

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 鮫川村地域公共交通協議会
住 所 福島県東白川郡鮫川村大字赤坂中野字新宿 39 番地 5
代 表 者 氏 名 会長 板垣 良夫

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和 7 年〇〇月〇〇日

(名称) 鮫川村地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
鮫川村では交通事業者に運行を委託する村営バス及び2つの路線バスが運行をしている。それぞれが棚倉町・石川町・塙町と鮫川村と近隣町村をつなぐ幹線交通としての役割を持っている。 しかし、人口減少と自家用車の普及などの要因により、路線バスの利用者は減少してきている。また、鮫川村は村内の各所に住居が点在し、路線バスの沿線上から離れた集落が多く、そこに住む高齢者は路線バスの利用が難しく、移動手段の確保が課題となっている。 上記の課題解決のため、本村では令和5年11月よりドア・ツー・ドア方式で自宅と目的地をつなぐデマンド交通「さめばす」を導入し、実証運行を開始している。これにより、交通不便地域に住む高齢者を中心に、多くの村民の移動手段確保へとつながっている。 このため、地域公共交通確保維持事業により、デマンド交通「さめばす」を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
・公共交通カバー人口：100% ・鮫川村デマンド交通「さめばす」の利用者数：3.0人/日
(2) 事業の効果
デマンド交通を維持することにより、路線バスの沿線から離れた集落の高齢者や自動車の運転ができない村民等の移動手段の確保が可能となる。また、幹線と接続することで、効率的な運行体系が実現できる。自宅前から乗車が可能なため、外出機会の促進や地域活性化につながり、公共交通利用者の増加や満足度向上等の効果が得られると予測できる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
※事業について、過去に事業評価を行っている場合には、当該評価（一次評価及び二次評価）の結果を踏まえて記載。 ・デマンド交通の運行（鮫川村、事業者） ・路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施（鮫川村、事業者） ・公共交通マップの作成・展開（鮫川村） ・乗り方教室など直接PRによる利用促進（鮫川村） ・広報を活用した利用促進PR（鮫川村） ・公共交通利用によるインセンティブ（企画乗車券・体験乗車券等）導入（鮫川村） ・免許返納者を対象としたソフト対策導入（鮫川村） （鮫川村地域公共交通計画 P15～22 参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンド交通「さめばす」について、その運行に係る費用総額 6,436,861 円（令和6年度実績より算出）のうち、鮫川村から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
目標のそれぞれについて、数値指標によるモニタリング・評価を実施する。

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和 7 年 4 月 2 3 日（第 1 回） 昨年度事業報告、今年度事業内容及び計画変更について協議 ・ 令和 7 年 6 月〇日（第 2 回） 計画変更について合意（令和 7 年 6 月〇日 すべての構成員より合意を得られた。）
19. 利用者等の意見の反映状況

鮫川村地域公共交通協議会に利用者代表や交通事業者など、地域の様々な立場の方々に参加いただいている。

・ デマンド交通に関するアンケート調査の実施

実施日：令和7年1月29日～令和7年2月6日

回収数：970人

内訳 デマンド交通の利用登録者＋利用者…74人

デマンド交通の利用登録者＋非利用者…57人

デマンド交通の非利用登録者…839人

回答内容：デマンド交通運行開始前の外出手段では自動車の運転が約52%となっており、自動車運転から転換している状況が見える。また、デマンド交通の利用により、外出機会が増えたとの回答が約20%となっており、外出機会の創出につながっている。村民や利用者の意見を踏まえて、引き続き、サービス向上に努めていく。

20. 乗用タクシーの運賃低廉化措置を行う地域の概要

【乗用タクシーの運賃低廉化措置を行う場合のみ】

(1) 過去に乗合旅客の運送を行っていた乗合バス事業等

該当なし

(2) 交通手段の検討状況

該当なし

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 福島県東白川郡鮫川村大字赤坂中野字新宿 39 番地 5

(所 属) 鮫川村 村づくり推進室 村づくり推進係

(氏 名) 薄葉 楓花

(電 話) 0247-57-6332

(e-mail) suishin@vill. samegawa. fukushima. jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

4.むらづくりにおける公共交通の役割と方向性

4-1 再編に向けた役割

鮫川村の公共交通の役割と方向性については以下のとおりです。

広範囲に移動を支える交通基盤を「地域間交通」、日常生活の移動を支えて各地域から地域間交通に接続する「地域内交通」として、公共交通の再編に向けた役割を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

交通モード	役割と方向性	該当路線
地域間交通	幹線バス (再編) 【役割】 ・地域内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院などの日常生活行動だけでなく、観光など多様な目的での移動を支えます。 ・地域拠点では地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担います。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、幹線軸として一定基準の運行を確保していくため、運行内容の一部再編や利便性向上に向けて取り組みます。	路線バス ・埴・鮫川線 ・村営バス「あおぞら号」
	準幹線バス (再編) 【役割】 ・地域内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院などの日常生活行動を支えます。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、事業性、機能性、接続性などの観点から今後の方針を検討し、適した運行サービスの確保・維持に向けて取り組みます。	路線バス ・宝木経由鮫川線
	鉄道 【役割】 ・県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物などの日常生活行動だけでなく、観光、ビジネスなど多様な目的での移動を支えます。 【方向性】 ・村内からの最寄り駅(磐城石川駅:石川町、磐城棚倉駅:棚倉町、磐城埴駅:埴町)までのアクセス向上を図るなど、広域的な移動を支える交通手段としての利便性向上に向けて取り組みます。	JR 水郡線 (近隣運行)

4-2 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

鮫川村デマンド交通について、国の補助制度(地域内フィーダー系統)を活用して、運行を維持することを検討していきます。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
鮫川村デマンド交通「さめばす」	鮫川村デマンド交通「さめばす」の運行により、交通空白地域の移動手段の確保、高齢者の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保が図られています。一方で、運賃収入と運行経費に基づく収支状況は課題がある状況です。 現在は、実証運行として運行しており、令和7年10月より、本格運行に移行することを予定しています。自治体と事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから、運行内容の変更などの再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により存続させていくことが必要です。	<運行区域> ・鮫川村全域 <事業許可区分> ・乗合方式：道路運送法第79条 <実施主体> ・鮫川村 (運行は鮫川運送株式会社が実施)	※1

※1 国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

課題 3：利用者減少への対応が不十分（不十分な情報発信）

- 行政の財政負担、交通事業者の営業努力だけでは、地域公共交通の維持・確保は困難であり、住民との連携・協働が必要。
- 路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、「利用することによる貢献」の意識醸成に向けた利用促進が必要不可欠です。
- さらに、鮫川村デジタル田園都市構想総合戦略にて掲げている共助による移動の確保が必要と考えます。
- 意識醸成に向けては、地域にどのような公共交通が運行し、どのようなルートダイヤで運行しているか知っていただくことが重要となりますが、情報発信が不足しています。
- さらに、免許返納者層をはじめとした、新しい利用者を獲得するため、わかりやすい・使いやすい「情報発信」が課題となっています。

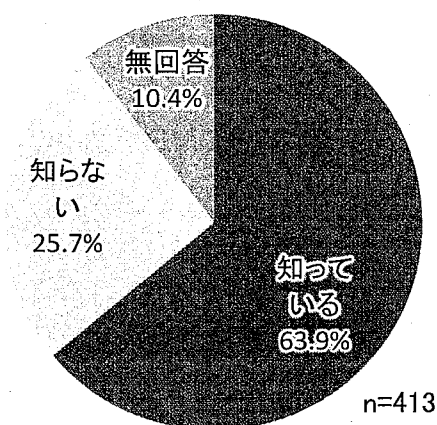


図 5 自宅の最寄りバス停の認知度

資料：地域住民アンケート調査（2022.8 実施）

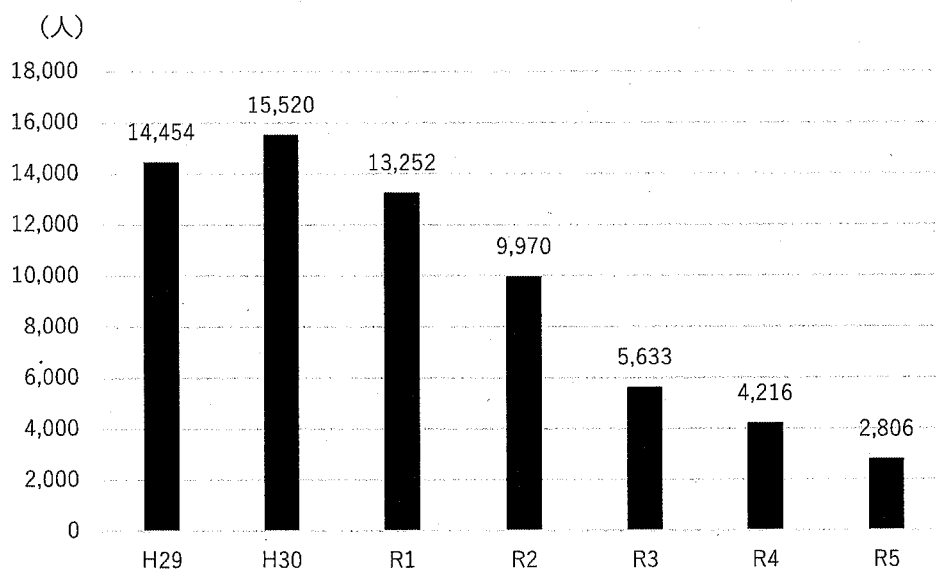


図 6 村営バス「あおぞら号」の利用者数の推移

資料：鮫川村資料

5.計画の目標

5-1 目標値設定の考え方

目標値については、以下の考え方に基づき設定します。

- 基本方針それぞれに、「計画に基づく取組状況」、「取組実施による公共交通への影響」、「地域への波及」の確認や評価が可能となる指標を設定します。
- 各目標値については、基本方針へ対応するとともに、上位・関連計画にて設定されている公共交通関連の目標値と整合性を図りつつ設定します。

5-2 目標値の設定

上記の考え方に基づき、計画の目標を次のとおり設定します。

基本方針	目標値			
	指標	現況	目標 (R9 年度)	備考
交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保	公共交通カバー人口	27%	100%	国勢調査メッシュ人口より計測
	鮫川村デマンド交通「さめばす」の1日あたりの利用者数	2.0 人/日 (R6 年度)	3.0 人/日	利用者が増加傾向にあり、運行の一部見直しや利用促進により1.5 倍増加を目標
既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実	村営バス「あおぞら号」の利用増加	5,633 人	約 6,000 人	1 割増加を目標
	交通事業者との継続・定期的な協議	— (都度協議)	毎年 3 回	協議会等含む
公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実	利用促進等情報発信の促進	— (都度発信)	5 取組	1 取組/年以上を目標
各交通体系間の連携による利用者主体のサービス提供	公共交通利用や乗り継ぎ利用促進	—	3 取組	割引等の取組数
だれもが使いやすい交通環境の整備	交通結節点の形成	—	2 か所	拠点の整備数 (役場・トレセン)
	免許返納の促進	—	3 取組	免許返納者に対する取組数

7.目標達成に向けたマネジメント

7-1 マネジメントの進め方

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表3 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5か年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

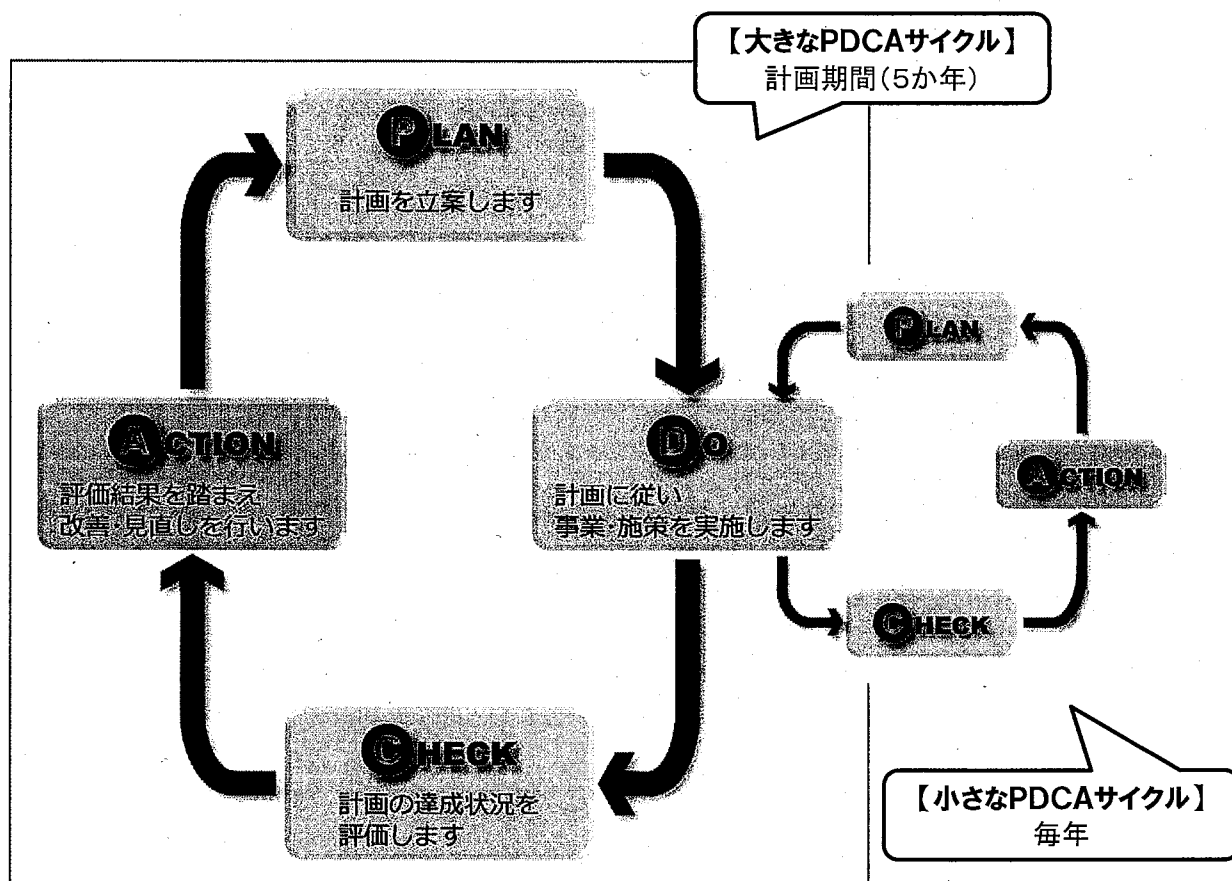


図8 PDCAサイクルのイメージ

表4 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・地域公共交通計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D(実行)	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C(評価)	・各種施策の実行による、地域住民等の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A(改善)	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

鮫川村地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
鮫川村地域公共交通計画 10 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
鮫川村地域公共交通計画 11 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
鮫川村地域公共交通計画 11 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
鮫川村地域公共交通計画 6～7 ページ、13 ページ、23～24 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第 17 条第 1 項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	鮫川村
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	
交通不便地域等	3,049

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
3,049	全地区	過疎地域自立促進特別措置法第33条

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
鮫川村地域公共交通計画	令和5年2月28日	—
福島県中・県南圏域地域公共交通利便増進実施計画	令和7年2月	—

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

【R8年度】(1)鮫川村デマンド交通

		日	月	火	水	木	金	土	
令和7年	10月				1	2	3	4	
		5	6	7	8	9	10	11	
		12	13	14	15	16	17	18	
		19	20	21	22	23	24	25	
		26	27	28	29	30	31		
	11月								1
		2	3	4	5	6	7	8	
		9	10	11	12	13	14	15	
		16	17	18	19	20	21	22	
		23	24	25	26	27	28	29	
	12月		1	2	3	4	5	6	
		7	8	9	10	11	12	13	
14		15	16	17	18	19	20		
21		22	23	24	25	26	27		
28		29	30	31					
令和8年	1月								
						1	2	3	
		4	5	6	7	8	9	10	
		11	12	13	14	15	16	17	
		18	19	20	21	22	23	24	
	2月	25	26	27	28	29	30	31	
		1	2	3	4	5	6	7	
		8	9	10	11	12	13	14	
		15	16	17	18	19	20	21	
	3月	22	23	24	25	26	27	28	
		1	2	3	4	5	6	7	
		8	9	10	11	12	13	14	
		15	16	17	18	19	20	21	
	4月	22	23	24	25	26	27	28	
		29	30	31					
					1	2	3	4	
		5	6	7	8	9	10	11	
		12	13	14	15	16	17	18	
	5月	19	20	21	22	23	24	25	
		26	27	28	29	30			
							1	2	
		3	4	5	6	7	8	9	
10		11	12	13	14	15	16		
6月	17	18	19	20	21	22	23		
	24	25	26	27	28	29	30		
	31								
		1	2	3	4	5	6		
	7	8	9	10	11	12	13		
7月	14	15	16	17	18	19	20		
	21	22	23	24	25	26	27		
	28	29	30						
				1	2	3	4		
	5	6	7	8	9	10	11		
8月	12	13	14	15	16	17	18		
	19	20	21	22	23	24	25		
	26	27	28	29	30	31			
	2	3	4	5	6	7	8		
9月	9	10	11	12	13	14	15		
	16	17	18	19	20	21	22		
	23	24	25	26	27	28	29		
	30	31							
			1	2	3	4	5		
平日・土日		日	月	火	水	木	金	土	計
祝日		52	43	48	48	51	50	51	343
年末年始等		0	8	3	4	1	1	0	17

365 (年間)

		日	平日					土	祝日	年末 年始等	運行 日数	運行 回数	系統 キロ
			月	火	水	木	金						
1日あたりの 運行 回数	(回／日)	0.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0	0.0	291	582.0	
	(回／年)	0.0	86.0	96.0	96.0	102.0	100.0	102.0	0.0	0.0			
(注)「運行系統別輸送実績」では、路線型運行は1往復を運行回数1回(循環系統は1循環で運行回数1回)とするため、往路、復路はそれぞれ運行回数0.5回として記載(区域型運行は1運行で運行回数1回)											291	582.0	

(注)「運行系統別輸送実績」では、路線型運行は1往復を運行回数1回(循環系統は1循環で運行回数1回)とするため、往路、復路はそれぞれ運行回数0.5回として記載(区域型運行は1運行で運行回数1回)。

鮫川村地域公共交通計画(案)

【改定版】

令和7年6月

鮫 川 村

鮫川村地域公共交通計画を改定する目的

鮫川村では、路線バスや村営バスが主に幹線道路に沿って運行されています。しかし、幹線道路から離れた地域に住む村民にとっては、バスを利用することは難しい状況にあり、こうした「交通不便地域」に住む村民の暮らしの中で、移動手段をどう確保するかが大きな課題となっています。

村では、こうした課題を解決するため、自宅前から乗車できるドア・ツー・ドア方式によるデマンド交通の実証運行を開始し、交通不便地域を含む村内全域を対象とした新たな地域内交通モデルの構築に取り組んでいます。

本デマンド交通は、単なる移動手段の提供にとどまらず、福祉、商業、観光、余暇、社会活動等、様々な分野との連携により、地域活性化や参加型社会の形成、交流人口・定住人口の拡大等、住みやすい地域づくりを進めるための重要な取組であると考えています。

今後、実証運行で得られた成果や課題を踏まえ、本格的な導入を視野に入れながら、広域的な移動を担う幹線バスと、身近な移動を支えるデマンド交通等を地域公共交通計画に適切に位置づけていくとともに、国の「地域公共交通確保維持改善事業」による支援を効果的に活用するため、当該計画の改定を行います。

目 次

1. 計画の目的	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
2. 鮫川村の公共交通を取り巻く課題	2
3. 鮫川村における公共交通の基本理念と基本方針	8
4. むらづくりにおける公共交通の役割と方向性	9
5. 計画の目標	13
5-1 目標値設定の考え方	13
5-2 目標値の設定	13
6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	14
7. 目標達成に向けたマネジメント	24
7-1 マネジメントの進め方	24
7-2 マネジメント推進体制	25

1. 計画の目的

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です。

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っていきます。

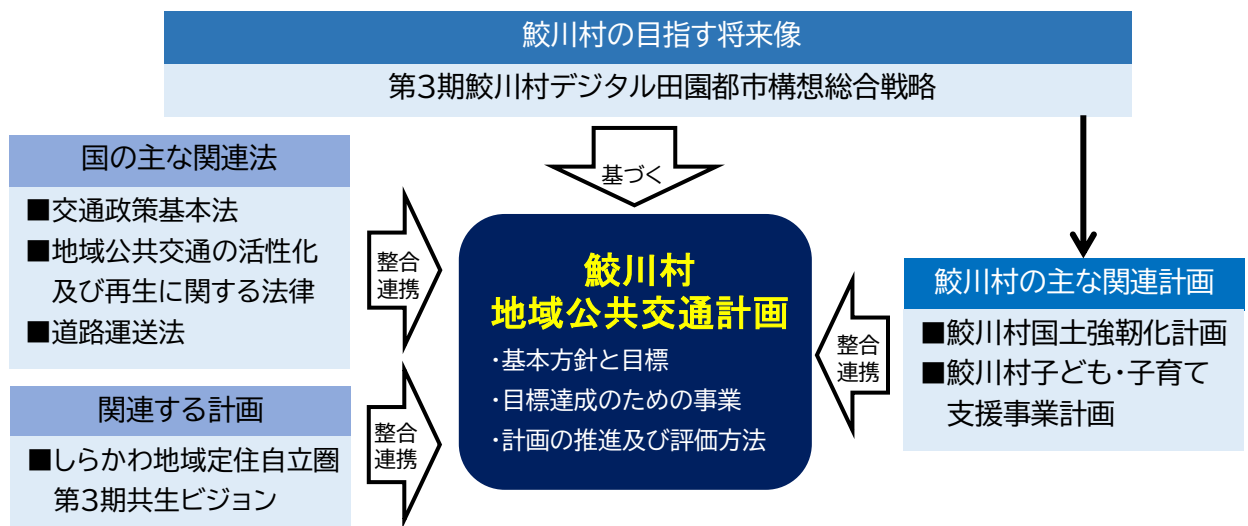
1-2 計画の目的

鮫川村における地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、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、その基本的な方針、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」を策定します。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、鮫川村の最上位計画である「総合戦略」を上位計画として位置付け、「地域が目指す将来像」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します。

また、地域づくりや福祉、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ものとします。



2. 鮫川村の公共交通を取り巻く課題

鮫川村が目指す将来像及び地域の方向性の実現に向けて、地域の現状、地域公共交通の現状、実態・ニーズ調査結果等を踏まえると、鮫川村の地域公共交通には以下のような課題に対応した取り組みを進めていく必要があると考えられます。

【地域公共交通の課題】

課題 1：交通不便地域の存在とサービス水準の不均衡・格差の解消

課題 2：少子高齢化に未対応で地域ニーズとミスマッチの公共交通サービス

課題 3：利用者減少への対応が不十分（不十分な情報発信）

課題 4：公共交通間の連携不足と既存交通の活用

課題 1：交通不便地域の存在とサービス水準の不均衡・格差の解消

- 鮫川村の路線バスは国道 349 号や国道 289 号、県道 25 号棚倉鮫川線、県道 242 号赤坂東野塙線といった幹線道路を中心に運行する路線形態となっています。
- バス停に近接している幹線道路沿線の住民は路線バスを利用できるものの、その他地域では路線バス等の公共交通の運行が限定的で、地域間で交通格差が発生しています。
- 地域特性上大型バス等が運行しにくい道路ネットワークとなり、また、人口も小規模で分散している構造となっていることから、村内全域にわたり「交通不便地域」が存在している状況です。

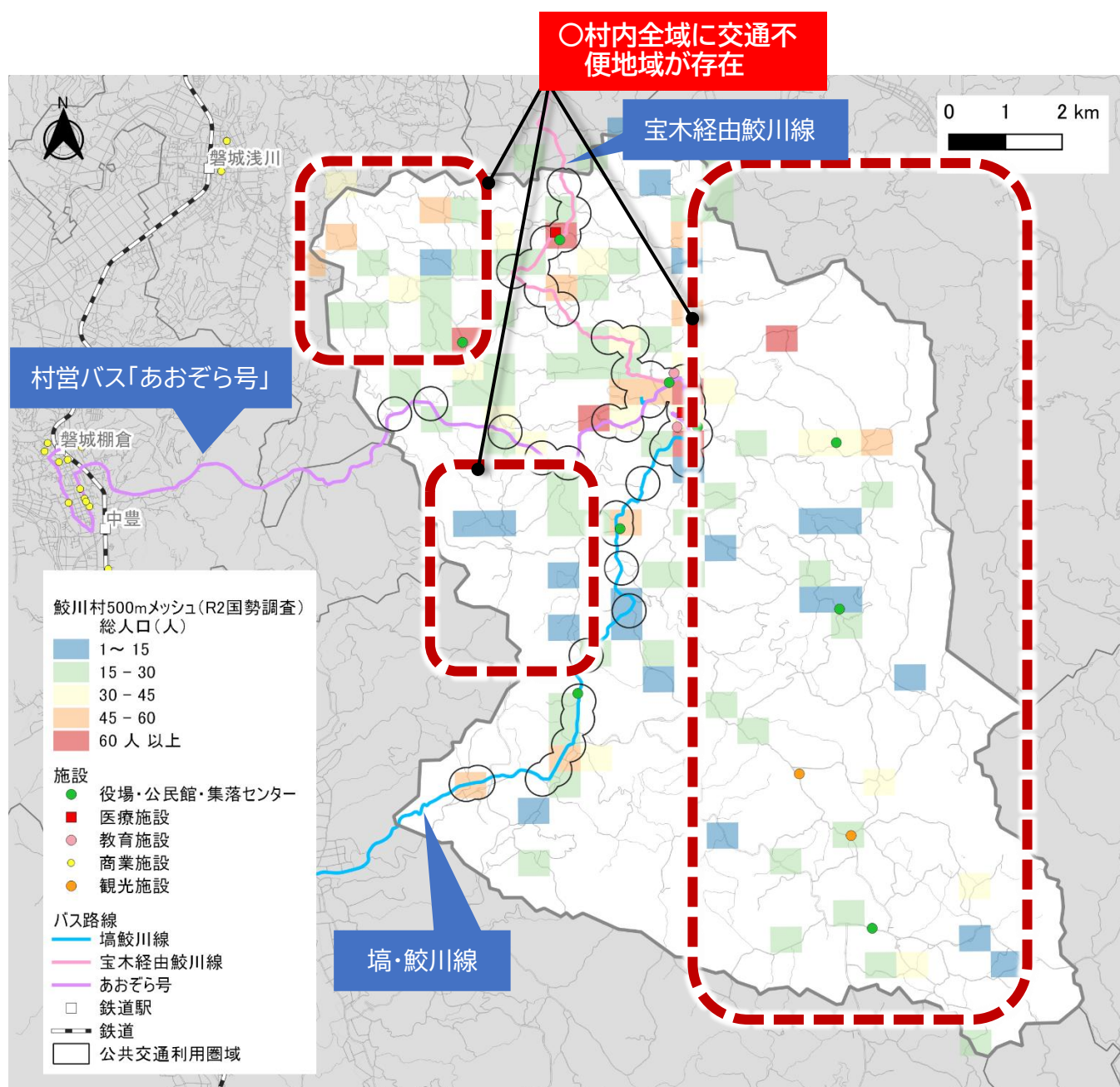


図 1 鮫川村の公共交通体系と交通不便地域

課題 2：少子高齢化に未対応で地域ニーズとミスマッチの公共交通サービス

- 人口減少・高齢化が進展しており、将来的にも高齢者人口も含め人口が減少することが想定されています。
- 人口に占める高齢者の割合が増加傾向にもかかわらず、バス停が幹線道路沿線に立地しているため、歩いてバス停まで行くことが困難な地域住民が、高齢者を中心に大多数を占めている状況です。
- 現状の路線バス(特に村営バス「あおぞら号」)は、主に通学への対応を中心とした「早朝鮫川発、夕方鮫川着」のダイヤ体系となっています。
- 一方で住民は、通院や買い物を目的とした「午前中から午後」への利用ニーズや、高校通学への利便性向上を示していますが、既存路線バスでは未対応な状況です。

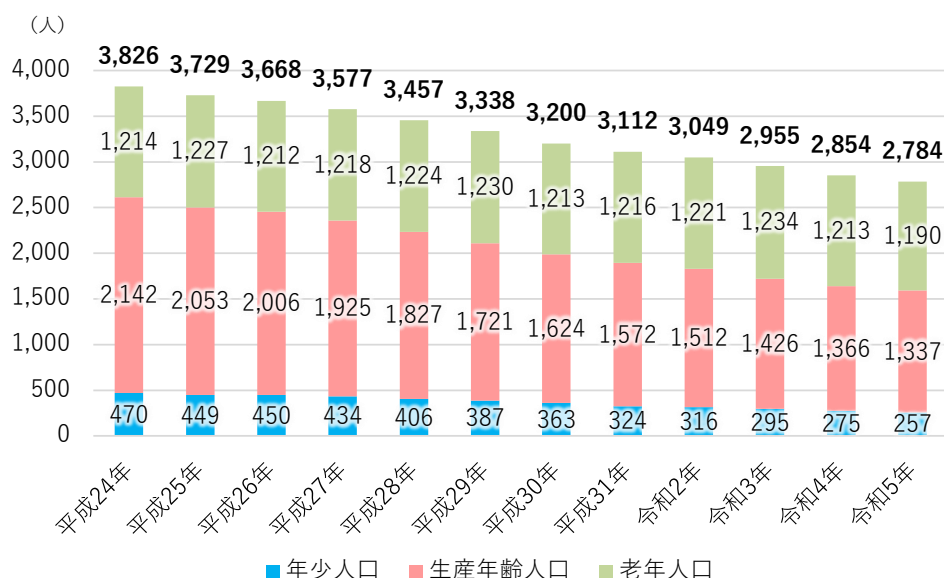


図2 年齢3区分別人口

資料：福島県現住人口調査年報

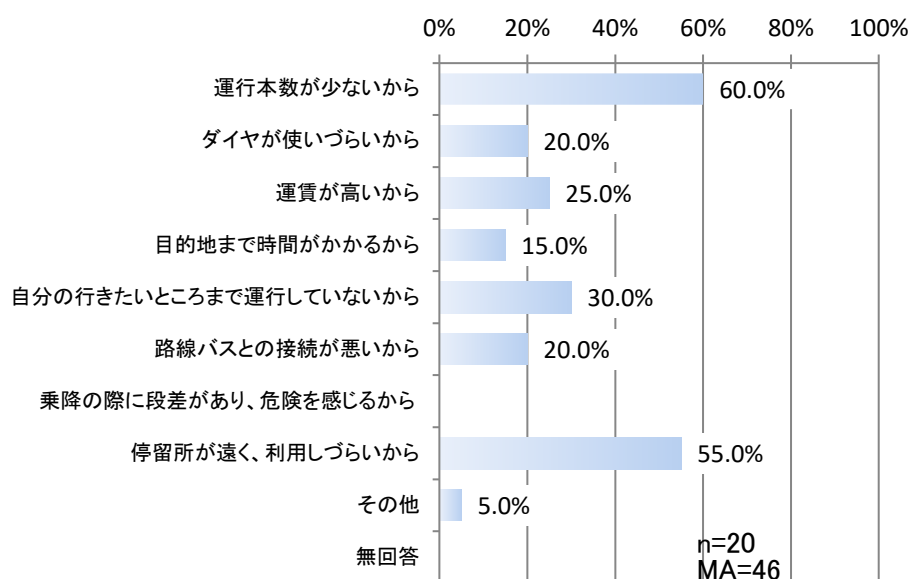


図3 路線バス（塙・鮫川線）に対する不満の理由

資料：地域住民アンケート調査（2022.8実施）

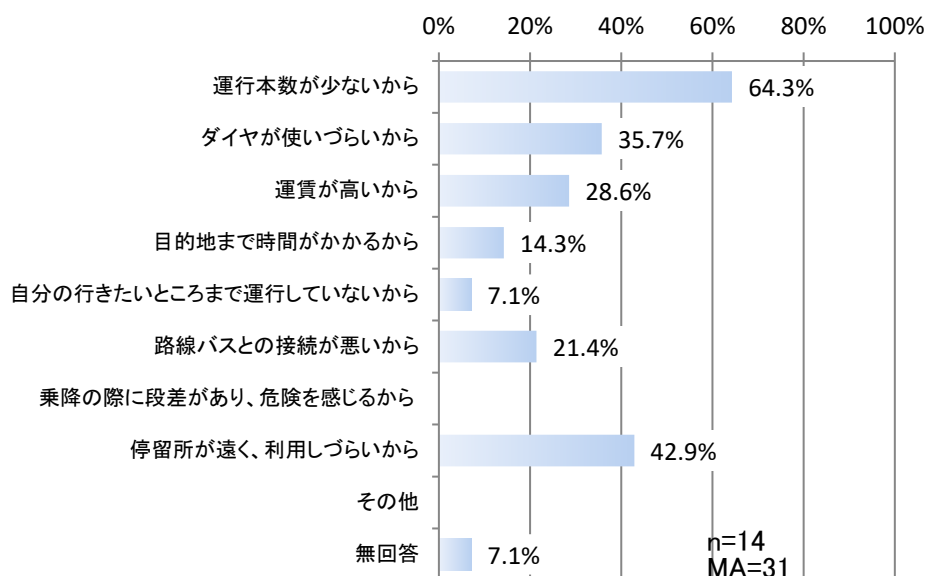


図 4 村営バス「あおぞら号」に対する不満の理由

資料：地域住民アンケート調査（2022.8 実施）

表 1 ワークショップにて寄せられた主な地域公共交通に関する意見

項目	内容
地域公共交通に寄せられた意見	○村内交通の課題について ・バス停が家の近くになく、不便 ・山間部から村の中心部へ向かうには不便 ・通勤通学、通院に特化しすぎており、村内観光や娯楽施設への移動に利用できない ・さぎり荘への交通がない ・自宅からすぐ利用できるタクシーなど小型車両の交通がほしい ・急な用事でも自由に対応できるタクシーがない ・あおぞら号は高齢者か学生が利用するイメージ ○村外交通の課題について ・バス停が近くにない(そもそもバス停まで行くのに車が必要) ・村外へ出ても時間が合わない ・棚倉町で買い物するには、あおぞら号は時間が合わない ・磐城塙駅、磐城棚倉駅、磐城石川駅に接続しているが、駅周辺には用事がない(商業施設などは郊外) ・浅川方面へ向かう交通がない

課題 3：利用者減少への対応が不十分（不十分な情報発信）

- 行政の財政負担、交通事業者の営業努力だけでは、地域公共交通の維持・確保は困難であり、住民との連携・協働が必要。
- 路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、「利用することによる貢献」の意識醸成に向けた利用促進が必要不可欠です。
- さらに、鮫川村デジタル田園都市構想総合戦略にて掲げている共助による移動の確保が必要と考えます。
- 意識醸成に向けては、地域にどのような公共交通が運行し、どのようなルートダイヤで運行しているか知っていただくことが重要となりますが、情報発信が不足しています。
- さらに、免許返納者層をはじめとした、新しい利用者を獲得するため、わかりやすい・使いやすい「情報発信」が課題となっています。

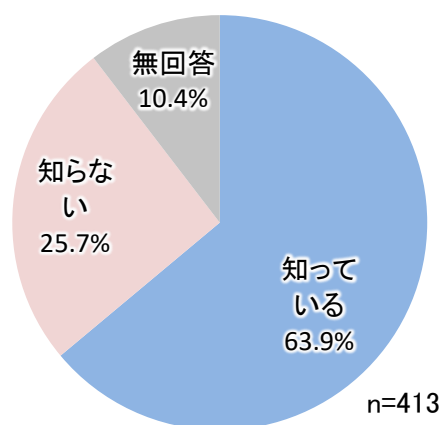


図 5 自宅の最寄りバス停の認知度

資料：地域住民アンケート調査（2022.8 実施）

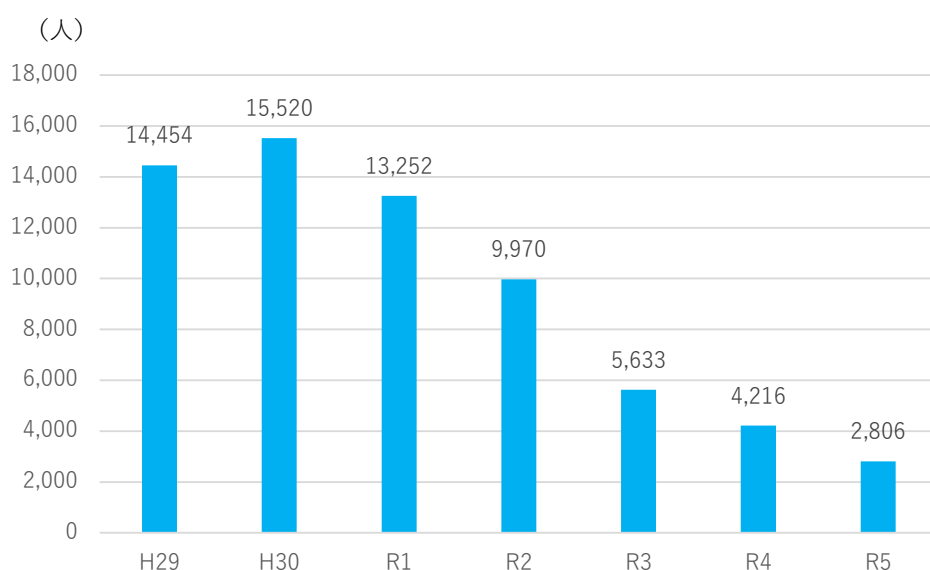


図 6 村営バス「あおぞら号」の利用者数の推移

資料：鮫川村資料

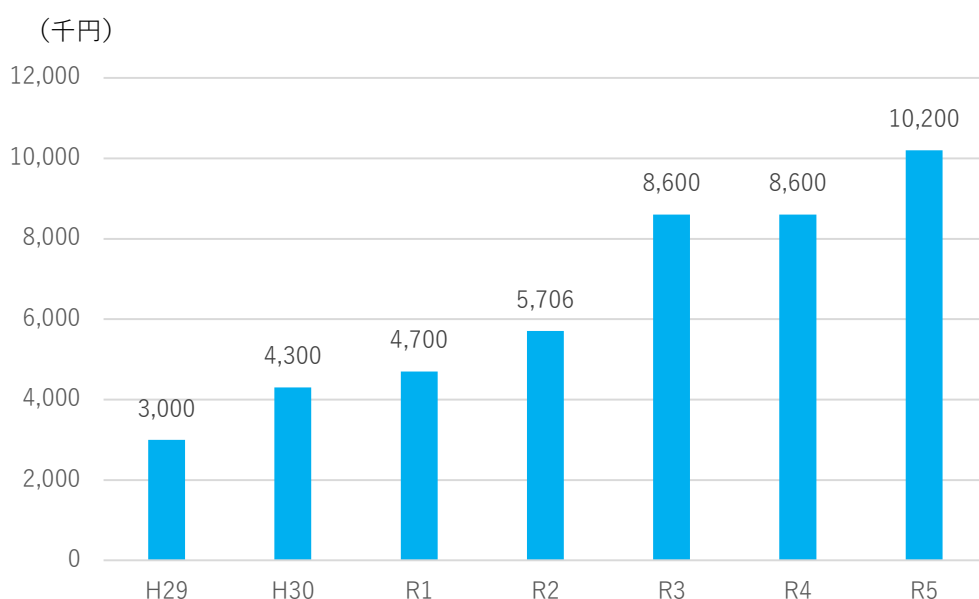


図 7 村の財政補填の推移

資料：鯨川村資料

表 2 ワークショップにて寄せられた主な地域公共交通に関する意見

項目	内容
地域公共交通に寄せられた意見	○地域の交通課題について ・ニーズに応じた交通機関になっていない ・そもそも公共交通を利用しない／乗ったことがないから分からない ・利用人数に対してバス車両が大きい ・そもそも利用者数が少ない ・運行本数が少ない ・利用したい時間帯に運行していない ・他市町の市街地へ向かうには運賃が高い ・村全体をカバーする交通がない ・鉄道駅まで行っても、鉄道はほぼ利用しない

課題 4：公共交通間の連携不足と既存交通の活用

- 路線バスは、民間バス2路線と村営バス「あおぞら号」1路線、村内全地域をカバーするスクールバスと診療所巡回バスが運行していますが、それぞれが目的別に運行しているため、連携がとれていないのが現状となっています。
- スクールバスでは、一般客の混乗や空き時間の有効活用など、地域のニーズをとらえた有効な活用方法の検討が必要です。

3. 鮫川村における地域公共交通の基本理念と基本方針

鮫川村におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状と課題を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を以下のように設定します。

【基本理念】

「地域のつながりを支える持続可能な地域公共交通の実現」

【基本方針】

【1】交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保

＜事業の方向性＞

- 交通不便地域を解消するため、地域の実情・ニーズを踏まえた既存交通サービスの見直しや新たな交通サービスの導入。
- AI 等のデジタル技術を活用した効果的・効率的な運営手法の導入。

【2】既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実

＜事業の方向性＞

- スクールバスや村営バス「あおぞら号」の有効利用など、既存の交通資源の有効活用による公共交通ネットワークの補完や充実。

【3】公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実

＜事業の方向性＞

- 路線バスをはじめとした既存サービスの利用者の維持・増加に向けた各種取組(情報発信、商業施設等との連携、利用体験 等)を導入。
- 各交通手段の運行時間・ルート等について、分かりやすくかつ年齢を問わずに取得可能な情報提供による利便性向上・利用促進。

【4】各交通体系間の連携による利用者主体のサービス提供

＜事業の方向性＞

- 利用者のニーズ・行動特性を踏まえ、各公共交通(運行主体)間の連携を確保することで地域として「一体」となった交通体系を構築。

【5】だれもが使いやすい交通環境の整備

＜事業の方向性＞

- 車両・待合所の改善等を行い、だれもが利用しやすい環境を整備。
- 高齢化の進展を踏まえた多様な支援の充実化。
- 公共交通以外で移動を支える仕組みづくり。

3-1 計画対象区域

鮫川村全域(必要に応じて周辺自治体を含む)を計画対象地域とします。

3-2 計画期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

4.むらづくりにおける公共交通の役割と方向性

4-1 再編に向けた役割

鯨川村の公共交通の役割と方向性については以下のとおりです。

広範囲に移動を支える交通基盤を「地域間交通」、日常生活の移動を支えて各地域から地域間交通に接続する「地域内交通」として、公共交通の再編に向けた役割を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

交通モード		役割と方向性	該当路線
地域間交通	幹線バス (再編)	【役割】 ・地域内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院などの日常生活行動だけでなく、観光など多様な目的での移動を支えます。 ・地域拠点では地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担います。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、幹線軸として一定基準の運行を確保していくため、運行内容の一部再編や利便性向上に向けて取り組みます。	路線バス ・埴・鯨川線 ・村営バス「あおぞら号」
	準幹線バス (再編)	【役割】 ・地域内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院などの日常生活行動を支えます。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、事業性、機能性、接続性などの観点から今後の方針を検討し、適した運行サービスの確保・維持に向けて取り組みます。	路線バス ・宝木経由鯨川線
	鉄道	【役割】 ・県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物などの日常生活行動だけでなく、観光、ビジネスなど多様な目的での移動を支えます。 【方向性】 ・村内からの最寄り駅(磐城石川駅:石川町、磐城棚倉駅:棚倉町、磐城埴駅:埴町)までのアクセス向上を図るなど、広域的な移動を支える交通手段としての利便性向上に向けて取り組みます。	JR 水郡線 (近隣運行)

地域間交通・地域内交通（支線交通）	デマンド交通 （新規運行）	【役割】 ・地域住民が様々な地域サービスを受けることができるよう、村全域と交通拠点・行政拠点・医療施設・商業施設等への移動を支えます。 ・地域間交通と接続することで広域への移動を支えます。 ・地域内外の拠点間を連絡し、買い物、通院などの日常生活行動を支えます。 【方向性】 ・現在、実証運行を行っている「さめばす」について、地域特性や利用特性を踏まえながら、引き続き、最適な運行内容を検討します。	鯨川村デマンド交通「さめばす」
	スクールバス	【役割】 ・村内の通学移動を支えます。 【方向性】 ・通学を支える交通として今後も役割を果たしていきます。 ・地域住民の混乗利用を導入することにより、通学のほか、地域住民の移動を担う交通としての機能を検討します。	スクールバス
地域内交通（支線交通）	タクシー	【役割】 ・タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民などの多様な移動を支えます。 ・路線バス等に対応困難な地域や時間帯でも存在しうる「最後の公共交通」として地域の移動を支えます。 【方向性】 ・交通事業者と協議し、一定基準の運行を確保します。	タクシー （近隣自治体を拠点として運行）

※その他、福祉交通として国民健康保険診療所の通院等に対応した「診療所巡回バス」（曜日ごとに設定している地区を対象にした予約方式の交通）が運行。

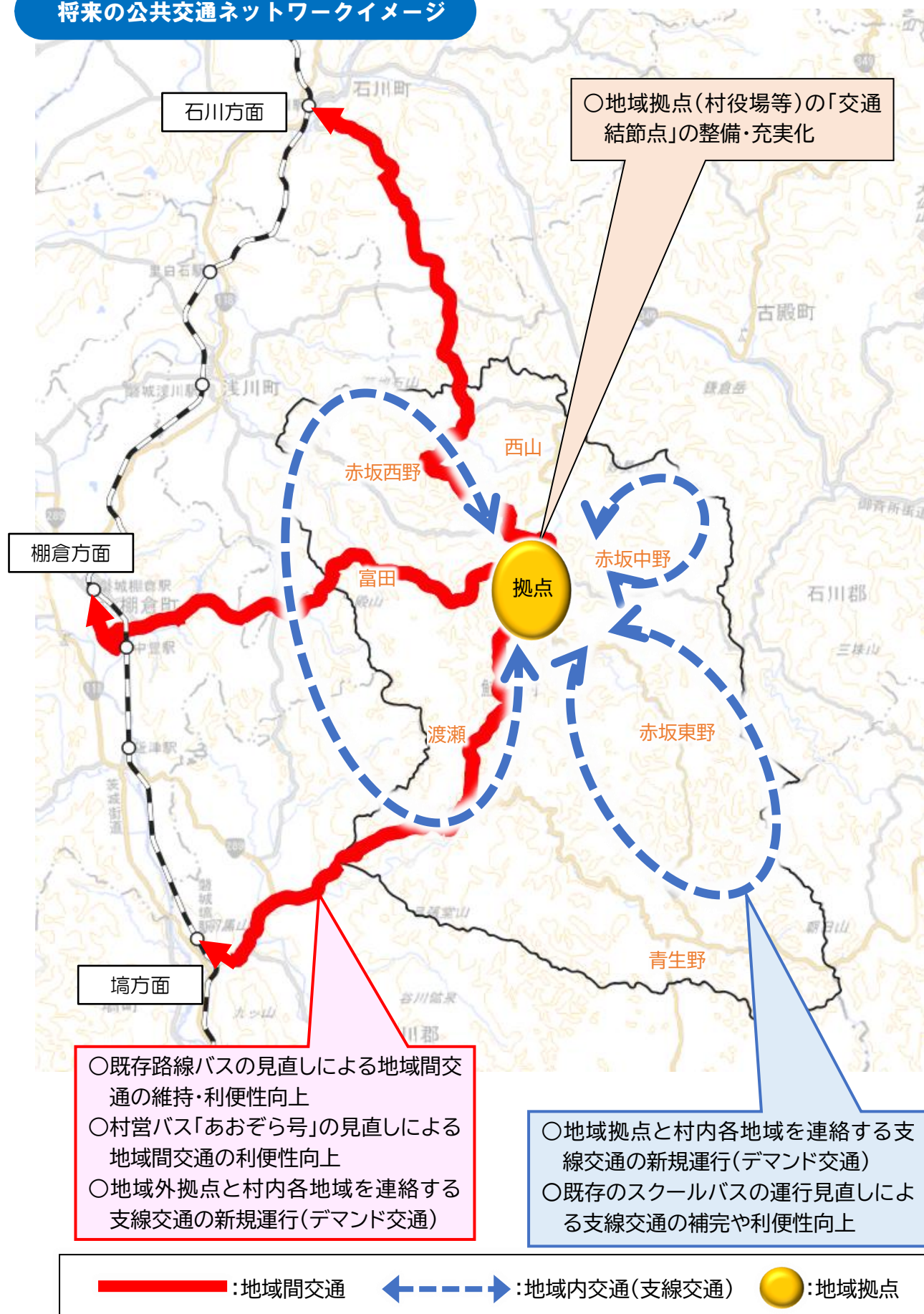
4-2 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

鮫川村デマンド交通について、国の補助制度（地域内フィーダー系統）を活用して、運行を維持することを検討していきます。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
鮫川村デマンド交通「さめばす」	鮫川村デマンド交通「さめばす」の運行により、交通空白地域の移動手段の確保、高齢者の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保が図られています。一方で、運賃収入と運行経費に基づく収支状況は課題がある状況です。 現在は、実証運行として運行しており、令和 7 年 10 月より、本格運行に移行することを予定しています。自治体と事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから、運行内容の変更などの再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により存続させていくことが必要です。	<運行区域> ・鮫川村全域 <事業許可区分> ・乗合方式：道路運送法第 79 条 <実施主体> ・鮫川村 （運行は鮫川運送株式会社が実施）	※1

※1 国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

将来の公共交通ネットワークイメージ



注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとする

5.計画の目標

5-1 目標値設定の考え方

目標値については、以下の考え方に基づき設定します。

- 基本方針それぞれに、「計画に基づく取組状況」、「取組実施による公共交通への影響」、「地域への波及」の確認や評価が可能となる指標を設定します。
- 各目標値については、基本方針へ対応するとともに、上位・関連計画にて設定されている公共交通関連の目標値と整合性を図りつつ設定します。

5-2 目標値の設定

上記の考え方に基づき、計画の目標を次のとおり設定します。

基本方針	目標値			
	指標	現況	目標 (R9 年度)	備考
交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保	公共交通カバー人口	27%	100%	国勢調査メッシュ人口より計測
	鮫川村デマンド交通「さめばす」の1日あたりの利用者数	2.0 人/日 (R6 年度)	3.0 人/日	利用者が増加傾向にあり、運行の一部見直しや利用促進により1.5 倍増加を目標
既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実	村営バス「あおぞら号」の利用増加	5,633 人	約 6,000 人	1 割増加を目標
	交通事業者との継続・定期的な協議	— (都度協議)	毎年 3 回	協議会等含む
公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実	利用促進等情報発信の促進	— (都度発信)	5 取組	1 取組/年以上を目標
各交通体系間の連携による利用者主体のサービス提供	公共交通利用や乗り継ぎ利用促進	—	3 取組	割引等の取組数
だれもが使いやすい交通環境の整備	交通結節点の形成	—	2 か所	拠点の整備数 (役場・トレセン)
	免許返納の促進	—	3 取組	免許返納者に対する取組数

6.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します。

基本方針	取組	実施主体				
		◎中心的立場 ○協力的立場				
		協議会 (鮫川村)	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
1. 交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保	・各地域から地域内外の拠点へのアクセスを確保する新規交通(デマンド交通)運行	◎			○	
	・デジタル技術の最新技術を活用した運営手法の検討	◎			○	
2. 既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実	・スクールバス運行維持と運行方法見直し(一般客混乗化)	◎			○	○
	・村営バス「あおぞら号」の日中運行や塙・鮫川線との一体化など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し	◎			○	
	・路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施	◎			◎	
3. 公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実	・公共交通マップの作成・展開(モビリティマネジメント①)	◎			○	○
	・乗り方教室など直接PRによる利用促進(モビリティマネジメント②)	◎		○	◎	
	・広報を活用した利用促進PR(モビリティマネジメント③)	◎			○	○
4. 各交通体系間の連携による利用者主体のサービス提供	・公共交通利用によるインセンティブ(企画乗車券・体験乗車券等)導入	◎		○	○	○
5. だれもが使いやすい交通環境の整備	・交通結節点におけるバス待ち環境整備(待合機能の強化)	◎		◎	○	○
	・パークアンドライド※の導入	◎		◎	○	○
	・免許返納者を対象としたソフト対策導入	◎		○	○	○
	・共助による支えあいの仕組みの検討	◎	◎			

※パークアンドライド

自宅から自家用車・軽車両で最寄り駅・最寄りバス停まで行き、都市部へ向かう際にはバスや公共交通を利用するシステム。自宅から利用した車両は、駅や停留所周辺に新設する専用駐車場に、帰宅時まで駐車する。公共交通の利用促進や、自家用車の運転時間が短くなることでの、運転者の負担軽減などの効果が期待できる。

(1) 各地域から地域内外の拠点へのアクセスを確保する新規交通（デマンド交通）運行

取組概要		現状、公共交通が運行していない村内各地域を対象に、村役場をはじめとした地域拠点へのアクセス向上を図るとともに、地域間交通への乗り継ぎや利便性の向上を図ることを目的とした新規交通を運行します。また、一部の村外の拠点(塙町や棚倉町)に直接接続する地域間交通の役割も果たしています。 新規交通については、幹線道路以外の道路に対応したワゴン車両を用い、利用者の予約に応じ、ドアツードアで運行するデマンド方式による運行を基本とし、実証運行を通じ運行方法や地域の詳細なニーズを確認・検証・反映の上、本格運行に繋がります。 実証運行の評価検証を踏まえて、令和 7 年 10 月より本格運行への移行を予定しており、引き続き、評価検証も行っていきます。									
		実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)		地域・交通事業者					
		◎						○			
計画期間		R5		R6		R7		R8		R9	
	検討	内容検討	検証		検証		検証		検証		検証
	実証		実証	運行							
	実施						実装				

(2) デジタル技術の最新技術を活用した運営手法の検討

取組概要		今後、村内の公共交通の効果的・効率的な運営を図っていくため、AI※・ICT※技術を活用した新規交通（デマンド交通）の運行や、QRコードや交通系ICカードによる運賃決済、自動運転技術の活用といった最新技術について、地域の特性や需要、住民のニーズ、費用負担などを勘案し、将来的な導入に向けた検討を進めます。								
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 （鮫川村） ◎	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	
		R5	R6		R7		R8		R9	
計画期間	検討									
	実証									
	実施									

※AI (Artificial Intelligence)

人間が行う思考の一部を、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と記される。大量の知識データを踏まえた上で、高度な考察を的確に行うことを目指したもの。公共交通においては、例えば、サービスの予約場所や予約時刻といったデータを踏まえた、効率的な運行経路の作成などに用いられる。

※ICT (Information and Communication Technology)

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や情報発信の総称。

(1) スクールバス運行維持と運行方法の見直し（一般客混乗化）

取組概要	村内小・中学校への通学の対応のため運行しているスクールバスについて、継続的な運行を確保します。 また、現在スクールバスの対象である児童生徒数が減少しており、一般客の混乗運行など運行方法を模索することにより、支線交通を補完し、地域の移動の利便性向上を図るための検討に着手します。					
			写真)スクールバス			
実施主体	◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	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
		◎			○	○
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9
	検討			検討		
	実証				実証運行	
	実施					

(2) 村営バス「あおぞら号」の日中運行など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し

取組概要		鮫川中学校～磐城棚倉駅間を運行する村営バス「あおぞら号」は、現状、主に通学へ対応するため朝・夕の２往復を基本とした運行となっています。 一方で、地域からは買い物利用が可能となるよう日中(10 時～14 時)の運行に対する要望が寄せられています。 今後、地域ニーズを踏まえた村営バス「あおぞら号」の運行ダイヤの見直し(日中便の増便)の検討や埴・鮫川線との一体化など、運行を見直すことにより、幹線交通の利便性向上を図ります。 また、利用実績を可視化し、利用状況の分析及び継続的な運行内容の見直しにつなげていきます。						
		実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)	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	
				◎			○	
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9		
	検討			一体化に向けた検討				
	実証							
	実施					運行		

(3) 路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施

取組概要		鮫川村では、交通事業者が運行する路線バスとして、塙・鮫川線、宝木經由鮫川線の 2 路線が運行しています。 今後は、利用者数や利用状況などの各種ニーズ、交通事業者の意向等を踏まえた路線バスの運行改善に向け、交通事業者との協議を定期的に行い、情報共有や運行見直しの検討を進めます。 また、検討結果を踏まえ、交通事業者との調整を図りつつ、運行見直しを適宜実施します。 村内公共交通の一体的な再編に向けて、デマンド交通やスクールバス、村営バス「あおぞら号」の運行形態の見直しを協議します。						
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)	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			
		◎			◎			
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9		
	検討		交通事業者との定期的な協議実施					
	実証							
	実施				段階的な公共交通の再編及び再編後の評価検証、運行内容の見直し			

基本方針 3 公共交通利用者の維持・増加に向けた情報発信の充実

(1) 公共交通マップの作成・展開（モビリティマネジメント①）

取組概要	村内の各種公共交通の運行ルートや運行ダイヤ、バス停、利用方法、料金など公共交通に関する情報を網羅した公共交通マップについて、既存マップの見直しを図りつつ、高齢者に分かりやすい構成のものを新たに作成するとともに、各交通の運行見直しに応じた情報の更新を適宜図ります。					
	また、作成した公共交通マップについては、地域住民への個別配布や主要施設における配布、村 HP における公開を実施します。		図)既存の公共交通マップ			
実施主体	協議会 (鮫川村)	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	
◎中心的立場 ○協力的立場	◎				○	○
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9
	検討					
	実証					
	実施			作成・	情報発信・更新(適宜)	

(2) 乗り方教室など直接 PR による利用促進（モビリティマネジメント

②)

取組概要	村内の各種公共交通の運行状況や利用方法を広く周知するため、チャレンジスクール(児童を対象とした社会講座)や地域の祭り・イベントといった地域住民が多く集まる機会を活用した利用PRや乗り方教室の開催など、公共交通利用の直接PRの実施により、利用促進を図ります。					
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	地域・交通事業者				
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9
	検討					
	実証					
	実施			取組を増やしてい		

(3) 広報を活用した利用促進PR（モビリティマネジメント③）

取組概要		公共交通マップや乗り方教室等の情報展開に加え、地域の公共交通の実情や利用促進PRなど公共交通に関する各種情報を、広報(広報さめがわ)を活用して定期的に情報発信することにより、公共交通に対する意識の醸成や利用促進を図ります。				
						
		図)広報さめがわにおける公共交通特集				
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村) ◎	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
					○	○
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9
	検討					
	実証					
	実施			適宜実施(1回/年以上)		

図)広報さめがわにおける公共交通特集

基本方針 4 各交通体系間の連携による利用者主体のサービス提供

(1) 公共交通利用によるインセンティブ（企画乗車券・体験乗車券等）導入

取組概要		公共交通の利用促進は基より、公共交通間の乗り継ぎ機会の創出や乗り継ぎ体験を通じた利用促進を図るため、公共交通利用に関する各種インセンティブ（地域の商業施設と連携した企画乗車券や路線バスの体験乗車券、乗り継ぎ利用を対象とした割引乗車券 等）の導入について、インセンティブ内容の検討や各種事業者との調整、実証・本格運行を実施します。							
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	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	
	◎			○		○		○	
計画期間		R5		R6		R7		R8	
	検討	内容検討			検証				
	実証								
	実施								

(1) 交通結節点におけるバス待ち環境整備（待合機能の強化）

取組概要		「鮫川村役場」と「トレーニングセンター」の 2 か所を、地域間交通と地域内交通(支線交通)を接続し、地域の交通拠点や乗り継ぎ拠点となる交通結節点として設定し、公共交通の利用時や乗り継ぎ時における待合機能(バス停の移設・新設、施設内の待合場所の整備 等)を強化する、バス待ち環境におけるハード面での整備に向けた検討を進めます。							
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)	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			
		◎		◎	○	○			
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9			
	検討			検討・調整					
	実証								
	実施						整備・運用		

(2) パークアンドライドの導入

取組概要	交通結節点となる「鮫川村役場」と「トレーニングセンター」の2か所に、高齢者をはじめとした地域住民の地域間交通への利用促進に向けたパークアンドライド駐車場の整備を検討していきます。 （路線バス等の利用環境の向上により、長距離運転となる移動を地域間交通が担う事による地域の安全・安心の向上も期待。）									
										
	写真)鮫川村役場駐車場					写真)トレーニングセンター駐車場				
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)	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				
		◎		◎	○	○				
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9				
	検討			検討・調整						
	実証									
	実施						整備・運用			

(3) 免許返納者を対象としたソフト対策導入

取組概要		免許返納を希望している高齢者をはじめとした地域住民が、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、返納後の公共交通の運賃軽減に向けたソフト対策(村営バス「あおぞら号」や新規交通の運賃軽減策、交通事業者と連携した路線バスの運賃軽減策(運賃補助))を進めていきます。							
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)	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			
		◎		○	○	○			
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9			
	検討								
	実証								
	実施								

(4) 共助による支えあいの仕組みの検討

取組概要		公共交通の確保による移動確保と合わせて、住民同士の乗り合いによる移動など、住民を中心とした地域コミュニティの共助による移動の確保を目指し、“運転可能な住民や村内外に用事があり自動車で移動する住民”と“村内外に用事のある高齢者や免許返納者”を結び付けるニーズマッチングの手法検討など、共助による支えあいの仕組みづくりに向けた検討を進めます。							
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場		協議会 (鮫川村)	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			
		◎	◎						
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9			
	検討								
	実証								
	実施								

7.目標達成に向けたマネジメント

7-1 マネジメントの進め方

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表3 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概 要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5か年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎 年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

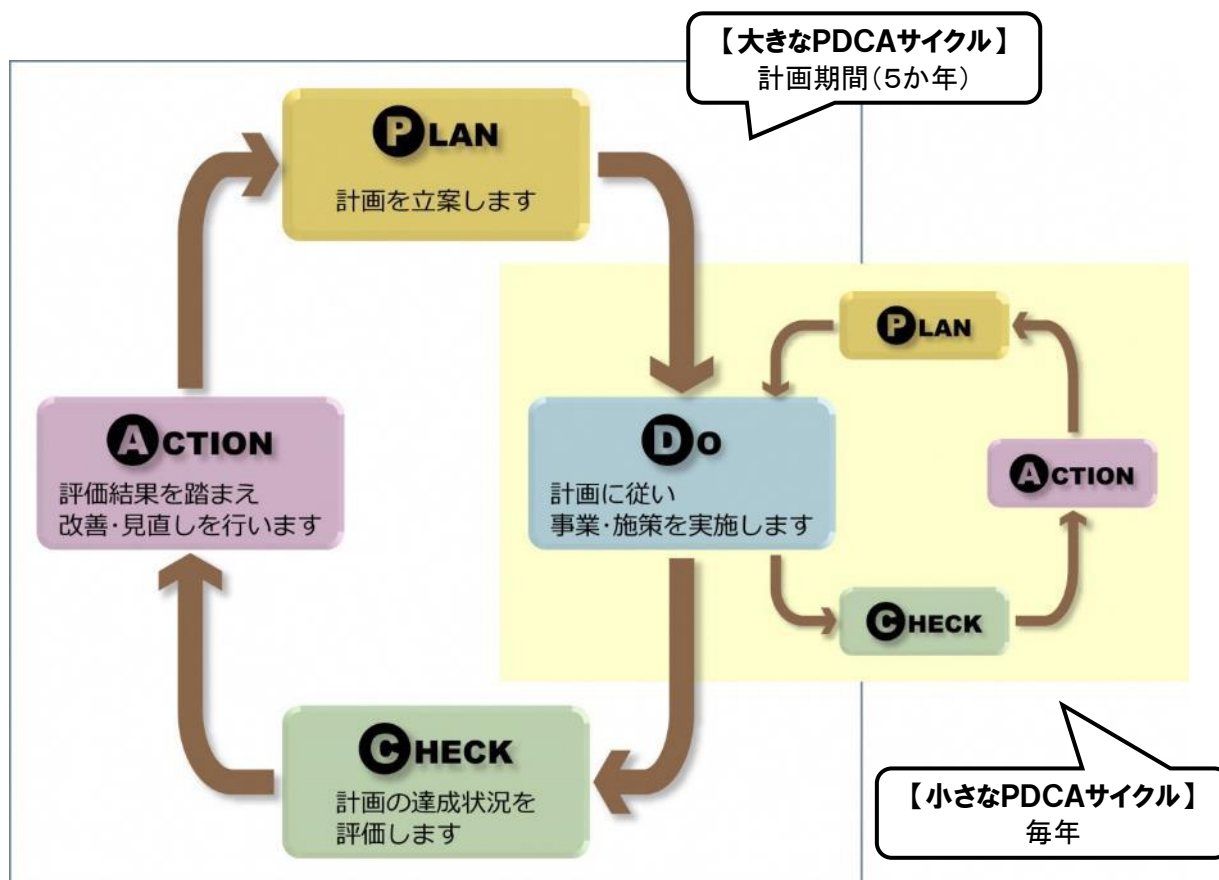


図8 PDCAサイクルのイメージ

表4 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・地域公共交通計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D(実行)	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C(評価)	・各種施策の実行による、地域住民等の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A(改善)	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

7-2 マネジメント推進体制

マネジメントにおいては、行政と交通事業者、地域住民が共に公共交通に対する意識を共有化し、単に評価することに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。

また、観光や高齢者支援、福祉などの分野とも情報共有・意見交換を行いつつ、官民が連携した公共交通の取り組みを推進します。

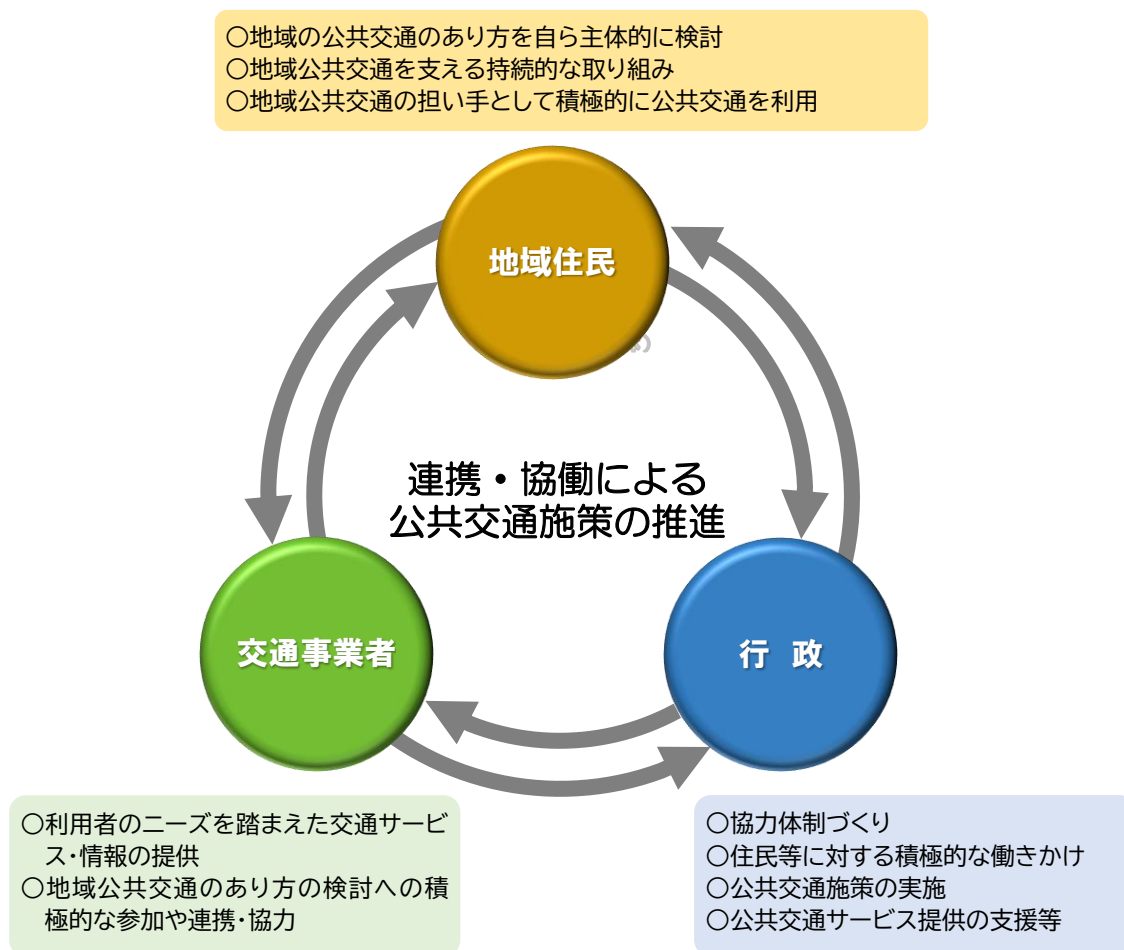


図9 鮫川村における計画の推進体制

鮫川村地域公共交通計画（案）改定版の変更箇所について

1 変更箇所

旧	新
(P. 1) 1-3 計画の位置づけ (省略) The diagram shows the '3rd Phase Shioyama Village Digital Rural City Concept Overall Strategy' at the top. Below it, a box labeled 'Shioyama Village Local Public Transport Plan' is connected to 'National Main Laws' (Transport Policy Basic Law, etc.) and 'Main Related Plans' (Shioyama Village National Strengthening Plan, etc.).	(P. 1) 1-3 計画の位置づけ (省略) The diagram is similar to the old one, but the 'Main Related Plans' box now includes 'Shioyama Village National Strengthening Plan' and 'Shioyama Village Children/Childcare Support Plan'.
(P. 4) 課題2：少子高齢化に未対応で地域ニーズとミスマッチの公共交通サービス (省略) ■現状の路線バス（特に<u>塙・鮫川線</u>や村営バス「あおぞら号」）は、主に通学への対応を中心とした「早朝鮫川発、夕方鮫川着」のダイヤ体系となっています。	(P. 4) 課題2：少子高齢化に未対応で地域ニーズとミスマッチの公共交通サービス (省略) ■現状の路線バス（特に村営バス「あおぞら号」）は、主に通学への対応を中心とした「早朝鮫川発、夕方鮫川着」のダイヤ体系となっています。
(P. 6) 課題3：利用者減少への対応が不十分（不十分な情報発信） (省略) ■さらに、<u>まち・ひと・しごと創生総合戦略</u>にて掲げている共助による移動の確保が必要と考えます。	(P. 6) 課題3：利用者減少への対応が不十分（不十分な情報発信） (省略) ■さらに、<u>鮫川村デジタル田園都市構想総合戦略</u>にて掲げている共助による移動の確保が必要と考えます。

(P. 11) 4-2 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性 (省略)				(P. 11) 4-2 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性 (省略)			
路線名	必要性・有効性	事業概要	補助	路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
<u>新村営バス「あおぞら号」</u> (仮称)	<u>塙・鮫川線とデマンド交通との役割分担、塙・鮫川線と村営バス「あおぞら号」を大幅に再編し、一体的な運行に切り替えます。</u> <u>また、利用実績を可視化することで、利用状況の分析及び継続的な運行内容の見直しにつなげていきます。自治体と事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから、運行内容の変更などの大幅な再編を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により存続させていくことが必要です。</u>	<運行区域> ・鮫川村全域 <事業許可区分> ・乗合方式： 道路運送法第4条 <実施主体> ・鮫川村（運行は福島交通株式会社が実施）	※1				
鮫川村デマンド交通「さめばす」	鮫川村デマンド交通「さめばす」の運行により、交通空白地域の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保が図られています。一方で、運賃収入と運行経費に基づく収支状況は課題がある状況です。 現在は、実証運行として運行しており、令和7年10月より、本格運行に移行することを予定しています。自治体と事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから、運行内容の変更など再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により存続させていくことが必要です。	<運行区域> ・鮫川村全域 <事業許可区分> ・乗合方式： 道路運送法第79条 <実施主体> ・鮫川村（運行は鮫川運送株式会社）	※1	鮫川村デマンド交通「さめばす」	鮫川村デマンド交通「さめばす」の運行により、交通空白地域の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保が図られています。一方で、運賃収入と運行経費に基づく収支状況は課題がある状況です。 現在は、実証運行として運行しており、令和7年10月より、本格運行に移行することを予定しています。自治体と事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから、運行内容の変更など再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により存続させていくことが必要です。	<運行区域> ・鮫川村全域 <事業許可区分> ・乗合方式： 道路運送法第79条 <実施主体> ・鮫川村（運行は鮫川運送株式会社）	※1

(P. 13)

5. 計画の目標

5-2 目標値の設定

基本方針	目標値			
	指標	現況	目標 (R9 年度)	備考
交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保	公共交通カバー人口	27%	100%	国勢調査メッシュ人口より計測
	<u>(新設)</u>			

(P. 14)

6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針	取組	実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場				
		協議会 (鮫川村)	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
1. 交通不便地域の解消に	・各地域から地域内外の拠点へのアクセスを確保する新規交通(デマンド交通)運行	◎			○	

(P. 13)

5. 計画の目標

5-2 目標値の設定

基本方針	目標値			
	指標	現況	目標 (R9 年度)	備考
交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保	公共交通カバー人口	27%	100%	国勢調査メッシュ人口より計測
	<u>鮫川村デマンド交通「さめばす」の1日あたりの利用者数</u>	<u>2.0 人/日</u> (R6 年度)	<u>3.0 人/日</u>	<u>利用者が増加傾向にあり、運行の一部見直しや利用促進により1.5 倍増加を目標</u>

(P. 14)

6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針	取組	実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場				
		協議会 (鮫川村)	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
1. 交通不便地域の解消に	・各地域から地域内外の拠点へのアクセスを確保する新規交通(デマンド交通)運行	◎			○	

向けた移動手段の確保	・デジタル技術の最新技術を活用した運営手法の検討	◎			○	
2. 既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実	・スクールバス運行維持と運行方法見直し（一般客混乗化）	◎			○	○
	・村営バス「あおぞら号」の日中運行など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し	◎				
	・路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施	◎			◎	
(P. 16) 基本方針2 既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実 (省略) (2) 村営バス「あおぞら号」の日中運行など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し						
取組概要	鮫川中学校～磐城棚倉駅間を運行する村営バス「あおぞら号」は、現状、主に通学へ対応するため朝・夕の2往復を基本とした運行となっています。 一方で、地域からは買い物利用が可能となるよう日中（10時～14時）の運行に対する要望が寄せられています。 今後、地域ニーズを踏まえた村営バス「あおぞら号」の運行ダイヤの見直し（日中便の増便） <u>及び路線バスとの一体化</u> など、運行を見直すことにより、幹線交通の利便性向上を図ります。					
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	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	
	◎					

向けた移動手段の確保	・デジタル技術の最新技術を活用した運営手法の検討	◎			○	
2. 既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実	・スクールバス運行維持と運行方法見直し（一般客混乗化）	◎			○	○
	・村営バス「あおぞら号」の日中運行や <u>塙・鮫川線との一体化</u> など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し	◎			<u>○</u>	
	・路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施	◎			◎	
(P. 16) 基本方針2 既存交通資源の有効活用による公共交通サービスの充実 (省略) (2) 村営バス「あおぞら号」の日中運行など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し						
取組概要	鮫川中学校～磐城棚倉駅間を運行する村営バス「あおぞら号」は、現状、主に通学へ対応するため朝・夕の2往復を基本とした運行となっています。 一方で、地域からは買い物利用が可能となるよう日中（10時～14時）の運行に対する要望が寄せられています。 今後、地域ニーズを踏まえた村営バス「あおぞら号」の運行ダイヤの見直し（日中便の増便） <u>の検討や塙・鮫川線との一体化</u> など、運行を見直すことにより、幹線交通の利便性向上を図ります。 <u>また、利用実績を可視化し、利用状況の分析及び継続的な運行内容の見直しにつなげていきます。</u>					
実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	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	
	◎				<u>○</u>	

計画期間		R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	検討		評価・検証			
	実証					
	実施					

(P. 17)

(3) 路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施

取組概要	鮫川村では、交通事業者が運行する路線バスとして、埜・鮫川線、宝木経由鮫川線の2路線が運行しています。 今後は、利用者数や利用状況などの各種ニーズ、交通事業者の意向等を踏まえた路線バスの運行改善に向け、交通事業者との協議を定期的に行い、情報共有や運行見直しの検討を進めます。 また、検討結果を踏まえ、交通事業者との調整を図りつつ、運行見直しを適宜実施します。 <u>また、村内公共交通の一体的な再編に向けて、基本方針1の「(1) 各地域から地域内外の拠点へのアクセスを確保する新規交通(デマンド交通)運行」、基本方針2の「(1) スクールバス運行維持と運行方法の見直し(一般客混乗化)」、「(2) 村営バス「あおぞら号」の日中運行など村外へのアクセスニーズへの対応に向けた見直し」と連携して協議します。</u>					
	実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	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	
	◎			◎		
計画期間		R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	検討		交通事業者との定期的な協議実施			
	実証					
	実施		協議・調整を踏まえ、適宜見直し			

計画期間		R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	検討		<u>一体化に向けた検討</u>			
	実証					
	実施					運行

(P. 17)

(3) 路線バスの運行改善に向けた見直し検討・実施

取組概要	鮫川村では、交通事業者が運行する路線バスとして、埜・鮫川線、宝木経由鮫川線の2路線が運行しています。 今後は、利用者数や利用状況などの各種ニーズ、交通事業者の意向等を踏まえた路線バスの運行改善に向け、交通事業者との協議を定期的に行い、情報共有や運行見直しの検討を進めます。 また、検討結果を踏まえ、交通事業者との調整を図りつつ、運行見直しを適宜実施します。 村内公共交通の一体的な再編に向けて、<u>デマンド交通やスクールバス、村営バス「あおぞら号」の運行形態の見直しを協議します。</u>					
	実施主体 ◎中心的立場 ○協力的立場	協議会 (鮫川村)	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	
	◎			◎		
計画期間		R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
	検討		交通事業者との定期的な協議実施			
	実証					
	実施				<u>段階的な公共交通の再編及び再編後の評価検証、運行内容の見直し</u>	

2 変更理由

当初、国の補助制度である「地域公共交通確保維持改善事業」を活用するため、鮫川村デマンド交通及び村営バス「あおぞら号」と埴・鮫川線を一体化させた、新村営バス「あおぞら号」の運行について見直しを図り、それに伴い鮫川村地域公共交通計画（案）改定版を作成した。

新村営バス「あおぞら号」については、一体化させることで補助要件に該当させる必要があったが、運行系統の見直しや路線の再編、また一体化による利便性向上のための施策検討に時間を要することから、今回の申請からは取り下げることとし、地域公共交通確保維持改善事業に申請するデマンド交通のみの記載に修正変更した。

なお、その他の変更箇所については、文言の修正など軽微な修正である。