

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）

現状	<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。
課題	<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

現状	<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の運行）。 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。
課題	<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。