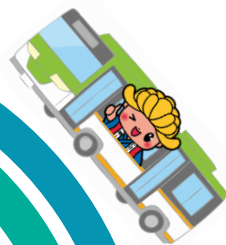


(案)



二本松市 地域公共 交通計画



令和6年 月



二本松市

[目 次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の区域	4
1-4 計画の期間	4
1-5 計画の対象となる交通手段	4
2. 二本松市の公共交通の概要	5
2-1 地域特性	6
2-2 施設分布	8
2-3 移動実態	12
2-4 公共交通の概要	14
2-5 公共交通の果たすべき役割	19
3. 現計画の検証	21
3-1 二本松市地域公共交通網形成計画の振り返り	22
3-2 施策の実施状況	23
3-3 目標指標の達成状況	24
4. 公共交通を取り巻く課題	25
4-1 公共交通を取り巻く課題	26
5. 計画の基本方針・基本目標	39
5-1 基本方針	40
5-2 基本目標	41
5-3 公共交通ネットワークの将来像	45
5-4 地域公共交通確保維持改善事業への取り組み	47
5-5 ネットワークにおける留意点	48
6. 目標達成に向けた施策・事業	49
6-1 施策一覧	50
6-2 事業の内容	51
7. 施策・事業の推進体制	62
7-1 推進・管理体制	63
7-2 計画の管理方法	64

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

- 市内の公共交通は、民間事業者が運営する、鉄道(東日本旅客鉄道株式会社)、路線バス(福島交通株式会社)、タクシー、そして市が運営するコミュニティバス、デマンドタクシー、巡回福祉車両がそれぞれ運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。しかしながら、人口減少や自家用車の普及などにより、公共交通の利用者は年々減少し、公共交通機関の維持確保が大変厳しい状況にあることから、本市では、令和元年6月に「二本松市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の構築を進めてきました。
- 一方、令和2年度には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域公共交通活性化再生法という。)等が改正され、都道府県と市町村が協働して策定する地域公共交通計画の普及と計画の実効性の確保が促進されました。
- そこで、地域公共交通活性化再生法等の改正を踏まえつつ、本市における公共交通のあり方について検討し、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系を構築することを目的に、公共交通のマスタープランとなる「二本松市地域公共交通計画」(以下、「本計画」という。)を策定することといたしました。

1-2 計画の位置付け

- 一般的に地域公共交通計画においては、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすことが求められています。
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」です。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用することで、まちづくり全般(都市計画、福祉、観光、教育等)と連携・整合を図りながら、計画を推進することが重要です。
- そのため、本計画は市の最上位計画である『二本松市総合計画』に示される将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする関連計画との整合を図るとともに、国が示す法律なども踏まえ、位置づけを行います。

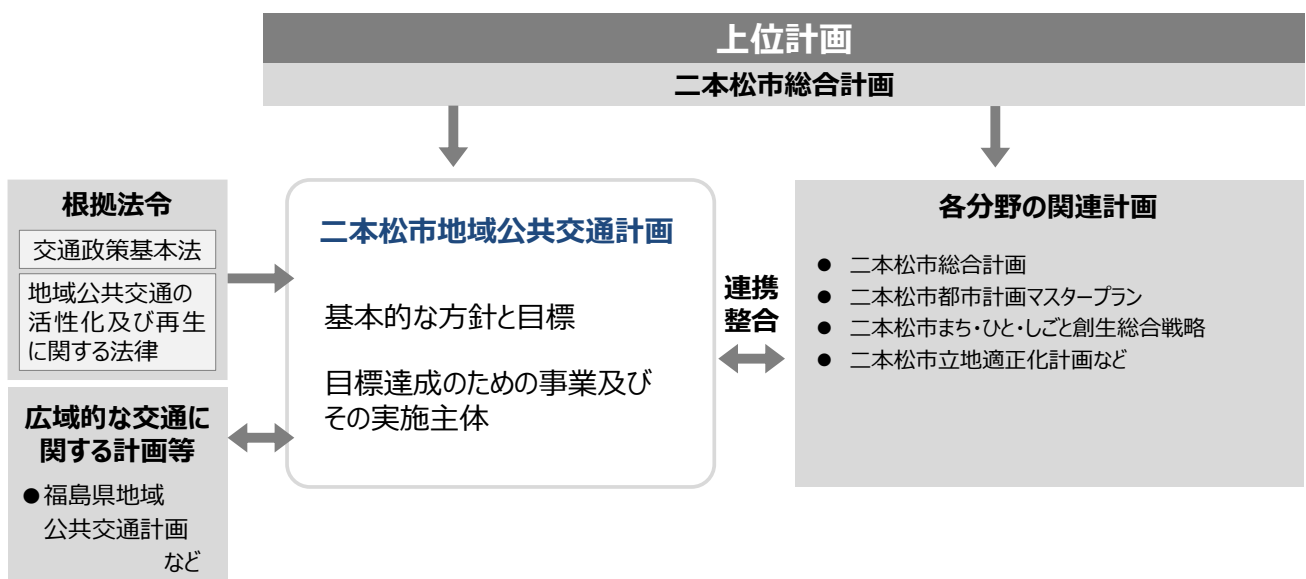


図 計画の位置づけ

※SDGs（持続可能な開発目標）との関係性について

○SDGs（持続可能な開発目標）とは、平成13年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された平成28年から令和12年までの国際目標です。

○SDGsは、貧困、エネルギー、成長・雇用、気候変動など、持続可能な社会のための17のゴールと169のターゲットから構成されています。

○本計画では、基本目標にSDGsと関連性がある目標を整理します。



1-3 計画の区域

○本計画の区域は、二本松市の全域を対象とします。

1-4 計画の期間

○本計画の計画実施期間は、2024 年度（令和 6 年度）から 2028 年度（令和 10 年度）までの 5 カ年とします。

○なお、本計画に示す内容等については、最上位計画である『二本松市総合計画』の計画期間中の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを行います。

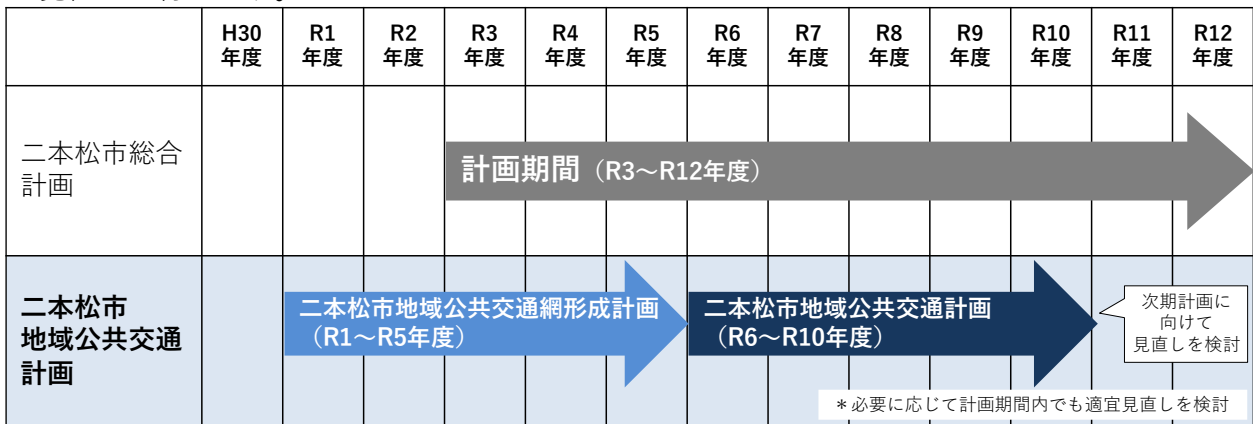


図 計画期間

1-5 計画の対象となる交通手段

○本計画の対象は、鉄道・路線バス・タクシー・コミュニティバス・デマンドタクシー等の公共交通を基本としつつ、スクールバス等との連携・役割分担も含めて検討いたします。

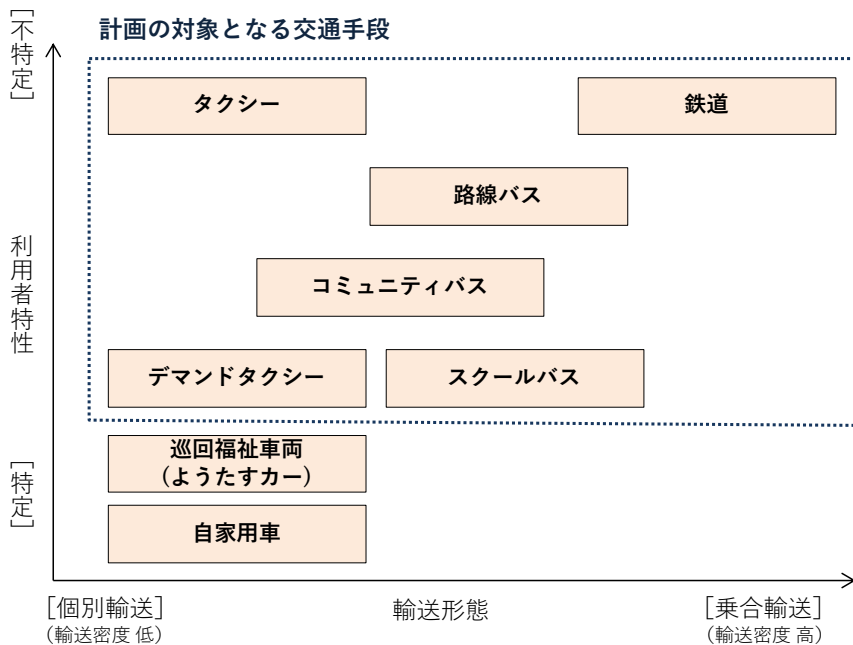


図 対象となる交通手段

2. 二本松市の公共交通の概要

2-1 地域特性

2-1-1 人口の動向

- 総人口の減少が続く一方で、高齢化が進展し、令和22年（2040年）の高齢化率は40%を上回る見込みとなっています。
- 本市が策定した「二本松市人口ビジョン（2021改訂版）」によると、16年後の令和22年（2040年）の本市の人口は42,103人と推計されています。
- 世帯数をみると微増の傾向となっている一方で、一世帯当たりの人口は減少傾向にあります。

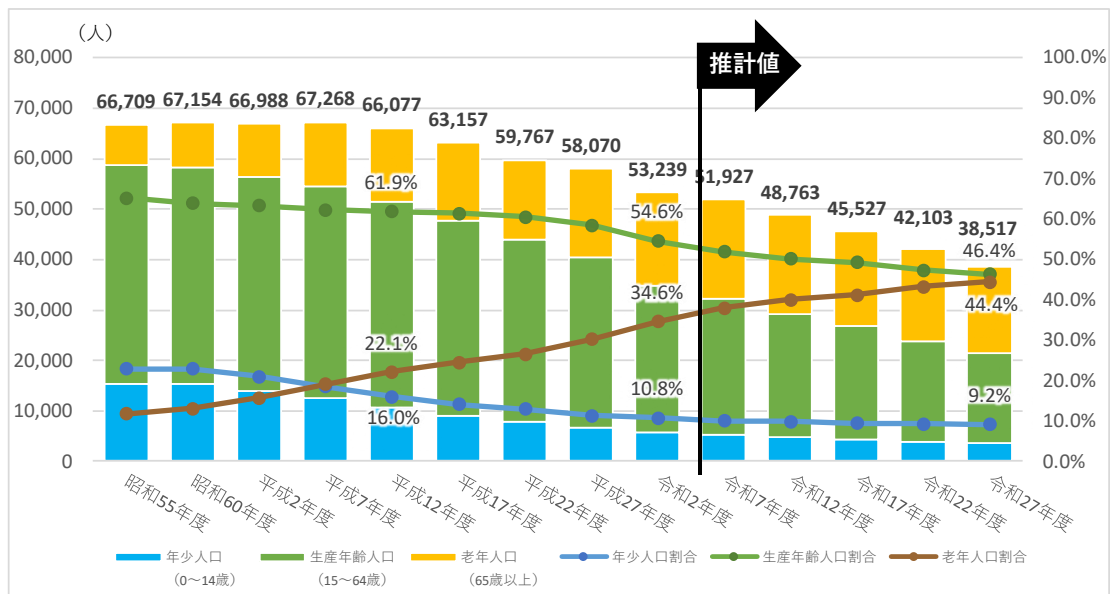


図 人口及び年齢3区分推移

出典：国勢調査(令和2年度)、二本松市人口ビジョン(令和3年度)

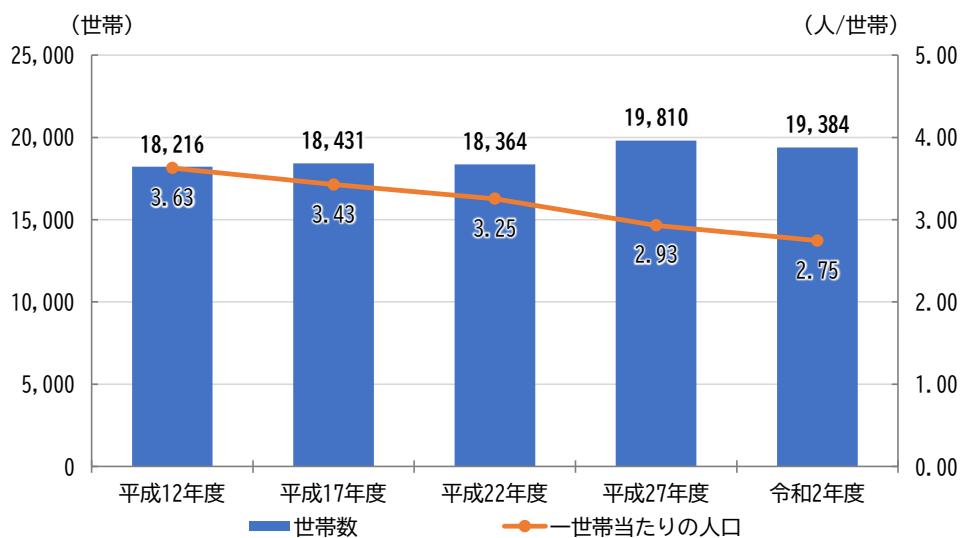


図 世帯数の推移

出典：国勢調査(令和2年度)

2-1-2 人口分布

○人口分布をみると、中心部に人口が集中しているほか、鉄道駅や各支所の周辺に人口が分布しています。

○また、中山間地域の人口は、広範囲に分散しています。

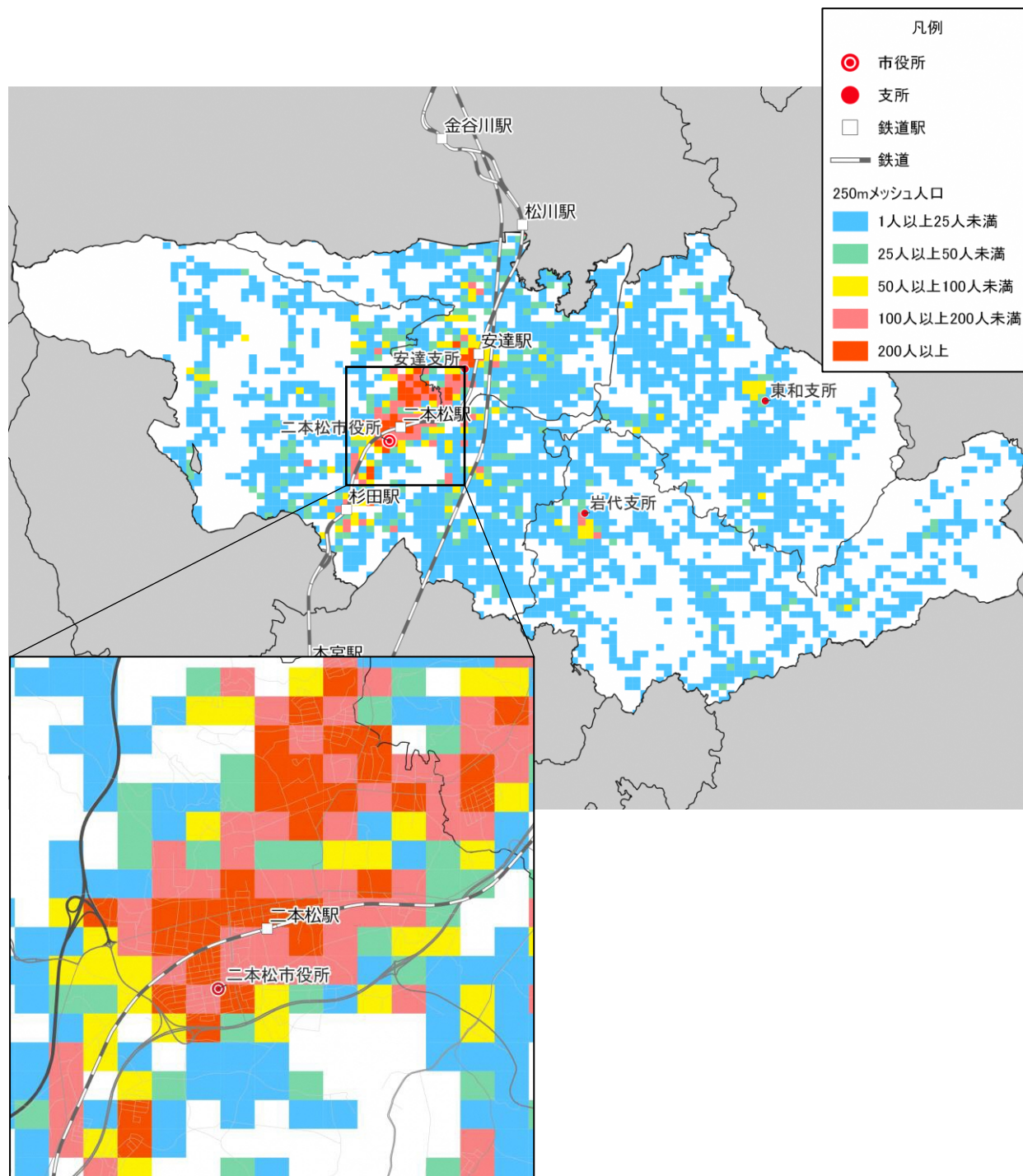


図 人口分布（令和2年度）

出典:国勢調査(令和2年度)

2-2 施設分布

2-2-1 商業施設の立地状況

○市内の主な商業施設の立地状況をみると、二本松地域及び安達地域はスーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの商業施設が多数立地しています。しかし、岩代地域及び東和地域は主に個人経営の小売店が点在している状況です。

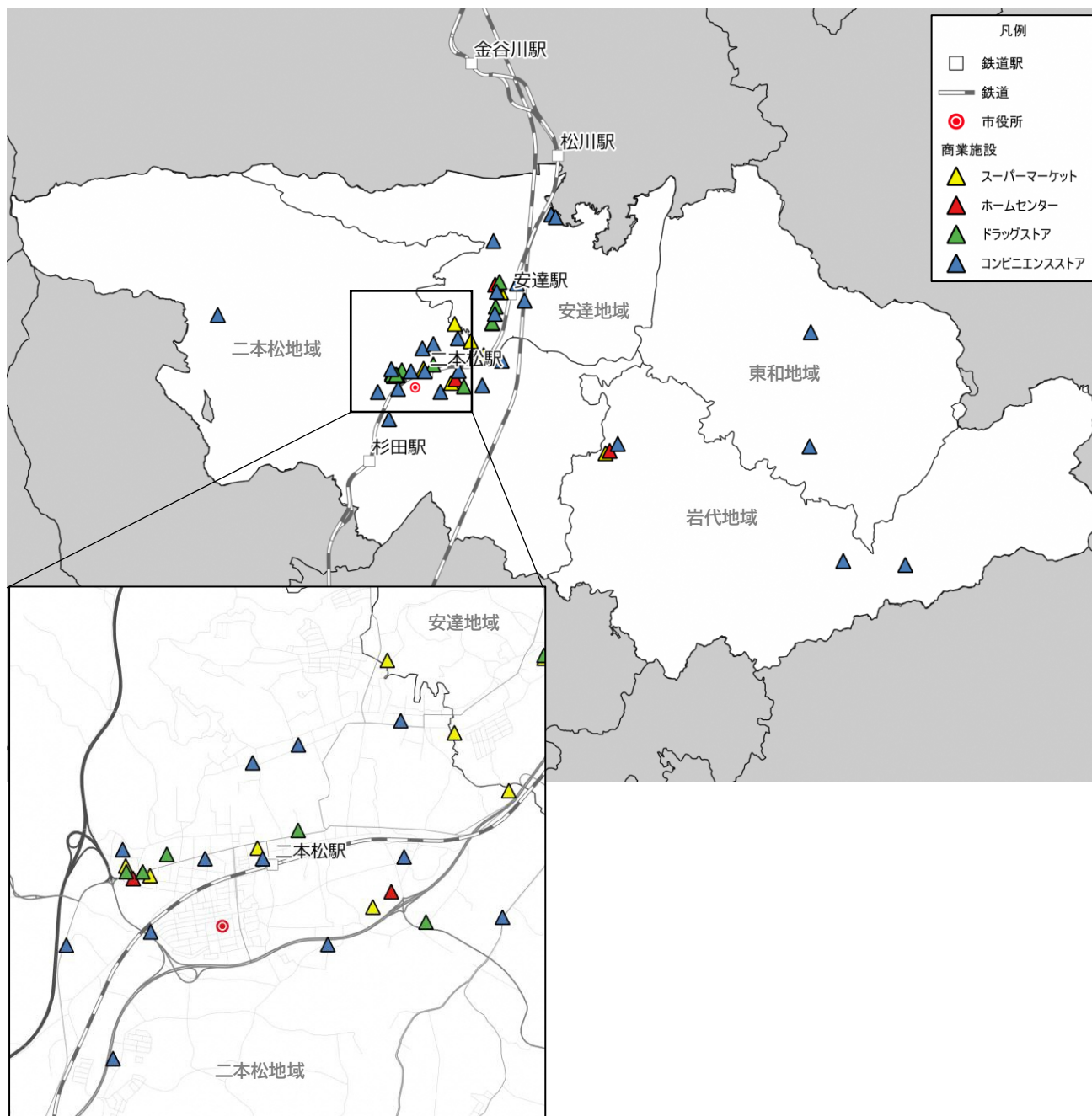


図 商業施設の立地状況

出典:全国大型小売店総覧 2020 等

2-2-2 医療施設の立地状況

○市内の医療施設の立地状況をみると、病院^{※1}は二本松地域の鉄道沿線に立地しているほか、一般診療所^{※2}は二本松駅や安達駅の周辺に集中しています。

○一方で、岩代地域や東和地域には病院施設はなく、一般診療所も少ない状況となっています。

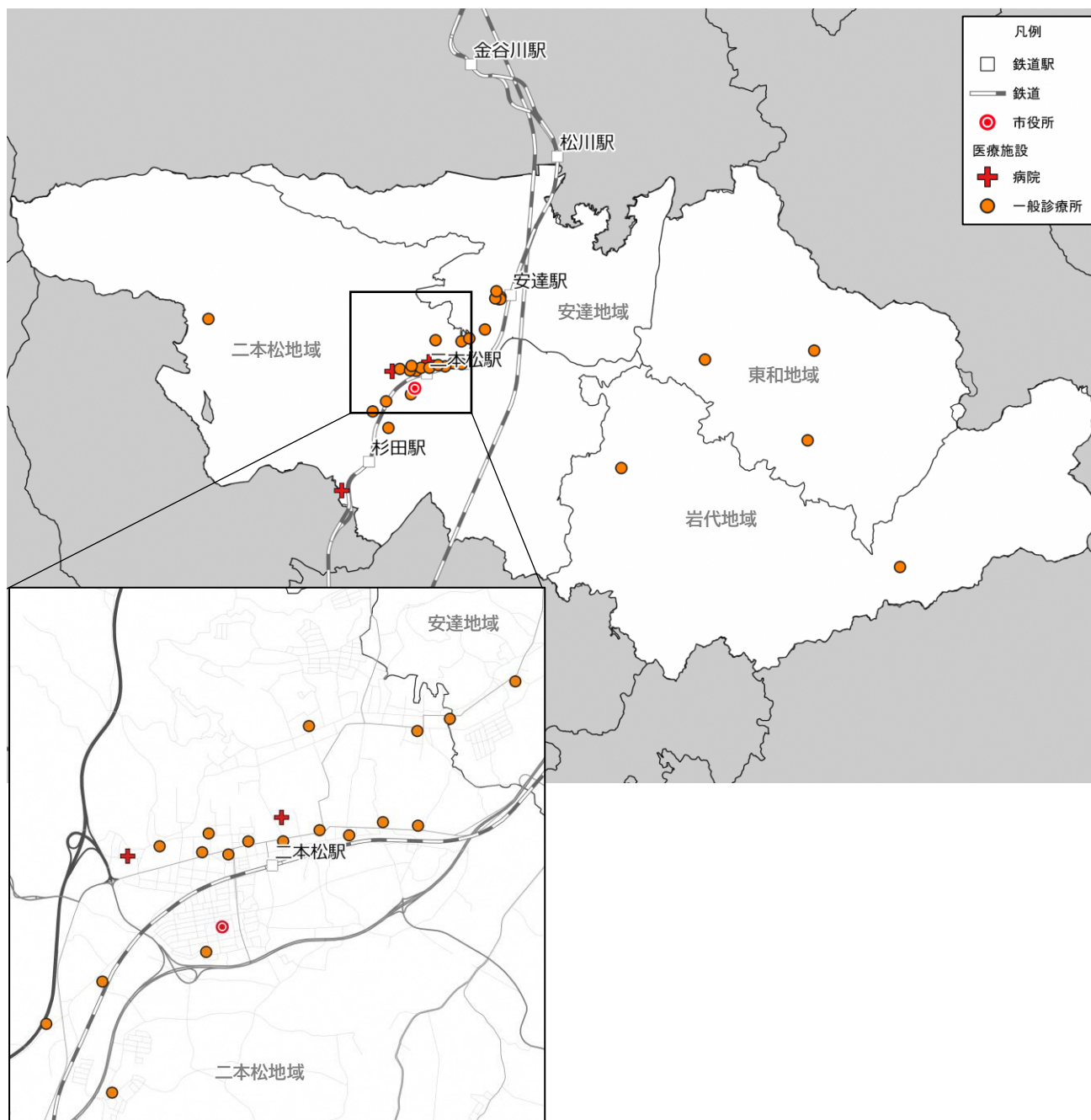


図 医療施設の立地状況

出典:二本松市

※1 病院とは、ベッド（病床）の数が20床以上のものを指します。

※2 一般診療所とは、ベッド（病床）の数が20床未満のものを指します。

2-2-3 教育施設の設置状況

○市内の教育施設の設置状況をみると、小中学校は各地域内に設置されていますが、高等学校は二本松地域に安達高等学校、二本松実業高等学校と、岩代地域に二本松実業高等学校安達東校舎(令和7年3月31日閉校予定)が設置されていることから、地域を跨いで移動する必要があります。

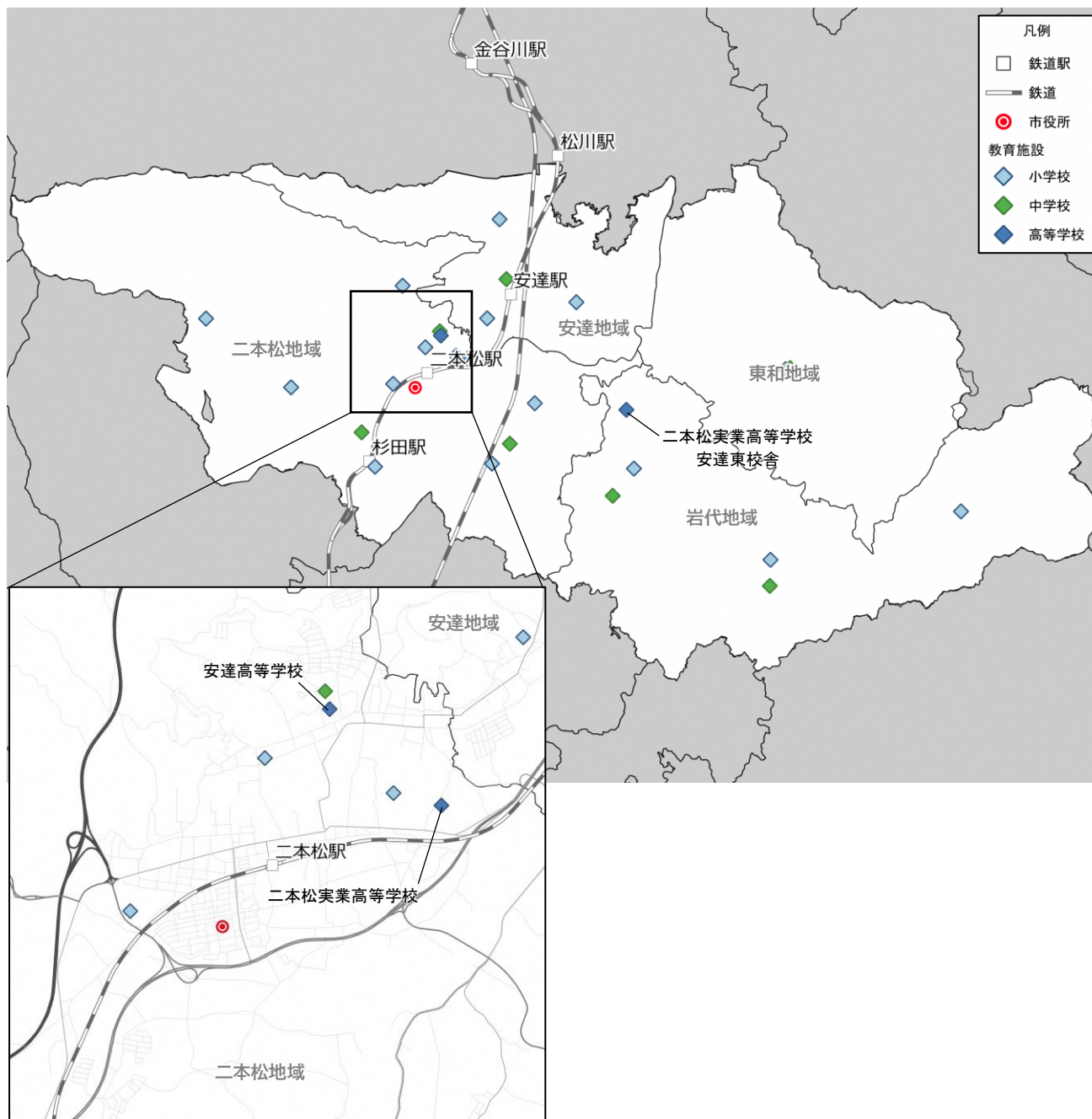


図 教育施設の設置状況

出典:二本松市、各学校ウェブサイト

2-2-4 観光施設の分布状況

○市内の主な観光資源の分布状況を見ると、市内全域に広がっています。

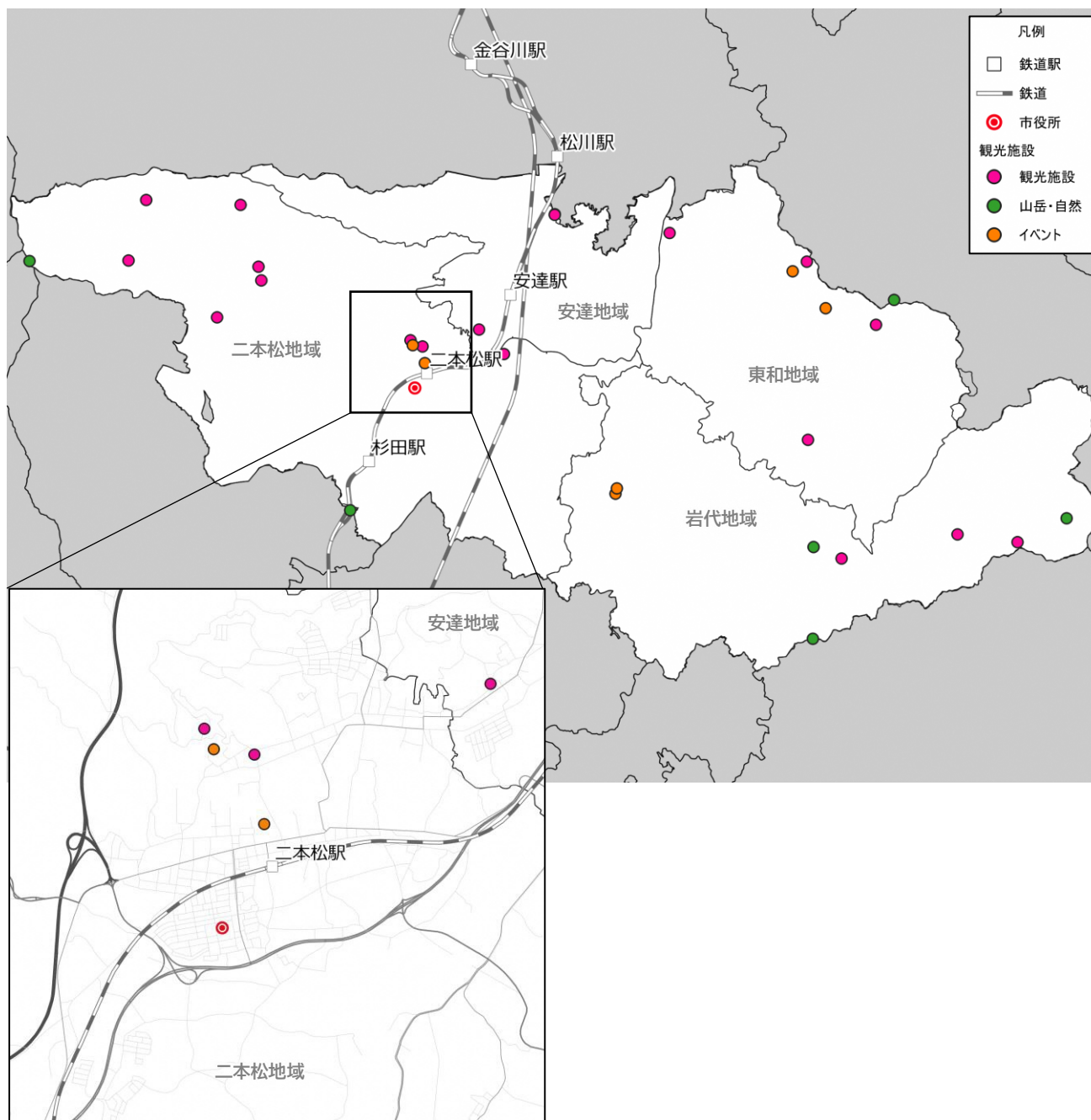


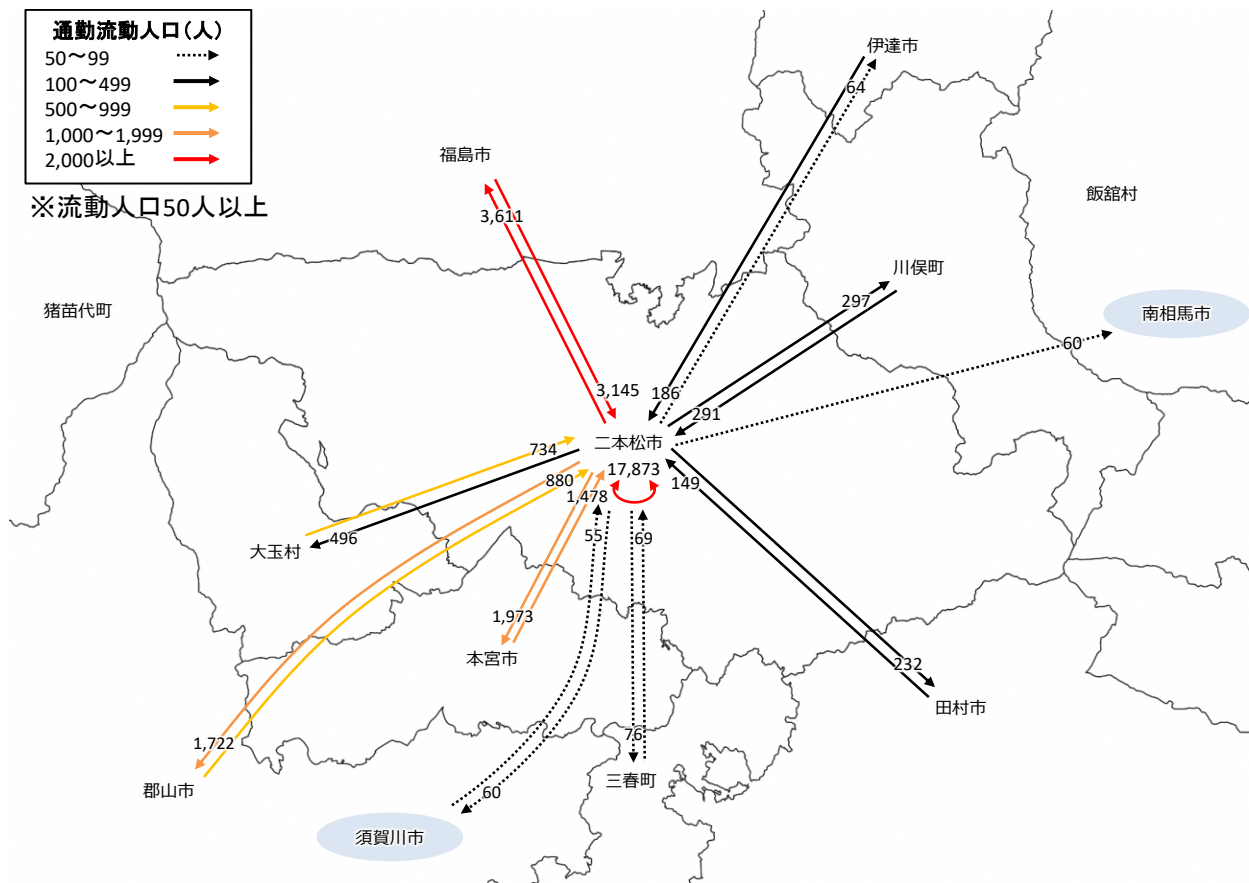
図 観光資源の分布状況

出典:二本松市

2-3 移動実態

2-3-1 通勤流動

- 本市在住の勤務者は 27,361 人で、そのうち市内での通勤者は 17,873 人 (65.3%)、市外への通勤者は 9,180 人 (33.6%)、不明が 308 人 (1.1%) となっています。
- 市外よりも市内での通勤流動が多い傾向です。
- 市外の行先をみると、福島市が 3,611 人 (13.2%) と最も多く、次いで本宮市が 1,973 人 (7.2%) と続いています。



【通勤】

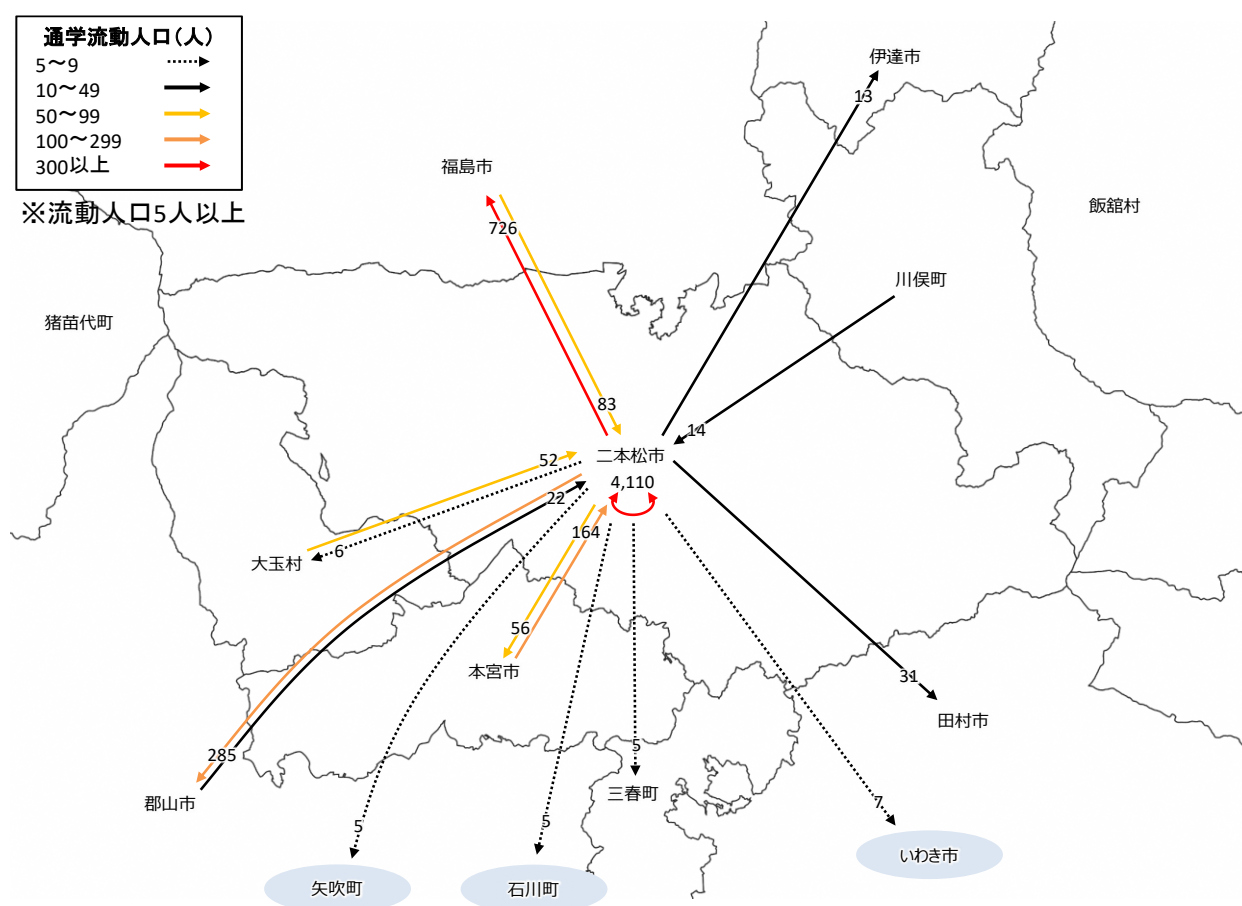
本市在住の勤務者 : 27,361 人
 市内での通勤者 : 17,873 人
 他市町村への通勤者 : 9,180 人
 ※通勤先不詳は除く

図 通勤流動図

出典:国勢調査(令和2年度)

2-3-2 通学流動

- 本市在住の児童・生徒は5,605人で、そのうち市内での通学者は4,110人（73.3%）、市外への通学者は1,299人（23.2%）、不明が196人（3.5%）となっています。
- 市外よりも市内での通学流動が多い傾向です。
- 市外の行先をみると、福島市が726人（13.0%）と最も多く、次いで郡山市が285人（5.1%）と続いています。



【通学】

本市在住の児童・生徒：5,605人

市内での通学者：4,110人

他市町村への通学者：1,299人

※小学生以上の通学者を集計、通学先不詳は除く

図 通学流動図

出典：国勢調査(令和2年度)

2-4 公共交通の概要

2-4-1 公共交通の運行状況

- 市内の公共交通ネットワークをみると、二本松駅を中心に放射線状に広がっています。
- 市内には、東日本旅客鉄道株式会社が運行する JR 東北本線のほか、福島交通株式会社が運行する路線バスが地域間を跨ぐ運行をしています。
- 安達地域、岩代地域、東和地域内の路線バスがカバーしていない地区は、コミュニティバス及びデマンドタクシーを運行し地域内の移動を支えています。
- そのほか、二本松地域においては巡回福祉車両である「ようたすカー」が運行し、サービスを提供しています。

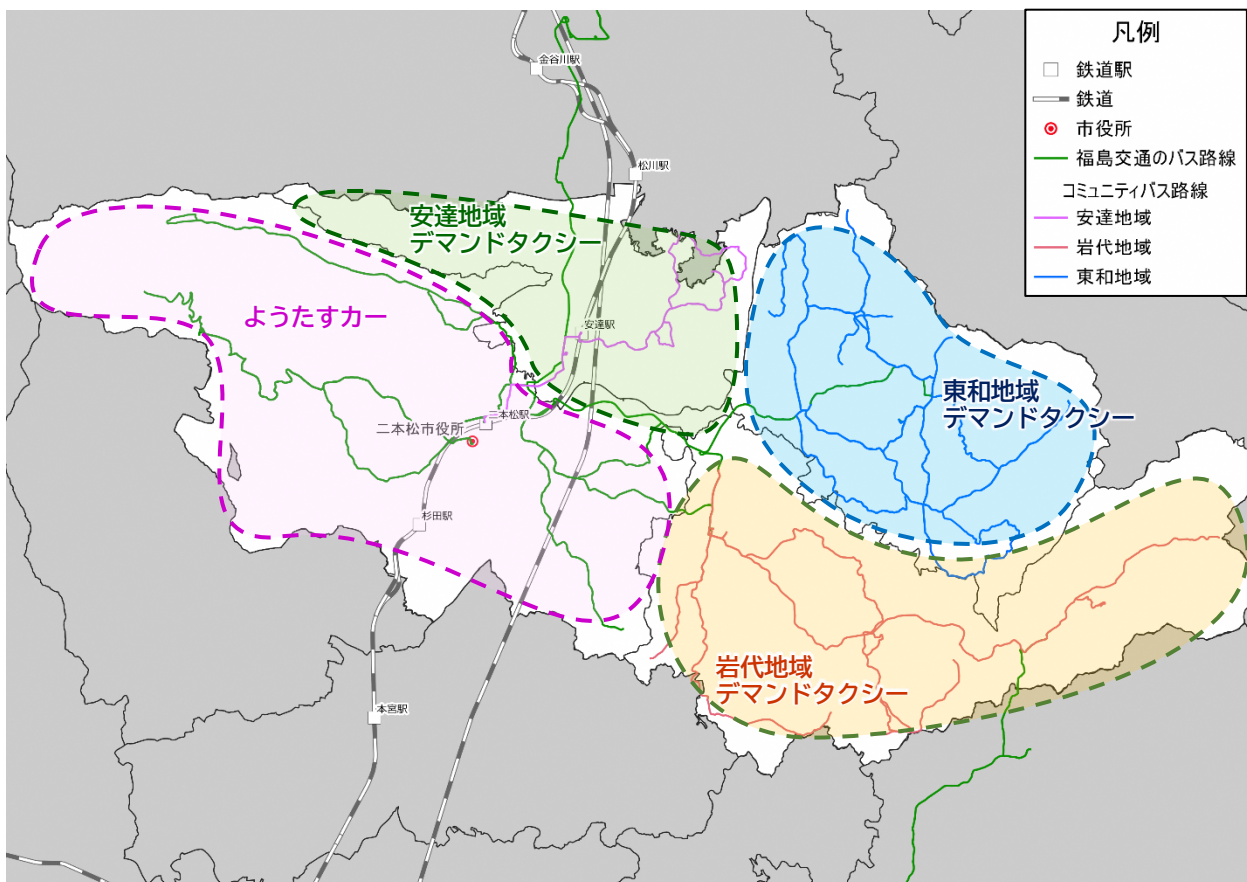


図 公共交通のネットワーク

表 鉄道の運行概要（令和5年度）

事業者	路線名	駅名	運行本数		有人駅	運賃(円)				
			上り	下り		東北本線				
						本宮駅	杉田駅	二本松駅	安達駅	福島駅
東日本旅客鉄道	東北本線	杉田駅	24	24	—	190	—	190	200	510
		二本松駅	24	24	○	200	190	—	190	420
		安達駅	24	24	○	240	200	190	—	330

出典:東日本旅客鉄道株式会社

表 路線バスの運行概要（令和5年度）

運行系統名	運行経路			運行本数				運行日	運賃(最大)	備考
				平日		休日				
				上り	下り	上り	下り			
岳線	岳温泉	永田	本町	9	8	8	8	全日	500円	
海外協力隊二本松訓練所線	JICA・NTC	永田	本町	3	3	4	4	全日	500円	
原瀬経由岳線	岳温泉	原瀬住民会館前	二本松営業所	3	4	3	3	全日	500円	
鈴石線	若宮二丁目	赤井沢	大久保	5	3	3	2	全日	500円	
塩沢線	塩沢温泉	鉄扇橋	二本松市役所	4	4	4	4	全日	500円	
鉄扇橋線	鉄扇橋	安達高校前	二本松市役所	1	1	—	—	平日	420円	
小浜線	若宮二丁目	愛宕山下	岩代支所	13	13	8	9	全日	500円	
大平経由小浜線	若宮二丁目	安達東高校前	岩代支所	3	3	2	1	全日	500円	
針道経由東和小学校線	若宮二丁目	針道	東和小学校	12	11	6	6	全日	500円	※平日の学休日の上り7本、下り8本まで減便
船引・百目木線	搦手	百目木入口	船引駅前	2	2	2	2	全日	750円	
医大経由二本松線	福島駅東口	福島大学	若宮二丁目	9	10	9	10	全日	1,070円	
JICA経由奥岳線	奥岳	永田	本町	1	1	—	—	平日	800円	

出典:福島交通株式会社

表 コミュニティバスの運行概要（令和5年度）

地区	路線名	運行事業者	運行形態	運行日	運行本数(本/日)		運賃	備考			
					往路	復路					
安達地域	コミュニティバス平日便	昭和タクシー(株)	定時定路線	平日	1	3	200円				
岩代地域	田沢(大森・和田)コース	昭和タクシー(株)	定時定路線	毎日	8(4)	8(4)	200円				
	広瀬経由杉沢・新殿小コース			毎日	7(5)	6(4)	200円				
	小浜小コース(初森方面)			毎日	1(1)	3(3)	200円				
	小浜小コース(柏崎方面)			平日	1	3	200円	※学休日は運休			
	田沢～二本松駅直通便			福島交通(株)	定時定路線	毎日	1	1	700円	※田代から岩代支所はコミュニティバス、岩代支所から若宮二丁目は路線バスとして運行	
東和地域	往路①コース(伏返・白髪橋)	福島交通(株)	定時定路線	平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路②コース(笹ノ田)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路③コース(原)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路④コース(北戸沢林野会館)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路⑤コース(石戸屋入口)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路⑥コース(伏返)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路⑦コース(高槻)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路⑧コース(落合)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路⑨コース(西赤土)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	往路⑩コース(オの神)			平日	1	—	200円	※学休日は運休			
	復路①コース(白髪橋・伏返)			平日	—	3	200円	※学休日は運休			
	復路②コース(笹ノ田・北戸沢林野会館)			平日	—	3	200円	※学休日は運休			
	復路③コース(西赤土)			平日	—	3	200円	※学休日は運休			
	復路④コース(高槻)			平日	—	3	200円	※学休日は運休			
	復路⑤コース(落合・原)			平日	—	3	200円	※学休日は運休			
	復路⑥コース(石戸屋入口)			平日	—	3	200円	※学休日は運休			
	土日祝日便①コース(伏返～太田若宮)			土日祝日	(2)	(2)	200円	※土日祝日及び学休日に運行			
	土日祝日便⑩コース(オの神～太田若宮)			土日祝日	(2)	(2)	200円	※土日祝日及び学休日に運行			
	戸沢～二本松直行便						平日	1	1	700円	※道の駅から東和 <small>小</small> はコミュニティバス、東和 <small>小</small> から若宮二丁目は路線バスとして運行

出典:二本松市

表 デマンドタクシーの運行概要（令和5年度）

地区	路線名	運行事業者	運行形態	運行日	運行本数(本/日)		運賃	車両
					往路	復路		
安達地域	安達地域デマンドタクシー	昭和タクシー(株)	デマンド型	月火木金	4	4	300円	ジャンボタクシー
	小浜コース		デマンド型	月・木	4	4	300円	ジャンボタクシー
岩代地域	新殿・旭コース	昭和タクシー(株)	デマンド型	火・金	3	3	300円	ジャンボタクシー
	新殿・旭⇄小浜地区コース		デマンド型	火・金	3	3	300円	小型タクシー、ジャンボタクシー
東和地域	木幡・太田地区	丸や交通(有)	デマンド型	月・木	5	—	300円	ジャンボタクシー
	針道・戸沢地区		デマンド型	火・金	5	—	300円	ジャンボタクシー

出典:二本松市
 ※休日の運行本数は()で記載

表 ようたすカーの運行概要（令和5年度）

コース名	運行事業者	運行形態	運行日	運行本数(本/日)	
				往路	復路
Aコース	昭和タクシー(株)	デマンド型	平日	5	5
Bコース		デマンド型	平日	5	5

出典:二本松市

2-4-2 その他の移動サービスの状況

○市内には、公共交通のほかにも移動サービスがあり、市民などの日常生活を支えています。これらの移動サービスは公共交通と比べて利用対象者が明確に設定されており、利用者に応じたサービス提供を行う特徴があります。

表 その他の移動サービスの概要（令和5年度）

区分	運行主体
病院送迎バス	(医)辰星会 柘記念病院 (医)辰星会 柘病院
診療所送迎バス	みずのクリニック (医)菊慈会 きくち整形外科 通所リハビリテーション 介護老人保護施設あだたら やまびこ苑 通所リハビリテーション 独立行政法人地域医療機能推進機構 二本松病院附属介護老人保護施設 デイケアはなみずき 本町 通所リハビリテーション
宿泊施設の送迎バス	ながめの館 光雲閣 陽日の郷 あづま館 鏡が池 碧山亭 あだたらの宿 扇や お宿 花かんざし 湯川溪流の宿 青木荘 音楽スタジオ ペンションイノセントエイジ ペンション シャンカー ホテル パラダイスヒルズ あだたらふれあいセンター
商業施設の送迎バス	(有)ショッピングセンターいわしろ

出典：病院送迎バス、診療所送迎バス／各ウェブサイト
宿泊施設の送迎バス、商業施設の送迎バス／市内民間事業者アンケート調査結果

2-5 公共交通の果たすべき役割

○地域公共交通が果たすべき役割を明確化するため、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画を整理し、本市が目指すまちづくりの将来像を抽出しました。

2-5-1 二本松市総合計画

(1) 二本松市総合計画が目指す将来像

○本市では、目指す将来像「笑顔あふれる しあわせのまち 二本松」の実現に向け、4つの重点事項および4つのまちづくりの基本目標と方策の柱を掲げました。また、将来像や目標の達成に向けて3つの横断的な視点を持って各施策に取り組み、時代にあった効果的・効率的な施策展開を図ります。

(2) 地域公共交通に関する取り組み内容（安全で快適な暮らしのあるまち）

○生活条件の不利な中山間地域においては生活に不可欠な機能をできるだけ地域で確保・拡充させ、効率的・効果的な道路ネットワークの確立と公共交通の整備により市街地との連携を強化します。

2-5-2 二本松市都市計画マスタープラン

(1) 都市づくりの将来都市像

○人口減少、少子高齢化に対応し、地域特性を活かしながら自然環境と都市環境の調和の取れた総合的・計画的な持続可能なまちづくりを進めます。そのため、人口の高密度化や都市機能強化により各拠点の求心力を高め、各拠点同士のネットワークを強化し、強靱な都市構造の骨格となる「集約・連携型都市構造」を構築します。さらに、拠点以外の住民にとっても、地域に住み続けられるよう、拠点の利便性や都市機能を楽しむことができるよう連携を図ります。

(2) 都市施設の整備に関する主要な方針

○鉄道やバス等の公共交通については、市民が利用しやすく、地域間で均一な公共交通サービスを楽しむことができるよう、中心拠点や地域拠点を中心としたネットワークを構築します。

○具体的には、広域、及び地域内の移動を円滑にできるよう、鉄道とバスの乗り継ぎ機能の強化や、広域・地域間ネットワークを担う乗合バスルートの再編のほか、地域内ネットワークを担うデマンド型乗合タクシーやコミュニティバス、福祉タクシー等を活用しながら、高齢者や児童・生徒等の移動手段を持たない交通弱者の生活交通を確保し、交通不便地域の解消に努めます。

2-5-3 公共交通が果たすべき役割

○本市が目指す将来像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から俯瞰して捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合を図りながら取組を進めることが必要となります。そこで、関連計画に示されている公共交通など市民の移動に関する事項について整理します。

表 公共交通が果たすべき役割

区分	分野	求められる役割
上位計画	二本松市総合計画 (市全体)	【公共交通事業の確保維持の役割】 ○地域間を結ぶ交通ネットワークを形成し、市民が利用しやすく持続可能な交通サービスを継続して提示する
関連計画	二本松市都市計画マスタープラン (市全体)	【公共交通事業の確保維持の役割】 ○高齢者や児童生徒等の移動手段を持たない交通弱者の生活交通を確保し、交通不便地域の解消に努める 【市全体のまちづくりを支える役割】 ○中心拠点、地域生活拠点、環境拠点からなるコンパクト都市構造を支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワーク構築
	二本松市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (まちづくり分野)	【中心市街地への移動を支える役割】 ○中心市街地への移動手段を地域の特性等に応じて適切に維持することにより、地区間の連携を支える役割
	二本松市商業まちづくり基本構想 (まちづくり分野)	【市街地中心部へのアクセス性・回遊性を確保する役割】 ○都市機能や居住の誘導を図る区域に対して、公共交通分野ではこれらの誘導区域と周辺部とのアクセス性の向上を図るなど、市全体を俯瞰して一定の利便性を確保・維持する役割（コンパクト+ネットワークの実現）
	二本松市地域福祉計画 (まちづくり分野)	【住民が安心できる暮らしを支える役割】 ○自由な移動に制約をもつ高齢者や障がい者なども安心して外出できる生活環境を構築する役割
その他	二本松市地域公共交通網形成計画	【市の拠点、地域の拠点を中心とした市民の移動を支える役割】 ○交通システムの役割分担、連携による効率的な交通体系を整備する役割 ○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を整備する役割 ○まちづくりから観光振興と一体となった交通体系を整備する役割 ○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を整備する役割

3. 現計画の検証

3-1 二本松市地域公共交通網形成計画の振り返り

○現行の二本松市地域公共交通網形成計画では、「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」を基本方針として掲げ、その実現に向けて3つの基本目標と各事業を位置付けています。

計 画 名：二本松市地域公共交通網形成計画
 計画区域：二本松市全域
 計画期間：令和元年度から令和5年度の5ヵ年計画
 策定目的：二本松市が目指す将来像の実現に向けて、公共交通のあるべき姿を示すとともに、二本松市の公共交通が抱える問題・課題等に対して、将来的にも市民の生活を支える“持続可能な公共交通”の構築に向けた考え、取り組みなどを定める。

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

基本目標 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)**

基本目標 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)**

基本目標 3

**市民が支える公共交通体系の実現
 (市民との連携)**

■目標を達成するために行う事業及び実施主体

事業①公共交通の再編・効率化
事業②コミュニティバス等の運行の改善
事業③乗換拠点の利用環境・利便性の向上
事業④鉄道利便性の向上
事業⑤鉄道とバスの運行サービス連携
事業⑥公共交通のPR
事業⑦75歳以上の市民を対象とした公共交通の運賃無償化
事業⑧事業の分析・検証
事業⑨タクシー利用補助の検討
事業⑩利便性の高い地域公共交通の環境整備
事業⑪各種組織等との連携による利用促進
事業⑫観光との連携による利用促進
事業⑬環境配慮のための公共交通の利用促進
事業⑭公共交通の快適化
事業⑮公共交通を考える機会の提供
事業⑯企業等による公共交通利用促進
事業⑰学校における公共交通利用促進 PR

3-2 施策の実施状況

○現行の二本松市地域公共交通網形成計画（令和元年度～令和5年度）では、路線の効率化や運行形態の見直しなどを中心に組み込んだ一方、検討にとどまったものもあります。

表 事業の実施概要（1/2）

施策	実施状況	年次					実施区分
		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	
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）							
事業① 公共交通の再編・効率化	路線バス 令和元年度に利用者の少ない大綱木経由針道線、大綱木京田経由針道線の廃止、令和2年度に地元観光協会の要望によりJICA経由奥岳線の運行を開始した。			実施			○
事業② コミュニティバス等の運行の改善	コミュニティバス 令和2年度に安達地域、岩代地域で再編を行い、通学しにくい路線（安達地域 午前①②）、岩代地域小浜小コースの一部、岩代中コース、広瀬経由新殿小コースの一部（午前2便）、旭小コース）をスクールバス化した。また、平成31年に安達地域では利用者増を見込み二本松駅まで延伸を行った。			実施			○
事業③ 乗換拠点の 利用環境・利便性の向上	パーク＆ライドに適した大型で利用料が安い駐車場が二本松駅（市民交流センター駐車場）に整備されており、安達駅、杉田駅についても小規模ながら安く利用できる駐車場が整備されている。サイクル＆ライドも同様に各駅に無料駐輪場が完備されている。			実施			○
事業④鉄道利便性の向上	福島市からの最終便が松川駅で終了するため、JRへの要望活動を実施した。			実施			○
事業⑤鉄道とバスの運行サービス連携	鉄道及び路線バスのダイヤ変更は必要に応じ実施したが、コミュニティバスのダイヤ変更の必要は生じなかった。			実施			○
事業⑥公共交通のPR	コミュニティバス、デマンドタクシーのパンフレットを作成し各地域ごとに配布、又はインターネット上で公開した。また、運行状況はインターネットで随時更新しており、急な運休などがあつた際はインターネットだけでなく防災無線などを活用しアナウンスしている。			実施			○
事業⑦75歳以上の市民を対象とした公共交通の運賃無償化	平成31年から75歳以上の方へ無料乗車証を発行している。無料乗車証では市内の路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーが無料となっている。			実施			○
事業⑧事業の分析・検証	令和4年度にアンケート調査を実施した。			実施			○
事業⑨タクシー利用補助の検討	令和元年度に1乗車300円までの割引券を10枚、令和2年度に利用上限なしの300円券12枚を配布した。利用状況は令和元年度はほぼ利用がなく、令和2年度は1乗車当たりの距離が短い市街地に集中し好評であったが、距離が長くなる郊外部では利用があつても片道分の費用で券がなくなるため不評であった。公平性に疑問が残つたため、実証実験のみ実施した。		実証		—		△
事業⑩利便性の高い地域公共交通の環境整備	昭和タクシーでUDタクシー導入するにあたり補助を行った。			実施			○

表 事業の実施概要（2 / 2）

施策	実施状況	年次					実施区分
		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	
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）							
事業⑪各種組織等との連携による利用促進	アフターコロナ対策で令和5年3月から6月にかけて、商工会の補助事業でらくらくお帰りタクシーが実施され買い物等の帰りに利用できる500~3000円割引券が発行された。			—		実施	○
事業⑫観光との連携による利用促進	二本松駅前にはほんまつDMO、城報館に二本松観光連盟、岳温泉には岳観光協会がそれぞれレンタルサイクルを行っている。情報はバス及びタクシー会社で提供している。				実施		○
事業⑬環境配慮のための公共交通の利用促進	バスの乗り方教室など新型コロナの影響で開催できなかったが、新殿小学校でバスに乗る授業は行っていた。				一部実施		△
目標3：市民が支える公共交通体系の実現（市民との連携）							
事業⑭公共交通の快適化	高速バスストップでの美化活動は継続して実施している。				実施		○
事業⑮公共交通を考える機会の提供	未実施			—			—
事業⑯企業等による公共交通利用促進	未実施			—			—
事業⑰学校における公共交通利用促進PR	未実施			—			—

○：実施、△：一部実施、—：未実施

3-3 目標指標の達成状況

○現計画の計画期間内における目標（数値指標）の達成状況は下表のとおりであり、3つの目標とも未達成でした。

○なお、未達成の目標の要因として、新型コロナウイルス感染拡大の影響により様々な活動自粛を求められたことが要因になっている面もあるため留意する必要があります。

表 数値目標の達成状況

数値指標	計画策定時の値 (2019(R1)年度)	現状値 (2023(R4)年度)	目標値 (2023(R5)年度)	達成状況
公共交通利用率	9.3回/年・人	7.4回/年・人	現状維持 9.3回/年・人	△
公共交通満足度	23.0%	9.27%	現状よりも向上 25%	△
運行の効率化	2億5,856万円	3億4,396万円	現状維持または減少 2億5,856万円	△

○：達成、□：達成はしていないが改善がみられた、△：改善がみられない

4. 公共交通を取り巻く課題

4-1 公共交通を取り巻く課題

課題1：二本松地域中心市街地の更なる利便性向上

- 二本松地域中心市街地は市役所本庁、高等学校、病院、二本松市市民交流センター、スーパーマーケットなどの行政・教育・医療・文化・商業施設の集積と人口集中地区という特徴を有し、市民の生活にあった利便性を高めるためにも、二本松駅を中心とした周辺市街地における回遊性の確保が求められています。
- これに対して公共交通ネットワークの整備状況を見ると、福島交通の路線バスやコミュニティバスをはじめ複数の路線が運行し、比較的高頻度に運行しているほか、二本松駅まで乗り入れている路線が多く市外への移動にも対応しています。
- その一方で、人口集積に対してカバーできていないなど“公共交通を利用しづらい”状況が見られます。
- これらのことから、居住地としての暮らしやすさの向上に向けて市民が利用する主要目的地間を移動しやすくするために、路線バスなどの見直しや人口集積エリアに対する移動手段の確保などの対策が必要です。

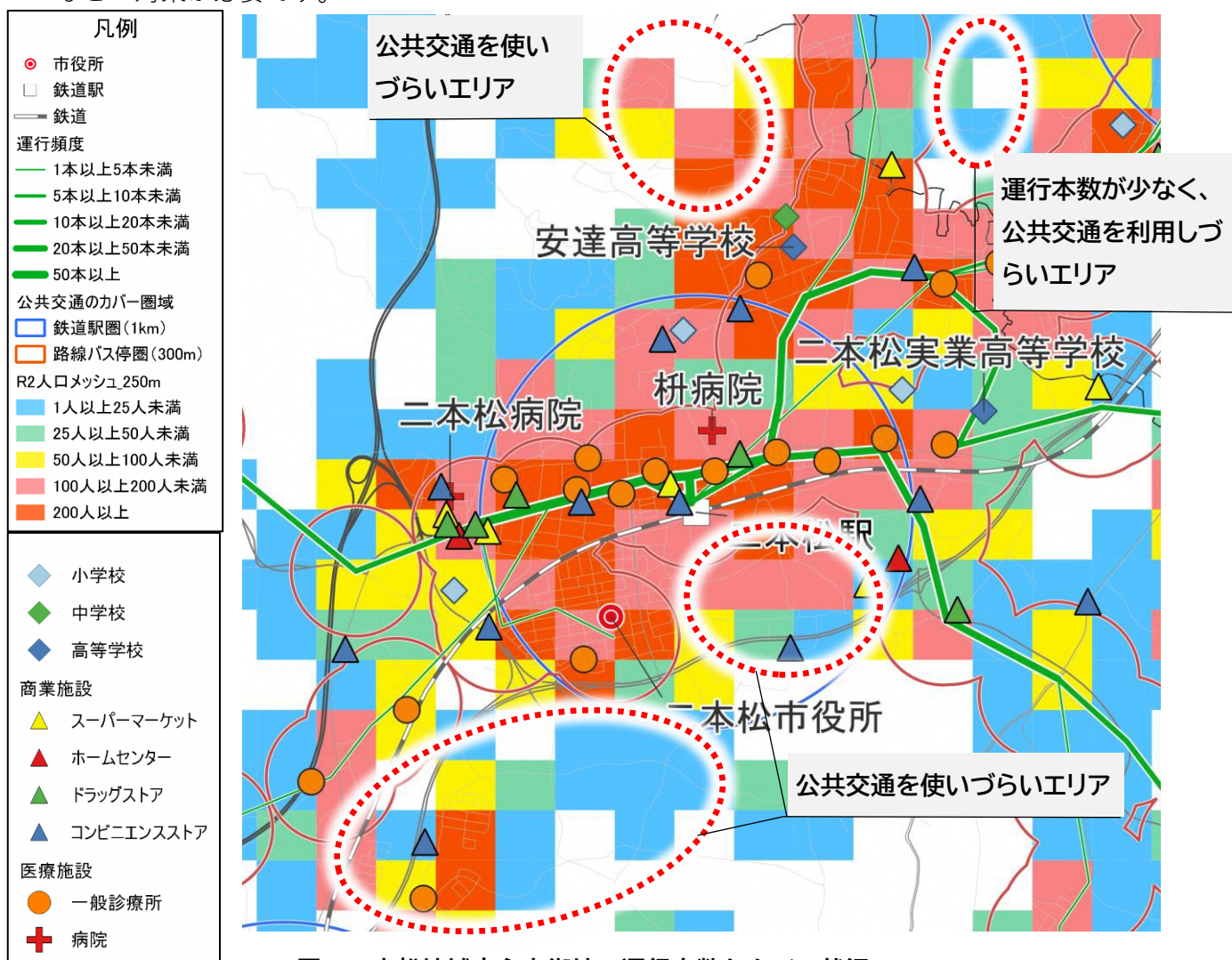
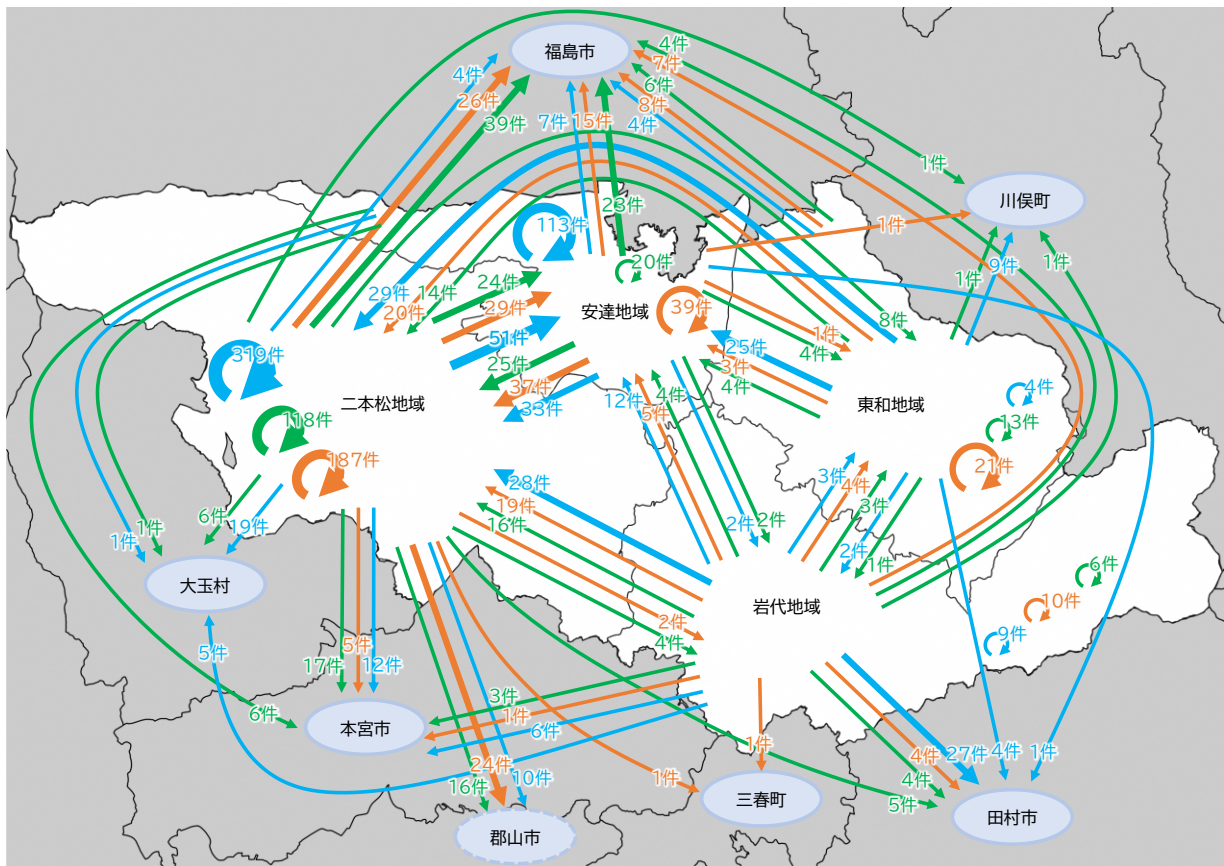


図 二本松地域中心市街地の運行本数とカバー状況

課題2：各地域と中心市街地を結ぶ路線バスの利便性向上

- 市民アンケート調査の結果による移動実態をみると、市民の買い物・通院などの日常生活の移動で市街地へ移動している実態があるため、各地域と市街地を結ぶアクセス手段の確保が求められています。
- これに対し、各地域から路線バスが通勤・通学・買物・通院の足として利用されています。
- 利用者の減少により、地域間幹線系統の中でも補助要件を満たせなくなるなど財政負担の増加が懸念される路線もあり、今後、路線バス事業そのものが成り立たなくなる状況も想定されます。
- これらのことから、地域により交通サービスの提供状況が異なっていることを踏まえ、各地域の特性に合わせた適切な運行方法を選定し、利便性の向上に向けた検討が必要です。



買い物 凡例		
地域内	地域外 市内⇄市外	回答件数
		1件~20件
		21件~50件
		51件~200件
		201件~

通院 凡例		
地域内	地域外 市内⇄市外	回答件数
		1件~20件
		21件~50件
		51件~200件
		201件~

通勤・通学 凡例		
地域内	地域外 市内⇄市外	回答件数
		1件~20件
		21件~50件
		51件~200件
		201件~

図 買い物、通院、通勤・通学の流動図（実数）

出典：市民アンケート調査

※隣接しない市町村のみ10人以上のデータを抜粋

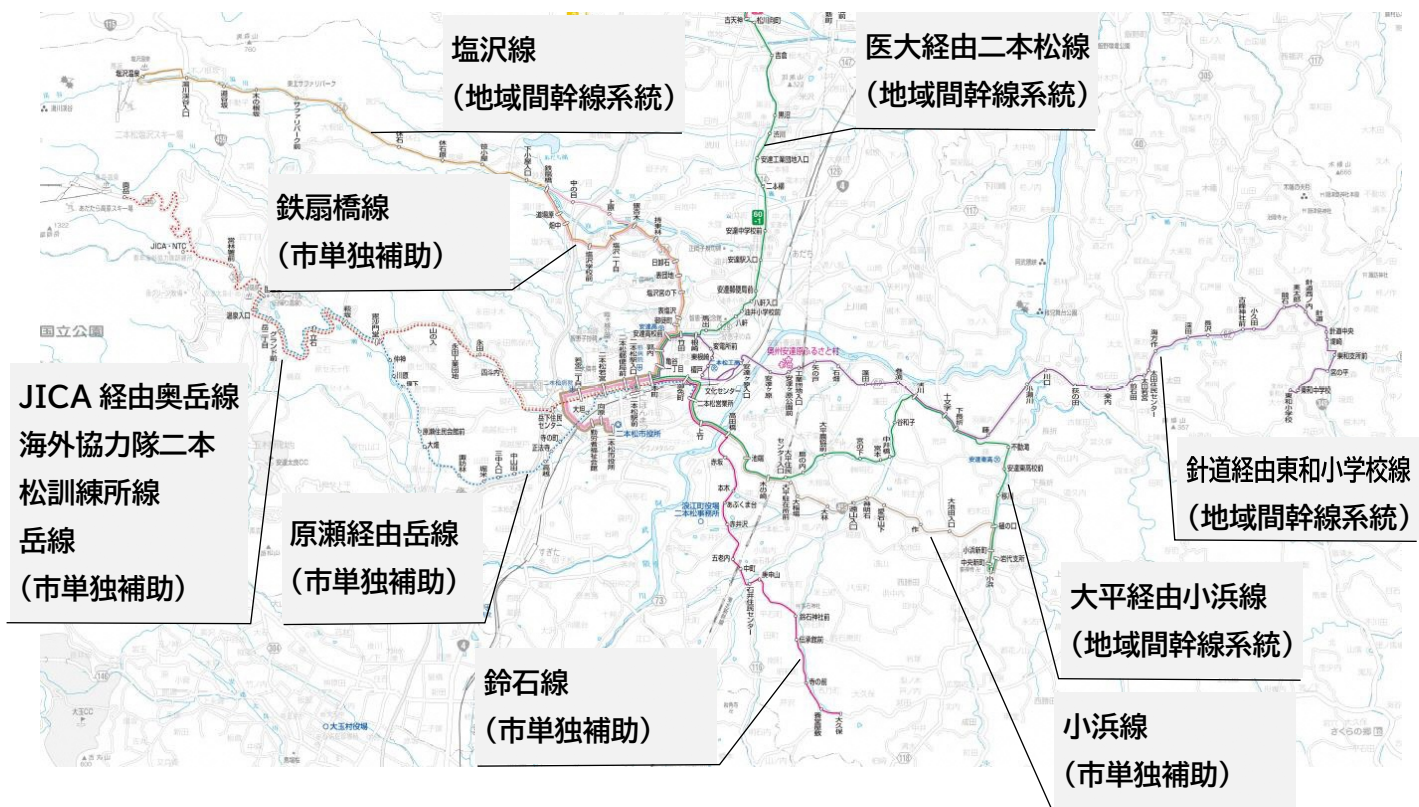


図 市内を運行する路線バスの路線図

出典:福島県バス協会

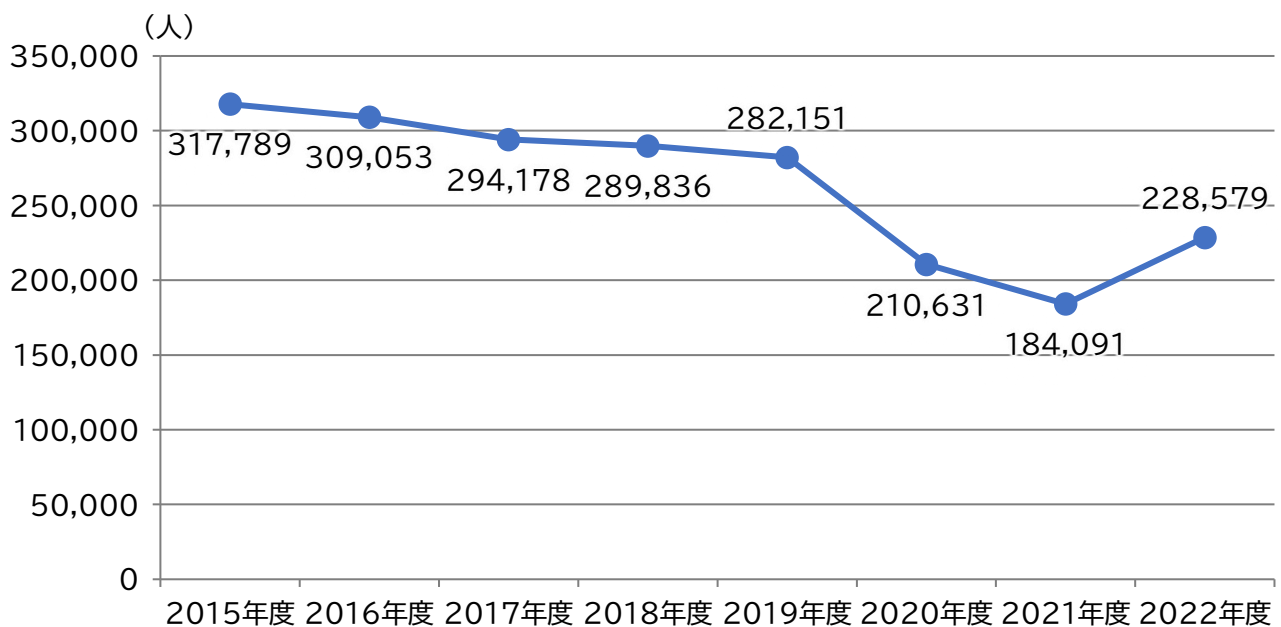


図 市内を運行する路線バスの利用者数の推移

出典:バス事業者提供資料

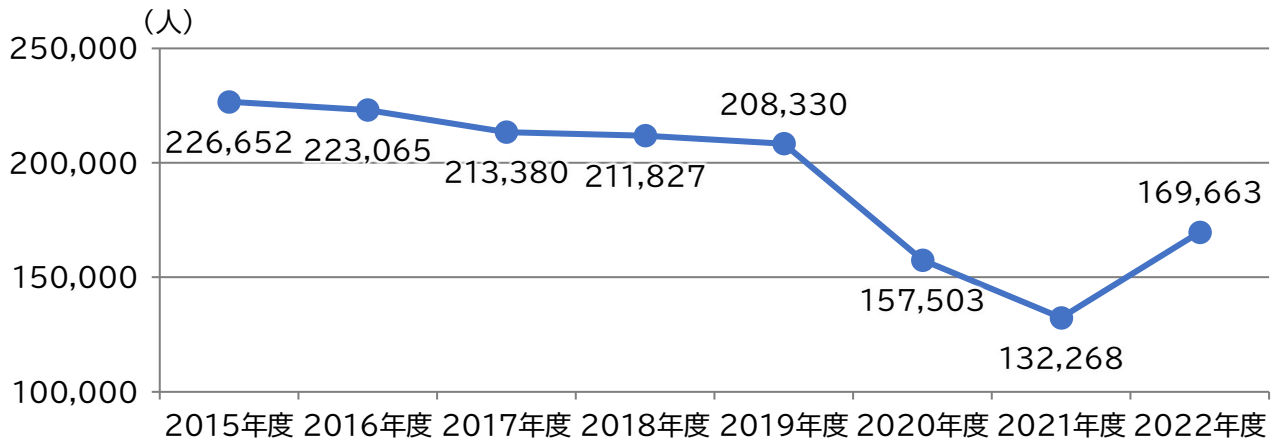


図 うち地域間幹線系統の利用者数の推移

出典:バス事業者提供資料

表 地域間幹線系統の平均乗車密度・輸送量

輸送量が補助要件
(15人以上)を下回る

路線名	始点	経由地	終点	平均乗車密度 ^{※3}	輸送量 ^{※4}
大平経由小浜線	若宮二丁目	安達東高校前	岩代支所	1.3	3.9
塩沢線	塩沢温泉	鉄扇橋	二本松市役所	1.7	6.6
針道経由東和小学校線	若宮二丁目	針道	東和小学校	1.8	16.5
医大経由二本松線	福島駅東口	福島大学	若宮二丁目	3.4	31.9

出典:バス事業者提供資料

※3 平均乗車密度:バス起点から終点までの平均乗車人数を示す数値
 ※4 輸送量:平均乗車密度に運行回数を乗じて算出

課題3：地域内の移動を支えるコミュニティバス及びデマンドタクシーの 一体的な見直し

- 路線バスのみではカバーできないエリアを対象に、地域内のアクセス手段の確保が求められています。
- 地域内の移動手段としてコミュニティバスやデマンドタクシーが運行していますが、運行本数の少なさや、運行区域が限られていることなどから公共交通を利用しづらい状況が見られます。
- また、公共交通のカバー状況に着目すると、二本松地域についてはデマンドタクシーが運行していないなど、人口集積に対して公共交通がカバー出来ないエリアも点在しています。
- これらのことから、地域により交通サービスの提供状況が異なっていることを踏まえつつも、コミュニティバスとデマンドタクシーを地域内交通として一体的にとらえ、人口集積と移動ニーズに応じて路線の集約や運行内容の見直しの検討が必要です。
- なお、地域内の公共交通を維持するために多くの財政負担を投じている側面も見受けられることから、費用対効果を十分に考慮する必要があります。

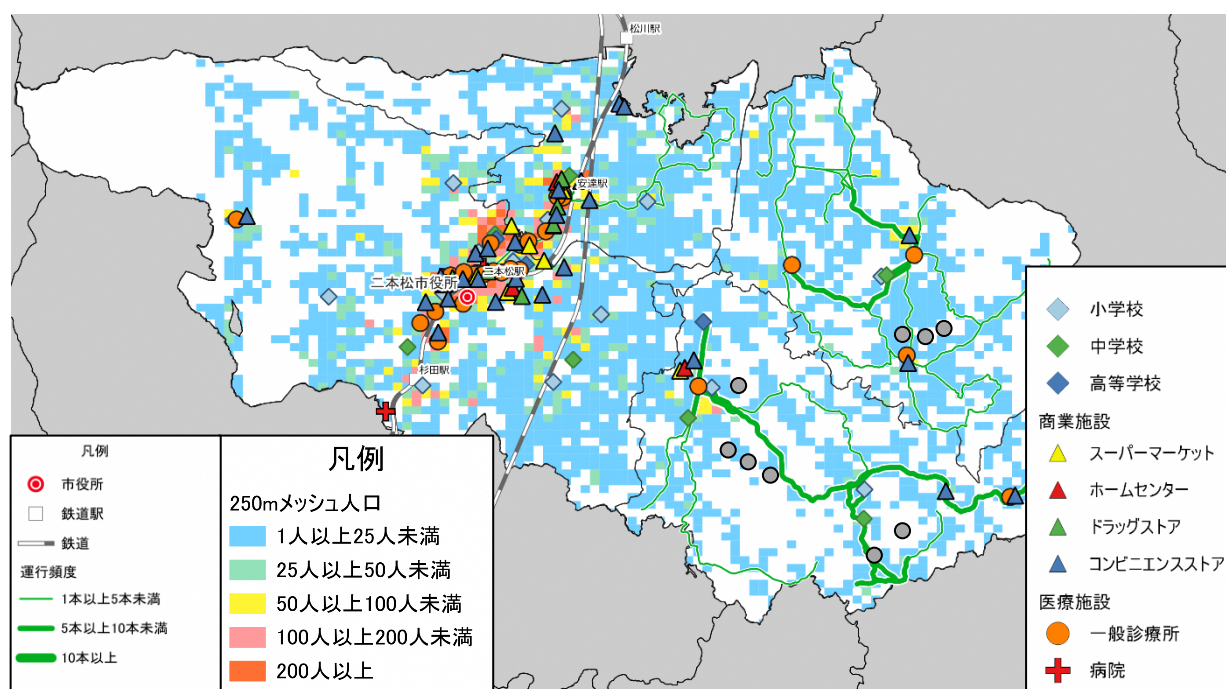


図 コミュニティバスの運行頻度

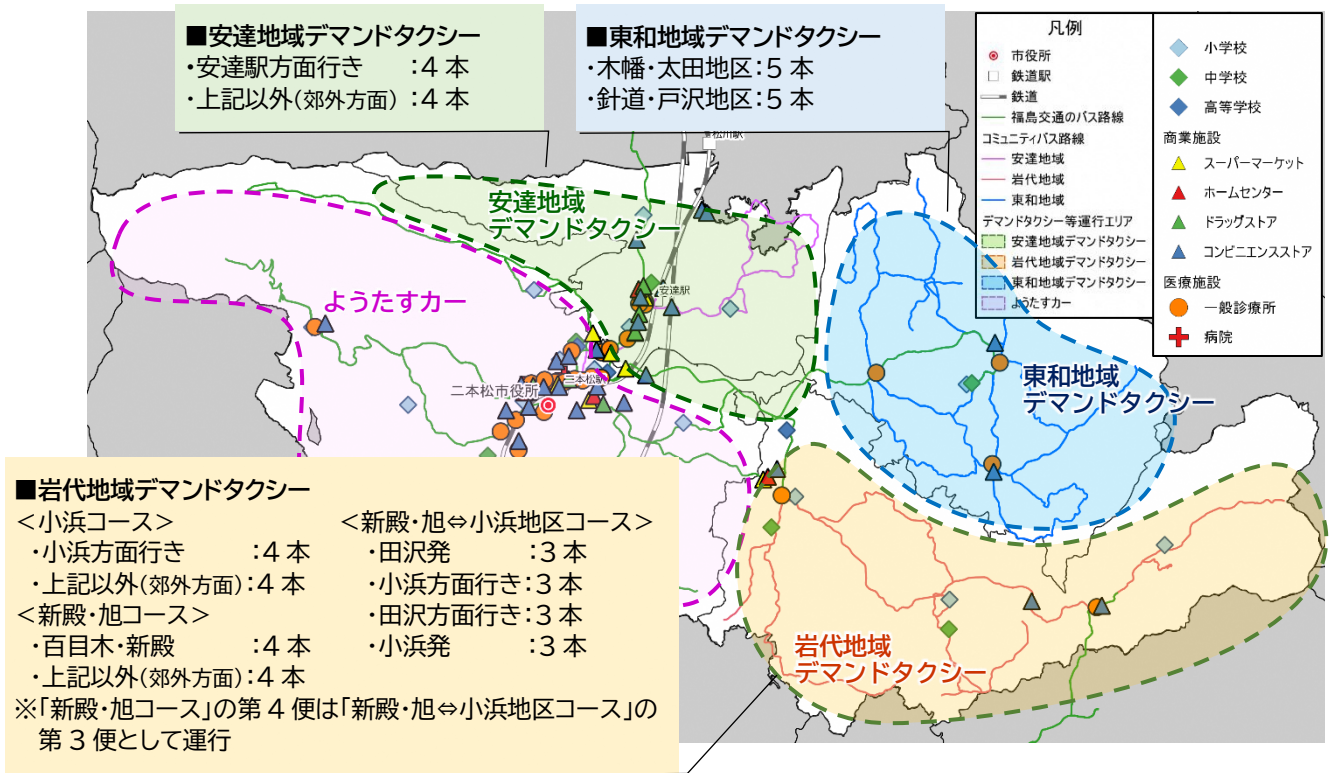


図 デマンドタクシーの運行頻度

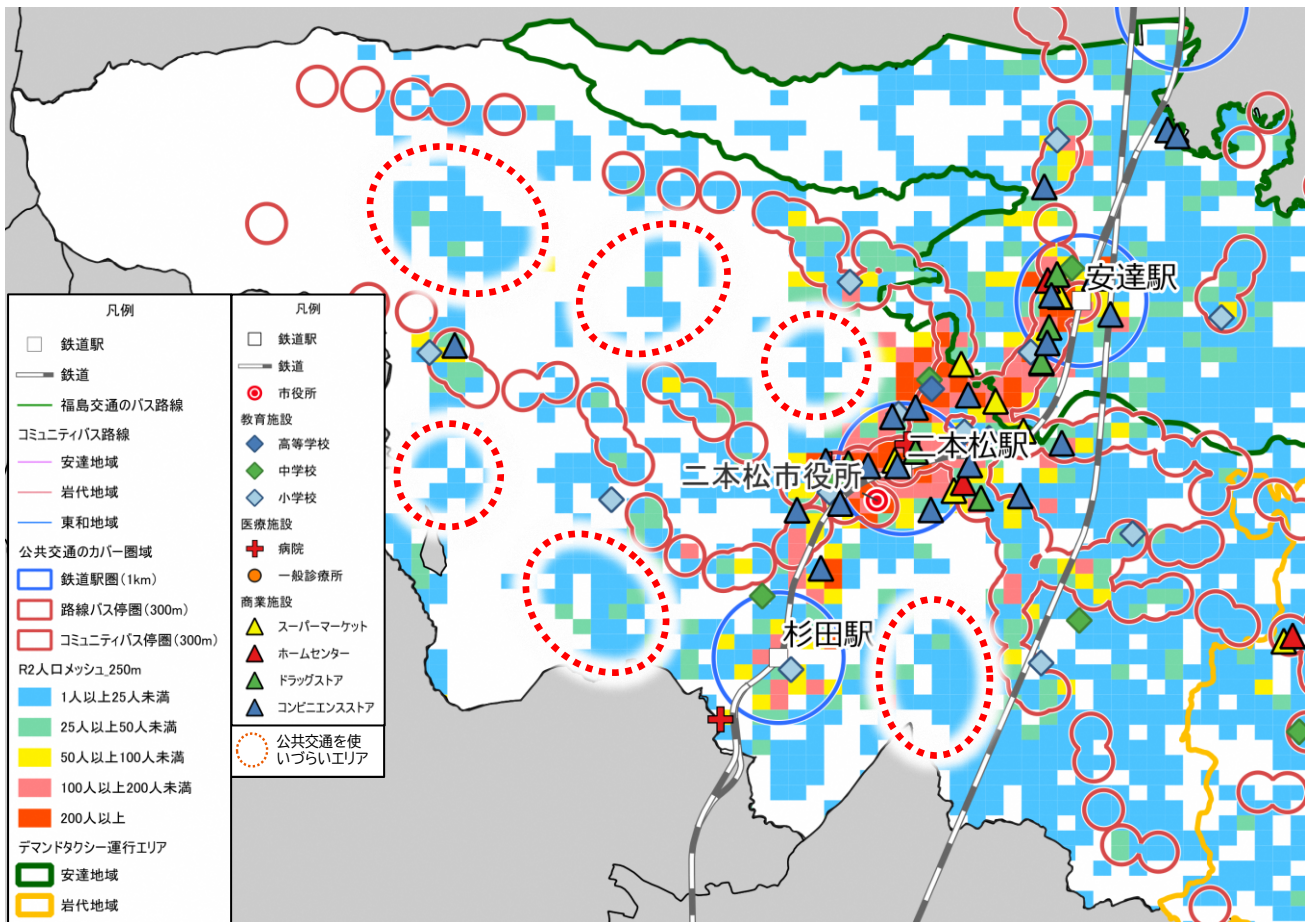


図 二本松地域の公共交通カバー状況

課題4：公共交通結節点の接続強化

- 本市の通勤・通学・通院や市外からの観光客やビジネス客の受入れなど、広域的な移動を支えるアクセス手段として JR 東北本線が運行されていますが、これら市内と市外を結ぶ移動需要を支える公共交通機関との主要な結節点として、二本松駅を位置付けています。
- しかし、二本松駅での他公共交通機関との接続形態をみると、鉄道と路線バスとの乗り継ぎ可能なダイヤが少ないなど、接続に課題があります。
- これらのことから、広域的な移動を支えるために、市内と市外を結ぶ公共交通結節点となる二本松駅や安達駅などの JR 駅における公共交通機関同士の円滑な接続について検討する必要があります。

表 二本松駅における鉄道と路線バスの接続状況（二本松市から郡山方面） 30分以上の待ち時間

二本松市内より市外への移動の接続	JR東北本線 (発時間)	塩沢線			奥岳線		海外協力隊二本松訓練所線		岳線		岳線(原瀬経由)		小浜線	小浜線(大平経由)	鉄原橋線	東和小学技線(針道経由)	二本松線(區大経由)	鈴石線
		JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続
		二本松市役所方面	奥岳方面	本町方面	JICA・NTC方面	本町方面	岳温泉方面	本町方面	岳温泉方面	二本松営業所方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	二本松市役所方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面
1便	6:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2便	6:24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3便	7:11	-	-	-	-	-	-	-	0:29	-	0:35	-	0:13	-	-	-	-	-
4便	7:59	0:14	-	-	-	-	-	-	0:40	-	0:20	0:40	-	-	-	0:42	0:29	0:13
5便	8:34	-	-	-	-	-	-	-	0:20	-	-	0:10	-	-	-	-	-	-
6便	9:05	-	0:21	-	-	-	-	-	1:00	0:09	-	0:22	0:25	-	-	0:13	0:31	0:08
7便	10:01	-	-	-	0:19	-	-	-	-	-	-	0:26	-	-	-	0:23	-	-
8便	11:03	-	-	-	-	-	-	-	0:10	-	-	-	0:22	0:55	-	0:29	0:41	-
9便	11:57	-	-	-	-	0:42	0:50	-	-	-	-	0:54	-	-	-	-	0:03	-
10便	12:53	-	-	-	-	-	0:54	0:53	-	-	-	0:33	-	-	-	0:35	-	-
11便	14:02	-	-	-	-	-	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12便	15:02	0:13	-	-	-	-	0:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13便	16:03	-	-	-	-	-	-	0:48	-	-	-	0:58	-	-	-	0:50	1:07	0:11
14便	16:34	0:02	-	-	-	-	0:49	-	0:10	-	-	-	-	-	-	-	0:17	-
15便	17:02	-	-	-	0:40	-	-	0:09	-	0:53	0:59	-	-	-	-	0:51	0:28	-
16便	17:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:09	-	-	-	-	-	-	-
17便	17:58	-	-	-	0:11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:22	-	-
18便	18:36	0:02	-	0:03	-	-	-	-	0:10	-	-	-	0:13	-	-	-	-	-
19便	19:08	-	-	-	-	-	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	0:18	-	-
20便	19:34	-	-	-	-	-	-	-	-	0:08	0:14	-	-	-	-	-	-	-
21便	20:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:32	-	-	-	-	0:34	0:19	-
22便	20:58	-	-	-	-	0:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:06	-
23便	21:52	-	-	-	-	-	0:16	0:25	-	-	-	0:20	-	-	-	0:22	-	-
24便	22:53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

通勤・通学需要が多い時間帯に接続していない状況

表 二本松駅における鉄道と路線バスの接続状況（二本松市から福島方面）

二本松市内より市外への移動の接続	JR東北本線 (発時間)	塩沢線			奥岳線		海外協力隊二本松訓練所線		岳線		岳線(原瀬経由)		小浜線	小浜線(大平経由)	鉄原橋線	東和小学技線(針道経由)	二本松線(區大経由)	鈴石線
		JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続	JRIに接続
		二本松市役所方面	奥岳方面	本町方面	JICA・NTC方面	本町方面	岳温泉方面	本町方面	岳温泉方面	二本松営業所方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	二本松市役所方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面	岩書二丁目方面
1便	6:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2便	6:51	-	-	-	-	-	0:03	-	0:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3便	7:29	-	-	-	-	-	-	0:10	-	-	-	0:25	-	-	-	0:12	-	-
4便	8:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:10	-	-	-	-	-	-
5便	8:10	0:25	-	-	-	-	0:36	0:31	-	0:31	0:21	0:01	-	-	-	-	0:40	0:24
6便	9:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:07	-
7便	9:05	-	0:52	-	0:19	-	-	0:40	-	-	0:53	-	-	-	-	0:44	-	0:39
8便	9:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:26	-	-	-	-	0:23	-	-
9便	10:09	-	-	-	-	-	0:18	-	-	-	-	-	0:30	1:03	0:37	0:49	-	-
10便	11:03	-	-	-	-	0:42	0:50	-	-	-	0:54	-	-	-	-	-	0:03	-
11便	12:04	-	-	-	-	-	1:01	1:09	-	-	0:40	-	-	-	-	0:42	-	-
12便	13:00	-	-	-	-	-	-	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13便	13:04	0:24	-	-	-	-	0:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:09	-
14便	14:03	-	-	-	-	-	-	0:44	-	-	-	-	-	-	-	0:51	-	0:12
15便	15:03	0:03	-	-	-	-	0:50	-	0:11	-	-	-	-	-	-	-	0:18	-
16便	16:05	-	-	-	0:42	-	-	0:11	-	0:55	1:01	-	-	-	-	0:53	0:30	-
17便	17:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:11	-	-	-	-	-	-	-
18便	16:30	-	-	-	0:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:18	-	-
19便	17:02	0:02	-	0:03	-	-	-	-	0:10	-	-	-	0:13	-	-	-	-	-
20便	17:30	-	-	-	-	-	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	0:18	-	-
21便	18:04	-	-	-	-	-	-	-	-	0:14	0:20	-	-	-	-	-	-	-
22便	18:41	-	-	-	-	0:05	0:23	-	-	-	0:37	-	-	-	-	0:39	0:24	-
23便	19:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:04	-
24便	19:29	-	-	-	-	-	0:11	0:20	-	-	-	0:15	-	-	-	0:17	-	-

鉄道とバスの乗り継ぎが利用しづらい状況

課題5：公共交通を安全・安心に利用できる待合環境の確保

- 本市の公共交通ネットワークは二本松駅を中心として形成されており、二本松駅構内は待合室や駅前広場における上屋・ベンチの設置など、雨風をしのげる待合環境が整備されています。
- 一方で、市内の各所に設置されているバス停については、待合環境が十分とは言えない状況にあります。
- これらのことから、全てのバス停において待合環境を整備することは現実的ではないものの、一定程度利用が見込めるバス停などについては、周辺の施設等を活用した待合スペースの確保や地域の協力による待合環境の改善など、誰もが公共交通を安全・安心に利用できる環境を確保する必要があります。



駅前広場には上屋やベンチが設置されている



図 駅前広場の様子（二本松駅）

課題 6：公共交通に係る各種情報の発信強化

- 近年スマートフォンの普及により、WEBを活用した情報発信のニーズが高まっています。
- 公共交通の運行情報をマップや時刻表などの紙媒体で作成・配布するなど、アナログ的な情報発信を行っているほか、路線バスの運行情報などはデジタル的な情報発信なども行っていますが、現状では市全体の公共交通を一体的に発信しているものではありません。
- これらのことから、公共交通利用者が適切なタイミングで情報を得ることができるよう、スマートフォンなどのデジタルデバイスの活用を含めた利便性向上に向けた取り組みを検討する必要があります。

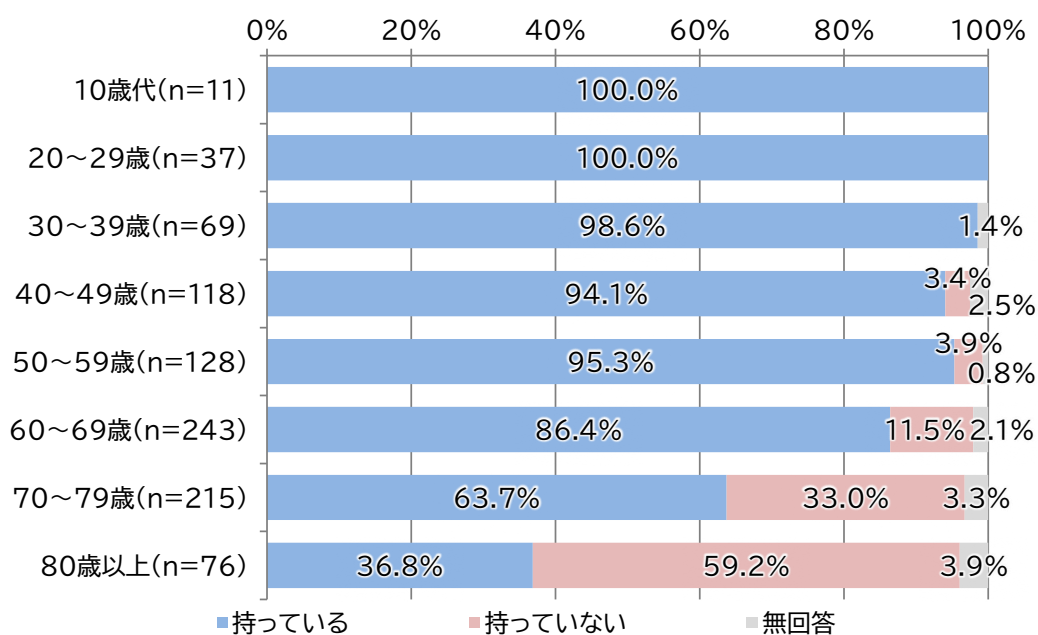


図 年齢別のスマートフォンの所持状況

出典：市民アンケート調査

課題7：公共交通以外の移動サービスとの適切な連携

- 本市には、民間事業者が運営する鉄道や路線バス、タクシーなどの公共交通サービスのほかに、医療施設や宿泊施設などによる移動サービスもあり、市民や来訪者の移動を支えています。
- これらの移動サービスについては、公共交通で対応しきれない移動ニーズに対して、細かに対応している側面もあり、公共交通とのサービス（提供する属性や時間帯、エリアなど）のバランスを考慮し、公共交通サービス側と民間の移動サービス側の役割分担を図りながら民間事業者と連携した取り組みが必要となります。

課題8：持続可能な公共交通に向けた安定的な経営基盤の構築

- 地域公共交通は、市民の暮らしに欠かすことの出来ない重要なインフラであり、持続可能性を高めていくことが求められています。
- これまでに、重複路線の統合やコミュニティバス及びデマンドタクシーの運行内容の見直しなどを実施し、利便性の向上に向けた取り組みを行ってきましたが、利用者数の低迷等による減収や今後の人口減少や高齢化の進行、更には近年の燃料費の高騰などの社会的要因に伴い、財政負担は年々増加の傾向にあります。
- これらのことから、持続可能な公共交通の安定的な運営基盤構築のため、交通事業者や関係機関と協力し理解を深めながら公共交通の効率化を図るとともに、運行内容の見直しや情報提供の充実などにより利便性の向上を図り、市民の公共交通に対する意識（公共交通を積極的に利用する、公共交通に対する理解を深める、公共交通を支える）を高める機会を醸成し、公共交通の利用促進へとつなげる取り組みが必要です。

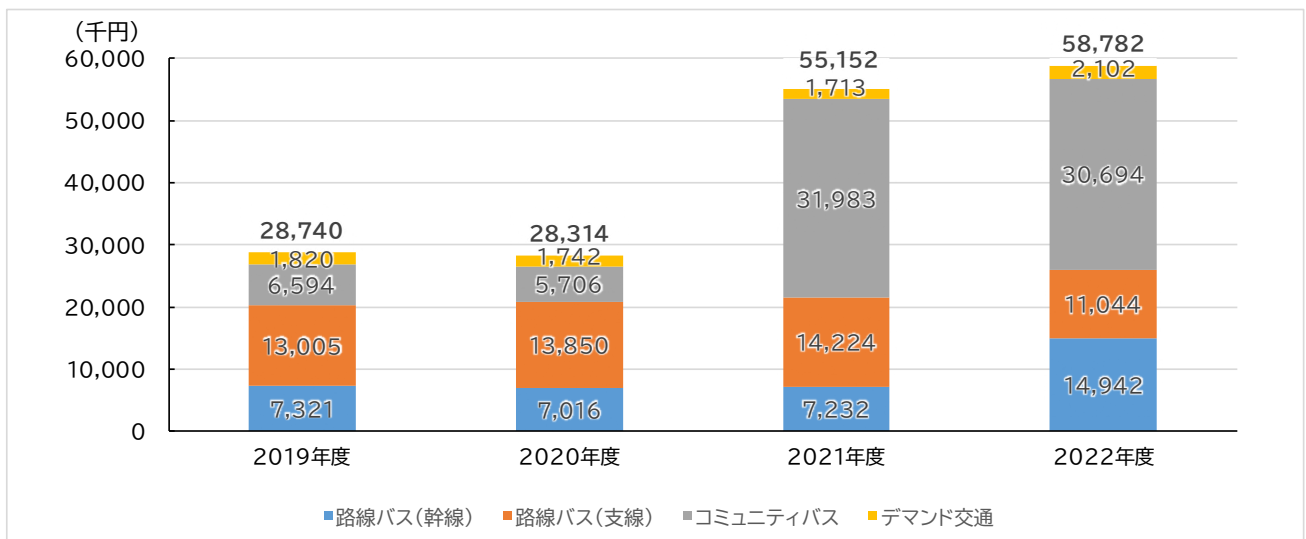


図 財政負担の推移

※2020年度から2021年度に市の財政負担が増加した要因は、安達地域及び岩代地域のコミュニティバスの一部をスクールバス化したことによるものです。

出典：二本松市

課題9：安全・安心な生活を支える公共交通体系の構築

- 「二本松市人口ビジョン（2021 改訂版）」によると、16年後の令和22年（2040年）の人口は、42,103人と推計されていますが、令和4年度における国の人口動態を踏まえれば、更に人口減少と少子高齢化が進行するものと予想されます。
- 高齢化が進むと、鉄道や路線バス沿線から離れた地域に居住する高齢者も増えることが予想され、地域公共交通の主たる利用者である高齢者の移動手段として、公共交通へのニーズが更に高まっていくものと考えられます。
- また、市民アンケート調査による公共交通の利用割合をみると、日常生活において公共交通を利用する割合は低く、自家用車に依存した生活が根付いていますが、運転免許証については、「未定だがいずれは返納したいと考えている」が4割程度の回答を示していることから、公共交通に対する潜在ニーズは一定数存在すると考えられます。
- これらのことから、免許返納後の対応を含め、高齢者等の移動手段の確保に向けた検討や移動支援への取り組みが一層重要となります。

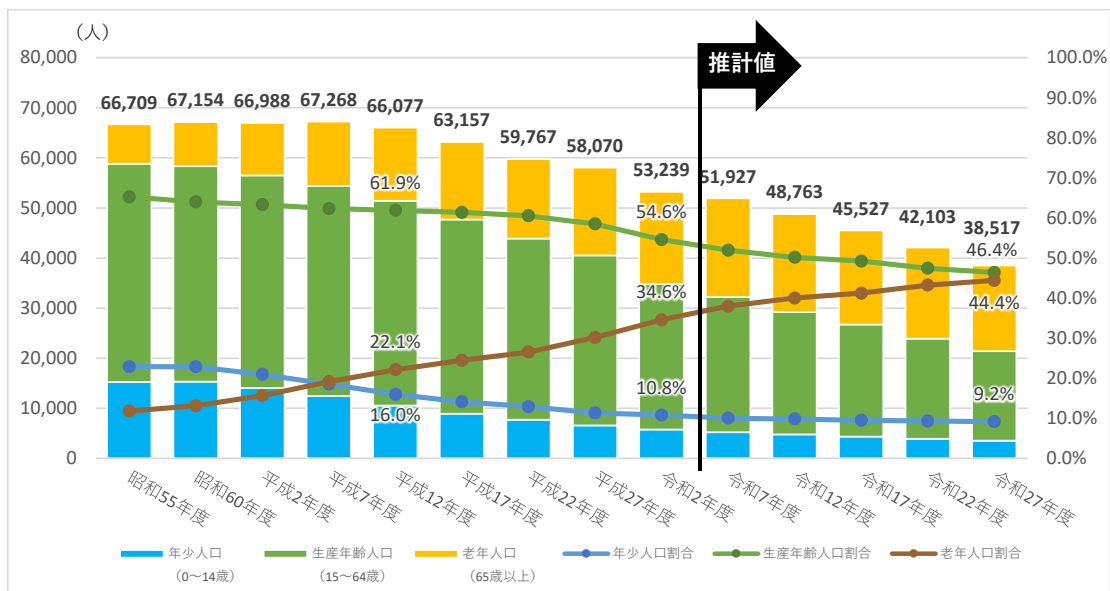


図 人口及び年齢3区分推移

出典：国勢調査(令和2年度)、二本松市人口ビジョン(令和3年度)

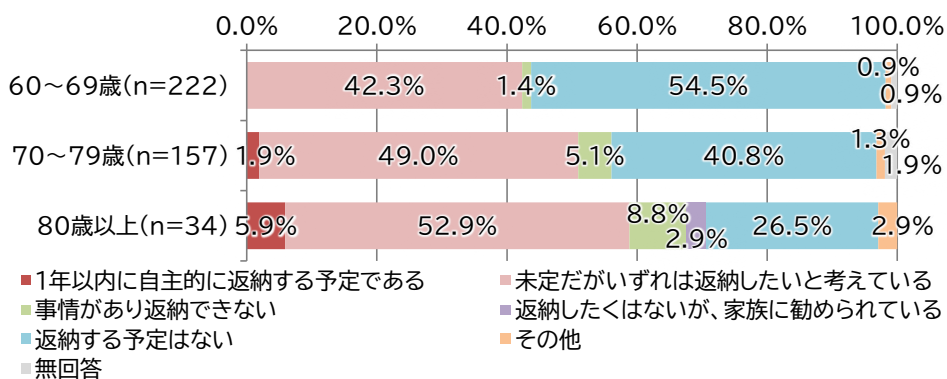
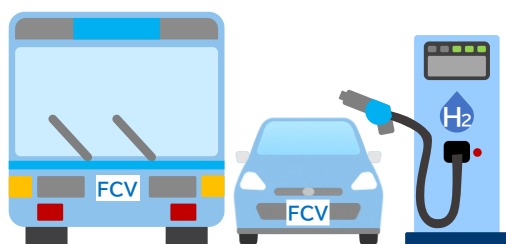


図 年齢別の免許返納意向

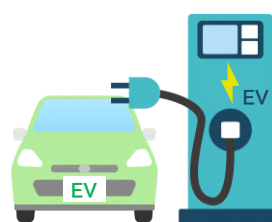
出典：市民アンケート調査

課題 10：環境負荷の軽減に向けた新技術の活用

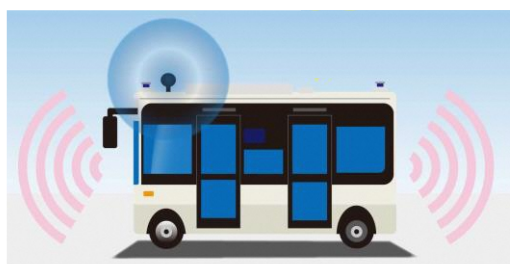
- 本市は令和元年度（2019年度）から令和10年度（2028年度）までの10年間の計画期間とする第2次二本松市環境基本計画を策定し、本市が持つ豊かな自然環境を未来の子供たちに引き継いでいくため、市民、市民団体、事業者等との協働により、環境負荷の軽減に努めていくこととしています。
- 首都圏を中心に、先進的で環境に配慮した技術（自動運転・電気バス・水素バスなど）を活用した次世代モビリティの活用などにより、公共交通の利便性を高める取り組みが広がりを見せています。
- これらのことから、本市においても過度な自家用車利用から公共交通への利用転換を促進する取り組みや、将来に向けた環境負荷が少ない公共交通施策の検討も必要です。



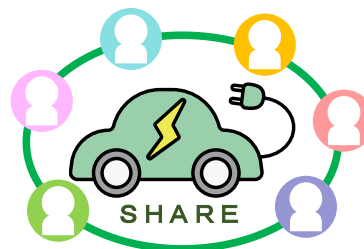
燃料電池自動車（FCV）



電気自動車（EV）



自動運転の実証実験



小型電気自動車のカーシェアリング

図 環境に配慮した次世代モビリティ

課題 1 1：観光振興を支える公共交通体系の構築

- 本市への観光入込客数は新型コロナウイルス感染症の影響などにより、近年減少傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の5類移行に伴い、今後は観光需要の回復が期待されています。これに対し、公共交通ネットワークのアクセス状況を見ると、霞ヶ城公園、岳温泉などの観光資源へ十分にアクセスされてない状況にあります。
- これらのことから、公共交通分野においても生活交通としての役割を基本としつつも、観光振興のための観光資源へのアクセスや、観光需要のピーク時期に合わせた運行など関係機関との役割分担や連携を図りながら、観光客の移動ニーズを踏まえた柔軟な対応の検討が必要です。

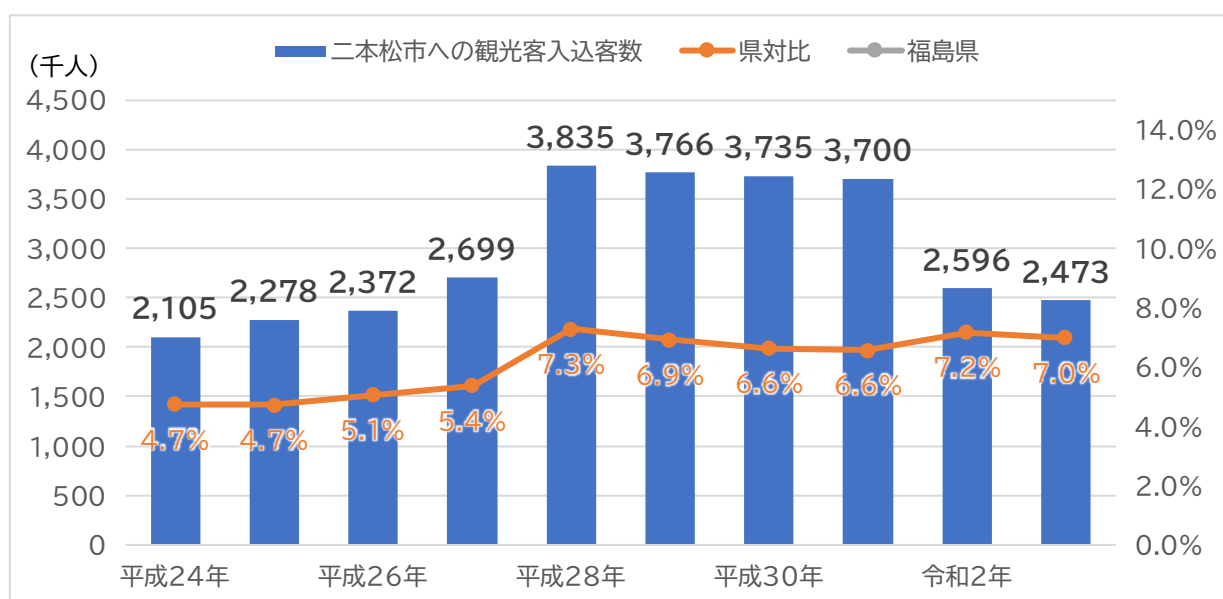


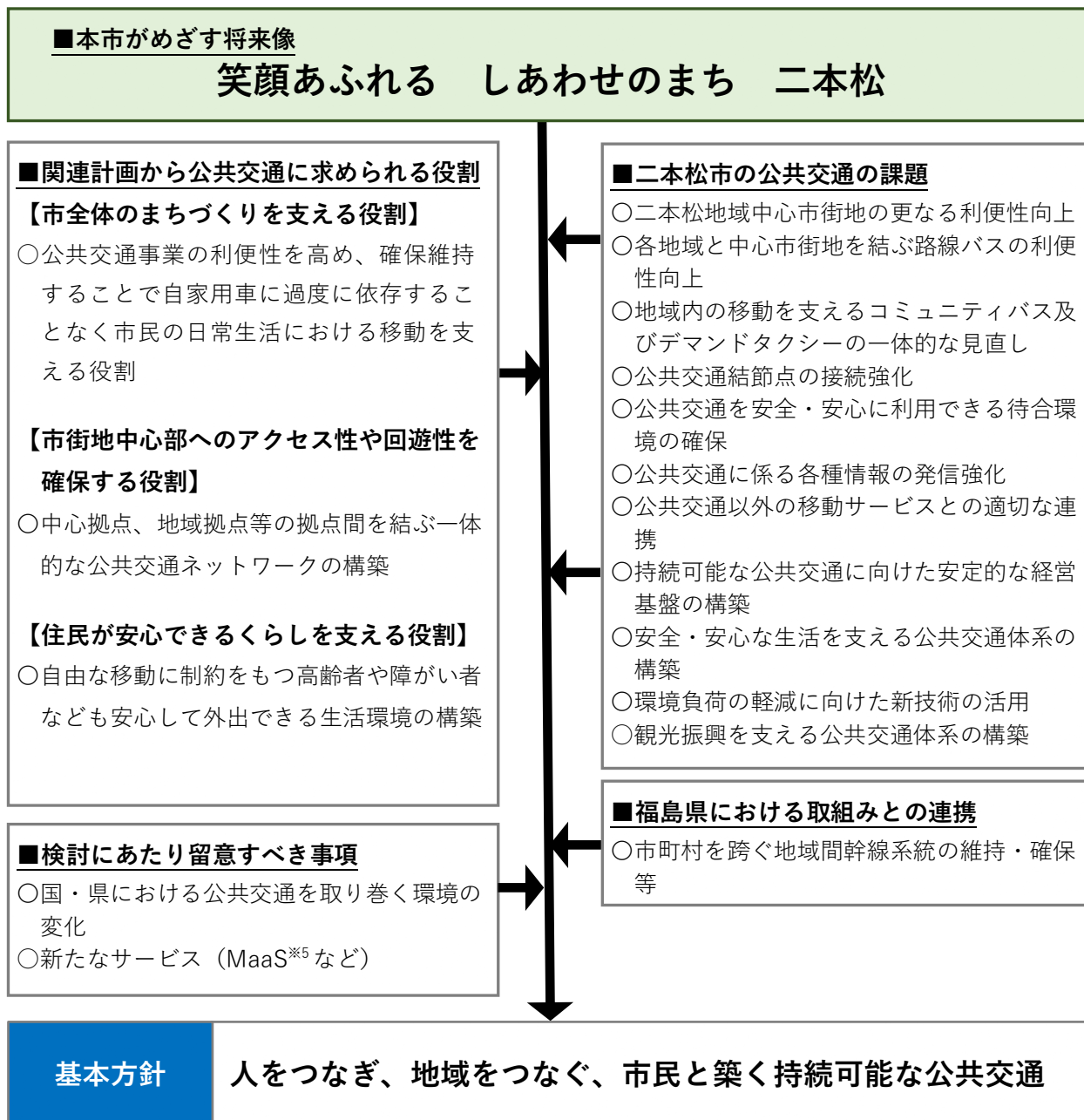
図 観光入込客数の推移

出典：福島県観光客入込状況調査

5. 計画の基本方針・基本目標

5-1 基本方針

○本市の最上位計画である二本松市総合計画に掲げる「笑顔あふれる しあわせのまち 二本松」の実現に向け、公共交通分野における基本方針を次のとおり設定します。



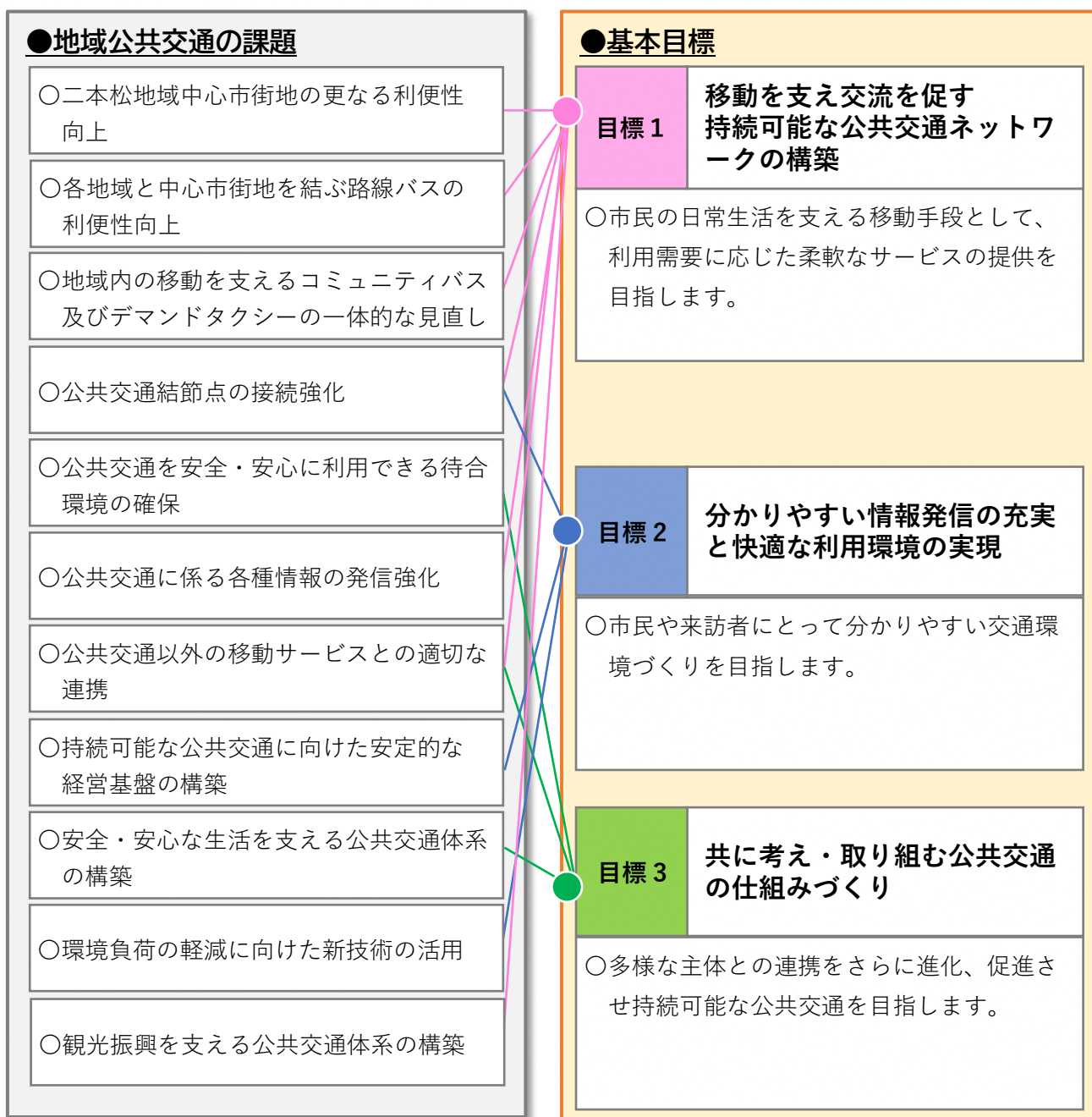
※5 MaaS (Mobility as a Service) とは、バスや鉄道、タクシー、飛行機など、すべての交通手段による移動を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでを途切れず滑らかに連携させる概念のことを指します。MaaSのシステムを導入し、広げていくことで、手段ごとに違う方法でサービスを使用している形から一つのアプリで完結させることができるようになります。

5-2 基本目標

- これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本市が抱える課題などを踏まえ設定した基本方針に基づき、その実現に向けて3つの基本目標を設定し、各種施策・事業に効果的に取り組んでいきます。
- 各種施策・事業による基本目標の状況等を把握するため、それぞれの基本目標に対して指標・数値目標を設定し、随時達成度合いの検証を行い、基本目標の確実な達成を目指します。

基本方針

人をつなぎ、地域をつなぐ、市民と築く持続可能な公共交通



目標 1	移動を支え交流を促す持続可能な公共交通ネットワークの構築	3 すべての人に 健康と福祉を	9 産業と技術革新の 基盤をつくらう	10 人や国の不平等 をなくそう	11 住み続けられる まちづくりを
-------------	-------------------------------------	-----------------------	--------------------------	------------------------	-------------------------

目標の概要	日常生活を支える移動手段として、高齢者や免許返納者の増加等に伴う利用需要に対応した柔軟な公共交通サービスの提供を目指します。	
数値目標 の設定	指標 1-1：コミュニティバス・デマンドタクシーの年間利用者数	
	概要	コミュニティバス及びデマンドタクシーの利用者数から市街地及び郊外部における利便性の高い移動手段が確保・維持されているかを評価します。
	数値目標 (R10)	120,000 人／年 (R4：115,223 人／年)
	算出方法	○コミュニティバス及びデマンドタクシーの年間利用者数より算出します。
	指標 1-2：路線バスの利用者数	
	概要	路線バスの利用者数から、広域の移動手段が確保・維持されているかを評価します。
	数値目標 (R10)	230,000 人／年 (R4：228,579 人／年)
	算出方法	○路線バスの年間利用者数より算出します。
	指標 1-3：公共交通による人口カバー率	
	概要	公共交通サービスの見直しにより公共交通空白地域を解消し、多くの市民が公共交通を利用しやすい環境を目指す。
数値目標 (R10)	100% (R2：69.1%)	
算出方法	○カバー圏域内の人口÷総人口により算出 ※カバー圏域内の人口：ようたすカーを除く公共交通機関の運行区域とバス停 300m 圏域及び鉄道駅から 1km 圏域内に含まれる人口 (R2.10.1 時点：37,023 人) ※総人口：国勢調査人口 (R2.10.1 時点：53,557 人)	

目標 2	分かりやすい情報発信の充実と 快適な利用環境の実現		3 すべての人に 健康と福祉を	11 住み続けられる まちづくりを	13 気候変動に 対応的な対策を
目標の概要	国では society5.0 ^{※6} 、DX ^{※7} の推進など、自動運転、MaaS 事業を進めています。また、県では地域交通計画の策定を行っており、先進的な取り組みに対して県全体の推進を目指しています。本市においても国、県の動きに合わせ、IoT ^{※8} 技術の導入が進むことを想定し、最新技術を生かした利用環境づくりを目指します。				
数値目標 の設定	指標 2 - 1 : 情報の認知度				
	概要	利用者目線に立った情報発信による利用促進がなされているかを評価し、「分からない」割合の減少を目指します。			
	数値目標 (R10)	4.5% (R4 : 6.4%)			
	算出方法	○市民アンケート結果の「公共交通を利用しなくなった理由」における「いつ・どこを運行しているのかわからないから」の割合を算出します。 ※アンケート結果を活用			

※6 society5.0とは、日本が提唱する未来社会のコンセプト。これは、狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すもので、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）を目指すこと。

※7 DX(デジタルトランスフォーメーション)とは、デジタル技術を活用してビジネスを変革するもので、競争力の維持・獲得・強化を果たすことを目指す取り組み。

※8 IoT (Internet of Things) とは、インターネットに接続された様々なモノ（センサー、駆動装置、住宅・建物、車、家電製品など）がデータをサーバーやクラウドサービスに交換する仕組み。

<p>目標の概要</p>	<p>現計画で取り組んできた多様な主体との連携をさらに進化、促進させ、地域で支える持続可能な自立した公共交通の構築を目指します。</p>	
<p>数値目標の設定</p>	<p>指標 3 - 1 : 公共交通全体の市民一人当たりの利用回数</p>	
	<p>概要</p>	<p>人口が減少するなかで公共交通の利便性を高めて、現状の利用頻度が維持向上されているかを評価します。</p>
	<p>数値目標 (R10)</p>	<p>6.8 回/年 (R4 : 6.6 回/年)</p>
	<p>算出方法</p>	<p>○公共交通機関の利用者数/二本松市の総人口から利用回数を用いて評価します。 ※公共交通機関：コミュニティバス・デマンドタクシー・路線バスを指す ※鉄道を除く公共交通機関の利用者数： R10 時点：350,000 人と想定 ※二本松市総人口：二本松市人口ビジョン (2021 改定版) を活用 (R10 時点：51,110 人と想定)</p>
	<p>指標 3 - 2 : 利用者一人当たりの市の財政負担額</p>	
	<p>概要</p>	<p>路線バスやコミュニティバスなどを含む公共交通全体の一人当たりの財政負担額から効率的な運行がなされているかを評価します。 運行に要する経費については、現状と同程度の水準維持を目指します。</p>
<p>数値目標 (R10)</p>	<p>900 円/人 (R4 : 900 円/人)</p>	
<p>算出方法</p>	<p>○公共交通機関の運行に要する経費/利用者数から負担額を用いて評価します。 ※公共交通機関：コミュニティバス・デマンドタクシー・路線バス・ようたすカーを指す ※公共交通機関の運行に要する経費： R4 時点：309,475,772 円 ※利用者：R4 時点：343,812 人</p>	

5-3 公共交通ネットワークの将来像

- 鉄道やバス等の公共交通については、市民が利用しやすく、地域間で均一的な公共交通サービスを楽しむよう、中心拠点や地域拠点を中心としたネットワークの構築を目指します。
- これを踏まえ、中心部の商業施設や医療機関・交流施設等を結び地域間及び広域から中心部への円滑なアクセスができる公共交通ネットワークの形成を図り、まちづくりと一体となった持続可能な市民の移動手段として確保・維持を図ります。

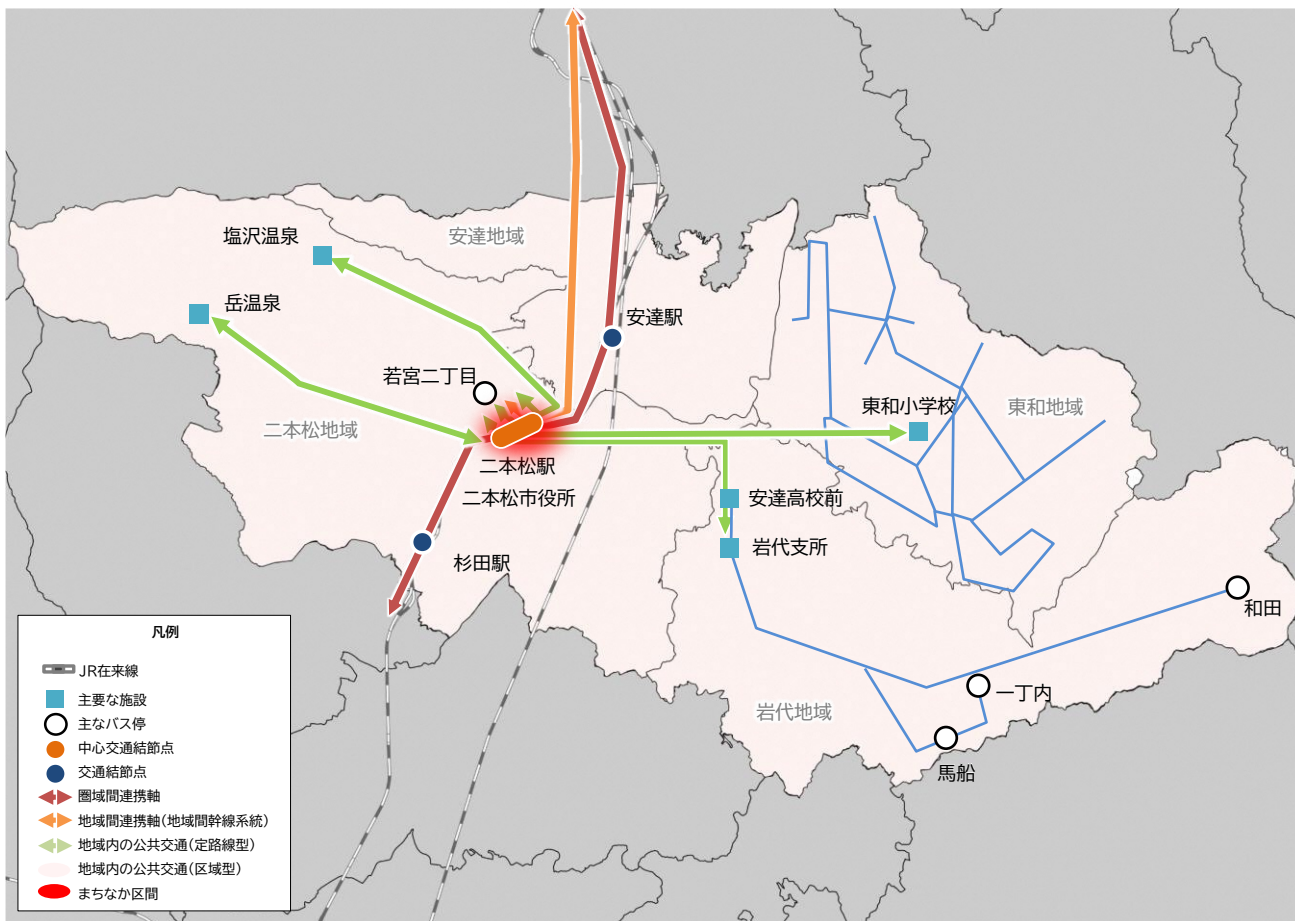


図 公共交通の将来イメージ

【二本松市の地域公共交通の機能等】

	交通モード	機能等
圏域間連携軸	鉄道	○県計画と連携し、隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える公共交通ネットワーク
地域間連携軸	路線バス	○県計画と連携し隣接する自治体間の広域的な連携を支える公共交通ネットワーク
地域内の公共交通 (定路線型・区域型)	路線バス コミュニティバス デマンドタクシー	○地域間連携軸を補完するサービスを提供し、地域間及び地域内の移動を支える公共交通ネットワーク
その他	一般乗用タクシー スクールバス	○鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーでは対応できない小さな需要に対応

【交通拠点】

	交通拠点（候補案）	役割
中心交通結節点	二本松駅	○市民の日常生活に加え、市外からの来訪者が行き交う市の中心的な拠点
交通結節点	安達駅、杉田駅	○各地区で公共交通機関相互の乗り継ぎが発生する拠点

5-4 地域公共交通確保維持改善事業への取り組み

- 地域公共交通確保維持改善事業とは、地域の特性や実情に応じて最適な交通手段を提供するために国が行う事業です。
- 地域間幹線系統は「地域間連携軸」を、フィーダー系統^{※9}は「地域内の公共交通」を補完する役割を担い、地域間および地域内の移動に対応する重要な路線です。
- これらの路線は買物・通院・通勤・通学時の移動手段として利用され、それぞれの系統が生活を支える重要な役割を担っています。
- しかしながら、地域における公共交通の確保・維持が難しいことから、国が実施する地域公共交通確保維持事業補助を積極的に活用します。

表 補助系統にかかる事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
大平経由小浜	若宮二丁目	宮の下	岩代支所	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	福島交通	地域間幹線系統
針道経由東和小学校	若宮二丁目	—	東和小学校				
塩沢	二本松市役所	塩沢学校前	塩沢温泉				
二本松経由医大	福島駅東口	医大病院/金谷川	若宮二丁目				
田沢コース	和田	百目木	安達東高校前		区域運行	二本松市	フィーダー系統補助
広瀬経由杉沢(上り)※杉4	馬船	岩代中学校	安達東高校前				
広瀬経由杉沢(下り)※一丁内	安達東高校前	岩代中学校	一丁内				
二本松地域デマンドタクシー	二本松地域内及び交通結節点						
安達地域デマンドタクシー	安達地域内及び中心交通結節点						
岩代地域デマンドタクシー	岩代地域内及び中心交通結節点、交通結節点						
東和地域デマンドタクシー	東和地域内及び中心交通結節点、交通結節点						

※9 フィーダー系統とは、「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の補助メニューの1つであり、地域間幹線系統を補完する支線をフィーダー系統といい、運行経費に対する補助を受けられる路線です。

5-5 ネットワークにおける留意点

- 広域・地域間・地域内の移動を支えるうえで乗り継ぎが生じる場合でも、可能な限り利用者の負担を軽減するために運行ダイヤの見直しや待合環境の整備、分かりやすい情報提供等の利便性向上に向けた対策を講じることで、効率的で利便性の高いネットワークを構築します。
- そのほか、市内で運行している様々な輸送手段の活用についても検討し、一体的な公共交通ネットワークの構築を目指します。
- 公共交通を確保・維持していくため、交通事業者（運行・運営）、利用者（積極的な利用、住民主体による取り組みなど）、行政（国・県・市）が連携を深め、一体となって利用促進を図ります。

6. 目標達成に向けた施策・事業

6-1 施策一覧

【計画の目標】	【施策体系】
<p>目標1： 移動を支え交流を促す 持続可能な公共交通ネットワークの構築</p>	<p>施策1 市街地の賑わいを創る公共交通ネットワークの 利便性向上 事業1-1 中心部の回遊性を高める循環バス等の導入検討</p> <p>施策2：地域内の移動を支え交流・連携を促す公共交通 ネットワークの利便性向上 事業2-1 地域間を運行する路線バスの効率化 事業2-2 コミュニティバスの効率化 事業2-3 デマンドタクシーの利便性向上</p> <p>施策3：広域の移動を支える公共交通ネットワークの 確保・維持 事業3-1 鉄道の確保・維持 事業3-2 広域路線バス等の確保・維持 事業3-3 観光施設へのアクセス手段の確保・利便性の向上</p>
<p>目標2 分かりやすい情報発信の充実と 快適な利用環境の実現</p>	<p>施策4：利用環境の機能向上 事業4-1 公共交通結節点の接続性向上 事業4-2 待合環境の機能性向上 事業4-3 利用者や環境に優しい車両の導入</p> <p>施策5：情報発信の強化 事業5-1 情報案内ツールの作成 事業5-2 バスロケーションシステムを活用した情報発信 事業5-3 オープンデータの活用</p>
<p>目標3： 共に考え・取り組む公共交通 の仕組みづくり</p>	<p>施策6：多様な主体との連携による体制づくり 事業6-1 モビリティ・マネジメントの推進 事業6-2 高齢者の交通支援制度の拡充</p>

6-2 事業の内容

施策1 市街地の賑わいを創る公共交通ネットワークの利便性向上

事業 1-1：中心部の回遊性を高める循環バス等の導入検討

【実施主体：二本松市、路線バス事業者】

- 中心部の主要な商業・医療・行政・教育文化施設等を結ぶ循環バス等の導入を検討し、賑わいに資する回遊性の向上に努めます。
- 循環バス等を認知してもらうため、市民全体への周知強化に加え中心交通結節点、交通結節点及びバス停留所にポスター等を掲示するなど、周知に努めます。

■起終点

- ・起終点（循環）：JR二本松駅

■サービス水準など

- ・等間隔時間運行
- ・わかりやすく、利用しやすい運賃を検討する。

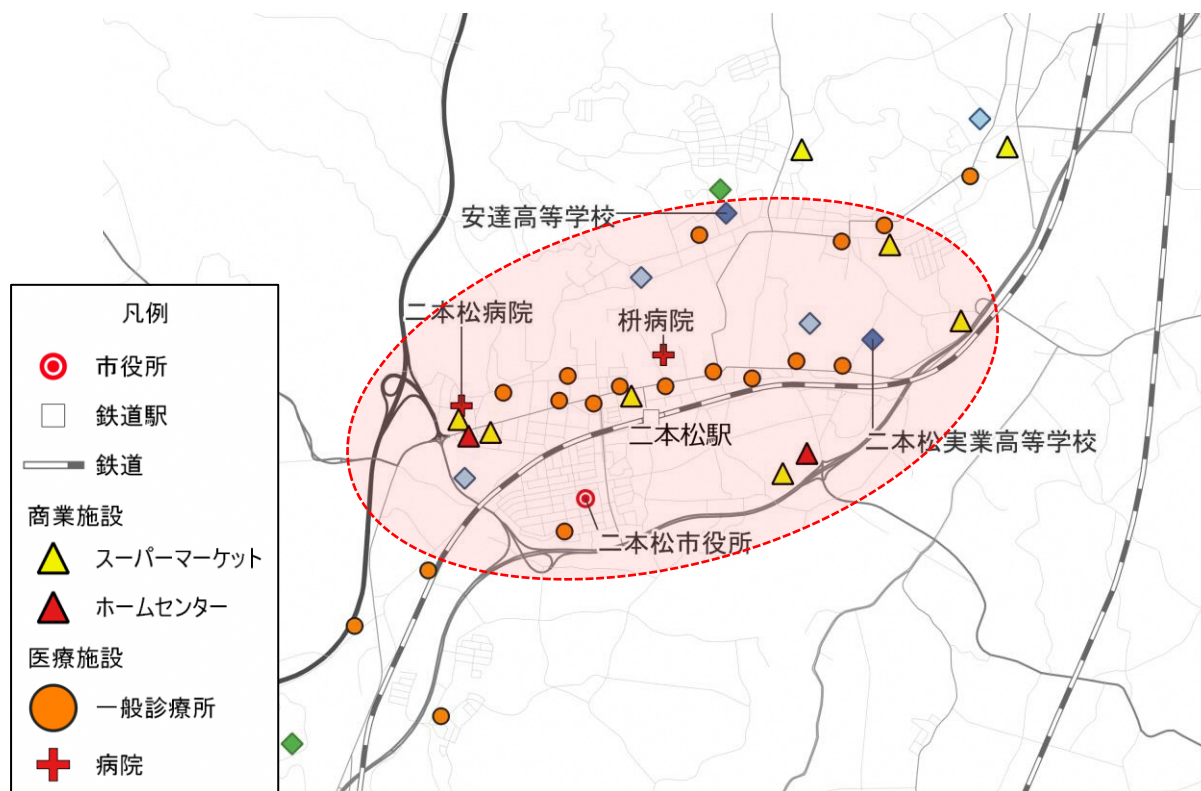


図 循環バスの運行区間イメージ

施策2

地域内の移動を支え交流・連携を促す公共交通ネットワークの利便性向上

事業2-1：地域間を運行する路線バスの効率化

【実施主体：二本松市、路線バス事業者】

- 利用の少ない路線・区間や存続が難しい路線は需要に応じて運行形態や運行内容を見直し、効率化を図ります。
- 圏域間連携軸及び地域間連携軸との接続性向上を図るため、鉄道及び路線バスの時間に合わせて地域内の公共交通を構成する路線バスのダイヤを見直します。
- 通勤・通学に利用できるよう、通勤・通学時間帯のピーク時に合わせて経路の変更及びダイヤの見直しを検討します。
- なお、路線の見直しを検討するにあたり、利用実績等を基に需要の状況に応じた適正なサービスレベル（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。

事業2-2：コミュニティバスの効率化

【実施主体：二本松市、コミュニティバス事業者】

- 郊外部は人口が分散している状況に加え、人口減少や高齢化による移動需要が少なくコミュニティバスの存続が難しい路線はデマンド交通への移行も含めた運行内容及び運行形態の見直しを検討します。
- 通勤・通学に利用できるよう、通勤・通学時間帯のピーク時に合わせて経路の変更及びダイヤの見直しを検討します。

事業2-3：デマンドタクシーの利便性向上

【実施主体：二本松市、デマンドタクシー事業者】

- コミュニティバスの利用者が少ない路線は、デマンド交通と統合し、デマンド交通の運行内容、運行日及び運行ダイヤ等を見直し、利便性の向上を図ります。
- 事前の登録による利用者の限定や予約のしづらさを解消するため、運行日、利用方法及び予約方法の改善に努めます。
- 安達地域、岩代地域、東和地域で運行しているデマンドタクシーについては、二本松地域中心市街地へ向けた運行、二本松地域内でのデマンドタクシーの新たな運行を検討します。
- AIなどの新たな技術を活用した運行方法を検討し、利便性の向上に努めます。

施策3 広域の移動を支える公共交通ネットワークの確保・維持

【実施主体：二本松市、鉄道事業者】

事業3-1：鉄道の確保・維持

【実施主体：二本松市、鉄道事業者、関係市町村】

- 福島県地域公共交通計画と連携し、鉄道の確保・維持に努めます。
- 日常生活の移動手段として通勤・通学・通院に利用されているJR東北本線に関して、近隣自治体と連携しながら確保・維持を図ります。
- 中心交通結節点における他の公共交通とのスムーズな接続を図ります。

事業3-2：広域路線バス等の確保・維持

【実施主体：二本松市、路線バス事業者、関係市町村】

- 福島県地域公共交通計画と連携し広域的な公共交通ネットワークの確保・維持に努めます。
- 地域間幹線系統は、地域公共交通確保維持改善事業を活用しつつ路線の確保・維持を図ります。
- 路線バスは、利用の少ない路線・区間は需要に応じて運行形態や運行内容の見直しを検討します。
- 市域を跨いだ広域的な移動手段の検討をします。
- なお、路線の見直しを検討するにあたっては、利用実績等を基に需要の状況に応じた適正なサービスレベル（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。

事業3-3：観光施設へのアクセス手段の確保・利便性の向上

【実施主体：二本松市、公共交通事業者、関係機関】

- 観光施設へのアクセス手段について、関係機関と協議・検討し、利便性の向上に努めます。

表 観光分野との連携イメージ

内容
○観光客向けの周遊フリーパスの販売
○観光客向けの情報媒体に公共交通に関する情報（アクセス手段、時刻など）を盛り込むよう関係団体に依頼
○イベント時に合わせて、公共交通の利用に特典を付与したキャンペーンを開催
○外国人観光客を想定した多言語化マップの作成

施策4 利用環境の機能向上

事業4-1：公共交通結節点の接続性向上

【実施主体：二本松市、鉄道事業者、路線バス事業者、コミュニティバス事業者】

- 圏域間連携軸や地域間連携軸及び地域内の公共交通が乗り換えできる交通結節点として二本松駅を「中心拠点」と位置付けます。
- 鉄道・路線バス・コミュニティバス・その他の移動手段と円滑に乗り継げるように複数の事業者が運行している公共交通を方面別に分かりやすく「可視化」します。
- 二本松駅において、特に鉄道からの乗継が多い時間帯（通勤・通学の時間帯など）について、市内の公共交通の接続時間が適切になるように調整し、接続性の向上を図ります。
- 各交通機関でダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間（交通事業者、行政）でのダイヤ改正情報を共有します。

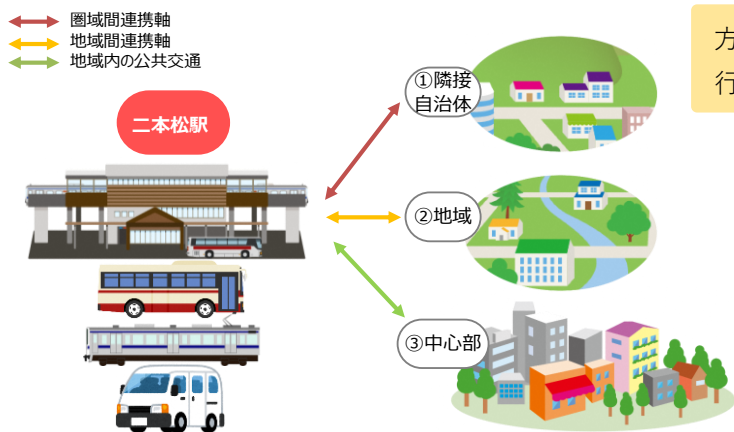


図 中心拠点における接続イメージ

方面別に記号やカラーで分類する等バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供

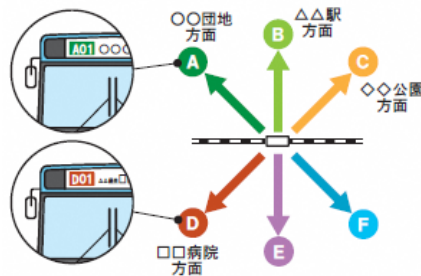


図 バスの可視化イメージ

表 結節機能の強化イメージ

項目	内容
バス停の乗り継ぎ抵抗を軽減	○駅前広場に複数の公共交通機関を乗り入れさせ、同じ場所で乗り継ぎができるようにして物理的な抵抗を軽減します。
バスの可視化	○終着地等を表示して「目的地にたどり着くためにはどのバスに乗車すれば良いか」を分かりやすく提供します。
動線の整備	○二本松駅構内からバス乗り場までの行先を案内するサイン等や総合案内板を掲示し利用者が迷いなく移動できる情報を提供します。
接続ダイヤの検討	○公共交通機関同士の運行ダイヤを調整し、乗り継ぎがスムーズにできるよう努めます。

事業 4 - 2 : 待合環境の機能性向上

【実施主体：二本松市、路線バス事業者、コミュニティバス事業者、民間施設】

○運行情報の集約や雨風をしのげる上屋・ベンチを設置するなど待合環境の向上に努めます。

表 待合環境の整備イメージ

項目	内容
乗降場所における待合環境の整備	○車両が到着する前の間、雨風をしのぎ快適に待てるように上屋やベンチを設置するなど待合環境の整備に努めます。

事業 4 - 3 : 利用者や環境に優しい車両の導入

【実施主体：二本松市、路線バス事業者、コミュニティバス事業者、タクシー事業者】

○快適で安心安全な運行を行うため、適切な車両更新に努めます。

○利用者がバス停から車両へ安全に乗り降りできるようにノンステップバス車両の導入を促進し、バリアフリー化を推進します。

○車両更新の際に、低炭素な交通システムの実現のため、ハイブリットバス、電動バス、ユニバーサルデザインタクシーの導入を検討します。

○コミュニティバス及びデマンドタクシーを対象にキャッシュレス決済システムの導入について検討します。

表 バリアフリー化のイメージ

項目	内容
バリアフリー化	○ノンステップ車両の導入を促進するなど乗り降りしやすい環境整備に努めます。



電気バス



水素バス



低床バス



UD タクシー

図 環境に優しいモビリティ車両

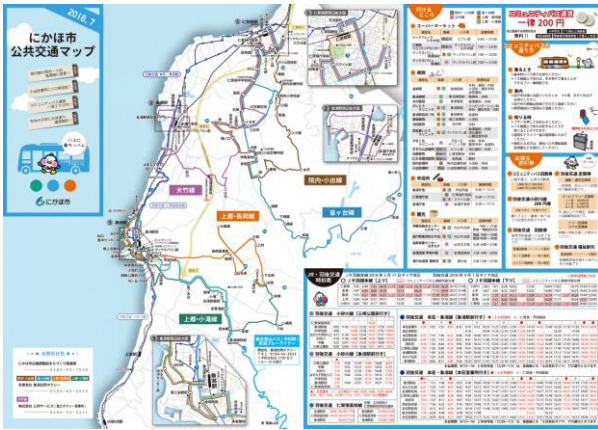
施策5 情報発信の強化

事業5-1：情報案内ツールの作成

【実施主体：二本松市】

- 新たな交通手段の導入や路線再編・見直しに合わせて市内の公共交通をより多くの市民・来訪者等に利用してもらうため、鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンドタクシー・タクシー・その他の移動手段や中心拠点・乗継拠点等の情報を分かりやすくした「案内マップ」等の作成や、インバウンドに対応した多言語の対応について検討します。
- 作成した情報案内ツールはホームページへの掲載や広報誌を活用した配布を始め、SNS（YouTube、Facebook等）の活用、商業・観光・医療機関等に幅広く周知します。

参考 にかほ市公共交通マップ（秋田県 にかほ市）



参考 路線別時刻表（青森県八戸市）



令和3年12月発行

安達地域

デマンドタクシー・コミュニティバス 時刻表

目次
 【コミュニティバス】1. 運行・その他
 【デマンドタクシー】2. 時刻表・利用方法
 3. 運賃・Q&A
 【コミュニティバス】4. 平日運行時刻表・路線図

コミュニティバスはどなたでも利用できる地域のバスです。

乗車区分	料 金
1 乗車	大人（中学生以上） 200円 小（小学生以下） 100円
回数券	未就学児（保護者同伴の場合） 無 料 200円券 12枚つづり 2,000円 100円券 12枚つづり 1,000円
定期券	大人1か月 4,000円 小 2,000円

◆二本松市高齢者無料乗車証◆
 市内居住の70歳以上の高齢者は、「乗車無料乗車証」を申請することで公共交通を無料で利用できます。
 ※申請可能な公共交通：路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、ようたくー
 ※利用可能な経路：二本松市内
 ※高齢者無料乗車証は乗車の交付申請が必要です。

令和3年12月発行

岩代地域

デマンドタクシー・コミュニティバス 時刻表

目次
 【デマンドタクシー】
 2. 時刻表・利用方法
 3. 運賃・Q&A
 【コミュニティバス】 時刻表・路線図
 4. 田代大野・和田コース
 6. 広瀬橋由杉沢・新郷小コース
 8. 小浜小コース
 10. 運賃・その他

令和3年12月発行

東和地域

デマンドタクシー・コミュニティバス 時刻表

目次
 【デマンドタクシー】
 2. 時刻表・利用方法
 3. 運賃・Q&A
 【コミュニティバス】 時刻表・路線図
 4. 平日運行時刻表・運賃
 6. 平日運行時刻表・運賃
 8. 戸沢～二本松運行便
 運賃・その他

図 デマンドタクシー・コミュニティバス時刻表

出典：二本松市

事業5-2：バスロケーションシステムを活用した情報発信

【実施主体：路線バス事業者】

○路線バスの運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムの活用を検討するなど、利用者への運行情報を提供し、利用促進に努めます。



図 バスロケーションシステム

出典:福島交通株式会社

事業 5-3：オープンデータの活用

【実施主体：二本松市、鉄道事業者、路線バス事業者、コミュニティバス事業者】

- オープンデータを活用し、多くの経路検索及び経路案内アプリやデジタルサイネージ、スマートフォン等で簡単に検索できるようにする等、情報提供の強化に努めるとともに、総合的なサービス提供を行い、自家用車への過度な依存から脱却し、公共交通が移動の選択肢として選ばれることを目指します。

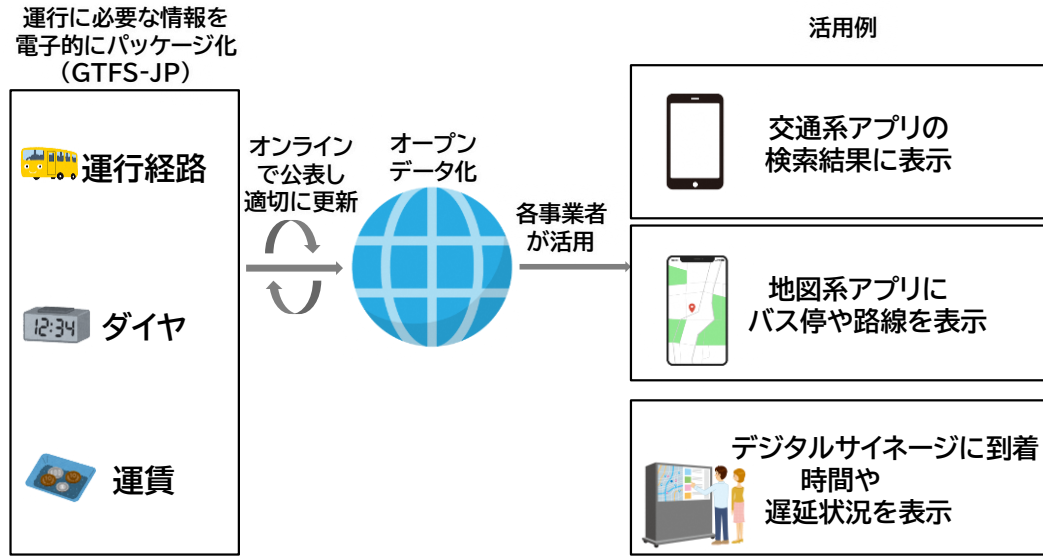


図 バスのオープンデータの展開イメージ

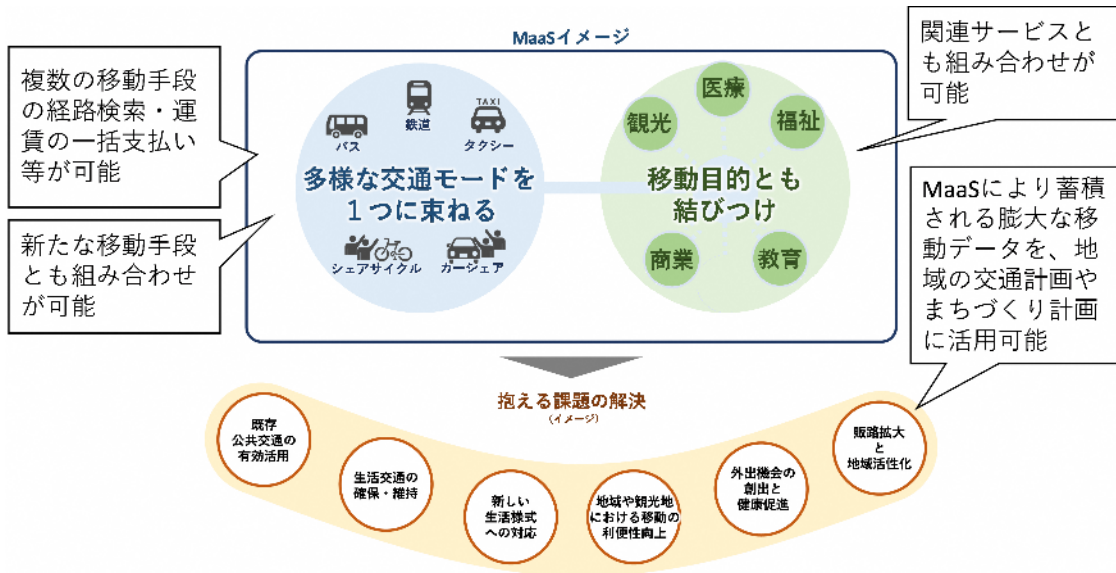
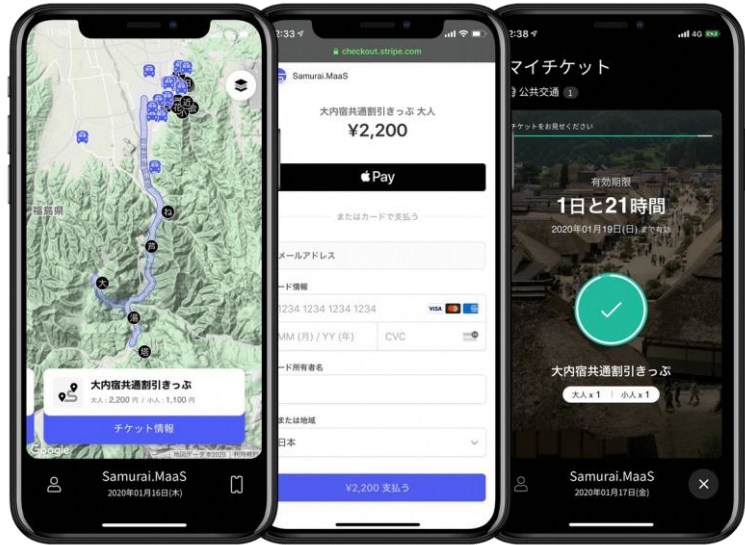


図 MaaS イメージ

■ 取り組み事例

○交通デジタルチケットの購入・発券をスマホ上で行うことができます。また、デジタルチケット購入・発券の他、乗換検索や観光施設情報等の閲覧、観光施設で利用できるクーポン券の発券がスマホ一つで簡単便利に行えるようになることから、更なる周遊性・回遊性の向上に繋がります。

(参考) Samurai.MaaS HP :
<https://about.samurai.ms/>



施策6 多様な主体との連携による体制づくり

事業6-1：モビリティ・マネジメントの推進

【実施主体：二本松市、鉄道事業者、路線バス事業者、コミュニティバス事業者】

■教育機関との連携したモビリティ・マネジメント

○公共交通を利用する機会が少ない小学生や、公共交通の利用機会の増加が見込める高齢者を対象に乗り方教室を開催するなど、公共交通を体験する機会や公共交通のマナーを学ぶ教室等の実施を検討します。

■市民に対するモビリティ・マネジメント

○市民と連携した取り組みとして、路線バス及びコミュニティバス沿線地域において、公共交通に関する現状を共有しつつ、具体的な公共交通の利用方法を提案する機会（出前講座）を開催するなど、実践してみる機会や実際に公共交通を利用する機会の提供（試乗会等）を通して、交通機関の使い方を考え、体験することで、一人ひとりが、自分の目的に合わせて自家用車と公共交通を効率よく使い分けるといった行動変化を促し、公共交通への利用転換を図るとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげます。

○本市への転入者に対し、市内のバス路線図や公共交通の利用方法を掲載した冊子を配布するなど、移動手段が固まっていない転入者に対して公共交通の利用を促進します。

事業6-2：高齢者の交通支援制度の拡充

【実施主体：二本松市】

○高齢者の外出促進を図るため、現在実施している高齢者公共交通運賃無料化事業を継続するとともに、75歳以上の市民への周知を強化します。

○そのほか、交通事業者と連携したサービスの導入についても検討します。

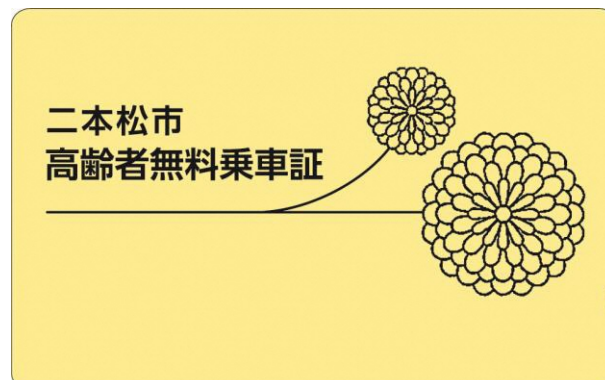


図 高齢者無料乗車証

出典：二本松市ウェブサイト

事業実施スケジュール

計画の目標	事業名	スケジュール					
		R6	R7	R8	R9	R10	
目標1: 移動を支え交流を促す持続可能な公共交通ネットワークの構築	施策1: 市街地の賑わいを創る公共交通ネットワークの利便性向上 事業1-1 中心部の回遊性を高める循環バスの導入						
	施策2: 地域内の移動を支え交流・連携を促す公共交通ネットワークの利便性向上 事業2-1 地域間を運行する路線バスの効率化 事業2-2 コミュニティバスの効率化 事業2-3 デマンドタクシーの利便性向上						
	施策3: 広域の移動を支える公共交通ネットワークの確保・維持 事業3-1 鉄道の確保・維持 事業3-2 広域路線バスの確保・維持 事業3-3 観光施設へのアクセス手段の確保・利便性の向上						
	施策4: 利用環境の機能向上 事業4-1 公共交通結節点の接続性向上 事業4-2 待合環境の機能性向上 事業4-3 利用者や環境に優しい車両の導入						
	施策5: 情報発信の強化 事業5-1 情報案内ツールの作成 事業5-2 バスロケーションシステムを活用した情報発信 事業5-3 オープンデータの活用						
	目標2: 分かりやすい情報発信の充実と快適な利用環境の実現	施策6: 多様な主体との連携による体制づくり 事業6-1 モビリティ・マネジメントの推進 事業6-2 高齢者の交通支援制度の拡充					
	目標3: 共に考え・取り組む公共交通の仕組みづくり						

7. 施策・事業の推進体制

7-1 推進・管理体制

- 計画の推進にあたっては、市が中心となって市民・交通事業者・関係機関等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体毎に基本的な役割を分担します。
- 今後も引き続き関係機関等から構成された「二本松市地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）」での協議のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、事業を推進します。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
二本松市	<ul style="list-style-type: none"> ○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図る。
市民	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた協働による取り組みに努める。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行うとともに、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を行う。
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> ○行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
国・県	<ul style="list-style-type: none"> ○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言する。
道路管理者・ 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。

7-2 計画の管理方法

- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル^{※10}（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を行います。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について状況把握に努めながら、利用実態や市の財政負担を総合的に検証のうえ、計画の見直しなどについて検討を行います。
- また、年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜協議会を開催し、評価結果を検証するとともに、協議会等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を精査するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

表 計画の推進方法

	令和6年 (1年目)	令和7年 (2年目)	令和8年 (3年目)	令和9年 (4年目)	令和10年 (5年目)
施策・事業の実施	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D	準備 → 実施 D
施策・事業のモニタリング・評価	C → A・P	C → A・P	C → A・P	C → A・P	C → A・P
計画の評価指標のモニタリング・評価	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標・計画の評価 C
計画の見直し検討・改訂		必要に応じて計画変更 A・P			次期計画の検討 A・P

表 年度ごとの実施内容

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会の開催				会議①				会議②				会議③	
庁内調整									予算要求 ●				
フィーダー系統補助金関係				計画認定申請 ●			認定 ●		補助金交付申請(前年度分) ●		自己評価 ●		
計画に基づき実施する内容	計画・事業に関連する業務	準備 → 施策・事業の実施 D → 計画(指標)のモニタリング C → 施策・事業のモニタリング C → 次年度への見直し検討 A											
	補助事業等に関連する業務	地域公共交通確保維持改善事業計画の作成 P											

※10 PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、品質を高めようとする概念。



二本松の菊人形マスコットキャラクター
「菊松くん」

発行：二本松市地域公共交通活性化協議会
編集：二本松市（総務部秘書政策課）