

埧町地域公共交通 総合連携計画

平成 23 年 3 月

埧町

目 次

1. はじめに	1
2. 埴町地域公共交通総合連携計画の基本方針	11
3. 埴町地域公共交通総合連携計画の区域	11
4. 埴町地域公共交通総合連携計画の基本目標	12
5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	14
6. 計画期間	15
7. 目標達成に向けた進行管理	16

【参考資料】

参考. 方針に基づく施策の設定について	17
---------------------	----

1. はじめに

1-1. 埴町の公共交通をとりまく概況

(1) 埴町の概況

埴町は、福島県の南東部、阿武隈山系と八溝山系に囲まれた田園と山林のまちである。町域面積は211.6km²で、地形は東西に約27km、南北に約20kmの広がりをもっており、山林面積が約75%を占めている。また、埴町は首都東京から約200kmに位置し、東北自動車道や常磐自動車道を経由し、約3時間30分で東北新幹線を経由し約2時間で結ばれている。

市街地は久慈川左岸を中心に開け、交流拠点として、町立図書館やコミュニティプラザを併設した磐城埴駅や埴厚生病院、道の駅はなわが立地し、特に埴地区の磐城埴駅周辺に商業施設、病院、公共施設が集積している。

人口は約1万人であり、人口密度は埴地区が212.2人/km²と最も高い。

表 人口・世帯数・人口密度

地区名	平成22年10月1日現在					
	人口(人)	男(人)	女(人)	世帯数(世帯)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)
1.高城	1,319	645	674	443	44.6	29.6
2.埴	4,434	2,173	2,261	1,592	20.9	212.2
3.常豊	1,636	781	855	462	27.2	60.1
4.笹原(片貝・那倉を除く)	1,934	991	943	582	54.2	35.7
5.片貝	427	233	194	134	34.4	12.4
6.那倉	279	138	141	103	30.3	9.2
全地区合計	10,029	4,961	5,068	3,316	211.6	47.4

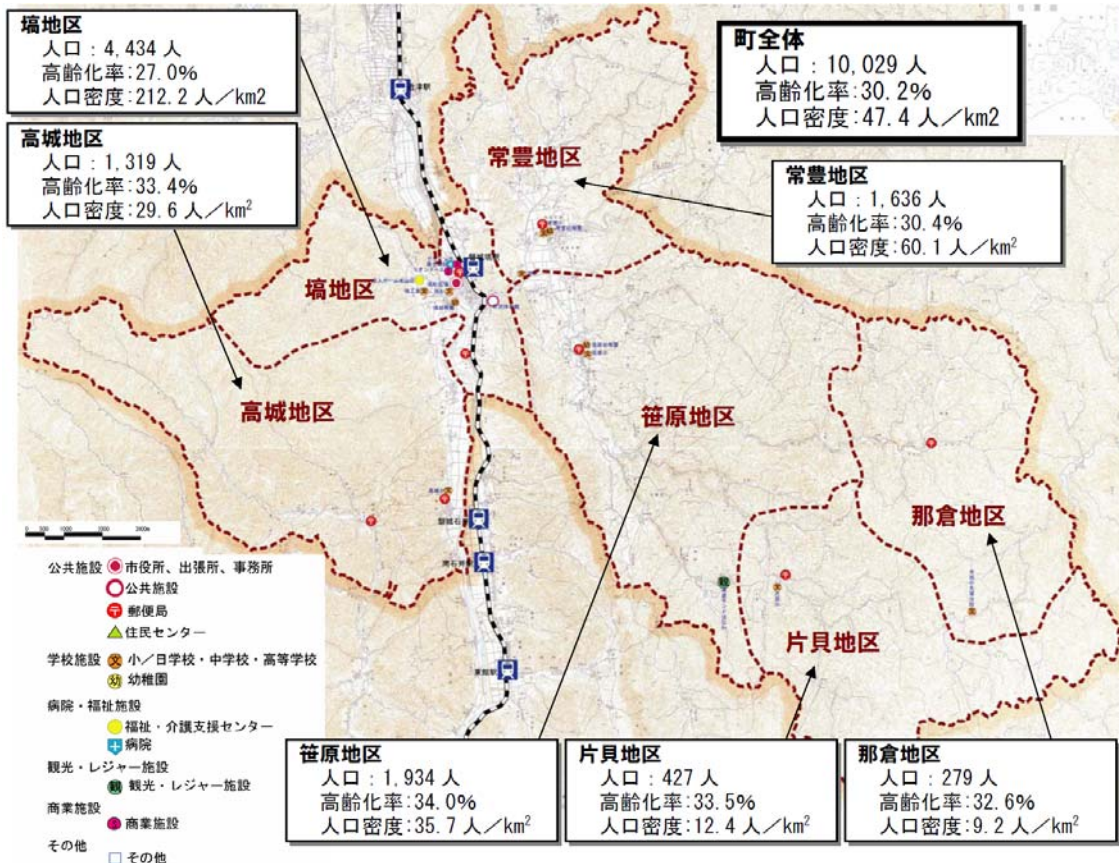


図 人口分布等、施設立地（人口データ：平成22年10月1日現在）

(2) 公共交通等の運行状況

埴町の公共交通は、鉄道と路線バスが中心となっている。鉄道はＪＲ水郡線が町の中心部を縦断する形で運行し、町内の駅はＪＲ水郡線の磐城埴駅の一駅である。

路線バスは、福島交通による生活交通路線が７方面（２１路線）運行している。その他に、スクールバス（１台）が、登校１コース、下校２コースと運行しており、幼稚園２園、小学校１校、中学校１校への送迎を行っている。また、埴町社会福祉協議会では、介護認定者を対象に「病院移送サービス事業」、「デイサービス利用者送迎事業」を実施している。

１）鉄道

項目	路線	町内駅
①鉄道	ＪＲ水郡線	磐城埴駅

２）路線バス

項目	路線数	運行エリア
①生活交通路線	７方面（２１路線）	町内、近隣自治体（棚倉町、矢祭町、鮫川村）

３）スクールバス

項目	コース	運行エリア
①スクールバス	登校１コース、下校２コース	町内

４）福祉交通

項目	運行台数	運行エリア
①病院移送サービス事業	軽自動車４台	埴厚生病院⇄那倉、片貝 他
②デイサービス利用者送迎事業	ワゴン車２台、軽自動車２台、普通車２台	町内

５）タクシー

会社名	保有台数	運行エリア
①有限会社埴タクシー	普通車３台	町内 他
②有限会社ファミリータクシー	普通車４～５台	町内 他

(3) 公共交通に対する町の財政負担状況

バスの利用者の減少とそれに伴う収益率の減少によって、福島県からの補助金や埴町の支出も年々増加している。また、平成２１年度の欠損額は平成１４年度と比べると４倍もの約２，１００万円にまで増加している。

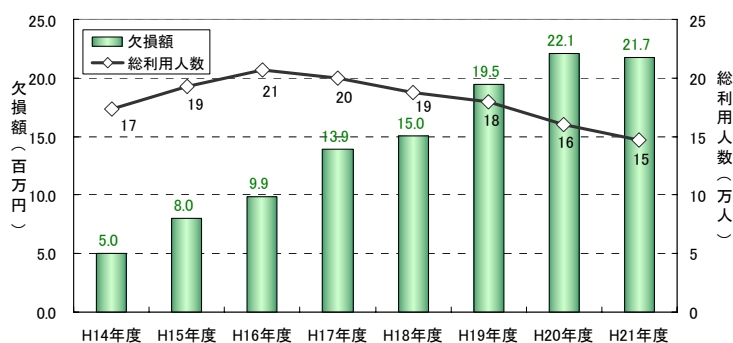


図 バス運行補助(福島県および埴町)の利用者数の変化

表 福島県および埴町のバス運行補助の経年実績

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
欠損額(円)	5,022,221	8,039,271	9,852,714	13,919,642	15,043,227	19,476,714	22,101,047	21,743,854
収益率(%)	86.9%	78.9%	73.8%	65.0%	61.8%	53.7%	47.8%	45.4%
福島県補助金(円)	3,348,000	5,359,000	6,568,000	9,279,000	10,028,000	12,984,000	3,683,000	5,112,000
町支出分(円)	1,674,221	2,680,271	3,284,714	4,640,642	5,015,227	6,492,714	18,418,047	16,631,854
総利用人数(人)	173,225	192,859	206,698	199,388	187,267	179,353	160,323	146,607

(4) 方面別運行状況、利用状況、収支状況

塙町内を運行する路線バス 7 方面（21 路線）の多くは、塙町中心部から町郊外部へ放射状のルートとなっている。運行本数は少ない方面で 1 日 1、2 便、多い方面 8 便～12 便とサービス状況が異なる。利用者の大半を通園・通学の定期券利用者が占めているが、方面によって利用者数にも大きな差があり、片貝・矢塚大橋方面、呼石方面、棚倉－東館など、収支率が低く収支差額が大きい路線がある。

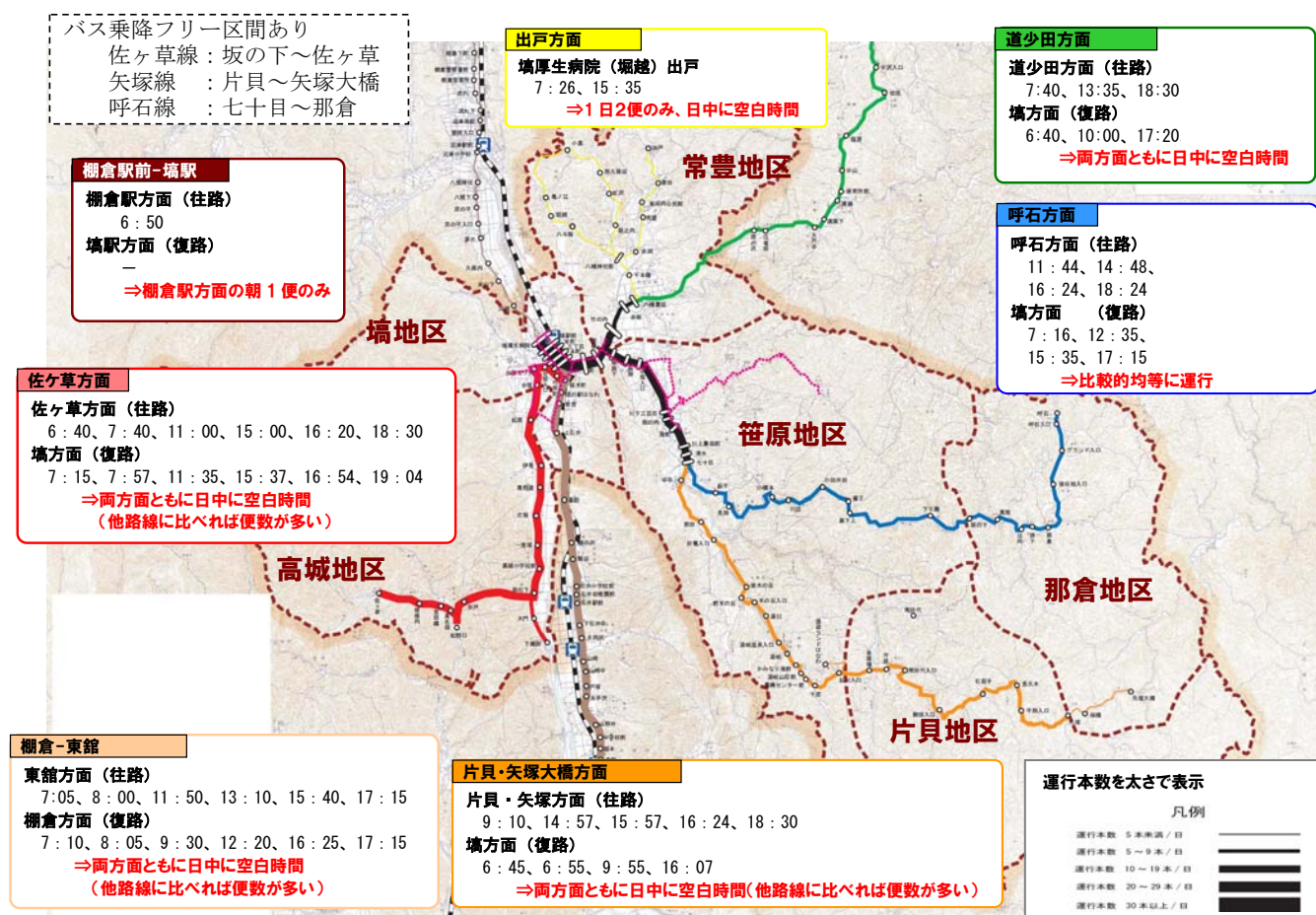


図 路線バスのサービス水準（運行本数と運行時間）※本数は平日の学校のある日を示す

表 路線別(系統別)利用状況、収支状況（平成 21 年度）

路線	利用者数(人)							収支	
	定期券利用者				年間 利用者数	1日あたり (平日245日 想定として算出)	1便あたり (学校ある期間の便 数をベースに算出)	収支差額 (千円)※1	収支率 ※2
	幼稚園	小学校	中学校	合計					
■ 片貝・矢塚大橋方面	26	54	38	118	17,933	73.2	8.1	-6,344	42.8%
■ 呼石方面	10	36	36	82	13,502	55.1	6.9	-7,247	31.0%
■ 佐ヶ草方面	22	98	71	191	59,798	244.1	20.3	-3,132	68.7%
■ 出戸方面	14	88	6	108	30,806	125.7	62.9	-195	89.9%
■ 棚倉駅前-塙駅前	0	0	0	0	433	1.8	1.8	-168	18.8%
■ 道少田方面	0	0	1	1	5,765	23.5	3.9	-1,367	30.5%
■ 棚倉-東館	0	0	0	0	18,370	75.0	6.3	-3,291	20.6%
合 計	72	276	152	500	146,607	598.4	—	-21,744	45.4%

※1 収支差額＝経常収益－経常費用

※2 収支率＝経常収益÷経常費用

(5) 町民の外出実態

埴町の居住者（18 歳以上就業者・通学者）のうち、2/3 が町内であり町内の移動が多く、一方 1/3 が町外へ通っている。町外へ通う人の行き先は、棚倉町が最も多く、次いで矢祭町、白河市の順が多い。（平成 17 年度国勢調査）

通勤時の利用交通手段の 7～8 割は、自動車（マイカー）利用である。町内での通勤では、次いで、自転車、徒歩が多い。なお、鉄道は埴町-町外の場合でも 14%前後、乗合バスは 6%前後と低い利用になっている。（平成 12 年度国勢調査）

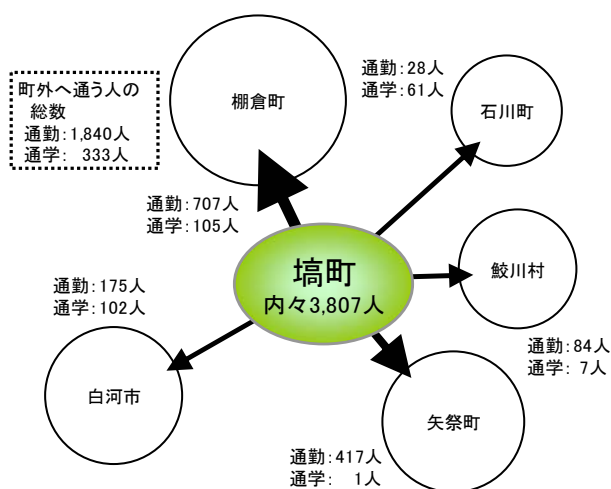


図 埴町在住者の通勤・通学先

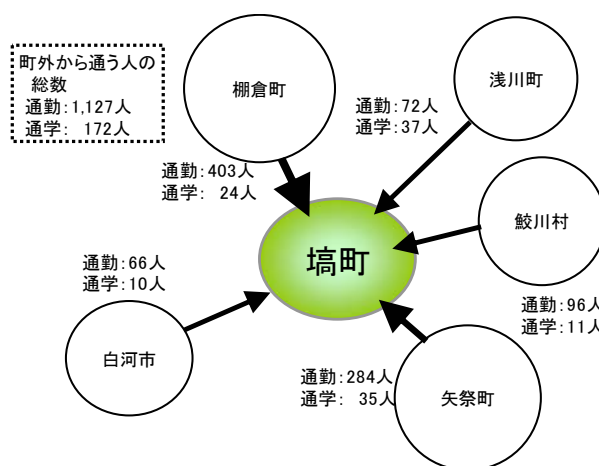


図 埴町への通学者(町外居住者)の数
【出典:平成 17 年度国勢調査】

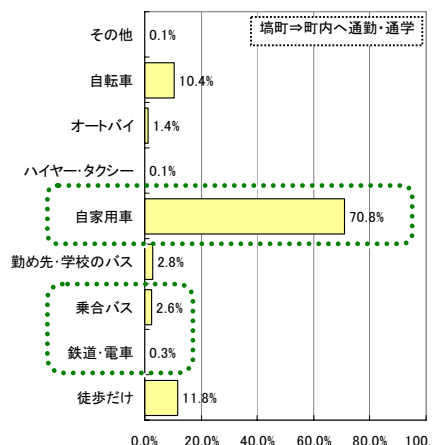


図 交通手段
(埴町⇒埴町内の通勤・通学)

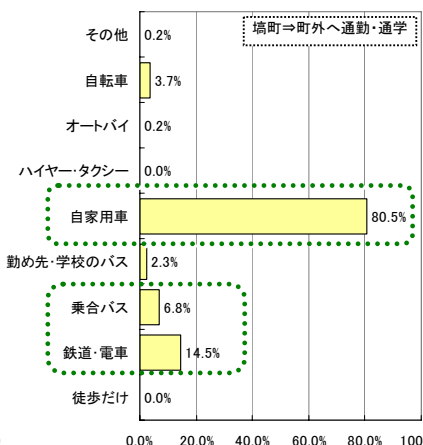


図 交通手段
(埴町⇒町外の通勤・通学)

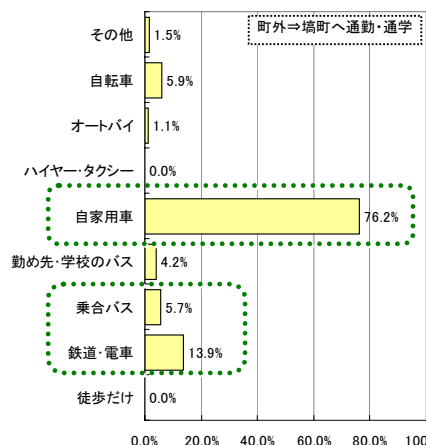


図 交通手段
(町外⇒埴町の通勤・通学)

1-2. 町民の公共交通の利用実態・ニーズ

(1) アンケート調査(利用実態・ニーズ調査)の実施概要

埴町における町民の生活行動と、公共交通への要望、利用可能性を把握するためのアンケート調査を実施した。地区別の票数は、次頁表の通りである。

表 アンケート調査内容

調査対象	・町内全 3,325 世帯(平成 22 年 7 月現在)のうち、町内会を通じて 3,053 世帯に配布 ・満 15 歳以上の町民を対象(1 世帯につき 2 票配布、3,053 世帯×2 票=6,106 票)
配布方法	回覧配布(43 区の区長から回覧)・郵送回収
調査の項目	日常の外出・行き先、路線バスやマイカーの利用、公共交通の今後のあり方 等
配布日	平成 22 年 8 月 20 日(金)
回収(投函)期限	平成 22 年 9 月 3 日(金)
配布回収数	3,053 世帯(6,106 票)配布のうち、1032 世帯(1,711 票)から回収した。 (世帯に占める回収世帯数の割合は 33.8%、人口に占める回収票数の比率 17.1%、)

(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町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) 回答者の属性

- 回答者(1711 人)のうち、70 歳代が 430 人(25%)、60 歳代が(392 人)23%であり、高齢者から多く回答が得られているが、人口構成に近い形で広く回答が得られている。
- 居住地は塙地区 634 人、高城地区 297 人、笹原地区 362 人、片貝地区 87 人、那倉地区 57 人、未回答 29 人となっている。

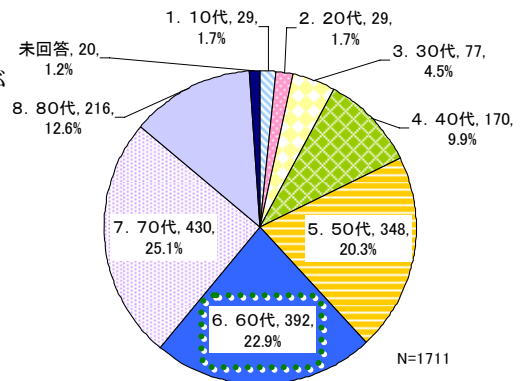


図 回答者の年齢層

2) 外出実態と路線バス、マイカーの利用実態

a) 町民の外出実態

- 一番良く行く外出の外出目的は、「買い物」が最も多い。次いで、「通勤」「通院・介護サービス」である。
- 一番良く行く外出の外出先は、「塙」が半数以上である。(居住地別でみても、いずれも外出先は「塙」が多い)
- 一番良く行く施設は「リオン・ドール塙店」「塙厚生病院」「エコスグディング塙店」が多い。
- 外出時間は、行きは 7~10 時台、帰りは 17~18 時台が多い。帰りは、11~12 時台も多い。
- 外出時の交通手段は、「自動車(自分で運転)」が半数以上である。「自動車(送ってもらう)」が約 13%となっている一方で、路線バスは、5%程度以下となっている。

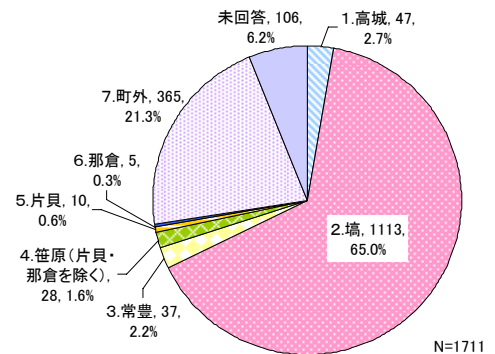


図 一番よく行く外出の行き先

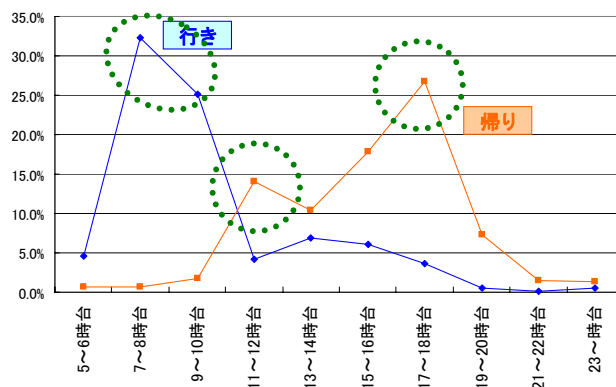


図 一番よく行く外出の時間帯(行き、帰り)

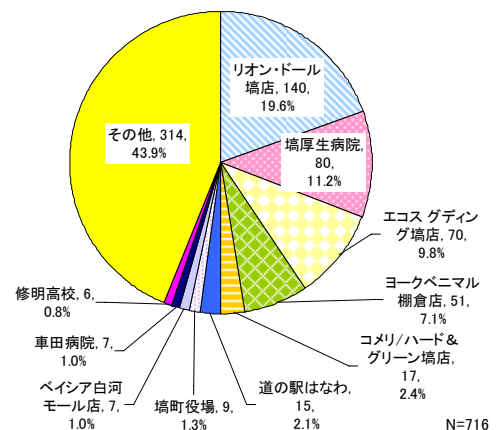


図 一番よく行く外出先(施設)

b) 路線バスの利用実態

- 路線バスを「ほとんど利用しない」との回答が約 8 割を占める。一方、月に数回以上利用するといった回答も得られている。

c) 路線バスの認知度

- 路線バスの「運行自体は知っているが、内容は知らない」「全く知らない」との回答が、7 割以上を占める。

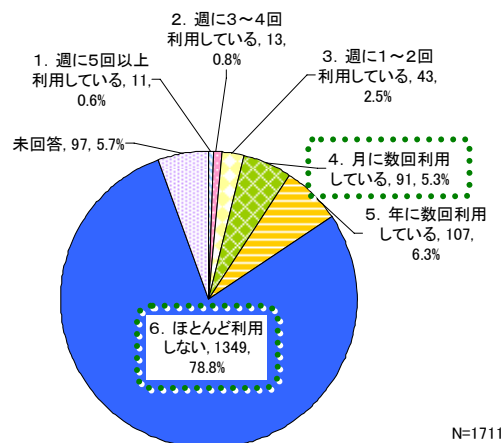


図 路線バスの利用実態

d) 路線バスを利用しない理由

- 「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」が 8 割程度と突出して多い。その他、「利用したい時間に運行していないから」「運行本数が少ないから」が各々 1 割前後を占める。

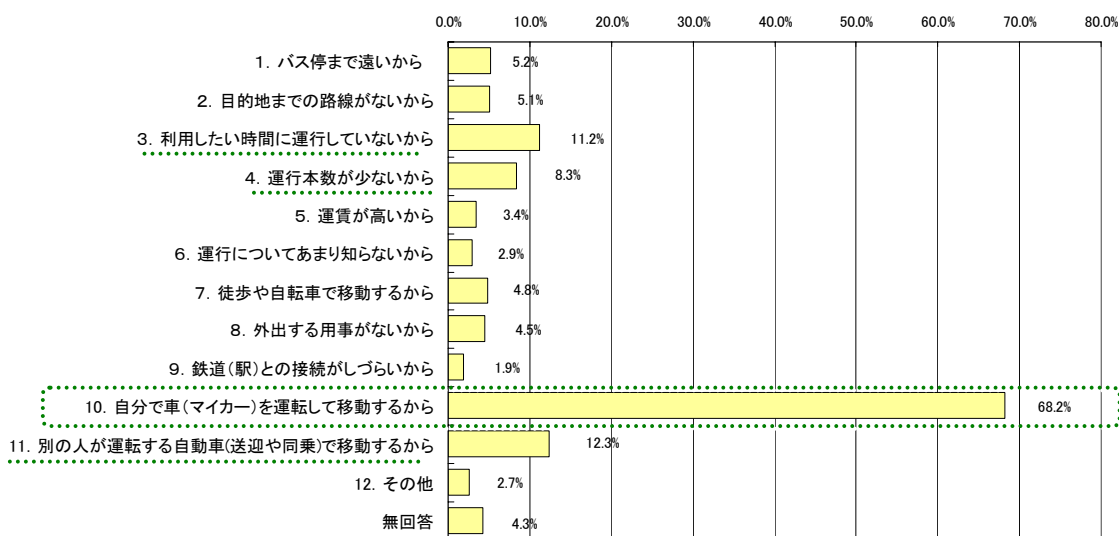


図 路線バスをあまり利用しない理由（※回答者は路線バスを月数回利用以下）

複数回答、n=1547

e) 路線バスの利用意向

- 自分で車を運転する人の中で、公共交通が改善された場合の利用意向者は、約 4 割である。
- 送迎や同乗の車を利用する人の中で、公共交通が改善された場合の利用意向者は、約 5 割である。

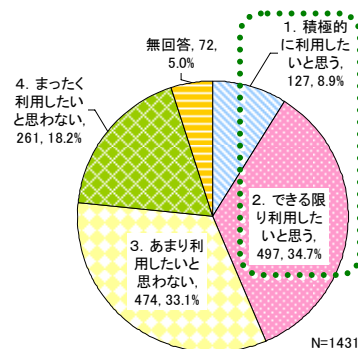


図 公共交通が改善されたとした場合の利用意向

f) 送迎や同乗の車利用者の気遣い状況

- 送迎や同乗の車を利用する人の、運転者との間柄は、配偶者・自分の子供が特に多い。
- 「ときどき気を遣う」「毎回気を遣う」との回答が、約 3 割である。

g) 公共交通の利用のしやすさ（最も重視される改善の視点）

- 最も重視されている事項は「需要対応型交通（相乗りタクシーのようなもの）で家の近くで乗り降り出来るようにする」で、約 6 割となっている。次いで、「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）」が重視されている。

h) 埴町の公共交通のあり方について

- 今後のあり方について、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、効率化や見直しを行い、サービスを維持すべき」との回答が3割と最も多い。次いで、「利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小等を図り、町の財政負担を減らしていくべき」「町民がもっと公共交通を利用して、町の財政負担を減らすように協力していくべき」が約2割と多い。

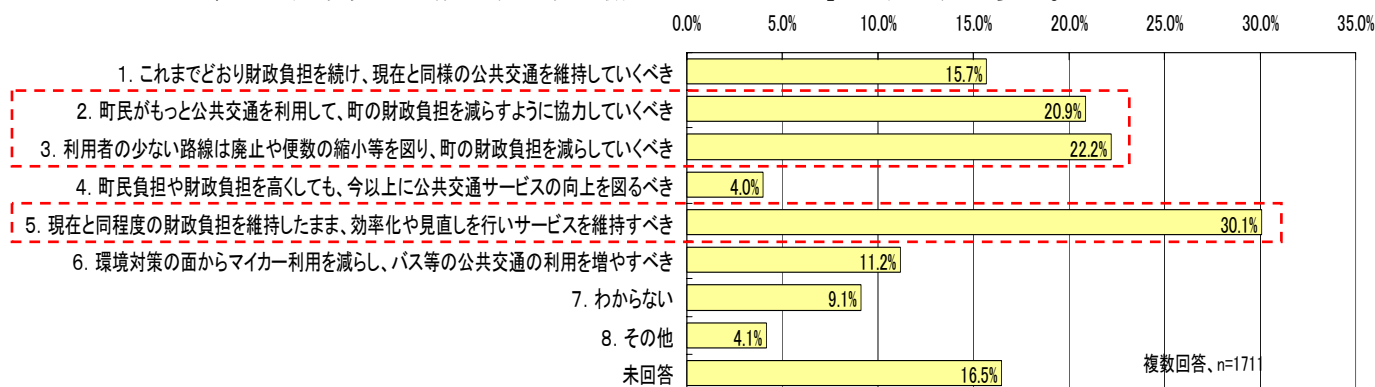


図 埴町の公共交通のあり方について

＜アンケート自由意見の紹介＞

●利用意向あり(賛成・存続意見)(46件)

- ・現在と同様の公共交通を維持していくべき。
- ・現在の私達の年代ではまだマイカー運転が可能ですありますが、近い将来必ず山間部に住む私共は、公共交通のお世話になる様になると思います。

●運行本数(時間)(38件)

- ・利用したい時にバスが走っていないので、徒歩、自転車、タクシーになり、利用したくても利用出来ません。

●代替手段(方法)(バス小型化など)(76件)

- ・朝夕は大型バス、間の時間帯の運行車は中型・小型にしたら良いと思う。
- ・町内のタクシーと連携して町独自の交通体系(小型化)を確立してはどうかと思います。

●路線(範囲)(22件)

- ・町で循環するバスがあると便利だと思います。

●利用促進(9件)

- ・時刻表を誰が見てもわかりやすく作り、配布するなどもっと身近にしないと利用者は増えないと思う。

(3) ヒアリング調査の実施概要

通院状況、通学状況、高齢者・障害者等への移送サービス状況等の把握のため、以下ヒアリング調査を実施した。

1) 埴厚生病院来院者へのヒアリング(来院の実態)

- | | |
|---|---|
| ☐ バス以外に手段のない高齢者が存在する。 | ☐ バスの運行に関する認知度が低い。 |
| ☐ バスの本数・時間帯が合わないとの意見が多い。 | ☐ クルマで移動する生活となっている。 |
| ☐ 運転できない年齢になった際の危惧がある。 | ☐ 利用したい時に利用できる手段への要望がある。 |
| ☐ 送迎する人の負担への危惧がある。 | ☐ 買い物等もあわせた外出への要望がある。 |

2) 埴町教育委員会へのヒアリング(通園・通学状況)

- ☐ 大きな課題は、児童・生徒の安全面(交通安全、防犯)の確保である。
- ☐ 車両、運転要員の不足の課題もある。

3) 埴町社会福祉協議会へのヒアリング(移送サービスの実態)

- ☐ 移送サービスが必要な高齢者等と、元気な高齢者等とは状況が異なる。
- ☐ 高齢者が集まる場への移動や、買い物外出時に利用をしたいという意見も利用者から聞いている。

1-3. 埴町における公共交通サービスの問題点・課題

(1) 方面別路線バスの課題

埴町の公共交通の中心的役割を担う路線バス（7 方面）について、現状と課題を整理する。

【路線全体】

路線バスが 7 方面（21 路線）の多くは、埴町中心部から町郊外部へ放射状のルートを構成している。町民の移動実態やニーズからみると、埴地区（埴駅や埴厚生病院）を起終点とした現在のバス路線（ネットワーク体系）は望ましい交通体系である。

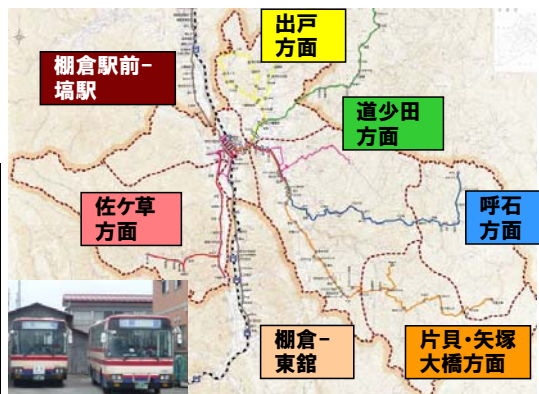


図 現在のバス交通体系

【方面別】

路線	現状と課題
■ 片貝・矢塚大橋方面	●他路線に比べサービス水準が高い(1 日 9 便)。 ●定期通学利用が多い。 ⇒定期通学利用があるため、朝夕の運行確保は必要である一方、路線が長く収支差額(赤字額)も大きいため、利用促進等の路線維持対策と、日中の運行確保が課題である。
■ 呼石方面	●他路線に比べサービス水準が高い(1 日 8 便)。 ●定期通学利用が多い。 ⇒片貝・矢塚大橋方面と同様、定期通学利用があるため、朝夕の運行確保は必要である一方、路線が長く収支差額(赤字額)も大きいため、利用促進等の路線維持対策が課題である。
■ 佐ヶ草方面	●他路線に比べサービス水準が高い(1 日 12 便)。 ●定期通学利用が多く、年間利用者数が最も多い。 ⇒定期通学利用があり年間利用者数も最も多く、運行本数も多い。現状のサービス水準の維持が課題である。
■ 出戸方面	●他路線に比べサービス水準が極めて低い(1 日 2 便)。 ●定期通学利用が多く、年間利用者数も多い(1 便あたりは 62.9 人と最も多い) ⇒定期通学利用があり、朝夕の運行の維持は基本とし、利用実態を踏まえた日中運行の確保などが課題である。
■ 棚倉駅前-埴駅前	●埴駅方面の朝 1 便のみの運行である。 ●利用者数は少ないが、本数が少なく収支差額は小さい。 ⇒利用者数は極めて少なく見直しを要するが、棚倉町を結ぶ広域路線であり、近隣自治体と路線の位置づけを踏まえた路線検討が課題である。
■ 道少田方面	●1 日 6 便運行であり、日中に空白時間が存在する。 ●利用者数は少ない。 ⇒利用者数が少なく見直しを要するが、鯉川村を結ぶ広域路線であり、近隣自治体と路線の位置づけ踏まえた路線検討が課題である。
■ 棚倉-東館	●他路線に比べサービス水準が高い(1 日 12 便)。 ●棚倉町、矢祭町を結ぶ広域路線である。 ⇒棚倉町、矢祭町を結ぶ広域路線であり、近隣自治体と路線の位置づけ踏まえた路線検討が課題である。

(2)地区別の問題点・課題

埴町内の 6 地区別に、地域現状、公共交通整備状況、ニーズ等を比較し、課題と対応の考え方を整理する。

地区名	(1)地域の現状						(2)公共交通によるカバー状況 (バス停から半径 300mエリアおよび路線バスの運行 本数で検証)	(3)地域ニーズ・アンケート結果分析										課題
	人口 (人) ※1	面積 (km ²)	人口 密度 (人／ km ²)	世帯数	15 歳 未満率	高齢 化率		回収 票数 (票)	バスの 利用率 ※2	バスの 認知率 ※3	不満度 ※4				改善された場合 の利用意向※5		アンケートの考察	
											バス停 までの 距離	目的地 までの 路線	利用 時間帯	運行 本数	マイカー 利用者	同乗 利用者		
1. 高 城	1,319	44.6	29.6	443	11.6%	33.4%	・佐ヶ草方面路線は 1 日 12 便と町内路線の中 でも本数が多い。 ・バス路線沿いに住居が立地しているため、バ ス停から半径 300mエリアは概ねカバーして いるが、矢野草、鎌田など、路線バスから遠い 住居が一部存在する。 ・近隣の矢祭町側に石井駅、南石井駅が存在 する。	297	2.4%	26.6%	3.9%	7.9%	12.5%	8.9%	44.5%	54.1%	・目的地までの路線に対して 不満割合が最も高い。	⇒現状の路線維持は基本としなが ら、路線の改善による利便性の 向上検討が必要である。
2. 埴	4,434	20.9	212.2	1,592	14.3%	27.0%	・当地区の中心部から、概ね全方面(地区)のバ ス路線が運行。 ・町の中心として磐城埴駅が立地する。 ・バス停から半径 300mエリアは概ねカバーし ているが、稲沢、台宿、南原ニュータウンなど、路 線バスから遠い住居が一部存在する。	634	2.4%	11.5%	2.6%	4.9%	9.0%	6.8%	34.5%	41.5%	・他の地区に比べバスの利用 率、不満率などは低く、バス 交通への依存度は低い。(改 善された場合の利用意向も 低い)	⇒本地区を中心としてネットワーク 化されている体系は維持しなが ら、病院、商業施設、商店街への 郊外部等からのアクセス向上、日 中利便性向上が必要である。
3. 常 豊	1,636	27.2	60.1	462	13.1%	30.4%	・出戸方面路線は 1 日 2 便と少ない。 ・道少田方面路線は 1 日 6 便運行する。 ・バス路線沿いに住居が立地しているため、バ ス停から半径 300mエリアは概ねカバーして いるが、常世中野、一本木など、路線バスか ら遠い住居が一部存在する。	245	4.5%	25.3%	7.2%	5.9%	15.4%	10.0%	44.2%	52.1%	・バス停距離、目的地、利用時 間帯、運行本数などに対して 不満割合が高い。特に利用 時間帯に関して最も不満割 合が高い。	⇒運行時間帯、運行本数の改善と して、日中の通院・買い物等の 利用に対応できるダイヤ設定な どの検討が必要である。
4. 笹 原	1,934	54.2	35.7	582	9.5%	34.0%	・片貝・矢塚大橋方面が 1 日 9 便、呼石方面が 1 日 8 便運行する。 ・スクールバスが運行する地域(中里、急度 内、湯船、田野作、丸草、中塚、中町など)は 路線バスから遠い。	362	6.1%	24.6%	7.2%	2.8%	10.1%	7.9%	49.3%	56.8%	・バスの利用率からバス交通 への依存度が高い。 ・バス停距離に対して不満割 合が高い。	⇒バス路線が通っていないエリア (スクールバスで対応)がある。ス クールバスの一般利用(活用)も 含めたサービス提供の可能性に ついて検討が必要である。
5. 片 貝	427	34.4	12.4	134	10.1%	33.5%	・片貝・矢塚大橋方面が 1 日 9 便、呼石方面が 1 日 8 便運行する。 ・バス路線沿いに住居が立地しているため、バ ス停から半径 300mエリアは概ねカバーして いるが、殿畑など、路線バスから遠い住居が 一部存在する。	87	4.6%	40.2%	8.0%	5.3%	14.7%	14.7%	62.1%	88.5%	・バスの認知率、不満度、利用 意向などからバス交通への依 存度が高い。 ・利用時間帯、運行本数に関 して不満割合が高い。	⇒町中心部から離れたエリアであ り、バス路線への依存度が高く、 利用意向も高いため、現状の路 線維持は基本としながら、利用 時間帯やバス停位置など不満 度の高い項目についての改善 の可能性を検討が必要である。
6. 那 倉	279	30.3	9.2	103	8.6%	32.6%	・片貝・矢塚大橋方面が 1 日 9 便、呼石方面が 1 日 8 便運行する。 ・バス路線沿いに住居が立地しているため、バ ス停から半径 300mエリアは概ねカバーして いるが、太平など、路線バスから遠い住居が 一部存在する。	57	10.5%	45.6%	6.5%	2.2%	13.0%	8.7%	69.4%	71.1%	・バスの利用率、認知率、利用 意向などからバス交通への依 存度が高い。	
合 計	10,029	211.6	47.4	3,316	12.5%	30.2%	—	1,711	3.9%	6.9%	5.2%	5.1%	11.2%	8.3%	43.6%	52.5%		



※1 人口は平成 22 年 9 月末現在のデータ。
※2 路線バスの利用実態で「週に 5 回以上」「週に 3～4 回」「週に 1～2 回」を合わせた回答率。
※3 「運行の内容を知っている(バス停や時刻表など)」の回答率。
※4 「路線バスをあまり利用していない理由」の回答率。
※5 「積極的に利用したいと思う」「できる限り利用したいと思う」を合わせた回答率。

色凡例 人口、人口密度、世帯数は地区別で比較して、最も多い地区をピンク色、二番目に多い地区をオレンジ色で表示
アンケート結果のバスの利用率、認知率は、最も高い地区をピンク色、二番目に高い地区をオレンジ色で表示
アンケート結果の不満度は、最も不満割合の高い地区をピンク色、二番目に高い地区をオレンジ色で表示
アンケート結果の改善された場合の利用意向は、最も高い地区をピンク色、二番目に高い地区をオレンジ色で表示

(3) 問題点・課題のまとめ

埴町の公共交通サービスの問題点・課題を以下にまとめる。

課題 1) バス利用に対する低い認知度、利用実態・意識

- ・町内を運行する路線バスの利用者は、主に定期通学者に限定されており、町民全体の利用率が低い。利用率に加え、公共交通の認知度も低い。これは自動車利用者などバスを必要としない町民の存在によるものであるが、加えてバス路線、鉄道の運行情報が分かりにくいといった課題も指摘される。
- ・バス運行の平成 21 年度欠損額は平成 14 年度と比べ 4 倍(約 2,100 万円)と、利用者数の減少と共に増加傾向にある。通学利用や通院・買い物利用目的の高齢者の移動など、町民の移動手段の確保として効率的な運行を行うことや利用促進策により、持続可能な交通体系の確保が必要となる。

課題 2) サービス水準の低いバス路線・地域の存在

- ・町内を福島交通の路線バスが計 21 路線運行しているが、地域、路線によってサービス状況が異なり、1 日 2 便など水準の低い地域やバスサービスエリアから離れ利用が困難な地域が存在している。
- ・運行ダイヤは朝夕の通学利用を主として設定されているため、買い物・通院利用を考えた場合には日中ダイヤが無い(帰り便がない)など日中の外出利用が出来ない路線も存在する。

課題 3) 中心部の生活利用の重要性

- ・埴町の特徴として、病院、商業施設、商店街、役場などが中心部(埴地区)に集積しており、町民の移動体系も埴地区が中心となっている。このため、中心部へアクセス確保や改善が必要であるとともに、中心部の活性化として、中心部内での移動改善、待合改善が必要である。
- ・中心部(埴地区)を中心とした交通ネットワークは町民の移動実態に合致した望ましい交通体系であり、中心部へのアクセスの確保、維持が必要である。

(4) 本計画策定目的

埴町における公共交通等を取りまく現状や課題認識のもと、埴町の公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するため、地域の多様なニーズや取り組むべき課題を解決していくための方向性を示す「**埴町地域公共交通総合連携計画**」を策定する。

なお、本計画は埴町第 5 次長期総合計画(平成 23 年度)の下に位置づける計画とし、計画期間の整合を計る。

上位計画

埴町第 5 次長期総合計画(平成 23 年 3 月)



計画期間:平成 23 年度~32 年度

埴町地域公共交通総合連携計画
(平成 23 年 3 月)

計画期間:平成 23 年度~32 年度

関連計画

埴町中心市街地活性化基本計画
(平成 16 年度)

等

計画期間:平成 16 年度から概ね 10 年

図 連携計画の位置づけ

4. 埴町地域公共交通総合連携計画の基本目標

基本方針の実現に向け、具体的な目標を次のよう定める。



方針1に対する目標設定

方針 1

町民が移動しやすい
公共交通体系の構築



＜目標 1＞ バス等公共交通の利便性向上
(生活パターンに合った運行等)



方針2に対する目標設定

方針 2

町の活性化につながる
公共交通体系の構築



＜目標 2＞ 中心部へのアクセス機能の向上、
中心部の活性化（利用者増）



方針3に対する目標設定

方針 3

関係者と協働して維持する、
持続可能な公共交通の実現



＜目標 3＞ 利用者数の維持・向上、
効率的な財政負担



商店街を運行するバス



郊外部を運行するバス



バスの利用状況(車内)

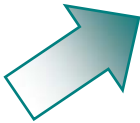
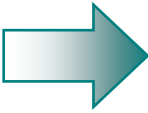
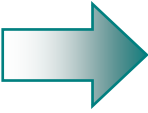
<評価指標の設定>

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。前項の目標の設定に対応し、以下のような観点から評価指標を設定する。

目標 1 バス等公共交通の利便性向上（生活パターンに合った運行等）⇒ <指標 1-1、1-2>

目標 2 中心部へのアクセス機能の向上、中心部の活性化（利用者増）⇒ <指標 1-1、1-2、2、3>

目標 3 利用者数の維持・向上、効率的な財政負担 ⇒ <指標 1-1、1-2、4>

評価指標	現状	目標の設定
バス 利用率の 向上	<指標 1-1> 埴町民の路線バスの利用実態 <u>週に1～2回以上の利用者の割合 3.9%</u> （H22 年度埴町地域公共交通総合連携計画策定支援業務・ 町民意向、利用者ニーズ調査 より）	 現状よりも向上
	<指標 1-2> 町内運行バス利用者数 <u>年間利用者数 147 千人</u> （H21 年度利用者数 埴町調べ より）	 現状維持 H27（前期） 140 千人 H32（後期） 140 千人
公共交通 認知度の 向上	<指標 2> 埴町民の公共交通（①路線バス）の認知の割合 <u>路線バスの運行の内容を知っている割合 21.4%</u> （H22 年度埴町地域公共交通総合連携計画策定支援業務・ 町民意向、利用者ニーズ調査 より）	 現状よりも向上
公共交通 満足度の 向上	<指標 3> 埴町民の公共交通の利用満足度 <u>「満足」「やや満足」の割合 32.1%</u> （埴町第 5 次長期総合計画策定のための住民アンケート調査 （平成 21 年度実施） より）	 現状よりも向上 H27（前期） 40.0% H32（後期） 50.0%
運行の 効率化	<指標 4> 埴町民の公共交通維持（学校交通含む）の財政負担 <u>年間財政負担 2,100 万円</u> （H21 年度決算額 埴町調べ より）	 現状維持または 減少

5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針ごとに定めた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設定する。

方針1 町民が移動しやすい公共交通体系の構築

＜目標1＞ バス等公共交通の利便性向上（生活パターンに合った運行等）

事業	事業主体	実施年度			
		23	24	25	26～
①既存バス路線の再編の可能性検討 - 運行経路・ダイヤの見直しの可能性検討、実施 - バス停移設、フリー乗降区間適用の検討、実施	埴町、交通事業者				
②日中対応交通など、新たな交通の検討、導入 - コミュニティバス、需要対応型交通、スクールバスの活用など新たな乗合交通の導入検討 - 試験的運行実施、検証	埴町、交通事業者、商工関係者、学校関係者				
③路線バス通学・通園の安全性確保 安全・安心のための児童ガード要員の配置	埴町、交通事業者、地域住民、学校関係者				

方針2 町の活性化につながる公共交通体系の構築

＜目標2＞ 中心部へのアクセス機能の向上、中心部の活性化（利用者増）

事業	事業主体	実施年度			
		23	24	25	26～
①中心部バス待合施設の充実 - バス停留所施設の整備 - 埴駅前待合所、病院前待合所の設備の拡充 - 商店と連携した待合所、案内所整備（空き店舗活用）	埴町、交通事業者、商工関係者、病院・福祉関係者、道路管理者				
②バス停、バス車両のデザイン化（シンボル性） - 道路両側へのバス停整備 - 目立つバス停の整備（シンボル化） - 新たな乗合交通の車両のデザイン化	埴町、交通事業者、商工関係者				
③移動しやすい中心部の交通体系整備 - 中心部のバス交通維持、再編検討、実施 - レンタサイクル、シニアカー、歩道整備等	埴町、交通事業者、道路管理者、商工関係者				



バス車両
およびバス停



埴駅前
タクシー車両

方針3 関係者と協働して維持する、持続可能な公共交通の実現

<目標3> 利用者数の維持・向上、効率的な財政負担

事業	事業主体	実施年度			
		23	24	25	26～
①バスマップ、商業マップの作成、広報 - バス利用、中心市街利用のためのマップ作成 - バス利用促進のための広報	埴町、交通事業者、商工関係者、地域住民				
②町民によるバス利用運動の実施 - バスマップ、時刻表の配布 - バス検討会の開催、PRイベントの実施 - 片道車送迎、片道バス利用等の促進	埴町、交通事業者、地域住民				
③バス利用のライフスタイルの支援 - 施設利用からみたバス利用促進（運行ダイヤにあわせた地域活動や通院の検討） - 病院、商業施設等と協働によるバス活用	埴町、交通事業者、商工関係者、病院・福祉関係者、地域住民				



商店街



埴駅前
バス待合所



埴厚生病院



埴厚生病院前
バス待合所

6. 計画期間

平成 23 年度～平成 32 年度

- ・ 前期計画：平成 23 年度～平成 27 年度
- ・ 後期計画：平成 28 年度～平成 32 年度

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 22 年度の連携計画・総合事業計画の策定 (Plan)、平成 23 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する。

(1) Plan (計画)

平成 22 年度は連携計画および、具体的な事業メニューを盛り込んだ総合事業計画を作成した。



(2) Do (実施)

目標を達成するために設定した施策・事業（例えば、日中対応交通など新たな交通の導入や、町民によるバス利用促進策の実施等）を、計画に沿って実施していく。なお、連携計画の目標達成に効果につながるよう、関係者が連携し協働により進める。



(3) Check (評価)

目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また目標が達成されているかについて適宜進捗管理・評価を実施する。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認する。



(4) Action (改善)

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図っていく。



【参考資料】

方針に基づく施策の設定について

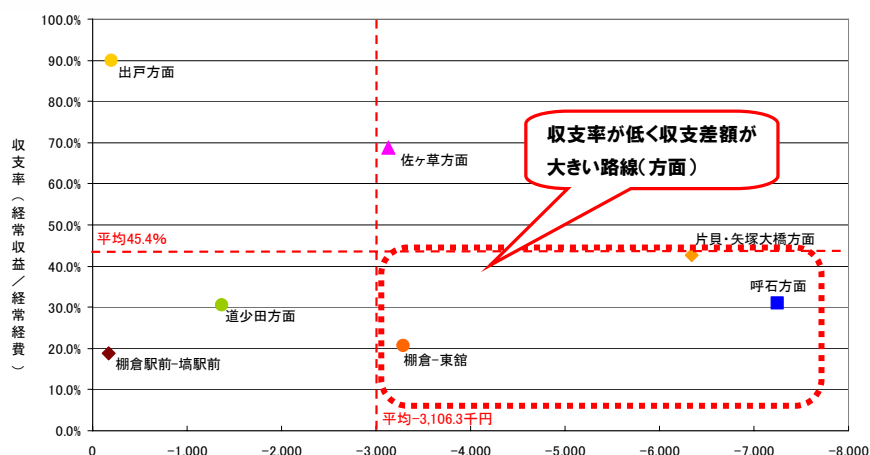
方針1) 町民が移動しやすい公共交通体系の構築

① 既存バス路線の再編の可能性検討

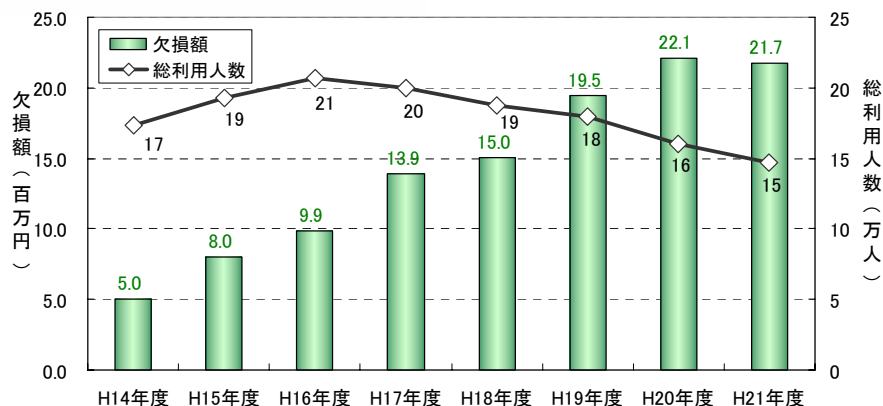
【背景・現状】

- 埴町内においては、福島交通のバス路線が7方面（21路線）運行されており、その多くは、埴町中心部から町郊外部へ放射状のルートとなっている。
- 全体としてバスの利用者数は、近年、減少傾向にあり、それに伴い欠損額も増加している。利用者の大半を通園・通学の定期券利用者が占めているが、路線によって利用者数には大きな差があり、片貝・矢塚大橋方面、呼石方面、棚倉・東館など、収支率が低く収支差額も大きい路線・系統がある。
- 全体の収支の状況から、今後の人口減少等を想定した場合、路線バスの運営は今後とも厳しくなると考えられる。一方、今後も通園・通学の手段が必要であるとともに、高齢化の進展に伴い、クルマを運転できなくなる人が増加し、移動手段確保の重要性がますます高まるため、町民の利用実態を踏まえた効率的な路線体系とする必要がある。

● 方面別の経常収支率、収支差額



● 路線バスの利用者数及び欠損額



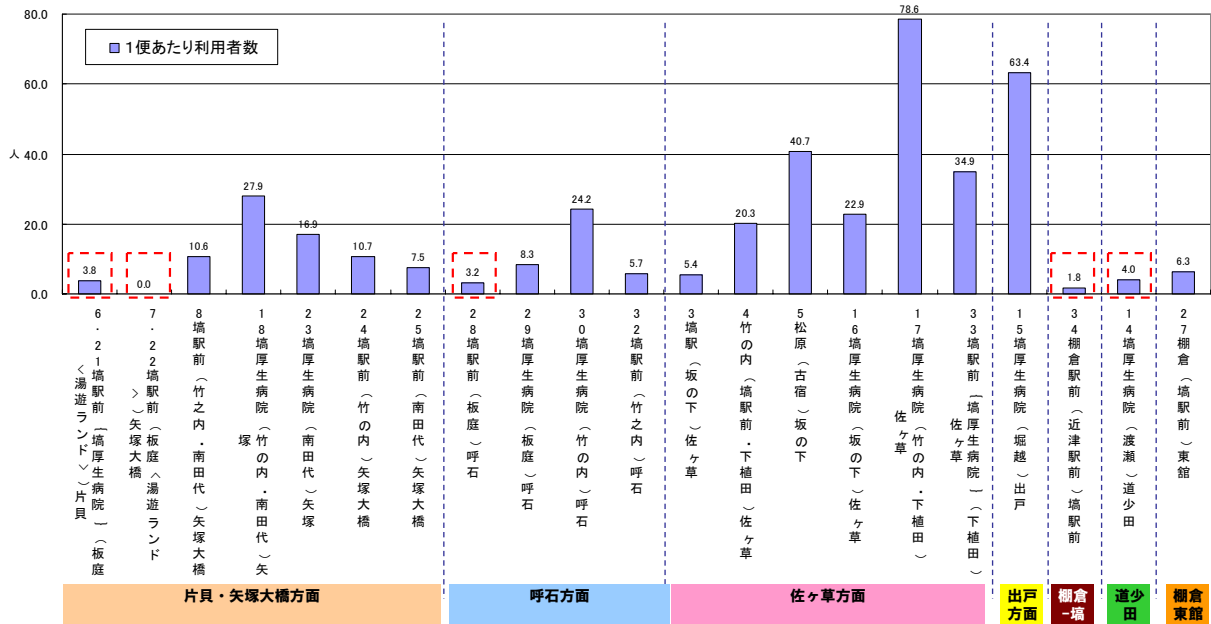
【施策の方向性】

- 各路線の利用実態や収支状況より、運行サービスの向上や効率化の可能性を検討、実施する。
- 他町村に跨る路線については、当該町村との調整を踏まえながら実施する。

【施策メニュー】

- ・ 運行経路・ダイヤの見直しの可能性検討、実施
- ・ バス停移設、フリー乗降区間適用の検討、実施

●ルート別の一便あたり利用者数



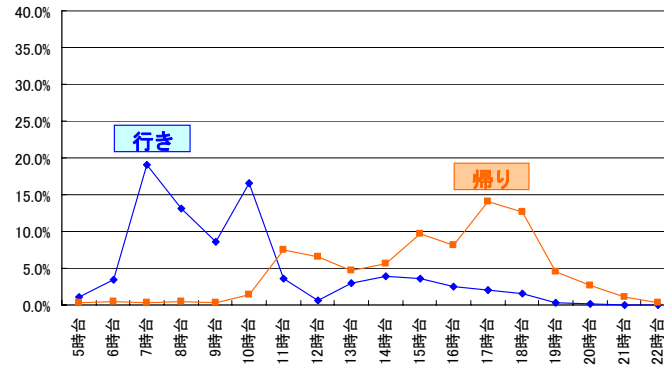
※路線名の上に記載する系統番号の路線詳細は、下表(参考:系統一覧)参照

【参考】系統一覧

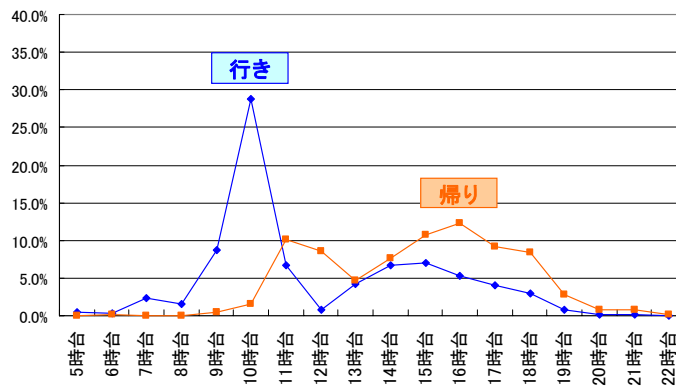
	系統番号	運行経路 始点(経由) 終点	便数		運行ダイヤ(学校のある期間)
			学校のある期間	学休期間	
			本	本	
片貝・矢塚大橋方面	6・21	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	3	1	片貝方面(往路) 9:10 矢塚大橋方面(復路) 6:45、9:55
	7・22	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	1	2	矢塚大橋方面(往路) 16:07 片貝方面(復路) 15:57
	8	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	1	1	片貝方面(往路) 15:57 矢塚大橋方面(復路) 15:57
	18	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	1	1	片貝方面(往路) 6:55 矢塚大橋方面(復路) 14:57
	23	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	1	2	片貝方面(往路) 18:30 矢塚大橋方面(復路) 16:24
	24	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	1	1	片貝方面(往路) 16:24 矢塚大橋方面(復路) 16:24
	25	片貝方面(往路) 矢塚大橋方面(復路)	1	1	片貝方面(往路) 16:24 矢塚大橋方面(復路) 16:24
片貝・矢塚大橋方面 合計			9	6	片貝・矢塚大橋方面(往路) 9:10、14:57、15:57、16:24、18:30 片貝・矢塚大橋方面(復路) 6:45、6:55、9:55、16:07
呼石方面	28	呼石方面(往路) 呼石方面(復路)	3	5	呼石方面(往路) 12:35、15:35、17:15 呼石方面(復路) 11:44、14:48
	29	呼石方面(往路) 呼石方面(復路)	2	3	呼石方面(往路) 7:16 呼石方面(復路) 16:24、18:24
	30	呼石方面(往路) 呼石方面(復路)	1	1	呼石方面(往路) 11:44、14:48、16:24、18:24 呼石方面(復路) 7:16、12:35、15:35、17:15
	32	呼石方面(往路) 呼石方面(復路)	2	2	呼石方面(往路) 11:44、14:48、16:24、18:24 呼石方面(復路) 7:16、12:35、15:35、17:15
呼石方面 合計			8	8	呼石方面(往路) 11:44、14:48、16:24、18:24 呼石方面(復路) 7:16、12:35、15:35、17:15
佐ヶ草方面	3	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	5	4	佐ヶ草方面(往路) 6:40 佐ヶ草方面(復路) 11:35、15:37、16:54、19:04
	4	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	2	2	佐ヶ草方面(往路) 16:20、18:30 佐ヶ草方面(復路) 11:00
	5	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	1	1	佐ヶ草方面(往路) 7:40 佐ヶ草方面(復路) 7:15
	16	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	1	2	佐ヶ草方面(往路) 15:00 佐ヶ草方面(復路) 7:57
	17	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	1	1	佐ヶ草方面(往路) 6:40、7:40、11:00、15:00、16:20、18:30 佐ヶ草方面(復路) 7:15、7:57、11:35、15:37、16:54、19:04
	33	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	2	2	佐ヶ草方面(往路) 7:05、8:00、11:50、13:10、15:40、17:15 佐ヶ草方面(復路) 7:10、8:05、9:30、12:20、16:25、17:15
	33	佐ヶ草方面(往路) 佐ヶ草方面(復路)	2	2	佐ヶ草方面(往路) 7:05、8:00、11:50、13:10、15:40、17:15 佐ヶ草方面(復路) 7:10、8:05、9:30、12:20、16:25、17:15
佐ヶ草方面 合計			12	6	佐ヶ草方面(往路) 6:40、7:40、11:00、15:00、16:20、18:30 佐ヶ草方面(復路) 7:15、7:57、11:35、15:37、16:54、19:04
出戸方面	15	出戸方面(往路) 出戸方面(復路)	2	2	出戸方面(往路) 7:26 出戸方面(復路) 15:35
棚倉駅前-堀	34	棚倉駅前(往路) 堀方面(復路)	1	1	棚倉駅前(往路) 6:50 堀方面(復路) 7:40、13:35、18:30
道少田方面	14	道少田方面(往路) 道少田方面(復路)	6	6	道少田方面(往路) 6:40、10:00、17:20 道少田方面(復路) 7:05、8:00、11:50、13:10、15:40、17:15
棚倉-東館	27	棚倉(往路) 東館方面(復路)	12	12	棚倉(往路) 7:10、8:05、9:30、12:20、16:25、17:15 東館方面(復路) 7:10、8:05、9:30、12:20、16:25、17:15
合計			45	40	

(日中の活動について)

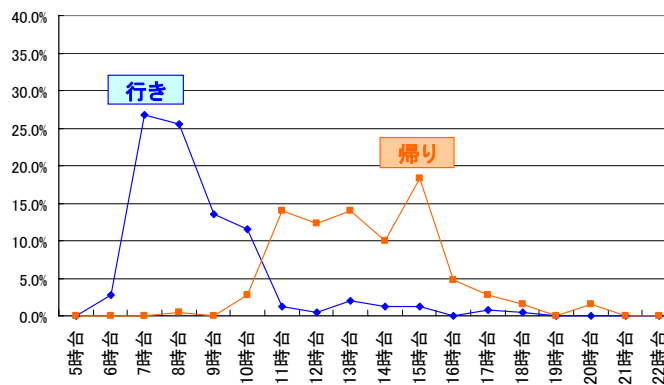
●外出時間帯(全目的)



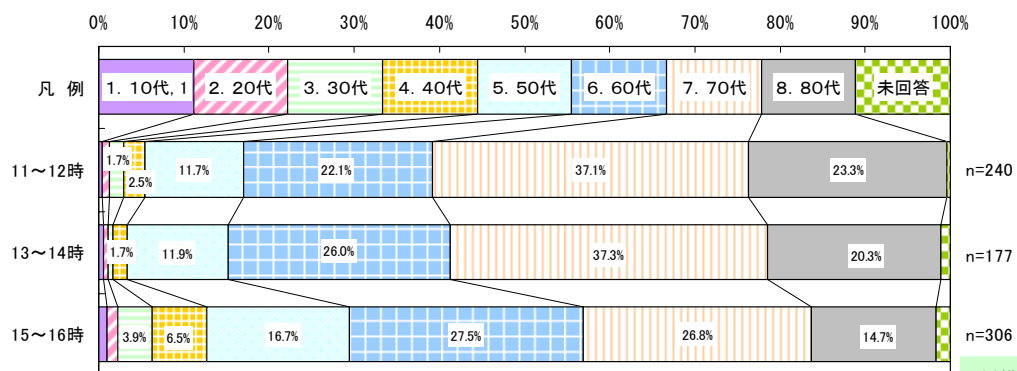
●外出時間帯(買い物)



●外出時間帯(通院)



●昼間の外出者の年齢層



昼間（11～16時台）を抽出し、外出する人の年齢層を集計

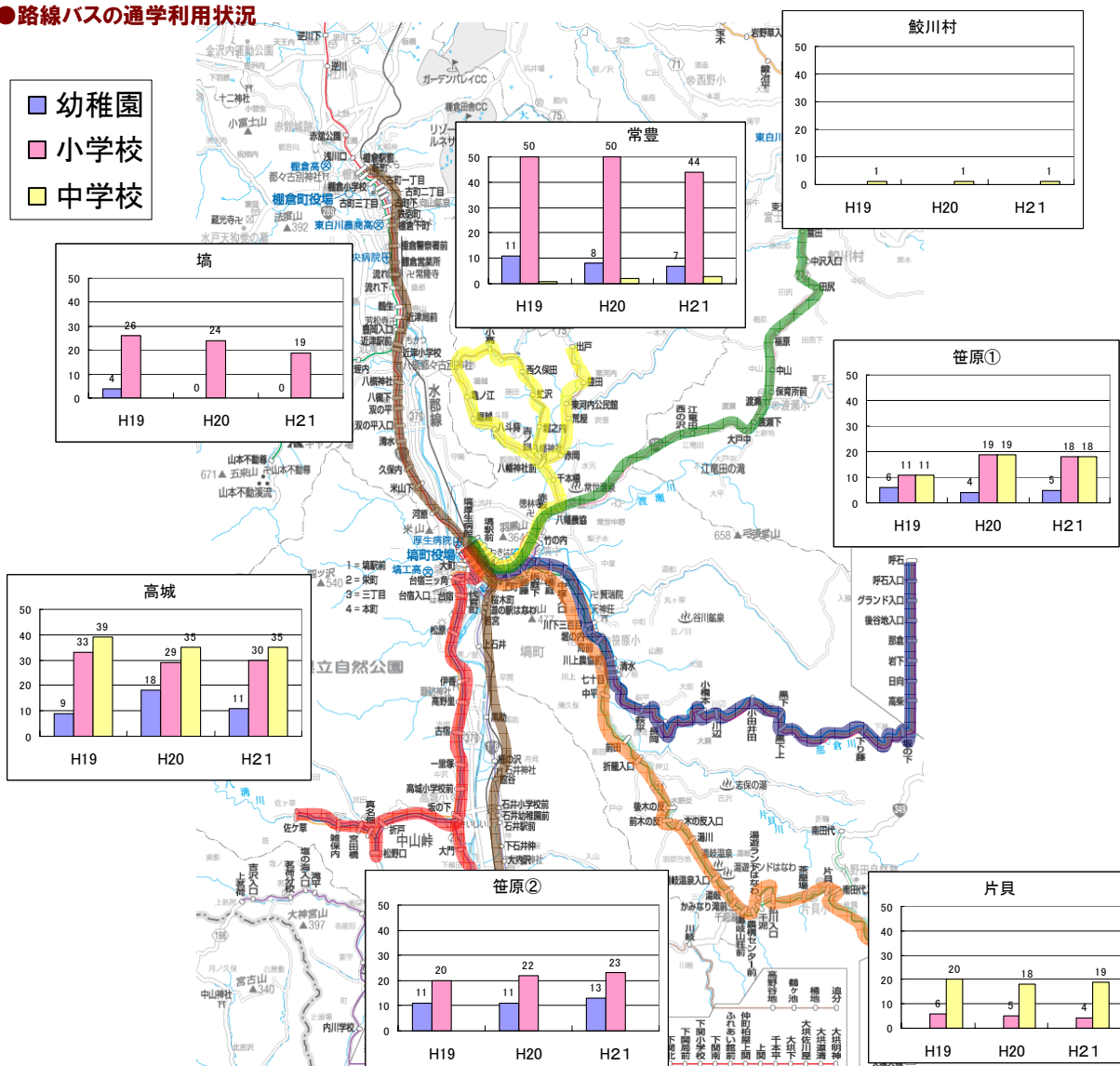
昼間の外出も
高齢者が多い

③路線バス通学・通園の安全性確保

【背景・現状】

- 町内では現在、登校1コース、下校2コースをスクールバス1台が運行しており、幼稚園2園、小学校1校、中学校1校への送迎を行っている。それ以外のスクールバスが利用できない児童・生徒の通園・通学については、路線バスを代替バスとして利用している状況である。
- 通園・通学については、交通安全及び犯罪から守ることを最重視するべきであるが、スクールバス・代替バスとも、保護者等から、安全性向上のためのバス停の移動や追加等の要望が得られ、可能な限りの対応が行われている。
- また、代替バス（路線バス）の車内には、一部の路線区間を除き教員等は同乗しておらず、児童等は大人の中に混乗している状況であり、何らかの支援が必要である。

●路線バスの通学利用状況



【施策の方向性】

- 通園・通学の交通安全、及び犯罪から守るという観点から、安全性確保、児童・生徒の心理的な安心感向上を図る対応策を講じる。

【施策メニュー】 ・安全・安心のための児童ガード要員の配置

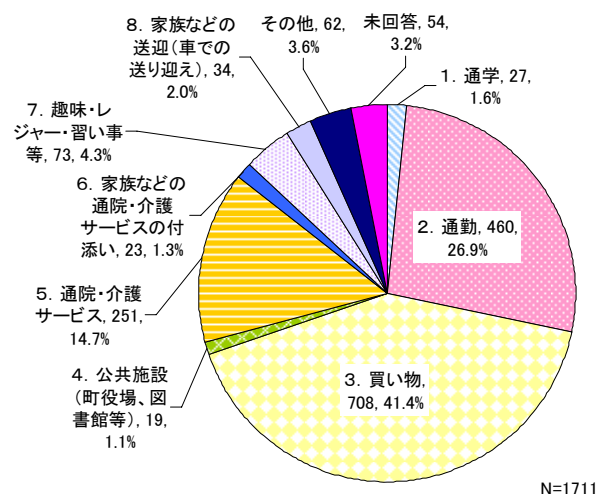
方針2)町の活性化につながる公共交通体系の構築

①中心部バス待合施設の充実

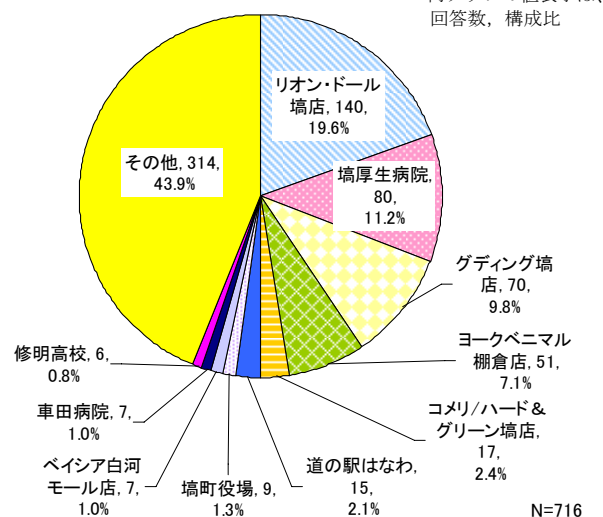
【背景・現状】

- 町民の外出の目的は、通勤・通学を除けば、日常の買い物、通院・介護サービスが大半を占めており、アンケートによれば、具体的な場所としてリオンドール、グディング、塙厚生病院が、主な行き先として挙げられている。また、ヒアリングによれば、高齢者等が商店街を来訪する機会も多く、コミュニケーションの場となっている店舗もある。
- これらの施設や店舗は、ほぼ塙中心部に集まって立地しているが、駅前や病院前のバス停は老朽化しており、また商店街付近のバス停には待ちスペースもない状況である。
- 路線バスの本数が少ないことから、タイミングによって待ち時間が長時間化する可能性が高く、路線バスが利用されずにクルマなど他の手段が選択される大きな要因になっていると考えられる。本数の大幅な増加が困難な現状を勘案した場合、待ち時間へのフォローが必要である。

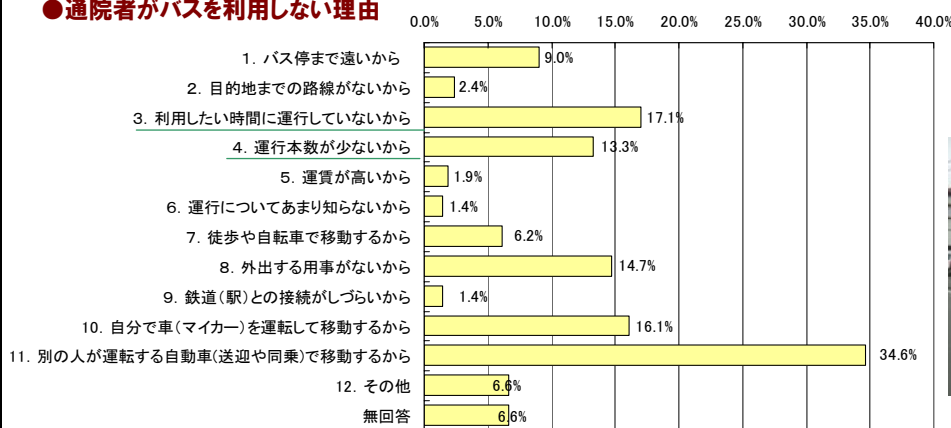
●町民の外出目的



●町民の主な外出先(施設)



●通院者がバスを利用しない理由



●現況の待合施設

【施策の方向性】

- 路線バスの利用促進、及び利用者へのサービス向上策として、待ち時間、待ちスペースの快適性向上、充実化を図る。さらには、待合施設が、路線バス利用による活発な活動の拠点となることを目指す。



【施策メニュー】

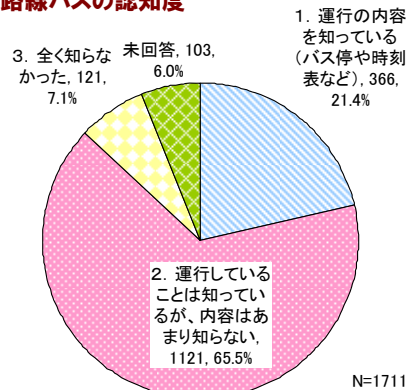
- ・バス停留所施設の整備
- ・塙駅前待合所、病院前待合所の設備の拡充
- ・商店と連携した待合所、案内所整備(空き店舗活用)

②バス停、バス車両のデザイン化（シンボル性）

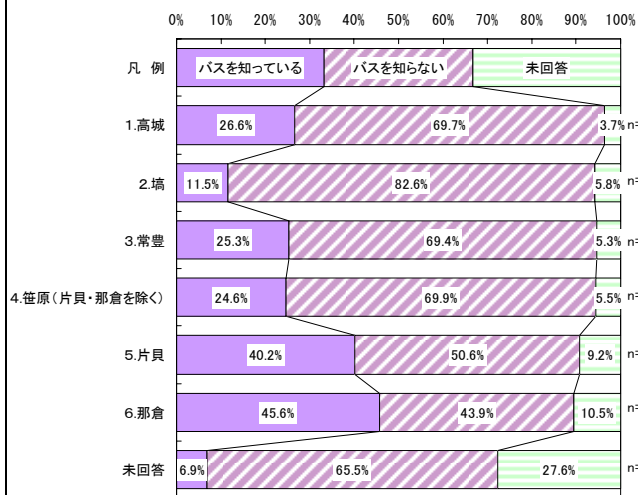
【背景・現状】

- 現在の路線バスの利用者の大半は通園・通学の児童・生徒、クルマを利用できない人の買い物、通院等であり、それ以外の利用の割合は少ない状況である。アンケート結果でも、路線バスをほとんど利用しない人が多く、路線バスの存在自体を全く知らない、あるいは運行は知っていても内容は知らないという人が非常に多くなっている。傾向としては、年齢層の比較的低い人、通勤者で認知度が低く、利用層が限られているように見受けられる。これらのことから、町民のライフスタイルあるいは意識の中で、移動手段の選択肢に路線バスが含まれていない可能性もある。
- 現状として、バス停ポールは老朽化しており、また往復両側のバス停のうち片側にしかポールがない場所があり、バス停等が認知されにくい状況にあるとも考えられる。
- 今後自分で運転できない世代が増加した際に、路線バスの役割は大きくなると考えられ、町民に路線バスの運行を認知し、役割を理解していただくとともに、路線バスに対するイメージを変えることが必要である。

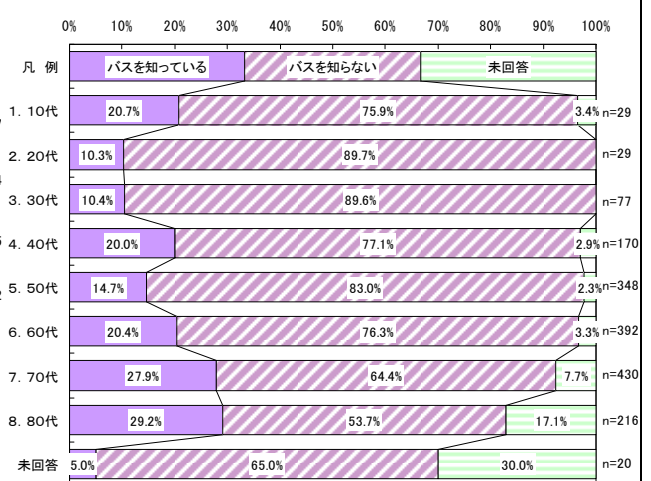
●路線バスの認知度



●居住地別のバス認知状況



●年齢層別のバス認知状況



【施策の方向性】

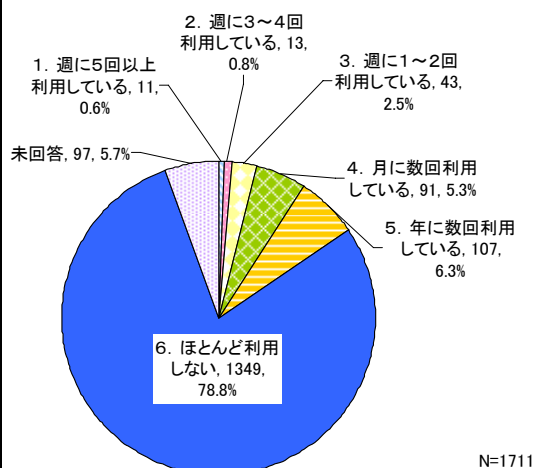
- 路線バスの存在をアピールするとともに、イメージを変容させる仕掛けを講じ、路線バスを利用するきっかけを提供する。また、路線バスへの愛着を醸成する。

【施策メニュー】

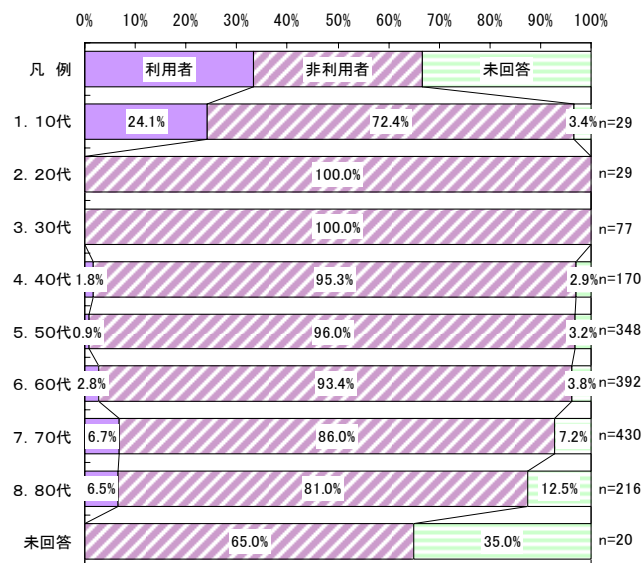
- ・ 道路両側へのバス停整備
- ・ 目立つバス停の整備（シンボル化）
- ・ 新たな乗合交通の車両のデザイン化

【参考データ】

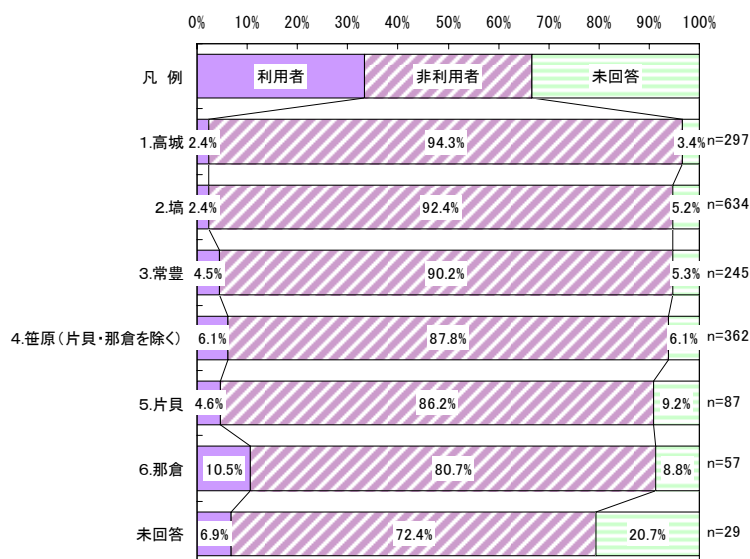
●路線バスの利用頻度



●年齢層別のバス利用状況



●居住地別のバス利用状況



●現況のバス車両



●現況のバス停

③移動しやすい中心部の交通体系整備

【背景・現状】

- 塙町の町民の活動（通院、買い物等）の主な行き先は、塙中心部に集中している。この付近は、病院、大型店、商店街、塙町コミュニティプラザ（磐城塙駅・町立図書館）、役場等の施設が集積している地区である。
- しかしながら、これらの施設は、同地区でありながらも距離的に離れて立地しており、高齢者等が施設間を徒歩等で移動するには抵抗感がある。
- 町の中心市街地活性化基本計画においても、基本目標・基本方針が掲げられており、その中の展開のシナリオのひとつとして、人が移動、回遊しやすい環境を整備することが目指されている。これらを踏まえ、中心部における交通の視点からの支援策が必要である。



●中心部の施設分布図
（青色円は塙駅前交差点を
中心に半径 500 m、
1000mを示す）

●中心市街地活性化計画から抜粋

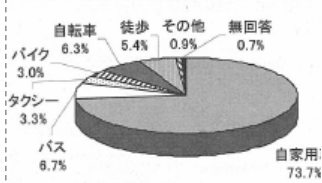
中心市街地活性化の基本目標

- ① 地域の魅力を引き出し、人をひきつけるまちづくり
- ② 地域の文化を育み、町民の生活を豊かにするまちづくり
- ③ 人を育て、人と人をつなぐまちづくり

（抜粋）交通に関連する事業

- ・ まちなか回遊ルート整備事業（コースの設定、バリアフリー）
- ・ 商店街歩道拡幅の検討（歩道スペースの確保、バリアフリー）
- ・ 休憩施設の整備、改善事業（休憩スペース、バス待合所）
- ・ 高齢者等を配慮した交通サービスの検討（小型バスなど）

＜中心市街地への交通手段＞（N=460）



町民意識調査結果（中心市街地活性化）

＜中心市街地の今後のまちづくりテーマ＞
（N=460） ※複数回答

順位	選択肢	割合
1位	高齢者、障害者にやさしい福祉のまちづくり（バリアフリー）	35.0%
2位	商業を中心としたにぎわいのあるまちづくり	33.0%
3位	街でゆつくりとくつろぐことのできる、もてなしのまちづくり	23.0%
4位	防犯や防災など安全性を重視したまちづくり	22.4%
5位	街並み、景観の美しいまちづくり	20.0%

＜今後必要なハード面の取り組み＞
（N=460） ※複数回答

順位	選択肢	割合
1位	家族連れや友達どうしで楽しめる娯楽施設の充実	34.1%
2位	病院、医院など医療施設の充実	26.5%
3位	駐車場、駐輪場の充実	26.3%
4位	核となる大型店の誘致	19.1%
5位	街なかに住む人を増やす住宅整備	18.7%
6位	共同店舗、テナンビルの整備	18.3%
7位	雨天、冬季に対応した環境整備	17.6%
8位	不足業種の誘致	16.7%
9位	歩道の拡幅、側溝整備	16.5%
10位	気軽に憩える公園、広場の充実	16.5%

＜今後必要なソフト面の取り組み＞
（N=460） ※複数回答

順位	選択肢	割合
1位	店舗の営業時間や休日の一体的な見直し	33.5%
2位	個々の店舗の経営努力	33.3%
3位	空き店舗、空地の活用	25.7%
4位	特産品、名産品の開発	22.0%
5位	共同セール、大売出しの充実	21.1%
6位	後継者など人材育成の支援	21.1%
7位	気軽に休めるベンチの設置	12.8%
8位	コミュニティバス（循環バス）の運行	11.3%
9位	フリーマーケット等のイベントの実施	10.9%
10位	商店街の一体的な宅配、訪問サービスの実施	9.3%

【施策の方向性】

- 塙中心部の活性化に向けた交通面からの支援を目的として、高齢者等を含むすべての人を対象として、地区内の各拠点間の移動の負担を軽減、または回遊性を向上する交通手段を提供する。

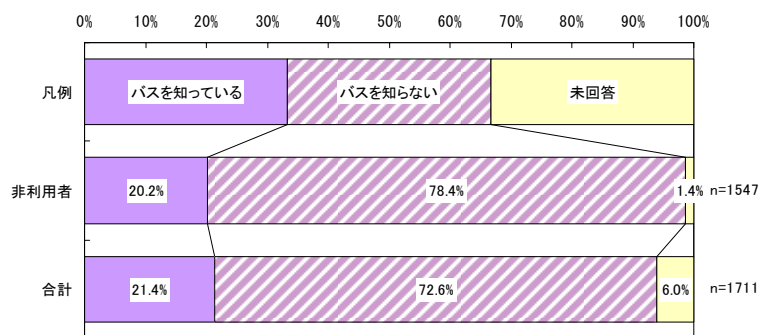
- 【施策メニュー】
- ・ 中心部のバス交通維持、再編検討、実施
 - ・ レンタサイクル、シニアカー、歩道整備等

方針3)関係者と協働して維持する、持続可能な公共交通の実現

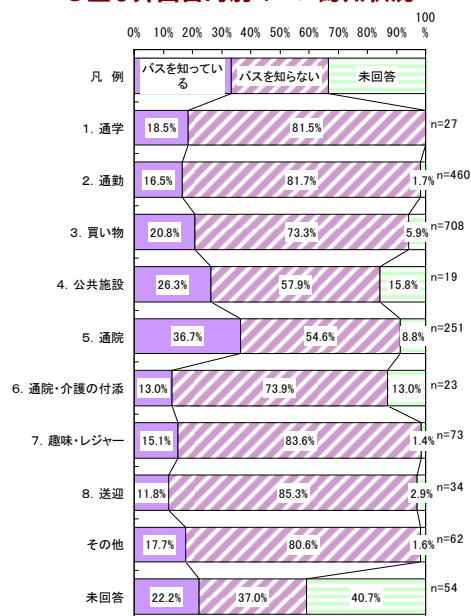
①バスマップ、商業マップの作成、広報

- 現在、路線バスの紙面配布版の路線図や時刻表は存在しない状況である。鉄道についても、印刷のためのスポンサーが確保できず、発行ができない状況である。
- 路線バスの存在自体を知らない、あるいは運行は知っていても内容は知らないという人が非常に多いのが現状であるが、ヒアリングによれば、利用しようとしても運行ルートが良く分からない、あるいは、バス停に行ってもバスがあるかどうか分からず不安との意見も得られた。したがって、路線バス自体の認知度向上、及び町民への情報発信を行う方策が必要である。
- また現状では、商業施設等とバス路線との関係も理解されていないケースもあり、地域の活動とバス等公共交通の連携が図られているとは言い難い状況である。したがって、路線バス等と周辺施設の事業者等がタイアップした情報発信の取り組みなど、連携の仕掛けが必要である。

●バスを利用していない人の認知度



●主な外出目的別のバス認知状況



関連する意見の傾向(厚生病院来院者へのヒアリングより)

- バスを利用しない理由として、「バス停が自宅近くにない」との意見もあるが、バス停があっても「バスの本数が少ない」「待ちきれない」との意見のほうが多い。
- 高齢者にとってバスの運行情報が分かりにくいので抵抗感がある。
- 「近所にバスがあるかどうか知らない」「バスを使ったことがない」という来院者も少なくない。



●現在、得られる情報は、HP等を除けばバス停の時刻表のみ

【施策の方向性】

- バス等公共交通と地域との連携の仕掛けとして、路線バス等の運行情報と商業施設等の情報をあわせ、町民に発信する。情報発信については、周辺の事業者等とタイアップを図る。

【施策メニュー】

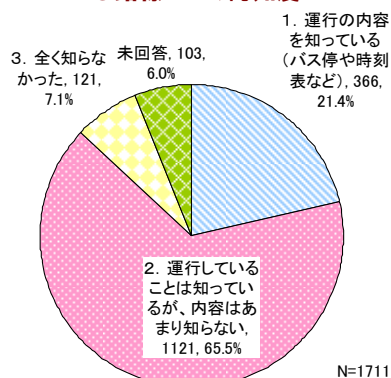
- ・バス利用、中心市街利用のためのマップ作成
- ・バス利用促進のための広報

②町民によるバス利用運動の実施

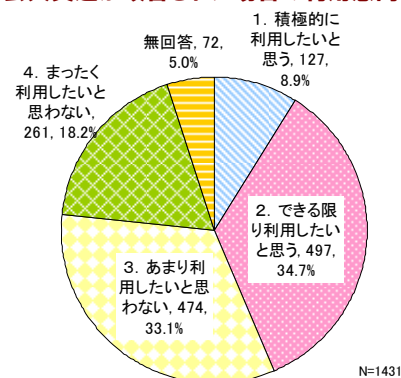
【背景・現状】

- 現状の路線バスの運行状況の認知度は低くなっており、このことによって、町民の移動手段の選択肢に路線バスが含まれていない可能性もある。
- クルマを利用可能であることが大きな要因であり、ヒアリングによれば、路線バスを利用できる環境にあってもバスを利用せずにクルマが選択されるケースも多い。運行状況の認知度が低いことから、路線バスの経営状況に対する町民の関心も低いと想定される。一方、アンケートでは、町民がもっとバスを利用すべきであるとの意見も得られている。
- このことから、交通システムの見直しや導入を検討するとともに、町民の路線バス等に対する意識・現状に対する理解を向上・醸成していくことも必要である。

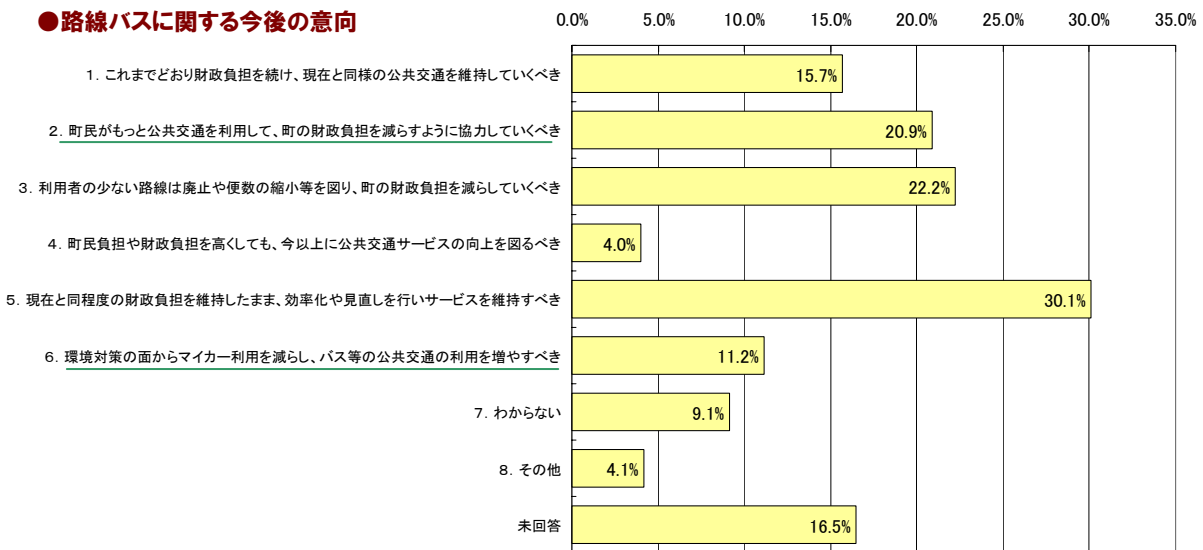
●路線バスの認知度



●公共交通が改善された場合の利用意向



●路線バスに関する今後の意向



【施策の方向性】

- 路線バス等に対する町民の意識、現状に関する理解を醸成するとともに利用促進を図るため、町民が中心となった取り組みの機会を提供する。

【施策メニュー】

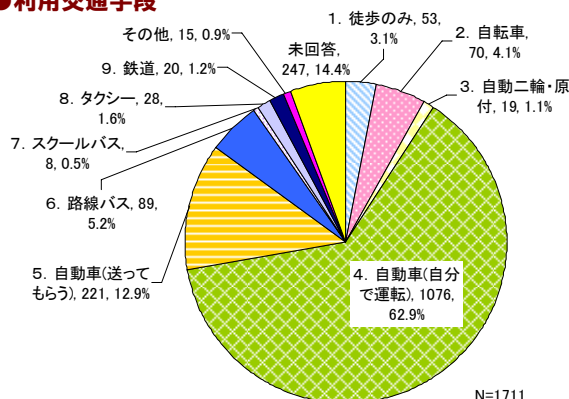
- ・ バスマップ、時刻表の配布
- ・ バス検討会の開催、PRイベントの実施
- ・ 片道車送迎・片道バス利用の促進

③バス利用のライフスタイルの支援

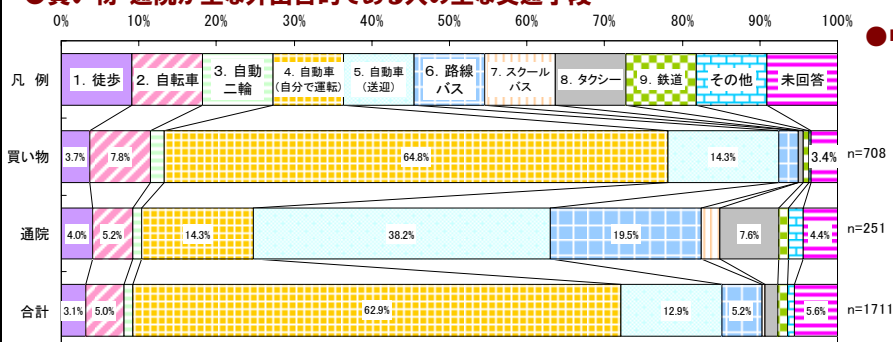
【背景・現状】

- 現状では、路線バスを利用しないという人が大半を占め、また、路線バスの存在自体を知らない、あるいは運行は知っていても内容は知らないという人が非常に多くなっている。このことから、町民の生活の中での移動手段の選択肢に路線バスが含まれていない可能性もある。
- 現在はクルマを利用できる町民が多く、クルマ中心のライフスタイルとなっていることが大きな要因であるが、これに対応するかたちで、公共施設や商業施設の立地場所や利用可能な時間帯等も、クルマによる来訪者に便利で、バス等による来訪者に不便になっている面がある。
- 今後、公共交通の利用促進、及びクルマを運転できない人への支援を目指す場合、交通システム側での対応策を検討する一方で、これら施設や町の活動からバス等での来訪者への対応を図ることも必要である。

●利用交通手段



●買い物・通院が主な外出目的である人の主な交通手段



●中心市街地活性化計画(意識調査)より

<中心市街地の商店へ行かない理由>
(N=327) ※複数回答

順位	選択肢	割合
1位	ほしい物を売っている店がない、行ってみたい店がない	60.6%
2位	他の店よりも値段が手ごろでない	37.9%
3位	商品のバラエティーがない	34.9%
4位	自動車を止める場所がない	14.1%
5位	営業時間が短い	10.7%

<今後必要なソフト面の取り組み>
(N=460) ※複数回答

順位	選択肢	割合
1位	店舗の営業時間や休日の一体的な見直し	33.5%
2位	個々の店舗の経営努力	33.3%
3位	空き店舗、空地の活用	25.7%
4位	特産品、名産品の開発	22.0%
5位	共同セール、大売出しの充実	21.1%
6位	後継者など人材育成の支援	21.1%
7位	気軽に休めるベンチの設置	12.8%
8位	コミュニティバス(循環バス)の運行	11.3%
9位	フリーマーケット等のイベントの実施	10.9%
10位	商店街の一体的な宅配、訪問サービスの実施	9.3%



●病院、商業施設の駐車場（現在は、クルマでの来訪者が多数）

【施策の方向性】

- 公共交通の利用促進、及びクルマを運転できない人への支援策のひとつとして、バス利用のライフスタイルに適用するよう、地域活動や施設運営の面からの方策を検討する。

【施策メニュー】

- ・施設利用からみたバス利用促進（運行ダイヤにあわせた地域活動や通院の検討）
- ・病院、商業施設等との協働によるバス活用実験