



本宮市 地域公共 交通計画

2022 ▶ 2026

令和4年（2022年）3月

[目 次]

第1章 はじめに	6
1-1 計画の背景と目的	6
1-2 計画の位置づけ	6
1-3 上位関連計画における考え・位置づけ等	7
1-4 計画の対象区域と期間.....	10
1-5 計画の対象となる交通手段	10
第2章 本宮市における公共交通の基本方針	12
2-1 本宮市の移動に関する問題点	12
2-2 本宮市の移動に関する課題点	13
2-3 公共交通のあるべき姿（基本方針）	14
2-4 公共交通ネットワークの将来イメージ	16
第3章 目標達成に向けた施策・事業内容	18
3-1 施策体系とスケジュール.....	18
3-2 実施する施策・事業内容（公共交通の運行内容に関する施策）	19
3-3 実施する施策・事業内容（公共交通の利用環境に関する施策）	26
3-4 公共交通の再編イメージ.....	34
3-5 計画の達成状況を検証するための数値目標の設定	35
3-6 計画の推進体制	42
3-7 計画の推進方法	43
第4章 【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）	46
4-1 公共交通の運行実態の整理	46
4-2 市民の移動実態と問題点	48
4-3 公共交通の利用実態と問題点	57

第1章 はじめに

第1章 はじめに

1-1 計画の背景と目的

- 市内の公共交通は市の中央を縦断するように鉄道（JR 東北本線）が運行しているほか、路線バスの廃止代替等を背景として運行する市営の公共交通（市街地巡回バスや市営バス、広域生活バス、通勤・通学バス、もとみやイクタンタクシー（デマンドタクシー））等が2009年度（平成21年度）から運行している。
- 本宮市においては人口減少や少子化などの影響から公共交通の利用者数は減少傾向にある一方、高齢化の進展に伴い移動手段に不安を持つ高齢者等の増加や、免許返納に対する社会的な動向など、公共交通に求められる役割は変化する状況にある。
- 公共交通を取り巻く情勢が大きく変化し続ける中で、市内の公共交通については、運行開始以降、大幅な再編・見直し等が行われていないため、現在のニーズや求められる役割等に適していない可能性が考えられる。
- 今後も市民の生活の足として公共交通を確保・維持することは重要であり、公共交通を取り巻く状況等を的確に把握した上で、効率性・持続性の高い公共交通ネットワークを検討することが必要である。
- そうした中、2020年（令和2年）7月に地域公共交通のことを「いっしょに」考えて実行することを主眼として、市民の代表をはじめ、交通事業者や国・県・商工会・社会福祉協議会等の関係機関、学識経験者、本宮市等で構成する本宮市地域公共交通活性化協議会を設立したところである。
- 現在の交通システムの分析による課題の把握と整理、市のニーズ調査を踏まえ、本宮市が目指す地域公共交通の基本的な方針や施策・事業等の検討を行い、市民の「生活の足」としてより良い地域公共交通を構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「本宮市地域公共交通計画」を策定する。

1-2 計画の位置づけ

- 地域公共交通計画（以下、本計画という）とは、「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（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 「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」と考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を連携・活用する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。
- そのため、本計画は市の最上位計画である『本宮市第2次総合計画』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、国が示す法律の位置づけなども踏まえる。

1-3 上位関連計画における考え・位置づけ等

1-3-1 本宮市第2次総合計画の概要

- 本宮市第2次総合計画は、将来の本宮市をどのような「都市（まち）」にしていくのか、そのためにだれが、どのようなことをしていくのかを、総合的・体系的にまとめたもので、本宮市第1次総合計画と同様、本宮市の全ての計画の基本となる最上位計画として、市のまちづくりを進めていくための基本的な指針となるものである。
- 計画期間は、2019年度（平成31年度）から2028年度（令和10年度）までの10年間とし、「基本構想」・「基本計画」・「実施計画」の3つで構成している。



図 本宮市の将来像

1-3-2 本宮市第2次総合計画における公共交通の役割

- 本宮市第2次総合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は以下のとおり。

表 公共交通に求められる役割

項目	内容
課題	<ul style="list-style-type: none"> • ドライバーの高齢化に伴う交通安全対策（自家用車含む） • 市民意識調査での公共交通の重要度は高い（35項目中9位） • 一方で、満足度は低く（35項目中35位）、利用者数も低迷 • 高齢者の生活を維持する持続可能なシステムの再構築
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通システムの整備・強化 • 公共交通システムの利活用の促進

1-3-3 関連計画における公共交通の役割

○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は以下のとおり。

表 公共交通に求められる役割

計画名称	内容
第2期本宮市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	<p>■利便性の高い持続可能なまちづくり</p> <p>○地域間をつなぎ生活を支える公共交通網の最適化と持続可能な運行</p>
本宮市都市計画 マスタープラン	<p>■都市施設の方針（道路・交通）</p> <p>○交通弱者の生活を支える円滑な移動手段の確保と、環境負荷の低減などの観点から効率的・効果的なバス運行や乗合タクシーの普及など、公共交通サービスの充実に努める</p>
本宮市街地地区 (第2期)都市再生 整備計画	<p>■交通拠点の整備</p> <p>○駅周辺の人口交流の増加を図るため、「市の顔」となるような、魅力ある交通施設や拠点施設の整備が必要</p>
第2期 本宮市地域福祉計画	<p>■地域での支え合い活動の推進</p> <p>○市民や地域の取組として、参加者の移動手段について考え、支え合い助け合う</p>
こおりやま広域 連携中枢都市圏 ビジョン	<p>■高次の都市機能の集積・強化</p> <p>○高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築</p> <p>■圏域全体の生活関連機能サービスの向上</p> <p>○地域公共交通の充実</p>

1-3-4 『本宮市 2050 ゼロカーボンシティ』の実現に向けた公共交通の役割

○2021年(令和3年)3月、本宮市は、国際社会の一員として、また、『笑顔』あふれる『人』と『地球』が輝くまち「もとみや」を創り、未来の市民に「安全で安心なまち」を引き継いでいくため、2050年(令和32年)までに市内の温室効果ガス排出実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを宣言した。

○2050年(令和32年)温室効果ガス排出実質ゼロを実現するためには、様々な分野における実践や連携、継続が大切であり、地域公共交通の分野においても、自家用車だけに頼らない交通社会の形成をはじめとする『本宮市 2050 ゼロカーボンシティ』の実現に貢献する役割を担うことが必要となる。

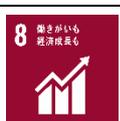


図 未来につなごうロゴ

1-3-5 SDGsにおける公共交通の役割

○SDGsは2015年(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」にて記載された目標であり、その目標に示される持続可能な世界を実現するための17のゴールに対して本宮市の公共交通が貢献する役割は以下のとおり。

表 SDGs に対して公共交通が貢献する役割

総合計画における基本目標	SDGsの目標	公共交通が貢献する役割
人を育み地域を創る未来へ夢ふくらむまち	 4 質の高い教育をみんなに	目標4：質の高い教育をみんなに ・学生が市内だけでなく郡山市をはじめとする市外の教育施設にも通いやすい移動手段の提供
	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	目標9：産業と技術革新の基盤をつくろう ・地域の観光資源にアクセスし、市内外の人口交流を促進
	 10 人や国の不平等をなくそう	目標10：人や国の不平等をなくそう ・誰もが移動に困らないよう、公共交通が不便な地域(公共交通空白地域)を解消
	 11 住み続けられるまちづくりを	目標11：住み続けられるまちづくりを ・災害にも強い緊急時の移動手段の提供
いつまでも健康・豊かで活力と賑わいにあふれるまち	 3 すべての人に健康と福祉を	目標3：すべての人に健康と福祉を ・疾病等に係る治療方法の高度医療化に応じて誰もが必要とする病院・福祉施設に通う移動手段の提供
	 8 働きがいも経済成長も	目標8：働きがいも経済成長も ・魅力的な観光・産業の場に、多くの人を呼び込むことによる経済基盤の向上
	 11 住み続けられるまちづくりを	目標11：住み続けられるまちづくりを ・安心・安全な移動手段を提供
	 17 パートナリーシップで目標を達成しよう	目標17：パートナーシップで目標を達成しよう ・市内イベント等の活動と連携し、参加者間の交流を促進
自然と人の暮らしが調和する安全・安心で快適なまち	 11 住み続けられるまちづくりを	目標11：住み続けられるまちづくりを ・自家用車による市内の渋滞の緩和、大気汚染物質の排出量の削減
	 13 気候変動に具体的な対策を	目標13：気候変動に具体的な対策を ・環境負荷の低減に配慮した車両の活用による二酸化炭素排出量、温室効果ガスの削減 ・できるだけ自家用車に頼らない交通社会の形成

1-4 計画の対象区域と期間

- 本計画の対象範囲は、本宮市全域とする。
- 本計画の計画実施期間は、2022年度(令和4年度)から2026年度(令和8年度)までの5年間とする。
- なお、本計画に示す内容等については、最上位計画である本宮市第2次総合計画の見直しや社会情勢等の変化等、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図る。

	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
本宮市第2次総合計画										
本宮市地域公共交通計画										
	*必要に応じて計画期間内でも適宜見直しを検討									

図 計画期間

1-5 計画の対象となる交通手段

- 本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおり。

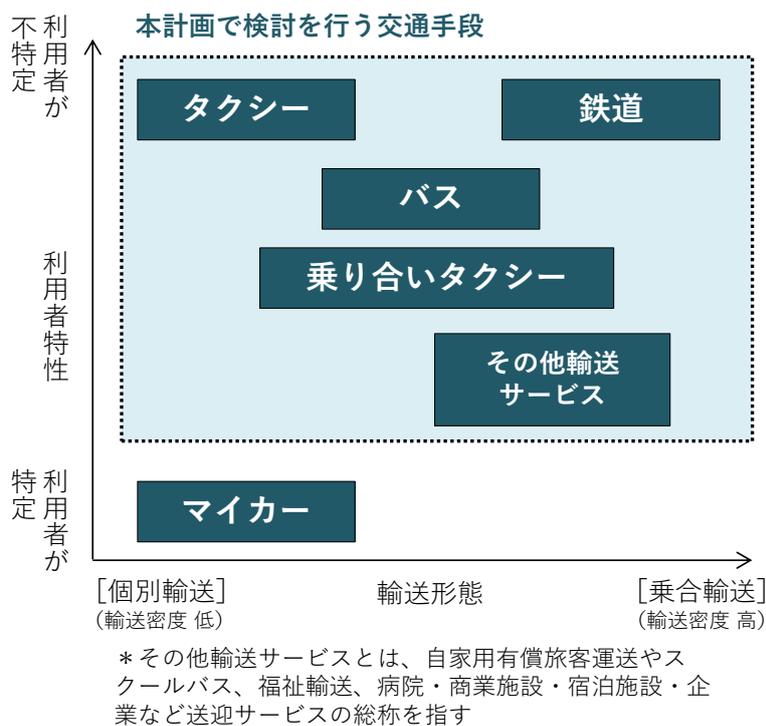


図 対象となる交通手段

第2章 本宮市における公共交通の基本方針

第2章 本宮市における公共交通の基本方針

2-1 本宮市の移動に関する問題点

- 以下に本宮市が抱える移動に関する問題点を示す。
- なお、詳細な現況分析は第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）を参照。

表 本宮市の移動に関する問題点

カテゴリー	問題点
移動実態	市民の日常的な移動手段として自家用車が定着しており、免許を持たない市民も家族等の送迎や徒歩・自転車での移動が多く、公共交通はほとんど利用されていない
	市民の約8割が今後も自家用車利用を継続する意思を示す一方で、65歳以上の市民の中には5年以内に免許返納を予定したいと考えている方がいる
	市民の買物の外出先は主に市内となっており、通院・通勤・通学においては市外（郡山市など）への移動も多い
	市民の買物・通院目的で外出する曜日は特に決まっていないが、買物は土日の利用も確認でき、通院は月～土まで均一に外出が存在する
要望	公共交通利用者の主な不満は『運行時間が合わない』や『行きたい目的地に行かない』、『土日でも利用したい』などの意見が多い
	利用したいが公共交通を利用できない主な理由は『目的地に行かない』や『自宅付近を運行していない』などの運行に関することや、『いつ運行しているかわからない』などの利用方法・情報発信に関することが多い
公共交通の実態	■市街地巡回バス 移動ニーズの高い施設を経由していない路線や、経由していても、ほとんど利用がない路線が存在
	■通勤・通学バス 朝の通学利用者が多い本宮高校前～本宮駅間の下校のための便が運行していない
	■市営バス 買物ニーズの高い『ヨークベニマル本宮インター店』付近や市外への移動手段となる『五百川駅』へ運行していない
	■広域生活バス 市内の運行距離が長い一方で、本宮市民の広域の利用は少なく、市外からの僅かな利用のみとなっている
	■もとみやイクタンタクシー 予約システムの老朽化や市民ニーズを満たせていない（医療施設や公共施設への運行のみのため、商業施設への移動に利用できない）
	■共通 毎日一定数、利用されているバス停が存在する一方で、利用者が1.0人/日を下回る区間が散見
	■共通 市内・市外の移動に関わらず、路線間の乗り継ぎにおいて乗り継ぎ時間が長すぎる・短すぎる路線が散見
	■共通 乗車する際は事前に利用券を購入しておく必要があり、利用者の不便・不安を生み出す可能性がある

2-2 本宮市の移動に関する課題点

○以下に問題点の解消に向けて、本宮市が公共交通において解決すべき課題を示す。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">『市内』の移動利便性に関する課題</p>	<p>■商業・医療施設への運行経路・時間など、市民ニーズに合わせた見直しが必要</p> <p>○地域公共交通は主に市内各所から中心市街地の主要な商業施設や医療施設を經由しており、中心部での移動ニーズが一定程度存在している一方、乗り継ぎが必要であったり、運行経路や運行時間、滞在時間がニーズに合っていないなど、利用者が使いにくい状況が散見される。</p> <p>○中心市街地を運行する市街地巡回バスには一定の利用ニーズはあるものの、運行コースに利用者数の偏りがある状況となっている。</p> <p>○また、郊外の商業施設にも多くの利用ニーズが存するが、公共交通が運行していないなど、市民ニーズに合致していない。</p> <p>○以上のことから、市民ニーズが高い商業・医療施設への運行経路・時間・曜日・頻度など、市民ニーズに合わせた見直しが必要。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">『市外』への移動利便性に関する課題</p>	<p>■市外への移動ニーズに対応するため、市外へ向けての移動手段の維持・確保が必要</p> <p>○買物などの移動について、市民の半数以上が市内で済ませている一方、通院・通勤・通学に関する移動ニーズは郡山市を中心とする市外に多く存在している。</p> <p>○現状、ニーズが高い郡山市などへ接続する公共交通は鉄道のみであり、市内で接続する地域公共交通については、乗り継ぎ時間が長すぎるなど、決して利便性は高くない。</p> <p>○そのため、市民の移動ニーズを満たすため、地域公共交通と鉄道の接続性の見直しや乗り継ぎ拠点の整備を行うなど、市外への移動手段の維持・確保が必要。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業性に関する課題</p>	<p>■適切な公共交通サービスの役割分担・予約システムの見直し検討が必要</p> <p>○本宮市の地域公共交通には、市街地巡回バスなどの定時定路線運行と、もとみやイクタンタクシーのデマンドタクシーが存在する。</p> <p>○もとみやイクタンタクシーは約30分間隔のドアツードアで運行しており利便性が高く、多くの市民に利用されている反面、短時間かつ広範囲の運行が求められており、運行事業者の負担は大きい。</p> <p>○現状、高齢者や若年者等の交通弱者が多く居住する住宅団地など、多くの移動ニーズが生まれる可能性がある地域が存在することから、デマンド交通の更なる利便性向上とともに、新たな移動サービスの確保等、適切な公共交通サービスの役割分担が望ましい。</p> <p>○なお、現状のデマンド予約システムのリース期間が満了しており、将来的な運行形態に対応可能な新たな予約システムへの見直しも検討が必要。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">効率性に関する課題</p>	<p>■持続可能な公共交通を維持するため、利用状況を踏まえた適切な運行見直しが必要</p> <p>○予約時のみ運行する、もとみやイクタンタクシーを除いた地域公共交通は、基本的に定時定路線で毎日決められた時間に決められた経路を運行している。</p> <p>○しかし、利用者数が増加傾向にあるバス停が存在する一方で、利用者数が1.0人/日を下回るなど、利用が全くないバス停を経由する便も存在する。</p> <p>○今後は持続可能な公共交通を確保・維持するため、実際の利用状況に見合った効率的な運行内容に見直すことが必要。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">ソフト面の課題</p>	<p>■新規利用者を確保するため、利用者が不安になる要素の解消が必要</p> <p>○利用者の利便性の向上のため、デマンド交通や、フリー乗降、利用券を導入しているが、デマンド交通における利用登録方法や、フリー乗降における乗り方・運行経路等に関する理解、利用券の事前購入など、公共交通を利用する際には慣れが必要な部分もあり、初めての利用者にとってハードルが高いものとなっている。</p> <p>○アンケートにおいても『いつ、どこを運行しているのかわからない』など、市民から運行内容・利用方法の周知不足についての指摘も存在するため、新規利用者の不安を取り除くことが必要。</p>

2-3 公共交通のあるべき姿（基本方針）

2-3-1 本宮市が目指す将来像

- 本計画は計画の目的にも示したとおり「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（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 目指す将来像については、長期的な視点に立ち、目指す理想のまちである将来像や、まちづくりの方向を示す基本目標、その実現に必要な施策の大綱を定めた「本宮市第2次総合計画」に基づくこととする。
- このため、本計画において目指す将来像についても「本宮市第2次総合計画」で掲げられる『笑顔』あふれる『人』と『地域』が輝くまち **もとみや**の実現を目指すこととする。



図 本宮市の将来像（再掲）

2-3-2 基本的な方針と目標

- これまで整理した問題点・課題及び上位関連計画等での地域旅客運送サービスの位置づけを踏まえながら、地域旅客運送サービスのあるべき姿を検討し、基本方針と目標を次ページに整理する。

他分野でのまちづくりの取組

連携

福祉

子育て

教育

観光

環境

公共交通分野での取組

方針
基本

子どもから高齢者まで、みんなが安全・安心・快適に出かけられる
地域公共交通へのチャレンジ！！

基本目標①：日常生活を安心・快適に送れる地域公共交通ネットワークの実現

○市内のどこに居住していても、買物や通院・通勤・通学などの日常生活が安心・快適に送れるとともに、本宮駅や五百川駅周辺等の市内拠点の元気発信を支える地域公共交通ネットワークを実現する。

施策展開の方向性①

○市民ニーズに合わせた地域公共交通の**運行内容に関する見直し**を行うとともに、**新たな運行システムの構築**を図る

基本目標②：市外の移動ニーズに対応する広域交通ネットワークの実現

○市内地域公共交通ネットワークだけでなく、移動ニーズが高い通院や通勤、通学などの市外への移動の足を確保するとともに、交流人口や移住定住者の増加につながる広域交通ネットワークを実現する。

施策展開の方向性②

○関係市町村との連携を図りながら、市外への移動ニーズに対応する**新たな広域交通サービスの構築**や見直し、市内地域交通ネットワークと広域交通ネットワークとの**接続性を向上**する

基本目標③：みんなが「気軽に利用」できる地域公共交通システムの実現

○市内外の利用者が公共交通を「気軽に利用」できるシステムを構築するとともに、公共交通利用者の増加に向けて、主に自家用車を利用する市民をはじめ、全ての市民に「わかりやすい」、「利用時に不安を感じさせない」取組を推進し、身近に感じる地域公共交通を実現する。

施策展開の方向性③

○誰もが理解できる**利用方法や利用環境、情報発信の構築**を行いながら、地域公共交通の「**利用しやすさ**」や「**わかりやすさ**」を向上する

基本目標④：様々な環境の変化に対応可能な地域公共交通システムの実現

○「本宮市 2050 ゼロカーボンシティ」の実現に向けた環境にやさしい地域公共交通の構築と、人口減少や少子高齢化、新しい生活様式への対応など、移動サービスを取り巻く環境の変化に対応するため、「新しい技術や考え方」を取り入れた持続可能な地域公共交通を実現する。

施策展開の方向性④

○公共交通の分野からもゼロカーボンシティに貢献するための**環境にやさしい施策の検討**や、**公共交通以外の移動サービスも「連携・活用」**しながら、「AI・IoT・ICT」などの**新しい技術の採用**を検討する

2-4 公共交通ネットワークの将来イメージ

○本計画に定める基本目標を達成するため、下図の将来ネットワークイメージの実現に向けた施策・事業に取り組む。

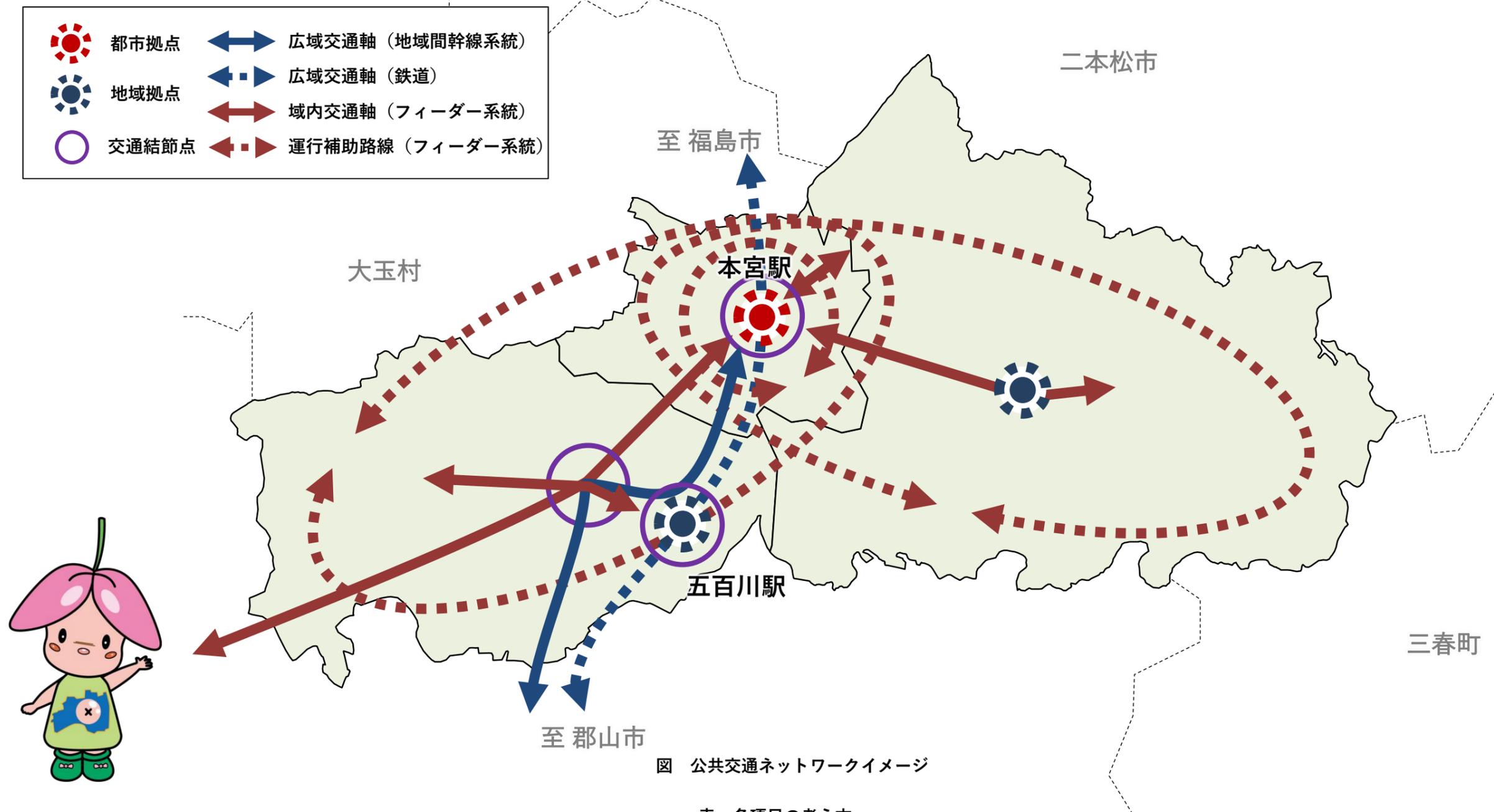


図 公共交通ネットワークイメージ

表 各項目の考え方

区分	項目	内容
拠点	都市拠点	市役所をはじめとする公共施設や商業・サービス機能が集積し、本宮市の中心として都市機能が集積するエリア
	地域拠点	本宮市東部地域や南部地域の市民生活を支える中心地区として、今後も公共施設などの機能集積が期待されるエリア
	交通結節点	本宮市の公共交通の結節点として、中心・地域拠点間の乗り継ぎを支える施設に位置づける
路線	広域交通軸	市内にとどまらない市民の移動ニーズに対応するために市域を跨ぐ移動を担う鉄道・バス路線に位置づける
	域内交通軸	市民の日常的な生活の移動手段を担うとともに、広域交通軸に接続し、市民の広域的な移動を下支えする路線に位置づける
	運行補助路線	域内交通軸で対応しきれない市民の生活移動と広域移動を補完する路線に位置づける

*『都市拠点』と『地域拠点』は『本宮市都市計画マスタープラン』の将来都市構造図による位置付け

第3章 目標達成に向けた施策・事業内容

3-2 実施する施策・事業内容（公共交通の運行内容に関する施策）

施策1-1：市民ニーズに合った地域公共交通の運行内容に関する見直しを実施

●**運行内容の見直し**

- どこで暮らしていても、買物・通院・通勤・通学等の生活に必要な都市機能にアクセスできるように、中心市街地から市内各地区まで効率よく結ぶ公共交通ネットワークの構築に向けた再編を実施する。
- 市民の移動ニーズ、都市の整備状況に沿った形で、現在運行している地域公共交通の機能を再確認するとともに、経路・乗降場所・曜日・時刻・頻度の見直しを検討する。

表 運行内容見直し案

路線名	見直し後
市街地巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> ■全コース 【廃止】市街地巡回バスの運行を廃止し、新たな移動手段として一般タクシー(定額制など)の活用を検討する ■コミュニティバス 【検討】市街地巡回バスの中でも利用ニーズが高い東コース(高木地区～市街地)は、これに代わる定時定路線の運行を検討する
通勤・通学バス	<ul style="list-style-type: none"> ■本宮駅～本宮高校間 【継続】本宮高校への登校利用ニーズが高い通勤・通学バスは継続する 【新規】本宮高校から下校するための運行を新たに検討する ■本宮駅～征矢田(長屋地区)間 【廃止】利用が少ないため廃止する ■本宮駅～白沢地区間、五百川駅～岩根・青田地区間 【新規】駅や圏域間路線バスに接続するための通勤・通学バスを朝夕で運行する
市営バス	<ul style="list-style-type: none"> ■太田熱海方面 【検討】熱海方面利用者の減少を考慮した運行経路・運行本数等の見直しを行い、効果的な運行を検証する ■エイトタウン 【検討】上記と併せてエイトタウンへの乗り入れおよび圏域間路線バスとの接続を検討する ■愛宕下(ヨークベニマル館町店周辺) 【検討】エイトタウンへの接続と、もとみやイクタンタクシーとの役割分担に伴う運行廃止を検討する
広域生活バス	<ul style="list-style-type: none"> ■路線全体 【廃止】二本松市、大玉村との共同運行を行っている路線となっており、利用者が減少している現状を踏まえた各自治体との協議・調整の結果、廃止する
もとみやイクタンタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■既存路線(市街地⇄本宮二中学区、市街地⇄白沢中学区、白沢地区内巡回) 【継続】自宅から医療機関、公共施設等を運行する 【新規】利用ニーズの高い商業施設を新たに乗降場所として追加する ■(仮称)本宮二中学区巡回線 【新規】エイトタウンや五百川駅等の移動ニーズのため、本宮二中学区における巡回線を新たに運行する
圏域間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ■圏域間路線バス(本宮⇄フェスタ⇄郡山駅) 【新規】郡山方面への移動ニーズ(通勤・通学等)や交流人口の増加に向けて運行する
一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■一般タクシー(本宮・高木地区) 【新規】市街地巡回バスの運行を廃止し、新たな移動手段として一般タクシー(定額制など)の活用を検討する
共通	<ul style="list-style-type: none"> 【新規】市民ニーズの高い土日の運行について休日周遊バスの在り方も含めて検討する 【新規】誰もが使いやすい利用方法や支払い方法について検討する

* 上記記載事項はあくまでも計画策定時の検討内容であり、取り巻く環境の変化次第で内容を適切なものに切り替えて運行を行う
 * 圏域間路線バスは、本計画策定に先行して令和3年10月より運行開始

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
運行システムの構築 →運行開始 (必要に応じて実証運行)	評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら定期的に見直し			

施策1-2：日常の買物や通院などの市内移動ニーズに対応するデマンド交通サービスの充実

●もとみやイクタンタクシーの乗降場所の追加

- 自宅から指定の乗降場所まで直接移動できる『もとみやイクタンタクシー』は市内を運行する地域公共交通の中で最も利用されている。
- 今後も利用者の利便性を維持・向上していくために、市民の移動ニーズが高い商業・医療施設などを新たな乗降場所として追加を検討する。

●もとみやイクタンタクシーの運行エリアの追加

- 本宮二中学区の居住者の移動ニーズが高いながらもこれまで公共交通の空白となっていた地区内の商業拠点となる『エイトタウン』へは、青田・荒井・仁井田・岩根・関下地区内を運行する（仮称）本宮二中学区巡回線の運行を検討する。

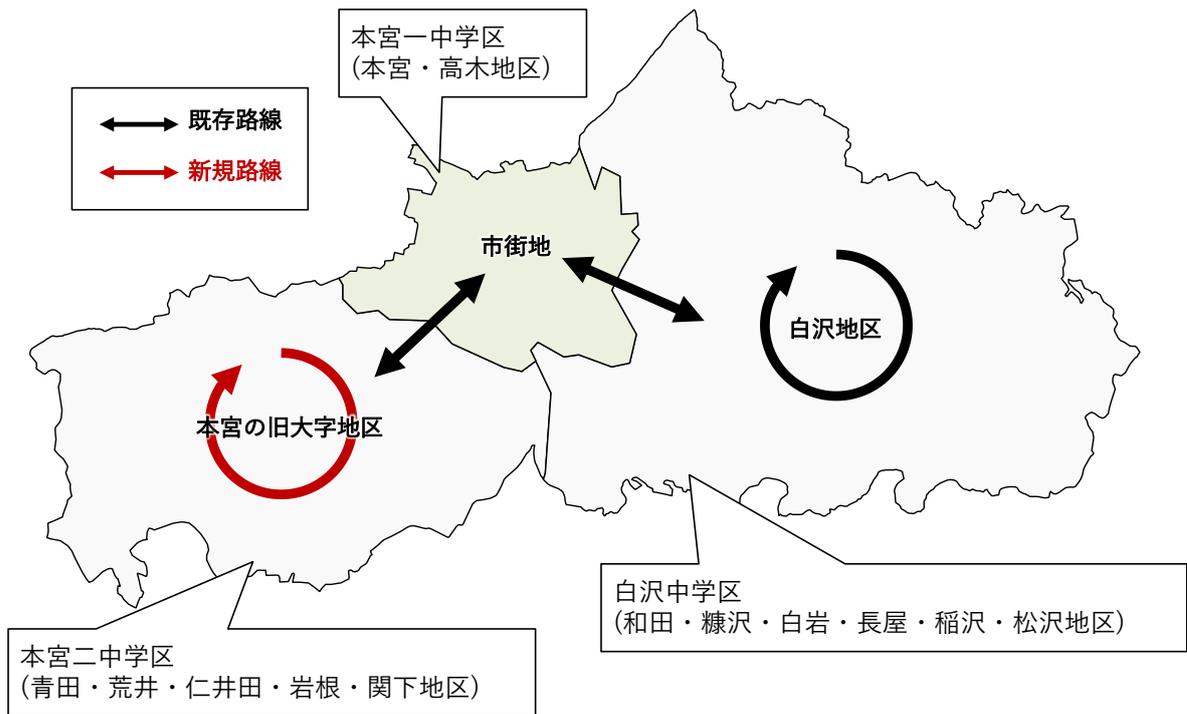


図 もとみやイクタンタクシーの運行イメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○		○

スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
運行システムの構築 →運行開始 (必要に応じて実証運行)	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し			

施策1-3：新たな圏域間公共交通の確保

●本宮市⇄郡山市間を繋ぐ圏域間路線バスの運行

- 郡山市への移動ニーズの高い通院・通勤・通学における移動利便性を高めるために、鉄道路線に加え、本宮市⇄郡山市間を運行する圏域間路線バスを新たに整備することで市民の移動利便性を高める。
- 運行路線は既に郡山市内を運行している『郡山駅・フェスタ線』を延伸するものとし、市内の交通結節点を高齢者世帯の分布状況や住宅密集地を經由しながら運行する。
- なお、市内からの移動だけでなく、市内への通勤者や観光客等の来訪者を呼び込むことも視野に入れ、休日周遊バスの運行経路・時間帯を考慮した運行を検討する。

* 圏域間路線バスは、本計画策定に先行して令和3年10月より運行開始

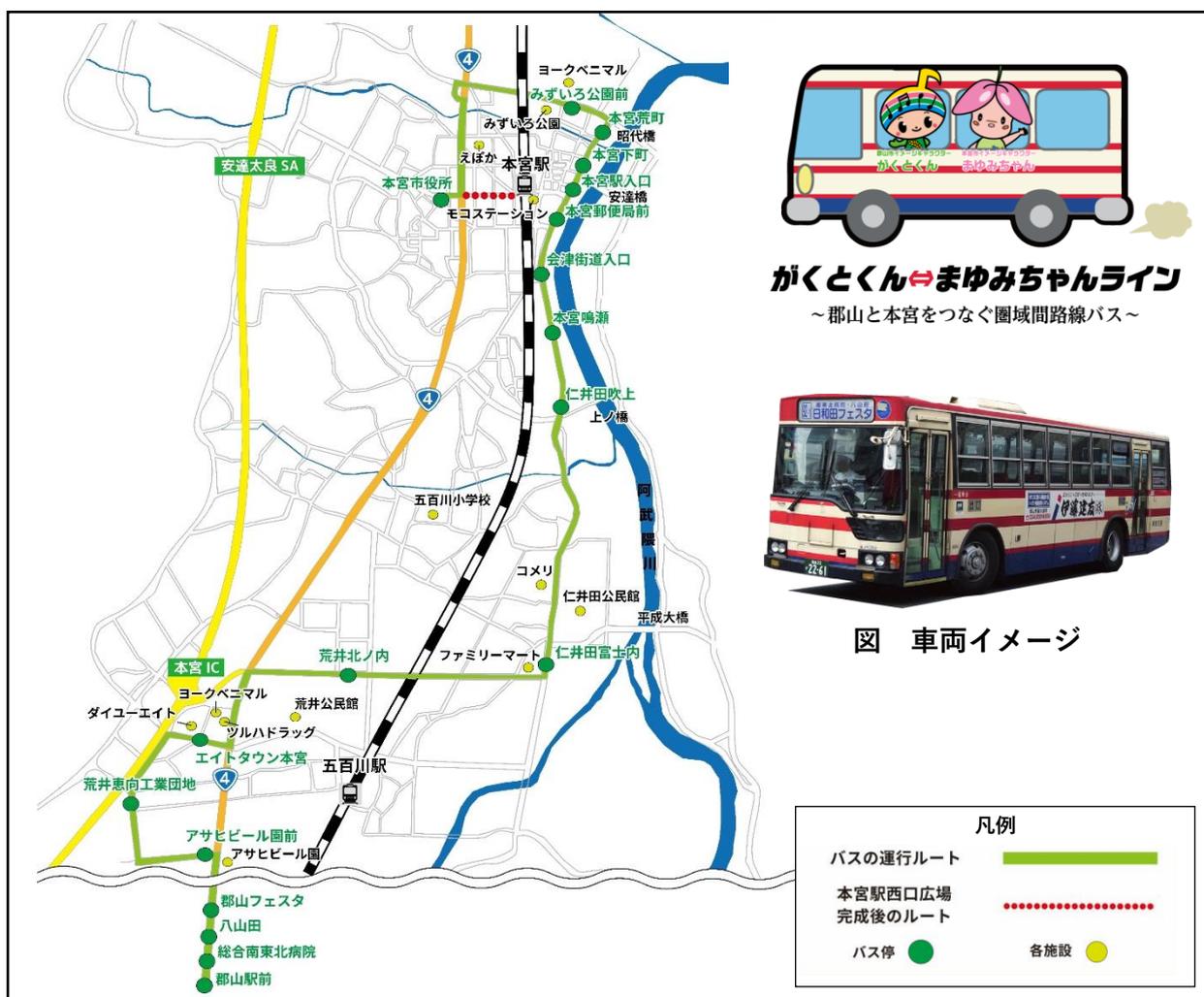


図 圏域間路線バスの運行経路（令和3年10月1日時点）

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し				

施策1-4：通院・通勤・通学を支える圏域間交通路線への接続を確保

●交通結節点の設定

- 施策1-3に示すとおり、既存の鉄道(JR 東北本線)や令和3年10月から運行を開始した郡山・本宮間路線バスによる圏域間交通路線の更なる利便性の向上のために、市内を運行する地域公共交通との適切な乗り継ぎができるように、交通結節点の整備や接続時間の調整を検討する。
- なお、公共交通の主な利用者である高齢者が安心して乗り継ぐことを考慮し、最低でも10分間の乗り継ぎ時間を確保するとともに、最大でも30分以内に乗り継ぐことができる利便性の確保を目指す。

●新たな定時定路線の検討

- 通勤・通学などをはじめとする一定の利用ニーズが見込まれる地域と時間帯に、交通結節点を經由する新たな定時定路線での市内公共交通の運行を検討する。

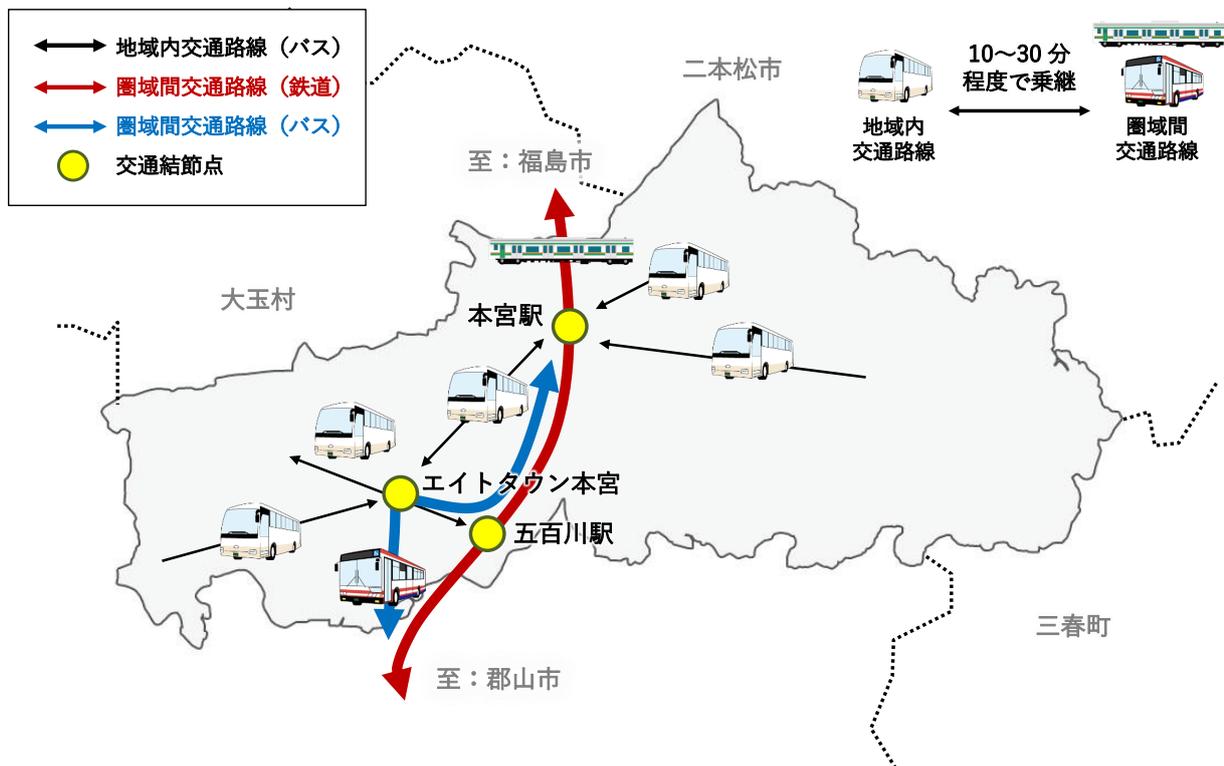


図 交通拠点への接続イメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
運行システムの構築 →運行開始 (必要に応じて実証運行)	評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら定期的に見直し			

施策1-5：市内の移動ニーズを支える新たな移動サービスの構築に向けた連携を検討

●一般タクシーとの連携

- 市内を運行する地域公共交通の利用状況から、利用頻度が見込みにくいエリアの定時定路線の運行よりも、必要なときに行きたい目的地に直接移動できる移動サービスが適している可能性も確認した。
- 市内中心部の本宮・高木地区内を4コースで運行している『市街地巡回バス』を廃止し、運行経費を『一般タクシー』の利用補助に充当することで市民の移動ニーズに対応するなど、実証運行を踏まえた新たな移動サービス構築に向けた連携を検討する。
- 『市街地巡回バス』からの切り替えとすることや、『もとみやイクタンタクシー』が利用できる本宮二中学区や白沢中学区との役割分担を行うことなどを考慮し、一般タクシーの利用補助は、本宮一中学区内(本宮・高木地区内)の移動に活用することを念頭に調整する。
- 一般タクシーの利用補助を行う時間帯や曜日については、『もとみやイクタンタクシー』などの市内地域公共交通の運行実態とのバランスや交通事業者における配車状況等を考慮した検討を行う。
- 一般タクシーの利用補助の方法については、定額利用制(利用者負担固定)や定額補助制(利用者負担変動)など、財政負担を見据えた上で、各種手法を精査しながら調整する。

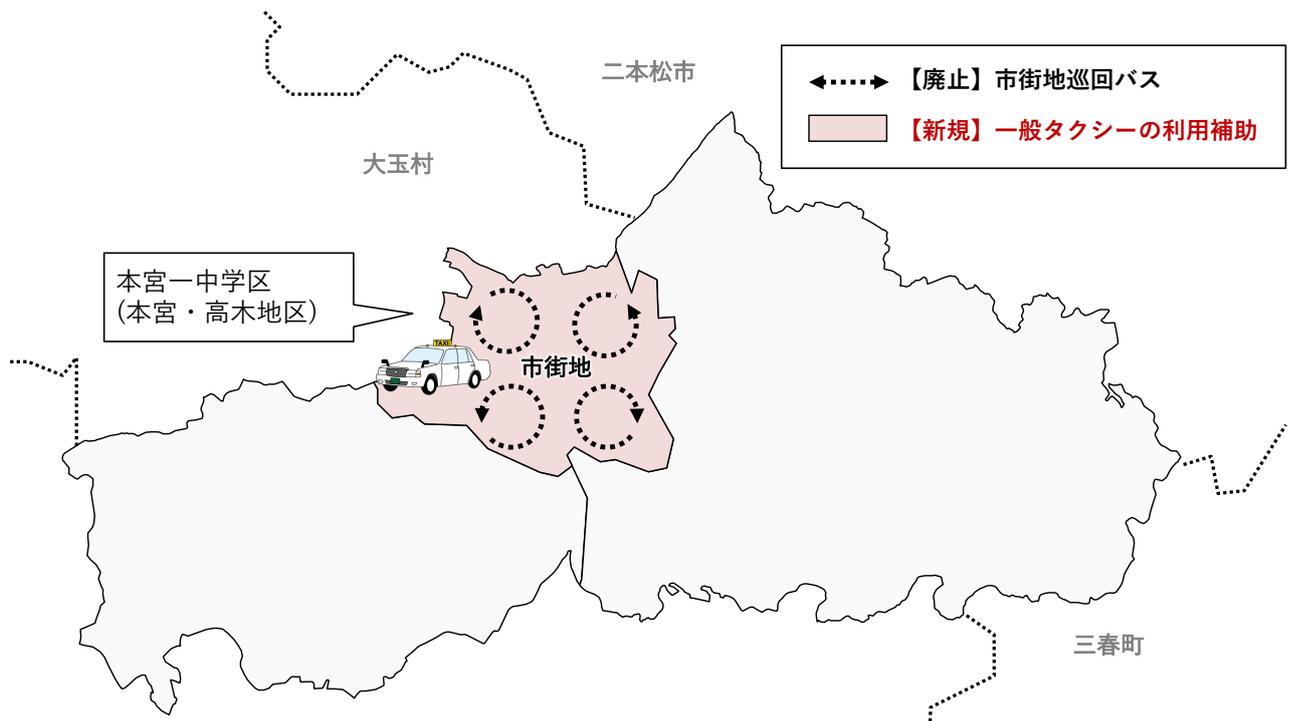


図 一般タクシーへの切り替えイメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○		○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
運行システムの構築 →運行開始 (必要に応じて実証運行)	評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら定期的に見直し			

施策1-6：人口動態による利用ニーズを考慮した地域公共交通の役割分担の整理

●利用ニーズに合わせた適切な運行手段の見直し

- 定時定路線の市内公共交通が運行していないエリアについては、『もとみやイクタンタクシー』によるデマンド運行で対応しているが、対象エリアの中には人口がある程度密集する地域も存在している。
- 市民の利便性の向上と効率的な運行に向けて、一定の利用が見込まれる場合は、予約が必要なデマンド運行と予約が不要の定時定路線運行との効果的な役割分担を行う。
- 実施に向けては、エリア内の人口動態や年齢構成を踏まえ、新たな運行主体・運行事業者の検討や、交通事業者・関係機関・行政における役割の調整を今後も協議会等で継続して実施する。

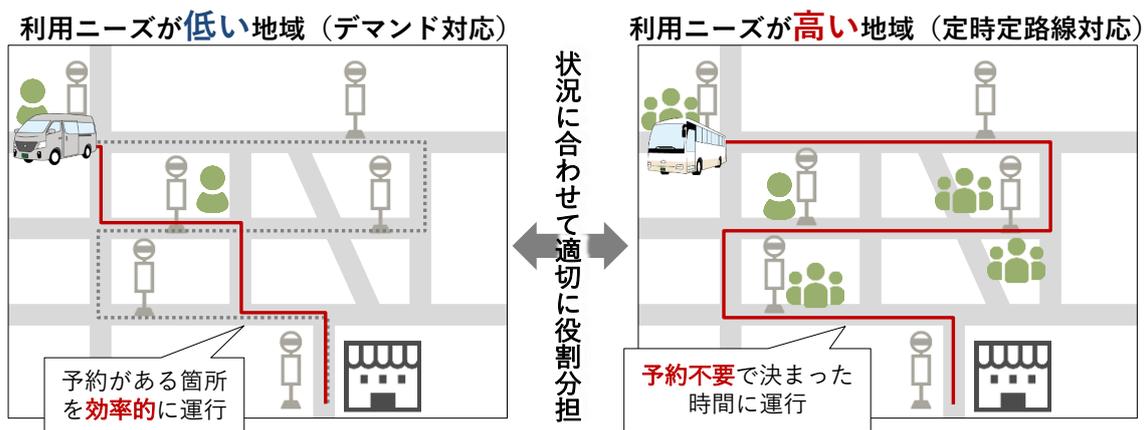
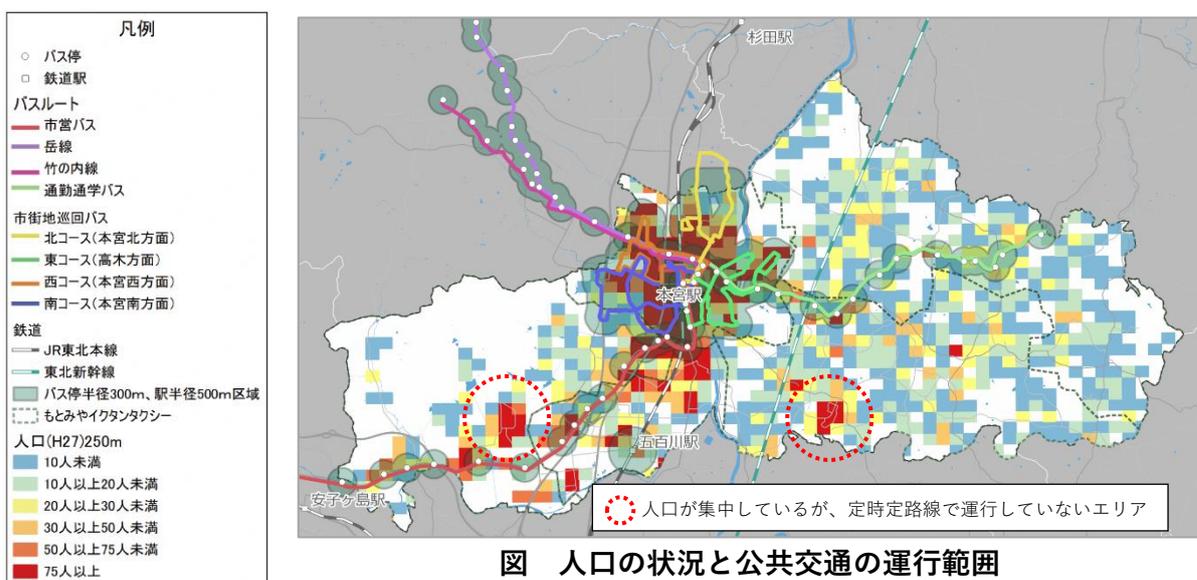


図 公共交通の役割分担のイメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○		○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
施策1-1～1-5における利用状況等に応じてデマンド運行と定時定路線運行との切り替えを適宜実施				

施策1-7：公共交通以外の移動サービスの可能性についての調査・検討

●地域主体運行の実現に向けた支援

- 社会状況の変化に応じた交通資源の確保のため、病院や企業、NPO が運行する送迎サービスとの連携や近所同士の助け合いに対して公的な支援を想定するなど、交通資源を連携・活用することで、将来的にも持続可能な移動サービスの担い手の確保に向けた準備が必要となる。
- まずは、買物や通院のための自由な移動手段を持たない住民に対して地域もしくは NPO が運行主体となり移動支援を行う、地域単位でのボランティア有償サービスの導入の可能性を検討する。
- なお、将来的な公共交通の担い手確保に向けて、各地域において「自分たちが住んでいる地域の公共交通を今後どうすべきか」について、公共交通への関心を高めながらみんなで考えていく必要があることから、有識者などのアドバイザーを派遣し、地域が運営組織となって運行する公共交通の導入や環境改善に関する取組の可能性について検討する。

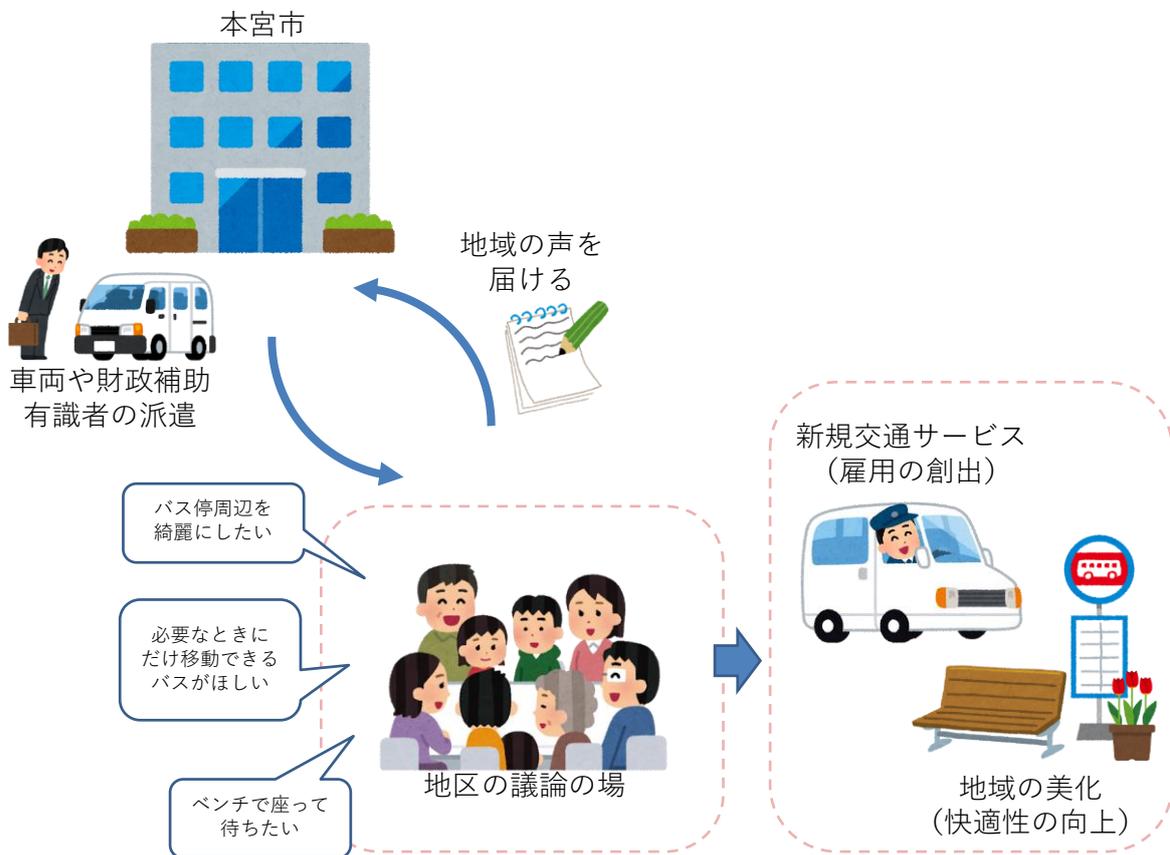


図 地域主体運行の検討イメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
○	○	○		○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
	地域の声を聞きながら交通資源および有効性等の調査・検討		モデル地区の検討・地域運営組織の設立・実証運行に向けた話し合い	

3-3 実施する施策・事業内容（公共交通の利用環境に関する施策）

施策2-1：誰もが利用しやすい利用方法の構築

●新たな支払方法の導入

- 利用者の利便性の向上や利用時の不安解消に向けて、地域公共交通の支払い方法については、当面は、現状の利用券に加えて、現金やQRコード決済など利用券以外の新たな支払方法の導入を検討する。
- なお、発行済みの利用券については今後とも利用できるものとする。
- 加えて、通勤・通学などの日常的な利用ニーズがある方を対象とした定期券の導入も検討する。

●市民の経済状況に合わせた運賃支援

- 経済状況によって、日常的な移動が制限されないように、個々の事情に応じた公共交通利用時の運賃補助等の支援策の検討を行う。

●新たな予約システムの導入

- 『もとみやイクタンタクシー』については、運行エリアや乗降場所の拡充等に伴う利用者の利便性や運行業務の円滑化に配慮し、効率的な運行経路検索と車両の配車が可能となり、かつ、パソコンやスマートフォン等によるオンライン予約にも対応した新しいオペレーションシステムの導入を検討し、誰もが利用しやすい予約体制の整備に努める。

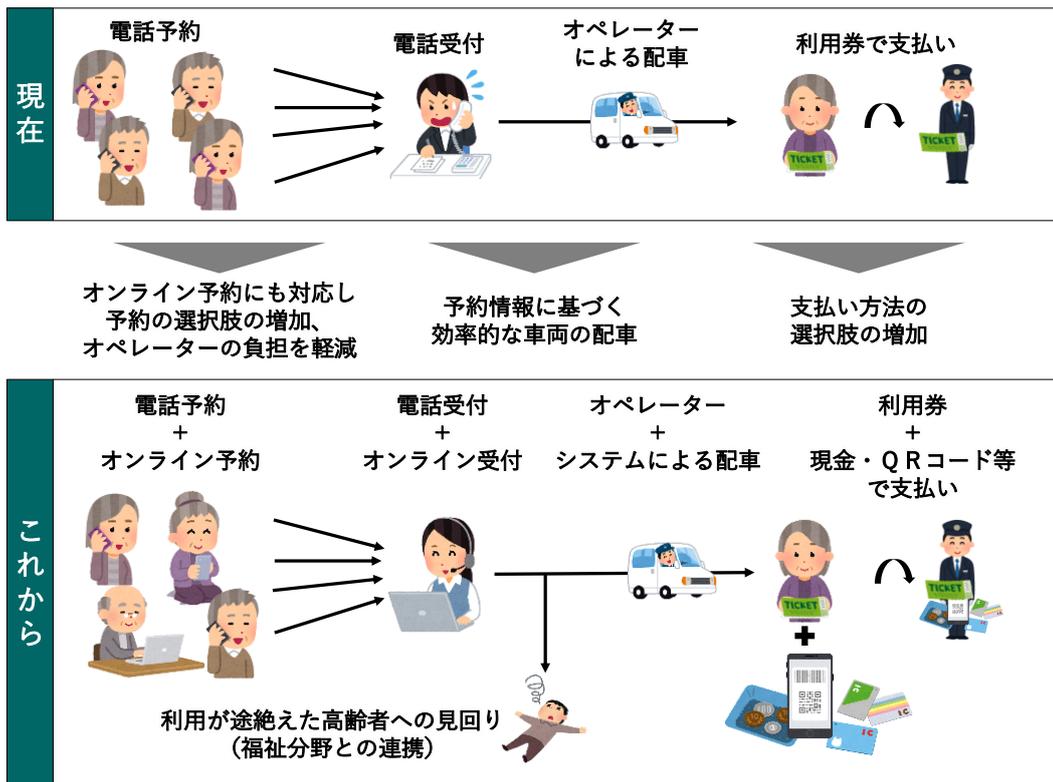


図 予約方法と支払い方法の変化イメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○		○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
運行システムに合わせた支払い・予約方法を構築	評価検証（利用者数・問い合わせ状況など）を行いながら定期的に見直し			
運賃支援策の見直し				

施策2-2：地域公共交通のわかりやすい情報発信手段の構築

●地域公共交通マップ・時刻表の作成

○市内外の多くの人々が本宮市の公共交通のことを簡単に理解し、気軽に利用できるように、誰もがわかりやすい、路線図や時刻表、目的地情報などを記載した公共交通案内ツールを国土交通省が発行する『公共交通マップづくりの勘どころ』を参考に作成する。

●利用者の立場(住んでいる地域・利用者の属性)に沿った情報提供ツールの導入

- 利用者目線での身近で手軽な交通サービスであることの認識や、『使いたい』と感じてもらえるための工夫が重要であることから、住んでいる地域や利用者の属性に応じたわかりやすい情報提供ツールを検討する。
- ツールには公共交通のメリットや乗り継ぎ案内等も表示することとし、例えば高齢者の場合は、想定される通院や買物、集会所での集まりなどの際に、目的地に『いつ到着して、どれくらい滞在するのか』を把握できる内容のモデルコースを検討する。

●目で見てわかりやすい車両と覚えやすい路線の名称の導入

- 新しい地域公共交通をアピールし、地域公共交通に対する市民の関心と乗車意欲を高めるため、カラーリング・ラッピングを施した目で見て本宮市の公共交通とわかる車両のデザインを検討する。
- 路線の名称を聞いただけで、どこを運行している公共交通かがすぐに分かるような親しみやすく覚えやすい名称を検討する。

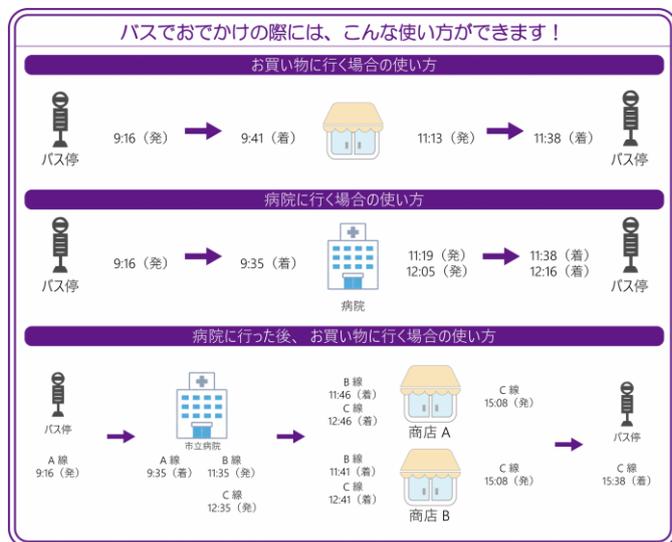


図 モデルコースのイメージ



図 ラッピングバス実績 (石川県小松市) 木場潟線「こまちスマイル木場潟号」



図 ラッピングバス実績 (高知県四万十町) 「ふるさと応援号」

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○		○

スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
運行システムに合わせた情報発信ツールの作成	路線見直しごとに更新、評価検証 (利用者数・問い合わせ状況・HPアクセス数など) を行いながら定期的に見直し 交通事業者と調整しながら、わかりやすい路線名や車両を検討			

施策2 - 3：車の運転からの卒業を安心して考えられる支援の再構築

●免許返納者への公共交通利用支援

- 地域公共交通の利便性を向上させ、安心して利用できる環境づくりを行うとともに、自家用車を利用している高齢者が安心して地域公共交通に転換できるきっかけとなるように、運転免許証自主返納者に対する地域公共交通の利用支援の内容を再検討する。
- なお、既に自主的に免許返納を行った市民や運転免許証を持ったことが無い市民が、地域公共交通を利用した際に不公平が生じないように別の支援方法も検討する。

●公共交通への転換を促すツールの導入（モビリティ・マネジメント：MM*）

- 運賃支援の見直しだけでなく、公共交通への転換に対するハードルをできるだけ低くするために『自家用車よりも経済的』や『これなら使えそう』と思える意識転換につながるような啓発冊子を検討する。
- また、誰もがわかりやすく、簡単に、かつ楽しく自分が利用する公共交通の運行内容を整理できるように行動プランシートを作成する。
- 市民がシートに記載されている『作成のステップ』の順番に沿いながら目的地として日常的な所用（買物・通院・通勤など）や、市内で行きたかった『お出かけスポット』を設定することで、公共交通の利用が『意外と使える』や『楽しい思い出』となるような仕掛けを検討する。

*MM：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組



図 行動プランシート（イメージ）

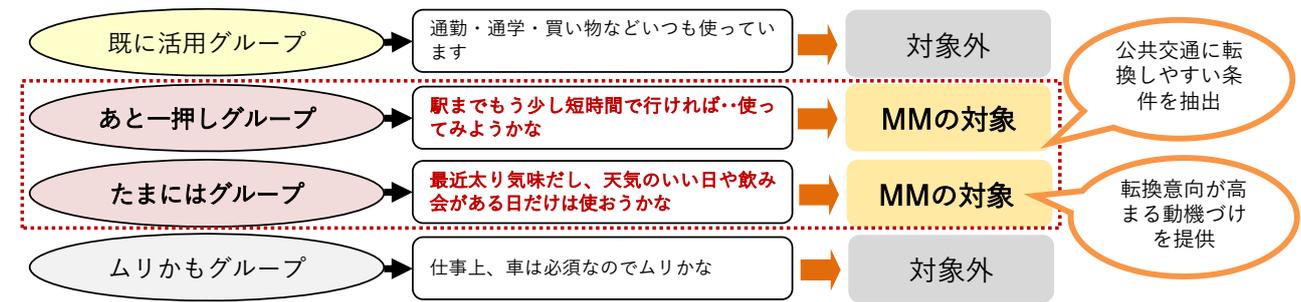


図 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
○	○	○		○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
	モデル地区の検討 →利用転換ツールの配布	配布者の転換状況を検証 (使ってみようと思えたかな)	対象地域を拡大しながら繰り返し検証	
返納者支援策の見直し	評価検証（返納支援申請者数など）を行いながら定期的に見直し			

施策2 - 4：地域公共交通結節点における快適な待合環境の整備を検討

●主要な交通結節点での運行情報等の整備

- 市外を結ぶ圏域間交通路線や市内の公共交通路線などの乗り継ぎ時刻の調整などを行うことで待合負担の軽減を図るが、乗り継ぎが行われる駅や主要施設などの地域公共交通結節点に対して、安心・快適に乗り継ぎが行えるような利用環境の整備を行う。
- 基本的には予め雨風がしのげるような施設の協力を得ながら、施設内の休憩スペースなどに、乗り継ぎ時間などの利用に役立つ情報を設置することで待合環境を整備する。
- 加えて、駅などの主要交通結節点においては、デジタルサイネージ等を活用した市内公共交通の運行情報(時刻表や経由地等)の発信を検討する。

●車両の運行状況が分かるシステムの導入

- 利用者が安心して待ち時間を過ごせるように、スマートフォンなどから車両の現在地や到着予定時刻、遅延状況などがわかるバスロケーションシステム等の導入を検討する。
 *バスロケーションシステム：バスの接近や到着予測時刻情報を、停留所や携帯電話に提供する機能。これによって、利用者は待ち時間の目安がわかり、時間の有効活用が可能

●上屋・ベンチの整備

- 屋外でのみ待合スペースが確保できないものに関しては、土地所有者に協力を得ながらバス停付近に上屋やベンチを設置することも検討する。



図 バスロケーションシステム (福島交通)



図 施設休憩スペース等に掲示する総合的な運行情報イメージ

路線	A線		B線	
行先	○○行き	××行き	○○行き	××行き
運行日	平日	平日	平日	平日
6				
7				
8		8:57		
9	9:40			
10		10:30		10:20
11			11:45	
12	12:33			
13		13:24		13:30
14				
15			15:00	
16	16:33			16:41
17		17:24	17:20	
18				
主な経由地	(乗車時間) ○○ (約10分) ○○ (約12分) ○○ (約18分) ○○ (約25分)	(乗車時間) ×× (約12分) ×× (約13分) ×× (約16分) ×× (約20分)	(乗車時間) ▲▲ (約5分) ▲▲ (約12分) ▲▲ (約16分) ▲▲ (約19分)	(乗車時間) □□ (約9分) □□ (約15分) □□ (約22分) □□ (約30分)

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
待合環境や情報提供ツールに関する関係機関等との協議・準備		協議・準備が整ったものから適宜実行		

施策2 - 5：利用者の利便性向上に向けた新しいツールの導入を検討

●市内公共交通情報のオープンデータ化から始める IC カード・MaaS の導入に向けた取組

- 利用者の利便性を高めるため、紙媒体の時刻表だけではなく、スマートフォンやパソコンなどを用いて市内公共交通の運行情報が「Google マップ」や「NAVITIME」などから検索可能となり、出発地から目的地までの移動手段が簡単に確認できるようにする。
 - そのために、市内公共交通の運行情報を公共交通データフォーマットとなる GTFS 形式で作成のうえオープンデータとして公開することで、各種交通検索サービスを提供する企業などが活用できる仕組みを整える。
 - 上記を踏まえ、将来的には、目的地までの最適な移動手段の選択をはじめ、一括精算や乗り継ぎ割引、企画乗車券の発行など、利用者の更なる利便性向上のため、公共交通 IC カードや MaaS * などの社会動向に合わせた新技術等の導入に向けての調査・検討を進める。
 - 公共交通 IC カードや MaaS などの新技術導入の調査・検討に際しては、県や関係市町村との広域的連携を念頭に置いて進める。
- * MaaS (Mobility as a Service)：スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み

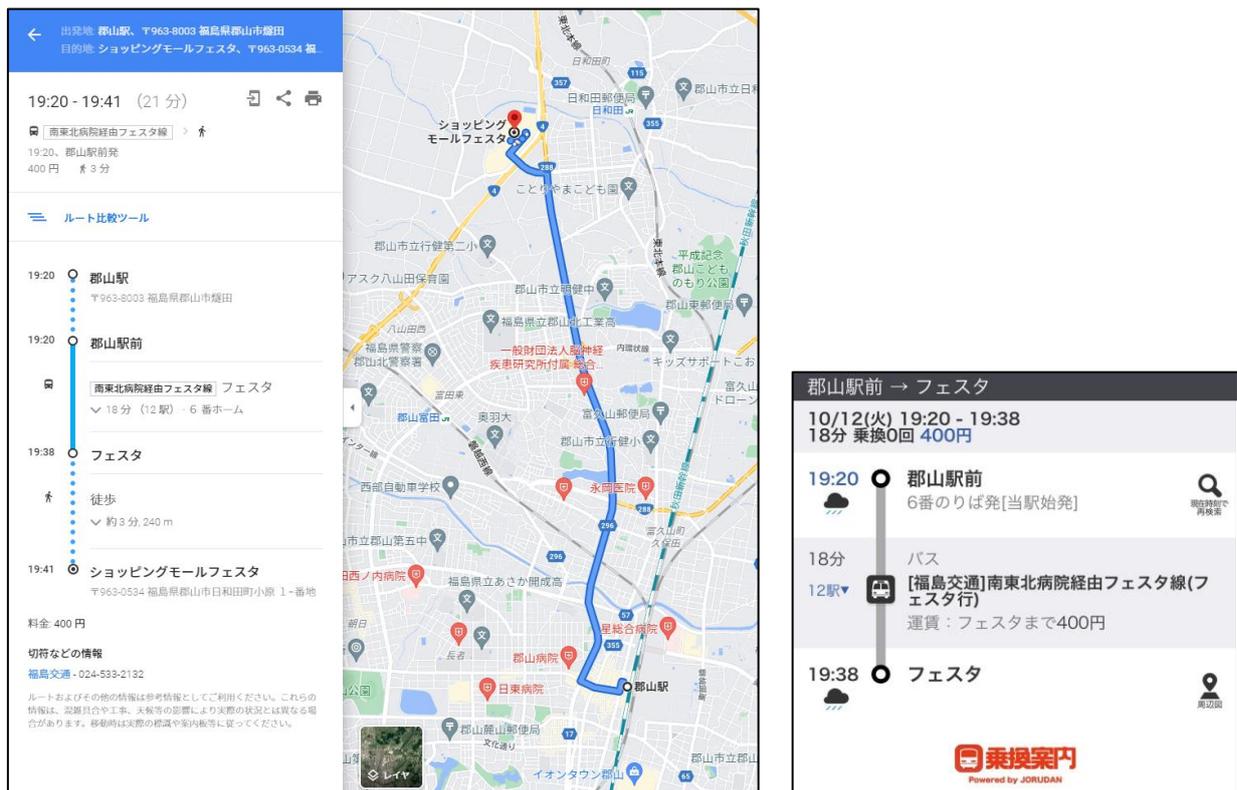


図 オープンデータの活用事例 (左：Google Map 右：乗換案内)

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
	路線情報のオープンデータ化	路線見直しごとに更新		
関係機関との連携を踏まえたICカードやMaaSに関する調査・検討				

施策2-6：市内観光施設やイベントへのアクセス手段としての活用の推進を検討

●観光PR事業における公共交通情報の発信

- 公共交通の利用者数を増加させるために、一般市民に加え、来訪者をターゲットとした利用促進を行う。
- 庁内関係部署やイベント主催者との連携・協力を図りながら、市内観光施設や各種イベント・事業などの情報発信における公共交通を利用したアクセス案内を積極的に推進する。
- 市内観光施設を巡る休日周遊バスとの乗り継ぎ等に関する利便性を向上するための調整を行う。
- 市内の主要施設や交通結節点における経路地情報を始めとする来訪者にもわかりやすい公共交通案内、インターネットなどの各種媒体を活用した来訪者が検索しやすい公共交通案内の発信に努める。

図 コミュニティバス『のりあいつばめ』を活用したイベントチラシ（仙台市）

図 フリーマガジン aruku（2021年10月号）

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
公共交通運行システムの再編に合わせた休日周遊バスの見直し等の調整を適宜実施				
庁内関係部署やイベント主催者等に対する運行情報の提供・運行システムに合わせた来訪者に対する情報発信				

施策2-7：誰もが安心・快適に利用できる車両、地域環境にやさしい車両の導入検討と、自家用車に頼らない地域社会の推進

●低床バス・ノンステップバスの導入支援

- 高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心・快適に利用できる地域公共交通を目指して、運行する車両のバリアフリー化を検討する。
- 具体的には高齢者や車いす、ベビーカーなどが乗り降りしやすいような低床・ノンステップバスの導入を想定し、交通事業者などが将来的に新規車両を導入する際の導入費用などの補助を検討する。

●低騒音・低環境負荷となる再生可能エネルギー車両の導入支援

- 『本宮市 2050 ゼロカーボンシティ』に向けてのロードマップとの整合性を図りながら、人だけでなく地球環境にも優しい公共交通を目指すため、今後の車両技術の進展に応じて、電気自動車を始めとする低騒音・低環境負荷となる再生可能エネルギー車両の導入についても検討する。

●できるだけ自家用車に頼らない交通社会の形成に向けた取組の推進

- 公共交通の利用促進と『本宮市 2050 ゼロカーボンシティ』の実現に寄与するため、ノーマイカーデー運動などをはじめとする市民や企業、行政等と一緒に取組める施策を展開しながら、できるだけ自家用車に頼らない交通社会の形成を目指す。



図 らくらくノンステップバス（福島交通）



図 小型EVバス「日野ポンチョ Z(ズィー)EV」(日野自動車)

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
○	○	○	○	○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
	車両に関する調査・研究と導入に向けた関係機関との協議・調整⇒準備が整ったものから実行 自家用車に頼らない地域社会の形成に向けた施策の検討・構築⇒準備が整ったものから実施			

施策2-8: 「自分で行く」ことに代わる新しいサービスの検討

●買物宅配サービスの導入

○定期的な外出が難しい市民の生活を支援するために、交通事業者と連携しながら、利用者が電話やオンラインであらかじめ注文した商品を、交通事業者が自宅まで宅配するサービスの導入を検討する。



図 サービスの運用イメージ

令和3年6月1日より 500円 200円で配達します
タクシーデリバリー 届け! おみせごはんプロジェクト
 会津若松市 × 福大吉田ゼミ

配達可能地域一覧表

あ 相生町	城東町	花見ヶ丘2丁目	ほ 本町
い 飯盛2丁目	城北町	花見ヶ丘3丁目	ま 南千石町
う 飯盛3丁目	城北町	花巻町	み 南花巻
え 一箕町大字八角【全域】	昭和町	花巻東	め 昭和町
お 一箕町大字八幡字牛ヶ藪	新橋町	森崎町	も 門田町大字黒岩字南青木
か 上町	千石町	馬場本町	や 門田町大字黒岩字石高
き 飯盛町	遠町	白虎町	ゆ 門田町大字黒岩字大坪
く 新前町	遠町	東米町	よ 門田町大字黒岩字城南
こ 治手町	船橋町	東千石1丁目	ゆ 門田町大字白吉字黒龍田
さ 鹿町	中央1丁目	東千石2丁目	や 八戸町
し 大町1丁目	中央2丁目	東千石3丁目	ゆ 山見町
す 大町2丁目	天栄町	東米1丁目	ゆ 山見町
せ 表町	対馬町	東千石1丁目	ゆ 山見町
そ 徳之町	天神町	東千石2丁目	ゆ 山見町
た 川原町	天栄寺町	東千石3丁目	ゆ 山見町
て 高木町	山見町	東米2丁目	ゆ 山見町
と 行仁町	七日町	東米3丁目	ゆ 山見町
な 鹿山1丁目	西栄町	東米4丁目	ゆ 山見町
に 鹿山2丁目	日新町	東米5丁目	ゆ 山見町
ひ 津福寺前	西年貢1丁目	東米6丁目	ゆ 山見町
ふ 宮前町	西年貢2丁目	東米7丁目	ゆ 山見町
は 栄町	城西町	東米8丁目	ゆ 山見町
ほ 花見ヶ丘1丁目		東米9丁目	ゆ 山見町
		東米10丁目	ゆ 山見町

会津若松市地域づくり課と福大吉田ゼミが連携して作った「届け!おみせごはんプロジェクト」。会津若松市の美味しいお店を各種の自宅までタクシーで届けたい。ぜひ利用ください。

提携ホテル・旅館からもご注文いただけます!
 宿泊しながら、地元料理店の味を楽しみましょう!

会津東山温泉 原湯 会津東山温泉 庄助の宿 湊の湯
 会津東山温泉 料理旅館 今昔亭 会津東山温泉 月のあかり 会津東山温泉 YUKKURA INN

届け!おみせごはんプロジェクト
 参加いただける飲食店様を募集しています

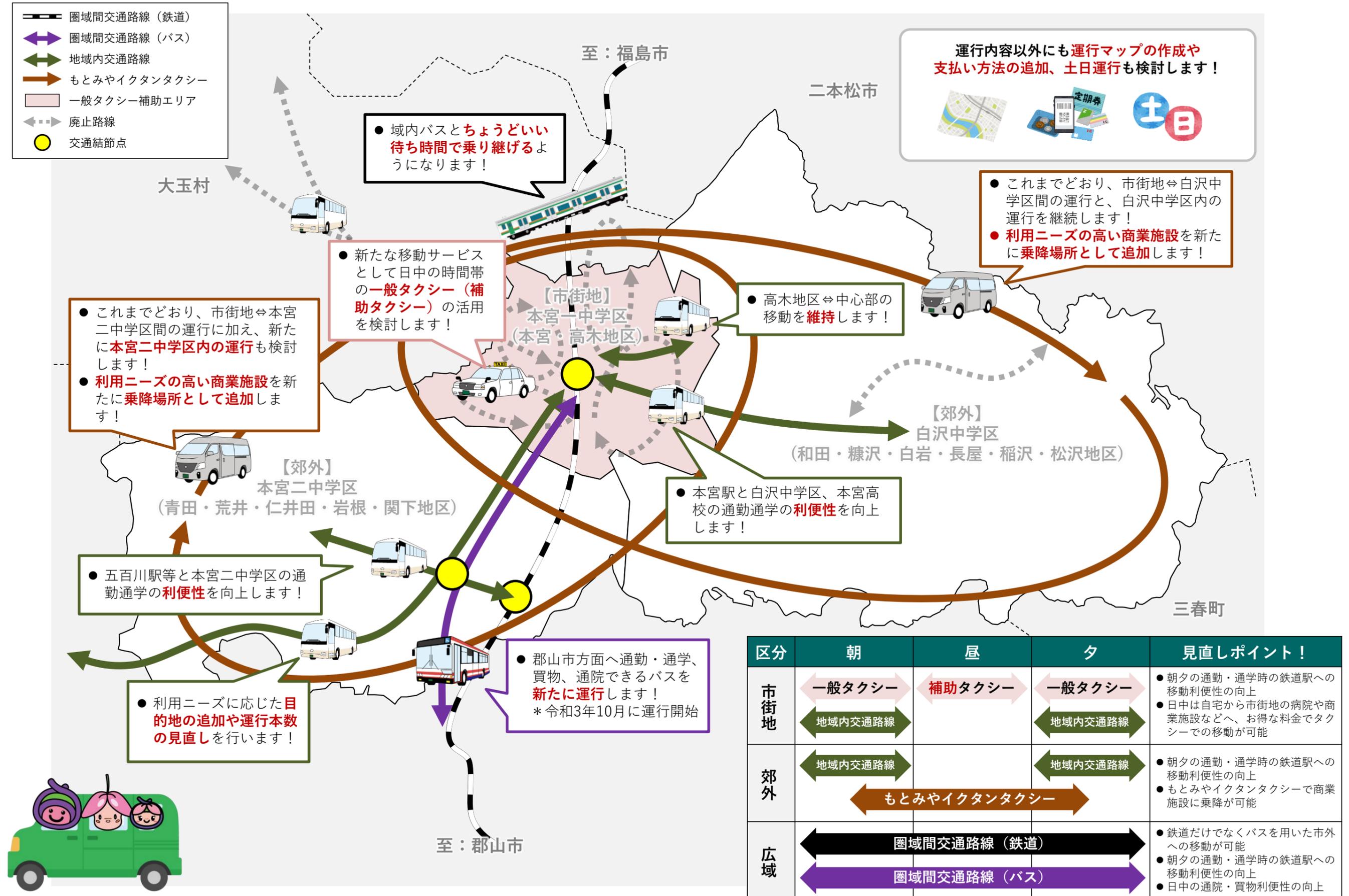
以下までお問合せ下さい
 ① 配達可能地域にあること
 ② テイクアウトを実施していること

会津若松市役所地域づくり課
 TEL: 0242-39-1209 FAX: 0242-39-1403
 URL: https://yodoko-omisegohan.amebaownd.com/

図 実施事例 (会津若松市 × 福大吉田ゼミ)

実施主体				
市民・地域	本宮市	交通事業者	関係市町村	その他関係機関
○	○	○		○
スケジュール				
R4	R5	R6	R7	R8
新しいサービスに関する調査・研究と導入に向けた関係機関との協議・調整⇒実証実験等				

3-4 公共交通の再編イメージ



3-5 計画の達成状況を検証するための数値目標の設定

- 前項までに示した施策の内容を踏まえて、本計画で設定した基本方針・基本目標の達成状況を継続して検証していくための具体的な目標値を設定する。指標については、目標値の達成状況の経過を持続的に確認できるものを設定する。
- 目標値については、計画最終年度となる2026年度(令和8年度)において達成状況を確認するものとするが、毎年度における実績等により確認ができる指標については、適宜、進捗状況の確認を行うとともに、2024年度(令和6年度)には中間モニタリングとしての検証を行う。

表 基本目標と目標値の関係

			基本目標				
			①	②	③	④	
			日常生活を安心・快適に送れる 地域公共交通ネットワークの実現	市外の移動ニーズに対応する 広域交通ネットワークの実現	みんなが「気軽に利用」できる 地域公共交通システムの実現	様々な環境の変化に対応可能な 地域公共交通システムの実現	
評価の指標	毎年検証	【指標 1】	本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数	●	●	●	●
		【指標 2】	公的資金が投入されている地域公共交通の収支率	●	●	●	—
		【指標 3】	朝夕の通勤・通学時間帯の年間公共交通利用者数	●	●	●	—
		【指標 4】	本宮市と市外を結ぶ公共交通路線の年間利用者数	●	●	●	—
		【指標 5】	運転免許証自主返納者の公共交通利用支援申請者数	●	—	●	●
	計画の最終年度に検証	【指標 6】	バリアフリー車両・再生可能エネルギー車両の導入台数	—	—	●	●
		【指標 7】	市民アンケート「自分の行きたい目的地に行かない」と感じる割合	●	●	—	—
		【指標 8】	市民アンケート「いつ運行しているのかわからない」と感じる割合	—	—	●	—

表 指標と現況値・目標値の一覧

指標		現況値	目標値	検証方法
		2020 実績	2026 目標	
【指標1】	本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数	44,172 人/年	68,000 人/年以上	本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数 ①一般タクシー(補助タクシー) ②圏域間路線バス(通勤・通学時間帯除く) ③通勤・通学のためのバスとその他コミュニティバス ④もとみやイクタンタクシー
【指標2】	公的資金が投入されている地域公共交通の収支率	15.3%	15.3% 以上	市内を運行する地域公共交通全体の収支率(運行収益÷運行経費) ○各交通事業者における運行収益及び運行経費に基づき算出
【指標3】	朝夕の通勤・通学時間帯の年間公共交通利用者数	11,010 人/年	15,000 人/年以上	朝夕の通勤・通学時間帯に運行する地域公共交通全体の年間利用者数 ○各交通事業者が実施する利用者集計により算出
【指標4】	本宮市と市外を結ぶ公共交通路線の年間利用者数	鉄道 1,352 人/日	鉄道 1,352 人/日を維持 圏域間路線バス 70 人/日以上	本宮市と市外を結ぶ公共交通路線(JR 鉄道及び圏域間路線バス) ○JR 東日本が公表する各駅の1日平均乗車人員データ ○路線バス事業者が実施する利用者集計により算出
【指標5】	運転免許証自主返納者の公共交通利用支援申請者数	100 人/年	110 人/年	2022(R4)から 2026(R8)までの運転免許証自主返納者支援事業申請者数の平均値
【指標6】	バリアフリー車両・再生可能エネルギー車両の導入台数	0 台	1 台	—
【指標7】	市民アンケート「自分の行きたい目的地に行かない」と感じる割合	40.5%	40.5% 未満	次期計画策定時の市民アンケート調査
【指標8】	市民アンケート「いつ運行しているのかわからない」と感じる割合	43.2%	43.2% 未満	次期計画策定時の市民アンケート調査

3-5-1 指標の考え方について

- 指標の設定は、本計画の基本方針・基本目標の達成状況を的確に把握できることを基本とする。
- 市民へのわかりやすさに配慮し、プロジェクト実施状況の定量的な計測、効果検証が適宜実施できることとし、指標を設定する。

3-5-2 目標値の算出方法

- 前述の評価指標に対する数値目標の現況値および目標値の算出方法について以下に示す。

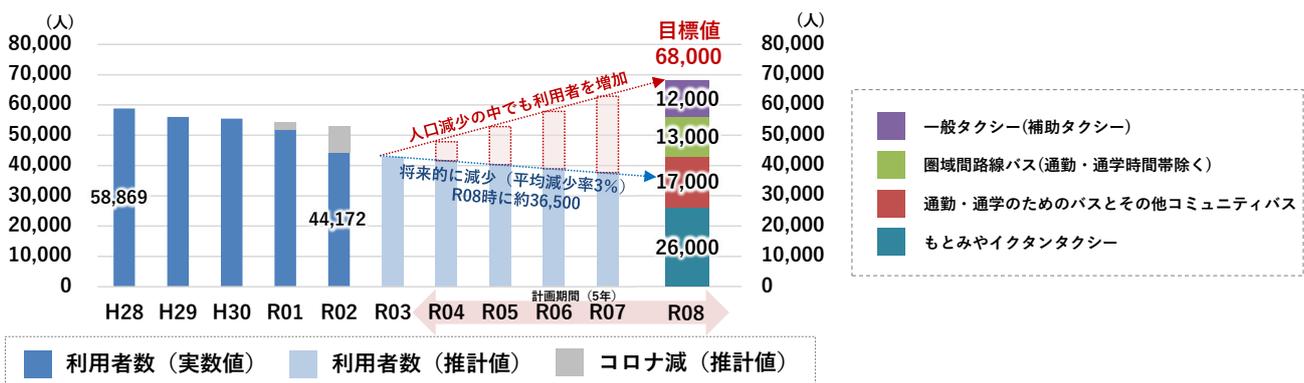
■【指標1】本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数（毎年検証）

- 市内を運行する公共交通の利用者は毎年平均3%の減少傾向にあったが、2020年度（令和2年度）は新型コロナの影響を受けて利用者数が約44,000人となり約8,000人も減少している。このまま対策を行わなかった場合、人口減少などの影響を受け、2026年度（令和8年度）には約36,000人まで利用者数が減少する見込みとなる。
- 従って、本計画に示す日常生活を支えるための市民ニーズに合った運行をはじめ、誰もが利用しやすい利用方法やわかりやすい情報発信手段の構築など、各種施策の実施による地域公共交通の充実を図り、日常的な利用者数の確保を目指す。
- 本計画においては、2026年度（令和8年度）時点において、新たな運行システムの構築による一般タクシー（補助タクシー）^{※1}12,000人、圏域間路線バス^{※2}（通勤・通学時間帯除く）13,000人、通勤・通学のためのバスとその他コミュニティバス^{※3}17,000人、もとみやイクタンタクシー^{※4}26,000人の利用者を目指し、地域公共交通の年間利用者数を68,000人/年以上に『増加』することを目標値として設定することで、市民の日常生活を支える取組の効果が得られるものとする。

指標1	現況値（2020実績）	目標値（2026）
本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数	44,172人/年	68,000人/年以上
（検証方法）	本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数 ①市街地巡回バス ②通勤・通学バス ③市営バス ④広域生活バス ⑤もとみやイクタンタクシー	本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数 ①一般タクシー（補助タクシー） ②圏域間路線バス（通勤・通学時間帯除く） ③通勤・通学のためのバスとその他コミュニティバス ④もとみやイクタンタクシー

※1 一般タクシー（補助タクシー）：一般タクシーの定額利用制などの構築による市街地巡回バスに代わる新たな移動サービス【施策1-5(P23)参照】
 ※2 圏域間路線バス：本宮⇄郡山間を運行する福島交通路線バス『がくとくん⇄まゆみちゃんライン』【施策1-3(P21)参照】
 ※3 通勤・通学のためのバスとその他コミュニティバス：通勤・通学を支える圏域間路線バスや市内運行バス、その他一定の利用ニーズを支える市内コミュニティバス【施策1-3(P21)・施策1-4(P22)参照】
 ※4 もとみやイクタンタクシー：【施策1-2(P20)参照】

本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数



■【指標2】 公的資金が投入されている地域公共交通の収支率（毎年検証）

- 地域公共交通に対する公的負担は年々増加しており、今後も人口減少をはじめとする公共交通を取り巻く環境は厳しくなることが予想されるが、運行システムの見直しや利用しやすいサービスの改善等を図り、日常的な利用者の確保による公共交通サービスの維持を目指す。
- 本計画においては、持続可能な公共交通の構築に向けて、2026年度(令和8年度)時点で収支率を『維持』することを目標値として設定する。

指標2	現況値（2020実績）	目標値（2026）
公的資金が投入されている地域公共交通の収支率	15.3%	15.3%以上
（検証方法）	市内を運行する地域公共交通全体の収支率(運行収益÷運行経費) (2020実績) 運行収益8,454,091円÷運行経費55,084,129円 =15.3% ①市街地巡回バス ②通勤・通学バス ③市営バス ④広域生活バス ⑤もとみやイクタンタクシー	市内を運行する地域公共交通全体の収支率(運行収益÷運行経費) ○各交通事業者における運行収益及び運行経費に基づき算出

■【指標3】 朝夕の通勤・通学時間帯の年間公共交通利用者数（毎年検証）

- 通勤・通学バスにおける運行内容の見直しや、圏域間路線バスの新規運行などによって、市内外の通勤・通学時間帯における公共交通利便性の向上を目指す。
- 朝夕の通勤・通学時間帯に運行している年間の公共交通利用者数が『増加』することを目標値として設定し、本計画における取組の効果が実証されたこととする。

指標3	現況値（2020実績）	目標値（2026）
朝夕の通勤・通学時間帯の年間公共交通利用者数	11,010人/年	15,000人/年以上
（検証方法）	朝夕の通勤・通学時間帯に運行する地域公共交通全体の年間利用者数 ①通勤・通学バス ②市営バス (下樋・太田病院前行き：1便、6便) (本宮駅前行き：1便、6便) ③広域生活バス (岳線 岳温泉行き：1便、3便、4便) (岳線 本宮駅前行き：1便、2便、4便、5便) (竹の内線 糶免行き：4便)	朝夕の通勤・通学時間帯に運行する地域公共交通全体の年間利用者数 ○各交通事業者が実施する利用者集計により算出

■【指標4】本宮市と市外を結ぶ公共交通路線の年間利用者数（毎年検討）

- 市外の移動ニーズに対応する広域交通ネットワークの実現として、本宮市と郡山市を結ぶ圏域間路線バスの運行や、駅などの交通結節点における域内路線と広域路線との適切な乗り継ぎ時間での接続を行うなど、市内の移動だけでなく市民の広域的な移動利便性の向上を図る。
- 本宮市と市外を結ぶ公共交通路線の年間利用者数が『増加』することを目標値として設定し、本計画における取組の効果が実証されたこととする。

指標4	現況値（2020実績）	目標値（2026）
本宮市と市外を結ぶ公共交通路線の年間利用者数	鉄道：1,352人/日	鉄道：1,352人/日を維持 圏域間路線バス：70人/日以上
（検証方法）	本宮市と市外を結ぶ公共交通路線 （JR 鉄道） ○JR 東日本が公表する各駅の1日平均乗車人員データ	本宮市と市外を結ぶ公共交通路線 （JR 鉄道及び圏域間路線バス） ○JR 東日本が公表する各駅の1日平均乗車人員データ ○路線バス事業者が実施する利用者集計により算出

■【指標5】運転免許証自主返納者の公共交通利用支援申請者数（毎年検討）

- 誰もが利用しやすい、わかりやすい公共交通を構築するとともに、運転免許証自主返納者に対する利用支援の充実を図りながら、高齢者が安心して車の運転から卒業できる環境整備を推進する。
- 高齢者の運転免許証自主返納が促進されることで、運転免許証自主返納者の公共交通利用支援申請者数の年間平均が『増加』することを目標値として設定し、市民の公共交通に対する利便性やイメージが向上したことを実証されたこととする。

指標5	現況値（2020実績）	目標値（2026）
運転免許証自主返納者支援事業申請者数の年間平均	100人/年	110人/年
（検証方法）	2017(H29)から2020(R2)までの運転免許証自主返納者支援事業申請者数の平均値	2022(R4)から2026(R8)までの運転免許証自主返納者支援事業申請者数の平均値

■【指標6】 バリアフリー車両・再生可能エネルギー車両の導入台数（計画最終年度に検証）

- 誰もが安全・安心・快適に利用できるとともに、『本宮市 2050 ゼロカーボンシティ』の実現に寄与する地域公共交通とするため、バリアフリー車両や電気自動車を始めとする再生可能エネルギー車両の導入に向けた積極的な調査・検討を推進する。
- 上記に示す車両の『導入』を目標値とすることで、本宮市が人や地球環境にやさしい公共交通の実現に向けて取組んだこととする。

指標 6	現況値（2020 実績）	目標値（2026）
バリアフリー車両・再生可能エネルギー車両の導入台数	0 台	1 台

■【指標7】 市民アンケート「自分の行きたい目的地に行かない」と感じる割合（計画最終年度に検証）

- 本計画の策定にあたり市民 3,000 人を対象に実施した『日常の外出や公共交通に関するアンケート』の結果、「公共交通を利用したいが利用できない理由」として約 4 割の方が「自分の行きたい目的地に行かない」と感じている。
- 市民アンケートで得られた移動ニーズに基づき、地域公共交通の経由地等を適切に見直すことで、「自分の行きたい目的地に行かない」と感じる割合を『減少』させることを目標値として設定する。

指標 7	現況値（2020 実績）	目標値（2026）
「自分の行きたい目的地に行かない」と感じる割合	40.5%	40.5%未満
（検証方法）	2020(R2)に市民 3,000 人を対象に実施したアンケート調査	次期計画策定時の市民アンケート調査

■【指標8】市民アンケート「いつ運行しているのかわからない」と感じる割合
(計画最終年度に検証)

- 本計画の策定にあたり市民 3,000 人を対象に実施した『日常の外出や公共交通に関するアンケート』の結果、「公共交通を利用したいが利用できない理由」として約 4 割の方が「いつ運行しているのかわからない」と感じている。
- 地域公共交通の利便性の向上だけでなく、市民に対してわかりやすく、覚えやすい積極的な情報発信を行い、公共交通を身近に感じてもらえるような施策を展開することで、「いつ運行しているのかわからない」と感じる割合を『減少』させることを目標値として設定する。

指標 8	現況値 (2020 実績)	目標値 (2026)
「いつ運行しているのかわからない」と感じる割合	43.2%	43.2%未満
(検証方法)	2020(R2)に市民 3,000 人を対象に実施したアンケート調査	次期計画策定時の市民アンケート調査

3-6 計画の推進体制

- 計画の推進にあたっては、本宮市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「本宮市地域公共交通活性化協議会」による管理のもと、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、計画の着実な推進をする。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
本宮市	<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、市全体での取組の推進を図る。
地域住民	<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・アイデアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取組による公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
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、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、本宮市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
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組の検討を行う。
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とともに、監査としての判断をする。
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。
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ○本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

3-7 計画の推進方法

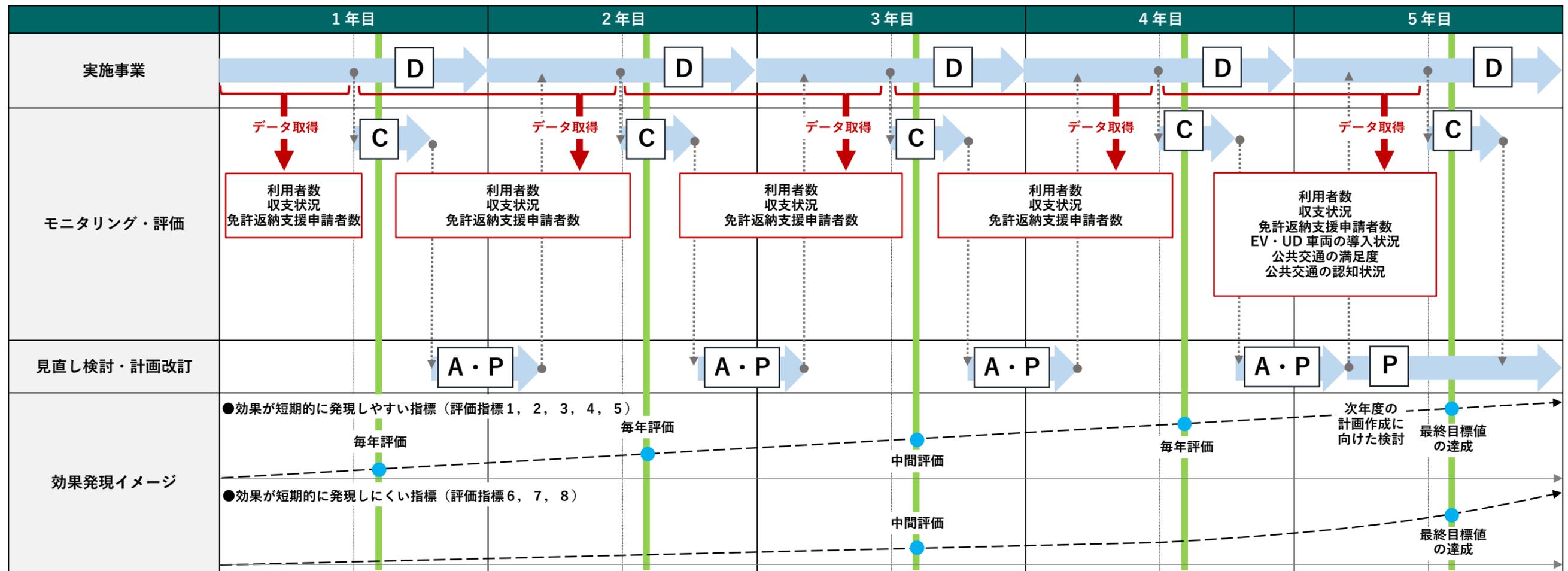
- 本計画における基本目標の達成状況・施策の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、施策ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実施（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を実施する。
- なお、具体的な指標及び目標値を踏まえたPDCAサイクルを次ページに示す。



図 PDCA サイクルイメージ

※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、継続的な改善を行う仕組みのこと。

●PDCAサイクルの取組スケジュール



●初年度実施イメージ



第4章

【参考】 本宮市の公共交通の現状（詳細版）

第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）

4-1 公共交通の運行実態の整理

○市内を運行する公共交通については、下表のとおり。

○運行経路については、次ページに示す。

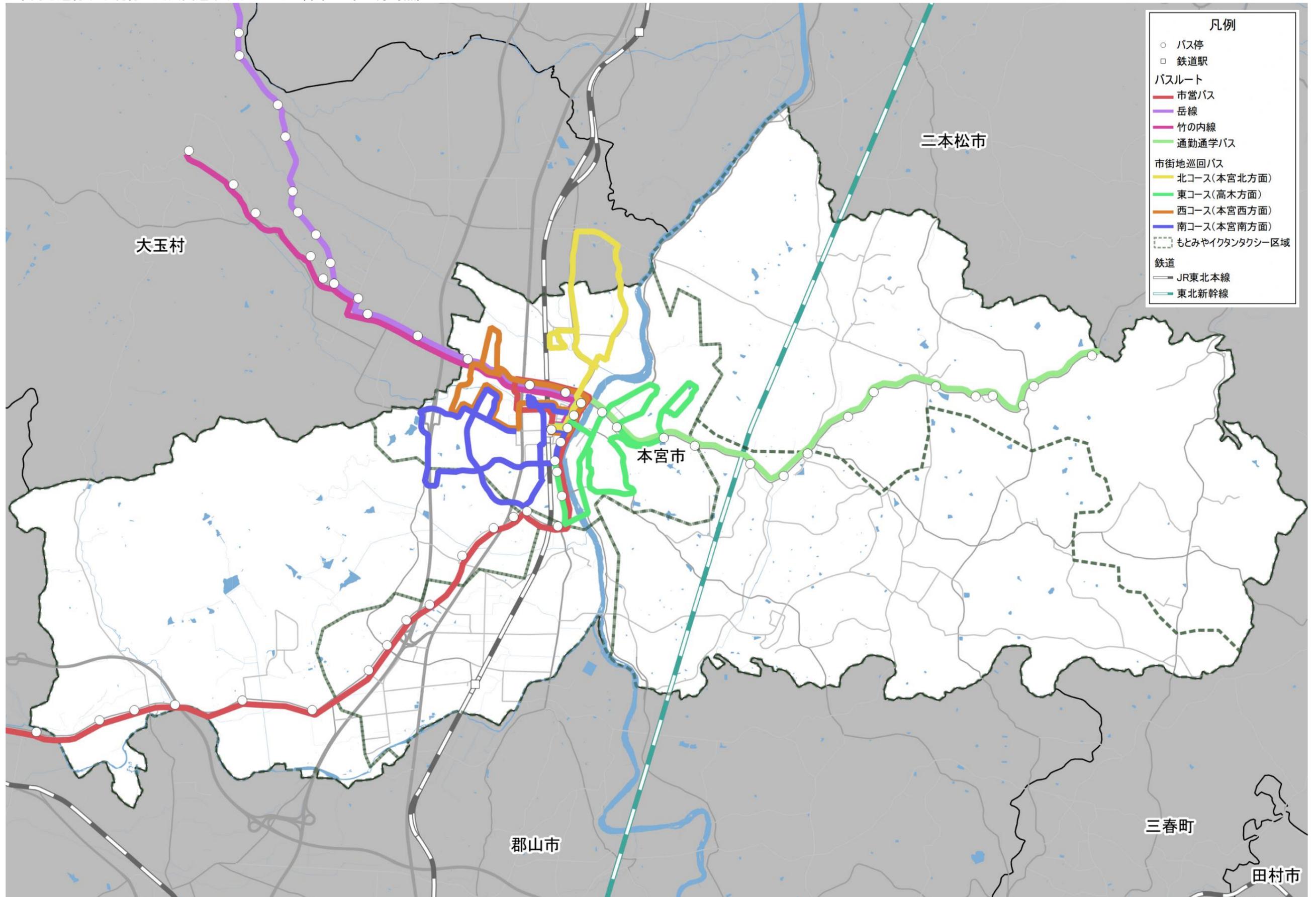
表 市内を運行する公共交通

運行路線名	主な区間	本数
JR 東北本線	本宮駅、五百川駅	48本/日
市街地巡回バス 東コース（高木方面）	本宮駅～太郎丸～金瀬～もとみや台～総合体育館前 ～高木第一集会所前～大屋敷～本宮駅	4本/日
市街地巡回バス 西コース（本宮西方面）	本宮駅～谷病院～えぼか～市民プール～小田原～愛 宕下～本宮駅	3本/日
市街地巡回バス 北コース（本宮北方面）	本宮駅～弁天～もとみやクリーンセンター～関根～ ～北郵便局前～本宮駅	4本/日
市街地巡回バス 南コース（本宮南方面）	本宮駅～谷病院～えぼか～山田～市民プール～蛇ノ 鼻～一本杉～花町～本宮駅	3本/日
通勤・通学バス	本宮駅～本宮高校前～JA 白沢支店前～征矢田	6本/日
市営バス 下樋・熱海線	本宮駅～愛宕下～東北病院前～青田原～神座～新岩 根～下樋～太田病院前	12本/日
広域生活バス 岳線	本宮駅～愛宕下～山ノ神～農協前～火の見下～皿久 保～県民の森入口～小関～岳温泉	4本/日
広域生活バス 竹の内線	本宮駅～愛宕下～山ノ神～農協前～玉井小学校～天 王下～糶免	4本/日
もとみやイクタンタクシー	運行エリア①白沢地区 運行エリア②青田・荒井・仁井田・岩根・関下地区	—

* 市街地巡回バスはフリー乗降制度を採用しており、運行経路上かつ安全に乗降可能な場所であればバス停以外でも乗降が可能

* もとみやイクタンタクシーについては、予約があった場合のみ運行

■市内を運行する現行の公共交通ネットワーク（令和3年3月時点）



4-2 市民の移動実態と問題点

4-2-1 市民の移動手段

■市民の日常的な移動手段として自家用車が定着しており、公共交通はほとんど利用されていない

- アンケート結果では、各移動目的別の移動手段について、自分で運転するものと家族等の送迎を合算すると『自家用車』が概ね8~9割を占めていることから、市民の主な移動手段として『自家用車』が定着している。
- また、自由な移動手段を持たない学生の通学手段では、徒歩や自転車の利用はあるものの、家族等の送迎が最も多い。加えて、通学時に公共交通を利用する学生の半数以上が鉄道を利用している実態があることから、一部の学生の保護者は子供の駅までの送迎が負担になっている可能性がある。
- なお、公共交通の利用実態は自家用車の利用実態と比較すると非常に少ない。市営公共交通は鉄道やタクシーと比べても利用が少ないが、もとみやイクタンタクシーが最も使われている。

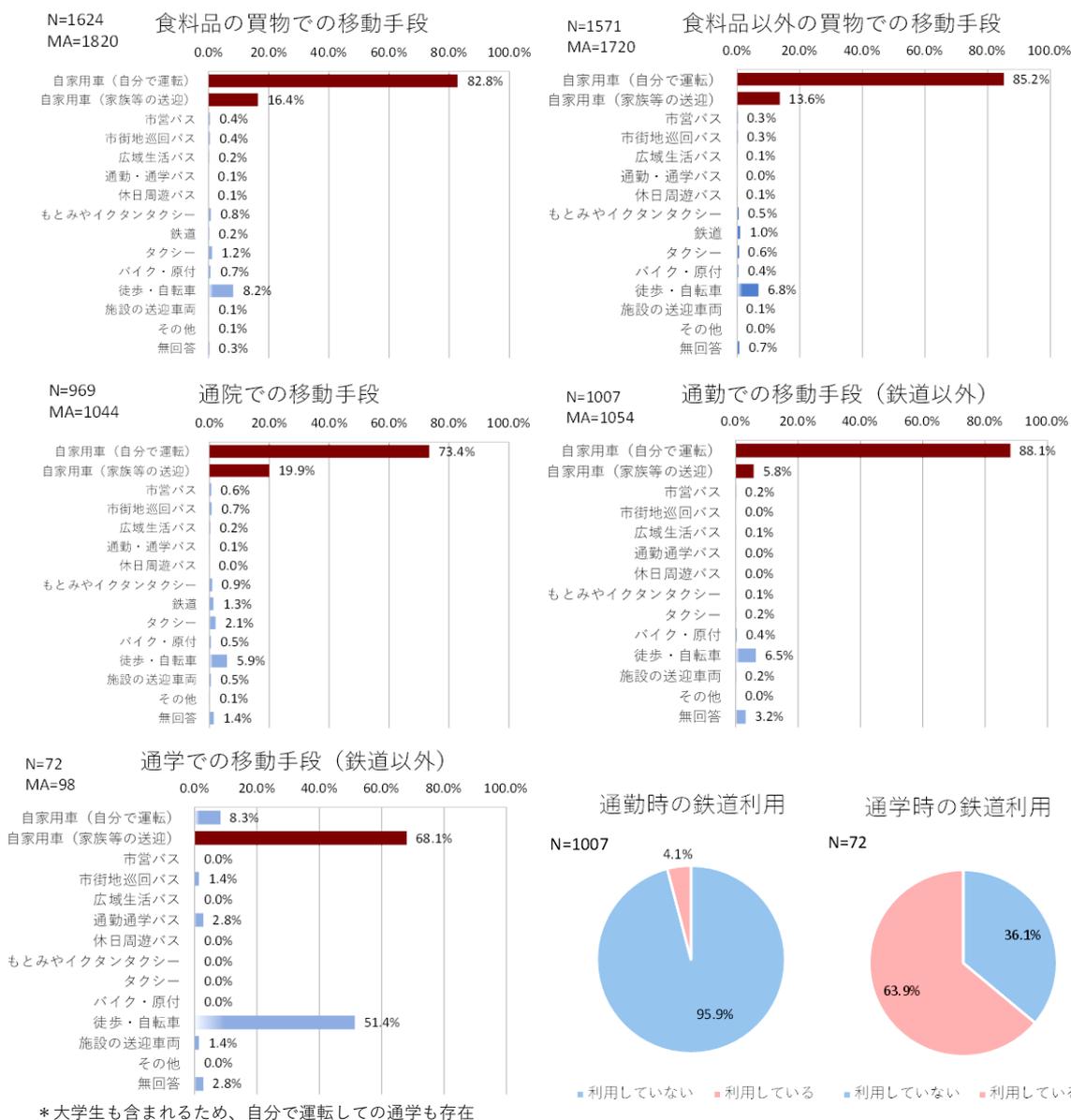


図 市民の移動手段（市民アンケートより）

参考：免許非保有者の移動実態

- 免許を持たない市民だけを抽出して分析を行った場合でも、自家用車による移動（家族等の送迎）割合が最も高い。
- 送迎以外の市民の移動手段は、どの移動目的においても徒歩・自転車が多く、公共交通を利用している市民は少ない。

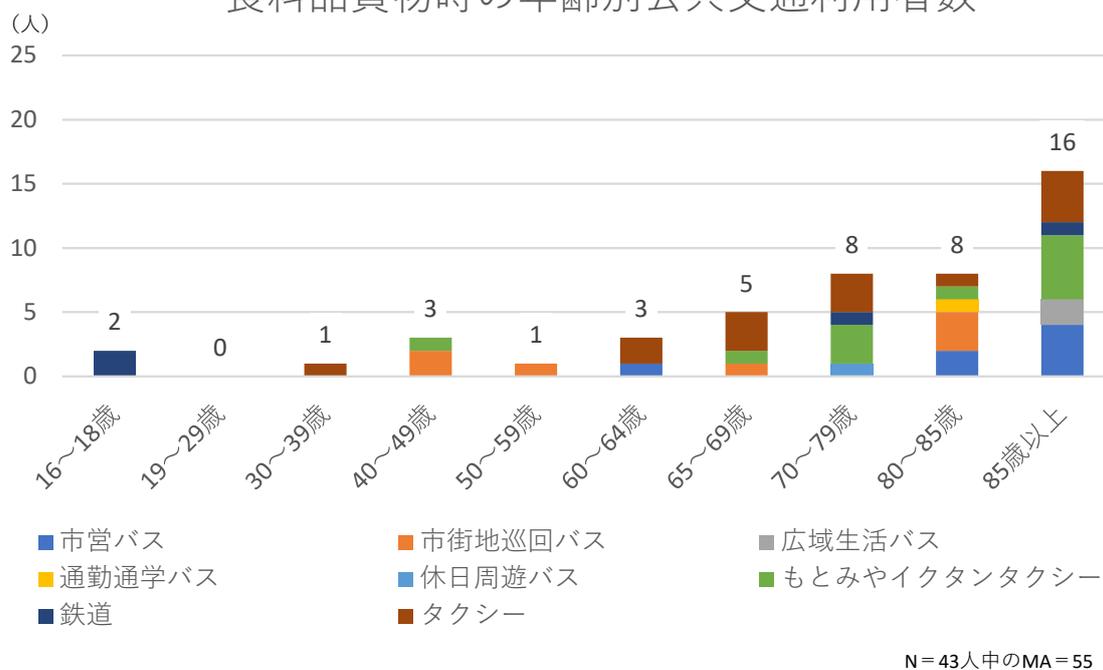


図 免許を持たない市民の移動手段（市民アンケートより）

■公共交通を利用している年齢層は65歳以上の高齢者に多く分布している

- 前述の市民の移動手段について、食料品の買物および通院時に公共交通を利用している回答者のみを抽出し、年齢別に利用者数を整理したグラフを以下に示す。
- 結果として、65歳以下にも公共交通利用者は存在するものの、65歳以上の高齢者層に利用者が多く存在している。

食料品買物時の年齢別公共交通利用者数



通院時の年齢別公共交通利用者数

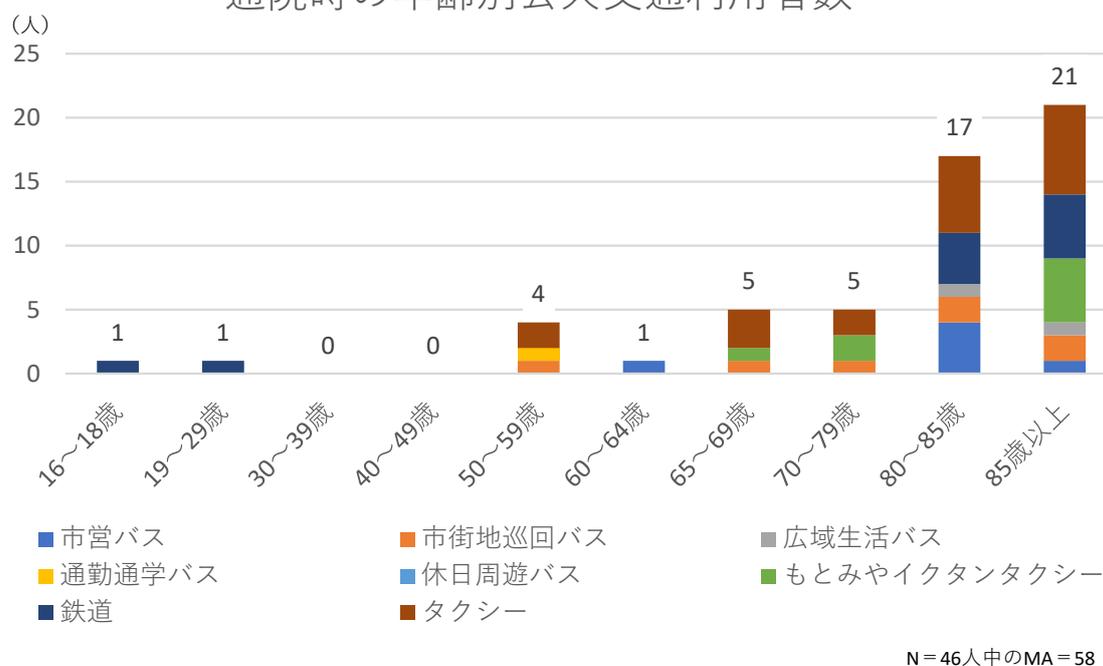


図 年齢別公共交通利用者数（市民アンケートより）

4-2-2 市民の自家用車の利用実態

■市民の約8割が自家用車および運転免許証を保有しており、今後も自家用車利用は続くと考えられるが、一部の市民は5年以内に免許返納を行う意思を示している

- アンケート結果では、約8割の市民が自分で自由に運転できる自家用車を保有しており、同じく約8割の市民に免許返納の意思はないことから、今後とも自家用車の利用が継続する。
- また、僅かではあるが、免許を保有していない市民や免許を返納予定の市民が存在している。
- なお、運転免許証の返納を予定している市民のうち、約半数（39人）は5年以内に免許返納を予定しており、自分で自家用車を運転する以外の移動方法に切り替えを検討している。

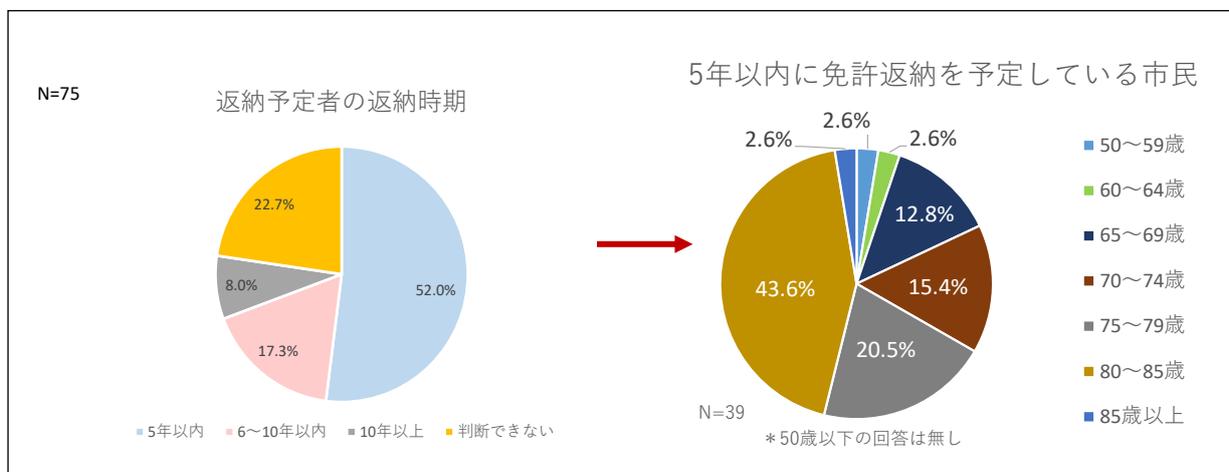
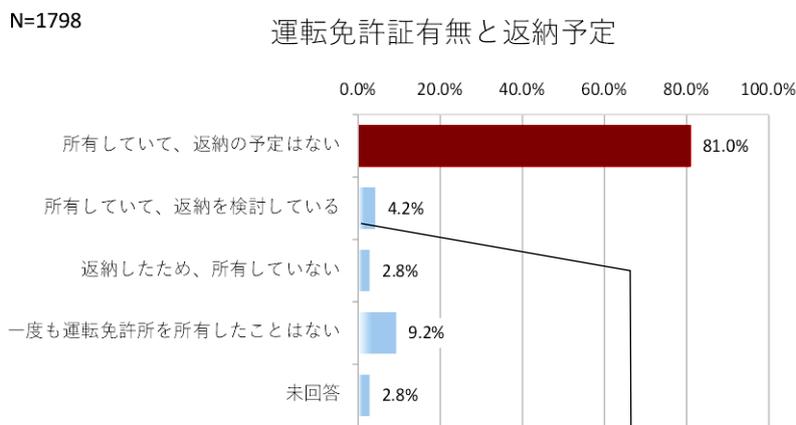
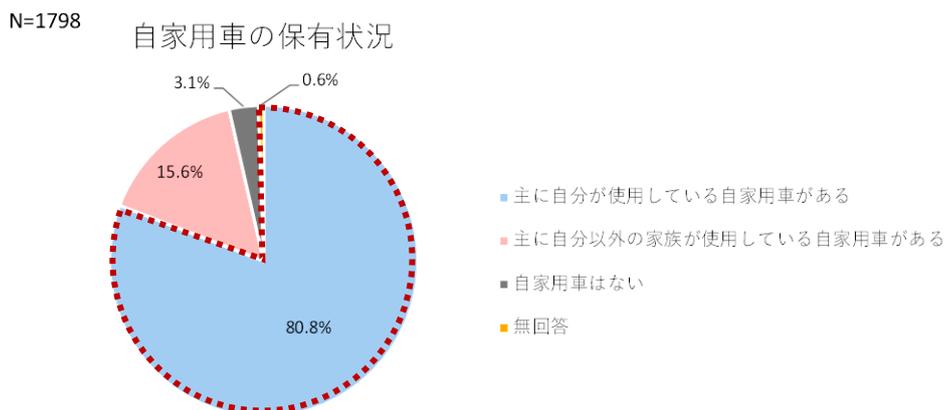


図 市民の自家用車および運転免許保有状況と免許返納時期（市民アンケートより）

参考：免許返納予定者の実態

- 免許返納予定者の年齢は、どの地区においても大多数は65歳以上の高齢者で構成されている。
- 各地区別の免許返納状況では、本宮・高木地区が他の地区よりも『所有して返納の予定はない』と答えた割合が僅かだが低く、自家用車を運転しない市民や、今後返納を予定している市民の割合が高い。

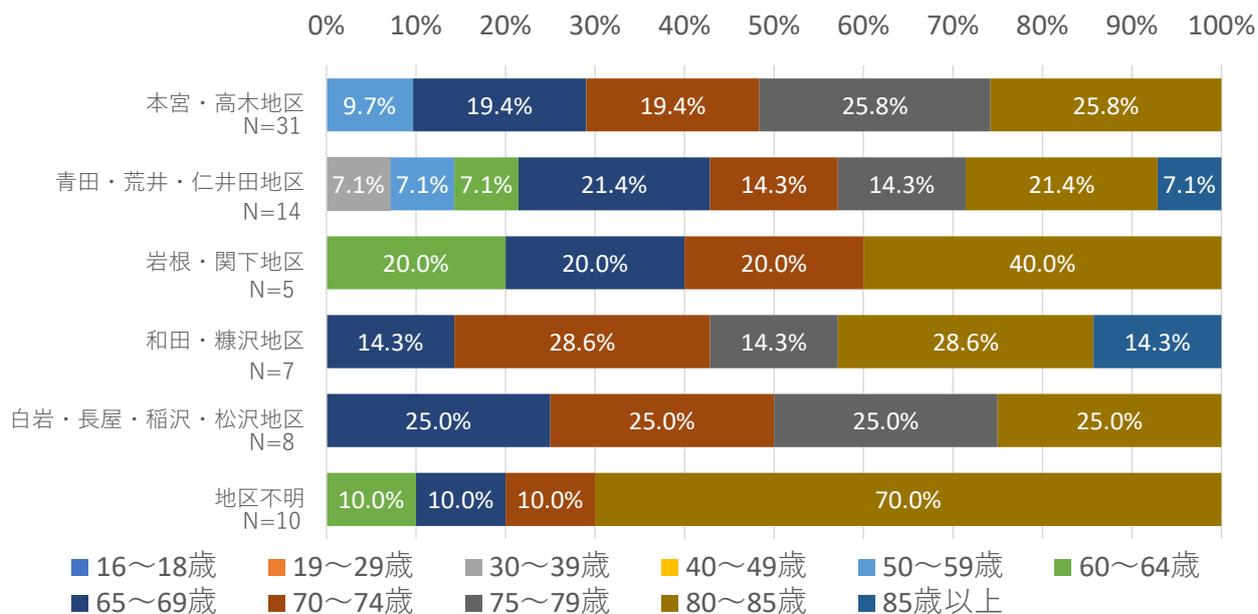


図 免許返納予定者の地区別年齢構成（市民アンケートより）

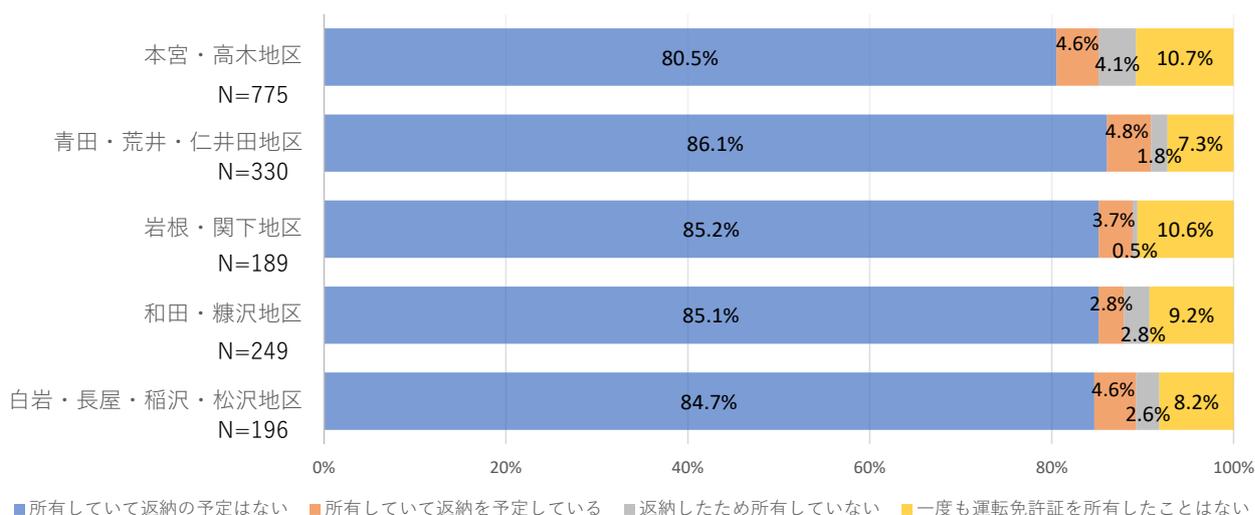


図 地区別免許保有状況（市民アンケートより）

4-2-3 市民の移動先

■市民の買物の外出先は主に市内に留まっているが、通院・通勤・通学においては市外（郡山市など）への流出も多い

- アンケート結果では、市民の移動目的地について、買物は半数以上の市民が『市内』で済ませている。
- 一方、通院・通勤・通学においては、一定数の市内利用者は確認できるものの、半数以上が『市外（郡山市など）』に立地する施設を利用している。

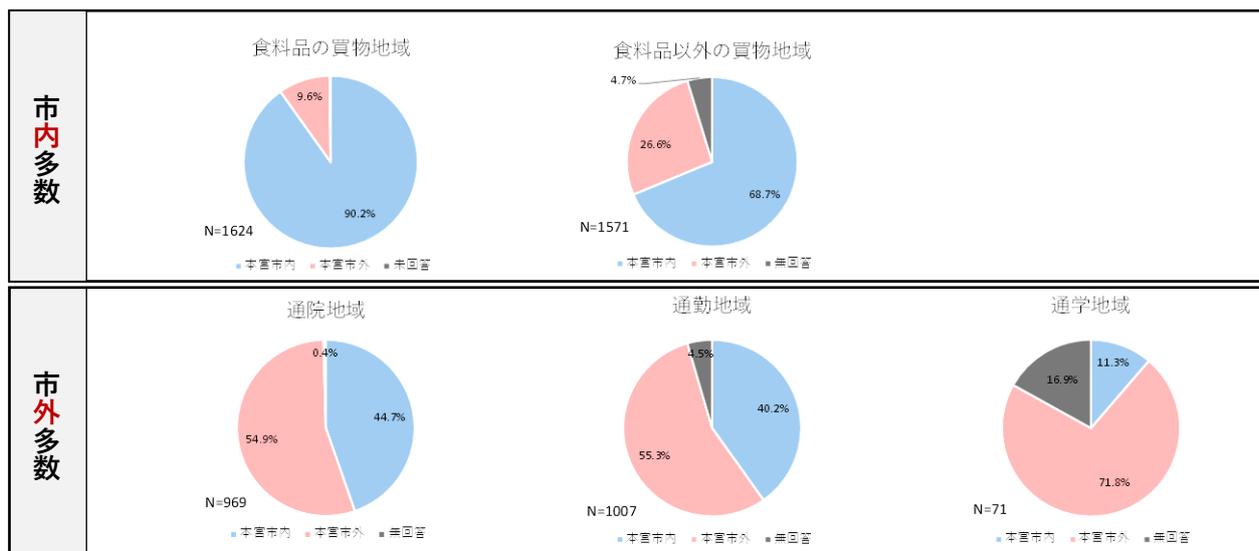


図 市民の移動先（市民アンケートより）

4-2-4 市民の具体的な移動先

■市民の具体的な買物先は、市街地部に位置する商業施設を利用しているが、郊外部の商業施設にも一定程度のニーズが存在することを確認した

- アンケート結果では、食料品の購入を目的とした市内の買物について『ヨークベニマル新本宮館町店』や『リオン・ドール本宮店』、『ザ・ビッグ本宮店』など市街地部の店舗の利用が多い。
- また、郊外部の幹線道路沿いのエイトタウン本宮に立地する商業施設である『ヨークベニマル本宮インター店』の利用も多い。
- 食料品以外の具体的な買物先についても、市街地部に位置する『サンドラッグ本宮店』が多いが、エイトタウン本宮に立地する商業施設である『ツルハドラッグ本宮店』や『ダイユーエイト本宮店』の利用も多い。

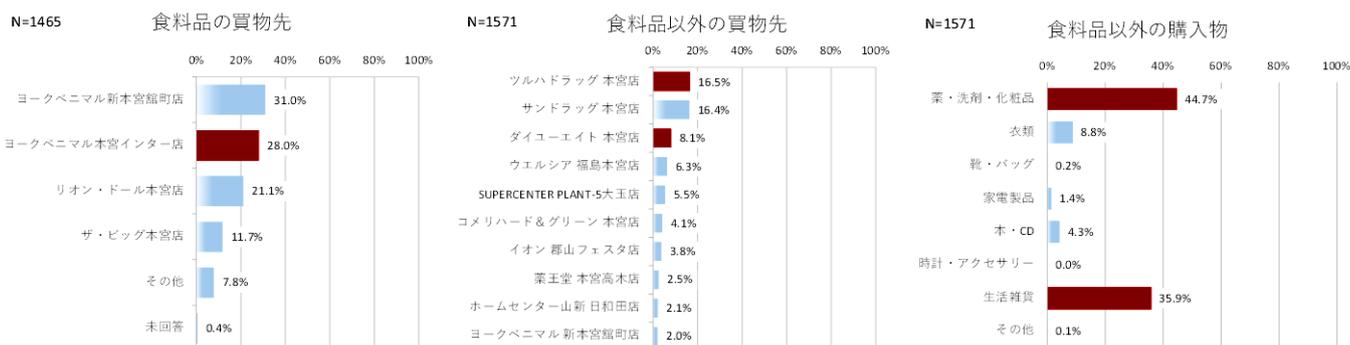


図 市民の具体的な移動先（市民アンケートより）

■市民の具体的な通院先は、市内では市街地部に集中し、市外では郡山市の施設を利用している

- アンケート結果では、市民の通院先について『谷病院』や『渡辺クリニック』など、主に市街地部に立地する病院が利用されている。
- また、市外の通院先として、約7割が郡山市に通院しており、中でも『総合南東北病院』への通院が最も多い。

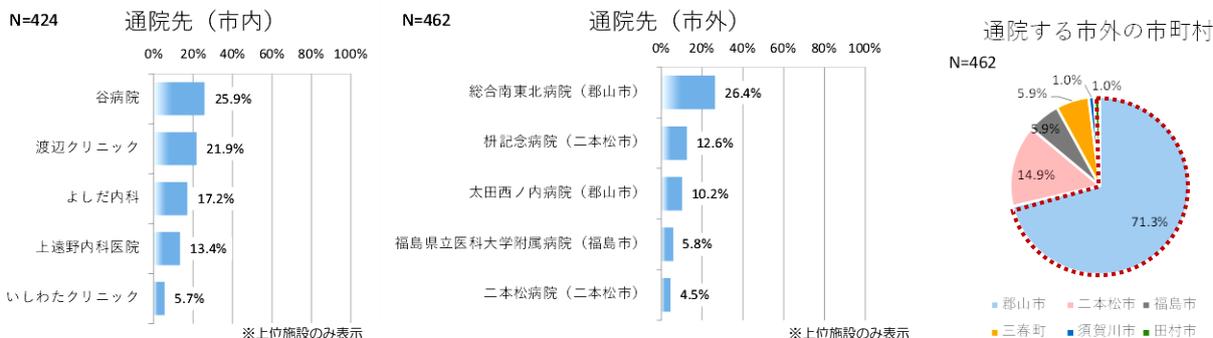


図 市民の具体的な通院先（市民アンケートより）

4-2-5 市民の外出頻度

■外出頻度について、買物は『週に1～2回』の外出、通院は『月に1回程度』の外出が最も多い

- 毎日の外出となる場合が多い通勤・通学以外の買物・通院における外出頻度について、アンケート結果では、買物は『週に1～2回』の外出が最も多く、通院は『月に1回程度』の外出が最も多い。

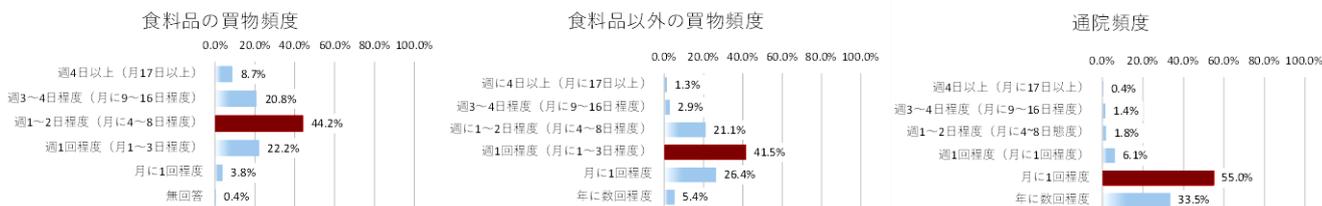


図 市民の外出頻度（市民アンケートより）

4-2-6 市民の外出曜日

■基本的に市民の買物・通院目的で外出する曜日は特に決まっていないが、買物は土日が比較的多く、通院は月～土まで均一に外出が存在する

- 毎日の外出となる場合が多い通勤・通学以外の買物・通院における外出曜日について、アンケート結果では、どの移動目的においても『特に決まっていない』との回答が最も多い。
- なお、買物は『土日』の外出が比較的多く、通院は主要な病院の多くが休診日となる日曜日を除いた『月～土』に均一の外出がある。

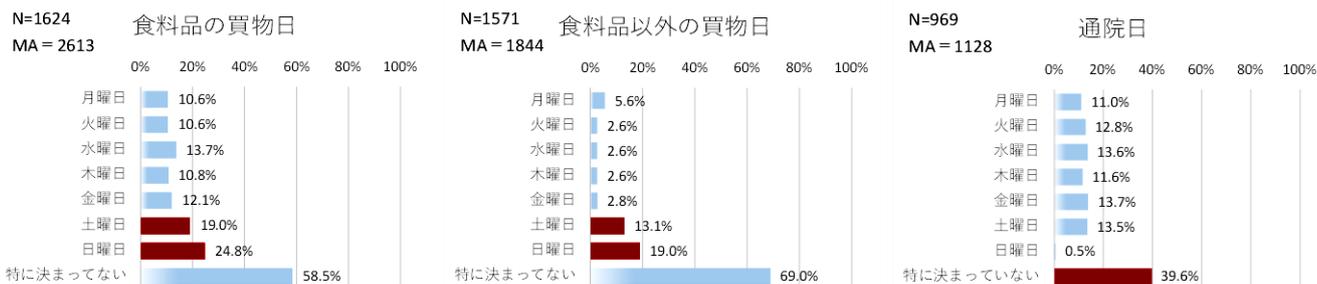


図 市民の外出曜日（市民アンケートより）

4-2-7 市民の通勤・通学先

■市民の通勤・通学先は、どちらも主に郡山市に存在する

○アンケート結果では、毎日の外出となる場合が多い通勤・通学時の移動先として、約半数が『郡山市』に移動している。

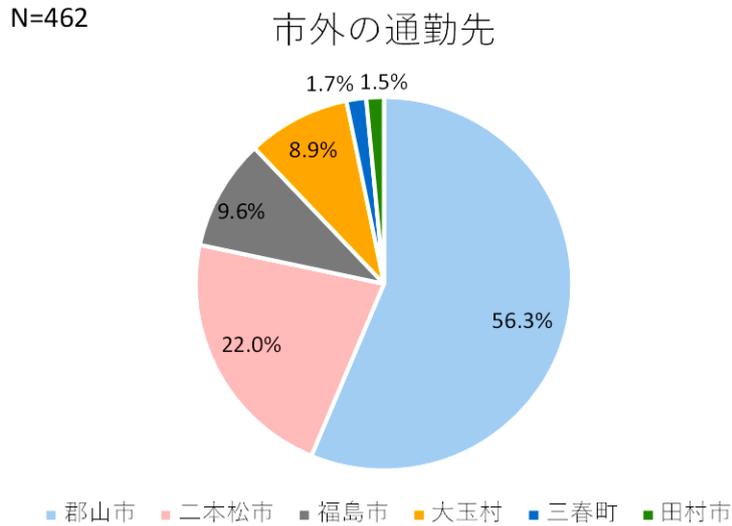


図 市民の具体的な通勤先（市民アンケートより）

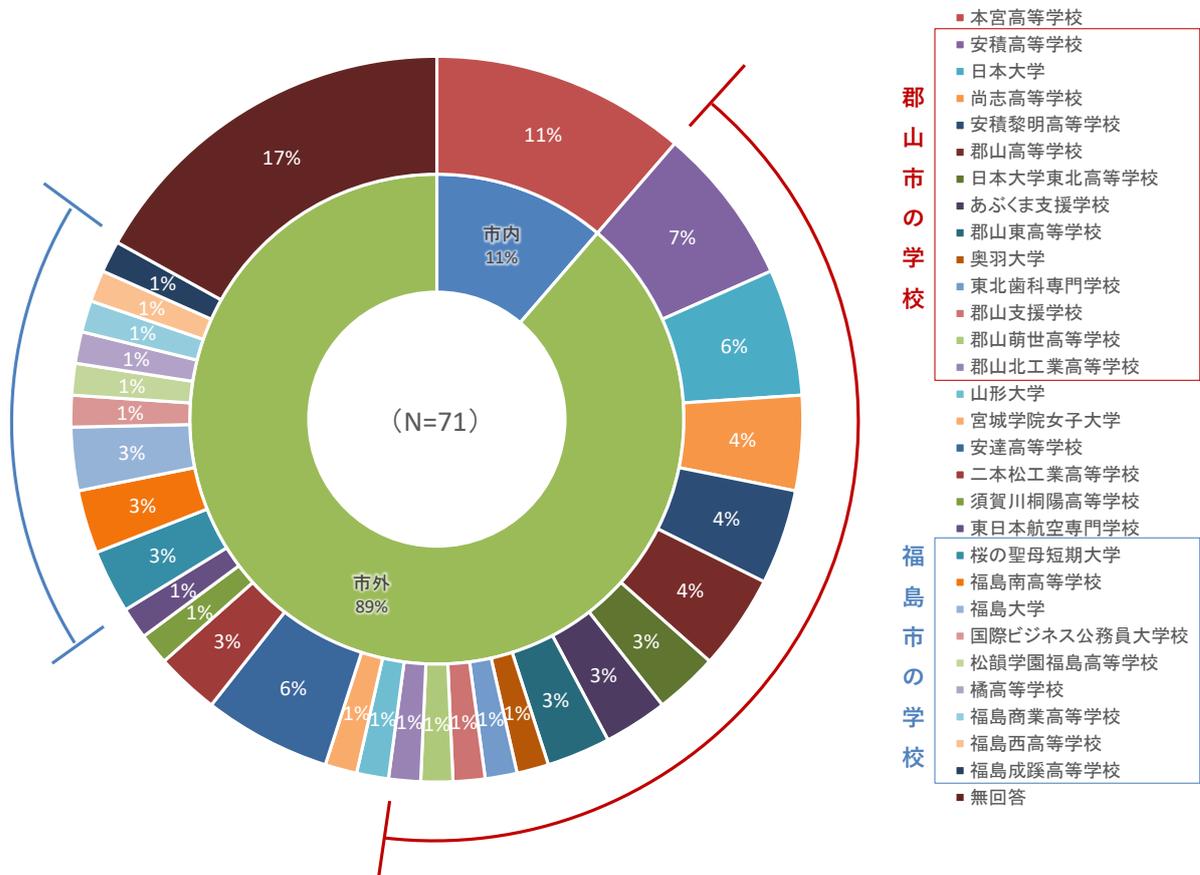


図 市民の具体的な通学先（市民アンケートより）

●新型コロナの外出頻度への影響

■新型コロナの外出頻度への影響については、買物では約7割、通院では約9割の市民が影響を受けていない

○アンケート結果では、新型コロナによる市民の外出頻度の変化について、食料品・日用品の買物は、約7割の市民が影響を受けておらず、約2割の市民が『回数が減少した』ことを確認した。また、僅かではあるが一部の市民が『宅配・ネット等での購入が主になった』など生活様式が変化している。

○通院では、約9割の市民が影響を受けておらず、ほぼ生活様式に変化が見られない。

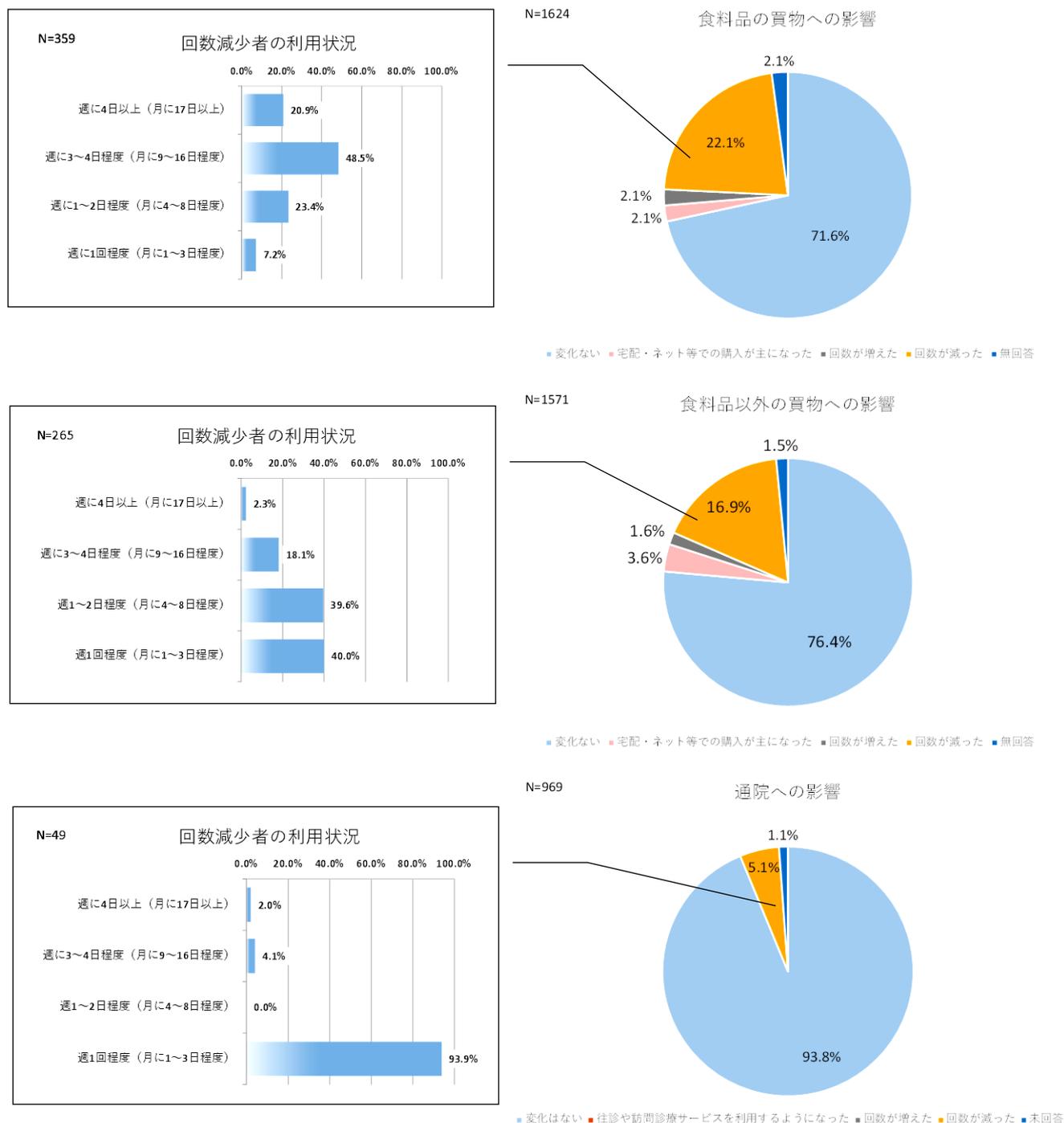


図 市民の新型コロナによる外出頻度の変化（市民アンケートより）

4-3 公共交通の利用実態と問題点

●公共交通に対する市民の意見（市民アンケート）

■利用者は現状の運行に対して『運行時間が合わない』や『行きたい目的地に行かない』などの困りごとを抱えている

○9割以上の市民が過去30日以内に公共交通を『利用していない』と回答している。

○『利用した』と答えた一部の市民が抱える利用時の困りごとは『運行時間が合わない』や『行きたい目的地に行かない』などの運行内容に関する指摘が多い。

過去30日の公共交通の

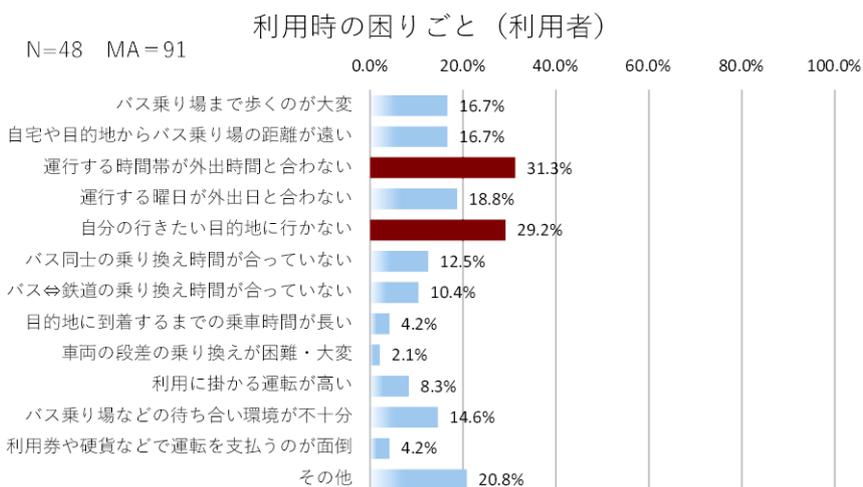
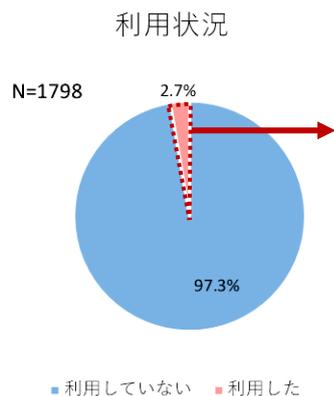


図 公共交通利用者の利用時の困りごと（市民アンケートより）

■公共交通を利用したいが利用できない理由として『目的地に行かない』や『自宅付近を運行していない』など運行に関する理由が多いことに加え、『いつ運行しているかわからない』など利用方法・情報発信に関する指摘も多い

○アンケート結果では、公共交通を利用しない（できない）理由として9割以上が『自家用車等の移動手段がある、利用する必要がない』と回答している。一部の公共交通を利用したいが利用できない市民は『目的地に行かない』や『自宅付近を運行していない』など運行に関する理由から利用できていない。

○また、『いつ運行しているかわからない』など利用方法・情報発信に関する指摘も多い。

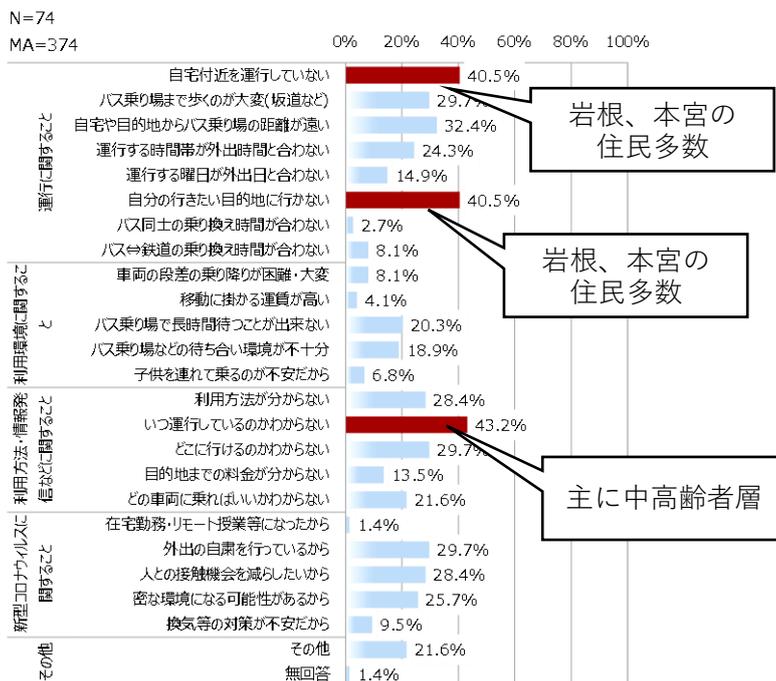
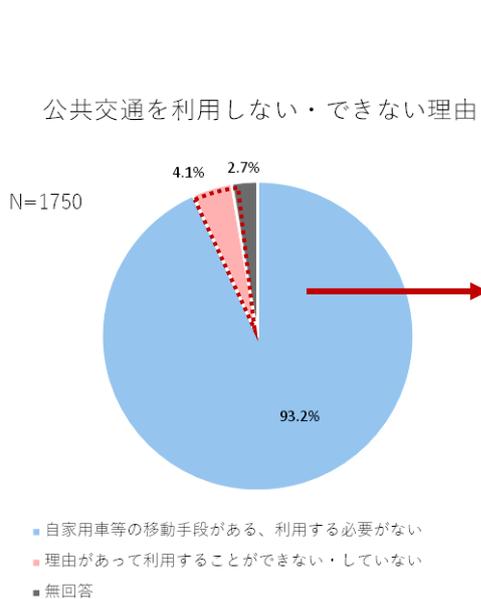


図 公共交通非利用者の困りごと（市民アンケートより）

4-3-1 公共交通の利用状況（利用者アンケート）

■利用者の約8割が60歳以上であり、最も利用されている市運営の公共交通は『もとみやイクタンタクシー』

- アンケート結果では、市内の公共交通を利用する市民の約8割が60歳以上である。
- 最も多く利用されている市運営の公共交通は、デマンド形式で運行している『もとみやイクタンタクシー』である。

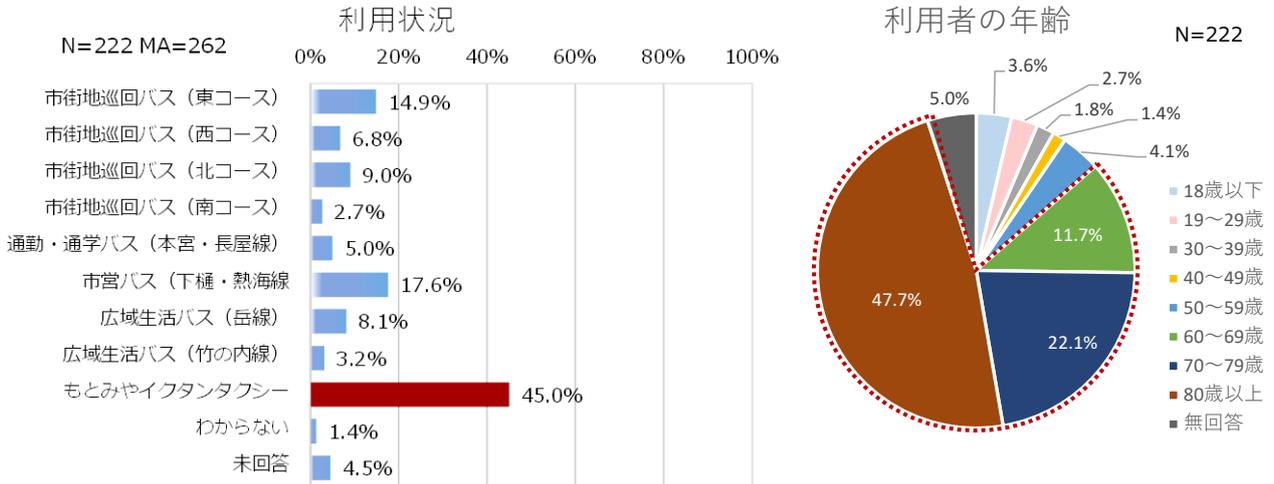


図 公共交通利用状況（利用者アンケートより）

■主な利用目的は食料品などの買物や通院に用いられており、一部で鉄道への乗り継ぎ利用はあるものの、多くの利用者は乗り継ぎを行っていない

- アンケート結果では、市内の公共交通の利用目的として、食料品の買物や通院に利用している。
- 市運営の公共交通は、市内の目的地であれば乗り継ぎ不要で移動できる場合が多いため、一部で鉄道への乗り継ぎ利用があるものの、多くの利用者は乗り継ぎを行わない。

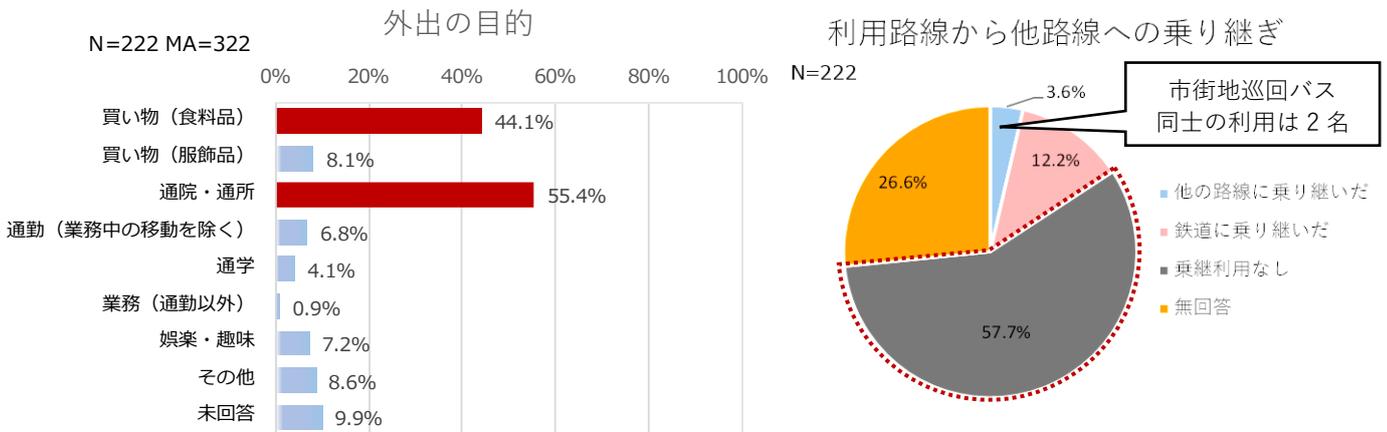


図 公共交通利用目的と乗り継ぎの有無（利用者アンケートより）

■利用者の約6割はアンケート回答時に乗車した路線以外にも移動手段を有しているが、もとみやイクタンタクシーの利用者の多くは、市運営の公共交通以外の移動手段を選択している

- アンケート結果では、利用者の約6割はアンケート回答時に乗車した路線以外にも移動手段を有している。
- 一方で、2割の利用者は、現在利用する移動手段が廃止となった場合、移動手段が存在しない。
- また、代替の移動手段として、現在もとみやイクタンタクシーを利用していない多くの利用者が、もとみやイクタンタクシーと回答しており、市民のセーフティーネットとなっている。
- なお、既にもとみやイクタンタクシーを利用している利用者の多くは、市運営の公共交通以外の家族の送迎やタクシーなどの選択肢が多く選択されている。

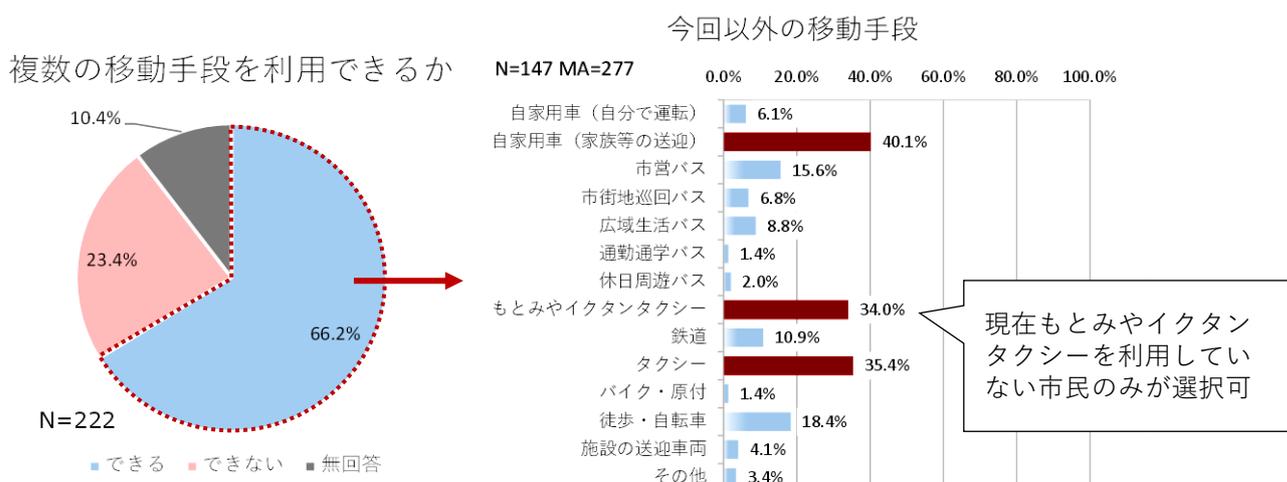


図 利用路線以外の移動手段の有無（利用者アンケートより）

■公共交通の利用時間帯について、行きは『10時～12時』、帰りは『11時～13時』に多く見られるが、各路線の運行時間の関係上、帰りの時刻にばらつきが生じている

- アンケート結果では、市民の公共交通の利用時間帯について、行きは『10時～12時』、帰りは『11時～13時』に多く見られる。
- なお、市街地巡回バスのように1台の車両で複数の路線を運行している関係上、全ての同時刻に運行することは難しいため、帰りの時刻にばらつきが生じている。

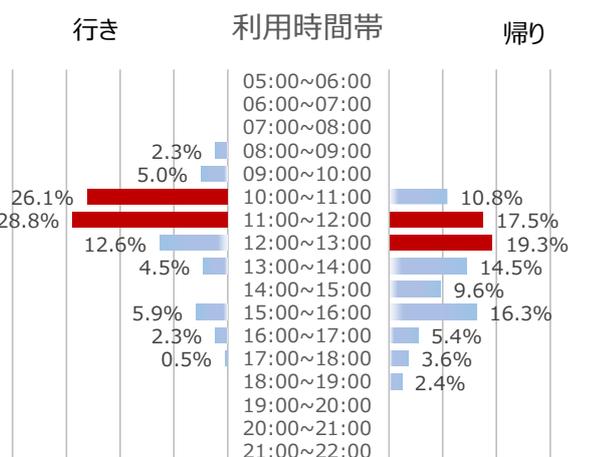


図 調査時の利用時間帯（利用者アンケートより）

4-3-2 公共交通に対する市民の意見（利用者アンケート）

■利用者の半数程度が現状の運行内容に不満を感じており、中でも『土日も利用したい』との回答が最も多かった

- アンケート結果では、利用者の半数程度が現状の運行内容に不満を感じている。
- 利用者が不便を感じる不満の中でも『土日も利用したい』との回答が最も多い。

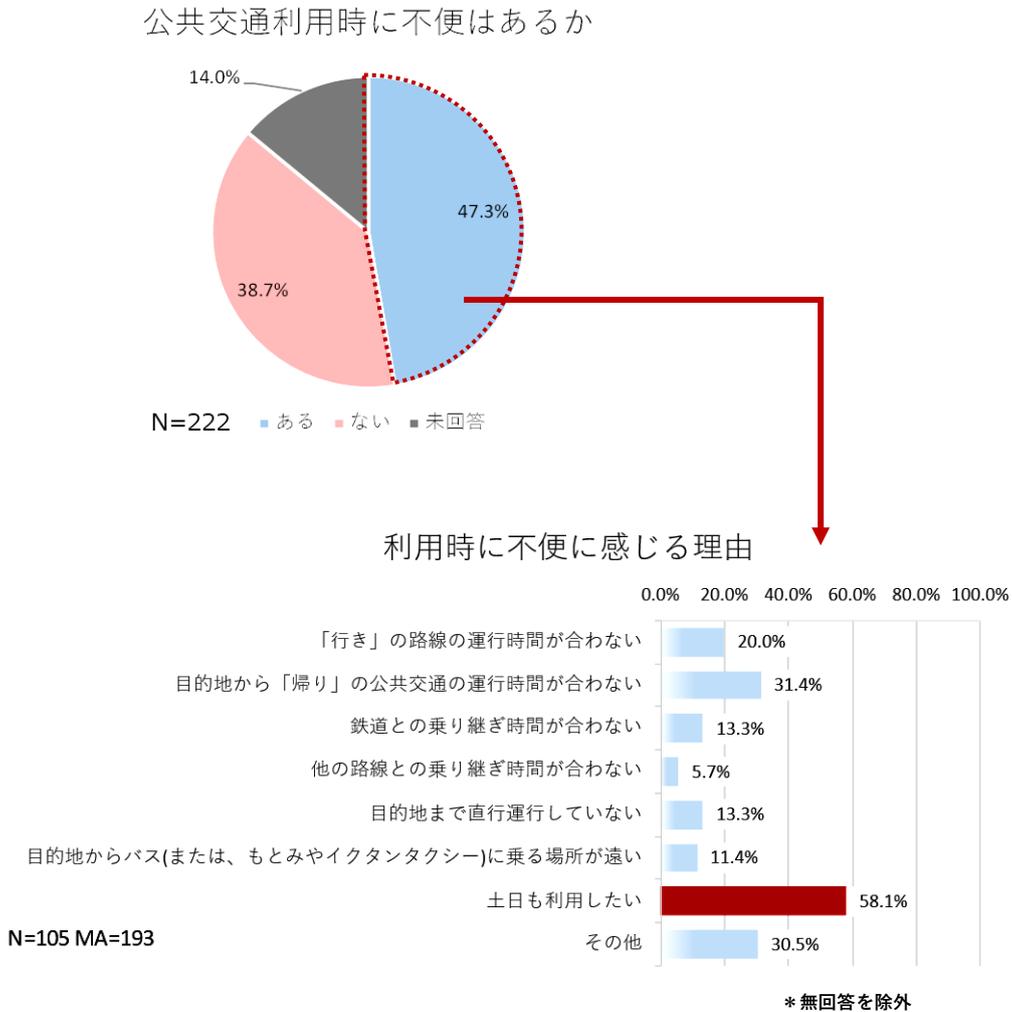


図 公共交通に対する不満（利用者アンケートより）

4-3-3 鉄道（JR東北本線）

■ JR東北本線『本宮駅』は主に定期利用の通学者に利用されており、利用者数は5年間で100人程度減少している

- JR東北本線『本宮駅』の利用者数は2015年時点では1,847人であったが、2019年時点では1,721人と5年間で約100人程度の利用者数が減少している。
- また、全体の約7割が定期を利用しており、毎日の外出となる場合が多い通勤・通学者が用いていると考えられる。
- なお、前述のアンケート結果では、通勤時には1割以下の市民が鉄道を利用しているのに対して、通学時は約6割の市民が鉄道を利用していることから、定期利用者の多くは高校生であると考えられる。



図 本宮駅の年間利用者数

※五百川駅は、無人駅の為、利用者数のデータなし

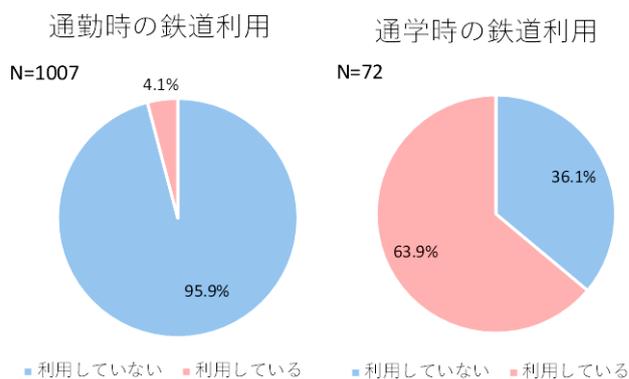


図 通勤・通学時の鉄道利用状況（再掲）

■ 市民の通勤・通学における移動ニーズは郡山駅方面に集中している

- 市民の約8割が通勤・通学時に乗車する駅として『本宮駅』を利用している。
- 降車する駅は、一定程度『福島駅』などの回答はあるものの、5割以上の市民は『郡山駅』で降車しており、郡山駅方面に向かう便の乗車に一定程度のニーズがある。
- なお、通勤・通学のどちらにも『五百川駅⇄本宮駅』という市内移動に用いる利用者が1名ずつ存在した。

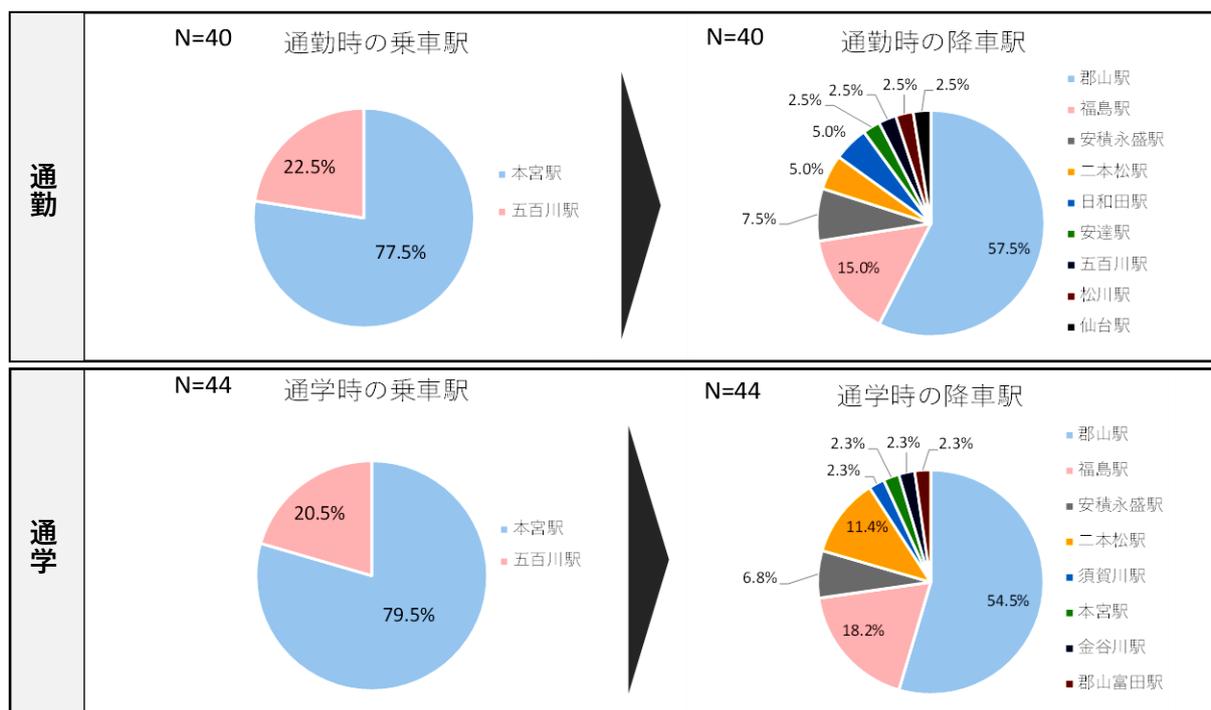


図 通勤・通学時の利用駅（市民アンケートより）

4-3-4 市街地巡回バス

■毎日一定数、利用されているバス停が存在する一方で、利用者が1.0人/日を下回る区間が散見されている

- 本路線はフリー乗降制を導入しており、利用者が好きな場所で乗降できる路線であることから、バス停ごとの利用者数ではないが、各コースの運行区間ごとの平均利用者数を次ページに整理した。
- 結果、本宮駅ではどの路線も毎日一定数の利用がある。
- 一方で、毎日誰かが利用するとは限らない、利用者数が1.0人/日を下回る区間が散見。

■運行特性上、乗り続けることで、コース間を跨いで利用することができるが、そのような利用者はほとんど確認できない

- 本路線は同一車両で複数のコースを循環する形で運行していることから、一度乗車すれば降車しない限り、全てのコースを同じ金額で利用することが可能となっている。
- このような利用ができるものの、市のHPなどに具体的な使い方が示されていないため、コースを跨いだ利用者はほとんど確認することができなかった。

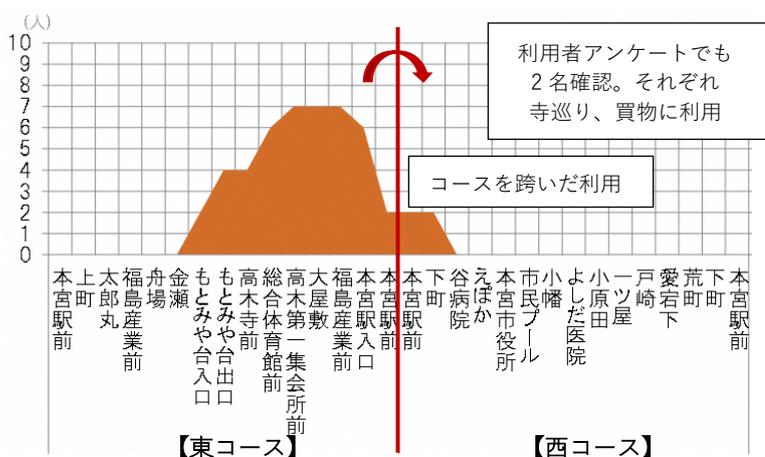


図 コースを跨いだ具体の利用例（2020/7/31実績）

■北コースのみ市民の買物先を經由しておらず、運行内容が市民の移動ニーズに合っていない可能性が存在。また、商業施設付近を運行している路線でも、ほとんど利用がない路線を確認した。

- 西コースは『ヨークベニマル 新本宮館町店』、東コースは『リオン・ドール 本宮店』、南コースは『ザ・ビッグ 本宮店』と前述のアンケート結果において、目的地となっている商業施設へ運行しているが、北コースのみが、これらの主要な商業施設を經由していないことから利用者のニーズに合わない運行が行われている可能性がある。
- また、西コースのように『ヨークベニマル 新本宮館町店』付近を經由する路線でありながら、ほとんど利用されていない実態が存在する。



図 市街地巡回バスの運行経路

第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）

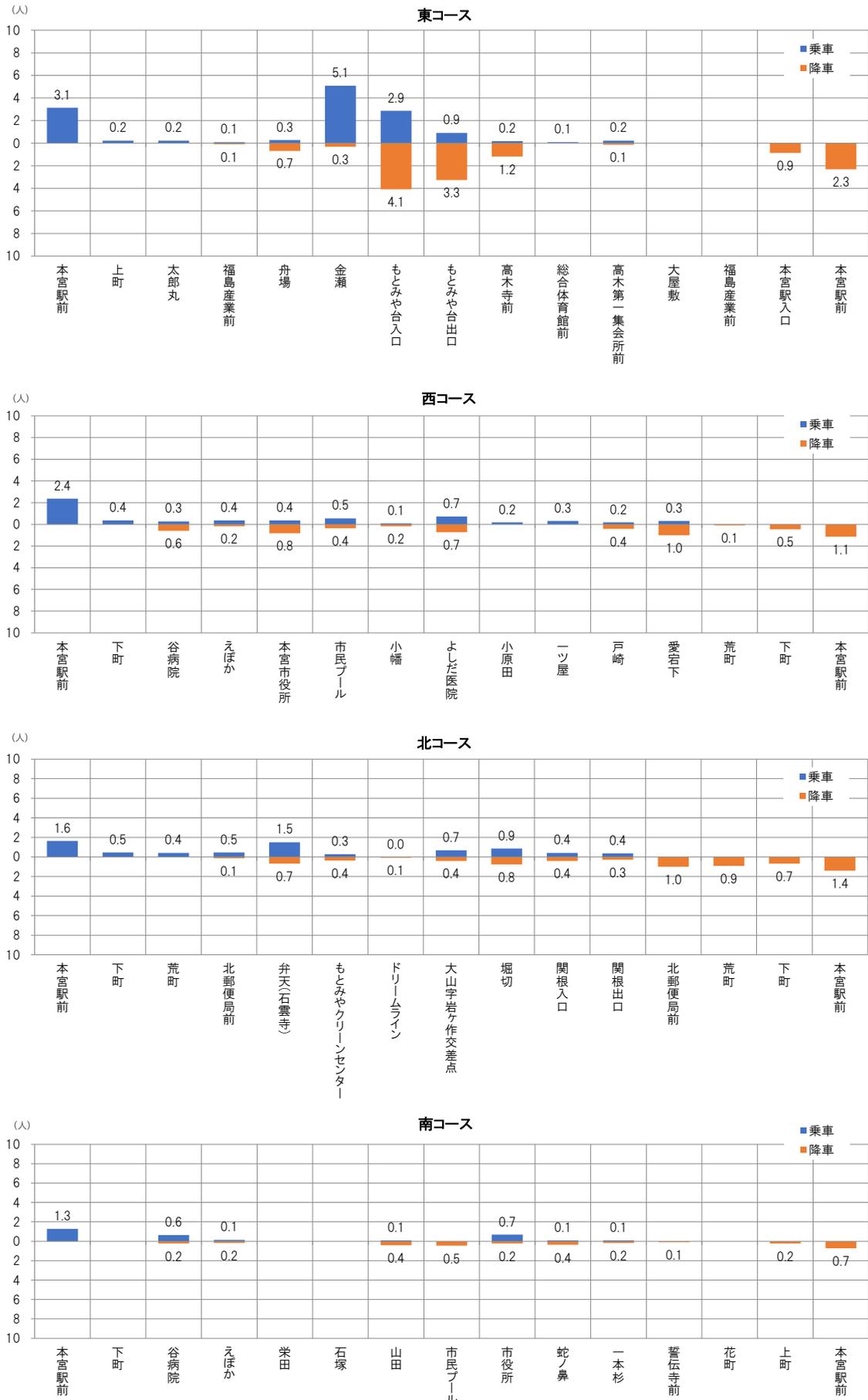


図 市街地巡回バスの区間別平均利用者数
(R1.7月のみの運行実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出)

4-3-5 通勤・通学バス

■征矢田方面からの利用者は少ないが、概ね毎日1人程度の利用がみられる

- 本路線は過去に運行していた路線バスの代替交通として征矢田～本宮高校前～本宮駅間を朝夕運行するものである。
- 利用者が多い本宮駅発の1，2便は、『本宮駅前⇒本宮高校前』の運行となっており、征矢田まで経由している他の便の利用者数はどれも毎日1人程度となっている。

■朝の通学利用者が多い本宮高校前～本宮駅間の下校のための便が運行していない

- 本路線の利用者数が多い本宮駅発の1，2便については、主に高校生の通学手段として利用されているものと考えられるが、反対方面への運行となる征矢田発の便は朝6時台の便しか運行していない。
- なおかつ、他路線で高校付近を運行する市街地巡回バス東コースやもとみやイクタンタクシーは最終便が15時台であることから下校利用には活用しにくい。
- そのため、通学利用者は実質的に徒歩や家族の送迎で通学する必要がある。

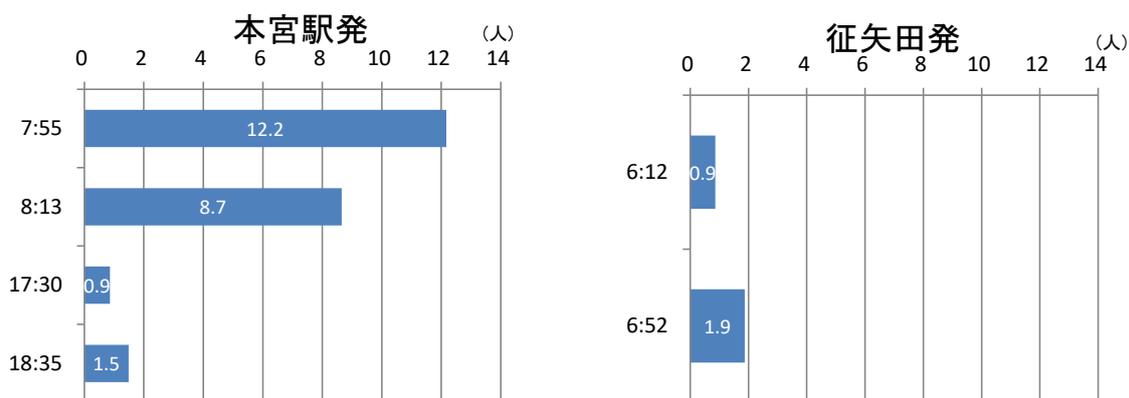


図 通勤・通学バスの便別平均利用者数
(R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出)

4-3-6 市営バス

■主に『太田熱海病院』への通院、『ヨークベニマル新本宮館町店（愛宕下）』への買物、本宮駅で市外移動への接続に用いられている

- 本路線は本宮駅～太田熱海病院間を運行する路線であり、主に『太田熱海病院』への通院のために利用や、バス停『愛宕下』は『ヨークベニマル新本宮館町店』付近に設置されており、利用者也毎日1人程度存在することから、買物利用にも用いられている。
- なお、『太田熱海病院』の周辺には温泉施設があり、入浴も可能だが、利用者および市民アンケートの結果からは温泉のための移動実態は確認されなかった。

■買物ニーズの高い『ヨークベニマル本宮インター店』付近や市外への移動手段となる『五百川駅』周辺を運行しているが、運行経路にそれらの施設は含まれていない

- 本路線は、買物ニーズの高い『ヨークベニマル本宮インター店』付近や市外への移動手段となる『五百川駅』周辺を運行しているが、運行経路にそれらの施設は含まれていない。
- そのため、市営の公共交通を利用した買物は『ヨークベニマル新本宮館町店』付近にあるバス停『愛宕下』で乗降する必要があり、鉄道を利用する場合でも、終点『本宮駅』で乗降することから、これらの施設を利用する利用者には非効率に感じる運行である。

■太田熱海病院方面への最終便については、『太田病院前』までの利用が殆どなく、運行時に車内に利用者がいなければバス停『下樋』で引き返すことで、効率的に運行できる可能性が存在している

- 太田熱海病院方面への最終便はバス停『太田病院前』まで乗車している利用者はほぼ存在せず、帰るための本宮駅方面への運行も存在しない。
- そのため、バス停『太田病院前』の1つ前のバス停『下樋』間の約5.5km（約10分）に非効率な運行が生じており、車内に利用者がいない場合は引き返すことで効率的に運行を行い、運転手の負担を軽減することができる可能性がある。
- なお、始発便および最終便において、バス停『下樋～新岩根』間で利用者がほとんど確認できないことから、運行経路の短縮を検討することで、さらに効率的に運行できる可能性もある。

第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）

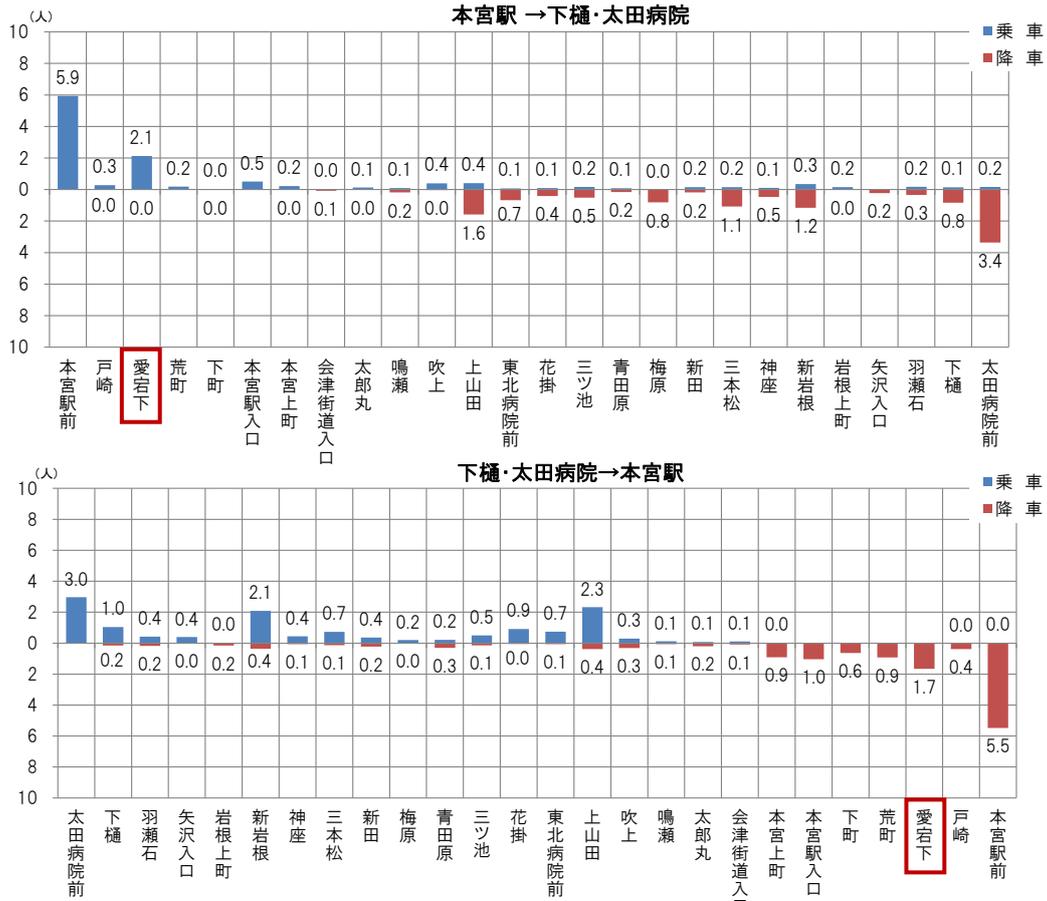


図 1 日当たりのバス停別利用者数（R1実績データより）
（R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出）

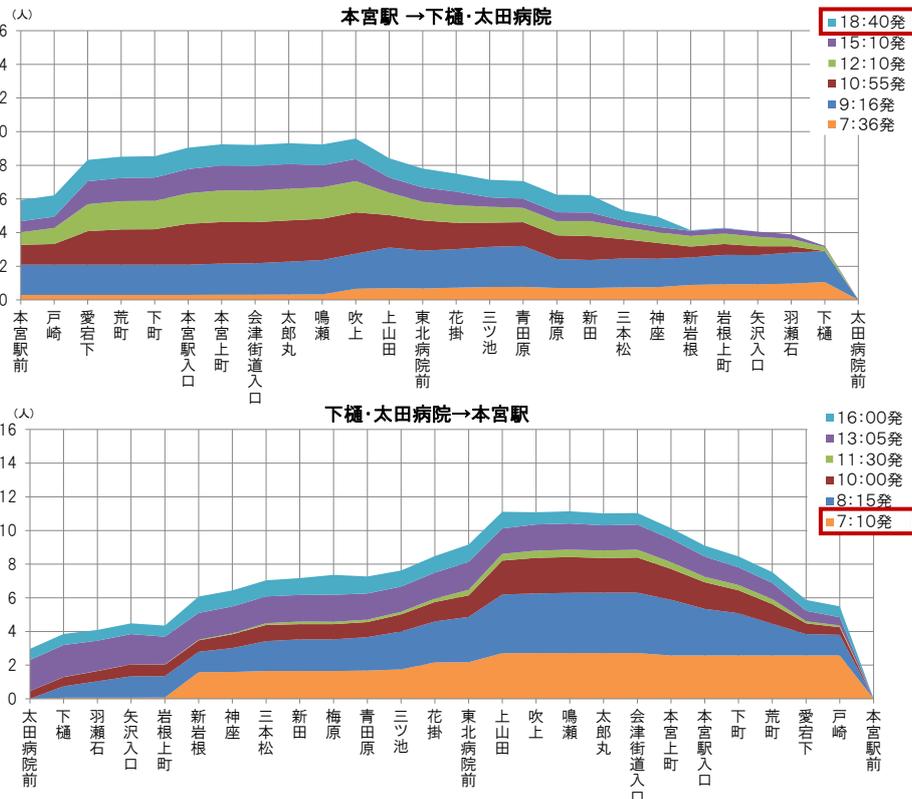


図 1 日当たりの便別車内人員
（R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出）

4-3-7 広域生活バス

■岳線の主な利用は本宮駅等で市外移動や、ヨークベニマル新本宮館町店（愛宕下）への買物に用いられている

- 本路線は岳温泉～本宮駅間を運行する路線であり、主に『本宮駅』での乗降が多く、本宮駅等で市外移動への接続に用いられている。
- 利用者の居住地は、『岳温泉』や『皿久保』、『農協前』からの利用が多く、前述のとおり、主に『本宮駅』での利用に用いられていることが推測されるが、ヨークベニマル新本宮館町店付近のバス停『愛宕下』での乗降が見られることから、買物利用に用いられていることも推測される。

■竹の内線は、岳線と運行区間が重複し、全体的に各バス停での利用者の分散が生じ、本宮駅以外の全てのバス停で利用者数が1.0人/日を下回っており、適切な運行見直しが必要となる

- 本路線は糎免～本宮駅間を運行する路線であり、前述の岳線の運行区間内の寺久根～本宮駅間で運行経路が重複していることから、重複区間内で利用者が分散し、本宮駅以外の全てのバス停で利用者数が1.0人/日を下回っている。
- また、重複していない区間である糎免～西原間においても、ほとんど利用されていないことから、適切な運行頻度への見直しが必要になる。

■両路線とも利用者数が1.0人/日を下回る利用が少ない便が散見され、非効率に運行している

- 両路線ともに毎日1～3人程度が利用している便が存在する一方で、利用者数が1.0人/日を下回る利用が少ない便も散見されている。
- しかしながら、両路線を1台の車両で運行していることにより生じる回送的な意味合いを持つ便（本宮駅7：10発、8：22発など）も存在しており、一概に廃止することはできないが、利用が少ない各路線の最終便（岳温泉18：12発、本宮駅18：49発）については、後続便に影響がないことから、適切に見直しを検討する必要がある。

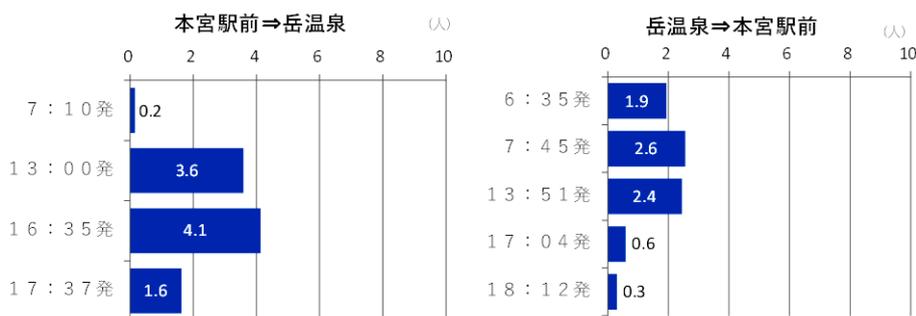


図 岳線の1日当たりの便別利用者数
(R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出)

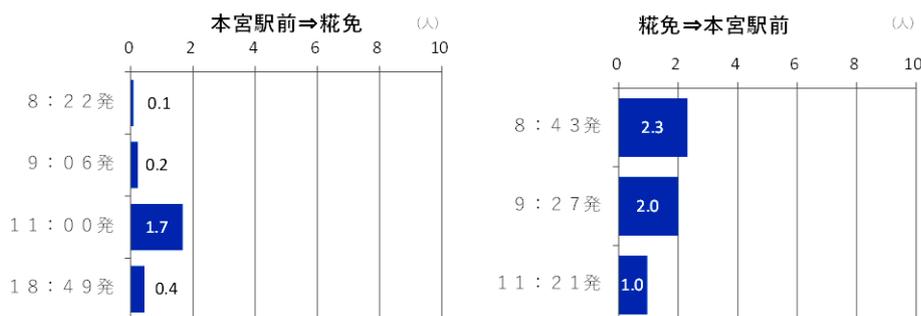


図 竹の内線の1日当たりの便別利用者数
(R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出)

第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）

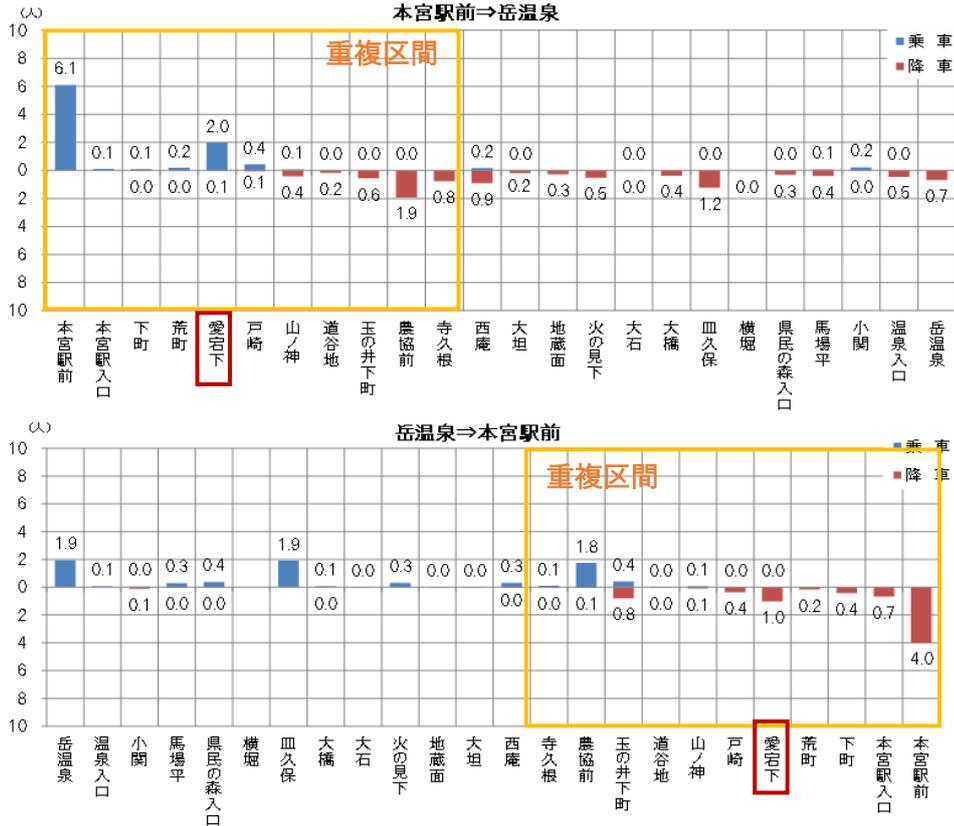


図 岳線の1日当たりのバス停別利用者数
(R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出)

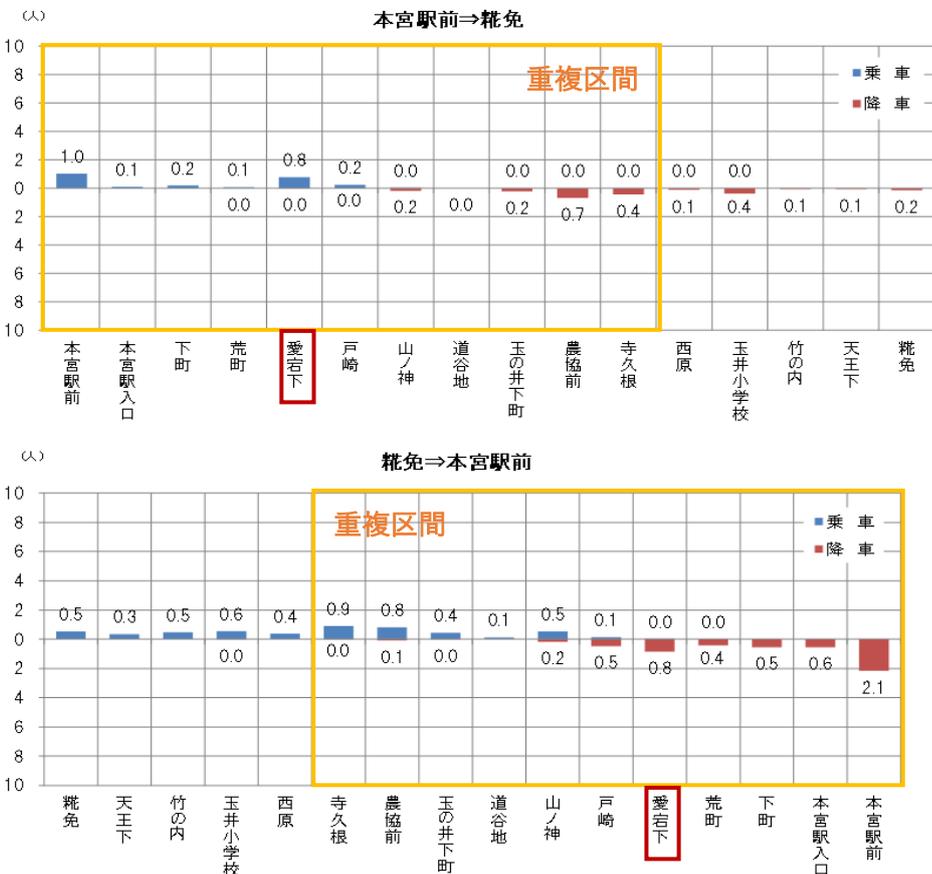


図 竹の内線の1日当たりのバス停別利用者数
(R1の年間実績データをもとに1日あたりの平均利用者数を算出)

4-3-8 もとみやイクタンタクシー

■基本的に医療施設や公共施設への運行となるため、市民の移動先となる商業施設への移動に利用することはできない

- 本路線はデマンド乗合タクシーであり、あらかじめ利用登録をしておけば、電話で予約するだけで、自宅までタクシーが迎えに来て、市街地の医療施設や公共施設への移動に利用することができる。
- 利用時は自宅まで迎えに来てもらえるが、降車場所は医療施設や公共施設など限定的である。そのため、『J A本宮支店』まで移動することはできるが、買物ニーズが高い施設である『ヨークベニマル新本宮館町店』や『リオン・ドール本宮店』『ザ・ビッグ本宮店』での食料品の購入や、『サンドラッグ本宮店』などの日用品の購入のための移動に利用することができない。
- なお、『よしだこどもクリニック』を降車地に設定することで、『リオン・ドール本宮店』付近で乗降することが可能となっている。
- 利用者アンケート調査では、もとみやイクタンタクシーの利用目的として、多くの利用者が本来の用途である通院等に用いているが、中には買物にも用いる利用者が存在する。

■30分間隔の高頻度運行のため、今後利用者が増加する場合、対応できない可能性がある

- 本路線は、広い範囲を30分間隔の高頻度で運行しているが、市街中心部から端部まで移動するのに15分程度要することから、利用者を乗車させ、目的地まで向かうまでに往復で30分程度の時間を要する。
- 今後、さらに自由な移動手段を持たない高齢者が増加した場合、ドライバーや車両などの交通資源不足によってサービス内容を下げざるを得ない可能性も存在している。

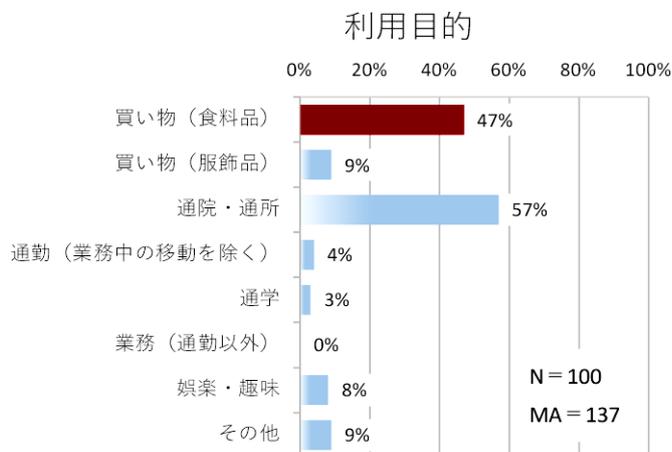


図 もとみやイクタンタクシーの利用目的 (利用者アンケートより)

市街地行き	帰り	行き	帰り
8時30分	—	8時30分	—
9時30分	10時00分	9時00分	9時30分
10時30分	11時00分	10時00分	10時30分
11時30分	12時00分	11時00分	11時30分
—	—	—	—
13時30分	14時00分	—	13時00分
14時30分	15時00分	13時30分	14時00分
—	15時30分	14時30分	15時00分
—	—	—	15時30分

図 白沢地区内巡回線の時刻表 (右)
白沢・本宮線と本宮地区内線の時刻表 (左)

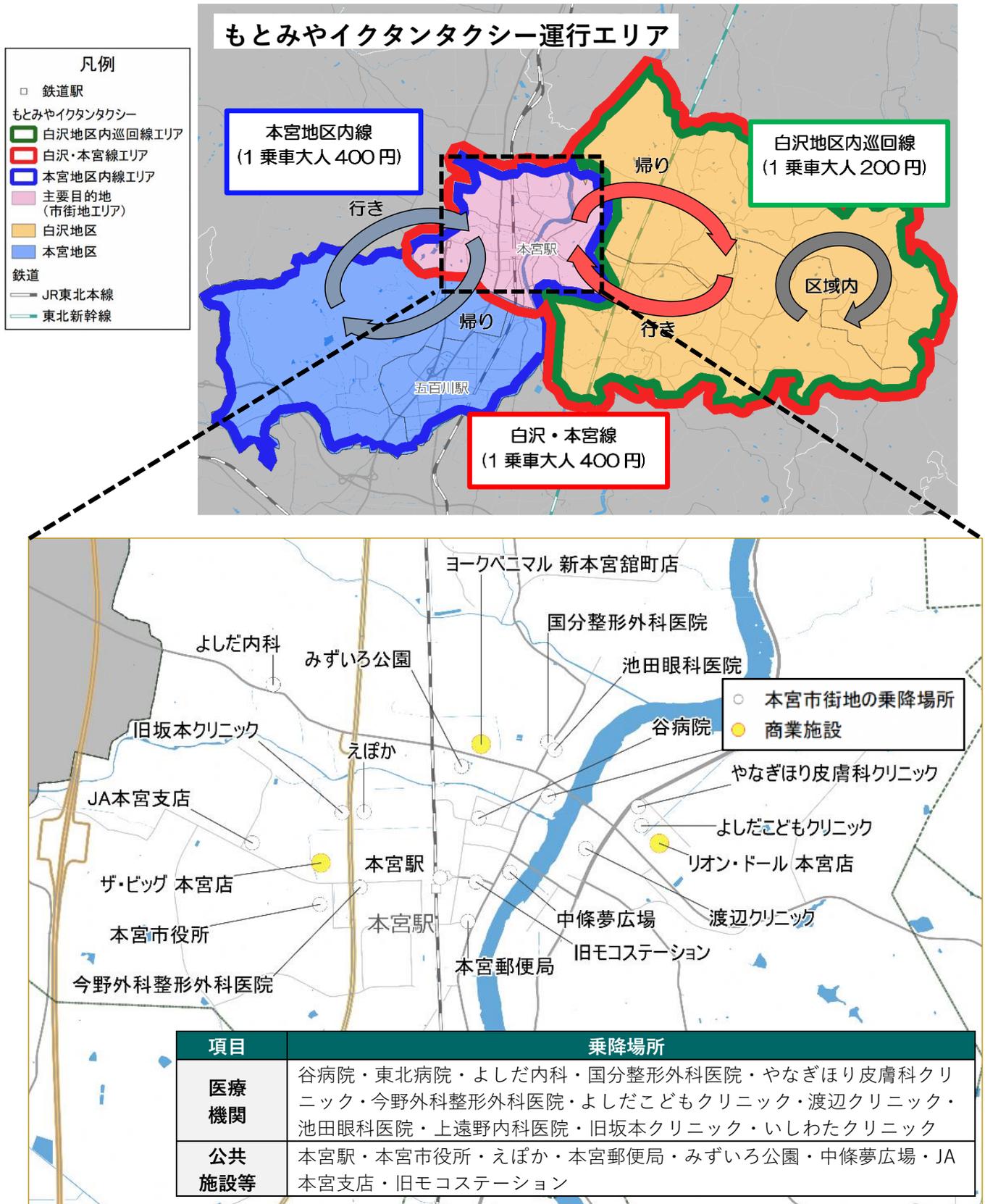


図 もとみやイクタンタクシーの運行エリアと乗降可能な目的地（中心部市街地のみ）

4-3-9 公共交通同士の接続状況（市内の移動）

●市内で買物利用を想定した場合の施設との接続状況（R3年2月時点）

■北コース以外の路線で、ニーズの高い商業施設へ直接移動することができるが、施設に2時間程度滞在する必要がある、食料品等の買物のためだけの滞在では乗り継ぎ時間が長すぎる

- 前述のとおり、市街地巡回線の北コース以外は市民アンケートから得られたニーズの高い商業施設付近を運行していることから、買物移動のために利用することができる。
- ただし、各路線とも商業施設で2時間程度滞在する必要がある、食料品等の買物だけで2時間の滞在は長すぎることから、市民の移動ニーズと合致していない可能性がある。
- また『リオン・ドール本宮店』を経由する東コースは、最も早い便で向かうと開店20分前に接続してしまう実態がある。

●市内で通院利用を想定した場合の施設との接続状況（R3年2月時点）

■市街地巡回線の全路線がニーズの高い医療施設へ移動することができるが、運行経路の関係上、本宮駅での乗り継ぎが必要となる。また、コースによっては乗り継ぎ時間が長い、もしくは施設滞在時間が短く、施設の混雑状況によっては診察を受けられない可能性が存在する

- 市街地巡回線の全路線がニーズの高い医療施設である『谷病院』へ移動することができる。
- しかし、一方向の巡回路線かつ、路線によっては住宅地を経由する前に病院へ乗り入れているため、直接経由している西コース、南コースにおいても、本宮駅等で他路線に乗り継いで移動する必要がある。
- さらには、路線によっては乗り継ぎ時間が1時間存在するものや、乗り継ぎによって病院への到着時間が遅れることによって、混雑時は診察を受けられない可能性がある。

●市内で通院・買物利用を想定した場合の施設との接続状況（R3年2月時点）

■市街地巡回線の全路線が一度の外出でニーズの高い医療施設および商業施設へ移動することができるが、移動行程が複雑のため、一般市民がこの利用方法を独自に検討するのは難しい

- 市民の移動実態として、一度の外出で通院と買物を済ませることが想定されることから、市街地巡回線で通院後に買物が可能かどうか整理した。
- 結果、どの路線を利用した場合でも、谷病院～ヨークベニマル新本宮館町店間を徒歩で移動することで、一度の外出で複数の用事を済ませることが可能である。
- 複数の用事を済ませるメリットとして、病院での滞在時間に余裕を持たせるとともに、商業施設での滞在時間を適正化できることを確認したが、一部のコースで滞在時間が長すぎる。
- なお、複数の移動手段を乗り継ぐ移動方法は、公共交通に十分慣れていない市民が独自で考えることは難しく、ほとんど利用されていないと推察する。

第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）

表 市街地巡回線を用いることを想定した商業施設への接続状況

目的地	路線名	愛宕下 着	滞在時間	愛宕下 発
ヨークベニマル 新本宮館町店	西コース	9:19	2:00	11:19
	市営バス	8:57	2:06	11:03
	広域生活バス（岳線）	14:17	2:21	16:38
	広域生活バス（竹の内線）	9:00	2:03	11:03

* 9:00に営業開始

目的地	路線名	市役所 着	滞在時間	市役所 発
ザ・ビッグ 本宮店	西コース	9:07	2:00	11:07
	南コース	10:15	2:00	12:15

* 8:00に営業開始

目的地	路線名	金瀬 着	滞在時間	金瀬 発
リオン・ドール 本宮店	東コース	8:40	2:00	10:40
		10:40	2:30	13:10

* 9:00に営業開始

表 市街地巡回線を用いることを想定した谷病院への接続状況

目的地	利用者	沿線コース	乗継	西コース	西コース	滞在時間	南コース	南コース	滞在時間	沿線コース
		本宮駅 着		本宮駅 発	谷病院 着		谷病院 発	本宮駅 着		本宮駅 発
谷病院	東コース沿線住民	8:56	0:04	9:00	9:03	3:00	12:03	12:26	0:34	13:00
目的地	利用者	沿線コース	乗継	南コース	南コース	滞在時間	南コース	南コース	滞在時間	沿線コース
		本宮駅 着		本宮駅 発	谷病院 着		谷病院 発	本宮駅 着		本宮駅 発
谷病院	東コース沿線住民	8:56	1:04						0:34	13:00
	西コース沿線住民	9:24	0:36	10:00	10:03	2:00	12:03	12:26	1:04	13:30
	北コース沿線住民	9:52	0:08						1:34	14:00
目的地	利用者	沿線コース	乗継	西コース	西コース	滞在時間	南コース	南コース	滞在時間	沿線コース
		本宮駅 着		本宮駅 発	谷病院 着		谷病院 発	本宮駅 着		本宮駅 発
谷病院	東コース沿線住民	10:56	0:04	11:00	11:03	1:00	12:03	12:26	0:34	13:00
	南コース沿線住民	10:26	0:34						帰宅	

* 内科の診療時間は月～金午前8：30～12：30、午後13：30～17：30

表 市街地巡回線を用いることを想定した谷病院、ヨークベニマル 新本宮館町店への接続状況

目的地	利用者	沿線コース	乗継	西コース	西コース	滞在時間	診察終了	徒歩	ベニマル着	滞在時間	西コース	西コース	乗継	沿線コース	
		本宮駅 着		本宮駅 発	谷病院 着						愛宕下 発	本宮駅 着		本宮駅 発	
谷病院→ ヨークベニマル 新本宮館町店	東コース沿線住民	8:56	0:04	9:00	9:03	3:27	12:30	0:10	12:40	1:09	13:49	13:54	1:06	15:00	
目的地	利用者	沿線コース	乗継	南コース	南コース	滞在時間	診察終了	徒歩	ベニマル着	滞在時間	西コース	西コース	乗継	沿線コース	
		本宮駅 着		本宮駅 発	谷病院 着						愛宕下 発	本宮駅 着		本宮駅 発	
谷病院→ ヨークベニマル 新本宮館町店	東コース沿線住民	8:56	1:04										13:54	1:06	15:00
	西コース沿線住民	9:24	0:36	10:00	10:03	2:27	12:30	0:10	12:40	1:09	13:49		帰宅		
	北コース沿線住民	9:52	0:08										13:54	0:06	14:00
目的地	利用者	沿線コース	乗継	西コース	西コース	滞在時間	診察終了	徒歩	ベニマル着	滞在時間	西コース	西コース	乗継	沿線コース	
		本宮駅 着		本宮駅 発	谷病院 着						愛宕下 発	本宮駅 着		本宮駅 発	
谷病院→ ヨークベニマル 新本宮館町店	東コース沿線住民	10:56	0:04	11:00	11:03	1:27	12:30	0:10	12:40	1:09	13:49	13:54	1:06	15:00	
	南コース沿線住民	10:26	0:34										0:36	14:30	

* 内科の診療時間は月～金午前8：30～12：30、午後13：30～17：30

4-3-10 公共交通同士の接続状況（市外への移動）

●市外への買物利用を想定した鉄道と各路線との接続状況（R3年2月時点）

■本宮市を出て買物をすることができるが、本宮駅から帰るためのバスの待ち時間が長いものや、便が存在しない路線が散見される

- 市民の日常的な買物移動時間として、午前中に自宅を出発して午前中もしくは昼過ぎに帰宅するといった動きが一般的であることから、市内の公共交通で実現可能かどうか接続状況の確認を行った。
- 結果、午前中に自宅を出て、郡山市方面で最も買物需要が高い『イオン郡山フェスタ店』へ買物に向かった場合、全ての路線で午前中に出発することは可能。
- 帰りの時間は、南コース以外は昼過ぎに本宮駅まで戻ることが可能。
- しかし、本宮駅から各方面への市内バスとの接続時間が1時間以上要する路線や、接続便がない路線が存在する。

●市外への通院利用を想定した鉄道と各路線との接続状況（R3年2月時点）

■本宮市を出て通院をすることができるが、本宮駅からの帰りのバスの待ち時間が長いものや、便が存在しない路線が散見

- 市民の日常的な通院移動時間として、午前中に自宅を出発して昼過ぎに帰宅するといった動きが一般的であることから、市内の公共交通で実現可能かどうか接続状況の確認を行った。
- 確認の結果、午前中に自宅を出て、郡山市方面で最も通院需要が高い『総合南東北病院』へ通院に向かった場合、全ての路線で午前中に出発することは可能。
- また、帰りの時間については、診察時間を考慮した場合、北コース、南コース以外は昼過ぎに本宮駅まで戻ることが可能。
- しかし、各方面への市内バスとの乗り継ぎ時間が1時間以上要する路線や、接続便がない路線が存在する。

表 郡山市方面で最も買物利用が多いイオン郡山フェスタ店への移動を想定した市内各路線の鉄道への接続状況

路線名	バス		鉄道			滞在時間	バス		鉄道		バス
	本宮駅着	本宮駅発	郡山駅着	郡山駅発	フェスタ着		フェスタ発	郡山駅前着	郡山駅発	本宮駅着	本宮駅発
通勤・通学バス	7:10	7:24	7:40	8:30	8:50	2:10	11:00	11:21	11:39	11:54	17:30
市営バス	7:34	8:08	8:23	8:30	8:50	2:10	11:00	11:21	11:39	11:54	12:10
	9:04	8:46	9:01	9:30	9:50	2:10	12:00	12:21	12:42	12:56	15:10
広域生活バス（岳線）	8:14	8:46	9:01	9:30	9:50	2:10	12:00	12:21	12:42	12:56	13:00
広域生活バス（竹の内線）	9:03	9:14	9:30	10:30	10:48	2:12	13:00	13:18	13:40	13:53	18:49
東コース	8:56	9:14	9:30	10:30	10:48	2:12	13:00	13:18	13:40	13:53	15:00
西コース	9:24	10:11	10:26	10:30	10:48	2:12	13:00	13:18	13:40	13:53	—
北コース	9:52	10:11	10:26	10:30	10:48	2:12	13:00	13:18	13:40	13:53	14:00
南コース	10:26	11:00	11:16	11:30	11:48	2:12	14:00	14:18	14:53	15:06	—

表 郡山市方面で最も通院利用が多い総合南東北病院への移動を想定した市内各路線の鉄道への接続状況

路線名	バス		鉄道			滞在時間	バス		鉄道		バス
	本宮駅着	本宮駅発	郡山駅着	郡山駅発	病院着		病院発	郡山駅前着	郡山駅発	本宮駅着	本宮駅発
通勤・通学バス	7:10	7:24	7:40	8:00	8:11	3:19	11:30	11:46	12:42	12:56	17:30
広域生活バス（岳線）	7:04	7:24	7:40	8:00	8:11	3:19	11:30	11:46	12:42	12:56	13:00
市営バス	7:34	8:08	8:23	8:30	8:39	3:20	11:59	12:20	12:42	12:56	15:10
広域生活バス（竹の内線）	8:42	9:14	9:30	9:50	9:59	2:00	11:59	12:20	12:42	12:56	18:49
東コース	8:56	9:14	9:30	9:50	9:59	2:00	11:59	12:20	12:42	12:56	13:00
西コース	9:24	9:14	9:30	9:50	9:59	2:00	11:59	12:20	12:42	12:56	13:30
北コース	11:52	12:04	12:19	12:30	12:39	3:36	16:15	16:28	16:45	16:58	—
南コース	12:26	12:52	13:07	13:30	13:39	2:36	16:15	16:28	16:45	16:58	—

* 内科の診察時間は午前：8：30～11：30、午後：14：00～16：30

第4章【参考】本宮市の公共交通の現状（詳細版）

●市外への通学利用を想定した鉄道と各路線との接続状況（R3年2月時点）

■郡山方面への通学ニーズが高い一方で、市内を運行する多くの公共交通が、郡山市内の高校への通学を想定した鉄道への接続ダイヤとなっていない

- 前述のアンケート結果から、市内に居住する高校生は、市内の高校だけでなく、郡山方面の高校へ通学している実態があることを確認しており、自由な移動手段を持たない高校生の多くは、保護者による送迎で通学せざるを得ない状況にある。
- 最も通学者が多い安積高校への通学を想定して作成することとし、市内を運行する公共交通が本宮駅に接続する時間を整理した。なお、郡山駅から安積高校までは約4kmの距離があることから、始業時間に間に合うバスで移動することを想定して整理した。
- 結果、7路線中2路線が通学に利用することができる。

表 市外で最も通学者が多い安積高校への通学利用を想定した市内各路線の鉄道への接続状況

路線名	本宮駅着	本宮駅発	郡山駅着	郡山駅発	高校着
広域生活バス	7:04	7:24	7:40	7:45	7:59
通勤・通学バス	7:10				
市営バス	7:34				
東コース	8:56				
西コース	9:24				
北コース	9:52				
南コース	10:26				

*郡山駅からは福島交通が運行するバス『静団地線』を利用

参考 次点で多い安達高等学校への通学利用を想定した市内各路線の鉄道への接続状況

路線名	本宮駅着	本宮駅発	二本松駅着	徒歩	高校着
広域生活バス	7:04	7:19	7:28	約20分	7:48
通勤・通学バス	7:10				
市営バス	7:34	7:50	7:59		8:19
東コース	8:56				
西コース	9:24				
北コース	9:52				
南コース	10:26				

4-3-1 1 市内公共交通の支払い方法

■広域生活バス以外の路線は利用券を事前に購入する必要があり、利用者の不便・不安を生み出す可能性がある

- 市内を運行する公共交通の中で、広域生活バスについては、車内で『利用券』が購入できるものの、それ以外の巡回バス、通勤・通学バス、市営バス、もとみやイクタンタクシーについては、利用者が事前に市内の所定の商店等で『利用券』を購入する必要がある。
- そのため、基本的に現金で利用することはできないため、利用者が回数券を買い忘れた場合に利用できないなど、利用者にとって不便な要素となっている。
- また、利用の仕方がわからない新規利用者には、利用時の不安を生み出す要素の一つとなりうる。

表 市内公共交通の利用料金と利用券の種類

対象	料金	券種	枚数	購入金額
大人	100円	50円券	10枚綴り	500円
小学生	50円	100円券	10枚綴り	1,000円
障がい者・付添人（お一人のみ）	各50円	200円券	10枚綴り	2,000円
未就学者	無料			

表 利用券取り扱い場所

本宮地区	安積屋（上町）、秋田屋（中條3区）、成田屋（中條3区）、エビスヤパン店（本宮駅前）、タカマツ美容室（本宮駅前）、白岩屋商店（中條4区）、加藤精肉店（南町裡）、菓匠きねや（志茂町）、はとや（志茂町）、近江屋青果店（荒町）、ぬか茂菓子店（馬場）、鈴石屋（仲町）、本芝（仲町）、虎屋菓子店（万世）、ノジリ（万世）、遠藤整備工場（白川）、渡辺米店（高木）、わたなベストア（荒井）セブンイレブン本宮荒井店（荒井）、おぬまや（荒井）、小沼屋本店（岩根）、遠藤商店（仁井田）
白沢地区	伊藤商店（和田）、ワタナベ洋服店（白岩）、根本商店（白岩）、セブンイレブン福島白沢店（白岩）、Kショップこくぶん（白岩）、白岩食品（白岩）、丸喜屋商店（白岩）、綿屋呉服店（長屋）、鈴木商店（長屋）、すげのでんき（稲沢）、稲屋商店（稲沢）



本宮市イメージキャラクター
まゆみちゃん

発行：本宮市地域公共交通活性化協議会
編集：本宮市（市民部生活環境課）