

第6章 計画の実現に向けて

6-1 関係主体の役割

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。

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公共交通インフラの維持・確保が困難になるなど公共交通事業環境の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してだけでなく、行政や住民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要です。

表 関係主体の役割

関係主体		主な役割
行政	福島市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の策定、見直し ・ 施策・事業の検討・実施・支援 ・ 関係者間の調整 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集
	周辺市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業の検討・実施・支援 ・ 関係者との相互連携・協力 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業の検討・実施 ・ 関係者との相互連携・協力 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集
住民	市民・公共交通利用者 (個人)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の積極的な利用 ・ イベント等への積極的な参加
	地域、企業・事業者 (集団)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業への協力 ・ 小さな交通を行政や交通事業者とともに検討

6-2 計画の評価指標

本計画で設定した基本方針を踏まえて目標の達成状況を把握するとともに、施策・事業の効果を捉えるため、評価指標及び目標値を設定します。

表 計画の評価指標

基本方針	目標	指標	現況値	目標値
【基本方針1】 誰もが利用しやすく、地域の暮らしを支える公共交通の構築	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	指標1 公共交通の利用者数 ・福島交通飯坂線、阿武隈急行線の市内乗車人員(万人/年) ・路線バスの市内乗車人員(万人/年)	・275万人/年 ・383万人/年 (令和3年度)	・380万人/年 ・500万人/年 (令和7年度)
	目標② 多様な主体の連携により地域特性にあった移動手段を確保します	指標2 小さな交通の実施地域 ・小さな交通を実施している地域数(地域)	・3地域 (令和4年度)	・8地域 (令和9年度)
【基本方針2】 都市の交流・活力・魅力向上に資する公共交通の構築	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	指標3 鉄道駅・バス停人口カバー状況 ・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)	・84.6% ・127,600人 (令和2年度)	現況値を維持 (令和7年度)
	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	指標4 観光客入込者数 ・1年間に本市を訪れる観光客(万人/年)	・369万人/年 (令和3年度)	・602万人/年 (令和7年度)
	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	指標5 中心市街地のにぎわい向上 ・休日の歩行者・自転車通行量(人/日)	・11,594人/日 (令和3年度)	・13,837人/日 (令和7年度)
【基本方針3】 安全安心で持続可能な公共交通の構築	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	指標6 車両のバリアフリー化 ・路線バスの低床車両の導入率(%) ・UDタクシー等の導入率(%)	・76.7% ・9.6% (令和3年度)	・90.0% ・15.0% (令和8年度)
	目標⑦ 環境に優しく、効率的な公共交通を実現します	指標7 公共交通事業収支改善 ・路線バスの収支率(%)	・60.4% (令和3年度)	・77.7% (令和8年度)

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

項目	内容
評価の視点	公共交通の利用者が増えているかを評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者提供の資料から福島交通飯坂線、阿武隈急行線における市内乗車人員（万人/年）を確認 ・交通事業者提供の資料から福島交通が運行する路線バスにおける市内乗車人員（万人/年）を確認
現況値	<p>【福島交通飯坂線、阿武隈急行線の市内乗車人員】275万人/年（令和3年度）</p> <p>【路線バスの市内乗車人員】383万人/年（令和3年度）</p> <p>※令和3年度第6次福島市総合計画新ステージ実行プラン結果（令和4年8月）より</p>
目標値	<p>【福島交通飯坂線、阿武隈急行線の市内乗車人員】380万人/年（令和7年度）</p> <p>【路線バスの市内乗車人員】500万人/年（令和7年度）</p> <p>※第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョンより</p>
上位関連計画に位置付けられている指標	第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン

目標② 多様な主体の連携により地域特性にあった移動手段を確保します

項目	内容
評価の視点	市民共創による取組を評価する
データの取得方法	福島市地域公共交通活性化協議会に報告されている、小さな交通を実施している地域を把握する
現況値	<p>【小さな交通を実施している地域数】3地域（令和4年度）</p> <p>※令和4年10月1日時点</p>
目標値	【小さな交通を実施している地域数】8地域（令和9年度）
上位関連計画に位置付けられている指標	なし

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

項目	内容
評価の視点	公共交通を利用しやすい環境が整備されているかを評価する
データの取得方法	・国勢調査による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)を確認
現況値	【市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率】84.6%(令和2年度) 【幹線軸のカバー人口】127,600人(令和2年度) ※令和2年度国勢調査を基に算出
目標値	【市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率】現況値を維持(令和7年度) 【幹線軸のカバー人口】現況値を維持(令和7年度)
上位関連計画に位置付けられている指標	なし

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

項目	内容
評価の視点	都市の交流等を評価する
データの取得方法	観光統計データから1年間に本市を訪れる観光客(万人/年)を確認
現況値	【1年間に本市を訪れる観光客】369万人/年(令和3年度) ※令和3年度第6次福島市総合計画新ステージ実行プラン結果(令和4年8月)より
目標値	【1年間に本市を訪れる観光客】602万人/年(令和7年度) ※第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョンより
上位関連計画に位置付けられている指標	・第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン ・新たな時代の観光共創戦略

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

項目	内容
評価の視点	中心市街地の活力・魅力向上等を評価する
データの取得方法	市が実施する実測調査結果から中心市街地7地点における休日（日曜日）の歩行者と自転車の交通量（人/日）を確認
現況値	【休日の歩行者・自転車通行量】11,594人/日（令和3年度） ※令和3年度第6次福島市総合計画新ステージ実行プラン結果（令和4年8月）より
目標値	【休日の歩行者・自転車通行量】13,837人/日（令和7年度） ※第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョンより
上位関連計画に位置付けられている指標	・第6次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン ・中心市街地活性化基本計画

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

項目	内容
評価の視点	バリアフリーの状況を評価する
データの取得方法	交通事業者提供の資料から福島交通が所有する路線バスの総車両数および低床（ノンステップバス、ワンステップバス）車両数、福島地区タクシー協同組合に加盟するタクシーの総車両数およびUDタクシー等（福祉タクシー含む）の車両数を確認し、導入率を算出 ○車両の導入率（％）＝低床（UDタクシー等）車両数（台）/総車両数（台）
現況値	【路線バスの低床車両の導入率】76.7％（令和3年度） 【UDタクシー等の導入率】9.6％（令和3年度） ※令和4年3月31日時点
目標値	【路線バスの低床車両の導入率】90.0％（令和8年度） 【UDタクシー等の導入率】15.0％（令和8年度）
上位関連計画に位置付けられている指標	なし

目標⑦ 環境に優しく、効率的な公共交通を実現します

項目	内容
評価の視点	公共交通サービスの継続性を評価する
データの 取得方法	交通事業者提供の資料から、市内を運行する全ての路線バスの経常収益および経常費用を確認し、収支率を算出 ○収支率(%) = 経常収益(円) / 経常費用(円)
現況値	【路線バスの収支率】60.4% (令和3年度) ※バス会計年度の令和3年度(令和2年10月～令和3年9月)の実績値
目標値	【路線バスの収支率】77.7% (令和8年度) ※バス会計年度の令和元年度(平成30年10月～令和元年9月)の実績を目標値に設定
上位関連計画 に位置付けら れている指標	なし

6-3 推進体制

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

効果検証にあたっては、可能な指標について毎年度、指標の計測を行い、目標の達成状況を評価します。

表 推進体制の概要

推進体制	構成員	役割
福島市地域公共交通活性化協議会	<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。
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"> ・路線網の利便増進や見直し計画を検討する。 ・利用促進メニューを検討する。
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組について検討する。
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。

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に施策に取り組む（Do）とともに、その取組み結果を把握・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。

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。

■コラム（クロスセクター効果）

地域公共交通のクロスセクター効果とは、公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、地域社会全体への支出が抑制されることをいいます。

地域公共交通が廃止された場合に、各分野において、その代替となる施策の実施に要する費用（分野別代替費用）と、地域公共交通の運行に対して行政が負担している費用（財政支出）を比較することにより、地域公共交通の多面的な効果が把握できます。

たとえば、運賃収入のみでは運行費用を賄えない鉄道やバスは、行政からの補助金等の公的負担で維持されており、この補助金等の継続した財源確保が困難な状況です。しかし、そのような状況下であっても地域公共交通が廃止されることとなると、これまで公共交通が担ってきた役割を、以下に示すような分野ごとに代替施策を実施することになります。その結果、廃止前よりも行政コストが増加してしまう可能性もあります。

持続可能な公共交通の確保・維持にあたっては、地域公共交通への支援を「地域を支えるための支出」として「地域公共交通の多面的な効果（クロスセクター効果）」の視点からその効果を見える化し、あらためてその必要性を再認識することも大切です。



図 地域社会における交通分野の関わりイメージ

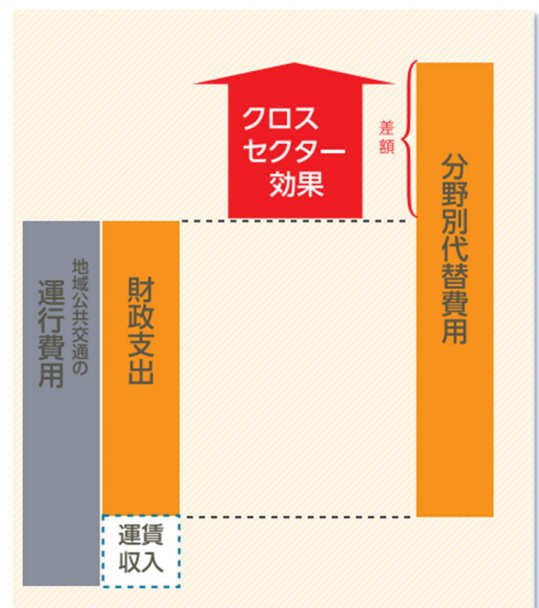
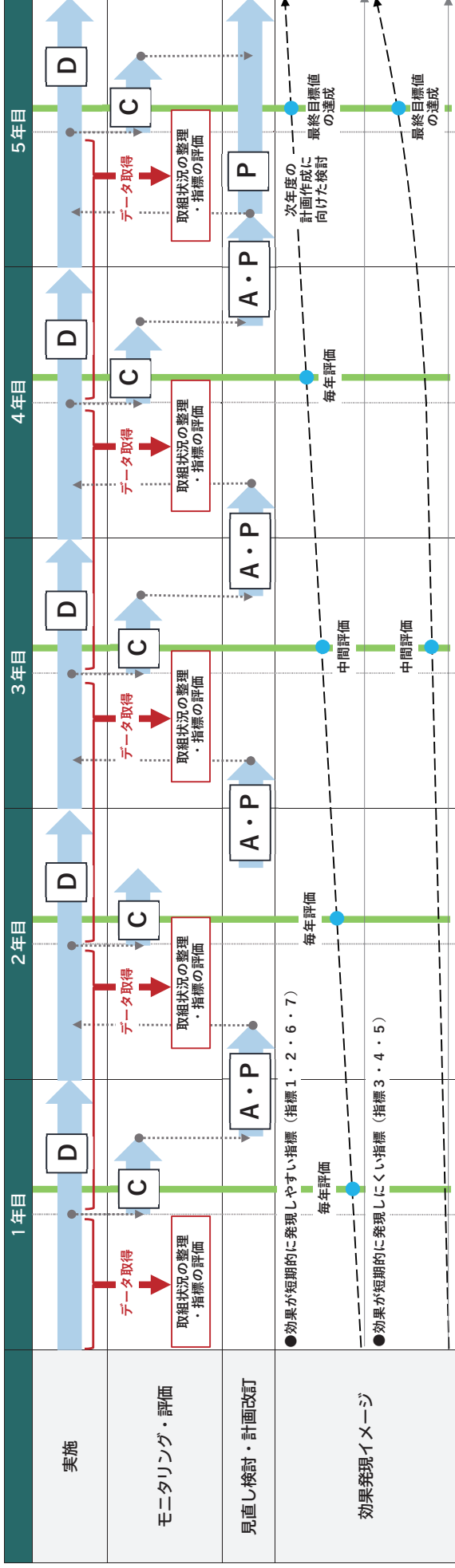


図 地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ

出典：国土交通省近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より抜粋

●PDCA サイクルの取組スケジュールイメージ



●年度単位のスケジュールイメージ

