



三春町地域公共交通計画

令和6年6月改正 概要版



三春町

1 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

近年のモータリゼーションの進展や、少子高齢化、乗務員不足などを背景に、公共交通の確保・維持・改善がますます厳しくなっていることから、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月に施行されました。これを受けて、平成 26 年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行され、「地域公共交通網形成計画」の策定ができるようになりました。

その後、令和 2 年 6 月 3 日に公布された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づき、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」と名称変更され、鉄道や路線バス等の従来の公共交通サービスに加え、地域の様々な輸送資源も計画に位置づけられるようになりました。

三春町（以下、「本町」という。）では、町内の公共交通が抱える問題を明らかにし、更なる人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの多様化などの社会情勢に対応しながら、利便性の高い公共交通がある暮らしを持続できるまちをつくっていくため、地域公共交通のマスタープランとなる「三春町地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定します。

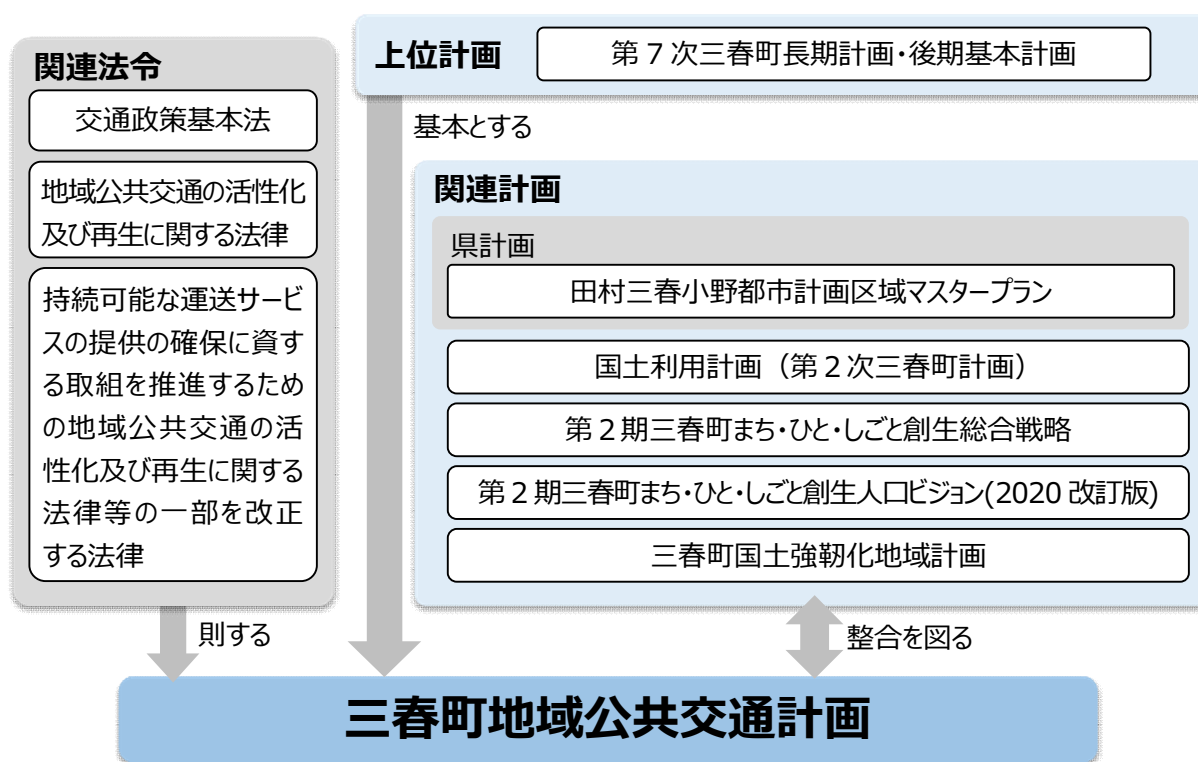


図 計画の位置づけ

1-2 計画期間

計画期間は、令和 5 年度～令和 9 年度の 5 年間とします。

1-3 計画の対象区域

本計画の対象地は、本町全域とします。

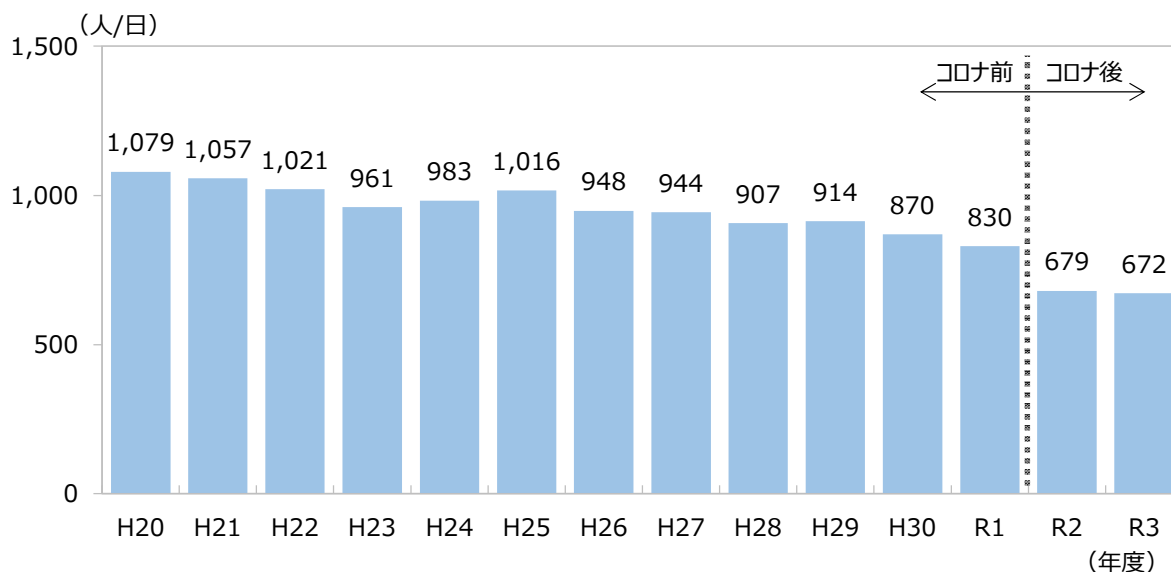
2 公共交通の問題点・課題

問題点① 公共交通の利用者が減少しているものの、今後交通弱者は増加することが見込まれる

課題① 交通弱者の日常の移動手段の確保が必要

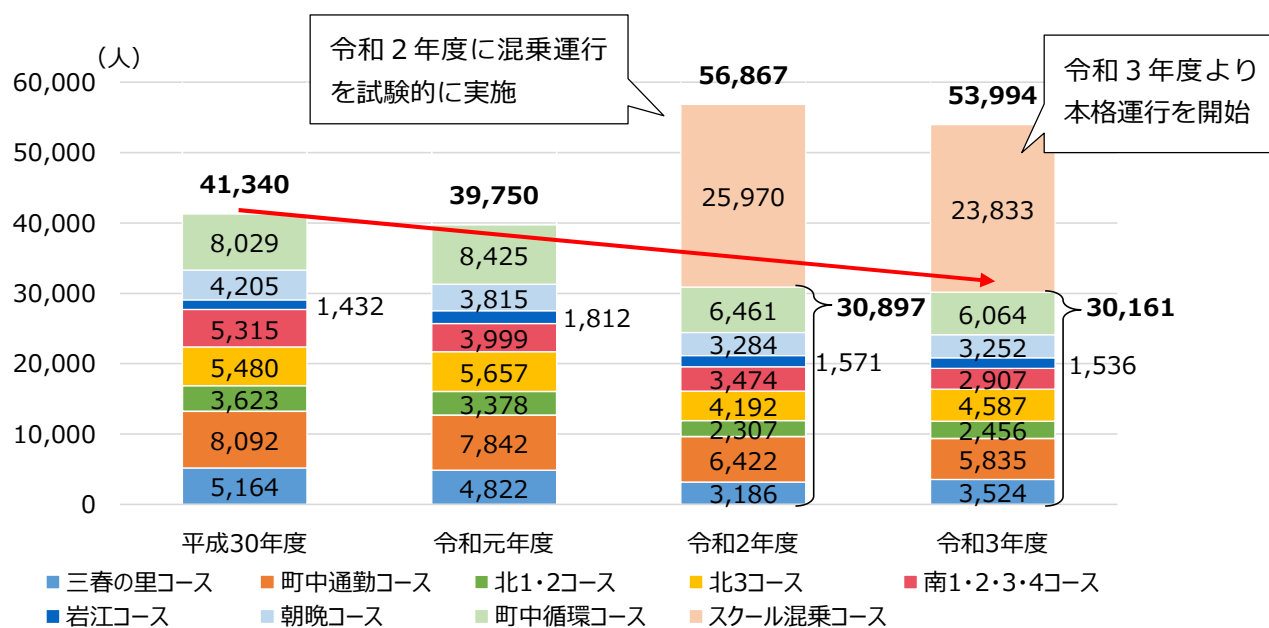
○近年のモータリゼーションの進展や人口減少、コロナ禍の影響により、日常の移動手段で公共交通を利用する方が減少しています。

○一方で、免許を持たない高齢者や子ども、障がい者などの交通弱者の日常の移動手段は、送迎を除くと、公共交通を頼らざるを得ない状況であることから、公共交通の確保・維持が必要です。



〔資料：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ〕

図 三春駅における1日あたりの乗車人員の推移



〔資料：三春町〕

図 町営バスの利用者数の推移

※（参考）令和4年度のスクール混乗コース利用の小学生は115名。

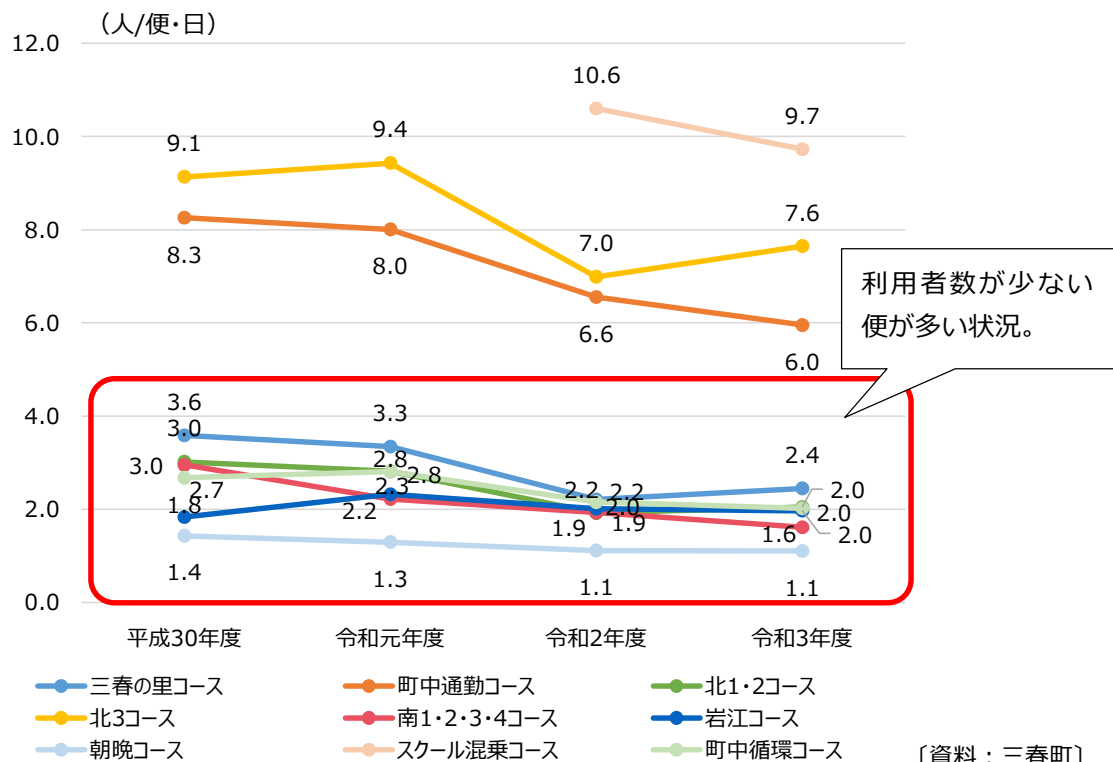
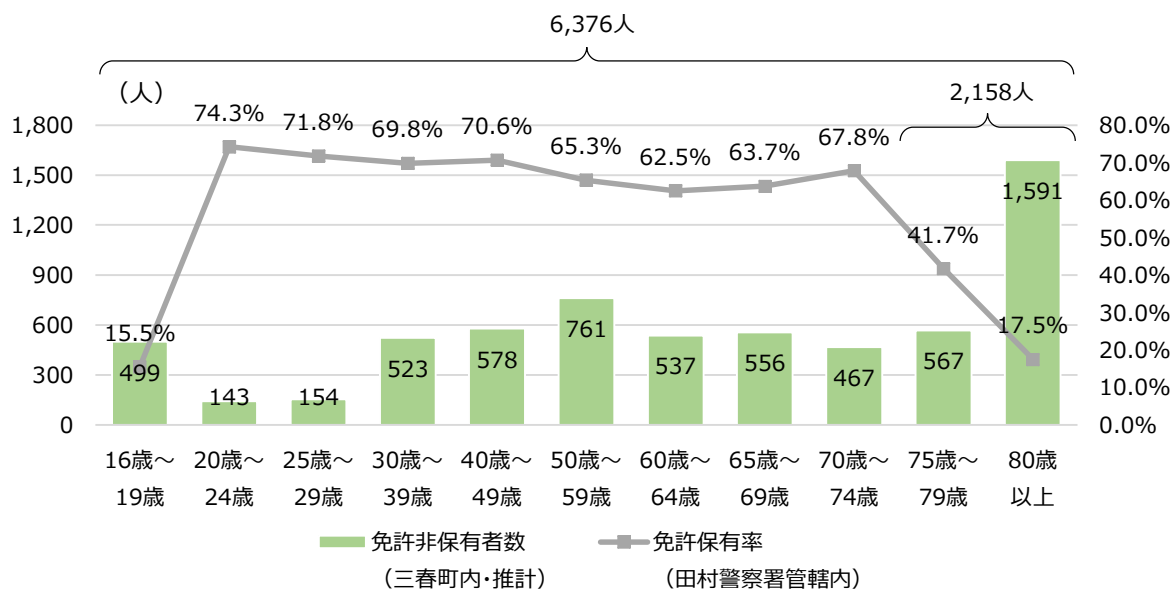


図 町営バスの各便の平均利用者数（目安）

※ 年間稼働日数を次のように設定して算出。

- ・ 三春の里：360日（年末年始以外運行）
- ・ 北1・2、北3、南1・2・3・4、町中循環：300日（平日・土曜日運行）
- ・ 町中通勤、朝晩、スクール混乗：245日（平日運行）
- ・ 岩江：195日（平日水曜以外運行）



〔資料：免許保有者数…令和4年度版 交通白書(福島県・福島県警察本部発行) ※令和3年12月末時点、人口…令和2年国勢調査〕

図 田村警察署管轄内における免許保有率・本町における免許非保有者数（推計）

問題点② 公共交通の利用が不便な地区があり、交通弱者の移動に支障をきたしている

課題② 地区のニーズに応じた公共交通サービスの見直し・検討が必要

○既存の公共交通では、サービスが十分行き届かない地区があるほか、運行時間が限られており、日中の移動が困難な地区があるなど、交通弱者の移動に支障をきたしています。

○最寄りのバス停まで歩くことが困難な高齢者の多い地区や、大きな車両が走行困難な地区など、地区のニーズに応じた公共交通サービスの見直し・検討が必要です。

【要田地区】

- ・ スクール混乗コースのみ地域があり、日中の移動が不便

【御木沢地区】

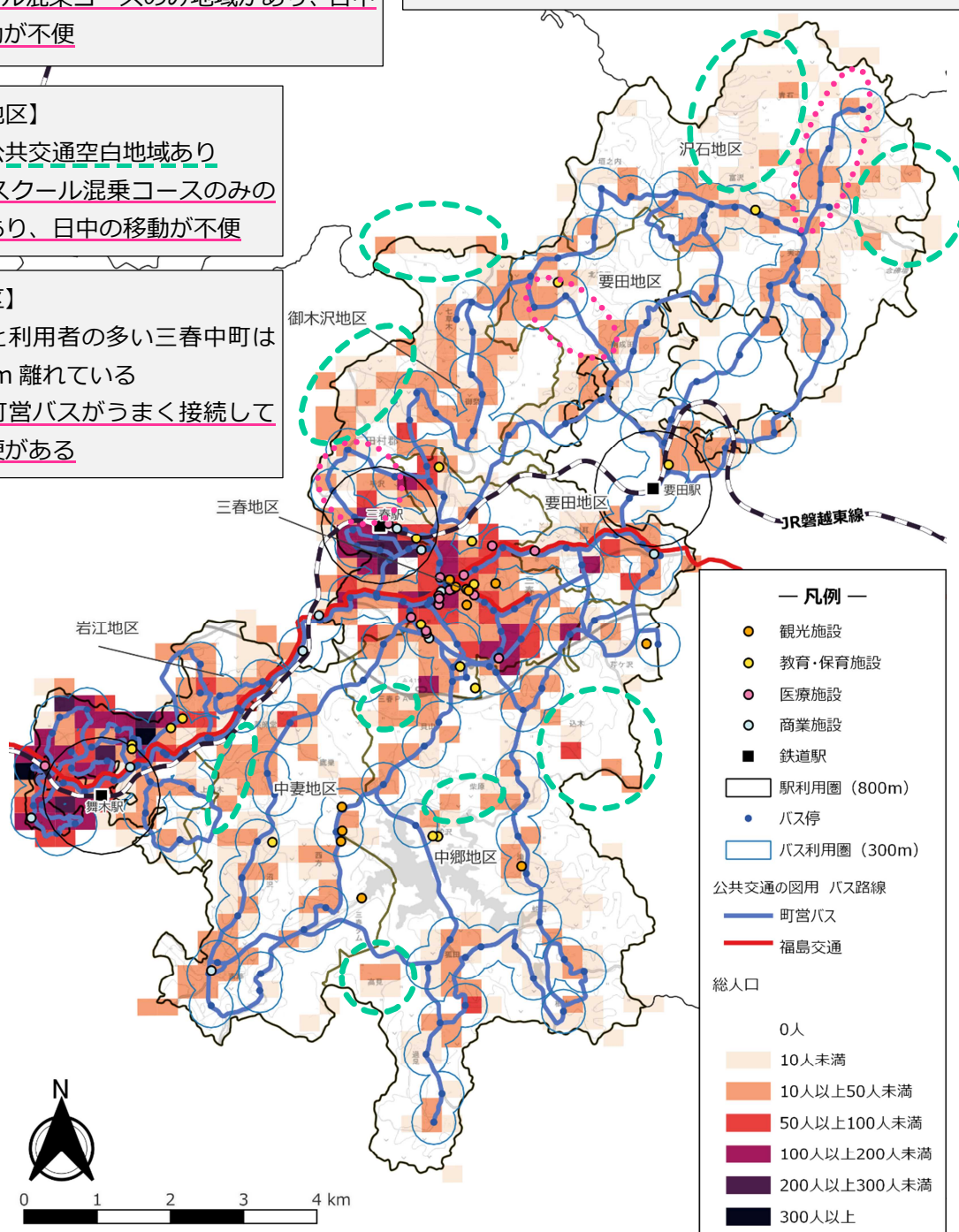
- ・ 一部に公共交通空白地域あり
- ・ 北3とスクール混乗コースのみの地域があり、日中の移動が不便

【三春地区】

- ・ 三春駅と利用者の多い三春中町は約1.6km離れている
- ・ 電車と町営バスがうまく接続していない便がある

【沢石地区】

- ・ 一部に公共交通空白地域あり
- ・ スクール混乗コースのみ地域があり、日中の移動が不便



【岩江地区】

- ・ 便数の少ない岩江コースのみの地域があり、自由度が低い

【中妻地区】

- ・ 一部に公共交通空白地域あり

【中郷地区】

- ・ 一部に公共交通空白地域あり

問題点③ 自家用車への依存が高く、公共交通事業者の経営は厳しく、町の財政負担も大きい
課題③ 効率的で持続可能な公共交通への見直しと利便性向上が必要

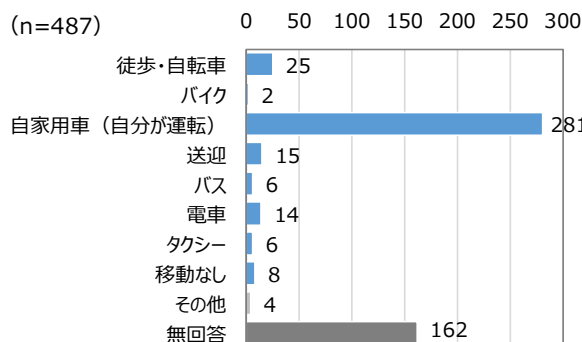
○人口減少やコロナの影響に伴う公共交通利用者の減少に加え、自家用車依存が高くなっていることから、公共交通事業者の経営は厳しい状況にあります。

○本町と隣接する市をつなぐ民間路線バスをはじめ、町営バスの輸送量・密度が低いため、将来的に国・県等の支援が受けられなくなることが懸念されます。

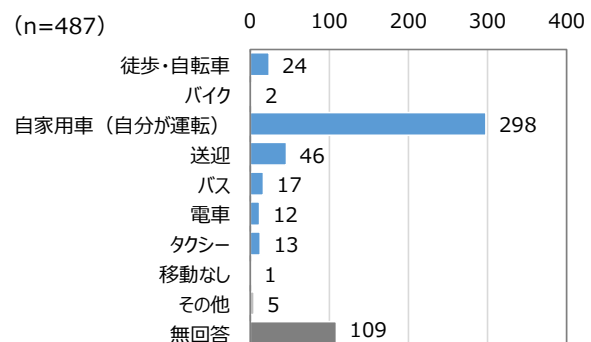
○公共交通に対する町の財政負担が大きい状況です。今後は更なる人口減少により、町税収入の減少が見込まれており、現状のままでは公共交通の維持・確保が困難な状況であることから、持続可能な公共交通へと見直しが必要です。

○将来的に免許返納予定の方が多い状況であることから、自家用車に依存せず、公共交通による移動が選択されるよう、公共交通の効率的な運行サービスへの見直しと利便性向上が必要です。

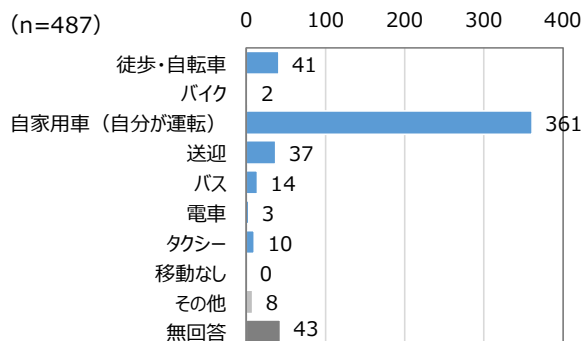
① 通勤・通学



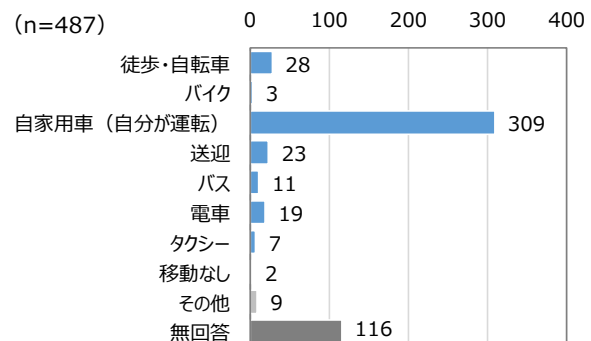
② 通院



③ 日常的な買い物（食料品など）



④ 趣味・娯楽



〔資料：本計画における 19 歳以上町民アンケート結果〕

図 主な外出目的別の移動手段

【令和 3 年】福島交通の収支率：船引線 38.0%、三春線 45.0%

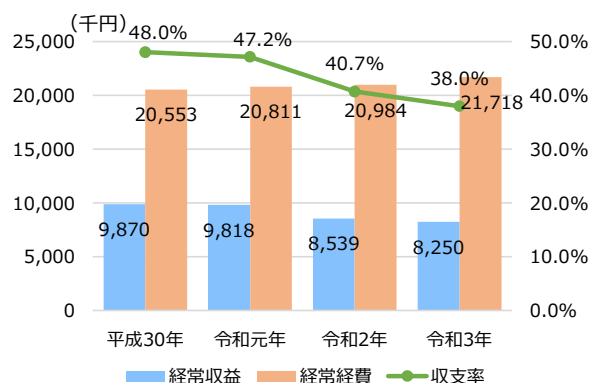


図 船引線の収支状況

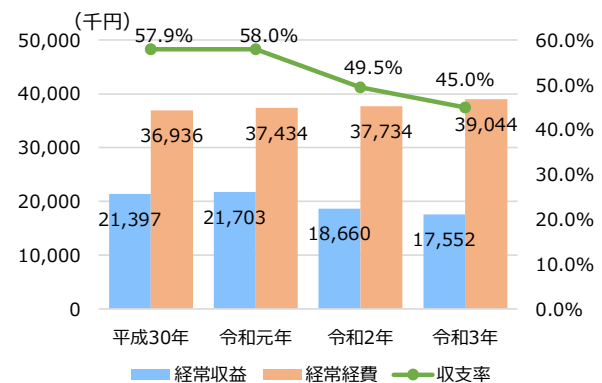
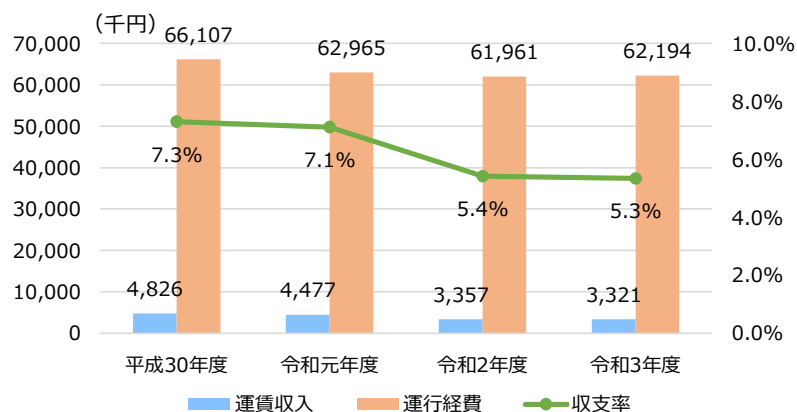


図 三春線の収支状況

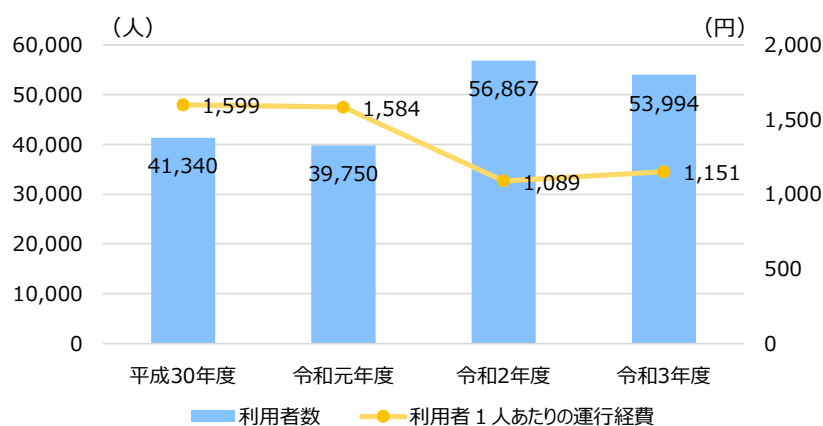
〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

【令和 3 年度】町営バス：収支率 5.3%、利用者 1 人あたりの運行経費 1,151 円



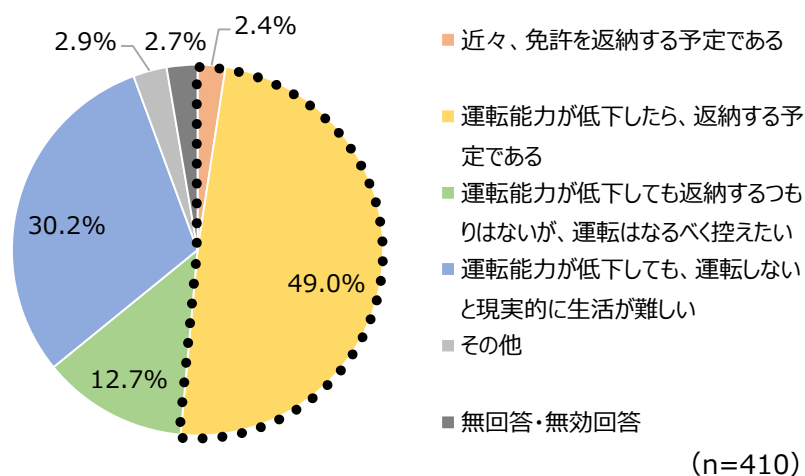
〔資料：三春町〕

図 町営バスの運賃収入・運行経費・収支率の推移



〔資料：三春町〕

図 町営バス利用者 1 人あたりの運行経費の推移



(n=410)

〔資料：本計画における 19 歳以上町民アンケート結果〕

図 免許返納の意向

問題点④ 使いづらい公共交通のサービス内容・利用環境となっている

課題④ 使いやすく・わかりやすい公共交通のサービス内容の見直し、利用環境の改善が必要

- 町内を運行するバスにおいては、運行本数への不満、ニーズと運行時間のミスマッチ、路線図や時刻表がわかりづらい状況となっています。加えて、町が実施している公共交通関連の取り組みや補助の認知度が低く、使いづらい公共交通のサービス内容・利用環境となっています。
- 免許を持たない高齢者や子ども、障がい者などの交通弱者をはじめ、利用者にとって使いやすく・わかりやすい公共交通のサービス内容の見直し、利用環境の改善が必要です。

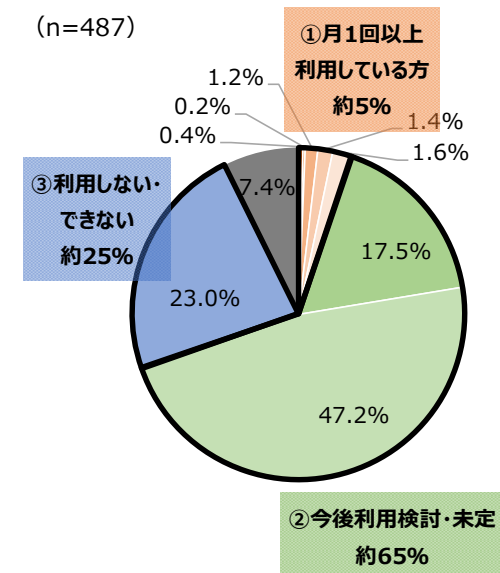


図 町内のバスの利用頻度と今後の利用意向

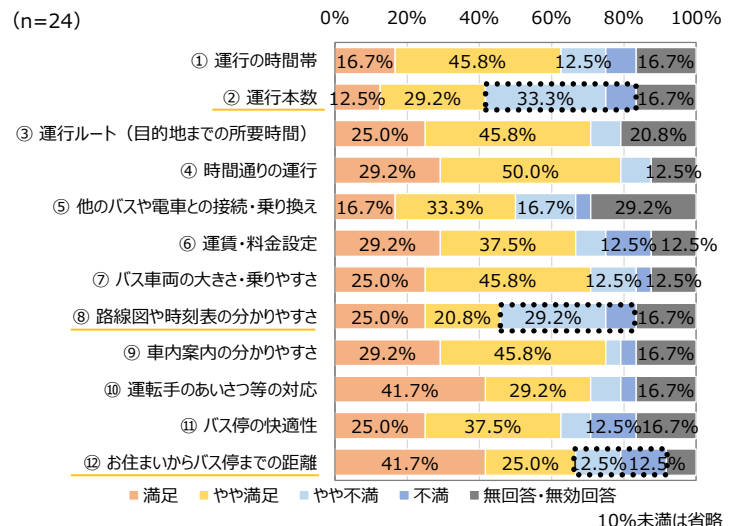


図 利用しているバスの満足度・重要度（①回答者のみ）

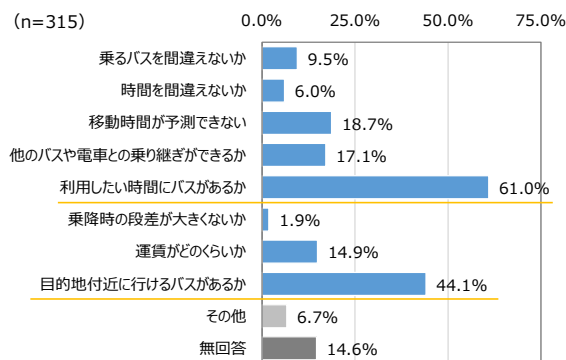


図 バスの利用にあたり、不安なことや気になること（②回答者のみ）

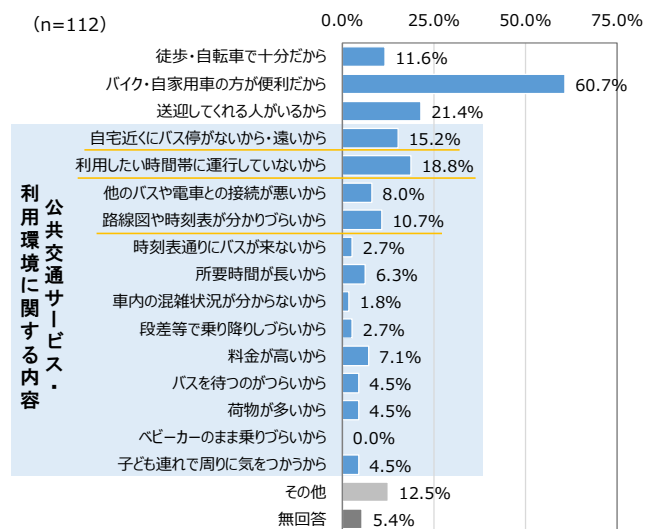


図 バスを利用していない・できない理由（③回答者のみ）

〔資料：本計画における 19 歳以上町民アンケート結果〕

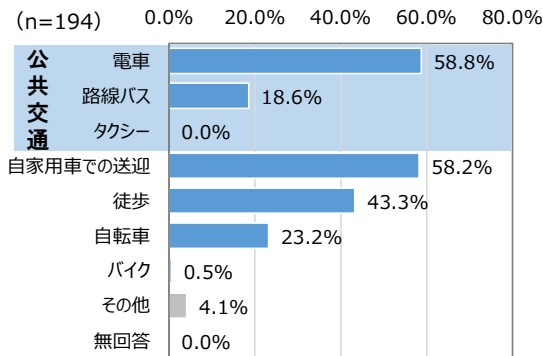


図 天気が良い日の
登下校・通勤における移動手段

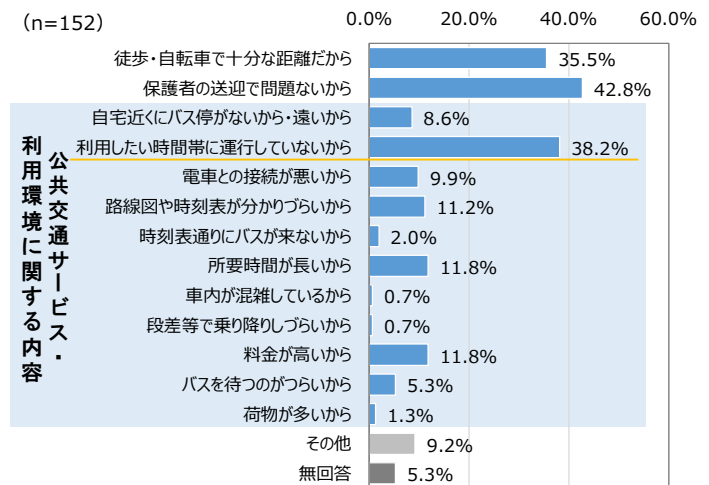


図 バスを利用していない・できない理由

〔資料：本計画における 15～18 歳町民アンケート結果〕

(n=487)
平均認知度：20.7%

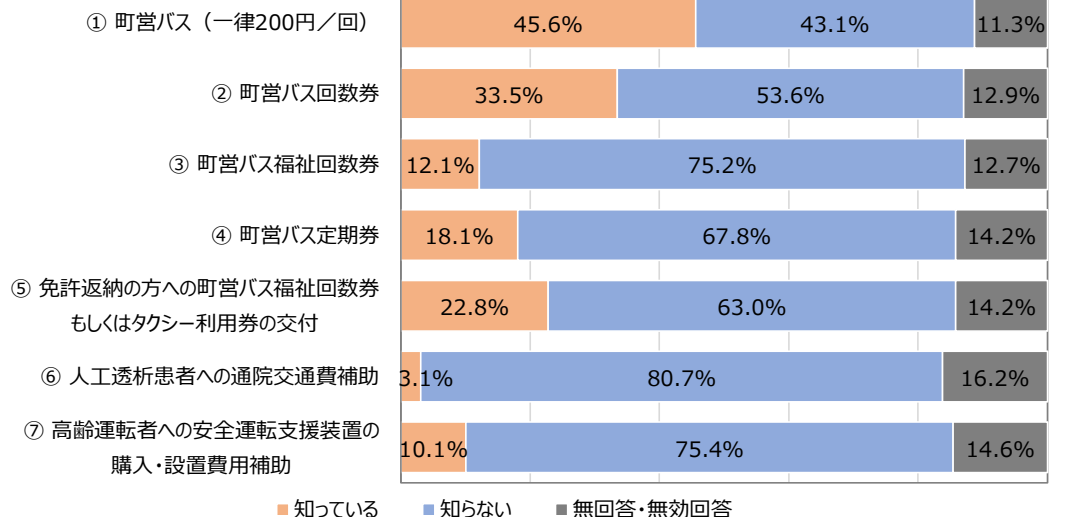


図 三春町が実施している公共交通関連の取組みや補助の認知状況

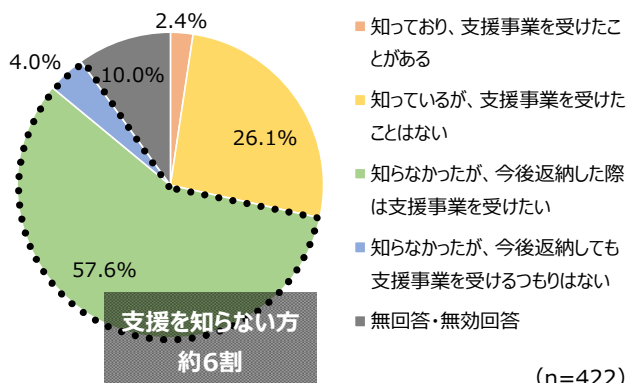


図 免許返納した方への支援の
認知状況・活用意向

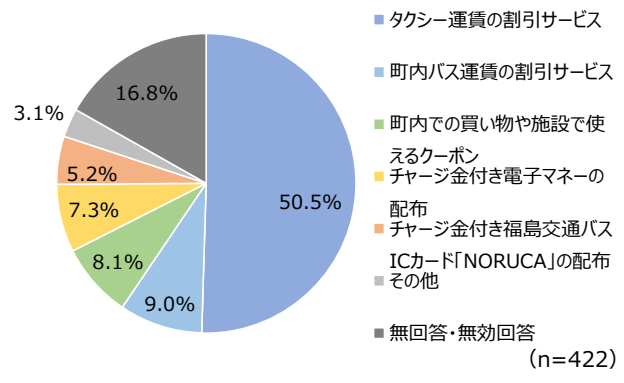


図 あれば良いと思う
免許返納により受けられる支援事業

〔資料：本計画における 19 歳以上町民アンケート結果〕

3 基本的な方針及び目標

3-1 基本理念

本町では、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、コロナ禍の影響により、日常の移動手段として自家用車や送迎を利用する方が多く、公共交通を利用する方が減少しています。一方で、免許を持たない高齢者や子ども、障がい者などの交通弱者は、公共交通を頼らざるを得ない状況にあります。また、将来的には免許返納予定の方が多い状況であることから、限られた財政状況のなかで、利用者のニーズに対応した使いやすく、わかりやすい公共交通サービスの提供や利用環境の整備が必要です。地区ごとの公共交通の状況をみると、公共交通サービスが行き届かないエリアがあるほか、既存の運行本数や運行時間と利用者ニーズのミスマッチが生じています。

今後は、これらの問題・課題に町だけで対応するのではなく、民間の公共交通事業者や団体、福祉部門等とも連携を図りながら、持続可能な公共交通体系を整えることが重要です。

また、本町の最上位計画である「第7次三春町長期計画」では、将来像を『豊かな自然・歴史・文化に育まれ未来に輝く元気なまち三春 ～いつまでも住みよい自慢し合えるまちづくり～』と定め、公共交通分野においては、町営バスの効率的な運行体制を確保するとともに、公共交通に対する幅広いニーズに対応するため、町営バスを補完する交通対策の検討を地区ごとに行うなど、充実した公共交通網の形成を目指していくこととしています。

以上を踏まえ、本計画の基本理念を次のとおり設定します。

基本 理念

町民の日常の移動を支える 利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現

3-2 基本方針

基本理念『町民の日常の移動を支える 利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現』に向けて、基本方針を次の通り設定します。

基本方針1 利用しやすい町内公共交通ネットワークの実現

現在の公共交通サービスの見直しや新たな公共交通の導入検討を進め、町内での買い物や通院、通勤・通学などの移動を支える、利用しやすい町内公共交通ネットワークを実現します。

基本方針2 広域的な移動ニーズに対応した公共交通の実現

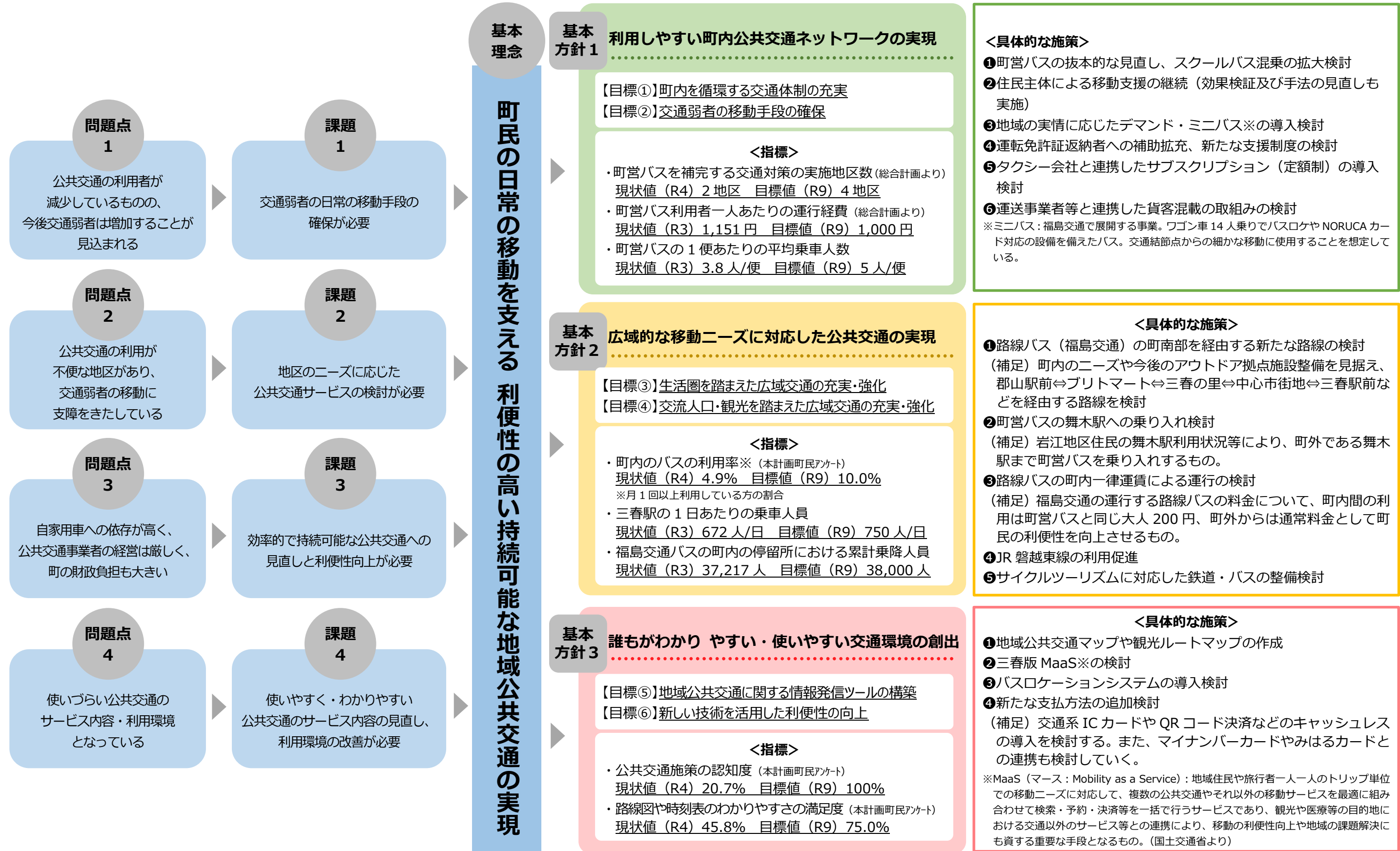
近隣自治体と強い繋がりのある町民の日常生活や、地域活性化に向けた本町への来訪者の交通手段の確保のため、広域的な移動ニーズに対応した公共交通サービスの見直しや新たな取組みの検討を進めます。

基本方針3 誰もがわかりやすい・使いやすい交通環境の創出

町内外の移動に関する情報について、誰もがわかる情報発信を行うとともに、「三春版 Maas」の構築などの新しい技術等を活用した取組みの検討を進め、使いやすい公共交通環境の創出を図ります。

3-3 施策の体系

本町の公共交通の問題点・課題をふまえ、各基本方針に対応する目標・具体的な施策を設定します。加えて、本計画における基本方針・目標の達成状況・施策の効果を検証するため、指標・目標値を設定します。



3-4 公共交通ネットワークの将来像

公共交通ネットワークイメージと、ネットワークを構成する各公共交通及び拠点の位置づけ・役割は次の通りです。

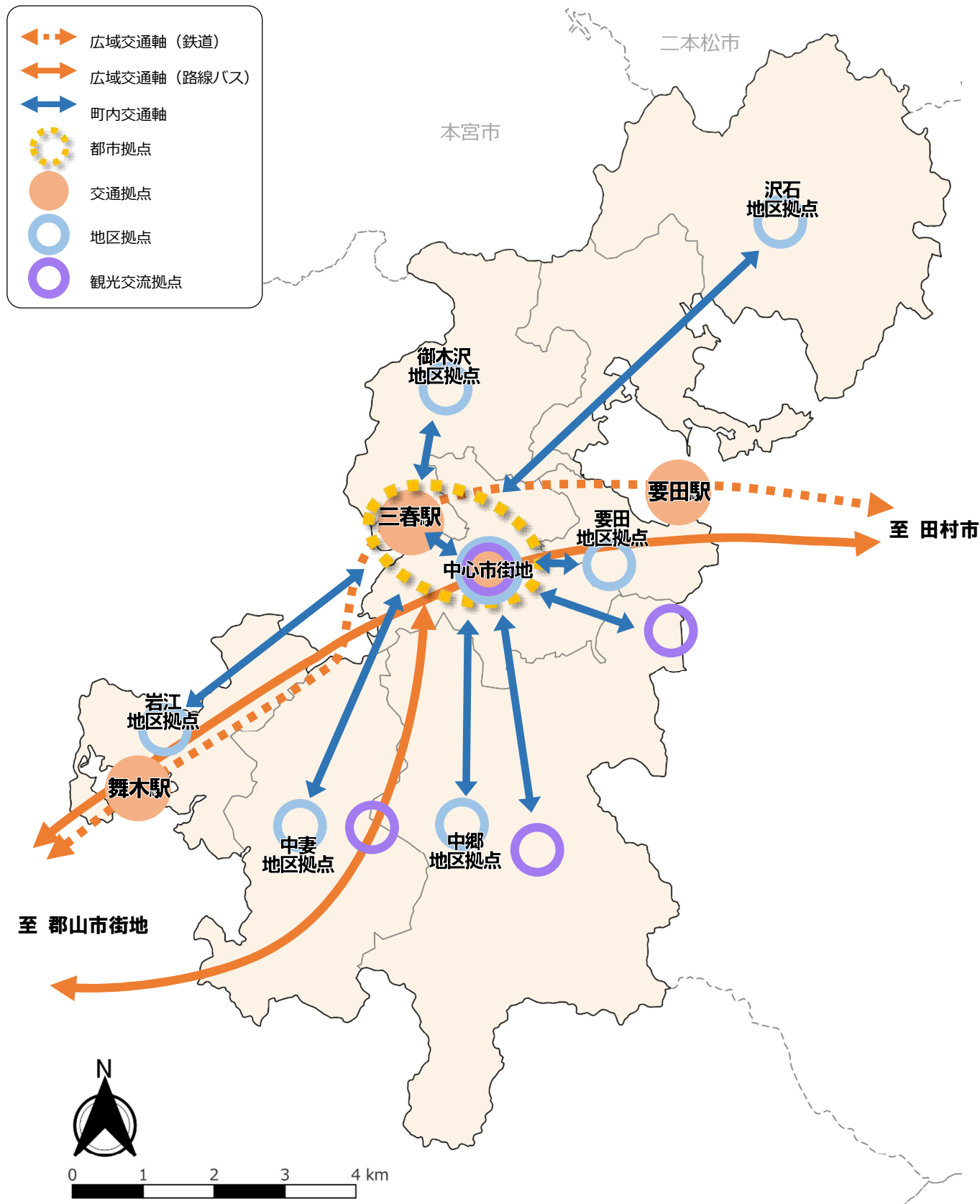


図 公共交通ネットワークイメージ

表 各公共交通の位置づけと役割

区分	位置づけと役割	対象となる公共交通
広域交通軸 (鉄道)	○一定頻度・運行本数を確保し、高いサービス水準を維持・確保する交通です。 ○三春駅などの主要な交通拠点において、在来線と町営バス、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、一体性を高めます。	○磐越東線 (JR)
広域交通軸 (幹線系統)	○郡山市、田村市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、利便性を確保します。 ○生活交通として、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、確保・維持を図ります。	○福島交通路線バス（船引線、三春線）
町内交通軸 (支線系統)	○郊外部から中心市街地へのアクセス手段として、移動機会を確保します。 ○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、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、確保・維持を図ります。 ○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します。	○町営バス
その他の移動サービス	○日常生活を支え、暮らし続ける上で、維持・確保の必要な交通です。 ○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します。	○民間タクシー（3社） ○おでかけ応援隊

表 各拠点の位置づけと役割

区分	位置づけと役割	対象となる施設等
都市拠点	○役場をはじめとする公共公益施設や商業・サービス機能、駅となる、町の中心として都市機能が集積するエリアとして位置づけます。 ○広域交通軸と町内交通軸の結節点としてだけでなく、町の中心として、わかりやすい情報発信や心地よい待合環境の創出を図ります。	○三春駅及び中心市街地
交通拠点	○鉄道駅、中心市街地を中心とした、交通機能が集積するエリアとして位置づけます。 ○広域交通軸と町内交通軸、その他の移動サービスの結節点とします。	○三春駅 ○要田駅 ○舞木駅 ○中心市街地
地区拠点	○地区の公民館等の公共公益施設を中心とした、町民生活を支える機能が集積するエリアとして位置づけます。 ○町内交通軸同士や、その他の移動サービスの結節点とします。	○各地区公民館等
観光交流拠点	○町の観光や交流拠点となるエリアとして位置づけます。 ○都市拠点と直接つながる観光交流拠点として、町の魅力を発信します。	○中心市街地 ○コミュタン福島 ○滝桜 ○三春の里