

石川町地域公共交通網形成計画



平成 29 年 3 月

石川町

石川町地域公共交通網形成計画

- 目次 -

1. 計画の概要	1
1-1 計画の趣旨	1
1-2 計画の目的	1
1-3 計画の位置づけ	2
1-4 計画の対象範囲	3
1-5 計画の区域	4
1-6 計画の期間と進め方	5
2. 公共交通を取り巻く課題	6
2-1 公共交通における現状と課題	6
2-2 町全体の課題	14
2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性	15
3. 計画の基本方針・基本目標	16
3-1 本町の公共交通が目指す将来像（基本方針）	16
3-2 計画の基本目標	17
3-3 公共交通における役割の明確化	21
3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ	22
4. 目標達成に向けた施策・プロジェクト	24
4-1 施策・プロジェクト体系	24
4-2 地域公共交通網再編プロジェクト	25
4-3 交通不便解消プロジェクト	27
4-4 交通結節点・待合環境再構築づくりプロジェクト	29
4-5 わかりやすい利用環境づくりプロジェクト	31
4-6 みんなが主役・協働推進プロジェクト	33
5. 施策・プロジェクトの推進体制	35
5-1 関係する主体と基本的な役割	35
5-2 推進・管理体制	35
5-3 実施計画の検討・策定	36
5-4 施策の推進方法	36
6. 参考	37
6-1 上位計画・関連計画	37
6-2 地域現況の整理	42
6-3 石川町の移動特性	52
6-4 町内の施設分布状況	58

第1章 計画の概要

1. 計画の概要

1-1 計画の趣旨

本町の公共交通においては、国道 118 号、JR 水郡線などの広域公共交通網が縦断しています。また、福島空港にも隣接しているほか、周辺市町村との地域間路線としては、路線バス 11 路線、町運営の代行バスが 1 路線、小学校、中学校及び高校のスクールバス（高校は民間による運営）や医療施設送迎バス（民間による運営）が運行しており、その他にもタクシーなど、多様な交通手段を有しています。

一方、人口減少や少子高齢化、自家用車等の普及により、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、石川町内でのバスの乗降者数は国県補助の規定を下回っている状況です。

通学時の移動としては、高校へのアクセスが不十分であることや、小中学校の統廃合によりカバー圏域が拡張したことによって、各スクールバスの活用策について検討する必要があります。また、町内の交通不便地域や、買い物支援ニーズに対応して、デマンド交通や乗合タクシー等の交通サービスの提供についても検討する必要があります。以上のことから、公共交通の維持・確保と公共交通利用者の確保により、地域課題の改善に寄与できるような交通体系を検討していくことが課題となっています。

我が国においては、平成 25 年 12 月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする「交通政策基本法」が制定され、平成 26 年には交通政策基本法の理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう地域公共交通活性化及び再生に関する法律が改正されました。

こうした背景を踏まえ、本町では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系を示す、地域公共交通の「マスタープラン」として「石川町地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

1-2 計画の目的

地域公共交通の現状、課題の整理等を踏まえて、本町の地域特性や現況、町民ニーズに対応し、効率的かつ効果的で、将来にわたって持続可能な公共交通体系を再構築するために、「石川町地域公共交通網形成計画」を策定します。

本計画においては、将来的な公共交通ネットワークのあり方（公共交通の将来像）、公共交通に関連する各主体（町民、交通事業者、行政等）の役割の明確化、実施する施策・事業等を定め、計画期間中における将来像の実現を目指すものです。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、本町の最上位計画である「石川町第5次総合計画」における基本構想・基本計画等と整合を図り、まちづくりの将来像（目指すまちの姿）である「みんなが主役 協働と循環のまち」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するものです。

また、国が定める関連法における基本方針に基づき、本計画の検討を進めるとともに、まちづくりや観光、健康・福祉など各種関連計画と連携し、事業・施策の展開を図ります。

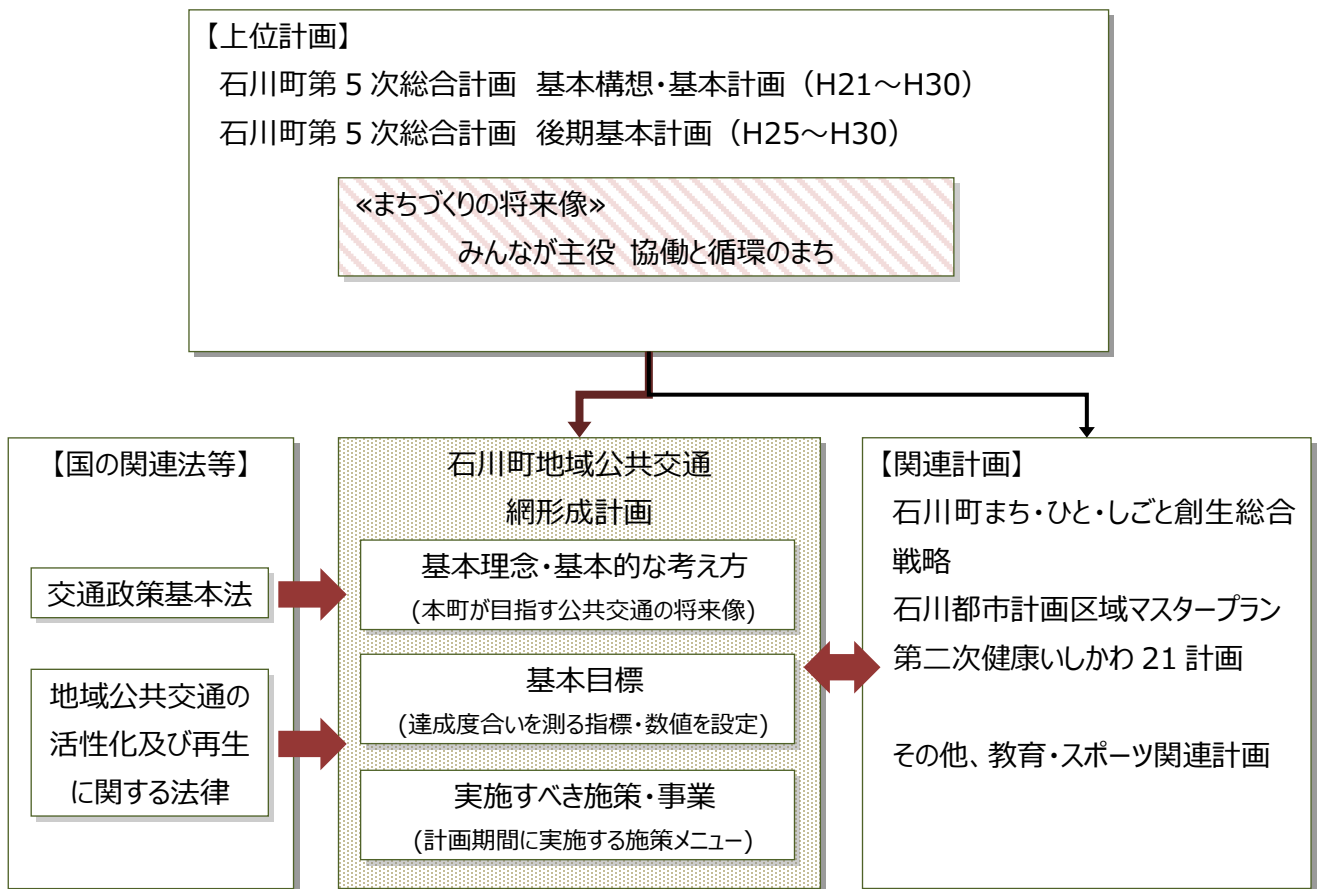


図 1-1 計画の位置づけ

1-4 計画の対象範囲

本計画は地域公共交通のマスタープランとして鉄道、路線バスをはじめとし、各交通体系における町全体の方向性を示すものであり、特に町内のバス路線の再編と交通拠点の整備に重点を置きつつ、利用促進策、交通環境整備などを含めた総合的な施策体系を定めます。

《対象となる交通体系（運行主体）》

- ・鉄道（JR 水郡線）
- ・路線バス 12 路線（福島交通（株）石川営業所、石川町）
- ・スクールバス（民間）
- ・医療施設送迎バス（民間）
- ・一般タクシー 2 事業者

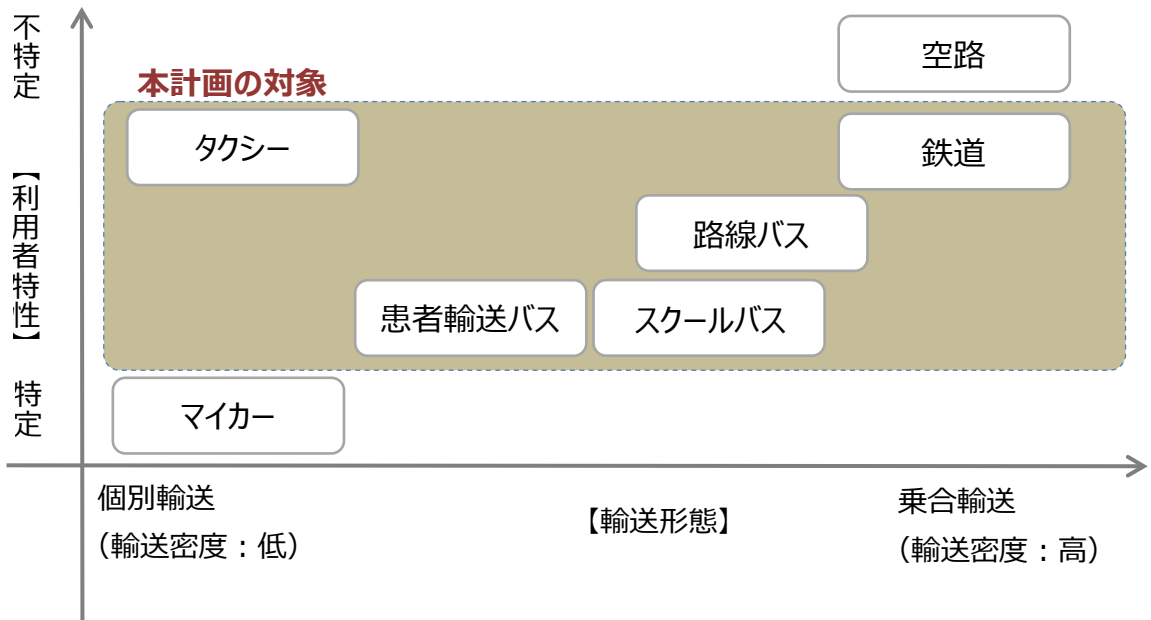


図 1-2 計画の対象範囲

1-5 計画の区域

本計画の区域は石川町全域とします。

また、町民の日常生活における移動特性・ニーズ等を踏まえ、周辺市町村と広域的に連携するために協議・調整を実施します。

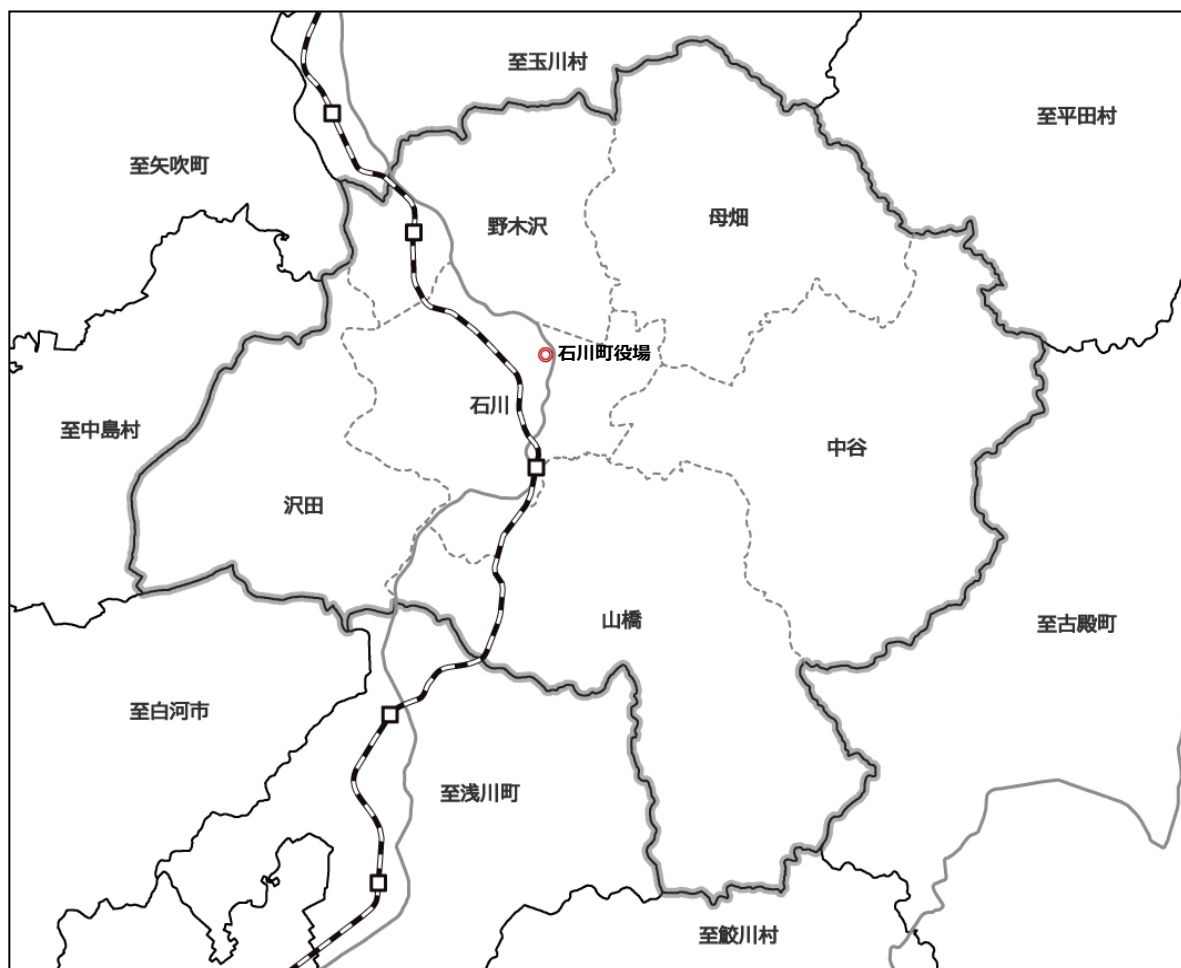


図 1-3 計画の区域

1-6 計画の期間と進め方

本計画の期間は平成29年度～平成34年度までの6年間とします。

上位計画である「石川町総合計画」の基本構想期間は平成21年度から平成30年度までの10年間を設定しており、平成30年度の後期計画期間終了時において、次計画へと見直されます。同時期においては、本計画においても事業進捗の確認・モニタリング等の実施を行うものとします。

また、計画期間終了時においても同様に見直しを図るものとします。

本計画は、平成29年度から平成34年度までの6年間とします。

年度		H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	
上位・関連計画	石川町第5次総合計画	第5次総合計画 (H21～H30) 後期計画 (H25～H30)		次期計画								
	石川町まち・ひと・しごと創生総合戦略	総合戦略 (H27～H31)										
	石川都市計画区域マスタープラン	石川都市計画区域マスタープラン (H22～H42)										
	第二次健康いしかわ21計画	第二次健康いしかわ21計画 (H27～H36)										
年度		H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	
石川町地域公共交通網形成計画	石川町地域公共交通網形成計画	石川町地域公共交通網形成計画 (H29～H34)						次期計画				
		計画に見直し						計画改定				
		計画に位置付けた事業の実施						事業見直し				
		効果検証						事業改善 効果検証				

第2章 公共交通における現状と課題

2. 公共交通を取り巻く課題

2-1 公共交通における現状と課題

本町の地域特性及び公共交通の現状について、既存資料・データの整理や町民アンケート調査、公共交通の利用実態調査等により、整理・分析を行いました。

それらの結果を踏まえ、様々な視点から本町の公共交通における課題について分析を行い、以下に示す7つの課題として整理しました。

それぞれの課題の内容については次頁以降に示した通りです。

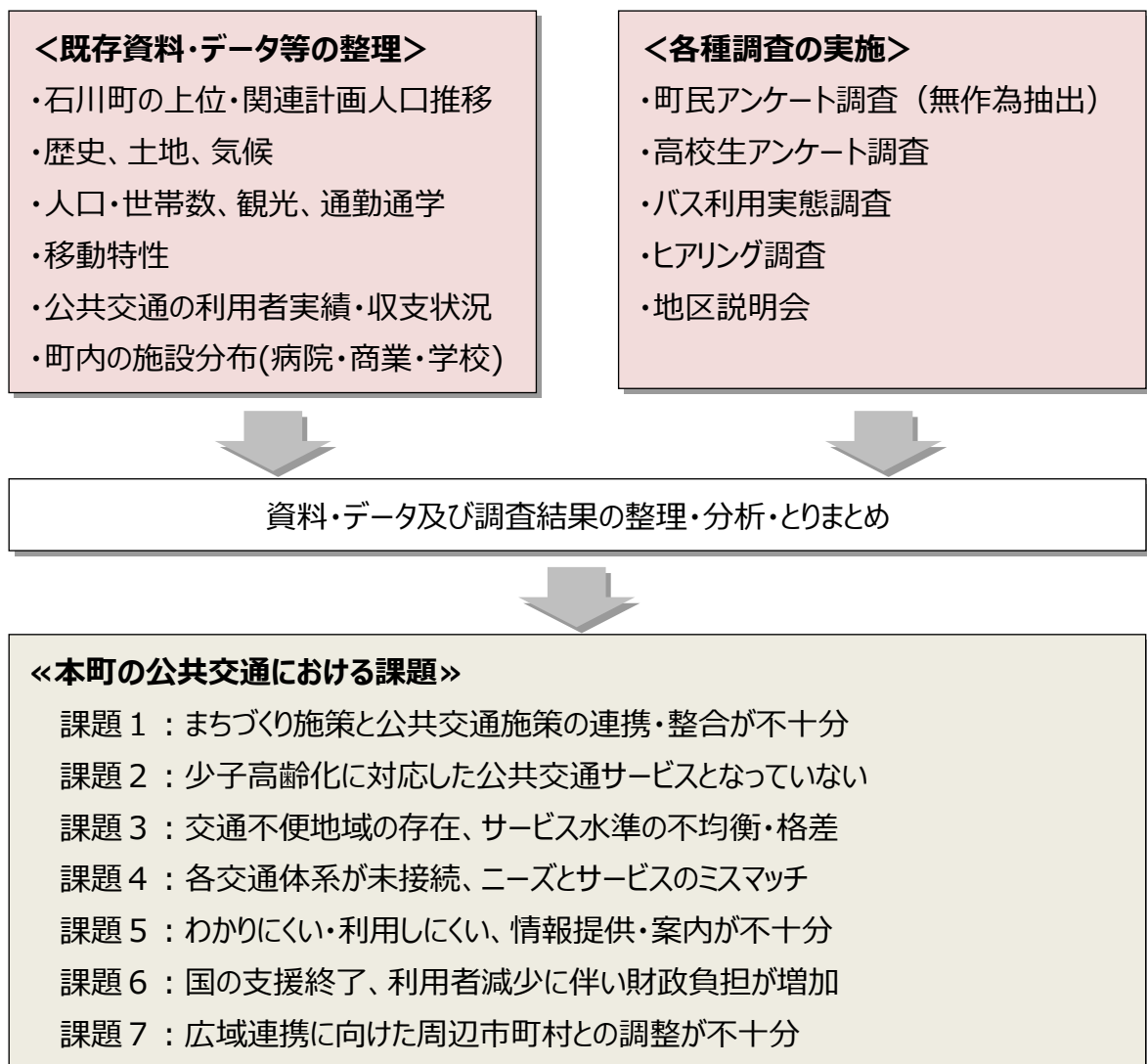
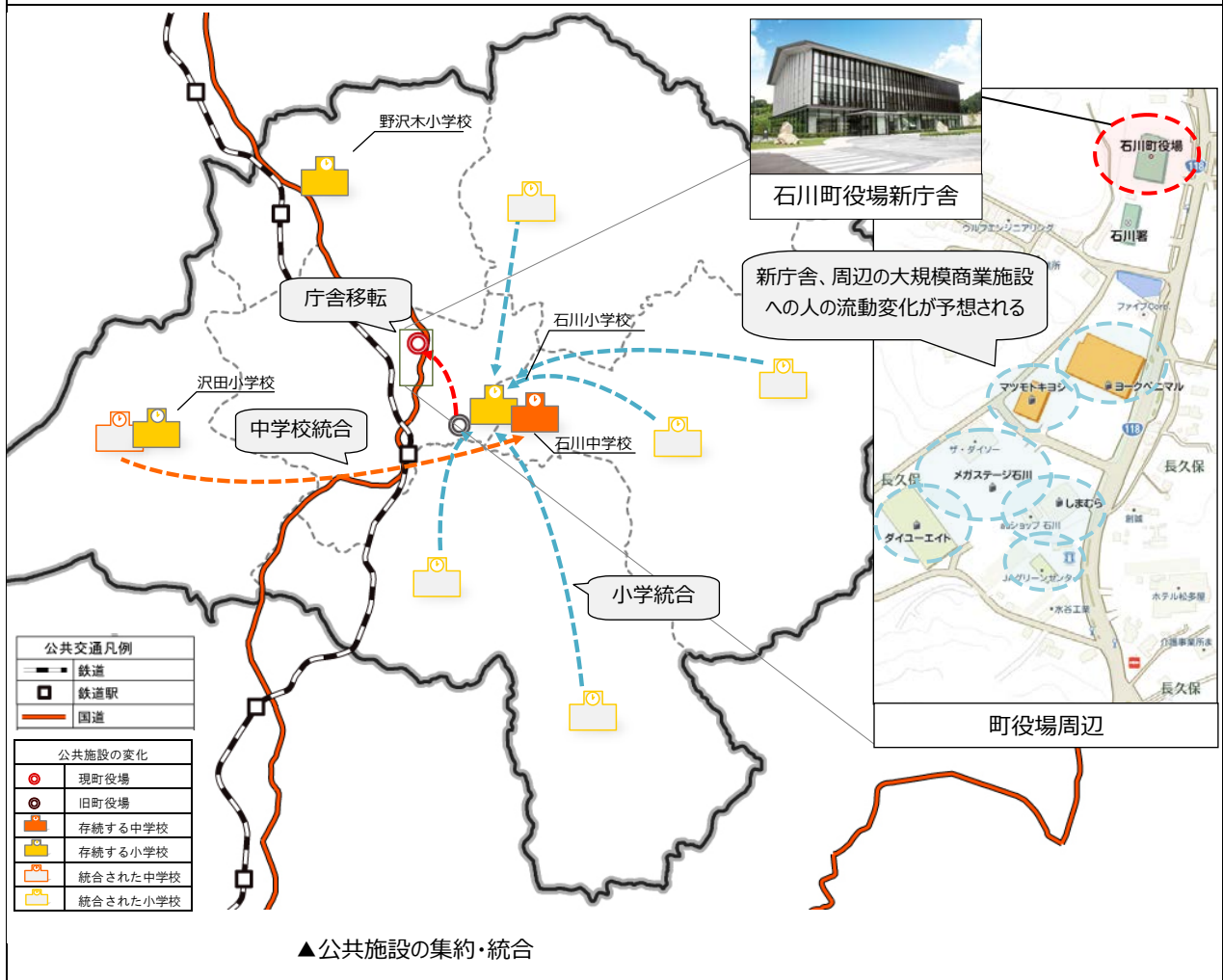


図 2-1 本町の公共交通における課題の概要

(1) まちづくり施策と公共交通施策の連携・整合が不十分

現状・課題

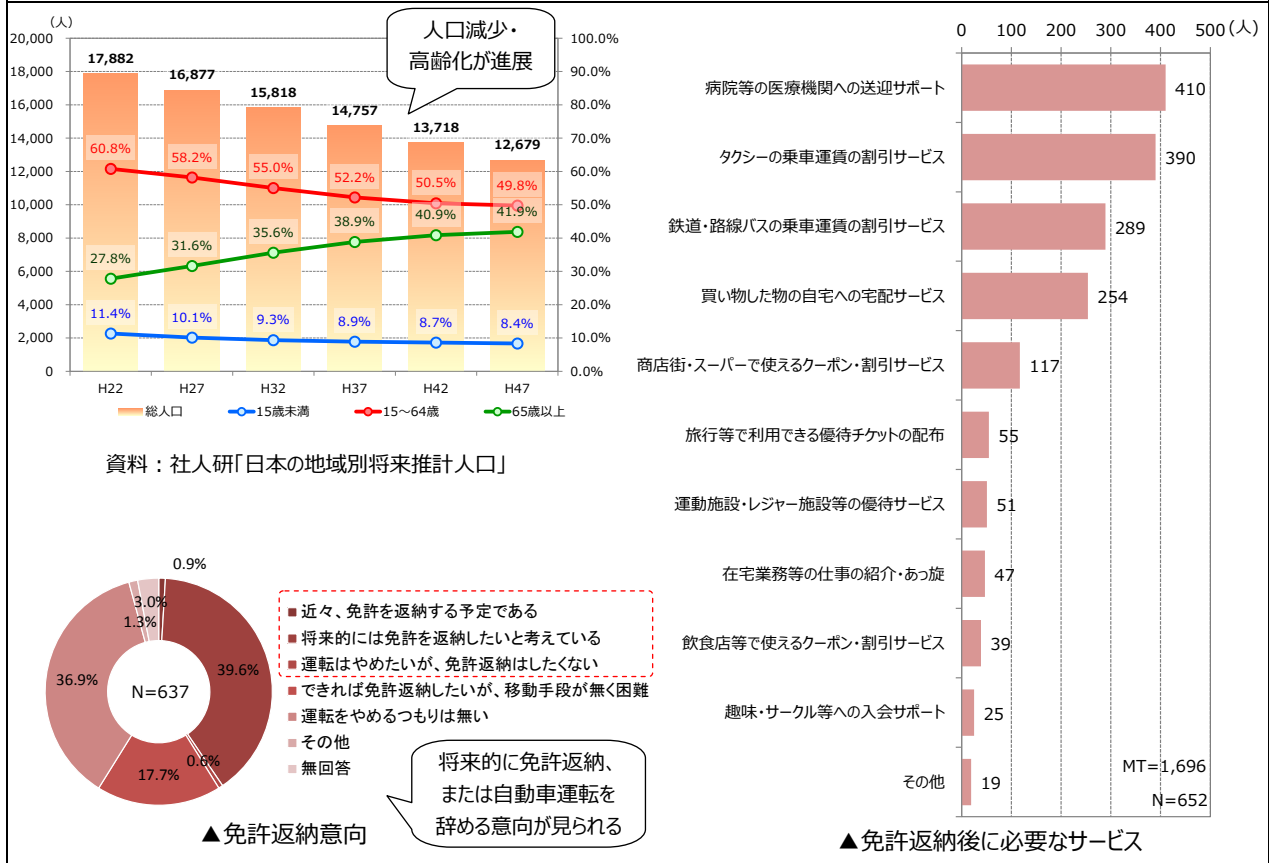
- ・ 本町の最上位計画である「石川町第5次総合計画」に基づき、まちづくりの将来像「みんなが主役 協働と循環のまち」の実現に向けて施策・事業を進めています。
- ・ 総合計画の基本目標「安全・安心で快適なまち」における施策として、鉄道、路線バスの利用促進及び利用しやすい環境づくり等といった「公共交通機関の充実」が位置付けられています。
- ・ 新たなまちの変化としては、町役場庁舎の移転と小・中学校の統廃合という、町内の公共施設における大きな動きが生じています。
- ・ 小・中学校の統廃合により、町内の小学校は8校から石川小学校、沢田小学校、野木沢小学校の3校、中学校は2校から石川中学校の1校となっており、町内の通学流動に変化が生じています。
- ・ 総合計画・地方創生総合戦略に基づきまちづくりが進められる中で、本町のあり方や住民のニーズも変化しており、まちの将来像の実現を下支えする「地域公共交通ネットワーク」の形成が課題です。
- ・ 庁舎の移転や小・中学校の統廃合により、人の流動が変化する事が予測されるため、需要を満たすための手段を検討することが必要となります。



(2) 少子高齢化に対応した公共交通サービスとなっていない

現状・課題

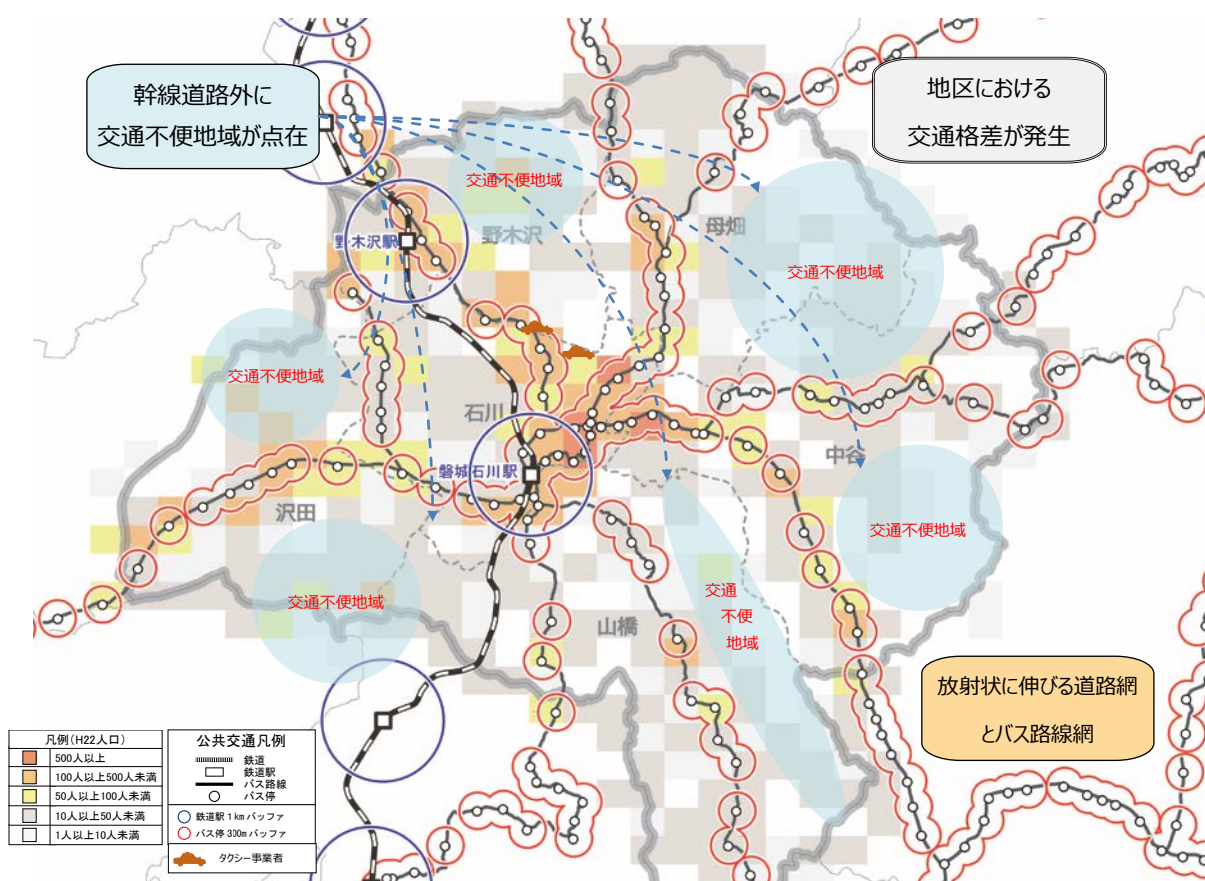
- ・全国的に進行する人口減少・少子高齢化は、本町においても同様の傾向にあり、将来的にはおよそ12,600人にまで人口が減少し、高齢化率（65歳以上の割合）は約42%となる推計結果が出ています。（平成47年将来人口推計）
- ・高齢化が進行することにより、外出機会の低下による体力低下や生活習慣病など健康面への悪影響が懸念され、最低限の外出機会の提供が課題です。
- ・また、高齢ドライバーの免許返納者の増加が想定されますが、町民アンケートより、免許返納後の移動に対する不安が高いことを把握しており、免許を返納希望していても代替の移動手段が無いことから、返納することが出来ない現状にあると想定されます。そのため、免許返納できる環境づくりが急務となっています。
- ・高齢者が増加する中で、高齢者の移動手段確保に向けて、バス停まで歩いて行けない住民や、生活する上で自動車を手放すことが出来ない住民の移動手段の確保や、必要最低限の外出機会の提供など、快適に生活できる交通環境の改善が必要です。
- ・小・中学校が統廃合されたことから通学行動が変化している中、路線バス・スクールバスが重複している地域や、一方では移動手段が不十分な地域があり、地域の通学交通に格差が生じています。
- ・公共交通の主な利用者の一つである高校生の通学時の移動手段の確保は必要不可欠ですが、運行ルート・時間帯に対する不満が多い状況にあります。安心して就学できる生活環境の確保のため、高校生の利用ニーズ・実態に応じた交通ネットワークの形成が必要です。



(3) 交通不便地域の存在、サービス水準の不均衡・格差

現状・課題

- ・ 路線バスは石川営業所を中心に、国・県道に沿って放射状に運行しており、バス停から遠い住民はバスを利用できない現状にあります。
- ・ よって北山・曲木・新屋敷（沢田）・北山形・板橋・中田等の一部地区においては、公共交通が運行していない「交通不便地域」があり、自宅から幹線道路までの公共交通による移動手段が確保されておらず、自由な外出が制限されている状況にあります。
- ・ 町の中心部である石川地区はJR水郡線磐城石川駅やタクシー事業所等の交通結節点であり、公共・医療・商業等の主要な機能が集積していますが、一部地区には路線バスがなく、タクシーを利用している現状にあり、地区内でもモビリティ格差が発生しています。
- ・ まちの機能形成及び町民の移動需要が変化する中で、町民の自由な移動手段の確保のため、まちの変化や移動需要の変化と交通がリンクしたネットワーク形成が必要です。



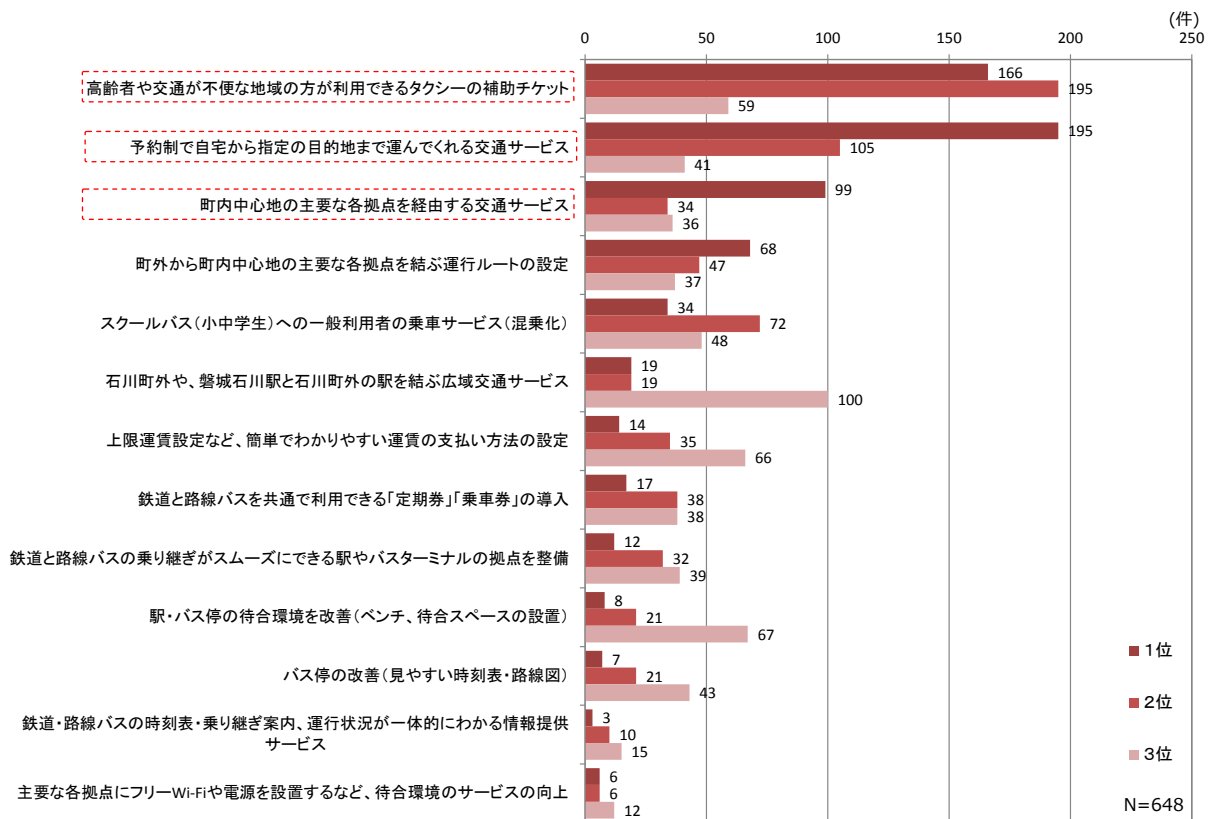
各地区内公共交通

地区	鉄道	タクシー	路線バス
石川	磐城石川駅	マルイチ新石川タクシー(有)、 (有)三光タクシー	竜崎經由石川線、母畑經由石川線、新白河・石川線、石川・蓬田線、 仁田線、竹貫田線、宝木經由鮫川線、小野・石川線、名花線、 鳥内橋線、有実線、石川・浅川線 (12 路線)
沢田			鳥内橋線、新白河・石川線 (2 路線)
山橋			宝木經由鮫川線、石川・浅川線 (2 路線)
中谷			石川・蓬田線、仁田線、竹貫田線、名花線、有実線 (5 路線)
母畑			母畑經由石川線、小野・石川線 (2 路線)
野木沢	野木沢駅		竜崎經由石川線 (1 路線)

(4) 各交通体系が未接続、ニーズとサービスのミスマッチ

現状・課題

- ・本町には鉄道、路線バス、タクシーなど、様々な交通サービスが存在しますが、鉄道と路線バス、路線バス間の乗り継ぎがあまり考慮されておらず、地域公共交通がネットワークとして機能していない現状にあります。
- ・また、学校統廃合、役場庁舎移転などのまちの変化により、移動ニーズにも変化が生じていますが、現状の交通サービスではそれらに対応できていません。
- ・一方、町民アンケート結果から、タクシー運賃補助チケットやデマンド交通、中心拠点を經由する交通システムの要望が高いことを把握しており、新たな交通サービスの導入について検討する必要があります。
- ・持続可能な交通体系を構築するため、鉄道、路線バスの接続性の改善を図り、一体的な交通ネットワークを形成すると同時に、新たなニーズに対応できるサービスの検討が課題です。



▲必要だと思う公共交通サービス（上位3つのサービスを選択）

▼石川町内から石川駅で乗り継いで郡山方面に向かう場合（一例）

石川町役場	磐城石川駅前	乗り継時間
7:51	8:02	11分
12:11	14:31	2時間20分
15:11	15:35	24分
17:21	17:40	19分

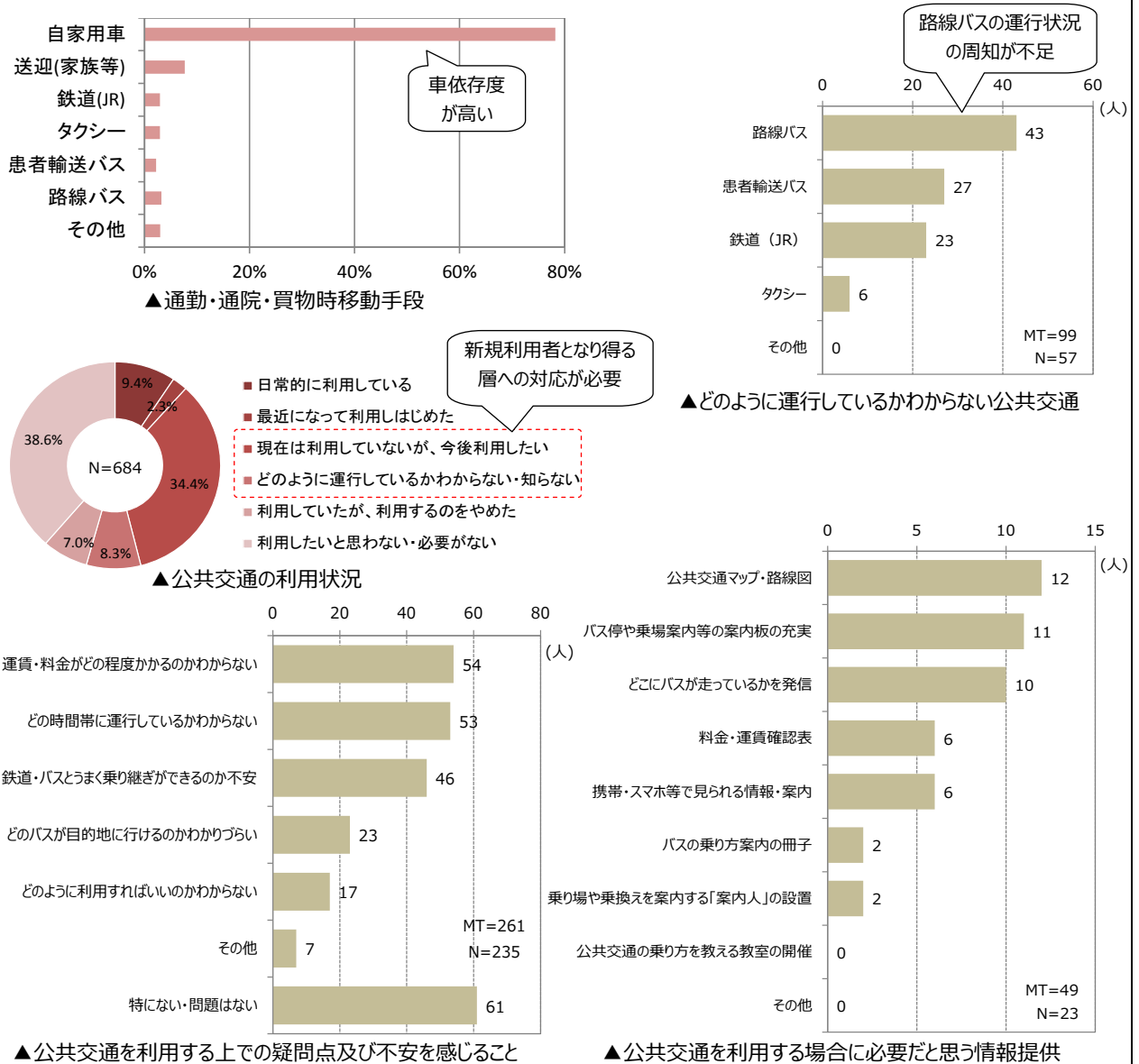
バスが遅れた場合
乗車できない

2時間以上の
乗継時間

(5) わかりにくい・利用しにくい、情報提供・案内が不十分

現状・課題

- ・本町は自家用車依存が高く、公共交通を利用したことが無い町民が多い現状にあります。
- ・利用者が少ないことから、公共交通サービス水準は低い現状にあると同時に、各公共交通サービスの運行ルートやダイヤといった運行情報が、利用者にとってわかりにくい状況になっています。
- ・アンケート結果からも「公共交通の利用についての周知が重要」という回答を多く得ており、公共交通サービスに関する情報の周知が不足しています。
- ・また、少子高齢化の進展から交通弱者の存在が顕在化しており、交通弱者の救済措置としての公共交通の役割が重要性を増している現状にあります。
- ・持続可能な運行をするには免許返納者層や通学児童など、新しい利用者を獲得することも重要であり、高齢者や児童、これまで公共交通を利用した事のない人にとってもわかりやすく、使いやすい「情報発信」は必要不可欠です。



(6) 国の支援終了、利用者減少に伴う財政負担が増加

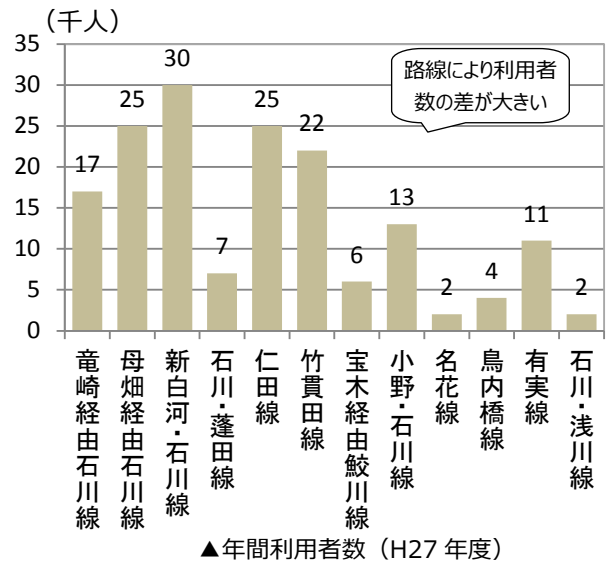
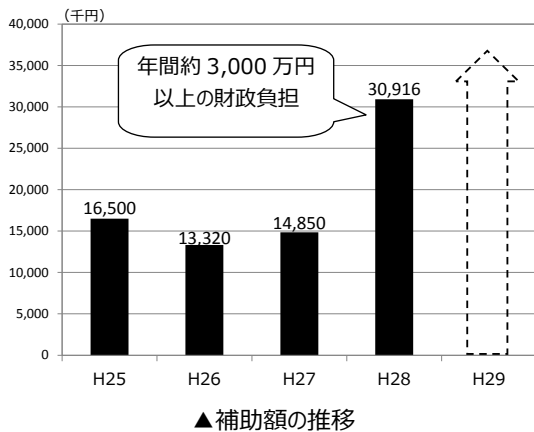
現状・課題

- 本町の路線バスは、町の補助金及び国・県の支援措置や東日本大震災後の特例措置を活用して運行していますが、特例の期限を迎えた平成 27 年度以降は、町の補助負担が増加している現状にあります。
- 路線バスの平均乗車密度は 1.0～3.5 人で、低密度となっている路線が存在し、補助額を更に増幅させており、町の財政を圧迫しています。
- 町の財政負担は急激に増加しており、路線バスの補助率は 60%～70%台に及んでいます。自立的かつ持続可能な交通体系を維持していくための運行検討が必要です。

▼路線別実績値（平成 27 年度）

路線名	バス停		便数 (便/日)	平成27年度実績値				
	始点	終点		乗車密度 (人)	輸送量	収支状況(千円)		
						経常費用	補助額	補助率
竜崎経由石川線	須賀川駅前	石川駅前	平日：11 休日：6	1.2	5.5	26,520	19,970	75.3%
母畑経由石川線	須賀川駅前	石川駅前	平日：14 休日：8	1.2	7.2	36,790	28,130	76.5%
新白河・石川線	新白河駅	石川営業所	平日：14 休日：10	2.0	12.6	42,010	27,230	64.8%
石川・蓬田線	石川駅前	清水内	平日：7 休日：4	1.0	3.5	18,030	14,380	79.8%
仁田線	石川駅前	仁田	平日：6 休日：2	3.5	10.5	14,180	5,430	38.3%
竹貫田線	石川営業所	竹貫田車庫	平日：8 休日：4	1.4	4.6	23,830	17,660	74.1%
宝木経由鮫川線	石川営業所	湯の田温泉	平日：8 休日：4	1.0	3.3	15,980	12,650	79.2%
小野・石川線	小野駅前	石川駅前	平日：8 休日：4	1.8	7.2	21,980	15,000	68.2%
名花線	石川駅前	上鷗巣	平日：4 休日：0	-	-	-	-	-
鳥内橋線	石川営業所	鳥内橋	平日：6 休日：0	-	-	-	-	-
有実線	石川営業所	有実上	平日：4 休日：4	-	-	-	-	-
石川・浅川線	石川営業所	浅川車庫	平日：6 休日：0	0.2	0.4	6,190	5,840	94.4%
合計			平日：96 休日：46	1.5	6.1	205,510	146,330	71.2%

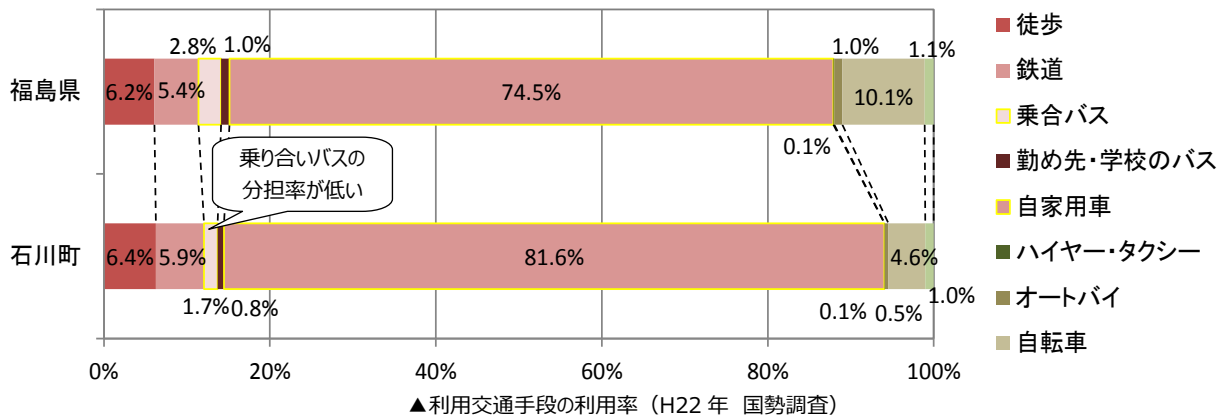
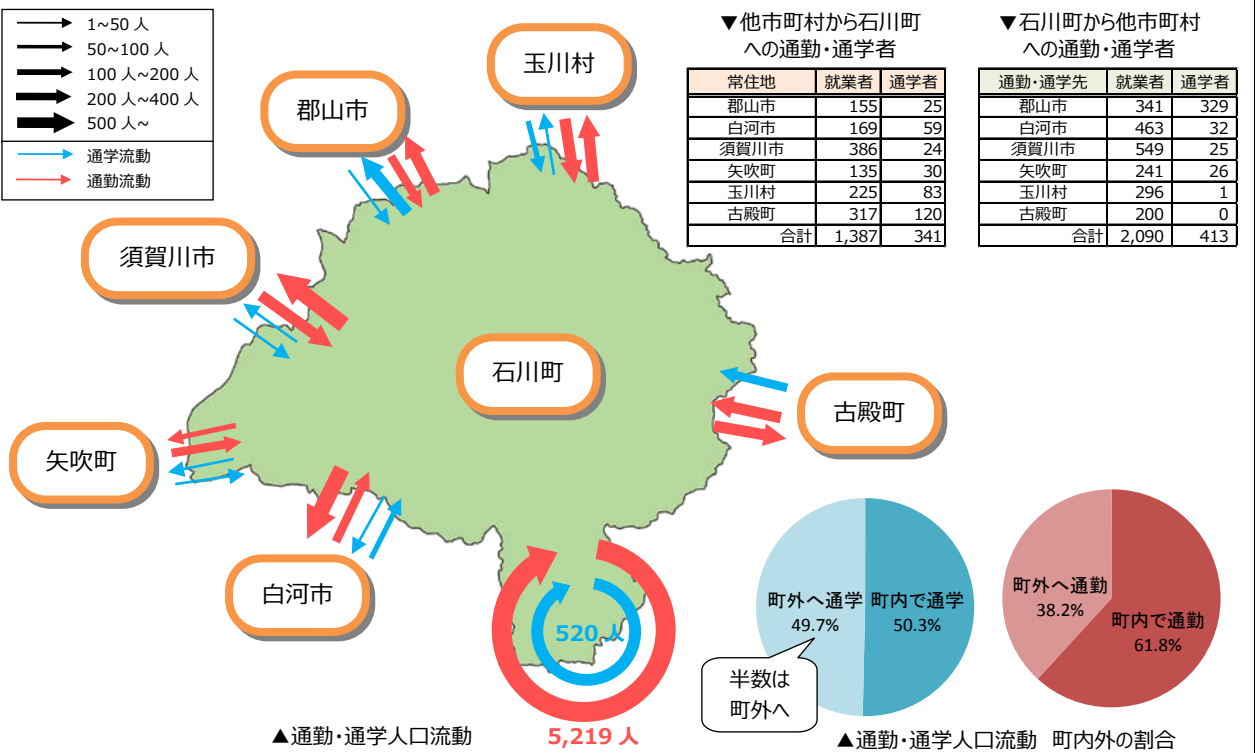
補助率が高く町の財政を圧迫



(7) 広域連携に向けた周辺市町村との調整が不十分

現状・課題

- ・本町は玉川村をはじめとした周辺市町村に面しており、石川地方の経済圏の中核を構成していますが、通勤・通学等の町外への流動が多く見られます。
- ・町民アンケート結果より、町内の主要な各拠点を經由する交通サービスを求める回答が多く、公共交通は重要な位置づけとなっています。
- ・周辺市町村から広域路線バスが経由しており、地域公共交通の再編には、各自治体との財政負担等の協議・調整が必要です。
- ・また、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・確保は困難であるため、住民、周辺市町村との連携・協働が必要です。



2-2 町全体の課題

本町における課題を踏まえ、それらを解決するための基本方針及び施設管理に関する基本的な考えを整理します。

石川町全体に 関わる 地域公共交通の 課題

- ◇【人口】県内他町村と比較しても人口減少・高齢化が進展。高齢者ドライバーの運転免許返納・独居老人の「外出機会」の提供が課題。また、外出機会の減少に伴い、健康面への不安が懸念。
- ◇【まち】町役場の移転、大型商業施設の郊外立地に伴い、自家用車依存型の都市が形成。中心市街地の衰退・空洞化が懸念され、「まちづくり」と「交通」が一体となった施策展開が課題。小・中学校の統廃合に伴い、通学環境・行動特性が大きく変化。公共施設管理の推進、施設の集約・統合に合わせた交通体系の構築が課題。
- ◇【交通】広域幹線・路線バスが経由する公共交通の要所。町内だけで地域公共交通ネットワークの形成・路線再編できないため、周辺市町村との協議・調整が課題。「幹線道路沿線の住民」と「山間部の住民」では、路線バスの利用環境が異なり、交通サービスに格差が生じている。公平なモビリティの提供が課題。その他、鉄道・バス間の乗り継ぎができない等、交通資源がそれぞれに運行しており、利用者・住民の行動特性に合っていない・利用しにくい「地域公共交通ネットワーク」が形成されている。
- ◇【財政】利用者の減少、収支率の低下及び国の支援終了（被災地特例措置）に伴い、H29年以降、更なる財政負担が増加。持続可能な交通体系の維持・確保が課題。沿線市町村との費用分担調整も課題。

○石川地区

- ・町内の中心部で人口が6,196人と最も多く居住しているエリア。
- ・役場・診療所・商業施設等、主要な施設が集積しており、各目的行動の発生集中エリアでもある。
- ・鉄道・路線バス・タクシー等既存交通資源は全て利用できる環境にあり、主要施設へのアクセスは可能である。しかし、運行本数・ダイヤが0本/時で利便性が低い時間帯が存在。
- ・JR水郡線と路線バスの接続が悪く、乗継対応が図られていない。
- ・アンケート調査結果から、免許返納層にも使いやすく町外にも繋がる広域連携拠点化が重要。

○沢田地区

- ・町西部に位置し、中島村に隣接した地域で人口が2,080人。交通不便地域に居住有り。
- ・路線バスは「新白河・石川線」が運行しており、地域間幹線軸を形成。
- ・運行本数・ダイヤは平日14便となっているが、沢田エリアでの乗降はほとんど見られない。
- ・新屋敷周辺の集落はバス停300m圏外で交通不便地域となっている。
- ・地区内には商業施設等はなく、目的行動が発生集中するエリアではない。
- ・アンケート調査結果から、公共交通の利用についての周知や交通不便地域の解消が重要。

○山橋地区

- ・町南部に位置し、浅川町に隣接した地域で人口が1,612人。路線バスは「石川・浅川線」「宝木経由 鮫川線」が運行しており、地域間幹線軸を形成。
- ・運行本数・ダイヤはそれぞれ平日6便、8便だが、山橋エリアでの乗降はほとんど見られない。
- ・北山形～板橋周辺集落はバス停300m圏外が存在し、交通不便地域となっている。
- ・南山形小学校の統廃合に伴い、通学児童の重要な移動手段となっている。
- ・アンケート調査結果から、住民参加意思を尊重した、住民主体のまちづくり連携が重要。

○中谷地区

- ・町東部に位置し、古殿町に隣接した地域で人口が3,114人。町内で2番の人口集積。主に石川地区に近接したエリアに居住が集中。
- ・路線バスは「仁田線」「竹貫田線」「名花線」「有実線」「石川・蓬田線」が運行しており、地域間幹線軸を形成。運行本数・ダイヤはそれぞれ平日6便、8便、4便、4便、7便だが、中谷エリアでの乗降はほとんど見られない。
- ・中谷一・二小学校の統廃合に伴い、通学児童の重要な移動手段となっている。
- ・アンケート調査結果から、公共交通の利便性向上による既存交通の活性化が重要となる。

○母畑地区

- ・町北東部に位置し、平田村に隣接した地域で人口が1,283人。町内で最も人口が少ない。
- ・路線バスは「小野・石川線」「母畑経由石川線」が運行しており、地域間幹線軸を形成。運行本数・ダイヤはそれぞれ平日8便、14便だが、母畑エリアでの乗降はほとんど見られない。
- ・バス利用圏カバー率は比較的高く、北山周辺の集落のみ交通不便地域となっている。
- ・母畑小学校の統廃合に伴い、通学児童の重要な移動手段となっている。
- ・アンケート調査結果から、通学対応と生活行動に伴った広い交通不便地域のカバーが重要。

○野木沢地区

- ・町北部に位置し、玉川村に隣接した地域で人口が2,629人。交通不便地域に居住有り。
- ・JR水郡線野木沢駅が立地、路線バスは「竜崎経由石川線」が運行。
- ・路線バスの運行本数・ダイヤは平日11便となっているが、駅への接続・乗り入れはない。
- ・野木沢地区での乗降はほとんどなく、須賀川市～石川町間の通学利用が中心となっている。
- ・鉄道・バス利用圏が重なる範囲が多く、また、曲木周辺集落のみ交通不便地域となっている。
- ・アンケート調査結果から、交通拠点への接続と賑わい拠点へ流動させる交通体系が重要。

【野木沢地区】

- ・竜崎経由石川線は乗車密度1.2人。
- ・地区内バス停での乗降は0.5人/便以下。（地区内の発着目的利用は少ない）
- ・曲木集落は交通不便地域を形成。

【石川地区】

- ・路線バスが石川営業所を経由するため運行が集中。利便性は高い。
- ・石川営業所での乗降が多く、交通拠点を形成。

【沢田地区】

- ・新白河・石川線は乗車密度2.0人。
- ・地区内バス停での乗降は0.5人/便以下。（地区内の発着目的利用は少ない）
- ・新屋敷集落は交通不便地域を形成。
- ・中学校の統廃合により通学利用は少ない。

【山橋地区】

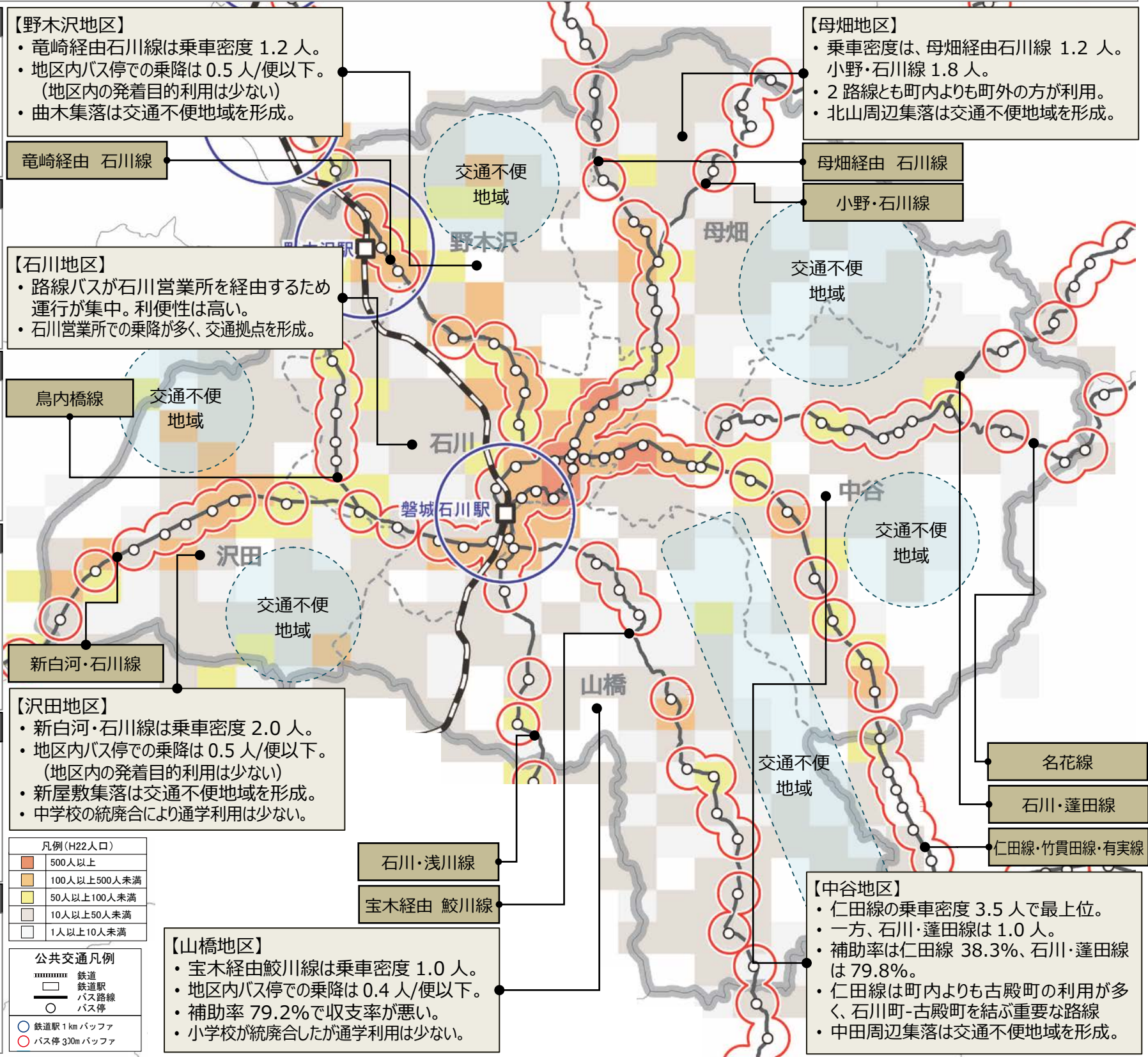
- ・宝木経由 鮫川線は乗車密度1.0人。
- ・地区内バス停での乗降は0.4人/便以下。
- ・補助率79.2%で収支率が悪い。
- ・小学校が統廃合したが通学利用は少ない。

【母畑地区】

- ・乗車密度は、母畑経由石川線1.2人。小野・石川線1.8人。
- ・2路線とも町内よりも町外の方が利用。
- ・北山周辺集落は交通不便地域を形成。

【中谷地区】

- ・仁田線の乗車密度3.5人で最上位。
- ・一方、石川・蓬田線は1.0人。
- ・補助率は仁田線38.3%、石川・蓬田線は79.8%。
- ・仁田線は町内よりも古殿町の利用が多く、石川町-古殿町を結ぶ重要な路線
- ・中田周辺集落は交通不便地域を形成。



凡例 (H22人口)	
赤	500人以上
オレンジ	100人以上500人未満
黄	50人以上100人未満
薄黄	10人以上50人未満
白	1人以上10人未満

公共交通凡例	
—	鉄道
—	バス路線
○	バス停
○	鉄道駅1kmバッファ
○	バス停300mバッファ

2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性

本町における課題を踏まえ、それらを解決するための基本方針及び施設管理に関する基本的な考えを整理します。

上位計画・関連計画に見る交通とまちづくりの方向性	本計画の方向性と本町のまちづくり関連の動向	法制度・上位計画見直し予定
<p>【石川町第5次総合計画】</p> <p>■ 将来像：「みんなが主役 協働と循環のまち」</p> <p>■ 地域公共交通に関する主要施策</p> <p>① 鉄道の利用促進・利用しやすい環境づくり</p> <p>② 路線バスの利用促進・利用しやすい環境づくり</p> <p>③ 公共交通を利用しやすい環境づくり</p>	<p>計画に必要な視点</p> <p>① 町民の「おでかけ機会」を提供し、安心・安全にいつまでも暮らせる「地域公共交通ネットワーク」の形成</p> <p>② 役場・商業施設・中心市街地など主要な拠点を公共交通で結び、コンパクトなまちづくりを実践</p> <p>③ 公共施設の集約・統合、まちづくりの変化に対応した公共交通を再編</p> <p>④ 町民・来訪者の移動特性及び交通不便地域に考慮した新たな交通サービスの導入</p> <p>⑤ 複数の既存交通体系を一体的に活用できる拠点づくり・交通システムの検討</p> <p>⑥ 誰もが利用しやすく・わかりやすい利用環境・情報提供サービスの提供</p>	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通政策基本法（H25 施行） 地域公共交通活性化再生法の改正（H26 施行） 都市計画関連法制度の改正 復興関連予算の変化 等
<p>【石川町まち・ひと・しごと創生総合戦略】</p> <p>■ まちづくり・交通に関する戦略【4.協働のまちづくり】</p> <p>① 石川版「小さな拠点」の形成と交通ネットワークづくり</p> <p>② 「ふるさとしかわ」誇りの醸成</p> <p>③ 広域連携の推進（町外地域との観光・医療などの分野における連携）</p>	<p>まちづくりの変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 国の施策変化：地方創生事業の推進、消費増税、地域公共交通関連の法令見直し まちづくり施策：石川町第5次総合計画・地区まちづくりの推進、中心市街地活性化との連携 観光需要の変化：周辺市町村と観光振興の連携 ひと・まちの変化：少子高齢化、郊外部における主要な施設の立地、公共施設管理の変化（※小・中学校の統廃合、新庁舎の移転等、施設立地・まちづくりが変化） 	<p>【その他関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 石川都市計画区域マスタープラン 第二次健康しかわ21計画 等

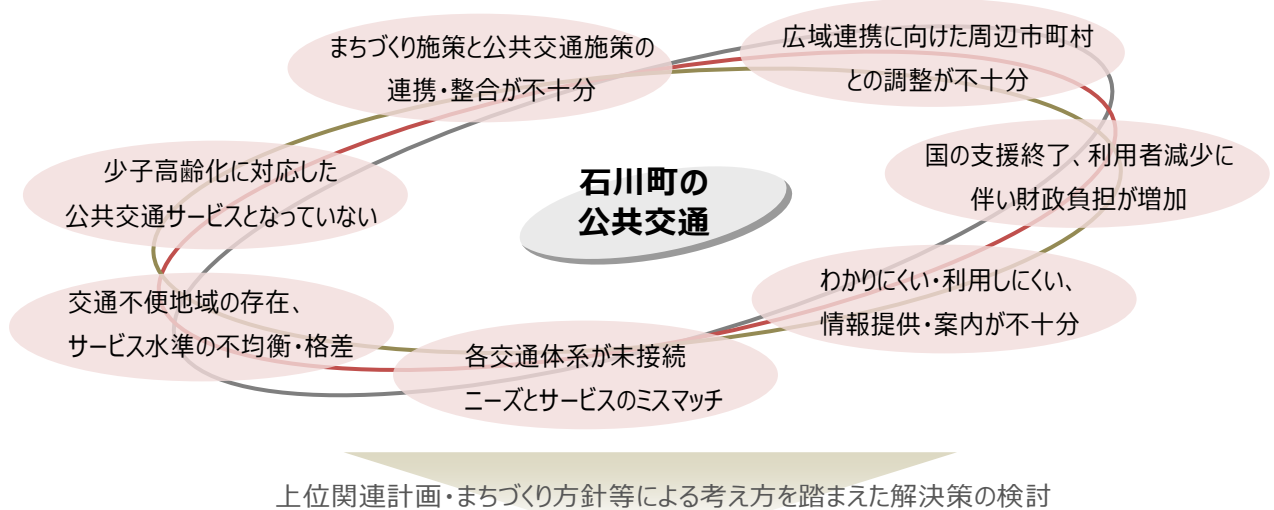
7つの課題	石川町を取り巻く移動・交通の課題	課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性	基本方針・目標設定をする上でのポイント
課題① まちづくり施策と公共交通施策の連携・整合が不十分	<ul style="list-style-type: none"> 総合計画・地方創生総合戦略など、まちの将来像の実現を下支えする「地域公共交通ネットワーク」の形成・構築が求められる。 役場移転・学校の統廃合等、公共施設の集約・統合による行動変化に対応した交通サービスの提供が課題。 	<p>1.「まちづくり」と「交通」が一体となった交通網の形成・再編</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方創生・公共施設の集約統合等、都市構造の変化に対応し、持続可能な「まち」の発展に寄与した、地域公共交通ネットワークの再編。 	<p>Point①広域連携・まちづくり施策との整合</p> <ul style="list-style-type: none"> 「広域連携」「観光振興」「地域医療」など、各施策と連携を図り、「まちづくり」と「交通」が一体となった取り組みを推進する。 石川町役場・磐城石川駅・福島交通(株)石川営業所や各地区の小さな拠点を交通拠点として位置づけ、高頻度運行や乗り継ぎに配慮し、町内をネットワーク化することで、「コンパクト+ネットワーク」を実現する。
課題② 少子高齢化に対応した公共交通サービスとなっていない	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化が進展しており、将来的にも人口が減少。 小・中学校の統廃合で通学行動が変化。路線バス・スクールバスの2つが運行するなど、通学交通に格差が生じている。 高齢者の体力低下・免許返納の増加に伴い、バス停まで歩いて行けない町民への対応。必要最低限のお出かけ機会の提供が課題。 	<p>2.広域連携軸を形成し、観光・医療等の連携を促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺市町村と広域連携の実現に向け、既存路線バスの再構築を行い、医療・観光等、各施策と連動した交通サービスを提供。 	<p>Point②誰でも使いやすい・わかりやすい交通環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 各交通体系の役割分担、地区別交通ネットワークの階層化等、需要に見合った交通サービスを検討する。 町民・利用者のニーズに合わせたルート・運賃体系・車両に更新し、利用しやすい交通サービスの提供を行う。 町民だけでなく、観光振興の視点から来訪者も含め、わかりにくい・知らないをなくすための情報発信を実施する。
課題③ 交通不便地域の存在 サービス水準の不均衡・格差	<ul style="list-style-type: none"> 石川地区は鉄道・路線バス・タクシーを利用できるが、他地区は路線バスがなく、タクシーを利用。地域内でモビリティ格差が発生。 地域・土地特性から大型バス等が運行しにくい道路ネットワークと地区があり、「交通不便地域」が存在。 	<p>3.誰もがいつでも安心して移動できる交通環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化の進展、通学需要や免許返納者の増加への対応。 誰もがいつでも安心して「おでかけ」できる交通サービスの維持・確保。 	<p>Point③地域に応じた公平・高品質な交通サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 町民がいきいきと暮らし、訪れた人が楽しめ、「外出機会」を演出する地域公共交通体系の構築を目指す。 各地区の実情・需要に見合った交通サービスの導入をすることで町全体として公平な交通体系を構築する。 また、移動サービスの提供にとどまらず、困りごとに対応できる高品質なサービスの提供を検討する。
課題④ 各交通体系が未接続 ニーズとサービスのミスマッチ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・路線バス・タクシー等、様々な交通体系が存在するが、乗り継ぎ（ダイヤ・ルート等）が一部図れていない。 役場移転などまちの変化や町民の行動特性・ニーズに交通サービスが対応しきれていない。更なる利用者減少に繋がっている可能性あり。 	<p>4.各地区の実情に合ったサービスの提供を行い格差の是正</p> <ul style="list-style-type: none"> 町内の地域間のモビリティ格差を解消するため、地域の実情・需要を踏まえそれぞれの地区に合った新たな交通サービスの導入を検討。 	<p>Point④町民協働による持続可能な交通の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政・交通事業者だけでなく、周辺市町村との連携や交通に関連する「教育」「観光」「商業」「住民」等と協働し、公共交通を考え、育てる仕組みづくりを行う。 多様な組織との連携を図ることで、公共交通利用によるインセンティブ（企画乗車券・割引、ポイント付与など）の検討を行い、地域活性化・観光振興・健康増進に繋げる。
課題⑤ わかりにくい・利用しにくい 情報提供・案内が不十分	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通がどのように運行しているか分からない町民が存在。 鉄道・路線バスの運行時刻・ダイヤ等の情報がわかりにくい。 免許返納者層や通学児童など、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。 	<p>5.各交通体系間が連携し、利用者目線のサービス提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズ・行動特性を踏まえ、鉄道・バス・タクシーの役割分担を行い、連携することで地域として「一体」となった交通体系を構築。 	
課題⑥ 国の支援終了、利用者減少に伴う財政負担が増加	<ul style="list-style-type: none"> 国の復興支援関連事業の終了後、町の財政負担が急激に増加。国の支援等に過度に頼る交通運営からの転換が課題。 自立かつ持続可能な地域公共交通へ再編し、現状・将来を見据えたサービス水準の見直しが課題。 	<p>6.使いやすく・わかりやすい情報提供・利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間・ルート等の情報提供を行い、乗り継ぎに配慮。 運賃・車両・待合所の改善等を行い、利用しやすい環境を整備する。 	
課題⑦ 広域連携に向けた周辺市町村との調整が不十分	<ul style="list-style-type: none"> 本町は周辺市町村からの地域間幹線路線バスが経由しており、地域公共交通の再編には、各自治体との財政負担等の協議・調整が必要。 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。住民、周辺市町村との連携・協働が必要。 	<p>7.国の支援に過度に頼らない自立した持続可能な交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> 過度な財政負担を行わず、自立し、持続できる交通体系を検討。 周辺市町村・町民との「協働」による良い「循環」の創出を目指す。 	

第3章 計画の基本方針・基本目標

3. 計画の基本方針・基本目標

3-1 本町の公共交通が目指す将来像（基本方針）

本町の公共交通における課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通を維持・確保するため、本計画の基本方針「みんなが主役となり、町民協働による持続可能な交通まちづくり」を掲げ、その実現に向けて4つの基本目標を設定します。



本計画の基本方針（目指すべき将来像）

みんなが主役となり、町民協働による持続可能な交通まちづくり
 ～「交通」で「まち」をつなぎ、広域連携を目指したコンパクト+ネットワークを形成～

- ・最上位計画である石川町第5次総合計画に掲げる将来像「みんなが主役 協働と循環のまち」の実現に向けて、まちづくりの進展・社会情勢の変化による都市構造・都市機能の変化に対応した公共交通ネットワークを構築します。
- ・本町の地域特性及び町民の移動特性・ニーズに対応した公共交通体系を構築するため、周辺市町村と連携した広域的な公共交通ネットワークの体制確保を図ります。
- ・将来的に持続可能な公共交通体系の構築に向けて、行政・交通事業者だけでなく、町民、地域、各種団体・機関等と連携・協働し、町全体が一体的になり、地域における重要な移動手段としての公共交通を支え、育み、発展させていく仕組み・体制づくりを行います。

基本方針の実現のための4つの基本目標

- 基本目標 1 広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築
- 基本目標 2 誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編
- 基本目標 3 誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり
- 基本目標 4 様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進

.....

3-2 計画の基本目標

(1) 広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築

1) 目標の概要

白河市や須賀川市等への、町民の日常生活における移動特性・ニーズ等を踏まえ、周辺市町村と広域的に連携し、公共交通ネットワークの見直しを図り、各交通体系が有機的に結びついた公共交通ネットワークへ再編を図ります。

また、文教福祉複合施設や町文化財を復元したまちなかプレイスメイク等、まちなか再生事業を進めるとともに、各交通体系の明確な役割分担により、効率的かつ効果的な交通体系を構築し、持続可能な公共交通の維持・確保を目指します。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

本町の地域特性及び町民ニーズを踏まえて、現行の交通サービスに見直しをかけるとともに、誰もが気軽に外出できる移動環境の確保のために需要総量に応じた交通サービスの提供を図ります。

表 3-1 施策・事業の方向性

項目	内容
現行の公共交通サービスの見直し・再編	現行の公共交通サービスの品質改善・サービス向上及び効率的な運行体系の構築を図るため、公共交通全体の見直し・再編を行う。
まちづくりと連携した交通ネットワークの見直し・再編	まちづくりの進展による施設分布の変化等に対応し、市街地の活性化及び町民の利便性向上に向けて、主要拠点間の連携強化を図る。
小さな移動需要に対応した交通サービスの展開	地域により路線バス等の大量輸送が適さない地域において、需要総量に応じた交通サービスを展開し、外出しやすい環境を構築する。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

各種施策・事業の展開により、まちづくり施策と交通の連携を向上させるとともに、町内各地域の公共交通における格差を是正するため、「まちづくり施策との連携件数」及び「公共交通の運行カバー率」の改善を指標として設定します。

表 3-2 指標・数値目標（基本目標1）

指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)
公共交通の運行カバー率	46.6%	70.0%

(2) 誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編

1) 目標の概要

人口減少・少子高齢化及び免許返納者増加等の社会情勢の変化による町民の移動ニーズの変化や交通弱者の増加等に対応し、自家用車等が無くても、誰もが安心して外出でき、本町で生活し続けられる環境の構築に向けて、本町の特性に適した交通システム導入による再編を図ります。

町の中心部や郊外部、山間部等の特性・ニーズに応じ、地域間で移動に対する格差が発生せず、公平で高品質な公共交通サービスの提供を行い、外出機会の創出を図ります。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

都市構造・機能の変化に合わせた交通サービスの展開により、公共交通を利用しやすく、誰もが外出しやすい環境を構築するとともに、効率的な運行体系の構築を図ります。

表 3-3 施策・事業の方向性

項目	内容
既存資源を活用した交通サービスの確保	高齢者及び免許返納者等の交通弱者の移動手段確保に向け、タクシー等の既存の交通資源を活用した交通サービスの展開を図る。
目的に対応した交通体系の構築	通勤や通学、買い物、通院等の日常生活の移動実態を捉え、行動時間・目的地等に対応した交通体系の構築を図る。
利用しやすい車両導入等のハード整備	新たな利用者層の獲得に障害となる要因を排除し、公共交通利用へ転換させるため、ハード面における実現可能性を考慮した改善を図る。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

町民の移動ニーズに合った交通サービスの展開により、「町民の公共交通の利用率」の向上を図るとともに、効率的な交通体系の構築により町の「財政負担率」の改善を図ります。

表 3-4 指標・数値目標（基本目標2）

指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)
町民の公共交通の利用率	11.7%	13.0%

(3) 誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり

1) 目標の概要

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

地域公共交通の再編に伴い、ネットワークが変化する中で、どこを・どのように運行しているのか「わからない」「知らない」等の諸問題が発生しないよう、公共交通に関する案内・情報を発信し、周知・PRを図るとともに、利用促進を含めた取り組みを行います。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

公共交通ネットワークの再編に伴い、交通の拠点となる主要施設を設定し、交通結節機能の向上及び接続性を図るとともに、誰もが安心して・わかりやすく・快適に利用できる交通環境の整備を図ります。

表 3-5 施策・事業の方向性

項目	内容
公共交通ネットワークを支える交通拠点づくり	公共交通ネットワークの再編に伴い、町内における主要拠点を設定し、交通結節機能の向上及び接続性向上を図る。
安心して利用することができる待合環境の確保	路線バスを利用する際に、天候やバスの定時性等に左右されず、誰もが安心して待つことができる待合環境の確保を図る。
公共交通の案内・情報発信等の充実	町内の公共交通全体の一体的な情報提供を行い、運行状況の周知・PR及び発信による、利用促進・利便性向上を図る。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

各種施策・事業の展開により「公共交通施策の認知度」の改善を図るとともに、交通環境の改善による「情報発信方法・わかりやすさの満足度」の改善を図ります。

表 3-6 指標・数値目標（基本目標3）

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

(4) 様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進

1) 目標の概要

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

町全体が一体的になり、地域の重要な移動手段として公共交通を支え、地域に根付き、地域とともにあり続ける公共交通を目指すため、みんなが主役の「交通まちづくり」を推進します。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

町民・地域等が公共交通に、地域の移動手段としての意識の醸成を図り、町全体で支える体制を構築するとともに、各主体が連携・協働した施策展開により、新たな利用者層の獲得及び利用促進を図ります。

表 3-7 施策・事業の方向性

項目	内容
町民・地域と連携・協働した取り組みの展開	町民・地域が公共交通に触れる機会を創出し、公共交通に対する意識醸成を図るとともに、連携・協働した地域主体の取り組みに向けた施策展開を図る。
観光・健康福祉等の施策と連携した取り組みの展開	観光や健康福祉等の施策と連携し、利用者が使いたくなる・便利になる仕掛けづくりを行うことで、利用促進と地域活性化を図る。
利用促進に向けたモビリティマネジメントの実施	町民をはじめとした、自発的に公共交通を利用できる環境づくりを行い、意識の醸成を図るとともに、新規利用者の獲得、利用促進を図る。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

町民・地域における公共交通に対する意識の醸成により、地域とともに取り組む「地域協働事業」の実施を目指すとともに、観光などの施策連携による「交流人口者数」の増加を交通ネットワークの点から寄・与します。

表 3-8 指標・数値目標（基本目標4）

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

3-3 公共交通における役割の明確化

町内の公共交通ネットワークの役割分担を行い、高品質サービスの提供（定時性・速達性・快適性）を実現する「幹線交通」の位置付けを行うとともに、交通不便地域を解消するため地域内の移動を確保し、幹線交通へ接続する「地域内交通」を定め、ネットワークの再構築を図ります。また、定時定路線型の乗合交通を導入できない地域については、「タクシー」を柔軟かつ弾力的に活用した交通サービスを検討します。

上記「幹線交通」と「地域内交通」を有機的に結びつける駅・バス停については、賑わい・地域コミュニティの重要な拠点（「交通結節点」）として位置づけ、まちづくり・観光振興と連動した整備を推進します。

表 3-9 各交通の位置づけ

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	一定頻度・運行本数を確保し高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	JR 水郡線	広域
地域間幹線交通	地域間を繋ぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	路線バス	<u>路線バス11系統</u> 竜崎経由石川線 母畑経由石川線 新白河・石川線 石川・蓬田線 仁田線 竹貫田線 宝木経由鮫川線 小野・石川線 名花線 有実線 石川・浅川線	地域間
地域内交通	日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	路線バス	<u>路線バス1系統</u> 鳥内橋線	地域内
		タクシー	一般タクシー事業者	主に地域内
		その他	新たな交通サービス (小需要に対応した交通、既存交通資源を活用した交通 等)	
交通結節点	町内の交通拠点・まちづくりの中心となる施設を拠点化	交通拠点	JR 磐城石川駅 JR 野木沢駅 福島交通(株)石川営業所	-
		主要拠点	石川町役場	-

3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ

基本方針の実現に向けた公共交通ネットワークの将来イメージ及び施策・プロジェクトの方向性について示します。

基本理念

みんなが主役となり、町民協働による持続可能な交通まちづくり
～「交通」で「まち」をつなぎ、広域連携を目指したコンパクト+ネットワークを形成～

基本目標①：広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築

目標設定概要

- ・白河・須賀川市など周辺市町村との「広域連携軸」と本町の「まちづくり」との整合が取れた地域公共交通の再編を図ります。
- ・各交通体系の役割を明確化し、持続可能な交通体系を構築することで、まちづくりに寄与します。

目標値の設定

- ・まちづくりへの貢献と公共交通再編を指標に設定。

指標①：公共交通の運行カバー率

目標達成に向けた施策・プロジェクト

【地域公共交通網再編プロジェクト】

施策 1-1：広域路線の品質改善・サービス向上

施策 1-2：中心街ゾーンバスシステムの導入

【交通不便解消プロジェクト】

施策 2-1：小需要に対応した予約制交通の導入検討

施策 2-2：交通不便地域対象のタクシースチケット補助制度の導入検討

【交通結節点・待合環境再構築づくりプロジェクト】

施策 3-1：ゾーンバスシステムを支える拠点づくり

施策 3-2：待合スペースのリニューアル・改善

【わかりやすい利用環境づくりプロジェクト】

施策 4-1：公共交通に関する案内・情報の発信

施策 4-2：乗り降りしやすい車両に順次更新

施策 4-3：企画乗車券等の導入検討

【みんなが主役・協働推進プロジェクト】

施策 5-1：住民と連携・協働による交通まちづくり

施策 5-2：観光・健康・福祉等の各施策と連携した取り組み

施策 5-3：モビリティマネジメントの実施

基本目標②：誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編

目標設定概要

- ・少子高齢化の進展、免許返納者対応等、車がなくても安心して「外出」できる交通システム導入による再編を図ります。
- ・中心部・郊外部・山間部など、各地域・集落のニーズ・需要にあった高品質な公共交通サービスの提供を行い、外出機会を創出します。

目標値の設定

- ・目的地となる拠点へのアクセス・利便性確保を指標に設定。

指標①：町民の公共交通の利用率

基本目標③：誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり

目標設定概要

- ・高齢者・町外からの通学者・来訪者など、町民だけでなく、誰でも迷わず使える公共交通環境づくりを推進します。
- ・地域公共交通の再編に伴い、「わからない」「知らない」が発生しないよう、周知・PRを図ります。

目標値の設定

- ・わかりやすさ・使いやすさに繋がる事業実施を指標に設定。

指標①：公共交通施策の認知度（どのように運行しているかわからない割合の減少）

指標②：情報発信方法・わかりやすさの満足度（不満に感じる割合の減少）

基本目標④：様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進

目標設定概要

- ・公共交通を再編し、維持確保していくには行政・交通事業者だけの努力だけでは厳しい状況です。
- ・「商業」「観光」「医療」「学校」等、地域づくりに係わる様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の「交通まちづくり」を推進します。

目標値の設定

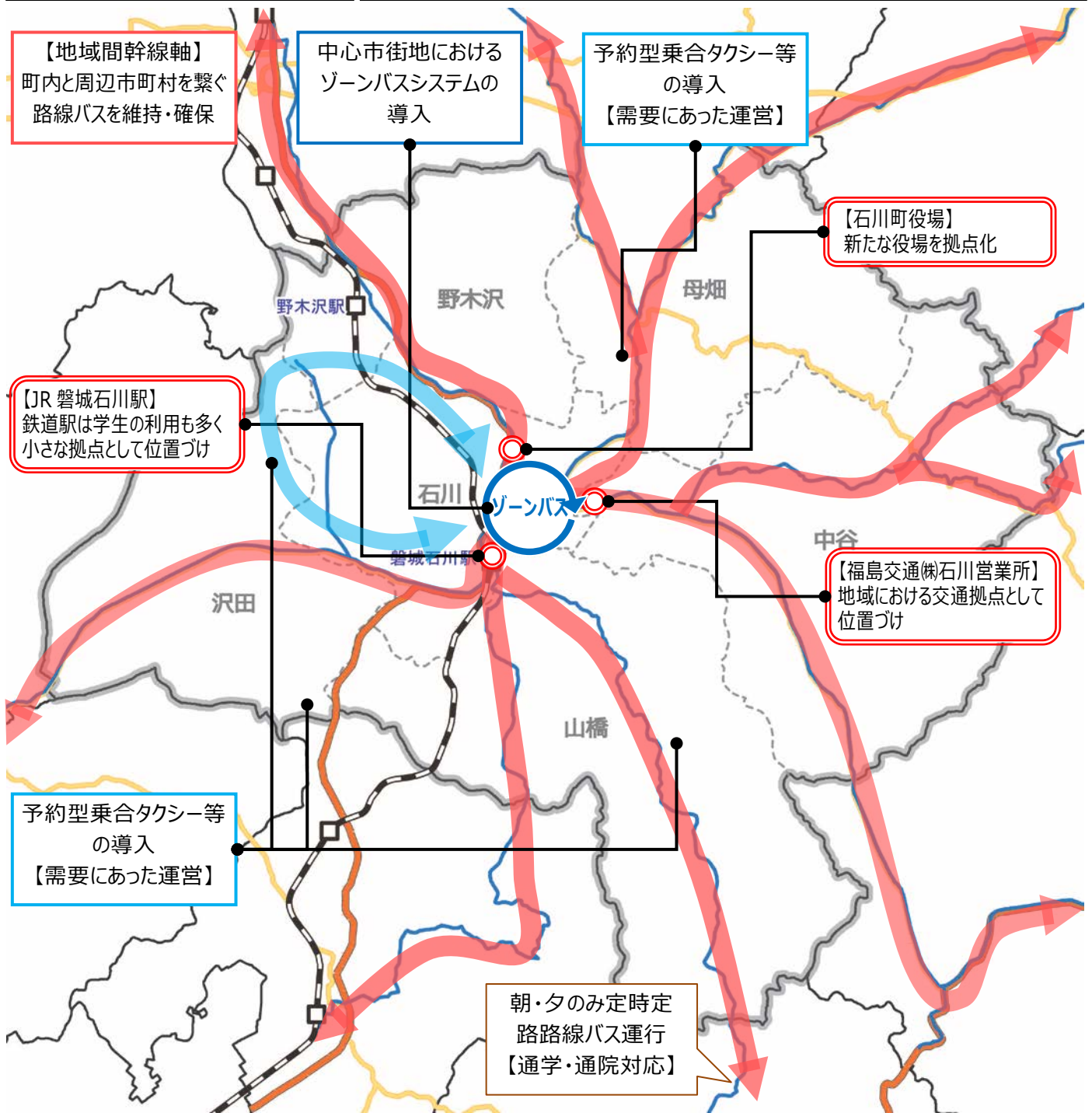
- ・多様な主体との連携・協働による交通とまちづくりの推進の実現度を指標とする。

指標①：地域協働事業の実施件数（地域公共交通の利用方法についての説明会開催件数）

■石川町における公共交通ネットワークの将来イメージ

計画期間：6ヶ年

平成29年度～平成34年度（6ヶ年）



	鉄道
	鉄道駅
	国道
	主要地方道
	バス路線

	地域間幹線交通
	地域内交通
	交通結節点

- ソフト施策
- ①再編に伴う利用促進策の実施
 - 試乗会イベント・利用体験
 - 鉄道と連携した料金施策の検討
 - 広域地域間路線バス・鉄道との乗り継ぎに配慮
 - ②上限運賃設定等の運賃体系の導入検討
 - ③住民主体運行に向けた組織化の検討
 - ④免許返納等へのインセンティブ検討

第4章 目標達成に向けた施策・プロジェクト

4. 目標達成に向けた施策・プロジェクト

4-1 施策・プロジェクト体系

施策・プロジェクトの体系図は以下の通りです。

基本理念

みんなが主役となり、町民協働による持続可能な交通まちづくり
～「交通」で「まち」をつなぎ、広域連携を目指したコンパクト+ネットワークを形成～

基本目標①：広域連携・まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築

目標設定概要

- ・白河・須賀川市など周辺市町村との「広域連携軸」と本町の「まちづくり」との統合が取れた地域公共交通の再編を図ります。
- ・各交通体系の役割を明確化し、持続可能な交通体系を構築することで、まちづくりに寄与します。

基本目標②：誰でも安心して外出でき、地域に応じた交通システム導入による再編

目標設定概要

- ・少子高齢化の進展、免許返納者対応等、車がなくても安心して「外出」できる交通システム導入による再編を図ります。
- ・中心部・郊外部・山間部など、各地域・集落のニーズ・需要にあった高品質な公共交通サービスの提供を行い、外出機会を創出します。

基本目標③：誰もがわかりやすく・使いやすい交通環境づくり

目標設定概要

- ・高齢者・町外からの通学者・来訪者など、町民だけでなく、誰でも迷わず・使える公共交通環境づくりを推進します。
- ・地域公共交通の再編に伴い、「わからない」「知らない」が発生しないよう、周知・PR、試乗体験企画などを通して利用促進を図ります。

基本目標④：様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の交通まちづくりの推進

目標設定概要

- ・公共交通を再編し、維持確保していくには行政・交通事業者だけの努力だけでは厳しい状況です。
- ・「商業」「観光」「医療」「学校」等、地域づくりに係わる様々な主体と協働・連携し、みんなが主役の「交通まちづくり」を推進します。

目標達成に向けた施策・プロジェクト

【地域公共交通網再編プロジェクト】

施策 1-1：広域路線の品質改善・サービス向上

施策 1-2：中心街ゾーンバスシステムの導入

【交通不便解消プロジェクト】

施策 2-1：小需要に対応した予約制交通の導入検討

施策 2-2：交通不便地域対象のタクシーチケット補助制度の導入検討

【交通結節点・待合環境再構築づくりプロジェクト】

施策 3-1：ゾーンバスシステムを支える拠点づくり

施策 3-2：待合スペースのリニューアル・改善

【わかりやすい利用環境づくりプロジェクト】

施策 4-1：公共交通に関する案内・情報の発信

施策 4-2：乗り降りしやすい車両に順次更新

施策 4-3：企画乗車券等の導入検討

【みんなが主役・協働推進プロジェクト】

施策 5-1：住民と連携・協働による交通まちづくり

施策 5-2：観光・健康・福祉等の各施策と連携した取り組み

施策 5-3：モビリティマネジメントの実施

4-2 地域公共交通網再編プロジェクト

(1) プロジェクトの概要・スケジュール

施策・事業の概要						
<ul style="list-style-type: none"> 本町の観光振興、健康増進を支え、周辺市町村との広域連携・まちづくりの発展と一体となった効率的かつ柔軟な交通サービスの提供を目指した公共交通ネットワークの構築を図ります。 						
施策 1-1：広域路線の品質改善・サービス向上						
<ul style="list-style-type: none"> 本町は周辺市町村を結ぶ要所という地域特性を有しています。 本町の将来像の実現だけでなく、周辺市町村と一体となった路線バス再編を図り、町内外の地域間交流・連携の活性化に寄与するネットワーク形成を図ります。 <p style="text-align: center;"> ①地域間バスを維持・確保しつつ、利用需要に合わせた再編 ②町外への通院、町外からの通学等、目的行動に合わせた運行サービスの再編 </p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 (福島交通(株)石川営業所) 石川町	再編実施計画の作成	路線バスの再編				
施策 1-2：中心街ゾーンバスシステムの導入【次頁参照】						
<ul style="list-style-type: none"> 本町の交通拠点である JR 水郡線「磐城石川駅」、路線バス「福島交通(株)石川営業所」の立地が離れており、鉄道とバスの乗り換え・接続が不十分です。また、本町の庁舎移転に伴い、各拠点と中心街を経由する路線バスがなく、回遊性が低い状況です。 そこで、「石川町役場」「磐城石川駅」「福島交通(株)石川営業所」の 3 拠点を經由するゾーンバスシステムの導入を検討し、町内移動の利便性向上・中心市街地活性化を図ります。 <p style="text-align: center;"> ①「石川町役場」「磐城石川駅」「福島交通(株)石川営業所」の 3 拠点を經由するゾーンバスシステムの導入検討 </p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 (福島交通(株)石川営業所) 石川町	再編実施計画の作成	中心街ゾーンバスシステムの導入				

(2) リーディングプロジェクト

中心街ゾーンバスシステムの導入

- ・「ゾーンバスシステム」とは、路線が長いバス系統を整理し、乗り換え拠点となる「ミニバスターミナル」を設け、中心部・市街地などまでの「基幹・幹線バス」と「支線バス」を区分することで、ゾーン内の利便性向上、定時性の確保等、効率的な運営を図るシステムのことです。導入事例として、東北地方では岩手県盛岡市「松園地区ゾーンバス」があります。（下図参照）
- ・本町においても、周辺市町村から運行している区間が長い路線を町内3拠点で区分し、広域路線ネットワークの再編と通して、町内における「ゾーンバスシステム」の導入を検討するものです。



▲ゾーンバスシステムのイメージ図 (盛岡市)

4-3 交通不便解消プロジェクト

(1) プロジェクトの概要・スケジュール

施策・事業の概要						
<ul style="list-style-type: none"> ・本町において、地形的に路線バスが運行できない「交通不便地域」が存在しています。 ・今後、高齢者、免許返納者が増加し、外出機会の減少等、健康面の問題が懸念されます。 ・そこで、「路線バスが入れない・利用者が少ない」地区を対象に、タクシーを活用した予約制交通の導入やタクシーチケット補助等、既存の交通資源を活かした、新しい交通サービスの導入の可能性を検討します。 						
施策 2-1：小需要に対応した予約制交通の導入検討						
<ul style="list-style-type: none"> ・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乗合タクシー等の導入の可能性を検討します。 ・予約型乗合タクシーの導入は、年齢・免許有無・居住地の設定等、運行及び利用条件の設定を行い、事業者が自立し持続可能な事業・仕組みづくりを構築した上で実施します。 						
<p style="text-align: center;">① 予約型乗合タクシー等の導入に向けた事業計画の検討・協議</p> <p style="text-align: center;">② 予約型乗合タクシー等、実証実験の実施と効果検証を踏まえた本格導入の検討</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 (タクシー事業者) 石川町	再編実施 計画の作成	実証運行/ 効果検証	本格運行 (PDCA サイクルに基づく見直し改善)			
施策 2-2：交通不便地域対象のタクシーチケット補助制度の導入検討						
<ul style="list-style-type: none"> ・「路線バスの再編」「予約型乗合タクシー」を導入しても公共交通を利用できない方が発生することが想定されます。町内・町外への必要最低限の外出ができるよう、タクシーを活用したチケット補助サービス導入の可能性を検討します。 ・なお、検討にあたっては、年齢・免許有無・居住地等の設定条件や利用者の負担割合等、利用者・タクシー事業者両者への影響・負担も考慮します。 						
<p style="text-align: center;">① タクシーチケット補助制度の導入検討</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 (タクシー事業者) 石川町	事業企画 検討	庁内調整 事業者協議	補助制度の導入検討			

(2) リーディングプロジェクト

予約型（デマンド型）乗合タクシー

- ・「予約型（デマンド型）乗合タクシー」とは、出発地・目的地の入口まで送迎を行うタクシーの利便性と路線バスのような乗合運行による低運賃化のメリットを兼ね備えた移動サービスです。全国各地で利用需要が少ないエリアを対象に導入されております。
- ・本町においても路線バスを利用できない「交通不便地域」が存在していることから、必要最低限の移動や、外出機会の提供を図るため、タクシー事業者が自立し、持続可能なデマンド乗合タクシーの導入を検討します。



資料：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会

▲地域内運行バスの位置づけ

▼予約型交通サービスの運行方式の一例

定時定路線型	迂回運行型	区域運行型
<ul style="list-style-type: none"> ・定まったルート・停留所を運行 ・設定された運行時間帯に利用者がいない場合は運休 ・予約が必要であることを除けば、通常の路線バスとほぼ同様の運行形態 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの一部が予約専用ルート ・予約のある場合はデマンドルートを迂回 ・迂回運行の有無で所要時間が変化 ・定時定路線方式に比べ、サービスレベルは高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートを定めずエリアを運行 ・乗降ポイントと目的地の連絡が必要 ・ドアtoドア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、乗り継ぎ等が必要
<p>需要大エリア 予約不要</p> <p>需要小エリア 要予約</p>	<p>迂回ルート</p>	<p>対象外エリア間の利用はできない</p>

4-4 交通結節点・待合環境再構築づくりプロジェクト

(1) プロジェクトの概要・スケジュール

施策・事業の概要						
<ul style="list-style-type: none"> 交通ネットワークの再編に伴い、交通拠点の位置づけや求められる機能が変化することを想定し、交通結節点としての機能性・利便性の向上を図ります。 町内の駅舎やバス停等の待合環境については、利用実態やニーズに応じた主要なポイントにおいて安心して待つことが出来る交通環境の確保を図ります。 						
施策 3-1：ゾーンバスシステムを支える拠点づくり						
<ul style="list-style-type: none"> 交通ネットワークの再編に伴う中心市街地におけるゾーンバスシステムの導入により、主要な拠点として設定した3拠点（「石川町役場」「磐城石川駅」「福島交通(株)石川営業所」）において、交通結節点として、乗り入れ環境や待合環境等の改善による機能の強化を図るとともに、利用者の利便性向上を図ります。 <p>①主要拠点における乗り入れ環境・待合環境の改善</p> <p>②バスロケーションシステム・接近情報案内等の設置検討</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町	事業者協議		主要拠点における環境改善・拠点づくり			
施策 3-2：待合スペースのリニューアル・改善						
<ul style="list-style-type: none"> 町内における駅舎やバス停等における待合環境について、乗降者数等の利用実態を踏まえ、利用が多いバス停等においては、悪天候時の場合でも利用者が安心して公共交通を待つことが出来る環境を確保するために、上屋やベンチ等の設置を検討します。 バス停環境の改善に際しては、路線バスの経路上の商業施設や商店などの既存の施設等を活用した待合環境の整備に向け、協議・調整を行います。 <p>①主要なバス停における待合スペースの改善</p> <p>②沿道施設を活用した待合スペースの整備</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町 住民・地域	改善箇所の 検討・選定	改善に向けた 協議・調整	待合スペースの整備・改善			

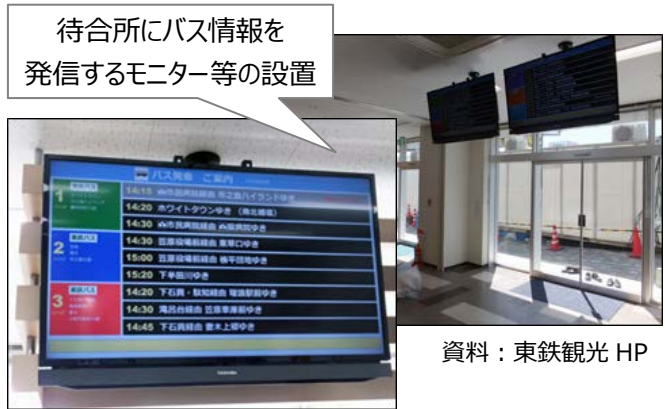
(2) リーディングプロジェクト

ゾーンバスシステムを支える拠点づくり

- ・本町にゾーンバスシステムを導入した際に主要な拠点となる石川町役場、磐城石川駅、福島交通(株)石川営業所の3拠点において、交通結節点としての機能向上を図ります。
- ・路線バスの乗り入れが可能な拠点においては、接続性向上に向け乗り入れ環境の改善を図るとともに、簡易的なバスロケーションシステム及び接近情報案内等の設置等による待合環境の改善を図り、ミニバスターミナル化を目指します。



▲ 駅とバス停の接続事例
阿武隈急行 保原駅 (伊達市)



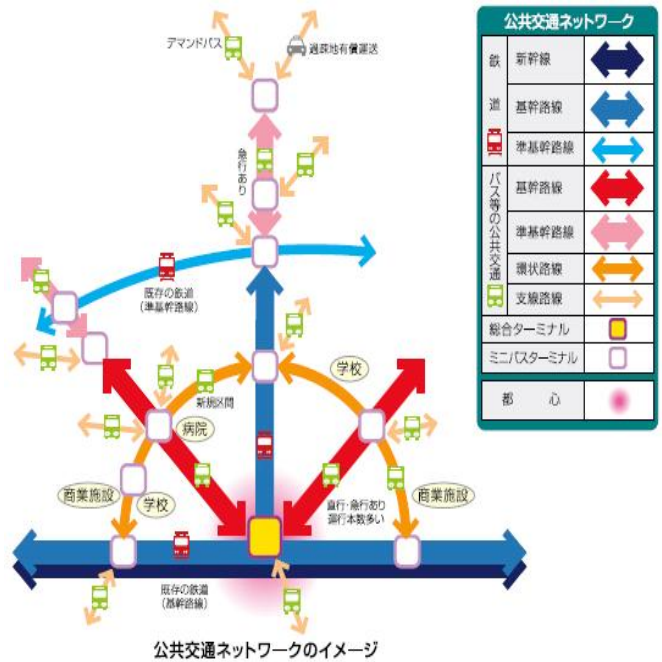
待合所にバス情報を
発信するモニター等の設置

▲ 駅に導入されているバスロケーションシステム
JR 多治見駅 (岐阜県)

資料：東鉄観光 HP

▼ミニバスターミナルの分類

分類	役割・サービスレベル
交通広場型	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅での鉄道とバス・タクシー・自転車・自動車との乗り換えを担う。 ・駐輪場等が整備される。
交流促進型	<ul style="list-style-type: none"> ・病院や商業施設を拠点とするもので、主要施設への公共交通での移動、バスとバス・自転車・自動車間の乗り換えを担う。 ・バス停の上屋・ベンチ・駐輪場等が整備される。
簡易乗換型	<ul style="list-style-type: none"> ・団地や高校、バス車庫などを拠点に基幹路線・支線路線を結ぶもので、バスとバス・自転車間の乗り換えを担う。 ・バス停や駐輪場が整備される。



4-5 わかりやすい利用環境づくりプロジェクト

(1) プロジェクトの概要・スケジュール

施策・事業の概要						
<p>・公共交通に関する案内や情報発信を充実させ、利用者の利便性向上を図るとともに、新たな利用者の取り込みを図ります。</p>						
施策 4-1：公共交通に関する案内・情報の発信						
<p>・公共交通の運行情報の提供及び周知・PR に向け、町内の公共交通における一体的なマップの作成や時刻表・料金表等の作成及びバスロケーションシステム等の情報発信を検討します。</p> <p>①一体的な公共交通マップの作成</p> <p>②主要なバス停等にバスロケーションシステム等を活用した運行情報の発信</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町	事業者協議 内容協議	マップ作成 箇所設定	公共交通に関する案内・情報の発信 バスロケーションシステム等、導入・設置			
施策 4-2：乗り降りしやすい車両に順次更新						
<p>・高齢者が利用しやすい交通環境の確保に向け、路線バスやタクシー等においてバリアフリー・ユニバーサルデザイン等に対応した車両の導入を推進します。</p> <p>①路線バス車両におけるノンステップバスの導入推進</p> <p>②タクシー車両におけるユニバーサルデザインタクシーの導入推進</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町	事業者協議	乗り降りしやすい車両の導入推進				
施策 4-3：企画乗車券等の導入検討						
<p>・利用者に魅力的なサービスの提供による利用促進及び新規利用者の取り込みに向け、企画乗車券サービス等を事業者と協議・調整します。</p> <p>①町内で利用できる企画乗車券の導入検討</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町	企画・立案	事業者協議・調整	企画乗車券等の導入に向けた検討			

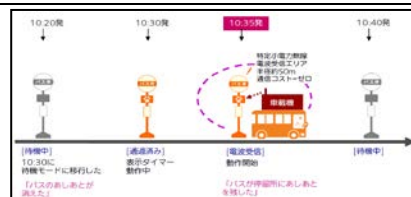
(2) リーディングプロジェクト

公共交通に関する案内・情報の発信

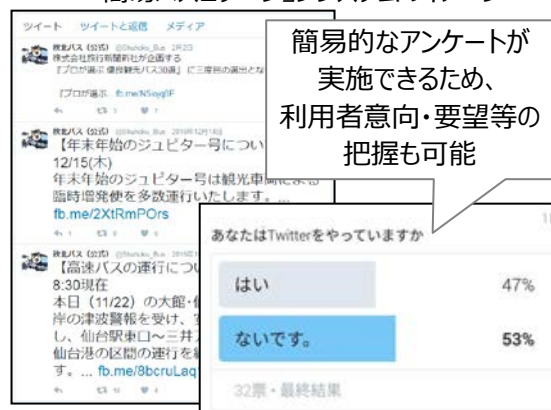
- ・公共交通の運行状況等の周知・PR 及び利用促進に向け、鉄道・路線バスの運行経路・バス停等が一体となった公共交通マップや料金表・時刻表等の作成を検討します。
- ・バスマップ等については、利用者が外出時にいつでも持ち運びが出来るよう、折りたたみができる展開式の型式を基本とします。
- ・情報取得の主流であるスマートフォンを活用し、SNS 等による運行情報の発信やバスのリアルタイムな位置情報の発信等を検討します。



▲持ち運びに便利なバスマップ・時刻表（八戸市）



▲簡易バスロケーションシステムのイメージ



簡易的なアンケートが実施できるため、利用者意向・要望等の把握も可能

▲Twitter を活用した情報発信（秋北バス）

乗り降りしやすい車両に順次更新

- ・高齢者等が路線バスやタクシーを利用しやすい環境を構築していくため、交通事業者における車両更新の際には、バリアフリー・ユニバーサルデザインに対応した車両導入を推進します。
- ・具体的には、路線バスにおいては低床で段差が無いノンステップバス、タクシーにおいてはユニバーサルデザインに対応した UD タクシー等の導入を推進します。



▲ノンステップバス車両（庄内交通）



▲UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

4-6 みんなが主役・協働推進プロジェクト

(1) プロジェクトの概要・スケジュール

施策・事業の概要						
<p>・住民、地域をはじめとして、公共交通を支える体制づくりに向け、各主体と交通が連携した施策展開を行います。</p>						
施策 5-1：住民と連携・協働による交通まちづくり						
<p>・住民の公共交通に対する意識の醸成を図るため、考える「場」の創出や公共交通に対する地域が主体となった取り組みを推進します。</p> <p>①公共交通について考える懇談会・検討会の開催</p> <p>②地域が主体になった公共交通の環境改善・体制づくり</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町 住民・地域	意見交換会・住民懇談会		地域主体の取り組みに向けた検討	地域が主体となった公共交通の環境改善・体制づくり		
施策 5-2：観光・健康・福祉等の各施策と連携した取り組み						
<p>・住民や町外の来訪者が利用したいと思える公共交通を目指すため、観光イベントや健康・福祉施策等と交通が連携した施策展開を図ります。</p> <p>①観光施設やイベントと連携したパッケージサービスの展開</p> <p>②まち歩きを促す企画・商品等のサービスの展開</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町	企画・立案		事業者・関係団体協議	各施策と連携した取り組み		
施策 5-3：モビリティマネジメントの実施						
<p>・地域、住民や企業等が自発的に公共交通を利用できる仕組み・仕掛けづくりに向け、モビリティマネジメントの展開を図ります。</p> <p>①石川町役場職員を中心にしたノーマイカーデーの実施</p> <p>②企業等による通勤等の推進支援</p>						
実施主体	実施スケジュール（予定）					
	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通事業者 石川町	協議・調整		モビリティマネジメントの実施			

(2) リーディングプロジェクト




住民と協働・連携による交通まちづくり

- 公共交通に対する住民意識の醸成に向けた、考える「場」の創出として、地域の自治会・老人クラブ等との意見交換会・懇談会等の定期開催を行います。
- 公共交通に対する意識醸成を行った後には、地域・住民が主体となり公共交通を支える取り組みを考える検討会・協議会等を実施するなど、段階的な発展を図ります。
- 地域が主体となった公共交通に対する取り組みを実施する際には、特に意識醸成がなされた地域をモデル地域に設定し、優先的な取り組みの推進を行い、他地域への展開を図ります。

【STEP1】
公共交通に関する地域との意見交換等を通じて、住民意識の醸成を図るとともに、意見・意向を把握。

【STEP2】
モデル地域を設定し、検討会等を立ち上げ、公共交通の見直し・改善に向けて、地域が出来ること等を議論。

【STEP3】
地域が主体となった取り組みに向けて協議会等を立ち上げ、具体的な取り組み方針について議論。


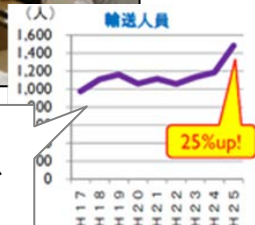
▲住民協働の取り組みに向けた段階的な展開イメージ

▼地域における公共交通の取り組み・参画方法

参画レベル	項目	概要
	地域が主体となった交通サービスの検討	地域・自治会が中心となり、町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・地域で協賛金等を供出	自治会の各世帯による回数券の購入や協賛金等を募り、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合環境の整備
	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
	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	公共交通に関するお困りごとを利用者の立場から意見・要望として述べる

▼市民協働の事例（鶴岡市）

項目	内容
自治体	山形県鶴岡市
名称	市営バス利用拡大協議会（鶴岡市羽黒地域）
設立の目的	市営バスの利用拡大を目的とし、地域（沿線区長）が主体となって設立
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民のニーズ把握 ・住民への利用呼びかけ ・運行経路等の見直し ・ネーミングの募集 ・地元温泉施設との提携 ・その他、利用促進策

地域主体の利用促進策の実施により、輸送人員は増加

第5章 施策・プロジェクトの推進体制

5. 施策・プロジェクトの推進体制

5-1 関係する主体と基本的な役割

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

表 5-1 関係する主体と基本的な役割

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

5-2 推進・管理体制

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

表 5-2 推進・管理体制

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

5-3 実施計画の検討・策定

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

5-4 施策の推進方法

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

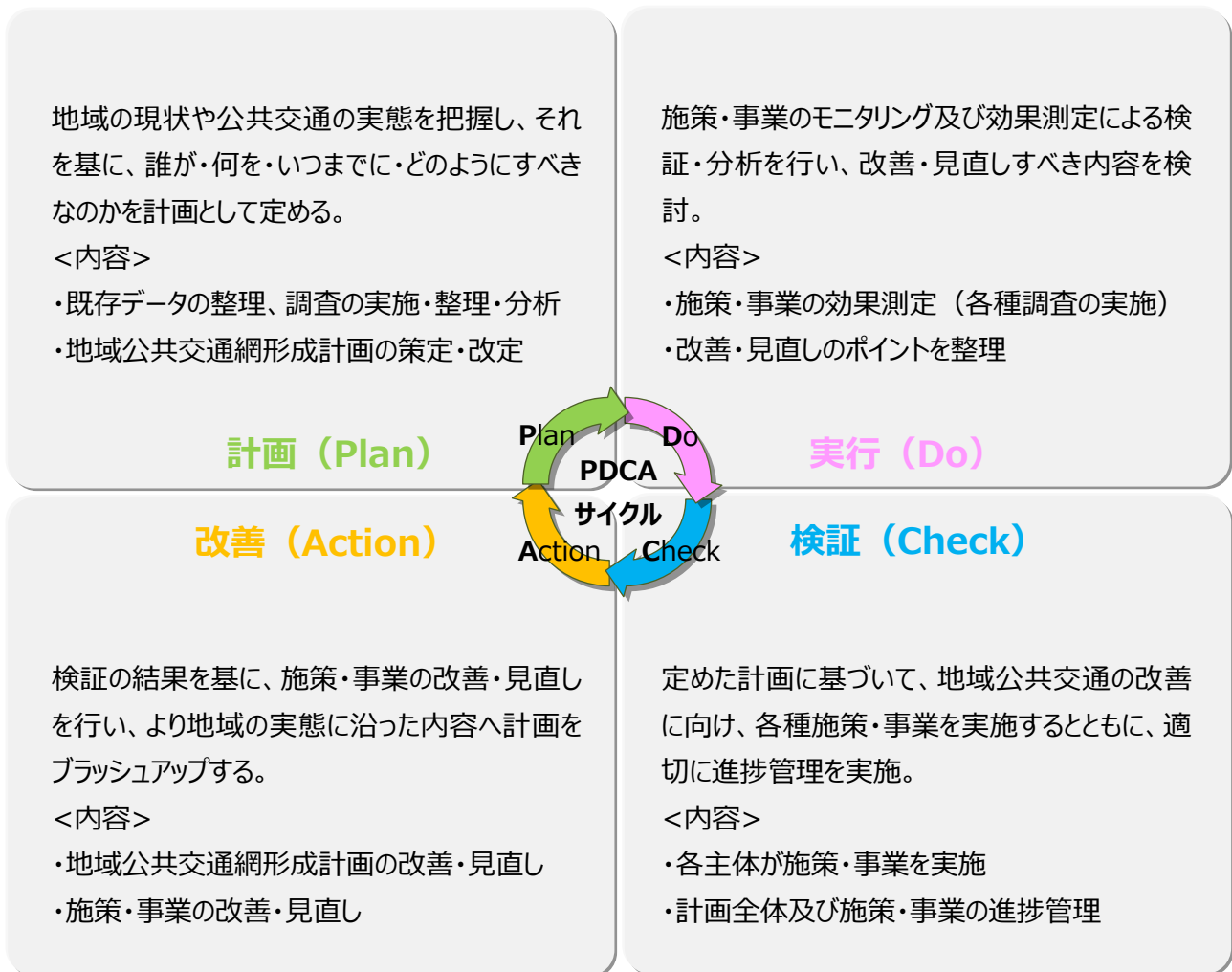


図 5-1 PDCA サイクルイメージ図

第6章 参考

6. 参考

6-1 上位計画・関連計画

(1) 石川町第5次総合計画 (平成21年)

- ・石川町第5次総合計画は、「夢と希望に満ち、ひとが輝き・ときを慈しみ・ものを愛でる」まちづくりを目指し、「みんなが主役 協働と循環のまち」を将来像としてまちづくりを進めることを指針としている。
- ・構成は基本構想、基本計画、実施計画の3構成である。
- ・基本構想は本町の将来像を描き、それを達成するために必要なまちづくりの方向や基本的な施策の大綱を明らかにしている。
- ・基本計画は基本構想に描かれた将来像を実現するための施策などを総合的、体系的に組み立てたものである。
- ・計画期間は平成21年度から平成30年度までの10ヶ年である。
- ・なお、社会状況の変化などに柔軟に対応するため計画期間を前期・後期の2期に分け、前期を平成21年度から平成25年度の5年間、後期を平成26年度から平成30年度の5年間としている。
- ・実施計画は概ね3年間で実施する事業の内容を明らかにしている。

■まちづくりの将来像

「みんなが主役 協働と循環のまち」

■まちづくりのキーワード

キーワード	将来像
ひと (町民)	町民が自らの地域の活性化策や問題解決策を考え実践していくこと、そして行政は、この地域活動を尊重し、支援していく、このような姿こそがまちづくりの理想像と考えます。町民が主役となったまちづくりを進めます。
とき (歴史・文化)	町を知り、学ぶことは、町を、地域を愛する想いが深まるものと考えます。町や地域が持つ歴史、伝統、文化などを大切にしながら、町を愛し、誇ることのできるまちづくりを進めます。
もの (自然)	森林、農地、景観など、各地域には気候風土に根ざした固有の資源があり、それを活かすことが、まちづくりの第一歩であると考えます。まちや地域が持つ自然や産業などの個性を活かしながら、活力のあるまちづくりを進めます。

■石川町地域公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

基本目標4. 安全・安心で快適なまち（生活・環境）
施策5. 公共交通機関の充実
①鉄道の利用促進・利用しやすい環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・臨時列車の定期化を始めとするダイヤ改正及び施設改善についての要望 ・利便性向上による積極的な鉄道情報の発信 ②路線バスの利用促進・利用しやすい環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・生活路線バス運行の維持・確保 ・バス事業者に対するダイヤの見直しなどはたらきかけ ③公共交通を利用しやすい環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の持つ定時性、輸送性の高さや環境負荷低減などの優位性をPR
主な実施事業： 水郡線の利用促進 ・ 路線バスの利用促進

(2) 石川町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成 28 年 3 月)

- ・ 石川町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、地域の実情に応じた 5 ヶ年の目標や施策の基本方向、具体的な施策をまとめるものである。
- ・ 第 5 次総合計画後期基本計画を基本に「まちなか再生行動計画」、「住まいづくりプラン」の中で、施策を横断して特に重点的に取り組む。
- ・ 計画期間は平成 27 年度から平成 31 年度までの 5 ヶ年である。
- ・ 人口ビジョンでは将来人口推計を行っており、2010 年に 17,775 人いた人口が、2030 年には 13,589 人、2060 年には 7,725 人まで減少する見通しとなっている。
- ・ 人口水準の目標は、2060 年に総人口 10,000 人を確保することを目標としている。

■基本方針及び分野別取り組み

基本目標	基本的方向
1. 石川町で安定した雇用をつくる	(1) 次世代を担う後継者の育成 (2) 農商工連携による地域産業の強化
2. 石川町への新しいひとの流れをつくり、定住を促す	(1) 定住・移住者向け住環境の整備 (2) 人財（若者）の確保と育成の支援
3. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望に応える	(1) 子育てサポート体制の充実と経済的支援 (2) 出会いの場づくり
4. 協働のまちづくり	(1) 石川版「小さな拠点」の形成と交通ネットワークづくり (2) 「ふるさとしかわ」誇りの醸成 (3) 広域連携の推進

■石川町地域公共交通網形成計画を策定する上で特に関係する施策（一部抜粋）

基本目標 4. 協働のまちづくり	
基本方向(1) 石川版「小さな拠点」の形成と交通ネットワークづくり	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 効果的・効率的なサービスを提供するための提供体制を構築し、地域交流・地域支え合い拠点としての機能を強化するための「小さな拠点」を目指す。 ・ 地域間を結ぶ公共交通ネットワークを再編する。 	
④地域間交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域自治協議会を地域の拠点と位置づけ、拠点間を結び、交通弱者を含む地域交通の利便性の向上を図る。 ・ 交通事業者と地域とで協議・連携を図りながら公共交通ネットワークを再編する。
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">重要事業評価指標</div> ◎まちなか交通量：基準値（H26 年）1,068 人/日 目標値（H31 年）1,720 人/日 ◎実証試験運行路線数：目標値（H31 年）2 路線
基本方向（3） 広域連携の推進	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係する市町村や地域との連携交流を通じ、活力ある地域づくりを推進する。 	
①町外地域との連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光や医療などの分野において、周辺市町村と連携を図ることで、活力ある経済・生活圏の形成を図る。
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">重要事業評価指標</div> ◎新規連携事業件数：目標値（H31 年）3 件

(3) 石川都市計画区域マスタープラン (平成 26 年 5 月)

- ・都市計画区域マスタープランは都市計画法に基づき、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、都市計画の基本的な方向性を示すものである。
- ・対象区域は、石川町を中心に玉川村、平田村、浅川町で構成され、対象区域の面積は 18,182ha である。
- ・平成 22 年度を基準とし、概ね 20 年後の平成 42 年度を目標年次と定める。
- ・人口や産業の動向を踏まえ柔軟性が保たれるべき事項については、平成 32 年を目標年次と定める。

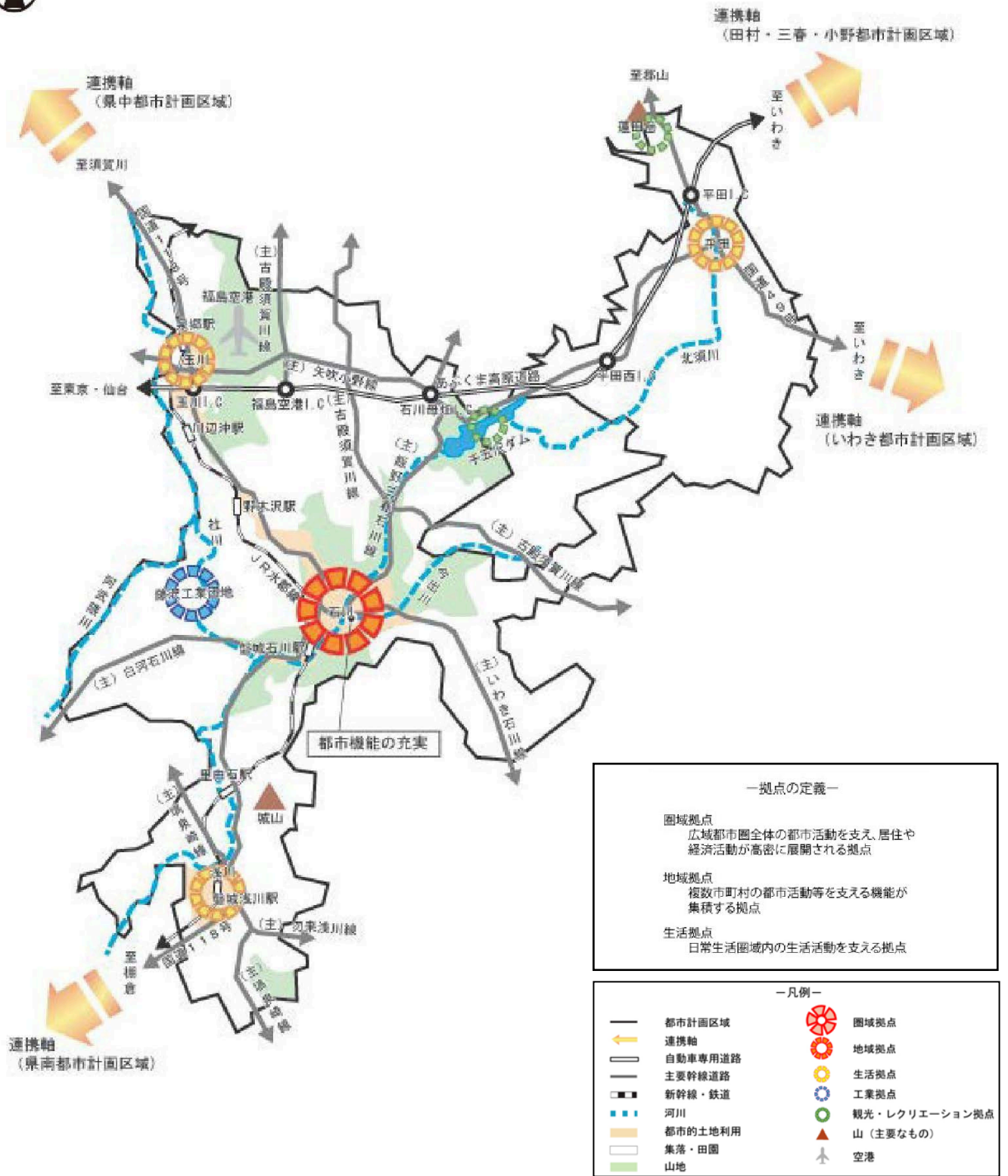
■ 基本理念

緑に囲まれた暮らしを守り、自然の恵みを活かした臨空型の新たな産業を創造する都市づくり

■ 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

1) 交通施設
①基本方針 ア.整備の方針
○広域的な連携軸の強化 あぶくま高原道路を、都市圏を越える広域的な交流を支える高速交通体系として位置づける。
○都市の軸の整備 広域通過交通と地域内交通を分離するよう適正に配置する。
○交通結節機能の強化 磐城石川駅、磐城浅川駅、泉郷駅を交通結節点・活拠点の中心として利便性に配慮した施設の機能維持に努める。
○人にやさしい環境づくり 都市施設整備事業の推進にあたっては利用しやすい交通機関の確保に努め、拠点となる駅や病院等の公共施設を中心にユニバーサルデザインの導入や歩道の確保を積極的に進める。
②道路 ア.道路
○高規格幹線道路・地域高規格道路 高速交通体系としてあぶくま高原道路を配置する。
○主要幹線道路 幹線道路網として南北方向に一般国道 118 号を配置する。 周辺市町村との連携及び福島空港へのアクセスを図るため、南北方向に古殿須賀川線、飯野三春石川線、いわき石川線、塙泉崎線を配置する。 東西方向：矢吹小野線、白河石川線、勿来浅川線を配置する。
○幹線道路 石川町の市街地については、市街地への通過交通の流入を抑制するため、(主)いわき石川線石川バイパスを配置する。また、地区内の交通を円滑に処理するため、南北方向に都市計画道路を配置し、また、今出川により分断されている市街地の連携を図るため、東西方向に都市計画道路を配置する。 石川町中心市街地及び浅川町、玉川村の中心部については、歩行者の安全性及び快適性を確保するため、歩行者空間の整備を推進する。 なお、長期にわたり事業の実施が行なわれていない路線については、現在の土地利用や交通需要をもとに、適正な交通網の見直しを図る。

■石川都市計画区域の都市構造図



(4) 第二次健康いしかわ 21 計画 (平成 27 年 6 月)

- ・ 第二次健康いしかわ 21 計画は、石川町第 5 次総合計画の将来像「みんなが主役 協働と循環のまち」における「健やかで人にやさしいまち」の実現を目標とし、国・県の施策に合わせながら、健康増進法第 8 条に基づく「石川町健康増進計画」と、食育基本法第 18 条に基づく「石川町食育推進計画」を一体的に策定するものである。
- ・ 健康づくりの施策推進のために地域団体等と、地域の健康課題解決のために医療機関、教育機関、企業、商工会、高齢者団体等関係する全機関と連携を図り、効果的な取組を進める。
- ・ 計画期間は平成 27 年度を初年度とし、平成 36 年度を目標年度とする 10 年間である。尚、5 年後の平成 31 年度を目途に中間評価と見直しとの整合を図る。

■ 基本方針

基本方針
(1) 健康寿命の延伸と健康格差の縮小
(2) 生活習慣病の発症予防と重症化予防の徹底
(3) 社会生活を営むために必要な機能の維持及び向上
(4) 健康を支え、守るための社会環境の整備
(5) 栄養・食生活、身体活動・運動、休養、喫煙、飲酒及び歯・口腔の健康に関する生活習慣及び社会環境の改善

6-2 地域現況の整理

(1) 石川町の概況

- ・石川町は、福島県の中通り南部、阿武隈高地の西側に位置し、阿武隈川東岸の平坦地と阿武隈高地に連なる山間地から形成されている。
- ・石川地方の経済圏の中枢を構成しており、東は古殿町、西は中島町、北は玉川村、平田村、南は浅川町に面している。
- ・広域幹線軸として、道路においては国道 118 号、鉄道においては JR 水郡線が南北に縦断している。
- ・空路においては、福島空港まで阿武隈高原道路石川母畑インターチェンジ経由で 10 分の距離である。
- ・昭和 30 年に町制が施行され、石川町・沢田村・山橋村・中谷村・母畑村・野木沢村の 1 町 5 村が合併して石川町が誕生した。

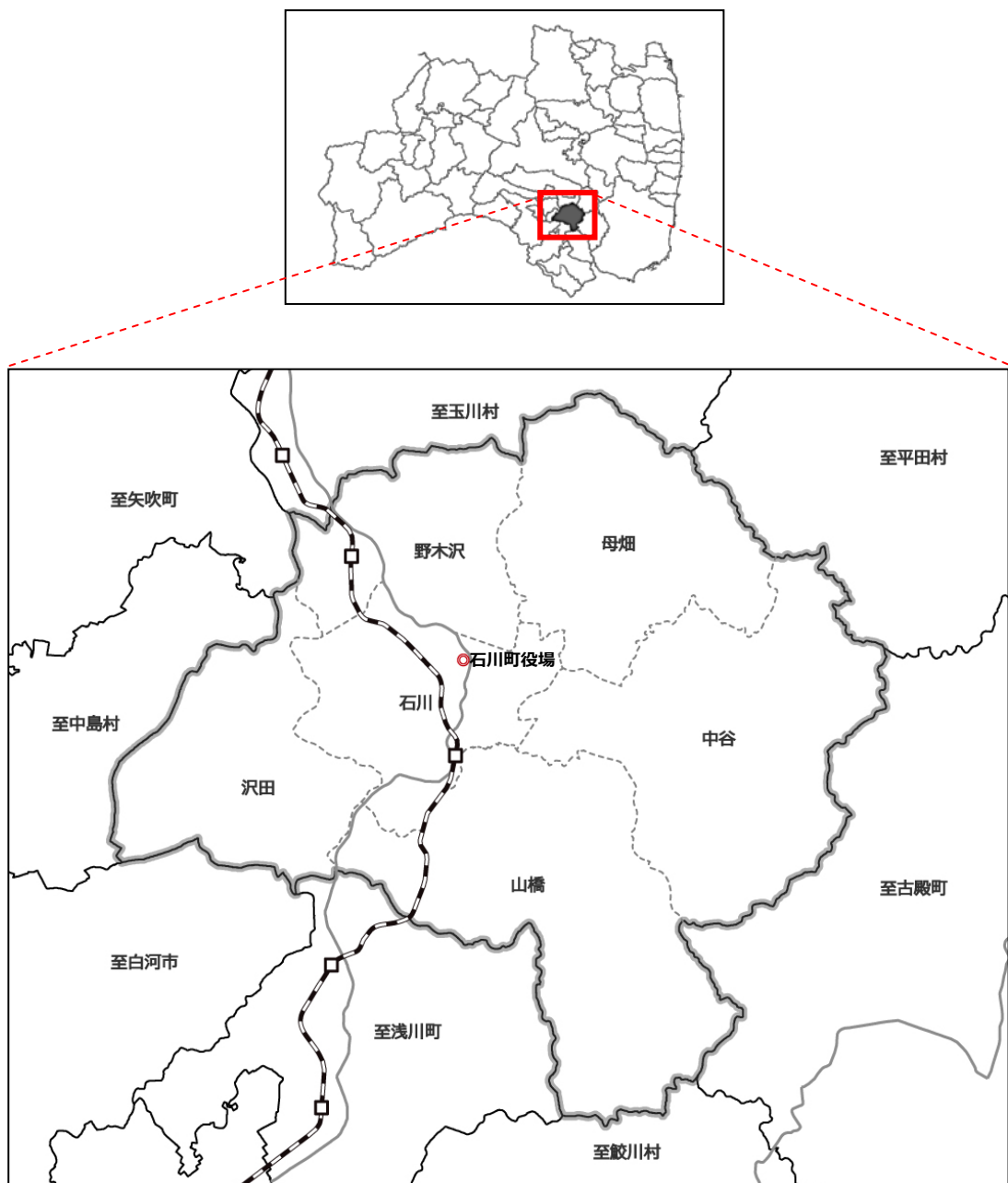


図 6-1 石川町の位置図

(2) 歴史・文化財

- ・今出川・北須川沿いの「二千本の桜並木」や県天然記念物の樹齢500年を超える「高田桜」など、桜の名所で知られている。
- ・日本三大鉱物山地でもあり、東北有数のラジウム温泉が湧いている。
- ・陸奥一に数えられる石都々古和気神社は古くからの地域振興の場であり、神社を起点として町伝統行事「石都々古和気神社例大祭・御神輿パレード」が行われている。



資料：石川町役場 HP より

図 6-2 歴史・文化財

(3) 地形・気候

- ・地形は阿武隈川流域の平坦地と阿武隈高地に連なる山間地から形成され、中央を流れる今出川と北須川に沿って開けている。
- ・気候は、年間平均気温約13℃と東北地方としては比較的温暖で降雪も少なく、風速も穏やかな地域となっている。

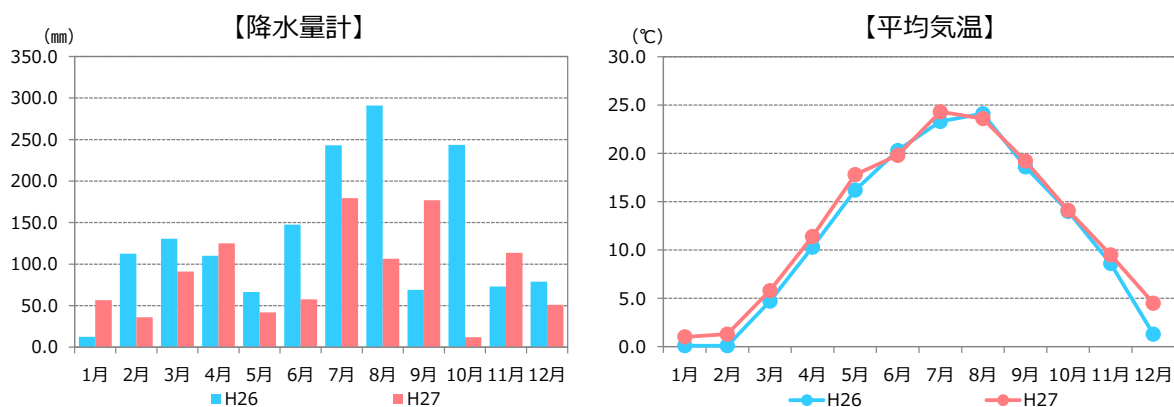


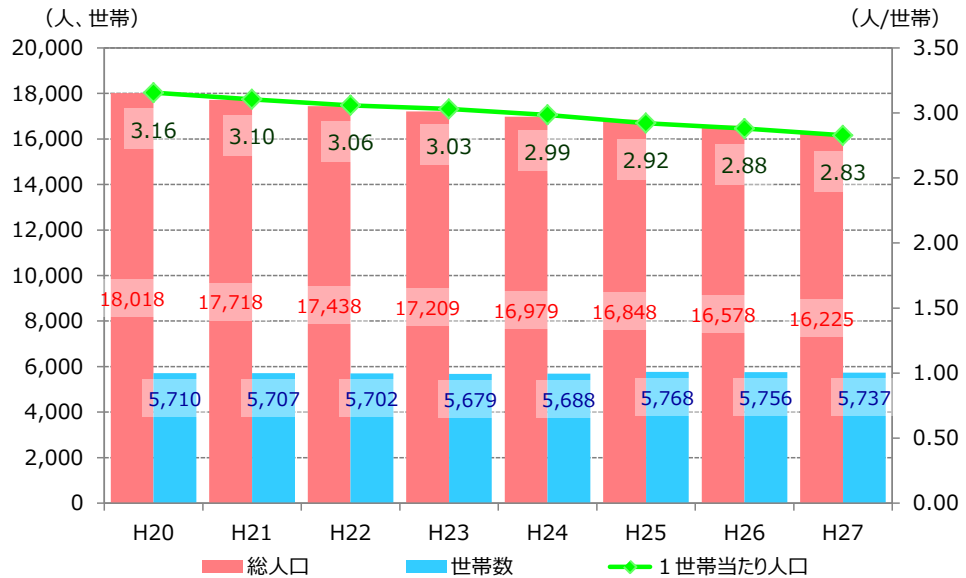
図 6-3 地形図及び気候

資料：気象庁

(4) 人口・世帯

① 人口・世帯数の推移

- ・石川町の人口は、平成20年には18,018人であったが、平成27年には16,225人になっており、減少傾向にある。
- ・世帯数の推移は、平成20年以降横ばいとなっている。
- ・1世帯あたり人口の推移は、一貫して減少傾向にあり、平成27年には、2.83人/世帯となっている。

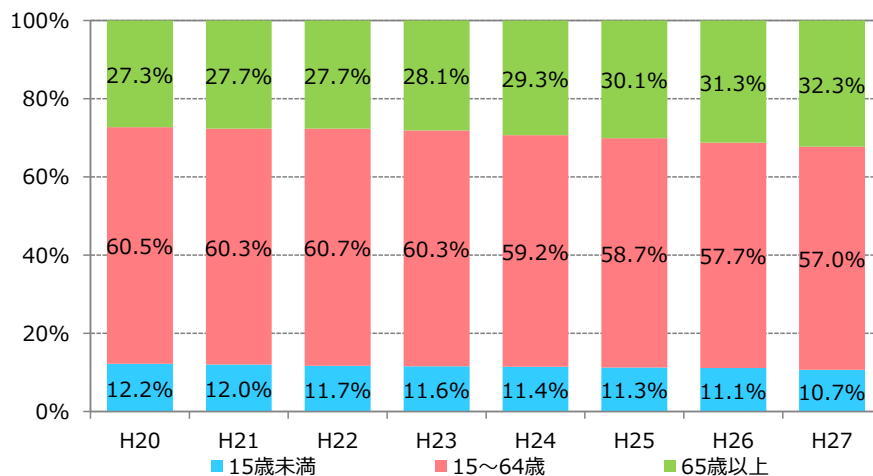


資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
※外国人を除く

図 6-4 人口の推移

② 世代別人口の推移

- ・平成27年の世代別人口の割合は、年少人口（15歳未満）が10.7%、生産年齢人口（15～64歳）が57.0%、老年人口（65歳以上）が32.3%となっている。
- ・世代別人口の推移をみると、老年人口が徐々に増加しており、平成27年には総人口の約3割以上を占めている。

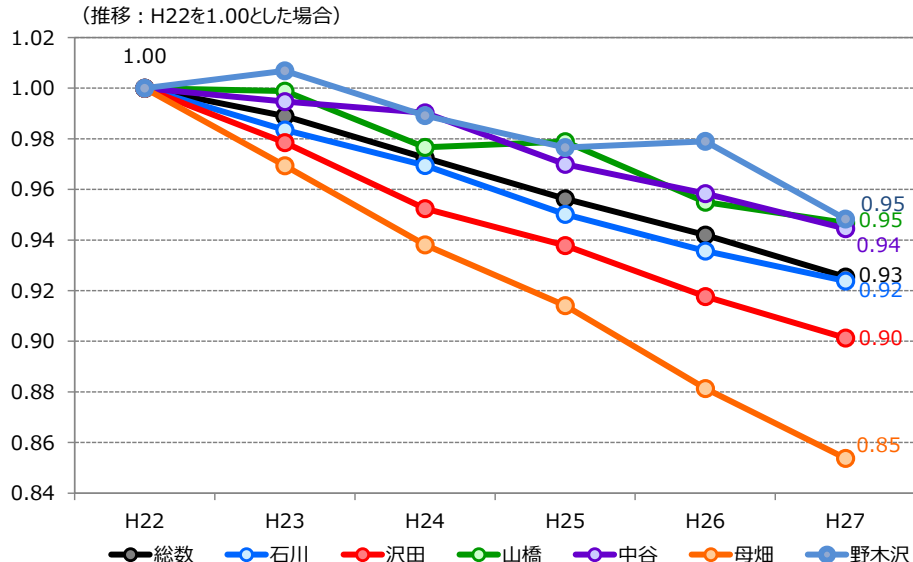


資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
※外国人を除く

図 6-5 年齢3区分別人口割合の推移

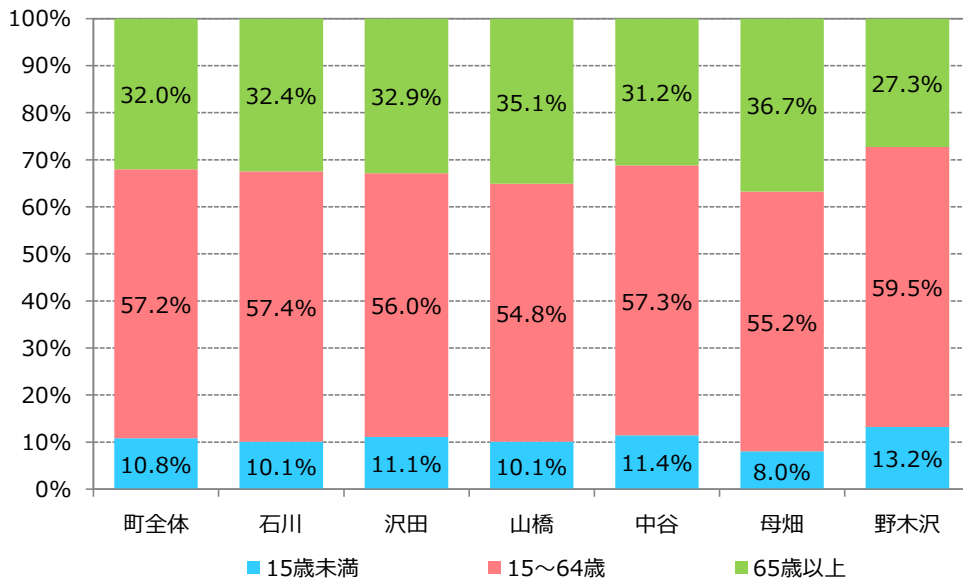
③ 地区別人口の推移

- ・ 地区別人口の推移は、年々減少傾向にあり、最も減少率の高い母畑では平成 27 年には平成 24 年の約 85%にまで減少している。野木沢では平成 23 年度と平成 26 年度に増加の動きが見られたが、減少に転じている。
- ・ 平成 27 年の年齢 3 区分別人口割合の 65 歳以上の割合をみると、市全体の 32.0%を上回っている地区が石川地区・沢田地区・山橋地区・母畑地区の 4 地区ある。



資料：石川町提供資料

図 6-6 地区別人口の推移



資料：石川町提供資料

図 6-7 地区別年齢 3 区分別人口割合

④ 人口分布状況

- ・ 人口は石川地区に集中している。

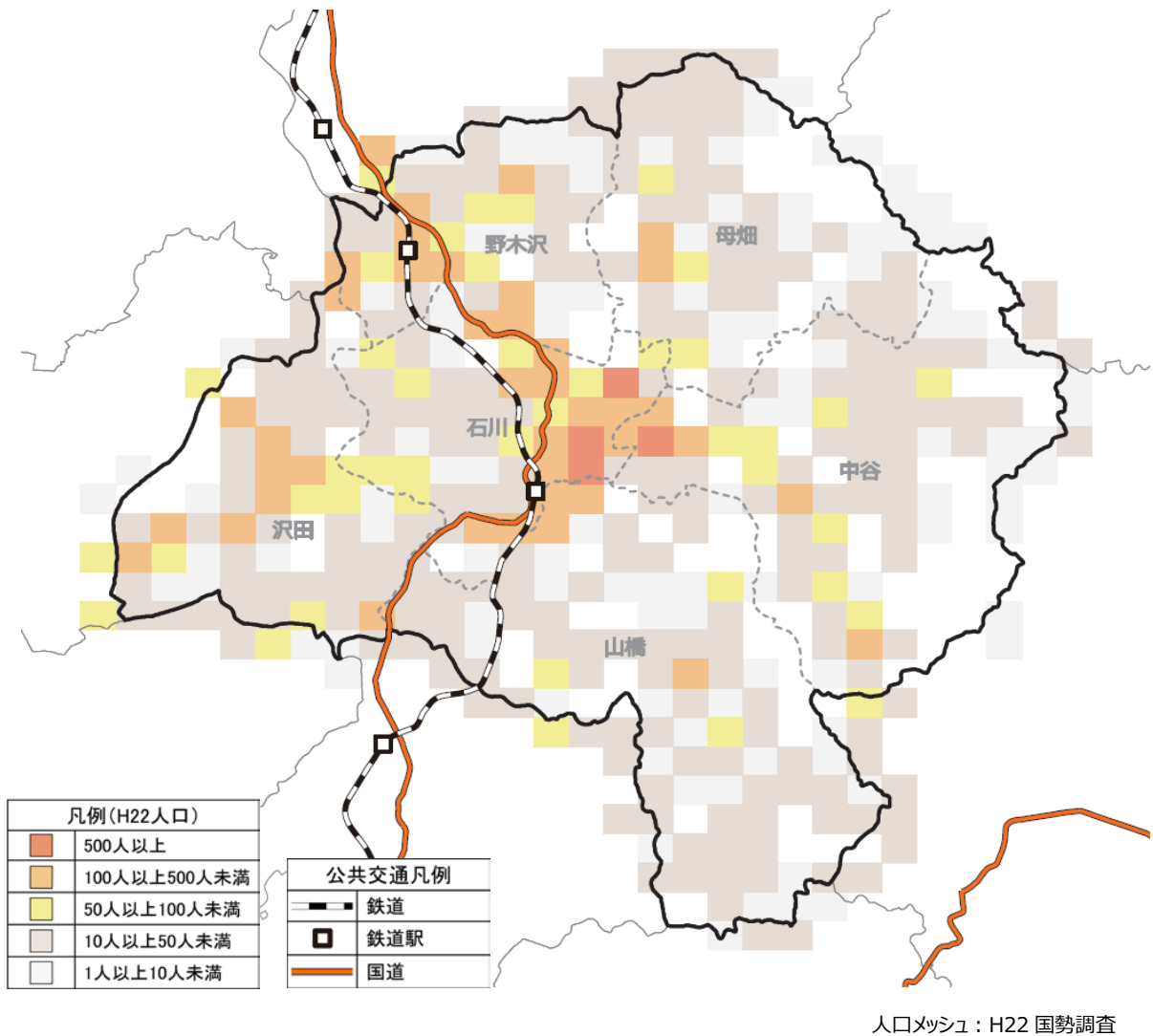
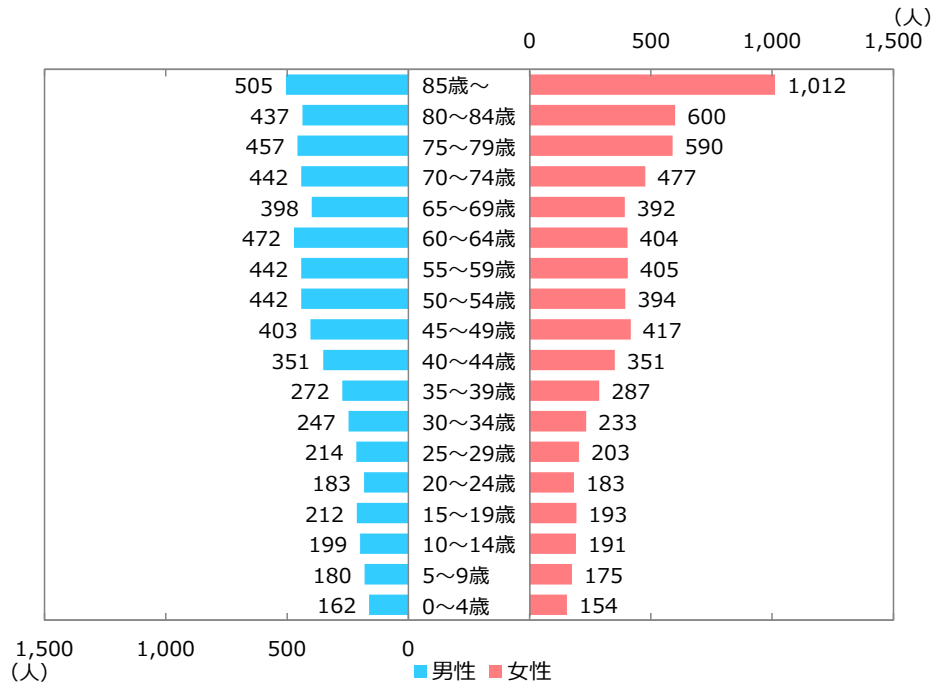


図 6-8 地区別年齢3区分別人口割合

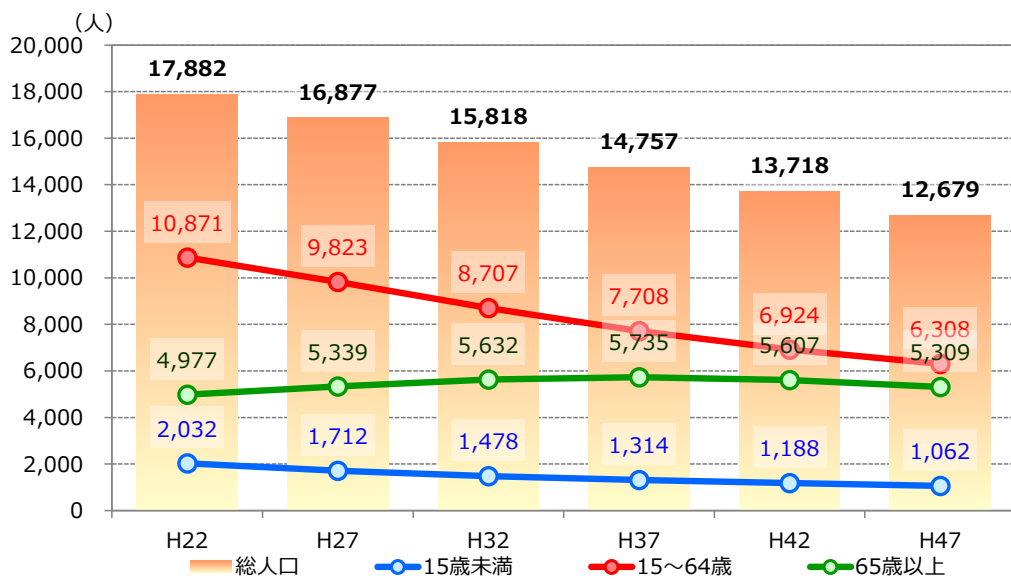
⑤ 将来人口

- ・ 国立社会保障・人間問題研究所が推計した、平成 47 年の年齢 5 歳区分の人口ピラミッドをみると、男性は 50～64 歳、女性は 75 歳以上が人口の中心となっており、より一層高齢者が急増し、高齢化問題が顕在化する可能性がある。
- ・ また、石川町まち・ひと・しごと創生人口ビジョンで町が独自で行った将来展望では、平成 47 年に総人口 12,679 人になると予測している。
- ・ 将来人口推計をみると平成 47 年では、15 歳未満人口が 1,062 人、15～64 歳人口が 6,308 人、65 歳以上人口が 5,309 人となっており、15～64 歳人口が急激に減少し、65 歳以上人口が緩やかに増加している。



資料：社人研「日本の地域別将来推計人口」(2035年[H47]時点)

図 6-9 将来人口ピラミッド (平成 47 年)

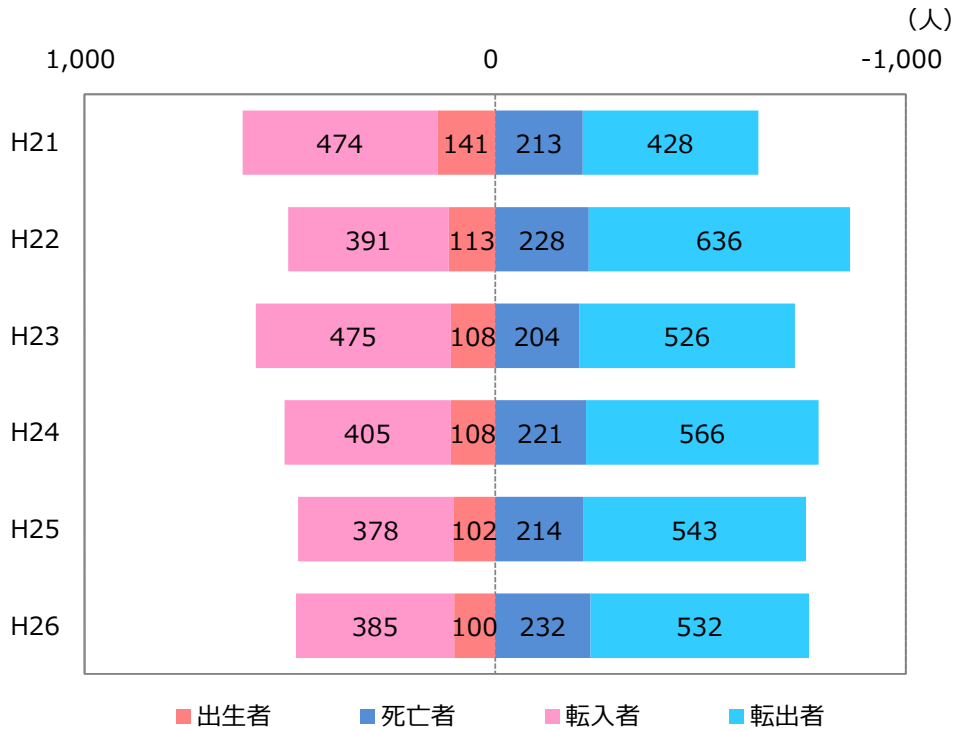


資料：社人研「日本の地域別将来推計人口」

図 6-10 将来人口推計

⑥ 人口動態の推移

- ・ 人口動態の推移は、減少傾向にあり、毎年約 300 人近く減少している。
- ・ 平成 22 年の減少人口が最も多く、360 人となっている。そのうち、自然減が 115 人、社会減が 245 人である。



(単位：人)

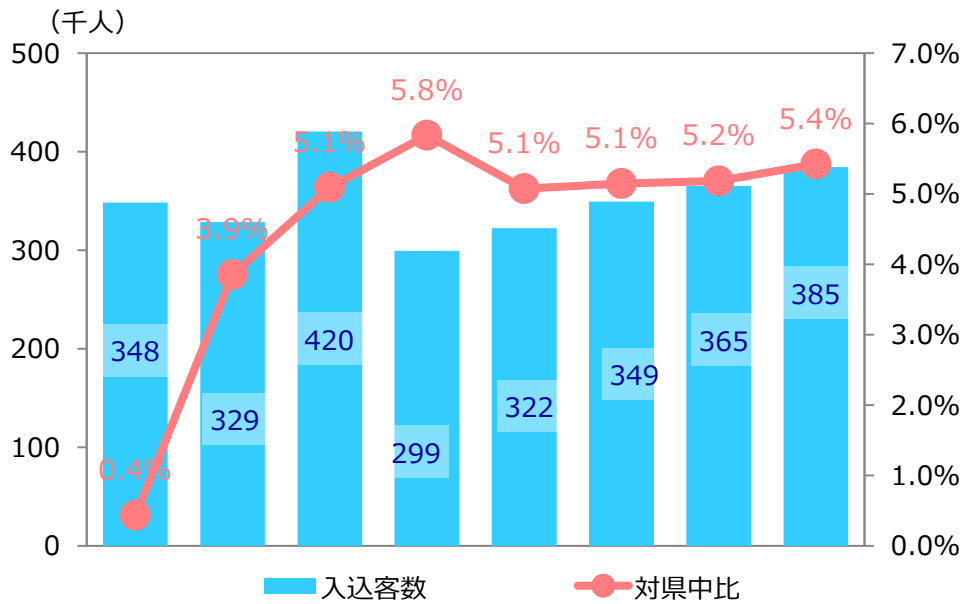
	自然動態	社会動態	合計
	(出生者-死亡者)	(転入者-転出者)	
H21	-72	46	-26
H22	-115	-245	-360
H23	-96	-51	-147
H24	-113	-161	-274
H25	-112	-165	-277
H26	-132	-147	-279

資料：石川町 HP「石川町の統計情報_人口動態」

図 6-11 人口動態の推移

(5) 観光客入り込み状況

- 観光入り込み客数の推移は、平成 23 年時に震災の影響で前年度から急激に減少したものの、平成 24 年度以降右肩上がりに回復している。



資料：福島県「観光統計」

※県中地域：郡山、須賀川、田村市、天栄村、玉川村、平田村、浅川町、古殿町、三春町、小野町、石川町

図 6-1 2 観光入り込み客数の推移



図 6-1 3 観光地

(6) 周辺市町村との移動実態（通勤・通学流動）

- ・ 町内での移動は、通学者が 520 人、通勤者が 5,219 人となっている。
- ・ 移動の割合をみると、半数が町内で通学、半数以上が町内で通勤を行っていることがわかる。
- ・ 通学流動について、郡山市や須賀川市、白河市へ流出が多く、古殿町からは流入が多い。
- ・ 通勤流動について、玉川村、郡山市、須賀川市、白河市、古殿町で多く、特に郡山市、白河市では流出、古殿町では流入が多い。

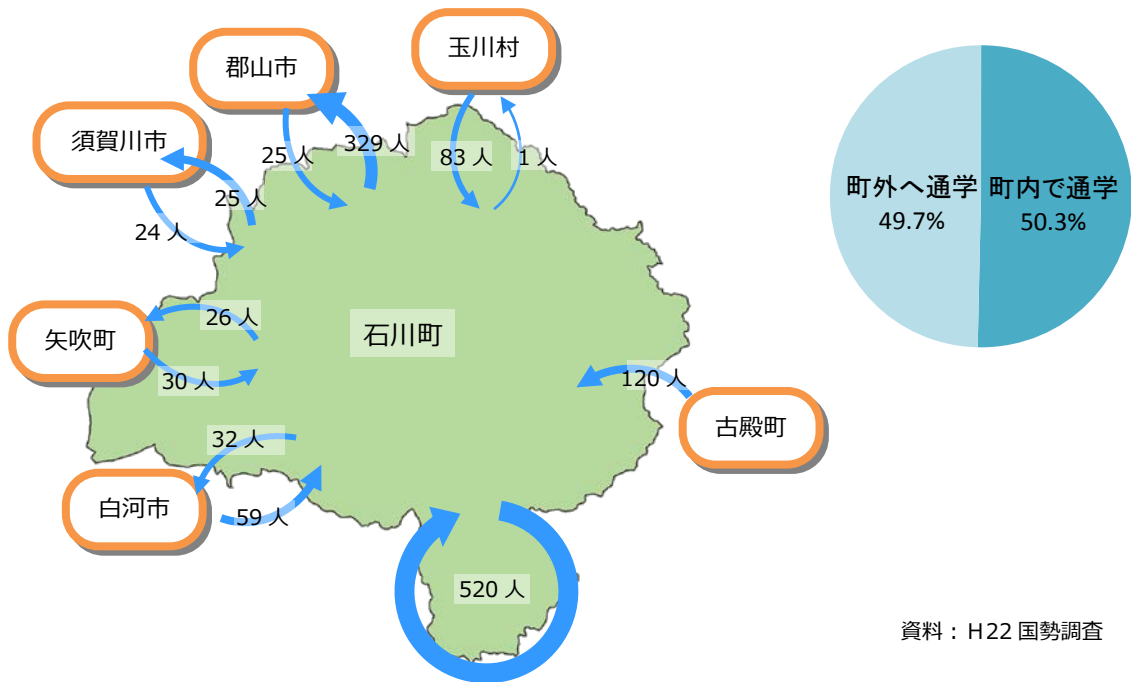


図 6-14 主な通学流動状況

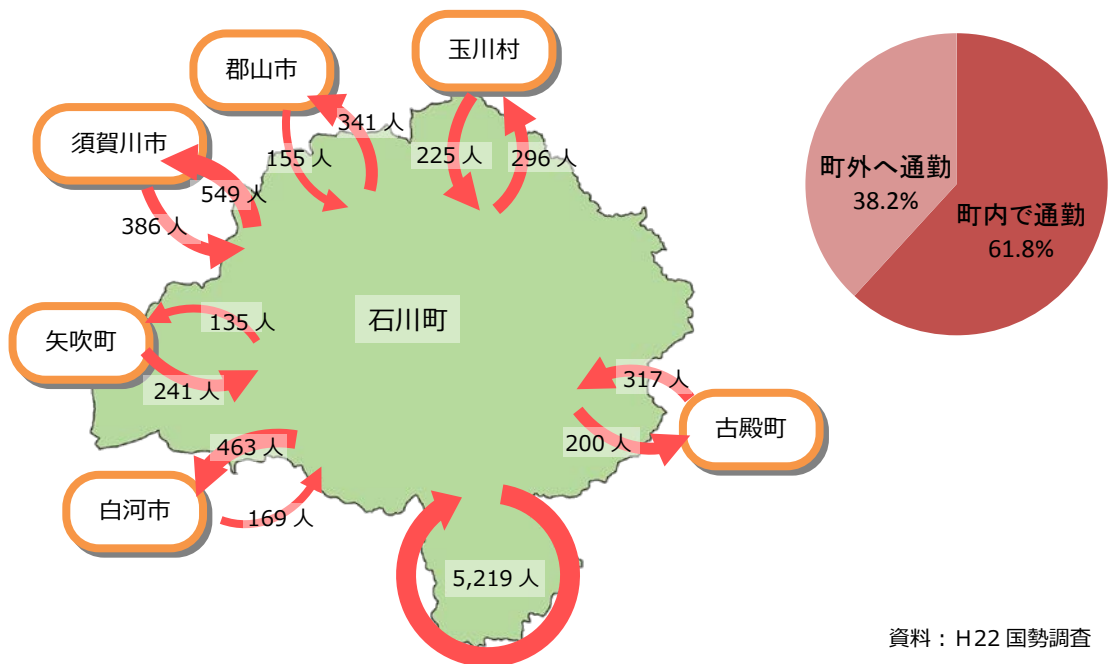


図 6-15 主な通勤流動状況

(7) 石川町立小・中学校統合

- ・急速に進行する少子化により、学校の小規模化が進んでいる現状から、本町では町立小学校を8校から3校（石川小、沢田小、野木沢小）、中学校を2校から1校（石川中）に統合した。（H27年度）
- ・遠方の小中学生は、委託バスまたは路線バスで通学している。

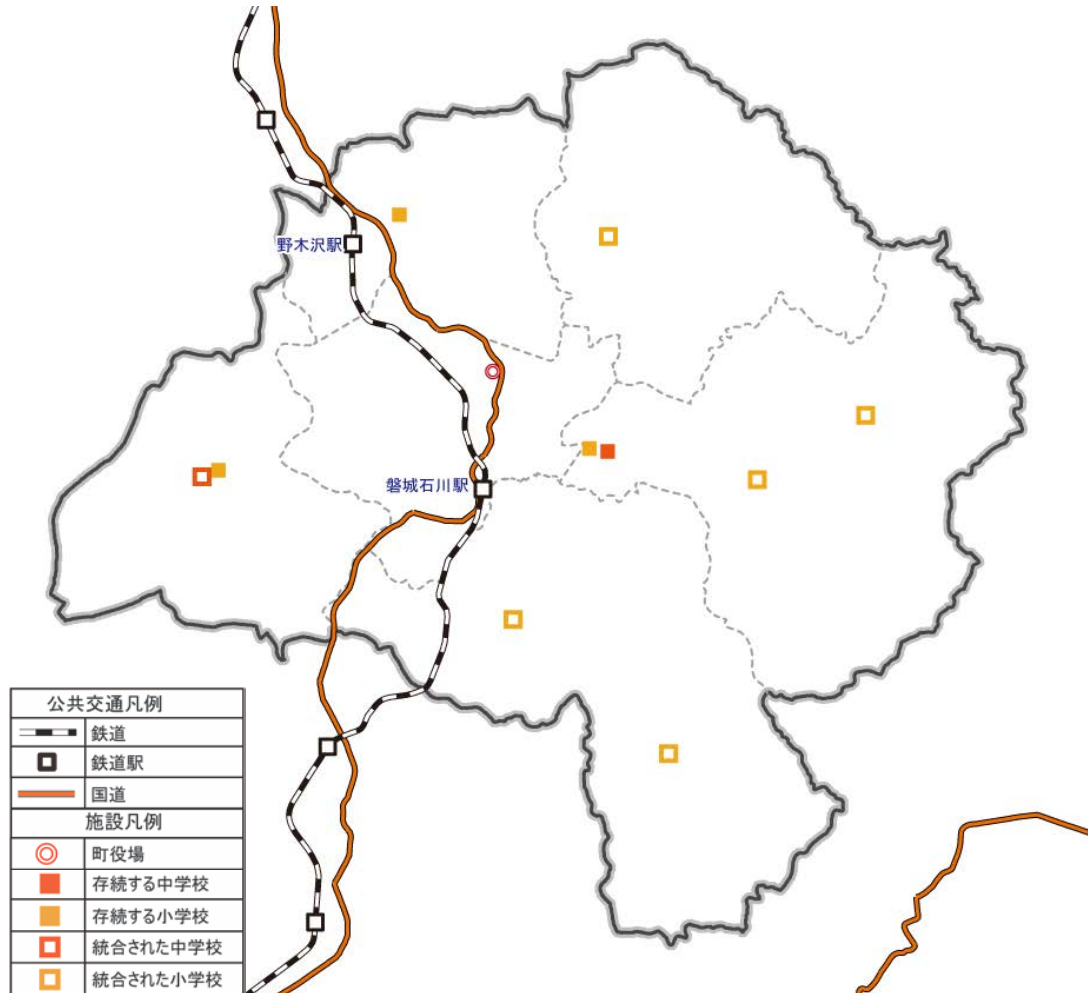


図 6-16 小・中学校の統廃合状況

表 6-1 小・中学校の統廃合に伴う通学手段

項目		概要
運行地域	中学生対象	沢田方部、野木沢方部
	小学生対象	母畑方部、中谷第一小方部、中谷第二小方部、山形方部、南山形方部、石川（旧石川小学校）方部
運行内容	運行本数	登校時：小学校1本、中学校1本 下校時：小学校2本、中学校1本 ※季節により運行時間、回数、小中相互利用を調整
	運行費用	町負担
事業者との調整		バス事業者と十分に調整

資料：石川町立小・中学校統廃合計画（平成24年9月）

6-3 石川町の移動特性

(1) 町内の道路・交通環境

- ・ 高規格幹線道路は、本町と浅川町、棚倉町、玉川村、須賀川市を結ぶ国道 118 号が縦断しており、地域間移動の重要な幹線軸となっている。
- ・ 高規格幹線道路に並行するように JR 水郡線が通っており、石川駅、野木沢駅の 2 駅が設置されている。
- ・ バスは福島交通（株）の路線バスが 11 路線、町運営の代行バスが 1 路線運行しており、石川町中心部を起点に国道・県道上を放射状に通っている。
- ・ その他、民間タクシー会社 2 社、医療施設送迎バス（民間運営）、スクールバス（小・中学校は町運営、高校については民間運営）が運行している。

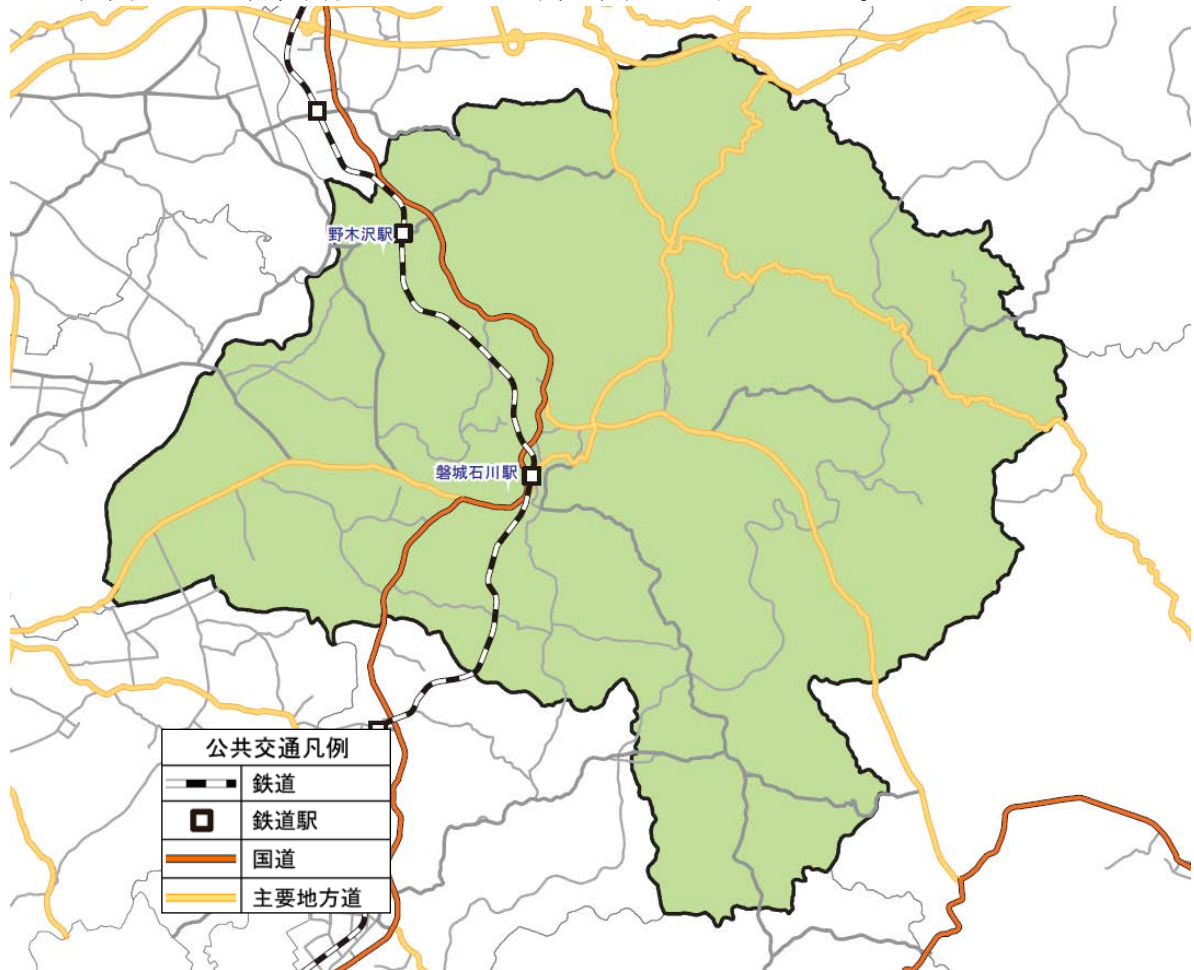


図 6-17 道路・交通環境

(2) 地域公共交通の実態

① 鉄道（JR水郡線）

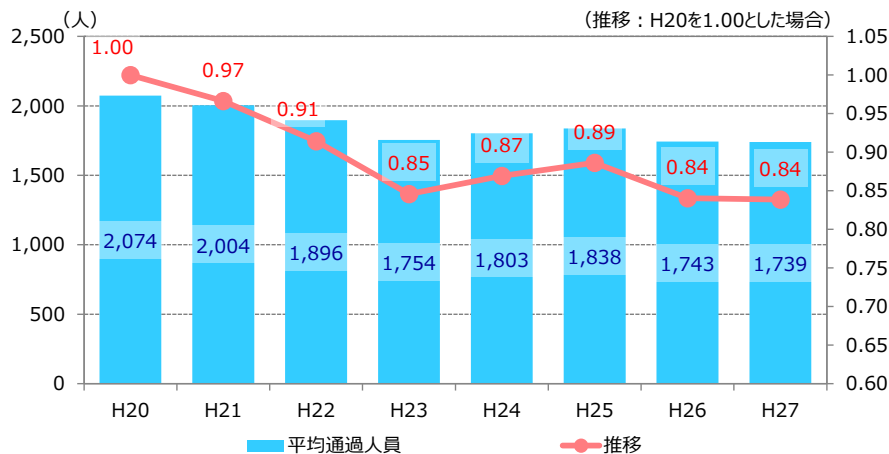
- ・ JR水郡線は、水戸方面に1日9本、郡山方面に1日10本運行している。
- ・ 乗車人数は平成20年度から平成23年度にかけて大幅に減少し、その後回復に転じたものの、再び減少している。
- ・ 平成27年度の乗車人数は平成23年度のおよそ8割となっている。

表 6-2 水郡線時刻表（H29年2月時点）

下り		1便	2便	3便	4便	5便	不定期	6便	7便	8便	9便	10便
水戸	発				7:28	9:22	11:15	13:15	14:15	15:15	16:15	18:40
常陸大子	着				8:50	10:37	12:34	14:31	15:33	16:30	17:35	19:57
	発		5:43	6:57	9:05	10:43	13:07	14:36	15:38	16:35	17:53	20:25
磐城石川	着		6:48	8:01	10:03	11:43	14:15	15:34	16:38	17:36	18:54	21:25
	発	5:55	6:58	8:02	10:04	11:46	14:31	15:35	16:39	17:40	19:04	21:25
郡山	着	6:42	7:47	8:48	10:50	12:33	15:17	16:26	17:26	18:26	19:50	22:12

上り		1便	2便	3便	不定期	4便	5便	6便	7便	8便	9便
郡山	発	6:06	7:14	9:18	11:59	13:45	15:55	16:51	18:19	19:49	21:36
磐城石川	着	6:53	8:00	10:03	12:46	14:30	16:38	17:39	19:03	20:31	22:25
	発	6:54	8:02	10:13	12:47	14:31	16:39	17:47	19:04		22:25
常陸大子	着	7:58	9:00	11:17	13:47	15:36	17:38	18:53	20:03		
	発	8:10		11:23		15:38	17:48	19:05	20:25		
水戸	着	9:30		12:39		16:55	19:05	20:40	21:43		

資料：JR 東日本 HP



資料：JR HP「路線別利用状況」

図 6-18 JR水郡線年度別平均通過人員の推移

② バス

- ・バスは、石川駅前・石川営業所を起終点に、白河駅、須賀川駅、小野駅前、浅川車庫、清水内など周辺市町村と連絡するよう1日2-7往復で運行している。
- ・利用者数の多い路線は「新白河・石川線」「仁田線」「母畑経由石川線」「竹貫田線」「竜崎経由石川線」の5路線であり、乗車密度1以下の路線は「石川・蓬田線」「宝木経由鮫川線」「石川・浅川線」の3路線となっている。
- ・起終点が石川町内である鳥内橋線以外は、営業キロが15 km以上の長距離路線となっている。
- ・バスの維持のため国、県、町からの補助を受けているが、補助制度の規定により今後の町の補助額は大幅に増加することが懸念される。

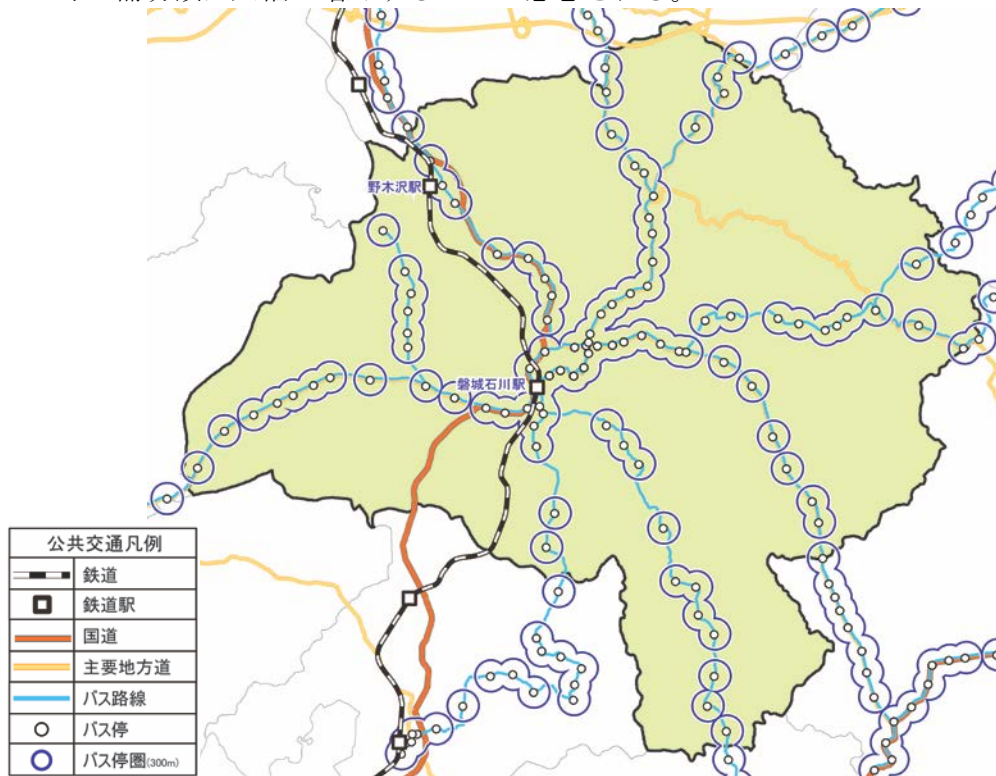


図 6-19 バス路線図

表 6-3 バスの運行状況概要

運行元	系統名	経路	運行本数		関係市町村
			平日	休日	
福島交通 (株)石川営業所	竜崎経由石川	石川営業所 - 竜崎 - 須賀川駅前	11	6	玉川村、須賀川市
	母畑経由石川	石川駅前 - 母畑 - 須賀川駅前	14	8	玉川村、須賀川市
	新白河・石川	新白河駅前 - 刈敷坂 - 石川営業所	14	10	中島村、白河市、西郷村
	石川・蓬田	石川駅前 - 平田役場 - 清水内	7	4	平田村
	仁田	石川駅前 - 古殿町役場 - 仁田	6	2	古殿町
	竹貫田	石川駅前 - 古殿町役場 - 竹貫田車庫	8	4	古殿町
	宝木経由鮫川	石川営業所 - 西山 - 湯の多温泉	8	4	鮫川村
	小野・石川	石川駅前 - 清水内 - 小野新町駅前	8	4	玉川村、平田村、小野町
	名花	石川駅前 - 矢造 - 上鵬巣	4	0	古殿町
	鳥内橋	鳥内橋 - 石川駅前 - 石川営業所	6	0	-
	有実	石川駅前 - 古殿町役場 - 有実上	4	4	古殿町
石川町	石川・浅川	石川営業所 - 須沢 - 浅川車庫	6	0	浅川町

・バスの運行実績は以下のとおり。

【利用人数について】

- 平日利用人数は、2014・2015年ともに「新白河・石川線」「仁田線」「母畑経由石川線」「竹貫田線」の順に多く、20,000人以上となっている。
- 平日利用人数が増加した路線は「石川・蓬田線」「鳥内橋線」の2路線となっている。また、その他の路線は減少しており、「母畑経由石川線」「新白河・石川線」「小野・石川線」「有実線」の4路線では2,000人以上の減少となっている。
- 休日利用人数は、2014・2015年ともに「新白河・石川線」「母畑経由石川線」「竜崎経由石川線」の順に多く1,000人以上となっている。
- 休日利用人数が増加した路線は「母畑経由石川線」「仁田線」「小野・石川線」の3路線となっている。また、その他の路線は減少しており、「竜崎経由石川線」「新白河・石川線」の2路線では200人以上の減少となっている。
- 利用人数の合計は、2014年では「新白河・石川線」「母畑経由石川線」「仁田線」「竹貫田線」の順に多く、2015年では「新白河・石川線」「仁田線」「母畑経由石川線」「竹貫田線」の順に多くなっており、20,000人以上となっている。
- 利用人数の合計が増加した路線は、「鳥内橋線」のみとなっている。また、その他の路線は減少しており、「母畑経由石川線」「新白河・石川線」「小野・石川線」「有実線」の4路線では2,000人以上の減少となっている。

【平成27年度実績値について】

- 乗車密度は、「仁田線」「新白河・石川線」の順に多くなっている。また、乗車密度1以下の路線もみられ、「石川・蓬田線」「宝木経由鮫川線」「石川・浅川線」の3路線となっている。
- 輸送量は、「新白河・石川線」「仁田線」の順に多くなっている。走行キロは、「新白河・石川線」「母畑経由石川線」の順に多くなっている。
- 運賃収入及び経常収益は「新白河・石川線」「仁田線」「母畑経由石川線」「小野・石川線」の順に多くなっている。
- 経常費用は、「新白河・石川線」「母畑経由石川線」の順に多くなっている。また、収支差では「仁田線」「石川・浅川線」「宝木経由鮫川線」「石川・蓬田線」の順に少なくなっている。
- 補助額は、「母畑経由石川線」「新白河・石川線」の順に多く、2,000万円以上となっている。また、補助率では「石川・浅川線」「石川・蓬田線」「宝木経由鮫川線」「母畑経由石川線」の順に多くなっている。

表 6-4 バスの運行実績

路線名	バス停 始点 終点		便数 (便/日)	【年別比較】利用者数(人)						【無雪・積雪期別比較】利用者数(人)						【年別冬期比較】利用者数(人)					
				平日		休日		合計		平日		休日		合計		平日		休日		合計	
				2014年	2015年	2014年	2015年	2014年	2015年	2015年10月	2016年1月	2015年10月	2016年1月	2015年10月	2016年1月	2015年1月	2016年1月	2015年1月	2016年1月	2015年1月	2016年1月
竜崎経由石川線	須賀川駅前	石川駅前	平日：11 休日：6	15,709	14,783	2,295	1,925	18,004	16,708	1,326	1,205	175	149	1,501	1,354	1,135	1,205	152	149	1,287	1,354
母畑経由石川線	須賀川駅前	石川駅前	平日：14 休日：8	23,545	21,347	2,995	3,151	26,540	24,498	1,836	1,559	283	251	2,119	1,810	1,706	1,559	256	251	1,962	1,810
新白河・石川線	新白河駅	石川営業所	平日：14 休日：10	28,421	25,236	4,369	4,126	32,790	29,362	2,265	1,205	349	1,210	2,614	2,415	1,045	1,205	1,452	1,210	2,497	2,415
石川・蓬田線	石川駅前	清水内	平日：7 休日：4	5,632	5,663	871	786	6,503	6,449	540	523	63	72	603	595	522	523	63	72	585	595
仁田線	石川駅前	仁田	平日：6 休日：2	25,357	24,084	721	744	26,078	24,828	2,308	1,707	52	37	2,360	1,744	2,224	1,707	56	37	2,280	1,744
竹貫田線	石川営業所	竹貫田車庫	平日：8 休日：4	20,656	20,537	767	671	21,423	21,208	2,141	1,594	73	57	2,214	1,651	1,706	1,594	68	57	1,774	1,651
宝木経由鮫川線	石川営業所	湯の田温泉	平日：8 休日：4	6,497	4,710	481	303	6,978	5,013	403	355	23	29	426	384	566	355	32	29	598	384
小野・石川線	小野駅前	石川駅前	平日：8 休日：4	14,523	12,118	229	253	14,752	12,371	1,167	879	28	19	1,195	898	1,151	879	25	19	1,176	898
名花線	石川駅前	上鷗巣	平日：4 休日：0	1,976	1,664	-	-	1,976	1,664	134	134	-	-	134	134	172	134	-	-	172	134
鳥内橋線	石川営業所	鳥内橋	平日：6 休日：0	2,855	3,872	-	-	2,855	3,872	442	281	-	-	442	281	217	281	-	-	217	281
有実線	石川営業所	有実上	平日：4 休日：4	12,028	9,735	751	658	12,779	10,393	895	629	78	17	973	646	869	629	49	17	918	646
石川・浅川線	石川営業所	浅川車庫	平日：6 休日：0	1,402	1,015	-	-	1,402	1,015	103	71	-	-	103	71	90	71	-	-	90	71
合計			平日：96 休日：46	158,601	144,764	13,479	12,617	172,080	157,381	13,560	10,142	1,124	1,841	14,684	11,983	11,403	10,142	2,153	1,841	13,556	11,983

③ タクシー事業者

- ・ 町内では、石川地区にタクシー事業者 2 社が営業している。
- ・ その他の地区にはタクシー事業者がおらず、周辺市町村から送迎を行う形で対応しており、事業効率が悪い状況となっている。

表 6-5 市内のタクシー事業者一覧

事業所名	住所	地区
マルイチ新石川タクシー有限会社	石川町字長久保 1 8 1 - 8	石川
有限会社三光タクシー	石川町大字中野字鍛冶内 2 3 - 3	石川

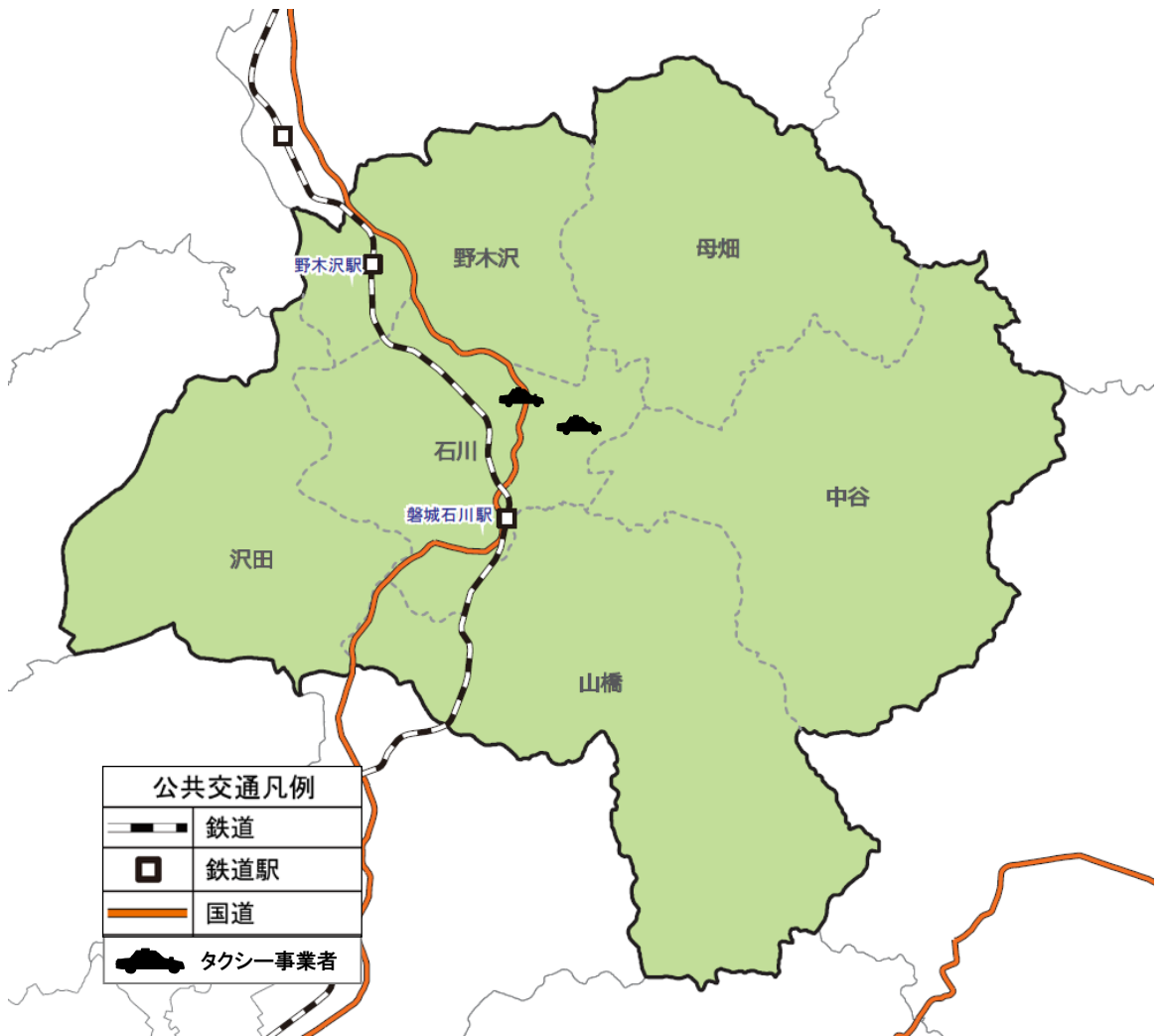


図 6-20 タクシー事業所

④ 医療施設輸送バス

- ・ 町内で開院する医療施設のうち、5つの医療施設で患者の送迎サービスを実施しており、年間で約30,000人（往復）を送迎している。
- ・ 運行の経緯は、患者からの要望とする施設が多く、既存の地域公共交通が使いづらいことが一因となっている模様である。
- ・ 運行は、職員が行っている施設が2施設、運転手を雇っている施設が2施設である。
- ・

表 6-6 医療施設輸送バス

医療施設名	車両種類	サービス圏
①大野診療所 ②大野北町診療所	・マイクロバス（26人乗・1台）	曲木、板橋、中田、諭田、玉川、母畑、古殿、新屋敷、外植、沢井、赤羽
③中島医院	・中型バス（29人乗・1台） ・中型バス（14人乗・1台） ・福祉車両（10人乗・5台） ・軽自動車（4人乗・3台）	石川町、鮫川村、棚倉町
④田中内科医院	・ハイース（10人乗・1台）	浅川、沢田、横山(山形)、平田
⑤とりごえ整形外科クリニック	・ハイース（15人乗・1台） ・コースター（28人乗・1台）	石川町内、いわき、古殿、名花、玉川、平田、浅川、山橋、沢田、古殿、山上

資料：石川町内医療施設ヒアリング結果（H25.12）

⑤ スクールバス

- ・ 町内の教育機関うち、学校法人石川高校では白河方面、小野・平田方面、郡山・須賀川・鏡石・矢吹方面の3方向にスクールバスを運行している。
- ・ また、平成27年度の小中学校統廃合に合わせてスクールバスを運行している。

表 6-7 学校法人石川高校のスクールバス

項目	概要
運行本数	登校時1本、下校時2本
運行方法	有限会社野本観光バスに委託し運行
運行地域 (主な乗降場所)	・白河方面 みさか小学校付近、新白河駅、白河駅、関根医院前、総合運動公園、市営団地、田野郵便局、白河実業高校、泉崎ファミリーマート、表郷地区、中島セブンイレブン、滑津小前、J A 沢田 ・小野・平田方面 小野駅前、消防署前、永田郵便局、千五沢バス停、山小屋入り口 ・郡山・須賀川・鏡石・矢吹方面 郡山、須賀川アリーナ、大町、鏡石駅前、矢吹駅前、いやさかセブンイレブン前
系統数	新白河行き：2系統、須賀川行き：1系統、蓬田行き：1系統

資料：学法石川高校ヒアリング結果より

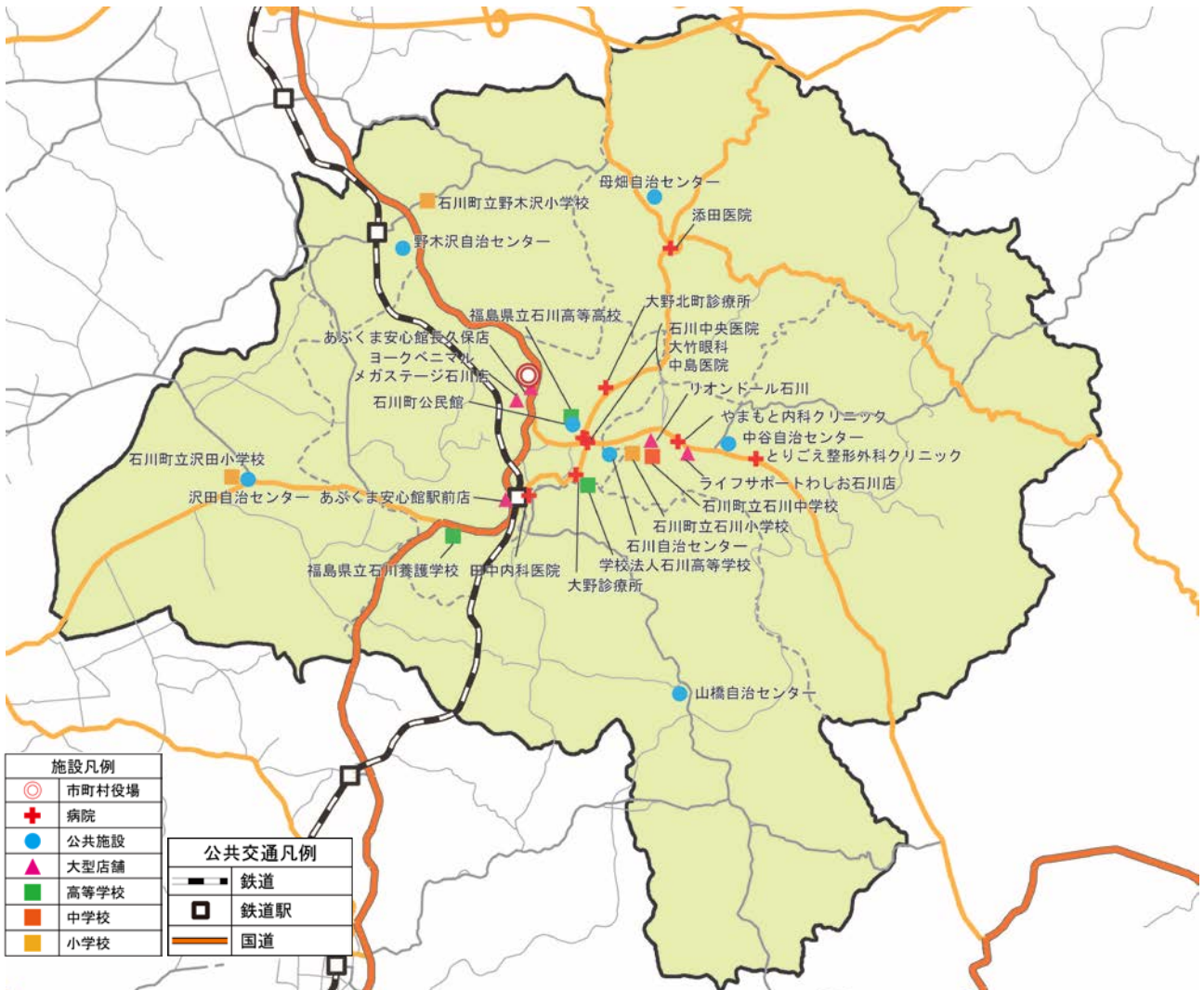
表 6-8 小中学校統廃合後のスクールバスの概要

項目	概要
運行の考え方	・概ね旧小学校学区を基準に専用バスを運行 ・路線バスの利便性が確保できる地域及び市街地は路線バスを利用 ・専用バスは国道、県道を中心に運行し、一定の集落ごとに乗降箇所を設定
運行本数	【小学生】登校：1回、下校2回 【中学生】登校：1回、下校1回
通学援助対象の基準	【小学生】石川小までの通学距離が3km以上 【中学生】石川中までの通学距離が4km以上
スクールバス対応地域	母畑小、中谷二小、南山形小、山形小、沢田小、野木沢小
路線バス対応地域	中谷一小、石川小

資料：石川町資料（H25.5.28時点）

6-4 町内の施設分布状況

- 町内の施設は国道や県道に沿って町内中心部に立地している。



病院施設名	所在地
石川中央医院 (8:30-12:30/13:30-17:30 土am)	石川町新町 5 5
大竹眼科 (8:30-12:00/14:00-18:00 土am)	石川町新町 4 4-2
大野診療所 (月水金 8:30-19:00 火-17:00 金am 土-15:00)	石川町下泉 1 7 1
大野北町診療所 (8:30-12:00/13:30-17:00 土am)	石川町字古館 340
とりがえ整形外科クリニック (9:00-12:00/14:00-18:00)	石川町形見尾巻 1 8 4-1
添田医院 (8:30-11:30/13:30-17:30)	石川町湯郷渡米子平 1 9 2
田中内科医院 (8:30-12:00/14:00-19:00)	石川町立ヶ岡 5 0
中島医院 (月~金: 8:30-18:00 土: 8:30-13:00)	石川町新町 4 6-1
やまもと内科クリニック (9:00-12:30/14:30-16:15 土am)	石川町大字双里字白坂下 75-3

学校名	所在地
石川町立野木沢小学校	石川町曲木字燈籠場 5
石川町立沢田小学校	石川町沢井字上ノ原 7 5
石川町立石川小学校	石川町双里字川向 2-1
石川町立石川中学校	石川町双里字川向 1 6 5
福島県立石川高等学校	石川町高田 2 0 0
学校法人石川高等学校	石川町大室 5 0 2
福島県立石川養護学校	石川町猫啼 3 6 0-3

商業施設名	所在地
リオンドール石川店 (9:00-21:00)	石川町双里赤沼 5
ヨークベニマル メガステージ石川店 (9:00-21:30)	石川町長久保 294-7
ライフサポートわしお石川店 (9:00-21:00)	石川町双里宮ノ前 46
あぶくま安心館駅前店 (10:00-18:00)	石川町当町 109-8
あぶくま安心館長久保店 (10:00-18:00)	石川町字長久保 185-5

公共施設名	所在地
石川町役場	石川町字長久保 185-4
石川町公民館	石川町字高田 200-2
石川自治センター	石川町字南町 36
沢田自治センター	石川町大字沢井字大池下 77-1
山橋自治センター	石川町大字南山形字中野沢 55
中谷自治センター	石川町大字双里字神主 34-1
母畑自治センター	石川町大字母畑字小田口 43
野木沢自治センター	石川町大字中野字水無 59