

地域公共交通計画（網形成計画含む）への位置付け・検証

市町村名	①地域公共交通計画への記載（地域公共交通計画から抜粋）	②実証事業について、地域公共交通計画策定時（網形成計画含む）にどのような議論をして決定したか	③実証運行をどのように検証し、結果はどうなったか（未検証の場合は、今後の検証の方法等）
福島市	<p>◆運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の実情や公共交通の利用状況に基づき需要の少ない路線や、交通事業者が維持していくことが困難な路線・区間等については、再編や車両のダウンサイズ化などにより運行の効率化を図ります。 再編にあたり国・県補助金の活用を検討するとともに、必要に応じて県策定の「県北圏域公共交通利便増進実施計画」に具体的な再編内容を位置付け、関係者間での協議・調整・合意を踏まえて、具体的な再編を行います。 	<p>路線バス「医大・水原線」については、交通拠点である福島県立医科大学附属病院と松川駅との接続を担っているが、沿線地区の人口減少等に伴い利用者数は減少傾向にあり、運転手の人員不足等と併せて運行の効率化が課題となっていた。</p> <p>路線バス沿線でも特に利用者の少ない松川町水原地区において、地区住民との意見交換やバス事業者、学識者等の関係者と検討を行った結果、運行経路を短縮して廃止することにより運行の効率化を図ることとした。併せて、同地区が公共交通空白地域となるため、日常生活の移動手段を確保することが課題となり、松川町内で実績のある予約型の乗合タクシーの実証運行を実施することとした。</p>	<p>◆医大・水原線（医大・松川線）</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行経路の短縮により運行距離が約半分となり、1回あたりの運行時間が短縮されたため、運転手の人員が限られる中でもダイヤ編成が可能となった。また、運行距離の短縮により運行にかかる経費も削減され、運行の効率化につながった。 運行距離（再編前）21.2km（再編後）10.6km 経常費用（再編前 R6.10月～R7.3月）5,810千円（再編後 R7.4月～9月）2,685千円 利用者の約85%が医科大学前、医大病院、松川駅で乗降しており、利用者の大部分が学生・職員の通勤通学や通院等により医大へ向かう方と推測される。 令和7年10月から本格運行を開始、令和8年度には国の地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助金）の活用が可能となり、財政負担が軽減される。 <p>◆松川水原乗合タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> 主な利用目的は、松川駅への移動や松川本町、松川支所周辺のスーパー、ドラッグストア等への買い物、松川学習センターでのサークル活動であり、日常生活における移動手段は引き続き確保されている。 路線バスの運行を続けた場合と比較して、運行経費が削減された。 運行日数122日、のべ利用者数451人 運行経費（R7.4.1～9.30 松川駅～狼ヶ森間を路線バス運行した場合の経常費用）3,198千円（R7.4.1～9.30 乗合タクシー運行費）2,194千円 令和7年10月から本格運行を開始、令和8年度には国の地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助金）の活用が可能となり、財政負担が軽減される。
いわき市	<p>◆セーフティーネットとなる公共交通の確保</p> <p>【公共交通セーフティーネット構築プロジェクト】</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者等との共創による移動手段の確保 <p>公共交通不便地域においては、日常生活に最低限必要な移動手段の確保を図るため、各地域の特性を把握した上で、地域と輸送ノウハウを有するタクシー事業者等との共創による移動手段の確保に向けた検討を進めます。</p>	<p>本市の中山間地域等の公共交通不便地域においては、過去にデマンドタクシーやジャンボタクシーを用いた定時定路線の実証運行を行ったが、いずれも車両の借り上げや運転手の人件費に対し利用者数が少なく、実装まで至らなかった経緯がある。過去の実証結果も踏まえ、固定費（車両費、人件費等）の低減が図られる取組みを進めていくこととし、地域協議会や学識者、地元のタクシー事業者と方法について模索した結果、定額タクシーによる方法となった。</p>	<p>現在実証事業を実施しているところであるが、利用登録者数が事前に想定していた人数を上回っている。</p> <p>【想定】利用登録者数：71人</p> <p>【実績】利用登録者数：108人（令和8年1月末時点）</p> <p>・利用状況については、毎月タクシー事業者から提出される運行記録を基に利用状況の把握を行っている。また、今後利用登録者に対し、電話等にて聞き取り（アンケート）を行い、詳細な利用者の意見などを収集し、効果・分析等を行うこととしている。</p>
二本松市	<p>◆【デマンドタクシーの利便性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の運行内容、運行日、運行ダイヤ等を見直し、利便性の向上を図ります。 運行日、利用方法及び世や悪方法の改善に努めます。 安達地域、岩代地域、東和地域で運行しているデマンドタクシーについては、二本松地域中心市街地へ向けた運行を検討します。 AIなどの新たな技術を活用した運行方法を検討し、利便性の向上に努めます。 	<p>地域内の移動手段としてコミュニティバスやデマンドタクシーが運行しているが、運行本数の少なさや、運行区域が限られていることなどから、公共交通を利用しづらい状況が見られていた。</p> <p>また、市民アンケート調査においては公共交通を利用する割合は低く、自家用車に依存した生活が根付いているが、運転免許証については「未定だがいずれは返納したいと考えている」が全体の4割程度の回答を示しており、免許返納後の対応を含め、高齢者等の移動手段の確保に向けた検討や異動支援への取り組みが一層重要となってきたことから、市民の日常生活を支える移動手段として利用需要に応じた柔軟なサービスの提供が求められている。</p> <p>これらのことから、運行時間を「定時便」から「8時～16時の間自由乗降」としたり、中心交通結節点（二本松駅）や交通結節点（安達駅）にデマンドタクシーで直接乗り入れできることとしたりする等、利便性向上を図るための運行方法変更（実証事業）を行うこととなった。</p>	<p>安達地域については利用者数も前年比135.3%と増加しており満足度も5が410人と運行方法変更の効果が高いという結果になった。</p> <p>岩代地域については利用者数が前年比70.3%と減少しているが満足度は3がほとんどであるため、効果がなかったのかどうか引き続き分析していく必要がある。</p> <p>なお、実証事業の対象となっている安達地域及び岩代地域の利用者数については下記のとおり。</p> <p>※運行方法が変更されたのは令和8年1月なので、1月4日～2月20日の利用者数等。</p> <p>※満足度については1（低）～5（高）の5段階で運転手による聞き取りを行った。</p> <p>【利用者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安達地域 1月：279人 2月：242人（前年） 1月：193人 2月：192人 岩代地域 1月：50人 2月：45人（前年） 1月：67人 2月：68人 <p>【満足度】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安達地域 1：33人 2：9人 3：13人 4：56人 5：410人 岩代地域 1：0人 2：6人 3：88人 4：0人 5：1人
会津美里町	<p>◆地域間交通及び地域内交通としての美里あいあいタクシーの利便性向上</p> <p>美里あいあいタクシーは、町内全域を担う地域内交通として、地域内の買い物、通院及び趣味活動など日常生活全般の移動を支える重要な役割を担っており、利用者のニーズは多岐にわたることから、引き続き、会津美里商工会及び交通事業者と連携しながら利便性向上を促進します。（地域公共交通再編事業の活用）</p> <p>【主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心拠点となる「じげんプラザ」へ接続し、乗り継ぎ強化を推進します。 利用者ニーズを踏まえた、土日運行及び昼間の運行ダイヤなどの見直しについて、交通事業者との協議を進めます。 町外への移動ニーズに対応するため、広域交通との接続や隣接自治体（会津若松市・会津坂下町など）の交通手段との連携などを検討します。 	<p>会津美里町は、生活圏が旧市町村単位（高田・本郷・新鶴）に分かれている。デマンド交通の町外医療施設への運行については、主に本郷地域に居住する町民からは会津西病院へ、主に新鶴地域に居住する町民からは会津坂下厚生総合病院への直通便を走らせる要望が出ていた。</p> <p>一方、デマンド交通の当初の運行目的は商店街を中心とした地元商店の発展と、町内の交通空白地域を埋めることであり、町内から町外を走る便の導入については、利害関係者を含め、慎重な議論を重ねた上で導入することとした。</p>	<p>本実証運行においては、利用者を増やす施策よりも、便を必要とする利用者ニーズに応じた運行体系に改善することが求められる。</p> <p>事業者と協議し、令和8年度以降も引き続き実証運行することとし、医療機関の受診及び薬局の利用時間等を考慮し、可能な範囲で以下の改善に務める。</p> <p>○令和8年度改善点</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の受診形態に合わせ、往路便の坂下厚生総合病院到着時間の30分前倒等の運行形態の変更。 復路便の予約を病院の診察時間に合わせて柔軟に変更できるようにする。
矢吹町	<p>◆集落地区と中心市街地を結ぶ公共交通の確保</p> <p>【AI活用型オンデマンドバスの導入】</p> <p>現在実証実験中の矢吹町コミュニティバスについては、AI活用型オンデマンドバスにより町内全域を運行することで公共交通不便地域の解消を図るとともに、スクールバスへの活用など、効率的な運行体制の整備に努めます。</p> <p>さらに、バス運転手の高齢化等による、将来的な運転手の不足に対応するため、自動運転によるバスの導入の検討を行います。</p> <p>■地域公共交通の役割分担（抜粋）</p> <p>地域間交通・地域内交通：AI活用型オンデマンドバス</p> <p>■評価指標</p> <p>公共交通による人口カバー率：22.9%（R5）→74.0%（R9目標）</p> <p>高齢者の町内バス利用回数：680回/年（R4）→4,370回/年（R9目標）</p>	<p>令和4年12月から実施していたコミュニティバス実証実験運行について、令和5年3月に実施したアンケート調査（50歳以上3,000票配布、回収率39.3%）において、利用率がわずか2.4%にとどまり、利用しない理由として「その他（自分で運転できる等）」47.6%、「自分の好きな時間に移動できない」25.1%、「停留所が遠い」19.1%、「利用したい時間にバスが来ない」12.5%等の回答があった。</p> <p>また、自由意見においても、オンデマンド交通・乗合バスへの移行を検討すべきとの意見（20件）が寄せられた。</p> <p>これらの調査結果を踏まえ、矢吹町地域公共交通計画（令和5年9月策定）において、コミュニティバスからAI活用型オンデマンドバスへの移行を位置付けた。</p> <p>令和6年度第1回（R6.5.16）及び第2回（R6.7.24）矢吹町地域公共交通活性化協議会において、AI活用型オンデマンドバスの運行計画について協議を行い、公募型プロポーザルにより運行事業者を選定し、令和7年1月15日から「のーと矢吹」として運行を開始した。</p>	<p>令和7年1月の運行開始以降、利用者数は増加傾向にあり、1日平均利用者数は、R7.1月8.9人→R7.6月18.3人→R7.10月23.2人→R7.11月23.2人と着実に増加した。</p> <p>令和7年12月に実施した無料運行キャンペーン（20運行日）では、1日平均51.2人（過去最高の約2.2倍）、月間総乗客1,024人を記録し、潜在的な移動需要の高さが確認された。無料運行終了後のR8.1月も1日平均24.7人（469人/19日）と、無料運行前の水準を上回る利用が継続しており、無料運行による新規利用者の定着効果が認められる。</p> <p>令和7年6～7月に実施した町民アンケート調査（2,000票配布、回収率25.8%）では、主な利用目的は買い物（50.0%）及び通院（43.8%）であり、今後「利用してみたい」「利用を検討したい」と回答した方が合計44.9%となった。</p> <p>上記の利用実績及びアンケート結果を踏まえ、令和8年度からは土曜日の運行及び運行時間の拡大（午前7時～午後7時）によるさらなる利便性の向上を検討している。</p> <p>なお、令和7年4月～6月の実証運行期間終了後は、国土交通省の共創モデル実証運行事業を活用し、運行を継続している。</p>

市町村名	①地域公共交通計画への記載（地域公共交通計画から抜粋）	②実証事業について、地域公共交通計画策定時（網形成計画含む）にどのような議論をして決定したか	③実証運行をどのように検証し、結果はどうだったか（未検証の場合は、今後の検証の方法等）																												
鮫川村	<p>【デマンド交通（新規運行）】</p> <p>◆該当路線：新規村内循環交通</p> <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・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。 	<p>鮫川村のバス交通は、福島交通(株)に運行を委託している路線バス2路線、スクールバスが6路線運行している。福島交通(株)に委託している路線は、赤字路線である。これらの背景を踏まえ、本村の公共交通の運行・利用実態、住民の利用需要・ニーズを把握し、まちづくりの方向と住民・地域ニーズにあった持続可能な地域公共交通網を実現するため、地域公共交通計画の策定を行った。</p> <p>デマンド交通実証運行の実施にあたっては、村内にはタクシー事業者がおらず、路線バスを運行していても交通空白地が多く存在することから、上記の実情も踏まえ、村民へのアンケート調査を行った結果、デマンド型交通の運行を望む声が多く、協議会にて検討を行い、デマンド交通実証運行の実施へと結びついた。</p>	<p>令和5年より実証運行を行い、毎年協議会にて評価してきた。実証結果を基に、地域の実情に即した内容であるとし、令和7年10月より本格運行を行うこととなった。なお、本格運行移行後も定期的な評価・検証を実施し、より利便性の高いデマンド交通を目指していく。</p>																												
石川町	<p>◆地域に応じた交通システム導入</p> <p>【町内各地域から拠点となる石川地区へのアクセスを確保する新規交通運行</p> <p>町内の「交通不便地域」を対象に、事前登録、定時型運行・乗降箇所設定による予約型交通サービス等の導入に向け検討を進める。</p> <p>予約型交通サービスは、令和4年12月より実施している実証運行を基に、年齢・免許有無・居住地設定など運行・利用条件や地域ニーズについて、引き続き実証運行を通じて検討を進め、事業性や行政負担を勘案しつつ、持続可能な運行方法を構築した上で本格運行に繋げる。</p> <p>さらに、利用者確保に向けた利用促進PRについても、交通事業者や商業施設等と連携しながら積極的に実施する。</p>	<p>各般の対策を講じているにもかかわらず、人口減少と少子高齢化の進行に歯止めがかからず、むしろ加速化する傾向にある。このような状況の中で、免許返納などにより交通弱者が増加している。</p> <p>また、町内には路線バスや鉄道利用が困難な交通空白地が広く分布しており、新たな交通手段の提供が課題となっている。</p> <p>こうした課題を解決するため、自家用有償旅客運送の制度を利用した、ドアtoドアの交通体系の整備に向けて実証運行に取り組むことと決定した。</p>	<p>現在も実証運行中であり、今後検証を行うこととしている、登録者数、利用人数、運行便数、利用者アンケート、費用対効果などを法定協議会において検証する予定。</p>																												
三春町	<p>◆町営バスの抜本的な見直し、スクールバス混乗の拡大検討</p> <p>現在、三春駅では町営バスやタクシーへの乗り換えが可能ですが、一方で、一部町営バスの運行時間が列車の発着に合っていない状況です。</p> <p>今後は、スムーズな乗り換えができるよう、列車の発着に合わせた運行時間の変更を検討し、接続性の向上を図ります。</p> <p>各便の1日あたりの利用者数は、スクール混乗、北3、町中通勤以外のコースが1～2人程度と非常に少なくなっています。</p> <p>今後は町営バス路線の抜本的な見直し、スクールバス混乗コースの拡大などの検討を行い、利用しやすい公共交通を目指します。</p>	<p>本町では、町営バスをH25年度から現在の体制で運行しているが、利用人数は減少傾向にあり、中でも「朝晩コース」は他のコースと比較して利用者が著しく低い。</p> <p>本実証事業により、「朝晩コース」を予約型運行とすることで、運行回数が削減されることでの燃料費の削減、運転手の休憩時間等が問題視されている、2024年問題への対策につながるものと思ひ、令和6年3月の「三春町地域公共交通活性化協議会」にて協議の上、試験的に予約型運行とすることで決定。</p> <p>なお、実証事業後は、当町公共交通を大きく見直し、町営バス各コースを統廃合する方向性で協議を進めており、新たな交通モードの構築や既存の交通モードとの連携を強化していきたい。</p>	<p>当実証事業による、運行回数、燃料費の昨年度との比較は下記のとおり。</p> <p><運行回数></p> <table border="1"> <tr> <td>R5年度（1年間）</td> <td>R5.4～R6.3</td> <td>3,030回</td> <td>(6ヶ月)R5.4～R5.9</td> <td>1,538回</td> </tr> <tr> <td>R6年度（1年間）</td> <td>R6.4～R7.3</td> <td>1,247回</td> <td>(6ヶ月)R6.4～R6.9</td> <td>682回</td> </tr> <tr> <td>R7年度</td> <td></td> <td></td> <td>(6ヶ月)R7.4～R7.9</td> <td>426回（※再編前）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>R6-R7比較</td> <td>▲256回</td> </tr> </table> <p>※ 上記の実績を基に、令和7年10月に町営バスの再編を実施することに至った。</p> <p><燃料費の削減></p> <table border="1"> <tr> <td>R5.4～12</td> <td>10,947,220円</td> </tr> <tr> <td>R6.4～12</td> <td>8,898,076円</td> </tr> <tr> <td>R7.4～12</td> <td>8,336,486円</td> </tr> <tr> <td>R6-R7比較</td> <td>▲561,590円</td> </tr> </table> <p>※ 燃料費の削減については他のコースでも見直しもを行っているため、今回の実証運行分のみ削減とは一概には言えないが、燃料費の高騰を考慮しても、削減効果としては一番大きい。</p>	R5年度（1年間）	R5.4～R6.3	3,030回	(6ヶ月)R5.4～R5.9	1,538回	R6年度（1年間）	R6.4～R7.3	1,247回	(6ヶ月)R6.4～R6.9	682回	R7年度			(6ヶ月)R7.4～R7.9	426回（※再編前）				R6-R7比較	▲256回	R5.4～12	10,947,220円	R6.4～12	8,898,076円	R7.4～12	8,336,486円	R6-R7比較	▲561,590円
R5年度（1年間）	R5.4～R6.3	3,030回	(6ヶ月)R5.4～R5.9	1,538回																											
R6年度（1年間）	R6.4～R7.3	1,247回	(6ヶ月)R6.4～R6.9	682回																											
R7年度			(6ヶ月)R7.4～R7.9	426回（※再編前）																											
			R6-R7比較	▲256回																											
R5.4～12	10,947,220円																														
R6.4～12	8,898,076円																														
R7.4～12	8,336,486円																														
R6-R7比較	▲561,590円																														
三春町	<p>◆新たな支払方法の追加検討</p> <p>現在、町営バスの支払方法は、現金、回数券、定期券となっています。コロナ禍で普及した非接触決済による、利便性の向上を目的として、町営バスでも交通系ICカードの導入やQRコード決済などのキャッシュレス決済の導入を検討します。</p> <p>町内を走る福島交通の路線バスでは、現金による支払い以外に、自社が発行するNORUCAカードによる支払いが可能です。町営バスにNORUCAカードを導入することで、福島交通の路線バスと町営バス間の乗り換えの際の支払いが統一化でき、利便性向上につながることから、NORUCAカードの導入を検討します。</p> <p>また、マイナンバーカードや町内で発行している「みはるカード」と連携し、地域公共交通を利用することで町民割引やポイント付与などのサービスの導入を検討します。</p> <p>専用端末や手数料などの費用、通信障害が発生した際は利用できなくなります。このようなリスクを考慮しつつ、町内に適したサービスを検討します。</p>	<p>本町の町営バスは、JR磐越東線の三春駅、福島交通路線バスの2次交通としての役割が大きい。</p> <p>そこで、町営バスへ乗り継ぐ際、運賃の支払い方法が事業者ごとに異なっており、公共交通を連続して利用する際の利便性向上のために、実証運行に取り組むことを決定。</p>	<p>キャッシュレス決済の利用率が全体の利用者の15%を超えてきたため、利便性向上につながっているのではないかと感じる。</p> <p>福島交通のキャッシュレス決済機器を搭載しているため、今後交通系ICカードの利用が拡大されると、より利便性の向上が図られる。</p> <p><キャッシュレス決済利用率（※キャッシュレス決済搭載車両の利用者）></p> <table border="1"> <tr> <td>R7.7</td> <td>9.3%</td> <td>R7.8</td> <td>8.2%</td> <td>R7.9</td> <td>6.3%</td> </tr> <tr> <td>R7.10</td> <td>15.2%</td> <td>R7.11</td> <td>12.5%</td> <td>R7.12</td> <td>13.7%</td> <td>R8.1</td> <td>16.0%</td> <td>平均</td> <td>11.7%</td> </tr> </table>	R7.7	9.3%	R7.8	8.2%	R7.9	6.3%	R7.10	15.2%	R7.11	12.5%	R7.12	13.7%	R8.1	16.0%	平均	11.7%												
R7.7	9.3%	R7.8	8.2%	R7.9	6.3%																										
R7.10	15.2%	R7.11	12.5%	R7.12	13.7%	R8.1	16.0%	平均	11.7%																						