

石川町地域公共交通計画(素案)

令和5年 2 月

石川町地域公共交通活性化協議会

－ 目 次 －

1. 計画の概要	1
1-1 地域公共交通計画とは	1
1-2 計画の目的	1
1-3 計画の位置づけ	1
1-4 計画の区域	2
1-5 計画の期間	2
2. 前計画の評価	3
2-1 計画に基づき実施した主な取組の概要	3
2-2 基本目標の達成状況評価	6
2-3 計画に基づき実施した取組の概要	9
2-4 前計画の評価（総括）	10
3. 公共交通における現状と課題	11
3-1 課題1：地域の将来像の実現に向けた公共交通施策の連携強化	11
3-2 課題2：少子高齢化への対応	12
3-3 課題3：残存する交通不便地域	13
3-4 課題4：公共交通機関同士の乗継利便性の向上	14
3-5 課題5：地域の公共交通に対するニーズに対応した再編	14
3-6 課題6：公共交通の情報提供・案内の充実化	15
3-7 課題7：財政負担の増加	15
4. 計画の基本方針・基本方針	16
4-1 本町の公共交通が目指す将来像（基本方針）	16
4-2 計画の基本方針	17
5. 公共交通の役割と方向性	18
6. 計画の目標	20
7. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	21
7-1 基本方針1：まちづくりや広域連携と一体となった持続可能な交通体系の構築.....	22
7-2 基本方針2：地域に応じた交通システム導入による再編	22
7-3 基本方針3 すべての人がわかりやすい・使いやすい交通環境の形成.....	23
7-4 基本方針4：様々な主体と協働・連携した共に創る交通まちづくりの推進.....	24
8. 施策・プロジェクトの推進体制	25
8-1 関係する主体と基本的な役割	25
8-2 推進・管理体制	25
8-3 実施計画の検討・策定	26
8-4 施策の推進方法	26

1. 計画の概要

1-1 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たす計画となる。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に推進することで、地域の交通資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図る。

1-2 計画の目的

石川町における地域特性や地域公共交通の現状・課題などを踏まえ、地域が目指す将来像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、地域住民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして「地域公共交通計画」を策定する。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、本町の最上位計画である「石川町第6次総合計画」を上位計画として位置付け、まちづくりの将来像(目指すまちの姿)である「共に創る幸せ実現のまち」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとする。

また、まちづくりや健康・福祉、教育といった他分野における各種計画を関連計画として位置付け、各取組との連携を行いながら、相互に補完し合いつつ将来像の実現に向けた取組を進める。

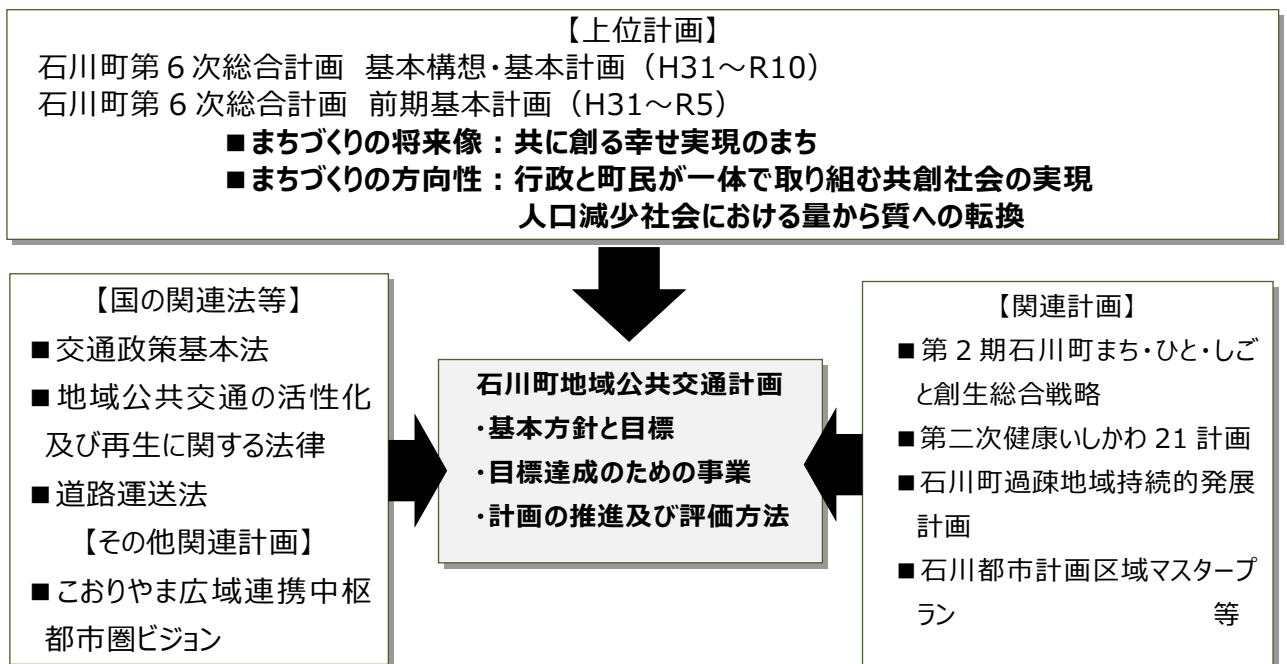


図 計画の位置づけ

1-4 計画の区域

本計画の区域は石川町全域とする。

また、町民の日常生活における移動特性・ニーズ等を踏まえ、広域的に連携するために周辺市町村と適宜協議・調整を図る。

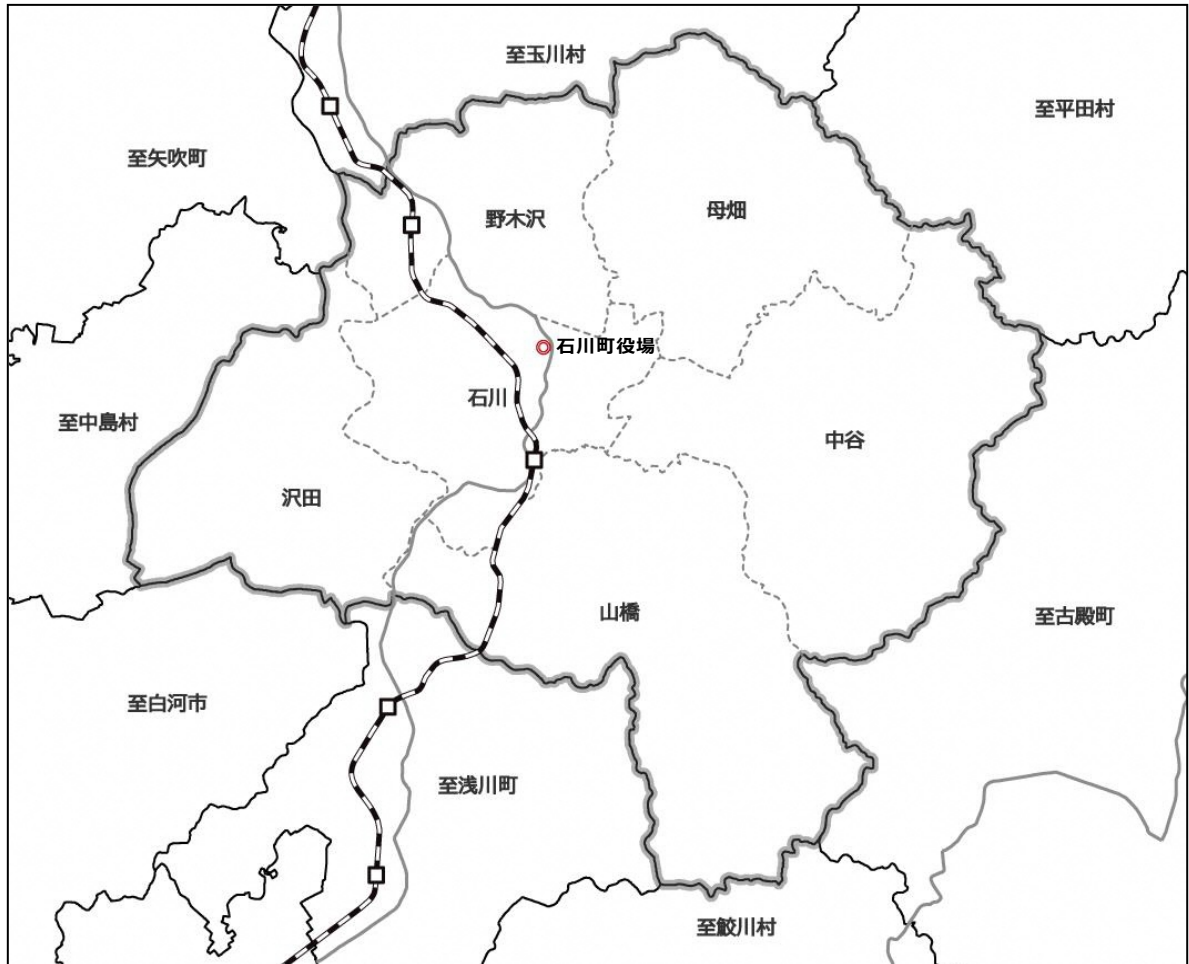


図 計画の区域

1-5 計画の期間

本計画の期間については、上位計画となる「石川町第6次総合計画」の基本構想・基本計画は令和10年度までと設定していることから、同様に「令和5年度から令和10年度までの6年間」を計画期間として設定。

	年度	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
第6次総合計画	基本構想	[Shaded bar from H31 to R10]									
	基本計画	前期基本計画					後期基本計画				
地域公共交通網形成計画(前計画)		H29~R4									
地域公共交通計画							R5~R10				

2. 前計画の評価

平成 29 年3月に策定した「石川町地域公共交通網形成計画」では、『みんなが主役となり、町民協働による持続可能な交通まちづくり～「交通」で「まち」をつなぎ、広域連携を目指したコンパクト+ネットワークを形成～』を基本方針(目指すべき将来像)に以下の4つの基本目標を設定するとともに、基本目標を設定の上、取組を推進している。

基本目標 1 広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築

基本目標 2 誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編

基本目標 3 誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり

基本目標 4 様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進

ここでは、計画に設定している取組の主な実施状況を確認するとともに、基本目標の達成状況を確認、さらには住民アンケートを通じた地域住民の評価を基に、前計画の実施状況の評価した。

2-1 計画に基づき実施した主な取組の概要

(1) 買い物支援ミニバス実証運行(交通不便解消プロジェクト)

- 令和 4 年12月1日(木)より、沢田、山橋、中谷、母畑、野木沢の5地区を対象とした買物支援ミニバスの実証運行を開始(令和5年3月31日まで実施予定)。
- 上記5地区の高齢者(75歳以上)を対象に、事前予約・ドアツードア型で買物拠点となるメガステージ石川まで1日2往復運行。
- 令和 4 年 12 月時点における1ヶ月の利用状況を見ると、47人の登録と40人/月の利用があり、引き続き利用状況の確認や運行評価を実施。



図 買い物支援ミニバス実証運行

(2) 石川町高齢者タクシー料金・温泉利用料金助成(みんなが主役・協働推進プロジェクト)

- 令和2年度より、福祉と連携し、高齢者の移動手段の確保を目的として80歳以上の高齢者を対象にタクシー料金の助成を実施。
- 令和3年度では、健康増進を目的とした温泉施設利用料金の助成、令和4年度では交通事故防止と交通弱者支援の観点から、65歳以上の運転免許自主返納者に対する対象拡充を実施するなど、充実化に向けた見直しを適宜実施。

表 利用状況

	申請者数	申請率	タクシー利用数
令和2年度	582人	30.8%	3,298回
令和3年度	663人	35.8%	3,274回

(3) 中心部循環バス「キララまちなか循環バス」実証運行(公共交通再編プロジェクト)

- 平成30年11月～平成31年1月の3カ月にわたり、前計画に位置付けられた「ゾーンバスシステム」の導入検討に向け、中心部を循環する「キララまちなか循環バス」実証運行を実施。
- 実証運行期間中 274 人の利用(1 便当たり利用者 0.5 人、1 日当たり利用者 1.6 人) →新たな運行区間への一定の需要が確認された一方、需要そのものは小さく、継続的な運行が困難であることから、路線バスの「ゾーンバス化」等の検討を今後実施。(現時点で未実施)

キララまちなか循環バス 実証実験を行います

月曜～金曜
祝日・年末年始を除く

平成30年11月1日(木)～平成31年1月31日(木)運行!!

実証実験の目的
本実証実験は、石川地方における公共交通の再編と、住民サービスの向上を目的とし、新たな交通システムを検討するため、石川町内を循環するバスの実証実験を行います。

ご利用方法

- 乗降場所でお待ちください。(福島交通のバス停を利用)**
 - ご利用になりたい時間に間に合うように、バス停まで向かってください。
 - 「キララまちなか循環バス」と表示されたバスに乗りしてください。
 - 【ご注意】通常の路線バスとお間違えの無いようにご注意ください。
◀循環バスが利用できる乗降場所は中面をご覧ください▶
- 運賃は1日(乗り放題)300円です。**
 - 循環バスから降車する際に、運賃をお支払ください。
 - 1日乗車券(終日乗り放題)と引き換えいたします。
- 1日乗車券の提示で、循環バスに乗り放題!!**
 - 1日乗車券は、同じ日であれば何度でも利用できます。
 - 複数回の利用でお得に循環バスが利用できます。

! 利用上のご注意。

- ◆1日乗車券を紛失された場合は**再発行できません。**
- ◆1日乗車券の**譲渡・複製・転売は禁止**です。
- ◆1日乗車券は「キララまちなか循環バス」に限り利用できます。

例えばこんな使い方

午前からお出かけ

8:40頃 自宅出発 → 8:51頃 石川営業所バス停 乗車 → 8:54頃 新町四つ角バス停 降車

●循環バスを待ちください
●降車時に運賃300円をお支払ください
●1日乗車券を受け取ってください

11:20頃 目的地 到着 (役場・買物施設など) ← 11:15頃 鹿ノ坂バス停 降車 ← 11:11頃 三芦橋バス停 乗車 → 9:00頃 目的地 到着 (診療所・商店街など)

役場での手続きや買物施設へ立ち寄り
「1日乗車券」が利用できます。降車時提示してください。
町中心部の診療所で午前の診察を受診

14:40頃 役場バス停 乗車 → 14:51頃 石川営業所バス停 降車 → 15:00頃 自宅到着

「1日乗車券」が利用できます。降車時提示してください。

ご不明な点等がございましたら、石川町までお問い合わせください。
石川町 地域づくり推進課 0247-26-9114

2-2 基本目標の達成状況評価

(1) 基本目標1: 広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築

●「基本目標1: 広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築」の基本目標として設定している「公共交通の運行カバー率」については、令和4年度値は53.4%と平成28年現況値と比較して一部路線バスの見直し等(その他統計年の変化等)により向上が見られたものの、目標値として設定していた70%には届かず、未達成となった。

指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)	令和4年度値	
公共交通の運行カバー率	46.6%	70.0%	53.4%	未達成

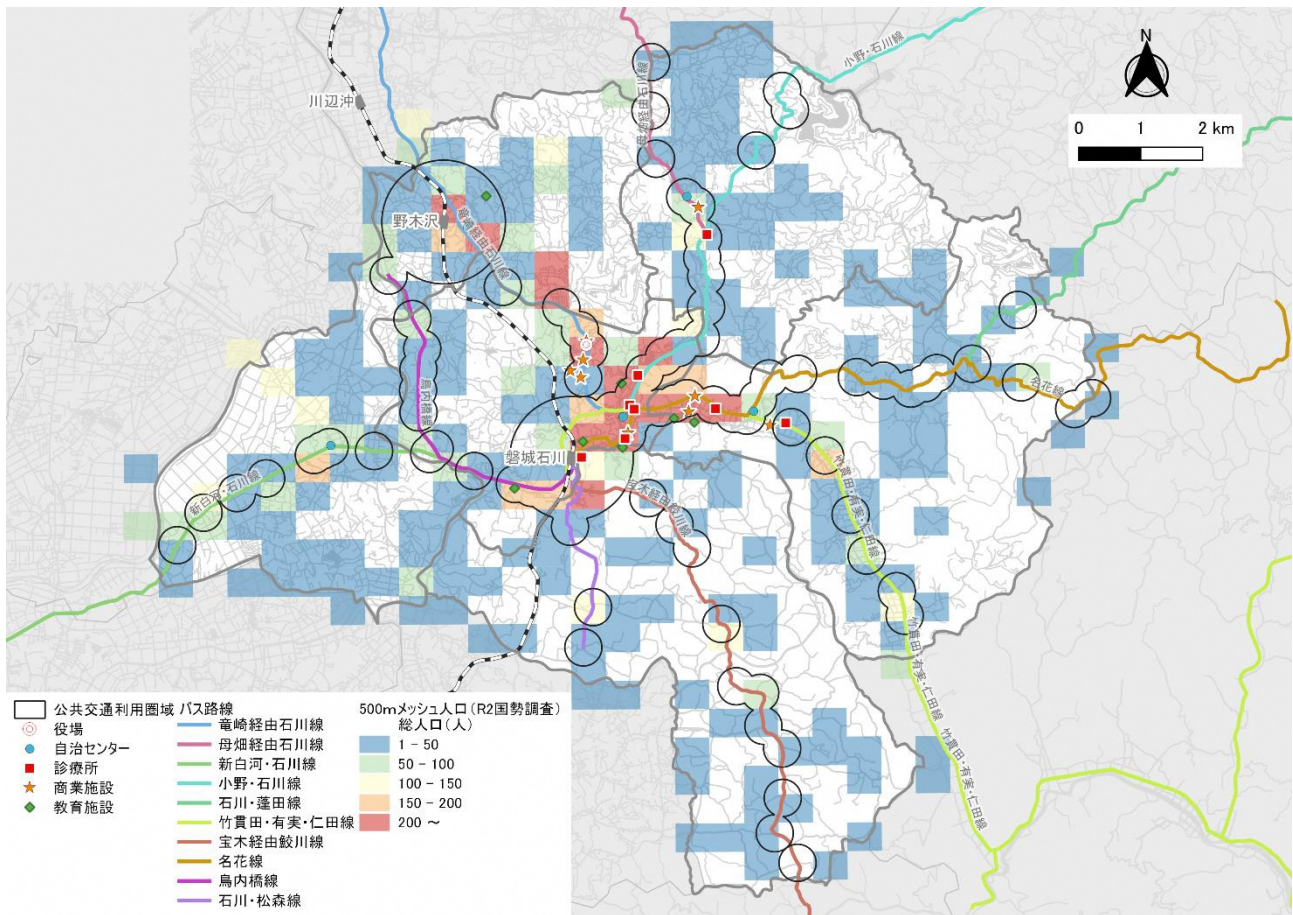


図 石川町の交通不便地域

(2) 基本目標2:誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編

- 「基本目標2:誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編」の基本目標として設定している「町民の公共交通の利用率」については、令和4年度値は7.0%と平成28年現況値と比較して低下する結果となり、未達成となった。
- なお、アンケート調査より把握した公共交通未利用理由を見ると、公共交通の運行方法等に加え、新型コロナに起因した未利用も2割近くを占め、新型コロナによる外出自粛等の影響を受けている事が想定される。

指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)	令和4年度値	
町民の公共交通の利用率	11.7%	13.0%	7.0%	未達成

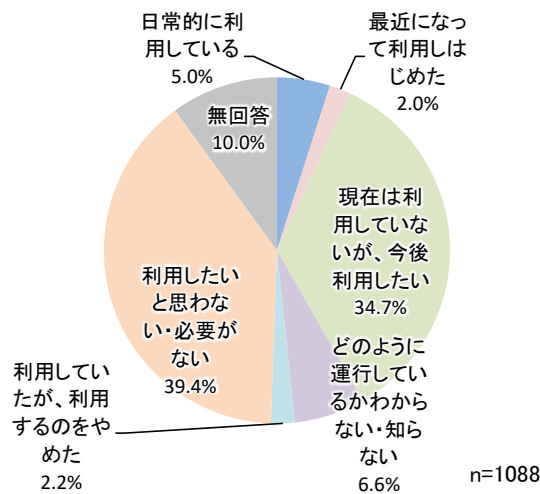


図 町民の公共交通の利用率

出典：町民アンケート調査（R4年度）

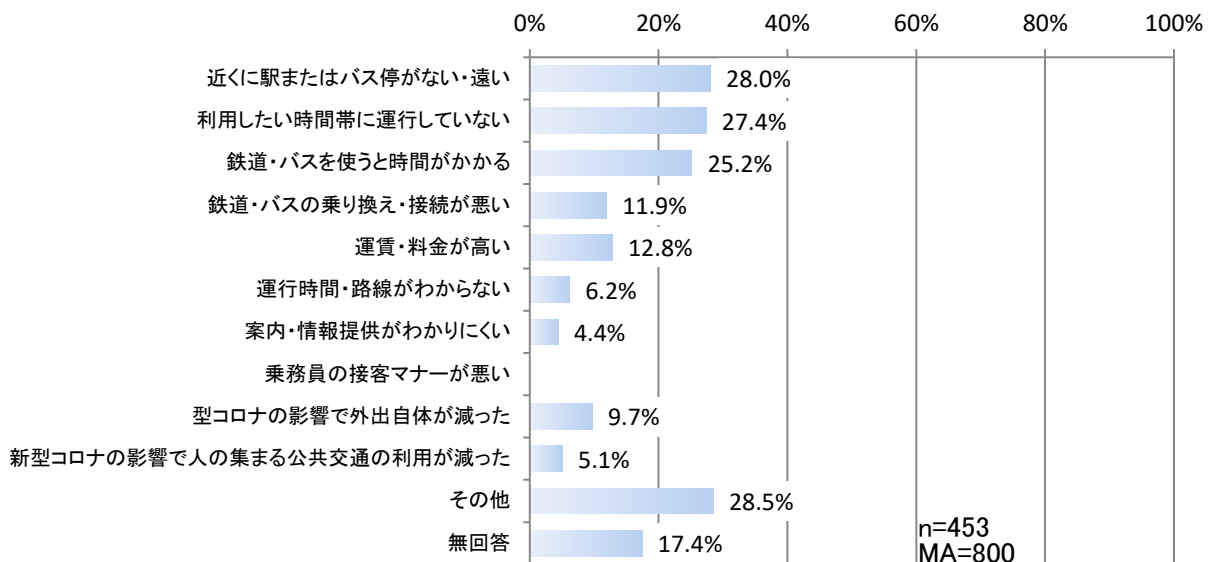


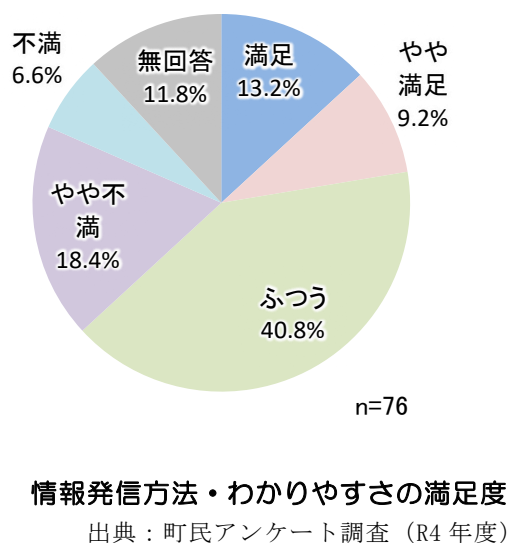
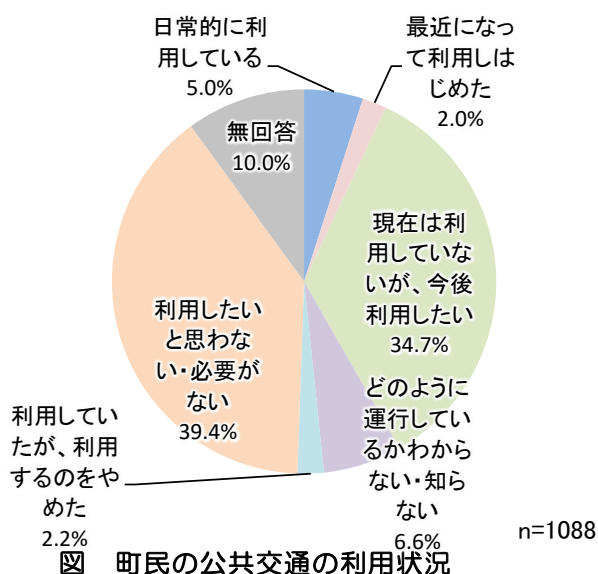
図 公共交通未利用理由

出典：町民アンケート調査（R4年度）

(3) 基本目標3:誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり

- 「基本目標 3:誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり」の基本目標として設定している「公共交通施策の認知度」については、令和4年度値は6.6%と、平成28年現況値と比較して減少しているものの、目標値となる5.0%には届かず、未達成となった。
- また、「情報発信方法・わかりやすさの満足度」については、令和4年度値は25.0%と平成28年現況値と比較して不満を感じる割合は減少しているものの、目標値として設定していた20.0%には届かず、両目標ともに未達成となった。

指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)	令和4年度値	
公共交通施策の認知度 (どのように運行しているかわからない割合の減少)	8.3%	5.0%	6.6%	未達成
情報発信方法・わかりやすさの満足度 (不満を感じる割合の減少)	29.1%	20.0%	25.0%	未達成



(4) 基本目標4:様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進

- 「基本目標4:様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進」の基本目標として設定している「地域協働事業の実施件数」については、令和元年に2回開催したものの、それ以降は新型コロナの影響もあって未開催となり、未達成となった。

指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)	令和4年度値	
地域協働事業の実施件数 (地域公共交通の利用方法についての説明会開催件数)	0件	3件	2件	未達成

2-3 計画に基づき実施した取組の概要

- 計画策定時点の強硬交通の各種変化について、住民アンケート結果を見ると、6割前後の方は「かわらない・よくわからない」と回答、良くなったとの回答は1割前後に留まるなど、計画の実施による変化を実感している町民は限定的となっていることが確認された。
- 項目の中でも、路線バスに関連する項目(運行本数、運行時間等)については、良くなったとの回答が少ない状況。

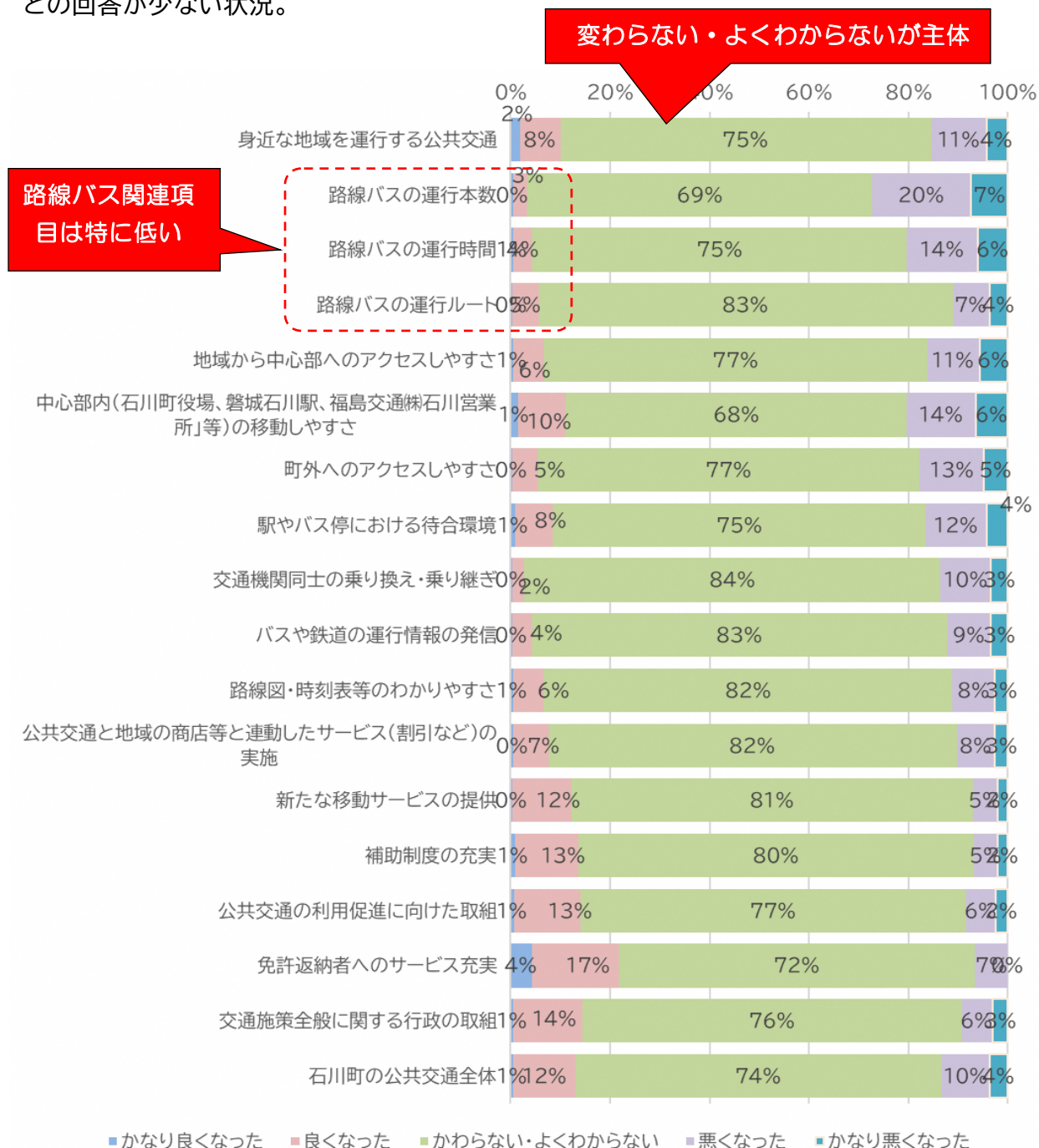


図 計画時点と比較した時の変化の実感

出典：町民アンケート調査（R4年度）

2-4 前計画の評価(総括)

前計画の評価

- 前計画の策定以降、今年度実施している「買い物支援ミニバス実証運行」をはじめとした各種実証運行の実施により、公共交通再編に向けた各種取組の効果や地域ニーズの把握に向けた取組（関連して、各地域との意見交換会など地域住民とのコミュニケーションや情報発信等を合わせて実施）。を推進してきた。
- 但し、計画年後半では、新型コロナの影響で取組の実施自体が限定的となり、特に、公共交通の利用促進に向けた情報発信に関連した各種取組については、新型コロナの性質上（外出自粛、密の回避等）、積極的な展開が図られない結果となった。
- その結果、前計画にて設定した基本目標については、一部では指標値自体の向上が図られるなど、計画時点からの向上は確認されたものの、結果として、すべての目標が設定目標に対して未達成の結果となった。
- さらに、地域住民からも、計画策定時点との変化について、「変わらない・よくわからない」の回答が6割前後を占める結果となり、地域住民も公共交通の改善を実感していない（または認知していない）状況が確認された。

<前計画の評価の視点から見た今後の対応方針>

- 町としても、前計画にて設定している基本方針や取組施策の重要性は認識しており、今回策定する新たな計画においても、引き続き、前計画にて設定した基本方針の達成や積み残した取組の実現に向けて、最新の地域ニーズなどを踏まえつつ取り組んでいくことを基本とする。

3. 公共交通における現状と課題

本町の地域特性及び公共交通の現状について、既存資料・データの整理や町民アンケート調査、前計画の評価結果等を踏まえ整理・分析、本町の公共交通における課題について、7つの課題として整理した。

3-1 課題1:地域の将来像の実現に向けた公共交通施策の連携強化

- 平成31(2019)年度に策定した、本町の最上位計画である「石川町第6次総合計画」では、将来都市像「共に創る幸せ実現のまち」、まちづくりの方向性「行政と町民が一体で取り組む共創社会の実現」、「人口減少社会における量から質への転換」の実現に向けて、施策・事業を進めている。
- その中で基本目標「都市機能が充実したまち」における施策として、「地域特性及び町民の移動特性・ニーズに対応した公共交通体系の構築」が位置付けられている。
- 具体的には「周辺市町村との「広域連携軸」と本町の「まちづくり」との統合が取れた地域公共交通の再編」、「各交通体系の役割明確化」、「誰でも安心して外出できる交通システムの検討」、「誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり」といった項目が位置づけられている。
- また、関連計画となる「石川町過疎地域持続的発展計画」では、「交通空白地域、不便地域を解消し、高齢者の外出支援など交通弱者への対応を図るため、小需要型に対応する乗合タクシーやデマンド型交通、高齢者タクシーチケット支援などの地域に適した交通体系創出」といった、具体的な取組に言及している状況となっている。
- 総合計画や各種関連計画に基づきまちづくりが進められる中で、本町のあり方や住民のニーズも変化しており、まちの将来像の実現を支える「地域公共交通ネットワーク」の形成が課題。



図 石川町第6次総合計画の将来像・方向性・基本目標・施策

3-2 課題2: 少子高齢化への対応

- 全国的に進行する人口減少・少子高齢化については、本町においても同様の傾向にあり、令和42年には約7,400人にまで人口が減少することが見込まれ、高齢化率(65歳以上の割合)についても、約46%となる推計結果が出ているなど、今後も進展していくことが予測されている。
- しかしながら、今年度実施したアンケートを見ると、免許返納後の移動に対する不安を有する高齢者が1割以上存在している事を確認、免許を返納希望していても代替の移動手段に不安を感じ、返納することが出来ない状況(=やむを得ず自動車を運転する状況)にある高齢者が一定程度いることが想定される。
- 免許返納に必要な支援としては、通院時の移動支援や路線バス・鉄道・タクシーの割引サービスなど日常交通に対する移動支援に対するニーズが高く、これら高齢者のニーズを踏まえた環境づくりが求められる。

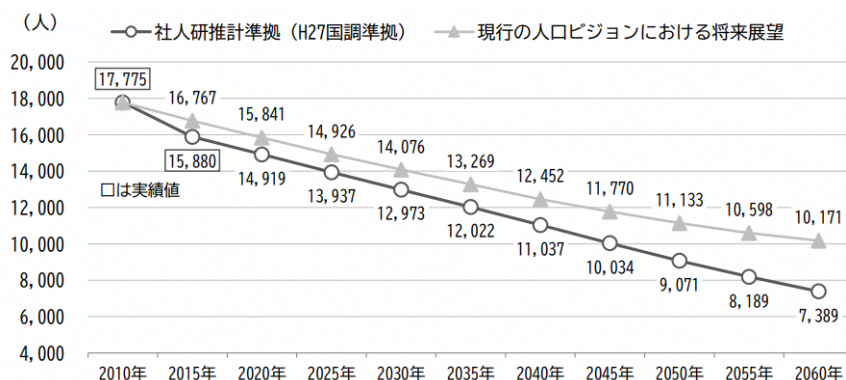


図 石川町の人口推計

出典：石川町人口ビジョン

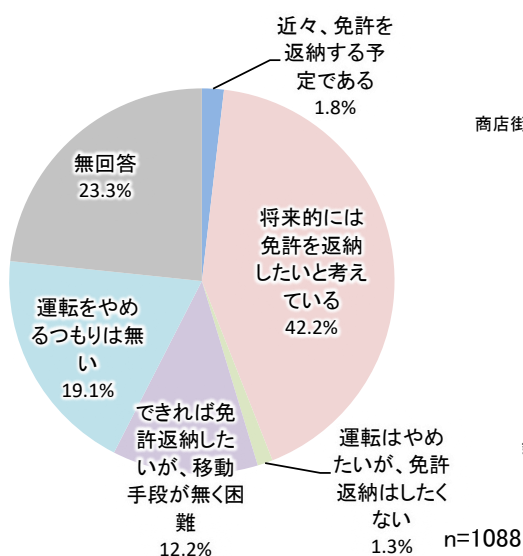


図 免許返納意向

出典 町民アンケート調査(R4年度)

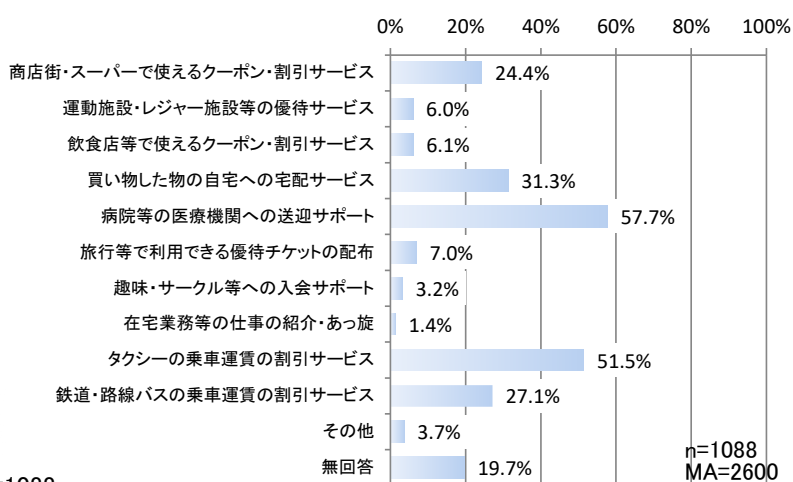
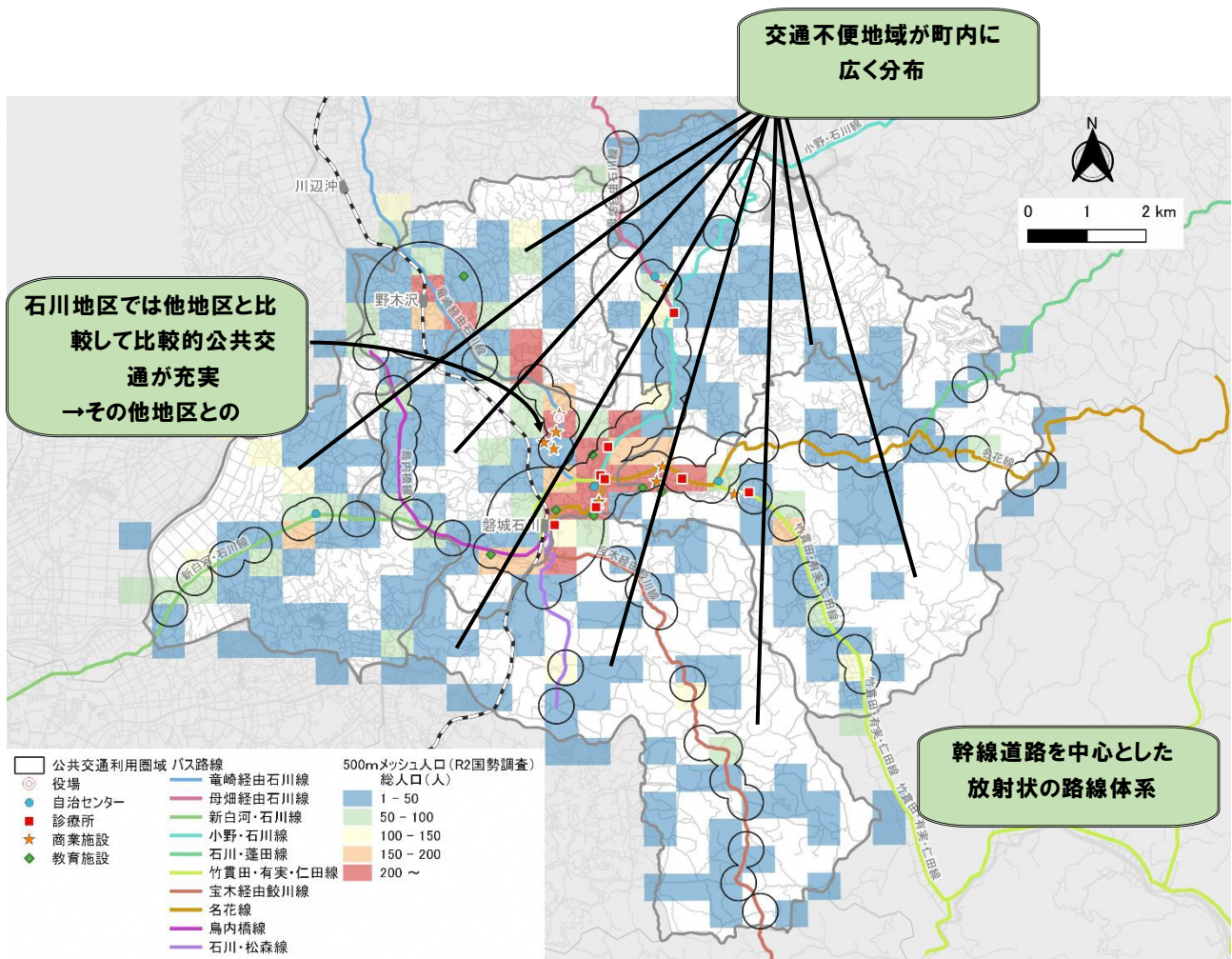


図 免許返納に必要な特典・支援

出典 町民アンケート調査(R4年度)

3-3 課題3:残存する交通不便地域

- 本町を運行する路線バスは石川営業所を中心に、国・県道に沿って運行する路線形態となっていることから、幹線道路沿線以外の住民はバス停までの距離を要し、バスを利用しにくい状況となっている。
- 路線バスは町内 12 路線が放射状に運行する路線形態となっており、前計画策定時点と大きな変化はなく、その結果、「交通不便地域」が町内全域にわたり残存している状況となっている。
- JR 水郡線磐城石川駅の交通結節点を有し、比較的公共交通の利便性が高い石川地区とその他 5 地区における運行の格差は引き続き残存しており、現在実証運行中となる「買い物支援ミニバス実証運行」など、地域内の移動確保に向けた取組の推進が求められる状況となっている。



3-4 課題4:公共交通機関同士の乗継利便性の向上

- 本町には鉄道、路線バス、タクシーなど、様々な交通サービスが運行しているものの、鉄道と路線バス、路線バス間など、公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性が低く、地域公共交通がネットワークとして十分に機能していない状況。
- 町民アンケートを見ても、乗り継ぎ・接続性に関し4割近くから不満との意見が寄せられており、鉄道、路線バスの接続確保による一体的な交通ネットワークの形成が求められている。

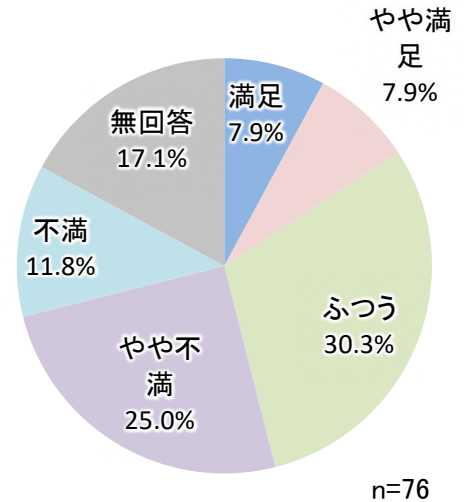


図 乗継・接続性に関する満足度

出典 町民アンケート調査 (R4年度)

3-5 課題5:地域の公共交通に対するニーズに対応した再編

- アンケート結果から、公共交通に対するニーズを見ると、町民はタクシー運賃補助チケットやデマンド交通、高校生は通学交通の充実に対するニーズが高いことを確認しており、これら地域ニーズを勘案しつつ公共交通の見直しを検討する必要がある。

<町民 (高齢者)>

<高校生>

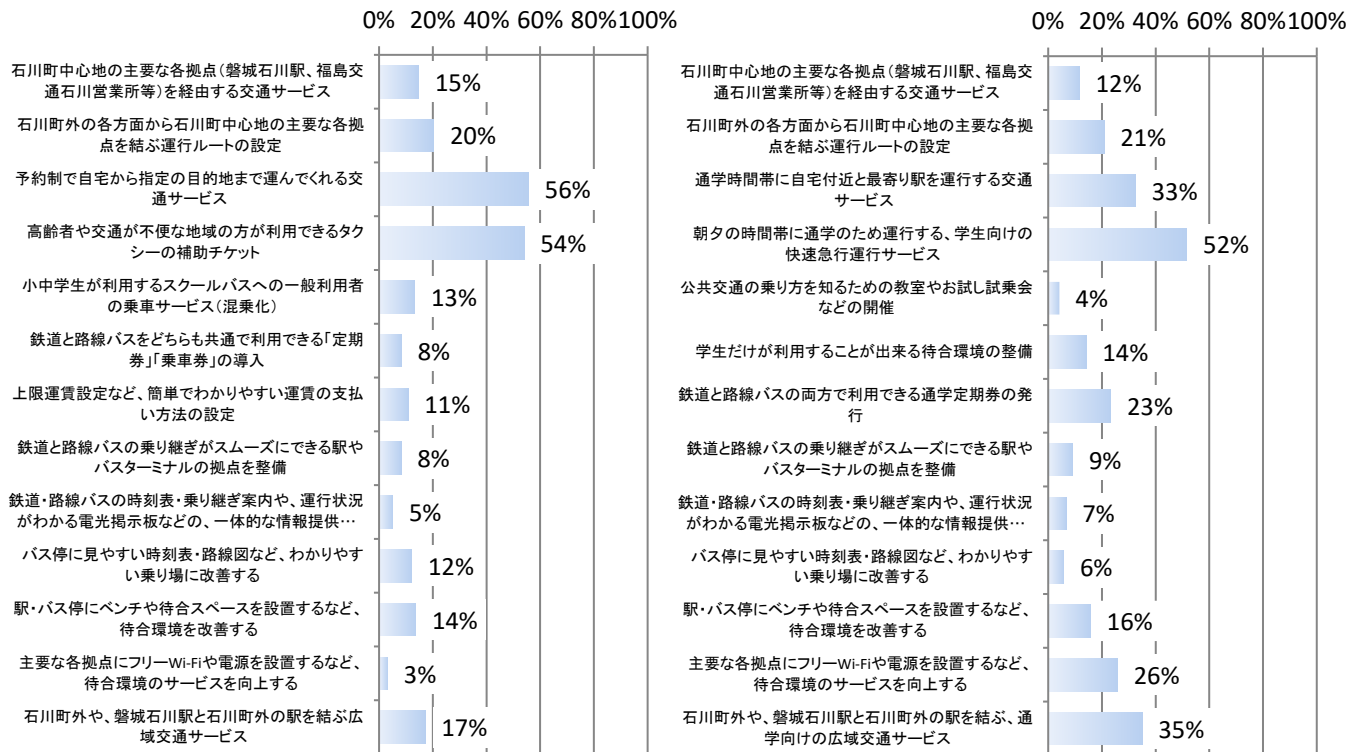


図 今後重要と考える交通サービス・施策

出典 町民アンケート調査 (R4年度)

3-6 課題6:公共交通の情報提供・案内の充実化

●前計画策定時にて、公共交通の利便性向上や新しい利用者獲得に向けた、わかりやすく、使いやすい「情報発信」の必要性が確認されているものの、今回の町民アンケートにおいても、公共交通の認知度、情報発信の満足度共に低い状況となっており、引き続き不足する公共交通サービスに関する各種情報発信や案内の充実化が求められている状況。

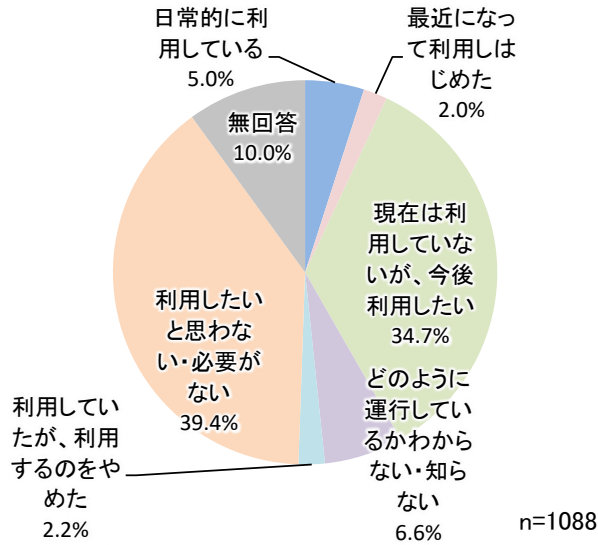


図 町民の公共交通の利用状況

出典：町民アンケート調査（R4年度）

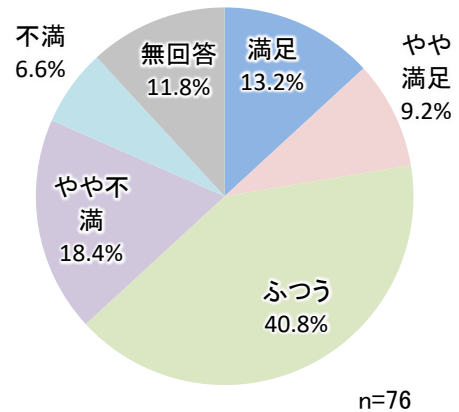


図 情報発信方法・わかりやすさの満足度

出典：町民アンケート調査（R4年度）

3-7 課題7:財政負担の増加

●公共交通に対する町の財政負担は増加傾向で推移、路線バスの補助率も年々増加している状況となっており、運行効率化と利便性向上を両立しつつ、持続可能な交通体系を維持していくための改善方策が求められている状況。

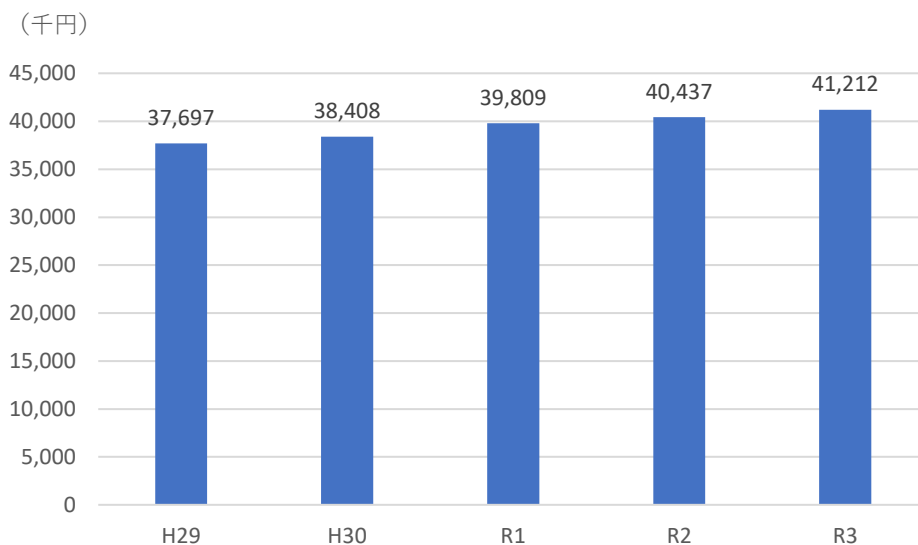


図 路線バスに対する補助（単独補助）

4. 計画の基本方針・基本方針

4-1 本町の公共交通が目指す将来像(基本方針)

本町の公共交通における課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通を維持・確保するため、基本理念と4つの基本方針を設定。

【基本理念】

「人口減少社会に対応した共創による持続可能な地域公共交通の実現」

- 最上位計画である石川町第6次総合計画に掲げる将来像「共に創る幸せ実現のまち」の実現に向けて、まちづくりの進展や社会情勢の変化による都市構造・都市機能の変化、地域の公共交通に対するニーズに対応した公共交通ネットワークを構築。
- 本町の地域特性及び町民の移動特性・ニーズに対応した公共交通体系を構築するため、周辺市町村と連携した広域的な公共交通ネットワークの体制確保を図る。
- 将来的に持続可能な公共交通体系の構築に向けて、行政・交通事業者だけでなく、町民、地域、各種団体・機関等と連携・協働し、町全体が一体的になり、地域における重要な移動手段としての公共交通を支え、育み、発展させていく仕組み・体制づくりを推進。

【基本方針】

基本方針1 まちづくりや広域連携と一体となった持続可能な交通体系の構築

基本方針2 地域に応じた交通システム導入による再編

基本方針3 すべての人がわかりやすい・使いやすい交通環境の形成

基本方針4 様々な主体と協働・連携した共に創る交通まちづくりの推進

- 基本方針については、基本理念の達成を目指すとともに、達成が不十分となった前計画における基本目標を踏襲しつつ基本方針を設定。

4-2 計画の基本方針

(1) まちづくりや広域連携・一体となった持続可能な交通体系の構築

町内は基より白河市をはじめとした近接市町村への移動の確保するため、町民の日常生活における町内外の移動特性・ニーズ等を踏まえ、周辺市町村との広域的な連携確保に向けた公共交通ネットワークの見直しを図ることにより、各交通体系が有機的に結びついた公共交通体系を構築する。

また、各交通体系の明確な役割分担により、効率的かつ効果的な交通体系を構築し、持続可能な公共交通の維持・確保を目指す。

(2) 地域に応じた交通システム導入による再編

進展する人口減少・少子高齢化及び高齢化に伴う免許返納者の増加といった社会情勢の変化による町民の移動ニーズの変化や、引き続き残存する交通不便地域の居住住民をはじめとした交通弱者に対応し、自家用車等が無くても、誰もが安心して外出でき、本町で生活し続けられる環境の構築に向けて、本町の特性に適した交通システム導入による再編を図る。

町の中心部や郊外部、山間部等の特性・ニーズに応じ、地域間で移動に対する格差が発生せず、公平な公共交通サービスを提供することにより、外出機会の創出に繋げる。

(3) すべての人がわかりやすく・使いやすい交通環境の形成

初めて公共交通を利用する町民や、免許を返納した高齢者、町外からの通学者、来訪者等、誰でも迷わずにわかりやすく公共交通を利用でき、安心して待つことができる公共交通環境づくりを推進。

地域公共交通の再編に伴い、ネットワークが変化する中で、公共交通がどのように運行しているのか「わからない」「知らない」「わかりづらい」ことのないよう、公共交通に関する案内・情報を発信し、周知・PR を図るとともに、利用促進に向けた取り組みを推進。

(4) 様々な主体と協働・連携し共に創る交通まちづくりの推進

将来的に持続可能な公共交通体系を構築する上で、交通事業者・行政だけの取り組みでは困難であり、まちづくりや商業や観光、医療、学校等の地域づくりに係る様々な主体と協働・連携した取り組みが重要。

行政をはじめ町民、事業所が一体的になり、地域の重要な移動手段として公共交通を支え、地域に根付き、地域とともにあり続ける公共交通を目指すため、多様な主体が共に創る「交通まちづくり」を推進。

5. 公共交通の役割と方向性

町内の公共交通ネットワークの役割分担を行い、高品質サービスの提供(定時性・速達性・快適性)を実現する「幹線交通(広域幹線、地域間幹線)」を位置付るとともに、交通不便地域を解消するため地域内の移動を確保し、幹線交通へ接続する「地域内交通」を定め、ネットワークを再構築。

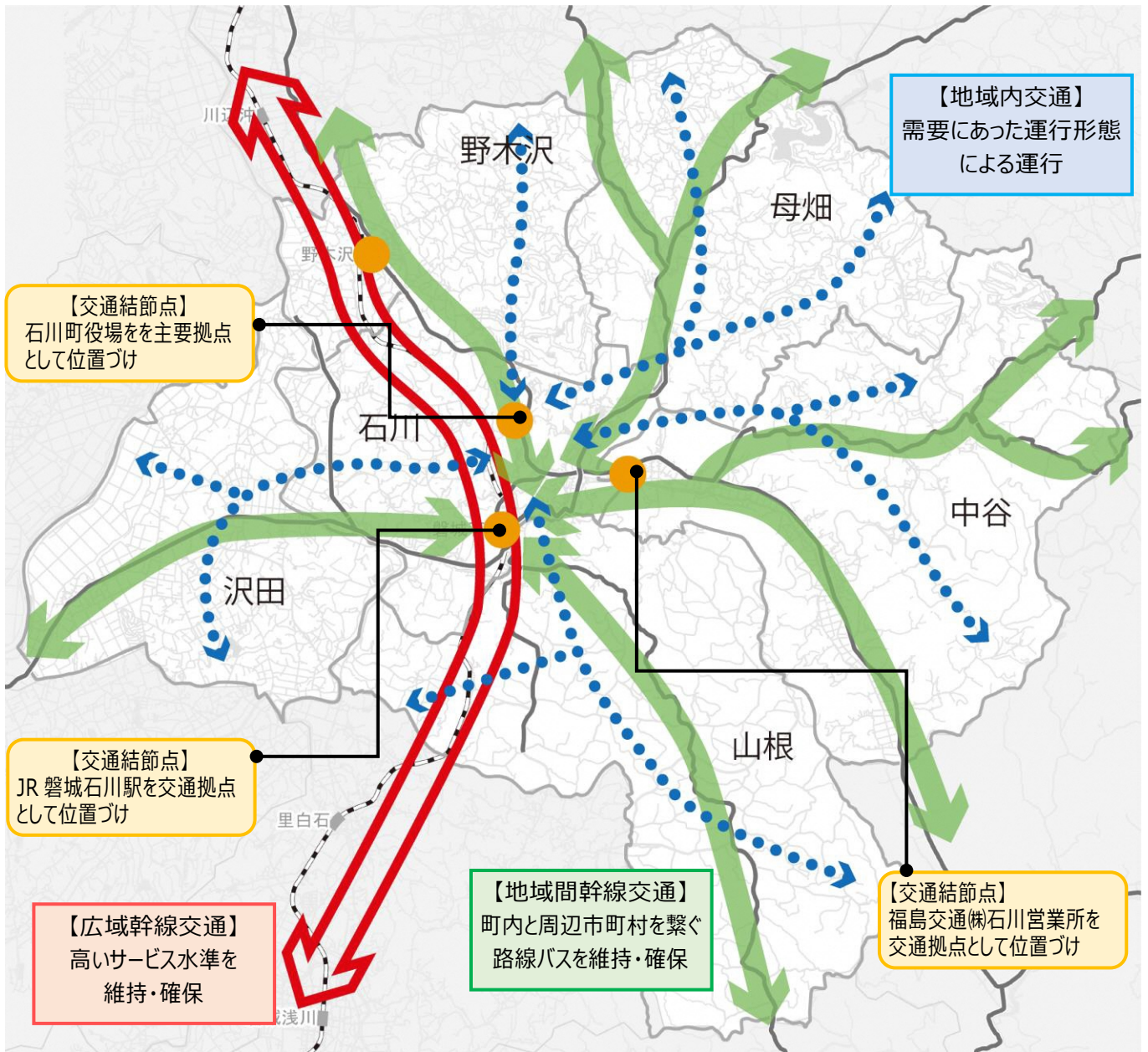
また、定時定路線型の乗合交通を導入できない地域については、新規交通サービスを検討。

上記「幹線交通」と「地域内交通」を有機的に結びつける交通拠点や主要拠点を「交通結節点」として位置づけ、まちづくり・観光振興と連動した整備を推進。

表 各交通の位置づけ

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	一定頻度・運行本数を確保し高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	JR 水郡線	広域
地域間幹線交通	地域間を繋ぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	路線バス	路線バス 竜崎経由石川線 母畑経由石川線 新白河・石川線 小野・石川線	地域間
地域内交通	日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	路線バス	石川・蓬田 竹貫田線 有実線 仁田線 宝木経由鮫川線 名花線 島内橋線 石川・松森線	地域内
		タクシー	一般タクシー事業者	主に地域内
		その他	新規交通サービス (小需要に対応した交通、既存交通資源を活用した交通 等)	
交通結節点	町内の交通拠点・まちづくりの中心となる施設を拠点化	交通拠点	JR 磐城石川駅 JR 野木沢駅 福島交通(株)石川 営業所	-
		主要拠点	石川町役場	-

■ 石川町における公共交通ネットワークの将来イメージ



凡 例	
	広域幹線交通
	地域間幹線交通
	地域内交通
	交通結節点

- ソフト施策
- ①利用促進策の実施
 - ・モビリティマネジメントの実施
 - ・鉄道と連携した料金割引の検討
 - ・広域地域間路線バス・鉄道との乗り継ぎ利便性向上策
 - ②免許返納等へのインセンティブ検討
 - ③外出支援と連動した割引策

6. 計画の目標

計画の目標については、基本方針の達成に伴う『地域や地域住民への波及効果を計測する事』を基本に、次のとおり設定。

基本方針	目標値			
	指標	現況	目標 (R10年度)	備考
基本方針1 まちづくりや広域連携 と一体となった持続 可能な交通体系の構 築	公共交通運行カバ ー率	53.4%	100%	国勢調査メッシュ 人口より計測
基本方針2 地域に応じた交通シ ステム導入による再 編	町民の公共交通の 利用率	7.0%	13.0%	町民アンケートよ り
基本方針3 すべての人がわかり やすい・使いやすい交 通環境の形成	公共交通施策の 認知度 (どのように運行してい るかわからない割合の 減少)	6.6%	5.0%	町民アンケートより
	情報発信方法・わ かりやすさの満足 度(不満を感じる割合 の減少)	25.0%	20.0%	町民アンケートより
基本方針4 様々な主体と協働・連 携し共に創る交通ま ちづくりの推進	地域協働事業の実 施件数 (地域公共交通の 利用方法について の説明会開催件 数)	2回	5回	1回/年以上を目標

7. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

各事業の取組内容と事業主体を以下のとおり設定。

基本方針	取組	実施主体				
		◎実施主体 ○連携				
		石川町・協議会	地域・交通事業者			
住民等	地域団体		交通事業者	その他事業者		
基本方針1 まちづくりや広域連携と一体となった持続可能な交通体系の構築	・交通事業者と連携した運行改善に向けた見直し検討・実施	◎			◎	
基本方針2 地域に応じた交通システム導入による再編	・町内各地域からから拠点となる石川地区へのアクセスを確保する新規交通運行	◎			◎	
	・交通結節点間の回遊性を高める新規交通の導入検討	◎			◎	
	・交通不便地域対象のタクシーチケット補助制度の実施	◎		○	○	○
基本方針3 すべての人がわかりやすい・使いやすい交通環境の形成	・一体的な公共交通マップの作成	◎			○	
	・(2) 交通結節点の改善	◎			○	
	・町内で利用できる企画乗車券の導入検討	◎			○	○
	・免許返納者を対象とした支援策導入	◎			○	○
基本方針4 様々な主体と協働・連携した共に創る交通まちづくりの推進	・住民と連携・協働に向けた対話の場づくり	◎	◎		○	
	・健康・福祉等の各施策と連携した取り組み	◎		○	○	○
	・モビリティマネジメントの実施	◎	○		○	

7-1 基本方針1:まちづくりや広域連携と一体となった持続可能な交通体系の構築

(1) 交通事業者と連携した運行改善に向けた見直し検討・実施

本町は周辺市町村を結ぶ要所といった地域特性を有していることから、本町の将来像の実現のみならず、周辺市町村と一体的な運行の実現に向け、利用者数や利用状況などの各種ニーズ、交通事業者の意向、費用負担等を踏まえ路線バス再編を図り、町内外の地域間交流・連携の活性化に寄与するネットワーク形成を図る。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
適宜検討・交通事業者と協議					

7-2 基本方針2:地域に応じた交通システム導入による再編

(1) 町内各地域から拠点となる石川地区へのアクセスを確保する新規交通運行

町内の「交通不便地域」を対象に、事前登録、定時型運行・乗降箇所設定による予約型交通サービス等の導入に向け検討を進める。

予約型交通サービスは、令和4年12月より実施している実証運行を基に、年齢・免許有無・居住地の設定など運行・利用条件や地域ニーズについて、引き続き実証運行を通じて検討を進め、事業性や行政負担を勘案しつつ、持続可能な運行方法を構築した上で本格運行に繋げる。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
実証運行			本格運行		

(2) 交通結節点間の回遊性を高める交通の検討

駅や役場など中心部に位置する交通結節点間の回遊性向上に向け、既存路線バスの見直しや既存交通資源による対応、新規交通の運行など、事業性や行政負担を勘案しつつ最適な運行方法を検討、導入に向けた検討を進める。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
			検討		実証運行

(3) 交通不便地域対象のタクシーチケット補助制度の導入検討

「路線バスの再編」や「予約型交通サービス」でも対応できない地域住民が発生することが想定されることから、町内・町外への必要最低限の外出ができるよう、令和2年度より実施しているタクシーを活用したチケット補助サービスを継続的に実施。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
実施					

7-3 基本方針3すべての人がわかりやすい・使いやすい交通環境の形成

(1) 一体的な公共交通マップの作成

公共交通の運行ルートや運行ダイヤ、バス停位置といった各種運行情報について、交通事業者と連携して広く周知するとともに、WEB やスマートフォンなどで確認可能な公共交通関連情報を網羅したホームページを作成し、世代に関わらず情報を取得しやすい環境を構築。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
実施					

(2) 交通結節点の改善

町内における交通結節点となる JR 磐城石川駅等の待合環境について、乗降者数等の利用実態や高校生をはじめとした利用者のニーズについて確認・協議、すべての人が快適に公共交通を待つことができる環境の確保に向けた改善を実施。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
協議		実施			

(3) 町内で利用できる企画乗車券の導入検討

利用者にインセンティブのある交通サービスの提供による利用促進及び新規利用者の取り込みに向け、交通事業者や町内商工会などと連携した、割引企画乗車券サービス等を事業者と協議・調整。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10	
			検討・調整		実証	実施

(4) 免許返納者を対象とした支援策導入

免許返納を希望している高齢者が、返納後の移動に対する不安を軽減し、スムーズに免許返納が進められることを目的に、既存の免許返納サービス(免許返納者へのタクシーチケット補助)の拡充や新たな支援サービス(交通事業者が実施している高齢者支援策との連携等)の導入など、免許返納後の公共交通の利用を促す支援策を推進。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
検討、実施					

7-4 基本方針4:様々な主体と協働・連携した共に創る交通まちづくりの推進

(1) 住民と連携・協働に向けた対話の場づくり

住民の公共交通の認知度向上や意識の醸成を図るため、公共交通について考える対話の場をつくり、地域と行政が共創して公共交通の改善に繋がる取り組みを推進。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
実施					

(2) 観光・健康・福祉等の各施策と連携した取り組み

住民や町外の来訪者が利用したいと思える公共交通を目指し、「観光施設やイベントと連携したパッケージサービスの展開」、「まち歩きを促す企画・商品等のサービスの展開」、「商業施設と連動したパッケージサービスの展開」など、観光イベントや健康・福祉施策等と交通が連携した施策展開を推進。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
		検討・調整	実証		実施

(3) モビリティマネジメントの実施

地域、住民や企業等が自発的に公共交通を利用できる仕組み・仕掛けづくりに向け、各種公共交通の運行状況や利用方法の周知や広報を活用した定期的な情報発信など、公共交通に関する各種情報発信を展開することにより、公共交通に対する意識の醸成や利用促進を図る。

■スケジュール(予定)

R5	R6	R7	R8	R8	R10
実施					

8. 施策・プロジェクトの推進体制

8-1 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進に際しては、行政や交通事業者、町民、関係機関等が一体となって取り組むと同時に、必要に応じて外部団体等の助言・補助等による客観的な視点を加えつつ、取り組む。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	主体	役割
石川町	町民	交通サービスの享受だけではなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。
	行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
外部団体	有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。

8-2 推進・管理体制

本計画は下表に示す推進・管理体制の下、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図る。

表 推進・管理体制

推進管理体制	構成員	役割
石川町地域公共交通活性化協議会	石川町、町民代表、交通事業者、道路管理者、庁内関係課、他	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。
石川町地域公共交通活性化協議会 専門部会	石川町、交通事業者、庁内関係課、他	活性化協議会の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。
庁内検討部会	石川町関係各課	上位・関連計画に示す事業と公共交通における事業との整合を図る。

8-3 実施計画の検討・策定

本計画に基づき、プロジェクト・施策を展開するにあたり、交通事業者等と詳細な協議・調整のもと、各事業の設計図となる「地域公共交通再編実施計画」を策定し、本町における地域公共交通の再編を図る。

8-4 施策の推進方法

本計画全体の推進については、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCA サイクル(計画(Plan)、実行(Do)、検証(Check)、改善(Action)の循環検討手法)の考え方にに基づき、検証。

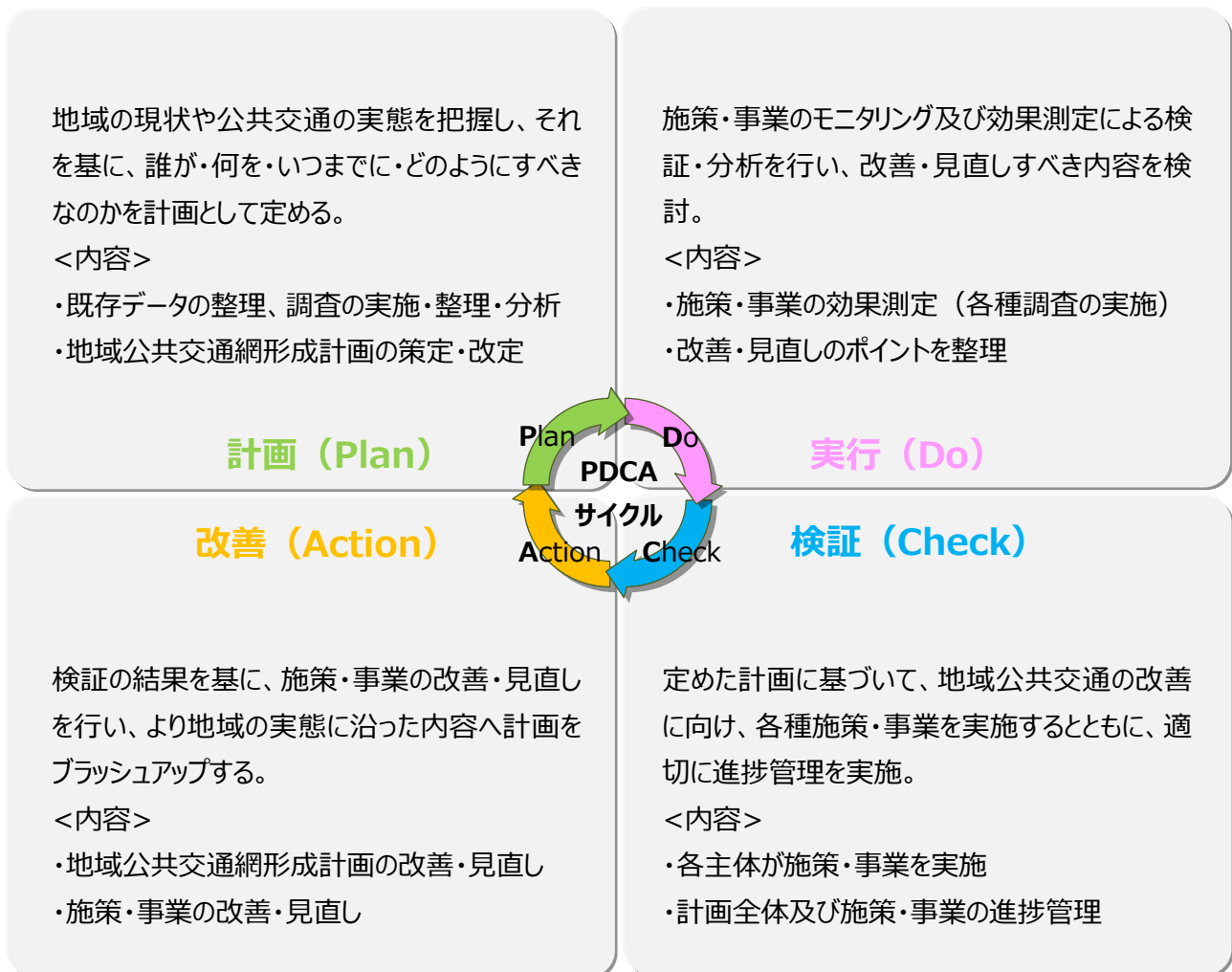


図 PDCA サイクルイメージ図