

## 5. 二本松市における交通体系のあり方の整理（基本方針の設定）

### 5.1 基本的な考え方（事業の目的の明確化）

本計画の目的は、二本松市における公共交通のサービス水準の確保のあり方を整理し、地域にみあった持続可能な交通体系を確立することである。

二本松市における交通体系のあり方の検討における基本的な考え方を以下に整理する。

#### ●市民が利用しやすい交通体系

自動車の運転ができない高齢者や子どもなど交通弱者と呼ばれる方を始めとして、地域住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保します。

#### ●地域間において均一な交通体系

それぞれの地域の状況や需要に見合った交通システムを検討するとともに、地域格差の見直しにより、地域の交通サービス水準の均一化、均衡化を図ります。なお、現状のサービス水準の維持または向上を目指します。

#### ●効率的で連携した交通体系

各交通システムにおける役割を明確にして交通システムの一体化、連携を行い効率的な交通体系を確立します。公共交通の持続可能性の観点から、市の財政負担の効率化を図りながら、サービス水準の維持または向上を目指します。

#### ●地域が支える交通体系

少子化社会、公共交通の利用者数の減少など、公共交通の存続が課題となっている中、地域や市民が協働して支える持続可能な公共交通体系を目指します。限られた資源の中で最低限必要とされるものを優先的に整備します。また、市民の積極的利用促進を図ります。

#### ●まちの活性化を担う交通体系

市民が移動しやすい交通体系の確立においては商業振興、観光振興も視野に入れ、商業者、医療機関、市内事業者との連携のもと、まちの活性化を担う交通体系を確立します。

#### ●環境に配慮した公共交通

公共交通の利用を図ることにより、交通渋滞の緩和や環境に配慮した地球に優しい交通体系を目指します。

なお、次項より二本松市の交通体系の基本方針として、交通体系のあるべき姿（交通体系の基本方針）を整理する。

## 5.2 二本松市の交通体系のあるべき姿（交通体系の基本方針の設定）

二本松市の交通体系のあるべき姿（基本方針）を以下に設定し、その考え方を整理する。

### ～交通体系の基本方針～

#### 市の拠点、地域の拠点を中心とした、 市民の移動を支える“持続可能な交通体系”を確立します

- ・交通システムの役割分担、連携による効率的な交通体系の整備
- ・市民の暮らしを支える地域拠点まで移動できる交通体系の整備
- ・地域拠点からのネットワークにより、広域的な移動ができる交通体系の整備

### 1) 地域拠点のあり方（位置づけ）

交通体系の基本方針で掲げる市の拠点、地域の拠点として、現状の鉄道、バス等の公共交通路線状況や市民の暮らしを支える施設の立地状況、市民の移動実態に基づき、下表に示す5つの拠点を設定する。（二本松地区は公共交通路線網、目的施設等が特に集積し、市内の移動発生が最も多い地区であるため、市域の拠点としても位置づける。）

#### ■ 5つの地域拠点の設定

地域	地域拠点	考え方
二本松地域	二本松地区※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活路線バスの起終点地区であり19系統の路線バスが運行</li> <li>・鉄道駅（二本松駅）が立地</li> <li>・市民の利用する目的施設の集積（医療、商業、観光、公共施設等）</li> </ul>
	杉田地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅（杉田駅）が立地</li> </ul>
安達地域	油井地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3系統の生活路線バスが運行</li> <li>・鉄道駅（安達駅）が立地</li> <li>・市民の利用する目的施設の集積（医療、商業、公共施設等）</li> </ul>
岩代地域	小浜地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・6系統の生活路線バスが運行（一部路線は起終点となる）</li> <li>・市民の利用する目的施設の集積（医療、商業、公共施設等）</li> </ul>
東和地域	針道地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・5系統の生活路線バスが運行（一部路線は起終点となる）</li> <li>・市民の利用する目的施設の集積（医療、商業、公共施設等）</li> <li>・東和小学校が平成22年4月に開校</li> </ul>

※二本松地区は地域拠点とともに市の拠点としても位置づける

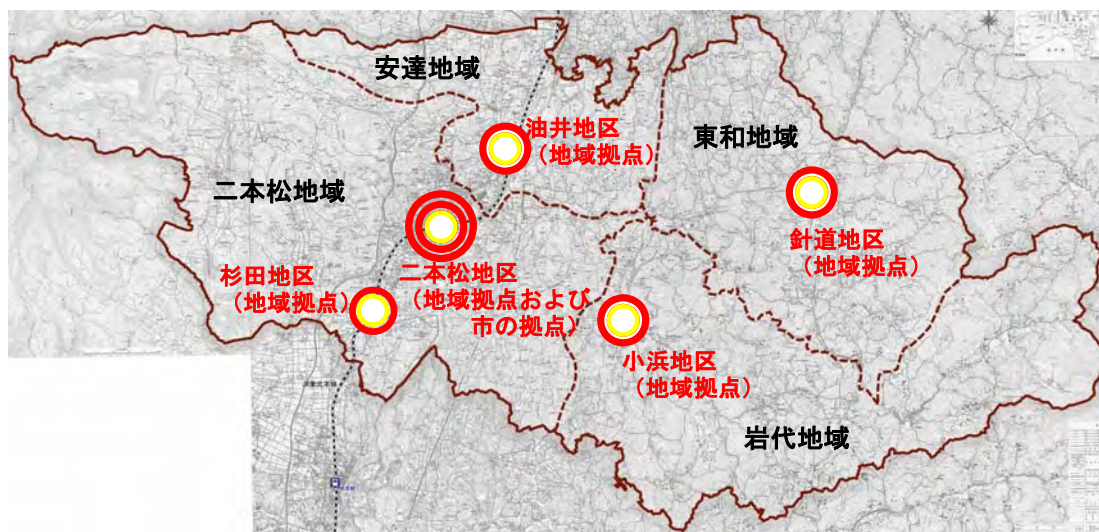


図 5-1 二本松市の地域拠点の位置づけ（5つの地域拠点）

## 2) 拠点を核とした公共交通ネットワークのあり方

市の拠点、地域の拠点まで移動できる交通体系、地域間を移動できる交通体系として、広域な移動や地域拠点間を結ぶ“広域・地域間ネットワーク”、地域拠点を中心に地域内を結ぶ“地域内ネットワーク”の位置づけをし、このネットワークが相互に連携することで、二本松市の交通体系を構築する。

### ■広域・地域間ネットワーク

- ◎目的・・・近隣都市への広域的な都市間移動、地域拠点から市の拠点への移動、観光・交流を支えるため
- ◎交通システム・・・鉄道、乗合バス

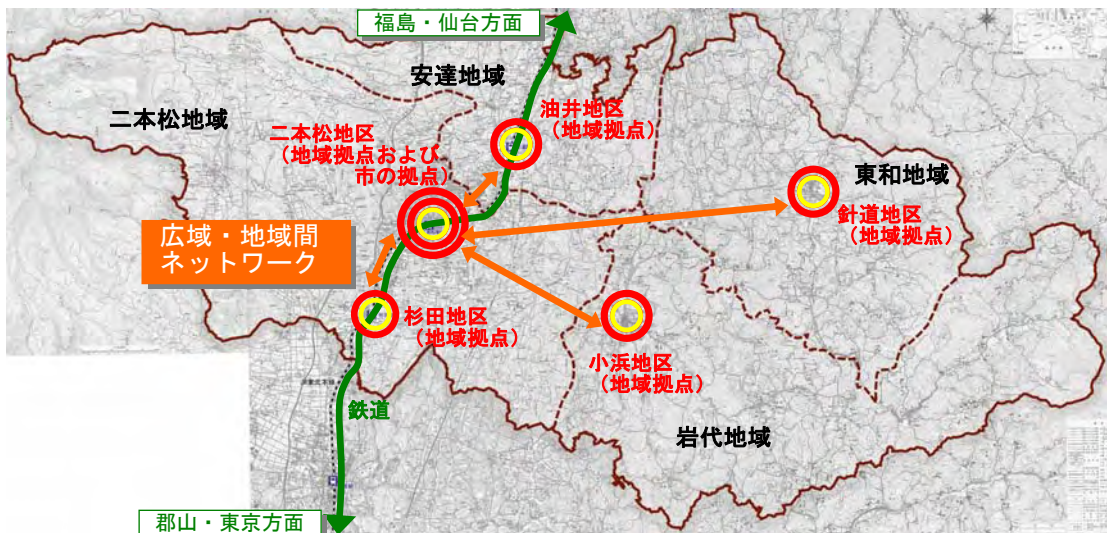


図 5-2 広域・地域間ネットワーク図

### ■地域内ネットワーク

- ◎目的・・・地域内の通学や通院、日用品の買い物等の移動を支えるため
- ◎交通システム・・・貸切バス（コミュニティバス）、乗合タクシー（福祉タクシーを含む）等  
 ※地域の利用実態に対応する方式を検討  
 ※小中学生の通学に対応できない地区はスクールバス方式を検討

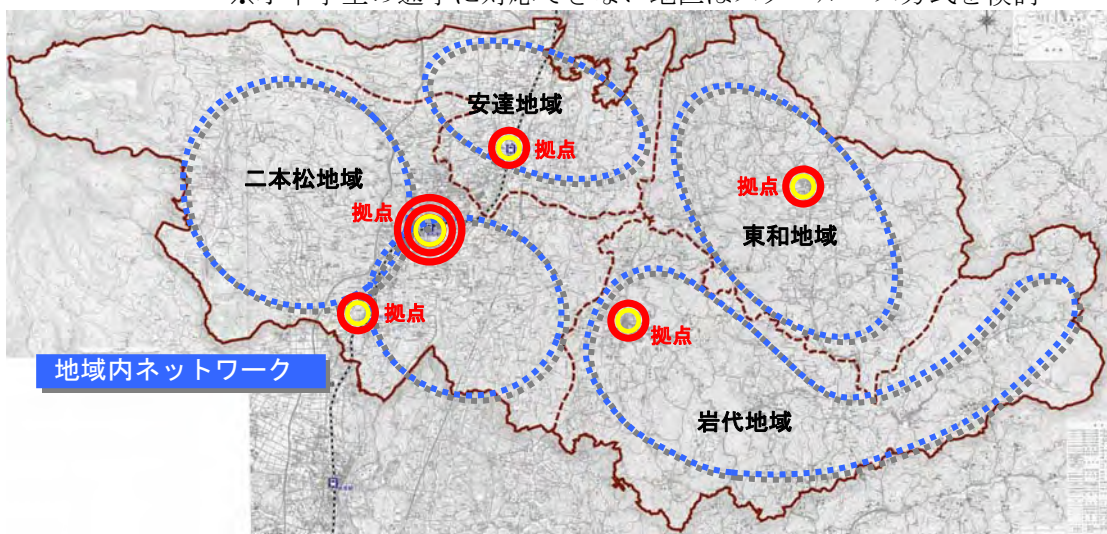


図 5-3 地域内ネットワーク図

### 3) 交通システムのあり方（役割分担）

二本松市の現在の主な交通システムは、鉄道、乗合バス、福祉交通（福祉タクシー、福祉バス）など、多様なシステムが存在する。市内交通体系として、交通システムの役割分担を明確にし、相互の連携による効率的な交通体系を確立することが必要である。

以下に示す交通システムの役割分担・特徴のもと、市内公共交通体系を構築する。

#### ■交通システムの定義、役割分担

交通システム	システムの役割	役割分担の明確化
鉄道	主に広域・地域間ネットワークを担う	現在、鉄道（JR東北本線）が運行する
乗合バス	主に広域・地域間ネットワークを担う	現在、乗合バス（生活バス、廃止代替バス、自治体バスを含む）が運行する
貸切バス (コミュニティバス)	主に地域内ネットワークを担う	現在、岩代地域においてのみ、貸切バス方式である「ひょうたん号」が運行する
乗合タクシー	主に地域内ネットワークを担う	現在、二本松地域においてのみ、乗合タクシー方式である「ようたすカー」が運行する

### 4) 拠点における公共交通連携システムのあり方

前述のネットワーク、交通システム相互の連携により、二本松市の一体的な交通体系を確立することができる。なお、地域間、地域内の移動が連続的に確保できるよう、各交通システムの効率的な連携を図る。

#### ■公共交通連携のイメージ

- ・ 市の拠点、地域の拠点を中心に2つのネットワークを乗換えにより結び、効率的な連携、市内交通ネットワークを構築する
- ・ 公共施設等を活用して乗換え所（バス待合所など）を確保するとともに、接続ダイヤの設定など利用面での利便性を確保する

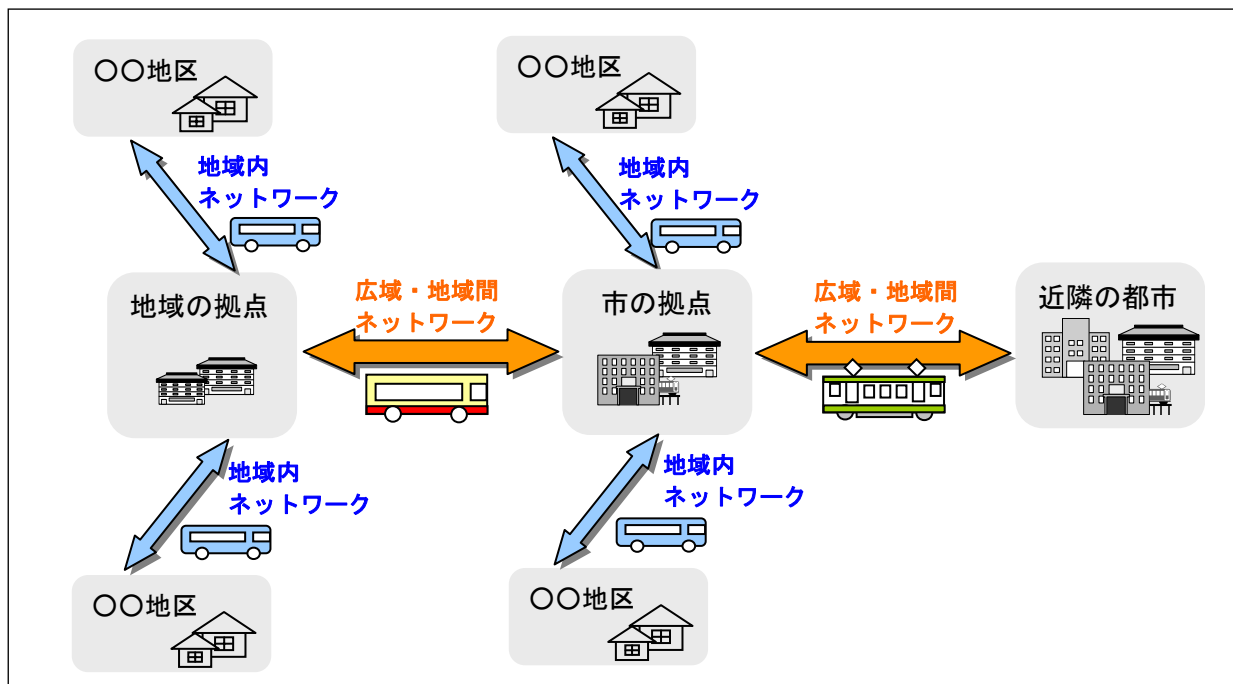


図 5-4 公共交通連携のイメージ