

8. プロジェクト・施策の進行管理

8-1. 実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

さらに、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

8-2. 推進・管理体制

福島市の地域公共交通に係る協議会などにおいて、取り組みの実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議・審議します。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

表 30 推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役割
福島市地域公共交通会議など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民 ・ 学識経験者 ・ 交通事業者 ・ 道路管理者 ・ 交通管理者 ・ その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などが継続的に協議できる「場」として位置づける。
（仮称）バス事業分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線網の再編計画や見直し計画を検討する。 ・ 利用促進メニューを検討する。
（仮称）タクシー事業分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーの新たな取り組みについて検討する。
（仮称）複数モード間連携分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者 ・ バス事業者 ・ タクシー事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通拠点における乗継機能強化など、複数交通モード間の連携が必要になるプロジェクトの検討を行う。

8-3. PDCAサイクルによる施策の推進・評価

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Action）、新たな取組みの計画を立てる（Plan）という、いわゆるPDCAサイクルを実行します。

8-4. 目標値の設定

基本理念及び基本方針の達成状況や施策の効果を把握・検証していくために、定量的な視点に加え、定性的な視点を組み合わせて指標を設定しています。

なお、指標の設定にあたっては、平成23年度に策定した「福島市公共交通活性化基本計画」を踏襲しつつ、上位関連計画における目標との整合を図っています。

【指標】

表 31 指標一覧

基本方針	指標	指標区分	「福島市公共交通活性化基本計画」で定めた指標	上位関連計画に位置づけられている指標
基本方針1 日常生活を支える「使える」移動手段としての公共交通の構築	指標① 日常生活での移動手段に占める公共交通利用率 ・市民アンケートでの買物・通院・通勤・通学別の公共交通利用率(%)	定量的	●	
	指標② 鉄道駅・バス停人口カバー率 ・市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率(%) ・幹線軸のカバー人口(人)	定量的		
基本方針2 地域内外の交流を促進し、地域と人を元気にする公共交通の構築	指標③ 観光客入込数 ・1年間に本市を訪れる観光客(人/年)	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画、観光振興計画
	指標④ 鉄道利用者数 ・福島交通飯坂線、阿武隈急行線の市内乗車人員(万人)	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画
基本方針3 まちづくりと連携した公共交通の構築	指標⑤ 中心市街地の歩行者・自転車交通量 ・中心市街地9ヶ所の歩行者・自転車交通量(人/日)	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画、中心市街地活性化基本計画
	指標⑥ バス利用者数 ・市内の年間バス乗車人員(人/年)	定量的	●	● 福島市総合計画後期基本計画
基本方針4 多様な主体の連携により、将来につなげる公共交通の構築	指標⑦ 温室効果ガスの排出量 ・本市の部門別二酸化炭素排出量の「運輸部門」のうち「自動車」からの排出量(千t-CO2/年)	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画、福島市環境基本計画、福島市地球温暖化対策実行計画
	指標⑧ 公共交通の市民満足度 ・市民アンケートでの公共交通施策に対する不満足度(%)	定性的	●	

指標① 日常生活での移動手段に占める公共交通利用率

■ 目的

- ・路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組みなど、公共交通にかかる取り組みにより、自家用車などから公共交通へ利用が転換されたのかを評価する。

■ 指標の算定方法

- ・市民アンケートから、買物・通院・通勤・通学の目的別の移動手段のうち公共交通の占める割合（％）を算出

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：9％（27年度）
- ・目標値：15％（33年度）

指標② 鉄道駅・バス停人口カバー率

■ 目的

- ・通院や買物、通学などの日常の移動に対して、バスや鉄道を利用できる環境にあるかを客観的に評価する。

■ 指標の算定方法

- ・市全体における人口のうち、鉄道駅から半径1kmの円、及びバス停から半径300mの円に含まれる人口の割合（％）を算出
- ・幹線軸の鉄道駅から半径1kmの円、及びバス停から半径300mの円に含まれる人口（人）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率 83.2％（22年度）
幹線軸のカバー人口 126,700人（22年度）
- ・目標値：公共交通の人口カバー率を維持していくことを目指す。

指標③ 観光客入込数

■ 目的

- ・観光客の移動手段を支える公共交通を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・1年間に本市を訪れる観光客（人/年）を確認

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：635万人（26年度）
- ・目標値：670万人（32年度）

指標④ 鉄道利用者数

■ 目的

- ・広域的な交流人口を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・福島交通飯坂線、阿武隈急行線における市内乗車人員（万人）を確認

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：379万9千人（26年度）
- ・目標値：380万人（33年度）

指標⑤ 中心市街地の歩行者・自転車交通量

■ 目的

- ・ 幹線軸のサービス水準が確保されることにより、中心市街地の賑わいを評価する。

■ 指標の算定方法

- ・ 中心市街地 9ヶ所の歩行者・自転車交通量（人/日）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・ 現況値：34,918 人/日（26 年度）
- ・ 目標値：35,970 人/日（32 年度）

指標⑥ バス利用者数

■ 目的

- ・ 路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組みなど、公共交通にかかる取り組みにより利便性を向上し、公共交通の持続可能性を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・ 市内の年間バス乗車人員（人/年）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・ 現況値：501 万 3 千人/年（26 年度）
- ・ 目標値：500 万人/年（33 年度）

指標⑦ 温室効果ガスの排出量

■ 目的

- ・ 公共交通の利便性が向上し、自家用車などから公共交通へ交通転換が図られることによる環境負荷への軽減を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・ 本市の部門別二酸化炭素排出量の「運輸部門」のうち「自動車」からの排出量（千 t-CO₂/年）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・ 現況値：2,488 千 t-CO₂/年（26 年度）
- ・ 目標値：1,997 千 t-CO₂/年（32 年度）

指標⑧ 公共交通の市民満足度

■ 目的

- ・ 市民の公共交通に対する満足度から、関係者が行ってきた維持確保に向けた取り組みに対して評価する。

■ 指標の算定方法

- ・ 市民アンケートから公共交通施策に対する満足度について、「不満」と「やや不満」の合計の占める割合（%）を算出

■ 現況値及び目標値

- ・ 現況値：27%（27 年度）
- ・ 目標値：17%以下（33 年度）