

鮫川村地域公共交通計画

【改訂版】

令和 7 年 4 月

鮫 川 村

鮫川村地域公共交通計画を改訂する目的

村内は、路線バスや村営バスが幹線道路を中心に運行する路線形態となっています。一方で、村民は、村全域に小規模集落で生活しており、点在型集落しています。

その結果、幹線道路から離れた地域に居住している村民に対して、公共交通のサービスが行き届かない「交通不便地域」が村面積の 98%存在しています。

上記の課題に対応するため、令和 5 年 11 月から村内全域をカバーし、自宅前から乗車できるドア・ツー・ドア方式のデマンド交通の実証運行を開始しました。

デマンド交通は、移動手段の確保という単一の目的の交通サービスではなく、住みやすいまちづくりの基盤となり、村民や交通事業者の新たな需要開拓、他分野連携による定住促進や参加型社会の実現による交流人口の拡大、鮫川村の公共交通不便地域の解消など、様々な主体にとっての意義・メリットがあります。また、障がい者の社会参加、健常者と障がい者の共存に向けた仕組みの構築などによる住民満足度の向上にもつながる可能性があります。

今後、デマンド交通を鮫川村の基軸とすることで、福祉・商業・観光・趣味・余暇・社会活動など多分野との連携を強化することで、村民の日常生活を支えつつ、交流人口の増加、地域活性化の寄与などにつなげていくため、この度、地域公共交通計画の改訂を行います。

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. 鮫川村における地域公共交通の基本理念と基本方針	2
3. むらづくりにおける公共交通の役割と方向性	3
4. 計画の目標	7
4-1 目標値設定の考え方.....	7
4-2 目標値の設定	7
5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	8
6. 目標達成に向けたマネジメント	18
6-1 マネジメントの進め方.....	18
6-2 マネジメント推進体制.....	19
7. 鮫川村の公共交通を取り巻く課題	20
8. 参考資料	26

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。

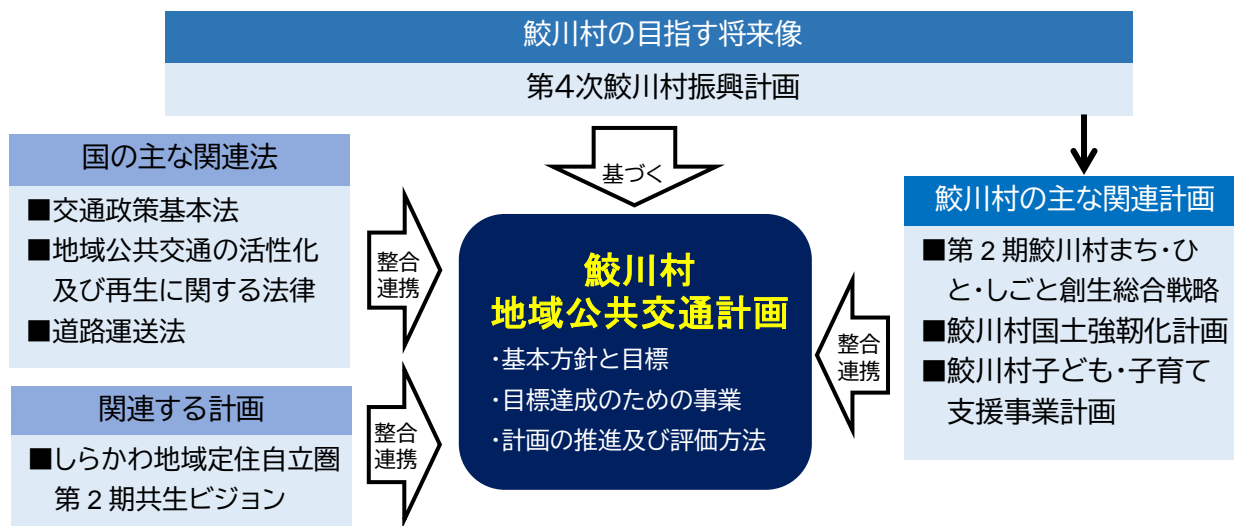
1-2 計画の目的

鯨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、鯨川村の最上位計画である「振興計画」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。

2-1 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。

2-2 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。

3. むらづくりにおける公共交通の役割と方向性

3-1 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。

表 鯨川村の公共交通の役割と方向性

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)	<p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・塙・鯨川線 ・村営バス「あおぞら号」
	準幹線バス (再編)	<p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宝木経由鯨川線
	鉄道	<p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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、磐城塙駅:塙町)までのアクセス向上を図ります。 <p>【方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域の移動を支える交通として今後も役割を果たしていきます。 	<p>JR 水郡線 (近隣運行)</p>

地域間交通・地域内交通（支線交通）	デマンド交通 （新規運行）	<p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・また、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。 <p>【方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」
地域内交通（支線交通）	スクールバス	<p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村内の通学移動を支えます。 ・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も機能します。 <p>【方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	スクールバス
	タクシー	<p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

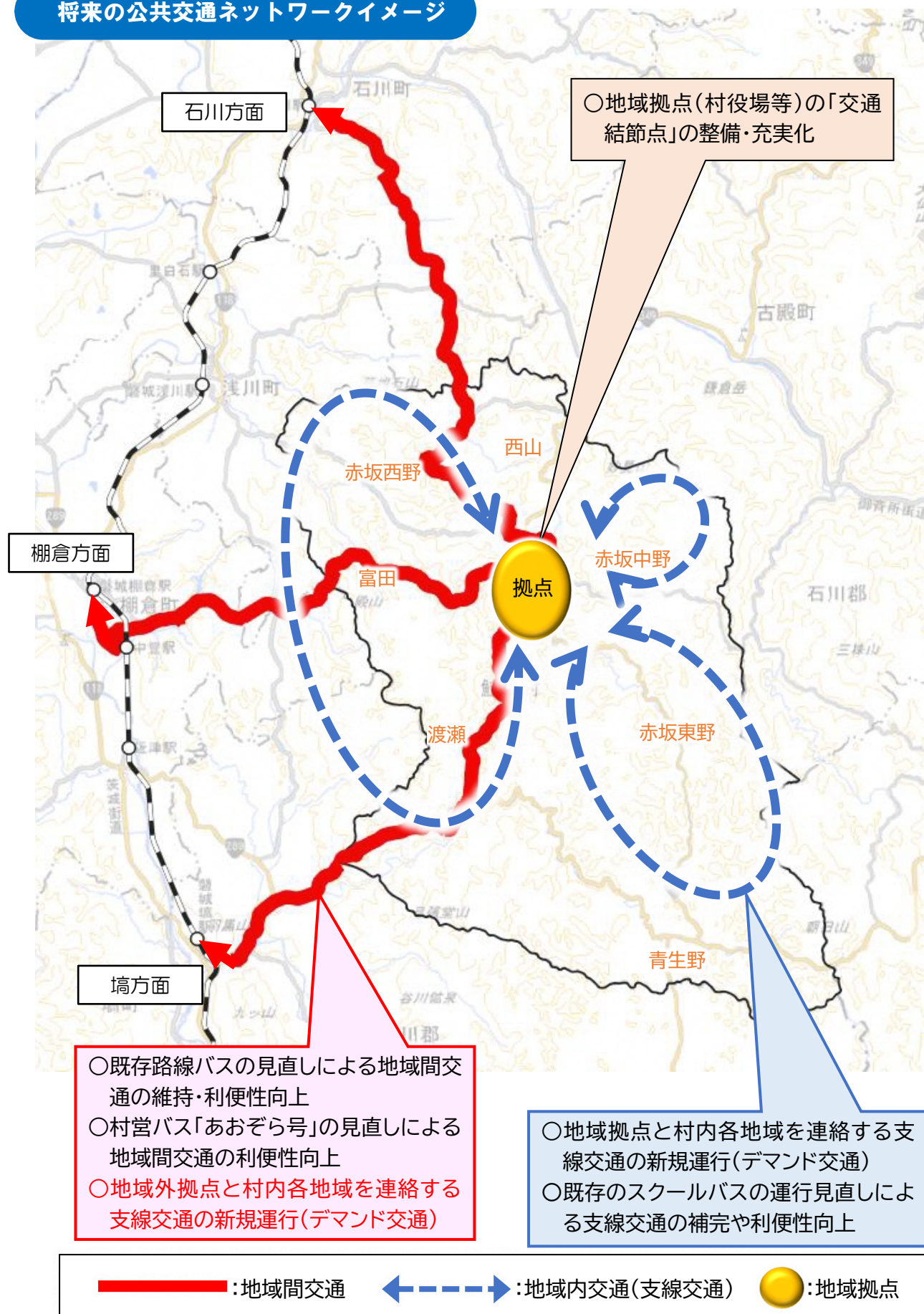
3-2 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

鮫川村デマンド交通等について、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
新村営バス 「あおぞら号」 (仮称)	<p>埴・鮫川線とデマンド交通との役割分担、埴・鮫川線と村営バス「あおぞら号」の利便性向上に向けて、埴・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。</p> <p>また、IC カードを導入することで、利用者の利便性向上につなげます。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。</p>	<p><運行区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鮫川村全域 <p><事業許可区分></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合方式：道路運送法第 79 条 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」	<p>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。</p> <p>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必要があります。</p>	<p><運行区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鮫川村全域 <p><事業許可区分></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合方式：道路運送法第 79 条 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

4. 計画の目標

4-1 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。

4-2 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
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

5. 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「おおぞら号」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	◎			◎	
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。

基本方針Ⅰ 交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保

(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		<p>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(埴町や棚倉町)に直接接続する地域間交通の役割も果たしています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>									
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	内容検討		検証							
	実証		実証	運行							
	実施					実装					

計画期間 【変更後】		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				
計画期間		R5		R6			R7			R8			R9
	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」と訳される。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。

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

(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	<p>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。</p> <p>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。</p>					
			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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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)及び路線バスとの一体化など、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。</p>					
	 <p>写真)村営バス「あおぞら号」</p>					
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		評価・検証			
	実証					
	実施					

(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		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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「おおぞら号」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。</p>					
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		協議・調整を踏まえ 適宜見直し				

計画期間 【変更後】		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及び運行内容の見直し	

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		<p>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。</p> <p>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。</p>				
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	其他事業者
		◎			○	○
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)	




図)既存の公共交通マップ

(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		<p>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。</p>				
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	其他事業者
		◎		○	◎	
計画期間		R5	R6	R7	R8	R9
	検討					
	実証					
	実施			取組を増やしていく		

(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	<p>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。</p>	
------	--	--

実施主体		協議会 (鯉川村)	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			適宜実施(1回/年以上)		

(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		R9	
	検討	内容検討			検証						
	実証										
	実施										

基本方針 5 だれもが使いやすい交通環境の整備

(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	<p>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を整備します。</p> <p>（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。）</p>						
							
	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								

6. 目標達成に向けたマネジメント

6-1 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1 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

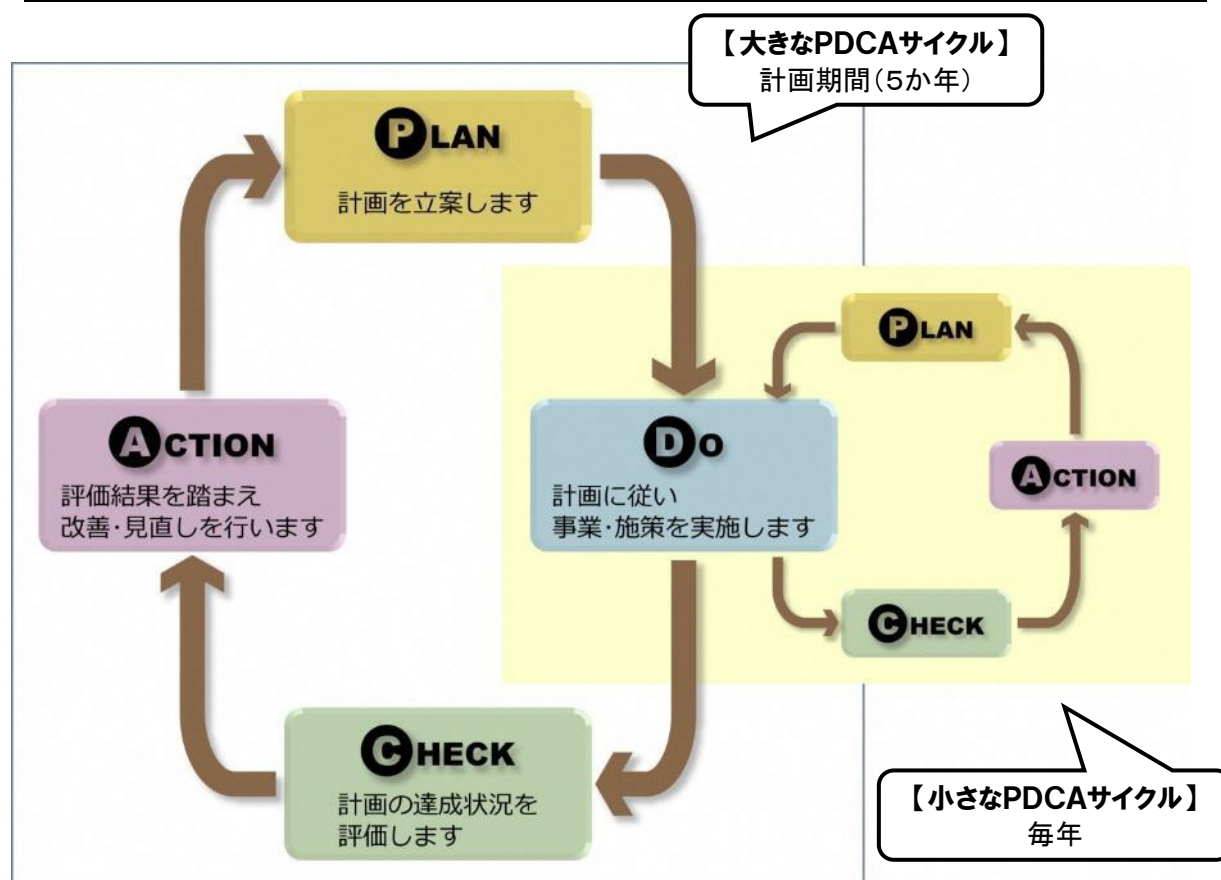


図1 PDCAサイクルのイメージ

表2 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

6-2 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。

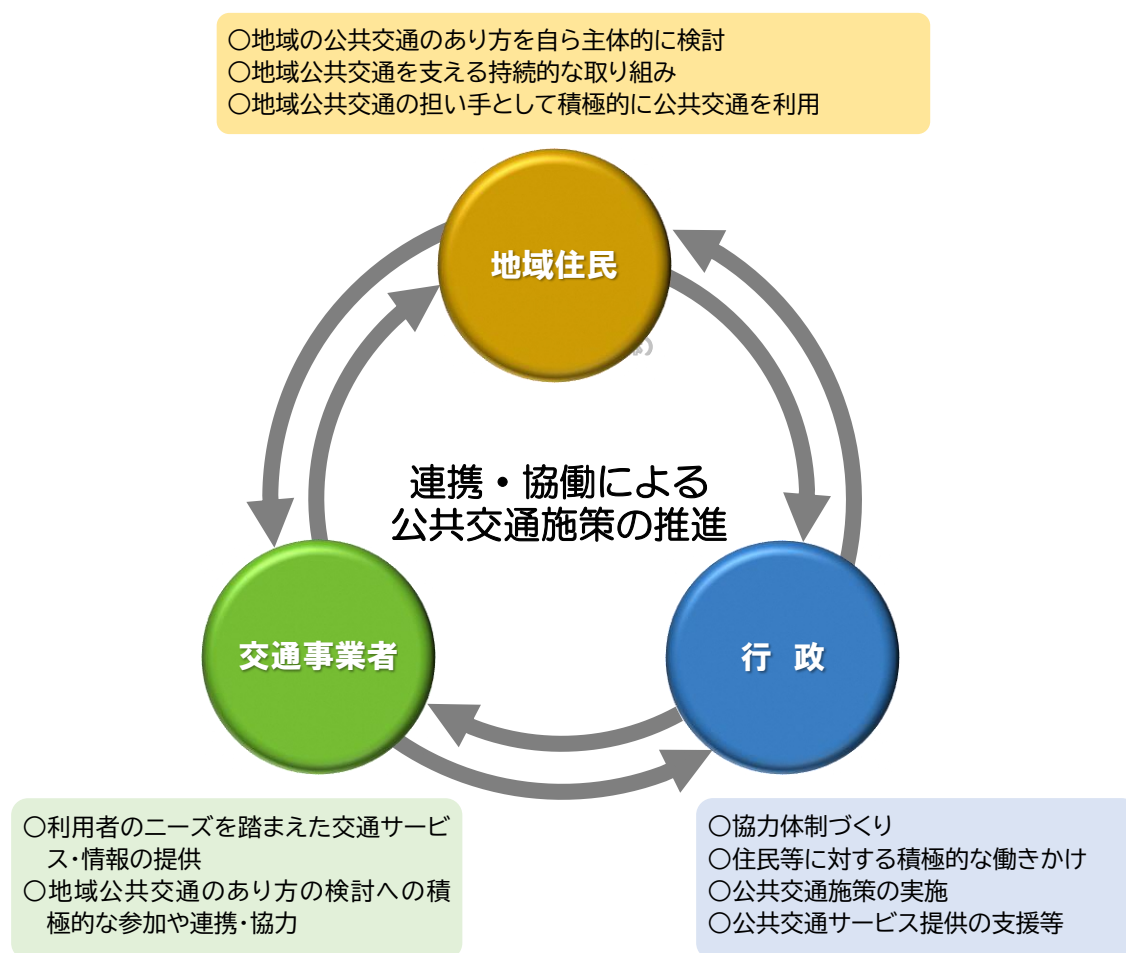


図2 鮫川村における計画の推進体制

7. 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。

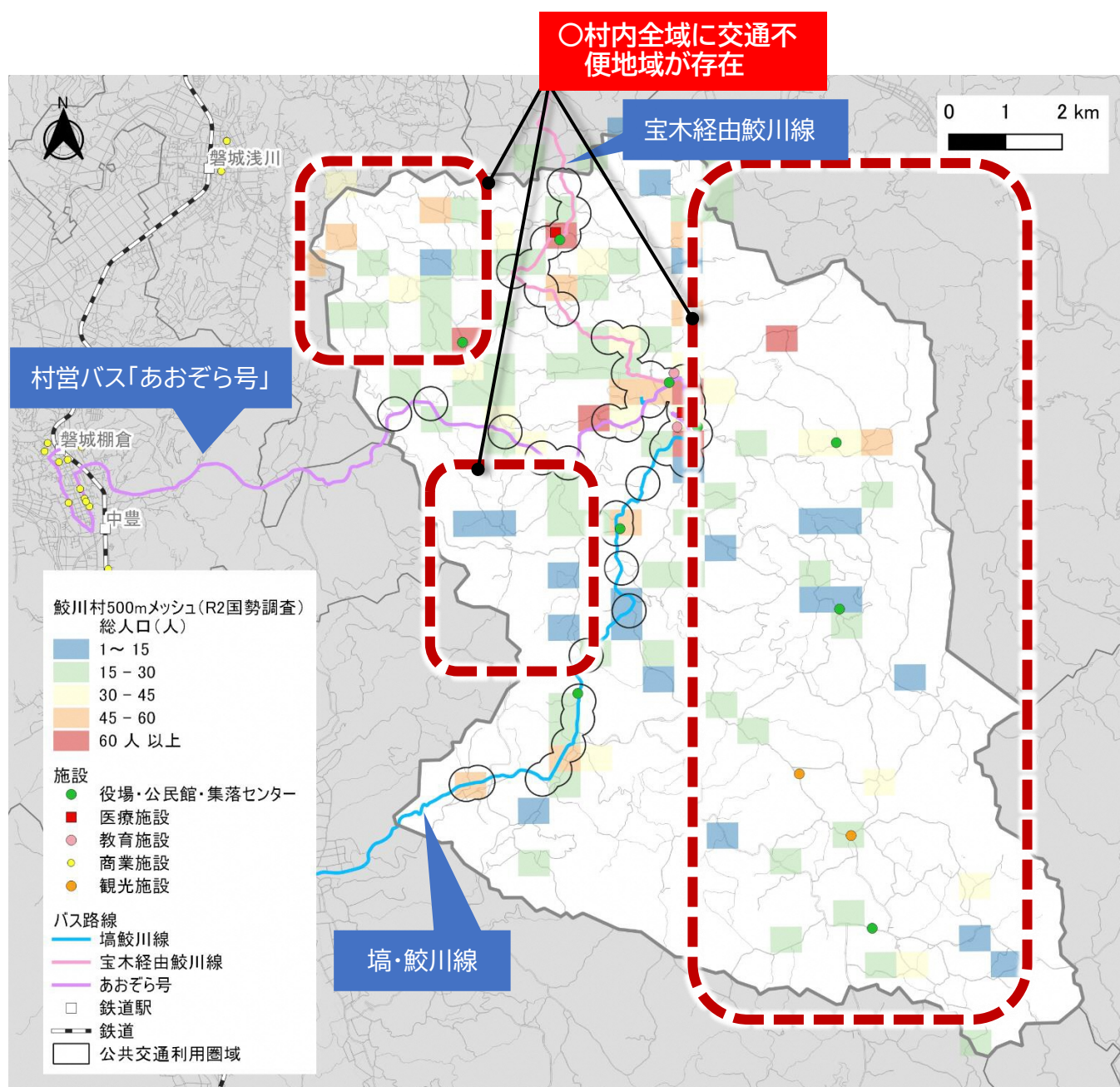


図 3 鮫川村の公共交通体系と交通不便地域

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(特に塙・鮫川線や村営バス「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。
- 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。

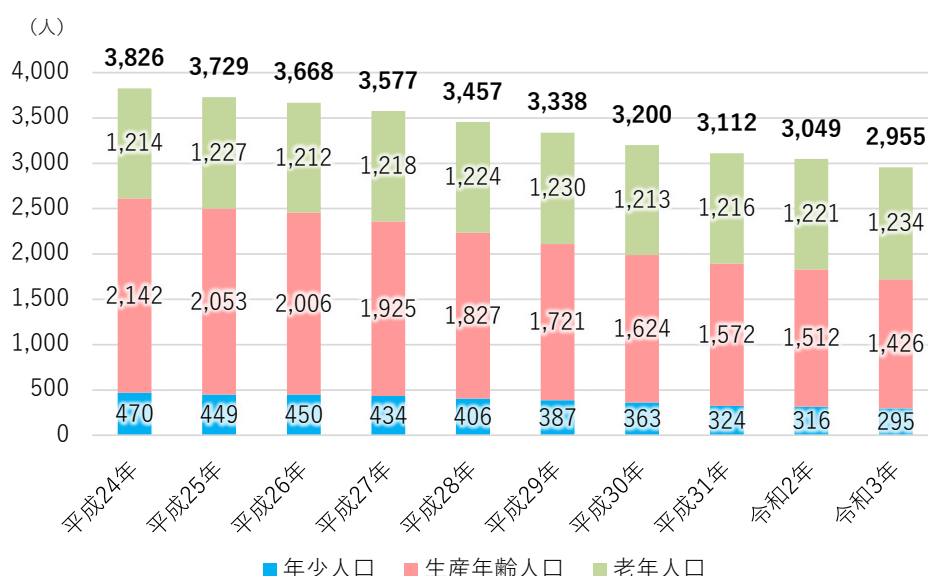


図4 年齢3区分別人口

資料：福島県現住人口調査年報

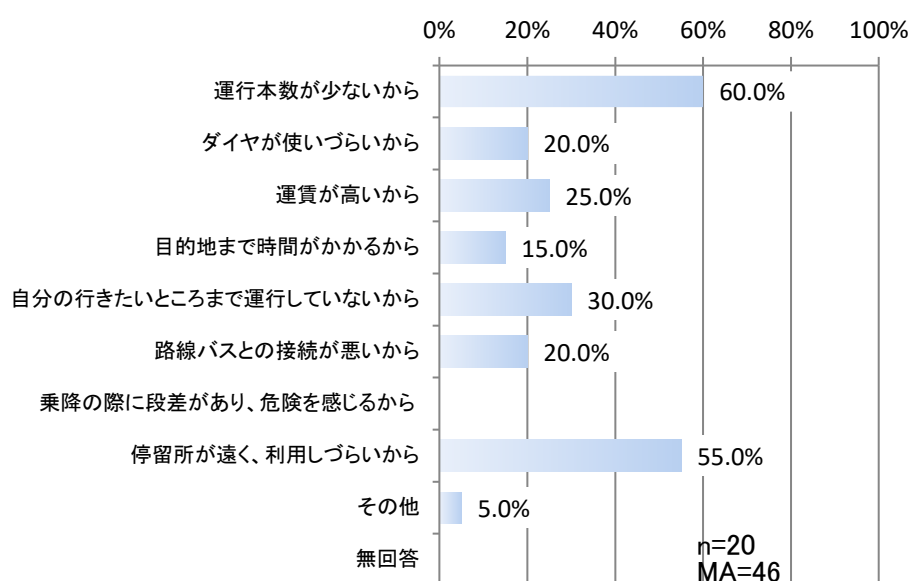


図5 路線バス(塙・鮫川線)に対する不満の理由

資料：地域住民アンケート調査(2022.8実施)

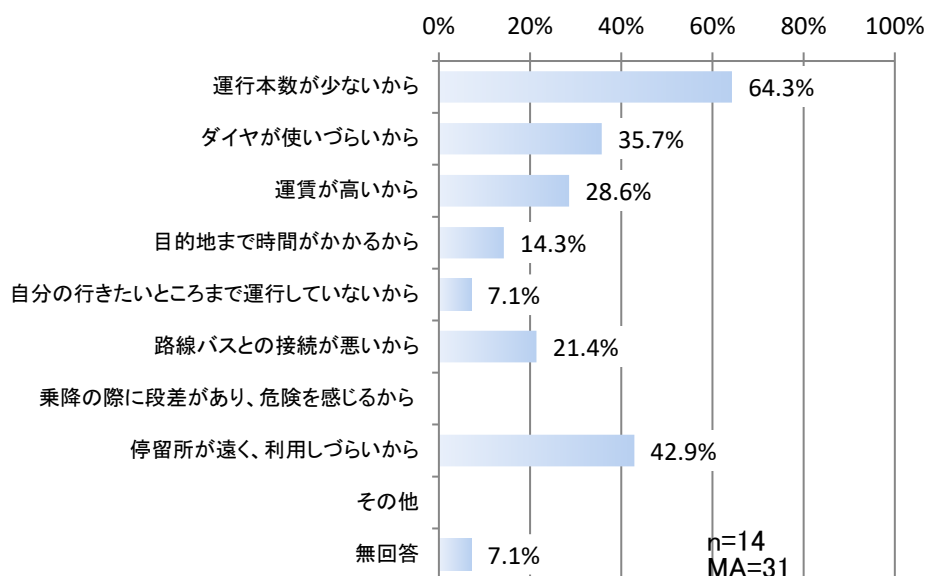


図 6 村営バス「あおぞら号」に対する不満の理由

資料：地域住民アンケート調査（2022.8 実施）

表 3 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	<p>○村内交通の課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○村外交通の課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、まち・ひと・しごと創生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。

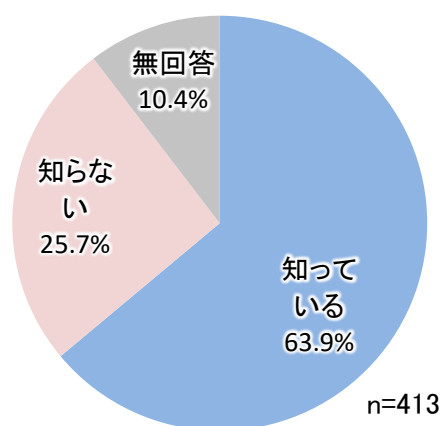


図 7 自宅の最寄りバス停の認知度

資料：地域住民アンケート調査（2022.8 実施）

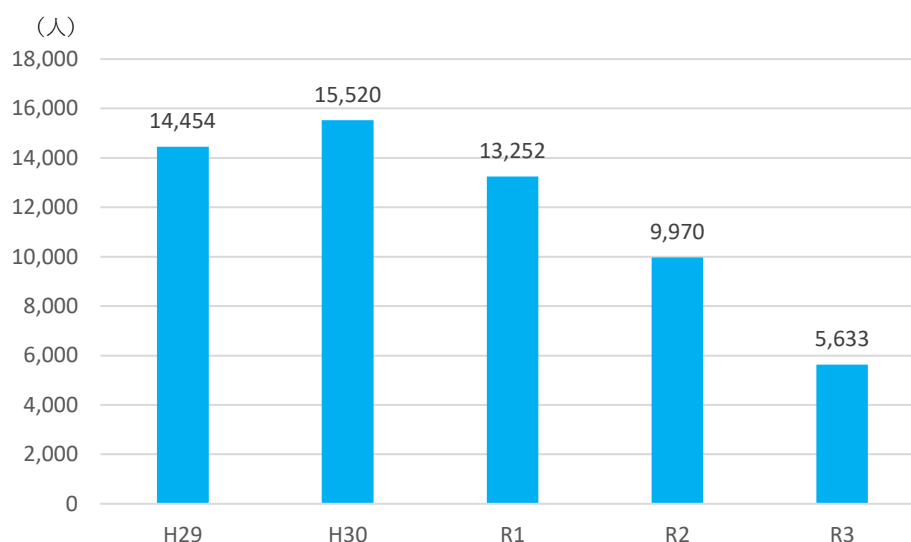


図 8 村営バス「あおぞら号」の利用者数の推移

資料：鯉川村資料

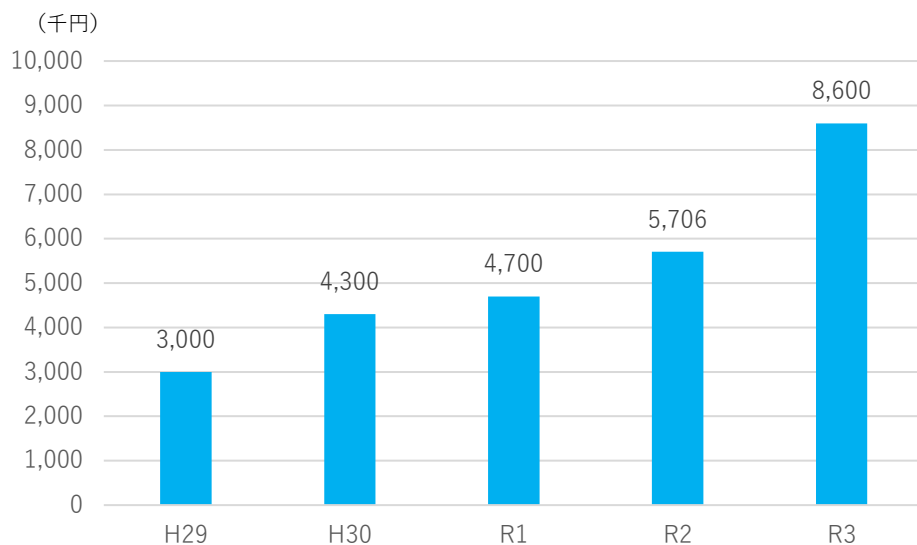


図 9 村の財政補填の推移

資料：鯨川村資料

表 4 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	<p>○地域の交通課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

8. 参考資料

■地域の上位・関連計画

■第4次鮫川村振興計画後期基本計画

第4次鮫川村振興計画基本計画（令和2年12月）											
計画概要等	○計画期間 令和2年度～令和6年度（5年間）										
地域の将来像	○将来像（村づくりの基本理念） 「つながりで 支え輝く 村づくり ～ 笑顔あふれる ふるさとの創造 ～」 ○まちづくりの方向性 〈村づくりの方向性〉 1 「まめな暮らし」を生かした村づくり 2 人が集まる美しい村づくり 3 「つながり」を活かす村づくり 〈6つの将来像（分野別目標）〉 1 きれいで安全なふるさと鮫川 2 健やかで安心なふるさと鮫川 3 活力と交流に満ちたふるさと鮫川 4 人と文化が輝くふるさと鮫川 5 生活基盤が整ったふるさと鮫川 6 ともにつくるふるさと鮫川										
公共交通の位置づけ	〈後期基本計画 第3章 活力と交流に満ちたふるさと鮫川 3 商工業〉 【主要施策】 ○商店街の維持・存続に向けた取り組みの検討・推進 ・村民の店「すまいる」については、村民のニーズを踏まえながら、 <u>買い物弱者支援</u> と地域コミュニティ創出の拠点としての機能の強化を図るため、商工会を支援していく。（「すまいる」では、宅配を実施している。） 〈後期基本計画 第4章 人と文化が輝くふるさと鮫川 2 学校教育〉 【主要施策】 ○安全対策・通学対策の推進 ・スクールバスが安全に運行できるよう、路線の確保に努めるとともに、車両の維持管理及び更新を図る。 〈後期基本計画 第5章 生活基盤が整ったふるさと鮫川 3 道路・公共交通〉 【現状と課題】 ・「前期基本計画」に同じ。 【主要施策】 ○公共交通の維持・確保 ・村営バス「あおぞら号」について、現行の運行体制を維持していく。 ・民間の路線バスについて、利用者の増加に向けた施策を推進しながら、引き続き補助を行い、維持・確保を図る。 ○公共交通のあり方の検討と充実 ・路線バスや村営バスはもとより、国民健康保険診療所の送迎バスやスクールバス、タクシー等も含め、今後の本村の公共交通のあり方について検討し、その充実を段階的に進めていく。 【事業業績評価指標（KPI）】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th><th>単位</th><th>令和元年度（実績）</th><th>令和6年度（目標）</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通検討会の開催</td><td>回</td><td>—</td><td>3</td></tr> </tbody> </table>			指標名	単位	令和元年度（実績）	令和6年度（目標）	公共交通検討会の開催	回	—	3
指標名	単位	令和元年度（実績）	令和6年度（目標）								
公共交通検討会の開催	回	—	3								

■第2期鮫川村まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2期鮫川村まち・ひと・しごと創生総合戦略	
計画概要等	<p>○計画期間 令和3年度～令和6年度（4年間）</p>
地域の将来像	<p>○基本理念 「村民の幸福度向上【世代を継ぎ人を睦む村づくり】～ひとの創生～」</p> <p>○基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 賑わいのある村づくりと人づくり 2 稼ぐ力と雇用創出 <p>○施策の体系</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 ふるさとキャリア教育と子育て支援プロジェクト 2 産業振興と担い手育成・創業支援プロジェクト 3 移住・定住支援 空き家の活用プロジェクト 4 環境維持に向けた組織化と雇用創出プロジェクト 5 観光資源の活用と交流・関係人口増加プロジェクト 6 村民の生涯現役プロジェクト 7 館山公園を核とした中心地域活性化プロジェクト 8 村にお金を落とす仕組みづくり「お互いさま運動」推進プロジェクト
公共交通の位置づけ	<p>〈主要施策〉</p> <p>5 観光資源の活用と交流・関係人口増加プロジェクト</p> <p>【取り組み】</p> <p>○観光・交流資源の整備充実および有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道289号のバイパス化により、これまでの交通体系から変化がもたらされるため、鹿角平観光牧場を拠点とした観光政策の推進のための事業計画の策定及び整備、天文台や星空等の事業と連動させた事業を展開する。 <p>○観光・交流機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流施設「ほっとはうす・さめがわ」や農村体験交流施設「山王の里」を活用し、都市住民との交流イベントを開催して、交流人口のさらなる増加を目指す。 <p>○広域観光・交流体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東白川自転車活用推進計画に基づき、東白川郡4町村が協力し、観光と一体となったサイクルスポーツの推進を図る。 <p>6 村民の生涯現役プロジェクト</p> <p>【取り組み】</p> <p>○地域交流の推進と自助・共助の芽生えを支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の高齢者が楽しく集える居場所として、地域ふれあいサロンの充実を促進するとともに、自助・共助の芽生えを支援する。 <p>○生涯学習推進体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもから高齢者までが、興味と関心を持って積極的に参加できる学習や体験の機会を提供するとともに、学習施設の整備に努めるとなど生涯学習体制の充実を図る。 <p>7 館山公園を核とした中心地域活性化プロジェクト</p> <p>【取り組み】</p> <p>○賑わいの核となる公園整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村の中心部に集客の象徴として、子どもをはじめ老若男女が集える音楽イベントやマルシェも可能な広場がある多目的公園機能を整備する。 <p>○中心地域の賑わいづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園周辺へ店舗等の誘致、周囲には起業による新たな店舗の誘致やチャレンジショップの開設などを通じて、回遊性を高め、賑わいづくりの相乗効果を高める。

■ 鮫川村国土強靱化計画

鮫川村国土強靱化計画（令和３年３月）																	
計画概要等	○計画期間 令和３年度～令和６年度（４年間）																
地域の将来像	○基本目標 いかなる大規模自然災害等が発生しようとも １ 人命の保護が最大限図られること ２ 村及び地域の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること ３ 村民の財産及び公共施設に係る被害を最小に留めること ４ 迅速に復旧・復興が 図られること ○事前に備えるべき目標 １ 直接死を最大限防ぐ ２ 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する ３ 必要不可欠な行政機能は確保する ４ 必要不可欠な情報通信機能・情報サービスは確保する ５ 経済活動を機能不全に陥らせない ６ ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる ７ 制御不能な複合災害・二次災害を発生させない ８ 社会・経済が迅速かつ従前より強靱な姿で復興できる条件を整備する																
公共交通の位置づけ	<p>〈第５章強靱化の推進方針 ２. 推進方針の具体的内容〉</p> <p>６ ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる</p> <p>6-3 地域交通ネットワークが分断する事態</p> <p>○緊急輸送道路の防災・減災対策</p> <p>○迂回路となる 村道・ 農道・林道の整備</p> <p>○橋梁施設の耐震対策等</p> <p>○ソフト・ハードが一体となった総合的な土砂災害防止対策の整備</p> <p>○道路の除雪体制等の確保</p> <p>○河川管理施設の整備等</p> <p>○地域公共交通の確保</p> <p>・バス等の地域公共交通は、災害時の救援に係る物資等輸送や住民避難の輸送手段として重要であるとともに、過疎・中山間地域の日常生活を支え、地域コミュニティを維持するために必要な生活基盤であることから、公共交通機関の利用促進・経営安定化支援やデマンド型交通システムの検討など、地域公共交通の維持・確保のための取組みを推進する。</p> <p>【施策に関連する指標】</p> <table><tr><th>指標名</th><th>現状値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>村道改良率</td><td>84%（R2）</td><td>86%（R6）</td></tr><tr><td>長寿命化のための対策工事実施率</td><td>100%（R2）</td><td>100%（R6）</td></tr><tr><td>除雪を実施する道路の延長</td><td>188km（R2）</td><td>200km（R6）</td></tr><tr><td>地域公共交通会議設置数</td><td>1（R2）</td><td>1（R6）</td></tr></table> <p>8-3 地域コミュニティの崩壊等により復旧・復興が大幅に遅れる事態</p> <p>○地域公共交通の確保〔再掲〕</p>		指標名	現状値	目標値	村道改良率	84%（R2）	86%（R6）	長寿命化のための対策工事実施率	100%（R2）	100%（R6）	除雪を実施する道路の延長	188km（R2）	200km（R6）	地域公共交通会議設置数	1（R2）	1（R6）
指標名	現状値	目標値															
村道改良率	84%（R2）	86%（R6）															
長寿命化のための対策工事実施率	100%（R2）	100%（R6）															
除雪を実施する道路の延長	188km（R2）	200km（R6）															
地域公共交通会議設置数	1（R2）	1（R6）															

■ 鮫川村子ども・子育て支援事業計画

鮫川村子ども・子育て支援事業計画（令和 2 年 3 月）	
計画概要等	<p>○子ども・子育て支援法に基づく「市町村子ども・子育て支援事業計画」及び次世代育成支援対策推進法の「市町村行動計画」として策定。</p> <p>○計画期間 令和 2 年度～令和 6 年度（5 年間）</p>
地域の将来像	<p>○基本理念 「みんなで見つめ みんなで支え みんなで子育て」</p> <p>○基本的な目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みんなで子どもを育てるむら ・安心して子育てできる むら ・子育てをみんなで助け合うむら <p>○施策の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の子育ての支援 ・母親と乳幼児等の健康の確保 ・子どもの心身の健やかな成長のための教育環境の整備 ・子育てを支援する生活環境の整備 ・仕事と家庭の両立の推進 ・要保護児童への対応
公共交通の位置づけ	<p>〈第 4 章 地域の子育ての支援〉</p> <p>1 子育て家庭への支援</p> <p>（5）幼児送迎バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保護者の利便性や幼児が安全に通園できるよう幼児送迎バスを運行している。 【平成 30 年度実績】延べ利用者数：257 人、保護者負担（月額）：2,500 円 運行台数：3 台、運行路線：6 路線 <p>〈第 7 章 子育てを支援する生活環境の整備〉</p> <p>2 安全・安心のむらづくり</p> <p>（1）安全な道路環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・妊産婦や子ども連れでも安心して通行できるよう、道路の段差の解消や交差点の改良などを推進する。 <p>（4）ユニバーサルなむらづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・妊産婦や高齢者、障害者など、誰にとっても利用しやすいユニバーサルなむらづくりを推進する。 <p>〈第 10 章 教育・保育、子育て支援事業の量の見込み等〉</p> <p>1 教育・保育提供区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村は教育・保育を提供するために、保護者や子どもが居宅等から容易に移動することが可能な区域を定めることとしている。本計画においても第 1 期計画に引き続き村内全域を 1 区域とする。

■しらかわ地域定住自立圏第２期共生ビジョン

しらかわ地域定住自立圏第２期共生ビジョン（令和２年４月）	
計画概要等	<p>○しらかわ地域定住自立圏 白河市、西郷村、泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村</p> <p>○計画期間 令和２年度～令和６年度</p>
地域の将来像	<p>○目指すべき将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏域が直面する諸課題に効果的に対応し、持続可能な行政サービスを提供していくこと、また、将来にわたり住民誰もが安心して暮らせる地域をつくっていくことは、地方自治体に課せられた責務である。 ・そのためには、地域の自治体が連携し、医療や雇用などの住民生活に必要な機能を圏域全体で確保するとともに、多様な地域資源や経済が、圏域内で循環する新たなシステムを構築していくことが必要である。 ・また、豊かな自然と伝統文化を守り、各地域の特性を活かすことで、住民のシビックプライドを醸成し、定住に結びつける取組みも求められている。 ・令和２２年における圏域の中長期的な将来人口の目標を１２９,０１２人と設定し、目標達成に向けて第３章に掲げる取組を推進、かつ、見える化するほか、圏域外の隣接する都市とも連携を深め、未掲載の小さな課題でも解決に向けて共に協力し、魅力ある地域づくりを進めていく。
公共交通の位置づけ	<p>〈第２章 しらかわ地域定住自立圏の将来像 １．圏域の現況と主な課題〉</p> <p>（５）公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者の足となる生活路線バスは、モータリゼーション等により利用者が減っているため民間事業者での維持が難しく廃止や減便となり、生活の足の確保が課題となっている。  <p style="text-align: center;">図 圏域内交通網図</p> <p>〈第３章 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組〉</p> <p>（１）生活機能の強化に係る政策分野</p> <p>５．教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施設の相互利用事業 <ul style="list-style-type: none"> ・施設の相互利用を図るため、「公の施設の相互利用に関する協定」を締結しているが、今後、圏域内住民の利便性を高め、施設を有効活用していくために、具体的な内容について検討していく。 ○図書館の相互利用事業 ○文化会館の利用促進事業 <p>６．観光振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域観光の推進事業 <ul style="list-style-type: none"> ・地域観光のブラッシュアップと着地型観光を推進していくために、連携して各種イベントや情報発信を行う。

(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

1. 公共交通

○地域公共交通の維持確保及び利用促進事業

- ・圏域内の通勤や通学、通院等の利便性の向上を図るため、圏域内を結ぶバス路線等の公共交通ネットワークの強化を図ると共に、公共交通機関の維持及び確保や高速交通との連携に取り組む。また、併せて圏域住民に対して公共交通に関する情報を発信し利用促進を図る。

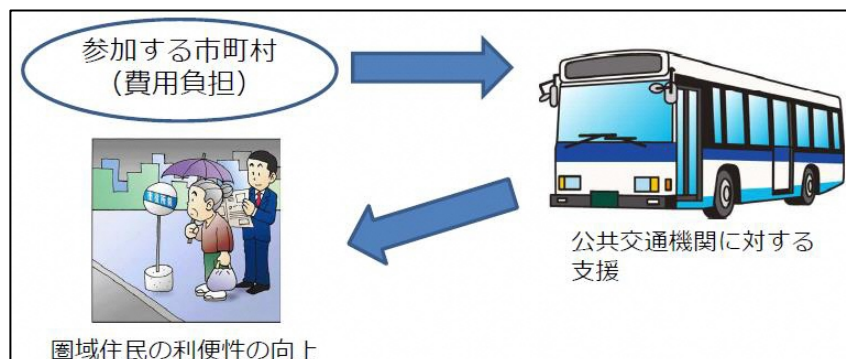


図 事業イメージ

【各施策の成果指標（KPI） 1. 公共交通】

指 標	民間路線バスの年間利用者数（人）	基準値（H30）
	圏域内民間路線バスの年間利用者数	1,417 千人
選定理由	地域の公共交通ネットワークが整備され利便性が向上することにより、バス利用者の維持を目指す。	目標値（R6）
		1,417 千人