

序 調査の目的と内容

序 1 目的

本県の総合交通政策に関しては、平成6年3月に策定された「ふくしま新世紀交通ビジョン」のもとで、様々な交通体系の整備等が進められてきた。

しかし、交通ビジョンが策定されてから10年余りが経過し、本格的な少子高齢社会の到来、国際化・広域化の進展、財政の縮減など、策定当時とは社会情勢が大きく変化し、様々な問題が発生している。例えば、生活交通の確保、環境問題や中心市街地活性化への対応などである。

このような中で、本調査は、福島県交通政策有識者懇談会からの提言（H17.10.28）及び福島県新長期総合計画「うつくしま21」の重点施策体系見直しを踏まえ、本県の総合交通政策に関して詳細な検討を進めるための基礎調査を実施するものである。

本調査では、各種データの収集・整理をはじめ、県内市町村を対象とするアンケート調査や、地域を特定しての交通事情詳細調査を行い、調査結果の分析を通して具体的な施策の検討に結びつけるものである。

序 2 調査内容

- (1) 本県の交通状況に関する基礎調査
 - ア 各種データの収集・整理
 - イ 県内市町村を対象とする実態調査（アンケート調査）
- (2) 県内市町村における交通状況の詳細調査
- (3) 具体的施策の実施にむけた課題整理

交通状況に関する基礎調査

- 1 データの収集整理

1 道路

(1) 一般道路

現 状

ア 一般道路の改良率

平成 17 年 4 月 1 日現在、本県の道路総延長は、県土面積が広大であることなどから、38,621.5 km に及んでいる。

イ 交通不能区間

交通不能区間は、一般国道(指定外)の 2 路線をはじめ、全体で 17 路線、22 区間あり、延長 82.3 km に及んでいる。また、県土の約 54% が積雪地帯であり、それに伴う冬期交通不能区間は、交通不能区間の 4 倍強の延長 349.1 km となっている。交通不能区間は、延長 106.0 km から 82.3 km と、約 22% 減少しているが、冬期交通不能区間においては、317.2 km から 349.1 km と、約 10% 増加している。

ウ 自動車交通量

県内の 12 時間交通量は、福島市、郡山市、会津若松市、いわき市の各中心部へ集中する道路は約 15,000 台以上となっている。

課 題

本県内の地域間の移動について、道路を利用する際の移動時間でみると、ほとんどの地域で前回調査(平成 6 年 3 月)からの改善がみられる。特に、相双一南会津、いわき一南会津では、前回調査では 235 分、245 分であったのに対し、190 分、171 分と大幅な改善がみられる。

一方で、一般道路において最短ルートがあるにもかかわらず、峠等において交通不能区間(冬期交通不能区間を含む)があるために大きく迂回しなければならず、移動時間、移動距離ともに長くなっているケースがある等、山地を横断する東西方向を中心として移動の利便性が低くなっている。

このため、地域間の連携を一層強めるため、交通不能区間の解消等地域間を結ぶ幹線道路網の整備を促進し、県内各地域の移動時間短縮を図っていく必要がある。

全国的に見た本県の道路状況

(平成17年4月1日現在)

		全国						福島県							
		路線数	実延長		改良済		舗装済		路線数	実延長		改良済		舗装済	
			(km)	延長(km)	%	延長(km)	%	(km)		延長(km)	%	延長(km)	%		
一般国道	指定区間	298	22,279.4	22,270.1	100.0	22,273.3	100.0	4	483.7	483.7	100.0	483.7	100.0		
	知事管理区間	161	31,985.8	26,877.1	84.0	31,605.7	98.8	15	1,499.0	1,256.1	83.8	1,477.9	98.6		
	計	459	54,265.2	49,147.2	90.6	53,879.0	99.3	19	1,982.7	1,739.7	87.7	1,961.6	98.9		
都道府県道	主要地方道	3,022	57,820.6	43,573.0	75.4	56,560.1	97.8	76	1,800.6	1,473.1	81.8	1,772.1	98.4		
	一般県道	10,362	71,318.3	41,943.5	58.8	67,530.0	94.7	293	2,292.0	1,441.5	62.9	2,135.5	93.2		
	計	13,384	129,138.9	85,516.5	66.2	124,090.1	96.1	369	4,092.6	2,914.6	71.2	3,907.6	95.5		
国・都道府県道		13,843	183,404.1	134,663.7	73.4	177,969.1	97.0	388	6,075.3	4,654.3	76.6	5,869.2	96.6		
市町村道		3,002,095	1,002,185.4	546,866.9	54.6	757,055.4	75.5	73,085	32,464.1	17,183.1	52.9	20,105.9	61.9		
合計		3,015,938	1,185,589.6	681,530.6	57.5	935,024.5	78.9	73,473	38,621.5	21,919.6	56.8	26,057.2	67.5		

注1) 改良済は、車線幅員5.5m未満の数値を含む。

注2) 舗装済は、簡易舗装を含む。

注3) 路線数は、一般都道府県道以上で、二つ以上の都道府県及び政令指定都市にわたる場合は各々で加算した数であり、

また、市町村道についても市町村(特別区含む)別に加算したものである。

出所) 全国の数字は道路統計年報(2006)。県内の数字は、福島県勢要覧より。

本県の道路状況

(平成17年4月1日)

		路線数	実延長(km)	改良済延長		舗装済延長		橋梁		トンネル		
				延長(km)	%	延長(km)	%	橋数	延長(km)	個数	延長(km)	
知事管理分	国道	15	1,499.0	1,256.1	83.8	1,477.9	98.6	1,211	36.3	75	37.5	
	県道	主要地方道	76	1,800.6	1,473.1	81.8	1,772.1	98.4	1,459	33.5	35	12.2
		一般道	293	2,292.0	1,441.5	62.9	2,135.5	93.2	1,533	32.3	14	3.3
		地方道路計	369	4,092.6	2,914.6	71.2	3,907.6	95.5	2,992	65.8	49	15.4
	県管理合計	384	5,591.6	4,170.7	74.6	5,385.5	96.3	4,203	102.1	124	52.9	
国道(指定区間)		4	483.7	483.7	100.0	483.7	100.0	410	20.0	28	12.0	
国・県道計		388	6,075.3	4,654.4	76.6	5,869.2	96.6	4,613	122.1	152	64.9	
有料道路(一般道路)		6	82.1	82.1	100.0	82.1	100.0	40	2.3	0	0.0	
自転車道路		3	70.5	70.1	99.4	70.5	100.0	31	1.1	0	0.0	
市町村道		73,085	32,464.1	17,183.1	52.9	20,105.9	61.9	13,223	166.1	30	3.9	

注1) 一般県道には自転車道路を含む

出所) 県道路企画グループ「国道現況調査」

県内における地域間交通の状況(道路)

地域間距離(単位：km)

地域	計測起点							
県北	福島市							
県中	郡山市	51.9						
県南	白河市	90.3	37.5					
会津	会津若松市	91.7	58.9	74.9				
南会津	田島町	136.8	100.3	70.7	44.5			
相双	相馬市	55.9	119.1	157.5	158.9	204.0		
いわき	いわき市	123.7	63.7	91.2	132.3	108.1	109.1	
		県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき

所要時間(単位：分)

地域	計測起点							
県北	福島市							
県中	郡山市	46						
県南	白河市	77	55					
会津	会津若松市	75	74	89				
南会津	田島町	137	102	86	58			
相双	相馬市	69	105	136	134	193		
いわき	いわき市	105	49	122	167	146	122	
		県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき

出所)「道路時刻表」をもとに作成

本県に残された交通不能区間

道路種別	交通不能		冬期交通不能		異常気象時交通不能		特殊時交通不能	
	区間箇所	区間延長 (km)	区間箇所	区間延長 (km)	区間箇所	区間延長 (km)	区間箇所	区間延長 (km)
一般国道 (指定)	0	0	0	0	4	32.3	3	30.0
一般国道 (指定外)	2	17.3	11	129.4	47	378.4	21	97.4
主要地方道	5	13.1	13	88.4	45	352.6	15	73.9
一般県道	15	51.9	27	131.3	62	364.8	23	160.
計	22	82.3	51	349.1	158	1,128.6	62	362.

出所)県土木部

(2) 高規格道路

現 状

本県では、現在、東北縦貫自動車道東京八戸線(以下、「東北自動車道」という。)をはじめ、磐越富岡 IC まで共用されている常磐自動車道東京亘理線(以下、「常磐自動車道」という。)、東北横断自動車道いわき新潟線(以下、「磐越自動車道」という。)の3路線が整備されている。高速道路 IC の出入台数にみる県内高速道路の利用状況は、東北自動車道及び常磐自動車道、磐越自動車道ともほぼ横ばいである。

また、一般国道及び県道を用い、乗用車により平均時速 40 km で移動するとした場合、高速道路(インターチェンジ)へのアクセス 60 分圏に位置し、その境界内に入ることのできる市町村数は 57 市町村ある(全市町村(90 市町村)の約 68%、県人口の約 93%に相当する)。

課 題

県内の高規格幹線ネットワークの形成に向けて、常磐自動車道の仙台までの延伸、東北中央自動車道の早期整備を積極的に推進していく必要がある。

今後、これらの高規格幹線道路の整備が進められることにより、高速道路へのアクセス 60 分圏は 57 市町村となり、県内市町村の 88%、県内人口の約 99% が恩恵を受けることとなる。

しかし、南会津地域では、高速道路網が整備されてもアクセス 60 分圏が達成されず、県内に高速交通空白地域を残すことが懸念される。このことは、前回調査においても懸念されている事項である。

また、高規格幹線道路の整備が進む地域においても、今後、より快適性が高く、利便性の向上したアクセスについてのニーズが高まっており、将来に向けて高規格幹線道路と一般道路の整備を合わせて検討することにより、アクセス道路の強化を推進していく必要がある。

高速道路インターチェンジ出入台数(県内)

区 分	平成13年度		14		15		16		17	
	台数	指数	台数	指数	台数	指数	台数	指数	台数	指数
東北自動車道	24,952,130	96.7	24,112,915	93.4	23,769,823	92.1	23,933,369	92.7	25,117,640	97.3
白河	2,101,670	95.9	2,063,603	94.2	2,051,863	93.6	2,246,661	102.5	2,339,244	106.7
矢吹	1,562,565	99.1	1,518,053	96.3	1,517,203	96.2	1,510,047	95.8	1,620,428	102.8
須賀川	2,207,520	102.5	1,901,196	88.3	1,840,800	85.5	1,821,121	84.6	1,932,840	89.8
郡山南	1,741,415	92.2	1,717,710	90.9	1,670,266	88.4	1,670,865	88.4	1,824,640	96.6
郡山	4,735,875	91.9	4,472,164	86.7	4,356,815	84.5	4,304,852	83.5	4,487,331	87.0
本宮	2,272,490	101.1	2,348,344	104.5	2,387,215	106.2	2,461,347	109.5	2,579,278	114.7
二本松	2,119,920	98.6	2,044,317	95.1	2,009,801	93.5	1,955,660	91.0	1,974,810	91.8
福島松川 P A	-	-	-	-	-	-	32,303	-	246,770	-
福島西	3,601,090	97.5	3,503,487	94.9	3,463,984	93.8	3,459,995	93.7	3,530,774	95.6
福島飯坂	3,586,125	96.7	3,499,530	94.3	3,469,362	93.5	3,448,280	92.9	3,527,294	95.1
国見	1,023,460	98.0	1,044,511	100.0	1,002,514	96.0	1,022,238	97.9	1,054,231	100.9
常磐自動車道	7,802,393	100.1	7,858,620	100.8	7,553,522	96.9	7,799,216	100.0	8,246,765	105.8
いわき勿来	2,142,550	100.3	2,086,593	97.7	1,999,380	93.6	1,940,791	90.9	2,051,797	96.1
いわき湯本	2,297,675	100.7	2,231,866	97.8	2,137,982	93.7	2,135,793	93.6	2,250,432	98.6
いわき中央	2,185,985	97.5	2,131,851	95.1	2,052,640	91.6	2,059,920	91.9	2,146,103	95.8
いわき四倉	1,146,465	100.7	401,749	35.3	343,816	30.2	418,100	36.7	453,349	39.8
広野	29,718	-	1,006,561	-	1,019,704	-	460,563	-	459,975	-
常磐富岡	-	-	-	-	-	-	784,049	-	885,109	-
磐越自動車道	8,922,790	94.6	8,718,015	92.4	8,359,749	88.6	8,246,146	87.4	8,801,508	93.3
いわき三和	624,150	99.5	601,730	95.9	588,612	93.8	586,432	93.5	611,353	97.4
小野	529,250	90.9	534,879	91.8	506,387	86.9	512,774	88.0	599,874	103.0
船引三春	686,930	61.5	660,463	59.2	651,089	58.3	645,057	57.8	685,265	61.4
郡山東	754,820	78.2	768,689	79.7	764,072	79.2	790,522	81.9	877,337	90.9
磐梯熱海	644,590	106.4	634,686	104.8	597,666	98.6	599,556	99.0	642,147	106.0
猪苗代磐梯高原	1,290,275	121.2	1,259,472	118.3	1,171,091	110.0	1,149,603	108.0	1,204,248	113.1
磐梯河東	1,312,175	103.8	1,293,831	102.4	1,256,190	99.4	1,220,443	96.6	1,272,220	100.7
会津若松	2,167,370	94.6	2,114,561	92.3	2,037,033	89.0	1,989,433	86.9	2,084,905	91.0
新鶴 P A	-	-	-	-	-	-	-	-	22,964	-
会津坂下	606,995	98.9	578,935	94.3	533,894	87.0	501,669	81.7	525,149	85.5
西会津	306,235	100.4	270,769	88.7	253,715	83.1	250,657	82.1	276,046	90.5

- 注：1 広野は平成14年3月23日、常磐岡は平成16年4月14日供用開始。
 2 福島松川 P A は、平成16年12月27日から社会実験により共用開始。
 3 新鶴 P A は、平成17年12月26日から社会実験により共用開始。
 4 指数は、平成12年を100としている。

資料：日本道路公団福島管理事務所

2 鉄 道

(1) 在来線

現 状

本県では、新幹線のほか、東北本線、奥羽本線、常磐線、磐越西線、磐越東線、水郡線、只見線、第三セクターによる会津線、会津鬼怒川線、阿武隈急行線、貨物専用の福島臨海鉄道線、さらに民間運営の福島交通飯坂線の計 12 路線が県民の足として活用されている。

その整備状況は、東北本線・奥羽本線の県内全線、常磐線の四倉以南が複線化されているほかは単線であり、また、電化区間は JR 線では東北本線、常磐線、奥羽本線、磐越西線(郡山～喜多方)となっている。

第三セクター路線は、全線単線となっているが、会津鬼怒川線、阿武隈急行線は開業当初より電化され、会津線の会津田島～会津高原間は平成 2 年に電化された。会津線・会津鬼怒川線の開通によって、首都圏へ直結することとなった。

しかし、鉄道での地域間移動に要する時間をみると、最短でいわき(平) - 会津若松間が 2 時間 40 分(郡山駅での乗換時間を除く)、会津若松 - 会津田島間では 58 分であるなど、東西方向の移動及び会津地方での移動水準が概して低い状況にある。

また、鉄道輸送量は、モータリゼーションの進展により減少傾向にあり、その傾向はローカル線において顕著となっている。

課 題

高速性、輸送機能の向上等、さまざまなニーズに対応した在来鉄道の高度化を図っていく必要がある。

このため、在来鉄道を県民生活の利便性向上はもとより地域振興に必要な社会基盤の一つとして位置づけ、その整備を推進していく必要がある。

(2) 高速鉄道(新幹線)

現 状

本県では、東北新幹線が縦貫しており、県内に新白河、郡山、福島の 3 駅が設置されている。

また、山形新幹線がミニ新幹線として開通し、福島駅が東北新幹線との分岐点となったことから、福島駅の拠点性が増大している。

県内からの新幹線へのアクセス状況をみると中通り地方を中心にアクセス環境は恵まれているが、その他の地域では必ずしもアクセス利便性は高いとは言えない状況にある。

課 題

これまで、県内で高速鉄道の利便性を享受してきたのは中通地方が中心であったが、今後は、その利便性を県内他地方に浸透させていくが必要になる。したがって、高速鉄道へのアクセス基盤の整備を推進するとともに、磐越西線の高速化や東北新幹線への乗り入れ、新技術の開発動向を踏まえた高速化に対する取り組み等を推進していく必要がある。

県内における地域間交通の状況(鉄道)

地域間距離(km)

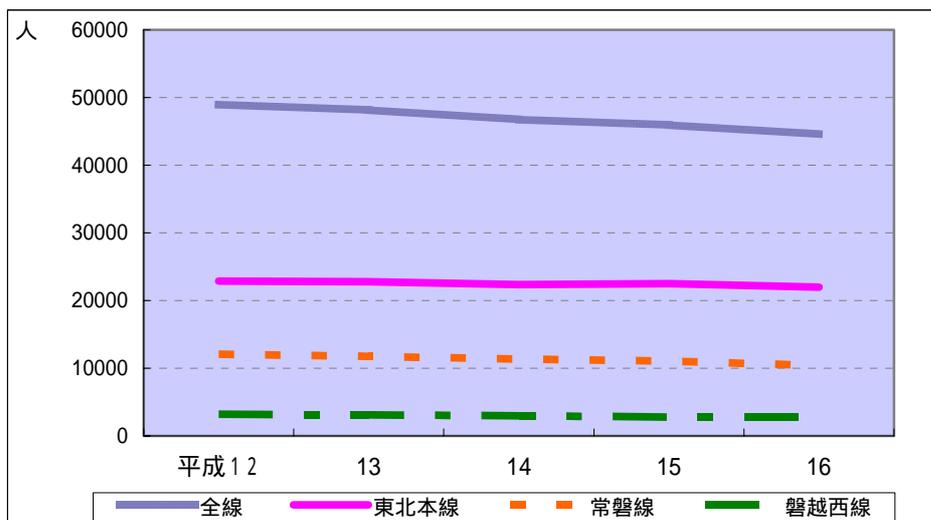
地域	計測起点							
県北	福島市							
県中	郡山市	46.1						
県南	白河市	84.6	38.5					
会津	会津若松市	110.7	64.6	103.1				
南会津	田島町	155.8	109.7	148.2	45.1			
相双	相馬市	97.5	143.6	182.1	208.2	253.3		
いわき	いわき市	131.7	85.6	124.1	150.2	195.3	97.6	
		県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき

所要時間(分)

地域	計測起点							
県北	福島市							
県中	郡山市	15						
県南	白河市	30	14					
会津	会津若松市	76	61	75				
南会津	田島町	134	119	133	58			
相双	相馬市	81	96	111	157	215		
いわき	いわき市	110	95	109	156	214	80	
		県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき

出所)時刻表をもとに作成、路線の最短の時間を使い乗換時間は含まない。

本県の鉄道輸送人員の推移(県内乗車人員)(単位:人)



出所)福島県統計年鑑

3 空 港

現 状

福島空港は、滑走路長 2,000m を有する第 3 種空港として、平成 5 年 3 月に開港した。首都圏に近接するなどの地理的優位性から、今後も航空需要が増加すると見込まれたため、平成 7 年 11 月に大型機の就航が可能となる滑走路長 2,500m の拡張工事に着手し、平成 12 年 7 月から供用されている。敷地面積は 121ha、大型機・中型機・小型機用のバースが各々 2 バースの計 6 バースから成っている。

就航路線は、平成 18 年 4 月現在、国内線は札幌、名古屋、大阪、沖縄の 4 路線、国際線は上海、ソウルの 2 路線あり、平成 17 年度の利用者数は 545,865 人であるが、平成 11 年度から減少を続けている。

課 題

空港の利便性を高めるためには、空港アクセスの整備も重要な課題であり、県内各地域及び福島空港の利用圏域である北関東地域からの空港アクセス環境の整備を推進していく必要がある。

福島空港の利用者数と搭乗率の推移

単位：人、%

区分			平成11	12	13	14	15	16	17
国内線・国際線合計			757,625	700,115	660,752	586,895	561,412	565,119	545,865
国 内 線	定 期 便	札幌便	搭乗者 254,539	217,372	154,690	132,661	138,478	128,162	126,969
		搭乗率	54.4%	47.3%	58.8%	67.3%	59.9%	55.9%	55.9%
	函館便	搭乗者	14,851	11,102	12,121	0	0	0	0
		搭乗率	65.0%	55.7%	59.8%				
	帯広便	搭乗者	13,892	11,589	0	0	0	0	0
		搭乗率	56.1%	46.8%					
	名古屋便	搭乗者	21,478	20,655	17,453	14,518	0	3,136	32,467
		搭乗率	54.5%	52.8%	50.4%	47.7%		34.2%	40.9%
	大阪便	搭乗者	261,262	242,074	252,688	247,702	260,151	254,147	197,190
		搭乗率	66.5%	62.9%	64.9%	59.6%	61.2%	56.0%	61.4%
広島便	搭乗者	-	-	11,845	0	0	0	0	
	搭乗率	-	-	33.9%					
福岡便	搭乗者	88,161	52,749	59,934	51,733	48,444	40,717	39,669	
	搭乗率	55.4%	49.3%	42.9%	56.2%	50.1%	43.6%	41.8%	
沖縄便	搭乗者	52,282	50,235	61,623	66,693	70,506	74,628	75,339	
	搭乗率	62.4%	60.7%	56.4%	60.4%	64.2%	67.3%	67.3%	
小計	搭乗者	706,465	605,776	570,354	513,307	517,579	500,790	471,634	
	搭乗率	59.3%	54.2%	57.6%	60.7%	60.0%	55.8%	56.5%	
チャーター	小計	便数	8	24	26	35	14	13	12
	(内訳別頁)	搭乗者	253	5,978	2,766	3,269	1,714	1,242	1,366
国内線合計			706,718	611,754	573,120	516,576	519,293	502,032	473,000
国 際 線	定 期 便	上海便	搭乗者 10,316	15,748	17,142	17,725	7,009	18,956	17,912
		搭乗率	44.8%	57.0%	61.6%	64.7%	42.2%	63.3%	64.0%
	ソウル便	搭乗者	37,458	59,757	61,207	47,991	33,498	39,171	47,677
		搭乗率	72.7%	79.0%	67.9%	69.8%	62.7%	68.5%	61.1%
	小計	搭乗者	47,774	75,505	78,349	65,716	40,507	58,127	65,589
搭乗率		64.1%	73.1%	66.4%	68.4%	57.9%	66.7%	61.9%	
チャーター	小計	便数	19	61	54	29	14	34	42
		搭乗者	3,133	12,856	9,283	4,603	1,612	4,960	7,276
国際線合計			50,907	88,361	87,632	70,319	42,119	63,087	72,865

出所) 福島県県勢要覧

4 港 湾

現 状

本県は、重要港湾として小名浜港、相馬港を有している。

小名浜港は、昭和 31 年に国際貿易港として開港指定を受け、南東北の物流拠点並びに背後企業を支援する港湾としての役割を担っており、平成 17 年では 1,603 万トンの港湾貨物を取り扱っているほか、背後臨海部では各種企業における生産活動が行われるなど、地域経済活動に重要な役割を果たしている。

また、相馬港は、相馬地域の工業団地の拠点港及び勢力圏の流通拠点としての役割を担っており、さらに昭和 56 年にはエネルギー港湾の指定を受けて本格的な建設が進められてきた。昭和 63 年に関税法による開港指定を受け、平成 17 年では 564 万トンの港湾貨物を取り扱っている。

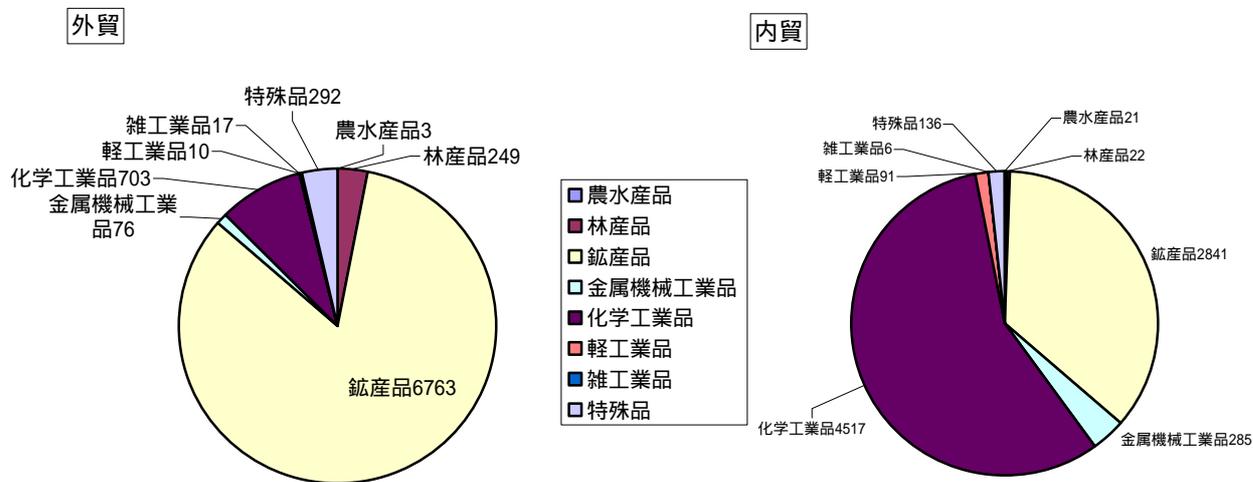
課 題

小名浜港では、南東北地域の物流拠点として機能の拡大を図ることとしており、その受け皿として、ポートアイランドの整備等を進めることとしている。平成 15 年には、小名浜港港湾計画が改訂され、東港は、平成 30 年代前半までの計画期間の中で、52ha の整備面積となった。

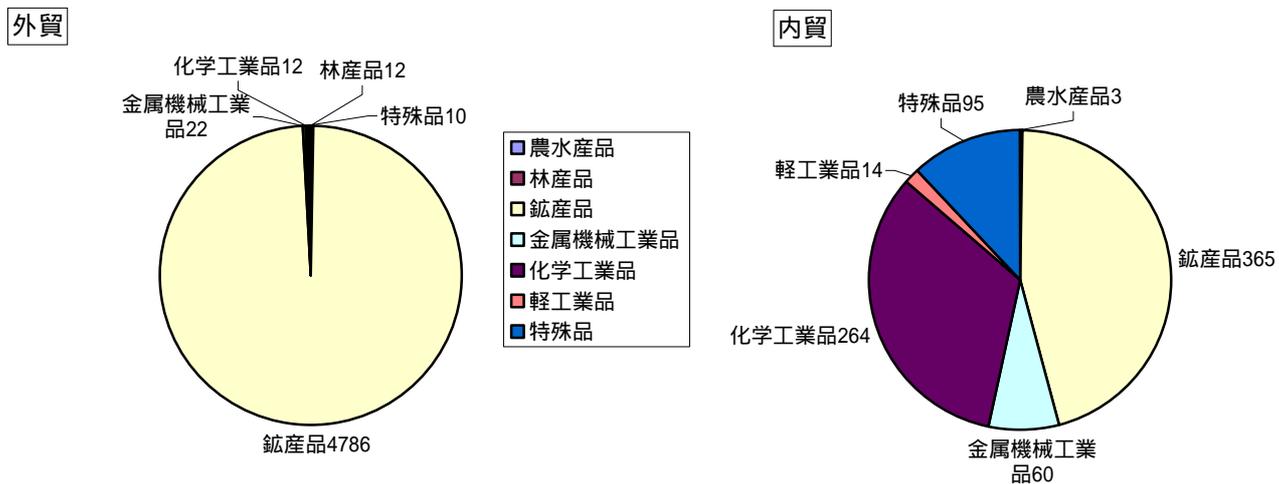
小名浜港の物流拠点としての機能拡大を図るためには、国土交通省が推進しているモーダルシフトに対応した施設整備を推進していく必要がある。

また、相馬港では、今後、東北中央自動車道の整備が予定されていることから、相馬中核工業団地を背後に持つエネルギー港湾としての機能と広域背後圏を持つ国際貿易港としての機能の整備が必要である。

小名浜港における海上取扱い貨物(平成17年)(単位:千t)



相馬港における海上取扱い貨物(平成17年)(単位:千t)



出所) 福島県県勢要覧

5 バス

現 状

バスは、より細かな面的エリアをカバーする交通機関であり、現在、県内では福島交通、新常磐交通、会津乗合自動車、JR バス東北、JR バス関東の 5 社が営業している。輸送人員は、モータリゼーションの進展等により減少を続けており、県内のバス輸送人員の推移をみると、平成 16 年の輸送人員は昭和 61 年の 5 割以上にまで落ち込んでいる。

現状のまま維持すれば、より一層のバス利用者の減少が危惧され、すでに過疎地域では利用者の減少により、事業者による維持が困難になっている路線もある。さらに都市部においても、交通渋滞等によりバスの定時制が失われ、利用者の信頼が十分に得られない状況も出てきている。

課 題

バスは、広大な県土を持つ本県にとって、交通サービスのシビルミニマムの確保の観点から、その役割は大きく、通勤通学の足として、さらには自ら乗用車を運転することに不安のある人々の日常の移動手段としてその維持が求められている。

したがって、定時制の確保やバス利用の利便性向上等、サービス環境の改善により、その着実な維持・整備を図っていく必要がある。

本県のバス輸送人員の推移(単位:千人)



資料) 福島県統計年鑑

路線バス輸送人員等の推移

年次	路線バス		
	車両数	輸送人員	営業収入
平成11年	968	39,710	10,943,211
12	955	36,239	10,662,571
13	943	32,975	10,096,835
14	949	30,345	9,782,756
15	971	27,630	9,212,077
16	934	27,550	9,179,246
17	925	26,703	8,991,802

資料) 東北運輸局福島運輸支局

6 観光客の推移

現 状

近年、週休二日制の普及やハッピーマンデー等の導入により、余暇時間が増加傾向にある。また、画一的な周遊型観光から、個人の関心やテーマを出発点とする目的型観光へと趣向が変化してきており、それぞれの興味や目的によって観光を選択する傾向が強まっている。

こうした中で、本県の観光客入込み者数は、平成 14 年に若干増加したがその後減少し、平成 16 年に再び増加傾向を示しているが、総じて減少傾向を示している。

課 題

海、山、川など、多様な資源を有し、年間を通じた観光が可能である本県では、これらを活用した新たな魅力の創出と情報提供等が必要である。

特に、「観光情報提供の高度化」や「都市と農山漁村の共生・対流の推進」などを進め、本県の魅力をアピールしていく必要がある。

また、道路や空路の整備など、観光地へのアクセス性の向上を図るとともに、複数の交通機関の連携を通じて、スピードアップと乗り継ぎの円滑化を図るなど、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境づくりが必要である。

本県の観光客入込み者数の推移(単位:千人)



出所) 福島県統計年鑑

7 交通事故発生状況

現 状

近年、交通事故件数は減少傾向にある。また、死者数、負傷者数も減少している。

しかし、高齢者の死者数、負傷者数は増加している。今後、さらなる高齢化が進行し、外出するお年寄りが増えるため、現状のままではより一層高齢者の事故が増加する恐れがある。

課 題

地域の交通事故実態等に即して地域の重点を定めるなど、引き続き交通事故防止に努めるとともに、子供と高齢者の交通安全意識の高揚を促進する必要がある。

また、高齢者に対する交通安全指導、保護・誘導活動の促進や、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の積極的な活用等を推進する必要がある。

本県の交通事故発生状況

区分	7		8		9		10		11		12	
	総数	対前年比										
件数	13,298	-	13,317	19	13,220	97	13,188	32	13,799	611	14,891	1092
死者数	241	-	232	9	198	34	185	13	171	14	192	21
うち子供	9	-	7	2	4	3	11	7	6	5	7	1
うち高齢者	73	-	89	16	77	12	63	14	62	1	73	11
負傷者数	16,071	-	16,108	37	15,920	188	15,764	156	16,479	715	18,853	2374
うち子供	1,281	-	1,274	7	1,294	20	1,132	162	1,141	9	1,313	172
うち高齢者	1,634	-	1,756	122	1,791	35	1,887	96	1,922	35	2,131	209

平成13年		14		15		16		17		18	
総数	対前年比										
15,691	800	15,434	257	14,971	463	14,854	117	14,186	668	13,627	559
210	18	200	10	169	31	162	7	143	19	136	7
8	1	3	5	8	5	7	1	5	2	1	4
73	0	87	14	62	25	83	21	71	12	73	2
20,067	1214	19,905	162	19,279	626	19,085	194	18,164	921	17,353	811
1,432	119	1,389	43	1,294	95	1,414	120	1,262	152	1,078	184
2,362	231	2,351	11	2,347	4	2,366	19	2,188	178	2,253	65

注：子供は中学生以下、高齢者は65歳以上

資料：県生活交通グループ「交通事故のあらまし」

8 タクシー台数の推移

現 状

近年、タクシー事業者及び車両台数は増加傾向にある。しかし、景気の低迷によるタクシー利用控え等の影響から、輸送人員と営業収入は減少を続けている。

課 題

今後、現状のまま推移すれば、より一層利用者の減少が危惧されるため、福祉タクシーの導入など、新たな方策を考えていく必要がある。

タクシー台数の推移

区分	平成11年度		12		13		14		15		16	
事業者数	220	(49)	221	(49)	216	(47)	229	(57)	234	(60)	276	(61)
車両数(台)	2,965	(49)	2,928	(49)	2,917	(47)	2,967	(57)	2,976	(60)	3,045	(61)
輸送人員(万人)	2,337		2,274		2,110		2,044		1,978		1,943	
営業収入(百万円)	22,700		22,059		20,514		19,724		19,031		18,682	

注1)ハイヤー・タクシーの()内は個人タクシーの再掲
出所)福島県統計年鑑

- 2 県内市町村アンケート調査

1 概要

市町村の実情や課題について把握するため、県内市町村を対象に書面によるアンケート調査を行った。

配布は、交通政策担当部署に郵送配布、郵送回答とした。(メールによる回答を含む)
回答は 51 市町村。

2 結果概要

1. 総合交通計画の策定について

- 1) 道路網の整備や、公共交通の充実等に総合的に取り組むため、総合交通計画を策定していますか。
 - ・策定していない(4市11町10村)
 - ・総合計画等の上位計画に記載(11町1村)
 - ・交通計画(関連計画)策定済(4市2町1村)
 - ・交通計画を策定予定(1市)
- 2) (策定している場合)現在の総合交通計画の目標年度はいつですか。見直しの予定はありますか。
 - 目標年度
 - ・平成17年度(平成18年度見直し)(1市2町)
 - ・平成21年度(1町)
 - ・平成22年度(1市6町)
 - ・平成37年度(1市)
 - 見直し予定
 - ・総合計画等に記載予定(1市2町)
 - ・見直し済(1町)
 - ・見直し予定(1町)
 - ・交通計画を策定予定(1市1村)
 - ・予定なし(1町2村)
- 3) (策定している場合)定期的なフォローアップをどのように行っていますか。
 - ・特に行っていない(1市4町1村)
 - ・5年ごとに計画見直し(1町)
 - ・協議会等設置・開催(6町1村)
- 4) (策定していない場合)今後策定の予定はありますか。
 - ・予定なし(3市12町7村)
 - ・未定(市2町2村)
 - ・策定予定(1市町村)
 - ・検討中(1町1村)
 - ・今後検討したい(1市1村)

2.生活交通について

- 1) 生活交通確保のため問題となっていることは何ですか。
 - ・不採算バス路線廃止（3市3町3村）
 - ・公共交通空白地帯（4市4町4村）
 - ・利用者の減少（1市10町）
 - ・自治体の費用負担増（3市6町2村）
 - ・冬季閉鎖により通年運行が不可能（1村）
 - ・路線廃止に伴うデマンド交通の実施（1町2村）
 - ・運行路線が少ない（1町2村）
 - ・高齢化への対応（1村）
 - ・特になし（1町1村）
 - ・まちなか乗り合いタクシーの運行要望（2町）
 - ・接続時間の調整（1村）
- 2) 民間路線バスの運行について、事業者から出されている要望（減便・廃止等を含む）があれば、その内容と対応の状況を記述してください。
 - ・バス事業者からの運行路線廃止又は申出（8市13町5村）
 - ・補助金交付により運行継続又は継続要望（1町3村）
 - ・民間路線バスは運行していない（3町2村）
 - ・要望なし（2市1町）
 - ・ルートの変更（1村）
- 3) 市町村独自で運行しているバス等（市町村で費用負担あるいは事業者に補助しているバス、乗り合いタクシー、スクールバス等。） 【別紙】
- 4) 今後、市町村独自で運行しているバス等の運行をどのように考えていますか。
 - ・新たに導入される路線との整合（2市）
 - ・スクールバス負担額の公平化（1市1町）
 - ・行政負担の軽減（3市5町2村）
 - ・当分現行のままで続ける（1市2町3村）
 - ・運行システムの効率化（2市7町2村）
 - ・公共交通ネットワークの確立（1市1町3村）
 - ・バスの一元化（1町1村）
 - ・特になし（1町2村）
- 5) 生活交通確保のため、今後実施を検討している施策がありますか。
 - ・関係市町村と連携しながら、地域の足を確保する。（1市）
 - ・特になし（2市7町4村）
 - ・地域の主体的関与が必要（1市）
 - ・デマンド交通の導入検討（4町）
 - ・路線バスと町独自の運行バスの整理（1町1村）
 - ・今後もさらに検討する（1村）
 - ・NPO 団体等の設立検討（2村）
 - ・新交通システムの調査・研究（1市1町）
 - ・21 条バス、デマンド交通システムの検討（1市3町）
 - ・路線廃止又は減便（1町1村）
 - ・乗り合いタクシーの導入（1市）
 - ・実態調査の実施（1市1町）
 - ・現状維持（1町1村）

3. 交通弱者への配慮について

- 1) 交通弱者への配慮について、交通施策として実施している施策がありますか。
 - ・市町村バスの運行（1町）
 - ・ノンステップバスの導入（1村）
 - ・デマンド交通の実施（1町1村）
 - ・廃止路線の代替バス（1市）
 - ・冬期、消雪道路、防雪柵の整備（1町）
 - ・歩道、点字ブロック、スロープ等の設置（2市9町）
 - ・住民利用券等の発行（1町1村）
 - ・交通安全教育の実施（1町）
 - ・特にない（4市5町5村）
- 2) 交通弱者への配慮について、今後実施を検討している施策がありますか。
 - ・バリアフリー化（1市2町1村）
 - ・新多目的交通システムの本格運行（1市）
 - ・NPO 法人を主体とした移動手段の構築（1村）
 - ・歩きやすい歩道等の整備（1市3町）
 - ・各特定事業者により実施（1市）
 - ・運行時間の調整（1村）
 - ・特にない（3市11町9村）

4. マイカーから公共交通への転換について

- 1) 市町村の計画（総合計画、環境基本計画など）に、マイカーから公共交通への転換促進が位置付けられていますか。

1．位置付けがある	5
2．位置付けはない	37
3．位置付けはないが、必要であるとの認識がある	4
4．その他	1
- 2) マイカーから公共交通への転換を促進するため、取り組んでいる施策がありますか。また、その施策による効果はありますか。
 - ・無料駐車場の設置（1町）
 - ・駅前公共駐車場開放（1町）
 - ・利用促進のための広報活動（1市）
 - ・ノーマイカーデー（3市）
 - ・新交通システムの導入検討（1市）
 - ・マイカーがなければ暮らせない（1村）
 - ・社会実験の実施（1市）
 - ・なし（3市17町10村）
- 3) マイカーから公共交通への転換促進に向け、今後実施を検討している施策がありますか。また、施策の実施にむけて課題がありますか。
 - ・多目的交通システム利用促進のための広報活動（1市）
 - ・パーク＆ライドのための、駐車場確保、利用者募集、料金設定等（1市）
 - ・なし（4市19町10村）

5. 中心市街地活性化にむけた交通施策について

- 1) 中心市街地活性化を目的として取り組んでいる交通施策がありますか。
 - ・人にやさしいまちづくり事業による歩道整備（1町）
 - ・デマンド型タクシーの導入（1市1町）
 - ・街路整備・ネットワーク整備・イベント実施（1市）
 - ・歩道整備（1町）
 - ・自転車利用の促進（1市）
 - ・セットバックによる歩行空間確保（1町）
 - ・ポケットパーク整備（1町）
 - ・町民バスの運行（1町）
 - ・なし（4市13町10村）
- 2) 中心市街地活性化のため、今後、取り組みを検討している施策がありますか。
 - ・オープンカフェの設置・イベント実施（1市）
 - ・道路、駐車場整備（1町）
 - ・空き店舗対策（2市）
 - ・新多目的システムの調査・研究（2町）
 - ・歩いて暮らせるまちづくりの検討（1市）
 - ・まちなか巡回バスの運行、電線の地中化（2町）
 - ・歩道整備（1町）
 - ・道の駅の活用（1町）
 - ・なし（3市16町10村）

6. 観光促進や交流人口の拡大について

- 1) 観光促進や交流人口の拡大を目的に取り組んでいる交通施策がありますか。
 - ・プリペイドカードの発売（1市）
 - ・駐車場確保・整備（1市7町3村）
 - ・道の駅整備（2町）
 - ・町の駅設置（1町）
 - ・バスの運行（2町2村）
 - ・情報システム（3市4町1村）
 - ・なし（4市8町6村）
- 2) 観光促進や交流人口の拡大のため、今後、取り組みを検討している施策がありますか。
 - ・イベント実施（1市）
 - ・案内板設置（1村）
 - ・インターネットによる情報提供（1市2町）
 - ・道路・駐車場整備（1市3町）
 - ・今後検討（1市）
 - ・道の駅設置（1町）
 - ・なし（5市13町9村）

7. 住民ニーズについて

- 1) 地域の生活交通に関して、どのような方法で住民の意識、要望等の把握を行っていますか。
 - ・アンケート調査（5市8町2村）
 - ・ヒアリング調査（1市1町）
 - ・住民説明会（1市1町1村）
 - ・随時受け付け（1町1村）
 - ・協議会開催（3町5村）
 - ・なし（3市3町2村）
- 2) 住民から寄せられる地域の交通手段に関する要望としては、どのようなものがありますか。
 - ・時間帯の変更（2市1町2村）
 - ・運行経路の変更（2市4町）
 - ・料金が安い（3市1町1村）
 - ・運行本数が少ない（1市3町1村）
 - ・交通の便が悪い（2市2町3村）
 - ・バスが通らない地域への対応（1市1村）
 - ・バス運行（3町）
 - ・交通弱者への対応（1町）
 - ・乗り合いタクシーの運行（1町）
 - ・特になし（2市2町4村）
 - ・平成18年度調査予定（1町）
- 3) 住民からの要望を踏まえて、具体的な施策に反映させた事例はありますか。
 - ・時間帯の変更（1市1町）
 - ・新規バスの運行（6町1村）
 - ・公共交通機関のない地区への運行（1村）
 - ・ノンステップバスの導入（1市1村）
 - ・デマンド交通（1市1町2村）
 - ・乗り合いタクシーの実施（1市）
 - ・なし（3市11町4村）

8. 住民、NPO、関係機関等との連携について

- 1) 住民、NPO、関係機関等と連携して実施している施策、協議の場がありますか。
 - ・路線バス廃止申し出に伴うバス事業者、関係自治体との協議（1市）
 - ・商工会等との協議（3市1町1村）
 - ・委員会・協議会の設置（1市5町）
 - ・中心市街地活性化推進委員会の設置（1市）
 - ・なし（2市13町8村）
- 2) 今後、どのような施策や場面で住民、NPO、関係機関等との連携を図ろうとしていますか。
 - ・委員会・協議会の設置（3市2町）
 - ・協議の場を設置したい（2市2町1村）
 - ・パブリックコメント制度の導入（1市）
 - ・ワークショップの開催（1市）
 - ・なし（1市9町7村）

9. 交通施策を検討・実施する上で、県などの関係機関に期待すること

- ・休廃止路線が複数市町村にまたがる場合、県が総合的に調整・統括する役割を担ってほしい
- ・財政支援（1市7町2村）
- ・県に關与してもらいたい（1村）
- ・冬期閉鎖路線の解消（1村）
- ・支援を強化してもらいたい（2市1町）
- ・広域的な取り組みに期待する（1町）
- ・補助金の拡充（2市5町）
- ・ICカードの導入（1町）
- ・現行補助制度の継続（1村）
- ・アドバイザーとしての参加（1市1町）
- ・国道道の整備促進（1市）
- ・路線バス廃止区間への対応（1町）
- ・情報提供（1市）
- ・なし（1町5村）

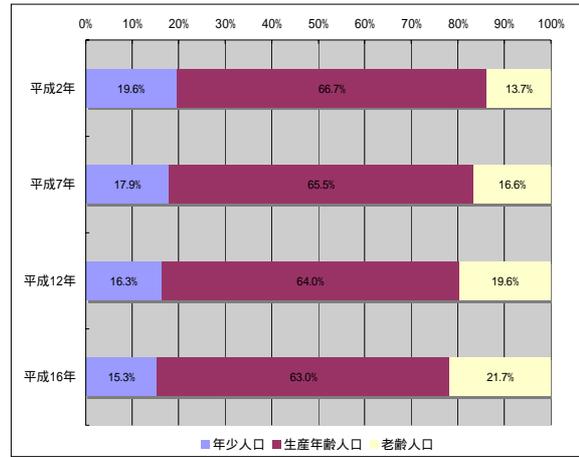
県内市町村における交通状況詳細調査

1 高齢者人口

1) 会津若松市

会津若松市の高齢者割合は、平成16年現在25,169人(21.7%)で、平成12年から8.7%増となっている。平成2年から見ても8,900人と、約1.5倍になっている。

逆に、年少人口、生産年齢人口は減少が続いており、少子・高齢化の進行がうかがえる。



会津若松市年齢3区分別人口の推移

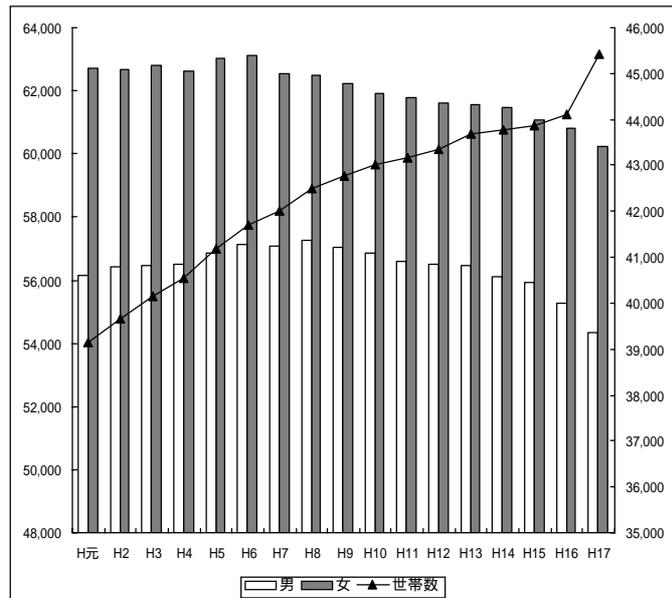
年齢区分	平成2年			平成7年			平成12年			平成16年		
	人数	割合		人数	割合	増減率	人数	割合	増減率	人数	割合	増減率
年少人口	23,384	19.6%		21,399	17.9%	-8.5%	19,291	16.3%	-9.9%	17,786	15.3%	-7.8%
生産年齢人口	79,427	66.7%		78,324	65.5%	-1.4%	75,625	64.0%	-3.4%	73,072	63.0%	-3.4%
高齢人口	16,269	13.7%		19,911	16.6%	22.4%	23,165	19.6%	16.3%	25,169	21.7%	8.7%
不明	0	0.0%		6	0.0%	-	37	0.0%	-	37	0.0%	-
合計	119,080	100.0%		119,640	100.0%	0.5%	118,118	100.0%	-1.3%	116,064	100.0%	-1.7%

会津若松市の人口は、平成17年現在114,575人で、平成8年以降減少を続けている。平成8年からの減少数は5,207人、4.3%減である。

世帯数は、増加の一途を辿っており、平成16年までは90〜約650世帯の間で増加していたが、平成16年から平成17年は1,308世帯と、著しい増加を示している。

会津若松市の人口・世帯数の推移 (単位：人、世帯)

年度	人口			世帯数
	総数	男	女	
H元	118,890	56,167	62,723	39,132
H2	119,080	56,423	62,657	39,661
H3	119,289	56,471	62,818	40,149
H4	119,123	56,513	62,610	40,550
H5	119,920	56,880	63,040	41,199
H6	120,251	57,136	63,115	41,708
H7	119,640	57,101	62,539	41,995
H8	119,782	57,277	62,505	42,506
H9	119,287	57,063	62,224	42,770
H10	118,803	56,874	61,929	43,019
H11	118,381	56,588	61,793	43,168
H12	118,118	56,516	61,602	43,347
H13	118,028	56,467	61,561	43,677
H14	117,563	56,091	61,472	43,767
H15	117,037	55,953	61,084	43,861
H16	116,064	55,251	60,813	44,112
H17	114,575	54,356	60,219	45,420



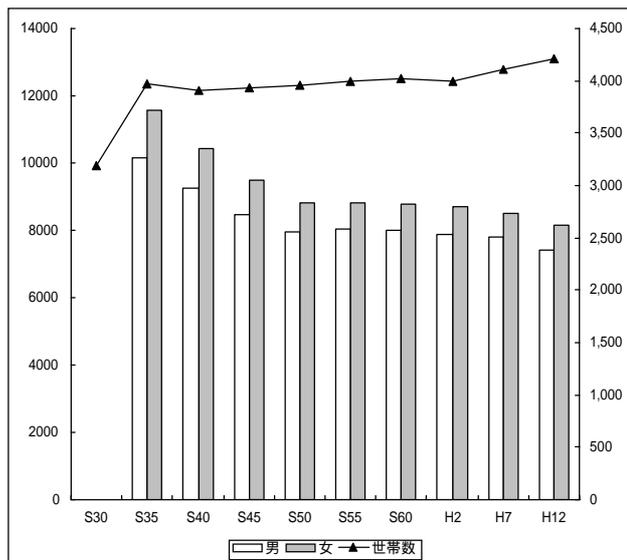
2) 会津美里町

会津美里町の人口は減少を続けており、平成12年から平成18年では990人減少している。

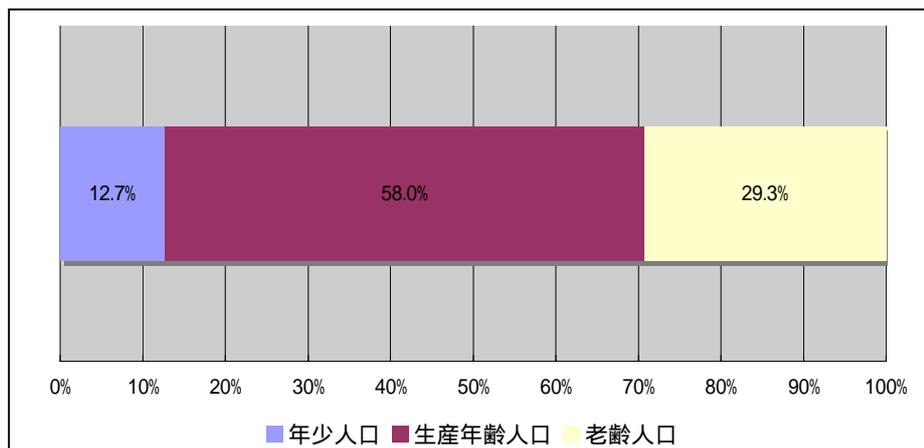
年齢別人口は、65歳以上が29.3%（7,462人）に対し、15歳未満が12.7%（3,239人）であり、少子・高齢化の進行が伺える。

会津美里町人口・世帯数の推移（単位：人、世帯）

年度	人口			世帯数
	総数	男	女	
S30	23,025			3,183
S35	21,756	10,168	11,588	3,965
S40	19,681	9,248	10,433	3,913
S45	17,979	8,482	9,497	3,935
S50	16,808	7,967	8,841	3,958
S55	16,845	8,035	8,810	4,002
S60	16,798	8,006	8,792	4,020
H2	16,558	7,864	8,694	4,002
H7	16,332	7,807	8,525	4,112
H12	15,564	7,417	8,147	4,213



会津美里町年齢別人口（2006年3月1日現在）



2 商業集積地における商店数、販売額、

歩行者交通量等の変化（会津若松市）

1) 商店数、販売額等の推移

中心市街地における人口は、市全体は微減している反面、減少を続けており、人口流出に伴う空洞化が伺える。

中心市街地及び会津若松市における人口の推移

		中心市街地	その他	合 計
S62	人数	16,441人	102,041人	118,482人
	割合	13.88%	86.12%	100.00%
H3	人数	15,246人	103,595人	118,841人
	割合	12.83%	87.17%	100.00%
H8	人数	14,316人	105,121人	119,437人
	割合	11.99%	88.01%	100.00%
H13	人数	13,264人	104,159人	117,423人
	割合	11.30%	88.70%	100.00%

高齢化率は、前項でも示したとおり、市全体においても増加傾向にあり、その割合は平成13年現在で19.23%であるのに対し、中心市街地では25.25%と高い割合を占めている。

中心市街地及び会津若松市における65歳以上の老年人口と高齢化率の推移

		中心市街地	その他	合 計
H5	人数	3,163人	14,820人	17,983人
	高齢化率	21.38%	14.34%	15.22%
H9	人数	3,238人	17,724人	20,962人
	高齢化率	22.81%	16.87%	17.57%
H13	人数	3,376人	19,890人	23,266人
	高齢化率	25.25%	19.23%	19.92%

会津若松市内商店街の商店数は減少を続ける一方、空き店舗数は増加傾向にある。また、駐車場数においても増加傾向にあり、商店街が歯抜け状態になっていることが伺える。

市内商店街の商店数、空き店舗数及び駐車場数の推移

	商店数	空き店舗数	駐車場数
H8	901	62	269
H9	893	76	260
H10	871	81	272
H11	869	66	285
H12	849	70	301
H13	828	85	299
H14	820	95	312

会津若松市の商業は、全体的に減少傾向にある。特に小売業は、事業所数が平成3年から、年間販売額は平成9年から減少をしている。平成11年から見ると、卸売業、小売業ともに事業所数、従業者数、年間販売額が減少している。

会津若松市における商業（卸売・小売業）の推移

年	卸売業			小売業		
	事業所数	従業者数 (人)	年間販売額 (万円)	事業所数	従業者数 (人)	年間販売額 (万円)
S63	642	5,287	28,336,202	1,922	8,895	14,264,853
H3	689	5,802	38,188,164	1,947	8,572	16,417,087
H6	385	5,699	35,583,635	1,797	9,043	17,268,940
H9	568	4,758	29,060,213	1,697	9,141	19,910,700
H11	640	4,792	28,701,637	1,673	9,823	17,638,833
H14	530	4,018	20,891,886	1,564	9,214	16,026,122

2) 歩行者交通量等の変化

会津若松市の中心市街地における歩行者交通量は、平成元年では平日 50,161 人、休日 47,514 人であったのに対し、平成 17 年では平日 28,109 人、休日 22,830 人と、半減している。

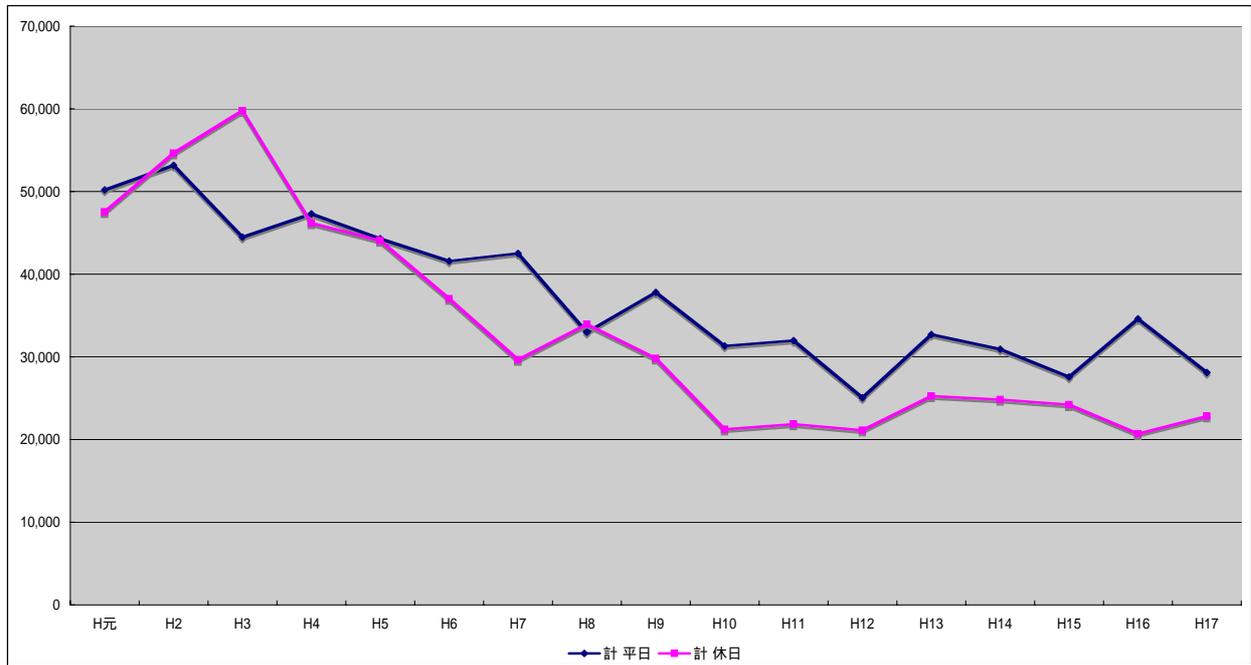
特に、上町通り(佐藤ビル前)の減少が著しく、平成元年時点で平日 2,144 人、休日 1,404 人であったのに対し、平成 17 年では平日 517 人、休日 609 人と、平日では約 1/4、休日では約 1/2 に激減している。

市内通行量実態調査

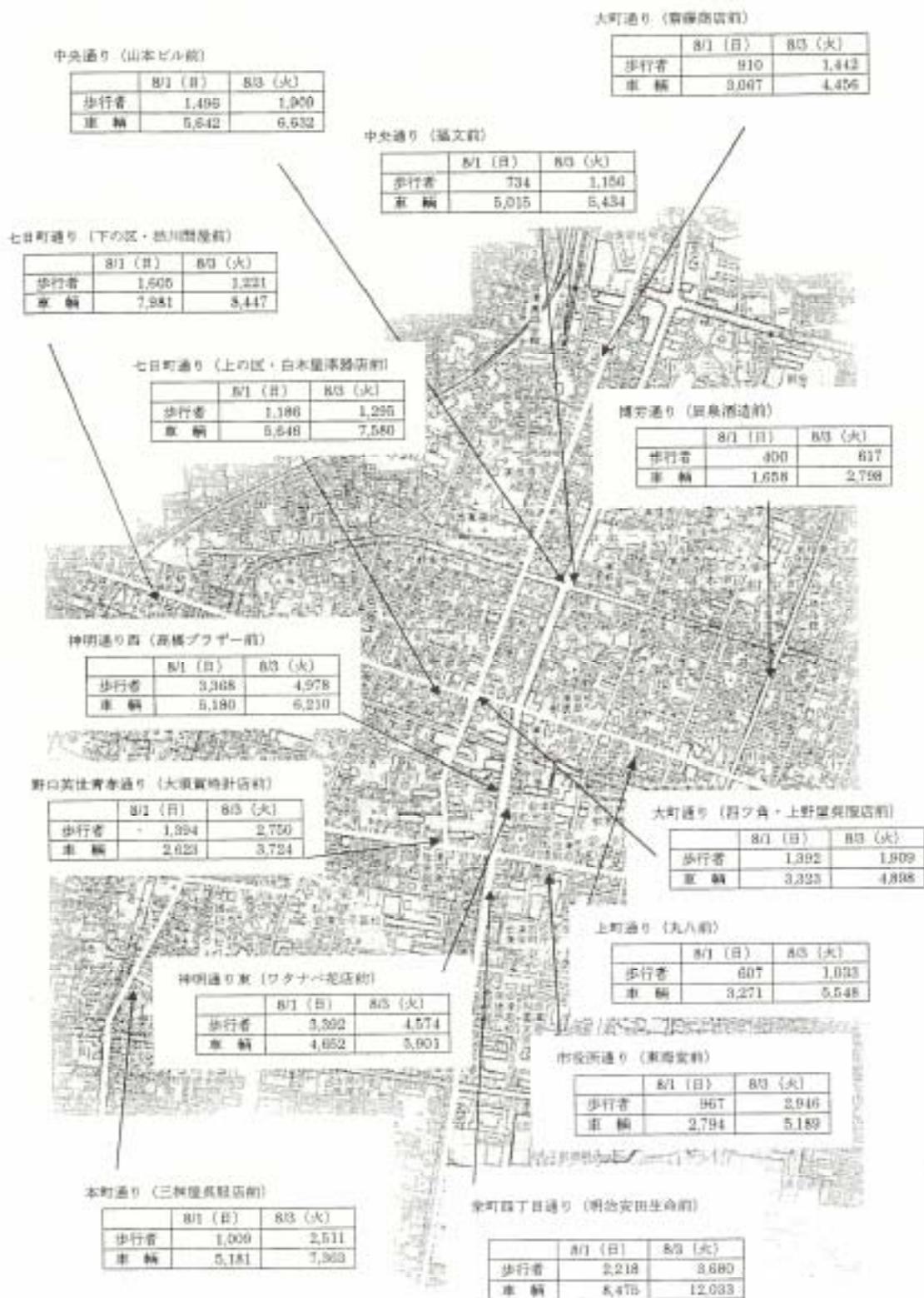
場所	曜日	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9
神明通り (ワタナベ花店)	平日	8,568	9,107	7,614	8,153	6,734	7,527	7,661	6,191	6,380
	休日	12,603	13,720	15,530	12,030	11,146	8,055	8,160	7,378	7,343
神明通り (高橋ブラザー)	平日	9,116	9,964	7,771	8,807	7,888	6,673	8,291	6,563	6,799
	休日	10,669	12,431	13,495	10,833	10,096	8,570	7,528	7,812	7,135
上町通り (佐藤ビル前)	平日	2,144	2,012	1,930	1,983	1,864	1,724	1,772	1,315	1,434
	休日	1,404	2,910	1,339	1,178	1,186	1,052	1,106	770	748
大町通り (駅前・斎藤商店)	平日	2,221	3,298	2,739	2,626	3,281	1,930	2,054	1,645	2,155
	休日	1,919	1,838	2,397	1,890	2,169	1,881	1,151	1,643	1,270
大町通り (四ツ角・上野屋呉服店)	平日	4,229	4,327	3,584	3,576	3,130	3,139	3,547	2,277	3,008
	休日	3,205	4,168	4,382	4,370	3,457	2,843	1,396	2,128	2,454
野口英世青春通り (大須賀時計店)	平日	4,120	4,121	4,481	4,008	3,967	4,264	2,968	2,316	3,766
	休日	3,763	3,941	5,138	2,923	2,812	2,241	1,900	2,766	1,957
七日町通り・上ノ区 (白木屋漆器店)	平日	2,082	2,233	2,042	2,006	1,700	1,791	1,548	1,852	1,717
	休日	1,369	1,611	1,664	1,473	1,483	1,268	844	1,080	964
七日町通り・下ノ区 (渋川問屋)	平日									
	休日									
市役所通り (東海堂アド工芸)	平日	4,132	4,296	3,530	3,652	3,731	3,510	3,538	2,637	3,258
	休日	2,332	2,637	2,977	2,117	2,330	2,100	1,961	2,145	1,647
栄町四丁目 (安田生命)	平日	5,045	4,943	3,837	4,464	4,265	4,304	3,893	2,923	2,749
	休日	3,747	4,889	5,011	3,272	2,825	3,551	2,202	2,887	2,102
本町通り (三樹屋呉服店)	平日	3,044	2,957	2,208	2,815	2,677	2,436	2,099	1,701	2,133
	休日	1,511	1,524	1,917	1,464	1,500	1,439	626	1,329	1,028
中央通り (福文・山本ビル)	平日	5,480	5,918	4,756	5,225	5,040	4,290	5,134	3,550	4,385
	休日	4,992	4,966	5,914	4,629	5,041	4,010	2,775	4,017	3,166
博労通り (辰泉酒造)	平日									
	休日									
計	平日	50,181	53,176	44,492	47,315	44,277	41,588	42,505	32,970	37,784
	休日	47,514	54,635	59,764	46,179	44,045	37,010	29,649	33,955	29,814

場所	曜日	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
神明通り (ワタナベ花店)	平日	5,522	5,311	4,140	4,784	5,009	4,188	5,901	4,320
	休日	4,757	4,445	4,092	4,568	4,090	3,735	3,392	3,382
神明通り (高橋ブラザー)	平日	6,120	5,932	5,115	4,835	4,110	4,078	6,210	4,076
	休日	4,685	4,849	4,728	5,465	4,703	4,348	3,368	3,972
上町通り (佐藤ビル前)	平日	1,250	1,252	1,205	1,035	1,027	876	1,033	517
	休日	627	645	636	600	734	524	607	609
大町通り (駅前・斎藤商店)	平日	1,826	1,772	1,322	1,869	1,375	1,486	1,442	1,181
	休日	1,008	1,131	1,063	1,140	1,310	1,095	910	1,213
大町通り (四ツ角・上野屋呉服店)	平日	2,373	2,459	1,320	2,021	1,587	1,764	1,909	1,810
	休日	1,641	1,600	1,280	1,548	1,151	1,707	1,392	1,616
野口英世青春通り (大須賀時計店)	平日	1,999	2,140	1,461	3,024	2,325	1,727	2,750	2,110
	休日	1,758	1,551	1,675	1,974	2,075	1,570	1,394	1,678
七日町通り・上ノ区 (白木屋漆器店)	平日	1,798	2,294	1,667	1,911	1,771	1,243	1,295	1,696
	休日	1,057	1,209	1,083	1,353	1,257	1,272	1,186	1,403
七日町通り・下ノ区 (渋川問屋)	平日				1,856	3,505	1,799	1,224	1,469
	休日				1,285	2,021	1,512	1,605	1,433
市役所通り (東海堂アド工芸)	平日	2,388	2,559	2,199	2,039	1,846	2,165	2,946	1,890
	休日	1,293	1,432	1,220	1,175	1,345	1,244	967	1,031
栄町四丁目 (安田生命)	平日	2,667	2,688	1,906	3,304	2,994	3,044	3,680	3,958
	休日	1,373	1,580	1,908	1,809	2,409	2,758	2,218	2,521
本町通り (三樹屋呉服店)	平日	1,723	1,855	1,689	1,705	1,531	1,505	2,511	2,207
	休日	948	942	809	938	806	1,277	1,009	956
中央通り (福文・山本ビル)	平日	3,646	3,706	3,036	3,531	3,287	3,149	3,065	2,337
	休日	2,075	2,487	2,629	2,979	2,539	2,799	2,230	2,723
博労通り (辰泉酒造)	平日				779	549	552	617	538
	休日				432	370	357	400	293
計	平日	31,312	31,968	25,060	32,693	30,916	27,576	34,583	28,109
	休日	21,222	21,871	21,123	25,266	24,810	24,198	20,678	22,830

歩行者交通量の推移（合計）



中心市街地歩行者交通量調査 調査地点



3 バス路線網と運行本数

1) 会津若松市

会津若松市のバス路線網は、会津若松駅前、米代バスセンターを起点に市街地を概ね網羅する形になっている。

市街地においては、巡回するコースが4コースあるほか、「まちなかバス ハイカラさん」が会津若松駅前～七日町駅～東山温泉～飯盛山下を巡回している。

郊外へは、松永団地、居合団地、東山温泉行きなどがあり、会津若松駅もしくは米代バスセンターとを往復している。

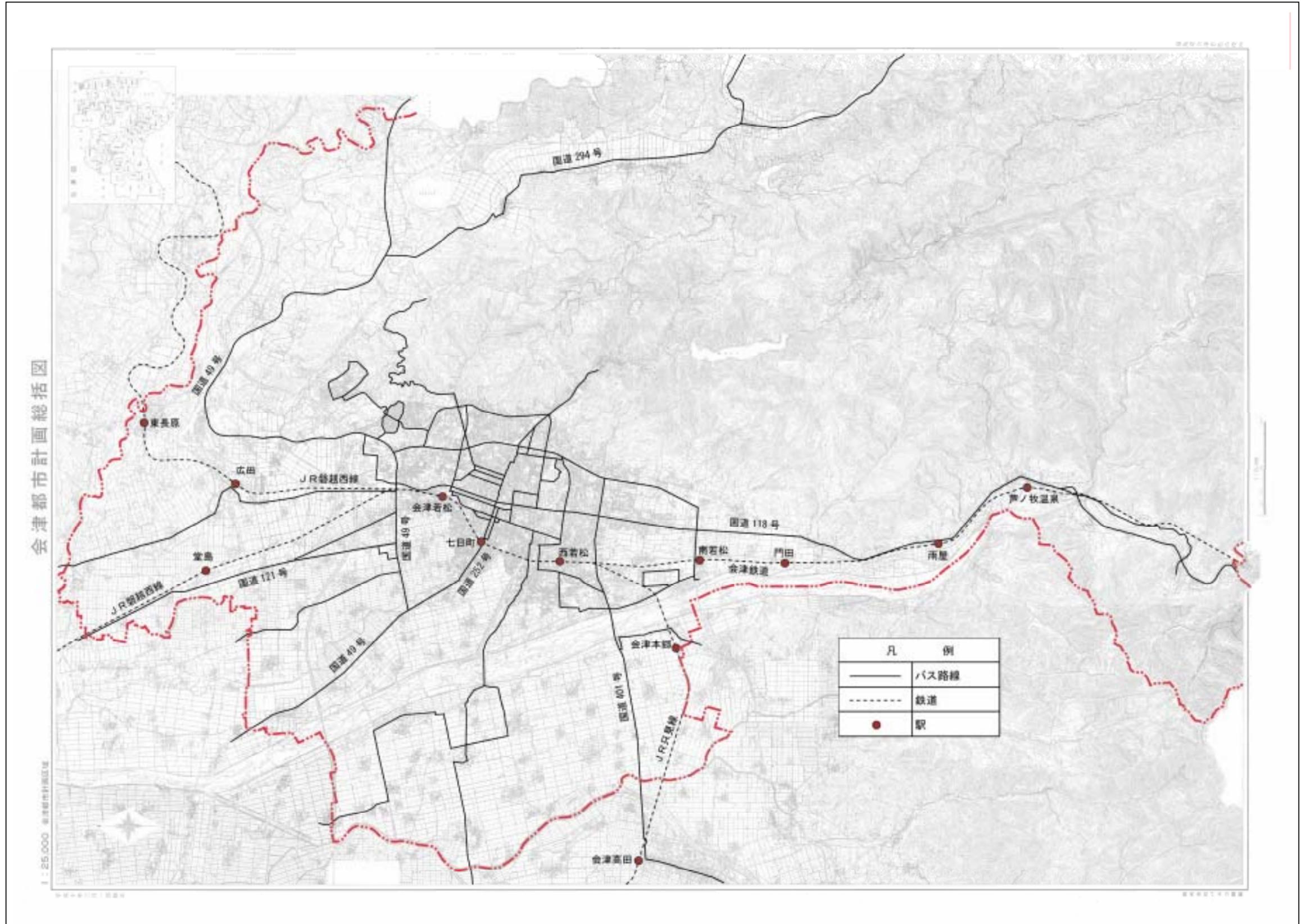
山間地域へは、芦の牧温泉、福良古町、崎川浜行きなどがある。

これらの他は、喜多方市、猪苗代町、会津美里町等とを結ぶ路線となっている。

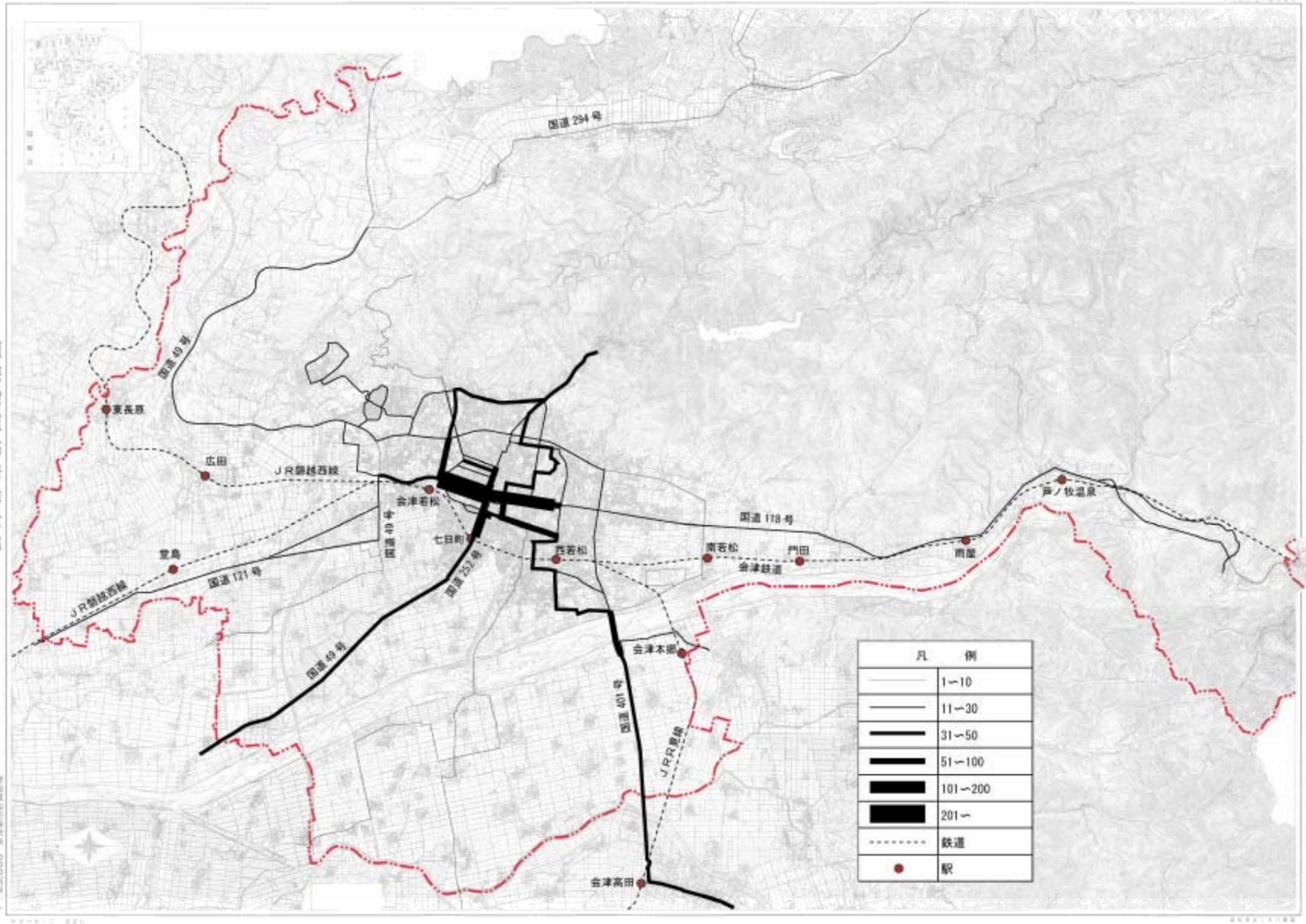
主に、西、南に運行する路線が発着するのが会津若松駅前、北、東に運行する路線が発着するのが米代バスセンターとなっている。

運行本数は、中心となる会津若松駅前に乗り入れる、会津若松駅前から国道252号までが最も多く(200本以上)、次いで米代バスセンターから国道252号までが多くなっている(200本以下)。

「まちなかバス ハイカラさん」など3路線が乗り入れる東山温泉駅行きの他、坂下方面(会津坂下町)、高田方面(会津美里町)が50本以下となっている。



会津都市計画図総括図



2) 会津美里町

会津美里町のバス路線網は、会津若松駅前から西若松駅を経由する路線が乗り入れ、町南部の山間地域である「さか下」「落合」「市野」まで運行している。

これの他に、会津若松駅から西若松駅を経由して、「三本松」から南下し「大門」「関山」へ向かう路線と、会津若松駅から竹田病院を経由し、「新鶴駅」から「二岐」に向かう路線が運行されている（いずれも図外）。

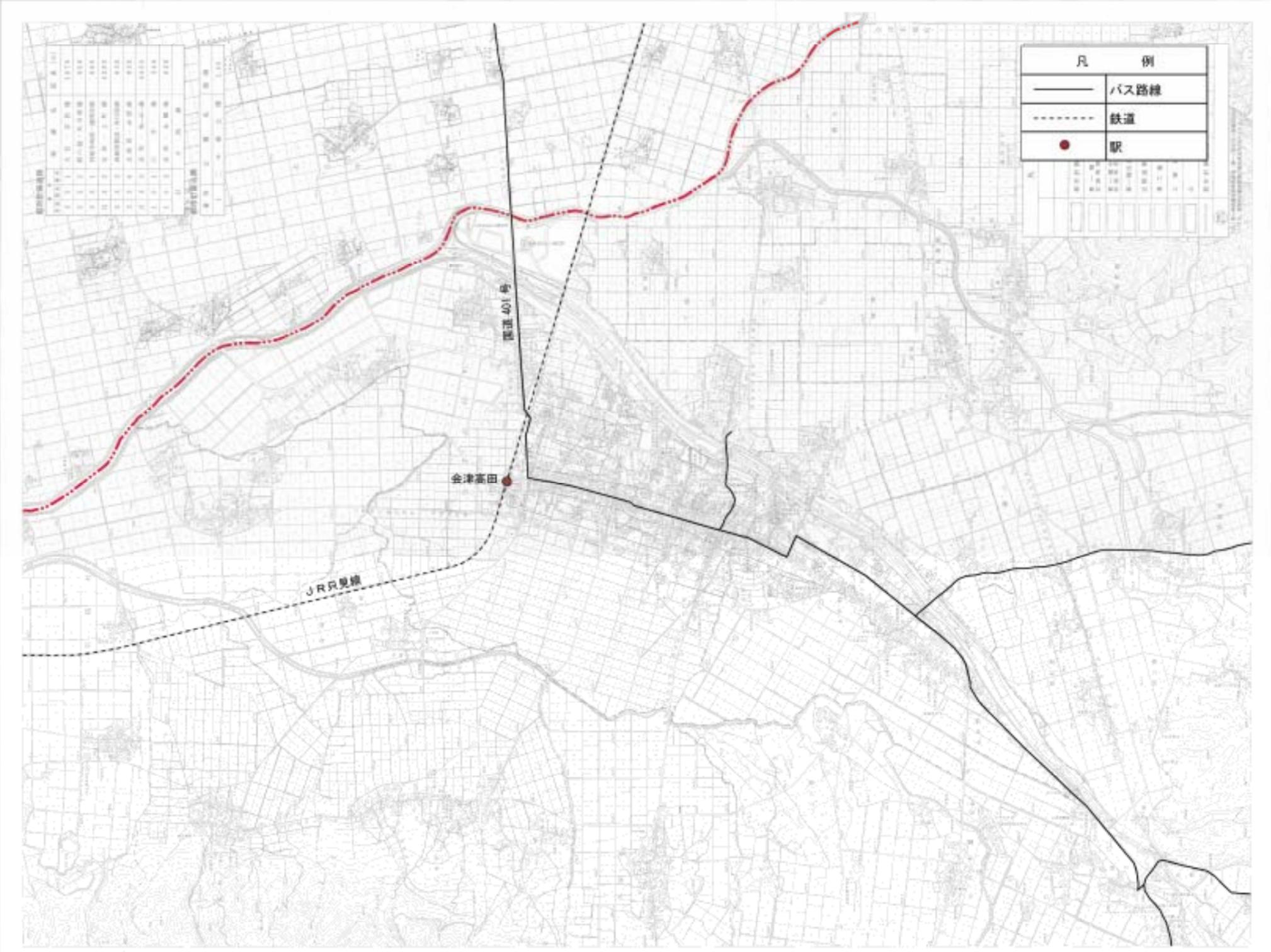
運行本数は、会津高田駅を経由し「永井野」までの路線が 50 本と最も多くなっている。次いで、「あやめ荘」（温浴施設）への路線と、「永井野」から「冨」までの路線が 30 本以下となっている。

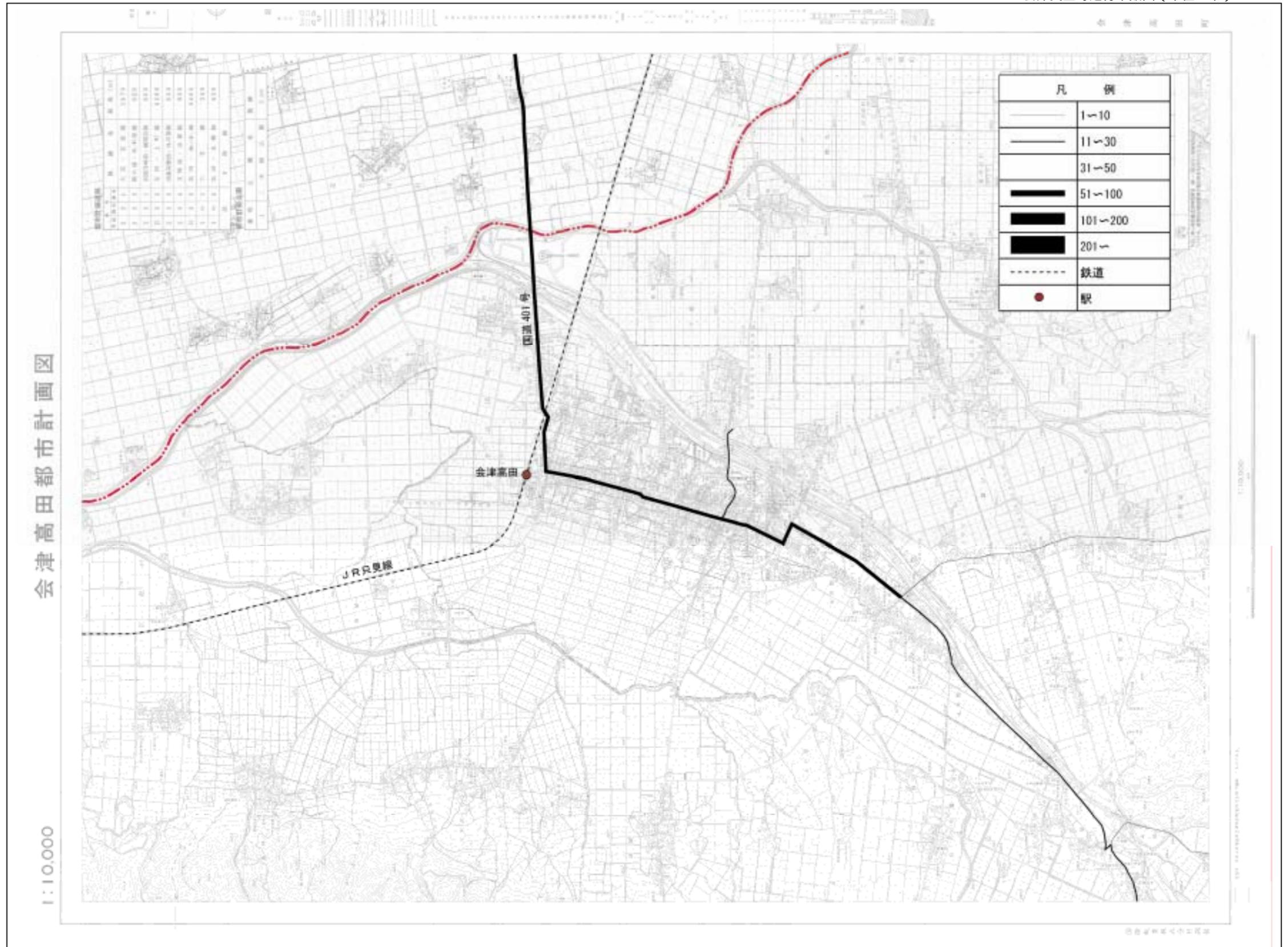
一方、鉄道（只見線）利用の場合、会津高田駅から会津若松駅までの運行本数は、方道 7 本と少ないが、運賃は 230 円である。

バスと鉄道を比較すると、バスの運行本数は鉄道よりも多いが、運賃はかなり高いといえる。

図面計画市都田龍興全

1:10,000





4 バス停留所を利用できる圏域とその人口

1) 会津若松市

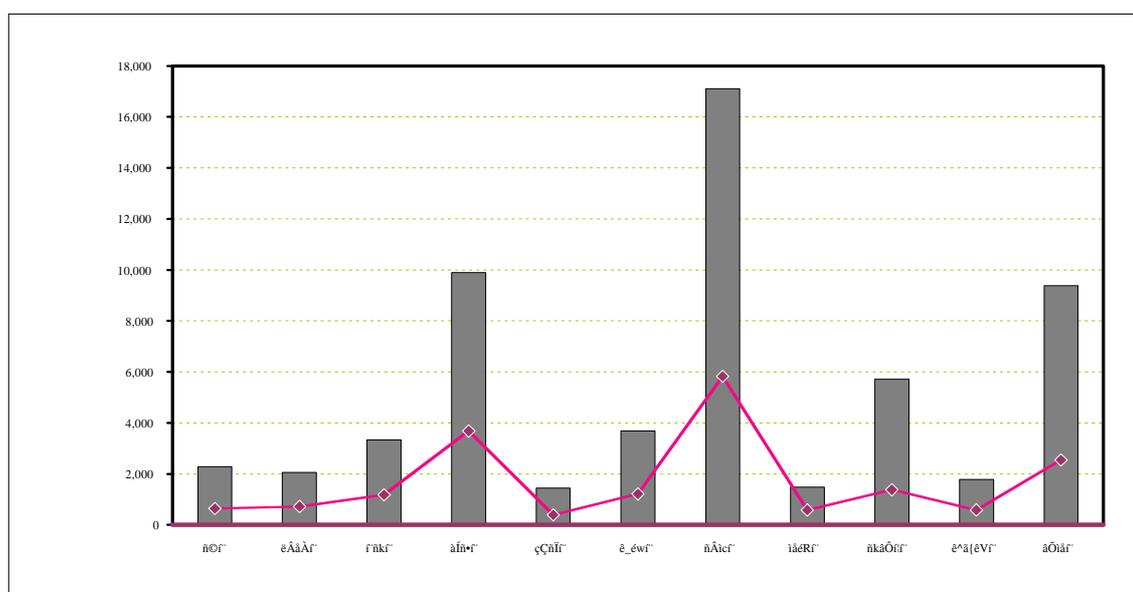
バス停留所を利用できる圏域は、バス停留所（バス路線）からおおよそ 500m の範囲（徒歩 7～8 分程度）と設定した。

次ページのバス利用圏域図を見ると、会津若松市内のほとんどの市街地及び集落が含まれる形となった。

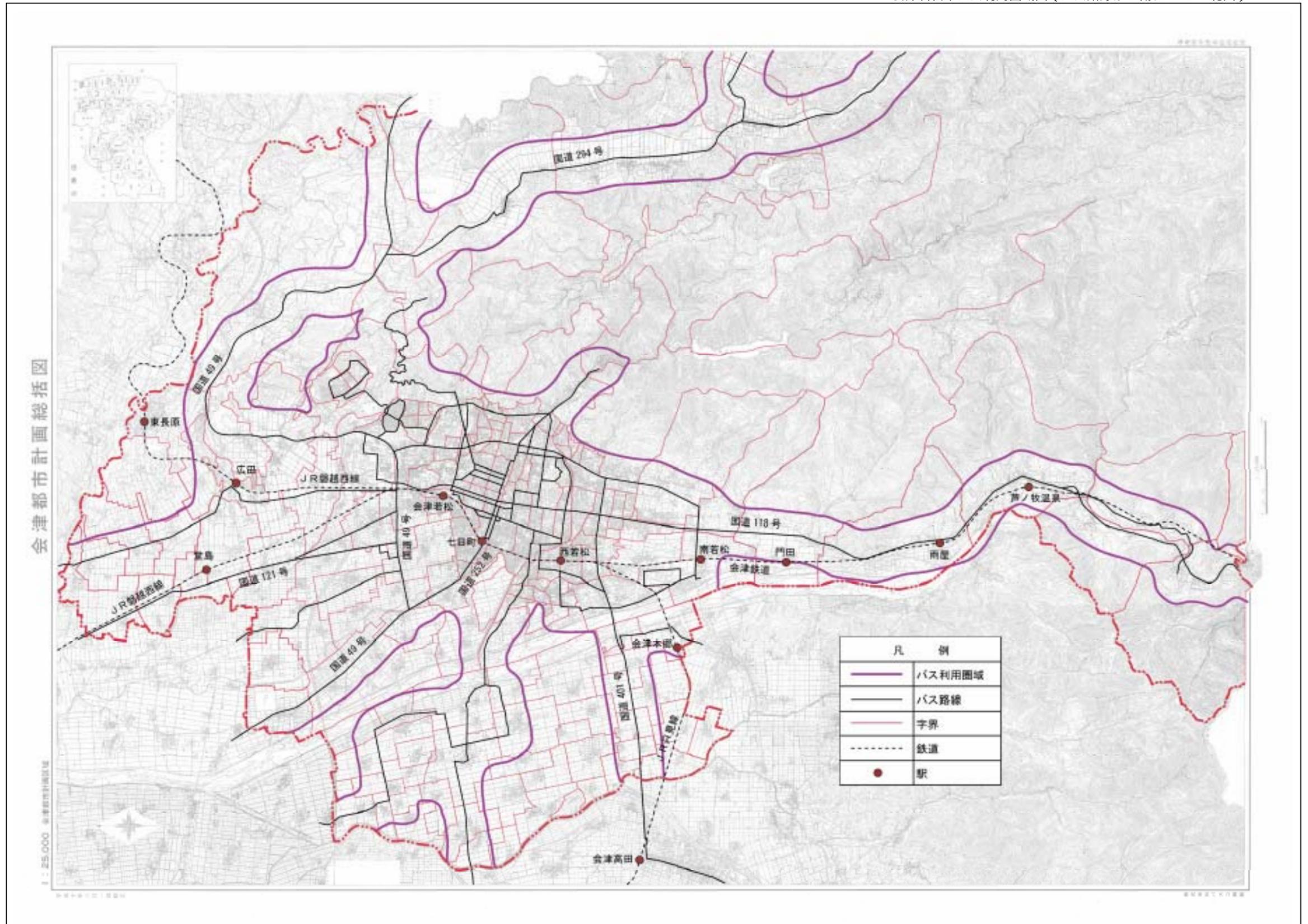
このため、利用圏域の人口は 127,487 人（2006 年 3 月 1 日現在）となり、総人口 131,159 人の約 97.2% を占める結果となり、バスサービスは全市的に行き届いているといえる。

バス停利用が可能な地区別人口及び世帯数（2006 年 3 月 1 日現在）（単位：人、世帯）

	人口	世帯数
湊町	2,280	639
大戸町	2,067	725
町北町	3,342	1,180
一箕町	9,893	3,684
高野町	1,446	394
神指町	3,680	1,216
門田町	17,105	5,819
東山町	1,481	587
北会津町	5,709	1,372
真宮新町	1,786	582
河東町	9,379	2,540
その他	72,991	30,150
合計	131,159	48,888



地区別人口・世帯数（2006 年 3 月 1 日現在）



2) 会津美里町

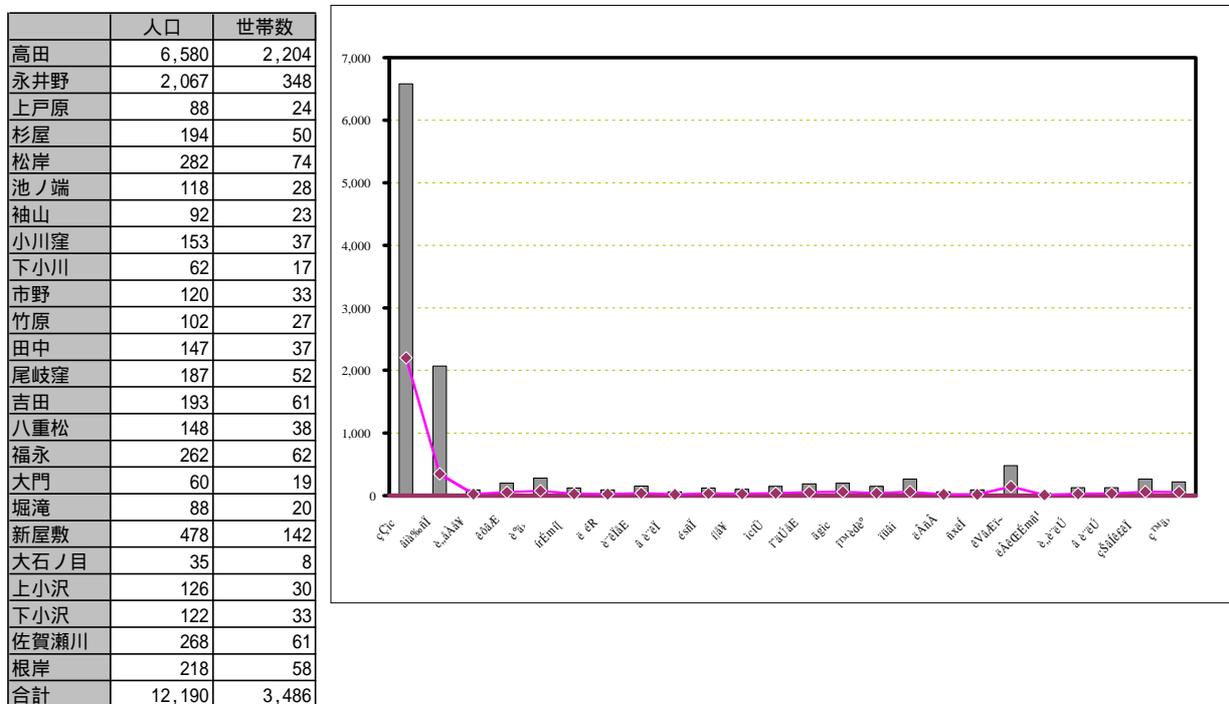
会津若松市の条件と同様に、バス停留所を利用できる圏域は、バス停留所（バス路線）からおおよそ500mの範囲（徒歩7～8分程度）と設定した。

次ページのバス利用圏域図を見ると、会津高田駅、会津美里町役場等が位置する旧会津高田町の市街地を包含する形となった。その他（図外）では、旧新鶴村の市街地から二岐方面の山間地域を含む形となる。

利用圏域の人口は12,190人(2006年3月1日現在)となり、総人口25,471人の約47.9%を占める結果となり、半数以上がバスサービスを受けないこととなる。

主にバスサービスが受けられない地域は、バス路線から1km～3km程度の郊外で、特に県道赤留塔寺線沿線にある集落と、県道会津若松高田線沿線の集落の一部となっており、どちらも人口集積が比較的多い地区である。

バス利用が可能な地区別人口及び世帯数（単位：人、世帯）



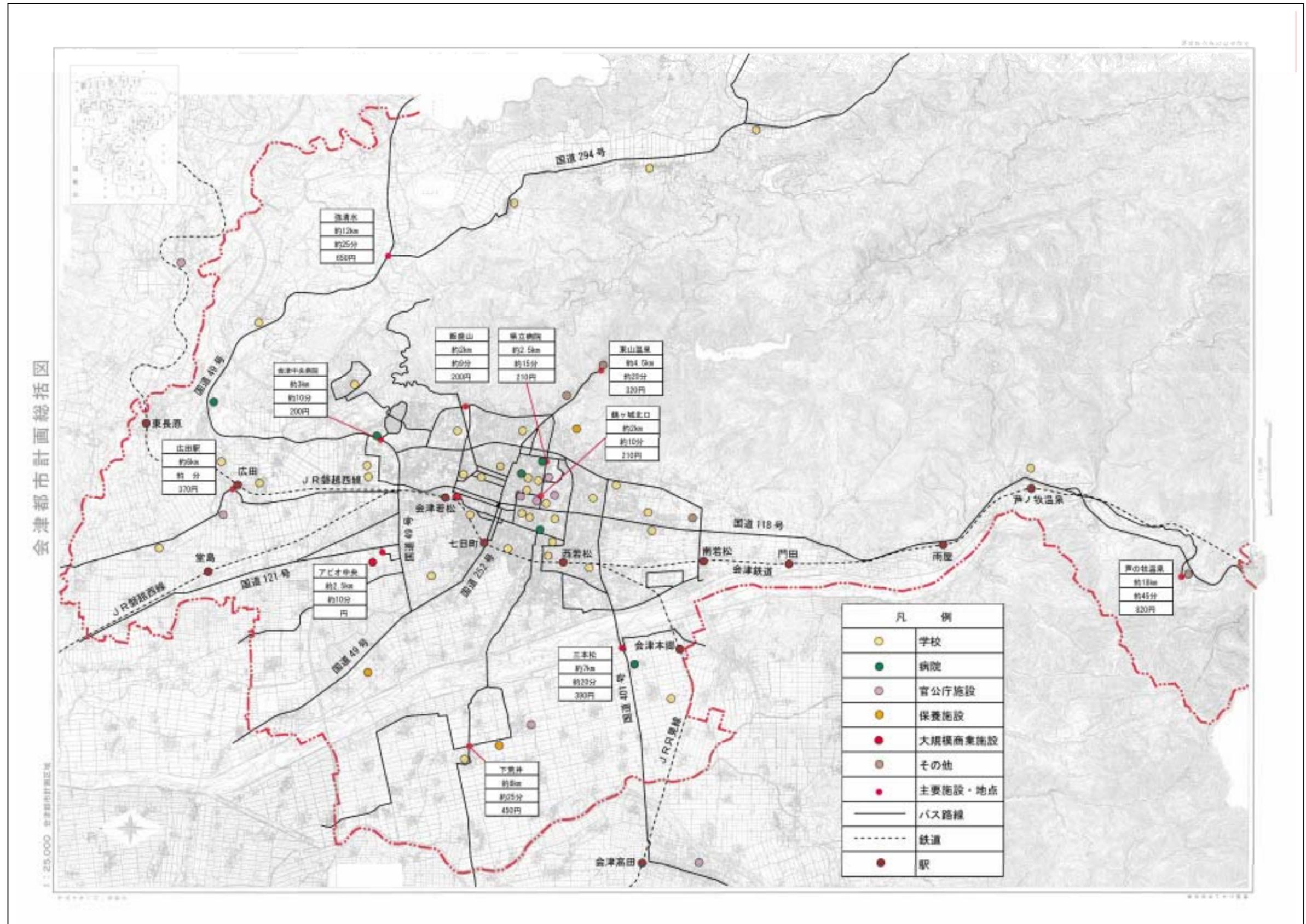
5 主要公共施設及び地点までの所要時間、運賃等

1) 会津若松市

会津若松市の市街地内は、所要時間約 10 分～15 分、運賃 200 円程度で利用することができる。

郊外に位置する「会津中央病院」へは、「市内 4 コース（年貢町回り）」を利用すると 10 分程度であるが、「市内 3 コース（千石町回り）」では約 40 分かかる。

南端の「芦の牧温泉」へは、所要時間約 45 分、運賃 820 円となるほか、東端の高坂へは、所要時間約 1 時間、運賃 1,200 円となる。



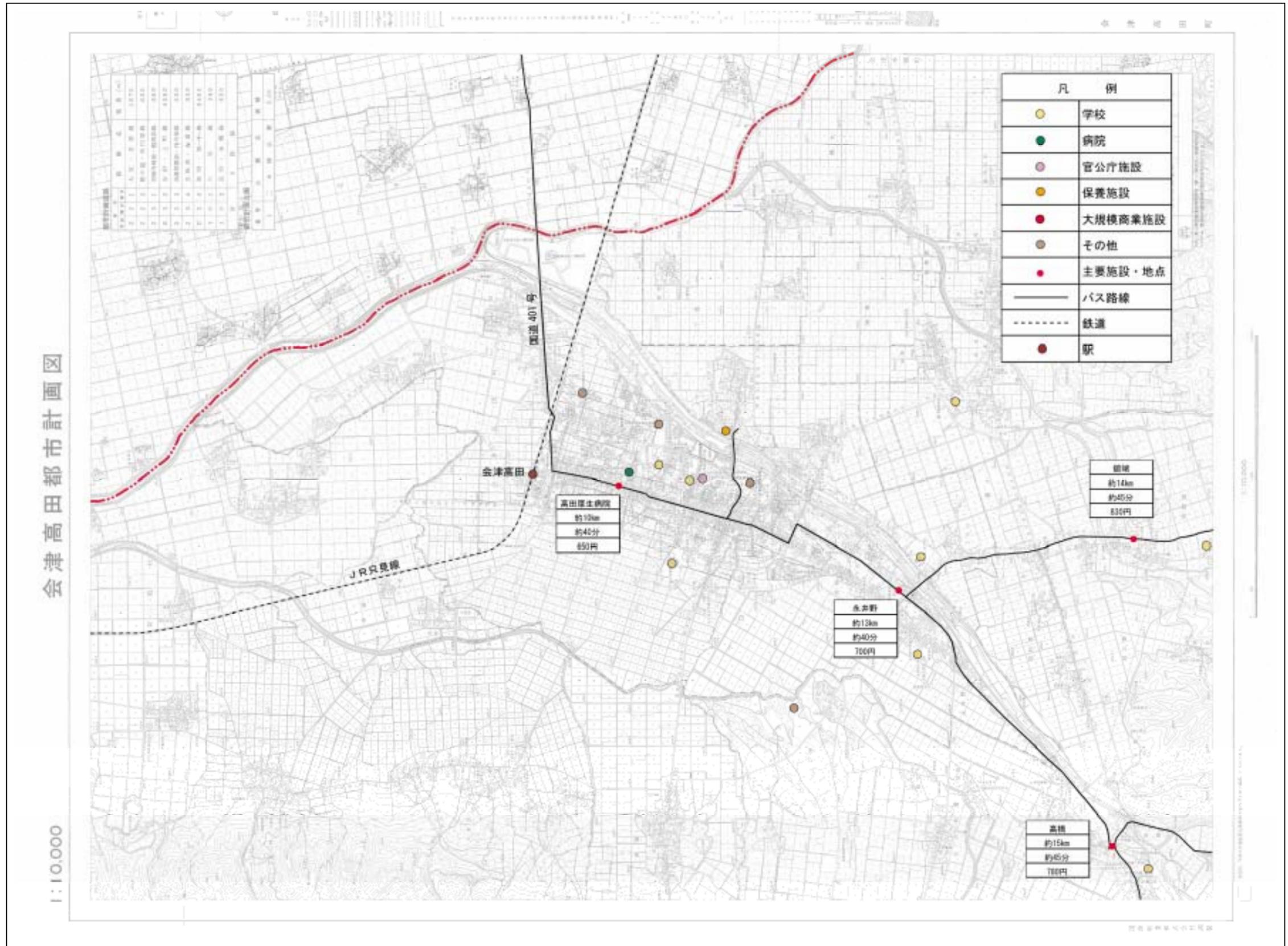
2) 会津美里町

会津美里町においては、会津若松駅、もしくは米代バスセンターからの距離、時間、料金とした。

会津美里町市街地のほぼ中心に位置する「高田厚生病院」は、会津若松駅から所要時間約40分、運賃650円となる。

会津美里町役場などの主要施設は、「高田厚生病院」周辺に位置しており、概ね上記の時間と料金となる。

その他、バス路線の分岐点となる「永井野」「高橋」は、それぞれ所要時間40分、45分、運賃700円、780円となる。



6 その他

1) 会津若松市

会津若松市では、平成 13 年 7 月より、まちなか観光の推進や市民の新たな交通機関として、まちなか周遊バス「ハイカラさん」が導入された。

JR 会津若松駅を起点として、市内の観光名所・旧跡など 12 カ所と七日町などの昔ながらの建物が残る通りを 1 周約 50 分で運行している。

車両は、会津若松をイメージする色彩と大正ロマンを感じさせるデザインに加え、補助ステップや車椅子用のリフトが導入されている。

乗車人員は、開業以来増加傾向にあり、平成 17 年度では開業時（平成 13 年度）の約 10 倍以上、149,428 人となっている。



運行期間：通年運行

運行本数：4 月～11 月 1 日 20 便

冬期間（12 月～3 月） 1 日 19 便

運行間隔：平成 17 年 4 月から 30 分ごとに 1 本

料 金：1 回乗車 大人 200 円（小人 100 円）

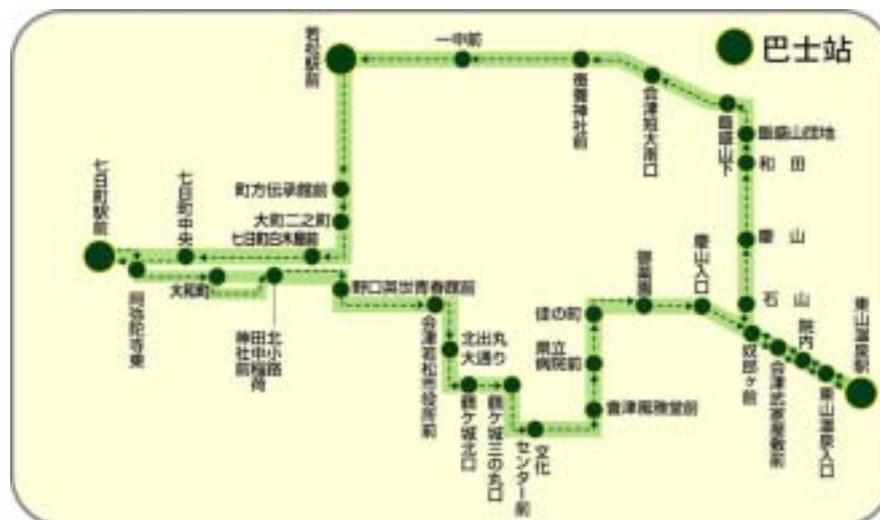
ハイカラさん専用 1 日フリー乗車券 大人 500 円（小人 250 円）

その他まちなか観光セット乗車券等

乗車定員：（椅子使用）13 名 + 立席 8 名 合計 21 名

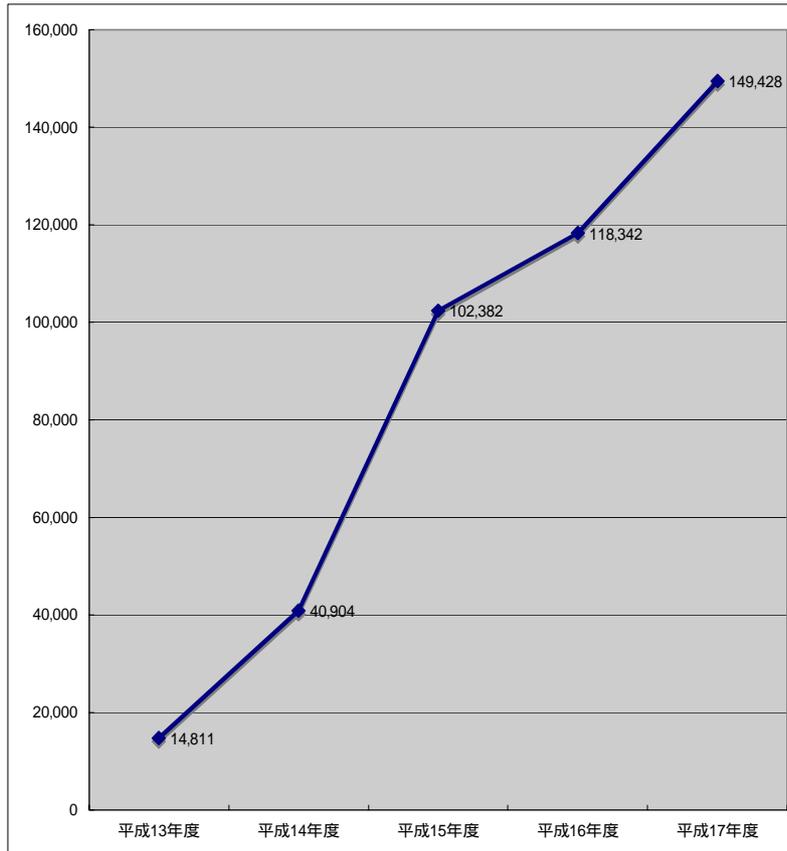
（車椅子使用時）17 名

ハイカラさん路線図



乗車実績（単位：人）

	実 績	1便平均
平成13年度	14,811	7.2
平成14年度	40,904	10.5
平成15年度	102,382	15.7
平成16年度	118,342	15.8
平成17年度	149,428	23.4
	425,867	14.5



2) 会津美里町

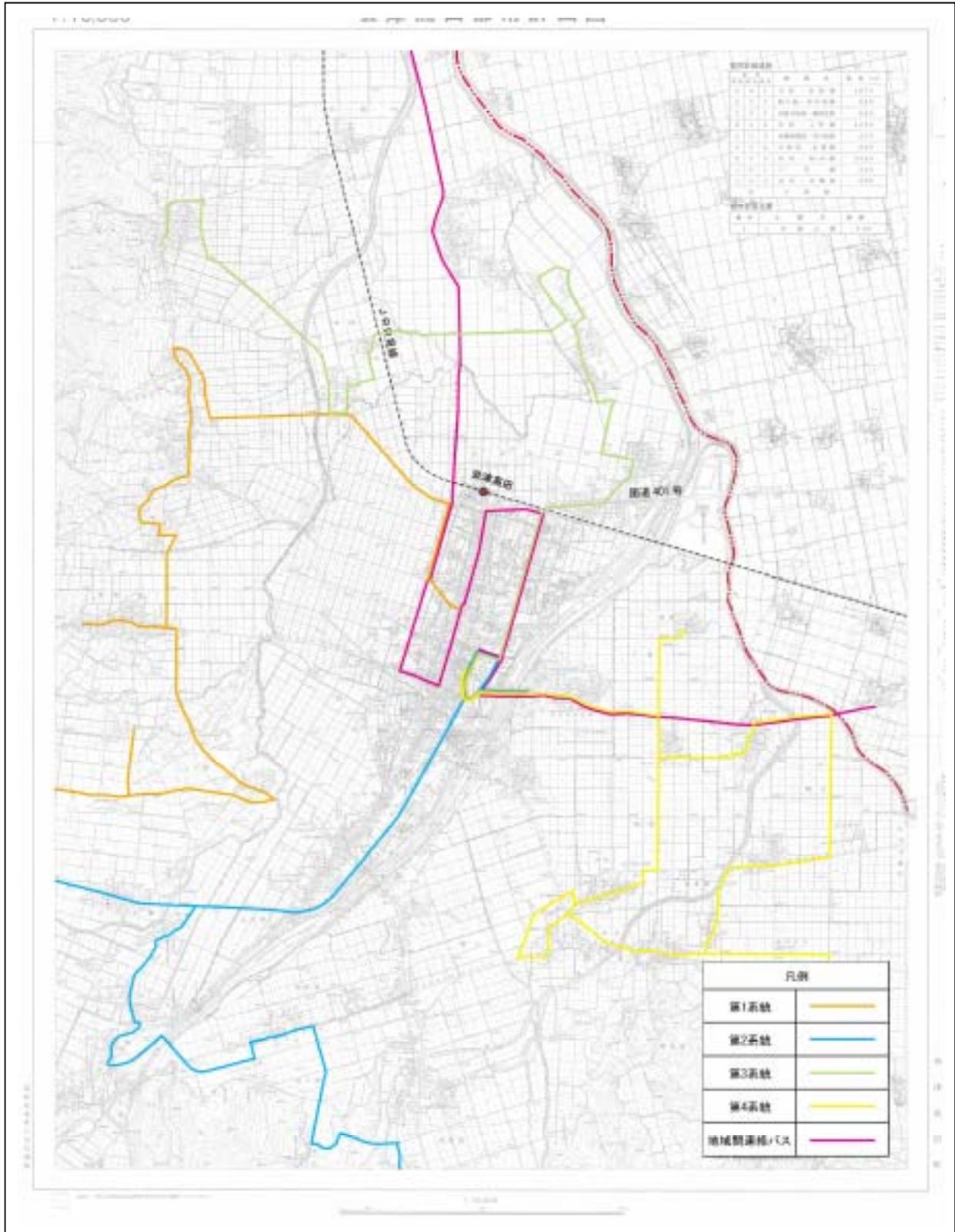
会津美里町では、主に路線バスサービスが行き届いていない周辺集落等や旧町村の庁舎や温泉施設等を結ぶ「福祉バス」や「地域間連絡バス」が運行されている。

路線は、地域間連絡バスが1系統、福祉バスが4系統運行しており、それぞれ第1系統松沢～ふれあいセンター、第2系統長岡～ふれあいセンター、第3系統雀林～ふれあいセンター、第4系統新堀～役場となっている。

福祉バスの運行は、第1系統 毎月第1・第3水曜日、第2系統 毎月第2・第4水曜日、第3系統 毎月第1・第3木曜日、第4系統 毎月第2・第4木曜日で、月2回のみの運行となっている。

地域間連絡バスは、平日運行しており、1日3往復、1往復約2時間30分程度となっている。また、運行路線であればどこでも乗車・下車が可能となっている。

会津美里町福祉バス運行図



7 特性と問題点の整理

(1) 調査都市における公共交通の特性

会津若松市

会津若松市の路線バスは、市内の各地域や施設とを結び、市民の移動の重要な役割を担っている。バスの路線網は、概ね全市的に提供されているが、郊外部では運行本数が十分でない地域も多い。

今後、さらなる高齢化の進展に伴う交通弱者の増加が見込まれ、また、赤字バス路線の廃止に伴う公共交通不便地域が発生することも考えられる。

一方、市街地においては、料金の安さや利用のしやすさから、まちなか周遊バス「ハイカラさん」の利用が年々増加している。「ハイカラさん」は観光や周遊を主な目的としているが、高齢者等にも配慮した車両となっていないことから、ノンステップバス型車両の導入などについても検討する必要がある。

会津美里町

会津美里町の路線バスは、旧会津高田町の市街地とその周辺の主要施設、旧新鶴村の市街地と、会津若松駅等を結ぶ路線となっている。会津若松駅までは、鉄道（只見線）もあるが、運行本数、利便性（乗換えがないなど）ともバスが優位なため、路線バスも町民の主要な生活交通となっている。しかし、バス運賃は会津若松駅まで片道 650 円以上にもなり、運賃負担が大きいこともあり、利用者は少ない。

路線バスの運行は、地域内の幹線道路に限定されていることから、町人口の半数以上がバスサービス圏域外であり、生活交通としてのサービスが不十分である。このため、路線バスが運行されていない地域には、福祉バス等によるサービスが行われているが、月 2 回程度の運行にとどまっており、十分とはいえない。

(2) 市街地別の特性と問題点

会津若松市と会津美里町における詳細調査をもとに、中心市街地、周辺市街地、中山間地域の別に特性と問題点を整理する。

中心市街地の特性と問題点

会津若松市の中心市街地における特性と問題点を整理する。

人口減少と高齢化が進展

- ・市全体の人口減少及び高齢化が進んでいるが、中でも中心市街地の人口減少率が高く（H3 から H13 の 10 年で約 13% 減。市全体は 1%g 減）、また、高齢化率（25.25%）も市平均（19.92%）より高い。
- ・市内周辺市街地の人口は停滞傾向であり、中心市街地の人口減少が市全体の人口減少につながっている。

空店舗、駐車場の増加等、中心市街地の商業機能等が停滞

- ・空き店舗や駐車場が増加しており、また、歩行者交通量は減少傾向にあり、中心市街地の商業等の機能低下が著しい。

郊外からのバス交通網は比較的充実している

- ・ 中心市街地では、郊外部から中心部へのバス路線が集中しているため、中央通りでは 200 本/日以上以上の運行本数となり充実している。

中心市街地内の移動のためのバス交通は不十分

- ・ バス路線網は会津若松駅及びバスセンターを起終点とし、郊外に向かうネットワークが主体のため、中心市街地内では観光用に「まちなか周遊バス ハイカラさん」が運行されている。しかし、中心市街地内の移動に対して、ネットワークのきめ細かさが不足しており、中心市街地内での移動がやや不便である。

周辺市街地における特性と問題点

主として会津若松市の周辺市街地における特性と問題点を整理する。

人口は停滞傾向

- ・ 市全体では人口減少であるが、郊外部は H8 までは微増、その後は微減であり、停滞傾向にある。高齢化は、進んでいる。

主要な道路にバス交通が通っているが、運行本数の少ない路線がある

- ・ 主要な道路にバス交通が通っているため、ほとんどの地域でバスを利用できるが、運行本数の少ない路線がある。

バスの運賃が高い

- ・ バス運賃は会津若松市内では方道 400 円以上かかる地域があり、また、会津美里町の中心部から会津若松市の中心部までは 650 円程度となる。このように運賃が高いことが、バス利用減少の一因になっていると思われる。

中山間地域の特性と問題点

主として会津美里町の中山間地域における特性と問題点を整理する。

人口減少と高齢化が著しい

- ・ 人口減少と高齢化が進んでおり、特に高齢化率が高い（平成 17 年における高齢化率は会津美里町 29.3%、県平均 22.5%。）。

バスを利用できない地域が多い

- ・ 幹線道路に沿った地域にはバス路線があるが、その他の多くの地域でバス路線がない。会津美里町の約半数の人口がバス路線のない地域に居住しており、その多くは山間地域である。

福祉バスが運行されているが、運行日が限定され、運行本数も少ない

- ・ 町内には福祉バスが運行されているが、各路線が月 2 回程度の運行となっており、運行日が限定されている。

具体的施策の実現に向けた課題の整理

県内の交通状況及び交通状況の詳細調査を踏まえ、主に生活交通確保の観点からの課題を整理する。

観光や福祉等の都市政策と連携した取り組み

会津若松市のように地域の拠点都市にあっては、バス路線網及び運行本数等のサービス水準を維持することが重要な課題となっている。

バス路線網の維持は、交通政策単独での取り組みでは困難であり、会津若松市での取り組みのように、観光や福祉と連携して、市外からの利用者を取り込むことを検討する必要がある。

都市特性にあったバス運行体系の実施

会津若市の郊外部や会津美里町では、会津若松市の中心部までの距離が長く、バス運賃も高くなることから、次のように幹線と支線による公共交通体系とすることが考えられる。これによって、道路の交通渋滞に巻き込まれず、移動時間を短縮することが可能となるなど、利便性向上と利用者増が期待される。

このように地域の特性にあった施策の可能性について、より詳細に検討することが必要である。

幹線バスと支線バスによる乗り継ぎシステム

- ・ 郊外部にサブバスターミナルを整備し、郊外部から中心部までは幹線バス（バス専用レーン設置、急行バス等で時間短縮を図る）、郊外部はサブバスターミナルと地域間の高頻度循環で運行。
- ・ 主に郊外の団地と中心部間において、道路の渋滞によって、バスの所要時間がかかる地域で効果が期待できる。
- ・ 盛岡市で実施中。

バスと鉄道の乗り継ぎシステム

- ・ 鉄道の高速性を活かす。
- ・ 運賃がバスのみよりも安くなると期待される。

地域の住民等が主体となった生活交通手段の運行

会津美里町のように、路線バスが運行されていない地域等の公共交通空白地域において、住民の生活交通を確保するには、路線バス以外の交通手段を確保することが必要である。

現状では、県内の市町村あるいは市町村の補助を受けている団体がデマンド交通やコミュニティバス等を運営しているが、市町村の財政難が進むなかで、運行の維持あるいはサービス範囲を拡大することが困難になりつつある。

このような状況を改善するには、住民が一定の費用負担と責任をもって運行を維持する仕組みをつくる必要がある。すなわち、利用者の運賃負担だけでなく、地域が会費等によって運行赤字分を負担する等が考えられる。

市町村による総合交通政策の取り組み支援

上記のような取り組みを実施するには、市町村において、総合交通施策に関わる計画の立案、推進のための組織化が必要である。

また、交通施策の検討が複数の市町村にまたがることも想定されることから、県が市町村の取り組みを支援することも必要である。

県にあっては、計画策定や組織化にむけて、人材、費用面での支援体制を整えることが必要と考えられる。

1 地域と交通事業者で運営している事例 【北九州市「おでかけ交通」】

北九州市では、平成14年2月に改正された道路運送法による乗合バス事業等の規制緩和に対応し、バスを中心とした公共交通のあり方の指針となる「北九州市公共交通戦略プラン」を策定した。

さらに、平成14年7月には、市民、交通事業者、行政で構成している「市民バスネット協議会」において、高台やバス路線が廃止される地域等の公共交通空白地域での生活交通確保について、「地元が主体となり、交通事業者と市が協力して小型バス等を運行する」本市独自の仕組みである「おでかけ交通」について了解を得た。

「おでかけ交通」は、地元の協力体制や一定の採算性の目途を前提とし、交通事業者が運行するものであり、高台地区の八幡東区枝光地区に続きバス路線廃止予定3地区を合わせて4地区で運行している。

< 目的 >

高齢者など住民の日常生活や外出を支援する生活交通の確保

< 対象地域 >

バス路線廃止による公共交通空白地域
高台地区などの交通不便地域

< 手段 >

地域・交通事業者・市の連携により、地元の協力体制づくりや一定の採算性の目途を前提に、交通事業者がマイクロバスやジャンボタクシーを運行

< 市の支援 >

交通事業者が運行開始時に要する費用に最大460万円の助成
(車両費用に限定)
交通事業者が車両更新時に要する費用に最大300万円の助成
(車両費用に限定)

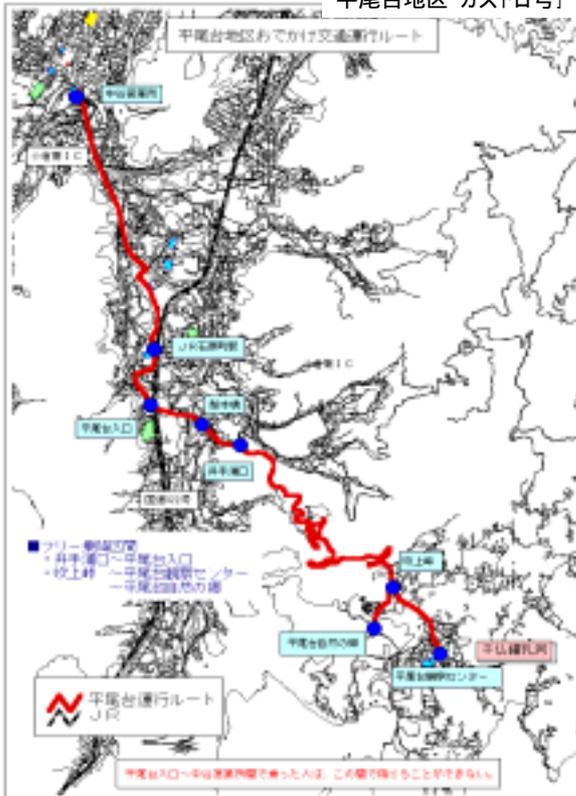


平尾台地区 「カストロ号」
ジャンボタクシー (9人乗り)

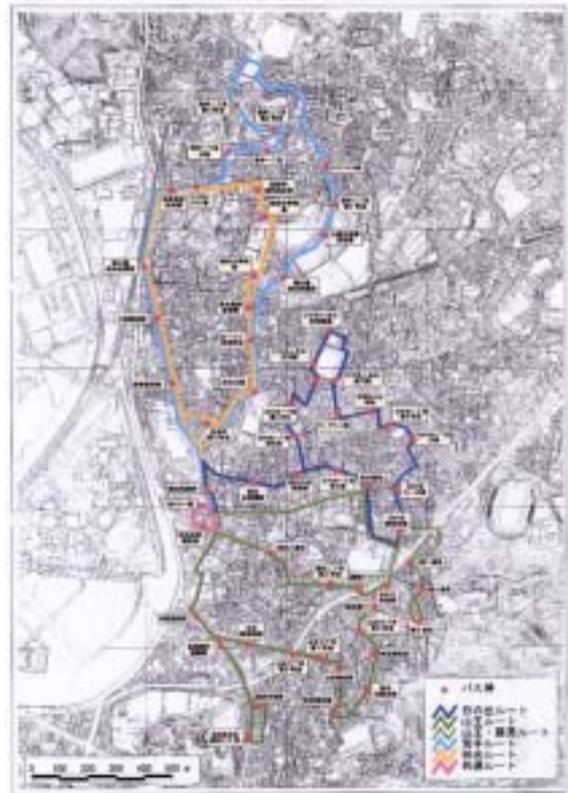


枝光地区 「やまさか乗合ジャンボタクシー」
ジャンボタクシー (9人乗り)

平尾台地区「カストロ号」



枝光地区「やまさか乗合ジャンボタクシー」



運行に向けた状況

八幡東区の枝光地区で運行が始まった。現在は、一日平均約400人以上が利用し、地域住民の生活の足として定着している。

平成17年3月から運行を開始した桜ヶ丘校区では、平成14年9月に生活交通検討委員会を設立し、約2年半にわたり、延べ30回以上の委員会を開催し、議論を重ねた。平成16年2月に試験運行を実施しましたが、利用者が一日平均25人程度で、採算を確保することができず、本格運行には至らなかった。

その後、更なる検討を続けたところ、運賃収入だけでは採算が取れないため、

地域の商店・病院から広告・協賛を募る

町内会費・連合会費から費用負担する

会員制を導入し、地域全体で利用する

運行日を週二日に限定し、バスの時刻に生活行動を合わせ、利用者を増やす等の検討を行った結果、一年間運行する経費の目途が立ったため、火曜日と木曜日の週2日運行している。

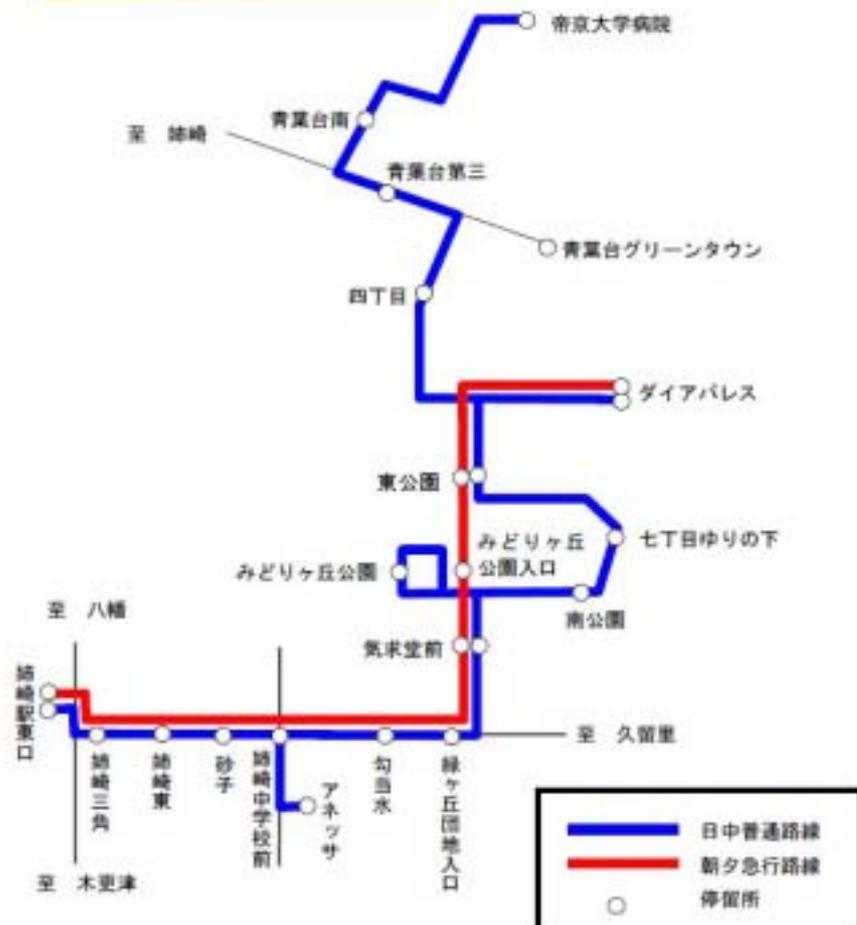
また、枝光地区の利用促進に向けた取組みとして、自治連合会や商店街を中心に、年に2回程度、回数券の販売促進キャンペーンを実施している。このイベントでは、回数券の特売、大抽選会、だご汁の振る舞い等が実施され、継続して運行するために、地域住民が積極的に取り組んでいる

2 地域と行政とで運営している事例

住民によるコミュニティバスの導入(千葉県市原市)

<p>実施経緯</p>	<p>市原市青葉台地区はJR内房線姉ヶ崎駅から1.5～2km程度離れた住宅団地であるが、団地内に起伏があることや道路形態などからバス運行がなく、近くの街道まで出ないと路線バスを利用できなかった。</p> <p>地元自治会は、平成8年からバス会社に運行を要望してきたが、実現に至らなかった。</p> <p>平成15年度には、市が「バス交通調査」を実施し、公共交通空白地域における住民主体のバス等の運行を検討することとし、市内の町会などに説明を行った。</p> <p>これを受け、平成16年8月に、地元3町会が「青葉台地区に市民バスを走らせる研究会」を発足させ、地元住民アンケート調査の実施、ルート・運営形態・運行ダイヤ・運賃・収支等を見当し、実現に向けた検討を行った。</p> <p>平成17年には、町会が「青葉台コミュニティバス運営協議会」を設置し、運行委託先を決定し、平成17年11月に運行を開始した。</p>
<p>施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行主体 青葉台地区コミュニティバス運営協議会（町会の組織） ・ 運行事業者 小湊鉄道(株) ・ 運賃 100円～210円 ・ 運行時間帯 6時～23時 ・ 運行本数 21本/日 (内、急行13本/日) ・ 利用者数 1日当たり250～300人 (5.9～7.1人/便) ・ 運行補助 市からの補助あり。 (運行経費の半分以上) <div data-bbox="743 1048 1445 1742" style="text-align: right;"> </div>

あおバス 路線図



NPOによるコミュニティバスの導入(三重県四日市市)

<p>実施経緯等</p>	<p>三重交通バス垂坂（いかるが）線（近鉄四日市駅前～垂坂公園）が昭和 20 年代より運行されてきたが、バス利用者の減少によって平成 14 年 5 月 31 日をもって廃止となった。</p> <p>そこで、地域住民が事業主体となり、企業や行政とも協働してバス存続に取り組む新しいスタイルとして、平成 14 年 11 月 1 日より試験運行を開始し、平成 15 年 4 月より本格運行となった。</p>
<p>施策概要</p>	<p>運行ルート ：スーパーサンシ～東垂坂～いかるが～別名～四日市社会保険病院～かすみがうら 駅</p> <p>運行日：平日（週 5 日、祝日・振休含む）</p> <p>運行時間帯：8～18 時台</p> <p>運行本数：5.5 往復、2 時間間隔</p> <p>運賃：100 円</p> <p>運行主体：NPO 法人「生活バス四日市」</p> <p>運行事業者：三重交通（29 人バス 1 台）</p> <div data-bbox="288 952 1316 1937" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">生活バスよっかいち「S BUS」路線図 2004. 9. 13 2005. 7. 4 停留所新設</p> <p style="text-align: right;">乗車料金 100円</p> <p>— 生活バスよっかいち — 三重交通(概略)</p> <p>The route map shows the following stops: スーパーサンシ, 守屋レディースクリニック前, 東垂坂北, 東垂坂中, 東垂坂小公園口, 東垂坂, いたう整形外科前, いかるが, ヴィラ四日市町, いかるが, いかるが橋, いかるが南, カスマ Heights 前, パンのブルーミング前, くわしん前, 別名3, 別名4, 山手町, 大宮西町, 四日市社会保険病院, 羽津郵便局前, 竹内皮膚科前, 羽津中1, 近鉄志摩線, かすみがうら駅, かすみがうらクリニック. A legend indicates that the blue line represents the '生活バスよっかいち' route and the red line represents the '三重交通(概略)' route. A photograph of a white and green bus is included in the bottom left of the map area.</p> </div>

会議の様子



運行説明会



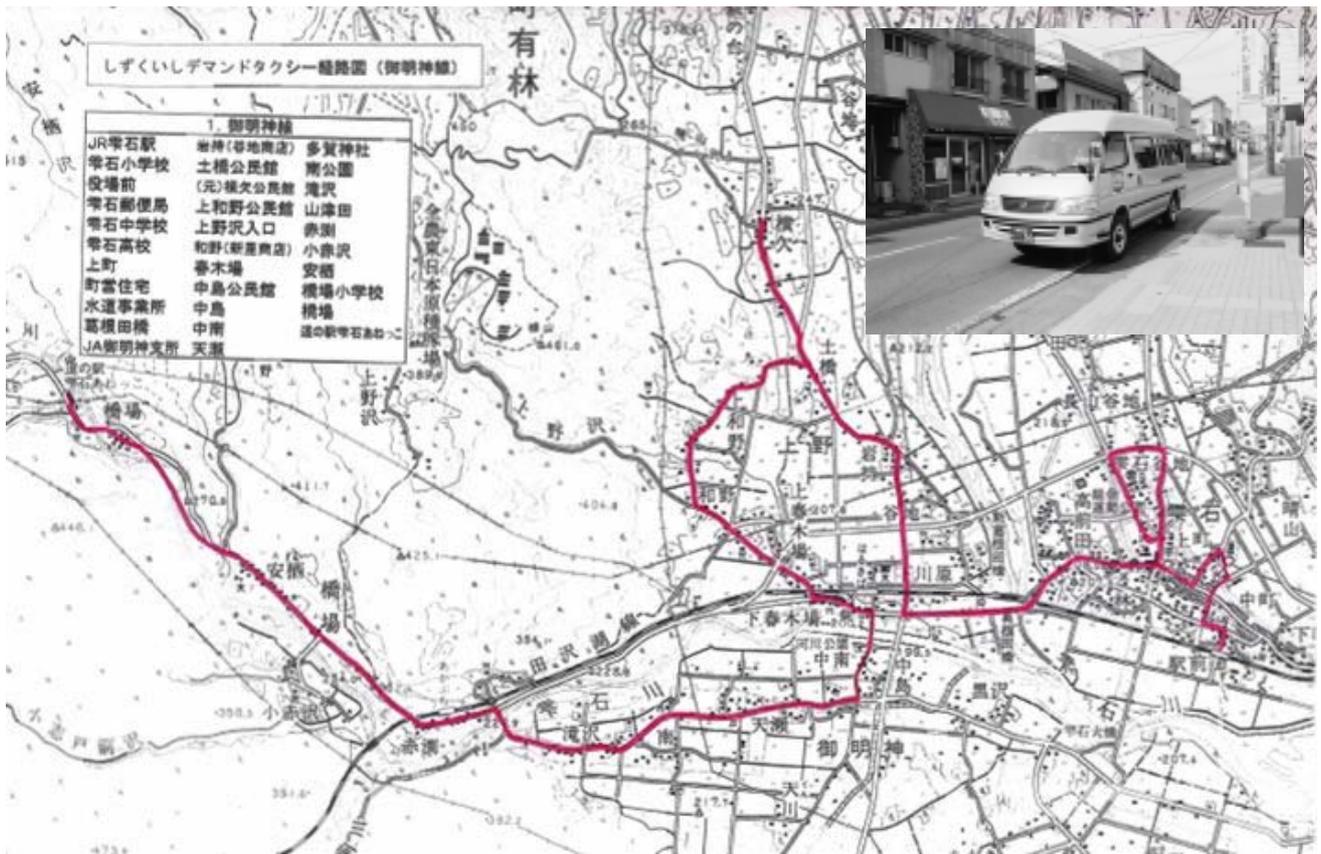
1日当り100人として、
9.1人/便

各年度 月別1日平均バス乗降人員推移グラフ



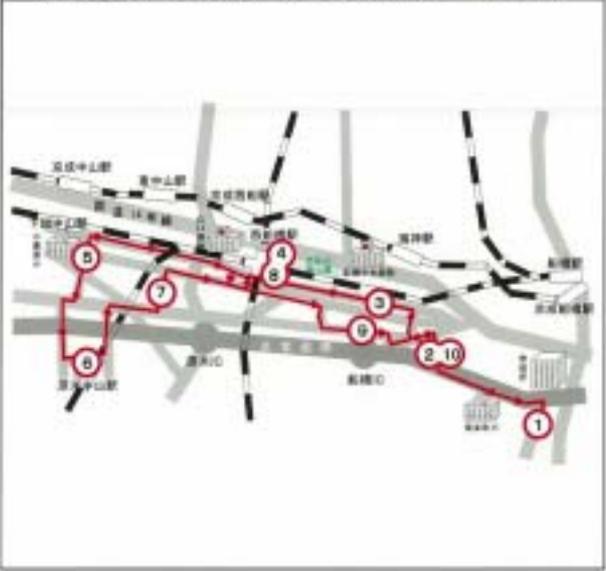
NPOによるデマンド型乗合タクシーの導入(岩手県雫石町)

<p>実施経緯等</p>	<p>県交通のバス路線廃止の方針を受けて、町内のバス8路線全てを廃止することになったため、生活交通対策提言委員会を設置し、住民ニーズを満たす新たな交通網の整備を検討してきた。NPO法人による運営は県内初の試み。</p> <p>デマンド型タクシー(予約型)で、9人乗りワゴン型タクシー1台で運行。</p> <p>平成16年4～6月までの3ヶ月間は試験運行し、7月以降は試験結果を踏まえ住民の要望などを取り入れながら段階的に本格運行とし現在に至っている。</p>
<p>施策概要</p>	<p>運行日：平日と土日祝祭日 運行本数：平日 全路線6往復 土日祝祭日 「上り」1便、2便、3便 「下り」2便、3便、5便 予約がない場合には、運行しない。</p> <p style="text-align: center;">しずくいし新交通システムの概要</p> <p>小学生以下：一律100円</p> <p>特色</p> <p>予約代行サービス 高齢者や障害者など予約が不便な方には、目的地の停留所から帰宅する際に、役場や郵便局、病院、銀行など主な施設で「あねっこバス」の予約電話をかけることが可能。</p> <p>あねっこバス予約専用直通電話 役場、病院など町内の10箇所に、「あねっこバス」の予約専用直通電話を設置した。料金は無料。</p> <p>運営はNPO、タクシー会社が予約受付 NPOが運営し、運行しているタクシー会社が予約センターとなっている。</p>



3 地域にある既存交通手段の活用

自動車学校・教習所送迎バスの利用(千葉県船橋市)

<p>実施経緯等</p>	<p>市が平成13年度にコミュニティバス導入に向けて検討を行なったが、公平性、費用対効果などの諸問題により導入に関しては困難であると判断した。また、既存路線バスが規制緩和の影響により、事実上路線の撤退に歯止めがかからない状態にあり、交通不便地域が拡大していく懸念があった。</p> <p>このため、各種企業が船橋市内で運行する送迎バスに着目し、TDM(交通需要マネジメント)の一環であるカープール(相乗り)を励行し、同時に交通不便地域の解消および高齢者の移動支援を行うことを目的とし、まず市内教習所の協力を得て送迎バスの試験運行を実施したものを。</p>
<p>施策概要</p>	<p>事業者：船橋自動車学校、船橋第一自動車教習所、津田沼自動車教習所、船橋中央自動車学校</p> <p>運行時間帯：午前7時から午後19時分まで</p> <p>運行間隔：1時間間隔</p> <p>利用対象者：船橋市に居住している満65歳以上の人で、送迎バスに一人で乗降できる方</p> <p>乗降方法：各教習所の車の停車位置(通過ポイント)にて乗降を行う。乗降に際しては、拳手によりバスを停車させ運転者に市が発行したパスカードを提示。</p> <p>料金：無料</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="319 1097 893 1747"> <p>運行ルートの1例 船橋自動車学校(西船橋駅・原木中山駅方面)</p>  </div> <div data-bbox="925 1097 1468 1680"> <p>利用までの流れ</p> <ol style="list-style-type: none"> 申請書を受け取ります 必要事項を記入し、切手切手を同時の上、郵送または直接総合交通計画課へ 申請書の際は、パスカードを持って通過5分前までに乗降場所へ パスカードが送られてきます  </div> </div>

