＲ水郡線が運行していない時間帯に増便するなどのダイヤ再編が考えられる。

②上茗荷線

沿線の関岡地域・内川地域では「運行本数が少ない」、「土日・休日に運行していない」ことに関する不満が多く挙げられている。特に 12:00 前後の時間帯に便がないことから、買い物や通院目的の利用ニーズを考慮し「上り線；上茗荷 10:00 前後発」増便、「下り線；上茗荷 13:20 前後着」増便、「土日・休日に運行する」などのダイヤ再編が考えられる。

【図表 5.2.6】路線バス「上茗荷線」ダイヤ再編案

上茗荷線　上り(上茗荷→東舘車庫)

＜現行ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻
(1)	上茗荷	7:05	→	東舘車庫	7:42
(2)	上茗荷	8:40	→	東舘車庫	9:17
(3)	上茗荷	15:31	→	東舘車庫	16:08

⇒　⇒　⇒(変更)⇒

＜変更(案)ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻	
(1)	上茗荷	7:05	→	**中学校前**	7:42	
(2)	上茗荷	8:40	→	**中学校前**	9:17	
(3)	**上茗荷**	**10:00**	**→**	**中学校前**	**10:37**	**【増発B】(※)**
(4)	上茗荷	15:39	→	**中学校前**	16:16	

上茗荷線　下り(東舘車庫→上茗荷)

＜現行ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻
(1)	東舘車庫	7:45	→	上茗荷	8:22
(2)	東舘車庫	14:52	→	上茗荷	15:29
(3-1)	東舘車庫	17:00	→	上茗荷	17:37
(3-2)	東舘車庫	17:30	→	上茗荷	18:07

⇒　⇒(変更)⇒　⇒(変更)⇒　⇒(変更)⇒　⇒(変更)⇒

＜変更(案)ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻	
(1)	**中学校前**	7:45	→	上茗荷	8:22	
(2)	**中学校前**	**12:45**	**→**	**上茗荷**	**13:22**	**【増発B】(※)**
(3)	**中学校前**	15:00	→	上茗荷	15:37	
(4)	**中学校前**	**16:15**	**→**	**上茗荷**	**16:52**	**【増発A】(※)**
(5-1)	**中学校前**	18:10	→	上茗荷	18:47	
(5-2)	**中学校前**	18:40	→	上茗荷	19:17	

※(3-1)は冬のみ、(3-2)は夏のみ運行　※(5-1)は冬のみ、(5-2)は夏のみ運行

※【増発A】は矢祭町教育委員会の増発案、【増発B】は今回新たに追加する案

③中学校・宝坂線

沿線の東山地域では「運行本数が少ない」、「土日・休日に運行していない」ことに関する不満が多く挙げられている。特に 12:00 前後の時間帯に便がないことから、買い物や通院目的の利用ニーズを考慮し、「上り線；追分 10:00 前後発」増便、「下り線；追分 13:20 前後着」増便、「土日・休日に運行する」などのダイヤ再編が考えられる。

【図表 5.2.7】路線バス「中学校・宝坂線」ダイヤ再編案

中学校・宝坂線　上り(追分→中学校前)

＜現行ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻
(1)	追分	7:15	→	中学校前	7:50
(2)	追分	15:25	→	中学校前	16:00

⇒(変更)⇒　⇒(変更)⇒

＜変更(案)ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻	
(1)	追分	7:10	→	中学校前	7:45	
(2)	**追分**	**10:00**	**→**	**中学校前**	**10:35**	**【増発B】(※)**
(3)	追分	15:37	→	中学校前	16:12	

中学校・宝坂線　下り(中学校前→追分)

＜現行ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻
(1)	中学校前	14:40	→	追分	15:15
(2)	中学校前	17:10	→	追分	17:45

⇒(変更)⇒　⇒(変更)⇒

＜変更(案)ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻	
(1)	**中学校前**	**12:45**	**→**	**追分**	**13:20**	**【増発B】(※)**
(2)	中学校前	15:00	→	追分	15:35	
(3)	**中学校前**	**16:20**	**→**	**追分**	**16:55**	**【増発A】(※)**
(4-1)	中学校前	18:10	→	追分	18:45	
(4-2)	中学校前	18:40	→	追分	19:15	

※(4-1)は冬のみ、(4-2)は夏のみ運行

※【増発A】は矢祭町教育委員会の増発案、【増発B】は今回新たに追加する案

④矢祭中学校・大坪線

沿線の小田川地域・三関地域では「運行本数が少ない」、「ＪＲ水郡線との乗り継ぎが悪い」ことに関する不満が多く挙げられている。特に、12:00 前後の時間帯に便がないことから、買い物や通院目的の利用ニーズを考慮し、「上り線；大坪明神 10:00 前後発」増便、「下り線；大坪明神 13:10 前後着」増便、「ＪＲ水郡線との乗り継ぎを考慮した時刻の見直し」などのダイヤ再編が考えられる。

【図表 5.2.8】路線バス「矢祭中学校・大坪線」ダイヤ再編案

矢祭中学校・大坪線　上り(大坪明神→中学校前)

＜現行ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻
(1)	大坪明神	6:50	→	中学校前	7:12
(2)※	大坪明神	8:05	→	中学校前	8:27
(3)	大坪明神	14:35	→	中学校前	14:57
(4)	大坪明神	16:40	→	中学校前	17:07

※(2)は学休日は運休

⇒(変更)⇒

＜変更(案)ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻	
(1)	大坪明神	7:05	→	中学校前	7:30	
(2)※	大坪明神	8:05	→	中学校前	8:30	
(3)	**大坪明神**	**10:00**	**→**	**中学校前**	**10:22**	**【増発B】(※)**
(4)	大坪明神	14:37	→	中学校前	15:02	
(5)	大坪明神	16:47	→	中学校前	17:12	

※(2)は学休日は運休

矢祭中学校・大坪線　下り(中学校前→大坪)

＜現行ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻
(1)	中学校前	14:10	→	大坪明神	14:32
(2)	中学校前	16:10	→	大坪明神	16:37
(3)	中学校前	18:40	→	大坪明神	19:02

⇒(変更)⇒

＜変更(案)ダイヤ＞

運行順	停留所	発時刻		停留所	着時刻	
(1)	**中学校前**	**12:45**	**→**	**大坪明神**	**13:10**	**【増発B】(※)**
(2)	中学校前	14:10	→	大坪明神	14:35	
(3)	**中学校前**	**15:05**	**→**	**大坪明神**	**15:30**	**【増発A】(※)**
(4)	中学校前	16:20	→	大坪明神	16:45	
(5-1)	中学校前	18:15	→	大坪明神	18:40	
(5-2)	中学校前	18:40	→	大坪明神	19:05	

※(5-1)は冬のみ、(5-2)は夏のみ運行

※【増発A】は矢祭町教育委員会の増発案、【増発B】は今回新たに追加する案

⑤矢祭中学校・矢祭ニュータウン線

当路線は学休日のみ矢祭ニュータウンから中学校前まで片道で運行される路線であり、矢祭ニュータウン 8:20 発 1 便のみの変則的な運行となっている。

矢祭中学校・大坪線と区間が一部共通であることから、両路線併せて、利用実態やニーズを精査し、学休日以外の通常運行、買い物や通院目的の利用ニーズを考慮した増便などのダイヤ再編が考えられる。

② 新しい交通モードを取り入れるデマンド・コミュニティバス型

定時・定路線型の路線バスでは対応できない移動ニーズにこたえるために、デマンドタクシーやコミュニティバスなどの新しい交通モードを導入する方法である。

郵送アンケート調査の結果から、今後の改善要望として「細かく町内を回るワゴン車等の運行」が最も多く挙げられたことを考慮し、ドア・ツー・ドアに近い移動サービスを実現する下記案をまとめた。なお、下記案はセダン車両の利用を想定しているが、利用人数が多い場合には 9 人乗り程度のワゴンタイプの車両の利用も検討したい。また、本案は経費節減のために運行車両は 1 台を想定しているが、複数台を利用すれば経費は増えるが利便性は高まることになる。路線バスの利用が少ない便については、デマンド交通を導入する(置き換える)ことで、運転効率をあげる方法も検討課題として指摘しておきたい。

＝（B）新たな交通モード（デマンドタクシー）導入案　＝

＜提案の主旨＞

町内の中山間地域の交通空白・不便地域の生活交通問題を解決するため、ドア・ツー・ドアに近い移動サービスを提供することが可能な事前予約・乗合型のデマンドタクシーを導入し、町民の買い物や通院などの日常生活需要を満たす。

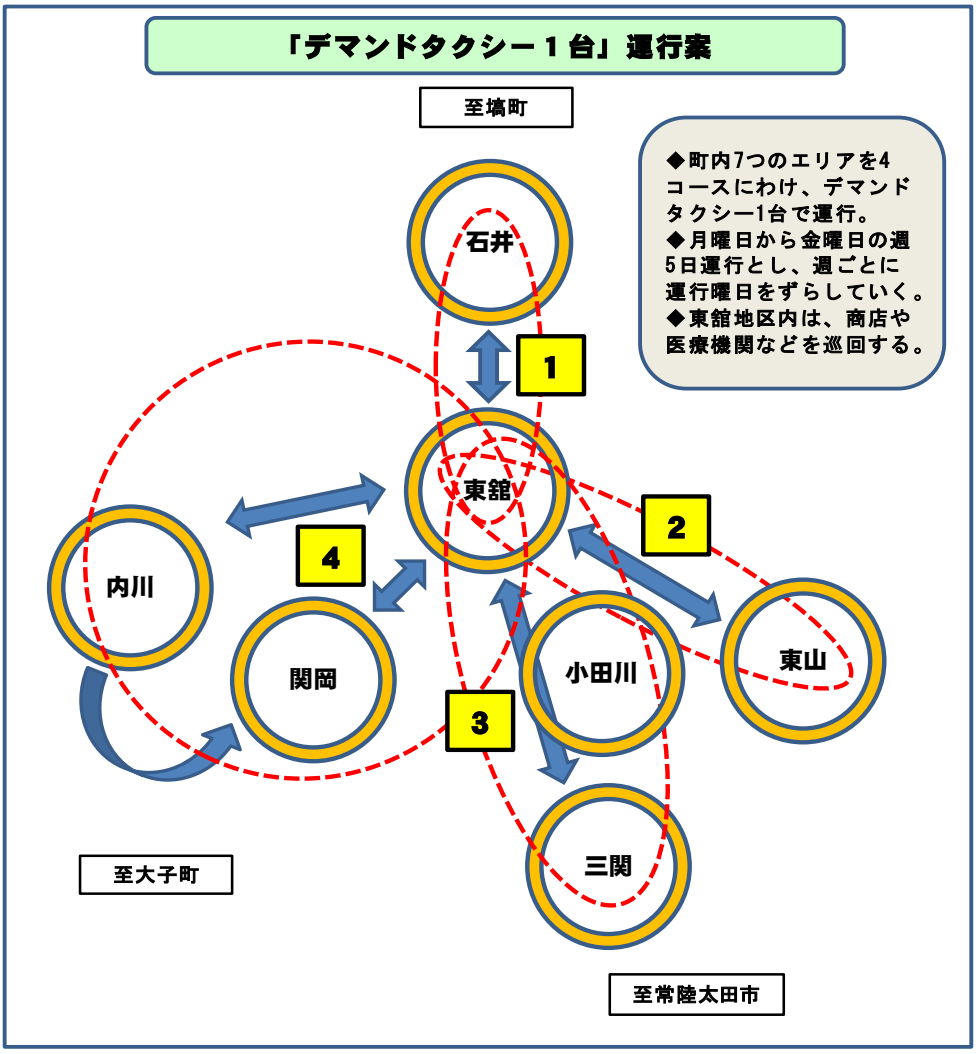
運営主体	矢祭町
運行方式	事前利用登録・事前予約型運行
運行車両	セダン型タクシー1 台
運行事業者	町内のタクシー事業者など
運行コース	◆町内 7 つのエリアを 4 コースに分ける。 （1.石井コース、2.東山コース、3.小田川・三関コース、4.関岡・内川コース） ◆各コースに乗降場所としてのミーティングポイントを複数設置する。 ◆各コースと東舘地区を結び、1 日に 4 往復運行。 ◆東舘地区内では、医療機関・商店・スーパーなどの生活拠点を巡回する。 ◆運行日は月～土曜日の週 5 日とし､週ごとに地区の運行曜日をスライドする。 ＜例＞ 第 1 週：月「石井」、火「東山」、水「小田川・三関」、木「関岡・内川」、金「石井」 第 2 週：月「東山」、火「小田川・三関」、水「関岡・内川」、木「石井」、金「東山」・・・
運行システム	◆予約専用電話でタクシー会社が予約を受け付け､予約表を紙ベースで整理し、運転手に伝達する方式（タクシー事業者の予約・配車ノウハウを利用）。 ◆1 日 8 便運行（路線バス運行時刻との競合を避けたダイヤの設定が必要）。 ＜例＞ **【図表 5.2.9】ダイヤ設定案「3.小田川・三関コース」**

	東舘方面行き【大坝発】			小田川・三関方面行き【リオン・ドール前発】
第 1 便	9:00	→	第 1 便	10:00
第 2 便	11:00	← →	第 2 便	12:00
第 3 便	14:00	← →	第 3 便	15:00
第 4 便	16:00	← →	第 4 便	17:00

（事前予約に応じて運行、予約がない便は運行しない）（1 台の車両で往復運行）

予約方式	◆利用希望者は、事前に矢祭町で利用者登録を行う。 ◆利用登録者は、直接タクシー会社に電話して予約する。 ◆予約受付・運行管理などは、タクシー会社に委託する。
利用料金	1 回乗車につき、大人 400 円（中学生以上）、小人 200 円（小学生以下） （※保護者同伴の未就学児は 1 名まで無料とする）
その他	◆車両は運行受託タクシー会社所有のものを利用する。

【図表 5.2.10】デマンドタクシー1 台運行案　概念図



※利用料金については、他自治体で導入しているデマンドタクシーの料金を参考にしつつ、通常タクシーを利用する場合の初乗運賃を上回らない 400 円（大人）と設定した。
※町内各地区から町の中心部である東舘地区へ、東舘地区から町内各地区へという動線を重視し、コース設定を行った。
※東舘地区内では、役場、金融機関、駅、公民館、商店、医療機関、保健福祉施設、スーパーなどの生活拠点を巡回すること想定している。

【図表 5.2.11】デマンドタクシー1 台運行案　費用見込み

【年間役場負担金額（概算）】
（※町がタクシー事業者所有の車両を1台借上げ、運行費を定額で支払う方式として試算）

＜試算にあたっての条件＞
・1時間当たりの運行経費を2,500円と想定（車両の運行に関わらず定額保証）
・1日の稼働時間は8時間、月曜日～金曜日の週5日運行
・契約台数は、タクシー1台（セダンタイプ）
・委託運行経費には、運転手人件費、燃料代、車両の維持管理代、保険代、自動車税等全て含みとする

（1）運行委託費試算（1年間）
　@2,500円＊8h＊週5日=100,000円、100,000円＊4週間＊12ヶ月=4,800,000円≒**5,000,000円（A）**

（2）利用料金収入試算（1年間）
　@400円＊8人＊週5日=16,000円、16,000円＊4週間＊12ヶ月=768,000円≒**800,000円（B）**

⇓

（3）町負担金額試算（1年間）
運行委託費－利用料金収入＝(A)-(B)＝**4,200,000円**

（※福島県内でデマンドタクシーを導入している自治体の事例を参考に試算した。）

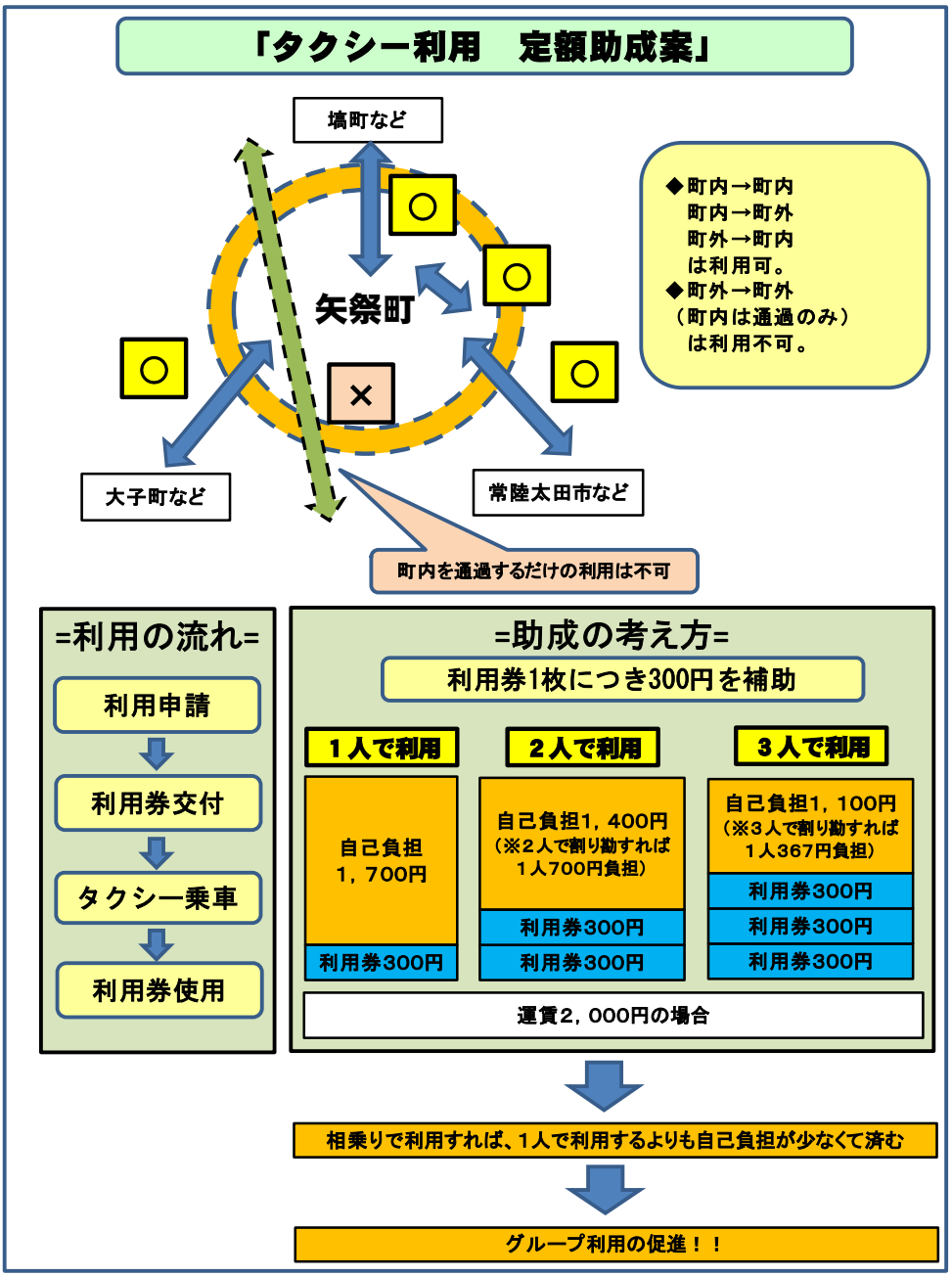
③　タクシー利用助成などの財政支援型

本案は、上記のように新たに事前予約・乗合型のデマンドタクシーを導入する案ではなく、通常のタクシーを活用し、一定条件下で料金の一部助成を行う方法。

＝（C）タクシー利用　定額助成案　＝

＜提案の主旨＞ 自動車を利用できない高齢者を主な対象としてタクシー利用料金の一部助成を行い、買い物や通院などの日常生活に欠かせない移動手段を確保する。	
運営主体	矢祭町
運行方式	町内のタクシー事業者などに運行委託する。
利用対象者	町内に住所を有する満 65 歳以上の方で、下記のいずれかに該当する方。 ①運転免許を持っていない。 ②自動車を持っていない。 ③運転免許あるいは自動車は持っているが、身体的理由などで自動車を運転することができない。 ※　年齢要件については、当該事業実施年度内に誕生日を迎え、満 65 歳以上となる方（例；事業実施年度が平成 29 年度の場合、平成 29 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日までの間に満 65 歳以上となる方）を想定している。
利用方法	◆希望者は利用申請を町役場に行い、利用券の交付を受ける。 ◆利用できるタクシー会社は、あらかじめ町が指定した会社に限る。 ◆利用者は、乗車時に「利用券使用希望」であることを運転手に伝える。 ◆矢祭町内、または乗車地・降車地のいずれかが矢祭町内になるタクシー利用を対象とし、矢祭町を通過するだけの利用（例えば、「塙町で乗車し、矢祭町内を通過して、大子町で降車する場合など」）は、助成の対象としない。 ◆利用券は、運賃を支払う際に運転手に手渡して使用する。なお、運賃と使用する利用券の差額については、利用者の自己負担とする。 ◆利用申請は原則として年度当初（4 月 1 日～4 月 30 日）に受け付ける（利用希望者の年齢要件については、事業実施年度末までに満 65 歳以上となることが確認できれば対象とする）。 ◆年齢要件を満たし、かつ、年度途中に①から③の利用要件を満たすこととなった場合（例えば、年度途中に運転免許を返還した場合など）は、その都度申請を受け付け、審査を行う。審査の結果、対象者として認める場合は、事業実施年度の残期間に応じた枚数を交付する（例；7 月中に申請があって、審査の結果対象者として認めた場合、7 月から 3 月までの 9 か月分、3 枚×9 か月=27 枚を交付）。
利用券	◆利用券は 1 枚 300 円とし、1 回乗車につき 1 人 1 枚まで使用可とする。 ◆利用券は 1 人あたり、最大で年間 36 枚（1 か月あたり 3 枚）まで交付する。 ◆利用券を持たない方の相乗りも認めるが、利用券使用は本人分に限る。 ◆利用券を他者へ譲渡することは不可とする。 ◆利用券は現金化できない（換金、つり銭の交付など）こととする。 ◆運賃以上の金額を利用券のみで支払うことはできないものとする。 （例；3 人で相乗りし運賃が 700 円だった場合、3 枚使用は不可、2 枚（600 円分）まで使用可とし、差額の 100 円は現金で支払うものとする。）
その他	◆利用時間はタクシー会社の運休日を除き、8:00-17:00 とする。 ◆利用券は発行年度のみ有効とし、次年度以降へは繰り越さない。

【図表 5.2.12】タクシー利用　定額助成案　概念図



【図表 5.2.13】タクシー利用定額助成案 費用見込み

【年間役場負担金額（概算）】

（※65歳以上の高齢者数を2,000人として試算）

（※郵送アンケート結果から、60歳以上の免許不保持者の割合が17.2%であったことから、利用対象者を2,000人の2割、400人と見込んだ）

2,000人×2割×（300円×36枚）＝400人×10,800円＝**4,320,000円**

（３）地域・住民が主体になり改善に取り組む

本案は、地域や住民の自助・共助により公共交通の改善を図る取り組み案である。

以下取り組みは、地域・住民が行政に頼らずに、主体となって生活交通の改善に取り組む好例である。今後、矢祭町においても、このような取り組みも期待される。

①　まちづくり団体などが、地域のために無料でバスを運行する自助型

まちづくり団体などが、地域住民の生活の足を確保すべく、地域企業や住民らによる寄付や募金などを主な活動資金にしてコミュニティバスを運行する事例。福島市南部の蓬莱団地において運行されている「くるくるバス」の事例を紹介する。

【図表 5.2.14】福島市内の無料バス運行事例

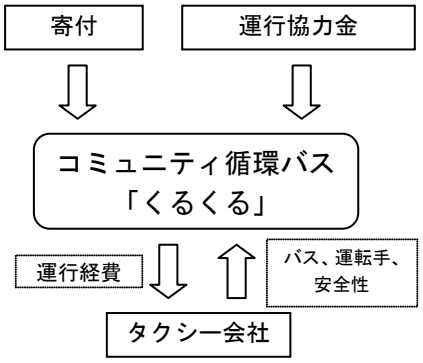
＜寄付と募金による運行　くるくるバス＞

福島市南部にある蓬莱団地内を循環している「くるくるバス」。「ぜえね」という民間組織が、主に高齢者や交通弱者の交通手段として運行するコミュニティバスで、団地内を 3 つのコースに分け、各 4～5 便無料で運行している。

運行はタクシー会社に委託しているが、活動資金は地元ショッピングセンターや住民らによる寄付や募金、広告料、太陽光発電の利益で賄っている。団地内には利用者らが集えるカフェなども設け、コミュニティの育成を進めている。資金集めの工夫として、バスの車体にラッピングや広告掲載なども行っている。

（出所；まちづくりぜえね HP、くるくるバスパンフレットを参考に作成）

＜無料運行の仕組み＞



②　自治会などが運行事業者や公的機関と協力して取り組む共助型

自治会などが公共交通協議会などを自主的に組織し、運行事業者や自治体などの公的機関と協力してコミュニティバスなどを運行する。４－２．国内の参考事例で紹介した会津若松市の「おでかけの足～さわやか号～」の事例を再掲する。

【図表 5.2.15】会津若松市内の住民コミュニティ運行事例

＜住民、交通事業者、自治体の三位一体の取り組み＞

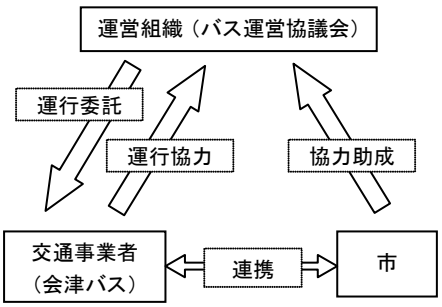
地区の特性・実情を熟知する住民が組織する協議会が主体となり、運行内容の検討や収益確保等へ自立的に取り組み、それに対し交通事業者及び行政が連携・協力しながら、地域ニーズや需要量に合った、将来にわたり持続可能なバスの運行を目指している。

公共交通空白地域の一つである金川町・田園町において、地域住民が組織する運営協議会が主体となり、会津乗合自動車に委託し、1 日 3 便バスを運行している。

協議会は収支の 20%について、運賃等で必ず確保することを約束している、利用促進等について地域が主体的に取り組んでいることなどが大きな特徴。

（出所；会津若松市 HP ほか）

＜運行の仕組み＞



（４）各提案の長所と短所

ここで、これまでにまとめた各提案の長所と短所を整理した結果は以下のとおり。

（※なお、現行体制で福島交通に路線バスの経常損益分を補助金として支出している金額（平成 27 年度実績約 1,700 万円）は、比較を容易にするため年間コストに計上していない。）

【図表 5.2.16】 各提案の総合比較

	長所（○）と短所（▲）	年間コスト及び検討期間	評　価
【提案 A】鉄道・バスの増便・ダイヤ再編	○ 現行制度を大きく変更しない、速やかな改善が可能。 ○ 新たな交通モードを導入する場合に比べ、事業費の増加を低く抑えることが可能。 ▲ 路線バスの運行ルートを変更しないので、山間部やバス停から遠い場所に居住する町民にとっては、大きな利便性の向上につながらない。 ▲ 交通モードの総合的な見直しではないことから、公共交通空白不便地域の抜本的な解消策とはならない。 ▲ 現状の運行体制では満たされない買い物や通院などのニーズに、十分にこたえることができない。	【コスト】 バス増便１便あたり単価約 100 万円 【検討期間】 半年～ １年程度	財政負担はなるべく増やさずに速やかな改善が可能。 しかし、既存のダイヤ改正などにとどまるため、公共交通体系の抜本的な見直しとはならない。
【提案 B】路線バス＋デマンドタクシー1 台導入	○ 路線バスに加え、デマンドタクシーを１台導入することにより、路線バスを利用できない地域の町民やバス停まで移動が困難な高齢者などが、低価格で「ドア・ツー・ドア」の移動サービスを享受できる。 ○ デマンドタクシーは狭い道や山間部でも運行が可能で、細かな運行サービスを提供できる。 ○ 通常のタクシー料金よりも安価な値段で利用できる。 ▲ 運行システムの大きな変更であり、町民や利害関係者の合意形成、事業者の理解と協力などが必要となることから、調整手続きに時間を要する。 ▲ 区域運行を想定しているので、より遠い地域から利用する方の乗車時間が長くなってしまう。 ▲ 従来の路線バスに加えて運行するため、運行経費が増加し、町の財政負担が増加する。	【コスト】 約 500 万円 【検討期間】 １年～ ２年程度	路線バスに加えて、別途デマンドタクシーを導入することにより、「ドア・ツー・ドア」に近い移動サービスの提供が可能となる。 しかし、新たな交通モードの導入を行うことから、財政負担は増加する。 また、利害関係者との調整が必要となるなど、検討に期間を要する。
【提案 C】路線バス＋タクシー定額助成	○ タクシー会社の車両・ノウハウを利用することにより、安全で効率的な運行サービスの提供が可能。 ○ 新たな交通モードを取り入れるのではなく、既存のタクシーを利用することで、速やかな改善が可能。 ○ 通常のタクシー料金よりも安価な値段で利用できる。 ▲ 従来の路線バスに加えて、別途タクシー利用助成を行うため、町の財政負担が増加する。 ▲ 高齢者のうち免許を持たない方を主な対象とした案であり、対象者が限定される。	【コスト】 約 432 万円 【検討期間】 半年～ １年程度	路線バスに加えて、既存のタクシーを利用する方法であることから、新たな交通モードの導入に要する手間や時間が省略でき、速やかな改善が期待できる。 しかし、財政負担は増加する。 また、対象者が限定されてしまう。

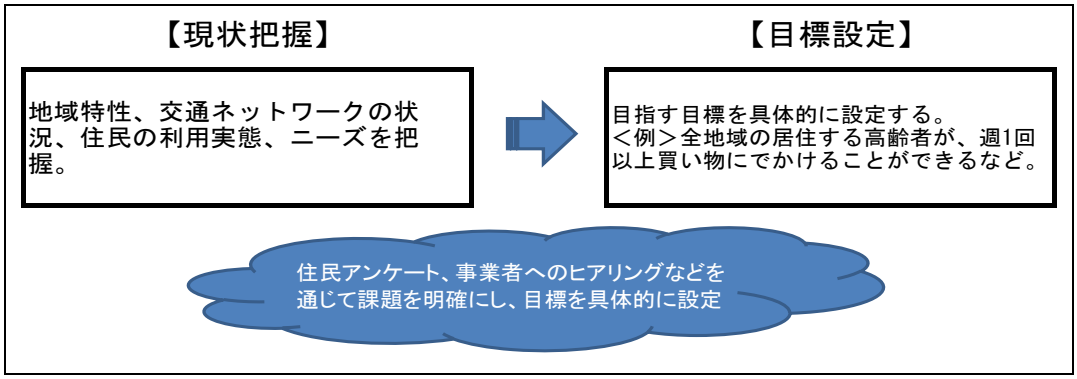
５－３．今後の進め方

（１）地域の移動手段の確保、改善に向けて

①　地域の問題点・課題を明確にする（現状の把握と課題の整理）

中山間地域などに点在する公共交通空白不便地域における住民の移動手段の確保を図るためには、住民の公共交通利用実態やニーズなどを十分に把握したうえで進めていくことが必要である。仮に十分な把握に努めないで拙速に施策の導入を進めた場合、住民の理解が得られないばかりか、失敗に終わってしまうケースも想定される。よって、長く持続可能な移動手段確保策を実現するためには、下記手順を経たうえで、かつ、目標を明確にした取り組みが必要となる。

【図表 5.3.1】　現状把握と課題整理のための手続き



＜取り組みの例＞

ア）実際に公共交通に乗車し、乗車環境、ダイヤ情報の状況などについて確認する。

イ）駅やバスターミナルなどの交通結節点周辺を確認する。

ウ）バスの運転手や駅員、事業所などへのヒアリングを行う。

エ）公共交通の利用者や地域住民へのヒアリングを行う。

オ）自治会・町会、民生委員や介護職員などへのヒアリングを行う。

カ）学校、病院、商店、その他地域内の拠点施設へのヒアリングを行う。

②　問題点・課題、対策の整理

地域の社会・経済状況、住民のニーズ、公共交通サービスの現状をふまえ、問題点・課題を整理する。

＜取り組みの例＞

ア）特定の地域で高齢者が買い物に出かける手段がない（必要とされている場所・人に、必要なサービスが行き届いていない）。

→ターゲットを明確にし課題を整理、そのうえで具体的な対策を考える。

イ）ある路線について、朝夕の通勤時間帯は頻回に運行しているが、運行本数が少ない昼間のほうが主婦や高齢者などの移動ニーズが高い。

→運行サービスの改善・見直しの観点から、具体的な対策を考える。

ウ）既存の方法では非効率的で硬直化している。

→必要に応じて、大幅な体系の見直しにとりかかる。

③　データなどによる検証・分析

整理した問題点・課題を客観的なデータによって確認する。客観的データを用いることによって説得力のある説明が可能になり、対策についての合意形成が図りやすくなると考えられる。

＜取り組みの例＞

ア）既存の統計資料（国勢調査、パーソントリップ調査など）から整理する。

イ）交通事業者から乗降データなどを提供してもらう。

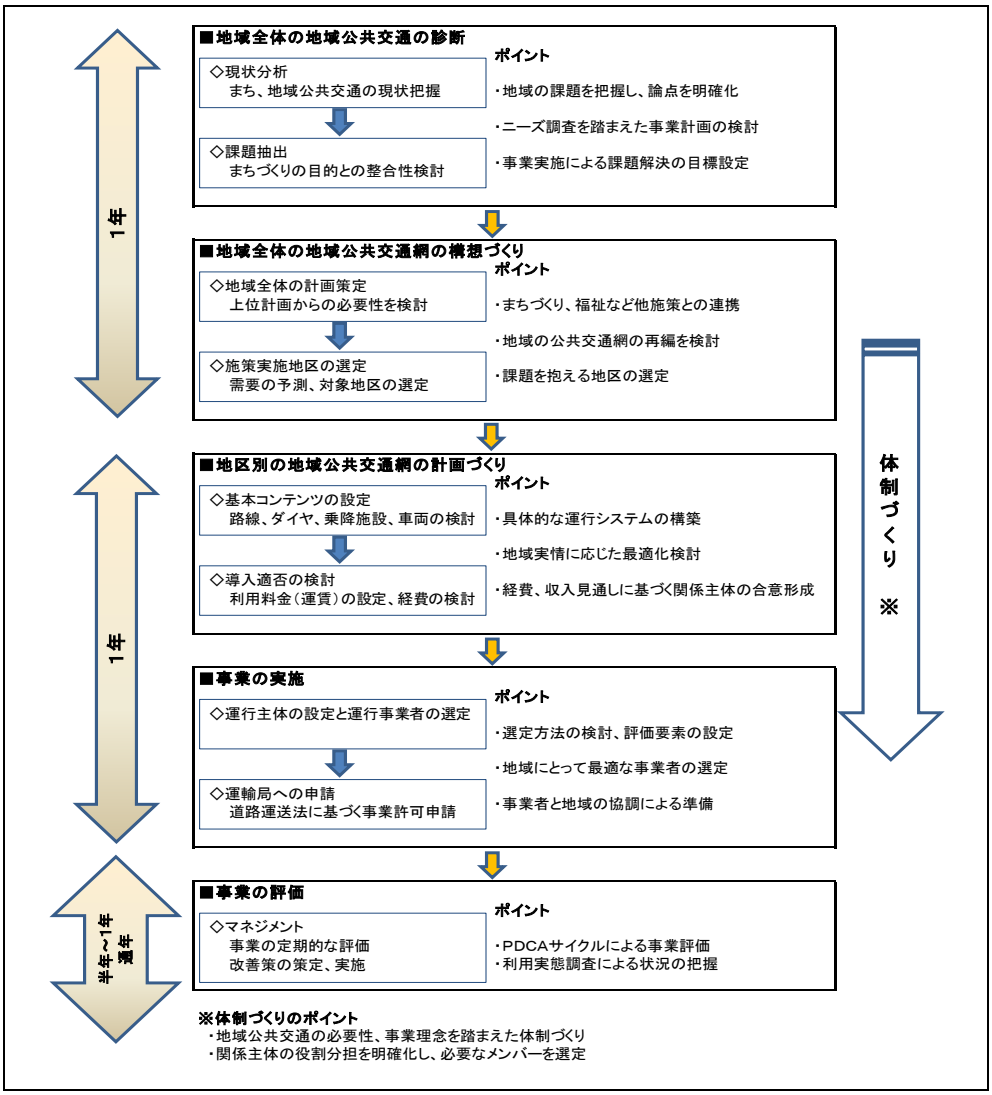
ウ）郵送アンケート、乗降調査などを通じ、利用実態やニーズを把握する。

（２）今後の検討体制づくり

①　公共交通検討の流れ

今後、公共交通を検討していく具体的な流れは以下が考えられる。なお、矢祭町の場合は、当調査研究の取り組みにより、「地域全体の地域公共交通の診断」および「地域全体の地域公共交通網の構想づくり」については、今回ほぼ取り組んだことになろう。

【図表 5.3.2】　地域公共交通の検討の具体的な流れ（例）



（出所：国土交通省自動車交通局旅客課「地域公共交通づくりハンドブック」より一部抜粋）

② 新たな公共交通の計画づくりに向けた体制の構築

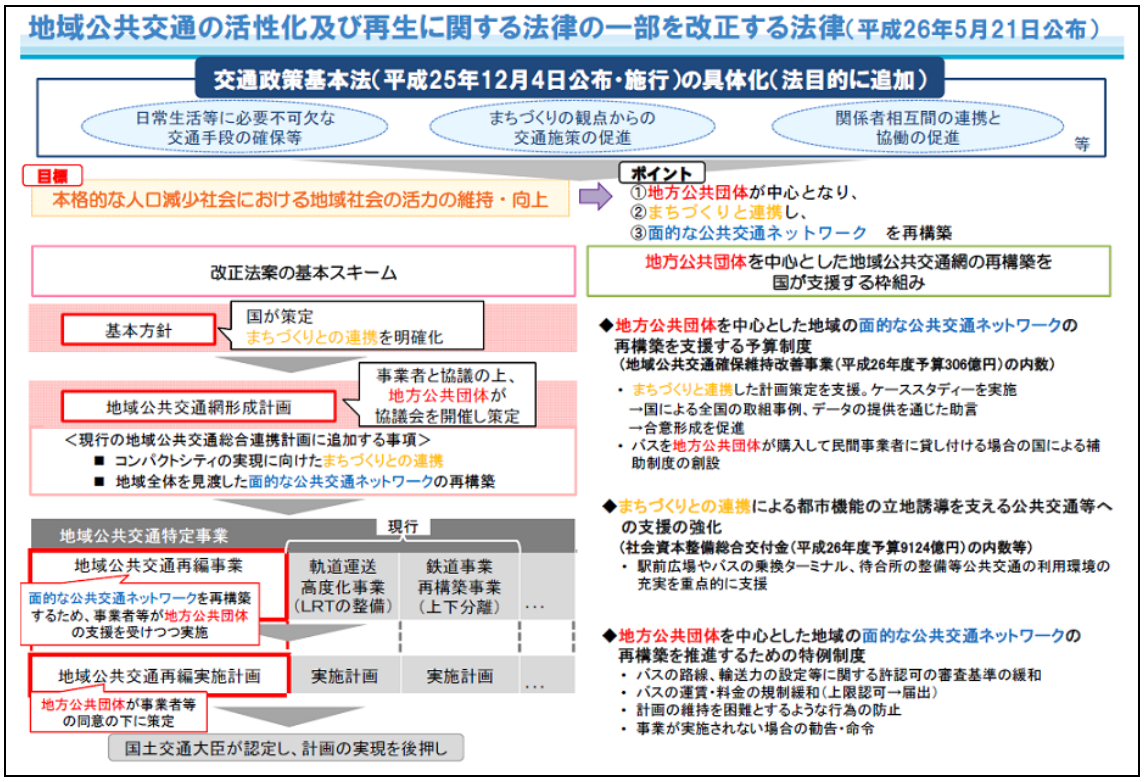
地域公共交通の計画づくりに向けた体制には、「地域住民の懇談会」から法律で定められた「法定協議会」まで、様々な形式がある。

なお、国の支援を受けることを想定するのであれば、「地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会」や、「道路運送法に基づく地域公共交通会議」などを組織し、計画策定に取り掛かっていく必要がある。

【地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会とは】

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条で定められる協議会であり、地方公共団体が、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができることとされている。

【図表 5.3.3】 地域公共交通活性化・再生法の改正概要



（出所：国土交通省総合政策局公共交通政策部作成資料より一部抜粋）

なお、同法は平成 26 年 5 月 21 日に一部改正され、平成 26 年 11 月 20 日施行となった。改正のポイントは、「地方公共団体が中心となり」、「まちづくりと連携し」、「面的な公共交通ネットワークを再構築」することとなっている。

地域公共交通網形成計画（事業者と協議の上、地方公共団体が協議会を開催し策定）

◆コンパクトシティの実現に向けた“まちづくり”との連携

◆地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

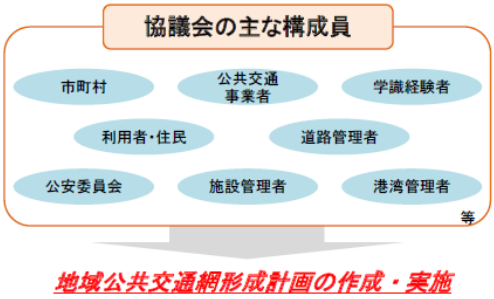
【図表 5.3.4】地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会の役割

協議会について

○　地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができます。（法§6①）

○　これまで、協議会では計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整を行うのみでしたが、改正により計画の実施についても協議を行うことができることとしました。これに関連して協議への参加応諾義務が、計画の実施段階においてもかかることになります。（法§6①④）

○　また、協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければなりません。（法§6⑤）



○　協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があります。（基本方針二３）

（出所：国土交通省「地域公共交通活性化再生法の一部改正　パンフレット」より一部抜粋）

【図表 5.3.5】地域公共交通活性化・再生法で定める「地域公共交通網形成計画」の概要

地域公共交通網形成計画について

○　地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。

○　広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕（法§５②）

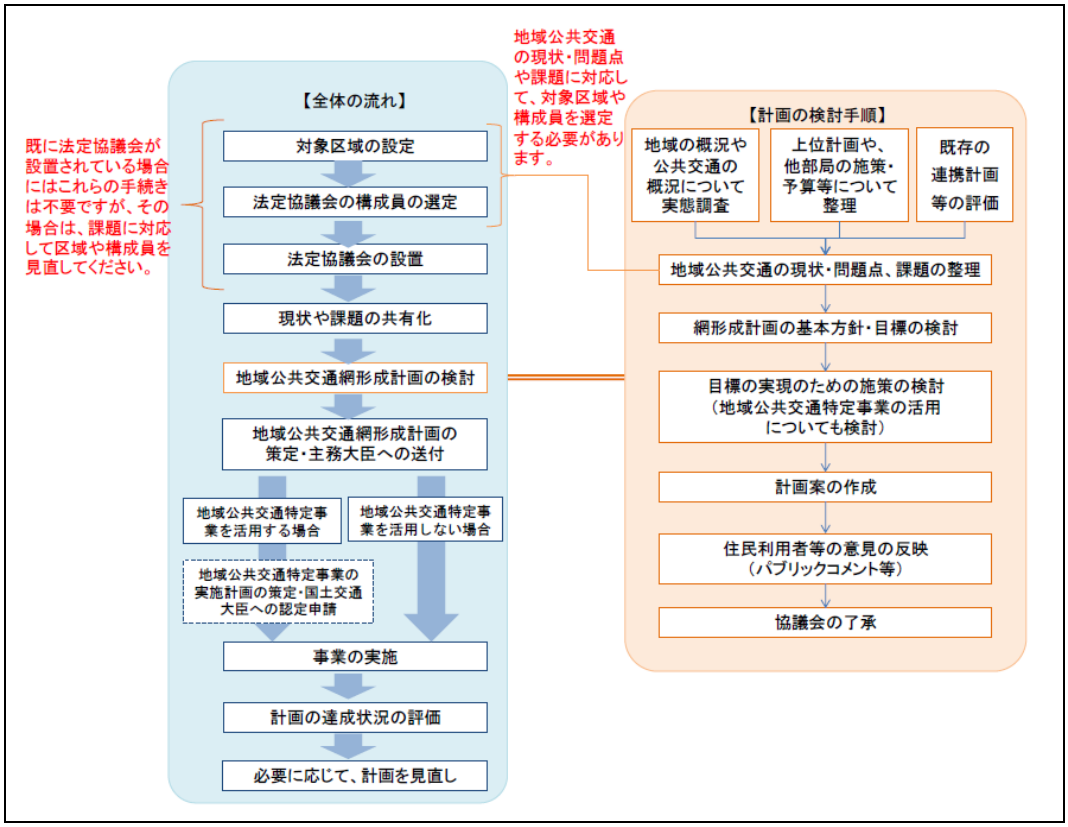
①　持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
②　計画の区域
③　計画の目標
④　③の目標を達成するために行う事業・実施主体
　※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§５④）
⑤　計画の達成状況の評価に関する事項
⑥　計画期間
⑦　その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕（法§５③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

（出所：国土交通省「地域公共交通活性化再生法の一部改正　パンフレット」より一部抜粋）

【図表 5.3.6】地域公共交通網計画策定のプロセス（例）



（出所：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」より一部抜粋）

上記スキームに基づく、計画策定・事業実施までの流れを以下に例示する。

市町村等の地方公共団体が、「法定協議会」を組織

↓

法定協議会において「地域公共交通網形成計画」の検討・作成

↓

「地域公共交通網形成計画」に基づく「地域公共交通再編実施計画」を検討・作成

↓

国の認定（関係法令の特例・重点的な支援）

↓

地域公共交通再編事業の実施（バス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入）

↓

地域公共交通ネットワークの再編を実現

【参考】これまでに全国で作成された地域公共交通網形成計画の状況

＜対象期間；平成 26 年 11 月 20 日～平成 27 年 11 月 20 日＞

・全国で 59 件の網形成計画が作成され、国土交通大臣に送付された。

①複数地方公共団体による共同作成・・・3 件

（うち、都道府県が作成主体に加わっているもの 2 件）

②それ以外のもののうち、政令指定都市・・・1 件、中核市・施行時特例市・・・6 件、その他の市・・・35 件、町村 14 件

（出所；国土交通省総合政策局公共交通政策部発行「平成 27 年度第 43 号公共交通メールマガジン」より一部抜粋）

（３）おわりに

以上、矢祭町の地域公共交通体系について様々な角度から考察を行ってきた。

地域公共交通の計画づくりには、法的に位置づけられた法定協議会や地域公共交通会議などを設置して関係者が話し合っていく方法もあるが、大切なのは意見を出し合うだけでなく、皆で知恵を出し合い、より便利で快適な公共交通体系を実現していくことではないか。

いまでは、公共交通は地方だけでなく、都市部も様々な問題を抱えている。

今回の調査研究では触れることができなかった全国で取り組まれている先進的な事例の調査を引き続き行い、これからも更なる創意工夫に努めていきたい。

今後、町の既存の路線バス、温泉サロンバス、スクールバスなどを含めた公共交通体系の見直しや、新たな地域公共交通体系の整備について検討を進めていくにあたり、今回の調査研究結果が参考となれば幸いである。

平成 27 年度　矢祭町「地域の公共交通網整備に向けた基本調査研究事業」 検討の経過

平成 26 年 12 月 22 日	平成 27 年度共同調査研究事業の内定通知
平成 27 年 4 月 14 日	平成 27 年度共同調査研究事業の決定通知
平成 27 年 4 月 20 日	第 1 回打ち合わせ（共同調査研究項目、スケジュール、両者の作業分担の確認）（場所；矢祭町役場）
平成 27 年 6 月 4 日	第 2 回打ち合わせ（年間作業工程表、路線バス乗降調査・ヒアリング調査（案）、アンケート調査票（案）の検討）（場所；矢祭町役場）
平成 27 年 7 月 30 日 ～平成 27 年 8 月 14 日	矢祭町　郵送アンケート調査の実施
平成 27 年 9 月 2 日	第 3 回打ち合わせ（郵送アンケート調査実施状況の確認など）（場所；矢祭町役場）
平成 27 年 9 月 14 日 ～平成 27 年 9 月 15 日	矢祭町　路線バス乗降調査・ヒアリング調査の実施
平成 27 年 10 月 27 日	第 4 回打ち合わせ（郵送アンケート調査およびヒアリング調査の実施結果に基づく分析について）（場所；矢祭町役場）
平成 27 年 11 月 11 日	路線バス・JR水郡線の運行状況調査（センター職員）
平成 27 年 11 月 19 日	先行事例調査（伊達市役所　デマンドタクシーの運行事例、網形成計画の策定内容ほか）（場所；伊達市役所）
平成 28 年 2 月 23 日	第 5 回打ち合わせ（報告書案の確認、課題の整理および今後の対応案に関する意見交換）（場所；矢祭町役場）
平成 28 年 3 月	最終報告書のとりまとめ