

福島市地域公共交通網形成計画

平成 2 8 年 3 月（令和 4 年 2 月一部改訂）

福 島 市

1.	計画の概要	1
1-1.	計画の趣旨・目的	1
1-2.	計画の位置づけ	2
1-3.	計画の対象	2
1-4.	計画の区域	3
1-5.	計画期間	3
2.	まちづくりの将来像と公共交通の役割	4
2-1.	まちづくりの将来像	4
2-2.	公共交通の役割	5
3.	福島市の地域及び公共交通の現状	6
3-1.	社会経済特性	6
3-2.	市民などの日常生活の移動実態	16
3-3.	公共交通の現状	24
4.	福島市公共交通活性化基本計画の検証	33
4-1.	福島市公共交通活性化基本計画の概要	33
4-2.	事業の実施状況	34
4-3.	目標の経過観測	37
4-4.	残された課題	38
5.	地域公共交通を取り巻く課題	39
6.	計画の基本理念・方針及び目標	46
6-1.	計画の基本理念・基本方針	46
6-2.	計画の目標	47
6-3.	地域公共交通網の将来イメージ	49
7.	目標を達成するための具体施策	52
8.	プロジェクト・施策の進行管理	67
8-1.	実施主体とリスク分担	67
8-2.	推進・管理体制	67
8-3.	P D C Aサイクルによる施策の推進・評価	67
8-4.	目標値の設定	68

1. 計画の概要

1-1. 計画の趣旨・目的

(1) 計画の趣旨

本市では、平成 24 年 3 月に、移動手段の確保や環境負荷の低減、まちのにぎわい形成などに向けて、“協働による持続可能な福島市の公共交通の実現”を基本理念とする具体的な施策を定めた「福島市公共交通活性化基本計画」を策定しています。これに基づき、平成 24 年度から平成 33 年度までを計画期間として、公共交通網の再編や利用促進などに取り組んでいるところです。

一方、我が国においては、平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、国民などの交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の軽減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本的な理念などが定められました。

また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

こうした背景を受けて、本市では、「福島市公共交通活性化基本計画」を改正し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系（マスタープラン）となる「福島市地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

(2) 計画の目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応しつつ、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するため、平成 23 年度に策定した「福島市公共交通活性化基本計画」を見直し、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワークの在り方、地域住民・交通事業者・行政の役割を定めるため「福島市地域公共交通網形成計画」を策定します。

また、次年度以降には本計画に基づき、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させ、面的な再構築を行うため、「地域公共交通再編実施計画」を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画・関連計画である「福島市総合計画」や「福島市都市マスタープラン」、「福島市立地適正化計画」との整合を図り、それら計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

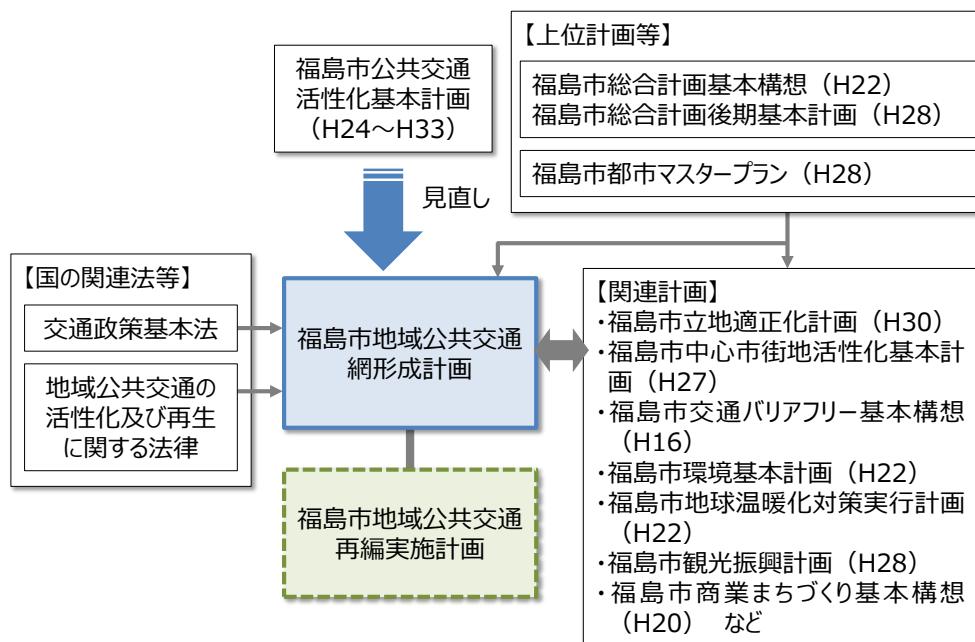


図 1 本計画の位置づけ

1-3. 計画の対象

本計画では、市民生活の移動手段を確保するため、以下の公共交通を対象とします。なお、特定の利用者に限定される送迎バスや福祉輸送などについては、本計画の対象から除きます。

<対象>

- ・ 鉄道
- ・ 路線バス
- ・ 乗合タクシー
- ・ タクシー

1-4. 計画の区域

本計画の区域は、**福島市全域**とします。

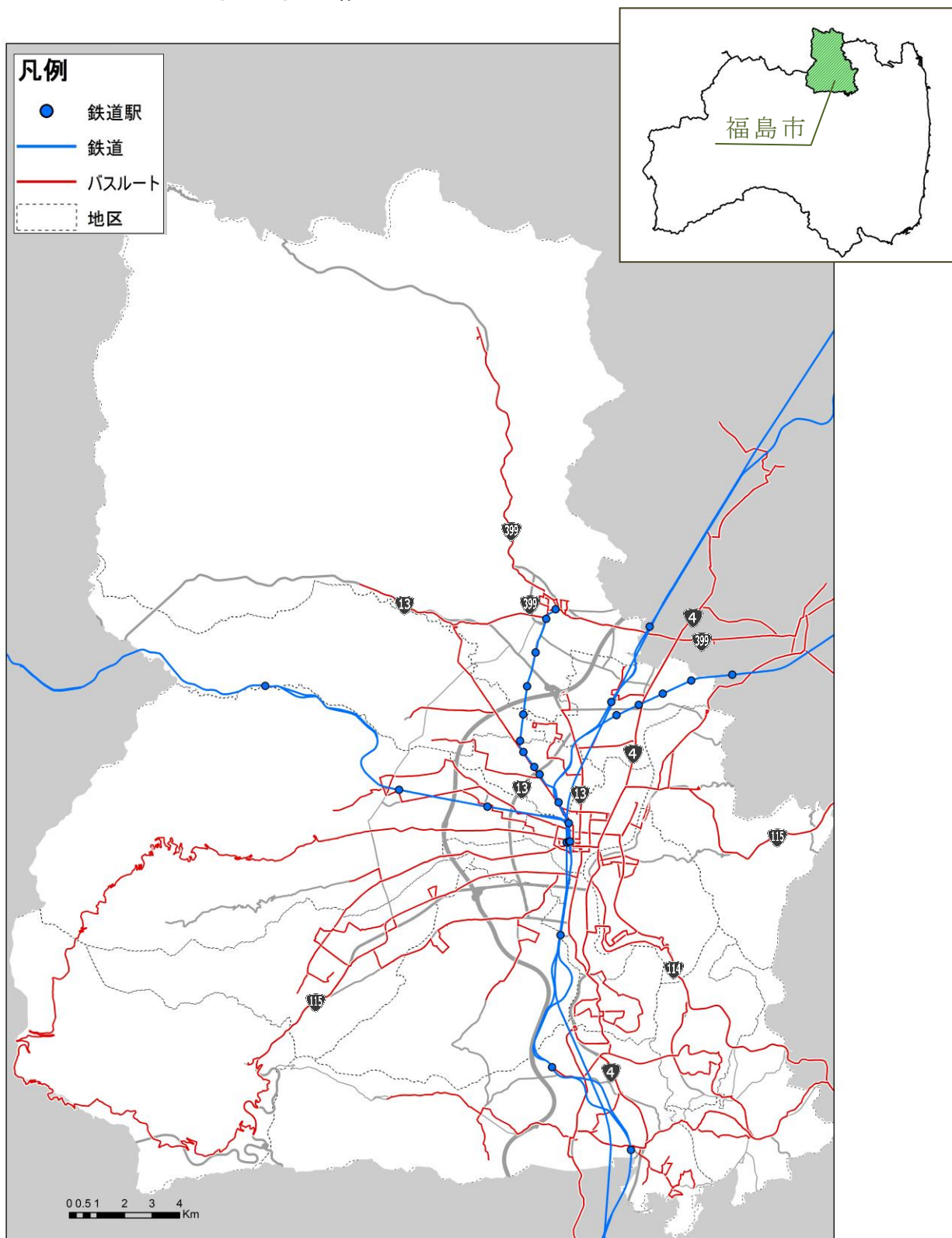


図 2 対象区域

1-5. 計画期間

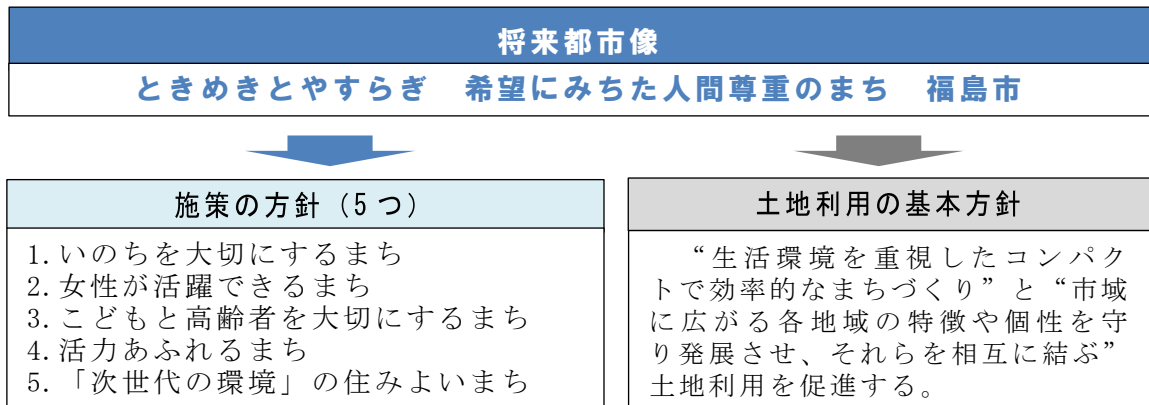
本計画の期間は、**平成 28 年度から令和 4 年度までの 7 年間**とします。

2. まちづくりの将来像と公共交通の役割

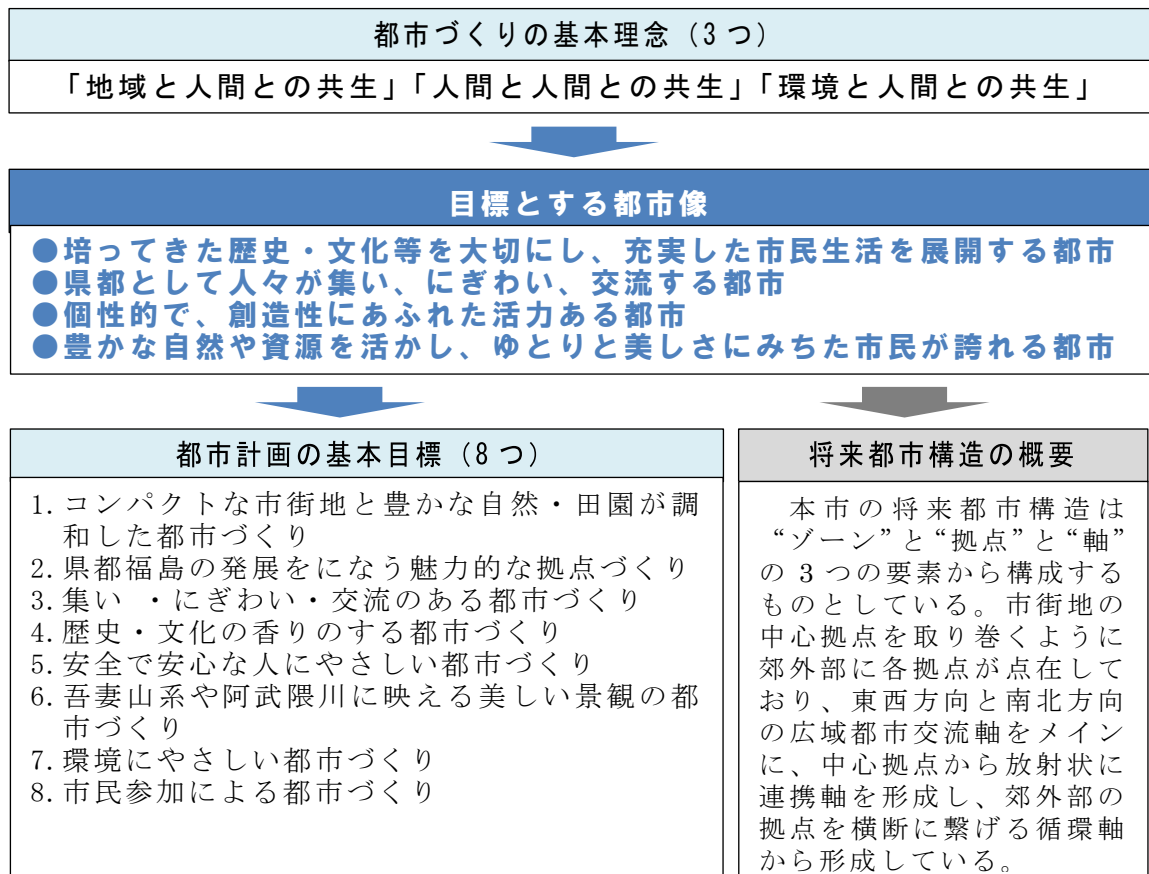
2-1. まちづくりの将来像

本市の最上位計画である「福島市総合計画」および、都市計画における上位計画となる「福島市都市マスタープラン」において、地域が目指す将来像を公共交通の分野から実現するため、上位計画で掲げる将来像との整合性を図ります。

福島市総合計画 後期基本計画（H28 年度）



福島市都市マスタープラン（H12 年度）



2-2. 公共交通の役割

上位計画や関連計画では、公共交通に求められる役割を明らかにするとともに、公共交通に関連する施策を展開していることから、公共交通のマスタープランとなる本計画においてはこれらの計画との連携を図ります。

表 1 上位計画・関連計画における公共交通に求められる役割

	計画	公共交通に求められる役割
上位計画	福島市総合計画基本構想 (H22 年度)	・都市機能の郊外拡散を抑制し、中心市街地の活性化を推進 ・公共交通の維持や利便性の向上 ・日常の買い物における交通アクセスの確保
	福島市総合計画後期基本計画 (H28 年度)	・高齢者の安全で安心な生活基盤 ・商業振興（買い物弱者の買い物利便性向上） ・観光・交流の促進（二次交通の確保） ・誰もが安全で安心して気軽に利用できる公共交通の構築 ・市民・事業者・行政の連携による持続可能な公共交通網の整備 ・中心市街地の活性化 ・環境にやさしいライフスタイルを実現する移動手段
	県北都市計画区域マスタープラン (H26 年度)	・体系的な広域連携軸の強化 ・交通結節機能の強化 ・都市環境に配慮した交通分担の適正化
	福島市都市マスタープラン (H12 年度)	・拠点間を結ぶ軸を公共交通で担う ・東西方向と南北方向の広域都市交流軸を鉄道が機能分担 ・郊外部の拠点と中心拠点を結ぶ放射・連携都市軸と、市街地の循環都市軸を路線バスが機能分担
関連計画	福島市立地適正化計画 (H30 年度予定)	・（策定中）
	福島市中心市街地活性化基本計画 (H27 年度)	・郊外部からの中心市街地へのアクセス性 ・中心市街地内での移動性 ・イベントや施設との回遊性
	福島市交通バリアフリー基本構想 (H16 年度)	・福島駅周辺の都市空間の形成 ・乗り換え利便性・快適性の確保
	福島市環境基本計画 (H22 年度)	・省資源・省エネルギーの推進
	福島市地球温暖化対策実行計画 (H22 年度)	・地球温暖化防止
	福島市観光振興計画 (H28 年度)	・（策定中）

公共交通の役割

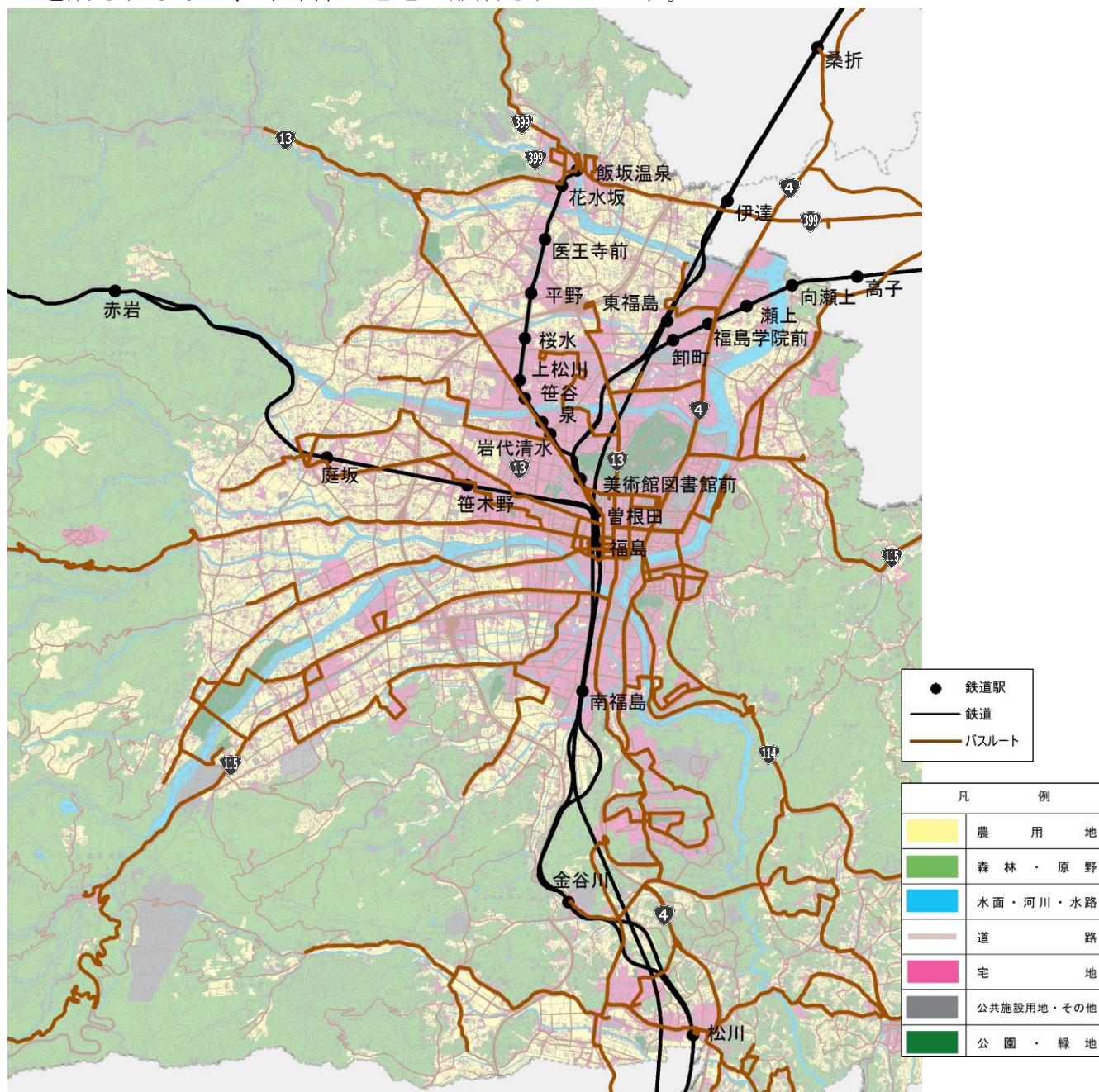
- 1) 生活環境を重視したコンパクトなまちづくりの推進
- 2) 将来都市構造を実現するために、“広域都市交流軸”と“環状都市軸”、“放射・連携都市軸”に機能分担した公共交通体系
- 3) “市民の日常生活”に対応した移動手段を担う
- 4) 観光・交流の促進に向けた福島駅からの交通手段の維持・確保
- 5) 市内の拠点間及び市内外の広域移動（通勤・通学、通院、買い物など）に対応した移動手段を担う
- 6) 中心市街地の活性化に資する公共交通
- 7) 市民・事業者・行政の連携による公共交通の維持・確保
- 8) 高齢化社会や地球環境などに対応した公共交通の構築

3. 福島市の地域及び公共交通の現状

3-1. 社会経済特性

(1) 土地利用

本市は、拠点となる中心市街地とその周辺に市街地が存在し、福島駅周辺を核として概ね4km四方の範囲で宅地が形成されています。周辺は北部の飯坂地区、北東部の北信地区及び南部の松川地区などに小規模の宅地が形成され、中心市街地の南方約5kmの丘陵地には、蓬萊・南向台・南福島ニュータウンなどの大規模住宅団地が造成されるなど、郊外部の宅地が形成されています。



※H25年6月時点

図3 土地利用状況

資料：福島市国土利用計画（第4次）

(2) 人 口

本市の人口は、平成 17 年をピークに人口減少に転じ、平成 22 年は 292 千人、平成 27 年は 280 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。

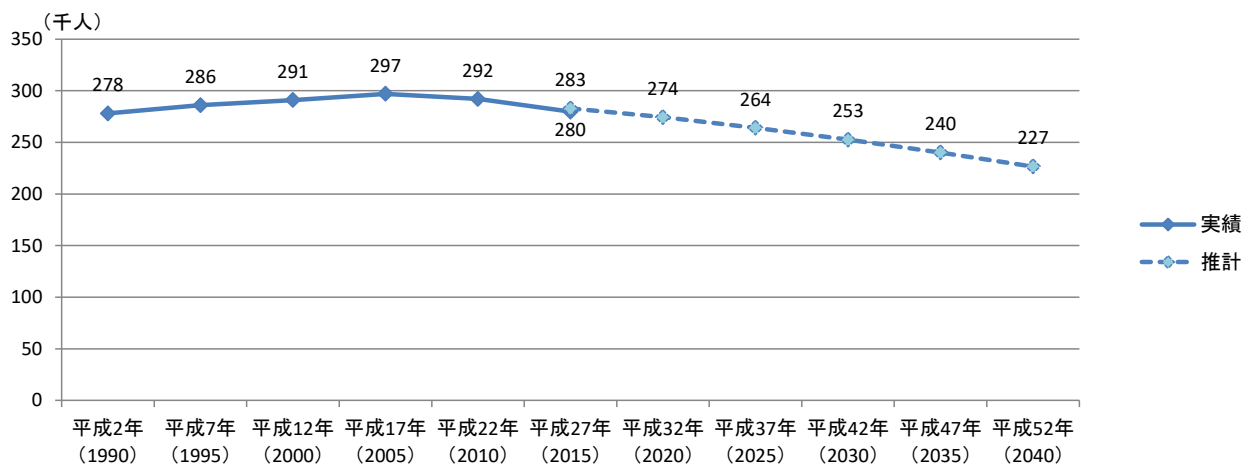


図 4 人口推移と将来の見通し

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、高齢化が進み、平成 52 年では 65 歳以上が 39.8% と非常に高くなることが予想されており、高齢化に対応したまちづくりが求められます。

高齢化率の経年変化は、平成 22 年が 24.7%、平成 27 年が 27.5% と上昇しています。

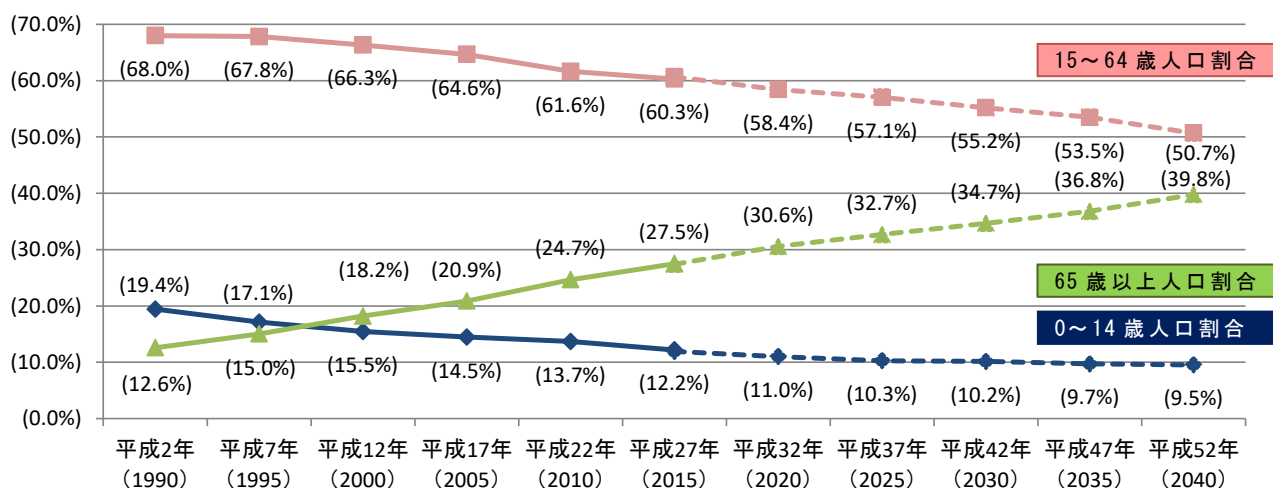


図 5 年齢3区分人口の推移と将来の見通し

※本頁のデータは、平成 22 年までは各年「国勢調査」、平成 27 年は「住民基本台帳」による（各年 10 月 1 日時点）

※将来の見通しは、「福島市の地域活性化・人口減少対策について（平成 27 年 10 月）」の第 1 編福島市人口ビジョンによる

※本頁のデータは、平成 17 年以降は旧飯野町を含む

地区別の人口をみると、中心市街地の外縁部である北信地区、清水地区、杉妻地区で増加傾向にあり、中心市街地は空洞化の傾向にあります。一方、郊外部では減少傾向となっています。

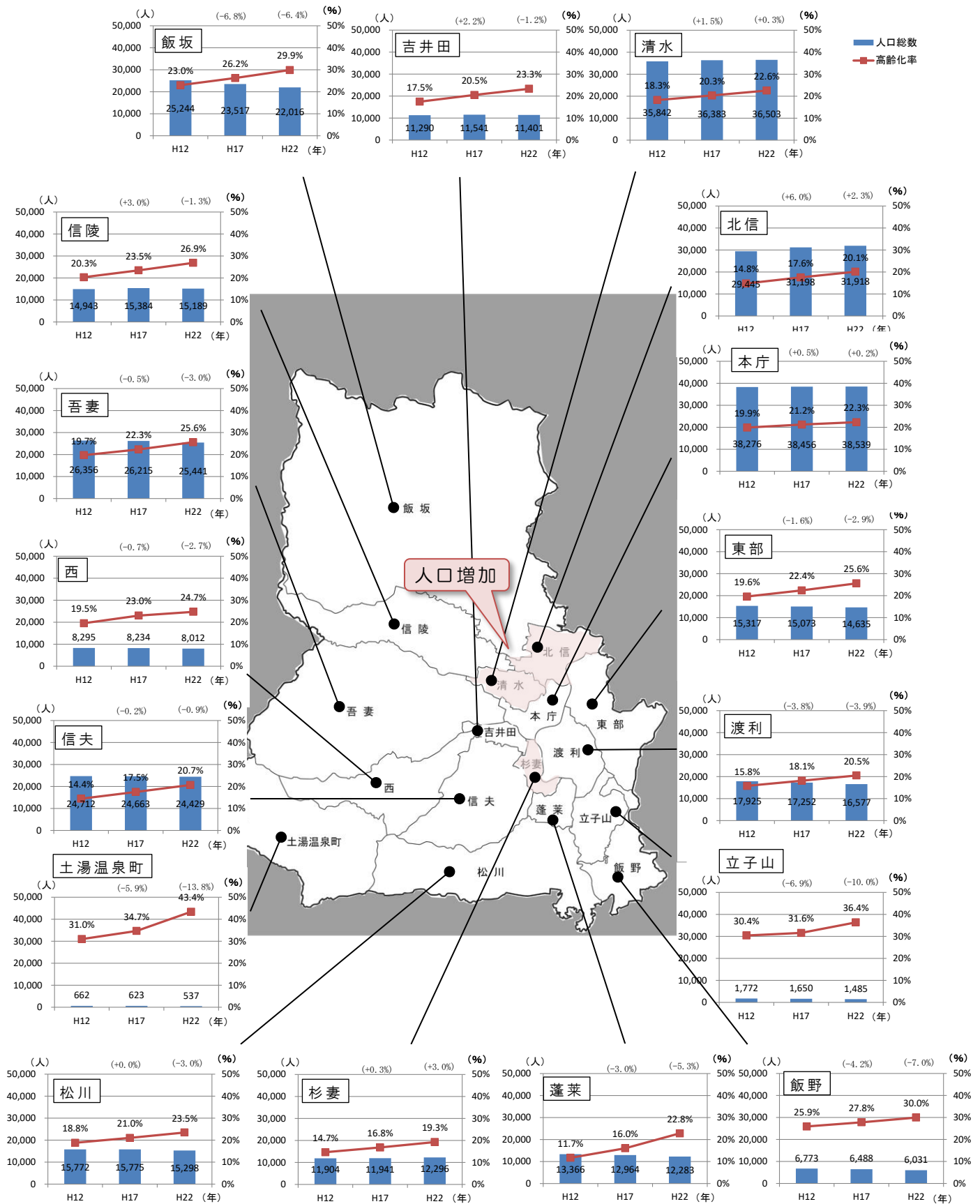


図 6 地区別の人口と高齢化率の推移

(3) 施設の分布

① 医療施設

高度な専門医療が受けられる中心的な医療施設については、その多くが一般国道4号沿線、一般国道115号沿線の郊外部に立地しています。

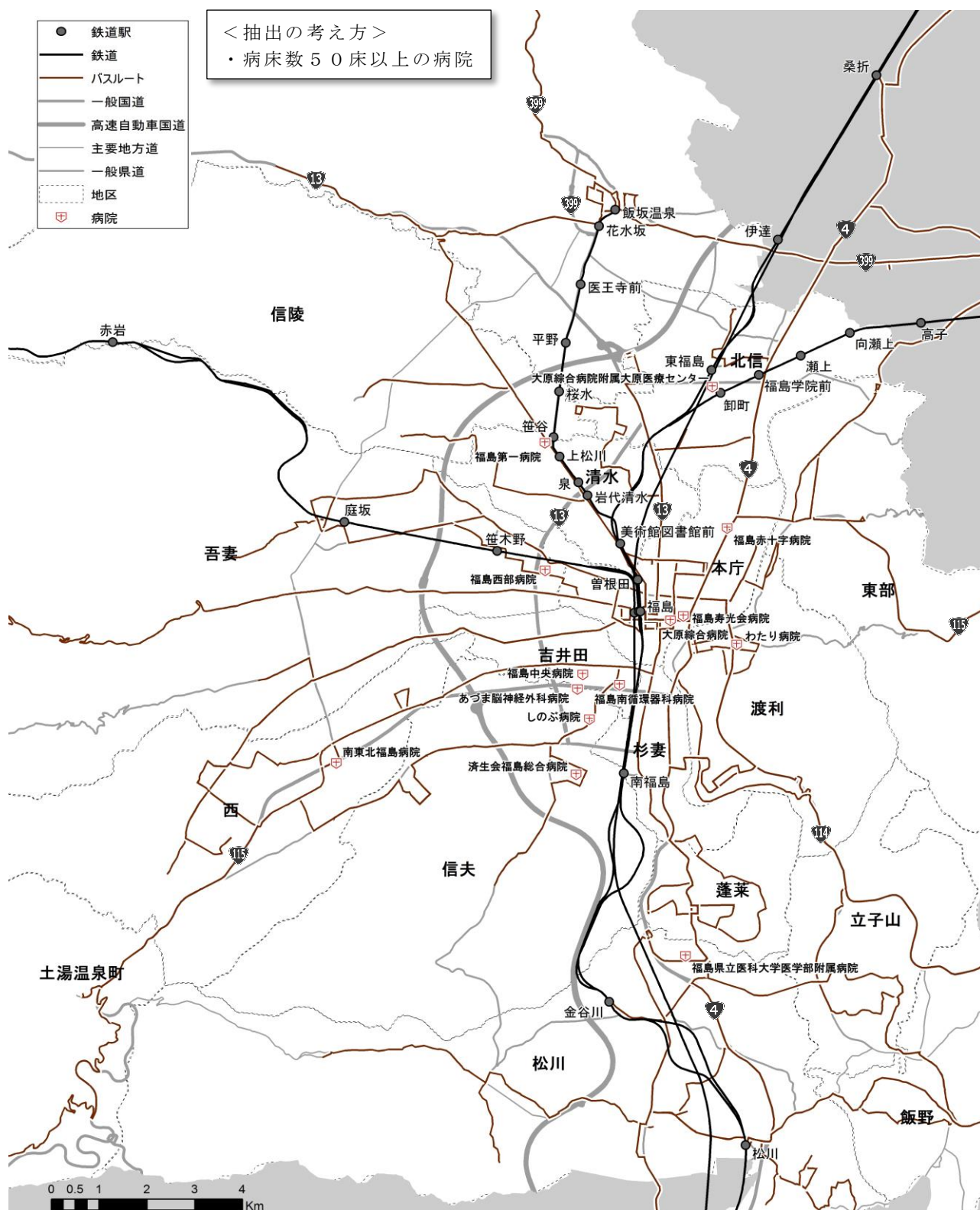


図 7 医療施設の分布状況

② 商業施設

商業施設については中心部及び、一般国道 13 号福島西道路や一般国道 4 号沿線の郊外部に広く立地しており、公共交通でカバーされています。

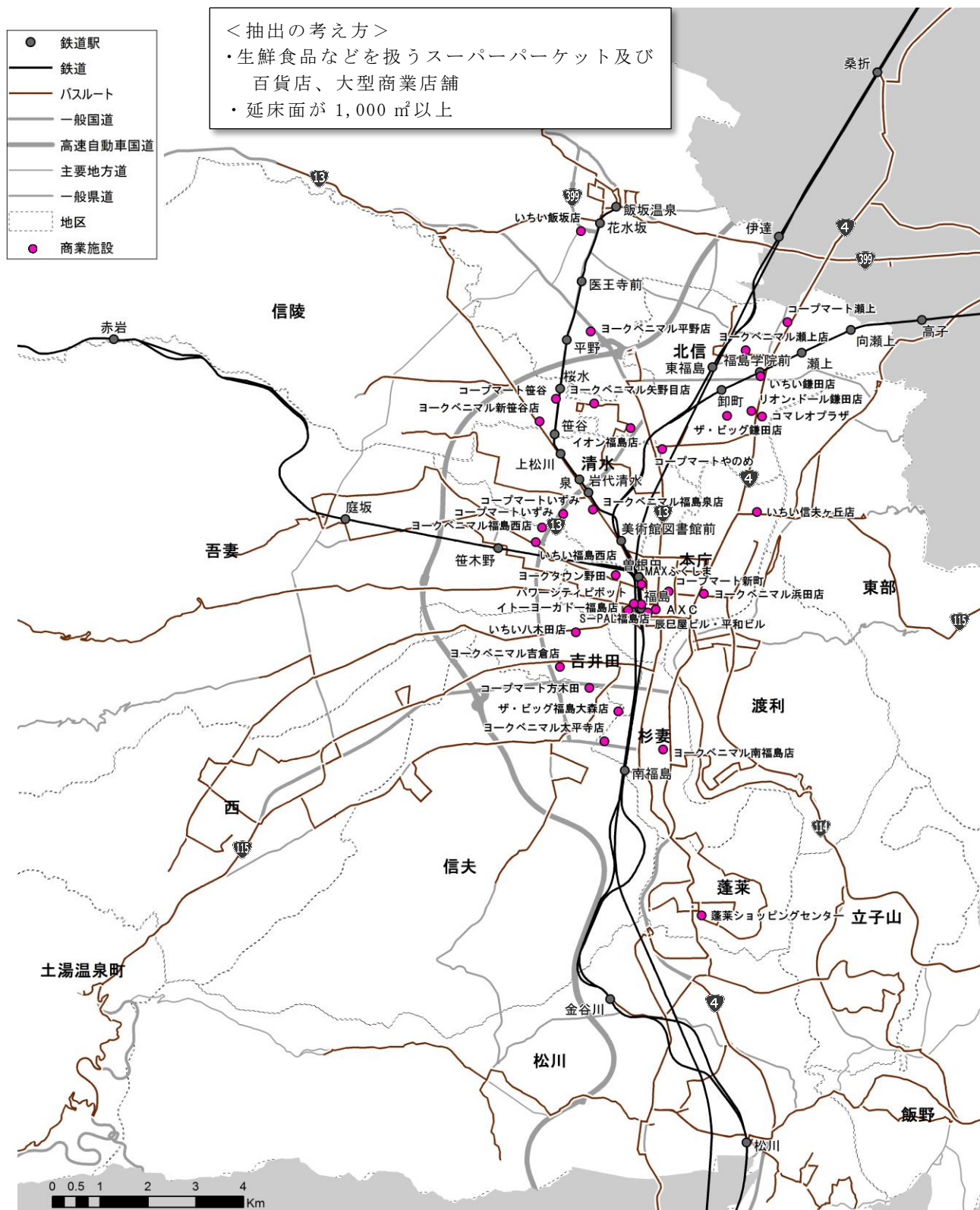


図 8 商業施設の分布状況

表 2 医療施設の一覧

No.	名称	所在地
1	福島赤十字病院	入江町 11-31
2	済生会福島総合病院	大森字下原田 25
3	大原総合病院	大町 6-11
4	福島中央病院	吉倉字谷地 52
5	福島第一病院	北沢又字成出 16-2
6	福島寿光会病院	北町 1-40
7	わたり病院	渡利字中江町 34
8	南東北福島病院	荒井北三丁目 1-13
9	あづま脳神経外科病院	大森字柳下 16-1
10	福島県立医科大学医学部附属病院	光が丘 1
11	福島西部病院	東中央三丁目 15
12	しのぶ病院	大森字高畑 31-1
13	福島南循環器科病院	方木田字辻の内 3-5
14	大原総合病院附属大原医療センター	鎌田字中江 33

表 3 商業施設の一覧

No.	名称	所在地
1	辰巳屋ビル・平和ビル	栄町 5-1
2	ヨークベニマル浜田店	浜田町 11-2
3	蓬萊ショッピングセンター	蓬萊町 2 丁目 2-1
4	ヨークベニマル南福島店	黒岩字田部屋 40
5	イトーヨーカドー福島店	太田町 13-4
6	S-P-A-L 福島店	栄町 1-1
7	ヨークベニマル平野店	飯坂町平野字上前田 3-1
8	リオン・ドール鎌田店	鎌田字西舟戸 11-1
9	ヨークベニマル福島西店	八島田字琵琶淵 29
10	コマレオプラザ	鎌田字舟戸前 14-1
11	福島駅西口パワーシティピボット	栄町 1-1
12	イオン福島店	南矢野目字西荒田 35
13	ヨークタウン野田	野田町 4-1-3
14	A X C	栄町 11-25
15	ヨークベニマル福島泉店	泉字道下 6-2
16	ヨークベニマル瀬上店	宮代字天神前 4
17	いちい鎌田店	鎌田字一里塚 9-19
18	いちい福島西店	八島田字勝口 27-1
19	いちい信夫ヶ丘店	矢倉下 5
20	いちい八木田店	八木田字榎内 52-2
21	ヨークベニマル吉倉店	吉倉字八幡 30-1
22	ザ・ビッグ福島大森店	大森字城ノ内 35-1
23	いちい飯坂店	飯坂町字月崎町 12-4
24	ヨークベニマル太平寺店	太平寺字埒屋敷 50
25	MAXふくしま	曾根田町 1-18
26	ザ・ビッグ鎌田店	鎌田字熊ノ前 32-1
27	ヨークベニマル矢野目店	南矢野目字菅原 50-12
28	ヨークベニマル新笹谷店	笹谷字南田 3-3
29	コープマート新町	新町 6-35
30	コープマート瀬上	瀬上町字町尻 70-5
31	コープマート笹谷	笹谷字中谷地 14-1
32	コープマート方木田	大森字北島 20-1
33	コープマートやのめ	南矢野目字向原 1-1
34	コープマートいずみ	森合字清水 7

(4) 観光客入込数

市内の観光客入込数は、平成 23 年の東日本大震災の影響などにより 548 万人まで落ち込んでいます。平成 24 年以降は、ピークであった平成 22 年の水準には達していないものの、徐々に回復傾向にあり、平成 26 年度で 635 万人となっています。

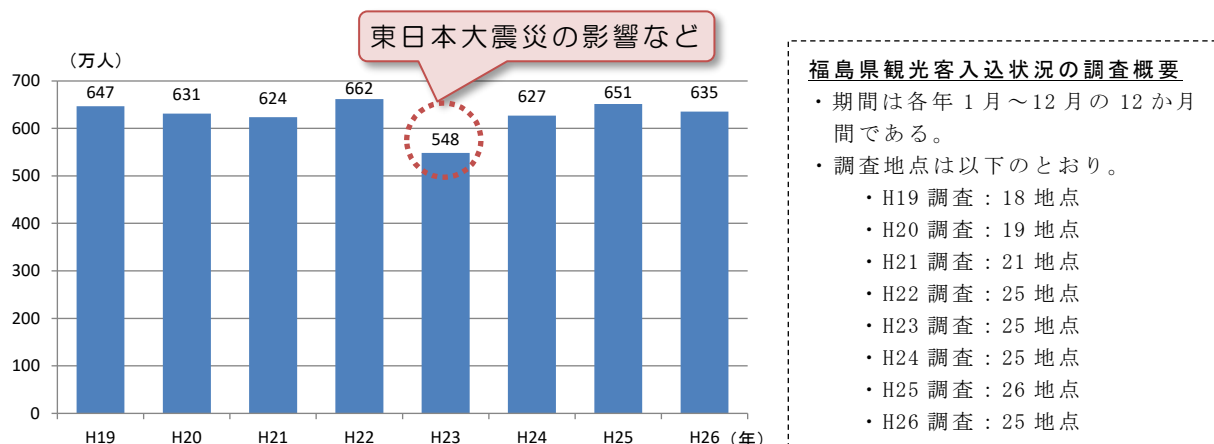


図 9 観光客入込客数の推移

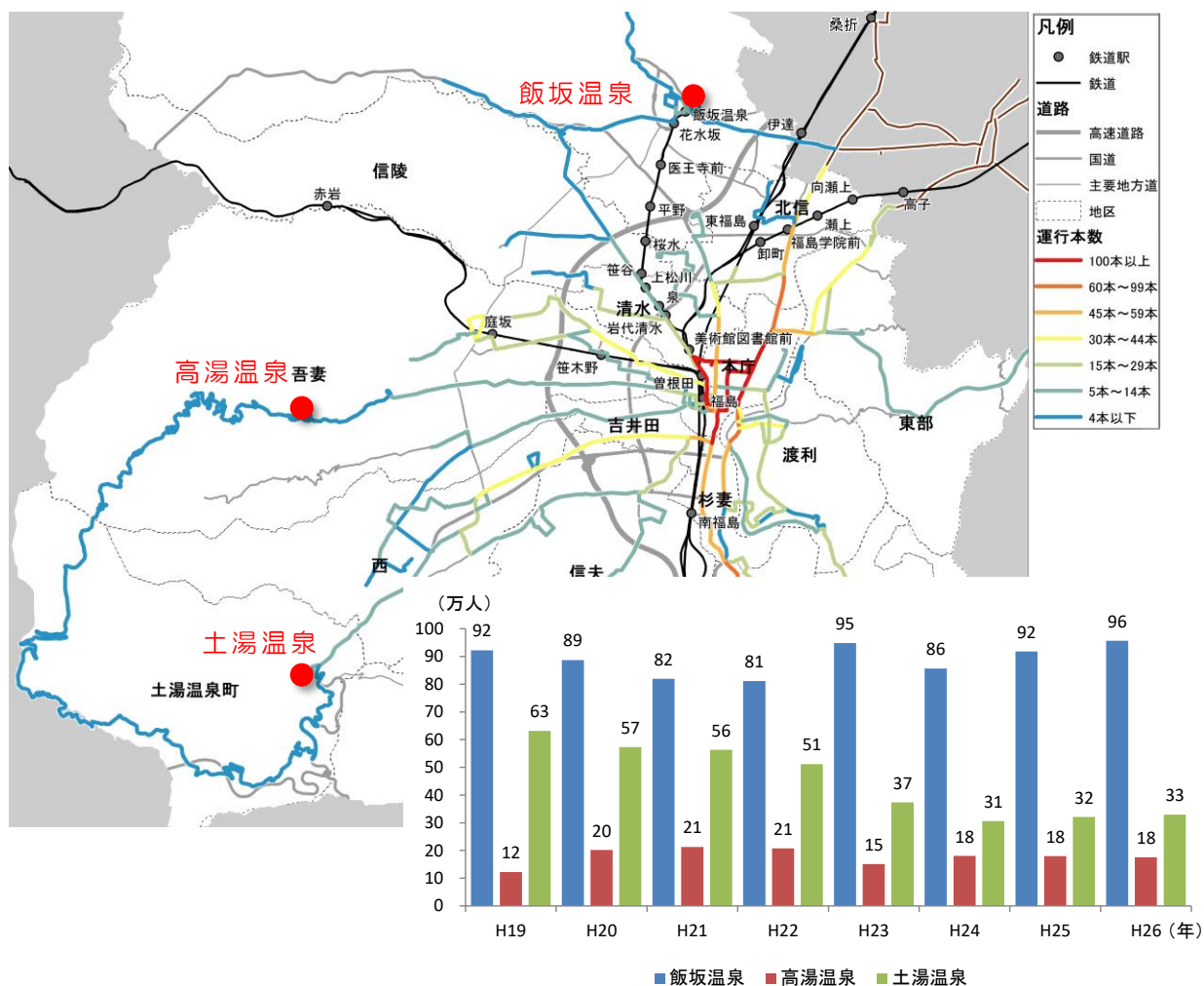


図 10 温泉地別観光客入込数の推移

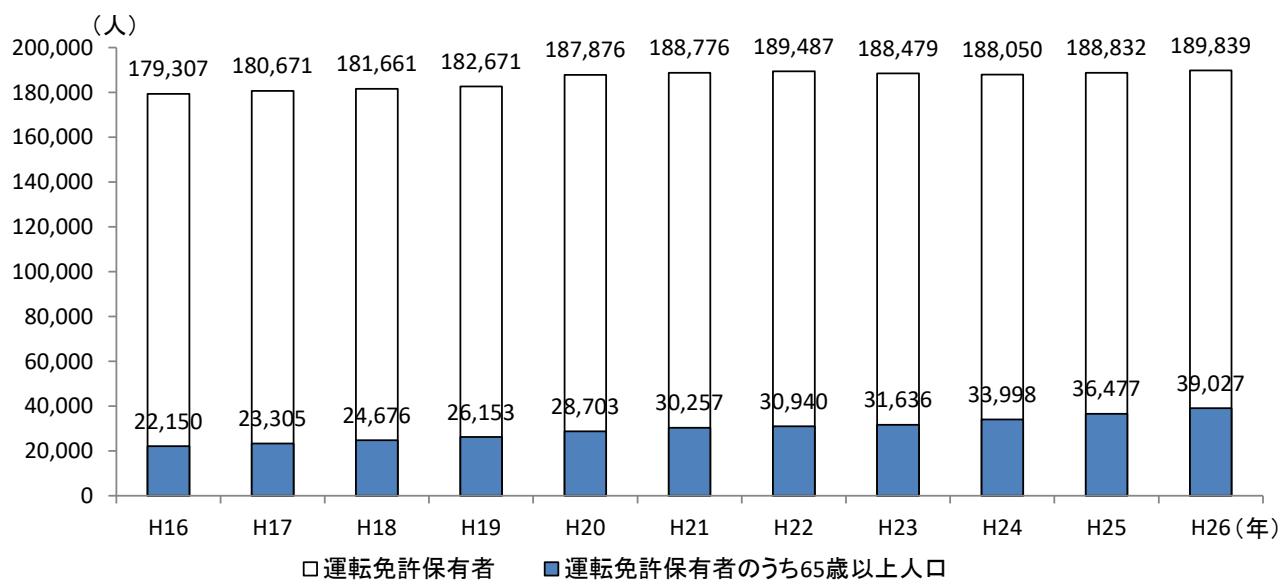
資料：福島県観光客入込状況

(5) モータリゼーションの普及

① 運転免許の保有状況

市内の運転免許保有者及び 65 歳以上人口の運転免許保有者は、ともに微増で推移しています。

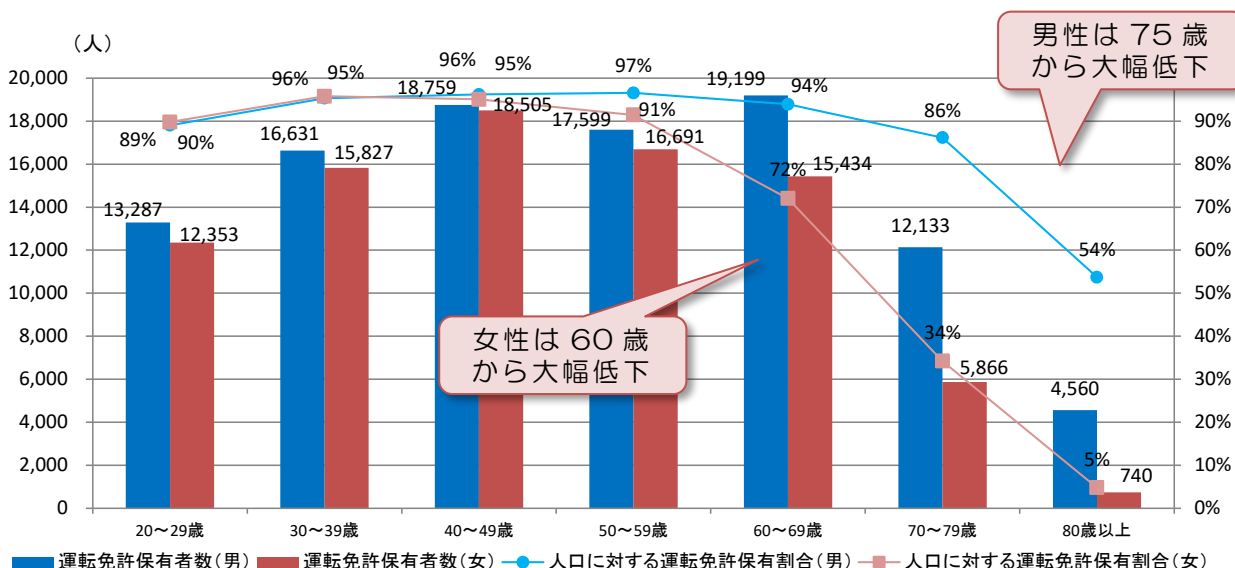
一方、人口に対する保有割合をみると、男性で 75 歳以上、女性で 60 歳以上になると大幅に低下しており、この年代への公共交通施策が有効であると考えられます。



※各年 12 月末現在における運転免許保有者数

図 11 福島市内の運転免許保有者数の推移

資料：福島県警察本部 交通白書



※対象となる運転免許の種類は、大型二種、中型二種、普通二種、大特二種、けん引二種、大型、中型、普通、大特、けん引、大型二輪、普通二輪、小特、原付

※平成 26 年 12 月末現在

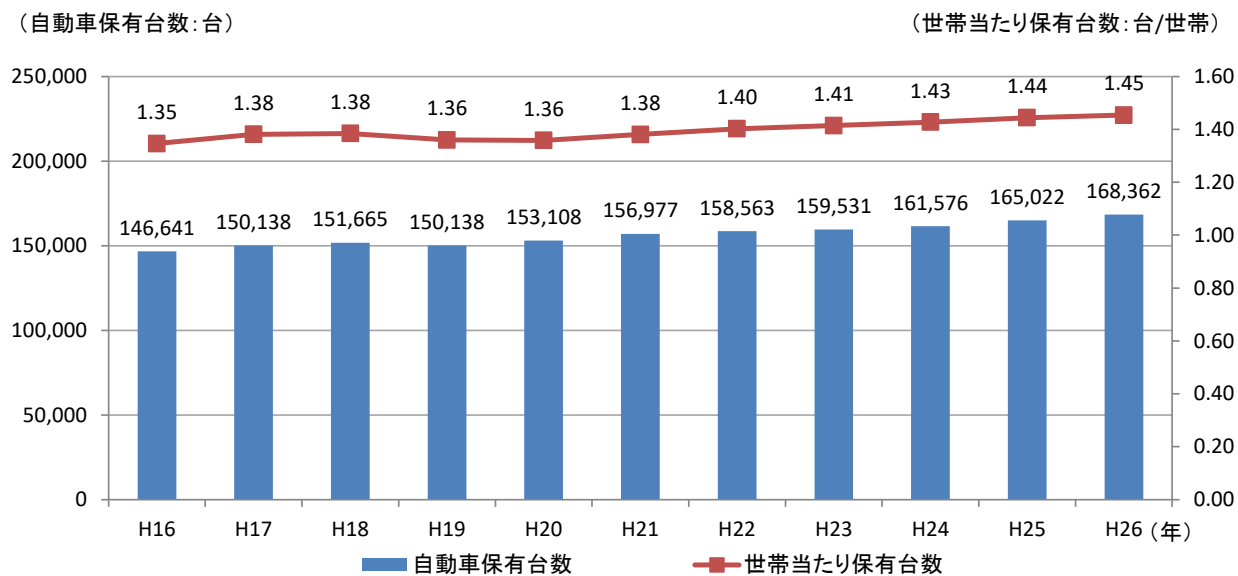
図 12 福島市内の性別年齢別運転免許保有者数（平成 26 年）

資料：福島県警察本部 交通白書

② 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は、増加傾向となっており、平成 26 年で 168,362 台となっています。

また、一世帯当たりの保有台数も微増となっており、平成 26 年で 1.45 台となっています。



※自動車保有台数は、乗用車と軽自動車を合わせた台数

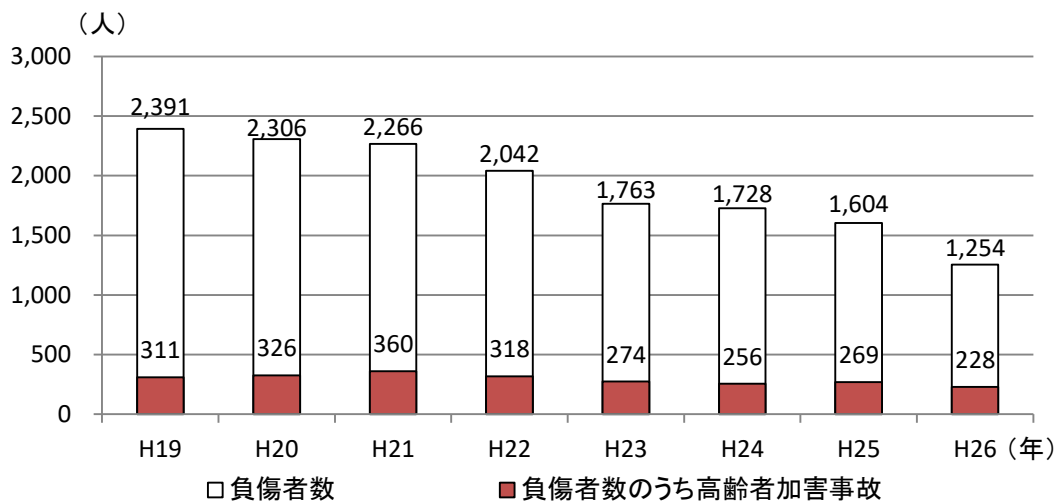
※世帯数は、福島県現住人口調査結果による（各年 10 月 1 日時点）

図 13 自動車保有台数の推移

資料：福島県警察本部 交通白書

③ 交通事故の状況

全交通事故負傷者は減少傾向となっている一方で、高齢者加害事故による負傷者数の数はほぼ横ばいで推移しています。



※「高齢者加害事故」とは、年齢 65 歳以上の者が原付以上の車両を運転中に第 1 当事者（交通事故における過失が重い者、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者）となった交通事故

図 14 全交通事故傷者に占める高齢者加害事故傷者の推移

資料：福島県警察本部 交通白書

（参考）全交通事故死者に占める高齢死者の推移

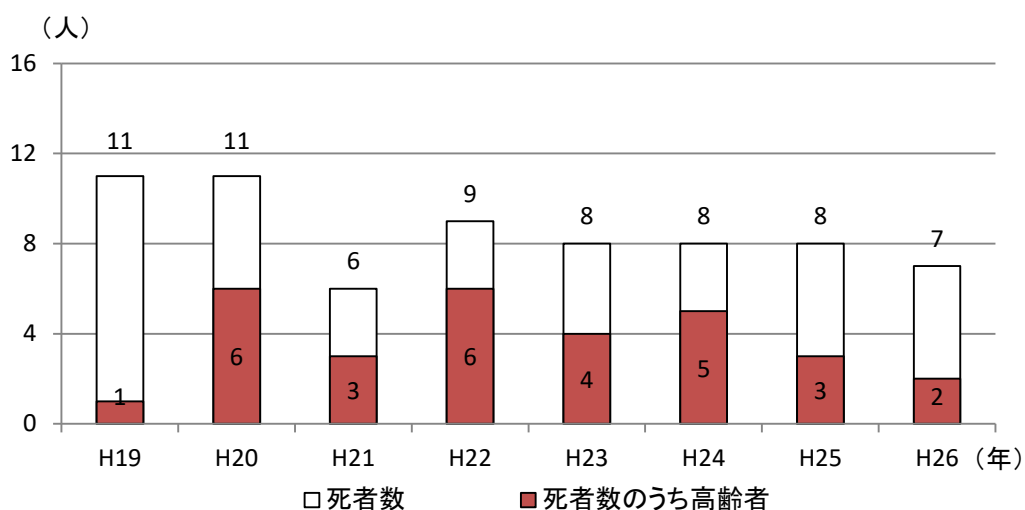


図 15 全交通事故死者に占める高齢死者の推移

資料：福島県警察本部 交通白書

3-2. 市民などの日常生活の移動実態

(1) 買い物

市全体でみると、鉄道と路線バス、タクシーを合わせた公共交通の利用は5.5%、自家用車が68.6%を占めています。次いで、徒歩が11.3%、自転車が10.2%、送迎が10.1%となっています。

地区別にみると、蓬萊地区と土湯温泉町地区では路線バスの利用が比較的多くなっています。

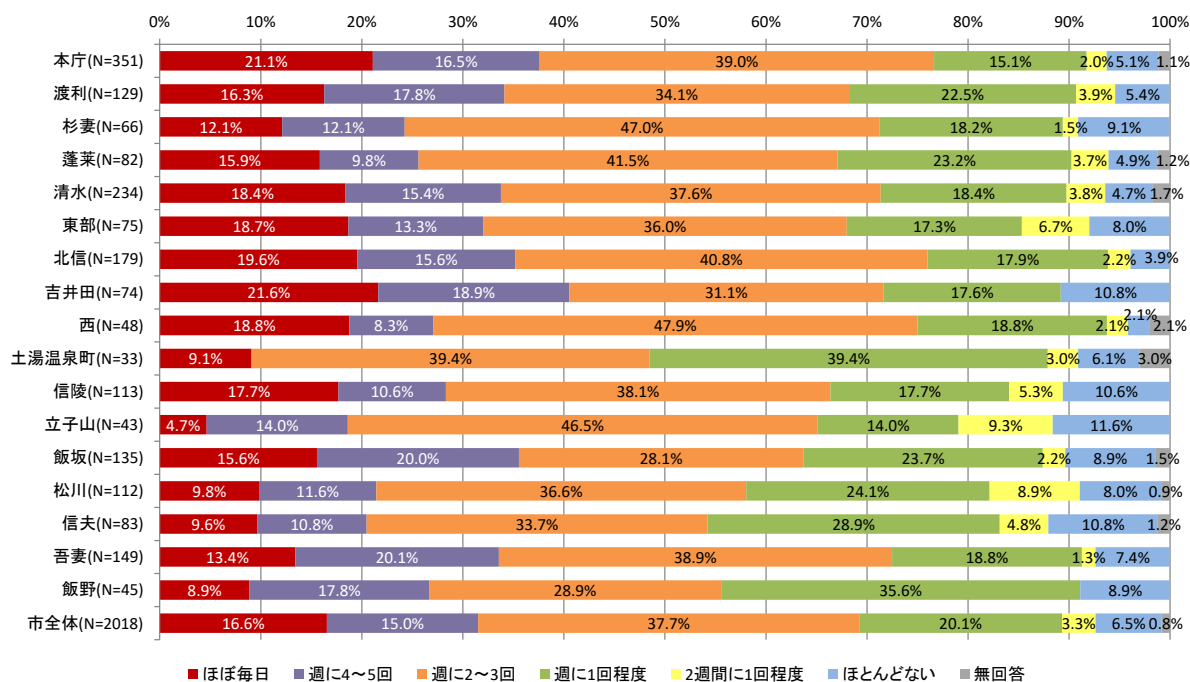


図 16 買い物の頻度

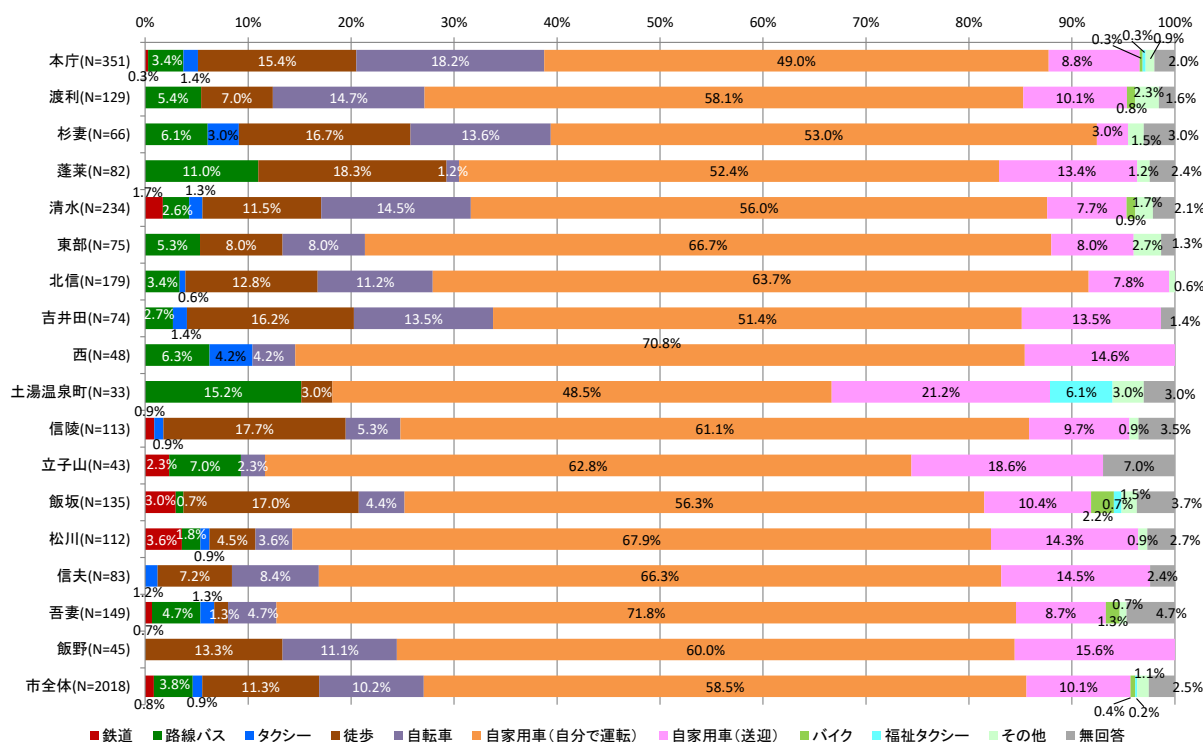


図 17 買い物時の移動手段

資料：H27 市民アンケート

表 4 地区別の買い物先

NO	地区名	地区内	地区外	市外
1	本庁	ヨークベニマル野田店：12.1% ヨークベニマル浜田店：10.4% イトーヨーカドー福島店：6.9%	ヨークベニマル太平寺店：5.2% ザ・ビック大森店：4.6%	エスパル仙台店：0.3%
2	渡利	いちい渡利店：27.1%	ヨークベニマル南福島店：9.3% ヨークベニマル浜田店：7.8% エスパル福島店：3.1%	－
3	杉妻	ヨークベニマル南福島店：40.9% いちい南福島店：9.1% ヨークベニマル太平寺店：6.1%	コープ方木田店：4.5% ヨークベニマル吉倉店：1.5%	－
4	蓬萊	いちい蓬萊店：48.1%	ヨークベニマル南福島店：8.6%	－
5	清水	ヨークベニマル福島泉店：19.1% ヨークベニマル福島西店：14.3%	コープ矢野目店：5.7% ヨークベニマル笹谷店：5.2%	－
6	東部	まるいちスーパー岡部店：26.7%	いちい信夫ヶ丘店：13.3% いちい鎌田店：10.7%	－
7	北信	ヨークベニマル瀬上店：12.8% コープ矢野目店：10.1% いちい鎌田店：8.9% イオン福島店：8.4%	いちい信夫ヶ丘店：1.7%	ヨークベニマル伊達店：2.2%
8	吉井田	ヨークベニマル吉倉店：31.1% コープ方木田店：14.9%	イトーヨーカドー福島店：8.1% ヨークベニマル太平寺店：2.7%	－
9	西	キクタ荒井店：25.5%	ヨークベニマル吉倉店：14.9% ヨークベニマル太平寺店：6.4%	－
10	土湯温泉町	－	ヨークベニマル吉倉店：28.1% キクタ荒井店：12.5% ヨークベニマル吉井田店：6.3%	－
11	信陵	ヨークベニマル笹谷店：20.4% コープ笹谷店：13.3% ヨークベニマル新笹谷店：7.1%	ヨークベニマル矢野目店：13.3% イオン福島店：4.4% ヨークベニマル平野店：2.7%	－
12	立子山	－	いちい蓬萊店：27.9% ヨークベニマル南福島店：7.0% エスパル福島店：4.7%	－
13	飯坂	ヨークベニマル平野店：30.1% いちい飯坂店：24.8% アルタ飯坂店：6.8%	ヨークベニマル笹谷店：2.3% ヨークベニマル矢野目店：2.3% コープ矢野目店：1.5%	－
14	松川	コープ松川店：18.9%	ヨークベニマル南福島店：11.7% いちい蓬萊店：10.8% ヨークベニマル太平寺店：1.8%	ベイシア安達店：23.4%
15	信夫	ヨークベニマル吉倉店：12.2% コープ方木田店：9.8%	ヨークベニマル太平寺店：19.5% ヨークベニマル南福島店：6.1%	－
16	吾妻	いちい庭坂店：17.4% いちい福島西店：10.7%	ヨークベニマル福島西店：27.5% コープいづみ店：2.7% イオン福島店：2.7%	－
17	飯野	セブンイレブン飯野町店：6.7% えびすや飯野店：4.4%	ヨークベニマル南福島店：4.4%	いちい川俣店：11.1% ベイシア安達店：4.4%

資料：H27 市民アンケート

(2) 通 院

市全体でみると、鉄道と路線バス、タクシーを合わせた公共交通の利用は 8.8%、自家用車が 62.0%を占めています。次いで、送迎が 10.0%、徒歩が 8.6%、自転車 が 6.4%となっています。

地区別にみると、蓬萊地区と土湯温泉町地区では路線バスの利用が比較的多く なっています。



図 18 通院の頻度

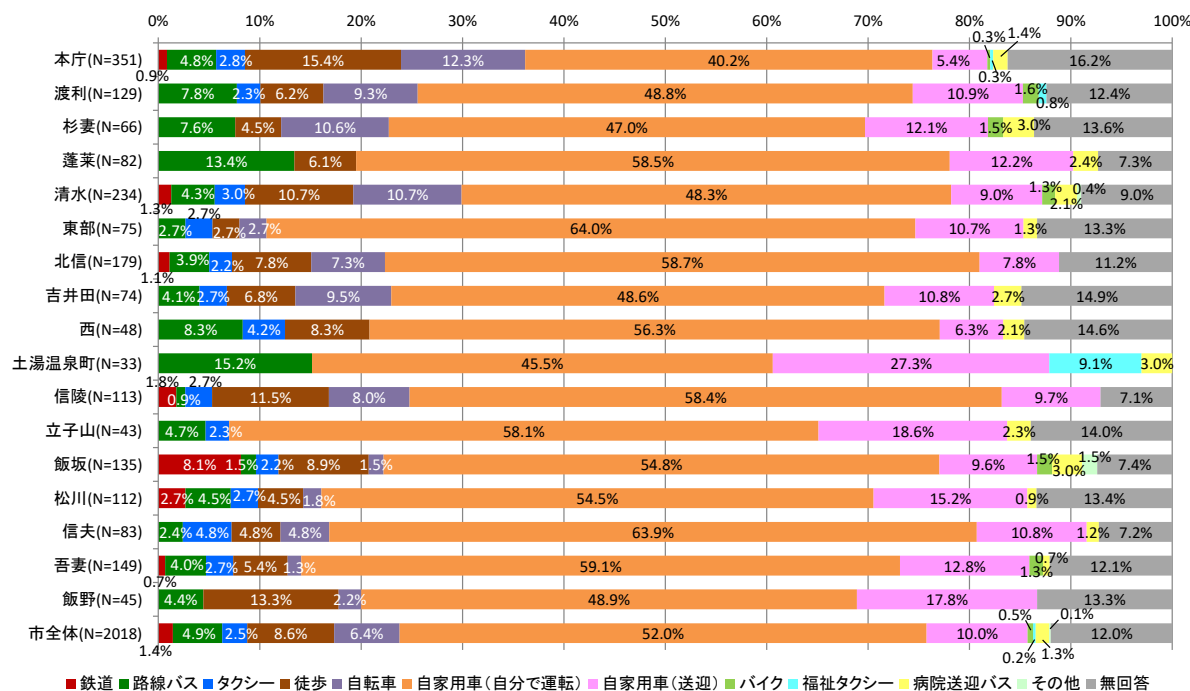


図 19 通院時の移動手段

資料：H27 市民アンケート

表 5 地区別の通院先

N0	地区名	地区内	地区外	市外
1	本庁	大原総合病院：8.0% 福島赤十字病院：4.6% 須川診療所：4.0%	福島県立医科大学病院：5.7% 済生会福島総合病院：4.6% 医療生協わたり病院：3.4%	—
2	渡利	医療生協わたり病院：8.6%	福島赤十字病院：10.3% 大原総合病院：8.6%	—
3	杉妻	さとう胃腸科内科：5.9% 竹田眼科クリニック：5.9% 藤原消化器科内科医院：2.9%	医療生協わたり病院：11.8% 大原総合病院：5.9% 福島県立医科大学病院：5.9%	—
4	蓬萊	福島県立医科大学病院：17.0% 蓬萊東内科：9.4%	大原総合病院：5.7% さとう胃腸科内科：5.7% 福島赤十字病院：5.7%	—
5	清水	福島第一病院：4.8% 上松川診療所：3.2%	大原総合病院：7.9% 福島県立医科大学病院：5.6% 荒井胃腸科内科医院：4.8% 福島赤十字病院：4.8%	—
6	東部	酒井内科クリニック：5.3%	福島赤十字病院：7.9% 大原総合病院：5.3%	—
7	北信	せのうえ健康クリニック：6.9%	福島赤十字病院：10.3% 大原総合病院：9.2% 泉田内科こども医院：8.0%	—
8	吉井田	六角クリニック：6.3%	大原総合病院：12.5% わたなべ医院：6.3%	—
9	西	南東北福島病院：19.0%	大原総合病院：14.3% 福島県立医科大学病院：4.8%	—
10	土湯温泉町	—	南東北福島病院：21.1% 大原総合病院：10.5% 荒井胃腸科内科医院：10.5%	—
11	信陵	すえなが内科小児科医院：10.2% 池田医院：8.5%	福島赤十字病院：8.5% 上松川診療所：8.5% 南東北福島病院：5.1%	—
12	立子山	—	福島県立医科大学病院：24.0% 医療生協わたり病院：8.0% 蓬萊東内科：8.0%	—
13	飯坂	本田内科医院：17.1% さいとう医院：5.3%	大原総合病院：9.2% 福島赤十字病院：3.9%	—
14	松川	松川中央病院：23.8%	福島県立医科大学病院：14.3% 大原総合病院：4.8%	—
15	信夫	済生会福島総合病院：15.9%	福島県立医科大学病院：9.1% わたなべクリニック：6.8% 南福島クリニック：6.8%	—
16	吾妻	福島西部病院：4.9%	大原総合病院：9.8% 福島県立医科大学病院：6.6% 須川診療所：6.6%	—
17	飯野	斎藤医院：33.3%	福島県立医科大学病院：12.5%	十二社クリニック：8.3%

資料：H27 市民アンケート

(3) 通勤・通学

■市民の通勤

市全体でみると、鉄道と路線バス、タクシーを合わせた公共交通の利用は9.5%で、自家用車が74.1%を占めています。次いで、自転車7.6%、徒歩6.4%となっています。

地区別にみると、蓬萊地区と杉妻地区では路線バスの利用が比較的多くなっています。

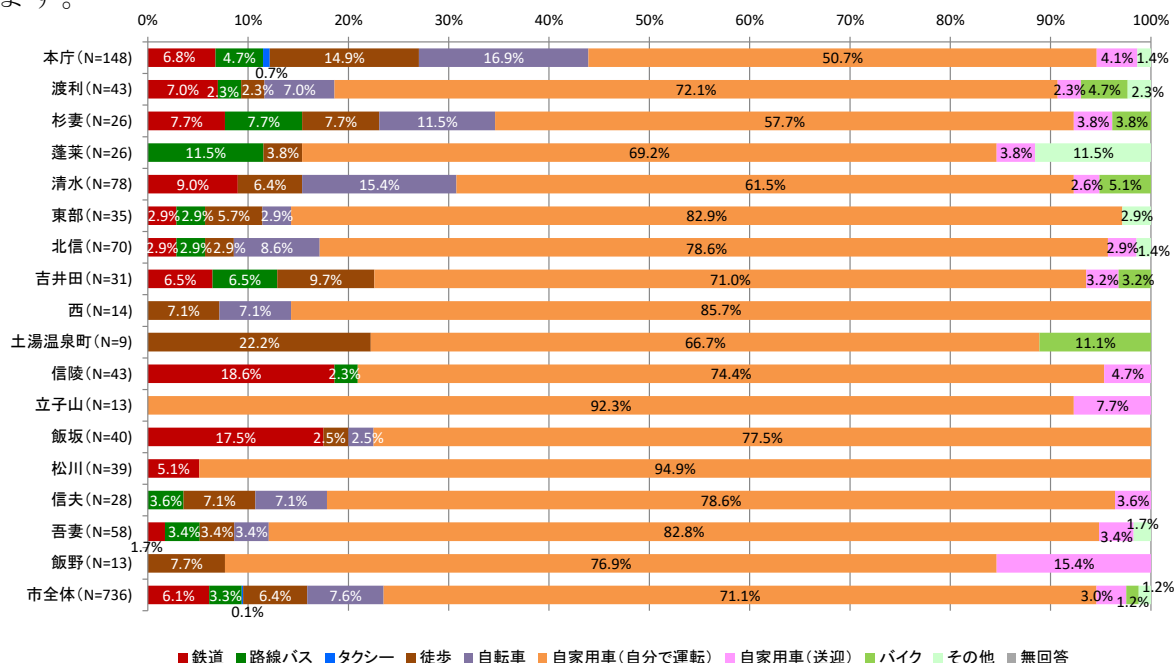


図 20 通勤時の移動手段

■市民の通学

市全体でみると、自転車43.5%、鉄道と路線バス、タクシーを合わせた公共交通が32.2%を占めています。

地区別にみると、杉妻地区と吉井田地区では路線バスの利用が比較的多くなっています。

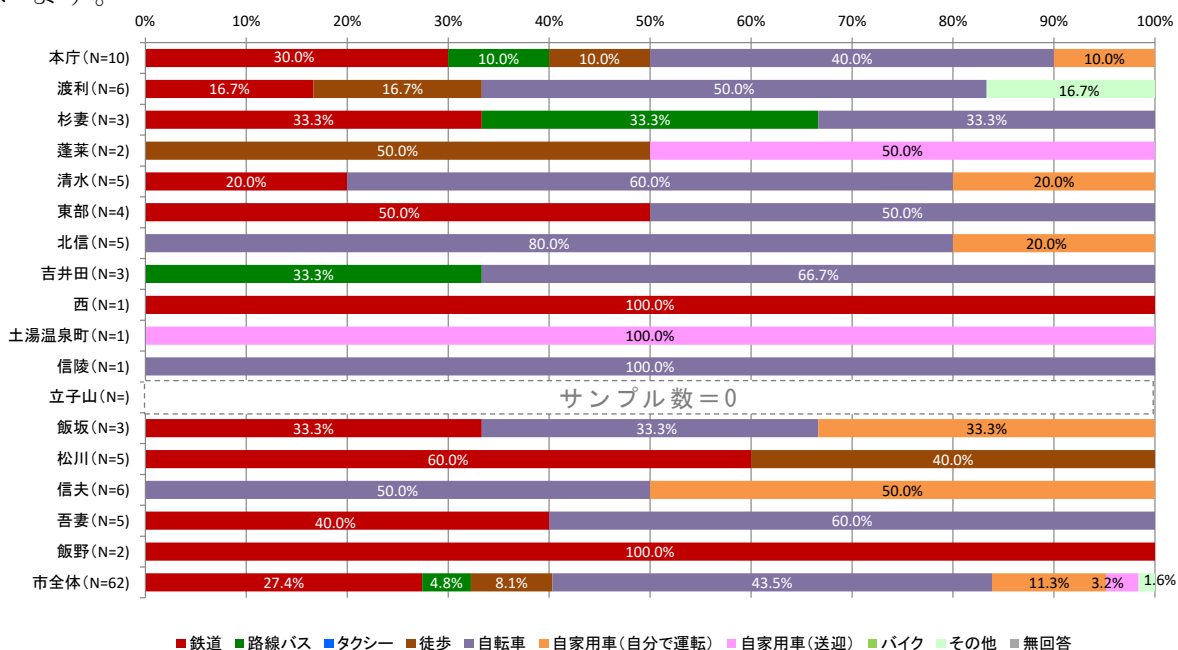


図 21 通学時の移動手段

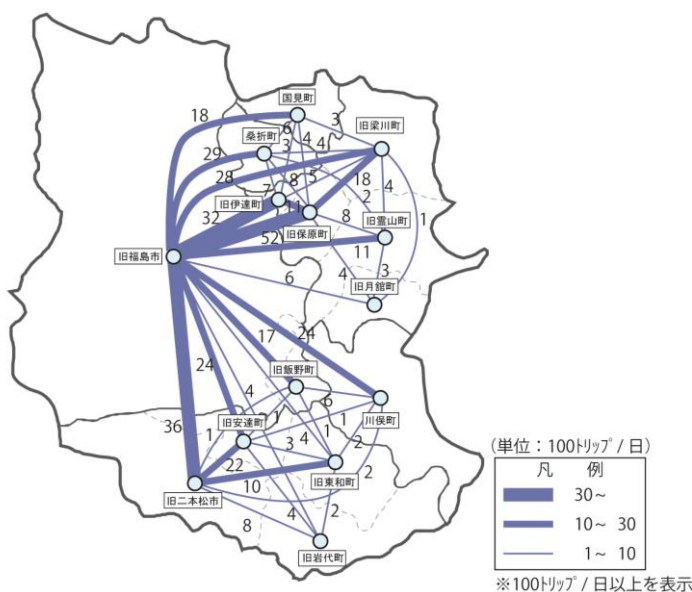
資料：H27 市民アンケート

（参考）地域間における通勤・通学

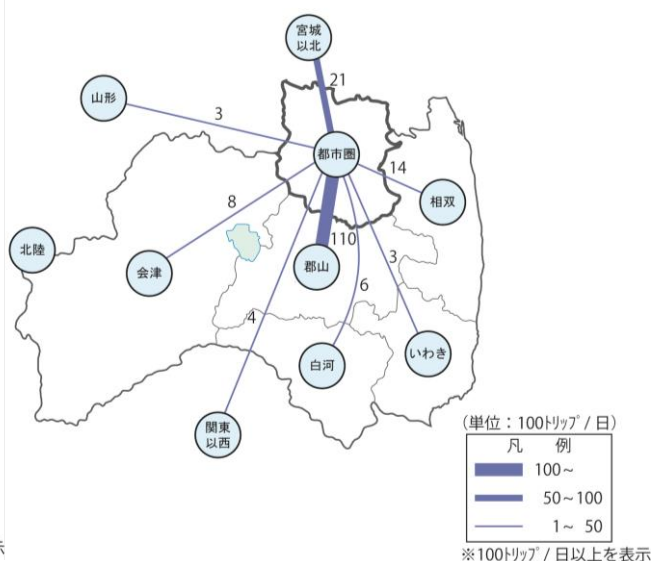
福島都市圏パーソントリップ（PT）調査によると、通勤目的の流動は、都市圏内外では郡山、宮城以北などの南北方向が多く、都市圏内では本市と伊達市、二本松市、桑折町などの流動が多くなっています。また、通学目的の流動は、都市圏内外では通勤同様、郡山、宮城以北などの南北方向が多く、都市圏内では、本市と伊達市、二本松市、川俣町などの流動が多くなっています。

目的別交通流動図（通勤）

[福島都市圏内々]

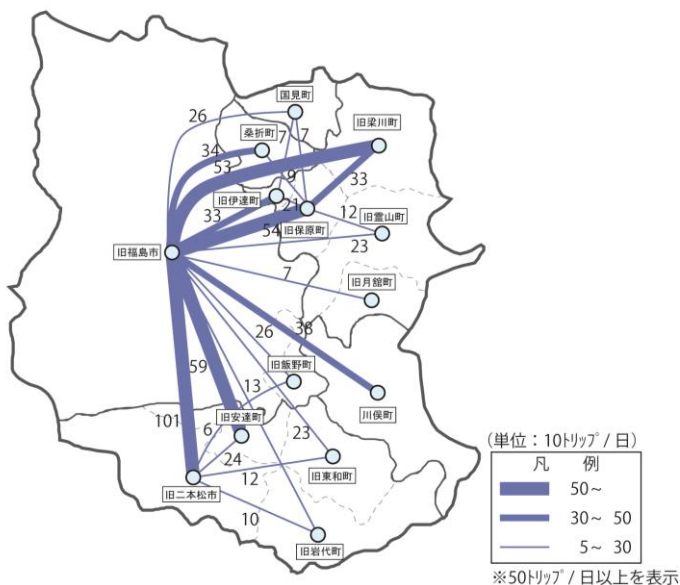


[福島都市圏内外]



目的別交通流動図（通学）

[福島都市圏内々]



[福島都市圏内外]

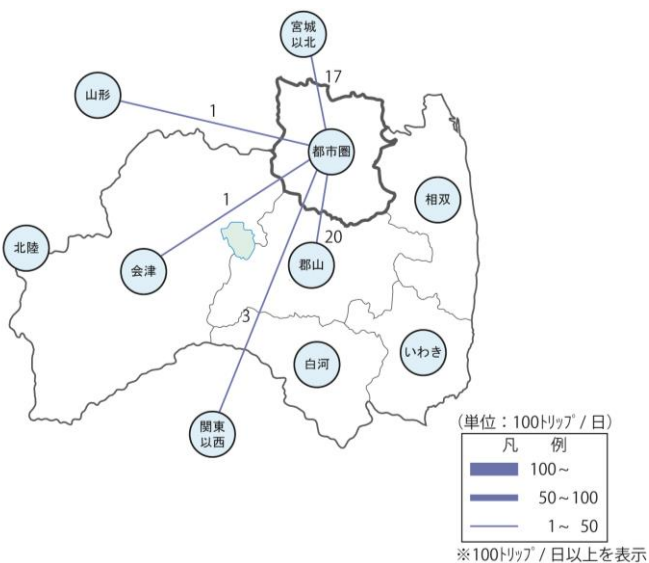


図 22 福島市及び近接市町等における通勤・通学流動

資料：福島都市圏 PT データに基づいた、「第 3 回福島都市圏都市交通推進協議会委員会資料-2」による

■周辺市町村間における通勤

通勤者の87.4%は市内に通勤しています。市外については、伊達市に2.9%、二本松市に2.2%、郡山市に1.5%、川俣町に0.8%など周辺の市町村へも通勤しています。

一方で、市内従業者のうち、6.1%が伊達市、2.5%が二本松市、1.4%が桑折町、1.3%が川俣町、1.2%が郡山市から通勤しています。

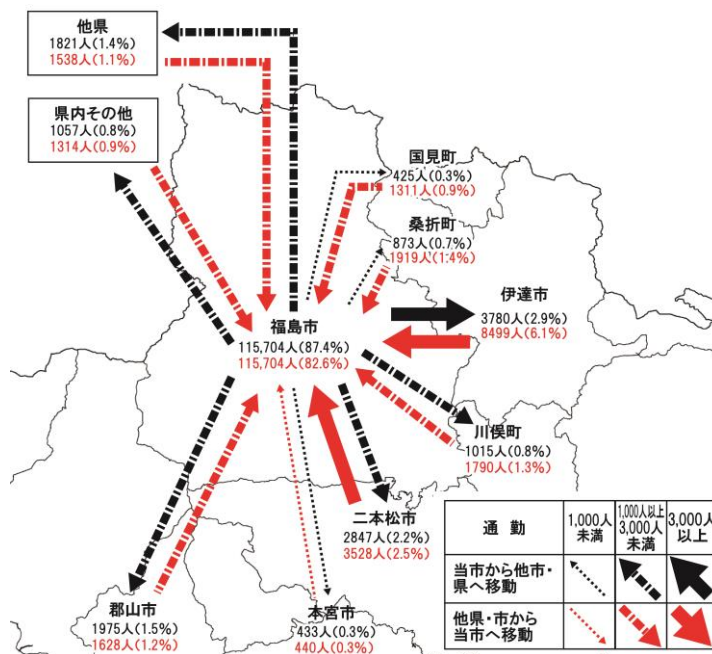


図 23 通勤における市外への流動状況 資料：平成 22 年国勢調査

■周辺市町村間における通学

通学者の72.0%は市内に通学しています。市外については、郡山市に3.8%、伊達市に2.1%、二本松市に1.4%など周辺の市町村へも20.7%が通学しています。

一方で、市内学生のうち、7.3%が伊達市、5.4%が桑折町、2.3%が郡山市から通学しています。

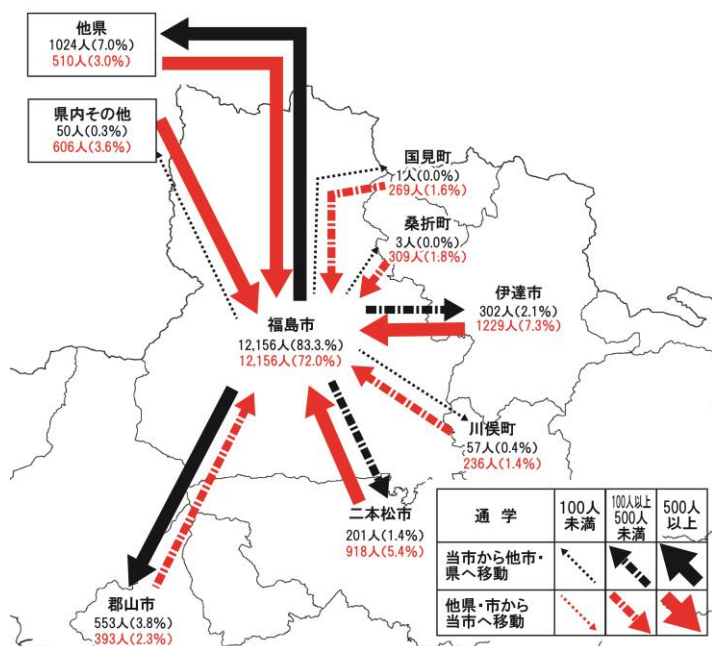


図 24 通学における市外への流動状況 資料：平成 22 年国勢調査

■通勤・通学の移動手段

他市町村からの当市へ従業・通学しているのは全体で約3万人となっています。このうち、26.9%が公共交通で移動しています。

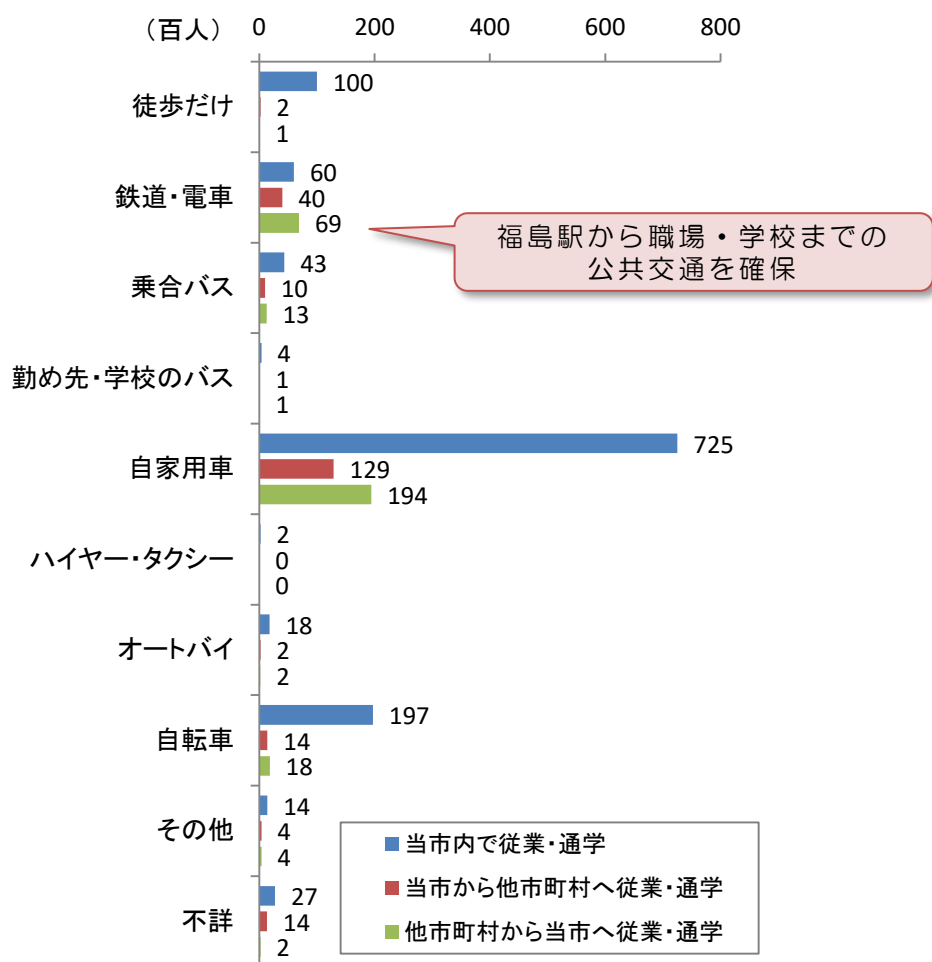


図 25 通勤・通学における交通手段

資料：平成 22 年国勢調査

3-3. 公共交通の現状

(1) 公共交通のカバー状況

人口分布は公共交通で概ねカバーされているものの、郊外部に公共交通空白地域が点在しています。

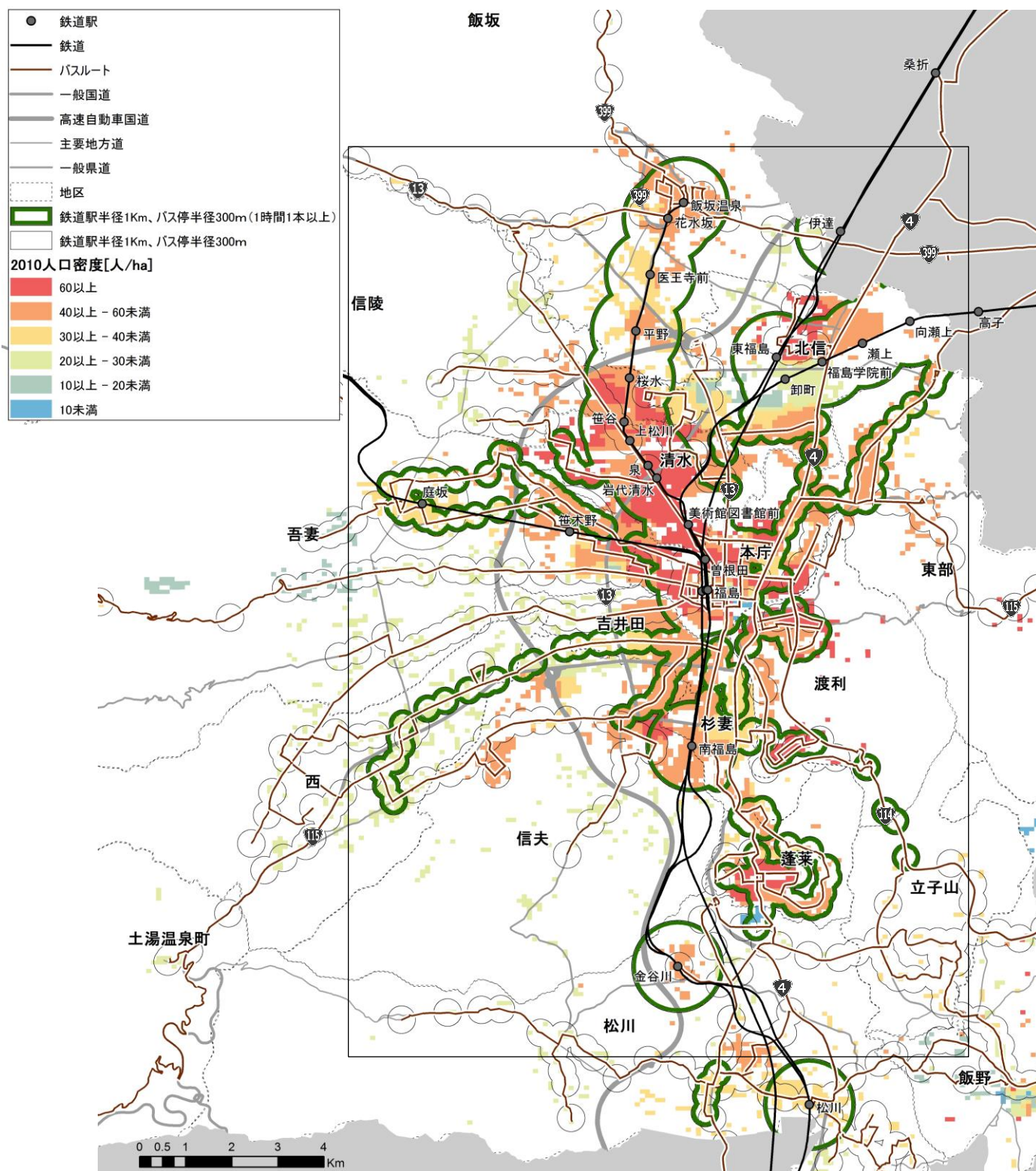


図 26 公共交通のカバー状況

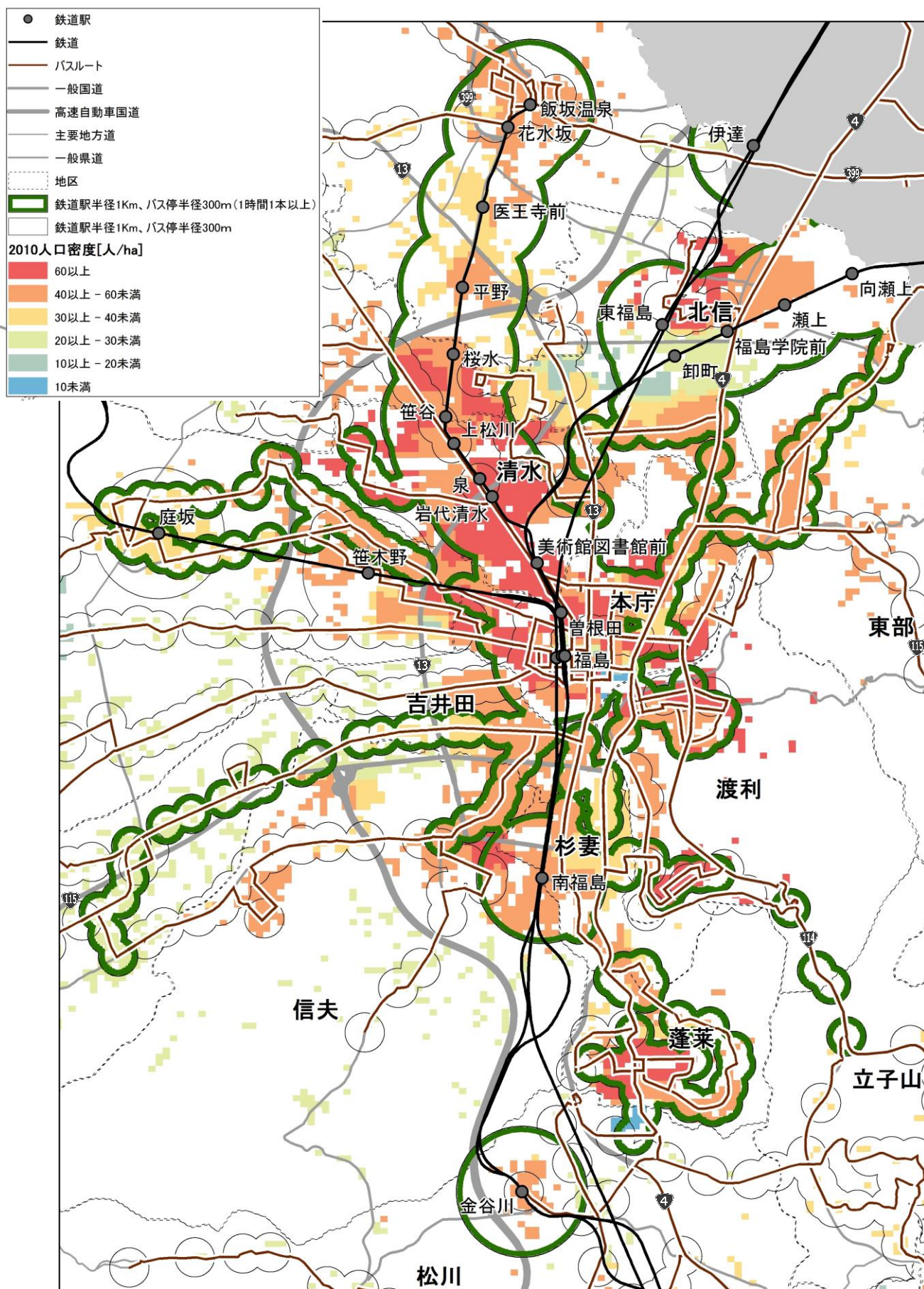


図 27 公共交通のカバー状況（拡大）

(2) 鉄 道

① 運行状況

表 6 鉄道の運行状況

事業者	路線	駅名	運行本数 (本/日)		福島駅 までの 所要時間(分)	福島駅 までの 大人運賃(円)	駅員 の有無 ※	駅広 の 整備 状況	路線 バス の 乗入	タク シー 乗場 の 有無
			上 り	下 り						
東日本旅客鉄道(株)	JR東北本線	松川駅	26	26	14	240	●	●	×	●
		金谷川駅	28	26	10	200	●	●	●	●
		南福島駅	28	26	4	190	●	●	×	×
		福島駅	—	23	—	—	●	●	●	●
		東福島駅	22	22	7	190	●	●	×	●
	JR山形線	福島駅	—	11	—	—	●	●	●	●
		笹木野駅	11	11	4	190	×	●	×	●
		庭坂駅	11	6	8	200	×	●	×	●
		赤岩駅	—	—	—	—	×	×	×	×
阿武隈急行(株)	阿武隈急行線	福島駅	—	30	—	—	●	●	●	●
		卸町駅	30	30	6	250	×	●	×	×
		福島学院前駅	30	30	8	260	×	●	×	×
		瀬上駅	30	30	10	320	×	●	×	×
		向瀬上駅	30	30	12	320	×	×	×	×
福島交通(株)	福島交通飯坂線	福島駅	—	48	—	—	●	●	●	●
		曾根田駅	48	48	2	140	▲	●	×	×
		美術館図書館前駅	48	48	4	140	▲	×	×	×
		岩代清水駅	48	48	7	170	▲	×	×	×
		泉駅	48	48	8	170	×	×	×	×
		上松川駅	48	48	10	210	▲	×	×	×
		笹谷駅	48	48	11	240	▲	×	×	×
		桜水駅	51	53	14	280	●	×	×	×
		平野駅	51	51	16	310	▲	×	×	×
		医王寺前駅	51	51	19	330	▲	×	×	×
		花水坂駅	51	51	22	350	×	×	×	×
		飯坂温泉駅	51	51	23	370	●	●	●	●

※●：常時

▲：朝と夕方のみ

② 利用状況

市内の鉄道輸送人員は、平成 22 年を底に増加に転じ、J R 東北本線が 8,815 千人(平成 26 年)、阿武隈急行線が 1,121 千人(平成 26 年度)、福島交通飯坂線が 2,678 千人(平成 26 年)となっています。

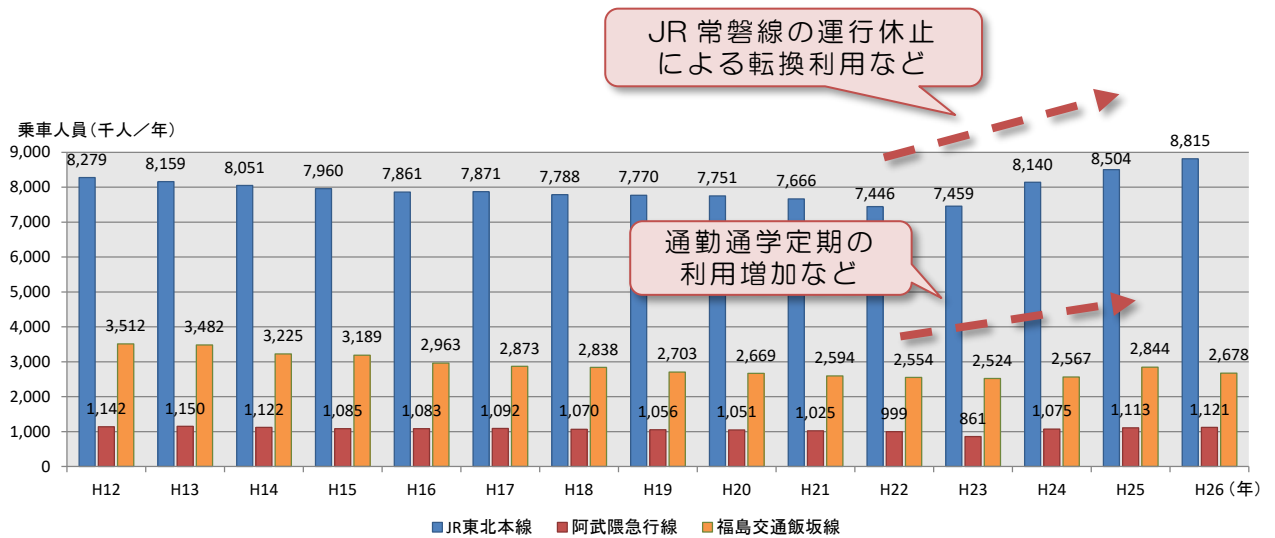
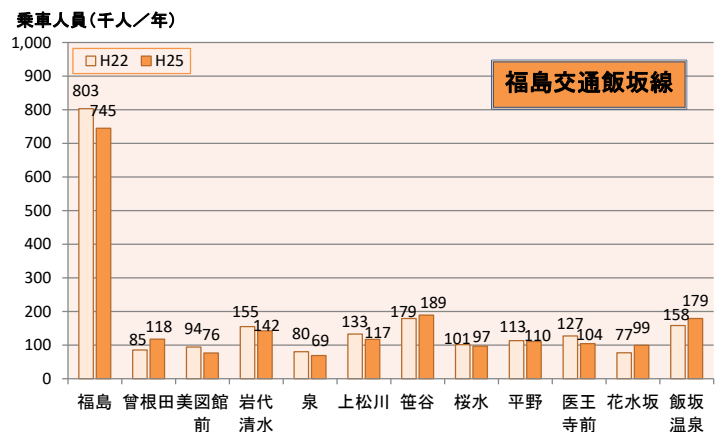
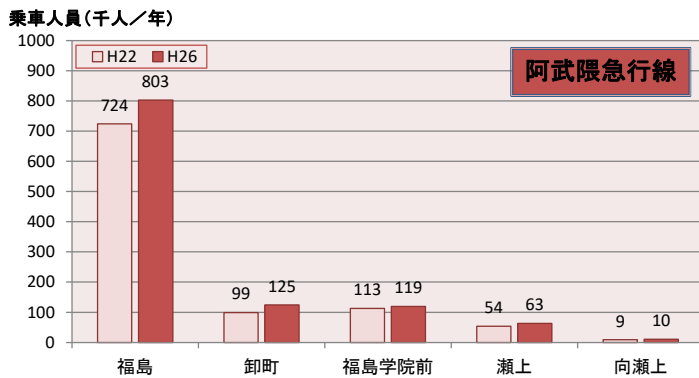
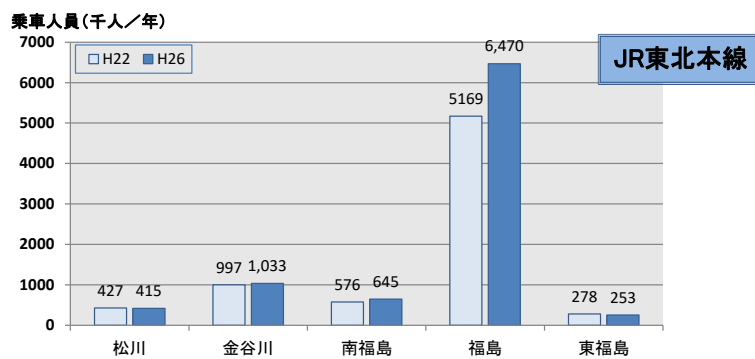


図 28 鉄道輸送人員の推移



※ J R 東北本線：J R 東日本ホームページから 1 日あたり乗車人員を年間に拡大した年間の値(1～12 月)

※阿武隈急行線：阿武隈急行株式会社資料に基づき作成した年度の値(4～3 月)

※福島交通飯坂線：実態調査に基づき作成した年間の値(1～12 月)

図 29 駅別鉄道輸送人員

(3) 路線バス

① 運行状況

J R 東北本線路線の西側に比べて東側の方が路線バスの運行本数は多くなっています。郊外部では4本以下と少ない状況となっています。

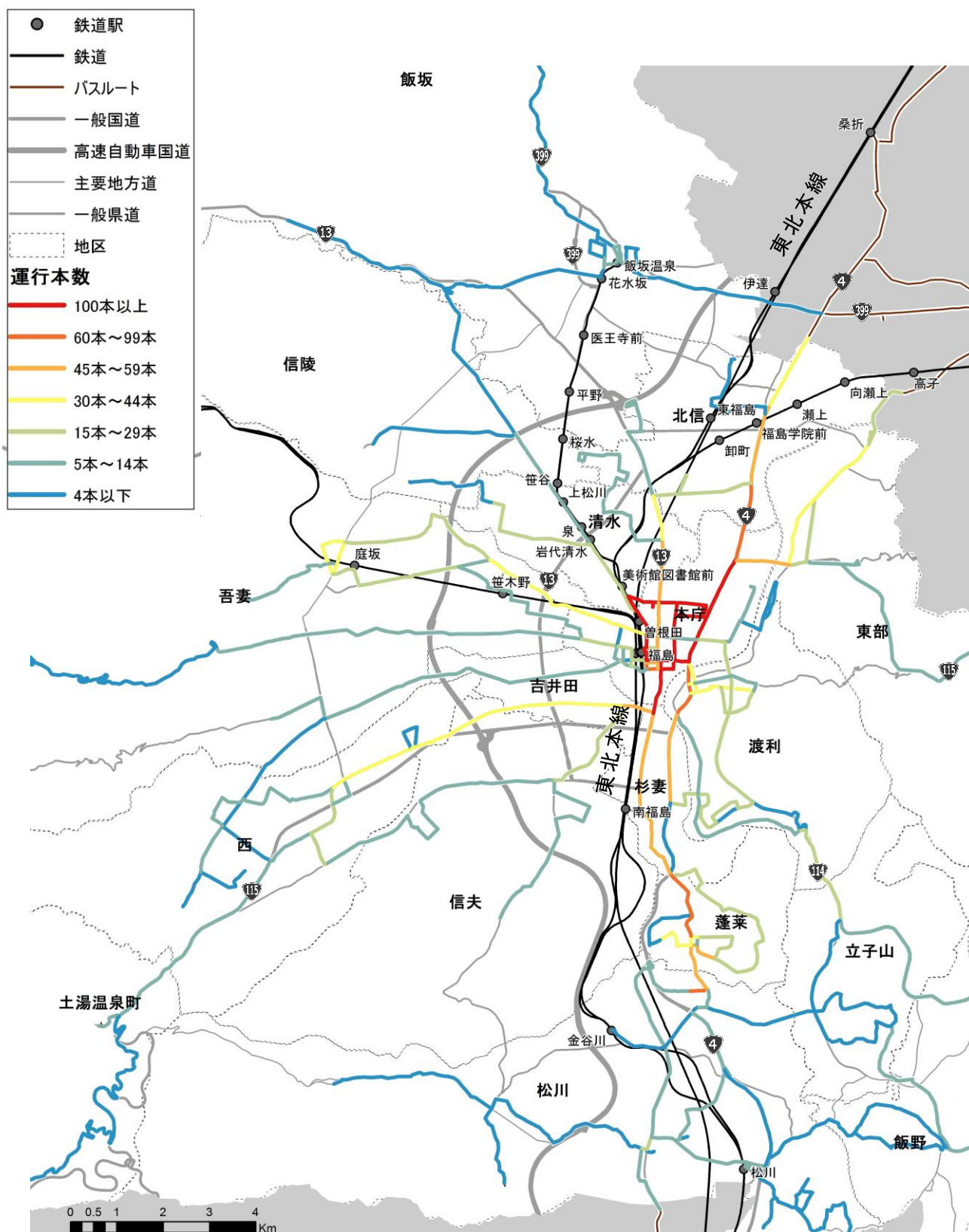


図 30 便数別バス路線図

表 7 路線バス一覧

運行事業者	系統名	路線概要			通過自治体（福島市以外）	運行距離 (km)	運行回数
		起点	経由地	終点			
福島交通	藤田	福島駅東口	桑折駅前	国見役場	福島市－伊達市－桑折町－国見町	18.7	7.1
	桑折	福島駅東口	瀬上中央	桑折駅前	福島市－伊達市－桑折町	14.7	3.1
	伊達	福島駅東口	瀬上中央	北福島医療センター	福島市－伊達市	11.6	6.6
	藤田經由小坂	福島駅東口	藤田南	小坂	福島市－伊達市－桑折町－国見町	22.0	7.6
	伊達經由保原	福島駅東口	伊達長岡	猫川	福島市－伊達市	16.8	6.9
	伊達經由掛田	福島駅東口	上戸	掛田駅前	福島市－伊達市	22.4	8.4
	月の輪經由梁川	福島駅東口	月の輪	塩野川	福島市－伊達市	22.5	9.8
	月の輪經由保原	福島駅東口	月の輪	保原バスセンター	福島市－伊達市	15.9	8.4
	月館經由川俣	福島駅東口	月館	京田	福島市－伊達市－川俣町	32.3	2.9
	大波經由掛田	福島駅東口	文知摺	掛田駅前	福島市－伊達市	18.7	11.1
	伊達經由湯野	福島駅東口	伊達長岡	湯野駅	福島市－伊達市	14.5	3.6
	医大經由二本松	福島駅東口	医大病院・金谷川	若宮二丁目	福島市－二本松市	27.2	9.4
	医大立子山經由飯野	福島駅東口	医大病院	飯野町	福島市	19.9	3.6
	原田東	舟場町・大町	稲荷田	五月乙女団地	福島市	7.6	11.1
	中野	舟場町・大町	信陵中学校	堰場	福島市	10.8	3.2
	志田	舟場町・大町	八島田	上志田	福島市	11.3	7.0
	南沢又經由北沢又	福島駅東口	玄場	北沢又	福島市	6.5	13.1
	市役所・由添団地經由庭坂	市役所前	由添団地	庭坂荒町	福島市	13.3	5.7
	西口・由添団地經由庭坂	福島駅西口	由添団地	庭坂荒町	福島市	10.0	4.8
	試験場經由庭坂	舟場町・大町	運転免許センター	庭坂荒町	福島市	9.7	22.1
	上姥堂	福島駅西口	二子塚	上姥堂	福島市	9.8	4.8
	上姥堂經由高湯温泉	福島駅西口	上姥堂	ハイランド前	福島市	17.5	3.6
	大町・上姥堂	舟場町・大町	二子塚	上姥堂	福島市	11.5	0.3
	大町・上姥堂經由高湯温	舟場町・大町	上姥堂	ハイランド前	福島市	19.2	0.6
	土船	福島駅西口	北島	土船	福島市	9.3	7.1
	大町・土船	舟場町・大町	北島	土船	福島市	11.0	1.0
	土湯	福島駅東口	佐倉	土湯温泉	福島市	18.0	13.3
	荒井	福島駅東口	佐倉	自衛隊前	福島市	11.8	15.8
	佐原	福島駅東口	佐倉	荒川発電所	福島市	15.6	4.8
	佐原經由四季の里	福島駅東口	佐原	四季の里	福島市	16.0	1.6
	平田	福島駅東口	大森	平田	福島市	9.7	10.6
	鳥川	福島駅東口	大森	自衛隊前	福島市	12.2	9.2
	宮代団地	福島駅東口	本内	宮代団地	福島市	10.2	4.6
	美郷經由松川	福島駅東口	医大病院・美郷一丁目	古天神	福島市	16.8	5.6
	清水町經由医大	福島駅東口	清水町	医大病院	福島市	11.9	3.8
	蓬萊小經由荒古屋・医大	荒古屋	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前	福島市	18.3	3.5
	蓬萊小經由大笹生・医大	折戸	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前	福島市	19.7	3.0
	御山經由イオン福島	舟場町・大町	清水学習センター	谷地前	福島市	8.4	9.5
	福島・飯野	福島駅東口	舟場町	飯野町	福島市	19.4	4.3
	東浜町	福島駅東口	成蹊高校	東浜町	福島市	3.7	4.6
	ヘルシーランド經由東浜	福島駅東口	ヘルシーランド	東浜町	福島市	7.0	0.9
	1コース太田町回り	福島駅東口	太田町・上町	福島駅東口	福島市	8.5	3.0
	1コース	福島駅東口	上町・県立美術館入口	福島駅東口	福島市	5.6	58.4
	2コース	福島駅東口	県立美術館入口	福島駅東口	福島市	5.6	61.4
	第二日東	福島駅東口	信夫橋	工業試験場	福島市	8.0	0.3
	スカイライン循環	福島駅西口	土湯温泉・浄土平	福島駅西口	福島市	85.3	0.0
	桜台經由医大	福島駅東口	桜台	医科大学前	福島市	13.6	15.8
	渡利南回り	福島駅東口	花見山入口	福島駅東口	福島市	7.4	20.0
	渡利北回り	福島駅東口	渡利中学校	福島駅東口	福島市	7.3	11.3
	月の輪台団地	福島駅東口	砂入	月の輪台団地	福島市	8.7	15.2
	蓬萊団地	福島駅東口	蓬萊東	蓬萊西口	福島市	10.9	18.5
	南バイパス經由蓬萊団地	福島駅東口	弁天橋	蓬萊西口	福島市	11.2	7.5
	蓬萊スクール循環	福島駅東口	福高前・弁天橋	蓬萊西口	福島市	7.3	0.3
	蓬萊小經由医大	福島駅東口	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前	福島市	10.4	12.6
	蓬萊小經由庭坂・医大	庭坂荒町	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前	福島市	19.6	1.6
	蓬萊小經由桑折・医大	桑折駅前	南向台二丁目	医科大学前	福島市	27.0	0.8
	蓬萊小經由月の輪・医大	月の輪台団地	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前	福島市	8.5	0.5
	バイパス經由南向台団地	福島駅東口	鳥谷野入口	地区センター前	福島市	8.2	0.3
	渡利經由南向台団地	福島駅東口	渡利病院前	地区センター前	福島市	7.9	0.4
	信夫山循環 4号線先回り	福島駅東口	本内・稲荷田	福島駅東口	福島市	12.0	14.0
	信夫山循環 13号線先回り	福島駅東口	稲荷田・本内	福島駅東口	福島市	12.0	14.3
	南向台循環黒岩先回り	福島駅東口	鳥谷野入口	福島駅東口	福島市	14.7	8.6
	南向台循環渡利先回り	福島駅東口	渡利病院前	福島駅東口	福島市	14.7	7.0
	医大・金谷川	金谷川	寺屋敷	医科大学前	福島市	4.1	3.0
	医大水原	医大病院	小倉	狼ヶ森	福島市	21.1	2.4
	湯野杉の平	湯野駅	高取	杉の平	福島市	8.9	2.6
	湯野おとり幼稚園杉の平	湯野駅	おとり幼稚園・高取	杉の平	福島市	10.6	0.5
	飯坂中茂庭	飯坂温泉駅	穴原	もにわの湯	福島市	13.4	3.6
J Rバス東北	川俣高校前	福島駅東口	伊達葭田	川俣高校前	福島市－川俣町	21.4	12.8
カネハチ タクシー	川俣松川	川俣高校前	飯野小学校前・向平	松川駅	福島市－川俣町	16.2	4.3
	川俣飯野	川俣高校前	遠西	飯野町	福島市－川俣町	9.5	2.1
	松川下川崎乗合タクシー	通草	松川駅	松陵中学校入口	福島市	-	0.7

② 利用状況

市内の路線バスの年間輸送人員は、平成 21 年度まで減少傾向が続いており 5,000 千人を割り込んだものの、その後下げ止まりがみられ、平成 26 年度で 5,013 千人となっています。

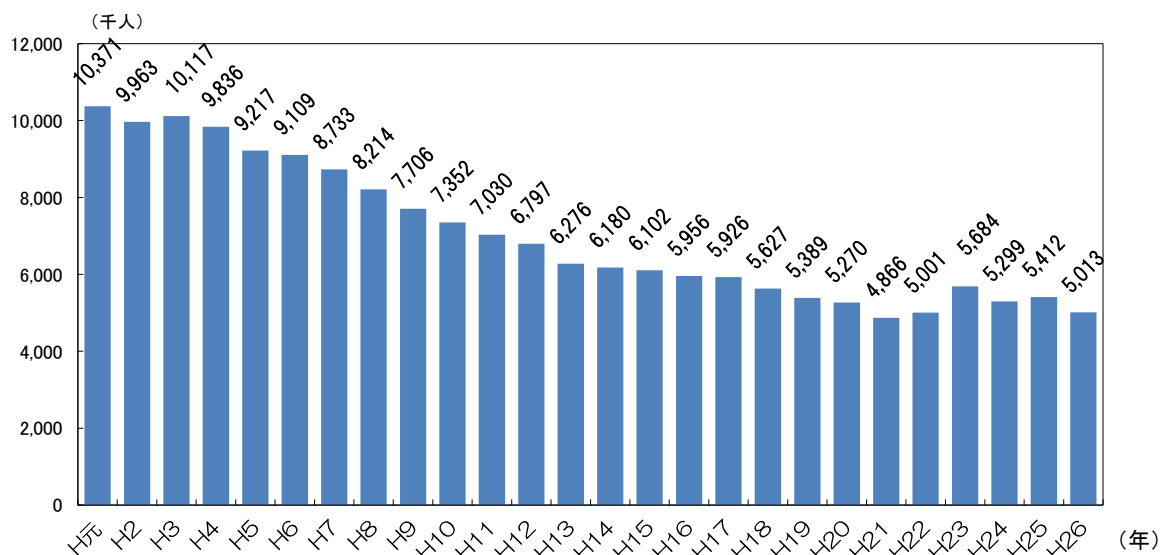


図 31 路線バスの年間輸送人員の推移

資料：福島交通㈱提供資料

③ 福島市バス路線運行維持対策費補助金額（赤字補てん）の推移

市内の路線バスにおける赤字補てん額については、平成 20 年度の原油高騰などを背景に年によってばらつきが生じているものの、近年では 8 千万円台で推移しています。

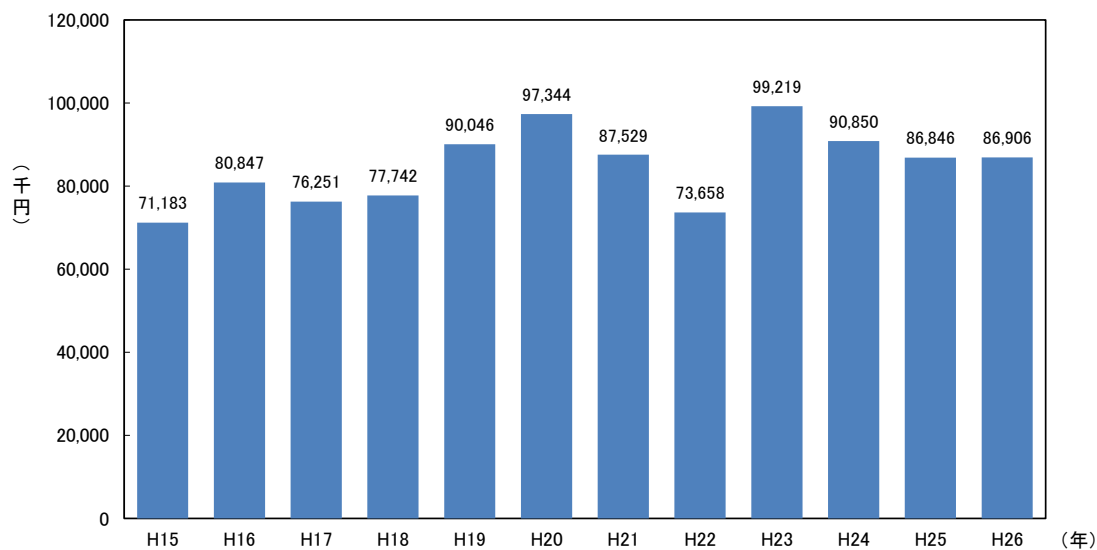


図 32 福島市バス路線運行維持対策費補助金額（赤字補てん）の推移

(4) タクシー

① 営業状況

市内で営業しているタクシー事業者は 22 社となっています。

表 8 タクシー事業者一覧（平成 25 年度現在）

No.	事業者名	所在地域	車両数
1	マルイチ新福島自動車(株)	福島市吉倉字万田	33
2	福島貸切辰巳屋自動車(株)	福島市北町	51
3	本田タクシー(株)	福島市太平寺字毘沙門堂	20
4	大和自動車交通(株)	福島市入江町	38
5	(株)マルイチ福島交通	福島市御山字中屋敷	29
6	(有)文知摺タクシー	福島市岡部字上条	16
7	吾妻観光(有)	福島市笹木野字内畑	6
8	大森貸切自動車(有)	福島市大森字下原田	20
9	(有)共和交通	福島市入江町	18
10	福島タクシー(株)	福島市成川字西谷地	21
11	飯坂タクシー(株)	福島市飯坂町湯野字道角	11
12	こだま交通(有)	福島市小倉寺字中ノ内	10
13	(株)みどりトランセ	福島市南矢野日字桜内	8
14	(株)北福島タクシー	福島市南矢野日字桜内	36
15	(有)飯坂吾妻交通	福島市飯坂町平野字中ノ檀	16
16	(有)荒井タクシー	福島市荒井字高土手	11
17	(有)松川観光タクシー	福島市松川町字本町	12
18	(有)カネハチタクシー	福島市松川町字笠松	14
19	ファミリー観光(株)	福島市南矢野目字鶴目東	9
20	(株)アズマエクスプレス	福島市上野寺字北ノ内	8
21	福島個人タクシー事業協同組合	福島市吉倉字吉田	50
22	(有)丸和保原タクシー	伊達市保原町字	24

資料：一般社団法人福島県タクシー協会 HP

② 利用状況

輸送人員は平成 23 年まで減少傾向が続いていたものの、平成 24 年に増加に転じています。

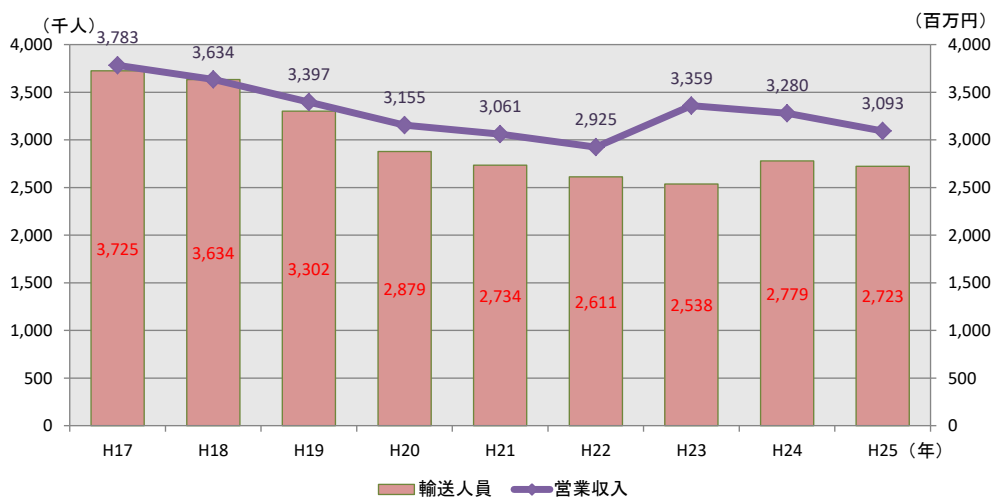


図 33 法人タクシー輸送人員と営業収入推移

資料：国土交通省東北運輸局 運輸要覧

(5) 公共交通に対する意向

利用頻度別の傾向を見ると、鉄道とバスでは利用頻度が高い層は「運行本数が少ない」「利用したい時間帯に運行していない」に対する不満が多い傾向にあります。

タクシーは、回答数が多かった「ほとんど利用しない (N=1435)」と「月1～2日 (N=262)」の層は、「不満は特にない」が少なく、「タクシー料金が高い」に対する不満が多い傾向にあります。

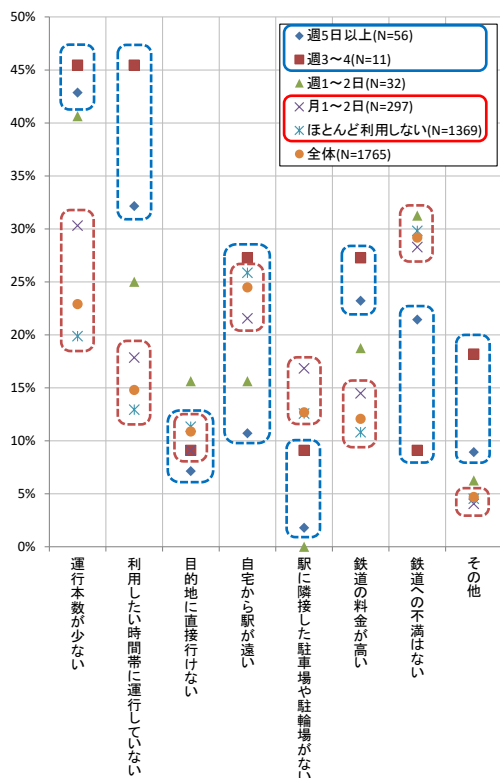


図 35 利用頻度別の鉄道の不満点

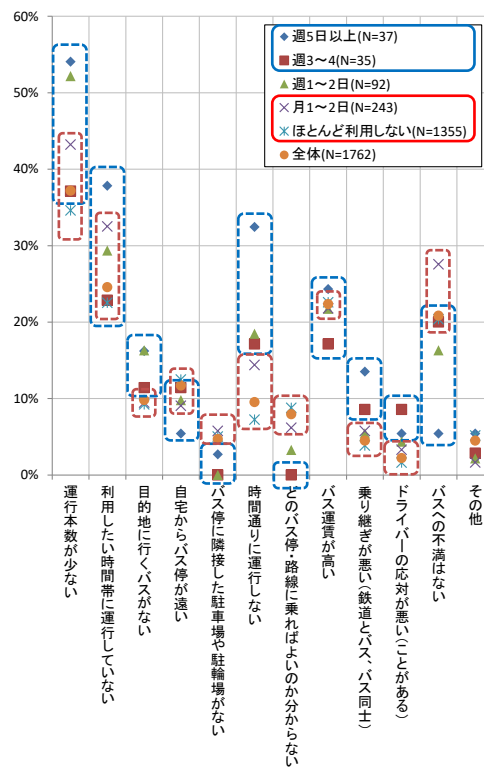


図 34 利用頻度別のバスの不満点

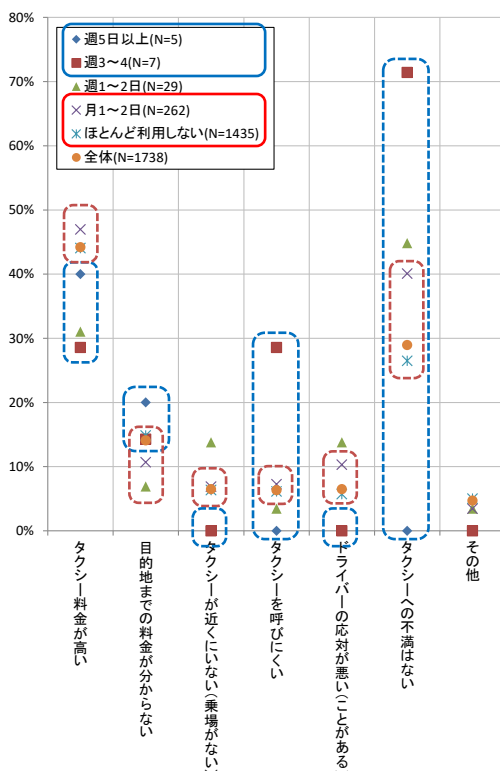


図 36 利用頻度別のタクシーの不満点

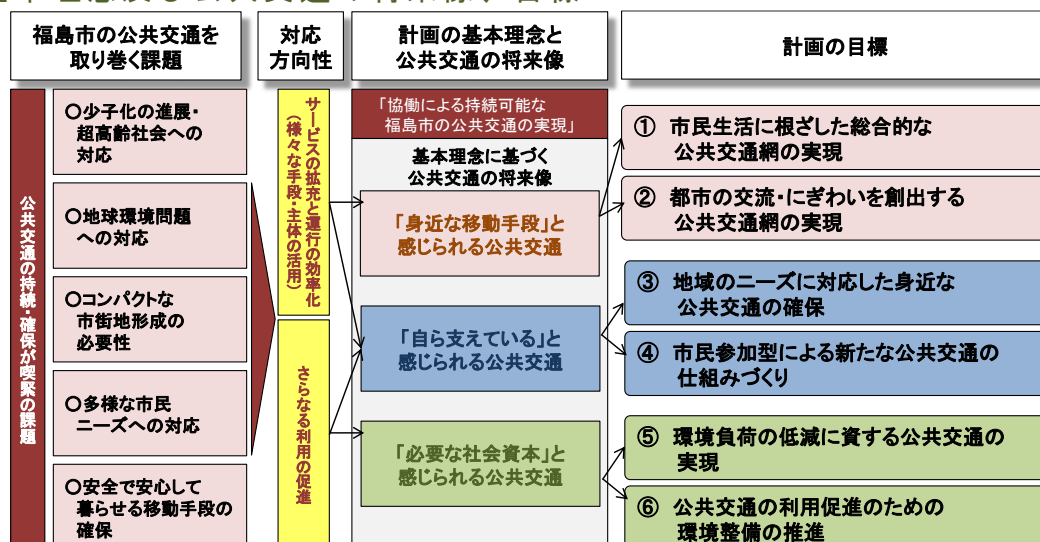
資料：H27 市民アンケート調査

4. 福島市公共交通活性化基本計画の検証

4-1. 福島市公共交通活性化基本計画の概要

■ 計画期間：平成24年度～平成33年度までの10年間

■ 計画の基本理念及び公共交通の将来像、目標：



■ 目標を達成するために行う事業： 図 37 計画の体系

表 9 事業一覧

施策群	施策	具体的な施策内容
1 公共交通網の再編とサービスの向上	①役割に応じた公共交通網の再編とサービスの向上（都市間・地域間・地区内）	1-1 わかりやすい路線体系の確立 1-2 幹線交通へ接続する支線交通の再編や導入 1-3 幹線交通や支線交通だけでは対応できない地区内需要等へ対応する路線再編や新規路線導入 1-4 観光施設、医療機関等が運行する送迎バスとの相互連携 1-5 買物支援施策としての公共交通の利便性の確保 1-6 幹線交通としての鉄道路線の維持・活性化
	②タクシーの活用	2-1 乗合タクシーの導入 2-2 既存タクシーの有効活用
	③観光二次交通の創設	3-1 観光を兼ねた路線バスの再編と新規路線の導入 3-2 観光案内人を兼ねたタクシーの配置強化
2 公共交通維持のための仕組みづくり	④地域の協働による移動手段の確保	4-1 地域住民発意の公共交通手段への支援 4-2 新規路線バス等の導入条件や継続条件の仕組みづくり 4-3 鉄道駅やバス停留所等の地域による自主管理促進
	⑤商店街や大規模商業施設、観光施設、医療機関等との連携	5-1 公共交通利用特典企画の導入
	⑥ＩＣカードの普及促進と公共交通機関の連携	6-1 ＩＣカード普及促進のＰＲ活動 6-2 ＩＣカードを活用した公共交通機関の利用促進 6-3 「ももりんシルバースポーツ」事業の推進
3 公共交通の利用促進	⑦公共交通に関する情報提供の充実	7-1 公共交通マップの作成 7-2 バスロケーションシステムの更新 7-3 バス車両におけるわかりやすい行き先表示 7-4 公共交通コンシェルジュ（総合案内人）の育成 7-5 公共交通の総合情報提供の仕組みづくり
	⑧利用者にわかりやすい運賃制度への改善	8-1 ＩＣカードを活用した各種割引制度の実施 8-2 対距離運賃制度における上限設定の実証的検討
	⑨鉄道の利用促進	9-1 魅力的な鉄道車両の導入 9-2 積極的な鉄道利用促進施策の実施
	⑩ノーマイカーデーの拡充とエコポイント制度の創設	10-1 ノーマイカーデーの拡充 10-2 交通エコポイント制度の創設
	⑪公共交通教育の実施	11-1 幼児と児童等を対象としたイベントの開催 11-2 公共交通教育の実施
	⑫乗継拠点整備や鉄道駅・バス停留所等での待合環境の整備	12-1 乗継拠点の整備及びバリアフリー化 12-2 鉄道駅やバス停留所等待合環境の整備 12-3 サイクル＆バスライド用の駐輪場の整備 12-4 ノンステップバスの拡充
4 公共交通機関の相互連携強化	⑬各公共交通機関での乗継利便性の向上	13-1 乗継割引制度の実施 13-2 共通周遊券の導入
	⑭災害時における公共交通の維持確保	14-1 災害時における代替交通手段の確保 14-2 災害時における速やかな復旧活動による安心安全な利用環境の回復 14-3 災害時における公共交通運行情報の収集と市民への広報の実施 14-4 応急仮設住宅等への避難者に対する移動手段の確保

4-2. 事業の実施状況

表 10 事業の実施状況 (その1)

施策		前期										後期	
		平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	平成32年	平成33年		
1. 公共交通網の再編とサービスの向上 (都市間・地域間・地区内)	施策① 役割に応じた公共交通網の再編とサービスの向上	1-1 わかりやすい路線体系の確立	現在、バス路線網を、都市間・地域間を結ぶ「幹線」と地区内を運行する「支線」とに系統の再編を進めます。 また、バス乗降場を沿道沿線（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		1-2 幹線交通へ接続する支線交通の再編や導入	支線系路線の実証運行を準備した地域から順次実施します。 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		1-3 幹線交通や支線交通だけでは対応できない地区内需要等へ対応する路線再編や新路線導入	幹線交通や支線交通だけでは対応できない地区内需要等へ対応する路線再編や新路線導入 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		1-4 観光施設、医療機関等が運行する送迎バスとの相互連携	観光施設、医療機関等が運行する送迎バスとの相互連携 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		1-5 買物支援施設としての公共交通の利便性の確保	買物支援施設としての公共交通の利便性の確保 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		1-6 幹線交通としての鉄道路線の維持・活性化	幹線交通としての鉄道路線の維持・活性化 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
	施策② タクシーの活用	2-1 乗合タクシーの導入	乗合タクシーの導入 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		2-2 既存タクシーの有効活用	既存タクシーの有効活用 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
	施策③ 観光二次交通の創設	3-1 観光を兼ねた路線バスの再編と新規路線の導入	観光を兼ねた路線バスの再編と新規路線の導入 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		3-2 観光案内人を兼ねたタクシーの配置強化	観光案内人を兼ねたタクシーの配置強化 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
2. 公共交通維持のための仕組みづくり	施策④ 地域の協働による移動手段の確保	4-1 地域住民発意の公共交通手段への支援	地域住民発意の公共交通手段への支援 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		4-2 新路線バス等導入の導入条件や継続条件の仕組みづくり	新路線バス等導入の導入条件や継続条件の仕組みづくり また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		4-3 鉄道駅やバス停留所等の自主管理促進	鉄道駅やバス停留所等の自主管理促進 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
	施策⑤ 商店街や大規模商業施設、観光施設、医療機関等との連携	5-1 公共交通利用特典企画の導入	公共交通利用特典企画の導入 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
	施策⑥ ICカードの普及促進と公共交通機関の連携	6-1 ICカード普及促進のPR活動	ICカード普及促進のPR活動 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		6-2 ICカードを活用した公共交通機関の利用促進	ICカードを活用した公共交通機関の利用促進 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										
		6-3 「ももりんごバス」の導入	「ももりんごバス」の導入 また、バス乗降場（H24～H26）福島駅東口停留所における乗降場へのバス乗り場を沿道沿線（H26～H27）										

表 11 事業の実施状況 (その2)

施策		上段：計画（青） 下段：実績（赤）										
		前期					後期					
		平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	平成32年	平成33年	
3. 公共交通の 利用促進	施策⑦ 公共交通に関する 情報提供の充実	7-1	公共交通マップの作成									すべての公共交通が一覧でできるデータを一元化し、福島市民だけでなく来訪者にもわかりやすい公共交通マップを作成します。
		7-2	バスロケーションシステムの更新									現在導入しているバスロケーションシステムを更新していきます。
		7-3	バス車面におけるわかりやすい 行き先表示									バス車面に設置されている行き先表示の「LED」化を検討します。
		7-4	公共交通コンシェルジュ（総合案内人）の 育成									福島駅において、公共交通の総合案内人を育成・配置します。
		7-5	公共交通の総合情報提供の仕組みづくり									ダイヤ、乗継時刻等の総合情報提供システムの設置を検討します。
施策⑧ 利用者にわかりやすい 運賃制度への改善	8-1	ICカードを活用した各種割引制度の実施									ICカードを活用した、新たな割引施策について検討します。	
	8-2	対距離運賃制度における上限設定の 実証的検討									上限設定等を含めた運賃制度の改善について検証していきます。	
施策⑨ 鉄道の利用促進	9-1	魅力的な鉄道車面の導入										老朽化の進んだ鉄道車面を更新や、ラッピング車面の運行を検討します。
	9-2	積極的な鉄道利用促進施策の実施										観光資源を活用した積極的なイベント実施やPR活動強化等を実施します。
施策⑩ ノーマイカーデーの 拡充と エコポイント制度 の創設	10-1	ノーマイカーデーの拡充										登録事業所のみに限定してきた「ノーマイカーデー」について、市民参加型の啓発活動にリニューアルしていきます。
	10-2	交通エコポイント制度の創設										公共交通利用者へのインセンティブ制度として、交通エコポイント制度の創設を目指します。
	施策⑪ 公共交通教育の実施	11-1	幼児や児童等を対象としたイベントの開催									
11-2		公共交通教育の実施										子供たちを対象に、公共交通利用の意識の醸成を図る講義等を実施します。

表 12 事業の実施状況 （その 3）

策 施		前 期					後 期				
		平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	平成32年	平成33年
4. 公共交通機関 の相互連携強化	施策⑫ 乗継拠点整備や 鉄道駅・バス停留所等 での待合環境の整備	12-1 乗継拠点の整備及びバリアフリー化	港島駅東口バスプール利用促進整備事業 港島駅西口駅前広域広域整備事業								公共交通の乗継拠点の整備とバリアフリー化を進めます。
		12-2 鉄道駅やバス停留所等待合環境の整備	利用の多いバス停留所を中心に、上屋やベンチの設置、段差解消等を進めます。	港島駅東口バスプール利用促進整備事業 港島駅西口駅前広域広域整備事業							
		12-3 サイクル＆バスライト用の駐輪場の整備	乗継拠点や幹線路線のバス停等において、駐輪場の整備を進めます。								
		12-4 ノンステップバスの拡充	誰もが利用しやすい環境を整備するため、ノンステップバス等の低床バスの導入を推進します。								
施策⑬ 各公共交通機関での 乗継利便性の向上	13-1 乗継割引制度の実施										異なる公共交通手段間での乗継割引について検討します。
	13-2 共通周遊券の導入										公共交通機関の「共通周遊券」の導入について検討します。
施策⑭ 災害時における 公共交通の維持確保	14-1 災害時における代替交通手段の確保										
	14-2 災害時における速やかな復旧活動による 安心安全な利用環境の回復										
	14-3 災害時における公共交通運行情報の収集 と市民への広報の実施										
	14-4 応急仮設住宅等への避難者に対する移動 手段の確保										

4-3. 目標の経過観測

計画策定時に定めた指標の目標値に対して、現時点の実績値により経過観測を行っていました。以下に、その結果を整理しています。

- ・指標①「市内発着交通に占める公共交通利用率」では、計画策定時より－4ptとなり、目標値に対して6pt下回っています。
- ・指標②「市内バス乗車人員」では、平成26年度の実績値が既に目標値を上回る結果となっています。
- ・指標③「公共交通施策に対する不満の解消」では、計画策定時より－7ptとなり順調に推移しており、残り－10ptで目標値の達成が望めます。

表 13 目標の経過観測

	計画策定時	実績値	目標値
【指標①】市内発着交通に占める公共交通利用率※	13% (H21)	9% (H27)	15%以上 (H33)
【指標②】市内バス乗車人員	486万6千人 (H21)	約501万3千人 (H26)	400万人 (H33)
【指標③】公共交通施策に対する不満の解消	34% (H21)	27% (H27)	17%以下 (H33)

※指標①「市内発着交通に占める公共交通利用率」の算出について

- ・計画策定時では、日常生活において最も利用する交通手段（単一回答）を把握している。このうち、鉄道、バス、タクシーの占める割合を算出している。
 - ・実績値では、買い物、通院、通勤・通学の目的ごとに交通手段（それぞれ単一回答）を把握している。各目的の鉄道、バス、タクシーを合算し、全体に占める割合を算出している。
- 〔目的別の公共交通利用率：買い物6%、通院14%、通勤・通学10%〕

目標の設定

基本理念及び目標に対する計画の進捗状況を把握しています。また、各施策の実施効果を検証するために、計画期間10ヵ年目における数値目標を設定しています。数値に表れにくい効果を含めた評価とするため、「利用率」、「乗車人員」の定量的指標のほか、「不満の解消」という定性的指標を用い、毎年の事業の進捗状況を評価し、常に計画の改善を図ることとしています。

これからの公共交通像

「身近な移動手段」

- ・利用しやすい移動手段
- ・ひとりで出かけられる移動手段
- ・いざというときにも利用できる移動手段

計画期間10ヵ年目における数値目標

【指標①】市内発着交通に占める公共交通利用率

(現状) 平成21年度 **13%** → (将来) 平成33年度 **15%以上**

(鉄道・バス・タクシー計) (鉄道・バス・タクシー計)
・現状は、「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査（平成21年度）」に基づき算定。

「自ら支えている」

- ・多くの人の利用により支えられる公共交通
- ・多様な主体の参画・協働により支えられる公共交通

【指標②】市内バス乗車人員

(現状) 平成21年度 **486万6千人** → (将来) 平成33年度 **400万人**

(現状の減少率で平成33年度の将来乗車人員を予測すると、約307万人となる。これを約30%増の400万人を目標とする。)
・過去18年間で対前年比減少率が約4%で推移しており、このまま進むと、今後10年間で約37%の減少が見込まれる。
・福島市総合計画前期基本計画では、この減少率を1/2に抑えることを目標にしている。

「必要な社会資本」

- ・自動車利用から公共交通への転換による環境負荷の低減
- ・利用しやすい環境整備により公共交通が活きるまちづくり

【指標③】公共交通施策に対する不満の解消

(現状) 平成21年度 **34%** → (将来) 平成33年度 **17%以下**
(現状より半減)

・現状は、「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査（平成21年度）」に基づき、日常利用する公共交通に対する満足度について、「不満」と「やや不満」の合計から算定。

図 38 目標の設定

4-4. 残された課題

現計画の達成状況と公共交通を取り巻く環境の変化などを踏まえ、今後特に重視すべき「残された課題」を検討します。

■公共交通網再編とサービス向上

- ・持続可能かつわかりやすい公共交通体系構築に向けて、都市間・地域間を結ぶ「幹線」と、地区内を運行する生活路線としての「支線」への再編について検討を行っていく必要があります。

■地域の協働による移動手段の確保

- ・幹線交通や支線交通だけでは対応できない地区内需要などへの対応については、路線再編や新規路線導入に加えて、地域協働の移動手段の確保や、地域で公共交通を考え・育て・支える仕組みづくりや、既存タクシーの有効活用などについて検討を行っていく必要があります。

■公共交通に関する情報提供の充実

- ・公共交通に関する情報をわかりやすく、また積極的に案内・提供しながら、公共交通の利用を促進していくことが必要です（公共交通マップ、バスロケーションシステム、バス車両表示など）。

■乗継拠点整備や乗継利便性の向上

- ・公共交通網の再編にあたって、乗継拠点の整備や施設・車両のバリアフリー化、乗継案内などの乗継負担の軽減に向けた検討が必要です。

5. 地域公共交通を取り巻く課題

【まちづくりにおける課題】

課題①：コンパクト・プラス・ネットワークに資する公共交通体系の構築

- ・「福島市総合計画基本構想」では、“生活環境を重視したコンパクトで効率的なまちづくり”と“市域に広がる各地域の特徴や個性を守り発展させ、それらを相互に結ぶ”土地利用を促進することとしており、将来都市構造に資する公共交通体系の構築が求められています。
- ・また、中心部のにぎわい創出に向けて「福島市中心市街地活性基本計画（平成 27 年度）」において、“集客拠点づくりと回遊環境の向上”及び、“人が暮らし交流できる生活環境の向上”を基本方針とし、郊外部から中心市街地へのアクセス性や中心市街地内での移動性の確保を目指しています。
- ・一方で、現状では、郊外の市街化区域で人口が増加とともに、一般国道 4 号沿いや一般国道 13 号福島西道路沿いの郊外部での商業開発などにより、中心部の空洞化が進んでおり、福島駅周辺を中心部における拠点性の向上が求められています。

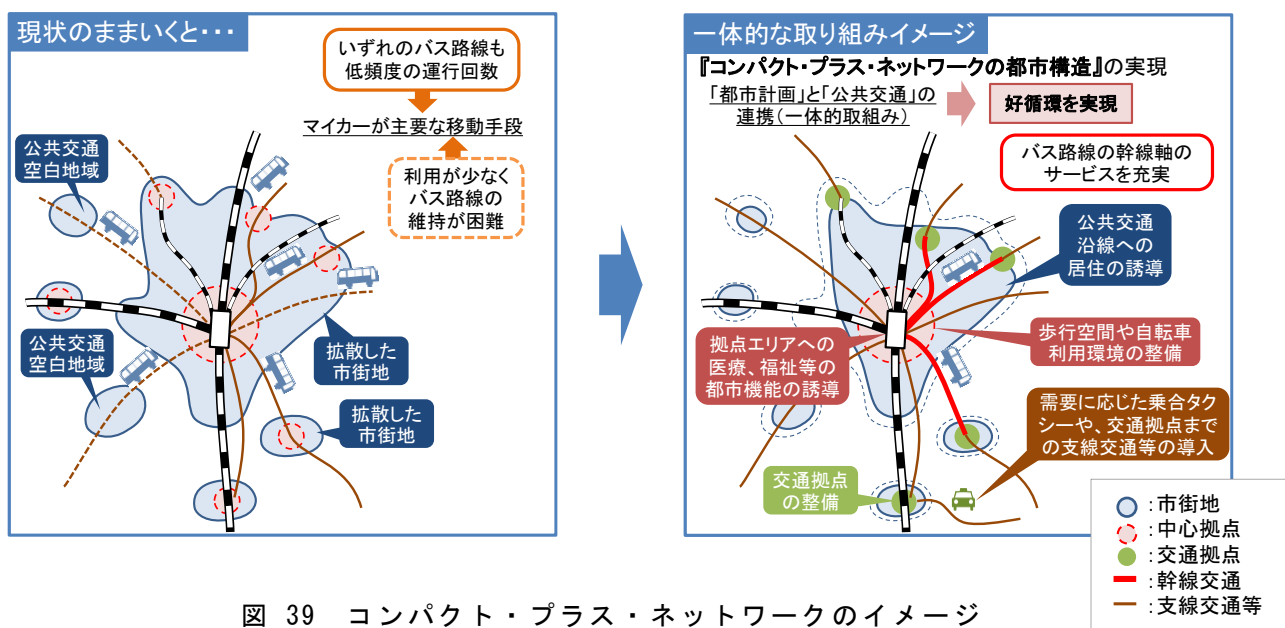


図 39 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

※福島市が目指すまちづくりについて

- ・今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。
- ・こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居などがまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設などにアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、まちづくりと公共交通網の形成（コンパクト・プラス・ネットワーク）を進めていくことが重要となります。
- ・このような本市が目指すまちづくりの実現に向けて、平成 30 年度に策定予定の立地適正化計画に基づき取り組む「都市機能や居住の誘導」と、本計画で定める「公共交通によるネットワーク」の連携を図っていくこととなります。

課題②：広域圏の交通需要への対応

■地域内外の交流を支える広域交通の確保が必要

- ・福島駅が広域都市圏の圏域拠点に位置づけられ、近隣市町村における地域拠点や生活拠点とは都市圏内連携軸で結ばれつつ、広域圏外とは広域連携軸を形成しており、本市は広域的に重要な位置づけにあります。
- ・福島都市圏では、福島市と伊達市、二本松市、桑折町、川俣町などの移動（通勤・通学目的）が多くあり、経済活動を支える広域移動ニーズへの公共交通での対応が求められています。
- ・また、市内には観光資源が点在しており、玄関口である福島駅と各観光施設などとの間の移動の円滑化が求められています。

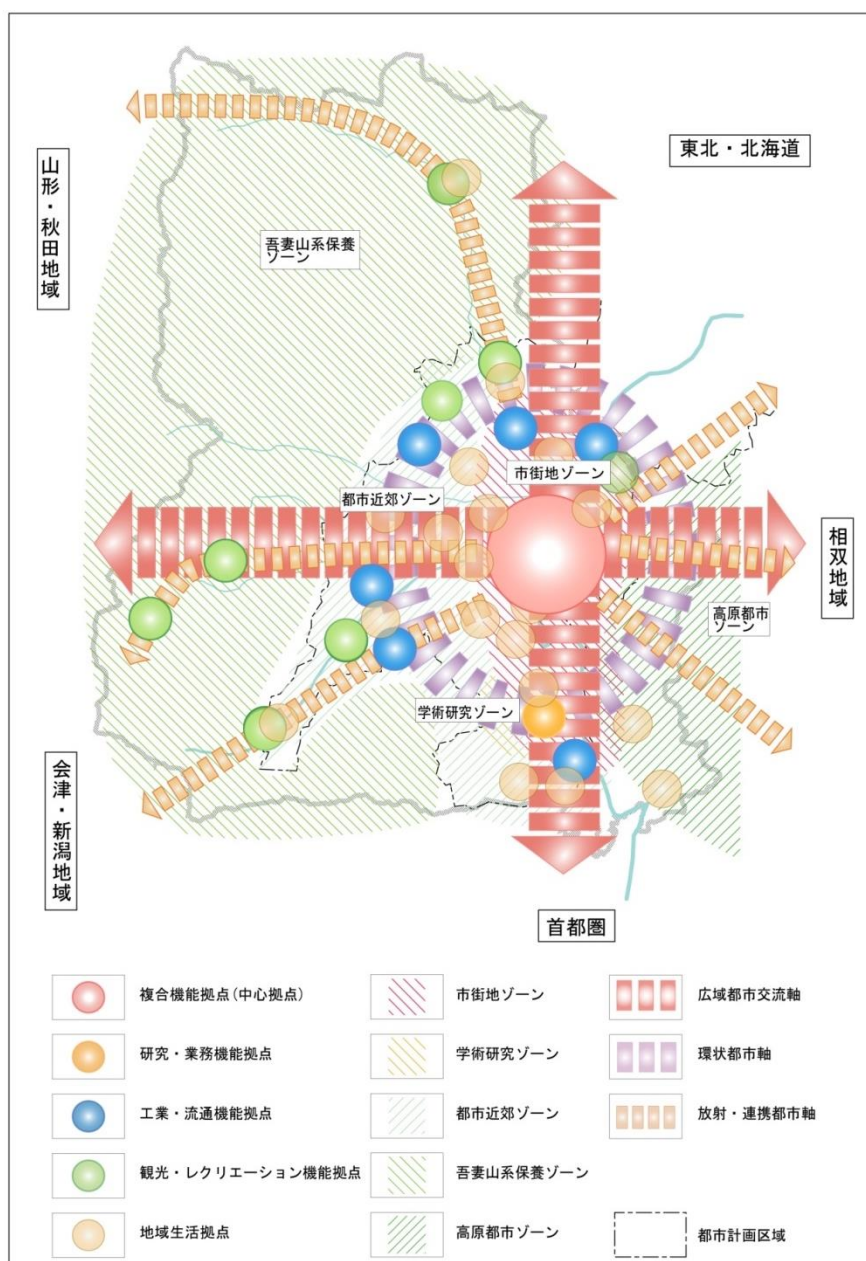


図 40 将来都市構造図

出典：福島市都市マスタープラン

課題③：地球環境問題への対応

- ・ P.16 以降の「市民などの日常生活の移動実態」で示した公共交通分担率をみると、日常生活における自家用車への依存の高さが伺えます。
- ・ 本市では、「福島市環境基本計画」及び「福島市地球温暖化対策実行計画」において、平成 32 年度の目標年度までに温室効果ガスの排出量を平成 19 年度比 15%の削減を目指すこととしており、自家用車から公共交通機関への転換を図ることで、環境問題に寄与していくことが求められています。

表 14 温室効果ガスの排出量

基準年度値 (平成 19 年度)	数値目標	
	平成 27 年度	平成 32 年度
2,350 千 t-CO ₂	2,174 千 t-CO ₂ (7.5%削減)	1,997 千 t-CO ₂ (15%削減)

※温室効果ガス排出量算定方法変更に伴い、基準年度値（H19 年度値）が計画策定時の数値と異なっているため、目標値も変更となる

資料：福島市環境基本計画（H23.3）

表 15 福島市の温室効果ガス削減目標

短期目標年度 (2020 年度)	中期目標年度 (2030 年度)	長期目標年度 (2050 年度)
2007 年度比 15%削減	2007 年度比 30%削減	2007 年度比 60%削減

資料：福島市地球温暖化対策実行計画（H23.3）

【地域・交通の現状にみる課題】

課題④：人口減少・少子化の進展及び超高齢化社会への対応

■通勤・通学や買い物、通院などの日常生活を守る移動手段の確保が必要

- ・人口減少および少子高齢化に伴い、移動制約者が増加する一方で、移動制約者を支える人口は減少しています。
- ・そのため、これまで家族や近所の人への送迎などに頼ってこられていたものが、頼れなくなり、外出ができなくなる移動制約者の増加が懸念されます。
- ・運転免許を持たない高齢者や高校生などの移動制約者が日常生活で出かけられるようにバリアフリーに対応した公共交通サービスの提供が求められています。

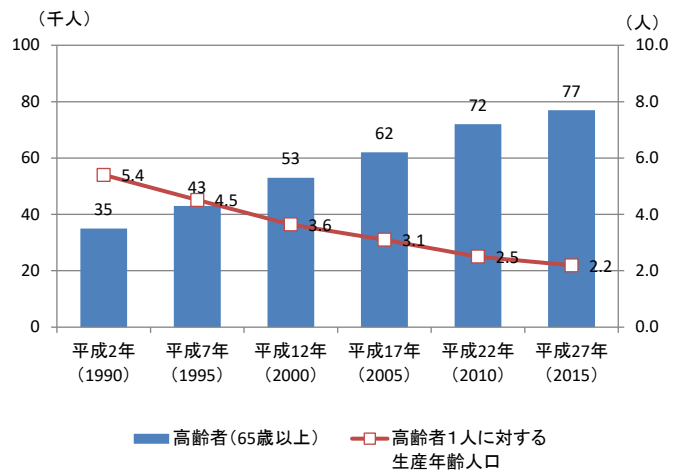


図 41 高齢者1人あたりの生産年齢人口の推移

■地区別に地域特性や移動実態に適した公共交通手段が必要

- ・今後さらなる高齢化が進むにつれて、これまで最寄りのバス停まで歩くことができても、体力の低下により困難になる人が増加することが予想されます。加えて、人口の分布状況は大きく変わらないものの、全体の密度が低下することで広く薄い人口分布になり、きめ細やかな運行が期待されます。
- ・本市の都市構造は、都市機能が集積した福島駅周辺の中心部と、その周辺に商業開発などが進む郊外部、自然豊かな中山間地に大きく分けられ、郊外部での人口増加は商業開発を促し、中心部の空洞化が懸念されます。地区によって都市構造や人口問題は異なり、将来人口や高齢化の進展状況に応じて、多様な公共交通手段を検討することが求められています。

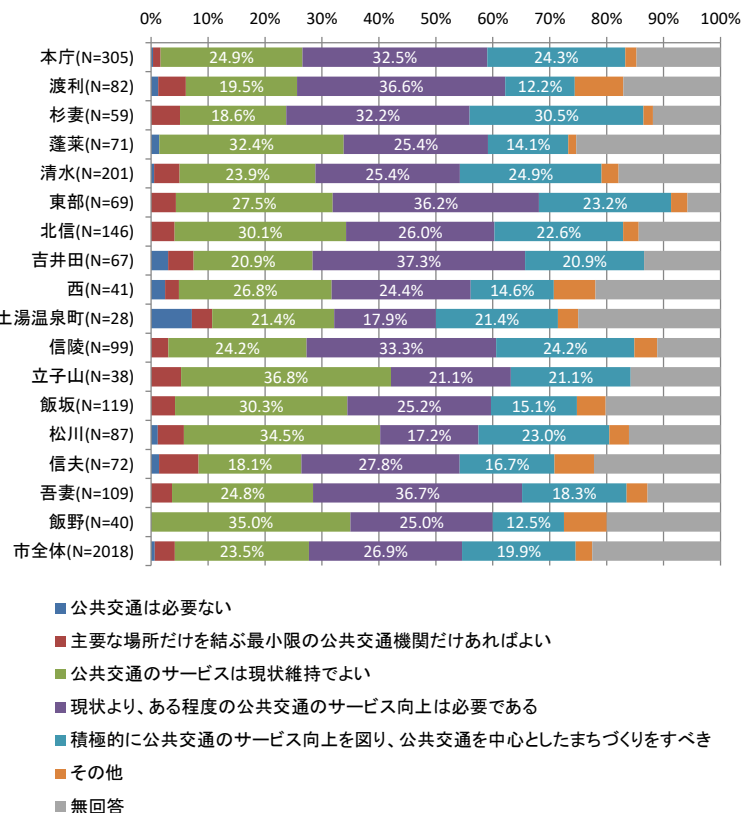


図 42 地区別の公共交通のあり方

資料：H27 市民アンケート調査

【利用者視点からの課題】

課題⑤：多様な市民ニーズへの対応

■利用状況や人口分布、路線の事業性などを考慮した公共交通ネットワークの設定が必要

- ・本市の公共交通ネットワークは、福島駅を基点に放射状に運行しています。そのため、各地区からは路線バスで乗り継がずに直接、中心部までアクセスできる利便性があります。
- ・一方で、市民アンケート調査によると運行本数や運行時間帯に対する不満が多くあがっています。
- ・しかし、現状の限られた交通資源（乗務員や車両の確保など）の中では、ニーズの高い地区においてサービス水準を向上することができない状況にあります。
- ・地区によって異なる住民ニーズに対応するため、区間別の利用状況や人口の分布状況、路線の事業性などを踏まえて、公共交通ネットワークを階層化し、ニーズに見合ったサービス水準の設定が求められています。

表 16 地区別のバスに対する不満点

	運行本数が少ない	利用したい時間帯に運行していない	目的地に行くバスがない	自宅からバス停が遠い	バス停に降接した駐車場や駐輪場がない	時間通りに運行しない	どのバス停・路線に乗ればよいのかわからない	バス運賃が高い
本庁(N=305)	35.4%	22.0%	12.8%	7.2%	3.9%	14.4%	9.8%	15.7%
渡利(N=82)	42.7%	19.5%	13.4%	8.5%	2.4%	3.7%	11.0%	9.8%
杉妻(N=59)	23.7%	25.4%	13.6%	6.8%	5.1%	23.7%	11.9%	22.0%
蓬萊(N=71)	19.7%	15.5%	5.6%	2.8%	1.4%	8.5%	5.6%	33.8%
清水(N=201)	31.3%	20.4%	10.9%	18.4%	6.5%	12.9%	7.5%	17.4%
東部(N=69)	34.8%	26.1%	7.2%	15.9%	2.9%	8.7%	8.7%	27.5%
北信(N=146)	35.6%	22.6%	10.3%	9.6%	6.2%	6.8%	6.8%	29.5%
吉井田(N=67)	49.3%	29.9%	6.0%	4.5%	6.0%	13.4%	7.5%	17.9%
西(N=41)	46.3%	9.8%	7.3%	22.0%	7.3%	0.0%	0.0%	34.1%
土湯温泉町(N=28)	35.7%	21.4%	10.7%	10.7%	0.0%	0.0%	3.6%	32.1%
信陵(N=99)	52.5%	30.3%	6.1%	16.2%	5.1%	8.1%	9.1%	20.2%
立子山(N=38)	50.0%	34.2%	7.9%	15.8%	5.3%	2.6%	0.0%	26.3%
飯坂(N=119)	21.8%	19.3%	10.1%	14.3%	6.7%	3.4%	12.6%	10.1%
松川(N=87)	41.4%	23.0%	10.3%	12.6%	3.4%	3.4%	5.7%	20.7%
信夫(N=72)	36.1%	25.0%	5.6%	26.4%	8.3%	6.9%	2.8%	29.2%
吾妻(N=109)	38.5%	32.1%	8.3%	11.9%	3.7%	2.8%	5.5%	37.6%
飯野(N=40)	52.5%	32.5%	7.5%	5.0%	5.0%	2.5%	7.5%	32.5%
市全体(N=2018)	33.9%	22.5%	9.0%	10.7%	4.3%	8.6%	6.9%	20.4%

※20.0%を上回る項目をピンク色で表示

資料：H27 市民アンケート調査

■福島駅の西側から「大町・舟場町方面」へのアクセス向上が必要

- ・病院や公共施設などは福島駅の東側「福島駅～大町～舟場町間」に集中していますが、鉄道の西側を運行する一部の路線については、福島駅西口が起終点となっているため、福島駅の西側から直接、「大町・舟場町方面」へアクセスできない状況となっています。
- ・福島駅東口バスプールに車両が集中し飽和状態であることなどを考慮しつつ、福島駅の西側から「大町・舟場町方面」へのアクセス向上を図ることが求められています。

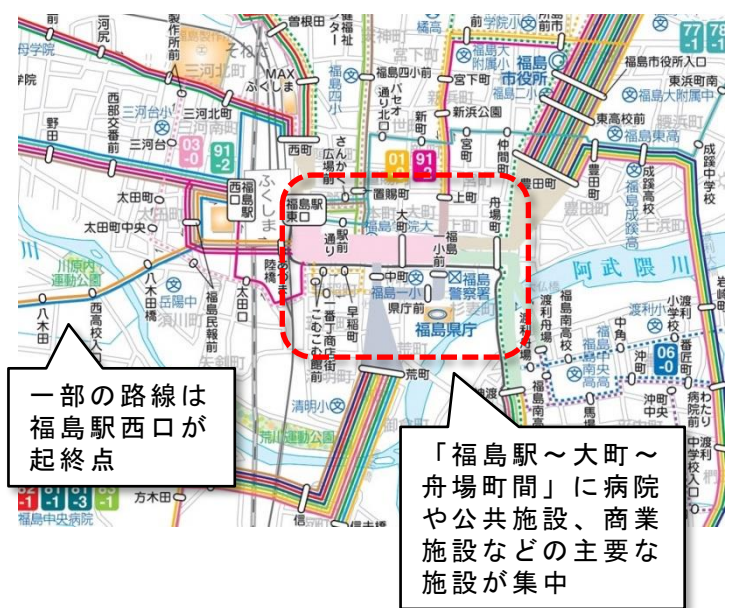


図 43 福島駅の西側から大町・舟場町方面へのアクセス状況

■公共交通空白地域における移動手段の確保が必要

- ・鉄道駅やバス停から離れた公共交通空白地域では、特に、運転免許を持っておらず自分で自由に移動ができない高齢者や高校生などの移動制約者の方にとっては、外出の際に家族や近所の人に送迎を頼んだり、移動販売や宅配サービスを利用して外出を控えたりしており、日常生活に不便を感じています。
- ・地域の実情を踏まえて、住民の買い物や通院などの移動ニーズに対応した日常生活の移動手段の確保が求められています。

■誰にとってもわかりやすい情報案内と快適な利用環境が必要

- ・現在、多くの人が利用する福島駅東口のバス乗り場の案内がわかりにくく、どの路線に乗ればどこに行くのか不明瞭な状況となっています。
- ・市民アンケート調査によると、公共交通の利用促進に向けて、福島駅東口にわかりやすい情報提供や使いやすい利用環境の整備を求める要望があがっています。
- ・また、交通事業者においては、ＩＣカードの導入や企画乗車券の発売など利用促進に向けた様々な取り組みを独自で展開しています。
- ・一方で、利用促進の取り組みについては、商店や企業、学校などの関係機関が連携・協働することで、より多様で充実した施策の展開が可能になります。



表 17 年齢別の公共交通サービスに対する改善点

	市内の主な区間では、毎時同時刻に発車するなど、覚えやすいダイヤで運行する	乗り降りしやすい低床車両を導入する	停留所デザイン、見やすい時刻表・路線図など、わかりやすい乗り場に改善する	バス停に屋根やベンチ、待合スペースを設置するなど待合環境を改善する	路線バスの均一料金エリアを設定し、エリア内は定額運賃で移動できるようにする	異なる会社の間でも鉄道やバスの乗り継ぎ利便性を改善する	Suica、PASMO等のカードを市内の公共交通機関で使えるようにする	タクシーを手軽に利用できる料金にする（遠距離運賃の割引・近距離運賃の割引）
～19歳 (N=48)	12.5%	6.3%	25.0%	14.6%	33.3%	14.6%	25.0%	6.3%
20歳代 (N=100)	15.0%	9.0%	19.0%	15.0%	30.0%	11.0%	31.0%	25.0%
30歳代 (N=217)	18.0%	7.8%	17.1%	23.0%	29.0%	7.8%	22.1%	17.1%
40歳代 (N=228)	13.6%	10.5%	12.3%	18.4%	27.2%	14.9%	23.7%	21.5%
50歳代 (N=283)	13.1%	15.9%	13.8%	23.0%	33.2%	14.1%	21.6%	20.5%
60歳代 (N=417)	13.7%	19.9%	13.4%	20.4%	31.7%	9.8%	14.1%	21.8%
70歳～74歳 (N=207)	9.7%	18.4%	15.0%	22.7%	25.1%	8.7%	7.7%	17.9%
75歳以上 (N=362)	13.0%	17.1%	10.2%	18.5%	9.1%	5.0%	3.0%	15.7%
市全体 (N=1862)	13.5%	15.1%	13.9%	20.5%	26.0%	10.0%	15.7%	19.3%

※20.0%を上回る項目をピンク色で表示

図 44 福島駅東口のバス乗り場の案内状況

資料：H27 市民アンケート調査

【事業性確保の視点からの課題】

課題⑥：持続可能な公共交通事業の確立

- ・人口減少・少子高齢化などにより、公共交通運営における財政状況は、今後さらに厳しくなることが懸念されます。
- ・こうした公共交通事業環境の悪化（人口減少・少子化、乗務員不足、車両確保の困難性など）を見据えて、路線・区間別の利用者数や収支状況を踏まえた複数モード間の連携・役割分担による持続可能な公共交通網の構築が求められています。

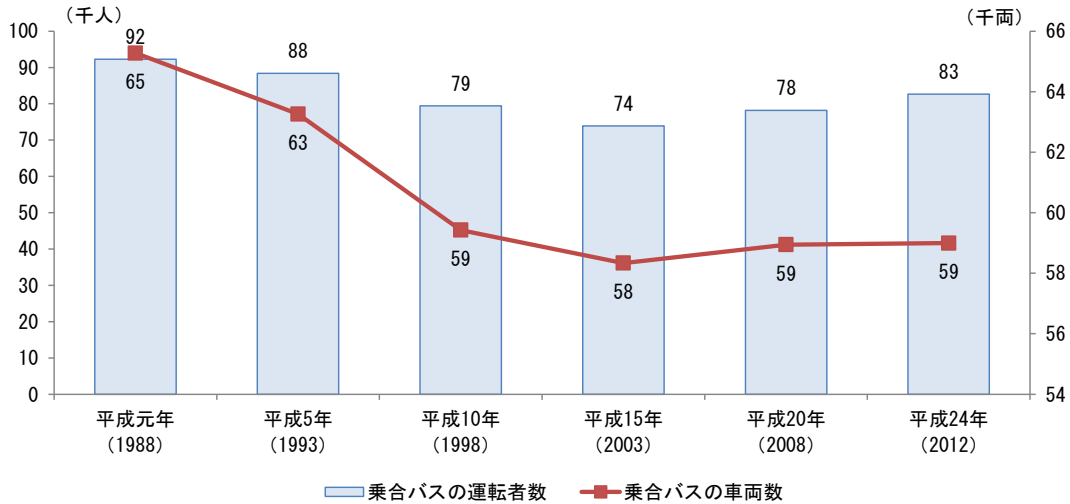


図 45 乗合バスの運転者数と車両数の推移

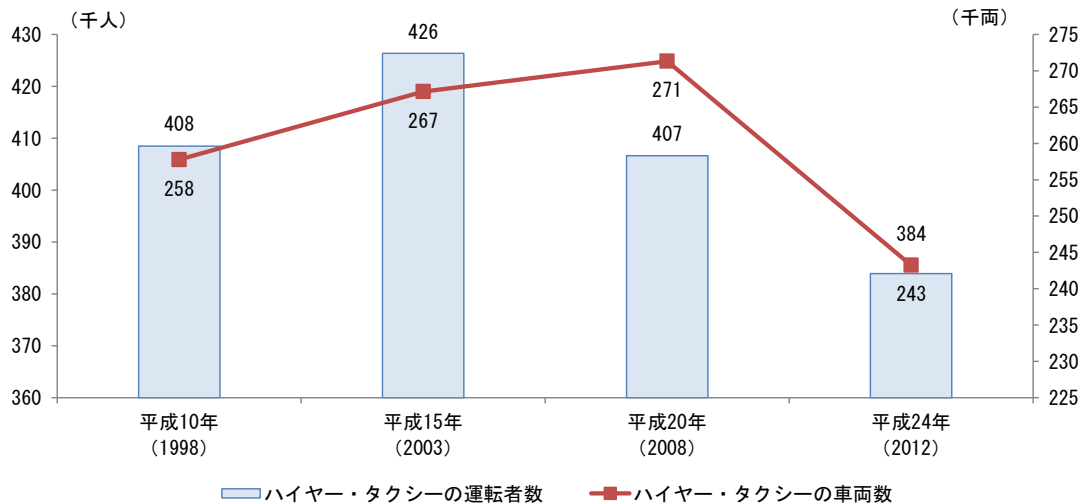


図 46 ハイヤー・タクシーの運転者数と車両数の推移

資料：一般社団法人日本自動車会議所「数字でみる自動車」

課題⑦：緊急時における地域経済を支える移動手段の対応

- ・災害後において、できるだけ早く日常の生活が過ごせるように、関係機関と協議を行い、市民の移動手段を確保することが求められています。

6. 計画の基本理念・方針及び目標

6-1. 計画の基本理念・基本方針

福島市における「将来のまちづくりの方向性」や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を以下のとおり設定します。

【基本理念】

**市民・事業者・行政の連携により、まちづくりと一体になった
持続可能な公共交通の実現**

～公共交通軸と拠点性の向上により、交流を高めるまちづくりに貢献する～

【基本方針】

- 基本方針 1 日常生活を支える「使える」移動手段としての公共交通の構築
- 基本方針 2 地域内外の交流を促進し、地域と人を元気にする公共交通の構築
- 基本方針 3 まちづくりと連携した公共交通の構築
- 基本方針 4 多様な主体の連携により、将来につなげる公共交通の構築

※福島市が目指すまちづくりについて

- ・今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。
- ・こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居などがまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設などにアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、まちづくりと公共交通網の形成（コンパクト・プラス・ネットワーク）を進めていくことが重要となります。
- ・このような本市が目指すまちづくりの実現に向けて、平成 30 年度に策定した福島市立地適正化計画に基づき取り組む「都市機能や居住の誘導」と、本計画で定める「公共交通によるネットワーク」の連携を図っていくこととなります。

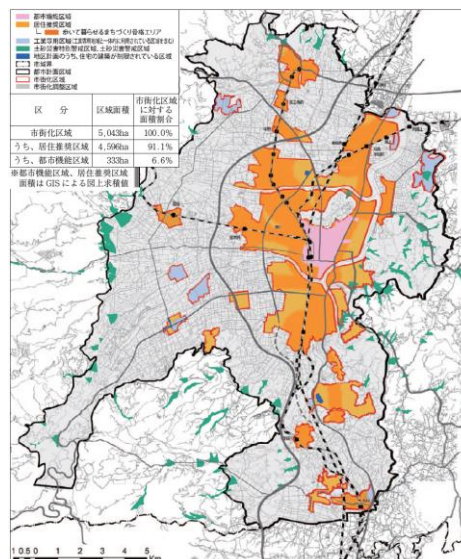


図 47 福島市立地適正化計画で位置付ける居住推奨区域と都市機能区域

出典：福島市立地適正化計画

6-2. 計画の目標

本計画において目指すべき目標について、以下のとおり設定します。

基本方針1 日常生活を支える「使える」移動手段としての公共交通の構築	
目標1-①	市内の「幹線軸」における高頻度サービスの維持
・市民の買物や通院、公共施設利用、通学、通勤などの外出手段として、使えるサービスを提供し続けていくために、幹線軸を設定し、戦略的・重点的に取り組んでいきます。	
目標1-②	市民の日常生活に欠かせない「広域交通」の維持
・隣接自治体や市内生活拠点と市中心部を結ぶ広域移動により支えられている通院、買物、通学、まちなかへのお出かけなどの活動を保障するために、広域交通の維持・確保を図ります。	
目標1-③	「小さな交通」による最低限の移動の保障
・幹線軸や広域交通だけでは対応できない小規模な需要エリアに対して、日常の生活を支えられる交通手段を提供するため、地域協働による地域内交通確保の制度・仕組みを構築します。	

基本方針2 地域内外の交流を促進し、地域と人を元気にする公共交通の構築	
目標2-①	中心市街地の公共交通利便性向上を図り、交流人口増加による「にぎわい創出」に貢献
・福島駅を起点に各方面へ放射状に延びている「幹線軸」の強化と「広域交通」の維持・確保により、公共交通での中心市街地へのアクセス向上を図ります。 ・さらに、福島駅西口・東口を跨ぐ東西軸を公共交通で形成することで、市内各地域からの公共交通でのアクセス性の強化を図ります。	
目標2-②	市外からの来訪者にもわかりやすく、使ってみたくなる公共交通により、観光振興に貢献
・福島駅などの交通拠点には、初めて福島市を訪れる人にも、迷わず利用できるわかりやすい公共交通やまち・観光の情報提供・案内などを行います。 ・観光施策と連携し、福島駅から各観光地・観光スポットへの観光二次交通※として、既存の路線バスなどの公共交通を利活用して、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

基本方針 3 まちづくりと連携した公共交通の構築	
目標 3－①	市内各地域の拠点間を結ぶ公共交通網の構築
・市としての一体化の促進と地域間における交流と連携について活性化を図るため、市内の各地域における生活拠点と中心部を結ぶ広域交通の整備を推進します。 ・そのために、幹線軸と広域交通と支線交通による公共交通網の形成を図ります。 ・また、交通利便性の向上により、幹線軸沿線への居住や施設立地を促進するような「交通まちづくり」の推進を目指します。	
目標 3－②	交通拠点となる駅・バス停などの乗継利便性の向上
・公共交通網の再編に当たっては、各交通手段で乗継が発生することが考えられます。乗継が発生する交通拠点は、乗継しやすい交通結節点としての機能だけでなく、目的地になりうる箇所・施設とすることや、待ち時間を苦痛に感じないような仕掛けづくりを検討します（例えば、交通拠点として公共施設や商業施設、医療施設などの生活拠点を活用するなど）。	

基本方針 4 多様な主体の連携により、将来につなげる公共交通の構築	
目標 4－①	多様な交通モードの連携・役割分担による経済的に持続可能な公共交通網の構築
・鉄道・路線バスの既存資源を活かしつつ、そのサービス提供が困難な小規模需要エリアなどについては、地域協働型の運行方式やタクシーの活用などといった多様な交通モードを含めた公共交通網を構築します。	
目標 4－②	人材確保や車両確保などの事業環境の改善
・持続的なサービス供給のために、バス・タクシーの運転者不足や車両確保の困難性などの公共交通事業環境の悪化への対応について、関係者と協働で取り組みます。	
目標 4－③	みんなで支え続けられる利用促進策の展開
・交通事業者のみによる情報発信ではなく、行政や地域（住民・学校・病院など）、企業（職場・商業施設など）などが連携して、継続的に公共交通の情報発信・利用促進を行える仕組みを構築します。	
目標 4－④	環境負荷の低減に資する公共交通の実現
・市民ニーズに対応した公共交通サービスを提供していくとともに、モビリティマネジメント*の取り組みを行うことで、過度に自動車へ依存することのない、環境負荷の低減に資する公共交通の確立を目指します。	

※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などを適切に利用するなど）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のこと

6-3. 地域公共交通網の将来イメージ

(1) 路線の階層化

市内の地域公共交通網の階層化を行い、戦略的にサービス向上とPRを図る「幹線軸」、広域的な移動を支える「広域交通」、地域内の移動を支える「支線交通」を定めて、地域公共交通ネットワークの再構築を図ります。

【地域公共交通網の体系】

表 18 役割と対象となる交通モード

	役 割	交通モード
幹線軸	戦略的にサービス向上とPRを図る路線・区間	鉄道
		路線バス
広域交通	広域的な移動（主に日常生活）を支える路線	鉄道
		路線バス
支線交通	地域内の移動（主に日常生活）を支えると同時に、幹線・広域路線に接続することで域外への移動を支える路線	路線バス
		タクシー活用
		地域協働バス

【幹線軸の設定】

下記の考え方に基づいて、幹線軸を設定します。

- ① 民間の交通事業者にとって安定した収支が得られると考えられる路線・区間
- ② 現在及び将来の人口分布状況からある程度の需要が見込まれる路線・区域
- ③ 都市計画の取り組みとの連動（都市マスタープラン・立地適正化計画など）

表 19 幹線軸の概要

幹線軸	起終点・方面	交通モード
(仮称)北信幹線軸	福島駅～伊達長岡（伊達総合支所）※	路線バス
(仮称)月の輪台幹線軸	福島駅～月の輪台団地	路線バス
(仮称)蓬萊幹線軸	福島駅～医大病院	路線バス
(仮称)西幹線軸	福島駅～西方面※	路線バス
(仮称)庭坂幹線軸	福島駅～庭坂方面※	路線バス
(仮称)飯坂幹線軸	福島駅～飯坂温泉駅	鉄道（飯坂線）

※伊達方面と西方面、庭坂方面の起終点については現在協議中

【広域交通の設定】

下記の考え方に基づいて、広域路線を設定します。

- ①市域を跨ぎ、隣接市町との広域的な移動を担う路線
- ②市内の郊外部の生活拠点や観光地と中心部を結ぶ路線

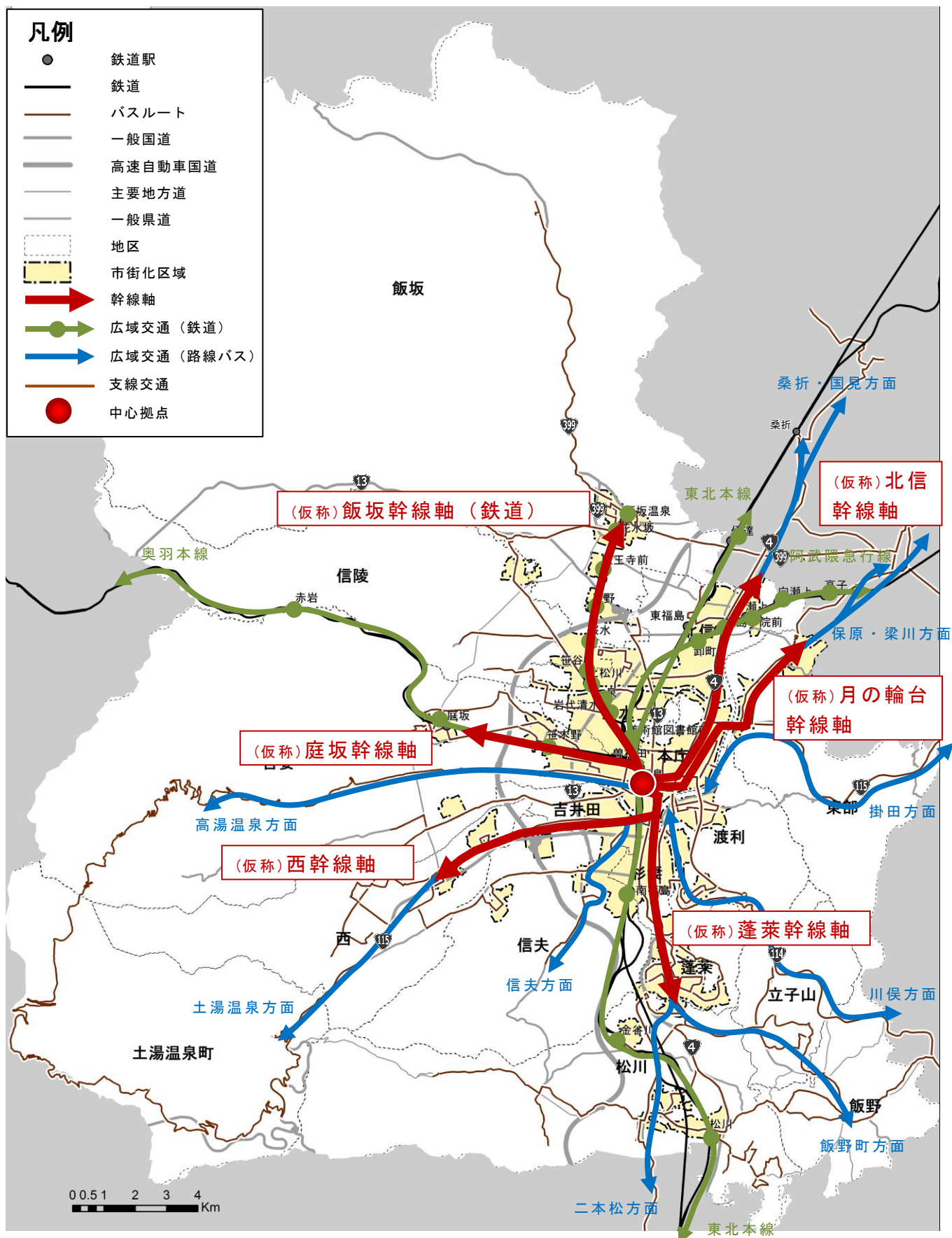
表 20 広域交通の概要

	広域交通	経由地・方面	交通モード
隣接市町	東北本線	二本松～福島駅～伊達～桑折～国見	鉄道
	奥羽本線	福島駅～米沢	鉄道
	阿武隈急行線	福島駅～瀬上～保原～梁川	鉄道
	桑折・国見方面	福島駅～伊達～桑折～国見	路線バス
	保原・梁川方面	福島駅～保原～梁川	路線バス
	霊山方面	福島駅～霊山	路線バス
	川俣方面	福島駅～小倉寺～川俣	路線バス
	二本松方面	福島駅～医大病院～金谷川～二本松	路線バス
市内	飯野町方面	福島駅～飯野町	路線バス
	土湯温泉方面	福島駅～佐倉～土湯温泉	路線バス
	高湯温泉方面	福島駅～上姥堂～高湯温泉	路線バス
	信夫方面	福島駅～信夫	路線バス

【交通拠点の設定】

表 21 交通拠点の概要

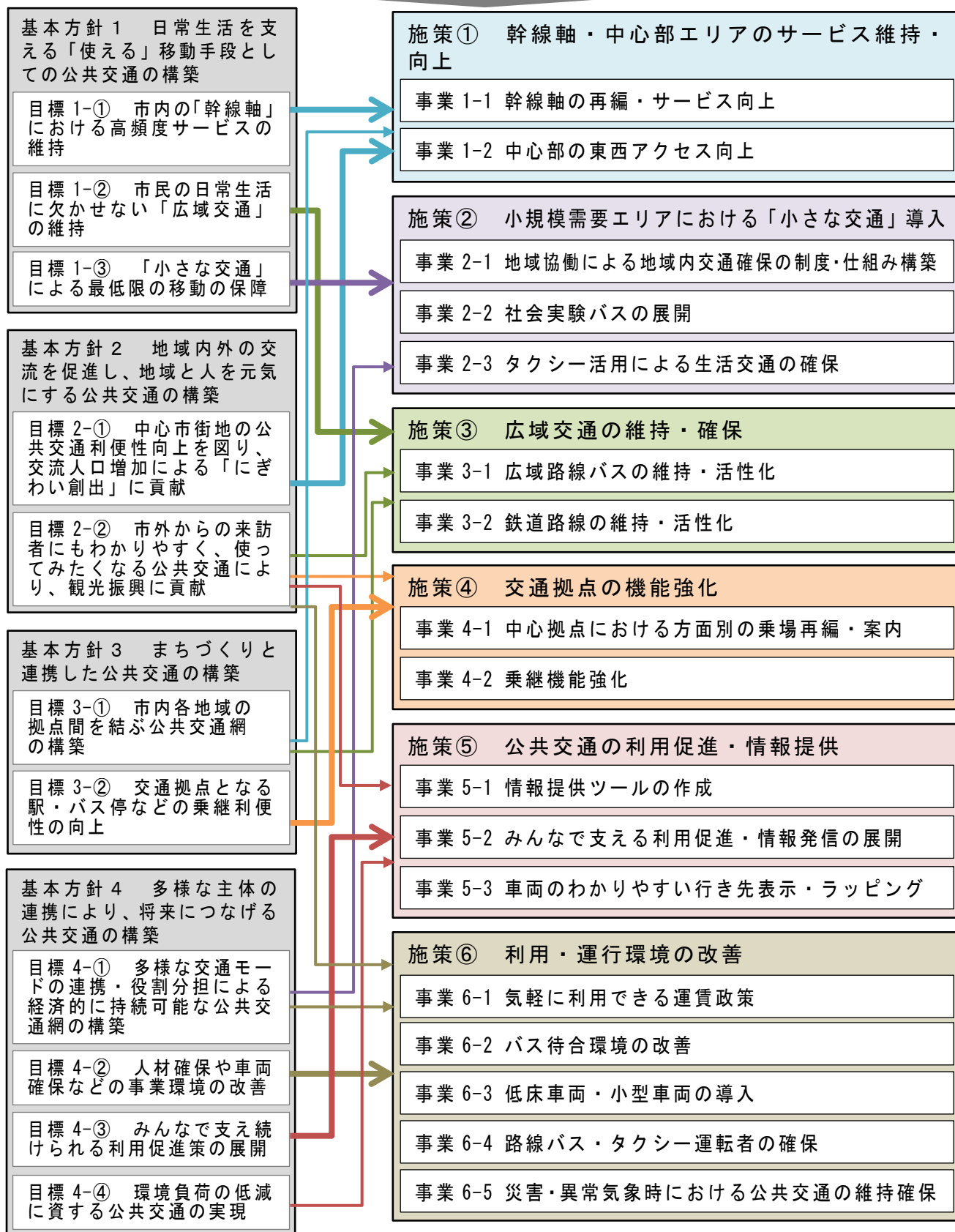
	拠点の機能	拠点名	備考
中心拠点	- 福島市の玄関口、都市機能が集積する中心市街地 - 鉄道・幹線・一般路線が集中する交通ターミナル	福島駅 (大町)	—
一次拠点	- 幹線軸と支線交通の乗継拠点 - 市民の生活・交流機能を備えた拠点	飯坂温泉駅	飯坂線と路線バス(支線交通)の乗継拠点
		医大病院	路線バス(幹線軸)と路線バス(支線交通)の乗継拠点
二次拠点	交通手段間の乗継機能を備えた拠点	松川駅	乗合タクシーなど(支線交通)と鉄道・路線バスの乗継拠点



7. 目標を達成するための具体施策

- ・本計画の目標の達成に向けて、令和4年度までの7カ年間で優先的に実施すべき施策を体系づけ、整理しました。なお、現計画で実施済みの事業は、記載しておらず、残された事業に新たな事業を補足しています。

【基本理念】市民・事業者・行政の連携により、まちづくりと一体になった持続可能な公共交通の実現



施策① 幹線軸・中心部エリアのサービス維持・向上

- ・公共交通需要が高い幹線軸と中心部において、移動利便性を維持・向上させる施策です。

事業 1-1 幹線軸の再編・サービス向上

中心拠点を中心に、生活拠点や交通結節点などを結ぶ都市軸として「幹線軸」を設定し、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保していくとともに、戦略的・重点的な利用促進を図っていきます。

- ・幹線軸を構成する路線を再編します（系統分離など）。
- ・高頻度運行を維持します。
- ・等間隔運行などの実施を検討します。

表 22 幹線軸の概要

幹線軸	起点・方面	交通モード
(仮称)北信幹線軸	福島駅～伊達長岡	路線バス
(仮称)月の輪台幹線軸	福島駅～月の輪台団地	路線バス
(仮称)蓬萊幹線軸	福島駅～医大病院	路線バス
(仮称)西幹線軸	福島駅～西方面	路線バス
(仮称)庭坂幹線軸	福島駅～庭坂方面	鉄道（奥羽本線）、路線バス
(仮称)飯坂幹線軸	福島駅～飯坂温泉駅	鉄道（飯坂線）

事業 1-2 中心部の東西アクセス向上

市内のバス路線網は、福島駅を中心として各方面へ放射状に延びています。これら全ての路線が中心部の「福島駅～大町～舟場町間」を経由することで、大町・舟場町方面へ直接アクセスでき、市全体の公共交通サービスの向上を図ります。

- ・福島駅東側の路線は、基本的に全て「福島駅～大町～舟場町間」を経由しているため、現状維持するとともに利用促進を図ります。
- ・福島駅西側の一部の路線は、福島駅西口が起終点になっているため、大町～舟場町間への乗り入れ運行を検討します。

【実施主体及びスケジュール】

表 23 施策①の実施主体及びスケジュール

事業名	実施主体	スケジュール						
		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
1-1 幹線軸の 再編・サー ビス向上	バス事業者 福島市	再編 実施計画の 策定	準備・ 調整	再編		継続又は見直し		
				評価・検証				
1-2 中心部の 東西アクセ ス向上	バス事業者 福島市			再編		継続又は見直し		
				評価・検証				

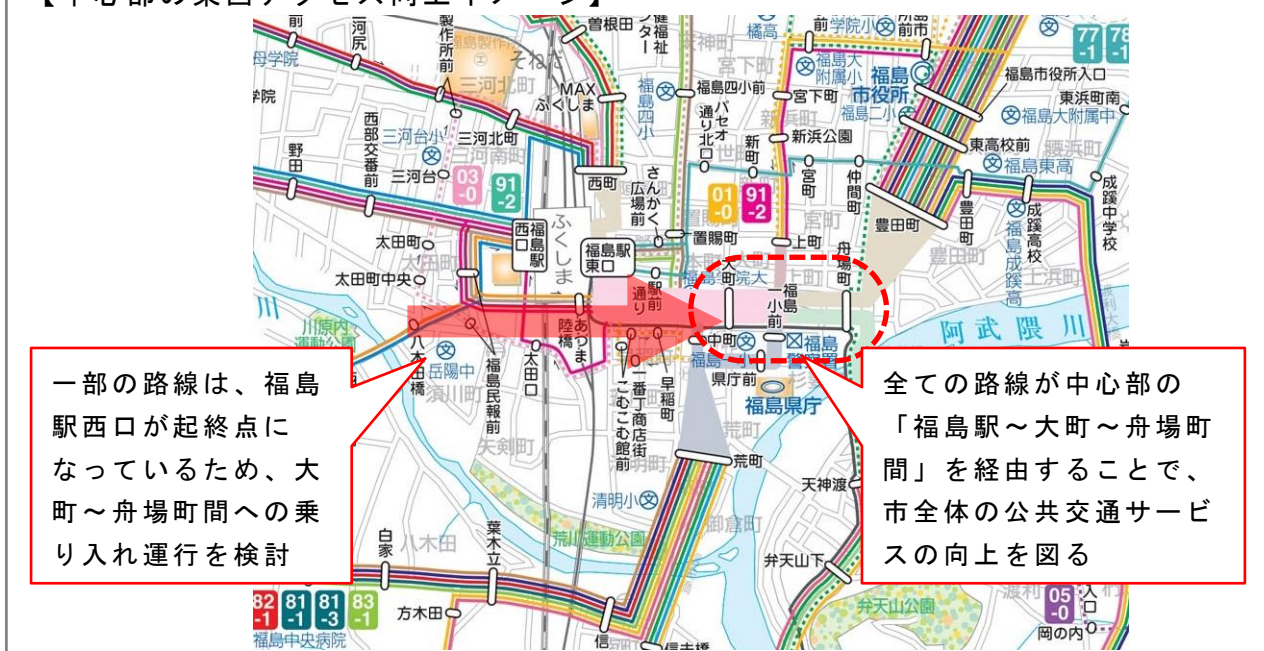
「事業 1-1 幹線軸の再編・サービス向上」の実施イメージ

【月の輪台幹線軸の再編イメージ】



「事業 1-2 中心部の東西アクセス向上」の実施イメージ

【中心部の東西アクセス向上イメージ】



施策② 小規模需要エリアにおける「小さな交通」導入	
・幹線軸や広域路線のバス停から遠いエリアや、本数が少ない路線沿線、将来的にバス路線の維持が困難なエリアなどにおける交通手段確保の制度・仕組みを構築する施策です。	
事業 2-1 地域協働による地域内交通確保の制度・仕組み構築	
地域の実情・特性を踏まえて、地域・住民が選択できる交通手段確保の制度・仕組みを構築します。	
事業 2-2 社会実験バスの展開	
「小さな交通」の選択肢の一つとして、小型バスやマイクロバス程度の需要が見込まれるエリアについては、社会実験バスの取り組みを展開していきます。	
事業 2-3 タクシー活用による生活交通の確保	
「小さな交通」の選択肢の一つとして、タクシー活用方策などを検討します。 ・乗合タクシー、エリア限定定額タクシー、グループタクシーなど	

【実施主体及びスケジュール】

表 24 施策②の実施主体及びスケジュール

事業名	実施主体	スケジュール						
		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
2-1 地域協働による地域内交通確保の制度・仕組み構築	協議会 福島市	再編実施計画の策定	制度設計	必要に応じて制度の見直し				
2-2 社会実験バスの展開	バス事業者 福島市		地域への制度周知・調整	地域での協議が整い次第実施				評価・検証
2-3 タクシー活用による生活交通の確保	タクシー事業者 福島市		地域への制度周知・調整	地域での協議が整い次第実施				評価・検証

「事業 2-1 地域協働による地域内交通確保の制度・仕組み構築」の実施イメージ

- ・小規模需要エリアに対応した交通手段の選択肢と基本的なサービス水準を制度設計しておき、導入する交通手段や運行の仕方は、地域の実情・特性に応じて地域・住民が決める仕組みを構築します。
- ・交通手段の選択肢の一例：社会実験バスの展開、乗合タクシー、エリア限定定額タクシー、グループタクシーなど

「事業 2-2 社会実験バスの展開」の実施イメージ

【これまでに実施した社会実験バス】（継続・他地域への展開）

- ・まちなか循環周遊バス社会実験（H25 年 10 月～H26 年 2 月）
「東浜町」「東浜町由ヘルシーランド」「西口・野田町・北中央」
 - ・福島市社会実験バス（H26 年 6 月～H26 年 10 月）
「東浜町線」「文化センター経由音楽堂線」など
 - ・福島市社会実験バス（H26 年 11 月～H27 年 9 月）
「北沢又経由十六沼公園線」
- ※「東浜町線」、「ヘルシーランド経由東浜町線」は平成 27 年より本格運行を開始



図 49 東浜町線の車両

「事業 2-3 タクシー活用による生活交通の確保」の実施イメージ

【松川下川崎乗合タクシー（あけび号）】（継続・他地域への展開）

- ・経路：通草～松川駅前～松陵中学校入口（予約のあった停留所間のみを運行）
- ・本数：8 便／日（予約のある便のみ運行）、平日のみ運行
- ・運賃：1 ゾーン 100 円のゾーン制運賃（100～300 円）

参考：山口市グループタクシー（高齢者グループへの利用券補助方式）

- ・山口市では、地域内をきめ細かく廻り、地区中心地や駅・バス停までを結ぶ定時定路線方式の「コミュニティタクシー」を、地域住民が協議会を作り、行政補助に加え、地域が運営費の 30%を負担する仕組みで運行している。
- ・過疎化が進み、コミュニティタクシーの運行に必要な協議会設立が困難な地域においては、バス停から 1km 以上の地域に住む 65 歳以上の住民 4 人のグループが市に申請すると利用券が配布される「グループタクシー」方式を実施している。

<グループタクシーの仕組み>

例）2,000 円のタクシー運賃の区間を 3 人で利用する場合
→市支給の 500 円券を 3 枚利用し、残り 500 円が自己負担

参考：秩父エリア定額＆回数券タクシー

- ・秩父地域 1 市 4 町に住む人が、利用登録を行い、自宅と生活交通の主要目的地である駅や病院、百貨店など指定の 8 施設との間をお得な回数券で利用できる仕組みを作っている。
- <ポイント>
- ・利用登録制（登録無料）
 - ・利用目的は買物、通院、娯楽など自由に利用可
 - ・登録された住所（自宅など）から事前に設定された 8 か所までの利用に限定。

施策③ 広域交通の維持・確保

- ・市民などの生活に欠かせない広域移動の足として、隣接自治体や市内生活拠点と市中心部を結ぶ広域路線の維持・確保を図る施策です。
- ・また、広域路線は、福島駅から市内に点在している観光スポットへの移動手段としても重要であることから、路線の維持・確保や利用促進を図っていきます。

事業 3-1 広域路線バスの維持・活性化

幹線軸の再編による効率化を図りつつも、必要な広域移動を守るため「広域路線バス」を設定し、その維持・確保を図ります。

- ・広域路線バスと幹線軸の系統分離
- ・地域内交通との接続強化
- ・広域路線バスの維持・支援に向けた「検討体制」の構築

【複数自治体を跨ぐ広域路線バス】

- ・桑折・国見方面
- ・保原・梁川方面
- ・霊山方面
- ・川俣方面
- ・二本松方面

【市内の広域路線バス】

- ・飯野町方面
- ・土湯温泉方面
- ・高湯温泉方面
- ・信夫方面

事業 3-2 鉄道路線の維持・活性化

都市間・地域間需要を担う鉄道路線網について、市内の幹線的な路線として位置づけ、維持・確保に努めます。

- ・鉄道施設の維持・改善に係る支援
- ・鉄道駅におけるバス・タクシーとの接続強化

【複数自治体を跨ぐ鉄道路線】

- ・東北本線
- ・奥羽本線
- ・阿武隈急行線

【実施主体及びスケジュール】

表 25 施策③の実施主体及びスケジュール

事業名	実施主体	スケジュール						
		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
3-1 広域路線 バスの維持・活性化	バス事業者 福島市 隣接自治体 福島県	再編 実施 計画 の 策定	継続・拡充			継続又は見直し		
			評価・検証					
3-2 鉄道路線の維持・活性化	鉄道事業者 福島市 隣接自治体 福島県	再編 実施 計画 の 策定	継続・拡充			継続又は見直し		
			評価・検証					

「事業 3-1 広域路線バスの維持・活性化」の実施イメージ

- ・拠点連携型の都市づくりに向けて、都市の骨格となる「幹線軸」に加えて、各拠点間や他都市との連携を図る都市軸として「広域交通」の維持・活性化を図っていきます。

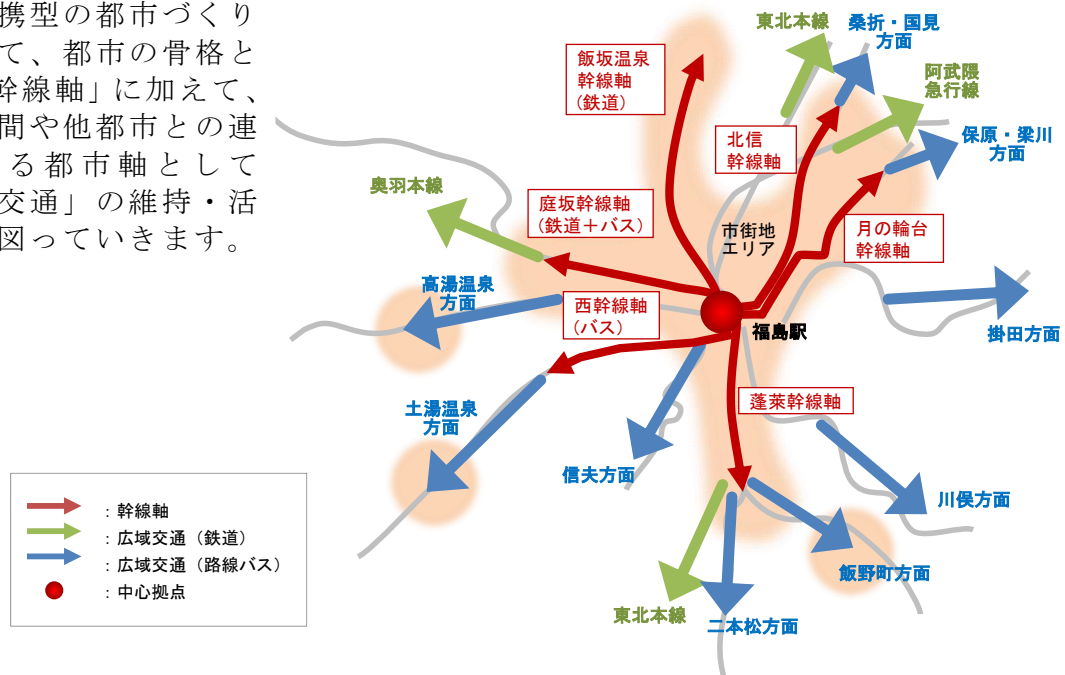


図 50 広域路線バスの維持・活性化」の実施イメージ

「事業 3-2 鉄道路線の維持・活性化」の実施イメージ

- ・阿武隈急行線及び福島交通飯坂線の安全性確保と利便性向上を図るため、鉄道の施設整備や運行システムの更新、利用実態調査などに対して支援していきます。
- ・また、鉄道利用の促進に向けて、路線バスやタクシーなどとの連携について検討を行います（昼間の高齢者利用や深夜時間帯）。

【広域交通の一覧】

表 26 広域交通の一覧

	広域交通	経由地・方面	交通モード
隣接市町	東北本線	二本松～福島駅～伊達～桑折～国見	鉄道
	奥羽本線	福島駅～米沢	鉄道
	阿武隈急行線	福島駅～瀬上～保原～梁川	鉄道
	桑折・国見方面	福島駅～伊達～桑折～国見	路線バス
	保原・梁川方面	福島駅～保原～梁川	路線バス
	霊山方面	福島駅～霊山	路線バス
	川俣方面	福島駅～小倉寺～川俣	路線バス
市内	二本松方面	福島駅～医大病院～金谷川～二本松	路線バス
	飯野町方面	福島駅～飯野町	路線バス
	土湯温泉方面	福島駅～佐倉～土湯温泉	路線バス
	高湯温泉方面	福島駅～上姥堂～高湯温泉	路線バス
	信夫方面	福島駅～信夫	路線バス

施策④ 交通拠点の機能強化

- ・市内の幹線軸・広域交通・支線交通が連携した公共交通網の構築に向けて、交通拠点における機能（乗場、待合環境、乗継案内、行き先表示など）を強化する施策です。

事業 4-1 中心拠点における方面別の乗場再編・案内

- 市内の鉄道や幹線軸・広域交通などが集中する交通ターミナルである福島駅を中心拠点として位置づけ、乗場や待合環境、乗継案内などの充実を図ります。
- ・方面別の乗場整理、記号・カラー設定、乗場表示の工夫などについて検討します。
 - ・利用者にとってわかりやすい場所への乗場・乗継案内、待合所・案内所などの設置について検討します。

事業 4-2 乗継機能強化

- 郊外部などにおける幹線軸・広域交通と支線交通の乗継拠点について、乗場・乗継案内や待合環境の充実を図ります。
- ・飯坂温泉駅における乗場案内、待合環境の改善など
 - ・医大病院におけるバス乗場・乗継案内、待合環境の改善など
 - ・松川駅における鉄道と支線交通の乗継案内、待合環境の改善など

【実施主体及びスケジュール】

表 27 施策④の実施主体及びスケジュール

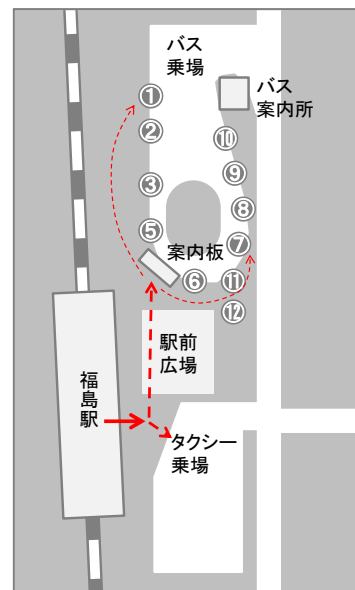
事業名	実施主体	スケジュール						
		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
4-1 方面別の乗場 再編・案内	バス事業者 福島市	再編 実施計画 の策定	準備・ 調整	再編	評価・検証	継続又は見直し		
4-2 乗継機能強化	バス事業者 福島市		継続・拡充			評価・検証	継続又は見直し	

「事業 4-1 中心拠点における方面別の乗場再編・案内」の実施イメージ

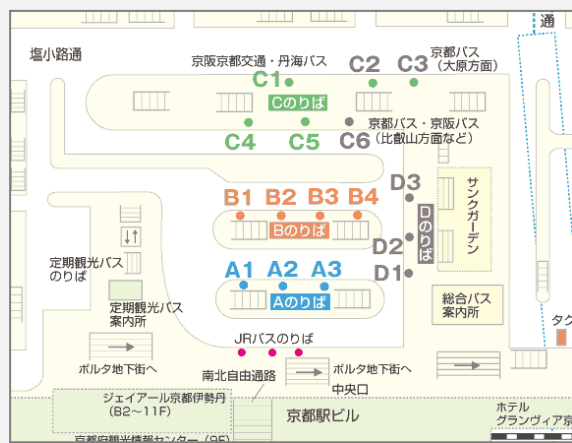
- ・福島駅東口を出た後、バスとタクシーに迷わず乗れるよう、わかりやすい位置に乗場案内や乗継案内などを設置することを検討します。
- ・バス乗場においては、同じ行き先・方面の路線について、方面別記号・数字・カラーで区別できるように整理した上で、乗場案内板と乗場サインの表示を統一し、迷わず乗場へ行けるようにします。



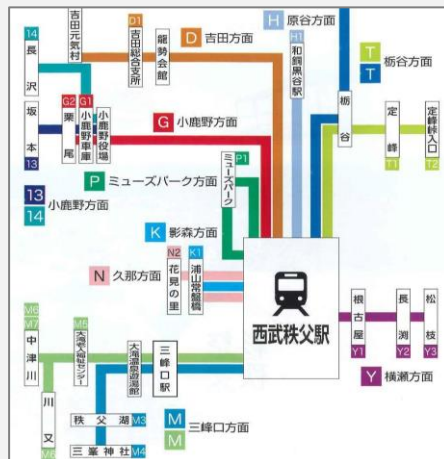
案内板の乗場番号・カラーと実際の乗場サイン表示を合わせる



参考：京都駅バスターミナルの乗場案内板



参考：秩父地域の方面別記号・カラー



「事業 4-2 乗継機能強化」の実施イメージ

- ・幹線軸や広域交通と支線交通の乗継拠点においては、異なる交通手段間を迷わず乗り換えられるために、乗場の位置やダイヤ、案内表示などの改善を検討します。

【飯坂温泉駅における乗継機能強化イメージ】



「杉の平」行きの乗場は駅前にある

駅から離れている「もにわの湯」行きの乗場の改善を検討

施策⑤ 公共交通の利用促進・情報提供

- ・公共交通（特に幹線軸）に関する情報をわかりやすく、積極的に案内・提供しながら、公共交通の利用を促進していく施策です。
- ・また、利用促進・情報提供の取り組みを長く続けていけるために、多様な関係者と連携した仕組みの構築を検討します。

事業 5-1 情報提供ツールの作成

公共交通を知って利用してもらうために、ダイヤ・ルート・運賃などの情報提供ツールを作成します。

また、初めて訪れた国内外の観光客が迷うことなく目的地へ行けるように、わかりやすさに配慮した案内情報を提供します。

- ・公共交通マップ、乗り方リーフレット、路線別時刻表、地区別時刻表など
- ・外国人観光客に対応した情報の多言語化など

事業 5-2 みんなで支える利用促進・情報発信の展開

沿線地域や商業、企業、学校、福祉、観光など多様な分野・関係者と連携した取り組みにより、効果的かつ長く続けられる利用促進・情報発信の方法を検討・実施します。

- ・学校・企業と連携した「通勤・通学の利用促進」
- ・観光施設・飲食店などと連携した「観光・買物パック商品」
- ・意見箱の設置、ノーマイカーデー、エコポイントなどの実施・拡充・利用促進

事業 5-3 車両のわかりやすい行き先表示・ラッピング

バス車両における行き先表示のデジタル化（LED表示など）やバス・鉄道車両のラッピングなどを検討します。

【実施主体及びスケジュール】

表 28 施策⑤の実施主体及びスケジュール

事業名	実施主体	スケジュール						
		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
5-1 情報提供 ツールの 作成	協議会 福島市 バス事業者	準備・調整		実施		継続又は見直し		
				評価・検証				
5-2 みんなで支 える利用促 進・情報発 信の展開	協議会 福島市 バス事業者 多様な関係者	準備・調整		継続・拡充		継続又は見直し		
				評価・検証				
5-3 車両のわか りやすい行 き先表示・ ラッピング	鉄道事業者 バス事業者 福島市	準備・調整		実施		継続又は見直し		
				評価・検証				

「事業 5-1 情報提供ツールの作成」の実施イメージ

- ・福島県バス協会作成の県北版バス路線案内（バスマップ）との調整を図りつつ、福島市内の総合的な公共交通マップなどの作成を検討します。

参考：八戸市における地域別時刻表・バスマップ

- ・地域ごとにわりやすく分けた時刻表やバスマップを作成・配布している。



【路線別時刻表】



【バスマップはちのへ】

「事業 5-2 みんなで支える利用促進・情報発信の展開」の実施イメージ

【福島交通による「休日 100 円サービスの旅」】（継続・拡充）

- ・休日 100 円サービス※を利用して、モデルコースを参考に、路線バス・飯坂線で自由な旅を楽しめます。モデルコースは温泉・食・体験・歴史文化などのテーマ別に作成されており、平成 28 年 2 月時点で 136 コースがあります。

※通勤・通学定期券を持っていれば休日は家族も 100 円でバス・飯坂線に乗車できるサービス

参考：八戸市・八戸圏域のバスパック

- ・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「日帰り路線バスパック」を企画商品化している。
- ・チケット購入タイプと、事前購入不要のクーポン券タイプの 2 種類がある。

（左：八戸酒造酒蔵見学バスパック

右：ごのへ馬肉料理バスパック）



参考：八戸市における「スマートムーブプロジェクト」

- ・「企業向け公共交通利用促進」に向けて、商工会議所などと連携しながら、実際に企業に働きかけ、有効な施策展開のあり方を検討し、本格実施に向けた基盤構築を目指している。



「事業 5-3 車両のわかりやすい行き先表示・ラッピング」の実施イメージ

- ・バス車両の方向幕のデジタル化（LED 表示など）を更に推進し、わかりやすい行き先表示へと改善を図ります。



デジタル化
(LED 表示など)



行き先の他、経
由地の表示や
運行地区に
よって異なる
情報を提供す
ることも可能

施策⑥ 利用・運行環境の改善	
・持続可能で誰もが利用しやすい公共交通を目指して、新たな運賃制度や乗場・車両の改善、事業継続のための環境整備を行う施策です。	
事業 6-1 気軽に利用できる運賃政策	
利用者にとってわかりやすく気軽に利用できる運賃政策を検討します。 ・ 上限運賃設定を検討します。 ・ 利用促進が見込める利用者を対象としたお得な企画乗車券を検討します。 ・ I C カードの鉄道・バス共通化の実現可能性を検討します。	
事業 6-2 バス待合環境の改善	
利用者がストレスを感じることなく、バスを待てる環境を整備します。 ・ バスロケーションシステムの導入 ・ 主要バス停におけるバス待合環境の改善（ベンチ・上屋の設置など）	
事業 6-3 低床車両・小型車両の導入	
利用者にとって乗り降りしやすい低床車両の拡充を車両更新に合わせて行っています。 また、道路が狭い地域における社会実験バスの実施にあたっては、小型車両（小型バスやマイクロバス、ジャンボタクシーなど）の導入も検討します。 ・ 低床車両（ノンステップ・ワンステップ）の拡充 ・ 社会実験バス実施にあたっての小型車両などの導入 ・ U D（ユニバーサルデザイン）タクシー※の普及促進	
事業 6-4 路線バス・タクシー運転者の確保	
バス・タクシーの運転者不足への対応に向けて、公共交通が「地域やまちづくりに貢献する」やりがいのある仕事であることや、運転者募集の内容などについて周知・P Rを図ります。 ・ 市の広報紙（市政だより）などでの周知・P R ・ 大学・高校、自衛隊、自動車学校などへの説明	
事業 6-5 災害・異常気象時における公共交通の維持確保	
震災などの災害時だけでなく、大雪や大雨などの異常気象時において、円滑な運行のための利用環境などの回復や、交通事業者・行政・関係機関の緊密な連携による迅速かつ正確な情報収集・広報を実施するために、連絡体制などの構築を図ります。	

※U D（ユニバーサルデザイン）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めても良し、予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーである（出典：UDタクシー研究会ホームページ）

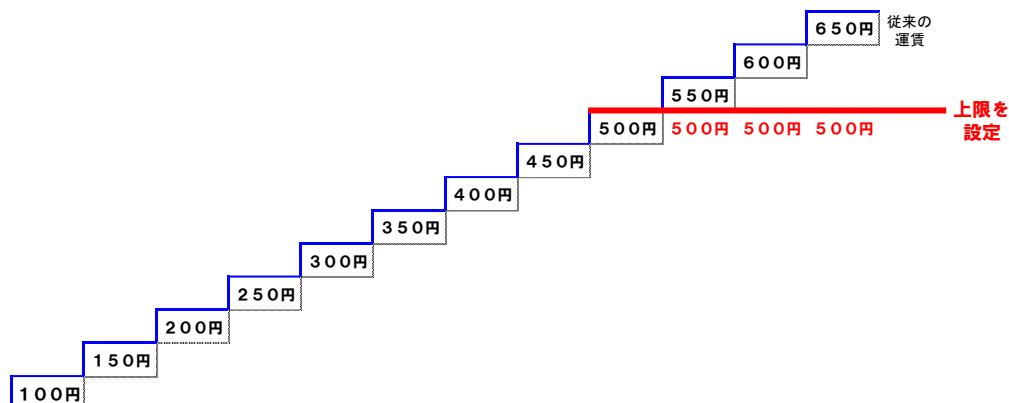
【実施主体及びスケジュール】

表 29 施策⑥の実施主体及びスケジュール

事業名	実施主体	スケジュール						
		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
6-1 気軽に利用できる運賃政策	協議会 バス事業者 鉄道事業者	再編実施計画の策定	準備・調整	上限運賃設定の実証的検討				
				ICカードの鉄道・バス共通化の実現可能性を検討				
6-2 バス待合環境の改善	バス事業者 福島市			バスロケ導入				
				主要バス停におけるバス待合環境の改善				
6-3 低床車両・小型車両の導入	バス事業者 タクシー事業者 福島市			継続・拡充		継続又は見直し		
				評価・検証				
6-4 路線バス・タクシー運転者の確保	バス事業者 タクシー事業者 福島市	準備・調整	継続・拡充		評価・検証		継続又は見直し	
6-5 災害・異常気象時における公共交通の維持確保	福島市 バス事業者 鉄道事業者	準備・調整	継続・拡充		評価・検証		継続又は見直し	

「事業 6-1 気軽に利用できる運賃政策」の実施イメージ

- ・「運賃が高い」という不満を極力解消し、利用者にとってわかりやすく気軽に利用できる運賃政策として、上限運賃設定を検討します。



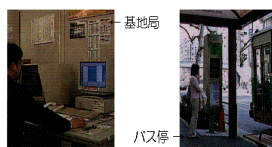
- ・企業や大学などの大口利用が見込める団体を対象とした、通常より割引率の高い企画乗車券の企画・販売を検討します。

「事業 6-2 バス待合環境の改善」の実施イメージ

【バスロケーションシステム】

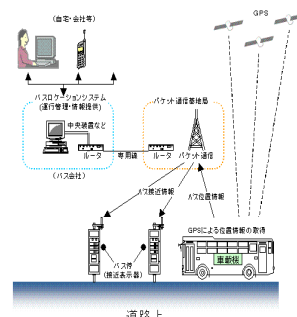
- ・バスは道路事情や雨・雪などの影響により、運行ダイヤ通りに運行できないことがあります。利用者がどの程度待つのか、既にバスが通過したのかなどを把握できるように、停留所設置型のバスロケーションシステムやインターネットや携帯電話などを活用したシステム導入の検討を行います。

バスロケーションシステム



- ・基地局とバスとの無線通信
- <機能>
 - ・バス運行状況監視
 - ・バス停やバスコン、携帯電話等での接近表示
- <効果>
 - ・運行管理の効率化
 - ・利用者サービスの向上

システムイメージ



【国土交通省自動車交通局】

参考：商業施設と連携した待合スペース（横浜市）

- ・コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放している。
- ・また、タブレット型バス接近表示機を設置している。

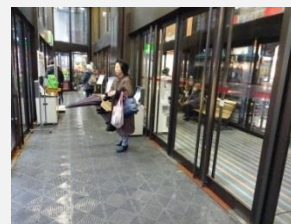


参考：八戸市「中心街ターミナル」の待合環境

- ・バス停前の店舗（百貨店・パチンコ屋）の風除室にベンチを設置し、バス利用者が休憩できる環境が整備されている。



【中心街ターミナル⑤六日町】



【十三日町バス停】

「事業 6-3 低床車両・小型車両の導入」の実施イメージ

- ・車両更新の際に、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）の導入を検討していきます。
- ・UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの普及促進を検討していきます。



低床バス（左：ワンステップバス、右：ノンステップバス）

UD タクシー

「事業 6-4 路線バス・タクシー運転者の確保」の実施イメージ

- ・国による「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」とりまとめ結果やその取り組みなどを踏まえて、市内の公共交通における運転者確保に向けて周知・PRを図っていきます。

参考：バス運転手専門の求人サイト

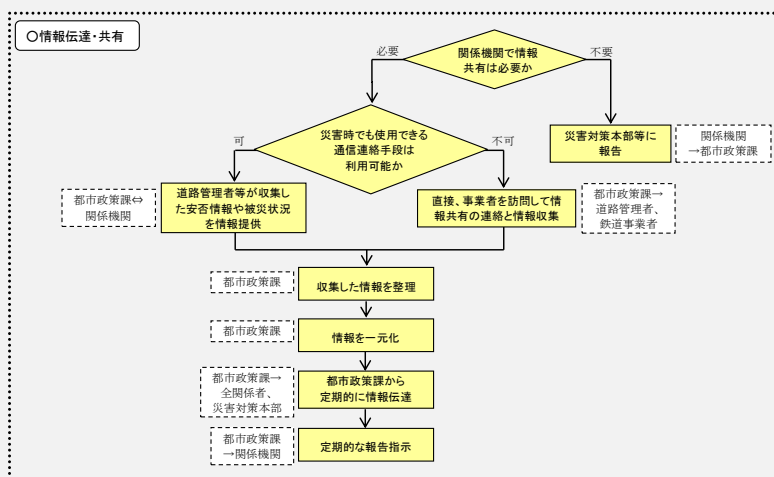
「バスドライバーnavi（どらなび）」

参考：広報おびひろ
（路線バスの行方）

「事業 6-5 災害・異常気象時における公共交通の維持確保」の実施イメージ

参考：「八戸市災害時公共交通行動指針」の交通に関する情報伝達、共有、発信

- ・八戸市では平成 24 年度に「八戸市災害時公共交通行動指針」を策定し、大規模災害時における関係者の連携・協力体制や、情報共有、情報発信の仕組みを構築している。



8. プロジェクト・施策の進行管理

8-1. 実施主体とリスク分担

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。

8-2. 推進・管理体制

福島市の地域公共交通に係る協議会などにおいて、取り組みの実施状況の確認、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。

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。

表 30 推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役 割
福島市地域公共交通会議など	・ 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	・ 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。
（仮称）バス事業分科会	・ バス事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市	・ 路線網の再編計画や見直し計画を検討する。 ・ 利用促進メニューを検討する。
（仮称）タクシー事業分科会	・ タクシー事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市	・ タクシーの新たな取り組みについて検討する。
（仮称）複数モード間連携分科会	・ 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	・ 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。

8-3. PDCAサイクルによる施策の推進・評価

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Action）、新たな取組みの計画を立てる（Plan）という、いわゆる PDCA サイクルを実行します。

8-4. 目標値の設定

基本理念及び基本方針の達成状況や施策の効果を把握・検証していくために、定量的な視点に加え、定性的な視点を組み合わせて指標を設定しています。

なお、指標の設定にあたっては、平成 23 年度に策定した「福島市公共交通活性化基本計画」を踏襲しつつ、上位関連計画における目標との整合を図っています。

【指標】

表 31 指標一覧

基本方針	指 標	指標区分	「福島市公共交通活性化基本計画」で定めた指標	上位関連計画に位置づけられている指標
基本方針 1 日常生活を支える「使える」移動手段としての公共交通の構築	指標① 日常生活での移動手段に占める公共交通利用率 ・市民アンケートでの買物・通院・通勤・通学別の公共交通利用率（％）	定量的	●	
	指標② 鉄道駅・バス停人口カバー率 ・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）	定量的		
基本方針 2 地域内外の交流を促進し、地域と人を元気にする公共交通の構築	指標③ 観光客入込数 ・1年間に本市を訪れる観光客（人/年）	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画、観光振興計画
	指標④ 鉄道利用者数 ・福島交通飯坂線、阿武隈急行線の市内乗車人員（万人）	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画
基本方針 3 まちづくりと連携した公共交通の構築	指標⑤ 中心市街地の歩行者・自転車交通量 ・中心市街地 9 ケ所の歩行者・自転車交通量（人/日）	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画、中心市街地活性化基本計画
	指標⑥ バス利用者数 ・市内の年間バス乗車人員（人/年）	定量的	●	● 福島市総合計画後期基本計画
基本方針 4 多様な主体の連携により、将来につなげる公共交通の構築	指標⑦ 温室効果ガスの排出量 ・本市の部門別二酸化炭素排出量の「運輸部門」のうち「自動車」からの排出量（千 t-CO2/年）	定量的		● 福島市総合計画後期基本計画、福島市環境基本計画、福島市地球温暖化対策実行計画
	指標⑧ 公共交通の市民満足度 ・市民アンケートでの公共交通施策に対する不満足度（％）	定性的	●	

指標① 日常生活での移動手段に占める公共交通利用率

■ 目的

- ・路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組みなど、公共交通にかかる取り組みにより、自家用車などから公共交通へ利用が転換されたのかを評価する。

■ 指標の算定方法

- ・市民アンケートから、買物・通院・通勤・通学の目的別の移動手段のうち公共交通の占める割合（％）を算出

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：9％（平成 27 年度）
- ・目標値：15％（令和 4 年度）

指標② 鉄道駅・バス停人口カバー率

■ 目的

- ・通院や買物、通学などの日常の移動に対して、バスや鉄道を利用できる環境にあるかを客観的に評価する。

■ 指標の算定方法

- ・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）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率 83.2％（平成 22 年度）
幹線軸のカバー人口 126,700 人（平成 22 年度）
- ・目標値：公共交通の人口カバー率を維持していくことを目指す。

指標③ 観光客入込数

■ 目的

- ・観光客の移動手段を支える公共交通を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・1 年間に本市を訪れる観光客（人/年）を確認

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：635 万人（平成 26 年度）
- ・目標値：670 万人（令和 2 年度）

指標④ 鉄道利用者数

■ 目的

- ・広域的な交流人口を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・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）を確認

■ 現況値及び目標値

表 32 鉄道の利用者数及び収支状況

	市内乗車人員 (千人/年)		経常収支率 (%)	市負担額 ※ 1 (千円/年)
	現況 (H26)	目標 (R4)	現況 (H26)	現況 (H26)
福島交通飯坂線	2,678	3,800	121.6	0
阿武隈急行線	1,121		88.8	0

※ 1 運行費補助のみ

指標⑤ 中心市街地の歩行者・自転車交通量

■ 目的

- ・幹線軸のサービス水準が確保されることにより、中心市街地の賑わいを評価する。

■ 指標の算定方法

- ・中心市街地 9 ヶ所の歩行者・自転車交通量（人/日）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：34,918 人/日（平成 26 年度）
- ・目標値：35,970 人/日（令和 2 年度）

指標⑥ バス利用者数

■ 目的

- ・路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組みなど、公共交通にかかる取り組みにより利便性を向上し、公共交通の持続可能性を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・市内の年間バス乗車人員（人/年）を把握

■ 現況値及び目標値

表 33 路線バスの利用者数及び収支状況

	市内乗車人員 (千人/年)		経常収支率 ※ 1 (%)	市負担額 ※ 2 (千円/年)
	現況 (H26)	目標 (R4)	現況 (H26)	現況 (H26)
福島交通	5,013	5,000	86.4	86,906

※ 1 自主路線除く

※ 2 運行費補助のみ

指標⑦ 温室効果ガスの排出量

■ 目的

- ・公共交通の利便性が向上し、自家用車などから公共交通へ交通転換が図られることによる環境負荷への軽減を評価する。

■ 指標の算定方法

- ・本市の部門別二酸化炭素排出量の「運輸部門」のうち「自動車」からの排出量（千 t-CO₂/年）を把握

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：2,488 千 t-CO₂/年（平成 26 年度）
- ・目標値：1,997 千 t-CO₂/年（令和 2 年度）

指標⑧ 公共交通の市民満足度

■ 目的

- ・市民の公共交通に対する満足度から、関係者が行ってきた維持確保に向けた取り組みに対して評価する。

■ 指標の算定方法

- ・市民アンケートから公共交通施策に対する満足度について、「不満」と「やや不満」の合計の占める割合（％）を算出

■ 現況値及び目標値

- ・現況値：27％（平成 27 年度）
- ・目標値：17％以下（令和 4 年度）

