

三春町地域公共交通計画

令和6年6月改正





三 春 町

- 目　次 -

序章　計画の概要.....1
序－１　計画の背景と目的.....1
序－２　計画期間.....2
序－３　計画の対象区域.....2
序－４　上位・関連計画.....3

第１章　三春町の現況.....10
１－１　地域特性の整理.....10
１－２　公共交通の状況.....34

第２章　公共交通の問題点・課題.....50

第３章　基本的な方針及び目標.....57
３－１　基本理念.....57
３－２　基本方針.....57
３－３　施策の体系.....58
３－４　公共交通ネットワークの将来像.....59

第４章　施策の展開.....60

第５章　計画の推進方針.....76
５－１　計画の推進・管理.....76
５－２　推進主体と基本的な役割.....76
５－３　計画の推進方法.....76

資料編.....76
資料－１　19 歳以上　町民アンケート調査.....76
資料－２　15 歳～18 歳　町民アンケート調査.....92
資料－３　高校生アンケート調査.....107
資料－４　利用者アンケート調査.....121
資料－５　交通事業者ヒアリング調査.....124

序章　計画の概要

序－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きていることから、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。

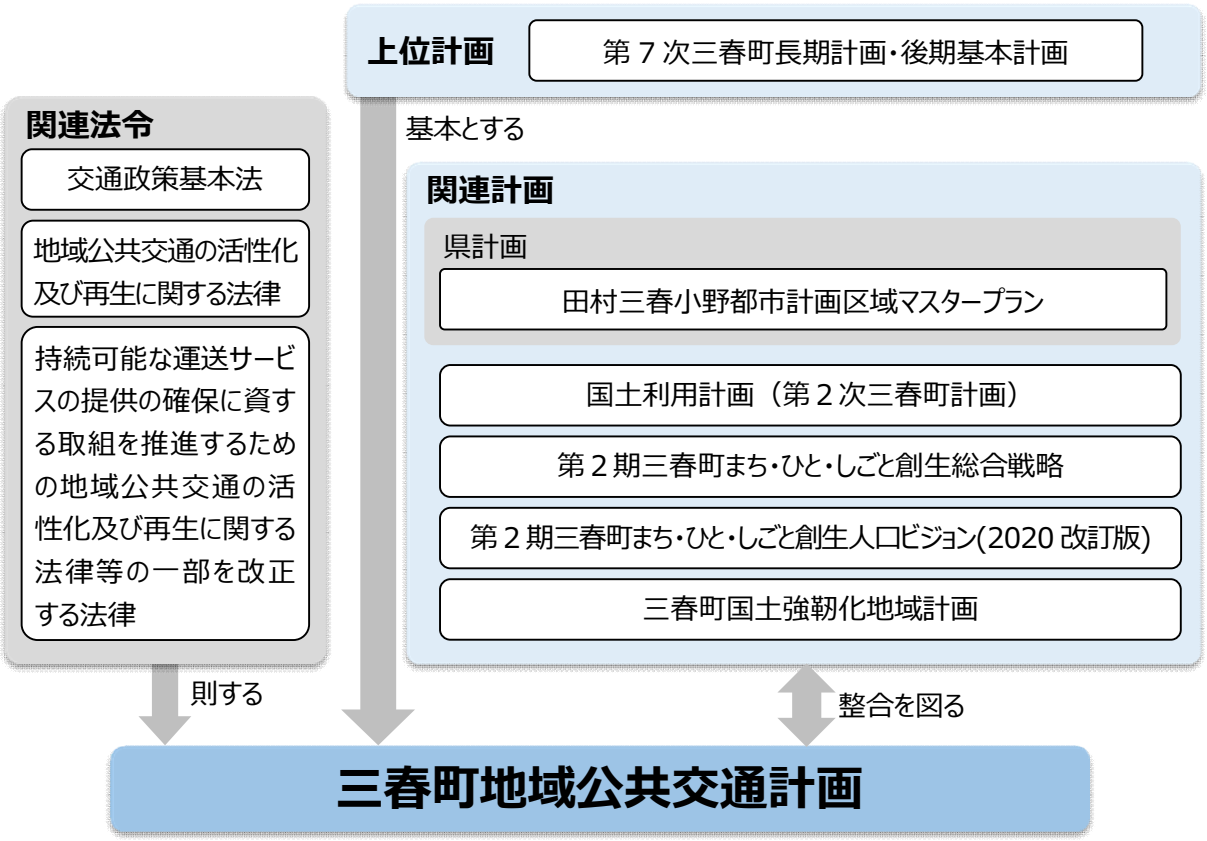


図　計画の位置づけ

序－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。

序－３　計画の対象区域

本計画の対象地は、本町全域とします。

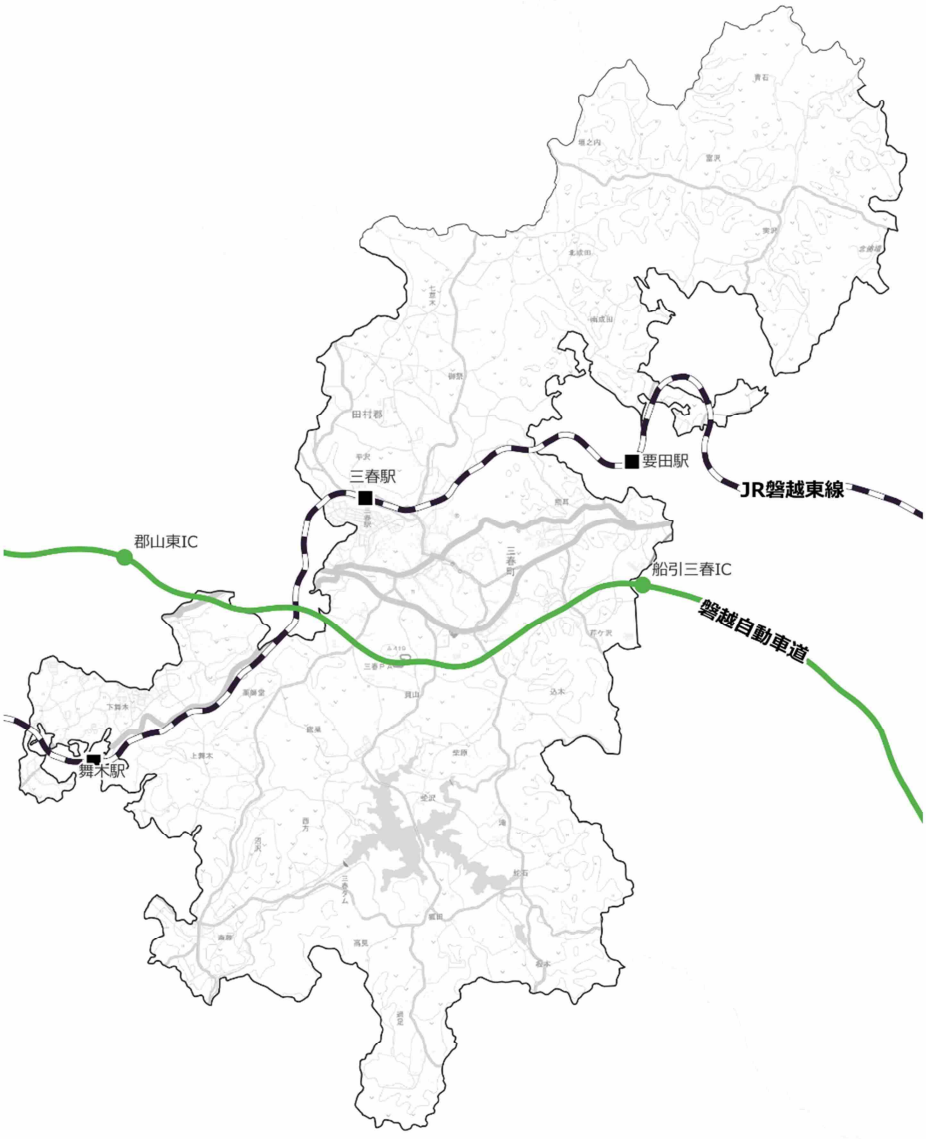


図　計画の対象区域

序－４　上位・関連計画

計　画　名	第７次三春町長期計画 第７次三春町長期計画　後期基本計画
策定主体	三春町
策定時期	平成 26 年 12 月 後期基本計画：令和２年３月
計画期間	基本構想：平成 27 年度～平成 36 年度 後期基本計画：令和２年度～令和６年度
計画の体系	＜将来像＞ **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 ～** ＜基本目標＞ **目標１　誰もが安全安心に暮らせるまちづくり**（安全安心分野） **目標２　住みよい美しい環境で暮らせるまちづくり**（生活基盤環境分野） **目標３　豊かな心と文化を育むまちづくり**（子育て・教育・文化分野） **目標４　誰もが健やかに暮らせるまちづくり**（健康・医療・福祉分野） **目標５　産業が育ち魅力と活力にあふれるまちづくり**（産業振興分野）
本計画の関連施策	目標２　住みよい美しい環境で暮らせるまちづくり（生活基盤環境分野） 政策分野 2-1　道路・公共交通分野 ■まちづくりの施策 （２）公共交通網の充実 町公共交通の軸となる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きます。 ＜主要な事業・取組み＞ ・町営バス運行事業を補完する交通対策の検討（新規） ・効率的な町営バス運行事業の実施（継続） ・路線バス維持対策事業（継続） ■まちづくりの指標 ・町営バス利用者一人あたりの運行経費　現状値（H30）：1,600 円 目標値（R6）：1,000 円 ・町営バスを補完する交通対策の実施区数　現状値（H30）：0 地区 目標値（R6）：5 地区

計　画　名	第２期三春町まち・ひと・しごと創生総合戦略
策定主体	三春町
策定時期	令和２年３月
計画期間	令和２年度～令和６年度
計画の体系	＜目指すべき将来の方向＞ **基本目標１　地域経済が成長し、安心して働けるまち** ・地域の特性に応じた、生産性が高く、稼ぐ地域の実現 ・地域内経済循環の強化 ・誰もが安心して働ける環境の創出 **基本目標２　つながりから新たなひとの流れが生まれるまち** ・移住・定住の促進 ・まちの未来を担う人材育成 ・まちとのつながりの構築 **基本目標３　結婚・出産・子育ての希望が叶うまち** ・結婚・出産しやすい環境の整備 ・子育てしやすい環境の整備 **基本目標４　ひとが集い安心して暮らすことができる魅力的なまち** ・安全安心なまちづくりの推進 ・誰もが健やかに暮らせるまちづくりの推進 ・地域資源を生かした魅力あふれるまちづくりの推進 **横断的目標１　多様な人材の活躍を推進する** ・多様な人々の活躍による地方創生 ・誰もが活躍する地域社会の実現 **横断的目標２　新たな時代の流れを力にする** ・地域における Society5.0 の推進 ・地方創生と一体的な SDGs の推進による持続可能なまちづくり

計　画　名	第２期三春町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（2020 改訂版）
策 定 主 体	三春町
策 定 時 期	令和２年３月
計画の体系	＜目指すべき将来の方向＞ **基本目標１　地域経済が成長し、安心して働けるまち** **基本目標２　つながりから新たなひとの流れが生まれるまち** **基本目標３　結婚・出産・子育ての希望が叶うまち** **基本目標４　ひとが集い安心して暮らすことができる魅力的なまち** **横断的目標１　多様な人材の活躍を推進する** **横断的目標２　新たな時代の流れを力にする** ＜人口の将来展望＞ 2060（令和 42）年：人口 12,000 人程度の維持

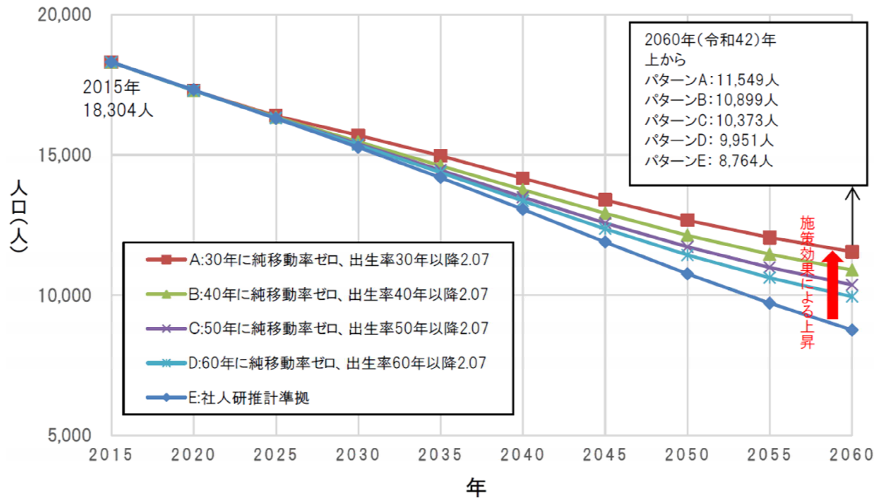


図　三春町の総人口の将来展望

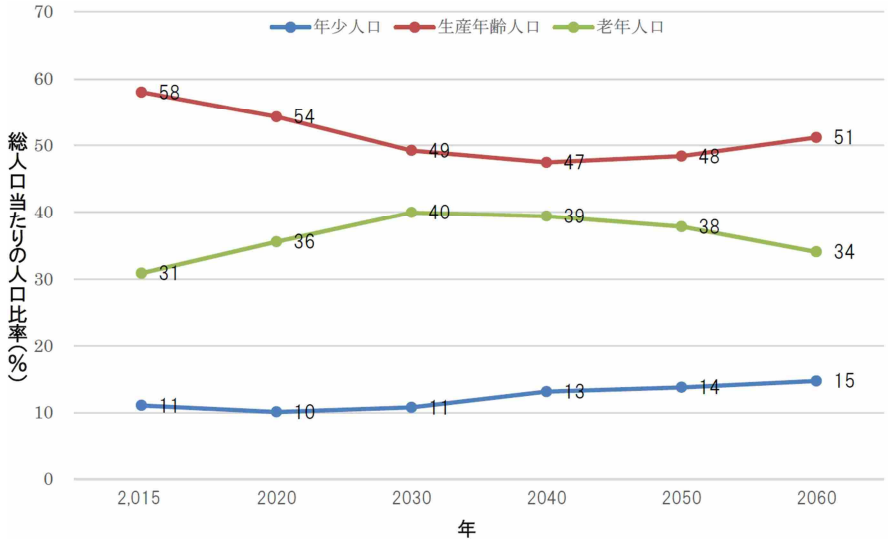


図　年齢３区分別人口比率

パターン A：■2030 年に純移動率ゼロ　◆出生率 2030 年以降 2.07

計　画　名	三春町国土強靭化地域計画
策定主体	三春町
策定時期	令和２年９月
計画期間	令和２年度～令和６年度
計画の体系	＜基本目標＞ ①人命の保護が最大限図られること ②行政及び地域の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること ③住民の財産及び公共施設に係る被害の最小化にすること ④迅速な復旧・復興を図ること ＜事前に備えるべき目標＞ ①大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる ②大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる ③大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する ④大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、早期復旧を図る ⑤制御不能な二次災害を発生させない ⑥大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済を迅速に再建・回復できる条件を整備する ＜基本的な方針＞ （1）適切な施策の組み合わせ ①ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせること ②自助・共助・公助を適切に組み合わせること ③非常時のみならず平時でも有効活用できる対策とすること （2）効率的な施策の組み合わせ ①人口減少等に起因する需要の変化を踏まえ、効果的で効率的な施策の推進を図ること ②国・県の施策、既存の社会資本、民間資金の活用を図ること
本計画の関連施策	＜強靭化のための施策プログラム＞ 6．ライフラインの確保 6-4　町外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 6-4-1　交通ネットワークの整備 （2）地域公共交通体系の再構築 ・交通事業者等と連携しながら、利用ニーズを踏まえた、効率的かつ利便性の高いバスの運行体制を確保する。 ・地域の拠点や中心市街地へのアクセスを確保するため、地域コミュニティとの協働による新たな交通体系の整備や既存の交通体系の再構築についての検討を進める。 ・災害時における早期の運行再開や代替ルートの想定など、交通事業者等との連携による災害に強い運行体制を整備する。

計　画　名	国土利用計画（第 2 次三春町計画）
策定主体	三春町
策定時期	平成 28 年 11 月
計画期間	平成 28 年度～平成 37 年度
計画の体系	＜基本方針＞ 1　土地の適正な保全 2　土地の効率的利用及び土地利用の転換の適正化 （1）　宅地などの土地需要要請に対する土地の効率的利用の促進について （2）　商業施設及び工業施設の適正な誘導について （3）　土地需要の要請のうち、宅地などへの転換について 3　良好な景観を創出できる土地利用の推進 （1）　自然環境と調和が取れた土地利用について （2）　歴史が感じられる土地利用について 4　安全・安心の確保に配慮した土地利用の推進 （1）　土砂災害の防止に配慮した土地利用について （2）　浸水被害に対する安全性に配慮した土地利用の推進について （3）　水質の保全に配慮した土地利用の推進について 5　環境に配慮した土地利用の推進 （1）　環境負荷に配慮した土地利用の推進について （2）　良好な生活環境を形成するための土地利用の推進について
本計画の関連施策	地区ごとの基本方針 ＜三春地区＞ 景観特性や「城下町としての三春らしさ」を伝えていくことを踏まえ、寺社や歴史的建造物の保全と活用を通じた、「城下町の佇まいを活かしたまちづくり」と風致地区の緑や桜川等身近な自然環境の保全と活用を通じた「住んで良かったと思うことができるまちづくり」を進める。 ＜沢石地区＞ 長い時間をかけて創り出された原風景と共生できる里づくりを目指していく。 ＜要田地区＞ 森林や田園などの原風景を有する自然豊かな環境のふところに形成された集落と工業団地が立地する工業地との調和を図る。 ＜御木沢地区＞ 自然環境や農村環境を保全・活用し、地域の人々が活動、交流を深め、ゆとりある里づくりを実現する。 ＜岩江地区＞ 自然豊かな郊外住宅として、自然環境と調和した良好な住宅街を推進するとともに、土質・傾斜角等地区の土地分級を踏まえ、災害に強い住宅街としていく。 ＜中妻地区＞ 自然環境を育みながら地区の実状や特性に応じた土地利用とする。 ＜中郷地区＞ さくら湖や周辺の緑豊かな里山、天然記念物「滝桜」など、地域の自然環境のすばらしさを後世に伝えていく。

計　画　名	三春町商業まちづくり基本構想
策定主体	三春町
策定時期	令和４年４月
計画期間	令和４年～令和７年
計画の体系	＜目標＞ 「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」 ＜考え方＞ 誰もが暮らしやすいまちづくり ・田園生活空間の魅力 ・街なかの拠点づくり 地域の特性と資源を活かした活力あるまちづくり ・街なかの魅力 ・農業の機能維持 ＜施策＞ １商業機能の充実と賑わいの創出 ２交流と観光の促進
本計画の関連施策	2-（4）街なか交通システムの構築 街なかアクセスと移動・回遊性の向上 街なかでの安心・安全・快適性の確保

計　画　名	田村三春小野都市計画区域マスタープラン
策定主体	福島県
策定時期	平成 26 年 5 月
計画期間	平成 22 年度～平成 42 年
計画の体系	＜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＞ ① 緑豊かな自然環境や田園地域等の保全 ② 安全で安心できるまちづくりの推進 ③ 生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり ④ コミュニティの維持に配慮したまちづくりの推進 ⑤ 魅力と賑わいのある中心核と産業基盤の形成 ⑥ 環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの推進 ⑦ 住民の暮らしを支える都市施設の整備
本計画の関連施策	＜交通施設　主要な施設の配置方針＞ ア．道路 ○高規格幹線道路・地域高規格道路 高速交通体系としては、磐越自動車道、あぶくま高原道路を配置する。 ○主要幹線道路 本都市計画区域の骨格を形成する幹線道路としては、一般国道 288 号及びバイパス、一般国道 349 号、（主）小野郡山線、（主）船引大越小野線、（主）小野富岡線などを配置する。都市内の道路網としては、磐越自動車道船引三春インターチェンジ、小野インターチェンジへのアクセスを強化するとともに、中心部と周辺集落とのネットワーク、生活拠点とのネットワークの形成を推進する。 ○幹線道路 東西方向に、(主)郡山大越線などを配置し、南北方向には、(主)飯野三春石川線、(主)本宮三春線などを配置する。市街地内については、歩行者の安全性及び快適性を確保するため、歩行者空間の整備を推進する。なお、長期にわたり事業の実施が行われていない路線については、現在の土地利用や交通需要をもとに、適正な交通網の見直しを図る。 イ．交通・駅前広場 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。

第１章　三春町の現況

１－１　地域特性の整理

（１）町の地勢・自然

１）位置・地勢

本町は、福島県のほぼ中央部、郡山市から東へ９km、阿武隈山地の西裾に位置しています。東西に 12.5km、南北に 15.7km で面積は 72.76km^2 です。東は田村市、南西は郡山市、北は二本松市、本宮市と接しています。町のほとんどが標高 300m から 500m の丘陵地で、ゆるやかな山並みが続いています。東京からは、ほぼ 200km 圏にあり、磐越自動車道を利用すれば、西は山岳リゾート（会津・新潟方面）、東は海浜リゾート（いわき方面）と結ばれます。また、約 25km 南には、福島空港があり、交通アクセスに優れています。

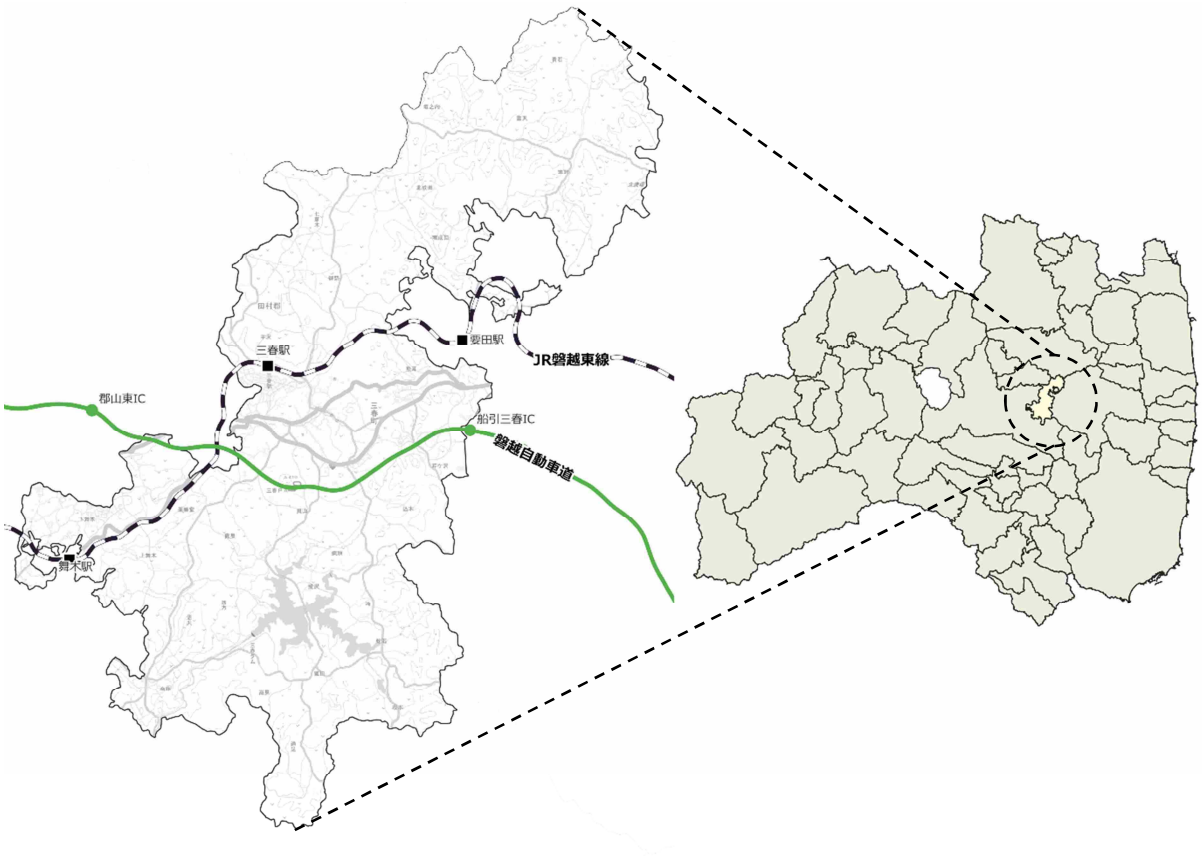


図　位置・地勢

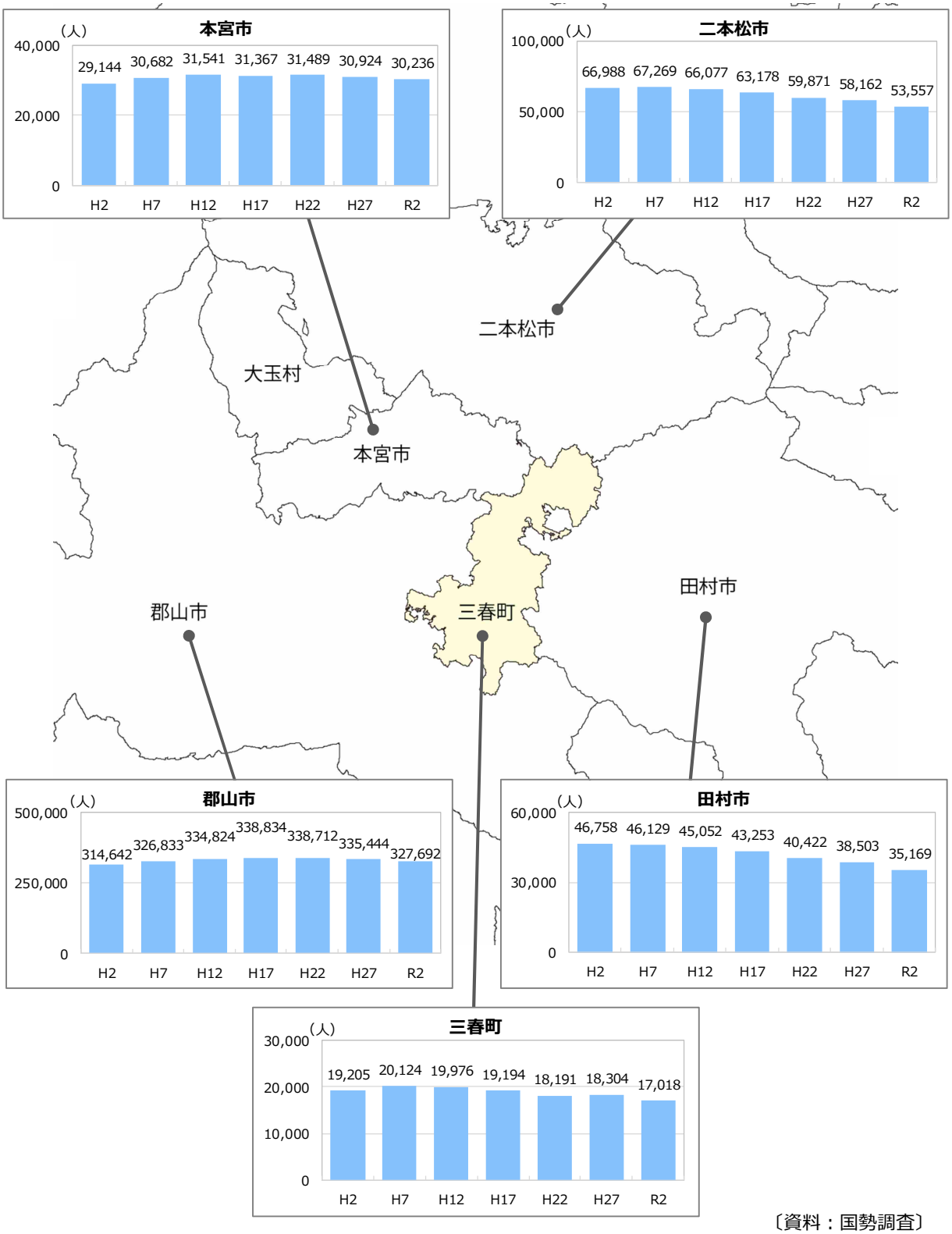
２）気象

気候は内陸性で、冬の降雪は比較的少なく、夏もあまり暑くないため過ごしやすいことが特徴です。

（２）生活圏

１）隣接する市の人口

本町と接する郡山市、二本松市、田村市、本宮市の人口は、郡山市が突出して多く約 33 万人、二本松市が約 5.5 万人、田村市が約 3.5 万人、本宮市が約 3 万人となっています。4 市とも減少傾向にあり、郡山市は平成 22 年から、二本松市は平成 12 年から、田村市は平成 7 年から、本宮市は平成 27 年からその傾向が続いています。

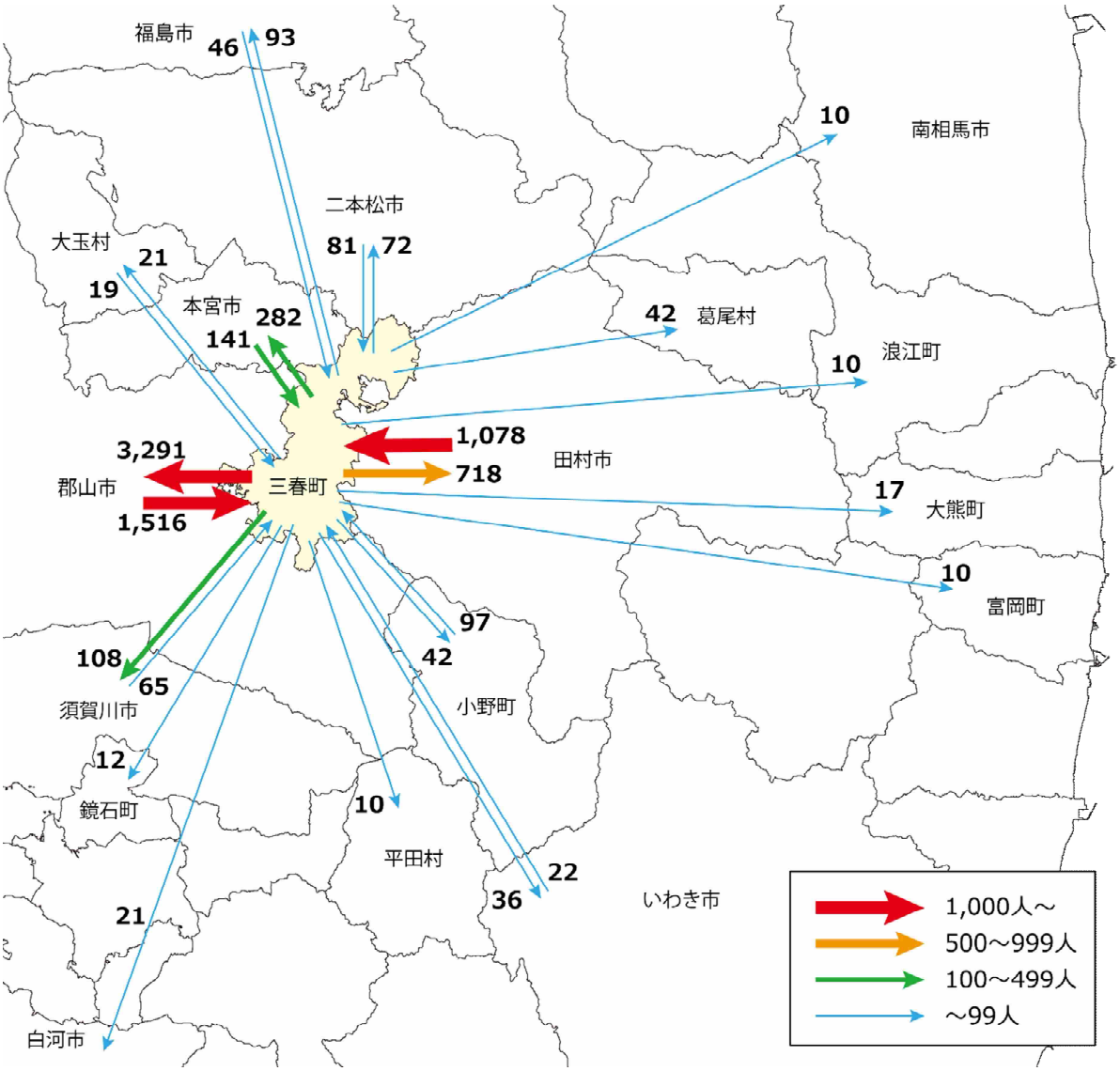


〔資料：国勢調査〕

図　隣接する市の人口推移

2）通勤・通学流動

通勤・通学の流動は、郡山市との移動が最も多く、流出が 3,291 人、流入が 1,516 人となっています。次いで、田村市、本宮市との移動が多く、近隣市町村間での通勤・通学の移動が多い傾向にあります。



〔資料：令和 2 年国勢調査〕

図　通勤・通学流動

令和 2 年の通勤・通学の交通手段は、通勤では自家用車が約 9 割を占めており、通学では、鉄道・電車が最も多く、次に自家用車となっています。

通勤者の推移をみると、平成 12 年から平成 22 年ではいずれの交通手段もおおむね減少、平成 22 年から令和 2 年は横ばいで、自家用車を利用する通勤者が最も多い傾向に変化はありません。

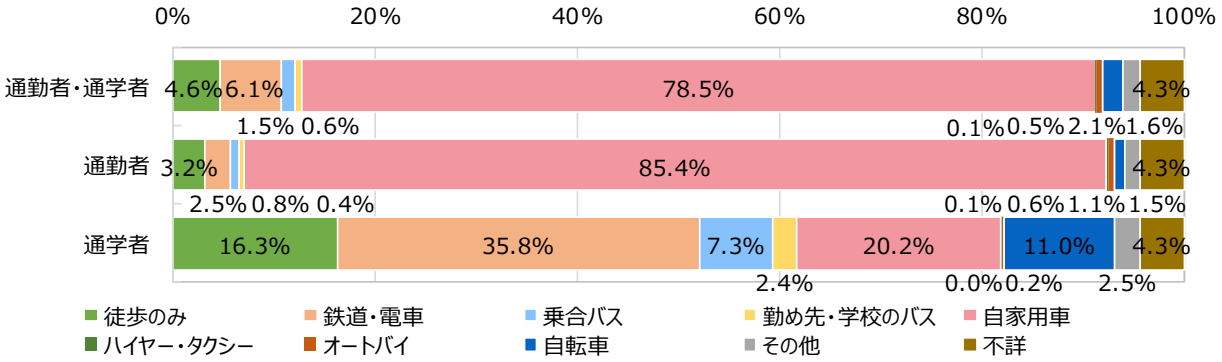
通学者は平成 12 年から令和 2 年の約 20 年間で 573 人減少していますが、特に鉄道・電車、自転車を利用する通学者が減少しています。一方、自家用車は横ばいで推移しており、通学者の利用交通手段として割合が高まっています。

表　通勤者・通学者の利用交通手段の推移

	通勤者						通学者					
	平成12年	平成22年	H22-H12	令和2年		R2-H22	平成12年	平成22年	H22-H12	令和2年		R2-H22
	（人）	（人）	（人）	（人）	（割合）	（人）	（人）	（人）	（人）	（人）	（割合）	（人）
総数	8,298	7,460	-838	7,539		79	1,285	974	-311	712		-262
徒歩のみ	410	247	-163	250	3.3%	3	288	214	-74	148	20.8%	-66
鉄道・電車	338	293	-45	196	2.6%	-97	635	499	-136	326	45.8%	-173
乗合バス	229	115	-114	60	0.8%	-55	122	88	-34	66	9.3%	-22
勤め先・学校のバス	85	24	-61	32	0.4%	8	27	13	-14	22	3.1%	9
自家用車	7,036	6,597	-439	6,572	87.2%	-25	132	184	52	184	25.8%	0
ハイヤー・タクシー	8	4	-4	11	0.1%	7	0	0	0	0	0.0%	0
オートバイ	158	75	-83	45	0.6%	-30	12	7	-5	2	0.3%	-5
自転車	206	112	-94	81	1.1%	-31	472	257	-215	100	14.0%	-157
その他	66	79	13	115	1.5%	36	6	17	11	23	3.2%	6
不詳		113	－	332	4.4%	219		4	－	39	5.5%	35

※利用交通手段は複数回答可能のため、内訳となる項目の合計と総数は一致しない。

〔資料：国勢調査〕



※利用交通手段の内訳となる項目の合計を分母とした構成比。

〔資料：令和 2 年国勢調査〕

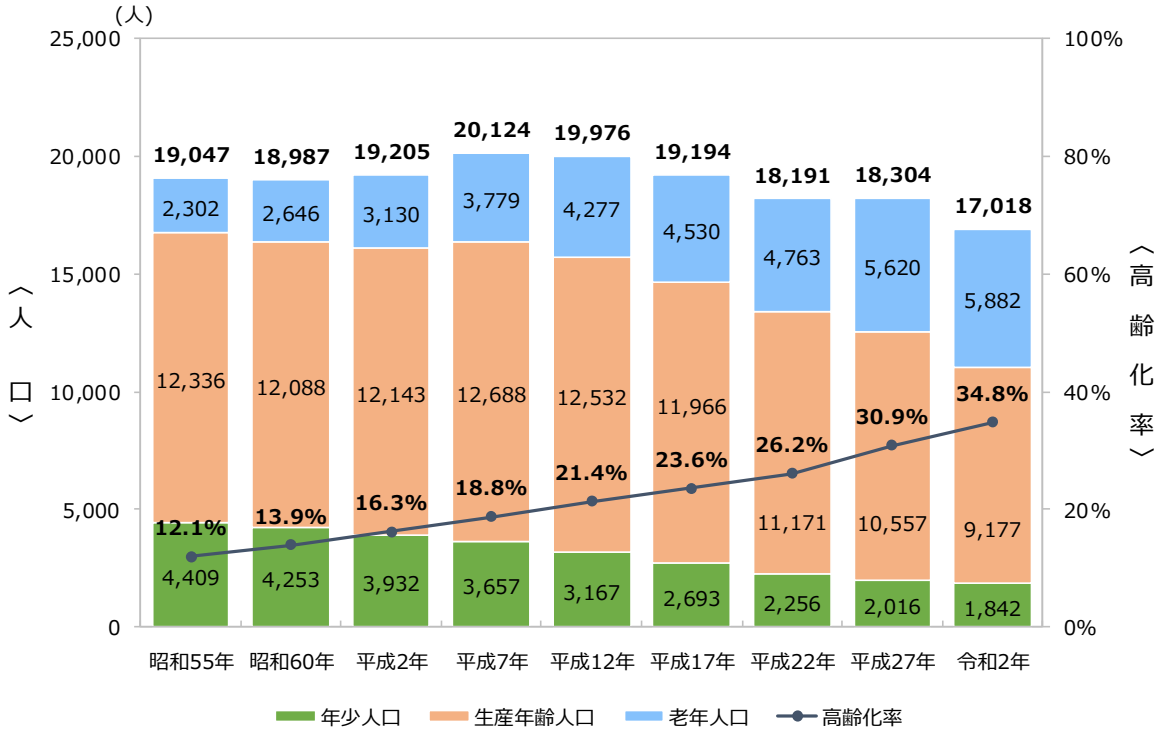
図　通勤者・通学者の利用交通手段

（３）人口・世帯数

１）年齢別人口の推移

本町の人口は、平成７年の 20,124 人をピークに概ね減少傾向にあり、令和２年は 17,018 人となっています。

年齢３区分別人口の推移をみると、年少人口（15 歳未満人口）は一貫して減少しています。生産年齢人口（15 歳～64 歳人口）は平成 12 年以降減少傾向が続いており、特に平成 17 年からは５年ごとに 500 人以上減少しています。一方、老年人口（65 歳以上人口）は一貫して増加しています。それに伴って高齢化率も一貫して上昇しており、平成 27 年には 30%を超えています。



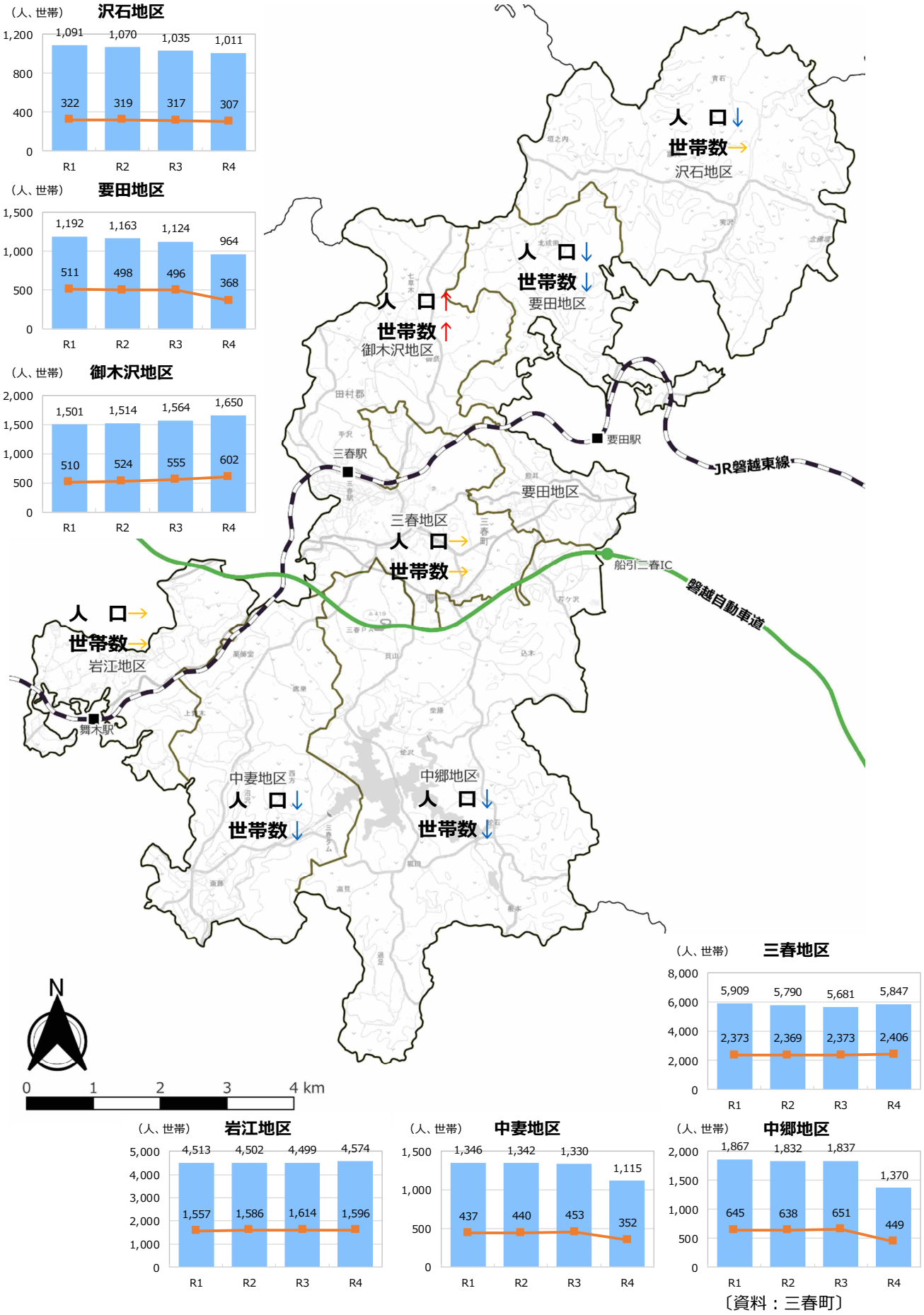
〔資料：国勢調査〕

図　年齢３区分別人口と高齢化率の推移

２）地区別の人口・世帯数

令和元年から令和４年の地区別人口・世帯数をみると、人口・世帯数ともに増加しているのは御木沢地区で、人口・世帯数ともに横ばいなのは三春地区と岩江地区の２地区になっています。

一方で、人口・世帯数ともに減少しているのは要田地区と中妻地区と中郷地区の３地区になっています。沢石地区は、人口は減少していますが、世帯数は横ばいとなっています。



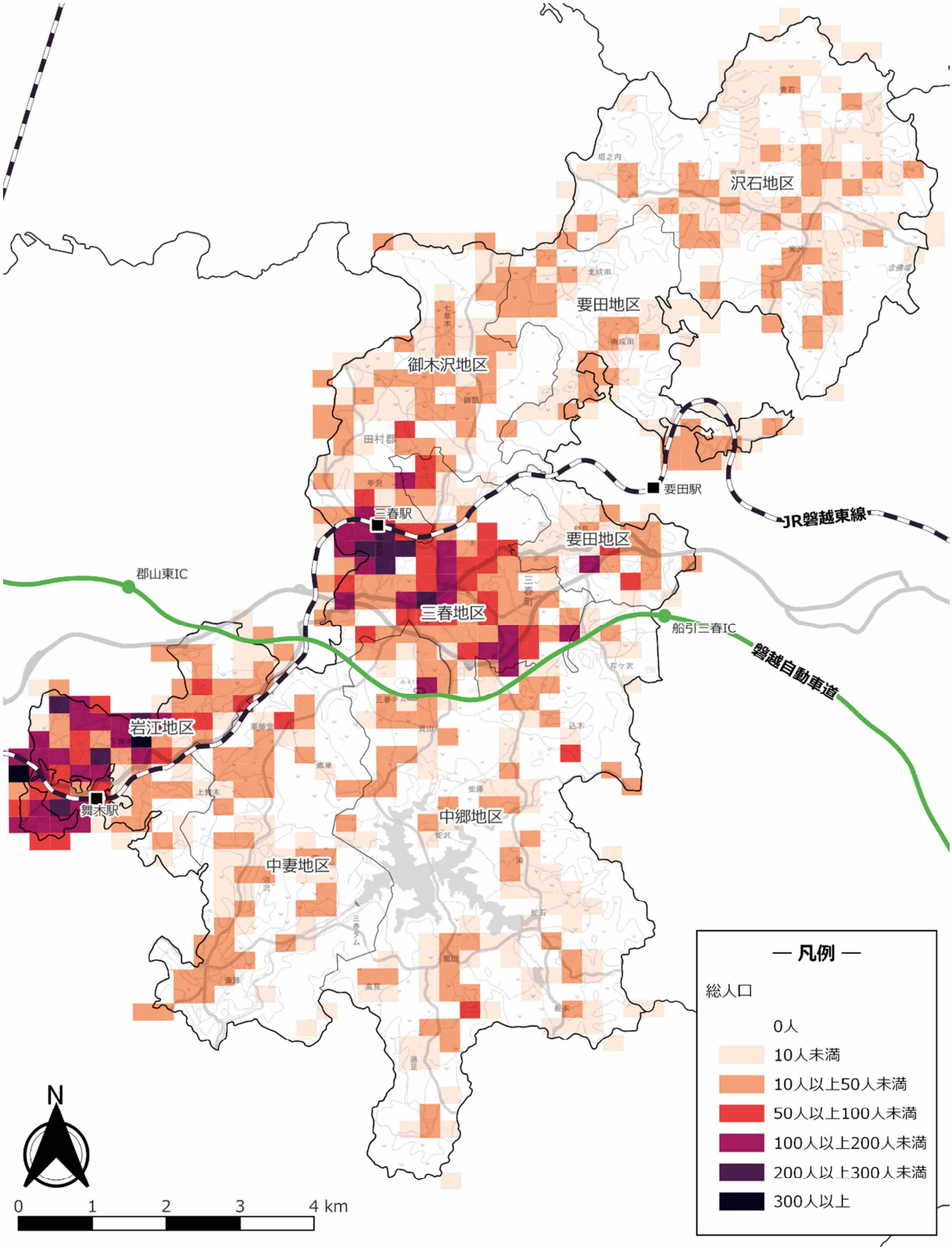
〔資料：三春町〕

図・表　地区別人口・世帯数

※令和元年～令和 3 年は平成 27 年国勢調査、令和 4 年は令和 2 年国勢調査を基に、届出から加減した値。

3）人口分布

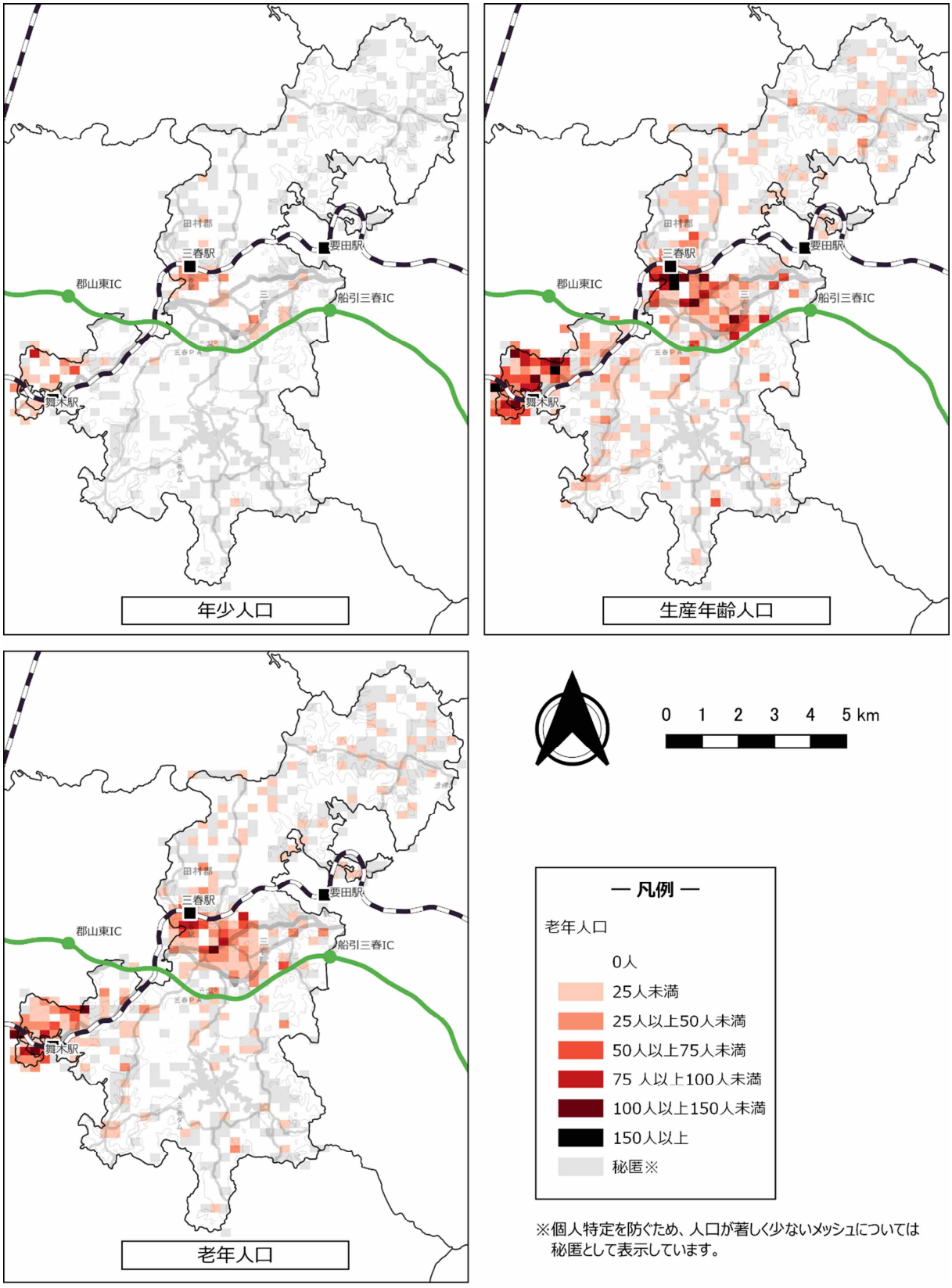
令和２年現在の人口分布をみると、主に三春駅と舞木駅の周辺に集落が形成されており、三春地区と岩江地区に人口が多く集積しています。



〔資料：令和２年国勢調査（統計局）〕

図　総人口の分布（250mメッシュ）

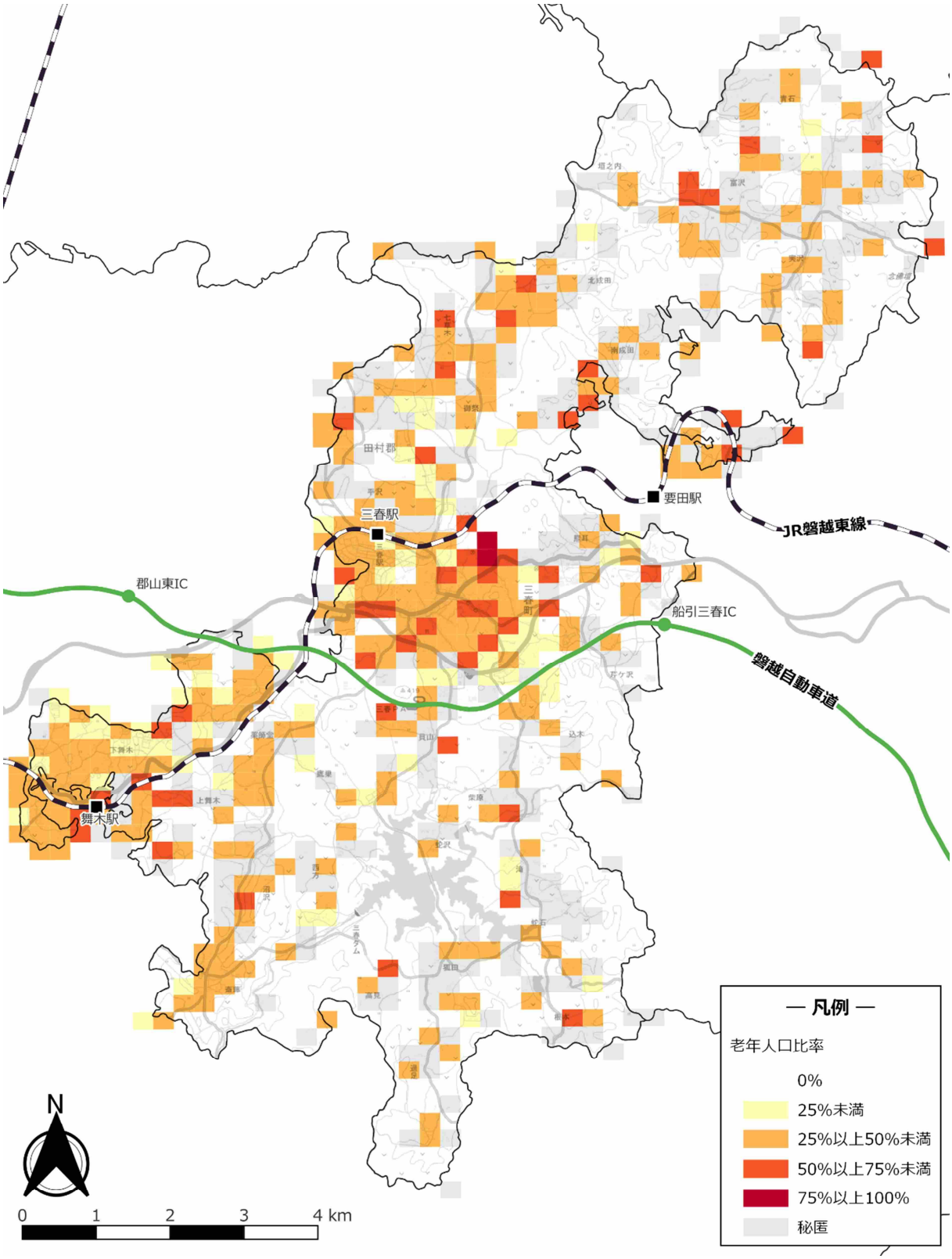
次に、年齢３区分別人口の分布をみると、年少人口のほとんどが三春駅と舞木駅の周辺に集積しています。生産年齢人口と老年人口は、総人口分布と傾向は同様で、三春地区と岩江地区に人口が多く集積しています。



〔資料：令和２年国勢調査（統計局）〕

図　年齢３区分別人口の分布（250mメッシュ）

次に、老年人口比率の分布をみると、老年人口は三春地区と岩江地区に人口が多く集積していますが、老年人口の少ない地区でも老年人口比率が高いところがあります。人口の少ない地区で高齢化が進んでいます。



〔資料：令和２年国勢調査（統計局）〕

図　老年人口比率の分布（250mメッシュ）

4）免許保有率・免許非保有者数

本町が属している田村警察署管轄内における免許保有率は、全体で 56.2%となっています。

年齢区分別にみると、20 歳～74 歳までの免許保有率はいずれも 60%を超えている一方で、75 歳以上になると大きく減少しています。

表　田村警察署管轄内における年齢区分別免許保有者数・保有率

	16歳～19歳	20歳～24歳	25歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～64歳	65歳～69歳	70歳～74歳	75歳～79歳	80歳以上	合計
免許保有者数	323	1,540	1,537	4,120	4,737	5,344	3,366	3,547	3,171	1,471	1,415	30,571
人口	2,085	2,074	2,142	5,903	6,706	8,183	5,387	5,571	4,677	3,528	8,099	54,355
三春町	591	555	545	1,731	1,967	2,193	1,432	1,530	1,451	973	1,928	14,896
田村市	1,175	1,179	1,281	3,314	3,700	4,725	3,102	3,146	2,537	2,054	4,872	31,085
小野町	319	340	316	858	1,039	1,265	853	895	689	501	1,299	8,374
免許保有率	15.5%	74.3%	71.8%	69.8%	70.6%	65.3%	62.5%	63.7%	67.8%	41.7%	17.5%	56.2%

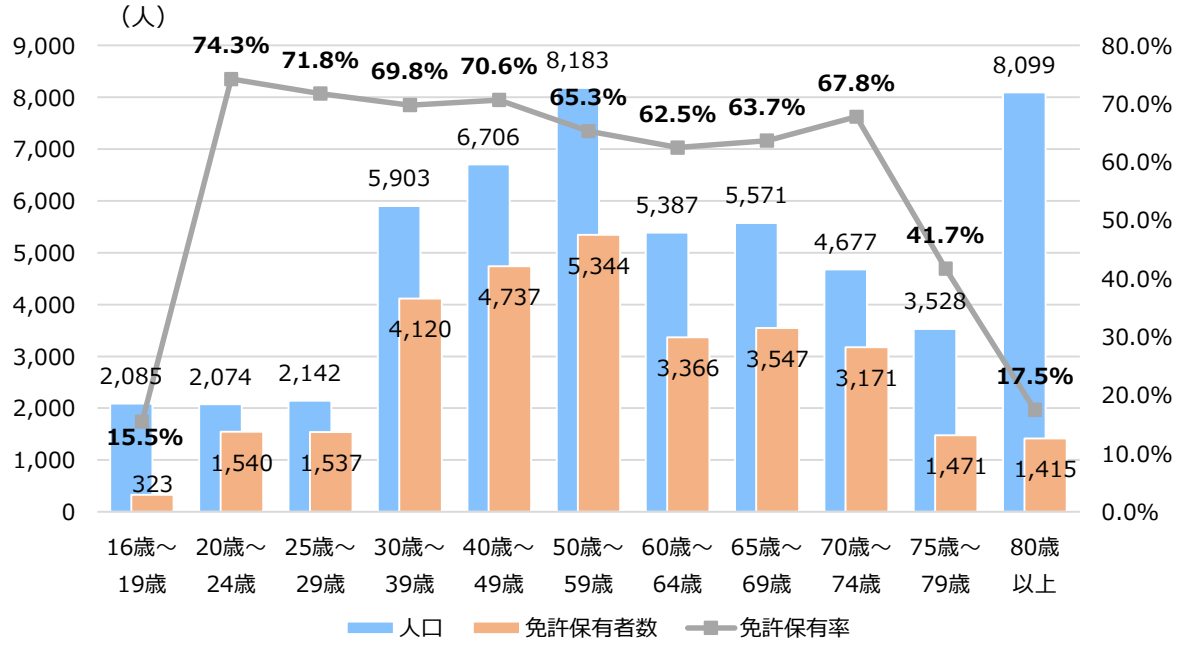
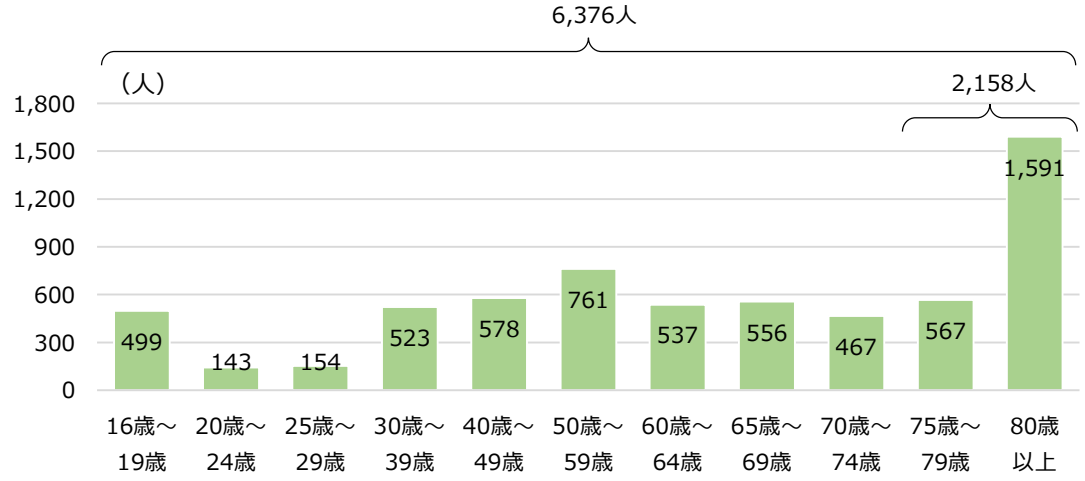


図　田村警察署管轄内における免許保有者数・保有率

免許保有率から本町における免許非保有者数を推計すると、全体では約 6,400 人、免許保有率が下がる 75 歳以上では約 2,200 人となります。



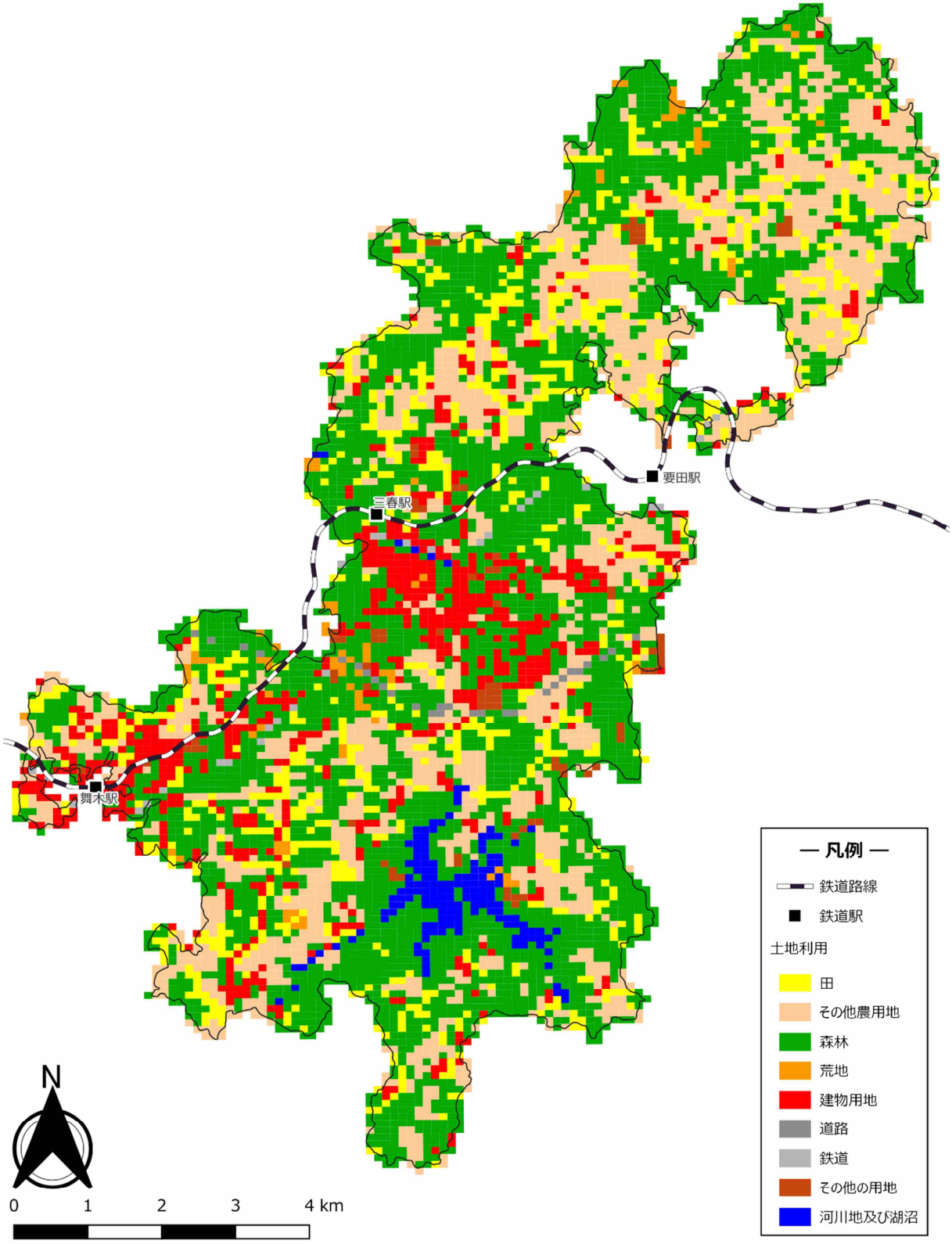
〔資料：免許保有者数…令和 4 年度版 交通白書(福島県・福島県警察本部発行）※令和 3 年 12 月末時点、人口…令和 2 年国勢調査〕

図　本町における免許非保有者数（推計）

（４）土地利用

１）土地利用の現況

土地利用の状況は、森林が最も多く、次いで、田とその他農用地が本町全域に分布しています。建物用地は、三春駅と舞木駅周辺に多く分布しています。



〔資料：平成 28 年国土数値〕

図　土地利用の状況（100mメッシュ）

2）地目別面積

令和 3 年の地目別面積は、山林が 2,611ha で最も大きく、全体の 35.9%を占めています。次いで畑が 1,455ha で 20.0%となっています。

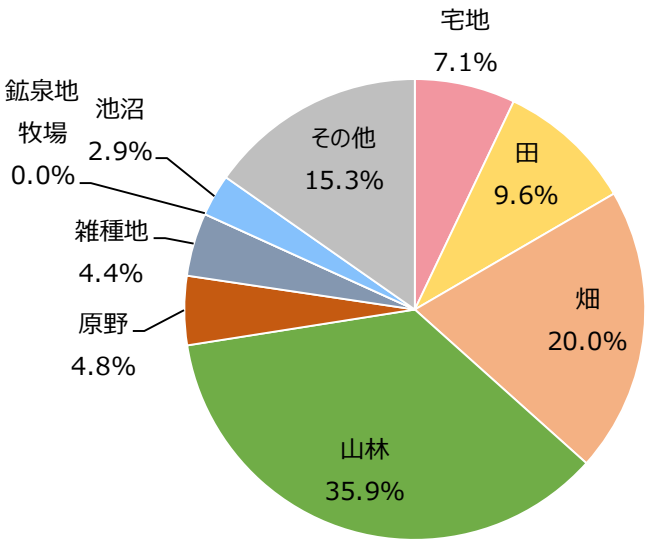
平成 29 年以降の推移をみると、田と畑が減少する一方、宅地、山林、原野、その他は増加しています。

表　地目別面積の推移

単位：ha

	総数	宅地	田	畑	山林	原野	雑種地	鉱泉地 牧場	池沼	その他
平成29年	7,276	502	741	1,733	2,490	169	322	0	214	1,105
平成30年	7,276	507	739	1,724	2,492	169	323	0	214	1,108
平成31年	7,276	510	737	1,712	2,499	172	323	0	214	1,109
令和2年	7,276	514	696	1,458	2,612	350	320	0	214	1,112
令和3年	7,276	515	695	1,455	2,611	352	322	0	214	1,112

〔資料：2022 年版 三春町町勢要覧 資料編、各年 1 月 1 日現在〕



〔資料：2022 年版 三春町町勢要覧 資料編、1 月 1 日現在〕

図　地目別面積の構成比（令和 3 年）

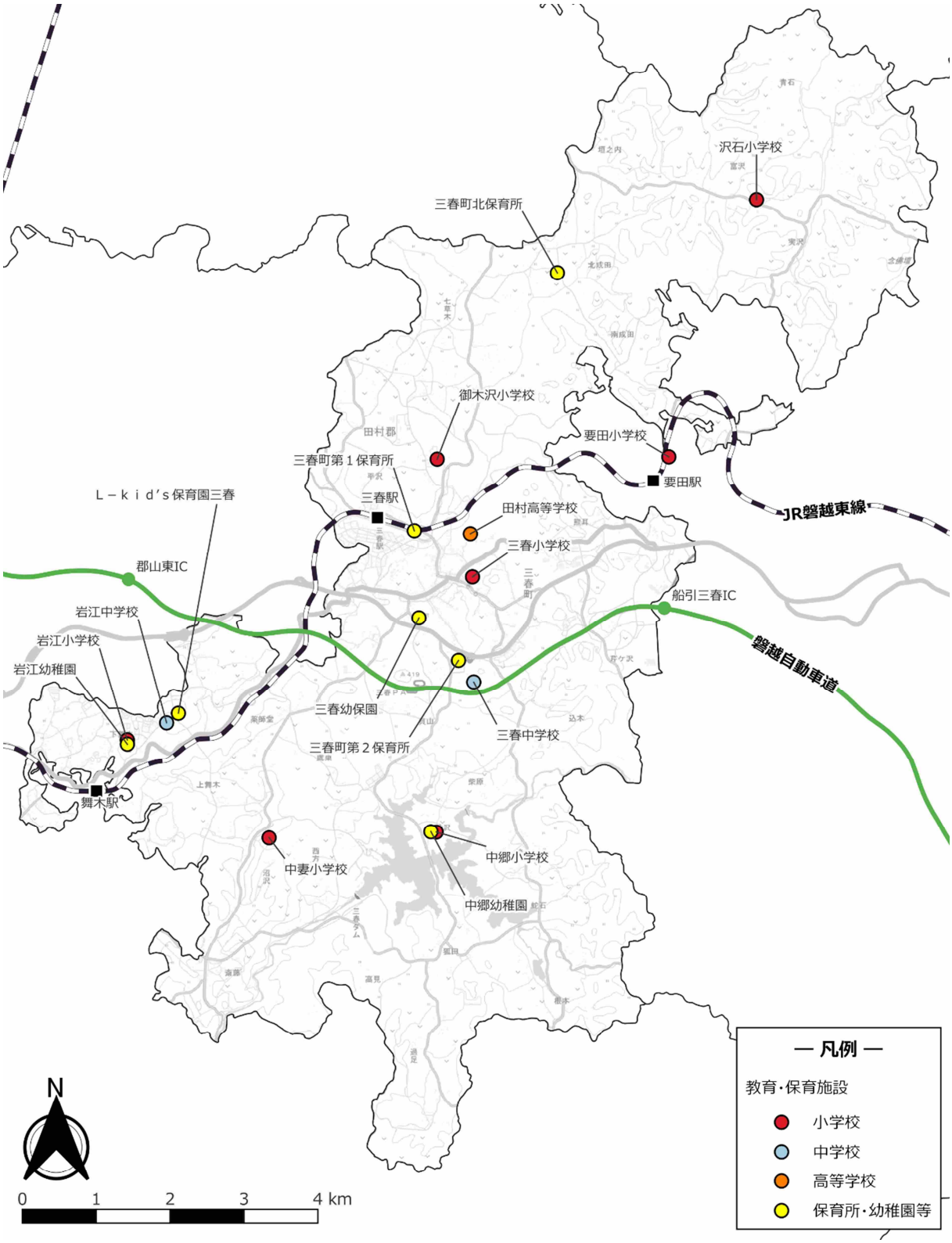
（５）主要な施設分布状況

１）教育・保育施設

本町の教育・保育施設は、小学校が７校、中学校が２校、高等学校が１校、保育所が３園、小規模保育園が１園、幼稚園が２園、認定こども園が１園で合わせて 17 箇所あります。

表　本町の教育・保育施設

No.	施設区分	施設名称	備考
1	小学校	三春小学校	
2		沢石小学校	
3		御木沢小学校	
4		岩江小学校	
5		中妻小学校	
6		中郷小学校	
7		要田小学校	田村市内
8	中学校	三春中学校	
9		岩江中学校	
10	高等学校	田村高等学校	
11	保育所・幼稚園等	三春町第１保育所	保育所
12		三春町第２保育所	保育所
13		三春町北保育所	保育所
14		L-kid’s 保育園三春	小規模保育園
15		岩江幼稚園	幼稚園
16		中郷幼稚園	幼稚園
17		三春幼保園	認定こども園



〔資料：三春町ホームページ〕

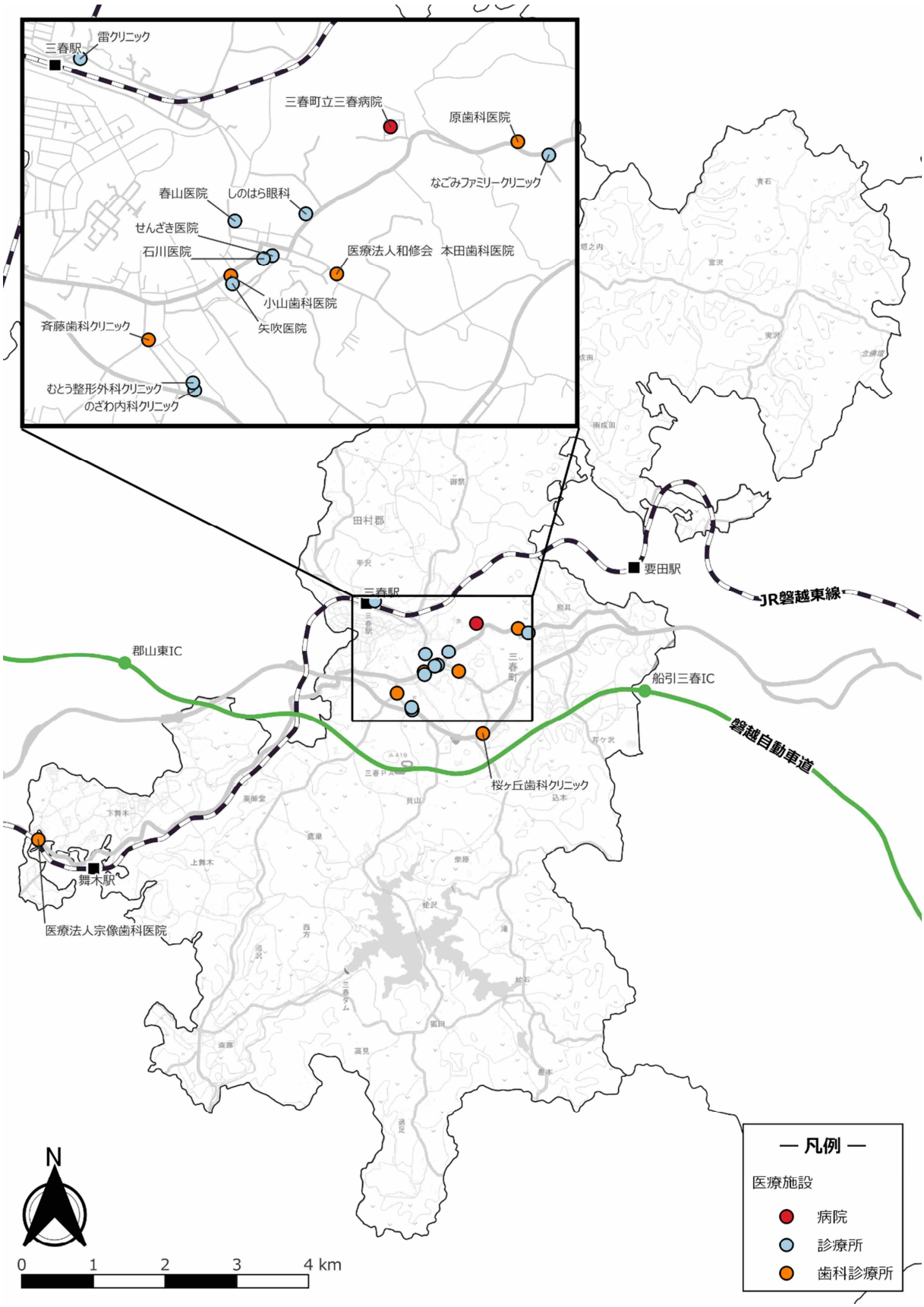
図　本町の教育・保育施設の分布

２）医療施設

本町の医療施設は、三春町立三春病院をはじめとして、ほとんどの医療施設が三春地区にあり、合わせて 16 箇所あります。

表　本町の医療施設

No.	施設区分	施設名称	診療科目
1	病院	三春町立三春病院	内科　小児科　外科　整形外科 産婦人科　眼科　耳鼻咽喉科 心療内科　泌尿器科　皮膚科 精神科　リハビリテーション科
2	診療所	せんざき医院	内科　外科　整形外科　皮膚科 泌尿器科　肛門外科
3		むとう整形外科クリニック	整形外科　リウマチ科　リハビリテーション科
4		のざわ内科クリニック	内科　小児科　消化器科
5		石川医院	内科　小児科　泌尿器科
6		春山医院	内科　小児科　婦人科
7		矢吹医院	内科　小児科　皮膚科
8		なごみファミリークリニック	内科　消化器内科
9		雷クリニック	内科　消化器内科
10		しのはら眼科	眼科
11	歯科診療所	医療法人宗像歯科医院	歯科　小児歯科　矯正歯科
12		原歯科医院	歯科　小児歯科　歯科口腔外科
13		斉藤歯科クリニック	歯科　小児歯科　歯科口腔外科
14		桜ヶ丘歯科クリニック	歯科　小児歯科
15		医療法人和修会　本田歯科医院	歯科
16		小山歯科医院	歯科



〔資料：令和２年国土数値〕

図　本町の医療施設の分布

３）商業施設

本町の主要な商業施設は、スーパーマーケットが三春地区に１箇所、コンビニエンスストアが７箇所あります。

表　本町の主要な商業施設

No.	施設区分	主な施設
1	スーパーマーケット	ヨークベニマル　三春店
2		リオン・ドール　郡山東店　※
3	コンビニエンスストア	セブン-イレブン 三春インター店
4		セブン-イレブン 三春斉藤店
5		セブン-イレブン 三春下舞木店
6		デイリーヤマザキ 三春町八島台店
7		ミニストップ 三春上舞木店
8		ミニストップ 三春町バイパス店
9		Ｙショップ渡辺
10	ホームセンター	ダイユーエイト三春街道店　※

※町外に立地しているものの、町域に近接しており、町民の利用が多いと想定されるため記載。

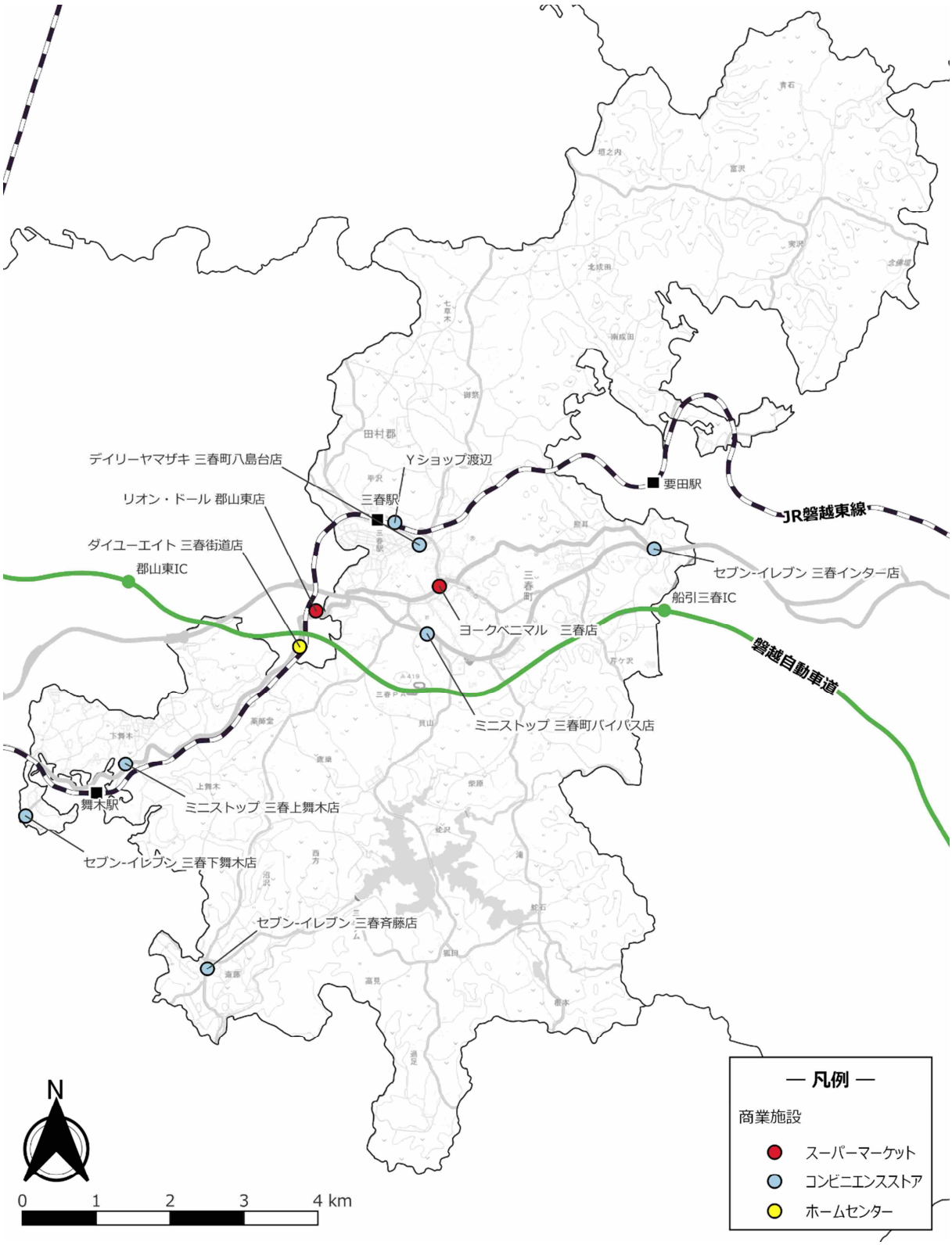


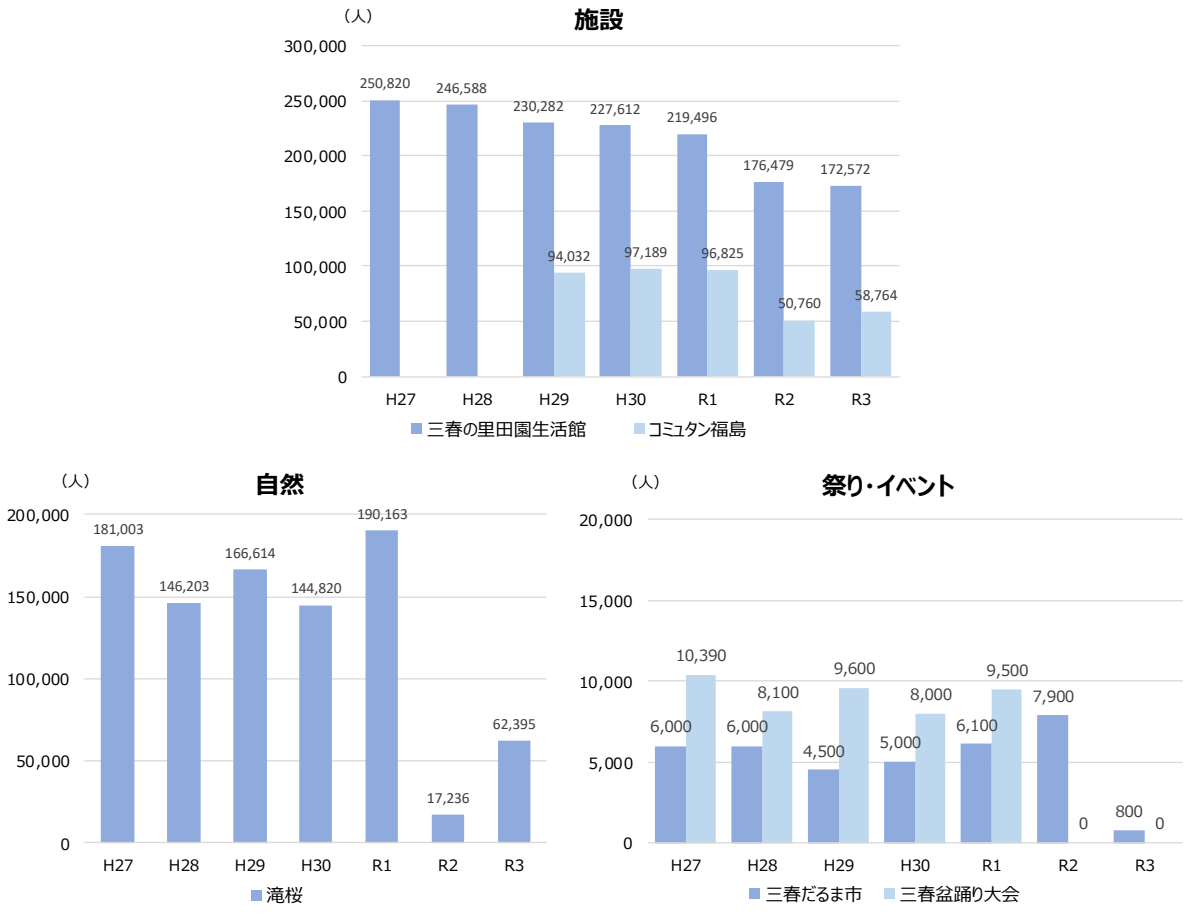
図　本町の主要な商業施設の分布

4）観光施設

本町の主要な観光施設は、三春地区とさくら湖のある中郷地区に集中しています。

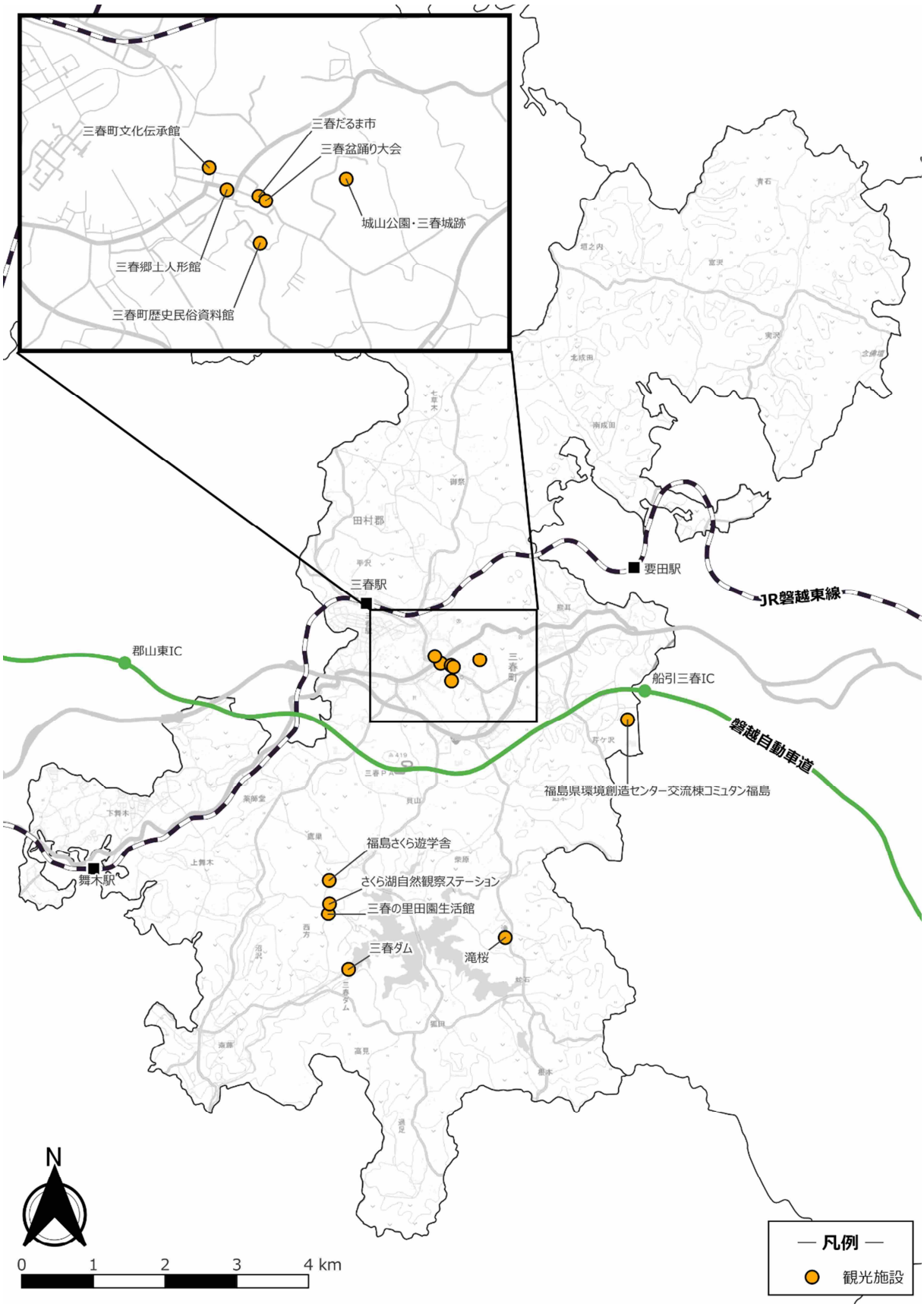
表　本町の主要な観光施設

No.	施設区分	施設名称
1	施設	コミュタン福島
2		福島さくら遊学舎
3		三春の里田園生活館
4		三春町歴史民俗資料館
5		三春郷土人形館
6		三春町文化伝承館
7		さくら湖自然観察ステーション
8	自然	滝桜
9		三春ダム
10		城山公園・三春城跡
11	祭り・イベント	三春盆踊り大会
12		三春だるま市



〔資料：福島県観光客入込状況〕

図　観光客入込状況



〔資料：福島県観光客入込状況、三春町観光マップ〕

図　本町の主要な観光施設の分布

（６）道路・交通

１）主要道路網の状況

本町内の主要道路網の状況は、いわき市から新潟県へ至る磐越自動車道と郡山市から双葉町へ至る国道 288 号が町中心部の東西を横断しており、国道 288 号に連なるように、主要地方道と一般県道が位置づけられています。

表　主要道路

道路種別	名称
高速道路	磐越自動車道
一般国道	国道 288 号
主要地方道	県道 28 号　本宮三春線
	県道 40 号　飯野三春石川線
	県道 50 号　浪江三春線
	県道 54 号　須賀川三春線
	県道 57 号　郡山大越線
一般県道	県道 115 号　三春日和田線
	県道 116 号　二本松三春線
	県道 119 号　本宮常葉線
	県道 144 号　谷田川三春線
	県道 297 号　斎藤下行合線
	県道 298 号　阿久津舞木停車場線
	県道 299 号　実沢要田線
	県道 300 号　門沢三春線

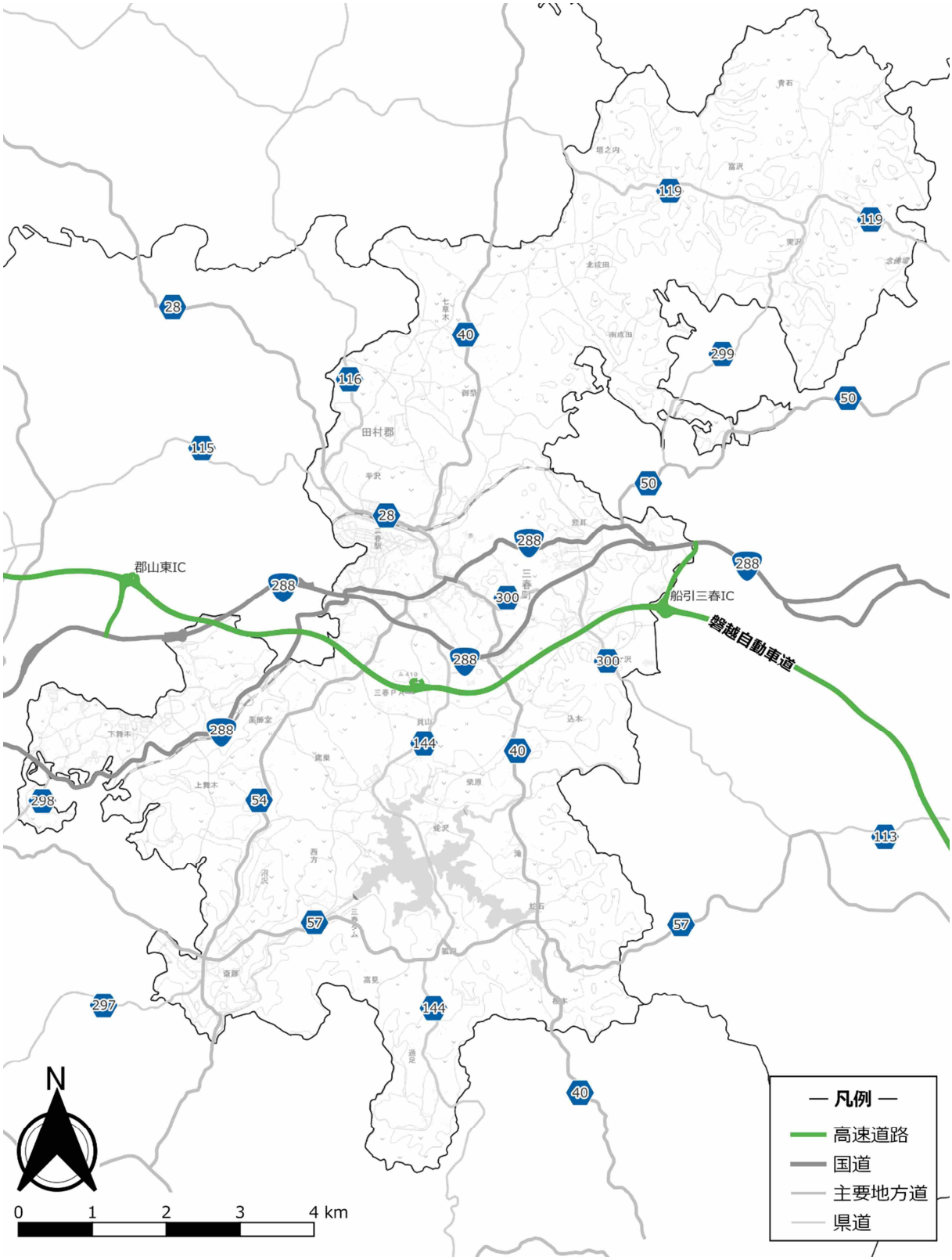


図　主要道路網の状況

２）交通量

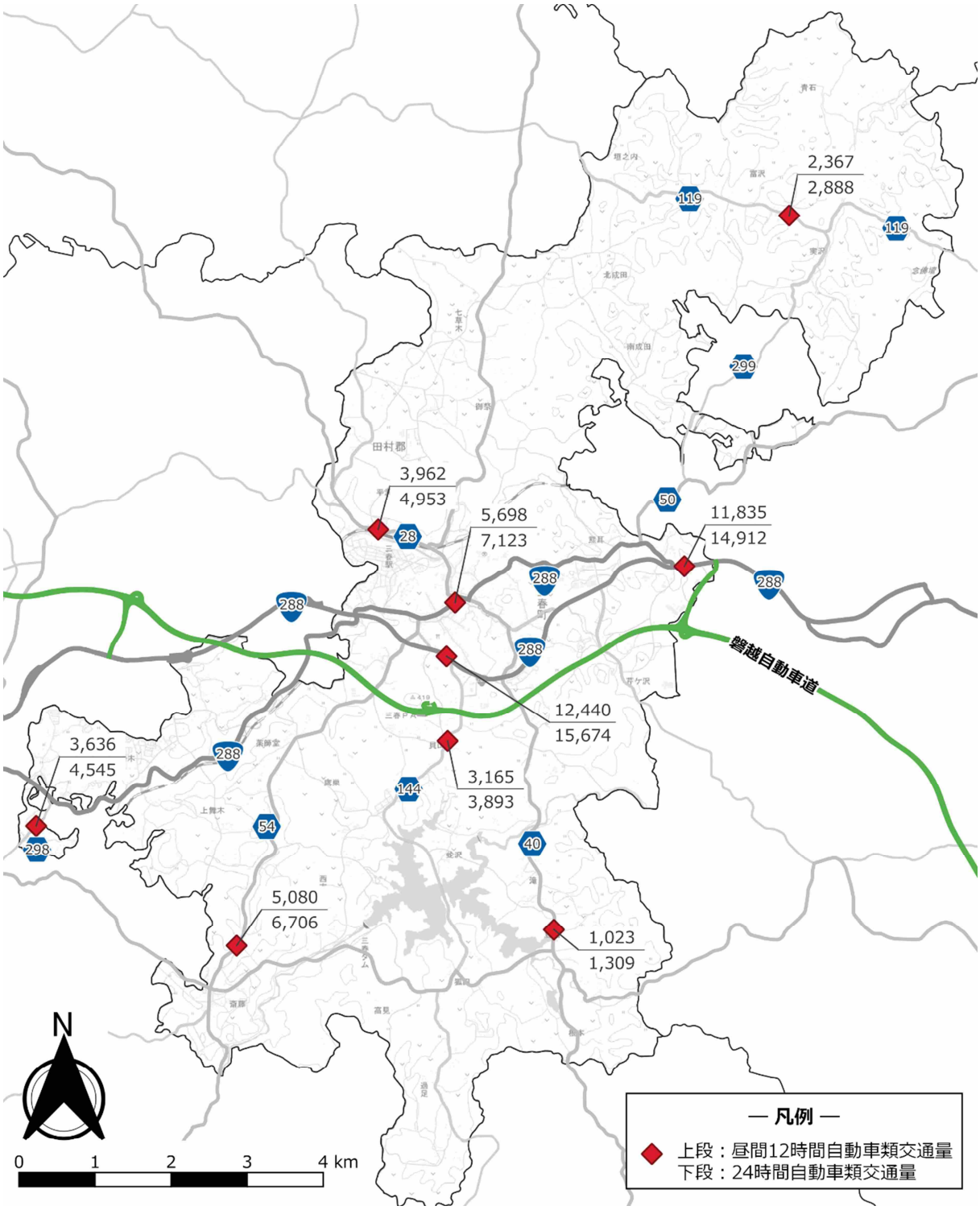
本町の交通量は、平成 27 年度に 9 カ所で測定をし、昼間 12 時間自動車類交通量が最も多いのは、国道 288 号の貝山字岩田 516-1 の地点で 12,440 台となっています。国道 288 号以外で最も多いのは、県道 54 号須賀川三春線の斎藤町田 54 の地点で 5,080 台となっています。県道 54 号は郡山市を経て須賀川市へ繋がっている主要地方道です。

24 時間自動車類交通量が最も多いのは、国道 288 号の貝山字岩田 516-1 の地点で 15,674 台となっています。国道 288 号以外で最も多いのは、県道 54 号須賀川三春線の斎藤町田 54 の地点で 6,706 台となっています。

表　交通量

No.	路線名	交通量観測地点地名	昼間12時間自動車類交通量			24時間自動車類交通量			昼夜率	大型車混入率	混雑度
			小型車（台）	大型車（台）	合計（台）	小型車（台）	大型車（台）	合計（台）		（%）	（%）
1	国道２８８号	三春町字中町3	5,374	324	5,698	6,481	642	7,123	1.25	5.70	0.69
2		三春町熊耳字十石窪83	10,679	1,156	11,835	13,067	1,845	14,912	1.26	9.80	1.25
3		三春町貝山字岩田516-1	11,106	1,334	12,440	13,616	2,058	15,674	1.26	10.70	1.48
4	（主）県道28号　本宮三春線	三春町平沢字川原8-4	3,740	222	3,962	4,667	286	4,953	1.25	5.60	0.50
5	（主）県道40号　飯野三春石川線	三春町蛇石字越田和235-1	942	81	1,023	1,188	121	1,309	1.28	7.90	0.22
6	（主）県道54号　須賀川三春線	三春町斎藤町田54	4,755	325	5,080	6,248	458	6,706	1.32	6.40	0.68
7	（一）県道119号　本宮常葉線	三春町実沢字楢梨20	1,988	379	2,367	2,394	494	2,888	1.22	16.00	0.43
8	（一）県道144号　谷田川三春線	三春町貝山字馬千内88	2,993	172	3,165	3,553	340	3,893	1.23	5.40	0.54
9	（一）県道298号　阿久津舞木停車場線	三春町大字下舞木字石崎31	3,541	95	3,636	4,228	317	4,545	1.25	2.60	0.64

〔資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査〕



〔資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査〕

図　交通量の状況

１－２　公共交通の状況

本町には、鉄道（ＪＲ東日本）、民間路線バス（福島交通）、町営バスの公共交通があります。

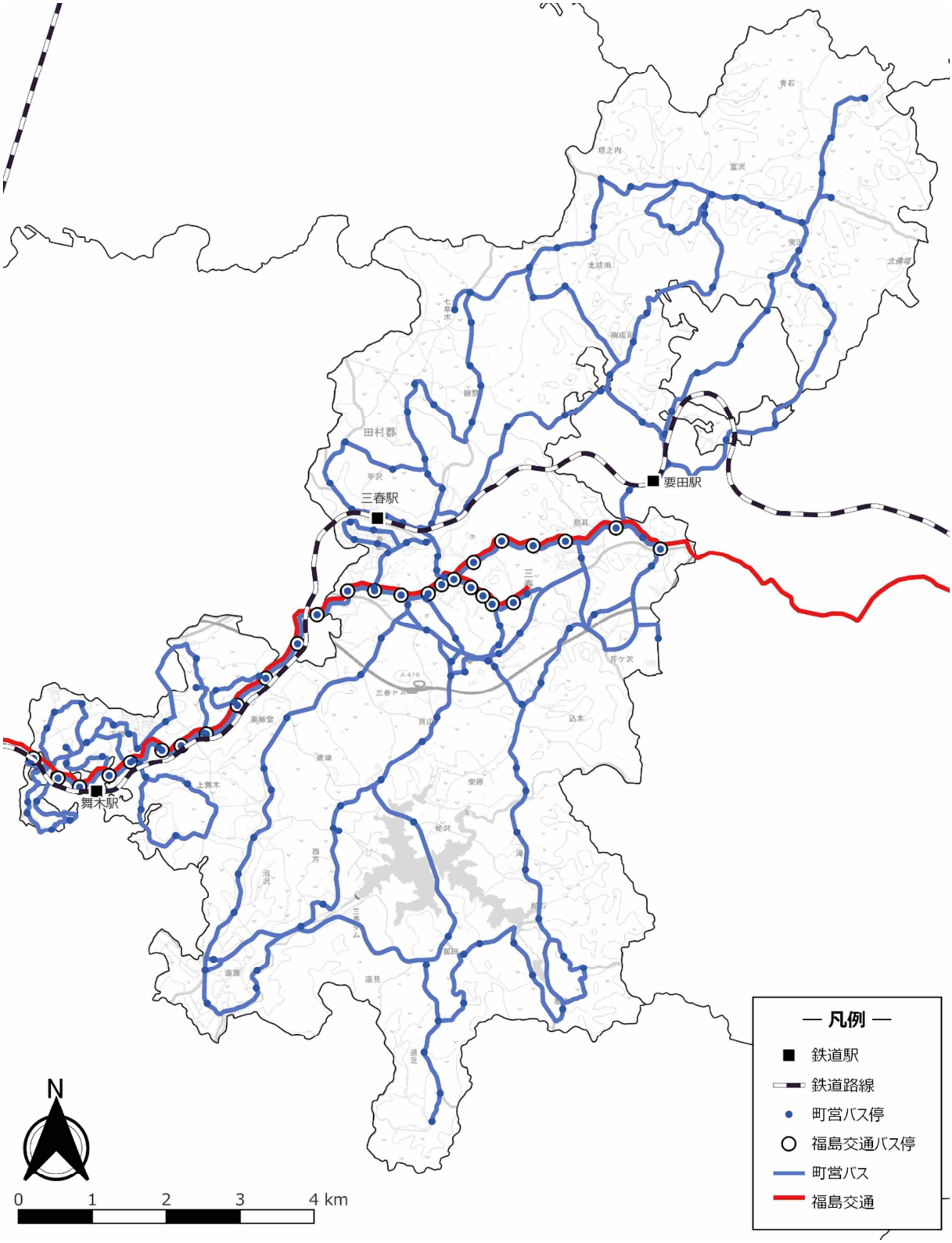


図　町内の公共交通

（１）鉄道

町内には、東日本旅客鉄道（JR 東日本）磐越東線の三春駅があります。郡山方面（下り）に平日、土曜・休日いずれも 14 本/日、いわき方面（上り）に平日、土曜・休日いずれも 15 本/日を運行しています。

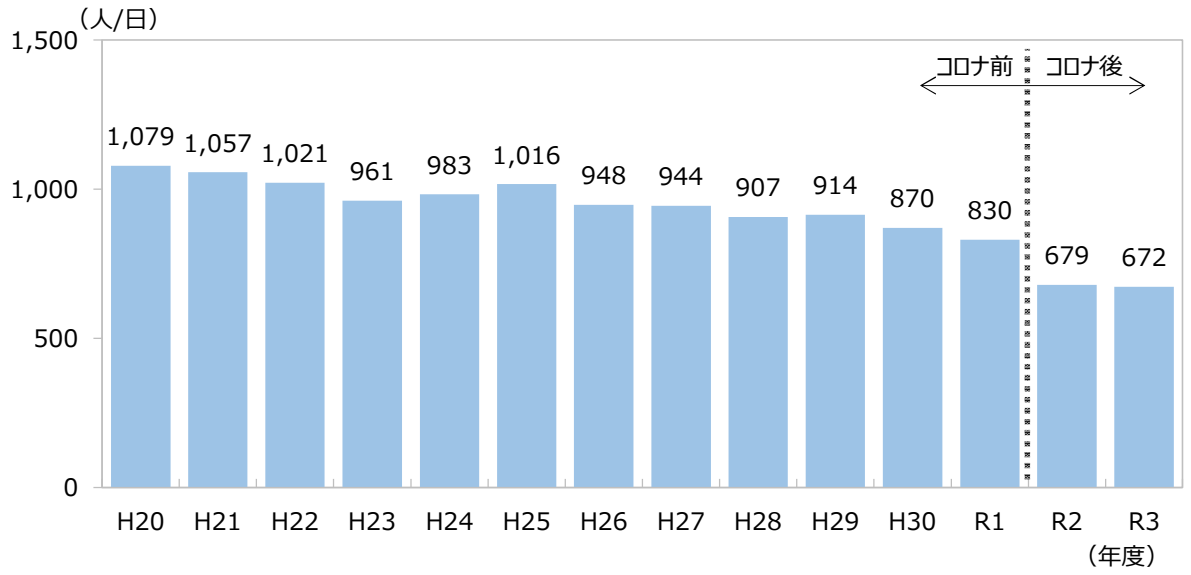
三春駅の１日あたりの乗車人員は、年々減少傾向にあり、令和２年度以降はコロナ禍の影響によりさらに減少しています。

表　三春駅の時刻表

	郡山方面 (下り)				いわき方面 (上り)	
	平日		土曜・休日		平日	土曜・休日
5時					41い	41い
6時	28		28			
7時	07	34	7	34	06	06
8時	12	40	12	40	12い	12い
9時	57		57		57	57
10時						
11時	57		57		31	31
12時						
13時	38		38		37い	37い
14時					32	32
15時	23		23		23い	23い
16時	08		08		56	56
17時	22		22		58	58
18時	24		24		57	57
19時	22		22			
20時					15い	15い
21時	18		18		18	18
22時					07	07
23時					00	00

※　いわき方面（上り）行先・経由：無印=小野新町、い=いわき

〔資料：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ〕



〔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

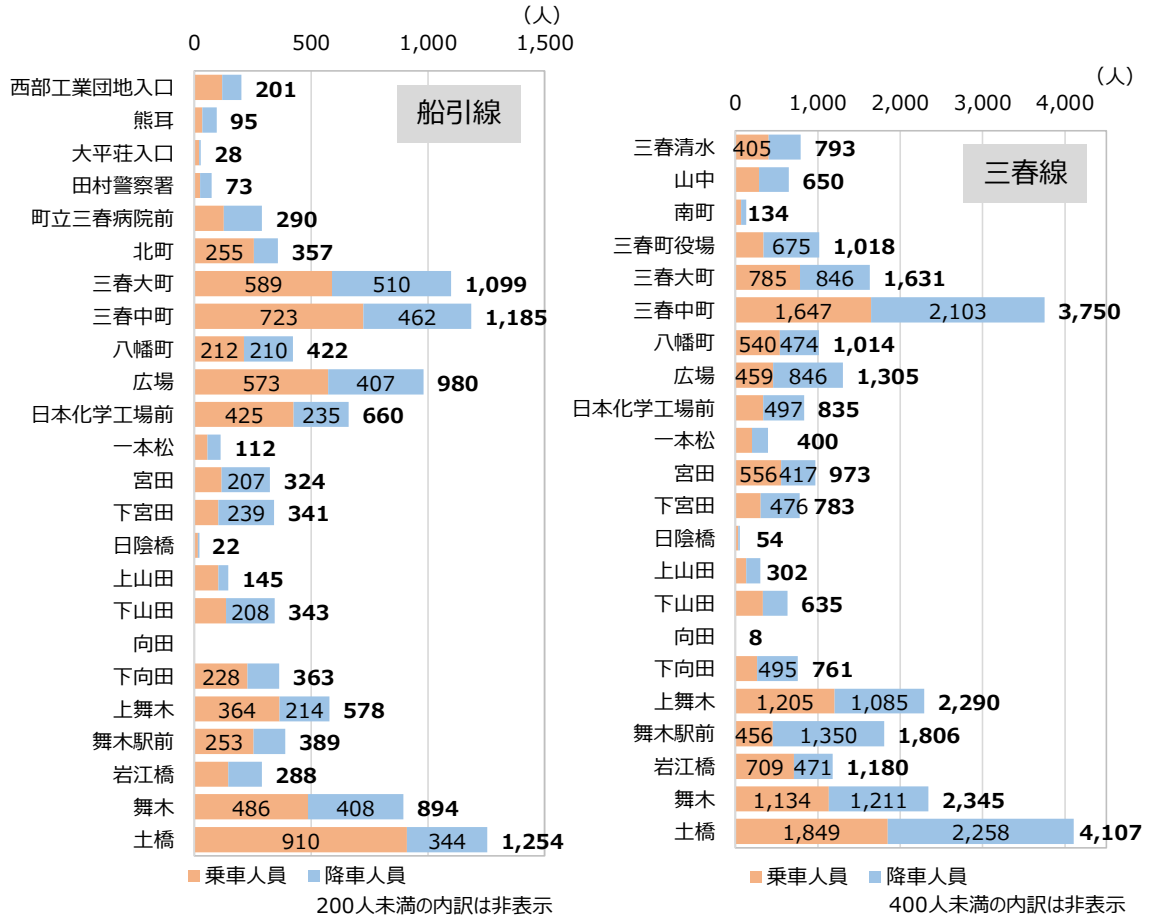
（２）民間路線バス

民間路線バスは、福島交通株式会社が運行する船引線、三春線の２路線が走っています。

三春町役場周辺のまちなかや舞木駅周辺の停留所の利用が多くなっています。令和３年度における町内の乗降人員は累計約 37,000 人で、町内で乗車する方よりも降車する方が若干多くなっています。

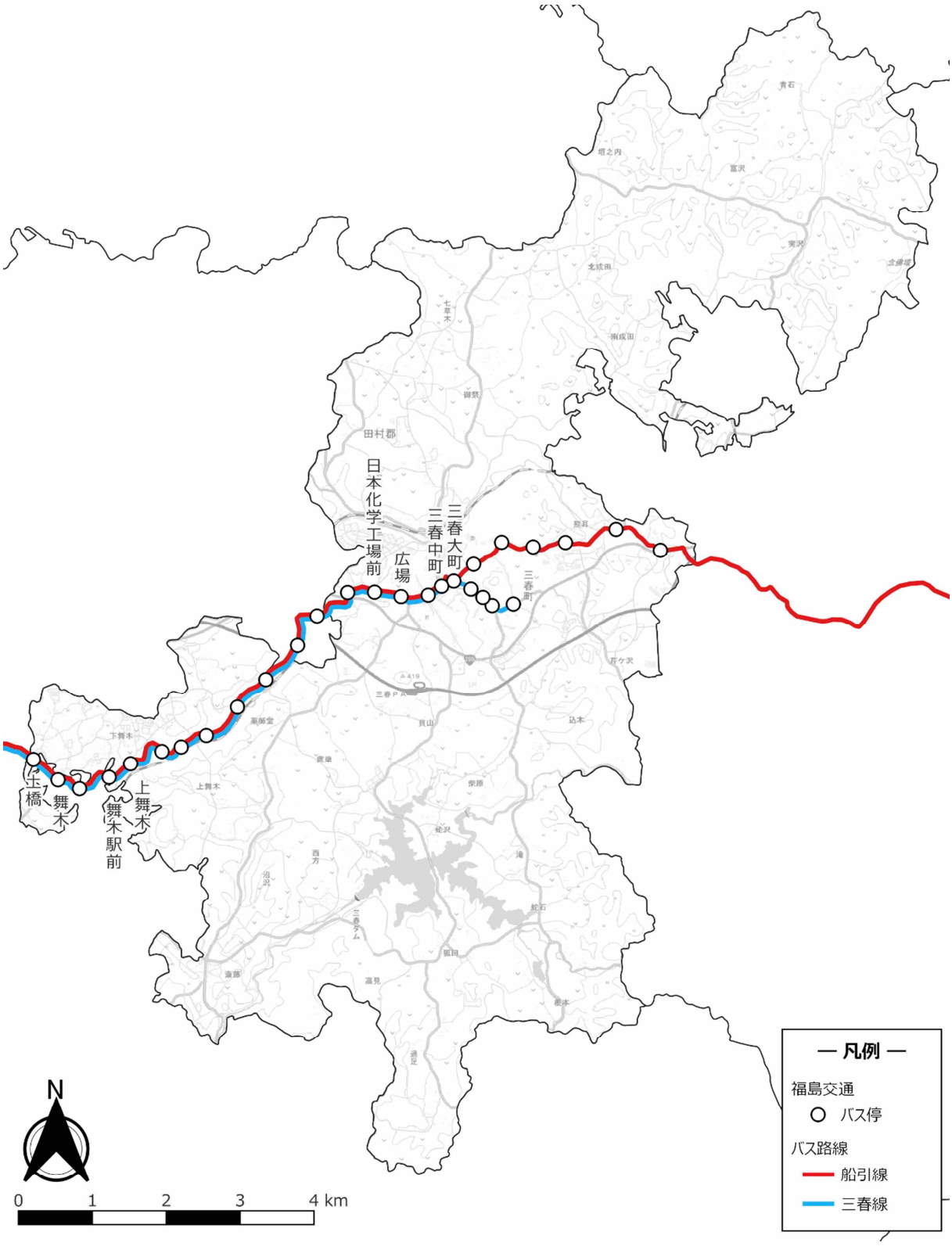
表　民間路線バス運行状況

	船引線	三春線
便数	平　日：往路４便/日、復路４便/日 土日祝：往路３便/日、復路３便/日 正　月：往路３便/日、復路３便/日	平　日：往路 11 便/日、復路 11 便/日 土日祝：往路９便/日、復路９便/日 正　月：往路６便/日、復路７便/日
停留所（町内）	全 24 か所（　：利用が多い停留所） 土橋,舞木,岩江橋,舞木駅前,上舞木,下向田,向田,下山田,上山田,日陰橋,下宮田,宮田,一本松,日本化学工場前,広場,八幡町,三春中町,三春大町,北町,町立三春病院前,田村警察署,大平荘入口,熊耳,西部工業団地入口	全 22 か所（　：利用が多い停留所） 土橋,舞木,岩江橋,舞木駅前,上舞木,下向田,向田,下山田,上山田,日陰橋,下宮田,宮田,一本松,日本化学工場前,広場,八幡町,三春中町,三春大町,三春町役場,南町,山中,三春清水
乗降人員（町内）	令和３年度累計 乗降人員 10,443 人 （乗：6,016 人、降：4,427 人）	令和３年度累計 乗降人員：26,774 人 （乗：12,069 人、降：14,705 人）
	乗降人員：37,217 人（乗：18,085 人、降：19,132 人）	



〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

図　令和３年度における停留所別乗降人員



〔資料：福島交通株式会社ホームページ〕

図 民間路線バス 運行路線

表　時刻表（郡山➔（舞木）➔三春・船引）

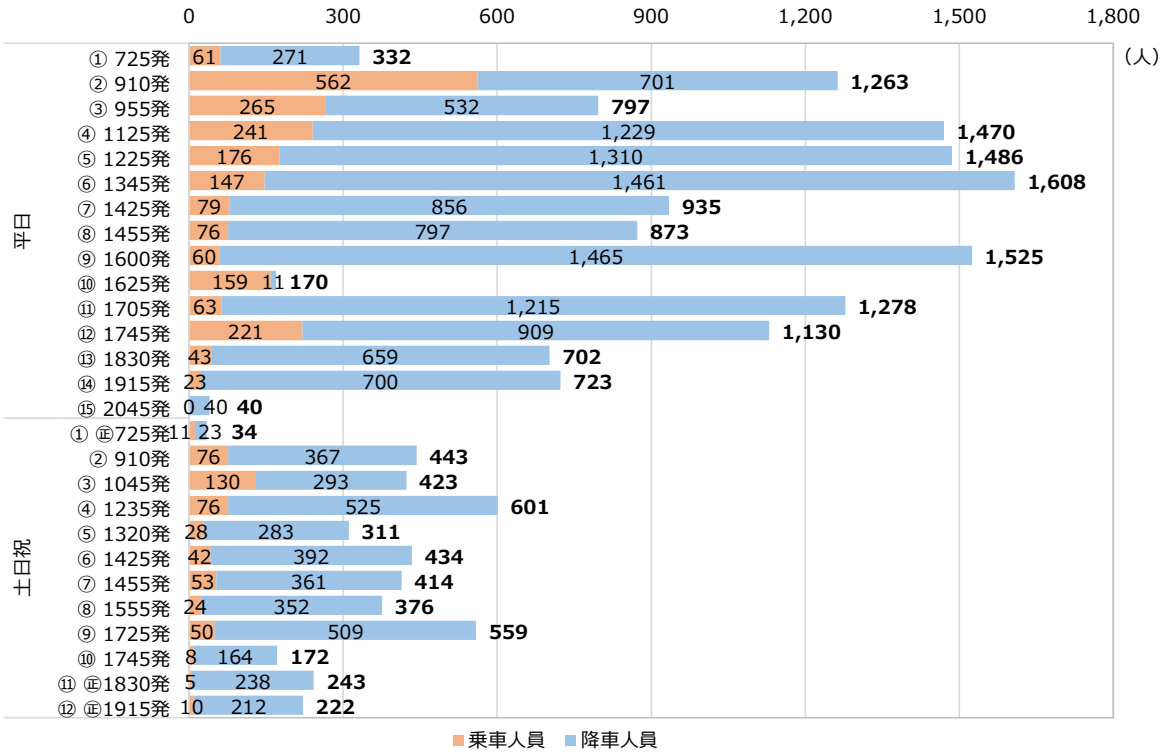
		郡山駅前	日東前	小泉	舞木駅前	日陰橋	広場	三春大町	三春清水	追分	春山	船引駅前
		(運賃)	250円	360円	470円	630円	730円	750円	790円	970円	1040円	1130円
平日	①	725	735	739	743	749	753	756	803	…	…	…
	②	910	920	924	928	934	938	941	→	952	957	1007
	③	955	1005	1009	1013	1019	1023	1026	1033	…	…	…
	④	1125	1135	1139	1143	1149	1153	1156	1203	…	…	…
	⑤	1225	1235	1239	1243	1249	1253	1256	1303	…	…	…
	⑥	1345	1355	1359	1403	1409	1413	1416	1423	…	…	…
	⑦	1425	1435	1439	1443	1449	1453	1456	→	1507	1512	1522
	⑧	1455	1505	1509	1513	1519	1523	1526	1533	…	…	…
	⑨	1600	1610	1614	1618	1624	1628	1631	1638	…	…	…
	⑩	1625	1635	1639	1643	1649	1653	1656	→	1707	1712	1722
	⑪	1705	1715	1719	1723	1729	1733	1736	1748	…	…	…
	⑫	1745	1755	1759	1803	1809	1813	1816	→	1827	1832	1847
	⑬	1830	1840	1844	1848	1854	1858	1901	1908	…	…	…
	⑭	1915	1925	1929	1933	1939	1943	1946	1953	…	…	…
	⑮	2045	2055	2059	2103	2109	2113	2116	2120	…	…	…
土日祝	①	㊡725	735	739	743	749	753	756	803	…	…	…
	②	910	920	924	928	934	938	941	948	…	…	…
	③	1045	1055	1059	1103	1109	1113	1116	→	1127	1132	1142
	④	1235	1245	1249	1253	1259	1303	1306	1313	…	…	…
	⑤	1320	1330	1334	1338	1344	1348	1351	1358	…	…	…
	⑥	1425	1435	1439	1443	1449	1453	1456	→	1507	1512	1522
	⑦	1455	1505	1509	1513	1519	1523	1526	1533	…	…	…
	⑧	1555	1605	1609	1613	1619	1623	1626	1633	…	…	…
	⑨	1725	1735	1739	1743	1749	1753	1756	1803	…	…	…
	⑩	1745	1755	1759	1803	1809	1813	1816	→	1827	1832	1842
	⑪	㊡1830	1840	1844	1848	1854	1858	1901	1908	…	…	…
	⑫	㊡1915	1925	1929	1933	1939	1943	1946	1953	…	…	…

表　時刻表（船引・三春➔（舞木）➔郡山）

		船引駅前	春山	追分	三春清水	三春大町	広場	日陰橋	舞木駅前	小泉	日東前	郡山駅前
		(運賃)	240円	350円	–	590円	620円	720円	860円	950円	1030円	1130円
			–	–	(三春清水より)	170円	170円	310円	470円	590円	670円	790円
平日	①	…	…	…	630	633	636	640	645	649	653	705
	②	…	…	…	710	713	716	720	725	729	733	753
	③	740	747	752	→	803	806	810	815	819	823	842
	④	…	…	…	850	853	856	900	905	909	913	928
	⑤	900	907	912	→	923	926	930	935	939	943	957
	⑥	…	…	…	1020	1023	1026	1030	1035	1039	1043	1058
	⑦	1100	1107	1112	→	1123	1126	1130	1135	1139	1143	1157
	⑧	…	…	…	1215	1218	1221	1225	1230	1234	1238	1253
	⑨	…	…	…	1320	1323	1326	1330	1335	1339	1343	1358
	⑩	…	…	…	1405	1408	1411	1415	1420	1424	1428	1443
	⑪	…	…	…	1505	1508	1511	1515	1520	1524	1528	1543
	⑫	…	…	…	1550	1553	1556	1600	1605	1609	1613	1628
	⑬	1610	1617	1622	→	1633	1636	1640	1645	1649	1653	1707
	⑭	…	…	…	1720	1723	1726	1730	1735	1739	1743	1758
	⑮	…	…	…	1920	1923	1926	1930	1935	1939	1943	1955
土日祝	①	…	…	…	㊡710	713	716	720	725	729	733	748
	②	…	…	…	㊡815	818	821	825	830	834	838	853
	③	830	837	842	→	853	856	900	905	909	913	927
	④	…	…	…	1000	1003	1006	1010	1015	1019	1023	1038
	⑤	…	…	…	1050	1053	1056	1100	1105	1109	1113	1128
	⑥	1100	1107	1112	→	1123	1126	1130	1135	1139	1143	1157
	⑦	…	…	…	1220	1223	1226	1230	1235	1239	1243	1258
	⑧	…	…	…	1410	1413	1416	1420	1425	1429	1433	1448
	⑨	…	…	…	1545	1548	1551	1555	1600	1604	1608	1623
	⑩	1610	1617	1622	→	1633	1636	1640	1645	1649	1653	1707
	⑪	…	…	…	1650	1653	1656	1700	1705	1709	1713	1728
	⑫	…	…	…	1810	1813	1816	1820	1825	1829	1833	1848

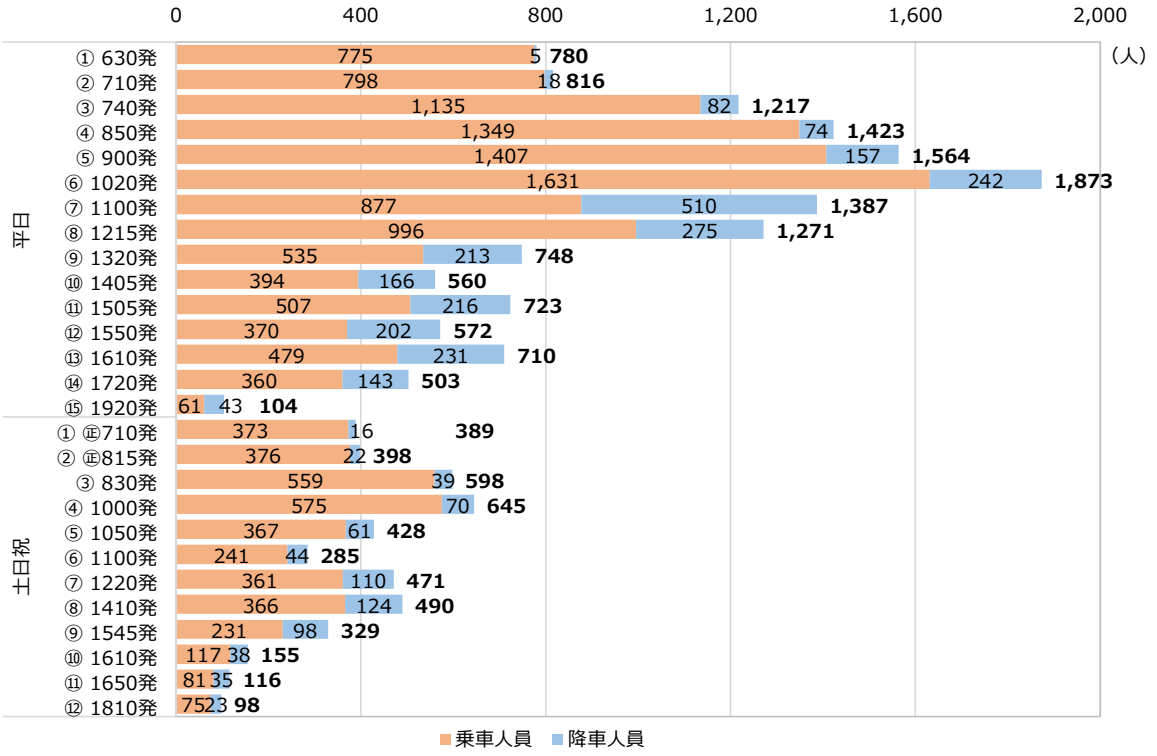
㊡＝１月１日、２日運休、　：町内の停留所

便別にみると、三春・船引行きは町内で降車する方が多くなっています。乗降人員は全体的に見ると昼過ぎの路線が多くなっていますが、便によってばらつきがあります。郡山行きは町内で乗車する方が多くなっています。乗降人員は朝から昼頃の路線が多くなっています。



〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

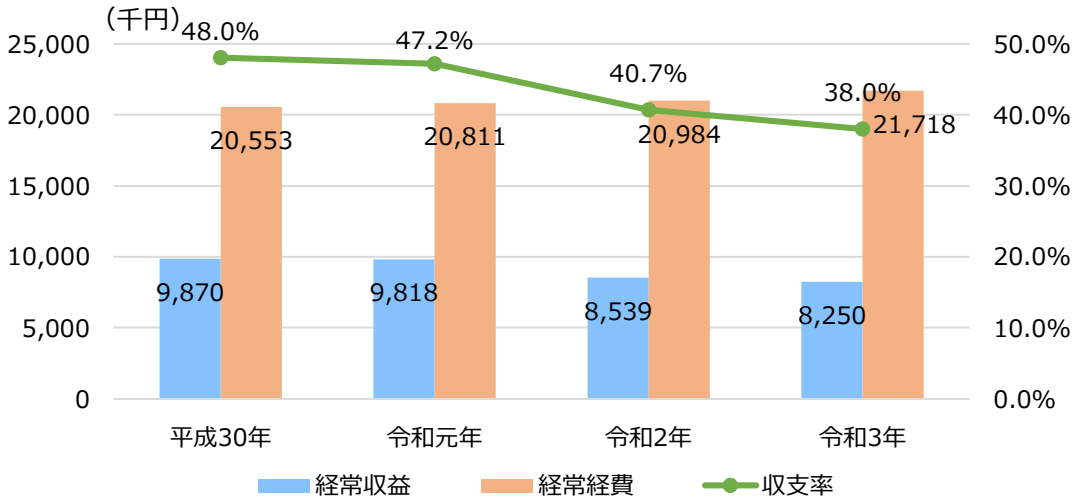
図　令和３年度における便別乗降人員（郡山➔（舞木）➔三春・船引）



〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

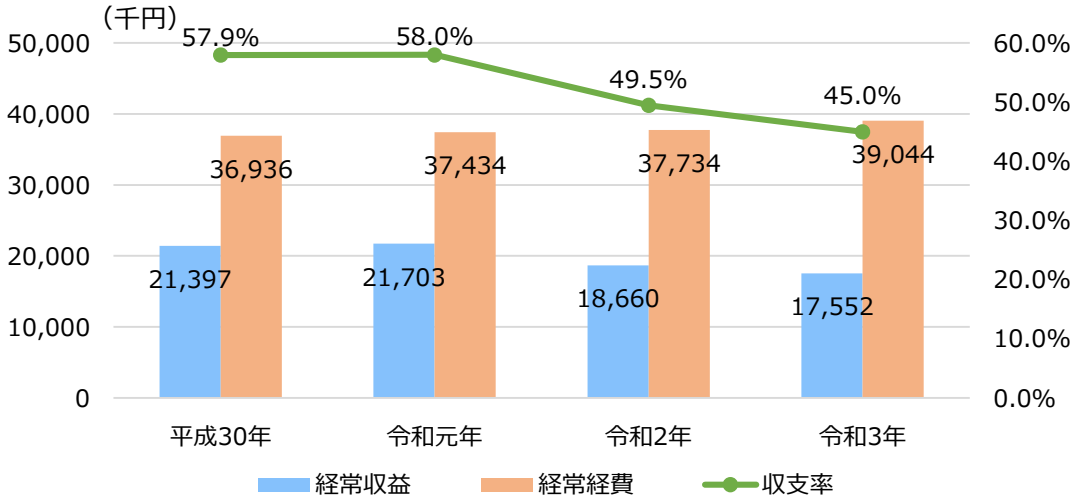
図　令和３年度における便別乗降人員（船引・三春➔（舞木）➔郡山）

各路線の収支率をみると、令和３年では船引線が 38.0%、三春線が 45.0%となっており、どちらも減少傾向となっています。三春線は船引線よりも走行距離が短いことから、収支率が高い結果となっています。



〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

図　船引線の収支状況



〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

図　三春線の収支状況

（3）町営バス

町営バスは、町域を網羅するように様々なコースがあり、最も多く運行する日で 1 日あたり 56 便が運行しています。

基本的に運賃は下表のとおり設定しており、その他、回数券や定期券も利用できます。

表　町営バス運行状況

便数	三春の里コース　4 便/日 町中通勤コース　4 便/日 北 1 ・ 2 コース　4 便/日 北 3 コース　2 便/日 南 1・2・3・4 コース　6 便/日	岩江コース　4 便/日 朝晩コース　12 便/日 スクール混乗コース　10 便/日 町中循環コース　10 便/日 全 56 便/日
停留所	184 箇所	
運賃	大人 200 円、高校生以下 100 円、乳児（1 歳未満）無料	
車両台数	9 台	

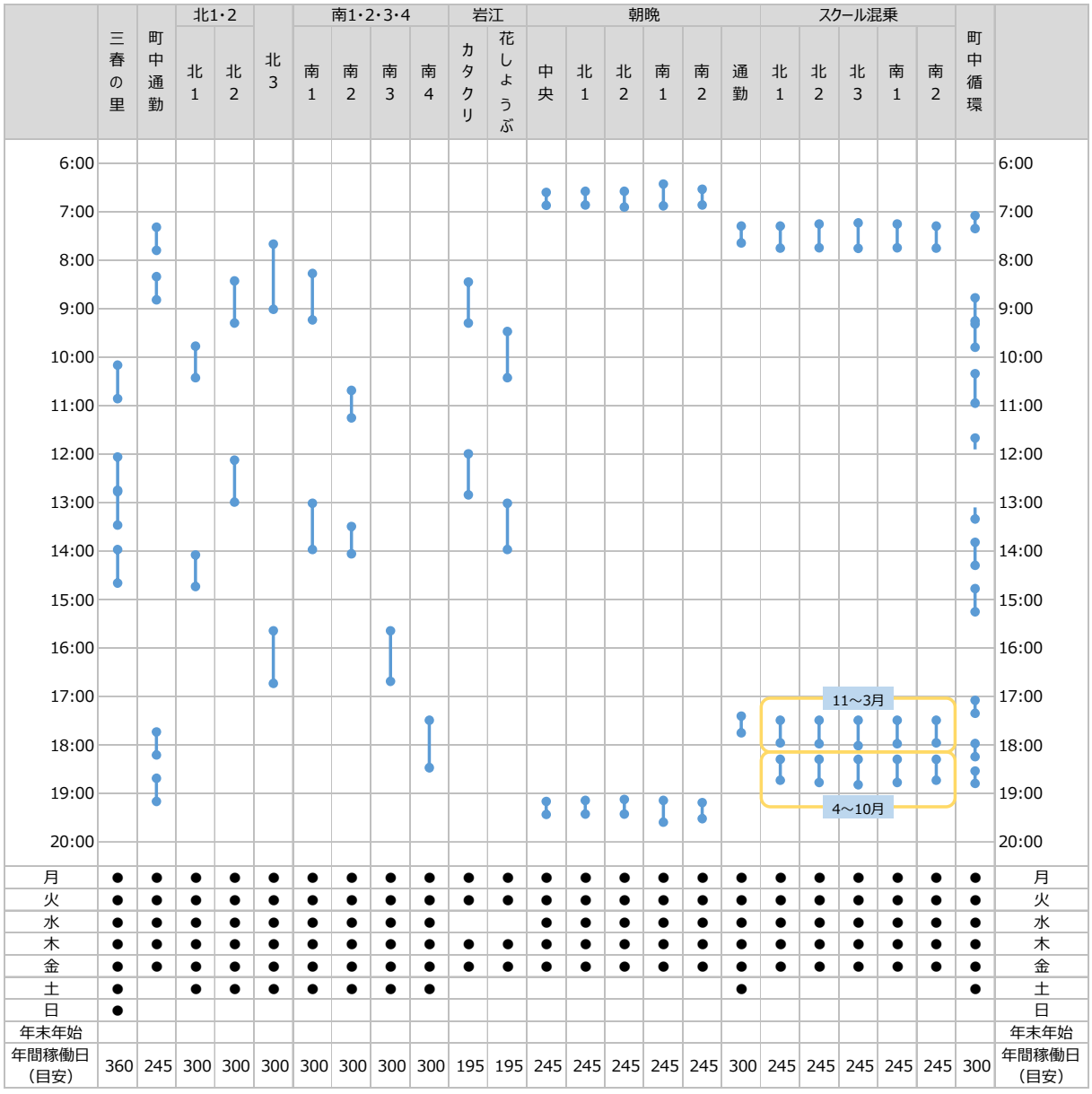
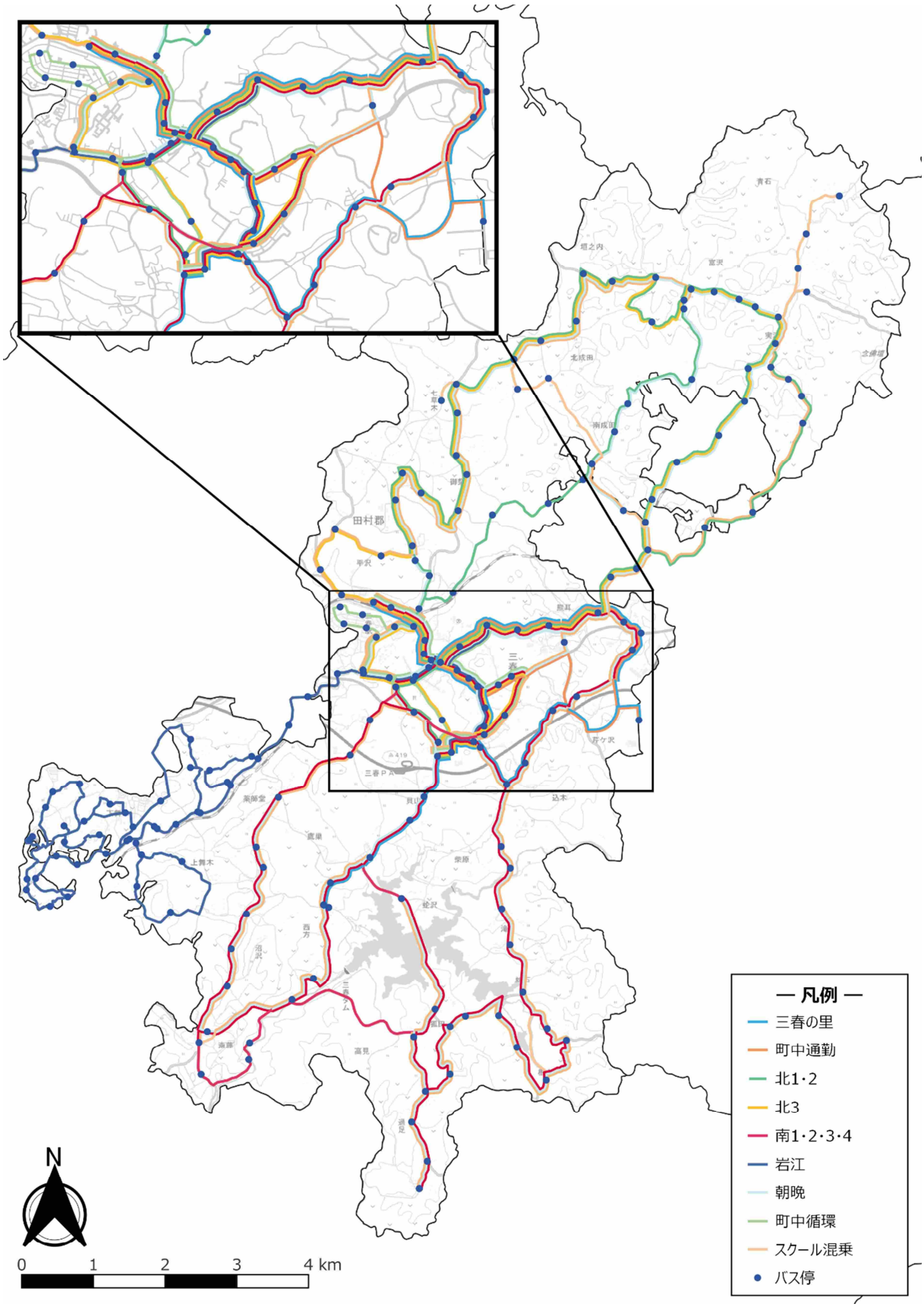


図　各コースの運行状況

表　町営バスの補助系統に係る事業及び実施主体

No.	コース名	起　点	主たる経過地	終　点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
1	[朝晩コース・南1]	蛇沢北ノ内 (三春町大字蛇沢 字北ノ内343-11)	滝　桜	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
2	[朝晩コース・南1] (冬期間)	蛇沢北ノ内 (三春町大字蛇沢 字北ノ内343-11)	滝　桜	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
3	[南1コース] 「左・右回り(昼間)」	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	滝　桜 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(1)(2)
4	[南1コース](冬期間) 「左・右回り(昼間)」	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	滝　桜 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(1)(2)
5	[朝晩コース・北1]	旧要田中学校 (三春町大字要田 字八ツ田382-2)	沢石小学校	要田駅 (田村市船引町要田 字寺向65)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
6	[朝晩コース・北2]	沢石小学校 (三春町大字富沢 字檜梨池頭76)	御木沢分館	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
7	[北1コース]	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	沢石小学校	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
8	[北2コース] 「左・右回り(昼間)」	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	御木沢分館 (三春大町)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(3)(4)
9	[北2コース](冬期間) 「左・右回り(昼間)」	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	御木沢分館 (三春大町)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(3)(4)
10	[朝晩コース・南2]	薬師堂 (三春町大字鷹巣 字坊ノ内143-2)	田園生活館	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
11	[南2コース]	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	田園生活館	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
12	[南2コース](冬期間)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	田園生活館	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
13	[朝晩コース・中央]	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	田村警察署	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
14	[町中循環コース]	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	三春病院	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
15	[北3コース] 「朝・夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	沢石小学校 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(5)
16	[北3コース](冬期間) 「朝・夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	沢石小学校 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(5)
17	[南3コース] 「夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	田園生活館 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(6)
18	[南3コース](冬期間) 「夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	田園生活館 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(6)
19	[南4コース] 「夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	田園生活館 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(7)
20	[南4コース](冬期間) 「夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	田園生活館 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(7)
21	[朝晩コース・通勤] 「朝・夕」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	大平荘 (三春町役場)	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線不定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(8)
22	[岩江コース・カタクリ]	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	岩江中学校	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
23	[岩江コース・花しょうぶ]	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	上舞木集会所	三春中学校 (三春町大字貝山 字泉沢100-4)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	県補助(市町村生活交通対策事業運行費補助)
24	[三春の里コース] 「左・右回り」	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	三春の里 (三春町役場)	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助 申請番号(9)(10)
25	[町中通勤コース]	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	環境創造センター	三春駅 (三春町大字平沢 字担橋165-2)	自家用有償旅客運送	路線定期運行	三春町(運行は交通事業者に委託)	

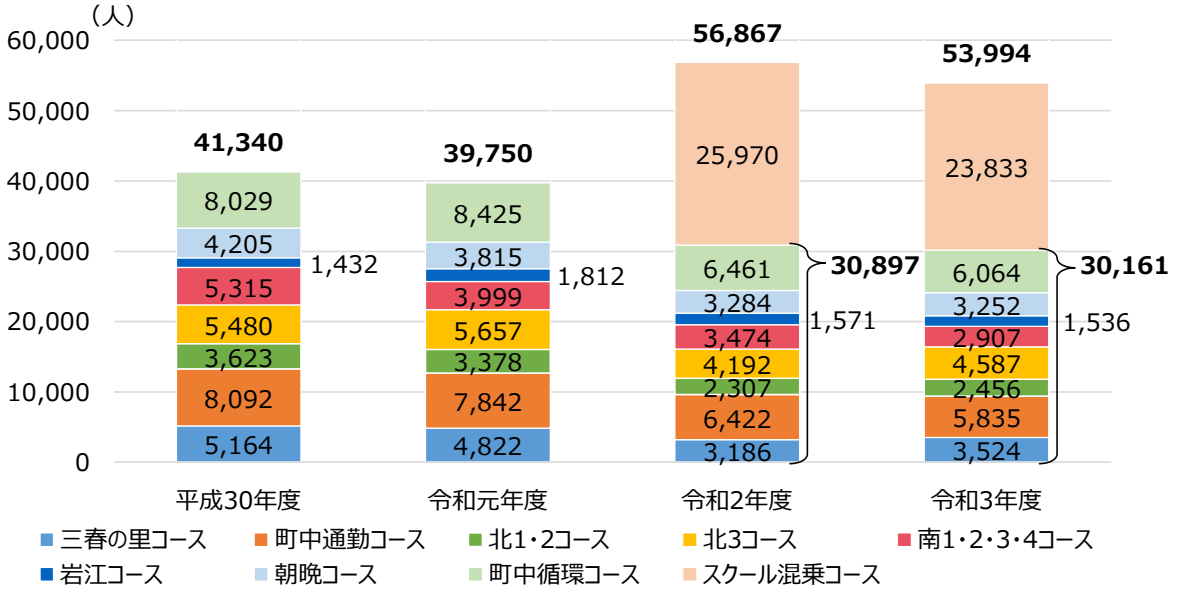


〔資料：三春町〕

図　町営バス運行路線

町営バスは平成 13 年から運行を行っています。令和 2 年度からは、三春中学校のスクールバスに一般利用客を混乗して運行する混乗運行を試験的に実施し、令和 3 年度より本格運行を開始しました。

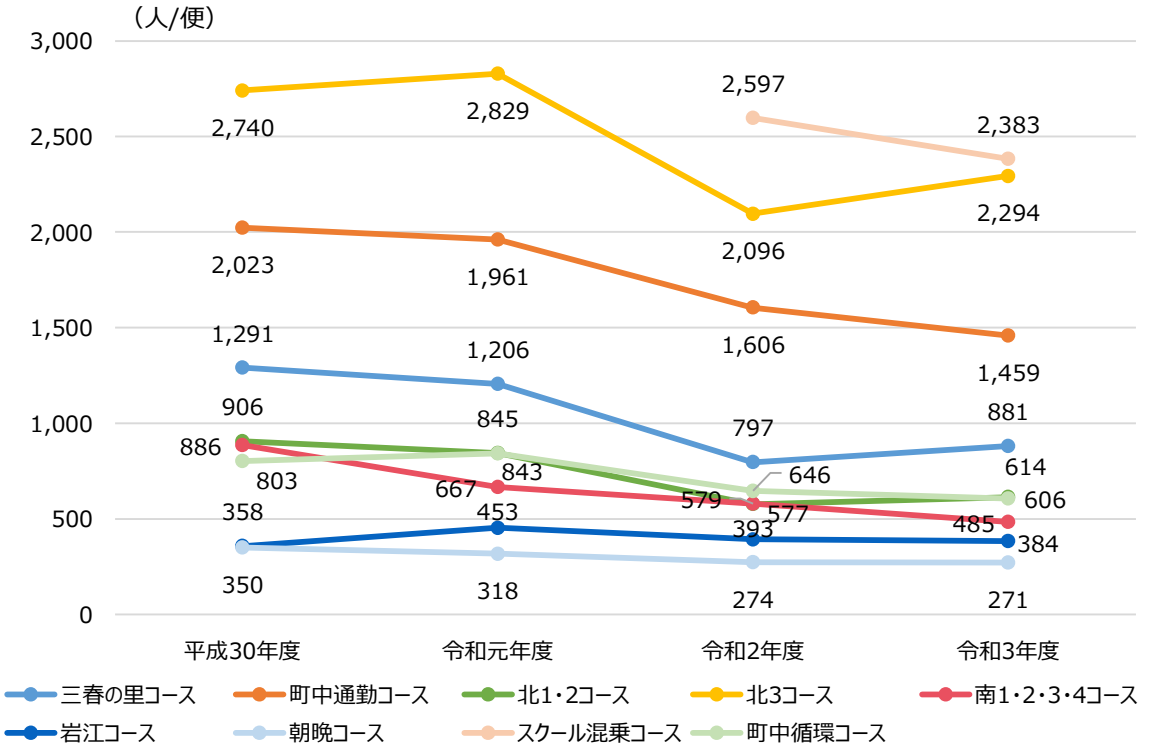
利用者数の推移は、スクールバスのスクール混乗コースを除いてみると、コロナ禍の影響で令和元年度から令和 2 年度にかけて激減しており、令和 3 年度では 30,161 人となっています。



〔資料：三春町〕

図　町営バスの利用者数の推移

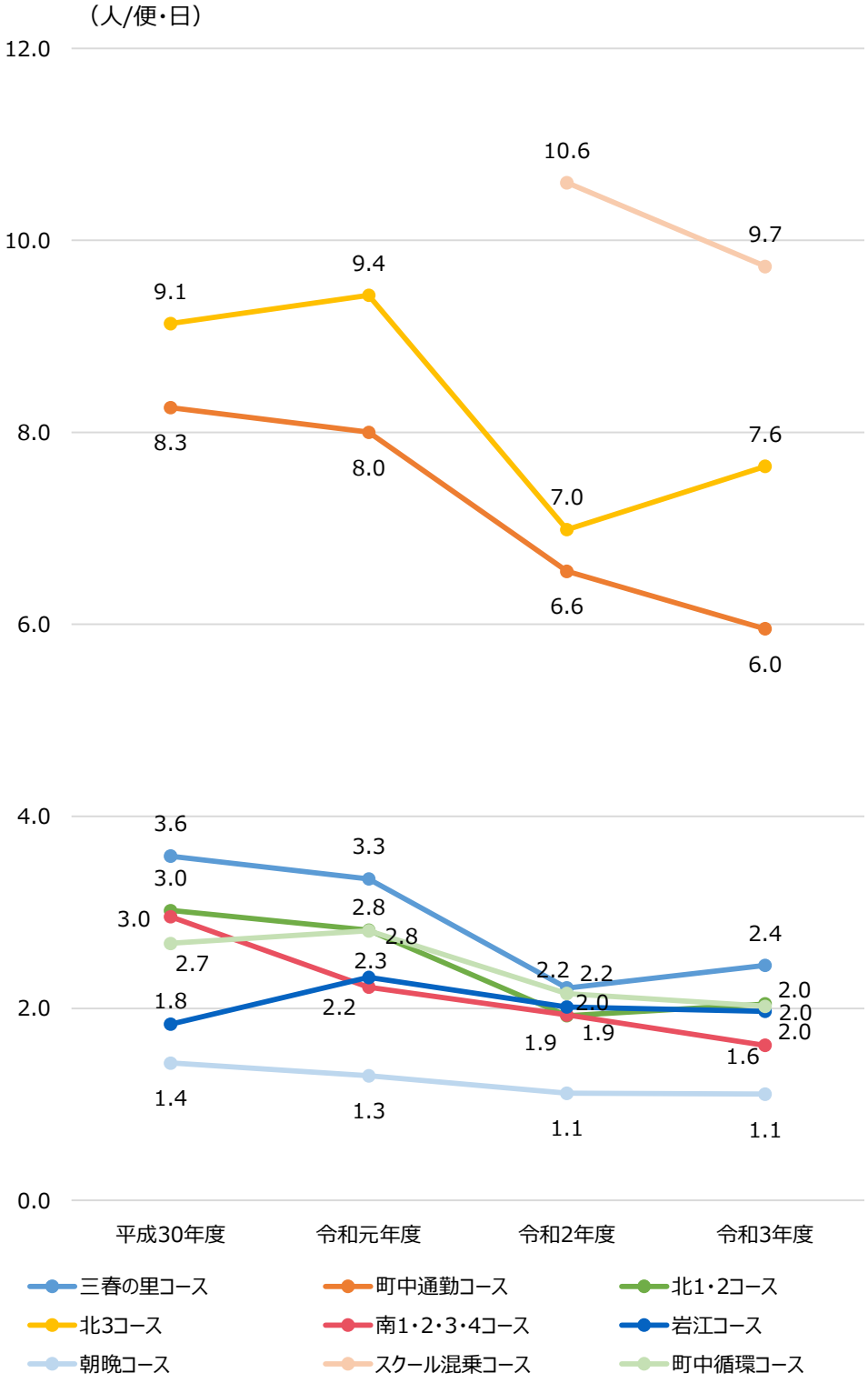
また、1 便あたりの年度間利用者数の推移をみると、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて一部の路線では増加がみられるものの、いずれもコロナ前より減少しています。



〔資料：三春町〕

図　町営バスの 1 便あたりの年度間利用者数

各便の平均利用者数は、スクール混乗、北 3、町中通勤以外のコースが 1～2 人程度と非常に少なくなっています。



〔資料：三春町〕

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）

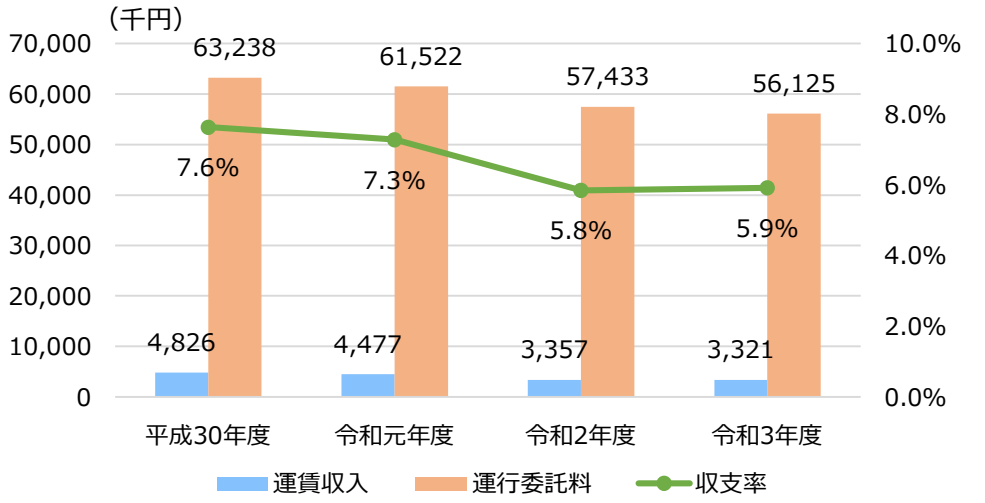
・北 1・2、北 3、南 1・2・3・4、町中循環：300 日（平日・土曜日運行）

・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）

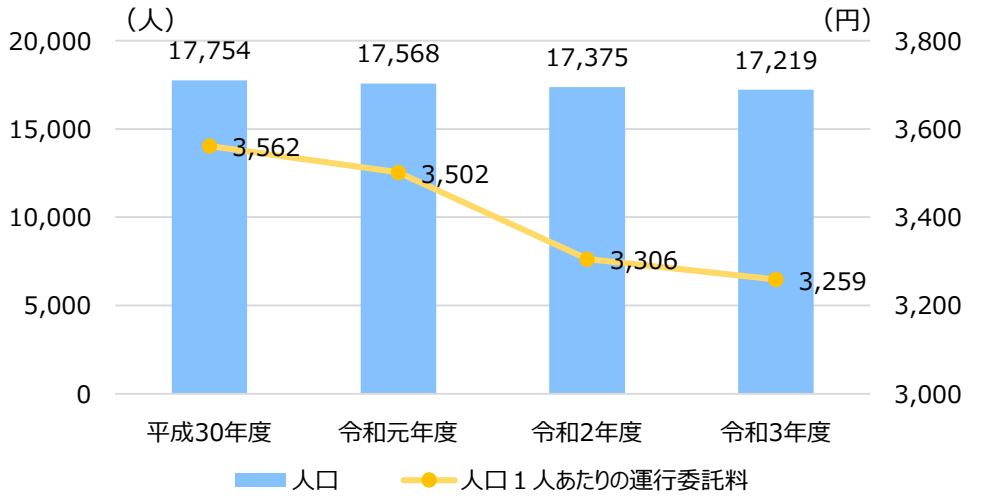
運賃収入の推移をみると、令和 3 年度は約 330 万円の運賃収入となっており、平成 30 年度から約 150 万円減少しています。運行委託料は減少傾向にありますが、収支率をみると令和 3 年度で 5.9%となっており、コロナ前から低かった収支率がさらに減少しています。

人口 1 人あたりの運行委託料は、減少傾向にありますが、人口 1 人あたりの運行委託料が高い状況となっています。



〔資料：三春町〕

図　町営バスの運賃収入・運行委託料・収支率の推移



〔資料：運行委託料･･･三春町、人口･･･現住人口調査〕

図　町営バスの人口 1 人あたりの運行委託料の推移

（4）民間タクシー

町内には、一般社団法人 福島県タクシー協会に所属しているタクシー会社が３社あります。

常時配車を行っているのは、マルイチ三春自動車(株)、三春タクシー(株)の２社で、(株)オールスター観光は観光バスがメインのため、月に複数日、不定期で営業を行っています。

表　町内の民間タクシー会社

No.	会社名	所在地
1	マルイチ三春自動車(株)	〒963-7759 田村郡三春町大町 106
2	三春タクシー(株)	〒963-7744 田村郡三春町字八幡町 72
3	(株)オールスター観光	〒963-7712 田村郡三春町大字楽内字孝戸 69-2

表　各社の概要

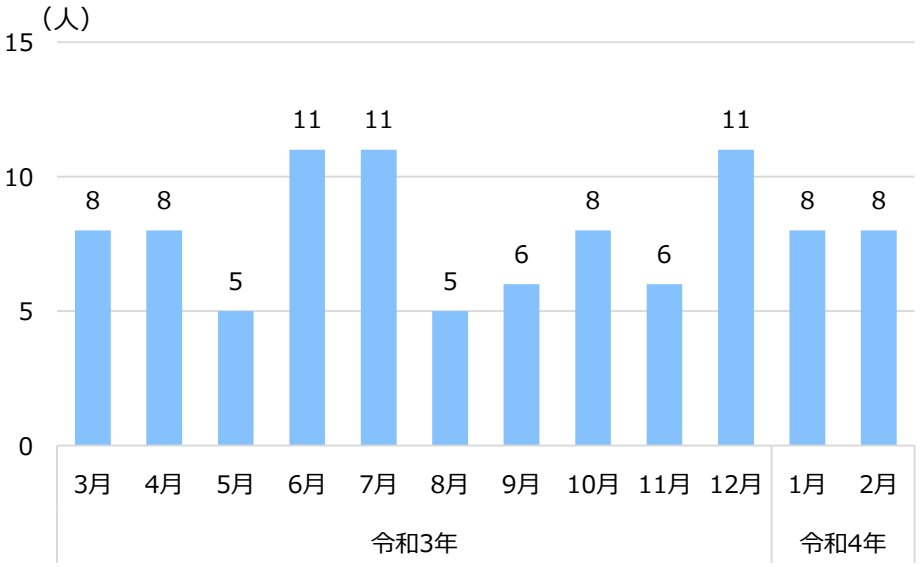
	マルイチ三春 自動車(株)	三春タクシー(株)	(株)オールスター観光
保有車両数	10 台 （1 日に約 5 台稼働）	小型 9 台 ハイエース 2 台 （1 日に約 2 台稼働）	5 台
ドライバー数	13 名（交代制） 毎日半数程度が勤務	8 名	約 6 名
営業時間	24 時間営業	6:00～25:00 （実情 7:00～20:00）	平日 概ね 7:00～16:00

（５）おでかけ応援隊（中郷地区）・おでかけ支援隊（沢石地区）

中郷地区（令和３年３月より開始）、沢石地区（令和４年９月より開始）では、各地区のまちづくり協会が地域の支え合いを基本とした地域コミュニティ推進事業に取組んでおり、そのひとつとして地域の移動支援事業を実施しています。

この事業は、交通安全講習を受講した地区のボランティアが、高齢者等の通院や買い物などの日常の交通手段の確保に困っている方を対象として、移動範囲を町内に限定し支援を行うものです。

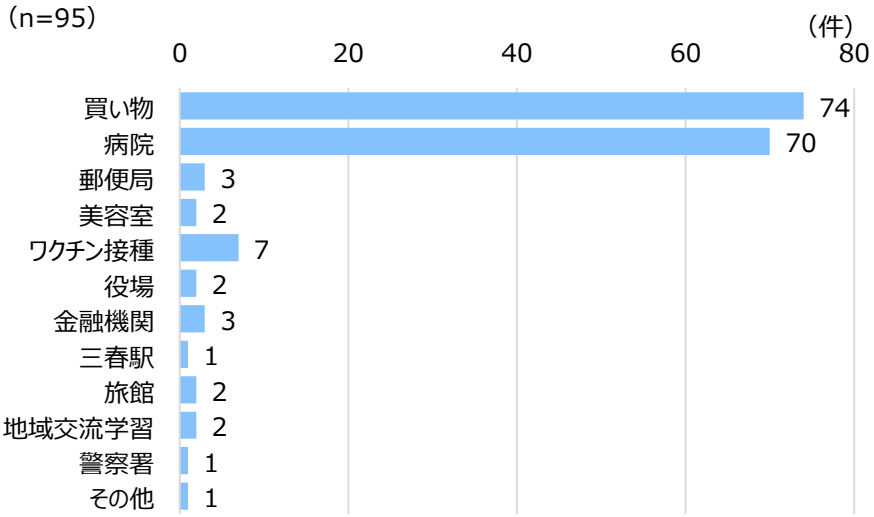
中郷地区における利用者数の推移をみると、毎月５～11 名の利用者数となっており、令和３年３月～令和４年２月の利用者数の合計は 95 名となっています。



〔資料：三春町〕

図　利用者数の推移

中郷地区における利用目的別件数をみると、最も多いのは買い物で 74 件、次に病院で 70 件となっています。買い物や病院を目的とする利用が、毎月一定数いる状況となっています。

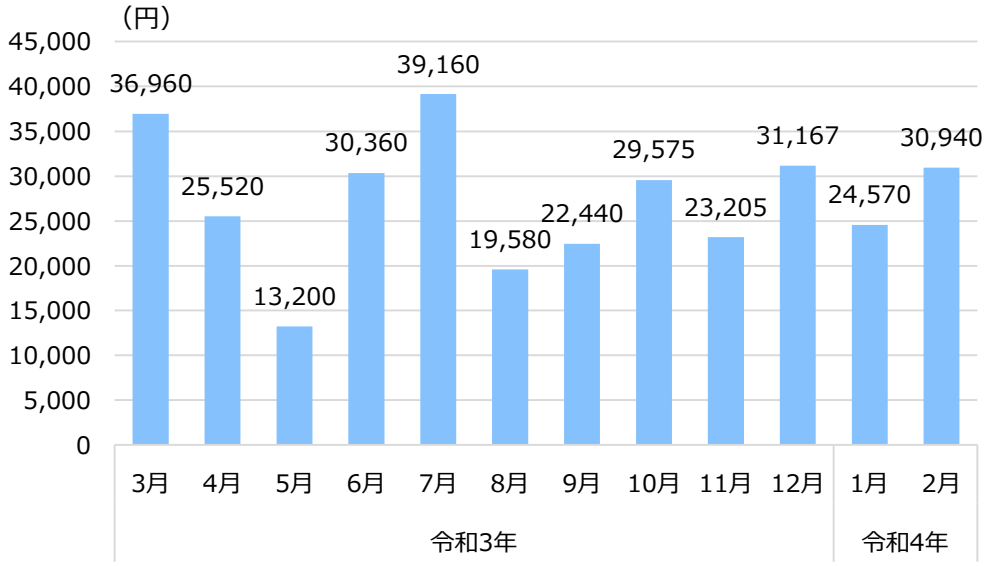


〔資料：三春町〕

図　利用目的別件数

※1 回の利用で２つ以上の目的がある場合は、それぞれを１件としている。

中郷地区における町からの移動支援事業の委託料は、平均約 27,000 円/月となっており、令和 3 年 3 月～令和 4 年 2 月の 1 年間の委託料の総額は、約 33 万円となっています。



〔資料：三春町〕

図　委託料の推移

※令和 3 年 10 月より県の最低賃金が改定されたことに伴い、委託単価が変更となった。

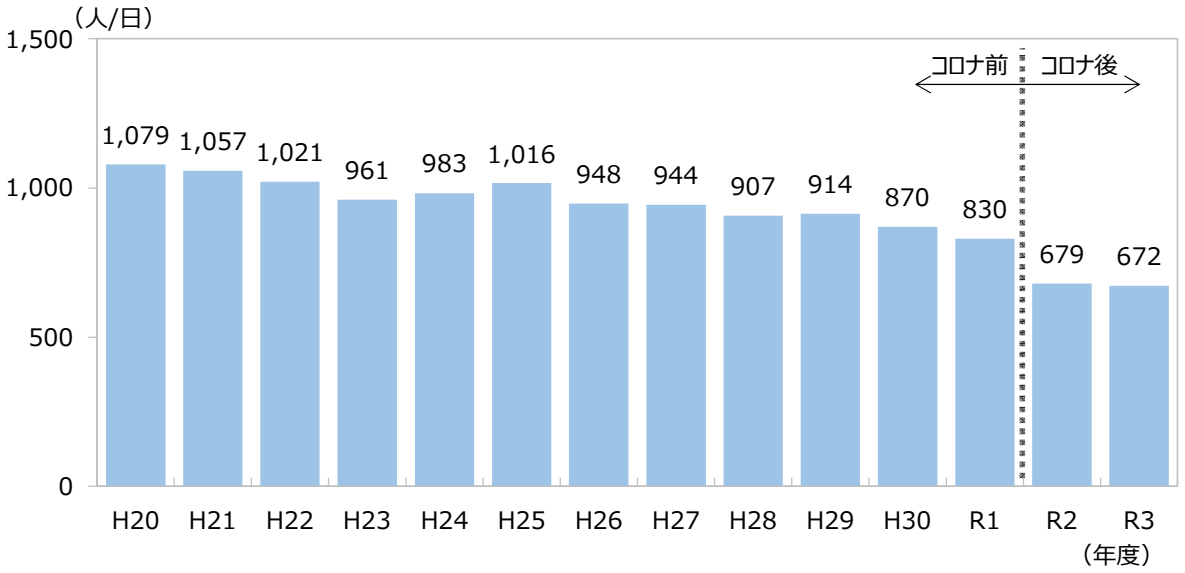
第２章　公共交通の問題点・課題

前章までの内容を踏まえ、問題点と課題を整理します。

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

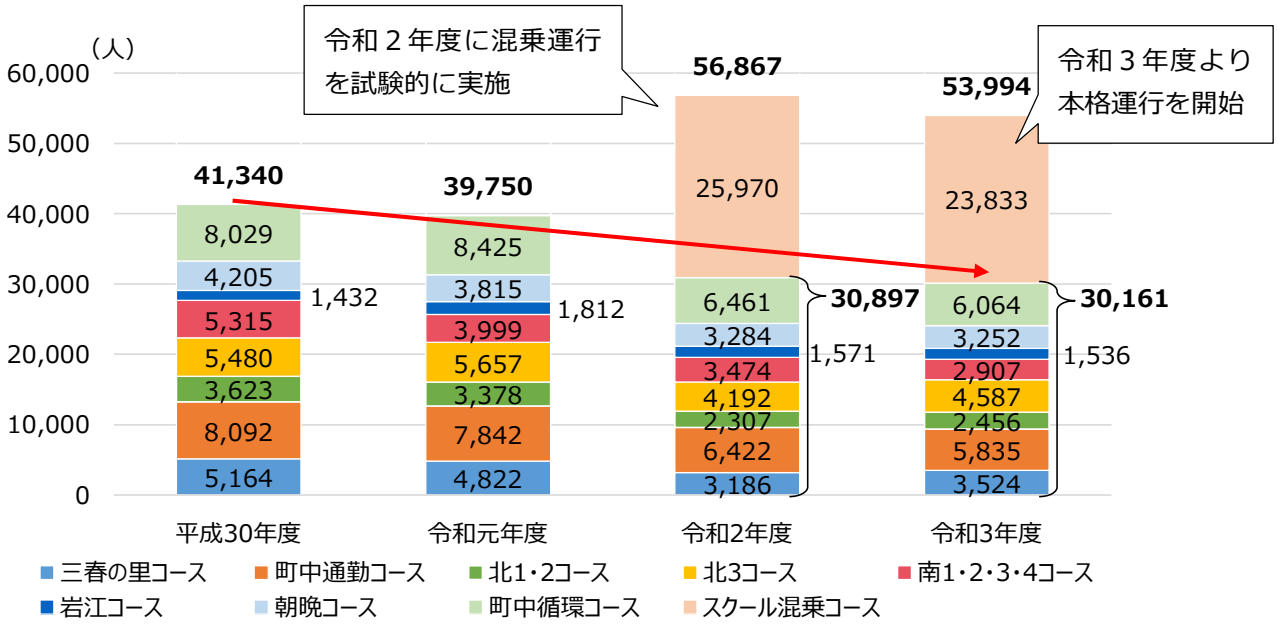
○近年のモータリゼーションの進展や人口減少、コロナ禍の影響により、日常の移動手段で公共交通を利用する方が減少しています。

○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〕

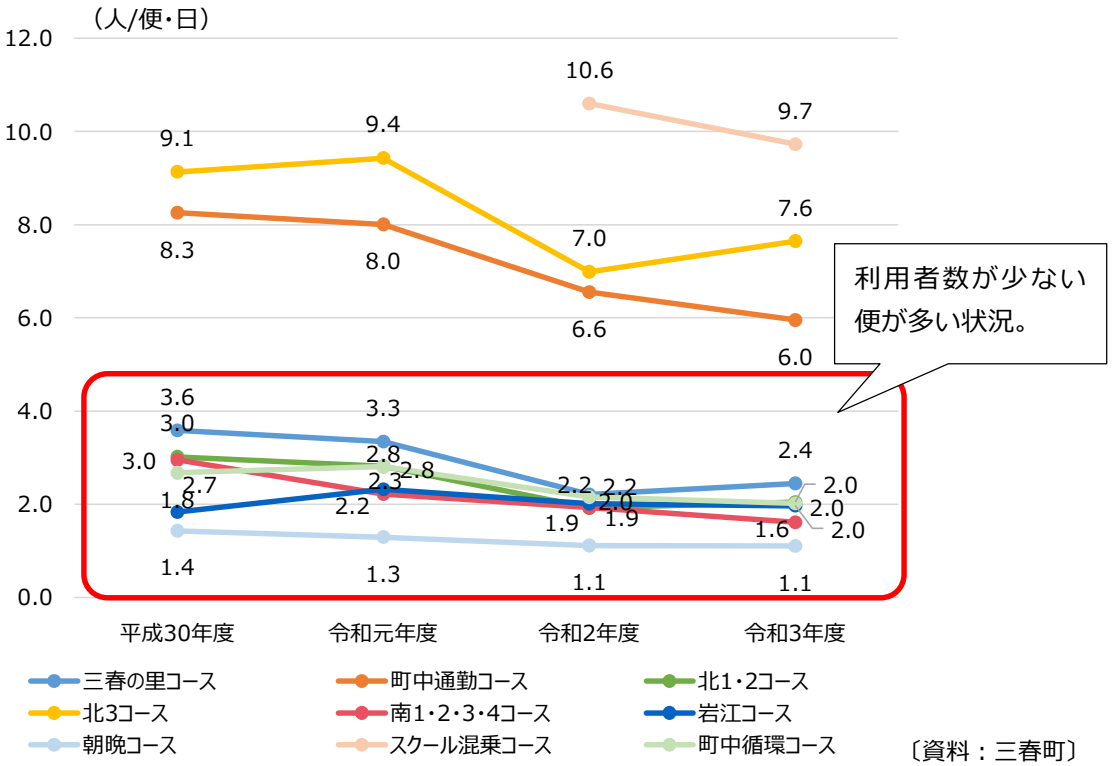
図　三春駅における１日あたりの乗車人員の推移



〔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。



〔資料：三春町〕

図　町営バスの各便の平均利用者数（目安）

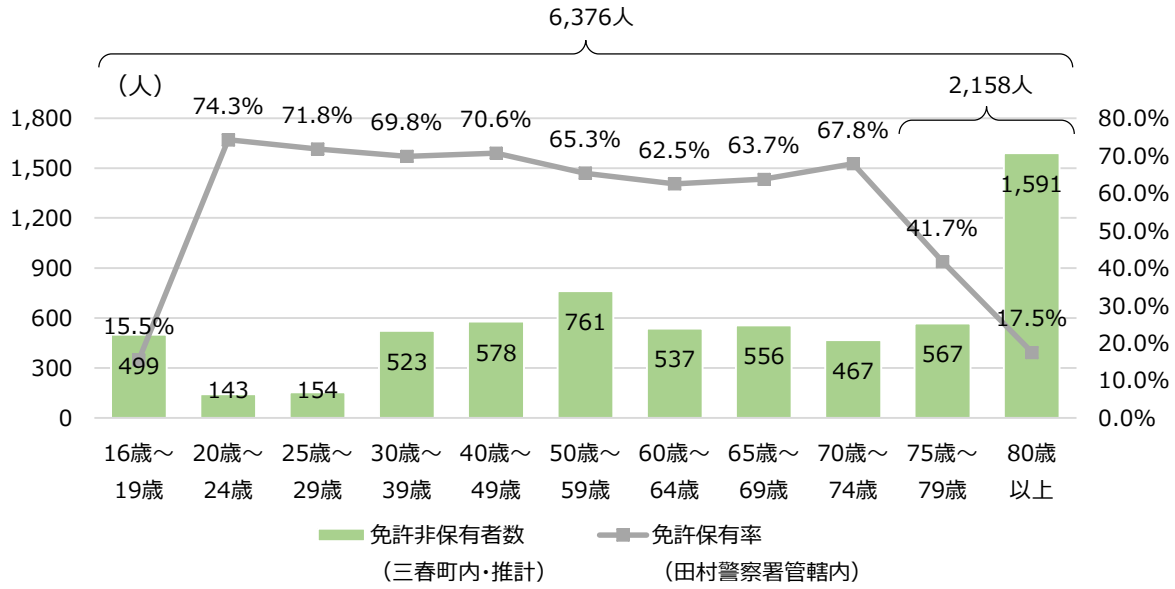
※　年間稼働日数を次のように設定して算出。

・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。

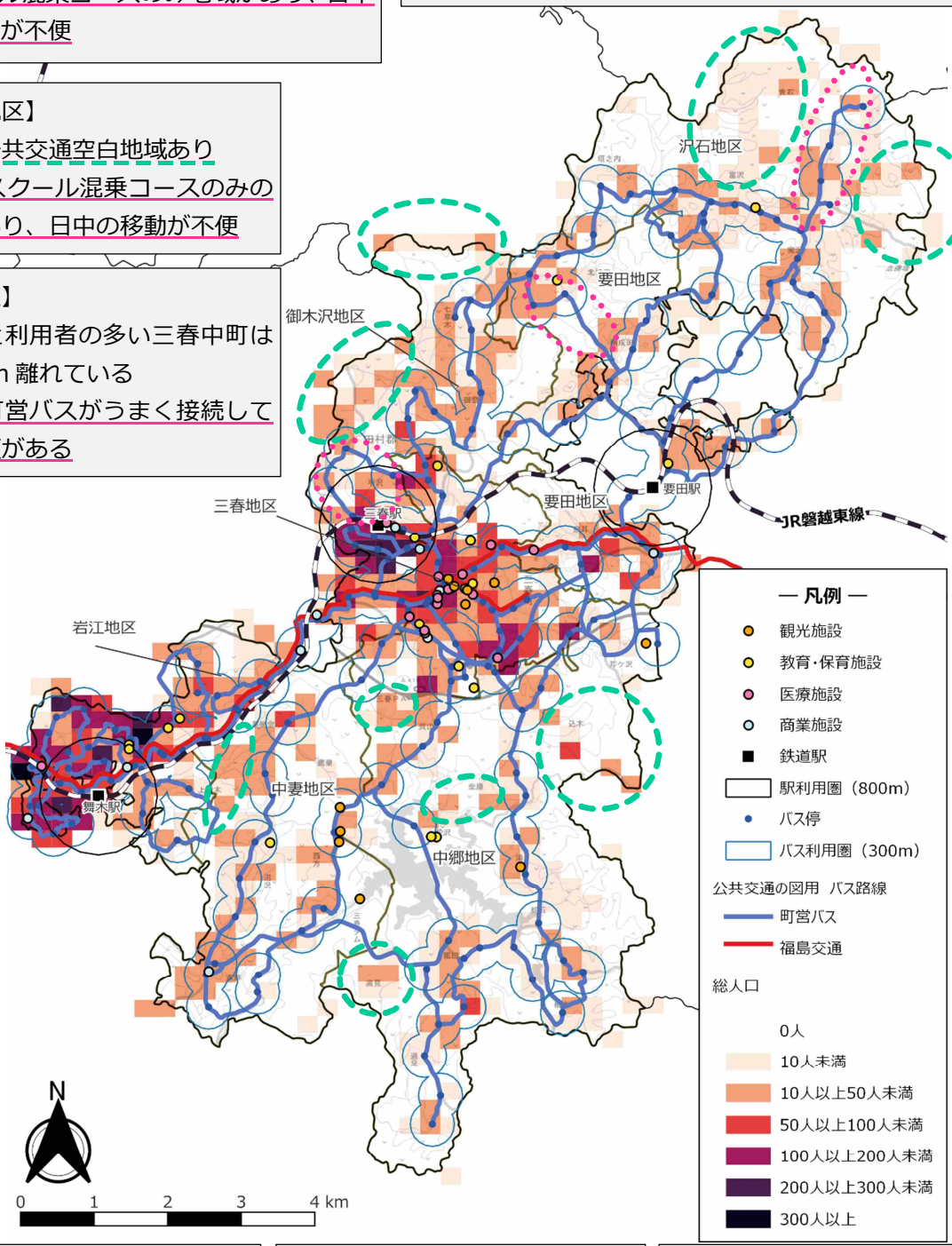
○最寄りのバス停まで歩くことが困難な高齢者の多い地区や、大きな車両が走行困難な地区など、地区のニーズに応じた公共交通サービスの見直し・検討が必要です。

【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

【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



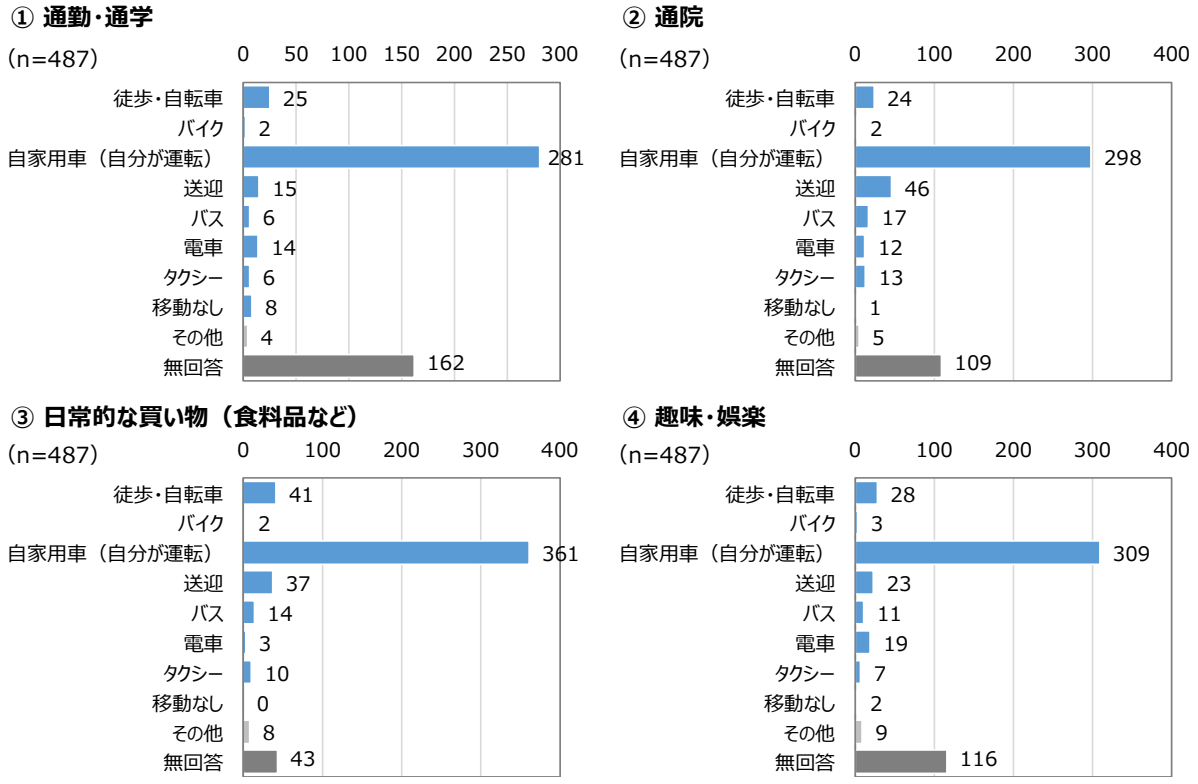
【岩江地区】
・便数の少ない岩江コースのみの地域があり、自由度が低い

【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。



〔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%

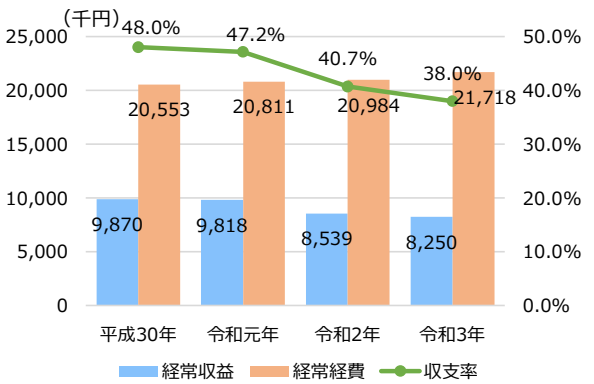


図　船引線の収支状況

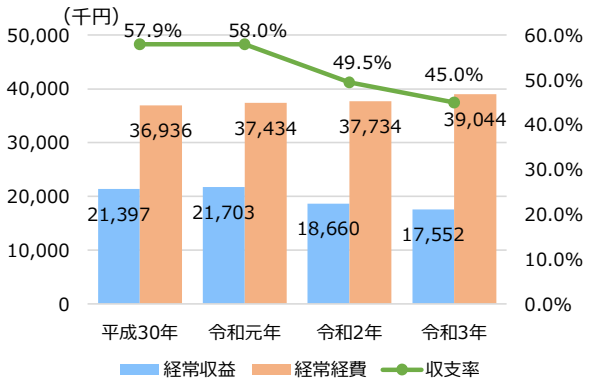
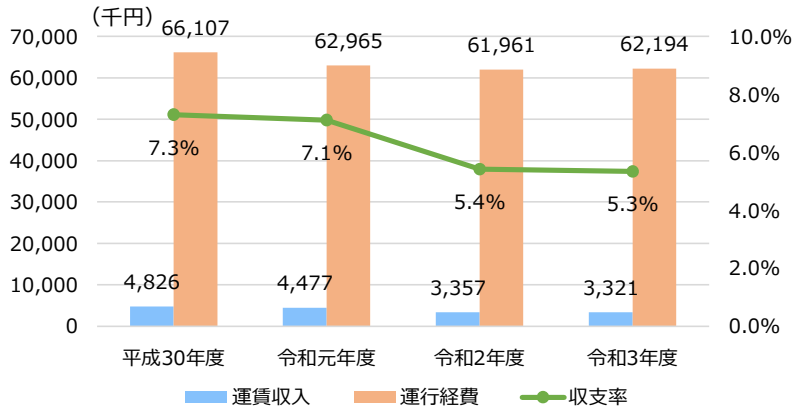


図　三春線の収支状況

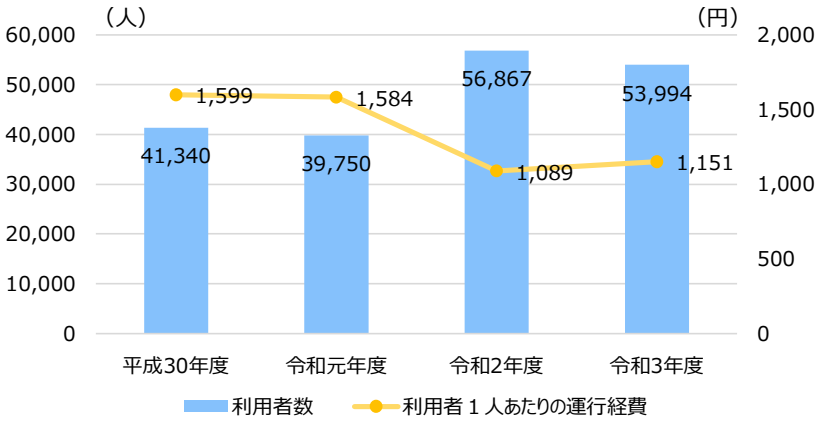
〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

【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



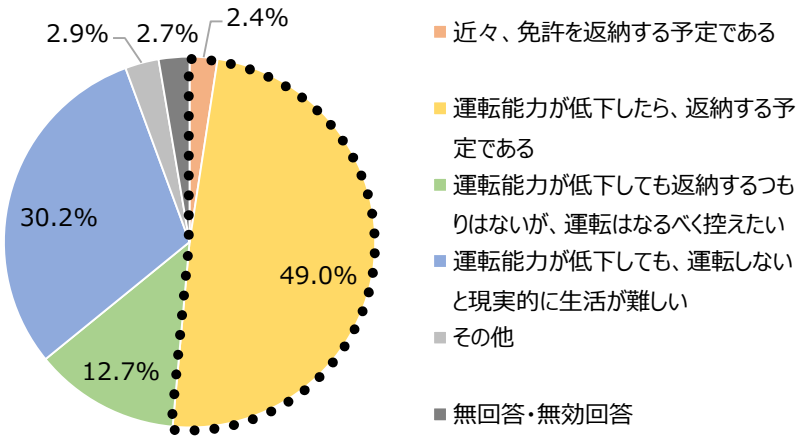
〔資料：三春町〕

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。

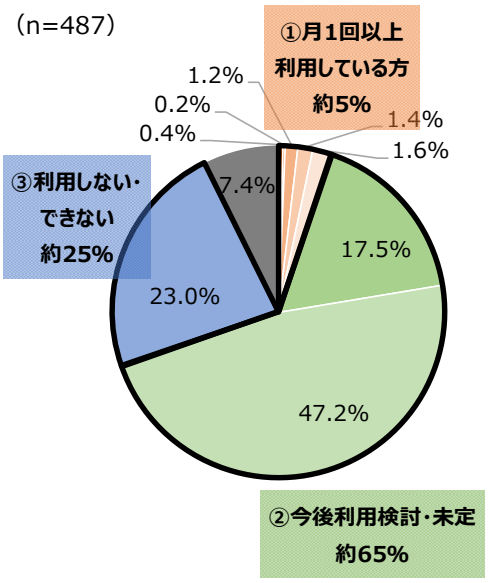


図　町内のバスの利用頻度と今後の利用意向

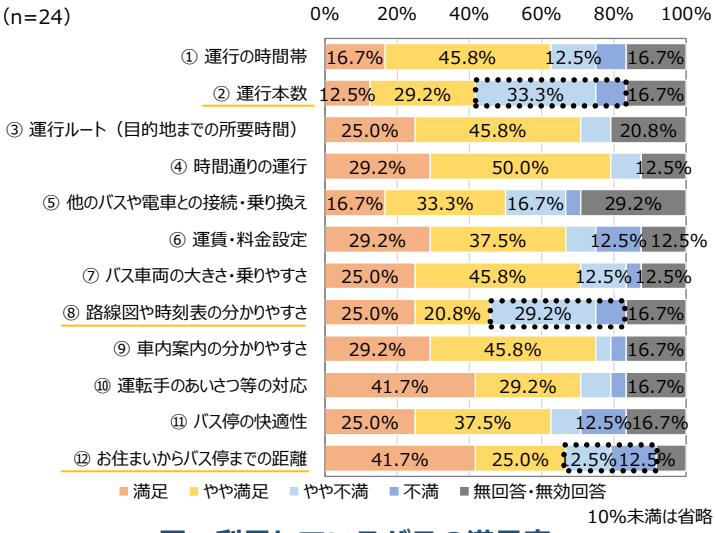


図　利用しているバスの満足度・重要度（①回答者のみ）

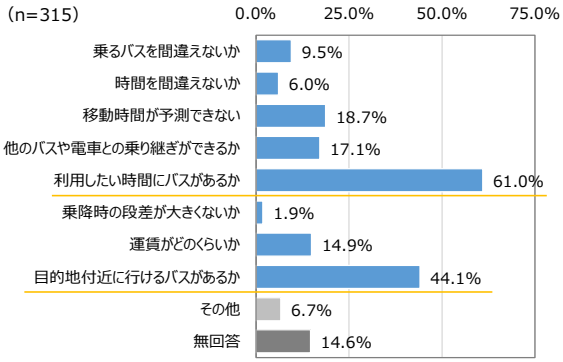


図　バスの利用にあたり、不安なことや気になること（②回答者のみ）

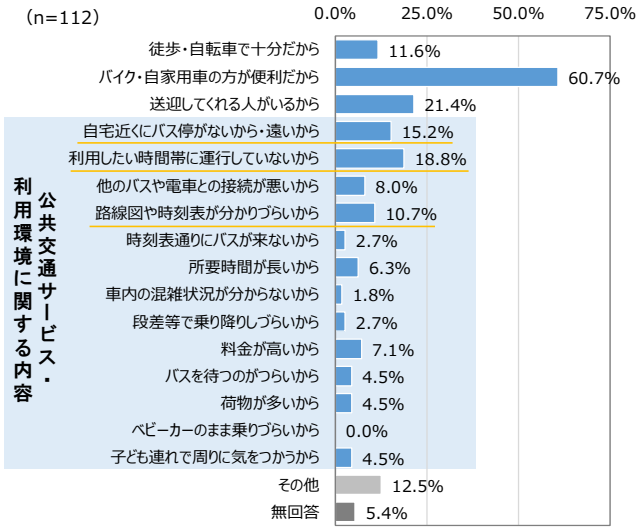


図　バスを利用していない・できない理由（③回答者のみ）

〔資料：本計画における 19 歳以上町民アンケート結果〕

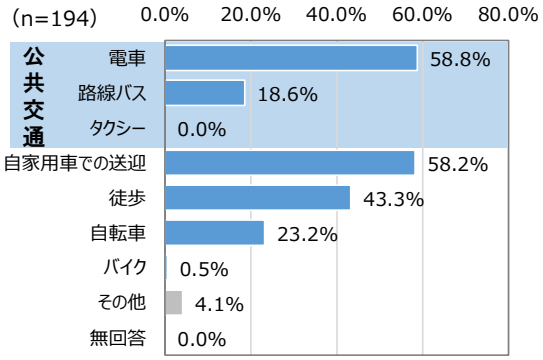


図　天気が良い日の
登下校・通勤における移動手段

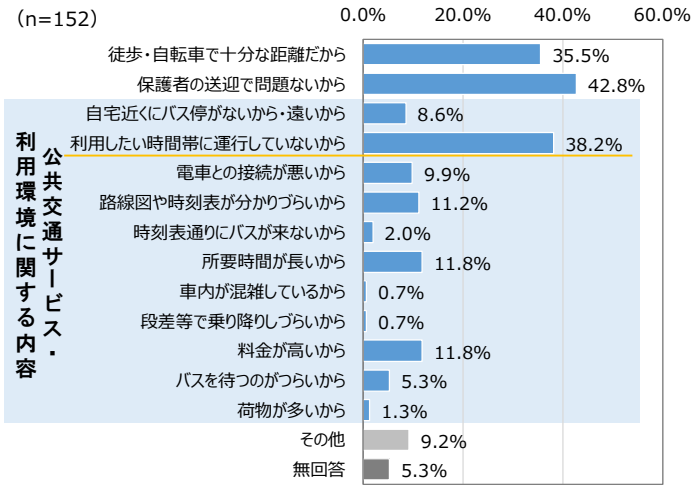


図　バスを利用していない・できない理由

〔資料：本計画における 15～18 歳町民アンケート結果〕

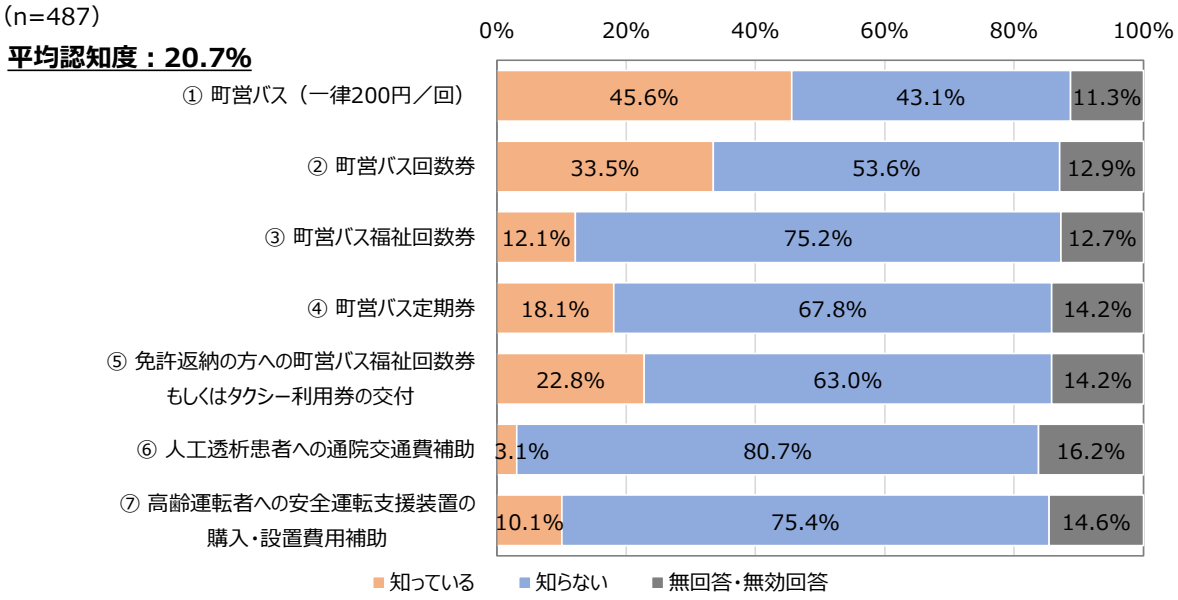


図　三春町が実施している公共交通関連の取組みや補助の認識状況

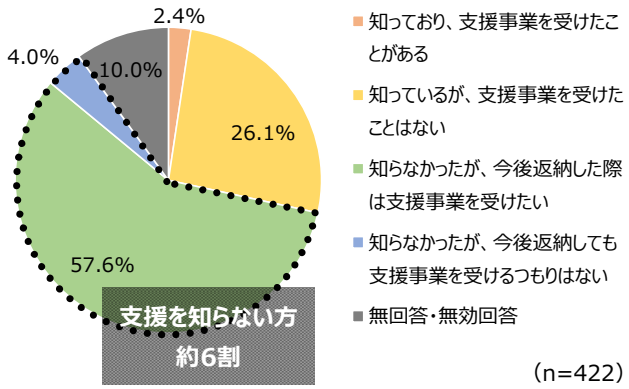


図　免許返納した方への支援の
認知状況・活用意向

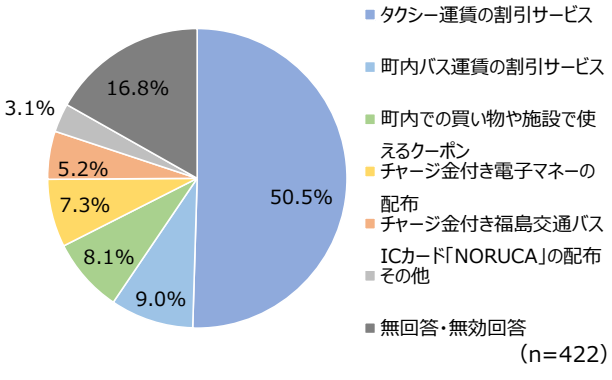


図　あれば良いと思う
免許返納により受けられる支援事業

〔資料：本計画における 19 歳以上町民アンケート結果〕

第３章　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。

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

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検討が必要

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

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

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

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

【目標①】町内を循環する交通体制の充実
【目標②】交通弱者の移動手段の確保

＜指標＞
- 町営バスを補完する交通対策の実施地区数（総合計画より）
  現状値（R4）2 地区　目標値（R9）4 地区
- 町営バス利用者一人あたりの運行経費（総合計画より）
  現状値（R3）1,151 円　目標値（R9）1,000 円
- 町営バスの 1 便あたりの平均乗車人数
  現状値（R3）3.8 人/便　目標値（R9）5 人/便

＜具体的な施策＞
❶町営バスの抜本的な見直し、スクールバス混乗の拡大検討
❷住民主体による移動支援の継続（効果検証及び手法の見直しも実施）
❸地域の実情に応じたデマンド・ミニバス※の導入検討
❹運転免許証返納者への補助拡充、新たな支援制度の検討
❺タクシー会社と連携したサブスクリプション（定額制）の導入検討
❻運送事業者等と連携した貨客混載の取組みの検討

※ミニバス：福島交通で展開する事業。ワゴン車 14 人乗りでバスロケや NORUCA カード対応の設備を備えたバス。交通結節点からの細かな移動に使用することを想定している。

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

【目標③】生活圏を踏まえた広域交通の充実・強化
【目標④】交流人口・観光を踏まえた広域交通の充実・強化

＜指標＞
- 町内のバスの利用率※（本計画町民ｱﾝｹｰﾄ）
  現状値（R4）4.9%　目標値（R9）10.0%
  ※月 1 回以上利用している方の割合
- 三春駅の 1 日あたりの乗車人員
  現状値（R3）672 人/日　目標値（R9）750 人/日
- 福島交通バスの町内の停留所における累計乗降人員
  現状値（R3）37,217 人　目標値（R9）38,000 人

＜具体的な施策＞
❶路線バス（福島交通）の町南部を経由する新たな路線の検討
（補足）町内のニーズや今後のアウトドア拠点施設整備を見据え、郡山駅前⇔ブリトマート⇔三春の里⇔中心市街地⇔三春駅前などを経由する路線を検討
❷町営バスの舞木駅への乗り入れ検討
（補足）岩江地区住民の舞木駅利用状況等により、町外である舞木駅まで町営バスを乗り入れするもの。
❸路線バスの町内一律運賃による運行の検討
（補足）福島交通の運行する路線バスの料金について、町内間の利用は町営バスと同じ大人 200 円、町外からは通常料金として町民の利便性を向上させるもの。
❹JR 磐越東線の利用促進
❺サイクルツーリズムに対応した鉄道・バスの整備検討

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

【目標⑤】地域公共交通に関する情報発信ツールの構築
【目標⑥】新しい技術を活用した利便性の向上

＜指標＞
- 公共交通施策の認知度（本計画町民ｱﾝｹｰﾄ）
  現状値（R4）20.7%　目標値（R9）100%
- 路線図や時刻表のわかりやすさの満足度（本計画町民ｱﾝｹｰﾄ）
  現状値（R4）45.8%　目標値（R9）75.0%

＜具体的な施策＞
❶地域公共交通マップや観光ルートマップの作成
❷三春版 MaaS※の検討
❸バスロケーションシステムの導入検討
❹新たな支払方法の追加検討
（補足）交通系 IC カードや QR コード決済などのキャッシュレスの導入を検討する。また、マイナンバーカードやみはるカードとの連携も検討していく。

※MaaS（マース：Mobility as a Service）：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。（国土交通省より）

図　施策の体系

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。

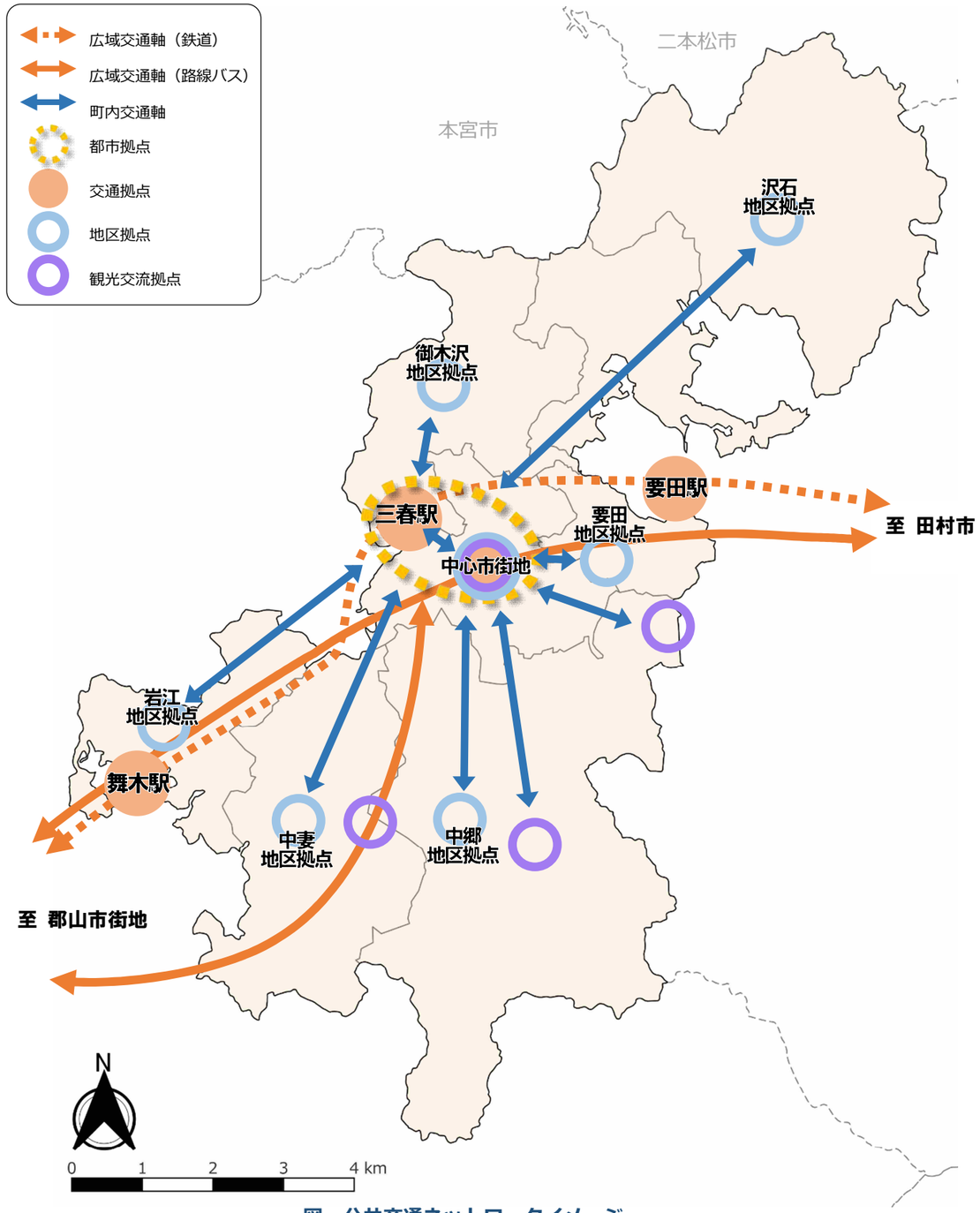


図　公共交通ネットワークイメージ

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、駅からなる、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はなく、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

施策１－❶：町営バスの抜本的な見直し、スクールバス混乗の拡大検討

現在、三春駅では町営バスやタクシーへの乗り換えが可能です。

一方で、一部町営バスの運行時間が列車の発着に合っていない状況です。

今後は、スムーズな乗り換えができるよう、列車の発着に合わせた運行時間の変更を検討し、接続性の向上を図ります。



また、郊外部への運行路線は、中心市街地から各地区の住宅地へと巡るようなコースとなっていることから、１路線の運行時間が長くなっています。

今後は、人口の分布や減少の状況を考慮しながら、中心市街地と各地区拠点間をピストン輸送するようなコースへと見直しを検討し、わかりやすい運行路線、利用しやすい運行本数の実現を目指します。

現在の支払い方法は、１回の利用あたり大人 200 円（高校生以下 100 円、乳児無料）となっています。その他、普通・福祉回数券、通勤・通学定期券も用意していますが、認知度が低く、あまり活用されていない状況です。

今後は、町営バスの利活用促進とともに、お得な回数券等の利用を促進していきます。

各便の１日あたりの利用者数は、スクール混乗、北３、町中通勤以外のコースが1～2人程度と非常に少なくなっています。

今後は、町営バス路線の抜本的な見直し、スクールバス混乗コースの拡大などの検討を行い、利用しやすい公共交通を目指します。



実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整 →		見直し実施 →	継続・見直し →	

施策１－❷：住民主体による移動支援の継続（効果検証及び手法の見直しも実施）



中郷地区では令和３年３月、沢石地区では令和４年９月から、各地区のまちづくり協会による地域の移動支援事業を実施しています。

今後は、他の地区においても事業の実施を促進し、引き続き、地区のボランティアの協力のもと、高齢者等の通院や買い物などの日常の交通手段の確保に困っている方の移動手段の確保に努めます。

また、事業の効果の検証や、手法の見直しを行いながら、より利用しやすく、助け合いがしやすい環境・体制づくりを行います。

その他、他市町村の事例を参考にしながら、マイカーを活用する等の共助型交通についても検討します。

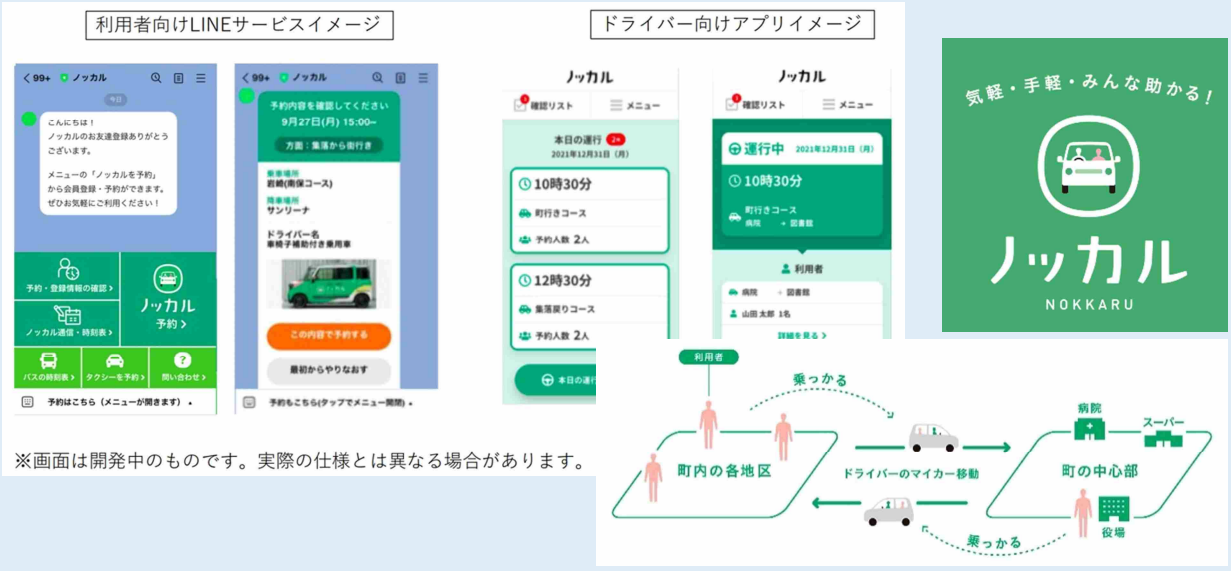
実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
●	●			

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
継続・拡大				

【事例】マイカーを活用した共助型公共交通 ノッカルあさひまち（富山県朝日町）

○移動したい住民と、自分のおでかけついでに誰かを乗っけることができる住民ドライバーをマッチングする、博報堂 DY グループが開発した MaaS システムを使った移動支援サービス。

○自治体（朝日町）が運行主体となるものの、運行管理を地元交通事業者、ドライバーを地域住民が務める想定のサービス。車両も専用車両でなく住民のマイカーを活用するため、コミュニティバスやデマンドバスよりも少ないコストで運行可能。



※画面は開発中のものです。実際の仕様とは異なる場合があります。

〔資料：株式会社博報堂ホームページ〕

施策１－❸：地域の実情に応じたデマンド・ミニバスの導入検討

利用者が少ない地域や、地形的に路線バスが運行できないエリアなどにおいて、地域特性や移動特性にあわせたデマンドなどの新しい交通サービスの導入を検討します。

デマンドとは、予約型で利用者がある場合のみバスを走らせる「需要」に応じた運行を行う仕組みです。運行方式と併せて、ワゴンタイプなど車両の小型化について検討し、路線バスでは走行できなかった狭い道でも運行できるようにします。

また、導入に際しては、事前の周知を図るとともに、実際に体験できる機会を提供することで、次第に生活に取り入れていけるように配慮します。

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
●	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整 →			整い次第導入 →	

【事例１】買い物支援のミニバス実証運行（石川町）

○要望が多い買い物ニーズをターゲットに、町内の５つの交通不便地域と大型買い物施設である「メガステージ石川」を結ぶ。
○福島交通が提供する「ミニバス」サービスと株式会社未来シェアが提供するAIによる最適ルーティングを組み合わせ。
○「メガステージ石川」の運営会社である株式会社アクティブワンの協賛を受け実施。
○車両はワゴン車 14 人乗りでバスロケやNORUCA カードに対応。

〔資料：石川町ホームページ〕

【事例 2】乗って楽しい交通グリスロ（千葉県松戸市）

○時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を利用。
○市の福祉部局がアレンジし、自治会が運営して、国交省の実証実験を実施。
○2021 年 10 月から 2 か所で 2 か月の実証を経て 2022 年 11 月から事業化。
○2 地域で導入、それぞれ 21 人、80 人のボランティアドライバーを確保。
○導入地域では、防犯パトロールやクリスマスイベント等、様々な地域活動に活用。

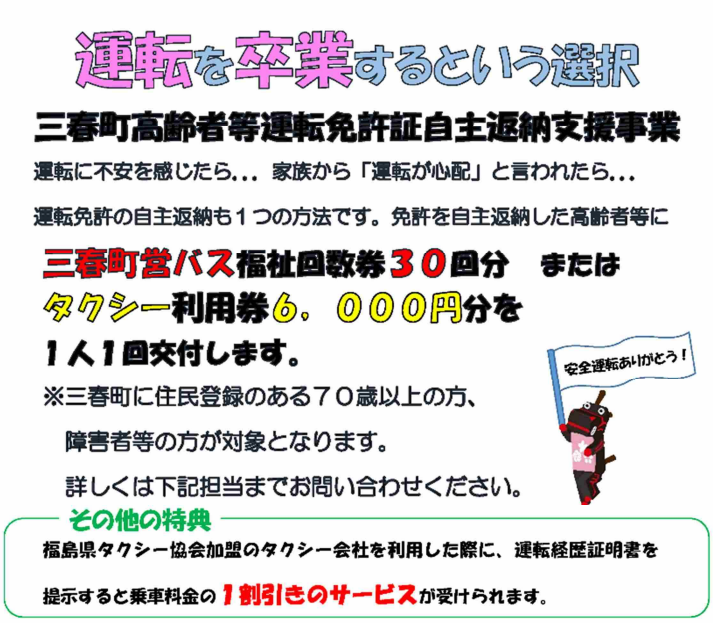
〔資料：千葉県松戸市ホームページ〕



施策１－❹：運転免許証返納者への補助拡充、新たな支援制度の検討

現在、町内では満 70 歳以上の方が運転免許証を自主的に返納された場合に、三春町営バス福祉回数乗車券 30 回分又はタクシー利用券 6,000 円分を１人につき１回交付しています。他にも、福島県タクシー協会加盟の県内各タクシー会社を利用した際、乗車料金を１割引するサービスも行っています。

これらの支援に加えて、運転免許証を返納した高齢者のお出かけ頻度が減らないような、新たな支援制度の検討を行います。



〔資料：三春町ホームページ〕

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
●	●			

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整			実施	継続・見直し

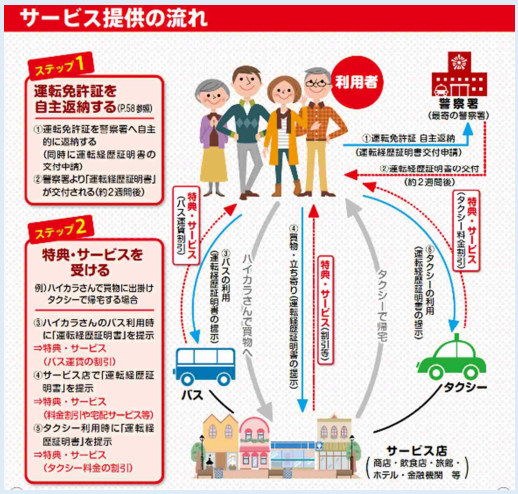
【事例】自主返納により様々な特典・サービスが利用可能（会津若松市）

○「運転経歴証明書」の提示により、運転免許証自主返納支援制度参加店による、様々な特典やサービスを受けることが可能。

○会津若松市民だけでなく、市外の観光客も利用可能。

○交通機関…タクシーの乗車料金１割引、バスの運賃半額等

○小売店、飲食店、観光施設…料金割引、無料配達、記念品・粗品プレゼント、送迎等バスやタクシーの料金割引





〔資料：会津若松市会津若松商工会議所ホームページ〕

施策１－❺：タクシー会社と連携したサブスクリプション（定額制）の導入検討

タクシーのサブスクリプションとは、月々定額制の料金で「定額乗り放題」になるサービスのことです。タクシー会社で商品として販売している例や町と連携している例、MaaS を活用したシステムなど様々なものがあります。

タクシーのメリットはドア to ドアのサービスの提供で、高齢者やひとりでの移動に不安がある交通弱者でも利用しやすいことです。しかし、料金がかかるため、利用を控える傾向にあります。交通弱者でも利用しやすい公共交通となるように本町に適したサービスの導入を検討します。

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
可能性調査 →		検討・調整 →		継続・見直し →

【事例１】会員制乗り放題サブスクリプションタクシー（郡山観光交通株式会社）

○利用は郡山市内安積町在住者限定（高齢化率約 24%）
○安積町内は月額１万円で利用回数に制限がない乗り放題
○郡山市内乗り放題は月額３万３千円で関連会社の旅行商品として運行
○コンシェルジュによる総合相談でお出かけプランの提案



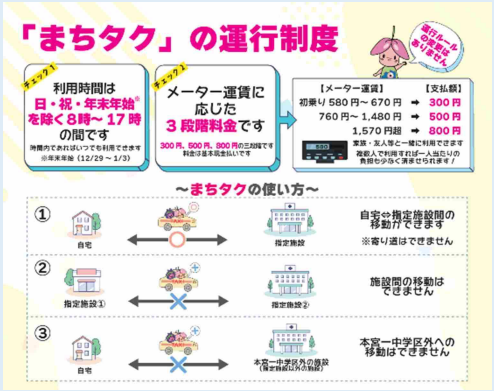


〔資料：郡山観光交通株式会社ホームページ、提供資料〕

【事例２】定額３段階料金タクシー（本宮市本宮・高木地区）

○利用は市内本宮一中学区（本宮・高木地区）在住者限定
○利用時間は日・祝を除く８時～17 時
○メーター運賃に応じた３段階料金（300 円・500 円・800 円）
○事前登録による利用者登録証が必須
○家族・友人等と一緒に利用可
○自宅から指定施設間の移動のみ





〔資料：本宮市ホームページ〕

施策１－❻：運送事業者等と連携した貨客混載の取組みの検討

国では、地域公共交通の課題解決に向け、「地域公共交通活性化再生法」を改正、「貨客運送効率化事業」を創設して、貨客混載の取組み促進を支援しています。

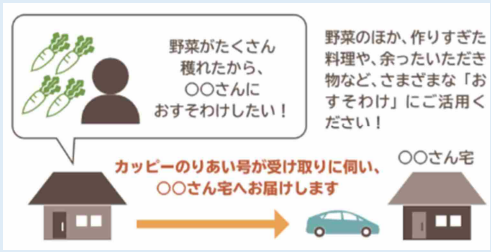
このような背景を踏まえ、本町においても、公共交通事業の維持・確保と地域の活性化を目指し、運送事業者等と連携し、バス・タクシー・鉄道などの空席等を活用して荷物を運ぶ貨客混載への取組みについて検討を行います。

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		●

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
可能性調査 →			検討・調整 ↔	

【事例１】デマンド交通による宅配サービス（岡山県久米南町）

○町内の飲食店等を支援するため、デマンド交通「カッピーのりあい号」による宅配サービスを実施。
○町内の個人相互間における荷物の配達サービス（おすそわけサービス）を提供。
○宅配サービスを実施している飲食店等に電話注文した商品を配達するサービスを提供。
○配達料は１ケース 300 円（5kg 以内）。
○配達可能日時は平日 7 時 30 分～18 時 30 分、土日祝日 8 時 00 分～17 時 00 分（年末年始は除く）

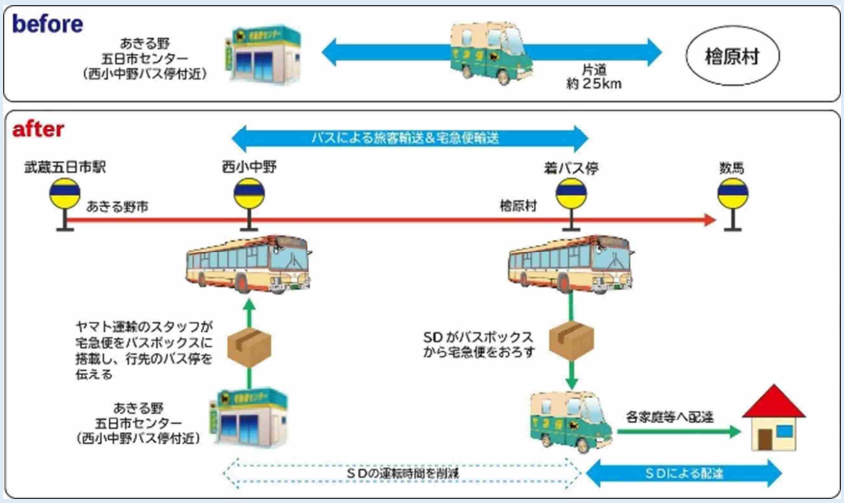




〔資料：岡山県久米南町ホームページ〕

【事例２】路線バスとヤマト運輸の貨客混載（東京都）

○西東京バスとヤマト運輸が協力して、東京都あきる野市と檜原村を結ぶ路線バスの車内スペースで宅急便を輸送。
○路線バス網維持と物流効率化による地域住民の生活サービス向上を実現。
○関東でバス事業者として初めて国土交通省の総合効率化計画に認定。



〔資料：ヤマトホールディングス株式会社ホームページ〕

施策２－❶：路線バス（福島交通）の町南部を経由する新たな路線の検討

現在、町内の路線バスは鉄道路線と平行するように通る国道 288 号を走っています。

今後は、人口の分布や減少の状況を考慮しつつ、町内のバス路線へのニーズや民間との連携によるアウトドア環境拠点施設整備事業をふまえ、町の南側（郡山駅前⇔ブリトマート⇔三春の里⇔中心市街地⇔三春駅前 等）を走る路線を検討します。



〔資料：路線案…福島交通、写真…Find!三春ホームページ〕

図　新規路線バスのバスルート（イメージ）

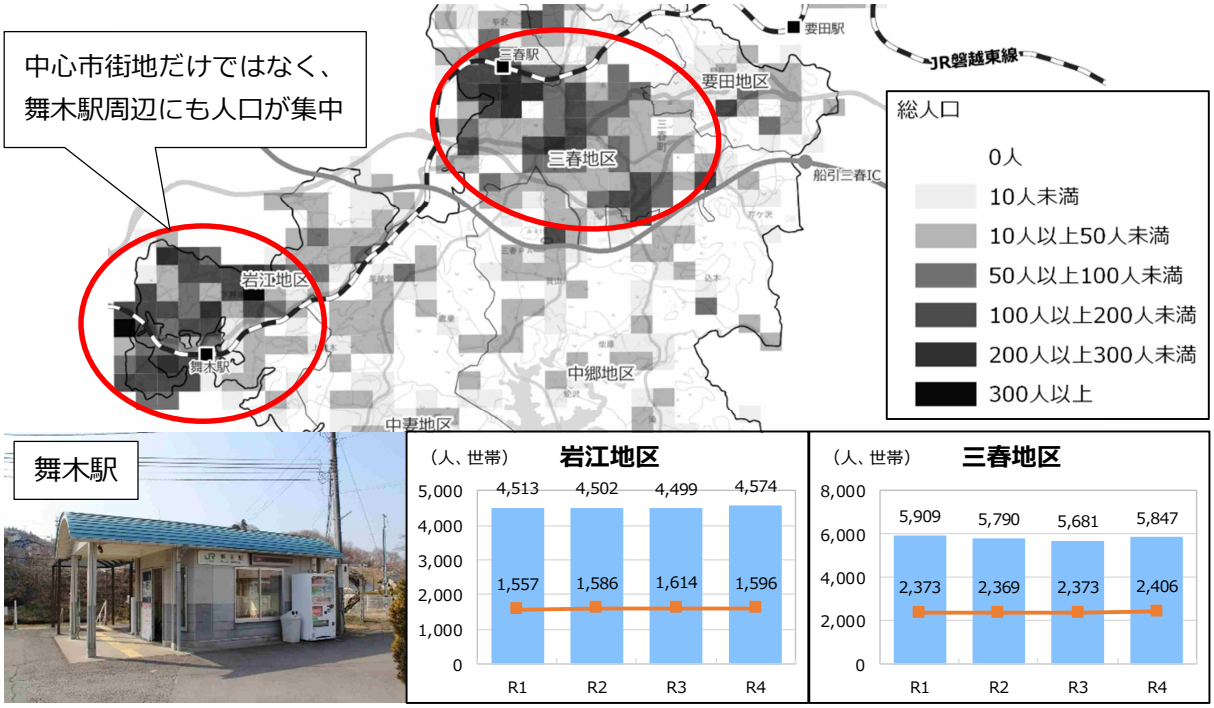
実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●	●	

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整 →		運行開始 →		

施策２－❷：町営バスの舞木駅への乗り入れ検討

町内の人口は中心市街地だけではなく、舞木駅周辺にも人口が集中しており、舞木駅周辺の民間路線バスの乗降人数をみてもバス利用者が多いことがわかります。一方で、現在、町営バスのカタクリコース、花しょうぶコースは舞木駅には乗り入れをしていない状況です。

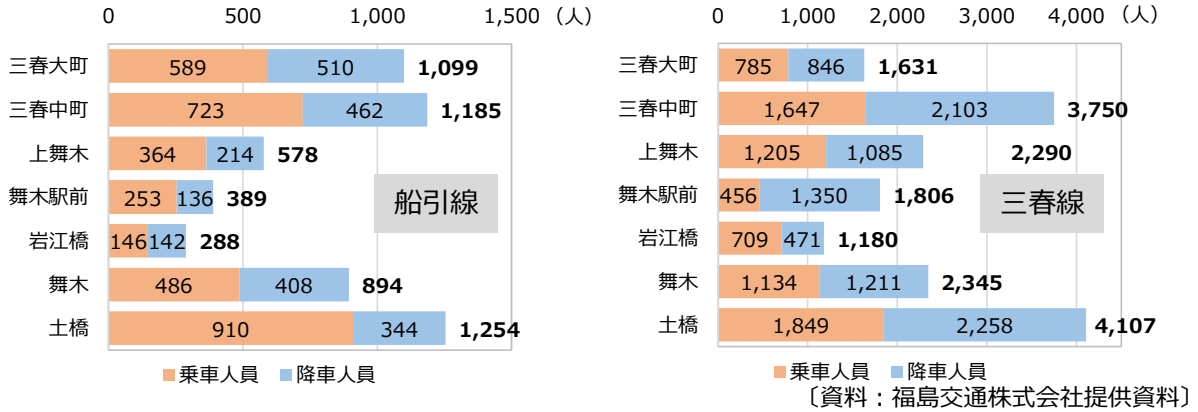
今後は、鉄道や民間路線バスとの乗り継ぎのしやすさや、民間路線バスとの住み分けに配慮しながら、町営バスの舞木駅への乗り入れを検討します。



〔資料：人口メッシュ…令和２年国勢調査（統計局）、地区別人口・世帯数…三春町〕

図　舞木駅周辺の人口の状況

※地区別人口・世帯数：令和元年～令和３年は平成27年国勢調査、令和４年は令和２年国勢調査を基に、届出から加減した値。



〔資料：福島交通株式会社提供資料〕

図　令和３年度における舞木駅周辺と中心市街地の停留所別乗降人員

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●	●	

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整			試験運行	継続・見直し

施策２－❸：路線バスの町内一律運賃による運行の検討

路線バスの料金は、町内の利用は町営バスと同様に一律料金での運行を検討します。運賃は、運営する福島交通と調整をしながら、利便性の向上を図ります。

【改定前】
170 円～660 円/回

↓

【改定後】
一律●●●円/回



図　料金イメージ

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整			運行開始	

【事例】路線バス市内区間の運賃一律化（本宮市）

○福島交通が運行する本宮市と郡山市をつなぐ路線バス（がくとくん⇔まゆみちゃんライン）では、本宮市内区間の運賃を一律 200 円で運行。



がくとくん⇔まゆみちゃんライン

～郡山と本宮をつなぐ圏域間路線バス～





〔資料：本宮市ホームページ〕

施策２－❹：JR 磐越東線の利用促進

JR 磐越東線は、町民の通学・通勤の足として重要な役割を担っていますが、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、利用者は減少傾向にあります。

鉄道の利用促進・活性化を図るためには、本町のみではなく広域的な取組みが求められることから、県や沿線市町村と連携しながら、利用促進策などを検討する協議会の中で、今後の具体策についての協議を進めます。



実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整・事業実施				

【事例】JR 北上線利用促進協議会（岩手県北上市・西和賀町、秋田県横手市）

〇北上線を多くの方に利用してもらうための事業や、駅の美化、北上線の周知活動への助成を実施。

〇JR 北上線グループ利用助成事業
3 人以上のグループで北上線を利用した場合、運賃の半額を助成。

〇JR 北上線感謝事業
沿線住民が自ら利用する鉄道や駅の存在に感謝するとともに、観光客などの来訪者が気持ち良く利用できるよう駅構内の環境整備を行う活動について助成。

〇JR 北上線イベントタイアップ事業
JR 北上線の利用を奨励したイベント主催団体に広告費の一部を助成。

〇北上線御朱印めぐり
JR 北上線を利用して沿線の神社・寺院での御朱印を受けた方を対象に、オリジナルスタンプを押印。



〔資料：JR 北上線利用促進協議会ホームページ〕

施策２－❺：サイクルツーリズムに対応した鉄道・バスの整備検討

サイクルツーリズムとは自転車を活用した観光のことで、自転車で、町内の観光名所や神社、グルメなどを巡ります。

令和４年、本町を含む県中地域では、「自転車 NAVITIME」と連携して、スタンプラリーを開催しました。町内でも「街なかレンタサイクル」を行っています。

このようなことから、サイクルツーリズムに対応した鉄道・バスの整備に向け、サイクルトレインやサイクルラックバスの導入、サイクルコースの整備や安全性の確保、車両へのラック設置や持ち込みのルールなどを検討します。また、イベント開催などを企画することで、利用促進と集客にも繋がります。



〔資料：まざっせプラザホームページ〕

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
検討・調整 →			試験運行 →	継続・見直し →

【事例 1】サイクルトレイン（阿武隈急行株式会社）

○自転車を輪行バックなどに入れずに、無料で列車内に持込可能。
○持ち込み可能時間を指定し、平日の朝夕の通勤通学時間帯には持ち込みはできないようにしている。
○列車内には、自転車を固定する特設のラックなどはない。
○ホームページには、阿武急沿線オススメコースが紹介してあり、走行距離や時間、難易度が事前に把握できる。
○駅にはサイクルスタンドを設置。



〔資料：阿武隈急行株式会社ホームページ〕

【事例 2】サイクルラックバス（東海自動車株式会社）

○山岳路線を走る一部の路線バスでは、自転車積載用のラックがついたバスを運行（２台まで）。
○前輪を外せば車内の指定場所に固定することができる（１台）。



〔資料：東海自動車株式会社ホームページ〕

施策３－❶：地域公共交通マップや観光ルートマップの作成

町民だけではなく、町外からの観光客でもわかりやすい情報発信として、地域公共交通マップや観光ルートマップを作成します。地域公共交通マップは、町営バスの情報だけではなく、電車や路線バス、タクシーなどの町内の公共交通の情報をわかりやすくまとめます。観光ルートマップは、公共交通を使った季節ごとの町内観光コースなどを情報発信することで、公共交通の利用を促進します。作成にあたっては、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』を参考にしながら、小中学校と連携したマップ作成の取組みも検討します。

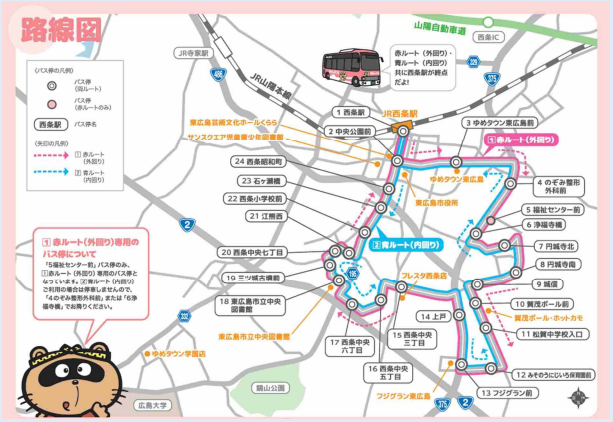
他市町村の事例には、バス路線図だけでなく、乗り方や料金表、支払方法なども掲載しているマップ、広告欄を設けて地元企業との連携や QR コードを記載してバスロケーションシステムを確認できるマップがあります。また、わかりやすさ向上には、誰に向けたマップなのか明確にして作成することも重要です。事例を参考にしながら、交通弱者や観光客が公共交通を利用する際の不安ごと・困りごとをなくしていきたいと考えています。

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
事例収集・調整 →			マップ作成・運用 →	

【事例 1】循環バスに特化したマップ（広島県東広島市）

○施設が集積する市街地内を回遊するための循環バスに特化して路線図や時刻表を掲載。
○２コースとも、30 分間隔で運行し、約 40 分かけて１周する。



〔資料：東広島市ホームページ〕

【事例 2】路線別のみどころ紹介マップ（埼玉県飯能市）

○運行情報だけではなく、バスの行先方面別の観光スポットをみどころと一緒に掲載。
○乗り場や路線番号なども記載してあり、市民だけではなく、観光客でもわかりやすい内容となっている。





〔資料：飯能市ホームページ〕

施策３－❷：三春版 MaaS の検討

MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

都市型 MaaS、地方型 MaaS、観光型 MaaS に分けられ、本町に適した MaaS を検討する必要があります。

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
事例収集・調整 →			検討・調整 →	

【事例 1】町内の公共交通で町内のおでかけを便利にする MaaS（三重県菰野町）

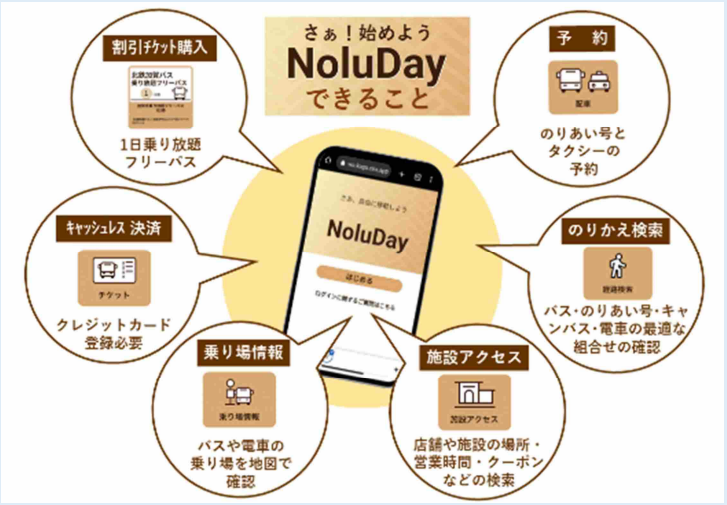
○コミュニティバスとのりあいタクシーを乗り継いで利用してもらうことを目的として、令和２年１月から運用を開始。
○町内の公共交通の乗り換え検索ができる
○のりあいタクシーの予約ができる
○多言語対応



〔資料：菰野町ホームページ〕

【事例 2】MaaS アプリ１つで完結 NoluDay(ノルデイ)（石川県加賀市）

○検索～予約～決済～乗車がアプリ１つでできる。
○割引チケットの購入可能。
○キャッシュレス購入可能。（クレジットカード決済可）
○のりあいタクシーと一般タクシーを１つのアプリで予約できる。
○乗り換え検索が可能。
○お店や施設の情報、クーポン情報などがまとめて検索できる。



〔資料：加賀市ホームページ〕

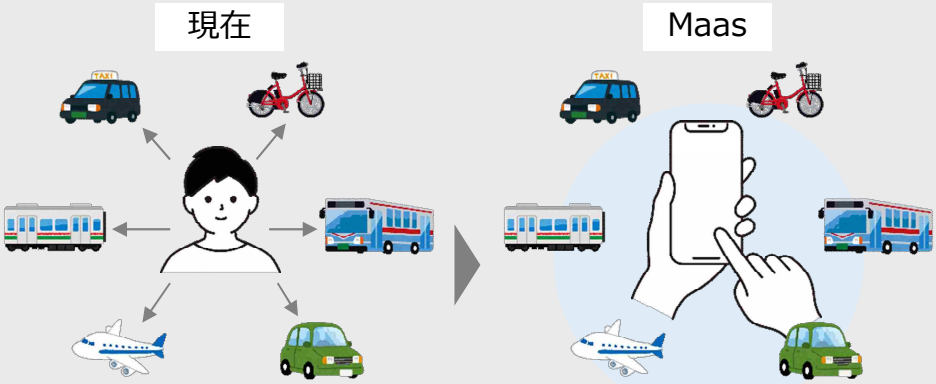


MaaS（マース）ってなに？

スマートフォン等のアプリを利用して

- ✓ **行き方の経路案内・乗り継ぎ情報を提案してくれる**
- ✓ **多様な交通手段の一括予約・決済ができる**

システムのことです。



交通手段を個別に個人で手配　　アプリを使って一括予約

MaaS の実現は、以下の①～④のような効果が期待されます。

①移動時の利便性向上等による、地域や観光地の移動手段の確保・充実や、高齢者等の移動困難者における移動手段の確保や交通安全の向上、外出機会の創出

②小売・飲食等の商業、観光のほか、医療、福祉、教育、一般行政サービス等との連携による、移動自体の高付加価値化が図られるとともに、地域交通における需要の拡大

③人の移動の活発化による、中心市街地をはじめとする地域の活性化や、人の移動の効率化による、混雑緩和、空間利用の効率化、これらによる環境負荷の低減やスマートシティの実現

④MaaS による移動関連データを基にした、まちづくりやインフラの一体的な整備による人の移動効率化の一層の進展、それによる、移動に伴う時間短縮や、時間短縮による移動範囲の拡大、新たな需要の開拓

〔資料：国土交通省(MaaS ガイドラインダイジェスト)〕

施策３－❸：バスロケーションシステムの導入検討



バスロケーションシステムは、スマートフォンやタブレット端末等を使用して乗車予定のバスの位置や遅延等の運行情報をリアルタイムで確認できるシステムです。バスが遅延した場合でも、利用者が安心して待てるバス待ち環境の創出につながります。

福島交通のバスロケーションシステムは、バスの運行状況だけではなく、観光施設等までの経路案内も可能なため、観光促進が期待できます。これらを踏まえ、路線バスとの一体的な利用に向け、町営バスでのバスロケーションシステムの導入を検討します。

他市町村の事例では、バス停表示板や公共交通マップに記載した QR コードから、バスの位置がわかるシステムや Google マップと連携しているシステムもあります。他にも、GPS の専用車載機の管理や維持管理費、乗降データの活用など、町内に適したシステムの導入を検討します。

〔資料：福島交通〕

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
可能性調査 ⟷		検討・調整 ⟷		導入開始 →

【事例 1】利府町民バスのバスロケーションシステム BusGO!（宮城県利府町）

○バスのほぼリアルタイムの位置情報を発信。
○あと何分でバスが到着するのか表示。
○専用車載機不要で、スマートフォンを設置すれば運用開始が可能。
○バス停留所ごとの乗降客数をリアルタイムで把握することが可能。



〔資料：有限会社エイ・ケイ・システムホームページ〕

【事例 2】秋田市民バスのバスロケーションシステム（秋田県秋田市）

○バスのほぼリアルタイムの位置情報を発信。
○取得したデータをオープンデータとして公開。
○モバイル版の Google マップでも車両位置が確認可能。
○ロケシステムは、オープンバスロケ車載器「いちごロケ」を活用。



〔資料：秋田市ホームページ〕

施策３－❹：新たな支払方法の追加検討

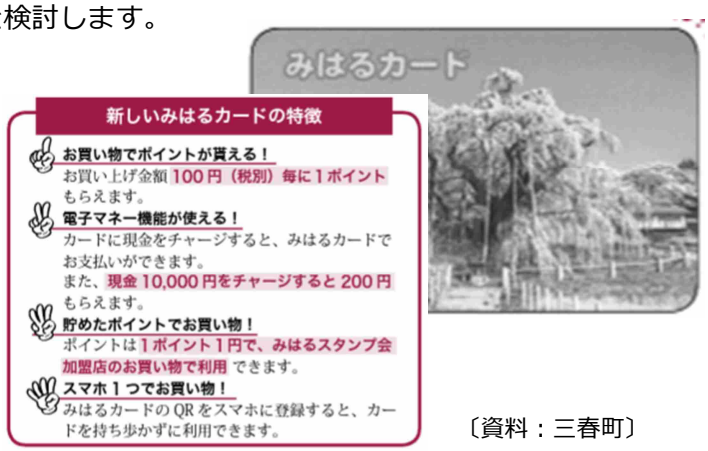
現在、町営バスの支払方法は、現金、回数券、定期券となっています。コロナ禍で普及した非接触決済による、利便性の向上を目的として、町営バスでも交通系 IC カードの導入や QR コード決済などのキャッシュレス決済の導入を検討します。

町内を走る福島交通の路線バスでは、現金による支払い以外に、自社が発行する NORUCA カードによる支払いが可能です。町営バスに NORUCA カードを導入することで、福島交通の路線バスと町営バス間の乗り換えの際の支払いが統一化でき、利便性向上につながることから、NORUCA カードの導入を検討します。

また、マイナンバーカードや町内で発行している「みはるカード」と連携し、地域公共交通を利用することで町民割引やポイント付与などのサービスの導入を検討します。

専用端末や手数料などの費用、通信障害が発生した際は利用できなくなります。このようなリスクを考慮しつつ、町内に適したサービスを検討します。





〔資料：三春町〕

実施主体				
町民・地域	三春町	交通事業者	関係市町村	その他関連機関
	●	●		

スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
可能性調査 →	検討・調整 →			

【事例】«MaeMaaS»マイナンバーカードと交通系 IC カードの連携（群馬県前橋市）

〇マイナンバーカードと交通系 IC カードを連携し、市民限定の割引サービスを提供。

〇移動困難者の支援として運行するデマンド相乗りタクシーでは、マイナンバーカードに乗車回数などが連携。





〔資料：株式会社ジチタイワークスホームページ、前橋市ホームページ〕

第５章　計画の推進方針

５－１　計画の推進・管理

本計画の推進にあたっては、町民代表や有識者、国・県、道路管理者、交通管理者などから構成される「三春町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。

協議会については、計画の管理だけではなく、本町の地域公共交通を継続的に協議する場として位置づけ、町民のニーズや社会情勢の変化等に応じて見直しを行います。

５－２　推進主体と基本的な役割

計画を推進していくには、三春町が中心となって町民、交通事業者等と連携・協働しながら取組んでいく必要があります。

各主体の基本的な役割は次の通りです。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及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
三春町	・計画全体を進行し、主体的に計画の管理及び推進を図る。 ・公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ・他分野との連携を図るための架け橋として、町全体での取組みの推進を図る。
町民	・公共交通を積極的に利用する。 ・支え合いによる移動支援事業等を引き続き実施し、地域の公共交通の確保に努める。 ・町内の公共交通をより良くするために、利用者目線の意見やアイデアを積極的に発案する。
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。 ・三春町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	・行政や交通事業者等と連携した取組みの検討を行う。
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する。
国・福島県	・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。
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う。

５－３　計画の推進方法

計画の推進は、PDCA サイクルにより、継続的な改善を行いながら進めていきます。

本計画（**P**lan）を基に、協議会の管理による着実な事業実施（**D**o）、個別事業の進捗や指標の目標値の達成状況の検証・評価（**C**heck）、個別事業及び計画全体の見直し（**A**ction）を行い、計画を着実に推進します。

資　料　編

資料編

資料－１　19 歳以上　町民アンケート調査

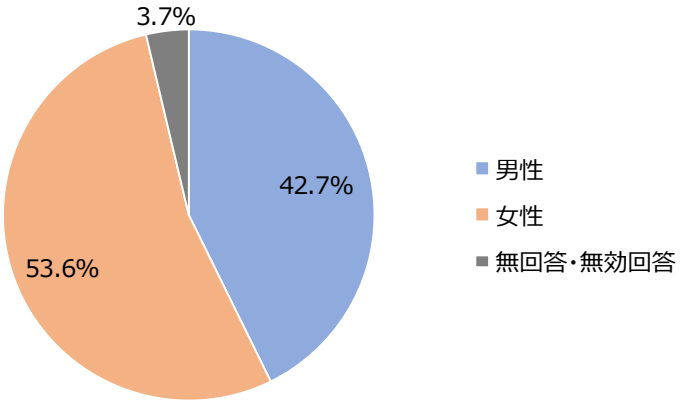
（１）調査概要

調査目的	普段の外出時の移動の状況や今後の公共交通についてご意向等を伺う
調査方法	郵送配布、郵送回収又は WEB 回答
調査対象	町内にお住まいの 19 歳以上の方の中から無作為に選んだ 1,000 人
調査日時	令和 4 年 10 月 13 日（木）発送 令和 4 年 10 月 28 日（金）回答期限
回収	回収票数 487 票（郵送 430 票、WEB57 票） 回収率 48.7%

（２）調査結果

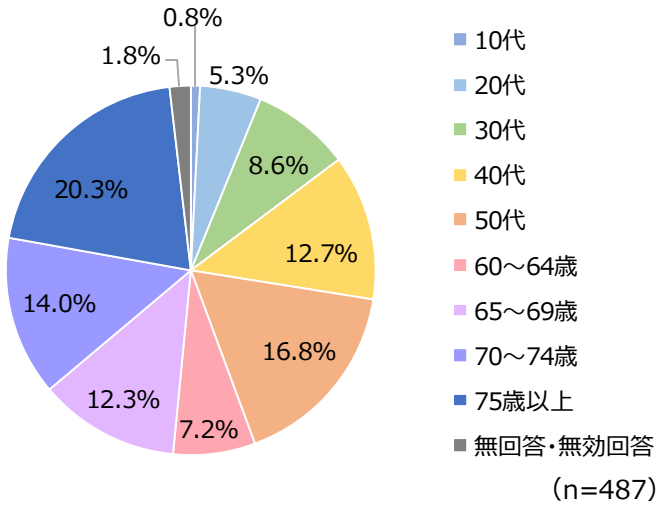
１）あなた自身について

1-1）性別



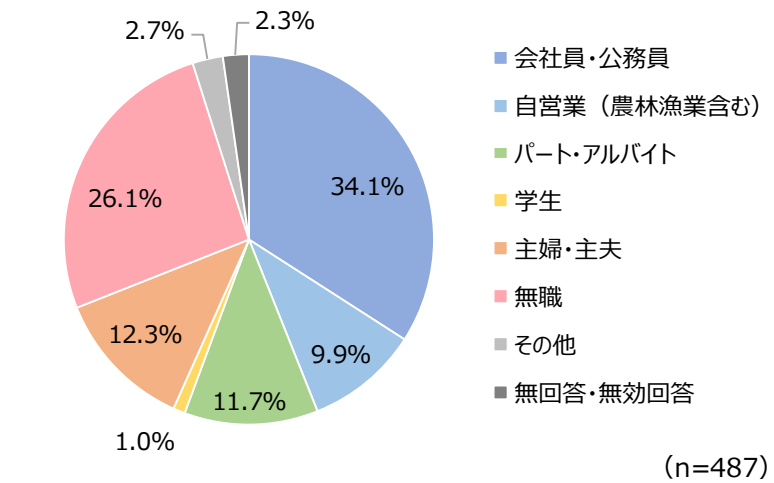
（n=487）

1-2）年齢



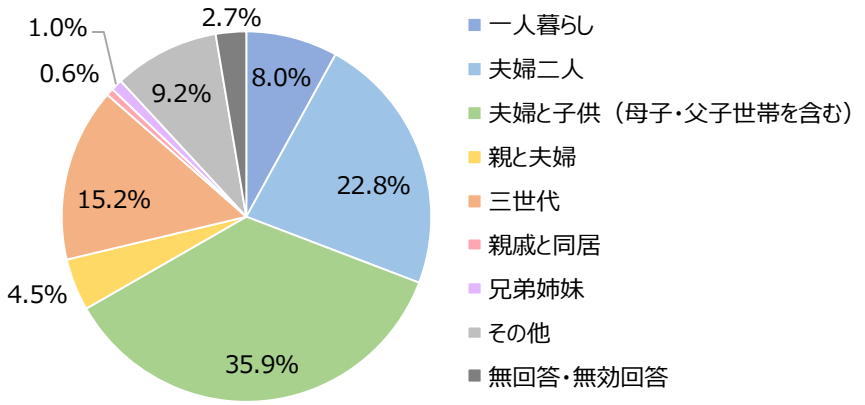
（n=487）

1-3）職業



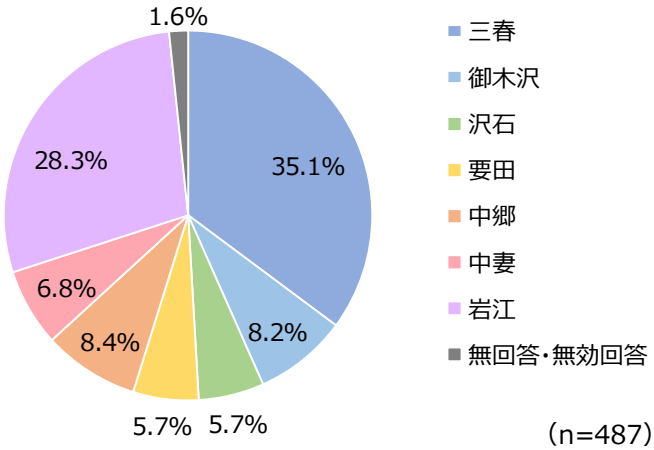
（n=487）

1-4）世帯の構成



（n=487）

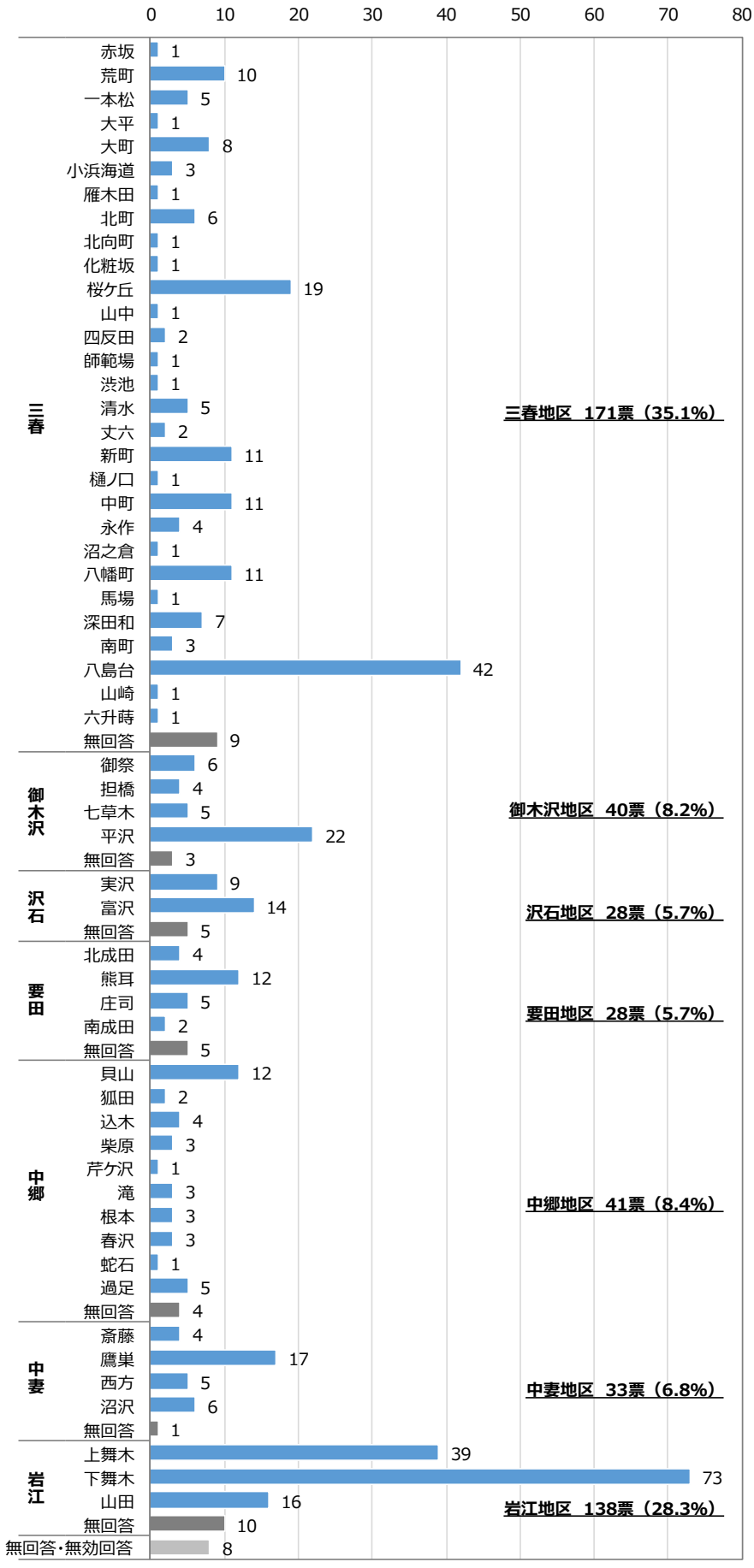
1-5）お住まいの地区



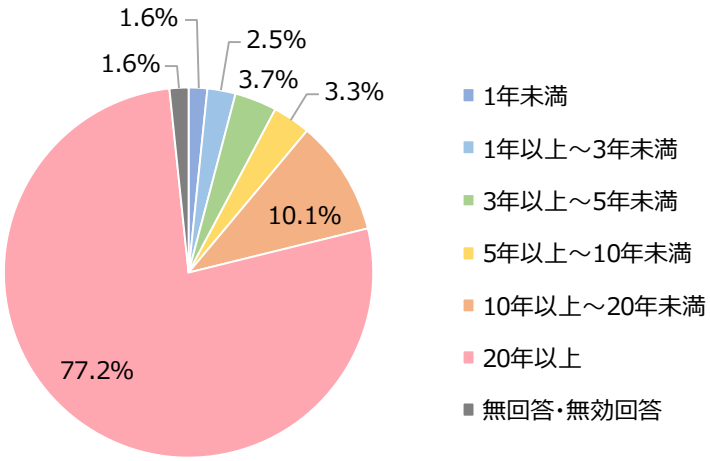
（n=487）

1-6）お住まいの町域

（n=487）

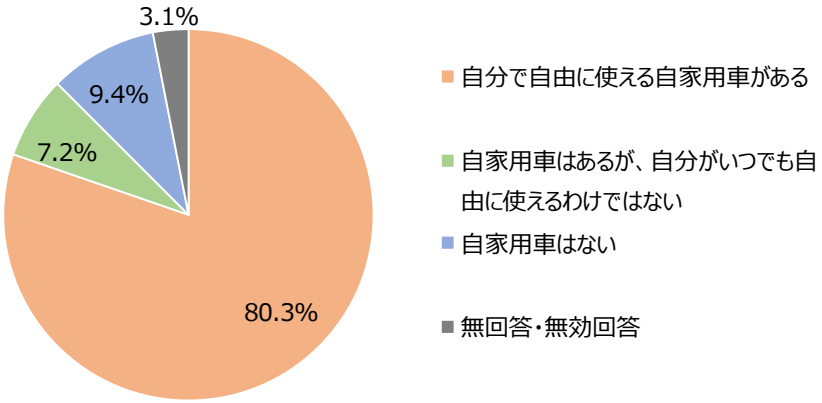


1-7）三春町での居住年数



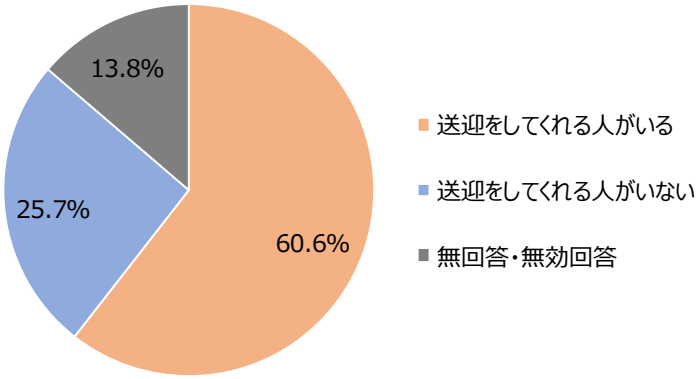
（n=487）

1-8）自家用車の有無



（n=487）

1-9）送迎をしてくれる方の有無

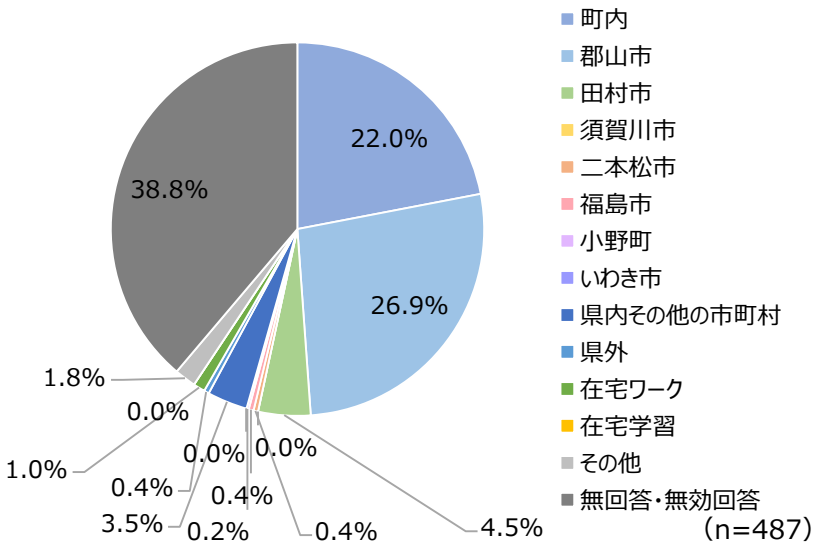


（n=487）

2）普段のお出かけについて

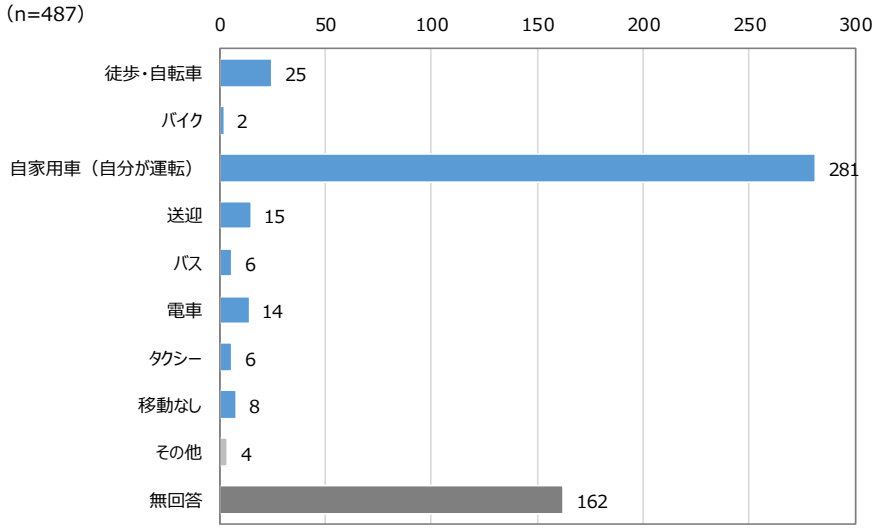
① 通勤・通学

＜行先＞

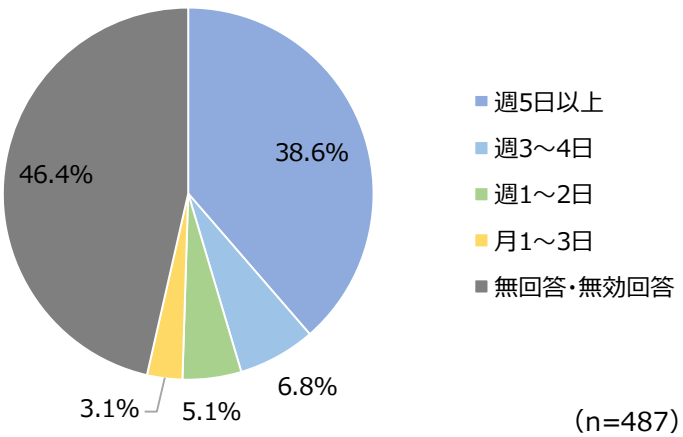


（n=487）

＜移動手段＞　（複数回答可）



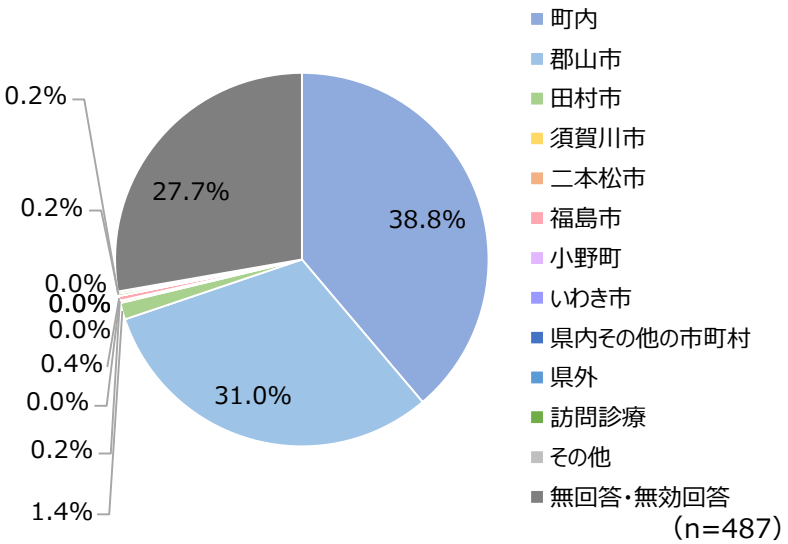
＜外出頻度＞



（n=487）

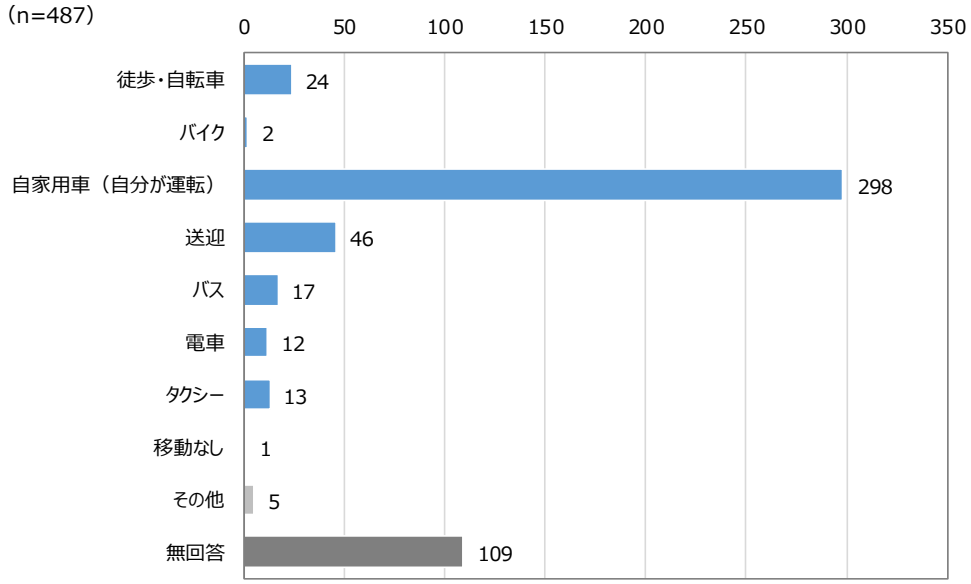
② 通院

<行先>

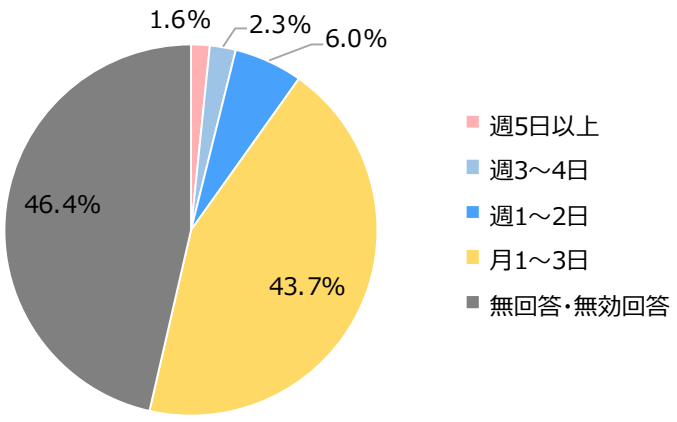


(n=487)

<移動手段>　(複数回答可)



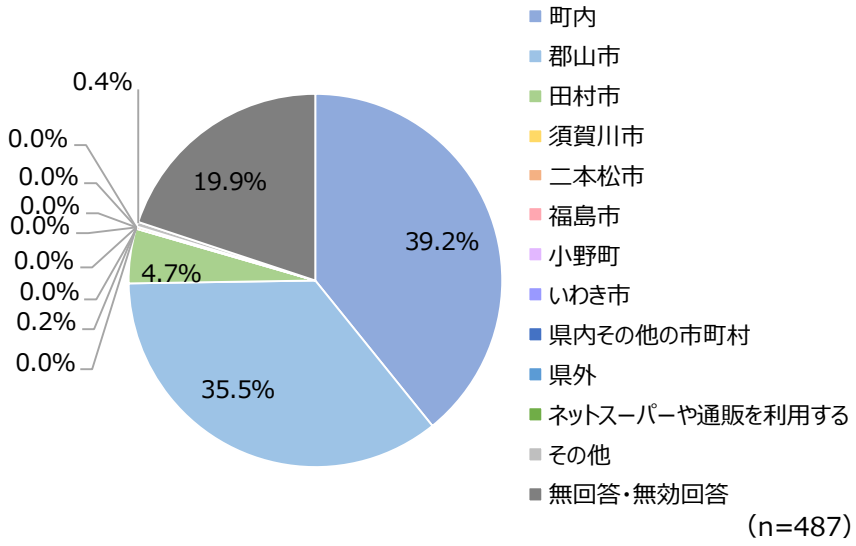
<外出頻度>



(n=487)

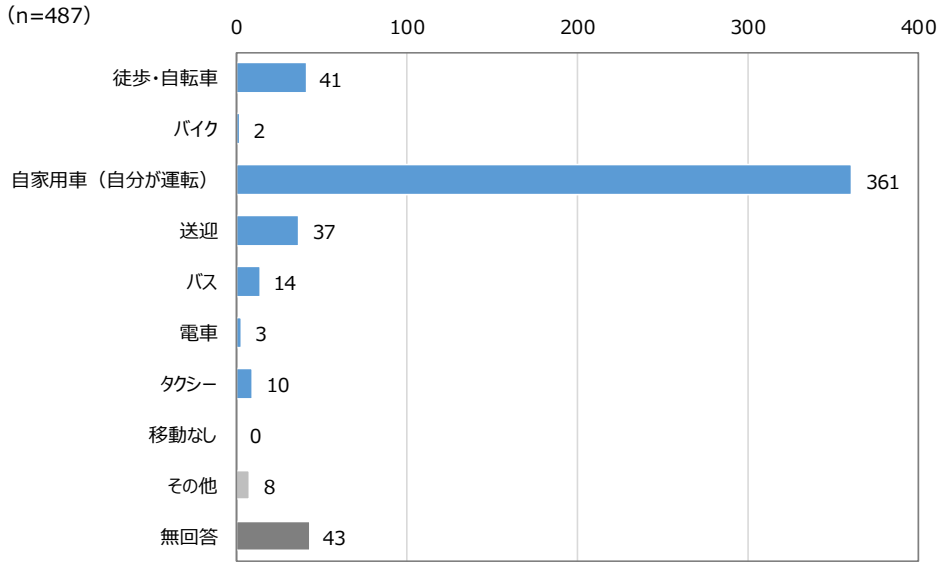
③ 日常的な買い物（食料品など）

＜行先＞

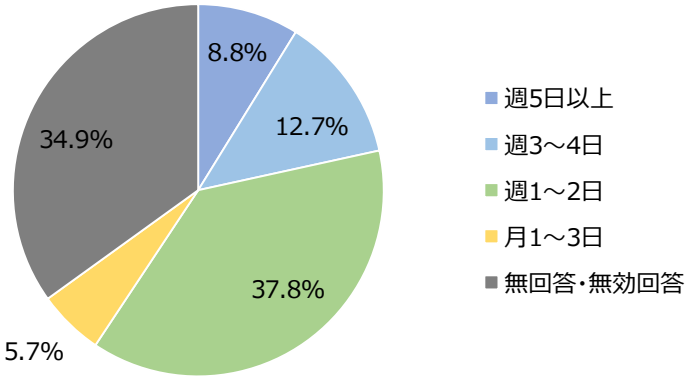


（n=487）

＜移動手段＞　複数回答可



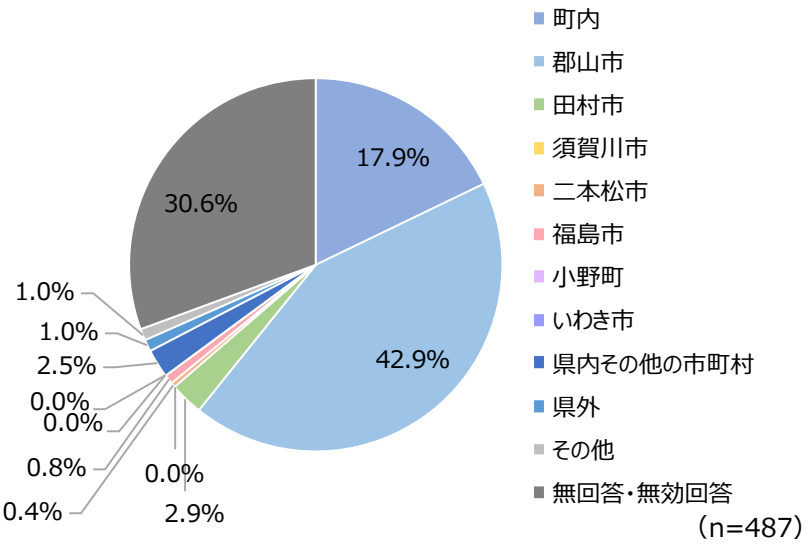
＜外出頻度＞



（n=487）

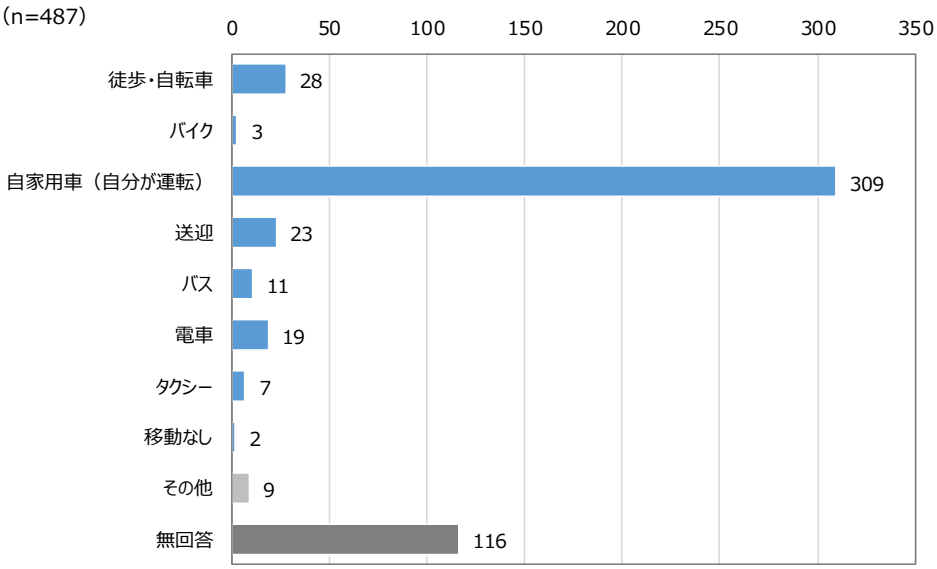
④ 趣味・娯楽

<行先>

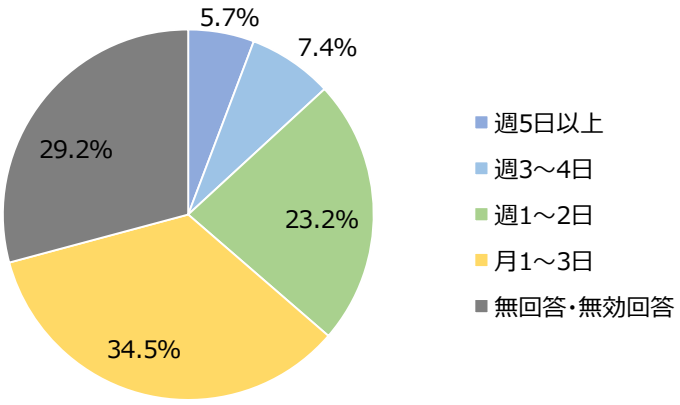


（n=487）

<移動手段>　複数回答可



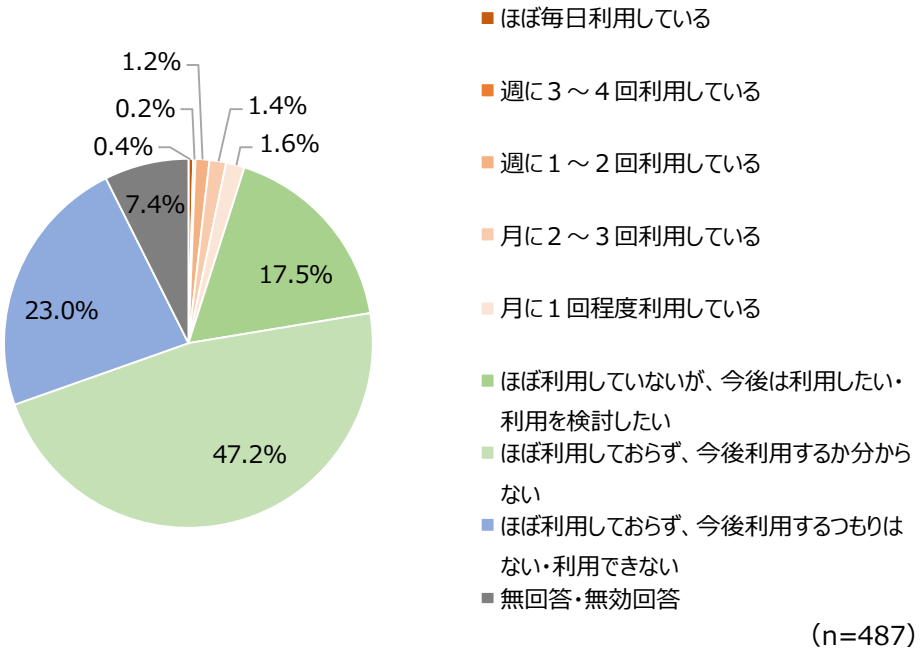
<外出頻度>



（n=487）

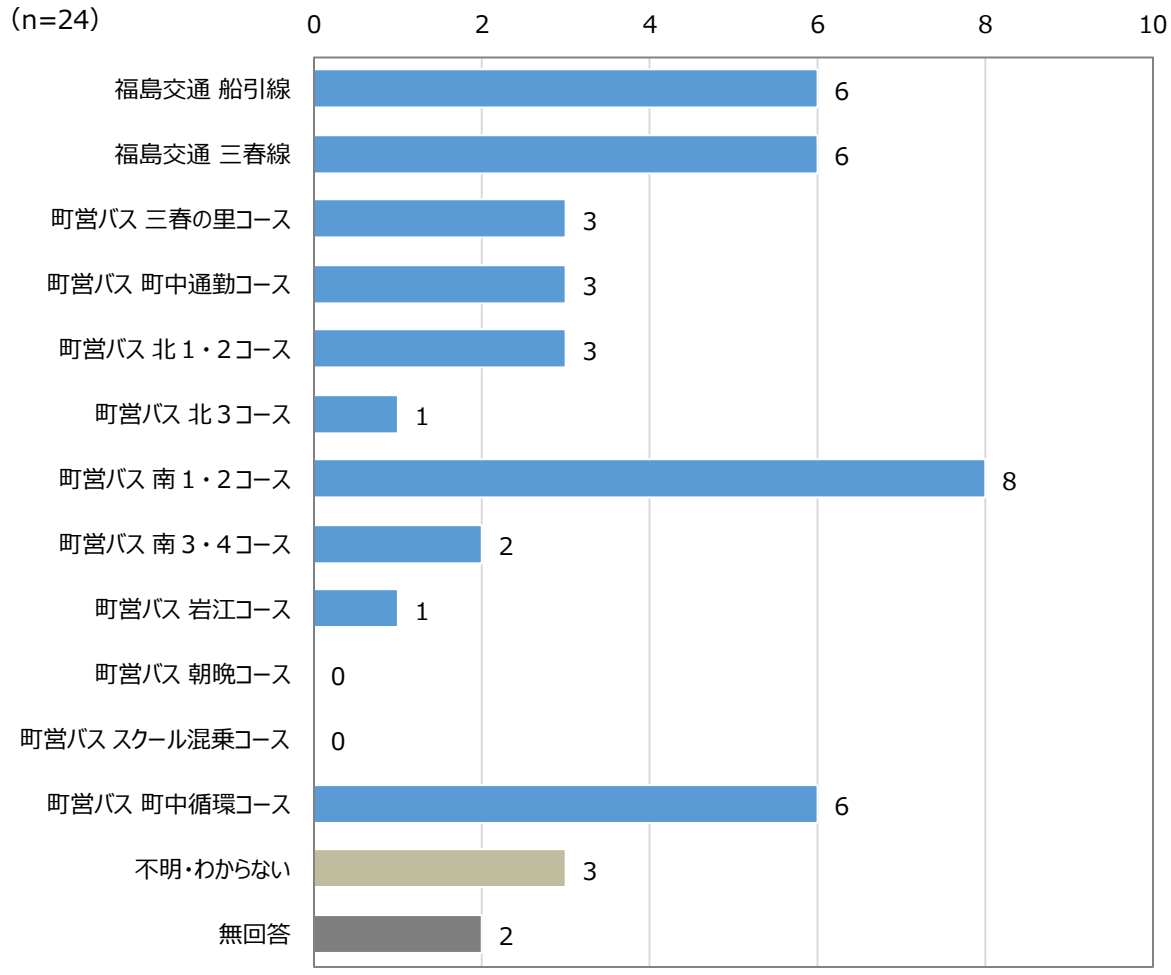
3）町内を運行しているバスの利用について

3-1）町内を運行しているバスの利用頻度と今後の利用意向



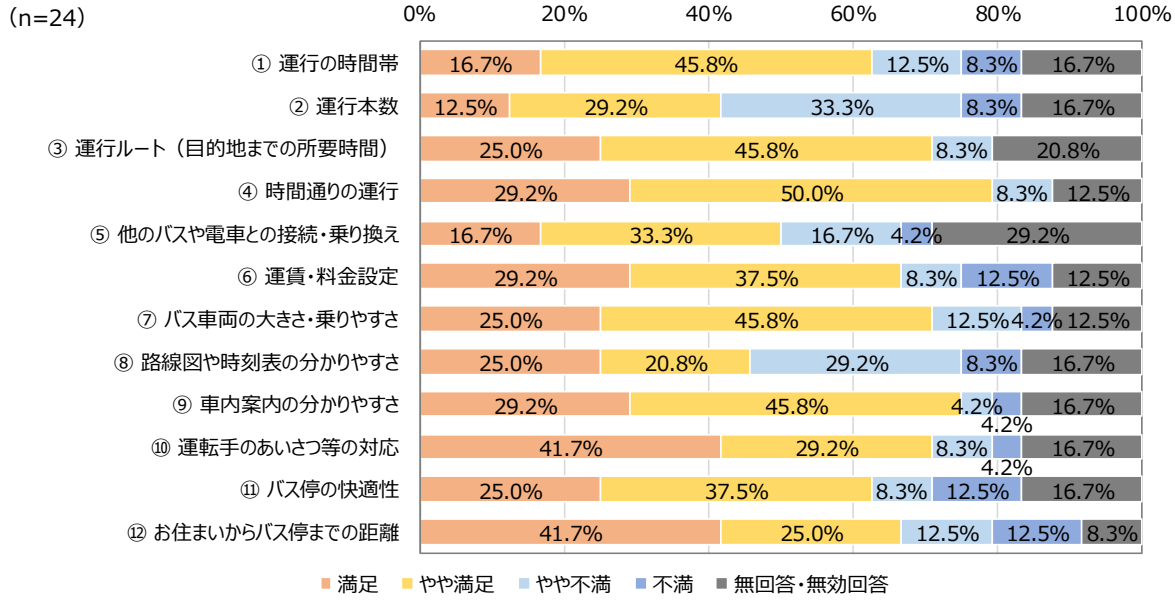
（n=487）

3-2）3-1）で１～５と回答した方で利用している町内の主なバス路線

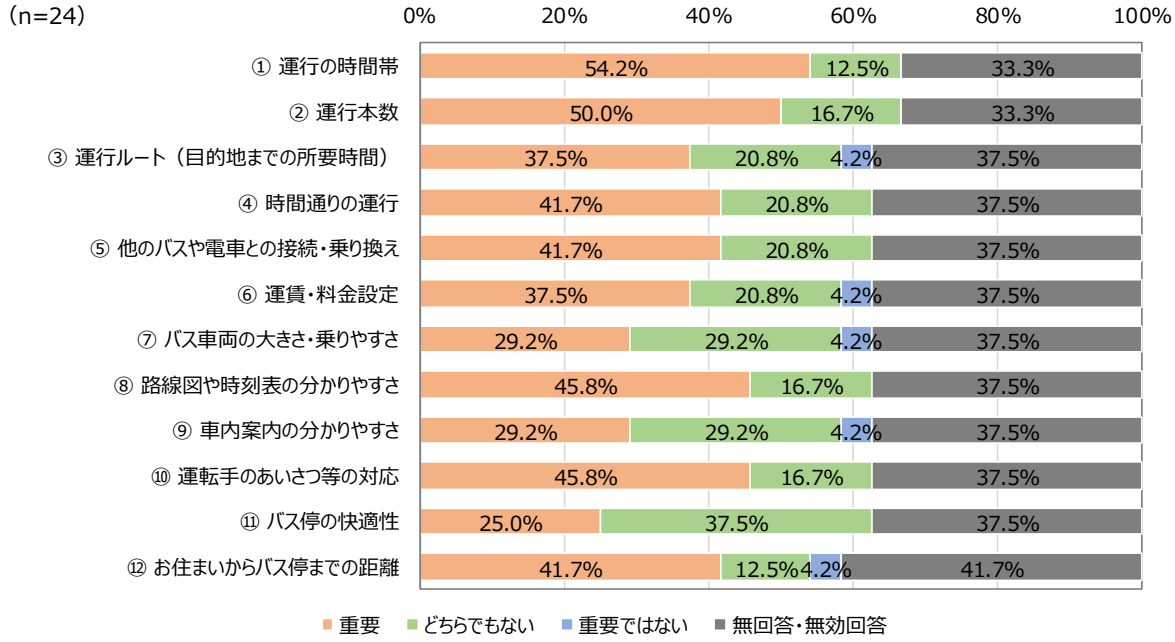


3-3）3-1）で1～5と回答した方で利用しているバスの満足度・重要度

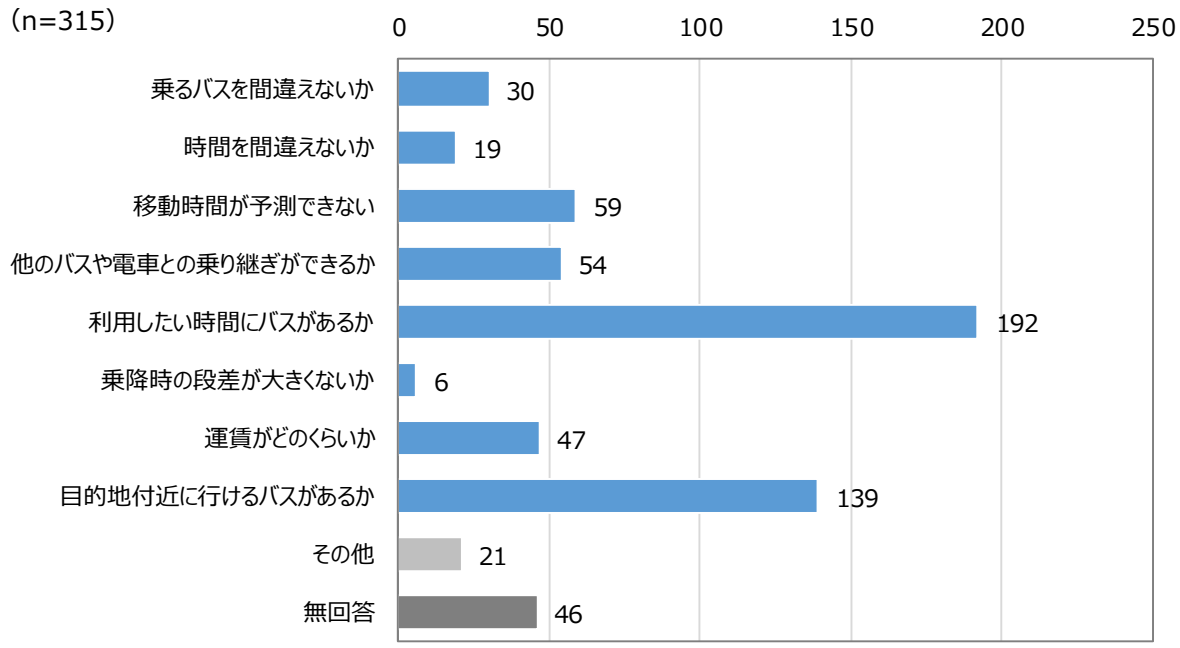
＜満足度＞



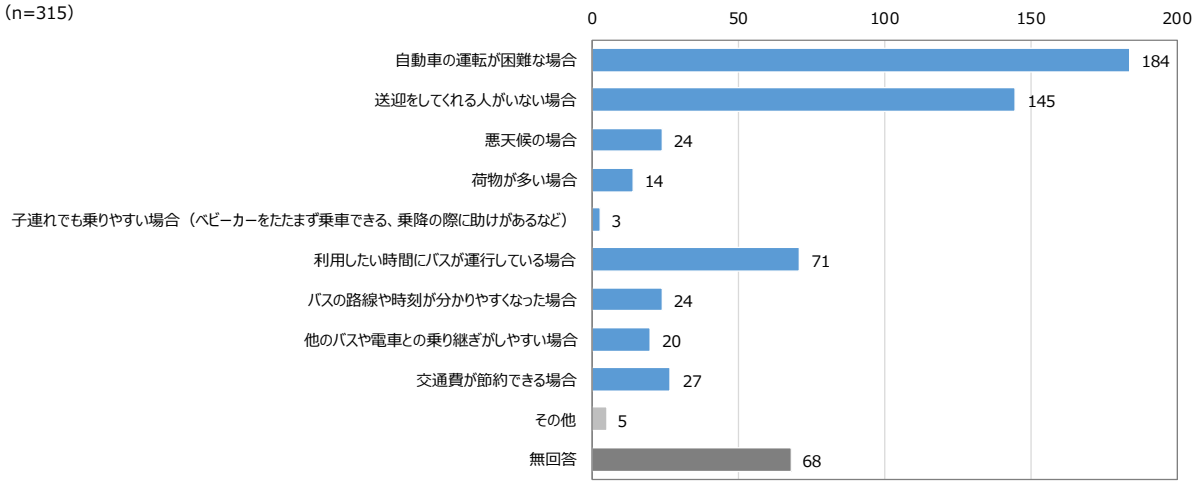
＜重要度＞



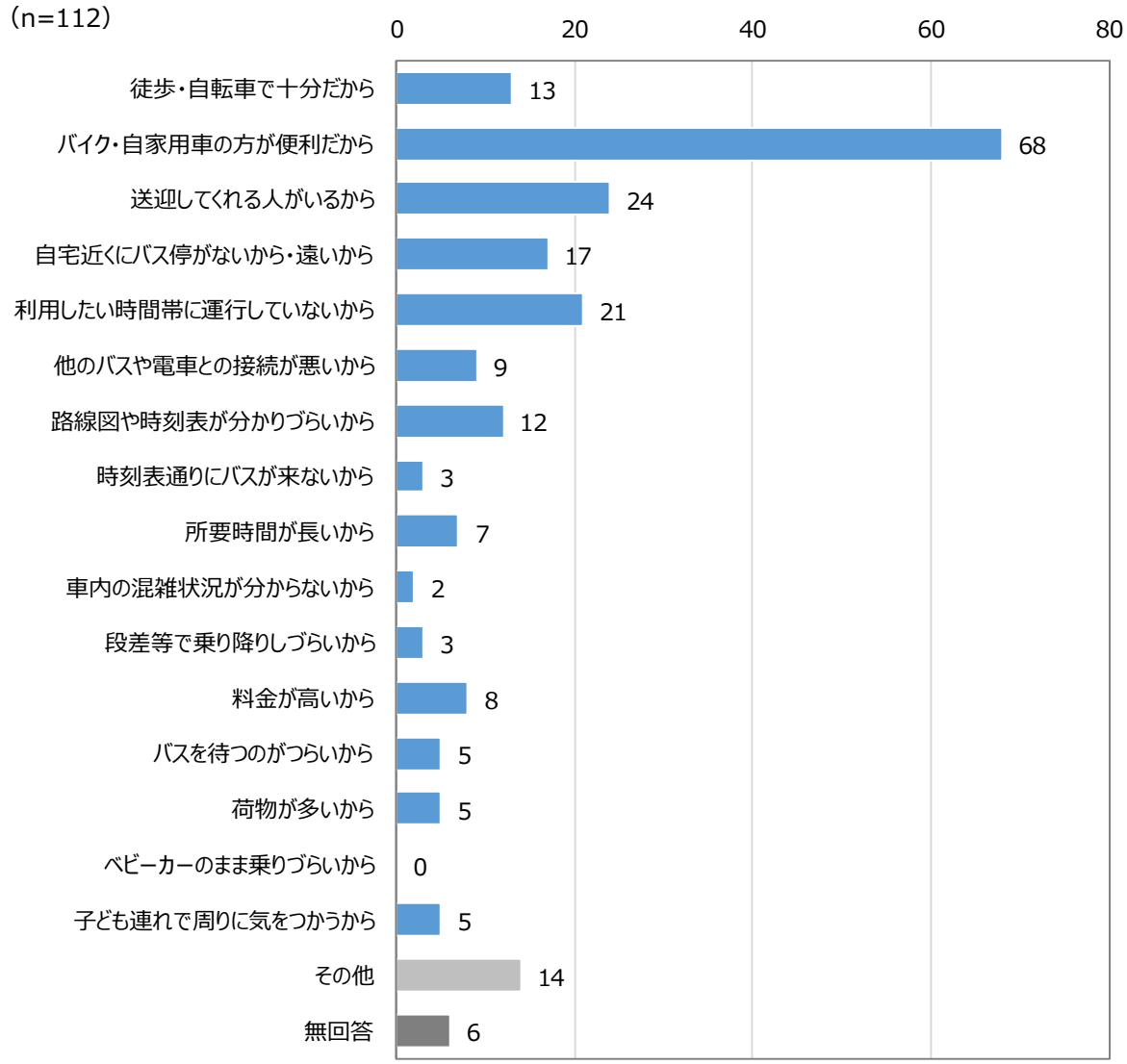
3-4）3-1）で6、7と回答した方でバスの利用にあたり、不安なことや気になること（複数回答可）



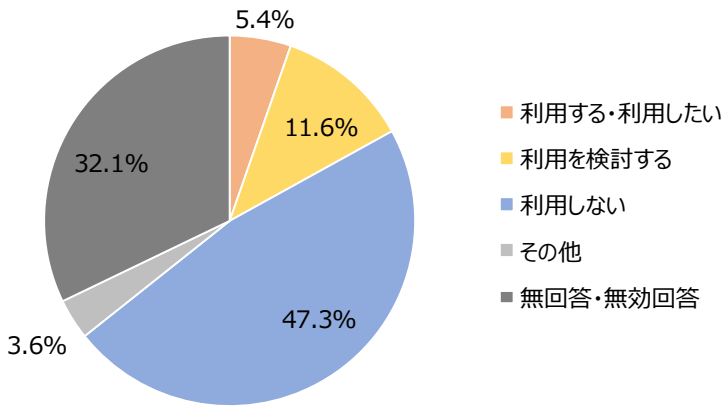
3-5）3-1）で6、7と回答した方でどのような場合にバスを特に利用したいと思うか（3つ回答可）



3-6）3-1）で８と回答した方でバスを利用していない（できない）理由（複数回答可）



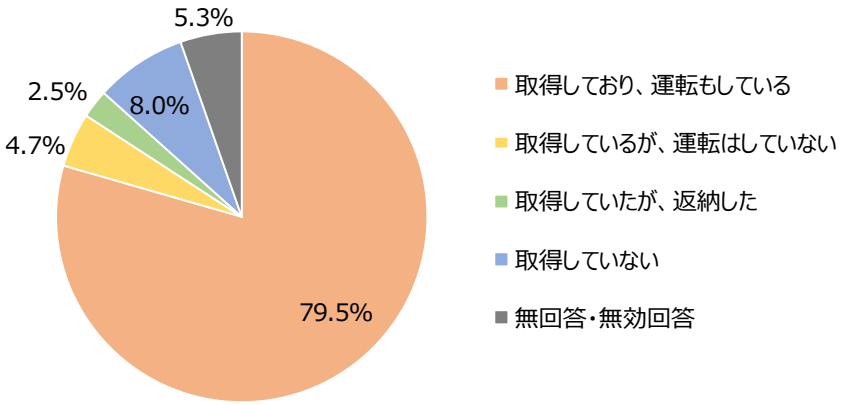
3-7）3-1）で８と回答した方で3-6）で回答した内容が改善されれば、バスを利用するか



（n=112）

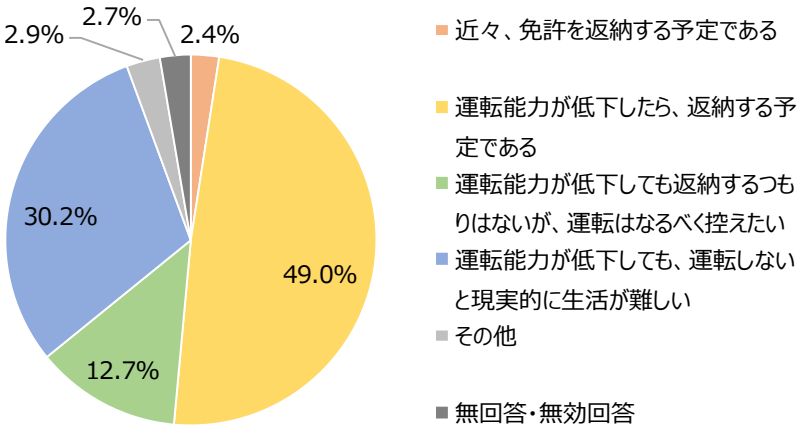
4）運転免許について

4-1）自動車もしくは原付・自動二輪の運転免許の有無



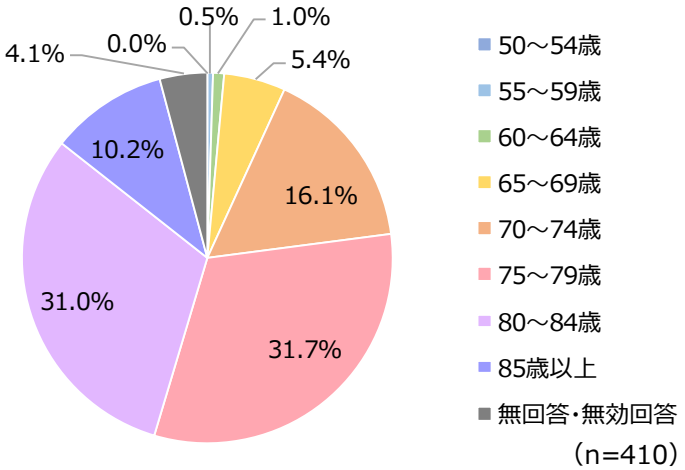
（n=487）

4-2）4-1）で1～2と回答した方で免許返納に対する意向



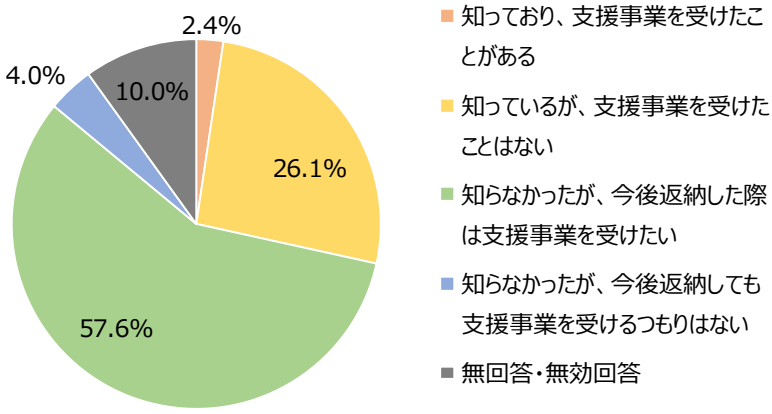
（n=410）

4-3）4-1）で1～2と回答した方で何歳くらいまで運転を続けたいか



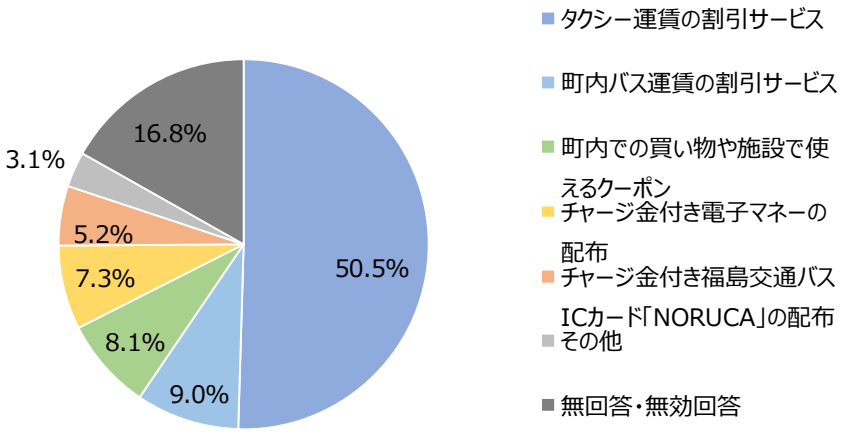
（n=410）

4-4）4-1）で1～3と回答した方で三春町の高齢者等が運転免許証を自主返納した方に町バスの福祉回数券またはタクシー利用券の支援事業を知っているか



（n=422）

4-5）4-1）で1～3と回答した方で上記以外で免許返納により受けられる支援事業として、特にあれば良いと思うもの



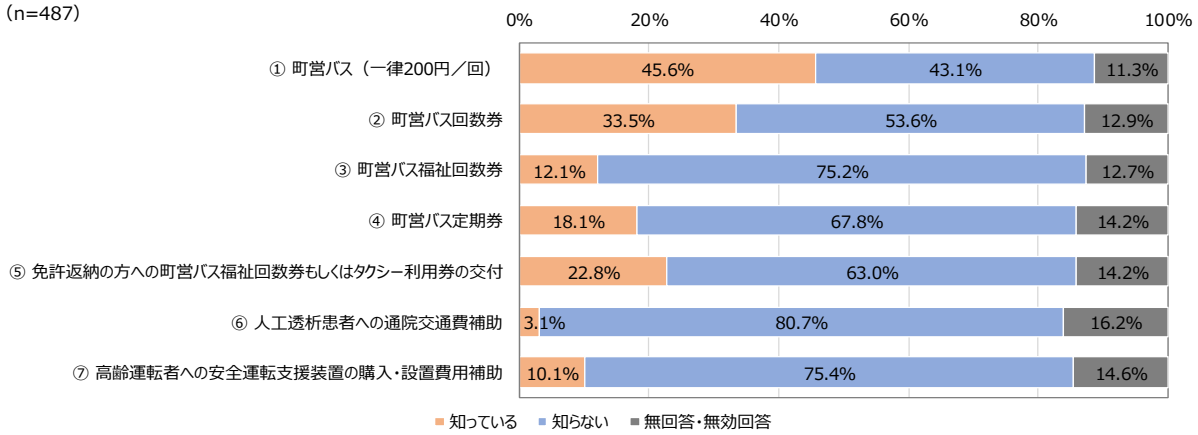
（n=422）

5）公共交通施策に対するお考えについて

5-1）現在、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識状況、活用状況、今後の活用意向

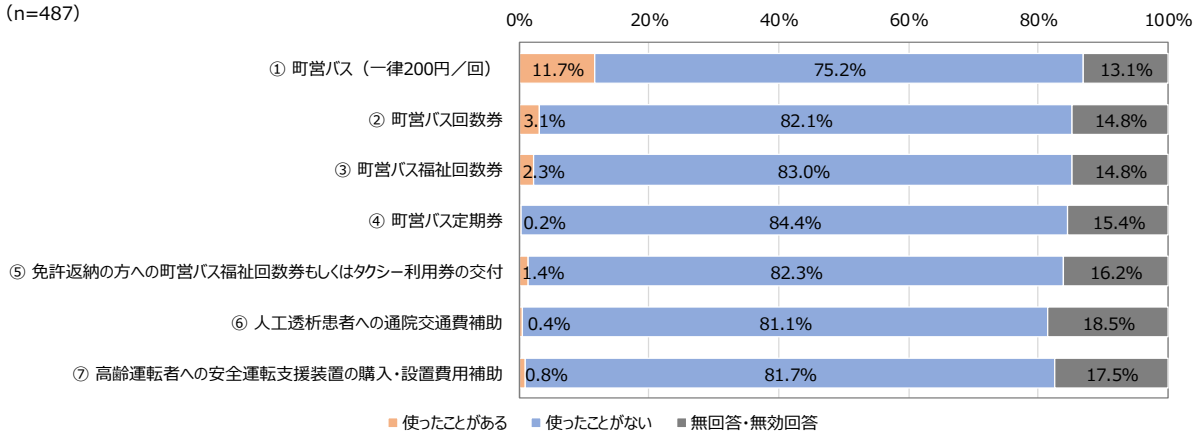
＜認識状況＞

（n=487）



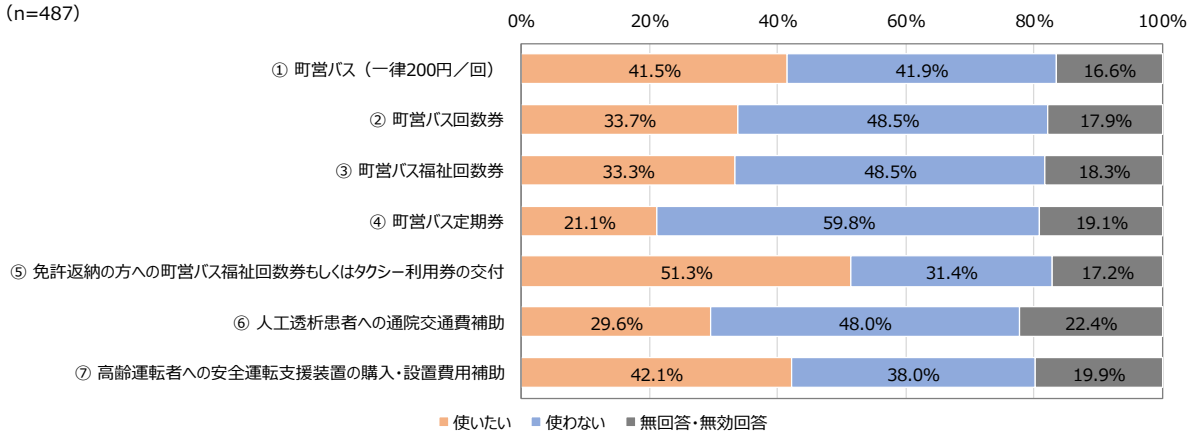
＜活用状況＞

（n=487）

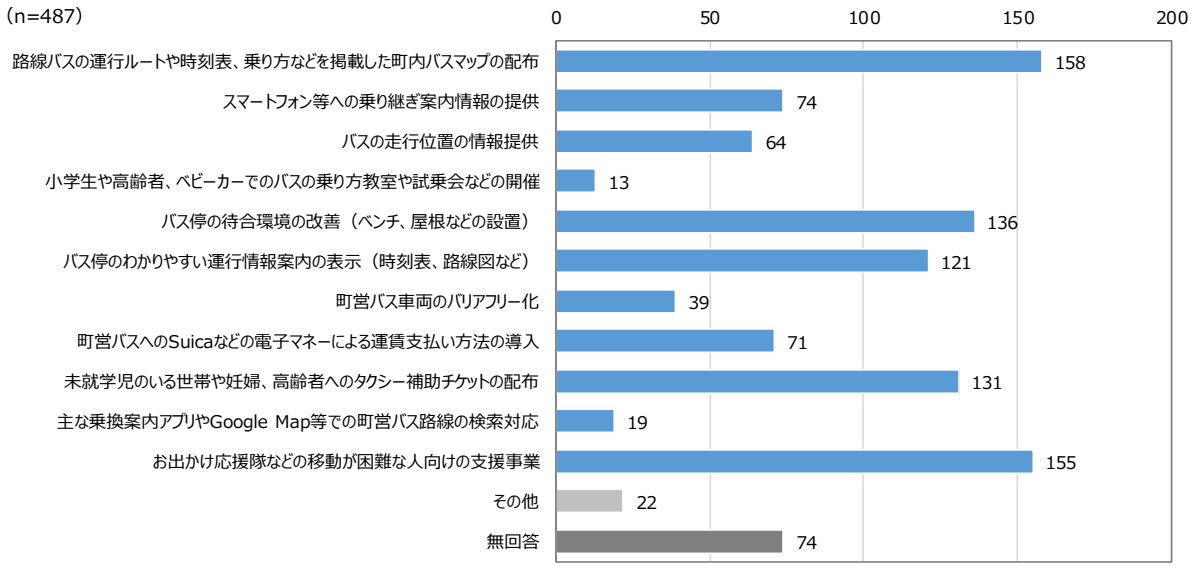


＜今後の活用意向＞

（n=487）



5-2）今後、三春町で生活する上で、特に必要と思う公共交通サービスや取組み（３つ選択可）



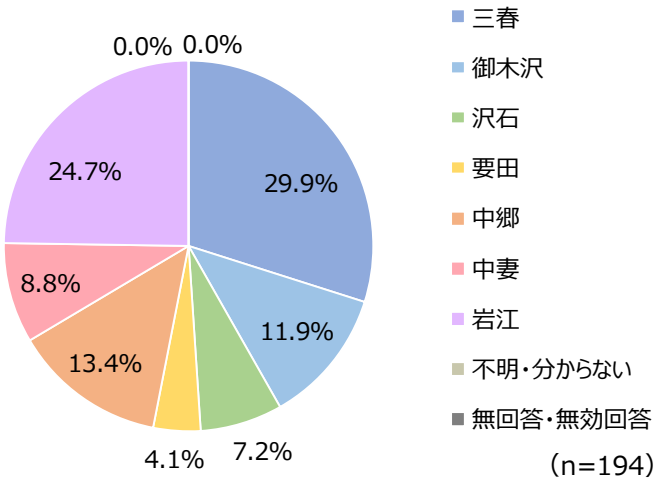
資料－２　15 歳～18 歳　町民アンケート調査

（１）調査概要

調査目的	通学・通勤時の移動手段について伺う
調査方法	郵送配布、郵送回収又は WEB 回答
調査対象	町内にお住まいの 15～18 歳の方（553 人）
調査日時	令和 4 年 10 月 13 日（木）発送 令和 4 年 10 月 28 日（金）回答期限
回収状況	回収票数 194 票（郵送 132 票、WEB62 票） 回収率 35.1%

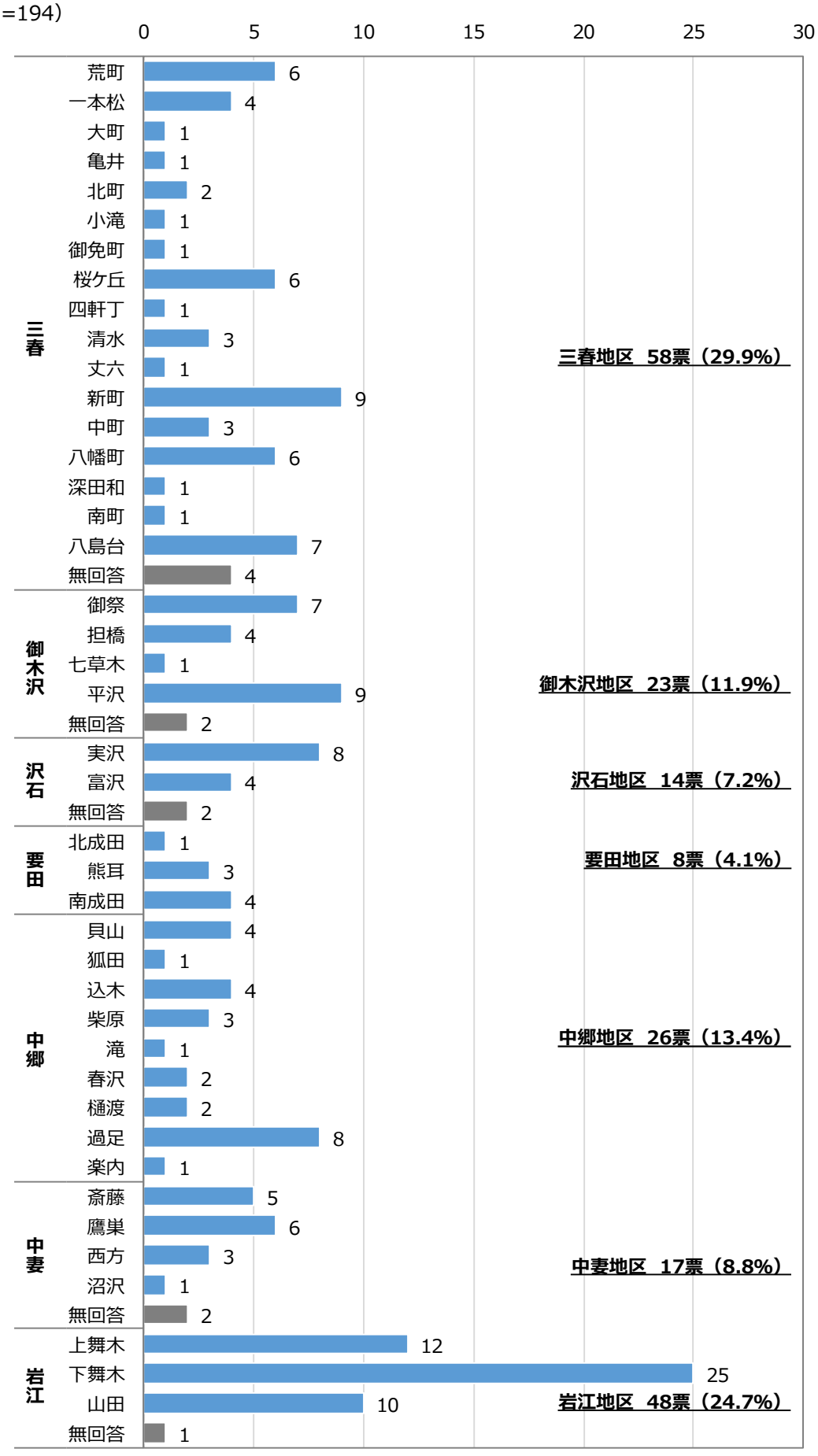
（２）調査結果

１）お住まいの地区

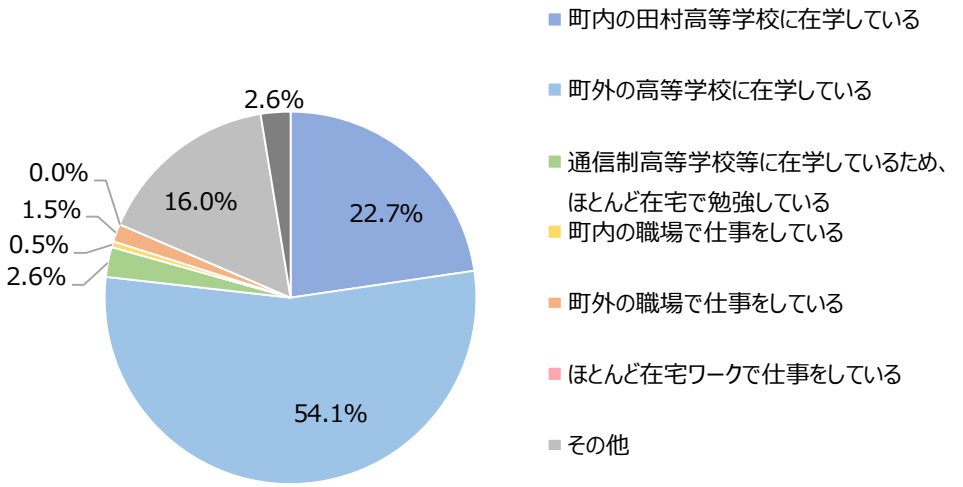


2）お住まいの町域

（n=194）

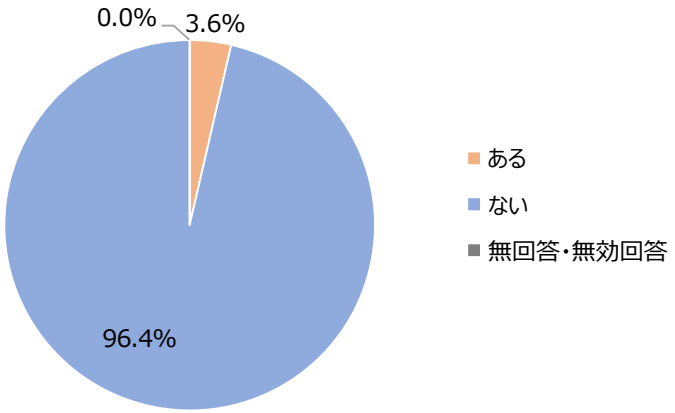


3）通学・就労状況



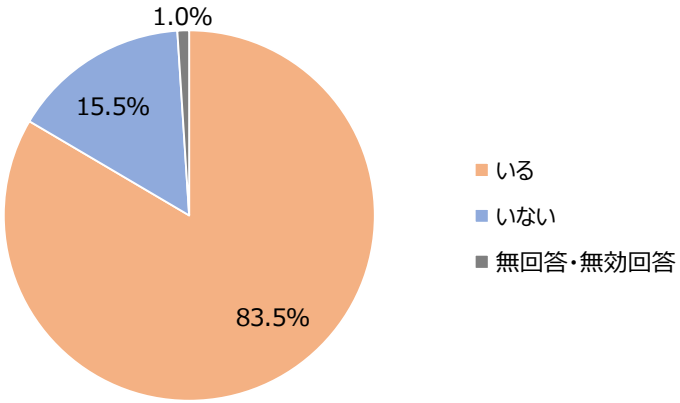
（n=194）

4）原付・自動二輪運転免許の有無



（n=194）

5）登下校・通勤時に自家用車で送迎をしてくれる方の有無



（n=194）

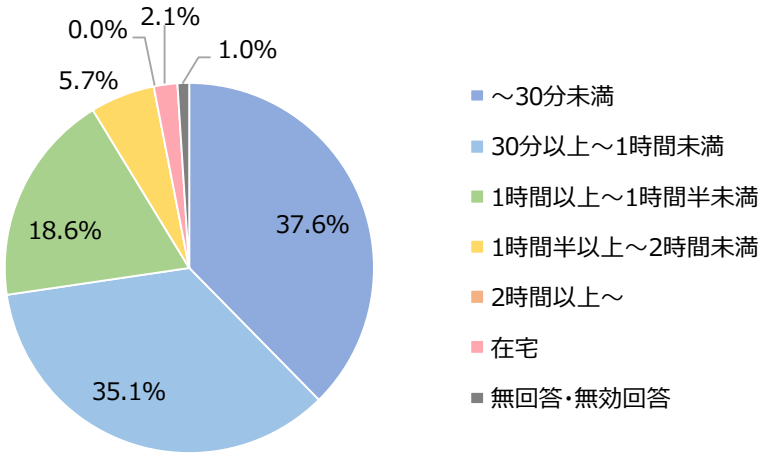
６）普段の登下校・通勤の時間帯

①登校・出勤時

＜自宅出発＞　平均　07:14

＜行先到着＞　平均　07:55

＜移動時間＞



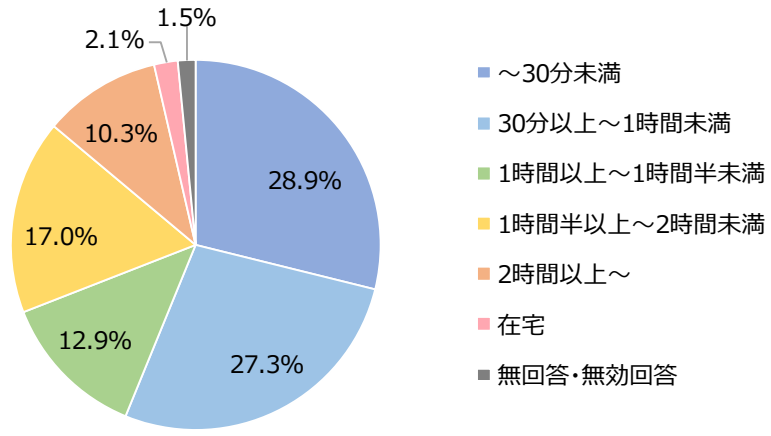
（n=194）

②下校・退勤時

＜行先出発＞　平均　17:20

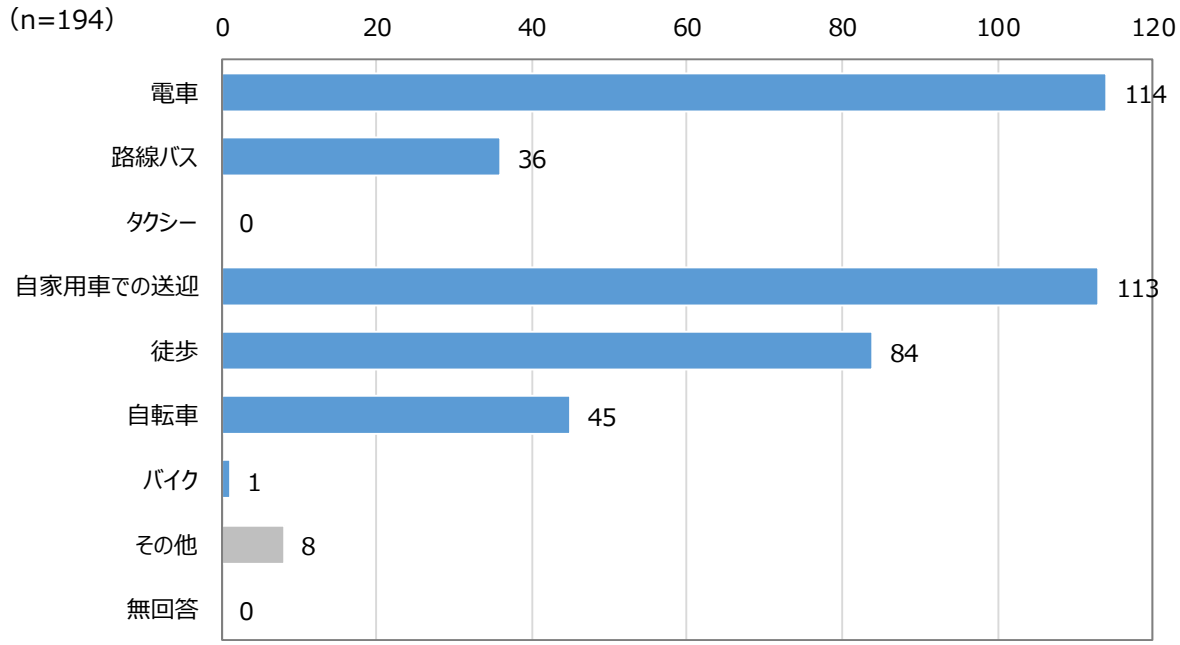
＜自宅到着＞　平均　18:20

＜移動時間＞



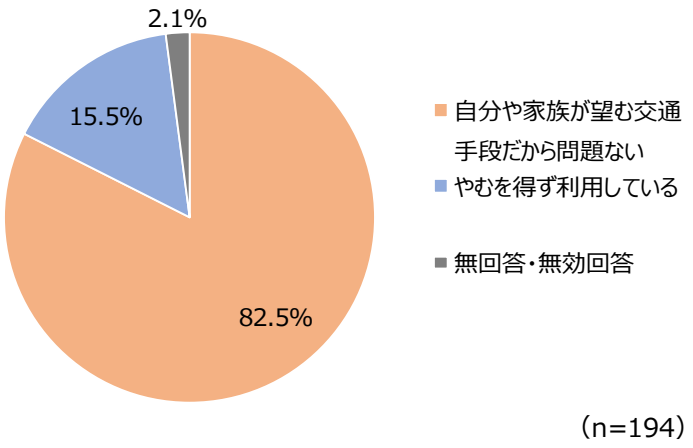
（n=194）

７）天気が良い日の登下校・通勤で、よく利用する移動手段（複数回答可）



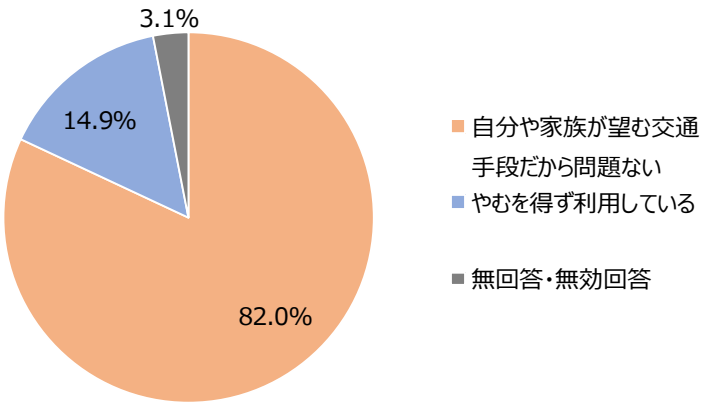
８）７）で回答した移動手段は、やむを得ず利用している手段か

①登校・出勤時



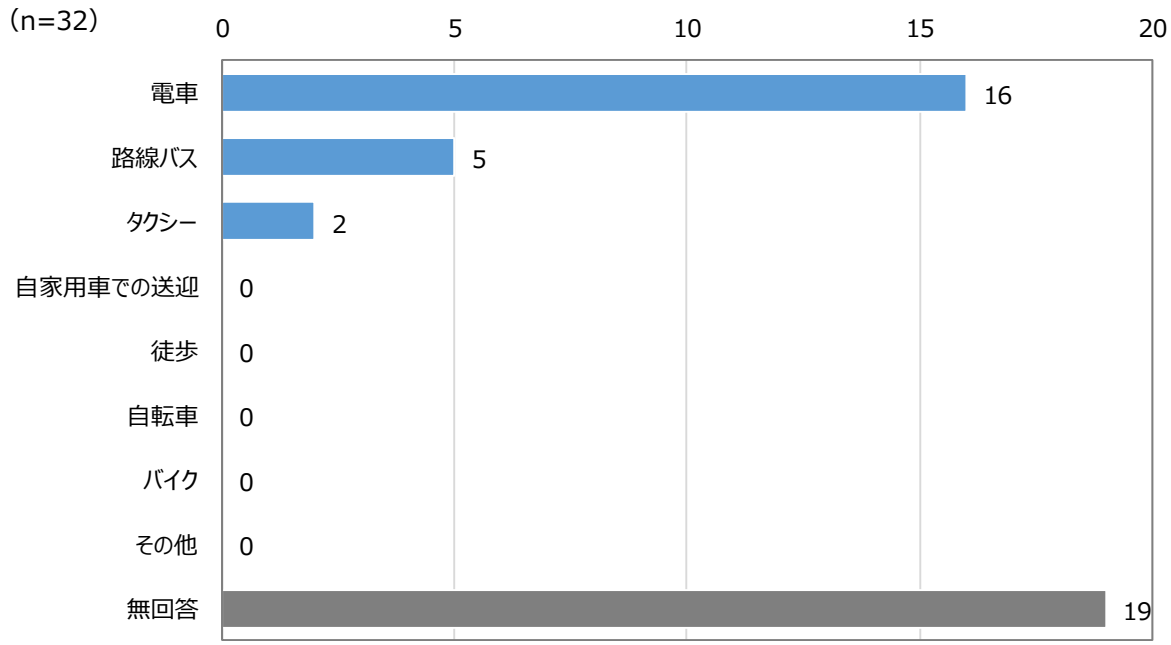
（n=194）

②下校・退勤時

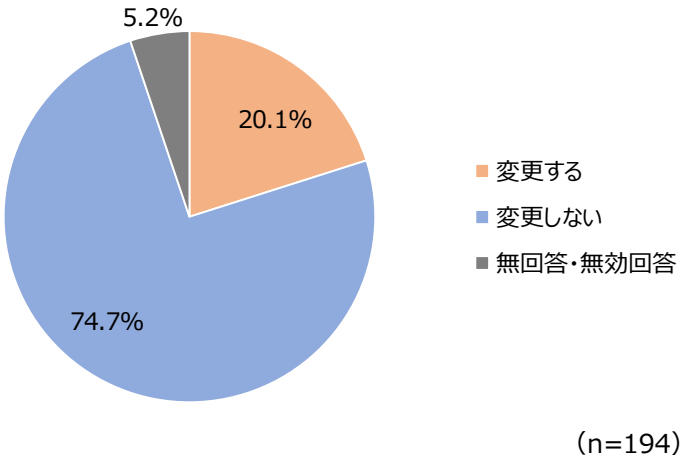


（n=194）

9）8）のいずれかで 2 と回答した方で本当は利用したい移動手段（複数回答可）



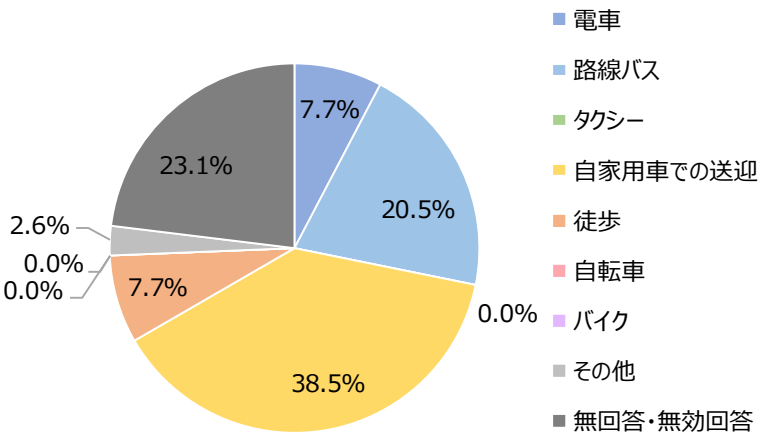
10）雨や雪の日の登下校・通勤で利用する移動手段を変更するか



（n=194）

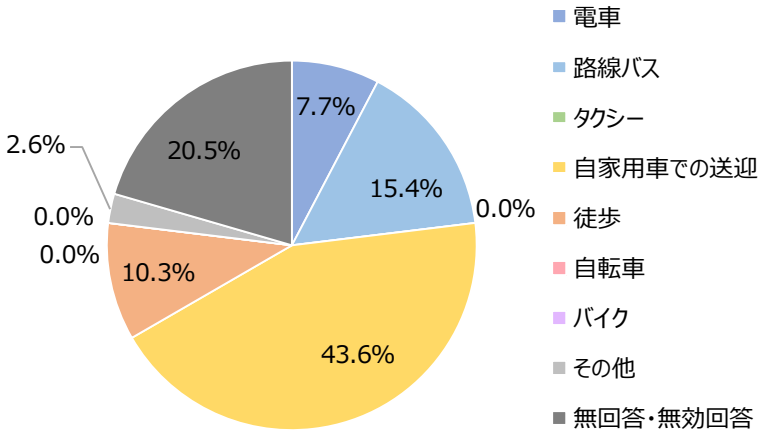
11）雨や雪の日の登下校・通勤で、利用が多くなる移動手段

① 登校・出勤時



（n=39）

② 下校・退勤時

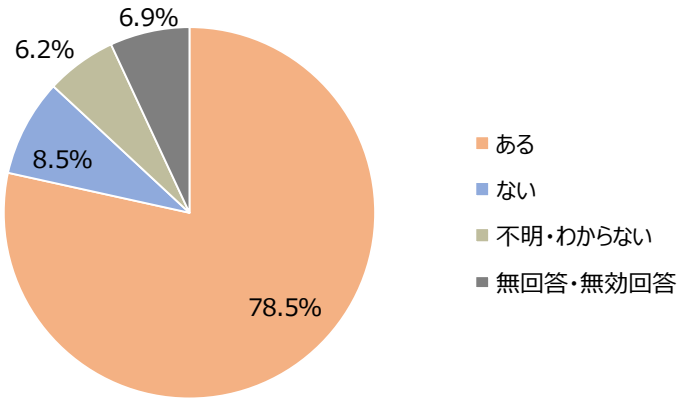


（n=39）

登下校・通勤で公共交通（バス・電車・タクシー）を利用する方

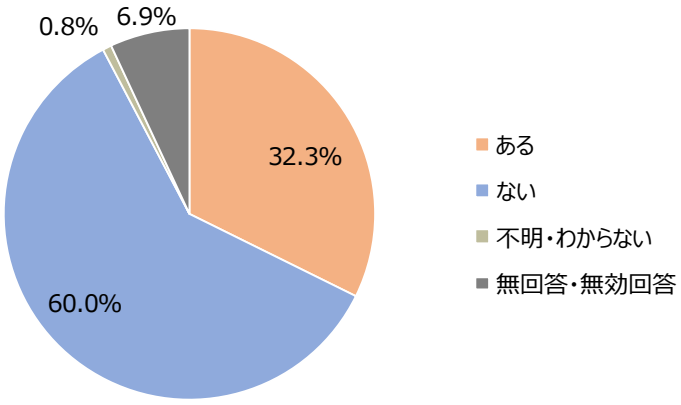
12）お住まいから徒歩圏内（歩いて 10～15 分程度）にバス停や鉄道駅の有無

① バス停



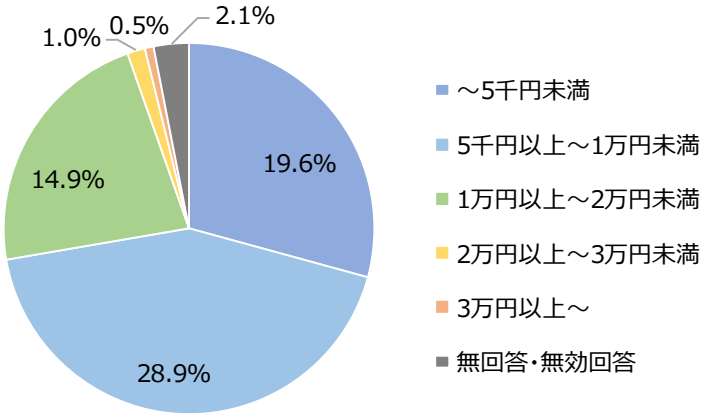
（n=130）

② 鉄道駅



（n=130）

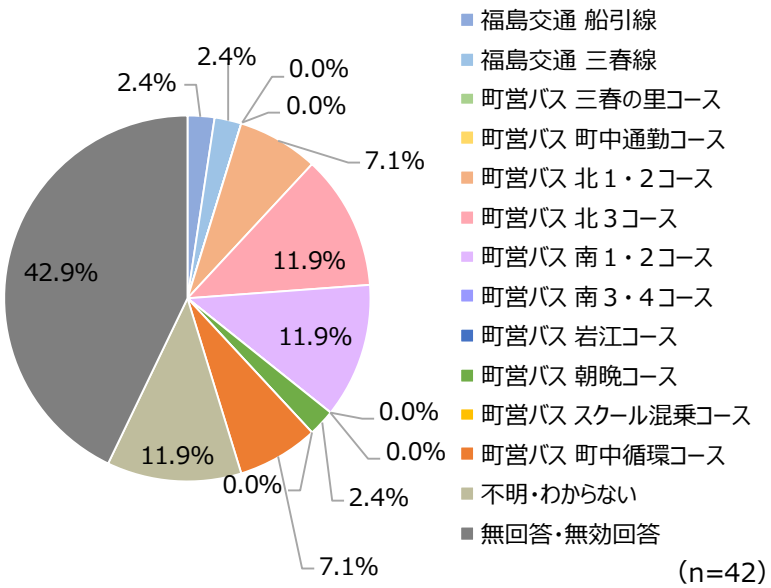
13）1 ヶ月にかかる交通費



（n=130）

登下校・通勤時に町内を運行するバスを利用する方

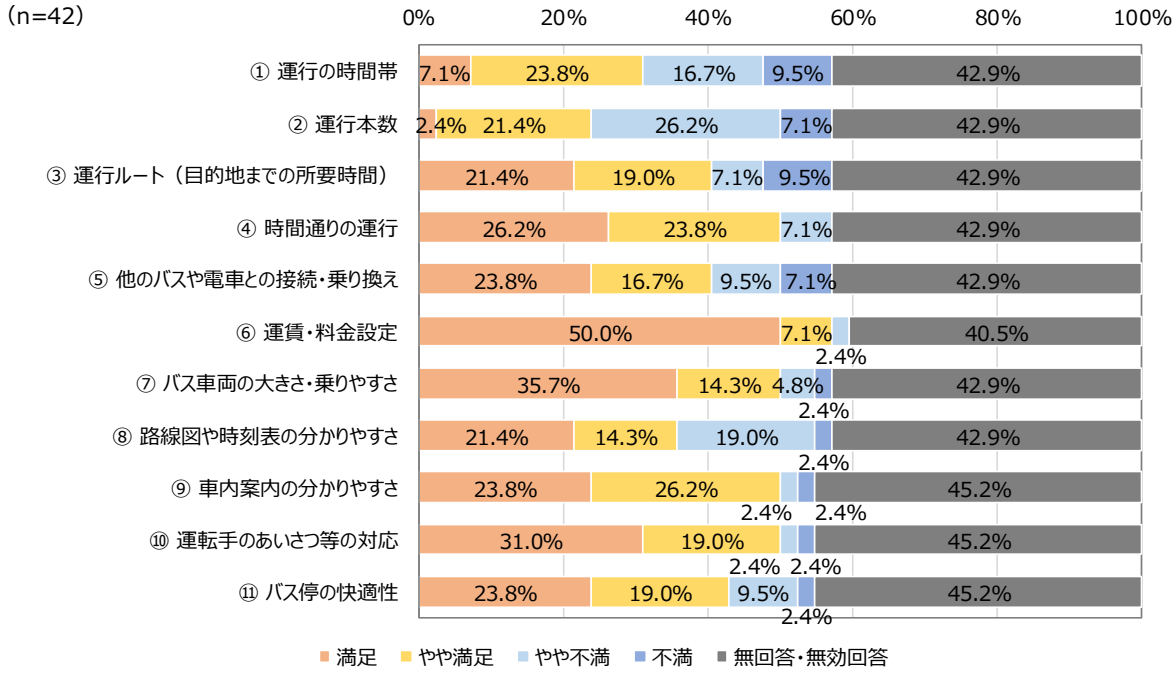
14）利用している町内のバス路線



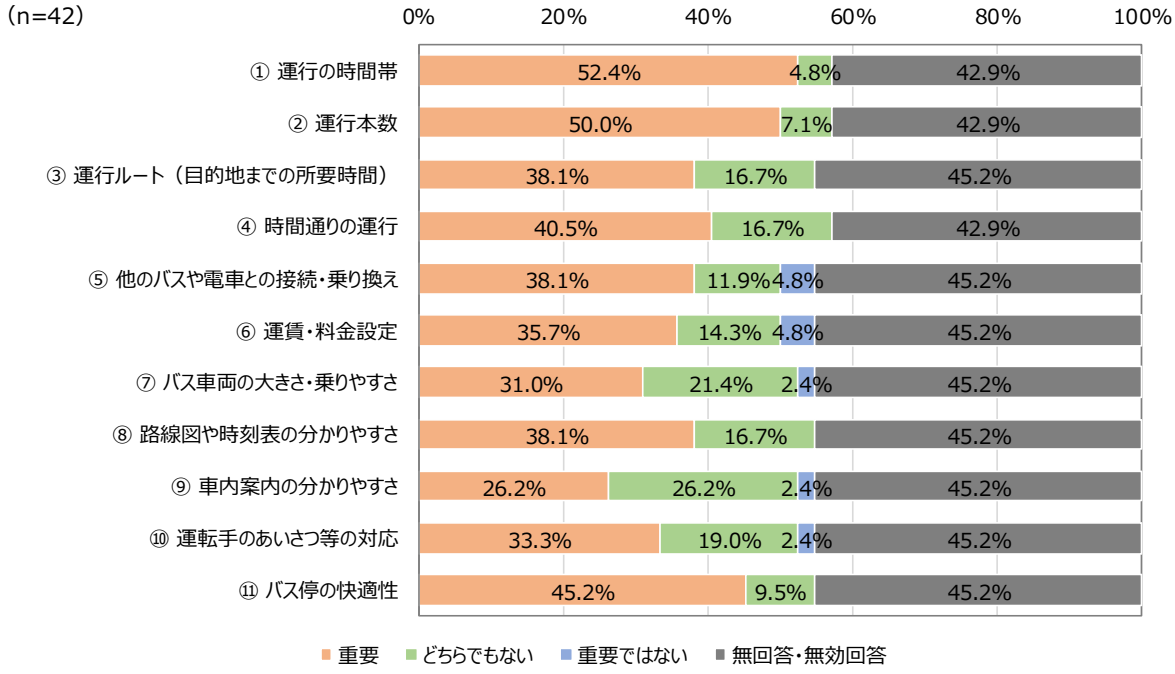
（n=42）

15）利用している町内のバスの満足度・重要度

＜満足度＞

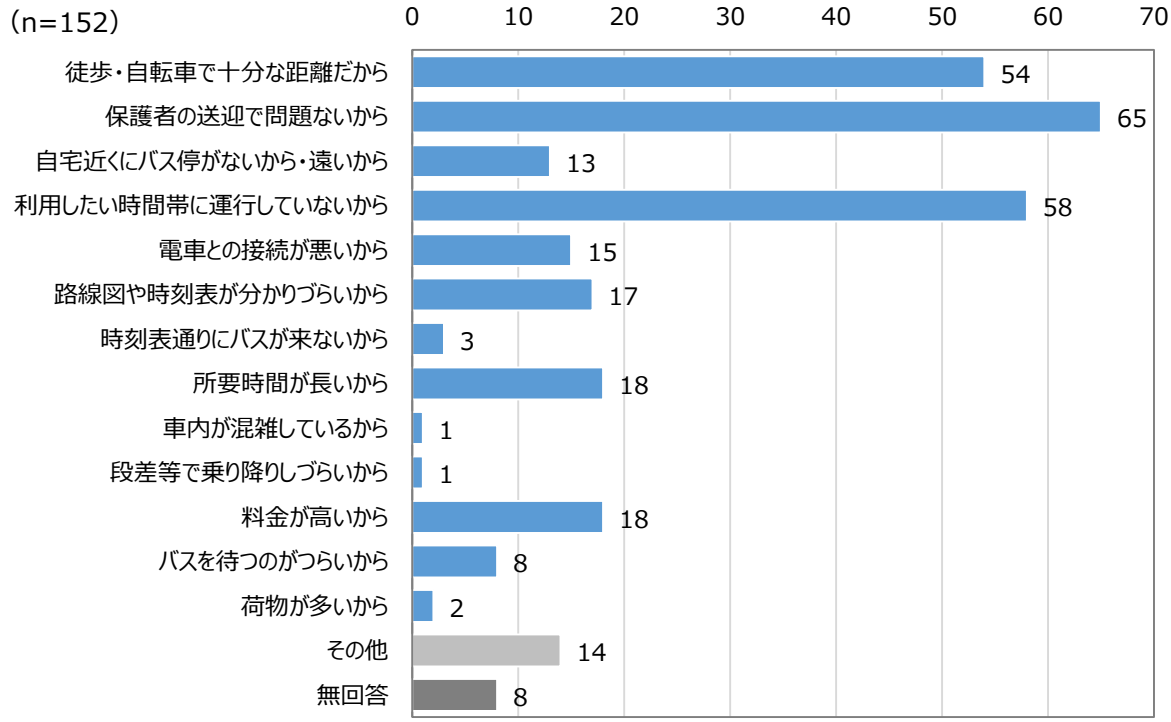


＜重要度＞

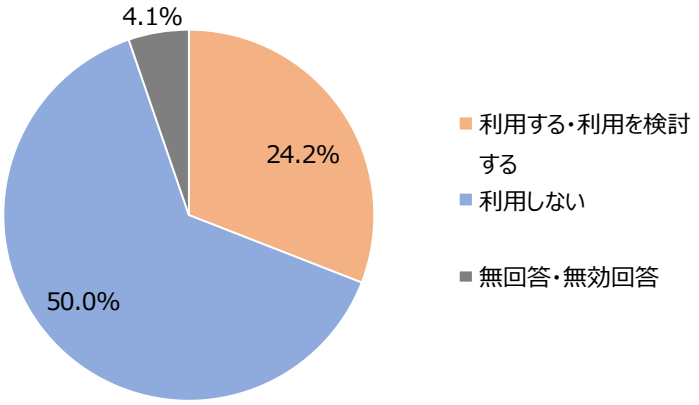


登下校・通勤時に町内を運行するバスを利用していない（できない）方

16）町内のバスを利用していない（できない）理由

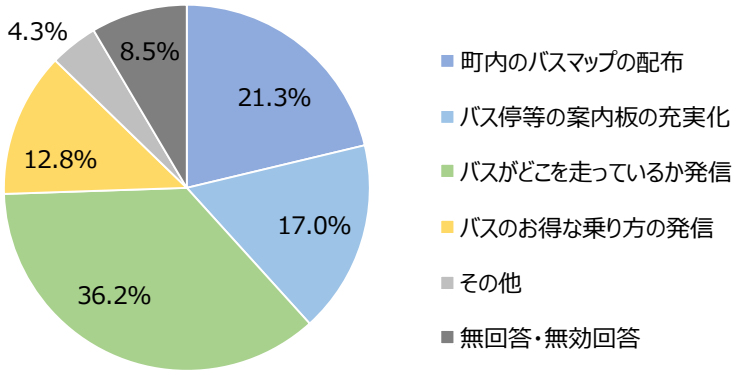


17）バスの運行情報や案内が発信され、わかりやすければ利用するか



（n=152）

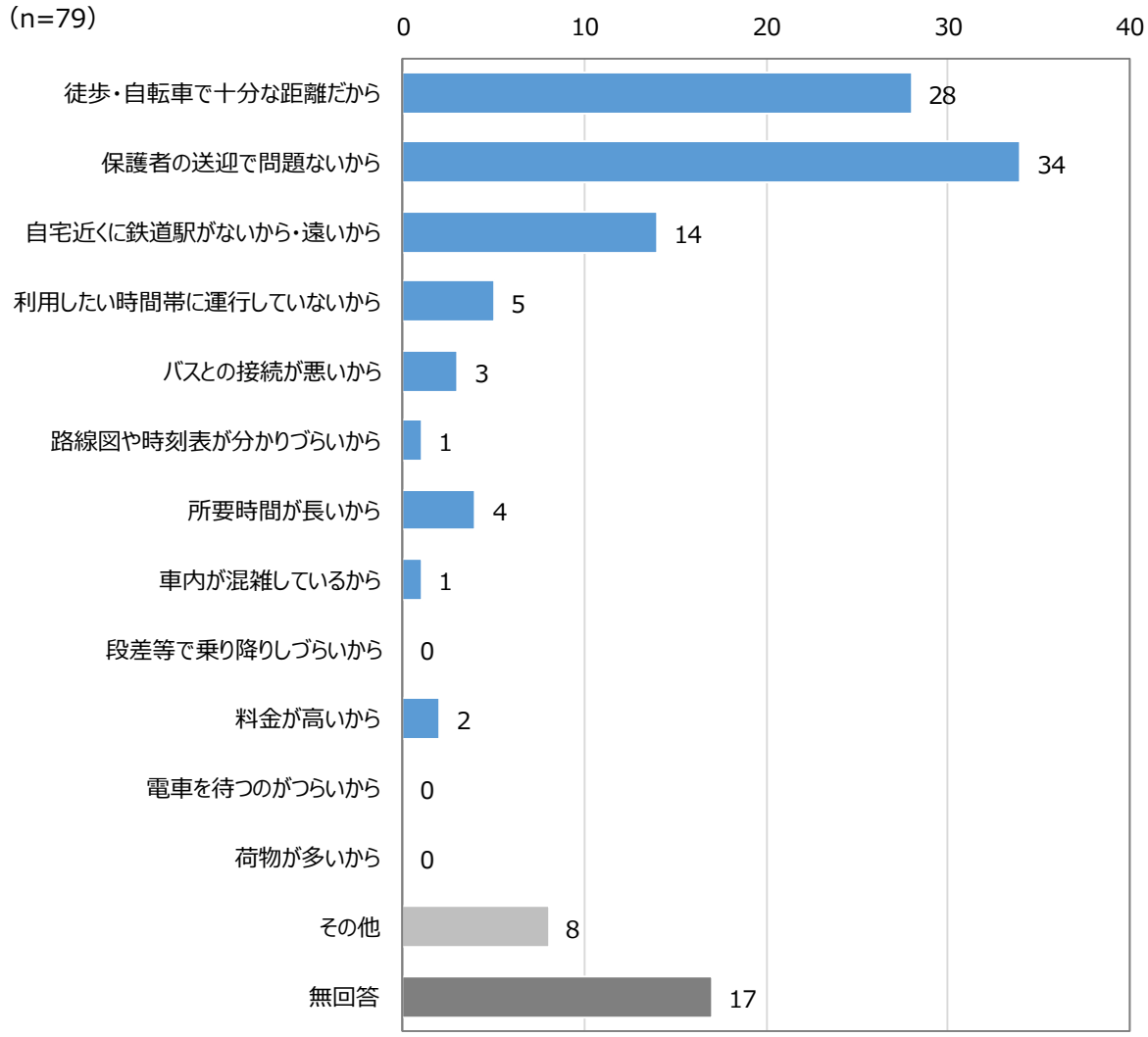
18）17）で 1 と回答した方で特にあると良いと思う情報提供・発信の方法



（n=47）

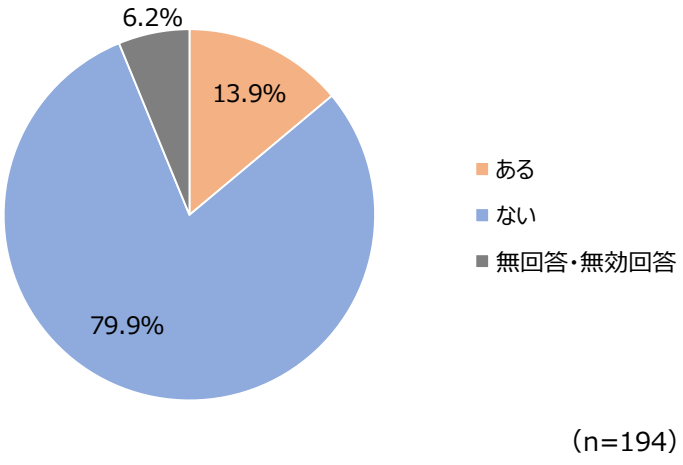
登下校・通勤時に電車を利用していない（できない）方

19）電車を利用していない（できない）理由（複数回答可）



登下校・通勤時やその他に運行して欲しいバスについて

20）登下校・通勤時やその他に運行して欲しいバスの有無



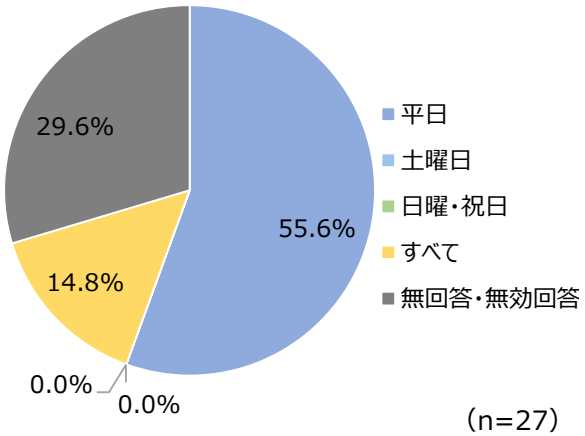
（n=194）

21）20）で 1 と回答した方で運行して欲しいバス

① 登校・出勤時

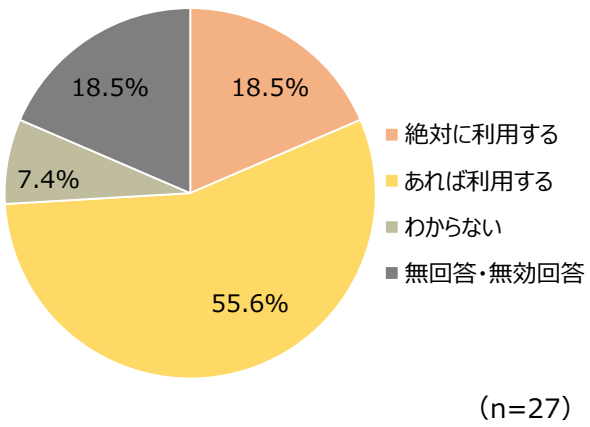
出発地	目的地	出発時刻
西方or斎藤	郡山駅	6:00
自宅近辺	郡山駅	7:00
新町	船引駅	6:45
三春の里	三春駅	6:40
三春駅	田村高校	三春駅に電車が到着する登校する時間
中妻方面	舞木駅	7:00
下屋敷	中央大町	7:30
	三春駅	
下屋敷	三春駅	9:00
沢石	町内、三春町	7:00
岩江	田村高校	7:30
清水	三春駅	6:40
岩江小学校	郡山駅	6:30
舞木駅	まほらか旧三春中学校	7:00
鷹巣公民館	北町	8:00
十文字	三春駅	6:40
三春中学校	三春駅	6:40
斎藤	田村高校	7:00
過足舘	田村高校	7:30

＜利用したい曜日＞



（n=27）

＜利用意向＞

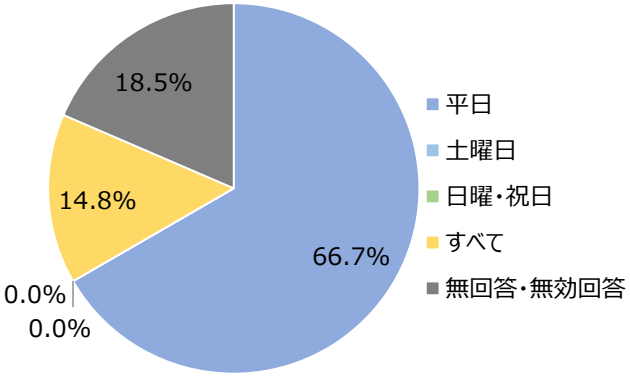


（n=27）

② 下校・退勤時

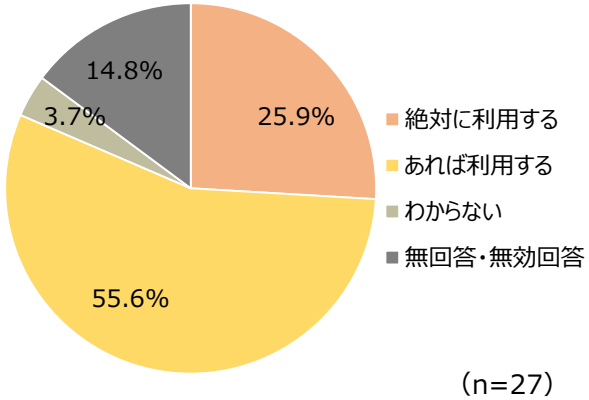
出発地	目的地	出発時刻
郡山駅	西方or斎藤	19:30
郡山駅	自宅近辺	16:30
郡山駅	三春駅	19:30
船引駅	三春町新町	18:40
三春駅	三春の里	17:10
田村高校	三春駅	三春駅に電車が到着する登校する時間
舞木駅	中妻方面	19:00
中央大町	下屋敷	13:30
三春駅		
三春駅	下屋敷	13:50
町内、三春駅	沢石	19:30
要田駅	沢石	18:00
田村高校	岩江	4:30
三春駅	清水	20:15
郡山駅	岩江小学校	19:30
まほらか旧三春中学校	舞木駅	19:15
北町	鷹巣公民館	18:15
三春駅	王子神社下	13:40
三春駅	十文字	17:00
三春駅	三春中学校	18:10
田村高校	斎藤	20:00
三春駅	楽内	18:08
三春駅	柴原	13:50

＜利用したい曜日＞



（n=27）

＜利用意向＞

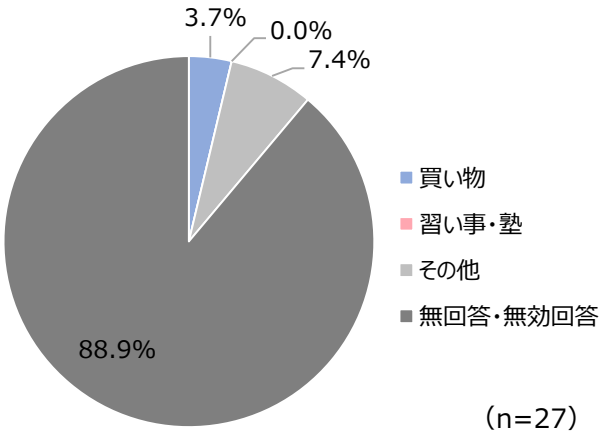


（n=27）

③ その他

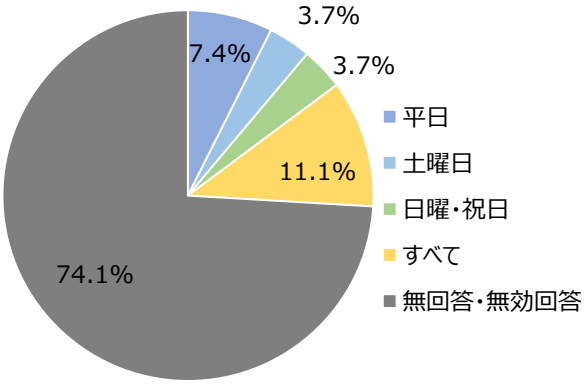
＜利用目的＞

出発地	目的地	【外出時】出発地の出発時刻	【帰宅時】目的地の出発時刻
自宅付近	郡山駅	7:00	16:30
三春新町	船引駅	6:45	18:40
城四口	中町	11:30	13:30
鷹巣公民館	北町	8:30	
三春駅	十文字	14:00	
桜ヶ丘四丁目	三春駅	11:35	



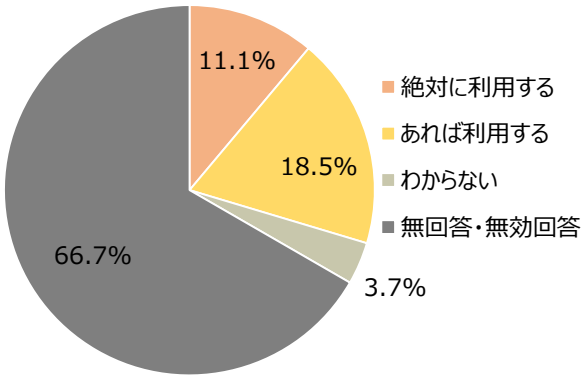
（n=27）

＜利用したい曜日＞



（n=27）

＜利用意向＞



（n=27）

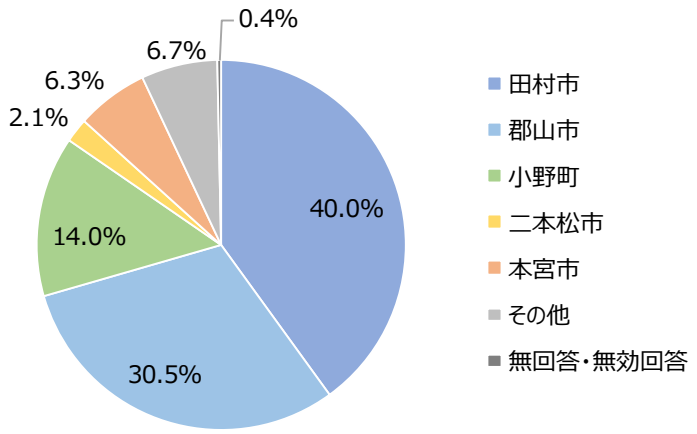
資料－３　高校生アンケート調査

（１）調査概要

調査目的	町外在住の田村高校生の登下校時の移動手段を把握する
調査方法	直接配布、直接回収
調査対象	町外在住の田村高校生
調査日時	令和４年 10 月中旬依頼 令和４年 10 月下旬回収
回収状況	285 票

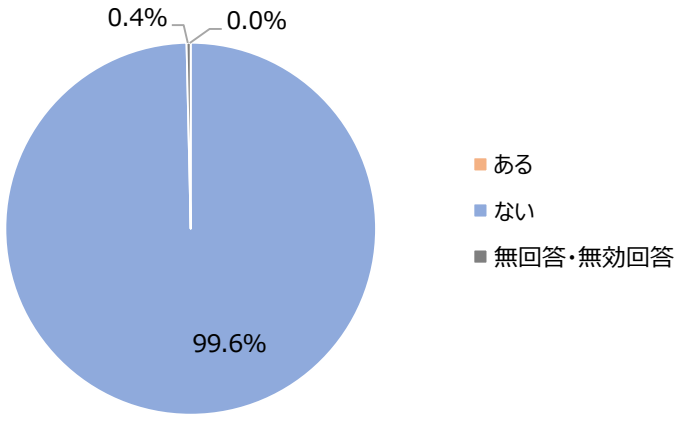
（２）調査結果

１）お住まいの地区



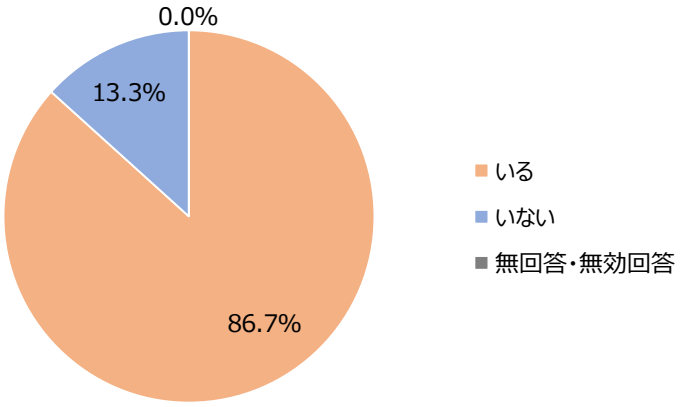
（n=285）

２）原付・自動二輪運転免許の有無



（n=285）

3）自家用車で送迎をしてくれる方の有無



（n=285）

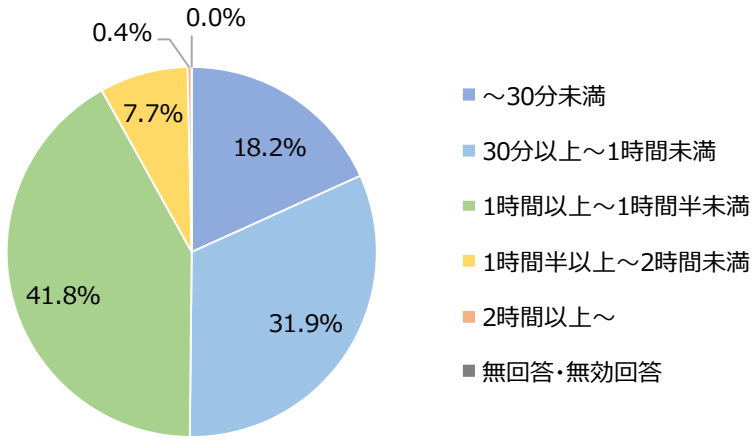
４）普段の登下校の時間帯

① 登校時

＜自宅出発＞　平均　06:42

＜学校到着＞　平均　07:37

＜移動時間＞



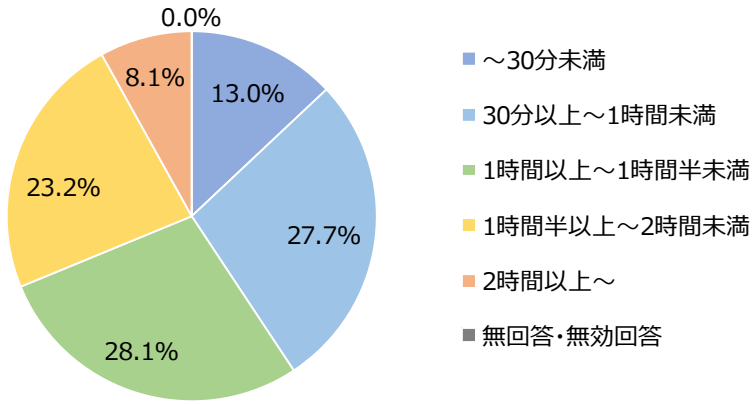
（n=285）

② 下校時

＜学校出発＞　平均　17:40

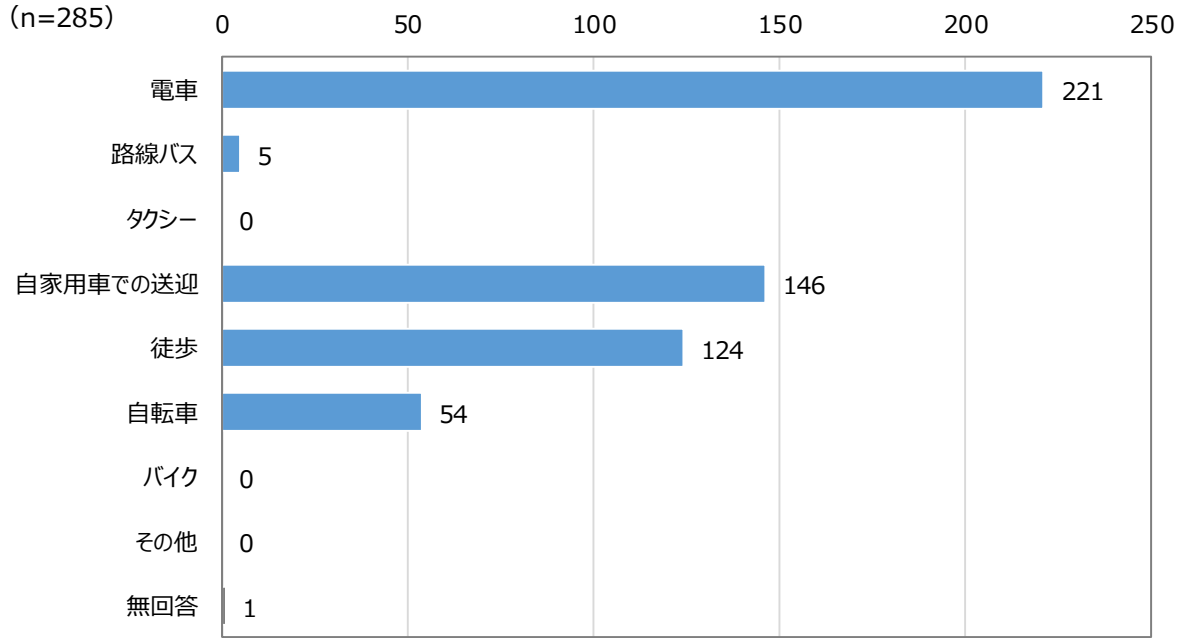
＜自宅到着＞　平均　18:49

＜移動時間＞



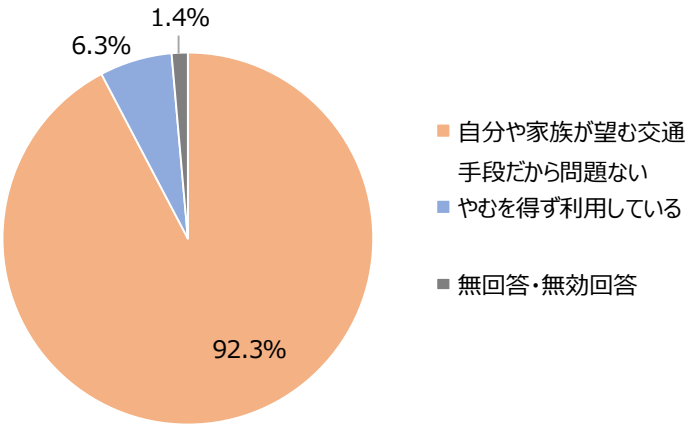
（n=285）

５）天気が良い日の登下校で、よく利用する移動手段（複数選択可）



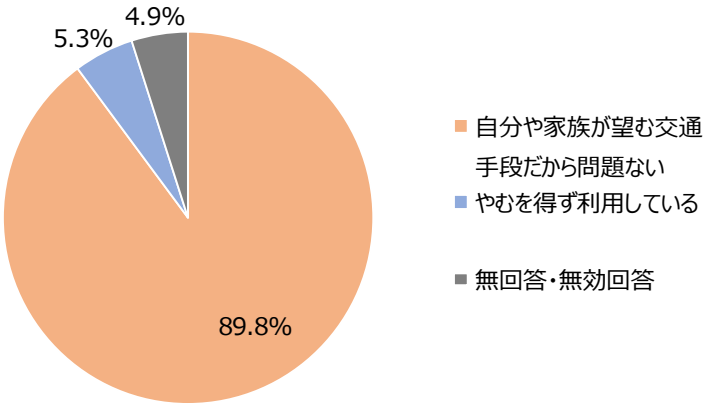
６）５）で回答した移動手段は、やむを得ず利用している手段か

① 登校時



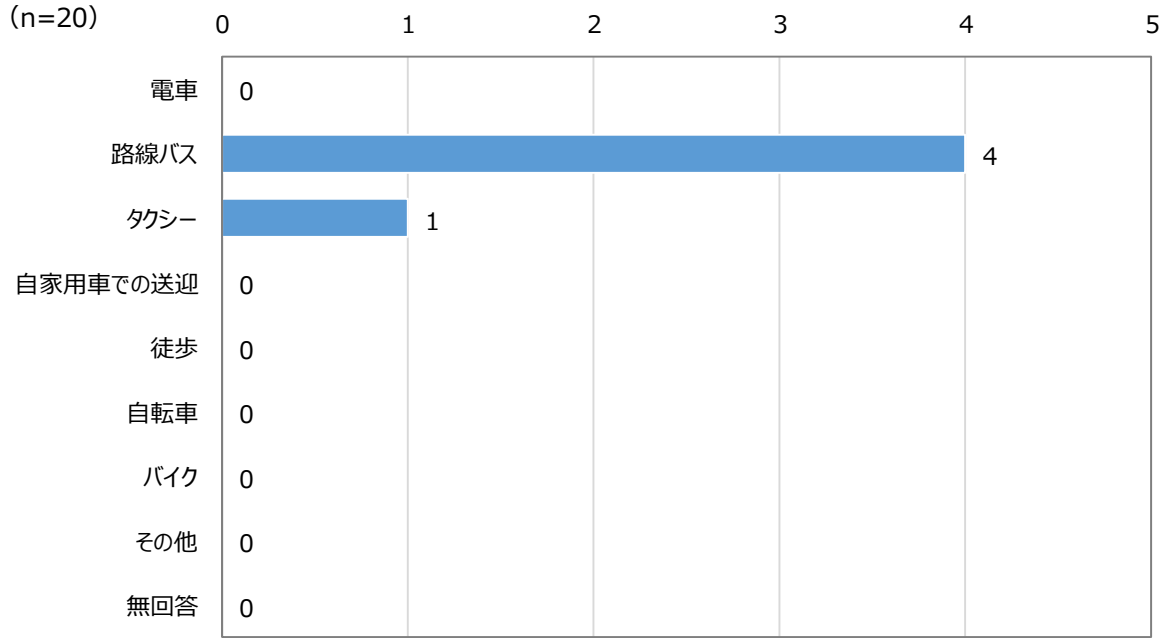
（n=285）

② 下校時

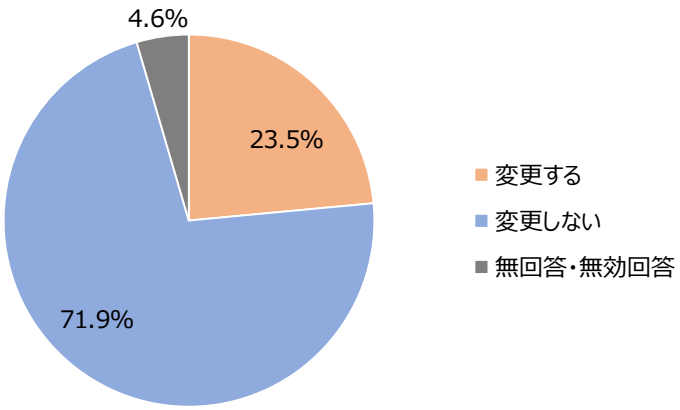


（n=285）

７）６）のいずれかで２と回答した方で本当は利用したい移動手段（複数選択可）



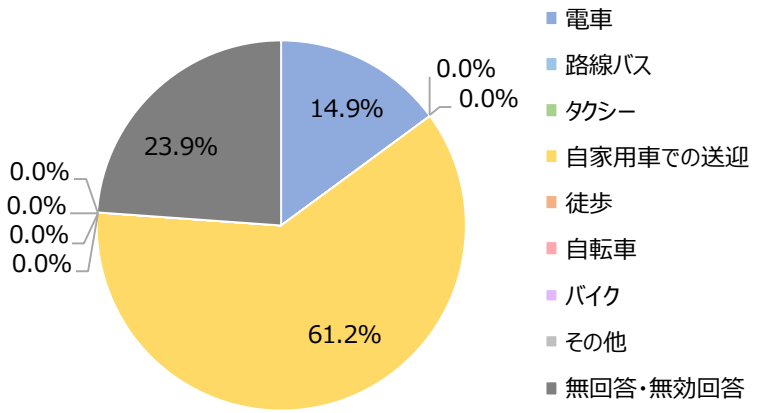
８）雨や雪の日の登下校で利用する移動手段を変更するか



（n=285）

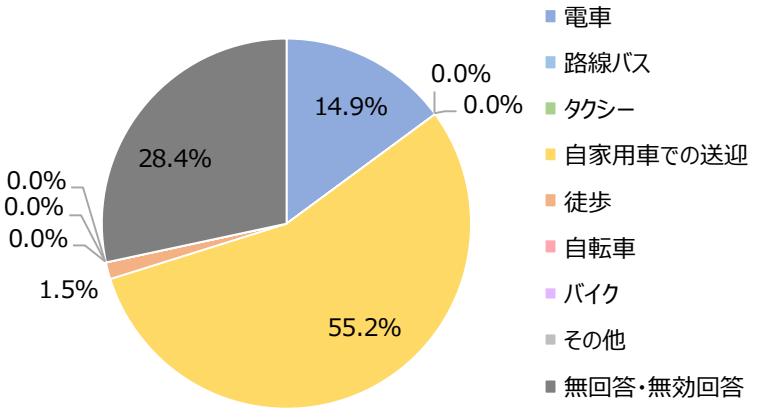
９）８）で１と回答した方で雨や雪の日の登下校で、利用が多くなる移動手段

① 登校時



（n=67）

② 下校時

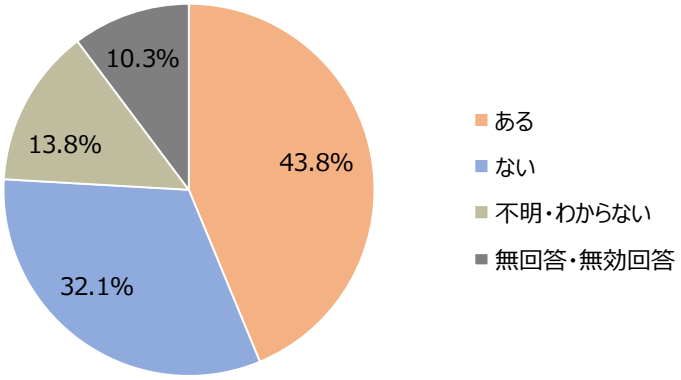


（n=67）

登下校で公共交通（バス・電車・タクシー）を利用する方

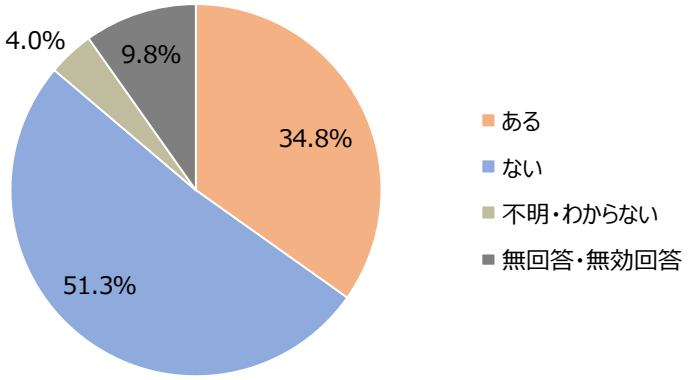
10）お住まいから徒歩圏内（歩いて 10～15 分程度）にバス停や鉄道駅の有無

① バス停



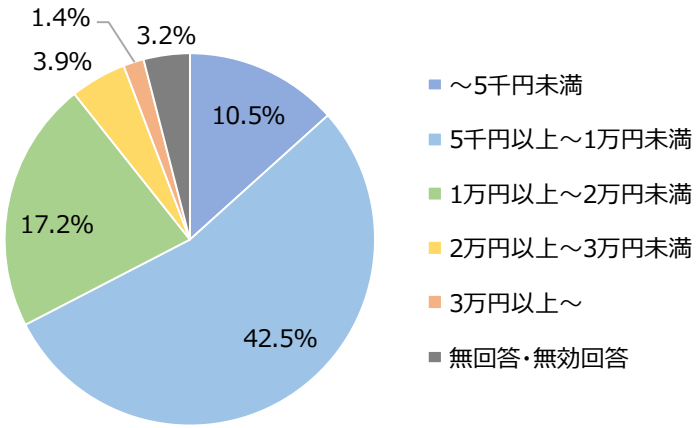
（n=224）

② 鉄道駅



（n=224）

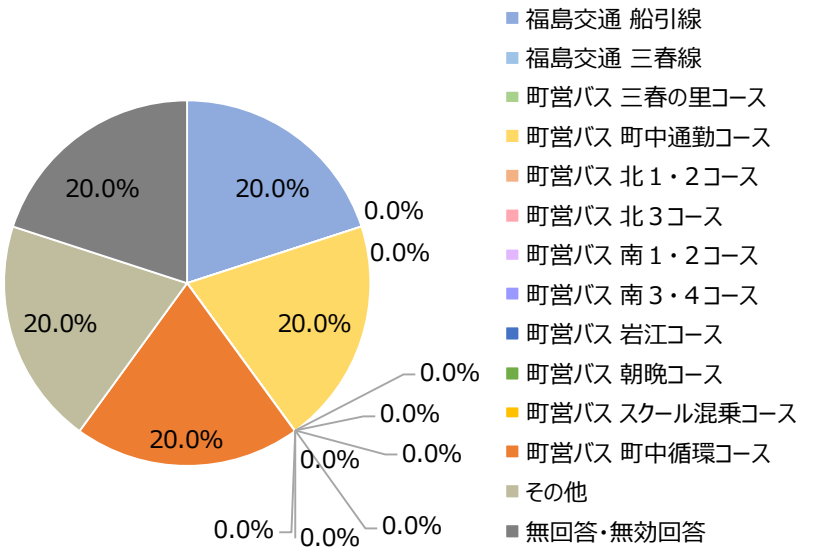
11）1 ヶ月にかかる交通費



（n=224）

登下校時に町内を運行するバスを利用する方

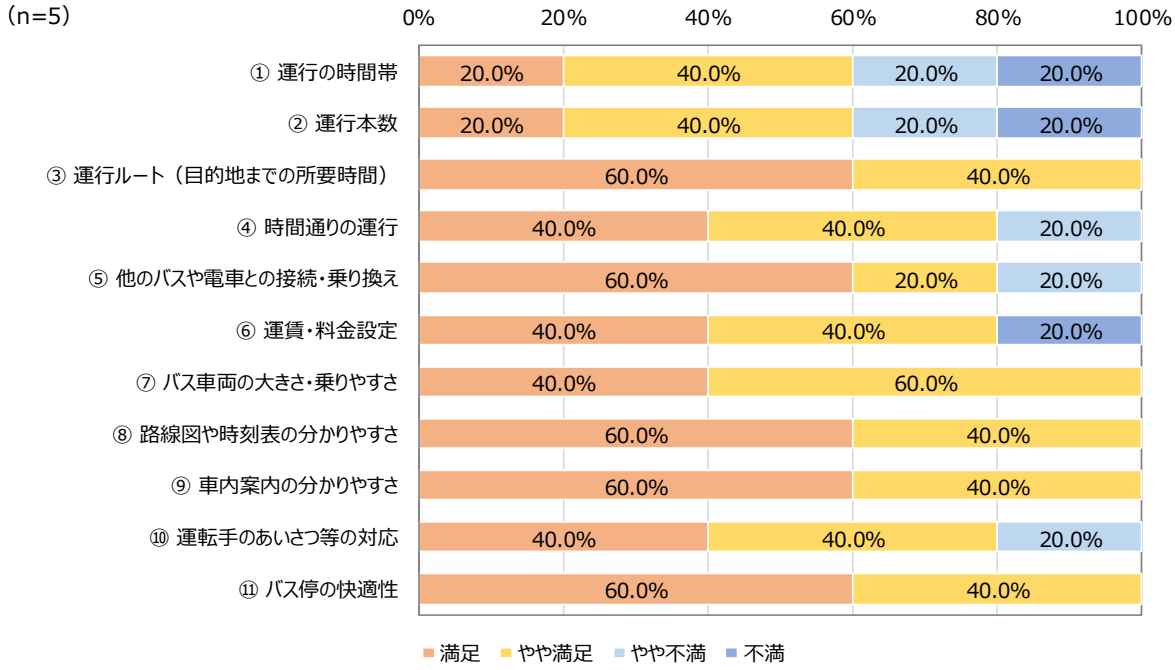
12）利用している町内のバス路線



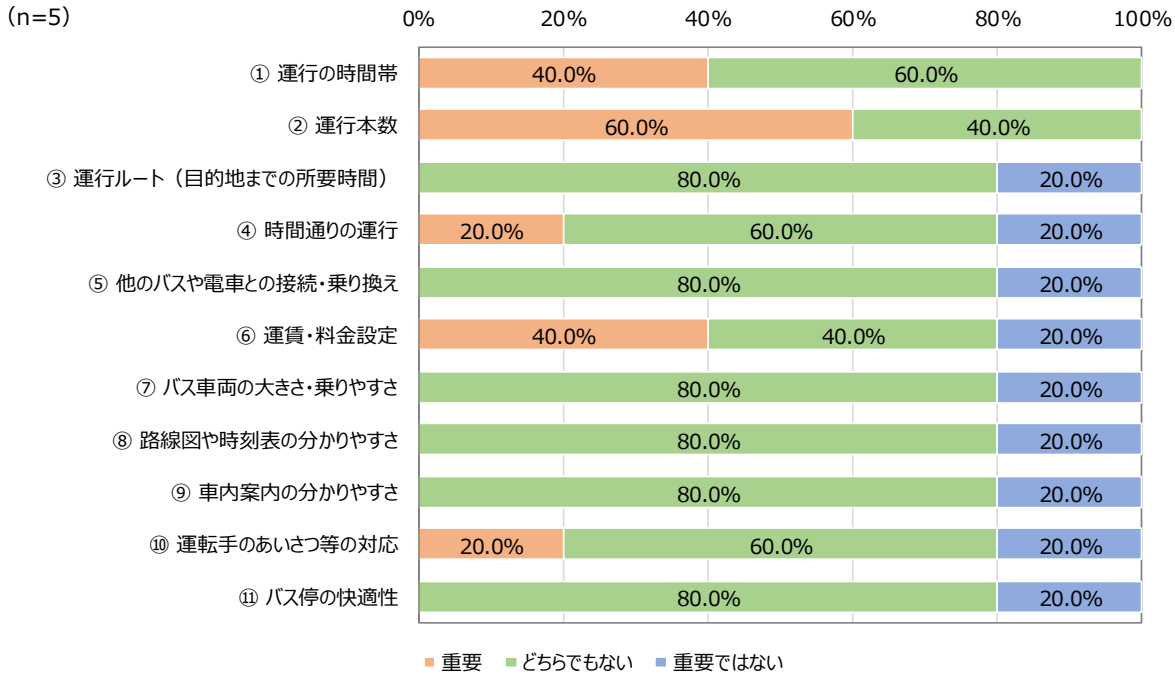
（n=5）

13）利用している町内のバスの満足度・重要度

＜満足度＞

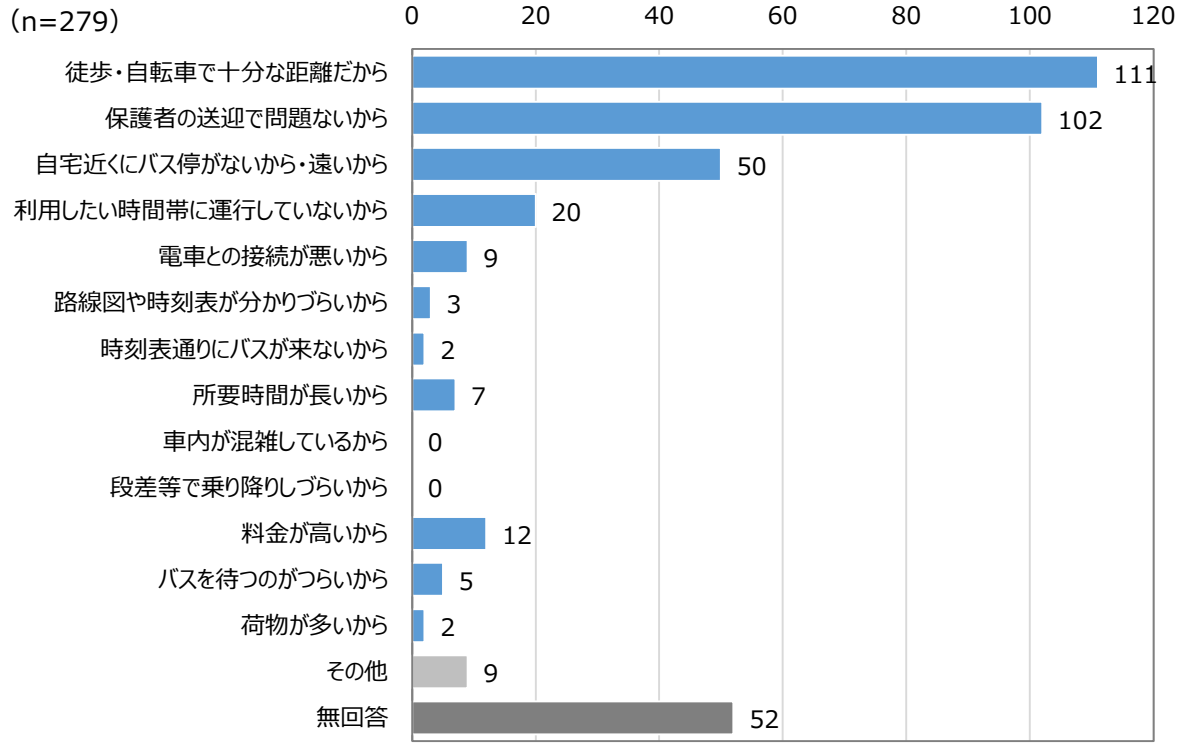


＜重要度＞

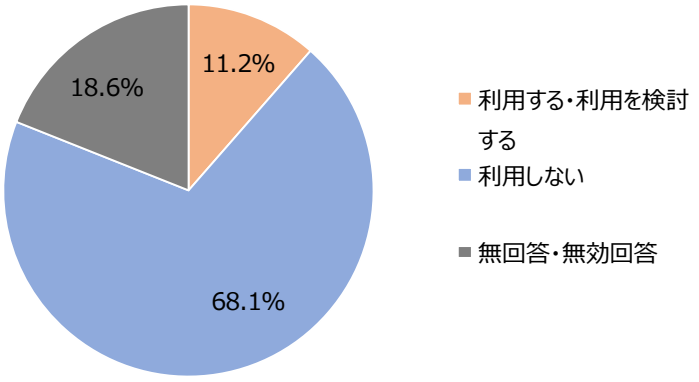


登下校時に町内を運行するバスを利用していない（できない）方

14）町内のバスを利用していない（できない）理由（複数選択可）

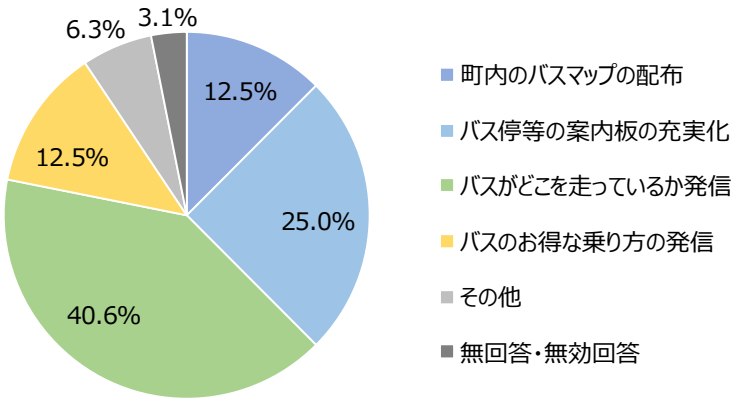


15）バスの運行情報や案内が発信され、わかりやすければ利用するか



（n=279）

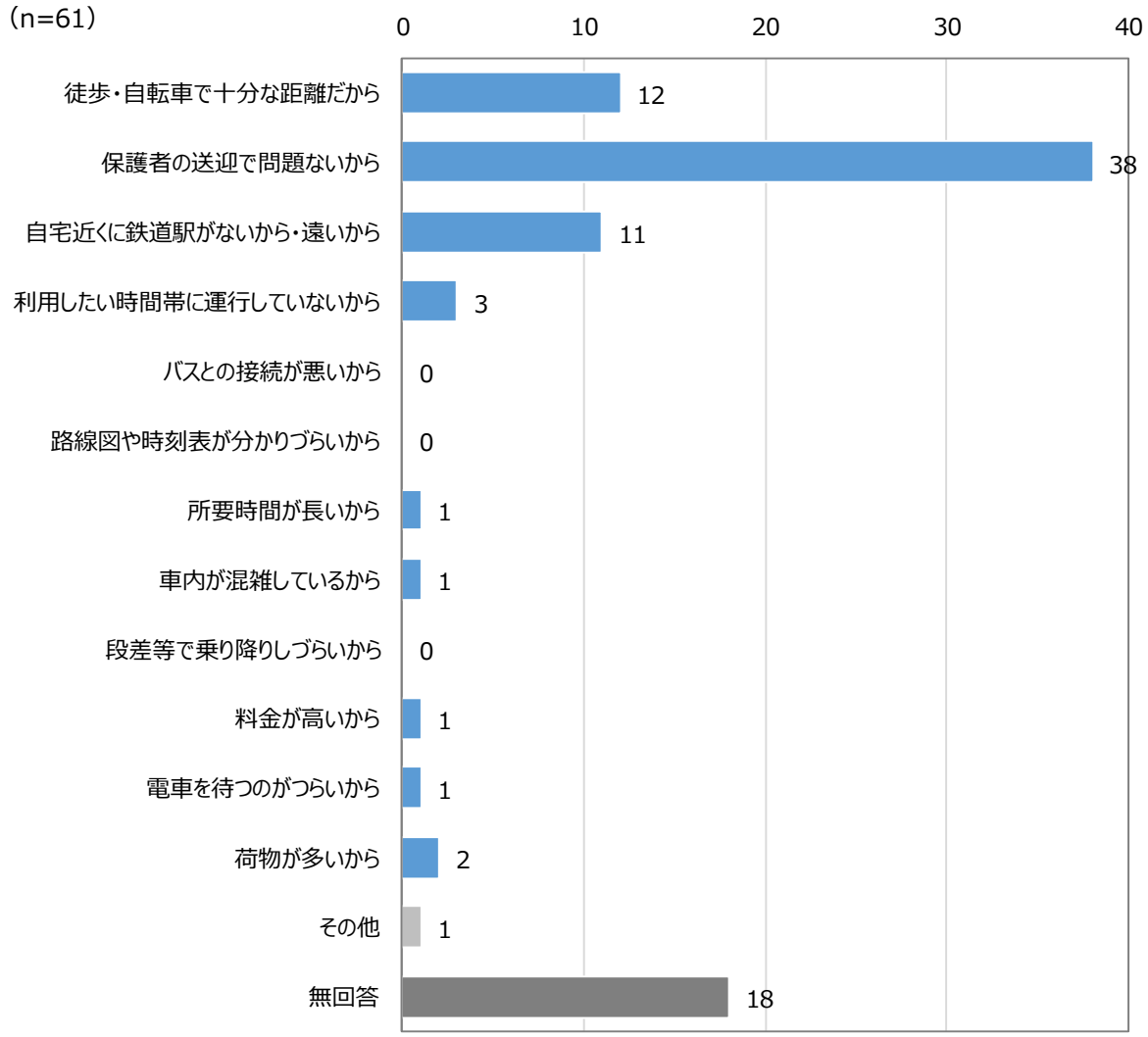
16）15）で１と回答した方で特にあると良いと思う情報提供・発信の方法



（n=32）

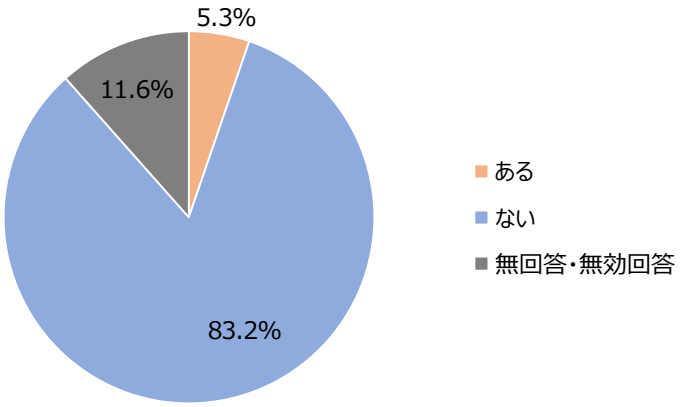
登下校時に電車を利用していない（できない）方

17）電車を利用していない（できない）理由（複数選択可）



登下校時やその他に運行して欲しいバス

18）登下校時やその他に運行して欲しいバスの有無



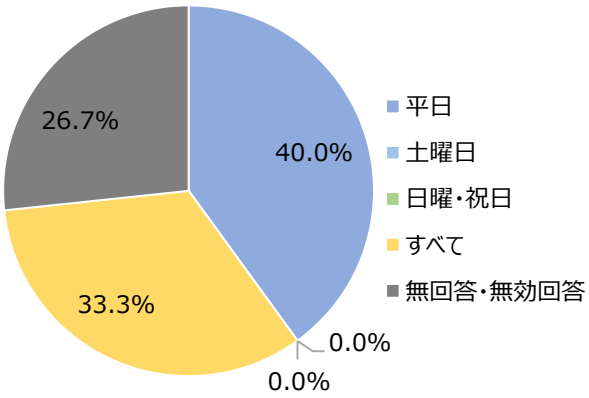
（n=285）

19）18）で１と回答した方で運行して欲しいバス

① 登校時

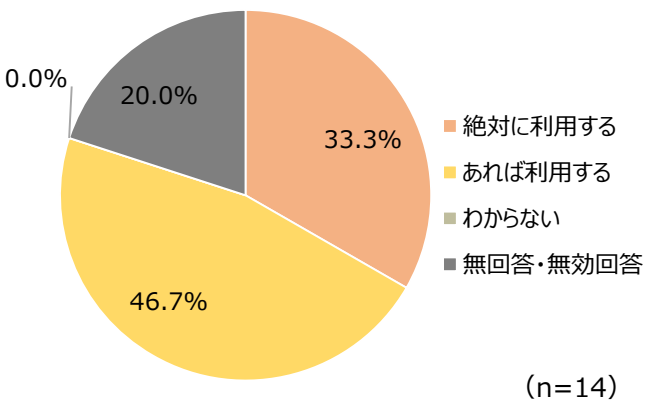
出発地	目的地	出発時刻
三春駅	田村高校	6:45
三春駅	田村高校	7:40
三春駅	田村高校	6:35
三春駅	田村高校	7:15
郡山駅	三春駅	6:00
三春駅	田村高校	7:20
三春駅	三春病院	6:30
富田	郡山	6:30
三春駅	田村高校	7:10
三春駅	学校前	7:10
三春駅	田村高校	7:30
三春駅	田村高校	8:15
三春駅	田村高校	
郡山駅	三春	7:00

＜利用したい曜日＞



（n=14）

＜利用意向＞

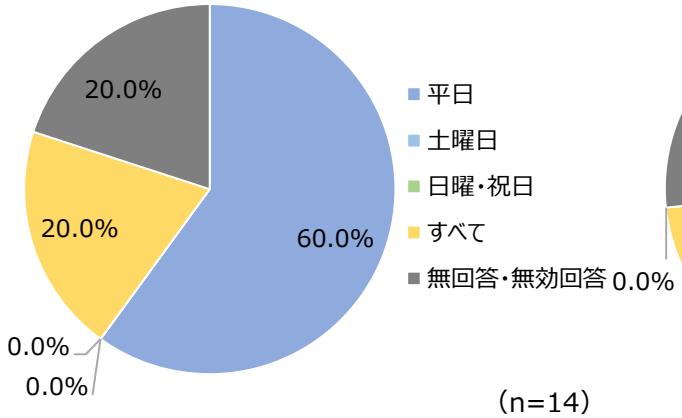


（n=14）

② 下校時

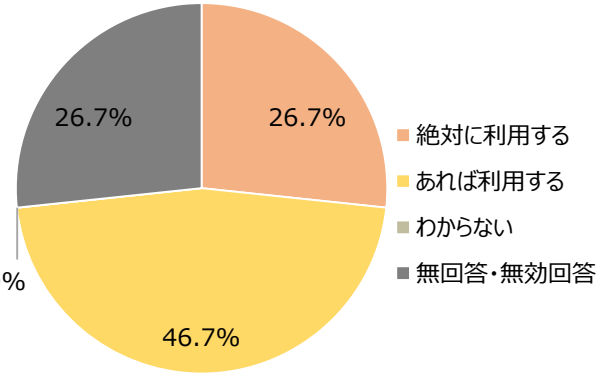
出発地	目的地	出発時刻
田村高校	三春駅	18:45
田村高校	三春駅	16:20
田村高校	三春駅	20:00
田村高校	三春駅	19:00
三春駅	郡山駅	20:30
田村高校	三春駅	20:00
田村高校	三春駅	19:00
田村高校	三春駅	15:55
郡山	富田	19:50
田村高校	三春駅	18:30
学校前	三春駅	19:00
田村高校	三春駅	15:40
田村高校	三春駅	16:40
三春	郡山駅	17:00

＜利用したい曜日＞



（n=14）

＜利用意向＞

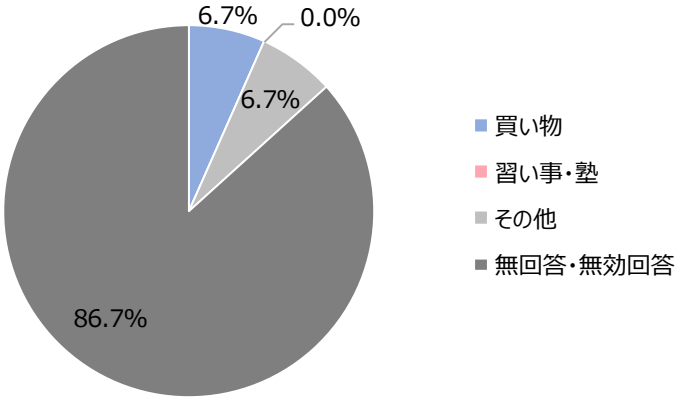


（n=14）

③ その他

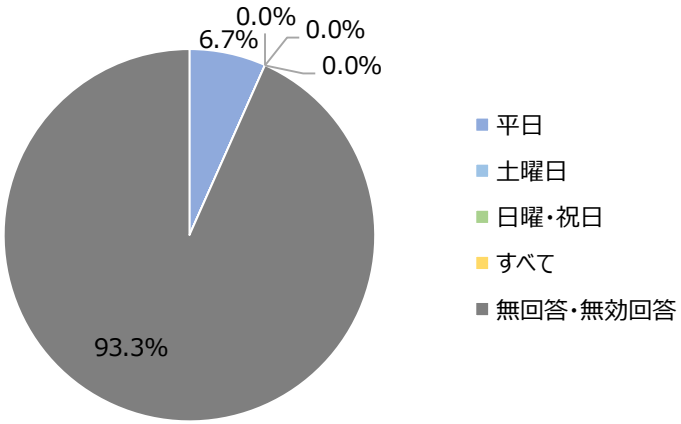
＜利用目的＞

出発地	目的地	【外出時】出発地の出発時刻	【帰宅時】目的地の出発時刻
家の前	ベニマル	6:00	7:00



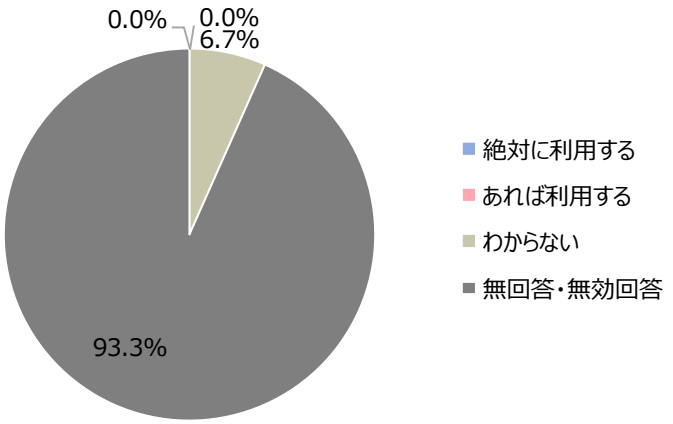
（n=14）

＜利用したい曜日＞



（n=14）

＜利用意向＞



（n=14）

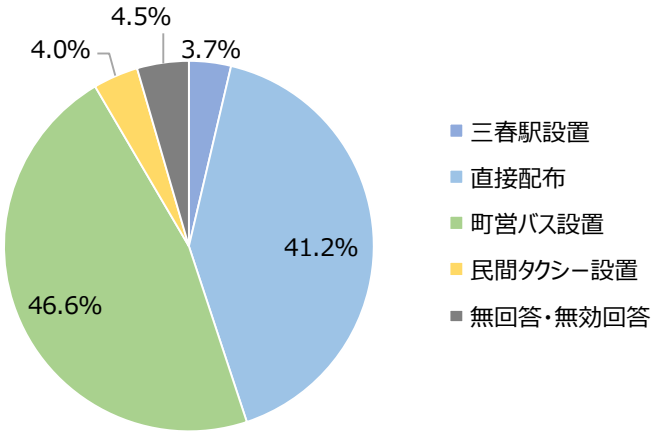
資料－４　利用者アンケート調査

（１）調査概要

調査目的	町内の公共交通の利用実態を把握する
調査方法	直接配布又は設置、回収箱又は WEB 回答
調査対象	鉄道（三春駅）、民間路線バス、町営バス、民間タクシーの利用者
調査日時	令和４年 10 月 25 日（火）～11 月３日（木）
回収状況	回収票数 354 票（調査カード 324 票、WEB16 票）

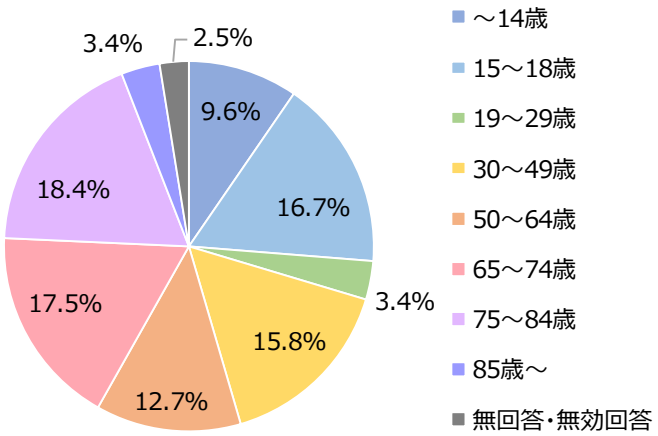
（２）調査結果

１）配布方法別回収状況



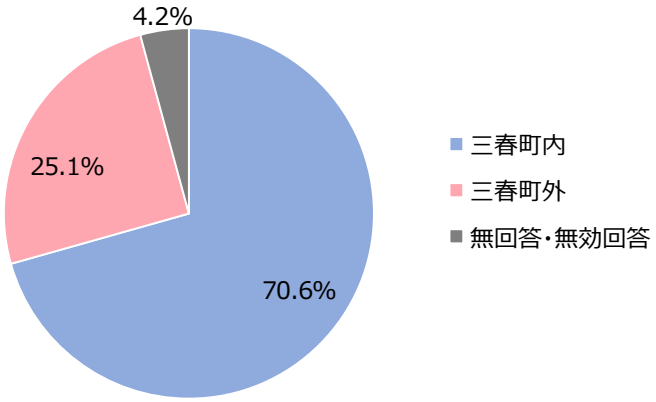
（n=354）

２）年齢



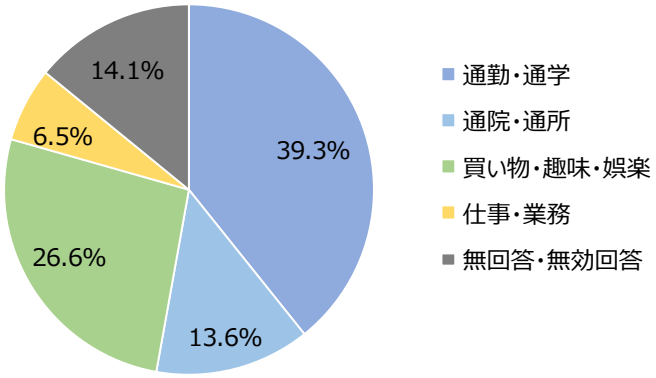
（n=354）

3）お住まい



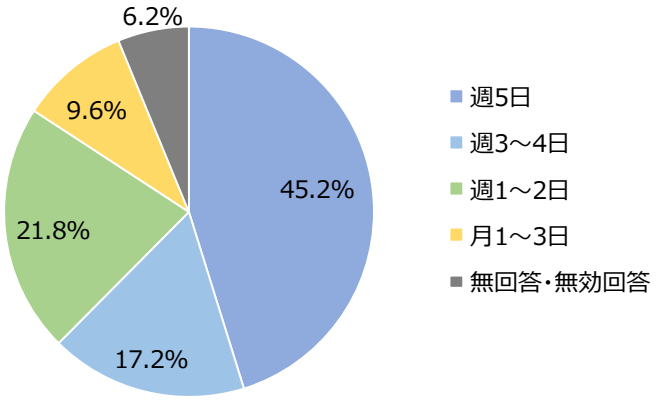
（n=354）

4）主な外出目的



（n=354）

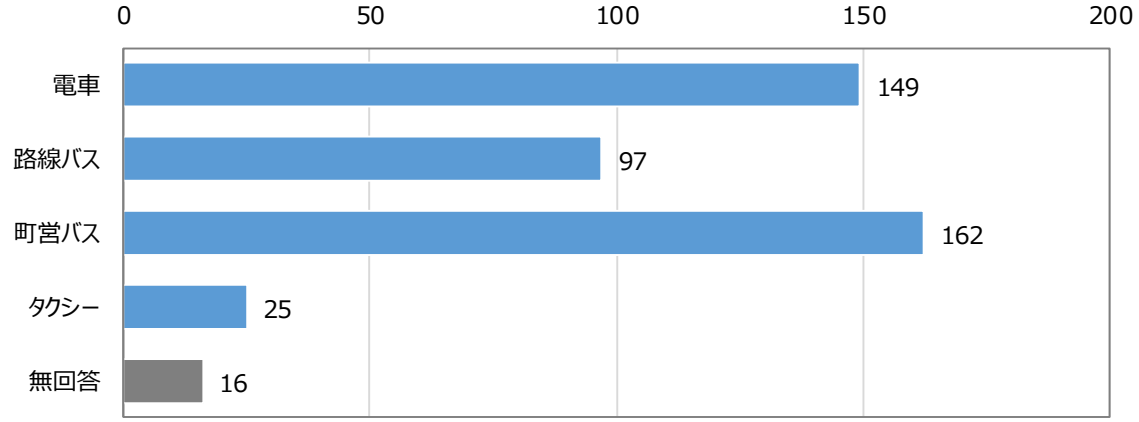
5）最近の利用回数



（n=354）

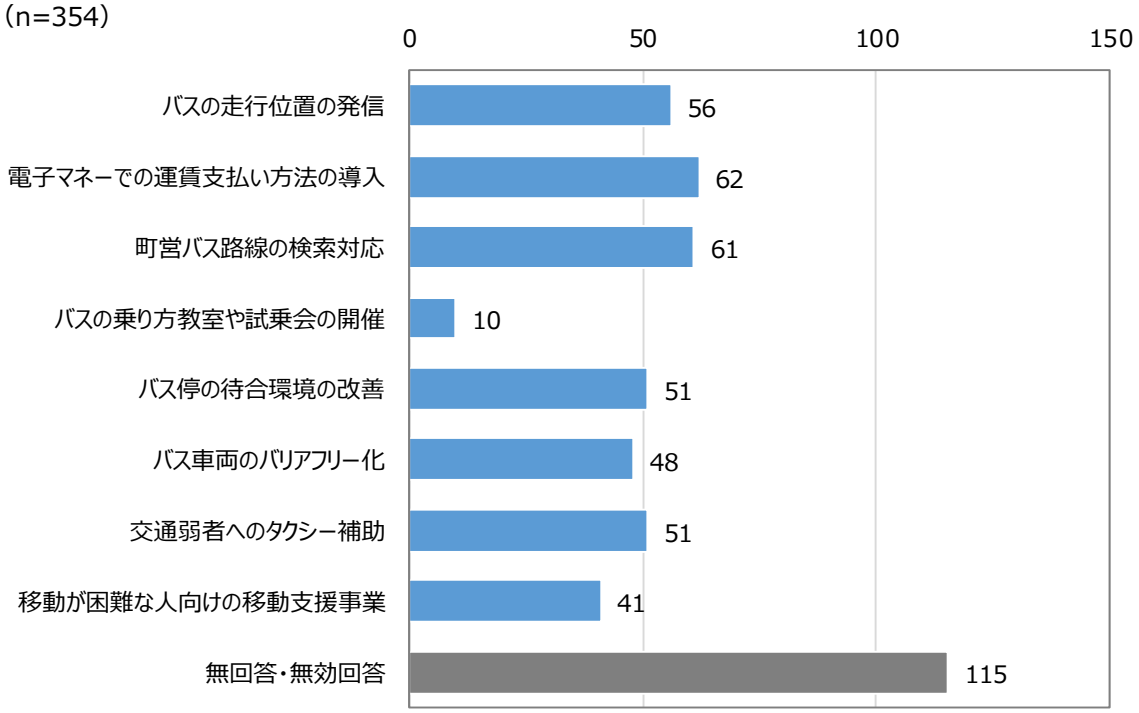
6）本日利用した交通手段（複数選択可）

（n=354）



7）町に必要な交通サービス（２つ選択可）

（n=354）



資料－５　交通事業者ヒアリング調査

（１）路線バス

対象	福島交通株式会社
目的	路線バスの運行状況や利用実態などを把握するため

ヒアリング内容

路線バス	
概要	〈運行について〉 ・三春町内は、２系統が運行（三春線、船引線） ・車両台数は、14 台（うちバリアフリー対応が 7 台） ・乗務員数は、14 名 ・運行本数は、三春線は平日往復 22 本・土日往復 18 本、船引線は平日往復 8 本・土日往復 6 本
利用状況	・利用者数は、三春線 約 5,000 人／月、船引線 約 2,000 人／月 ・主な利用者は、通勤、通学（高校生）、高齢者 ・利用者が多いのは、朝晩の時間帯
課題	・コロナ前と比べ、燃料費の高騰などにより経費が増加している ・今後、乗務員の高齢化が課題になる ・少子高齢化による、通学利用者の減少 ・船引線の利用者が年々減少している（国の補助が受けられなくなる） ・収支の状況は、三春線、船引線ともに赤字。
将来展望	・三春駅には福島交通のバスが通っていないので、町営バスとのフィーダー交通 ・新たな取組みとして、ミニバスサービスを運営している ・バスロケーションシステム（バスの位置情報の発信）を行っている ・「NORUCA」カード普及に伴う、他市町村での導入の検討 ・クレジットカードや QR コード等での精算方法の導入の検討

（2）民間タクシー

対象	株式会社オールスター観光 マルイチ三春自動車株式会社 三春タクシー株式会社
目的	民間タクシーの運行状況や利用実態などを把握するため

ヒアリング内容

民間タクシー	
概要	・町内にタクシー会社は３社（オールスター観光は貸切バスをメインで営業） ・各社の車両台数（町内）は、オールスター観光は 5 台、マルイチ三春自動車は 10 台、三春タクシー11 台 ・待機場所は、各社共通で三春駅（他に舞木駅や郡山駅もあり） ・乗務員数は、各社 6～13 名 ・営業時間は、各社で異なり、マルイチ三春自動車は 24 時間営業で夜中も待機している
利用状況	・三春駅から工業団地方面へ利用する社会人が多い ・高齢者の利用が多い ・利用目的として、「日常の買い物」「通院」が多い ・平日利用の方が多い ・行きはバス等を利用し、帰りの交通手段としてタクシーを利用する方が多い ・バスが通っていない地域に住んでいる人の利用も多いが、中郷や中妻地区に住んでいる人の利用はほぼない ・滝桜や三春ダムなど観光客の利用もある ・田村高校の学生が悪天候時などに利用することもある ・町内から郡山方面へ利用する人はいつも同じ人
課題	・乗務員の不足、高齢化（視力低下の問題など） ・町内の人口減少による、利用者の減少（老年人口も減少している） ・震災の影響による観光客の減少 ・コロナの影響で飲み会がなくなり、利用者の減少 ・車両の買換えや設備投資にお金がかかる ・福祉車両を購入しても、ドライバーの講習や試験があり、さらにお金がかかる ・日によってタクシー依頼の数が異なるため、待機が無駄または足りないときがある
将来展望	・タクシーの割引券の配布 ・近隣市町村で行っている「定額タクシー」「デマンド型」など