

# 白 河 市 地 域 公 共 交 通 計 画

---



令和6年3月  
(令和8年4月改定)

---

白河市



## [ 目 次 ]

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の背景と目的.....	3
1-2 計画の位置づけ.....	3
1-3 計画の区域.....	4
1-4 計画の期間.....	4
1-5 計画の対象となる交通手段.....	4
1-6 白河市地域公共交通網形成計画の振り返り.....	5
<b>2. 地域公共交通の現状</b> .....	<b>7</b>
2-1 地域特性.....	9
2-2 移動実態.....	15
2-3 公共交通の現状.....	19
<b>3. 関連する計画等における公共交通の考え</b> .....	<b>33</b>
3-1 白河市が目指す将来像.....	35
3-2 関連計画における公共交通の位置づけや目標.....	36
3-3 公共交通に求められる役割.....	45
<b>4. 地域公共交通を取り巻く課題</b> .....	<b>47</b>
<b>5. 計画の基本方針・基本目標</b> .....	<b>65</b>
5-1 白河市における公共交通のあり方(目指す将来像).....	67
5-2 基本方針.....	68
5-3 基本目標.....	69
5-4 目指す公共交通ネットワークのすがた.....	74
5-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性.....	77
<b>6. 目標を達成するための施策・事業</b> .....	<b>79</b>
6-1 施策一覧.....	81
6-2 事業の概要.....	82
<b>7. 施策・事業の推進体制</b> .....	<b>97</b>
7-1 推進・管理体制.....	99
7-2 計画の管理方法.....	100
<b>8. 参考資料</b> .....	<b>101</b>
8-1 ニーズ調査の実施概要.....	103



## 1. 計画の概要



## 1-1 計画の背景と目的

市内の公共交通は、JR 東北本線、路線バス（福島交通株式会社、ジェイアールバス関東株式会社）、市循環バス、大信地域自主運行バス、予約型乗合タクシー、タクシーがそれぞれ運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。しかしながら、人口減少や自家用車の普及などにより、公共交通機関の利用者数は年々減少し、公共交通機関の確保維持が大変厳しい状況となっていたことから、本市では、平成 30 年（2018）に「白河市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画という）」を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を進めてきました。

一方、令和 2 年度（2020）には地域公共交通活性化再生法等が改正され、都道府県と市町村が協働して策定する地域公共交通計画の普及と計画の実効性の確保が促進されました。

地域公共交通活性化再生法等の改正を踏まえつつ、本市における公共交通のあり方から具体的な再編内容まで検討し、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築するための、公共交通のマスタープランとなる「白河市地域公共交通計画（以下、本計画という）」を策定します。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画には、「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」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ます。

また、本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要です。

そのため、本計画は市の最上位計画である『白河市行動計画－アジェンダ 2027－』に示される将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする関連計画との整合を図るとともに、国が示す法律なども踏まえ、本計画を位置づけます。

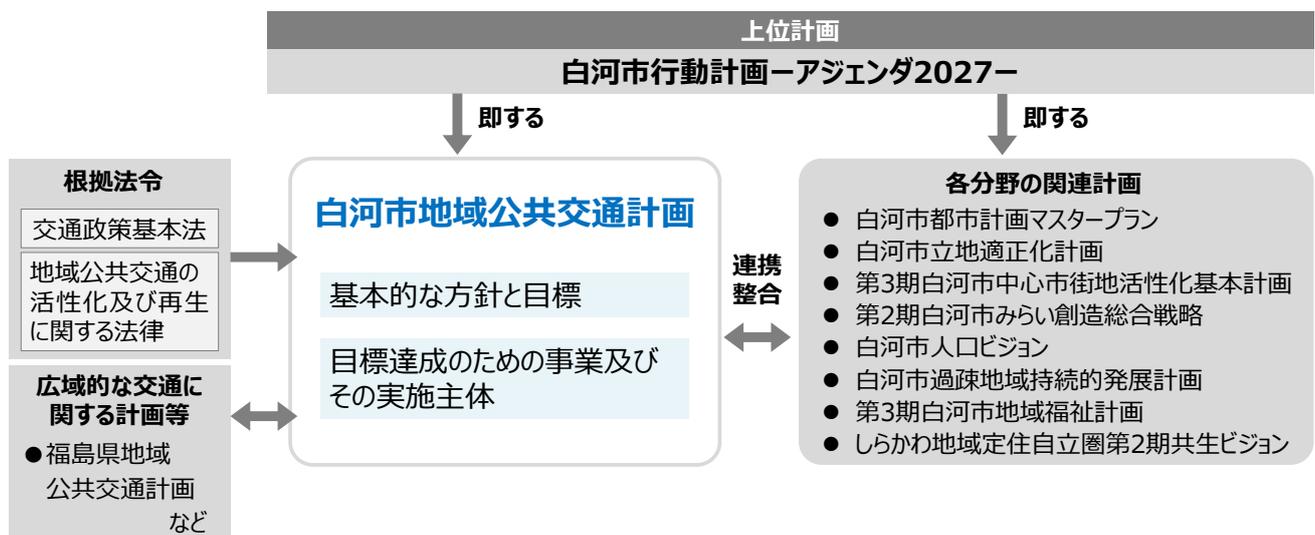


図 計画の位置づけ

### 1-3 計画の区域

本計画の区域は、白河市の全域を対象とします。

### 1-4 計画の期間

本計画の実施期間は、令和6年度（2024）から令和10年度（2028）までの5年間とします。

本計画に示す内容等については、上位計画である『白河市行動計画ーアジェンダ2027ー』の計画期間中の見直しや社会情勢等の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図ります。



図 計画期間

### 1-5 計画の対象となる交通手段

本計画の対象は、鉄道・路線バス（民間路線バス・市循環バス・大信地域自主運行バス）・予約型乗合タクシー・タクシー等の公共交通を基本としつつ、スクールバス等との連携・役割分担も含めて取り扱います。

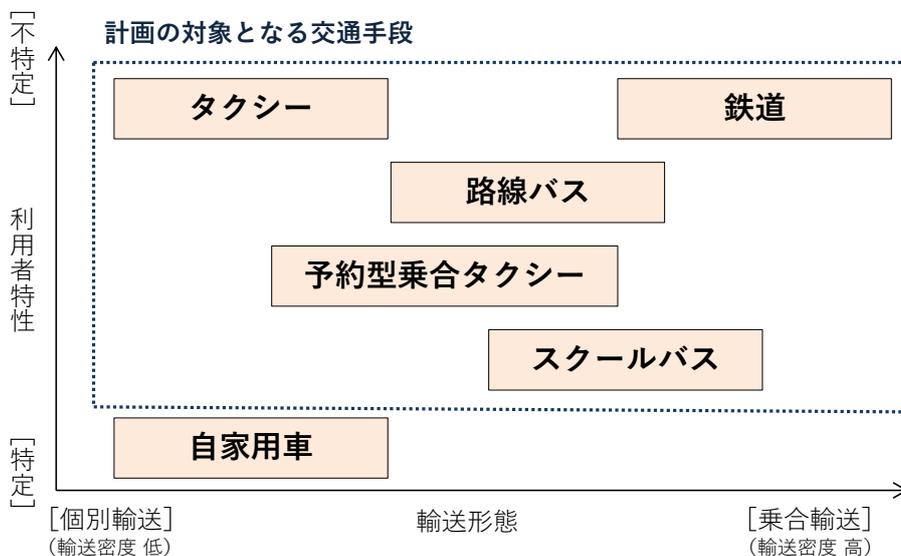


図 対象となる交通手段

## 1-6 白河市地域公共交通網形成計画の振り返り

### 1-6-1 網形成計画に基づく施策の実施状況

多様化する移動ニーズや小規模需要に対応するため、地域内交通の見直しに重点を置き、路線の再編や小規模需要対応型交通の実証実験及び本格運行を行ってきました。その結果として、交通不便地域の解消や公共交通の利便性向上に寄与しています。

また、高齢者が自家用車に過度に依存することなく移動することができ、充実した生活を続けられるよう、さらに、運転免許証返納の一助ともなるよう、バス及びタクシー等の運賃に対する助成を実施し、高齢者の外出支援にも貢献しています。

そのほか、時刻表をはじめとしたツール作成や地域に出向いた周知活動等も行い、公共交通の情報発信や利用意識の醸成を図っています。

表 網形成計画に基づく施策の実施状況

基本目標	施策	取り組み方針	実施状況
目標1 地域拠点、生活拠点の機能を充実させる交通結節機能の強化	施策1	地域拠点・生活拠点の設定 待合環境の整備	都市拠点、医療拠点の設定(白河市立地適正化計画) 白河市循環バス西循環の運行開始に伴う交通結節機能の強化
	施策2	表郷地域、大信地域、東地域の生活拠点形成と乗継ぎ機能の強化による暮らしやすさの向上	地域生活拠点の設定(白河市立地適正化計画) 行政機関や店舗、医療機関等を指定目的地とした予約型乗合タクシーの導入に伴う乗継ぎ機能の強化
目標2 まちづくりと一体となった効率的・効果的な公共交通網の形成	施策1	拠点間を結ぶ幹線軸の強化と利便性の向上	新白河駅～白河駅～白河厚生総合病院間の昼の時間帯を中心としたバスの等間隔運行を実施 新白河駅～白河駅～白河厚生総合病院間の均一運賃化
	施策2	市街地のアクセス機能の強化やまちなかの回遊性を向上させる循環バスの再編	ルートやバス停留所名称の見直し 国道294号(白河バイパス)ルートの活用
目標3 多様化する移動ニーズや小規模需要に応える持続可能な公共交通の実現	施策1	鉄道とバスの役割分担や利用特性に合わせた公共交通網への再編	公共交通網の再編(大信庁舎線、九番町經由白坂駅線、白坂線、小田川線、芦の口線) 小田川線の再編(休止) 芦の口線の再編(休止) 大信庁舎線の再編(運行ルート・ダイヤ等の見直し)
	施策2	小規模需要に対応する地域内交通の再編・導入	効率的な運行ルートへの見直し(大信地域自主運行バス) 小規模需要対応型交通システムの導入等
目標4 わかりやすさ・利用しやすさの向上と公共交通利用意識の醸成	施策1	公共交通情報の共有・一元化と情報発信	公共交通マップ・総合時刻表の作成 公共交通と沿線地域情報の発信
	施策2	運賃負担のあり方の検討	適切な運賃体系の導入
	施策3	バスロケーションシステムの導入	バスロケーションシステムの導入
	施策4	環境負荷軽減や健康増進施策と連携した公共交通の利用促進やモビリティ・マネジメントの展開	環境や健康に配慮した交通行動の呼びかけ バスの乗り方教室等の開催
目標5 近隣町村間の連携・交流を支える公共交通の実現	施策1	広域生活圏のバス交通網の再編・利便性確保のための継続的協議機関の設置や情報発信	広域生活圏における協議機関の設置 広域生活圏の公共交通情報の共有と情報発信
目標6 観光振興策等との連携と新たな需要の取り込み	施策1	休日観光ダイヤの導入と公共交通を活用した旅行商品の企画	休日観光ダイヤの導入(新白河・白河の閑線) バスを利用した旅行企画等による利用促進
	施策2	観光施設や商店街等と連携した利用促進策の展開	観光施設や商店街ホームページへのバス時刻表の掲載 観光施設や商店街と連携した企画乗車券の発行
	施策3	東京オリンピック・パラリンピック、各種イベント等の機会を活かした新たな需要喚起への取り組み	インバウンド受入環境整備 ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入促進

## 1-6-2 網形成計画に示す数値目標の達成状況

各目標に対する達成状況を確認するため、指標及び数値目標を設定しています。各年度で把握可能なものについては適宜モニタリングを行いました。

10の数値指標のうち、達成しているものは「認知度やわかりやすさ向上事業の実施数」の1指標のみですが、未達成の指標であっても「民間バスの市内路線再編数」は基準値より実績値が上回っています。

また、把握できている鉄道やバスの利用状況については、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛などの要因も影響していることが想定され、未達成となっています。

表 数値目標の達成状況

指標	数値指標	基準値	目標値(令和5年度)	実績値(令和4年度)	達成状況			
指標1 地域拠点、生活拠点の公共交通利用者数	地域拠点の鉄道利用者数	新白河駅	2,999人	新白河駅	3,000人	新白河駅	2,407人	△
		白河駅	665人	白河駅	670人	白河駅	518人	
	地域拠点のバス利用者数	新白河駅(高原口含む)	406人	新白河駅(高原口含む)	450人	新白河駅(高原口含む)	294人	△
		白河駅	356人	白河駅	390人	白河駅	228人	
		白河厚生総合病院	71人	白河厚生総合病院	80人	白河厚生総合病院	17人	
	生活拠点のバス利用者数	表郷庁舎	0人	表郷庁舎	15人	表郷庁舎	22人	□
		大信庁舎	5人	大信庁舎	15人	大信庁舎	6人	
		東庁舎	1人	東庁舎	15人	東庁舎	5人	
	指標2 民間路線バス、白河市循環バス・小規模需要対応型交通システムの年間利用者数	年間バス利用者数	民間路線バス 446千人 循環バス・地域巡回バス 59千人	民間路線バス 446千人 循環バス・小規模需要対応型システム 69千人	民間路線バス 403千人 循環バス・小規模需要対応型システム 38千人	△		
指標3 市内バス路線再編数と地域共助型事業の実施数	民間バスの市内路線再編数	— 路線	5 路線 (大信庁舎線、九番町經由白坂線、白坂線、小田川線、芦の口線)	3 路線 (大信庁舎線、小田川線、芦の口線)	□			
	地域共助型事業の実施数	0 事業	3 事業	1 事業	□			
指標4 公共交通施策の認知度やわかりやすさ向上事業の実施数、運賃の改善要望割合	認知度やわかりやすさ向上事業の実施数	1 事業	5 事業	5 事業	○			
	運賃の改善要望割合	平均 21.5% (民間バス)	平均 15.0% (民間バス)	平均 16.2% (民間バス)	□			
指標5 広域連携事業の実施数	広域連携事業の実施事業数	0 事業	2 事業	0 事業	△			
指標6 地域づくりと公共交通連携事業の実施数	地域づくりと公共交通連携事業の実施数	2 事業	6 事業	2 事業	△			

※「小規模需要対応型システム」とは、現在の本市の場合、予約型乗合タクシーが該当します

※○：達成、□：達成はしていないが改善がみられた、△：改善がみられない

## 2. 地域公共交通の現状



## 2-1 地域特性

### 2-1-1 地勢等

本市は、福島県の南部に位置する県南地域（白河市、西郷村、泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村）における中心市です。市の中心部では、阿武隈川に沿って東西にコンパクトな市街地が形成されています。

交通関係は、東北自動車道や東北新幹線などの高速交通体系に加え、JR 東北本線や国道 4 号、国道 289 号及び国道 294 号などにより、首都圏とのアクセスや広域的な交通の利便性に恵まれており、みちのくの玄関口として地域の活性が図られるとともに、都市機能が高まっています。

中心市街地には、市役所をはじめとする行政機関、図書館や文化交流館などの公共施設、大規模な商業施設などが集積しています。

また、各地域に行政庁舎があり、それぞれの地域の行政サービスや生活の拠点となっています。



図 主要施設の立地状況

## 2-1-2 人口等の推移

### 1) 人口及び世帯数の推移

本市の人口は、平成12年（2000）の66,048人をピークに減少傾向にあり、令和2年（2020）には59,491人まで減少しています。地域別にみると、白河地域以外での減少が顕著にみられており、平成12年（2000）と令和2年（2020）を比較すると約2割の減少がみられました。

本市の世帯数は、増加傾向にあるものの、平成22年（2010）以降は緩やかな増加傾向となっており、令和2年（2020）には23,763世帯となっています。地域別にみると、大信地域では平成12年（2000）、東地域では平成22年（2010）をピークに減少傾向となっています。

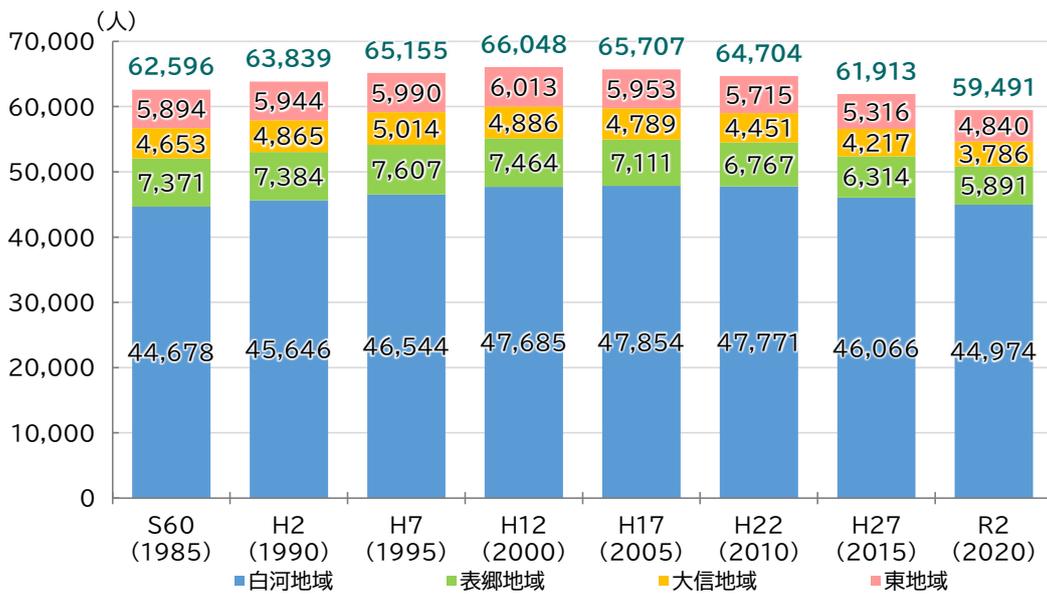


図 4 地域別人口の推移

出典：国勢調査

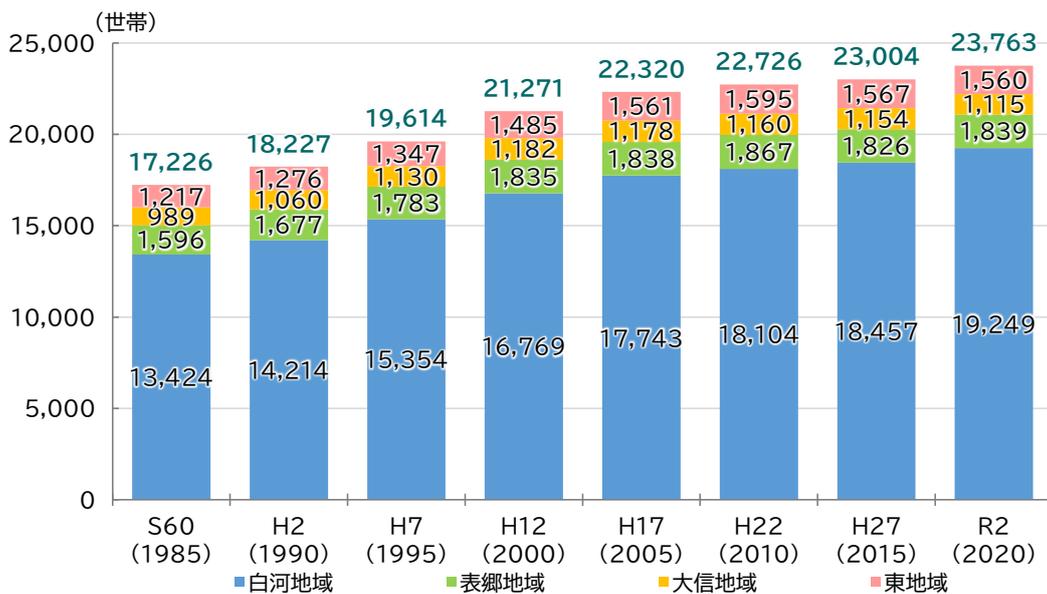


図 4 地域別世帯数の推移

出典：国勢調査

## 2) 年齢3区分別人口等の推移

年齢3区分別人口をみると、年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）は減少傾向となっているのに対し、老年人口（65歳以上）が増加傾向となっており、令和2年（2020）には高齢化率が29.5%と高齢化の進行が顕著にみられました。

高齢者単身世帯数は、増加傾向となっており、令和2年（2020）には全世帯の約1割を占める2,565世帯まで増加しています。また、令和2年（2020）と昭和60年（1985）と比べると約5倍まで増加しています。

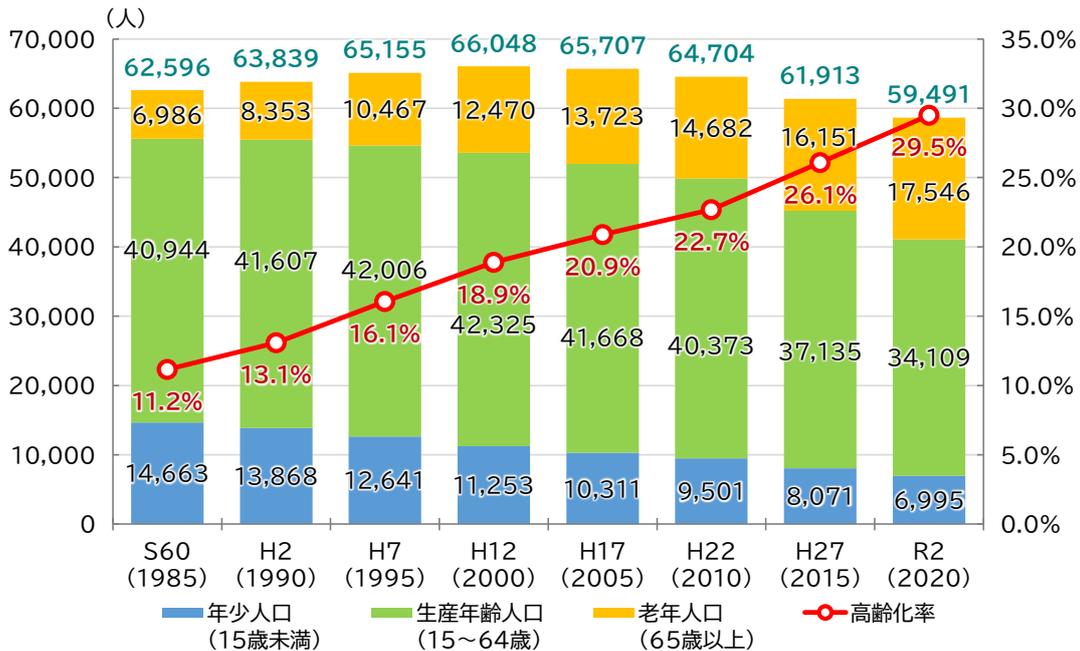


図 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査

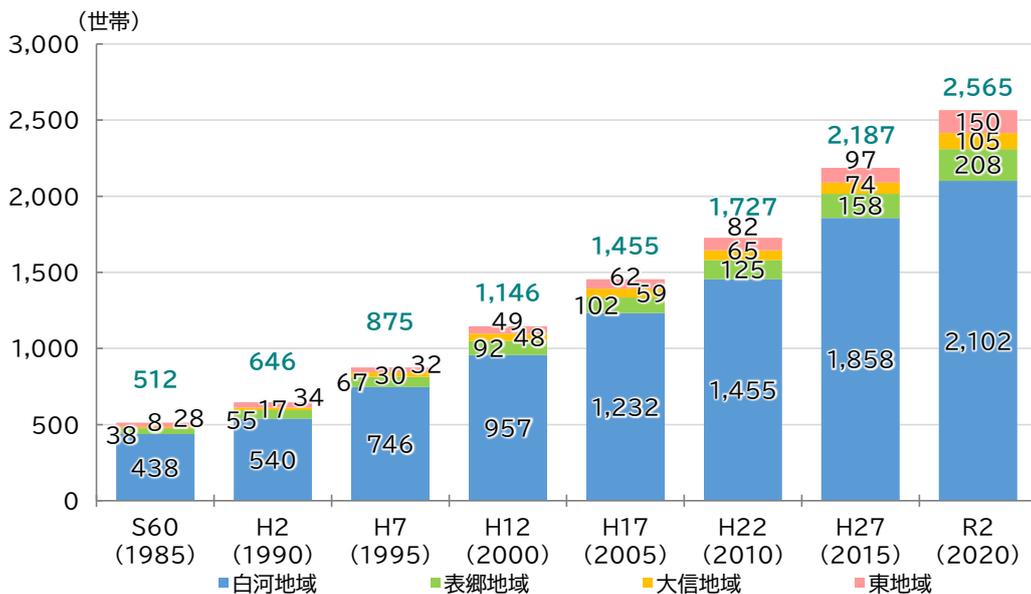


図 4 地域別高齢者単身世帯数の推移

出典：国勢調査

## 2-1-3 人口分布

### 1) 人口分布

人口の分布状況を見ると、市の中心部や鉄道駅の周辺に人口が集積しているほか、各地域の中心部にも人口が集中しています。

また、その他の地域では、50人未満のエリアが広範囲にみられます。

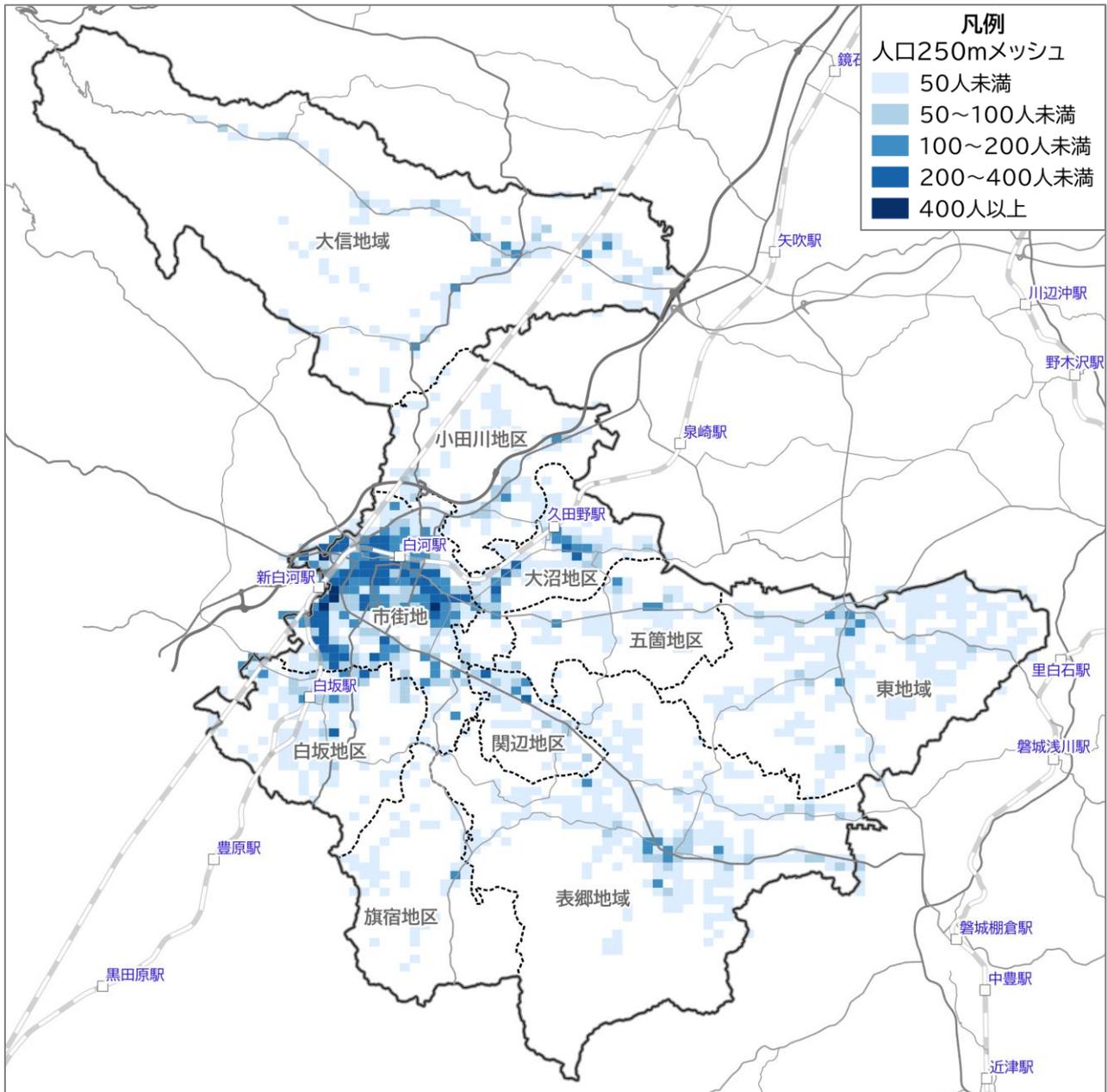


図 人口分布状況

出典：R2 国勢調査

## 2) 高齢者の分布

高齢者（65歳以上）が占める割合をみると、高齢化率の高いエリアが、市の中心部、郊外部ともに、広く点在しています。

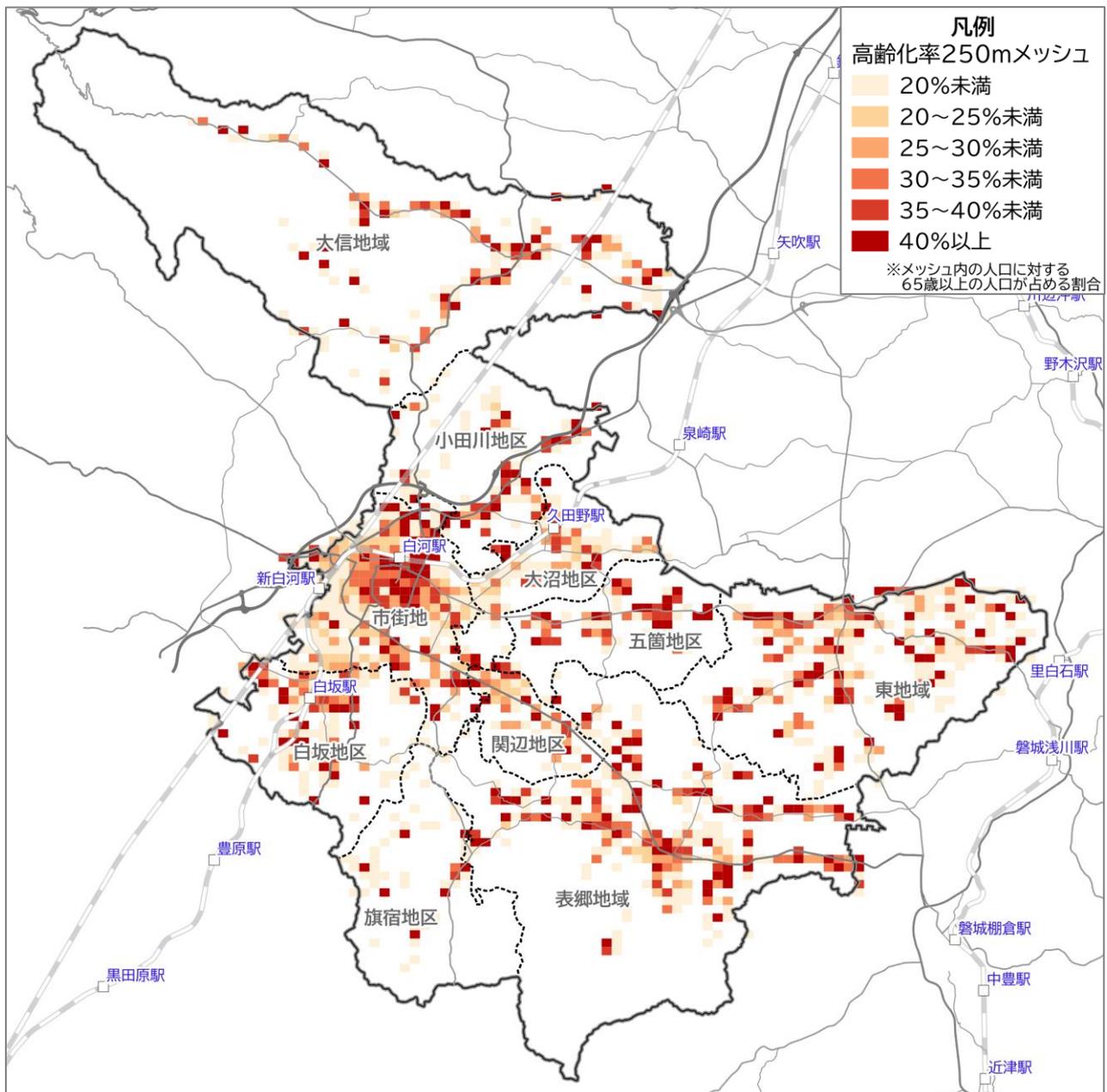


図 高齢者（65歳以上）の占める割合

出典：R2 国勢調査

## 2-1-4 将来人口の見通し

白河市人口ビジョンでは、人口減少は継続する見込みであり、令和2年（2020）からおよそ20年後の令和22年（2040）では51,675人、およそ40年後の令和42年（2060）では44,276人まで減少することが見込まれています。

なお、老年人口の割合をみると、令和22年（2040）には36.1%、令和42年（2060）には34.1%となることが予想されています。

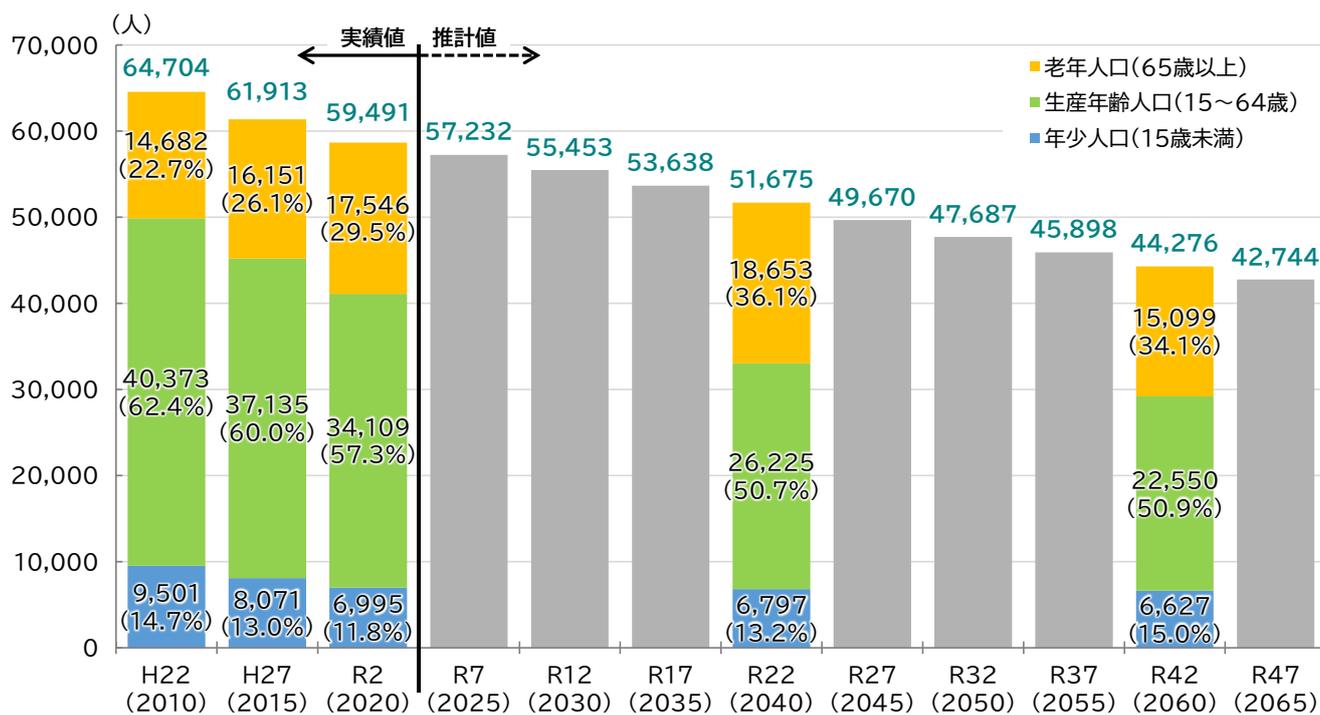


図 年齢3区分別将来推計人口の推移

出典：白河市人口ビジョン

## 2-2 移動実態

### 2-2-1 通勤流動

本市に常住する通勤者は29,014人で、そのうち市内で通勤する人は19,384人(66.8%)、市外への通勤者は9,290人(32.0%)と、市内での通勤流動が多い傾向があります。市外への通勤者は、西郷村(3,310人(11.4%))や、泉崎村(1,081人(3.7%))への通勤が比較的多くなっています。

また、市外からの通勤者は9,869人で、そのうち西郷村が2,903人と最も多く、次いで棚倉町が942人と続いています。

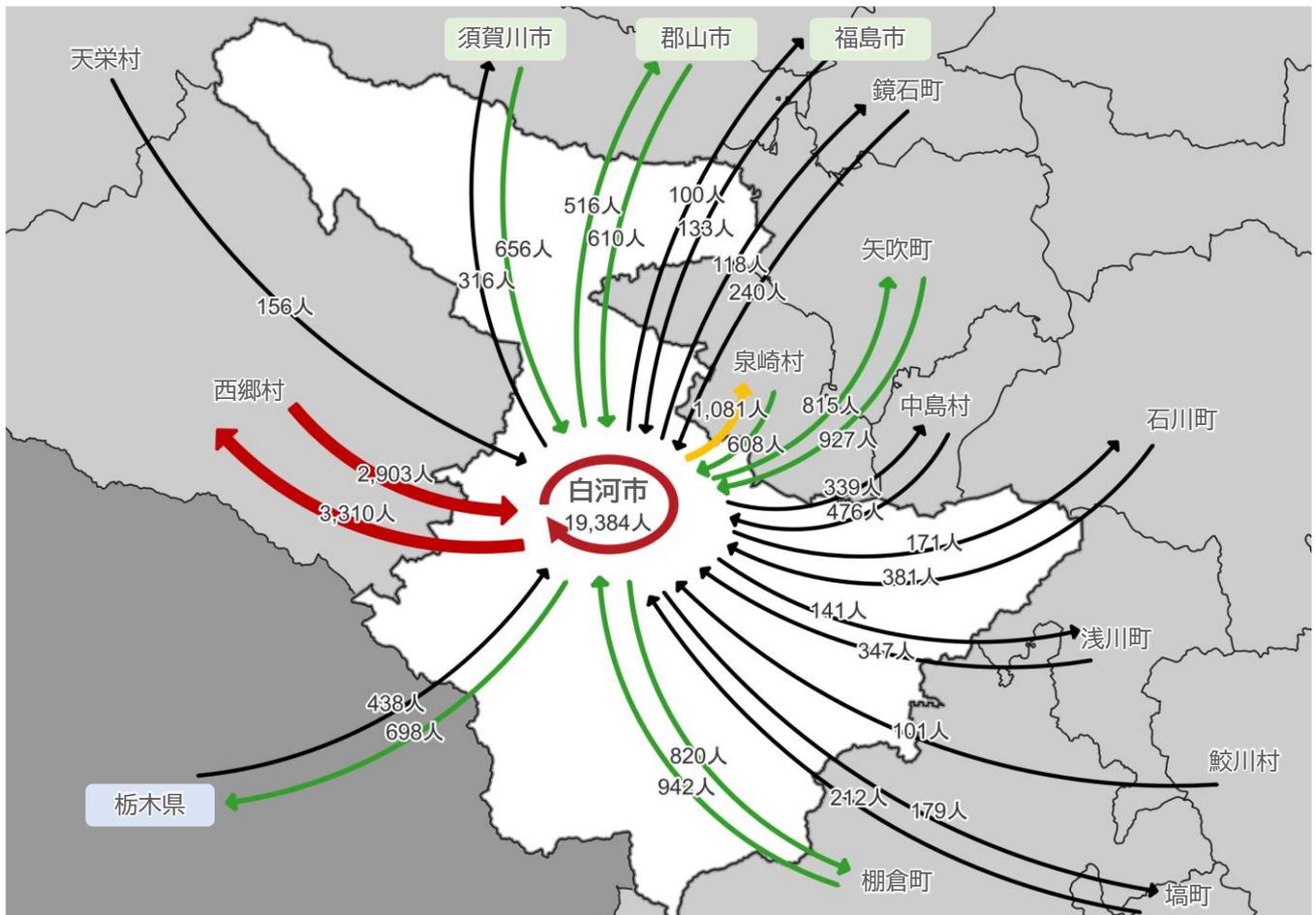


図 通勤流動

出典：R2 国勢調査

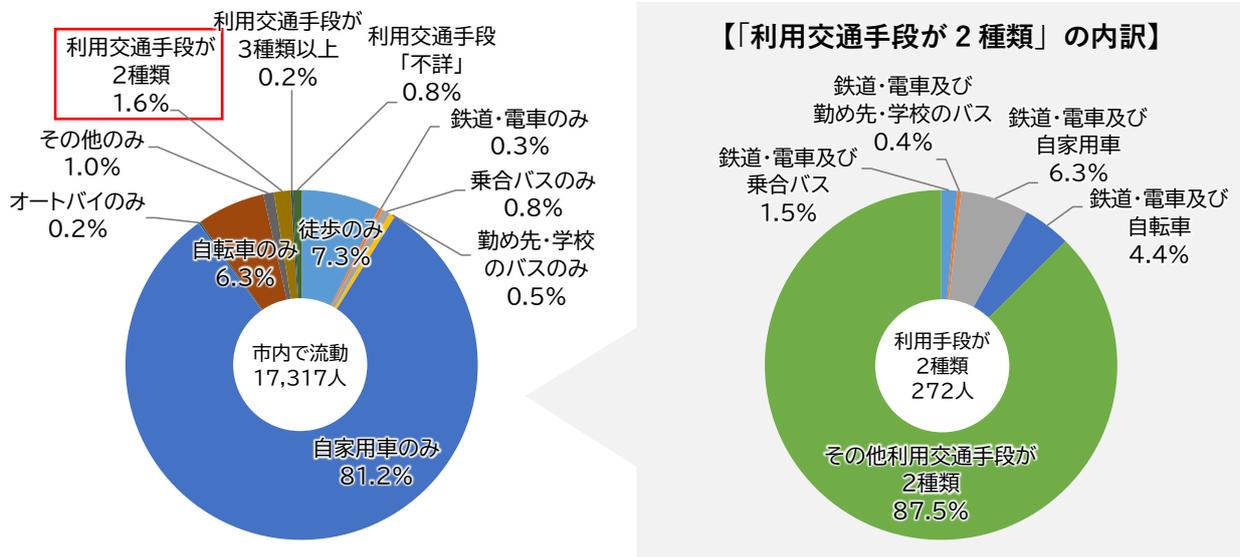


### 2-2-3 通勤・通学における交通手段

本市に常住する通勤者・通学者の利用交通手段をみると、市内で通勤・通学している人では、「自家用車のみ」が81.2%と最も多く、次いで「徒歩のみ」が7.3%であり、「乗合バスのみ」は0.8%にとどまっています。

県内他市町村から本市へ通勤・通学している人の利用交通手段をみると、「自家用車のみ」が88.1%と最も多く、次いで「自転車のみ」が2.0%であり、「乗合バスのみ」の利用は1.7%にとどまっています。「利用交通手段が2種類」と回答された人（3.6%）の内訳をみると、「鉄道・電車及び乗合バス」が12.0%となっており、全体の0.4%程度の人が鉄道へのアクセス手段として乗合バスを利用していることがうかがえます。

#### ■白河市内で通勤・通学している人の利用交通手段



#### ■福島県内他市町村から白河市へ通勤・通学している人の利用交通手段

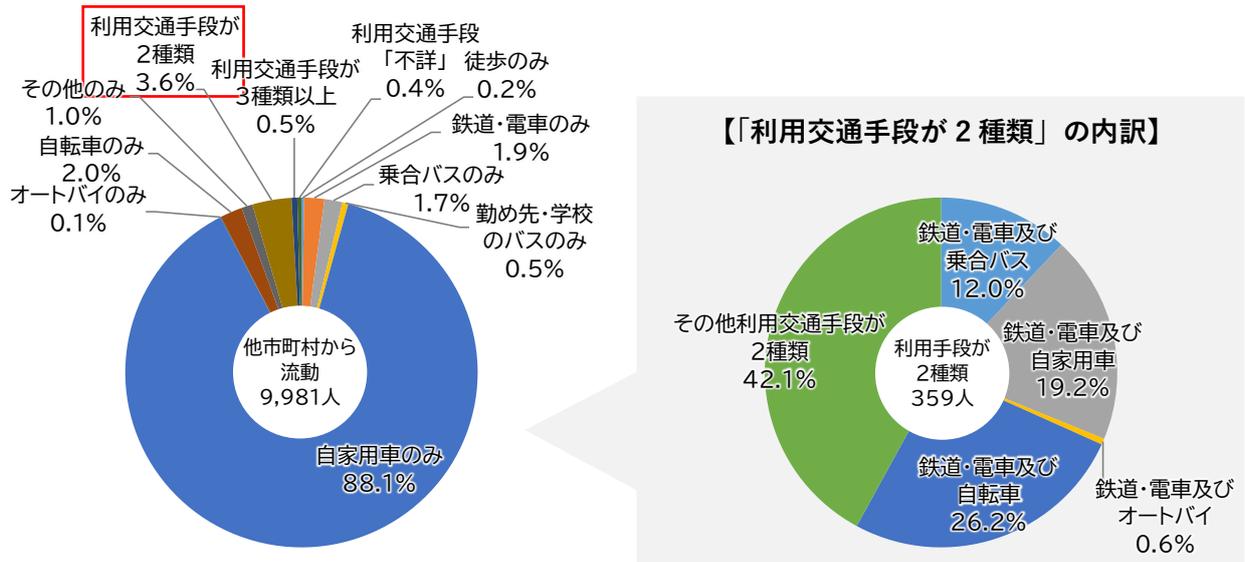
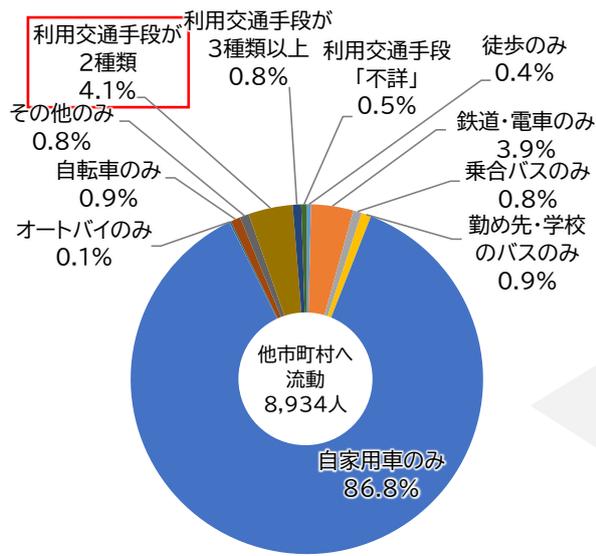


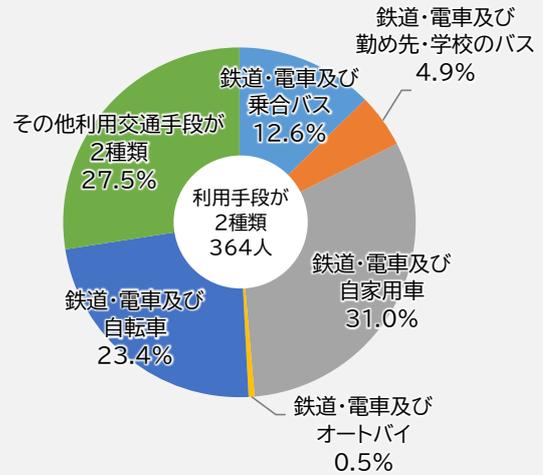
図 利用交通手段の内訳 [1/2]

出典：R2 国勢調査

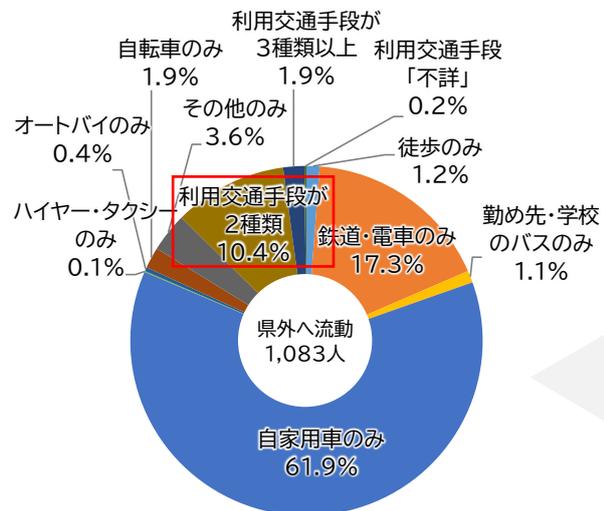
■白河市から福島県内他市町村へ通勤・通学している人の利用交通手段



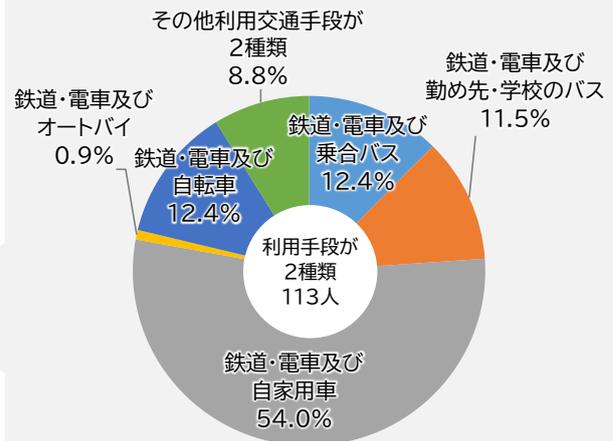
【「利用交通手段が2種類」の内訳】



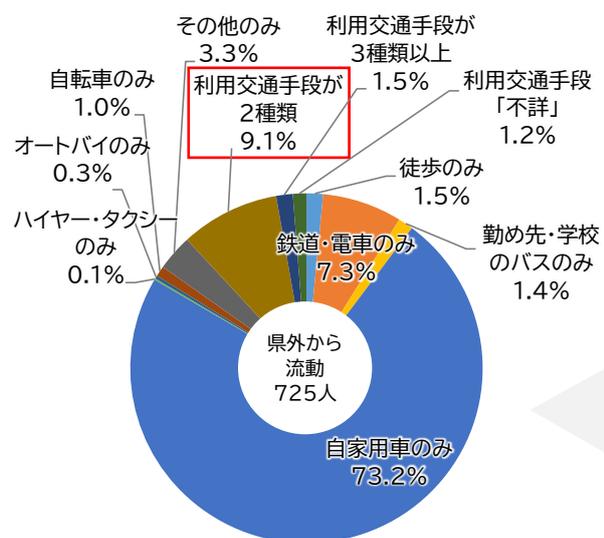
■白河市から福島県外へ通勤・通学している人の利用交通手段



【「利用交通手段が2種類」の内訳】



■福島県外から白河市へ通勤・通学している人の利用交通手段



【「利用交通手段が2種類」の内訳】

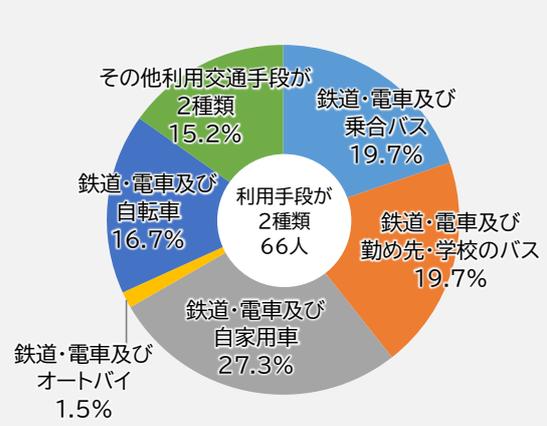


図 利用交通手段の内訳 [2/2]

出典：R2 国勢調査

## 2-3 公共交通の現状

### 2-3-1 公共交通ネットワークの概要

本市には、鉄道が東北新幹線と JR 東北本線の 2 路線、民間の路線バスが 20 路線、コミュニティバスが市循環バス「こみねっと」と大信地域自主運行バスの 2 種類、予約型乗合タクシーが 5 地域（うち、2 地域は実証運行）あります。主に白河駅を起点として、市内各地域及び近隣自治体に運行しています。

鉄道は、市内に久田野駅、白河駅、白坂駅の 3 駅が設置されているほか、新幹線駅である新白河駅が西郷村に設置されています。

民間の路線バスは、白河駅や新白河駅を拠点に放射状に運行され、市街地と白河地域の郊外部や表郷地域、大信地域、東地域を結んでいます。また、近隣自治体と本市を結ぶ路線も運行されています。

市循環バス「こみねっと」は、白河駅前を中心に、公共施設、駅、医療機関、中心市街地、住宅団地、商業施設等を結んでいます。

大信地域自主運行バスは、大信地域の隈戸地区に位置する大信老人福祉センターから矢吹町を結ぶ路線で、地域住民の生活交通を支えています。

このほか、西郷村が運行する新白河駅を中心とする北部循環バスや南部循環バス、白河市内の医療機関等が独自に運行している無料送迎バスがあります。



## 2-3-2 鉄道の概要

### 1) 運行状況

在来線の運行本数は、平日・休日ともに 14～20 本/日となっており、1 時間に 1 本程度の頻度で運行されています。

新白河駅における東北新幹線の運行本数は、平日・休日ともに 20 本/日であり、1 時間に 1 本程度の頻度で運行されています。

表 鉄道の運行状況（令和 5 年時点）

路線名	駅名	運行本数				運行時間帯	運賃(円)			
		平日		休日			東北本線			
		上り	下り	上り	下り		白坂駅	新白河駅 (西郷村)	白河駅	久田野駅
東北本線	白坂駅	14	14	14	14	5:29~22:15	—	190	200	240
	新白河駅(西郷村)	14	19	14	19	5:25~22:21	190	—	150	200
	白河駅	20	19	20	19	5:22~22:25	200	150	—	190
	久田野駅	19	19	19	19	6:15~23:07	240	200	190	—
東北新幹線	新白河駅(西郷村)	20	20	20	20	6:25~22:54	—			

出典：東日本旅客鉄道(株)

### 2) 利用者数の推移

新白河駅、白河駅の乗車人員は、令和 2 年度（2020）に新型コロナウイルス感染症の影響で減少したものの、その後回復傾向にあり、令和 4 年度（2022）には新白河駅は 2,407 人/日、白河駅は 518 人/日となっています。

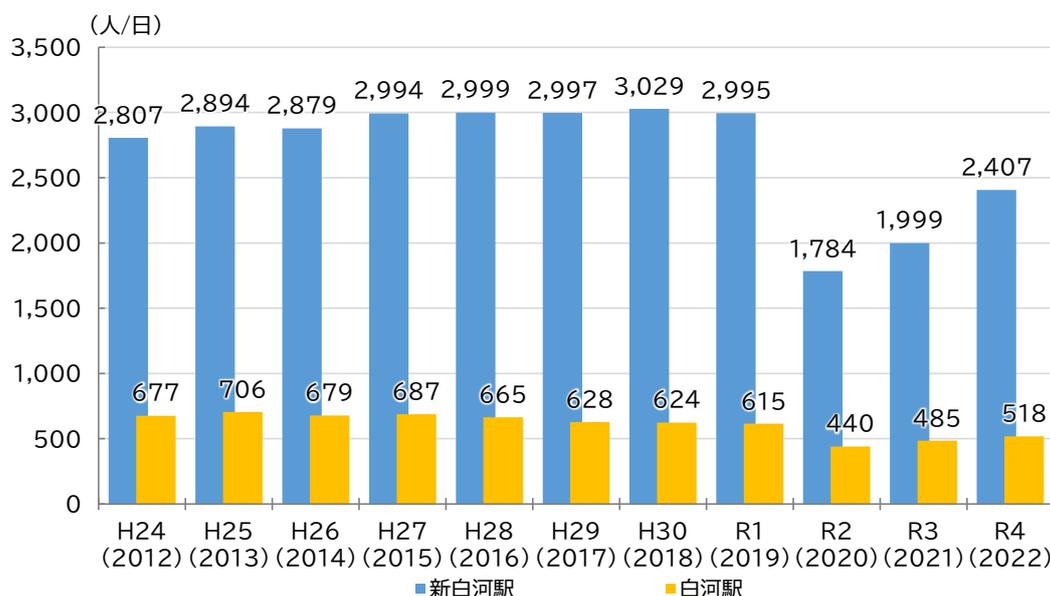


図 新白河駅・白河駅の乗車人員の推移

出典：東日本旅客鉄道(株)

## 2-3-3 バスの概要

### 1) 運行状況

新白河・石川線や白棚線など、白河市の東西を結ぶ路線の運行本数が多く、特に白棚線は往復で平日 18 便/日、休日 16 便/日と他の路線に比べて運行本数が多く、利便性が高い路線となっています。

大信地域を運行する路線バス（大信庁舎線、今坂・大信庁舎線、大信地域自主運行バス）の運行本数は全体的に少なく、特に休日はすべての路線が運休となっています。

表 路線バスの運行状況（令和 5 年時点）

No.	運行系統名	運行経路			運行者	運行本数				運行時間帯	運賃	備考	
		起点	経由地	終点		平日		休日					
						往路	復路	往路	復路				
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	6:45 ~ 19:53	170円~1,310円		
2	刈敷坂・棚倉線	刈敷坂	東庁舎前	棚倉営業所		3	3	—	—	6:40 ~ 19:45	170円~730円		
3	真名子線	真名子	狐窪	新白河駅高原口		—	1	—	—	7:05 ~ 7:35	200円~660円		
4	イオン經由真名子線	新白河駅高原口	イオン白河西郷前	真名子		1	1	—	—	12:45 ~ 14:16	170円~660円		
5	高助線	白河駅前	谷地中	高助		1	1	—	—	7:15 ~ 13:10	170円~490円		
6	イオン經由高助線	高助	イオン白河西郷前	新白河駅高原口		—	1	—	—	13:35 ~ 13:55	170円~460円		
7	追原經由川谷線	新白河駅高原口	追原入口	川谷		1	—	—	—	18:15 ~ 18:41	170円~550円		
8	追原經由甲子線	新甲子	新白河駅高原口	白河駅前		—	1	—	1	7:03 ~ 7:46	170円~840円		
9	イオン追原經由甲子線	白河駅前	イオン白河西郷前	新甲子		4	3	4	3	7:50 ~ 18:25	170円~840円		
10	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	170円~670円		
11	追原經由由井ヶ原線	白河厚生総合病院	追原入口	由井ヶ原		1	1	—	—	8:35 ~ 13:43	170円~840円		
12	原中經由川谷線	白河駅前	原中	川谷		3	3	—	—	7:20 ~ 18:34	170円~660円		
13	太陽の国線	白河駅前	原中	下芝原		2	2	—	—	7:50 ~ 16:58	170円~620円		
14	原中經由勝負沢線	白河駅前	原中	千本桜入口		2	3	—	—	7:15 ~ 17:57	170円~470円		
15	九番町經由白坂駅線	白河駅前	九番町	白坂駅		1	1	—	—	9:15 ~ 13:43	170円~430円		
16	白坂線	白河駅前	白坂駅	白坂		2	2	4	4	7:10 ~ 17:50	170円~430円		
17	白河の関線	新白河駅	夏梨	関の森公園		3	3	2	2	7:15 ~ 19:22	170円~790円		
18	大信庁舎線	白河駅前	白河厚生総合病院	大信庁舎前		3	3	—	—	7:05 ~ 18:20	170円~710円		
19	今坂・大信庁舎線	大信庁舎前	大里小学校	今坂		1	1	—	—	6:50 ~ 18:34	170円~500円		
20	白棚線	①	白河駅	磐城金山	磐城棚倉駅	ジェイアールバス関東	5	5	5	5	6:00 ~ 21:22	160円~800円	
		②	白河駅	磐城金山	祖父岡		7	10	7	9	6:25 ~ 21:00	160円~880円	
		③	旭町二丁目	旭高校前	祖父岡		6	1	4	1	6:05 ~ 20:30	160円~830円	
		④	祖父岡	旭高校前	新白河駅		—	2	—	1	6:45 ~ 8:11	160円~810円	
21	白河市循環バス こみねっと(中循環)	①	白河駅前	南湖公園先回り	白河駅前	ジェイアールバス関東	—	2	—	2	9:15 ~ 15:37	200円	
		②	白河駅前	新白河駅先回り	白河駅前		4	—	—	3	6:55 ~ 17:16	200円	
22	白河市循環バス こみねっと(南循環)	③	白河駅前	みさか先回り	白河駅前	福島交通	—	3	—	3	6:40 ~ 16:53	200円	【運行日】 月曜~土曜
		④	白河駅前	新白河駅先回り	白河駅前		3	—	—	2	11:30 ~ 18:28	200円	
23	白河市循環バス こみねっと(西循環)	⑤	白河駅前	白河厚生総合病院先回り	白河駅前	福島交通	—	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	8:10 ~ 15:16	200円	
24	大信地域 自主運行バス	①	老人福祉センター	大信庁舎前	光南高校前	白河市	1	1	—	—	6:34 ~ 18:47	200円	【運行日】 月曜~金曜
		②	十王橋北	大信庁舎前	矢吹駅前		1	1	—	—	8:00 ~ 17:24	200円	
		③	老人福祉センター	大信庁舎前	矢吹メガス テージ		1	1	—	—	9:18 ~ 13:03	200円	【運行日】 火・木曜日
25	北部循環(西郷村)	①	新白河駅高原口	山下・役場回り	新白河駅高原口	福島交通	1	1	—	—	16:30 ~ 17:15	170円~750円	
		②	新白河駅高原口	羽太・役場回り	新白河駅高原口		1	1	—	—	9:00 ~ 9:45	170円~750円	
26	南部循環(西郷村)	①	新白河駅高原口	大平・役場回り	新白河駅高原口	福島交通	1	1	—	—	12:45 ~ 13:23	170円~570円	
		②	新白河駅高原口	西原・役場回り	新白河駅高原口		1	1	—	—	15:10 ~ 15:49	170円~570円	

出典：福島交通(株)、ジェイアールバス関東(株)、白河市

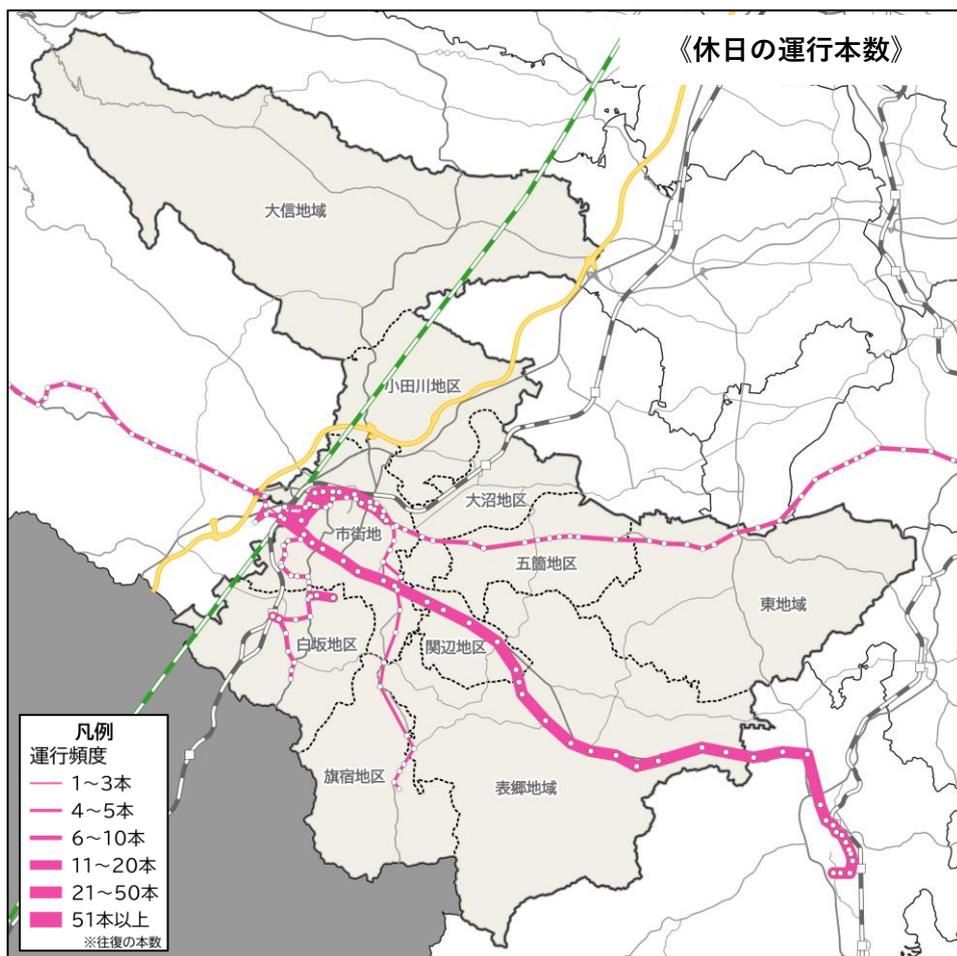
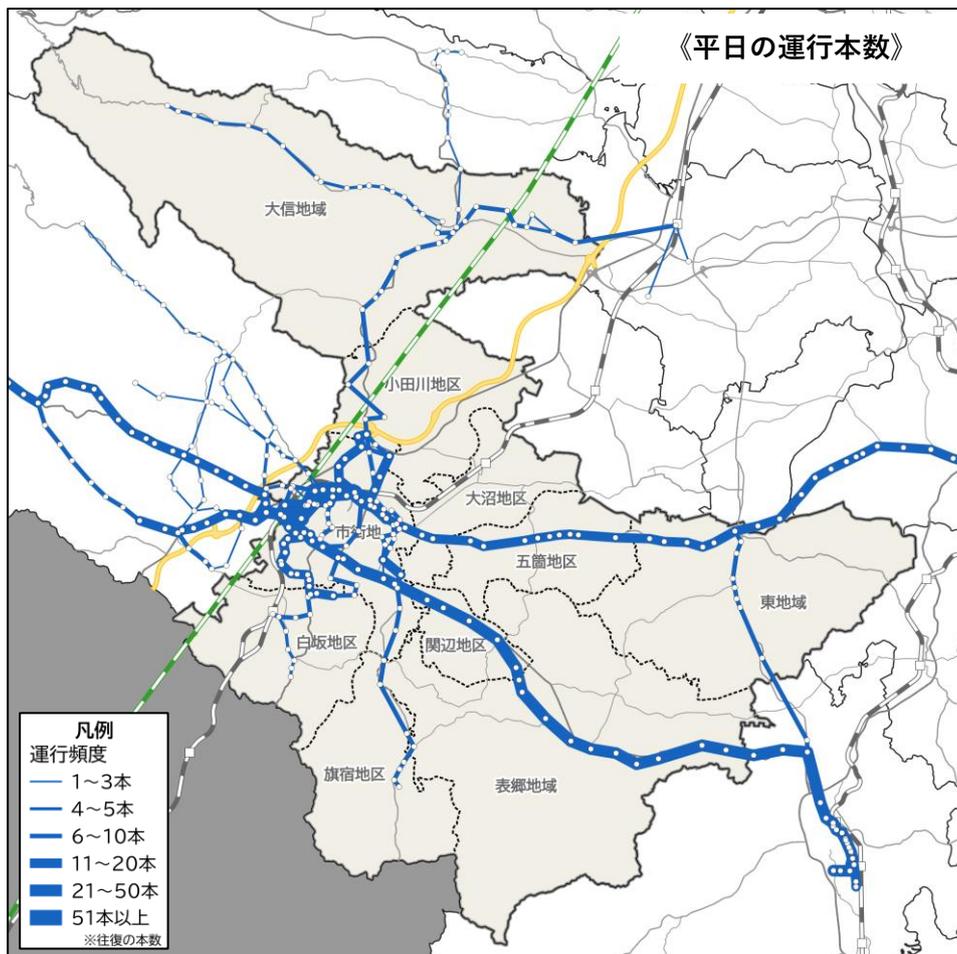


図 バスの運行本数

出典：福島交通(株)オープンデータ、ジェイアールバス関東(株)、白河市

## 2) バスの利用状況

民間路線バスの全体の利用者数は、令和元年度（2019）の499千人から令和4年度（2022）には約2割減の403千人まで減少していますが、ほぼ横ばいの傾向で推移しています。

路線別にみると、全体的に利用者数が減少しており、特に、追原経由川谷線、小田川線の利用者数の減少が大きくなっています。一方で、新白河・石川線、イオン経由高助線、九番町経由白坂駅線では増加傾向で推移しています。

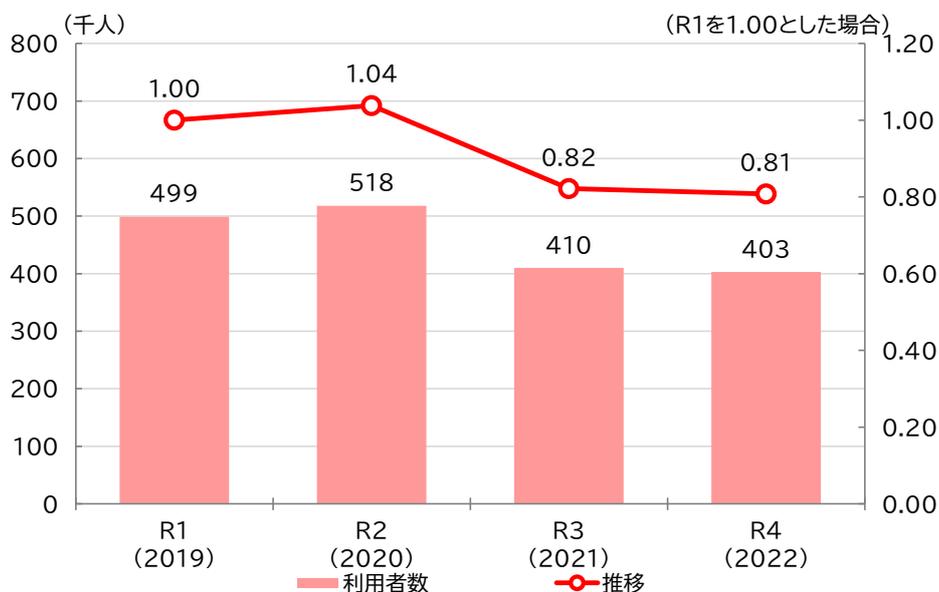


図 民間路線バスの利用者数の推移

※福島交通(株)はバス事業年度（10月～翌年9月）、ジェイアールバス関東(株)は会計年度（4月～翌年3月）で集計  
出典：白河市

表 路線別利用者数の推移（民間路線バス）

No.	運行系統名	指標(令和元年度=1.00)※				利用者数(人)
		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和4年度
1	新白河・石川線	1.00	1.08	1.24	1.32	31,525
2	刈敷坂・棚倉線※	—	1.00	1.09	0.75	1,643
3	イオン経由真名子線	1.00	0.93	1.04	0.95	559
4	イオン経由高助線	1.00	1.49	0.95	2.00	82
5	追原経由川谷線	1.00	0.34	1.75	0.54	63
6	イオン追原経由甲子線	1.00	0.83	0.81	0.92	7,625
7	追原経由由井ヶ原線	1.00	0.98	0.96	0.84	1,123
8	原中経由川谷線	1.00	0.80	0.74	0.78	6,635
9	太陽の国線	1.00	0.87	0.82	0.75	9,545
10	原中経由勝負沢線	1.00	0.76	0.80	0.88	2,764
11	九番町経由白坂駅線	1.00	0.99	1.10	1.14	1,615
12	白坂線	1.00	0.95	0.84	0.97	4,507
13	芦の口線	1.00	1.19	0.89	1.05	1,878
14	白河の関線	1.00	0.75	0.80	0.78	3,917
15	大信庁舎線	1.00	0.85	0.96	0.73	1,331
16	小田川線	1.00	0.75	0.74	0.67	1,211
17	白棚線	1.00	1.08	0.82	0.79	327,201

※福島交通(株)はバス事業年度（10月～翌年9月）、ジェイアールバス関東(株)は会計年度（4月～翌年3月）で集計  
※刈敷坂・棚倉線は令和2年度に白河・棚倉線から再編されたため、令和2年度を1.00として指標を算出

出典：白河市

### 3) 市循環バスの利用状況

市循環バスの利用者数は減少傾向にあり、令和元年度(2019)の508 百人から令和4 年度(2022)には約3割減の348 百人まで減少しています。

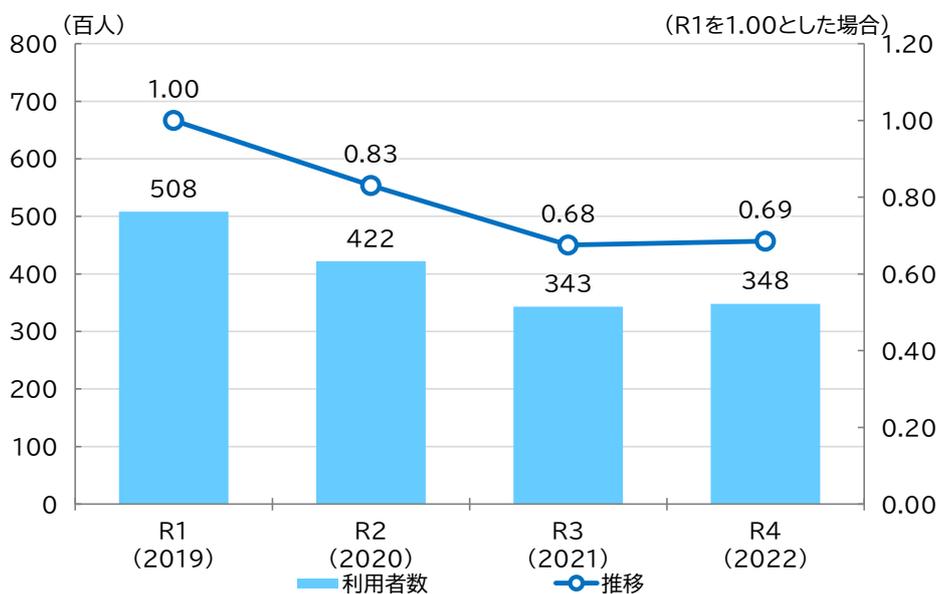


図 市循環バス「こみねっと」の利用者数の推移

※バス事業年度(10月～翌年9月)で集計  
出典：白河市

### 4) 大信地域自主運行バスの利用状況

大信地域自主運行バスの利用者数は、令和元年度(2019)の2,840 人から令和4 年度(2022)には約1割減の2,365 人まで減少していますが、令和3 年度(2021)からは横ばいの傾向で推移しています。

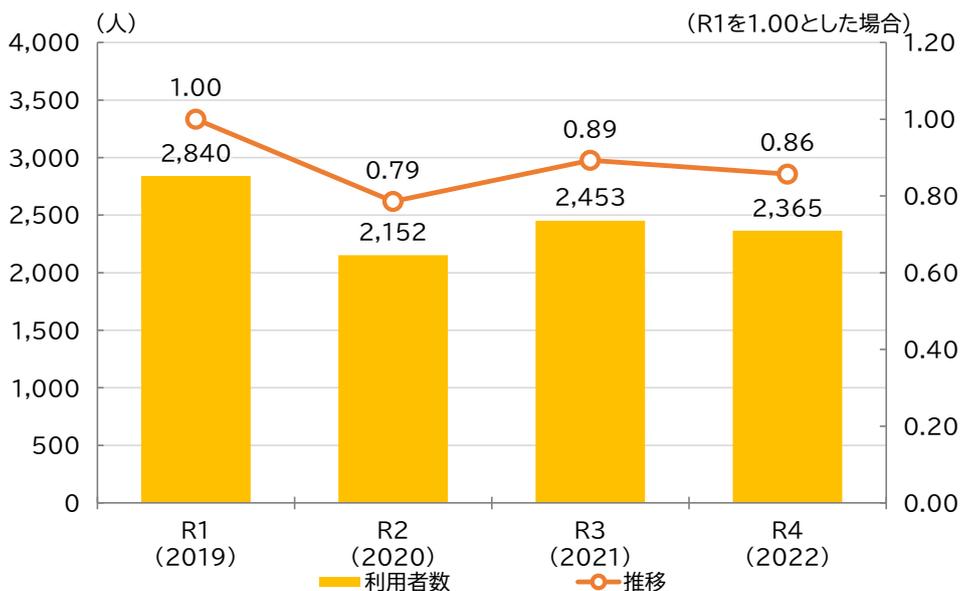


図 大信地域自主運行バスの利用者数の推移

※会計年度(4月～翌年3月)で集計  
出典：白河市

## 5) バス及び鉄道のカバー状況

白河市の市街地は、一部の地域を除いて、概ねバス停圏域でカバーされています。

郊外部は、ほとんどの地域がカバーされていない状況となっているものの、いずれも人口が比較的少ない地域となっています。

また、表郷地域、大信地域、東地域においても、カバーされていない地域がみられるものの、いずれも人口が比較的少ない地域となっています。

ただし、令和2年度(2020)からは、表郷・旗宿地域や大信地域、東地域で、令和4年度(2022)からは、小田川地区や大沼地区で、予約型乗合タクシーの運行が始まったことで、カバーされていない地域の改善が図られています。

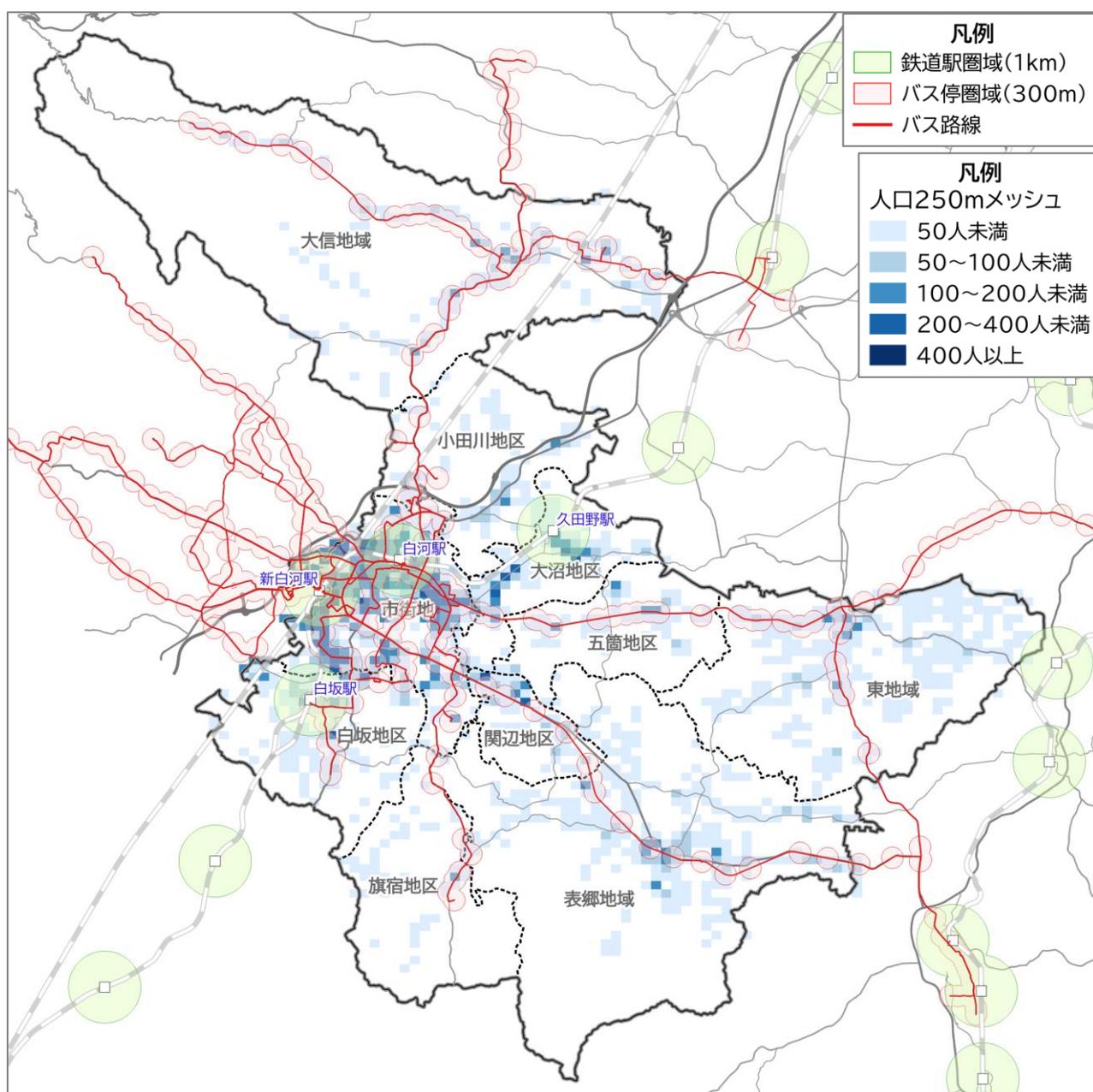


図 バス及び鉄道のカバー状況

※人口は R2 国勢調査より作成

表 バス及び鉄道のカバー状況

区分	利用可能地区		空白地区	
	人口(人)	割合	人口(人)	割合
白河市の総人口	59,491	100.0%		
鉄道が利用しやすい圏域(鉄道駅圏域1km)	16,917	28.4%	42,574	71.6%
路線バスが利用しやすい圏域(バス停圏域300m)	30,997	52.1%	28,494	47.9%
コミュニティバスが利用しやすい圏域(バス停圏域300m)	27,391	46.0%	32,100	54.0%
鉄道・路線バス・コミュニティバスが利用しやすい圏域	41,317	69.5%	18,174	30.5%

表 公共交通カバー状況(詳細)

区分	総人口	15歳未満	15~64歳	65歳以上
白河市の総人口	59,491 (100.0%)	6,995 (100.0%)	34,109 (100.0%)	17,546 (100.0%)
公共交通利用可能地域	53,974 (90.7%)	6,387 (91.3%)	31,012 (90.9%)	15,678 (89.4%)
鉄道駅圏域(1km)	16,917 (28.4%)	1,817 (26.0%)	9,861 (28.9%)	4,770 (27.2%)
路線バス停圏域(300m)	30,997 (52.1%)	3,759 (53.7%)	18,061 (53.0%)	8,664 (49.4%)
福島交通路線バス停圏域(300m)	27,122 (45.6%)	3,289 (47.0%)	15,827 (46.4%)	7,487 (42.7%)
ジェイアールバス関東路線バス停圏域(300m)	12,083 (20.3%)	1,395 (19.9%)	6,911 (20.3%)	3,516 (20.0%)
コミュニティバス停圏域(300m)	27,391 (46.0%)	3,264 (46.7%)	16,053 (47.1%)	7,385 (42.1%)
白河市循環バス停圏域(300m)	25,061 (42.1%)	3,031 (43.3%)	14,773 (43.3%)	6,641 (37.8%)
地域自主運行バス停圏域(300m)	2,330 (3.9%)	233 (3.3%)	1,280 (3.8%)	744 (4.2%)
乗合タクシー運行圏域	20,829 (35.0%)	2,436 (34.8%)	11,494 (33.7%)	6,849 (39.0%)
表郷・旗宿地域予約型乗合タクシー	6,262 (10.5%)	717 (10.3%)	3,311 (9.7%)	2,228 (12.7%)
大信地域予約型乗合タクシー	3,794 (6.4%)	429 (6.1%)	2,060 (6.0%)	1,311 (7.5%)
東地域予約型乗合タクシー	4,829 (8.1%)	548 (7.8%)	2,700 (7.9%)	1,577 (9.0%)
小田川地区予約型乗合タクシー(実証実験)	1,792 (3.0%)	157 (2.2%)	933 (2.7%)	699 (4.0%)
大沼地区予約型乗合タクシー(実証実験)	4,152 (7.0%)	585 (8.4%)	2,490 (7.3%)	1,034 (5.9%)

## 6) 公費負担の状況

### ①民間路線バスへの公費負担の状況

民間路線バスへの白河市からの運行補助金は、令和元年度（2019）の6,098万円をピークに減少しましたが、令和2年度（2020）からは微増の傾向となっています。

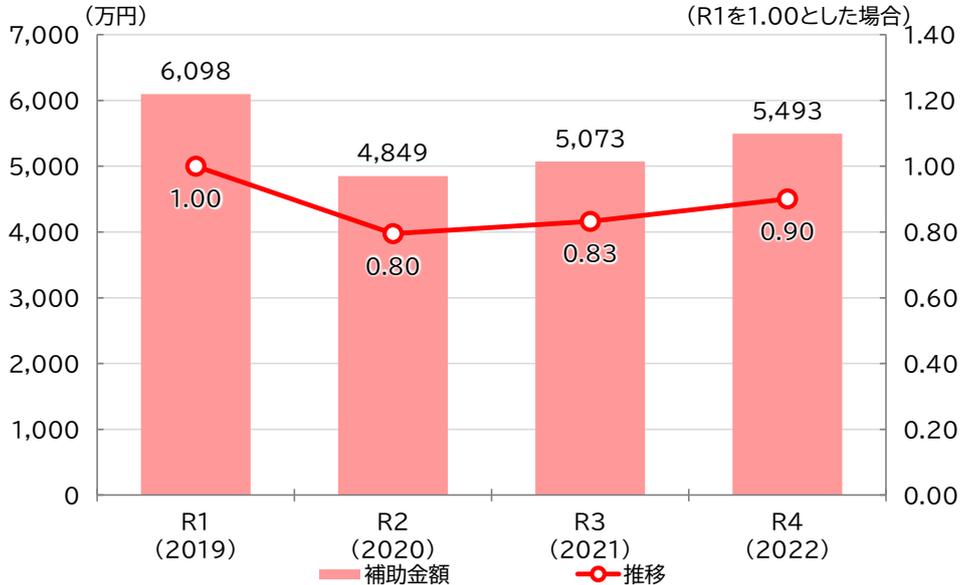


図 民間路線バスへの運行補助の推移

※バス事業年度（10月～翌年9月）で集計  
出典：白河市

### ②コミュニティバス運行費用の状況

コミュニティバスの運行は民間バス事業者に委託しており、その費用は緩やかな減少傾向となっています。

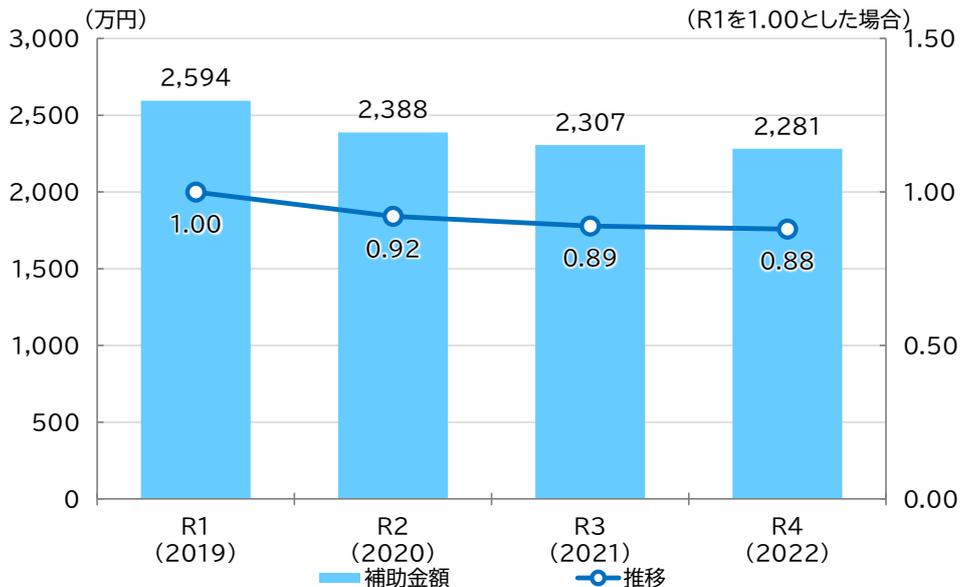


図 コミュニティバスの運行費用の推移

※市循環バスはバス事業年度（10月～翌年9月）、大信地域自主運行バスは会計年度（4月～翌年3月）で集計  
出典：白河市

### ③路線別の公費負担の状況(令和4年度)

白河市内のみで運行されている路線は、市の負担が大きく、特に、白坂線、白河の関線、市循環バスにおける負担額が大きくなっています。

白河市と近隣自治体間で運行されている路線は、白棚線を除くすべての路線で白河市ほか関係自治体の公費負担が発生しています。特に、欠損額が大きくなっている新白河・石川線、イオン追原経由甲子線のほか、白河市のみで欠損額を補填している刈敷坂・棚倉線、大信地域自主運行バスにおける市の負担額が大きくなっています。

表 路線別の公費負担額（令和4年度）

【白河市のみで運行されている路線】

分類	運行系統名	運行経路		欠損額 (千円)	うち市負担分
		起点	終点		
民間路線バス	九番町経由白坂駅線	白河駅前	白坂駅	1,375	1,375
	白坂線	白河駅前	白坂	7,381	7,381
	芦の口線※	白河駅前	芦の口	5,774	5,774
	白河の関線	新白河駅	関の森公園	7,983	7,983
	大信庁舎線	白河駅前	大信庁舎前	5,701	5,701
	小田川線※	白河駅前	八幡前	3,824	3,824
	小計			32,038	32,038
コミュニティバス	白河市循環バス	白河駅前	白河駅前	24,983	19,187
	小計			24,983	19,187
合計				57,021	51,225

※バス事業年度（10月～翌年9月）で集計

※「芦の口線」「小田川線」は、令和4年10月1日に休止  
出典：白河市

【白河市と近隣自治体間で運行されている路線】

分類	運行系統名	運行経路		欠損額 (千円)	うち市負担分
		起点	終点		
民間路線バス	新白河・石川線	新白河駅	石川営業所	28,443	10,080
	刈敷坂・棚倉線	刈敷坂	棚倉営業所	5,905	5,905
	イオン経由真名子線	新白河駅高原口	真名子	3,067	436
	イオン経由高助線	高助	新白河駅高原口	710	104
	追原経由川谷線	新白河駅高原口	川谷	936	142
	イオン追原経由甲子線	白河駅前	新甲子	17,297	3,013
	追原経由由井ヶ原線	白河厚生総合病院	由井ヶ原	4,653	844
	原中経由川谷線	白河駅前	川谷	5,502	1,172
	太陽の国線	白河駅前	下芝原	1,793	417
	原中経由勝負沢線	白河駅前	千本桜入口	2,845	774
	小計			71,151	22,887
コミュニティバス	大信地域自主運行バス	老人福祉センターほか	光南高校ほか	3,627	3,627
	小計			3,627	3,627
合計				74,778	26,514

※福島交通(株)はバス事業年度（10月～翌年9月）、大信地域自主運行バスは会計年度（4月～翌年3月）で集計  
出典：白河市

## 2-3-4 タクシーの概要

### 1) 予約型乗合タクシー

予約型乗合タクシーは、事前予約を受けて運行する乗合タクシーであり、「自宅」と「地域内の医療機関、商業施設、公共施設、バス停など」を接続する新たな移動手段です。

路線バスの補完を目的に、表郷・旗宿地域、大信地域、東地域、小田川地区、大沼地区で運行しています。

表 予約型乗合タクシーの運行概要

予約型乗合タクシー	対象エリア	運行日	指定目的地	運行本数	運行時間	運賃
表郷・旗宿地域 予約型乗合タクシー	表郷・旗宿 地域	平日	磐城金山バス停留所、表郷庁舎、表郷公民館、表郷クリニック、ビーライフうおいち、表郷郵便局、白河信用金庫表郷支店、JA東西しらかわ表郷支店、ツルハドラッグ白河表郷店	8往復/日	8:30～ 16:00	【1乗車1人 あたり】  大人(中学生以上): 500円  小学生・障がい者: 250円  未就学児: 無料
大信地域 予約型乗合タクシー	大信地域	平日	大信庁舎前バス停留所、国井歯科医院、らくらく医院、くにい増見クリニック、ツルハドラッグ白河大信店、しらかわ温泉弁天荘、山田屋旅館、大信郵便局、JA夢みなみ大信支店、大信庁舎、大信公民館	8往復/日	9:00～ 16:30	
東地域 予約型乗合タクシー	東地域	平日	刈敷坂バス停留所、東風の台運動公園、TAIRAYA白河東店、ツルハドラッグ白河東店、コメリハード&グリーン東村店、東直売所ふれあいの里、白河信用金庫釜の子支店、JA夢みなみ東支店、釜ノ子郵便局、江藤医院、秋山歯科医院、東庁舎、東公民館	8往復/日	9:00～ 16:30	
小田川地区 予約型乗合タクシー	小田川地区 (小田川、泉田、萱根、豊地)	平日	久田野駅、小田川郵便局、小田川行政センター、千葉医院、り菜あん、白河厚生総合病院、ヨークベニマル白河横町店、白河駅前バス停	8往復/日	7:00～ 17:30	
大沼地区 予約型乗合タクシー	大沼地区 (大、大和田、久田野、本沼)	平日	久田野駅、久田野郵便局、大沼行政センター、内藤歯科クリニック、すずき内科クリニック、白河市産業プラザ人材育成センター、リオン・ドール結城店、ヨークベニマル白河横町店、白河駅前バス停	8往復/日	7:00～ 17:30	

出典：白河市

### 2) 一般タクシー

市内で営業しているタクシー事業者は、白河観光交通株式会社、光タクシー株式会社、有限会社東タクシーの3社となっています。タクシーの台数は、3社合わせて、ジャンボタクシー5台、大型車両4台、小型車両58台となっています。

利用者は、3社ともに高齢者の利用が多く、通院や買い物といった利用が中心となっています。

表 市内のタクシー事業者概要

事業者名	所在地	乗務員数	車両保有台数
白河観光交通株式会社	白河市字中山南5番地97	51名	ジャンボタクシー4台、 大型(福祉車両)4台、小型36台
光タクシー株式会社	白河市昭和町160番地1	17名	ジャンボタクシー1台、 小型20台
有限会社東タクシー	白河市東深仁井田字天上林6-3	3名	小型2台

出典：事業者等アンケート調査

## 2-3-5 その他の移動サービスの状況

市内には、公共交通のほかにも移動サービスがあり、市民の日常生活を支えています。これらの移動サービスは、公共交通と比べて利用対象が明確に設定されており、利用者に応じたサービス提供を行う特徴があります。

### 1) 民間送迎バス等

医療機関関連では、白河厚生総合病院や白河病院のほか、個人クリニック等においても患者送迎バスが運行されています。

### 2) 福祉バス等

福祉関連では、各地域のデイサービスセンターへの送迎バスのほか、社会福祉協議会等が主体となった移動サービスが提供されています。

また、旗宿地域では、住民共助での移動サービスを提供しています。

### 3) スクールバス

本市は、学区が広く居住地が分散しているため、一部の小学校において、スクールバスが運行されています。

また、近隣自治体では、高等学校のスクールバスが運行されており、本市からも通学に利用されています。



### 3. 関連する計画等における公共交通の考え



## 3-1 白河市が目指す将来像

### 3-1-1 白河市行動計画-アジェンダ 2027-

「白河市行動計画-アジェンダ 2027-」は、本市の最上位に位置づけられる計画であり、中長期的な市政運営の考え方や方針を定めるものとして策定されたものです。

まちづくりの基本的な考え方である「まちづくりの理念」や「白河市の将来像」を定め、各部の目標やそれを実現するための施策、各部横断的に取り組む事項等を示しています。

表 白河市行動計画-アジェンダ 2027-の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和5年(2023)4月
対象期間	本編: 令和5年度(2023)～令和9年度(2027) 事業編: 令和5年度(2023)～令和7年度(2025)
まちづくりの理念	1.市民が望む地域社会の実現を目指し、市民、市議会及び市が一体となったまちづくり 2.歴史、伝統、文化、自然等、本市の恵まれた地域資源をいかしたまちづくり 3.子どもから高齢者まで、安全で安心して暮らすことができるまちづくり 4.地域のつながりと支え合いによる絆を育むまちづくり
白河市の将来像	星がある。城がある。君がいる。白河 ～Well-being City Shirakawa～
公共交通に関する内容	
<p>企画政策課</p> <p>○課題を解決するための取組み 【公共交通の維持・充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様化する移動ニーズや小規模な需要にも対応した新たな交通システムの導入や公共交通の仕組みづくりを進めていきます。</li> <li>・路線バスやコミュニティバスの利便性の向上や効率的な運行を図るため、ダイヤ改正や路線の再編等を行っていきます。</li> </ul> <p>都市計画課</p> <p>○課題を解決するための取組み 【立地適正化計画の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民生活を支える施設や公共交通の利用者を増やし、それらを維持するため、低未利用土地の利活用促進や建築規制等の適正化を図るとともに、城下町の歴史や文化、景観の魅力向上の取組みと連携することにより、市街地の人口密度を高めます。</li> </ul> <p>表郷庁舎</p> <p>○課題を解決するための取組み 【都市基盤の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化の進展に伴い、交通弱者の増加が予測されるため、公共交通の充実及び新しい公共交通システムの検討を進めるとともに、まちづくりと一体となった公共交通体系の整備を図ります。</li> </ul> <p>大信庁舎</p> <p>○課題を解決するための取組み 【豊かさを実感できるふるさとづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模需要に対応した新たな交通システムの導入や、共助による交通の仕組みづくりなど先進例や先端技術を研究しながら、大信地域に最適な移動手段を確保していきます。</li> </ul> <p>東庁舎</p> <p>○課題を解決するための取組み 【暮らしの充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約型乗合タクシー等を活用した新たな交通システムを整備するなど、移動手段(交通)の充実を図っていきます。</li> </ul>	

## 3-2 関連計画における公共交通の位置づけや目標

### 3-2-1 白河市都市計画マスタープラン

「白河市都市計画マスタープラン」は、私たちが住んでいる地域をよりよいものにするための長期的な計画であり、本市の都市づくりに関する基本的な方針を定めるものとして策定されたものです。

表 白河市都市計画マスタープランの概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成21年(2009)
対象期間	平成21年度(2009)～平成40年度(2028)
都市づくりの出発点	ふるさとを知ること
将来都市像	交流創造都市 ふるさと白河 -Regional creative city- 古くから交流を創造してきた都市 ふるさと白河 新たな交流を創造していく都市 ふるさと白河
都市づくりの基本方針	(1)城下町の都市構造を活かしたにぎわいのあるまち (2)密な公共交通等による生活利便性の高いまち (3)まちと緑が共生した環境に優しいまち (4)連続の美と空間の美のメリハリによる美しいまち (5)人とのふれあいから「ふるさと」を意識するまち
公共交通に関する内容	
<p>第5章 都市づくりの方針～全体構想～</p> <p>2.道路・交通網整備の方針</p> <p>(2)交通網整備計画</p> <p>バスや鉄道等は、地球環境にやさしい交通機関であり、高齢者を含めた誰もが利用できる交通手段です。このことから、本市では、自動車交通との適切な役割分担の下、公共交通網の充実を進めます。</p> <p>①バス交通の利便性向上</p> <p>コアゾーンとその周辺を巡る白河市循環バスの利便性の向上を図るとともに、来訪者にも使いやすい経路等について検討を加え、高齢者をはじめとする移動手段が少ない市民等の利便性の向上や地域間交通の円滑化を図ります。</p> <p>また、既存の路線バス網については、自家用車への依存からの転換を図ることで公共交通利用を促進し、既存路線の維持を図ります。</p> <p>②鉄道・空港の利活用の促進</p> <p>本市内には、JR 東北本線の白河駅・新白河駅・白坂駅・久田野駅の4つの駅が位置しています。自動車を運転できない子供や高齢者にとって、鉄道は重要な移動手段であり、環境にやさしい交通手段でもあることから、駅周辺のユニバーサルデザインの都市づくりを進めるとともに、自転車やバス等からのスムーズな乗り換えを実現する快適な駅前広場の維持に努めます。</p> <p>新幹線や鉄道利用者の利便性を向上させるため、ダイヤの改正や駅施設の整備について関係機関に働きかけます。</p> <p>また、福島空港の利活用にあたり、県や近隣市町村と連携して進めます。</p>	

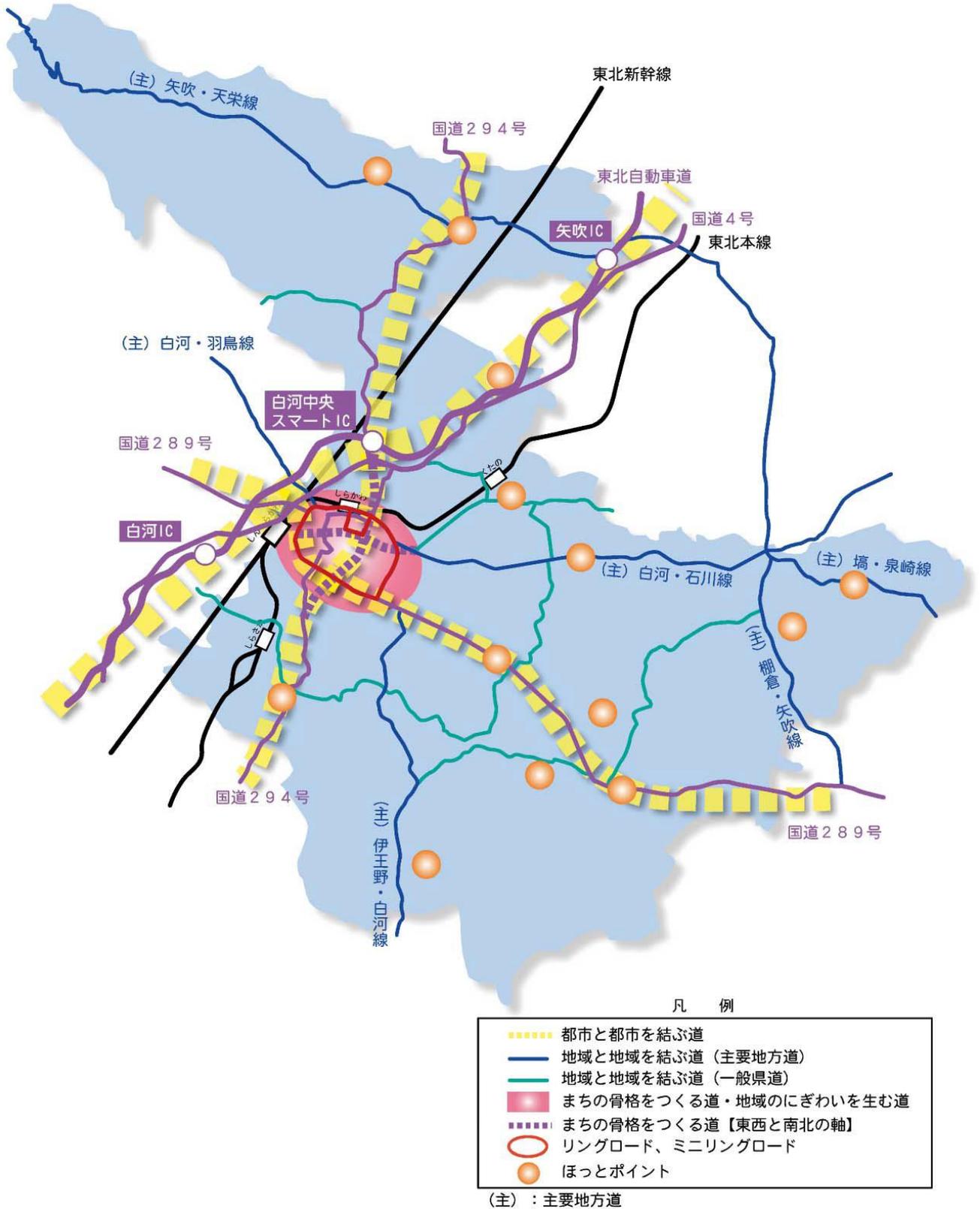


図 道路・交通網整備の方針図

出典：白河市都市計画マスタープラン

### 3-2-2 白河市立地適正化計画

「白河市立地適正化計画」は、本市の都市計画マスタープランが掲げる歩いて暮らせる「コンパクトな都市づくり」を具現化するために策定されたものです。

地域コミュニティを大切にしながら地域づくりを進め、市街地と周辺地域において環境負荷のない循環型社会の構築と市民が生きがいを持って心が満たされる暮らしの実現を目指します。

表 白河市立地適正化計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和3年(2021)8月
誘導方針	「2核+1」の特性に応じた役割分担と相互連携による一体化
魅力あるまちづくりを進めるための誘導施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇都市機能を誘導するための施策               <ul style="list-style-type: none"> <li>①公共施設の整備等</li> <li>②民間事業者による「誘導施設」の整備等の促進</li> </ul> </li> <li>◇居住を誘導するための施策               <ul style="list-style-type: none"> <li>①住宅の取得等に対する支援</li> <li>②低未利用土地等の利用の促進</li> <li>③良好な都市環境の整備</li> </ul> </li> <li>◇周辺地域を振興するための施策               <ul style="list-style-type: none"> <li>○農業の振興を図るための施策</li> <li>○高齢者が安心して生活するための施策</li> <li>○移住・定住を促進する施策</li> </ul> </li> </ul>
公共交通に関する内容	
<p>8.都市機能および居住を誘導するための施策</p> <p>8-3 居住を誘導するための施策</p> <p>③良好な都市環境の整備</p> <p>【施策】公共交通ネットワークの維持・強化 都市拠点形成区域までの移動を支えるため、公共交通ネットワークを維持・強化します。</p> <p>【実施主体】白河市・公共交通事業者</p> <p>【実施イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市内循環バスの運行</li> <li>○地域間幹線系統をはじめとした路線バスの運行</li> </ul> <p>■地域内移動支援事業(公共交通)</p> <p>運転免許証をお持ちでない高齢者及び障がい者の日常生活の移動手段を支援するとともに、市内におけるバス及びタクシーの利用を促進するため、バス、タクシーの運賃等の一部に利用できる助成券を交付します。</p> <p>8-4 周辺地域を振興するための施策</p> <p>【施策】高齢者等が安心して生活するための施策 自家用車を持たない高齢者等の移動を支援します。また、医療の確保や移動販売による買い物サポートなどにより高齢者の身近な生活を支えます。</p> <p>【実施主体】白河市</p> <p>【実施イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■地域内移動支援事業 運転免許証をお持ちでない高齢者及び障がい者の日常生活の移動手段を支援します。</li> <li>■予約型乗合タクシー実証実験事業 表郷・大信・東地域で、デマンド方式による乗合タクシーを試験的に運行します。</li> <li>■高齢者見守り生活支援事業 移動販売により、地域の高齢者を見守りながら高齢者の買い物をサポートします。</li> </ul>	

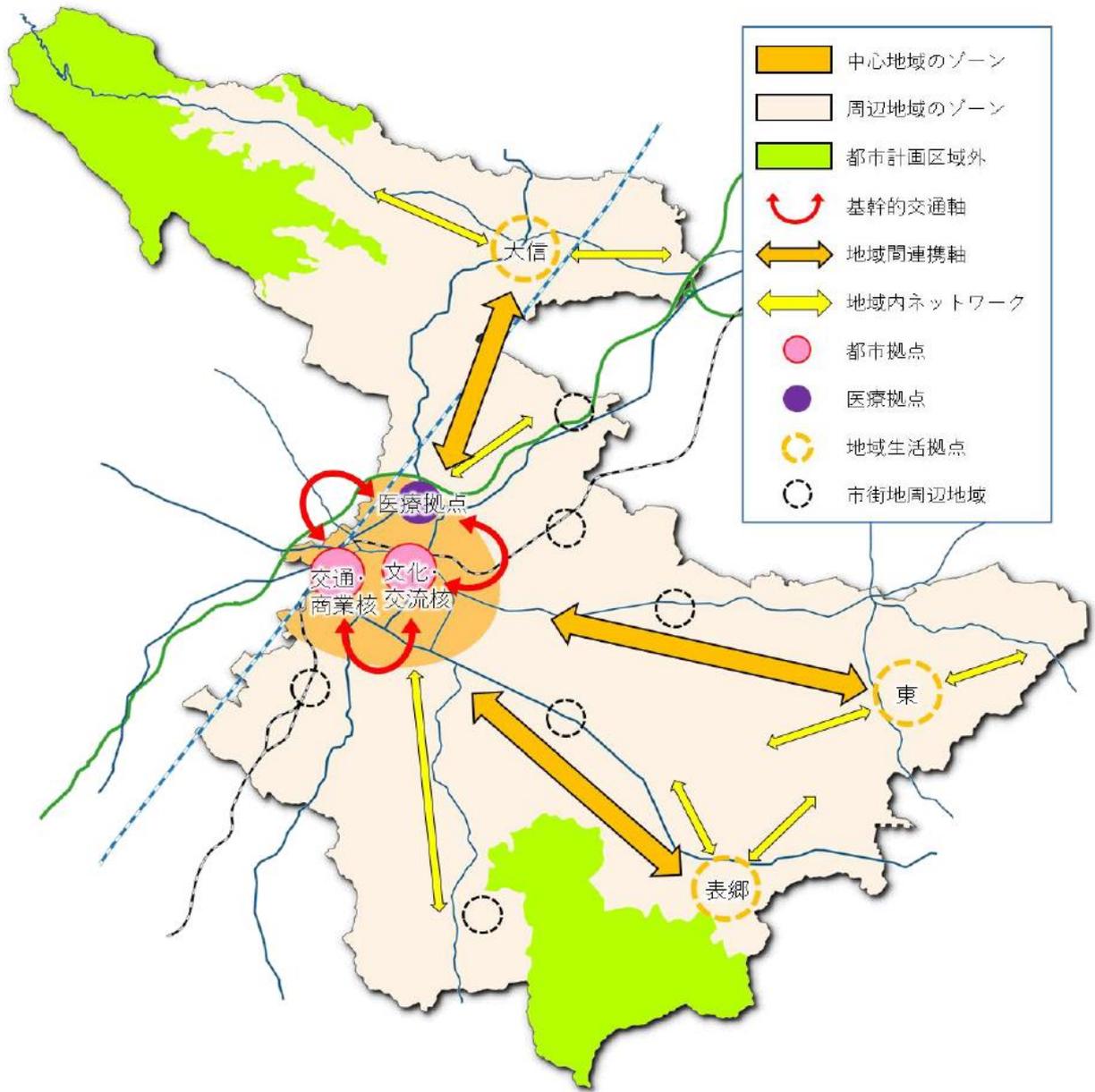


図 目指すべき都市の骨格構造

出典：白河市立地適正化計画

### 3-2-3 第3期白河市中心市街地活性化基本計画

「第3期白河市中心市街地活性化基本計画」は、過年度計画の取り組みの成果を踏まえつつ、その効果を中心市街地全体へ波及させていくことや、人口減少、少子高齢化に起因する空き家・空き店舗の増加への対策等、今後も進行する課題に継続して取り組むために策定されたものです。

表 第3期白河市中心市街地活性化基本計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成31年(2019)4月【令和4年(2022)8月改訂】
対象期間	令和元年度(2019)～令和5年度(2023)
目指す姿	歴史・伝統・文化が息づく市民共楽の城下町 ～城下町として発展してきた歴史・伝統・文化等の足元にある資源を活かし、誰もが暮らしやすく、活力と賑わいのあふれるまちへ～
基本方針及び基本施策	<p>基本方針1 城下町の快適な暮らしづくり</p> <p>施策1 居住支援の充実</p> <p>施策2 空き家の利活用促進</p> <p>施策3 快適な市街地環境の整備</p> <p>施策4 交通環境の整備改善</p> <p>基本方針2 匠の技とおもてなしの商店街づくり</p> <p>施策1 商業機能の集積強化</p> <p>施策2 まちなか創業の促進</p> <p>施策3 商店街の魅力育成・発信</p> <p>基本方針3 市民共楽のふるさとづくり</p> <p>施策1 交流人口を増やすにぎわいづくり</p> <p>施策2 まちなかの回遊性の向上</p> <p>施策3 多様な交流を促進する拠点・体制づくり</p>
公共交通に関する内容	
<p>第4章 3期計画の取り組み</p> <p>4. 施策の展開</p> <p>【基本方針① 城下町の快適な暮らしづくり】</p> <p>基本施策1-4 交通環境の整備改善</p> <p>公共交通は、高齢者や運転免許を持たない方などの日常生活を支える移動手段として不可欠のものになっているが、これまでの急速な自家用車の普及とともに公共交通機関の利用者は減少傾向にある。このため、バス、鉄道、タクシーをはじめ様々な交通機関との連携により公共交通ネットワークを充実させ、市民等の利便性の向上に努めるとともに、公共交通機関の利用者拡大に向け、誰もが利用しやすい環境づくりに取り組む。</p> <p>①公共交通ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車を利用できない高齢者等も快適に暮らせる居住環境を形成するため、公共交通の利便性向上を図る。</li> </ul> <p>②バス利用促進策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光施設や商店街ホームページへ最寄りのバス停の時刻表の掲載やそれらの施設への掲示等により、公共交通の利用促進を図る。</li> </ul>	

### 3-2-4 第2期白河市みらい創造総合戦略／白河市人口ビジョン

「第2期白河市みらい創造総合戦略／白河市人口ビジョン」は、本市の人口減少と地域経済縮小に対応するため、今後5年間で集中して取り組む施策及びその方向性を定めるものとして策定されたものです。

表 第2期白河市みらい創造総合戦略／白河市人口ビジョンの概要（一部抜粋）

項目	内容	
	第2期白河市みらい創造総合戦略	白河市人口ビジョン
策定年度	令和2年(2020)3月	令和2年(2020)3月
基本目標及び施策	I 魅力ある雇用をつくる 施策1 地域企業への支援強化と企業誘致の推進 施策2 若者の地元定着の推進 施策3 白河の強みを発揮した新たな産業の創出 施策4 農業の魅力向上による雇用の場の創出 II 若い世代の活躍を支える 施策1 ニーズを捉えた婚活支援 施策2 出産・子育てしやすい環境の整備 施策3 社会を生き抜く力を育む教育の充実 III 人と地域のつながりをつくる 施策1 地域資源を活用した観光の振興 施策2 移住・定住の促進 施策3 戦略的なシティプロモーションの展開 施策4 市民協働の推進と外部人材の積極的活用 施策5 誰もが活躍できる地域社会の実現	
公共交通に関する内容		
3 基本目標及び施策の方向性 【基本目標】 III 人と地域のつながりをつくる 【具体的な施策と需要業績評価指標(KPI)】 (5)だれもが活躍できる地域社会の実現 ・女性、高齢者、障がい者、外国人などが相談しやすい体制の構築に取り組むとともに、仕事や生涯学習など地域活動への参加を促し、あわせて公共交通の充実に取り組むことで、誰もが居場所と役割を持ち、活躍できる地域社会の実現を目指します。 ・また、誰もが健康に生活できるよう医療機関や企業と連携し、健康づくりの意識の向上や健康寿命の延伸を図ります。		

### 3-2-5 白河市過疎地域持続的発展計画

「白河市過疎地域持続的発展計画」は、過疎地域からの脱却を目指し、持続可能な地域社会の形成に向けて各種対策を推進していくことを目的に策定されたものです。

表 白河市過疎地域持続的発展計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和4年(2022)
対象期間	令和4年度(2022)～令和7年度(2025)
持続的発展のための施策横断的な視点	1 豊かな地域資源(足元にある資源)に磨きをかけ、最大限活用する視点 2 コロナ後の社会を見据えた視点 3 ゼロカーボンシティを目指す視点 4 DX(デジタルトランスフォーメーション)を効果的に推進する視点 5 SDGs(持続可能な開発目標)の視点
公共交通に関する内容	
	5 交通施設の整備、交通手段の確保 (2)その対策 イ 公共交通 ・通院、通勤、通学などの地域住民の移動手段である公共交通の確保については、引き続き国・県等との連携を図りながら、事業者への補助や利用促進対策を実施し、バス路線の維持・確保に努めます。 ・多様化する移動ニーズや小規模需要にも応える新たな交通システム導入など、効率的で持続可能な公共交通の実現を目指します。
	9 教育の振興 (2)その対策 ア 義務教育等 ・遠距離通学となる児童生徒の安全・安心な通学手段を確保するため、スクールバスを運行します。

### 3-2-6 第3期白河市地域福祉計画

「第3期白河地域福祉計画」は、本市の地域福祉を取り巻く現状と課題を踏まえ、誰もが安心して自立した日常生活を送ることかできるまちづくりを目指し、これまでの地域福祉に関する取り組みを拡充するとともに、さらに発展させていくことを目的に策定されたものです。

表 第3期白河市地域福祉計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和5年(2023)3月
対象期間	令和5年度(2023)～令和9年度(2027)
基本理念	地域でいきる みんなでつなぎ支え合う福祉のまちづくり
基本目標	1 包括的な支援体制づくりの推進 2 安心な福祉環境づくりの推進 3 みんなが関わり共生する地域づくりの推進
公共交通に関する内容	
<p>基本目標2 安心な福祉環境づくりの推進 (4)人にやさしい生活環境づくりの推進 【施策・取り組み】 ②外出支援の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外出・移動に支援が必要な人に対しては、既存の公共交通機関とともに、個別移動手段を活用した個別の外出・移動手段策を実施します。また、個別のニーズも踏まえながら効果検証を行い、必要かつ効果的な事業の実施に努めます。</li> <li>・日常生活に不可欠な生活路線については、「白河市地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道、バス、タクシーの役割分担等による効率的かつ効果的な公共交通ネットワークへ再編するとともに、小規模需要にも応える新たな交通システムの導入や地域住民の共助による公共交通の仕組みづくりを進め、外出しやすいまちづくりに努めます。</li> </ul> <p>【主な取り組み及び担当課】</p> <p>6 予約型乗合タクシー事業 公共交通が不便な地区における高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、デマンド方式による乗合タクシーを運行する。</p> <p>7 地域内移動支援事業 運転免許証を持たない高齢者や障がい者の日常生活を支える移動手段を支援するため、バス及びタクシー運賃の一部を助成する。</p>	

### 3-2-7 しらかわ地域定住自立圏第2期共生ビジョン

「定住自立圏共生ビジョン」は、中心市と近隣自治体が相互に役割分担し、連携・協力することにより、定住自立圏全体で必要な生活機能の確保と、圏域への人口定住を促すため、しらかわ地域が目指す将来像及びその実現にあたり必要な具体的取組等を明らかにすることを目的に策定されたものです。

表 しらかわ地域定住自立圏第2期共生ビジョンの概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和2年(2020)4月【令和5年(2023)1月改訂】
対象期間	令和2年度(2020)～令和6年度(2024)
圏域を構成する市町村	白河市、西郷村、泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、矢祭町、埴町、鮫川村
目指すべき将来像	令和22年における圏域の中長期的な将来人口の目標を129,012人と設定
具体的取組	1 生活機能の強化に係る政策分野 2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 3 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野

#### 公共交通に関する内容

#### 第3章 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組

#### (2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

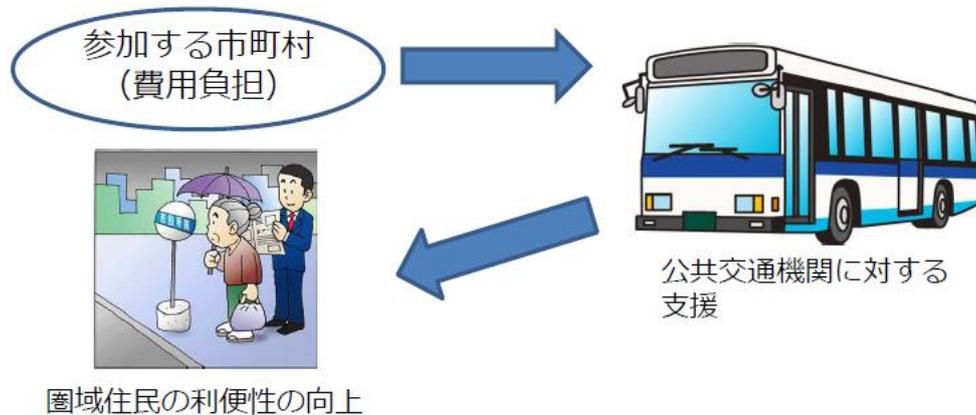
#### 1. 公共交通：α地域公共交通網の構築

「地域公共交通の維持確保及び利用促進事業」

#### 【事業概要・目的】

- ・圏域内の通勤や通学、通院等の利便性の向上を図るため、圏域内を結ぶバス路線等の公共交通ネットワークの強化を図ると共に、公共交通機関の維持及び確保や高速交通との連携に取り組む。
- また、併せて圏域住民に対して公共交通に関する情報を発信し利用促進を図る。

#### 【事業イメージ】



【関係市町村等】白河市、西郷村、泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、矢祭町、埴町、鮫川村

### 3-3 公共交通に求められる役割

本市が目指す将来像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から俯瞰して捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合を図りながら取り組みを進めることが必要です。前項までに整理した上位計画における事業等の位置づけや、関連計画において公共交通に求められる役割について整理しました。

表 公共交通に求められる役割

区分	分野	求められる役割	
上位計画	白河市行動計画 -アジェンダ 2027-	<b>【公共交通の維持・充実】</b> ○「まちづくりの理念」や「白河市の将来像」の実現に向けて、公共交通の利便性・効率性を高め、誰もが暮らしやすいと感じることができる環境を整えていく役割	
	白河市都市計画 マスタープラン	<b>【公共交通の利便性向上】</b> ○公共交通網の充実や、地域間交通の円滑化等を図り、利便性の高い生活環境を構築する役割	
関連計画	白河市 立地適正化計画	<b>【公共交通ネットワークの維持・強化】</b> ○公共交通ネットワークの維持・強化を図り、良好な都市環境を構築する役割 <b>【高齢者等への支援】</b> ○高齢者等の移動を支援し、高齢者等が安心して生活できる環境を構築する役割	
	まちづくり	第3期白河市中心市街地 活性化基本計画	<b>【交通環境の整備改善】</b> ○公共交通ネットワークの充実を図り、城下町の快適な生活環境を構築する役割
		第2期白河市みらい 創造総合戦略／ 白河市人口ビジョン	<b>【公共交通の充実】</b> ○公共交通の充実を図ることで、人と地域のつながりがある社会を構築する役割
		白河市過疎地域 持続的発展計画	<b>【交通施設の整備、交通手段の確保】</b> ○バス路線の維持・確保や、効率的で持続可能な公共交通の実現を図ることで、持続可能な地域社会を構築する役割
	その他	第3期白河市 地域福祉計画	<b>【外出支援の推進】</b> ○外出・移動に支援が必要な人に対する支援や、効率的な公共交通ネットワークへの再編等により、人にやさしい生活環境を構築する役割
		しらかわ地域 定住自立圏 第2期共生ビジョン	<b>【結びつきやネットワークの強化】</b> ○圏域内の通勤や通学、通院等の利便性向上を図ることで、定住自立圏全体で必要な生活機能を確保する役割



#### 4. 地域公共交通を取り巻く課題



## 課題1

## 街なか居住区域の更なる利便性向上

白河市立地適正化計画では、白河駅や新白河駅周辺及び大規模な病院が立地する白河中央スマートインターチェンジ周辺へのアクセスのしやすさや、人口の集積状況などを基準に「街なか居住区域」を設定しています。また、中心市街地では、市民会館跡地を活用した複合施設の整備が進められているなど、街なか居住区域においては、本市の将来都市構造を見据えた、更なる利便性向上が求められています。

これに対して、路線バスや市循環バスを運行し、公共交通サービスを提供するほか、新白河駅から白河駅間は運行本数の厚みを持たせています。

しかしながら、人口密度が高いにも関わらず、バスの運行本数が比較的少ないエリアが存在し、自宅と目的地の往来に時間を要するため、“公共交通の利用をためらう”状況となっていることが懸念されます。

そのため、市民が利用する主要目的地間を移動しやすくするため、路線バス及び市循環バスの見直しに加え、タクシーの活用や新たに補完する公共交通サービスの導入等の対策を講じるなど、街なか居住区域における更なる利便性向上が必要です。

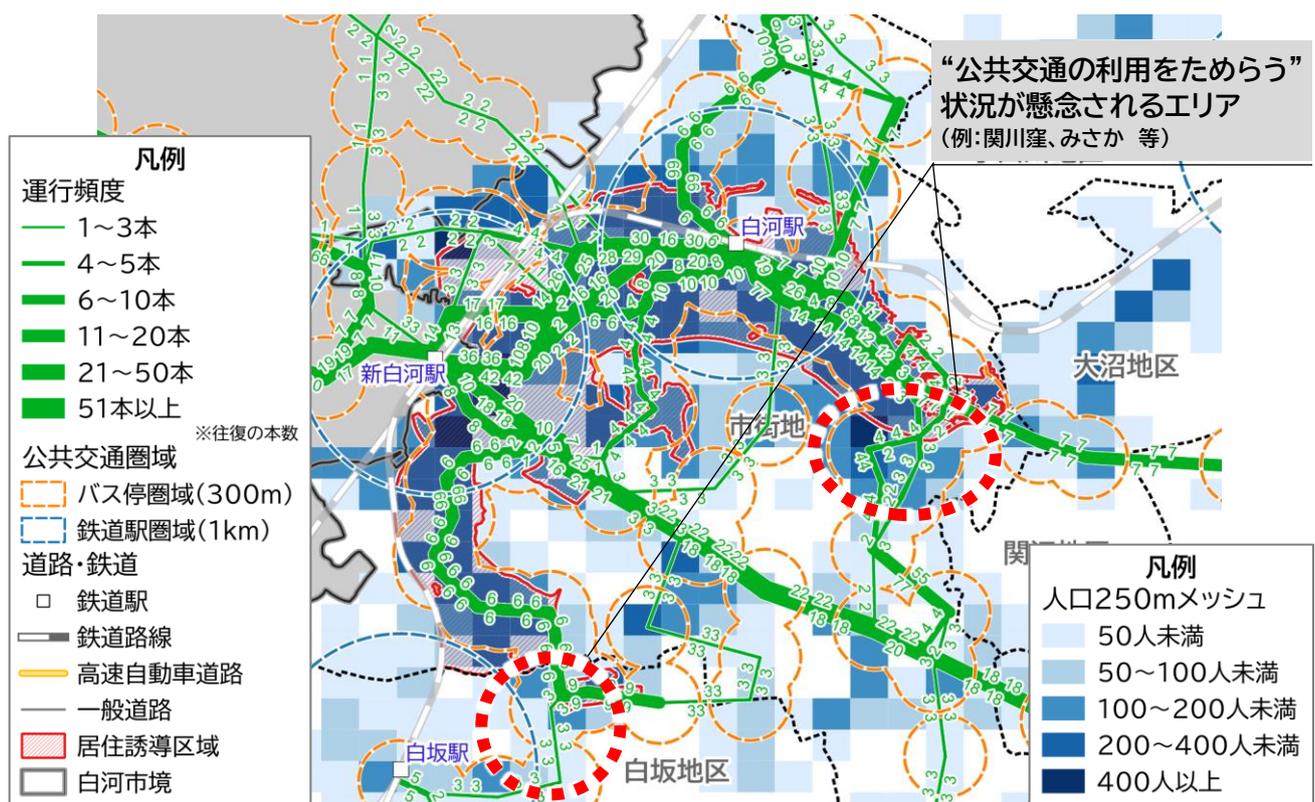


図 白河駅周辺の運行本数

※人口は R2 国勢調査より作成  
出典：福島交通(株)オープンデータ、ジェイアールバス関東(株)、白河市



図 複合施設のイメージ

出典：複合施設整備基本設計



図 複合施設計画地周辺の公共交通網

出典：白河市複合施設整備基本計画



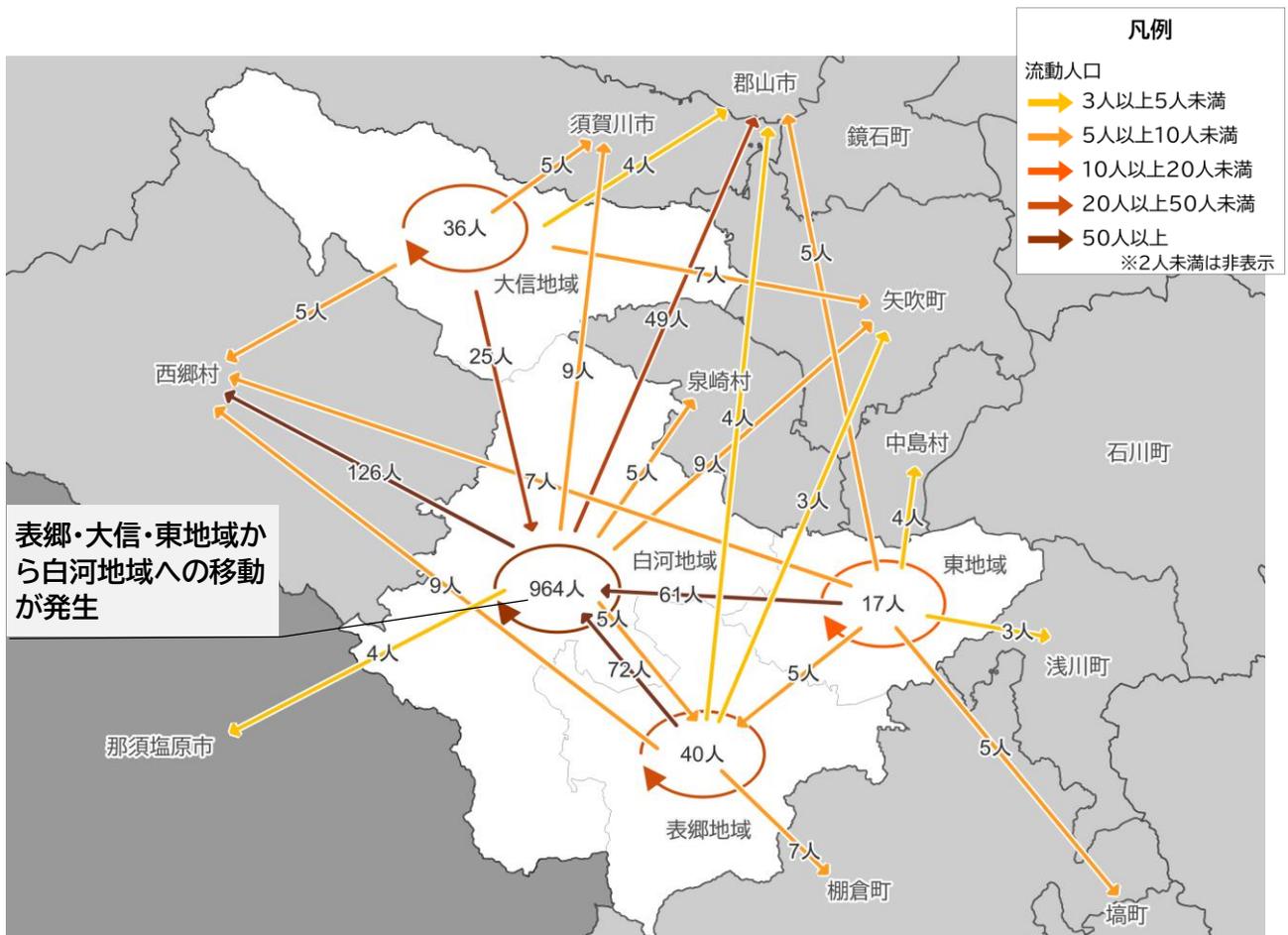


図 「通院」移動の地域間流動図

出典：市民アンケート調査結果

表 出身中学校からの進学先

進学先 中学校	白河市				市外					その他	合計
	白河高等学校	白河第二高等学校	白河美業高等学校	白河旭高等学校	A学校	B学校	C学校	D学校	E学校		
白河中央中学校	23.2%	3.9%	16.8%	14.2%	9.0%	3.2%	1.3%	1.3%	0.0%	27.1%	100.0%
白河第二中学校	37.4%	0.7%	17.3%	18.0%	7.2%	1.4%	0.7%	0.0%	0.0%	17.3%	100.0%
東北中学校	5.9%	0.0%	29.4%	14.7%	14.7%	2.9%	2.9%	0.0%	5.9%	23.5%	100.0%
白河南中学校	25.5%	0.0%	27.7%	12.8%	6.4%	0.0%	6.4%	0.0%	2.1%	19.1%	100.0%
五箇中学校	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	100.0%
表郷中学校	23.6%	0.0%	23.6%	27.3%	5.5%	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%	16.4%	100.0%
東中学校	17.4%	0.0%	4.3%	19.6%	10.9%	4.3%	0.0%	10.9%	2.2%	30.4%	100.0%
大信中学校	21.6%	0.0%	16.2%	8.1%	16.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	37.8%	100.0%

出典：中学校アンケート調査結果

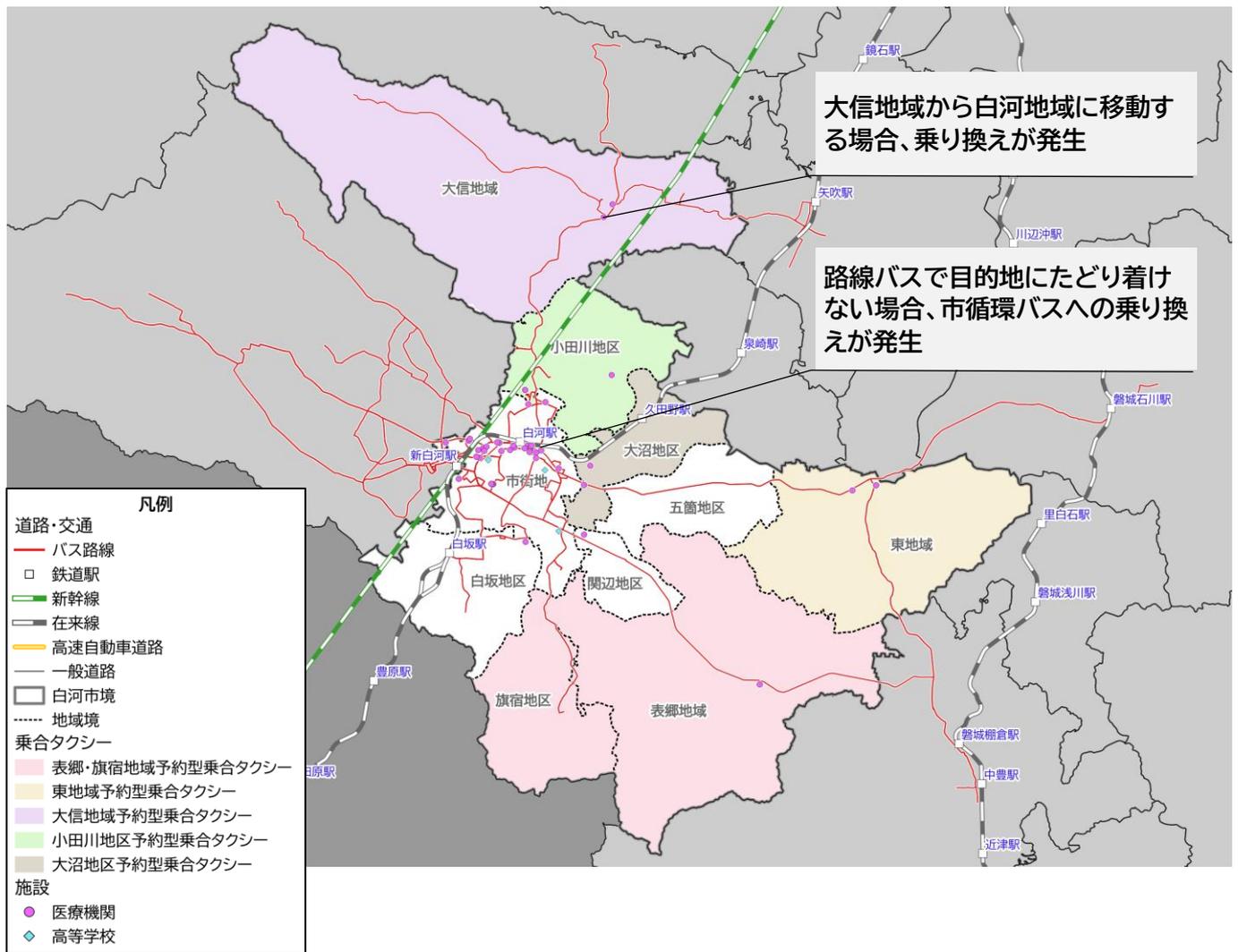


図 白河市全域における公共交通の運行状況

### 課題3

## 郊外部に広がる“公共交通を利用しづらいエリア”の解消

これまで、公共交通不便地域の解消等を目的として、路線バスのみではカバーできないエリアを対象に予約型乗合タクシーを導入し、地域内の移動手段の確保に努めてきました。

しかしながら、市内の公共交通のカバー状況を見ると、予約型乗合タクシーの地域・地区及び公共交通圏域にも含まれない、“公共交通を利用しづらいエリア”が点在している状況です。

そのため、住み慣れた地域で暮らし続けていくためにも、一定水準の公共交通サービスを楽しむことができるよう、“公共交通を利用しづらいエリア”の解消に向けた移動手段の確保・維持が必要です。

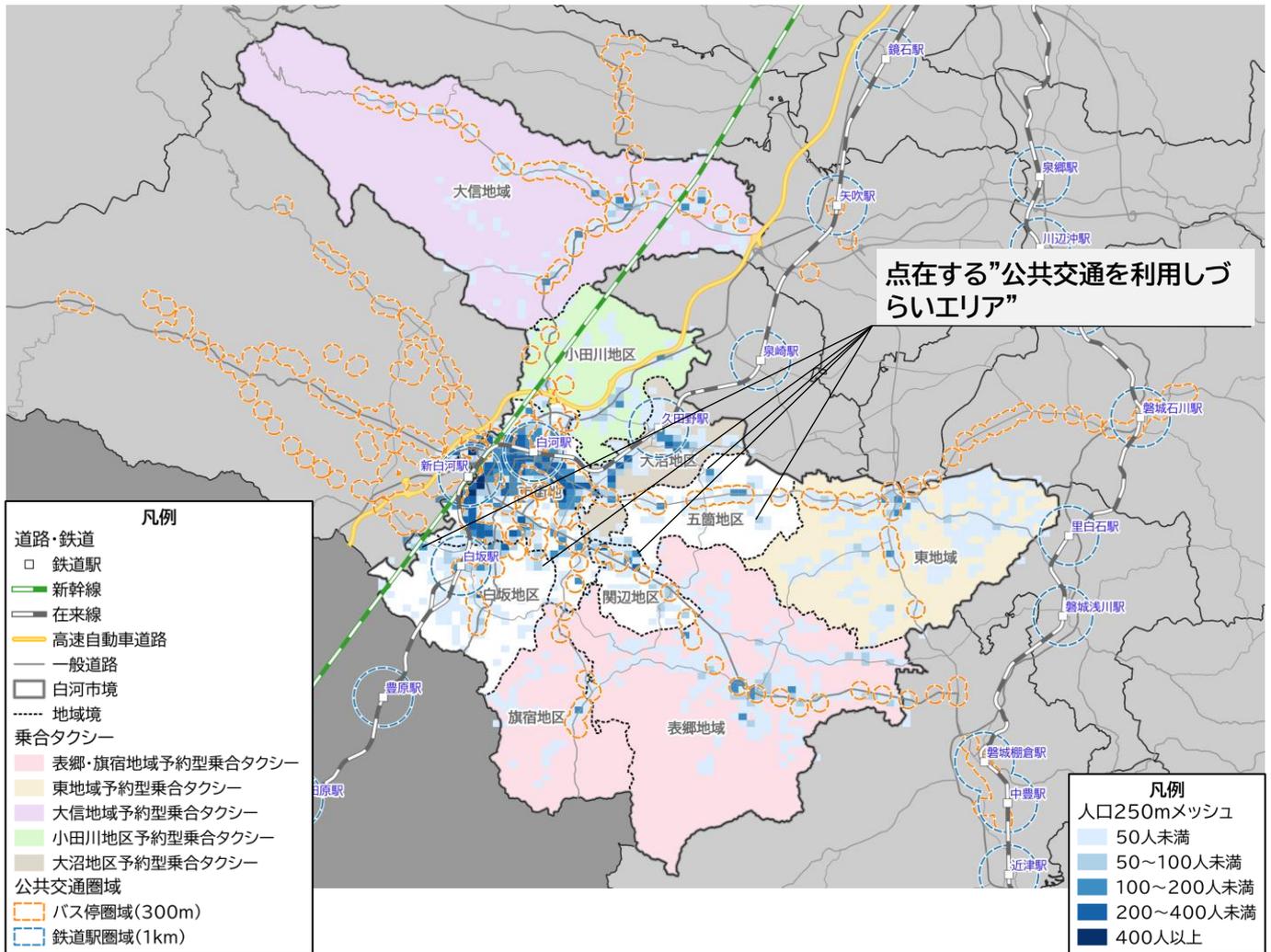


図 白河市全域における公共交通のカバー状況

## 課題4

### 近隣自治体との移動手段の確保

通勤・通学目的による移動実態をみると、西郷村・泉崎村・棚倉町・矢吹町などの近隣自治体への広域的な移動がみられます。また、本市は「しらかわ地域定住自立圏構想」の中心市として、近隣自治体との広域的な移動手段の確保が求められています。

そのため、路線バス及び大信地域自主運行バスが運行し、本市をまたぐ移動を支えています。

しかしながら、現在、地域間幹線系統の補助を受けている路線については、今後、要件を満たせずに補助の対象外となった場合、地域内フィーダー系統も補助の対象外となることから、市の財政負担額の増加にとどまらず、地域内及び地域間を結ぶ公共交通サービスの維持に影響が波及することが想定されます。

また、本市をまたぐ路線バスの中には、収支率が10%未満の路線も散見されるなど、持続性の面で問題を抱える路線がある一方で、地域間幹線系統の補助要件を満たす可能性がある路線もあります。

近隣自治体との移動手段は、市民の日常生活において重要な役割を担うことから、広域的な公共交通ネットワークの確保・維持に向けて、補助金の活用や、関係自治体と連携を図った運行内容等の見直しが必要です。

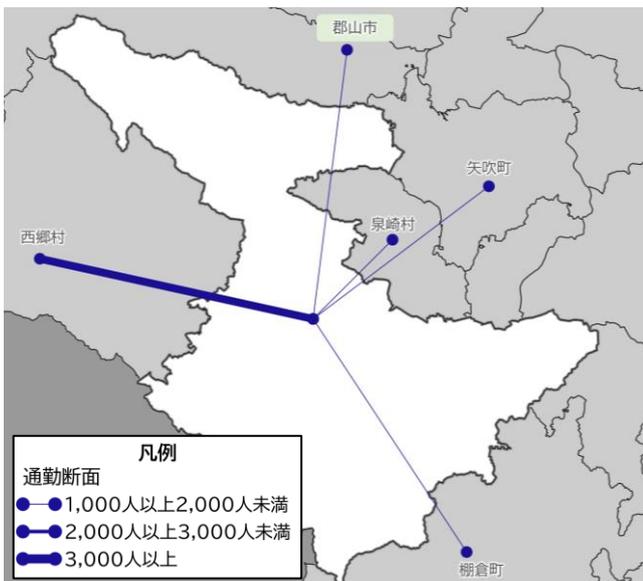


図 「通勤」移動の地域間断面流動図

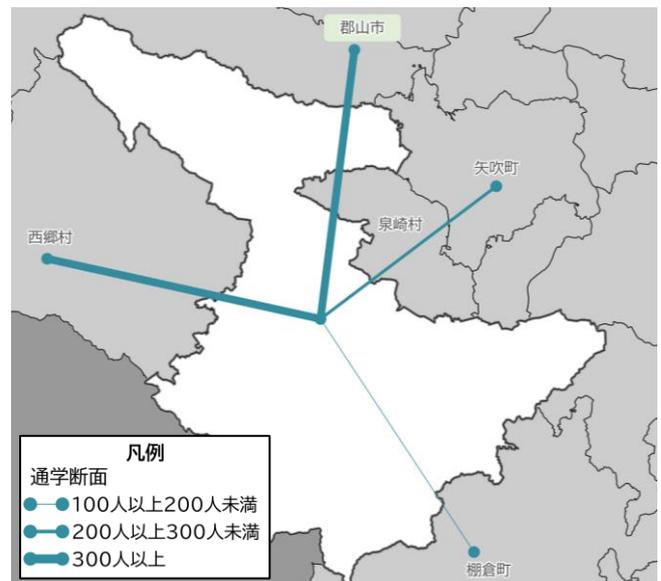


図 「通学」移動の地域間断面流動図

出典：R2 国勢調査

## 課題5

## 公共交通結節点の接続強化

本市と郡山市との間で流入・流出があり、広域的な移動を支える移動手段として、JR 東北新幹線及び JR 東北本線が運行しています。また、通勤・通学需要のほか、観光客やビジネス客の本市をまたぐ移動を支える公共交通結節点として、新白河駅及び白河駅では、鉄道と路線バス・タクシー等の公共交通機関同士の乗り換え環境や待合環境を整備しています。

しかしながら、白河駅におけるダイヤの接続状況をみると、朝の通勤・通学時間帯は公共交通機関同士の接続がみられない状況に加え、他の時間帯についても、乗り換えまでに長い待ち時間を要するなど、ダイヤの接続状況に問題を抱えています。

そのため、広域的な移動が集中するピーク時を中心に接続ダイヤを見直し、公共交通機関同士の接続の強化が必要です。

表 白河駅における鉄道と路線バスの接続状況（路線バス⇒鉄道への乗り換え）（令和5年時点）

便名	JR東北本線時刻	こみねっと中循環①コース		こみねっと中循環②コース		こみねっと南循環③コース		こみねっと南循環④コース		こみねっと西循環⑤コース		こみねっと西循環⑥コース		白河・大信庁舎線		白坂線		高助線	
		白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間
1便	6:10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2便	7:08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3便	7:40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7:40	0:00
4便	8:46	—	7:56	0:50	7:43	1:03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7:45	1:01	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5便	9:56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9:01	0:55	—	—	—	9:43	0:13	—
6便	10:55	10:02	0:53	—	—	10:55	0:00	—	—	10:01	0:54	—	—	—	—	—	—	—	—
7便	12:01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11:51	—	—	—	—	12:00	0:01	—
8便	12:55	—	—	12:15	—	—	—	—	12:13	0:42	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⋮		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

乗り換えまでに長い待ち時間が発生

通勤・通学需要が多い時間帯に接続していない状況

便名	JR東北本線時刻	新白河・白河の関線		新白河・石川線		白棚線		原中經由川谷線 太陽の国線		原中經由 勝負沢線		綱子線		追原經由川谷線		新白河駅高原口 イオン前經由 新甲子温泉線		追原經由 由井ヶ原線	
		白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間	白河駅	待ち時間
1便	6:10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2便	7:08	—	—	—	—	6:53	0:15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3便	7:40	—	—	—	—	7:25	0:15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4便	8:46	7:57	0:49	7:48	0:58	7:41	1:05	7:55	0:51	7:42	1:04	—	—	—	—	7:46	1:00	—	—
		—	—	—	—	7:51	0:55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	8:03	0:43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5便	9:56	—	—	9:48	0:08	9:35	0:21	9:15	0:41	—	—	—	—	—	—	—	—	9:24	0:32
6便	10:55	—	—	—	—	—	—	9:57	0:58	9:57	0:58	—	—	—	—	10:04	0:51	—	—
7便	12:01	—	—	—	—	11:28	0:33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8便	12:55	—	—	12:03	0:52	12:28	0:27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
⋮		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※ ■ 30分以上の待ち時間

出典：東日本旅客鉄道(株)、福島交通(株)、ジェイアールバス関東(株)、白河市

表 白河駅における鉄道と路線バスの接続状況（鉄道⇒路線バスへの乗り換え）（令和5年時点）

便名	JR東北本線 時刻	こみねっと 中循環①コース		こみねっと 中循環②コース		こみねっと 南循環③コース		こみねっと 南循環④コース		こみねっと 西循環⑤コース		こみねっと 西循環⑥コース		白河・大信庁舎線		白坂線		高助線	
		白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間										
1便	6:55		—	6:55	0:00		—		—		—		—		—		—		—
2便	7:28		—		—		—		—		—	8:10	0:42	7:45	0:17		—		—
3便	8:21	9:15	0:54		—	9:45	1:24		—	9:10	0:49		—		—		—		—
4便	9:39		—		—		—		—		—		—		—		—		—
5便	10:25		—	11:10	0:45		—		—		—	11:00	0:35		—	10:45	0:20		—
6便	11:27		—		—		—	11:30	0:03		—		—		—		—		—
7便	12:26		—		—		—		—	12:30	0:04		—		—		—		—
⋮			—		—		—		—		—		—		—		—		—

乗り換えまで短い時間で乗り換えが可能

便名	JR東北本線 時刻	新白河・白河の 関線		新白河・石川線		白棚線		原中經由川谷線 太陽の国線		原中經由 勝負沢線		綱子線		追原經由川谷線		新白河駅高原口 イオン前經由 新甲子温泉線		追原經由 由井ヶ原線	
		白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間	白河駅 時刻	待ち 時間
1便	6:55		—	7:00	0:05	7:05	0:10		—		—		—		—		—		—
2便	7:28		—		—	7:45	0:17	7:50	0:22		—		—		—	7:50	0:22		—
3便	8:21		—	8:50	0:29	9:15	0:54		—	9:00	0:39		—		—		—		—
4便	9:39		—		—	10:00	0:21		—		—		—		—		—		—
5便	10:25		—		—	10:55	0:30		—		—		—		—		—		—
6便	11:27		—		—	11:55	0:28		—		—		—		—		—		—
7便	12:26		—	12:45	0:19	12:55	0:29		—		—		—		—	12:30	0:04	12:55	0:29
⋮			—		—		—		—		—		—		—		—		—

※ ■ 30分以上の待ち時間

出典：東日本旅客鉄道(株)、福島交通(株)、ジェイアールバス関東(株)、白河市

## 課題6

## 公共交通を安心・安全に利用できる待合環境の整備

本市は、白河駅及び新白河駅を中心として、公共交通ネットワークを形成しています。駅構内では、待合室や駅前広場における上屋・ベンチの設置など、雨風をしのげる快適な待合環境が整備されているほか、駅前広場ではタクシーと一般車両の乗降場所を分離し、バス乗り場案内を整備するなど、駅からバス乗り場までの動線も確保しています。

しかしながら、新白河駅は駅改札口から駅前広場に出る際に、公共交通の案内表示等が少ないため、出口やバス乗り場がわからない等の不便な状況が発生しています。

また、市内の各所に設置されているバス停については、上屋・ベンチなどが十分に設置されておらず、長時間は待ちづらい状況です。

そのため、一定程度の利用が見込まれるバス停などについては、周辺の施設などを活用した待合スペースの確保や地域の協力による待合環境の改善など、誰もが公共交通を安心・安全に利用できる環境の確保が必要です。

路線バスの案内はあるが、路線名や行先を示す案内が不足しているため、東口と西口発の路線がわかりづらい。



一部バス乗り場へは車道を渡る必要があるが、横断歩道がないため、安全面に懸念がある。

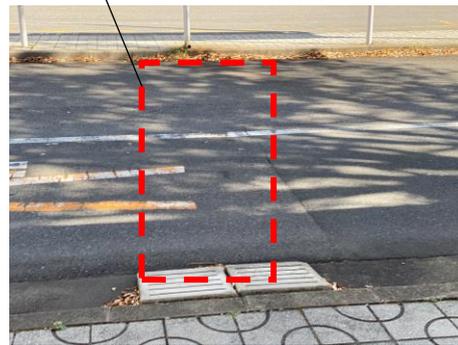


図 駅構内と駅前広場の様子（新白河駅）

系統略図  
経路地情報  
乗り方案内  
が不足している。



経路情報の劣化  
がみられる。

経路地情報  
乗り方案内  
が不足している。



図 バス停の様子（左図：白坂駅バス停、右図：新白河駅バス停）

## 課題7

### 公共交通に係る各種情報の発信強化

本市は、時刻表やチラシ等を作成・配布し、アナログ的な情報発信を展開しています。近年は、スマートフォンの普及による、インターネットを活用した情報発信ニーズの高まりを背景に、福島交通株式会社が運行する路線バスについては、運行情報などを Web サイト上で検索できるなど、デジタル的な情報発信も行われています。

しかしながら、公共交通非利用者の中には、運賃や運行情報、行先、乗車すべき車両がわからない等の意見を挙げられる方が多くみられ、乗車前に必要な情報が行き届いていない状況がうかがえます。

また、路線バスや市循環バスのデジタル的な情報発信状況をみると、一部の主要 Web サイトでは、運行情報等が検索できない状況となっています。

そのため、サイネージなどの幅広い情報端末との連動もできる等のデジタル情報の持つ特性を活かしつつ、時刻表やチラシ等のアナログ的な情報媒体と組み合わせて、発信力を強化していく必要があります。

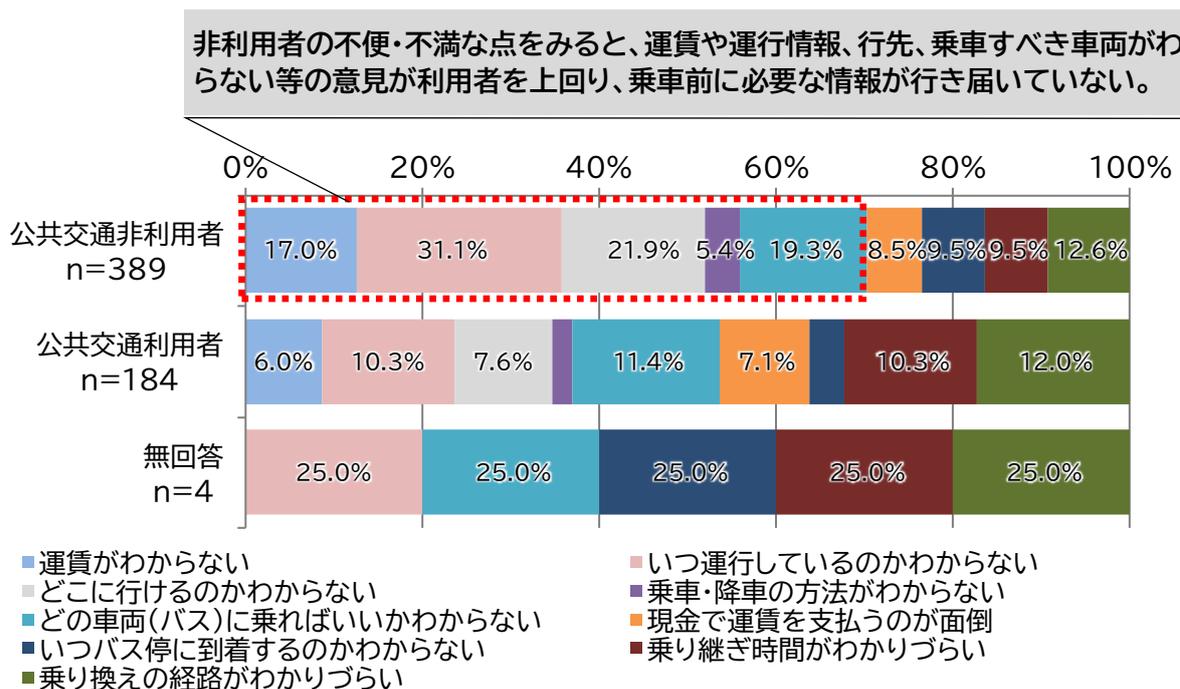


図 公共交通利用区分別の公共交通機関を利用する上での不便・不満な点

※5.0%未満は非表示とした。  
出典：市民アンケート調査結果

## 課題8

### わかりやすく公共交通を利用するための車両環境及び支払い方法の見直し

本市は、さまざまな運行事業者が公共交通サービスを提供しているため、各社で利用方法や支払い方法が異なる状況にあります。また、同一区間における運賃の違いや、キャッシュレス決済の有無が影響し、利用者からするとわかりづらいため、“利用に対する抵抗感”が働きやすく、利用に結び付きづらい状況にあります。

特に、キャッシュレス決済の整備は、新幹線では Suica による支払いが可能であるものの、白河市内の駅及び新白河駅の鉄道は、Suica 利用可能エリアの範囲外であるため、決済のスムーズさや接触機会の軽減等の期待される利便性が得られず、不便な状況にあります。

なお、路線バスについては、福島交通株式会社が、IC カード NORUCA（ノルカ）を導入しているほか、ジェイアールバス関東株式会社においても、令和6年（2024）春から IC カード LOCOCA（ロコカ）の利用を開始する見込みであり、利便性の向上が期待されます。

そのため、更なる利便性の向上に向けて、車両の整備などの改善を進めるとともに、新たな技術の活用についても検討を進める必要があります。

## 課題9

## 高齢者や高校生等の移動に制約を抱える人々へ向けた利用促進

高齢化の進行により、日常の移動が困難となる高齢者が増加することが見込まれます。高齢者の外出を支援するためにも、移動手段である公共交通の確保・維持がより一層求められますが、現状、高齢者の公共交通利用割合は3割未満にとどまっています。

また、高校生の通学手段は、保護者による送迎の割合が多く、保護者が負担を感じている状況にあります。

移動に制約を抱える高齢者や高校生は、公共交通のメインユーザーであることから、利便性向上に向けた公共交通サービスの見直しのほか、利用促進に向けて取り組む必要があります。

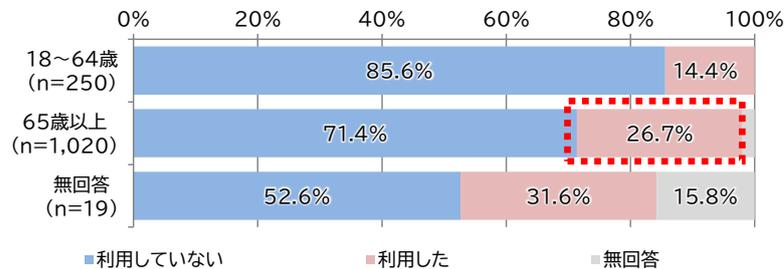


図 年齢2区分別公共交通機関の利用の有無

出典：市民アンケート調査結果

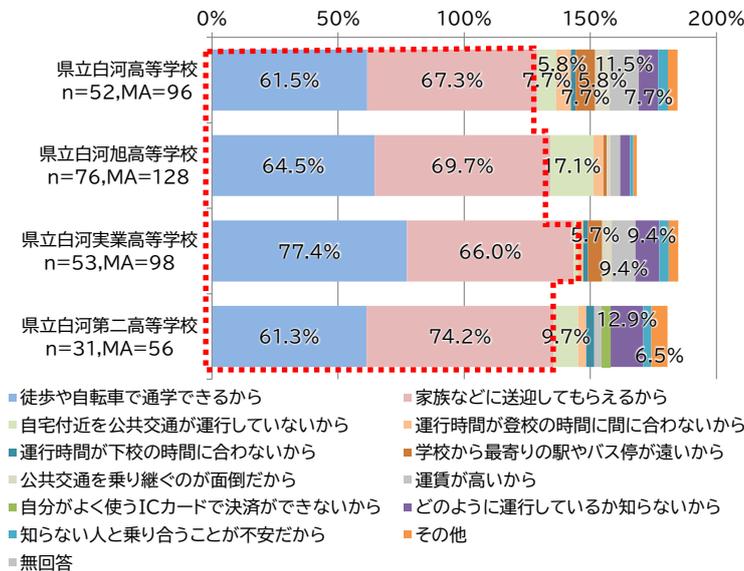


図 高校別の公共交通機関を利用しない理由

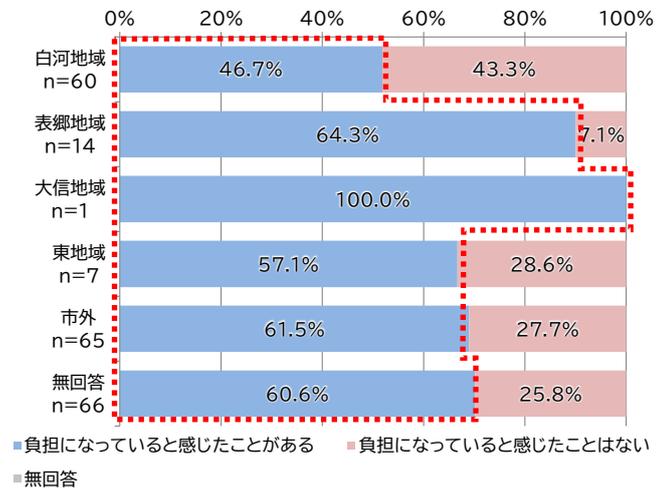


図 居住地別保護者の送迎による負担感覚について

※5.0%未満は非表示とした。  
出典：高校生アンケート調査結果

## 課題10 安定的な公共交通に向けた安定的な経営基盤の構築

公共交通は、市民の暮らしに欠かすことが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。これまで、予約型乗合タクシーの導入をはじめ、利便性向上や公共交通の運行形態、運行内容等の見直しによる効率化等を進めてきました。

しかしながら、移動における自家用車への依存が高く、公共交通機関の利用が低迷していることに加え、人口減少や燃料費の高騰などの社会的要因も影響し、公共交通に対する財政負担額は年々増加しており、公共交通サービスの存続やサービス水準の低下などが懸念されます。

また、乗務員不足を要因としたバス路線の廃止や減便等が全国的に発生しているなか、令和6年（2024）4月から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が適用されると、現状のサービス水準を維持するためには、乗務員の更なる確保が必要となり、本市においても公共交通サービスの存続やサービス水準の低下などが懸念されます。

そのため、運行形態や運行内容等の見直しにより、公共交通の効率性や利便性を高め、安定的な経営基盤の構築に向けて検討を進める必要があります。

さらに、近年では、各地で自然災害が発生し、公共交通機関が運行不能となる事態も生じていることから、万が一被災した場合の対応についても検討を進める必要があります。

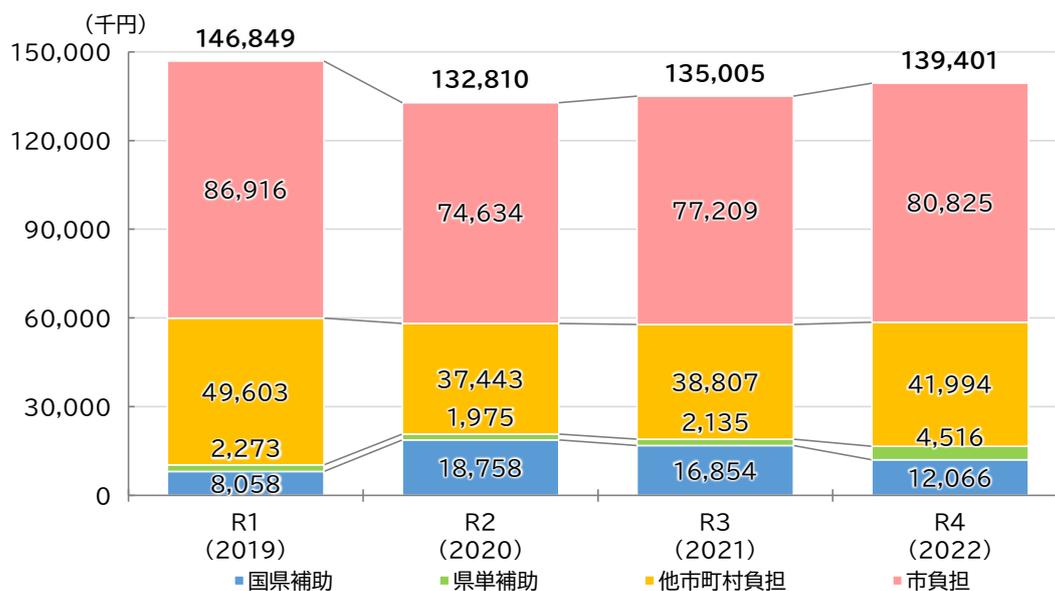


図 財政負担額の推移

※路線バス、市循環バス、大信地域自主運行バス、予約型乗合タクシーの財政負担額の合計  
出典：福島交通(株)、ジェイアールバス関東(株)、白河市

### ※参考：改善基準告示とは

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」であり、令和6年（2024）4月1日から適用されます。

#### ※バス運転手の基準の改正概要

1カ月の拘束時間：

**改正前** 原則 281 時間（最大 309 時間） → **改正後** 原則 281 時間（最大 294 時間）

1日の休憩期間

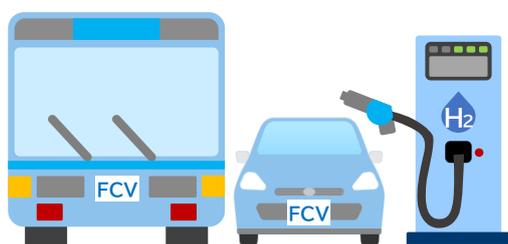
**改正前** 継続 8 時間以上 → **改正後** 継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間を下回らない

## 課題11 脱炭素社会に向けた公共交通の強化

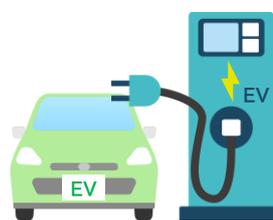
環境分野では、令和3年（2021）に、令和32年（2050）までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンチャレンジしらかわ」を宣言し、これを契機として脱炭素社会に向けた取り組みを実施しており、公共交通分野でも、脱炭素社会に向けた対策が求められています。

公共交通分野においても、先進的で環境に配慮した技術（自動運転・電気バス・水素バスなど）を活用した次世代モビリティが台頭していることから、これらの導入を検討する必要があります。

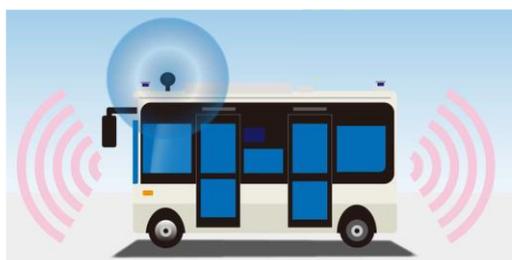
また、移動手段を自家用車に依存している現状を踏まえ、過度に自家用車に頼らないような意識の改革が必要です。



燃料電池自動車(FCV)



電気自動車(EV)



自動運転の実証実験



電気自動車のカーシェアリング

図 環境に配慮した次世代モビリティ



## 5. 計画の基本方針・基本目標



## 5-1 白河市における公共交通のあり方(目指す将来像)

上位計画に掲げる本市が目指す将来都市像を踏まえ、本計画の公共交通のあり方を以下のとおり整理します。

### ■本市が目指す将来都市像(白河市行動計画-アジェンダ 2027-より引用)

## 星がある。城がある。君がいる。白河

### ~Well-being City Shirakawa~

豊かな自然や歴史・文化が息づき、人と人とのつながりがある白河で、多くの人が日々の生活の中にある「小さくても確かな幸せ」や「真の豊かさ」を実感できる。そんな白河を目指します。

- ・ 市民が望む地域社会の実現を目指し、市民、市議会及び市が一体となったまちづくり
- ・ 歴史、伝統、文化、自然等、本市の恵まれた地域資源をいかしたまちづくり
- ・ 子どもから高齢者まで、安全で安心して暮らすことができるまちづくり
- ・ 地域のつながりと支え合いによる絆を育むまちづくり

### ■関連計画が公共交通に求める役割

- ・ 公共交通の維持・充実
- ・ 公共交通の利便性向上
- ・ 公共交通ネットワークの維持・強化
- ・ 高齢者等への支援
- ・ 交通環境の整備改善
- ・ 交通施設の整備、交通手段の確保
- ・ 外出支援の推進
- ・ 結びつきやネットワークの強化

### ■県の計画における位置づけ

#### ※福島県地域公共交通計画(2024-2030)

- ・ 鉄道・路線バスなど市町村間をまたぐ広域的な公共交通ネットワークの確保・維持

### ■留意すべき事項

- ・ AI/ICT などの新たな技術の台頭
- ・ アフターコロナ時代を見据えた市内外の流動の更なる変化

### ■公共交通のあり方(目指す将来像)

## 地域をつなぎ豊かな暮らしを支える公共交通ネットワーク

- 白河駅周辺と地域間をつなぎ、市民や来訪者・市民同士のつながりが生まれ、都市や人々の活力を生み出し、将来にわたり豊かな暮らしを続けられるまちづくりを目指します。
- そのため、公共交通政策においては“地域をつなぎ豊かな暮らしを支える公共交通ネットワーク”を公共交通のあり方(目指す将来像)と設定します。

## 5-2 基本方針

本計画の公共交通のあり方（目指す将来像）の実現に向け、各種取り組みを展開する上で次のとおり基本方針を定めます。

### 基本方針 1 移動ニーズを踏まえた暮らしを支える地域公共交通ネットワーク

○目的地となる施設等が集約する中心部における利便性の向上を図るとともに、市内各地から市街地及び市外への移動に係る市民の生活の足を確保し、地域経済活性化の基盤となる公共交通ネットワークの維持・向上を図ります。

### 基本方針 2 快適に利用できる地域公共交通

- 新たな技術や多様な媒体を活用し、利用者にとって必要な情報をわかりやすく発信・案内を行い、誰でも簡単に公共交通機関を利用できる環境を整備します。
- 高齢者や子ども連れ、障がい者等の多様な利用者が公共交通結節点で円滑に乗り換えられる、移動しやすい駅施設や過ごしやすいバス停環境の整備に加え、利用しやすい支払い方法や車両を導入することにより、快適に公共交通機関で移動ができる利用環境を整えます。

### 基本方針 3 みんなで守り・育てる地域公共交通

- 市民一人ひとりが公共交通を支える大切さを理解できるよう、公共交通に対する機運の醸成を図るとともに、ニーズに応じた公共交通サービスの確保・維持を図ります。
- 市民・行政・交通事業者・企業等の連携による利用促進の強化によって、公共交通ネットワークの確保・維持を図ります。

## 5-3 基本目標

これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本市が抱える課題などを踏まえ、目指す将来像の実現に向けた4つの基本目標を設定し、各種施策・事業の展開により目標の達成を目指します。

施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して指標・数値目標を設定します。随時、達成度合いのモニタリング等を行い、目標の確実な達成を目指します。

### 基本目標 1

### 中心部・地域間・地域内の移動を支える地域公共交通ネットワークの形成

#### 1) 目標の考え方

○ニーズに応じた運行形態や運行内容等の見直しに加え、利用環境の整備や公共交通に対する機運の醸成など、各種施策の実施により、人口減少の中でも、公共交通機関の利用者の「増加」を目指します。

#### 2) 指標・数値目標

##### ■公共交通機関の年間利用者数

全体の公共交通機関の利用者数が減少傾向にある中でも、各種施策の実施により、利便性の向上を図ることで、公共交通機関の年間利用者数の「増加」を目指します。

##### 【算出方法】

- ・鉄道を除く公共交通機関（路線バス、市循環バス、大信地域自主運行バス、予約型乗合タクシー）の年間利用者数を用いて評価します。

※鉄道を除く公共交通機関の年間利用者数：交通事業者からの提供データを活用

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和4年度	令和10年度
公共交通機関の年間利用者数	人/年	441,479	450,000

## 1) 目標の考え方

○利用者の利便性向上を図ることで、公共交通機関の利用機会の増加につながることが期待されるため、利用環境の整備に積極的に取り組みます。

## 2) 指標・数値目標

## ■利用環境整備事業の実施数

白河駅及び新白河駅における公共交通結節点としての機能性向上のほか、バス停環境の整備、利用しやすい支払い方法・車両の導入など、公共交通機関の利用環境の整備に積極的に取り組みます。

## 【算出方法】

- ・計画期間中に新たに実施した利用環境整備事業の実施数を用いて評価します。
- ※計画期間中に新たに実施した事業数を指標・数値目標とするため、現況値は「—」としています。
- ※利用環境整備事業の例（ダイヤの接続性向上、バス停環境の整備、利用しやすい支払い方法の導入、利用しやすい車両の導入、バスロケーションシステムの導入 等）

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和5年度	令和10年度
利用環境整備事業の実施数	事業	—	5

## 1) 目標の考え方

○適切な時期・媒体を活用して必要な情報をわかりやすく発信することで、“利用に対する抵抗感”をやわらげるほか、公共交通に対する興味・関心を高め、公共交通機関の利用機会の増加につながることを期待されるため、公共交通の情報発信に積極的に取り組みます

## 2) 指標・数値目標

## ■情報発信拡充事業の実施数

既存の情報案内の見直しのほか、オープンデータを用いた情報発信、乗り方教室の開催など、公共交通の情報発信に積極的に取り組みます。

## 【算出方法】

- ・計画期間中に新たに実施した情報発信拡充事業の実施数を用いて評価します。
- ※計画期間中に新たに実施した事業数を指標・数値目標とするため、現況値は「—」としています。
- ※情報発信拡充事業の例（「白河市地域バス総合時刻表」の見直し、新たな経路検索・乗り換え案内アプリへの情報掲載、デジタルサイネージの導入、小中学生や高齢者等を対象としたバス乗り方教室 等）

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和5年度	令和10年度
情報発信拡充事業の実施数	事業	—	5

**基本目標 4****地域公共交通を利用した外出機会の創出****1) 目標の考え方**

○わかりやすく快適に移動できる公共交通サービスの提供に加え、公共交通に対する理解を深める機会の提供を通して、人口減少の中でも、市民1人あたりの公共交通機関の利用回数の「増加」を目指します。

**2) 指標・数値目標****■市民1人あたりの公共交通機関の利用回数**

全体の公共交通機関の利用者数が減少傾向にある中でも、各種施策の実施により、利便性の向上を図ることで、市民1人あたりの公共交通機関の利用回数の「増加」を目指します。

**【算出方法】**

- ・白河市の総人口／鉄道を除く公共交通機関（路線バス、市循環バス、大信地域自主運行バス、予約型乗合タクシー）の利用者数から算出する、市民1人あたりの公共交通機関の利用回数を用いて評価します。

※白河市総人口：住民基本台帳データを活用

※鉄道を除く公共交通機関の利用者数：交通事業者からの提供データを活用

**表 指標・数値目標**

指標	単位	現況値	目標値
		令和4年度	令和10年度
市民1人あたりの公共交通機関の利用回数	回／年	7.6	8.0

公共交通のあり方(目指す将来像)

地域をつなぎ豊かな暮らしを支える公共交通ネットワーク

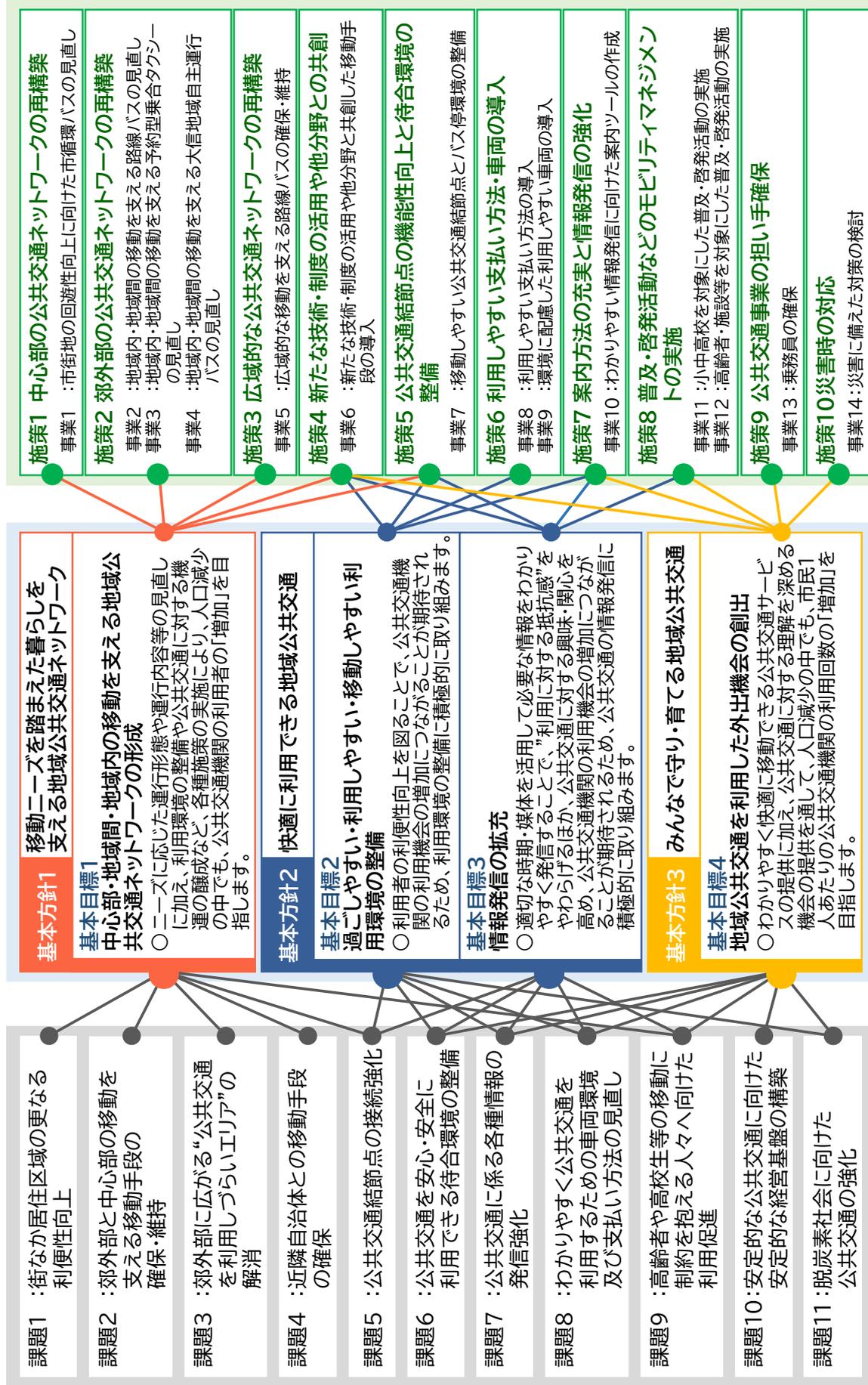


図 課題と基本方針・目標、施策体系の関連性

## 5-4 目指す公共交通ネットワークのすがた

本市の将来都市構造は、多極型の都市構造に向け、白河駅と新白河駅周辺部の2核と、白河中央スマートIC周辺の医療機関の連携による「2核+1」を中心に定められた街なか居住区域によりコンパクトな都市づくりを目指しています。

また、中心部と周辺地域の生活拠点との連携により、周辺地域のコミュニティや施設の維持を図り、地域間の結びつきを強化していきます。

一方、新幹線や鉄道を活用した都市間の連携や定住自立圏における圏域間の連携を強化していくことも関係人口の創出の観点から重要です。

これらを踏まえ、中心部の回遊性向上や、賑わい・交流に資するまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成を図ります。

目指す公共交通ネットワークのすがたを次ページに示します。

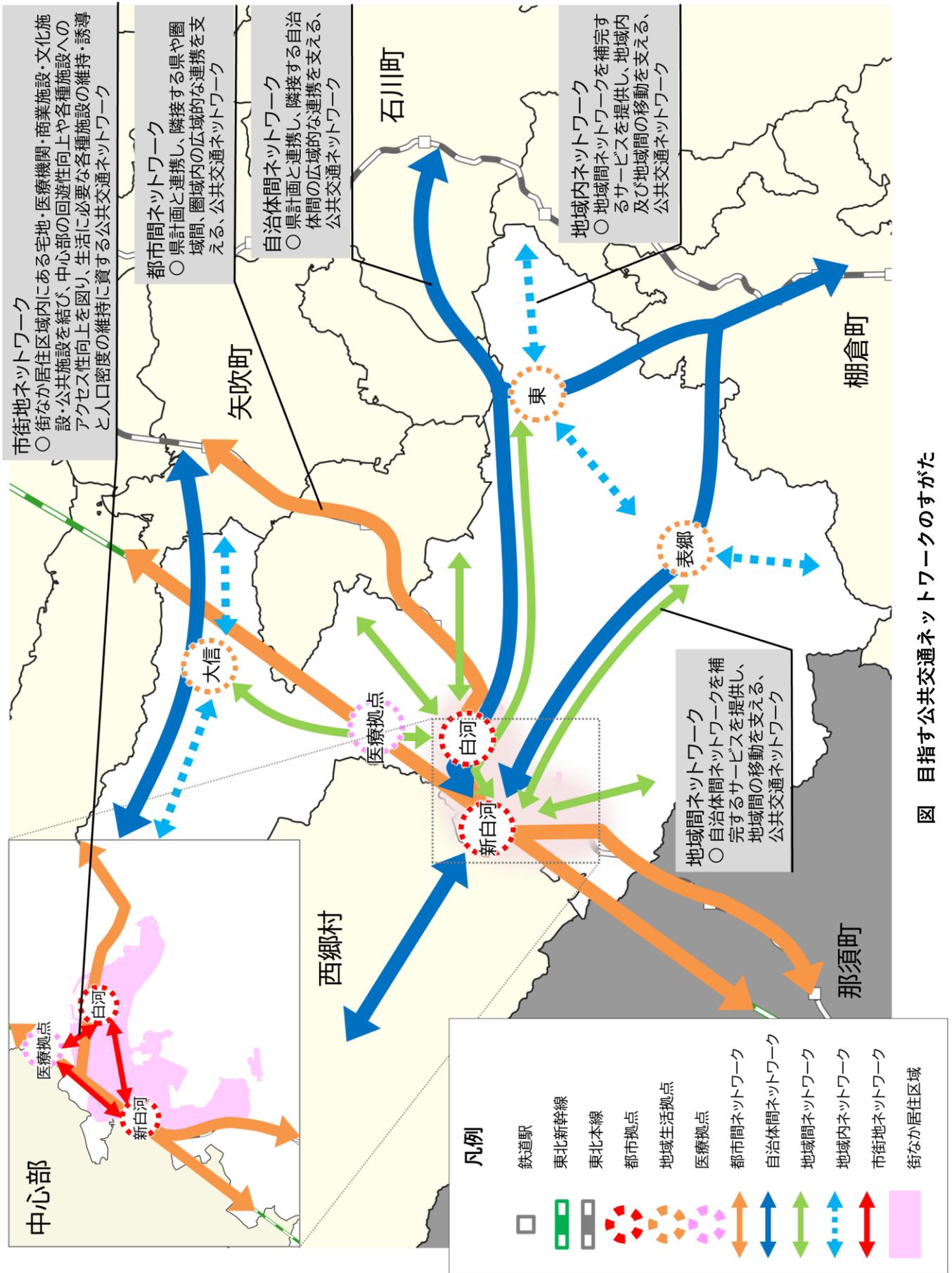


図 目指す公共交通ネットワークのすがた

目指す公共交通ネットワークのすがたを構成するそれぞれの交通モードが担う基本的な役割について、下表のとおり定めます。

表 白河市の各交通モードの役割等

交通モード		役割	現在の主な対象
都市間ネットワーク	鉄道	○県計画と連携し、隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える、公共交通ネットワーク	東北新幹線、東北本線
自治体間ネットワーク	路線バス 大信地域自主運行バス	○県計画と連携し、隣接する自治体間の広域的な連携を支える、公共交通ネットワーク	新白河・石川線、イオン経由真名子線、イオン経由高助線、追原経由川谷線、イオン経由甲子線、追原経由由井ヶ原線、原中経由川谷線、太陽の国線、原中経由勝負沢線、刈敷坂・棚倉線、白棚線、大信地域自主運行バス
地域間ネットワーク	路線バス	○自治体間ネットワークを補完するサービスを提供し、地域間の移動を支える、公共交通ネットワーク	九番町経由白坂駅線、白坂線、白河の関線、大信庁舎線
地域内ネットワーク	予約型乗合タクシー	○地域間ネットワークを補完するサービスを提供し、地域内及び地域間の移動を支える、公共交通ネットワーク	予約型乗合タクシー(表郷・旗宿地域、大信地域、東地域、小田川地区、大沼地区)
市街地ネットワーク	市循環バス	○街なか居住区域内にある宅地・医療機関・商業施設・文化施設・公共施設を結び、中心部の回遊性向上や各種施設へのアクセス性向上を図り、生活に必要な各種施設の維持・誘導と人口密度の維持に資する公共交通ネットワーク	市循環バス(中循環①②、南循環③④、西循環⑤⑥)
その他	一般乗用タクシー等	○鉄道、路線バス、予約型乗合タクシーでは対応できない需要に対応	市内を運行するタクシー 公共交通以外の移動サービス

表 公共交通結節点等

	交通拠点(候補案)	役割
都市拠点	白河駅、新白河駅	○市民の日常生活に加え、市外からの来訪者が行き交う市の中心的な拠点
地域生活拠点	大信庁舎、表郷庁舎、東庁舎	○地域内ネットワークと地域間ネットワーク及び自治体間ネットワークと接続し、都市拠点との結びつきを強化する拠点
医療拠点	白河厚生総合病院、白河病院	○総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる拠点

## 5-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域内フィーダー系統は、都市間ネットワークや自治体間ネットワーク（地域間幹線系統）を補完する役割を担い、地域内及び地域間の移動に対応する重要な系統です。

これらの系統は、買い物・通院・通勤・通学時の移動手段としても利用され、それぞれの系統が生活を支える重要な役割を担っています。

しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	運行態様	実施主体	補助事業の活用
市循環バス (中循環②)	白河駅前	旭町一丁目・ 新白河駅	白河駅前	路線 定期運行	交通 事業者	フィーダー 補助
市循環バス (南循環③)	白河駅前	ニュータウン 入口・新白河 駅	白河駅前			
市循環バス (西循環⑤)	白河駅前	昭和町・ 新白河駅	白河駅前			
市循環バス (西循環⑥)	白河駅前	新白河駅・ 昭和町	白河駅前			
東地域 予約型乗合タクシー	東地域			区域運行		

※「地域内フィーダー系統」とは、一定の基準は満たした、地域間幹線系統を補完する系統です。国の承認を得ることにより、国庫補助の対象として認められます。

※「地域間幹線系統」とは、一定の基準は満たした、複数市町村をまたがる広域的な系統です。国の承認を得ることにより、国庫補助の対象として認められます。

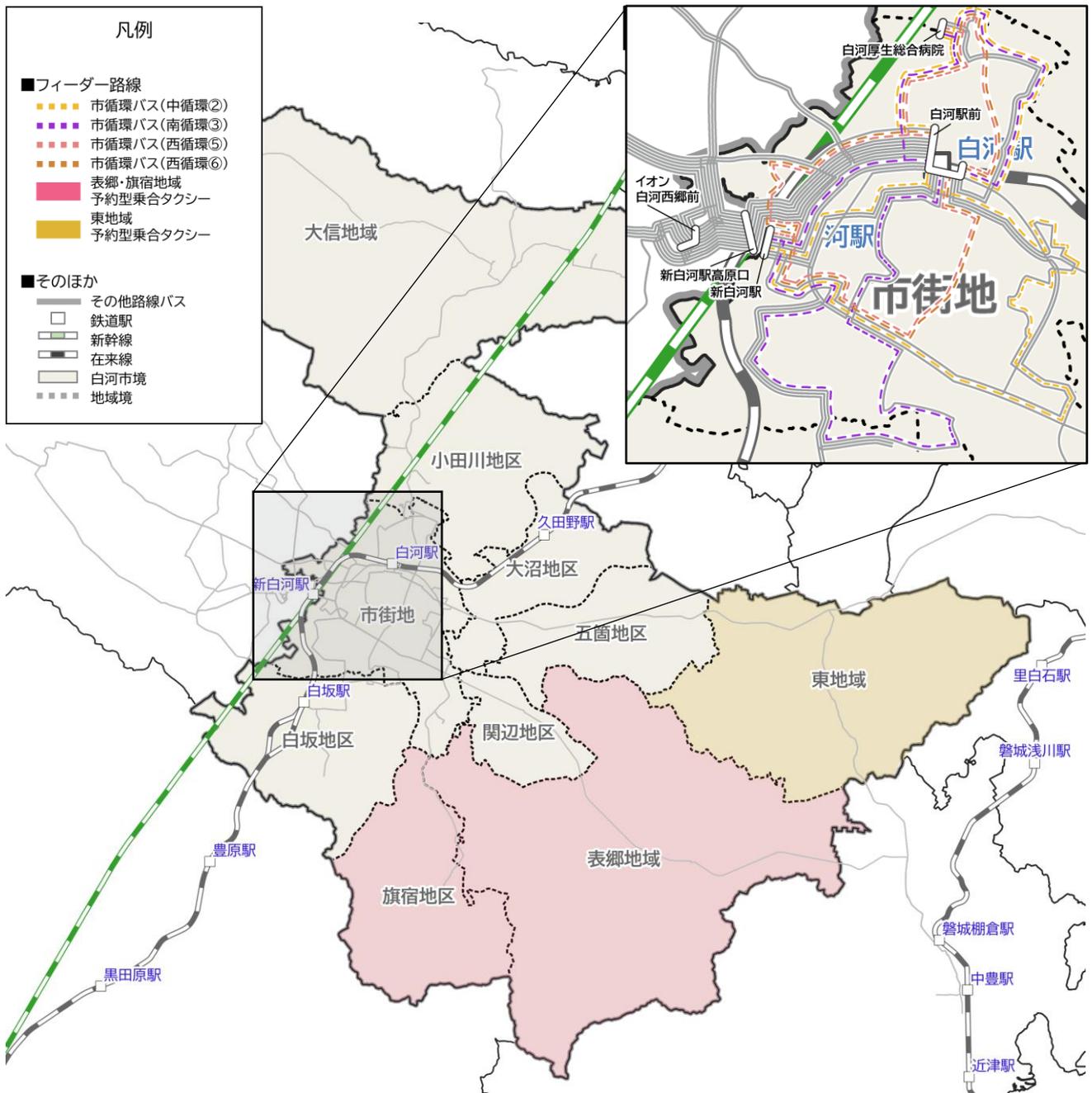


図 補助系統に係る路線及び運行区域

## 6. 目標を達成するための施策・事業



## 6-1 施策一覧

### ●計画の目標

#### 基本目標 1

中心部・地域間・地域内の移動を支える地域公共交通ネットワークの形成

#### 基本目標 2

過ごしやすい・利用しやすい・移動しやすい利用環境の整備

#### 基本目標 3

情報発信の拡充

#### 基本目標 4

地域公共交通を利用した外出機会の創出

### ●施策体系

#### 施策 1 中心部の公共交通ネットワークの再構築

事業 1：市街地の回遊性向上に向けた市循環バスの見直し

#### 施策 2 郊外部の公共交通ネットワークの再構築

事業 2：地域内・地域間の移動を支える路線バスの見直し

事業 3：地域内・地域間の移動を支える予約型乗合タクシーの見直し

事業 4：地域内・地域間の移動を支える大信地域自主運行バスの見直し

#### 施策 3 広域的な公共交通ネットワークの再構築

事業 5：広域的な移動を支える路線バスの確保・維持

#### 施策 4 新たな技術・制度の活用や他分野との共創

事業 6：新たな技術・制度の活用や他分野と共創した移動手段の導入

#### 施策 5 公共交通結節点の機能性向上と待合環境の整備

事業 7：移動しやすい公共交通結節点とバス停環境の整備

#### 施策 6 利用しやすい支払い方法・車両の導入

事業 8：利用しやすい支払い方法の導入

事業 9：環境に配慮した利用しやすい車両の導入

#### 施策 7 案内方法の充実と情報発信の強化

事業 10：わかりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成

#### 施策 8 普及・啓発活動などのモビリティマネジメントの実施

事業 11：小中高校を対象にした普及・啓発活動の実施

事業 12：高齢者・施設等を対象にした普及・啓発活動の実施

#### 施策 9 公共交通事業の担い手確保

事業 13：乗務員の確保

#### 施策 10 災害時の対応

事業 14：災害に備えた対策の検討

## 6-2 事業の概要

### 施策1 中心部の公共交通ネットワークの再構築

#### 事業1：市街地の回遊性向上に向けた市循環バスの見直し

##### ■事業の実施概要

- 各交通モード間の接続性向上を図るため、市街地ネットワークを構成する市循環バスのダイヤ見直しを検討します。
- 地域内フィーダー系統の市循環バスについては、地域公共交通確保維持改善事業を活用しつつ、路線の確保・維持を図ります。
- 医療機関・商業施設・文化施設・公共施設を結び、中心部の回遊性向上や各種施設へのアクセス性向上を図ります。
- 市民会館跡地を活用した複合施設の整備など、将来の都市構造を考慮して、経路の変更やダイヤ見直しを検討します。
- 人口密度やバスの運行本数などを考慮して、街なか居住区域において、“公共交通の利用をためらう”状況とならないよう、利便性向上を図ります。
- 通学利用時の利便性向上を図るため、通学実態を考慮して、経路の変更やダイヤ見直しを検討します。
- 見直しの検討にあたっては、新たな技術・制度の活用や他分野との共創についても考慮するほか、利用実績やビッグデータ（ICカード、バスロケーションシステム等から取得するデータなど）等を基に、ニーズに応じた適正なサービス水準（便数、運賃等）を見定めながら検討を行います。

##### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

##### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 施策2 郊外部の公共交通ネットワークの再構築

### 事業2：地域内・地域間の移動を支える路線バスの見直し

#### ■事業の実施概要

- 各地域の移動実態に応じて、地域間の移動を支える路線バスの経路・時間・運行日等を見直すとともに、休止中の路線については、今後の運行形態や運行内容等の検討を行います。
- 各交通モード間の接続性向上を図るため、路線バスのダイヤ見直しを検討します。
- 通学利用時の利便性向上を図るため、通学実態を考慮して、経路の変更やダイヤ見直しを検討します。
- 利用の少ない路線・区間や存続が難しい路線は、ニーズに応じて運行形態や運行内容等を見直し、効率化を図ります。
- ”公共交通を利用しづらいエリア”においては、その解消に向け、効率的な公共交通サービスの導入と路線バスの見直しを一体的に検討します。
- 見直しの検討にあたっては、新たな技術・制度の活用や他分野との共創についても考慮するほか、利用実績やビッグデータ（ICカード、バスロケーションシステム等から取得するデータなど）等を基に、ニーズに応じた適正なサービス水準（便数、運賃等）を見定めながら検討を行います。

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

### 事業3：地域内・地域間の移動を支える予約型乗合タクシーの見直し

#### ■事業の実施概要

- 現在、実証的に運行をしている地区に関しては、利用状況を踏まえ、今後の方向性を検討します。
- 地域内フィーダー系統の予約型乗合タクシーについては、地域公共交通確保維持改善事業を活用しつつ、路線の確保・維持を図ります。
- バス路線の存続が難しい地区については、予約型乗合タクシーの導入を含め、運行形態や運行内容等の見直しを検討します。
- ”公共交通を利用しづらいエリア”においては、その解消に向け、予約型乗合タクシーを含め、効率的な公共交通サービスの導入について検討します。
- 事前登録の必要性や予約方法のしづらさなど、“利用に対する抵抗感”の解消を図るため、運行形態や運行内容等の見直しを検討します。
- 見直しの検討にあたっては、新たな技術・制度の活用や他分野との共創についても考慮するほか、利用実績やビッグデータ（ICカード、バスロケーションシステム等から取得するデータなど）等を基に、ニーズに応じた適正なサービス水準（便数、運賃等）を見定めながら検討を行います。

表 見直しイメージ

	現在	見直し(案)
運行方法	予約があった便のみ運行	地域をまたぐ運行や、時間帯に応じた運行への見直し等
運行日・時間	運行日：平日 運行便数：8往復/日	通勤・通学時間帯を考慮したダイヤへの見直し等
利用方法	事前の利用登録が必要	利用者登録書の廃止や、当日利用を可能にする見直し等
支払い方法	現金のみ	現金のほか、回数券・定期券の導入や、キャッシュレス決済を可能にする見直し等
運賃	大人:500円 小学生・障がい者:250円 ※保護者同伴の未就学児は無料	乗り換え時の運賃設定や、社会情勢を踏まえた運賃への見直し等

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 事業4：地域内・地域間の移動を支える大信地域自主運行バスの見直し

### ■事業の実施概要

- 人口が分散している状況に加え、人口減少や高齢化により、移動ニーズが少なく、存続が難しい場合は、予約型乗合タクシーへの再編を含め、運行形態や運行内容等の見直しを検討します。
- 通勤・通学時の利便性向上を図るため、通勤・通学の実態を考慮して、経路の変更やダイヤ見直しを検討します。
- 各交通モード間の接続性向上を図るため、大信地域自主運行バスのダイヤ見直しを検討します。
- 見直しの検討にあたっては、新たな技術・制度の活用や他分野との共創についても考慮するほか、利用実績やビッグデータ（ICカード、バスロケーションシステム等から取得するデータなど）等を基に、ニーズに応じた適正なサービス水準（便数、運賃等）を見定めながら検討を行います。

### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

### 施策3 広域的な公共交通ネットワークの再構築

#### 事業5：広域的な移動を支える路線バスの確保・維持

##### ■事業の実施概要

##### 1) 鉄道の確保・維持

- 福島県地域公共交通計画と連携し、鉄道の確保・維持に努めます。
- 日常生活の移動手段として通勤・通学・通院等に利用されている JR 東北本線に関して、近隣自治体と連携しながら確保・維持に努めます。

##### 2) 広域的な路線バス(自治体間ネットワーク)の確保・維持

- 福島県地域公共交通計画と連携し、自治体間ネットワークの確保・維持に努めます。
- 地域間幹線系統の路線バス系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用しつつ、路線の確保・維持を図ります。
- 各交通モード間の接続性向上を図るため、路線バスのダイヤ見直しを検討します。
- 利用の少ない路線・区間や存続が難しい路線は、ニーズに応じて運行形態や運行内容等を見直し、効率化を図ります。
- 見直しの検討にあたっては、新たな技術・制度の活用や他分野との共創についても考慮するほか、利用実績やビッグデータ（IC カード、バスロケーションシステム等から取得するデータなど）等を基に、ニーズに応じた適正なサービス水準（便数、運賃等）を見定めながら検討を行います。

##### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

##### ■スケジュール

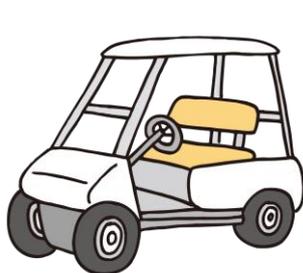
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整			整い次第再編	継続・見直し

## 施策4 新たな技術・制度の活用や他分野との共創

### 事業6：新たな技術・制度の活用や他分野と共創した移動手段の導入

#### ■事業の実施概要

- AIを活用した呼出型最適経路バス、自動運転バス、相乗りタクシー、定額タクシー、ライドシェアなど、新たな技術や制度を活用した様々な取り組みを考慮し、本市に合った公共交通サービスの導入について検討します。
- 観光、医療、福祉等の様々な分野との共創（連携・協働）の可能性を考慮し、本市に合った公共交通サービスの導入について検討します。また、他分野と連携することで、公共交通サービスとそれ以外のサービスを一体的に提供する、MaaSの構築についても検討を行います。
- 他分野との連携により、公共交通に関する情報発信の強化のほか、利用者への特典付与など、公共交通機関の利用促進の取り組みについても、検討を行います。
- 地域住民の共助による公共交通の取り組み等に対する支援を検討します。



グリーンスローモビリティ



超小型モビリティ

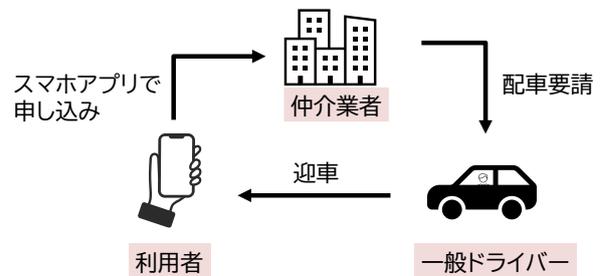


自動運転

(事例：福島県田村市)



AI オンデマンド交通



ライドシェア

図 新たな技術を活用した取り組みのイメージ

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者、関係機関

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 施策5 公共交通結節点の機能性向上と待合環境の整備

### 事業7：移動しやすい公共交通結節点とバス停環境の整備

#### ■事業の実施概要

#### 1) 都市拠点の機能性向上

- 白河市立地適正化計画に即し、各交通モード間の乗り換えができる公共交通結節点として、新白河駅及び白河駅を「都市拠点」と位置づけます。
- 各交通モード間の乗り換えが円滑にできるよう、公共交通サービスの「可視化」等、わかりやすさ向上を図ります。
- 誰もが乗り降りしやすい環境を整備するため、ノンステップ車両の整備など、バリアフリー化の推進について検討します。
- 鉄道からの乗り換えが多い時間帯（通勤・通学の多い朝の時間帯など）や、観光などの利用が見込まれる曜日・時間帯について、各交通モード間の接続時間が適切になるよう調整し、接続性の向上を図ります。
- 各公共交通機関を運行する事業者が、適切な時期にダイヤ改正情報を把握できるよう、関係者間（交通事業者、行政等）での情報共有を行います。
- 自転車から鉄道・路線バス等に快適に乗り換えができるよう、自転車通行空間や駅周辺の駐輪場の継続的な整備のほか、サイクルバス（バス等への自転車の持込、積載など）等についても検討し、公共交通機関の利用促進を図ります。

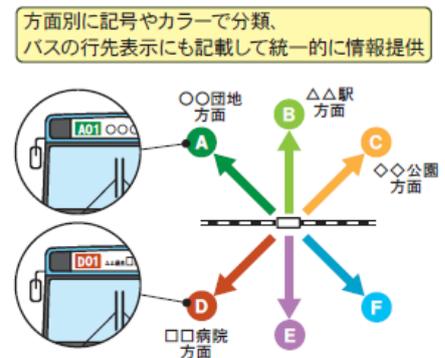


図 バスの可視化イメージ

表 整備イメージ

	整備(案)
乗り換え抵抗の軽減	○駅前広場に複数の公共交通機関を乗り入れさせるなど、同じ場所で乗り換えができるよう、物理的な抵抗の軽減 等
可視化	○「数字+終着地+方面」等を表示するなど、「目的地にたどり着くためにはどの車両に乗車すれば良いか」をわかりやすく案内 等
動線の整備	○駅構内からバス乗り場までの行先を案内するサインや、総合案内板での掲示など、利用者が迷いなく移動できる情報の提供 等 ○駅構内からバス乗り場まで安全に移動ができるよう、横断歩道の整備 等
接続性の向上	○各交通モード間の運行ダイヤの調整など、乗り換えに要する待ち時間の短縮 等
バリアフリー化	○ノンステップ車両の導入やバリアレス縁石の整備など、誰もが乗り降りしやすい環境の整備 等
運行情報の発信	○デジタル技術を活用した運行情報(時刻表、経由地、遅延状況等)の発信に加え、バス停にバスロケーションシステム等の情報(二次元バーコード等)を掲示するなど、安心して待てる環境の整備 等

## 2) 地域生活拠点及び医療拠点の機能性向上

- 白河市立地適正化計画に即し、地域内ネットワークと地域間ネットワーク及び自治体間ネットワークと接続し、都市拠点との結びつきを強化する拠点として表郷庁舎、大信庁舎、東庁舎周辺を「地域生活拠点」と位置づけるほか、白河厚生総合病院などの総合的な医療サービス（二次医療）を受けられる拠点を「医療拠点」と位置づけます。
- 各交通モード間の乗り換えが円滑にできるよう、公共交通サービスの「可視化」等、わかりやすさ向上を図ります。
- 必要な運行情報のわかりやすい提供のほか、利用者が快適に待てる環境を提供するため、バス停等の待合場所付近の施設と連携し、待合環境の整備・改善を図ります。

## 3) バス停の機能性向上

- 利用者の視点から、公共交通機関を利用する際に必要となる情報をわかりやすく提供するため、バス停における情報発信の強化を図ります。

### 【掲示想定イメージ】

- ・系統略図
- ・経由地情報
- ・乗り案内
- ・バスロケーションシステム等の情報（二次元バーコード等）

## 4) 施設と連携した待合環境の整備

- 必要な運行情報のわかりやすい提供のほか、利用者が快適に待てる環境を提供するため、バス停等の待合場所付近の施設と連携し、待合環境の整備・改善を図ります。

### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者、関係機関

### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整	整い次第再編			継続・見直し

## 施策6 利用しやすい支払い方法・車両の導入

### 事業8：利用しやすい支払い方法の導入

#### ■事業の実施概要

- 利用者の利便性向上に加え、各種施策に活用できるデータ取得のため、ICカード等導入の検討を行います。小銭から開放されるなどの利用者側のメリットに加え、柔軟な運賃設定や乗降データの収集・分析に基づく運行計画等の検討が可能となるなどの事業者側のメリット、さらに、地域経済活性化の取り組み等との連携による社会的なメリットも期待されます。
- ICカードの導入により取得できるデータ（利用時間帯・乗降場所・属性など）を基に、運行状況や利用実態（利用者総数・時間帯別利用者数・区画別利用者数・属性別利用者数など）を適切に把握します。また、それらのデータを基に、公共交通サービスの運行内容見直しや各種施策を検討するなど、利用者の更なる利便性向上を図ります。

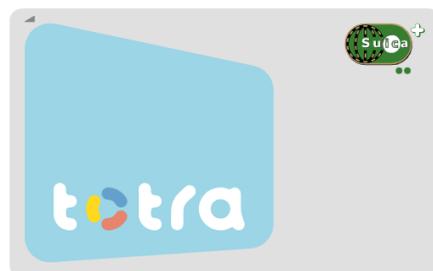
#### ■(参考)交通系ICカード

○集積回路(IC)を組み込んだ非接触型ICカードは、財布や定期入れ等に入れたまま読み取り機にかざすか、タッチして使用することが可能なため、磁気カード等のように、専用装置への挿入を省く分、利用者利便性が向上している。

○全国で多く普及している10種類の交通系ICカード(Suicaなどは、複数の事業者のサービスエリアでも利用できる。

○その他、地域独自の交通系ICカードもあるが、特定の地域の特定の乗り物でしか利用出来ない場合が多い。しかしながら、最近では、地域独自カードの導入エリア内であっても、上記の主要な10種類の交通系ICカードが利用可能となる仕組みも見られるようになった。

▼ 地域連携ICカード「totra」  
(宇都宮ICカード導入検討協議会)



#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 事業9：環境に配慮した利用しやすい車両の導入

### ■事業の実施概要

- 快適で安心・安全な公共交通サービスを提供するため、適切な車両の導入・更新を検討します。
- バリアフリーや脱炭素の観点から、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やハイブリッドバス、ユニバーサルデザインタクシー等の導入を検討するほか、キャッシュレス決済システムの導入に向け、関係機関と協議・連携を図ります。



ノンステップバス



EV (電気) バス



水素バス

図 環境に配慮した利用しやすい車両のイメージ

出典：福島交通(株)、ジェイアールバス関東(株)

### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 施策7 案内方法の充実と情報発信の強化

### 事業10：わかりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成

#### ■事業の実施概要

#### 1) 案内ツールを活用した情報発信

○公共交通機関をより多くの市民・来訪者等に利用してもらうため、ダイヤ改正や路線再編等に合わせて「白河市地域バス総合時刻表」等の更新を行うほか、よりわかりやすい情報発信に向けて、掲載する情報の見直し等を検討します。

○作成した案内ツールは、ホームページへの掲載をはじめ、SNS（LINE等）の活用のほか、商業施設・観光施設・医療機関・集会所等にも配布するなど、幅広い情報発信に努めます。

#### 2) バスロケーションシステムを活用した情報発信

○バスの運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムを活用し、利用者の利便性向上を図ります。

○バスロケーションシステムが導入されていない路線バス及びコミュニティバスについては、利用者の利便性向上のため、導入の検討を行います。



図 バスロケーションシステム

出典：福島交通(株)

### 3) オープンデータの活用による情報発信

- 路線バス及びコミュニティバスのダイヤや運賃情報等を国の指定様式 (GTFS-JP) に変換し、データの公表を進めるとともに、データ更新を適切に行い、乗り換え案内事業者等への最新の情報の提供に努めます。
- オープンデータを活用することで、経路検索及び乗り換え案内アプリへの情報掲載を行い、利用者がスマートフォン等で容易に検索ができるようにするほか、デジタルサイネージの導入も検討するなど、情報発信の強化に努めます。

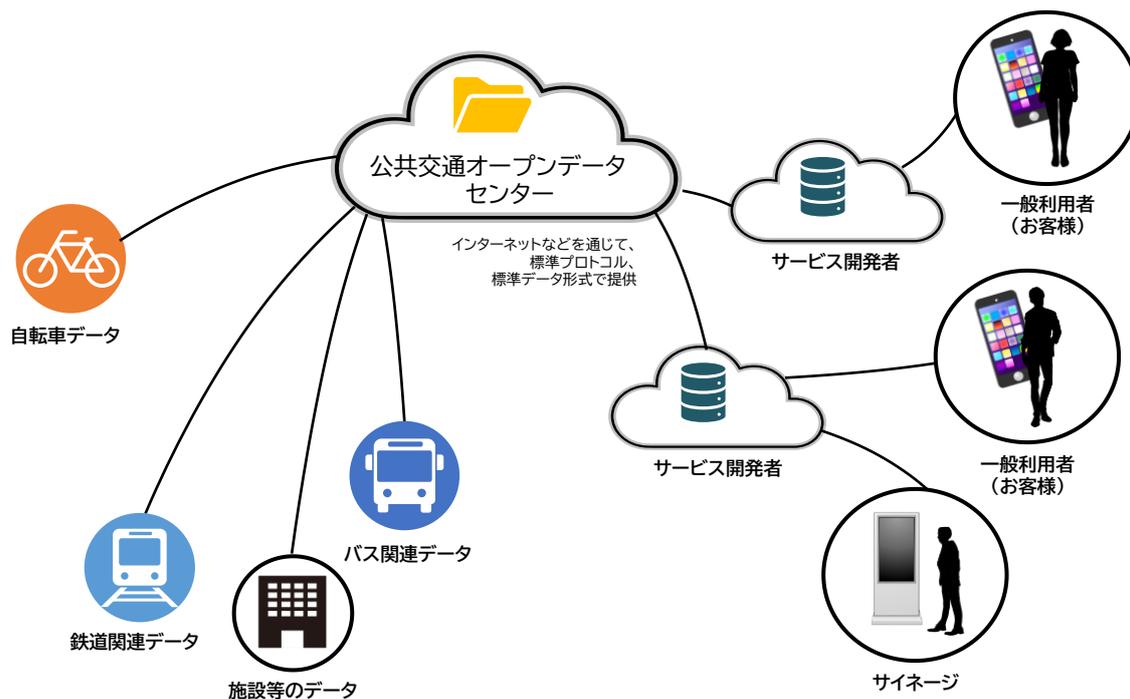


図 オープンデータの展開イメージ

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者、関係機関

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 施策8 普及・啓発活動などのモビリティマネジメントの実施

### 事業11：小中高校を対象にした普及・啓発活動の実施

#### ■事業の実施概要

- 小中学生等を対象としたバス乗り方教室等の実施を通して、公共交通に触れる機会・考える機会を創出し、公共交通機関の利用促進を図ります。
- 移動範囲が大きく変わる小学校卒業生や中学校卒業生等を対象にした、公共交通機関の利用促進策の検討を行います。
- 高校生とともに、公共交通に関するワークショップ等を開催し、高校生の目線から、利用しやすい公共交通を考える機会を創出し、公共交通機関の利用促進を図ります。



図 小中学生を対象とした乗り方教室や高校生を対象としたフィールドワーク、ワークショップの様子

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者、小中高等学校

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

## 事業12：高齢者・施設等を対象にした普及・啓発活動の実施

### ■事業の実施概要

#### 1) 高齢者等を対象にした普及・啓発活動

- 高齢者等を対象としたバス乗り方教室等の実施を通して、公共交通に触れる機会・考える機会を創出し、公共交通機関の利用促進を図ります。
- 本市への転入者に対し、市内の公共交通サービスに関する情報を提供するなど、移動手段が固まっていない転入者を対象にした、公共交通機関の利用促進策の検討を行います。
- 運転免許証の自主返納者など、移動に制約を抱える方々の移動を支援するため、「バス・タクシー移動支援助成券」の継続のほか、対象者の拡大等の見直しについても検討します。また、将来的な運転免許証の自主返納を見据え、自主返納前から公共交通機関による移動を支援するための取り組みについても、検討します。

#### 2) 施設・企業を対象にした普及・啓発活動

- 福島県で実施する「バス・鉄道利用促進デー」等を活用しつつ、市内の施設・企業等を対象に、公共交通サービスの運行情報の提供等を実施するなど、公共交通に対する機運の醸成を図ります。

### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者、関係機関

### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整	整い次第再編			継続・見直し

## 施策9 公共交通事業の担い手確保

### 事業13：乗務員の確保

#### ■事業の実施概要

- 乗務員不足の解消に向け、乗務員の確保に向けた支援を検討します。
- 交通事業者と連携した取り組みを通し、公共交通サービスの持続可能性の向上を図ります。

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整	整い次第再編			継続・見直し

## 施策10 災害時の対応

### 事業14：災害に備えた対策の検討

#### ■事業の実施概要

- 計画的な施設の修繕や車両の更新等により、災害に強い安全な公共交通体制の構築について検討します。
- 万が一の自然災害に備え、交通事業者と本市が連携し、代替交通手段のほか、情報発信・情報共有の手段等、災害時の対応について検討します。

#### ■事業の実施主体

白河市、交通事業者

#### ■スケジュール

実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	検討・調整	整い次第再編			継続・見直し

## 7. 施策・事業の推進体制



## 7-1 推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、白河市が中心となって、市民・交通事業者・関係機関等と連携・協働して取り組むとともに、下記の表のとおり、それぞれの主体が基本的な役割を担います。

今後も、下記の関係する主体等から構成された「白河市地域公共交通活性化協議会」の管理のもと、本計画全体の推進及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、本計画を着実に推進します。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
白河市	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関係する計画等との整合性を図りつつ、計画全体を進行する役割を担い、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。</li> <li>○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、市全体での取り組みの推進を図る。</li> </ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関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・アイデアの発案を行う。</li> <li>○行政とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関の運営・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、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を行う。</li> </ul>
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。</li> </ul>
国・県	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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等を行う。</li> </ul>
道路管理者・交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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等を行う。</li> </ul>
有識者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul>

## 7-2 計画の管理方法

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うとともに、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）の考え方に基づく検証を実施するほか、具体的な事業内容を踏まえて、設定した指標及び目標値を用い、本計画の定量的な効果について把握します。

また、年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業に関する協議などを行うため、適宜協議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ、実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

そのほか、本計画の最終年度には計画全体の評価等を行いつつ、計画の見直し及び次期計画の策定に向けた検討を行います。

表 計画の推進方法

区分	実施項目	令和6年度 (1年目)	令和7年度 (2年目)	令和8年度 (3年目)	令和9年度 (4年目)	令和10年度 (5年目)
計画	施策・事業の評価・検証 (プロセスの評価・検証)	実施	実施	実施	実施	実施
	目標の達成状況の評価 (効果の評価)			中間評価		最終評価
会議	白河市地域公共交通 活性化協議会	開催 (年1～3回)	開催	開催	開催	開催
調査	利用状況の分析・検証	実施	実施	実施	実施	実施
	利用ニーズ把握調査の 実施					実施

表 年度ごとの実施内容

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通会議等の開催			会議①			会議②					会議③	
庁内調整						予算要求						
フィーダー系統補助金関係			計画認定申請			認定		補助金交付申請 (前年度分)		自己評価		
計画に基づき実施する内容	準備		施策・事業の実施 D									
			計画(指標)のモニタリング C							施策・事業のモニタリング C		次年度への見直し検討 A
補助事業等に関連する行事	地域公共交通確保維持改善事業 P 計画の作成											

## 8. 參考資料



## 8-1 ニーズ調査の実施概要

### 市民アンケート調査

項目	内容
調査対象	白河市内在住の18歳以上89歳以下の市民
配布・回収方法	郵送配布、郵送又はWeb回収
配布・回収数	配布数:3,000票 回収数:1,289票(回収率43.0%)
主な調査項目	日常生活の移動実態、公共交通機関の利用、公共交通に対する認識・考え、移動に対する考え、コロナ禍による行動変容、基本属性 等

### 登録者アンケート調査

項目	内容
調査対象	予約型乗合タクシー利用者 (現在利用している人と過去に利用したことがある人) ※予約履歴から過去の住所を一覧にして重複データを削除した上で調査対象人数を決定した。
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	配布数:170票 回収数:93票(回収率54.7%)
主な調査項目	利用実態、利用する上で使いづらい点、予約型乗合タクシーを利用する上で問題に感じていることや改善してほしいこと 等

### 事業者等アンケート調査

項目	内容
調査対象	福島交通株式会社 白河営業所/ジェイアールバス関東株式会社 白河支店/ 株式会社桜交通/白河観光交通株式会社/光タクシー株式会社/有限会社東 タクシー/東日本旅客鉄道株式会社 東北本部
配布・回収方法	メール送付、メール又はFAXによる回収
配布・回収数	全7社から回答
主な調査項目	経営上の課題、利用状況、利用環境の改善に向けた現在の取り組みと今後の取 り組み 等

## 庁内関係機関アンケート調査

項目	内容
調査対象	・都市計画課:将来的なまちづくりの方向性について ・観光課:今後の観光施策における観光二次交通について ・高齢福祉課:福祉面での高齢者の移動手段の住み分けについて ・学校教育課:スクールバスの今後のあり方について
配布・回収方法	メール送付、メール回収
配布・回収数	全4課から回答
主な調査項目	関連する施策や事業の実施状況・問題点・課題、取り組みの問題点・課題点、公共交通へのご意見 等

## 施設アンケート調査

項目	内容
調査対象	公共交通機関以外の移動手段(患者送迎バス等)を運行していると想定される施設・団体計 62 施設
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	配布数:62 票 回収数:32票(回収率 51.6%)
主な調査項目	移動サービスの運行の有無、移動サービスを運行する上で問題となっていること、施設の移動手段確保について問題となっていること、公共交通に関するご意見・要望 等

## 中学校アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内 8 校(白河中央中学校・白河第二中学校・東北中学校・白河南中学校・五箇中学校・表郷中学校・大信中学校・東中学校)
配布・回収方法	メール送付、メール又は FAX による回収
配布・回収数	全8校から回答
主な調査項目	生徒の通学実態、進学状況、公共交通機関を通学手段として利用することについて不安に思うこと・配慮が必要と思うこと、公共交通への要望・希望、公共交通に対するご意見 等

## 高校生・保護者アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内4校(県立白河高等学校・県立白河旭高等学校・県立白河実業高等学校・県立白河第二高等学校)の高校1・2年生とその保護者
配布・回収方法	郵送配布、Web回収
配布・回収数	<p>県立白河高等学校 配布:500票                      高校生回収:87票(17.4%) 保護者回収:62票(12.4%)</p> <p>県立白河旭高等学校 配布:350票                      高校生回収:132票(37.7%) 保護者回収:60票(17.1%)</p> <p>県立白河実業高等学校 配布:400票                      高校生回収:89票(22.3%) 保護者回収:26票(6.5%)</p> <p>県立白河第二高等学校 配布:55票                      高校生回収:42票(76.4%) 保護者回収:5票(9.1%)</p> <p>高校不明 保護者回収:60票</p>
主な調査項目	高校への通学について(通学手段、利用するバス停・駅名)、公共交通機関を利用する上で不満に感じる事、公共交通機関を利用しない理由、学校から帰宅するまでの行動について(行先、移動手段、移動時間、公共交通機関の利用頻度)、休日の公共交通機関の利用、送迎状況、送迎による負担状況、公共交通全般に関するご意見等

## バス利用実態調査

項目	内容
調査対象	市内を運行する路線バス25路線
調査方法	乗り込み形式による調査
調査項目	利用実態

策定:令和6年3月

発行:白河市地域公共交通活性化協議会

編集:白河市 市民生活部 生活防災課

〒961-8602 福島県白河市八幡小路 7-1

TEL:0248-22-1111(代表)