

二本松市公共交通計画書

二本松市

おことわり

この計画書の中に記載のある人口、児童生徒数、利用者数等については、平成19年度調査時点の数値となっています。

また、白黒印刷のため、写真やグラフ、地図が見えにくい箇所がありますが、ご了承ください。

目次

1. はじめに	1
1.1 背景と目的	1
1.2 調査の概要	2
1.3 調査の進め方	3
2. 市内公共交通の現状調査・分析	4
2.1 二本松市の概況	4
2.2 関連計画	12
2.3 主要施設分布	13
2.4 移動の実態	15
2.5 公共交通のサービス状況	17
2.6 公共交通に対する市の財政負担額	48
2.7 公共交通のサービスに関する事業者ヒアリング	51
3. 市民の公共交通利用実態・ニーズ調査・分析	56
3.1 アンケートの実施概要	56
3.2 市民の外出実態	58
3.3 公共交通の利用実態	62
3.4 路線バスの利用実態・課題	66
3.5 ようたすカーの利用実態・課題	68
3.6 ひょうたん号の利用実態・課題	70
3.7 その他	72
3.8 アンケート結果のまとめ	77
4. 公共交通サービスの問題点・課題の整理	80
4.1 公共交通サービスの問題点・課題	80
4.2 交通システム別の問題点・課題	90
4.3 公共交通サービスの課題の整理	94
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）	96
5.1 基本的な考え方（事業の目的の明確化）	96
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）	97
6. 二本松市における新公共交通体系の案	100
6.1 新公共交通体系の設定	100
6.2 運行計画（案）の作成	103

1. はじめに

1.1 背景と目的

二本松市は、平成 17 年 12 月 1 日に、二本松市、安達町、岩代町、東和町の 1 市 3 町が合併し、地域が拡大したことに伴い、乗合バス路線が 25 路線（生活バス路線 23 路線、自治体バス路線 1 路線及び廃止代替路線 1 路線）、他に福祉交通（福祉バス、福祉タクシー）及び学校交通（スクールバス、学童保育送迎）を運行し、公共交通確保対策を講じている。しかし、近年のモータリゼーションの進展や少子高齢化の進行等により、利用者数が年々減少の一途をたどり、市の財政負担が増大してきている。また、乗合バス事業の規制緩和などにより、バス事業者の生活バス路線からの撤退が懸念されるなど、公共交通サービス環境が大きく変化してきている。

このような環境の中、市民の足である公共交通の確保がいかにあるべきか、将来像のビジョンなどを検討し、市民が利用しやすく持続可能な公共交通となるよう、現状の交通体系の見直しを含めた公共交通計画の策定を行った。

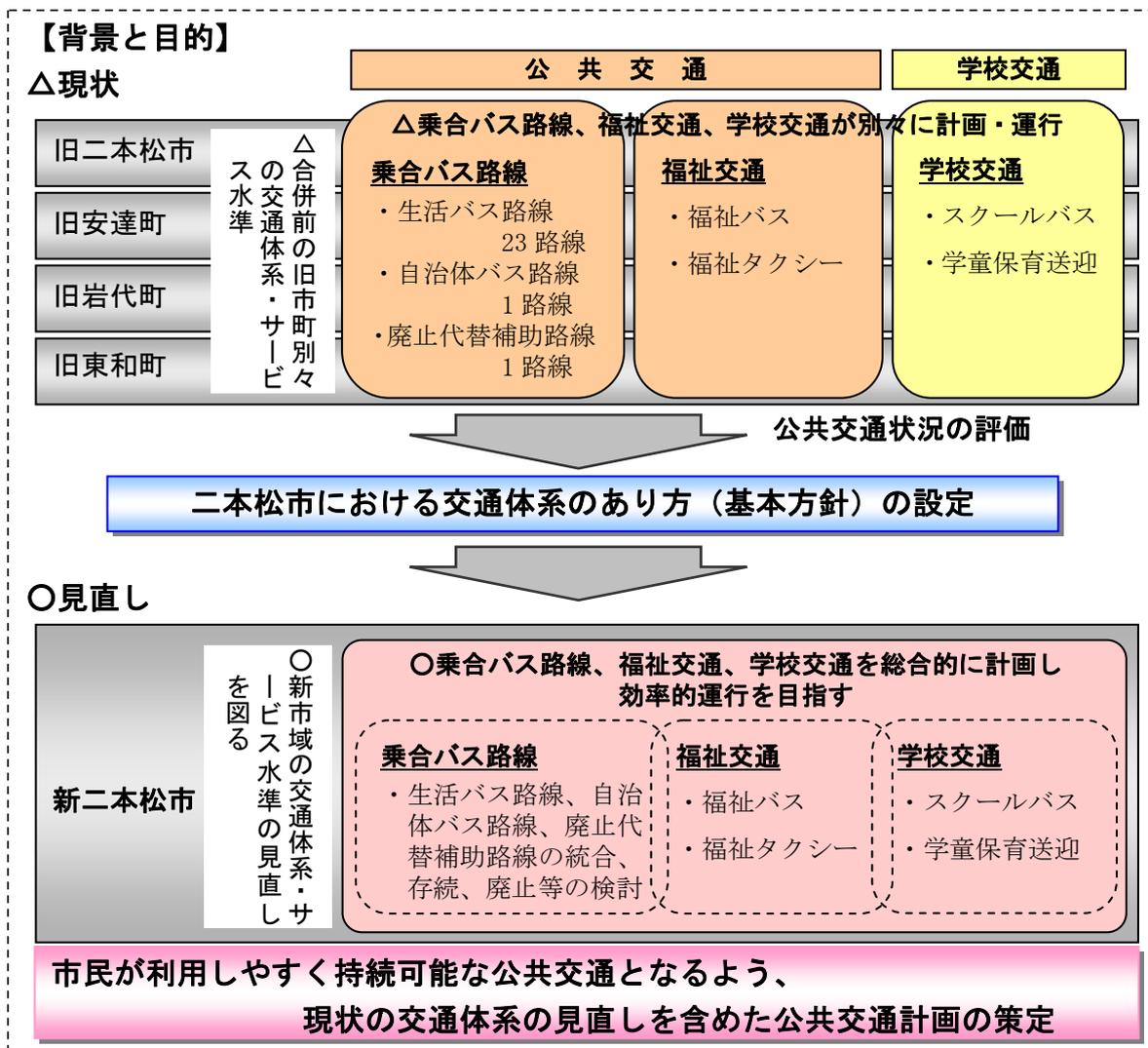


図 1-1 計画策定にあたっての全体像

1.2 調査の概要

- (1) 発注者 : 二本松市総合政策部企画振興課
- (2) 受注者 : 八千代エンジニアリング株式会社
- (3) 業務名 : 二本松市公共交通計画策定業務
- (4) 工期 : 平成19年4月16日～平成20年3月25日

1.3 調査の進め方

公共交通計画策定のための検討は、主に以下の3つのステップで実施した。なお、アンケート調査として、市民、バス等公共交通利用者の意見やニーズを把握するとともに、方針検討においては、地域住民の代表者等との意見交換会や交通事業者関係者会議を開催した。

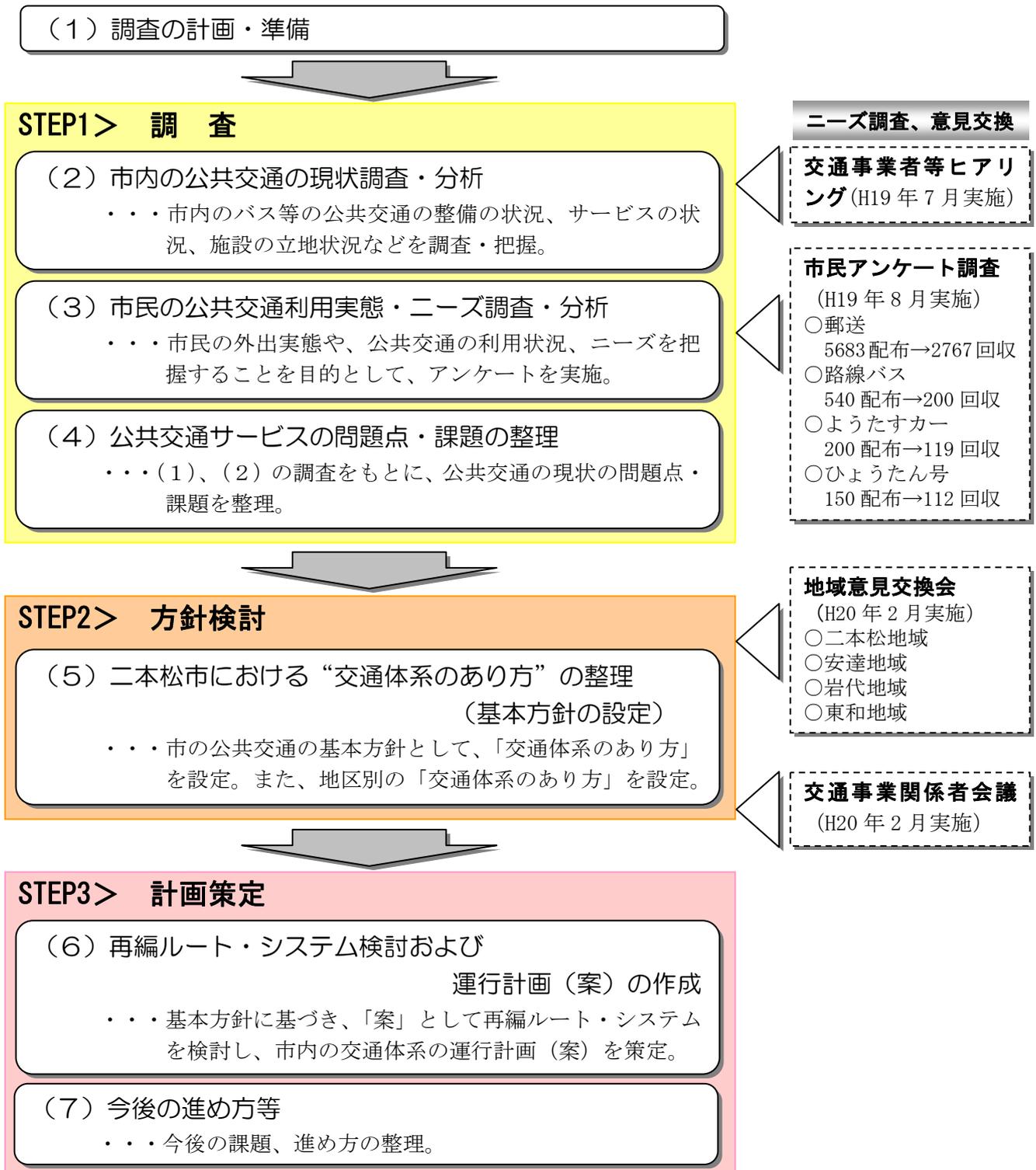


図 1-2 調査フロー

2. 市内公共交通の現状調査・分析

2.1 二本松市の概況

(1) 位置と地勢

二本松市は、県都福島市と郡山市の間に位置し、市の中心から、国道4号で、福島市、郡山市へともに30分程の距離にある。また、地勢は西部の安達太良山麓、中央部の平坦地、東部の阿武隈地域の3地帯に分類され、東西約35km、南北約17mに及ぶ広大な市域の中央部を阿武隈川が南北に流れる。面積は344.65km²であり、地域別では二本松地域が129.71 km²と最も広い。



図 2-1 位置と地勢

(2) 人口・世帯数

市の人口は63,617人、世帯数19,113世帯（いずれも平成19年7月1日現在）であり、4地域においては二本松市域が人口、世帯数ともに最も多い。人口密度は、184.6人/km²であり、二本松地域（269.4270人/km²）、安達地域（268.7270人/km²）は、岩代地域、東和地域に比べ倍以上の人口密度である。

表 2-1 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	63,617	31,078	32,539	19,113	184.6	
内訳	二本松地域	34,948	16,959	17,989	11,324	269.4
	安達地域	11,916	5,871	6,045	3,397	268.7
	岩代地域	8,835	4,359	4,476	2,300	89.8
	東和地域	7,918	3,889	4,029	2,092	109.6

平成19年7月1日現在人口(住民基本台帳人口+外国人登録人口)

表 2-2 地域別人口（合併前の旧市町名）

旧市町名	地区名	面積(km2)	人口				高齢化率	人口密度
			0~14歳	15~64歳	65歳以上	合計		
二本松市	二本松	3.46	1332	5785	2315	9432	24.5%	2726.0
	塩沢	17.22	630	2541	684	3855	17.7%	223.9
	岳下	37.74	1473	6670	2300	10443	22.0%	276.7
	杉田	18.30	729	3164	931	4824	19.3%	263.6
	石井	17.50	485	2069	799	3353	23.8%	191.6
	大平	12.43	376	1878	813	3067	26.5%	246.7
	小計	129.71	5,025	22,107	7,842	34,974	22.4%	269.6
安達町	油井	8.10	780	3301	1189	5270	22.6%	650.6
	渋川	19.17	400	1926	742	3068	24.2%	160.0
	上川崎	11.71	322	1636	655	2613	25.1%	223.1
	下川崎	5.76	116	570	255	941	27.1%	163.4
	小計	44.35	1,618	7,433	2,841	11,892	23.9%	268.1
岩代町	小浜	29.16	496	2614	1134	4244	26.7%	145.5
	新殿	29.65	291	1473	751	2515	29.9%	84.8
	旭	30.82	191	957	533	1681	31.7%	54.5
	上太田	6.65	53	253	129	435	29.7%	65.4
	小計	96.28	1,031	5,297	2,547	8,875	28.7%	92.2
東和町	針道	10.60	217	926	429	1572	27.3%	148.3
	木幡	18.96	286	1391	773	2450	31.6%	129.2
	戸沢	24.02	176	984	595	1755	33.9%	73.1
	太田	18.51	244	1252	699	2195	31.8%	118.6
	小計	72.22	923	4,553	2,496	7,972	31.3%	110.4
合 計	342.56	8597	39390	15726	63713	24.7%	186.0	

地区毎の面積は、国有地分など不明があるため、旧市町ごとの合計面積と合致しない
人口はH19年3月31日現在

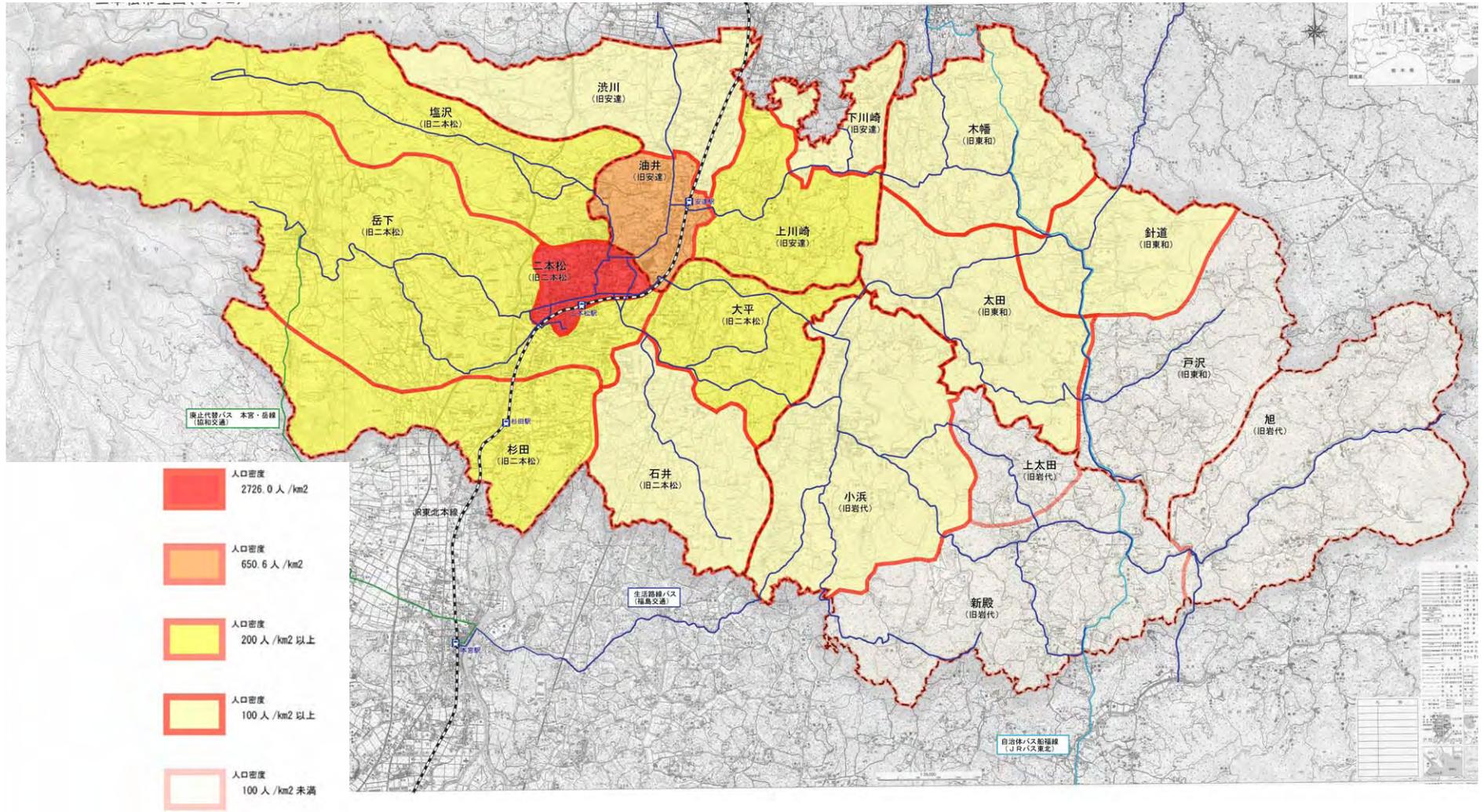


図 2-2 地域別人口密度の分布図

(3) 人口・世帯数の推移と見通し

二本松市の人口は、平成12年（2000年）の国勢調査結果の人口66,077人、老年人口の構成比22.1%が、平成27年（2015年）には56,217人、29.8%となり、人口の減少、老年人口の構成比の増加が更に一段と進むものと見込まれる。

世帯数については、平成12年の18,216世帯、一世帯当人数3.63人から、平成27年には17,933世帯、一世帯当人数3.13人へと世帯数の増加、一世帯当人数の減少が進むものと見込まれる。

表 2-3 人口・世帯数の推移と将来推計

（二本松市人口推計 国勢調査人口による推計 平成19年6月より）

区分	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
総人口(人)	67,269	66,077	63,178	59,872 (目標60,000)	56,217 (目標60,000)
総世帯数(人)	17,505	18,216	18,427	18,262	17,933
一世帯当たりの人員(人/世帯)	3.48	3.63	3.43	3.28	3.13

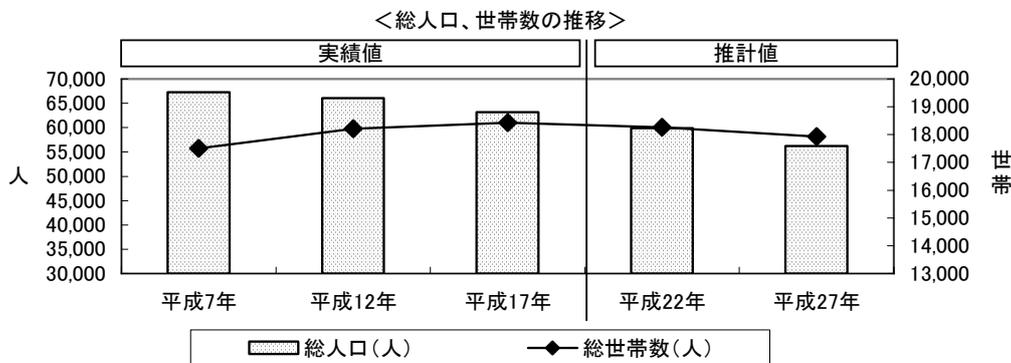


図 2-3 人口・世帯数の推移と将来推計

表 2-4 年齢別人口の推移と将来推計

（二本松市人口推計 国勢調査人口による推計 平成19年6月より）

区分	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	
年少人口 (14歳以下)	人数	12,457	10,553	8,923	7,682	6,525
	構成比	18.5%	16.0%	14.1%	12.8%	11.6%
生産年齢人口 (15～64歳)	人数	41,940	40,905	38,781	36,450	32,920
	構成比	62.3%	61.9%	61.4%	60.9%	58.6%
老年人口 (65歳以上)	人数	12,871	14,619	15,453	15,740	16,722
	構成比	19.1%	22.1%	24.5%	26.3%	29.8%

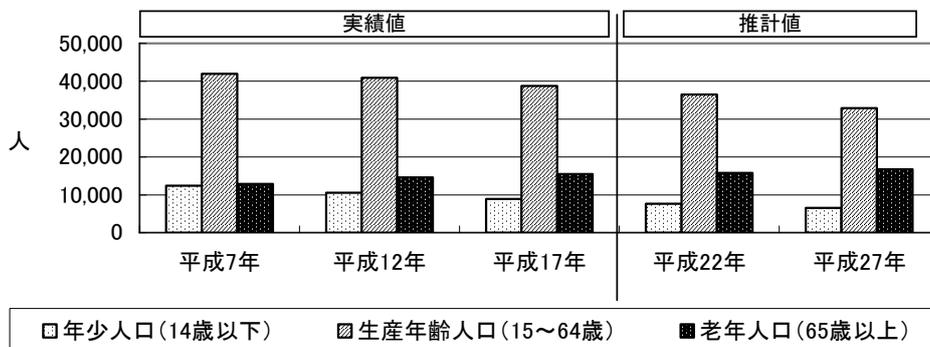


図 2-4 年齢別人口の推移と将来推計

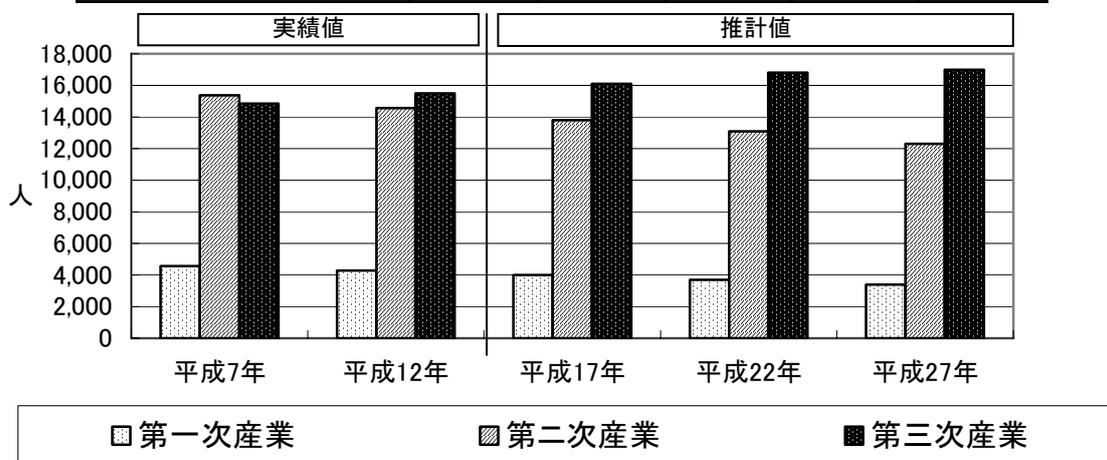
(4) 産業別人口の推移と見通し

二本松市の産業別人口を見ると、平成12年の就業者総数に対する割合は第1次産業9.63%、第2次産業34.73%、第3次産業55.23%であり、経年変化では、第1次産業の減少と第3次産業の拡大が進んでいる。

就業人口総数の将来推計は、平成12年の34,359人から、平成27年には32,700人へと微減傾向で推移するものと見込まれる。また、産業大分類の就業人口の推計は、第1次産業就業者数は平成12年の4,277人(12.4%)から、平成27年には3,400人(10.4%)へと減少し、第2次産業就業者数も平成12年の14,574人(42.4%)から平成27年には12,300人(37.6%)へと減少傾向で推移するのに対し、第3次産業就業者数は平成12年の15,491人(45.1%)から平成27年には17,000人(52.0%)へと増加傾向で推移するものと見込まれる。

表 2-5 産業別人口の推移と将来推計

区分		平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
就業人口		34,790	34,359	33,900	33,600	32,700
第一次産業	人数	4,556	4,277	4,000	3,700	3,400
	構成比	13.1%	12.4%	11.8%	11.0%	10.4%
第二次産業	人数	15,368	14,574	13,800	13,100	12,300
	構成比	44.2%	42.4%	40.7%	39.0%	37.6%
第三次産業	人数	14,842	15,491	16,100	16,800	17,000
	構成比	42.7%	45.1%	47.5%	50.0%	52.0%
就業率		51.7%	52.0%	52.6%	53.5%	53.8%



(新市建設計画 二本松・東北連地方合併協議会 平成17年1月より)
 新市の就業構造を、昭和60年から平成12年までの4回の国勢調査結果に基づき、トレンド法により推計した結果による推計値。

図 2-5 人口・世帯数の推移と将来推計

(5) 土地利用

二本松市の土地利用は、宅地が4.8%、農用地は30.8%、山林は44.9%となっています（平成15年度の評価総地積）。東和地域を除く、二本松地域・安達地域・岩代地域では都市計画区域指定はあるものの、市街化区域及び市街化調整区域は未指定である。また、二本松地域では用途地域指定がある。

表 2-6 土地利用状況

		二本松地域	安達地域	岩代地域	東和地域	市全域	構成比(%)
総面積		ha 12,971	4,435	9,837	7,222	34,465	100.00
課税対象地	田	ha 1,576	727	845	741	3,889	11.28
	畑	ha 2,068	1,010	1,964	1,667	6,709	19.47
	宅地	ha 806	323	267	252	1,648	4.78
	山林・原野	ha 5,915	1,241	4,858	3,472	15,486	44.93
	その他	ha 2,606	1,134	1,903	1,090	6,733	19.54
都市計画区域	区域全体	ha 8,779	1,517	1,409	-	11,705	33.96
	用途地域(総数)	ha 760	-	-	-	760	2.21
農業振興地域		ha 10,056	4,435	9,637	7,222	31,350	90.96
農用地区域		ha 2,385	1,107	1,787	1,816	7,095	20.59

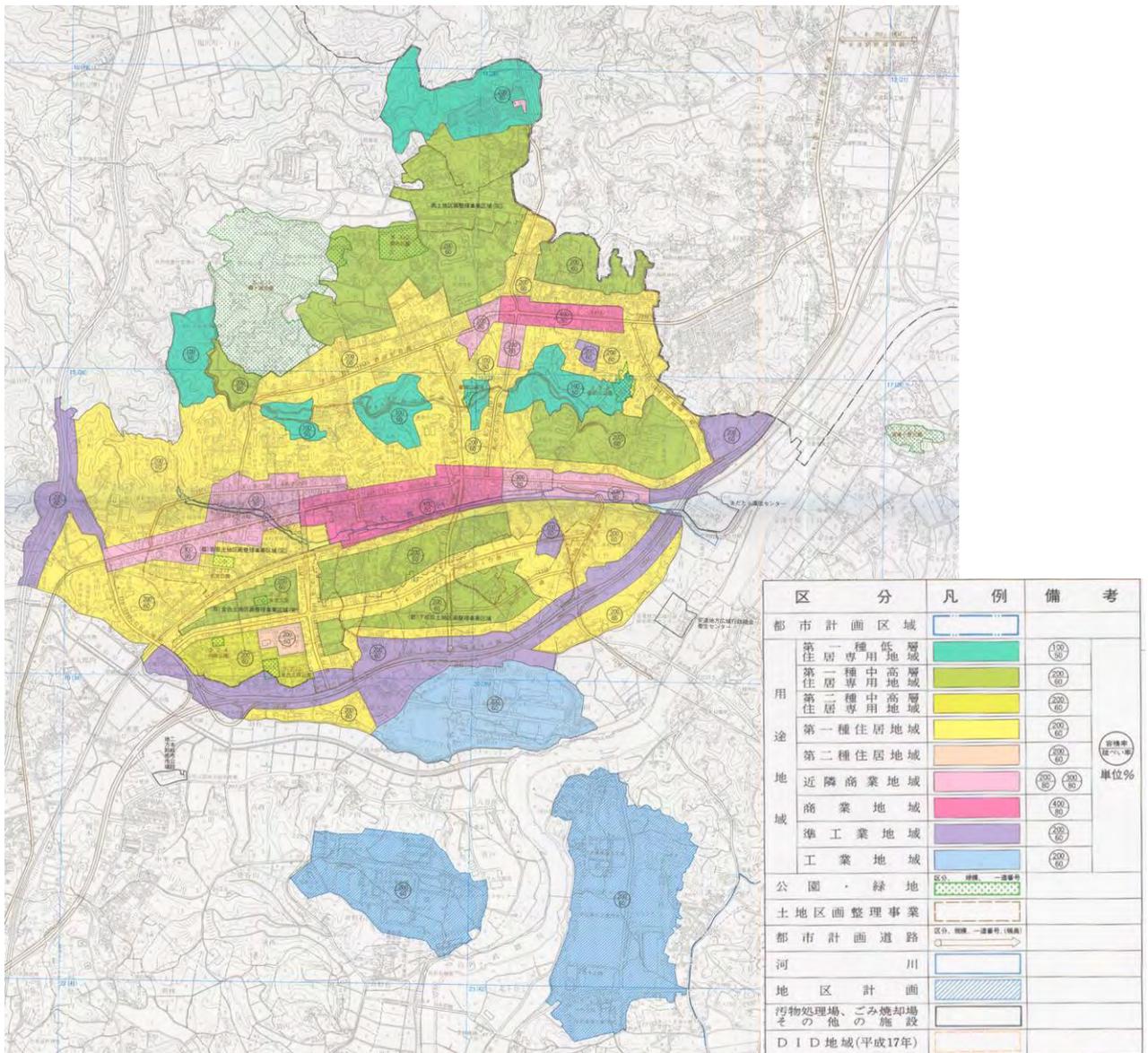


図 2-6 都市計画図（二本松地域における都市計画図）（平成17年二本松市都市計画課作成）

(6) 鉄道の現状

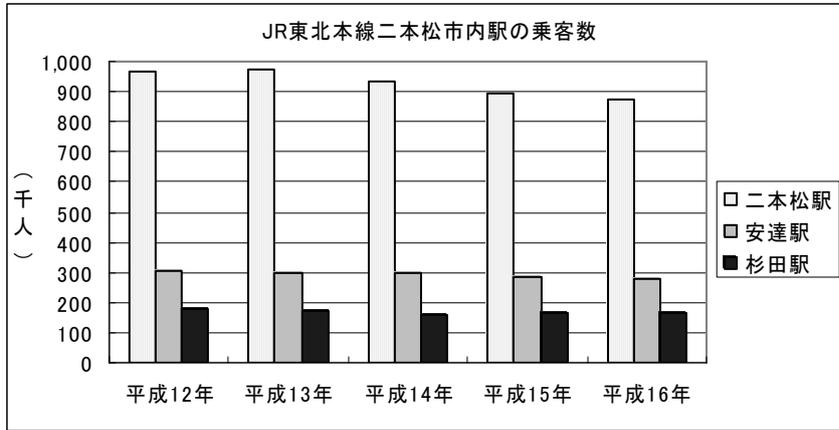
二本松市には、JR 東北本線が南北に通っており、北から安達駅、二本松駅、杉田駅の 3 駅がある。

3 駅のうち、年間の乗客数は二本松駅が最も多く 87 万 1 千人であり、続いて安達駅は 27 万 7 千人、杉田駅 16 万 5 千人である。なお、いずれの駅も平成 12 年から 16 年にかけて減少傾向にある。

表 2-7 鉄道駅乗客数の推移

(単位：千人)

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
二本松駅	969	974	935	895	871
安達駅	305	298	295	287	277
杉田駅	177	173	162	165	165
合計	1,451	1,445	1,392	1,347	1,313



(二本松市市勢要覧2007資料編より)

図 2-7 鉄道駅乗客数の推移

一日あたりの運行本数は、上り（郡山方面行き）が 26 本、下り（福島方面行き）が 25 本であり、日中などの時間帯によっては 1 時間に 1 本の運行であり利便性は高いとは言えない。

表 2-8 JR 東北本線の運行状況

東 北 本 線 (上り) ※印=平日ワンマン列車です										東 北 本 線 (下り) ※印=平日ワンマン列車です									
始発	福島発	松川発	安達発	二本松発	杉田発	本宮発	郡山着	終着	始発	郡山発	本宮発	杉田発	二本松発	安達発	松川発	福島着	終着		
	5:47	6:02	6:06	6:10	6:14	6:20	6:35	矢 次		6:10	6:24	6:30	6:34	6:38	6:43	6:57	福 島		
福 島	6:05	6:20	6:24	6:28	6:32	6:38	6:53	黒 磯	郡 山	6:30	6:44	6:49	6:53	6:57	7:01	7:17	藤 田		
福 島	6:54	7:09	7:13	7:17	7:21	7:27	7:42	黒 磯	郡 山	7:04	7:18	7:23	7:27	7:31	7:36	7:54	福 島		
小 牛 田	7:35	7:50	7:54	7:58	8:02	8:08	8:23	郡 山	郡 山	7:35	7:50	7:55	8:00	8:04	8:09	8:25	福 島		
藤 田	8:10	8:25	8:29	8:33	8:37	8:43	8:58	郡 山	郡 山	8:38	8:52	8:57	9:01	9:05	9:09	9:24	福 島		
仙 台	8:38	8:53	8:58	9:02	9:07	9:12	9:29	郡 山	郡 山	9:30	9:44	9:49	9:53	9:57	10:02	10:17	福 島		
福 島	9:37	9:52	9:56	10:00	10:04	10:10	10:25	郡 山	郡 山	10:08	10:22	10:27	10:31	10:35	10:39	10:54	福 島		
福 島	10:22	10:37	10:41	10:45	10:49	10:55	11:10	郡 山	郡 山	11:06	11:20	11:26	11:30	11:34	11:39	11:53	福 島		
福 島	10:58	11:13	11:18	11:22	11:26	11:33	11:49	郡 山	郡 山	11:55	12:09	12:15	12:19	12:23	12:27	12:43	福 島		
福 島	11:34	11:49	11:53	11:57	12:01	12:07	12:22	郡 山	郡 山	12:42	12:55	13:00	13:04	13:08	13:13	13:28	福 島		
福 島	12:20	12:34	12:39	12:43	12:47	12:53	13:08	黒 磯	郡 山	13:40	13:54	13:59	14:03	14:07	14:11	14:26	福 島		
福 島	13:31	13:45	13:50	13:54	13:58	14:04	14:20	黒 磯	郡 山	14:09	14:23	14:28	14:32	14:36	14:40	14:55	福 島		
福 島	14:19	14:34	14:38	14:42	14:46	14:52	15:07	郡 山	郡 山	14:52	15:07	15:12	15:16	15:20	15:25	15:40	仙 台		
福 島	15:04	15:19	15:23	15:27	15:31	15:37	15:52	郡 山	郡 山	15:37	15:51	15:56	16:00	16:04	16:08	16:24	福 島		
福 島	15:58	16:13	16:17	16:21	16:25	16:31	16:45	新 白 河	郡 山	16:12	16:26	16:32	16:36	16:40	16:44	16:59	福 島		
福 島	16:28	16:43	16:47	16:51	16:55	17:01	17:17	黒 磯	郡 山	16:43	16:57	17:02	17:06	17:10	17:14	17:30	福 島		
福 島	16:50	17:05	17:09	17:13	17:17	17:23	17:38	郡 山	郡 山	17:12	17:26	17:31	17:35	17:39	17:43	17:58	福 島		
福 島	17:24	17:39	17:43	17:47	17:51	17:57	18:12	黒 磯	郡 山	17:45	17:59	18:04	18:08	18:12	18:17	18:32	仙 台		
福 島	17:53	18:07	18:12	18:16	18:20	18:25	18:40	矢 次	郡 山	18:18	18:32	18:37	18:41	18:45	18:49	19:04	福 島		
福 島	18:27	18:42	18:47	18:51	18:55	19:00	19:16	郡 山	郡 山	18:43	18:56	19:01	19:05	19:09	19:14	19:29	仙 台		
福 島	18:48	19:03	19:07	19:11	19:15	19:21	19:36	郡 山	郡 山	19:42	19:56	20:01	20:05	20:09	20:13	20:28	福 島		
福 島	19:18	19:32	19:37	19:41	19:45	19:50	20:06	郡 山	郡 山	20:18	20:32	20:37	20:41	20:45	20:50	21:05	福 島		
福 島	19:45	20:00	20:04	20:08	20:12	20:18	20:33	黒 磯	郡 山	20:51	21:05	21:10	21:14	21:18	21:23	21:38	福 島		
福 島	20:28	20:43	20:47	20:51	20:55	21:00	21:16	郡 山	郡 山	22:11	22:25	22:30	22:34	22:38	22:42	22:57	福 島		
福 島	21:11	21:25	21:30	21:34	21:38	21:43	21:57	郡 山	郡 山	23:13	23:26	23:31	23:35	23:39	23:44	23:58	福 島		
福 島	22:24	22:39	22:44	22:48	22:52	22:57	23:12	矢 次											

(資料：二本松駅時刻表)

(7) 高速バスの現状 (市役所発着東京(新宿)行き高速バス)

福島交通とJRバス東北・関東の3社は、二本松市役所前からの乗降車が可能な東京(新宿)行き高速バスを運行している。毎日、市役所前バス停を発着し、東北自動車道を利用して、二本松～東京(新宿)間を、概ね4時間30分で結ぶ。上りは、JR東北線王子駅(北区)、池袋三越裏でも降車でき、下りは、郡山駅、福島駅での降車も可能である。

表 2-9 高速バスの運行状況

◎ 上り(二本松→首都圏)

バス停	発(着)時刻		
二本松市役所	8:54	9:34	15:39
王子駅	13:02	13:42	19:47
池袋駅東口	13:12	13:52	19:57
新宿駅新南口	13:42	14:22	20:27

◎ 下り(首都圏→二本松)

バス停	発(着)時刻		
新宿駅新南口	8:00	14:10	17:30
郡山駅前	12:07	18:17	21:37
二本松市役所	12:48	18:58	22:18
福島駅	13:25	19:35	22:55

(資料：二本松市ホームページ <http://www.city.nihonmatsu.lg.jp/access/kousoku.html>)

(8) 道路の現状

二本松市には、東北縦貫自動車道、国道4号を南北の骨格軸として、これに連絡する道路網によって幹線道路を形成している。

国道4号は、二本松市の中心部と福島市や郡山市を結ぶ主要幹線道路であり、東西方向については、国道459号、旧東和町から旧岩代町の地域においては国道349号が通っている。



図 2-8 国道・県道道路網図

2.2 関連計画

(1) 合併における新市建設計画

○名称：二本松・東北達地方 新市建設計画

○策定年：平成17年1月

○策定主体：二本松・東北達地方合併協議会

○趣旨：新市建設計画は、新二本松市のまちづくりを進めていくための基本方針である。計画の期間は平成18年度から平成27年度までの10か年で、「新市の速やかな一体性の確立」、「地域性を生かした均衡ある発展」、「住民福祉の向上」を図るため、本計画に基づき各分野における施策を総合的に展開していく。

○公共交通に関連する施策：

●新市のまちづくりの施策（基本目標1）安心・安全・快適なまちづくり

（施策の内容） ①市街地の整備と周辺地域の活性化

②道路・鉄道・バス等交通網の整備

●重点プロジェクトの推進

「重点プロジェクト」は新市のまちづくりを行っていく上で7つの基本目標や施策が効果的に展開されるために、新市のまちづくり施策のうち基幹的役割を担い、特に先導的かつ優先的に取り組むべき施策として選定したものです。重点プロジェクトごとの主な事業については次のとおりです。

保健・福祉施策の拡大 ・福祉タクシー、医療福祉バスの運行

(2) 長期総合計画基本構想

○名称：二本松市長期総合計画基本構想

○策定年：平成20年2月

○策定主体：二本松市

○趣旨：平成27年度を目標年次として策定した二本松市の長期総合計画

○公共交通に関連する施策：

●安全・安心、市民の暮らしを支えるまちづくり（政策の柱3）

●2. 快適な生活環境をつくる（政策2）

●施策 公共交通の充実

日常生活の安全と利便性の向上を図るため、地域生活に密着した道路環境の整備については、できるだけ多くの箇所を改修できるよう局所的に推進することとします。また、児童生徒の通学や高齢者等の福祉対策も視野に入れた生活優先の公共交通の確保に努めます。

取組み事項	内容
公共交通の確保・充実	公共交通の確保・充実については、現在の鉄道・生活バス路線を基本に、総合的な市の公共交通のあり方を検討し、誰もが利用しやすい公共交通とするとともに、生活路線バスの利用促進に努めます。

《主な事業》 ◎生活路線バス維持対策事業

(3) 二本松市長期総合計画 前期行動計画（平成 20 年度～平成 23 年度）

- 名称：二本松市長期総合計画基本構想 前期行動計画（平成 20 年度～平成 23 年度）
- 策定年：平成 20 年 2 月
- 策定主体：二本松市
- 趣旨：平成 27 年度を目標年次として策定した二本松市の長期総合計画に基づき、計画の前期（平成 20 年度～平成 23 年度）において実施する主な施策について定めるもの。

○公共交通に関連する施策：

- 第 3 章 安全・安心、市民の暮らしを支えるまちづくり（政策の柱 3）
- 2. 快適な生活環境をつくる（政策 2）
- 公共交通の充実（施策 1）

日常生活の安全と利便性の向上を図るため、地域生活に密着した道路環境の整備については、できるだけ多くの箇所を改修できるよう局所的に推進することとします。また、児童生徒の通学や高齢者等の福祉対策も視野に入れた生活優先の公共交通の確保に努めます。

取組み事項	主な事業	前期				後期 24～27 年度
		20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	
公共交通の確保・充実	生活路線バス維持 対策事業	.....	.....	.....	.....	.....
	スクールバス・ 福祉車両運行事業	.....	.....	.....	.....	.....
	総合的公共交通 対策事業			.....	.....	.....

(4) 東和小学校の統合に関する計画

旧東和町の 7 つの小学校を統合する計画で、平成 22 年 4 月の開校を予定している。

2.3 主要施設分布

次頁図に二本松市内の主要施設（公共施設、文化施設、病院・福祉施設 等）の分布状況を示す。主要施設は、合併前の旧 4 市町の中心部に多く立地している

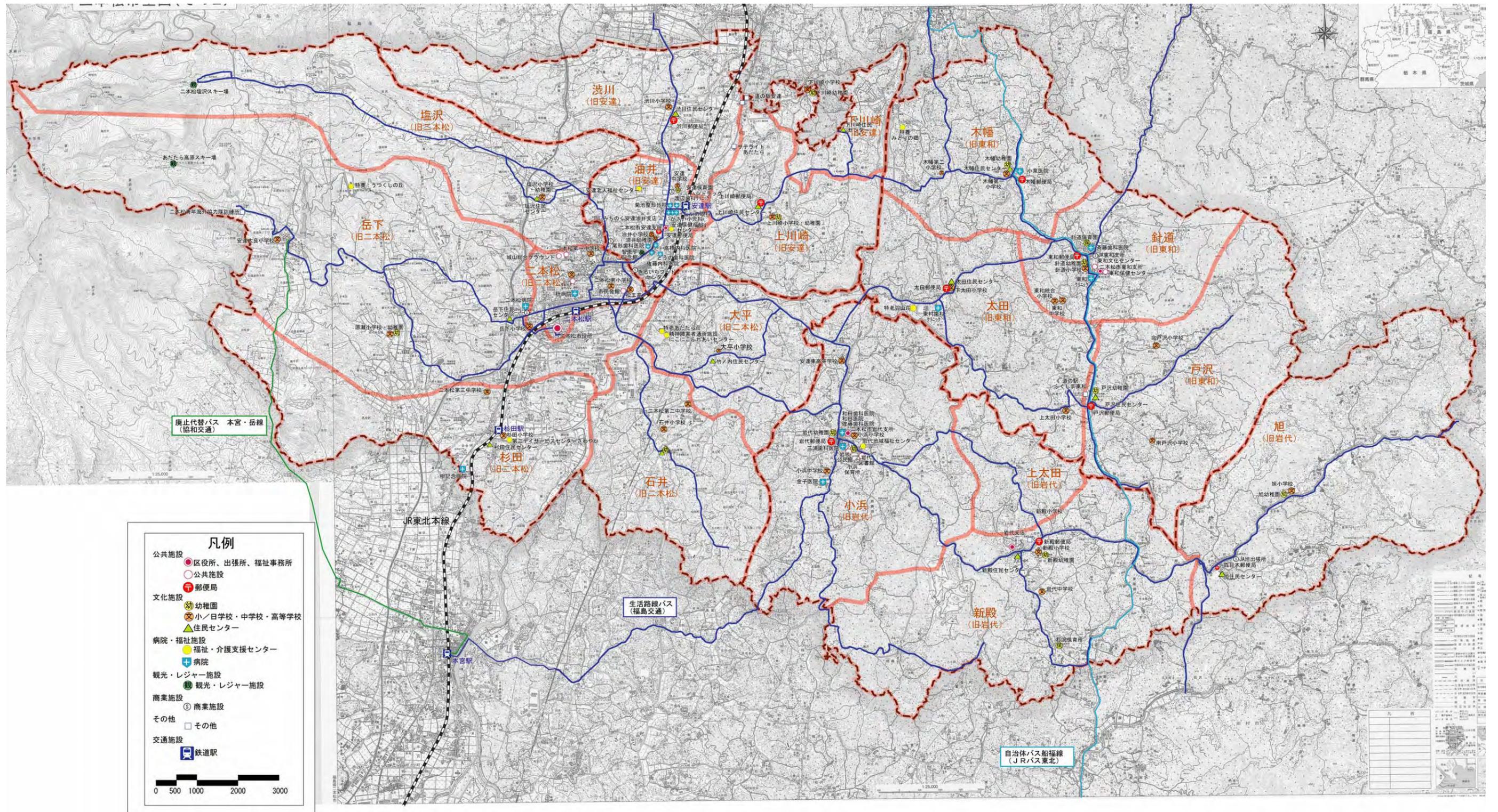


図 2-9 主要施設分布図

2.4 移動の実態

(1) 市内および地域間の移動実態

現在の二本松市を構成する旧市町および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はあるが、二本松市域内の移動の発生に加え、J R 東北本線や国道 4 号利用と想定される近隣市町（福島市、本宮市、郡山市）とのつながりも強い。

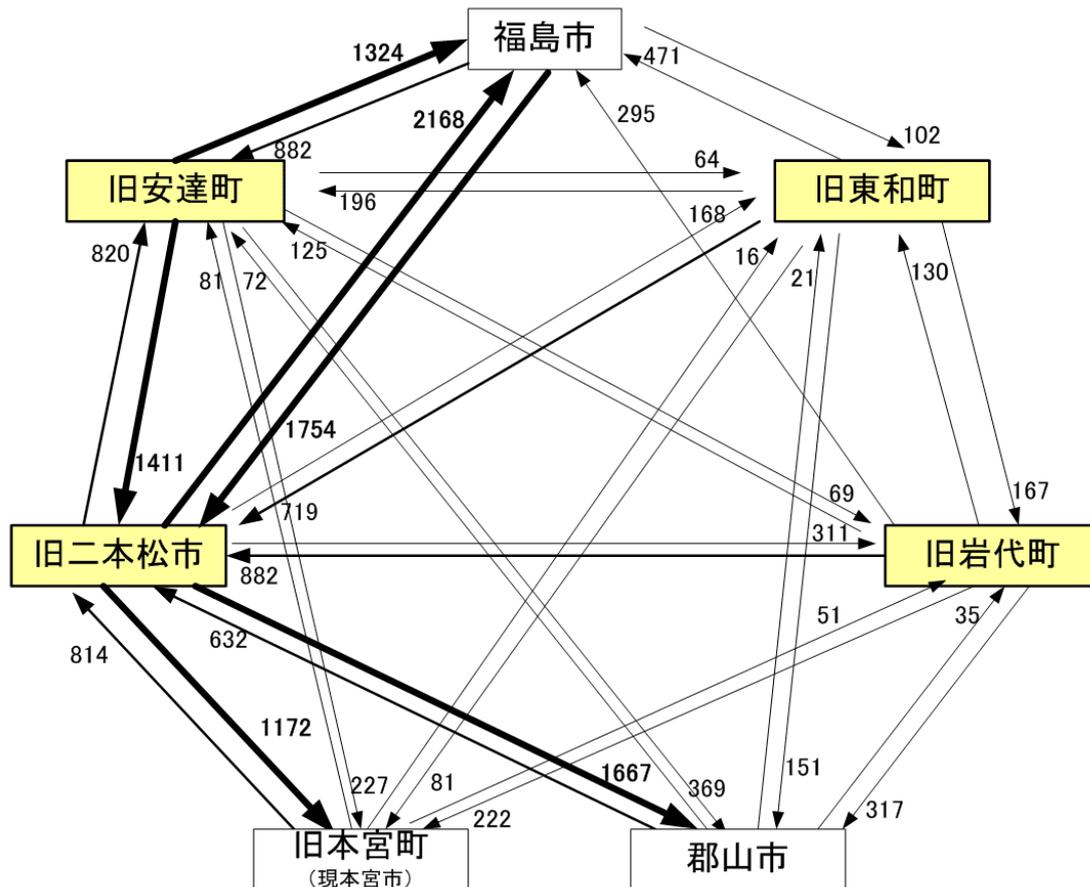


図 2-10 新二本松市と周辺市町との通勤通学流動状況

(単位: 人、出典: H17 国勢調査、15 歳以上)

(2) 利用交通手段

二本松市に常住する15歳以上の自宅外通勤通学の利用交通手段（分担率）を以下に示す。利用交通手段については、自家用車が75%と高く、公共交通の利用は1~2割程度である。

表 2-10 通勤通学における利用交通手段（15歳以上の市内在住者）

		二本松市常住の15歳以上自宅外就業者・通学者数			
利用交通手段（9区分）		総数	市内で 従業・通学	県内他市 区町村で 従業・通学	他県で 従業・通学
1	徒歩だけ	2,118 7.0%	2,068 14.6%	49 0.3%	1 0.5%
2	鉄道・電車	2,741 9.0%	100 0.7%	2,498 15.6%	143 67.1%
3	乗合バス	1,166 3.8%	401 2.8%	754 4.7%	11 5.2%
4	勤め先・学校のバス	928 3.1%	433 3.1%	484 3.0%	11 5.2%
5	自家用車	22,788 74.9%	9,901 69.9%	12,806 79.8%	81 38.0%
6	ハイヤー・タクシー	27 0.1%	18 0.1%	9 0.1%	0 0.0%
7	オートバイ	595 2.0%	385 2.7%	199 1.2%	11 5.2%
8	自転車	1,783 5.9%	902 6.4%	867 5.4%	14 6.6%
9	その他	237 0.8%	102 0.7%	132 0.8%	3 1.4%
合計		30,416 100.0%	14,164 100.0%	16,039 100.0%	213 100.0%

（上段は実数、下段は割合）

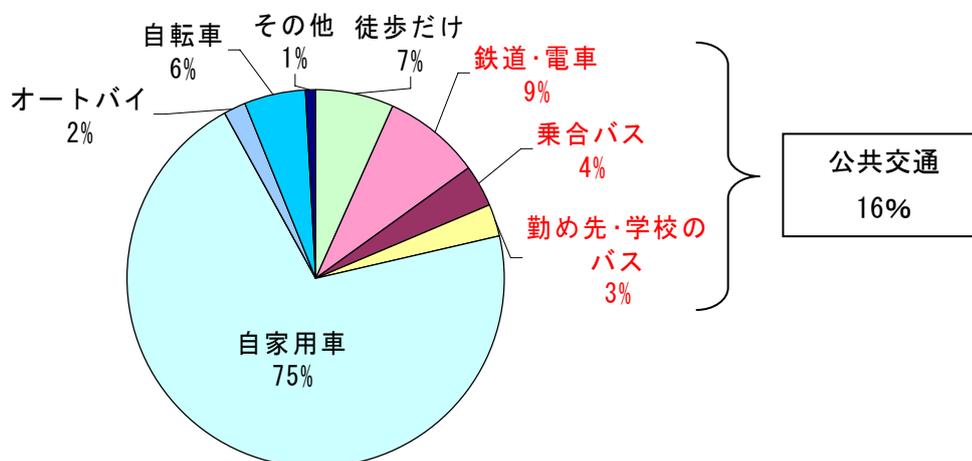


図 2-11 通勤通学における利用交通手段（15歳以上の市内在住者）

（単位：人、出典：H12 国勢調査、15歳以上）

2.5 公共交通のサービス状況

二本松市においては「1. バス等公共交通」「2. 学校交通（スクールバス・学童保育）」「3. その他福祉交通等」等多種の公共交通手段が存在する。また、その他として、病院等の個別施設（民間）や温泉旅館組合が運行する交通サービスも存在する。

本調査における検討対象としては、「1. バス等公共交通」「2. 学校交通（スクールバス・学童保育）」「3. その他福祉交通」を取り扱うものとするが、その他として病院や旅館組合等が提供する交通サービスについても現状把握を行う。

(1) バス等公共交通

項目	路線数	事業者	運行エリア
①生活バス路線	23 路線	福島交通(株)	全市域 他
②自治体バス路線 (船福線)	1 路線	J Rバス東北(株)福島支店	旧東和町、 旧岩代町他
③廃止代替補助路線 (本宮・岳線)	1 路線	協和交通(株)	旧二本松市 他
④福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号)	1 路線	昭和タクシー(株)	旧岩代町
⑤福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)	2 ルート	昭和タクシー(株)	旧二本松市

(2) 学校交通(スクールバス・学童保育タクシー)

項目	台数	事業者	運行エリア
①二本松地域スクールバス	1 台	福島交通(株)	旧二本松市
②安達地域スクールバス	1 台	(社)二本松市シルバー人材センター	旧安達町
③岩代地域スクールバス	9 台	昭和タクシー(株) (社)二本松市シルバー人材センター	旧岩代町
④東和地域スクールバス	3 台	有限会社丸やレンタカー 市職員運転(直営)	旧東和町
⑤学童保育所タクシー (大平、杉田、渋川、東和)	4 台 (9路線)	昭和タクシー(株) 丸や交通有限会社	

(3) その他福祉交通

項目	路線数	事業者	運行エリア
①外出支援サービス事業	—	二本松市社会福祉協議会	旧東和町
②生きがいセンター送迎車両	4 施設	二本松市社会福祉協議会 (同協議会の車両を使用)	旧 4 市町

(4) その他病院や旅館組合等が提供する交通

○病院 ○旅館協同組合 等

(1) バス等公共交通

二本松市においては、福島交通が運行する生活バス路線 23 路線が二本松市中心部から市郊外部へ放射状に運行している。その他、福島駅（福島市）と船引駅（田村市）を結ぶ自治体バス路線が 1 路線、岳温泉と本宮駅（本宮市）を結ぶ廃止代替路線が 1 路線運行している。

①生活バス路線

生活バス路線は二本松市中心部から市郊外部への運行が多数であり、中心部を起点とする路線は 23 路線中 19 路線であり、中心部の基点となるバス停は若宮二丁目、二本松市役所、本町である。

他市とのネットワークとして、福島市を結ぶ医大経由二本松線、田村市を結ぶ船木・百目木線、飯野町を結ぶ飯野・針道線、川俣町を結ぶ大網木経由針道線および針道経由木幡線が運行する。

表 2-11 生活バス路線運行概要

項目	内容
路線数／運行エリア	23 路線／全市域（近隣市域への路線もあり）
運行事業者	福島交通（株）
市の負担形態	補助金 国県庫補助対象路線 14 路線（H19 市補助見込 59,916,600 円） 単独補助路線 9 路線（H19 市補助見込 23,026,170 円）

②自治体バス路線

自治体バス路線として、二本松市・福島市・飯野町・田村市共同の自治体バス路線 1 路線（船福線）が運行する。船引駅を起点として国道 349 号等を旧岩代市、旧東和市地域を經由して 4 市町にまたがり運行する。

表 2-12 自治体バス路線運行概要

項目	内容
路線数／運行エリア	1 路線／二本松市・福島市・飯野町・田村市
運行事業者	JR バス東北（株）福島支店
市の負担形態	自治体バス沿線市町協議会負担金（H19 市補助見込 6,436,000 円）

③廃止代替補助路線

路線バスの廃止後の代替補助路線として、二本松市・本宮市・大玉村共同の廃止代替補助路線 1 路線（本宮・岳線）が運行する。本宮駅を起点として大玉村玉井を經由して岳温泉に至るまで 3 市町にまたがり運行する。

表 2-13 廃止代替補助路線運行概要

項目	内容
路線数／運行エリア	1 路線／二本松市・本宮市・大玉村
運行事業者	協和交通（株）
市の負担形態	補助金（二本松市・本宮市・大玉村にて補助） （H18 二本松市負担 1,295,357 円）

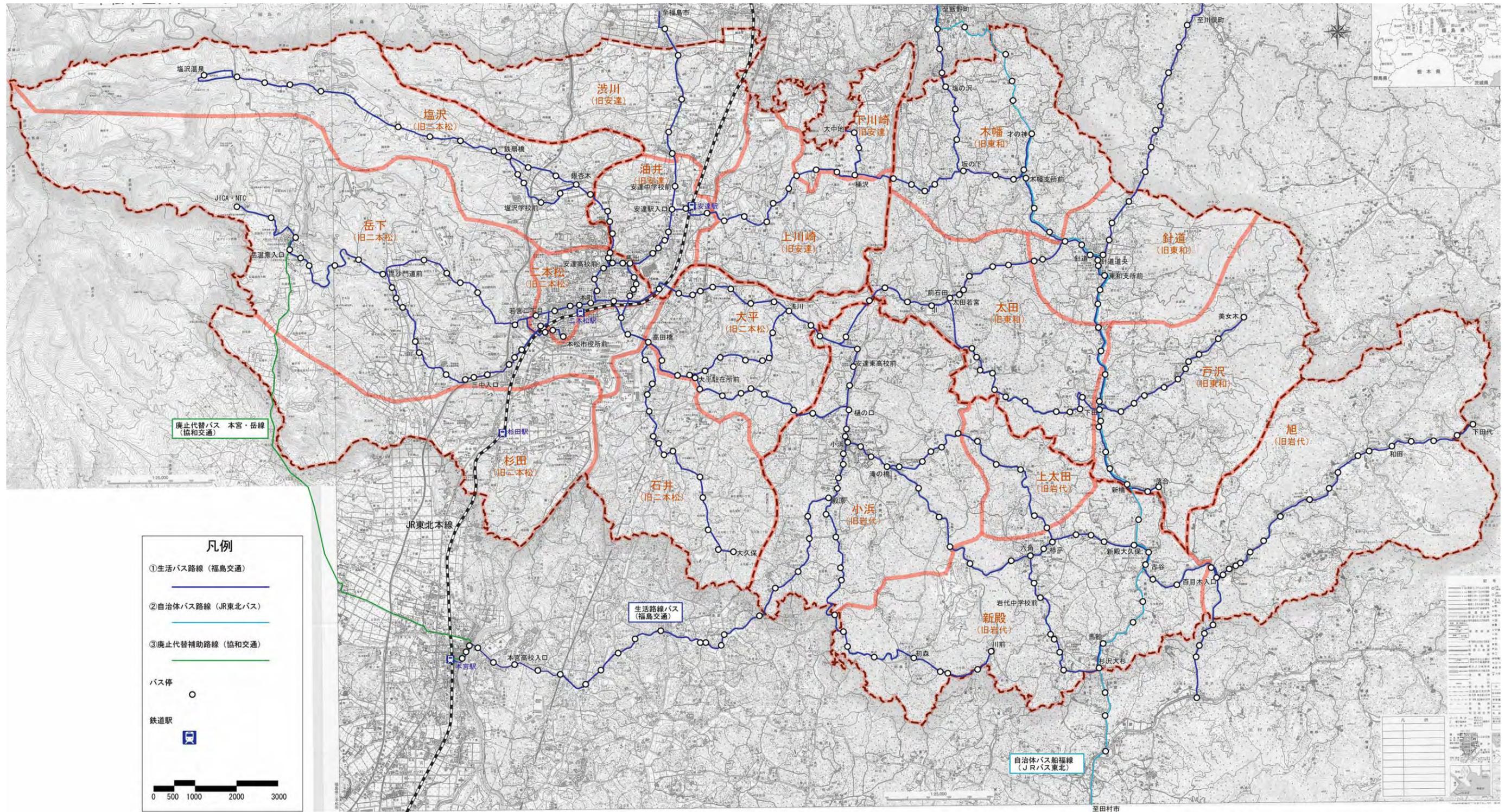


図 2-12 バス等公共交通路線図 (①生活バス路線、②自治体バス路線、③廃止代替補助路線)

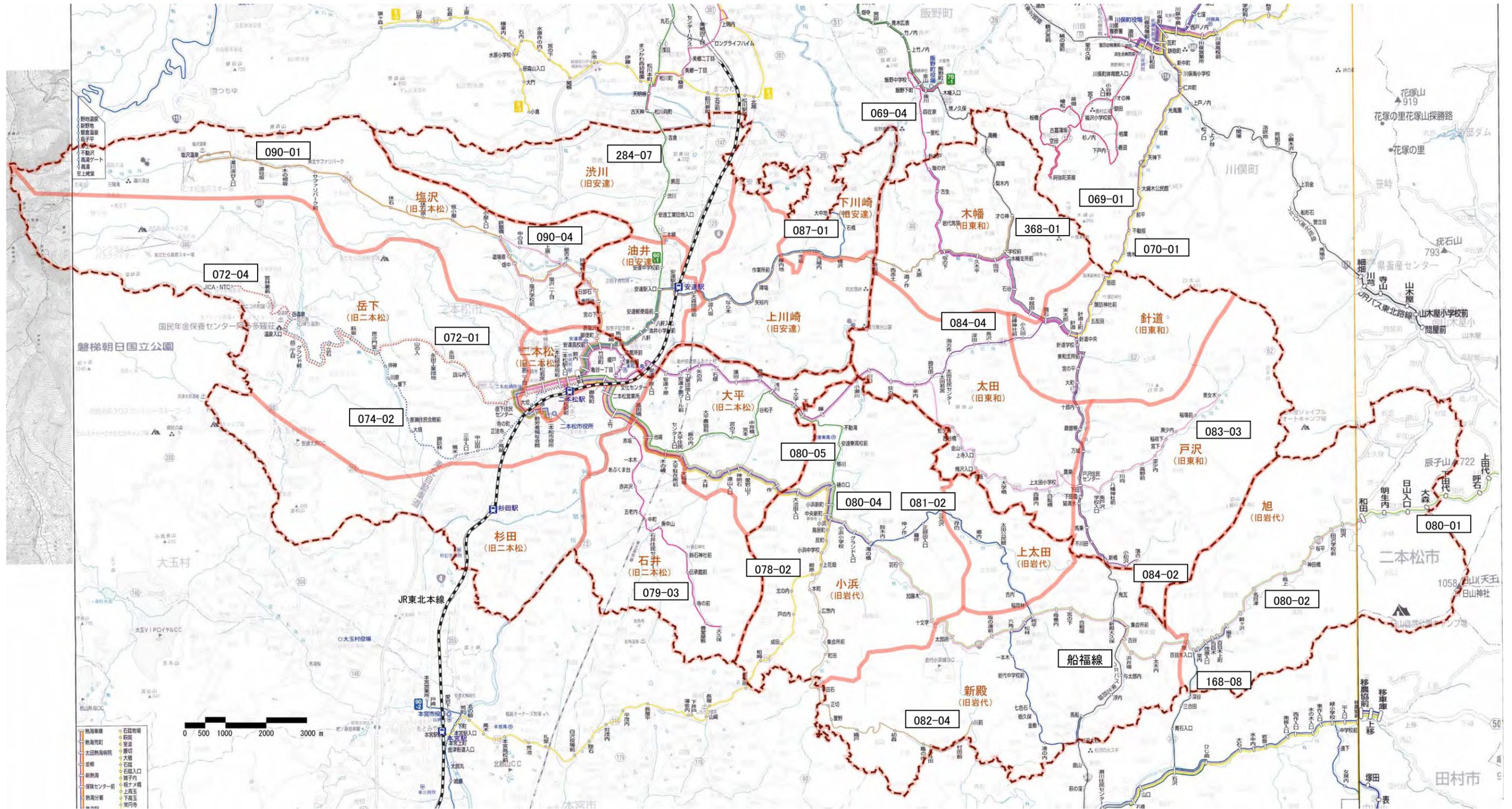


図 2-13 バス等公共交通路線系統図 (①生活バス路線、②自治体バス路線) ※番号は路線の系統番号を示す

表 2-14 バス等公共交通運行概要 (①生活バス路線、②自治体バス路線、③廃止代替補助路線)

1) 福島交通(生活バス路線)

※医大經由二本松と船引・百目木の利用者数はH19実態調査による

系統番号	運行系統名	運行区間			隣接市町村運行	運行時間(平日)										運行時間(休日)										運賃(片道) (福島交通バス時刻表より把握できる運賃のみ掲載)	運行距離とバス停数				一日の利用者数 (H19年5月調査)※	一日一便あたりの利用者数 (H19年5月調査)	補助対象	H19市補助見込	
		起点	経由地	終点		往路				復路				往路および復路合計回数	往路				復路				往路および復路合計回数	往路距離			復路距離								
						始発便	最終便	所要時間	運行回数	始発便	最終便	所要時間	運行回数		始発便	最終便	所要時間	運行回数	始発便	最終便	所要時間	運行回数		始発便	最終便		所要時間	運行回数	距離	バス停数					距離	バス停数
1	069-01	針道經由木幡	復)塩の沢		川俣高校前	川俣町	7:59	-	0:46	1	-	-	-	0	1	7:59	-	0:46	1	-	-	-	0	1	160~1060円	17.9	32	-	-	8	8	単独補助	342,772		
2	069-04	飯野・針道	飯野町		針道	飯野町	14:37	-	0:27	1	13:21	-	0:27	1	2	-	-	-	0	-	-	-	0	0	160~510円	11.4	19	11.4	19	7	3.5	国県補助	0		
3	070-01	大網木經由針道	川俣高校前		針道	川俣町	10:45	17:30	0:29	4	7:35	16:20	0:29	4	8	10:45	17:30	0:29	3	11:18	16:20	0:29	2	5	160~540円	10.3	21	10.3	21	31	3.9	単独補助	0		
4	072-01	岳	本町		岳温泉		6:45	19:10	0:28	8	6:55	19:40	0:27	9	17	6:45	19:10	0:28	8	7:15	19:40	0:27	8	16	160~570円	92	18	103.5 (92)	18	94	5.5	単独補助	9,258,476		
5	072-04	海外協力隊二本松訓練所	本町		岳温泉	JICA・NTC	7:55	16:20	0:35	4	8:40	17:50	0:34	4	8	7:55	16:20	0:35	4	8:40	17:50	0:34	4	8	160~650円	55.6	20	55.6	20	66	8.3	単独補助	3,158,142		
6	074-02	原瀬經由岳	二本松営業所	原瀬	岳温泉		6:35	17:20	0:35	4	7:12	17:23	0:35	3	7	14:00	17:20	0:35	3	7:12	17:23	0:35	3	6	160~640円	54.4 (40.8)	27	40.8	27	65	9.3	単独補助	2,978,526		
7	078-02	小浜經由本宮	若宮二丁目	小浜	本宮駅前		7:40	16:30	0:57	3	7:05	17:35	1:00	4	7	7:40	16:30	0:57	3	7:05	17:35	1:00	4	7	160~1060円	79.2	51	106.4	52	99	14.1	国県補助	4,195,300		
8	079-03	鈴石	若宮二丁目		大久保		7:30	17:50	0:27	5	7:20	13:25	0:30	3	8	7:30	17:50	0:27	3	8:00	13:25	0:30	2	5	160~560円	55.5 (33.3)	22	33.9 (22.6)	23	52	6.5	単独補助	4,304,367		
9	080-01	津島	若宮二丁目		津島公民館前		6:30	13:30	1:27	3	9:00	16:30	1:35	3	6	7:20	13:30	1:27	3	9:00	16:30	1:35	3	6	160~1500円	127.8	75	128.4	76	64	10.7	国県補助	6,119,700		
10	080-02	二本松・田沢	若宮二丁目		和田		7:20	18:00	1:03	4	7:00	16:54	1:06	4	8	16:00	18:00	1:03	2	7:10	16:54	1:06	2	4	160~1,180円	122 (61)	57	122.8 (61.4)	58	137	17.1	国県補助	2,669,900		
11	080-04	小浜	若宮二丁目		小浜		9:30	19:30	0:25	5	6:40	18:47	0:28	4	9	9:30	18:35	0:25	4	6:50	18:07	0:28	2	6	160~550円	56 (44.8)	22	46 (23)	24	43	4.8	国県補助	5,518,800		
12	080-05	大平經由小浜	若宮二丁目	大平	小浜		7:45	10:00	0:30	4	7:40	16:20	0:33	4	8	8:05	18:15	0:30	4	7:40	16:20	0:33	4	8	160~550円	55.6	27	56.8	29	51	6.4	国県補助	5,485,200		
13	081-02	広瀬經由杉沢	若宮二丁目		馬船		11:00	17:00	0:55	3	7:15	16:30	0:58	3	6	11:00	17:00	0:55	3	7:30	16:30	0:58	3	6	160~970円	76.2	47	76.8	47	54	9.0	国県補助	8,134,200		
14	082-04	初森	若宮二丁目		川前		6:25	17:20	0:50	4	7:10	15:15	0:53	2	6	14:20	17:20	0:50	3	7:10	17:10	0:53	3	6	160~930円	87.6 (65.7)	41	44.2 (66.3)	42	79	13.2	国県補助	7,401,100		
15	083-03	戸沢	若宮二丁目	金山	美女木		7:10	17:35	0:56	4	7:15	16:52	0:59	4	8	7:10	17:35	0:56	4	7:15	16:52	0:59	4	8	160~1030円	101.2	53	102	54	60	7.5	国県補助	0		
16	084-02	針道經由下田	若宮二丁目	針道	落合		7:35	18:00	0:55	9	6:50	17:20	0:58	9	18	7:35	17:25	0:55	6	7:30	17:20	0:58	6	12	160~1,060円	238.5 (159)	58	240.3 (160.2)	59	202	11.2	国県補助	0		
17	084-04	太田若宮	若宮二丁目		太田若宮		18:25	18:25	0:32	1	6:55	6:55	0:31	1	2	-	-	-	0	-	-	-	0	0	160~640円	14.4 (0)	32	14.5 (0)	33	6	3.0	単独補助	987,091		
18	087-01	上川崎	二本松市役所		大中地		7:00	17:55	0:38	6	6:40	16:50	0:41	6	12	8:00	16:05	0:38	3	8:45	16:50	0:41	3	6	160~600円	85.2 (42.6)	33	86.4 (43.2)	33	57	4.8	国県補助	11,094,400		
19	090-01	塩沢	二本松市役所		塩沢温泉		11:15	17:20	0:45	4	7:10	16:25	0:45	4	8	7:40	17:20	0:45	4	8:30	18:07	0:45	4	8	160~730円	72.8	32	72.4	33	62	7.8	国県補助	8,575,300		
20	090-04	鉄扇橋	二本松市役所		鉄扇橋		8:20	-	0:26	1	8:50	-	0:26	1	2	-	-	0:26	0	-	-	-	0	0	160~370円	9.1 (0)	23	8.7 (0)	22	6	3.0	単独補助	760,381		
21	168-08	船引・百目木	船引	ひじ曲	搦手	田村市	14:25	17:30	0:40	2	7:14	15:09	0:37	2	4	14:25	15:05	0:40	2	9:01	15:09	0:37	2	4	160~670円	17.8	35	16.9	35	56	14.0	単独補助	1,236,415		
22	368-01	新船橋經由木幡	二本松市役所	新船橋	才の神		11:10	17:25	0:48	3	7:25	14:00	0:51	3	6	11:00	17:25	0:48	3	7:25	14:00	0:51	3	6	160~820円	59.7	39	60.3	40	31	5.2	国県補助	32,000		
23	284-07	医大經由二本松	福島駅東口	根崎・医大・伏拝	二本松		7:08	17:58	1:03	7	6:30	18:00	1:01	7	14	7:08	17:58	1:03	7	6:30	18:00	1:01	7	14	100~930円	193.2	35	186.9	34	443	31.6	国県補助	690,700		
合計										90					85	175						73										1773	208.2		82,942,770

()は休日の路線距離が変更の場合表示

2) JRバス東北(自治体バス路線)

系統番号	運行系統名	運行区間			隣接市町村運行	運行時間(平日)										運行時間(休日)										運賃	運行距離とバス停数				年間利用者数 (H17年度)	補助対象	H19市負担
		起点	経由地	終点		往路				復路				往復合計回数	往路				復路				往復合計回数	往路距離			復路距離						
						始発便	最終便	所要時間	運行回数	始発便	最終便	所要時間	運行回数		始発便	最終便	所要時間	運行回数	始発便	最終便	所要時間	運行回数		始発便	最終便		所要時間	運行回数	距離	バス停数			
1	船福線	船引駅	岩代、東和	福島駅東口	福島市、飯野町、田村市	6:30	16:20	1:35	4	6:50	18:00	1:09	4	8	8:46	16:20	1:35	2	6:55	12:35	1:09	2	4	150~1,620円	48.9	81	48.9	81	18,884人	沿線市町協議会負担金	6,436,000		

3) 協和交通(廃止代替バス路線)

系統番号	運行系統名	運行区間			隣接市町村運行	運行時間(平日)										運行時間(休日)										運賃	運行距離とバス停数				年間利用者数 (H17年度。本宮・岳線以外に竹の内線含み内約6割が岳線利用)	補助対象	H19市補助(予算)
		起点	経由地	終点		往路				復路				往復合計回数	往路				復路				往復合計回数	往路距離			復路距離						
						始発便	最終便	所要時間	運行回数	始発便	最終便	所要時間	運行回数		始発便	最終便	所要時間	運行回数	始発便	最終便	所要時間	運行回数		始発便	最終便		所要時間	運行回数	距離	バス停数			
1	本宮・岳線	本宮駅前	大玉村玉井	岳温泉	本宮市、大玉村	7:10	17:37	0:29	4	6:35	18:12	0:29	5	9	7:10	17:37	0:29	4	6:35	18:12	0:29	5	9	200~400円	14.5	24	14.5	24	13,599人	本宮・岳線(補助金)	1,436,000		

■バスの運行頻度

次頁以降にバス交通の運行本数（平日・休日）を図に示した。

二本松市の中心部（二本前駅前等）は、郊外を結ぶ複数路線が起終点として集中する地域であり運行本数が最も多く、平日休日ともに一日 100 本以上の運行がある。一方、郊外部を結ぶ路線として、旧岩代市地域の小浜を結ぶ路線が 30～50 本、旧東和町地域の太田若宮を結ぶ路線が 20～30 本、岳温泉を結ぶ路線が 20～30 本運行している。

その他の地域は、一日 10 本未満など、十分な運行本数が確保されていない地域がある。



図 2-14 生活路線バス（福島交通）

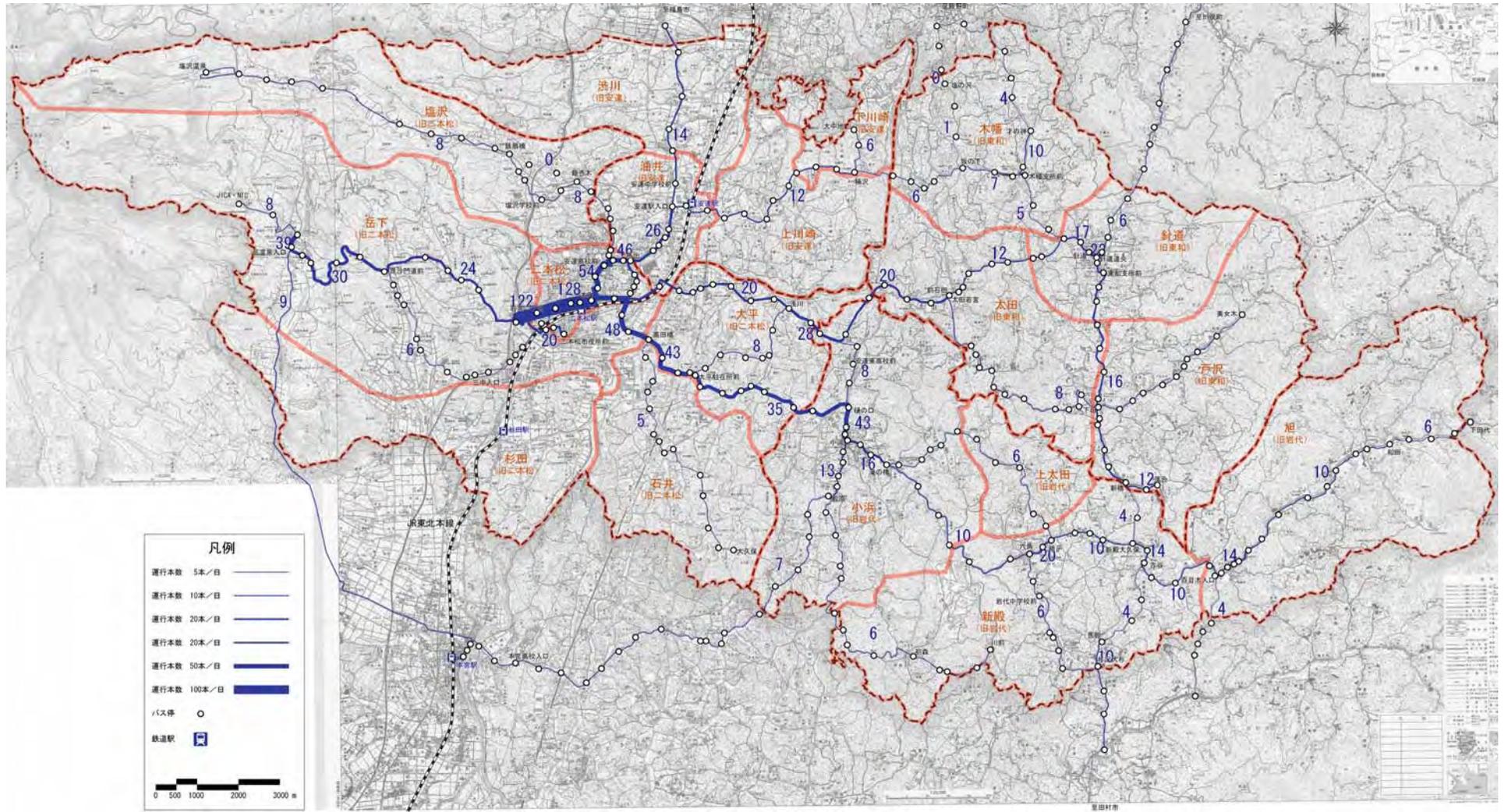


図 2-16 バス等公共交通のサービス水準・休日（運行本数）

④福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号)

旧岩代町においては、通院等の不便を解消することを目的に「医療用送迎バス“ひょうたん号”」を運行している。

曜日ごとに決まったコースを運行しており、利用者は無料にて利用でき、利用者の制限は無い。

表 2-15 福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号)の運行概要

項目	内容					
路線数／エリア	1 路線／旧岩代町エリア					
運行事業者	昭和タクシー (株)					
市の負担形態	運行委託					
運行区間	起点	田沢	経由地	新殿地区	終点	小浜
隣接市町村	なし					
片道キロ程	30km					
運賃	無料					
利用者数	9,217 人／年 (一日平均 37.5 人)					
運行回数	246 回					
運行収入	0 円					
経費・委託費等	運行経費	1,024,000 円	運行委託料	3,324,240 円	市予算金	4,348,240 円
補助金(県など)	0 円					
委託先	昭和タクシー株式会社					



図 2-17 福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号)

[平成19年4月1日現在]

岩代支所保健福祉課

曜日	コース	午 前	午 後
月 ①	◆	国保診療所 → 田沢 → 高井 → 菅掛 → 曲山分室横 7:50 8:00 8:05 8:10 8:20 和田 → 桜平 → 名目津 → 国保診療所 → 古谷 8:30 8:33 8:35 8:45 8:50 松林 → 六角 → 広平 → 箱石 → 仲ノ作 9:00 9:02 9:07 9:08 9:10 滝ノ橋 → 藤町 → 新町 → 岩代支所下 → 鳥居町 → 反町 9:14 9:15 9:17 9:20 9:22 9:25	◆ 国保診療所 → 田沢 → 大森(原) → 川口 → 田沢 → 13:00 13:10 13:20 13:35 13:40 桜平 → 中山・夏井 → 福内 → 石田 → 国保診療所 13:42 13:45 13:50 13:55 14:05 古谷 → 松林 → 六角 → 広平 → 箱石 → 仲ノ作 14:10 14:20 14:22 14:27 14:29 14:30 滝ノ橋 → 藤町 → 新町 → 岩代支所下 → 鳥居町 → 反町 14:34 14:36 14:38 14:40 14:42 14:45
	◆	反町 → 鳥居町 → 岩代支所下 → 新町 → 藤町 → 10:10 10:13 10:15 10:20 10:23 滝ノ橋 → 仲ノ作 → 箱石 → 広平 → 六角 → 10:25 10:26 10:27 10:29 10:32 松林 → 古谷 → 国保診療所 → 名目津 → 桜平 → 10:35 10:45 11:00 11:05 11:07 和田 → 曲山分室横 → 菅掛 → 高井 → 田沢 → 国保診療所 11:10 11:20 11:30 11:35 11:40 11:50	◆ 反町 → 鳥居町 → 岩代支所下 → 新町 → 藤町 → 15:00 15:03 15:05 15:07 15:10 滝ノ橋 → 仲ノ作 → 箱石 → 広平 → 六角 → 15:12 15:16 15:17 15:19 15:24 松林 → 古谷 → 国保診療所 → 石田 → 福内 → 中山・夏井 → 15:25 15:35 15:50 16:00 16:05 桜平 → 田沢 → 川口 → 大森(原) → 田沢 → 国保診療所 16:08 16:10 16:20 16:35 16:40 16:50
火 ⑤	◆	新殿住長七 → 岩代中前 → 栃久保 → 岩ヶ森 → 清ノ内 8:10 8:13 8:15 8:25 8:30 宮ノ前 → 野田 → 太夫内 → 国保診療所 → 古谷 8:35 8:40 8:50 9:00 9:05 松林 → 藤町 → 岩代支所下 → 新町 → 反町 9:15 9:30 ~ 9:35 9:40	◆ 新殿住長七 → 岡田 → 高畑 → 夏刈 → 存俣 → 広瀬 → 13:00 13:05 13:10 13:15 13:20 13:25 代積 → 松林 → 藤町 → 岩代支所下 → 新町 → 反町 13:30 13:40 13:55 ~ 14:00 14:05
	◆	反町 → 新町 → 岩代支所下 → 藤町 → 松林 → 10:10 10:15 ~ 10:20 10:35 古谷 → 国保診療所 → 太夫内 → 野田 → 宮ノ前 → 10:45 11:00 11:05 11:15 11:20 清ノ内 → 岩ヶ森 → 栃久保 → 岩代中前 → 新殿住長七 11:25 11:30 11:40 11:42 11:45	◆ 反町 → 新町 → 岩代支所下 → 藤町 → 松林 → 代積 → 15:20 15:25 ~ 15:30 15:50 16:00 広瀬 → 存俣 → 夏刈 → 高畑 → 岡田 → 新殿住長七 16:05 16:10 16:15 16:20 16:25 16:30
水 ③	◆	国保診療所 → 山辺沢 → 平 → 手倉石 → 川平 → 8:00 8:05 8:10 8:20 8:25 国保診療所 → 海谷 → 里ノ馬場 → 新屋敷 → 大久保 → 8:30 8:40 8:45 8:50 8:55 合戦場 → 北 → 母養内 → 松林 → 古谷 → 国保診療所 9:00 9:05 9:10 9:15 9:25 9:30	◆ 国保診療所 → 田沢 → 高井 → 菅掛 → 曲山分室横 → 13:00 13:10 13:15 13:20 13:30 和田 → 桜平 → 名目津 → 国保診療所 → 古谷 → 13:40 13:43 13:45 13:55 14:00 松林 → 藤町 → 岩代支所下 → 新町 → 反町 14:10 14:25 ~ 14:30 14:35
	◆	国保診療所 → 山辺沢 → 平 → 手倉石 → 川平 → 10:00 10:05 10:10 10:20 10:25 国保診療所 → 古谷 → 松林 → 母養内 → 北 → 合戦場 10:35 10:45 10:50 10:55 11:00 11:05 大久保 → 新屋敷 → 里ノ馬場 → 海谷 → 国保診療所 11:10 11:15 11:20 11:25 11:40 山辺沢 → 平 → 手倉石 → 川平 → 国保診療所 11:45 11:50 12:00 12:05 12:10	◆ 反町 → 新町 → 岩代支所下 → 藤町 → 松林 → 15:10 15:15 ~ 15:20 15:35 国保診療所 → 名目津 → 桜平 → 和田 → 曲山分室横 → 16:00 16:05 16:07 16:10 16:20 菅掛 → 高井 → 田沢 → 国保診療所 16:30 16:35 16:40 16:50
木 ②	◆	国保診療所 → 田沢 → 大森(原) → 川口 → 田沢 → 7:50 8:00 8:10 8:25 8:30 桜平 → 中山・夏井 → 福内 → 石田 → 国保診療所 8:32 8:35 8:40 8:45 8:55 古谷 → 松林 → 六角 → 広平 → 箱石 → 仲ノ作 → 9:00 9:10 9:12 9:17 9:19 9:20 滝ノ橋 → 藤町 → 新町 → 岩代支所下 → 鳥居町 → 反町 9:24 9:26 9:28 9:31 9:33 9:36	◆ 新殿住長七 → 岩代中前 → 栃久保 → 岩ヶ森 → 清ノ内 → 宮ノ前 → 13:00 13:03 13:05 13:15 13:20 13:25 野田 → 太夫内 → 国保診療所 → 古谷 → 松林 → 13:30 13:40 13:45 13:55 14:05 六角 → 広平 → 箱石 → 仲ノ作 → 滝ノ橋 → 14:07 14:12 14:14 14:19 14:19 藤町 → 新町 → 岩代支所下 → 鳥居町 → 反町 14:20 14:22 14:25 14:27 14:30
	◆	反町 → 鳥居町 → 岩代支所下 → 新町 → 藤町 → 滝ノ橋 → 10:00 10:03 10:05 10:10 10:12 10:14 仲ノ作 → 箱石 → 広平 → 六角 → 松林 → 古谷 → 10:16 10:17 10:18 10:23 10:25 10:35 国保診療所 → 石田 → 福内 → 中山・夏井 → 桜平 → 田沢 → 10:50 10:55 11:00 11:05 11:08 11:10 川口 → 大森(原) → 田沢 → 国保診療所 11:20 11:35 11:40 11:50	◆ 反町 → 鳥居町 → 岩代支所下 → 新町 → 藤町 → 滝ノ橋 → 15:10 15:13 15:15 15:18 15:20 15:22 仲ノ作 → 箱石 → 広平 → 六角 → 松林 → 古谷 → 15:26 15:27 15:29 15:33 15:35 15:45 国保診療所 → 太夫内 → 野田 → 宮ノ前 → 清ノ内 → 岩ヶ森 → 16:00 16:05 16:15 16:20 16:25 16:30 栃久保 → 岩代中前 → 新殿住長七 16:40 16:42 16:45
金 ④	◆	新殿住長七 → 岡田 → 高畑 → 夏刈 → 存俣 → 広瀬 → 8:10 8:15 8:20 8:25 8:30 8:35 代積 → 松林 → 藤町 → 岩代支所下 → 新町 → 反町 8:40 8:50 9:05 ~ 9:10 9:15	◆ 国保診療所 → 山辺沢 → 平 → 手倉石 → 川平 → 国保診療所 → 13:00 13:05 13:10 13:20 13:25 13:30 海谷 → 里ノ馬場 → 新屋敷 → 大久保 → 合戦場 → 細田 → 13:40 13:45 13:50 13:55 14:00 14:05 沖田 → 宮ノ下 → 松林 → 古谷 → 国保診療所 14:10 14:15 14:20 14:30 14:35
	◆	反町 → 新町 → 岩代支所下 → 藤町 → 松林 → 代積 → 10:20 10:25 10:30 10:35 11:00 広瀬 → 存俣 → 夏刈 → 高畑 → 岡田 → 新殿住長七 11:05 11:10 11:15 11:20 11:25 11:30	◆ 国保診療所 → 山辺沢 → 平 → 手倉石 → 川平 → 国保診療所 → 14:50 14:55 15:00 15:10 15:15 15:25 古谷 → 松林 → 宮ノ下 → 沖田 → 細田 → 合戦場 → 15:35 15:40 15:45 15:50 15:55 16:00 大久保 → 新屋敷 → 里ノ馬場 → 海谷 → 国保診療所 → 山辺沢 → 16:05 16:10 16:15 16:20 16:30 16:35 平 → 手倉石 → 川平 → 国保診療所 16:40 16:50 16:55 17:00

☆ 上記の運行時刻は、気象・道路事情により多少遅延する場合がありますのでご了承ください。

☆ 運行予定表は、主なバス停での通過時刻を示しています。最寄りのバス停(または自宅近くの沿線道路)でご乗車ください。

(事務担当 岩代支所 保健福祉課 65-2818)

図 2-18 福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号)の運行表

⑤福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)

旧二本松市においては、日常生活の支援を目的として、65歳以上の高齢者、身体障害者手帳・療育手帳の交付を受けている方等(登録制)を対象に、乗り合いタクシーの運行を行っている。

旧二本松市地域内を2つのエリア(ルート)に設定し、予約に応じて郊外から市街地を結び運行する。

表 2-16 福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)の運行概要

項目	内容					
路線数/エリア	2コース/旧二本松市エリア					
運行事業者	昭和タクシー(株)					
市の負担形態	運行委託					
運行区間	起点	主に自宅	経由地	旧二本松市内	終点	公共機関・病院等
隣接市町村	なし					
片道キロ程	不定					
運賃	1回(1乗降)大人 300円 子供 150円					
利用者数	延べ10,280人/年(平成17年度)(登録者数1,577人) (一日平均42.1人)					
運行回数	20回×244日					
運行収入	3,080,250円					
運行委託料等	12,642,652円					
補助金(県など)	なし					
委託先	昭和タクシー(株)					
運行形態	21条					

■利用概要

- 対象者 : 65歳以上の高齢者、身体障害者手帳・療育手帳の交付を受けている方、母子世帯などで利用を希望する方(運行エリアの関係から旧二本松市民に限られています)
- 登録方法 : 利用登録は常時受付(平日は午前8:30~午後5:00、日曜日は午前中受付可)申請書に記入し、市役所高齢福祉課に提出(郵便でも可)
- 利用目的 : 日常生活の支援を目的としているため、通院や買い物、公共施設の利用に限る
- 運行内容 : 月曜日から金曜日までの平日運行(運行地域、時刻は下表)
- 利用時の予約方法 :
 1. 乗車したい時刻の1時間前までに電話で予約
 2. 名前、登録証番号、行き先、乗車人数等を伝達
 3. 予約変更の場合は、電話で連絡
 4. 乗車の際は、運転手に登録証の提示と使用料の支払い
 5. 目的地から自宅方面へ予約する際も、2と同様に伝達
- 利用料金 : 大人1回(1乗降)あたり300円(付き添い者も同様)
ただし、就学前のお子さんは無料、小中学生は150円

表 2-17 福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)の運行時刻表

コース	運行地域	運行時刻表(一日計10本運行)	
A コース	二本松地区、塩沢地区、 岳下地区	郊外から市街地方面への出発	8:00、9:00、10:30、13:45、15:15
		市街地から郊外方面への出発	9:45、11:15、13:00、14:30、16:00
B コース	二本松地区、杉田地区、 石井地区、大平地区	郊外から市街地方面への出発	8:00、9:00、10:30、13:45、15:15
		市街地から郊外方面への出発	9:45、11:15、13:00、14:30、16:00

利用登録者は1577人(H19.3.31現在)であり、高齢者の利用が多数であるが、身体障害者

等の利用も見られる。

表 2-18 福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)の登録者数

登録者 地区別一覧表	
二本松	298名
塩沢	155名
岳下	474名
杉田	205名
石井	259名
大平	186名
計	1577名

H19. 3. 31現在

登録者 属性別一覧表			
	男	女	計
高	299	1075	1374
高・身	58	85	143
高・身・生	1	1	2
高・生	4	10	14
身	9	13	22
身・生	4	0	4
身・知	2	1	3
精	1	0	1
精・生	0	1	1
生	1	0	1
知	6	4	10
父	1	0	1
母	0	1	1
計	386	1191	1577

H19. 3. 31現在

毎月の利用者実績は700～1000人であり、一日の平均利用者数は40人台が多数である。目的別には、病院・医院の利用が多数であり、その他は店舗、公共施設の利用が多い。

具体的な目的施設については、二本松病院、柘病院、柘記念病院の利用が多数であり、自宅と目的施設間の利用がほとんどである。

表 2-19 福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)の利用者数実績

H18年度 月別利用人数			
	利用実績(延べ)	稼働日数	一日平均利用者数
4月	906	20	45.3
5月	888	20	44.4
6月	935	22	42.5
7月	945	20	47.3
8月	988	23	43.0
9月	861	20	43.1
10月	917	21	43.7
11月	873	20	43.7
12月	908	20	45.4
1月	711	19	37.4
2月	774	19	40.7
3月	861	21	41.0
計	10,567	245	43.1

目的地別件数(H18年度累計)	
目的地分類	利用件数
a.公共施設	589
b.病院・医院	4,084
c.店舗	653
d.金融機関	168
e.その他	49
f.自宅	5,024
合計	10,567

H18年度累計

表 2-20 福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)の目的地別利用件数(平成17年度)

区分	公共施設													病院・医院								小計	
	市役所	スカイピア	スカイピア・岳温泉等(乗換)	二本松駅(駅前)	郵便局(支局含む)	福祉センター(二本松住民センター)	各地区住民センター	文化センター	商工会議所	東北電力	お城山	男女共生センター	その他公共施設	小計	二本松病院	栢病院	栢記念病院	野地眼科	桑島耳鼻科	その他歯科	その他接骨院等		その他医院	小計
Aコース	50	51	3	30	75	15	6	0	0	0	16	6	51	303	270	331	353	143	10	106	45	342	1600
	1.1%	1.1%	0.1%	0.7%	1.7%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.1%	1.1%	6.8%	6.1%	7.4%	7.9%	3.2%	0.2%	2.4%	1.0%	7.7%	36.0%
Bコース	45	15	10	32	85	23	5	2	0	1	15	1	26	260	341	360	658	215	19	207	68	604	2472
	0.8%	0.3%	0.2%	0.5%	1.5%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.4%	4.5%	5.8%	6.2%	11.3%	3.7%	0.3%	3.5%	1.2%	10.4%	42.4%
合計	95	66	13	62	160	38	11	2	0	1	31	7	77	563	611	691	1011	358	29	313	113	946	4072
	0.9%	0.6%	0.1%	0.6%	1.6%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.7%	5.5%	5.9%	6.7%	9.8%	3.5%	0.3%	3.0%	1.1%	9.2%	39.6%

	店舗						金融機関							計			
	ベニマル	コメリ	ダイエー8	まるいち	ホテル・旅館等	その他店舗	小計	東邦銀行	大東銀行	信金本店・支店	農協本所(岳下支所)	農協各支所	その他金融機関		小計	その他	自宅
Aコース	63	14	1	4	45	169	296	17	26	17	27	4	10	101	146	2003	4449
	1.4%	0.3%	0.0%	0.1%	1.0%	3.8%	6.7%	0.4%	0.6%	0.4%	0.6%	0.1%	0.2%	2.3%	3.3%	45.0%	100.0%
Bコース	63	15	2	10	3	112	205	64	5	11	8	10	2	100	115	2679	5831
	1.1%	0.3%	0.0%	0.2%	0.1%	1.9%	3.5%	1.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	0.0%	1.7%	2.0%	45.9%	100.0%
合計	126	29	3	14	48	281	501	81	31	28	35	14	12	201	261	4682	10280
	1.2%	0.3%	0.0%	0.1%	0.5%	2.7%	4.9%	0.8%	0.3%	0.3%	0.3%	0.1%	0.1%	2.0%	2.5%	45.5%	100.0%

(上段:件数、下段:割合)



図 2-19 福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)

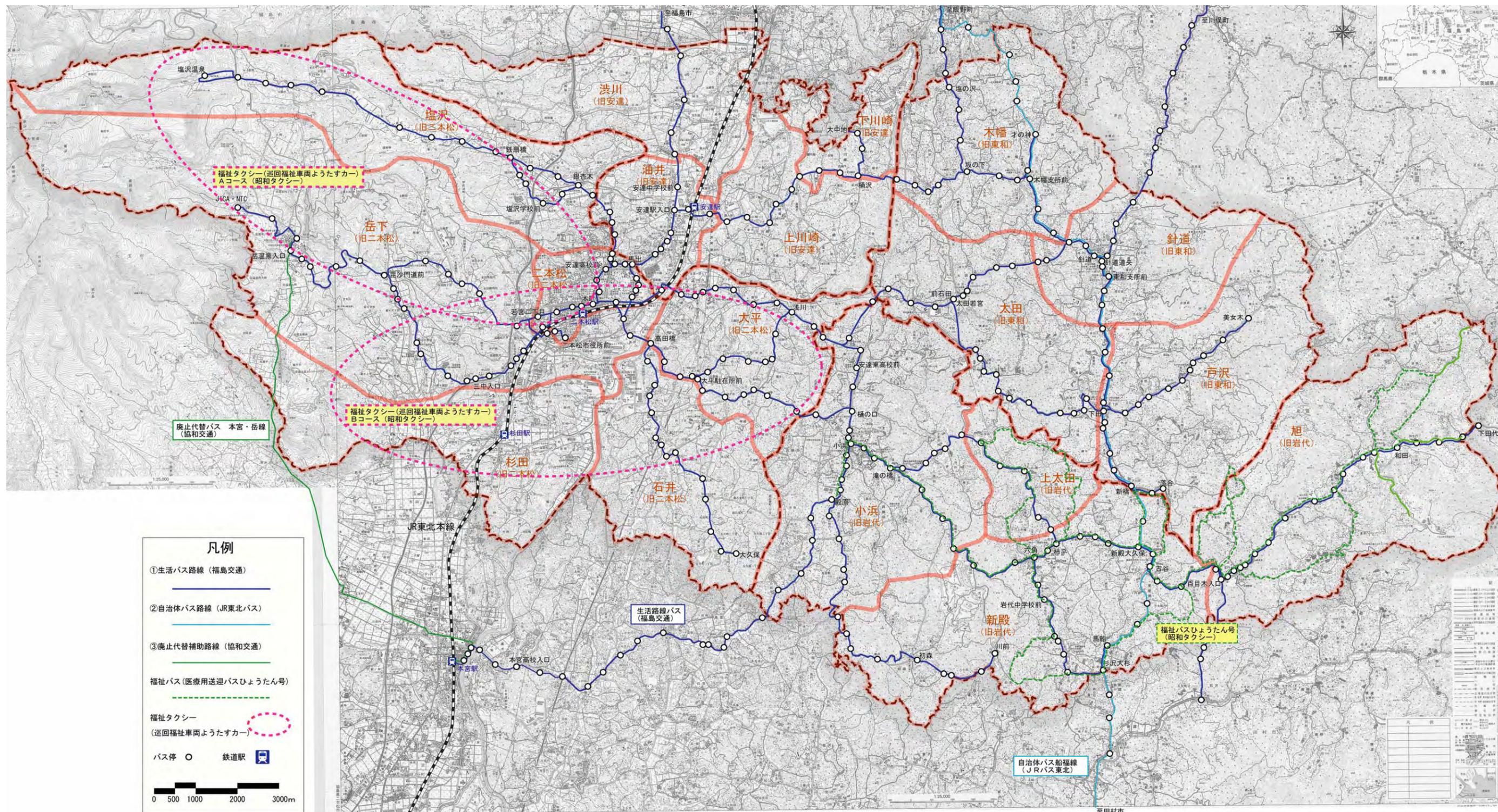


図 2-20 バス等公共交通路線系統図 (④福祉バス/医療用送迎バスひょうたん号、⑤福祉タクシー/巡回福祉車両ようたすカー)

(2) スクールバス

平成 19 年 4 月 9 日現在の、二本松市の小学校生徒数は 3,501 人、中学校生徒数は 1,934 人である。また、幼稚園児は 546 人である。

うち、スクールバス利用者は、下表の通り小中学校の児童・生徒 410 人、幼児 46 人の計 456 人である。

表 2-21 スクールバス利用者（H19.4.9 現在）

地区および学校名		児童・生徒	幼児	合計
1. 二本松地区	杉田小（杉田幼稚園）	7	7	14
2. 安達地区	渋川小（渋川幼稚園）	8	1	9
3. 東和地区	東和中	141	-	141
	木幡第二小	7	0	7
4. 岩代地区	小浜小（小浜幼稚園）	99	11	110
	新殿小（新殿幼稚園）	32	9	41
	旭小（旭幼稚園）	76	18	94
	岩代中	40	-	40
合計		410	46	456

以下に、地区ごとにスクールバスの運行概要を整理する。

1) 二本松地区スクールバス

○杉田小学校（箕輪方面）

運行区間	起点	古堂バス停	経由地	終点	杉田小学校
隣接市町村	なし				
片道キロ程	6 km				
運賃	無料				
利用者数	14 人				
運行回数	3～4 回				
運行収入	0				
経費・委託費等	4,907,700 円				
補助金(県など)	なし				
委託先	福島交通株式会社二本松営業所				
運行形態	無償				

2) 安達地区スクールバス

○渋川小学校

運行区間	起点	板橋集会所	経由地	終点	渋川小学校
隣接市町村	なし				
片道キロ程	5				
運賃	無料				
利用者数	9 人				
運行回数	3～4 回				
運行収入	0				
経費・委託費等	1,774,071 円				
補助金(県など)	なし				
委託先	板橋地区スクールバス対策協議会 (市所有ワゴン車シルバー人材運転委託)				
運行形態	無償				

3) 東和地区スクールバス

①木幡第二小学校

運行区間	起点	高槻集会所	経由地		終点	木幡第二小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	5 km					
運賃	無料					
利用者数	7 人					
運行回数	3 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	3,465,000 円					
補助金(県など)	なし					
委託先	丸や交通有限会社					
運行形態	無償					

②東和中学校(木幡方面)

運行区間	起点	東和中学校	経由地	木幡方面	終点	東和中学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	40km					
運賃	無料					
利用者数	70 人					
運行回数	3 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	10,063,871 円					
補助金(県など)	有(地方交付税算入)					
委託先	直営					
運行形態	無償					

③東和中学校(戸沢・太田方面)

運行区間	起点	東和中学校	経由地	戸沢・太田方面	終点	東和中学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	38km					
運賃	無料					
利用者数	50 人					
運行回数	3 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	10,063,871 円					
補助金(県など)	有(地方交付税算入)					
委託先	直営					
運行形態	無償					

4) 岩代地区スクールバス

①旭小学校(田沢方面)

運行区間	起点	旧田沢小学校	経由地	田沢方面	終点	旭小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	10m					
運賃	無料					
利用者数	29 人					
運行回数	3 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	2,922,300 円					
補助金(県など)	有(地方交付税算入)					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

②旭小学校（百目木方面）

運行区間	起点	旧田沢小学校	経由地	百目木方面	終点	旭小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	7km					
運賃	無料					
利用者数	23 人					
運行回数	3 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	2,922,300 円					
補助金(県など)	有（地方交付税算入）					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

③旭小学校（茂原方面）

運行区間	起点	旧田沢小学校	経由地	茂原方面	終点	旭小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	8km					
運賃	無料					
利用者数	24 人					
運行回数	3 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	2,922,300 円					
補助金(県など)	有（地方交付税算入）					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

④岩代中学校（紫原発）

運行区間	起点	柴原	経由地		終点	岩代中学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	14km					
運賃	無料					
利用者数	14 人					
運行回数	2 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	4,226,576 円					
補助金(県など)	有（地方交付税算入）					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

⑤岩代中学校（福島ハイポー発）

運行区間	起点	福島ハイポー	経由地		終点	岩代中学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	16km					
運賃	無料					
利用者数	13 人					
運行回数	2 回					
運行収入	0					
経費・委託費等	4,226,576 円					
補助金(県など)	有（地方交付税算入）					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

⑥岩代中学校（上沓掛発）

運行区間	起点	上沓掛	経由地		終点	岩代中学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	12km					
運賃	無料					
利用者数	13人					
運行回数	2回					
運行収入	0					
経費・委託費等	4,226,576円					
補助金(県など)	有(地方交付税算入)					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

⑦小浜小学校・岩代支所発

運行区間	起点	岩代支所	経由地	上太田	終点	小浜小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	38km					
運賃	無料					
利用者数	27人					
運行回数	2～3回					
運行収入	0					
経費・委託費等	2,527,585円					
補助金(県など)	なし					
委託先	(社)二本松市シルバー人材センター					
運行形態	無償					

⑧小浜、新殿小学校・岩代支所発

運行区間	起点	岩代支所	経由地	新殿小学校	終点	小浜小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	26km					
運賃	無料					
利用者数	5,890人					
運行回数	2～3回					
運行収入	0					
経費・委託費等	2,527,585円					
補助金(県など)	なし					
委託先	(社)二本松市シルバー人材センター					
運行形態	無償					

⑨⑨新殿小学校・新殿住民センター発

運行区間	起点	新殿住民センター	経由地	馬船	終点	新殿小学校
隣接市町村	なし					
片道キロ程	18km					
運賃	無料					
利用者数	26人					
運行回数	2～3回					
運行収入	0					
経費・委託費等	2,527,585円					
補助金(県など)	なし					
委託先	(社)二本松市シルバー人材センター					
運行形態	無償					

表 2-22 スクールバス運行総括表

番号	実施場所	運行区間			隣接市町村 運行	片道キロ程	運賃	運行開始日	利用者数	運行 回数	運賃収入	運行経費・委託費	県などからの補 助金等	運行委託先	運行形態		愛称																
		起点	主な経由地	終点											4 条	21 条																	
1)	二本松地区 (杉田小学校)	古堂バス停		杉田小学校	なし	6	無料	昭和42年6月	9	3~4	0	4,907,700	なし	福島交通株式会 社二本松営業所	4 条	21 条																	
															80 条	無償																	
2)	安達地区 (渋川小学校)	板橋集会所		渋川小学校	なし	5	無料	不明	9	3~4	0	1,774,071	なし	板橋地区スクー ルバス対策協議 会	4 条	21 条																	
															80 条	無償																	
3)	東和地区 (①木幡第二小学校)	高槻集会所		木幡第二小学校	なし	5	無料	平成3年4月	7	3	0	3,465,000	なし	有限会社丸やレ ンダカー	4 条	21 条																	
															80 条	無償																	
															東和地区 (②東和中学校・木幡方面)	東和中学校		木幡方面	東和中学校	なし	40	無料	昭和54年4月	70	3	0	10,063,871	有(地方交付税 算入)	直営	4 条	21 条	80 条	無償
東和地区 (③東和中学校・戸沢・太田方 面)	東和中学校	戸沢・太田方面	東和中学校	なし	38	無料	昭和54年4月	50	3	0	10,063,871	有(地方交付税 算入)	直営	4 条	21 条	80 条	無償																
4)	岩代地区 (①旭小学校・田沢方面)	旧田沢小学校	田沢方面	旭小学校	なし	10	無料	平成16年4月1日	29	3	0	2,922,300	有(地方交付税 算入)	昭和タクシー株 式会社	4 条	21 条																	
															80 条	無償																	
															岩代地区 (②旭小学校・百目木方面)	旧田沢小学校		百目木方面	旭小学校	なし	7	無料	平成16年4月1日	23	3	0	2,922,300	有(地方交付税 算入)	昭和タクシー株 式会社	4 条	21 条	80 条	無償
															岩代地区 (③旭小学校・茂原方面)	旧田沢小学校		茂原方面	旭小学校	なし	8	無料	平成16年4月1日	24	3	0	2,922,300	有(地方交付税 算入)	昭和タクシー株 式会社	4 条	21 条	80 条	無償
															岩代地区 (④岩代中学校・柴原発)			柴原	岩代中学校	なし	14	無料	平成15年4月1日	14	2	0	4,226,576	有(地方交付税 算入)	昭和タクシー株 式会社	4 条	21 条	80 条	無償
															岩代地区 (⑤岩代中学校・福島ハイポー 発)	福島ハイポー			岩代中学校	なし	16	無料	平成15年4月1日	13	2	0	4,226,576	有(地方交付税 算入)	昭和タクシー株 式会社	4 条	21 条	80 条	無償
															岩代地区 (⑥岩代中学校・上春掛発)	上春掛			岩代中学校	なし	12	無料	平成15年4月1日	13	2	0	4,226,576	有(地方交付税 算入)	昭和タクシー株 式会社	4 条	21 条	80 条	無償
岩代地区 (⑦小浜小学校・岩代支所発)	岩代支所(登 校) 小浜小(下校)	上太田(登校) 上太田及び成田 (下校)	小浜小(登校) 岩代支所(下 校)	なし	38	無料	昭和38年4月1日	27	2~3	0	2,527,585	なし	(社)二本松 市シルバー人 材センター	4 条	21 条	80 条	無償	スクール バス															
岩代地区 (⑧小浜、新殿小学校・岩代支所 発)	岩代支所(登 校) 新殿小(下校)	新殿小(登校) 小浜小(下校)	小浜小(登校) 岩代支所(下 校)	なし	34	無料	昭和41年4月1日	26	2~3	0	2,527,585	なし	(社)二本松 市シルバー人 材センター	4 条	21 条	80 条	無償	マイク ロバス															
岩代地区 (⑨新殿小学校・新殿住民セン ター発)	新殿住民セン ター(登校) 新殿小(下校)	馬船(登校) (下校)	新殿小(登校) 新殿住民セン ター(下校)	なし	18	無料	昭和50年4月1日	26	2~3	0	2,527,585	なし	(社)二本松 市シルバー人 材センター	4 条	21 条	80 条	無償	新殿バス															

(3) 通学補助

1) 通学補助対象者

以下に通学補助対象者を整理した表を示す。中学校の補助対象者は30名、高校生は186名（岩代地区117名、東和地区69名）である。

中学生については下川崎の対象者が22名と多数である。高校生は、岩代地区については田沢、西新殿、東和地区については戸沢、針道の対象者が多数である。

表 2-23 中学校生徒遠距離通学補助対象者（H18.11月申請時点）

	1年	2年	3年	総計
下川崎	9	5	8	22
吉倉	1	0	1	2
渋川	1	0	0	1
上川崎	0	0	1	1
東新殿	1	1	0	2
板目沢	0	1	0	1
毘沙門堂	1	0	0	1
総計	13	7	10	30

表 2-24 高校生生徒遠距離通学補助対象者（左：岩代、右：東和）（H18.10～12月申請時点）

	1年	2年	3年	総計
初森	2	0	2	4
小浜字	0	1	1	2
上太田	4	3	2	9
上長折	2	0	0	2
水上	1	0	0	1
杉沢	3	4	1	8
成田	0	0	1	1
西勝田	0	0	1	1
西新殿	9	9	5	23
田沢	10	16	10	36
東新殿	2	5	4	11
百目木	4	2	8	14
茂原	2	1	2	5
総計	39	41	37	117

	1年	2年	3年	総計
戸沢	13	9	11	33
針道	9	10	4	23
太田	4	3	1	8
木幡	3	1	1	5
総計	29	23	17	69

〔高校生合計 186人〕

2) バス通学定期券代援助者

以下にバス通学定期券代援助者の乗降バス停を整理した表を示す。小学校の定期券代援助者は107名、中学生は74名であり、そのうち小浜小学校が52名と最も多い。

乗車区間としては、小浜小学校の成田-小浜間（14名）、新殿小学校の古谷-松林間（11名）、二本松中学校の岳温泉-岳下住民センター間（35名）の利用が多い。

表 2-25 バス通学定期券代援助者（小学校）

塩沢小学校

乗車	降車	塩沢 学校前	総計
サファリパーク前		1	1
休石		3	3
道谷坂		2	2
木ノ根坂		2	2
総計		8	8

岳下小学校

乗車	降車	若宮二丁目	総計
永田		5	5
山の入		6	6
総計		11	11

石井小学校

乗車	降車	中町	総計
大久保		2	2
養堂屋敷		7	7
総計		9	9

大平小学校

乗車	降車	大平農協前	総計
浅川		5	5
総計		5	5

小浜小学校

乗車	降車	小浜	総計
亀の内		3	3
戸ノ内		8	8
広惣内		1	1
集会所		1	1
初森		7	7
織戸		1	1
成田		14	14
正切		1	1
川前		3	3
町田		8	8
柏崎		5	5
北ノ内		1	1
総計		53	53

新殿小学校

乗車	降車	松林	総計
古谷		11	11
集会所		2	2
太夫内		2	2
大久保		5	5
浜井場		2	2
総計		22	22

[小学校合計 107人]

表 2-26 バス通学定期券代援助者（中学校）

二本松第三中学校

乗車	降車	岳下住民 センター	総計
永田		1	1
岳温泉		34	34
毘沙門堂		4	4
総計		39	39

小浜中学校

乗車	降車	小浜中学校	総計
初森		6	6
町田		2	2
総計		8	8

二本松第一中学校

乗車	降車	安達高前	御徒町	総計
サファリパーク前		0	1	1
下小屋		0	8	8
休石		0	2	2
休石原		0	3	3
笹小屋		0	4	4
鉄扇橋		0	4	4
道谷坂		0	1	1
二本柳		4	0	4
木ノ根坂		0	1	1
総計		4	24	28

[中学校合計 74人]

(4) 学童保育タクシー（大平、杉田、渋川、東和）

平成 19 年 4 月 18 日現在の、二本松市の学童保育所タクシー利用者（小学校生徒数）は 47 人である。小学校 1 年生から 4 年生まで利用する。

表 2-27 学童保育所タクシー利用者（H19.4.18 現在）

学童保育所	小学校名	利用者数				
		1 年	2 年	3 年	4 年	合計
大平学童保育所	石井小	0	2	5	3	10
杉田学童保育所	原瀬小	4	2	0	3	9
渋川学童保育所	上川崎小	3	1	3	0	7
	下川崎小	2	0	0	1	3
岩代学童保育	新殿小	1	1	1	0	3
	旭小	1	2	0	0	2
東和学童保育所	下太田小	0	1	4	0	5
	小幡第一小	1	0	1	0	2
	小幡第二小	1	0	1	0	2
	北戸沢小	0	2	0	0	2
	南戸沢小	2	0	0	0	2
合計		15	11	15	7	47

以下に、学童保育ごとにスクールバスの運行概要を整理する。

1) 大平学童保育タクシー

○大平学童保育所-石井小

運行区間	起点	石井小	経由地		終点	大平学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	10 人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	525,000 円
補助金(県など)	なし					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

2) 杉田学童保育タクシー

○杉田学童保育所-原瀬小

運行区間	起点	原瀬小	経由地		終点	杉田学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	9 人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	949,920 円
補助金(県など)	なし					
委託先	昭和タクシー株式会社					
運行形態	無償					

3) 渋川学童保育タクシー

○渋川学童保育所（あだちこども館）-上川崎小・下川崎小

運行区間	起点	下川崎小	経由地	上川崎小	終点	渋川学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	10人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費	-	運行委託費	-	市負担金	0
補助金(県など)	なし					
委託先						
運行形態	無償					

4) 岩代学童保育タクシー

○岩代学童保育所-新殿小・旭小

運行区間	起点	旭小	経由地	新殿小	終点	小浜小
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	5人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費	-	運行委託費	-	市負担金※	2,890,440
補助金(県など)	なし					
委託先						
運行形態	無償					

※ 岩代学童保育送迎は平成20年度開校の予算額を計上

5) 東和学童保育タクシー

①東和学童保育所-下太田小

運行区間	起点	下太田小	経由地		終点	東和学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	東和学童保育所-下太田小 : 5人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	2,570,400 (東和学童合計)
補助金(県など)	なし					
委託先	丸や交通有限会社 借上げ運行業務委託					
運行形態	無償					

②東和学童保育所-木幡第一小

運行区間	起点	木幡第一小	経由地		終点	東和学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	東和学童保育所-木幡第一小：2人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	2,570,400 (東和学童合計)
補助金(県など)	なし					
委託先	丸や交通有限会社					
運行形態	無償					

③東和学童保育所-木幡第二小

運行区間	起点	木幡第二小	経由地		終点	東和学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	東和学童保育所-木幡第二小：2人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	2,570,400 (東和学童合計)
補助金(県など)	なし					
委託先	丸や交通有限会社					
運行形態	無償					

④東和学童保育所-北戸沢小

運行区間	起点	北戸沢小	経由地		終点	東和学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	東和学童保育所-北戸沢小：2人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	2,570,400 (東和学童合計)
補助金(県など)	なし					
委託先	丸や交通有限会社					
運行形態	無償					

⑤東和学童保育所-南戸沢小

運行区間	起点	南戸沢小	経由地		終点	東和学童保育所
隣接市町村	なし					
片道キロ程						
運賃	無料					
利用者数	東和学童保育所-南戸沢小 : 2人					
運行回数						
運行収入	0					
経費・委託費等	運行経費		運行委託費		市負担金	2,570,400 (東和学童合計)
補助金(県など)	なし					
委託先	丸や交通有限会社					
運行形態	無償					

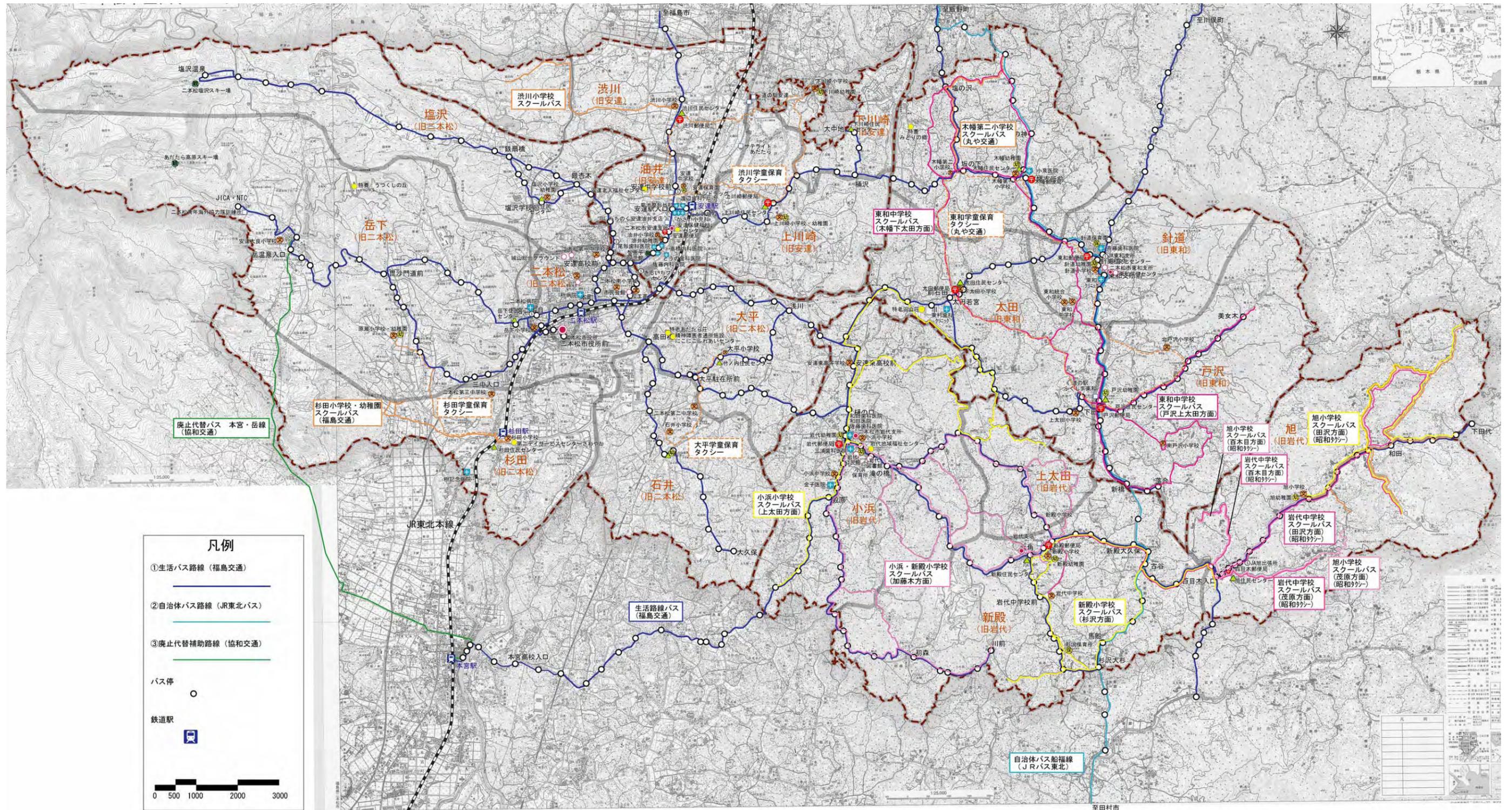


図 2-21 スクールバスおよび学童保育タクシー運行路線図

(5) その他福祉交通等

①外出支援サービス事業

項目	内容
路線数／運行エリア	1台（軽自動車）／東和地区
運行事業者	二本松市社会福祉協議会
市の負担形態	運行委託／（H19 市負担 796,000 円）

②東和町維持協力制度

旧東和町の4地区では、路線バスの存続・維持のための協力制度であるバス路線運行維持協力が組織されている。市では、それぞれの活動（路線バスの積極的利用促進、バス停の清掃等）の報償費として、1協力会あたり10万円支出している。

(6) その他病院や旅館組合等が提供する交通

その他の交通として、病院や旅館等の民間施設等が独自に運行する送迎バスがある。ここでは特に、枹病院・枹記念病院の通院バスと、岳温泉旅館協同組合のシャトルバスの運行について記載する。

①枹病院・枹記念病院通院バス

医療法人辰星会枹病院、枹記念病院においては、病院利用の外来患者及び人間ドッグ受診者、付き添い者を対象として、患者専用無料巡回バスの運行を行っている。

岩代・東和地区と枹病院・枹記念病院を結ぶしんせい号と、市外の白沢・本宮・大玉と枹病院・枹記念病院を結ぶしんせい南号（運行は市外）に加え、両病院間を往復するバスの3路線を運行している。

しんせい号（下表）は、午前の病院行き1便、午後の岩代・東和地区行き1便の運行である。両病院間を巡回するバスは、10時から14時台において計4往復運行している。

表 2-28 東和・岩代地区⇄枹病院・枹記念病院行き（しんせい号）時刻表

【月・水・金 運行コース時間】 ※月曜日から土曜日までの運行、ただし、日曜・祝祭日は運休致します。			
セブンイレブン福島東和町店(下田)	7:15	枹記念病院	12:00
新橋	7:18	理容いとう前(杉田)	12:03
さくらの郷前	7:25	高越(旧4号線停留所)	12:07
合戦場・広場	7:30	二本松郵便局前	12:12
魚々屋(六角)	7:35	東邦銀行前(枹病院)	12:15
安斎酒店(太郎田)	7:40	※枹病院は交通規制により東邦銀行前となります。	
高済商店(滝)	7:50	大平駐在所前	12:25
あい愛ハウス前(小浜)	7:55	あい愛ハウス前(岩代)	12:35
大平駐在所前	8:05	高済商店(滝)	12:40
東邦銀行前(枹病院)	8:15	安斎酒店(太郎田)	12:50
※枹病院は交通規制により東邦銀行前となります。		魚々屋(六角)	12:55
二本松郵便局前	8:18	合戦場・広場	13:00
高越(旧4号線停留所)	8:23	さくらの郷前	13:05
理容いとう前(杉田)	8:27	新橋	13:12
枹記念病院	8:30	セブンイレブン福島東和町店(下田)	13:15

【火・木・土 運行コース時間】 ※月曜日から土曜日までの運行、ただし、日曜・祝祭日は運休致します。			
セブンイレブン福島東和町店(下田)	7:15	枹記念病院	12:00
まとばや菓子店前(針道)	7:25	理容いとう前(杉田)	12:03
木幡郵便局前(田谷)	7:35	高越(旧4号線停留所)	12:07
木幡二小前	7:40	二本松郵便局前	12:12
前石田	7:45	東邦銀行前(枹病院)	12:15
菅野憲一商店前(才の神)	7:50	※枹病院は交通規制により東邦銀行前となります。	
あい愛ハウス前(岩代)	7:55	大平駐在所前	12:25
大平駐在所前	8:05	あい愛ハウス前(岩代)	12:35
東邦銀行前(枹病院)	8:15	菅野憲一商店前(才の神)	12:40
※枹病院は交通規制により東邦銀行前となります。		前石田	12:45
二本松郵便局前	8:18	木幡二小前	12:50
高越(旧4号線停留所)	8:23	木幡郵便局前(田谷)	12:55
理容いとう前(杉田)	8:27	まとばや菓子店前(針道)	13:05
枹記念病院	8:30	セブンイレブン福島東和町店(下田)	13:15



図 2-22 東和・岩代地区⇄枹病院・枹記念病院行き

(しんせい号) 車両 (枳病院ホームページより)

表 2-29 枳病院・枳記念病院 患者様専用無料巡回バス 時刻表

枳病院行き	1	2	3	4
枳記念病院(発)	10:45	12:30	13:30	14:30
杉田理容いとう前	10:49	12:34	13:34	14:34
杉田駐在所前	10:50	12:35	13:35	14:35
旧4号高越停留所	10:52	12:37	13:37	14:37
岳下住民センター	10:53	12:38	13:38	14:38
デニーズ前	10:54	12:39	13:39	14:39
二本松郵便局	10:56	12:41	13:41	14:41
枳病院(着)	11:00	12:45	13:45	14:45

枳記念病院行き	1	2	3	4
枳病院(発)	10:15	12:00	13:00	14:00
二本松郵便局	10:18	12:03	13:03	14:03
デニーズ前	10:20	12:05	13:05	14:05
岳下住民センター	10:21	12:06	13:06	14:06
旧4号高越停留所	10:22	12:08	13:08	14:08
杉田駐在所前	10:24	12:10	13:10	14:10
杉田理容いとう前	10:25	12:11	13:11	14:11
枳記念病院(着)	10:30	12:15	13:15	14:15

※月曜日から土曜日までの運行です。(日曜・祝祭日は運休 致します)



図 2-23 枳病院・枳記念病院 患者様専用
無料巡回バス 車両
(枳病院ホームページより)

表 2-30 平成 18 年度 しんせい号 利用年間集計

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
月・水・金 コース	349	366	365	292	296	348	362	348	420	301	312	320
火・木・土 コース	447	379	467	414	457	348	429	376	400	387	440	513
全体利用者	796	745	832	706	753	696	791	724	820	688	752	833

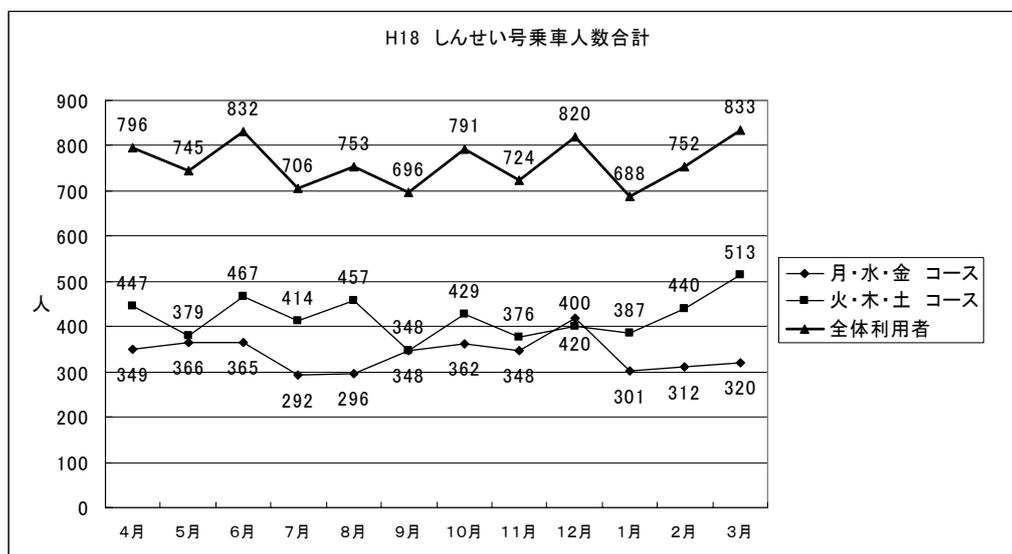


図 2-24 しんせい号 利用年間実績

表 2-31 平成 18 年度 栞病院・栞記念病院 患者様専用無料巡回バス 利用年間集計

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
栞病院→記念病院	192	213	200	199	187	191	189	185	215	191	190	215
記念病院→栞病院	425	442	434	393	492	401	342	374	410	360	359	428
全体利用者	617	655	634	592	679	592	531	559	625	551	549	643

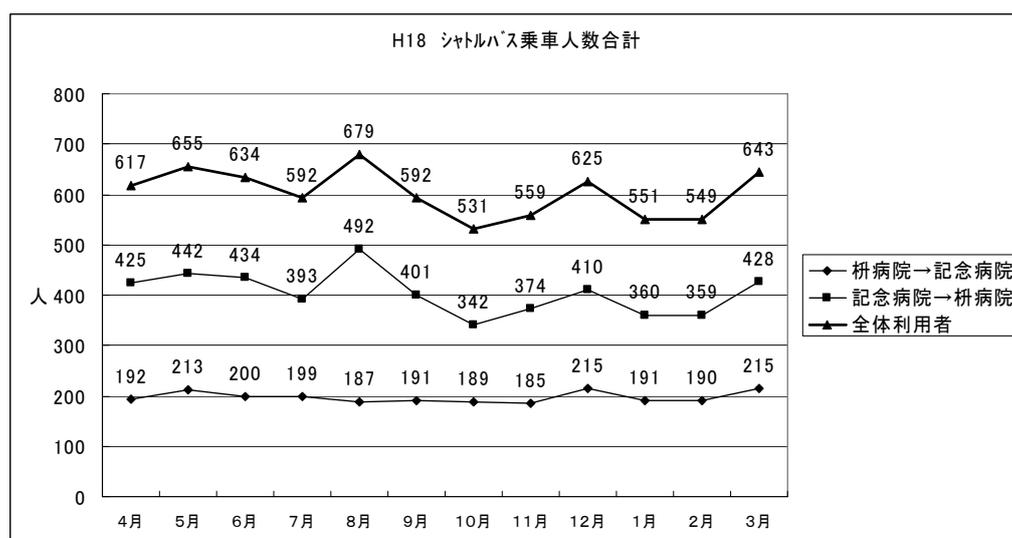


図 2-25 栞病院・栞記念病院 患者様専用無料巡回バス 利用年間実績

②岳温泉・郡山駅間シャトルバス

岳温泉旅館協同組合においては、宿泊者や観光客を対象として、岳温泉と郡山駅間のシャトルバスを独自に運行している。

岳温泉発（郡山行き）は一日2本、郡山発（岳温泉行き）は一日2本の計4本の運行である。利用は予約制であり片道600円で利用が可能である。

表 2-32 岳温泉-郡山駅間シャトルバス時刻表（岳温泉旅館協同組合資料より）

岳温泉発(郡山行き)	郡山発(岳温泉行き)
10:30	12:30
14:00	15:15



図 2-26 岳温泉-郡山駅間シャトルバス（郡山駅）

表 2-33 岳温泉-郡山駅間シャトルバス利用実績表

H18	4月分	5月分	6月分	7月分	8月分	9月分	10月分	11月分	12月分	1月分	2月分	3月分	合計
岳温泉発 10:30	289	357	237	239	383	386	378	353	263	368	371	493	4117
郡山発 12:30	300	410	216	281	368	330	492	410	223	287	425	416	4158
岳温泉発 14:00	138	195	133	137	238	230	279	210	98	117	213	191	2179
郡山発 15:15	132	130	81	70	122	177	136	161	158	128	136	191	1622
岳温泉発 16:00	4	6	0	0	8	6	2	0	0	0	6	0	32
合計	863	1098	667	727	1119	1129	1287	1134	742	900	1151	1291	12108
(参考)H17 合計	563	574	503	593	733	695	1284	1090	701	964	1266	880	9846

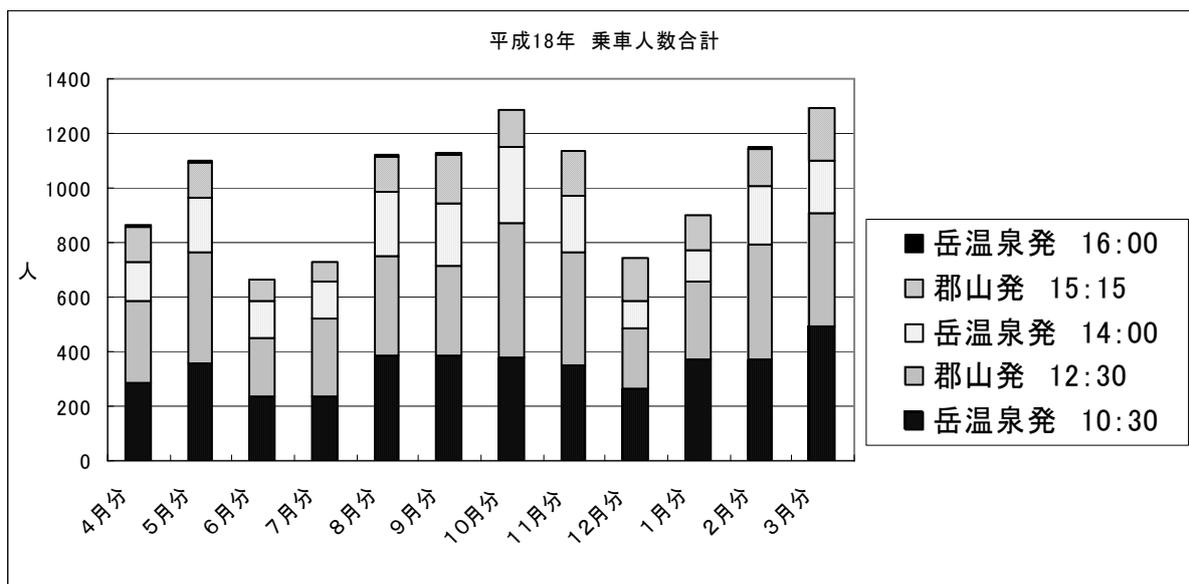


図 2-27 岳温泉-郡山駅間シャトルバス利用実績

2.6 公共交通サービスに対する市の財政負担

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。

平成19年度予算におけるバス交通の財政負担は、下表のように計約2億円となっている。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 2-34 公共交通サービスに対する市の財政負担額（総括表）

総括		(単位:円)		
区分	内容(内訳)	平成17年度決算額	平成18年度決算額	平成19年度予算額 (見込み額)
路線バス	生活バス(国県補助対象路線)	52,556,270	55,254,322	59,916,600
	生活バス(単独補助路線)	23,307,449	23,403,853	23,026,170
	自治体バス(船福線)	6,436,000	6,436,000	6,436,000
	廃止代替補助路線(本宮・岳線)	1,295,357	1,304,866	1,435,261
福祉バス	ひょうたん号	3,770,498	4,447,930	4,348,240
福祉タクシー	ようたすカー(支出)	12,598,652	12,642,652	12,642,652
	ようたすカー(収入)	-3,080,250	-3,169,350	-3,307,500
外出支援	外出支援サービス(東和)	889,000	558,500	796,000
学童保育送迎	学童保育送迎		1,059,230	6,935,760
スクールバス	小学校スクールバス	5,459,820	24,063,567	26,496,426
	中学校スクールバス	-	14,178,791	32,807,470
遠距離通学補助※	小学生バス定期券補助	6,264,100	6,002,950	5,746,140
	中学生バス定期券補助	14,177,780	11,688,260	12,703,580
	中学生遠距離通学	-	960,000	1,120,000
	高校生遠距離通学	-	5,952,000	8,416,000
その他				
	合計	123,674,676	164,783,571	199,518,799
	合計(※通勤通学補助除く)	103,232,796	140,180,361	171,533,079
	合計(※ようたすカーの収入分は除く)	126,754,926	167,952,921	202,826,299

表 2-35 公共交通サービスに対する市の財政負担額（内訳その1）

詳細		(単位:円)		
区分	内容(内訳)	平成17年度決算額	平成18年度決算額	平成19年度予算額 (見込み額)
路線バス 生活バス 国県補助対象路線	小浜經由本宮	3,762,771	3,344,554	4,195,300
	津島	4,889,283	4,601,800	6,119,700
	二本松・田沢	0	1,094,013	2,669,900
	小浜	5,632,486	4,735,280	5,518,800
	大平經由小浜	6,062,967	5,566,560	5,485,200
	広瀬經由杉沢	6,642,357	7,346,508	8,134,200
	初森	6,042,653	6,376,789	7,401,100
	戸沢	0	2,343,023	0
	上川崎	11,118,049	11,177,515	11,094,400
	塩沢	6,931,968	7,653,372	8,575,300
	医大經由二本松	1,473,736	1,014,908	690,700
	針道經由下田	0	0	0
	上川崎・木幡	0	0	32,000
	飯野・針道	0	0	0
	針道經由木幡	440,233	410,244	342,772
	岳(岳線)	0	8,322,330	9,258,476
	海外協力隊二本松訓練所(岳線)	0	2,024,350	3,158,142
	原瀬經由岳(岳線)	0	2,011,899	2,978,526
	鈴石	11,963,318	7,867,067	4,304,367
	太田若宮	1,000,623	991,580	987,091
	鉄扇橋	618,593	745,187	760,381
	船引・百目木	1,860,454	1,031,196	1,236,415
	大綱木經由針道	152,612	0	0
	二本松・杉田	4,313,617	0(路線廃止)	-
スカイピア	2,701,014	0(路線廃止)	-	
小浜・本宮	256,985	0(路線廃止)	-	
	計	75,863,719	78,658,175	82,942,770
路線バス、自治体バス	船福線(沿線市町協議会負担金)	6,436,000	6,436,000	6,436,000
路線バス、廃止代替バス	本宮・岳線(補助金)	1,295,357	1,304,866	1,435,261
福祉バス	ひょうたん号	3,770,498	4,447,930	4,348,240
福祉タクシー	ようたすカー(支出)	12,598,652	12,642,652	12,642,652
	ようたすカー(収入)	3,080,250	3,169,350	3,307,500
	差額(=支出-収入)	9,518,402	9,473,302	9,335,152
外出支援	外出支援サービス(東和)	889,000	558,500	796,000

表 2-36 公共交通サービスに対する市の財政負担額（内訳その2）

詳細		(単位:円)		
区分	内容(内訳)	平成17年度決算額	平成18年度決算額	平成19年度予算額 (見込み額)
学童保育送迎	杉田		563,120	949,920
	大平		496,110	525,000
	渋川		0	0
	岩代 ※			2,890,440
	東和		—	2,570,400
	計		0	1,059,230	6,935,760

※ 岩代学童保育送迎は平成20年度開校の予算額を計上

スクールバス 小学校	杉田小	4,859,820	4,907,700	4,907,700
	渋川小	600,000	600,000	1,774,071
	小浜小	—	2,423,296	2,527,585
	新殿小	—	1,940,345	2,527,585
	小浜・新殿小	—	2,410,693	2,527,585
	旭小	—	8,517,533	8,766,900
	木幡二小	—	3,264,000	3,465,000
スクールバス 中学校	岩代中	—	11,170,149	12,679,728
	東和中 ※※	—	3,008,642	20,127,742
	計	5,459,820	38,242,358	59,303,896

※※ 平成19年度予算額において、東和中スクールバスの運転手人件費を含む

遠距離通学補助 小学生バス定期券補助	塩沢小	976,440	965,260	677,080
	岳下小	458,280	434,340	588,240
	石井小	511,520	444,800	444,800
	大平小	215,520	143,680	179,600
	小浜小	3,049,320	2,829,320	2,955,000
	新殿小	958,160	1,136,530	874,320
	北戸沢小	94,860	49,020	27,100
遠距離通学補助 中学生バス定期券補助	二本松第一中	3,545,460	2,392,130	3,336,440
	二本松第三中	9,553,060	8,162,730	7,994,280
	小浜中	1,049,260	1,133,400	1,372,860
	東和中	30,000	—	—
遠距離通学補助	中学生	—	960,000	1,120,000
遠距離通学補助	高校生	—	5,952,000	8,416,000
	計	20,441,880	24,603,210	27,985,720

2.7 公共交通のサービスに関する事業者ヒアリング

(1) ヒアリング調査の概要

バス事業者やタクシー事業者などの運輸事業者を対象に、事業者の目から見た運行上の課題を確認するためのヒアリング調査を行った。また、公共交通サービス事業者のほか、温泉旅館や病院等、個別施設（民間）が運行する交通サービスについても、共同運行の可能性を検討する上での対象となるため、運行主体へのヒアリングを実施した。

表 2-37 公共交通サービスに関する事業者ヒアリング調査対象

事業者	事業	調査日
1) 福島交通(株)	生活バス路線 23 路線 二本松地区スクールバス 1 台	H19 年 7 月 2 日(月)
2) JRバス東北(株)福島支店	自治体バス路線 1 路線	H19 年 7 月 3 日(火)
3) 協和交通(株)	廃止代替補助路線 1 路線	H19 年 7 月 2 日(月)
4) 昭和タクシー(株)	福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号) 1 路線 福祉タクシー(循環福祉車両ようたすカー) 2 ルート 岩代地区スクールバス 6 台 学童保育所タクシー	H19 年 7 月 3 日(火)
5) 丸や交通(有)	東和地区スクールバス 1 台 学童保育所タクシー	H19 年 7 月 3 日(火)

表 2-38 個別施設（民間）が運行する交通サービスに関する事業者ヒアリング調査対象

事業者	事業	調査日
1) 岳温泉旅館協同組合	旅館送迎シャトルバス 1 路線	H19 年 7 月 2 日(月)
2) 医療法人辰星会 (枞病院・枞記念病院)	病院行き無料巡回バス 3 路線	H19 年 7 月 3 日(火)

表 2-39 ヒアリング調査の内容（以下を主な項目として、事業者ごとにヒアリングシートを作成）

設問	把握する事項	結果の解析
事業概要	車両保有状況、運行状況、輸送実績、収支状況（既存資料による現況整理の補足を行う）	サービス水準の把握
事業における問題点	需要の確保、事業の採算性、サービス内容（範囲、対象者、料金等）	課題の整理
要望事項等	撤退要望、事業継続の条件	事業継続の条件、事業の見直しや他地域展開の要件等

(2) ヒアリング調査の結果

次頁より、交通サービスの内容に応じて、調査結果の概要（利用の現状、運行の課題）を整理する。また、今回の二本松市の公共交通を検討する上で、必要となる視点や課題を整理する。

1) 路線バス、廃止代替路線バス、自治体バス

①バス路線（福島交通株式会社）

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況として、朝夕は通勤通学、日中は買い物や通院利用が多数である。 ・ 沿線の高校、中学へ通う学生・生徒の固定利用がある。路線によっては小学生や幼稚園の利用もある。 ・ その他、岳温泉や JICA 方面など、観光や研修などの利用もある。 <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線によっては近隣市の学校廃校や近隣市の見直しの動き等がある。 ・ 岩代地区においては、ひょうたん号と重複路線があり、路線バスと市のバスの無駄を省く必要がある。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスについては、現状の利用状況としての通学などの固定利用が多い。今後の路線の統廃合や見直しにおいては、沿線学校の通学利用を充分配慮する必要がある。なお、通学以外の買い物、通院の生活交通としての利用もあり、これらの移動に対する配慮も必要である。 ・ 市で運行する「ひょうたん号」などと重複して運行する路線があり、路線バスと市が運行するバスやタクシーとの役割分担を明確にし、両者が補完しあう運行体系を確立することが必要である。

②自治体バス路線（JRバス東北株式会社福島支店）

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者は主に、通勤、通院、買い物であるが、二本松市域内の利用は少ない。 <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行開始当時の 25 年前と同様のサービス水準による運行であり、現在の利用実態やニーズに即しているか不明である。以前は高校生が利用していたが、現在は利用していない。 ・ 便によっては、接続する鉄道駅とのダイヤが連携できていない課題がある。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が少ない路線であり、開始当初からの運行体系がそのまま継続されている路線である。現在の利用実態やニーズに合わせた見直しが必要である。 ・ 関係市町による自治体バスであり、関係者間の協議が必要である。

③廃止代替バス路線（協和交通株式会社）

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況として、朝は通勤通学、通院、日中は通院の帰り、夕方は通勤通学の帰りの利用が多数である。 ・ 主に高校生、高齢者の利用が 8 割を占め、固定利用が殆どである。 ・ 岳温泉への観光客の利用は少ない。 <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年々利用者は減少している。少子化により高校生利用も限られている。 ・ マイクロバス 1 台での運行のため、増便は不可能。 ・ 利用客のニーズにあわせた運行経路、形態にしていく必要がある。 ・ 運行契約上、日・祝日を除いているため、休日の車両使用の都合上、観光のための車両改造や広告掲示は出来ない。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が自然減とのことであり、ニーズにあった運行時間の設定、岳温泉への観光客の利用促進などにより、持続可能な交通体系の維持のための工夫が必要である。

2) ようたすカー (昭和タクシー株式会社)

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通院の利用が最も多く、次いで買い物、公共施設利用が多い。 ・ Aコース（二本松地区・塩沢地区・岳下地区）に比べ、Bコース（二本松地区・杉田地区・石井地区・大平地区）の利用が多い。 <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 需要を増やすには、利用目的の制限緩和をすべきだと思う。ただし、現在の車両数では、これ以上の利用者増への対応は困難である。（ほぼ満席で運行している） ・ リピーターは極めて高い頻度で利用している。（単発利用者との差が大きい） ・ 旧二本松市地域以外にも運行を広げるべきではないか。旧岩代町や旧東和町は運行距離が長くなるため便数は少なくなる可能性がある。 ・ 申込みや利用方法が判らない人がいる。また、利用者に対する利用上の規則もしっかり周知して欲しい。 ・ 安全運行の確保の意味でも運行の単価を下げるという発想だけにはならないで欲しい。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用地域の拡大、利用者の拡大の検討においては、他の交通手段との役割分担や、導入目的、対象の明確化が必要となる。 ・ 現在、旧二本松市域のみの運行であり、他の地域の拡大については、現在福祉的な役割が強い本システムの拡大の必要性や有効性を検討する必要がある。

3) ひょうたん号 (昭和タクシー株式会社)

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 午前中の利用が多い。また友人とのグループ利用が多い。 ・ 小浜周辺の医院、百目木の国保診療所への利用が多い。 <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行が一日一往復であり、往復利用が困難である。 ・ 安全運行の確保の意味でも運行の単価を下げるという発想だけにはならないで欲しい。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行本数が一日一往復と極めて少なく、往復利用が出来ないため、移動目的や利用施設の状況に配慮した路線や運行形態の設定が必要である。

4) スクールバス

①二本松地域 (福島交通株式会社)

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般利用者と中学生等の混乗利用が可能になると良い。効率や環境の面から賛成である。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 混乗利用における道路運送法上の解決、また行き先や運行時間といった運行形態の検討が必要である。

②岩代地域（昭和タクシー株式会社）

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東和小学校の統合（平成 22 年 4 月開校予定）に向けて、スクールバスを見直す必要がある。 ・ 現在のスクールバス運行は、以前の学校の統廃合にともなう住民要望に基づき運行している実態がある。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスの一般利用化については、目的外利用となるため、道路運送法上の課題解決が必要である。利用者と事業者間の直接の金銭授受が無ければ問題ないと考えられる。 ・ スクールバスの一般利用化については、岩代地域は広域のため、走行範囲が広くなり、定員や走行時間などの課題解決が必要である。 ・ 通学時間帯の一般利用化は困難であるが、日中等の利用の可能性はある。 ・ 路線バスとの連携が必要である。

③東和地域（丸や交通有限会社）

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在のスクールバス運行は、以前の学校の統廃合にともなう住民要望に基づき運行している実態がある。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスの一般利用化については、目的外利用となるため、道路運送法上の課題解決が必要である。利用者と事業者間の直接の金銭授受が無ければ問題ないと考えられる。 ・ 朝夕は決まった時間発着の必要性があり、混合利用は難しいが、日中であれば可能と思われる。 ・ スクールバスの導入の経緯（これまでの統廃合や住民要望）を踏まえた上で、見直しを検討することが必要である。 ・ 東和地域は地形の起伏が激しいため、ルート設定の配慮が必要である。 ・ 路線バスとの連携が必要である。

5) 学童保育バス

①大平・杉田地区（昭和タクシー株式会社）

ヒアリング結果	<p>【利用の現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2ルート運行している。 <p>【運行の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全運行の確保の意味でも運行の単価を下げるという発想だけにはならないで欲しい。
本検討における課題	<p>【⇒本検討における課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 混乗利用における道路運送法上の解決、また行き先や運行時間といった運行形態の検討が必要である。

②東和地域（丸や交通有限会社）

ヒアリング結果	【利用の現状】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手一名で運行している。 【運行の課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 毎日ルートが異なり、直前の変更も多数ある。
本検討における課題	【本検討における課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 混乗利用における道路運送法上の解決、また行き先や運行時間といった運行形態の検討が必要である。

6) 病院通院バス（柞病院・柞記念病院）

ヒアリング結果	【利用の現状】 <ul style="list-style-type: none"> ・ ①病院間シャトルバス、②岩代・東和地域バス、③南達地域バスの3路線を運行している。民間事業者に運行委託している。利用料金は無料である。 ・ 病院前の福島交道路線バスが廃止されたため、病院で独自に運行している。 ・ 病院利用者を対象としたバスであり、他の病院や目的は対象としていない。 ・ 利用者は増加傾向にあるが、乗り切れないということは無い。 ・ 利用者はリピーター（固定利用）が多数である。 【公共交通の課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 幅広い意見を取り入れ、利用しやすい整備を望む。
本検討における課題	【⇒本検討における課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 病院が独自資金を出して、通院者サービスとして運行しているバスである。一般利用化については、市の補助や、関係者の調整が必要となる。

7) 岳温泉・郡山駅間シャトルバス（岳温泉旅館協同組合）

ヒアリング結果	【利用の現状】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 郡山駅西口から岳温泉までの直通バスを、一日2往復運行している。旅館協同組合から郡山中央交通株式会社に運行委託している。 ・ 宿泊客に限らず観光客は誰でも利用可能である。（料金片道600円） ・ 土曜日や紅葉シーズンの利用が多い。 【公共交通の課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光協会・旅館協同組合としては路線バスの利用案内も行っている。 ・ 生活バス（本宮-岳線）は福島交通の路線でないため、路線図に掲載されていない。そのため、観光客には知られていない。（PR不足） ・ 路線バス、生活バスの鉄道とのダイヤ接続は必ずしも良くない。
本検討における課題	【⇒本検討における課題】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅館協同組合が独自資金を出して運行しているバスである。一般利用化については、市の補助や、関係者の調整が必要となる。 ・ 路線バスが観光客ニーズに対応できるサービス提供などをすることで、観光客の利用が促進される可能性がある。

3. 市民の公共交通利用実態・ニーズ調査・分析

3.1 アンケートの実施概要

二本松市における公共交通のあり方検討を行うために、市民の公共交通の利用実態や外出実態把握、さらには公共交通に対するニーズ、改善点等を把握するためのアンケート調査を実施した。

(1) アンケート実施概要

アンケート調査は、市民の外出実態、公共交通利用実態およびニーズを広く把握のための郵送アンケート、個別の公共交通利用者による評価としての路線バスアンケート、ようたすカーアンケート、ひょうたん号アンケートの4種類を実施した。

表 3-1 アンケート調査内容

種類	目的	調査方法
①郵送アンケート	市民全般を対象として、外出や移動の実態、公共交通の利用実態、ニーズ把握	行政区別、年齢層別（15歳以上を対象）の人口配分に応じた、無作為抽出による郵送配布、郵送回収
②路線バスアンケート	路線バス（廃止代替バス、自治体バスを含む）利用者の路線バスの利用実態把握およびシステムの評価	路線バスに市職員が乗車し、利用者に直接配布、郵送回収
③ようたすカーアンケート	ようたすカー登録者のようたすカーの利用実態把握およびシステムの評価	ようたすカー登録者から無作為に配布対象を抽出し郵送配布、郵送回収
④ひょうたん号アンケート	ひょうたん号利用者のひょうたん号利用実態把握およびシステムの評価	運転手の協力による利用者への直接配布、郵送回収

表 3-2 配布と回収状況

種類	配布数	回収数	有効回収数	有効回収率
①郵送アンケート	5,683 票	2,770 票	2,767 票	48.7%
②路線バスアンケート	540 票	200 票	200 票	37.0%
③ようたすカーアンケート	200 票	122 票	119 票	59.5%
④ひょうたん号アンケート	150 票	113 票	112 票	74.7%
合計	6,573 票	3,205 票	3,198 票	48.7%

(2) アンケート調査の内容

表 3-3 ①郵送アンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無、外出時の補助具	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
日常の移動・外出実態	一番良く行く行き先、目的、外出状況(時間、回数、交通手段) 二番目に良く行く行き先、目的、外出状況(時間、回数、交通手段)	現状の市内移動の把握 現状の公共交通利用状況の把握
公共交通やマイカーの利用実態	公共交通の認知度 バス等公共交通の利用実態 マイカーの利用実態 自動車の送迎の実態	
現在の移動に対する満足度・課題	公共交通の改善すべき内容 公共交通の今後のあり方	公共交通のニーズと現状評価 今後の公共交通のあり方、市民負担の可能性等の検討

表 3-4 ②路線バスアンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
よく利用するバス停	よく利用するバス停、時間帯	現状の路線バス利用状況の把握
路線バスの利用	利用回数、利用目的	
路線バスの評価	バス停、行き先、運行頻度、運行時間、定時性、料金の評価	路線バスの課題、ニーズの把握および評価

表 3-5 ③ようたすカーアンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
ようたすカーの利用の有無	利用状況 利用していない人は利用しない理由	現状のようたすカーの利用状況の把握
ようたすカーの利用状況	利用回数、利用目的、時間帯	
ようたすカーの評価	行き先、運行頻度、運行時間、待ち時間、料金の評価	路線バスの課題、ニーズの把握および評価

表 3-6 ④ひょうたん号アンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
よく利用するバス停	よく利用するバス停、時間帯	現状のひょうたん号利用状況の把握
ひょうたん号の利用	利用回数、利用目的	
ひょうたん号の評価	バス停、行き先、運行頻度、運行時間、定時性、料金の評価	ひょうたん号の課題、ニーズの把握および評価

次頁よりアンケート調査の結果を示す。(詳細は参考資料参照)

3.2 市民の外出実態（郵送アンケートより）

(1) 日常の外出・行き先（一番良く行く行き先）

①行き先の住所

●二本松市内の外出・行き先が7割以上を占める

→一番良く行く行き先については、全体としては二本松市内が7割以上を占める。また、地域別に見ても、いずれも二本松市内が7割以上と割合が高い。

→二本松市に次いで、福島市が1割程度と多い。

●二本松市内の行き先については、地域によって傾向が異なる

→全体としては二本松地区、油井地区、岳下地区の割合が高い。二本松地域からは二本松地区、安達地域からは油井地区、岩代地域からは小浜地区、東和地域からは二本松地区への割合が高く、地域によって行き先の傾向が異なる。

表 3-7 一番良く行く行き先（地域別・市町村等）

	住所	二本松地域	(割合)	安達地域	(割合)	岩代地域	(割合)	東和地域	(割合)	(空白)	総計	(割合)
	総計	1368	100.0%	496	100.0%	360	100.0%	332	100.0%	211	2767	100.0%
1	二本松市	1023	74.8%	357	72.0%	252	70.0%	249	75.0%	15	1896	68.5%
2	福島市	129	9.4%	90	18.1%	18	5.0%	37	11.1%	1	275	9.9%
3	郡山市	96	7.0%	20	4.0%	27	7.5%	10	3.0%	4	157	5.7%
4	本宮市	70	5.1%	18	3.6%	21	5.8%	2	0.6%		111	4.0%
5	大玉村	30	2.2%	2	0.4%	2	0.6%	3	0.9%	1	38	1.4%
6	田村市	2	0.1%	1	0.2%	30	8.3%	4	1.2%		37	1.3%
7	川俣町	4	0.3%	2	0.4%	2	0.6%	16	4.8%		24	0.9%
8	飯野町	2	0.1%	3	0.6%	1	0.3%	9	2.7%		15	0.5%
9	三春町	1	0.1%		0.0%	4	1.1%	1	0.3%		6	0.2%
10	仙台市(宮城県)	3	0.2%	1	0.2%		0.0%	1	0.3%		5	0.2%
11	会津若松市	1	0.1%	1	0.2%		0.0%		0.0%		2	0.1%
12	小野町	1	0.1%		0.0%	1	0.3%		0.0%		2	0.1%
13	いわき市	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
14	伊達市	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
15	会津坂下町	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
16	柴田町(宮城県)	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
17	西郷村		0.0%	1	0.2%		0.0%		0.0%		1	0.0%
18	大玉村		0.0%		0.0%	1	0.3%		0.0%		1	0.0%
19	白石市(宮城県)	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
20	福島県		0.0%		0.0%	1	0.3%		0.0%		1	0.0%
21	名取市(宮城県)	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
	(空白)		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%	190	190	6.9%

行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した

表 3-8 一番良く行く行き先（地区別）【二本松市域内のみ大字別行き先】

住所	二本松地域 (割合)		安達地域 (割合)		岩代地域 (割合)		東和地域 (割合)		(空白)	総計 (割合)
総計	1023	100.0%	357	100.0%	252	100.0%	249	100.0%	15	1896 100.0%
1 二本松	339	33.1%	52	14.6%	42	16.7%	56	22.5%	4	493 26.0%
2 油井	92	9.0%	161	45.1%	20	7.9%	28	11.2%	2	303 16.0%
3 岳下	193	18.9%	27	7.6%	20	7.9%	13	5.2%	2	255 13.4%
4 小浜	17	1.7%	3	0.8%	6	24.2%	8	3.2%	2	91 4.8%
5 杉田	65	6.4%	14	3.9%	4	1.6%	6	2.4%	1	90 4.7%
6 石井	39	3.8%	9	2.5%	4	1.6%	5	2.0%	0	57 3.0%
7 大平	34	3.3%	4	1.1%	4	1.6%	3	1.2%	0	45 2.4%
8 針道	3	0.3%	1	0.3%	4	1.6%	26	10.4%	0	34 1.8%
9 新殿	3	0.3%	0	0.0%	22	8.7%	0	0.0%	1	26 1.4%
10 塩沢	23	2.2%	0	0.0%	1	0.4%	0	0.0%	0	24 1.3%
11 渋川	5	0.5%	16	4.5%	0	0.0%	2	0.8%	1	24 1.3%
12 上川崎	4	0.4%	12	3.4%	0	0.0%	4	1.6%	1	21 1.1%
13 旭	2	0.2%	1	0.3%	14	5.6%	1	0.4%	0	18 0.9%
14 戸沢	0	0.0%	0	0.0%	3	1.2%	14	5.6%	0	17 0.9%
15 木幡	1	0.1%	1	0.3%	0	0.0%	13	5.2%	0	15 0.8%
16 太田	0	0.0%	0	0.0%	2	0.8%	10	4.0%	0	12 0.6%
17 下川崎	4	0.4%	6	1.7%	1	0.4%	0	0.0%	0	11 0.6%
18 (空白)	199	19.5%	50	14.0%	50	19.8%	60	24.1%	1	360 19.0%

二本松市内の大字名にて分類
行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した（空白を除く）

②時間帯別の行き先

●6～8 時台は二本松市の他に福島市等の行き先の割合が高い

→全ての時間において二本松市内の割合が最も高いが、朝の通勤時間帯においては福島市や郡山市などの近隣市の移動発生も多い。

●二本松地域内においては6～10 時台は二本松地区、11 時台以降は油井地区の利用割合が高い

→6～10 時台は二本松地区の割合が高く、特に9～10 時台は4 割程度を占める。11 時台以降は油井地区の利用割合が高いなど、時間帯によって行き先の傾向が異なる。

表 3-9 一番良く行く行き先・時間帯別（地域別・市町村等）

住所2	6時台前、7、8時台	(割合)	9、10時台	(割合)	11、12時台	(割合)	13、14時台	(割合)	15、16時台以降	(割合)	(空白)	総計	(割合)
総計	1279	100.0%	544	100.0%	115	100.0%	211	100.0%	276	100.0%	342	2767	100.0%
二本松市	794	62.1%	411	75.6%	94	81.7%	176	83.4%	235	85.1%		1710	61.8%
福島市	193	15.1%	45	8.3%	6	5.2%	10	4.7%	6	2.2%		260	9.4%
郡山市	102	8.0%	29	5.3%	5	4.3%	7	3.3%	6	2.2%		149	5.4%
本宮市	87	6.8%	10	1.8%	0	0.0%	4	1.9%	8	2.9%		109	3.9%
大玉村	16	1.3%	10	1.8%	4	3.5%	3	1.4%	4	1.4%		37	1.3%
田村市	10	0.8%	10	1.8%	1	0.9%	5	2.4%	7	2.5%		33	1.2%
川俣町	15	1.2%	2	0.4%	0	0.0%	2	0.9%	2	0.7%		21	0.8%
飯野町	11	0.9%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%		13	0.5%
三春町	6	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		6	0.2%
仙台市(宮城県)	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		3	0.1%
会津若松市	1	0.1%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		2	0.1%
小野町	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		2	0.1%
仙台市(宮城県)	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		2	0.1%
いわき市	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
伊達市	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
会津坂下町	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
柴田町(宮城県)	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
西郷村	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
白石市(宮城県)	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
福島県	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
名取市(宮城県)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%		1	0.0%
大玉村	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		0	0.0%
(空白)	33	2.6%	22	4.0%	5	4.3%	4	1.9%	6	2.2%	342	412	14.9%

行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した（空白を除く）

表 3-10 一番良く行く行き先・時間帯別（地区別）【二本松市域内のみ大字別行き先】

住所	6時台、7、8時台	(割合)	9、10時台	(割合)	11、12時台	(割合)	13、14時台	(割合)	15、16時台以降	(割合)	(空白)	合計	(割合)
総計	676	100.0%	336	100.0%	75	100.0%	135	100.0%	194	100.0%	480	1896	100.0%
1 二本松	191	28.3%	135	40.2%	21	28.0%	46	34.1%	63	32.5%	37	493	26.0%
2 油井	65	9.6%	72	21.4%	27	36.0%	44	32.6%	72	37.1%	23	303	16.0%
3 岳下	103	15.2%	53	15.8%	14	18.7%	28	20.7%	42	21.6%	15	255	13.4%
4 小浜	56	8.3%	15	4.5%	4	5.3%	4	3.0%	5	2.6%	7	91	4.8%
5 杉田	62	9.2%	20	6.0%	1	1.3%	0	0.0%	3	1.5%	4	90	4.7%
6 石井	50	7.4%	5	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	1	57	3.0%
7 大平	29	4.3%	9	2.7%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	6	45	2.4%
8 針道	20	3.0%	5	1.5%	0	0.0%	3	2.2%	2	1.0%	4	34	1.8%
9 新殿	16	2.4%	3	0.9%	0	0.0%	3	2.2%	0	0.0%	4	26	1.4%
10 渋川	15	2.2%	3	0.9%	0	0.0%	1	0.7%	2	1.0%	3	24	1.3%
11 塩沢	8	1.2%	4	1.2%	3	4.0%	2	1.5%	3	1.5%	4	24	1.3%
12 上川崎	15	2.2%	1	0.3%	3	4.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	21	1.1%
13 旭	10	1.5%	4	1.2%	0	0.0%	1	0.7%	0	0.0%	3	18	0.9%
14 戸沢	13	1.9%	1	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	17	0.9%
15 木幡	10	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.7%	0	0.0%	4	15	0.8%
16 太田	5	0.7%	4	1.2%	1	1.3%	1	0.7%	1	0.5%	0	12	0.6%
17 下川崎	8	1.2%	2	0.6%	0	0.0%	1	0.7%	0	0.0%	0	11	0.6%
18 (空白)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	360	360	19.0%

二本松市内の大字名にて分類
行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した（空白を除く）

③目的別の行き先

●二本松市の他に通勤通学等において福島市等への行き先の割合が高い

→全ての目的において二本松市内の割合が最も高いが、通学、趣味・レジャーについては福島市への移動発生も多い。

●多くの目的において二本松地区への割合が高い

→買い物を除く全ての目的において二本松地区への行き先の割合が高い。買い物については油井地区への割合が高い。二本松地区を除いては、通学、買い物、通院・介護などにおいて岳下地区の割合が高い。

表 3-11 一番良く行く行き先・目的別（地域別・市町村等）

	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.公共施設	5.通院・介護	6.家族の通院・介護付き	7.趣味・レジャー	8.家族送迎	9.その他	空白	総計
総計	135 100.0%	1059 100.0%	868 100.0%	22 100.0%	342 100.0%	41 100.0%	11 100.0%	73 100.0%	50 100.0%	66	2767 100.0%
二本松市	68 50.4%	612 57.8%	710 81.8%	19 86.4%	275 80.4%	28 68.3%	74 66.7%	62 84.9%	36 72.0%	0	1884 68.1%
福島市	42 31.1%	162 15.3%	24 2.8%	2 9.1%	20 5.8%	4 9.8%	13 11.7%	3 4.1%	5 10.0%	0	275 9.9%
郡山市	12 8.9%	97 9.2%	24 2.8%	1 4.5%	5 1.5%	3 7.3%	9 8.1%	3 4.1%	0 0.0%	0	154 5.6%
本宮市	3 2.2%	92 8.7%	13 1.5%	0 0.0%	2 0.6%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	111 4.0%
大玉村	0 0.0%	19 1.8%	18 2.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	38 1.4%
田村市	0 0.0%	15 1.4%	19 2.2%	0 0.0%	1 0.3%	1 2.4%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	37 1.3%
川俣町	1 0.7%	14 1.3%	8 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.0%	0	24 0.9%
飯野町	0 0.0%	11 1.0%	1 0.1%	0 0.0%	2 0.6%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.4%	0 0.0%	0	15 0.5%
三春町	0 0.0%	6 0.6%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	6 0.2%
仙台市(宮城県)	2 1.5%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	3 0.1%
会津若松市	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	2 0.1%
小野町	0 0.0%	2 0.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	2 0.1%
仙台市(宮城県)	1 0.7%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	2 0.1%
いわき市	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
伊達市	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
会津坂下町	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
柴田町(宮城県)	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
西郷村	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
大玉村	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
白石市(宮城県)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.0%	0	1 0.0%
福島県	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
名取市(宮城県)	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
(空白)	5 3.7%	20 1.9%	51 5.9%	0 0.0%	37 10.8%	5 12.2%	10 9.0%	4 5.5%	7 14.0%	66	205 7.4%

行き先割合の20%以上を赤色、10~19.9%をオレンジ色、5~9.9%を黄色で示した（空白を除く）

表 3-12 一番良く行く行き先・目的別（地区別）【二本松市域内のみ大字別行き先】

住所	1.通学 (割合)	2.通勤 (割合)	3.買い物 (割合)	4.公共施設 (割合)	5.通院・介護 (割合)	6.家族の通 (割合)	7.趣味・レ (割合)	8.家族送迎 (割合)	9.その他 (割合)	空白	総計 (割合)
総計	55 100.0%	535 100.0%	546 100.0%	16 100.0%	217 100.0%	22 100.0%	61 100.0%	48 100.0%	25 100.0%	371	1896 100.0%
1 二本松	24 43.6%	117 21.9%	175 32.1%	9 56.3%	106 48.8%	11 50.0%	31 50.8%	10 20.8%	7 28.0%	3	493 26.0%
2 油井	7 12.7%	55 10.3%	207 37.9%	2 12.5%	11 5.1%	4 18.2%	6 9.8%	7 14.6%	4 16.0%	0	303 16.0%
3 岳下	13 23.6%	87 16.3%	102 18.7%	1 6.3%	29 13.4%	3 13.6%	9 14.8%	6 12.5%	3 12.0%	2	255 13.4%
4 小浜	7 12.7%	43 8.0%	19 3.5%	2 12.5%	13 6.0%	0 0.0%	2 3.3%	3 6.3%	1 4.0%	1	91 4.8%
5 杉田	1 1.8%	57 10.7%	5 0.9%	0 0.0%	20 9.2%	1 4.5%	0 0.0%	3 6.3%	3 12.0%	0	90 4.7%
6 石井	1 1.8%	51 9.5%	2 0.4%	0 0.0%	2 0.9%	1 4.5%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	57 3.0%
7 大平	0 0.0%	28 5.2%	5 0.9%	0 0.0%	3 1.4%	0 0.0%	4 6.6%	3 6.3%	2 8.0%	0	45 2.4%
8 針道	1 1.8%	11 2.1%	8 1.5%	0 0.0%	4 1.8%	0 0.0%	3 4.9%	5 10.4%	1 4.0%	1	34 1.8%
9 新殿	0 0.0%	12 2.2%	3 0.5%	0 0.0%	5 2.3%	1 4.5%	1 1.6%	3 6.3%	0 0.0%	1	26 1.4%
10 塩沢	0 0.0%	8 1.5%	7 1.3%	1 6.3%	4 1.8%	0 0.0%	2 3.3%	1 2.1%	0 0.0%	1	24 1.3%
11 渋川	0 0.0%	13 2.4%	2 0.4%	0 0.0%	5 2.3%	0 0.0%	1 1.6%	2 4.2%	0 0.0%	1	24 1.3%
12 上川崎	0 0.0%	14 2.6%	2 0.4%	0 0.0%	1 0.5%	0 0.0%	1 1.6%	0 0.0%	3 12.0%	0	21 1.1%
13 旭	0 0.0%	8 1.5%	3 0.5%	0 0.0%	6 2.8%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.1%	0 0.0%	0	18 0.9%
14 戸沢	0 0.0%	11 2.1%	2 0.4%	0 0.0%	2 0.9%	1 4.5%	0 0.0%	1 2.1%	0 0.0%	0	17 0.9%
15 木幡	0 0.0%	8 1.5%	1 0.2%	0 0.0%	3 1.4%	0 0.0%	0 0.0%	2 4.2%	0 0.0%	1	15 0.8%
16 太田	1 1.8%	5 0.9%	1 0.2%	0 0.0%	2 0.9%	0 0.0%	1 1.6%	1 2.1%	1 4.0%	0	12 0.6%
17 下川崎	0 0.0%	7 1.3%	2 0.4%	1 6.3%	1 0.5%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	11 0.6%
18 (空白)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	360	360 19.0%

二本松市内の大字名にて分類

行き先割合の20%以上を赤色、10~19.9%をオレンジ色、5~9.9%を黄色で示した（空白を除く）

3.3 公共交通の利用実態（郵送アンケートより）

(1) 公共交通の利用実態

- 「公共交通をほとんど利用しない」の割合が高い（全体の75.0%）
→アンケート結果では「公共交通をほとんど利用しない」の割合が75.0%であった。一方、週に1～2回以上の利用者は6.6%と少数であった。
- 10歳代および高齢者の公共交通の利用割合が高い（10歳代は週に5回以上が12.1%）
→10歳代においては、公共交通を週に5回以上利用するが12.1%存在しており、通学等を目的として最も利用する年齢層である。また、高齢者は利用頻度は多くないが、週に1～2回などの利用が多い。
- 岩代、東和地域の公共交通利用の割合が高い。
→地域別では、二本松地域、安達地域に比べ、岩代、東和地域の公共交通利用の割合が高い。特に石井地区、新殿地区、旭地区、上太田地区、針道地区、太田地区、戸沢地区の利用割合が高い。

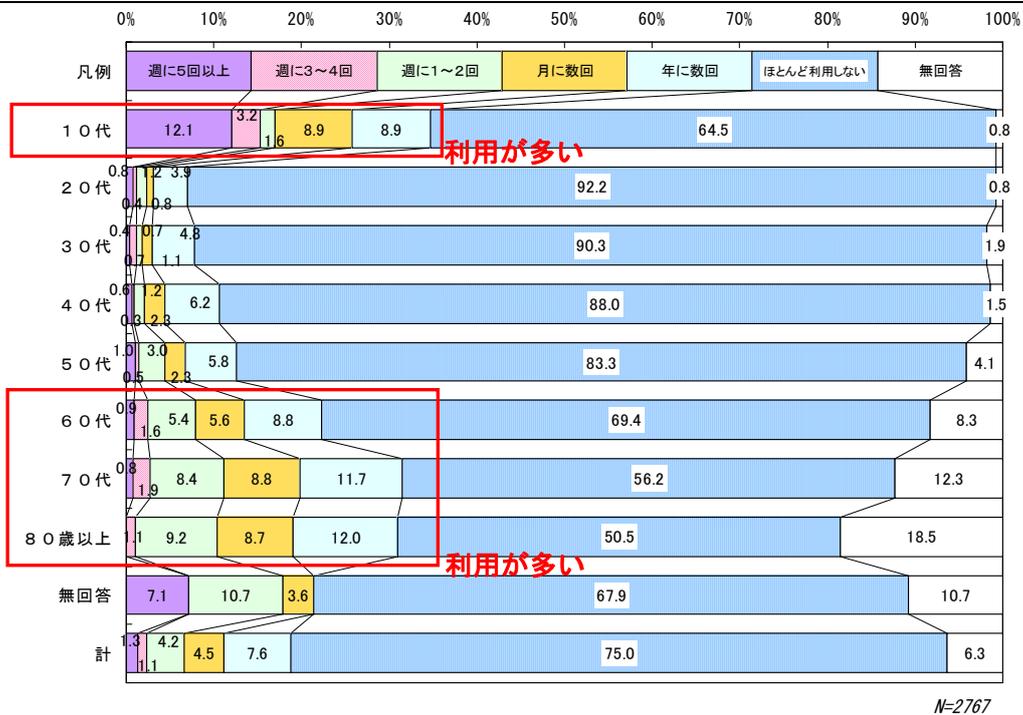


図 3-1 公共交通の利用実態（年齢層別）

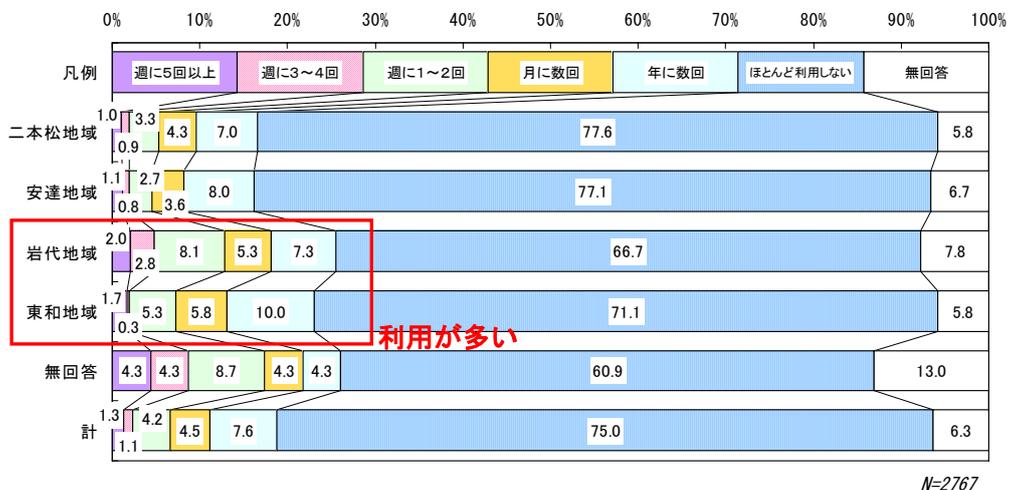
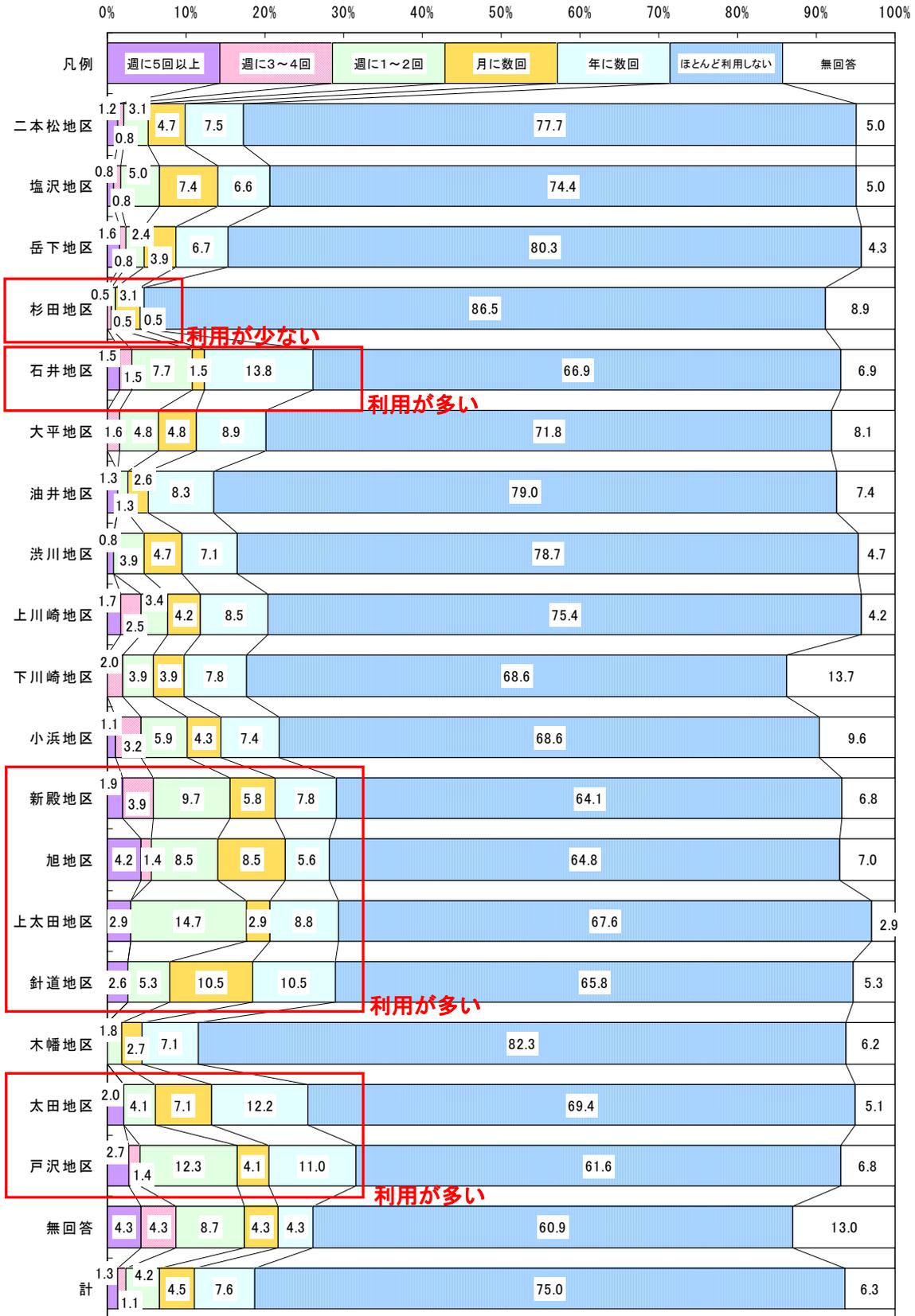


図 3-2 公共交通の利用実態（地域別）



N=2767

図 3-3 公共交通の利用実態（地区別）

(2) 公共交通の認知度

●路線バスは利用割合の高い岩代、東和地域において認知度が高い

→全体では「運行していることは知っているが内容はあまり知らない」の割合が47.8%と最も高い。ただし、岩代、東和地域においては「運行の内容を良く知っている」が5割程度と高い。

●ようたすカー、ひょうたん号は運行していない地域の認知度が低い

→ようたすカー、ひょうたん号は運行地域に限られ、非運行地域での認知度は低い。ただ、非運行地域においても2割程度は「運行していることは知っている」との回答であった。

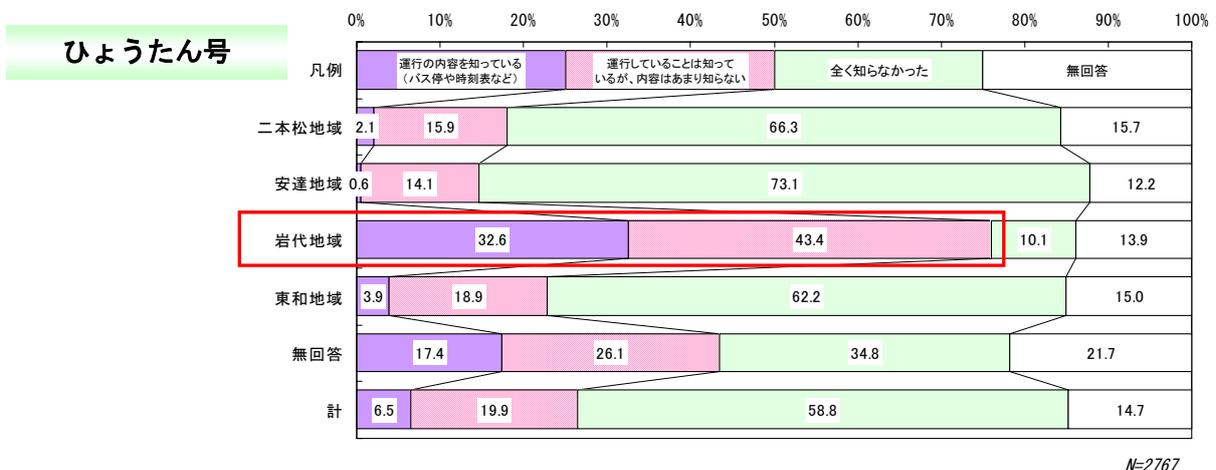
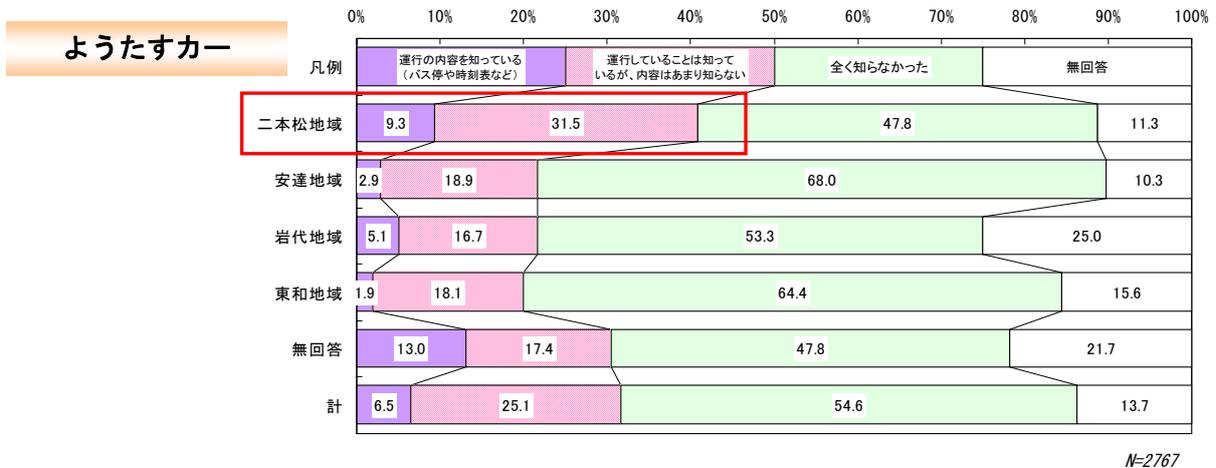
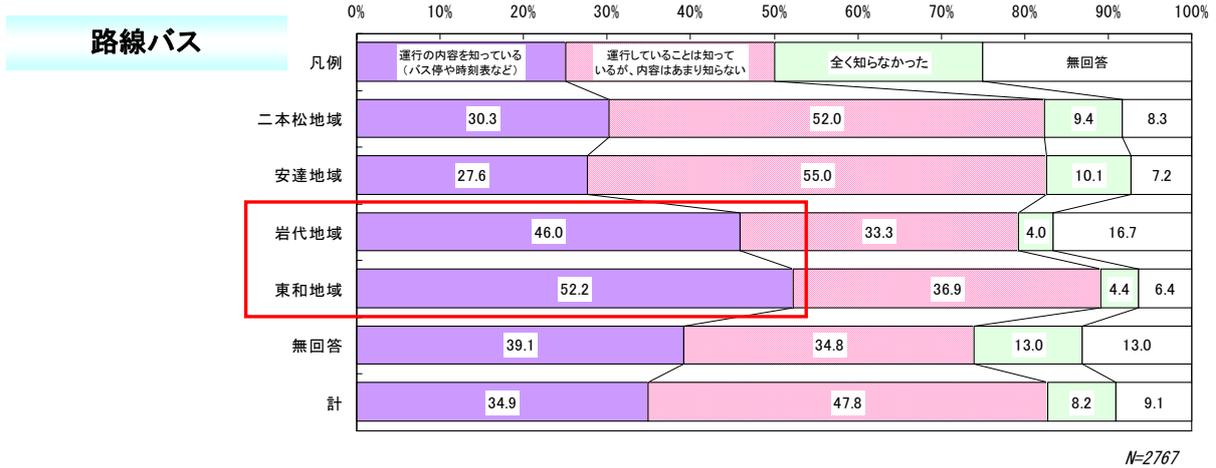


図 3-4 公共交通の認知度 (地域別)

(3) 公共交通をあまり利用しない理由

●「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」の割合が高い（68.8%）

→公共交通をあまり利用しない理由としては、「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」の割合が最も高い。また、「別の人が運転する自動車（送迎や同乗）で移動するから」も14.0%あり、自動車での移動が最も大きな要因であることが示された。

●利用したい時間に運行していない、バス停が遠いとの理由も多い。

→利用したい時間に運行していない、バス停が遠いからなど、バスのサービス水準が満足でないことから利用しないという意見も1割程度あった。

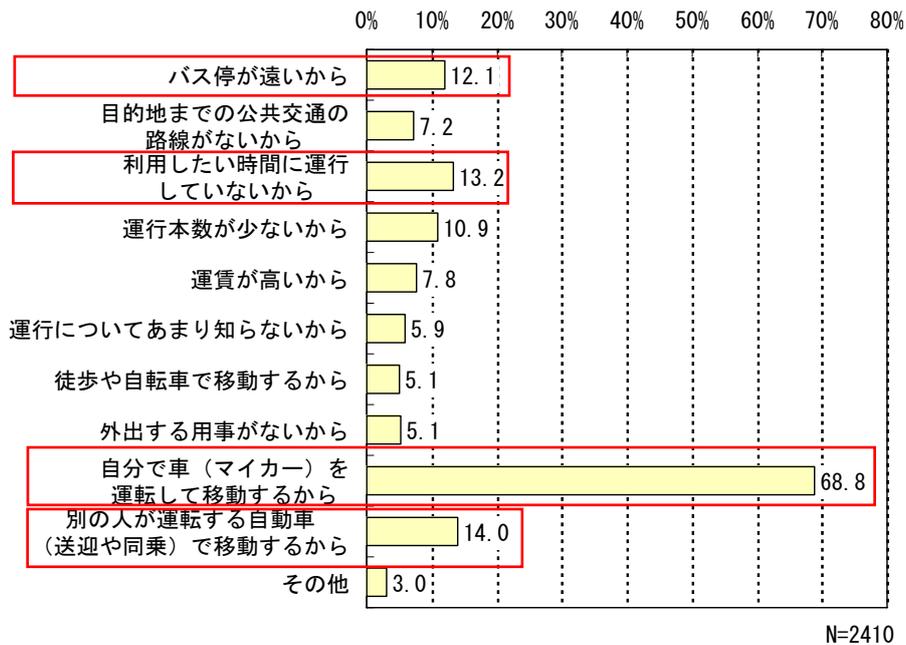


図 3-5 公共交通をあまり利用しない理由

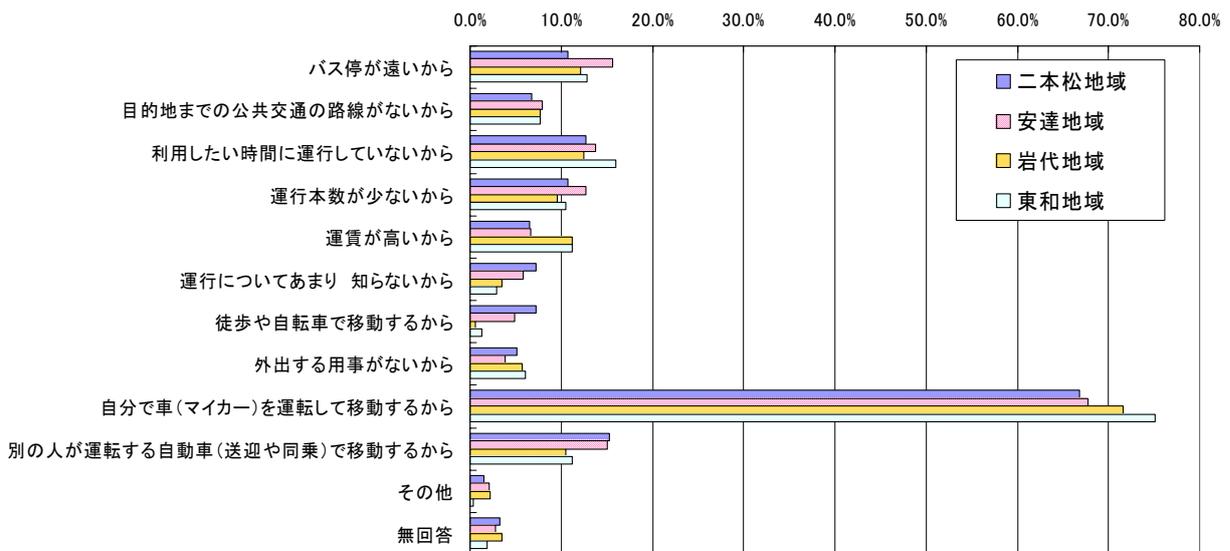


図 3-6 公共交通をあまり利用しない理由（地域別）

3.4 路線バスの利用実態・課題 (路線バスアンケートより)

(1) 路線バスの利用実態

●週に5回以上、通勤・通学利用が多い

→路線バス利用者においては、週に5回以上の利用が半数であった。また、目的については通勤・通学が多く、次いで通院の利用が多い。

●行きは7～8時台、帰りは5～6時台の利用割合が高い。

→行きは7～8時台が7割近くと、殆どの利用ニーズが集中する。帰りは行きに比べ分散しており、午後5～6時台、3～4時台の利用が多い。

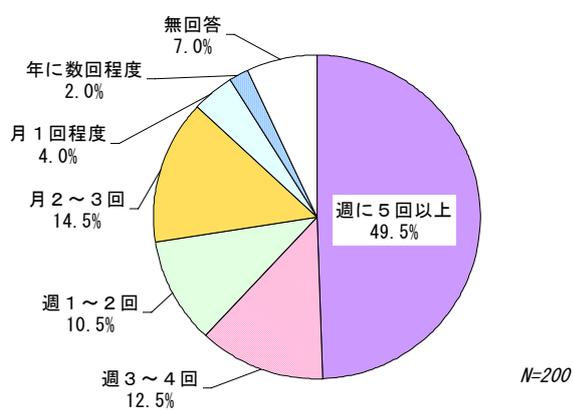


図 3-7 路線バスの利用する回数

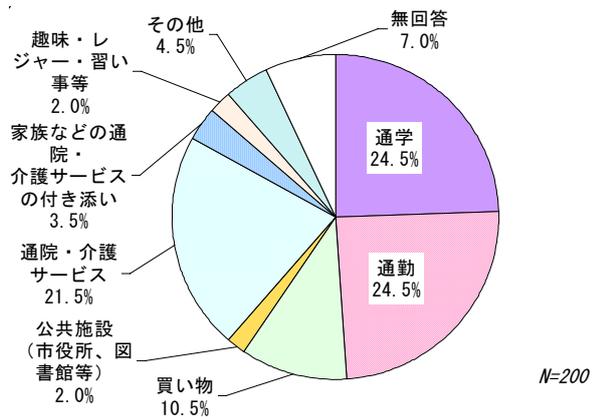


図 3-8 路線バスの利用する目的

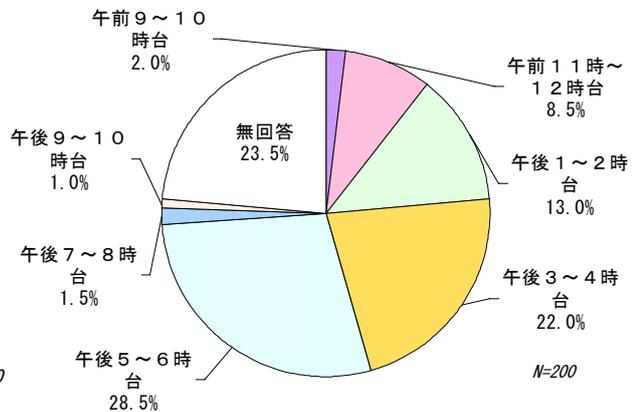
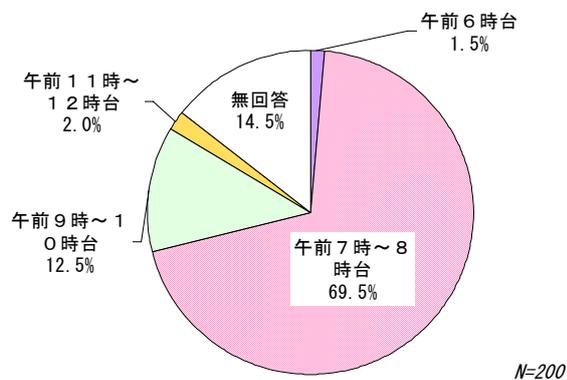


図 3-9 路線バスの利用する時間 (左：行き、右：帰り)

(2) 路線バスの利用の満足度

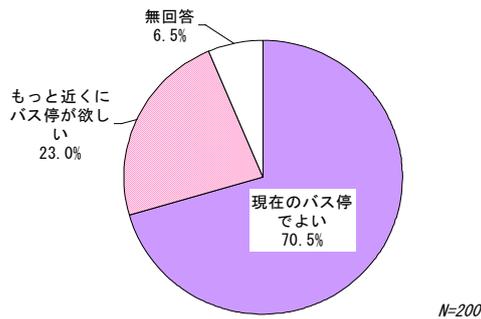
● 「バス停」「行き先」については満足度が高い

→評価項目別の路線バスの満足度については、「バス停」「行き先」が比較的満足度が得られている結果であった。

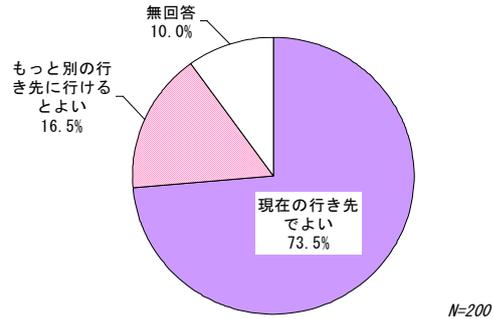
● 「運行本数」「運行時間」「料金」は満足度が低い

→一方、「運行本数」「運行時間」「料金」については、「本数が少ないので増やして欲しい」や「もっと早い便も遅い便も欲しい」「もっと安くして欲しい」など不満割合が高い。「定時性」についても、「時々遅れることがある」などの指摘事項がある。

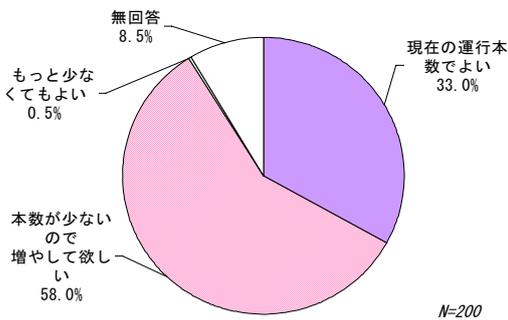
①バス停の位置



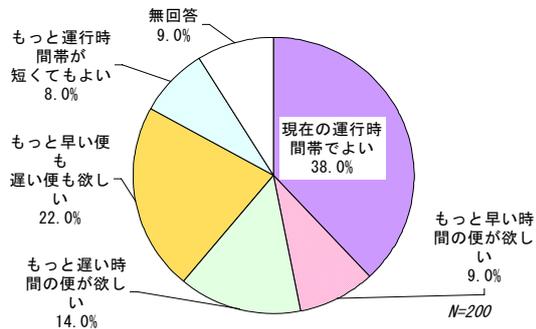
②行き先



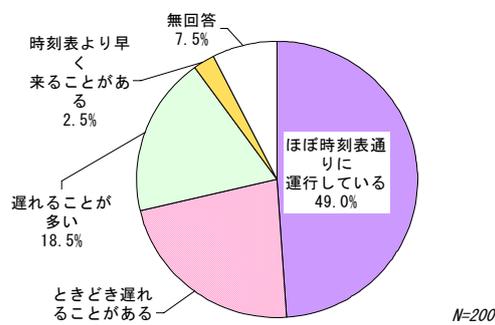
③運行本数



④運行時間



⑤定時性



⑥料金

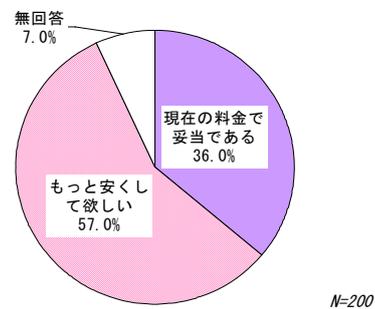


図 3-10 路線バスの利用のしやすさ

3.5 ようたすカーの利用実態・課題（ようたすカーアンケートより）

(1) ようたすカーの利用実態

●月2～3回程度、通院・介護サービスの利用が多い

→ようたすカー利用者においては、月に2～3回以上の利用が約半数であった。また、目的については過半数が通院・介護サービスの利用であった。毎日の利用よりは、月または週数回の通院交通としての利用が多数である。

●行きは9～10時台、帰りは1～2時台の利用割合が高い。

→行きは9～10時台が4割程度であり、7～8時台の利用も多い。帰りは、午後1～2時台と早く、通院帰りと考えられる。

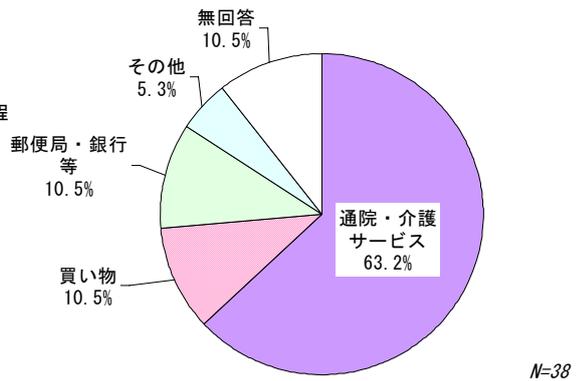
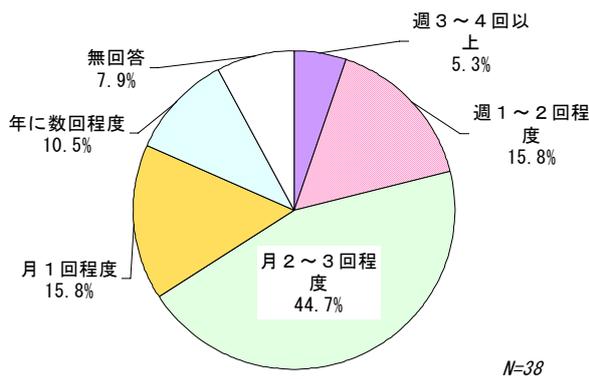


図 3-11 ようたすカーの利用する回数

図 3-12 ようたすカーの利用する目的

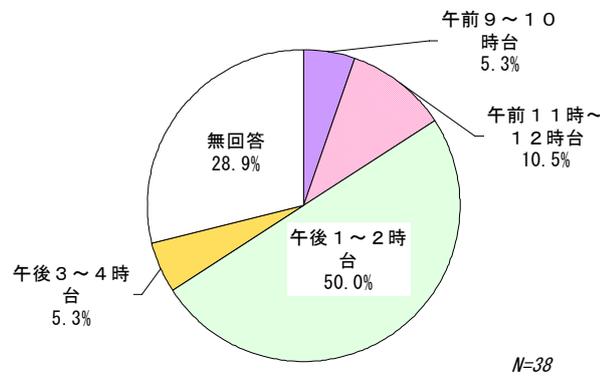
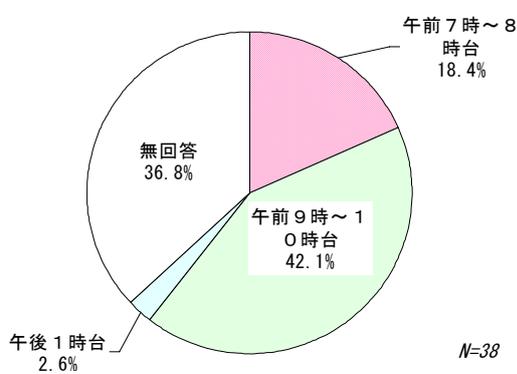


図 3-13 ようたすカーの利用する時間（左：行き、右：帰り）

(2) ようたすカーの利用の満足度

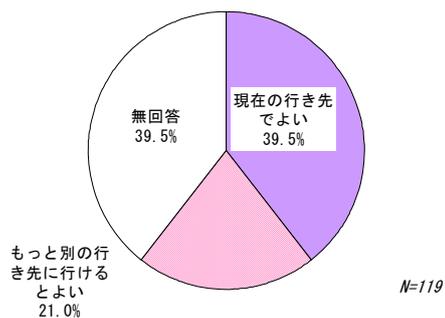
●「料金」については満足度が高い

→評価項目別のようたすカーの満足度については、「料金」が「現在の料金で妥当である」と比較的満足度が得られている結果であった。

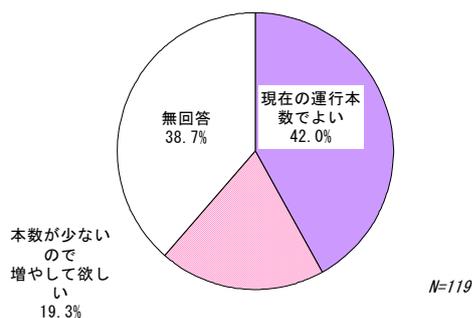
●「待ち時間」は満足度が低いが、仕方ないとの回答である。

→一方、「待ち時間」については、「早かったり遅かったりとすることがあるが、乗合なので仕方ないと思っている」などの指摘事項がある。

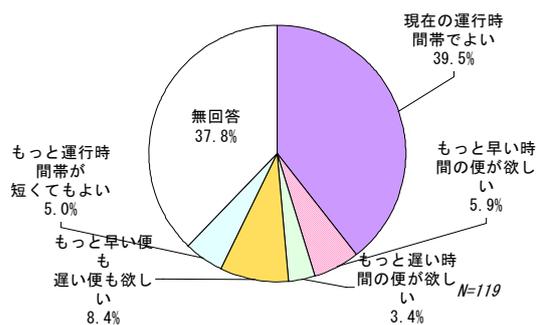
①行き先



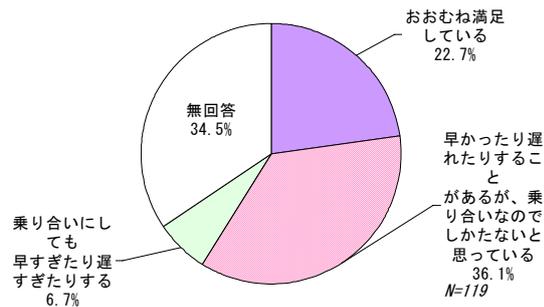
②運行本数



③運行時間



④待ち時間



⑤料金

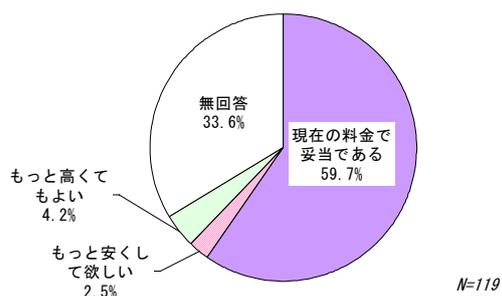


図 3-14 ようたすカーの利用のしやすさ

3.6 ひょうたん号の利用実態・課題（ひょうたん号アンケートより）

(1) ひょうたん号の利用実態

●週1～2回、月2～3回程度、通院・介護サービスの利用が多い

→ひょうたん号利用者においては、週に1～2回、月に2～3回以上の利用をあわせ過半数であった。また、目的については通院・介護サービスの利用が大半であった。毎日の利用よりは、月または週数回の通院交通としての利用が多数である。（ようたすカーと類似する）

●行きは午前7～8時台、帰りは午前11～12時台、午前9～10時台の利用割合が高い。

→行きは午前7～8時台が5割以上であり最も多い。帰りは、午前11～12時台と早い利用であり、一日一往復のひょうたん号の通院帰り（往復利用）と考えられる。

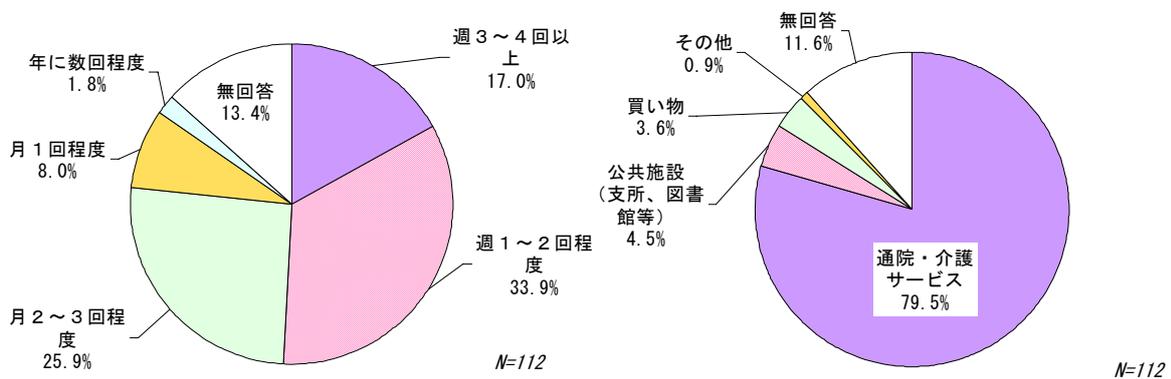


図 3-15 ひょうたん号の利用する回数

図 3-16 ひょうたん号の利用する目的

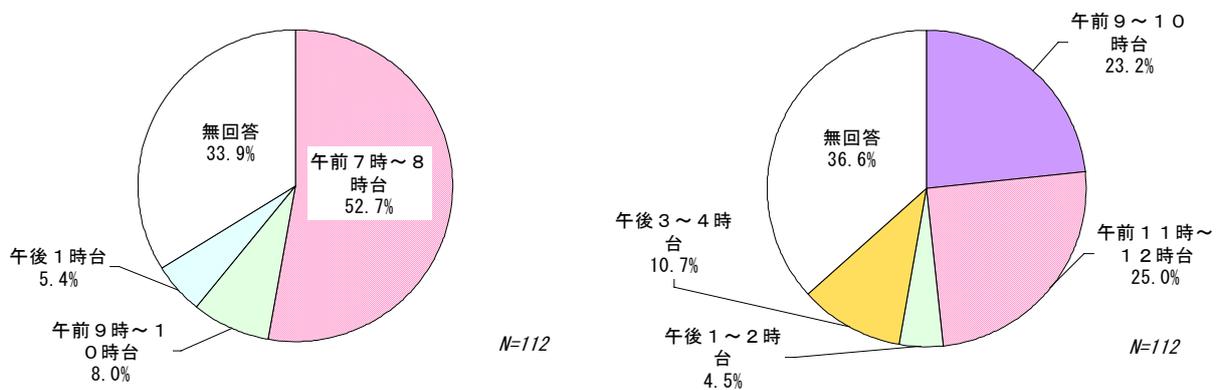


図 3-17 ひょうたん号の利用する時間（左：行き、右：帰り）

(2) ひょうたん号の利用の満足度

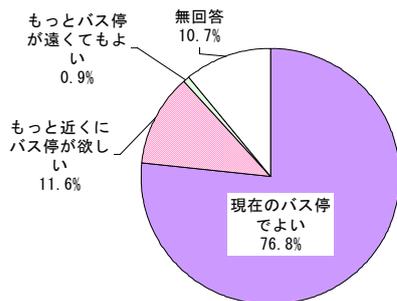
● 「バス停位置」「行き先」「運行時間」などほとんどの項目で満足度が高い

→ 評価項目別のひょうたん号の満足度については、全ての項目で6割以上の満足度が得られている結果であった。特に「定時性」についての満足度が高い。

● 「運行本数」の満足度が比較的低い

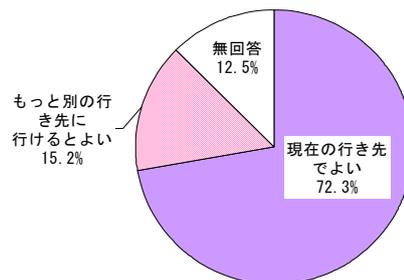
→ 「運行本数」については「本数が少ないので増やして欲しい」が2割程度であり、満足度の比較的低い項目であった。

① バス停の位置



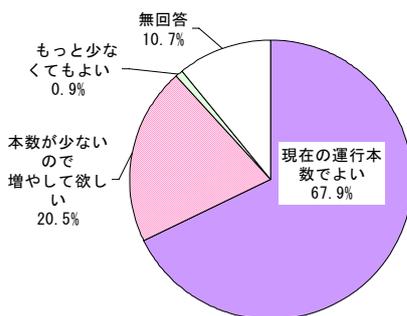
N=112

② 行き先



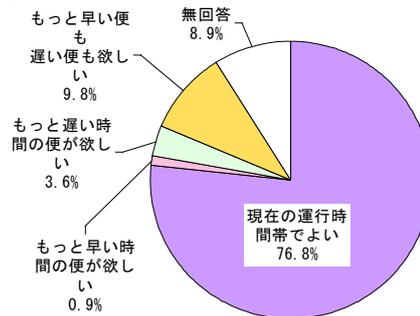
N=112

③ 運行本数



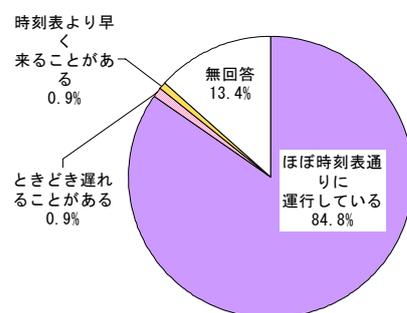
N=112

④ 運行時間



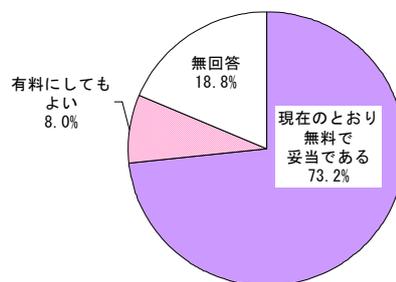
N=112

⑤ 定時性



N=112

⑥ 料金



N=112

図 3-18 ひょうたん号の利用のしやすさ

3.7 その他

(1) マイカー利用者の公共交通利用意向（郵送アンケートより）

- マイカー利用者の半数近くが公共交通利用に肯定的な意見である
→マイカー利用者全体のうち、43.6%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も8.3%あった。
- 10歳代や高齢者の利用意向が高い
→年齢層別では、10歳代において「積極的に利用したい」の回答が25.0%あった。高齢者においても、年齢が上がるほど利用意向が高くなる傾向が見られた。

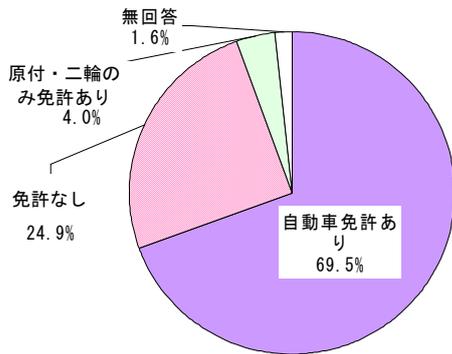


図 3-19 自動車免許の保有

N=2767

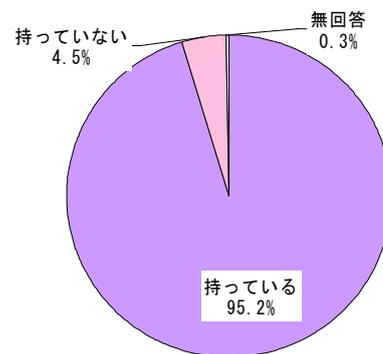
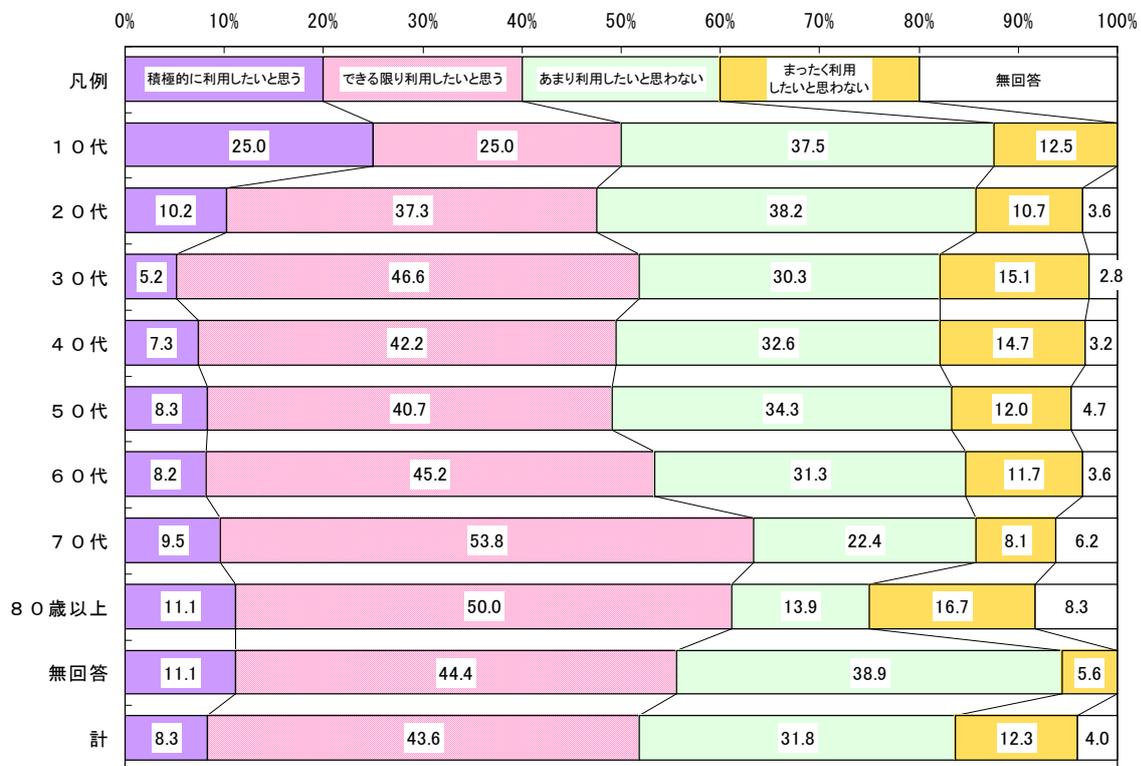


図 3-20 自分で運転するマイカーの保有の保有

N=1923



N=1866

図 3-21 マイカー利用者の公共交通利用意向（公共交通が改善された場合）

(2) 市民の送迎、同乗の利用実態（郵送アンケートより）

●回答者の半数が送迎、同乗の利用がある

→回答者全体の半数が送迎、同乗を利用しており、配偶者や子供、父または母が運転する自動車の利用が多い傾向が見られた。

●送迎、同乗利用者の7割が公共交通利用（公共交通が利用しやすく改善された場合）に肯定的な意見である

→マイカー利用者全体のうち、52.2%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も18.1%あった。

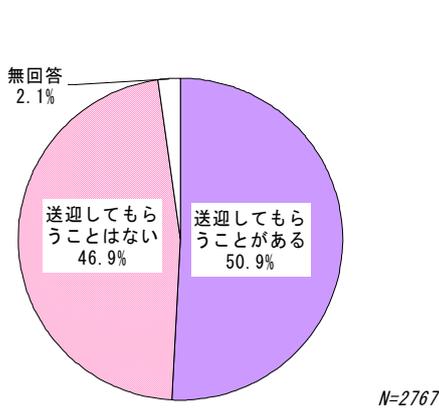


図 3-22 送迎、同乗の有無

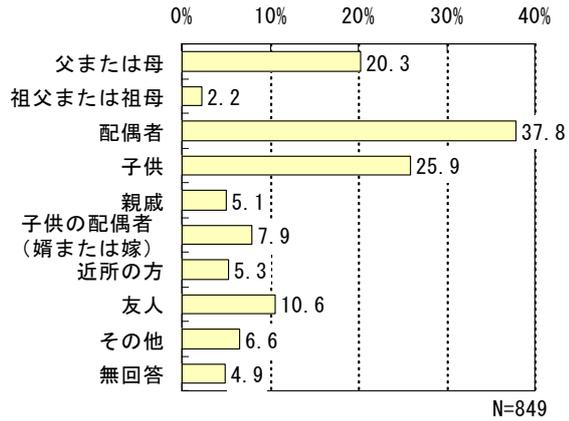


図 3-23 送迎、同乗利用時の運転者

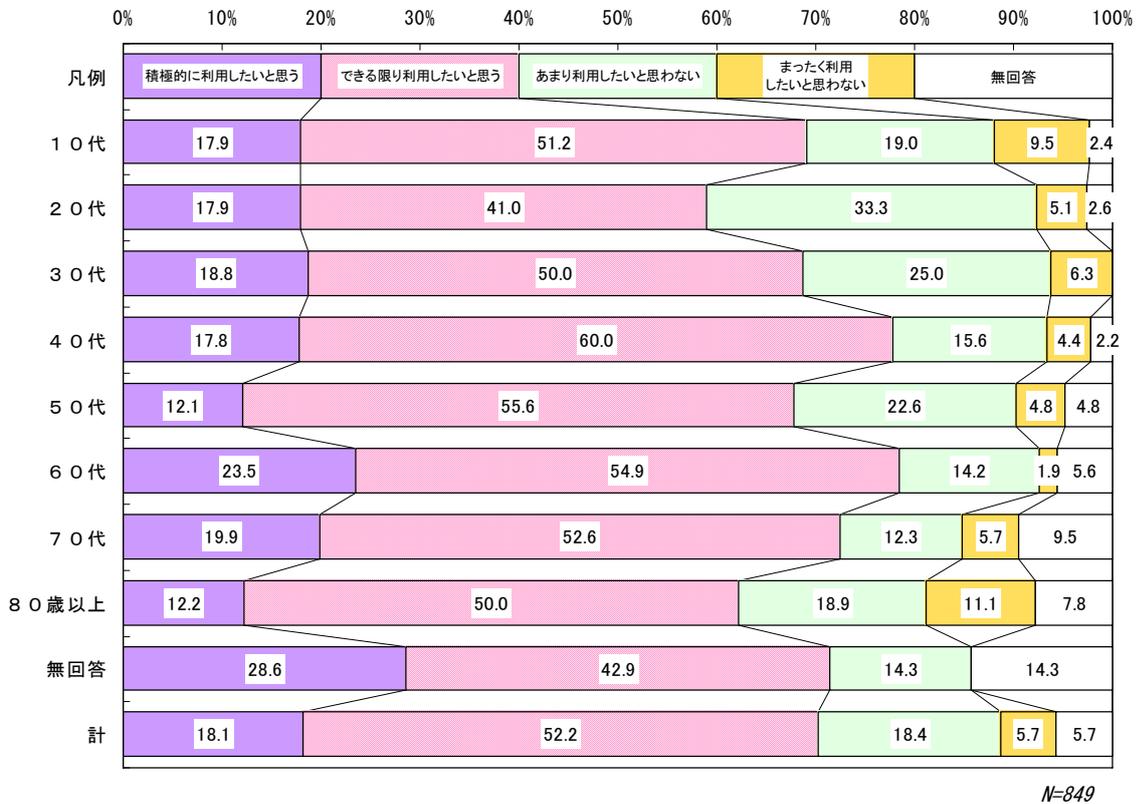


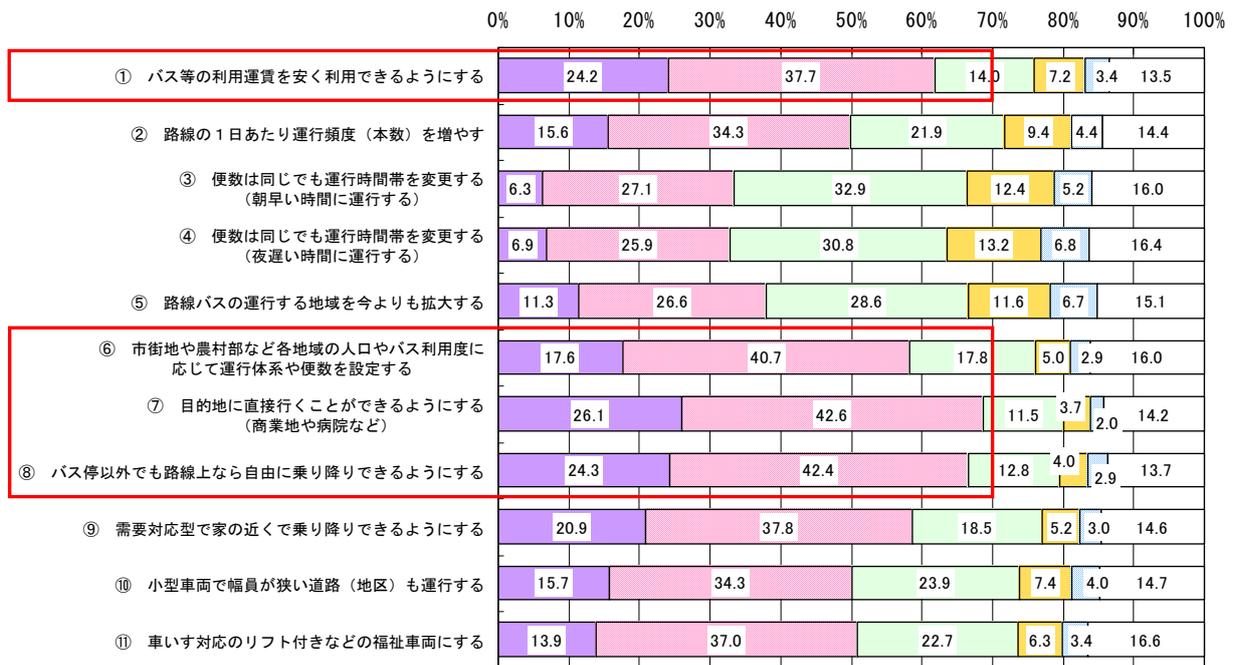
図 3-24 送迎、同乗利用者の公共交通の利用意向（公共交通が利用しやすく改善された場合）

(3) 二本松市における公共交通の今後のあり方（郵送アンケートより）

① 公共交通の利用のしやすさ（改善すべき点）

●「バス等の利用運賃を安く利用できるようにする」「目的地に直接行けるようにする」が多い
 →公共交通の改善すべき点として、「バス等の利用運賃を安く利用できるようにする」や「目的地に直接行けるようにする」などの意見が多い。

●その他、「バス停以外の路線上の自由乗降」「需要対応型交通」などの意見も多い
 →運行の工夫として、「バス停以外でも路線上なら自由に乗り降りできるようにする」や「需要対応型で家の近くで乗り降りできるようにする」といった意見も多い。

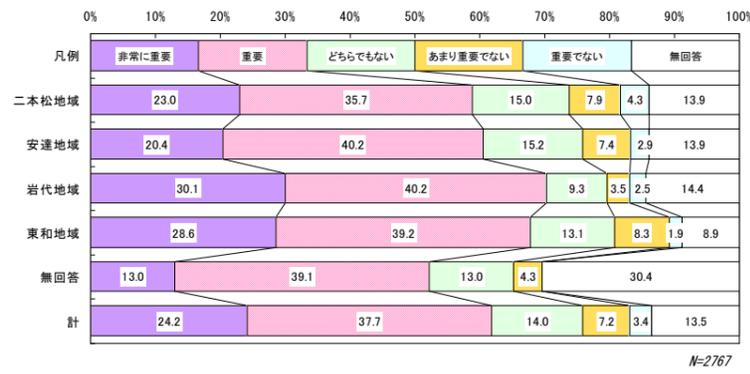


■ 非常に重要 ■ 重要 □ どちらでもない ■ あまり重要でない ■ 重要でない □ 無回答

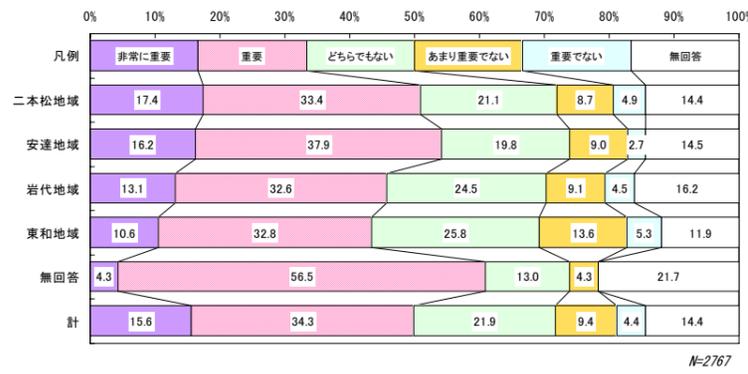
N=2767

図 3-25 公共交通の利用のしやすさ（改善すべき点）

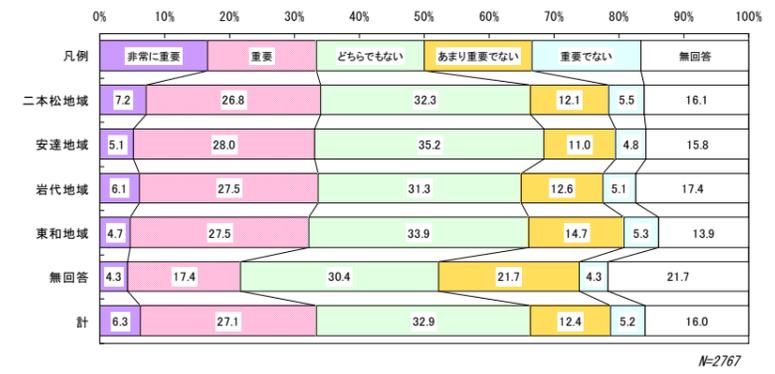
①バス等の利用運賃を安く利用できるようにする



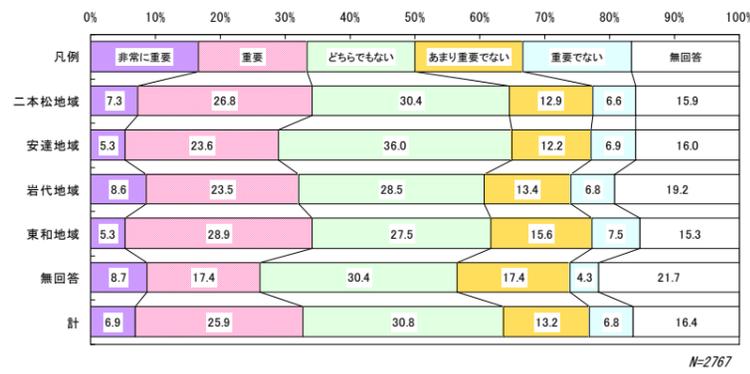
②路線の1日あたり運行頻度(本数)を増やす



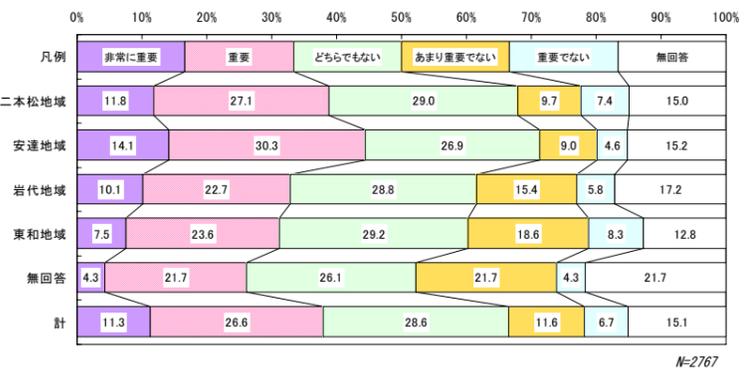
③便数は同じでも運行時間帯を変更する(朝早い時間に運行する)



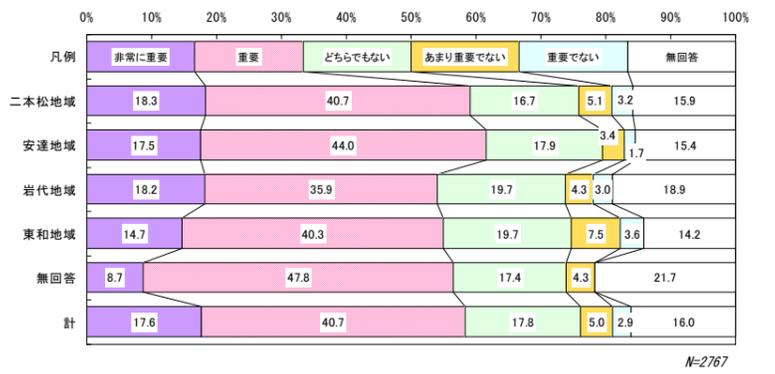
④便数は同じでも運行時間帯を変更する(夜遅い時間に運行する)



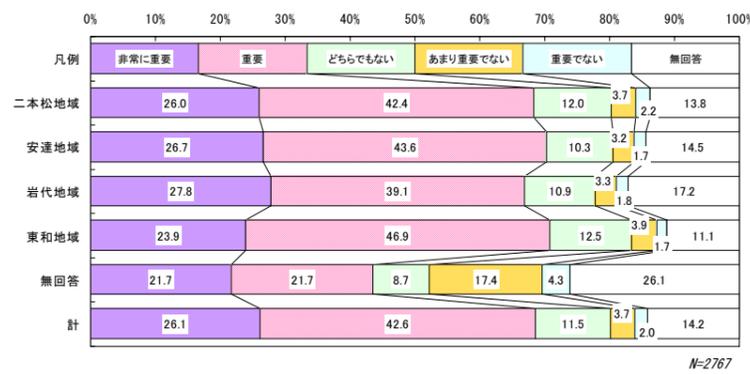
⑤路線バスの運行する地域を今よりも拡大する



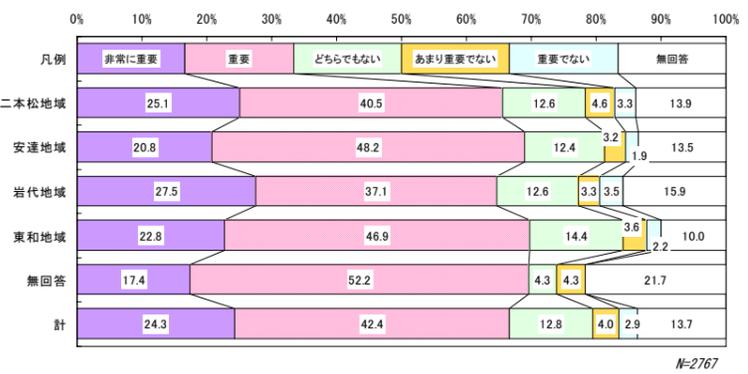
⑥各地域の人口やバス利用度に応じて運行体系や便数を設定する



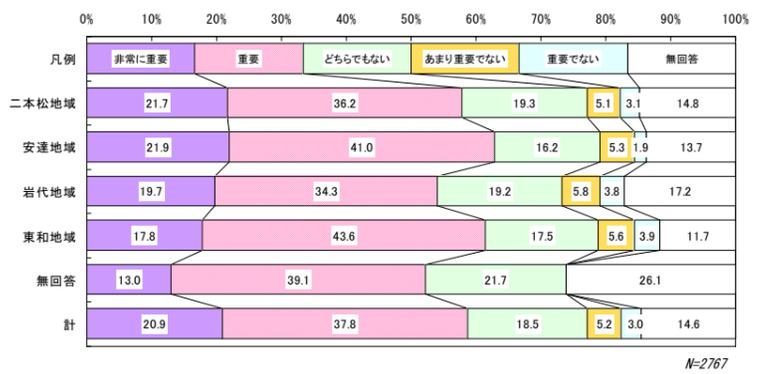
⑦目的地に直接行くことができるようにする(商業地や病院など)



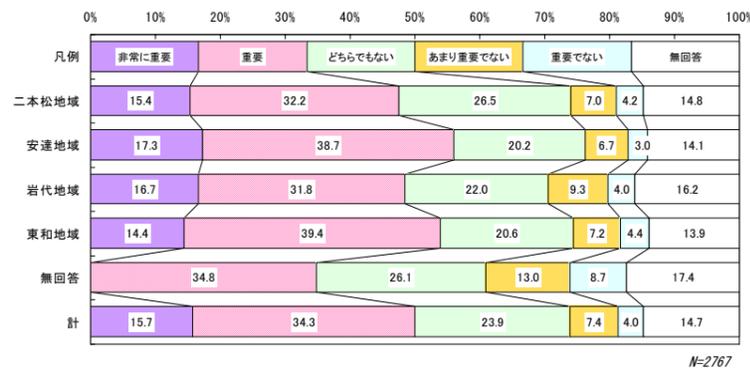
⑧バス停以外でも路線なら自由に乗り降りできるようにする



⑨需要対応型(相乗りタクシー)で家の近くで乗り降りできるようにする



⑩小型車両で幅員が狭い道路(地区)も運行する



⑪車いす対応のリフト付きなどの福祉車両にする

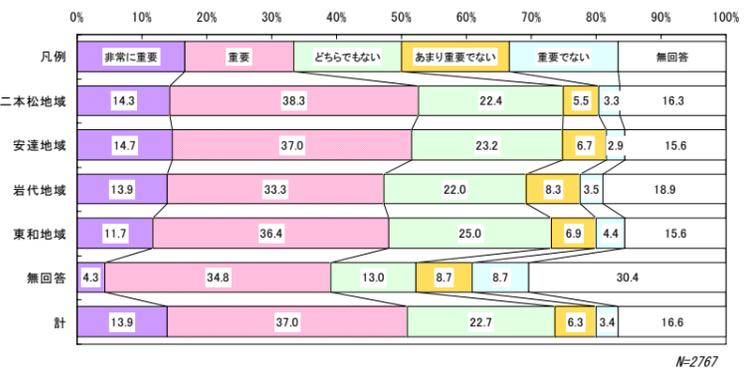


図 3-26 公共交通の利用のしやすさ(改善すべき点)(地域別)

② 公共交通の今後のあり方

- 「現在と同程度の財政負担を維持したまま効率化や見直し、サービス維持」が最も多い
→公共交通の今後のあり方として、「現在と同程度の財政負担を維持したまま効率化や見直し、サービス維持」が最も多い。また、続いて「市民がもっと公共交通を利用して、市の財政負担を減らすように協力していくべき」が多く、市民の利用や協力意向も伺われる。
- 「市民負担や財政負担を高くしても今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」は低い
→「市民負担や財政負担を高くしても今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」については、全体で最も低く、市民は財政負担を伴うサービスの向上化は望んでおらず、サービス水準の維持、または向上においても運行の効率化により進めることが必要とされている。

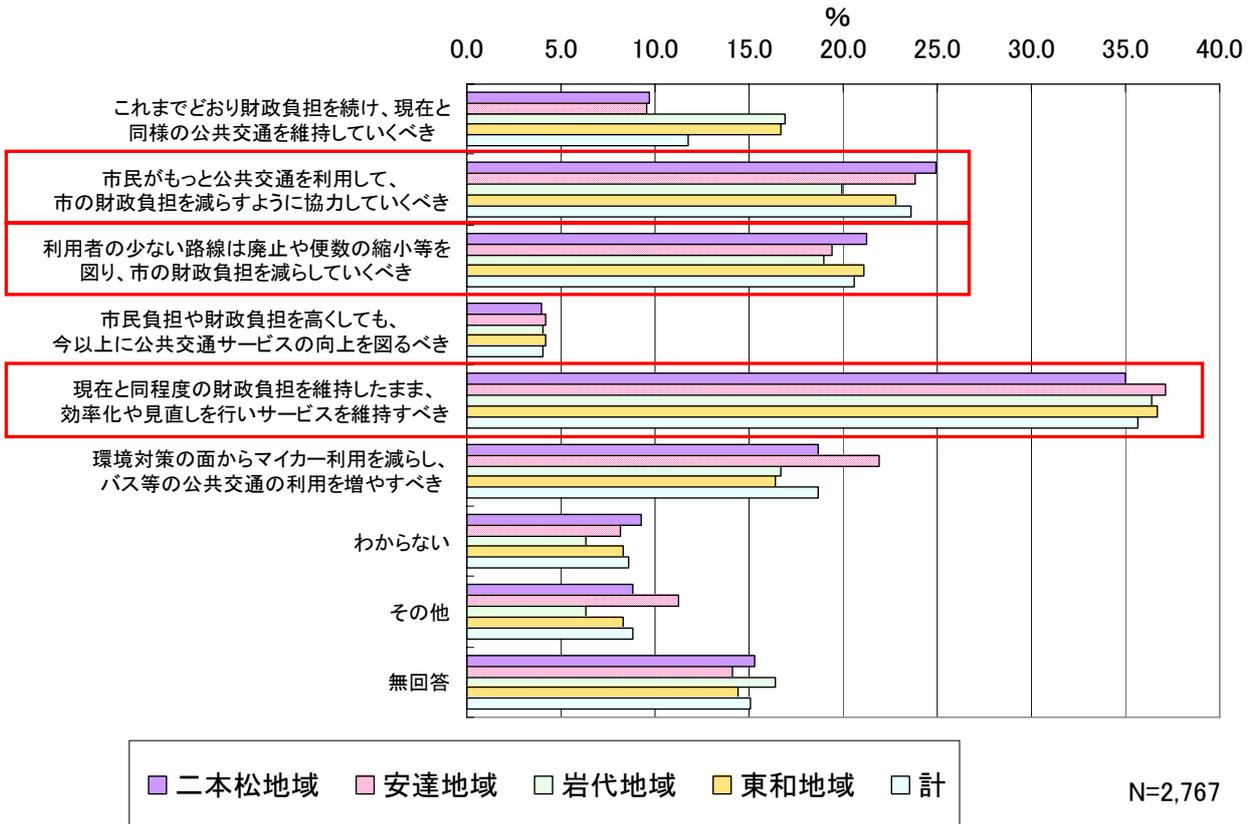


図 3-27 公共交通の今後のあり方（地域別・旧市町）

3.8 アンケート結果のまとめ

アンケートから把握できた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。

(1) 外出実態と公共交通の利用実態

■市民の外出実態

- ・ 全体としては二本松市内の移動が最も多く（7割以上）、次いで福島市が1割程度である。
- ・ 二本松市内においては、二本松地区、油井地区、岳下地区の割合が高い。岩代地域、東和地域は二本松地区、油井地区等の他に、小浜地区、針道地区の割合が高い。
- ・ 通勤・通学目的の移動については、二本松市内（5割）に次いで、福島市、郡山市など近隣市の割合も高い。
- ・ 買い物、公共施設、通院・介護など、生活交通に関しては二本松市内が8割程度と多い。

■公共交通の利用実態

- ・ 「公共交通を殆ど利用しない」の割合が75.0%であった。一方、週に1～2回以上の利用者は6.6%とわずかであった。
- ・ 10歳代においては、公共交通を週に5回以上利用するが12.1%存在しており、通学等を目的として最も利用する年齢層である。また、高齢者の利用頻度は多くないが、週に1～2回などの利用が多い。
- ・ 地域別では、二本松地域、安達地域に比べ、岩代、東和地域の公共交通利用の割合が高い。特に新殿地区、旭地区、上太田地区、針道地区、戸沢地区の利用割合が高い。

■公共交通の認知度

- ・ 全体では「運行していることは知っているが内容はあまり知らない」の割合が47.8%と最も高い。ただし、岩代、東和地域においては「運行の内容を良く知っている」が5割程度と高い。
- ・ ようたすカー、ひょうたん号は運行地域に限られ、非運行地域での認知度は低い。ただ、非運行地域においても2割程度は「運行していることは知っている」との回答であった。

■公共交通を利用しない理由（非利用者）

- ・ 公共交通をあまり利用しない理由としては、「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」の割合が最も高い。また、「別の人が運転する自動車で移動するから」も14.0%あり、自動車での移動が最も大きな要因であることが示された。
- ・ 「利用したい時間に運行していない」、「バス停が遠いから」など、バスのサービス水準が満足でないことから利用しないという意見も1割程度あった。

(2) 交通手段別利用実態、評価

■路線バス

<利用実態>

- ・ 路線バス利用者においては、週に 5 回以上の利用が半数であった。また、目的については通勤・通学が多く、次いで通院の利用が多い。
- ・ 行きは 7～8 時台が 7 割近くと、殆どの利用ニーズが集中する。帰りは行きに比べ分散しており、午後 5～6 時台、3～4 時台の利用が多い。

<満足度>

- ・ 評価項目別の路線バスの満足度については、「バス停」「行き先」が比較的満足度が得られている結果であった。
- ・ 一方、「運行本数」「運行時間」「料金」については、「本数が少ないので増やして欲しい」や「もっと早い便も遅い便も欲しい」「もっと安くして欲しい」など不満割合が高い。「定時性」についても、「時々遅れることがある」などの指摘事項がある。

■ようたすカー

<利用実態>

- ・ ようたすカー利用者においては、月に 2～3 回以上の利用が約半数であった。また、目的については過半数が通院・介護サービスの利用であった。毎日の利用よりは、月または週数回の通院交通としての利用が多数である。
- ・ 行きは 9～10 時台が 4 割程度であり、7～8 時台の利用も多い。帰りは、午後 1～2 時台と早く、通院帰りと考えられる。

<満足度>

- ・ 評価項目別のようたすカーの満足度については、「料金」が「現在の料金で妥当である」と比較的満足度が得られている結果であった。
- ・ 一方、「待ち時間」については、「早かったり遅かったりとするところがあるが、乗合なので仕方ないと思っている」との回答が比較的多かった。

■ひょうたん号

<利用実態>

- ・ ひょうたん号利用者においては、週に 1～2 回、月に 2～3 回以上の利用を合わせ過半数であった。また、目的については通院・介護サービスの利用が大半であった。曜日によりコースが変わることから、週数回または月数回の通院交通としての利用が多数である。(ようたす号と類似する)
- ・ 行きは午前 7～8 時台が 5 割以上であり最も多い。帰りは午前 11～12 時台と早い利用であり、一日一往復のひょうたん号の通院帰り（往復利用）と考えられる。

<満足度>

- ・ 評価項目別のひょうたん号の満足度については、全ての項目で 6 割以上の満足度が得られている結果であった。特に「定時性」についての満足度が高い。
- ・ 「運行本数」については「本数が少ないので増やして欲しい」が 2 割程度であり、満足度の比較的低い項目であった。

(3) マイカー利用者の意識

■マイカー利用者の公共交通利用意向

- ・ マイカー利用者全体のうち、43.6%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も8.3%あった。
- ・ 年齢層別では、10歳代において「積極的に利用したい」の回答が25.0%あった。高齢者においても、年齢が上がるほど利用意向が高くなる傾向が見られた。

■送迎・同乗の利用状況と利用者の公共交通利用意向

- ・ 回答者全体の半数が送迎、同乗を利用しており、配偶者や子供、父または母が運転する自動車の利用が多い傾向が見られた。関係が遠い間柄ほど利用者にとっての気兼ね（遠慮）が発生している。
- ・ 送迎・同乗利用者全体のうち、52.2%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も18.1%あった。

(4) 公共交通のあり方

■公共交通の改善すべき点

- ・ 公共交通の改善すべき点として、「バス等の利用運賃を安く利用できるようにする」「目的地に直接行けるようにする」などの意見が多い。
- ・ 運行の工夫として、「バス停以外でも路線上なら自由に乗り降りできるようにする」や「需要対応型で家の近くで乗り降りできるようにする」といった意見も多い。

■公共交通の今後のあり方

- ・ 公共交通の今後のあり方として、「現在と同程度の財政負担を維持したまま効率化や見直し、サービス維持」が最も多い。また、続いて「市民がもっと公共交通を利用して、市の財政負担を減らすように協力していくべき」が多く、市民の利用や協力意向も伺われる。
- ・ 「市民負担や財政負担を高くしても今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」については、全体で最も低く、市民は財政負担を伴うサービスの向上化は望んでおらず、サービス水準の維持、または向上においても運行の効率化により進めることが必要とされている。

4. 公共交通サービスの問題点・課題の整理

4.1 公共交通サービスの問題点・課題

(1) 地域別の現状と課題

公共交通のサービス水準の現状と課題について次頁より地域別に整理する。

1) 二本松地域

		内容		現状と課題
① 地域の特徴	人口	34,974 人		<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内で最も面積が広く、人口、人口密度共に高い。 地域内においては、人口密度が高い二本松地区（平坦地）と、比較的低い他地区（主に山間部）の構成となっている。
	面積	129.71km ²		
	人口密度	269.6 人/km ²		
②地勢	地域東部の平坦部、西部の安達太良山山麓（山間部）に分類			
③施設	二本松駅のある二本松地区に医療施設、公共施設等が多く立地			<ul style="list-style-type: none"> 二本松地区が市民利用施設や鉄道駅が立地することから地域の核となっている。
④ 公共交通の整備状況	広域	鉄道	JR 東北本線（二本松駅、杉田駅）	<ul style="list-style-type: none"> 二本松地区から福島市、郡山市等、広域に都市を結ぶ鉄道駅、高速バス発着所の立地がある。
		高速バス	新宿行き高速バス（二本松市役所）	
	主に市内	幹線交通	路線バス19系統 廃止代替バス1系統	<ul style="list-style-type: none"> 中心となる二本松地区を中心に、岳下地区、大平地区、石井地区に幹線交通として路線バスが運行する。廃止代替バスが岳温泉-本宮駅間で運行する。 二本松地区、岳下地区に比べ、石井地区、杉田地区のバスサービスレベル（路線、本数）が低い。
		生活交通（福祉交通）	ようたすかー2 路線	<ul style="list-style-type: none"> 市内全域を2路線の乗り合い型タクシー運行し、主に高齢者等の通院、買い物交通として対応している。（対象は高齢者等に限られる）
⑤ 学校交通	スクールバス	杉田小（杉田幼稚園）1 路線		<ul style="list-style-type: none"> 学校通学者のうち、既存バス路線運行エリアについては定期券補助（100 名）、遠距離補助（3 名）にて対応している。 杉田地区（杉田小）は、バス路線の非運行地域のためスクールバスにて対応している。 その他、学童保育（2 施設）がそれぞれタクシーを運行している。
	学童保育タクシー	杉田学童保育（原瀬小）1 路線、大平学童保育1 路線		
	定期券代補助	塩沢小 8 名、岳下小 11 名、石井小 9 名、大平小 5 名、第三中 39 名、第一中 28 名（計 100 名）		
	遠距離補助	中学生 2 名		
⑥ その他交通	岳温泉旅館協同組合	郡山駅-岳温泉間 1 路線		<ul style="list-style-type: none"> 各施設が利用客の来訪・通院用に独自のバス路線を運行している。
	柘病院・柘記念病院バス	東和・岩代地区-病院間 1 路線、柘病院-柘記念病院間 1 路線		
⑦ 移動実態（一番良く行く行き先）	全体	二本松市内 74.8%、福島市 9.4%、郡山市 7.0%		<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内の移動が多数である。 市内においては二本松地域の中心部である二本松が 33.1%と最も多い。その他、岳下、油井、杉田が多い。
	市内	二本松 33.1%、岳下 18.9%、油井 9.0%、杉田 6.4% （二本松市内の割合）		
⑧ 公共交通の利用	公共交通利用 5.2%（週 1～2 回以上）			<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を普段利用する人は、5.2%と少ない。
公共交通サービスの水準の課題	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは二本松地区、岳下地区、大平地区の運行本数は多いが、塩沢地区、杉田地区、石井地区は、一日往復 20 本未満（路線によっては 10 本未満）でありサービス水準は高くない。また、バス路線や鉄道駅から離れた地区も多く存在する。 路線バスを補完する生活交通（福祉交通）サービスとして「ようたすかー」が運行されるが、利用者は高齢者等に限定されている。 学校交通のためのスクールバス 1 路線運行されており、路線バスが運行されていない地区を運行する必要な交通手段となっている。 			

二本松地域の施設分布・路線状況

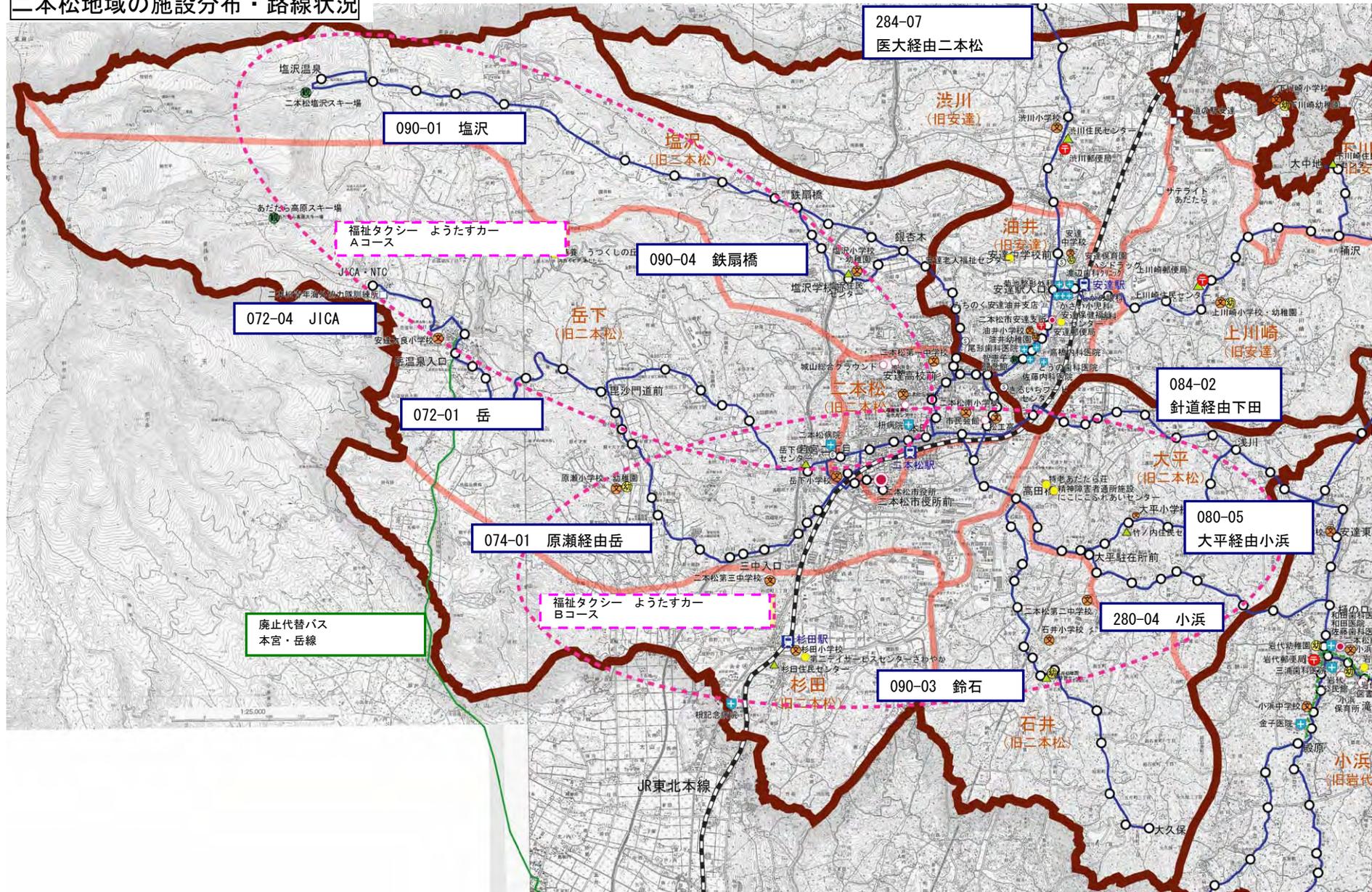


図 4-1 二本松地域の施設分布および公共交通サービス状況

2) 安達地域

	内容		現状と課題	
① 地域の特徴	人口	11,892 人	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内で最も面積が狭いが、人口、人口密度は二本松地域に次ぎ 2 番目である。 地域内においては、人口密度が高い油井地区（平坦地）と、比較的低い他地区（主に山間部）の構成となっている。 	
	面積	44.35km ²		
	人口密度	268.21 人/km ²		
②地勢	地域東部の平坦部、西部の安達太良山山麓（山間部）に分類			
③施設	安達駅のある油井地区に医療施設、公共施設等が多く立地		<ul style="list-style-type: none"> 油井地区が市民利用施設や鉄道駅が立地することから地域の核となっている。 	
④ 公共交通の整備状況	広域	鉄道 JR 東北本線（安達駅）	<ul style="list-style-type: none"> 油井地区から福島市、郡山市等、広域に都市を結ぶ鉄道駅の立地がある。 	
	主に市内	幹線交通	路線バス 3 系統	<ul style="list-style-type: none"> 中心となる油井地区を中心に、上川崎地区、下川崎地区、渋川地区に幹線交通として路線バスが運行する。 油井地区に比べ、渋川地区、上川崎地区、下川崎地区、のバスサービスレベル（路線、本数）が低い。
		生活交通（福祉交通）	—	<ul style="list-style-type: none"> 特に運行は無し。
⑤ 学校交通	スクールバス	渋川小（渋川幼稚園）1 路線	<ul style="list-style-type: none"> 渋川地区（渋川小）は、バス路線の非運行地域のためスクールバスにて対応している。 中学生については、既存バス路線利用など遠距離補助 26 名）の対応もある。 その他、学童保育（1 施設）がタクシーを運行している。 	
	学童保育タクシー	渋川学童保育（上川崎小、下川崎小）1 路線		
	定期券代補助	—		
	遠距離補助	中学生 26 名		
⑥ 移動実態（一番良く行く行き先）	全体	二本松市内 72.0%、福島市 18.1%、郡山市 4.0%	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内の移動が多数であるが、他地域に比べ福島市への移動も多い。 市内においては油井など安達地域中心部への移動が最も多く、その他、二本松、岳下への移動が多い。 	
	市内	油井 45.1%、二本松 14.6%、岳下 7.6% (二本松市内の割合)		
⑦ 公共交通の利用	公共交通利用 4.6% (週 1~2 回以上)		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を普段利用する人は、4.6% と少ない。 	
公共交通サービス水準の課題	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは油井地区の中心部を除いては一日往復 20 本未満でありサービス水準は高くない。また、渋川地区の西部、JR 東北本線沿線、上川崎地区の南部など、バス路線から離れた地域も多く存在する。 二本松地域や岩代地域で運行するような、路線バスを補完する生活交通（福祉交通）サービスは運行されていない。 学校交通のためのスクールバス 1 路線運行されており、路線バスが運行されていない地区を運行する必要な交通手段となっている。 			

安達地域の施設分布・路線状況

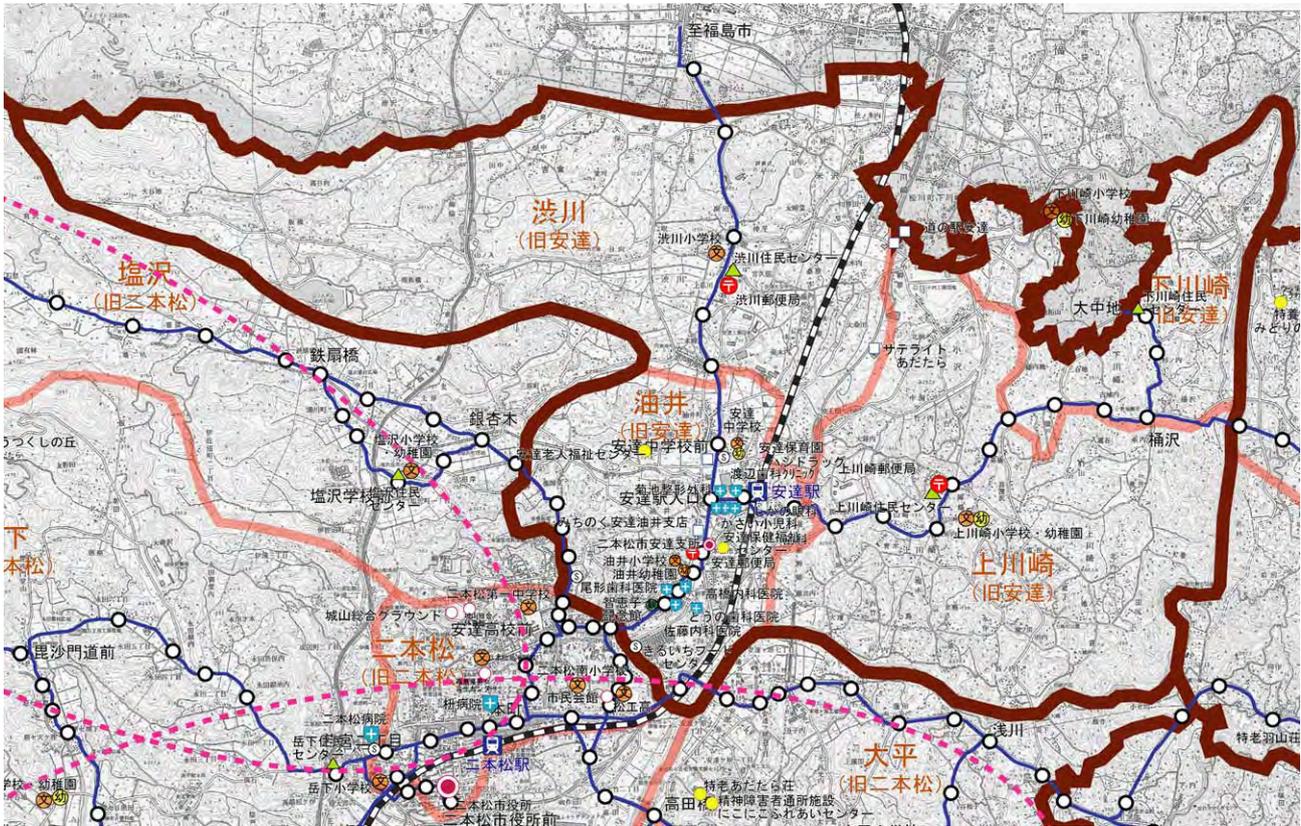


図 4-2 安達地域の施設分布および公共交通サービス状況

3) 岩代地域

	内容		現状と課題	
① 地域の特徴	人口	8,875 人	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内で 2 番目に面積が広いが、人口密度は最も低い（人口は 2 番目に低） 地域内においては、人口密度が比較的高い小浜地区と低い他地区の構成となっている。 	
	面積	96.28km ²		
	人口密度	92.2 人/km ²		
②地勢	おおむね阿武隈地域（山間部）に該当する			
③施設	市役所岩代支所のある小浜地区に医療施設、公共施設等が多く立地		<ul style="list-style-type: none"> 小浜地区に市民利用施設が多く立地することから地域の核となっている。 	
④ 公共交通の整備状況	広域	鉄道	—	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、高速バス等の広域交通手段は存在しない（バス等で、近隣鉄道駅への移動が必要）
	主に市内	幹線交通	路線バス 8 系統 自治体バス 1 系統	<ul style="list-style-type: none"> 多数の路線バスは、中心となる小浜地区を經由し二本松駅（二本松地区）等を結ぶ路線となっている。 その他、自治体バス路線として福島駅と船引駅を南北に結ぶ路線も本数は少ないが運行する。
		生活交通（福祉交通）	ひょうたん号 1 路線（曜日替わり路線変更）	<ul style="list-style-type: none"> 岩代地域をほぼ全域に運行するが、曜日ごとに決まった路線を午前、午後の各 1 往復の運行であり、サービス水準は低い。（対象は全市民であり、広く利用が可能）
⑤ 学校交通	スクールバス	小浜小（小浜幼稚園）・新殿小（新殿幼稚園）3 路線、旭小（旭幼稚園）3 路線、岩代中 3 路線	<ul style="list-style-type: none"> 学校通学者のうち、既存バス路線運行エリアについては定期券補助（83 名）、遠距離補助（中学生 2 名）にて対応している。 小浜小、新殿小、旭小、岩代中は、バス路線から離れた地区や遠距離通学者のためのスクールバスの運行がある。 計 9 路線の複数運行となっている。 	
	学童保育タクシー	—		
	定期券代補助	小浜小 53 名、新殿小 22 名、小浜中 8 名（計 83 名）		
	遠距離補助	中学生 2 名 高校生 117 名		
⑥ その他交通	柞病院・柞記念病院バス	東和・岩代地区-病院間 1 路線	<ul style="list-style-type: none"> 柞病院、柞記念病院が、通院用に独自のバス路線を運行している。 	
⑦ 移動実態（一番良く行く行き先）	全体	二本松市内 75.0%、 田村市 8.3%、郡山市 7.5%	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内の移動が多数であるが、隣接する田村市や郡山市への移動も多い。 市内においては小浜など岩代地域中心部への移動が多い。その他、二本松、新殿への移動も多い。 	
	市内	小浜 24.2%、二本松 16.7%、 新殿 8.7% (二本松市内の割合)		
⑧ 公共交通の利用	公共交通利用 12.9%（週 1～2 回以上）		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を普段利用する人は、12.9%であり、市域の中で最も公共交通利用が多い。 	
公共交通サービスの水準の課題	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは各地区から各方面への運行はあるが、小浜地区の中心部を除いては一日往復 20 本未満（路線によっては往復 10 本未満）の路線などサービス水準は高くない。また、地域全体に路線が運行されているが、バス路線から離れた地域も多く存在する。 路線バスを補完する生活交通（福祉交通）サービスとして「ひょうたん号」が運行されているが、曜日替わり路線であり一日午前午後各 1 往復運行であり、サービス水準は低い。また、路線バスとの運行の重複が多く、路線バスとの役割分担は不明確である。 学校交通のためのスクールバス 9 路線と多く運行されており、路線バスやひょうたん号との路線の重複が多数存在する。 			

岩代地域の施設分布・路線状況

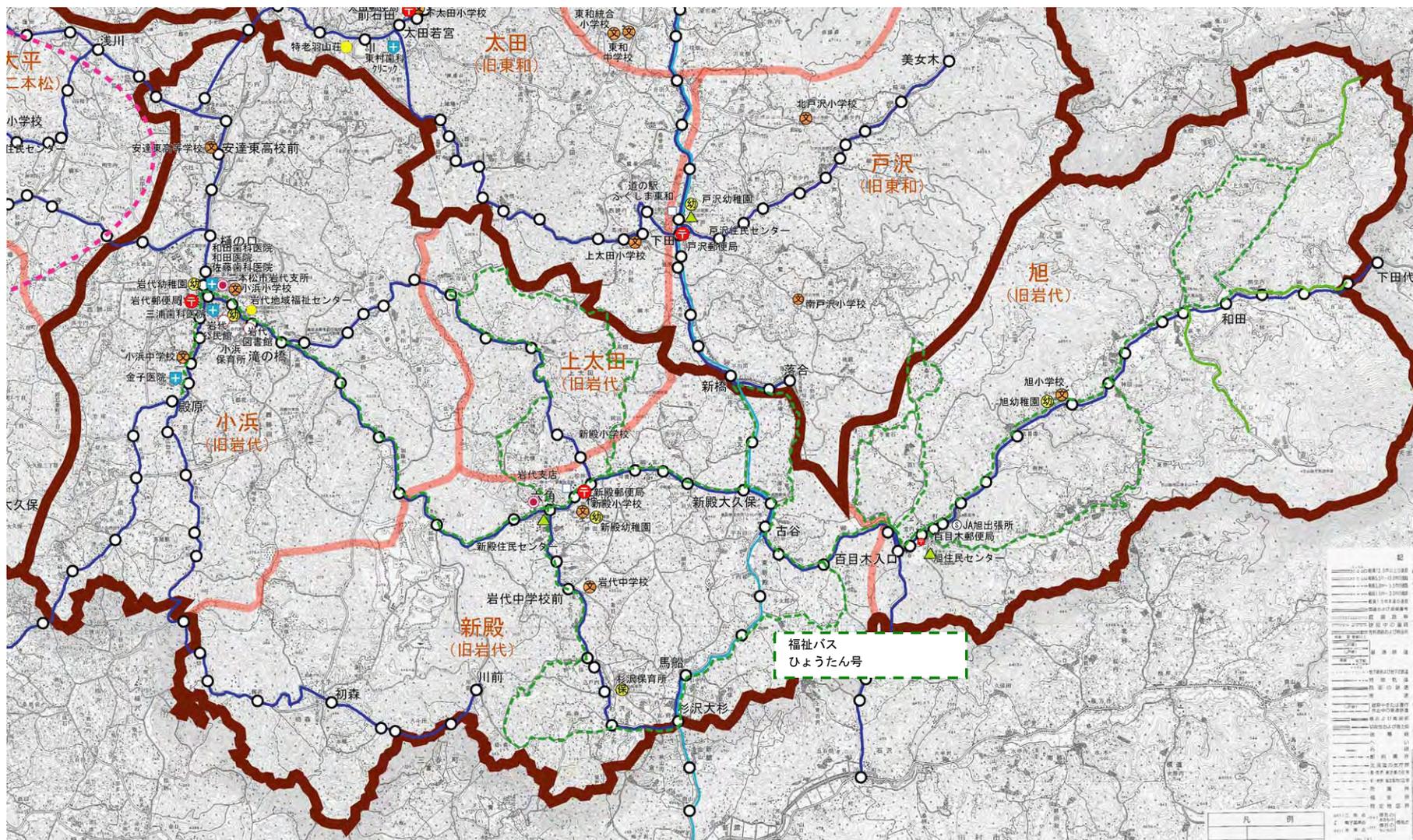


図 4-3 岩代地域の施設分布および公共交通サービス状況

4) 東和地域

	内容		現状と課題	
① 地域の特徴	人口	7,972 人	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内で人口が最も少ない（人口は 2 番目に低い） 地域内においては、人口密度は各地区とも比較的低い。 	
	面積	72.22km ²		
	人口密度	110.4 人/km ²		
②地勢	おおむね阿武隈地域（山間部）に該当する			
③施設	市役所東和支庁のある針道地区に医療施設、公共施設等が多く立地		<ul style="list-style-type: none"> 針道地区に市民利用施設が多く立地することから<u>地域の核</u>となっている。 	
④ 公共交通の整備状況	広域	鉄道	—	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、高速バス等の広域交通手段は存在しない（バス等で、<u>近隣鉄道駅への移動が必要</u>）
		幹線交通	路線バス 8 系統 自治体バス 1 系統	<ul style="list-style-type: none"> 多数の路線バスは、中心となる<u>針道地区を</u>経由している。行き先は、二本松駅、飯野町、川俣町、田村市方面など多様な路線が運行する。（ただし本数は少ない） その他、自治体バス路線として福島駅と船引駅を南北に結ぶ路線も本数は少ないが運行する。
	主に市内	生活交通（福祉交通）	—	<ul style="list-style-type: none"> <u>特に運行は無し。</u>
⑤ 学校交通	スクールバス	木幡第二小 1 路線、東和中 2 路線	<ul style="list-style-type: none"> 木幡第二小、東和中は、バス路線から離れた地区や遠距離通学者のためのスクールバスの運行がある。 <u>計 3 路線の運行となっている。</u> 小中学生の定期券補助などバス路線利用者はいない。 	
	学童保育タクシー	東和学童保育（下太田小、木幡第一小、木幡第二小、北戸沢小、南戸沢小）		
	定期券代補助	—		
	遠距離補助	高校生 69 名		
⑥ その他交通	栞病院・栞記念病院バス	東和・岩代地区-病院間 1 路線	<ul style="list-style-type: none"> 栞病院、栞記念病院が、通院用に独自のバス路線を運行している。 	
⑦ 移動実態（一番良く行く行き先）	全体	二本松市内 75.0%、福島市 11.1%、郡山市 3.0%	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内の移動が多数であるが、隣接する福島市の移動も多い。 市内においては、二本松地域中心部である二本松への移動が最も多い。その他、油井、針道への移動も多い。 	
	市内	二本松 22.5%、油井 11.2%、針道 10.4% (二本松市内の割合)		
⑧ 公共交通の利用	公共交通利用 7.3% (週 1~2 回以上)		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を普段利用する人は、7.3%と二本松地域、安達地域に比べると多い。 	
公共交通サービスの水準の課題	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは各方面への運行はあるが、一日往復 20 本未満（路線によっては往復 10 本未満）の路線などサービス水準は高くない。また、地域全体に路線が運行されているが、バス路線から離れた地域も多く存在する。 二本松地域や岩代地域で運行するような、路線バスを補完する生活交通サービスは運行されていない。 学校交通のためのスクールバス 3 路線が運行されており、路線バスとの路線の重複もみられる。 			

東和地域の施設分布・路線状況

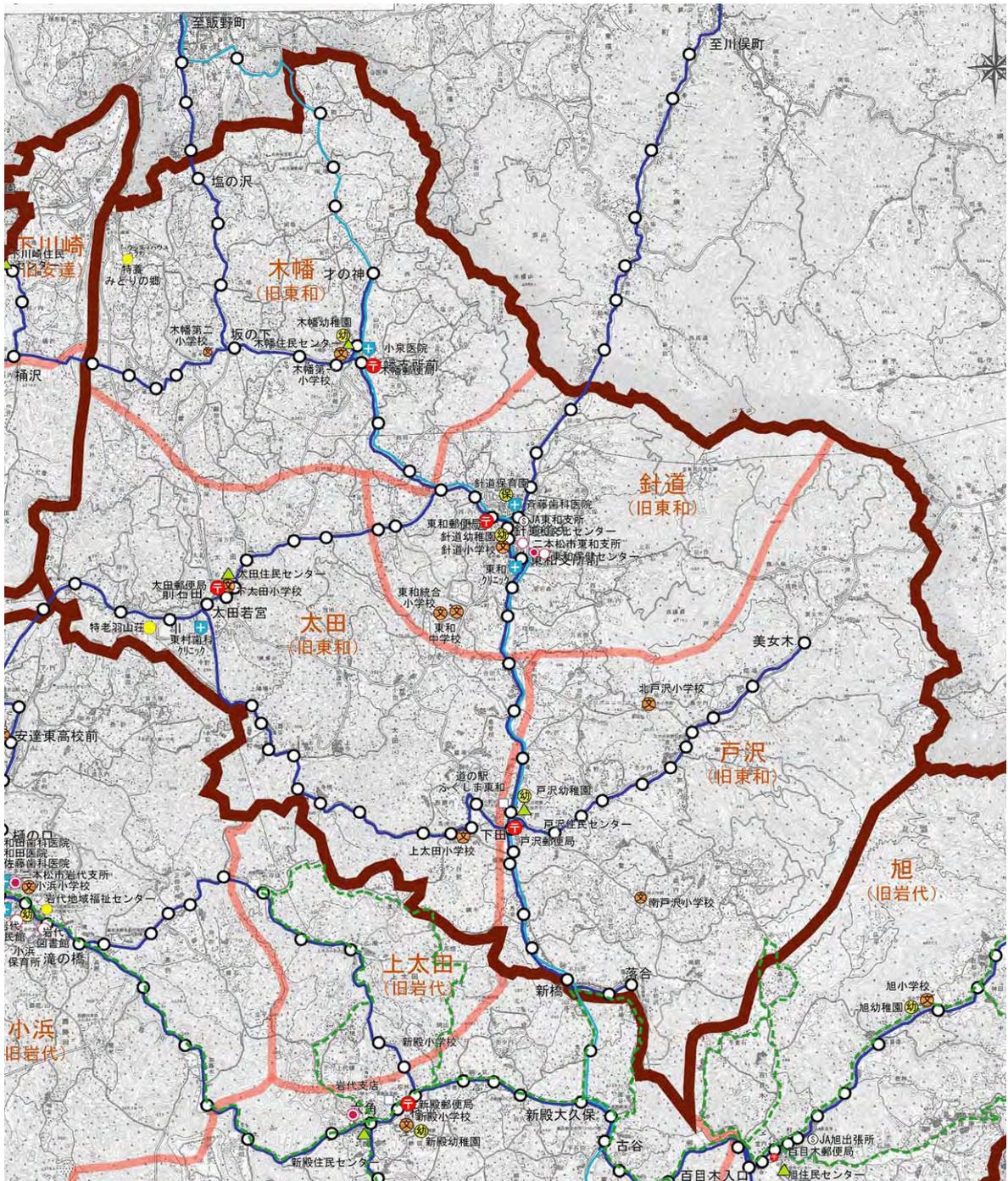


図 4-4 東和地域の施設分布および公共交通サービス状況

(2) 地域別課題の整理

公共交通サービスの問題点・課題について、地域別に以下整理する。

①二本松地域

現状	<ul style="list-style-type: none">二本松駅が立地する二本松地区は、全市的にみても多くの市民の移動先となる地区である。二本松地区は鉄道駅、高速バス発着所を有しており、市役所や病院施設、商業施設の立地もあり、全市的な中心および広域交通拠点と位置づけられる。乗合バス路線は二本松地区を中心に放射状に整備されている。乗合バス路線を補完する福祉交通サービスとして「ようたすカー」が運行されるが、利用者は高齢者等に限定される。学校交通のためのスクールバスが1路線運行されている。(乗合バス路線が運行されていない地区を運行)
課題	<ul style="list-style-type: none">二本松地区は、二本松市の交通拠点・中心地の位置づけであり、二本松地区を市および地域の拠点とした全市的な公共交通ネットワーク整備が必要である。

②安達地域

現状	<ul style="list-style-type: none">油井地区は安達駅のほかに商業施設、医療施設が多く立地しており、地域の拠点となっている。また、全市的にみても多くの市民の移動先となる地区である。地域内に乗合バス路線から離れた交通不便地区が存在する。乗合バス路線を補完する福祉交通サービスは運行されていない。学校交通のためのスクールバスが1路線運行されている。(乗合バス路線が運行されていない地区を運行)
課題	<ul style="list-style-type: none">油井地区を地域の拠点とした公共交通ネットワークの整備が必要である。公共交通不便地区への対応として、福祉交通サービス等の確保の検討が必要である。

③岩代地域

現状	<ul style="list-style-type: none">小浜地区に公共施設、商業施設、医療施設が多く立地しており、地域の拠点となっている。地域内に乗合バス路線、福祉交通路線から離れた交通不便地区が存在する。乗合バス路線を補完する福祉交通サービスとして「ひょうたん号」が運行されているが、乗合バス路線との運行の重複が多く、役割分担が不明確である。学校交通のためのスクールバスは9台運行されており、乗合バス路線やひょうたん号との路線重複も多く存在する。
課題	<ul style="list-style-type: none">公共交通不便地区への対応として、福祉交通サービス等の確保の検討が必要である。乗合バス路線と、福祉交通、学校交通の重複が多いため、総合的な見直しを図り、財政負担の効率化・スリム化を図る必要がある。

④東和地域

現状	<ul style="list-style-type: none">針道地区に公共施設、商業施設、医療施設が多く立地しており、乗合バス路線の運行も多く地域の拠点となっている。地域内に乗合バス路線から離れた交通不便地区が存在する。乗合バス路線を補完する福祉交通サービスは運行されていない。学校交通のためのスクールバスは3台運行されており、乗合バス路線との路線重複もある。
課題	<ul style="list-style-type: none">公共交通不便地区への対応として、福祉交通サービス等の確保の検討が必要である。平成22年4月東和小学校の開校にあわせた通学手段の確保が必要となる。乗合バス路線と、学校交通の重複がある上、小学校の通学にも対応できる公共交通確保のため総合的に見直しを図り、財政負担の効率化・スリム化を図る必要がある。

4.2 交通システムの問題点・課題

(1) 各交通システムの現状と課題

二本松市内の公共交通の現状と課題について次頁より交通システム別に整理する。

1) 路線バスの評価

	内容		現状と課題
① 路線	生活バス路線	23 系統	計 25 系統 ・主に各地域より二本松地域中心部や安達地域中心部を結び運行している。 ・全地区に広く運行しているが、バス路線から大きく離れた地区が存在する。
	自治体路線バス	1 系統	
	廃止代替バス路線	1 系統	
② サービス 水準	往復 10 本以上	3 系統	・一日往復 10 本以下の系統が多数存在しており、サービス水準は高くはない。(各地域の中心部など、複数系統の運行のため、運行本数が高い地区も存在する。)
	往復 8～9 本	10 系統	
	往復 6～7 本	6 系統	
	往復 5 本以下	5 系統	
(いずれも平日の運行)			
③ 利用状況	一日 300 人以上	1 系統	・利用状況は半数以上が一日 99 人以下であり、一日 49 人以下の系統も 8 系統存在する。
	一日 100～299 人	2 系統	
	一日 50～99 人	14 系統	
	一日 49 人以下	8 系統	
(2 章データ参照)			
④ 利用者の 満足度	「バス停」「行き先」については満足度が全体として高い。 「運行本数」「運行時間」「料金」については満足度が低い。		・路線バス利用者の「バス停」や「行き先」の満足度は比較的高いが、「運行本数」、「運行時間」「料金」といったサービス水準についての満足度が低い。
⑤ 非利用者の 理由	「自分でマイカーを運転するから」が最も多く、その他、「バス停が遠い」「利用したい時間に運行していない」との意見も多い。		・非利用者の理由は「自動車の利用」が多数であったが、サービス水準については「バス停」や「運行時間」についての意見が多い。前述の利用者については「バス停」の満足度は高かったことから、バス停から近い人のみが路線バスを多く利用している状況である。
⑥ 市の財政 負担状況	生活バス路線	82,942,770 円	・路線バスへの市の財政負担は年間約 9 千万円となっている。 ・路線によっては一路線あたり年間 100 万円前後から 1,000 万円前後まで、負担状況は異なる。
	自治体路線バス	6,436,000 円	
	廃止代替バス路線	1,435,261 円	
	合計	90,814,031 円	
(※一人一回利用当たり換算負担額 133.6 円)			
⑦その他			・鉄道とのスムーズな接続等、ダイヤに若干課題あり。

※2章データに基づき、年間利用者数を試算のうえ、一人一回利用当たりの換算負担額を算出

年間利用者数 (生活バス路線一日 1,773 人×365 日+自治体バス路線年間 18,884 人+廃止代替バス路線年間 13,599 人)

2) ようたすカーの評価

	内容	現状と課題								
① 路線	二本松地域のみ運行（2コース運行）	<ul style="list-style-type: none"> 二本松地域のみ運行であり、高齢者等を対象としたドアツードア型の福祉的交通サービスである。 二本松地域の郊外部から中心部を結び運行している。 二本松地域内は広く運行しているが、対象者が高齢者等に限られる、運行地域が二本松地域に限られる、他地域においては同様の交通システムがないなどの課題がある。 								
② サービス水準	1コースあたり5往復	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通であり一日往復5本の運行である。 時間は通院ニーズ等に対応しており、8:00～16:00の運行である。 								
③ 利用状況	年間10,280人 1日あたり平均42.1人利用 (登録者数1,577人)	<ul style="list-style-type: none"> 1日当たり42.1人の利用、1便あたりでは平均2.1人の利用である。 朝の通院時間帯等は需要が多く、満員となるケースがある(乗合タクシーのため定員は10人程度である) リピーター(固定利用)が多数である。 								
④ 利用者の満足度	「料金」については満足度が全体として高い。 「待ち時間」については満足度が低い、乗合タクシーの性格上仕方ないと感じている。	<ul style="list-style-type: none"> 「待ち時間」についての満足度が低い、仕方ないと感じている。到着時間の確実性も他のバス交通に比べれば劣るため、鉄道駅利用など時間厳守とすべき際は利用しにくい。 								
⑤ 非利用者の理由	ようたすカーの登録者であって利用していない人の理由としては「利用したい時に直ぐ来ないから」、「行き先の時間が指定できないから」が多い。	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の満足度の傾向と同様に、非利用者はようたすカーの時間の不確実性の懸念から利用していないケースが多い。 								
⑥ 市の財政負担状況	<table border="1"> <tr> <td>支出</td> <td>12,642,652円</td> </tr> <tr> <td>収入</td> <td>3,307,500円</td> </tr> <tr> <td>差額(支出-収入)</td> <td>9,335,152円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(一人一回利用当たり換算負担額908円)</td> </tr> </table>	支出	12,642,652円	収入	3,307,500円	差額(支出-収入)	9,335,152円	(一人一回利用当たり換算負担額908円)		<ul style="list-style-type: none"> ようたすカーの市の財政負担は年間930万円、1コースあたり500万円程度となっている。
支出	12,642,652円									
収入	3,307,500円									
差額(支出-収入)	9,335,152円									
(一人一回利用当たり換算負担額908円)										
⑦ その他	平日のみの運行 高齢者や障害者等に利用が限られる	<ul style="list-style-type: none"> 平日のみの運行であり、利用者も高齢者等に限られる。 								

3) ひょうたん号の評価

	内容	現状と課題
① 路線	岩代地域のみでの運行（曜日替わり路線）	<ul style="list-style-type: none"> ・岩代地域のみでの運行であり、通院の不便を解消するための交通手段である。 ・岩代地域の郊外部から中心部を結び運行しているが、曜日替わり路線設定である。 ・岩代地域内は広く運行しているが、運行地域が岩代地域に限られ、他地域においては同様の交通システムがないなどの課題がある。
② サービス水準	1 路線あたり往復 2 本(曜日替わり路線)	<ul style="list-style-type: none"> ・一日あたり午前 1 往復、午後 1 往復の運行である。(運行本数が少ない) ・時間は通院ニーズ等に対応しており、8:00~17:00 の運行である。 ・1 車両での往復運行および本数が限られることから、往復利用が困難である。
③ 利用状況	年間 9,217 人 1 日あたり平均 37.5 人利用 (1 便 (片道) あたり 9.4 人)	<ul style="list-style-type: none"> ・1 日当たり平均 37.5 人の利用、1 便 (片道) あたりでは平均 9.4 人の利用である。
④ 利用者の満足度	利用者の満足度は各評価項目とも高く、現状に満足している。ただし、「本数が少ないので増やして欲しい」の満足度は比較的低い。	<ul style="list-style-type: none"> ・無料のサービスであり、現状の満足度が全体的に高い。 ・「運行本数」については、比較的満足度が低い。
⑤ 片道利用者の理由	片道利用者の理由としては、「ちょうどよい時間帯にバスがないから」が最も多い。	<ul style="list-style-type: none"> ・満足度の低い運行本数にも関連するが、運行本数が少ないことから、往復利用が困難である。
⑥ 市の財政負担状況	4,348,240 円/年間 (一人一回利用当たり換算負担額 409 円)	<ul style="list-style-type: none"> ・ひょうたん号の市の財政負担は年間 450 万円程度となっている。
⑦その他	平日のみの運行	<ul style="list-style-type: none"> ・平日のみの運行である。

4) スクールバスの評価

	内容		現状と課題
① 路線	二本松地域	杉田小（杉田幼）1 路線	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内 8 校において計 14 路線のスクールバスが運行されている。隣接する幼稚園への園児の送迎もあわせて行っている。 岩代地域は 4 校 9 路線と最も多く、次に東和地域において 2 校 3 路線の運行である。 運行距離は二本松地域、安達地域は 5～6km であるが、東和地域、岩代地域はやや遠距離運行である。
	安達地域	渋川小（渋川幼）1 路線	
	岩代地域	小浜小（小浜幼）・新殿小（新殿幼）3 路線	
		旭小（旭幼）3 路線 岩代中 3 路線 計 9 路線	
	東和地域	東和中 2 路線 木幡二小 1 路線 計 3 路線	
合計 14 路線			
② サービス水準	運行回数はいずれも 2～3 回である		<ul style="list-style-type: none"> 運行回数は行き帰りをあわせて一日 2～3 回程度である。
③ 利用生徒数	二本松地域	14 人（うち 7 人園児）	<ul style="list-style-type: none"> 利用生徒数は全体で 456 人である。 二本松地域、安達地域は 10 人前後であるが、東和地域は 148 人、岩代地域は 285 人と多数である。
	安達地域	9 人（うち 1 人園児）	
	岩代地域	285 人（うち 38 人園児）	
	東和地域	148 人（うち 7 人園児）	
	合計 456 人（うち 43 人園児）		
④ 市の財政負担状況	二本松地域	4,907,700 円	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスの市の財政負担は年間約 5,900 万円となっている。 路線数および生徒数の多い岩代地域が最も多く、年間約 2,900 万円の負担である。
	安達地域	1,774,071 円	
	岩代地域	29,029,383 円	
	東和地域	23,592,742 円	
	合計 59,303,896 円 （一人一年当たり換算負担額約 130,052 円）		

5) 学童保育タクシーの評価

	内容		現状と課題
① 路線	二本松地域	杉田学童保育 1 路線 大平学童保育 1 路線	<ul style="list-style-type: none"> 二本松市内の学童保育 5 箇所において学童保育タクシーの運行がある。
	安達地域	渋川学童保育 1 路線	
	岩代地域	岩代学童保育 1 路線	
	東和地域	東和学童保育 1 路線	
	合計 5 路線		
② サービス水準	運行回数は必要に応じ運行		<ul style="list-style-type: none"> 運行回数は、下校時間にあわせて 1～2 回程度である。
③ 利用生徒数	二本松地域	19 人	<ul style="list-style-type: none"> 利用生徒数は全体で 42 人である。
	安達地域	10 人	
	岩代地域	5 人	
	東和地域	13 人	
	合計 47 人		
④ 市の財政負担状況	二本松地域	1,474,920 円	<ul style="list-style-type: none"> 学童保育タクシーの市の財政負担は年間約 690 万円となっている。
	安達地域	—	
	岩代地域	2,890,440 円	
	東和地域	2,570,400 円	
	合計 6,935,760 円 （一人一年当たり換算負担額約 147,569 円）		

4.3 交通システム別の公共交通サービスの課題の整理

次に、公共交通サービスの問題点・課題について、交通システム別に以下整理する。

①乗合バス路線（生活バス路線、自治体バス路線、廃止代替バス路線）

<p>現状</p>	<p>[サービス水準]</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗合バス路線（生活バス路線 23 系統、自治体バス路線 1 系統、廃止代替バス路線 1 系統）は、合併前旧市町の中心部から二本松地区（二本松駅周辺）等を結ぶ形で広く運行されているが、バス路線や鉄道駅から離れた交通不便地区が存在する。 乗合バス路線の運行本数は各地域の中心部では多いが、多くの地区では本数が少なく、1 日往復 10 本未満の路線も存在する。 バス運行と鉄道とのダイヤ接続がとれていない運行路線や時間帯も存在する。 乗合バス路線利用者の「バス停」や「行き先」の満足度は比較的高いが、「運行本数」、「運行時間」「料金」といったサービス水準についての満足度が低い。 生活バス路線非利用者の理由は「自動車を利用する」が多数であったが、サービス水準として「バス停」や「運行時間」の課題についての意見が多い。 <p>[利用状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用状況について、一日の利用者数が少ない路線（一日 10 人未満など）が存在する。 利用状況の変化に合わせた見直しがされず、数十年前の運行開始当初から運行形態が継続されている路線もある。 現在自動車を利用している人においても公共交通の利用意向が 5 割以上ある。 <p>[財政負担]</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗合バス路線への市の財政負担は年間約 9,000 万円である。路線によっては一路線あたり年間 100 万円前後から 1,000 万円前後まで、負担状況は異なる。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 乗合バス路線以外の交通手段も含め、地域の状況やニーズに応じた一定のサービス水準の確保が必要である。 鉄道と乗合バス路線との連携が必要である。 複数系統のバスの重複運行区間が存在している。（複数系統の運行本数を単純に合計すると、二本松本町通り 165 本、二本松～小浜間 42 本、二本松～太田若宮間 28 本など） 乗合バス路線への財政負担は大きく、交通体系の見直しにより運行の効率化を目指し、持続可能な交通手段の確保が必要である。 近隣自治体への路線影響がある路線については、関係する自治体との協議が必要である。 上記に加え、市民への公共交通利用促進策も必要である。

②福祉交通

<p>現状</p>	<p>[導入状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗合バス路線を補完する福祉交通として、乗合タクシー「ようたすカー」、福祉バス「ひょうたん号」が存在する。（ようたすカーは二本松地域、ひょうたん号は岩代地域のみ運行）。 既存の福祉交通は、旧市町時の導入体制が継続されており、利用対象者や運行システム、運行体系、料金設定など、サービス内容が不均一である。 ひょうたん号の路線の多くは、乗合バス路線と重複している。 <p>[利用状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> ひょうたん号は運賃が無料であるため、現状の満足度が全体的に高いが、「運行本数」の満足度が低い。 ようたすカーは「待ち時間」についての満足度が低く、「到着時間の確実性」も他のシステムに比べ劣る。 <p>[財政負担]</p> <ul style="list-style-type: none"> ひょうたん号の市の財政負担は年間約 440 万円、ようたすカーの市の財政負担は年間約 930 万円（一路線あたり約 500 万円）である。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 福祉交通の運行地域は、導入時の旧市町に限られている。 貸切バス（コミュニティバス）方式や乗合タクシー方式など、システムの特徴を比較した上で、地域に適したサービスを提供していくことが必要である。

③学校交通（スクールバスの運行および通学補助）

<p>現状</p>	<p>[導入状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> 二本松地域、安達地域においては、乗合バス路線の運行地域は通学補助、非運行地域はスクールバスの運行対応となっている。 岩代地域、東和地域においては学区が広域であるため多数のスクールバスが運行するが、乗合バス路線と重複する運行路線も多い。（地域によっては生活バス路線の通学補助者もいる） 学童保育送迎による対応は全ての地域において行われている。（※岩代地域は平成20年度から） <p>[財政負担]</p> <ul style="list-style-type: none"> スクールバス運行に関わる市の財政負担は年間約5,900万円（456人利用）、生活バス路線等の定期補助や遠距離通学補助に関わる市の財政負担は年間2,800万円（481人利用）であり、学校通学に対して計約8,700万円程度の財政負担が発生している。 通学補助の一人一年あたりのコスト5.8万円に比べ、スクールバスの一人一年あたりのコストは13.0万円と運行のコストは高い。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現状で学校交通に対する財政負担は多額なものであり、乗合バス路線や公共交通利用による通学利用等を出来る限り促進し、対応が困難な特定需要に対してのみスクールバスの専用運行を行うといった対応が必要である。

④公共交通の維持に対する財政負担の課題

<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通維持（学校交通も含む）に対する市の財政負担は大きい。（公共交通の負担額が年間約2億円である。） 特に乗合バス路線への市の財政負担は最も大きく年間約9,000万円を超える。路線によっては一路線あたり年間100万円前後から1,000万円前後まで、負担状況は異なる。 次いで学校交通への市の財政負担は年間約8,700万円である。特にスクールバス運行については年間5,900万円かかっている。 岩代地域のみで運行される「ひょうたん号」の市の財政負担は年間約450万円である。また、二本松地域のみで運行される「ようたすカー」の市の財政負担は年間約930万円である。他の安達、東和地域においては同様の福祉交通は存在しない。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現状で公共交通の維持に対する財政負担は多額なものであり、持続可能な交通体系確保の観点から、乗合バス、福祉交通、学校交通の総合的な見直しや、重複路線の見直しなどにより、財政負担の効率化を図ることが必要である。 地域によって異なるシステム導入、財政負担状況であり、全市的なサービス水準の均一化や均等な財政負担によるサービス提供を目指すことが必要である。

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"> ・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 ・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）
	杉田地区	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅（杉田駅）が立地
安達地域	油井地区	<ul style="list-style-type: none"> ・3系統の生活路線バスが運行 ・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	小浜地区	<ul style="list-style-type: none"> ・6系統の生活路線バスが運行（一部路線は起終点となる） ・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	針道地区	<ul style="list-style-type: none"> ・5系統の生活路線バスが運行（一部路線は起終点となる） ・市民の利用する目的施設の集積（医療、商業、公共施設等） ・東和小学校が平成22年4月に開校

※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

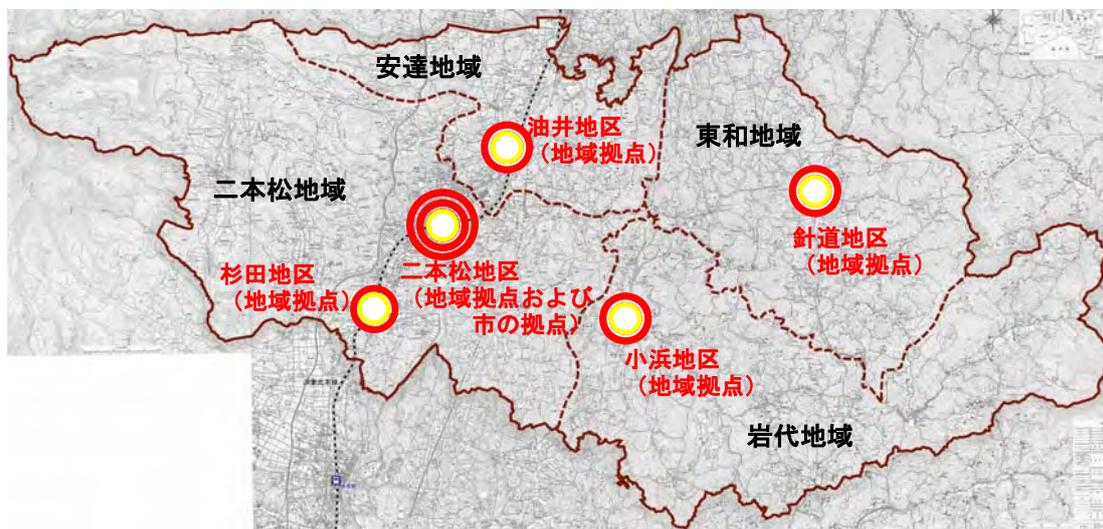


図 5-1 二本松市の地域拠点の位置づけ（5つの地域拠点）

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

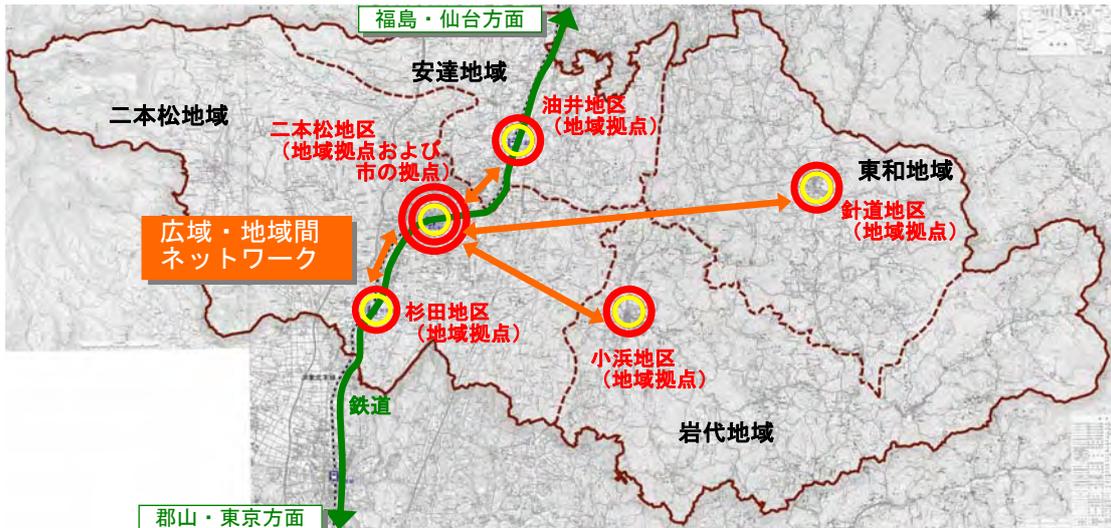


図 5-2 広域・地域間ネットワーク図

■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

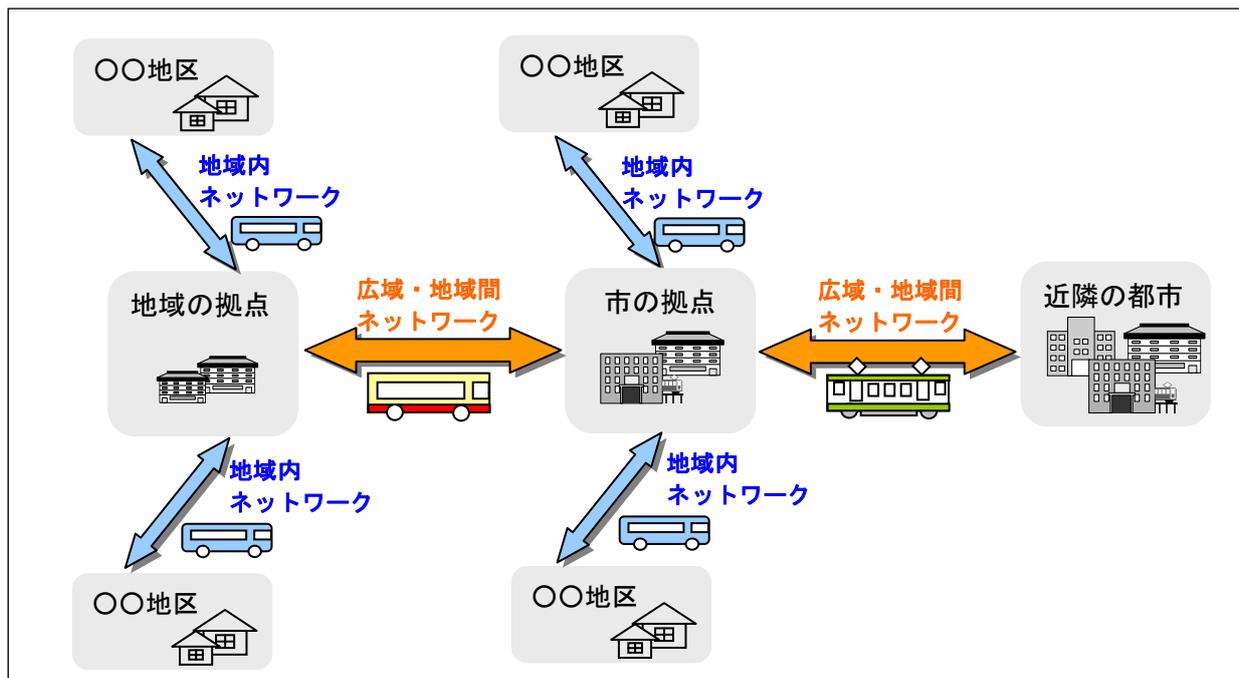


図 5-4 公共交通連携のイメージ

6. 二本松市における新公共交通体系の案

6.1 新公共交通体系の設定

(1) 新公共交通体系設定の考え方

新公共交通体系の設定にあたっては、まず、二本松市の公共交通の骨格を形成している乗合バス路線（生活バス路線、自治体バス路線、廃止代替バス路線）をベースとして、前章の基本方針に沿った路線の位置づけを整理する。その中で、広域・地域間ネットワークの位置づけに該当する路線は、現状通り乗合バス路線として維持、地域内ネットワークの位置づけに該当する路線は、システム変更を含め見直す等路線別の設定を行う。その他、廃止を含めた見直し路線も設定する。

1) 基本方針に沿った生活バス路線の位置づけ（整理）

①広域・地域間ネットワークとして位置づける路線

→広域に都市や地域拠点間を結ぶ路線を対象とする（乗合バス路線として維持）。

②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（乗合バス路線から、貸切バス（コミュニティバス）または乗合タクシーへシステムを変更）。

③見直し（廃止検討）として位置づける路線

→利用実態やネットワークの必要性が比較的低い路線を対象とする（廃止を含めた見直し路線とする）。



2) 上記位置づけに基づく路線やシステムの検討

①広域・地域間ネットワークとして位置づける路線

- ・ システムは乗合バスを基本とする。（場合によっては、貸切バス、乗合タクシー等が担うこともある。）
- ・ 既存の乗合バス路線をベースとして、サービス水準の向上等を検討する。

②地域内ネットワークとして位置づける路線

- ・ 乗合バス、福祉交通、学校交通のそれぞれで行われてきた運行を一体的に見直し、現在のスクールバスや福祉交通のように特定利用者のための交通システムとせず、誰もが利用可能な貸切バス（コミュニティバス）または乗合タクシーを基本とする。

③見直し（廃止検討）として位置づける路線

- ・ 乗合バス路線の見直し（廃止検討）として位置づけられる路線に対しては、その代替として、②における他の地域内ネットワークにてサービスを補完するものとする。

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。

図 6-1 公共交通体系設定の考え方

(2) 再編ルート・システムの設定

前項の考え方のもと、生活バス路線をベースとした再編ルート・システムを下表のように設定する。なお、広域・地域間ネットワークに位置づけられた路線は、現状の路線を維持しながら必要に応じてサービス水準の向上を図り、地域内ネットワークは、地域拠点を中心として新しい路線も踏まえた見直し設定を行う。また、見直し路線（廃止検討）については、他の地域内ネットワークにてサービスを補うものとして廃止を検討する。なお、既存路線の重複運行区間（二本松～小浜間、二本松～太田若宮（針道）間）については、地域拠点等による乗換えなど総合的な見直しを図り、重複による非効率的な運行の解消を図る。

表 6-1 乗合バス路線をベースとした再編ルート・システムの設定

系統番号	運行系統名 ※	再編にあたっての考え方	交通体系における路線の位置づけ(再編)			
			広域・地域間ネットワーク	地域内ネットワーク	見直し路線(廃止検討)	
284-07	医大経由二本松	二本松地区と油井地区を結ぶ	広域・地域間ネットワーク			
080-04	小浜	二本松地区と小浜地区を結ぶ	広域・地域間ネットワーク			
084-02	針道経由下田	二本松地区と針道地区を結ぶ	広域・地域間ネットワーク			
	本宮・岳線	二本松地域における地域内交通(本宮駅までを結ぶ)	広域・地域間ネットワーク			
078-02	小浜経由本宮	小浜地区と本宮市を結ぶ	広域・地域間ネットワーク			
070-01	大綱木経由針道	針道地区と川俣町を結ぶ	広域・地域間ネットワーク			
072-01	岳	二本松地域における地域内交通(二本松地区までを結ぶ)		地域内ネットワーク		
072-04	海外協力隊二本松訓練所(JICA)			地域内ネットワーク		
074-02	原瀬経由岳			地域内ネットワーク		
090-01	塩沢			地域内ネットワーク		
090-04	鉄扇橋			地域内ネットワーク		
079-03	鈴石			地域内ネットワーク		
080-05	大平経由小浜			地域内ネットワーク		
087-01	上川崎		安達地域における地域内交通(油井地区までを結ぶ)		地域内ネットワーク	
082-04	初森		岩代地域における地域内交通(小浜地区までを結ぶ)		地域内ネットワーク	
081-02	広瀬経由杉沢				地域内ネットワーク	
080-01	津島			地域内ネットワーク		
080-02	二本松・田沢			地域内ネットワーク		
083-03	戸沢			地域内ネットワーク		
084-04	太田若宮	東和地域における地域内交通(針道地区までを結ぶ)		地域内ネットワーク		
069-01	針道経由木幡			地域内ネットワーク		
069-04	飯野・針道			地域内ネットワーク		
368-01	新船橋経由木幡			地域内ネットワーク		
168-08	船引・百目木	利用者数、ニーズが少ない路線			見直し路線(廃止検討)	
	船福線	利用者数、ニーズが少ない路線			見直し路線(廃止検討)	

■再編ルート・システムの設定

- ・オレンジ色の路線（広域・地域間ネットワーク）は、は乗合バスを基本とする路線を示す（場合によっては、貸切バス、乗合タクシー等が担うこともある）。また、既存の乗合バス路線をベースとして、サービス水準の向上等を検討する。（緑色の路線は広域・地域間ネットワークとしての鉄道路線を示す）
- ・水色の路線（地域内ネットワーク）は、貸切バスまたは乗合タクシーが担う路線を示す。現在の乗合バス路線の代替として、また、地域内の福祉交通・学校交通にも対応できる地域内のシステムとして、地域拠点を中心とした路線を設定する。
- ・グレーの路線（見直し路線）については、乗合バス路線の見直し（廃止検討）として位置づけられる路線を示し、その代替として他の地域内ネットワークにてサービスを補完するものとする。
- ・その他、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。

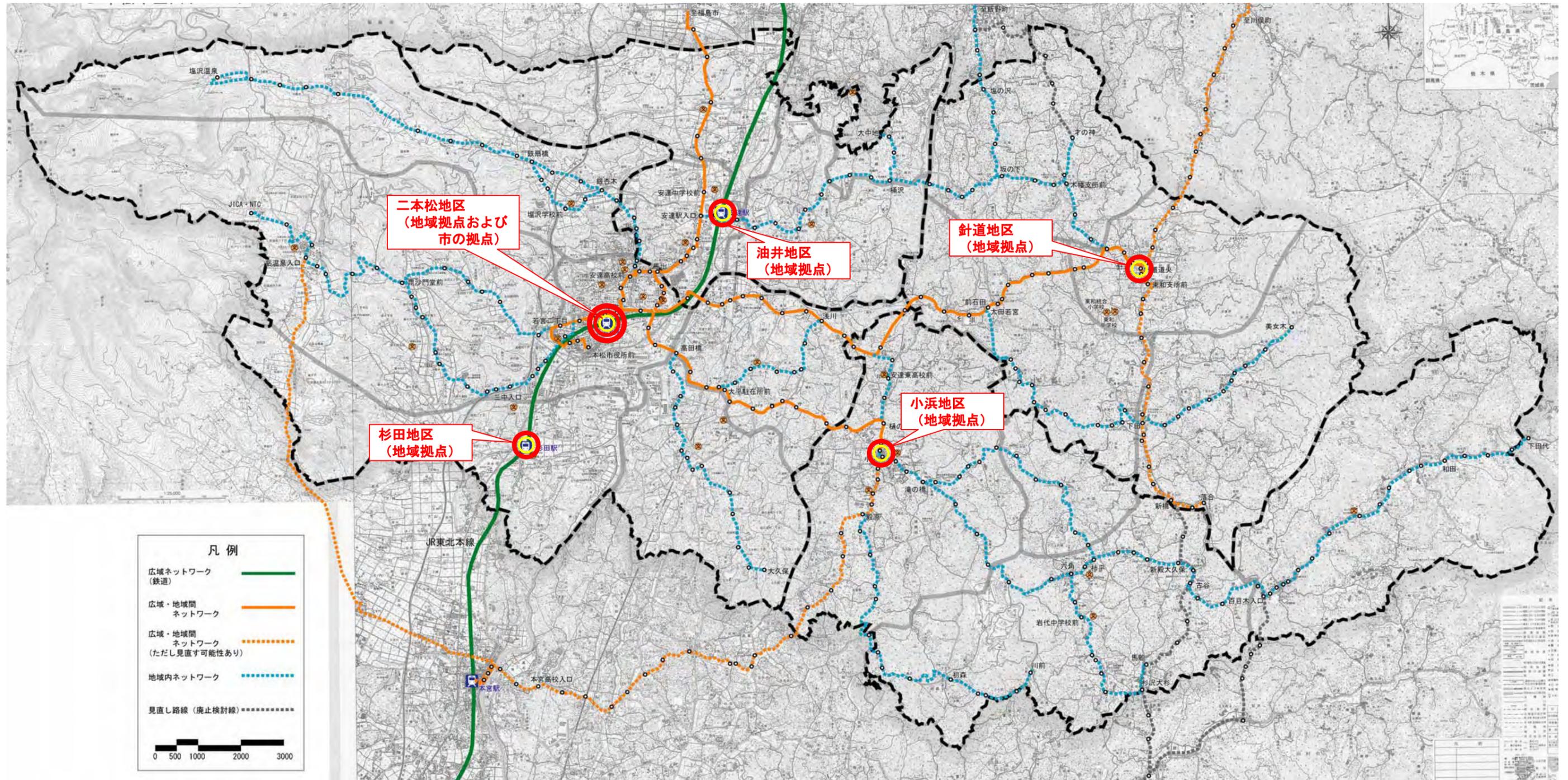


図 6-2 再編ルート・システムの設定

6.2 運行計画（案）の作成

(1) 運行計画（案）

前項の再編ルート・システムの設定に従い、広域・地域間ネットワーク、地域内ネットワーク等の位置づけによるシステム変更や、重複運行の整理、地域内巡回交通の設定等、各地域の計画案を作成する。

① 二本松地域

項目		運行の考え方等
広域・地域間ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・福島方面、郡山方面など近隣の都市間との広域な移動を確保する路線 ・上記路線の利用により、二本松地区、杉田地区、油井地区の地域間の移動も確保 ・市内の他の地域拠点（油井地区、小浜地区、針道地区）間の移動を確保する路線 ・岳温泉と本宮駅間の移動を確保する路線
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の地域拠点や近隣市町村を結び「広域・地域間ネットワーク」に位置づけた路線は、乗合バスとしてシステムを維持（鉄道も同ネットワークを担う）
地域内ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・塩沢地区、岳下地区、杉田地区、石井地区、大平地区から二本松地区（地域拠点）への移動を確保する路線 ・通学にも対応 ・二本松地区内は中心市街地の活性化を目指し、地域内の移動を確保する路線（商業利用、観光利用の促進） ・地域内ネットワークの補完として福祉タクシー（ようたすカー）を維持
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点を中心に地域内の各地区を結び「地域内ネットワーク」に位置づけた乗合バス路線は、貸切バス（コミュニティバス）としてシステムを変更 ・地域内ネットワークの補完システムである福祉交通は、現状の福祉タクシーのシステムを維持

② 安達地域

項目		運行の考え方等
広域・地域間ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・福島方面、郡山方面など近隣の都市間との広域な移動を確保する路線（JR東北本線） ・上記路線の利用により、二本松地区、杉田地区、油井地区の地域間の移動も確保（JR東北本線） ・油井地区（安達地区の地域拠点）と二本松地区（市の拠点）との地域拠点間の移動を確保する路線
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の地域拠点や近隣市町村を結び「広域・地域間ネットワーク」に位置づけた路線は、乗合バスとしてシステムを維持（鉄道も同ネットワークを担う）
地域内ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・渋川地区、下川崎地区、上川崎地区から油井地区（地域拠点）への移動を確保する路線 ・通学にも対応
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域内ネットワーク」に位置づけた上川崎線は、路線機能を残しつつ乗合タクシー（または貸切バス）としてシステムを変更 ・新たに安達地域内ネットワークの補完システムとして、安達地域内巡回交通を設定

③ 岩代地域

項目		運行の考え方等
広域・地域間ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 二本松地区（市の拠点）への地域間ネットワークを利用した移動および乗り継ぎにより、広域ネットワークを確保 小浜地区（岩代地区の地域拠点）と二本松地区（市の拠点）との地域拠点間移動を確保する路線
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> 市内の地域拠点や近隣市町を結び「広域・地域間ネットワーク」に位置づけた路線は、乗合バスとしてシステムを維持
地域内ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 新殿地区、旭地区、上太田地区から小浜地区（地域拠点）への移動を確保する路線 現在、7系統が重複運行している小浜～二本松間の重複運行の整理・効率化 乗合バス、スクールバス、福祉バスと区別せずに総合的に効率的な運行として対応 通学にも対応
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> 地域拠点を中心に地域内の各地区を結び「地域内ネットワーク」に位置づけた乗合バス路線は、貸切バス（コミュニティバス）としてシステムを変更 路線の重複運行の効率化を図るため、小浜での乗り換えを設定 現状の福祉バス（ひょうたん号）と同様に、岩代地域内巡回交通を設定 小中学校のスクールバスについては、一部専用運行を除き貸切バス（コミュニティバス）としてシステムを変更（小中学生の通学に一般利用の混乗利用可能路線とする）

④ 東和地域

項目		運行の考え方等
広域・地域間ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 二本松地区（市の拠点）への地域間ネットワークを利用した移動および乗り継ぎにより、広域ネットワークを確保 針道地区（東和地区の地域拠点）と二本松地区（市の拠点）との地域拠点間移動を確保する路線
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> 市内の地域拠点や近隣市町を結び「広域・地域間ネットワーク」に位置づけた路線は、乗合バスとしてシステムを維持
地域内ネットワーク	運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 木幡地区、太田地区、戸沢地区から針道地区（地域拠点）への移動を確保する路線 3系統が重複運行している太田若宮～二本松間の重複運行の整理・効率化 乗合バス、スクールバスと区別せずに総合的に効率的な運行として対応 通学にも対応
	試算の条件	<ul style="list-style-type: none"> 地域拠点を中心に地域内の各地区を結び「地域内ネットワーク」に位置づけた乗合バス路線は、貸切バス（コミュニティバス）としてシステムを変更 路線の重複運行の効率化を図るため、針道、太田若宮での乗り換えを設定 新たに東和地域内巡回交通を設定 小中学生の通学に対応できる運行を設定（一般利用の混乗可能）

（その他）

- ・地域内ネットワークによる対応が困難な路線については、現状どおり専用運行とし、二本松地域、安達地域、岩代地域の学童保育送迎及び統合が非効率な一部スクールバスについては、現状どおり設定
- ・現在、東和地域で運行している外出支援サービスは現状どおり設定

(2) 運行計画(案)に基づく交通体系図(コスト試算上の条件設定)

(1)の運行計画(案)に基づく交通体系図を以下に示す。広域・地域間ネットワークに位置づけた路線は現行システムを維持、地域内ネットワークに位置づけた路線は下図のように設定する。福祉タクシー及び地域内巡回交通の路線については、曜日や時間帯によってルートが変わるため、概ねの運行エリアを示している。なお、下図に示した交通システムのほかに、一部専用運行のスクールバス、学童保育送迎のシステムが存在する。

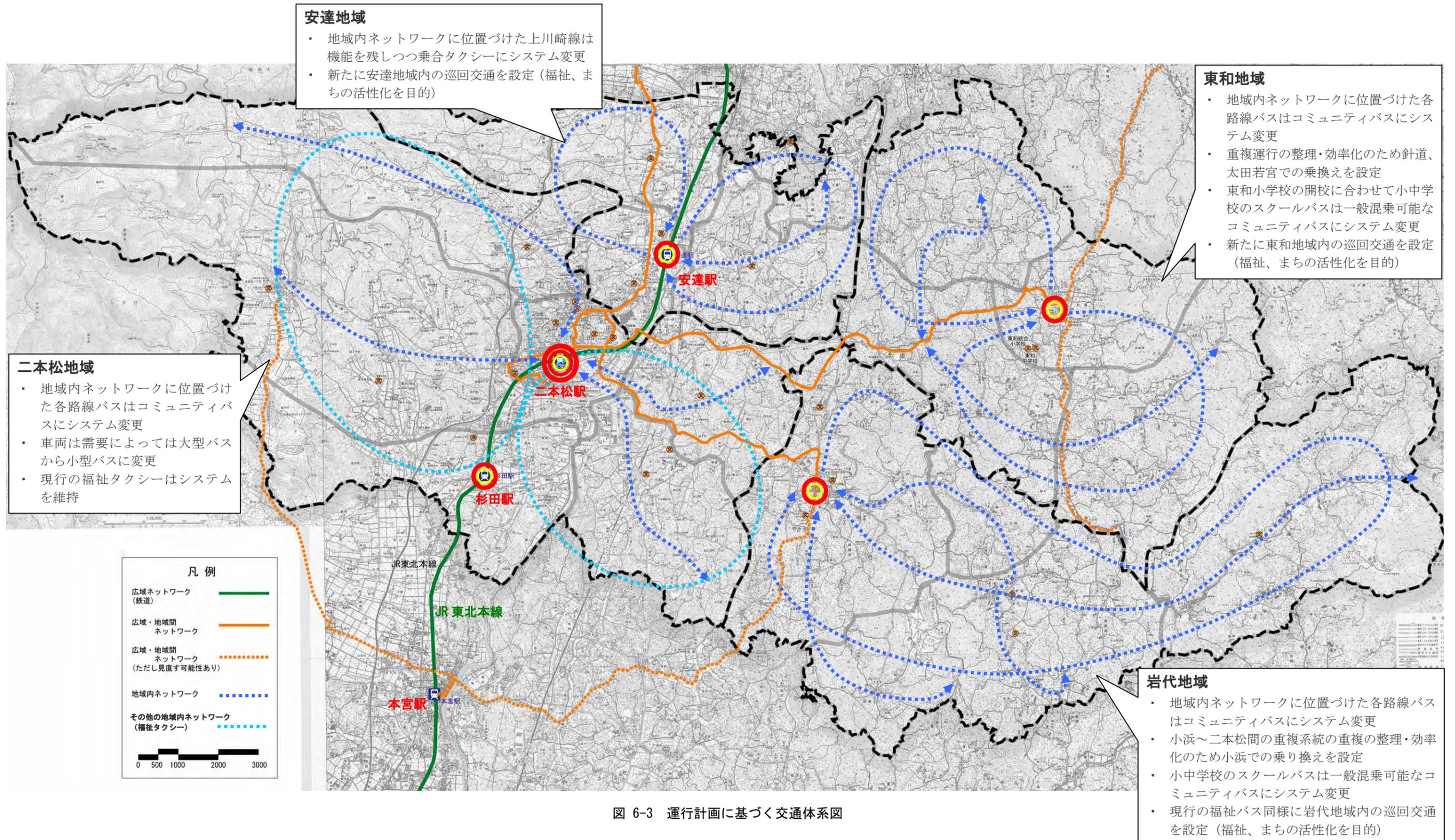


図 6-3 運行計画に基づく交通体系図