

北塩原村地域公共交通網形成計画

令和 2（2020）年 3 月



目 次

1.	はじめに.....	1
1-1	計画の目的.....	1
1-2	計画の役割と位置付け.....	2
1-3	計画の区域.....	3
1-4	計画の期間.....	4
2.	上位・関連計画におけるまちづくりの方向性.....	5
2-1	村が目指す将来像の整理.....	5
2-2	公共交通に求められる役割の整理.....	5
3.	地域特性の整理.....	6
3-1	北塩原村の概況.....	6
3-2	人口.....	7
3-3	生活利便施設等の分布.....	10
3-4	村民の移動実態.....	21
3-5	地域特性にみる問題点.....	26
4.	公共交通の実態把握.....	30
4-1	公共交通ネットワークの現状.....	30
4-2	交通拠点の状況.....	32
4-3	路線バスの運行・利用状況.....	33
4-4	コミュニティバスの運行・利用状況.....	35
4-5	スクールバスの運行・利用状況.....	36
5.	公共交通に対するニーズ・問題点.....	39
6.	公共交通を取り巻く課題.....	44
7.	基本方針と目標.....	48
7-1	基本理念と方針.....	48
7-2	方針と目標.....	49
7-3	公共交通の役割分担と交通拠点.....	50
8.	目標達成のための具体施策.....	52
8-1	施策体系.....	52
8-2	施策1 地域公共交通の再編.....	53
8-3	施策2 多様な交通の結節点機能の強化.....	59
8-4	施策3 利用環境の改善.....	61
8-5	施策4 利用促進.....	62
9.	事業化方策の検討.....	64
9-1	実施主体と役割、並びに関係する分野との連携.....	64

9-2	計画の評価・推進方法.....	64
9-3	目標値の設定.....	65
9-4	事業の実施主体とスケジュール.....	66

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、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」を明らかにする「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通網の形成を図っていきます。

(2) 策定の背景

村内の公共交通は、路線バス（磐梯東都バス株式会社）が村内を東西に横断するとともに、路線バス不通区間地域にはエリア別コミュニティバスが運行しており、村内及び村外への通院・買い物・通学などといった、住民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

また、本村は国立公園の貴重な自然資源を有し年間 266 万人が訪れる観光地であり、観光客の本村へのアクセス及び村内での観光周遊のための移動手段として、路線バスや周遊バスなどの公共交通が重要な役割を果たしています。

本村ではこれまで、路線バス・コミュニティバスの利用促進や利用助成など、公共交通の維持・活性化に取り組んできていますが、村内に一部存在する交通空白地域の解消など、今後の対応が必要な課題が存在しています。また、人口減少・少子化による公共交通の利用の低迷、公共交通維持に必要な村負担額の増大、高齢化の進行に伴う移動制約者の存在、ドライバー等の担い手不足、インバウンドの増加など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、新たな課題への対応が求められています。

(3) 計画の目的

こうした中、本村における地域の課題や公共交通の現状・問題点などを踏まえ、村が目指す将来ビジョンを実現する上で公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、村民の生活とおでかけ、並びに本村を訪れる観光客等の移動を支援し、かつ、持続可能な公共交通網の姿を実現するため、そのビジョン、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通網形成計画」を策定しました。

1 - 2 計画の役割と位置付け

(1) 計画の役割

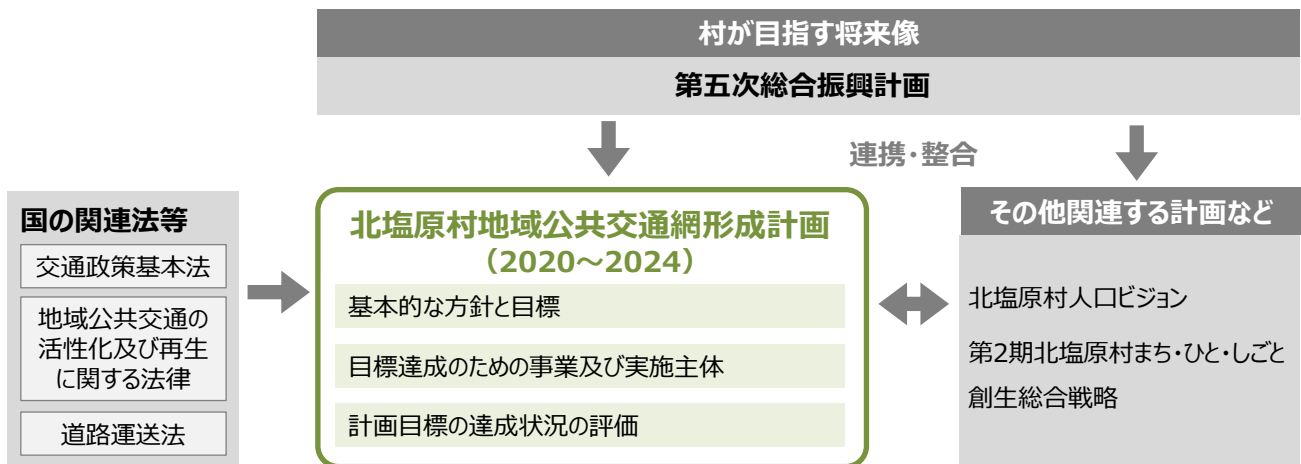
本計画は、以下の6つの役割を担うものです。

- ①北塩原村の地域公共交通のマスタープランとして、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する（ビジョン及び施策体系）
- ②北塩原村のまちづくり（福祉、観光振興など）の取り組みとの一体性を確保する
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④地域・企業など多様な関係者との連携を促進する
- ⑤広域性を確保する
- ⑥具体的な数値目標と PDCA サイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

(2) 計画の位置付け

本計画は、北塩原村の上位・関連計画等との整合を図り、それら計画で定める将来ビジョンの実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

■計画の位置付け



1 - 3 計画の区域

計画の区域は、北塩原村の全域とします。

なお、本町には、隣接する喜多方市及び猪苗代町にまたがる広域路線バスが運行しており、本計画の策定にとどまらず、広域路線バスの課題や路線のあり方について隣接自治体等との継続的な協議を行います。

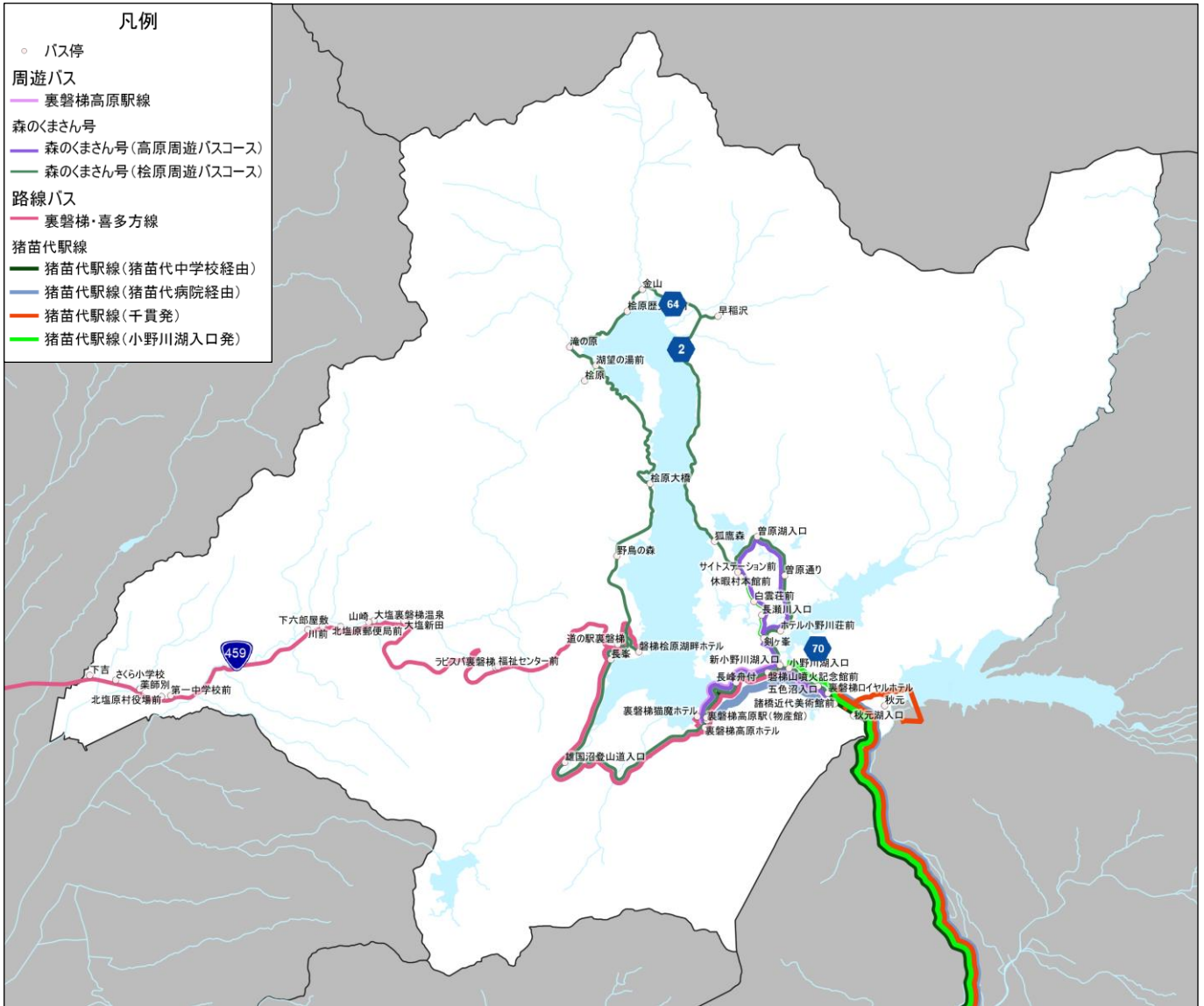


図 対象区域

1 - 4 計画の期間

計画の期間は、令和 2（2020）年度から令和 6（2024）年度までの 5 年間とします。

	2020	2021	2022	2023	2024	2024 以降
上位計画	<p>第五次総合振興計画(2017~2027)</p>					
公共交通	<p>北塩原村地域公共交通網形成計画(2020~2024)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 基本的な方針と目標(20年後の展望) ■ 具体的施策(5年間で実施できる施策のみ記載) 					

2. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

2-1 村が目指す将来像の整理

本村の最上位計画である「第五次総合振興計画」より“村が目指す将来像”を整理しました。

表 上位計画で掲げる将来像

計画	上位計画で掲げる将来像
第五次総合振興計画	<p>■ 計画の期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画期間は平成29年度(2017年度)から10年間の計画期間としている。 <p>■ 村の将来像</p> <p>輝け未来 みんなの五色プロジェクト 北塩原を掲げ、北塩原村の強みである「多様性」「機動性」「美しい自然・景観」を盛り込み、北塩原村ならではの特性「交流」を掛け合わせた、連動させたむらづくりを推進するものとします。</p> <p>■ 公共交通に期待される役割</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 生活路線バスの運行、利活用の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・交通対策会議等を踏まえた運行路線の見直し ・利活用推進 ② コミュニティバスの運行、利活用の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・多様な交通機関の整備 ・利活用の促進

2-2 公共交通に求められる役割の整理

上位計画及び関連計画より“公共交通に求められる役割”を整理しました。

表 公共交通に求められる役割

計画	公共交通に期待される役割	公共交通に関連する施策
第五次総合振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、子供や高齢者にはなくてはならない移動手段であるとともに、鉄道を乗りついで訪れる観光客、特にインバウンド対策を推進する上でも必要な交通手段 	—
北塩原村人口ビジョン・北塩原村まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路から離れた山間地の集落もあり、高齢者など生活弱者にとってきめ細やかな交通。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者による地域交通会議を設置 ・バスなどの交通機関が単なる生活手段だけでなく、乗ること自体が心豊かになる新しい余暇として位置付けられるよう事業者とともに検討。

3. 地域特性の整理

3-1 北塩原村の概況

①地勢

本村は、福島県の北西部に位置し、東は猪苗代町、西は喜多方市、南は磐梯町、北は山形県米沢市に接しています

地理的には、南東に磐梯山、北東は西大巔、西吾妻山が連なっています。また、高曽根山より源を発する大塩川が大塩・北山地区を縦走し、流域には場が整備され、田園風景が形成されています。

地形的には標高 200～300mの北山地区、400～500mの大塩地区、800～1,000mの桧原・裏磐梯地区の三地域に大きく分かれています。

桧原・裏磐梯地区においては、1888年(明治21年)の磐梯山大噴火により、吾妻川、大川入川、小野川、中津川などが堰き止められ、

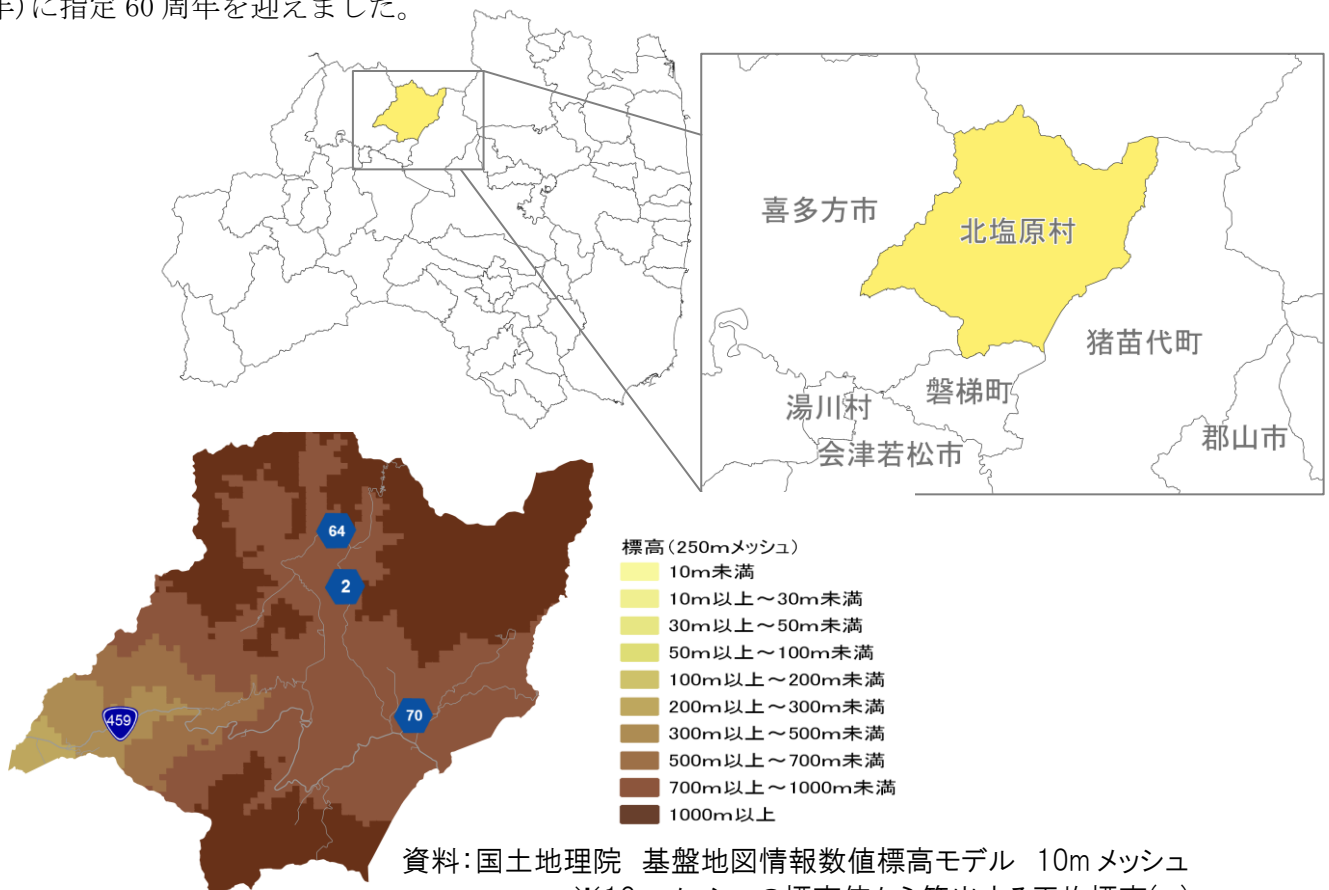
○桧原湖：周囲 47.0 km、面積 10.47k m²

○小野川湖：周囲 12.0 km、面積 1.70k m²

○秋元湖：周囲 24.0 km、面積 3.70k m²

のほか、曾原湖、五色沼湖沼群等の 300 とも言われる湖沼群が生まれ、磐梯山をはじめとする周囲の山々とあわせて美しい自然景観を創り出しました。

当地域は、1950年(昭和25年)に国立公園に指定され、県内随一の観光地となり、2010年(平成22年)に指定60周年を迎えました。



資料：国土地理院 基盤地図情報数値標高モデル 10mメッシュ
※10mメッシュの標高値から算出する平均標高(m)

図 標高図

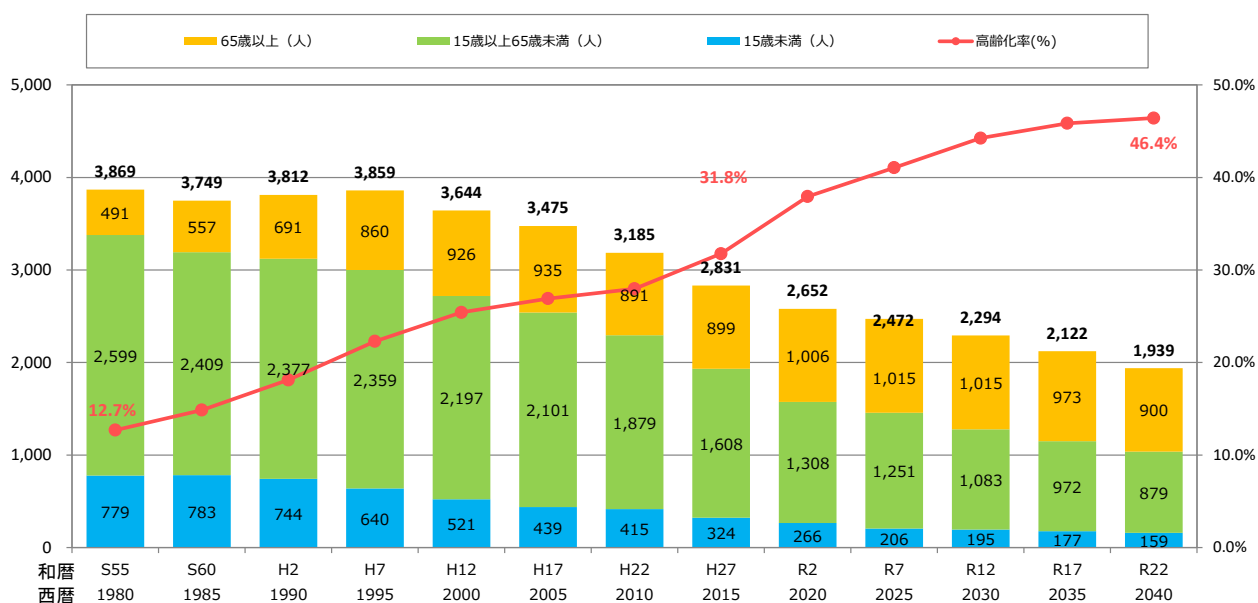
3-2 人口

①人口推移及び将来展望

本村の人口は、平成7（1995年）の3,869人をピークに減少に転じ、平成27（2015年）年には約2,831人と、平成17（2005年）年時点から約26%減少しています。

年齢3区分別人口割合は、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は減少を続けており、一方で老年人口（65歳以上）は増加を続けています。平成27（2015年）年の高齢化率は31.8%と平成17（2005年）年時点から4.9ポイント増加しています。

年齢3区分の人口の推移をみると、昭和55年から平成52年年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は減少を続けており、半数以下となっています。一方、老年人口（65歳以上）は400人程度増加する見込みです。将来に渡って、公共交通を利用する高齢者が多く、交通需要が増加すると見込まれます。

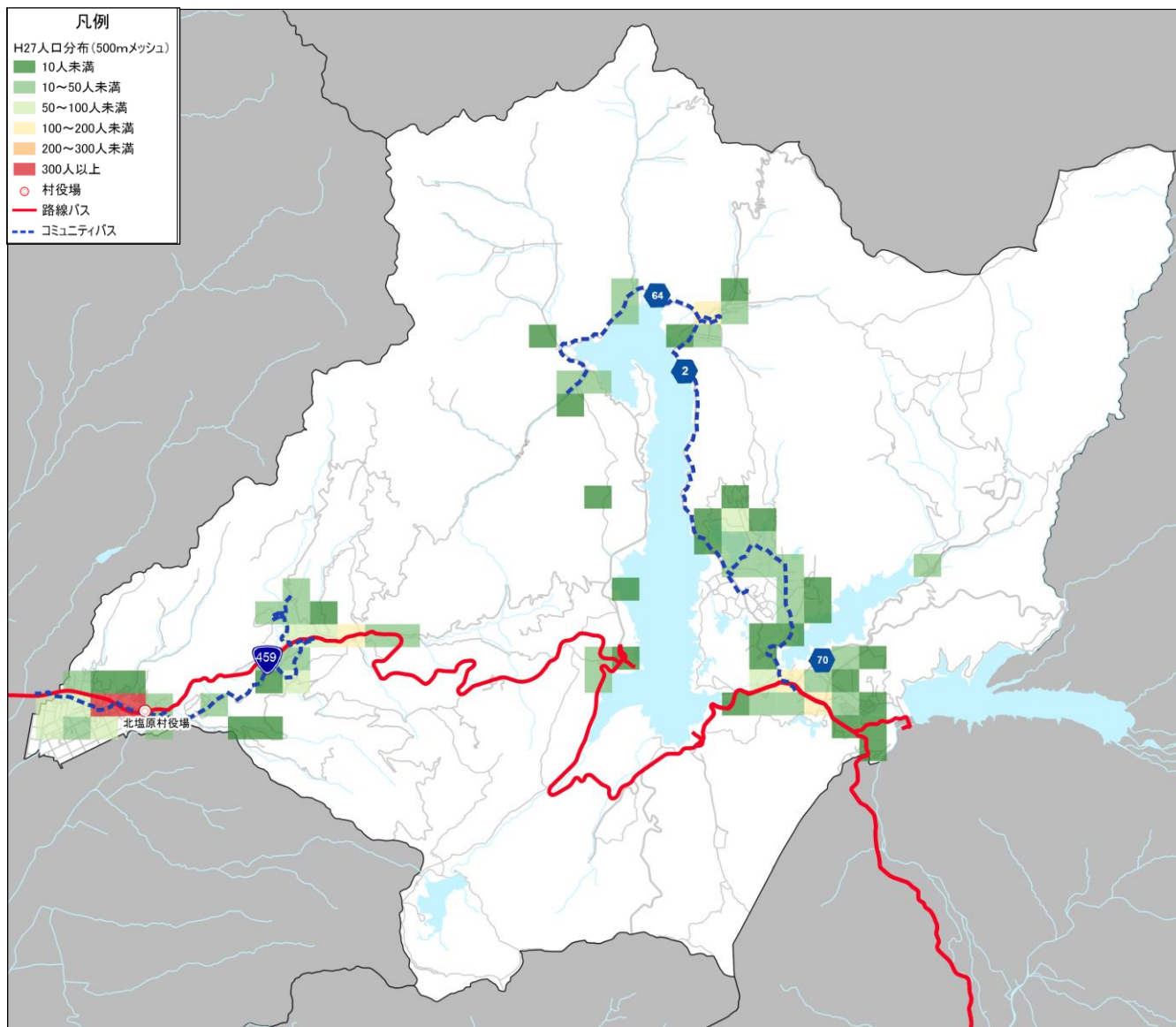


資料：国勢調査(1980～2015年)、社人研準拠推計値(2020～2040年)

図 年次別年齢区分別人口

②人口分布

平成 27 (2015) 年の人口集積状況は、北塩原村役場及び北山地区に集積しています。また、大塩地区にも人口が集積しており 200 人未満の集落小野川湖周辺や早稲沢地区の一部にも人口が集積しており、約 100 人規模の集落が点在しています。

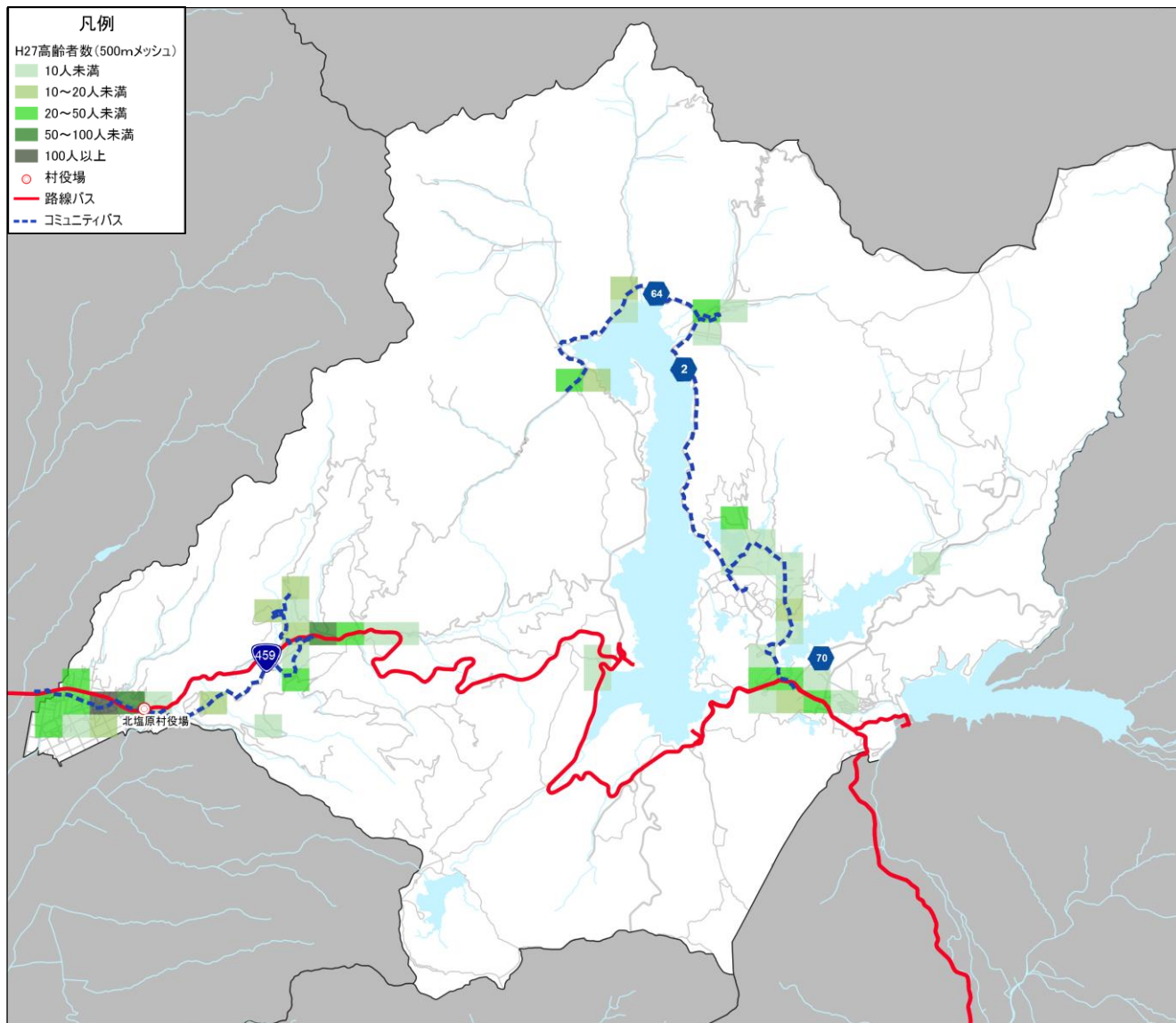


資料: 国勢調査(H27)

図 人口分布(2015年)

③高齢者の人口分布

村内の65歳以上の人口の分布をみると、100人以上の高齢者は北山地区に集積しています。その他、下吉地区、裏磐梯地区、桧原地区において、50～100人未満の分布がみられます。



資料：国勢調査(H27)

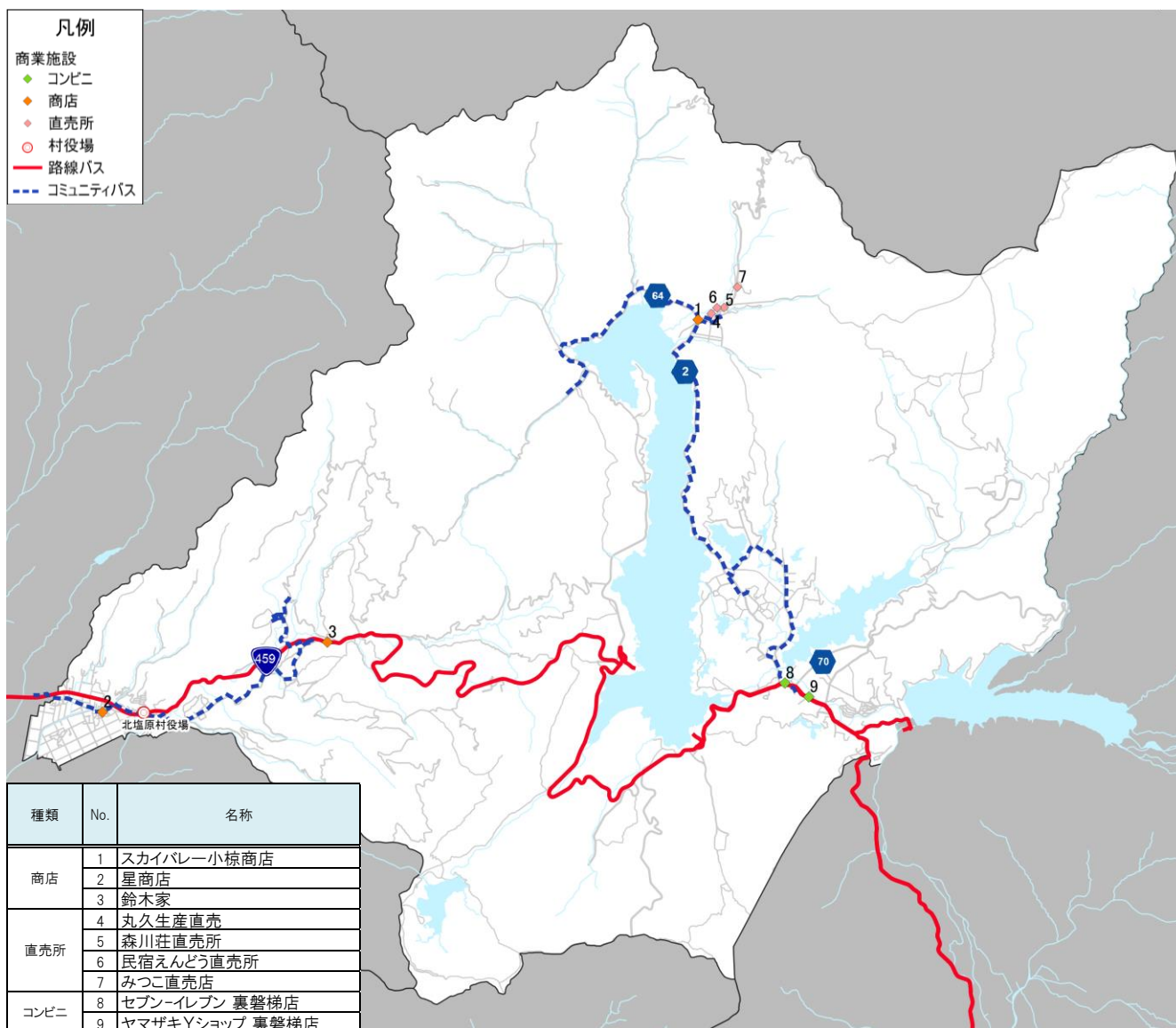
図 高齢者人口分布(2015年)

3-3 生活利便施設等の分布

① 商業施設

村内の商業施設は9施設(うち大型小売店:0、ホームセンター:0、商店:3、直売所:4、コンビニエンスストア:2)あり、桧原湖及び小野川湖周辺に立地しています。

裏磐梯地区にはコンビニが2店あります。



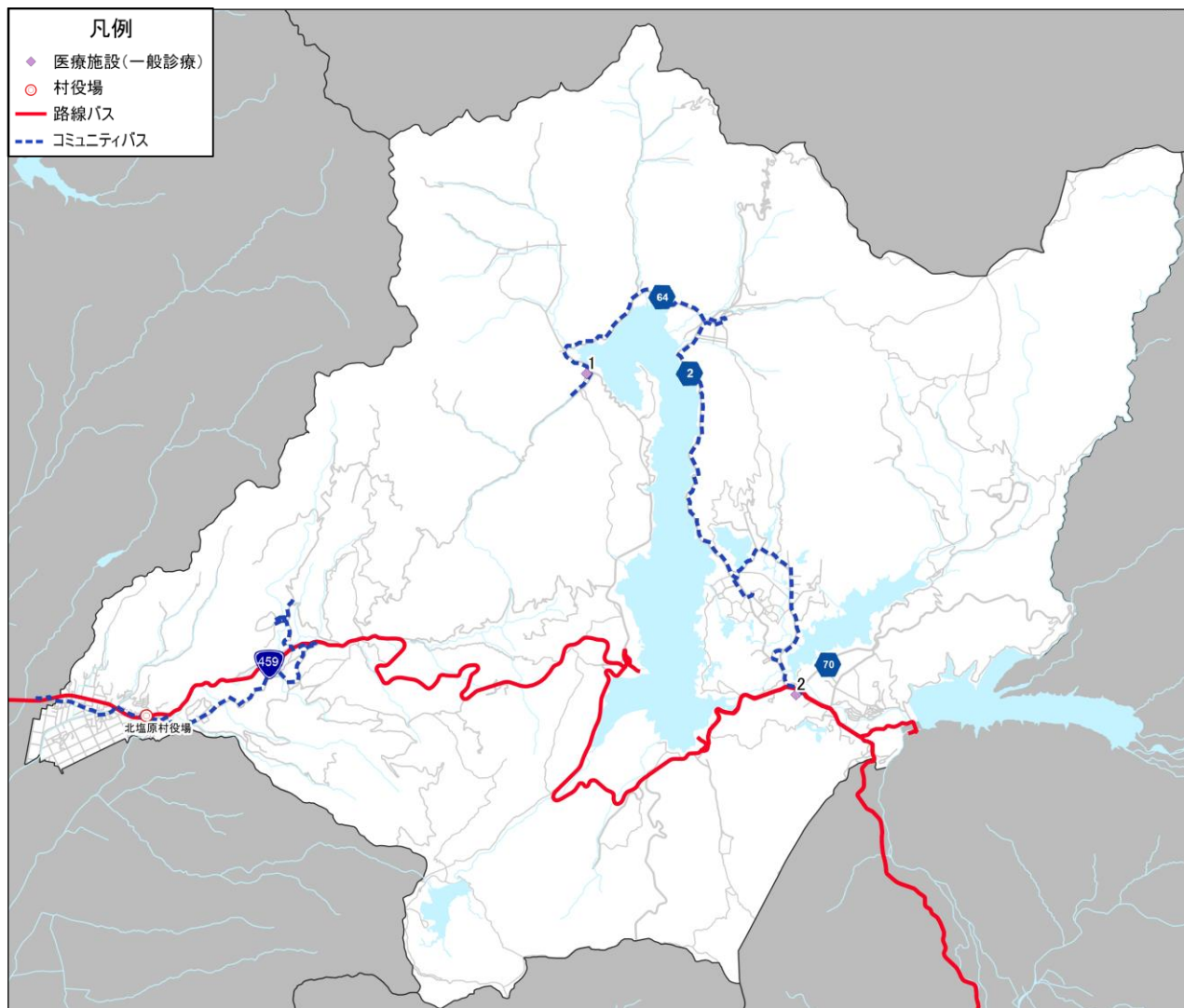
資料:iタウンページ、各店舗HP

図 商業施設の立地

②医療施設

村内の医療施設は2施設(うち病院：0、一般診療所：2)あり、桧原地区及び裏磐梯地区に立地しています。

また、村外の病院をみると猪苗代町に病院が1施設、喜多方市には病院が6施設立地しています。



種類	No.	名称	内科診療	病床数				
				計	一般	精神	感染症	療養
一般診療所	1	南東北桧原診療所	●	0	0	0	0	0
	2	南東北病院裏磐梯診療所	●	0	0	0	0	0
病院	3	猪苗代町立猪苗代病院	●	65	65	0	0	0
	4	医療法人昨雲会飯塚病院	●	410	0	410	0	0
	5	医療法人昨雲会飯塚病院附属有隣病院	●	160	160	0	0	0
	6	医療法人佐原病院	●	128	35	0	93	0
	7	医療法人社団日新会 入澤病院	●	108	0	0	108	0
	8	鳴瀬病院	●	90	0	0	90	0
	9	医療法人社団小野病院	●	60	0	0	0	0

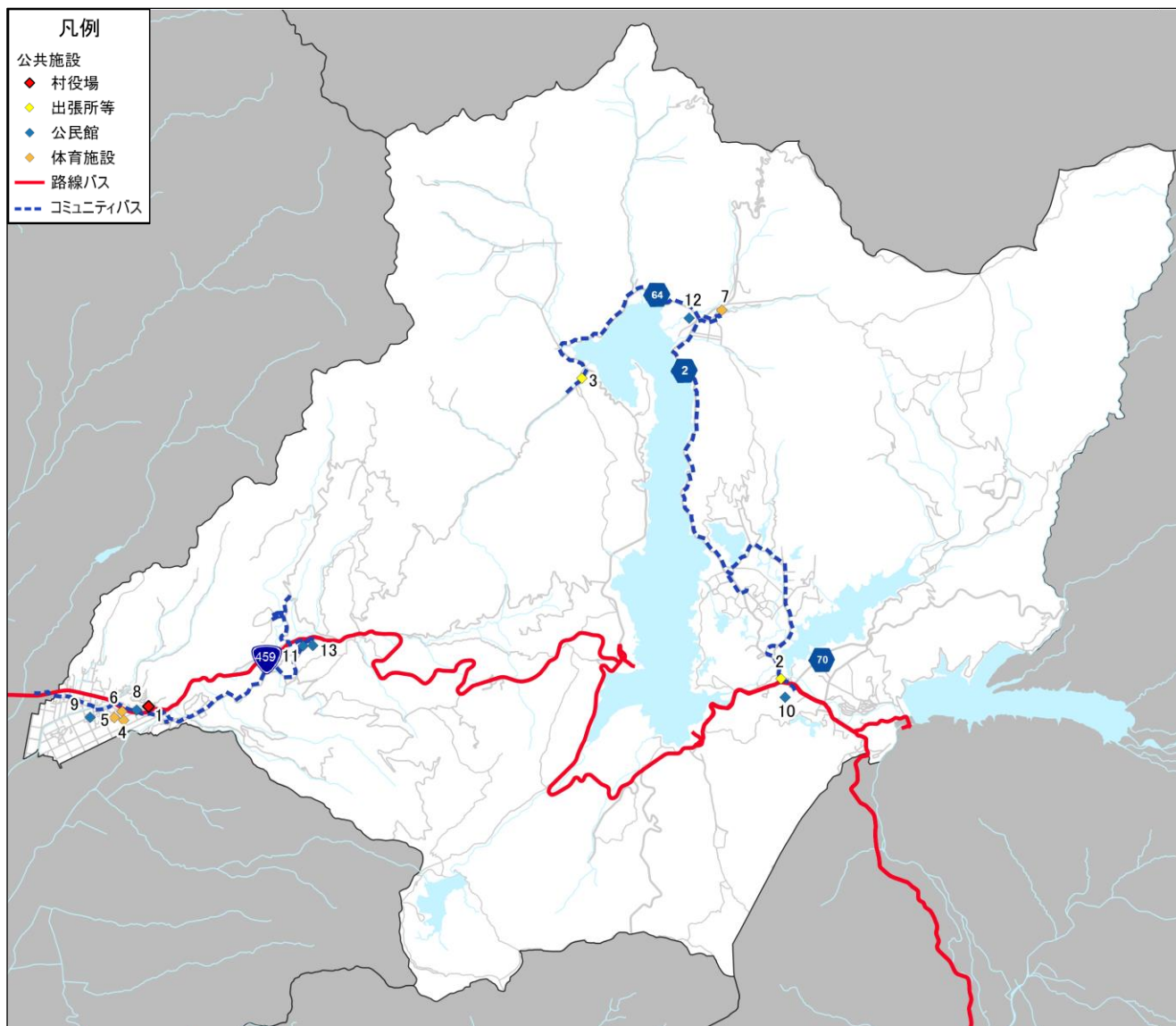
資料：地域医療情報システム(日本医師会)

図 医療施設の立地

③公共施設

村内の行政機能は、北山地区にある役場と裏磐梯地区に裏磐梯観光会館、桧原地区に出張所があります。

運動公園等比較的大きい施設は役場周辺にあります。



No.	名称	No.	名称
1	北塩原村役場	8	コミュニティーセンター
2	裏磐梯観光会館	9	構造改善センター
3	桧原出張所	10	自然環境活用センター
4	北塩原村体育館	11	活性化センター
5	北塩原村民運動場	12	生活改善センター
6	北塩原村テニスコート	13	生涯学習センター
7	スポーツパーク桧原湖		

資料: 北塩原村 HP

図 公共施設の立地

④教育施設

村内の教育機関は6施設(うち幼稚園:2、小学校:2、中学校:2)あり、北山地区及び裏磐梯地区にあります。

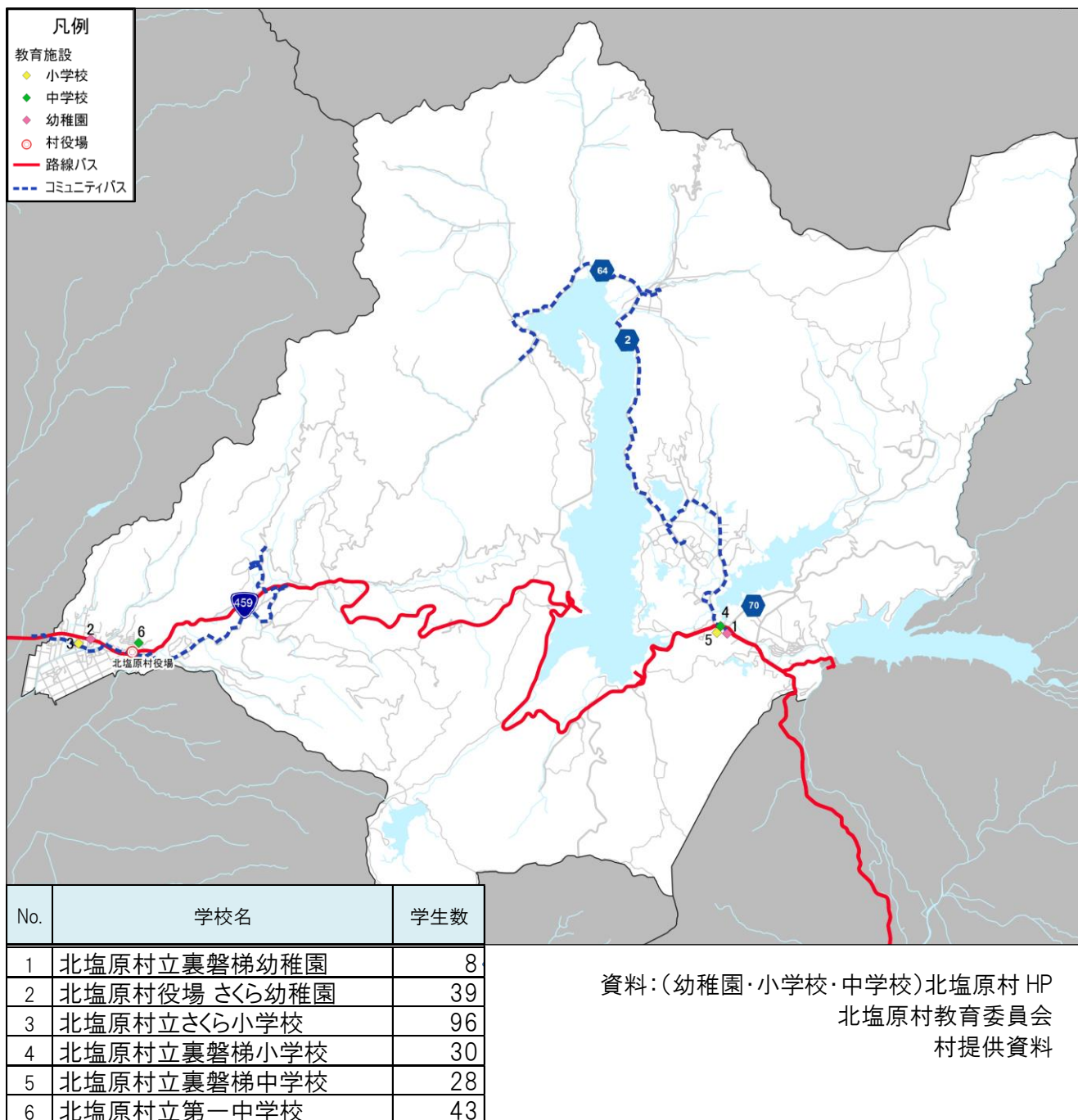
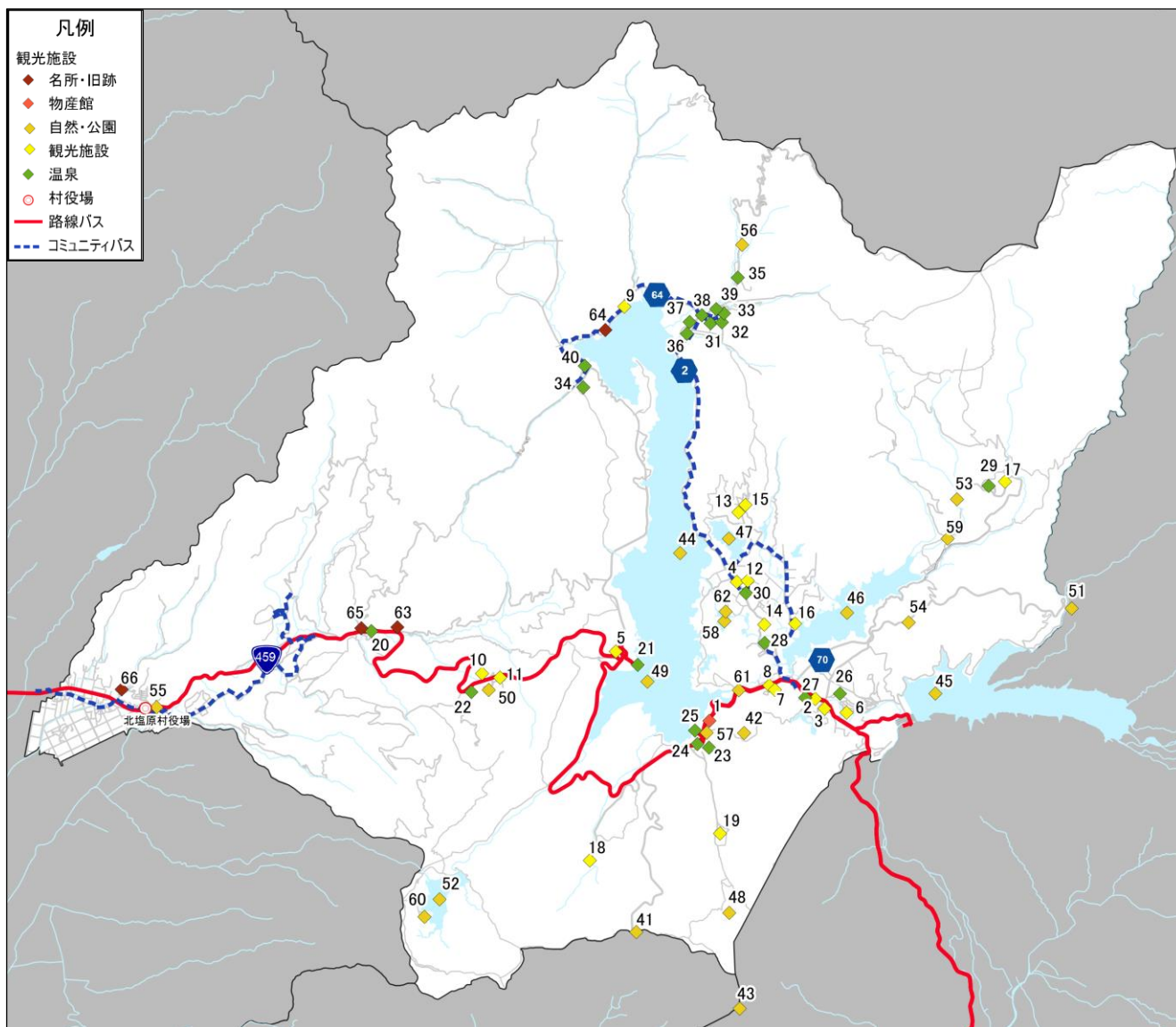


図 教育施設の立地

⑤観光資源

村内の大型の観光施設は 66 施設(うち物産館：1、観光施設：18、温泉：21、自然・公園：22、名所・旧跡：4)あり、桧原地区及び裏磐梯地区周辺に集積しています。特に温泉地及び公園が多く占めています。



資料：北塩原村 HP, 裏磐梯観光協会 HP

図 観光資源の立地

物産館

No.	名称	概要
1	裏磐梯物産館	軽食・休憩場、地元農産物の直売、お土産・特産品の販売。

観光施設

No.	名称	概要
2	裏磐梯観光協会	季節を楽しめるアクティビティの紹介や、観光案内、宿泊施設や飲食店のご案内所。
3	裏磐梯ビジターセンター	「裏磐梯」の自然にまつわる展示をおこなっている施設。 グリーン季は長靴の貸出、冬季はスノーシューの貸出あり。 (休館日：火曜日・年末年始、開館時間：9時～17時(冬季は16時まで))
4	裏磐梯サイトステーション	トレッキング情報の案内と休憩のための施設。 館内休憩コーナーや屋外ベンチは、昼食や休憩などに利用可。 売店、喫茶、自動販売機、写真展示室の他2階に展望コーナーあり。 冬季はスノーシューの貸出あり。 (休館日：水曜日・年末年始、開館時間：9時～17時(11月～3月は16時まで))
5	道の駅裏磐梯	レストラン・軽食、農産物の直売、お土産・地元郷土品の販売。 (営業時間：4月中旬～11月中旬)8:30～17:30 定休日：なし (営業時間：11月中旬～4月中旬)8:30～17:00 定休：水曜日)
6	諸橋近代美術館	シュルレアリスムの巨匠サルバドール・ダリの作品において、世界第4位の所蔵数を誇る。企画展のほか、ワークショップなども開催され、館内にはミュージアムカフェも併設。 (休館日：12月～4月下旬までは冬期休館、開館時間：9時半～17時半)
7	磐梯山噴火記念館	1888年の水蒸気爆発の多くの犠牲の上に築かれていることを忘れないため、そして噴火後の磐梯高原について学ぶことができる火山博物館。世界や日本の火山や気象関係の展示物、季節ごとに企画展を開催。 (休館日：無休、開館時間：8時～17時※12～3月は9時～16時)
8	磐梯山3Dワールド	1888年の磐梯山の噴火を3Dで再現。空中に舞う巨石・すさまじい泥流。噴火を余地した動物たちの逃げまどう様子を体感。 (休館日：12月～3月までは冬期休業、開館時間：8時～17時)
9	会津米澤街道 桧原歴史館	桧原の先人たちの暮らしを知ることが出来る歴史資料館。食事処も併設。 (休館日：毎週火曜日、開館時間：9時～17時)
10	ラビスパ裏磐梯	全天候型オールシーズンリゾート。大人気のウォーター・スライダーをはじめ、膝や腰など体に負担がかからない水中ウォーキングや25mプールでのスイミングなどが楽しめる。 (休館日：火曜日、営業時間：10時～19時半)
11	いこいの森グリーンフィールド	自然体験を通し、北塩原村の自然や歴史・生活に基づいたふるさとの文化とふれあうことを目的とした施設 (開館時間：10:00～19:30 (19:00 最終入館)定休日：火曜日)
12	休暇村裏磐梯 天文台	晴天時は天文台望遠鏡を使った観察ガイド、金・土曜はドブソニアン望遠鏡を使った観察会を同時開催。 (営業期間：4月下旬～8月の火・金・土曜日、営業時間：19時半～20時半)
13	ハーブスペースバンディア	「ハーブを現代日本の普通の暮らしに活かすこと」をテーマにしたハーブガーデン。ハーブティーや精油等販売、ガーデン内には喫茶スペースも併設。 (定休日：毎週水・木曜日、営業時間：9時～17時)

No.	名称	概要
14	ボルダリング施設「ハレロック」	屋内の人工壁を使って気軽にその体験ができ、雨や吹雪などの悪天候時にもアクティブに過ごすことができます。 対象：小学生以上 (営業：不定休、営業時間：9時半～18時半(夏休み期間は11時半～13:30まではお休み))
15	漆芸工房 角田	日展や日本現代工芸美術展などの全国展出品作から普段使いの漆器まで多数展示・販売。絵付け体験等あり(事前予約)。 (定休日：不定休、営業時間：10時～16時)
16	裏磐梯ウォーターパーク	ステーキBBQの「グラウンドエリア」と「ウォーターエリア」の2つから成り立つ複合的ウォーターリゾート施設。 (期間限定。事前申込(空きがあれば当日可。営業時間：9時～15時))
17	グランデコスノーリゾート(スキー場)	最長滑走距離は4,500m。 ベース標高1,000m以上の極上パウダースノーが魅力。初心者やお子様にも滑りやすいコース。 (営業時間：8:30-16:00)
18	星野リゾート 猫魔スキー場	北斜面のため最高のマイクロファインスノー。初級者から上級者まで楽しめるコース設定で、ソリやストライダーが楽しめるキッズ用パークあり。 (期間：2018/12/1～2019/5/6 ※2019/1/16～2019/2/28までの毎週水木は定休日、その他毎日営業予定、営業時間：8:30-16:00)
19	裏磐梯スキー場	初心者～上級者まで楽しめる縦長のレイアウトが特徴。雄大な磐梯山の雪景色がすばらしいロケーション。屋内にも小さなゲレンデがあり。 (※営業日にご注意ください、営業時間：8:30-16:00)

温泉

No.	名称	概要
20	塩姫の宿 観山	営業時間：10:00～15:00 ※営業時間要問合せ
21	磐梯松原湖畔ホテル	営業時間：09:00～18:00 ※11:00～15:00除く
22	ラビスパ裏磐梯	営業時間：10:00～19:30 ※火曜定休(祝日の場合は営業)
23	裏磐梯高原ホテル	営業時間：13:00～15:00 ※最終受付14:30
24	裏磐梯レイクリゾート迎賓館 猫魔離宮	営業時間：9:00～21:00 ※10:30～13:30除く
25	磐梯レイクリゾート 五色の森	利用時間：5:00～10:30(最終入場9:30)／13:30～25:00(最終入場24:00)
26	Activeresorts裏磐梯 (旧裏磐梯ロイヤルホテル)	営業時間：13:00～20:00 ※15時からの場合あり、最終受付19:00
27	裏磐梯温泉センター	営業時間：10:00～20:00
28	香の湯(こうのゆ)	営業時間：10:00～20:00(5-10月のみ営業)
29	裏磐梯グランデコ東急ホテル	営業時間：12:00～16:00
30	休暇村裏磐梯	営業時間：12:30～16:00

No.	名称	概要
31	温泉民宿 えんどう	営業時間:9:00~15:00
32	和風ペンション やませ	営業時間:10:00~17:00
33	温泉民宿山城屋	営業時間:10:00~17:00
34	温泉民宿 たばこ屋	営業時間:8:00~20:00
35	湯乃宿 湯流里(ゆるり)	営業時間:12:00~16:00 ※厳冬期は露天営業なし
36	温泉民宿ひばら	営業時間:9:00~16:00
37	ペンション ラグマーケット	営業時間:10:00~15:00
38	温泉民宿越後屋	営業時間10:00~16:00
39	和風ペンション 温泉森川	営業時間:10:00~16:00
40	桧原ふれあい温泉 湖望	営業時間:[4月~10月]10:30~20:00、最終受付19:30 [11月~3月]10:30~17:00、最終受付16:30

自然・公園

No.	名称	概要
41	磐梯朝日国立公園	磐梯朝日国立公園は、日本で2番目に大きな国立公園。吾妻連峰や磐梯山周辺は、火山が造った大地の迫力ある景観や大小の湖沼と森が織りなす変化に富んだ美しい景観が魅力。
42	五色沼湖沼群	五色沼湖沼群には全行程4kmの探勝路が整備され、10余りの沼を楽しむことができる。訪れた時の天気や時間帯により沼の色彩が変わり、何度も訪れたい場所。
43	磐梯山	猪苗代湖の北にそびえ、日本百名山にも数えられる標高1,816mの火山。民謡「会津磐梯山」では宝の山と唄われ、会津のシンボルとして親しまれている。
44	桧原湖	明治時代の磐梯山の噴火に伴いできた堰止め湖。周辺にはキャンプ場や自然探勝路が整備されているほか、遊覧船で湖上からの眺めも楽しむことができる。冬期には凍結した湖上でワカサギ釣りができる。
45	秋元湖	裏磐梯で桧原湖に次ぐ大きさの東西に長い湖。湖周辺の見どころはとても多い。 ※2018年現在、秋元・中津川渓谷探勝路は通行止めとなっています(崖崩れの恐れがあるため)
46	小野川湖	秋元湖より少し小さく、西から北東に広がる湖。北側は切り立った山が迫り、人が入ることができない。小野川不動滝から流れ出る源流は日本一美味しい地下水を生み出し、小野川湖に注いでいる。
47	曾原湖	裏磐梯の湖としては小さいが、林に囲まれた、どこから見ても美しい人気の湖である。噴火でできた湖のため、湖中には小さな島が点在し、絵になる景色にアクセントを添えている。
48	銅沼	1888年の噴火で形成された標高1,120mにある火口湖。磐梯山の北、裏磐梯側にある。五色沼の色の原点の一つ、と言われている。
49	桜島	桧原湖に浮かぶ小島。名前の通り、桜が見事な孤島。四季により、私たちに様々な色を見せてくれる美しい島。山桜が綺麗に咲くことから、通称桜島であるが、正式名称ではなく無名である。 ■例年見頃:5月上旬~中旬

No.	名称	概要
50	桜峠	桜峠には3000本ものオオヤマザクラが、ゴールデンウィーク前後に咲き誇る。 2001年の敬宮愛子内親王殿下御生誕を記念して、翌年2001本のオオヤマザクラをオーナー制により植樹した。その後、東京都杉並区やニュージーランドとの交流記念等で追加植樹され、現在は約3,000本となっている。
51	中津川渓谷	秋元湖に流れ込む中津川の源流にある渓谷で、約10キロにわたり滝や急流、大絶壁、原生林などがあり、秘境ムードをかもし出す。 川の流れによって削られた渓谷は、明るい灰色の岩肌をみせ、流れる澄んだ水との景観が見事な場所。 夏の新緑、そして秋の紅葉はどちらも絶景。橋の上から全体像を見ることができ、遊歩道から渓谷へ降りられるようにもなっており、是非河原まで下りて散策したい。 紅葉シーズンが有名だが、実は春もとても美しい。渓谷の両サイドに山桜が咲きほこり、新緑と残雪と相まって白、緑、ピンクがランダムにちりばめられる。イワツバメの巣作り作業が忙しく、橋梁の下で沢山の鳥たちが行き来する。 レークラインは冬季閉鎖の為、雪景色は見ることはできないが、開通したらすぐに訪れたい場所である。
52	雄国沼	「雄国沼湿原植物群落」として国の天然記念物に指定されている。 ニッコウキスゲの面積当たりの生息株数は、なんと尾瀬を上回り、日本一の「雄国沼湿原」。特にニッコウキスゲが咲き誇る時期は、湿原一面が真っ黄色の絨毯を敷きつめたように広がり幻想的。
53	小野川不動滝	小野川湖の上流にあるな滝。滝のある場所に不動明王が祀られていることが名前の由来。 水は磐梯高原中の百貫清水から流れてきており、「小野川湧水」として名水百選に選定されています。
54	磐梯吾妻レークライン	秋元湖、小野川湖、桧原湖の湖沼とカラマツなどの樹林が織り成す風景は、レークラインならではの楽しみ。途中の中津川渓谷は、県内外のカメラマンが集まる絶好のビューポイント。 通行期間: 4月中旬～11月中旬
55	磐梯山ゴールドライン	大小さまざまな湖沼群が点在する「磐梯高原」と歴史ロマンあふれる「会津」をつなぐ道路。 通行期間: 4月中旬～11月中旬
56	西吾妻スカイバレー	戦国時代、山形県米沢と会津の合戦では徒歩や馬で超えていた白布峠に通じた道路。 通行期間: 4月中旬～11月中旬
57	五色沼自然探勝路	五色沼自然探勝路は、全長約3.6kmで片道約1時間10分から～1時間30分程度。比較的平坦なハイキングコース。最も大きな「毘沙門沼」では手漕ぎボートあり。
58	レンゲ沼・中瀬沼探勝路	【レンゲ沼探勝路】裏磐梯サイトステーション前のレンゲ沼を一周する平坦なコース。車椅子やベビーカーなども利用できる。 【中瀬沼探勝路】 裏磐梯を代表するビューポイントである中瀬沼展望台からの景色がみどころ。 展望台からは、荒々しい磐梯山と磐梯山の噴火によってできた中瀬沼を眺望。
59	小野川不動滝探勝路	落差25mの大瀑布、豪快に落ちる滝を目指すコース。

No.	名称	概要
60	雄国沼湿原探勝路	「雄国沼湿原植物群落」として国の天然記念物に指定されている。6月中旬にはワタスゲ、6月下旬から7月初旬にはニッコウキスゲの大群落、秋には草紅葉が楽しめる。
61	桧原湖畔探勝路	裏磐梯最大の湖「桧原湖」の東岸に沿って歩くコース。季節ごとの変化を楽しめる。複雑に入り組んだ湖岸線には多くの小島が点在し、一番深く入り組んだ「いかり潟」には、裏磐梯唯一の吊橋がかかる(冬期間通行不可)。
62	中瀬沼展望台	裏磐梯を代表するビュースポットである中瀬沼展望台。

名所・旧跡

No.	名称	概要
63	大塩虚空蔵菩薩堂	菩薩堂は山の中腹に建っており、歴史は古く、812年に弘法大師が大塩に立ち寄り、1本の木から2体の虚空蔵尊を刻み、元木の像を大塩に、末木の方を柳津に安置したとあります。周囲は駐車場や遊歩道が完備された公園となっていて、自然散歩スポットになっています。
64	大山祇神社の鳥居	磐梯山が噴火した1888年、桧原湖の湖底に多くの集落が沈み大山祇(おおやまづみ)神社は、社は水没を免れ現在も湖畔にひっそりと佇んでいます。参道と鳥居は沈んでしまった。しかし冬になると水位が下がり、水没してしまった鳥居の上部が、凍った湖面の上に姿を現す。桧原湖が凍っている冬、そして雪解け時期にしか見られない、なんとも神秘的な鳥居。アクセスしづらい場所にありますが、パワースポットとして訪れる方が増えているスポットです。
65	温泉神社	「会津山塩」で有名な大塩地区にある神社。
66	北山薬師如来堂	会津五薬師のひとつで、北方の薬師。この薬師周辺は漆の名産地であったため「北山漆薬師」とも呼ばれます。子供が健やかに育つようにと、2歳になった子供が参詣する「二つ児参り」という風習がある。観音堂裏手には、縁結び伝説の残る樹齢200年の楓が参拝者を見守る。

イベント

No.	名称	概要
1	裏磐梯雪まつり2019	2019/2/15～2/17開催 湖が凍りついた湖面に3000本のキャンドルが灯されます。
2	桧原湖縦断10,000mスノーシュートレッキング	2019/3/2開催 特製お弁当付きの10,000スノーシュートレッキング。
3	桜峠さくらまつり2019	2019/4/20～5/6開催 2001年の敬宮愛子内親王殿下御生誕を記念して、翌年2001本のオオヤマザクラをオーナー制により植樹しました。その後、東京都杉並区やニュージーランドとの交流記念等で追加植樹され、現在は約3,000本。厳しい冬を乗り越え、たくましく成長するオオヤマザクラは、年を重ねるごとに見応えを増し、桜の名所としての知名度も上がってきました。
4	裏まるしえ	2019/5～10月の第3日曜日 『裏まるしえ』とは裏磐梯高原の奥 レイクウッド地区で行われるハンドメイド商品を中心とした野外フリーマーケット。
5	第38回桧原湖一周ファミリーサイクリング大会	2019/5/26 休暇村裏磐梯多目的広場をスタートし、南東北随一のリゾート地「裏磐梯高原」の大自然にふれながら、桧原湖の左まわりのコース約30kmを、3時間30分以内に完走する。
6	会津米沢街道歴史ウォーク2019大会	2019/6/15開催 会場となる大塩地区には、新選組鬼の副長と恐れられた土方歳三や新選組三番隊組長の斎藤一らが集結した記録があります。会津米沢街道ウォーキングコース、ウォーキング協会認定コースを歴史を大潮地区散策コース、柏木城跡散策コースがあり、コースによってはガイドの説明を聞きながら歴史に触れることが出来る。
7	第49回裏磐梯火の山まつり	2019/7/21開催 磐梯山が噴火して約130年。 噴火のために犠牲となった方々もいます。 「裏磐梯火の山まつり」は、先人供養慰霊が目的のお祭り。
8	桧原湖周遊バス 森のくまさん	2019/4月下旬～11月上旬の月・金土日曜開催 バス停「裏磐梯高原駅」を発着所として、桧原湖周遊をのんびりと巡るバス。
9	磐梯山開き	2019/5/26開催
10	MUSIC BUNCH '19	2019/6/16～6/17開催 新緑眩しい福島県の秘境『裏磐梯』の1画で、野外生音アースロードミュージックミーティングを開催 太陽光発電ステージ、完全アンプラグドステージを中心に、ナチュラルスタイルの音楽で裏磐梯の美しい森の中を埋め尽くす。

資料:北塩原村 HP、観光協会 HP

3-4 村民の移動実態

①通勤

村内の就業者のうち、8割が村内に通勤しており、残り2割が村外へ移動しています。村外への通勤者は、喜多方市が369人と最も多く、次いで会津若松市が121人と続いています。

通勤移動

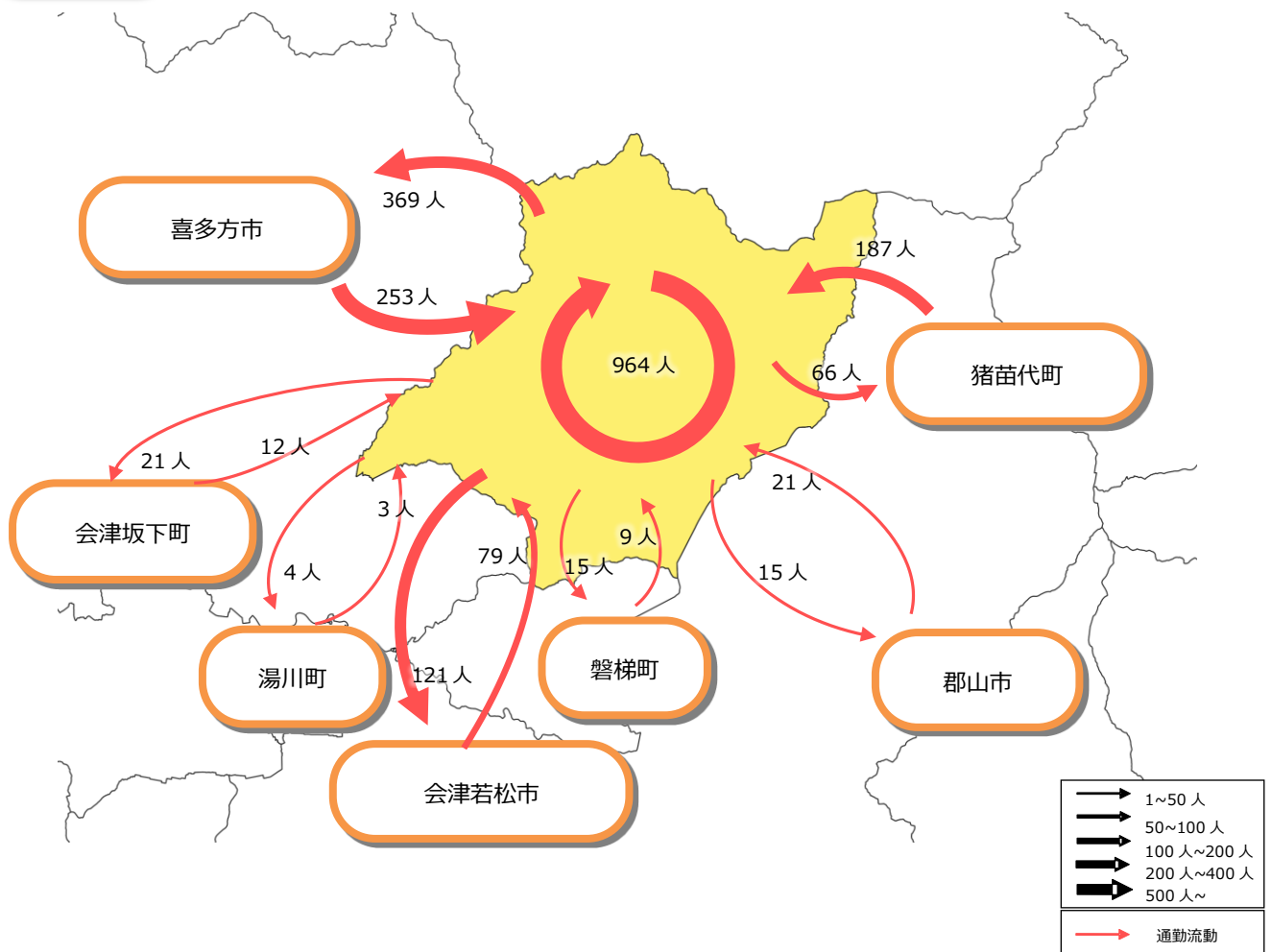


図 通勤の移動実態

出典: 国勢調査(H27)

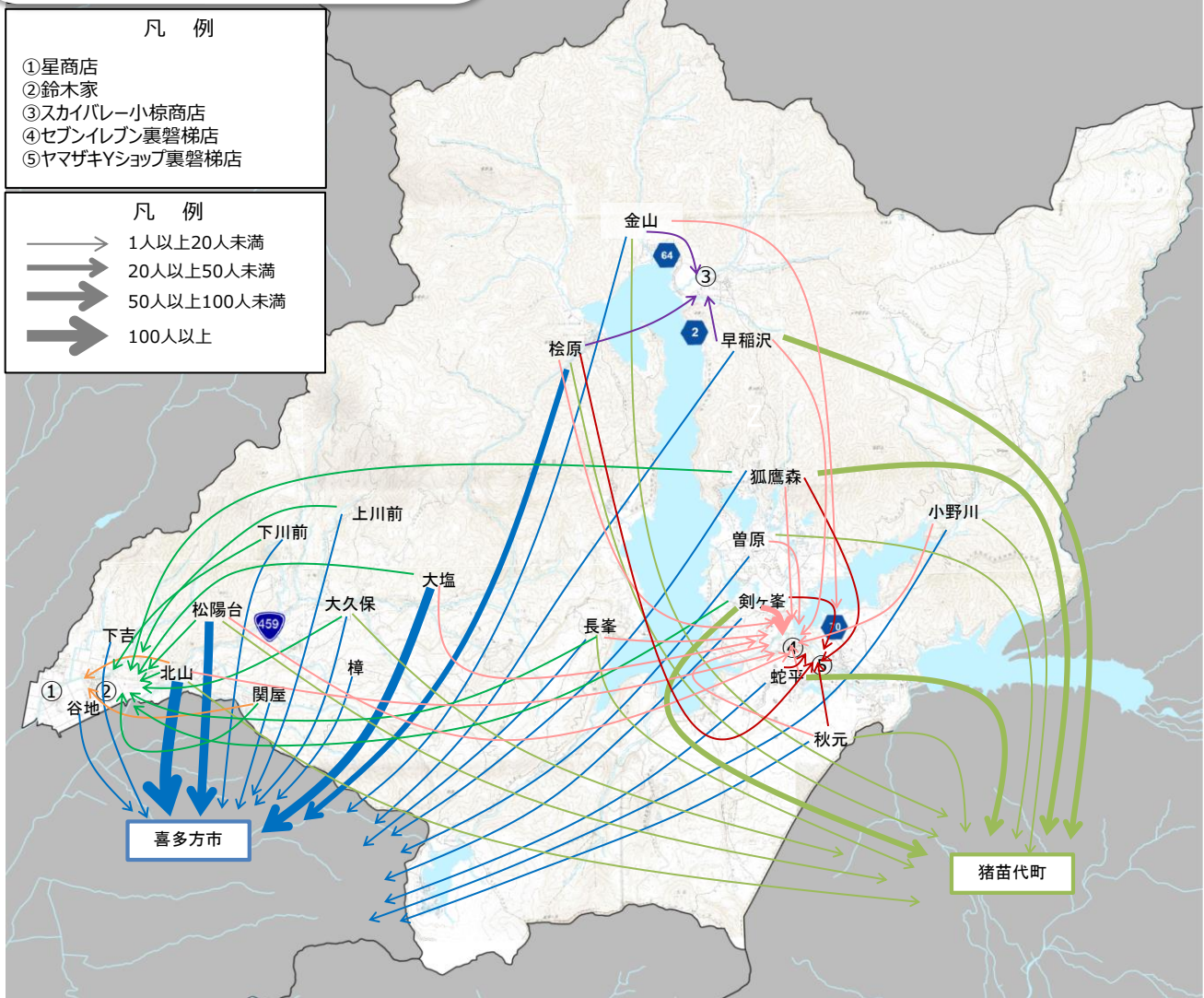
②買い物の場合の移動実態

村民全体の買い物について、村内の商店へ自家用車などを利用し移動する割合は 30.5%を占めています。特に剣ヶ峯で66.7%、早稲沢で59.1%が村内の商店へ移動しています。

一方、村外へは喜多方市方面が85.0%、猪苗代町方面が37.1%を占めています。喜多方方面への移動については、松陽台で122.0%、下川前で137.5%が喜多方市内の商店へ移動しています。

猪苗代町方面への移動については、金山で109.1%、蛇平で103.3%が猪苗代町内の商店へ移動しています。

北塩原村居住者の買物流動図



資料：村民アンケート
※複数回答のため割合が100%を上回る場合があります。

図 買い物の移動実態

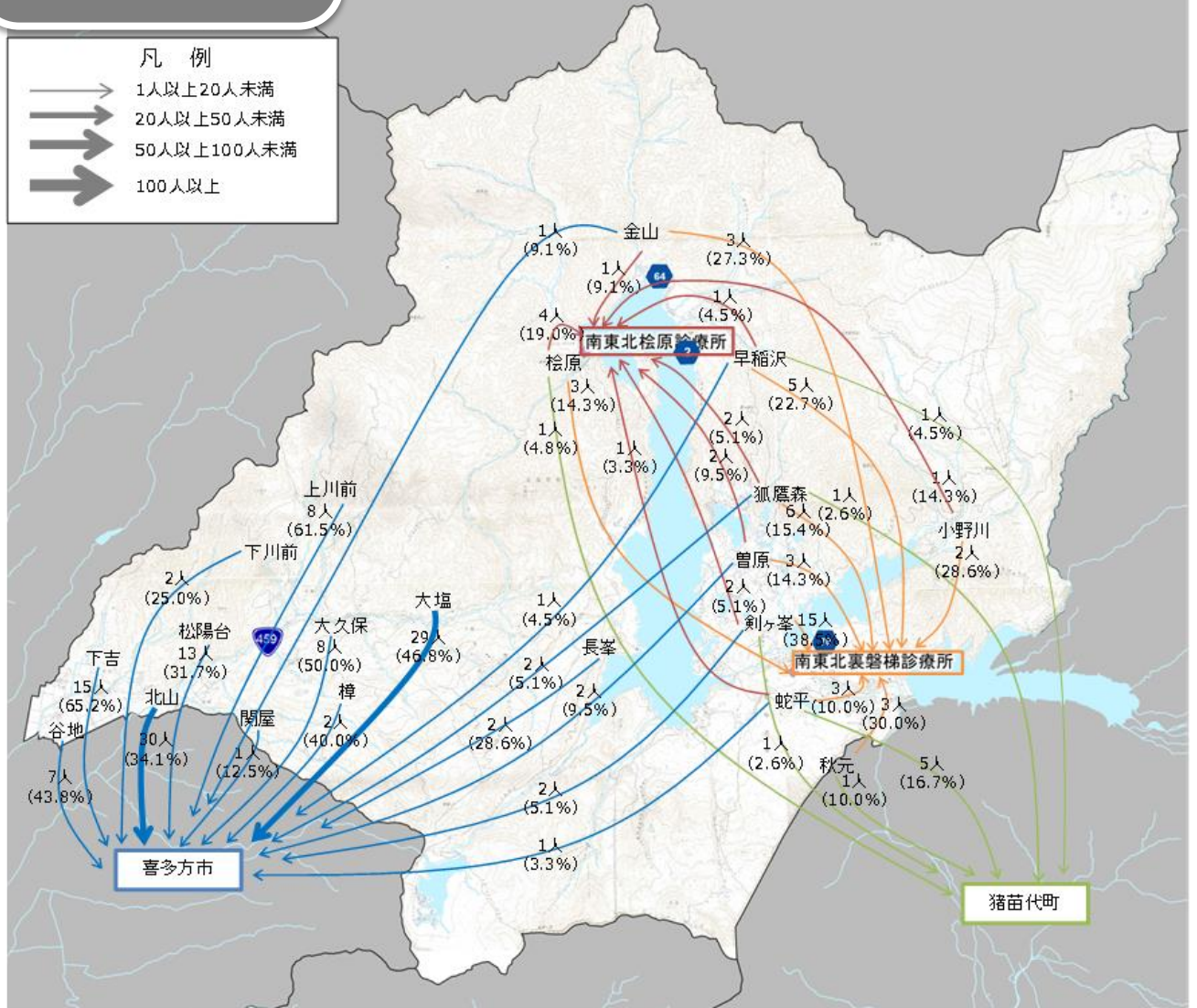
③通院の場合の移動実態

村民全体の通院について、村内の商店へ自家用車などを利用し移動する割合は 11.6%を占めています。特に剣ヶ峯で 43.6%、小野川で 42.9%が村内の医療機関へ移動しています。

一方、村外へは喜多方市方面が 25.7%、猪苗代町方面が 2.4%を占めています。喜多方方面への移動については、下吉で 65.2%、上川前で 61.5%が喜多方市内の医療機関へ移動しています。

猪苗代町方面への移動については、蛇平で 16.7%、秋元で 10.0%が猪苗代町内の医療機関へ移動しています。

北塩原村の通院流動図



資料：村民アンケート
※複数回答のため割合が 100%を上回る場合があります。

図 通院の移動実態

④通勤の場合の移動実態

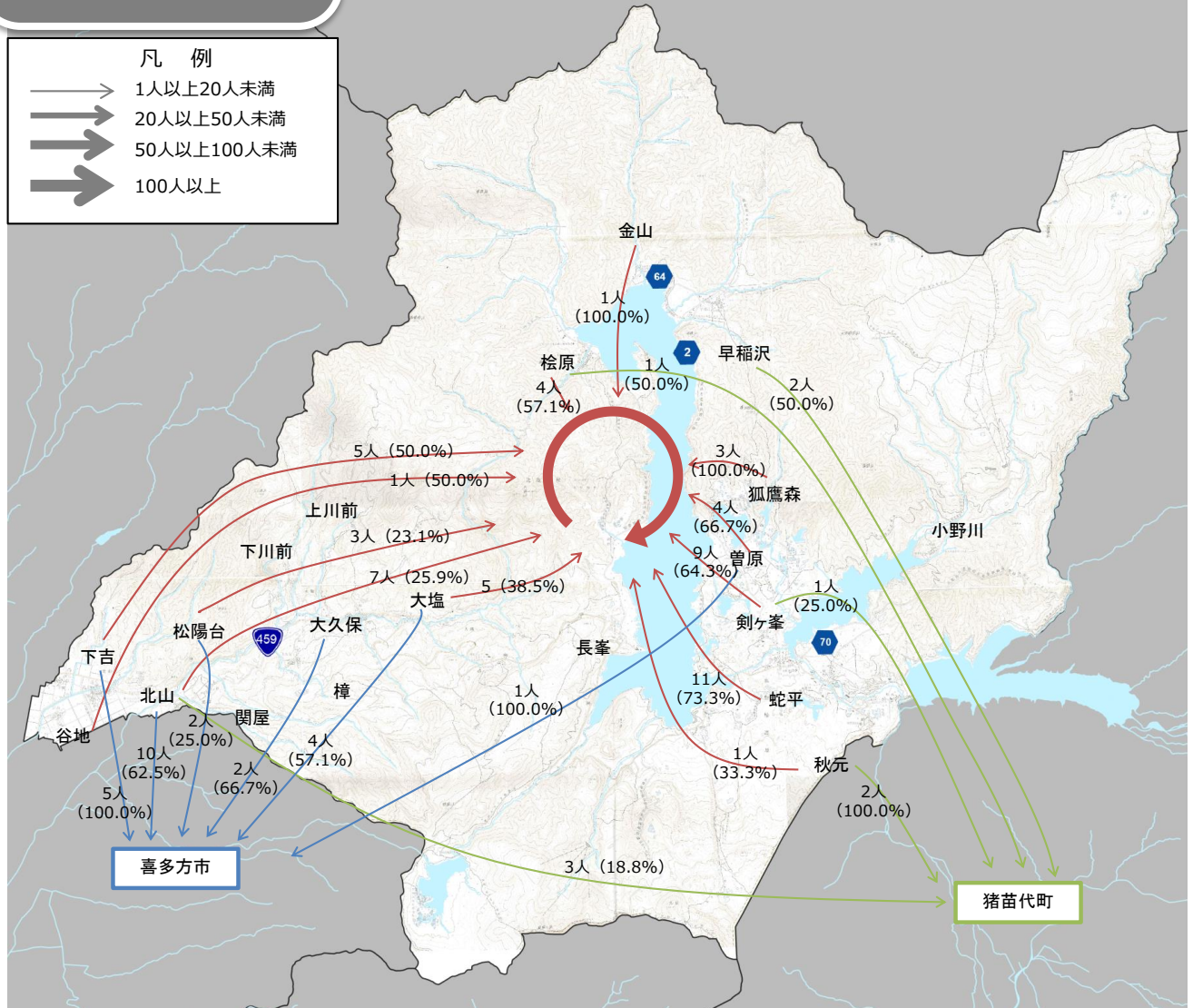
村民全体の通勤について、村内へ通勤する割合は42.5%を占めています。

一方、村外へは全体として44.9%を占めています。特に喜多方市方面が18.9%と最も多く、次いで会津若松市方面が10.2%、猪苗代町方面が7.9%を占めています。

喜多方市方面への移動については、下吉で50.0%、北山で37.0%、大塩で30.8と西部地域からの移動がみられます。

猪苗代町方面への移動については、秋元で66.7%、早稲沢で40.0%、桧原で14.3%と東部からの移動がみられます。

北塩原村の通勤流動図



資料: 村民アンケート

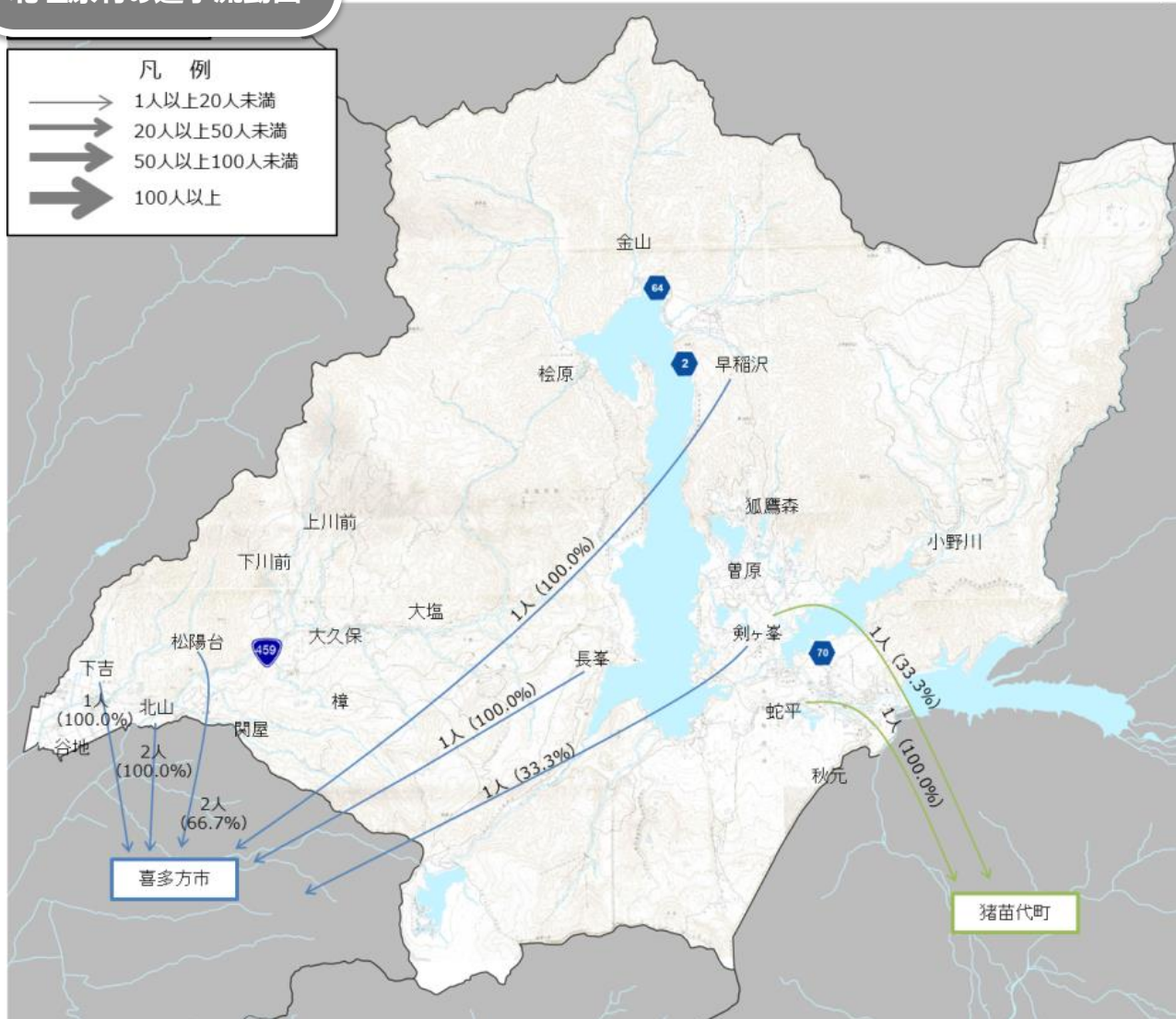
※複数回答のため割合が100%を上回る場合があります。

図 通勤の移動実態

⑤通学の場合の移動実態

通学者は、100.0%が村外へと移動しています。村外への通学者は特に喜多方市方面が 50.0%と最も多く、次いで会津若松市方面が 25.0%、猪苗代町方面が 12.5%を占めています。

北塩原村の通学流動図



資料：村民アンケート

※複数回答のため割合が100%を上回る場合があります。

図 通学の移動実態

3-5 地域特性にみる問題点

地域特性のデータ収集・整理・分析を踏まえ、北塩原村における地域特性からみた公共交通の問題点を整理しました。

1. 人口推移の視点

人口減少に伴い、公共交通の確保・維持が難しくなる

人口は減少しつづけ、平成 27(2015)年に対し、2040 年には 890 人程度が減少し、1,900 人程度となることが予想されています。村民の移動手段確保や利用者減による路線維持にかかる財政負担の増大などに対応するため、バス路線や他交通モードの統合・集約化及び利用促進等、将来にも残していける公共交通の在り方を検討する必要があります。

進行する高齢化に伴って、交通弱者の移動手段としての公共交通の役割は高まる

高齢化率及び高齢者数は年々増加する予測になっており、自分で移動する手段がない交通弱者（高齢者、障がい者など）の移動手段として、今後ますます公共交通に求められる役割は高まってきます。

2. 人口分布の視点

北山及び大塩地区並びに裏磐梯地区に人口が集積している

人口分布をみると、北山及び大塩地区と裏磐梯地区と桧原湖を跨いで人口が集積しています。村内を東西に移動するためには国道 459 号を経由する必要があります。

村内全域に人口が分布している

人口分布をみると、北山及び大塩地区に集積がみられますが、裏磐梯地区や桧原地区などの小野川湖や桧原湖周辺にも人口が分布しております。人口が村内全域に分散していることから、公共交通網も広範囲に形成する必要があります。

3. 主要施設の立地状況

商店及び医療機関がない地域が存在している

村内の商店及び医療機関の分布状況を見ると、村内の一部地域に点在しています。特に北山及び大塩地区には医療機関が無く、通院時には近隣市町村へ移動していると考えられます。

また、食品や日常生活用品等の最寄り品は村内にコンビニ等の商店で購入出来ますが、日曜大工品や衣類、生活雑貨など幅広く扱う大型小売店は村内にはなく、村外へ移動して購入しているものと考えられます。

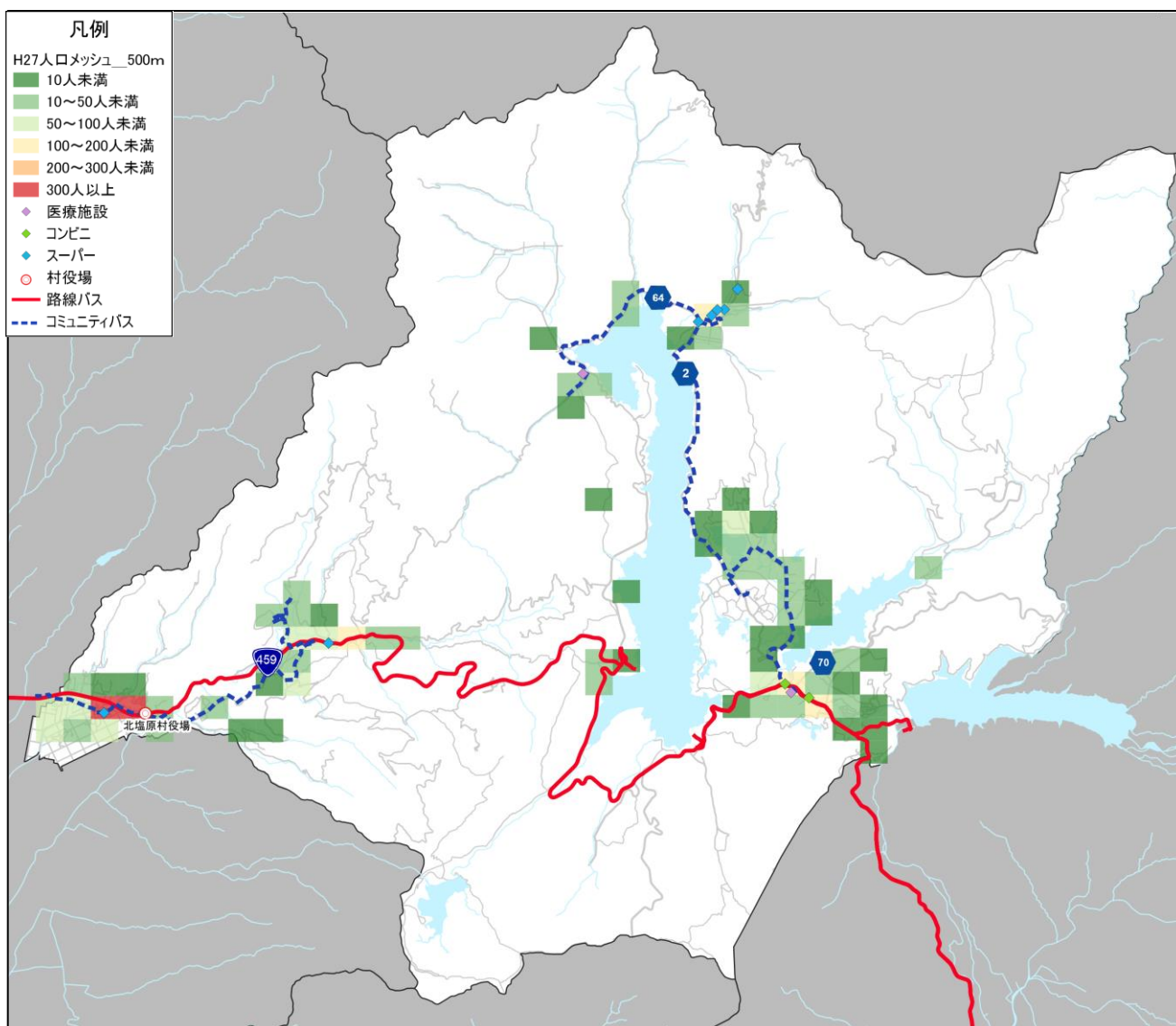


図 人口分布と商業、医療機関の立地状況

観光資源を結ぶ公共交通の確保が求められている

村内では、観光資源が多く、年間を通して様々な体験事業やイベントが開催されます。また、周辺市町には観光客が訪れる名所もあります。村内には鉄道がない事から観光資源への移動は路線バスが中心になります。観光資源を結ぶ公共交通の確保・維持と同じく、鉄道からの円滑な接続が求められています。

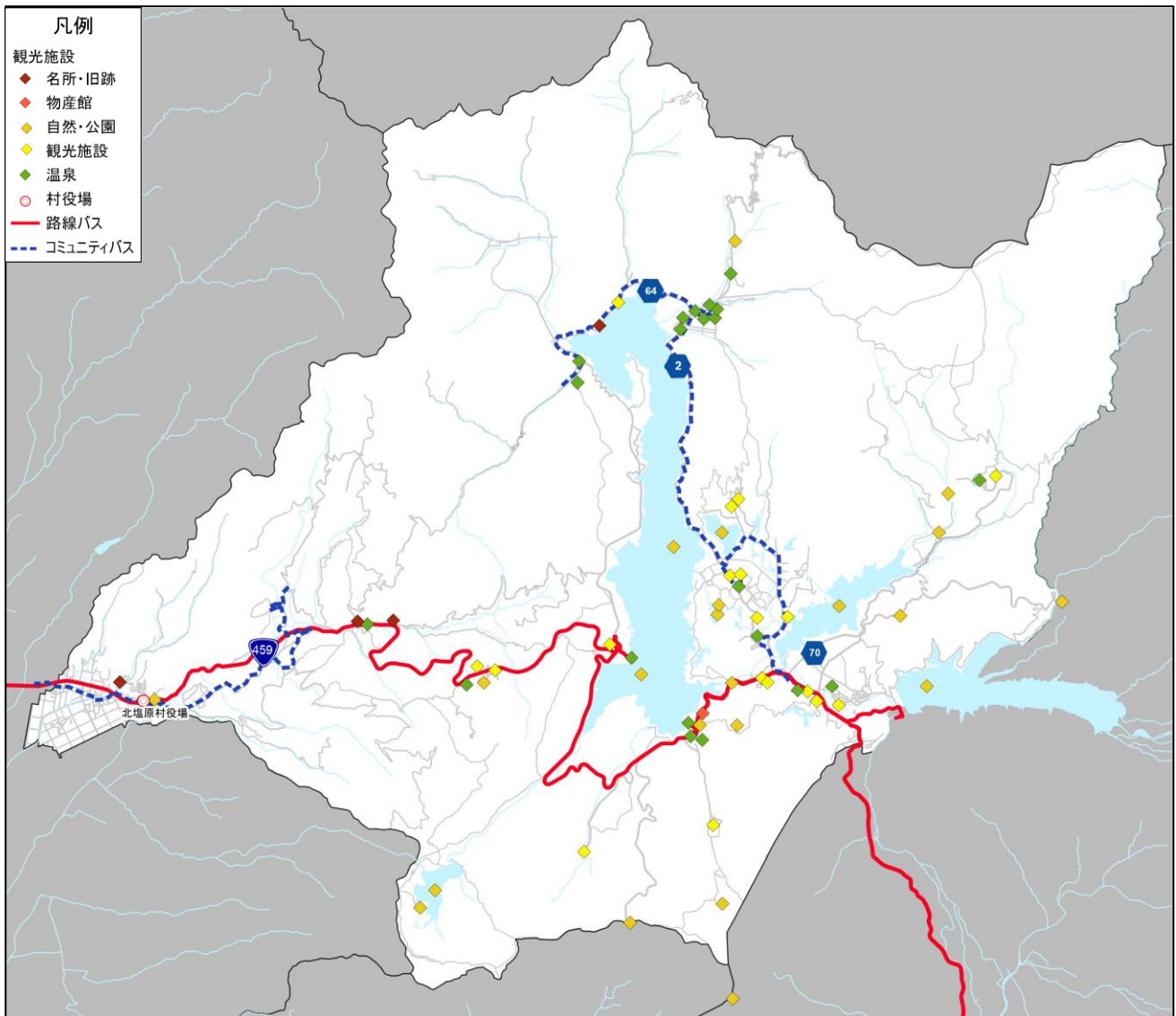


図 人口分布と観光施設の立地状況

4. 村民の移動特性

日常生活における、隣接自治体（喜多方市・猪苗代町など）への円滑な広域移動が求められている

日常生活での移動は、村内のみならず、買い物や通院のため、喜多方市及び猪苗代町へ移動しています。また、通学においては国勢調査によると5割が会津若松市をはじめとして村外へ移動しています。

このことから、村内の移動に加えて、隣接自治体を跨ぐ移動手段の確保・維持が求められています。

4. 公共交通の実態把握

4-1 公共交通ネットワークの現状

①公共交通の運行状況

村内に、路線バス（磐梯東都バス株式会社）、コミュニティバス（喜多方観光バス株式会社）、タクシーといった公共交通が運行しています。また、スクールバス等の多様な交通モードが存在しています。

村内には鉄道駅がなく、猪苗代町の猪苗代駅または喜多方市の喜多方駅が最寄り駅となっている。また、村内にはバス（乗合・貸切）事業者及びタクシー事業者の本社・営業所が存在しておらず、喜多方市及び猪苗代町に営業所があります。

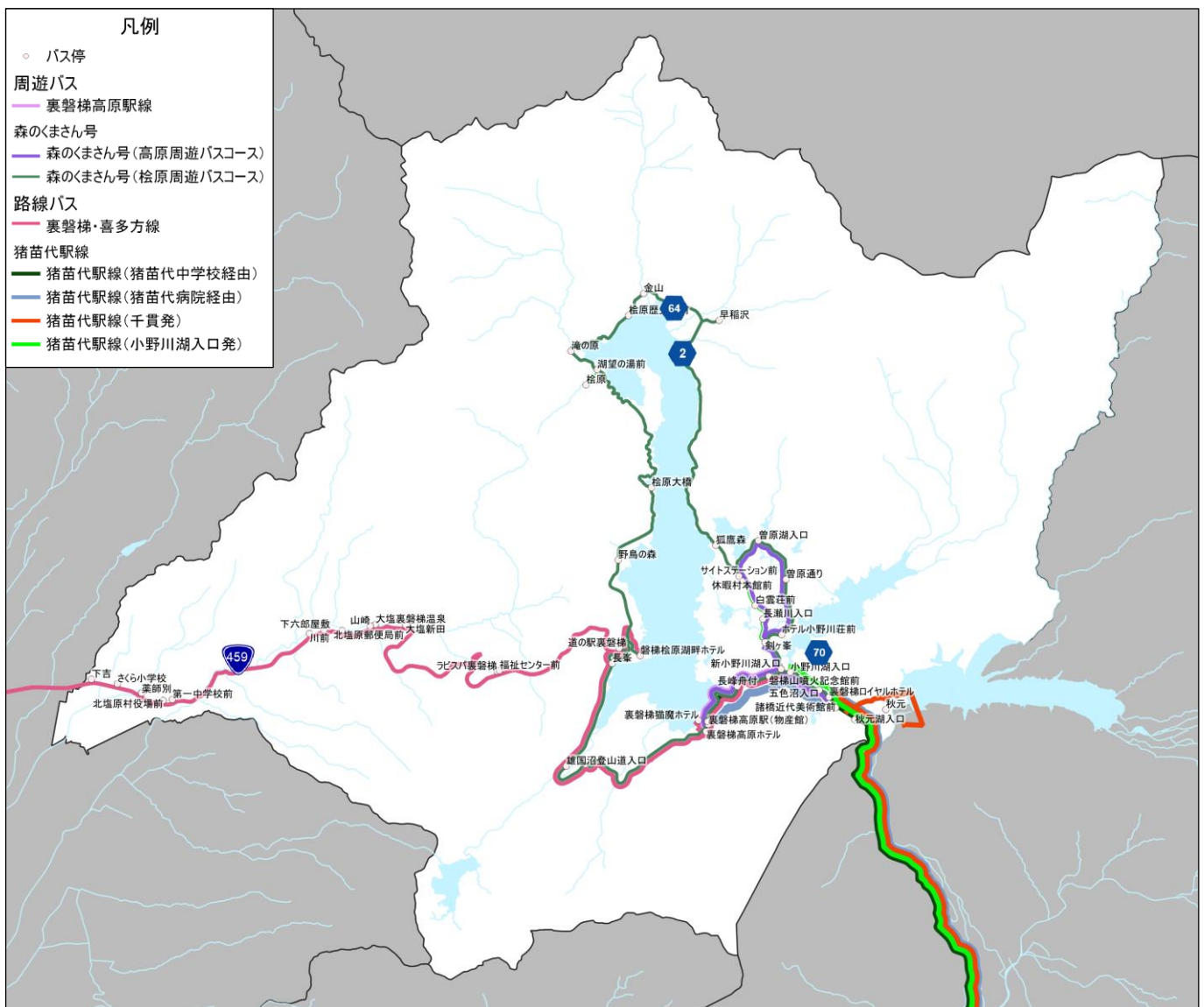


図 公共交通ネットワーク図

②公共交通のカバー状況と空白不便地域

路線バス・コミュニティバス・周遊バスの停留所へ徒歩でのアクセスが可能な公共交通の利便性が高いエリア（路線バス・コミュニティバス・周遊バス停留所から半径 300m圏）に居住している人口は、村全体の約 82.9%を占めています。

表 バス停へ徒歩でアクセス可能な人口

区分	圏域内		圏域外		村合計	
	人口(人)	割合	人口(人)	割合	人口(人)	割合
路線バスが利用しやすい圏域	1,492	53.8%	1,279	46.2%	2,771	100%
コミュニティバスが利用しやすい圏域	1,654	59.7%	1,117	40.3%	2,771	100%
周遊バスが利用しやすい圏域	652	23.5%	2,119	76.5%	2,771	100%
路線バス+周遊バス+コミュニティバスが利用しやすい圏域	2,297	82.9%	474	17.1%	2,771	100%

資料：国勢調査(H27) ※人口は、GISデータを元に算出しているため、国勢調査の村内人口数と一致しない場合がある

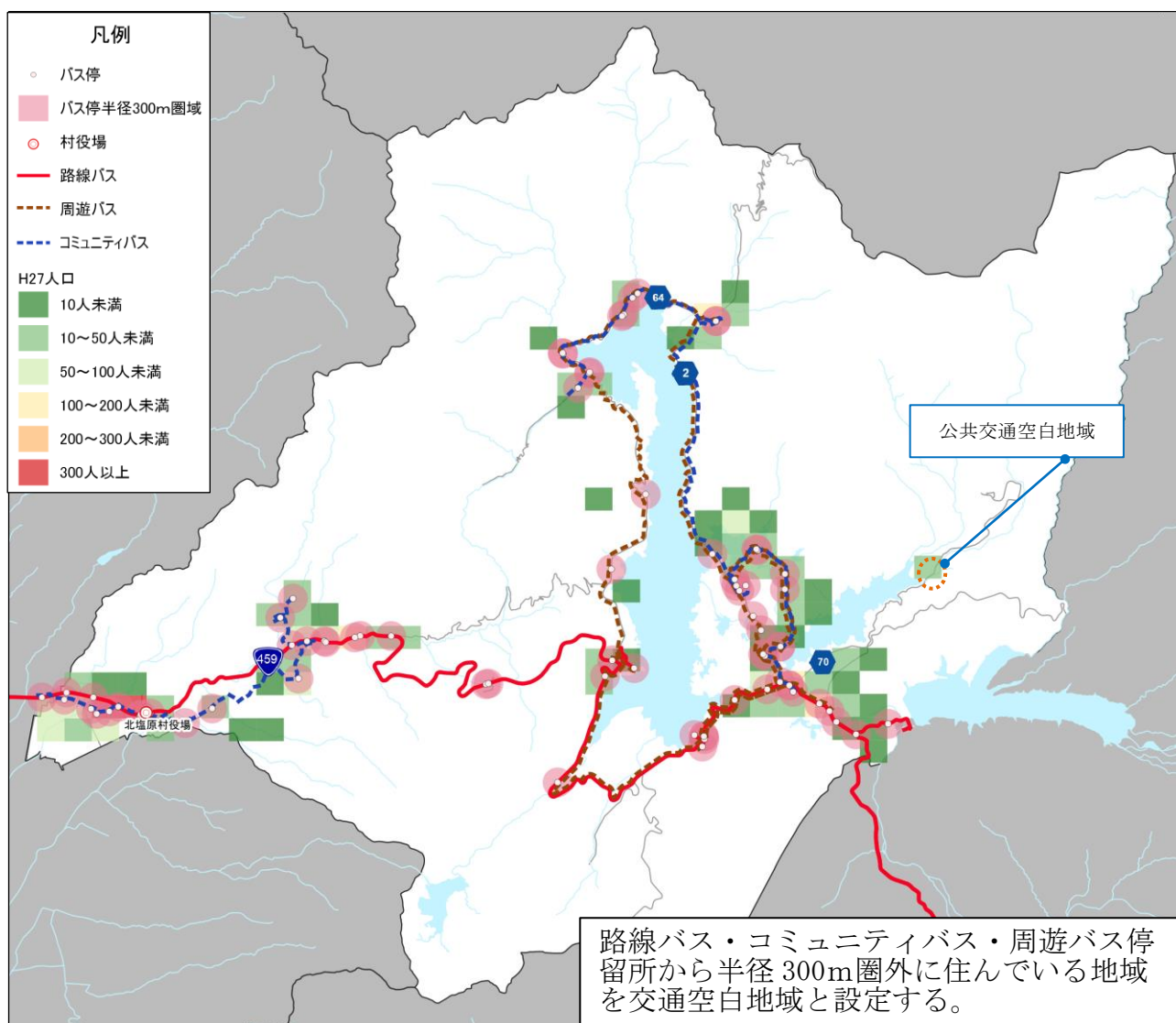


図 公共交通のカバー状況

4-2 交通拠点の状況

交通結節点とは、異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設の事を指します。村内の交通結節点の状況をみると、多くの拠点で待合所が整備されています。

また、他公共交通との接続について、裏磐梯高原駅、小野川湖入口、五色沼入口が路線バス及びコミュニティバス等と、裏磐梯ロイヤルホテル、道の駅裏磐梯が路線バスと接続されています。公共施設では、北塩原村役場がコミュニティバス等と接続されています。

表 交通結節点の状況

区分	施設名	乗り入れている交通			駅前広場の整理	待合所の設置
		鉄道	路線バス	コミュニティバス等		
バス停留所	裏磐梯高原駅	—	・喜多方線 ・猪苗代線	森のくまさん	—	○
	小野川湖入口	—	・喜多方線 ・猪苗代線	桧原・裏磐梯地区 コミュニティバス	—	○
	五色沼入口	—	・喜多方線 ・猪苗代線	森のくまさん	—	○
	裏磐梯ロイヤルホテル	—	・喜多方線 ・猪苗代線	—	—	○
	道の駅裏磐梯	—	・喜多方線	—	—	○
公共施設	北塩原村役場	—	—	北山・大塩地区コ ミュニティバス	—	○
	裏磐梯ビジターセンター	—	—	—	—	○
	裏磐梯サイトステーション	—	—	—	—	○
	五色沼入口観光プラザ	—	—	—	—	○

4-3 路線バスの運行・利用状況

①運行状況

村内においては、磐梯東都バス株式会社が路線バスを運行しています。裏磐梯高原駅を中心として、喜多方駅まで運行する「喜多方線」と猪苗代駅まで運行する「猪苗代線」が走っています。

表 路線バスの運行概要(H30現在)

	運行経由				運行本数 (平日)		運行本数 (休日)		運行日	運賃 (最大)
	路線名	起点	経由	終点	上り	下り	上り	下り		
地域間幹線系統	喜多方線	裏磐梯ロイヤルホテル	ラビスパ裏磐梯	喜多方駅	7	7	7	7	毎日	1,230円
地域間幹線系統	猪苗代線 (病院経由)	裏磐梯ロイヤルホテル	バスセンター	猪苗代駅	8	5	8	5	毎日	1,190円
村単独路線	猪苗代線 (小野川湖経由)	小野川湖入口	猪苗代病院入口	猪苗代駅	1	1	1	1	毎日	
自主運行路線	猪苗代線 (千貫経由)	千貫	猪苗代中学校	猪苗代駅	0	1	0	1	毎日	
	猪苗代線 (中学校経由)	裏磐梯高原駅	猪苗代中学校	猪苗代駅	0	1	0	1	毎日	
	猪苗代線 (五色沼止)	裏磐梯高原駅	小野川湖入口	五色沼入口	0	1	0	1	毎日	250円

出典：村提供資料

②収支状況

平成30年度の利用者数をみると、収支率は喜多方線が約3割以下となっています。輸送量は、地域間幹線系統の通常補助要件に含まれる輸送量15人を2路線とも上回っています。

経常費用を一人あたりに換算すると、喜多方線は1,385円/年、猪苗代線は1,033円/年となっています。

猪苗代線については、高校生通学を支える便を確保・維持するために200万円を負担しています。

表 路線バスの運行実績等(H30年度)

路線名	輸送人員(人)	経常収入(千円)			経常費用(千円)	収支率(%)	乗車密度	輸送量	国県補助(千円)	事業者負担(千円)	他市町村負担額(千円)	村負担額(千円)
		合計	運送収入	営業外収入								
地域間幹線系統 喜多方線	52,388	20,864	18,266	2,598	72,566	28.8%	2.2	15.1	10,452	21,250	4,000	16,000
地域間幹線系統 猪苗代線 (病院経由)	44,787	17,133	14,999	2,134	46,275	37.0	2.7	16.4	2,549	2,549	3,000	5,000
村単独路線 猪苗代線 (小野川湖経由)									—	—	—	2,000
自主運行路線 猪苗代線 (千貫経由)									—	—	—	—
									猪苗代線 (中学校経由)	—	—	—
猪苗代線 (五色沼止)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

出典:村提供資料

4-4 コミュニティバスの運行・利用状況

①運行状況

村内においては、喜多方観光バス株式会社がコミュニティバスを運行しています。コミュニティバスは、桧原及び裏磐梯地区を運行する「桧原・裏磐梯地区コミュニティバス」と北山及び大塩地区を運行する「北山・大塩地区コミュニティバス」が走っています。

表 コミュニティバスの運行状況(平成30年度)

地区	運営主体	運行形態	運行日	運行日数	運行本数 (本/日)		運賃 (最大)	車両
					上り	下り		
桧原裏磐梯地区	喜多方観光バス株式会社	定時定路線型	毎日	365日	6本	4本	無料	マイクロバス1台
北山大塩地区			火、金	103日	2本	3本		ジャンボ車両1台

出典:村提供資料

②収支状況

委託費を一人あたりに換算すると、桧原・裏磐梯地区では1,388円/年、北山・大塩地区では6,774円/年となっています。

平成30年までの利用者数をみると北山・大塩地区は平成30年度で177人と平成24年度から122人減少しています。一方、桧原・裏磐梯地区は平成30年度で9,067人と平成29年度から8,184人増加しています。

表 コミュニティバスの収支実績(H30年度)

区域	利用者数 (人/年)	運行経費(千円/年)			利用者一人当たりの 運行経費 (円)	1便当たりの 人数 (人)	利用者一人当たりの 委託費 (円)
		合計	委託費	その他諸経費			
桧原裏磐梯地区	9,067	14,260	12,586	1,674	1,572	2.70	1,388
北山大塩地区	177	1,199	1,199	—	6,774	2.46	6,774
合計	9,244	15,459	13,785	1,674	8,347	5.16	8,347

出典:村提供資料

4-5 スクールバスの運行・利用状況

①運行状況

人口減少に伴い、集団下校が難しい状況の中で、児童生徒の安全な登下校を支援するため、一部地区の小学生を対象にスクールバスを運行し、平成30年度の委託費の総額は2,788千円です。

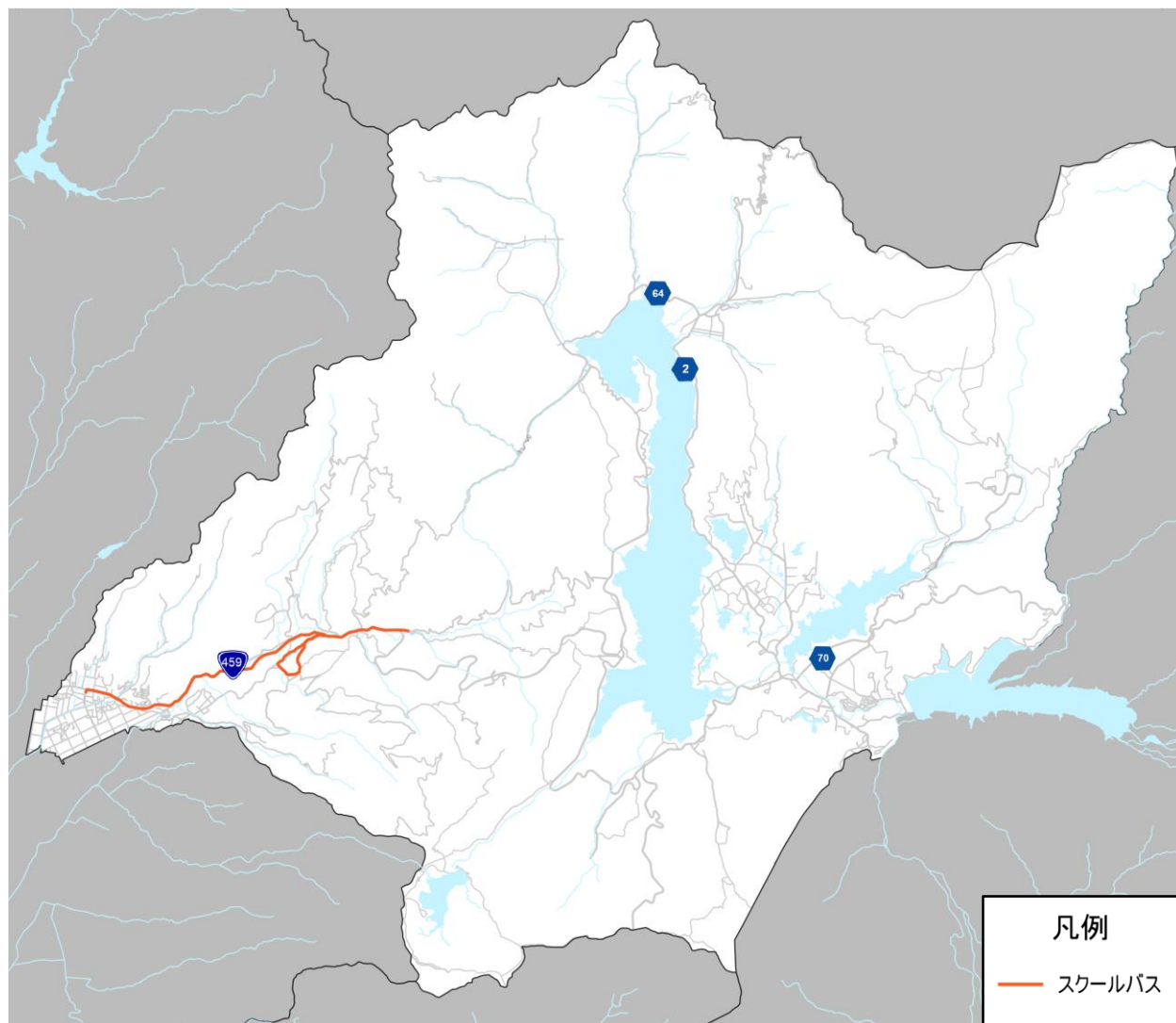


図 スクールバスの運行ルート

表 スクールバスの運行状況(平成30年度)

路線	台数	運行経路	運行形態	H30委託費(千円)	運行会社
スクールバス	1	さくら小学校→大久保→大塩	委託	2,788	喜多方観光バス株式会社

(2) 公共交通の現状・問題点

公共交通のデータ収集・整理・分析を踏まえ、北塩原村における公共交通の実態からみた公共交通の問題点を整理しました。

1. 路線バス

小中高校生の通学に対応した運行をしており、喜多方市や猪苗代駅を結ぶ移動手段

喜多方線では「第一中学校」「さくら小学校」へ乗り入れ、猪苗代線では「猪苗代中学校入口」「猪苗代高校前」と小中高校生の通学に対応した運行ルート及び時刻となっています。

また、喜多方線は喜多方駅に接続し猪苗代線は猪苗代駅に接続しています。村内に鉄道がない状況からも路線バスは近隣市町村を結ぶ唯一の公共交通機関です。

路線バスと鉄道の乗り換えに時間がかかる

路線バス及びコミュニティバスと JR 磐越西線の接続状況を見ると昼間(12時から14時台)及び夕方(17時から19時台)に1時間近く接続しない運行ダイヤがあります。接続が悪くなると待ち時間が増加し結果的に利用しづらいものになってしまいます。

2. コミュニティバス

小中学生対応路線がある

桧原・裏磐梯地区コミュニティバスでは「裏磐梯小・中学校」へ乗り入れ、小中学生の通学に対応した運行ルート及び時刻となっています。また、路線バスが運行していない区間を桧原・裏磐梯地区コミュニティバスが運行していることから路線バスを補完する形で運行していると考えられます。

路線バスとの乗り継ぎを考慮していますが、車両1台での運行となることから、対応出来ない時間帯が生じます。

一人当たりの運行経費が増加傾向にあり維持に向けた対応が求められる

一人あたりの経常費用をみると、桧原・裏磐梯地区は1,388円/年、北山・大塩地区では6,774円/年となっています。現在、運賃が無料という状況を踏まえると今後村の負担額は増加するものと考えられ、コミュニティバスの確保・維持に向けた対応が求められています。

車両1台での運行であり、車両の安全管理上及び運転手の労務管理上において、改善が必要です。

3. スクールバス

路線バス及びコミュニティバスと運行ルートが重複している区間が一部ある

桧原・裏磐梯地区では、バス停を中心に路線バスとコミュニティバスが接続されていますが、北山・大塩地区においては、路線バスとコミュニティバスとスクールバスが重複する区間が一部みられます。それぞれの運行ルートや時刻を見直し、役割を分担する必要があります。

4. その他

村内の一部に交通空白地域があり対応が求められている

公共交通のカバー率をみると、一部地域で交通不便地域が発生しており、日常生活における移動で不便を感じている人が点在しています。交通不便地域の解消及び接続の強化が求められています。

拠点整備

通勤、通学及び観光客にとっては待合環境の快適性及び乗り継ぎの利便性を求めています。公共交通の乗り入れや待合環境が十分に整備されていない箇所も見受けられます。

5. 公共交通に対するニーズ・問題点

各種実態調査の実施やデータ整理・分析から北塩原村における公共交通に対するニーズ・問題点を整理しました。

1. 路線バスへのニーズ・問題点

運行時間帯及び運行本数に対する不満がみられる

村民アンケートの結果をみると、バスの運行本数及び運行時間が生活実態と合わないと回答した人が上位を占めており、見直しが求められています。

【アンケート回答及びヒアリング調査の主な意見】

- ・ 運転免許証の返納を考えていますが、その時点で即生活に支障が生じるのが不安。通院、買い物、趣味の活動等全てが中断してしまう。猪苗代方面、喜多方方面、若松方面への公共の足が必要。本数の充実は難しいが、村民の利用施設の多い所には、公共交通の便があるとよい。(早稲沢地域 女性)
- ・ 路線バスとコミュニティバス、鉄道との乗り継ぎを良くするべき(曾原地域 女性)
- ・ 喜多方、猪苗代から通勤している公務員の方、ホテル従業員、他多くの施設で働いている方がいますが、その方たちにも使ってもらえるようになったら、すごい利用人数になると思います。(北山地域 女性)
- ・ 裏磐梯や北塩原は、五色沼に観光客が集中しているように思う。公共交通を利用してその他の場所へ行く選択が出来るような方法を考えてもらいたい。(剣ヶ峯地域 男性)

回答した人のうち「バスの運行本数が少ない」が28.1%、「バスの運行時間が合わない」が21.2%と運行や運行時間に不満を感じている。

出典：平成31年度村民アンケート調査
関係者ヒアリング調査

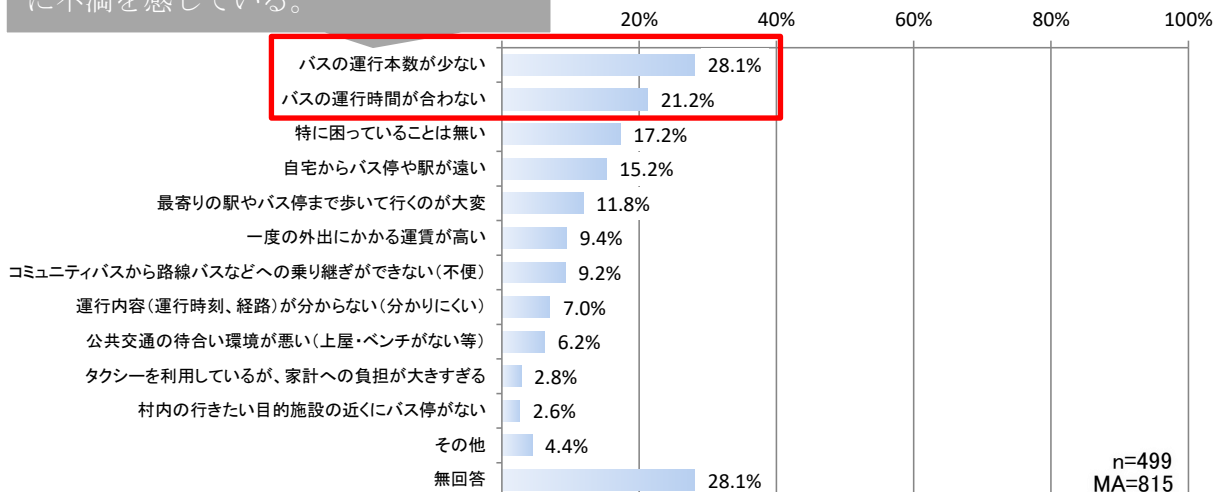


図 公共交通で移動する場合に、不便に感じている点や困っていること

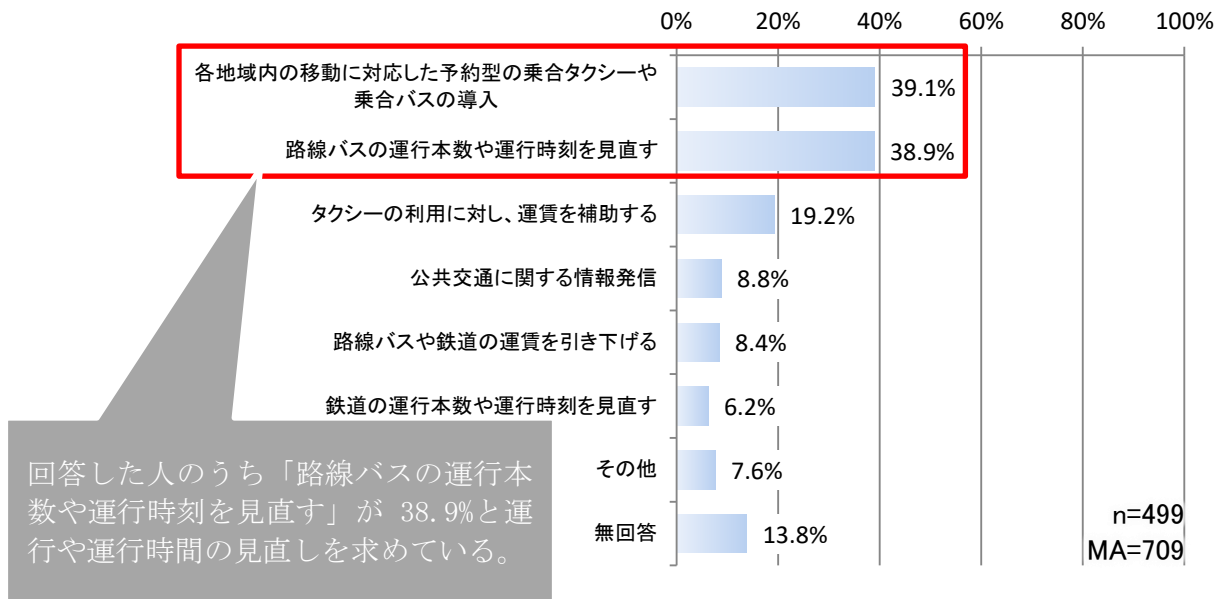


図 より多くの村民に公共交通を利用してもらうために必要なこと

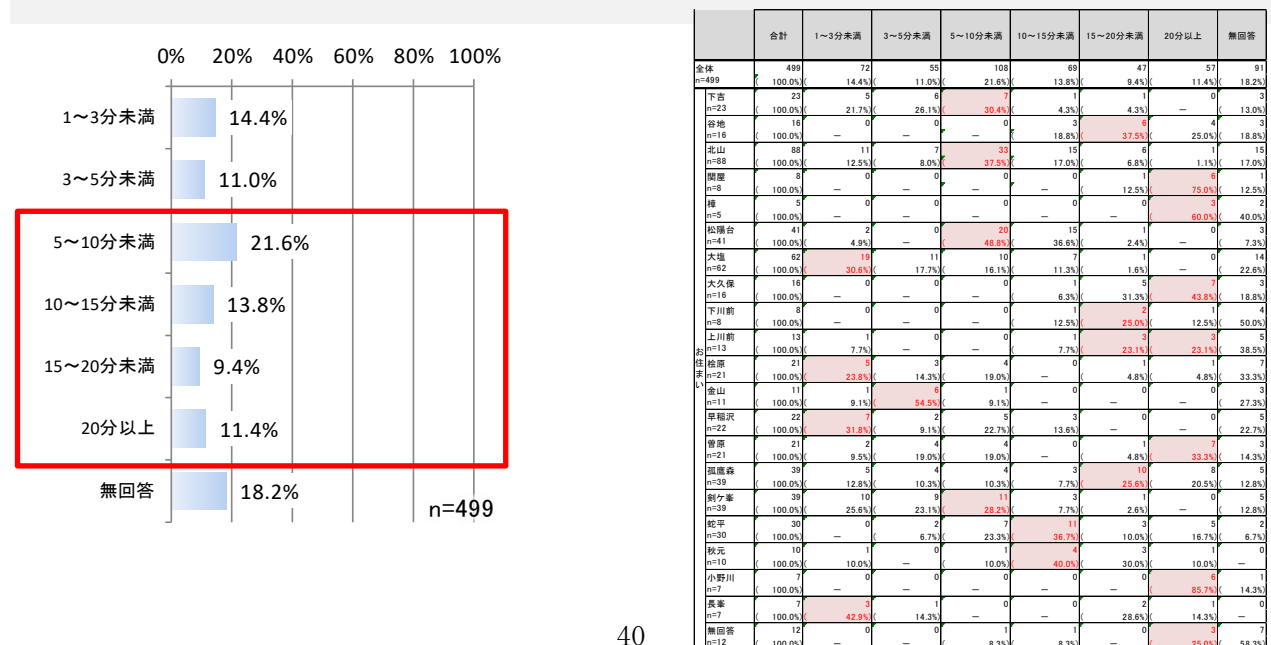
自宅からバス停までの距離に対する不満がみられる

バス停から 10 分未満と回答した割合は 25.4%に対し、10 分以上と回答した割合は 56.2%と 10 分未満を上回っています。

地域別にみると、5 分以上と回答した割合が多いのは谷地、関屋、樟、大久保、下川前、上川前、曾原、小野川に見られます。

【アンケート回答及びヒアリング調査の主な意見】

- ・年を取ってバス停まで歩いて（60分）はきついです。（小野川地域 女性）
- ・路線バス停まで遠い。（谷地地域 男性）
- ・子どもがコミュニティバスを利用しています。バス停まで遠く 3kmあります。もう少し近くまで来ていただけると助かります。（狐鷹森地域 女性）



運賃負担に対する対応が求められている

運行経費について、路線バスの不満点に対するアンケート結果によると運賃が高いと感じており、見直しが求められています。

【アンケート回答及びヒアリング調査の主な意見】

- ・町から離れているため料金がとても高い。利用するには家計が大変です。(狐鷹森地域 女性)
- ・75歳から無料をなくし少しでも金を出してもらったと思います。これから運転ができなくなったら公共交通を利用することになったら負担は当然だと思います。(大塩地域 女性)

出典：平成31年度村民アンケート調査
関係者ヒアリング調査

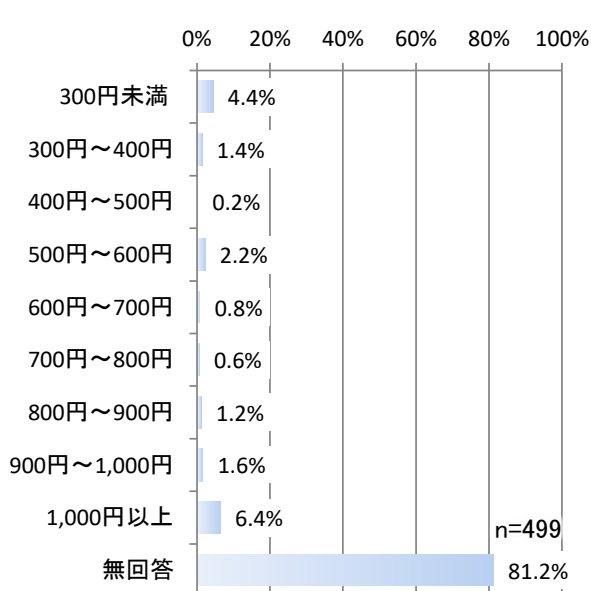


図 買い物の場合の交通費

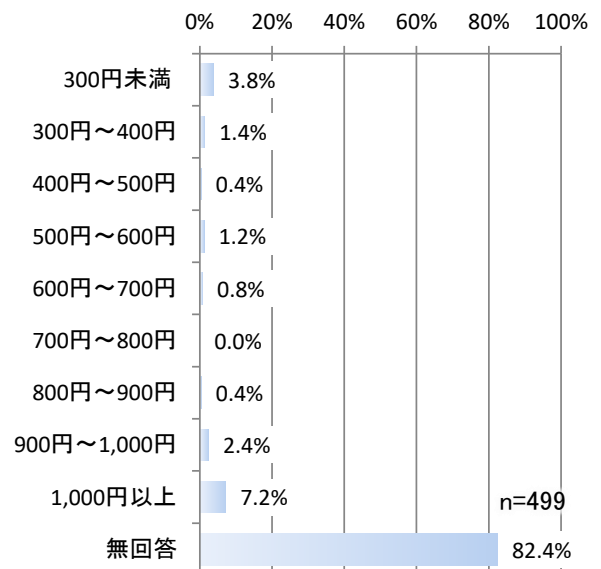


図 通院の場合の交通費

2. コミュニティバスのニーズ・問題点

運行時間帯に対する不満がみられる

運行時間帯に対する評価をみると、やや不満が最も高く 23.1%を占めており、日常生活の利用実態と運行時間が合わず運行時間帯に対する見直しが求められています。

【アンケート回答及びヒアリング調査の主な意見】

- ・コミュニティバスを利用し、孫が通園しています。先生が乗っていないと乗車できない不便さ、夏休みは利用できないこと。帰る便の時間がもう少し遅い時間にしてほしい。以上の見直しを希望します。(曾原地域 女性)

出典：平成 31 年度村民アンケート調査
関係者ヒアリング調査

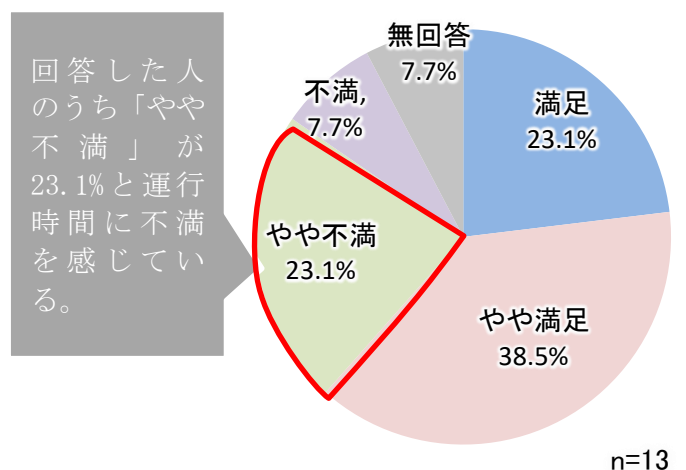


図 運行時間帯に対する評価

3. 公共交通全般に関して

公共交通の維持が求められている

村の負担が増えても、現状の公共交通は維持するべきと回答した割合が49.3%を占めています。

【アンケート回答及びヒアリング調査の主な意見】

- ・公共交通がなくなると、病院、通学、買物等に支障になる。(狐鷹森地域 男性)
- ・子供が使用(利用)するので廃止は困る。(松陽台地域 女性)
- ・自家用車の運転できるうちはなんとかなるが、近く運転できなくなりそうなので公共交通は生活に欠かせない。「車もない、バスもない。あるのは熊と猿の出現だけだ」では村が成り立たない。(蛇平地域 男性)
- ・現在は自家用車があり、運転しているので日常的には公共交通は殆ど利用していない(時折、遠地に行く際に駅まで利用)が既に80才を超し、免許返納を真剣に考える時、現状の公共交通では全く利用できなくなってしまう。根本的な対策を早期に考えてほしい。(狐鷹森地域 男性)
- ・現在は自分で移動できますが運転ができなくなる日はそう遠くないと思っています。その時に公共交通がしっかりと運営していたら安心です。(大塩地域 女性)

出典:平成31年度村民アンケート調査
関係者ヒアリング調査

	回答数	割合
村の負担が大きく増えても、公共交通はもっと便利にするべき	74	14.8%
村の負担が増えても、現状の公共交通は維持するべき	246	49.3%
村の負担を減らすために、公共交通が減便、廃止になるのは仕方がない	70	14.0%
公共交通の維持費用は、利用者の運賃収入が基本であるため、村が負担することは問題である	12	2.4%
その他	44	8.8%
無回答	53	10.6%
合計	499	100.0%

n=499

図 公共交通を維持するために、村が補助金を支出することについて

回答した人のうち「村の負担が増えても、現状の公共交通は維持するべき」が49.3%と公共交通の維持を求めている。

6. 公共交通を取り巻く課題

上位・関連計画の整理、地域特性の整理、公共交通の現状やニーズ把握に基づき、本村の公共交通を取り巻く課題を整理しました。

上位・関連計画等における公共交通の位置づけ

第五次総合振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、子供や高齢者にはなくてはならない移動手段。 ・路線バスは、鉄道を乗りついで訪れる観光客、特にインバウンド対策を推進する上でも必要な交通手段。
人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路から離れた山間地の集落もあり、高齢者など生活弱者にとってきめ細やかな交通。 ・公共交通が生活手段としてだけでなく、乗ること自体が心豊かになる新しい余暇として位置付けられるように検討する。

公共交通に関連する地域特性

人口 (公共交通需要)	<ul style="list-style-type: none"> ・2,884人(H27 国勢調査)の人口は今後もさらに減少して25年後には2千人を下回ることが予測されており、潜在的公共交通需要に大きな影響を与えている。 ・31.3%(H27)の高齢化率はさらに高まって25年後には41.3%となり、今後10年前後は高齢者数も1千人近くまで増加すると予測され、交通弱者の移動手段として公共交通の役割はさらに高まる。 ・北山・大塩地区と裏磐梯地区の2拠点地区に一定の人口は集積しているが、公共交通がカバーすべき居住地が20の集落がある村域に広く点在している。
都市機能立地・日常生活・(公共交通での移動先)	<ul style="list-style-type: none"> ・役場や保健・福祉施設などの公共施設や小中学校、数が限られている商店や医療機関は分散して立地している。 ・高校への就学はじめ買い物や通院、就業は、隣接する喜多方市と猪苗代町をはじめ周辺地域に依存が高く、住民生活は広域移動を必要としている。 ・裏磐梯地区周辺の住民は猪苗代町へ、北山・大塩地区周辺は喜多方市へ移動している傾向がみられるが、買物や通院などでは喜多方市へ移動する住民が比較的多い。 ・住民の約4割は村外に通勤しているが、それに近い数の通勤者が村外から村内の観光事業所などへ通勤している。
観光・まちづくり (観光交通需要)	<p>観光産業の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本村には年間約266万人(H30)の観光客が訪れており、観光産業は農業とならび本村の地域経済を支える重要な基幹産業である。 <p>観光交通需要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間観光客入込数を365日で換算すると7,300人程度であり、本村の人口2,831人(H27)の2倍以上の観光客が訪れていると試算される。 ・観光シーズンには相当の観光交通需要が集中している。 ・自家用車で来訪する観光客が多いものの、年間延べ90万人(H28)の宿泊客のうち15%程度は公共交通を利用していると推察される。(公共交通利用宿泊者実数は30万人程度、その日平均値は800人程度と推察される) ・福島県内からの宿泊客は約5%(H28)にとどまり、ほとんどの宿泊客は公共交通でのアクセスが適する関東をはじめとする遠方から来訪している。 <p>観光行動特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然観光が代表的観光行動であるが、各種レジャー・スポーツ、温泉、見学施設、特産品、イベントなどを楽しめる観光資源・施設が国立公園の美しく豊かな自然環境に広く分布している。 ・五色沼自然探勝路や各種観光施設が集積する裏磐梯地区に観光客が集中するが、松原湖湖畔や国道459号沿線に観光資源・施設が集積している。 ・国道459号は、本村と猪苗代町、喜多方市を結び広域観光ルートとなっている。 ・スキーを中心とする冬期と新緑・紅葉などの冬期以外で観光客の客層や行動、訪問先が異なる。

公共交通の現状とニーズ

公共交通全体

- ・喜多方市～裏磐梯地区～猪苗代駅を起終点とし市町村間を結ぶ基幹軸の路線バス、山間部の集落などから拠点地区や基幹軸への移動を支える桧原・裏磐梯地区と北山・大塩地区のコミュニティバスが運行して基本的公共交通体系を形成し住民の日常生活を支えている。
- ・小学生用スクールバス、観光周遊バス「森のくまさん」が運行して公共交通体系を補完している。
- ・路線バス、コミュニティバス、スクールバス、観光周遊バスの運行ルートの一部が重複している。
- ・桧原～裏磐梯間 40 分、裏磐梯～猪苗代間 50 分、裏磐梯～喜多方間 80 分程度で長時間の移動を要する。
- ・路線バスとコミュニティバスは、小中高校生の通学を優先したダイヤとしているが、運行時間帯や運行本数に対する住民の不満がみられる。
- ・村内の一部に交通空白地域があり、利用者からも自宅からバス停までの距離に対する不満もみられる。
- ・豪雪地帯の厳しい環境もあり、住民から待合環境の快適性及び乗り継ぎの利便性の向上が求められている。
- ・道路への融雪剤散布による車両の錆により車両の傷みが早く、それを防ぐための維持費も負担となっている。
- ・利用者一人あたりの経常経費が高く公共交通事業の運営が厳しい。
- ・住民の約 5 割が、村の負担が増えても現状の公共交通の維持を求めている。

路線バス

- ・本数が限られることもあるが、喜多方駅と猪苗代駅での鉄道との接続が円滑ではないダイヤがある。
- ・手厚く各種運賃補助をしているが、住民からは運賃負担に対する対応が求められている。
- ・国・県・村が支援しているものの、収入減・支出増や運転不足などにより交通事業者の事業継続は厳しい状況にある。

コミュニティバス

- ・桧原・裏磐梯地区は一定の利用があるが、北山・大塩地区の利用は少ない上に減少している。
- ・現在の毎日の定時定路線の運行で、交通空白地域の住民もカバーすることは厳しい。
- ・一人あたりの経常経費が増加しているが、村の単費で無償での運行を継続している。
- ・運行時間帯に対して住民の不満がみられる。

周遊バス 観光関連交通

- ・桧原湖周辺の周遊バスを運行しているが、広く点在する観光資源をカバーしきれていない。
- ・代表的な観光である五色沼自然探勝路の復路は五色沼入口～裏磐梯高原駅間の路線バスが自主運行で対応している。
- ・約 4 割の宿泊施設が猪苗代駅などまで宿泊客を送迎し、そのうち約 8 割が自社で運行している。
- ・約 7 割の宿泊施設事業者が鉄道からの二次交通の確保を最も必要な観光振興策としている。

公共交通の課題

課題 1
住民に寄り添い、住民の日常生活を支える公共交通ネットワークが必要

課題 2
利用実態・移動ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上が必要

課題 3
まちづくり・観光振興と連携した公共交通事業の展開が必要

課題 4
将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通事業の確立が必要

公共交通の課題

課題1 住民に寄り添い、住民の日常生活を支える公共交通ネットワークが必要

- ・村内に高校がなく、買い物先や医療施設など日常生活の目的施設が少ない本村では、住民の日常生活において喜多方市や猪苗代町の隣接市町への長時間をかけた広域的な移動が不可欠である。
- ・村内においても、居住地や目的施設が広く点在している本村においては、徒歩圏での日常生活は成立しにくい。
- ・マイカー移動できない児童生徒や高齢者などの日常生活は、公共交通が必要不可欠となっている。
- ・路線バスとコミュニティバス、スクールバスで住民の日常生活の足を確保しているが、バス停にアクセス可能な人口は約 82.9%であり、交通空白地域が存在し、全ての村民に均等な公共交通を提供している状況ではない。
- ・住民が今後も本村に定住し続けられるために、住民の日常生活を支える公共交通ネットワークが必要である。

課題2 利用実態・移動ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上が必要

- ・人口規模から村内の交通需要に限られる本村においては、限られる運行本数で小中高生の通学を優先した運行ダイヤとしているが、一方で、買い物や通院などで移動する住民などからは、運行時間帯や運行本数に対する住民の不満がみられる。
- ・路線バス沿線以外に居住する住民の日常生活の足としてコミュニティバスを運行しているものの、路線バスとの接続が円滑ではない状況も見受けられる。
- ・利用の多い目的施設への利用の多い時間帯での公共交通サービスを向上するとともに、利用の少ない施設・時間帯について運行効率化に向けた検討が必要になっている。

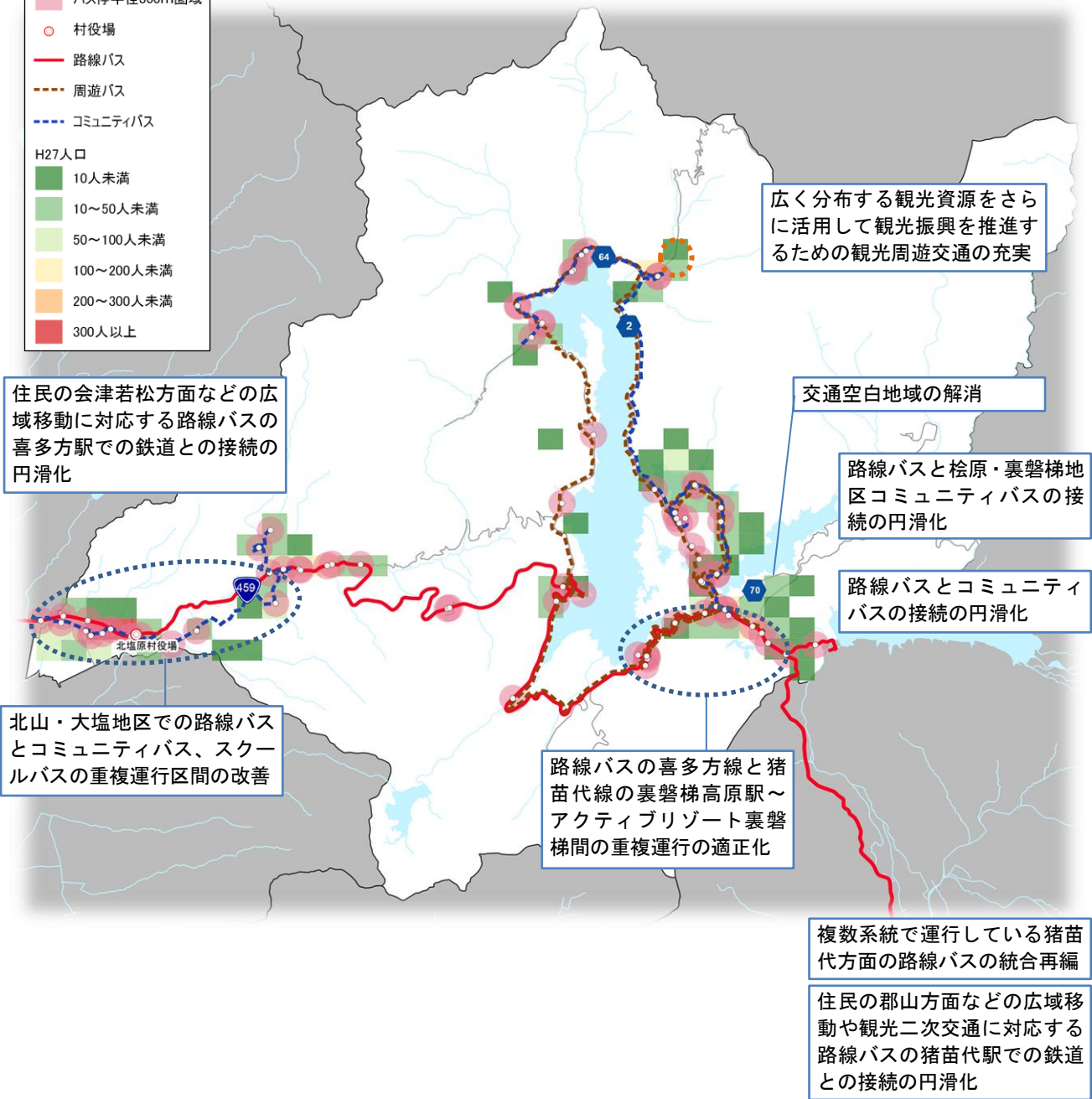
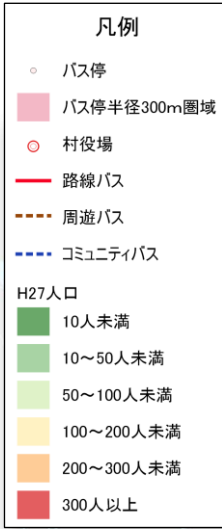
課題3 まちづくり・観光振興と連携した公共交通事業の展開が必要

- ・本村は国立公園の貴重な自然資源を有し年間 266 万人が訪れる観光地であり、第 5 次総合振興計画でも交流をまちづくりのベースに位置づけて取り組んでいるが、近年、観光客は減少している。
- ・路線バスは、観光拠点地区である裏磐梯地区の両端を起終点にすることによりアクセスの利便性を高めるとともに、代表的観光資源である五色沼自然探勝路の利用者へのサービスを提供している。
- ・しかし、観光客の本村へのアクセスでは、小中学生の通学を中心に設定しているため、鉄道や高速バスで猪苗代駅に到着してから本村までの待ち時間が多くなる傾向です。また、本村に到着してからも五色沼自然探勝路の利用者への運行は時間間隔が一定ではなく、観光周遊バス「森のくまさん」が運行しているものの周遊やトレッキングを十分に楽しめる状況にはありません。
- ・裏磐梯ビジターセンターをはじめ裏磐梯地区の観光まちづくり施設を有効活用しつつ、まちづくり・観光振興と連携した公共交通ネットワークを構築することが必要である。

課題4 将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通事業の確立が必要

- ・将来的に広い範囲に薄く分布する人口規模を見据えた公共交通の維持・確保が必要である。
- ・路線バスの運行経路は、本村の道路網と沿道の住居や各種施設の張り付きの状況から、大きく見直すことは困難である。
- ・基幹軸となる路線バスについては、利用実態・移動ニーズを踏まえた運行区間や運行時間帯の見直しを行い、それと連携した支線であるコミュニティバスの運行の見直し、場合によっては、新たな公共交通機関の導入を検討し、効率的な公共交通事業を展開することが必要である。
- ・ただし、本村の人口減少や居住地の点在は抜本的な解決は困難であり、財政がさらに厳しくなることが予想される中、今後も住民の公共交通需要の低下とサービスの維持を前提に財源負担を軽減し持続可能な公共交通事業を確立する必要がある。

■北塩原村の公共交通の課題箇所

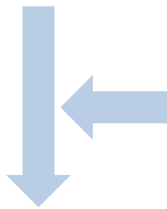


7. 基本方針と目標

第5次北塩原村総合振興計画に示すビジョン「夢・結・業・誇・交流」の実現に貢献し、総合振興計画における公共交通分野の方針「生活に寄り添う交通網の整備」、「生活路線バスの運行、利活用の推進」、「コミュニティバスの運行、利活用の推進」に基づき公共交通網を形成することを目指し、公共交通を取り巻く課題を踏まえて、北塩原村地域公共交通網形成計画の基本理念、方針および計画期間の目標を設定します。

7-1 基本理念と方針

第5次北塩原村 総合振興計画	ビジョン	夢・結・業・誇・交流
	公共交通分野 の方針	生活に寄り添う交通網の整備
		生活路線バスの運行、利活用の推進 コミュニティバスの運行、利活用の推進



北塩原村の 公共交通の 課題	<ol style="list-style-type: none"> 1 住民に寄り添い、住民の日常生活を支える公共交通ネットワークが必要 2 利用実態・移動ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上が必要 3 まちづくり・観光振興と連携した公共交通ネットワークの構築が必要 4 将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通事業の確立が必要
----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

北塩原村地域公 共交通網形成計 画の基本理念	<p align="center">交通・交流・環境の地域課題を包括的に解決しつつ 住民の日常生活を支える持続可能な公共交通網を目指す</p> <p>人口と都市施設が分散しており移動手段が不可欠な本村において、公共交通網が住民の日常生活を支えるとともに、本村の地域経済を支える観光振興に役立ち、同時に国立公園の環境を良好な状況に保全・活用に役立ち、地域課題を包括的に解決する地域の装置となり、それが持続されることが、本村の持続可能なまちづくりと好循環をもたらすことを目指します。</p>
------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

方針 1	住民に寄り添い、日常生活を支える公共交通の持続的提供
目標 1-1	住民生活と観光振興を支える広域交通の維持・充実
目標 1-2	だれでもが利用できる地域内交通の維持・充実
方針 2	利用実態・移動ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上
目標 2-1	需要に応じたサービス水準の確保
目標 2-2	利用者の視点での利用環境の改善
方針 3	まちづくり・観光振興に貢献する公共交通の構築
目標 3-1	まちづくり拠点となる交通拠点の形成
目標 3-2	観光拠点地区を中心とした観光交通体系の構築
方針 4	将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通事業の確立
目標 4-1	公共交通需要の喚起と利用促進
目標 4-2	官民が連携し双方に効果のある事業方策の導入

7-2 方針と目標

公共交通の課題解決に向けた方針と計画期間における目標を設定します。

方針1 住民に寄り添い、日常生活を支える公共交通の持続的提供

だれでも、どこに住んでいても、いつまでも、自家用車に頼らず住民が、通勤・通学、通院、買い物できる移動手段として交通共通を提供し続けます。

目標 1-1 住民生活と観光振興を支える広域交通の維持・充実

路線バスにより、喜多方市と猪苗代町などへの住民の日常の移動と、観光客の本村へのアクセスや周遊を維持し充実させます。

目標 1-2 だれでもが利用できる地域内交通の維持・充実

コミュニティバスや多様な交通手段を提供し、路線バス沿線以外に住む住民の移動手段を確保することや、公共交通空白地域を解消することを目指します。

方針2 利用実態・移動ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上

通勤・通学、通院、買い物における住民の移動実態とニーズや観光客の観光行動を踏まえて、できるだけ多くの住民や観光客が利用しやすい公共交通を運行します。

目標 2-1 需要に応じたサービス水準の確保

公共交通の運行を住民の日常生活のパターンや時間帯に応じたルートやダイヤ、システムとすることにより利便性を向上します。

目標 2-2 利用者の視点での利用環境の改善

高齢者や障害のある人、はじめて公共交通を使う人などにも使いやすく、わかりやすい公共交通を目指します。

方針3 まちづくり・観光振興に貢献する公共交通の構築

本村の上位計画や関連計画と整合・調整を図り、本村の将来像の達成に貢献する公共交通網を構築します。

目標 3-1 まちづくり拠点となる交通拠点の形成

住民同士、住民と観光客、観光客同士が交流し、本村のまちづくりを促進する交通拠点を形成します。

目標 3-2 観光拠点地区を中心とした観光交通体系の構築

観光客が集中する裏磐梯地区を中心として、観光周遊バスや多様な交通により、観光客が円滑に移動できる観光交通体系を構築します。

方針4 将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通事業の確立

人口減少、少子高齢化が進行や外国人観光客の増加など、公共交通の需要の変化を見据えつつ、需要の変化にも対応して公共交通事業を持続していきます。

目標 4-1 公共交通需要の喚起と利用促進

公共交通のメリットや公共交通を維持することの必要性など、住民の公共交通に対する意識を高めるとともに、インバウンド等の取りこぼしている需要へ対応して利用を促進します。

目標 4-2 官民が連携し双方に効果のある事業方策の導入

行政と交通事業者、観光事業者、地域などの官民連携や、交通・福祉・医療・観光・物流などの分野間連携により、双方に効果のある事業方策の導入に努めます。

7-3 公共交通の役割分担と交通拠点

本村のビジョンの実現および公共交通の方針に向けては、基盤となる公共交通が将来的にも持続可能なものであることが求められます。

このため、様々な公共交通の役割分担を明確にしながら、それらを「適材適所」で有機的に組み合わせることで、効果的かつ効率的で持続性の高い公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

まちづくりの視点を踏まえると、本村の公共交通に求められる役割は大きく以下の3つに区分され、それぞれの公共交通の役割を念頭に置きつつ、効果的で利便性の高い公共交通サービスの実現を図ります。

表 公共交通の区分と役割分担

区 分	役 割	交通機関
■ 基幹交通 (市町村間・地域間連携の基幹軸となる公共交通)	市町村間を跨いだ広域的な移動や地域間の連携・交流を支え、村民の生活を支える役割を担うとともに、観光客のアクセスや移動を担う基幹軸となる公共交通	路線バス(地域間幹線・域内)
■ 地区交通 (山間部の集落などから拠点地区や基幹軸への移動を支える公共交通)	山間部の集落などから拠点地区へのアクセスの確保や基幹軸となる路線に接続する移動手段として、それぞれの地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う公共交通	コミュニティバス スクールバス タクシー
■ 観光交通 (観光客の移動を支える公共交通)	公共交通で来訪する観光客のアクセスの確保や本村内での観光周遊を担う公共交通	路線バス(地域間幹線・域内) コミュニティバス 観光周遊バス

表 交通拠点の設定

区 分	役 割	交通拠点
■ 中心交通拠点	基幹交通や地区交通、観光交通の多くが乗り入れ、各公共交通が結節する村内の中心的な交通拠点	五色沼入口観光プラザ
■ 地区交通拠点	各地区における基幹交通と地区交通の乗り継ぎの拠点	裏磐梯高原駅 道の駅裏磐梯 小野川湖入口 北塩原村役場 など

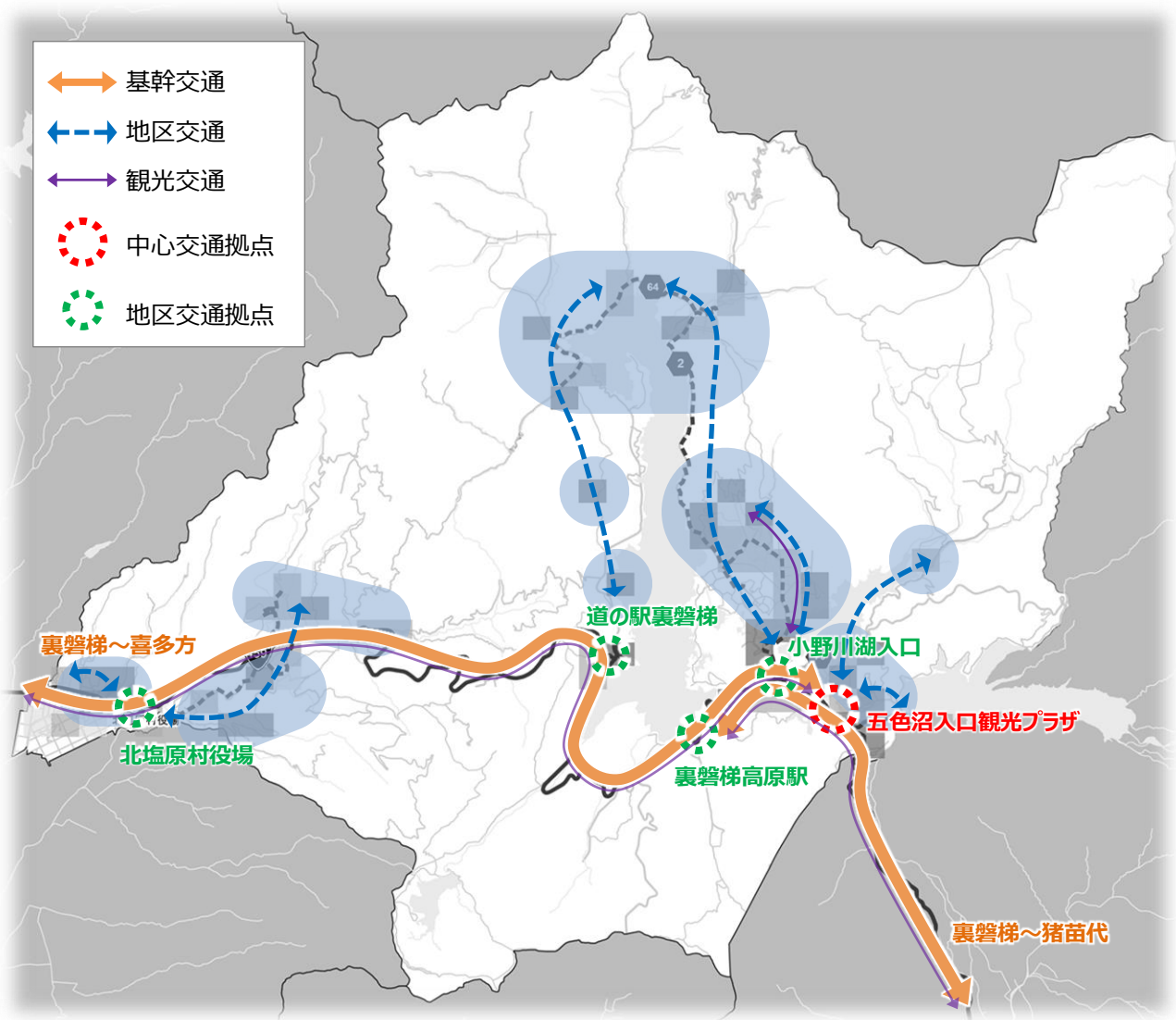
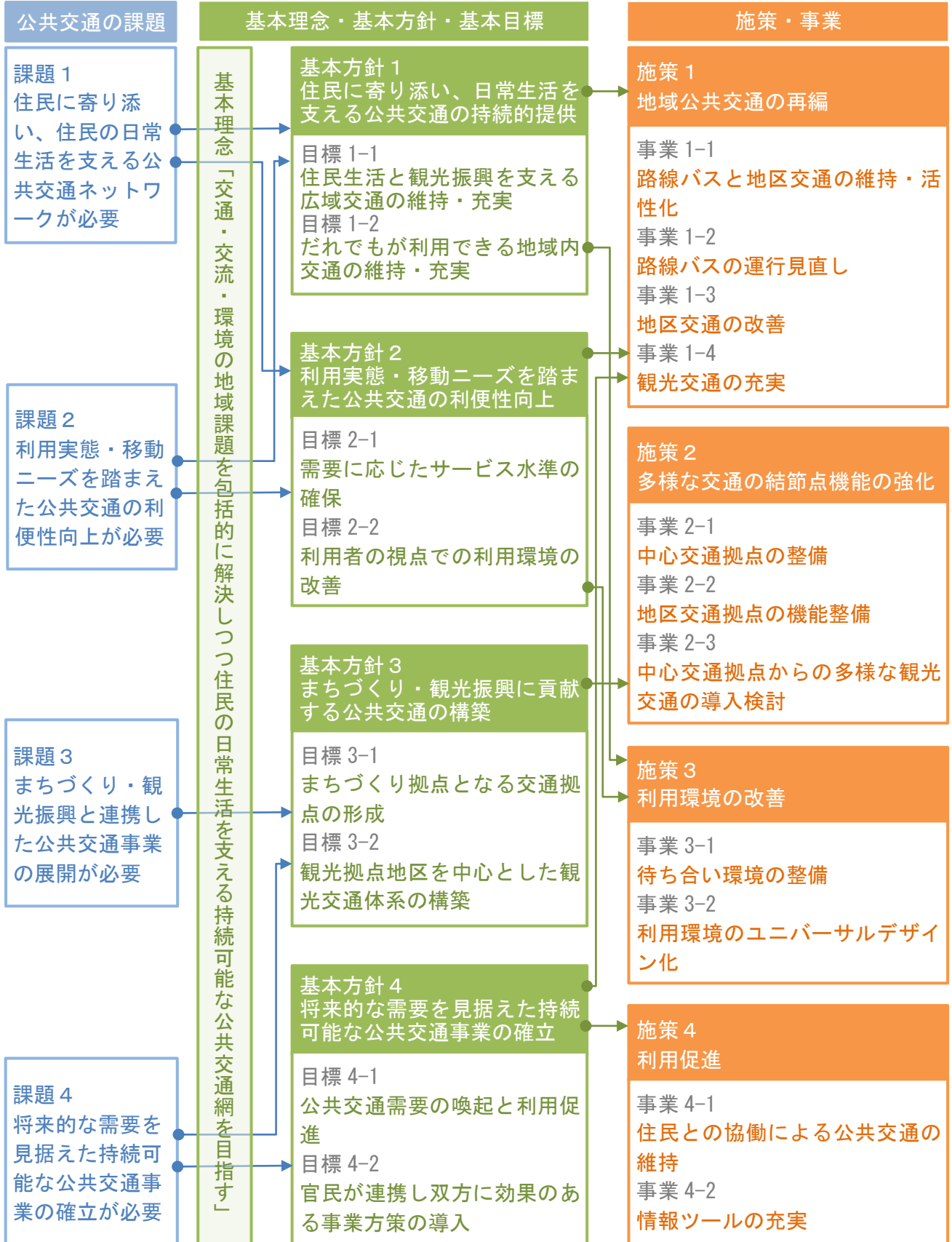


図 北塩原村地域公共交通ネットワークの将来イメージ

8. 目標達成のための具体施策

8-1 施策体系

目標を達成するため、計画期間内に以下の施策を展開します。



8-2 施策1 地域公共交通の再編

事業1-1 路線バスと地区交通の維持・活性化

本村の公共交通は、隣接市町との地域間を結ぶ路線バスと、地域内の地区と地区及び地区と路線バスを結ぶ地区交通のコミュニティバスで骨格を成しています。

路線バスとコミュニティバスとも、住民の生活に不可欠な存在ですが、公共交通事業としては財政負担を続けなければ維持できない状況にあり、利用促進や運行の効率化とともに、コストの削減が必要です。なお、住民の64.1%が財政負担しても公共交通の運行を維持・向上すべきとする意向です。

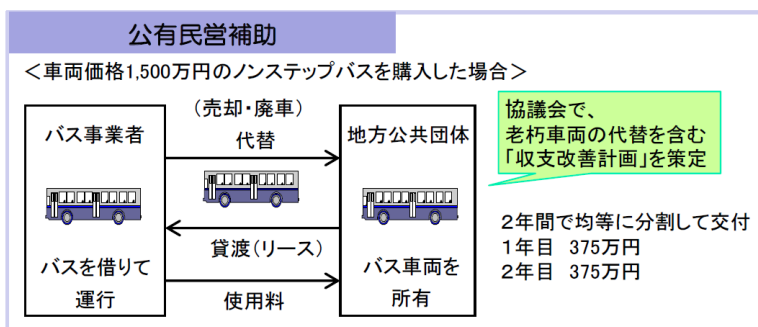
一方、豪雪地帯である本村では融雪剤の散布の影響による錆など車両の傷みが早く、日々の維持費が膨らんでいるとともに、車両が老朽化しており、交通事業者だけでは解決できない状況にあります。

このように、本村において、車両の更新は、地域公共交通を維持する上で重要な課題であり、地域公共交通確保維持事業の活用などにより維持・活性化を目指します。

主な取り組み

- 路線バス及びコミュニティバス路線について、老朽化して更新が必要な車両について、地域公共交通確保維持事業で新車両を導入して公有民営により運行します。
- 車両の導入に当たっては、高齢化に対応した低床車両やユニバーサルデザイン（UD）対応車両などのバリアフリー車両や、国立公園として環境負荷の少ない車両、需要規模に適し小型車両などの導入を検討します。

■地域公共交通確保維持事業(車両購入に係る補助)の概要



■地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業の概要

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業			
	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達(支援の最終段階)
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック

事業 1-2 路線バスの運行見直し

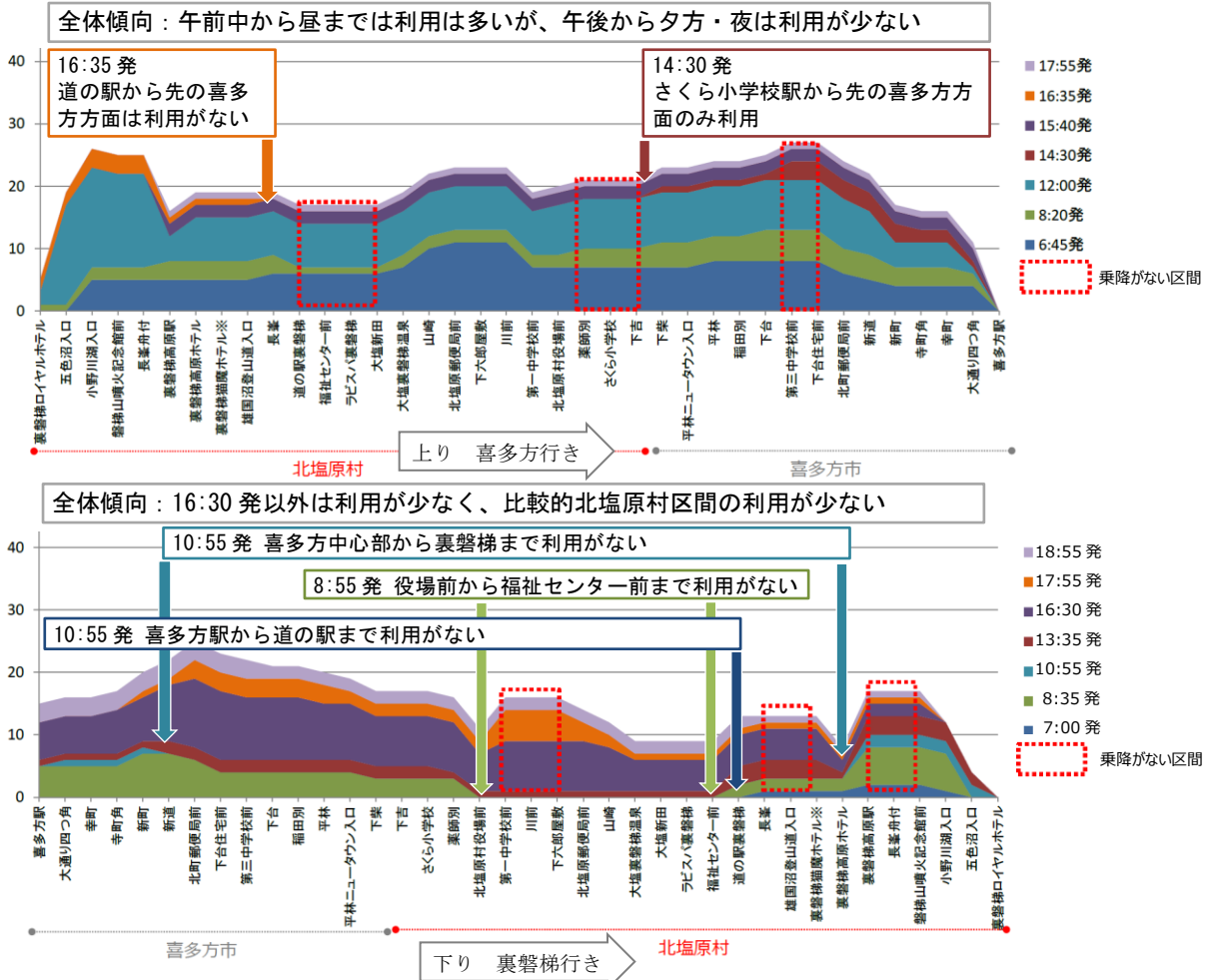
本村の日常生活では、隣接市町への広域的な移動と村内の拠点地区への移動が不可欠であり、利用実態やニーズと事業性を踏まえつつ、隣接市町や交通事業者と調整しながら地域公共交通再編事業を活用して維持・確保を目指します。

また、本村の地域経済を支えている観光によるまちづくりを活性化するため、鉄道との接続や隣接市町の観光振興との連携も考慮しつつ、公共交通によるアクセス性の向上を目指します。

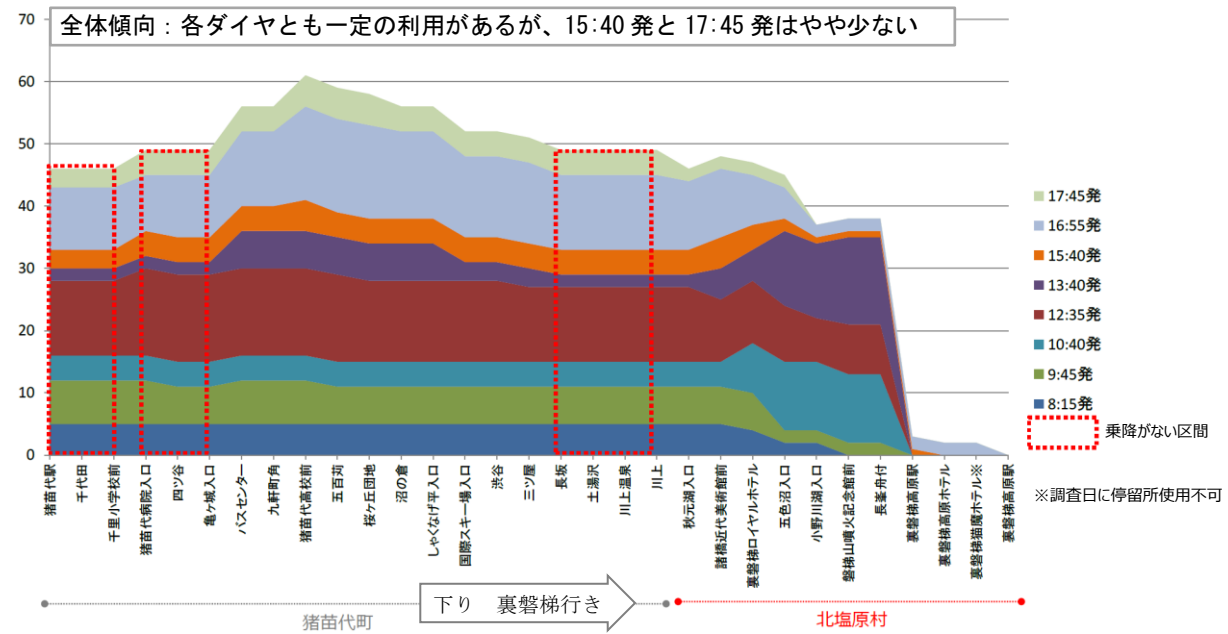
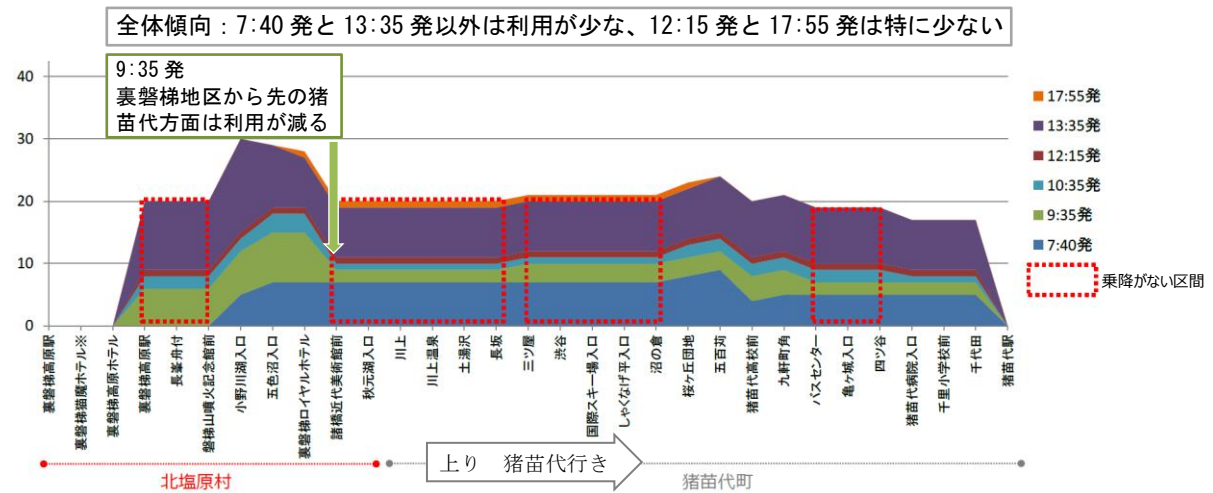
主な取り組み

- 利用者の行動特性や移動需要、既存の路線バスの利用実態を踏まえ、路線バスの路線・ダイヤ調整により、村内から隣接市町、隣接市町から村内へのアクセス性向上を図ります。
- 本村の路線バスは、喜多方市と猪苗代町を本村と結ぶ路線とすることは変更困難が前提であり、村内起終点・運行区間の妥当性、住民の目的別移動時間帯への対応、利用が少ない時間帯の他の時間帯への切り替えなど、運行ダイヤの見直しを検討します。
- 小中高生の通学利用を優先しつつ、住民の通院・買物・通勤の利用、隣接市町からの通勤利用、猪苗代駅での円滑な鉄道接続を踏まえて、それらの利用者が極力混乗して効率的に輸送できる見直しを、コミュニティバスとの接続や交通事業者の運行体制に配慮して行います。
- 複数の系統に分かれている猪苗代線は、路線の見直しと合わせて地域間幹線系統の同一系統（みなし系統）として統合を図ることで持続性を高めます。

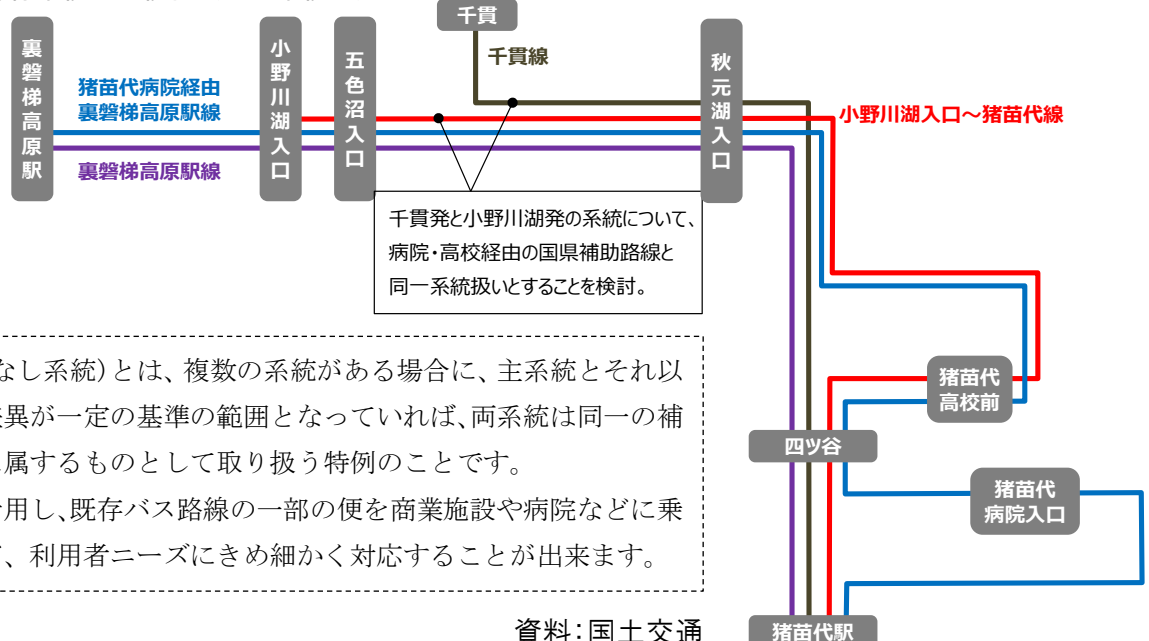
■喜多方線の車内乗車人数にみる乗車人数が少ないダイヤ



■猪苗代線（病院経由）の車内乗車人数にみる乗車人数が少ないダイヤ



■地域間幹線系統への統合（同一系統化）のイメージ



同一系統（みなし系統）とは、複数の系統がある場合に、主系統とそれ以外の系統の差異が一定の基準の範囲となっていれば、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う特例のことです。
この特例を活用し、既存バス路線の一部の便を商業施設や病院などに乗り入れるなど、利用者ニーズにきめ細かく対応することが出来ます。

資料：国土交通

事業 1-3 地区交通の改善

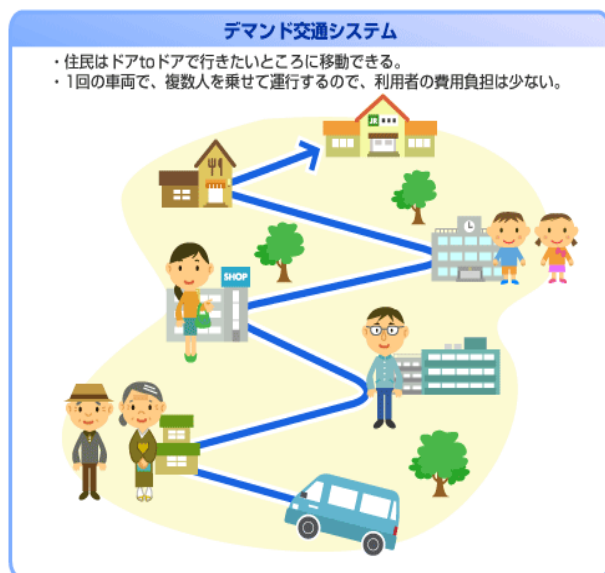
路線バス沿線以外の少ない需要の地区の移動を担っているコミュニティバスについては、利用実態やニーズと事業性を踏まえつつ、さらに公共交通空白地域の解消を目指し、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)を活用して維持することを基本とします。

また、点在する公共交通空白地域を解消しつつ、効率的な公共交通事業を維持・確保するため、予約制の導入やタクシーチケットの配布、現在無償の運賃の有償化、自家用有償運送の導入、小型車両の導入など、地区の実情に適した運行方法を検討します。

主な取り組み

- 現状の公共交通の利用が不便な地域(バス停から遠いなど)においては、コミュニティバスの運行経路の見直しや他の交通サービスへの切り替えなども含めて検討します。
- 小・中学生の通学手段となっている路線においては、スクールバスとの役割分担も含めて、維持・活用を検討します。
- コミュニティバスの利用実態やニーズを踏まえた運行の見直しを基本に検討しますが、コミュニティバスではカバーしきれない小さな需要に対応するため、予約制のデマンド交通の導入やタクシーチケットの配布、住民の自主的なタクシー相乗りの促進を検討します。
- 現在、コミュニティバスは無料で運行しており、厳しい財源状況を鑑み、一定の利用者負担を検討します。

■デマンド交通の導入イメージ



資料:全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会

■デマンド交通の導入パターン

パターン	概要
定時定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートを定めて運行し、停留所で乗降 ・ 運行時間帯も設定されており利用者がいない場合は運休 ・ 通常の路線バスとほぼ同様の運行形態で予約が必要な方式
区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートを定めずエリアを運行し、乗降ポイントと目的地の連絡が必要 ・ ドア to ドアのサービスのため、サービスレベルは高い ・ 対象エリアが限定されるため、乗り継ぎが必要
迂回運行型	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートの一部が予約専用ルートで、予約を受けた場合に限り、デマンドルートを経由 ・ 迂回運行が発生するため、待ち時間・所要時間が変化 ・ 定時定路線型に比べ、サービスレベルは高い

■タクシーチケット・グループタクシーの導入イメージ



・ バス停まで遠く、歩くことが困難な高齢者等が気軽に外出できる機会を創出するために、既存の交通資源であるタクシーの活用を検討

・ 規定料金で一定の場所まで移動することが出来るタクシーチケットの配布やグループでの相乗りによりお得に利用できる仕組みづくり、デマンド型交通の運行などの様々な施策から各地域に適したやり方を検討し展開する

■地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)

補助内容

<p>○ 補助対象事業者 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者 又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会</p> <p>○ 補助対象経費 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額</p>	<p>経常費用</p> <p>補助対象経費</p> <p>経常収益</p> <p>欠損</p> <p>＜補助対象経費算定方法＞ 経常費用 (事業者のキロ当たり経常費用 × 系統毎の実車走行キロの実績) － 経常収益 (系統毎の運送収入、運送雑収 及び営業外収益の実績)</p>	<p>○ 補助率 1/2</p> <p>○ 主な補助要件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること ・ 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること ・ 新たに運行又は公的支援を受けるものであること ・ 乗車人員が2人/1回以上であること(定時定路線型の場合に限る。) ・ 経常収益が経常費用に達していないこと
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

資料：国土交通省

本村の地域経済において観光は重要な産業であり、年間 266 万人、人口換算で人口の 2 倍を超える観光客が関東地方などから訪れ、年間 30 万人以上の宿泊客が公共交通を利用してると推察される本村においては、観光交通の充実や観光客への快適な移動手段の提供は観光振興を支える重要な課題です。

現状では、路線バスや桧原湖を周遊する観光周遊バス「森のくまさん」の運行、コミュニティバスの観光客利用促進などで対応しているものの、観光のアクセスや周遊は十分ではなく、観光事業者からも観光交通の充実が強く求められています。

公共交通での本村へのアクセスを円滑にするとともに、村内に広く存在する観光対象をネットワークし、観光行動に適するより快適で便利な観光交通の充実を目指します。

主な取り組み

- 猪苗代駅で鉄道に円滑に接続して本村にアクセスするとともに、猪苗代町と喜多方市との広域観光ルートの利用を促進できるように、路線バスのダイヤを見直します。
- 村内の観光周遊を促進するため、観光周遊バス「森のくまさん」とコミュニティバスの運行を路線バスとの接続を含めて見直すとともに、双方の利用状況や運営状況を踏まえて、連携・統合などを検討します。
- 約 4 割の宿泊施設が猪苗代駅などまで送迎バスを運行しており、宿泊施設事業者の負担軽減と交通資源の有効活用、観光客へのサービス向上のため、路線バスの有効活用や送迎の共同運行、観光周遊との連携などについて、観光事業者等を交えて検討します。
- 冬期以外の本村の主な観光コースでは、五色沼自然探勝路を歩き公共交通で戻るなど、徒歩と公共交通を組み合わせることが求められ、現状では路線バスや周遊バスで対応していますが、観光客の利便性を高めるためには、路線バスや周遊バスにレンタサイクルや多様な交通手段を組み合わせることを検討します。

8-3 施策2 多様な交通の結節点機能の強化

事業2-1 中心交通拠点の整備

本村の路線バスは、裏磐梯高原駅とアクティブリゾーツ裏磐梯を起終点として、その間は喜多方線と猪苗代線が重複して運行して、五色沼自然探勝路利用者の往路・復路の片方向の利用にも対応し、観光周遊バスもその区間で乗降できます。一方、桧原・裏磐梯地区コミュニティバスの起終点の裏磐梯小・中学校はその間にある路線バスの小野川湖入口で乗り継ぎが可能です。

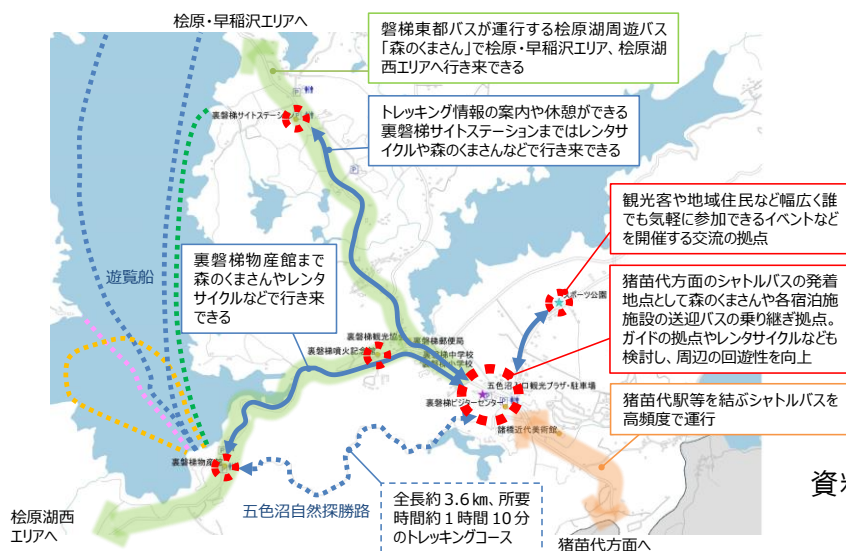
しかし、住民の路線バス間の乗換や路線バスとコミュニティバスの乗換における待合環境がなく、荒天時には苦痛を与えており、観光客にとっては、本村の観光のスタート地点が不明確な状況にあります。

このような状況から、本村の顔として、村内外の交流の基地となる、さまざまな公共交通が集まる中心交通拠点の整備を進め、そこを中心とした公共交通の運行体系の見直しを進めます。

主な取り組み

- 五色沼自然探勝路の入口、桧原・裏磐梯地区コミュニティバスの起終点の裏磐梯小・中学校、磐梯朝日国立公園裏磐梯ビジターセンターに近い五色沼入口観光プラザ・駐車場を中心交通拠点とします。
- 裏磐梯地区まちづくり活動推進事業での検討結果を参考に、交通拠点として、既存施設の活用や乗換情報・観光情報提供、待合休憩など、ハード・ソフトの両面から検討を進めます。

■五色沼入口観光プラザ・駐車場整備の基本的方向



資料：裏磐梯地区まちづくり活動推進事業報告書

事業2-2 地区交通拠点の機能整備

桧原地区と北山・大塩地区での地区交通の利用拠点として、役場や郵便局、商店などの既存施設を活用した地区交通拠点の機能整備を進めます。

主な取り組み

- 待合環境を整備するとともに、住民の交流を促進する場として整備を進めます。

事業 2-3 中心交通拠点からの多様な観光交通の導入検討

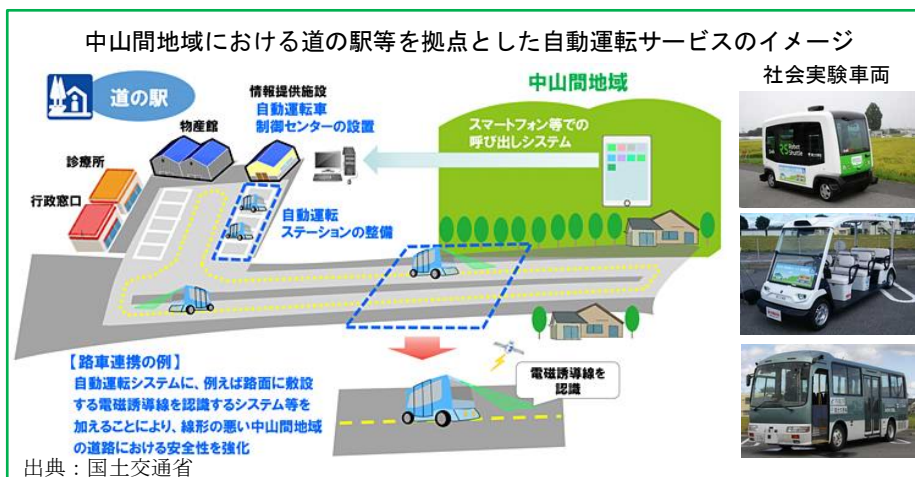
五色沼自然探勝路利用者の往路・復路は、裏磐梯高原駅～五色沼入口間の路線バスが概ね1時間間隔で対応していますが、ピーク時には満員で乗車できない状況も発生しています。

観光客が自由に村内を観光できるように、中心交通拠点からのレンタサイクルや自動運転交通などの多様な観光交通の導入を検討します。

主な取り組み

- 裏磐梯地区まちづくり活動推進事業での検討結果を参考に、レンタサイクルの導入を検討します。
- 裏磐梯地区の観光周遊、特に五色沼自然探勝路利用者の往路・復路の片方向の利用に自動運転車両を導入することを検討します。

■自動運転車両の導入のイメージ



8-4 施策3 利用環境の改善

事業3-1 待ち合い環境の整備

裏磐梯高原駅などいくつかのバス停では、待ち合い施設が整備されていますが、多くのバス停では整備されていません。豪雪地帯でもある本村においては、荒天時には利用者に苦痛な状況となっており、待ち合い環境の整備を進めます。

主な取り組み

- 交通拠点の設定などに関連して、交通事業者と連携し、待ち合い環境の整備や機能改善・拡充を進め、安心して快適に利用できる環境の確保を図ります。
- 主要なバス停等において、上屋やベンチなどの設置や既存の施設の屋内空間などを活用した待ち合い環境の確保を図ります。
- 交通拠点の設定などに関連し、可能な場合においては、さまざまな機能（公共・商業など）と複合したバス待ち環境を検討します。
- 特に本村においては冬期の利用に配慮した待ち合い環境の整備・機能改善を検討します。

事業3-2 利用環境のユニバーサルデザイン化

今後も本村の高齢化は進み、高齢化率が高まるだけでなく、当面は老年人口が増加することが予測されます。また、全国で高齢化は進み、本村を訪れる観光客も高齢化します。

高齢者や障がいのある人への対応のみならず、妊婦、傷病者、訪日外国人旅行者などへの対応も含めて、誰もが利用しやすい環境整備を進めます。

主な取り組み

- 待ち合い環境や車両のユニバーサルデザイン化を進めます。
- 運行情報の表示は、ピクトグラムの活用など、訪日外国人などにも分かりやすい表記方法とします。

8-5 施策4 利用促進

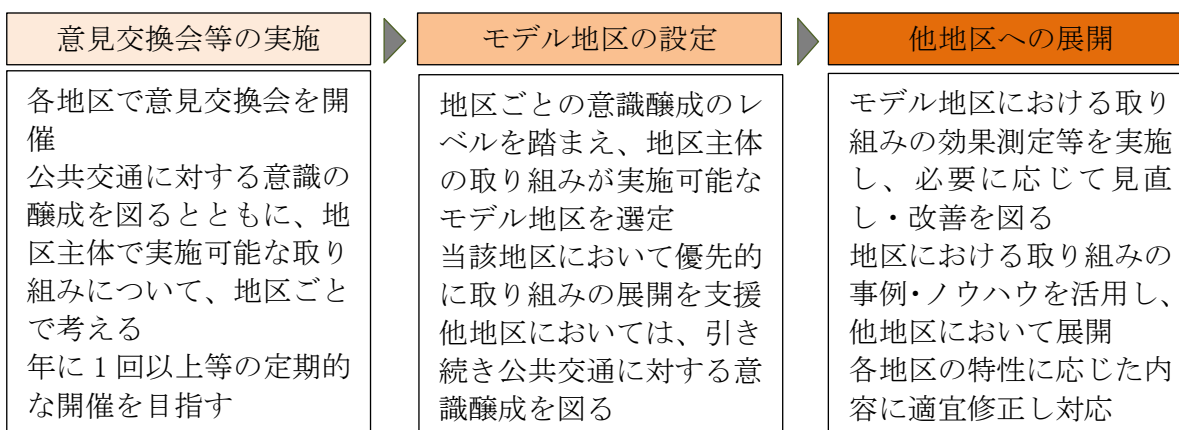
事業4-1 住民との協働による公共交通の維持

公共交通を将来にわたって維持していくため、住民の公共交通に対する意識を醸成し、住民と協働できることについてはともに公共交通事業に取り組みます。

主な取り組み

- 過度な自動車依存から公共交通への利用転換を促すモビリティマネジメントに取り組みます。
- 住民の意見や意識を具体的な公共交通利用や運営への参画につなげるため、住民の公共交通に対する意見・要望を把握するアンケートや意見交換会の実施を検討します。
- 地域ごとの公共交通に対する意向などを把握しつつ、意識が醸成されている地域を抽出・モデル地域に設定し、具体的な取り組みを進めます。

■地域と協働した取り組みの進め方（例）



■他自治体で実施されている地域との協働による取り組みの例

項目	概要
地域が主体となった交通サービスの導入	地域・自治会が中心となり、村や企業の協力のもと、交通事業者に委託しサービスを展開
路線バスの利用促進協議会の立ち上げ	路線バスの利用促進に向けた協議会を立ち上げ、施策・事業等を検討・実施
住民・地域で協力金等を供出	自治会の各世帯による回数券の購入や協力金等を募り、運営費の一部として賄う
公共交通サポーター制度の導入	年会費数千円を支払い、乗車運賃を割引し、公共交通利用を促進
既存施設を待合施設として活用	商店やコンビニ、民家の軒下等を活用した待ち合い環境の整備
地域住民によるバス停の環境改善	各自治会等でバス停の清掃や除雪、ベンチの設置などのボランティア活動を実施
利用促進イベント等へ主体的な参加	利用促進イベントへの参加や運営側としての参画など、主体的に係る
公共交通の改善に向けた検討会等へ参加	公共交通に関するシンポジウムや改善検討会に参加し、一緒に検討を進める
公共交通の意見交換会に参加	公共交通に関する困りごとを利用者の立場から意見・要望として述べる

※一般的に上位の項目ほど地域との協働レベルが高い取り組み

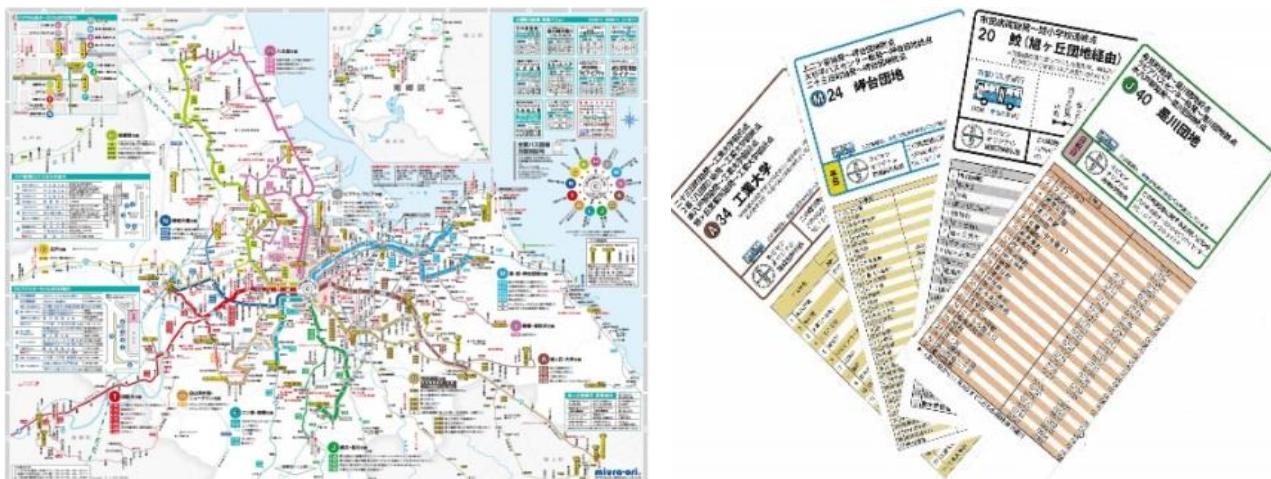
事業 4-2 情報ツールの充実

誰もが利用しやすい公共交通を目指し、わかりやすく、使いやすい情報ツールを作成・配布します。

主な取り組み

- バスの運行経路や主要な目的地などを示したバスマップや時刻表などの情報ツールを作成し、公共交通の運行情報の周知を図ります。
- バスマップ・時刻表は経路やダイヤの見直しに合わせて更新する必要があるため、交通事業者と連携・調整を図りながら適宜見直しを行います。
- 外出時での利用を想定し、持ち運びができるサイズとし、通常サイズに加えて、手帳に挟める程度のミニサイズの作成も合わせて検討します。

■青森県八戸市の情報ツールの例（左：「バスマップはちのへ」、右：「路線別時刻表」）



9. 事業化方策の検討

9-1 実施主体と役割、並びに関係する分野との連携

本計画を推進するためには、「行政」、「交通事業者」、「住民」の三者がそれぞれの役割を確認しつつ、連携しながら一体となって計画目標の達成に向けて継続的に取り組むことが重要です。

また、本村においては、観光など公共交通に関係する分野と連携した取り組みを進めることで、公共交通分野で進める取り組みと他分野で進める取り組みが相乗的に効果を発現し、より効果的に推進されることが期待されます。

■実施主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
行政	・全体コーディネート（関係機関や周辺市町との協議・調整） ・最低限の交通サービスを保障し・維持する
交通事業者	・基幹軸や地区路線等の運行を担い、村民の移動を確保する
住民	・サービスを受けるだけでなく、公共交通を支えるために取り組む

■関係する分野との連携

分野	連携の考え方
まちづくり	○分散している都市機能と居住地を公共交通でネットワークすることで、都市機能の発揮と居住地としての快適性を向上 ○公共交通の沿線に人口集積を図ることで公共交通と都市機能、生活基盤の持続性を向上
福祉	○高齢者等も利用しやすい環境（車両・待合環境等）の充実を図るとともに、利用するきっかけとなる仕組みづくりを検討する ○免許返納支援制度の周知・広報などにより、公共交通への利用転換に向けた取り組みを進める
教育	○通学などでの利用しやすさを可能な限り考慮した上で、経路・ダイヤの見直しを行う ○現在、通学に利用されているバス路線を適正に維持・確保する
観光	○住民の生活交通としての役割を基本としながらも、観光拠点への接続や交通機関同士の接続など、二次交通としての役割を検討する ○住民だけではなく、観光客等にも分かりやすい案内・情報等の発信 ○公共交通を利用した観光周遊ルートの案内や、公共交通と連携した取り組みについて検討する

9-2 計画の評価・推進方法

本計画の評価・推進にあたっては、PDCA サイクル（「計画⇒実施⇒検証⇒改善」の循環検討手法）の考え方にに基づき、計画・実施・検証・改善を行います。

なお、令和2年度以降に本計画に基づく地域公共交通再編実施計画を策定して詳細な運行計画を調整・決定して実施します。

計画の評価・推進にあたっては、北塩原村地域公共交通会議に諮りながら進めます。

9-3 目標値の設定

目標の達成状況を評価・検証するため、評価指標の目標値を設定します。

■評価指標及び目標値の設定

方針	目標	評価指標	方向性	現状値	目標値
方針1 住民に寄り添い、日常生活を支える公共交通の持続的提供	目標1-1 住民生活と観光振興を支える広域交通の維持・充実	路線バスの年間利用者数	維持	97,175人	97,000人
	目標1-2 だれでもが利用できる地域内交通の維持・充実	公共交通カバー率	増加	82.9% (2019年度)	90.0%
方針2 利用実態・移動ニーズを踏まえた公共交通の利便性向上	目標2-1 需要に応じたサービス水準の確保	コミュニティバスの年間利用者数	維持	9,244人 (2018年度)	9,000人
	目標2-2 利用者の視点での利用環境の改善	公共交通に関する不満	減少	19.2%	18.0%
方針3 まちづくり・観光振興に貢献する公共交通の構築	目標3-1 まちづくり拠点となる交通拠点の形成	交通拠点における利用者数	増加	106人	120人
	目標3-2 観光拠点地区を中心とした観光交通体系の構築	周遊バスの年間利用者数	増加	4,137人 (2018年度)	5,500人
方針4 将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通事業の確立	目標4-1 公共交通需要の喚起と利用促進	運賃補助申請者数	増加	全額助成 高齢者(障がい者) 延べ123人 半額助成 一般 延べ132人 (2018年度)	全額助成 高齢者(障がい者) 延べ160人 半額助成 一般 延べ150人
	目標4-2 官民が連携し双方に効果のある事業方策の導入	村の公共交通関連財政負担額	維持	52,271千円 (2018年度)	52,000千円

9-4 事業の実施主体とスケジュール

各事業の実施主体と本計画の計画期間（令和2～8年度）のスケジュールを設定します。

■施策の実施主体とスケジュール

施策	実施主体	スケジュール				
		R2	R3	R4	R5	R6
事業1-1 路線バスと地区交通の維持・活性化	・交通事業者 ・北塩原村	実施				
			評価・検証			
			見直し・改善			
事業1-2 路線バスの運行見直し	・交通事業者 ・北塩原村	実施				
			評価・検証			
			見直し・改善			
事業1-3 地区交通の改善	・交通事業者 ・北塩原村	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業1-4 観光交通の充実	・交通事業者 ・北塩原村 ・観光事業者	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業2-1 中心交通拠点の整備	・交通事業者 ・北塩原村	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業2-2 地区交通拠点の機能整備	・交通事業者 ・北塩原村	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業2-3 中心交通拠点からの多様な観光交通の導入検討	・交通事業者 ・北塩原村 ・観光事業者	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業3-1 待ち合い環境の整備	・交通事業者 ・北塩原村	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業3-2 利用環境のユニバーサルデザイン化	・交通事業者 ・北塩原村	実施準備		実施		
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業4-1 住民との協働による公共交通の維持	・交通事業者 ・北塩原村 ・住民	実施準備	実施			
				評価・検証		
				見直し・改善		
事業4-2 情報ツールの充実	・交通事業者 ・北塩原村	実施準備	実施			
				評価・検証		
				見直し・改善		

北塩原村地域公共交通網形成計画
資料編

(1) 北塩原村地域公共交通会議規約

(目的)

第1条 北塩原村地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26年法律第183号）の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

(交通会議の事務所)

第2条 交通会議の事務所は、福島県耶麻郡北塩原村大字北山字姥ヶ作3151番地に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 網形成計画の策定及び変更に関する事項
- (2) 網形成計画の実施に関する事項
- (3) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (4) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(委員)

第4条 交通会議の委員（以下「委員」という。）は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 北塩原村長
- (2) 北塩原村教育委員会教育長
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表
- (4) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表
- (6) 住民（又は利用者）の代表
- (7) 国土交通省東北運輸局福島運輸支局長が指名する者
- (8) 福島県会津地方振興局長が指名する者
- (9) 福島県喜多方建設事務所長が指名する者
- (10) 福島県猪苗代土木事務所長が指名する者
- (11) 福島県喜多方警察署長が指名する者
- (12) 福島県猪苗代警察署長が指名する者
- (13) 北塩原村商工会長が指名する者
- (14) 裏磐梯観光協会長が指名する者
- (15) その他交通会議の運営に関し必要と認められる者

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

3 補欠による委員の任期は、前任者の在任期間とする。

4 第1項第3号から第15号までに掲げる委員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、前条第1項第1号に規定する委員をもって充てる。
- 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(交通会議の運営)

第6条 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、その議長となる。

- 2 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。
- 3 交通会議の議事は、出席委員（代理人を含む。）の3分の2以上の同意により決する。
- 4 交通会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、交通会議の委員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(交通会議の幹事会)

第8条 交通会議は、第3条に掲げる協議を円滑に行うため、必要に応じて幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の設置及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議交通会議の事務局)

第9条 交通会議の業務を処理するため、事務局を北塩原村総務企画課に置く。

- 2 事務局の設置及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第10条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

- 1 この規約は、令和2年2月7日から施行する。
- 2 第4条第2項の規定にかかわらず、施行日以降に初めて選任された第4条第1項第2号から第14号に掲げる委員の任期は、令和3年3月31日までとする。

(2) 北塩原村地域公共交通会議委員名簿 (第4条第1項関係)

区分	団体等
北塩原村長	北塩原村
北塩原村教育委員会教育長	北塩原村教育委員会
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表	磐梯東都バス株式会社
一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者の代表	喜多方観光バス株式会社
	喜多方交通株式会社
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表	社団法人福島県バス協会
住民(又は利用者)の代表	北山行政区長会
	大塩行政区長会
	桧原行政区長会
	裏磐梯行政区長会
	さくら小学校PTA
	裏磐梯小学校PTA
	第一中学校PTA
	裏磐梯中学校PTA
北塩原村老人クラブ連合会	
国土交通省東北運輸局福島運輸支局長が指名する者	国土交通省東北運輸局福島運輸支局
福島県会津地方振興局長が指名する者	福島県会津地方振興局
福島県喜多方建設事務所長が指名する者	福島県喜多方建設事務所
福島県猪苗代土木事務所長が指名する者	福島県猪苗代土木事務所
福島県喜多方警察署長が指名する者	福島県喜多方警察署
福島県猪苗代警察署長が指名する者	福島県猪苗代警察署
北塩原村商工会長が指名する者	北塩原村商工会
裏磐梯観光協会長が指名する者	裏磐梯観光協会

委員以外の者(第6条第5項関係)

区分	団体等
地域間幹線系統沿線市町村	喜多方市
	猪苗代町

※オブザーバーとして会議出席を依頼

(3) 協議会開催スケジュールと協議事項

会議	開催内容	
2月7日	第1回 北塩原村地域公共交通会議	・北塩原村地域公共交通会議規約の制定について ・副会長の指名について ・北塩原村地域公共交通会議事務局規定の制定について ・北塩原村の公共交通の現状について ・平成31年度北塩原村地域公共交通網形成計画(素案)について
3月16日	第2回 北塩原村地域公共交通会議	・北塩原村地域公共交通網形成計画(案)について

(4) 調査の実施概要

1) 村民アンケート調査

①調査時期：令和元年8月実施

②調査概要

・村民の移動実態の把握、現行の公共交通に対する村民の意向や見直しの検討などを把握するためアンケート調査を実施する。

【対象者】村内在住の16歳以上の村民2,000人

【配布枚数】1,086枚

【回収枚数】499枚

【回収率】45.9%

2) 乗降調査

①調査時期：令和元年8月実施

②調査概要

・本村における路線バスの利用実態を収集するため、村内の路線バス全便について、路線別・時間帯別・バス停別の乗降実態を把握した。

【対象路線】路線バス、コミュニティバス

3) 交通事業者ヒアリング調査

①調査時期：令和元年5月、令和2年3月実施

②調査概要

・本村における公共交通事業者や庁内関係部署等を対象に、地域内交通の再編事業を検討するため、地域公共交通の利用状況、現状の運行ルート・ダイヤ・時間帯等の問題点・課題、見直し・改善ニーズを調査した。

【対象者】 広域路線バス（磐梯東都バス株式会社）
コミュニティバス（喜多方観光バス株式会社）

4) 村民グループインタビュー調査

①調査時期：令和元年3月実施

②調査概要

・地域公共交通網形成計画(案)に関する意見や日常生活における困りごとを把握するため調査した。

【対象者】 高齢者、免許返納者、高校生の保護者、送迎をしている主婦など

5) 北塩原村地域公共交通網形成計画（案）に関する意見公募（パブリックコメント）

①実施期間：令和2年3月16日（月）～令和2年3月27日（金）

②意見募集結果

・提出者・団体数 0件
・意見件数 0件

北塩原村地域公共交通網形成計画

発行日：令和2年3月

発行：福島県北塩原村総務企画課

〒966-0485

福島県耶麻郡北塩原村大字北山字姥ヶ作3151

TEL：0241-23-3111