

第2章 公共交通を取り巻く現状

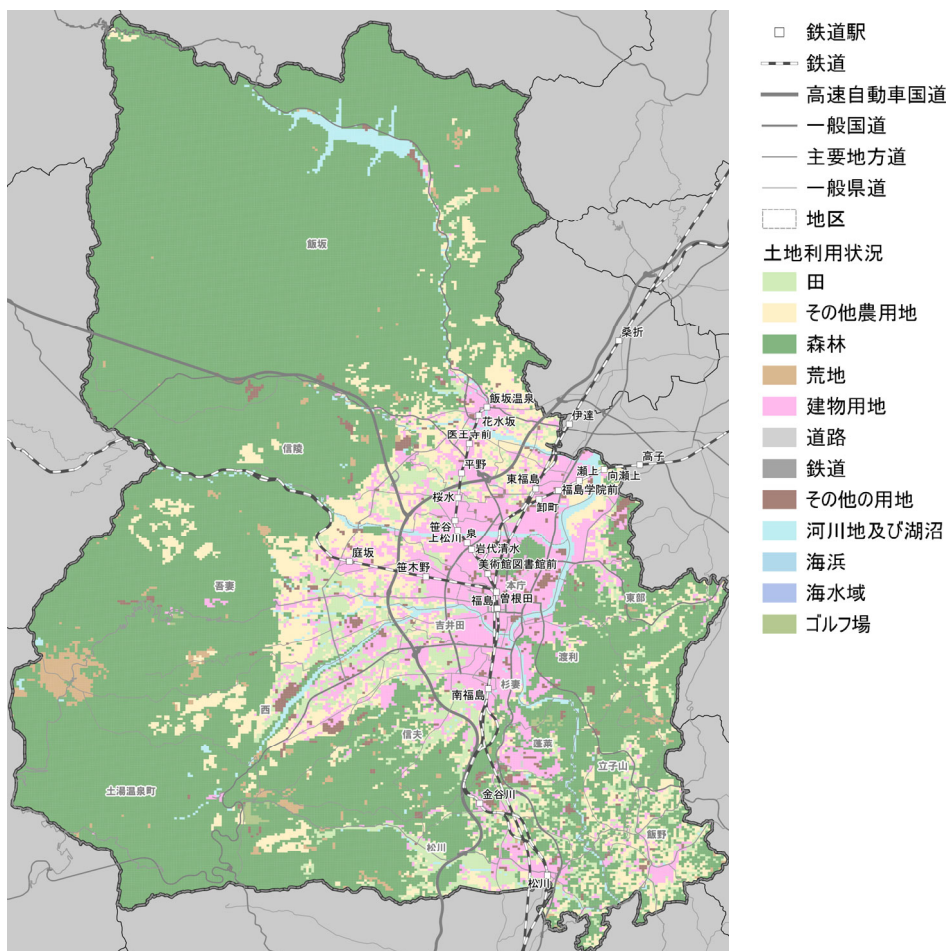
2-1 福島市の概況

1) 地勢

本市は、福島県中通り地方の北部に位置し、767.72 km²の広大な市域を有しています。西は吾妻連峰、東はなだらかな丘陵状の阿武隈高地に囲まれた福島盆地の中に開け、中心部には緑豊かな信夫山があり、吾妻連峰から福島盆地内を流れる荒川、松川、摺上川などの河川が、阿武隈川に注いでいます。また、那須火山帯に属している奥羽山脈があるため、飯坂、土湯、高湯をはじめ、多種多様な効能を持つ温泉が数多くあります。

福島駅東口周辺を中心とする中心市街地は、県庁や市役所などの行政施設や日本銀行福島支店等の金融機関、業務・商業施設が立地し、古くから県北地域の中心として繁栄した地域です。

交通網では、東北新幹線が縦貫し、さらに山形新幹線の起点となっており、主要道路も東北縦貫自動車道をはじめ国道が東西南北に伸び、東北圏と首都圏、太平洋と日本海を結ぶ交通の結節点として重要な役割を果たしています。



資料：国土数値情報

図 土地利用状況

2) 人口

本市の人口は、平成13年をピークに人口減少に転じ、平成27年は294千人、令和2年は285千人となっています。今後、将来にかけて人口が減少することが予測されており、人口減少社会における公共交通の維持・確保が今後の大きな課題となると想定されます。

第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョンの福島市人口ビジョンでは、施策展開により将来人口を引き上げる将来人口目標を定めています。

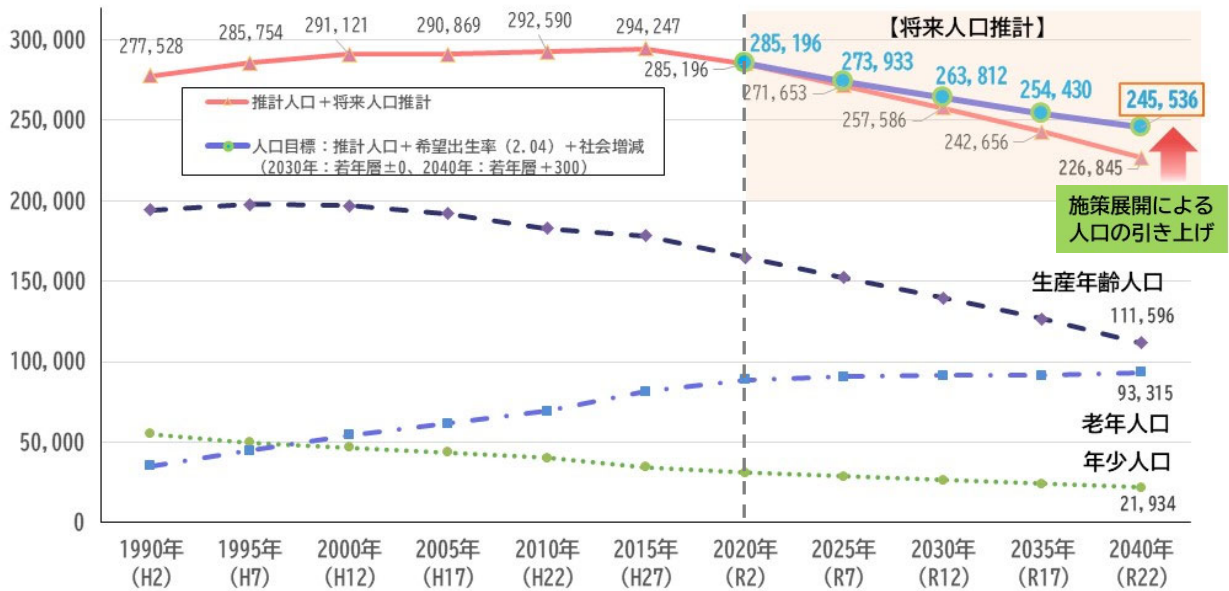


図 総人口の推移 (実績、将来人口推計、人口目標)

福島市人口ビジョンによる人口目標では、本市の年齢構成は、0歳から14歳の若年層が今後減少していくと想定されます。その一方で、高齢化率（65歳以上人口比率）は、年々上昇し令和22年には38.0%に達する想定となっており、今後も進む高齢化に対応した総合的施策展開が求められています。

表 年齢3区分人口の推移と将来の見通し

項目	実績		人口目標 (人)			
	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)	2040年 (R22)
年少人口 (0~14歳)	34,580	31,214	30,243	30,228	31,027	31,014
	11.8%	10.9%	11.0%	11.5%	12.2%	12.6%
生産年齢人口 (15~64歳)	178,071	165,014	152,814	142,109	131,726	121,207
	60.5%	57.9%	55.8%	53.9%	51.8%	49.4%
老年人口 (65歳以上)	81,596	88,968	90,876	91,475	91,677	93,315
	27.7%	31.2%	33.2%	34.7%	36.0%	38.0%

※本ページのデータは、「国勢調査 (各年10月1日時点)」、「第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン (令和3年3月)」の第2編福島市人口ビジョン (2020年度改訂版) による。

令和3年における福島市の人口動態は、社会動態が448人、自然動態が1,837人それぞれ減少となり、全体で2,285人の減少となりました。また、本市の人口動態は、平成27年に57人の増加となりましたが、平成28年には減少に転じ、平成29年以降は減少傾向が続いています。

令和3年と令和2年との比較では、社会動態は438人、自然動態は356人減少し、人口減少数は794人拡大しました。令和2年は、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、主に大都市圏への転出者が減少したため、社会動態の減少幅が縮小したものと推定されます。

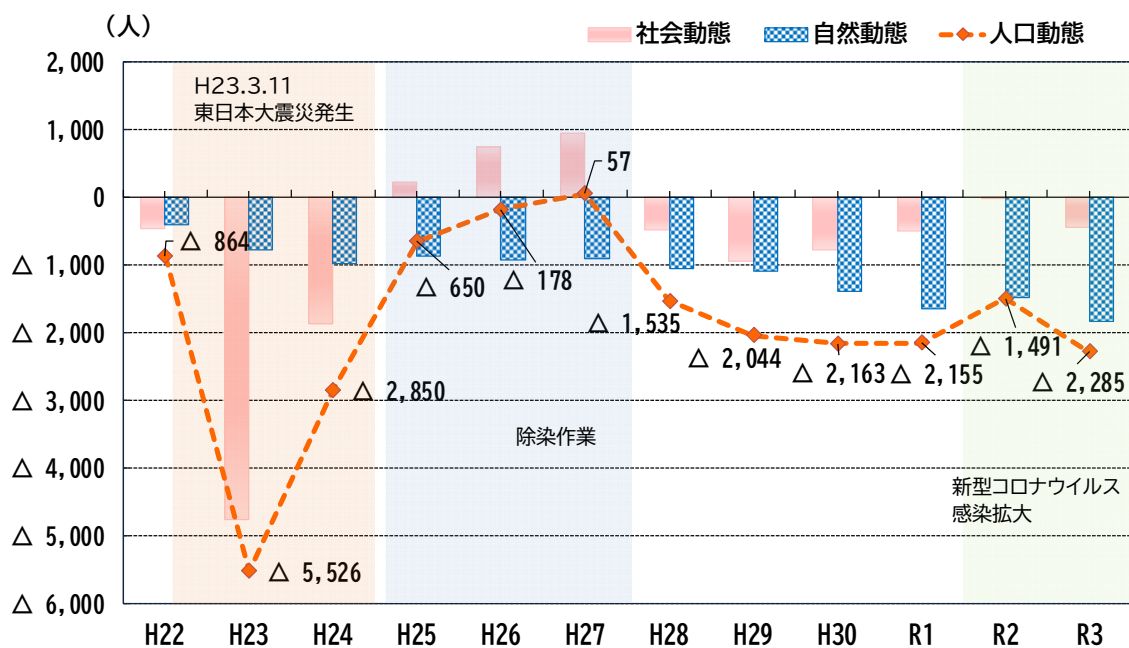


図 人口動態の推移

地区別の人口をみると、中心市街地の外縁部である吉井田地区を除く16地区で減少傾向となっています。高齢化率は全ての地区で上昇しています。

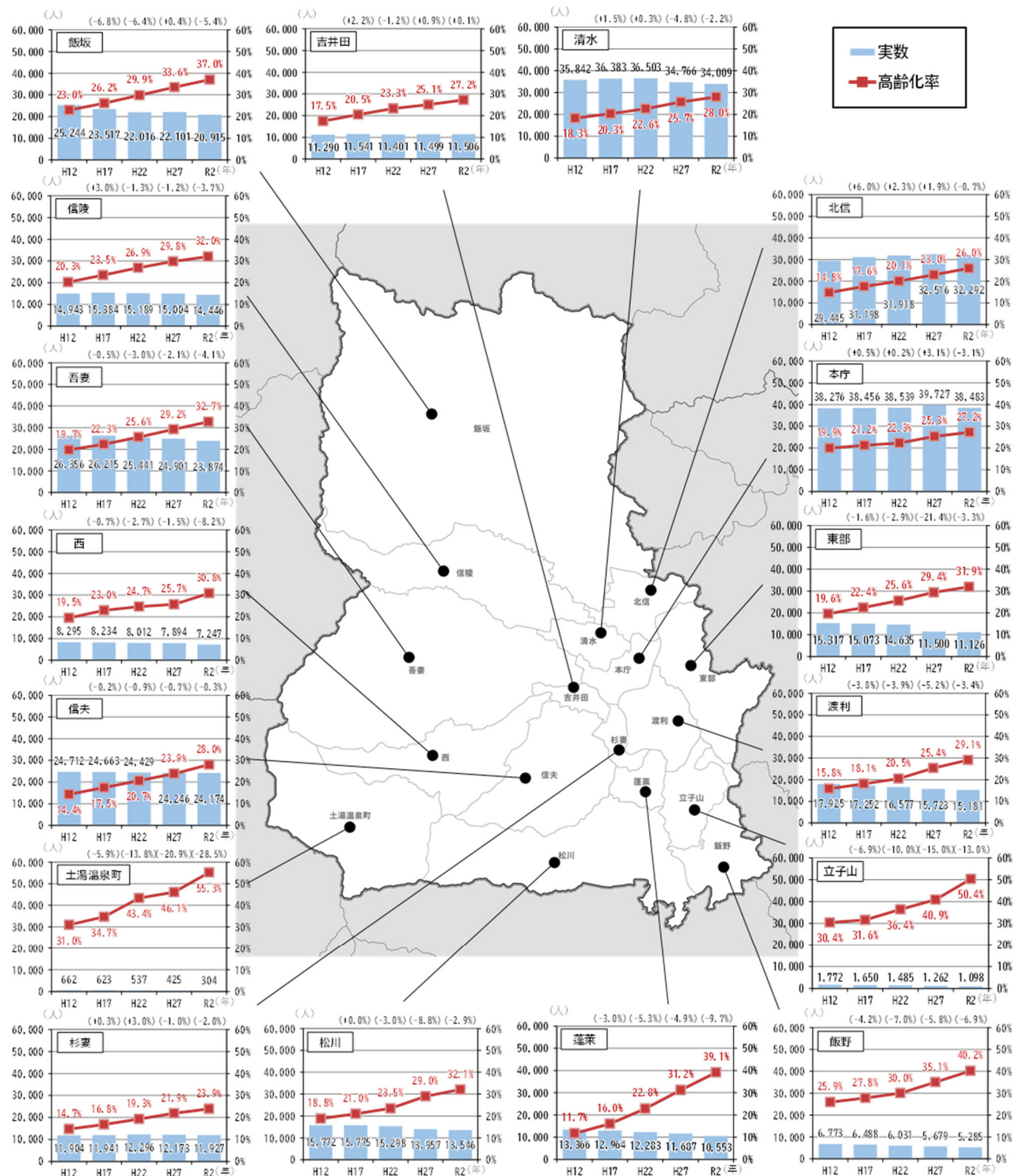


図 地区別の人口と高齢化率の推移

3) 観光

市内の観光客入込数は、東日本大震災の影響などにより5,474千人まで落ち込んだものの、平成24年以降は6,000千人台で推移していましたが、コロナ禍の影響でインバウンドも含めた観光需要が減少し、加えて、基幹産業の一つで、大きな観光リソースでもある果樹農業の凍霜害や降ひょう被害など、頻繁に自然災害に見舞われており、現在は厳しい状況が続いています。

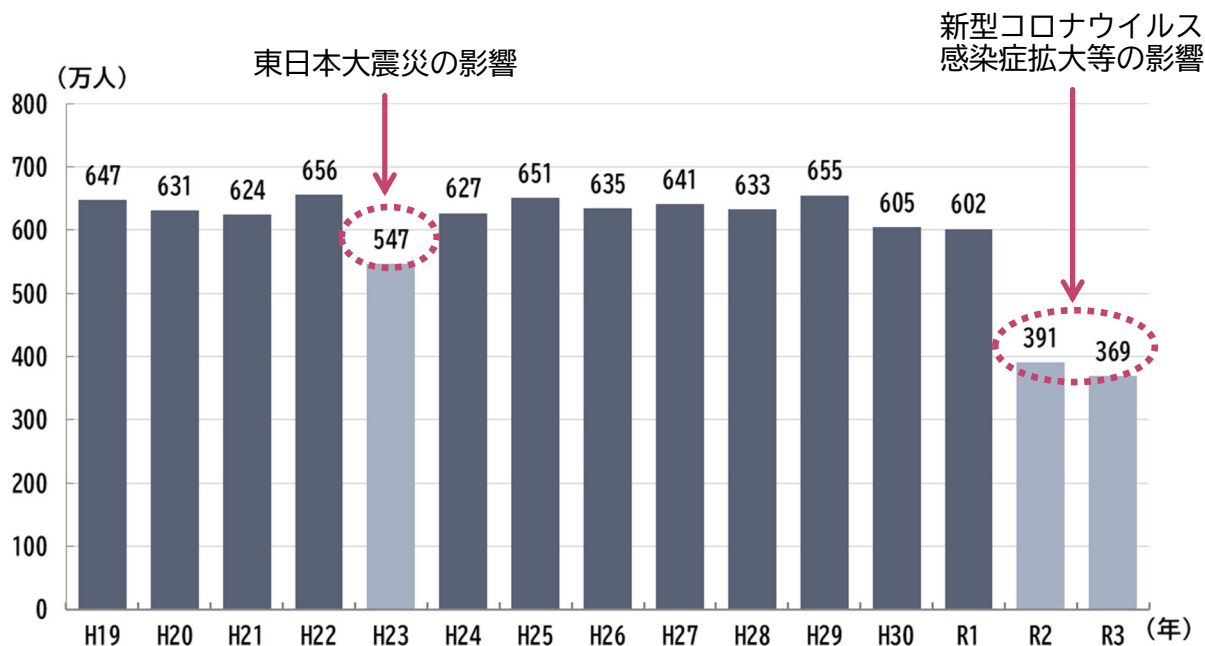
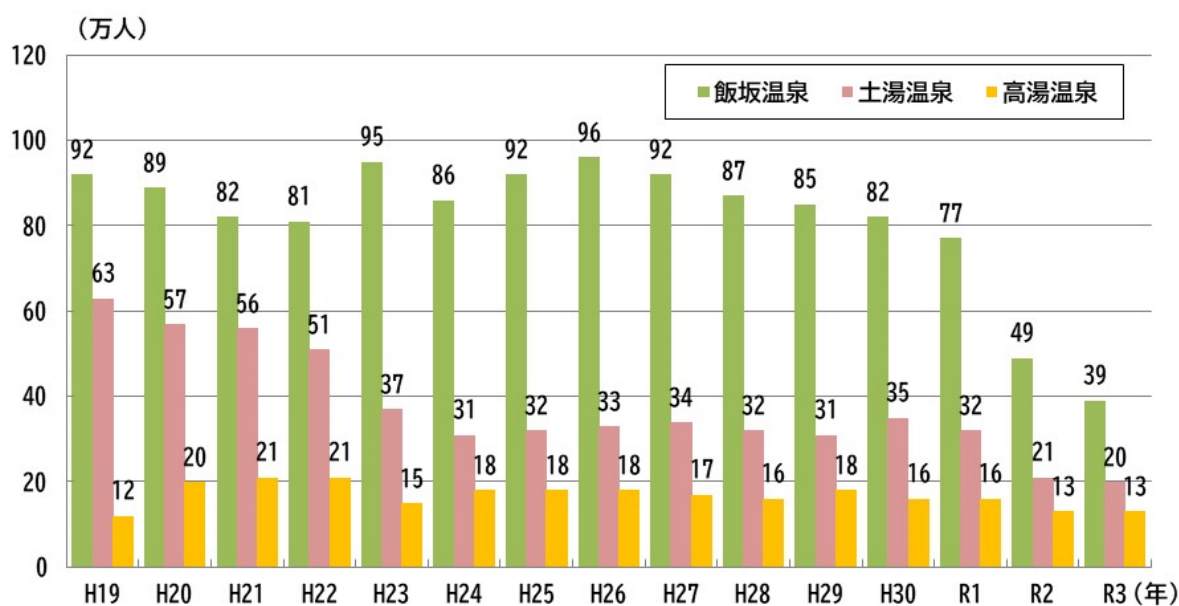


図 観光客入込数の推移

資料：福島県観光客入込状況



資料：福島県観光客入込状況

4) 自動車保有台数の推移

本市の自動車保有台数は、微増傾向となっており、令和3年で1,769百台となっています。また、一世帯当たりの保有台数はほぼ横ばいで、令和3年で1.45台となっています。

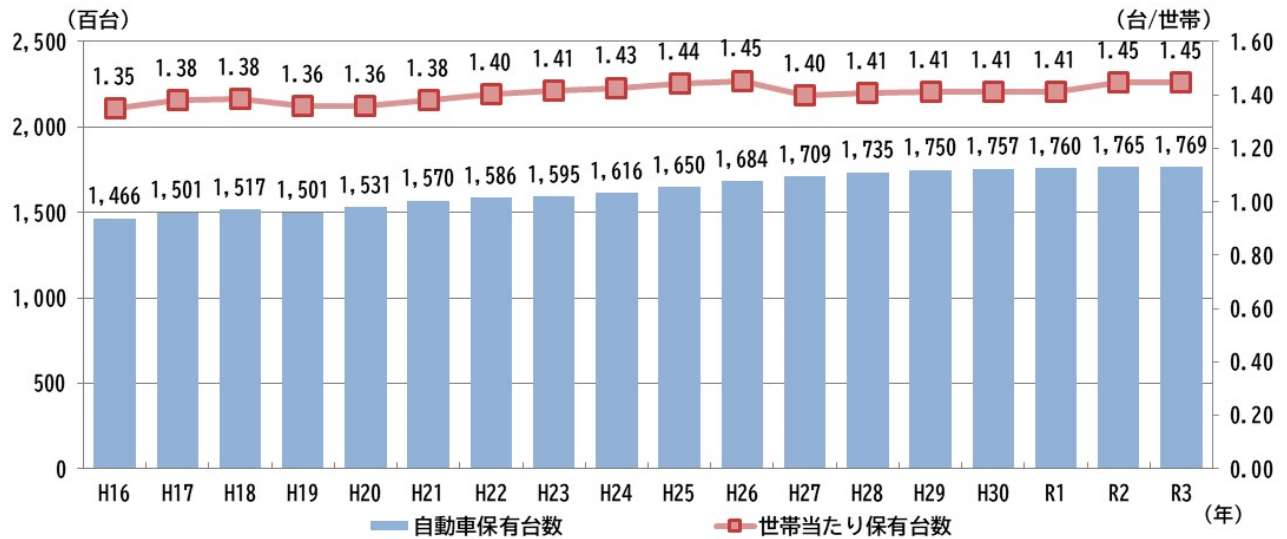


図 自動車保有台数の推移

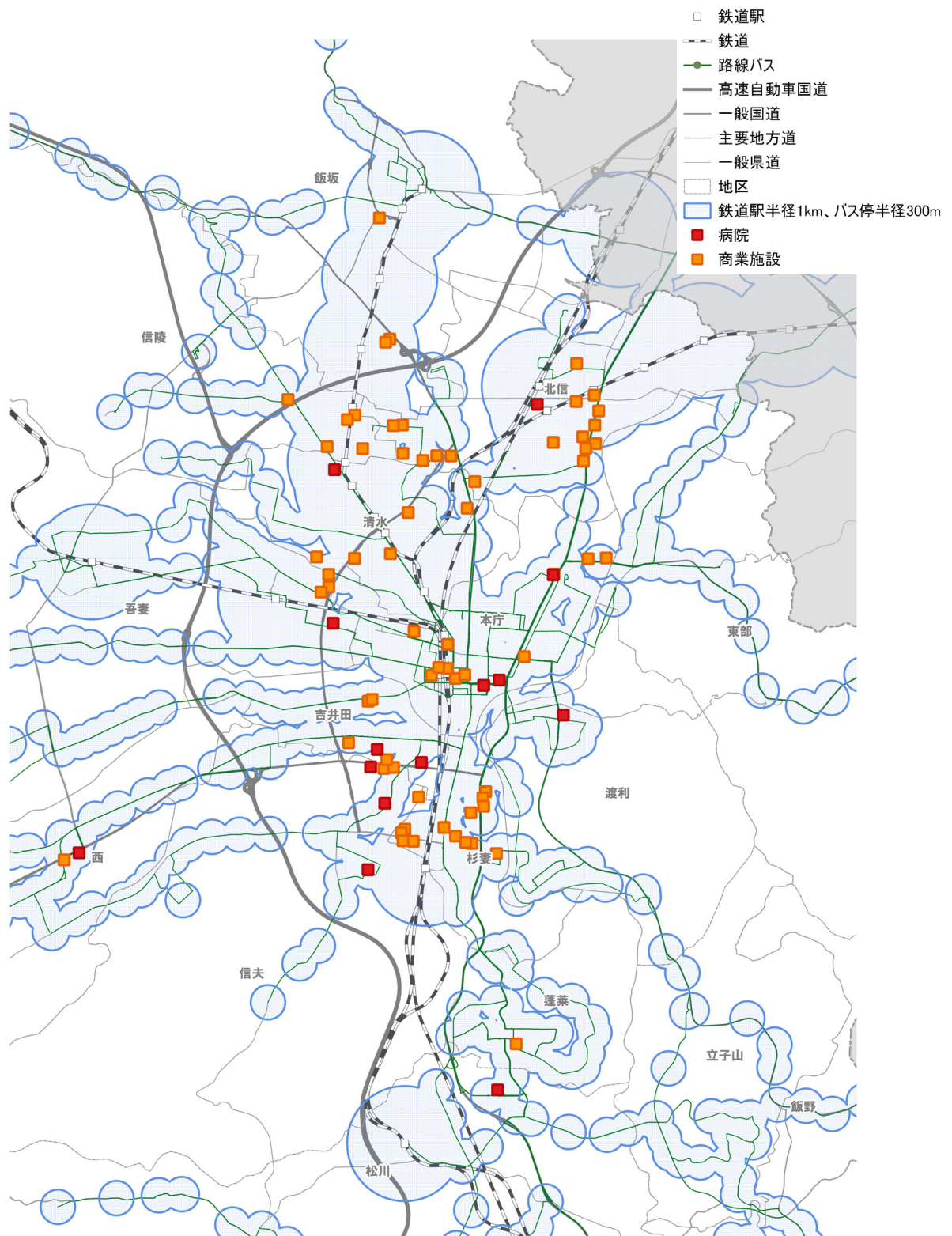
※自動車保有台数は、乗用車と軽自動車を合わせた台数

※世帯数は、福島県現住人口調査結果による（各年10月1日時点）

資料：福島県警察本部 交通白書

5) 大規模施設立地状況

福島駅周辺の中心部と一般国道4号、一般国道13号、一般国道115号など幹線道路沿線の郊外部に立地しています。



※延床面積が1,000㎡以上の主な商業施設

※病床数50床以上の病院

2-2 社会経済情勢等の変化

1) 高齢化の進行

市民アンケート結果によると、高齢者の日常の買い物や通院時の移動手段は、他の年代と比較し自分で自家用車を運転する機会が減少し、公共交通機関では、路線バス、タクシーの利用割合が増加するとともに、送迎、自転車、徒歩による移動も多くなる傾向が明らかとなっています。

公共交通機関の利便性向上、バリアフリー化等を進めることによって、自己の運転や送迎に頼らずに移動できる交通環境が求められます。また、関係機関が連携し高齢者の交通事故の防止に取り組む必要があります。

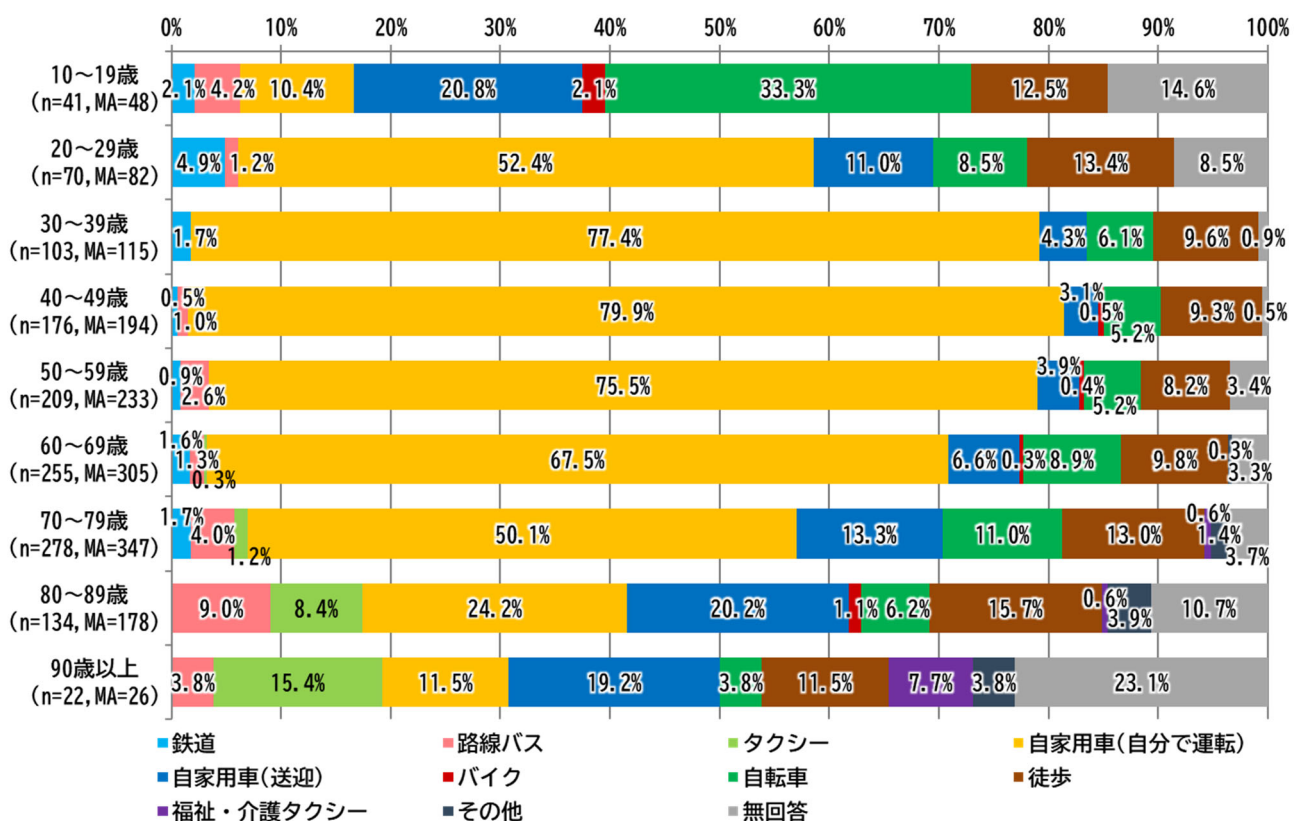


図 年齢別の主な交通手段

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

2) 免許保有率、免許返納率

市内の運転免許保有者は微減で推移している一方で、65歳以上人口の運転免許保有者は増加傾向がみられます。

高齢者の運転免許の保有者率は、男女とも50歳台では9割以上ですが、女性は70歳以上から5割程度まで低下し、男性でも80歳以上になると、5割程度に低下します。

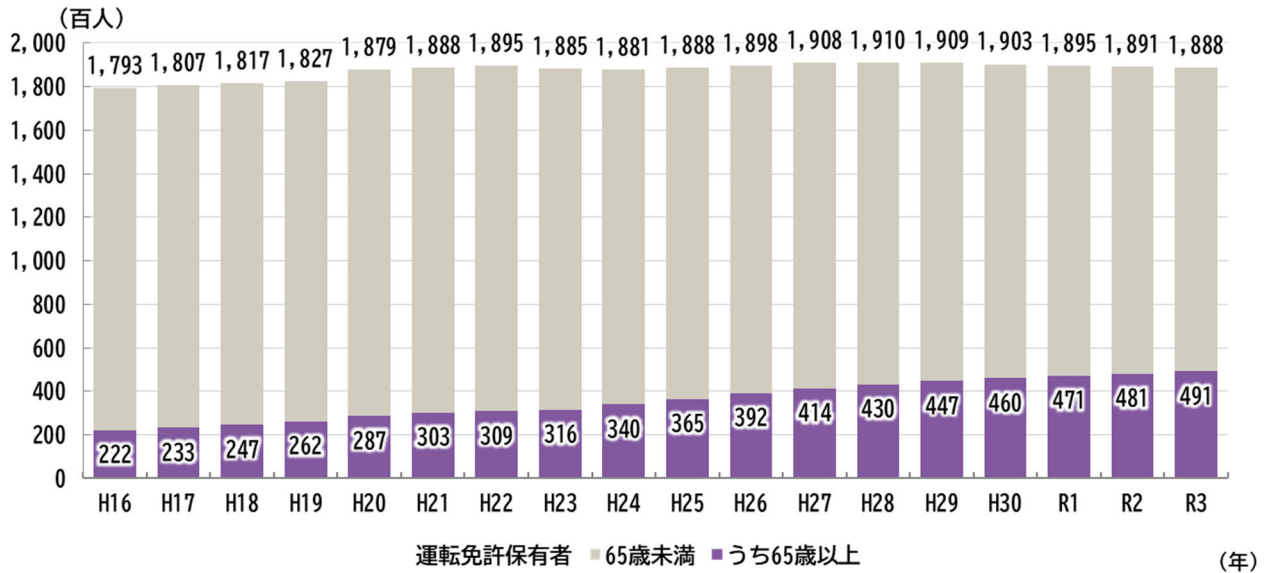


図 福島市内の運転免許保有者の推移

※各年12月末現在における運転免許保有者数

資料：福島県警察本部 交通白書

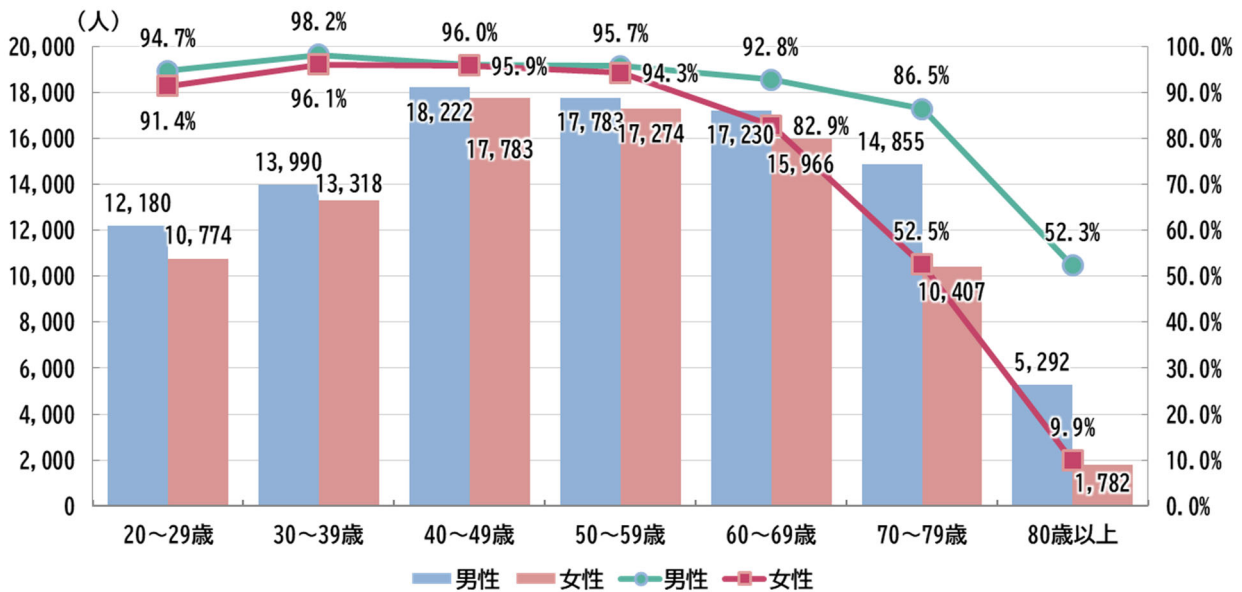


図 福島市内の性別年齢別運転免許保有者 (令和3年12月末現在)

資料：福島県警察本部 交通白書

高齢ドライバーが引き起こす交通事故に関する社会的関心の高まりから、本市における運転免許証の自主返納者数は令和元年度まで増加を続け、現在も一定の返納件数があります。

高齢者が加害者や被害者になる交通事故を抑制し、免許返納後も安心して公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携し利便性向上などの取組が求められます。

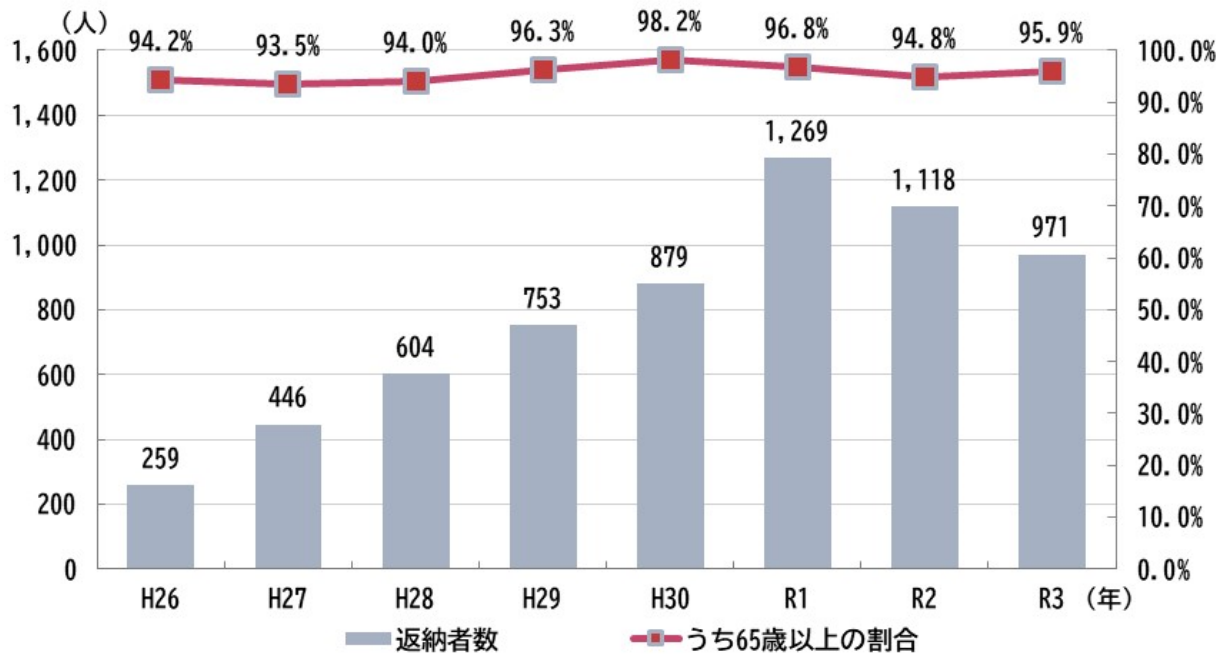


図 福島市の運転免許返納者数の推移

資料：福島県福島警察署

3) 若年層の人口と未婚率

過去10年間に於ける若年層の人口をみると、平成23年時点では20歳代、30歳代ともに女性人口は男性人口とほぼ同数でしたが、年々減少傾向にあり、令和4年との比較では20歳代の男性人口が7.6%減少したのに対し、同年代の女性人口は16.1%減少しており、約2倍の減少率となっています。また、男性、女性ともに平成12年と比較して未婚率が高くなっていく傾向があります。

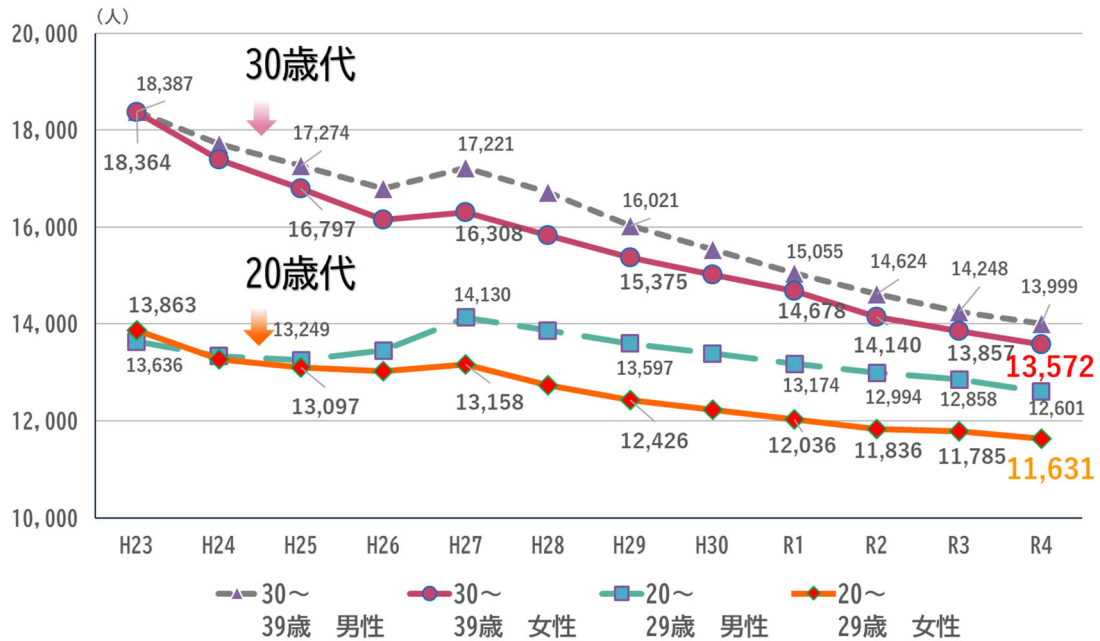


図 若年層の人口の推移

※平成26年までは福島県推計人口、平成27年以降は福島市推計人口統計データを使用
 ※各年10月1日現在

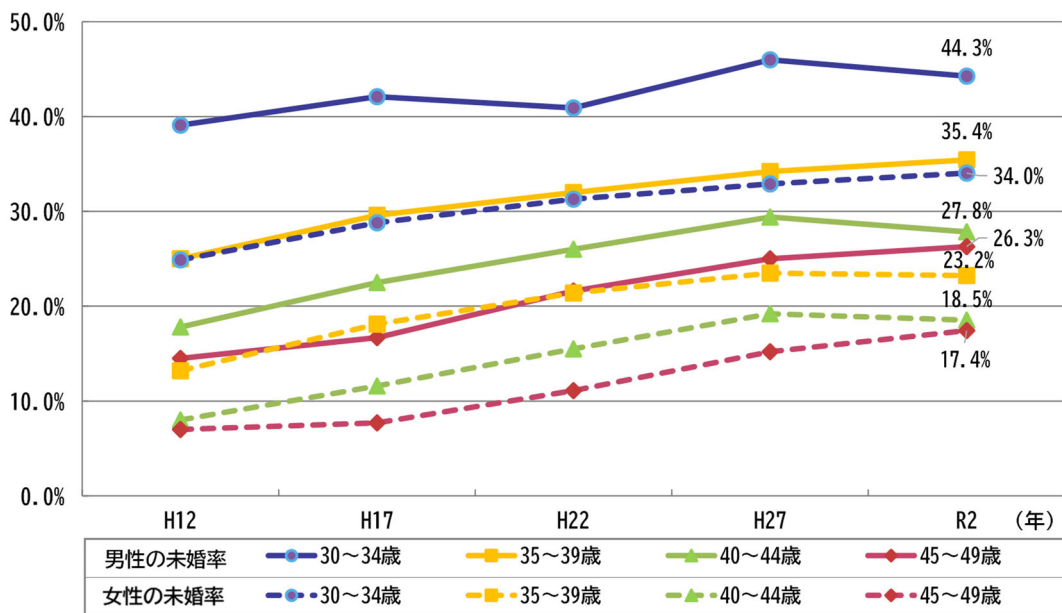


図 未婚率の推移

資料：総務省「国勢調査」

4) 学校統廃合

本市の学校規模適正化・適正配置の基本方針を踏まえ、教育委員会では2018～2027年度を計画期間とした第一次実施計画として、学校の統廃合や学校規模適正化を推進しています。

学校の統廃合により、児童生徒の通学時の移動手段を確保する必要がある場合には、路線バス等をはじめ既存の輸送資源の活用も検討することが求められます。

また、公共交通空白地域等において、地域内の小さな交通の検討を進めるにあたっては、関係者と協議のうえスクールバス等の他分野サービスとの連携を図り、円滑な移動手段の確保を検討していくことが求められます。

表 本市小中学校のスクールバス運行状況（令和4年4月1日現在）

小中学校	運行地区	使用車両
金谷川小学校	金沢地区	バス（22人乗り）
岡山小学校	大波地区	タクシー
福島第三中学校	大波地区	タクシー
飯野小学校	大久保地区	バス（29人乗り）
	青木地区	バス（29人乗り）
湯野小学校	東湯野地区	ジャンボタクシー タクシー

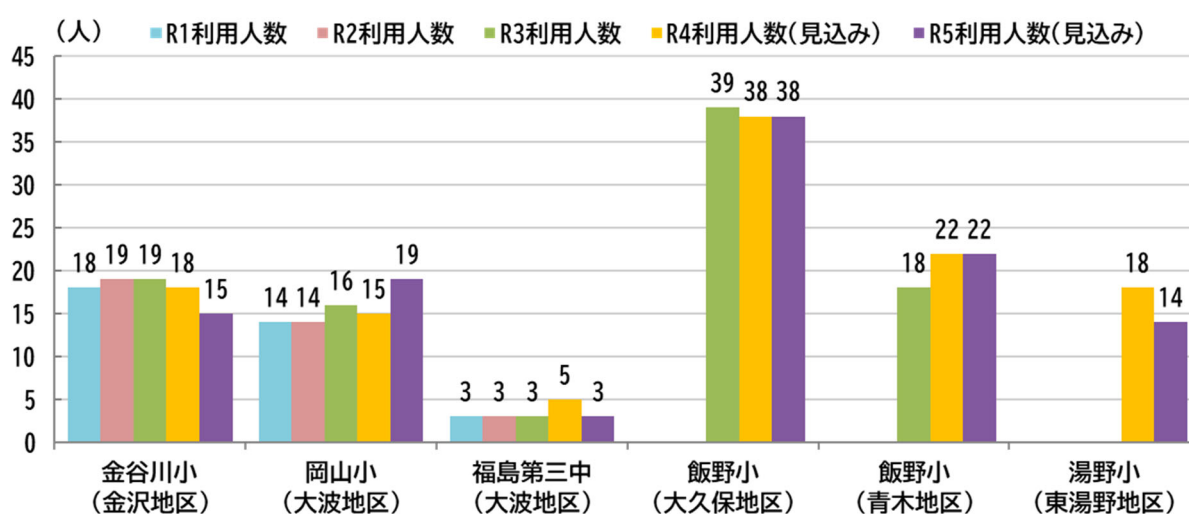


図 本市小中学校のスクールバス利用人数の推移

5) 担い手不足

近年、全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、さらに保有者の高齢化が進んでいます。国では若年層の人材を増やすため、令和4年5月から道路交通法を一部改正し、取得年齢や免許取得期間の条件を引き下げ、大型免許、中型免許、二種免許の受験資格を緩和しました。

交通事業者では、各社採用活動を進めているものの、乗務員を希望する者が少なく、また採用しても定着しない場合も多いため、近年では乗務員数が減少傾向にあります。さらに、乗務員の高齢化が進行しており、今後、定年退職者も増加することから、将来的にはさらに乗務員が減少し、公共交通の運行が維持できなくなることが懸念されます。

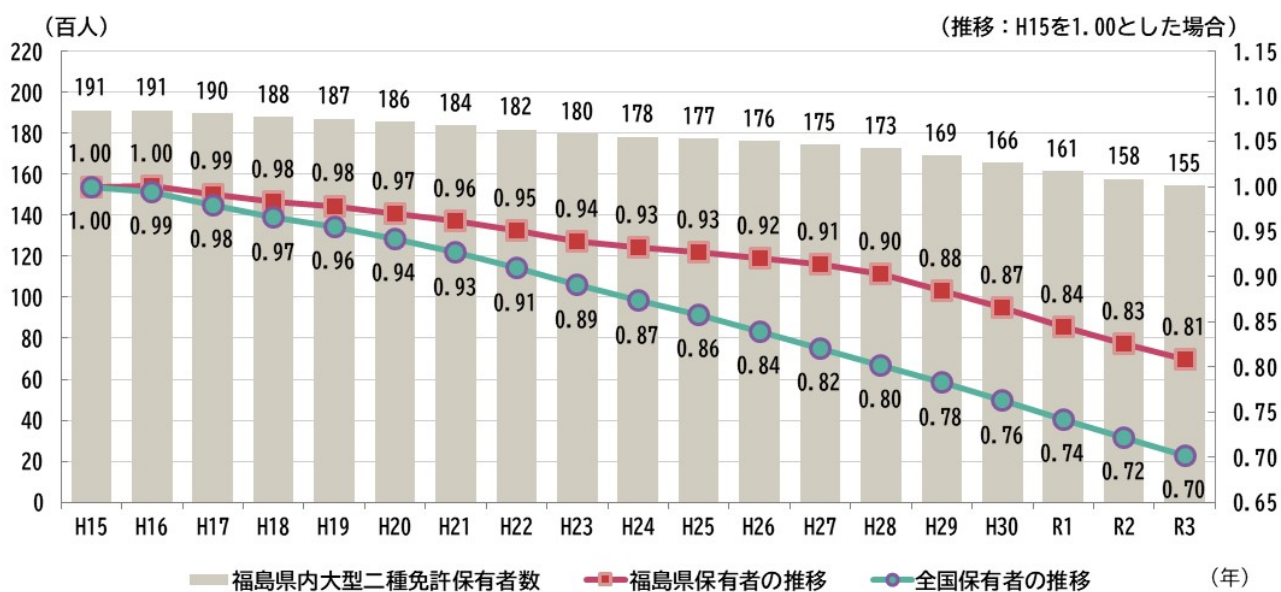


図 福島県内の大型二種免許保有者数の推移

資料：警察庁 運転免許統計

6) 激甚化・頻発化する自然災害等の影響

令和元年10月12日に日本に上陸した台風19号（令和元年東日本台風）により、阿武隈急行線ではあぶくま駅のホーム流失や、沿線各所で土砂流入や路盤流失等の被災箇所が多数発生し、同年12月5日までの期間、一部区間で運転見合わせが発生しました。

また、令和3年2月13日に福島県沖を震源とした地震が発生し福島市では震度6弱を記録、さらに令和4年3月16日にも震度6弱を記録する地震が発生し、阿武隈急行線の全線において、ホームの損傷や道床流出、コンクリート柱の傾斜などの異常が見られ、同年6月26日までの期間、一部区間が不通となりました。

こうした自然災害により公共交通が運行不能となった場合、市民の日常生活や経済活動に大きな影響を及ぼすため早期復旧が必要となりますが、復旧作業には多額の費用が掛かるため、厳しい経営環境にある各交通事業者は、自力での災害復旧が困難な状況となっています。

全国的な公共交通の再編や効率化により、平行する路線の統合や廃止が進む中で、自然災害により運行不能となった場合の代替交通がない場合もあり、災害が発生しても円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が課題となっています。

加えて、令和4年4月には福島交通飯坂線の第4種踏切※内で死亡事故が発生しました。痛ましい事故を防止するため、事業者、地域住民と連携した踏切の安全対策も求められています。

※「第4種踏切」とは、踏切警標だけの踏切で、列車の接近を知らせる装置が無い踏切のこと。

表 本市に甚大な被害をもたらした自然災害

自然災害	概要
令和元年 10月12日 台風19号	前線や台風19号の影響により、沿線各所で土砂流入や路盤流失等の被害が多数発生し、阿武隈急行線が運休を余儀なくされた。
令和4年 3月16日 福島県沖地震	福島県沖を震源とした地震が発生し福島市では震度6弱を記録、橋梁やホーム等の損傷、道床流出、コンクリート柱の傾斜など鉄道施設に多数被害が発生し、阿武隈急行線が運休を余儀なくされた。



図 福島県沖地震による阿武隈急行線の被害状況

7) ゼロカーボンシティへの意識の高まり

2015年12月にフランス・パリにおいて開催された国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）において、気候変動抑制に関する新たな法的枠組みとなる「パリ協定」が採択されました。また、翌年11月には発効され、先進国だけではなく加盟する全196カ国すべての国において、温室効果ガス排出削減の取り組みが進むことが期待されています。このように世界的に地球温暖化防止に向けた関心が高くなる中、日本においても到達点としての「脱炭素社会」の実現が掲げられています。

福島市では、こうした背景を踏まえ、地球温暖化対策に関する新たな方針を示す福島市脱炭素社会実現実行計画において「チャレンジ2050 ゼロカーボンふくしま市」を目指す将来像として掲げ、令和32年度には温室効果ガス排出量を実質ゼロにするゼロカーボンシティを目指すことを宣言しました。

ゼロカーボンシティに向けた取組の一つとして、自動車からのCO₂排出を削減するため、公共交通機関や自転車、徒歩による移動に転換することが推奨されています。

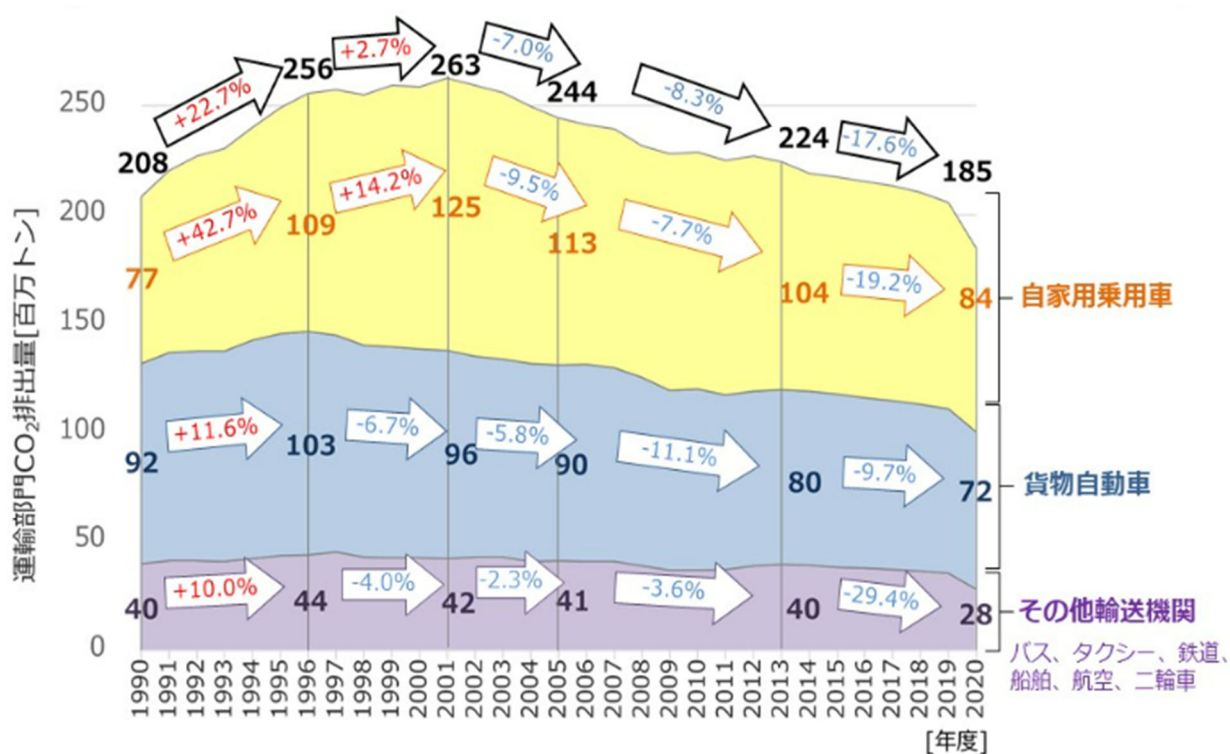


図 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

出典：国土交通省HP 運輸部門における二酸化炭素排出量

8) 新型コロナウイルス感染症拡大等の影響

令和元年に発見された新型コロナウイルスは全世界に感染拡大し、日常生活に大きな影響を与えました。一般的には飛沫感染、接触感染で感染し、閉鎖した空間で、近距離で多くの人と会話するなどの環境では感染を拡大させるリスクがあります。そのため密を避けるため公共交通の利用を控え、感染リスクが比較的低い移動手段として自家用車、自転車などに転換する人が増加しました。

また、緊急事態宣言等の行動制限により、観光需要の縮小や市民の外出自粛の影響で利用者が激減したため、公共交通の事業採算性は極めて厳しい状況となっています。

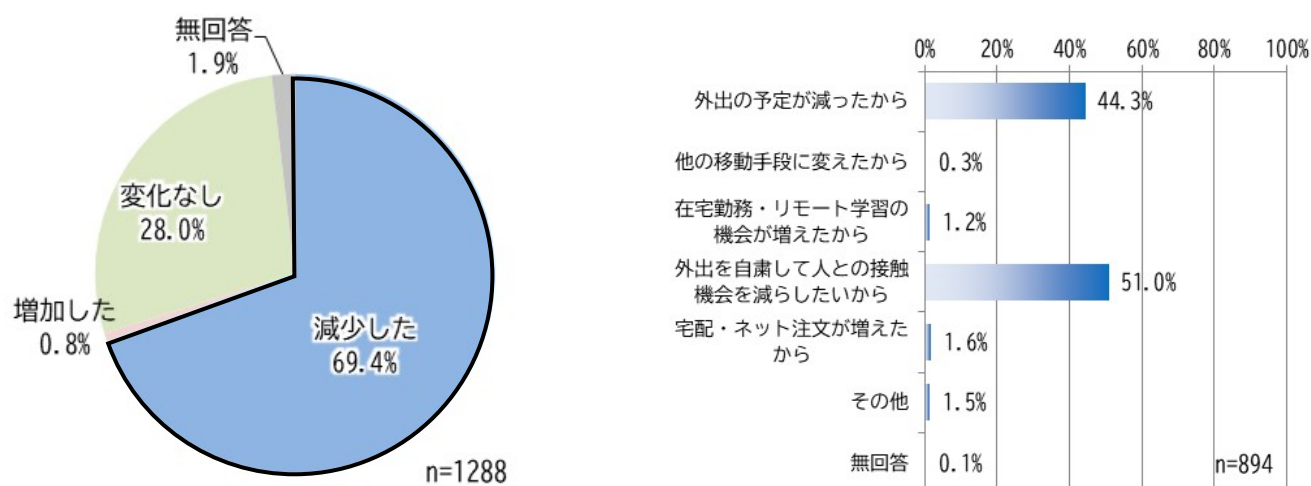


図 3 3年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と比べた日常のお出かけの回数の変化とその理由

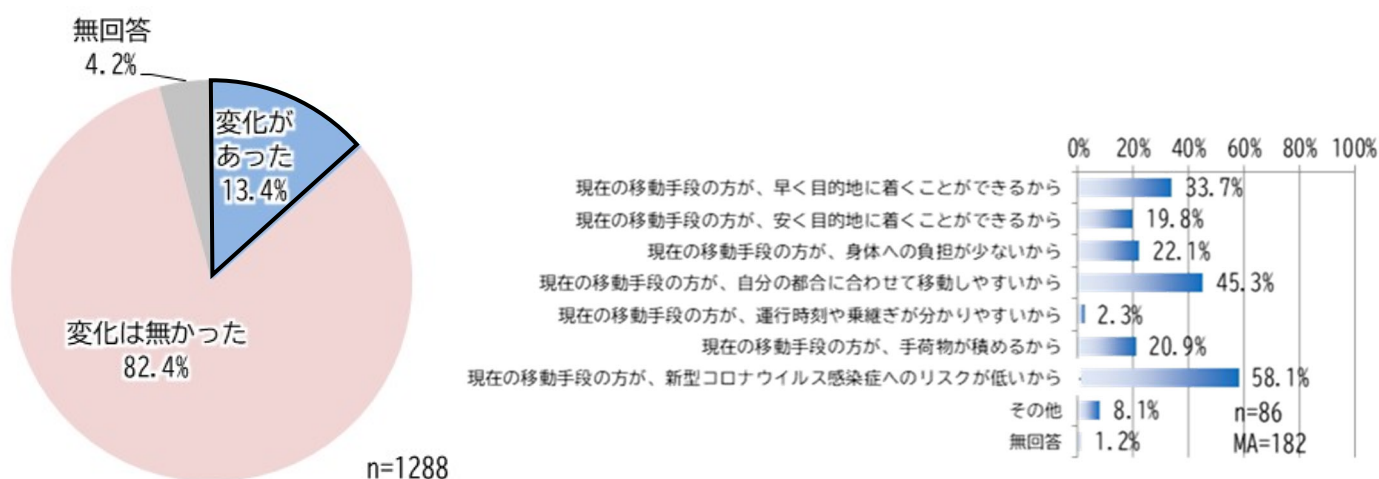


図 4 3年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と比べた日常のお出かけの移動手段の変更と以前の移動手段に戻っていない理由

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書