

北塩原村 地域公共交通計画



令和7年3月

[目 次]

1. はじめに	1
1- 1 計画策定の背景と目的	1
1- 2 計画の期間.....	1
1- 3 計画の位置付け	2
1- 4 計画の対象区域.....	3
1- 5 計画の対象となる交通手段.....	3
2. 地域の特性.....	7
2- 1 地勢等	7
2- 2 村内の主な施設.....	9
2- 3 人口動態	19
2- 4 自家用車保有状況	29
3. 公共交通の現状.....	32
3- 1 公共交通の運行状況等	32
3- 2 公共交通ネットワークの現状等	33
4. 公共交通の課題.....	45
4- 1 北塩原村地域公共交通網形成計画の振り返り	45
4- 2 公共交通に関する調査結果.....	47
4- 3 公共交通の課題.....	51
5. 計画において目指す方向性.....	53
5- 1 北塩原村が目指す将来像.....	53
5- 2 計画の基本方針	53
5- 3 計画の目標.....	54
6. 目標を達成するための施策と推進体制等.....	57
6- 1 施策一覧とスケジュール.....	57
6- 2 公共交通ネットワークの将来イメージ	58
6- 3 移動サービスの確保・維持等に関する施策	59
6- 4 利用環境等の改善に関する施策	65
6- 5 計画の推進体制と推進方法.....	68

1. はじめに

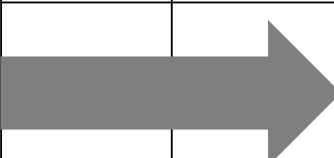
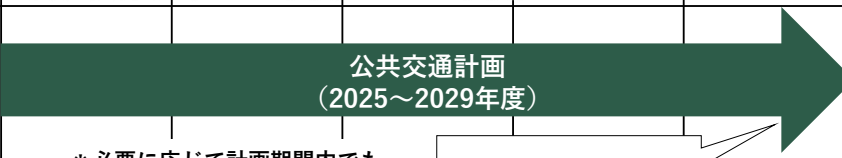
1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

- 本村では、令和2（2020）年3月に「北塩原村地域公共交通網形成計画」を策定し、交通空白地域の解消及び路線バスの運行経路見直し、公有民営方式による車両の確保等により公共交通の維持・確保に取り組んできた。一方で少子高齢化に加え新型コロナウイルス感染症拡大による利用者減少や既存運行事業者の撤退と新規運行事業者の参入等により地域を取り巻く環境が大きく変化し、公共交通ネットワークを抜本的に見直す必要性が生じている。
- 今後も人口減少・少子高齢化が加速していく中、村民生活の足である地域公共交通を維持確保していくためには、地域の実情や特性に応じた利便性が高く効率的な公共交通を整備していくことが重要であり、地域、交通事業者、行政が同じ課題や方針を共有し、交通資源の有効活用と利用促進などの取組を進めていく事が必要である。
- また、令和2（2020）年度の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正などにより、網形成計画の後継的な位置付けとなる地域公共交通計画の策定が努力義務化されるとともに、計画の策定と国の補助制度が連動することとなった。
- このような背景を踏まえ、地域公共交通網の再構築（リ・デザイン）に向け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で定められた、地域公共交通のマスタープランとなる「北塩原村地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定する。

1-2 計画の期間

- 本計画の期間は、令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの5か年とする。
- 北塩原村第五次総合振興計画の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合は、必要に応じて本計画に示す内容等の見直しを図る。

	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
北塩原村第五次総合振興計画	 計画期間（2017年度～2026年度）				
北塩原村地域公共交通計画	 公共交通計画（2025～2029年度）				
	* 必要に応じて計画期間内でも適宜見直しを検討 次期計画に向けた検討				

1-3 計画の位置付け

- 本計画には、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」であると考え、公共交通だけでなく、他の輸送資源についても最大限に有効活用する具体策を本計画に盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）との連携を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。

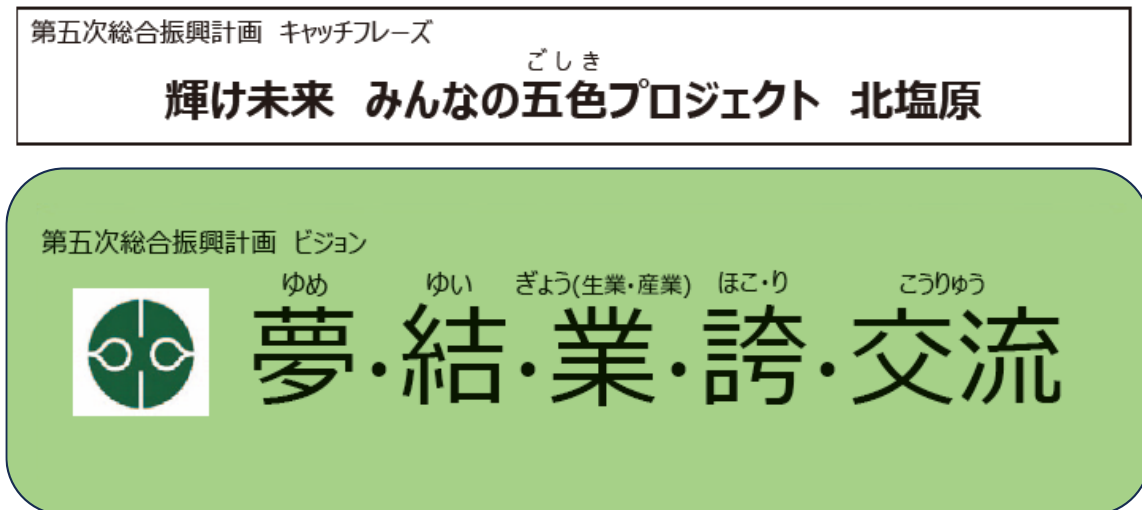


図1 キャッチフレーズとビジョン（「北塩原村第五次総合振興計画」より）

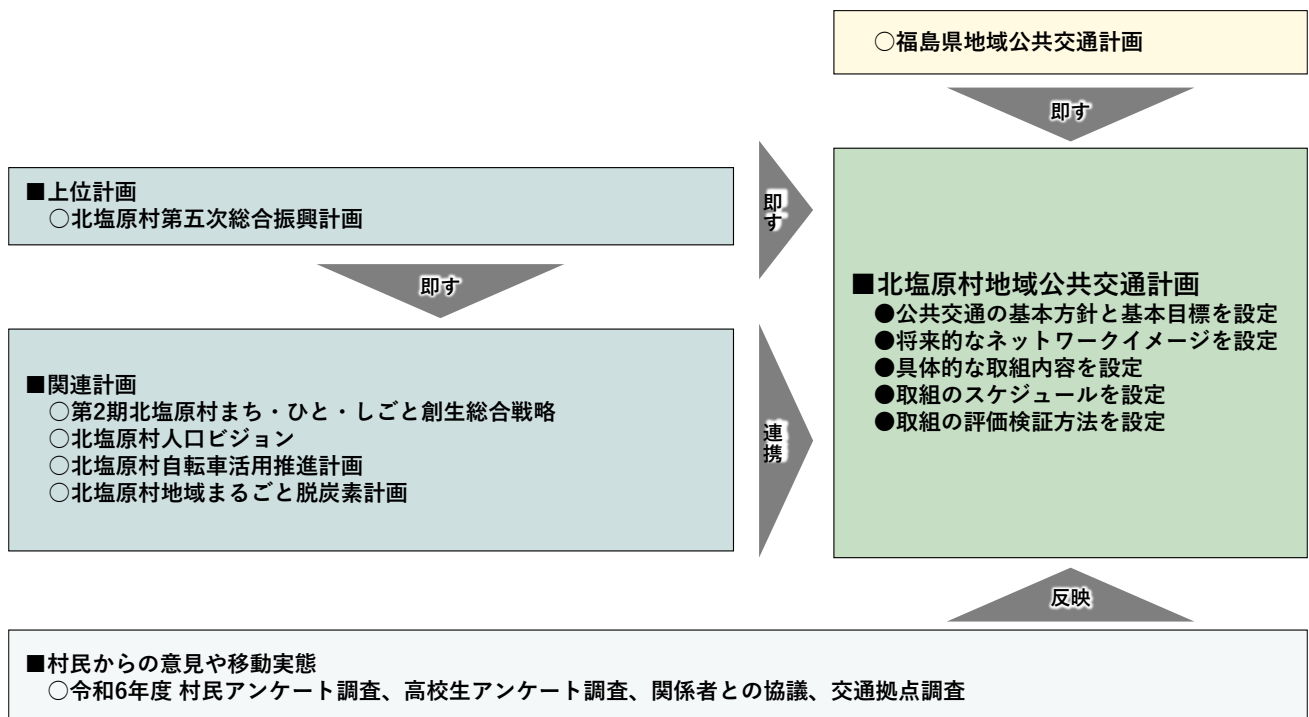


図2 計画の位置付け

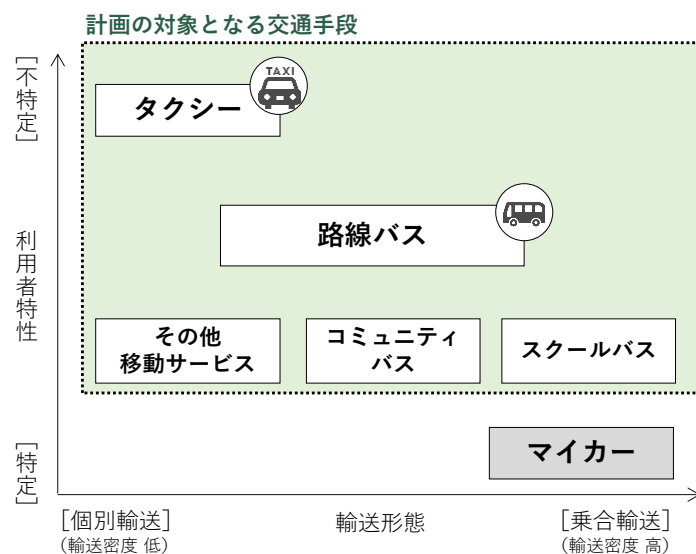
1-4 計画の対象区域

○本計画の対象範囲は、北塩原村全域とする。



図3 対象区域

1-5 計画の対象となる交通手段



* その他移動サービスについては、図中で示したもの以外にも自家用有償旅客運送や福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの送迎サービスとも適切に連携

図4 対象となる交通手段

1-5-1 北塩原村第五次総合振興計画における考え・位置付け等

○移動に関する考え方について、最上位計画では以下のように示されている。

表 移動環境等に関する考え方の記載

分野	内容
交通	■生活路線バスの運行、利活用の推進 ・鉄道との乗り継ぎ、市街地への通院や買い物、村内各施設等の利用に即した運行体系となるように関係機関が連携し見直しを図る ・村民向け支援策（75歳以上無料、その他村民半額）を継続して実施するとともに、利用方法についても周知し、環境負荷軽減にもつなげる公共交通機関の利用を推進する ・観光客にも乗車しやすい、利用しやすい路線にすることで、乗客増を図る ■コミュニティバスの運行、利活用の推進 ・最寄りの場所から定期路線バスの停留所までをつなぐコミュニティバスを継続運行し、通院、買い物やその他外出の機会を支援する
道路	■安全・安心な道路環境 ・村民や観光客の利便性を高めるため、交通状況をとらえながら、計画的な道路整備を行う ・歩行者含め、安全な通行が図られるように、関係機関と連携しながら取り組む ・除雪機械の計画的な更新を行うとともに、関係機関が連携しながら、冬期間でも安心して移動できる道路網の維持確保に努める
観光	■活力ある多彩なツーリズムの推進 ・村内に点在する施設を有機的に結び付け、エリア全体の魅力を向上させる ・観光入込を図る上で、郡山駅や猪苗代駅、喜多方駅から北塩原村に入る乗り継ぎは、観光客にとって不便な状況にあるため、改善策を講じる

資料：北塩原村第五次総合振興計画

1-5-2 関連計画に記載されている事項

○移動に関する考え方について、関連計画では以下のように示されている。

表 取組内容（一部抜粋）

項目	内容
第2期北塩原村 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	・路線バスにおいて、老朽化して更新が必要な車両については、新車両を導入して公有民営により運行する ・路線バス沿線以外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維持することを基本とするが、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、他の交通サービスへの切り替えなども検討する
【参考】 第3期北塩原村 まち・ひと・しごと 創生総合戦略(案)	・高齢者や交通弱者の移動利便性を向上させ、持続可能な公共交通体制を構築する ・路線バスやコミュニティバスの運行体制を整備し、デマンド型交通システム（予約制）の導入についても検討 ・ICカードは導入済みで、利便性向上と利用促進のための周知を進め、利用者の増加を目指す ・高齢化によりバス停へのアクセス困難者が増加し、運行本数の少なさから利用者も減少 ・コスト負担の課題があり効率的な運行と利用促進策が必要
北塩原村人口ビジョン	・若い世代が村に戻りたいと思う仕組み、様々な活動を通して、人の流れを生み出す取組 ・他地域とのつながりを築き、村への新しいひとの流れをつくる
北塩原村自転車活用 推進計画	・新たなアクティビティとして、「Eバイク」などを活用した仕組みづくりの検討を進める
北塩原村地域 まると脱炭素計画	・公共交通・自転車利用の促進 ・公共交通路線の整備推進 ・自転車走行空間の確保推進

2. 地域の特徴

2. 地域の特性

2-1 地勢等

2-1-1 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、北は山形県米沢市、南は喜多方市・磐梯町および猪苗代町の一部に接している。
- 桧原・裏磐梯地区においては明治 21（1888）年の磐梯山噴火により吾妻川・大川入川・小野川・中津川などが堰止められ、桧原湖、小野川湖、秋元湖、曾原湖、五色沼などの湖沼群を生み、磐梯山とあわせて美しい自然景観をつくりあげ、昭和 25（1950）年国立公園に指定されるなど福島県を代表する観光地となっている。



図5 地勢図

2-1-2 土地利用現況

- 本村の土地利用状況の約 8 割は山間部で、農用地はわずか 2.5%である。
- 高曽根山に源を発する大塩川が大塩・北山地区を縦走し、流域では農地が形成されている。

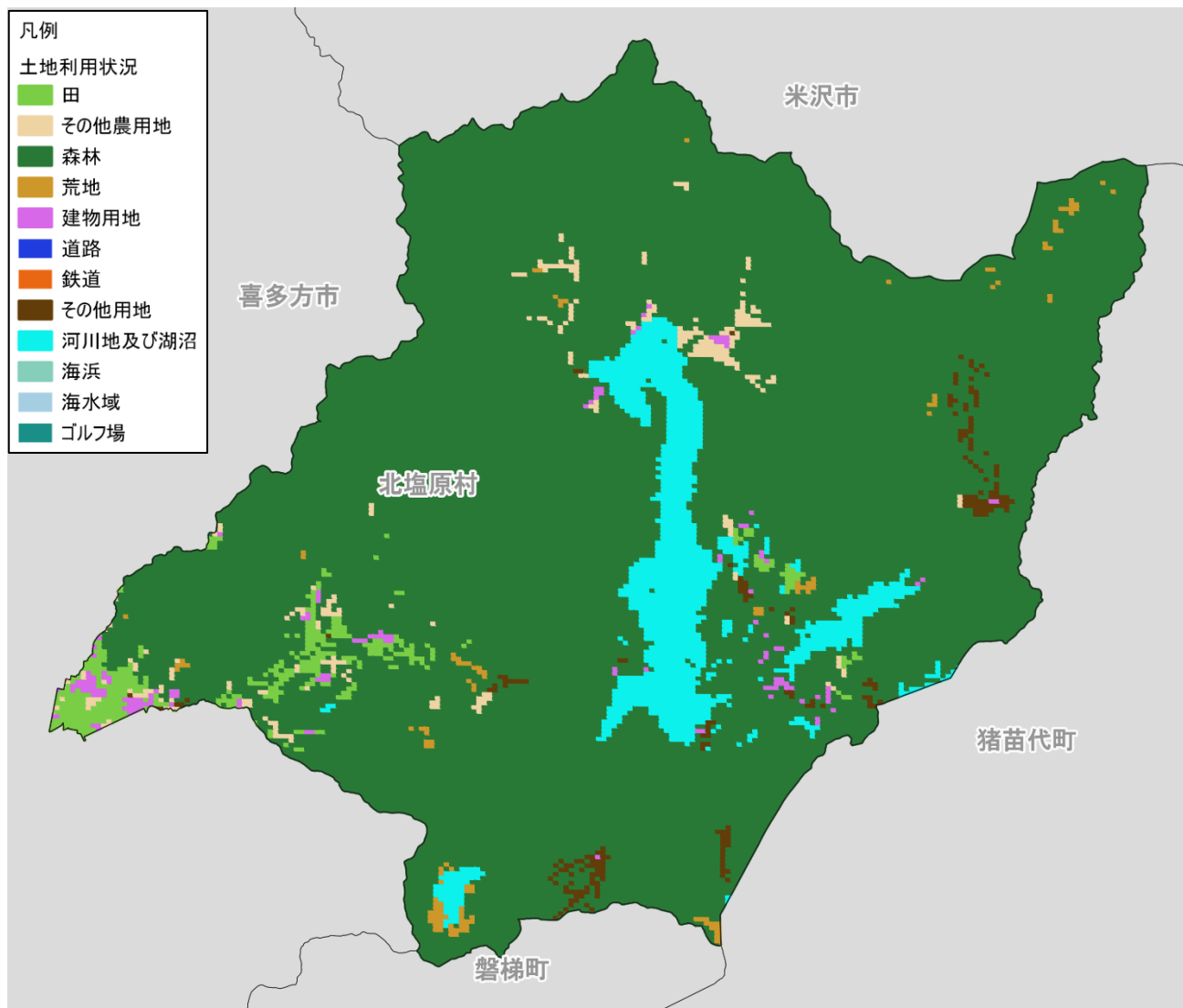


図 6 土地利用状況図

資料：国土数値情報（2016 年度）

2-2 村内の主な施設

2-2-1 公共施設

○村内には役場が1施設、合同庁舎・出張所が2施設、集会施設が26施設、福祉施設が2施設、体育施設が4施設立地している。

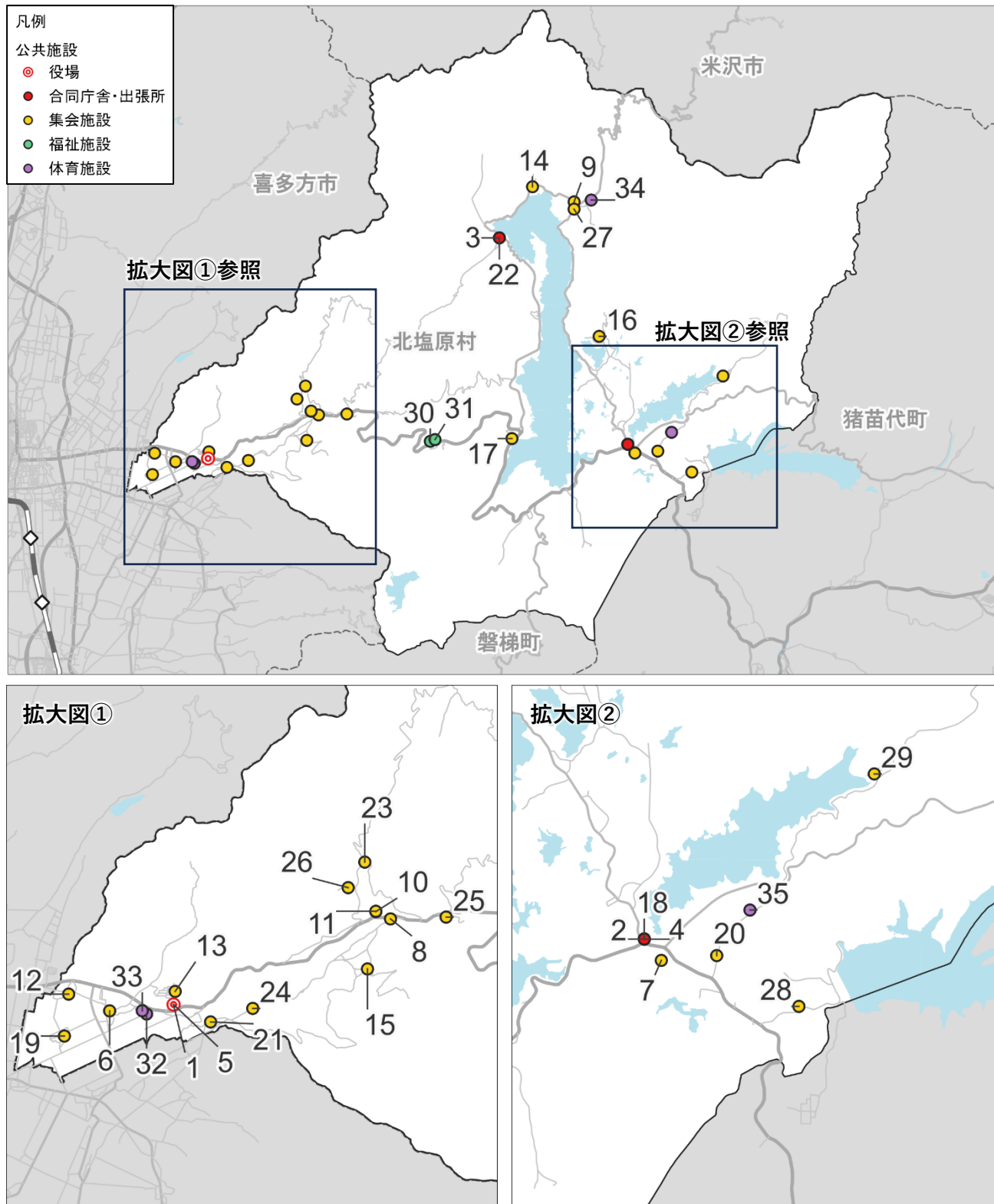


図7 公共施設位置図

表 公共施設一覧

NO	施設種類	施設名称	所在地
1	役場	北塩原村役場	北塩原村大字北山字姥ヶ作 3151
2	合同庁舎・出張所	裏磐梯合同庁舎	北塩原村大字桧原字剣ヶ峯 1093
3	合同庁舎・出張所	桧原出張所	北塩原村大字桧原字道前原 1131-54
4	集会施設	裏磐梯観光会館	北塩原村大字桧原字剣ヶ峯 1093
5	集会施設	コミュニティーセンター	北塩原村大字北山字姥ヶ作 3151
6	集会施設	構造改善センター	北塩原村大字北山字村ノ内 4147
7	集会施設	自然環境活用センター	北塩原村大字桧原字剣ヶ峯 1093-732
8	集会施設	活性化センター	北塩原村大字大塩字上六郎屋敷 2160
9	集会施設	生活改善センター	北塩原村大字桧原字早稲沢 527-8
10	集会施設	生涯学習センター	北塩原村大字大塩字下六郎屋敷 2134
11	集会施設	公民館（生涯学習センター）	北塩原村大字大塩字下六郎屋敷 2134
12	集会施設	下吉集会所	北塩原村大字下吉字吉村 1341
13	集会施設	松陽台集会所	北塩原村大字北山字松陽台 11-20
14	集会施設	金山集会所（生きがい学習施設）	北塩原村大字桧原字無縁原 1031-89
15	集会施設	大久保集会所	北塩原村大字大塩字大久保 2943
16	集会施設	曾原・狐鷹森生活改善センター	北塩原村大字桧原字曾原山 1096-168
17	集会施設	長峯交流センター（長峯集会所）	北塩原村大字桧原字雄子沢原 1070-29
18	集会施設	剣ヶ峯集会所（裏磐梯合同庁舎）	北塩原村大字桧原字剣ヶ峯 1093
19	集会施設	谷地集会所	北塩原村大字北山字北山字橋本 206
20	集会施設	蛇平集会所	北塩原村大字桧原字蛇平原山 1074-527
21	集会施設	関屋集会所	北塩原村大字関屋字大道西 4
22	集会施設	桧原集会所	北塩原村大字桧原字道前原 1131-54
23	集会施設	上川前集会所	北塩原村大字大塩字寺ノ下 409
24	集会施設	樟集会所	北塩原村大字関屋字街道西 1094-2
25	集会施設	大塩集会所	北塩原村大字大塩字大塩 4436
26	集会施設	下川前集会所	北塩原村大字大塩字水上 8213-1
27	集会施設	早稲沢集会所	北塩原村大字桧原字墓下 610-60
28	集会施設	秋元集会所	北塩原村大字桧原字大府平 1073-291
29	集会施設	小野川集会所	北塩原村大字桧原字小野川 1082-12
30	福祉施設	保健センター	北塩原村大字大塩字堀田山 8518-93
31	福祉施設	デイサービスセンター	北塩原村大字大塩字堀田山 8518-93
32	体育施設	北塩原村村民体育館	北塩原村大字北山字村東 150
33	体育施設	北塩原村民運動場	北塩原村大字北山字村東 150
34	体育施設	スポーツパーク桧原湖	北塩原村大字桧原字早稲沢 527-128
35	体育施設	グリーンフィールド蛇平	北塩原村大字桧原字蛇平原山 1074-549

資料：北塩原村 HP

2-2-2 教育施設

○村内には幼稚園・保育園が3施設、小学校が2施設、中学校が2施設立地しており、高等学校や専門学校・大学は立地していない。

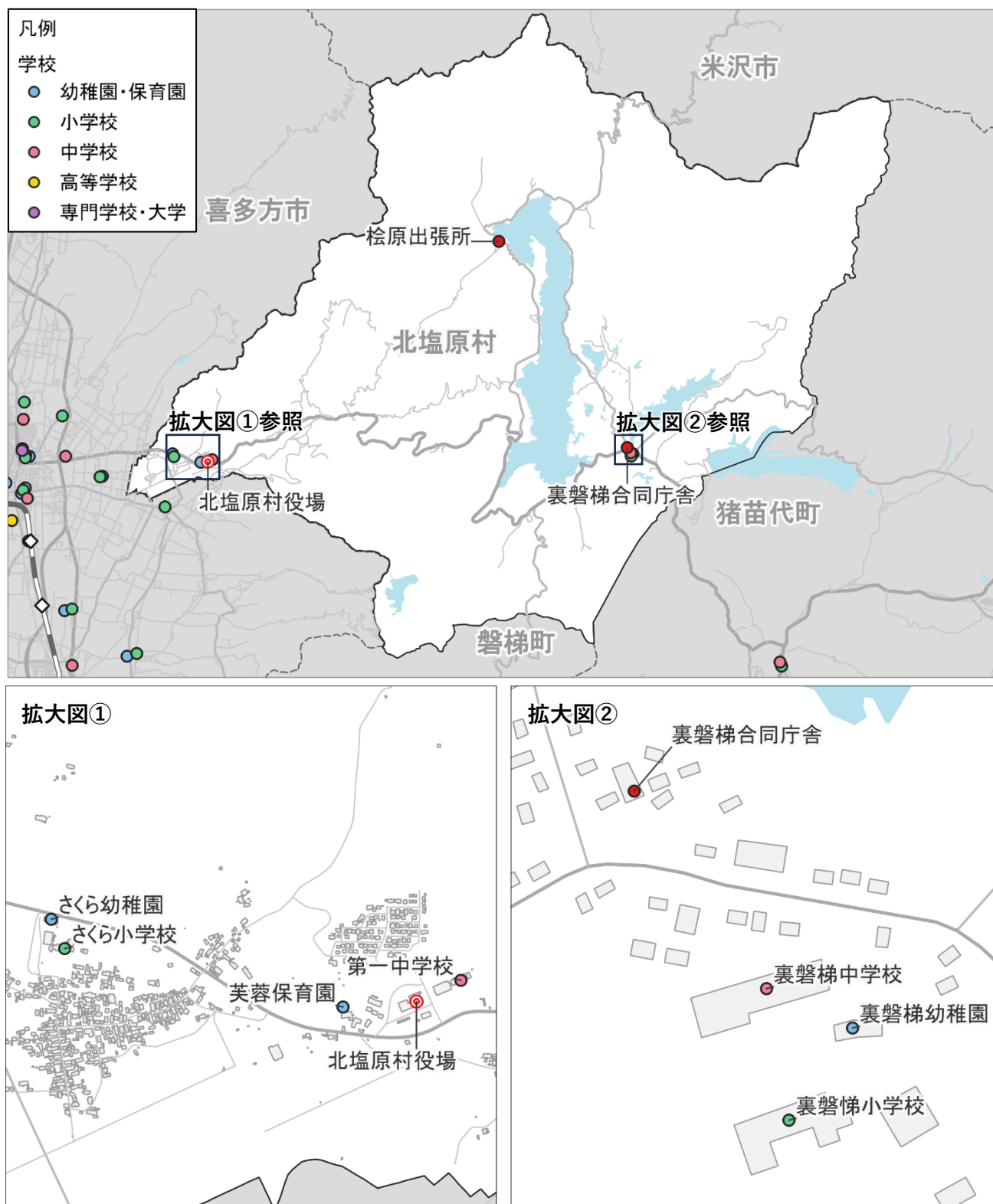


図8 教育施設位置図

表 教育施設一覧

NO	施設種類	施設名称	所在地
1	幼稚園・保育園	さくら幼稚園	北塩原村北山北畑 4293
2	幼稚園・保育園	芙蓉保育園	北塩原村北山地蔵堂 3087
3	幼稚園・保育園	裏磐梯幼稚園	北塩原村檜原剣ヶ峯 1093-732
4	小学校	さくら小学校	北塩原村北山北畑 4275
5	小学校	裏磐梯小学校	北塩原村檜原剣ヶ峯 1093
6	中学校	第一中学校	北塩原村北山上ノ台 2850
7	中学校	裏磐梯中学校	北塩原村檜原剣ヶ峯 1093-40

資料：北塩原村 HP

2-2-3 商業施設

○村内には商店が2施設、直売所が3施設、コンビニエンスストアが2施設立地している。

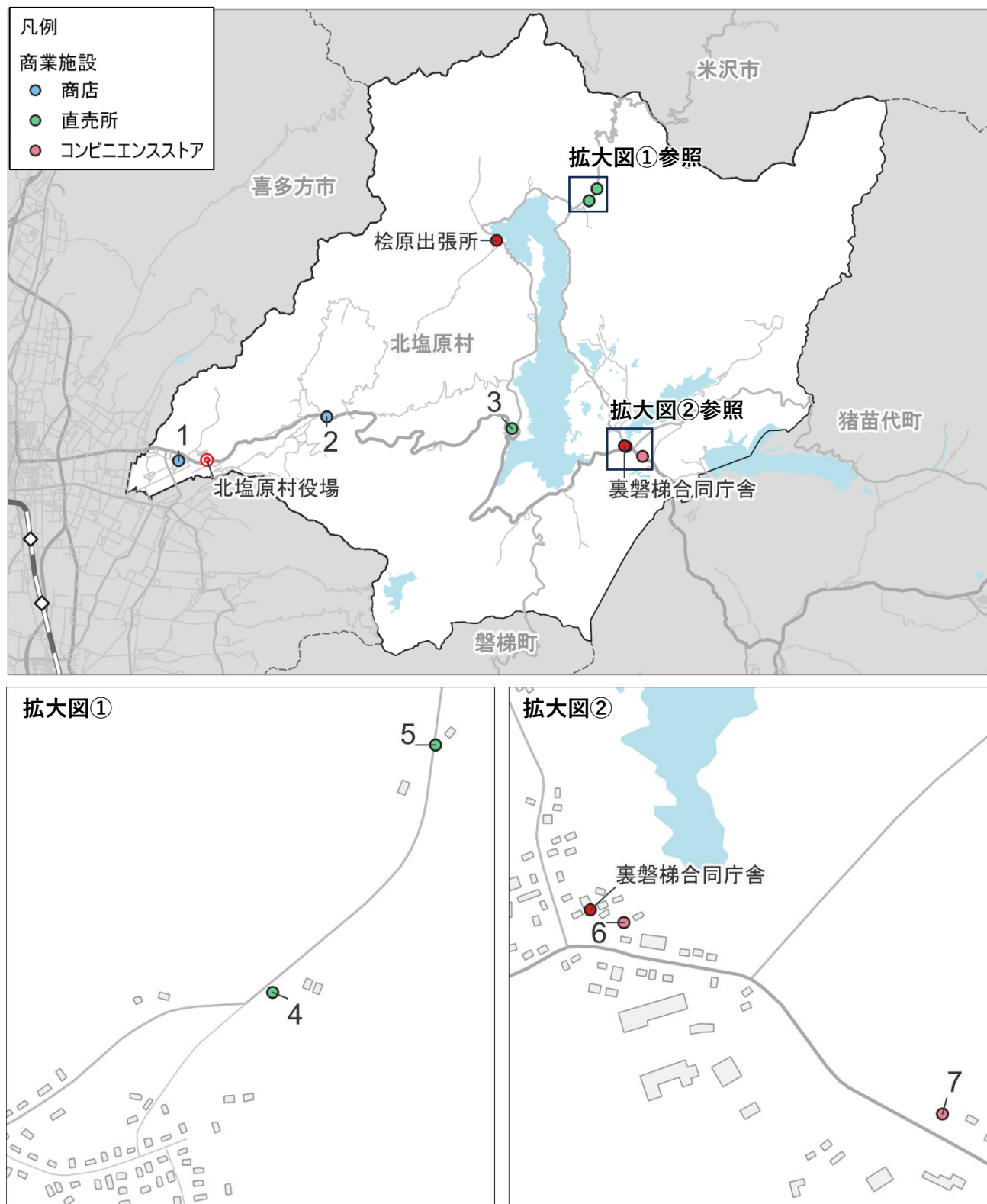


図9 商業施設位置図

表 商業施設一覧

NO	施設種類	施設名称	所在地
1	商店	星商店	北塩原村北山村ノ内 4197
2	商店	鈴木家	北塩原村大塩下六郎屋敷 2183
3	直売所	道の駅裏磐梯 農産物直売所	北塩原村桧原南黄連沢山 1157
4	直売所	森川荘直売所	北塩原村桧原
5	直売所	みつこ直売店	北塩原村桧原檜木平原 1048-103
6	コンビニエンスストア	セブンイレブン裏磐梯店	北塩原村桧原剣ヶ峯 1093-401
7	コンビニエンスストア	ヤマザキ Y ショップ裏磐梯店	北塩原村桧原剣ヶ峯 1093-348

資料：各施設 HP

2-2-4 医療施設

○村内には一般診療所が2施設立地している。



図 10 医療施設位置図

表 医療施設一覧

NO	施設種類	施設名称	所在地
1	一般診療所	総合南東北病院裏磐梯診療所	北塩原村大字松原字剣ヶ峯 1093-732
2	一般診療所	総合南東北病院松原診療所	北塩原村大字松原字道前原 1131-54

資料：地域医療情報システム

2-2-5 主な観光・文化施設

○村内には観光地が 17 件、観光施設が 5 施設、文化施設が 3 施設、レジャー施設が 3 施設立地している。

○「ラビスパ裏磐梯」は令和 6（2024）年 1 月 31 日に営業を停止した。その後、施設の利活用に関心のある民間事業者を募集したが、利活用については現在も検討中である。

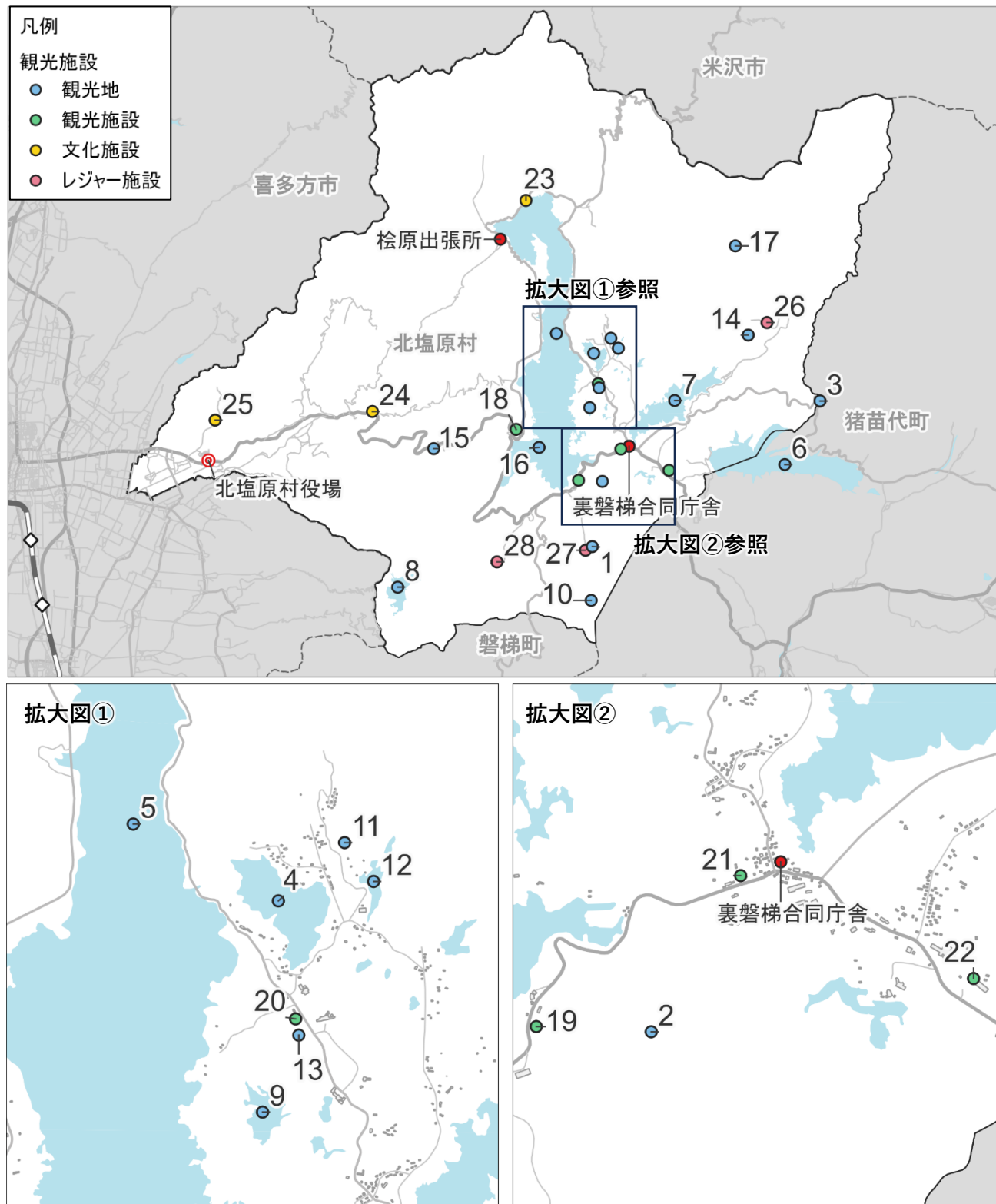


図 11 主な観光・文化施設位置図

表 主な観光・文化施設一覧

NO	施設種類	施設名称	所在地
1	観光地	磐梯山（裏磐梯登山口）	北塩原村桧原
2	観光地	五色沼湖沼群	北塩原村桧原剣ヶ峯
3	観光地	中津川渓谷	北塩原村桧原
4	観光地	曾原湖	北塩原村桧原曾原山
5	観光地	桧原湖	北塩原村桧原
6	観光地	秋元湖	北塩原村桧原
7	観光地	小野川湖	北塩原村桧原
8	観光地	雄国沼	北塩原村桧原
9	観光地	中瀬沼	北塩原村桧原
10	観光地	銅沼	北塩原村桧原
11	観光地	曲沢沼	北塩原村桧原曾原山
12	観光地	大沢沼	北塩原村桧原
13	観光地	レンゲ沼	北塩原村桧原
14	観光地	小野川不動滝	北塩原村桧原
15	観光地	桜峠	北塩原村大塩桜峠
16	観光地	桜島	北塩原村桧原
17	観光地	デコ平湿原	北塩原村
18	観光施設	道の駅裏磐梯	北塩原村桧原南黄連沢山 1157
19	観光施設	裏磐梯物産館	北塩原村檜原湯平山 1171-1
20	観光施設	裏磐梯サイトステーション	北塩原村桧原小野川原 1092-65
21	観光施設	磐梯山噴火記念館	北塩原村桧原剣ヶ峯 1093-36
22	観光施設	諸橋近代美術館	北塩原村桧原剣ヶ峯 1093-23
23	文化施設	桧原歴史館	北塩原村桧原苧畑沢 1034-19
24	文化施設	大塩虚空蔵菩薩堂	北塩原村大塩
25	文化施設	北山薬師如来堂	北塩原村北山
26	レジャー施設	EN RESORT GRANDECO	北塩原村桧原荒砂沢山
27	レジャー施設	裏磐梯スキー場	北塩原村桧原大府平山 1170-5
28	レジャー施設	ネコママウンテン北エリア	北塩原村桧原猫魔山 1163

資料：裏磐梯観光協会 HP、福島県「観光客入込状況調査」（2023 年）

2.地域の特性

- 観光入込客数は令和 2（2020）年にコロナ禍で減少したものの、令和 4（2022）年からは回復傾向にある。
- 10～12 月の期間において観光客が多く、特に「磐梯高原」においては福島県内の観光入込客数が 5 年連続で 1 位となっている。

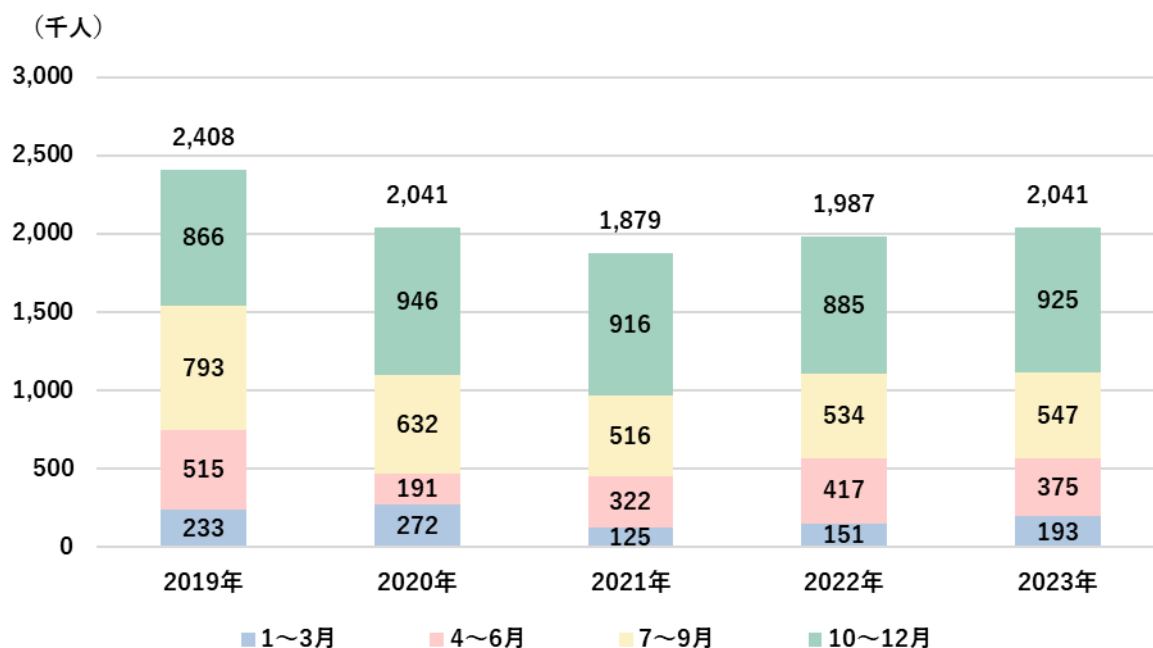


図 12 北塩原村の期間別の観光入込客数の推移

資料：福島県「観光客入込状況調査」

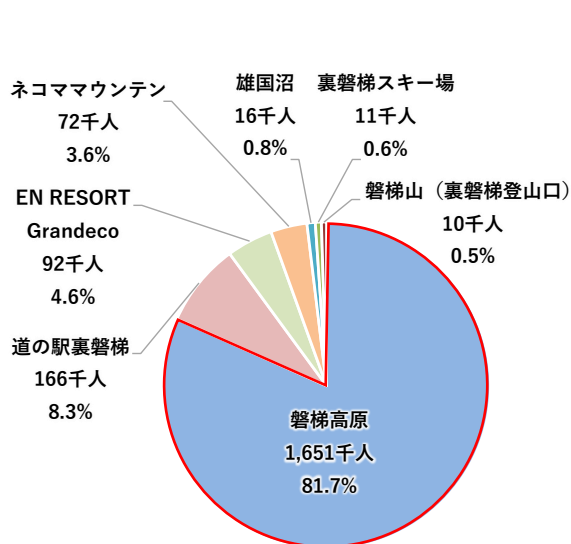


図 13 北塩原村内の主な観光地（2023 年）

資料：福島県「観光客入込状況調査」

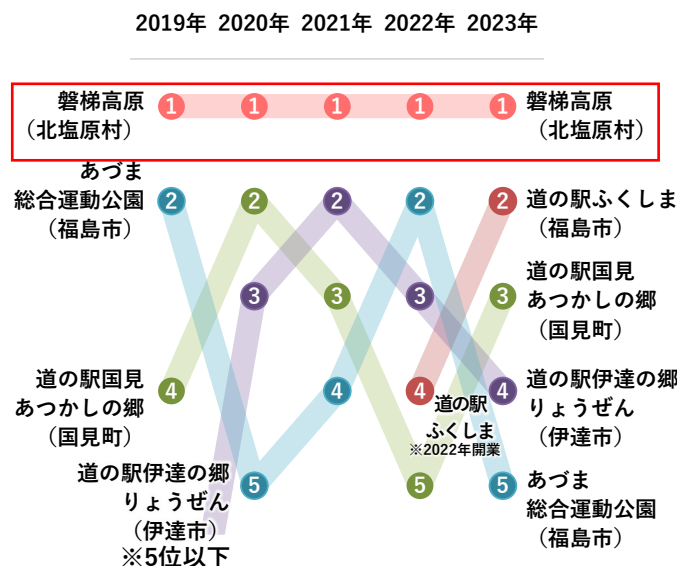


図 14 福島県内の観光入込客数ランキング推移（上位 5 位）

資料：福島県「観光客入込状況調査」

※2023 年の上位 5 位をもとに作成

2-3 人口動態

2-3-1 人口の推移

- 本村の総人口は一貫して減少傾向にあり、平成 27 (2015) 年には 3,000 人を下回っている。
- また、65 歳以上の人口割合が平成 27 (2015) 年には約 30% となっており、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口予想では令和 32 (2050) 年には半数近くを占める想定となっている。

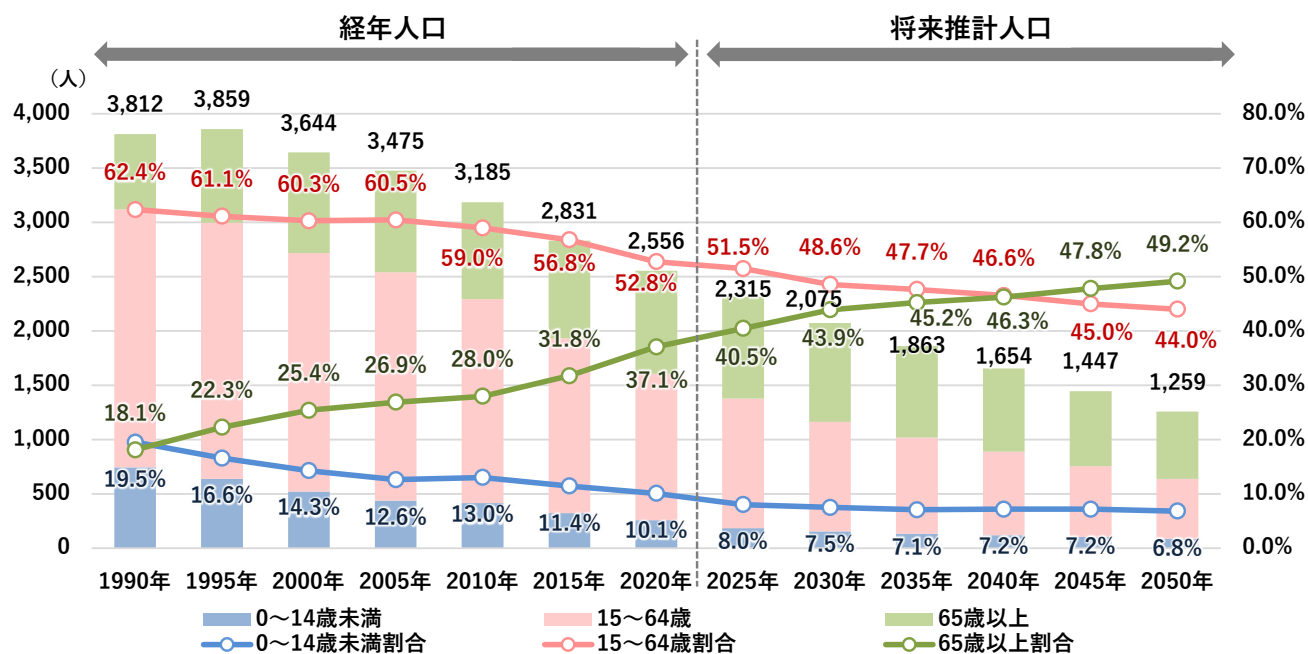


図 15 人口の推移及び将来人口推計 (3 区分)

資料：経年人口/国勢調査 (1990 年～2020 年)
将来人口推計/国立社会保障・人口問題研究所 (2025 年～2050 年)

2-3-2 地区別人口

- 地区別人口は北山地区に人口が集中しているものの、全地区において令和 2 (2020) 年から令和 4 (2022) 年にかけて微減傾向にある。

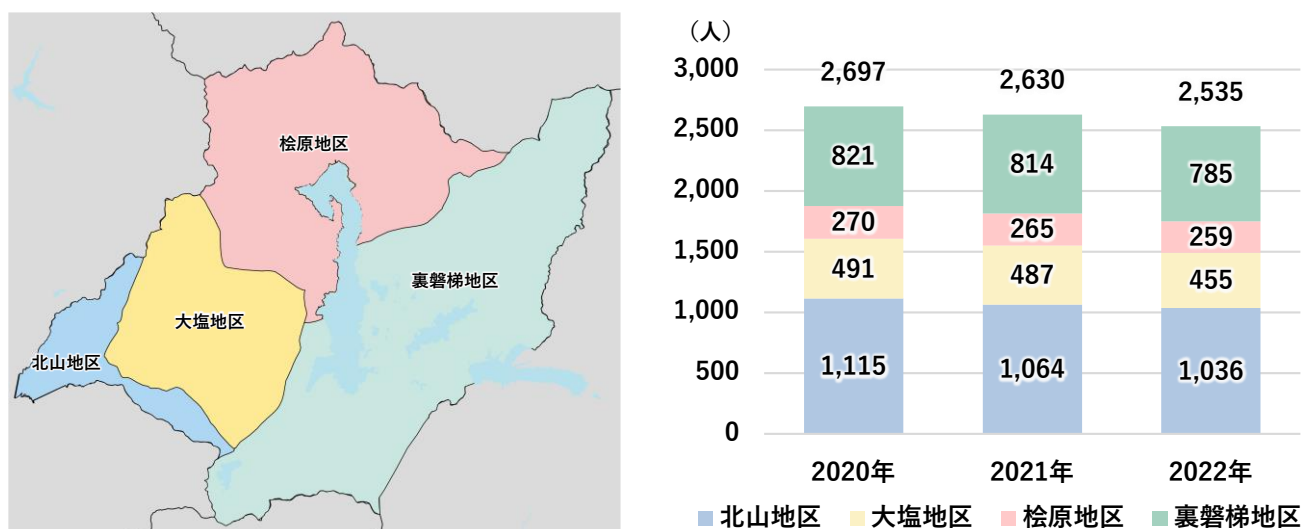


図 16 地区別人口の推移

資料：北塩原村

2-3-3 世帯数の推移と高齢化率

- 一般世帯数が平成 17（2005）年以降減少している一方で、65 歳以上の単独世帯数は増加傾向にある。
- 高齢化率については、平成 27（2015）年から令和 2（2020）年にかけて増加率が隣接市町村と比べて猪苗代町に次いで多くなっている。

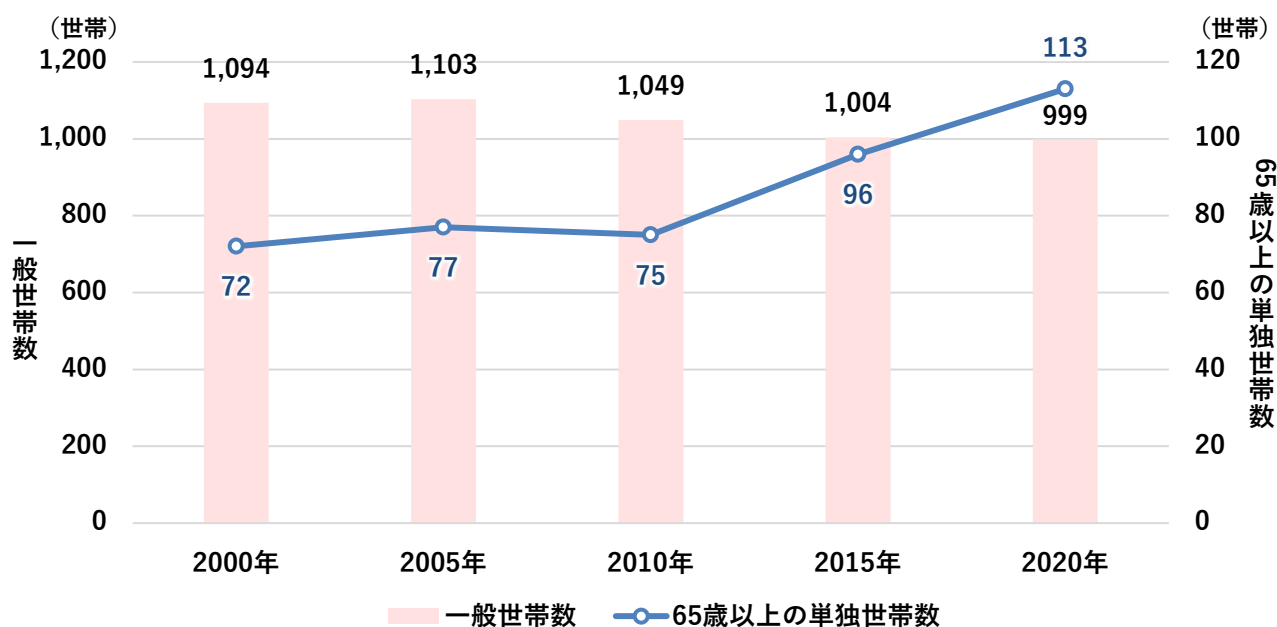


図 17 一般世帯数と 65 歳以上の単独世帯数

資料：国勢調査

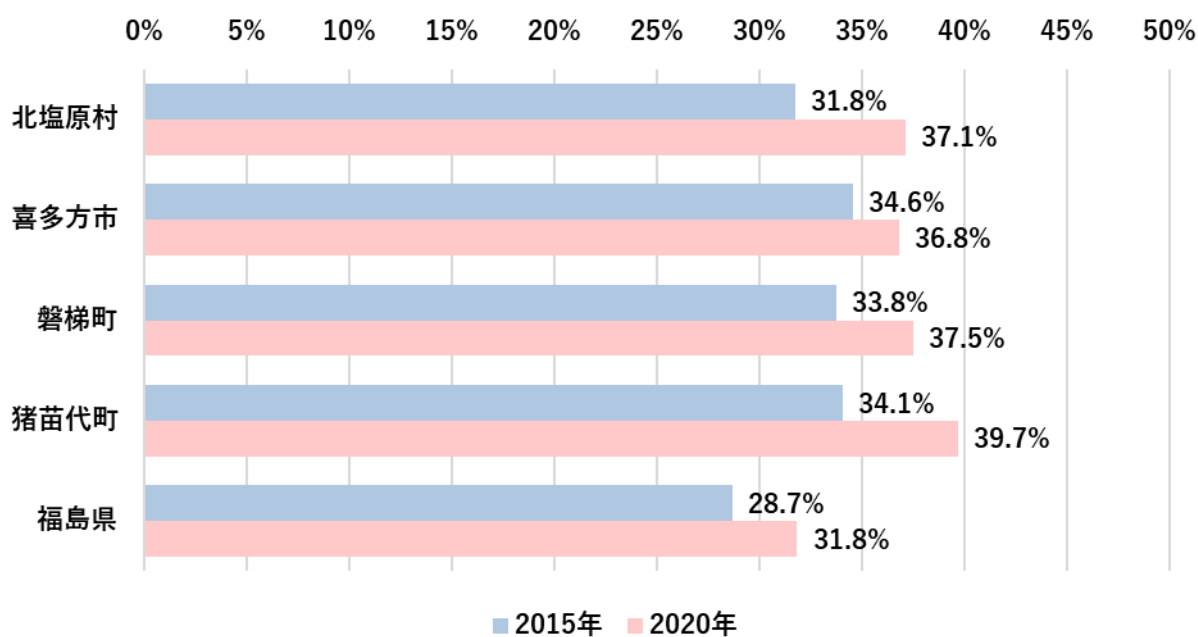


図 18 高齢化（65 歳以上人口）率

資料：国勢調査

2-3-4 人口分布

○北山地区や裏磐梯地区、桧原地区の一部で人口の集積がみられる。

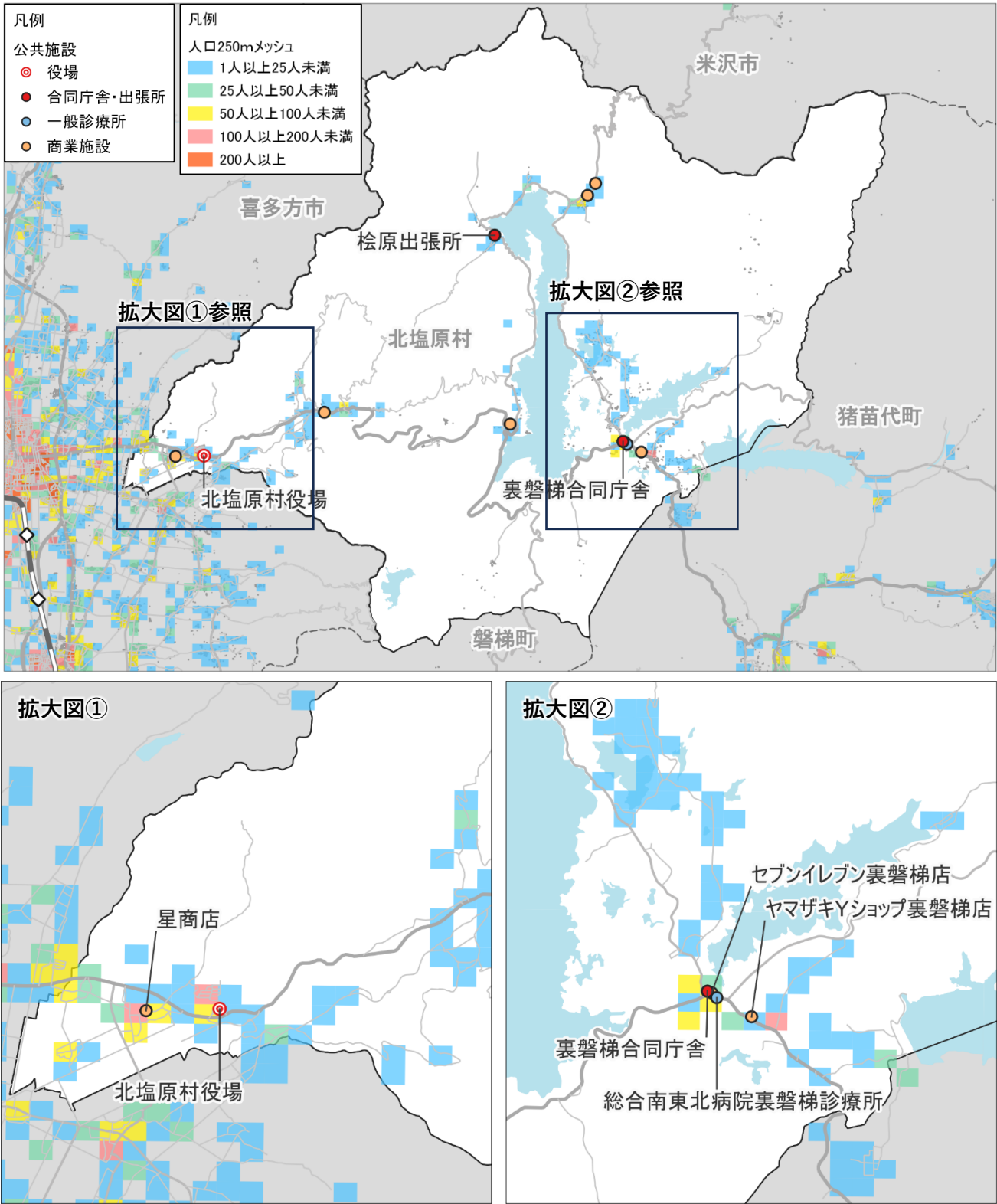


図 19 人口分布図（2020 年）

資料：国勢調査（2020 年）

2-3-5 高齢者（65 歳以上）人口分布

○65 歳以上の人口は主に北山地区や裏磐梯地区、桧原地区の一部で集積の点在がみられる。

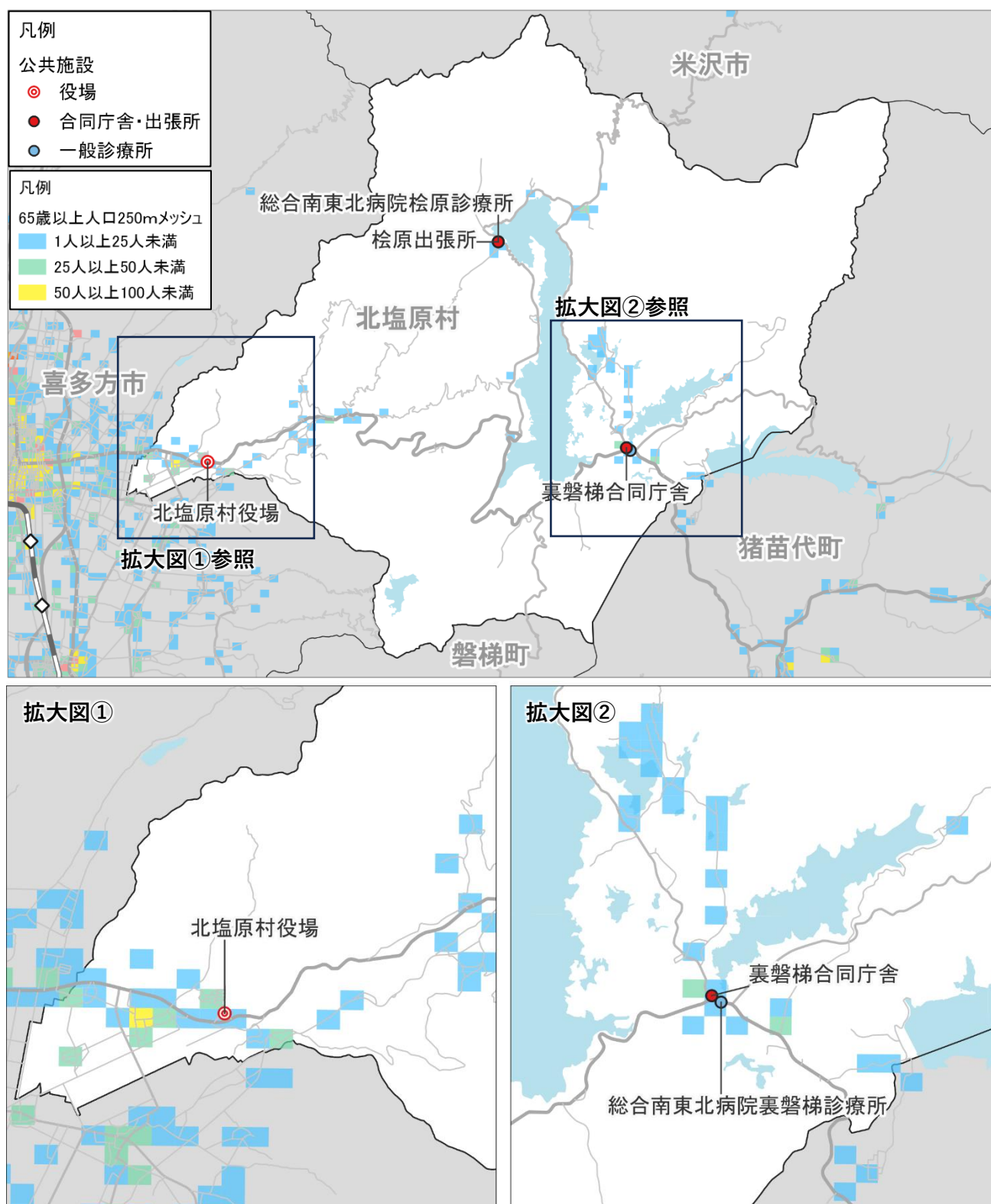


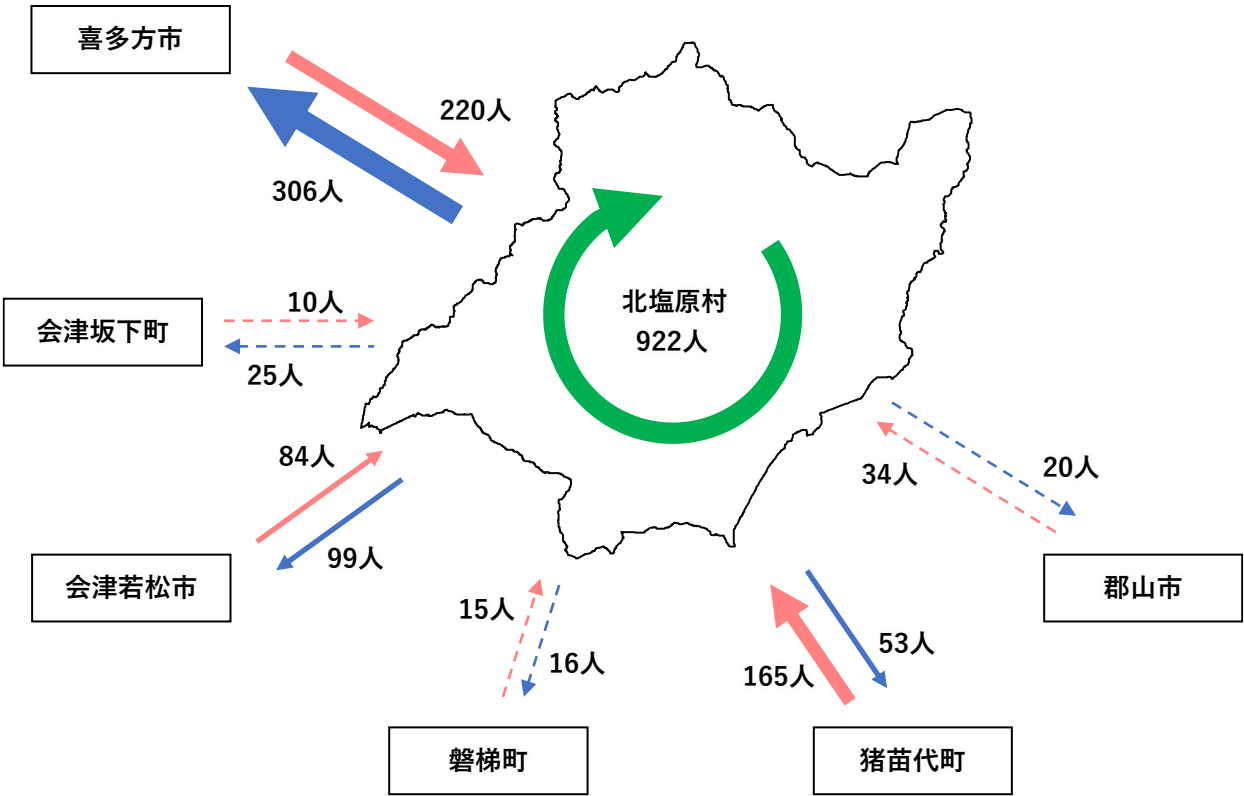
図 20 65 歳以上人口分布図（2020 年）

資料：国勢調査（2020 年）

2-3-6 通勤・通学等の移動状況

(1) 通勤

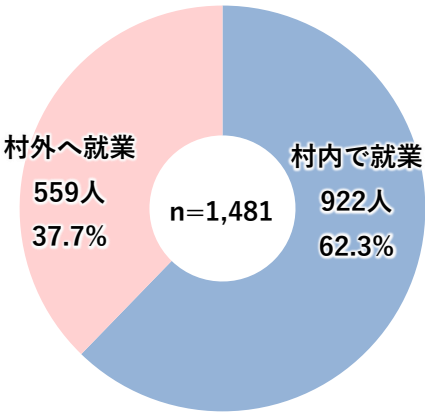
○村内での通勤は約 6 割で、村外への通勤は喜多方市が最も多くなっている。



通勤移動	50人未満	50～100人	101～300人	301人以上
村から他市町村への移動	→	→	→	→
他市町村から村への移動	→	→	→	→

※10 人未満と県外への流動は非表示

図 21 通勤流動図



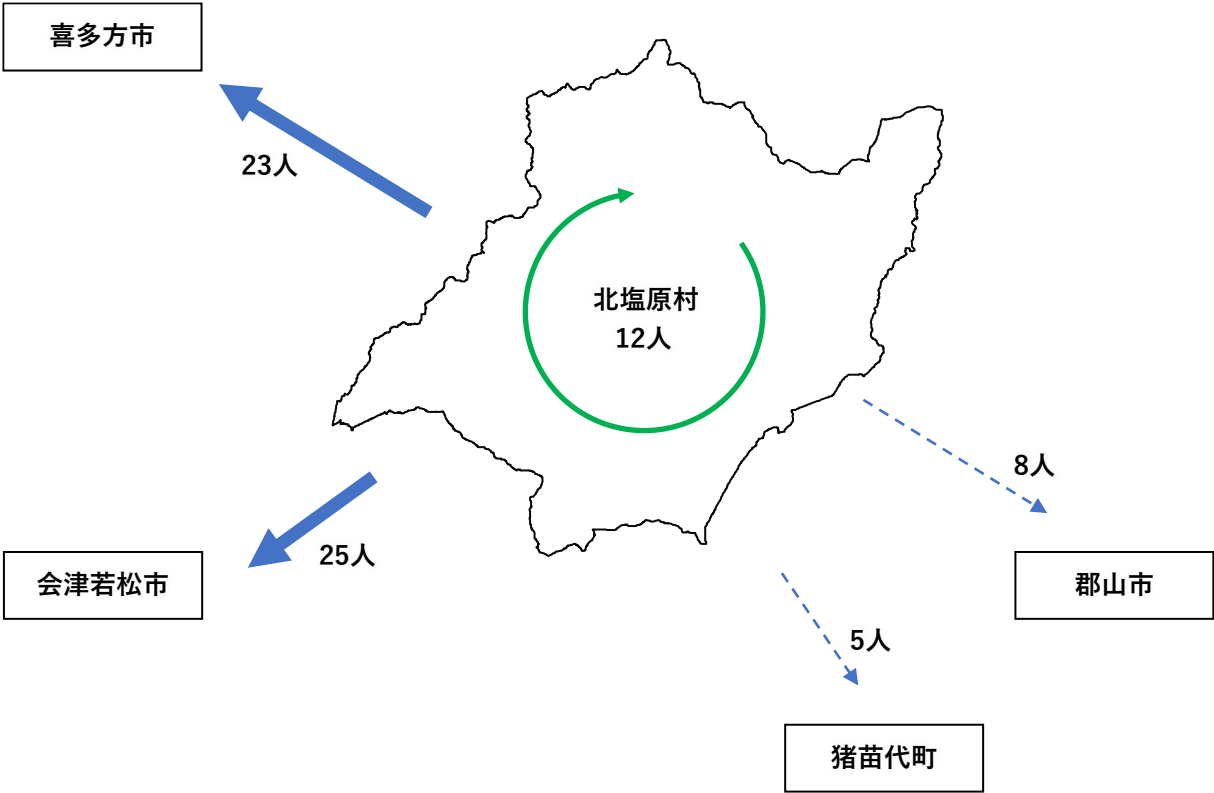
※従業地不明は除く

図 22 移動割合（常住地ベース）

資料：国勢調査（2020 年）

(2) 通学

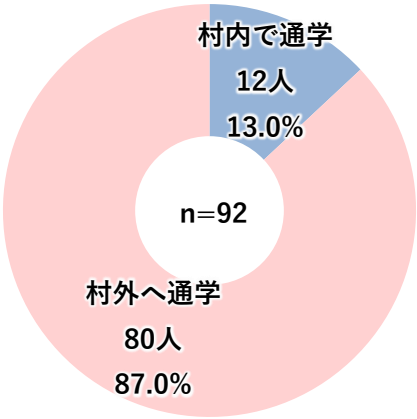
○村内での通学は約 1 割で、村外への通学は会津若松市、喜多方市への移動が多い傾向にある。



通学移動	5人～ 10人	11～ 20人	21人 以上
村から他市町村 への移動			
他市町村から村 への移動			

※5 人未満と県外への流動は非表示

図 23 通学（15 歳以上）流動図



※従業地不明は除く

図 24 移動割合（常住地ベース）

資料：国勢調査（2020 年）

(3) 買い物

○全体の約 5 割が喜多方市で買い物しているが、裏磐梯地区においては村内と猪苗代町への移動が多くなっている。

○買い物の移動手段は、全体の約 8 割が自家用車を利用している。

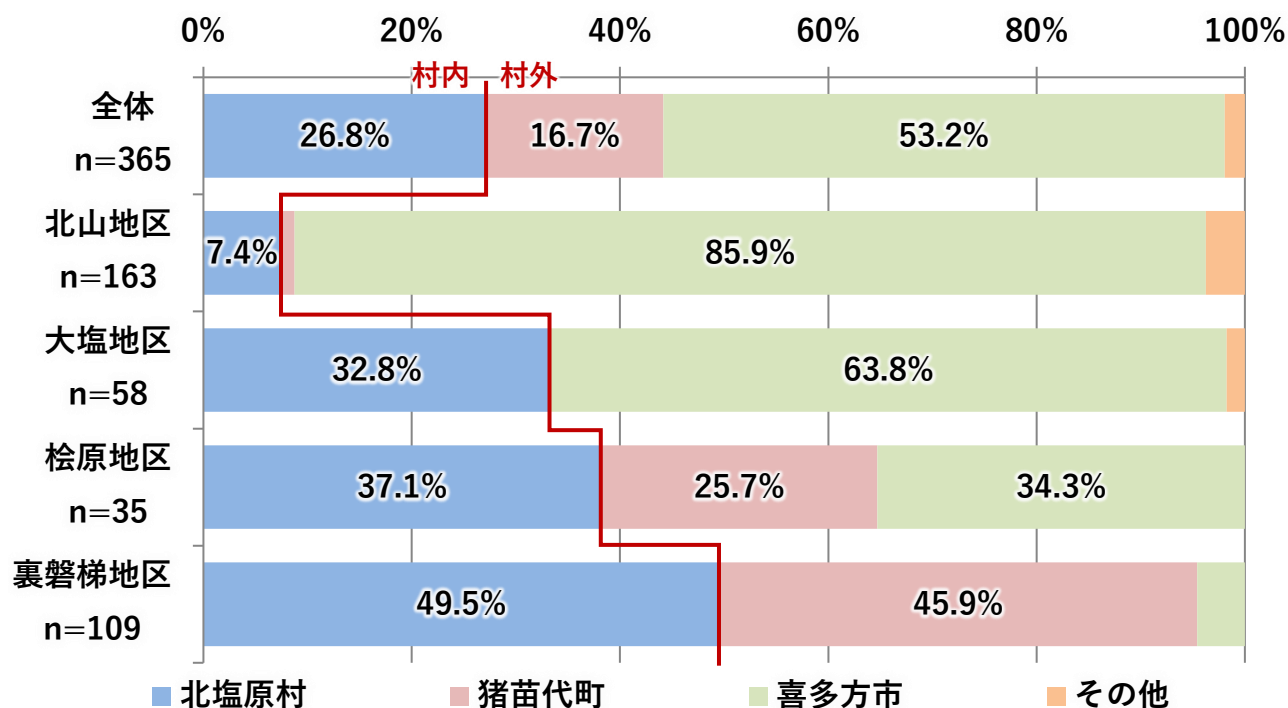


図 25 買い物先

資料：令和 6 年度村民アンケート調査
※5.0%未満、無回答は非表示

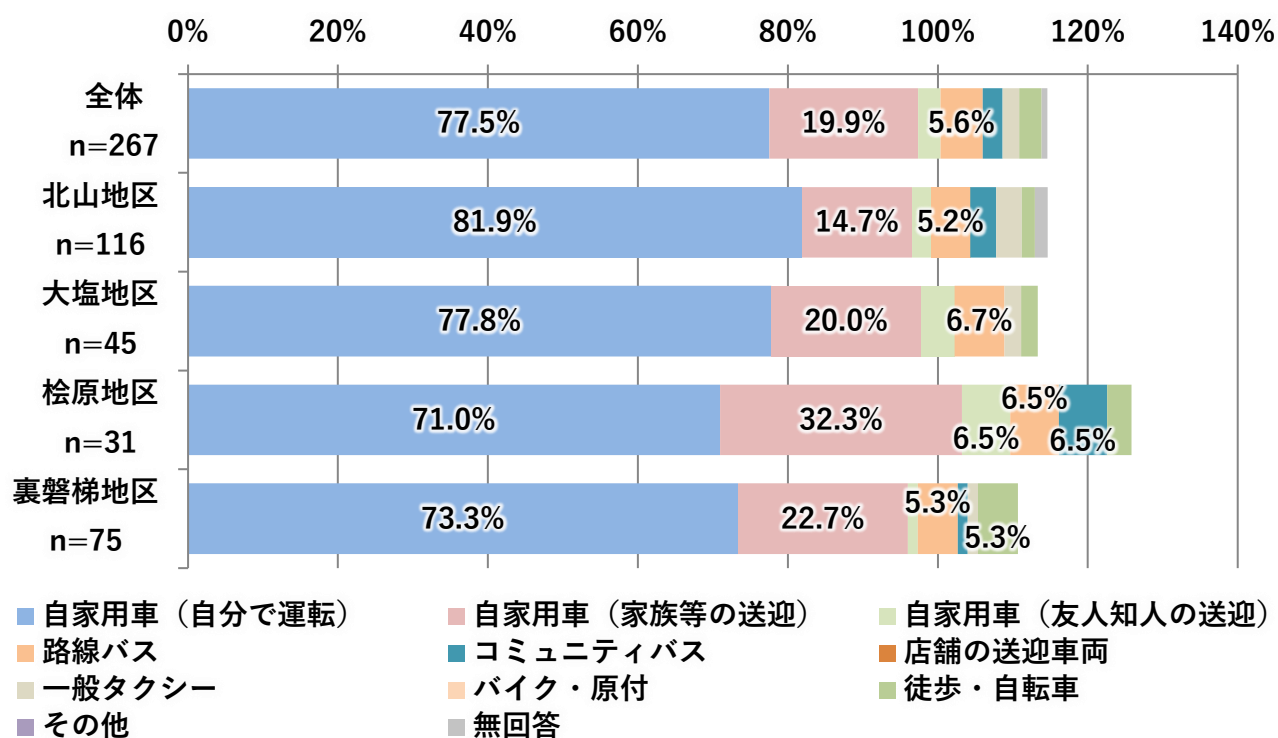


図 26 買い物の移動手段

資料：令和 6 年度村民アンケート調査
※5.0%未満は非表示



図 27 村内の買い物先

資料：令和 6 年度村民アンケート調査



図 28 村外の買い物先

資料：令和 6 年度村民アンケート調査

(4) 通院

○全体の約 8 割が村外へ通院しており、北山地区・大塩地区においては喜多方市への通院が半数を占めている。

○通院の移動手段は、全体の約 7 割が自家用車を利用している。

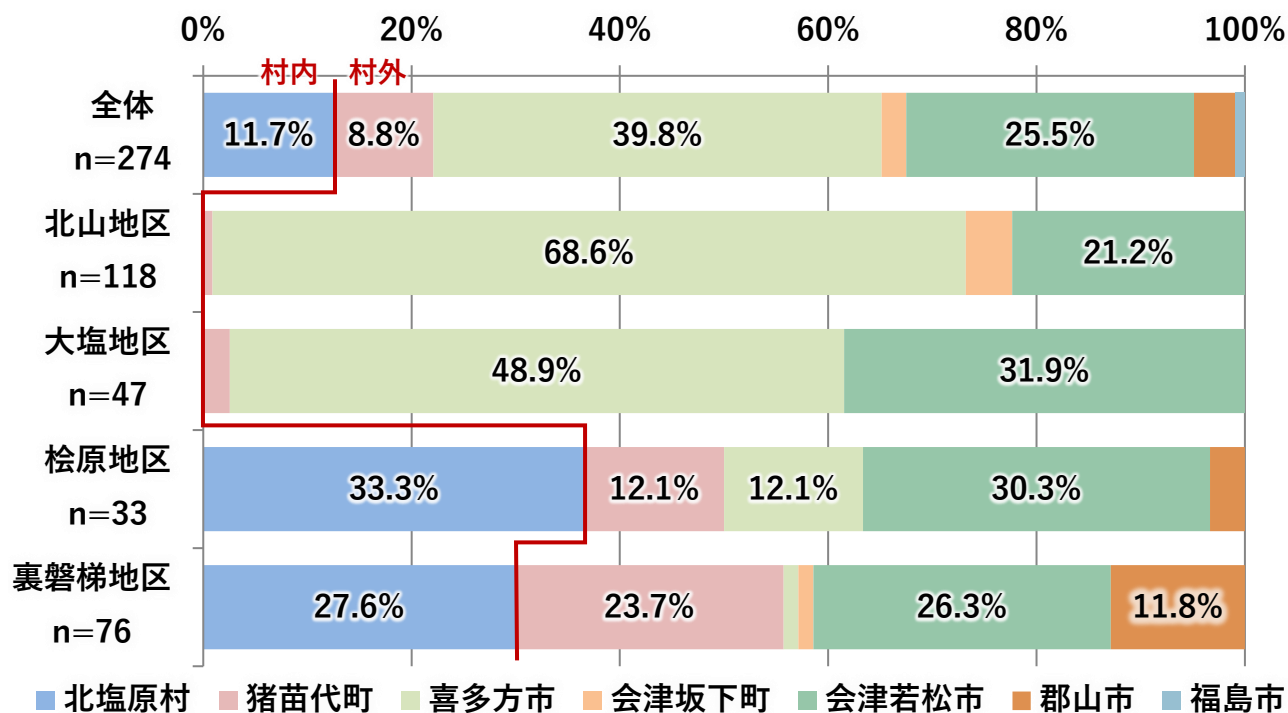


図 29 通院先

資料：令和 6 年度村民アンケート調査
※5.0%未満、無回答は非表示

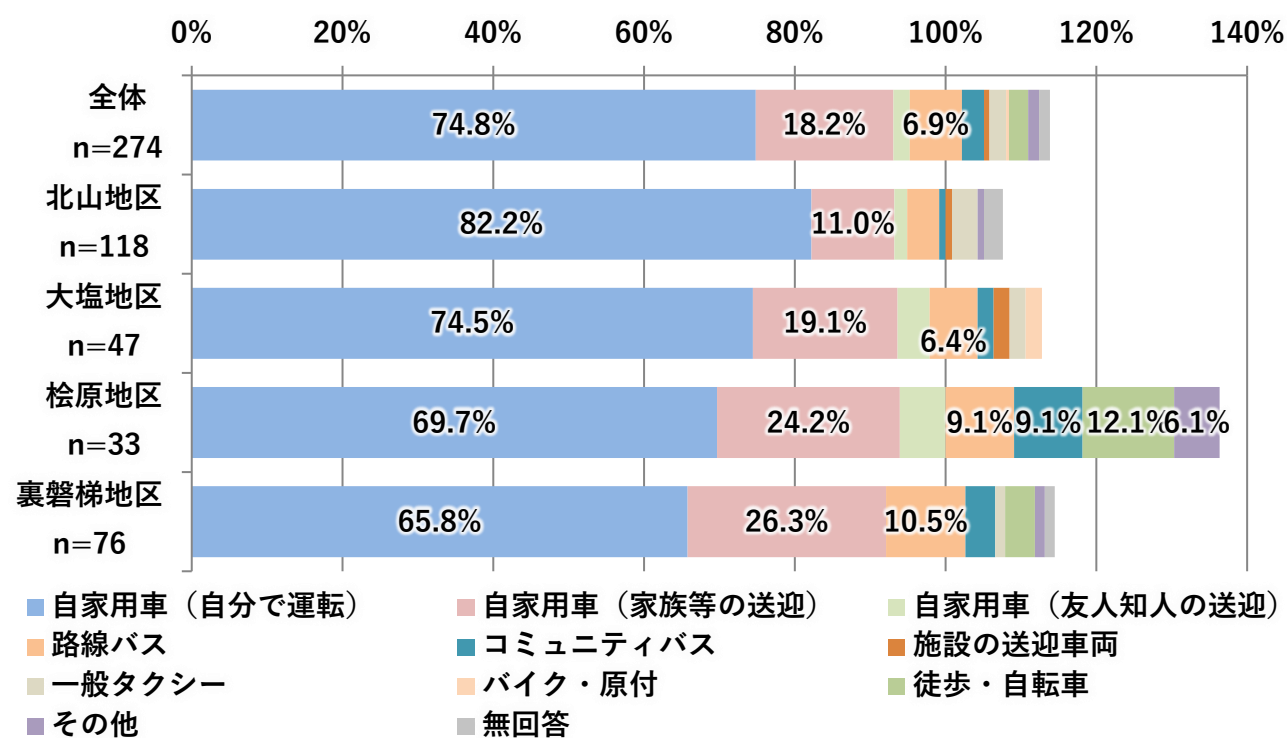


図 30 通院の移動手段

資料：令和 6 年度村民アンケート調査
※5.0%未満は非表示



図 31 村内の通院先

資料：令和 6 年度村民アンケート調査



図 32 村外の通院先

資料：令和 6 年度村民アンケート調査

2-4 自家用車保有状況

2-4-1 自家用車保有台数の推移

○自家用車の保有台数は概ね横ばいとなっている。

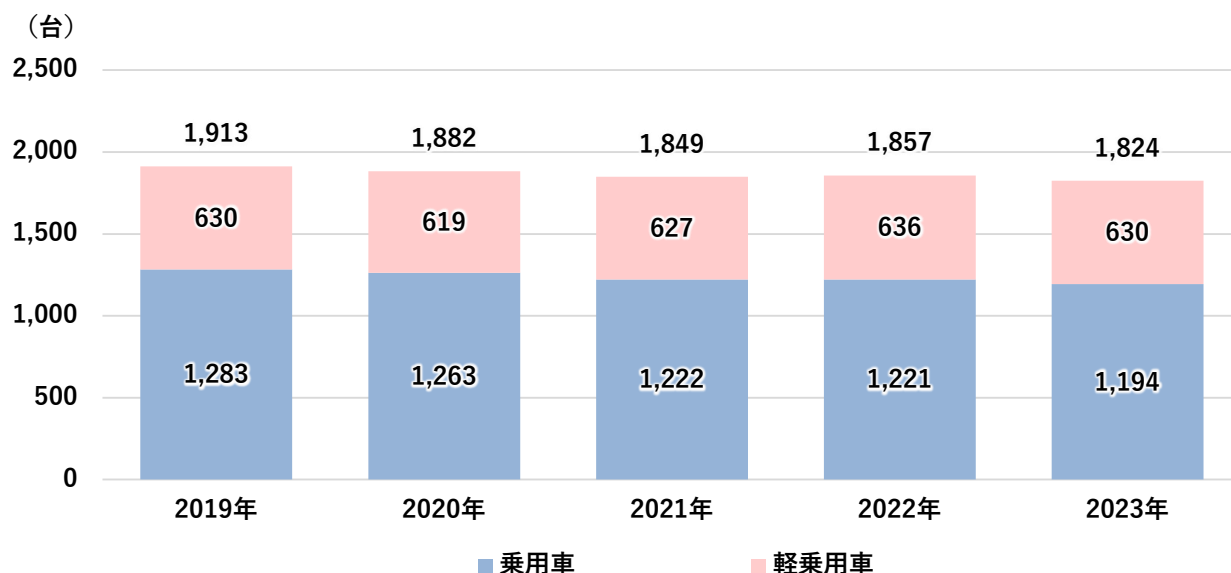


図 33 自家用車の保有台数の推移

資料：自家用車保有台数/東北運輸局福島運輸支局「市町村別保有車両数」

2-4-2 免許返納者数の推移

○毎年 10 人未満の免許返納者がみられる。

○福島県では、運転免許証の自主返納者に交付している「運転経歴証明書」を提示した方に対して、協賛店が特典やサービスを提供しているが、本村は該当の店舗がない。

表 免許返納者数の推移

年次	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
猪苗代警察署	3 人	2 人	0 人	0 人
喜多方警察署	5 人	3 人	3 人	3 人

資料：北塩原村

2-4-3 道路ネットワークの状況

- 村の中心を国道 459 号、主要地方道米沢・猪苗代線、会津若松・裏磐梯線が通っており、最寄りの都市である喜多方市・会津若松市を中心として国道 49 号・121 号がある。
- 平成元（1989）年の国道 115 号土湯トンネルの開通により福島市まで 1 時間半で移動が可能となっている。

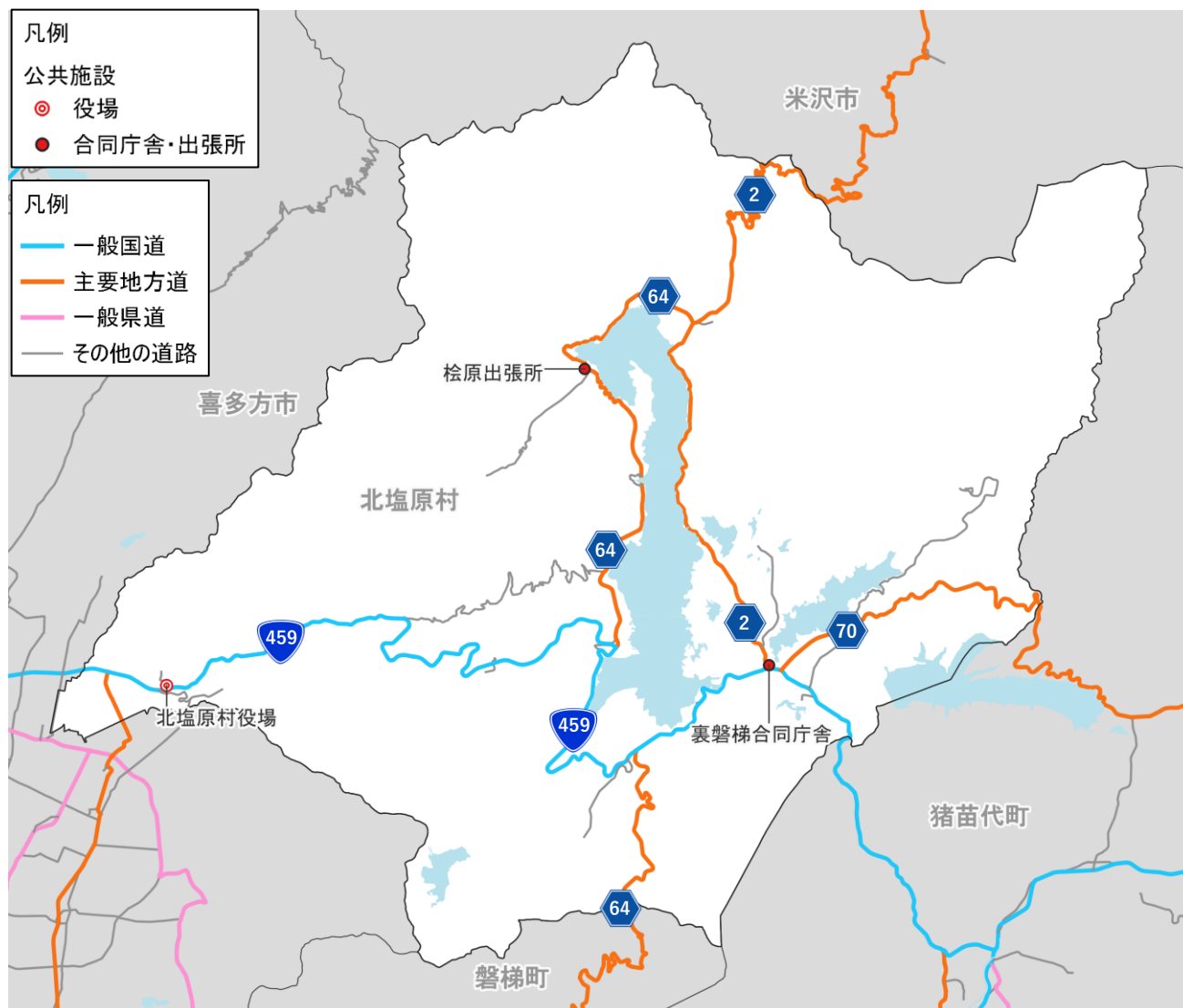


図 34 道路ネットワークの状況

資料：（一財）日本デジタル道路地図協会（2021 年）

3. 公共交通の現状

3. 公共交通の現状

3-1 公共交通の運行状況等

○本村の現状の公共交通ネットワークは以下のとおり。

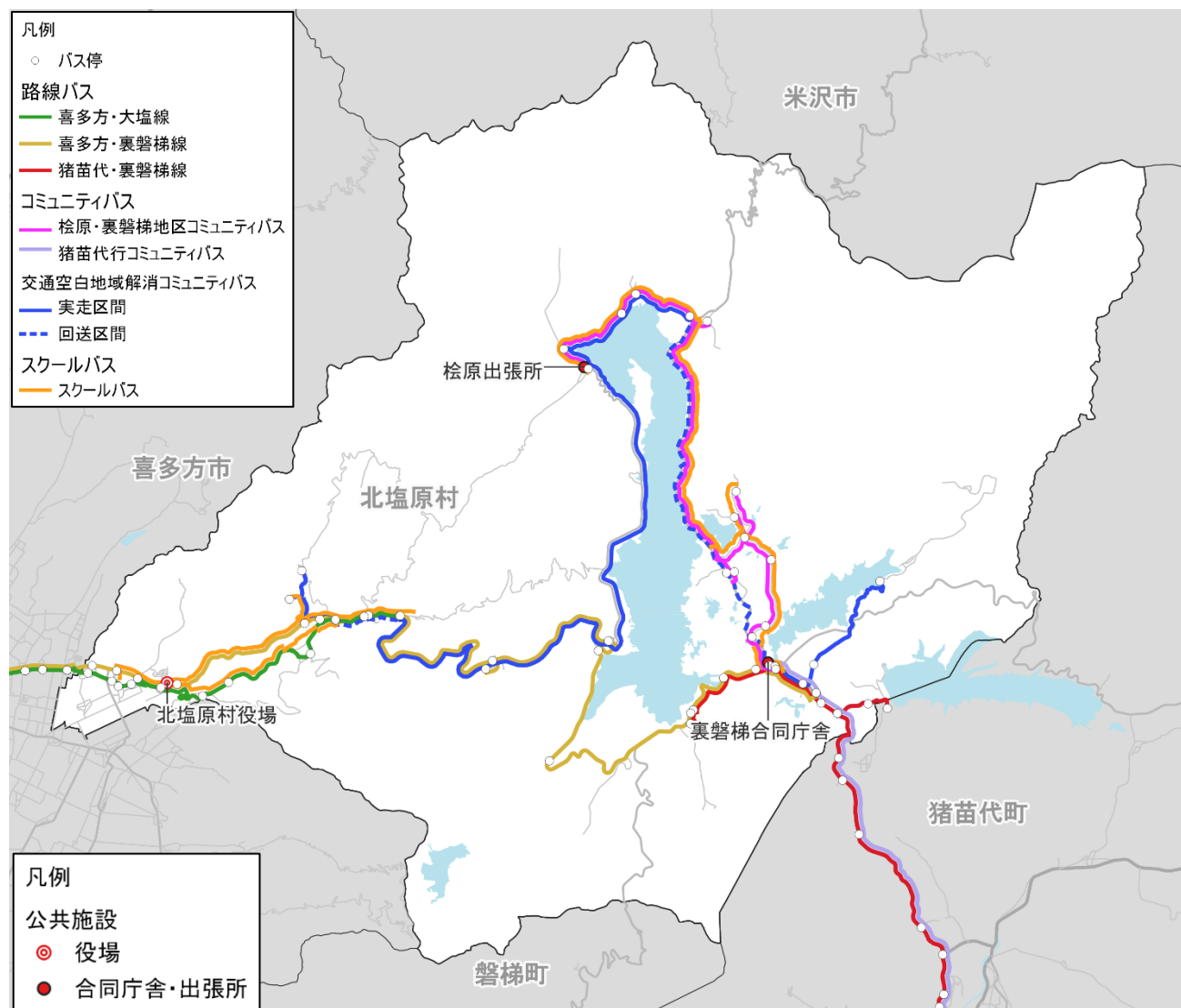


図 35 公共交通ネットワーク図

3-2 公共交通ネットワークの現状等

3-2-1 村内を運行する公共交通の概要

- 本村を運行する公共交通は以下のとおり。
- 次ページ以降に各路線の個別概要を示す。
- なお、過去の実績データをもとに現状分析を実施しているが、事業者撤退に伴い、一部関連する実績データが存在しないため、図示できない箇所がある。

表 運行概要

項目	概要
路線バス	○村内を3路線が運行 ○村内と喜多方市間、猪苗代町間を往復運行 ○令和6（2024）年8月1日から村民ICカードの利用で、喜多方駅前～メルキュール裏磐梯、猪苗代駅～裏磐梯レイクリゾートの区間が無料で乗車可能
コミュニティバス	○村内を「桧原・裏磐梯地区コミュニティバス」「猪苗代行コミュニティバス」「交通空白地域解消コミュニティバス」の3路線が運行 ○交通空白地域解消コミュニティバスは、小野川地区からの小中学生の通学と猪苗代町内への通院・買い物、桧原・金山・早稲沢地区からの喜多方市内への通院・買い物の足を確保するため、令和5（2023）年4月1日から運行を開始 ※令和3（2021）年、令和4（2022）年は実証運行 ○誰でも無料で利用可能 ○運行区間内はフリー乗降

3-2-2 路線バス

○路線バスの運行概要は以下のとおり。

表 運行概要

路線名	起点	終点	沿線自治体	運行本数				関連する公共交通
				平日		休日		
				上り	下り	上り	下り	
喜多方・大塩線	喜多方駅前	大塩新田	・北塩原村 ・喜多方市	1	2	1	2	・ 桧原・裏磐梯地区 コミュニティバス ・ 交通空白地域解消 コミュニティバス
喜多方・裏磐梯線	喜多方駅前	メルキュール 裏磐梯		2	2	2	2	
猪苗代・裏磐梯線	裏磐梯高原駅	猪苗代駅	・北塩原村 ・猪苗代町	11	12	4	6	

■喜多方・大塩線/喜多方・裏磐梯線

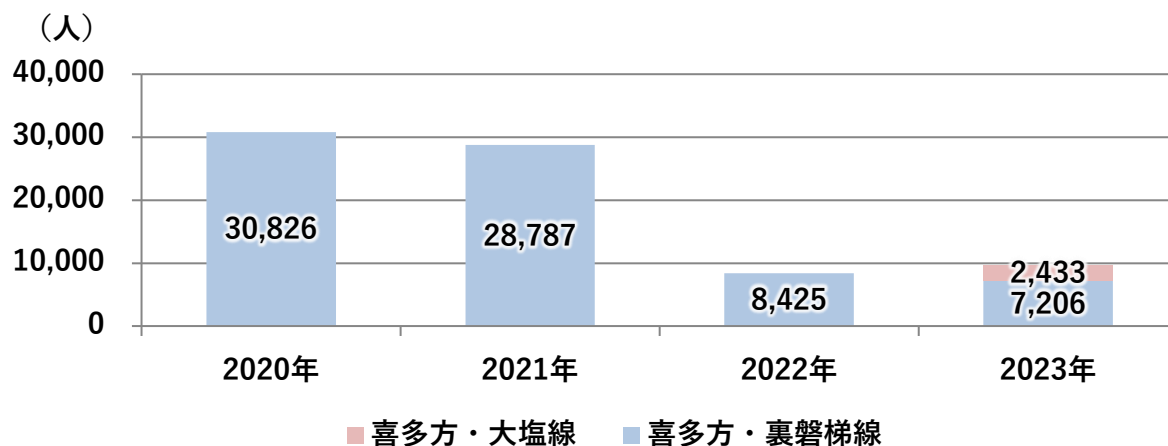


図 36 年間利用者数の推移

※喜多方・大塩線は 2023 年からの運行

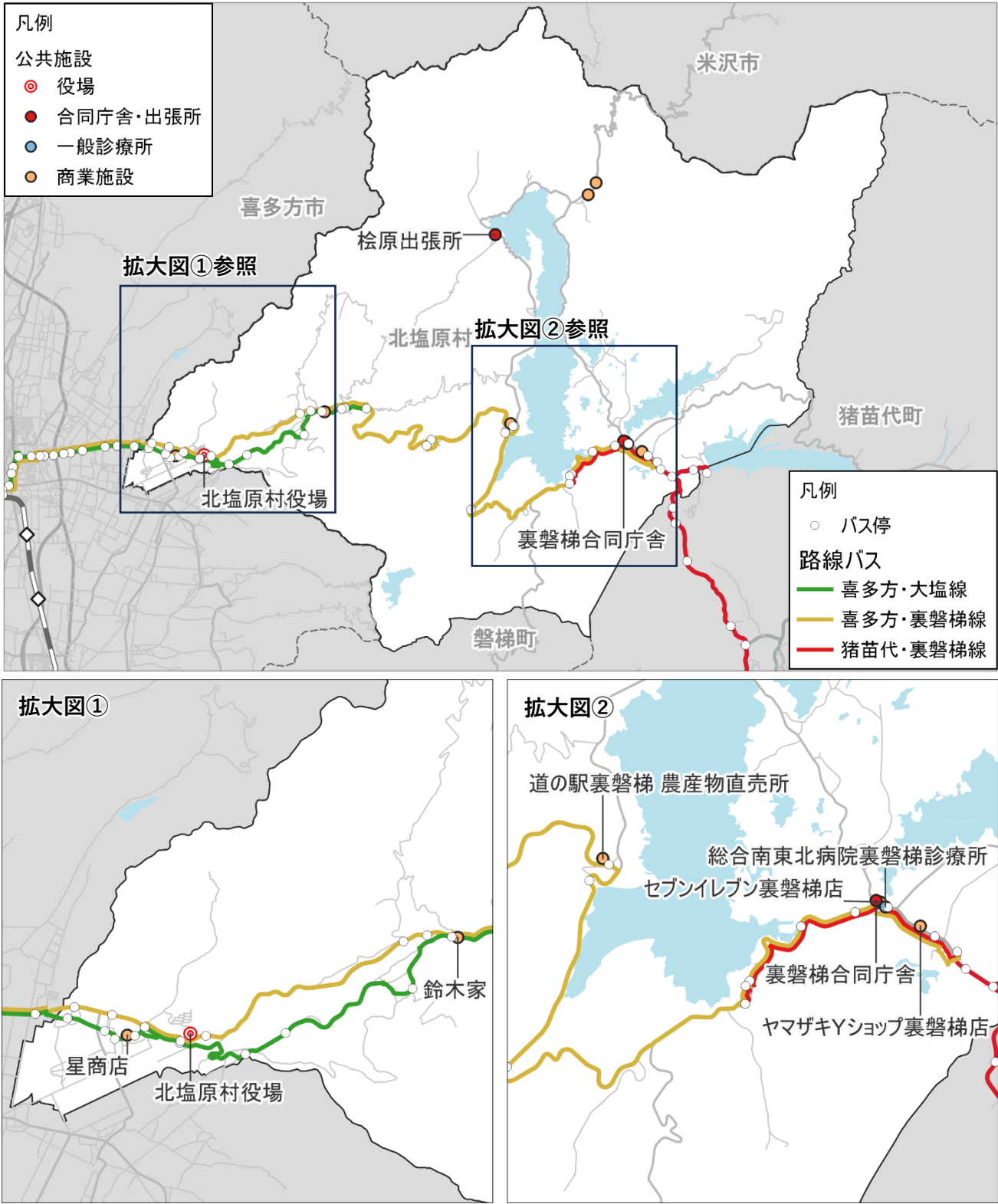


図 37 路線バス路線図

3-2-3 コミュニティバス

○コミュニティバスの運行概要は以下のとおり。

表 運行概要

路線名	起点	終点	運行本数				関連する公共交通
			平日		休日		
			上り	下り	上り	下り	
桧原・裏磐梯地区 コミュニティバス	桧原	裏磐梯小・ 中学校	6	4	6	4	路線バス
猪苗代行 コミュニティバス	裏磐梯 合同庁舎	猪苗代駅	1	－	－	－	
交通空白地域解消 コミュニティバス	上川前	小野川	2	3	－	－	

■桧原・裏磐梯地区コミュニティバス

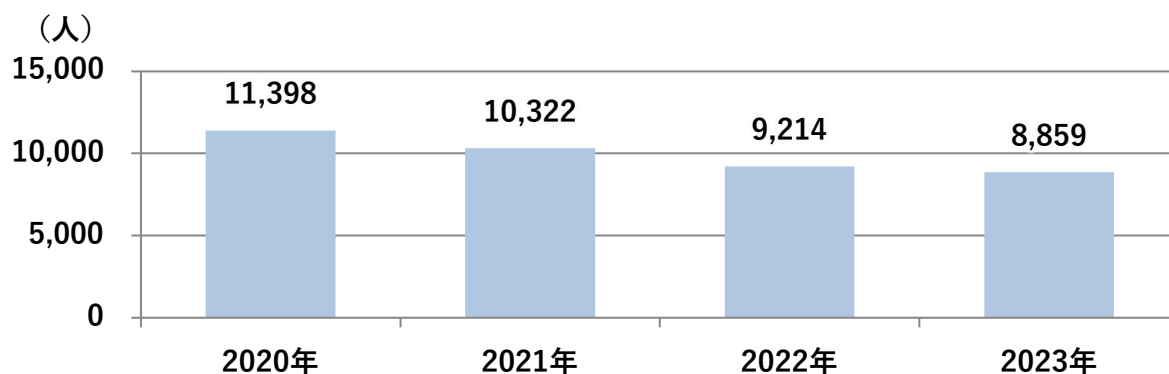


図 38 年間利用者数の推移

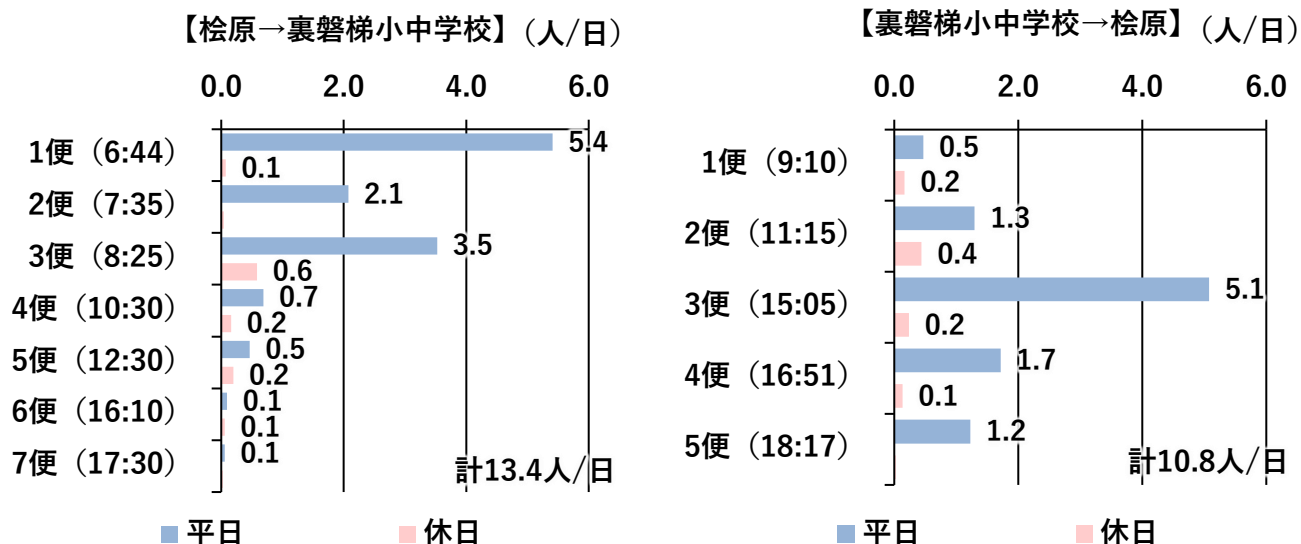


図 39 便別の1日平均利用人数(2023年)

※0.1人/日未満は非表示

■猪苗代行コミュニティバス

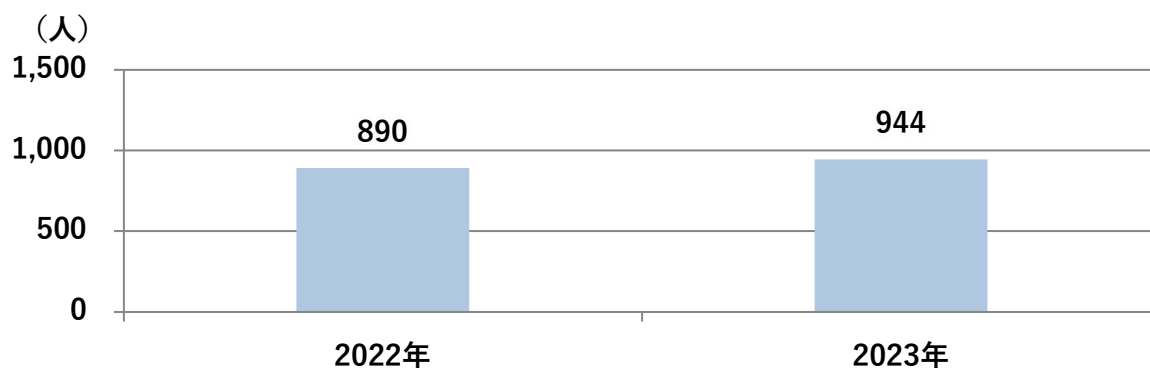


図 40 年間利用者数の推移

■交通空白地域解消コミュニティバス

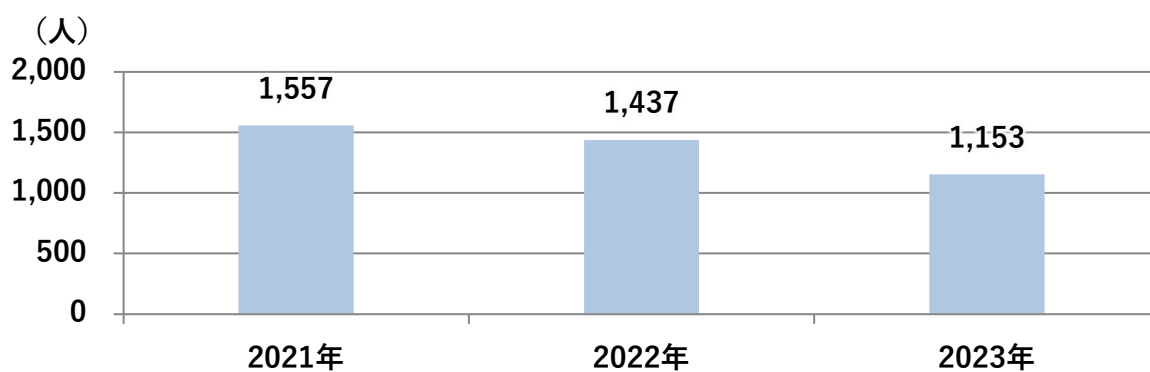


図 41 年間利用者数の推移

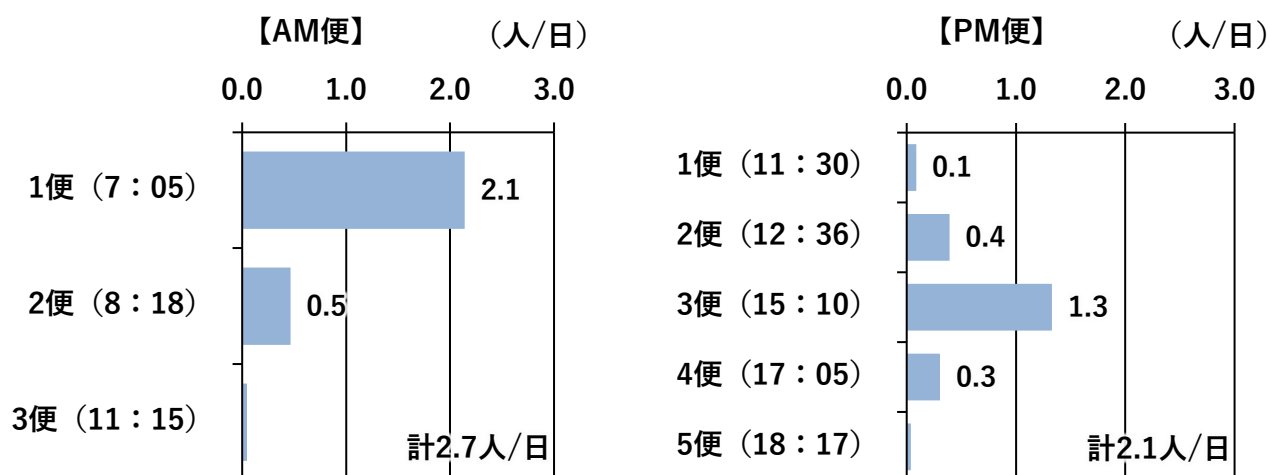


図 42 便別の1日平均利用人数 (2023年)

※0.1人/日未満は非表示

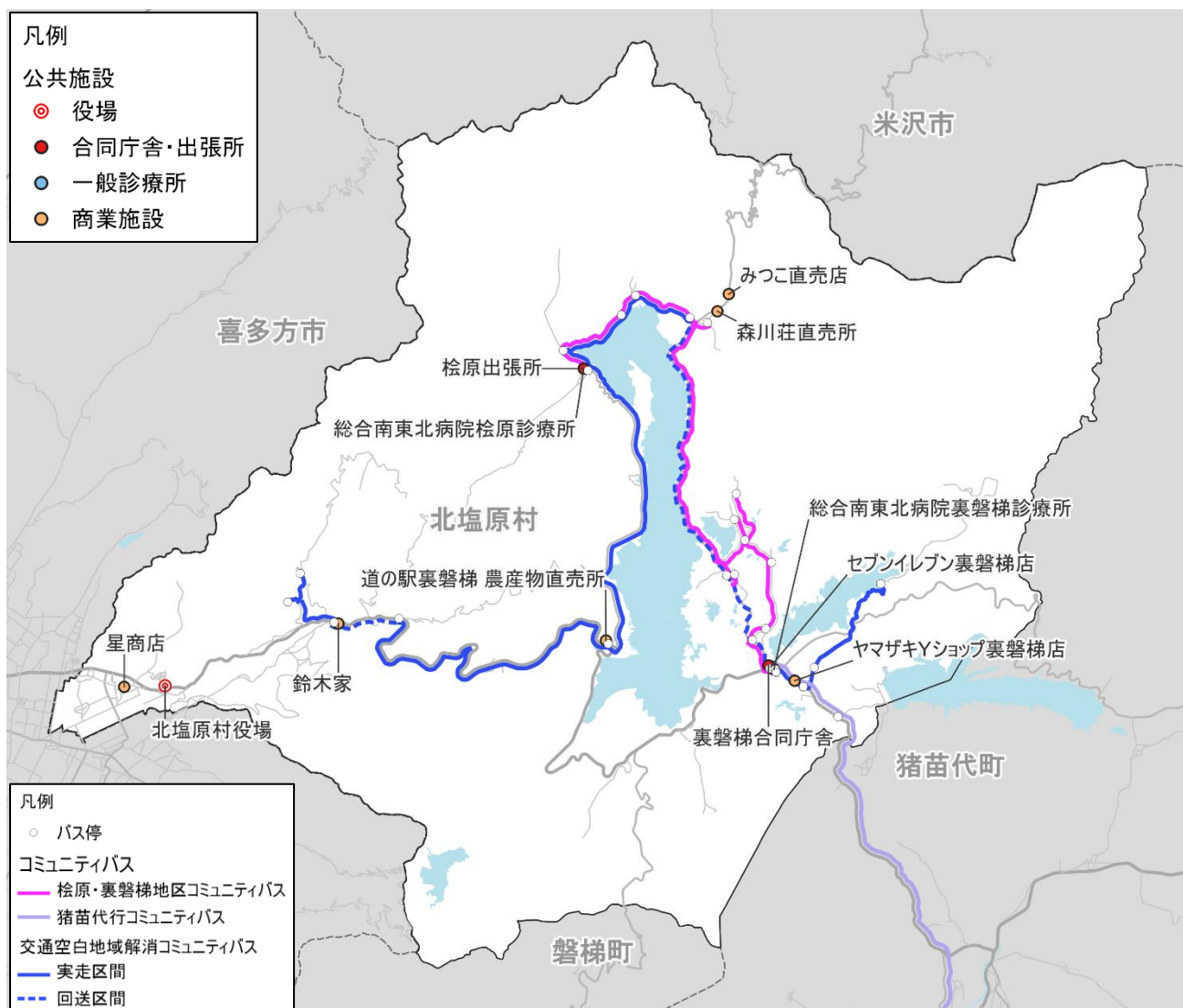


図 43 コミュニティバス路線図

3-2-4 スクールバス

○村内のスクールバスは2路線が運行している。

○スクールバスの路線図は以下のとおり。



図 44 スクールバス路線図

表 対象児童数（2024 年度）

地区名	施設名	対象者数
北山・大塩地区	さくら幼稚園	1 名
	さくら小学校・第一中学校	12 名
裏磐梯地区	裏磐梯幼稚園	7 名
	裏磐梯小学校・裏磐梯中学校	19 名※

※一部、コミュニティバス利用
資料：北塩原村

3-2-5 移動に係る支援サービス

○移動に係る支援サービスは以下のとおり。

表 移動に係る支援サービス

サービス名	内容
路線バスの利用に係る 村民 IC カードの交付	・バス利用者の生活支援と路線バスの利用促進並びに自家用車の利用低減による脱炭素社会の推進を図るため、村民向け路線バス IC カードを交付 ・村民の路線バス利用（村内を走行する路線に限る）を無料化 ・対象区間は、喜多方駅前～メルキュール裏磐梯、猪苗代駅～裏磐梯レイクリゾート ・村民 IC カードに現金をチャージすることで、上記以外の区間も IC カードが利用可能
幼稚園・小中学生 遠距離通学費補助	・お住まいの地域の状況により、補助金を支給
高校生路線バス通学費支援	・高等学校に通学する生徒を持つ保護者の負担を軽減するため、路線バス定期券購入費を助成 ・喜多方駅～メルキュール裏磐梯：10 割 ・猪苗代駅～裏磐梯高原駅：10 割
北塩原村妊婦にやさしい 出産時移動支援事業	・令和 6（2024）年 4 月より、安心して出産できる環境整備のため、妊娠 37 週以降の妊婦健康診査受診時における交通費及び出産時移動時における交通費、宿泊費を助成
・裏磐梯レイクリゾート ・裏磐梯高原ホテル ・EN RESORT GRANDECO HOTEL ・休暇村裏磐梯	・各宿泊施設が運行している宿泊者専用の送迎バス ・「裏磐梯レイクリゾート」以外の施設は事前連絡が必要 ・定時定路線での運行
・オーベルジュ溪翠館 ・裏磐梯松原湖畔松原キャンプ場 ・磐梯松原湖畔ホテル ・PENSION TOMO ・シャレー裏磐梯 ・ペンションそら ・裏磐梯ペンション 木になる家 ・アウトドア体験の宿 もくもく ・HOTELLI AALTO	・各宿泊施設が運行している宿泊者専用の送迎サービス ・事前連絡が必要
・裏磐梯スキー場 ・ネコママウンテン	・各スキー場が運行している送迎バス ・定時定路線での運行

3-2-6 村の財政負担

○村の公共交通の財政負担は、令和元（2019）年から令和 5（2023）年にかけて約 26 千万円増加している。

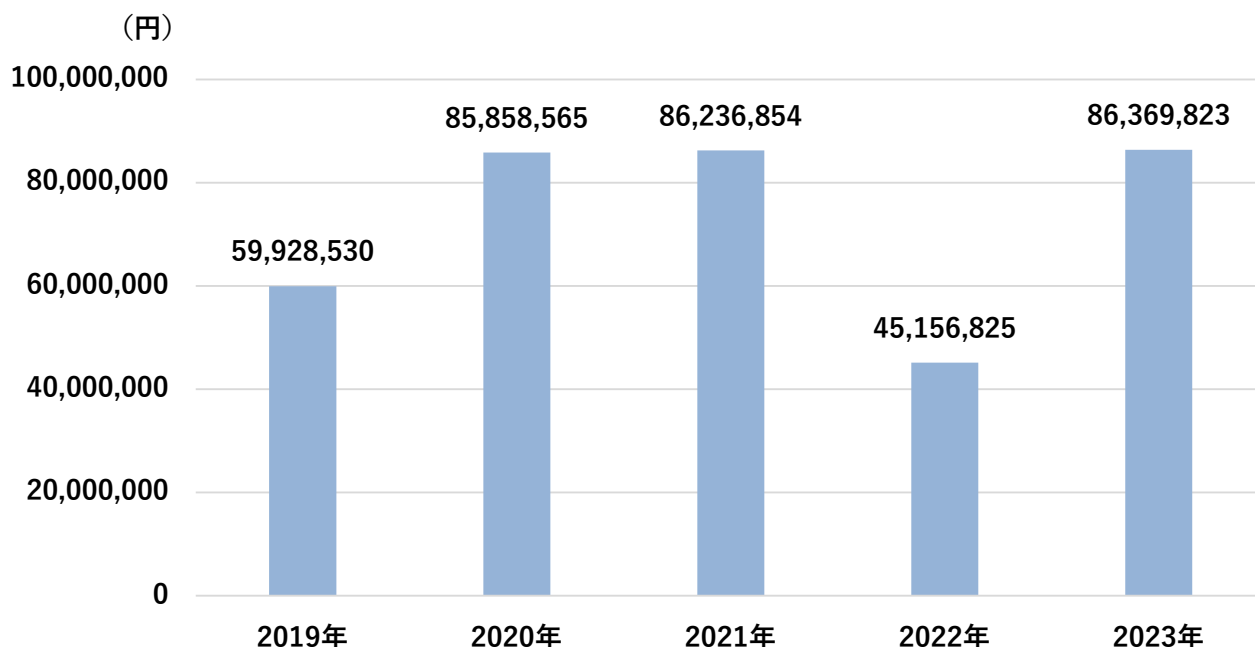


図 45 公共交通関連予算の推移

■財政負担の増減理由（以下のような特殊要因が影響）

- ・ 2020 年及び 2021 年…国庫補助を活用した公有民営バスの導入に係る車両購入費による増加。
- ・ 2022 年…国庫補助を活用しないバス購入費（スクールバス用車両）の繰越しにより減少。
- ・ 2023 年…前年の繰越し予算や猪苗代・裏磐梯線の維持に係る特別負担金、また磐梯東都バス撤退に伴う公有民営方式の国庫補助返還金が影響して大幅増加。
- ・ 2024 年…交通計画策定に伴う増加。

- 財政負担の変動には、現行の交通網形成計画に位置付けている公有民営バス方式の実行に加え、外部要因や予期しない事業者の撤退が大きく影響している。新型コロナウイルス感染症の拡大や観光需要の減少、物価高騰が絡み、次々と路線が廃止され、最終的には事業者撤退に至った。
- この間、既存交通網の見直しや代替バス導入など、対処療法的な措置が繰り返され、最低限の公共交通機能の確保に注力する状況が続いた。
- 結果的に根本的な課題解決に向けた積極的施策を講じることが難しく、財政負担の増減にもその影響が色濃く現れている。

3-2-7 村内の公共交通空白地域

○村内の公共交通カバー率は85.4%と、国道などの主要な沿線はカバーされているが、北山地区・
 桧原地区・裏磐梯地区の一部において空白地域がみられる。

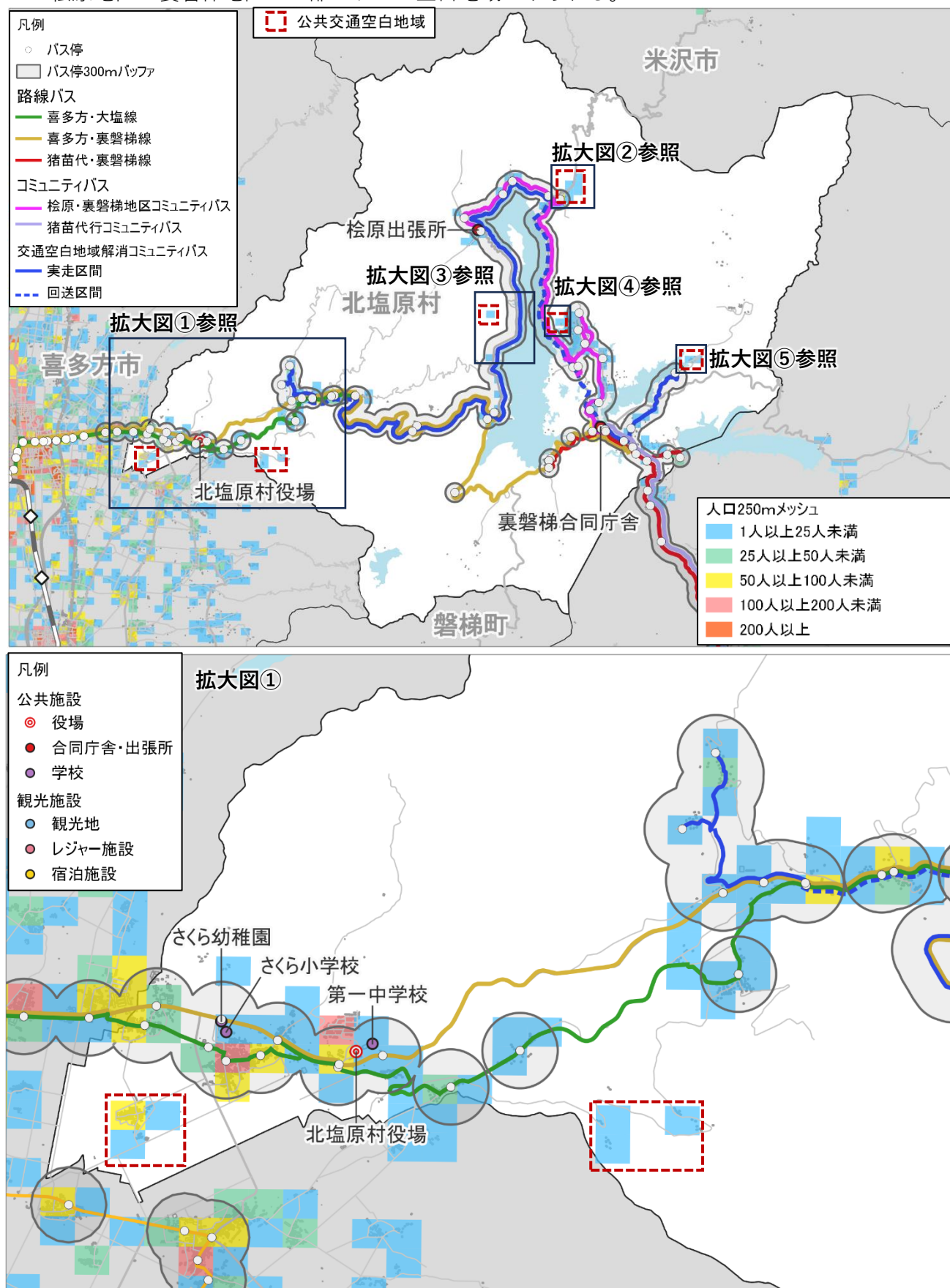
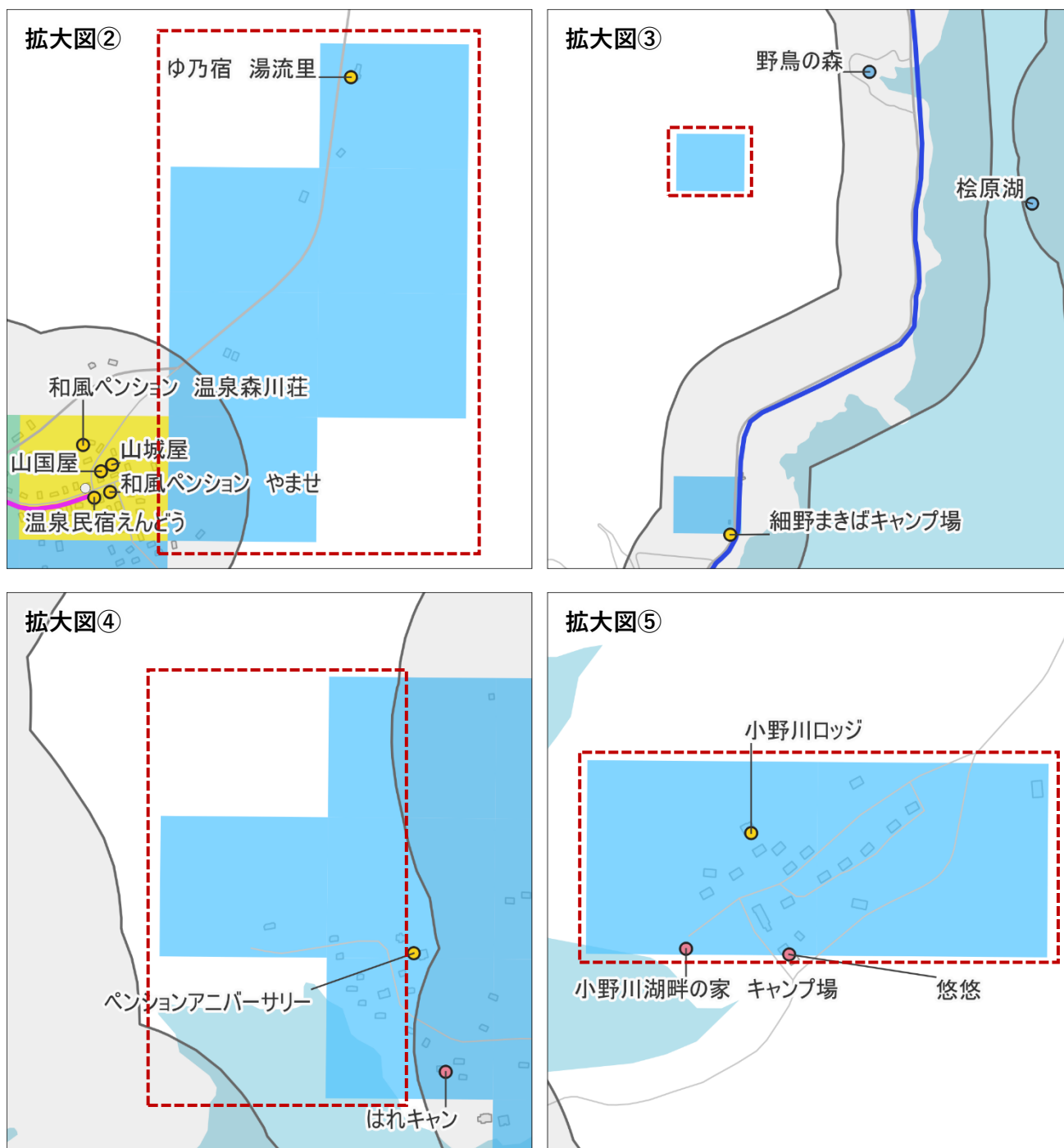


図 46 公共交通のカバー状況 (1/2)

3.公共交通の現状



※人口メッシュ（人口分布）を村域で按分して総人口を算出しているため、国勢調査等の数値とは合致しない。
公共交通カバー率は「バッファ内人口/村内総人口」で算出。

村内総人口	バス停300m バッファ人口	公共交通 カバー率
2,496人	2,132人	85.4%

図 47 公共交通のカバー状況（2/2）

4. 公共交通の課題

4. 公共交通の課題

4-1 北塩原村地域公共交通網形成計画の振り返り

4-1-1 北塩原村地域公共交通網形成計画の基本理念と基本方針

○本計画と同様に北塩原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、令和2（2020）年3月に策定した北塩原村地域公共交通網形成計画の基本理念、方針および計画目標は、以下のとおり設定している。



4- 1 - 2 北塩原村地域公共交通網形成計画の施策と実施状況

○計画に示した目標の達成状況は以下のとおり。

表 目標指標の達成状況

基本方針	指標	策定時	目標値	現況値	達成状況
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	路線バスの年間利用者数	97,175 人	97,000 人	59,497 人	未達成
	公共交通カバー率	82.9% (2019 年度)	90.0%	80.1% (2022 年度)	未達成
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	コミュニティバスの年間利用者数	9,244 人 (2018 年度)	9,000 人	10,025 人	達成
	公共交通に関する不満	19.2%	18.0%	26.3%	未達成
方針3 まちづくり・観光振興に貢献する公共交通の構築	交通拠点における利用者数	106 人	120 人	— (測定不可)	—
	周遊バスの年間利用者数	4,137 人 (2018 年度)	5,500 人	— (測定不可)	—
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	運賃補助申請者数	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	全額助成 高齢者（障がい者）延べ 107 人 半額助成 一般 延べ 55 人 (2023 年度)	未達成
	村の公共交通関連財政負担額	52,271 千円 (2018 年度)	52,000 千円	86,367 千円 (2023 年度)	未達成

4-2 公共交通に関する調査結果

4-2-1 村民アンケート調査実施概要

- 今後の公共交通のあり方（運行方面、頻度など）を考えるには「実際の移動状況（手段・目的・時間帯等）」を把握することは重要だが、それ以上に「公共交通に求めること（既存事業評価・将来のサービス水準等）」が地域に合致した公共交通を構築するためには必要となる。
- そのため、本調査では日常的な移動実態の把握に加えて、村民からの「取組評価」や「公共交通への関わり方」「期待する取組」など、定性的な意見の把握のために村民アンケート調査を実施した。
- なお、村民の生活の状況（商業施設や移動手段の有無など）は地域によって異なることから、調査結果を4地区（北山地区、大塩地区、桧原地区、裏磐梯地区）に大分類することで、より地域の状況に即したクロス集計分析を実施した。

表 調査の実施概要

項目	内容
調査目的	○村民における外出目的ごとの移動特性や公共交通の利用実態および意見・意向、網形成計画に記載された施策への評価などの把握
調査対象	○18歳以上90歳以下の男女 ※村内全世帯へ配布
調査方法	○配布回収方法：郵送
調査期間	○令和6年7月29日（月）～ 令和6年8月12日（月）
配布票数	○配布戸数：863戸 ○回収票数：384票（回収締切後に7票届いたため、集計対象は377票） ○回収率：44.4%



図 48 分析対象地区

4-2-2 村民からの意見要望（村民アンケート調査）

■村民の移動実態について

- ・買い物・通院ともに6割以上の村民が村外の施設に移動している（主な移動手段は自家用車）。
- ・村外の買い物では「喜多方市・猪苗代町」、通院では「喜多方市・会津若松市」に需要が集中している。
- ・村内の地区を跨いだ移動は北山地区→大塩地区間、桧原地区→裏磐梯地区間で大きく二分されている。
- ・買い物・通院ともに施設の移動サービスや移動を伴わない支援サービスを受けている実態はほとんどない。

■公共交通の利用実態・村民にとっての役割について

- ・村民の多くが過去に1度も公共交通を利用したことがなく、利用者は路線バスが2割程度、コミュニティバスが1割程度と少ない。
- ・村民の公共交通の役割に関する認識としては「将来の移動手段」や「他の村民の移動手段」としての認識が強く「今の自分のための移動手段」としての認識が低い。
- ・また、路線バスは観光客のアクセス手段としても重要な役割があるものの、村民にとっての認識は低い。

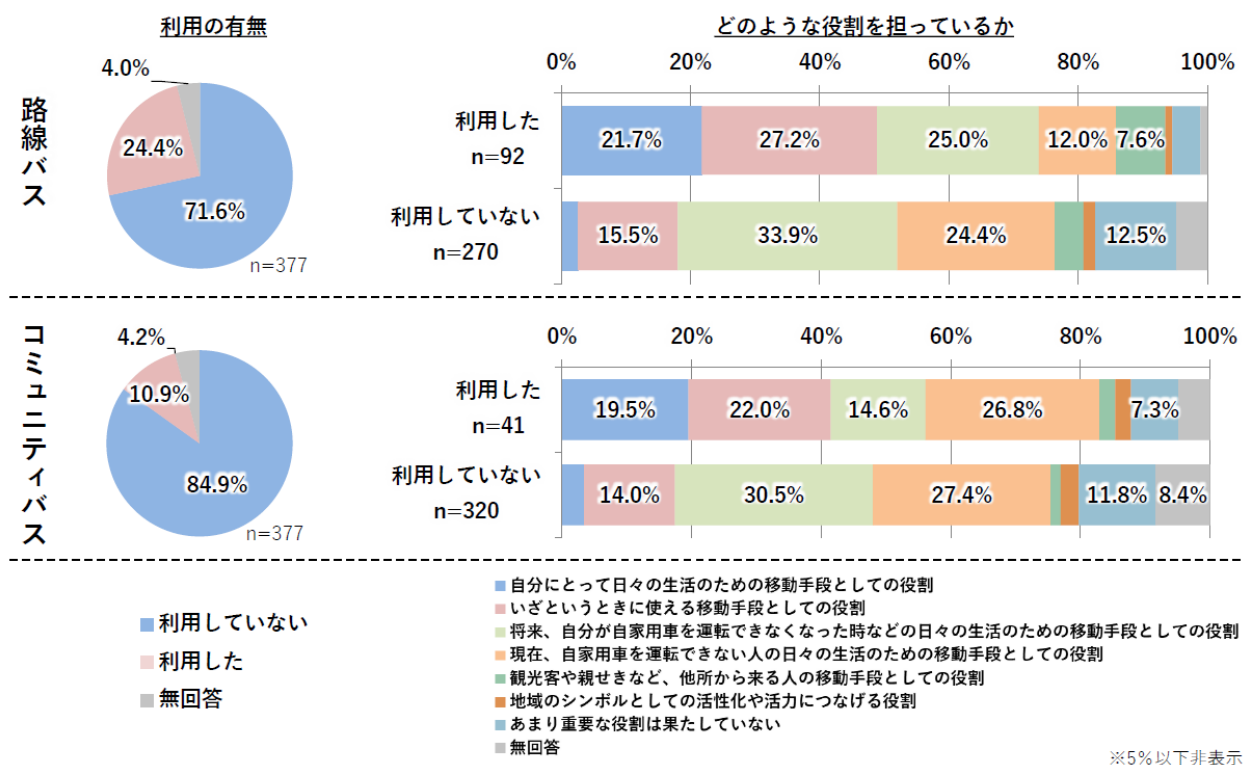


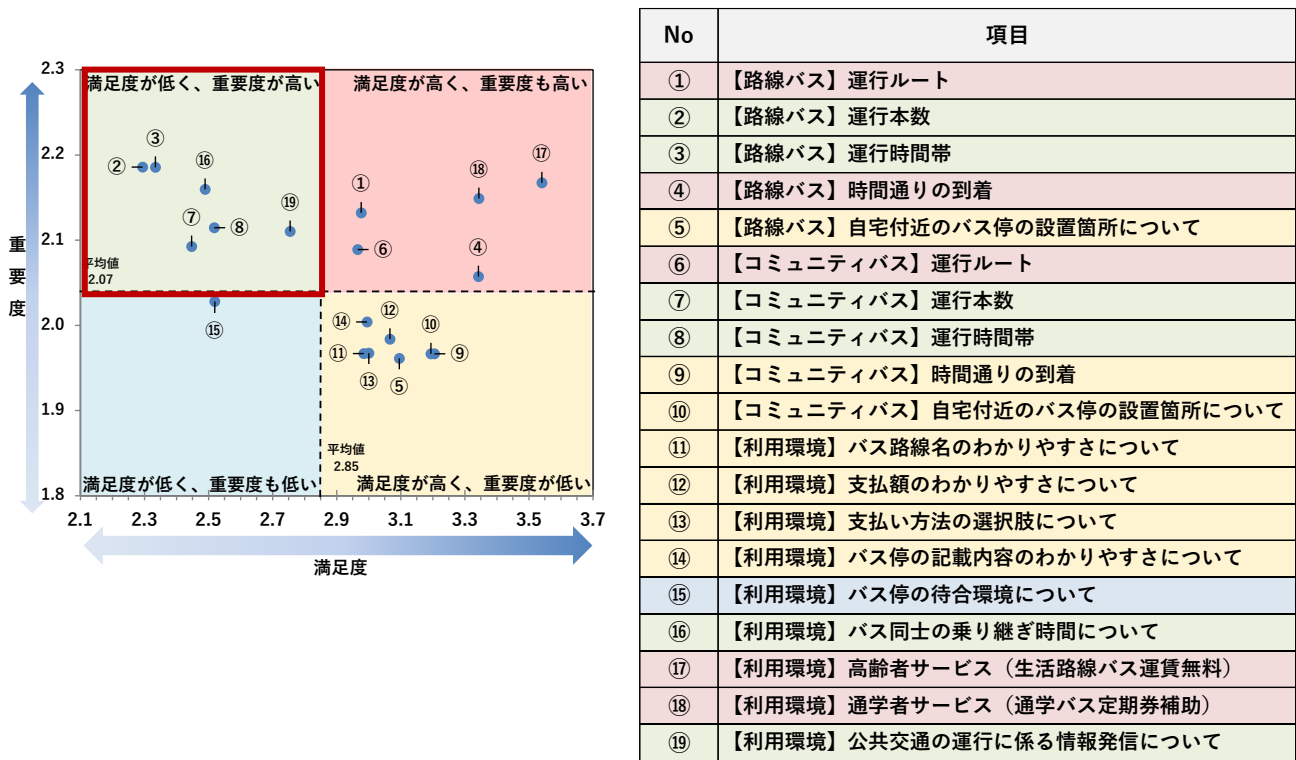
図 49 公共交通の利用状況と役割

■村民が公共交通に求めることについて

- ・「満足度が低く、重要度が高い」分類として路線バス・コミュニティバスともに「運行本数」や「運行時間帯」に関する指摘が多く早急に対応が必要となる。
- ・加えて、前述のとおり村外の需要が高いことから、バスを乗り継ぐことが多い特性上「バス同士の乗り継ぎ時間」や「情報発信」に関する指摘も含まれた。
- ・上記に関連して、必要だと思う取組についても「村内および村外との移動利便性の向上」や「総合的なマップ・時刻表」が多く求められている。

■村民が公共交通に対してできることについて

- ・全体の2割が「現状のサービスレベルを維持」してほしいと考えているが、3割程度が「地域や企業の努力によって向上」を望んでおり、中でも特に裏磐梯地区は上記の傾向が約4割と強い。
- ・移動環境維持のために地域が可能な取組についても同様に4地区の中でも裏磐梯地区が「利用促進協議会の立ち上げ」や「意見交換会・検討会等へ参加」などの意識が高く、今後の取組で「地域に入り込んだ活動」ができる可能性が高い。



■満足度、重要度の点数算出方法
(満足度各件数×点数(満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点))÷各項目回答者数(わからない・無回答は除外)
(重要度各件数×点数(とても重要=3点、重要=2点、重要ではない=1点))÷各項目回答者数(無回答は除外)

図 50 公共交通の満足度と重要度

4-2-3 交通拠点の整備状況（交通拠点調査）

○村内で利用が多いバス停や乗継のための時刻調整が行われている交通拠点について、安心して待つことができる環境が整っているか整備状況を整理した結果は以下のとおり。

表 交通拠点の整備状況

NO	施設名	乗り場環境							待合環境										
		設備等			情報発信				設備等						情報発信				
		屋根の設置	ベンチの設置	側壁 （風除機能）	バス時刻表	デジタルサイネージ	バスマップ・経路図	多言語化	トイレ	椅子・ベンチ	冷暖房設備	テーブル	飲食店・売店	PCブース	バス時刻表	デジタルサイネージ	バスマップ・経路図	多言語化対応	バリアフリー対応
1	北塩原村役場	●	●	●	●	－	－	－											
2	北塩原郵便局	－	－	－	●	－	－	－											
3	大塩新田	－	－	－	●	－	－	－	●	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
4	道の駅 裏磐梯	－	－	－	●	－	－	－	●	●	●	●	●	－	－	●	－	●	●
5	桧原	●	●	●	●	－	－	－											
6	桧原歴史館前	－	－	－	●	－	－	－	●	●	●	●	●	－	－	－	－	－	●
7	金山	－	－	－	●	－	－	－											
8	早稲沢	－	－	－	●	－	－	－											
9	レイクウッドエリア （ヒロのお菓子屋さん）	－	－	－	●	－	－	－	●	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
10	裏磐梯サイトステーション 森の駅	●	●	●	●	－	－	－	●	●	●	●	●	●	●	－	●	－	●
11	小野川湖入口	●	●	●	●	－	－	－											
12	裏磐梯小学校	－	－	－	－	－	－	－											
13	裏磐梯中学校	－	－	－	－	－	－	－											
14	五色沼入口観光プラザ(裏磐梯観光協会)	－	－	－	●	－	－	－	●	●	●	●	－	－	●	－	－	●	●
15	裏磐梯高原駅	●	●	－	●	－	－	－											
16	五色沼自然探勝路入口01（西柳沼側）								●	●	●	●	●	－	●	－	－	－	●

4-3 公共交通の課題

○目標指標の達成状況や各種調査から得られた現状を踏まえ、本計画における課題を以下に示す。

課題 1

地域の実態に合わせた公共交通の確保・改善が必要

- これまで「居住する地区」や「年齢層」によって移動する目的・方面は様々であった為、コミュニティバスや路線バスで網羅的に対応してきたが、少子高齢化等による地域の小規模需要に対して、移動目的に合わせた運行形態・経路の見直しが必要

課題 2

広域路線を維持していくための取組が必要

- 村民の通学・買い物・通院のための村外への移動手段である路線バスの適切な維持に向けて「需要に合わせた経路の見直し」や「コミュニティバスと連携」だけでなく、路線の利用者数増加に向けた観光需要の取り込みが必要

課題 3

公共交通の維持に向け財政負担の適正化が必要

- 村民及び来訪者が村内で活発に活動ができる環境の維持に向けて、持続可能な財政負担も考慮した効率的で適切な移動サービスの構築が必要

課題 4

公共交通情報の発信強化が必要

- 多種多様な公共交通の提供により「公共交通の利用が難しい」という印象を与えないためにも、総合的な公共交通情報を求める声などに対応し「網羅的」かつ「わかりやすい」情報発信が必要

課題 5

村民の公共交通に対する意識改善が必要

- 村民の多くが自家用車を主要な移動手段としている中で、将来的な移動手段として公共交通の維持を望む声も多いことから「現在の公共交通の状況に対する理解」や「自身の移動手段として利用できるという意識変革」が必要

5. 計画の目指す方向性

5. 計画において目指す方向性

5-1 北塩原村が目指す将来像

- 網形成計画における地域公共交通のあるべき姿は『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』としてきたが、この考え方は北塩原村における公共交通の考え方の核となる部分であり、5年程度で大きく方向性が変化するものではない。
- そのため、本計画においてもこの考え方を引き継ぐこととし、次項に示す新たな基本方針や目標を踏まえて、実現を目指すこととする。

「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」

5-2 計画の基本方針

- 村の将来像は引き継ぐが、地域公共交通に関する状況は変化していることから課題の克服に向けて次のような新たな基本方針を設定する。

基本方針1：村民の地域内の移動利便性の向上（路線の利便性に関する視点）

- 特に「桧原地区」や「裏磐梯地区」を運行する、地域住民が日常生活で定期的に利用する身近な生活路線（コミュニティバス）を利用状況や利用者のニーズに合わせた最適で利便性の高いものに見直す

基本方針2：村民や来訪者の周辺都市へのアクセス性の向上（路線の利便性に関する視点）

- 村民の高次の都市機能を有する周辺都市へのアクセス手段や来訪者の観光アクセス手段となる広域路線について、県や沿線自治体と連携して利用状況や利用者のニーズに合わせた最適で利便性の高いものに磨き上げる

基本方針3：安定的かつ長期的な公共交通の提供体制の構築（路線の維持に関する視点）

- 持続可能な公共交通を確保し、安定的かつ長期的な提供を目指して、行政に加え、交通事業者、関係施設・団体、地域住民が一体となって交通資源の有効活用していくための体制を構築する

基本方針4：得やすく・わかりやすい情報の提供（利用者の確保に関する視点）

- これまで公共交通を利用してきた人だけでなく、これから公共交通を利用したいと考える人が、安心して公共交通を利用できるように情報発信の手段や内容を構築する

基本方針5：利用してみたい（できる）と思わせる機会の創出（利用者の確保に関する視点）

- 公共交通に触れてもらうための支援や企画などを検討・実施し、利用してみたい・利用できると思える多くの機会を創出し、公共交通利用への意識醸成を図る

5-3 計画の目標

○計画の達成状況を評価するために、次に示す目標評価指標を設定し、計画事業の推進を行う。

目標指標 1：村内を運行する公共交通に係る満足度の平均値

■指標の設定理由

○本計画における取組の総括として、村民が利用してみようと思わせる機会が与えられたかどうかを判断する基準として「公共交通に対する満足度」の平均値を目標指標として設定する。

■指標の算定方法

○現況値については、計画策定時に村民アンケート内で把握した満足度の平均値を用いることとし、目標値については、その値を上回る数値とする。

指標	現況値(令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
村内を運行する公共交通に係る満足度の平均値	2.85	3.00 以上

目標指標 2：村内を運行する路線バスの年間利用者数

■指標の設定理由

○村内を運行する路線バス「喜多方・裏磐梯線」「喜多方・大塩線」「猪苗代・裏磐梯線」と「本計画によって新たに整備される移動サービス」の連携や運賃支援策に関する取組が、村外への重要な移動手段である路線バスの維持に繋がったかどうかを判断する基準として「村内を運行する路線バスの年間利用者数」を目標指標として設定する。

■指標の算定方法

○現況値については、令和 5（2023）年における路線バスの年間輸送実績とし、目標値については、その値を基本としつつ人口減少・高齢化が深刻化する中でも維持・増加を目指す数値とする。

指標	現況値(令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
村内を運行する公共交通の 1 人当たりの年間平均利用回数	59,497 人/年	維持

※喜多方・裏磐梯線、喜多方・大塩線は令和 5 年 4 月 1 日～令和 6 年 4 月 15 日までの実績
 ※猪苗代・裏磐梯線は、令和 5 年 10 月～令和 6 年 9 月の実績
 ※実績には村外区間の利用者数も含む

目標指標 3：村内を運行する公共交通に係る村の財政負担額

■指標の設定理由

○路線の利用状況・利用者ニーズに合わせた最適化や利便性向上のための取組、地域との移動サービスの連携が、安定的かつ長期的な公共交通の構築に繋がったかを判断する基準として「公共交通の運行に関する村負担額の維持」を目標指標として設定する。

■指標の算定方法

○現況値については、村内を運行する全ての公共交通への財政負担額とし、目標値については、効率的な運行や地域の協力により、燃料費や人件費が高騰する中でも維持を目指す数値とする。

指標	現況値(令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
村内を運行する公共交通 に係る村の財政負担額	86,369,823 円	維持

6. 目標達成のための施策と推進体制等

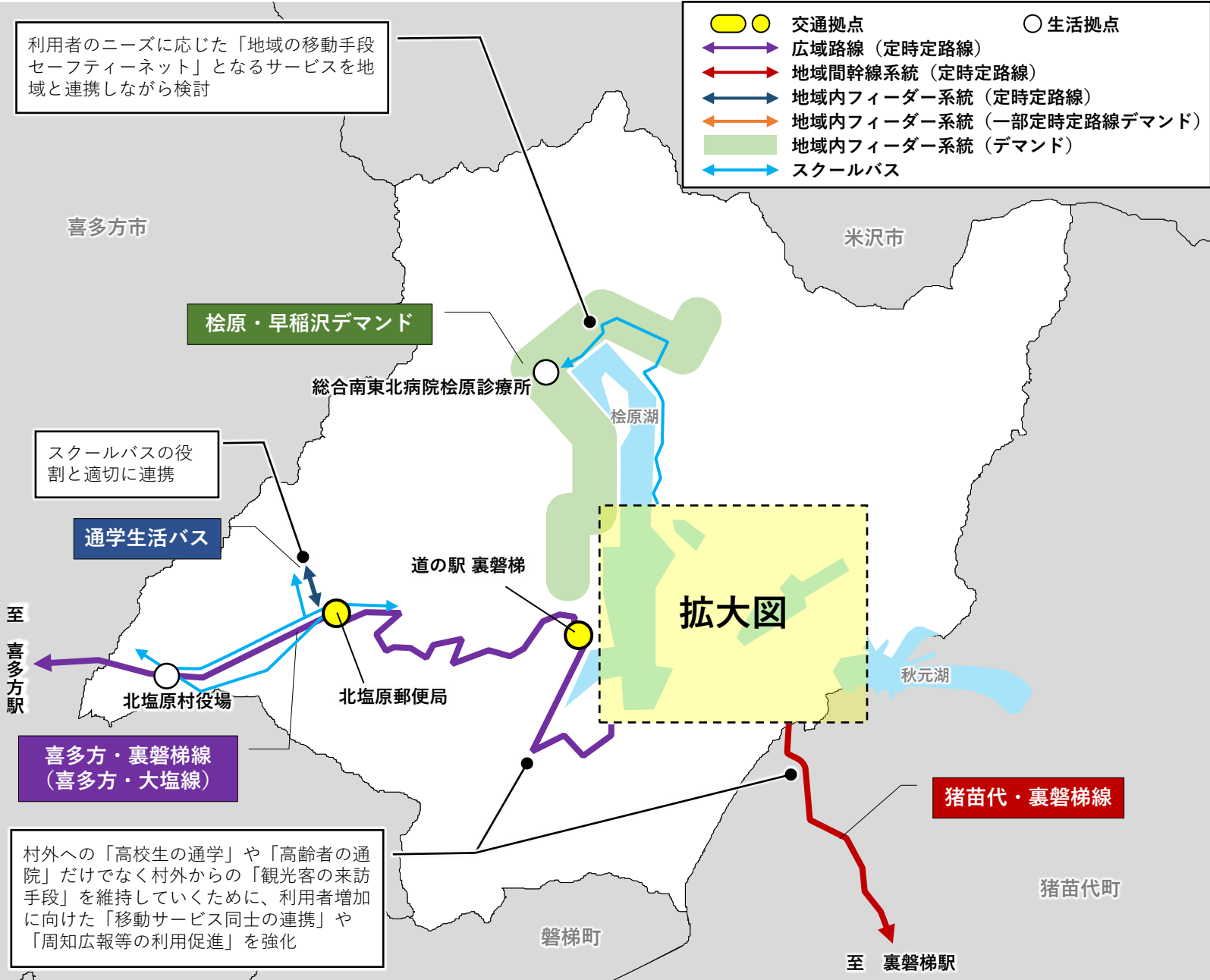
6. 目標を達成するための施策と推進体制等

6- 1 施策一覧とスケジュール

区分	施策	施策内容	R7			R8			R9			R10			R11			関係団体								
			前期	中期	後期	前期	中期	後期	前期	中期	後期	前期	中期	後期	前期	中期	後期	村	交通事業者	関係自治体	地域・施設					
路線の利便性・維持等に関する事項	1	移動特性に合わせた村内移動手段の検討	運行計画の検討			運行開始 （必要に応じて実証運行）			評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら運行内容を定期的に見直し									●	●							
	2	周辺自治体間を結ぶ路線バスとの乗継利便性の向上	路線バスの運行内容の変更に合わせて、村内移動サービスを適宜見直しながら評価検証（利用者数・利便性など）を実施																		●	●	●			
	3	観光周遊に特化した村内路線の再検討	運行計画の検討			運行開始 （必要に応じて実証運行）			評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら 運行内容を定期的に見直し									●	●							
	4	地域と連携した公共交通の運営体制の構築	地域との協議 体制構築の可能性の検討			関係者と協議が整い次第、随時実施									●				●							
	5	あらゆる手段による財源の確保	受け入れ体制の構築			募集・受入開始			評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら運行内容を定期的に見直し									●	●		●					
利用促進・環境整備等に関連する事項	6	交通拠点の維持・活用	関係者と協議が整い次第、随時実施																		●	●		●		
	7	総合的な公共交通利活用ガイドマップの作成				公共交通マップの作成			運行内容の変化に合わせて適宜更新									●	●							
	8	ターゲットに合わせた情報発信環境の整備	他の施策と合わせて準備が整い次第、随時実施																		●			●		
	9	運行情報の発信強化	GTFSデータの作成 データ活用の実施			バスロケーションシステムの導入検討			運行内容の変化に合わせて適宜更新									●	●	●						
	10	公共交通利用意識の醸成に向けた出前講座の開催	関係者と連携し、毎年一定回数実施																		●	●		●		
	11	イベントや施設との連携等による利用機会の創出				関係者と協議が整い次第、随時実施																		●	●	

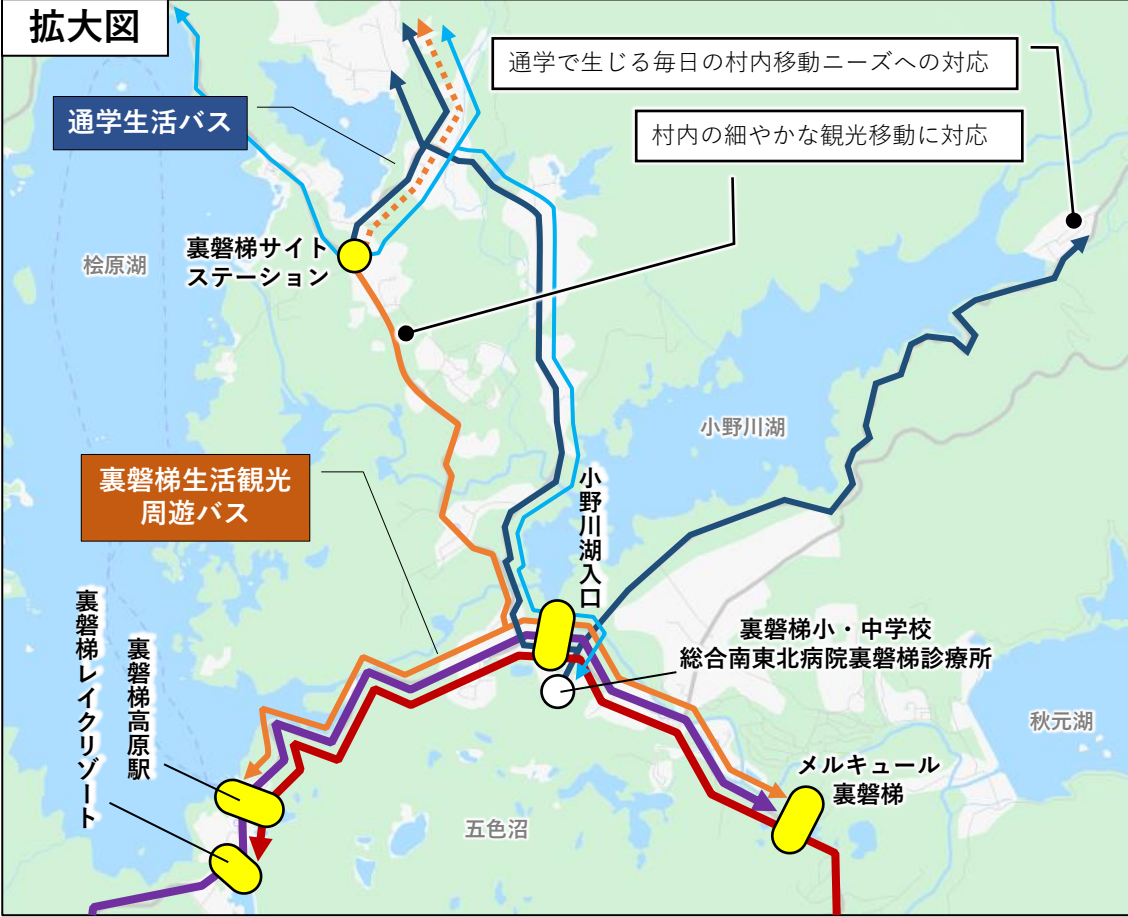
6- 2 公共交通ネットワークの将来イメージ

○本計画で目指す公共交通ネットワークイメージを以下に示す。



系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	主たる運行事業者	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
喜多方・裏磐梯線 (喜多方・大塩線)	喜多方駅前～メルキュール裏磐梯	道の駅裏磐梯、裏磐梯高原駅など	会津乗合自動車株式会社 (会津バス)	4条乗合・路線定期運行	—
猪苗代・裏磐梯線	猪苗代駅～裏磐梯高原駅	小野川湖入口、裏磐梯高原駅など	会津乗合自動車株式会社 (会津バス)	4条乗合・路線定期運行	地域間幹線系統補助
裏磐梯生活観光周遊バス (名称未定)	裏磐梯高原駅～メルキュール裏磐梯	小野川湖入口、裏磐梯高原駅など	北塩原村	4条乗合・路線定期運行	フィーダー補助 (予定)
通学生活バス (名称未定)	上川前～北塩原郵便局～裏磐梯小・中学校～小野川	小野川湖入口、裏磐梯高原駅など	北塩原村	4条乗合・路線定期運行	フィーダー補助 (予定)
桧原・早稲沢デマンド (名称未定)	桧原地区・早稲沢地区	道の駅裏磐梯、小野川湖入口など	北塩原村	4条乗合・デマンド運行	フィーダー補助 (予定)

※図は北塩原村が目指す地域公共交通の将来イメージであり、今後、具体的な運行ルートや運行時刻、運賃などの調整を進める。また、今後の社会情勢などの変化によっては、将来イメージが変わる場合がある。



■地域間幹線系統およびフィーダー補助系統の役割・補助事業の必要性

- 本村は喜多方市に近い比較的平野部の多い農村集落である北山地区と山間部に囲まれた桧原湖を中心とした宿泊・観光産業を中心とした大塩・桧原・裏磐梯地区の4集落で構成されているが、全国的に人口減少が進む中で、本村においても平成8年以降は人口減少が続いており、特に山間部の集落は主要道沿いに人口が分散している。
- 上記のような状況もあり、村内に大規模な商業・医療施設や高校が立地しておらず、今後も隣接する喜多方市や猪苗代町の都市機能との連携が必要な為、引き続き自治体間を跨ぐ広域的な移動手段である路線バス「喜多方・裏磐梯線（喜多方・大塩線）」「猪苗代・裏磐梯線」を沿線自治体および国・県からの補助により維持していくことが必要である。
- また、これまでは2つの村内コミュニティバス（定時定路線）により、村民および観光客の村内の移動および路線バスへ乗り継ぐための重要な移動手段として提供してきたが「用途が混在することで利用者がわかりにくかったこと」や「運行の担い手の不足に伴う路線の持続性が危ぶまれたこと」などの理由から新たに「朝夕の通学利用者が平日に移動できる環境の維持」と「過疎地域の買物・通院利用者が必要ときに路線バスに乗り継げる移動手段」「観光客の村内周遊手段」の3つの移動手段を地域内フィーダー系統確保維持改善計画により地区内交通路線としてフィーダー補助を受けながら確保・維持していくことが必要である。

6-3 移動サービスの確保・維持等に関する施策

施策1：移動特性に合わせた村内移動手段の検討

- 毎日の移動が必要な通学ニーズに加え、定期的に必要になる買い物・通院ニーズに対して、各地区の移動方面に合わせた地域交通サービスについて、運行時刻・目的地だけでなく定時定路線運行から新たな予約制の移動サービスの導入可能性も含めて検討。

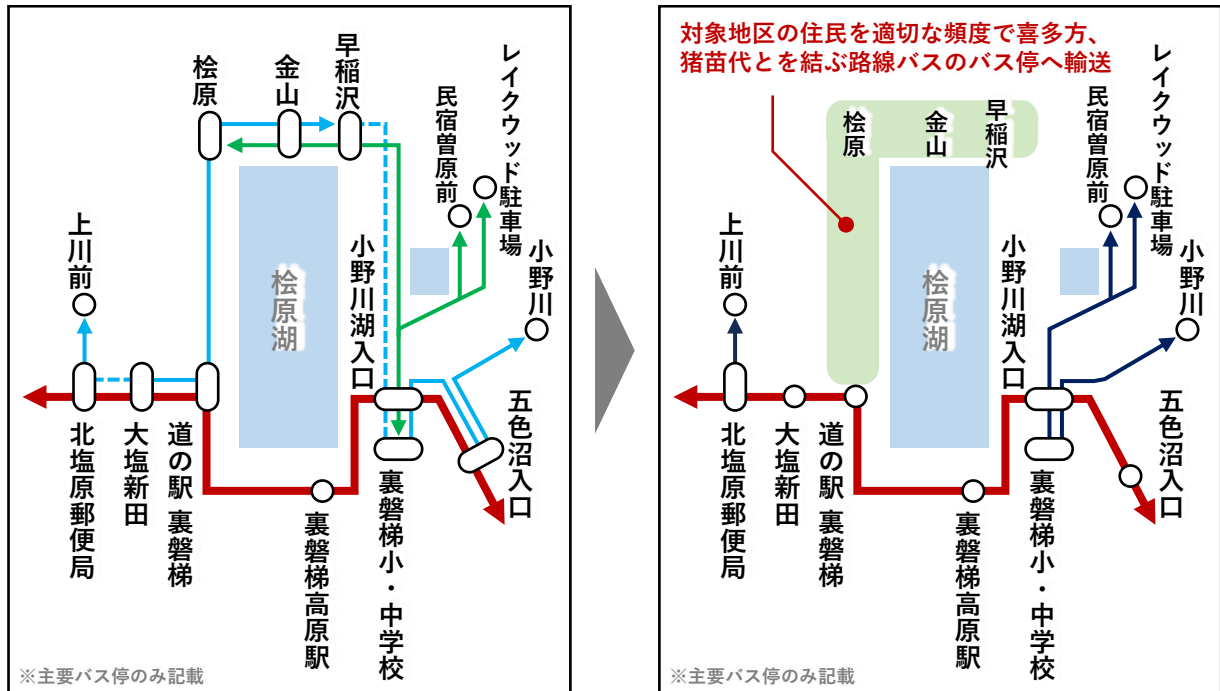


図 51 コミュニティバスの再編イメージ



図 52 新たな予約制の移動サービスの選択肢イメージ

【参考】具体的な施策検討に向けた考え

■地域の現状について

- 全国的な「人口減少」および「高齢化」が特に深刻な地域では、公共交通の役割は「大勢」から「少数」の移動手段へと年々変化しており「個人への高いサービス」が求められている。
- 一方で、公共交通事業は、年々「燃料費の高騰」や「担い手不足」が問題となっており、事業継続に向けては、これらの問題の解消に加え「運転手のハンドル時間の削減」も課題となっている。
- 本村では、周辺自治体への移動手段として広域路線バスがあり、村民の「毎日」の通勤・通学手段や「定期的」な買い物・通院手段を提供している。
- 加えて「運行経路の利便性・効率性を維持」していく等の観点から広域路線バスが運行していない地域に対する補完策として「地域交通」であるコミュニティバスやスクールバスを運行し、広域路線バスへ接続することで、地域全体の移動手段を構築している。
- しかしながら、特にコミュニティバスにおいては、定時定路線で運行しているが、「運行時間帯によっては誰にも利用されない日がある便」が散見されていることに加え「運行に係る経費は年々増加傾向」にある。
- なお、広域路線バスについても同様に利用者が減少しており、並行して利用者維持に向けた対応が求められている状況にある。
- よって本村の将来的な公共交通を構築する際は「路線バスへの良好な影響」を目指した地域交通の運行内容の「抜本的な見直し」の検討が必要である。

■地域交通の見直しの基本的な考え方

- 本村が目指す公共交通の方向性は「路線バスとの共存による地域の移動利便性の確保・維持」であることから、地域交通はあくまでも「既存の路線バス等を補完」する公共交通として構築を行うことを基本とする。
- よって、本計画における見直しは「路線バスと競合するようなサービスレベルの向上」を行うものではないことを念頭に検討を行う。

●地域交通の役割

公共交通のサービスレベルの低い地域等で、日常生活に必要不可欠な目的で運行する、既存の路線バス等を補完する交通手段

※低いサービスレベルとは「路線バスが近くを走っていない」「バスの便数が少ない」「バス停までが遠い」など

●バス路線の役割

「毎日」の通勤・通学手段や「定期的」な買い物・通院手段など、本村と他自治体に立地する施設を結ぶ最も主要な交通手段

仮に地域交通がバス路線の利用者を奪うようなことがあれば
バス路線の撤退も想定され、地域の移動利便性が大きく低下

つまり、持続可能な社会の実現に向けては、既存事業者との「競争（右肩上がりの時代における顧客の奪い合い、サービスの競争）」ではなく「共存・共栄（相互の連携・協力）」が重要

■コミュニティバスの現状

- ・ コミュニティバスの現状は、以下のとおり。
- ・ これらを踏まえると、一部の地域・時間帯で定時定路線運行の必要性は低いものの「通学生活バスの役割の維持」や「観光利用の促進」の観点から全ての路線の予約制への移行は「利便性の低下」を招く可能性があり、各サービスの特性を十分に活かしていくことが必要となる。

- ・ 前述のとおり、定時定路線で運行しているが、「運行時間帯によっては誰にも利用されない日がある便」が散見されていることに加え「運行に係る経費は年々増加傾向」にあり「必要なときだけ運行」することも路線の維持には必要である
- ・ 一方、コミュニティバスは「一般的な移動手段」だけでなく、一部では「通学生活バス」としての役割も担っており、利用者の多くは「裏磐梯小中学校」への通学のために運行していることから、一部の地域・時間帯では「毎日決まった時間に運行」することが必要である
- ・ また、利用者からの要望として、「運行本数」および「運行時間帯」に関する重要度と不満度が高い状況にあり「利用できる時間の選択肢の増加」が求められている
- ・ なお、交通事業者に委託して運行を実施しているが、抱えるリソース（運転手・車両等）は余裕のある状況ではない
- ・ 別施策にて並行して検討が必要な「裏磐梯地区の路線バスを下支えする観光移動手段の構築」を考慮すると、「適切なリソース配分」や「新たな担い手の確保」など担い手の負担に十分な配慮が必要となる

■予約制の移動サービスのメリットとデメリット

- ・ 本村における地域交通をより良い形で構築するために予約制の移動サービスのメリットとデメリットを以下のとおり整理した。

■メリット

- ・ 必要な時のみ運行するため運営コストの削減ができ、自治体の財政負担を軽減できる
- ・ 利便性が高まり、利用者のニーズに合わせた運行がしやすい
- ・ エリア型の場合空白地域の解消が容易で、過疎地でも生活の足を確保できる

<ポイント>

- ・ 従来型の路線バスでは乗客がいなくとも運行を行わなければならない、赤字路線として問題視されてきた路線の財政負担の軽減が可能
- ・ 利用者としてもタクシーほど高価な費用を払わずとも生活の足を確保できるようになるため、ニーズに合った交通手段の確保が可能

■デメリット

- ・ 運賃が路線バスよりも高くなる
- ・ ニーズは多様なので、全員が満足できる交通システムを提供できない可能性がある
- ・ 予約が大変なため、敬遠される

<ポイント>

- ・ 一度に多数の乗客を乗せられる路線バスと比較すると、少人数の乗客を乗せて運行するため、運賃がバスよりも高くなってしまいう場合が多い
- ・ 予約制のため、予約手続きが煩雑な場合、別の交通手段が選ばれる場合もある

■地域交通の検討に向けた方針

- これまで整理・検討した考え方を踏まえて「路線バスとの共存による地域の移動利便性の確保・維持」に向けて「既存の路線バス等を補完」する地域交通を構築するために以下の方針を設定し、計画実施期間の初年度から特に施策2～4の内容と連携し、地域および関係者が一体となってより良いサービスの検討を行う。

方針1	路線バスの利用者を奪う（競合する）ような運行はしない 【村外の主要目的地に直接乗り入れるような運行 など】
方針2	不要な利用促進（高すぎるサービスレベル）はしない 【いつでもどこでも利用できるような運行 など】
方針3	個人の移動手段ではなく乗合う移動手段を目指す 【1運行あたりの乗合率が2.0以上 など】

施策2：周辺自治体間を結ぶ路線バスとの乗継利便性の向上

○喜多方市や猪苗代町などの村外への移動ニーズに対応する路線バスとの乗継利便性を高めるため、乗継時間が10～30分以内になるように村内路線の運行時間を調整。

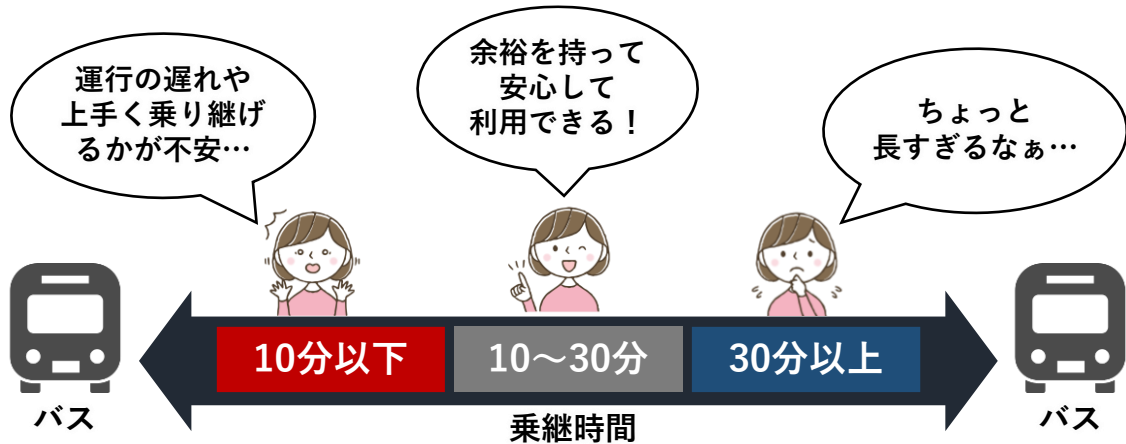


図 53 乗り継ぎ時間の考え方

施策3：観光周遊に特化した村内路線の再検討

○路線バスと連携し、観光交通の確保を図る。公共交通利用者を増加させるために「森のくまさん号」を再活用し、かつて運行していた高原周遊コース・桧原周遊コース等を参考に、観光周遊路線の導入を検討。



図 54 観光周遊路線のイメージ

施策4：地域と連携した公共交通の運営体制の構築

○より地域に根づいた公共交通の検討や運行の担い手不足の解消、地域住民の公共交通に対する意識を変革させるために、村の公共交通の現状や、なぜ現在の交通網になっているのかを説明するとともに、将来的にどのような形が理想で、どうあるべきかを住民と意見交換を行いながら、行政が地域と連携して適切な移動サービス等を検討する運営体制を構築。

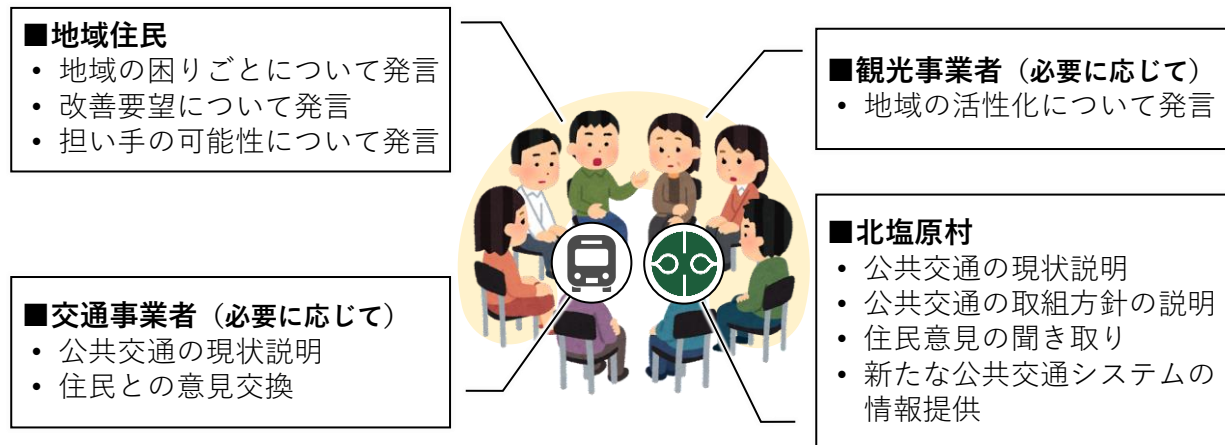


図 55 地域との連携イメージ

施策5：あらゆる手段による財源確保

○本村の公共交通を持続可能な形で運営するため、財政負担の軽減を図りつつ、新たな収益源の確保に向け各種検討を行う。具体的には新たな国庫補助金の活用検討、クラウドファンディングや車内広告収入、企業版ふるさと納税、官民連携（PPP）等あらゆる手段を活用しながら新たな財源の確保に努める。

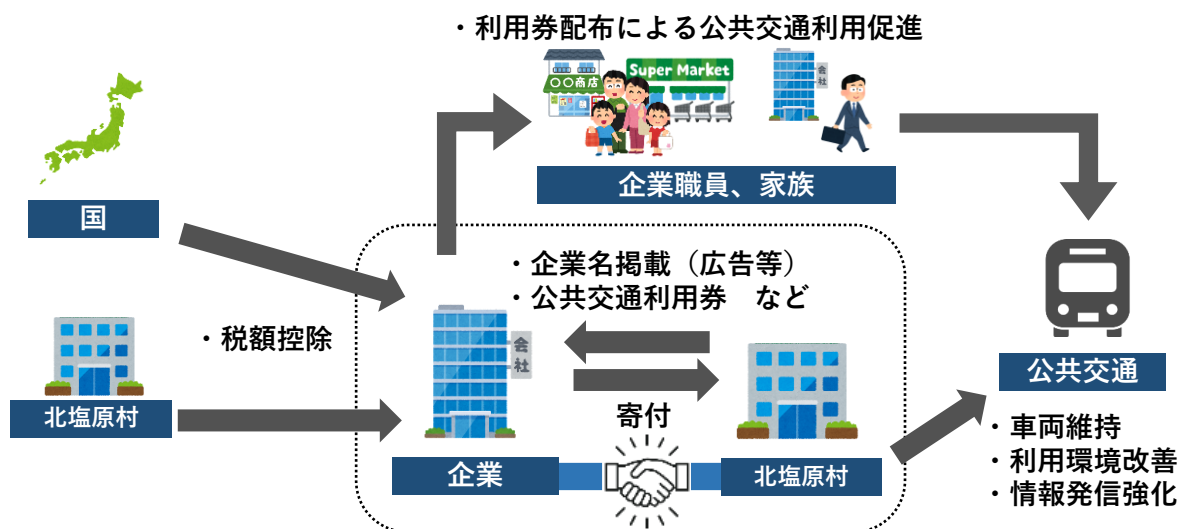


図 56 企業版ふるさと納税の活用イメージ

6- 4 利用環境等の改善に関する施策

施策 6：交通拠点の維持・活用

- 引続き、多くの利用が想定されるバス停や乗継のために路線が集約するバス停に対して、待合環境や情報提供環境などを維持。
- また、観光分野とも連携した観光路線の乗り継ぎ時間の活用方策なども検討。

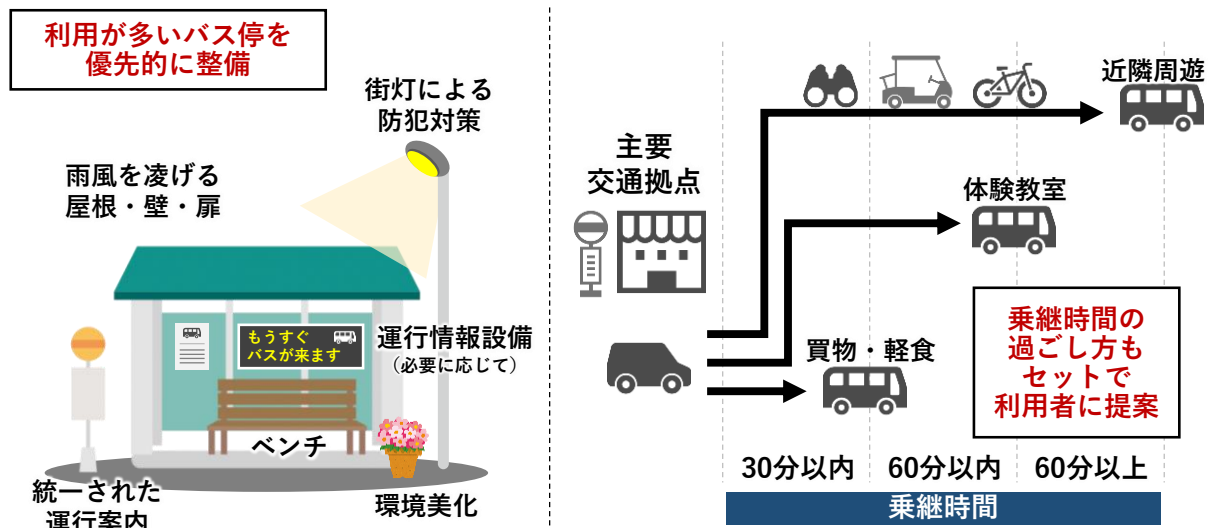


図 57 交通拠点の整備・活用イメージ

施策 7：総合的な公共交通利活用ガイドマップの作成

- 村内を運行する全ての公共交通の経路・ダイヤが記載され、適切に路線間を乗り継ぐことができる説明文が記載された公共交通利活用ガイドマップを作成。

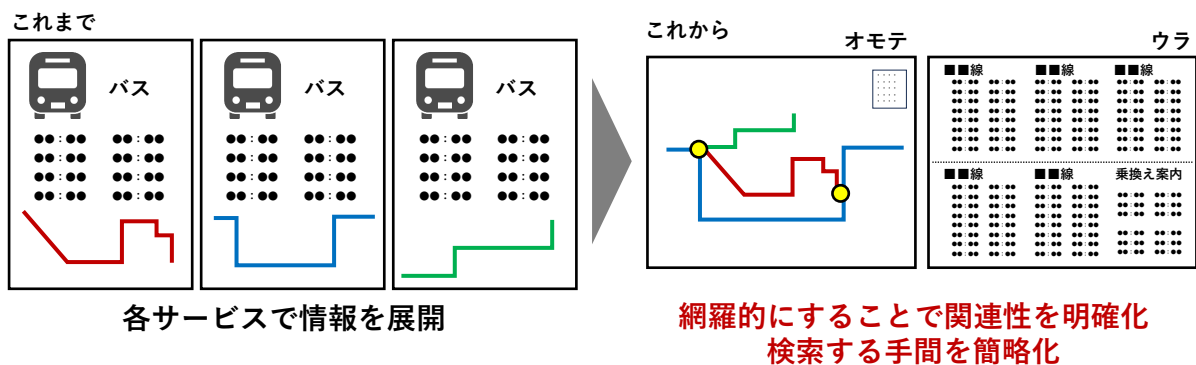


図 58 総合的な交通マップイメージ

施策 8：ターゲットに合わせた情報発信環境の整備

- 多様な利用者層に合わせた媒体(紙・SNS等)を用いて、交通情報のリアルタイム通知、利用促進キャンペーン(目的別のモデルルート設定や観光スポット・イベント情報との連動)、アンケート収集等、公共交通の利用促進につながる情報を届ける。



図 59 ターゲットに合わせた情報発信環境のイメージ

施策 9：運行情報の発信強化

- バスロケーションシステム(位置情報の提供)やデジタルサイネージ(案内版)などの導入を検討する。
○公共交通データのオープンデータ化やリアルタイムの遅延情報の発信体制(SNS等)を構築する。

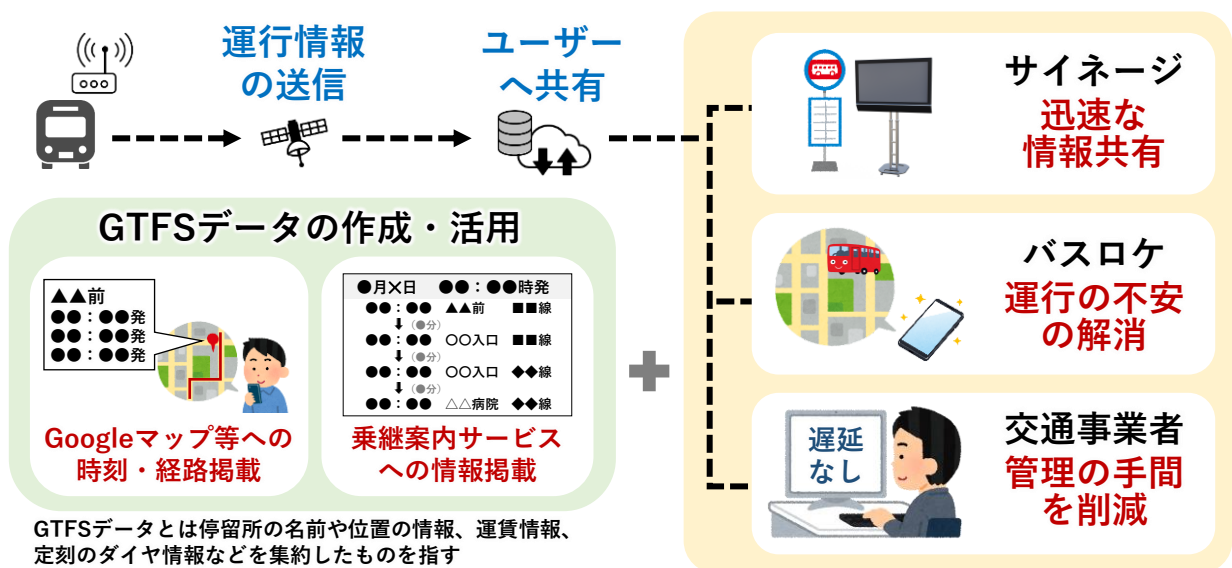


図 60 ターゲットに合わせた情報発信イメージ

施策 10：公共交通利用意識の醸成に向けた出前講座の開催

○公共交通の利用方法や交通ネットワーク維持の必要性など、公共交通を守り支える意識の醸成を図るため、交通事業者と連携した出前講座を開催。

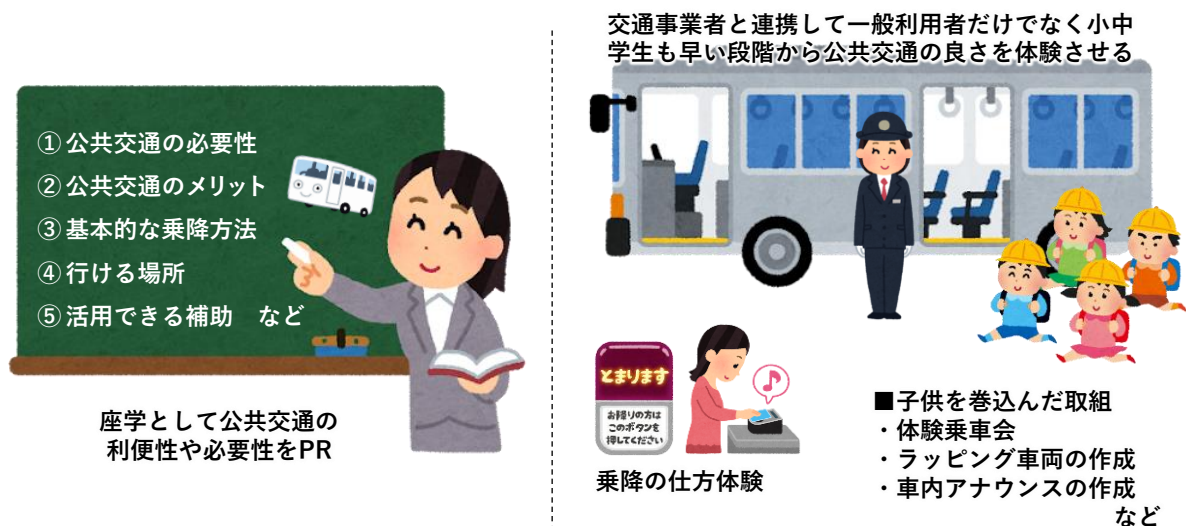


図 61 出前講座の実施イメージ

施策 11：イベントや施設との連携等による利用機会の創出

○「路線バスを利用して訪れると〇〇円引き」など、イベントや施設、レンタサイクルやバスなどの移動手段がセットになった企画券を導入することで、公共交通を利用する機会を創出。



図 62 連携による利用機会の創出イメージ

6- 5 計画の推進体制と推進方法

6- 5 - 1 計画の推進体制

- 計画の推進にあたっては、北塩原村が中心となって村民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引続き下記の関係主体等から構成された『北塩原村地域公共交通会議』のもとで会議による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進を図る。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
北塩原村	○計画全体を実行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、一体的な推進を図る。
地域住民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取組による公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行うとともに、自治体とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言する。
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安全性・法適合性について判断する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

6-5-2 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・事業の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施する。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。



図 63 PDCA サイクルイメージ

※PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みのこと。

6.目標を達成するための施策と推進体制等

表 計画の推進方法

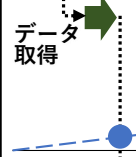
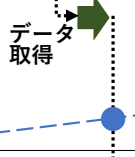
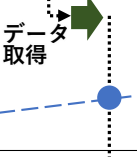
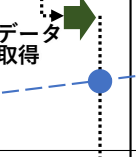
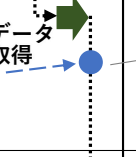
項目	本計画の計画期間					次期計画
	R7	R8	R9	R10	R11	R12
事業実施 (D)						
モニタリング・評価 (C) 検証指標: ●						
個別事業の検討・見直し (A・P)						
計画全体の見直し (P)						改定

表 各年度の実施事項 (予定)

実施事項	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会の開催			●			●				●		
庁内調整							●					
事業評価		● 評価	● 報告					●	● 評価	● 報告		
公共交通計画のPDCA												
												
	前年度事業評価に基づく改善・見直しと反映			事業計画の検討			補助事業の検証					

北塩原村地域公共交通計画

策定：令和 7 年 3 月

発行：北塩原村地域公共交通会議

編集：北塩原村総務企画課企画室