

第3章 目標達成に向けた施策・事業内容

3-2 実施する施策・事業内容（公共交通の運行内容に関する施策）

施策1-1：市民ニーズに合った地域公共交通の運行内容に関する見直しを実施

●**運行内容の見直し**

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

表 運行内容見直し案

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

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

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

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

●もとみやイクタンタクシーの乗降場所の追加

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

●もとみやイクタンタクシーの運行エリアの追加

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

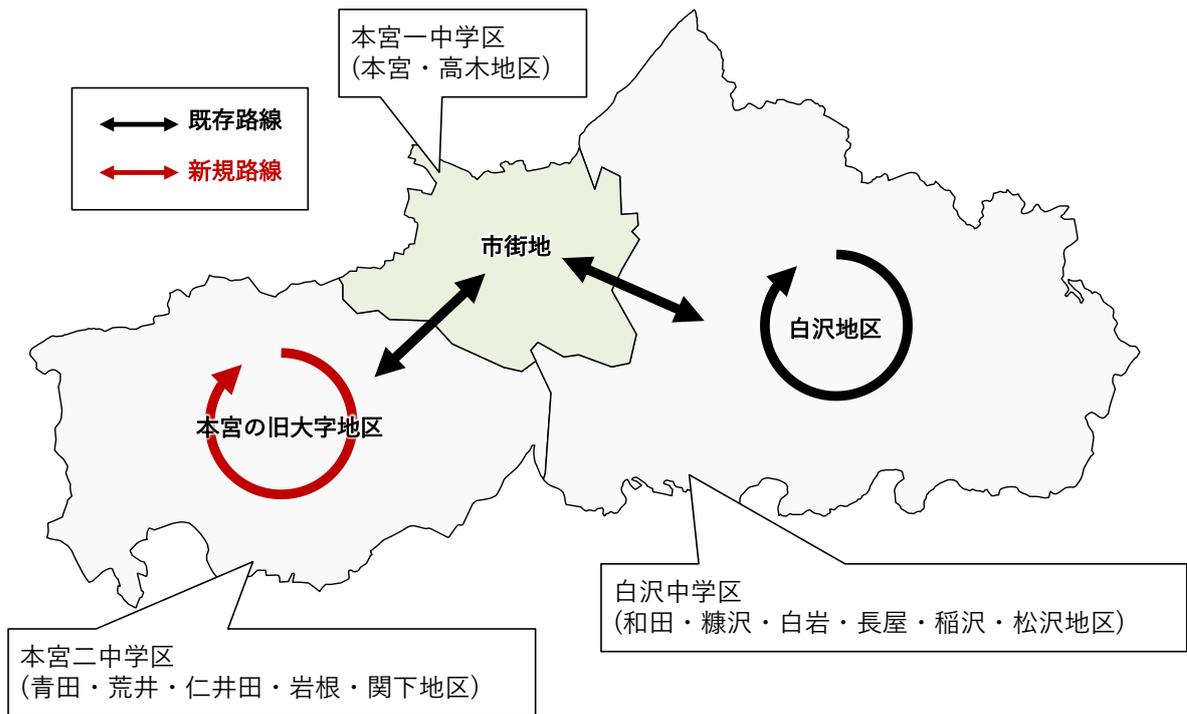


図 もとみやイクタンタクシーの運行イメージ

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

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

施策1-3：新たな圏域間公共交通の確保

●本宮市⇄郡山市間を繋ぐ圏域間路線バスの運行

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

* 圏域間路線バスは、本計画策定に先行して令和3年10月より運行開始

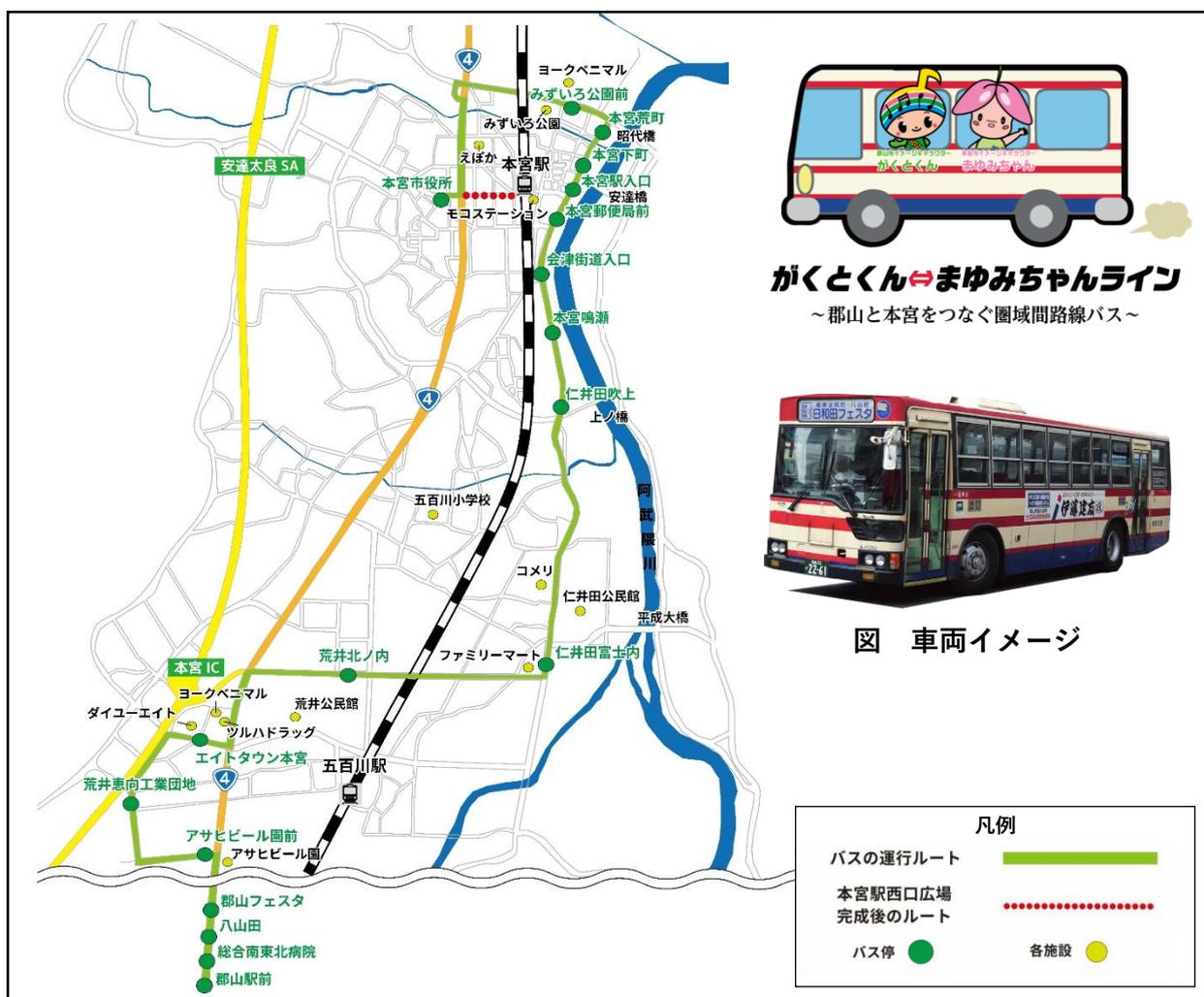


図 圏域間路線バスの運行経路（令和3年10月1日時点）

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

施策1-4：通院・通勤・通学を支える圏域間交通路線への接続を確保

●交通結節点の設定

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

●新たな定時定路線の検討

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

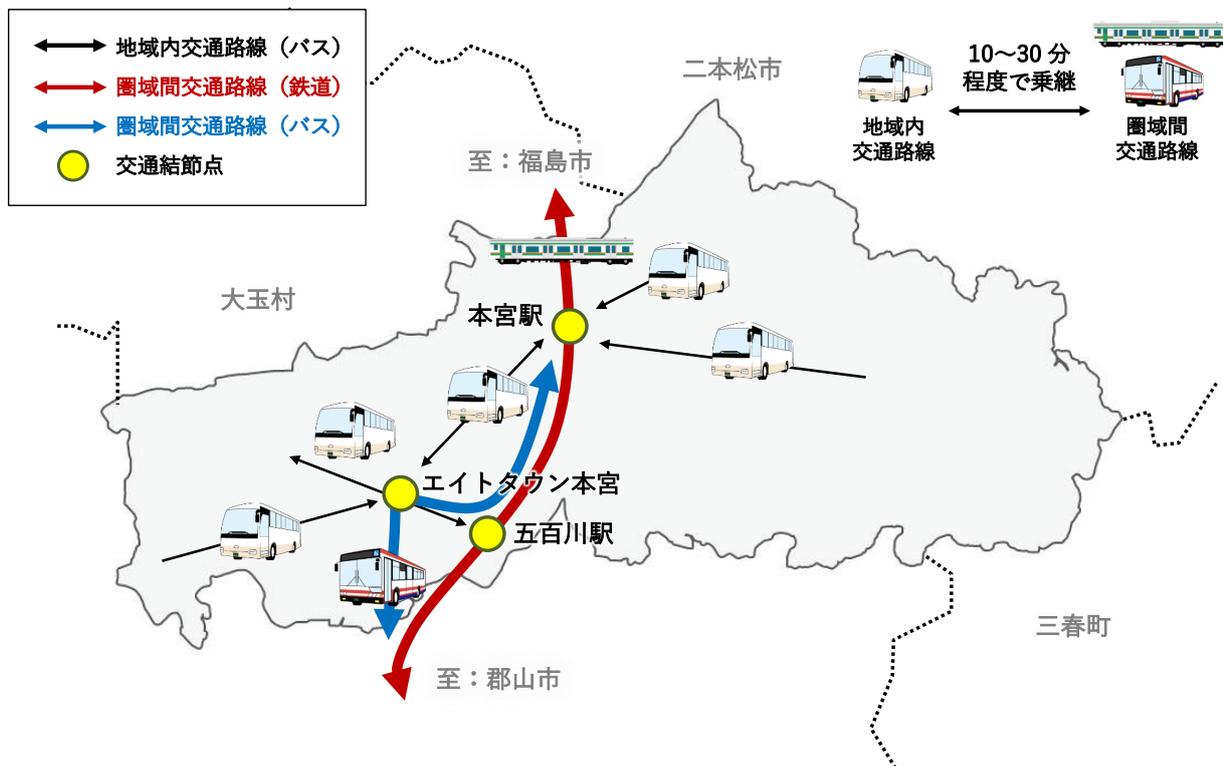


図 交通拠点への接続イメージ

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

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

●一般タクシーとの連携

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

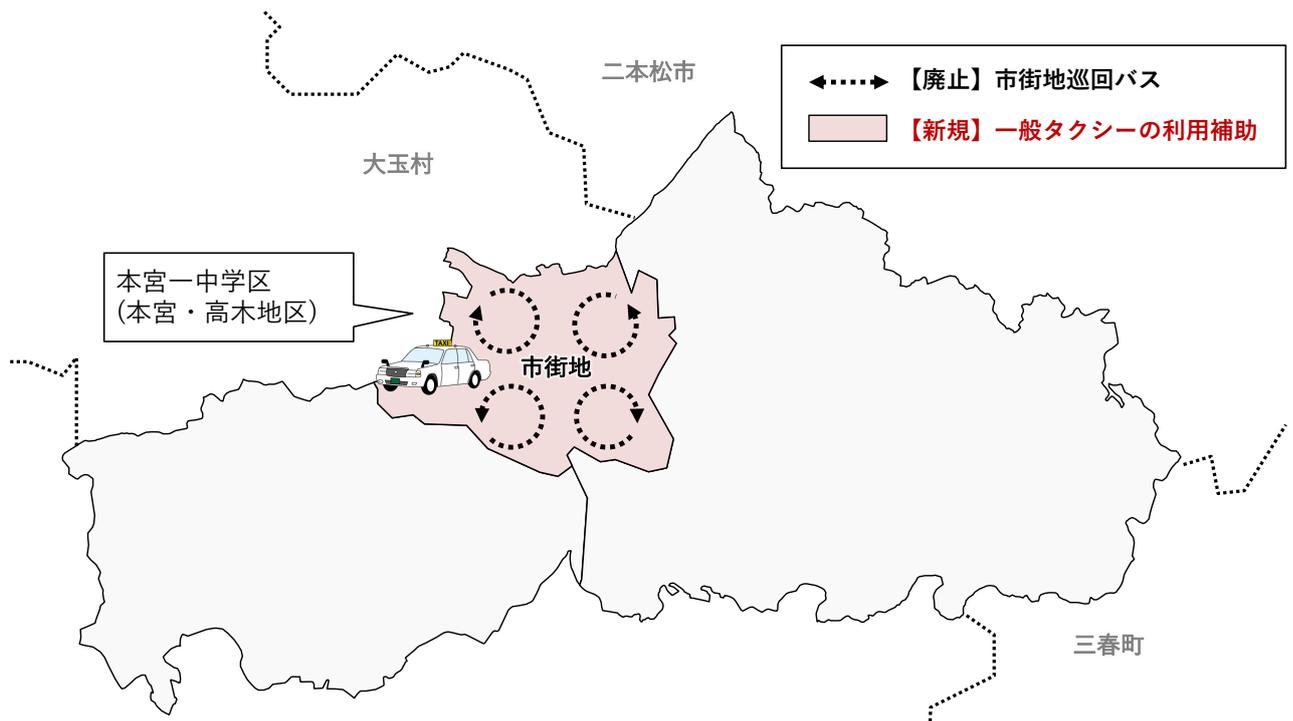


図 一般タクシーへの切り替えイメージ

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

施策1-6：人口動態による利用ニーズを考慮した地域公共交通の役割分担の整理

●利用ニーズに合わせた適切な運行手段の見直し

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

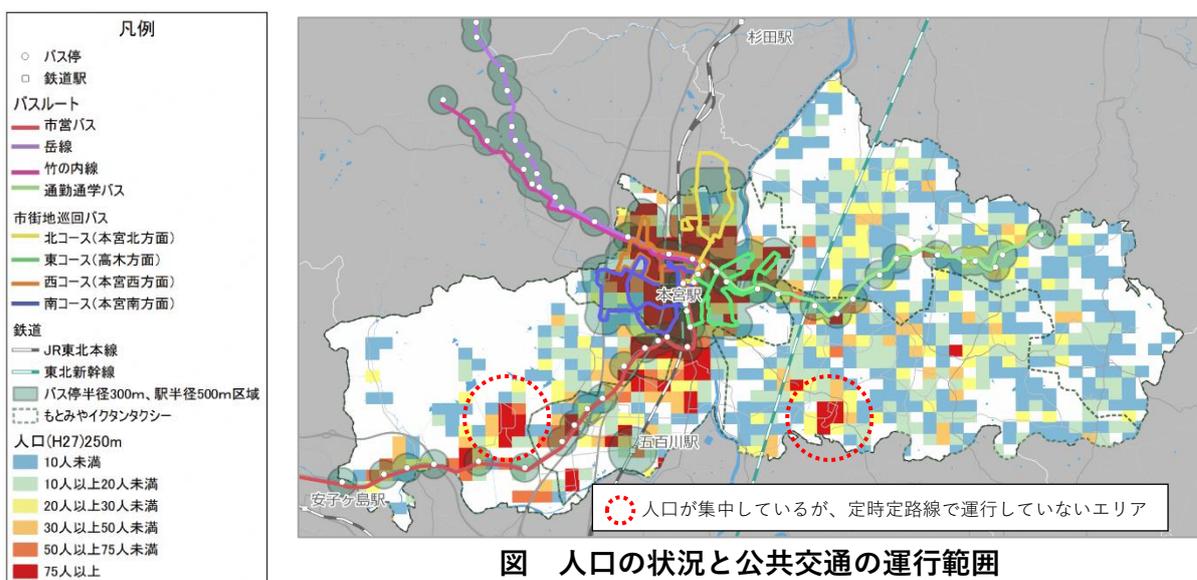


図 人口の状況と公共交通の運行範囲

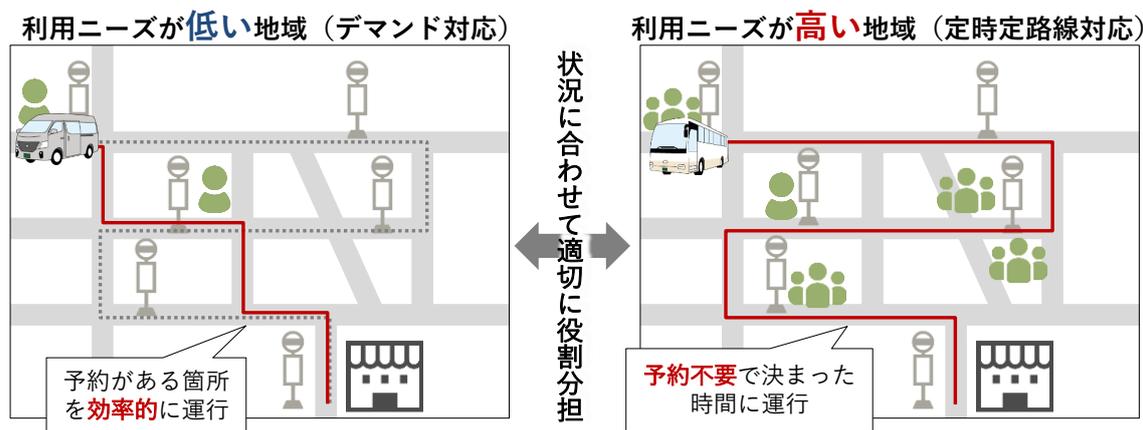


図 公共交通の役割分担のイメージ

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

施策1-7：公共交通以外の移動サービスの可能性についての調査・検討

●地域主体運行の実現に向けた支援

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



図 地域主体運行の検討イメージ

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

3-3 実施する施策・事業内容（公共交通の利用環境に関する施策）

施策2-1：誰もが利用しやすい利用方法の構築

●新たな支払方法の導入

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

●市民の経済状況に合わせた運賃支援

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

●新たな予約システムの導入

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

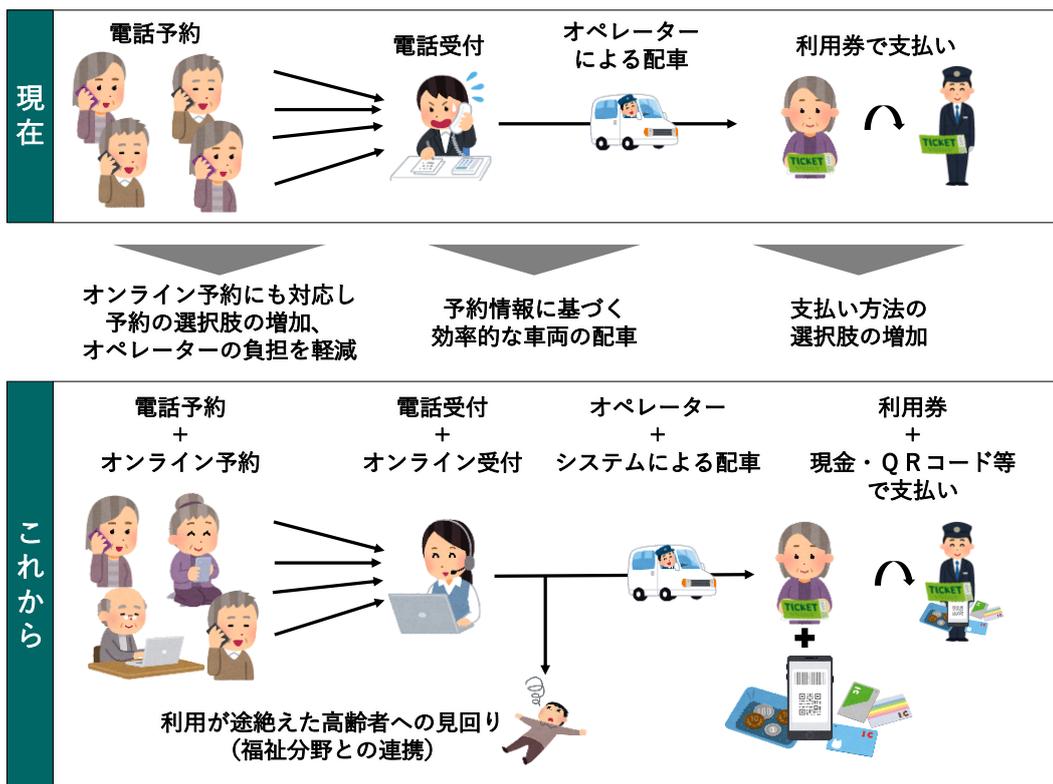


図 予約方法と支払い方法の変化イメージ

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

施策2-2：地域公共交通のわかりやすい情報発信手段の構築

●地域公共交通マップ・時刻表の作成

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

●利用者の立場(住んでいる地域・利用者の属性)に沿った情報提供ツールの導入

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

●目で見てわかりやすい車両と覚えやすい路線の名称の導入

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

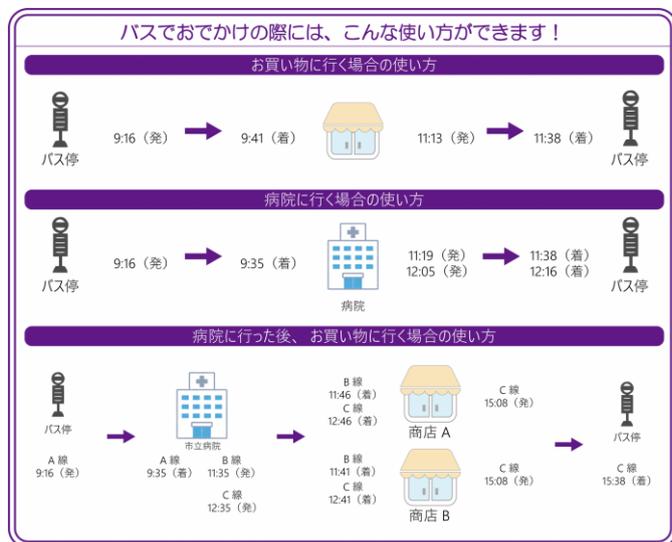


図 モデルコースのイメージ



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



図 ラッピングバス実績 (高知県四万十町) 「ふるさと応援号」

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

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

施策2 - 3：車の運転からの卒業を安心して考えられる支援の再構築

●免許返納者への公共交通利用支援

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

●公共交通への転換を促すツールの導入（モビリティ・マネジメント：MM*）

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

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



図 行動プランシート（イメージ）

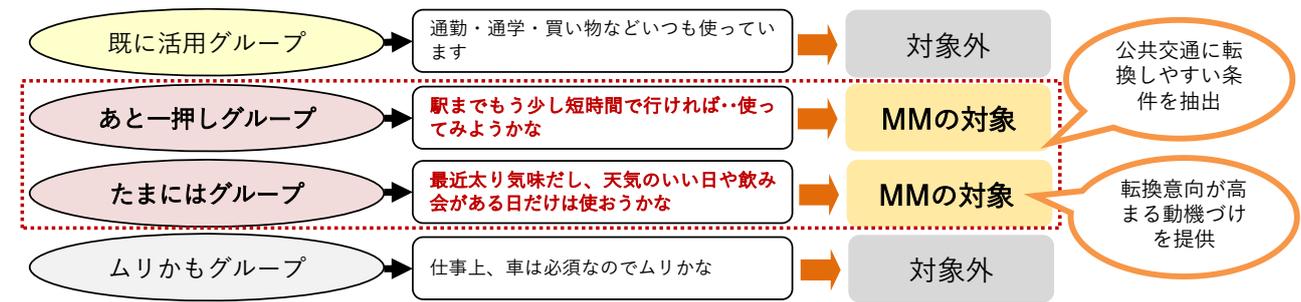


図 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

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

施策2 - 4：地域公共交通結節点における快適な待合環境の整備を検討

●主要な交通結節点での運行情報等の整備

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

●車両の運行状況が分かるシステムの導入

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

●上屋・ベンチの整備

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



図 バスロケーションシステム (福島交通)



図 施設休憩スペース等に掲示する総合的な運行情報イメージ

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

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

施策2 - 5：利用者の利便性向上に向けた新しいツールの導入を検討

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

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

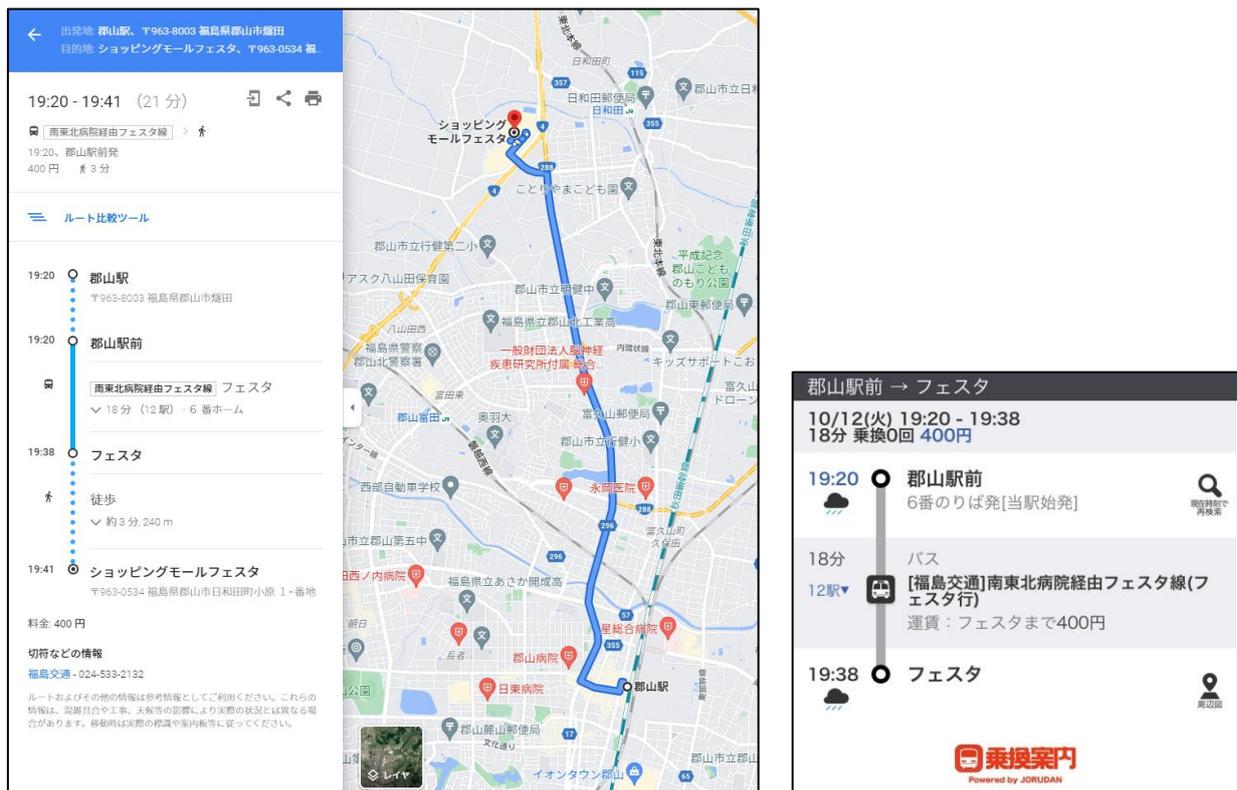


図 オープンデータの活用事例 (左：Google Map 右：乗換案内)

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

施策2-6：市内観光施設やイベントへのアクセス手段としての活用の推進を検討

●観光PR事業における公共交通情報の発信

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

図 コミュニティバス『のりあいつばめ』を活用したイベントチラシ（仙台市）

図 フリーマガジン aruku（2021年10月号）

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

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

●低床バス・ノンステップバスの導入支援

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

●低騒音・低環境負荷となる再生可能エネルギー車両の導入支援

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

●できるだけ自家用車に頼らない交通社会の形成に向けた取組の推進

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



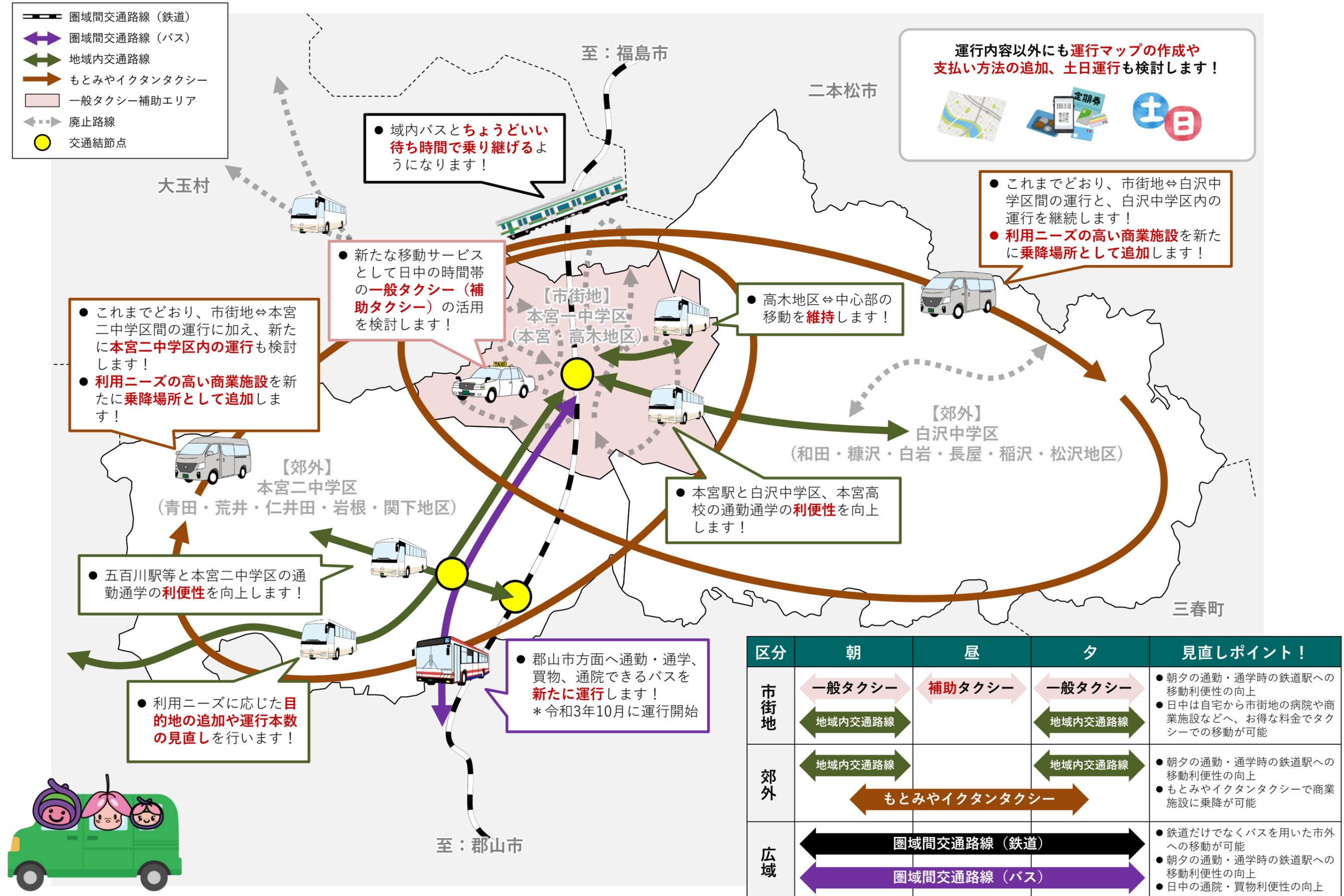
図 らくらくノンステップバス（福島交通）



図 小型EVバス「日野ポンチョ Z(ズィー)EV」(日野自動車)

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

3-4 公共交通の再編イメージ



3-5 計画の達成状況を検証するための数値目標の設定

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

表 基本目標と目標値の関係

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

表 指標と現況値・目標値の一覧

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

3-5-1 指標の考え方について

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

3-5-2 目標値の算出方法

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

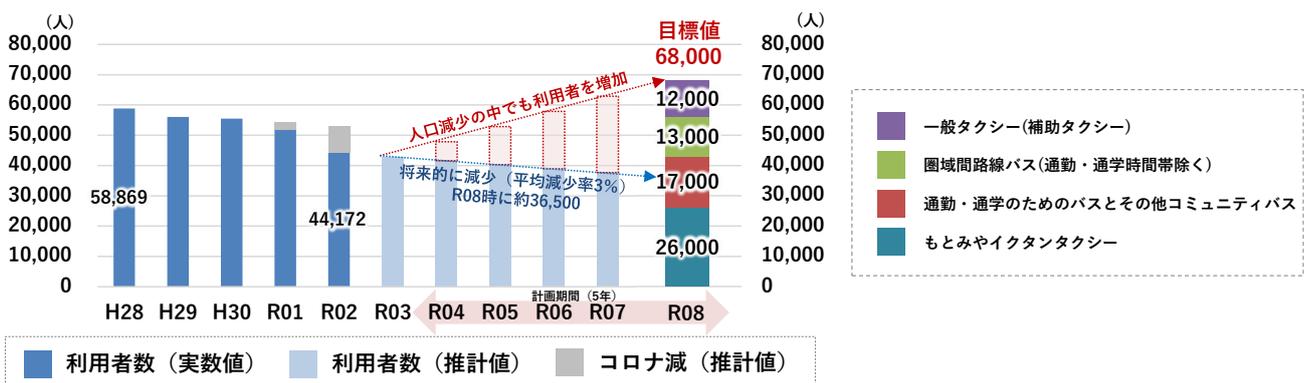
■【指標1】本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数（毎年検証）

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

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

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

本宮市が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数



■【指標2】 公的資金が投入されている地域公共交通の収支率（毎年検証）

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

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

■【指標3】 朝夕の通勤・通学時間帯の年間公共交通利用者数（毎年検証）

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

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

■【指標4】本宮市と市外を結ぶ公共交通路線の年間利用者数（毎年検討）

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

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

■【指標5】運転免許証自主返納者の公共交通利用支援申請者数（毎年検討）

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3-6 計画の推進体制

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

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
本宮市	<ul style="list-style-type: none"> ○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取組の推進を図る。
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取組による公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、本宮市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> ○行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
国・県	<ul style="list-style-type: none"> ○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
道路管理者・ 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ○本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

3-7 計画の推進方法

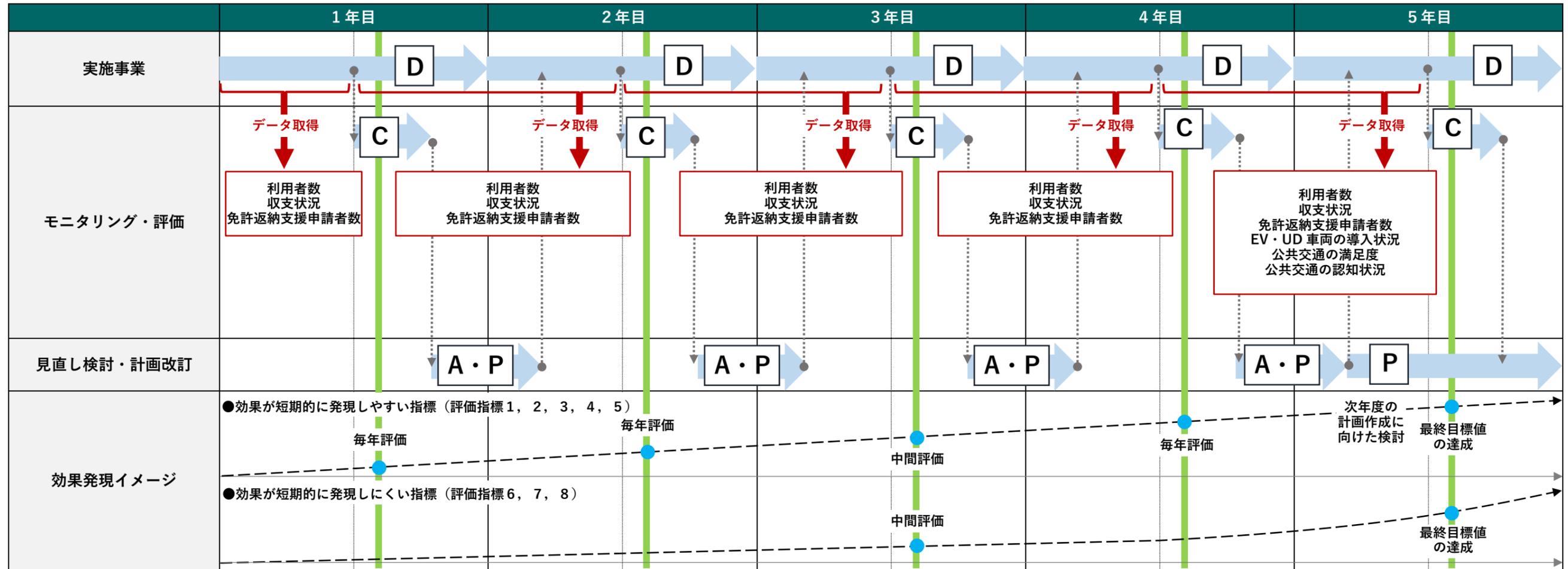
- 本計画における基本目標の達成状況・施策の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、施策ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実施（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を実施する。
- なお、具体的な指標及び目標値を踏まえたPDCAサイクルを次ページに示す。



図 PDCA サイクルイメージ

※PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みのこと。

●PDCAサイクルの取組スケジュール



●初年度実施イメージ

