

第3章 公共交通の課題

社会経済情勢等の変化、公共交通の現状、前計画の評価・検証結果、上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性等を踏まえて、公共交通の課題を次のように抽出しました。

① 多様化する移動ニーズに対応した公共交通ネットワークが必要

- ・人口減少・少子高齢化の進行により公共交通機関の利用者が減少するなか、通勤・通学時や公共交通が主な移動手段となる高齢者等にとって、円滑に乗り継ぐことができ利便性の高い公共交通ネットワークが求められます。
- ・市民アンケート結果によると子育て世代が子どもの送迎時に時間を取られることへの負担や高齢者が家族・知人に送迎を依頼する際に気が引けると感じていることから、移動ニーズに内在する課題に対応した交通の確保が求められます。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大等の影響による、外出機会の減少、オンライン授業、リモートワークの導入など変化する行動様式に伴う利用需要の変化への対応も必要となります。



図 多様な移動手段のイメージ

出典：政府広報オンライン

「移動」の概念が変わる？ 新たな移動サービス「MaaS（マース）」

② 小規模需要エリアにおける地域特性や移動実態に即した交通手段の確保が必要

- ・人口が少なく公共交通の需要が小規模なエリアは、鉄道駅や路線バス停留所から一定の距離があり、公共交通機関を利用しにくい状況にあります。
- ・高齢者の運転免許の自主返納への関心が高まっている背景もあり、小規模需要エリアで自動車がなくても通院や買い物といった日常生活の移動が可能となるよう小さな交通の確保が求められます。
- ・小規模需要エリアにおける地域公共交通の維持・確保については、地域住民や交通事業者を交えて共創で検討していく必要があります。

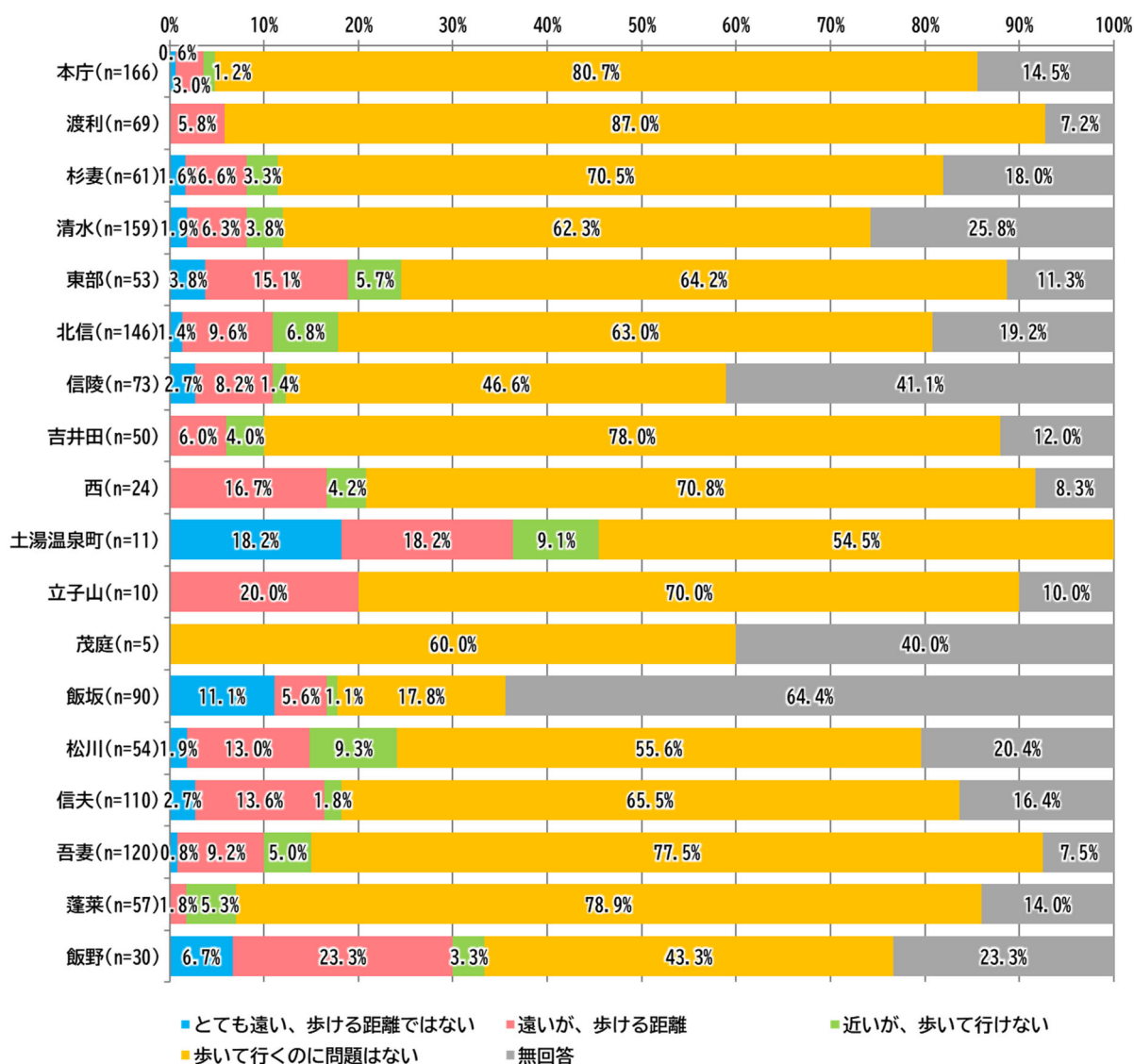


図 最寄りのバス停までの距離をどのように感じるか

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

③ 通勤、通学や観光、出張等による広域的な人流への対応が必要

- ・ 県庁所在地であり中核市でもある本市には、行政機関や企業が多く立地し、出張による来訪者や観光スポットを訪れる観光客にとって、公共交通機関は主要な移動手段となります。また、ふくしま田園中枢都市圏構想の圏域市町村間は、通勤、通学や通院、買い物等による結びつきがあり、圏域を支える公共交通が果たす役割としても、広域的な人流への対応が必要となります。

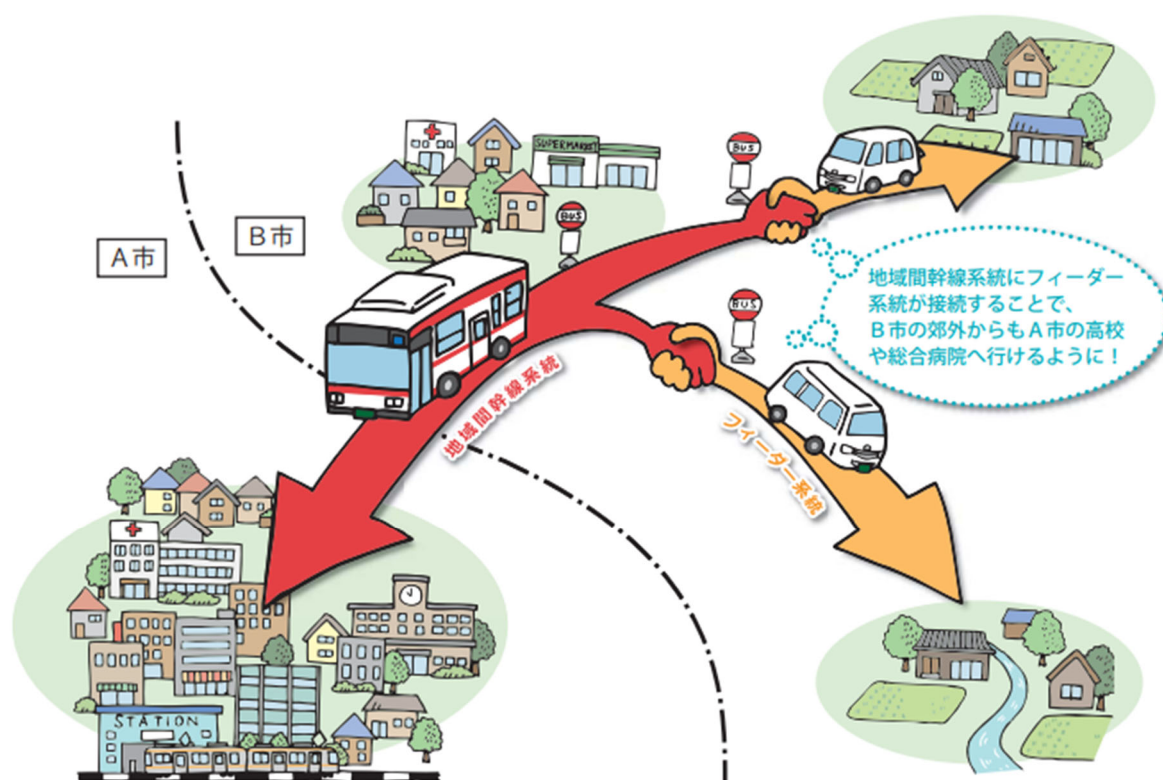


図 地域間幹線バスのイメージ

出典：国土交通省中部運輸局 監修

地域間幹線バスが地域で役立つようにするために

④ コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと連携した公共交通サービスの向上が必要

- ・福島駅を中心とした都市機能区域には医療、文化、商業、行政、教育などの高次都市機能が集積しています。鉄道、バス、タクシーに加え、シェアサイクルなどの移動手段を有機的に連携させることで相互に補完し合う、面的・一体的な交通手段の確保が求められます。
- ・公共交通でのアクセス性が高く、一定の都市基盤が整備されている居住推奨区域については、鉄道や路線バスの幹線軸を中心に支線も含めた交通網が形成されており、暮らしを支える交通としてコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと連携した公共交通サービスの向上が必要です。

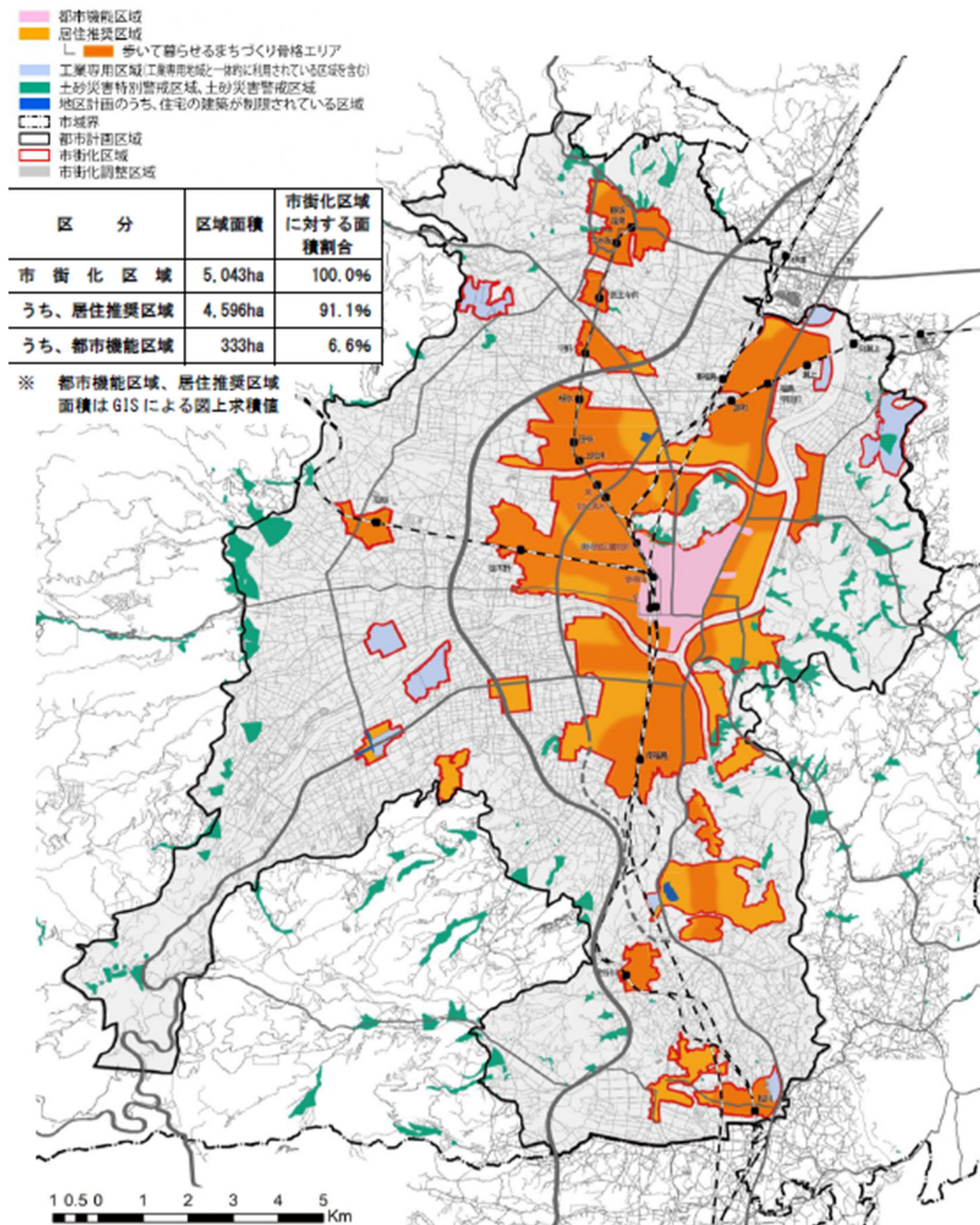


図 福島市立地適正化計画で定める居住推奨区域と都市機能区域

出典：福島市立地適正化計画

⑤ 福島駅周辺の高まる集客力及び居住機能への対応が必要

- ・令和3年4月の県立医科大学保健科学部の開設や、令和4年7月の新たなまちなか広場のオープン、令和8年度のグランドオープンを目指し進められている福島駅東口地区第一種市街地再開発事業（居住機能有）により、さらなる都市機能の充実と、にぎわいの創出、交流人口の拡大などが期待されています。
- ・福島駅周辺では休日を中心ににぎわいを創出するイベントが多く開催されており、まちなかへのアクセス性や周遊性の向上、新たな居住機能に対応する交通を考えていく必要があります。
- ・「福島市立地適正化計画」で定める都市機能区域においては、戦略的に魅力を高めていくことで、集客力の向上が期待されます。



図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の概要

◎ 誰もが安心して快適に利用できる交通環境の整備が必要

- ・ 老年人口が増加する中、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、運転免許の自主返納者数は増加傾向にあります。自家用車を持たない高齢者が安心して公共交通を利用できるよう、わかりやすさや利便性の向上など各交通機関と連携した取組が求められます。
- ・ また、共生社会を実現していくためにも、高齢者、障がい者、外国人など誰もが移動しやすい公共交通のバリアフリー化が求められます。
- ・ さらには、ICTの活用等を推進し、わかりやすい情報提供を行うとともに、快適に利用できるよう次世代モビリティ等の導入についても、研究していく必要があります。
- ・ 令和4年4月に福島交通飯坂線の第4種踏切で死亡事故が発生しており、第4種踏切における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が求められています。

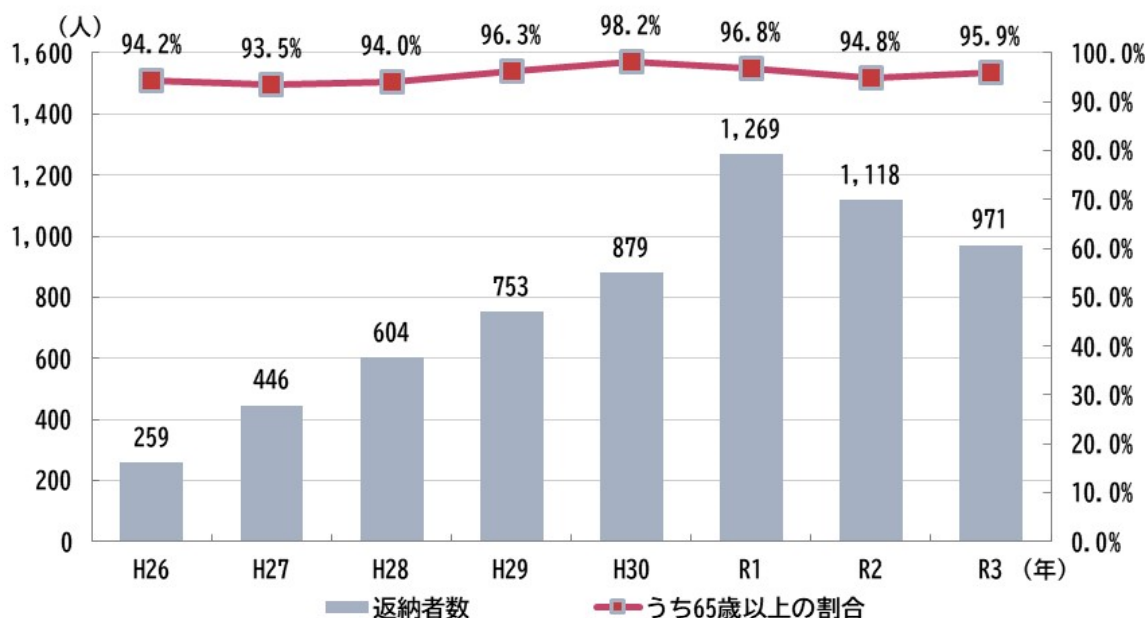


図 福島市の運転免許返納者数の推移

資料：福島県警察本部 交通白書

⑦ 効率性や環境を考慮した持続可能な公共交通サービスが必要

- ・全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、交通事業者では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現状から、近年では乗務員数が減少傾向にあり、高齢化も進んでいます。
- ・各事業者においては、人材確保に向けさらなる対策が必要になるとともに、路線の再編やICTの活用、地域の他の移動サービスとの組み合わせなどによる効率性の向上に取り組む必要があります。
- ・また、本市は令和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ており、自家用車と比較し一人当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用を促進し、交通事業者と連携し環境負荷の少ない車両の導入などを検討する必要があります。

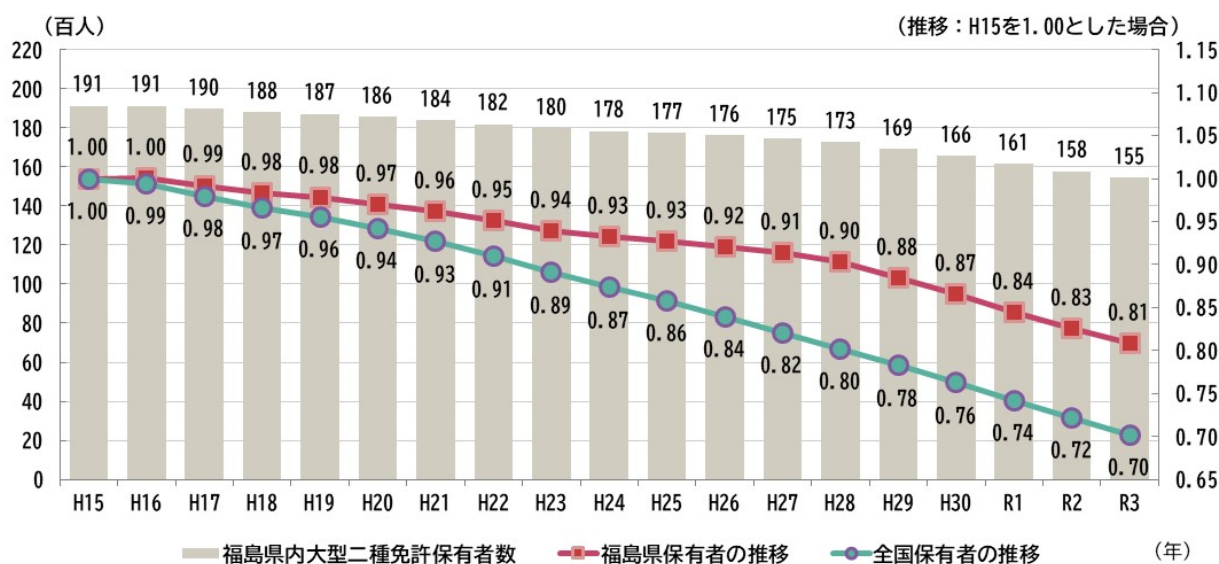


図 福島県内の大型二種免許保有者数の推移

資料：警察庁 運転免許統計

⑧ 激甚化・頻発化する自然災害への対応が必要

- ・近年、毎年のように各地で自然災害が頻発しており、本市においても、令和元年の東日本台風や、令和3、4年の福島県沖地震など度重なる被害に見舞われています。特に、令和4年の福島県沖地震では阿武隈急行線が長期にわたり運休止、市民生活に大きな影響を与えました。
- ・交通事業者においては、計画的な施設の修繕や安全対策、長寿命化、耐震化などにより、災害等に強い安全な輸送を実現する必要があります。
- ・行政や交通事業者などの各種関係者間で、災害時の対応を予めマニュアル等で定めておくことで、迅速な代替手段の確保や円滑な情報発信・情報共有など柔軟な連携が可能となります。