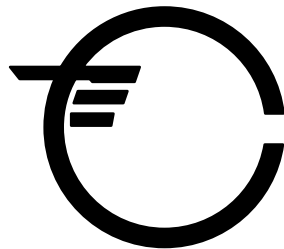


玉川村地域公共交通網形成計画



2019年6月
玉川村 住民課

玉川村地域公共交通網形成計画

目次

第1章 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	1
1-4 計画の対象範囲	2
1-5 計画の区域・エリア	2
1-6 計画期間と進め方	3
第2章 地域特性・現況整理	4
2-1 地域現況の整理	4
2-2 玉川村の公共交通	15
2-3 玉川村の施設分布状況	21
2-4 上位・関連計画	23
2-5 玉川村の地域特性及び現況と公共交通の現状	27
第3章 公共交通を取り巻く課題	28
3-1 公共交通の現状と課題	28
3-2 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性	33
第4章 計画の基本方針・基本目標	34
4-1 玉川村の公共交通が目指す将来像	34
4-2 計画の方向性と基本目標	35
4-3 公共交通の位置づけと役割分担	39
4-4 玉川村の公共交通ネットワークの将来イメージ	40
第5章 推進施策	41
5-1 施策体系	41
5-2 施策内容・実施スケジュール	42
第6章 施策の推進体制	50
6-1 計画の推進・管理体制	50
6-2 関係する主体と基本的な役割	50
6-3 施策の推進方法	51

第1章 計画の概要

第1章 計画の概要

1-1 計画の趣旨

本村の公共交通は、現在、JR水郡線（泉郷駅、川辺沖駅）の鉄道、福島交通の広域路線バス（3路線）、福島空港リムジンバスなどが運行されている。

本村では、少子高齢化や自家用自動車の普及による公共交通利用者の減少とそれに伴う赤字バス路線に対する運賃補助等の増加や運転免許証返納者対策、交通空白地域の解消等の課題があり、これらの課題の解決に向け、近隣市町村との連携による広域バス路線の見直しや交通資源を活用した効率的な地域公共交通体系の構築などの新たな取り組みが必要になってきている。

また、取り巻く環境として、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「交通政策基本法」が制定された。平成26年には同法の理念にのっとり、地方公共団体が中心となりまちづくりと連携した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「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正された。

こうした背景を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に対応した将来にわたり持続可能で、本村にとって望ましい公共交通ネットワークを構築するために、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、「玉川村地域公共交通網形成計画」を策定する。

1-2 計画の目的

本村の地域特性や現況、公共交通の現状・課題、既存系統及び鉄道の利用実態等の情報を整理し、住民ニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークを検討し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「玉川村地域公共交通網形成計画」を策定する。

本計画においては、将来的な公共交通の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（住民、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ある。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第6次玉川村振興計画」における基本構想・基本計画等と整合を図り、本村の将来像である「未来が輝く村づくり“元気な”たまかわ」の実現に向けた、地域公共交通網形成計画とする。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、観光振興・健康増進等、まちづくり施策・各種関連計画と連携し、事業・施策の展開を図る。

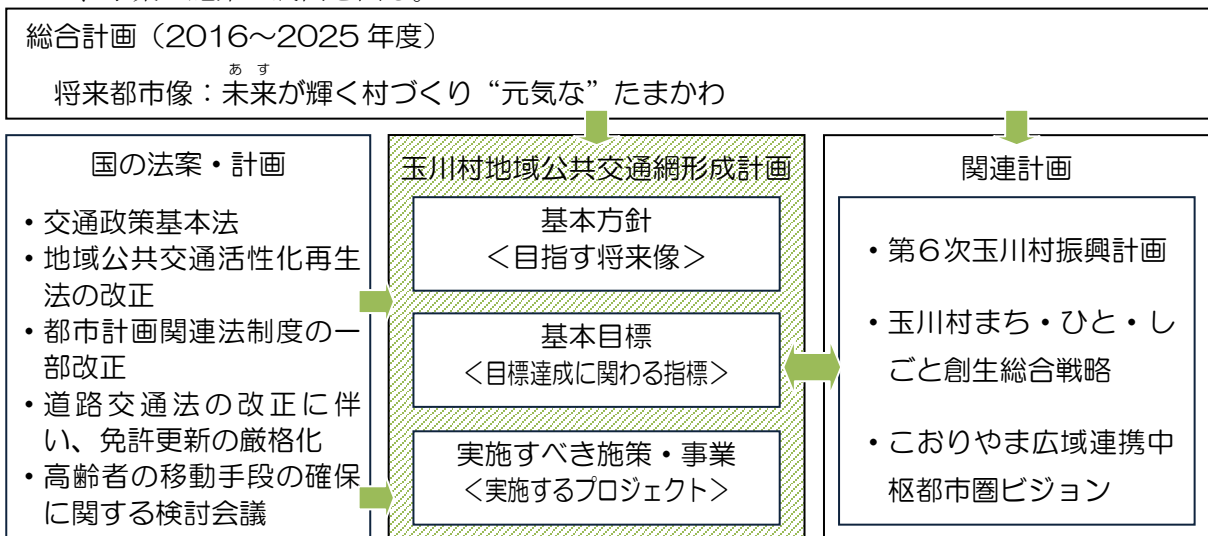


図1-1 計画の位置づけ

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た各交通モードにおける位置づけ・役割、将来都市像の実現に向けた改善・見直しの方向性を示すものであり、交通拠点の整備、利用促進策、交通環境整備等を含めた総合的な施策体系を定める。

《本計画において対象となる交通モード》

- ・鉄道（JR水郡線）
- ・路線バス
- ・一般タクシー事業
- ・スクールバス

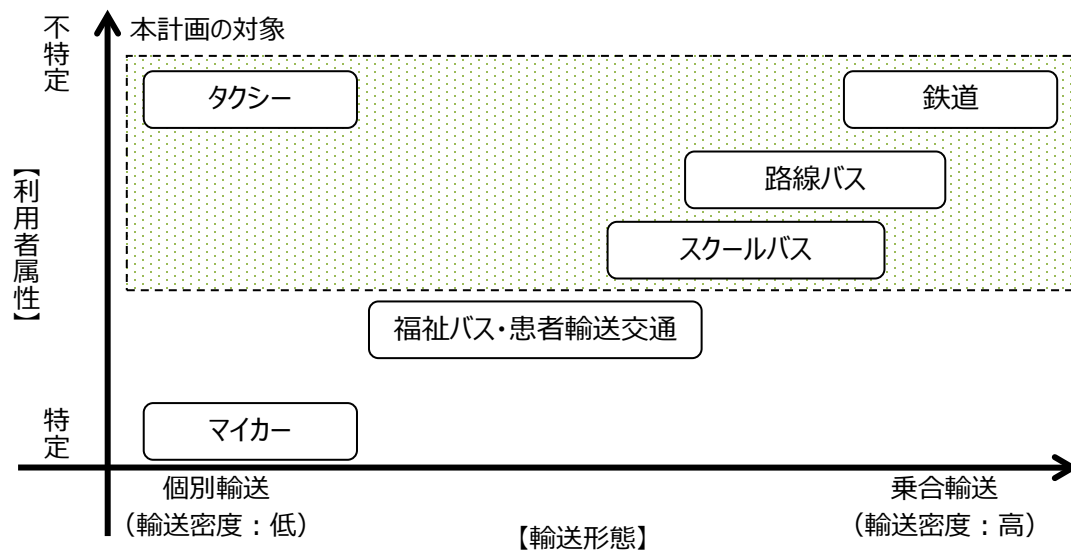


図 1-2 計画における対象となる交通モード

1-5 計画の区域・エリア

本計画の区域は、玉川村全域を対象とする。



図 1-3 計画の対象区域・エリア

1-6 計画期間と進め方

本計画の期間は、2019年度～2024年度までの6年間とする。

上位計画である「第6次振興計画」との整合を図りつつ、将来都市像の実現に寄与することを想定し、2024年度までとした。

計画期間終了時においては、施策・事業の進捗確認及び効果検証を行い、次期計画の見直し・改善を図るものとする。

計画期間	2019年度～2024年度《6年間》
-------------	---------------------------

年度（西暦）		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
上位・関連計画	第6次玉川村振興計画	振興計画 基本構想（2016～2025）								
		前期基本計画（2016～2020）								
	玉川村まち・ひと・しごと創生総合戦略【第3版】	まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015～2019）								
	郡山広域連携中枢都市圏ビジョン	広域連携中枢都市圏ビジョン（2019～2023）								
年度（西暦）		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
本計画	玉川村地域公共交通網形成計画	計画策定	地域公共交通網形成計画（2019～2024）						次期計画	
									計画見直し・改定	
		計画に位置づけた事業の実施								
									事業の継続・見直し	
									事業改善	
							効果検証			

図1-4 計画のスケジュール

第2章 地域特性・現況整理

第2章 地域特性・現況整理

2-1 地域現況の整理

(1) 玉川村の概況

①概況

玉川村は福島県の南部の内陸部に位置し、東西に 11.3km、南北に 9.2km の東西に長い地形となっている。東は平田村、西は鏡石町・矢吹町、南は石川町、北は須賀川市に隣接しているほか、新幹線駅のある郡山市が比較的近いなど、都市近郊の立地となっている。

また、中央部に福島県で唯一の空港である福島空港を有しており、福島県の空の玄関口となっている。さらに、村の東西に延びるあぶくま高原道路が空港へのアクセスとして整備されており、東北自動車道と磐越自動車道に接続されている。

そのほかにも、村の西部を JR 水郡線が運行しており、水戸駅（茨城県水戸市）から郡山駅（郡山市）を繋いでいる。

本村は広域交通の利便性に優れた村であるが、村内を移動する公共交通が少なく、マイカーでの移動や送迎が主体となっている。

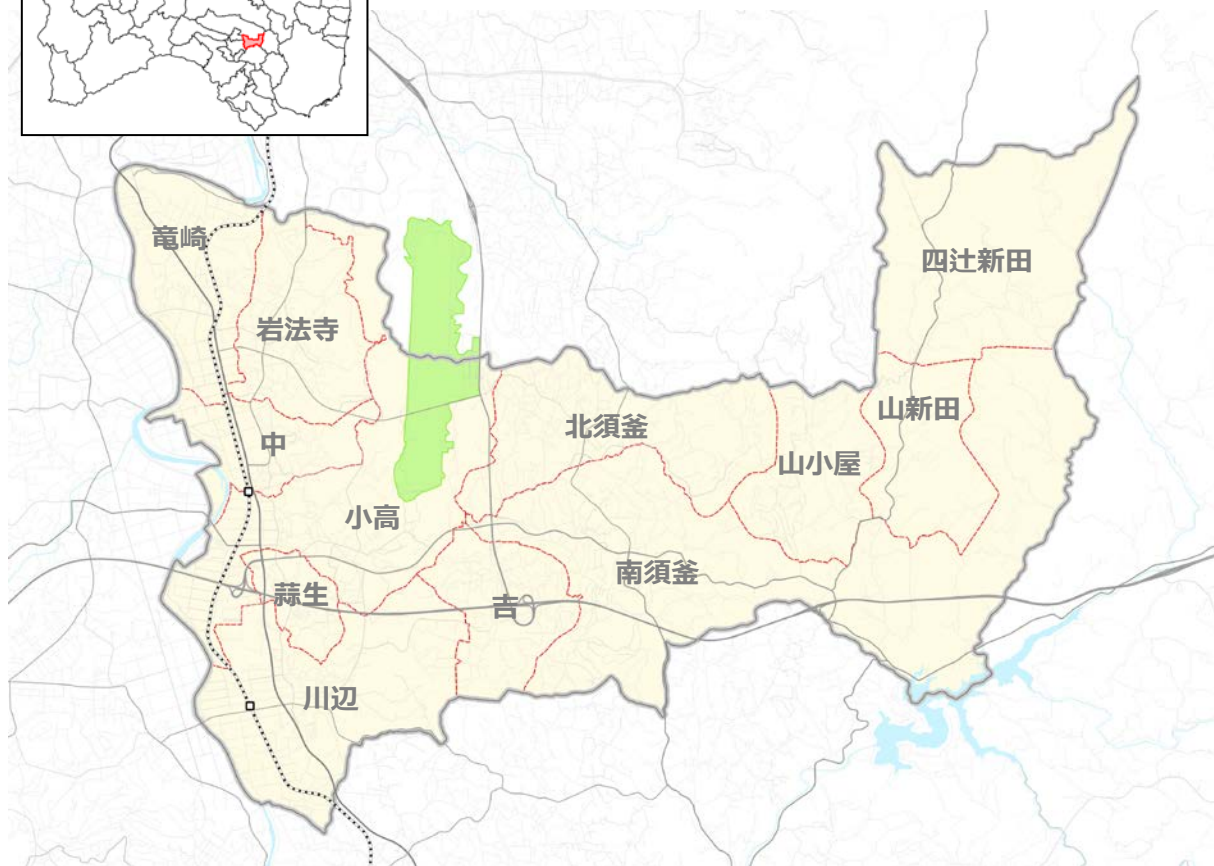


図 2-1 玉川村の位置図

②標高

村の東部一帯は阿武隈山系の西斜面、西端には阿武隈川が流れており、東西で標高・起伏の差が大きくみられる地形となっている。

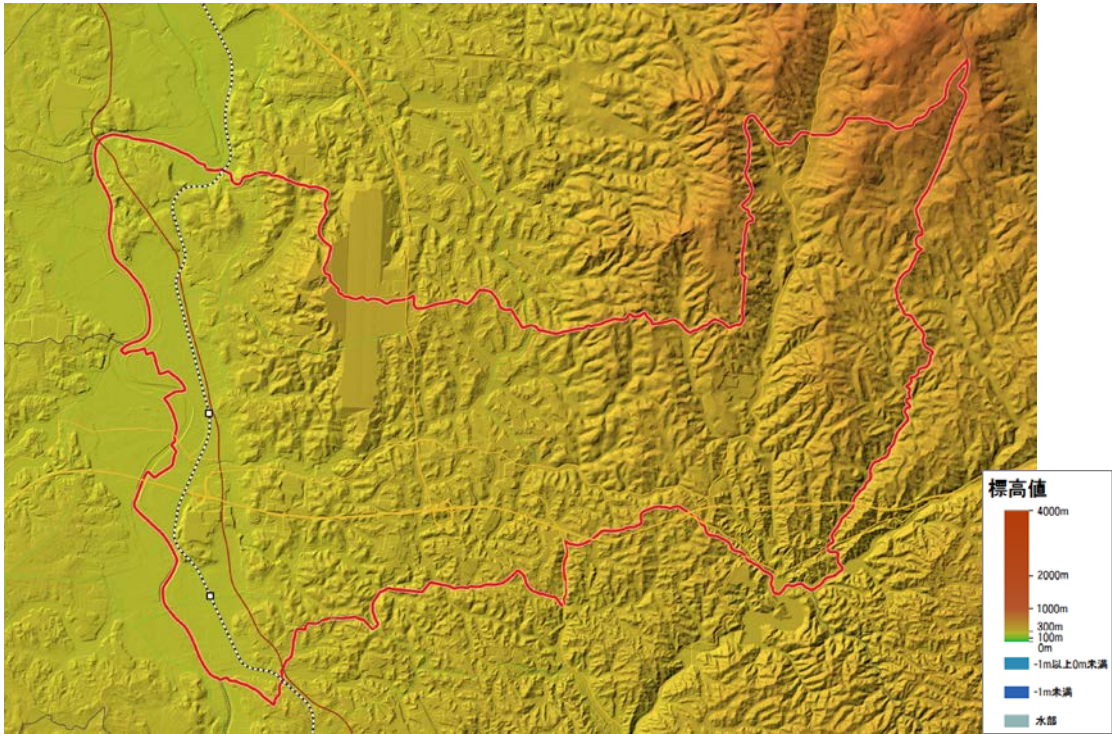


図2-2 玉川村の標高

資料：国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル」

③土地利用

宅地は鉄道の沿線に集積されているほか、中心部に点在している。また、村の約48.0%を森林が、約28.0%を田園地帯が占めている。

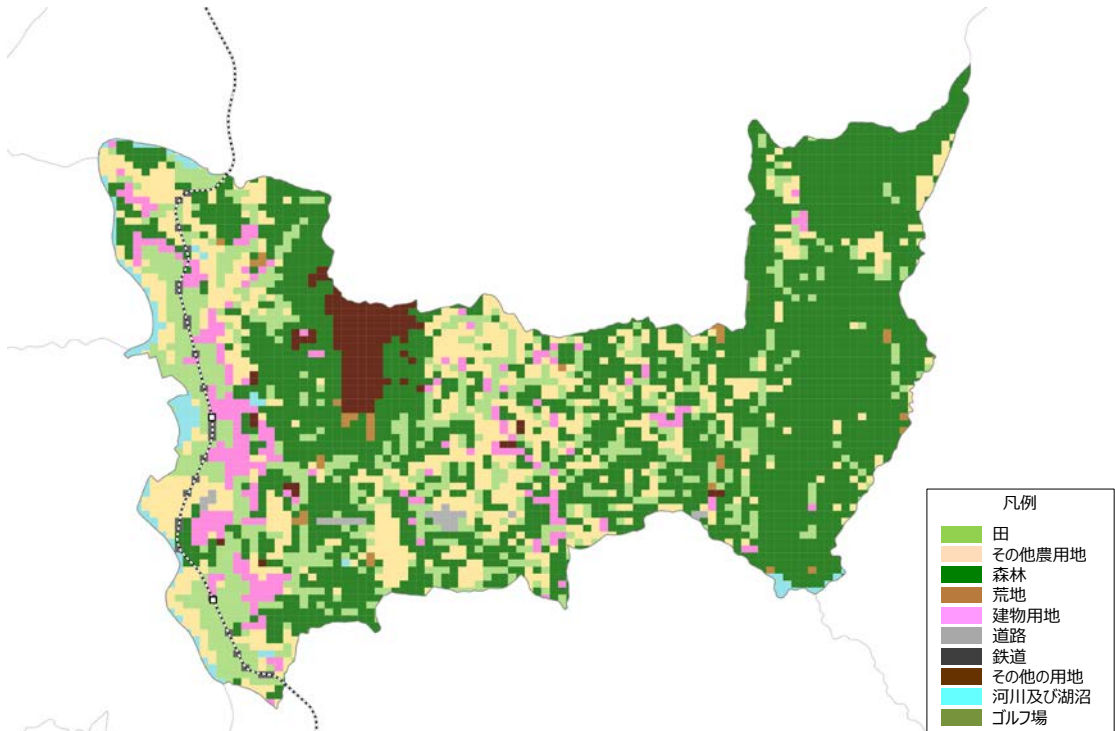


図2-3 玉川村の土地利用図

資料：国土数値情報「土地利用細分 100mメッシュ」より作成

(2) 人口・世帯

①人口の推移

玉川村の人口は、平成 29 年には 6,735 人となっており、平成 20 年に比べ 9.54% (710 人) の減少となっている。

世帯数は、平成 27 年以降増加傾向がみられる。平成 29 年には 2,127 世帯となっており、1 世帯当たりの人口は 3.17 人となっている。

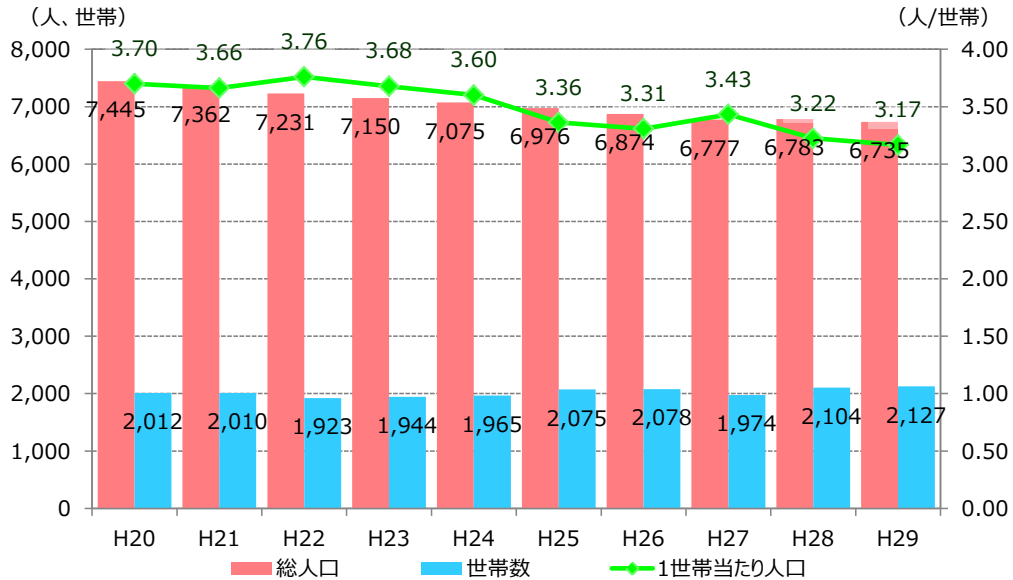


図 2-4 人口の推移

資料：玉川村資料「玉川村のすがた」より作成

②世代別人口の推移

平成 29 年の世代別人口の割合は、年少人口 (15 歳未満) が 12.6%、生産年齢人口 (15～64 歳) が 58.9%、老年人口 (65 歳以上) が 28.5%となっている。

世代別の推移をみると、老年人口が年々増加しており、平成 29 年には人口の約 3 割を占めている。また、生産年齢人口では減少傾向となっている。

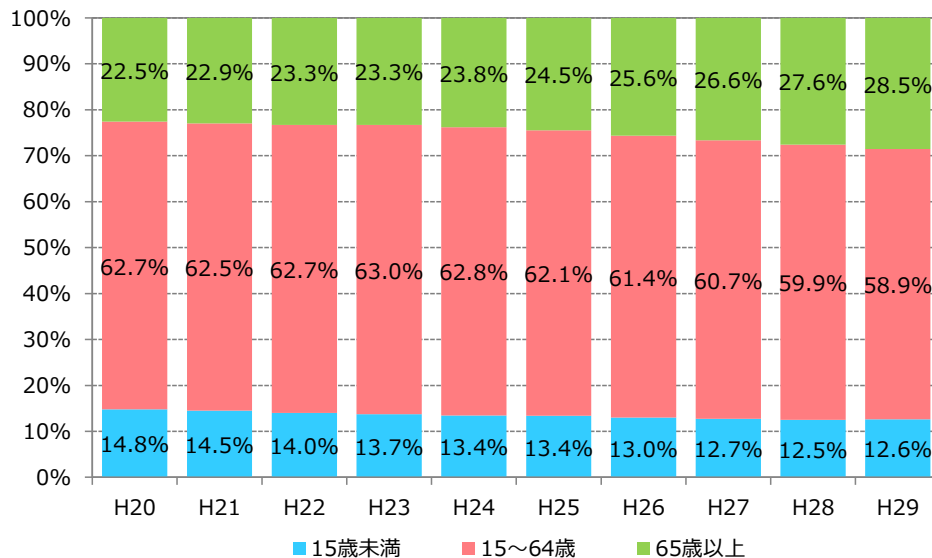


図 2-5 世代別人口の推移

資料：玉川村資料「玉川村のすがた」より作成

③地区別人口

「川辺」と「南須釜」、「小高」がそれぞれ玉川村全体の1割以上を占めている。

地区別人口の推移は、平成27年以前は全体的に減少傾向にあったが、平成27年以降には「川辺」「中」「山小屋」で増加傾向がみられた。

世代別にみると、老年人口（65歳以上）の割合は2割以上となっており、そのうち「中」「北須釜」では3割以上を占める。また、年少人口（15歳未満）の割合が約1割となっており、そのうち「岩法寺」では約2割を占めている。

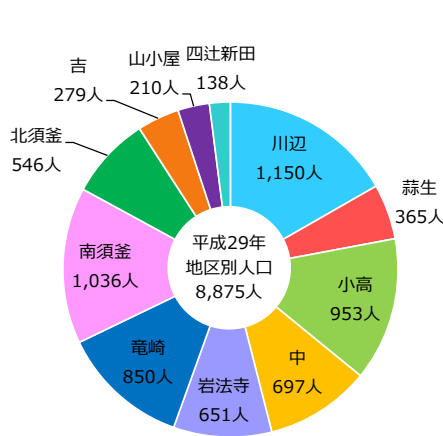


図2-6 地区別人口（平成29年）

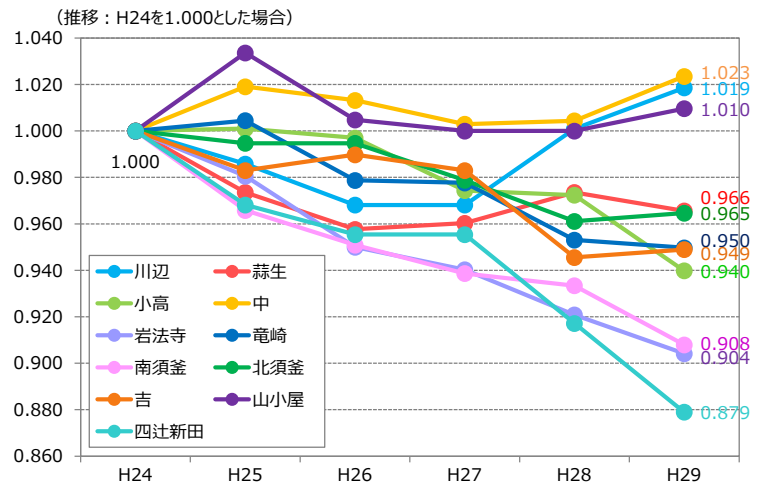


図2-7 地区別人口の推移

資料：平成27年度国勢調査

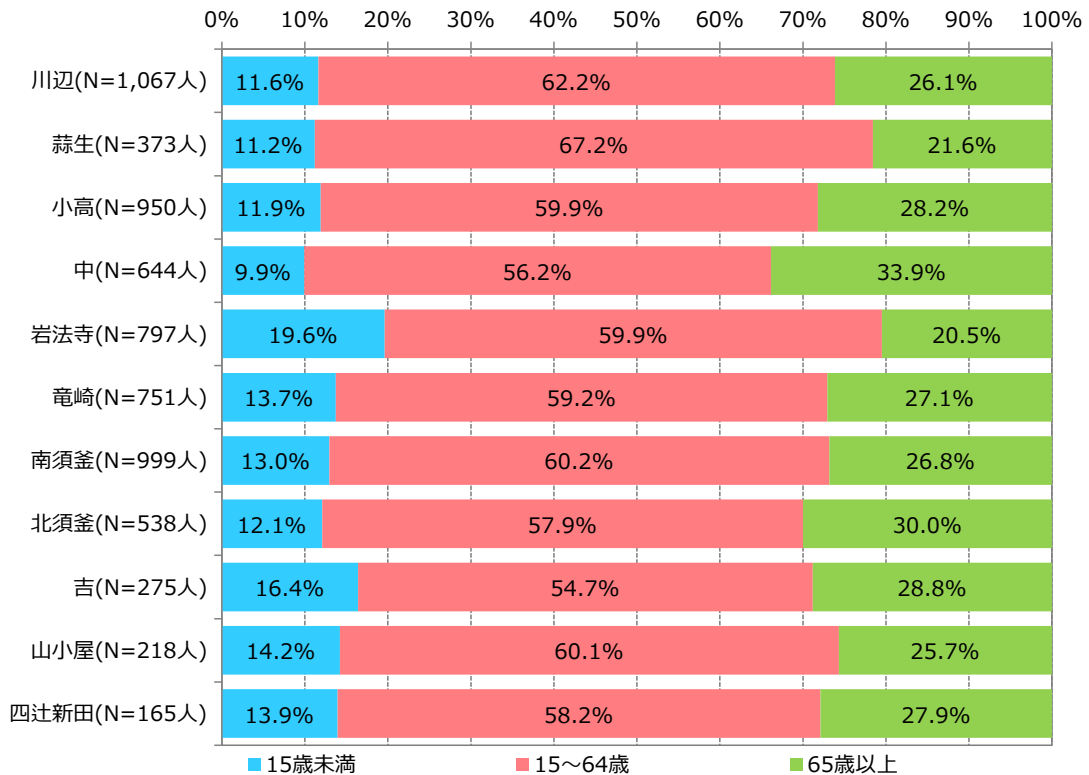


図2-8 地区別の世代別人口割合

資料：玉川村資料「玉川村のすがた」より作成

④人口の分布

玉川村の人口分布状況は以下のとおり。鉄道の沿線上に人口が集中しており、特に「中」への集積がみられる。

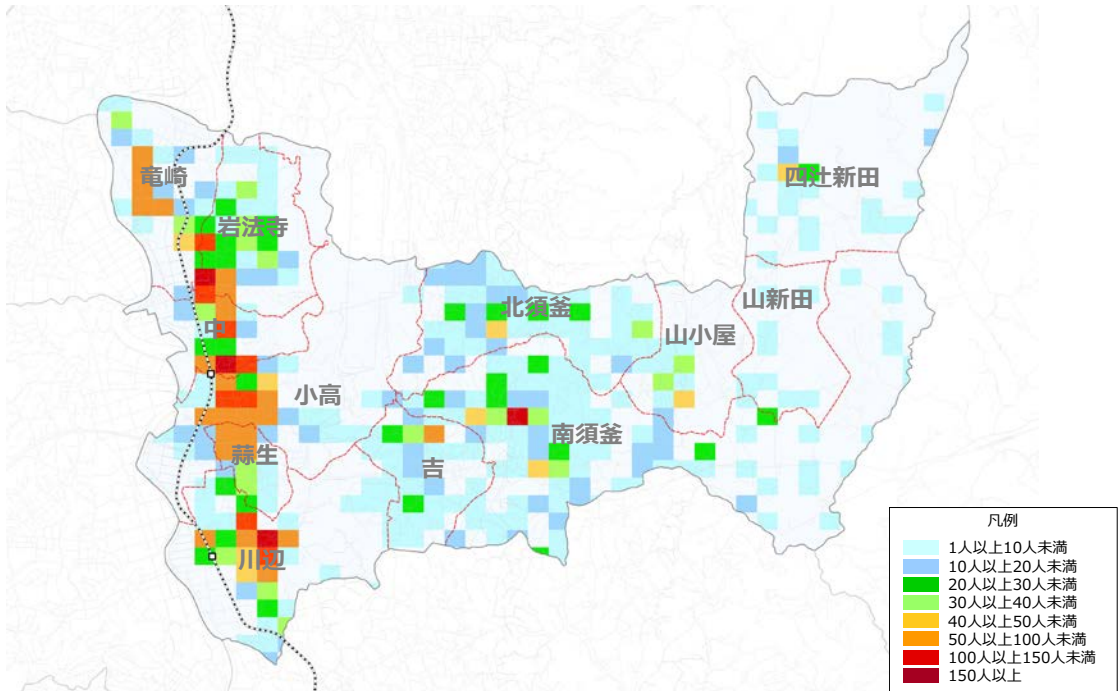


図 2 - 9 人口分布図

資料：平成 27 年度国勢調査

⑤高齢化率 (※高齢化率：区域内人口に対して 65 歳以上の人口が占める割合)

玉川村の高齢化率の分布状況は以下のとおり。村全体の平均高齢化率は平成 27 年時点で 26.6%となっている一方で、30.0%以上の「中※」「山新田」地域もみられた。

(※中地区には特別養護老人ホームがあるため、率が高くなっている。)

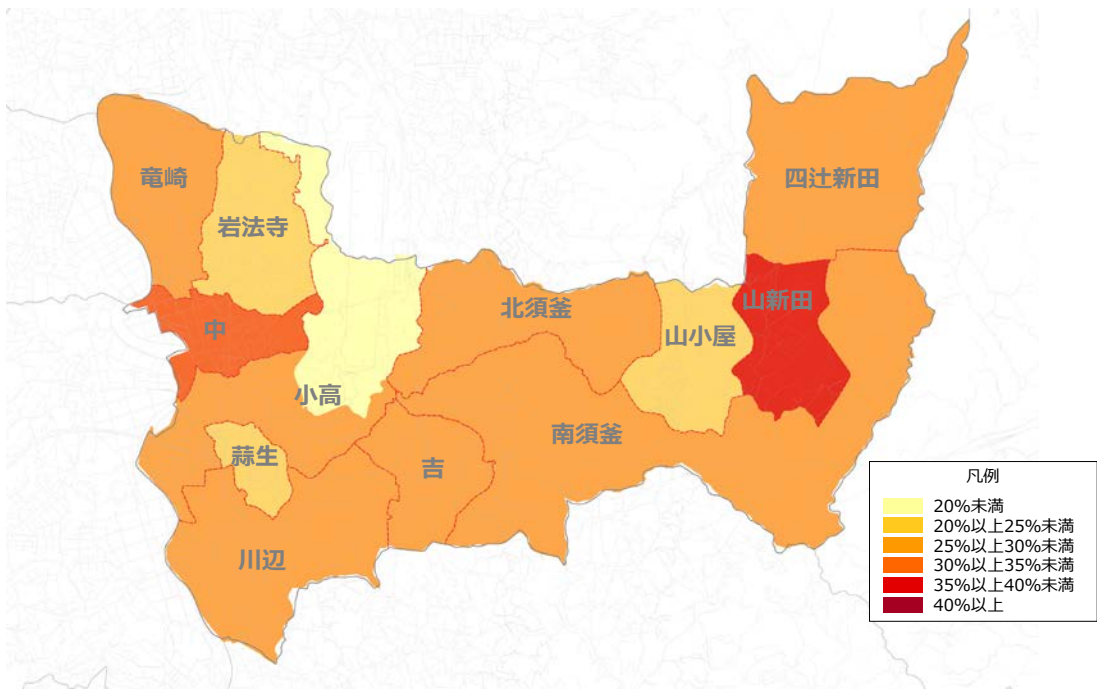


図 2 - 1 0 高齢化率図

資料：平成 27 年度国勢調査

⑥人口動態

人口動態の推移をみると、自然減が毎年発生しているため総人口は減少傾向にある。

自然動態をみると、出生者数、死亡者数のいずれも横ばいの傾向にある。死亡者数は出生者数の約2倍となっているため、自然減状態が続いている。

社会動態をみると、転入者数は増加傾向、転出者数は横ばいの傾向にあるが、転出者数が転入者数を上回るため、社会減が多く発生している。

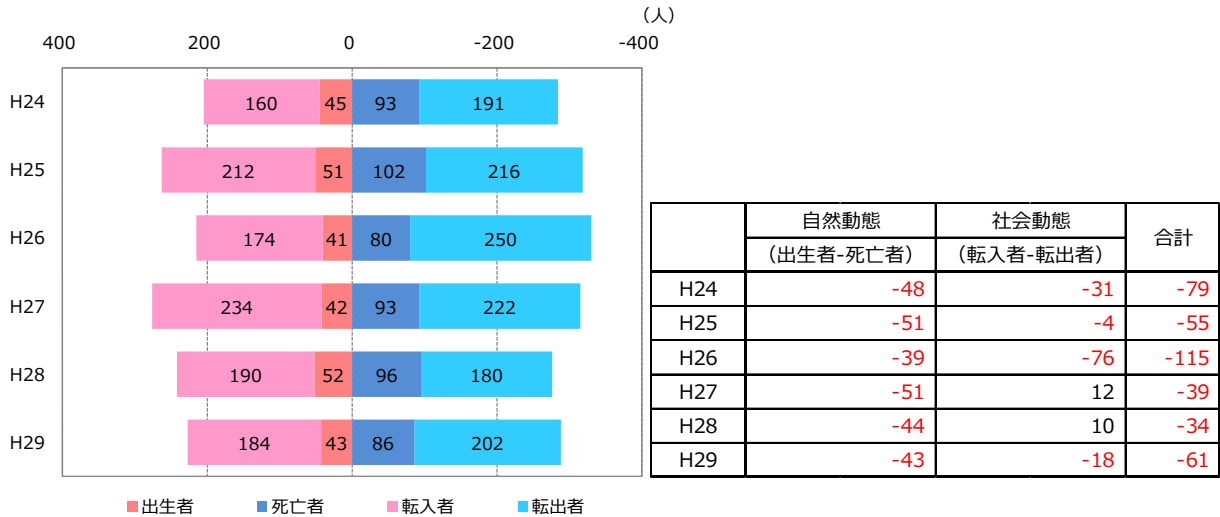


図2-11 人口動態

資料：玉川村資料「玉川村のすがた」より作成

⑦将来人口

国立社会保障・人口問題研究所が推計した、2035年の年齢5歳区分の人口ピラミッドをみると、男性は50代～60代前半が、女性は80代が人口の中心となっており、より一層高齢者が増加し、高齢化問題が顕在化する可能性がある。

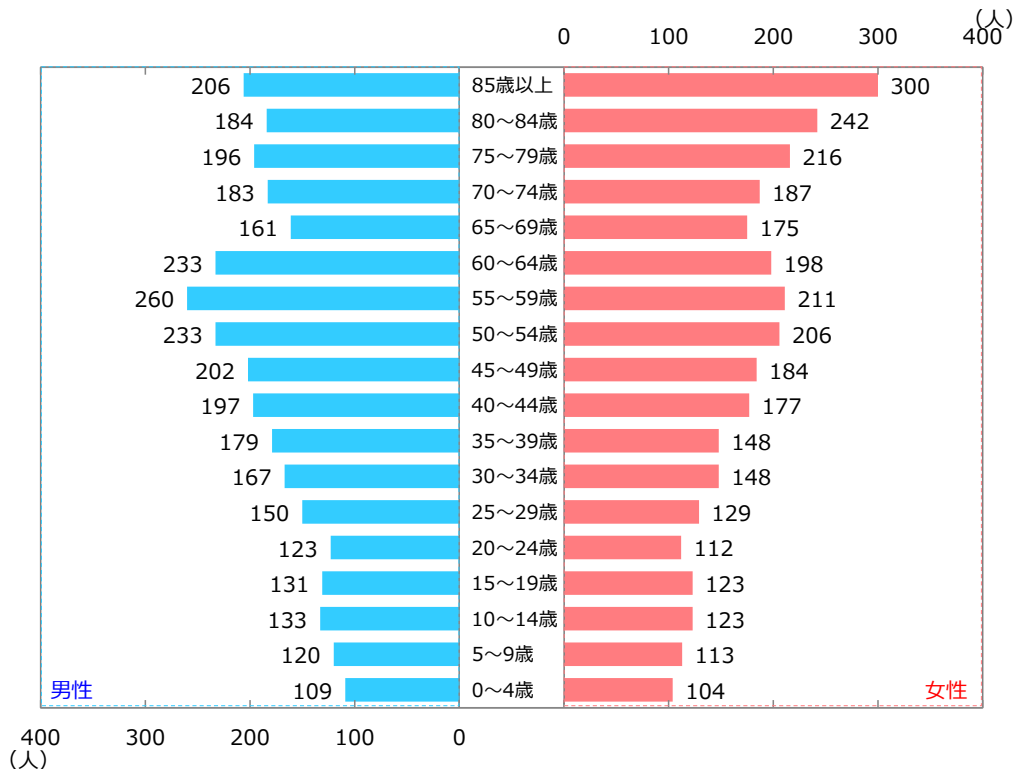


図2-12 将来人口ピラミッド（2035年時点）

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成20年12月推計)」

⑧将来人口の推移

「玉川村人口ビジョン」で合計特殊出生率の改善と、256世帯の転入世帯受け入れを仮定した人口の将来展望は、平成72年（2060年）に総人口5,801人となると予測されており、平成27年と比較すると約1割減少すると予測される。

平成42年（2030年）の人口を世代別にみると、年少人口（15歳未満）が914人、生産年齢人口（15～64歳）が3,768人、老年人口（65歳以上）が2,206人となると予測されている。平成27年と比較すると生産年齢人口は約5.0%減少する予測となっているが、老年人口は約5.0%増加する予測となっている。

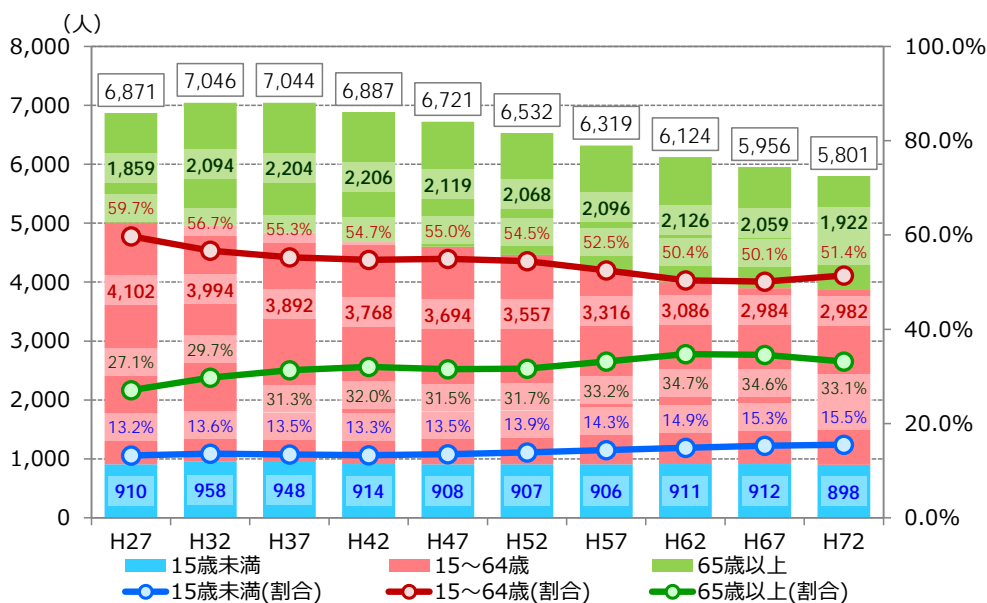


図2-13 将来人口の推移

資料：玉川村資料「玉川村人口ビジョン(平成28年3月策定)」
※P27(3)人口の将来展望を参照

⑨高齢者のみ世帯の推移

高齢者のみ世帯は年々増加しており、平成27年には253世帯となっている。

高齢者のみ世帯の割合をみると、村内全世帯の約1割を高齢者のみ世帯が占めている。

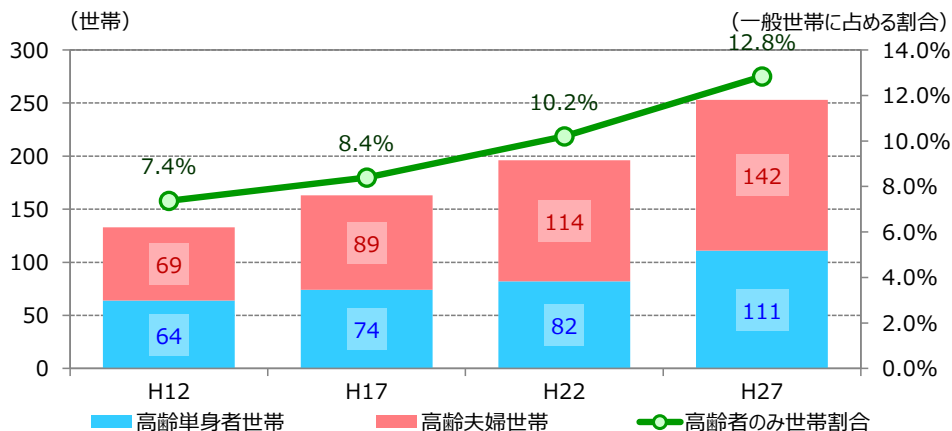


図2-14 独居老人世帯の推移

資料：国勢調査
※高齢者単身世帯：65歳以上の高齢者の単独世帯
※高齢夫婦世帯：夫65歳以上、妻60歳以上のみの世帯

(3) 観光動向

①観光入込客数の推移

観光入込客数の推移は、平成24年※まで増加傾向となっていたが、平成25年以降は減少傾向となっている。

平成29年には観光入込客数が189千人となっており、近年入込客数が最も多くみられた平成24年に比べ約200千人の減少となっている。

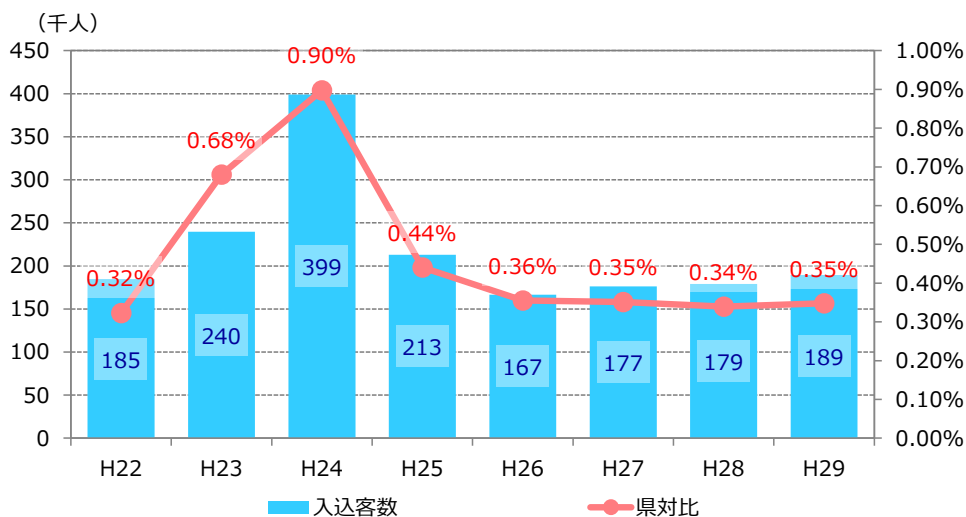


図2-15 観光入込客数の推移

資料：福島県「福島県観光入込状況」
※H24 福島空港開港20周年記念事業実施

②地点別観光入込客数の推移

地点別観光入込客数の推移をみると、「道の駅たまかわ」は平成24年に大幅な増加がみられたが翌年には例年程度にまで減少、平成26年以降は増加傾向がみられる。

「夏まつり・花火大会」は平成23年に減少傾向がみられ、平成25年以降は横ばいの傾向となっている。

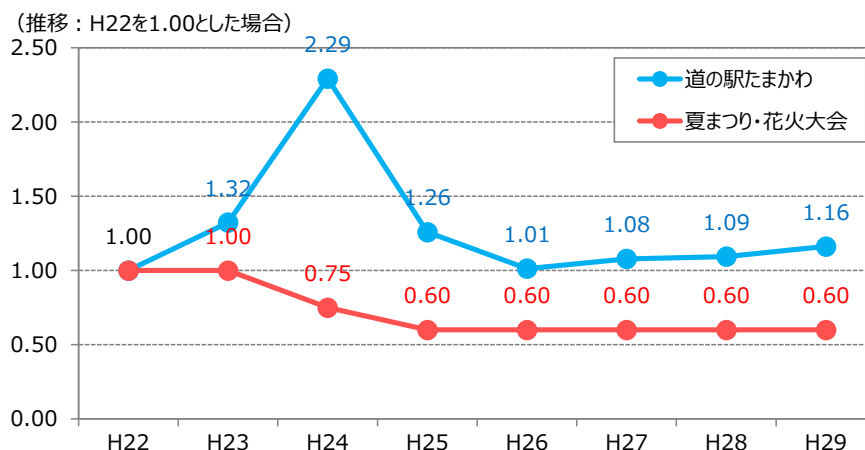


図2-16 地点・イベント別観光入込客数の推移

資料：福島県「福島県観光入込状況」

(4) 自動車保有・利用状況

① 1世帯当たりの自動車保有台数

自動車の保有台数をみると、平成21年から平成23年にかけて減少傾向がみられたが、平成23年以降は増加傾向にある。

1世帯当たりの自動車保有台数は、おおよそ横ばいの傾向となっており、平成30年には3.22台となっている。

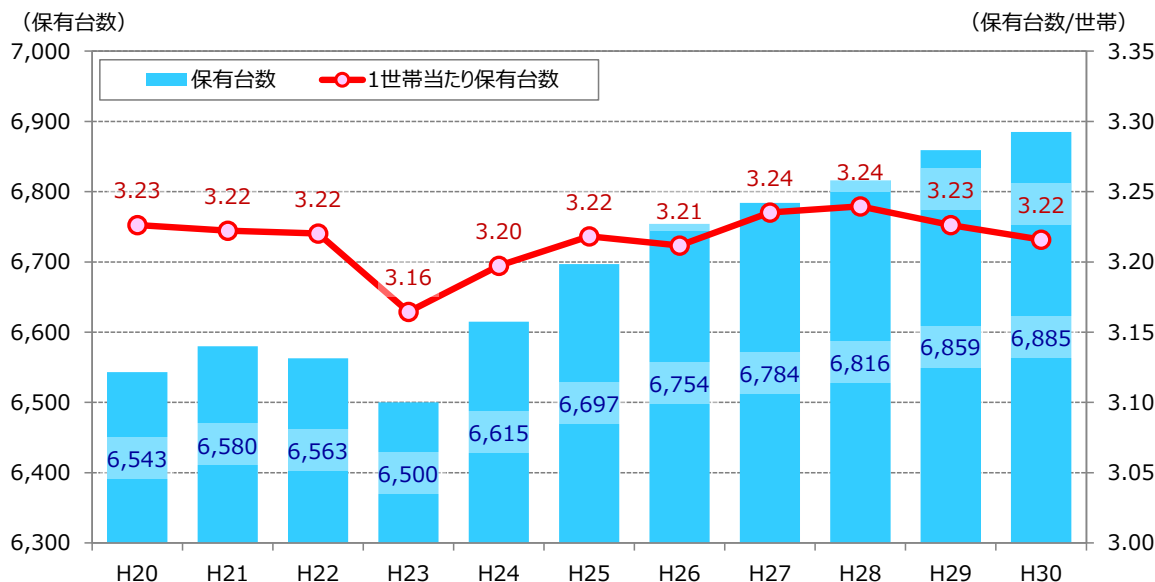


図2-17 1世帯当たりの自動車保有台数

資料：東北運輸局「福島県市町村別保有車両数」

②自動車免許返納者数

自動車免許返納者数は、年毎にばらつきはあるものの、平成29年から増加傾向となっており、平成30年には9人で平成27年と比べると2.25倍となっている。

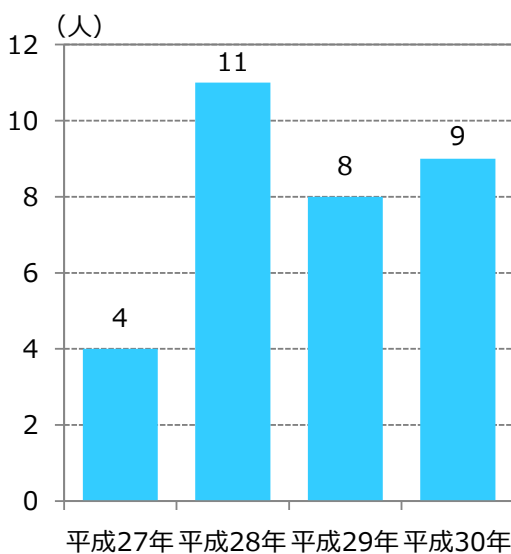


図2-18 自動車免許返納者数(石川警察署受理分)※

資料：石川警察署交通係(平成31年3月25日確認)
※各年1月～12月分

(5) 近隣市町村との移動実態

①通勤・通学流動

通勤・通学流動は、いずれの目的とも郡山市、須賀川市、石川町への流出が多くみられた。

村内での移動は、通勤者が1,682人(46.5%)、通学者が553人(69.8%)となっており、村内の移動需要が高いことがわかる。

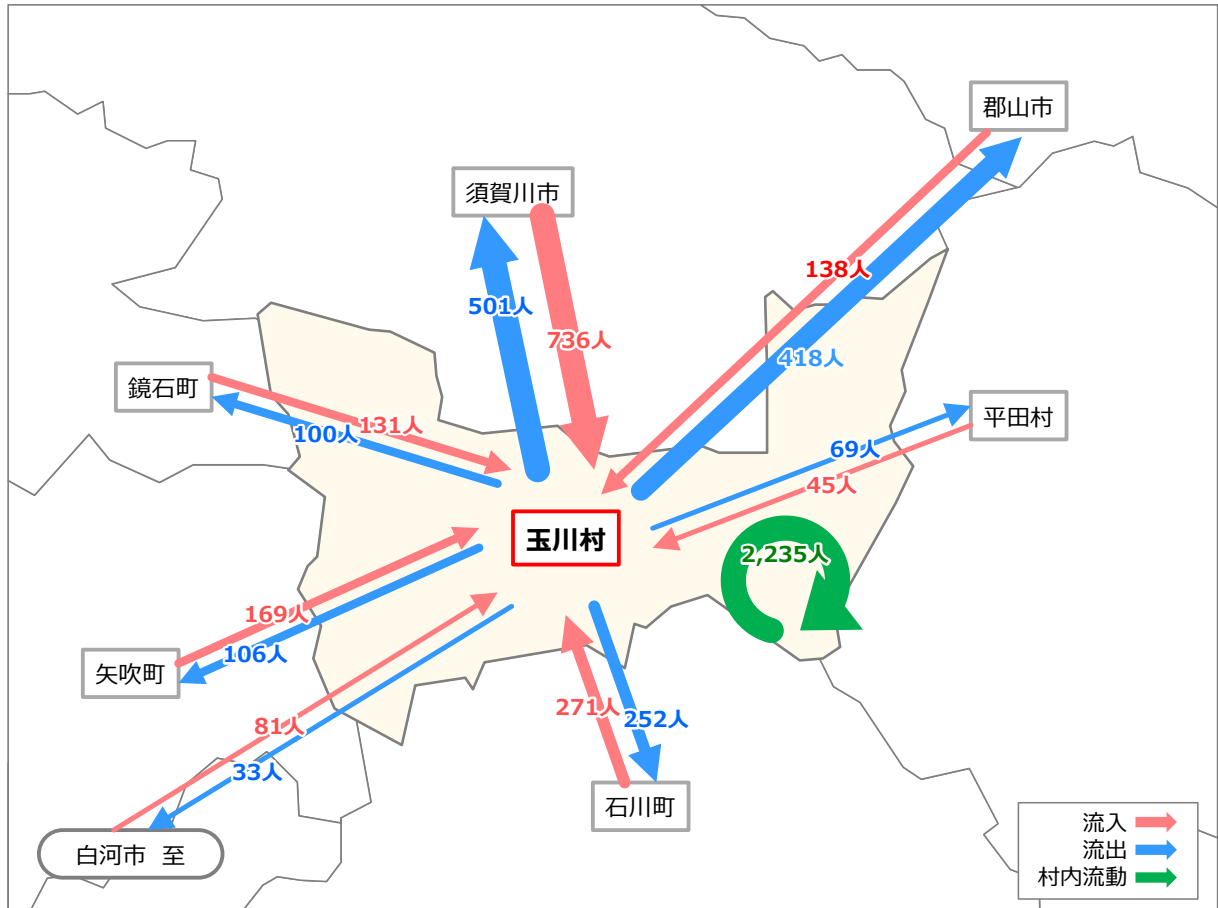


図 2 - 1 9 通勤・通学流動

資料：平成 27 年度国勢調査
※流動人数 50 人以上の市町村を抽出

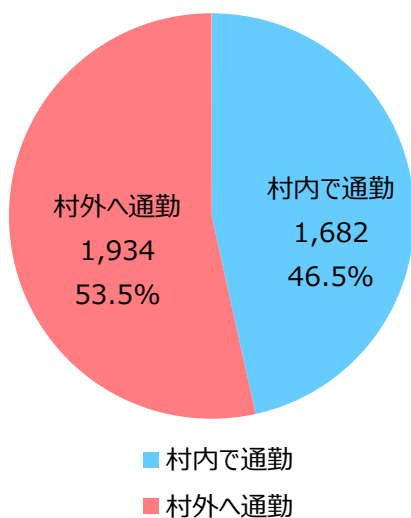


図 2 - 2 0 通勤流動割合

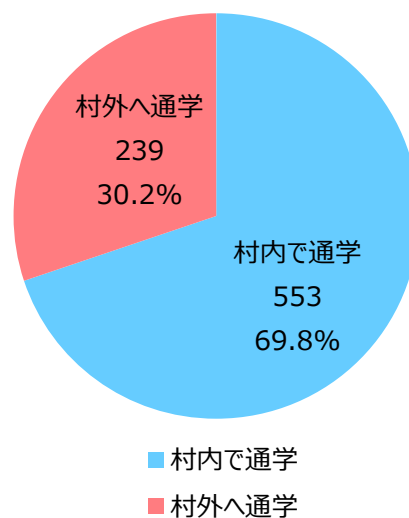


図 2 - 2 1 通学流動割合

資料：平成 27 年度国勢調査

②買物流動

主な買い物流動は、須賀川市への流出が多くみられた。

村内での買い物流動は173人（23.4%）となっており、村外への買物需要が高いことがわかる。

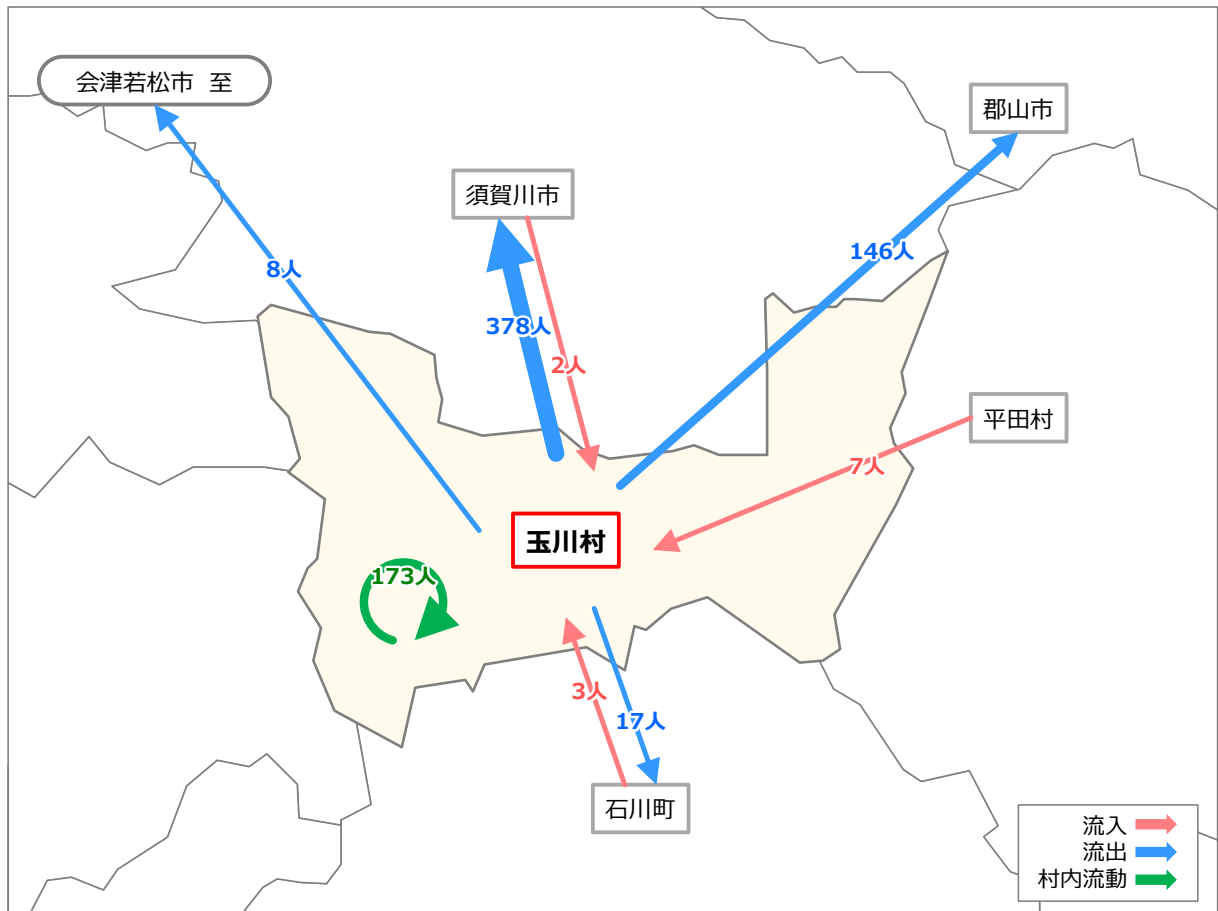


図 2-2 2 買い物流動（全品目）

資料：福島県「第16回消費購買動向調査(平成28年度)」より作成
※流動人数5人以上の市町村を抽出

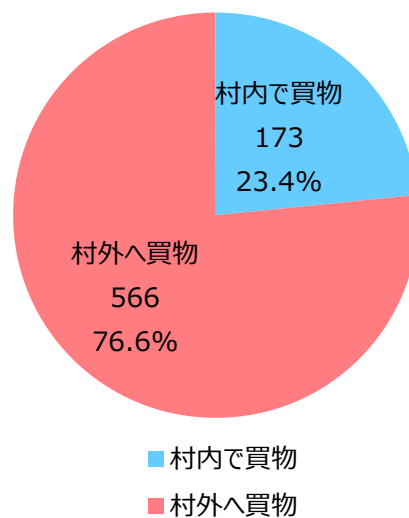


図 2-2 3 買い物流動割合（全品目）

資料：福島県「第16回消費購買動向調査(平成28年度)」より作成

2-2 玉川村の公共交通

(1) 玉川村の道路・交通環境

自動車専用道路あぶくま高原道路が村を東西に横断しており、東北自動車道と磐越自動車道に接続している。また、国道 118 号が村の西部を縦断しており、それに沿うように JR 水郡線が運行している。

そのほかにも福島県唯一の空港である福島空港を有しており、福島県の空の玄関口となっている。

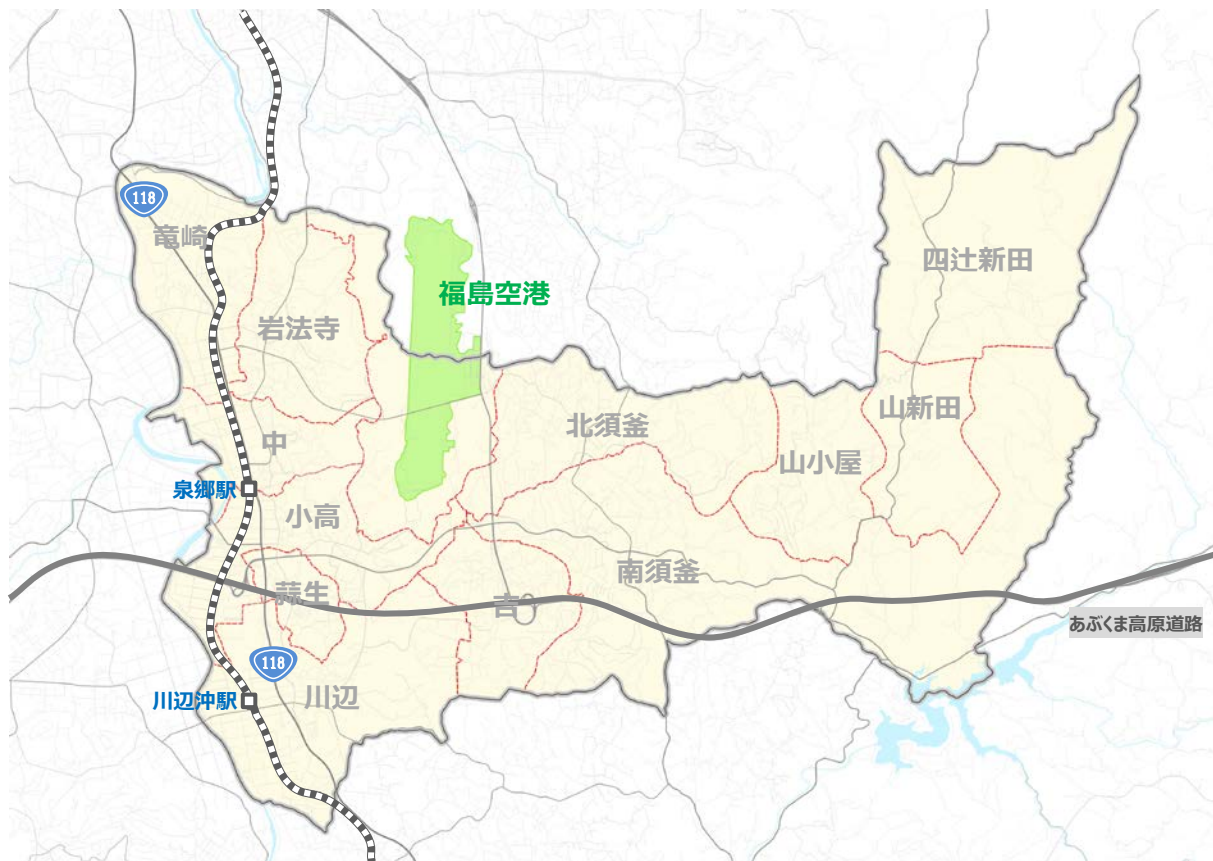


図 2-2 4 道路・交通環境

(2) 地域公共交通の実態

①鉄道

玉川村には、JR 水郡線が運行している。JR 水郡線は、水戸駅（茨城県水戸市）から郡山駅（郡山市）までを繋ぐ鉄道路線である。

村内に設置されている鉄道駅は泉郷駅と川辺沖駅の2駅。そのうち、泉郷駅は福島空港に最も近い駅であるが、空港から駅までの公共交通は設定されておらず、タクシー以外のアクセス手段がない。また、駅舎は昭和9年開業当時のまま利用していたが、平成30年9月に改築工事のため解体され、平成31年3月15日に新駅舎が完成している。

JR 水郡線の平日1日当たりの運行本数は、上下合わせて21本で、1時間当たりの運行本数がおおよそ0~1本となっている。

JR 水郡線の平均通過人員は減少傾向がみられ、平成29年には1,697人となっており、平成20年と比較すると約2割減少している。

泉郷駅の乗車人数は平成26年以降、わずかながら増加傾向がみられ、平成29年には116人となっている。

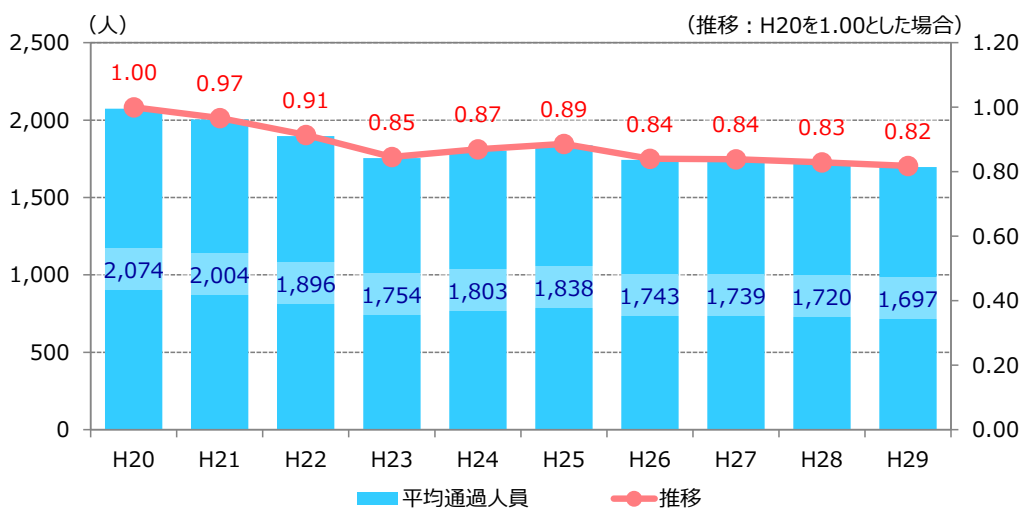


図 2 - 2 5 JR 水郡線の年度別日平均通過人員の推移

資料：JR 東日本「JR 路線別ご利用状況」

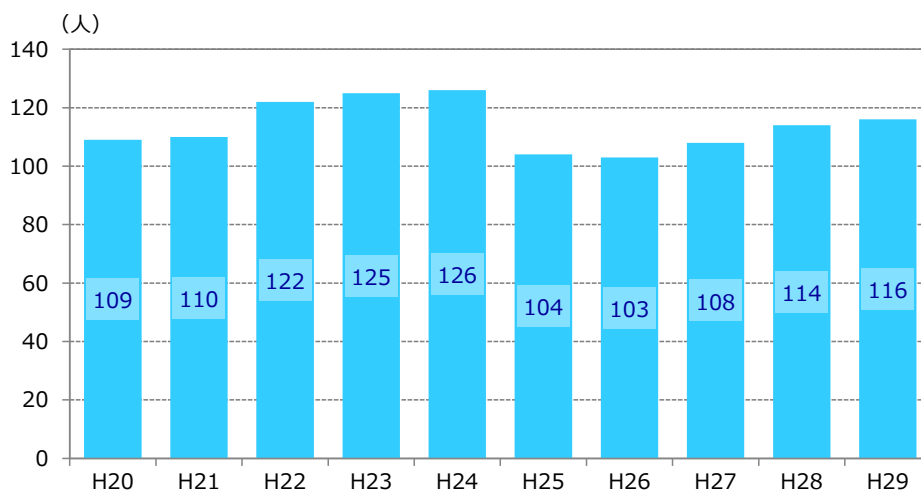


図 2 - 2 6 泉郷駅の日平均乗車人数の推移

資料：JR 東日本「各駅の乗車人員」

②路線バス

玉川村内の路線バスは、「福島交通株式会社」が運行主体となり 3 系統の路線を運行している。

表 2-1 路線バスの運行概要（平成 30 年時点）

路線名	運行経路	運行便数		運行事業者
		平日	休日	
竜崎経由石川線	石川営業所～竜崎～須賀川駅前	11	6	福島交通株式会社
母畑経由石川線	石川駅前～母畑～須賀川駅前	14	8	福島交通株式会社
小野・石川線	石川駅前～清水内～小野新町駅前	8	4	福島交通株式会社



図 2-2 7 路線バス運行路線図

③福島空港リムジンバス

福島空港では、空港からの移動手段として福島空港リムジンバスを運行している。

福島空港リムジンバスは、福島空港と最も近い新幹線駅である郡山駅（郡山市）間を接続している。

また、郡山駅から会津若松市やいわき市着の高速バスへの乗り換えが容易にできるため、各市と福島空港をスムーズに結ぶ交通手段として活用されている。

表 2-2 福島空港リムジンバスの運行概要（平成 30 年時点）

路線名	運行経路	運行便数	運行事業者
福島空港リムジンバス	郡山駅前～中央工業団地～福島空港	10	福島交通株式会社

表 2-3 福島空港リムジンバスの料金表

乗車区間	運賃種別	運賃
郡山～福島空港	大人片道運賃	1,100 円
	小児片道運賃	550 円
	大人 2 枚綴り回数券（2,200 円相当）	2,100 円
	小児 2 枚綴り回数券（1,100 円相当）	1,050 円

④タクシー事業者

玉川村を営業区域とするタクシー事業者は、主に以下のとおりであるが、村内に立地している事業者はない状況である。

タクシーは、路線バス等ではカバーできない住民ニーズやビジネス利用、観光客のニーズに対応しているほか、緊急時にも利用されており、住民の足としてなくてはならないものである。

表 2-4 タクシー事業者

事業者名	所在地	営業区域
マルイチ牡丹タクシー株式会社	須賀川市新町 11	須賀川市、鏡石町、石川町、平田村、玉川村

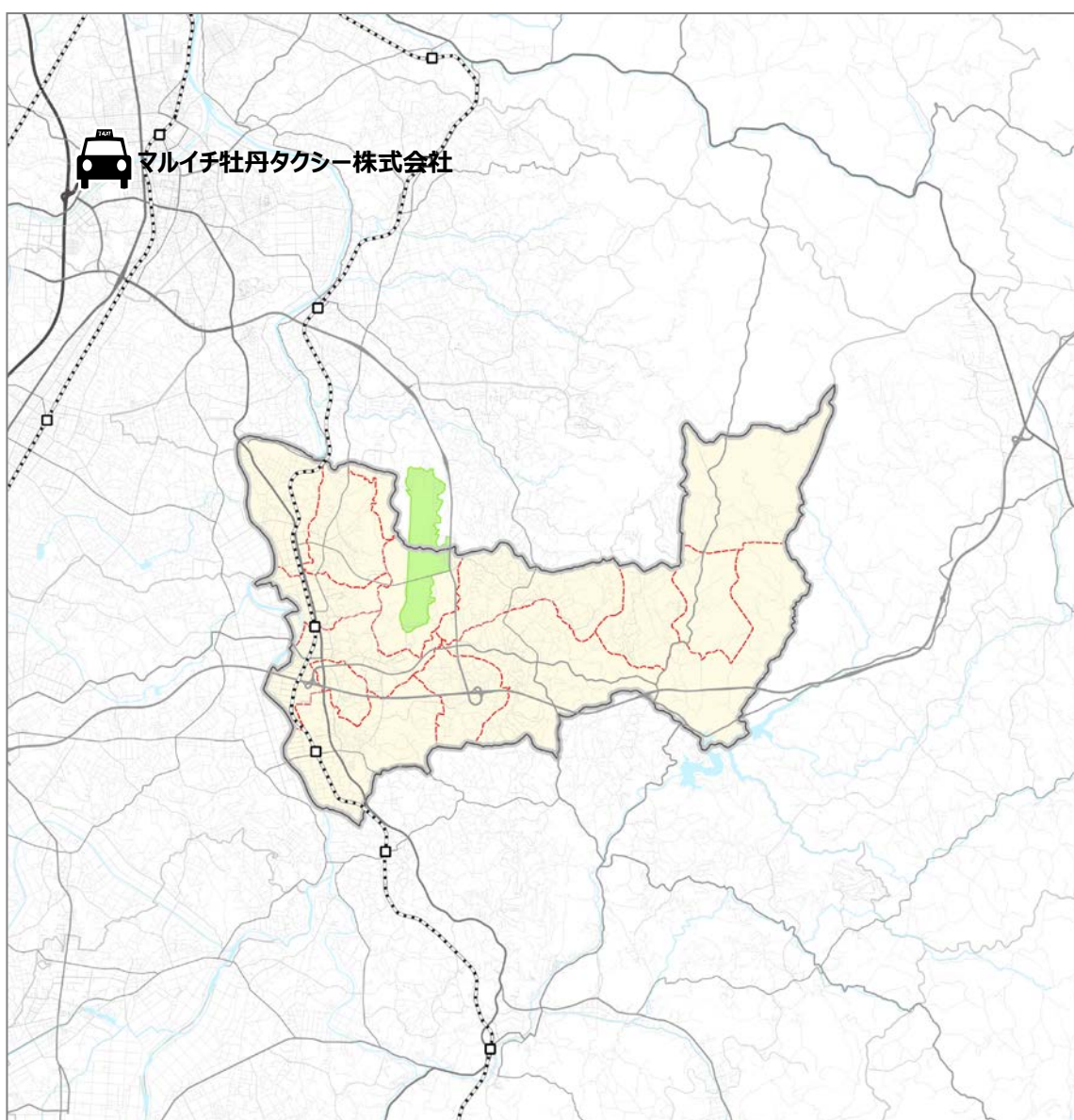


図 2-28 タクシー事業所分布図

⑤スクールバス

スクールバスは、各学校と児童・生徒の居住地間で小学校の下校時間を考慮した運行時間の設定や、利用者数に合わせた車両の選択を行い運行している。

玉川村では、玉川第一小学校・須釜小学校の通学が困難な児童・生徒のためにスクールバスを運行している。なお、令和2年4月から中学校統合に伴うスクールバスも運行実施予定である。

表2-5 スクールバスの運行概要

路線名	対象小学校	乗車人数
バス運行経路（西部①）	玉川第一小学校	－
バス運行経路（西部②）	玉川第一小学校	－
バス運行経路（西部③-1）	玉川第一小学校	－
バス運行経路（西部③-2）	玉川第一小学校	－
バス運行経路（東部）	須釜小学校	－

資料：玉川村資料

2-3 玉川村の施設分布状況

(1) 玉川村の主な施設

玉川村の主な施設は以下のとおり。

表 2-6 主な施設一覧

【公共施設】

公共施設名	所在地
玉川村役場	小高字中畷 9
須釜支所・須釜公民館	南須釜字奥平 108
玉川村公民館・文化体育館	小高字大谷地 71
玉川村民グラウンド	小高字大谷地 88

公共施設名	所在地
すぱーく玉川	小高字大谷地 88
玉川村民体育館	小高字中畷 10
玉川村体育センター	南須釜字堂ノ内 205-3

【医療施設】

医療施設名	所在地
味原医院	川辺字和尚平 279
大木医院	南須釜字行人塚 8

医療施設名	所在地
あつみ内科医院	小高字中畷 18-1
月田歯科医院	中字道上 6-2

【教育施設】

教育施設名	所在地
玉川第一小学校	小高字中村前 50
須釜小学校	南須釜字堂ノ内 200
石川支援学校 たまかわ校	川辺字館 171

教育施設名	所在地
須釜中学校※	南須釜字奥平 290
泉中学校※	中字前作田 71
認定こども園 たまかわクックの森	川辺字金波 59-2

※令和2年4月より中学校2校は統合になり、新たに「玉川中学校」となる予定

【観光地・施設】

観光施設名	所在地
東野の清流	四辻新田字東野
乙字ヶ滝	竜崎字滝山
芭蕉の句碑	竜崎字滝山
川辺八幡神社本殿	川辺字宮ノ前 148-1
宥音聖人堂	山小屋

観光施設名	所在地
石造五輪塔	岩法寺字方丈
東福寺舍利石塔	南須釜字久保宿
宮ノ前古墳	川辺字宮ノ前 399
道の駅たまかわ こぶしの里センター	岩法寺字宮ノ前 140-2
福島空港	北須釜字鋤田 21

【商業施設】

商業施設名	所在地
リオン・ドール玉川店	小高字北畷 10-1
grantマト玉川店	蒜生字羽根石 56-1

商業施設名	所在地
コメリハード&グリーン玉川店	蒜生字羽根石 80-1
ウエルシア福島玉川店	小高稲荷畷 24-1

【金融機関】

金融機関名	所在地
須賀川信用金庫玉川支店	小高字南畷 10-1
JA 夢みなみ玉川支店	小高字北畷 3-1

金融機関名	所在地
玉川郵便局	小高字中畷 17-1
須釜郵便局	南須釜字中奥平 18-3

【福祉・児童養護施設】

福祉・児童養護施設	所在地
ふれあいセンター	中字入山 59
特別養護老人ホーム たまかわ荘	中字入山 59

福祉・児童養護施設	所在地
児童養護施設 森の風学園	四辻新田字諏訪平 125-5

(2) 玉川村の主な施設の分布状況

玉川村の主な施設の分布状況は以下のとおり。

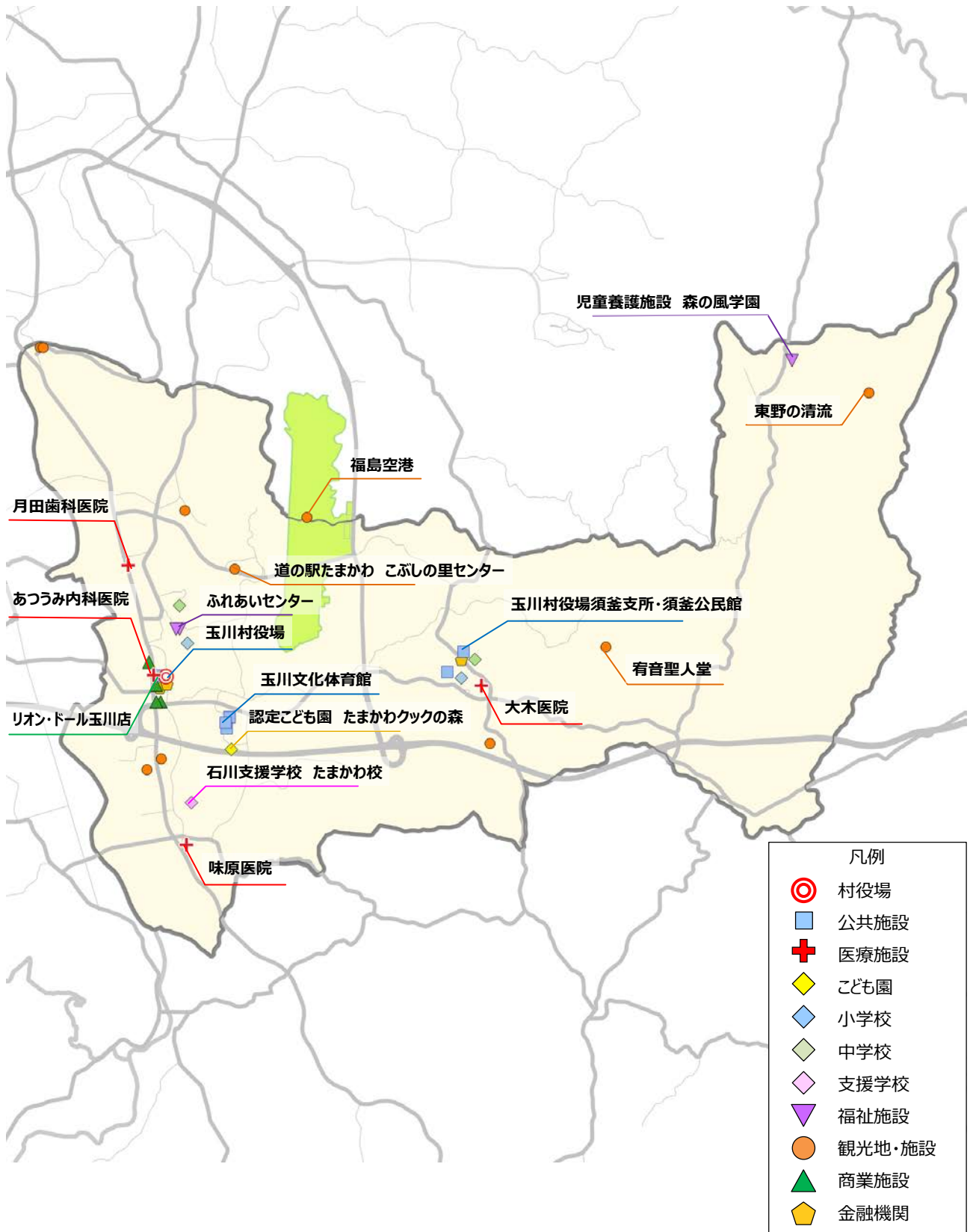


図 2-29 主な施設分布図

2-4 上位・関連計画

本計画に係わる上位・関連計画の位置づけ、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料とした。整理した計画は次のとおり。

各計画、施策・プロジェクトとの整合を図り、まちづくりと連携した施策・事業推進を検討する。

表 2-7 上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年	計画期間
第6次玉川村振興計画（基本構想／前期基本計画）	平成 28 年 3 月	2016 年度～ 2025 年度
玉川村まち・ひと・しごと創生総合戦略【第 3 版】	平成 28 年 3 月 (平成 30 年 12 月変更)	平成 27 年度～ 平成 31 年度
こおりやま広域連携中枢都市圏ビジョン	平成 31 年 3 月	2019 年度～ 2023 年度

※計画完了時期が平成 31 年以降の場合は西暦で記載

(1) 第6次玉川村振興計画（基本構想／前期基本計画）

「第6次玉川村振興計画」は、玉川村の将来像を定め、目標を達成するための基本的な方針と施策の大綱を示すものである。

村の最上位計画として位置づけ、基本構想の期間である10年、基本計画の期間である5年を、村はこの計画に沿って行政運営していく。

表2-8 計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成28年3月
計画の期間	平成28年度～平成37年度（前期基本計画：平成28年度～平成32年度）
村づくりの基本理念	村民と 共に歩み育む 心豊かな村づくり
将来像	あす 未来が輝く村づくり“元気な”たまかわ
施策の大綱	①皆で支えあう福祉の村づくり ②環境にやさしい安全・便利な村づくり ③活力ある村づくり ④人を育む村づくり ⑤交流と協働の村づくり
公共交通に関する内容	
<p>前期基本計画</p> <p>1. 皆で支えあう福祉の村づくり</p> <p>1-4 地域で支えあう福祉の推進</p> <p>(8) 福祉サービスの適切な利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者のみの世帯や障害者のみ世帯等で、自動車等の運転が困難で買い物等に支障をきたしている「交通弱者」について、福祉サービスで対応できる支援施策を検討します。 <p>2. 環境にやさしい安全・便利な村づくり</p> <p>2-8 道路・交通ネットワークの整備</p> <p>(2) 福島空港の利活用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本村において、空港は地域づくり等に大きな役割を果たすため、地域ぐるみや福島県・関係自治体・関係機関と連携しながら、空港で行われるイベント開催の支援や、空港の賑わいづくりを推進し、空港の利用の促進を図ります。 ・また、福島県に対して、関係機関と連携しながら新たな就航先開拓を要請していきます。 ・また、空港利用者の利便性向上のために空港機能の整備拡充を関係機関に要請していきます。 <p>(3) 鉄道の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎及びトイレの改修、駐輪場の補修などの環境整備を関係機関に働きかけ、利便性の向上に努めます。 <p>(4) 路線バスの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村民の利便性を図るために、バスダイヤの適正化を路線沿線の市町村とともに関係機関への働きかけに努めます。 <p>(5) 新公共交通体系の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先進自治体の取組を調査するとともに、地域性や村民ニーズを把握し、本村に合った新公共交通体系を検討します。 	

(2) 玉川村まち・ひと・しごと創生総合戦略

「まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、別途策定された「玉川村人口ビジョン」の実現に向け、人口減少対策に村をあげて取り組むための方針として策定されたものである。

表 2-9 計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 28 年 3 月（第 3 版策定：平成 30 年 12 月）
計画の期間	平成 27 年度～平成 31 年度
基本目標	基本目標 1 ～仕事と雇用の創出～『元気な産業応援プロジェクト』 基本目標 2 ～人を呼び込む～『選ばれる村づくりプロジェクト』 基本目標 3 ～若い世代を支援～『子育て支援応援プロジェクト』 基本目標 4 ～新たな地域づくり～『元気な地域づくりプロジェクト』
公共交通に関する内容	
<p>基本目標 1 元気な産業応援プロジェクト</p> <p>(1) 農畜産業の振興・支援</p> <p>イ-⑤ 6 次産業推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さるなしをはじめとする本村の農産物を活かした 6 次化商品の開発を推進するとともに、6 次化された特産品を活かした観光ツアー、販売促進、イベント等の開催事業を展開し、地域産業の総合的な振興を図る。 <p>基本目標 2 選ばれる村づくりプロジェクト</p> <p>(1) 移住・定住の促進</p> <p>イ. 居住環境の確保・整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リフォーム支援や空き家対策を推進するとともに、住宅開発を促進し、交通アクセスの利便性を活かした居住環境づくりを進める。 <p>(2) 交流人口の拡大</p> <p>イ-② 日華親善事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・友好都市協定を締結している台湾鹿谷郷との相互交流による交流人口増加を図るとともに、将来を見据えたインバウンド事業の基盤づくりを構築する。 <p>基本目標 4 元気な地域づくりプロジェクト</p> <p>(2) 健康・福祉環境の充実</p> <p>イ-③ 交通弱者支援施策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者で自動車の運転が困難となり、買い物等に支障をきたしている方を対象に、ふれあいセンター等の関係機関と連携した支援施策を検討する。 	

(3) こおりやま広域連携中枢都市圏ビジョン

「こおりやま広域連携中枢都市圏ビジョン」は、新たな政策課題である SDGs※や ICT 活用等に積極的に対応するとともに、圏域内市町村それぞれの広域的・国際的連携も視野に入れた、主体的なまちづくりの理念と課題を踏まえた将来展望実現を目指し、その実現に向けた具体的取組の内容を示すものである。

表 2-10 計画の概要（一部抜粋）

項目	内容						
策定年度	平成 31 年 3 月						
計画の期間	2019 年度～2023 年度						
こおりやま広域圏の構成市町村	郡山市、須賀川市、田村市、本宮市、大玉村、鏡石町、天栄村、猪苗代町、石川町、玉川村、平田村、浅川町、古殿町、三春町、小野町						
圏域の将来像	「広め合う」、「高め合う」、「助け合う」こおりやま広域圏 ～持続可能な圏域の創生～						
重点プロジェクト	<table border="0"> <tr> <td>I SDGs 推進 プロジェクト</td> <td>II ICT・カイゼン プロジェクト</td> </tr> <tr> <td>III エリアプロモーション プロジェクト</td> <td>IV オープンイノベーション プロジェクト</td> </tr> <tr> <td>V チャレンジ・スタートアップ プロジェクト</td> <td>VI 住民の安全・安心 プロジェクト</td> </tr> </table>	I SDGs 推進 プロジェクト	II ICT・カイゼン プロジェクト	III エリアプロモーション プロジェクト	IV オープンイノベーション プロジェクト	V チャレンジ・スタートアップ プロジェクト	VI 住民の安全・安心 プロジェクト
I SDGs 推進 プロジェクト	II ICT・カイゼン プロジェクト						
III エリアプロモーション プロジェクト	IV オープンイノベーション プロジェクト						
V チャレンジ・スタートアップ プロジェクト	VI 住民の安全・安心 プロジェクト						
具体的な取組	<p>ア 経済成長のけん引【世界を視野に入れた圏域内外との「ボーダレス」な産業振興を展開】</p> <p>イ 高次の都市機能の集結・強化【多様性を受容する「コンパクト化・ネットワーク化」を推進】</p> <p>ウ 生活関連機能サービスの向上【「学び、働き、暮らし続けることができる」圏域づくり】</p>						
公共交通に関する内容							
<p>IV 連携協約に基づき推進する具体的な取組及び成果指標</p> <p>1 全体像</p> <p>イ 高次の都市機能の集結・強化【多様性を受容する「コンパクト化・ネットワーク化」を推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆福島空港利用促進による地域活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関連する各種協議会等と連携しながら福島空港の利活用を促進 ◆広域的な交通課題の調査検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の課題等についての調査検討、交通網形成による利便性の向上 <p>2 具体的取組</p> <p>イ 高次の都市機能の集結・強化</p> <p>(2) 高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築</p> <p>【事業名：広域的な交通課題の調査検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道、路線バスをはじめとする地域交通の課題等について調査検討を行い、高齢者や交通弱者の移動手段の確保や利用しやすい交通網形成による利便性の向上を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ○圏域自治体による詳細なニーズ調査・検討 ○モビリティマネジメントによる広域連携 <p>【事業名：福島空港利用促進及び地域の活性化に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福島空港利用促進協議会、郡山市福島空港活用促進協議会及び県中地域福島空港活性化推進会議等と連携しながら福島空港の利活用の促進を図る。 							

※2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標

2-5 玉川村の地域特性及び現況と公共交通の現状

地域の現況整理、上位計画等の分析と各種調査結果より、玉川村の地域特性及び現況と、公共交通の現状を整理した。

地域特性及び現況と、公共交通の現状

- ◇ 空港が所在し、道路ネットワークが整備されているものの、村内には大規模商業施設や高等学校、総合病院等がないことから、須賀川市や郡山市等の域外市町を生活圏としている。
- ◇ 1世帯当たりの乗用車両台数およそ3台で、通勤時の移動手段は自家用車が9割となっており、自家用車が主な移動手段となっている。
- ◇ 鉄道、路線バスが運行しているものの、運行頻度が1時間に最大1本で、村の広範囲にわたって公共交通空白地域となっていることから、公共交通だけで日常生活を送るのは困難であり、利用者は限定されている。
- ◇ 自家用車を持たない高齢者は、住民同士の乗り合いや、社会福祉協議会、地域包括支援センター、各医療機関等による送迎で移動している状況にある。

【人口構造】

- ・人口…6,875人（高齢化率28.5%）<H29年度時点>
- ・分布…国道118号沿線の西部地域に全体の7割弱の人口が集積
次いで須釜小学校・須釜中学校周辺の集落に集積
- ・動態…減少傾向（流出>流入） 老年人口は増加傾向
- ・将来推移予想…老年人口割合、年少人口割合ともに増加

【道路・交通、公共交通】

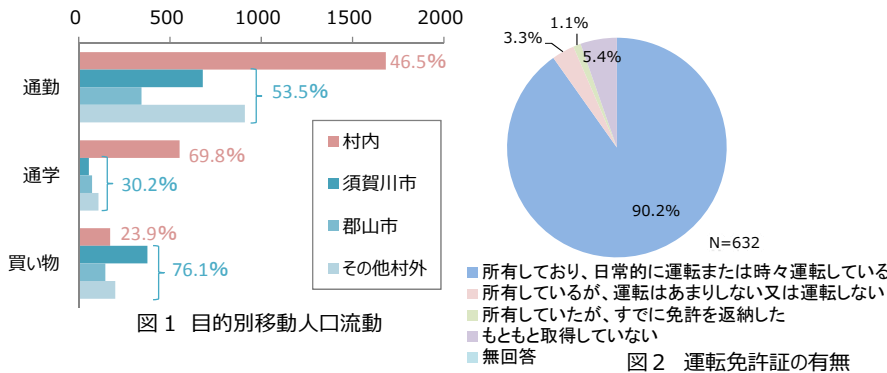
- ・空路…「福島空港」県内唯一の空港 北海道、大阪等にアクセス
 - ・道路…西部を国道118号、南部をあぶくま高原道路（県道42号）が貫通
 - ・「道の駅 たまかわ」…来場者の8割が遠方から訪問する交流拠点
 - ・鉄道…国道118号沿いにJR水郡線が縦断
 - ・駅（泉郷駅、川辺沖駅）…無人駅でロータリー等は未整備
 - ・路線バス…（須賀川市～石川町）竜崎経由石川線、母畑経由石川線（小野町～石川町）小野石川線
 - ・空港リムジンバス（郡山駅前-福島空港）
 - ・スクールバス…小学校2校、中学校2校（中学校は統合予定）、認定こども園1園
- ※公共交通の路線概要は表1、表2のとおり

【移動特性、自家用車の保有状況】

- ・村外流動…通勤の5割、通学の3割、買い物の8割<図1>
行先は須賀川市、郡山市等
- ・移動手段…通勤の9割以上、通学の2割が自家用車
- ・1世帯当たりの乗用車両台数…およそ3台
- ・高齢者の移動…住民同士の乗り合いや社会福祉協議会、地域包括支援センター、各医療機関等による送迎

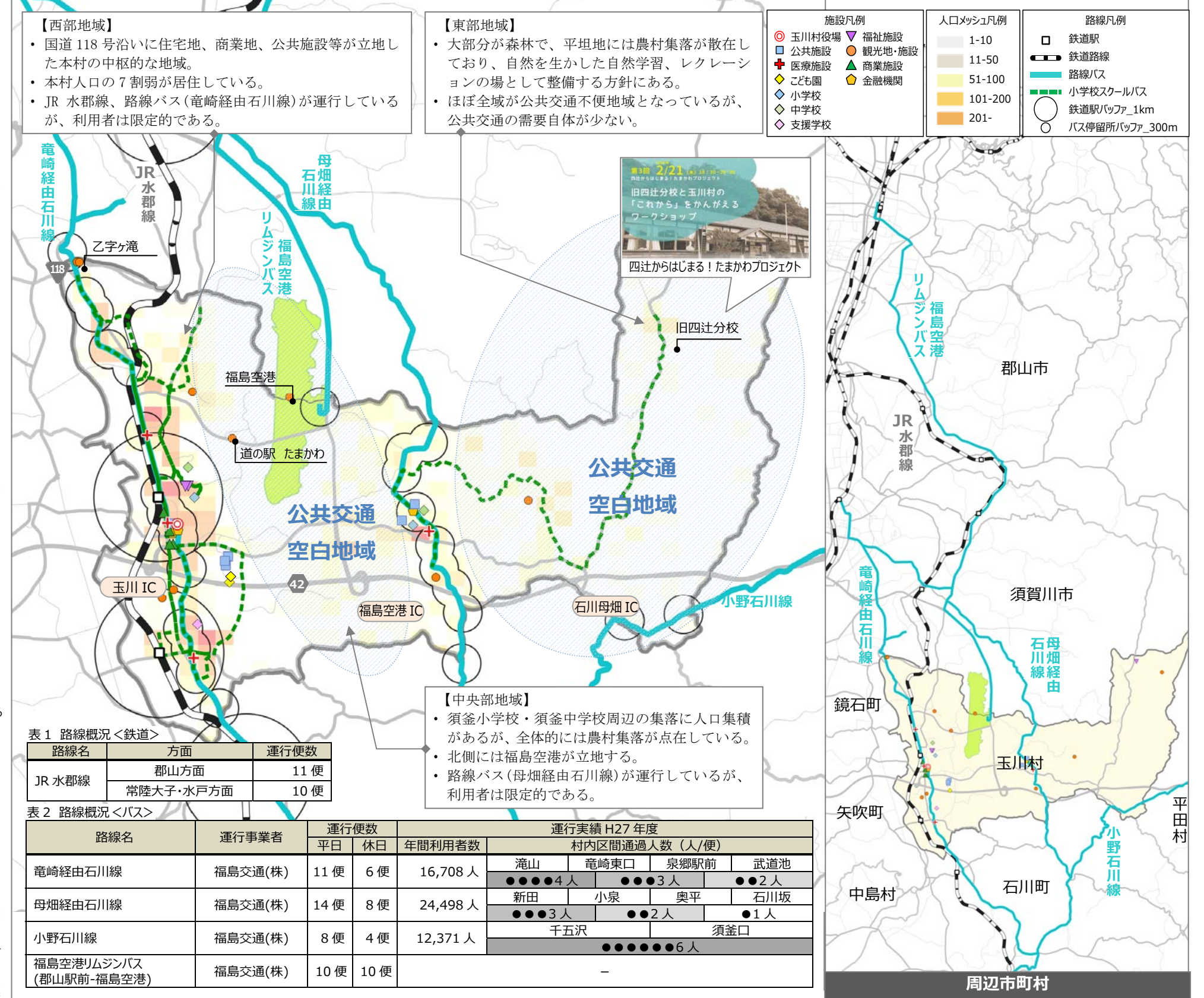
住民アンケート調査

『自動車運転免許を所有しており、運転している』…90.2%<図2>



【地域政策】

- ・重点施策…『子育て世代応援』、『選ばれる村づくり』、『観光振興』等
- ・新事業（検討中含む）
 - ①北東部の廃校舎「旧四辻分校」のリノベーションによる農業体験・宿泊施設の整備と小型ビークルを活用した移動手段の提供
 - ②北西部の「乙字ヶ滝」の観光拠点化（カフェ、資料館の整備）
 - ③空港公園におけるオフロード・バギーコースの整備（須賀川市）
 - ④上記の新たな観光拠点と福島空港、道の駅を結ぶ観光二次交通の整備や、サイクリング事業
- ・「こおりやま広域連携中枢都市圏構想」…郡山市を中枢とする15市町村の連携により、地域活性化や住民の安全で快適な生活の実現を目指す。
関連事業…広域的な交通課題の調査検討、福島空港利用促進による地域活性化



第3章 公共交通を取り巻く課題

第3章 公共交通を取り巻く課題

3-1 公共交通の現状と課題

玉川村の人口動態、都市構造の変化と地域特性、公共交通の課題について、最新の基礎資料・データや各種調査結果等により、整理・分析を行った。

それらの結果を踏まえ、様々な視点から公共交通における課題について分析を行い、次に示す4つの課題・ポイントを整理した。

それぞれの課題の内容については次ページ以降に示す。

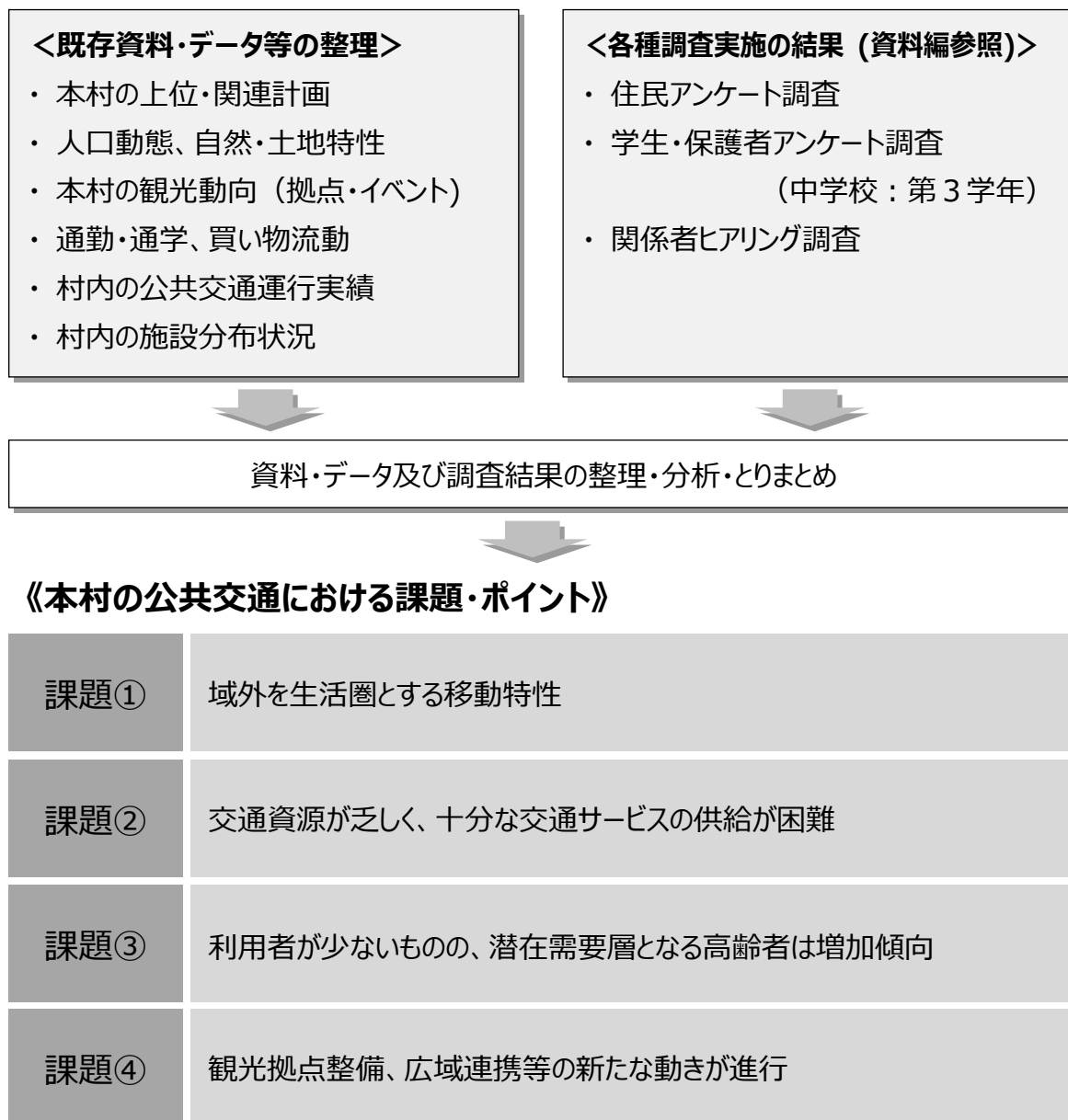


図3-1 玉川村における課題の整理

(1) 課題①

課題 1 域外を生活圏とする移動特性

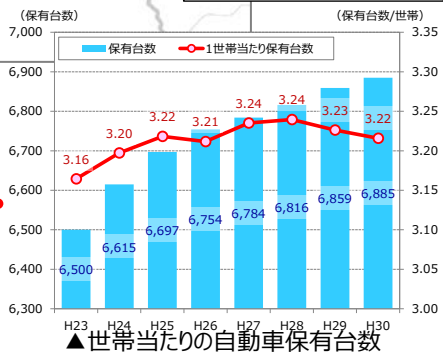
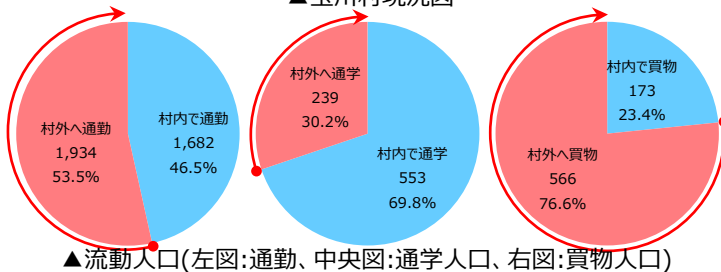
【現状】

◇村単独では生活機能を確保できておらず、域外への交通が必須であるにも関わらず不十分

- ・ 本村では生活拠点となる公共施設、医療施設、商業施設等の各施設が国道 118 号の沿線に生活圏として集積しているが、それぞれの規模が小さく、本村だけでは生活機能を確保しきれていない状況にある。
- ・ 生活のため域外へ移動する割合は、買い物目的では 8 割、通勤目的では 5 割、通学目的では 3 割と、現在の移動状況からみても域外への移動に対する需要は大きい。
- ・ 本村と村外を繋ぐ JR 水郡線や路線バス等の公共交通は、生活機能を有し、かつ村民からの移動需要が大きい須賀川市とも繋がっている広域幹線である。一方で、利用者である住民の自宅から広域幹線までの乗降場所までが離れている交通空白地域も多く、利用しにくい状況にあると感じている地区もある。
- ・ 本村では国道 118 号に生活需要が集中していることや、本村の生活圏が広域であることから、世帯あたりの自家用車保有台数も 3 台以上と、自家用車への依存度が高い。



▲玉川村現況図



【課題】

◇域外への移動需要に対応できる交通体系の検討と構築が必要

- ・ 本村から須賀川市や石川町、郡山市等の域外への移動がしやすい公共交通が必要。
- ・ 域外への移動需要に対応するため、現在の広域幹線である JR 水郡線と路線バスの広域連携を見据えた維持・確保と、接続可能なダイヤの設定やバス停や待合環境の見直し等、利便性向上のための環境整備が重要となる。

(2) 課題②

課題 2 交通資源が乏しく、十分な交通サービスの供給が困難

【現状】

◇**村内を運行する公共交通手段そのものが少なく、利用しようにも選択肢が少ない**

- ・ 現在、村内の公共交通は JR 水郡線 2 駅、路線バス 3 路線、空港リムジンバス、スクールバスが運行している。その他、各医療機関等が独自に患者輸送交通として送迎車を運行している。公共交通においてはいずれも運行頻度が低く、住民アンケートにおいても利用しづらいとの指摘が挙がっている。
- ・ 住民アンケート結果における自由回答では、居住地が交通空白地域となっており、自家用車を使って接続しないと公共交通を利用できない状況にあるという回答も見受けられた。
- ・ JR 水郡線、路線バス以外に空港リムジンバスやスクールバスでは、運転手の不足や使用目的・利用者の限られた状況にあるため、混乗化等の検討も困難な状況である。
- ・ 本村の地域特性として、一般タクシー事業の営業所が村内に存在しないという点があることから、一般タクシーの活用を検討するためには、本村を営業エリアとし運行している事業者と運行に対する協議・調整を行う必要がある。
- ・ 一般タクシー事業の営業所が村内に存在しない反面、住民アンケートではデマンド交通等の一般タクシー活用事業への要望も高い。

◆**鉄道の運行概要**

- ・ 運行路線：JR 水郡線
- ・ 村内駅：泉郷駅、川辺沖駅
- ・ 運行便数：上り 10 便 下り 11 便

◆**路線バスの運行概要**

- ・ 運行路線：竜崎経由石川線、母畑経由石川線、小野・石川線
- ・ 運行便数【竜崎経由石川線】：平日 11 便 休日 6 便
- ・ 運行便数【母畑経由石川線】：平日 14 便 休日 8 便
- ・ 運行便数【小野・石川線】：平日 8 便 休日 4 便

◆**空港リムジンバスの運行概要**

- ・ 運行経路：福島空港～郡山駅前
- ・ 運行便数：10 便
- ・ 利用者：福島空港利用者

◆**スクールバスの運行概要**

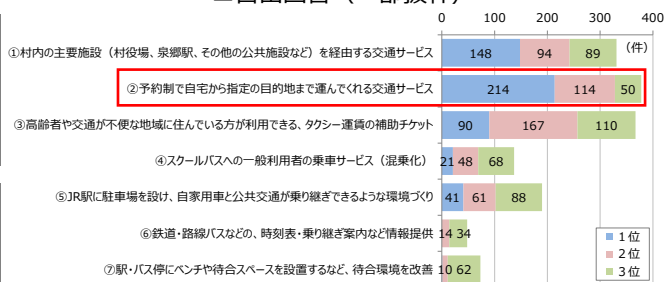
- ・ 運行路線：5 路線
- ・ 利用者：村内小学生（玉川第一小学校、須釜小学校の児童）

No.	内容
1	バス・電車の運行数が少なく利用しにくい。
2	公共交通の便数が少ない。夜間の部分がない。
3	路線バスは本数が少なすぎて、移動の選択肢に入らない。水郡線も時刻がわからないので使わない。
4	できるだけ公共交通機関を利用したいが、JR、バス共に本数が少ない。タクシーを利用すると高額。

▲移動する際に不便な点（一部抜粋）

No.	内容
1	駅まで徒歩 1 時間かかるため、車を持っていない私は本当に不便で困ります。
2	山小屋にはバス停がなく、寂しいです。
3	自分は 118 号線を横切るので、バス停まで坂を下るので大変です。停留所でなくても手を挙げたら止まってくれれば良い。
4	公共交通が通っていない。

▲自由回答（一部抜粋）



▲公共交通に必要なサービス・施策

資料：住民アンケート結果

【課題】

◇**現在の交通資源の活用と併せて、自家用車以外の新規移動手段が必要**

- ・ 広域連携の視点からも、JR 水郡線、路線バス 3 路線は今後も活用していく。しかし、交通空白地域における新規交通手段の検討が不可欠である。
- ・ スクールバスは混乗化以外にも、有効な活用手段に対する可能性を探る必要がある。
- ・ 一般タクシーの活用のため、タクシー事業者との協議を検討する必要がある。

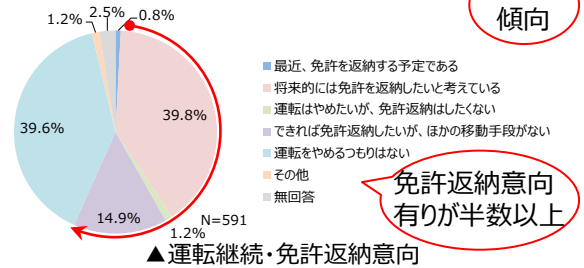
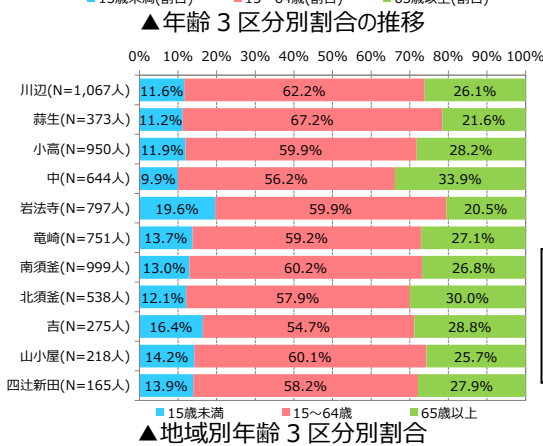
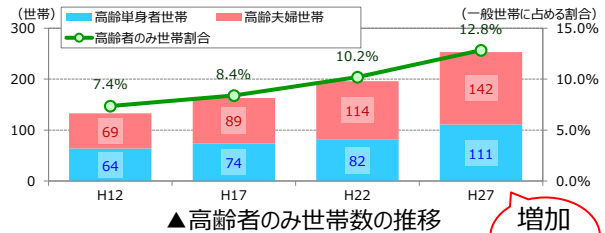
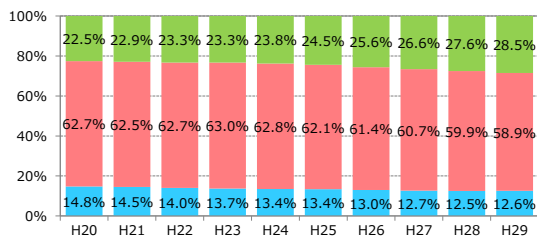
(3) 課題③

課題3 利用者が少ないものの、潜在需要層となる高齢者は増加傾向

【現状】

◇ **高齢化率の高まりに伴い、自家用車の運転に対する不安を持つ住民が増加すると想定される**

- ・ 本村での高齢化率が平成 27 年度時点で 26.6%、平成 29 年度時点で 28.5%であり、地域によっては 30.0%を超えるところも存在する。また、高齢者単身世帯も増加傾向にある。
- ・ 時流として、運転免許証の返納に対する動きは高まりを見せ、高齢化社会において今後も推進されるものと考えられる。
- ・ 住民アンケートの結果からも、運転免許証の返納を検討している層がいることが確認され、公共交通の潜在需要は現在の利用者よりもはるかに多く、300人以上確認されている。
- ・ 運転免許証の返納のタイミングについて、住民アンケート等の調査では、「運転に不安を覚えた時（身体能力に自信がなくなった時）」という回答が多く、免許証の返納後に公共交通を利用する際には身体に不安を覚えている可能性が高い。
- ・ 今後、交通サービスが住民のニーズに対し不十分であった場合、運転免許証の返納意向があっても実際には返納出来ないと考える層が増加することが予想される。
- ・ 現在、自家用車の運転以外での移動において、公共交通の他に、地域住民同士での乗合や社会福祉協議会、地域包括支援センター、医療機関等の送迎を利用している状況である。



- ▲免許返納時期（一部抜粋）
資料：住民アンケート結果
- ・ 自分でダメだと思ったら返納したい。
 - ・ 家族より衰えを指摘されたら。
 - ・ 身体能力に問題がない内は運転を続けたい。
 - ・ 返したらどこにも出られない。
- 等

【課題】

◇ **高齢化に伴った、自家用車運転以外の交通手段・サービスの検討が必要**

- ・ 全国的にも進んでいく高齢化に合わせた高齢者向けの交通サービスはもちろん、本村の交通環境を誰にでもわかりやすく、使いやすい環境にする必要がある。
- ・ 村民に対する交通サービスの利便性を向上させるためには、地域性を考慮した地域密着型の仕組みづくりが重要になる。
- ・ 観光客等、村外からの交流人口に対しても、観光二次交通の整備等により使いやすくなり、かつ、地域住民にも役立つ交通サービスの検討が重要である。

(4) 課題④

課題 4 観光拠点整備、広域連携等の新たな動きが進行

【現状】

◇公共交通分野以外に、都市計画分野や観光分野等の他分野で村づくりが計画されている

- ・ 「第6次玉川村振興計画」でも、福島空港の地域づくりに対する貢献の一つとして、福島空港の振興が位置づけられている。また、その他にも、鉄道や路線バスの利用促進として待合環境の整備や情報提供の改善等が位置づけられている。
- ・ 上記以外にも、「第6次玉川村振興計画」では、先進自治体の取組調査と村民ニーズの把握等から、本村に合った新公共交通体系の検討をすることが位置づけられている。
- ・ その他、「こおりやま広域連携中枢都市圏ビジョン」等、関連計画で公共交通が位置づけられていることから、公共交通は本村のまちづくりに貢献するインフラとしての役割が求められている。
- ・ 「玉川村まち・ひと・しごと創生総合戦略」における福祉分野では、自家用車の運転が難しくなった高齢者に対し買い物支援を検討する等の位置づけがある通り、今後、より高齢化が進展すると想定される本村では、公共交通分野からも対策が必要であることから、福祉分野や健康増進施策等との連携への需要が想定される。
- ・ 観光分野では北西部の「乙字ヶ滝」、北東部の廃校舎「旧四辻分校」、空港公園の「オフロードバギー」等、新たな観光拠点整備等と、空港や道の駅を結ぶ観光二次交通の整備やサイクリング事業等が検討されている。
- ・ 様々な分野で公共交通が位置づけられている他、地域からの公共交通への協力意向が確認されているにも係らず、現在は分野連携のための体制が整っていない状況にある。

第6次玉川村振興計画

- ・ 福祉サービスの適切な利用の推進
- ・ 福島空港の利活用促進
- ・ 鉄道の利用促進
- ・ 路線バスの利用促進
- ・ 新公共交通体系の検討

玉川村まち・ひと・しごと創生総合戦略

- ・ 6次産業推進事業
- ・ 居住環境の確保・整備
- ・ 日華親善事業
- ・ 交通弱者支援施策の検討

こおりやま広域連携中枢都市圏ビジョン

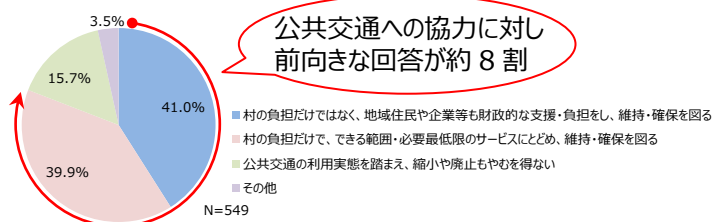
- ・ 広域的な交通課題の調査検討
- ・ 福島空港利用促進及び地域の活性化に向けた取り組み

▲上位関連計画の事業概要（一部抜粋）

- ・ 旧四辻分校のリノベーション事業
⇒宿泊施設整備、農業体験施設等観光拠点づくり事業
- ・ 乙字ヶ滝の観光拠点化事業
⇒「カフェ」や「川の資料館」の整備
- ・ 福島空港周辺公園整備事業
⇒「オフロード・バギーコース」の整備

▲観光分野事業（一部抜粋）

資料：庁内ヒアリング結果



【課題】

◇他分野等の多様な主体との連携体制の構築と各分野への支援が必要となる

- ・ 公共交通が観光二次交通事業や健康増進等のまちづくりに対し貢献するため、様々な政策間連携を図ることが重要となる。
- ・ 公共交通の利用者が減少している現在、公共交通を維持するためには、他分野との連携の中で公共交通の利用方法を模索し、新しい活用方法を検討する必要がある。
- ・ 様々な分野との連携に伴い、現在ある交通資源以外の可能性も検討されるため、長期的な視点かつ持続可能な交通とするための視点が必要である。

3-2 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性

玉川村の現状・課題、各種調査結果を踏まえ、課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性（ポイント）及び具体的な事業イメージについて整理した。

上位・関連計画における公共交通の位置づけ		本計画を検討する上で必要な視点		法制度・国の動向予定			
<p>【第6次 玉川村振興計画】</p> <p>■村づくりの基本理念：村民と共に歩み育む 心豊かな村づくり</p> <p>■都市像：～未来が輝く村づくり “元気な”たまかわ～</p> <p>■公共交通関連施策・事業</p> <table border="1"> <tr> <td>主要施策</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用促進…駅舎及びトイレの改修、駐輪場の補修などの環境整備 ・路線バスの利用促進…バスダイヤの適正化 ・新公共交通体系の検討…先進自治体の取組を調査、地域性や村民ニーズを把握し、本村に合った新交通体系を検討 </td> </tr> <tr> <td>主要事業</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・空港活用促進事業 ・赤字バス路線運賃収入補填補助 </td> </tr> </table>		主要施策	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用促進…駅舎及びトイレの改修、駐輪場の補修などの環境整備 ・路線バスの利用促進…バスダイヤの適正化 ・新公共交通体系の検討…先進自治体の取組を調査、地域性や村民ニーズを把握し、本村に合った新交通体系を検討 	主要事業	<ul style="list-style-type: none"> ・空港活用促進事業 ・赤字バス路線運賃収入補填補助 	<p>計画に必要な視点</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 村内の既存交通資源を活用し、南北の広域的な移動手段を確保する。 ② 最低限の外出機会を確保するため、地域性を考慮した交通サービスを検討する。 ③ 十分な情報提供や駅・新施設への利用環境・アクセシビリティを改善する。 ④ 観光振興等、新たな事業と連携し、事業を後押しする交通サービスを提供する。 ⑤ 地域による共助の体制づくり、仕組みを検討する。 	<p>法制度・国の動向予定</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一部改正（H28 施行） ・道路交通法の改正に伴い、免許更新の厳格化（H27 施行） ・高齢者の移動手段の確保に関する検討会実施（H29 実施）
主要施策	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用促進…駅舎及びトイレの改修、駐輪場の補修などの環境整備 ・路線バスの利用促進…バスダイヤの適正化 ・新公共交通体系の検討…先進自治体の取組を調査、地域性や村民ニーズを把握し、本村に合った新交通体系を検討 						
主要事業	<ul style="list-style-type: none"> ・空港活用促進事業 ・赤字バス路線運賃収入補填補助 						
		<p>まちづくりの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・健康・福祉：健康増進・予防医療等に繋がる施策展開 ・広域連携中枢都市圏：広域的な交通課題の調査検討等の地域間連携 ・観光振興：新たな観光拠点、観光二次交通の整備、サイクリング事業 					

本村を取り巻く移動・交通の現状と課題		課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性	具体的な事業イメージ
域外を生活圏とする移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国道118号沿線に都市が形成され、公共、医療、商業等の主要な施設が集積しているが、それぞれの規模は小さく、生活機能を村単独では確保できていない。 ■ 大規模商業施設や高等学校、総合病院等の生活機能は、周辺地域から補う必要があり、現在、買い物の8割、通勤の5割、通学の3割の移動が須賀川市や郡山市等の域外となっている。 ■ 道路ネットワークが整備されていることから、移動手段は自家用車が主流であり、世帯あたりの乗用車数も3台を上回っている。 	<p>Point①：人の動き・行動特性を踏まえ、広域移動を支える公共交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道及び路線バスは、本村における限られた交通資源であるとともに、広域連携中枢都市圏において須賀川市、石川町等を結ぶ役割を担うことから、路線の維持に努める。 ・ 利便性向上に向け、バスダイヤ等の情報提供の見直し等を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 広域交通資源の維持 ○ 路線バスの再編検討 ○ 村のHPにおける公共交通情報の周知・PR ○ バスダイヤの適正化
交通資源が乏しく、十分な交通サービスの供給が困難	<ul style="list-style-type: none"> ■ 村内の公共交通として、JR水郡線（泉郷駅、川辺沖駅）、路線バス3路線、空港リムジンバス等が運行しているが、いずれも運行頻度が少なく、村の広範囲にわたって公共交通空白地域となっていることから、公共交通を利用できる住民に限られているとともに、日常生活を送る上で交通サービスは不十分な状況にある。 ■ スクールバスの混乗については、現状の運転手確保、使用目的の観点では困難であるが、有効利用について継続的に検討していく必要がある。 ■ 村内にはタクシー事業者がないことから、タクシーの利便性を活用した新たな交通サービスを実施するには、タクシー事業者との協議・検討が必要である。 	<p>Point②：自家用車に代わる輸送手段を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や運転免許返納者が安心して外出でき、移動できる環境を整備するため、将来需要を分析し、新たな移動手段・輸送手段（自助・共助の手法含む）を検討する。 ・ 住民同士の乗り合いや地域団体等が個々に実施している送迎等について、先進自治体における取組事例の調査研究を行う。 ・ スクールバス等の有効活用や村内主要施設の活用による東西の移動支援や、タクシーの利便性を活用したタクシーチケット等の新たな助成制度について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 村営による地域完結型輸送の検討（東西や村内主要施設を経由する交通） ○ 高齢者等の移動手段確保に対する新規交通導入の検討（スマートモビリティ、共助交通含む） ○ タクシー利用に係る助成制度の検討
利用者が少ないものの、潜在需要層となる高齢者は増加傾向	<ul style="list-style-type: none"> ■ 調査結果より、通勤・通学、通院、買い物における公共交通利用者は2.8%～6.2%と少なく、利用者は限定的である。 ■ 一方、高齢者人口、高齢者単身世帯数は増加傾向にあり、自家用車に代わる移動手段の需要が高まることが予想される。 ■ 現在、自家用車に代わる高齢者の移動方法として、住民同士での乗り合いや、社会福祉協議会、地域包括支援センター、医療機関等の送迎を利用している状況が見られる。 ■ 今後、移動手段を確保していくためには、地域性を考慮した地域による共助の体制づくり、仕組み等の検討が必要である。 	<p>Point③：新たな観光資源を活用した交通サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな観光拠点整備に伴う観光二次交通の整備（小型ビークル）や、サイクリング事業を積極的に活用するとともに、来訪者だけでなく住民も利用できるよう働きかける。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光二次交通（小型ビークル）の活用検討 ○ サイクリング事業の活用検討
観光拠点整備、広域連携等の新たな動きが進行	<ul style="list-style-type: none"> ■ 北西部の「乙字ヶ滝」、北東部の廃校舎「旧四辻分校」、空港公園の「オフロード・バギーコース」等、新たな観光拠点整備や、それらと福島空港、道の駅を結ぶ観光二次交通の整備やサイクリング事業が検討されている。 ■ 郡山市を中心に「広域連携中枢都市圏ビジョン」が作成されており、広域連携を見据えた地域公共交通ネットワークの形成の検討が想定されている。 ■ 望ましい交通環境整備に向け、既存の交通資源を活用するとともに、これらの新規事業と連携を図っていくことが重要である。 	<p>Point④：多様な主体との連携・協働による支援体制づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上記①～③に取り組むに当たり、交通事業者や住民、広域連携中枢都市圏をはじめとする隣接市町村、医療・福祉機関、観光振興機関、地域商社、関係団体等、多様な主体と意見共有できる機会を創出し、連携を図れる体制づくりを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事業者との情報共有・意見交換の実施 ○ 住民との意見交換、高齢者を対象とした相談会の実施 ○ 隣接市町村との情報共有・意見交換の実施 ○ 各分野（健康・福祉や観光振興等）に関わる庁内関係課・地域商社・関係団体等との情報共有・意見交換の実施とそれに伴う新たな施策の検討

①～③を横断的に支えるための方向性

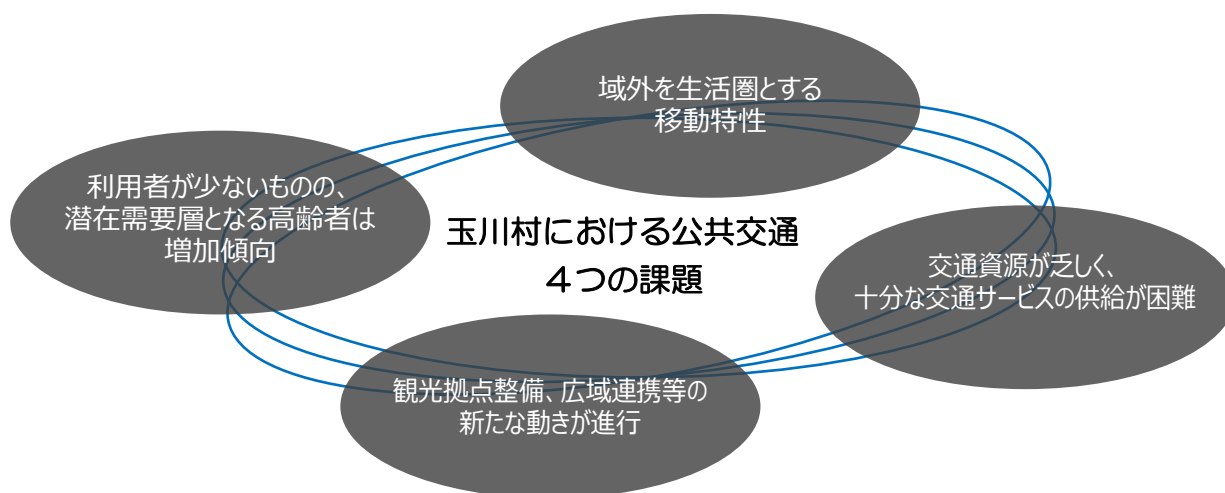
第4章 計画の方向性・目標

第4章 計画の基本方針・基本目標

4-1 玉川村の公共交通が目指す将来像

玉川村の公共交通における課題を解決し、将来にわたって持続可能な公共交通を維持・確保するため、上位計画「玉川村振興計画」等の位置づけを踏まえた、基本方針（目指すべき将来像）を設定した。

基本方針の実現に向けて4つの交通ネットワークの方向性（Point）を設定し、持続可能な公共交通ネットワークを形成する。



<玉川村振興計画における都市像>

- これからの10年間を村民と行政が一体となった協働による村づくりを推進することで、村民すべてが心豊かで過ごせる地域社会を実現することを基本理念とします。
- 本村の未来を輝かしいものにするためには、今まで以上にすべての村民や本村で働く人たちが“元気な”村づくりをしていきます。

上位計画・まちづくりの考え方を踏襲し、課題解決に向けた方針設定

<本計画の基本方針（目指すべき将来像）>

^{あす}
未来が輝く村づくりをささえ 村民と共に育む交通環境

- 玉川村の上位計画の基本理念を踏襲し、目指すべき将来都市像の実現に向け、観光振興・健康増進等、まちづくり関連施策と連携し、暮らしの基盤となる公共交通ネットワークを再構築する。
- 地域住民の行動特性・ニーズに対応した持続可能な公共交通の方針を示し、誰でも安心して利用できる交通環境づくりを推進する。
- 持続可能な公共交通体系を形成していくため、住民・交通事業者等と連携し、地域公共交通の見直し・改善が行える仕組みも併せて構築していく。

基本方針を実現するための4つの柱（ネットワークの方向性）

- Point① 人の動き・行動特性を踏まえ、広域移動を支える公共交通体系の構築
- Point② 自家用車に代わる輸送手段を検討
- Point③ 新たな観光資源を活用した交通サービスの提供
- Point④ 多様な主体との連携・協働による支援体制づくり

4-2 計画の方向性と基本目標

(1) 方向性 (Point①) : 人の動き・行動特性を踏まえ、広域移動を支える公共交通体系の構築

⇒方向性から導かれる基本目標 1 : 広域連携を見据え、交通資源を維持

①方向性・目標の概要

本村は村内移動以外に、村外移動（広域移動）への需要が高い状況にある。また、広域連携の視点からも、鉄道および路線バスは、本村における限られた交通資源であるとともに、広域連携中枢都市圏において須賀川市、石川町等を結ぶ役割を担う。

村内移動では通勤・通学、通院、買い物等の生活行動における目的拠点がロードサイドに集約しており、特に泉郷駅周辺に村民の移動ニーズが集中している。

そこで、広域連携の役割からも、JR 水郡線と路線バスの利便性を確保するため、今後もダイヤ等の見直しによる利便性の向上と、路線の維持に努める。

村内移動の役割を担う交通を検討する上では、JR 各駅、村役場、病院、商業施設や観光拠点等、中心部の主要施設が集中する地域へ結ぶ経路を公共交通の骨格と位置づける。

村内・村外含めた移動における利便性の向上を方向性として位置づけ、具体的には、広域交通資源の維持や路線バスの一部再編検討、バスダイヤ等の情報提供の見直し等を行う。

②達成に向けた施策・事業

課題解決に向けた方向性の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表 4-1 施策・事業内容

具体的な事業イメージ	内 容
広域交通資源の維持	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。
路線バスの再編検討	福島空港付近を運行する路線について、空港を起終点とするように路線分割する。また、JR 水郡線泉郷駅と福島空港、JR 東北本線須賀川駅を結ぶ新規路線を検討する。
バスダイヤの適正化	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。
村の HP における公共交通情報の周知・PR	本村の HP を活用し、村内の公共交通情報を一体的に整備した上で周知し、よりわかりやすく使いやすいものにする。

③指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表 4-2 施策・事業内容

指標	現況値	目標値 (2024 年度)
【指標 1 : 路線バスの輸送密度 (年間)】 ※竜崎經由石川線、母畑經由石川線 上記各事業により、人口減少に反して利用者数を維持することを目標とする。	両路線平均 1.2 人 (2017 年度) ※総人口約 6,777 人	両路線平均 1.2 人 (数値の維持) ※本村人口ビジョンによる 2025 年度 総人口約 6,200 人予想
【指標 2 : 村民アンケート「公共交通機関の利便性」優先度】 案内改善や情報発信、バスダイヤの適正化等、ソフト面・ハード面を含め改善をすることで満足度の向上を目指す。	4.06% (村民アンケートにおける優先度) (2017 年 1~2 月)	3.06%以下 (1 ポイント減少) (アンケート時第 9 位 3.39%を下回る数値)

(2) 方向性 (Point②) : 自家用車に代わる輸送手段を検討

⇒方向性から導かれる基本目標 2 : 本村に合った新たな輸送手段 (モビリティ) の検討

①方向性・目標の概要

本村では公共交通資源が少ない状況にあり、高齢化に伴い自家用車の運転に対し不安を抱える住民も確認された。今後も高齢者や運転免許証返納者等が安心して外出でき、移動できる環境を整備するため、住民ニーズの変化を見据えた将来需要を分析する。また、需要総量に応じた交通サービスへ見直しを図るとともに、地域団体や村営による新たな輸送、自助・共助の手法を検討する。

自家用車に代わる輸送手段のうち、高齢者が安全に利用できる小型モビリティ等の新交通手段や、スクールバスの日中の有効活用等、既存の交通資源の有効活用等について地域住民と検討を進める。また、場合によってはタクシー事業者との協議により、タクシーの利便性を活用したタクシーチケット等の新たな助成制度について検討する。

その他、各交通モードの可能性について検討する上で地域からの要望を確認するとともに、先進自治体における取組事例の調査研究を行い、住民主体の公共交通の可能性を検討しながら効率的な交通体系の確保を図る。

②達成に向けた施策・事業

課題解決に向けた方向性の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表 4-3 施策・事業内容

具体的な事業イメージ	内 容
村営による地域完結型輸送の検討 (東西や村内主要施設を経由する交通)	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。
高齢者等の移動手段確保に対する新規交通導入の検討 (スマートモビリティ、共助交通含む)	高齢者等、移動に不安を感じている住民も安全に利用できるスマートモビリティ (小型ビークル等) や、住民同士の乗合や地域団体等が個々に実施している送迎等について、取組事例の調査研究を行うとともに、地域が公共交通に触れる機会を創出し、各交通の導入に向けた施策展開を図る。
タクシー利用に係る助成制度の検討	村内を対象とし、タクシー事業者との検討・協議の上、交通不便地域かつ交通手段を持たない等の一部の住民に対しタクシー利用への助成制度の検討を行う。

③指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表 4-4 施策・事業内容

指標	現況値	目標値 (2024 年度)
【指標 1 : 新規運行方法の実証実験運行実施路線数】 地域の需要に応じた検討により地域と連携を図り、地域が主体的に交通を育てることを目標とする。	— (2018 年度)	2 路線 (観光二次交通の活用含む)

(3) 方向性 (Point③) : 新たな観光資源を活用した交通サービスの提供

⇒方向性から導かれる基本目標 3 : 新たな観光資源の活用

①方向性・目標の概要

人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化により、居住地形成のあり方や運転免許証返納者の増加、小・中学校の児童・生徒数の減少に伴う学校の統廃合等、住民の移動ニーズや総量は変化していく。そうした村の環境の変化に対応し、誰でも不便を感じることなく気軽に外出することができ、いきいきとして安心した生活を本村で送り続けることができる環境を構築することが必要である。

本村では地域づくり分野や観光分野で村内に対する新規事業の検討が行われており、その中で観光拠点を繋ぐ観光二次交通の導入が検討されている。観光二次交通を観光客だけでなく、村内でも住民が利用できるように検討し、小型ビークルやサイクリング事業等、検討されている交通モードを積極的に活用するとともに、来訪者だけでなく住民も利用できるよう働きかける。

②達成に向けた施策・事業

課題解決に向けた方向性の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表 4-5 施策・事業内容

具体的な事業イメージ	内 容
観光二次交通（小型ビークル）の活用検討	福島空港周辺を中心に、観光二次交通を導入する観光拠点への接続に向け、誰でも使いやすい観光二次交通の整備と利用方法を検討する。
サイクリング事業の活用検討	村内の移動手段として、観光拠点だけでなく、公共施設等を含む住民の村内移動手段の活用検討を行う。

③指標・指標目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表 4-6 施策・事業内容

指標	現況値	目標値（2024年度）
【指標 1 : ※再掲 新規運行方法の実証実験運行実施路線数】 地域の需要に応じた検討により地域と連携を図り、地域が主体的に交通を育てることを目標とする。	二 (2018年度)	2路線 (スクールバスや地域団体等主体の交通手段活用含む)

(4) 方向性 (Point④) : 多様な主体との連携・協働による支援体制づくり

⇒方向性から導かれる基本目標 4 : 多様な主体との連携・協働

①方向性・目標の概要

将来にわたり、持続的に公共交通を維持・確保するためには、行政・交通事業者だけではなく、住民・地域・企業・学校等の様々な主体が連携・協働し、公共交通のあり方を考え、支えていくための環境づくりが重要である。

本村は広域移動に対する需要も大きいことから、広域連携中枢都市圏をはじめとする隣接市町村、医療・福祉機関、観光振興機関、地域商社、関係団体等、多様な主体が連携することが重要である。

各主体それぞれが、公共交通を地域の「足」として捉え、受身ではなく能動的に考え、行動し、育むことが重要であり、それらを促す環境・体制の構築が必要となる。

公共交通について考える場の創出や、多様な主体と意見共有できる機会を創出し、連携を図れる体制づくりを行う。

②達成に向けた施策・事業

課題解決の方向性の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表 4-7 施策・事業内容

具体的な事業イメージ	内 容
交通事業者との情報共有・意見交換の実施	村内の交通に係る交通事業者との情報共有・意見交換を実施し、村内・村外への移動に対するより良い見直し・展開を検討する。
住民との意見交換、高齢者を対象とした相談会の実施	免許返納を実施、または検討している層を中心とした公共交通の利用に対する意見・要望を共有・抽出し、併せて公共交通の利用方法を周知する相談会を実施する。
隣接市町村との情報共有・意見交換の実施	「広域連携中枢都市圏ビジョン」の制定からも、公共交通を含む広域連携が必要とされていることから、公共交通を含めた連携のための情報共有・意見交換を実施する。
各分野（健康・福祉や観光振興等）に関わる庁内関係課・地域商社・関係団体等との情報共有・意見交換の実施と、それに伴う新たな施策の検討	観光や健康福祉等の施策と連携し、利用者が使いやすくなるよう利便性の向上を図る仕掛けづくり（免許返納へのインセンティブ検討等）を行うことで、利用促進と地域活性化を図る。

③指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表 4-8 施策・事業内容

指標	現況値	目標値 (2024 年度)
【指標 1 : 観光・福祉等、他分野との連携施策の実施件数】 継続的に連携の実績を作り、体制づくりを強固にすることを目標とする。	— (2018 年度)	6 件 (検討年度を除く計画期間年数と同等)

4-3 公共交通の位置づけと役割分担

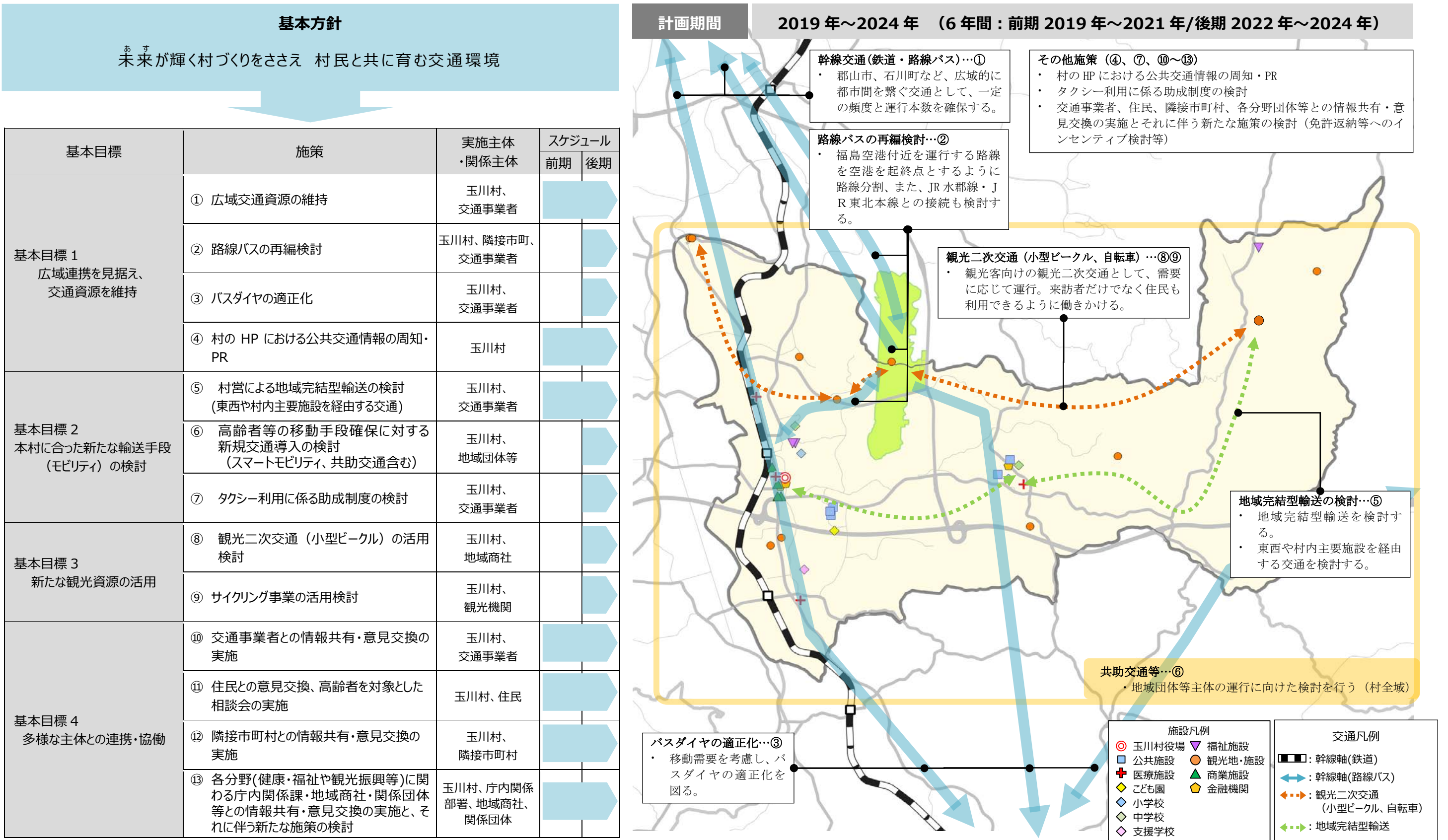
玉川村を運行する公共交通について、それぞれが担うべき役割分担を明確化し、運営主体が中心となった取り組みを行う。

表 4-9 各交通の位置づけ

階層	役割	交通	内容	範囲
広域 幹線交通	一定頻度・運行本数を 維持・確保する交通	鉄道	JR 水郡線	広域
地域間 交通	地域間を 繋ぐ交通として、 維持・確保する交通	路線バス	・竜崎経由石川線 ・母畑経由石川線 ・小野石川線	地域間
	同上 (目的交通)	リムジンバス	・福島空港リムジンバス ※参考	
地域内 交通	日常生活・暮らし続ける上 で維持・確保する交通	スクールバス	・(西部①) 玉川第一小学校 ・(西部②) 玉川第一小学校 ・(西部③-1) 玉川第一小学校 ・(西部③-2) 玉川第一小学校 ・(東部) 須釜小学校 ※参考	地域内
		一般 タクシー	一般タクシー事業者 ※参考	主に地域 内
		その他	新たな交通サービス (共助交通等新規交通手段)	

4-4 玉川村の公共交通ネットワークの将来イメージ

基本方針（将来像）の実現及び基本目標の達成に向けた施策・事業の実施により、玉川村地域公共交通の基本理念・方針及び将来ネットワークイメージを示す。



第5章 推進施策

第5章 推進施策

5-1 施策体系

基本目標と方向性を踏まえた各基本目標達成のための施策を位置づけ、目標達成に向けた事業展開を行い、本村における公共交通ネットワークの形成を図る。



図5-1 施策体系

5-2 施策内容・実施スケジュール

(1) 基本目標 1「広域連携を見据え、交通資源を維持」に対応した施策

本村のまちの変化を見据え、地域の暮らしやすさ、魅力の向上に寄与するような交通体系の実現を目指し、公共交通ネットワークの構築を図る。

JR 水郡線や路線バス竜崎経由石川線、路線バス母畑経由石川線、路線バス小野石川線による村内外の通勤・通学、通院、買い物等の生活拠点までをつなぐ路線のサービスを維持することを基本とし、ダイヤの見直しを行い、利用者の需要に対応する。

基本目標 1「広域連携を見据え、交通資源を維持」に対応した施策①,②,③,④						
	① 広域交通資源の維持 ② 路線バスの再編検討 ③ バスダイヤの適正化 ④ 村の HP における公共交通情報の周知・PR					
実施主体	玉川村、隣接市町、交通事業者					
スケジュール	前期			後期		
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
①広域交通資源の維持	現路線の利用状況による維持の検討					次期計画 検討・作成
②路線バスの再編検討	交通事業者との協議			実証 実験	本格運行 (PDCA サイクルに基づく 見直し改善)	
③バスダイヤの適正化	交通事業者との協議			実証 実験	本格運行 (PDCA サイクルに基づく 見直し改善)	
④村の HP における公共交通情報の周知・PR	交通事業者との情報確認	各情報の見直し・更新				
		公共交通に関する案内・情報の発信				

【施策内容詳細・実施イメージ】

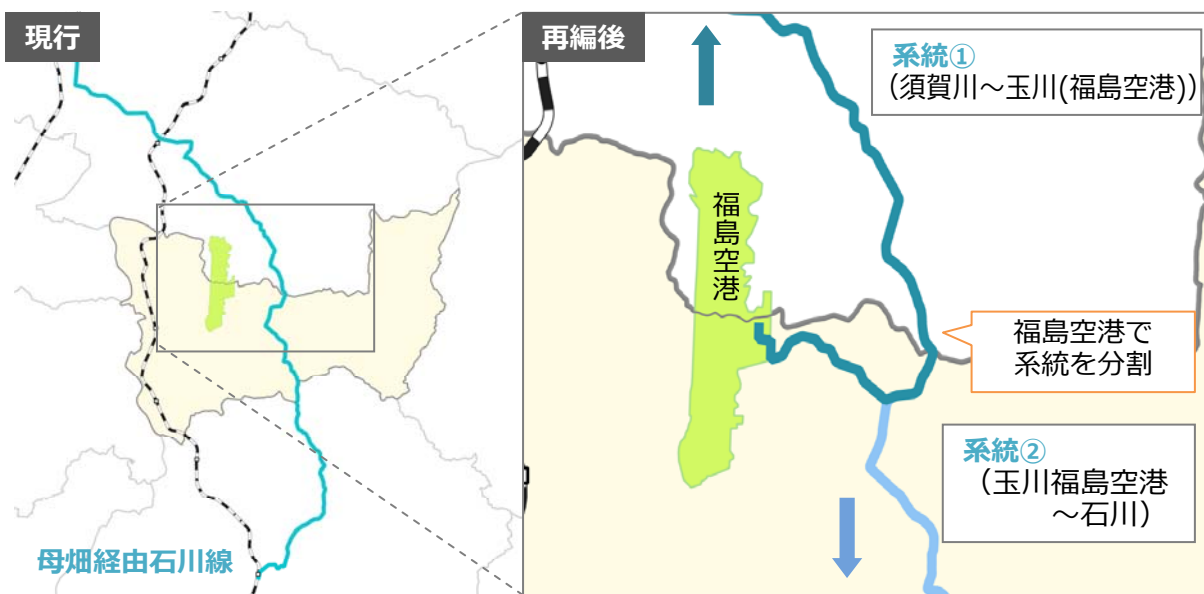
① 広域交通資源の維持

JR 水郡線や村内を運行する各路線バスにおいて、現在通勤・通学、通院等の利用が確認されていることから、今後も各公共交通に対し本村では維持していくことを検討する。また、JR 水郡線利用者の利便性向上のため、ICカードの導入を要望していく。

隣接市町との広域連携という視点からも、利用状況等を共有し、維持に対する支援体制や内容を検討し、村民の村内・村外への移動に対するサービス水準を確保する。

② 路線バスの再編検討

観光分野からの視点や、路線の持続可能性の視点からも、路線バス母畑経由石川線の一部路線において、現行の路線から福島空港へ乗り入れるルートを検討し、福島空港を起終点とするように系統を分割することを検討する。また、JR 水郡線泉郷駅と福島空港、JR 東北本線須賀川駅を結ぶ路線を検討する。



▲ 路線の再編検討イメージ（福島空港を起終点に分割した際の路線イメージ）

③ バスダイヤの適正化

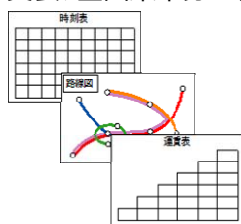
路線バス竜崎経由石川線、路線バス母畑経由石川線、路線バス小野石川線において、住民の利用状況から、より生活実態に即したバスダイヤに見直す。特に JR 駅に近接する路線については、JR のダイヤ改正に合わせ、乗り継ぎのしやすいダイヤを検討する。

④ 村の HP における公共交通情報の周知・PR

誰でも閲覧することができる手段として、本村のホームページ上に各公共交通の利用方法やダイヤ等の公共交通情報を掲載する。掲載する際には、誰にでもわかりやすく使いやすい表示とし、利用促進につながるような情報案内とする。

【公共交通情報】

時刻表、路線図、
運賃表、企画乗車券 等



▲ 村の HP における公共交通情報の周知・PR イメージ

(2) 基本目標2「本村に合った新たな輸送手段(モビリティ)の検討」に対応した施策

地域特性が強い本村において、地域間幹線となる鉄道、路線バス以外にも、高齢者等にも使いやすい交通のあり方を検討する。本村の既存交通資源であるスクールバスや、住民同士の自家用車での乗り合い等以外に検討できる交通手段として、事業所が本村には現在存在しないものの、運行エリアとして協議・検討できるタクシー事業者に対し、主に村内の移動についての検討を重ねる。

新規交通の検討においては地域の意見を取り入れ、住民が主体的に検討し見直していけるような機会を作り、支援し、スマートモビリティ等の新規交通手段も含めた持続可能な交通環境づくりも併せて行う。

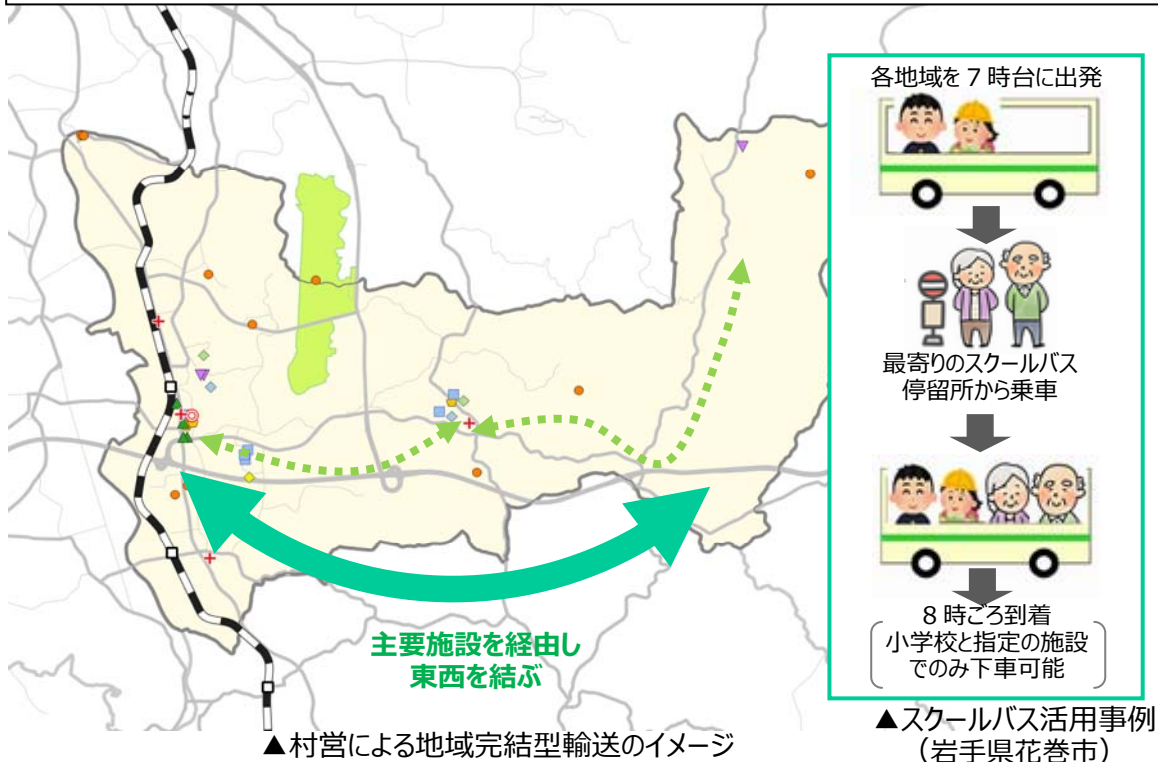
基本目標2「本村に合った新たな輸送手段(モビリティ)の検討」に対応した施策⑤,⑥,⑦						
⑤村営による地域完結型輸送の検討（東西や村内主要施設を経由する交通） ⑥高齢者等の移動手段確保に対する新規交通導入の検討(スマートモビリティ、共助交通含む) ⑦タクシー利用に係る助成制度の検討						
実施主体	玉川村、地域団体、交通事業者					
	前期			後期		
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023	2024
⑤村営による地域完結型輸送の検討（東西や村内主要施設を経由する交通）						
⑥高齢者等の移動手段確保に対する新規交通導入の検討（スマートモビリティ、共助交通含む）						
⑦タクシー利用に係る助成制度の検討						

【施策内容詳細・イメージ】

⑤村営による地域完結型輸送の検討（東西や村内主要施設を經由する交通）

村内の移動需要として、東西の移動手段がなく、交通不便地域も存在している地域を中心に、スクールバスの日中活用等による地域完結型輸送交通の導入を検討する。

地域内の主要な生活拠点施設・交通拠点までの接続を基本とし、路線バスとの運行エリア等も考慮し検討する。



⑥地域団体による共助交通の検討

より小需要かつ生活に密着した新規交通の実証実験を希望する地域においては、小型ビークル等、スマートモビリティ含む新規交通に対する住民主体の検討を重ねられるよう、村から支援をしつつ、地域での持続可能な運営を長期的に検討する。

⑦タクシー利用に係る助成制度の検討

本村内での一般タクシー利用に対し、後期高齢者や免許返納者を対象にする等の利用者を制限した上で、一部運賃の補助等、助成制度の検討を行う。本村を運行可能とするタクシー事業者と協議し、利用方法や頻度の詳細を長期的に検討する。

【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、地域ができること等を議論。

【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

(3) 基本目標3「新たな観光資源の活用」に対応した施策

地域づくり分野の事業や観光分野の事業により、今後行われる観光拠点を繋ぐ観光二次交通の導入検討に際し、観光二次交通を観光客だけでなく、村内でも住民が利用できるような仕組みづくりを検討する。

小型ビークルやサイクリング事業等、検討されている交通モードを積極的に活用するとともに、来訪者だけでなく住民も利用できるよう制度設置、整備を行う。

基本目標3「新たな観光資源の活用」に対応した施策⑧,⑨						
⑧観光二次交通（小型ビークル）の活用検討 ⑨サイクリング事業の活用検討						
実施主体	玉川村、地域商社、観光機関					
スケジュール	前期			後期		
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
⑧観光二次交通（小型ビークル）の活用検討	検討に向けた体制づくり・観光事業との連携			運行計画の検討	地域との協議・調整	実証実験 見直し
⑨サイクリング事業の活用検討	検討に向けた体制づくり・観光事業との連携			運行計画の検討	地域との協議・調整	実証実験 見直し

【施策内容詳細・イメージ】

⑧観光二次交通（小型ビークル）の活用検討

本村内の旧四辻分校のリノベーション事業として、庁内で関係各課が連携し、2019年度からの観光拠点づくり基本設計時に併せて小型ビークル等の移動手段について検討を行う。

来訪者向けの利用設計の他、住民にも周辺への移動時に利用できるような設計とする。

農業・林業・商業・観光分野が連携し、都市部住民をターゲットとした体験型観光を誘客することで、地域の賑わいの創出を目指す



▲旧四辻分校



▲利用イメージ（山梨県アルプス市トヨタ自動車（株）スマートモビリティ社会システム実証プロジェクト）

⑨サイクリング事業の活用検討

本村の北西部にある乙字ヶ滝を観光拠点化する事業において、併せて郡山までの「みちのくサイクリングロード（福島県によって整備済み）」を活用したサイクリング事業の検討を行う。また、福島空港周辺公園整備事業でも、須賀川市内の公園整備が検討されるため、それと連携したオフロード・バギーコース等整備も検討されている。

上記二つの事業連携による、自転車スタンド等の設置等をサイクリング事業として活用検討し、住民にも利用できる仕組みづくりを行う。



▲みちのくサイクリングロード（福島県）



図：N.O.P 登別オフロードパーク(北海道登別市)

▲オフロード・バギーコースのイメージ



▲自転車スタンド等の設置イメージ

(4) 基本目標 4「多様な主体との連携・協働」に対応した施策

様々な主体が連携・協働し、施策・事業を進めることにより、本村のまちづくりや地域活性化に対し貢献し還元できる公共交通とする。各関係者の連携時には、進捗度合いや目標に対する達成度合いを共有できるよう、PDCA サイクルを用いた効果検証の実施や適宜見直し・改善を行う体制を構築する。

また、他分野や関係団体と連携する上で、他に連携できそうな新規計画や事業、施策等が発生した場合には、新たな施策として随時検討を行う。

基本目標 4「多様な主体との連携・協働」に対応した施策⑩,⑪,⑫,⑬						
⑩交通事業者との情報共有・意見交換の実施 ⑪住民との意見交換、高齢者を対象とした相談会の実施 ⑫隣接市町村との情報共有・意見交換の実施 ⑬各分野(健康・福祉や観光振興等)に関わる庁内関係課・地域商社・関係団体等との情報共有・意見交換の実施と、それに伴う新たな施策の検討						
実施主体	玉川村、庁内関係部署、隣接市町村、交通事業者、地域商社、関係団体					
スケジュール	前期			後期		
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
⑩ 交通事業者との情報共有・意見交換の実施						
⑪ 住民との意見交換、高齢者を対象とした相談会の実施						
⑫ 隣接市町村との情報共有・意見交換の実施						
⑬ 各分野(健康・福祉や観光振興等)に関わる庁内関係課・地域商社・関係団体等との情報共有・意見交換の実施と、それに伴う新たな施策の検討						

【施策内容詳細・イメージ】

⑩交通事業者との情報共有・意見交換の実施

バス事業者やタクシー事業者等、交通事業者に対し、村内の交通状況や住民需要を双方から情報提供・共有を行い、今後の施策推進や検討について意見交換の場を設置する。

⑪住民との意見交換、高齢者を対象とした相談会の実施

本計画に位置付けられた施策に対し進捗状況を報告し、かつ、住民ニーズを確認し今後の施策推進に役立てるため、住民と公共交通について検討を行う場を設定する。

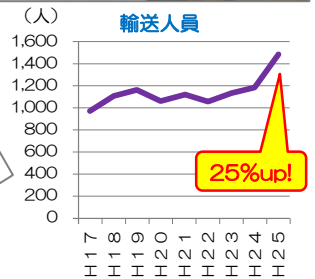
公共交通の利用促進において、高齢者は主な利用者層の一つであり、また、今後も利用ニーズが増加すると想定されることから、高齢者に対して公共交通の周知も兼ねた移動に対する相談会も併せて実施する。

▼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



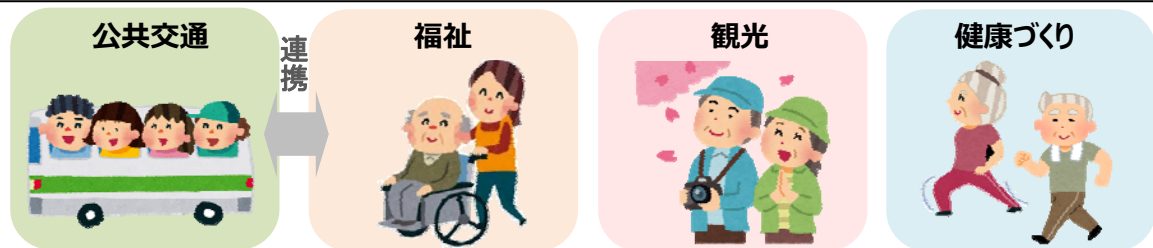
⑫隣接市町村との情報共有・意見交換の実施

村外への移動に対する情報やニーズの共有をメインに、幹線交通についての情報や施策状況等を情報共有し意見を交換することにより、広域連携での施策推進体制を構築する。

⑬各分野(健康・福祉や観光振興等)に関わる庁内関係課・地域商社・関係団体等との情報共有・意見交換の実施と、それに伴う新たな施策の検討

観光や福祉等の他分野で検討・予定している施策に対し、交通面から支援・連携できる施策をすり合わせ、まちづくりに貢献するための施策検討を行うための施策の共有を定期的実施する。

また、各分野との情報共有や施策連携を行ううち、免許返納に対するインセンティブの検討等、新規事業による連携が検討される場合には、本計画に位置付けられていない場合でも、その都度施策の見直しと新たな施策の検討を行う。



連携施策…○免許返納に対するインセンティブ ○観光二次交通の整備 ○おでかけの機会提供 など

▲他分野との連携に伴う新たな施策の検討イメージ

第6章 施策の推進体制

第6章 施策の推進体制

6-1 計画の推進・管理体制

本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、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、着実な遂行を図る。

表6-1 推進・管理体制

推進管理体制	構成員	役割
玉川村地域公共交通活性化協議会	玉川村、村民代表、交通事業者、道路管理者、関係機関、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。
庁内検討部会	玉川村関係各課	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。

6-2 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、関係機関、地域住民等が連携し、一体的に取り組むとともに、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、持続可能な交通体系の構築を目指す。

表6-2 関係する主体と基本的な役割

区分	主体	役割
玉川村	村民	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。

6-3 施策の推進方法

本計画の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実施し、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う。

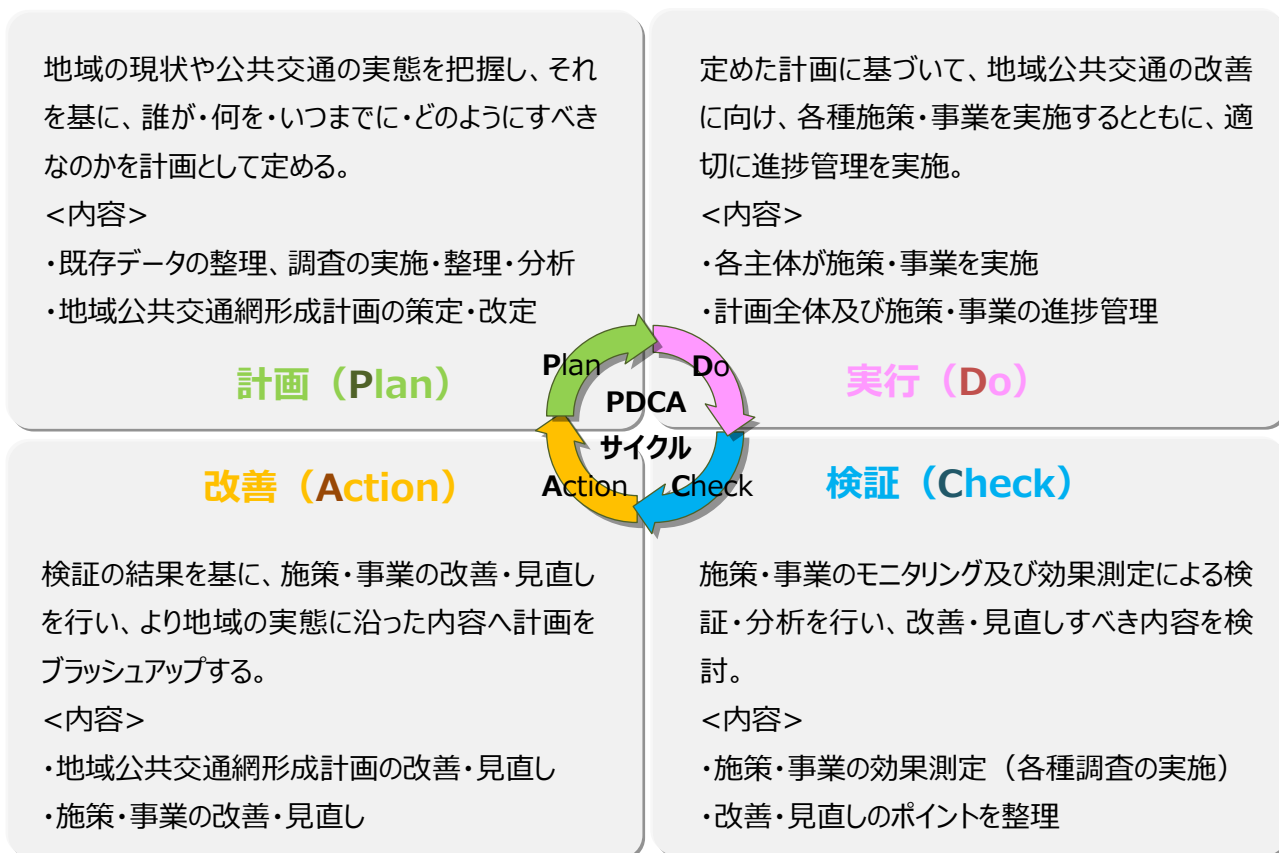


図 6-1 PDCAサイクルイメージ

表 6-3 評価の確認スケジュール

施策 No,	指 標	確認年度					
		2019	2020	2021	2022	2023	2024
① ② ③ ④	【指標 1】 路線バスの輸送密度（年間） ※竜崎経由石川線、母畑経由石川線	○	○	○	○	○	●
	【指標 2】 村民アンケート「公共交通機関の利便性」優先度	▲	○	△	△	○	●
⑤ ⑥ ⑦	【指標 1】 新規運行方法の実証実験運行実施路線数 （観光二次交通の活用含む）	—	○	○	○	○	●
⑧ ⑨	【指標 1】※再掲 新規運行方法の実証実験運行実施路線数 （観光二次交通の活用含む）	—	○	○	○	○	●
⑩ ⑪ ⑫ ⑬	【指標 1】 観光・福祉等、他分野との連携施策の実施件数	○	○	○	○	○	●

●:最終評価の確認 ○:進捗評価の確認 ▲:調査実施 △:必要に応じて実施

玉川村地域公共交通網形成計画

発行日 2019年6月

作成 玉川村住民課

〒963-6392

福島県石川郡玉川村大字小高字中畷 9

TEL 0247-57-3101

ホームページアドレス <http://www.vill.tamakawa.fukushima.jp>