

田村市地域公共交通計画



令和4（2022年）3月

令和6（2024年）6月改訂

田村市公共交通活性化協議会

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画の対象区域と計画期間	5
1-4 計画の対象とする交通手段	6
第2章 公共交通を取り巻く現状等の概要	7
2-1 田村市の地域特性の概要	8
2-2 施設の分布状況	10
2-3 移動等の実態	14
2-4 自動車保有台数・免許保有者数	16
2-5 市民の公共交通の利用状況	17
2-6 公共交通の状況等の概要	19
2-7 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	22
2-8 留意すべき事項(SGDs:持続可能な開発目標)	25
2-9 留意すべき事項(今後の公共交通施設等の動向)	26
2-10 新たな交通サービス	27
第3章 田村市の公共交通の課題	29
3-1 市街地での移動に関する課題	30
3-2 郊外部の移動に関する課題	32
3-3 広域的な移動に関する課題	35
3-4 潜在的な公共交通利用者に対する課題	36
3-5 市内全域の課題	38
第4章 公共交通の基本的な方針及び目標	41
4-1 田村市の公共交通の基本的な方針	42
4-2 公共交通ネットワークの将来像	43
4-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性	45
4-4 基本目標	47
第5章 目標を達成するために行う取組の概要	55
5-1 事業一覧	56
5-2 基本目標1:市街地における公共交通の利便性の向上	57
5-3 基本目標2:地域の特性や実情にあった市内各地区における公共交通の利便性の維持・向上	59

5-4 基本目標3:公共交通機関同士の連携と乗り継ぎ環境の向上	61
5-5 基本目標4:公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	62
5-6 基本目標5:持続可能な公共交通体制の仕組みづくり	66
第6章 計画の推進方針	69
6-1 計画の推進体制	70
6-2 計画の推進方法	71

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

1-1-1 計画策定の背景

本市の公共交通は、JR磐越東線、路線バスが7路線、三春町が運行する三春町町営バスが4路線運行しているほか、デマンドタクシーを市内4区域（船引らくらくタクシー、たきね乗合タクシー、おおごえ乗合タクシー、ときわ・みやこじ乗合タクシー）で運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

一方、人口減少や高齢化、自家用車の利用を前提としたライフスタイルの普及などにより公共交通の利用者は減少傾向にあり、現状程度の公共交通サービスを確保・維持するためには市の財政負担の大幅な増加が懸念されます。

今後、更なる少子高齢化が進行する中、身体機能の低下や自動車運転免許の自主返納等により、自身で移動することが困難となる市民の移動手段や生活交通を確保することが必要不可欠です。

こうした中で、本市は平成23年に「田村市地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」という。）」を策定し、路線バス網の幹線・支線の再編やデマンドタクシーの新設・利用促進活動をしてきたほか、東日本大震災以降は路線バスの運行ルートを見直し、被災地特例を活用しながら路線バスの確保・維持に努めてきました。

連携計画が令和2年度をもって計画期間満了を迎えたこと、また、連携計画策定当時から本市の公共交通を取り巻く環境が変化していることから、公共交通における現状と課題を整理し、公共交通体系の見直しを図る必要があります。

さらに、今般、全世界で混乱をもたらしている新型コロナウイルス感染症の影響により、人々の外出行動が大きく変化している状況を踏まえ、新たな生活様式に対応した安全・安心で持続可能な公共交通体系の再構築が求められています。

1-1-2 計画の目的

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、地域公共交通の現状、課題の整理を踏まえ、本市にとって望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けた住民・交通事業者・行政の役割、取組みの方針を定めることを目的とします。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「田村市総合計画」や「田村市都市計画マスタープラン（策定中）」との整合を図り、それら計画で定める本市の将来像の実現に向けて、公共交通のマスタープランとして策定します。

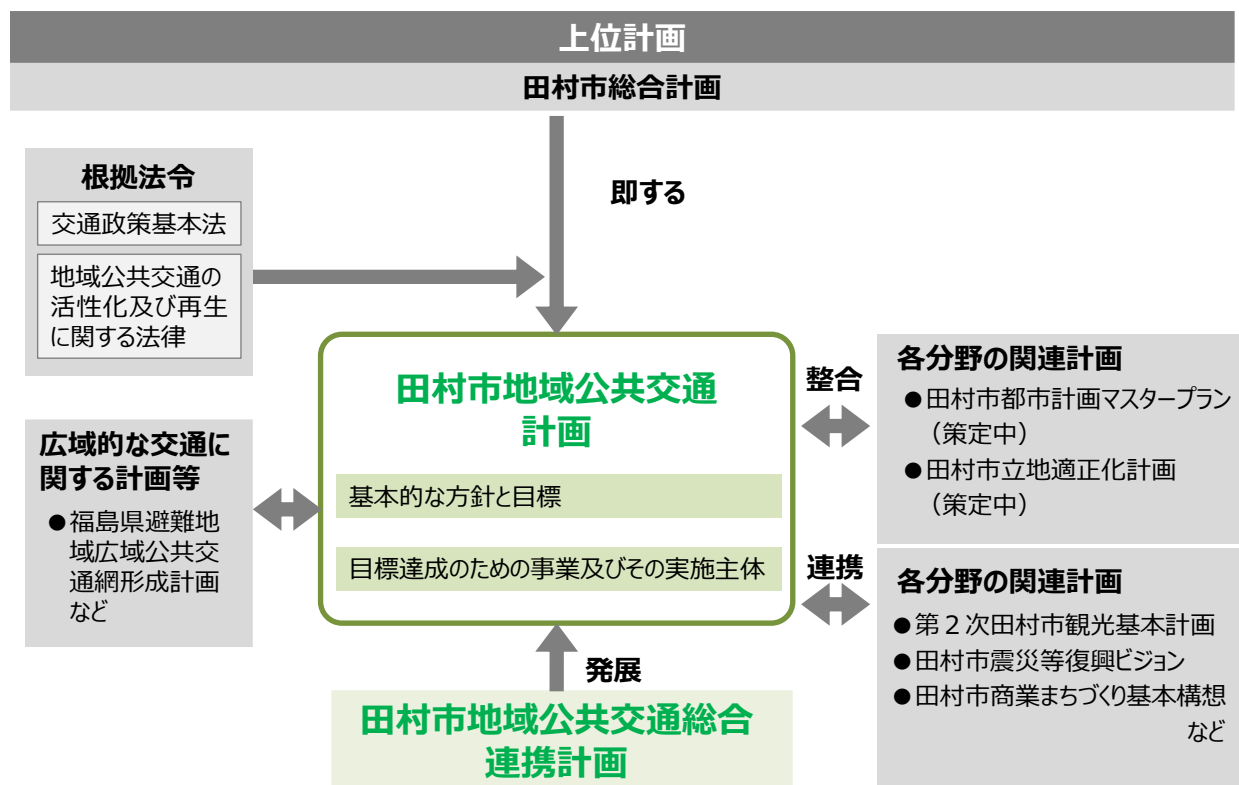


図 計画の位置づけ

1-3 計画の対象区域と計画期間

1-3-1 計画の対象区域

本計画の対象区域は田村市全域とします。



図 計画の対象区域

1-3-2 計画期間

本計画の計画期間は2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8年度）までの5か年とします。

なお、本計画に示す内容等については、「田村市総合計画」や本計画の根拠となる法律・制度等の改正、その他社会情勢等の変化など、公共交通等を取り巻く状況に変化が生じた場合に、計画期間内であっても必要に応じて見直し等を行うものとします。

表 計画期間

計画	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)	2027 以降
田村市総合計画	次期計画					
田村三春小野都市計画区域マスタープラン	2010年～2030年					
福島県避難地域広域公共交通網形成計画	2018年 ～ 2022年					
公共交通	田村市地域公共交通計画(2022～2026) ■ 基本的な方針と目標(20年後の展望) ■ 具体的施策(5年間で実施できる施策のみ記載)					

1-4 計画の対象とする交通手段

本計画では、民間事業者が運行する鉄道・路線バス・高速バスやデマンドタクシーなどの不特定の乗り合いが発生する交通手段のほか、一般タクシーやスクールバスなどの特定の個人、あるいは多数が利用する交通手段も対象とすることとします。

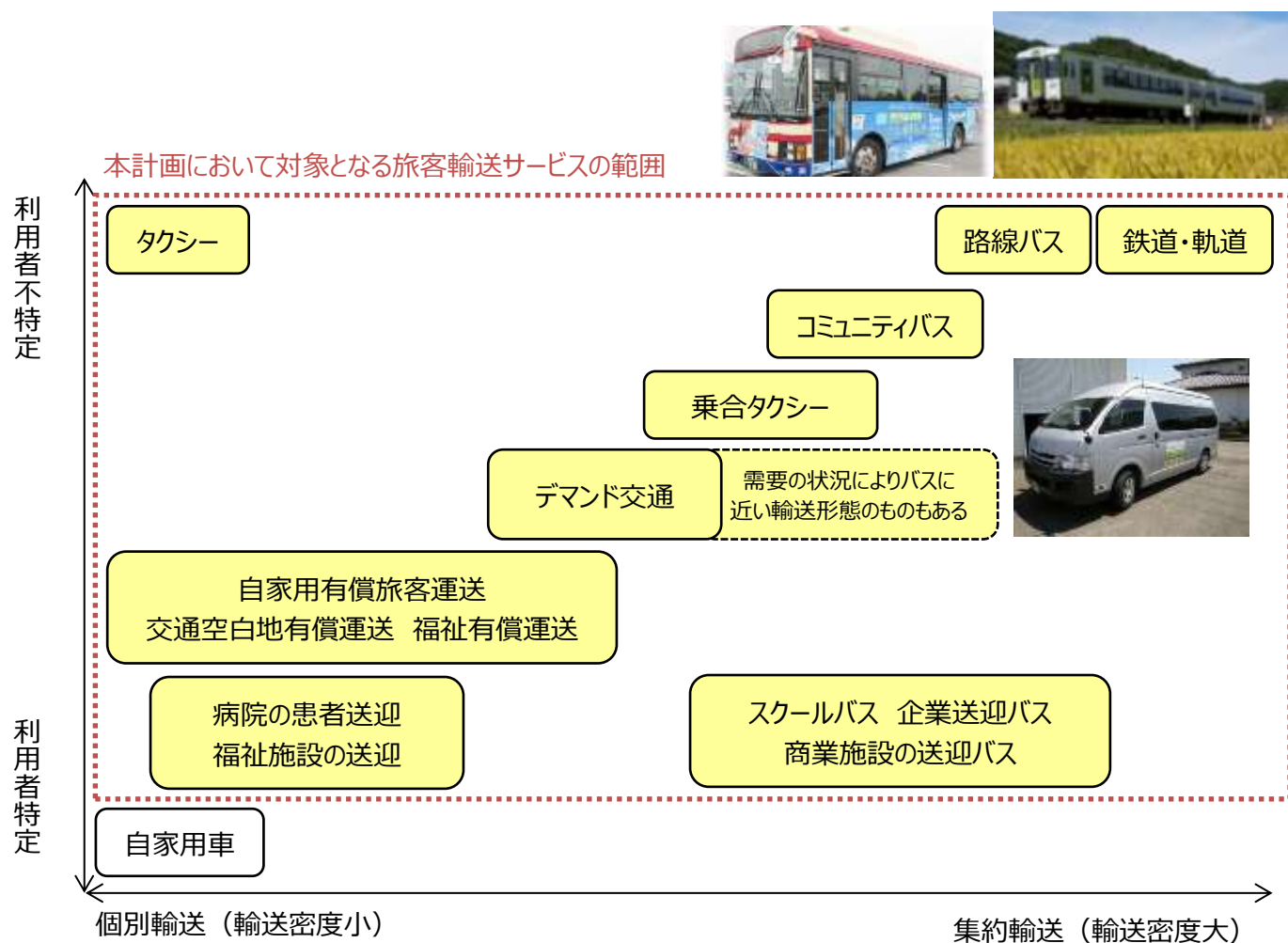


図 計画の対象とする交通手段

第2章 公共交通を取り巻く現状等の概要

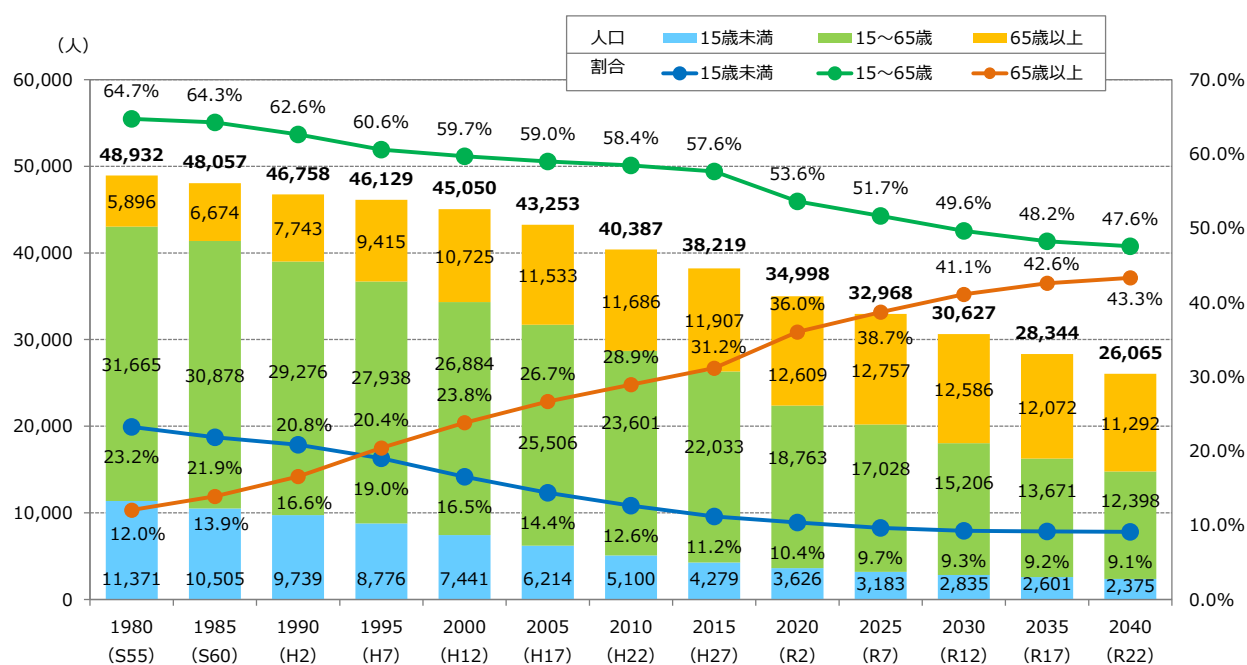
2-1 田村市の地域特性の概要

2-1-1 人口の動向

本市の人口は、1980年（昭和55年）をピークに現在まで減少傾向にあります。また、今後も人口減少は継続する見込みであり、おおよそ20年後の2040年（令和22年）には3万人を大きく下回り約26,000人となる見込みです。

総人口の減少が続く一方で、65歳以上の高齢者層の人口は大きく変わらないため、高齢化が進展し、2040年（令和22年）の高齢化率は40%を上回る見込みです。

2015年（平成27年）の人口分布状況では、船引地域に人口が集中しており、特に船引駅周辺に人口が集積している状況にあります。



※年齢不詳を除く

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 人口の推移

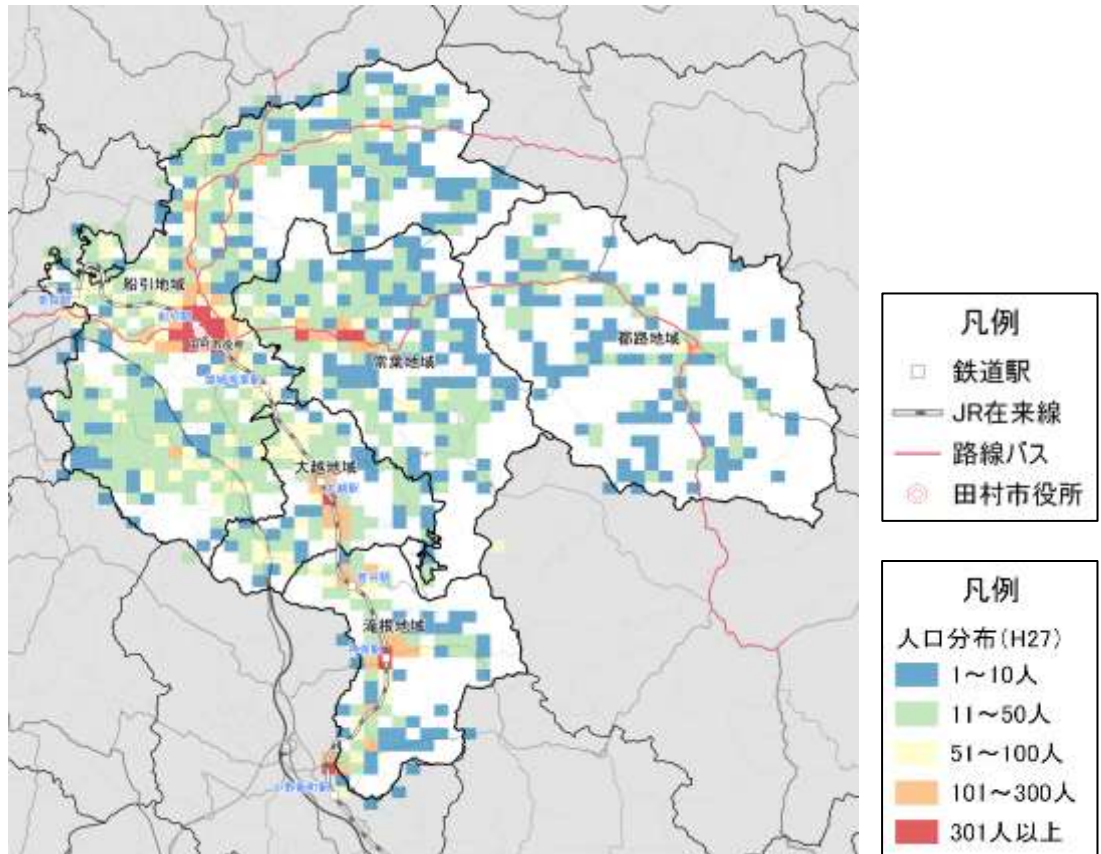


図 人口分布

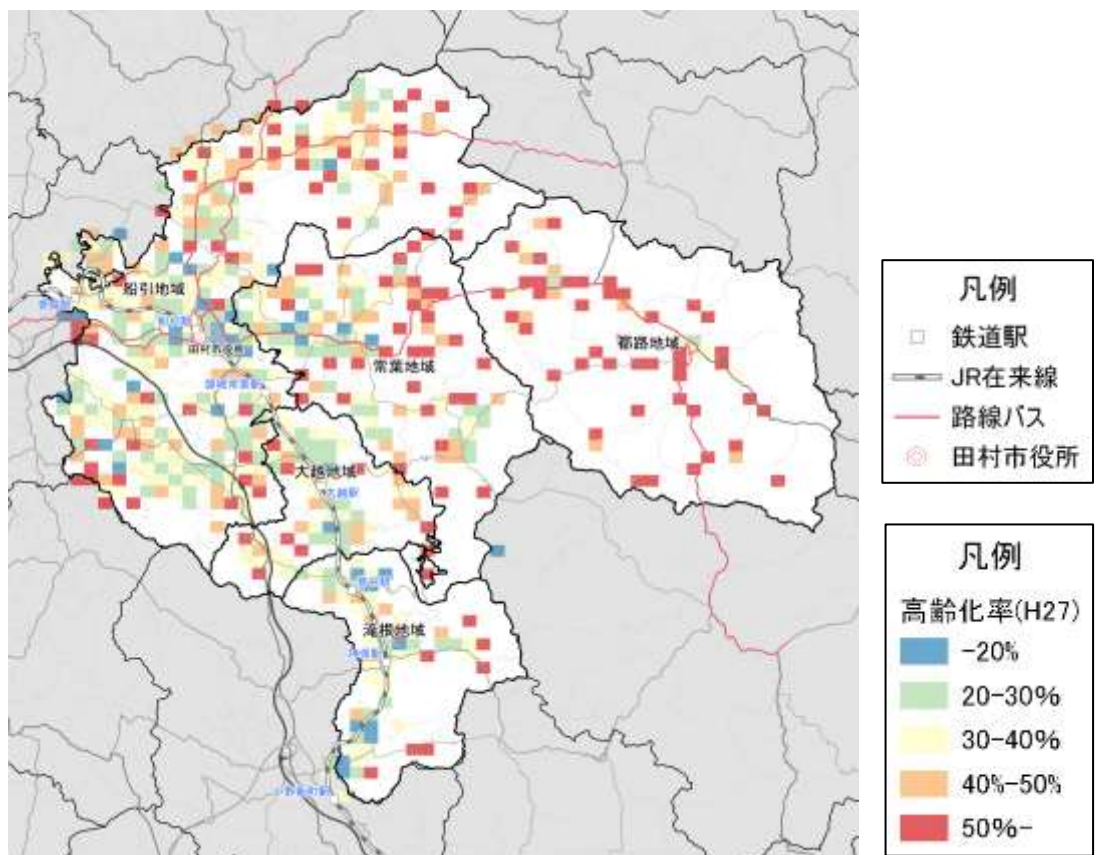


図 高齢化率

出典：2015 国勢調査

2-2 施設の分布状況

2-2-1 施設の分布状況

日常生活を支える商業施設や医療施設などの都市機能は、船引地域に集積しています。

①商業施設

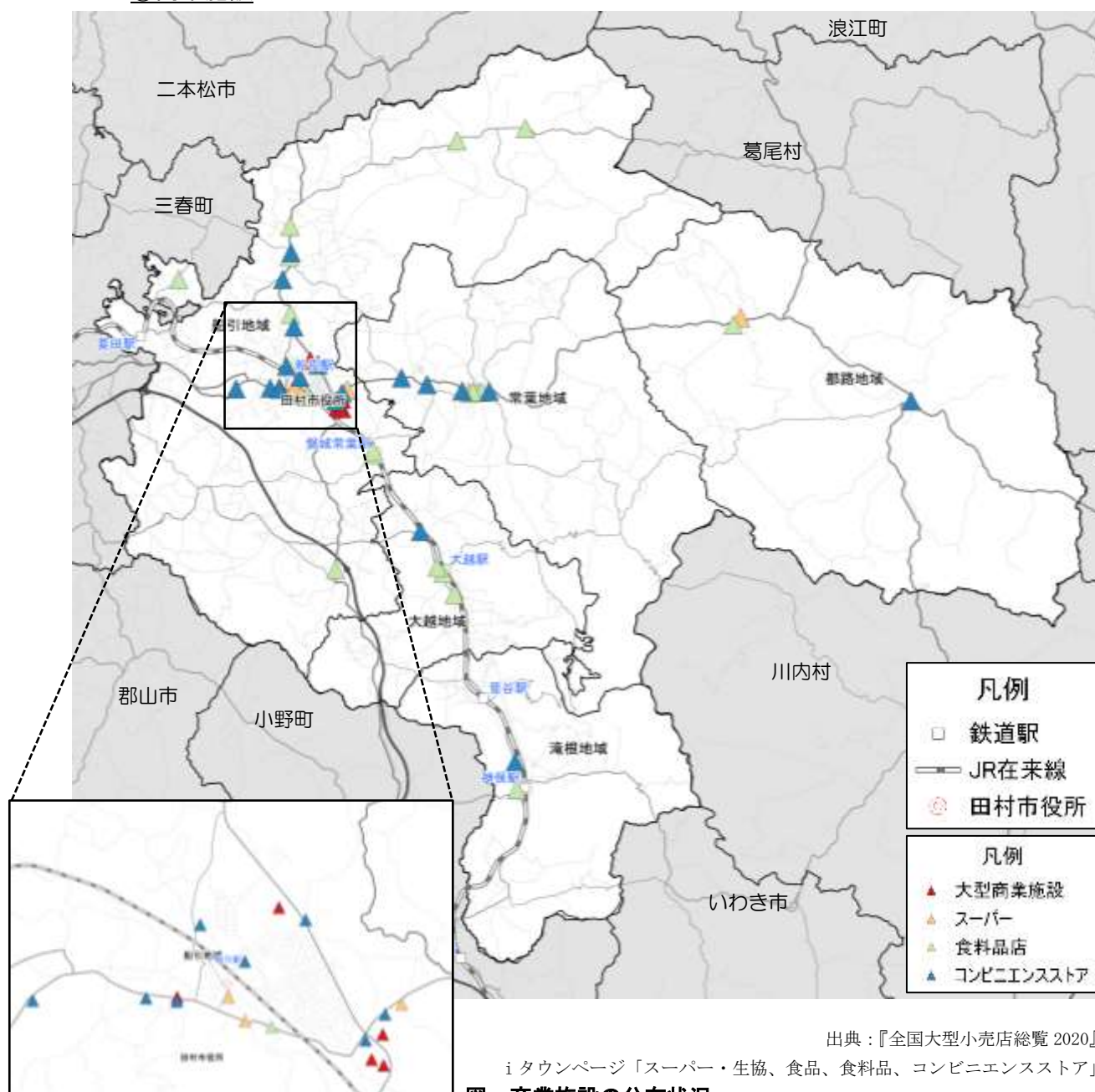
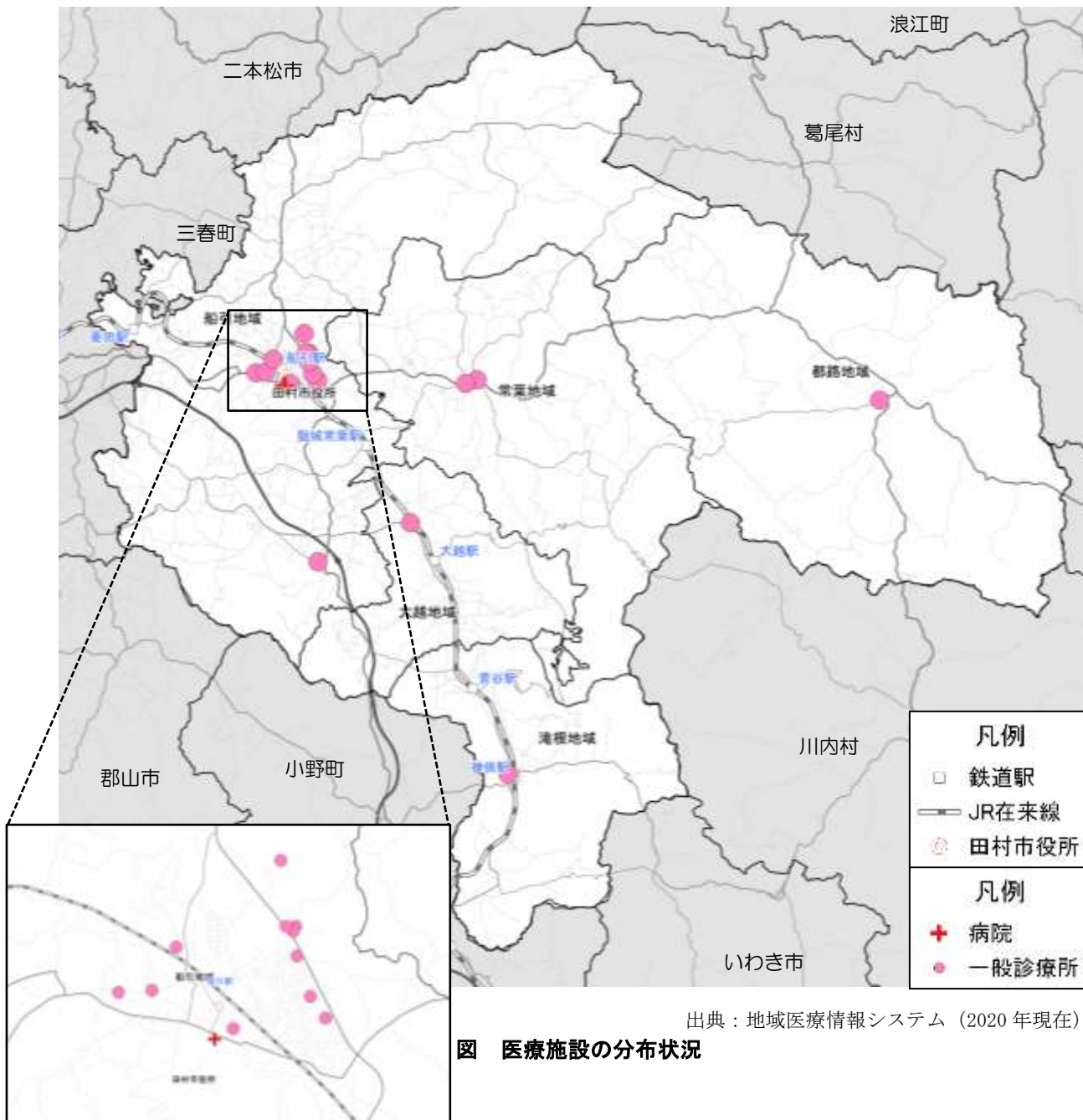
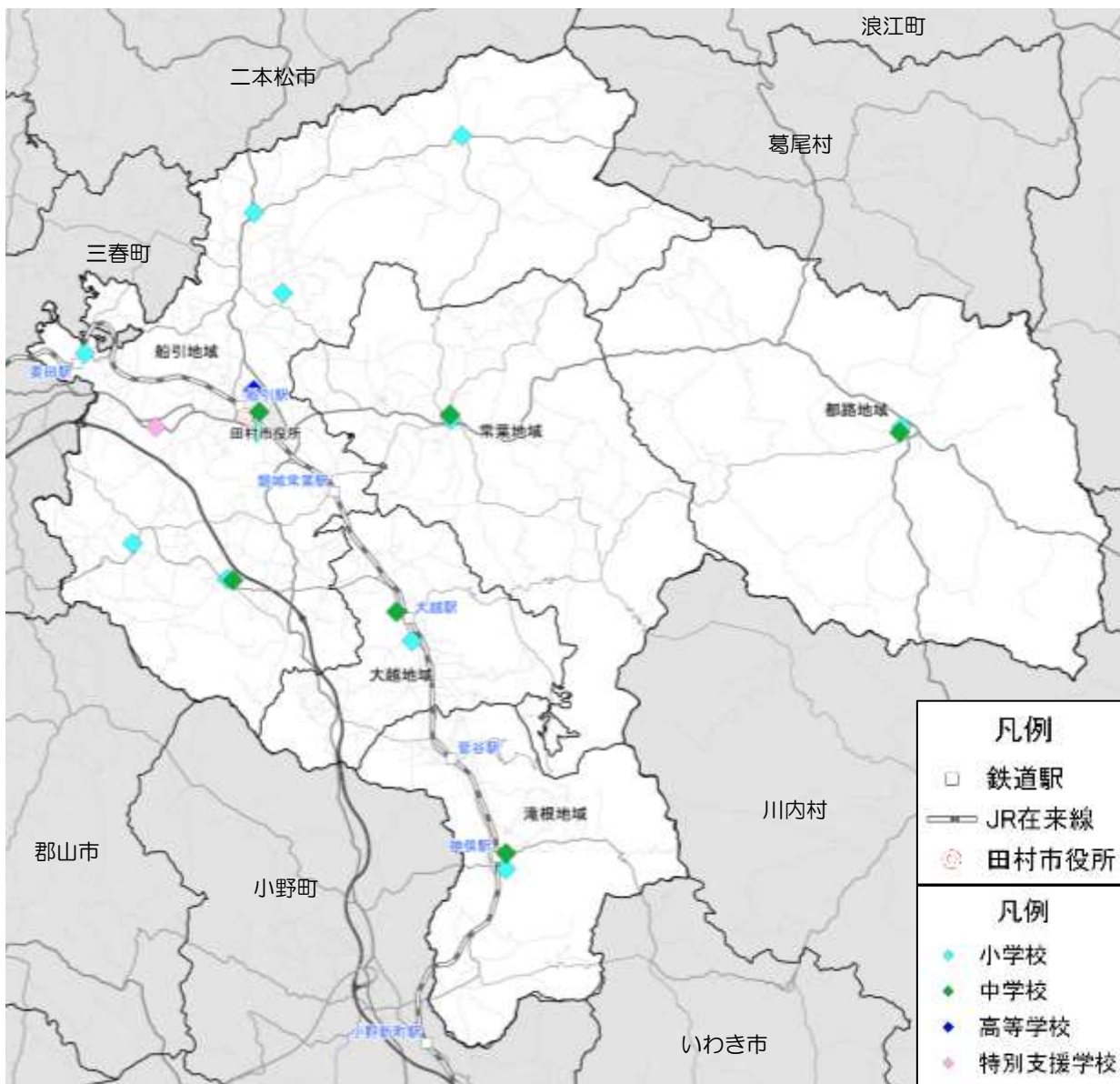


図 商業施設の分布状況

②医療施設



③教育施設

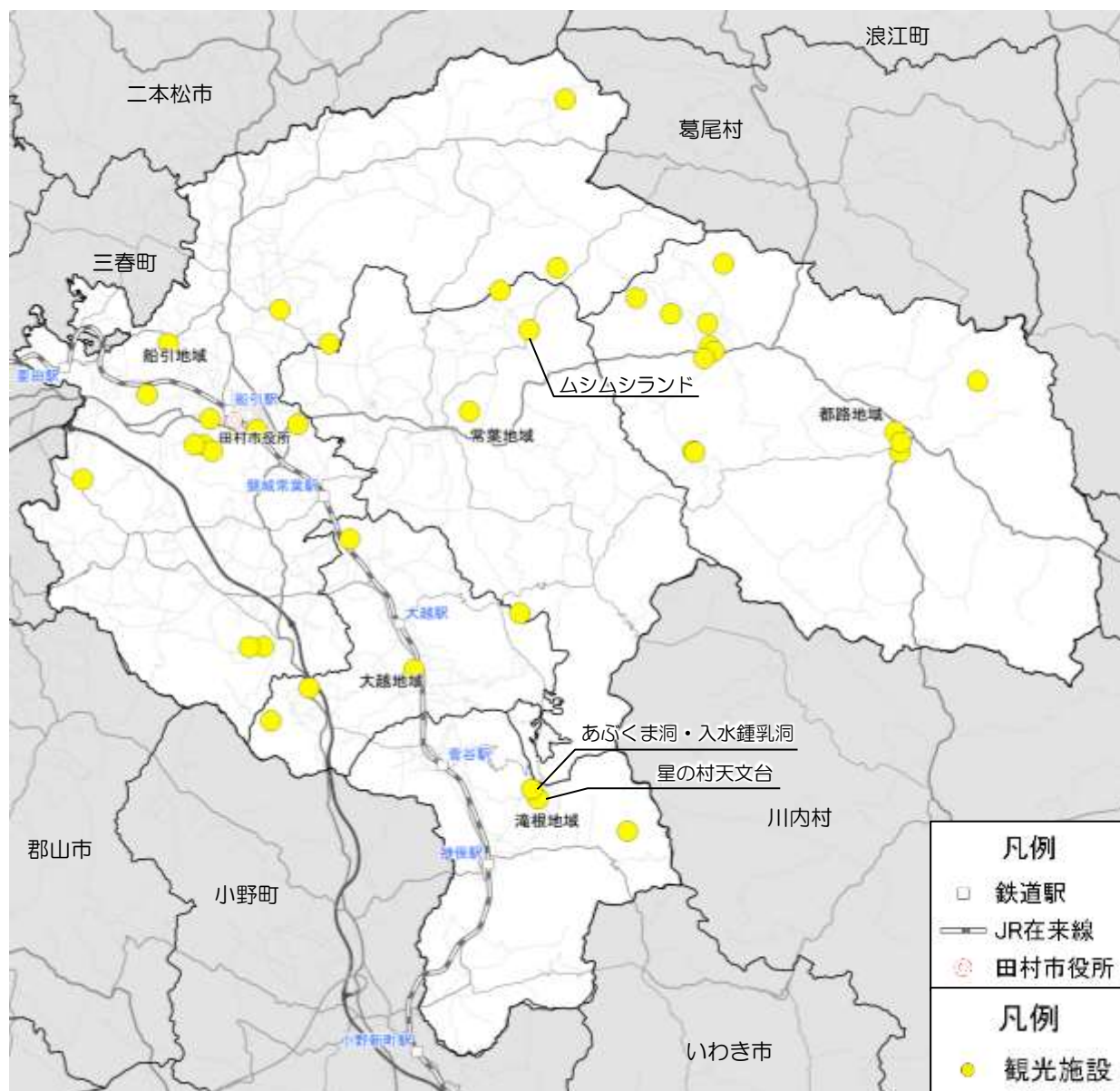


出典：国土数値情報ダウンロードサービス、田村市HP

図 教育施設の分布状況

2-2-2 観光資源の分布状況

本市の観光資源は、主要観光施設であるあぶくま洞のほか、入水鍾乳洞（国指定天然記念物）、ムシムシランド、星の村天文台などの観光施設があります。



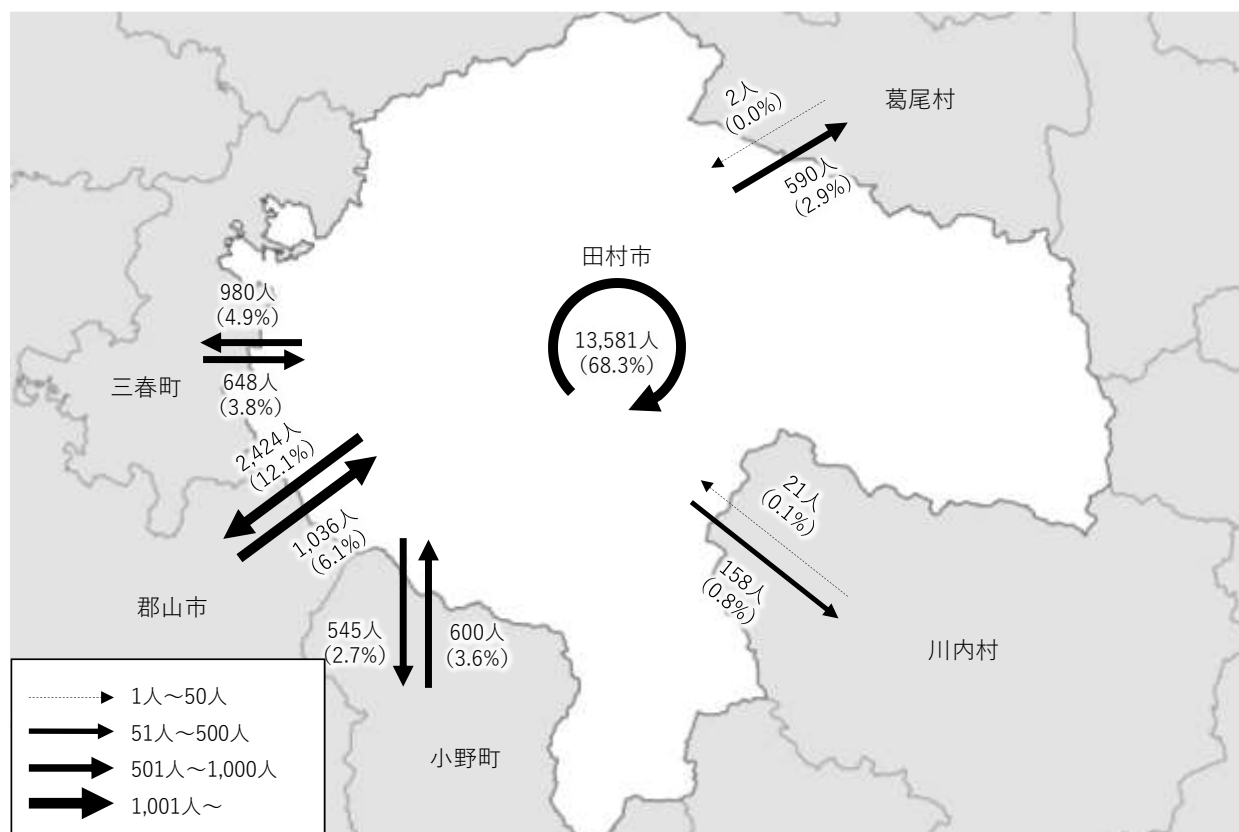
出典：福島県田村市観光サイト

図 観光資源の分布状況

2-3 移動等の実態

2-3-1 通勤流動

市内への通勤者は、約 7 割で、残り 3 割が市外へ通勤しています。市外への通勤者は、郡山市が 2,424 人（12.1%）と最も多く、次いで三春町が 980 人（4.9%）と続いています。



出典：2015 国勢調査

図 通勤流動

【通勤】

本市に常住する通勤者 : 20,022 人
うち田村市の通勤者 : 13,581 人
他市町村への通勤者 : 6,314 人
通勤先「不詳」 : 127 人

2-3-2 通学流動

市内の通学者は、約 3 割が市内に通学しており、残り 6 割が市外となっています。市外への通学者は、郡山市が 597 人（36.2%）と最も多く、次いで三春町が 214 人（13.0%）と続いています。



出典：2015 国勢調査

図 通学流動

【通学】

本市に常住する通学者：1,648 人
 うち田村市の通学者：579 人
 他市町村への通学者：1,061 人
 通学先「不詳」：8 人

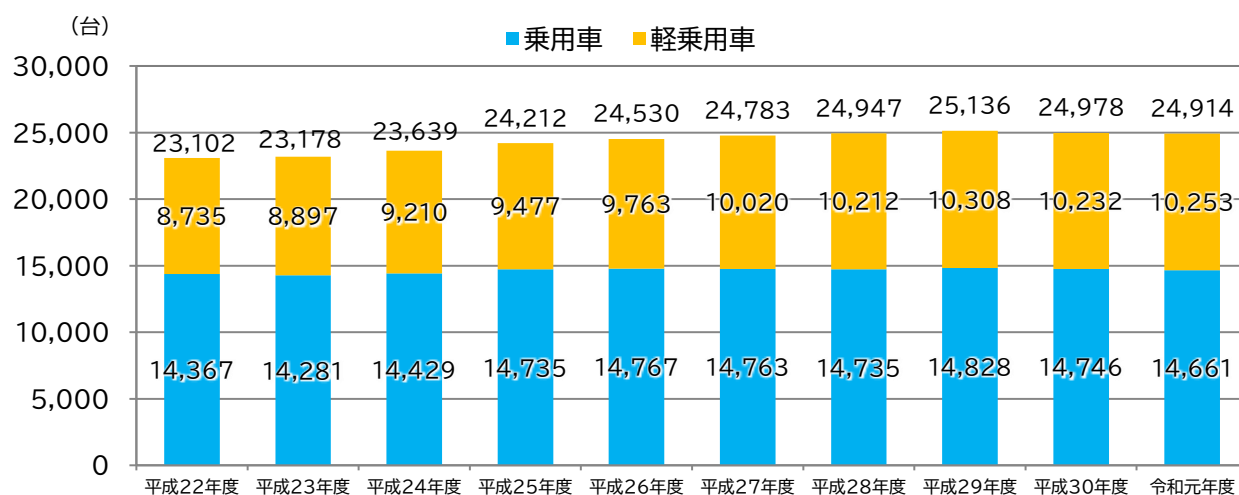
2-4 自動車保有台数・免許保有者数

本市の自動車保有台数は、増加傾向となっており、令和元年度で 24,914 台となっています。

また、田村警察署管内の免許保有者は、微増傾向にあります。

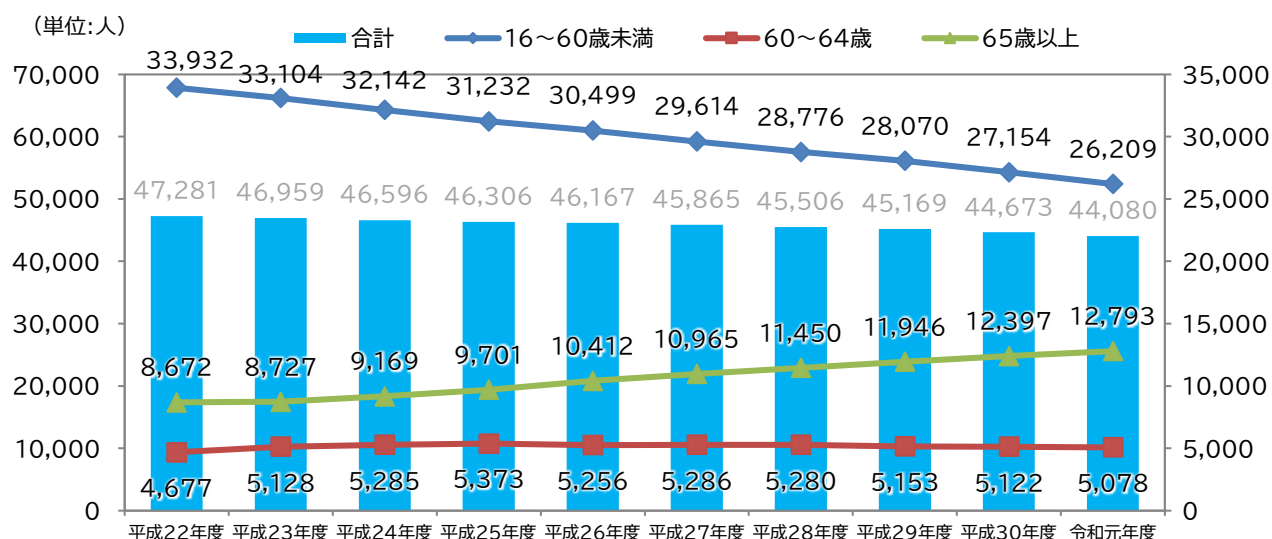
一方、16～60 歳未満については、減少傾向にあり、平成 22 年度は約 33,000 人でしたが、令和元年度は約 26,000 人となり減少率は 22%です。

また、60～64 歳は平成 25 年度まで増加傾向で、その後横ばいで推移し、65 歳以上については令和元年度まで増加傾向にあります。



出典：福島県交通白書

図 自動車保有台数の推移



出典：福島県交通白書

※田村警察署管内（三春町、田村市、小野町）の合計値

図 運転免許の保有状況の推移（平成 22 年度～令和元年度）

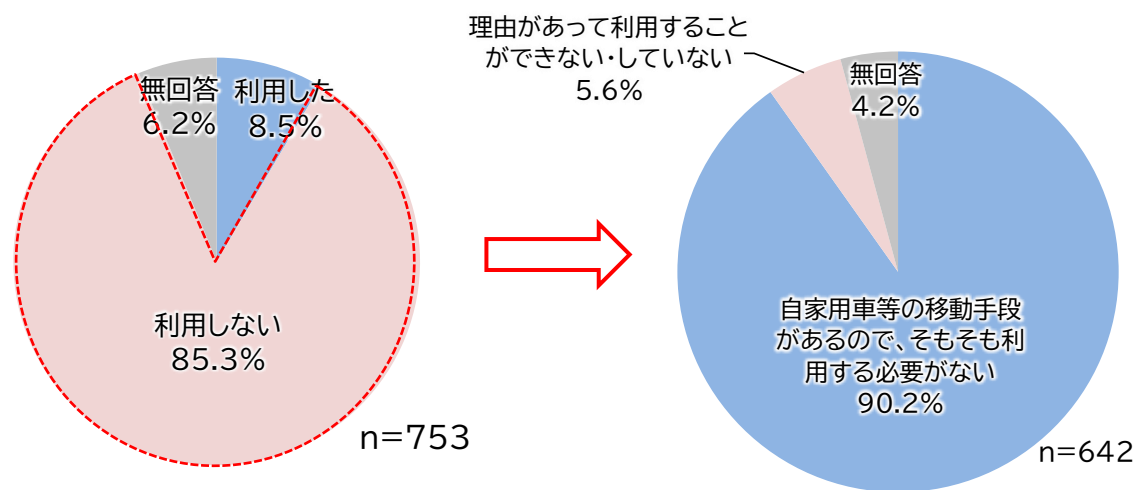
2-5 市民の公共交通の利用状況

2-5-1 公共交通の利用状況

令和3年8月に行った市民アンケート調査によると、日常生活において、公共交通の利用割合が低い状況にあり、その割合は8.5%程度となっています。

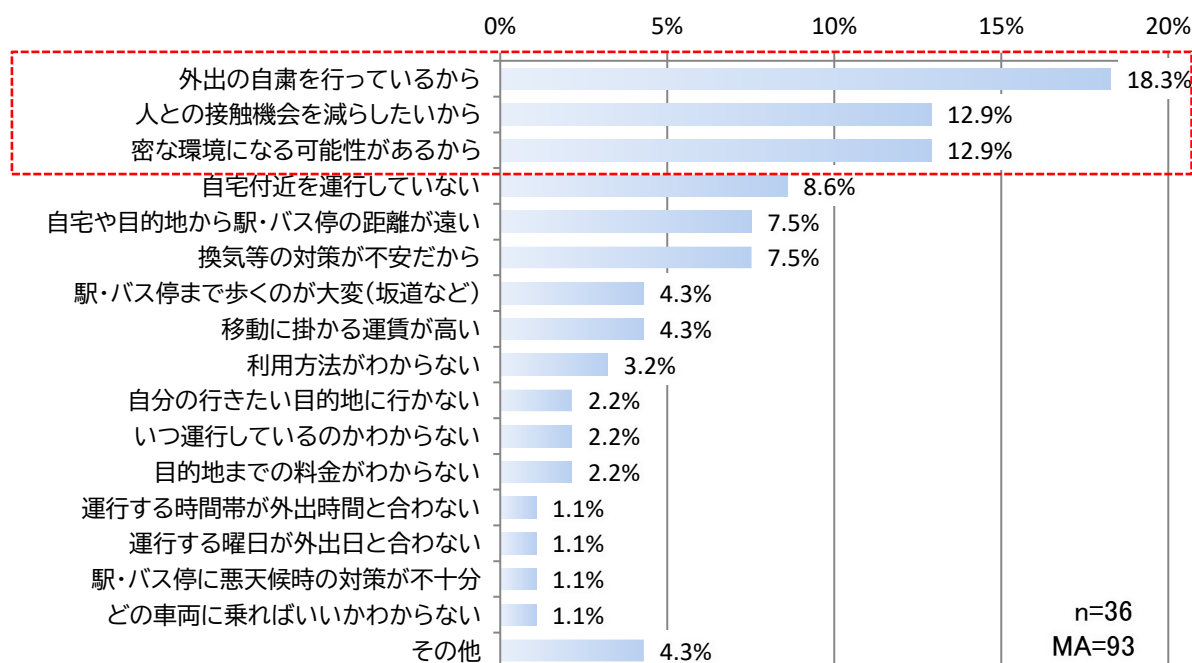
また、公共交通を利用しない理由として「自家用車等の移動手段があるので、そもそも利用する必要がない」という回答が90.2%を占め、自家用車への依存の高さが伺えます。

このほか、コロナ禍による外出の自粛等の理由も多くみられました。



出典：住民アンケート調査

図 公共交通の利用状況（左）／公共交通を利用しない理由（右）



n=回答者数、MA=複数回答数

出典：住民アンケート調査

図 公共交通を利用しない理由（「自家用車等の移動手段がある」以外）

一方で、公共交通を「利用した」と回答した方からは、「運行する時間帯が外出時間と合わない」という回答が最も多くなっているほか、利便性の向上に関する項目が上位を占めています。

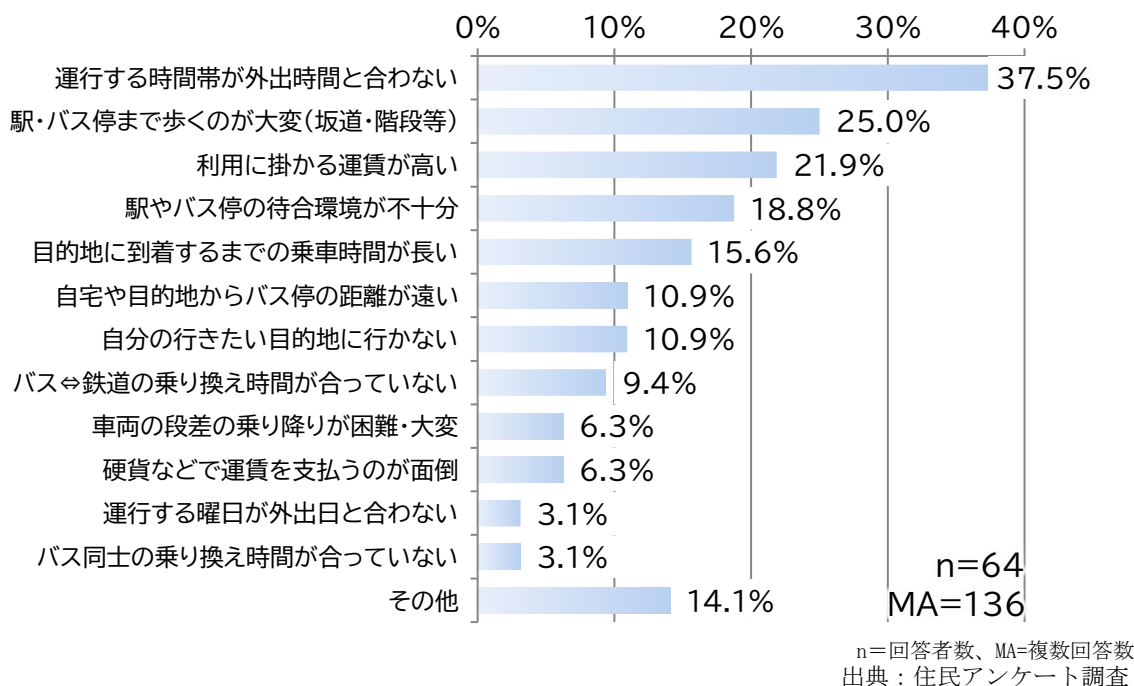


図 公共交通の改善要望

2-5-2 買い物や通院（日常的な移動）時の移動手段

買い物や通院などの市民の日常的な移動手段は、いずれも 8 割以上が自家用車を自分で運転しての移動であり、次いで 1 割以上が家族等の送迎であるなど、9 割以上が自家用車により移動しており、公共交通を利用して移動する割合は 1 割にも満たない状況です。

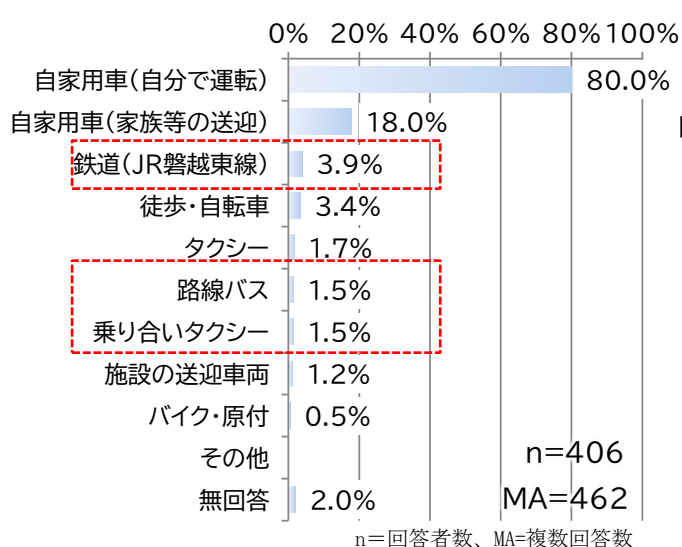


図 買い物時の移動手段

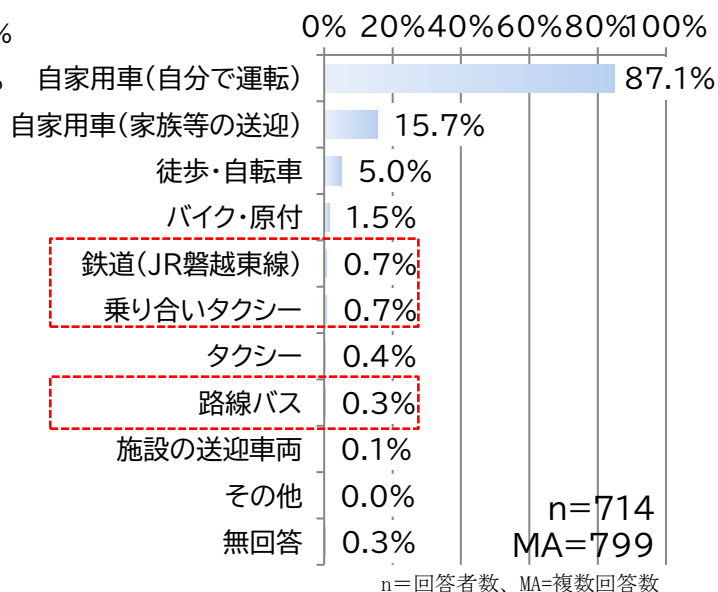


図 通院時の移動手段

2-6 公共交通の状況等の概要

2-6-1 公共交通の運行状況

市内には鉄道、路線バス、船引らくらくタクシーや乗合タクシーといった公共交通、スクールバス等多種多様な交通モードが存在しています。



図 公共交通の運行状況

2-6-2 公共交通の分布と利用圏域

市内全域をデマンドタクシーの運行区域がカバーしていますが、デマンドタクシーの運休日、路線バスと鉄道のみがカバーすることとなり、市内全域の4割程度に留まります。

船引らくらくタクシーの運休日は、土・日・祝日となっており、たきね乗合タクシー、おおごえ乗合タクシー及びときわ・みやこじ乗合タクシーの運休日は、日・祝日となっています。

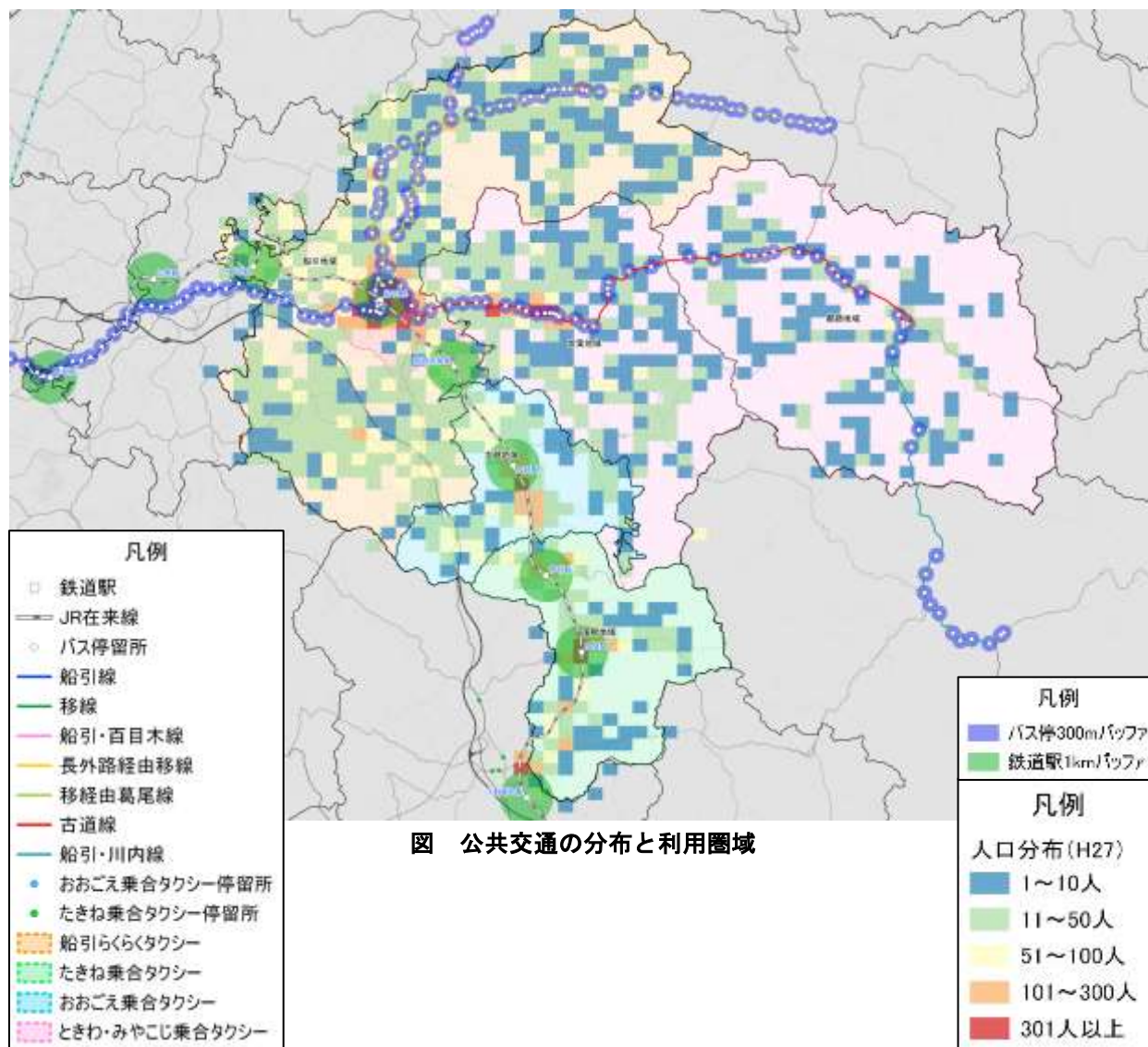


図 公共交通の分布と利用圏域

出典：2015 国勢調査

2-6-3 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様々な移動サービスがあり、住民等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に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るため、公共交通に比べて利便性が高い場合が多くなっています。

表 その他の移動サービス

区分	運行主体
スクールバス	【小学校】 滝根小学校、大越小学校、都路小学校、常葉小学校、船引南小学校、船引小学校、緑小学校 【中学校】 大越中学校、都路中学校、常葉中学校、船引中学校、船引南中学校（冬季のみ） 【幼稚園】 滝根幼稚園、大越幼稚園、都路幼稚園、常葉幼稚園、船引南幼稚園、緑幼稚園、認定こども園わかくさ
民間バス 温浴施設等バス等	あぶくま高原の宿 開宝 花の湯、奥州福島 聖石温泉、富士の湯
病院・診療所 送迎バス	(財)脳神経外科研究所付属総合南東北病院付属 滝根診療所、田村市立都路診療所、白岩医院、青山医院、さとう耳鼻咽喉科クリニック、こじま眼科、清水医院、船引クリニック、たむら市民病院、遠藤医院
移動販売	矢吹デイリー、先崎商店、石井魚店、有限会社矢内商店、有限会社渡辺薬局、あいづや商店、有限会社しんみせ、株式会社安藤米穀店、有限会社ほりこしストアー、セブンイレブン船引店 【参考：田村市買物弱者・商店活性化対策事業】 身近な商店の減少等により日常生活に必要な食料品等の購入が困難な買物弱者の対策と残存商店の活性化を図るため、食料品等の移動販売及び宅配サービスを行う事業者に対し、補助を実施。
福祉バス	鬼の里おおごえ周湯バス、老人憩の家針湯荘、常葉老人福祉センター、老人憩の家寿楽荘、星の村ふれあい館、船引総合福祉センター

2-7 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

2-7-1 上位計画における関連事業等

(1) 田村市総合計画

上位計画である田村市総合計画では、「あぶくまの人・郷・夢を育むまち～はつらつ高原都市 田村市～」を将来像として掲げるとともに、その実現に向けて6つの基本目標を掲げています。

それぞれの目標の達成に向けて各事業を位置づけておりますが、そのうち公共交通に関連する事業を下図のとおり一部抜粋します。

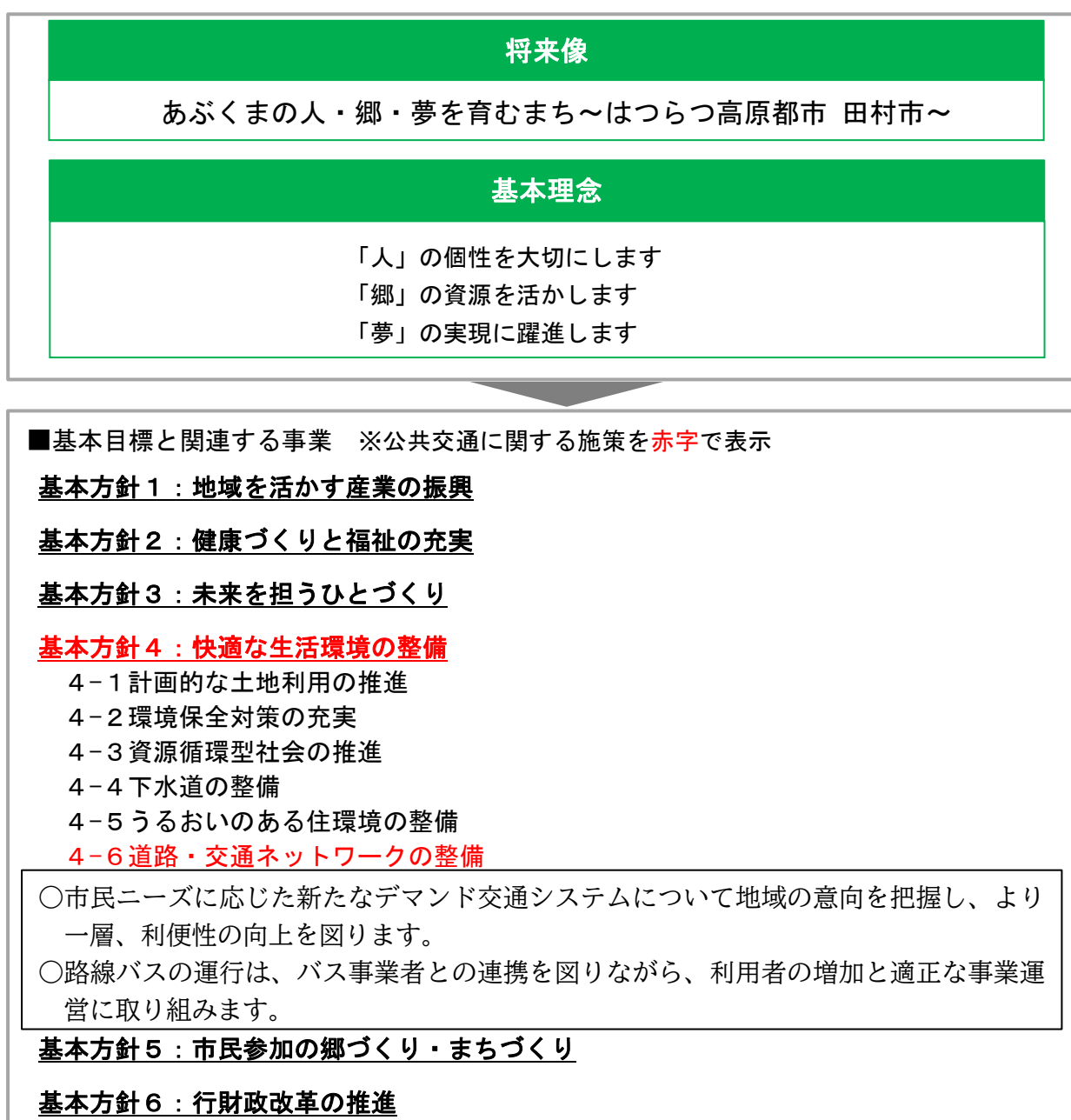


図 本市がめざす将来像と公共交通に関連する事業

(2) 田村三春小野都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープランは都市計画法に基づき、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、都市計画の基本的な方向性を示すものです。平成 22 年度を基準とし、概ね 20 年後の令和 12 年を目標年次にしています。

基本理念

あぶくまの森と水に抱かれた 交流と定住を支える ふるさとづくり

基本方針

- 豊かな自然環境を地域及び流域全体の共有財産と認識し、大切にする都市づくり
- まとまりのある市街地を維持し、さまざまな機能が集積する高齢者をはじめ誰もが住みやすく利用しやすい都市づくり
- 高速交通体系を生かし、既存観光拠点の維持・充実と、豊かな自然や田園を活用した体験や癒される場を創出し、グリーンツーリズムの拡大等、観光交流の活性化
- 自然や農地と調和した住み心地の良さを実感できる都市づくり

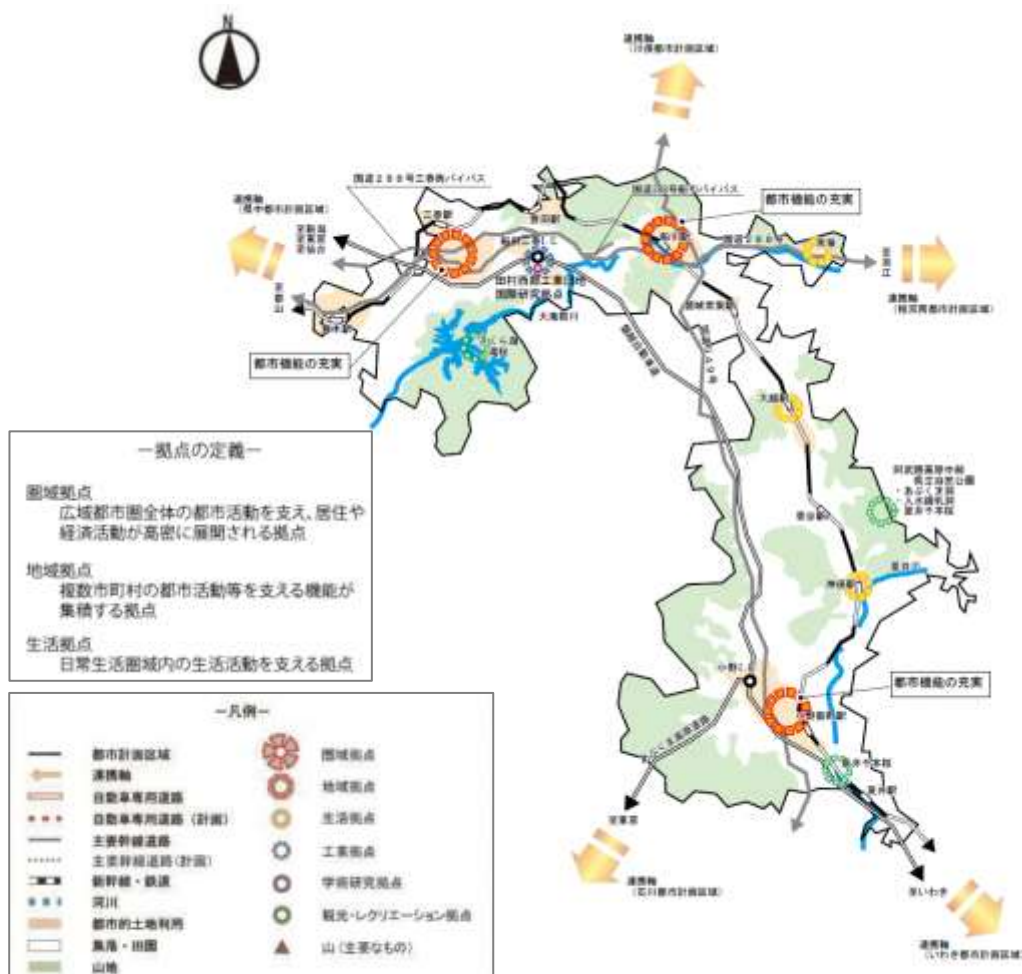


図 都市構想図

2-7-2 公共交通に求められる役割

本市がめざす将来像の実現に向けては、公共交通施策だけでなく、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必要があります。前項までに整理した上位計画における事業等の位置づけや、関連計画において、公共交通に求められる役割について整理します。

表 公共交通に関わる方針・施策

区分	分野	公共交通に関わる方針・施策
上位計画	田村市総合計画	○生活路線バスや鉄道の利用を促進するとともに、子供や高齢者等に配慮した新たな移動手段の確保に努めます。
	田村三春小野都市計画区域マスタープラン	○ＪＲ磐越東線の各駅については、交通結節点として、また各生活拠点の中心として、利便性の向上と潤いのある交流の場の形成を図る。 ○交通の利便性を確保し、通勤、通学者及び観光客など誰もが快適に移動できるよう、公共交通である鉄道やバス交通の利便性の確保を図る。
関連計画	福島県避難地域広域公共交通網形成計画	○通院・通学・買物等の日常生活を支える広域的な市町村間の移動手段の確保 ○避難地域 12 市町村及び周辺中核都市が連携した地域拠点間を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築 ○福島イノベーション・コースト構想等のまちづくりと連携した広域公共交通ネットワークの形成 ○行政・事業者・住民が一体となった持続可能な公共交通の仕組みの構築
	第２次田村市観光基本計画	○地域内で適切な移動手段を提供することにより、地域内のコミュニティの形成・維持に資する役割
	田村市商業まちづくり基本構想	○公共交通の確保(利便性の高い交通システムの構築)



【公共交通が果たすべき役割】

- ①高齢者を含むすべての人が安全・安心・快適に移動できる交通環境を確保・維持する役割
- ②日常生活（通勤・通学、買い物、通院等）を支える安心して暮らせる公共交通ネットワークの役割
- ③コンパクトなまちづくりを支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの役割
- ④近隣市町村との広域的な移動を支える役割
- ⑤利便性の高いサービスの提供により自家用車利用を低減する役割

2-8 留意すべき事項（SDGs：持続可能な開発目標）

SDGs（持続可能な開発目標）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015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2030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。

本市では、「SDGs日本モデル」宣言に賛同し、人口減少や超高齢化社会など社会的課題の解決と持続可能な地域づくりに向けて、国や企業、団体、学校・研究機関、住民などとの官民連携を進め、地方からSDGsを推進し地方創生を目指す、日本の「SDGsモデル」を世界に発信しています。

本計画においてもSDGsの理念を取り入れ、SDGs達成に貢献できるよう本計画を策定・推進することとします。



「SDGs日本モデル」宣言

私たち自治体は、人口減少・超高齢化など社会的課題の解決と持続可能な地域づくりに向けて、企業・団体、学校・研究機関、住民などとの官民連携を進め、日本の「SDGsモデル」を世界に発信します。

- 1 SDGsを共通目標に、自治体間の連携を進めるとともに、地域における官民連携によるパートナーシップを主導し、地域に活力と豊かさを創出します。
- 2 SDGsの達成に向けて、社会的投資の拡大や革新的技術の導入など、民間ビジネスの力を積極的に活用し、地域が直面する課題解決に取り組みます。
- 3誰もが笑顔あふれる社会に向けて、次世代との対話やジェンダー平等の実現などによって、住民が主役となるSDGsの推進を目指します。

2-9 留意すべき事項（今後の公共交通施設等の動向）

2-9-1 市民病院の移転

たむら市民病院は、大方病院の事業を市が承継し、令和元年7月1日に開院しました。
診療科目は10科（内科、人工透析内科、形成外科、整形外科、循環器内科、外科、皮膚科、眼科、麻酔科、リハビリテーション科）で、病床数は32床あります。
令和7年度に移転開院を予定しています。



出典：田村市 HP

図 移転予定地

2-9-2 小中学校及び高等学校の統廃合

少子化が進行していることから、今後、小中学校の統廃合が予見されます。
高等学校においても、今後、統廃合が見込まれます。

2-10 新たな交通サービス

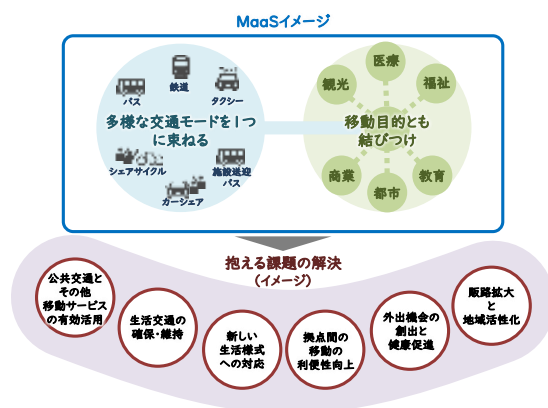
ICT 技術を活用した MaaS（Mobility as a Service）と呼ばれる移動サービスの概念に注目が集まっています。例えば、スマートフォンアプリを活用し、一人一人の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことを可能とするサービスが全国で普及しはじめています。

本市も動向に注視しながら MaaS 等の新たなサービスの導入について検討します。

2-10-1 MaaS（Mobility as a Service）

MaaS とは、住民や来訪者などの移動ニーズに対して、複数の公共交通や移動サービスなどをシームレスに組み合わせ、効率的にかつ便利に移動することが可能となる概念のことを指します。

この概念を活用し、スマートフォンアプリを組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスなどを提供するシステムもみられます。



2-10-2 AI オンデマンド交通

AI オンデマンド交通とは、AI を活用して予約状況等に応じて効率的に配車することにより、利用者の予約に対してリアルタイムで最適な配車を行うことができるシステムです。



2-10-3 自動運転（自動走行）システム

自動運転（自動走行）システムとは、ドライバー（人間）が行っている運転に係る行為（認知・判断・運転操作など）を、人の代わりにシステムが行うものです。

自動運転には部分的に自動化された状態（レベル1）からドライバーの関与なしに運転操作の全てを代替する状態（レベル5）まで複数の段階に分類され、わが国でも段階的に上位のレベルの実現を目指すこととしています。



2-10-4 グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。このサービスの導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。



第3章 田村市の公共交通の課題

3-1 市街地での移動に関する課題

3-1-1 市街地での利便性の維持・向上

船引中心部の市街地は、船引駅から北方向及び東方向に路線バスが運行していますが、居住地が集積する市街地の公共交通がカバーされていない状況です。

市街地全域をカバーするため、デマンドタクシー（船引らくらくタクシーまちなか線）が運行していますが、予約制、運行時間等に制約があり、新規利用者の獲得に至っていない現状です。加えて、鉄道、路線バスとの接続性や運行間隔にバラツキがあるため、利便性に欠けている状況です。

このことから、市街地内を循環する公共交通サービスを維持しながら、利便性の向上が求められています。

都市計画においては、都市機能がコンパクトに集約した持続可能な都市構造の創造、公共交通ネットワークの再構築が求められています。

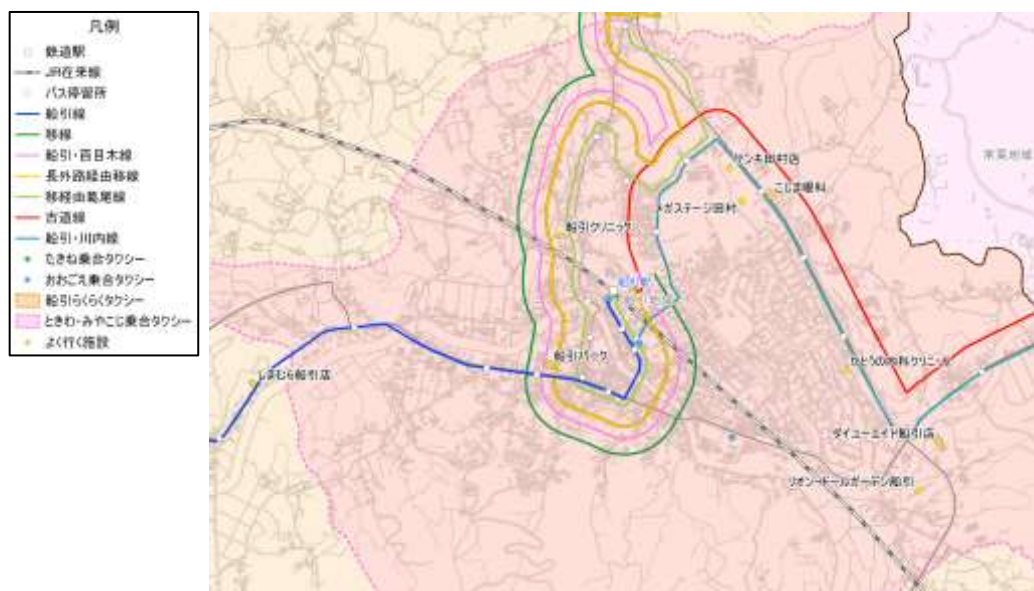


図 市街地内の公共交通のサービス状況

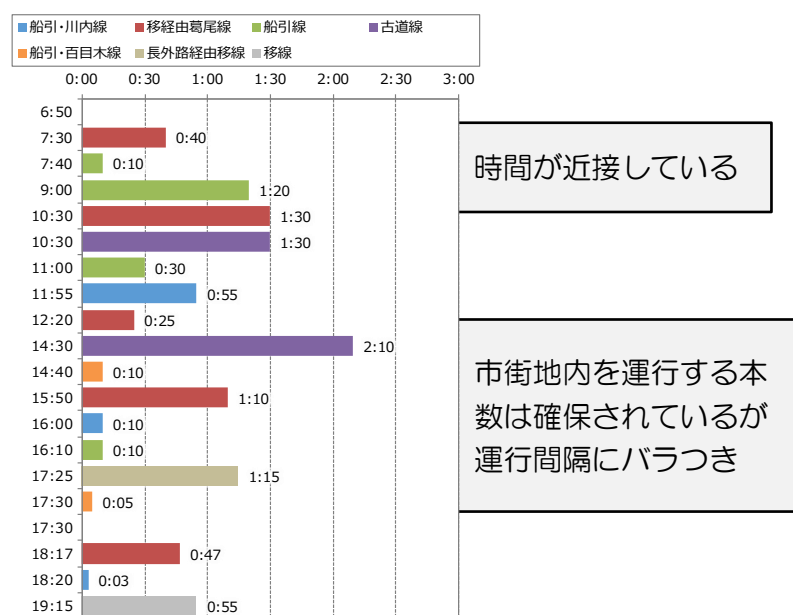


図 船引駅発の運行間隔

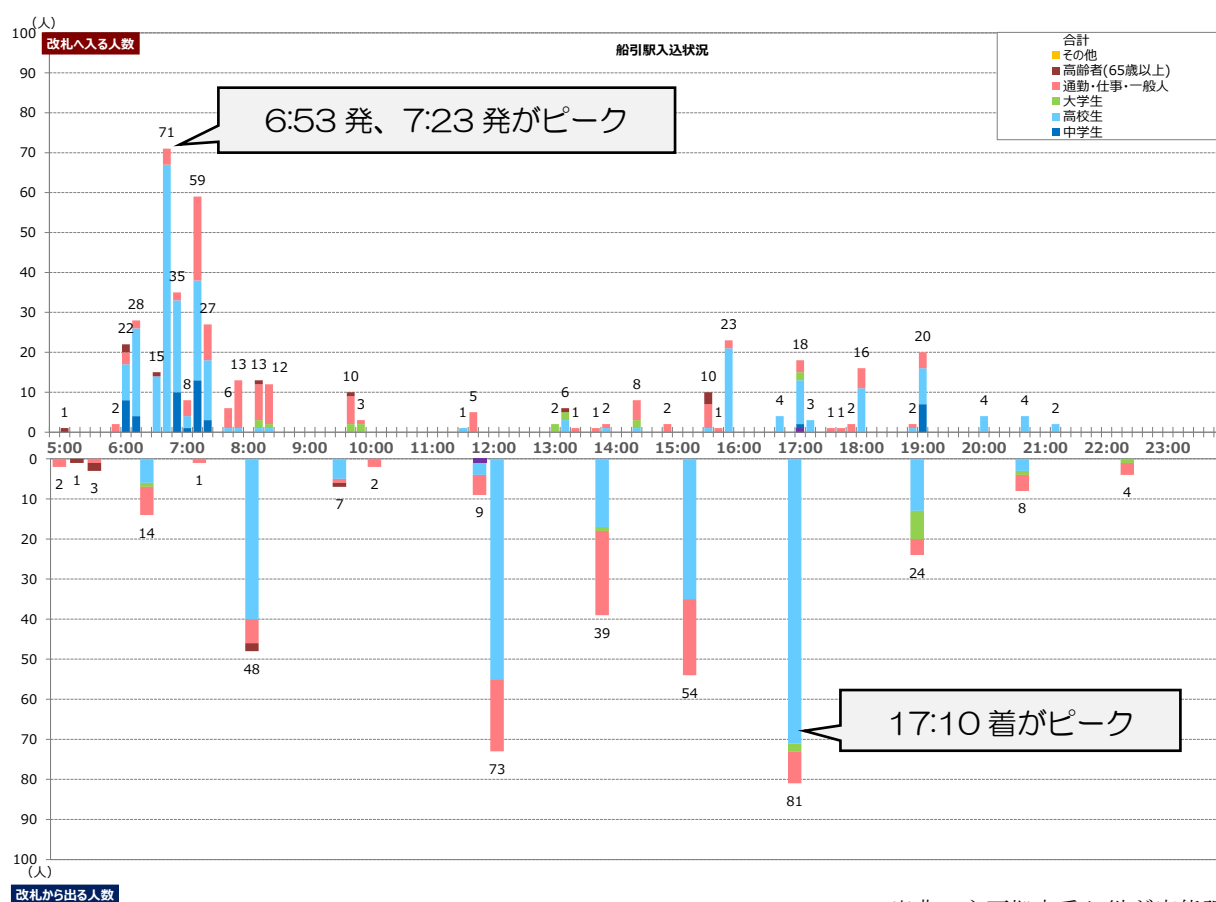
時間が近接している

市街地内を運行する本数は確保されているが運行間隔にバラツキ

3-1-2 交通拠点の機能強化

本市における交通結節点である船引駅では、朝夕の時間帯の通学・通勤利用が多く、特に高校生の送迎車両により駅周辺で渋滞が発生していることから、その対応が課題となっています。

このほか、乗り継ぎ利用者が快適に利用できる待合環境整備や案内の充実などの機能強化による公共交通の利便性の向上を図る必要があります。



出典：主要拠点乗り継ぎ実態調査

図 時間帯別利用状況（船引駅）

■住民グループインタビューの主な意見

- コロナ禍の影響で図書館の座席数の制限があり、気軽に待って勉強などをして過ごせる場所が少ない
- 船引駅以外にも待合環境が整備されていると便利。鉄道の利用が多い時間帯になると構内は混雑するため、外で待つしかなくなる

出典：住民グループインタビュー調査

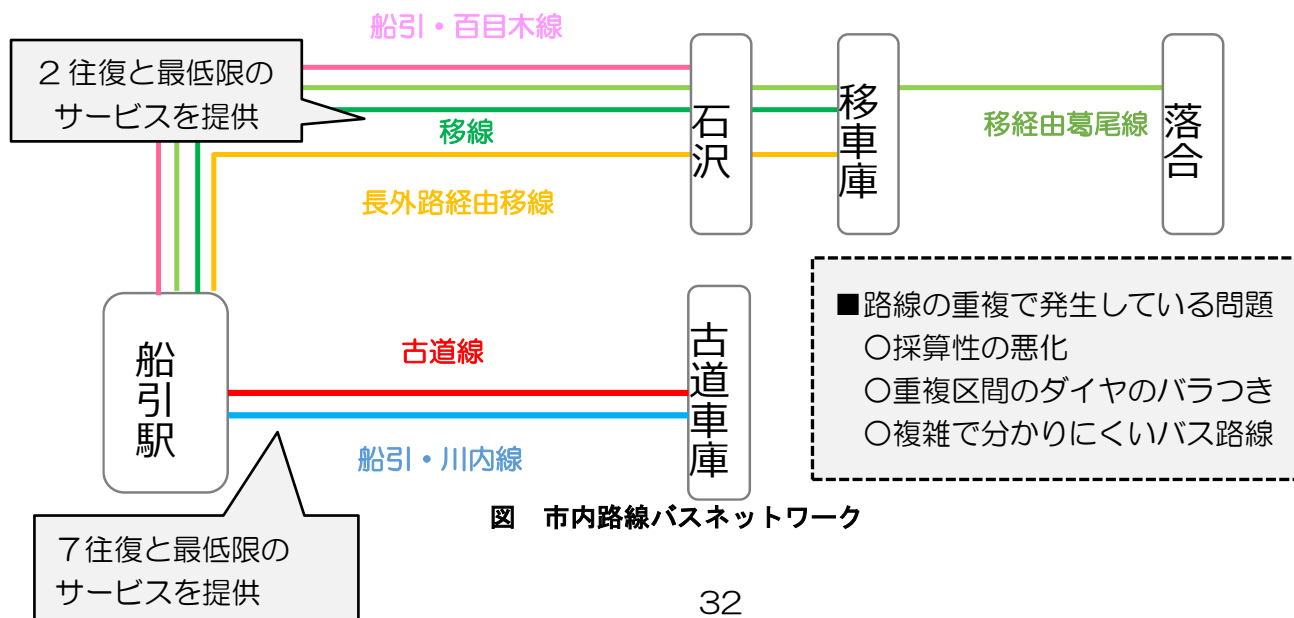
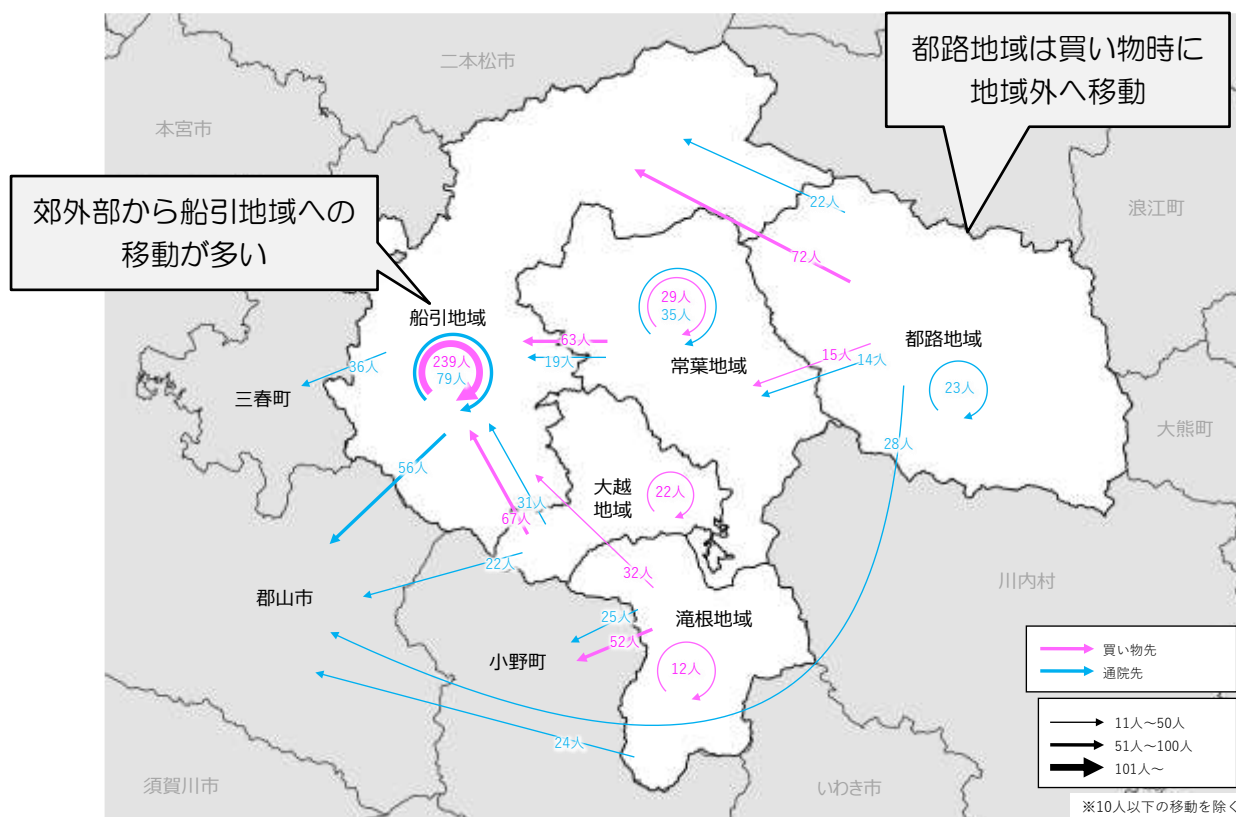
3-2 郊外部の移動に関する課題

3-2-1 市街地へのアクセス手段の適切な確保

市民の移動実態をみると、郊外部から市街地への移動が多く、市民の日常生活において市街地と郊外部を結ぶアクセス手段の確保・維持が求められています。

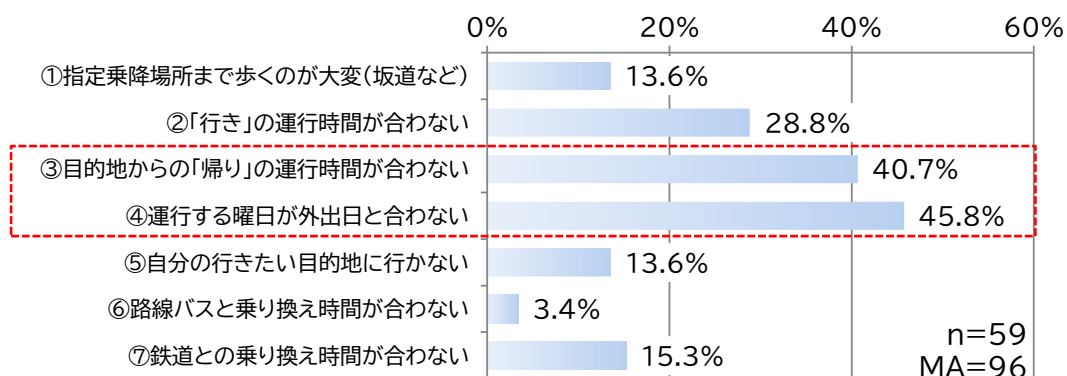
しかし、利用実態をみると、市内の利用が少ない路線が見られることや市町村を跨ぐ広域路線との重複がみられ、非効率な状況が生じています。

郊外部は、路線バス運行本数の減少により、単独で移動を支えることは困難であります。一部、路線の重複が見られることから、路線の集約・分割などの検討が必要であり、デマンドタクシーと補完しながら市街地と郊外部のアクセス手段を適切に確保することが必要です。



3-2-2 利用者ニーズに合わせたデマンドタクシーの見直し

船引駅と郊外部を結ぶデマンドタクシーは、高齢者を中心とした市民の買い物や通院等、様々な目的で利用されていますが、人口減少等により利用者数は減少傾向にあります。運行する各地域の特性や利用状況等に応じた運行内容の見直しによる利便性・効率性向上への取組みが必要です。



出典：乗合タクシー利用者アンケート調査

図 デマンドタクシーの使いづらい点（運行面）

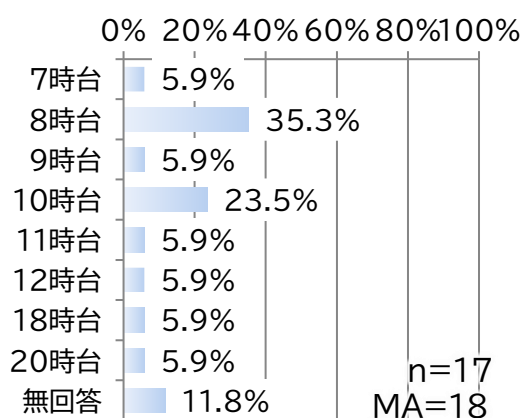
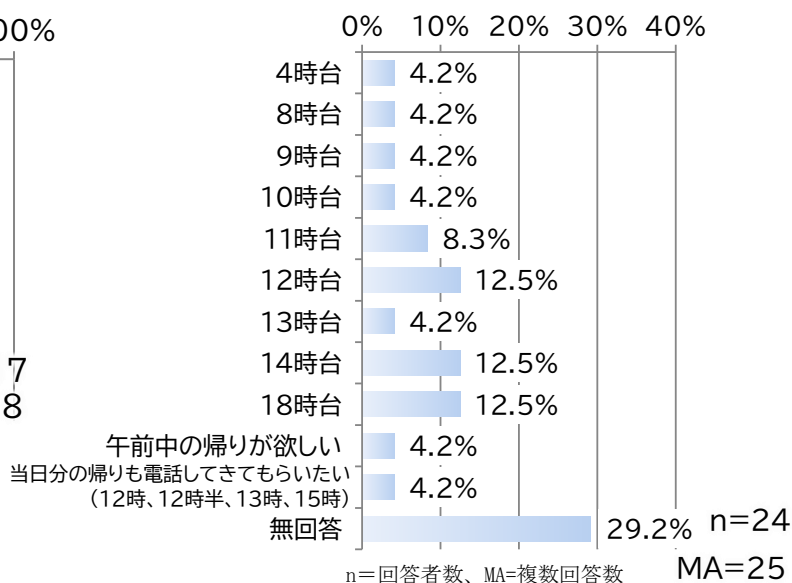


図 「行き」の運行時間が合わない方の希望利用時間帯



出典：乗合タクシー利用者アンケート調査

図 「帰り」の運行時間が合わない方の希望利用時間帯

■デマンドタクシー利用者の主な意見

■船引らくらくタクシー

- 休日、祝日も運行して欲しい
- チケット以外の方法でも支払いが出来るようにして欲しい

■乗合タクシー

- 高齢なので乗降場所を自宅にして欲しい
- 通院の予約の関係で、午前中の帰りの便や午後の行きの便を運行して欲しい
- 当日予約は運行開始30分前までの予約を受け付けて欲しい
- 都路町から船引町までの運賃をもう少し安くして欲しい

3-2-3 公共交通以外のサービス等によるカバー

公共交通でカバーしきれないエリアや時間帯、特定の移動ニーズについては、民間を含め、市内のさまざまなサービス（スクールバス、買い物サービスなど）により対応しています。これらの公共交通以外の移動サービスとの役割分担及び活用の検討が必要です。

表 公共交通以外の移動サービス

区分	運行主体
スクールバス	【小学校】 滝根小学校、大越小学校、都路小学校、常葉小学校、船引南小学校、船引小学校、緑小学校 【中学校】 大越中学校、都路中学校、常葉中学校、船引中学校、船引南中学校（冬季のみ） 【幼稚園】 滝根幼稚園、大越幼稚園、都路幼稚園、常葉幼稚園、船引南幼稚園、緑幼稚園、認定こども園わかくさ
民間バス、 温浴施設等バス等	あぶくま高原の宿 開宝 花の湯、奥州福島 聖石温泉、富士の湯
病院・診療所 送迎バス	(財)脳神経外科研究所附属総合南東北病院附属 滝根診療所、田村市立都路診療所、白岩医院、青山医院、さとう耳鼻咽喉科クリニック、こじま眼科、清水医院、船引クリニック、たむら市民病院、遠藤医院
移動販売	矢吹デイリー、先崎商店、石井魚店、有限会社矢内商店、有限会社渡辺薬局、あいづや商店、有限会社しんみせ、株式会社安藤米穀店、有限会社ほりこしストアー、セブンイレブン船引店 【参考：田村市買物弱者・商店活性化対策事業】 身近な商店の減少等により日常生活に必要な食料品等の購入が困難な買物弱者の対策と残存商店の活性化を図るため、食料品等の移動販売及び宅配サービスを行う事業者に対し、補助を実施。
福祉バス	鬼の里おおごえ周湯バス、老人憩の家針湯荘、常葉老人福祉センター、老人憩の家寿楽荘、星の村ふれあい館、船引総合福祉センター

3-3 広域的な移動に関する課題

3-3-1 近隣市町村間との移動手段の確保

市民の移動実態をみると、通勤・通学や通院の場合は、郡山市をはじめとした近隣市町村への移動が多く、周辺自治体から本市へ移動する来訪者等の移動の支援に向けて、広域的な公共交通の確保・維持が必要です。

しかし、路線バスの利用実態をみると、市内の利用が少ない路線が見られること、市町村を跨ぐ広域移動が少ない路線、鉄道と並走する状況もみられ、利用者数は少ない状況であります。

将来に渡って持続可能な体制を整えるためには、利用実態等を考慮し、利用者にとっての利便性の向上の取組が必要です。

表 運行実績（令和2年度（2019年10月～2020年9月））

路線名	輸送人員 (人)	経常 費用 (千円)	経常 利益 (千円)	収支率 (%)	補助金等（千円）			田村市 負担額 (千円)	乗車 密度	輸送量
					国	県単	他市町 負担額			
船引線	27,231	20,984	8,539	40.7%	5,794	1,916	3,098	1,635	2.1	7.5
古道線	4,875	15,438	3,152	20.4%	3,266	125	—	8,893	0.9	2.7
船引・川内線	10,805	39,514	7,797	19.7%	31,717	—	—	—	1.0	3.6
移經由葛尾線	6,123	28,400	3,627	12.8%	24,772	—	—	—	0.5	2.1
移線	941	3,257	503	15.5%	—	—	—	2,753	0.5	0.4
長外路經由移線	1,092	4,068	635	15.6%	—	—	—	3,432	0.6	0.6
船引・百目木線	4,345	8,405	1,357	16.2%	—	—	1,871	5,176	0.6	1.2
合 計	55,412	120,066	25,613	21.3%	65,550	2,042	4,970	21,892	6.2	18.1

出典：福島交通提供資料

※乗車密度：ある系統のバス 1 便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。

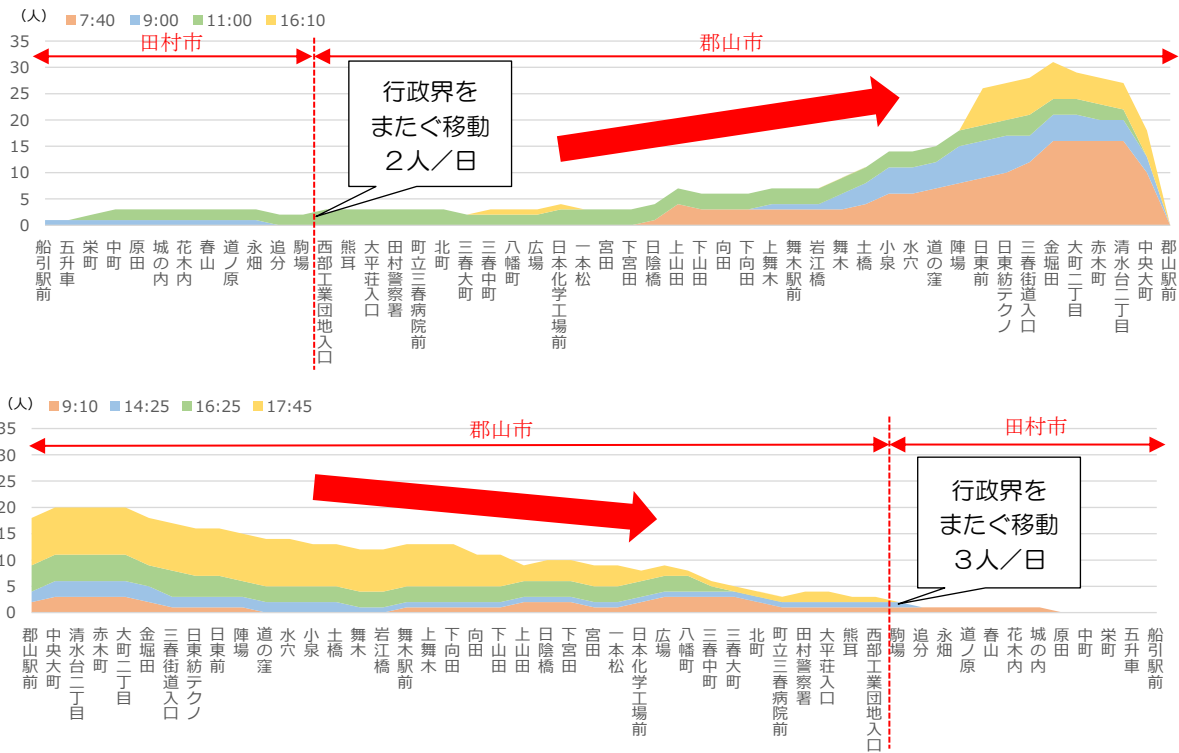


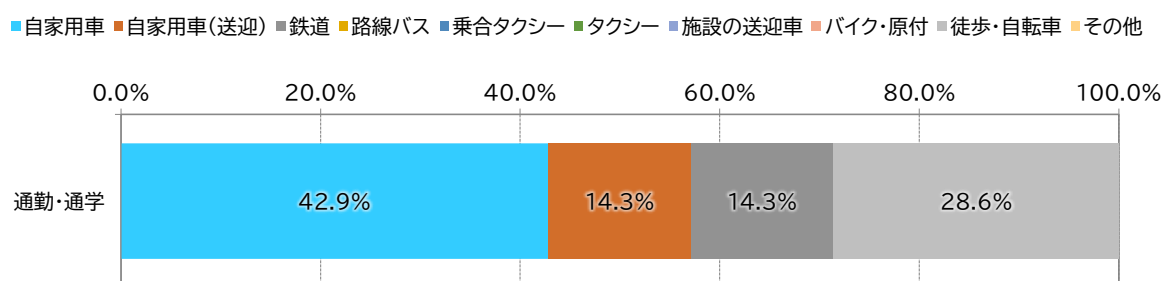
図 船引線の利用状況

3-4 潜在的な公共交通利用者に対する課題

3-4-1 通学利用への対応

市内には船引高校があり、近隣の三春町には田村高校、小野町には小野高校があります。その他、郡山市にも複数の高校があり、本市に在住する高校生は、「鉄道＋徒歩」や「自転車＋鉄道」「送迎＋鉄道」等との組み合わせによる利用が多い状況です。通学時間が長時間になる場合は、近隣市町村へ下宿又は転出する場合もあり、市外への転出防止の観点からも通学時の移動手段の確保は重要な課題です。

高校へのアンケート調査や高校生へのグループインタビュー調査結果によると、下校の時間と公共交通の運行時間が合っていないことや、交通費の負担に対する不満が挙がっており、家族等の送迎に代わる下校の時間帯に合わせた帰宅手段の確保や定期券の支援などを検討することが必要です。



出典：住民アンケート調査

図 通勤・通学の移動手段（18～19 歳）

■高校生とその保護者の主な意見

- 郡山市内の高校に通学する場合、親の送迎で最寄り駅まで送迎してもらい、駅からは鉄道で郡山駅へ移動する。
- 郡山市の高校に通学する場合、船引駅までの移動手段が親の送迎しかない。
- 通学で利用することを考えるのであれば、予約不要で運賃は100円程度であって欲しい。そのような運行内容であれば、小遣いの範囲で利用できるかもしれない。
- 路線バスの運行時刻と登校時刻が合わないことに加え運賃も増額となったため、家計に負担がかかるので利用できない。
- 朝の登校時間に船引駅発の車両が2両しかなく車内が混雑する。利用の多い時間は車両を増やしてもらいたい。

出典：住民グループインタビュー調査

3-4-2 高齢者層の移動への対応

本市の高齢化率は、令和3年12月1日時点で36.37%と増加傾向にあります。住民アンケート調査結果によると、買い物や通院などの日常生活の移動手段は70歳以上で「自家用車」の割合が減少し、「家族・知人の送迎」の割合が増加しています。

また、移動に対する不安では「足腰が弱く、歩くのが大変である」「自分で出かけられる交通手段がない」「自動車やバイクを運転しているが、事故の危険性があり不安である」などの項目に対する割合が多く、今後の日常生活や移動手段が確保されない不安により外出頻度や外出範囲に影響を及ぼす可能性があります。

一方で、住民グループインタビュー調査では、家族や友人による送迎の方が便利といった意見もあり、高齢者の移動実態に合わせた公共交通の見直しが必要です。

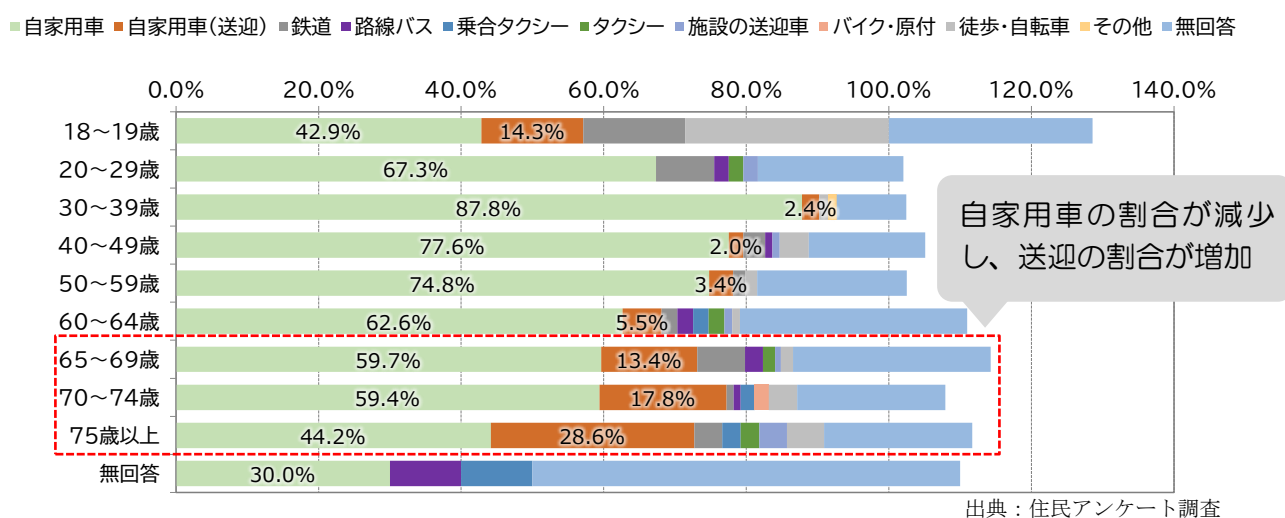


図 通勤・通学の移動手段（年代別）

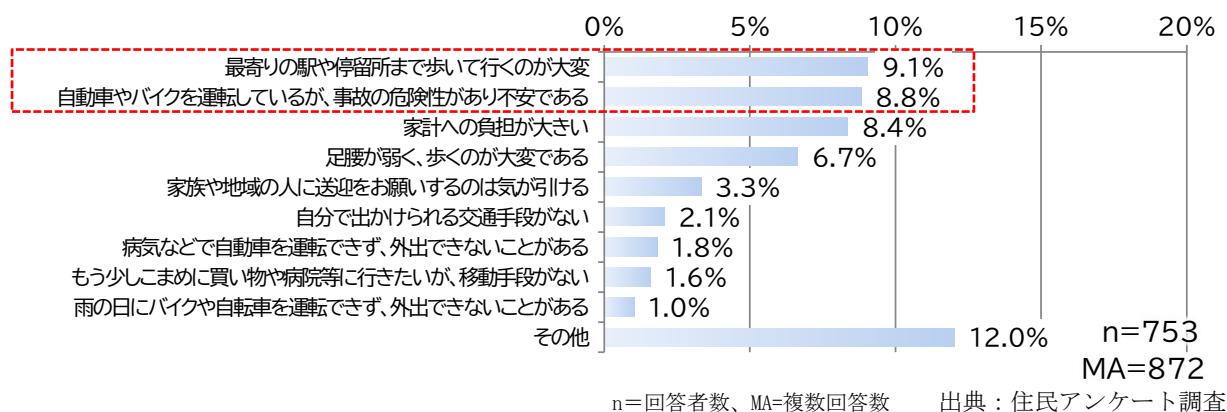


図 移動に関する悩み

■高齢者の主な意見

- 現在は運転免許があるから移動に困らないが、免許返納後の移動に関しては不安を感じている。
- 公共交通の利便性がもう少し高ければ、移動しやすいと感じる。
- 免許返納後も移動できるように公共交通の確保・維持は必要不可欠である。

出典：住民グループインタビュー調査

3-5 市内全域の課題

3-5-1 利用環境・利用促進

公共交通は、市民や来訪者の移動を支える重要な社会インフラであり、運転免許を返納した高齢者等の交通弱者にとっては、日常生活を送るうえで必要不可欠であるため、利用しやすい環境を整えることが求められています。

本市では、鉄道を中心に、それにつなぐ路線バス及びデマンドタクシーが運行しておりますが、路線や時刻などが複雑となり、情報量が多くなってしまうことから、利用者にとって分かりやすい情報提供の仕方、誰もが安心して利用できる待合環境等の改善を図る必要があります。



図 磐城常葉駅の待合環境



図 バス停の案内表示

■住民グループインタビュー調査で得られた意見

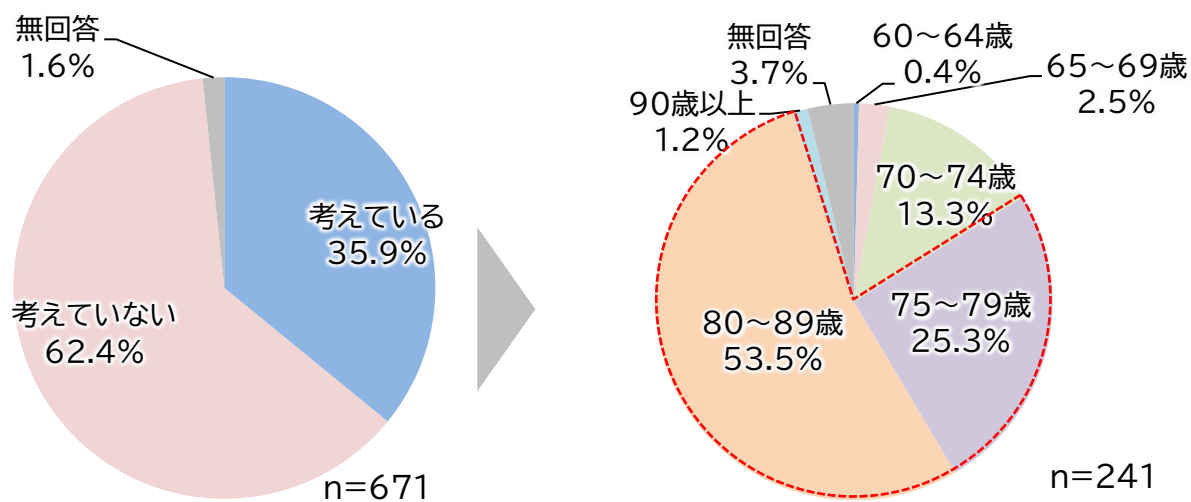
- 乗合タクシーは利用登録が必要だとは思わなかったので、将来に備えて利用したい。
- 広報紙などで利用方法を見かけるが、分からない部分もあり実際に利用までには至っていないので何度か対面で教えてもらえると助かる。

出典：住民グループインタビュー調査

3-5-2 公共交通利用に対する意識の改善

住民アンケート調査による市民の移動実態をみると、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。今後、人口減少や高齢化の進行に伴い、従来からの交通事業者と行政の連携では公共交通の維持は困難な状況になることが想定されるとともに、行政の財政負担も年々増加傾向にあります。

このため、行政、交通事業者及び市民の役割分担を明確にした上で、公共交通事業の効率化を進めるとともに、運行内容の見直しや情報提供の充実などの利便性向上を図りながら、市民の公共交通利用に対する意識を高めることで、利用者を掘り起こし、利用定着へとつなげる取組が必要です。



出典：住民アンケート調査

図 将来的な免許返納予定と免許返納予定時期

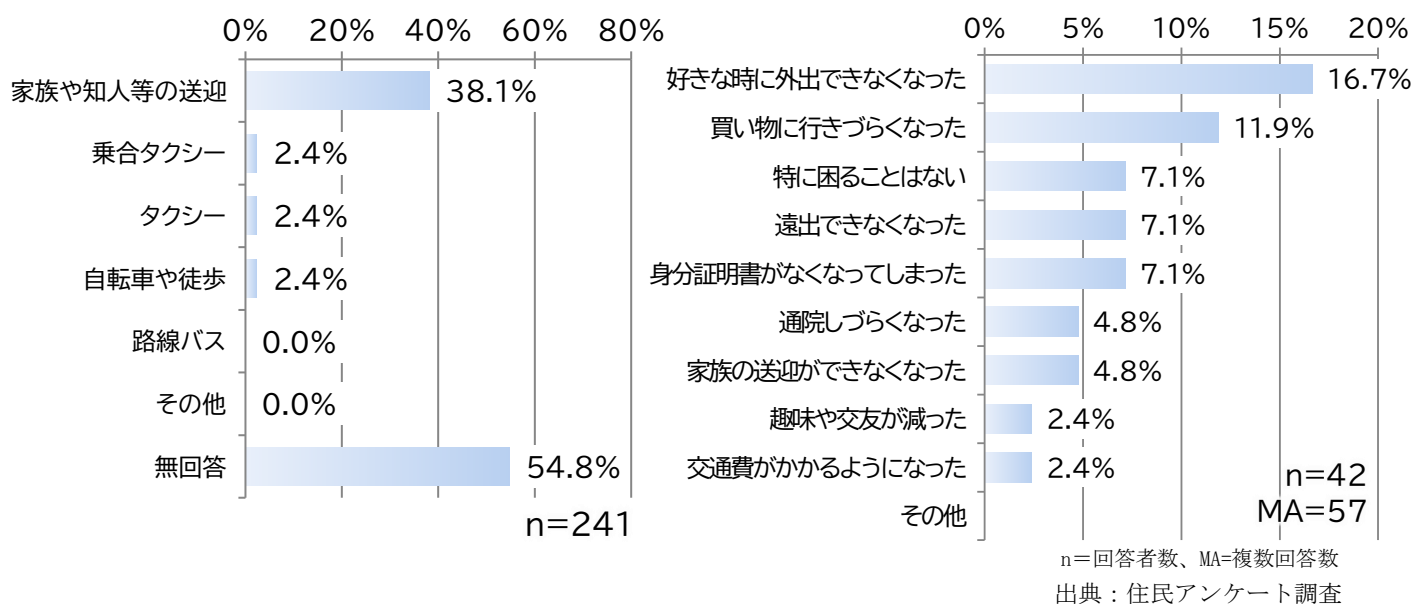


図 免許返納した人の移動手段

図 免許がないことによる悩み

第4章 公共交通の基本的な方針及び目標

4-1 田村市の公共交通の基本的な方針

第1章に記載したとおり、本計画は本市にとって望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けた住民・交通事業者・行政の役割、取組みの方針を定めるものとなります。

また、本計画においても、田村市総合計画で掲げる将来像との整合性を図ります。

その上で、本市公共交通の課題解決を図るとともに、本市がめざす都市の将来像の実現に向けて、将来的に公共交通がめざすべき姿として以下のとおり基本的な方針を定めます。

■本市がめざす将来像

あぶくまの人・郷・夢を育むまち
～はつらつ高原都市 田村市～

■上位・関連計画において公共交通に求められる役割

○日常生活（通勤・通学、買い物、通院等）を支える安心して暮らせるまちづくりを支える公共交通システムの実現

■広域の計画（上位計画）において

公共交通に求められる役割

- 通院・通学・買い物等の日常生活を支える広域的な市町村間の移動手段の確保
- 避難地域12市町村及び周辺中核都市が連携した地域拠点間を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築
- 福島イノベーション・コースト構想等のまちづくりと連携した広域公共交通ネットワークの形成
- 行政・事業者・住民が一体となった持続可能な公共交通の仕組みの構築

■検討にあたり留意すべき事項

- 今後の都市づくりの動向（市民病院の移転、市街地の道路改良等）
- 新たなサービス（MaaSなど）

■田村市の公共交通の課題

- 市街地での移動に関する課題
- 郊外部の課題
- 広域的な公共交通（市外）の課題
- 潜在的な公共交通利用者への対応
- 市内全域の課題

■関連計画において

公共交通に求められる役割

- コンパクトなまちづくりを支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの役割
- 近隣市町村との広域的な移動を支える役割
- 利便性の高いサービスの提供により自家用車利用を低減する役割

■こおりやま広域連携中枢都市圏

における取組みとの連携

- 高次の都市機能の集積・強化を進めるための広域的な交通網の形成促進

あらゆる世代の日常生活を支える利便性の高い
持続可能な地域公共交通の実現

4-2 公共交通ネットワークの将来像

本市にとって望ましい持続可能な地域公共交通の姿として、公共交通ネットワークの将来像を示します。

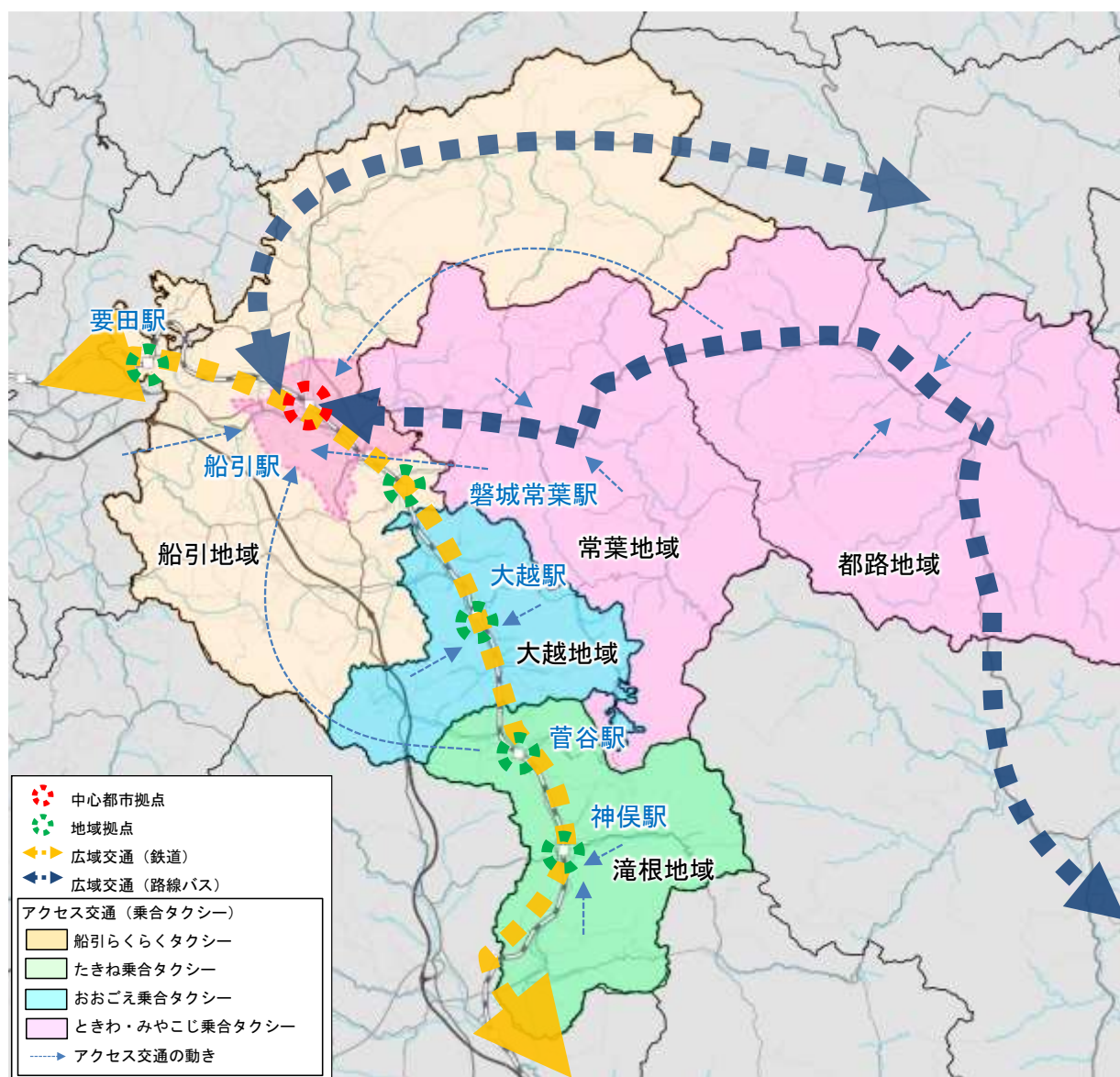


図 公共交通ネットワーク

将来像を構成する各交通モードにおける基本的な役割について、下表のとおり示します。

表 公共交通の役割

区分	基本的な考え	交通モード 種別	対象となる公共交通 (2021 年度時点)
広域交通 (鉄道)	○船引駅などの主要な交通拠点において、在来線と路線バス、デマンドタクシー等の公共交通との接続性を向上することにより一体性を高める。	○鉄道	○磐越東線 (JR)
広域交通 (幹線系統)	○近隣市町村への移動の利便性を維持することで鉄道との役割分担を行い、利便性を維持する。 ○生活交通として国庫補助等を活用し、維持を図る。	○路線バス	○船引線 ○移經由葛尾線 ○船引・川内線 ○船引・百目木線
アクセス 交通 (支線系統)	○郊外部から市街地へのアクセス手段として、移動機会を確保する。 ○利便性及び効率性の高い運行内容への見直しを検討・実施しながら確保・維持を図る。 ○運行内容の見直しにあたっては、地域との協働により検討・実施することを基本とする。	○デマンド タクシー	○船引らくらくタクシー ○たきね乗合タクシー ○おおごえ乗合タクシー ○ときわ・みやこ乗合タクシー
その他の 移動サービス	○施設の送迎バスやスクールバスなどの移動サービスについては、可能な範囲で公共交通の活用を検討し、移動手段の集約などによる効率化を図る。	○その他	○スクールバス ○施設の送迎バス

表 交通拠点の役割

区分	拠点の機能	交通拠点
中心拠点	○船引駅などの主要な交通拠点において、在来線と路線バス、デマンドタクシー等の公共交通との接続性を向上することにより一体性を高める。 ○観光二次交通としての役割を担う。	○船引駅
地域拠点	○広域交通（鉄道・路線バス）とアクセス交通やその他の公共交通との接続性を向上することにより一体性を高める。	○菅谷駅 ○神俣駅 ○大越駅 ○磐城常葉駅 ○要田駅

4-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域内フィーダー系統は、広域交通（幹線系統）を補完する役割を担い、地域内及び地域間の移動に対応する重要な系統です。

これらの系統は、買い物・通院・通勤・通学時の移動手段としても利用され、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、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 補助系統にかかる事業及び実施主体の概要

No.	系統名	起点	経由地	終点	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確保策	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
1	大越町エリア	—	大越町	—	地域間交通ネットワークＪＲ磐越東線大越駅及び磐城常葉駅と接続 補助対象地域間幹線系統船引線（船引駅前バス停）、古道線（田村市役所前バス停）と接続	道路運送法第4条乗合	区域運行	有限会社 ほていや タクシー	フィーダー補助系統
2	滝根町エリア	—	滝根町	—	地域間交通ネットワークＪＲ磐越東線菅谷駅、神俣駅及び小野新町駅と接続			東部自動車合資会社	

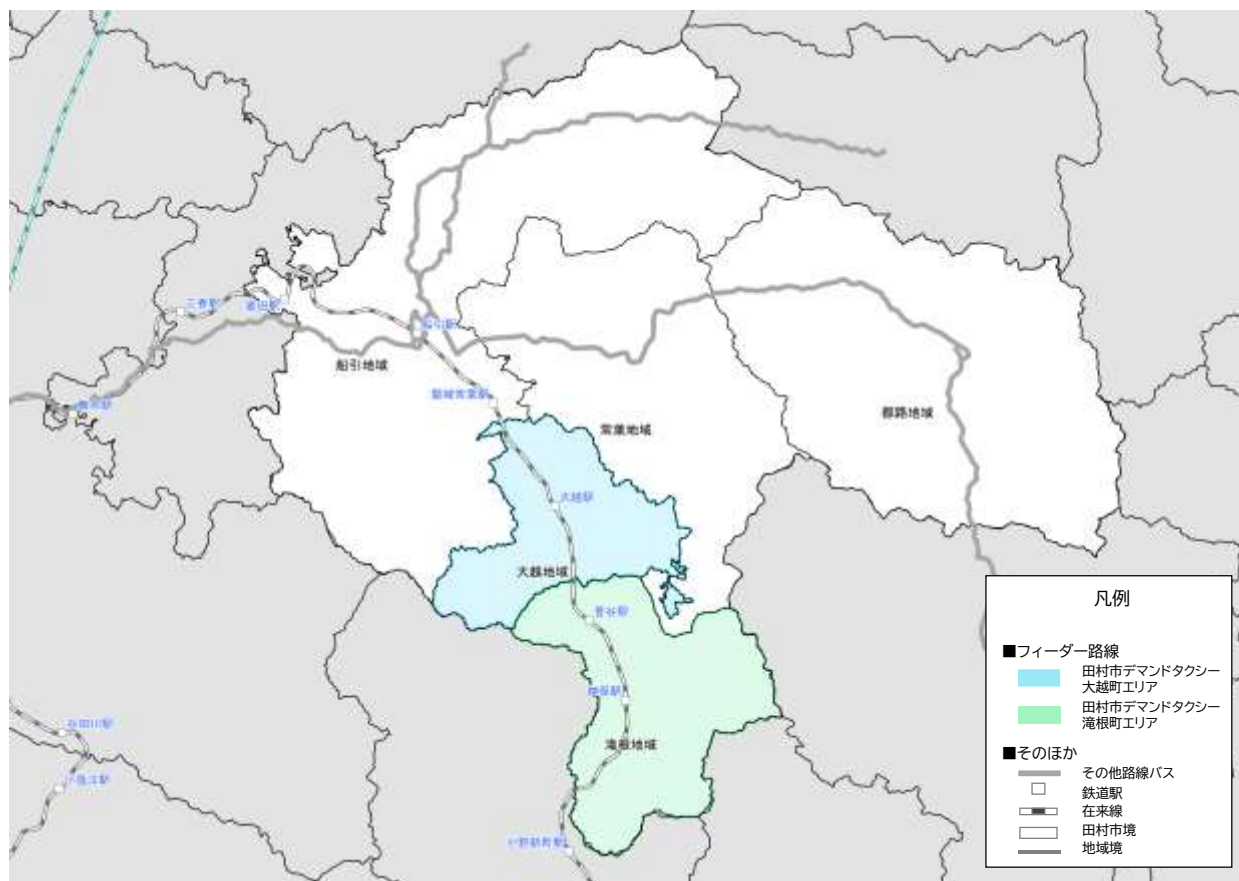


図 補助系統に係る路線及び運行区域

4-4 基本目標

本市にとって望ましい地域公共交通の実現に向けて、本計画の計画期間内（2022 年～2026 年）に達成すべき基本目標を設定します。

基本目標の達成状況等を確認するために、指標及び数値目標を設定し、モニタリング等を行いながら着実な計画の推進を図ります。

■本市にとって望ましい地域公共交通の姿

あらゆる世代の日常生活を支える利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現

■計画の基本目標

〔基本目標 1：市街地における公共交通の利便性の向上〕

- 市街地やその周辺に住む市民の日常生活における移動手段の確保のため、既存の公共交通体系を基本とした路線の再構築を図り、商業施設等への移動機会の拡充や地域の交流を進めます。

〔基本目標 2：地域の特性や実情にあった市内各地区における公共交通の利便性の維持・向上〕

- 公共交通による移動が不便な地域において、自家用車及び家族等の送迎に頼らざるを得ない交通弱者及び市外からの来訪者等に対して、地域の特性や実情に応じた利便性の高い移動手段を確保・維持します。

〔基本目標 3：公共交通機関同士の連携と乗り継ぎ環境の向上〕

- 市町村間の広域移動を担う鉄道と、市内の路線バス・デマンドタクシーとの接続性の向上を図り、公共交通の一体性を高め、市民、近隣市町村の住民及び来訪者等が公共交通を利用しやすい環境を構築します。
- 交通事業者、その他関係事業者との有機的な連携により、乗り換えしやすい利用環境の構築を図ります。

〔基本目標 4：公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上〕

- 高齢者をはじめとした誰もが利用しやすい公共交通の実現に向けて、安全・快適かつ分かりやすい待合環境への改善及び利用者の目線に立った情報発信による利用促進に取り組みます。

〔基本目標 5：持続可能な公共交通体制の仕組みづくり〕

- 地域住民、交通事業者及び市の連携強化を図り、持続可能な公共交通体制の仕組みづくりを進めます。
- 自家用車から公共交通への利用転換の市民意識の醸成、選ばれる公共交通として利便性の高いサービスの維持及び乗務員等の担い手の確保を多様な関係者と一体となって進めます。

図 計画の基本目標

4-4-1 基本目標 1：市街地における公共交通の利便性の向上

①目標の考え方

○市街地やその周辺に住む市民の日常生活における移動手段の確保のため、既存の公共交通体系を基本とした路線の再構築を図り、商業施設等への移動機会の拡充や地域の交流を進めます。

②指標・数値目標

■市街地内の路線バス利用者数

○市街地内の路線バス利用者数から、市街地における商業施設等への移動機会の拡充や地域の交流が達成されているかを評価します。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		2019 (令和元年)	2020 (令和2年)	2026 (令和8年)
市街地内の利用者数	人/日	58	34	60（向上）

4-4-2 基本目標２：地域の特性や実情にあった市内各地区における公共交通の利便性の維持・向上

①目標の考え方

○公共交通による移動が不便な地域において、自家用車及び家族等の送迎が必要な交通弱者及び市外からの来訪者等に対して、地域の特性や実情に応じた利便性の高い移動手段を確保・維持します。

②指標・数値目標

■路線バスの年間利用者数

○路線バスの年間利用者数から、利便性の高い移動手段の確保・維持がされているかを評価します。

■デマンドタクシーの年間利用者数

○デマンドタクシーの年間利用者数から、利便性の高い移動手段の確保・維持がされているかを評価します。

■路線バスの収支率

○路線バスの収支率から、移動手段が継続して確保・維持できるかを評価します。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		2019 (令和元年)	2020 (令和2年)	2026 (令和8年)
路線バスの年間利用者数	人/年	68,000	55,000	74,000 (向上)
デマンドタクシーの年間利用者数	人/年	24,000	21,000	26,000 (向上)
路線バスの収支率	%	19.6	21.2	22.0 (向上)

4-4-3 基本目標3：公共交通機関同士の連携と乗り継ぎ環境の向上

①目標の考え方

○市町村間の広域移動を担う鉄道と、市内の路線バス・デマンドタクシーとの接続性の向上を図り、公共交通の一体性を高め、市民、近隣市町村の住民及び来訪者等が公共交通を利用しやすい環境を構築します。

○交通事業者、その他関係事業者との有機的な連携により、乗り換えしやすい利用環境の構築を図ります。

②指標・数値目標

■広域的な公共交通の年間利用者数（鉄道：船引駅）

○船引駅の年間利用者数から、市民、近隣市町村の住民及び来訪者等にとって、広域移動しやすい環境が整っているかを評価します。

■交通拠点の整備箇所数

○乗り継ぎ拠点の整備状況から、まちづくりと連動した地域公共交通が構築されているかを評価します。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		2019 (令和元年)	2020 (令和2年)	2026 (令和8年)
広域的な公共交通の年間利用者数（鉄道：船引駅）	人/日	1,370	652	1,400

4-4-4 基本目標4：公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

①目標の考え方

○高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通の実現に向けて、安全で快適かつ分かりやすい待合環境への改善及び利用者の目線に立った情報発信による利用促進に取り組めます。

②指標・数値目標

■乗り方教室、出前講座の開催回数

○乗り方教室、出前講座の開催回数から、達成状況を評価します。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		2019 (令和元年)	2020 (令和2年)	2026 (令和8年)
交通拠点の整備箇所数	箇所	0	0	5

4-4-5 基本目標5：持続可能な公共交通体制の仕組みづくり

①目標の考え方

○地域住民、交通事業者及び市の連携強化を図り、持続可能な公共交通体制の仕組みづくりを進めます。

○自家用車から公共交通への利用転換するための市民意識の醸成、選ばれる公共交通として利便性の高いサービスの維持及び乗務員等の担い手の確保等を多様な関係者と一体となって進めます。

②指標・数値目標

■地域協働に向けた協議地域数

○地域協働での移動手段の確保や既存の交通資源の活用等に向けて、地域との協議を行っていきます。

■公的資金の投入額

○地域との協働や交通事業者の体制維持、既存資源の活用などにより、公共交通の効率性及び持続性を高め、増加傾向にある公的資金の投入額の改善を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		2019 (令和元年)	2020 (令和2年)	2026 (令和8年)
乗り方教室、出前講座の 開催回数	回/年	0	0	5(向上)
地域協働に向けた協議地域数	地域	0	0	5(改善)
財政負担額	千円/年	58,798	59,000	58,000 (改善)

表 目標数値の設定

NO	指 標	収集データ	データの収集方法
①	市街地内の利用者数	年 1 回乗降調査を実施し、船引駅周辺のバス停の利用者数を把握する。	交通事業者より提供を受ける。
②	路線バスの年間利用者数	年間の輸送人員	交通事業者より提供を受ける。
③	デマンドタクシーの年間利用者数	年間の利用者数	交通事業者より提供を受ける。
④	路線バスの収支率	路線バス、事業実績をもって把握する。	交通事業者より提供を受ける。
⑤	広域的な公共交通の年間利用者数	船引駅の乗車人員	交通事業者より提供を受ける。
⑥	交通拠点の整備箇所数	交通拠点の整備箇所数	市が把握する資料・データなどを用いる。
⑦	乗り方教室、出前講座の開催回数	市が主体となって実施する利用促進の取組件数	市及び交通事業者が把握する資料・データなどを用いる。
⑧	地域協働に向けた協議地域数	協議会の出席者や検証の状況に関する資料	市が把握する資料・データなどを用いる。
⑨	財政負担額	路線バス、デマンドタクシーの補助金額・事業費をもって把握する。	資料は市が把握する資料・データなどを用いる。

第5章 目標を達成するために行う取組の概要

5-1 事業一覧

基本目標の実現に向けて、下記の事業を実施します。

表 事業一覧

基本目標	事業名	実施主体	スケジュール				
			2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
基本目標 1： 市街地における公共交通の 利便性の向上	事業 1：市街地内の路線再編	田村市 交通事業者	再編の 実施				
	①既存の路線バスを活かした市街地内循環路線		検討・調整			継続・見直し	
	②路線バスの運行ダイヤの見直し		検討・調整			継続・見直し	
基本目標 2： 地域の特性や実情にあった 市内各地区における公共交 通の利便性の維持・向上	事業 1：郊外部の路線バスの見直し	田村市 交通事業者	再編の実施				
	①路線バスの集約		検討・調整			継続 見直し	
	事業 2：デマンドタクシーの再編		検討・調整			継続 見直し	
基本目標 3： 公共交通機関同士の連携と 乗り継ぎ環境の向上	事業 1：鉄道との接続性の向上	田村市 交通事業者	再編の 実施				
	①乗り継ぎダイヤの設定		検討・調整			継続 見直し	
基本目標 4： 公共交通の利用しやすさ・ わかりやすさの向上	事業 1：待合環境の改善	田村市 交通事業者	再編の実施				
	①待合環境の整備		検討・調整				
	事業 2：分かりやすい案内表示		情報の更新				
	①オープンデータの活用	田村市 交通事業者	検討・調整・作成		配布・更新	継続 見直し	
	②総合時刻表の作成		検討・調整		整い次第導入		
	③運行車両の見直し						
基本目標 5： 持続可能な公共交通体制の 仕組みづくり	事業 3：モビリティマネジメントの実施	田村市 交通事業者 関係団体	モビリティマネジメントの実施				
	①公共交通に関するイベントの開催		検討 調整 準備			継続	
	②デマンドタクシー出前講座の実施		検討 調整 準備		出前講座の実施	継続	
	事業 1：モビリティマネジメントの実施※再掲	田村市 交通事業者 関係団体	基本目標 4 事業 3 と同様				
	事業 2：関係機関と連携した公共交通の利用 促進の展開		検討 調整 準備		利用促進の実施	継続 見直し	
	①免許返納支援制度の強化		検討 調整 準備		利用促進の展開	継続 見直し	
	事業 3：乗務員募集		募集活動				
	①周知活動の支援						
	事業 4：MaaSの導入にむけた調査・研究		検討		実証実験	見直し	
基本目標 5： 持続可能な公共交通体制の 仕組みづくり	事業 5：自動運転技術の導入・利活用	田村市 交通事業者 関係団体	実証運行				
	①実証運行の実施、社会実装				実装・調整	通年運行	

5-2 基本目標 1：市街地における公共交通の利便性の向上

事業 1：市街地内の路線再編

○既存の路線バスや船引らくらくタクシーを活かした、市街地での移動ニーズにかなう経路の見直しや運行時間を見直し、市街地内の利便性の向上を図ります。

①既存の路線バスを活かした市街地内循環路線の形成

内 容	○既存の路線バスを活かした、市街地での移動ニーズに応えるバス路線の再編や船引らくらくタクシー及び乗合タクシーとの連携に取り組みます。				
	市民が利用する施設へのアクセスにより利便性を強化				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整		整い次第再編		継続・見直し

②路線バスの運行ダイヤの見直し

内 容	○市民や来訪者などの利便性の向上に向けて、船引駅を起点とした路線バスのパターンダイヤ化（船引駅を決まった時間に出発など）へ見直しを図ります。				
	表 パターンダイヤのイメージ				
	現在の運行				
	10 時台			30	
実施主体	11 時台	00			55
	等間隔運行の例				
	10 時台	00	15	30	45
	11 時台	00	15	30	45
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整 整い次第再編 継続・見直し				

③乗用タクシーの活用

内 容	○高齢者などの交通弱者を中心に、乗用タクシーを定額制で利用できる仕組みの導入を検討します。				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整 整い次第、実証運行 継続・見直し				

事業２：デマンドタクシーの再編

○デマンドタクシーの運行再編・見直しによる利便性の向上を図ります。運行主体が２つある状況を踏まえ、利用しやすい運行方法を検討します。（地域公共交通利便増進事業の活用 ※国補助）

①利便性向上に向けた運行内容の見直し

内 容	○市内での運行内容を統一し、分かりやすさ、利便性の向上を図ります。 【運行内容の見直しの例】 ・運行時間を利用者ニーズに即した利便性の高いダイヤへと見直します。 ・予約システムを、より便利に簡単に複数の方法で予約出来るシステムへと見直します。 ・予約受付時間の拡大を目指します。 ・チケット制や現金の支払い方法のメリットを活かし、兼用出来るように検討します。 ・地域の実情に応じて、運行内容を地域住民が検討する仕組みを構築します。				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整 整い次第、再編 継続・見直し				

②運行主体の一本化

内 容	○運行主体の一本化に向けて、関係事業者と調整を進めます。 【本市におけるデマンドタクシーと運行主体】 ・船引らくらくタクシー（船引町商工会） ・たきね乗合タクシー（田村市公共交通活性化協議会） ・おおごえ乗合タクシー（田村市公共交通活性化協議会） ・ときわ・みやこじ乗合タクシー（田村市公共交通活性化協議会）				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整 整い次第、運営主体の一本化 継続・見直し				

5-4 基本目標 3：公共交通機関同士の連携と乗り継ぎ環境の向上

事業 1：鉄道との接続性の向上

○船引駅において、特に利用が多い時間帯において、鉄道の到着時間に合わせて路線バスのダイヤを設定します。

①乗り継ぎダイヤの設定

内 容	○船引駅において、特に鉄道からの乗継が多い時間帯（通勤・通学の多い朝の時間帯や、大学生の通学時間など）、観光などの利用が見込まれる曜日・時間帯について、磐越東線と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。 接続対象ダイヤ（2021 年 4 月時点） ■郡山駅行き 船引駅 6：53 発、7：23 発 ■いわき駅行き 船引駅 17：10 着				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
					

5-5 基本目標 4：公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

事業 1：待合環境の改善

○市内各所の主要な交通拠点において、上屋やベンチ、風よけなどの設置による待合環境の向上や、案内等の設置によるわかりやすさの向上を図ります。

①待合環境の整備

内 容

○船引駅周辺において、利用者の待合環境を整えることにより、雨や雪などの悪天候であってもバスが待ちやすい環境を構築します。

○各経路の沿道上のコンビニ・商店などの施設と連携して、屋内への待合環境の整備について検討を進めます。



(イオンモール盛岡)



(横浜市)

○船引駅等の交通拠点に、公共交通の利用情報（乗り場案内、経路・ダイヤ・運賃などの運行情報、タクシーの連絡先など）を作成・掲示し、待合環境の整備・充実を図ります。



図 乗り場案内ステッカー



図 方面別記号（埼玉県秩父市）

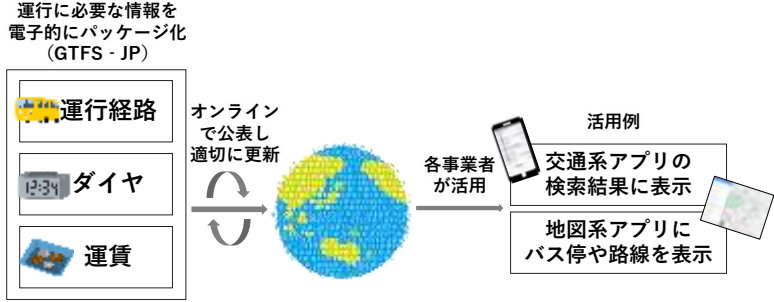
実施主体 田村市、交通事業者

実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整			整い次第、整備	

事業2：分かりやすい案内表示

○利用しやすい公共交通を構築するために情報提供を行います。

①オープンデータの活用

内 容	○デマンドタクシー等のダイヤや運賃を国の指定様式（GTFS-JP）へ変換し、データの公表を進めるとともに、データを適切に更新することで、最新の情報が乗合情報案内事業者等に提供される仕組みを構築します。 運行に必要な情報を電子的にパッケージ化（GTFS-JP）  図 バスのオープンデータの展開イメージ				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	情報の更新 				

②総合時刻表の作成

内 容	○市内を運行する公共交通が総合的に記載された総合時刻表を作成します。 ○商業施設、観光施設等の目的地となる施設の位置情報も記載することで、利用者目線での見せ方の工夫を行います。  図 公共交通バスマップ・路線別時刻表（青森県八戸市）				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整・作成 配布・更新 継続・見直し 				

③運行車両の見直し

内 容	○どんな方でも利用しやすい車両として、車両更新の際に低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）や UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）の導入を働きかけ、関係事業者と協力しながら推進します。				
					
	図 ワンステップバス	図 ノンステップバス	図 UDタクシー		
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 （令和4年）	2023 （令和5年）	2024 （令和6年）	2025 （令和7年）	2026 （令和8年）
	検討・調整			整い次第導入	
					

事業3：モビリティマネジメントの実施

○小学生等を対象に路線バス及びデマンドタクシーの乗り方教室を開催し、バスの乗り方や公共マナーの大切さを伝え、公共交通に対する市民意識の向上を促します。

①公共交通に関するイベントの開催

内 容	○市内の学校及び交通事業者と連携しバスの乗り方教室を開催します。				
	図 乗方体験教室 (会津若松市)		図 バスの乗り方教室の開催 (青森県八戸市)		
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整・準備		モビリティマネジメントの実施		継続・見直し

②デマンドタクシー出前講座の実施

内 容	○移動に関する困りごとを抱える地域住民等を対象に、デマンドタクシーの利用方法等を説明する出前講座の仕組みの導入を検討します。				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討・調整・準備 出前講座の実施 継続・見直し				

事業3：乗務員募集

○路線バスやタクシーの高齢化に伴う乗務員不足が懸念されていることから、乗務員の確保に向けた支援を行います。

①周知活動の支援

内 容	○市のホームページなどを活用した乗務員の求人募集の支援などを検討します。 ○就職イベントの開催やハローワークと連携したホームページ、広報紙の掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知します。				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	募集活動				

事業4：MaaSの導入にむけた調査・研究

○MaaSや自動運転など先端技術の導入を検討していきます。

①最先端の調査・研究

内 容	○本市におけるMaaSの導入によるメリットなどを検討、整理します。 ○情報発信の方法としてインターネットの活用を検討します。				
	■個々の交通手段を利用者が選択 ⇒マイカー中心の社会に 得られる効果 ●マイカーがなくても“おでかけ”できる ⇒QOL向上 ●運転免許返納の促進 ●公共交通利用者の増加 ●データを活用した交通・地域づくり ●地元経済の活性化 図 MaaSのイメージ Maas 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シームレスにつなぐ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。				
実施主体	田村市、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	検討 → 実証実験 → 見直し				

事業５：自動運転技術の導入・利活用

○自動運転技術の導入・利活用を検討していきます。

①実証運行の実施、社会実装

内 容	○自動運転実証運行を実施し、結果について評価分析します。 ○自動運転レベル４の社会実装に向けた取組みを実施します。  写真 自動運転実証調査事業（田村市）				
実施主体	田村市、運行事業者、交通事業者				
実施期間	2022 (令和4年)	2023 (令和5年)	2024 (令和6年)	2025 (令和7年)	2026 (令和8年)
	実証運行 実装・調整 通年運行				

第6章 計画の推進方針

6-1 計画の推進体制

6-1-1 計画の推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、市民代表や有識者、国・県、道路管理者、交通管理者などから構成される「田村市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）」による管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認などを行います。

また、協議会については、計画の管理だけではなく、田村市の地域公共交通を継続的に協議する場として位置づけ、市民のニーズや社会情勢の変化等に応じた地域公共交通の見直し・改善（短期的な検討項目）や、持続可能な公共交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期的な検討項目）などを行います。

6-1-2 推進主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、田村市や交通事業者、関係機関などが密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて有識者等の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割および進捗等を確認しながら着実に進めます。

表 推進主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
田村市	○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事業の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います。 ○他の分野とも連携を図るために“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取組の推進を図ります。
交通事業者	○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、田村市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進めます。
市民	○公共交通を積極的に利用するとともに、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います。 ○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・維持に向けた取組の展開を図ります。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例などを踏まえながら計画の推進に対して助言します。
道路管理者・交通管理者	○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します。
有識者	○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います。

6-2 計画の推進方法

本計画は PDCA サイクルにより、協議会の管理による着実な事業実施（D）、個別事業や計画全体のモニタリング・評価（C）、個別事業及び計画全体の見直しを行います。

特にモニタリング・評価にあたっては、本計画の基本目標の達成状況の確認にあたり設定した、指標に基づき行うものとし、毎年度実績値を整理し評価を実施します。

また、計画のモニタリング・評価の結果については、協議会に示すこととし、事業の実施状況等と合わせて達成状況等に関する検証を行います。

協議会における検証の結果、「個別事業の見直しが必要」とされる場合には、見直しが必要とする理由等を踏まえて要因分析を行い、適切に改善や事業計画の検討（A・P）を行います。

計画期間の4年目（2025年（令和7年））に3年間の実績を振り返り、計画全体の評価を行うとともに、2026年（令和8年）に計画を見直して、次期計画（2027年（令和9年）～2031年（令和13年））に改定します。

表 計画の推進方法

項目	本計画の計画期間					次期計画
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
事業実施(D)	→	→	→	→	→	→
モニタリング・評価(C)	→ 事業実施状況の整理 (データ等)	→	→	→	→	→
指標	●	●	●	●	●	●
個別事業の検討・見直し (A・P)		→ 必要に応じて見直し	→	→	→	
計画全体の見直し(P)				評価	→	改定

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、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

表 年度ごとの実施内容

実施事項		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				●				●			●		
庁内調整				計画認定 申請				●	予算要求				
フィーダー系統補助関連				●			認定 ○		●	補助金交付申請 (前年度分)	●	自己 評価	
公共交通計画のPDCA	補助事業等に関連した評価	P 地域公共交通確保維持改善計画の作成	→					C フィーダー系統の検証	→		A 利用状況に応じて改善	→	
		D →						フィーダー系統の運行	→				
	計画・事業に関連した評価	C 計画のモニタリング・検証	→	P 次年度の事業計画の検討	→			P 次年度の事業実施に向けた最終調整	→				
		D →		A 事業内容等の改善	→			事業の実施	→				

（１）田村市公共交通活性化協議会設置要綱

（設置）

第１条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）及び道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、田村市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（事務所）

第２条 協議会の事務所は、田村市船引町船引字畑添 76 番地 2（田村市役所内）に置く。

（協議事項）

第３条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の策定及び計画の変更に関する事項

（２）連携計画の実施に関する事項

（３）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項

（４）協議会の運営に関する事項

（５）その他協議会が必要と認める事項

（組織）

第４条 協議会は、別表に掲げる者をもって組織する。

（任期）

第５条 委員の任期は、２年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（役員の定数及び選任）

第６条 協議会に次の役員を置く。

（１）会長 １人

（２）副会長 １人

（３）監査 ２人

２ 会長、副会長及び監査は、委員の互選により定める。

３ 会長、副会長及び監査は、相互にその職を兼ねることはできない。

（役員の職務）

第７条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

２ 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

３ 監査は、協議会の会計の状況を監査し、その監査の結果を会長に報告する。

（会議）

第８条 協議会の会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

２ 協議会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

３ 協議会の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

４ 協議会は、原則として公開とする。ただし、開催日時、場所、議題、協議の概要、合意事

項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

(協議結果の取扱い)

第 9 条 委員は、協議会において協議が整った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(経費の負担)

第 10 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 11 条 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第 12 条 協議会の庶務及び会計は、田村市総務部経営戦略室において処理する。

(その他)

第 13 条 この告示に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成 22 年 1 月 22 日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 この告示の施行後初めて委嘱又は任命する委員の任期は、第 5 条本文の規定にかかわらず、平成 24 年 3 月 31 日までとする。

附 則(平成 26 年告示第 97 号)

この告示は平成 27 年 1 月 1 日から施行する。

附 則(平成 27 年告示第 43 号)

この告示は平成 27 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 30 年告示第 51 号)

この告示は平成 30 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 31 年告示第 4 号)

この告示は平成 31 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(令和 2 年告示第 70 号)

この告示は令和 3 年 3 月 30 日から施行する。

別表(第 4 条関係)

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">(1) 副市長(2) 関係する公共交通事業者(3) 連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる事業者(4) 国土交通省東北運輸局福島運輸支局が指名する者(5) 道路管理者(6) 福島県公安委員会が指名する者(7) 公共交通の利用者の代表(8) 一般旅客自動車運送業者の運転手が組織する団体(9) 市長が必要と認める者 |
|--|

(2) 委員名簿

団体・機関など	所属団体役職	氏 名
田村市	副市長	菅井 友宏
福島交通株式会社 郡山支社 乗合営業課	課長	磯貝 憲一
東部自動車合資会社	代表社員	羽場 愛一郎
有限会社 ほていやタクシー	取締役	柳沼 邦俊
東日本旅客鉄道株式会社 仙台支社 郡山地区センター	所長	矢内 啓之
滝根町商工会	会長	蒲生 康博
大越町商工会	会長	白石 政法
都路町商工会	会長	猪瀬 明
常葉町商工会	会長	渡邊 兵吾
田村市商工会連絡協議会	会長	佐藤 利男
国土交通省 東北運輸局 福島運輸支局	首席運輸企画専門官	越戸 直
福島県県中建設事務所	企画管理部長	小湊 隆久
田村警察署	地域交通課長兼船引幹部交番所長	遠藤 裕之
滝根地域行政区長連合会	会長	會田 和礼
大越地域行政区長連合会	会長	山野辺 清
都路地域行政区長連合会	会長	村越 浩一
常葉地域行政区長連合会	会長	早川 栄二
船引地域行政区長連合会	会長	和田 正明
田村市PTA連合会	会長	上遠野 尊文
田村市老人クラブ連合会	会長	鈴木 寅喜
私鉄福島交通労働組合	船引支部長	渡邊 俊夫
全福島ハイヤー・タクシー労働組合	東部自動車支部長	佐藤 輝雄
福島大学 経済経営学類	准教授	村上 早紀子
小野町 企画政策課	課長	西牧 英一

(3) 実態・ニーズ把握調査の実施概要

1) 住民アンケート調査

市民の日常的な移動実態（目的地・移動手段・頻度・時間帯等）や公共交通に対する意向等について把握するため、18歳以上の市民を対象としたアンケートを実施しました。

項 目	内 容
調査対象	市内在住の 18 歳以上 79 歳以下の男女 2,000 人
配布・回収方法	郵送配布、郵送又は Web 回収
配布・回収数	回収数：753 票（回収率 37.6%）
調査項目	回答者属性、外出の実態、交通手段別の利用状況、公共交通の評価、日常生活における外出状況、公共交通に対する意見（公共交通の維持、利用促進、免許返納支援制度、自由意見）

2) 関係者ヒアリング調査

市内の交通事業者を対象に地域公共交通の利用状況、現状の運行ルート・ダイヤ・時間帯等の問題点・課題、見直し・改善ニーズを把握するため調査を実施しました。また、福祉・教育・観光などの主要な庁内関係部署を対象としてヒアリング調査を実施し、地域公共交通に対して求める役割や市が把握する公共交通以外の移動サービスを把握するためにも実施しました。

項 目	内 容
調査対象	①交通事業者 JR東日本 郡山地区センター、福島交通（株） 郡山支社、東部自動車合資会社、有限会社ほていやタクシー ②庁内関係部署 高齢福祉課、都市計画課、社会福祉課、生活環境課、観光交流課、教育総務課
実施方法	WEB 会議又は対面による聞き取り
調査項目	①交通事業者 会社概要、運行概要・利用実績、利用者・住民ニーズへの対応・今後の方向性 ②庁内関係部署 現在の事業の実施状況、公共交通以外の移動サービスの実施状況、公共交通に対して求める役割

3) バス利用実態調査・主要拠点乗り継ぎ実態調査

バス利用実態調査：市民の路線バスの利用実態を把握するため、市内7路線を対象に路線別・時間帯別・バス停別の乗降実態を把握するために実施しました。

主要拠点ヒアリング調査：市内⇄市外の市域を跨いだ公共交通による広域的な移動実態や、二次交通への乗り継ぎ実態、市内の周遊経路等を把握するために、主要な交流拠点（駅等）において乗り継ぎ実態調査を実施しました。

項 目	内 容
調査対象	①バス利用実態調査 市内を運行する路線バス利用者 ②主要拠点ヒアリング調査 船引駅を利用する方
実施方法	①バス利用実態調査 調査員が路線バスに乗り込み ②主要拠点ヒアリング調査 JR 船引駅で対面による聞き取り
調査項目	①バス利用実態調査 利用した路線及びバス停、路線バスの利用頻度、外出の目的、目的地・目的施設、乗り継ぎの有無 など ②主要拠点ヒアリング調査 回答者属性、移動の目的公共交通利用頻度・来訪頻度、移動手段、不便に感じたこと

4) 乗合タクシーアンケート調査

利用者の属性、利用実態（利用状況、利用目的など）、運行に対する利用しづらい点や改善要望などを定量的に把握するために実施しました。

項 目	内 容
調査対象	船引らくらくタクシー及び乗合タクシー利用者
配布・回収方法	乗車時に運転手による手渡し・郵送回収
配布・回収数	回収数：122 票（回収率 12.7%）
調査項目	利用実績、運行内容に対する考え（運行ルート、運行本数、運行時間帯、支払い方法など）、改善要望、基本属性

5) 中学校アンケート調査

次期高校生である中学生の進学実態などを把握することや、高等学校アンケートの調査対象を選定するために実施しました。

項 目	内 容
調査対象	市内中学校（6校）
配布・回収方法	メール送付・回収
配布・回収数	全校から回収
調査項目	学校概要と通学実態、高校進学状況、公共交通に対する意見・要望

6) 高等学校アンケート調査

自由な移動手段を持たず鉄道などの公共交通を利用して通学する可能性が高い高校生の通学実態を的確に把握し公共交通サービスの見直しに活用するため実施しました。

項 目	内 容
調査対象	福島県立田村高等学校、福島県立船引高等学校、福島県立郡山北工業高等学校、福島県立郡山東高等学校、福島県立小野高等学校、日本大学東北高等学校、福島県立安積黎明高等学校
配布・回収方法	メール送付・回収
配布・回収数	全校から回収
調査項目	通学実態、公共交通を用いた通学に対する意向、公共交通に対する意見・要望

7) 住民グループインタビュー調査

市民を対象に、日常の外出で困っていること、公共交通の利用状況や路線バスの利用理由、利用しない理由、サービス改善要望等について把握するため、実施しました。

項 目	内 容		
調査対象	高齢者、免許返納者、高校生・高校生の保護者、送迎をしている主婦		
実施方法	地区の集会所や公民館に集ってもらい、別途用意するインタビュー項目にしたがって、参加者と対話しながら意見を聞き取る。		
調査項目	日常生活の移動実態、公共交通の利用状況と問題点、外出の移動手段、基本属性		
開催日時	地域 住民	門沢健康サロン（船引地域南部） 9月16日（木）9時00分	参加者：10人
		いきいきサロン（大越地域） 9月16日（木）9時00分	参加者：8人
		クローバーの会（都路地域） 9月22日（水）13時30分	参加者：5人
		常葉いきいきサロン（常葉地域） 9月27日（月）10時00分	参加者：13人
		いきいき中広土（滝根地域） 9月29日（水）9時30分	参加者：14人
		北移松寿会（船引地域移） 10月9日（土）11時00分	参加者：10人
		ニコニコ上町元気サロン（船引地域町中） 10月13日（水）10時00分	参加者：17人
	高校生	8月1日（日）9時00分	参加者：5人
		10月10日（日）10時00分	参加者：5人

田村市地域公共交通計画

発行日：令和4（2022）年3月

発 行：田村市公共交通活性化協議会

〒963-4393

福島県田村市船引町船引字畑添 76 番地 2

TEL：0247-81-2117