

3. 地域公共交通の課題の整理

3-1 地域公共交通に関する調査結果

【地域内の公共交通に関する現状調査】のまとめ

- 小野町全体では人口減少及び少子高齢化に伴う75歳以上の高齢者独居世帯の増加⇒平成22年～令和2年の10年間で、約110世帯(約3.5%)の増加。
- 一方で、地区別では中心市街地近隣の地区の人口減少率が下げ止まりの傾向。4地区で総人口が増加している。
- 自家用車の利用を前提としたライフスタイルの定着と高齢者の高い免許保有率。⇒特に70～74歳の年齢層の免許保有率が5年間で7.4%増加。
- 市街地部における公共交通ネットワークは施設立地エリアを概ねカバーしているが、市内中心部周辺の人口集積地域では、未だに公共交通空白地域が存在している。
- 路線別年間利用者数は、全ての路線において、令和2年度から令和3年度にかけて大幅に減少しており、路線の廃止等の懸念が考えられる。利用者数の減少は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者の外出状況の変化と考えられる。
- タクシー利用助成制度の運行補助金は、年間約13,000千円で、年々増加傾向にある。

【利用実態・ニーズ把握調査】のまとめ

- ＜町民アンケート調査＞
- 自動車について、約83%は好きな時に使うことができるが、約12%は好きな時に使用することができない状況にある。
 - 通勤・通学時の交通手段は、「自分で車を運転」が約75%と多くなっているが、「家族の送迎」が約8%いる。行き先は町内が約35%、町外が約26%となっている。
 - 買い物時の交通手段は、「自分で車を運転」が約70%と多くなっているが、「家族の送迎」が約14%いる。また、買い物先は、無回答を除くと約90%が町内で買い物を行っており、引き続き町内の買い物施設へのアクセスが必要である。
 - 通院時の交通手段は、「自分で車を運転」が約65%と多くなっているが、「家族の送迎」が約16%いる。通院頻度は、「月に1回程度」が多くなっているが、「週に2～3回」以上の通院者も約5%程度いるため、曜日別運行など効率的な運行形態への転換も考えられる。
 - 各目的別の交通手段では、「家族の送迎」も多くなっており、公共交通の潜在的なニーズがある層ともいえる。
 - 公共交通の満足度は、鉄道は「運行時間帯」「駅までの公共交通機関等利便性」の不満が多く、路線バスは「運行時間帯」「鉄道との接続」の不満が多い。高速バスは「小野インターバス停までのアクセス」「小野インターバス停の待合空間」の不満が多くなっている。一方で、鉄道の「運行時間帯」は満足度も高く、利用者の意見が割れており、満足度が低い層のニーズ把握が求められる。
 - 公共交通の利用増進にむけては、「町内全域の乗り継ぎのしやすさ」や「通学定期券等の定額制料金」、「時刻表配布」等が多くなっており、広域移動へのネットワークや運賃の対応、情報提供を望む声が多くなっている。

- ＜タクシー利用助成制度登録者アンケート調査＞
- 登録者のうち、雁股田、南田原井で100%、皮籠石、飯豊、塩庭で80%を超えている一方で、菖蒲谷、和名田で50%台となっており、地区ごとの制度利用状況の偏りが出ている。小野赤沼、雁股田、夏井、和名田で10回以上/月(高頻度利用者層)が多くなっている。
 - 全ての地区において、病院目的が最も多くなっているが、小野新町、谷津作、吉野辺、上羽出庭では、病院目的が少なくなっており、ほとんどの地区において、現在の制度設定が良いとしているが、小野新町と和名田は、料金を安く設定し利用回数が減ることを望んでいる。また、全ての地区において、料金を高く設定し利用回数を増やすことを求めているはない。
 - 相乗り状況は、ほとんどの地区で相乗り経験がないという回答が多くなっているが、和名田は相乗り経験が高くなっている。相乗りは、行き先や利用時間が同様の必要があるため、相乗り経験が高い地域は、利用固定化が考えられる。

- ＜バス利用者アンケート調査＞
- 小野石川線、後川線、ゆふね上三坂線は、18歳以下の乗車が多くなっており、通学のための利用が多い状況にある。小野線は、利用者の年齢層がばらついていることから、通学以外の利用も多い路線である。
 - 本町を運行している路線バスの利用者の居住地域は、小野線では64.7%、小野石川線では88%、後川線では61.5%、ゆふね上三坂線では100%が本町以外に居住する人であり、本町民の利用が少ない状況にある。
 - 全ての路線で、「通勤・通学」利用が最も多くなっており、通勤・通学の足の確保が引き続き重要になる。一方で、「観光」利用がないことから、日常生活に必要な路線としての機能を維持していくことが必要と言える。
 - 改善してほしいサービスは、全ての路線で「運行本数」が多くなっており、次いで「運行時間帯」となっている。

- ＜小中学校保護者アンケート調査＞
- 家族等の送迎をする理由については、スクールバスが通っていないことが最も多い理由に挙げられているが、その中でも「送迎のため」だけに車を出している家庭が最も多くなっている。一方で、スクールバスが通っていても家族等の送迎を行っている家庭も約30%程度いる。
 - 小中学生の送迎(休日等の部活動や外出時)について、約48%の保護者は負担と感じており、R5年度から休日等の部活動時のスクールバス運行を開始したが、保護者や家族に頼らずに日常的に使うことができる公共交通への転換も必要である。
 - 家族等の送迎が負担に感じる理由として、仕事や家事の都合を合わせなければいけないことが最も多く挙げられており、子どもの活動機会や時間の制限よりも、送迎者側の時間や経済的負担が大きいことが理由となっている。
 - 子どもが、公共交通を利用する際の不安については、約60%の保護者は不安を感じている。
 - 具体的な不安の理由は、「無事に目的地へ着いているか分からない」ことが最も多く挙げられており、次いで車内の安全面が挙げられていることから、公共交通を利用する際の不安を取り除くことが必要となる。
 - 保護者の意向では、高校通学する際の条件として、必須もしくは必須ではないが、公共交通による通学を望む家庭が多いことから、希望する高校にアクセスできる環境の提供が必要となる。

【交通事業者ヒアリング調査】のまとめ

- 路線バスの利用者層は、朝晩は小野高校への通学利用となっており、日中は高齢者利用が多い。利用者数が大きく減少しており、延べ人数のカウントのため固定的に利用していた人が1人利用しなくなるだけでも、大きな減少となる。
- 路線バス及び高速バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染以前の水準には戻らないと推測している。高校の統廃合等による人流の変化や補助金等の支援がなくなった場合は、関連自治体の意向を踏まえ路線の統廃合を検討する。
- タクシー利用料金助成制度については、800円という金額感は問題ないと思うが、もう少し高くしても良い(タクシー運賃自体が上がっているため)。また、地区ごとに利用料金が異なる制度は、現場として対応ができない可能性がある。
- タクシー利用料金助成制度については、できる限りこの良い制度を継続させていくための方法を検討するべき

上位関連計画における地域公共交通の位置づけのまとめ

- 【上位計画】○新たな公共交通システムの構築／○JR磐越東線の利用促進に向けた取り組み(総合計画)
○広域移動の利便性向上・サービス向上／○交通モード間の相互対応可能にする正確なデータ収集(福島県地域公共交通計画)
【関連計画】○低炭素型のまちづくり(区域マス)／○広域交流を促進する公共交通の利便性向上(区域マス)、○県立高校の統廃合(県立高等学校改革後期実施計画)

3-2 地域公共交通の課題の整理

課題① 高齢者や通学利用者の暮らしの足の確保

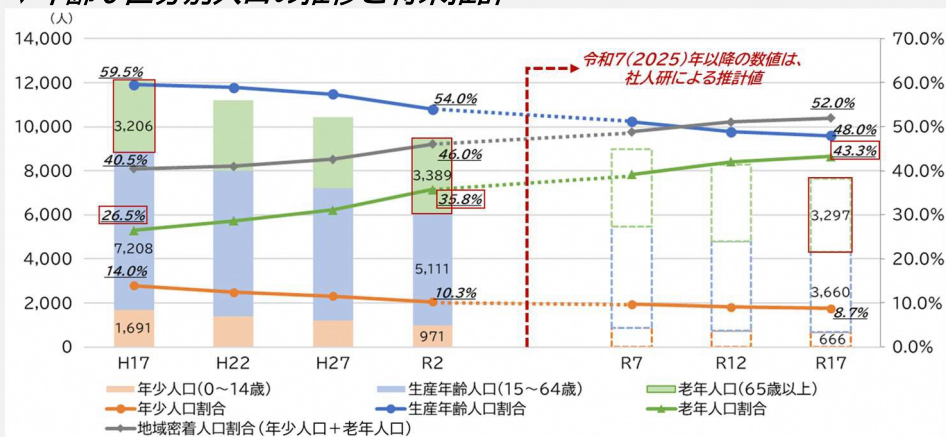
高齢化率が上昇し、高齢者数も増加傾向にあることから、車を利用できない方々や運転免許返納者、自家用車利用を控えたい方等の**日常生活における暮らしの足の確保の重要性がより増していく**と考えられます。また、60歳以上の免許保有率が増加傾向にあり、特に「70～74歳」の保有率の上昇が大きくなっているなど、自家用車に頼らずに、安心して使える移動手段の確保が必要です。65歳以上の人口分布は、本町内全域に広がっており、**鉄道駅や路線バスのアクセスが難しい距離にあるエリアも多数存在しています。**

▼年齢3区分別人口の推移と将来推計

項目	2010年	2020年	令和7(2025)年以降の推計
0歳～64歳 (人口)	7,208	5,111	3,660
0歳～64歳 (割合)	14.0%	10.3%	8.7%
65歳～74歳 (人口)	3,206	3,389	4,339
65歳～74歳 (割合)	59.5%	46.0%	48.0%
75歳以上 (人口)	2,650	3,297	3,297
75歳以上 (割合)	26.5%	35.8%	43.3%

令和7(2025)年以降の数値は、社人研による推計値

▼年齢3区分別人口の推移と将来推計



また、路線バスの多くは18歳以下の乗車が多く、全ての路線で「通学利用」が最も多くなっていることや、中学3年生に対する進路希望調査でも、郡山市方面や田村市方面が多くなっており、引き続き**通学手段の確保が必要**です。また、小・中学生の保護者の意向では、高校に通学する際の条件として、公共交通による通学を望む家庭が多いことから、**希望する高校にアクセスできる環境の提供**が求められています。

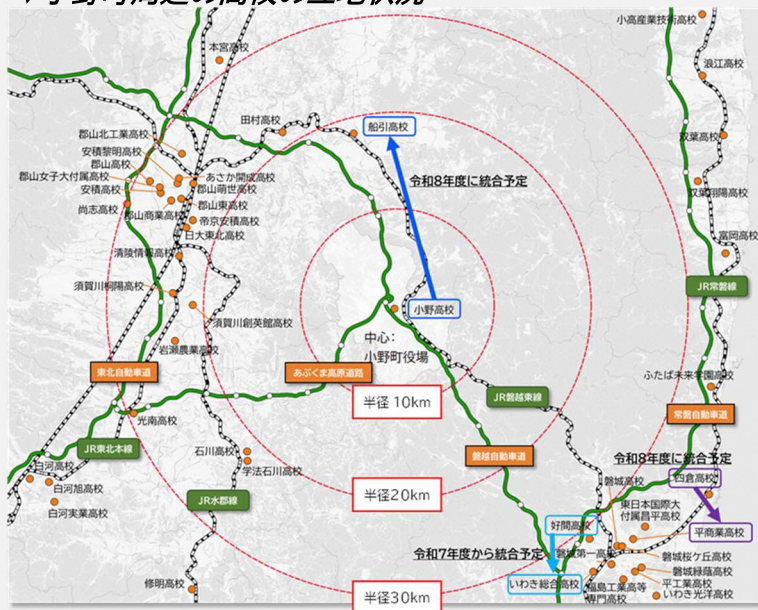
▼小野町周辺の高校の立地状況

The map shows the following high schools in the area:

- 小野高校 (Onoda High School)
- 船引高校 (Onoda Bypass High School)
- 郡山北工業高校 (Kashiwa North Industrial High School)
- 安積黎明高校 (Asaka Reimei High School)
- 郡山高校 (Kashiwa High School)
- 郡山女子大付属高校 (Kashiwa Women's University Attached High School)
- 安積高校 (Asaka High School)
- 尚志高校 (Sho-shi High School)
- 郡山商業高校 (Kashiwa Commercial High School)
- 清陵情報高校 (Seiryu Information High School)
- 須賀川明陽高校 (Sugawara Meiyō High School)
- 須賀川御幸館高校 (Sugawara Mikasaikan High School)
- あさか開成高校 (Asaka Kaiei High School)
- 郡山南世学校 (Kashiwa Nansei School)
- 郡山東高校 (Kashiwa Higashi High School)
- 帝京安積高校 (Teikyo Asaka High School)
- 巨大東北高校 (Kobun Tohoku High School)
- 小塩産業技術高校 (Koshio Sangyō Gijyū High School)
- 浪江高校 (Namioka High School)
- 双葉高校 (Futaba High School)
- 双葉学園高校 (Futaba Gakuen High School)
- 富岡高校 (Tomigaoka High School)

A blue line indicates the planned bus route for the 2022 fiscal year, connecting Onoda High School (小野高校) and Onoda Bypass High School (船引高校). The route is labeled "令和8年度に結合予定" (Planned to be combined in the 2022 fiscal year).

▼小野町周辺の高校の立地状況



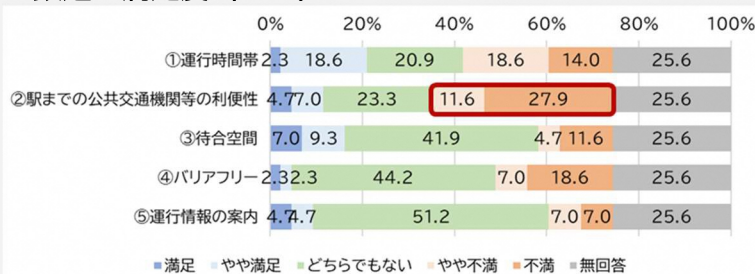
課題② 地域内の移動を支える日常的な公共交通ネットワークの再構築

本町は、通勤・通学については郡山市等の周辺自治体とのつながりが強くなっています。広域移動を支える交通として JR 磐越東線、高速バスが運行されていますが、町民アンケートの調査(R4)では、**駅までの公共交通機関等の利便性や小野インターチェンジ高速バス停までのアクセスに関する不満度が高くなっています。**一方で、買い物・通院においては町内施設での利用が多くなっており、地域内の移動として**路線バスが運行されていますが、運行時間帯の不満度が高くなっています。**また公共交通利用促進に向けては「**町内全域における鉄道、路線バスの乗継ぎのしやすさ**」を求める声が多くなっており、これらのことから、**各交通モード間の接続性**を意識した地域内外の移動を円滑にするための公共交通ネットワークの再構築が求められます。

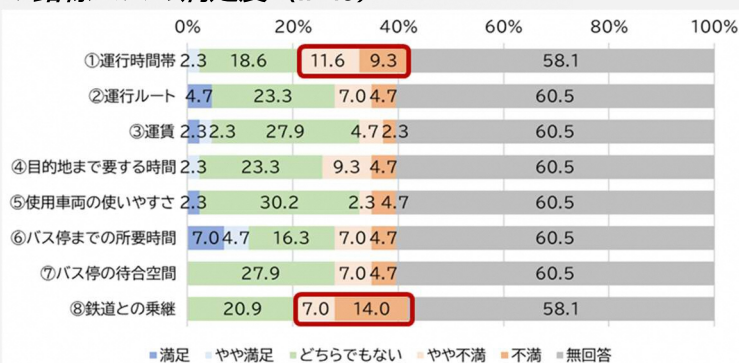
町内全域をカバーする仕組みとして、タクシー利用料金助成制度があり、公共交通空白地域を補完していますが、交通事業者や行政の事業負担や財政負担の状況を考慮しながら、各地区の利用者動向を踏まえた制度の見直しを含めて、**地域の輸送資源を効果的かつ効率的に組み合わせることが必要**があります。

また、小・中学生の保護者は**休日等の部活動や外出時の送迎について、約半数の保護者が「負担である」と感じており、令和5年度から休日等の部活動時のスクールバス運行を開始**していますが、保護者や家族に頼らずに日常的に使うことができる公共交通への転換も必要となっています。

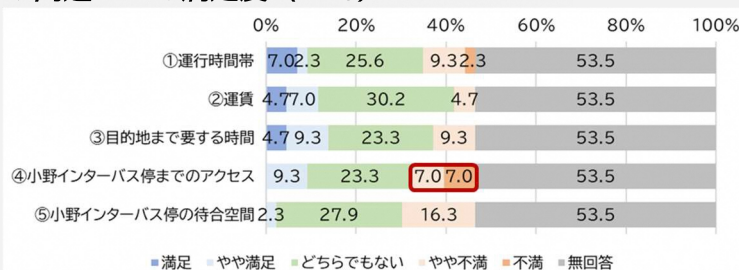
▼鉄道の満足度 (n=43)



▼路線バスの満足度 (n=43)



▼高速バスの満足度 (n=43)



課題③ 持続可能な公共交通への転換

本町全体として人口減少していく推計であることから、併せて地域公共交通の利用者も減っていくと考えられますが、引き続き利用者を確保・維持していくためには、**1人あたりの乗車回数を増やすことによる利用者数の維持や新たな利用者層の獲得**などが求められます。一方で、町民アンケート調査では、日常的に自ら運転している人であっても、その利用が消極的である（**本当は運転したくない・仕方なく自ら運転している・他の交通手段がないため自家用車を利用している**）という町民も一定数存在していることから、新たな利用者の獲得につなげることができる可能性があります。また、新たな利用者層の獲得については、観光客等の来訪者も視野に入れながら、**観光分野の施策との連携**も必要です。

タクシー利用助成制度の財政負担額も増加傾向にあります。持続可能な公共交通に

していくためには、町内にあるすべての輸送資源（病院送迎バスやスクールバスを含む）を有効に活用しながらも、**重複しているバス路線の統合や地区毎に利用実態が異なるタクシー利用助成制度の見直し**など、更なる公共交通ネットワークの効率化・収支改善につながる検討が必要です。

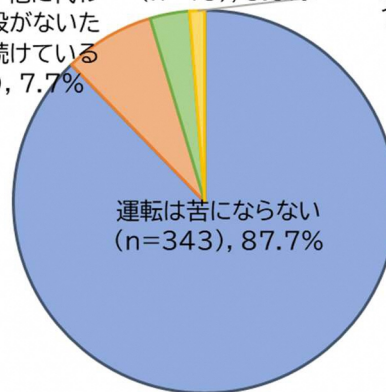
一方で、小・中学生の保護者は、**子どもが公共交通を利用することに不安**を持っており、将来、高校通学時など、安心して使うことができる公共交通にしていけることが求められ、**小さい頃から公共交通を使うことに慣れておく素地を作っておくことも重要**となります。

▼運転について感じる事

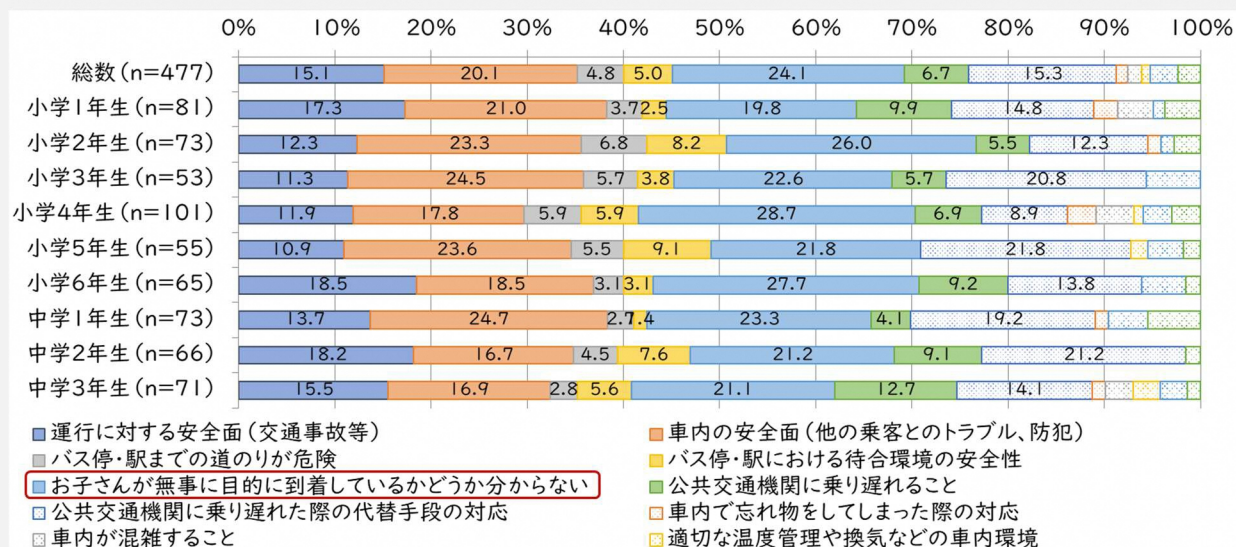
運転に苦痛・不安を感じており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がないため運転を続けている (n=30), 7.7%

すでに自分で運転することを控えている (n=13), 3.3%

その他(n=5), 1.3%



▼子どもが地域公共交通を利用する際に不安なこと



小野町地域公共交通計画(資料編)

-令和6(2024)年6月-

小野町 企画政策課
(小野町地域公共交通活性化協議会)

〒963-3492

福島県田村郡小野町大字小野新町字舘廻 92 番地

TEL:0247-72-2111(代表)

FAX:0247-72-3121