

二本松市地域公共交通網 形成計画

2019年6月

二本松市

目 次

二本松市地域公共交通網形成計画 本編

1. はじめに	1
2. 策定の背景・位置づけ	10
3. 地域公共交通網形成計画の基本方針	11
4. 地域公共交通網形成計画の区域	16
5. 地域公共交通網形成計画の計画期間	16
6. 地域公共交通網形成計画の目標	17
7. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	20
8. 目標達成に向けた進行管理	24

1. はじめに

1-1. 二本松市の公共交通をとりまく概況

(1) 市の概況

平成 17 年 12 月 1 日に二本松市・安達町・岩代町・東和町の 4 市町が合併し、「二本松市」が誕生した。面積は 344.42 km²。南北に約 17km 東西に約 35km と東西に長く広大な地域であり、西部の安達太良山麓、中央部の平坦地、東部の阿武隈地域に分類されるが、全般的に平坦部は少なく起伏のある地形となっている。人口は約 5 万 5 千人（2018 年 4 月）であり、減少傾向にある一方、世帯数は増加しており、一世帯相当人数の減少が進むものと見込まれる。同時に少子高齢化が進むことが予想されている。

表 1-1 人口・世帯数・人口密度

区分	男女合計(人)	内訳		世帯数 (世帯)	人口密度 (人/km ²)	
		男(人)	女(人)			
合計	55,240	27,207	28,033	19,871	160.3	
内訳	二本松地域	31,037	15,296	15,741	11,757	239.3
	安達地域	11,136	5,438	5,698	3,814	251.1
	岩代地域	6,866	3,416	3,450	2,292	69.8
	東和地域	6,201	3,057	3,144	2,008	85.9

2018 年 4 月 1 日現在人口(住民基本台帳人口+外国人登録人口)

区分	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
総人口(人)	67,269	66,077	63,178	59,871	58,162	53,000	50,973	49,055
総世帯数(人)	17,505	18,216	18,427	18,364	19,810	19,063	19,850	20,792
一世帯当たりの人員(人/世帯)	3.84	3.63	3.43	3.26	2.94	2.78	2.57	2.36

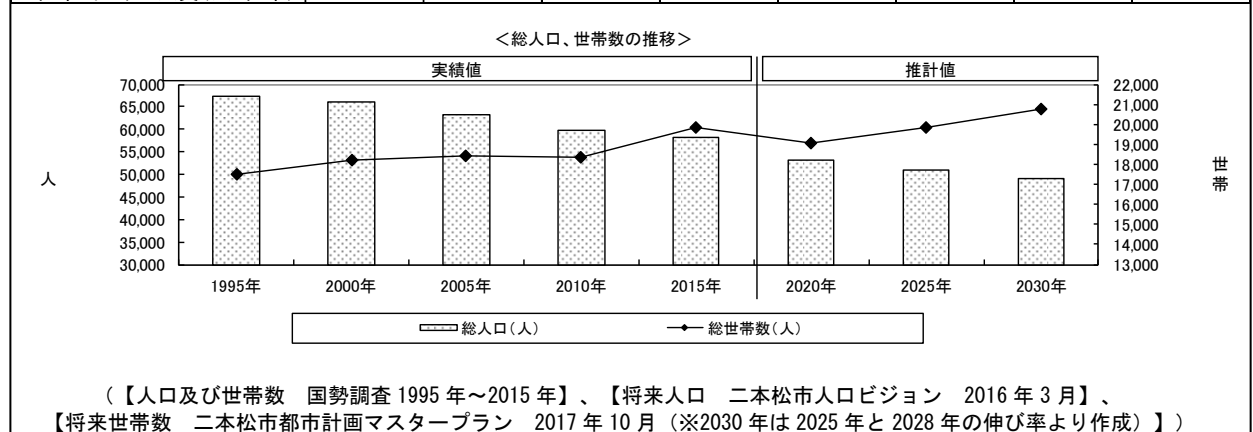


図 1-1 人口・世帯数の推移と将来推計

表 1-2 人口・世帯数・人口密度

区分		1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
年少人口 (14歳以下)	人数	12,457	10,553	8,923	7,725	6,570	5,787	5,514	5,480
	構成比	18.5%	16.0%	14.1%	12.9%	11.3%	10.9%	10.8%	11.2%
生産年齢人口 (15～64歳)	人数	41,940	40,905	38,781	36,188	33,974	29,637	27,288	25,673
	構成比	62.3%	61.9%	61.4%	60.5%	58.5%	55.9%	53.5%	52.3%
老年人口 (65歳以上)	人数	12,871	14,619	15,453	15,854	17,526	17,576	18,171	17,901
	構成比	19.1%	22.1%	24.5%	26.5%	30.2%	33.2%	35.6%	36.5%

(【将来人口 二本松市人口ビジョン 2016 年 3 月】)

(2) 公共交通の運行状況

二本松市の公共交通体系は、鉄道とバスが中心となっている。鉄道は JR 東北本線が市の中心部を縦断する形で運行し、市内には 3 つの駅がある。

路線バスは、生活路線バスが 13 路線及び廃止代替バス 1 路線の合計 14 路線が運行している。また、デマンド型乗合タクシー（以下「デマンドタクシー」という。）や安達地域、岩代地域、東和地域内を巡回するコミュニティバスが運行されている。また各地域（東和地域を除く）で児童生徒の通学手段としてスクールバスが運行されているほか、外出支援事業を行っている。

1) 鉄道

項目	路線	市内駅
①鉄道	東北本線	杉田駅、二本松駅、安達駅

2) バス等公共交通

項目	路線数	運行エリア
①生活バス路線	13 路線	全市域 他
②廃止代替補助路線(本宮・岳線)	1 路線	二本松地域 他
③デマンドタクシー・コミュニティバス (安達地域、岩代地域、東和地域)	3 地域	安達地域、岩代地域、東和地域
④福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)	2 ルート	二本松地域

3) 学校交通(スクールバス・学童保育タクシー)

項目	路線数	運行エリア
①二本松地域スクールバス	1 台	二本松地域
②安達地域スクールバス	1 台	安達地域
③岩代地域スクールバス	1 台	岩代地域

4) その他福祉交通

項目	台数	運行エリア
①外出支援サービス事業	—	東和地域

5) その他病院や旅館組合等が提供する交通

○病院送迎バス 等

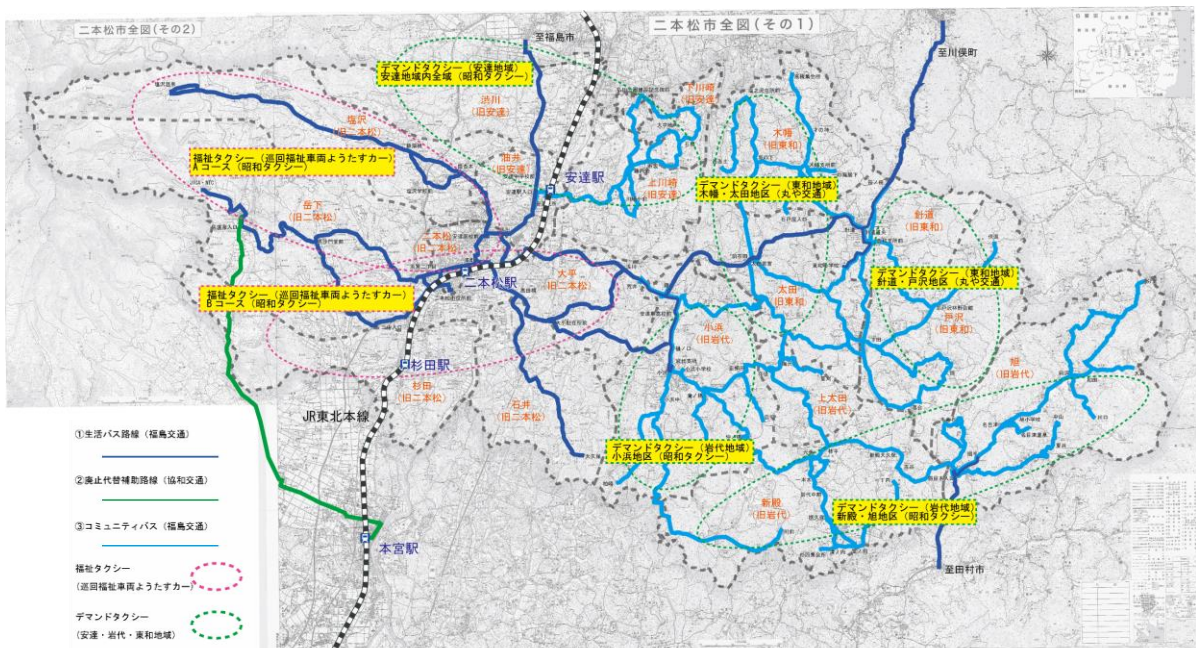


図 1-2 公共交通路線図

(3) 公共交通に対する市の財政負担状況

前項でまとめた市内のバス等公共交通サービスについては、国や県の補助にあわせ、二本松市の財政負担により、多種の公共交通手段が維持されている。

2018年度決算額（見込み）における財政負担は、下表のように計2億6千万円弱となっている。また、利用者数の減少やニーズの変化等により、財政負担が年々増大している。

表 1-3 公共交通サービスに対する市の財政負担額（総括表）

（単位：円）

区分	内容(内訳)	2016年度 決算額	2017年度 決算額	2018年度 決算額(見込み額)
路線バス	生活バス(国県補助対象路線)	4,034,771	6,909,391	35,992,966
	生活バス(単独補助路線)	36,380,289	37,991,750	38,782,947
	廃止代替路線(本宮・岳線)	1,627,099	1,641,443	1,679,982
コミュニティバス	委託料	113,577,456	113,671,416	113,671,416
	料金収入	▲2,362,150	▲2,151,850	▲2,217,250
デマンドタクシー	委託料	24,422,040	24,588,360	26,101,440
	料金収入	▲1,624,800	▲1,528,350	▲1,574,250
福祉タクシー	委託料	15,390,000	15,444,000	15,444,000
	料金収入	▲2,618,400	▲2,514,000	▲2,364,900
外出支援	外出支援サービス(東和)	337,423	165,975	421,111
スクールバス	小学校スクールバス	8,184,501	7,902,498	9,584,904
遠距離 通学補助	小学生バス定期券補助	5,184,860	5,170,230	5,588,220
	中学生バス定期券補助	7,018,270	7,467,680	7,996,320
	中学生遠距離通学補助	480,000	448,000	800,000
	高校生遠距離通学補助	2,624,000	3,600,000	8,660,000
合計		212,655,359	218,806,543	258,566,906
合計(通勤通学補助除く)		189,163,728	194,218,135	225,937,462

(4) 公共交通に関する関連計画（二本松市立地適正化計画[2019.3]）

二本松中心地区居住誘導区域及び竹田・根崎・郭内・安達地区居住誘導区域に優先的に居住誘導、都市機能誘導を図ることとしているが、その他のサブ拠点・地域拠点・地区中心から、居住誘導区域へ来やすいネットワークを構築することも大切である。居住誘導区域へのアクセスのために重要と考えられる道路を「重要路線」に位置づけ、優先的に整備・維持・保全を図るとともに、重要路線を軸とした公共サービスの利便性向上等を推進することが、立地適正化計画で位置付けられている。



図 1-3 立地適正化計画における拠点や重要路線の設定

(4) 市民の移動実態・移動ニーズの把握

二本松市民の移動実態や公共交通に対するニーズを以下にまとめる。

■市民の移動実態

【地域間の移動実態】

二本松市と周辺市町村の通勤通学の流動状況を下図に示す。通勤通学に限ったデータであるが、福島市、郡山市、本宮市との繋がりが強い。

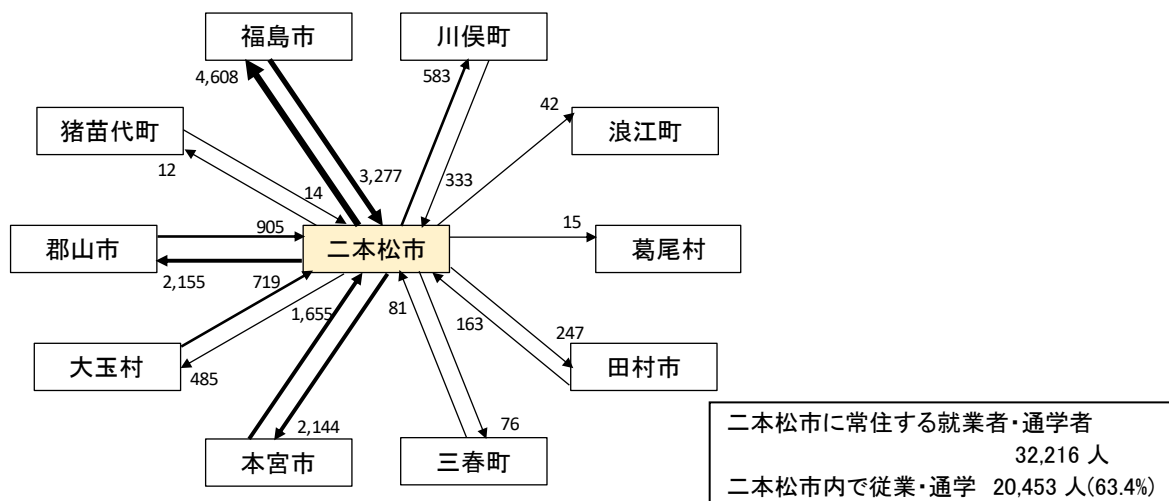


図 1-4 二本松市と周辺市町との通勤通学流動状況

(単位：人、出典：2015 国勢調査、15 歳以上)

■公共交通の利用実態

【市内外合計 2010年】

二本松市内に常住する15歳以上の自宅外通勤通学の移動手段(2010年国勢調査)は右グラフの通りである。

自家用車が78.8%と多く、公共交通は9.6%(鉄道7.8%、乗合バス1.8%)となっている。

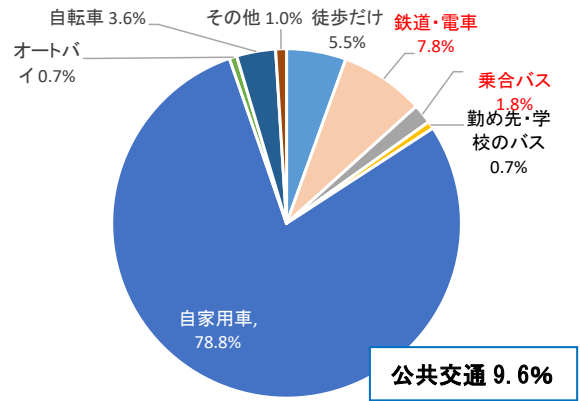


図 1-5 通勤通学における利用交通手段(出典:2010国勢調査、15歳以上)

【市内外別 2000年、2010年比較】

二本松市内に常住する15歳以上の自宅外通勤通学の移動手段(二本松市内での通勤通学及び福島県内他市町村での通勤通学)を2000年と2010年で比較したものを以下に示す。

公共交通利用については、二本松市内の通勤通学において0.8%減少し、福島県内他市区町村の通勤通学で0.1%増加(鉄道が2.8%増加)している。特に2010年度における乗合バスの分担率については、二本松市内での通勤通学、福島県内他市町村での通勤通学ともに2%未満であり、乗合バスが通勤通学における利用が少ない状況にある。

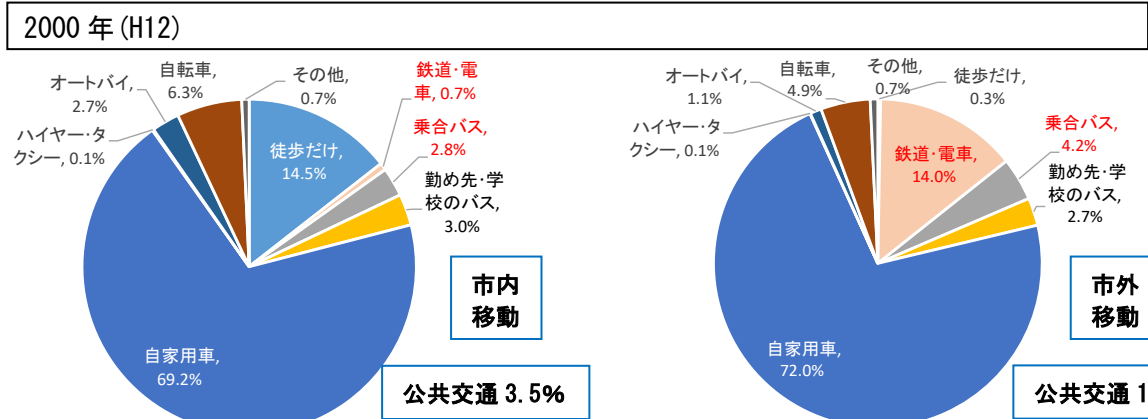


図 1-6 通勤通学における利用交通手段(二本松市内で通勤通学)
(出典:2000国勢調査、15歳以上)

図 1-7 通勤通学における利用交通手段(県内他市区町村で通勤通学)
(出典:2000国勢調査、15歳以上)

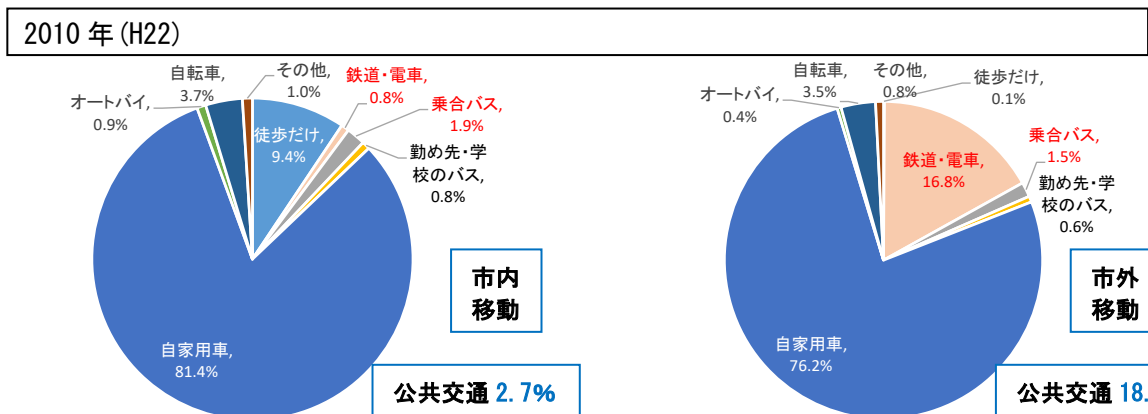


図 1-8 通勤通学における利用交通手段(二本松市内で通勤通学)
(出典:2010国勢調査、15歳以上)

図 1-9 通勤通学における利用交通手段(県内他市区町村で通勤通学)
(出典:2010国勢調査、15歳以上)

■公共交通に対する市民の評価

下図は、新二本松市総合計画策定のためのアンケート調査結果であり、二本松市民が二本松市を住みにくいと感じる主な理由を示すものである。居住地域別に着目すると、岩代地域、東和地域ともに最も多く挙げられている理由として、「買い物等の日常生活が不便である」がある。次いで、両地域ともに「通勤・通学等の交通の便が悪い」が二本松市を住みにくい理由として挙げられている。また、同調査において、公共交通の施策に対し不満を持っている市民は 61%ほどおり、公共交通に対する満足度は低い。

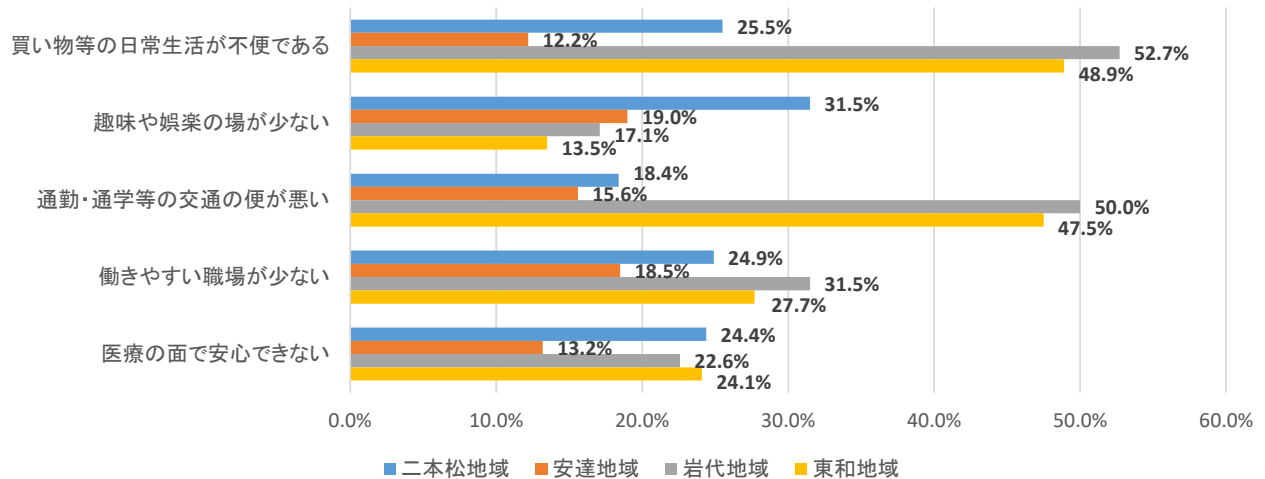


図 1-10 二本松市民が二本松市を住みにくいと感じる主な理由

(出典：新二本松市総合計画策定のためのアンケート調査報告書 (2015))

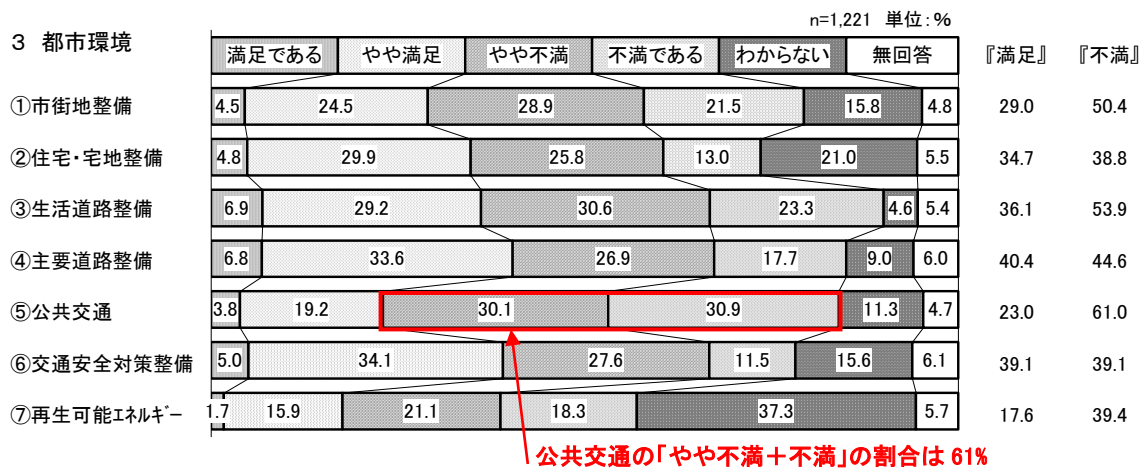


図 1-11 二本松市民の施策に対する満足度

(出典：新二本松市総合計画策定のためのアンケート調査報告書 (2015))

以下は、二本松市都市計画マスタープラン改定に向けた住民アンケート調査結果である。岩代地域では路線バスの使用しやすさ、買い物の利便性、通勤・通学の利便さで満足度が低い。また、東和地域においても、買い物の利便性や通勤・通学の利便さに対する不満が高い。

表 1-4 重要度が高いにもかかわらず満足度が低い項目

<p>二本松地域</p> <p>利便性: 病院などの医療福祉施設の充実、<u>買い物の利便さ、鉄道(駅)の利用しやすさ</u></p> <p>都市基盤: 身近な道路の整備</p> <p>安全性: 自然災害に対する防災対策、まちの防犯対策、身近な道路の安全性、公共施設の安全性・バリアフリー</p>	<p>安達地域</p> <p>都市基盤: 身近な道路の整備、下水道の整備</p> <p>安全性: 身近な道路の安全性、自然災害に対する防災対策、まちの防犯対策、公共施設の安全性・バリアフリー</p>
<p>岩代地域</p> <p>利便性: <u>路線バスの使用しやすさ、買い物の利便さ、鉄道(駅)の利用しやすさ</u>、病院などの医療福祉施設、自動車の利用しやすさ</p> <p>都市基盤: 身近な道路の整備</p> <p>安全性: 身近な道路の安全性、自然災害に対する防災対策</p>	<p>東和地域</p> <p>利便性: <u>買い物の利便さ、通勤・通学の利便さ</u>、病院などの医療福祉施設、</p> <p>都市基盤: 身近な道路の整備</p> <p>安全性: 自然災害に対する防災対策、身近な道路の安全性</p>

(出典：二本松市都市計画マスタープラン改定に向けた住民アンケート調査結果 (2016))

■今後の施策や取り組みに対する意識

今後のまちづくりに対して、コンパクトシティ+ネットワークについてはおよそ半数が必要を感じている。

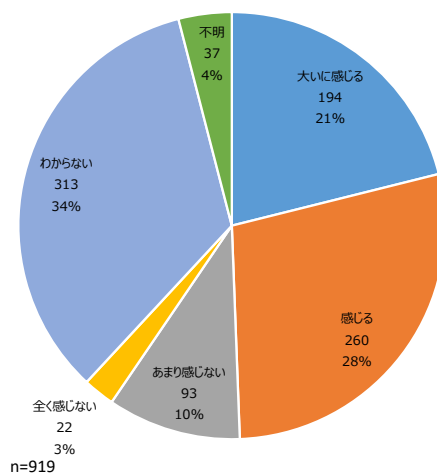


図 1-12 コンパクトシティ+ネットワークの必要性

(出典：二本松市都市計画マスタープラン改定に向けた住民アンケート調査結果 (2016))

1-3. 二本松市における公共交通サービスの問題点・課題の整理

(1) 地域別にみた公共交通サービスの問題点・課題の整理

二本松市における公共交通をとりまく実態を踏まえ、市の地域公共交通に関する課題を整理すると以下の通りである。

課題 1. 「本市の地域概況」からみた課題

(1) 人口、高齢化率

- ・人口減少が続いており、この傾向は今後も続くと予測（2015年から10年間で人口約13%減少が予測）される。人口減少による公共交通利用者の減少懸念への対応が求められている。
- ・高齢化が進行すると予測（2015年から10年間で老年人口約4%増加が予測）される。高齢者増加による移動手段の確保が求められている。

(2) 運転免許証の保有及び返納状況

- ・高齢者の運転免許証返納者数が増加している。運転免許証を返納する高齢者の増加への対応（自動車以外の移動手段の確保）が求められている。

(3) 地域拠点の立地

- ・現二本松市は、旧二本松市、旧安達町、旧岩代町、旧東和町が2005年に合併により誕生している。旧二本松市を中心として、それぞれの地域に地域拠点が立地しており、立地適正化計画においてもそれぞれを結ぶコンパクトシティ+ネットワークが位置付けられている。このことから、地域拠点を結ぶ移動手段の確保・維持が求められている。

(4) 主要施設の立地状況

- ・多くの主要施設は、二本松地域の二本松地区、安達地域の油井地区の他、市の各拠点に集中している。アンケートなどでも買い物の利便性や通院施設に関する意見が多く、各地域の住みやすさ向上のためにも、主要施設への公共交通によるアクセスを確保していくことが必要である。このため、地域間や地域内交通といった公共交通の役割分担やネットワークの確保が必要である。

(5) 関連計画の整理

- ・関連計画では、市民が利用しやすく、地域間で均一的な公共交通サービスを楽しむよう、中心拠点や地域拠点を中心としたネットワークの構築といった取り組みのほか、コンパクトな市街地形成など将来都市像への対応（コンパクトシティ+ネットワーク化）が位置付けられており、まちづくりと連携した公共交通網形成の取り組みが必要である。

課題 2. 「公共交通の現状」からみた課題

(1) 公共交通網の概況

- ・二本松市には鉄道（東北本線）、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシー、福祉タクシー、タクシーといった多様な公共交通が存在する。多様な公共交通の役割分担を明確にし、ネットワークを再編するなど利用しやすい公共交通の構築が求められている。

(2) 公共交通の利用者数の推移

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用者数は近年横ばいもしくは減少傾向にある。持続可能な公共交通網形成ためにも、公共交通の利用促進、利便性の維持・向上が求められている。

(3) バス等公共交通サービスの収支状況

- ・路線バスやコミュニティバスといったバス等公共交通サービスは、国や県の補助にあわせ、二本松市の財政負担により維持されている。収支率の低い路線が多数あり、市の財政負担を増大させており、持続可能な公共交通としていくためにも、運行の改善や利用促進が求められている。

課題 3. 「移動実態及びニーズ」からみた課題

(1) 移動実態

- ・通勤通学の流動状況では、二本松市から近隣市町村（福島市、本宮市、郡山市）とのつながりが強い。移動手段としては、市内及び県内他市町村への通勤通学移動において、公共交通の利用が減少傾向にある。目的に応じた地域内外への移動手段として、公共交通の確保・維持が求められている。

(2) 移動の満足度

- ・市内の住民の 40%近くは「道路や公共交通機関などの使いやすさ」に対する不満がある（地域福祉に関するアンケート調査結果報告書 2017 年 2 月二本松市）。ニーズにあった公共交通機関の維持・改善が求められている。

(2) 本計画策定の目的

少子高齢化の進行等により、公共交通の利用者数は年々減少の一途をたどり、公共交通をとりまく環境は大きく変化し、公共交通に関する市の負担も年々増加している。

このような中、二本松市の将来都市像（コンパクトシティ＋ネットワーク）の実現を支援する地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、民間交通事業者や市民をはじめ多様な関係者との協働のもと、二本松市地域公共交通網形成計画を策定する。

2. 策定の背景・位置づけ

(1) 策定の背景

- ・「二本松市地域公共交通総合連携計画（2009 年度策定、計画期間：2010 年度～2015 年度）」の計画期間が終了した。今後も想定される少子高齢化等の社会情勢の変化に対応して、持続可能な地域公共交通の確保に向け計画が必要となる。
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、二本松市における公共交通の取組みに関するマスタープランとなる「**地域公共交通網形成計画**」を今年度策定する。

(2) 策定の目的

- ・二本松市の将来都市像の実現を支援する地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、民間交通事業者や市民をはじめ多様な関係者との協働のもと、二本松市地域公共交通網形成計画を策定する。
- ・策定にあたり本市の地域特性や公共交通の現状や課題を整理し、まちづくり等と一体となった地域公共交通の再構築を図るべく取組みを実施するための計画を策定する。

(3) 計画の位置づけ

- ・本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条に基づき、本市の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を踏まえた公共交通のマスタープランとして策定する。
- ・総合計画や都市計画マスタープランなど、関連計画との連携をとった計画とする。

計画の法的枠組みと位置づけ

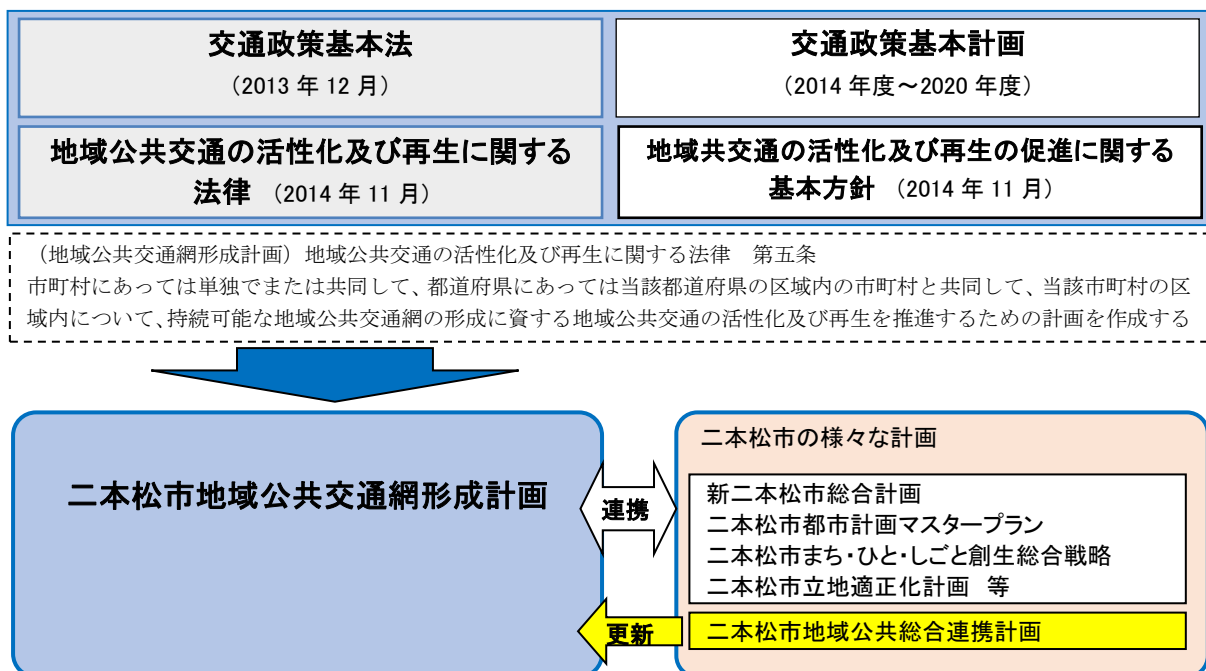


図 2-1 計画の位置づけ

3. 地域公共交通網形成計画の基本方針

二本松市の公共交通体系のあるべき姿を地域公共交通網形成計画の基本方針として設定する。なお、この基本方針に基づき、二本松市に見合った持続可能な交通体系の確立を目指す。

※基本方針は、二本松市公共交通計画書（2007年度策定）、二本松市地域公共交通総合連携計画（2009年度策定）を継続していくものとして以下の通り設定する。

～地域公共交通網形成計画の基本方針～

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
- ・まちづくりや観光振興と一体となった交通体系の整備
- ・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

◎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	拠点	考え方
二本松地域	二本松中心拠点	・生活路線バスの起終点地区であり10系統の路線バスが運行 ・鉄道駅(二本松駅)が立地 ・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)
	杉田サブ拠点	・鉄道駅(杉田駅)が立地
安達地域	安達サブ拠点	・1系統の生活路線バス、5系統のコミュニティバス、デマンドタクシーが運行 ・鉄道駅(安達駅)が立地 ・市民の利用する目的施設の集積(医療、商業、公共施設等)
岩代地域	小浜地域拠点	・2系統の生活路線バス、14系統のコミュニティバス、デマンドタクシーが運行 ・市民の利用する目的施設の集積(医療、商業、公共施設等)
東和地域	針道地域拠点	・3系統の生活路線バス、14系統のコミュニティバス、デマンドタクシーが運行 ・市民の利用する目的施設の集積(医療、商業、公共施設等)

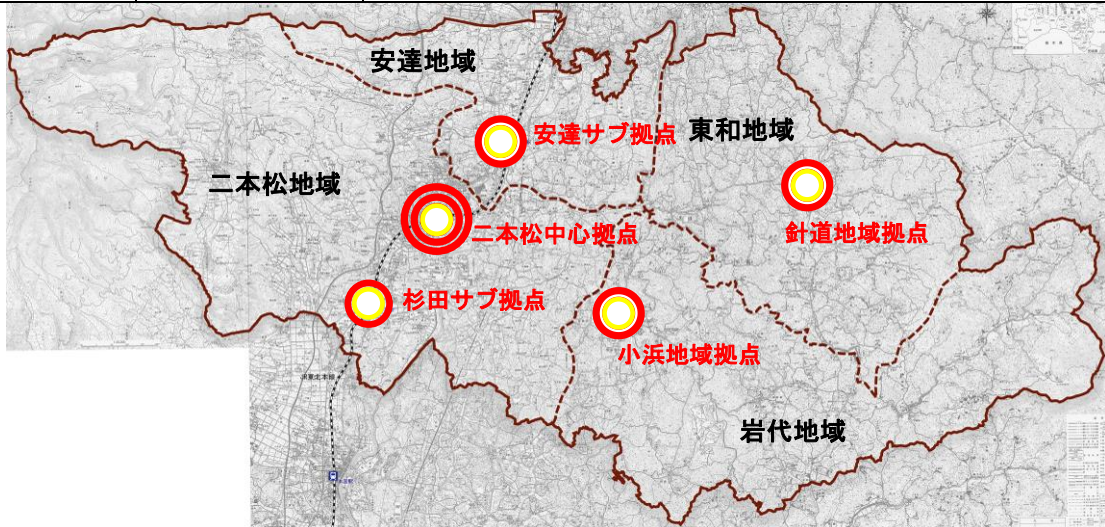


図 3-1 二本松市の地域拠点の位置づけ（5つの地域拠点）

◎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、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー

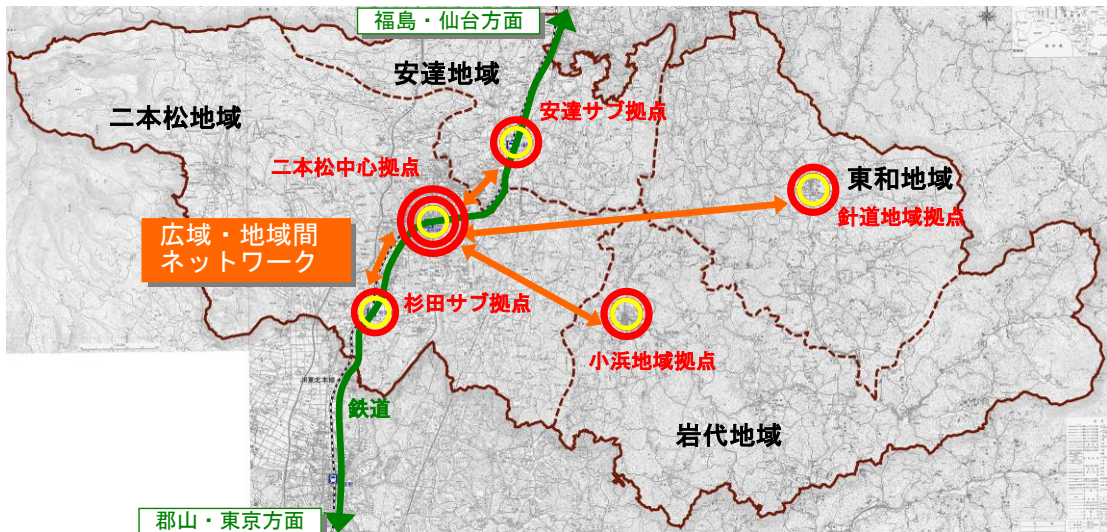


図 3-2 広域・地域間ネットワーク図

■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 …… コミュニティバス、乗合タクシー等
 ※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

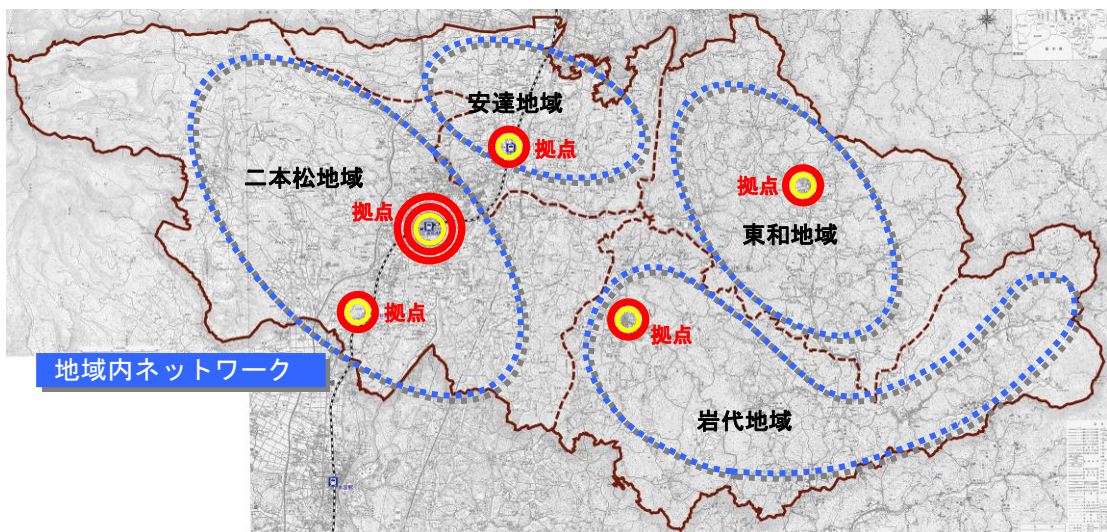


図 3-3 地域内ネットワーク図

◎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、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、福祉タクシーなど、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
路線バス	主に広域・地域間・地域内ネットワークを担う	現在、路線バスが運行する
コミュニティバス	主に地域間・地域内ネットワークを担う	現在、コミュニティバスが運行する
デマンドタクシー ようたすカー	主に地域間・地域内ネットワークを担う	現在、乗合タクシー方式である「デマンドタクシー」「ようたすカー」が運行する

◎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

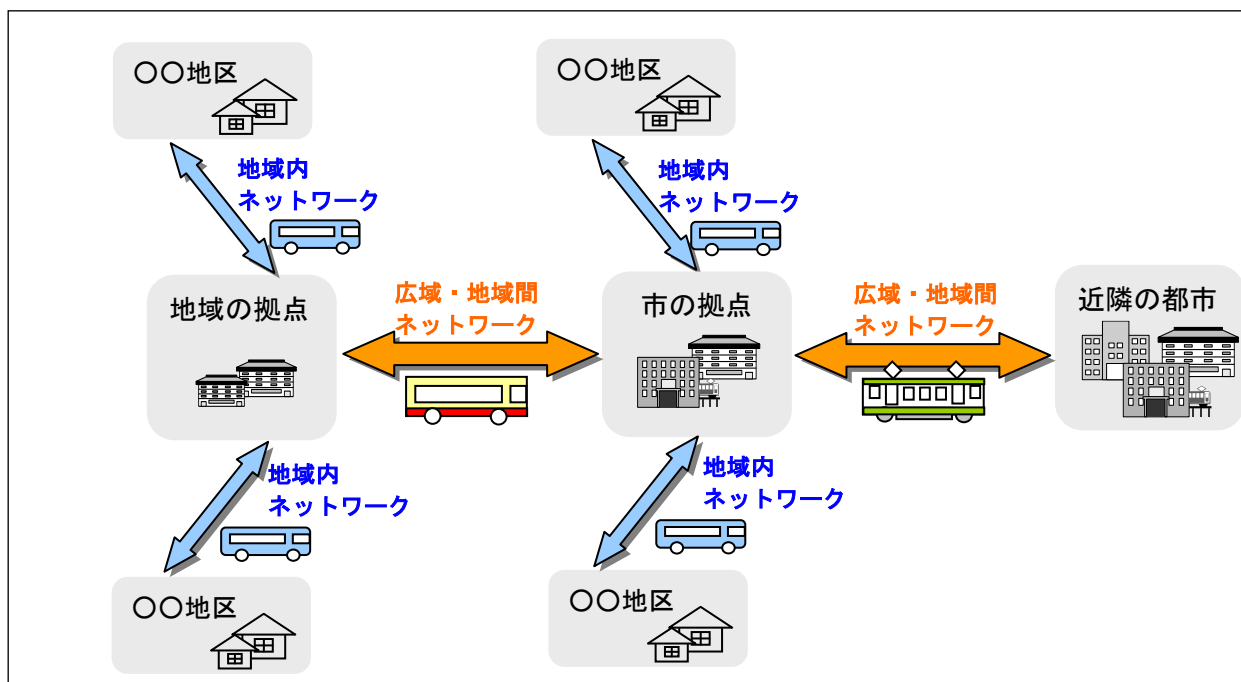


図 3-4 公共交通連携のイメージ

◎二本松市の公共交通網の路線別の位置づけ

公共交通体系の設定にあたっては、二本松市におけるバス等公共交通を前章の基本方針に沿って路線の位置づけの整理を行う。

●基本方針に沿ったバス路線等の位置づけ（整理）

①広域ネットワーク（近隣市町を結ぶ）として位置づける路線

→広域に都市を結ぶ路線を対象とする（鉄道および路線バスとして運行）。

②地域間ネットワークとして位置づける路線

→二本松市内の地域拠点間を結ぶ路線を対象とする（路線バス、コミュニティバスや乗合タクシーとして運行）。

③地域内ネットワークとして位置づける路線

→地域内の移動を担い地域拠点までを結ぶ路線を対象とする（路線バス、コミュニティバスや乗合タクシーとして運行）。



●上記位置づけに基づく路線やシステムの検討

①広域ネットワークとして位置づける路線

- ・ システムは鉄道網の他、路線バスを基本とする。
- ・ 既存の路線バスをベースとして、広域の利用実態（市町を跨がる移動実態やニーズ）の他、近隣市町村の意向調整に基づき、広域路線としての今後のあり方を検討する。

②地域間ネットワークとして位置づける路線

- ・ 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーを基本とする。
- ・ 既存の乗合バス路線をベースとしながら、社会情勢の変化や市の財政負担を踏まえた持続可能な交通システムを検討する。

③地域内ネットワークとして位置づける路線

- ・ 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーを基本とする。
- ・ 地域内拠点へアクセスする路線であり、地域内の移動のしやすさや、地域間ネットワークへの接続のしやすさを含め、利用実態や需要に応じた交通システムを検討する。

④その他（学童保育、スクールバスの一部など専用運行）

- ・ 地域内ネットワークを整備してもなお対応が困難な特定の需要に対しては、専用の学童保育送迎、スクールバス運行として対応する。

次頁に各路線の具体的な位置づけを設定する。

公共交通網の路線別の位置づけ

JR東日本(鉄道)

系統番号	運行系統名	路線の位置づけ		今後の路線のあり方	近隣との関わり
	東北本線	広域		都市間交通として維持	福島市、郡山市等

福島交通(生活バス路線)

系統番号	運行系統名	路線の位置づけ		今後の路線のあり方	近隣との関わり
072-01	岳		地域内	市内の地域内交通として再編 (拠点へのアクセス確保、地域間路線への 接続確保等)	
072-04	海外協力隊二本松営業所		地域内		
074-02	原瀬経由岳		地域内		
079-03	鈴石		地域内		
090-01	塩沢		地域内		
090-04	鉄扇橋		地域内		
080-04	小浜		地域間	二本松中心拠点と小浜地域拠点を結ぶ路線として再編	
080-05	大平経由小浜		地域間		
084-04	針道経由東和小学校		地域間		
069-01	大綱木・京田経由針道	広域		広域利用実態と近隣市町の意向調整により再編	川俣町
070-01	大綱木経由針道	広域			
168-08	船引・百目木	広域		広域利用実態と近隣市町の意向調整により再編	田村市
284-07	医大経由二本松	広域			

協和交通(廃止代替バス路線)

系統番号	運行系統名	路線の位置づけ		今後の路線のあり方	近隣との関わり
	本宮・岳線	広域		広域利用実態と近隣市町の意向調整により再編	本宮市、大玉村

コミュニティバス

系統番号	運行系統名	路線の位置づけ		今後の路線のあり方	近隣との関わり
	安達地域		地域間	各地域における地域内交通および 拠点へのアクセス確保・改善	
	岩代地域		地域間		
	東和地域		地域間		

福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)

系統番号	運行系統名	路線の位置づけ		今後の路線のあり方	近隣との関わり
	二本松地域		地域間	二本松地域における地域内交通および 拠点へのアクセス確保・改善	

デマンドタクシー

系統番号	運行系統名	路線の位置づけ		今後の路線のあり方	近隣との関わり
	安達地域		地域間	各地域における地域内交通および 拠点へのアクセス確保・改善	
	岩代地域		地域間		
	東和地域		地域間		

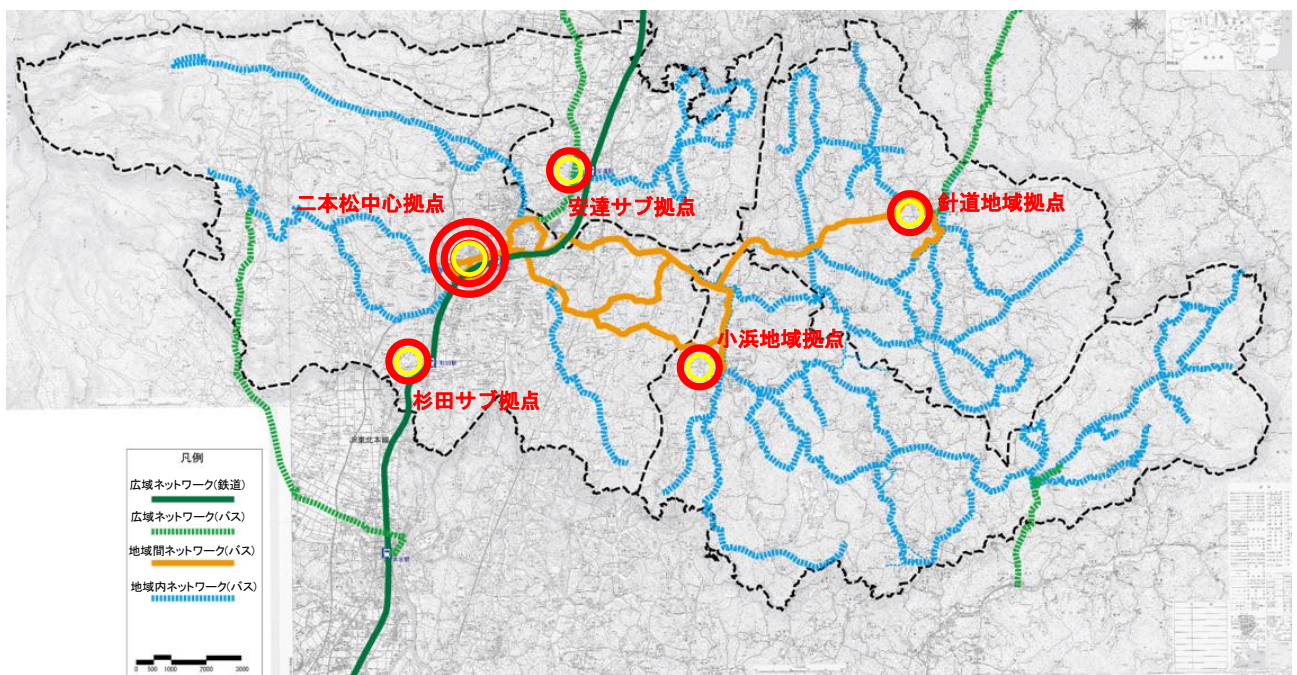


図 3-5 公共交通網の路線別の位置づけ

4. 地域公共交通網形成計画の区域

地域公共交通網形成計画の区域は、二本松市域とする。



図 4-1 計画の区域

5. 地域公共交通網形成計画の期間

地域公共交通網形成計画の期間は、2019年度から2023年度の5年間とする。

2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">中間評価 (進捗)</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">最終年評価 効果検証</div>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">地域公共交通活性化協議会 (毎年開催し、実施状況の確認、改善の検討を行う)</div>				

6. 地域公共交通網形成計画の目標

基本方針の実現のための具体目標を以下のように定める。また、本計画の推進を通じて達成すべき項目と目標水準を示すため、評価指標を定める。

<三つの目標の設定>

目標1 拠点を核とした公共交通体系の実現（公共交通ネットワーク）

●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。

●地域の実情にあった交通体系

それぞれの地域の状況や需要に応じた交通システムを検討するとともに、現状のサービス水準の維持を目指します。

●連携と効率性を重視した交通体系

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を目指します。

目標2 まちの活性化や環境配慮を目指す公共交通体系の実現（まちづくりとの連携）

●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、環境に配慮した地球に優しい交通体系を目指します。

目標3 市民が支える公共交通体系の実現（市民との連携）

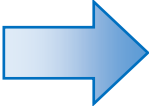

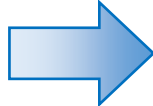
●地域が支える交通体系

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。

<評価指標の設定>

本計画の推進を通じて達成すべき項目と目標水準を分かりやすく示すため、以下の評価指標を定める。

なお、前頁の目標の設定と、本評価指標の関係性を次頁に整理する。

評価指標	現状	目標の設定
公共交通 利用率	<p><指標 1></p> <p>二本松市内の公共交通（①路線バス、②コミュニティバス、③デマンドタクシー、④ようたすカー）の利用率</p> <p>9.3回/年・人</p> <p><small>（2017年度集計 より）</small></p> <p><small>計測方法：年間輸送人員（514,281人）÷年度末住民基本台帳人口（55,484人）</small></p>	 <p>現状維持</p> <p>9.3回/年・人</p>
公共交通 満足度	<p><指標 2></p> <p>二本松市民の公共交通に対する満足度の割合</p> <p>公共交通について「満足+やや満足」の割合 23.0%</p> <p><small>（2015年 新二本松市総合計画策定のためのアンケート調査報告書 より）</small></p>	 <p>現状よりも向上</p> <p>「満足+やや満足」の割合 25.0%</p>
運行の 効率化	<p><指標 3></p> <p>二本松市の公共交通維持（学校交通含む）の財政負担</p> <p>年間財政負担 2億5,856万円</p> <p><small>（2018年度決算見込み額 二本松市調べ より）</small></p>	 <p>現状維持または減少</p>

<目標と評価指標の関係性について>

目標設定		公共交通利用率		公共交通満足度		運行の効率化	
		評価指標	<指標 1> 二本松市内の公共交通(①路線バス、②コミュニティバス、③デマンドタクシー、④ようたすカー)の利用率	<指標 2> 二本松市民の公共交通に対する満足度の割合	<指標 3> 二本松市の公共交通維持(学校交通含む)の財政負担		
		現状	9.3 回/年・人 (2017 年度集計 より) 計測方法：年間輸送人員 (514,281 人) ÷ 年度末住民基本台帳人口 (55,484 人)	公共交通について「満足+やや満足」の割合 23.0% (2015 年 新二本松市総合計画策定のためのアンケート調査報告書 より)	年間財政負担 2 億 5,856 万円 (2018 年度決算見込み額 二本松市調べ より)		
		目標設定	 現状維持 9.3 回/年・人	 現状よりも向上 「満足+やや満足」の割合 25.0%	 現状維持または減少		
目標 1 拠点を核とした公共交通体系の実現 (公共交通ネットワーク)	●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。	⇒	○ 地域住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保することにより、公共交通(①路線バス、②コミュニティバス、③デマンドタクシー、④ようたすカー)の利用率の維持を目指す	—	—		
	●地域の実情にあった交通体系 それぞれの地域の状況や需要に応じた交通システムを検討するとともに、現状のサービス水準の維持を目指します。	⇒	○ 地域の状況や需要に応じた交通システムを検討することにより、公共交通(①路線バス、②コミュニティバス、③デマンドタクシー、④ようたすカー)の利用率の維持を目指す	—	—		
	●連携と効率性を重視した交通体系 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を目指します。	⇒	—	—	○ 交通システムの一体化、連携による効率的な交通体系の確立により、市の財政負担の効率化、その結果として、年間財政負担の現状維持または減少を目指す		
目標 2 まちの活性化や環境配慮を目指す公共交通体系の実現 (まちづくりとの連携)	●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。	⇒	○ まちづくりや観光振興等と連携した交通システムを検討することにより、地域の拠点、中心部への来訪者の増加を図り、人口減少社会においても公共交通(①路線バス、②コミュニティバス、③デマンドタクシー、④ようたすカー)の利用率の維持を目指す。	—	—		
	●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、環境に配慮した地球に優しい交通体系を目指します。	⇒	—	—	—		
目標 3 市民が支える公共交通体系の実現 (市民との連携)	●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。	⇒	○ 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、また市民の積極的利用促進を図ることで、公共交通(①路線バス、②コミュニティバス、③デマンドタクシー、④ようたすカー)の利用率の維持を目指す	○ 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、また市民の積極的利用促進を図ることで、二本松市民の公共交通に対する満足度の割合の向上を目指す	○ 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、また市民の積極的利用促進を図ることで、年間財政負担の現状維持または減少を目指す		

7. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針の実現のために定めた各目標を達成するために行う事業及び実施主体を、以下のように定める。

目標1 拠点を核とした公共交通体系の実現（公共交通ネットワーク）

(1) 主にバスに関わる事項

事業	①公共交通の再編・効率化
内容	交通システムの役割分担（広域・地域間ネットワーク、地域内ネットワーク）、連携による交通体系の構築として、既存路線の重複の改善など、再編・効率化を図る。また、新たな公共交通システムの運行検討を行う。
実施時期	2019年度から随時（継続実施）
実施主体	二本松市、バス事業者、タクシー事業者

事業	②コミュニティバス等の運行の改善
内容	二本松市内の各地域において運行するコミュニティバス等の運行改善を行う。路線の見直しの検討や、バス路線間のダイヤの連続性の確保等を検討する。
実施時期	2019年度から（継続実施）
実施主体	二本松市、バス事業者、タクシー事業者

事業	③乗換拠点の利用環境・利便性の向上
内容	乗換え拠点における時刻や路線等の案内、バス待合所等の利用環境の整備を行う。 また、マイカー利用者等の公共交通利用への転換を図るため、パーク&ライドやサイクル&ライドの検討を行う。
実施時期	2019年度から（継続実施）
実施主体	二本松市

(2) 主に鉄道に関わる事項

事業	①鉄道利便性の向上
内容	鉄道の利便性向上のため、運行本数の増便やダイヤ改正等について、鉄道事業者に対して要請を行う。
実施時期	2019年度から随時（継続実施）
実施主体	二本松市、鉄道事業者

(3) 公共交通全体に関わる事項

事業	①鉄道とバスの運行サービス連携
内容	鉄道とバスのダイヤの連続性の確保について改善する。特に、コミュニティバス等については連続的な利用がしやすいようにダイヤ等の調整を行う。
実施時期	2019年度から随時(継続実施)
実施主体	二本松市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

事業	②公共交通のPR
内容	公共交通の運行情報や利用方法、マップ等を記載した、公共交通の運行PRチラシ、ポスター等の作成を行う。また、作成した公共交通利用マップや時刻表を活用した積極的な情報発信を行う。さらに、利用ターゲットを絞る形で、通学用や高齢者用などの情報提供方法についても検討し実施する。
実施時期	2019年度から随時(継続実施)
実施主体	二本松市、バス事業者、タクシー事業者

事業	③75歳以上の市民を対象とした公共交通の運賃無料化
内容	後期高齢者の外出支援、免許返納者・自動車免許を保有しない方の移動手段の確保、外出や健康促進を目的として、公共交通の運賃無料化を75歳以上の市民を対象として行う。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市

事業	④事業の分析・検証
内容	目標を達成するために行う事業について、実態や効果を調査し、分析・検証を行い、内容の改善を図っていく。
実施時期	2019年度から随時
実施主体	二本松市

事業	⑤タクシー利用補助の検討
内容	「交通弱者」の移動支援を目的として、既存交通を補完する交通手段としてタクシー利用料金の助成を行う。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市

事業	⑥利便性の高い地域公共交通の環境整備
内容	誰もが安心して公共交通を利用できるよう、ユニバーサルデザイン車両の導入促進を図る。
実施時期	2019年度から随時
実施主体	二本松市

目標2 まちの活性化や環境配慮を目指す公共交通体系の実現（まちづくりとの連携）

(1) まちづくりとの連携に関わる事項

事業	①各種組織等との連携による利用促進
内容	商工団体や医療機関等との連携を図り、買物や通院等の割引検討のタイアップ方法などについて検討を行い、公共交通の利用促進策を実施する。 また、商工施設や医療施設へのルート整備や待合場所等の整備を行う。その他、各施設等での利用促進案内を行う。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市、商工団体

事業	②観光との連携による利用促進
内容	観光施設と公共交通案内が一体的となった情報提供、イベント開催時の公共交通の利用促進のための情報提供など、観光との連携による利用促進を図る。 その他、沿線の観光情報の提供や車両のラッピング等による観光面の利用、端末交通としてシェアサイクル整備による公共交通の利用対策などを検討する。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市、バス事業者、商工団体、観光事業者

(2) 環境配慮に関わる事項

事業	①環境配慮のための公共交通の利用促進
内容	CO2削減など環境配慮を目指し、マイカーから公共交通への利用転換策を展開するため、企業や官公庁等の公共交通利用促進の実施や、学校における環境問題と合わせた公共交通利用促進のPR等の実施を検討する。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市、商工団体、市民団体

目標3 市民が支える公共交通体系の実現（市民との連携）

(1) 主に地域の取り組みに関わる事項

事業	①公共交通の快適化
内容	地域住民による美化活動、快適化サポートの実施により、地域により公共交通を支える仕組みを構築する。また、地域住民の公共交通愛着意識の向上を図るため、コミュニティバス等の愛称募集や親しみのある車両デザインの導入を検討する。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市

事業	②公共交通を考える機会の提供
内容	公共交通に関する住民懇談会、公共交通利用促進フォーラム、公共交通を考えるワークショップ等の開催を行い、地域で公共交通を維持していく意識を醸成する。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市

(2) 主に企業等の取り組みに関わる事項

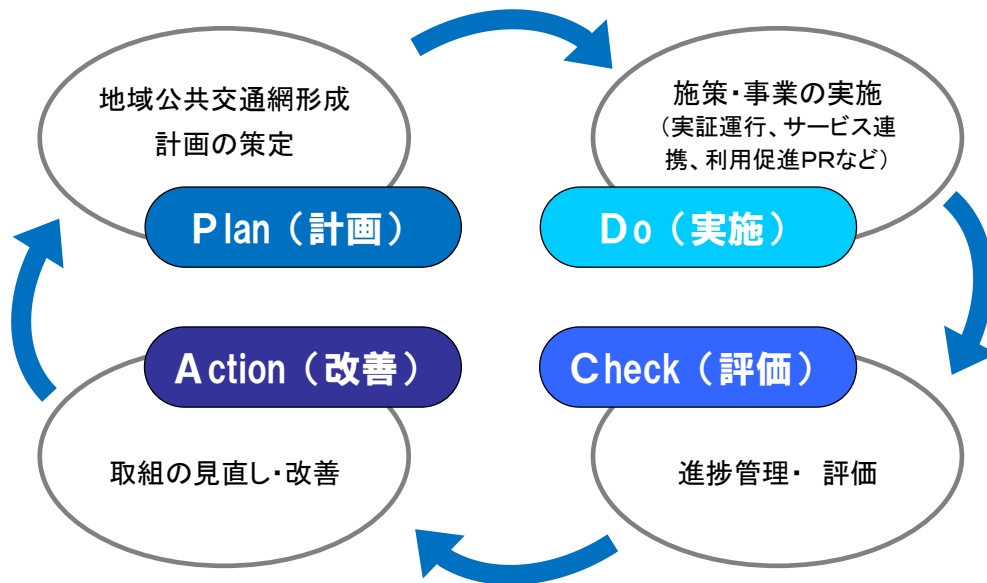
事業	①企業等による公共交通利用促進
内容	企業・官公庁等の公共交通利用促進の実施（モビリティ・マネジメント）を図る。また、ノーマイカーデーの実施など公共交通の利用促進を展開する。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市、商工団体

(3) 主に行政の取り組みに関わる事項

事業	①学校における公共交通利用促進PR
内容	環境問題と合わせた公共交通利用促進のPRを実施する。また、利用促進策として公共交通の利用体験等を実施する。
実施時期	2019年度から
実施主体	二本松市

8. 目標達成に向けた進行管理

地域公共交通網形成計画に基づく事業の実施は、下図のように2018年度の計画の策定(Plan)、2019年度以降の施策・事業の実施(Do)、進捗管理・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルによって事業を推進する。なお、協議会を継続的に開催し、事業の進捗管理、課題や改善事項の確認及び協議を行い、計画に基づく取組みを進めていく。



2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px; border: 1px solid black;"> ▶ </div> 計画に基づく事業の実施				
<div style="background-color: #ADD8E6; width: 20px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	<div style="background-color: #ADD8E6; width: 20px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	<div style="background-color: #ADD8E6; width: 20px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	<div style="background-color: #ADD8E6; width: 20px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	<div style="background-color: #ADD8E6; width: 20px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> 中間評価 (進捗) </div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> 最終年評価 効果検証 </div>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 地域公共交通活性化協議会 (毎年開催し、実施状況の確認、改善の検討を行う) </div>				

図 8-1 進行管理のイメージ