



目標① 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を維持・向上します

<b>目標①—施策 1-1</b> <span style="float: right;">【重点施策】</span> 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供	
対象階層	広域交通・幹線軸
実施主体	行政・バス事業者

**■関連する施策**

- 施策 3-1 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上
- 施策 3-2 ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化
- 施策 4-2 広域バス路線の利便性向上

- 通勤、通学時間等移動需要が多い時間帯を中心に幹線軸（広域交通含む）の高頻度運行を維持していきます。
  - 比較的利用の少ない日中の時間帯は、等間隔運行・パターンダイヤ（一定間隔で運行されるダイヤ）の導入等、利用しやすい運行ダイヤを検討し利便性の向上と運行の効率化を図ります。
- ※広域交通のうち市域を跨ぐ広域バス路線については、利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持します。そのうえで、骨格となる幹線軸の高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入等により利便性向上を図っていきます。

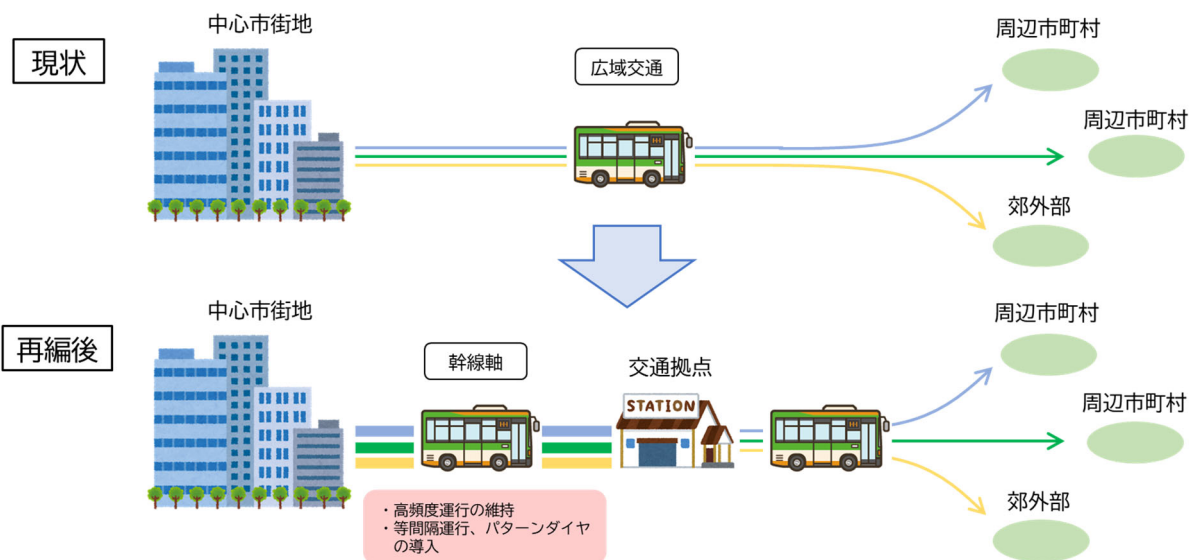


図 広域交通と幹線軸のイメージ





図 等間隔運行・パターンダイヤの設定イメージ

出典：国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 入門編

## 目標①—施策 1-2

### わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

対象階層	交通拠点・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<b>■関連する施策</b> 施策 2-2 医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携 施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献		

○福島交通(株)やジェイアールバス東北(株)で既に導入されているバスロケーションシステムの利用促進とともに、公共交通機関の運行情報等のオープンデータ※化(GTFS-JP※・GTFS-RT※)を進め、鉄道・路線バス・タクシー・シェアサイクル等との一体的な情報発信等について検討を行います。

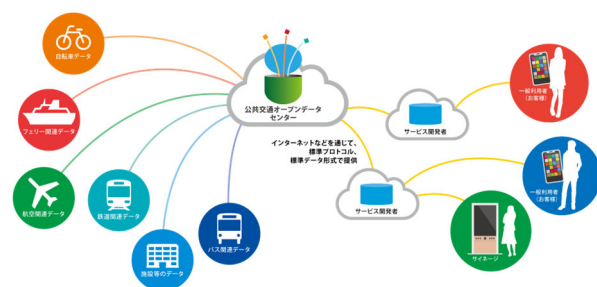
※「オープンデータ」とは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できるよう、「営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの」「機械判読に適したもの」「無償で利用できるもの」のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータ。公共交通のオープンデータとしては、国土交通省がバス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP、GTFS-RT)を定めている。

※「GTFS (General Transit Feed Specification) -JP」とは、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ。

※「GTFS (General Transit Feed Specification) -RT」とは、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ。

○地域公共交通の情報とお出かけ情報をまとめた「(仮称)地域公共交通ポータルサイト」を開設し、観光分野などと連携して交通情報や観光情報など多種多様な情報の発信を検討します。

#### 【参考】オープンデータの活用イメージ



出典：公共交通オープンデータ協議会提供資料

- ・「公共交通オープンデータセンター」が、各交通機関別の運行データを一括して収集し、標準化した上で提供
- ・ICTベンダー等のサービス事業者は複数の交通事業者のデータをワンストップで取得して、バスロケーションサービスやサイネージでの運行案内などが可能

#### 【参考】地域公共交通ポータルサイト



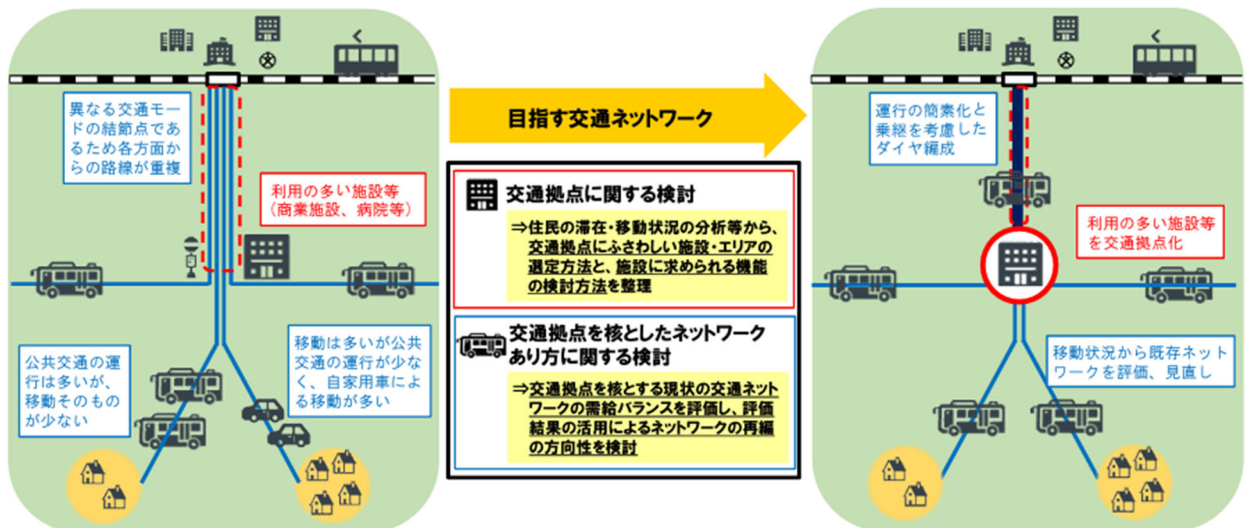
- ・沖縄県では、観光二次交通の利便性向上の取組として、公共交通と観光情報のオープンデータ化を推進
- ・公共交通情報を Google マップに提供し、検索が可能

## 目標①—施策 1-2

### わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

- 交通拠点における公共交通利用者の利便性を向上させるため、デジタルサイネージの活用も含め誰もが分かりやすい案内表示やサイン設置を検討します。
- 設定した交通拠点のほか、都市機能区域交通と居住推奨区域交通を結ぶエリアに乗換結節点の設定を検討します。運行効率の向上と、広域的な移動の円滑化を図ります。
- スムーズな乗換ダイヤや乗継割引の拡充などにより、乗り換え負担の軽減を図ります。
- バス停の上屋やベンチ等を整備・修繕し、バスの待合環境や乗継環境の向上を図ります。
- 鉄道利用者等の利便性向上を図るため、福島駅周辺の自転車駐車場の再整備に関する検討を進めます。
- サイクルアンドバスライドやサイクルトレインを継続実施・拡充し、利用促進を図ります。

#### 【参考】 乗り換え結節点のイメージ



出典：国土交通省記者発表資料「商業施設等を交通拠点に」

## 目標①—施策 1-2

わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

### 【参考】 目的施設におけるデジタル案内



- ・ 神奈川中央交通(株)では平塚駅北口の駅前広場にバス路線や乗り場が検索できる「タッチ式デジタルサイネージ」を設置



- ・ 小樽市立病院の正面玄関に設置されたデジタルサイネージ
- ・ バスの遅れ時間が表示されており、到着予定時刻前まで院内で待つことができる。

### 【参考】 バス待ち環境の例





出典：(株)ホクリクコム HP

- ・ スマートバス停とは、デジタルサイネージにバスの運行時刻表や運行系統図を表示することに加えて、その他の告知文や広告などを遠隔で更新、表示できるバス停のこと。
- ・ 動画などの豊富な情報配信が可能なモデルや、情報量を絞ることで消費電力を抑えてソーラーパネルを使用したエコなモデル、乾電池駆動により様々な気象条件下でも電源供給なしで稼働できるモデルなどがある。

目標①—施策 1-3

【重点施策】

公共交通のDX※の推進による利便性向上

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 7-2 ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減</p>		

- キャッシュレス決済手段（タッチ決済、スマートフォン決済）の導入拡大や機能拡充を進めて利用者の利便性向上を図るとともに、マイナンバーカードとの連携を検討します。
- 公共交通の技術進展や国の制度整備の動向を踏まえ、自動運転技術を含む次世代モビリティによる生活の足の確保に向けた検討を進め、本格導入に向けた調整を図ります。

【参考】キャッシュレス決済の導入拡大



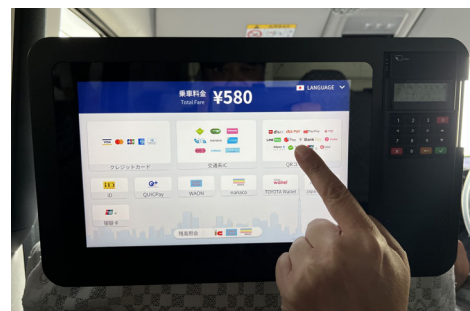
・福岡市営地下鉄の改札機に導入された Visa のタッチ決済（三井住友カード）



・スマートフォン決済（北海道拓殖バス）



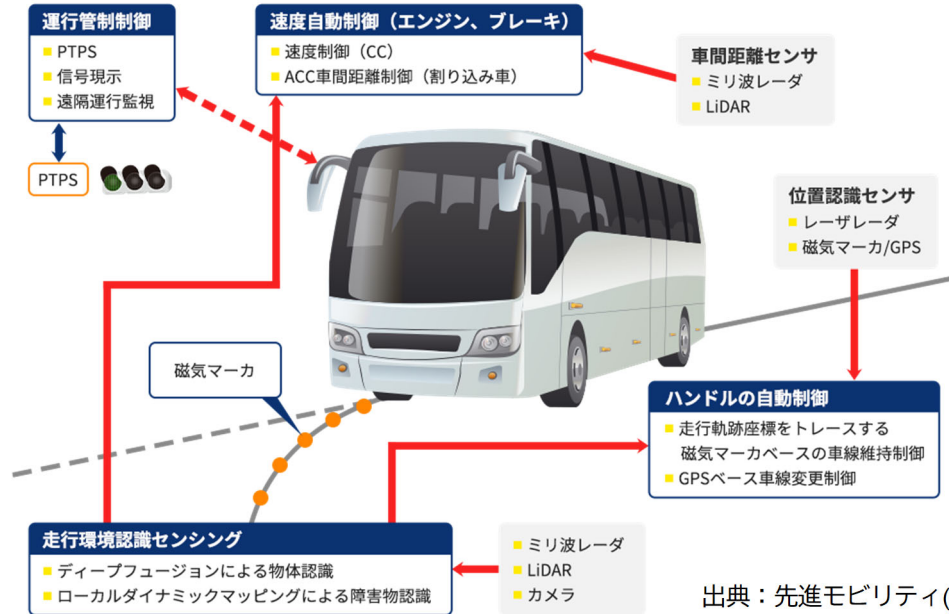
・交通系 IC カード以外の電子マネーによる多区間運賃決済（くしろバス・阿寒バス・十勝バス）



・交通系 IC カードも含めた電子マネー決済やスマホ決済ができる機器（福島市内の一部タクシー会社で導入済み）

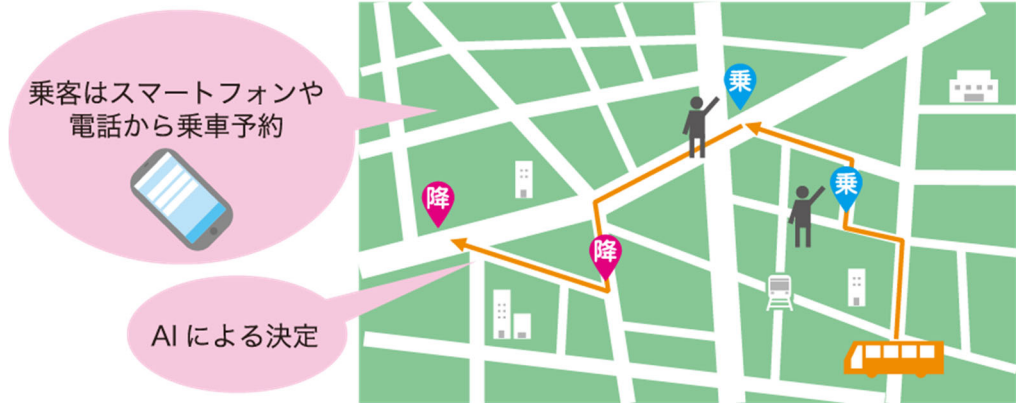
※「DX（デジタルトランスフォーメーション）」とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること

【参考】自動運転技術



・先進モビリティ(株)では、無人走行を実現するため、複数の最先端制御技術を組み合わせて構成

【参考】AI オンデマンド交通



・AI オンデマンド交通とは、AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと



目標② 多様な主体の連携により、地域の特性にあった移動手段を確保します

目標②—施策 2-1		【重点施策】	
市民共創による地域で支える交通を導入			
対象階層	支線交通	3 すべての人に健康と福祉を	11 住み続けられるまちづくりを
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者・住民		
<b>■関連する施策</b> 施策 7-1 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化			

- 鉄道駅やバス停留所から距離があり、公共交通を利用しにくいエリアに住む移動困難者の生活を支えるため、「小さな交通」の導入を検討していきます。
  - 「小さな交通」の導入にあたっては、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、地域で運行を支えていく制度・仕組みを構築し、市民共創の取組を推進します。
  - 移動手段の選択肢として乗合タクシーや乗用タクシー、ボランティア輸送の利活用など、地域の実情に合った交通手段を検討・導入していくとともに、課題検討の段階からアウトリーチ型支援を行います。
- ※「アウトリーチ型」とは、様々な形で必要な人に必要な情報やサービスを届けること
- 一部地域で行われているボランティア輸送は、移動サービスを切り口とした地域づくりに繋がる側面もあり、実施状況の効果を検証しつつ、可能な地域に横展開していきます。
  - 乗用タクシーのエリア限定定額運賃や定額乗り放題サービス等について、導入効果や実現可能性等の検討・研究を行います。

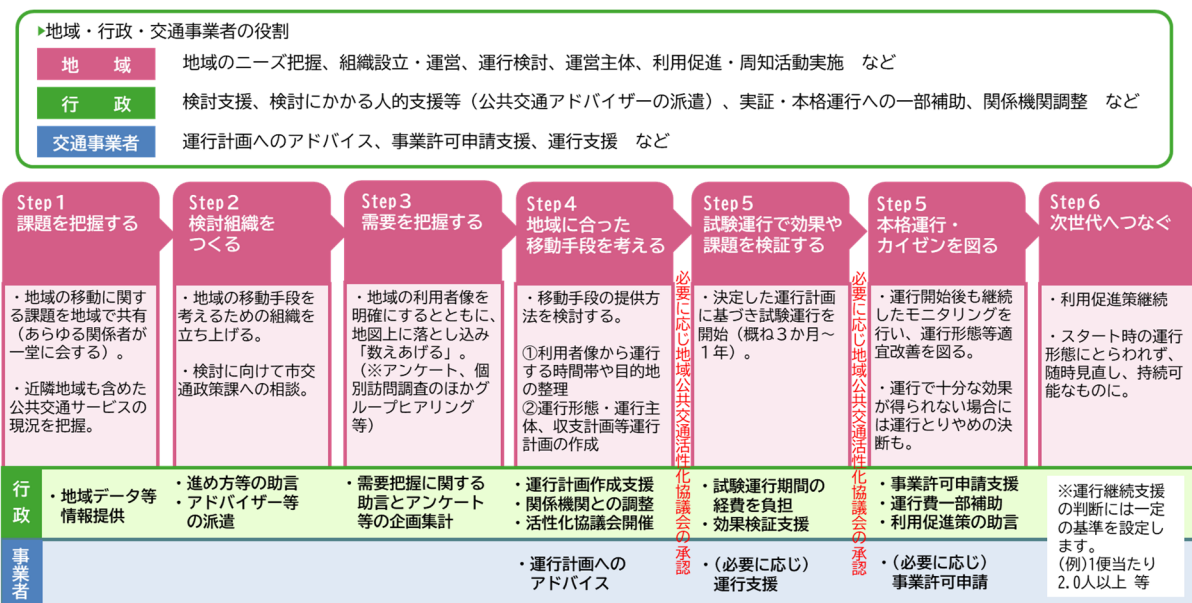


図 市民共創の取組イメージ

## 目標②—施策 2-2

### 医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携

対象階層	支線交通	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>3</b> すべての人に 健康と福祉を             </div> <div style="background-color: #FF9800; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>11</b> 住み続けられる まちづくりを             </div> <div style="background-color: #39546C; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>17</b> パートナーシップで 目標を達成しよう             </div> </div>
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者	

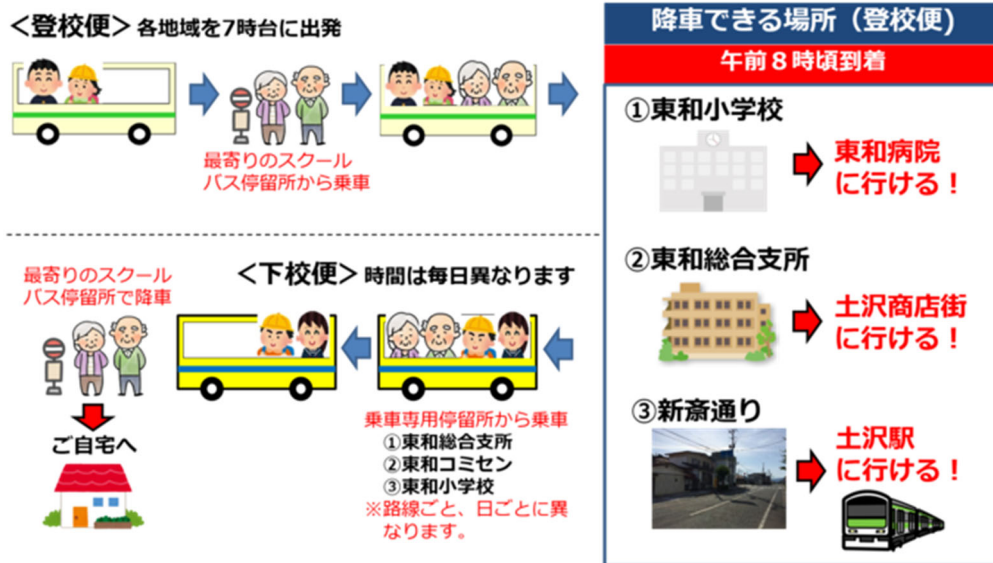
#### ■関連する施策

#### 施策 2-1 市民共創による地域で支える交通を導入

○公共交通事業者が運行する路線バスやデマンド交通※だけではなく、病院送迎、福祉輸送、スクールバス等の医療・福祉、教育など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きます。


※「デマンド交通」とは、バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス

#### 【参考】花巻市スクールバスへの一般混乗制度



- ・東和地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度
- ・児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の方々の混乗を可能にすることで、路線バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援

目標③ 目指す将来のまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成します

目標③—施策 3-1		【重点施策】
コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上		
対象階層	交通拠点・広域交通・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 1-1 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供</p> <p>施策 4-2 広域バス路線の利便性向上</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>		

○「福島市立地適正化計画」で定める都市機能区域と居住推奨区域の機能に応じた交通ネットワークを形成します。

○都市機能区域内の公共交通を補完するシェアサイクルを推進するほか、パーソナルモビリティ※等の活用も併せて検討します。

※「パーソナルモビリティ」とは、1人乗りのコンパクトな乗り物のこと。

【都市機能区域】

- ・福島駅を中心として医療、文化、商業、行政、教育などの高次都市機能が集積しており、市内循環ももりんバス、古閑裕而メロディーバス、タクシー、二次交通である MOMORIN（ももりん）シェアサイクル等により相互に補完しあう交通ネットワークを構築し、まちなかの回遊性や利便性の向上を図ります。
- ・市内循環ももりんバスは、利用状況を考慮したバス停・区間の見直しや適正な運賃の検討など運行内容の効率化を図るとともに、多様な運賃制度の導入やインセンティブの設定など利便性向上策も併せて検討します。
- ・令和3年度からスタートした MOMORIN（ももりん）シェアサイクルのさらなる活用を図るため、利用状況等を踏まえた増車や、駅周辺や主要な施設へのサイクルポートの増設により利便性を向上します。
- ・中心市街地内の面的な移動を促進するため、乗用タクシーを活用したサービス拡充を検討します。

【居住推奨区域】

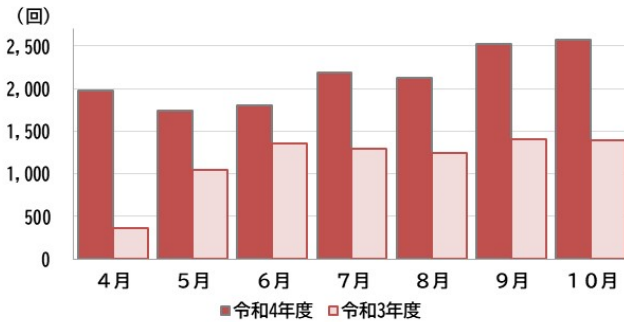
- ・幹線軸に加え、広域的なバス路線や支線となるバス路線との組み合わせで居住推奨区域における日常生活を支える公共交通のサービス向上を図ります。
- ・幹線軸の通勤・通学時間等移動需要が多い時間帯を中心に高頻度運行を維持していきます。また、等間隔運行、パターンダイヤ（一定間隔で運行されるダイヤ）の導入等、利用しやすい運行ダイヤを検討し利便性を高めます。

目標③—施策 3-1

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上



図 都市機能区域の交通ネットワークイメージ



・シェアサイクルの1日当たりの稼働率は令和4年度上半期平均で140%を超え、利用回数も上半期の昨年度比1.8倍となり、10月までで既に令和3年度1年間の実績を上回っている。また、曜日によっては主要ポートの台数が配置目安以下になるなど、認知度、利用率の上昇とともに利用者の需要に応えられていない状況もみられる。

図 MOMORIN (ももりん) シェアサイクル利用状況

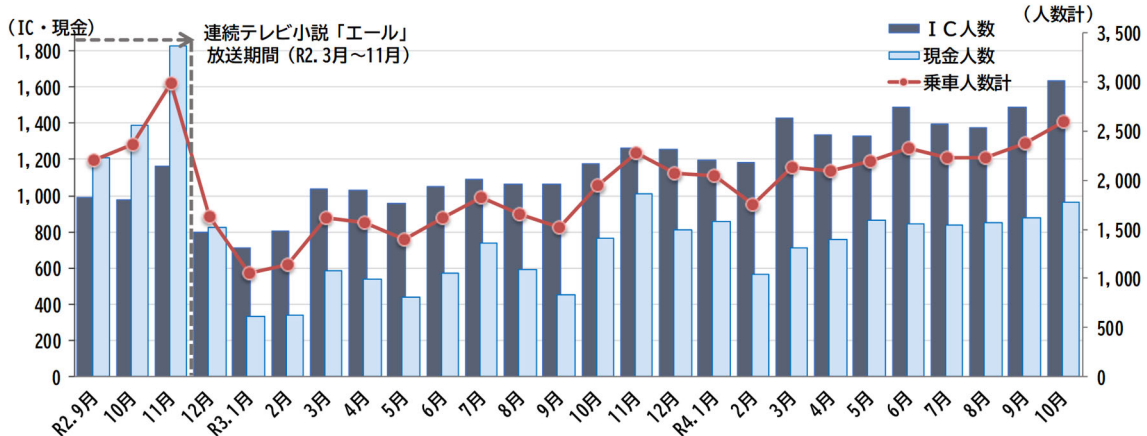



図 古関裕而メロディーバス利用状況

・連続テレビ小説「エール」効果で古関裕而記念館などへの市外からの来訪者が増加したが、放送終了及びコロナ禍で観光目的の利用が減少。一方、市民の認知度が向上し日常生活の利用が増えている。都市機能区域においてさらなる有効活用を検討。

### 目標③—施策 3-2

#### ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化

対象階層	広域交通	
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者	

#### ■関連する施策

施策 1-1 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供

施策 3-2 ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化

施策 4-2 広域バス路線の利便性向上

施策 7-1 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

- 圏域市町村間の通勤、通学をはじめとする日常生活の移動を支えるため、広域バス路線は利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持し、公共交通維持・活性化のための広域施策に取り組みます。
- 阿武隈急行線は、令和元年7月に策定された「阿武隈急行線地域広域公共交通網形成計画」と本計画との整合を図りつつ、福島、宮城両県、沿線市町と連携し維持・活性化を検討します。



表 公共交通によるふくしま田園中枢都市圏市町村とのつながり

路線・方面	沿線市町村	交通モード
東北本線	本宮市～大玉村～二本松市～福島市～伊達市～桑折町～国見町	鉄道
阿武隈急行線	福島市～伊達市	鉄道
桑折・国見方面	福島市～伊達市～桑折町～国見町	路線バス
保原・梁川方面	福島市～伊達市	路線バス
霊山方面	福島市～伊達市	路線バス
川俣方面	福島市～川俣町～飯舘村	路線バス
二本松方面	福島市～二本松市	路線バス

目標④ 観光、出張、移住者等市外からの来訪者の移動を支える公共交通ネットワークを形成します

目標④—施策 4-1

観光施策等と連携した公共交通の確保とわかりやすい情報提供

対象階層	交通拠点・広域交通・幹線軸・都市機能区域交通	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	 11 住み続けられるまちづくりを
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者		
<p>■関連する施策</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>			

- 鉄道沿線の観光資源を活用し、他の交通手段と連携した誘客施策を実施します。
  - 福島駅から観光スポットへの観光二次交通※として、既存の路線バス・タクシーを活用して、移動と目的をセットにした情報発信・利用促進に取り組みます。
- ※「観光二次交通」とは、鉄道の駅などから観光目的地までの交通のこと。

【参考】福島県内のバス事業者が連携して実施するバスパック

【参考】観光地を巡る乗用タクシーの観光ルート別運賃



福島の春を満喫しよう！  
花見山号らい電一日乗り放題(1日)電車+バスパック

024-597-7950  
ネット予約もできます  
https://busmonogatari.com

スマートフォンの携帯電話からも予約できます  
https://busmonogatari.com

ルート名	経路地(走行距離)	所要時間	運賃額(円)	運行期間
<b>古閑裕而 観光コース 「古閑裕而のまち 福島市」</b>				
古閑裕而 C-1 2時間コース	福島駅東口～信夫山ガイドセンター(観光15分)～古閑裕而記念館(観光45分)～飯室神社(観光10分)～福島駅東口(9.5km)	2時間	普通車 ..... 9,300 大型・特大型 ..... 14,000	通年
古閑裕而 C-2 3時間コース	福島駅西口～飯室神社(観光60分)～古閑裕而記念館(観光45分)～福島駅東口または西口(28km)	3時間	普通車 ..... 14,000 大型・特大型 ..... 21,000	通年
古閑裕而 C-3 3時間コース	福島駅西口～霞ヶ丘(観光30分)～古閑裕而記念館(観光50分)～福島駅東口または西口(49km)	3時間	普通車 ..... 15,900 大型・特大型 ..... 24,000	通年
古閑裕而 C-4-1 川俣3時間コース	福島駅東口～古閑裕而記念館(観光45分)～川俣町内車庫(下宿先・オルガン・高橋家住宅)～道の駅川俣シルクピア&博物館(展示館(観光30分)～福島駅東口(42km)	3時間	普通車 ..... 15,900 大型・特大型 ..... 24,000	通年
古閑裕而 C-4-2 川俣3時間30分コース	福島駅東口～古閑裕而記念館(観光45分)～川俣町内車庫(下宿先・オルガン・高橋家住宅)～道の駅川俣シルクピア&博物館(展示館(観光30分)～福島駅東口(62km)	3時間30分	普通車 ..... 18,600 大型・特大型 ..... 28,000	通年
古閑裕而 C-5-1 エール演舞 3時間コース	福島駅西口～水林公園(観光30分)～広瀬(観光30分)～古閑裕而記念館(観光40分)～福島駅東口(35km)	3時間	普通車 ..... 15,900 大型・特大型 ..... 24,000	通年
古閑裕而 C-5-2 エール演舞 3時間30分コース	福島駅西口～水林公園(観光30分)～広瀬(観光30分)～古閑裕而記念館(観光40分)～福島駅東口(64km)	3時間30分	普通車 ..... 18,600 大型・特大型 ..... 28,000	通年



夏の季節となりました 観光コース

バス物語 おすすめのコース

024-597-7950  
ネット予約もできます  
https://busmonogatari.com

スマートフォンの携帯電話からも予約できます  
https://busmonogatari.com

四季漫遊ふくしま。

四季折々に見どころ満載のふくしまを、便利でお得なタクシーでどうぞ。



福島地区タクシー協同組合  
〒960-8113 福島市補助9-9 TEL.024-533-3113

沿線の観光施設や飲食店などと連携し、路線バスを使って、気軽にお出かけを楽しめるお得なセット券を企画商品化している。

## 目標④—施策 4-1

### 観光施策等と連携した公共交通の確保とわかりやすい情報提供

- 第一次拠点となる福島駅東口において、前計画（福島市地域公共交通網形成計画）ではバス乗場の乗場案内板と乗場サインの表示を統一しました。初めて本市を訪れる方や移住者等であっても迷うことなくスムーズに公共交通機関を利用できるよう、路面案内表示やサイン設置等、よりわかりやすい情報提供の方法を検討します。
- 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の完成後は、商業施設やオフィス利用者が公共交通の待ち時間を有効活用して滞留できるよう、施設内に公共交通の運行情報を確認できるデジタルサイネージ等の設置等を検討します。



- ・福島駅東口バスプールにおいて、案内板の乗場番号・カラーと実際の乗場サイン表示を一致（実施済）  
（左：総合案内板、右：乗車サイン）

#### 【参考】路面案内表示の例



- ・山形市のコミュニティバス乗場誘導サイン  
出典：サンコー企画(株)

#### 【参考】目的施設におけるデジタル案内（再掲）



- ・神奈川中央交通(株)では平塚駅北口の駅前広場にバス路線や乗り場が検索できる「タッチ式デジタルサイネージ」を設置
- ・小樽市立病院の正面玄関に設置されたデジタルサイネージ
- ・バスの遅れ時間が表示されており、到着予定時刻前まで院内で待つことができる。




図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の完成後イメージ

目標④—施策 4-2

【重点施策】

広域バス路線の利便性向上

対象階層	広域交通	
実施主体	行政・バス事業者	

■関連する施策

施策 1-1 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供

施策 1-2 わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

施策 3-2 ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化

施策 7-1 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

○近隣市町村を結ぶ広域バス路線については、利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持します。そのうえで、需要が多い幹線については利便性を向上して利用を促進していくとともに、需要が少ない路線については、利用実績や需要を見極めながら、運行の効率化を図っていきます。

表 近隣市町村を結ぶ広域バス路線


広域交通	経由地・方面
桑折・国見方面	福島駅～伊達～桑折～国見
保原・梁川方面	福島駅～保原～梁川
霊山方面	福島駅～霊山
川俣方面	福島駅～小倉寺～川俣
二本松方面	福島駅～医大病院～金谷川～二本松



目標⑤ 移動自体が目的となるようなワクワク感のある公共交通サービスを提供します

目標⑤—施策 5-1

にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献

対象階層	都市機能区域交通	
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者	

■関連する施策

施策 3-1 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上

施策 7-2 ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減

- 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業では、都市機能が集積する福島駅東口において、民間が行う商業やオフィス、ホテル、マンション等の民間施設のほか、市が行うコンベンション機能を有する新たな交流集客拠点機能の複合化を進めています。再開発事業により、商業やまちなか居住等の都市機能を充実させ、中心部の魅力や来訪者の回遊性を高め、居心地がよく歩きたくなる空間の形成を図ります。（令和 8 年度オープン予定）。
- 駅周辺から再開発地区内、令和 4 年 7 月にオープンした新・まちなか広場等への集客や回遊性が向上するよう、既存の公共交通サービスの総合調整を図るとともに、シェアサイクルやパーソナルモビリティ等の二次交通についても、特性に応じた活用を図ります。



図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の完成後イメージ

## 目標⑤—施策 5-1

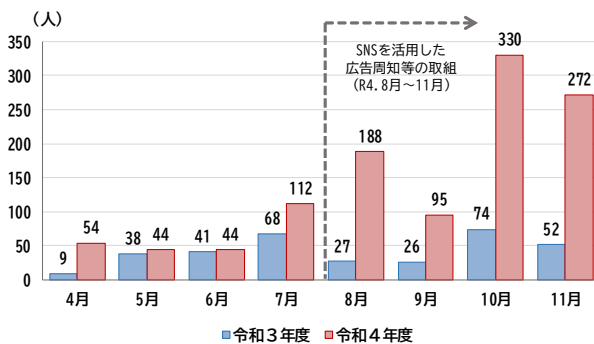
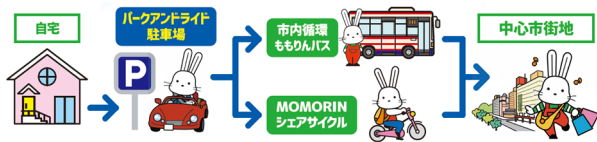
### にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献

- まちなかのにぎわい創出に寄与するため、イベント開催等と連携して利用が伸びているパークアンドライドを継続実施し、滞在時間の増加や回遊性の向上を図ります。
- 普段公共交通を利用しない方が公共交通を利用するきっかけづくりとなるよう、イベント時などに合わせてインセンティブの付与を検討します。

【参考】駅前通りイベント開催の様子



【参考】福島市パークアンドライド





- ・令和3年度からスタートしたパークアンドライドは利用促進のため広報周知に取り組み、令和4年度は前年比3.4倍の利用となった。まちなかの回遊性向上に寄与している。

【参考】イベントとの連携

## 目標⑤—施策 5-2

### 公共交通が移動手段として選ばれる仕組みづくり

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 3 すべての人に健康と福祉を	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者		
<b>■関連する施策</b> 施策 4-1 観光施策等と連携した公共交通の確保とわかりやすい情報提供 施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献			

○古閑裕而メロディーバスや阿武隈急行線「阿武急ラプラス&ラッキートレイン」の運行など、乗ること自体が目的になるようなワクワク感を感じる交通手段・サービス等の仕掛けを検討・実施していきます。また、これらを活用したシティプロモーション※やモビリティ・マネジメント※に資する取組を進めます。

※「シティプロモーション」とは、ある地域の認知度向上やブランド力向上を目的として行われる広報活動

※「モビリティ・マネジメント」とは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

○観光施策と連携し、目的地までの移動手段をわかりやすく情報提供する取組を進めます。

#### 【参考】古閑裕而メロディーバス



・中心市街地を走り、古閑裕而ストリートや古閑裕而記念館などを巡る。

・正面のラップ型スピーカーからもメロディーが流れる。



・福島県産木材をふんだんに使用し、明るく温かい雰囲気の内装

#### 【参考】観光ウェブメディアにおけるシティプロモーション



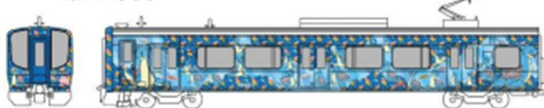
#### 子供も大人にも大人気！「古閑裕而メロディーバス」楽しみ方ガイド

子連れでの楽しみ方などご紹介

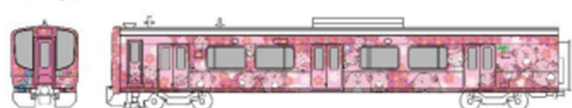


#### 【参考】「阿武急ラプラス&ラッキートレイン」

(宮城県側)



(福島県側)





・みやぎ応援ポケモン「ラプラス」とふくしま応援ポケモン「ラッキー」が描かれたラッピング車両を令和4年7月30日(土)より運行開始

目標⑥ 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を構築します

目標⑥—施策 6-1

交通施設や車両等のバリアフリー化と安全対策の推進

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 7-2 ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減</p>		

○共生社会の実現に資するため、交通事業者と行政が連携し、高齢者、障がい者、外国人等誰もが安心して移動できるよう、交通施設等のバリアフリー化を推進します。

・駅舎…スロープ、視覚障がい者用誘導ブロックの設置等

※令和3年6月に策定した「福島市バリアフリーマスタープラン」に基づき、市内6つの移動等円滑化促進地区でバリアフリー基本構想の策定を進めています。中心市街地や飯坂温泉地区では鉄道駅を中心に重点整備地区を設定しハード・ソフト・心のバリアフリーを進めていきます。

○車両更新の際に誰にでも使いやすい移動車両の導入を促進します。

・車両…ノンステップバス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシー等の導入

○デジタルに不慣れな高齢者の利用促進のため、スマートフォン利活用支援講座などデジタルディバイド※解消の取組を実施し、公共交通のDX※化が進んでも誰もが利用できる環境を目指します。

※「デジタルディバイド」とは、インターネットやパソコン等の情報通信技術を利用できる者と利用できない者との間に生じる格差

※「DX（デジタルトランスフォーメーション）」とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること

○第4種踏切※における事故を防止するため、鉄道事業者、地域住民と連携し安全対策を推進します。

※「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。

【参考】交通施設等のバリアフリー化の例



スロープの整備（曾根田駅）



誘導ブロックの設置例

【参考】ノンステップバス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシー



ノンステップバス





UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

出典：トヨタ自動車HP

目標⑥—施策 6-2

免許返納後も安心して利用できる交通環境の推進

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>		

- 75歳以上の方を対象としたももりんシルバーパスポート事業は、高齢者の積極的な社会参加支援と公共交通の利用促進を図るとともに、運転免許返納者への手厚い支援にもなることから、交通安全や福祉など他分野との連携を図りながら事業を継続するとともに、事業の持続可能性と変化する社会情勢への対応のバランスを考慮しつつ制度を見直し、改善を図っていきます。
  - 運転免許自主返納者への各種割引制度の継続実施やわかりやすい利用案内などにより、免許返納後の高齢者も安心して公共交通を利用できる取組を推進します。
- <交通事業者が実施する割引制度>
- 阿武隈急行（株）・・・運転経歴証明書の提示で運賃を30%割引
  - タクシー各社・・・運転経歴証明書の提示で運賃を10%割引 など

【参考】ももりんシルバーパスポート

高齢者の積極的な社会参加支援と公共交通の利用促進を図るため、75歳以上の方を対象に、高齢者無料乗車証「ももりんシルバーパスポート」を交付して、市内路線バスと福島交通飯坂線の運賃無料化を実施しています。




【参考】運転免許自主返納者を対象とした各種割引制度



図 運転経歴証明書の提示による割引制度（阿武隈急行（株）、福島県交通対策協議会）

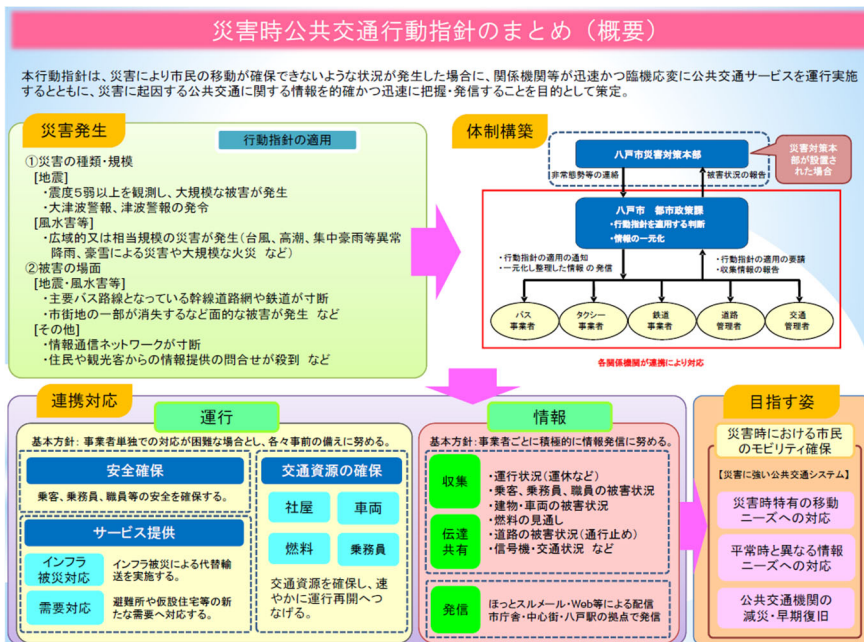
## 目標⑥—施策 6-3

### 災害に強い輸送体制の構築

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<b>■関連する施策</b> <b>施策 2-2 医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携</b>		

- 万が一の自然災害に備え、計画的な施設の修繕や長寿命化、耐震化などにより災害に強い安全な輸送体制を構築します。
- 市域内だけでなく広域的な視点も持ち、平時から関係者間での情報連絡体制等を確立します。
- 過去の災害を教訓として、大規模な自然災害等が発生した場合の対応について、各交通事業者によるマニュアルの策定を推進するとともに、災害時も一定の公共交通サービス水準を維持するため、代替交通手段の確保など公共交通事業者間でサービスを補完し合えるよう統一した指針の策定を検討します。

### 【参考】八戸市における災害時のモビリティ確保に向けた取組





- ・八戸市では「八戸市災害時公共交通行動指針」を策定
- ・災害時における関係者が相互に連絡・連携し、迅速かつ臨機応変に公共交通サービスを提供する仕組みを構築

図 災害時公共交通行動指針の概要

目標⑦ 環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

目標⑦—施策 7-1

運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

対象階層	支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 2-1 市民共創による地域で支える交通を導入</p>		

- 地域の実情や公共交通の利用状況に基づき需要の少ない路線や、交通事業者が維持していくことが困難な路線・区間等については、再編や車両のダウンサイズ化などにより運行の効率化を図ります。
- 持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や施設、車両等インフラの維持・確保が困難になるなど、公共交通事業環境悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進するだけでなく、行政等の関係者が協力・連携して取り組みます。

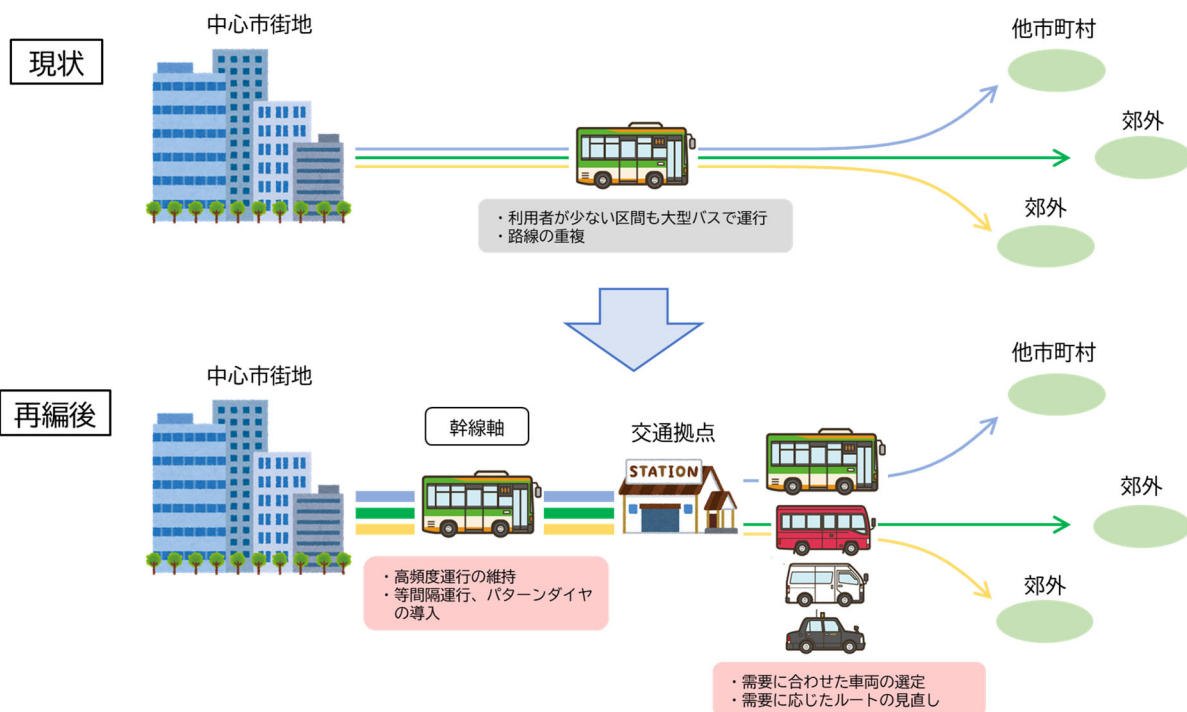


図 公共交通ネットワーク再編イメージ

## 目標⑦—施策 7-1

### 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

#### 【参考】福島県石川郡石川町での買い物支援「ミニバス」の実証運行



- ・ 中心部から離れた地域に交通不便地域が存在
- ・ 要望が多い買い物ニーズをターゲットとし、石川町内の5つの交通不便地域（沢田、山橋、中谷、母畑、野木沢）から、大型買い物施設である「メガステージ石川」までドアツードアで運行





目標⑦—施策 7-2

ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>		

○ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者と行政が連携し電気バス、燃料電池タクシーなど、環境負荷の低い次世代型車両等の導入を検討し、公共交通のGX※を推進します。

※「GX（グリーン・トランスフォーメーション）」とは、温室効果ガス排出削減目標に向けた取組を進めながら、経済成長も実現させるための経済社会システム全体の変革のこと。

○公共交通の利用方法や利便性を周知し、公共交通への親しみを醸成することで過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促すモビリティ・マネジメント※を推進します。

※「モビリティ・マネジメント」とは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

・市民モビリティ・マネジメント

市民や市内の就労者へ機会を捉えて公共交通の利用促進を周知し、公共交通に関する意見交換会等を実施します。

・転入者モビリティ・マネジメント

本市への転入者に対し、市内の公共交通案内などの情報が掲載されている資料を配布して、公共交通の利用を促進します。

・学生等モビリティ・マネジメント

就学前の児童や小・中学生を対象とした公共交通の乗り方教室や、市内大学と連携した公共交通利用促進等を促すパンフレット・教材の作成・活用を検討し実施します。

【参考】電気バスや燃料電池タクシー等の次世代型車両



電気バス（墨田区の区内循環バス）



燃料電池タクシー（郡山観光交通）