

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		・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			・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）	・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	・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）	ようたすカー 2 路線	
⑤ 学校交通	スクールバス		杉田小（杉田幼稚園）1 路線	・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	・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。
	栢病院・栢記念病院バス		東和・岩代地区-病院間 1 路線、栢病院-栢記念病院間 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%		・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）			・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	・ 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「ようたすカー」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。			

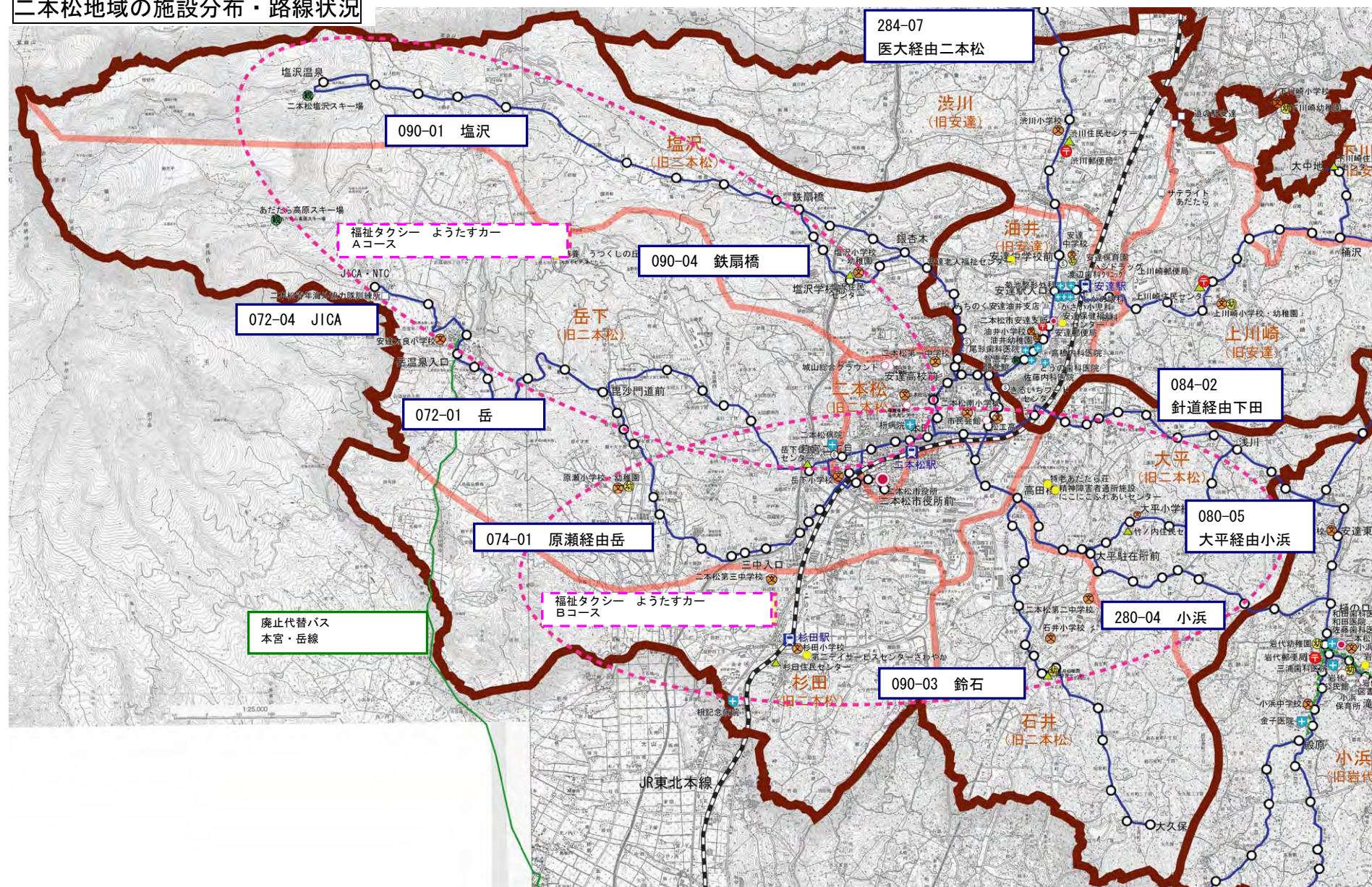


図 4-1 二本松地域の施設分布および公共交通サービス状況

2) 安達地域

	内容		現状と課題	
① 地域の特徴	人口	11, 892 人	・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		・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）	・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	・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）	－	・特に運行は無し。
⑤ 学校交通	スクールバス		・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			
	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%	・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）		・公共交通を普段利用する人は、4. 6%と少ない。	
公共交通サービスの水準の課題	・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、J R 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

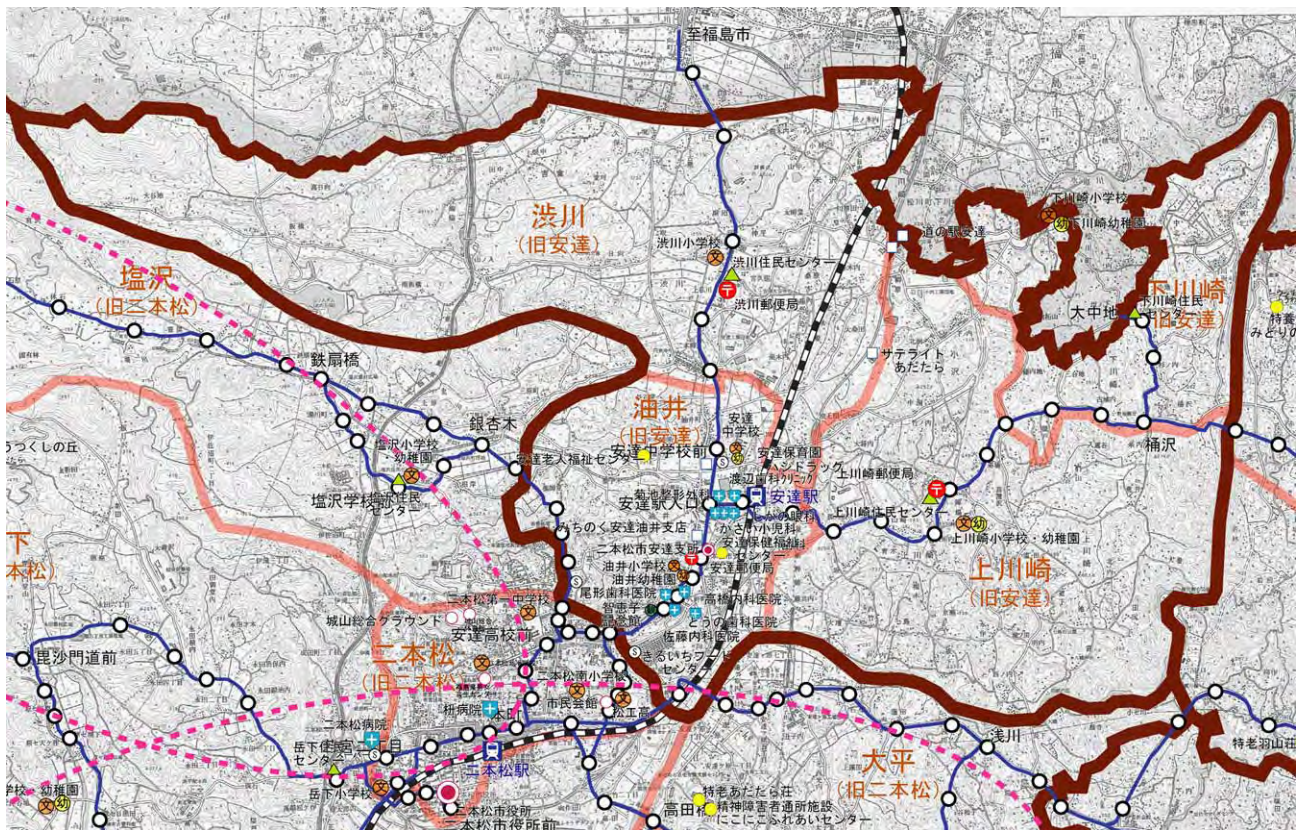


図 4-2 安達地域の施設分布および公共交通サービス状況

3) 岩代地域

	内容			現状と課題
① 地域の特徴	人口	8,875 人		・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			・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	－	・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	・多数の路線バスは、中心となる小浜地区を経由し二本松駅（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）	・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	・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		・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%		・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）			・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	・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

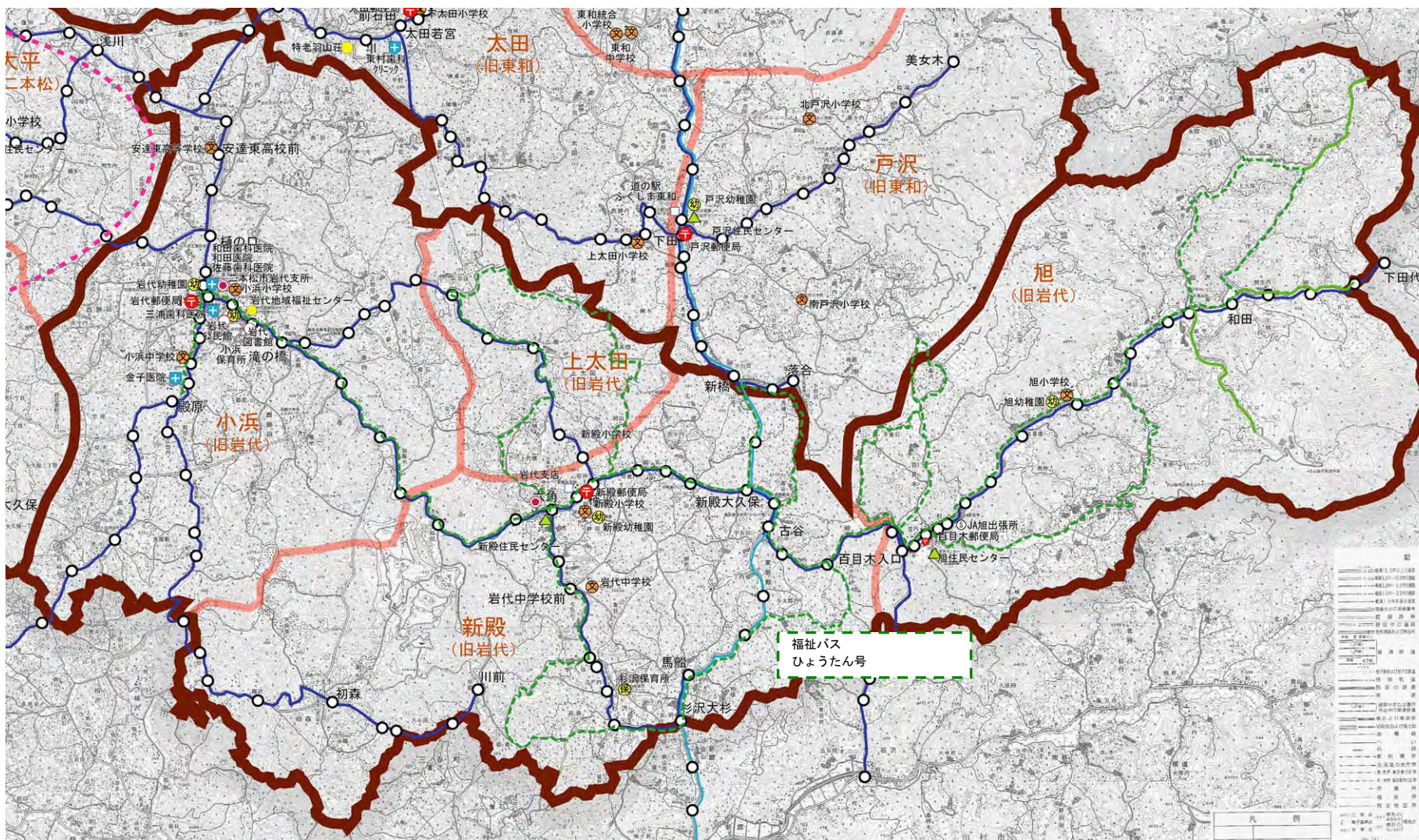


図 4-3 岩代地域の施設分布および公共交通サービス状況

4) 東和地域

	内容			現状と課題
① 地域の特徴	人口	7,972 人		・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			・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 主に市内	鉄道	－	・鉄道、高速バス等の広域交通手段は存在しない（ <u>バス等で、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	・多数の路線バスは、中心となる針道地区を <u>経由</u> 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。
		生活交通（福祉交通）	－	・ <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	・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。
	学童保育タビ		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	栢病院・栢記念病院バス		東和・岩代地区-病院間 1 路線	・栢病院、栢記念病院が、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%		・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）			・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。
公共交通サービス水準の課題	・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

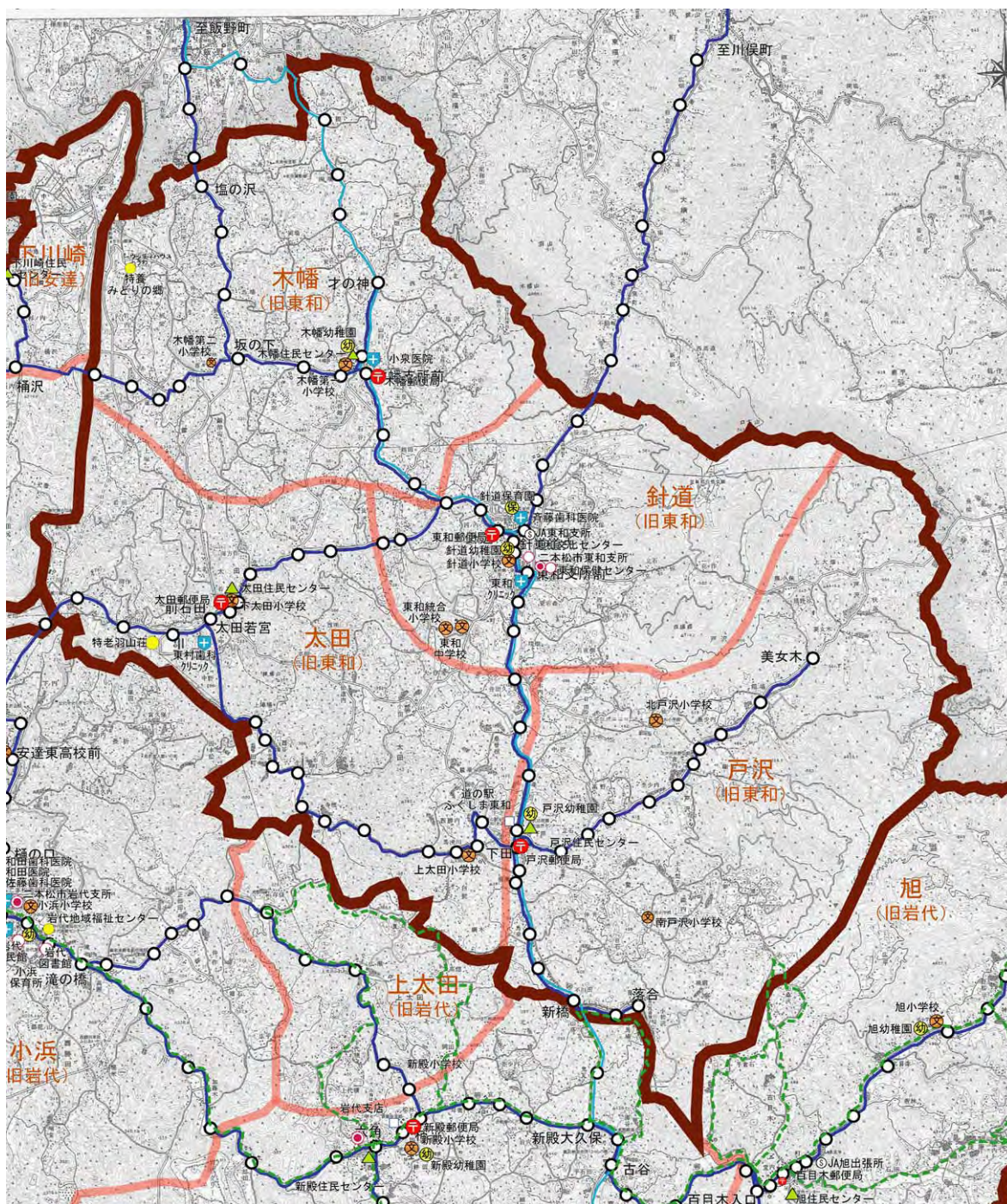


図 4-4 東和地域の施設分布および公共交通サービス状況

(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	- 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	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	- 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	- 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	- 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	- 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	- 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	- 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	(※一人一回利用当たり換算負担額 133.6 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		
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）		・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		・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）		・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。		・「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。		・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	支出	12,642,652 円	・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。
	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		・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	岩代地域のための運行（曜日替わり路線）	・岩代地域のための運行であり、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)	・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)	・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。	・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。	・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)	・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	・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	- 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		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）	- 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	- 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	・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		・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	・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	・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）

現状	[サービス水準] - 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。 [利用状況] - 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。 [財政負担] - 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	- 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	[導入状況] - 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。 [利用状況] - 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。 [財政負担] - 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	- 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）

現状	[導入状況] - 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） [財政負担] - 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。
課題	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

現状	- 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。
課題	- 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。