

第2回 超高齢社会における

地域公共交通を考える会

2023.2.6 (火)

- 1 開会.....14:00
- 2 説明.....14:05～14:35
- 3 意見交換.....14:35～15:25
- 4 閉会.....15:30

会場：キョウワグループ・テルサホール
(福島テルサ)

1 前回の振り返り

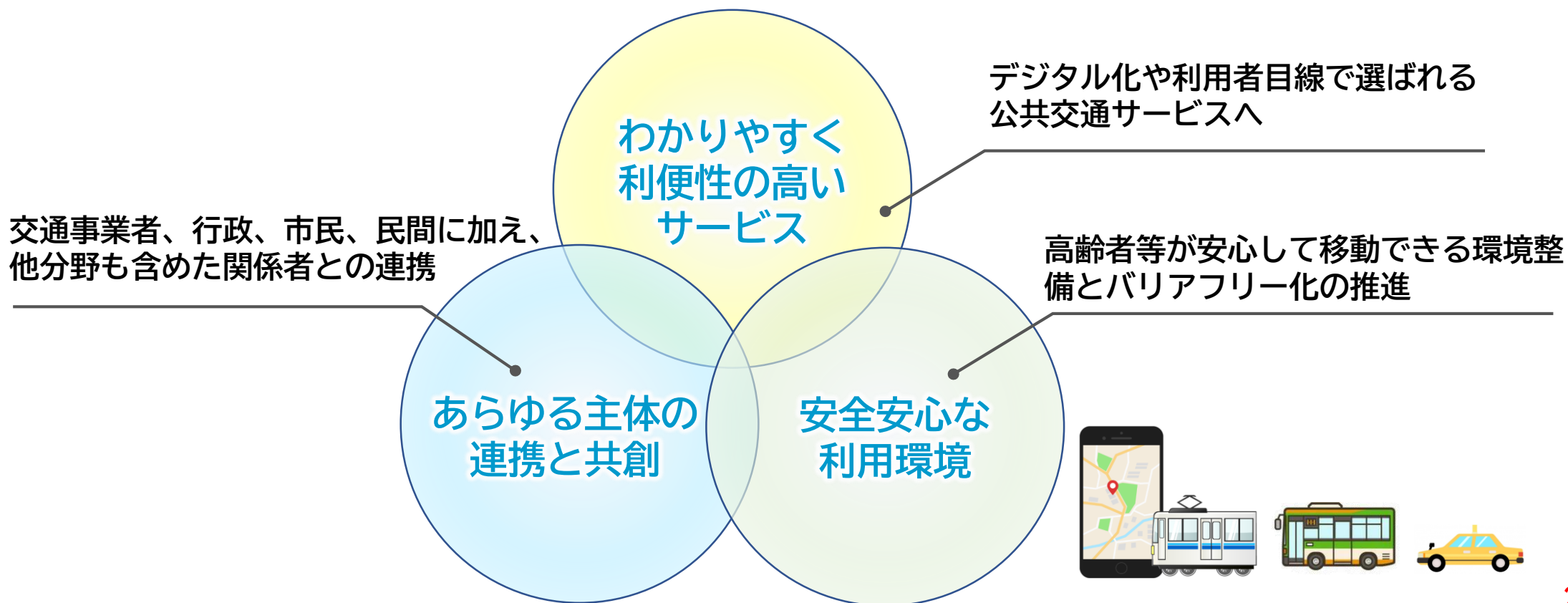
2 具体的施策展開

○本市が目指す 超高齢社会における**地域公共交通** の方向性

方針

課題解決に向けた方針（福島市地域公共交通計画の目標より）

- 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスの維持・向上
- あらゆる主体の連携と共創による地域の特性にあった移動手段の確保
- 高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に利用できる環境の構築



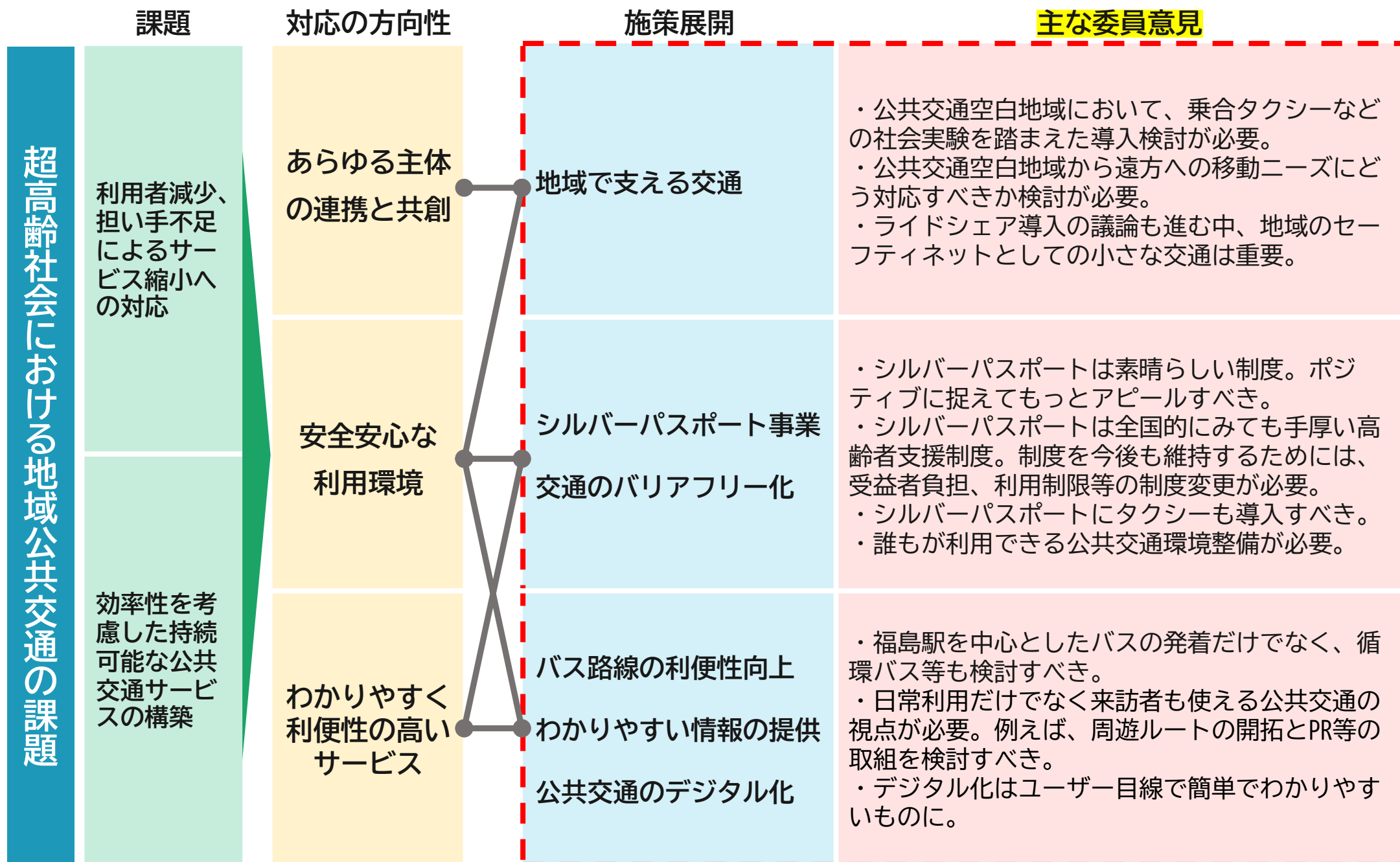
1 前回の振り返り

○課題を踏まえた**対応の方向性**に対する意見

超高齢社会における地域公共交通の課題	課題	対応の方向性	主な委員意見
	利用者減少、担い手不足によるサービス縮小への対応	あらゆる主体の連携と共創 多様な主体の連携による地域の特性にあった移動手段の確保	・公共交通空白地域では、高齢者の移動が喫緊の課題。既存の公共交通を補完する交通手段の検討が必要。 ・福祉制度全てを行政負担は困難。住民同士の共助の取組が必要。
		安全安心な利用環境 高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に利用できる環境の構築	・高齢者は日常生活の買い物と通院が課題。公共交通の充実が必要不可欠。 ・交通サービスの拡充は、若年層も利用できるような施策展開が必要。 ・待合環境など、居心地のいい公共空間づくりが必要。 ・高齢者の移動問題の根本原因をどう解決するか、居住環境の視点からも検討すべき。
	効率性を考慮した持続可能な公共交通サービスの構築	わかりやすく 利便性の高いサービス 利用者にとってわかりやすく利便性の高い公共交通サービスの維持・向上	・複数の交通モードの利便性向上が必要。 ・地域と中心市街地間の移動の円滑化が図られるような環境づくりが必要。 ・デジタルを活用して来訪者など誰もが分かりやすい案内が必要。 ・障がい者にも使いやすい公共交通環境の構築を。

1 前回の振り返り

○施策展開に対する意見



1 前回の振り返り

2 具体的施策展開

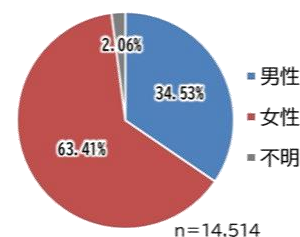
施策① シルバーパスポート事業

事業概要 路線バス、鉄道（飯坂線）の運賃無料化

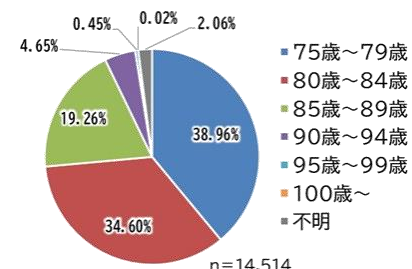
事業目標 高齢者の社会参加と公共交通の利用促進

現状分析 ①

- ・ 75歳以上人口は令和17年度に5万5千人を超え、今後高止まり
- ・ 75歳以上4万4千人の内、1万4千人が利用、利用率は32%（R4）
- ・ 年齢区分では、75歳から84歳の利用者が7割を超える（R4）

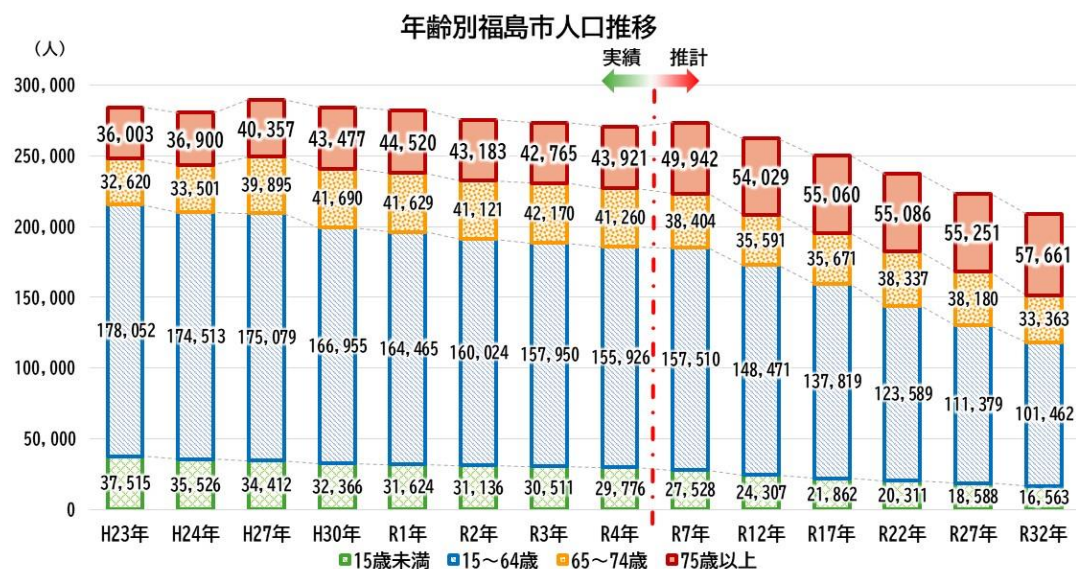


図：利用者の性別

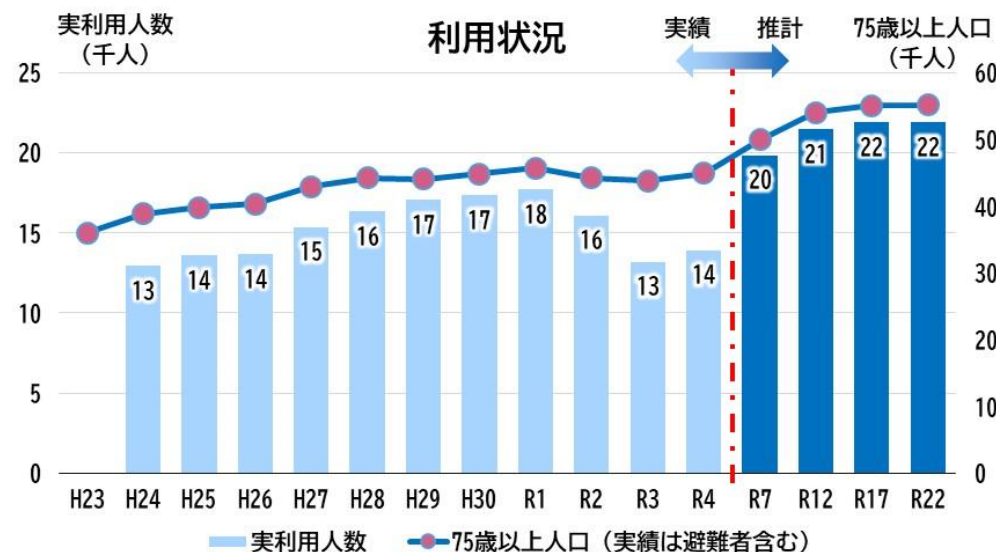


図：利用者の年齢

※令和4年4月から3月で集計



※各年10月1日推計人口



※各年10月1日推計人口

2 具体的施策展開

施策① シルバーパスポート事業

事業概要 路線バス、鉄道（飯坂線）の運賃無料化

事業目標 高齢者の社会参加と公共交通の利用促進

現状分析 ②

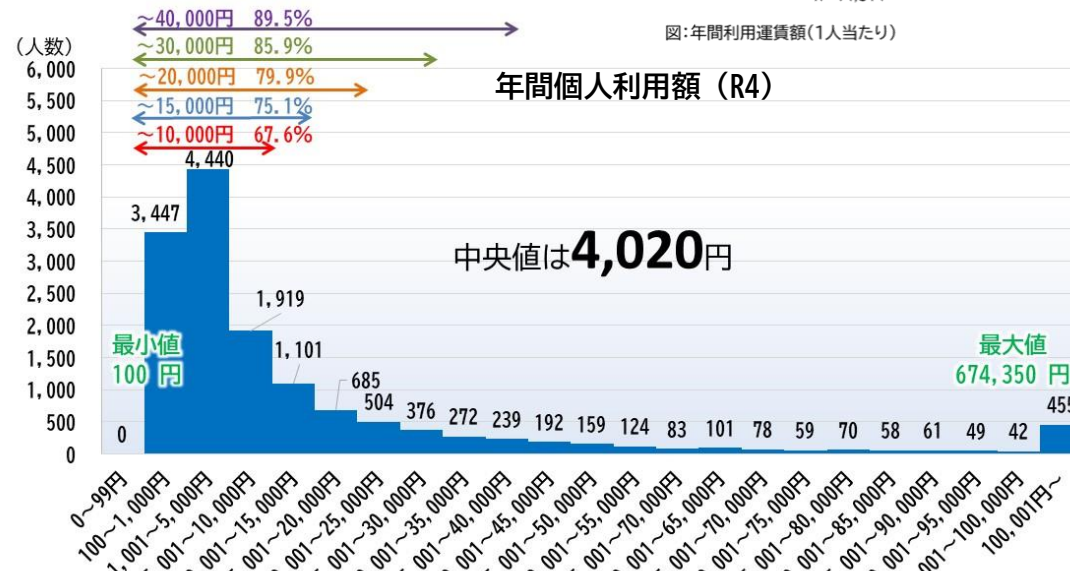
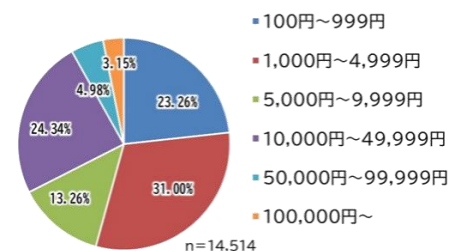
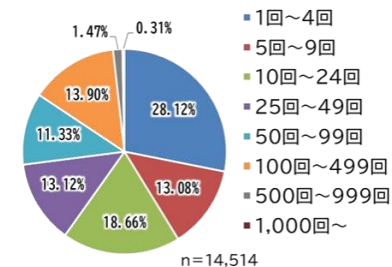
- ・ 事業費は1億4,300万円（R4）
- ・ 一般的な利用者と毎日のように利用される方との利用頻度・利用金額の差が大きい

※R4	利用回数/年	利用金額/年
中央値	15回	4,020円
最大値	1,940回	674,350円

事業費推移



※各年10月1日推計人口



※令和4年4月から3月で集計

施策① シルバーパスポート事業

課題	①公共交通機関がない、またはバス停や駅から遠い地域では利用しづらい ②一般的な利用者と毎日のように利用される方との利用頻度・利用金額の差が大きい
委員意見	親の病院等の送迎など移動手段の確保は喫緊の課題であり、バス、鉄道だけでなくタクシーを活用した支援が必要 財政的負担も考慮した制度の持続可能性が課題。無制限ではなく利用に一定の負担又は制限を設けることが必要
実施方針	対象公共交通機関の拡大と利用方式の検討

【施策の方向性】

課題	検討事項	方向性・考え方
①利用しづらさ	利用公共交通機関の検討	・ タクシーを追加 （バス停、駅が遠い方の移動を支援） ・ バス・飯坂線とタクシーを 併用 （複数の公共交通を組み合わせることで便利に）
②利用の個人差	利用方式の検討	・ 上限金額 を設定

施策① シルバーパスポート事業

施策展開のたたき台

課題① 「利用しづらさ」の解消

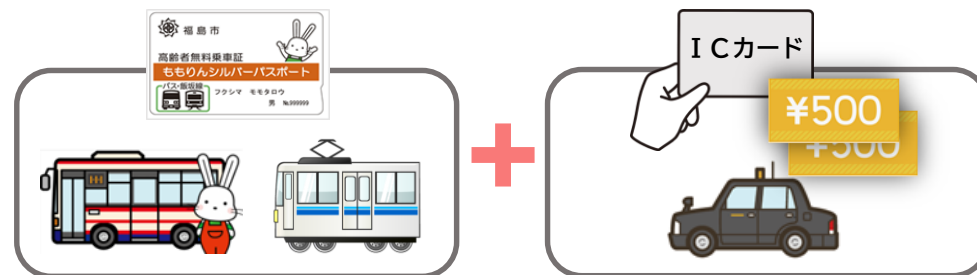


方策① 利用公共交通にタクシーを追加 バス等とタクシーの併用

(タクシーを追加)



(バス等とタクシーの併用)

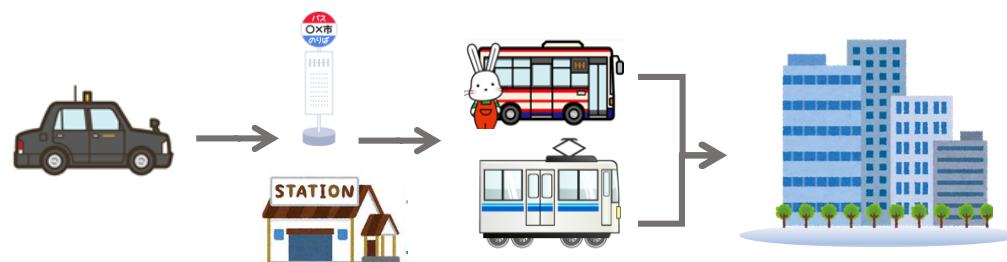


考え方

- ・バス等は従来どおり読み取り機にタッチして利用、**自己負担なし**。
- ・タクシーは車載器にタッチして**デジタルの利用券**として使用。運賃との差額を利用者が精算。

効果

- ・**公共交通を組み合わせて利用**することで、停留所等から距離がある方も利用が可能に。
- ・公共交通が維持困難な状況になっていることから、できる限り**公共交通の利用を促す仕組み**を取り入れ、**公共交通の共存**により持続可能な公共交通ネットワークへ



施策① シルバーパスポート事業

 参考：他自治体の利用方式

	利用方式	利用方法	採用自治体
バス	一部負担	運賃額にかかわらず、降車時に1乗車あたり定額を支払う。 (例) 秋田市100円、明石市110円	秋田市、和歌山市、明石市など
	負担なし (上限等あり)	利用上限額までは運賃の支払い不要で乗車できる。 (例) 郡山市8千円、宇都宮市1万円	郡山市、いわき市(1回限り)、宇都宮市など
	負担なし (制限なし)	運賃支払い不要で無制限で乗車できる。	福島市、佐世保市
タクシー	利用券	乗車時にタクシー利用券を使用し、運賃との差額を利用者が負担する。 (例) 郡山市(500円券×16枚) 明石市(500円券×8枚)	郡山市(バスとの選択)、明石市(バスとの併用)など

施策① シルバーパスポート事業

施策展開のたたき台

▶ 利便性の向上に向けて

- ・現時点で、バス等とタクシーの事業者間 I C カード共有は不可能。
- ・将来的に 1 枚のカードで利用ができるような姿を目指し、タクシー利用に **マイナンバーカード** 活用。

※参考

- ・マイナンバーカードは今後様々な分野での活用が期待される。
(健康保険証との一体化は令和 6 年 1 2 月)
- ・本市 7 5 歳～7 9 歳交付率 **7 9 . 8 %** (R5.12月末現在)
- ・本市 8 0 歳～8 4 歳交付率 **7 4 . 4 %** (")

市では現在、マイナンバーカード取得の出張受付を実施中！



デジタル利用券●枚
使います！



個人宅へのマイナンバーカード出張申請受付開始 ～自宅で申請・自宅で受け取り～

窓口へお越しいただくことが困難な高齢者などのお宅を訪問しマイナンバーカードの申請のお手伝いをします。

● 対象者

福島市に住民登録があり、マイナンバーカードを初めて申請される方のうち、次のいずれかに該当し外出が困難な方

- ① 75歳以上の方
- ② 要介護・要支援認定を受けている方
- ③ 障害者手帳をお持ちの方
- ④ 指定難病医療費受給者証をお持ちの方

● 訪問日時

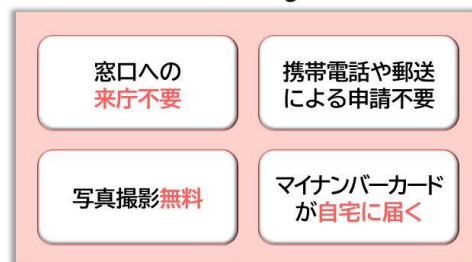
平日の午前10時～午後4時

● 申込方法

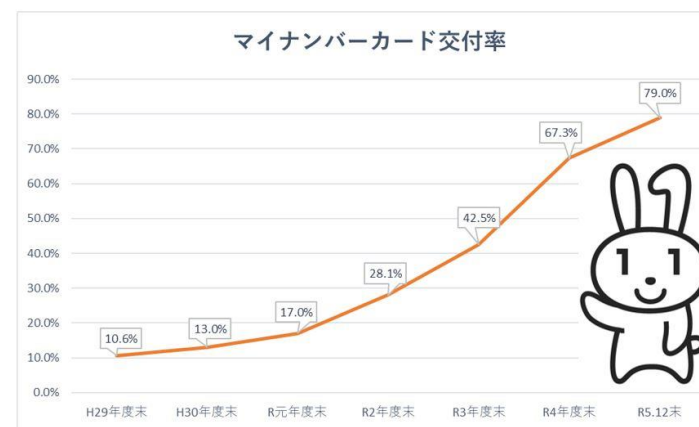
オンライン申請または電話にて申込

● 受付開始日

令和5年12月1日(金)より受付開始



マイナンバーカード交付状況



● 申請率

224,146件(82.8%)
[全国:79.0%]

● 交付率

213,756件(79.0%)
[全国:77.7%]

● 保有枚数率

200,008件(73.9%)
[全国:73.0%]

[令和5年12月末現在]

施策① シルバーパスポート事業

施策展開のたたき台

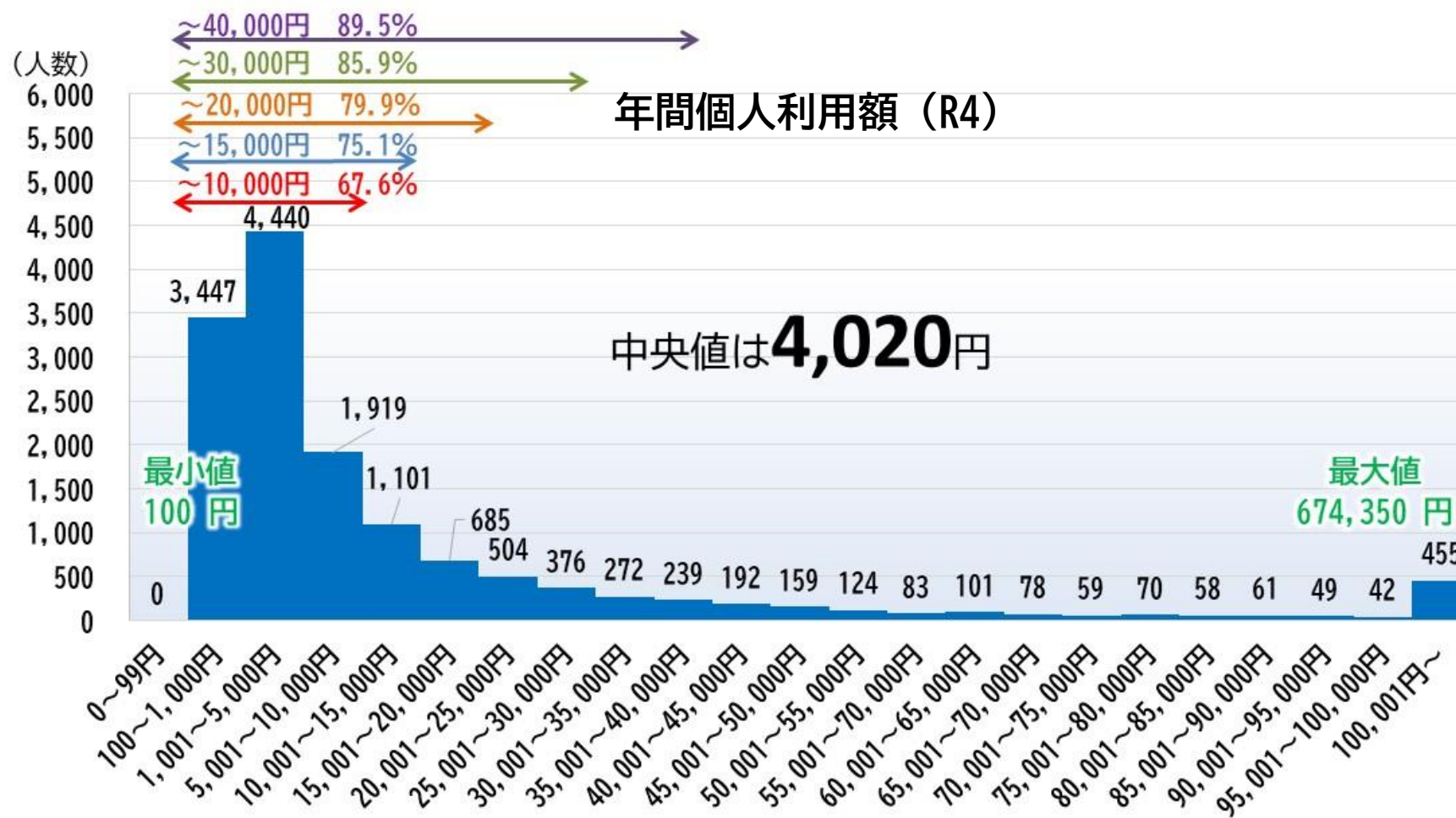
課題② 「利用の個人差」の解消



方策② 適正な利用金額設定（上限設定）

利用傾向分析

2万円までの利用 約 **8** 割



施策① シルバーパスポート事業

施策展開のたたき台

課題② 「利用の個人差」の解消



方策② 適正な利用金額設定（上限設定）

▶▶ 考え方

- ・公共交通の相互利用により共存を図り、持続可能な公共交通網構築
- ・2万円までの現行制度利用者が約8割

タクシー併用との **選択制**
利用上限 **2** 万円

▶▶ 制度イメージ（たたき台）

利用金額 **2** 万円まで

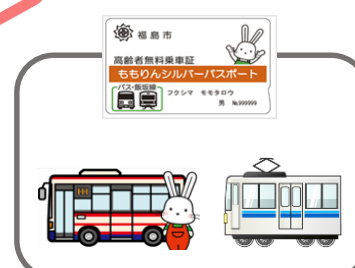
バス・飯坂線型

2万円



タクシー併用型

1万円



1万円



⇐ 選択制 ⇒

バス・飯坂線2万円とバス等1万円・タクシー1万円の選択制

施策① シルバーパスポート事業

施策展開のたたき台

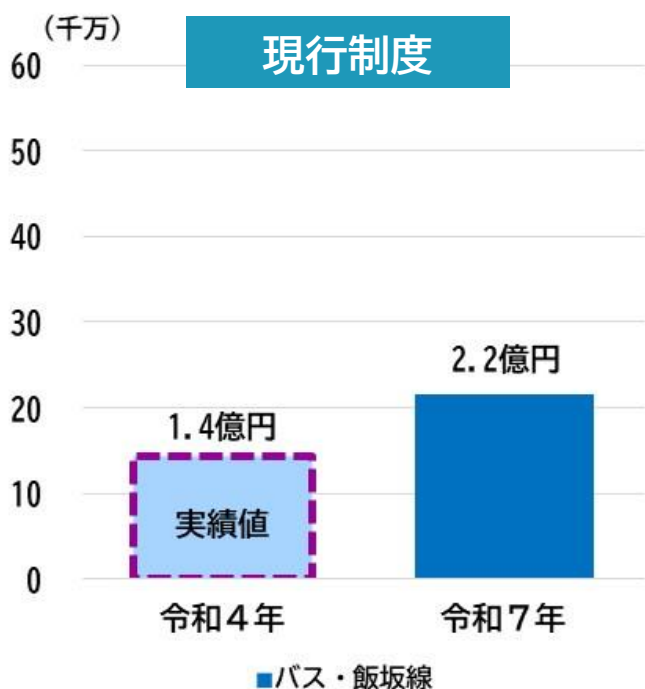
▶▶ 想定事業費試算

(新制度試算条件)

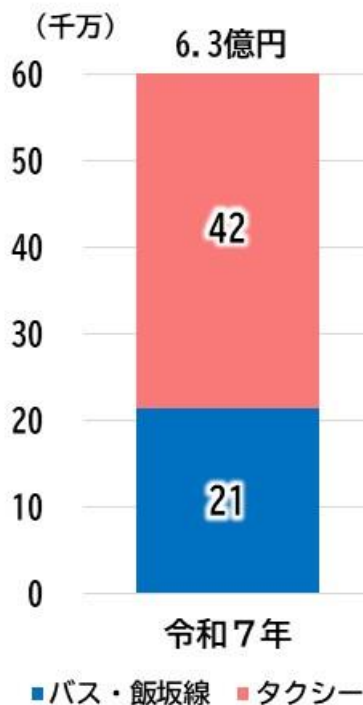
- ・令和7年における社人研の推計人口を使用 (※介護認定4、5の方は除外)
- ・バス・飯坂線利用者数は実績に基づき試算 (※タクシー利用との相乗効果で利用増見込む)
- ・利用率は100%、80%、60%で試算



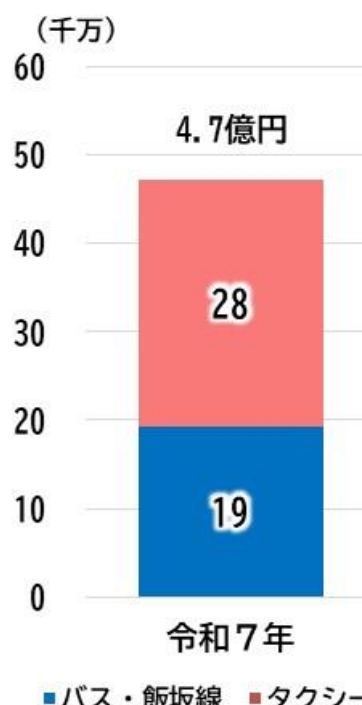
利用者**1.4**万人 (利用率 約30%) 利用者**2**万人 (利用率 約40%)



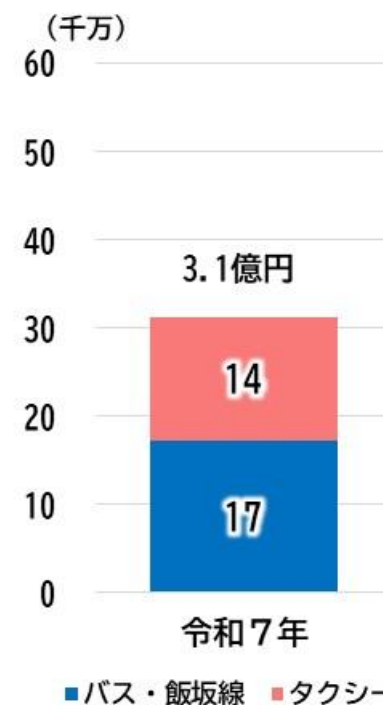
利用者**4.6**万人 (利用率 100%)



利用者**3.8**万人 (利用率 約80%)



利用者**2.9**万人 (利用率 約60%)



施策② 地域で支える交通支援事業

事業概要 公共交通空白地域等における地域交通確保を支援

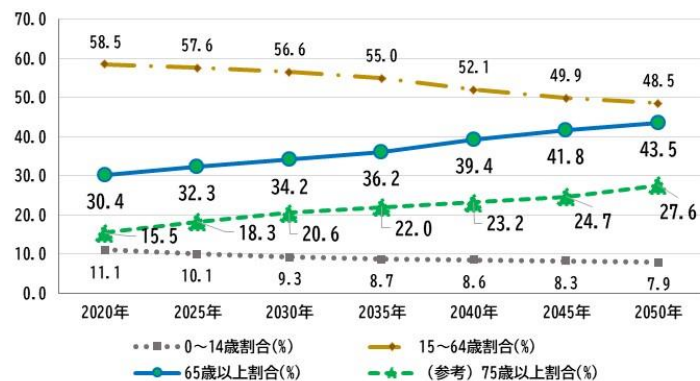
事業目標

公共交通空白地域等における移動手段の確保

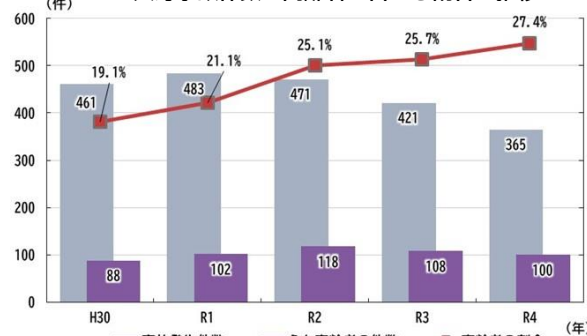
現状分析 ①

- ・令和22年に高齢化率は39%へ。
- ・運転免許を持たない移動困難者の日常生活を支える交通確保の必要性。
- ・高齢運転者の相次ぐ事故に対する社会的関心の高まり。
- ・公共交通の経営環境を取り巻く変化による路線廃止や減便などのおそれ。

福島市の将来推計人口 構成比 (R5社人研推計)

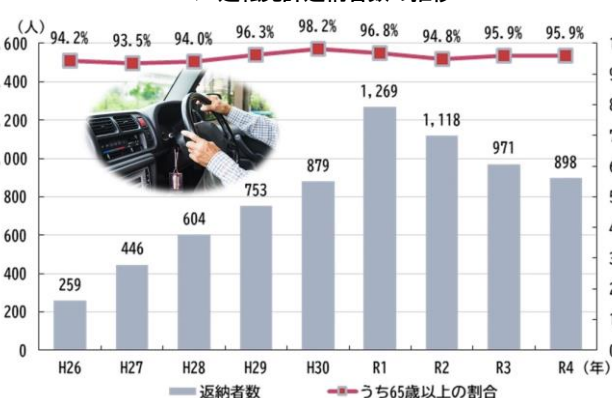


▼ 人身事故件数と高齢者が占める割合の推移

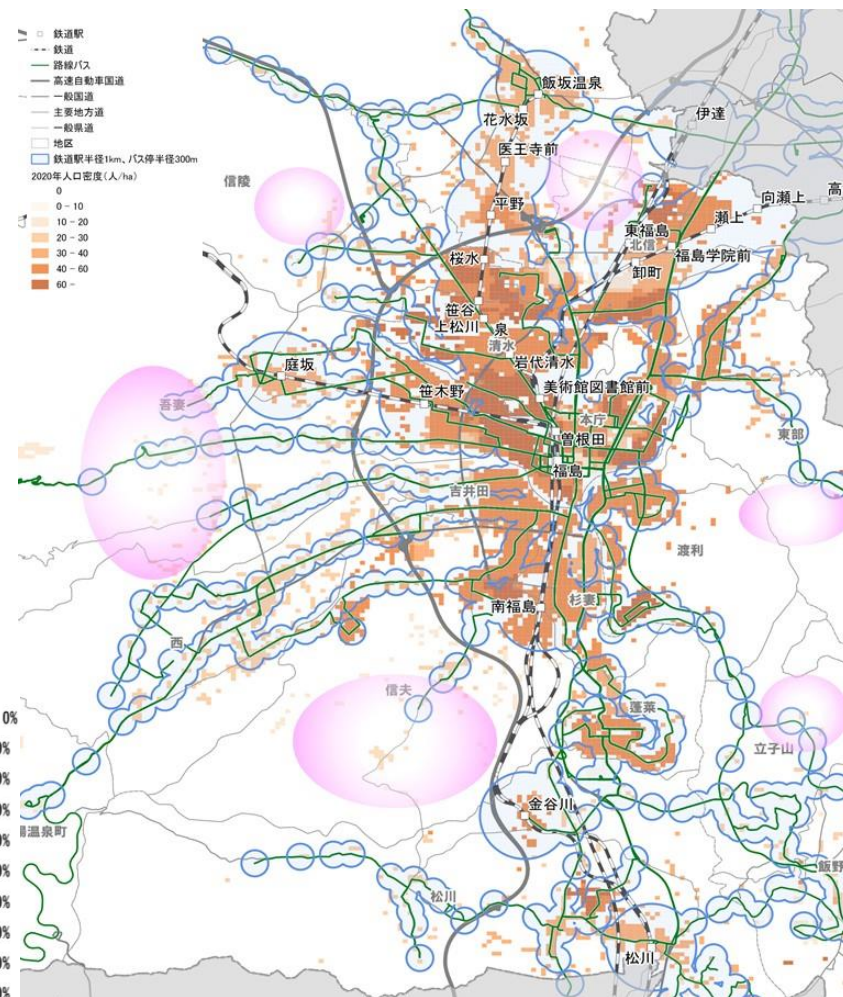


資料：福島県福島警察署 (福島警察署管内)

▼ 運転免許返納者数の推移



資料：福島県福島警察署



公共交通力バー状況

施策② 地域で支える交通支援事業

事業概要 公共交通空白地域等における地域交通確保を支援

事業目標

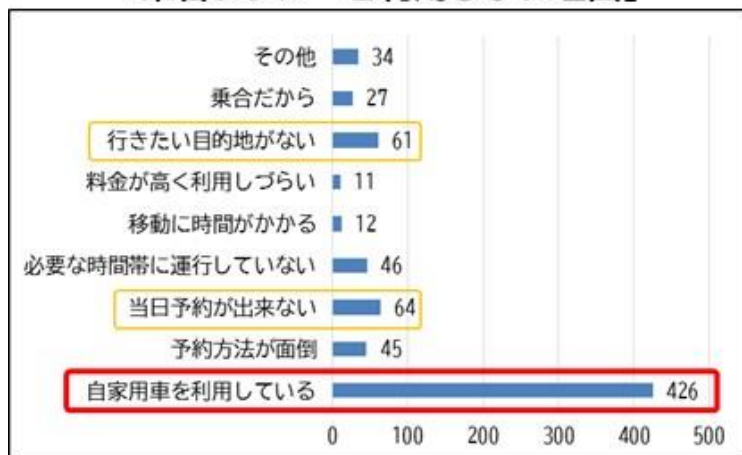
公共交通空白地域等における移動手段の確保

現状分析 ②

- ・過去の小さな交通の社会実験では、そのほとんどが本格運行を断念。
- ・市内複数地区で住民共助の取組が進む。

過去の乗合タクシー社会実験

「乗合タクシーを利用しない理由」



【社会実験の結果】

- ・相乗り運行は一度も行なわれず、乗合タクシーの利点が活かされなかった。
- ・コロナ禍での外出控えなどもあり利用が伸びなかった。
- ・通院目的のため帰りの時間が不透明で往復利用が出来なかった。
- ・地域ニーズと利用者ニーズに乖離があった（利用目的は買い物より通院）。

立子山地区おでかけサポート

- ・実証運行：令和6年9月開始（3か月間）
- ・運行形態：ボランティア輸送（互助による輸送）
- ・運行範囲：1行程 概ね片道10km圏内
渡利病院、渡利いちい、済生会川俣病院 等
- ・対象者：立子山地区1区の移動が困難な高齢者及び障害をお持ちの方で利用会員登録者
- ・利用条件：週2回、8:00～15:00 ※事前申込制
- ・運賃：無料 ※利用者は実費範囲内の協力金を負担
- ・運行実績：4回/月



- ・大波地区、庭坂地区等において、地域の移動需要に合った具体的な運行形態を検討中。その他の地区でも立ち上げに向けた動きが進む。

施策② 地域で支える交通支援事業

課題	①運転免許を持たない移動困難者の日常生活を支える交通を確保し、公共交通空白地域等の解消を図ることが必要 ②公共交通の担い手不足の中、多様な主体の連携によって地域の移動手段を創り、育む取組が必要
委員意見	他市でも実施しているデマンド型の移動手段が必要。 過去の社会実験でも利用者からはドアツードアが好評。
実施方針	地域の需要に合った運行形態を市民共創で導入

【施策の方向性】

課題	検討事項	方向性・考え方
①公共交通空白地域等の解消	地域の需要に合った交通の検討	多様な運行形態 の導入 (定時定路線型のコミュニティバスや、デマンド型のタクシー活用、交通空白地有償運送、ボランティア輸送など)
②多様な主体の連携	市民共創の取組の推進	市民共創 で地域の公共交通を確保 (「共助」・「公助」のほどよいバランスを)

施策② 地域で支える交通支援事業

施策展開

課題① 公共交通空白地域等の解消



方策① 需要に合った多様な運行形態の導入

▶▶ 考え方

- ・過去、公共交通空白地域等解消のための社会実験結果から、真の需要把握が重要。
- ・地域独自の公共交通運行にあたっては、公共交通事業者や地域の担い手を含む関係者間の合意形成を図り、あらゆる関係者が連携して取り組むことが必要。

▶▶ 今後の展開

- ・交通を地域の暮らし・交流と一体で捉え、**地域の需要に合った移動手段確保**の取組を進める。
- ・シルバーパスポート事業と併せ、**公共交通利用を促す取組**を進める。

定時定路線型

- ・コミュニティバス
- ・乗合タクシー
(定時定路線型)



デマンド型

- ・乗合タクシー（デマンド型）
- ・乗用タクシー活用
- ・交通空白地有償運送
- ・ボランティア運送（互助による輸送）



※多様な運行形態を支援対象

施策② 地域で支える交通支援事業

施策展開

課題② 多様な主体の連携



方策② 市民共創の取組の推進

考え方

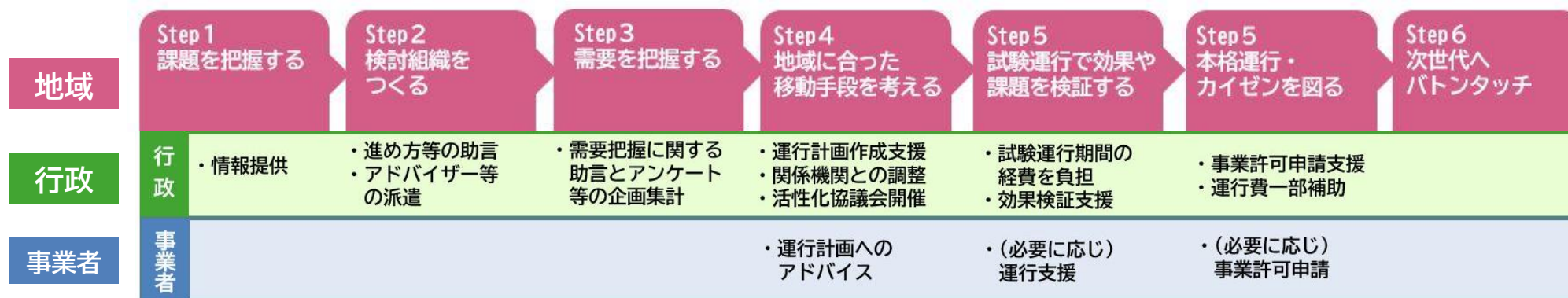
- ・高齢化が高い地区でも自家用車の運転や家族の送迎などに頼る現状から、地域公共交通を持続可能なものとしていくため、地域住民が主体的に関わり支えていく取組が必要。

今後の展開

- ・既存の公共交通を補完する「地域で支える交通」を市民共創で検討・導入する。

【地域で支える交通支援事業】

- ・アドバイザー派遣…必要に応じて有識者等のアドバイザーを派遣
- ・運行費用補助………運行にかかる経費を補助
 - ①乗合・乗用タクシー、コミュニティバス、交通空白地有償運送 補助上限 150万円/年
 - ②ボランティア輸送（互助による輸送） 補助上限 50万円/年



その他施策

委員意見

- ・福島駅を中心としたバスの発着だけでなく、循環バス等も検討すべき。
- ・日常利用だけでなく来訪者も使える公共交通の視点が必要。周遊ルートの開拓や周知等の取組を検討すべき。
- ・デジタル化はユーザー目線で簡単でわかりやすいものに。
- ・誰もが利用できる公共交通環境整備が必要。

【施策の今後の展開】

施策	具体的施策	今後の展開等
公共交通の利便性向上	利便増進実施計画	・市域内や他市町に跨る路線を検証し、再編や運行効率化等を検討（R 5年度からR 6年度にかけて作成）
	公共交通のDX推進	・福島交通が運賃のデジタル決済等を導入予定（R 6年度上半期） ・自治体バス川俣松川線にICカード等決済機導入予定（R 6年度～） ・ふくしま圏域自治体による連携施策検討（継続）
	移動自体が目的となる公共交通の導入	・福島交通が導入するE V車両を架装してメロディーバス2台目として導入予定（R 5年度末）、イベントや観光二次交通に積極活用
交通のバリアフリー	車両のバリアフリー化 （ノンステップバス、UD タクシーの導入）、 駅等のバリアフリー化	・車両のバリアフリー化、駅等のバリアフリー化は各事業者が計画的に実施（継続）
	公共サインガイドライン	・バリアフリー基本構想における実施事業として作成予定（R 5年度末）。バリアフリーの視点を取り入れたサインの統一化を図るとともに、観光地へのアクセス方法など来訪者にもまちの魅力を伝えられるようなサイン設置を促し、「誰にでもやさしいまちふくしま」の実現を図る。