

# 二本松市地域公共交通 総合連携計画

平成 22 年 3 月

二 本 松 市

## 目次

### 総合連携計画本編

1. はじめに	1
1-1. 二本松市の公共交通をとりまく概況	1
1-2. 市民の公共交通の利用実態・ニーズ	3
1-3. 二本松市における公共交通サービスの問題点・課題の整理	6
2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針	10
3. 地域公共交通総合連携計画の区域	10
4. 地域公共交通総合連携計画の計画期間	10
5. 地域公共交通総合連携計画の目標	11
6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	14
7. 目標達成に向けた進行管理	18

### 参考資料（調査結果報告）

参考. 1 市内公共交通の現状調査・分析	参考-1
参考. 2 市民の公共交通利用実態・ニーズ調査分析	参考-2
参考. 3 高校生の公共交通利用実態・ニーズ調査分析	参考-3

# 1. はじめに

## 1-1. 二本松市の公共交通をとりまく概況

### (1) 市の概況

平成17年12月1日に二本松市・安達町・岩代町・東和町の4市町が合併し、新「二本松市」が誕生した。面積は344.65km<sup>2</sup>。南北に約17km 東西に約35km と東西に長く広大な地域であり、西部の安達太良山麓、中央部の平坦地、東部の阿武隈地域に分類されるが、全般的に平坦部は少なく起伏のある地形となっている。人口は約6万2千人であるが、減少傾向にあり、特に岩代地域、東和地域では過疎化が進んでいる。

表 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 <sup>2</sup> )
		男(人)	女(人)		
合計	62,277	30,387	31,890	19,207	180.7
内訳	二本松地域	34,421	16,699	11,391	265.4
	安達地域	11,732	5,760	3,431	264.5
	岩代地域	8,496	4,183	2,297	86.4
	東和地域	7,628	3,745	3,883	105.6

平成21年4月1日現在人口(住民基本台帳人口+外国人登録人口)

### (2) 公共交通の運行状況

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

路線バスは、生活路線バスが22路線及び廃止代替バス2路線の合計24路線が運行している。その他に、地域によっては合併前の旧市町より福祉バスや福祉タクシーが運行され、また各地域で児童生徒の通学手段としてスクールバスが運行されている。

#### 1) 鉄道

項目	路線	市内駅
①鉄道	東北本線	杉田駅、二本松駅、安達駅

#### 2) 路線バス

項目	路線数	運行エリア
①生活バス路線	22路線	全市域 他
②自治体バス路線(船福線)	1路線	岩代地域、東和地域 他
③廃止代替路線(本宮・岳線)	1路線	二本松地域 他

#### 3) 福祉交通

項目	路線数	運行エリア
①福祉バス(医療用送迎バスひょうたん号)	1台	岩代地域
②福祉タクシー(巡回福祉車両ようたすカー)	2ルート	二本松地域

#### 4) 学校交通(スクールバス・学童保育送迎)

項目	台数	運行エリア
①二本松地域スクールバス	1台	二本松地域
②安達地域スクールバス	1台	安達地域
③岩代地域スクールバス	9台	岩代地域
④東和地域スクールバス	3台	東和地域
⑤学童保育所送迎 (大平、杉田、渋川、岩代、東和)	5台	各地域

#### 5) その他病院や旅館組合等が提供する交通

○病院送迎バス      ○旅館協同組合シャトルバス    等
---------------------------------

### (3) 公共交通に対する市の財政負担状況

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

平成20年度決算額におけるバス交通の財政負担は、下表のように計2億円強となっている。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 公共交通サービスに対する市の財政負担額(総括表)

(単位:円)

区分	内容(内訳)	平成19年度 決算額	平成20年度 決算額	平成21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)	59,916,600	72,310,800	72,310,800
	生活バス(単独補助路線)	23,026,170	25,615,386	25,615,386
	自治体バス(船福線)	6,436,000	6,436,000	6,436,000
	廃止代替路線(本宮・岳線)	1,351,921	1,392,770	1,513,663
福祉バス	ひょうたん号	4,420,231	4,518,858	4,375,566
福祉タクシー	ようたすカー(支出)	12,620,652	13,526,652	13,506,000
	ようたすカー(収入)	3,106,500	3,274,650	3,267,000
外出支援	外出支援サービス(東和)	636,910	699,432	750,145
学童保育	学童保育送迎	1,090,589	5,288,140	7,453,193
スクールバス	小学校スクールバス	25,086,545	23,511,395	28,484,000
	中学校スクールバス	33,886,393	30,570,530	31,911,880
遠距離 通学補助	小学生バス定期券補助	5,263,570	5,354,550	4,676,000
	中学生バス定期券補助	10,484,320	10,121,450	10,877,000
	中学生遠距離通学補助	864,000	864,000	1,120,000
	高校生遠距離通学補助	6,144,000	5,632,000	6,944,000
合計		188,121,401	202,567,313	212,706,633

## 1-2. 市民の公共交通の利用実態・ニーズ

### (1) 利用実態・ニーズ調査の実施概要

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。なお、下表の①～④は平成19年度二本松市公共交通計画策定時における調査結果を活用し、⑤は今回（平成21年度）実施した。

表 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
⑤高校生アンケート	通学において路線バスを特に利用する層である高校生の利用意識等の把握	市内3校(安達高校、二本松工業高校、安達東高校)を対象に学校協力により配布・回収

表 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%
⑤高校生アンケート	市内3校(安達高校、二本松工業高校、安達東高校)を対象に学校協力により配布・回収		1,257 票	—

### (2) 利用実態・ニーズ調査の結果

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（行き先）＜①郵送アンケート結果＞

- ・ 全体で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。
- ・ 二本松市内では、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・通学目的の移動は、二本松市内（5割）に次ぎ、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 ＜①郵送アンケート、②高校生アンケート結果＞

- ・ 「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%とわずかであった。
- ・ 10歳代では、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。

- ・ 高校生調査では、高校生の通学手段として 21.2%が路線バス利用であった。

#### ■公共交通の認知度 <①郵送アンケート結果>

- ・ 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。

#### ■公共交通を利用しない理由（公共交通の非利用者） <①郵送アンケート結果>

- ・ 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。
- ・ 高校生調査では、路線バスの非利用理由として「他の交通手段を利用する」が 78.3%であり、次いで「バス停が近くにない、バス路線が走っていない」が 14.9%と高い。

### 2) 交通手段別利用実態、評価 <②路線バス、③ようたすカー、④ひょうたん号アンケート結果>

#### ■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。
- ・ 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 <①郵送アンケート結果>

#### ■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) 公共交通のあり方に対する意識 <①郵送アンケート結果>

#### ■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。

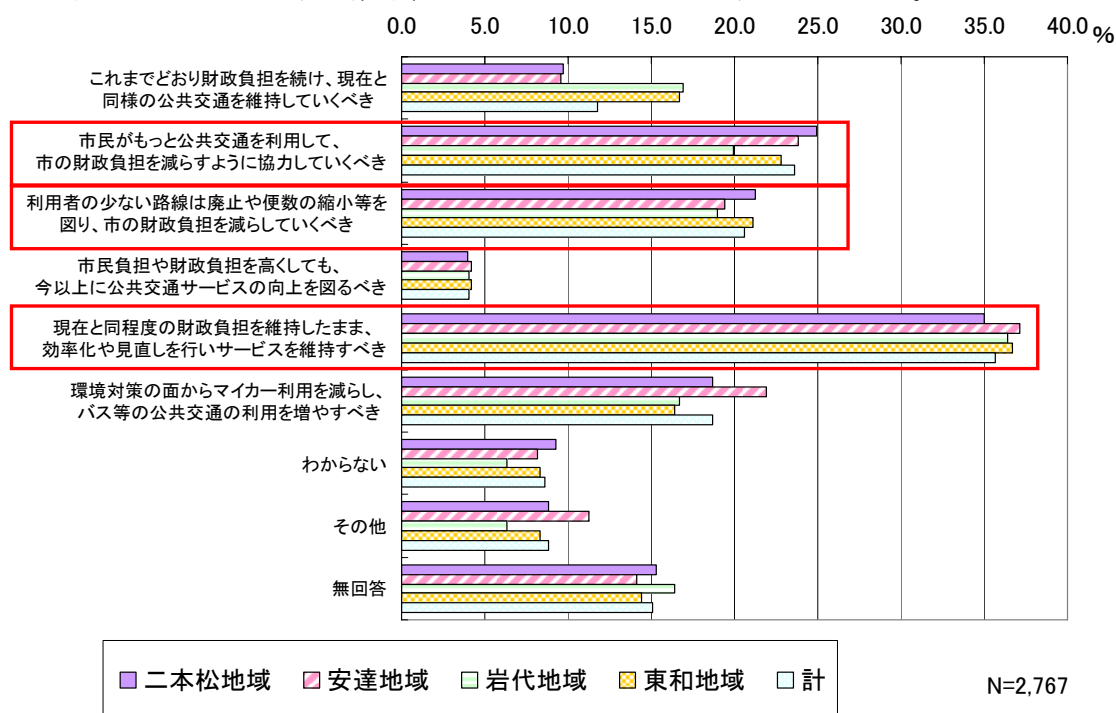


図 公共交通の今後のあり方 <①郵送アンケート結果>



## 1-3. 二本松市における公共交通サービスの問題点・課題の整理

### (1) 地域別にみた公共交通サービスの問題点・課題の整理

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"><li>二本松地区は鉄道駅を有しており、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。</li><li>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。</li><li>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)</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>

#### 2) 安達地域

現状	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>学校交通のためのスクールバス(ワゴン)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)</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>公共交通不便地区への対応・検討が必要である。</li><li>平成22年4月川崎小学校の開校にあわせた通学手段の確保が必要となる。</li></ul>

#### 3) 岩代地域

現状	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>学校交通のためのスクールバスは9台運行されており、乗合バス路線との路線重複も多く存在する。</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通不便地区への対応・検討が必要である。</li><li>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。</li></ul>

#### 4) 東地域

現状	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通不便地区への対応・検討が必要である。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul>



## (2) 交通システム別の問題点・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"> <li>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。</li> <li>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い。</li> <li>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。</li> <li>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、「料金」、「運行本数」、「運行時間」といったサービス水準についての満足度が低い。</li> <li>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。</li> </ul> <p>[利用状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>[財政負担]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合バス路線への市の財政負担は年間 10,000 万円強である。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。(H20 年度決算額)</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>鉄道と乗合バス路線との連携が必要である。</li> <li>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 146 本、二本松～小浜間 42 本、二本松～太田若宮間 28 本など)</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>上記に加え、市民への公共交通利用促進策も必要である。</li> </ul>

### 2) 福祉交通

<p>現状</p>	<p>[導入状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)。</li> <li>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。</li> <li>ひょうたん号の路線は、乗合バス路線と重複している区間も多い。</li> </ul> <p>[利用状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>[財政負担]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ひょうたん号の市の財政負担は年間約 450 万円、ようたすカーの市の財政負担は年間約 1,025 万円（一路線あたり約 500 万円）である。(H20 年度決算額)</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉交通の運行地域は、導入時の旧市町に限られている。</li> <li>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。</li> </ul>

### 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"> <li>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。</li> <li>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）</li> <li>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。</li> </ul> <p>[財政負担]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバス運行に関わる市の財政負担は年間約 5,400 万円（401 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 2,200 万円（344 人利用）であり、学校通学に対して計約 7,600 万円程度の財政負担が発生している。（H20 年度決算額）</li> <li>通学補助の一人一年あたりのコスト 6.4 万円に比べ、スクールバスの一人一年あたりのコストは 13.5 万円と運行のコストは高い。（H20 年度決算額）</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状で学校交通に対する財政負担は多額なものであり、公共交通利用による通学利用等を出る限り促進し、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。</li> </ul>

### 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"> <li>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。）（H20 年度決算額）</li> <li>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 10,000 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。</li> <li>次いで学校交通への市の財政負担は年間約 7,600 万円である。特にスクールバス運行については年間 5,400 万円の財政負担がある。（H20 年度決算額）</li> <li>ひょうたん号の市の財政負担は年間約 450 万円、ようたすカーの市の財政負担は年間約 1,025 万円（一路線あたり約 500 万円）である。安達地域、東和地域においては同様の福祉交通は存在しない。（H20 年度決算額）</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、重複路線の再編などにより、財政負担の効率化を図ることが必要である。</li> <li>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衡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。</li> </ul>

### (3) 問題点・課題のまとめ

二本松市の公共交通サービスの問題点・課題を以下にまとめられる。

#### 課題1 > 合併によるサービス水準の地域格差

4市町が市町村合併により一つになった本市では、合併以前の旧市町における施策等の違いから、公共交通サービスの内容に地域格差があることから、地域の実態に合わせながらサービス水準の均衡化を図る必要がある。

#### 課題2 > 利用者の減少

マイカーの普及や少子高齢化の進行等により、公共交通の利用者数、特に路線バスの利用者は年々減少の一途をたどっている。これに伴い財政負担も年々増加している。

#### 課題3 > 公共交通サービスの重複

地域によっては、路線バス、スクールバス、福祉バスがそれぞれに重複運行しており、非効率的であることから、効率的な運行体系へ総合的な見直しが必要である。

#### 課題4 > 財政負担の増加

バス路線維持のために市では平成20年度で約1億円を支出しているが、財政負担はバス利用者の減少に伴い年々増加しており、現在の制度による補助は困難になってきている。また、スクールバスは、学校統廃合の経緯等もあり運行台数が多く平成20年度決算額で約5400万円を支出しているが、少子化により利用する児童・生徒数は年々減少傾向にある一方で、燃料高騰や車両の老朽化による運行経費が増大している。

#### 課題5 > 学校の統合予定

平成22年度に、東和地域の7つの小学校が1校に、安達地域の2つの小学校が1校に統廃合となる。これに伴い新たに遠距離通学となる多くの児童生徒の交通手段の確保が必要となる。相当数の台数が必要となるが、単純にスクールバスの増台対応ではなく、効率的な交通体系に見直す必要がある。

#### 課題6 > 交通空白地域の問題

市内にはバス路線から離れた地区も多く、移動困難地域が存在している。また、バス事業者が運行する不採算路線は、新たな交通空白地域が発生する可能性もある。

### (4) 本計画策定の目的

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

一方、合併による市域の拡大やサービス水準の格差などから、より市民が利用しやすく、持続可能な公共交通システムの構築が求められている。

このようなことから、二本松市の公共交通について総合的に検討し、最適な公共交通の整備を推進するために**二本松市地域公共交通総合連携計画**を策定する。

## 2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針

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

### ～地域公共交通総合連携計画の基本方針～

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

- ・交通システムの役割分担、連携による効率的な交通体系の整備
- ・市民の暮らしを支える地域拠点まで移動できる交通体系の整備
- ・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

## 3. 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通総合連携計画の区域は、二本松市域とする。



図 計画の区域

## 4. 地域公共交通総合連携計画の期間

地域公共交通総合連携計画の期間は、平成22年度から平成27年度の6年間とする。

## 5. 地域公共交通総合連携計画の目標

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

### <三つの目標の設定>

#### 目標1 拠点を核とした公共交通体系の実現（公共交通ネットワーク）

##### ●市民が利用しやすい交通体系

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

##### ●地域間において均衡な交通体系

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。

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

##### ●まちの活性化を担う交通体系

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

##### ●環境に配慮した公共交通

公共交通の利用を図ることにより、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。

#### 目標3 市民が支える公共交通体系の実現（市民との連携）

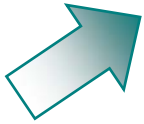
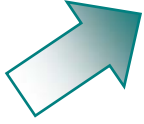

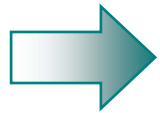
##### ●地域が支える交通体系

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

## <評価指標の設定>

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

なお、前頁の目標の設定と、本評価指標の関係性を次頁に整理する。

評価指標	現状	目標の設定
バス 利用率の 向上	<p>&lt;指標 1-1&gt;</p> <p>二本松市常住の15歳以上の自宅外就業者・通学者 利用交通手段割合 <b>乗合バスの割合 3.8%</b></p> <p>(H12年国勢調査、15歳以上 より)</p>	 現状よりも向上
	<p>&lt;指標 1-2&gt;</p> <p>二本松市民の公共交通（①路線バス、②ようたすカー、③ひょうたん号）の利用実態</p> <p><b>週に1～2回以上の利用者の割合 6.6%</b></p> <p>(H19年度二本松市公共交通計画策定業務・市民アンケート より)</p>	 現状よりも向上
公共交通認 知度の向上	<p>&lt;指標 2&gt;</p> <p>二本松市民の公共交通（①路線バス）の認知の割合</p> <p><b>路線バスの運行の内容を知っている割合 34.9%</b></p> <p>(H19年度二本松市公共交通計画策定業務・市民アンケート より)</p>	 現状よりも向上
運行の 効率化	<p>&lt;指標 2&gt;</p> <p>二本松市の公共交通維持（学校交通含む）の財政負担</p> <p><b>年間財政負担 2億584万円</b></p> <p>(H20年度決算額 二本松市調べ より)</p>	 現状維持または 減少



<目標と評価指標の関係性について>

評価指標の設定		バス利用率の向上		公共交通認知度の向上		運行の効率化	
		評価指標	<指標 1-1> 二本松市常住の15歳以上の自宅外就業者・通学者利用交通手段割合	<指標 1-2> 二本松市民の公共交通(①路線バス、②ようたすカー、③ひょうたん号)の利用実態	<指標 2> 二本松市民の公共交通(①路線バス)の認知の割合	<指標 3> 二本松市の公共交通維持(学校交通含む)の財政負担	
		現状	<u>乗合バスの割合 3.8%</u> <small>(H12年国勢調査、15歳以上 より)</small>	<u>週に1~2回以上の利用者の割合 6.6%</u> <small>(H19年度二本松市公共交通計画策定業務・市民アンケート より)</small>	<u>路線バスの運行の内容を知っている割合 34.9%</u> <small>(H19年度二本松市公共交通計画策定業務・市民アンケート より)</small>	<u>年間財政負担 202,567千円</u> <small>(H20年度決算額 二本松市調べ より)</small>	
		目標設定	 現状よりも向上	 現状よりも向上	 現状よりも向上	 現状維持または減少	
<b>目標 1</b> 拠点を核とした公共交通体系の実現 (公共交通ネットワーク)	<b>●市民が利用しやすい交通体系</b> 自動車の運転ができない高齢者や子どもなど交通弱者と呼ばれる方を始めとして、地域住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保します。	⇒	○ 地域住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保することにより、 <b>就業者・通学者の乗合バス利用割合の向上を目指す</b>	○ 地域住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保することにより、 <b>公共交通(①路線バス、②ようたすカー、③ひょうたん号)の利用者割合の向上を目指す</b>	—	—	
	<b>●地域間において均衡な交通体系</b> 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。	⇒	○ 地域の交通サービス水準の均衡化に伴い、現状のサービス水準の維持または向上を目指すことにより、 <b>就業者・通学者のバス利用割合の向上を目指す</b>	○ 地域の交通サービス水準の均衡化に伴い、現状のサービス水準の維持または向上を目指すことにより、 <b>公共交通(①路線バス、②ようたすカー、③ひょうたん号)の利用実態(利用者割合)の向上を目指す</b>	—	—	
	<b>●効率的で連携した交通体系</b> 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。	⇒	—	—	—	○ 交通システムの一体化、連携による効率的な交通体系の確立により、 <b>市の財政負担の効率化、その結果として、年間財政負担の現状維持または減少を目指す</b>	
<b>目標 2</b> まちの活性化や環境配慮を目指す公共交通体系の実現 (まちづくりとの連携)	<b>●まちの活性化を担う交通体系</b> 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。	⇒	—	○ 地域の交通サービス水準の均衡化に伴い、現状のサービス水準の維持または向上を目指すことにより、 <b>公共交通(①路線バス、②ようたすカー、③ひょうたん号)の利用者割合が向上、その結果として、地域の拠点、中心部への来訪者の増加を目指す</b>	—	—	
	<b>●環境に配慮した公共交通</b> 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。	⇒	○ 公共交通の利用促進を図ることにより、 <b>就業者・通学者の乗合バス利用割合の向上(=自動車利用割合の減少)を目指す</b>	—	—	—	
<b>目標 3</b> 市民が支える公共交通体系の実現 (市民との連携)	<b>●地域が支える交通体系</b> 少子化社会、公共交通の利用者数の減少など、公共交通の存続が課題となっている中、地域や市民が協働して支える持続可能な公共交通体系を目指します。限られた資源の中で最低限必要とされるものを優先的に整備します。また、市民の積極的利用促進を図ります。	⇒	○ 地域や市民が協働して支える持続可能な公共交通体系を目指し、また市民の積極的利用促進を図ることで、 <b>就業者・通学者のバス利用割合の向上を目指す</b>	○ 地域や市民が協働して支える持続可能な公共交通体系を目指し、また市民の積極的利用促進を図ることで、 <b>公共交通(①路線バス、②ようたすカー、③ひょうたん号)の利用実態(利用者割合)の向上を目指す</b>	○ 地域や市民が協働して支える持続可能な公共交通体系を目指し、また市民の積極的利用促進を図ることで、 <b>二本松市民の公共交通(①路線バス)の認知の割合の向上を目指す</b>	○ 地域や市民が協働して支える持続可能な公共交通体系を目指し、また市民の積極的利用促進を図ることで、 <b>年間財政負担の現状維持または減少を目指す</b>	



## 6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

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

### 目標1 拠点を核とした公共交通体系の実現（公共交通ネットワーク）

#### （1）主にバスに関わる事項

事業	①公共交通の再編・効率化
内容	交通システムの役割分担（広域・地域間ネットワーク、地域内ネットワーク）、連携による交通体系の構築として、既存路線の重複の改善など、再編・効率化を図る。また、コミュニティバス等の新たな公共交通システムの運行検討を行う。
実施時期	平成22年度から随時
実施主体	二本松市、バス事業者、タクシー事業者

事業	②コミュニティバス等の実証運行
内容	二本松市内の各地域においてコミュニティバス等の実証運行を行う。コミュニティバスの導入においては、バス路線間のダイヤの連続性の確保等を行う。コミュニティバス等の実証運行については、その効果や課題について検証を行い、本格運行に向けた見直し検討等を行う。
実施時期	平成22年度から
実施主体	二本松市、バス事業者、タクシー事業者

事業	③乗換拠点の利用環境・利便性の向上
内容	乗換え拠点における時刻や路線等の案内、バス待合所等の利用環境の整備を行う。 また、マイカー利用者等の公共交通利用への転換を図るため、パーク&ライドやサイクル&ライドの検討を行う。
実施時期	平成23年度から
実施主体	二本松市

#### （2）主に鉄道に関わる事項

事業	①鉄道利便性の向上
内容	鉄道の利便性向上のため、運行本数の増便やダイヤ改正等について、鉄道事業者に対して要請を行う。
実施時期	平成22年度から随時
実施主体	二本松市、鉄道事業者

### (3) 公共交通全体に関わる事項

事業	①鉄道とバスの運行サービス連携
内容	鉄道とバスのダイヤの連続性の確保について改善する。特に、コミュニティバス等については連続的な利用がしやすいようにダイヤ等の調整を行う。
実施時期	平成22年度から随時
実施主体	二本松市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

事業	②公共交通のPR
内容	公共交通の運行情報や利用方法、マップ等を記載した、公共交通の運行PRチラシ、ポスター等の作成を行う。また、作成した公共交通利用マップや時刻表を活用した積極的な情報発信を行う。さらに、利用ターゲットを絞る形で、通学用や高齢者用などの情報提供方法についても検討し実施する。
実施時期	平成22年度から随時
実施主体	二本松市、バス事業者、タクシー事業者

事業	③事業の分析・検証
内容	目標を達成するために行う事業について、実態や効果を調査し、分析・検証を行い、内容の改善を図っていく。
実施時期	平成22年度から随時
実施主体	二本松市

**目標2** まちの活性化や環境配慮を目指す公共交通体系の実現（まちづくりとの連携）**(1) まちづくりとの連携に関わる事項**

事業	①各種組織等との連携による利用促進
内容	商工団体や医療機関等との連携を図り、買物や通院等の割引検討のタイアップ方法などについて検討を行い、公共交通の利用促進策を実施する。 また、商工施設や医療施設へのルート整備や待合場所等の整備を行う。その他、各施設等での利用促進案内を行う。
実施時期	平成22年度から
実施主体	二本松市、商工団体

事業	②観光との連携による利用促進
内容	観光施設と公共交通案内が一体的となった情報提供、イベント開催時の公共交通の利用促進のための情報提供など、観光との連携による利用促進を図る。 その他、沿線の観光情報の提供や車両のラッピング等による観光面の利用、端末交通としてレンタサイクル整備による公共交通の利用対策などを検討する。
実施時期	平成22年度から
実施主体	二本松市、バス事業者

**(2) 環境配慮に関わる事項**

事業	①環境配慮のための公共交通の利用促進
内容	CO2削減など環境配慮を目指し、マイカーから公共交通への利用転換策を展開するため、企業や官公庁等の公共交通利用促進の実施や、学校における環境問題と合わせた公共交通利用促進のPR等の実施を検討する。
実施時期	平成23年度から
実施主体	二本松市、商工団体

### 目標3 市民が支える公共交通体系の実現（市民との連携）

#### （1）主に地域の取り組みに関わる事項

事業	①公共交通の快適化
内容	地域住民による美化活動、快適化サポートの実施により、地域により公共交通を支える仕組みを構築する。また、地域住民の公共交通愛着意識の向上を図るため、コミュニティバス等の愛称募集や親しみのある車両デザインの導入を検討する。
実施時期	平成22年度から
実施主体	二本松市

事業	②公共交通を考える機会の提供
内容	公共交通に関する住民懇談会、公共交通利用促進フォーラム、公共交通を考えるワークショップ等の開催を行い、地域で公共交通を維持していく意識を醸成する。
実施時期	平成23年度から
実施主体	二本松市

#### （2）主に企業等の取り組みに関わる事項

事業	①企業等による公共交通利用促進
内容	企業・官公庁等の公共交通利用促進の実施（モビリティ・マネジメント）を図る。また、ノーマイカーデーの実施など公共交通の利用促進を展開する。
実施時期	平成23年度から
実施主体	二本松市、商工団体

#### （3）主に行政の取り組みに関わる事項

事業	①学校における公共交通利用促進PR
内容	環境問題と合わせた公共交通利用促進のPRを実施する。また、利用促進策として公共交通の利用体験等を実施する。
実施時期	平成23年度から
実施主体	二本松市

事業	②交通不便地域の対応検討
内容	公共交通の空白地域や不便地域について、新たな対応方法を検討する。
実施時期	平成25年度から
実施主体	二本松市

## 7. 目標達成に向けた進行管理

総合連携計画に基づく事業の実施は、下図のように平成 21 年度の連携計画・総合事業計画の策定 (Plan)、平成 22 年度以降の施策・事業の実施 (Do)、進捗管理・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルによって事業を推進します。

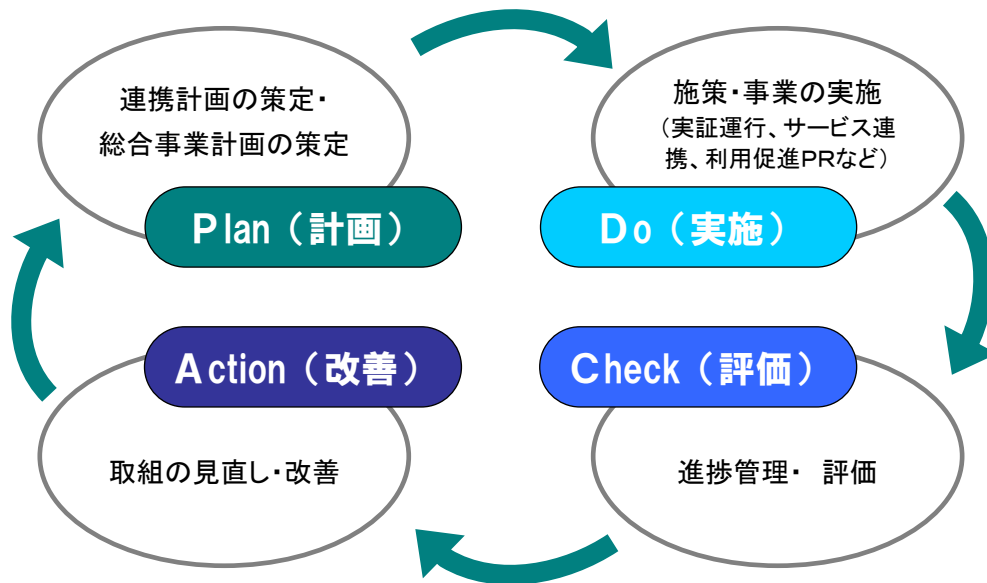


図 進行管理のイメージ