

西郷村地域公共交通計画

西 郷 村

令 和 8 年 (2026 年) 3 月

[目 次]

1 計画の概要	2
1-1 計画の位置付け	2
1-2 計画区域	3
1-3 計画の対象	3
1-4 計画期間	3
2 公共交通を取り巻く課題の整理	4
2-1 村の公共交通全体に関して必要な対応	5
2-2 西郷村内の移動に関して必要な対応	7
2-3 広域エリアでの移動に関して必要な対応	8
2-4 利用環境の向上に向けて必要な対応	9
2-5 継続的な運行に向けて必要な対応	10
3 計画の基本的な方針について	12
3-1 計画の基本理念	12
3-2 計画の基本方針・目標	12
3-3 本計画の推進に基づく公共交通ネットワーク将来像	14
4 目標達成に向けた施策	15
4-1 位置付ける施策・事業について	15
5 目標の評価指標と計画の運行管理	22
5-1 目標に対する評価指標	22
5-2 指標設定の考え方	23
5-3 計画の推進体制	24

1 計画の概要

1-1 計画の位置付け

全国的に、地域における公共交通の利用については、急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や社会経済情勢の変化に伴い、長期的に減少傾向にあります。また近年、公共交通を担う運転手不足が深刻化しており、既存の公共交通サービスの維持や、高齢者の増加に伴う、将来的な運転免許保有者の減少により、自家用車の代替となる旅客運送サービスの確保が全国的な課題となっています。

本村の公共交通としては、東北新幹線及びJR東北本線が接続する新白河駅を中心として、路線バスとデマンド交通によるネットワークが形成されています。また、白河駅、白河厚生総合病院といった、隣接する白河市の主要施設についても、村民の日常生活での移動需要を踏まえて、乗り入れが行われています。

その中で、自家用車移動への依存によるバス利用者の減少や、少子高齢化に伴う交通弱者への対応の深刻化など、公共交通を取り巻く環境には様々な問題を抱えています。加えて、昨今では交通事業者における乗務員不足についても、既存輸送体系の維持に係る喫緊の課題として、行政が事業者と連携して取り組む必要が生じています。

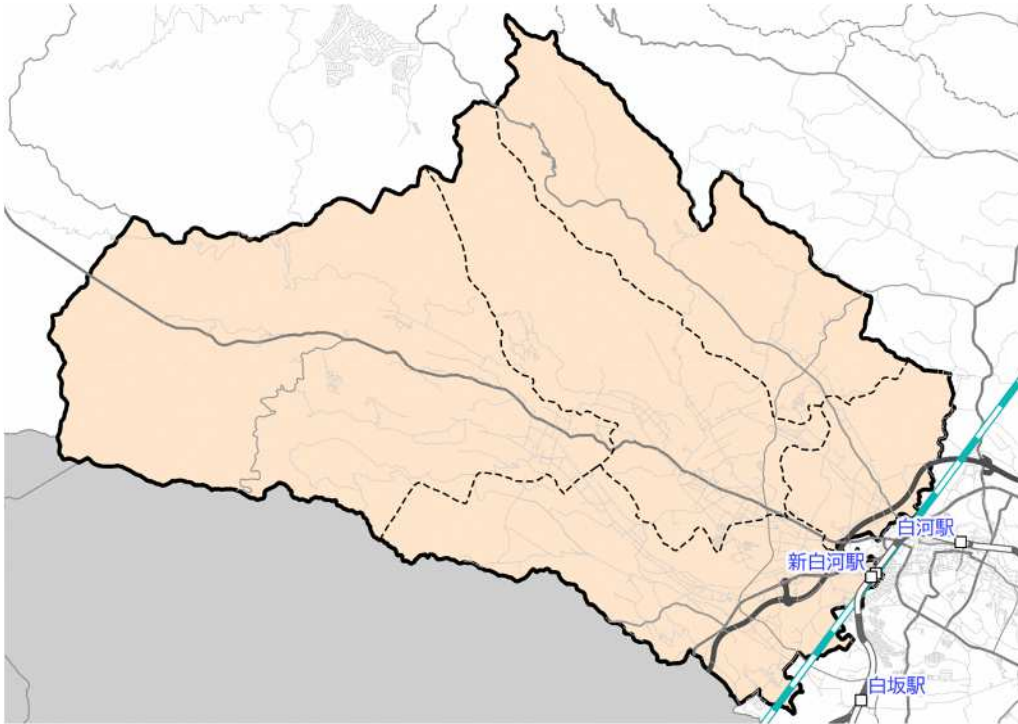
このような社会的要請に的確にこたえるため、地域の関係者の合意の下で公共交通の改善を図りつつ、既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて民間送迎輸送や福祉輸送など、地域の輸送資源を総動員しながら、旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを目的として、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

これを受けて、行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本村にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「西郷村地域公共交通計画」の策定を行います。

1-2 計画区域

本計画の区域は、西郷村全域とします。なお、近隣市村を結ぶ広域交通については、関係地方公共団体や交通事業者と連携を図ります。

■西郷村の位置



1-3 計画の対象

本計画で対象とする移動手段は、既存の公共交通サービスを基本としつつ、輸送サービスを含みます。日常生活において、基本動作の支援が必要な方や障害のある方、一部施設の利用者や児童・生徒等の特定利用者を対象にした移動手段は計画の対象に含みませんが、計画の対象とする公共交通等と、シェアサイクルや福祉輸送サービス等との連携・調整を図りながら、本計画に定める取組を推進します。

■計画の対象

分類	交通手段
既存の公共交通	鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー
その他の輸送手段	病院、福祉施設、スクールバス、福祉有償運送、シェアサイクル等
新たな移動手段	AI デマンド交通、自動運転、グリーンスローモビリティ、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等

1-4 計画期間

計画期間は令和 8 年度（2026 年度）～令和 13 年度（2031 年度）の 6 年間とします。ただし、社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、必要に応じて改定を行います。

2 公共交通を取り巻く課題の整理

地域特性・公共交通の現状・各種調査結果をもとに本村における公共交通の課題を整理します。

■ 2-1 村の公共交通全体に必要な対応

課題1 村内での公共交通利用状況の低迷

課題2 公共交通の利用促進に向けた取組みの実施

■ 2-2 西郷村内の移動に必要な対応

課題3 利用における柔軟性が低い既存路線バスの見直し

■ 2-3 広域エリアでの移動に関して必要な対応

課題4 近隣市町村への生活利用に即した移動手段の確保

■ 2-4 利用環境の向上に向けて必要な対応

課題5 デマンド交通の利便性向上

■ 2-5 継続的な運行に向けて必要な対応

課題6 運転手不足に対する対応の検討

課題7 持続的な公共交通の確立に向けた多様な運行基盤の構築

2-1 村の公共交通全体に関して必要な対応

課題1 村内での公共交通利用状況の低迷

村内の路線バスの利用者推移を見ると、コロナ禍の収束後、利用者数は回復傾向にあるものの、水準としてはコロナ禍から大きく変化はしていません。また、住民アンケートでも、月間の路線バスの利用率は2割以下、村全域で運行しているデマンド交通においては、住民アンケート回答者利用率はごくわずかで、約半数がサービスについて「知らない」と回答するなど、村内の移動手段として活用されていない状況となっています。

このため、村民の移動実態を踏まえて、運行形態、運行区間、運行時間帯などの見直しによる適切な公共交通サービスの再構築が必要です。

コロナ禍収束後の増加率は9%程度に留まっている

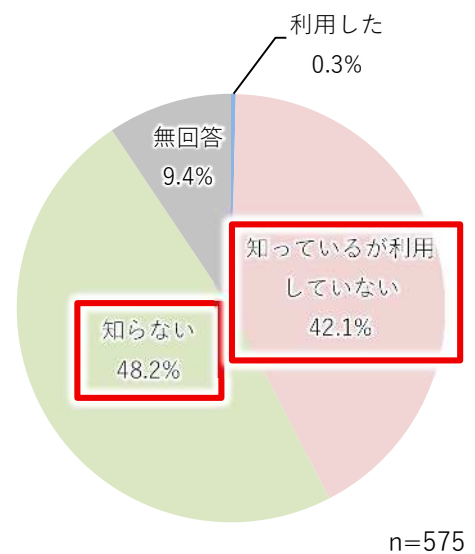
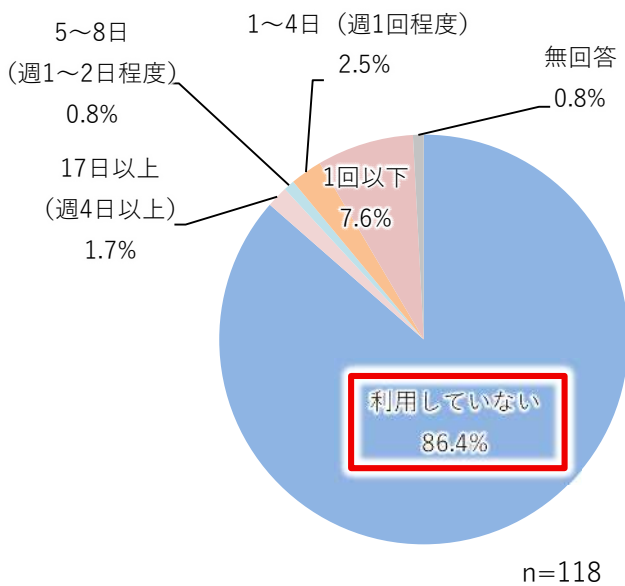
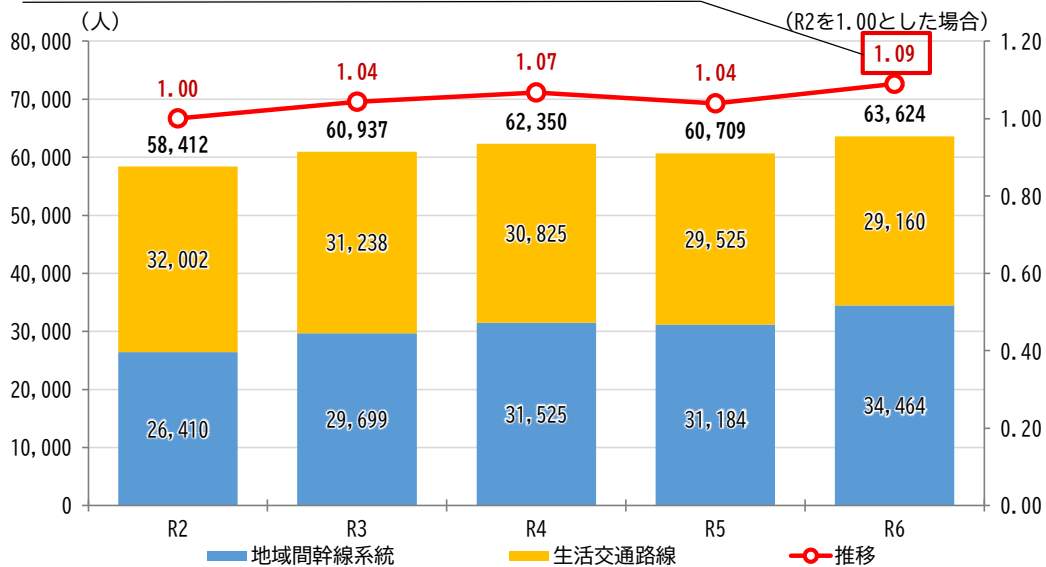


図 R7年7月の公共交通利用頻度
(左：路線バス、右：デマンド交通)

出典：住民アンケート調査結果

課題 2 公共交通利用の促進に向けた取組みの実施

前述した既存交通の利用者数の更なる増加に関して、住民アンケートでは、日常生活で、既存の路線バスやデマンド交通でアクセスできる施設への移動が多いにも関わらず、その多くで自家用車が利用されており、移動手段として村内の公共交通が選択されない現状となっています。

また、デマンド交通については、回答者の約半数がサービスを「知らない」と回答したほか、「知っているが利用していない」と回答した4割の方についても、「利用方法・予約方法が分からない」から利用しないと回答する人が一定数いるなど、村民間で公共交通に関する周知が図られていない様子も伺えます。

このため、公共交通サービスの再構築と並行して、村民に公共交通を利用する機会を提供するなどの利用促進策の実施や、デマンド交通の利用方法、公共交通マップの作成といった、サービスに関する情報提供の強化による周知拡大を実施し、利用促進を図る必要があります。

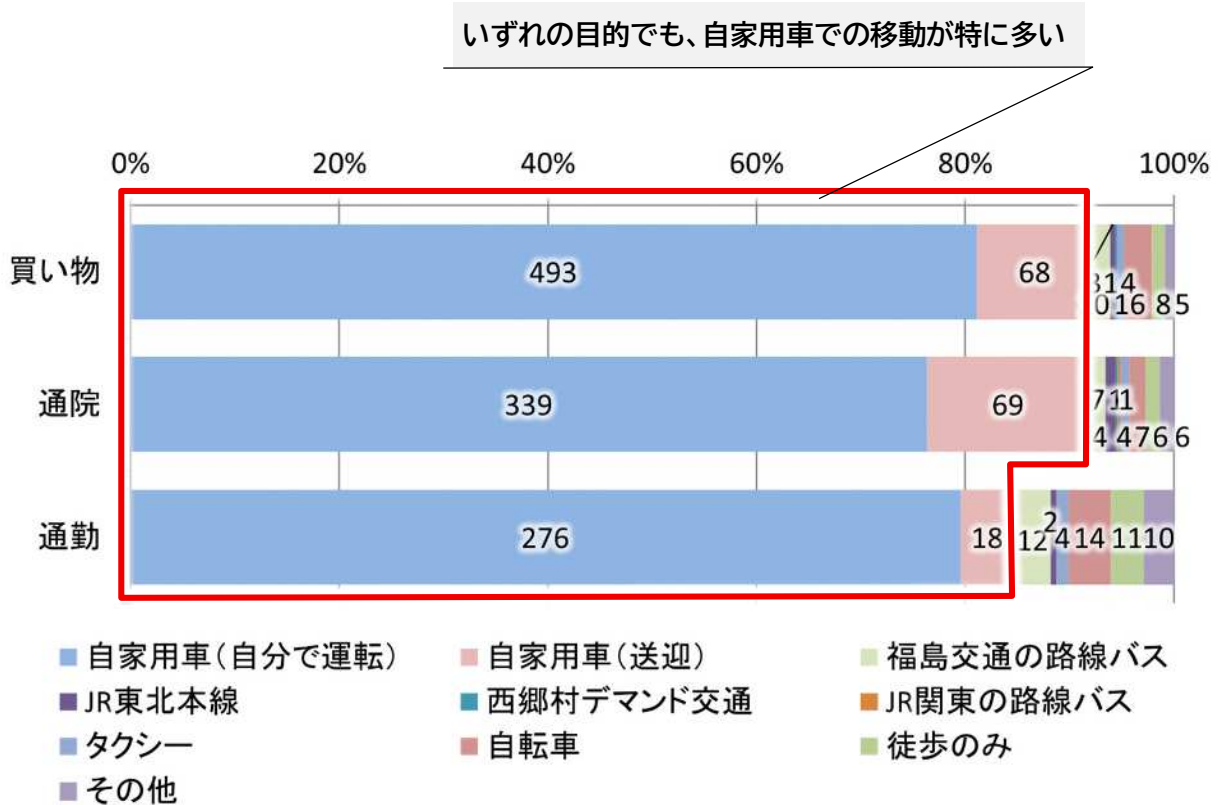


図 外出目的別の移動手段

出典：住民アンケート調査結果

2-2 西郷村内の移動に関して必要な対応

課題3 利用における柔軟性が低い既存路線バスの見直し

西郷村内（新白河駅以西）に限ると、路線バスは15系統が運行するなど、ネットワークは充実しているものの、運行本数を見るとその多くが1～3往復程度の運行に留まっています。特に、一定の人口密度が見られつつ、新白河駅の徒歩圏域外の区域でも、運行が全くない時間帯があるなど、村民が気軽に利用するために必要な本数が確保されていない状況にあります。

これを解消すべく、ネットワーク全体での路線バスの見直しによる、人口集積地域を中心とした運行本数の確保が求められます。これについて、既存の路線バスでの対応が困難な場合は、新たな運行形態の模索についても、検討することが求められます。



図 西郷村における路線バス網
表 西郷村内各路線の運行状況

No.	運行系統名	運行経路			運行者	運行本数				運行時間帯	運賃
		起点	経由地	終点		平日 上り	平日 下り	休日 上り	休日 下り		
1	新白河・石川線	新白河駅	刈敷坂	石川営業所	福島交通	7	7	5	5	6:40～19:53	200～1,440円
2	真名子線	真名子	狐塚	新白河駅高原口		1	—	—	—	7:05～7:35	200～720円
3	イオン経由真名子線	新白河駅高原口	イオン白河西郷前	真名子		1	1	—	—	12:45～14:16	200～720円
4	高助線	白河駅前	谷地中	高助		1	1	—	—	7:15～13:10	200～540円
5	イオン経由高助線	高助	イオン白河西郷前	新白河駅高原口		—	1	—	—	13:35～13:55	200～510円
6	追原経由川谷線	新白河駅高原口	追原入口	川谷		1	—	—	—	18:15～18:41	200～600円
11	原中経由川谷線	白河駅前	原中	川谷		3	3	—	—	7:20～18:34	200～720円
7	追原経由甲子線	新甲子	新白河駅高原口	白河駅前		—	1	—	1	7:03～7:46	200～920円
8	イオン追原経由甲子線	白河駅前	イオン白河西郷前	新甲子		3	4	3	4	7:50～18:25	200～920円
9	新白河・由井ヶ原線	由井ヶ原	追原入口	新白河駅高原口		—	1	—	—	13:45～14:19	200～920円
10	追原経由由井ヶ原線	白河厚生総合病院	追原入口	由井ヶ原		1	1	—	—	8:35～13:43	200～920円
12	太陽の園線	白河駅前	原中	下芝原		2	2	—	—	7:50～16:58	200～680円
13	原中経由勝負沢線	白河駅前	原中	千本桜入口		2	3	—	—	7:15～17:57	200～520円
15	白坂線	白河駅前	白坂駅	白坂		2	2	4	4	7:10～17:50	200～470円
17	綱子線	新白河駅高原口	西郷二中前	綱子		1	2	—	—	7:30～17:16	200～480円
22	北部循環	①	新白河駅高原口	山下・役場回り	新白河駅高原口	1	—	—	—	16:30～17:15	200円～830円
		②	新白河駅高原口	羽太・役場回り	新白河駅高原口	1	—	—	—	9:00～9:45	
23	南部循環	①	新白河駅高原口	大平・役場回り	新白河駅高原口	1	—	—	—	12:45～13:23	200円～620円
		②	新白河駅高原口	西原・役場回り	新白河駅高原口	1	—	—	—	15:10～15:49	
16	白河の関線	新白河駅	夏梨	関の森公園	3	3	2	2	7:15～19:22	200～870円	
					17	16	12	11	6:58～8:02	170～880円	
					2	2			9:15～15:37		
					4	3			6:55～17:16		
20	白河市循環バス こみなっと(南循環)	③	白河駅前	みさか先回り	白河駅前	3	3	3	3	6:40～16:53	200円
		④	白河駅前	新白河駅先回り	白河駅前	3	2	3	3	11:30～18:28	
21	白河市循環バス こみなっと(西循環)	⑤	白河駅前	白河厚生総合病院 先回り	白河駅前	3	3	3	3	9:10～17:51	200円
		⑥	白河駅前	新白河駅先回り	白河駅前	3	3	3	3	8:10～15:16	

村内へ運行する路線はいずれも1～2本程度

2-3 広域エリアでの移動に関して必要な対応

課題4 近隣市町村への生活利用に即した移動手段の確保

各種アンケート調査より、日常生活の移動先として、メガステージ白河・白河モール、白河厚生病院、白河市内の高校といった白河市の施設が挙げられるなど、同市との結びつきが特に多い様子が見られます。一方で、既存交通においては、福島交通の路線の一部が白河駅に、由井ヶ原線の一部が白河厚生病院に乗り入れているものの、多くは新白河駅で分断されており、特にメガステージ白河・白河モール方面へは乗り換えを要するだけでなく、駅の東西で離れた乗り場での乗り継ぎとなっており、接続性が図られていない状況となっています。

表 住民がよく利用する施設（赤字は白河市の施設）

よく行く商業施設	回答数	割合	よく行く医療施設	回答数	割合
イオン白河西郷店	124	21.6%	白河厚生総合病院	56	9.7%
ベイスシア白河モール店	107	18.6%	かねこクリニック	40	7.0%
ヨークベニマル昭和町店	81	14.1%	しらかわ腎泌尿器内科クリニック	31	5.4%
クスリのアオキ白河西郷店	76	13.2%	いわしなクリニック	24	4.2%
ヨークベニマル メガステージ白河	72	12.5%	白河病院	18	3.1%

出典：住民アンケート調査結果

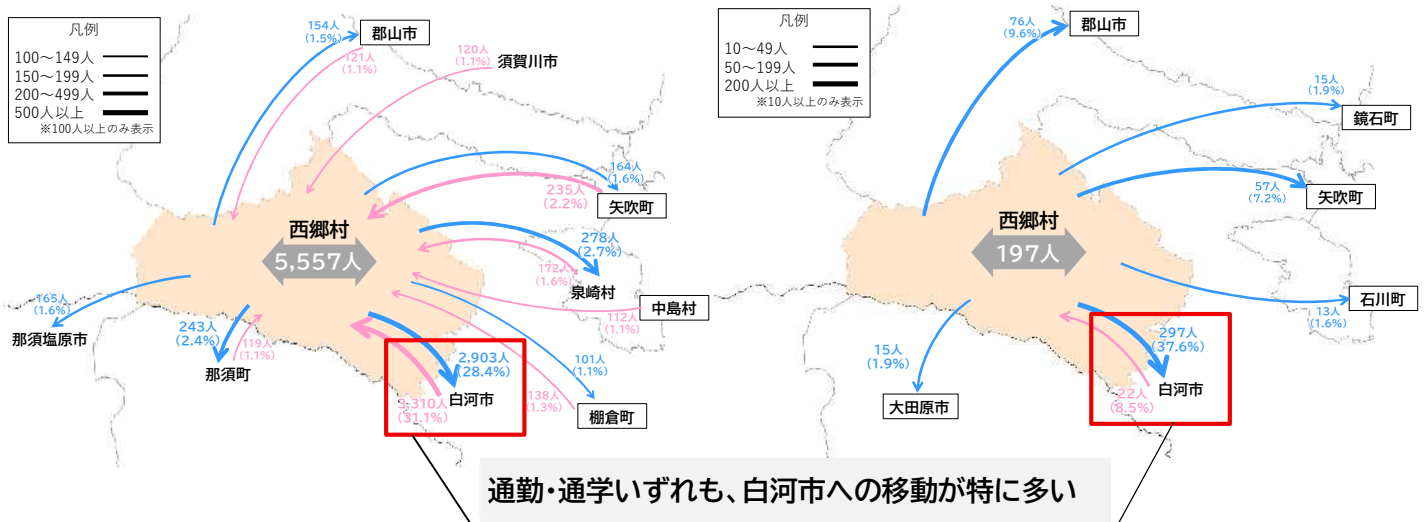


図 西郷村に係る通勤・通学流動
(左：通勤流動、右：通学流動)

2-4 利用環境の向上に向けて必要な対応

課題 5 デマンド交通の利便性の向上

公共交通サービスにおいて、路線バスと併せて、本村の主軸を担うデマンド交通については、今後も郊外部、特に山間部の過疎地域の輸送手段として重要な役割を担っていくことが想定されます。一方で、現在の運行体制では、予約受付時間が限られているほか、前日までの予約が必須なことから、突発的な移動に対応できず、日常生活での移動手段としては利便性に難があります。

将来的に、一部の地域の公共交通サービスをデマンド交通に一本化することを視野に入れる場合には、充分な運行体制の確立や、AI 予約システム等の導入による終日予約受付及び即日予約の実施、定期券やフリーパスといった柔軟な利用の支援策など、当日の生活移動にも柔軟に対応できる取組みが求められます。

表 路線バス・既存デマンド交通・AI オンデマンド交通の主な違い

項目	路線バス	デマンド交通 (本件と同様のシステム)	AI オンデマンド交通
経路	決められたルートの通りに走る	予約に合わせて臨機応変に配車する	呼び出しによってルートを変える
乗降場所	バス停 (300~500m 間隔)	利用者の自宅と主要な施設	仮想の乗降スポット (約 200m 間隔)
ダイヤ	決まっている	事前の予約に応じて運行	呼び出しに応じて運行
予約	不要	乗車前日までに電話で予約	乗車直前にアプリや電話で予約
車両	バス	ワゴン・タクシー	バス・ワゴン・タクシー
メリット	多くの人を同じ目的地へ輸送できる	ドア to ドアで輸送できる	需要に応じた柔軟な運行が可能
デメリット	需要に応じた柔軟な運行が難しい	相乗りが発生しにくい	相乗りの状況で到着時刻が変動する

2-5 継続的な運行に向けて関して必要な対応

課題 6 運転手不足に対する対応の検討

地域公共交通の維持・充実を図る上で、乗務員の確保が喫緊の課題となっています。

特に近年では、路線バス事業者、タクシー事業者ともに、この問題が顕著になっており、事業者によっては既存の運行すら維持が困難な状況が見られています。また地方部では、都市部以上に限られた人材で公共交通サービスを支える必要があることから、ネットワーク全体の路線維持を図るにあたり、個々のサービスにおける水準の低下が懸念されます。

この問題を解消するため、自治体は運行事業者との連携を強化し、乗務員の待遇改善や育成支援に取り組む必要があります。また、輸送資源の総動員という考え方にに基づき、民間事業者の輸送サービスとの連携や住民主体で運行する交通サービスといった、既存の運行事業者に捉われない運行の模索や、自動運転技術の導入のような人的リソースに依存しない運行形態の検討なども求められます。

表 福島県内の取組み事例

実施主体	取組み名	内容
福島県	第二種免許取得等支援事業補助金	市町村が実施する運転手確保事業（免許取得支援・就職支度金支給）に対して県が補助金を交付。
福島県	バス無料デー (2025年2月・3月)	路線バスを2日間無料化し、利用促進と運転士の業務負担軽減（運賃収受の簡素化）を図る。
福島県（補助）	キャッシュレス決済端末導入支援	運転士の業務負担軽減を目的に、生活路線バスへのキャッシュレス決済端末導入費用を補助。
福島県（補助）	地域公共交通計画策定支援	市町村が地域公共交通計画を策定する際の経費を補助し、持続可能な交通体系の構築を支援。
福島市	地域で支える交通支援事業	地域住民主体の交通運営（乗合タクシー・デマンド交通等）に対し、アドバイザー派遣や運行費補助などの支援を実施。
いわき市	公共交通担い手確保事業費補助金	バス・タクシー事業者が運転手を確保するための費用（免許取得費・就職支度金）を補助。バス最大36万円、タクシー最大20万円。3年以上の雇用が条件。
会津若松市	第二種免許取得支援制度（事業者連携）	地元バス事業者と連携し、運転士志望者に対して大型二種免許取得費用の一部を補助。市単独ではなく事業者主導型。
南相馬市	地域交通担い手育成支援	高校生や若年層を対象に、バス運転士の職業体験や説明会を開催。将来的な担い手確保を目的とした啓発活動。
郡山市	公共交通再編計画に基づく担い手支援	地域公共交通計画に基づき、運転士不足を見据えた再編（デマンド化・委託化）と、事業者への支援策を検討中。

課題 7 持続的な公共交通に向けた多様な運行基盤の構築

地域公共交通は、住民の暮らしに欠かすことの出来ない重要なインフラであり、持続可能性を高めていくことが求められます。

しかし、移動における自家用車への依存が高く、公共交通の利用が低迷していることに加え、継続的な人口減少や燃料費の高騰などの社会的要因に伴い、財政負担は年々増加し、本村が運行経費の一部を負担している路線の存続や、既存のサービス水準低下の影響などにより、より地域の移動に密着した、ミニマムな交通サービスの運行が増えつつあります。

本村においても、地域住民や地域団体といった、地域が主体となって運行する交通や、スクールバスの昼間時の有効活用、民間事業者の送迎サービス等での一般混乗など、既存の交通事業者にこだわらず、あらゆる運行形態によるサービス確保について、検討・模索していく必要があります。

表 福島県で、地域住民や地域団体が運行する交通サービスの事例

市町村名	取組み名・団体名	内容
福島市 (立子山地区)	高齢者等おでかけサポート協議会	地域住民が主体となり、買い物・通院などの移動支援を目的とした『小さな交通』を運行。市が補助。
福島市 (庭坂地区)	小さな交通を考える会	地域の実情に応じて、住民が主体的に運行形態を設計・実施。自治振興協議会と連携。
会津若松市 (金川町・田園町)	さわやか号（住民コミュニティバス運営協議会）	地域住民が主体となり、交通事業者に委託して運行。事業者委託型コミュニティ交通。
会津若松市 (湊地区)	みなとバス（NPO 法人みんなと湊まちづくりネットワーク）	自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）として運行。地域の NPO が主体。
会津若松市 (北会津地区)	ふれあい号（北会津地域づくり委員会）	地域住民が主体となり、交通事業者に委託して運行。事業者委託型コミュニティ交通。
会津若松市 (河東地区)	みなづる号（河東地域づくり委員会）	地域運営組織が主体となり、交通事業者に委託して運行。
会津若松市 (大戸地区)	大戸地区ボランティア輸送（NPO 法人大戸まちづくり協議会）	ボランティア輸送（無償・実費収受）として運行。地域の助け合いによる移動支援。
西会津町	西会津高校活性化対策協議会	高校存続のため、近隣町村からの生徒送迎バスを地域主体で運行。高齢者の移動支援も兼ねる。
喜多方市	のるーと喜多方（AI オンデマンド交通）	地域公共交通会議と連携し、住民の声を反映した AI オンデマンド交通を市全域で運行。
鮫川村	地域の『足』がつなぐみんなの『輪』創出事業	村民の移動支援を目的に、地域団体と連携したデマンド交通を運行。タブレット予約など ICT も活用。

3計画の基本的な方針について

3-1 計画の基本理念

本計画では、現在の公共交通網に対する課題の解消に加えて、持続的な公共交通サービスの維持確保という点を加味するものとして、計画の基本的な理念を次のとおり設定します。

基本理念

誰もが移動しやすく環境や財政にやさしい持続可能な公共交通

3-2 計画の基本方針・目標

前述の基本理念を踏まえた上で、本計画が目指す基本的な方向性を示す基本方針を、次のとおり設定します。また、その達成のために掲げる目標として、各基本方針の実現に向けて達成が求められる基本目標と、それぞれの基本目標の達成状況を検証するための指標を、それぞれ次のとおり設定します。

基本方針 1 利用者の声を活かした公共交通ネットワークの形成

地域が持つ特性を加味して、市街地部、郊外部それぞれに方向性を設けることで、地域ごとの移動ニーズに対応する形で、公共交通ネットワークの再構築を図ります。

併せて、既存交通が担う役割を明確にすることとして、今後のダイヤ改正や運行見直しを検討する際の指針とします。

基本目標：ニーズを反映した公共交通ネットワークの整備

<指標>

- (1) 西郷村デマンド交通の利用者における満足度

<位置付ける施策・事業>

施策①：生活路線バスの再編

施策②：デマンド交通の運行体制の強化を含めた見直し

施策③：公共交通空白地域の解消

基本方針 2 誰もが気軽に利用できる公共交通

鉄道駅、村役場などの主要施設を中心に、利用の多い停留所・乗降場所にて、高齢者や子ども連れ、障がい者等の多様な利用者が利用しやすい環境整備を図ります。また、公共交通サービスの利用案内、運行情報などの情報提供について、的確で分かりやすい情報発信ができる環境を整備します。

併せて、再編に伴い重要性が上がる西郷村デマンド交通について、さらなる予約利便性の向上を図ります。

基本目標:分かりやすい公共交通の整備

<指標>

- (2) 村内公共交通サービスの年間利用者数
- (3) 再編に伴う公共交通マップ・広報資料の製作数

<位置付ける施策・事業>

施策④：西郷村民を対象とした利用促進策の実施

基本方針 3 みんなで支える持続可能な公共交通

慢性的な乗務員不足への対応として、既存のリソースの活用による再編を行うとともに、交通事業者と連携して、解消策の検討・推進を図ります。

また、本計画期間以降の将来的な維持確保を見据えて、直近の課題である運転手不足に対して、交通事業者と連携して取り組むとともに、健全な事業運営の構築に向けた取組みについて模索します。

基本目標:持続的に運行を維持できる交通システムの再構築

<指標>

- (4) 公共交通サービスにおける運賃収入以外の収入項目数
- (5) 地域公共交通に対する年間での公的資金投入額

<位置付ける施策・事業>

- 施策⑤：交通事業者における乗務員不足に対する支援
- 施策⑥：人や環境に配慮した取組みの実施
- 施策⑦：持続可能な収入基盤の検討

3-3本計画の推進に基づく公共交通ネットワーク将来像

本計画の推進によって、本村が目指す公共交通ネットワークについて、公共交通ネットワーク将来像として以下の通りに位置付けます。このネットワークの実現に向けて、既存路線バス、デマンド交通及びその他の交通手段を用いて、達成または維持確保を図ります。

■公共交通ネットワーク将来像



4 目標達成に向けた施策

4-1 位置付ける施策・事業について

前項で示した計画の方向性を踏まえて、本計画に基づいて実施する施策・事業として、以下のものを位置付けます。

基本方針1 利用者の声を活かした公共交通ネットワークの形成

施策① 生活路線バスの再編

<p>施策概要</p>	<p>現在、村内で運行している複数の路線バスは、朝夕の通勤・通学時間帯には一定の対応を見せているものの、日中の時間帯においては運行されない時間帯が多く、買い物、通院といった日常生活で活用する移動手段としては利便性に課題があります。</p> <p>今回の公共交通ネットワーク再編では、利便性向上に向けて、すべての時間帯において、一定以上の水準で乗車機会を確保することに焦点を当てつつも、日中の時間帯などで移動需要が分散する傾向を踏まえて、これまでの路線バス主体のネットワークからの刷新を図ります。</p>																														
<p>取組みのポイント</p>	<p>○デマンド交通主体のネットワークによる利用機会の増加</p> <p>現在運行している路線バスについては、太陽の国線を除いてその機能を西郷村デマンド交通に移管します。これにより、村内全域において毎時2本以上の乗車機会を確保します。また、再編と併せて、デマンド交通の予約・配車システムも見直しを図るため（施策②）市街地方面への気軽な移動が可能になります。</p> <p>○通勤・通学などで一定の需要があるバス路線については、継続的な運行を実施</p> <p>居住区域からの新白河駅方面への通勤需要や、白河市方面の高校等への通学利用などで、一定の需要があるバス路線については、白河市と連携して運行を維持します。</p>																														
<p>関係者の役割</p>	<p>西郷村 : 【実施主体】再編の主導、交通事業者・白河市・その他関係者との調整</p> <p>交通事業者 : 再編案の検討への参画、再編案に沿った運行</p>																														
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和 8</th> <th>令和 9</th> <th>令和 10</th> <th>令和 11</th> <th>令和 12</th> <th>令和 13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>再編案の検討・準備</td> <td colspan="6">■</td> </tr> <tr> <td>再編実施（移行期間）</td> <td></td> <td colspan="5">※再編後のネットワークの運用</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="5">■</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13	再編案の検討・準備	■						再編実施（移行期間）		※再編後のネットワークの運用								■					
年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13																									
再編案の検討・準備	■																														
再編実施（移行期間）		※再編後のネットワークの運用																													
		■																													

施策② デマンド交通の運行体制の強化を含めた見直し

<p>施策概要</p>	<p>西郷村デマンド交通は、村内全域で運行されており、路線バス停留所から離れた地域からでも利用できるほか、自宅から利用できるなど、ドア to ドアの移動手段として重宝される一方で、利用には前日までの予約が必須など、日常的かつ主要の公共交通としてのサービス性には課題があります。</p> <p>今後のネットワーク再編に伴い、デマンド交通が担う役割はさらに大きくなることが想定されることから、現在のデマンド交通に導入されている配車システムや予約システムにおけるDX化を筆頭に、運行に係る体制の強化を図ります。</p>																												
<p>取組みのポイント</p>	<p>○当日予約または即時予約への対応 地域住民に日常的な移動手段として活用される交通サービスを目指した改良として、予約システムの見直しによる当日予約または即時予約への対応を図ります。</p> <p>○通勤・通学利用への対応 公共交通ネットワークの再編に伴い、朝夕の時間帯において、通勤・通学での移動に活用されるケースが想定されることから、予約時間・運行時間の拡大や、需要の多い朝の輸送体制の増強、定期利用を想定した料金体制・決済システムの検討などを行います。</p> <p>○白河市への乗り入れ運行の継続 現在設定されている白河市内の乗降場所について、こちらも今回のネットワーク再編に伴い、直通アクセスの重要性が高まることから、白河駅、白河厚生病院、メガステージ白河を筆頭に、移動需要の高い施設については、白河市と連携して乗り入れ運行を継続します。</p>																												
<p>関係者の役割</p>	<p>西郷村 : 【実施主体】見直しの主導、交通事業者・白河市・その他関係者との調整 交通事業者 : 見直しの検討への参画、見直し案に沿った運行</p>																												
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和 8</th> <th>令和 9</th> <th>令和 10</th> <th>令和 11</th> <th>令和 12</th> <th>令和 13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新システムの導入準備</td> <td colspan="6">■</td> </tr> <tr> <td>新体制での実証運行の開始</td> <td>★</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>本格運行での運行</td> <td></td> <td colspan="5">■</td> </tr> </tbody> </table>	年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13	新システムの導入準備	■						新体制での実証運行の開始	★						本格運行での運行		■				
年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13																							
新システムの導入準備	■																												
新体制での実証運行の開始	★																												
本格運行での運行		■																											

施策③ 公共交通空白地域の解消

<p>施策概要</p>	<p>西郷村内では現在、市街地部における路線バス運行の縮小が予定されているほか、全域で運行されているデマンド交通においても、当日予約ができないことから、全域を交通空白地と位置付けて、国の交通空白プラットフォームに参加するなど、公共交通空白地域への対応を検討しています。</p> <p>また、これを解消できた場合でも、昨今の社会情勢により、交通事業者を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、現在の運行体制が維持できなくなった際の対応についても考慮する必要があります。</p> <p>こういった場合においても、行政、交通事業者が連携するとともに、地域住民も交えて、本計画で描かれる公共交通ネットワーク将来像の実現・維持を図り、新たな公共交通空白地域の発生を防ぎます。</p>																					
<p>取組みのポイント</p>	<p>○村内における公共交通ネットワークの維持</p> <p>現在の公共交通サービスの維持が困難になり、公共交通空白地域の発生が想定される場合、既存交通の運行事業者の交代や、沿線状況に合わせた運行形態の見直しによる維持確保や、代替交通の整備などを実施します。</p>																					
<p>関係者の役割</p>	<p>西郷村 : 【実施主体】公共交通維持に支障が生じた場合における対応策の検討 交通事業者 : 運行継続に係る適切な情報共有、対応策における連携 地域住民 : 対応策の協議への参加、対応策への連携</p>																					
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和 8</th> <th>令和 9</th> <th>令和 10</th> <th>令和 11</th> <th>令和 12</th> <th>令和 13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>関係者間の情報共有</td> <td colspan="6">■</td> </tr> <tr> <td>対応策の検討・実施</td> <td colspan="6">※村内交通の運行状況に応じて実施 ■</td> </tr> </tbody> </table>	年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13	関係者間の情報共有	■						対応策の検討・実施	※村内交通の運行状況に応じて実施 ■					
年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13																
関係者間の情報共有	■																					
対応策の検討・実施	※村内交通の運行状況に応じて実施 ■																					

基本方針3 みんなで支える持続可能な公共交通

施策⑤ 交通事業者における乗務員不足に対する支援

<p>施策概要</p>	<p>公共交通を運行する交通事業者における乗務員の充足は、公共交通ネットワークの維持における直近での最大の課題となりつつあります。また、人員確保に係る事業者確保や待遇改善などの負担も大きく、安易に規模を拡大できないという状況も全国的に見受けられます。</p> <p>本村では、こういった状況を受けて、交通事業者と連携して乗務員不足解消に向けた取組みを模索します。</p>																												
<p>取組みのポイント</p>	<p>○交通事業者と連携、または事業者を支援する取組みの検討</p> <p>乗務員不足の解消に向けて、交通事業者と協議を行い、実施可能かつ効果的な取組みを模索し、実施に向けて、交通事業者との連携あるいは交通事業者の支援を図ります。</p> <p>○新技術の導入による運行の効率化</p> <p>現在、本格導入に向けて全国的に研究が進められている、自動運転技術をはじめとして、将来的な乗務員不足対応に有効な技術について、本村の公共交通における導入について調査・研究・検討を行います。</p>																												
<p>関係者の役割</p>	<p>西郷村 : 【実施主体】連携・支援策の検討 交通事業者 : 乗務員数の管理、必要に応じた充足</p>																												
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和 8</th> <th>令和 9</th> <th>令和 10</th> <th>令和 11</th> <th>令和 12</th> <th>令和 13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支援内容の検討・体制の構築</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">■</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>支援の実施</td> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">※充足率に応じて実施</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> </tbody> </table>	年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13	支援内容の検討・体制の構築	■						支援の実施		※充足率に応じて実施							■	■	■	■	■
年度	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13																							
支援内容の検討・体制の構築	■																												
支援の実施		※充足率に応じて実施																											
		■	■	■	■	■																							

5 目標の評価指標と計画の運行管理

5-1 目標に対する評価指標

目標の達成状況を明確化するため、次のとおり評価指標の目標値を設定します。

■目標の評価指標一覧

基本目標	評価指標	現況値 (令和 7 年度)	目標値 (令和 13 年度)
基本方針 1 利用者の声を活かした公共交通ネットワークの形成			
ニーズを反映した公共交通ネットワークの整備	指標① 西郷村デマンド交通の利用者における満足傾向	47.2% (令和 7 年度 利用者アンケート)	80.0%
基本方針 2 誰もが気軽に利用できる公共交通			
分かりやすい公共交通の整備	指標② 村内公共交通サービスの年間利用者数	44,626 人 (令和 7 年度推定値)	45,000 人
	指標③ 再編に伴う公共交通マップ・広報資料の制作数	—	3 種
基本方針 3 みんなで支える持続可能な公共交通			
持続的に運行を維持できる交通システムの再構築	指標④ 公共交通サービスにおける運賃収入以外の収入項目数	—	2 項目
	指標⑤ 地域公共交通に対する年間での公的資金投入額	84,581 千円 (令和 6 年度)	80,000 千円

5-2 指標設定の考え方

前項で設定した各種指標の設定における考え方については、以下のとおりです。

評価指標	目標値の設定基準・考え方
西郷村デマンド交通の利用者における満足傾向	利用者アンケートの「西郷村デマンド交通の運行サービス全体に対する満足度」にて「満足」「やや満足」と回答した割合を指標とし、システム改良による利便性向上と、新規利用者の獲得により、80%まで向上させます。
村内公共交通サービスの年間利用者数	<p>今後の人口減少により公共交通利用者の減少が想定される中で、路線バス・デマンド交通の利便性向上を図り、新たな利用者層の獲得等により公共交通の利用回数増加を通じて、全体の利用者数向上を図ります。</p> <p>なお、現況値については、路線バス生活路線の令和6年度利用者数(29,160人)と、デマンド交通の本格運行後の年間利用者数(10~9月・15,466人)の合計を推定値として使用しています。</p>
再編に伴う公共交通マップ・広報資料の制作数	公共交通マップ、モビリティマネジメントに基づく啓発資料、デマンド交通の利用ガイドの3種を制作し、公共交通の利用促進と周知・PRを図ります。
公共交通サービスにおける運賃収入以外の収入項目数	運賃収入以外の収入源として広告収入や、サポーター制度・クラウドファンディングの導入といった、村内外によるサポートに係る制度の導入を目指します。
地域公共交通に対する年間での公的資金投入額	人口減少、物価高騰、燃料費の高騰など、公共交通の運行に係る状況は厳しくなる中で、路線バス網の見直しによる運行経費削減や、利用促進策に伴う、デマンド交通での利用者増加による運賃収入増加などにより、公共交通全体に係る村の負担額を減額し、約5%の減少を図ります。

5-3 計画の推進体制

5-3-1 推進・管理体制

地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組みの実施状況の確認、効果検証や取組みの改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行います。

推進・管理体制	構成員	役割
地域公共交通活性化協議会	西郷村、福島県、運輸局、交通事業者、道路管理者、住民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組みの実施状況の確認、効果検証や取組みの改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

5-3-2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組みの進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。

		【D】計画内の各施策の取組み状況や、各目標・指標の達成状況について年度ごとに確認し、必要に応じて翌年度の取組みを修正します。					【C】 【A】 次期計画策定に向けた検討（計画の評価・見直し）
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目
計画の進捗管理	取組みの実施計画の検討（Plan）	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	計画の見直し
	実証実施（Do）	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
	実証評価（Check）	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証
	計画・事業見直し・改善（Action）	事業見直し	事業見直し	事業見直し	事業見直し	事業見直し	事業見直し
西郷村地域公共交通活性化協議会 ※丸番号は開催回数 ※これ以外にも必要に応じて開催		① ↓計画認定申請	② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価	① ↓計画認定申請 ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価	① ↓計画認定申請 ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価	① ↓計画認定申請 ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価	① ↓計画認定申請 ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価

5-3-3 多様な関係者との連携・協議

本計画を進めるにあたり、本村の目指す公共交通の実現に向けて、住民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。