

令和5年度 第3回 福島市地域公共交通活性化協議会 (公共交通部門)

日時：令和6年1月16日(火)
(書面開催)

次 第

1 議 事

(1) 報告事項

- ①人事異動に伴う委員の交代について・・・・・・・・・・資料1
- ②立子山地区1区の実証運行の検証結果及び
本格運行への移行について・・・・・・・・・・資料2

(2) 協議事項

議案第1号

福島市地域公共交通利便増進実施計画(素案)について・・・・・・・・資料3

議案第2号

令和5年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業))に係る自己評価について・・・資料4

報告事項①

人事異動に伴う委員の交代について

福島交通株式会社福島支社長の人事異動に伴い、本協議会委員の交代がありましたので、下記のとおりご報告いたします。

記

1. 新任委員

福島交通株式会社 福島支社長 久保 彰
(前任者) 村上 伸一郎

2. 任 期

令和5年12月1日から令和6年6月30日まで(前任者の残任期間)

※ 委嘱期間2年(令和4年7月4日から令和6年6月30日)

報告事項②

立子山地区 1 区の実証運行の検証結果及び本格運行への移行について

令和 5 年第 1 回福島市地域公共交通活性化協議会で報告いたしました、立子山地区 1 区での実証運行（ボランティア輸送）の検証結果及び本格運行への移行について、別紙資料 2－1 のとおりご報告いたします。

I 実証運行の概要

1. これまでの経過

- ・～R4 立子山地区住民主体で小さな交通に関する研究
- ・R4.12 ボランティア運転者講習に住民が参加
- ・R5.1 住民アンケートを実施
- ・R5.3.20 「立子山地区高齢者等おでかけサポート協議会」発足
- ・R5.5.25 市と今後の進め方等について協議
- ・R5.6.26 タクシー事業者を交えて協議
- ・R5.7.13 福島市地域公共交通活性化協議会において報告
- ・R5.8 運行地区内でチラシを配付
- ・R5.9.1～ **実証運行を開始**

2. 運行地区の概要

※R5.6末住基データより。字単位での集計のため誤差あり。

1区＝95世帯、人口206人（うち65歳以上109人）

- ①野城地区・・・41世帯、人口88人（うち65歳以上46人）
- ②内ノ馬場地区・・・43世帯、人口95人（うち65歳以上50人）
- ③畑ノ高屋地区・・・11世帯、人口23人（うち65歳以上13人）

3. 実証運行の内容（運行要件等）

- ・実証期間：3カ月（R5.9.1～R5.11.30）
- ・運行形態：ボランティア輸送（互助による輸送）
- ・運行範囲：1行程 概ね片道10km圏内
（参考）約10km＝渡利病院、渡利いちい、済生会川俣病院 等
- ・利用対象者：立子山地区1区居住の移動が困難な高齢者及び障害をお持ちの方、かつ、利用会員登録者
- ・利用条件：週2回、8：00～15：00 ※事前申込制
- ・運賃：無料 ※利用者は実費範囲内の協力金を負担
＞立子山地区内100円、片道10km程度500円が基準額

4. 実証運行の実績（最終結果） ※詳細は次頁

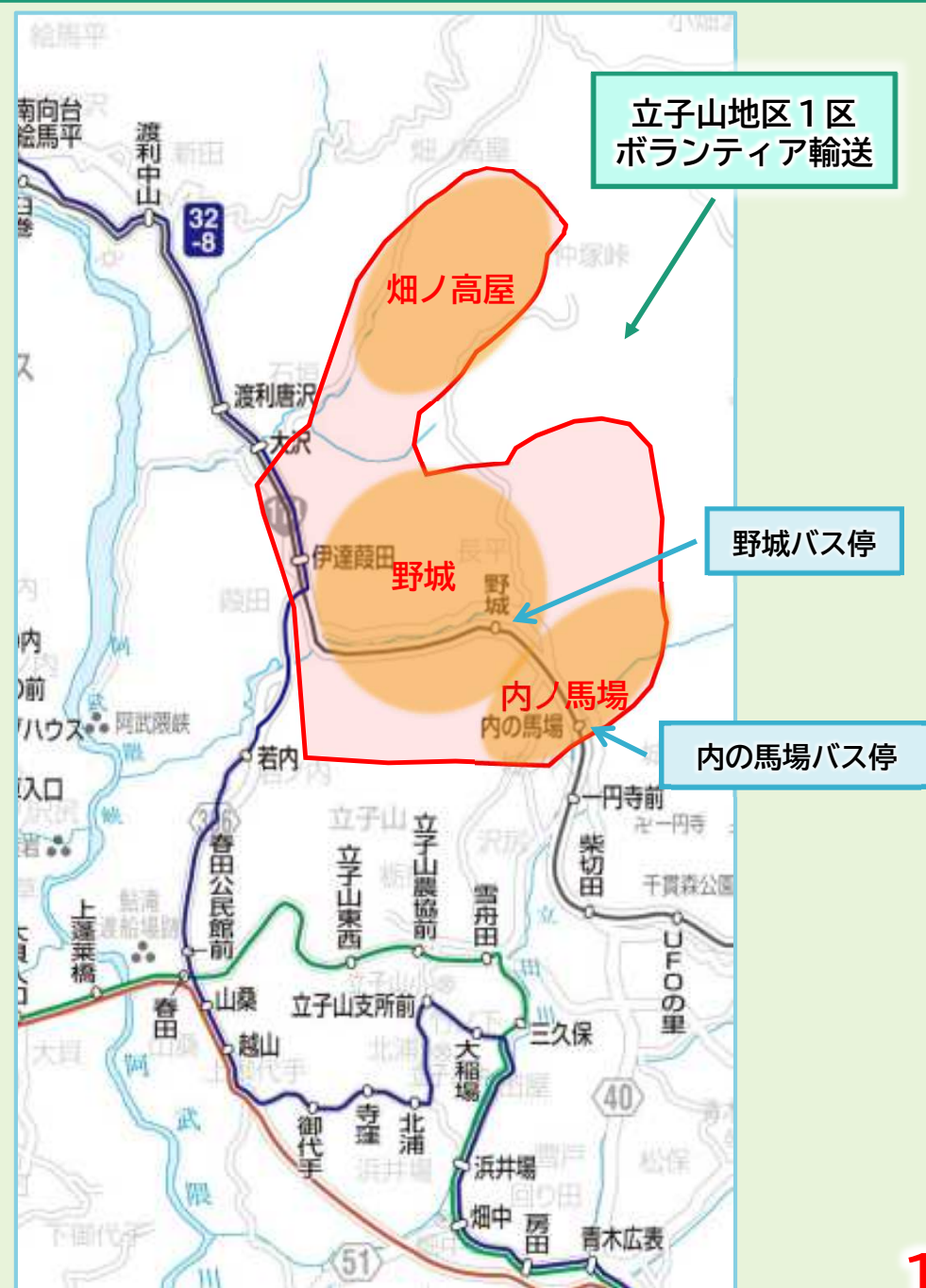
- ・R5.11月末時点：利用会員登録者13人、ボランティア運転手2人

《運行実績（3ヶ月）》 運行回数13回、実利用人数4人

- 9月実績：運行4回、運行時間帯は午前、主な利用目的は通院
- 10月実績：運行4回、運行時間帯は午前、主な利用目的は通院
- 11月実績：運行5回、運行時間帯は午前及び午後、主な利用目的は通院、買物

5. 今後について

- ・実証運行の検証結果等を福島市地域公共交通活性化協議会へ報告後、立子山地区1区のボランティア輸送については本格運行へ移行する。



Ⅱ 実証運行の結果

1. 実証内容

- ・運行期間：3カ月（R5.9.1～R5.11.30）
- ・利用対象者：下記要件をすべて満たした方
 - ①1区（野城・畑ノ高屋・内ノ馬場）住民
 - ②65歳以上又は障がいをお持ちの方
 - ③乗用車への乗降が自力で可能な方
 - ④利用会員登録した者
- ・ボランティア運転手：2人

2. 実証実績

- （1）利用会員登録者：**13人**
 - ①性別 男性5人・女性8人
 - ②地区 野城11人・畑ノ高屋1人・内ノ馬場1人
- （2）実利用者：**4人**
 - ①性別 男性0人・女性4人（71～76歳）
 - ②地区 野城3人・畑ノ高屋1人・内ノ馬場0人

【参考】利用者の制度以前の主な移動手段
⇒家族の送迎、タクシー、路線バス
- （3）運行実績：**13運行**
 - 【月別】 月平均4.3運行
 - 9月：4回（通院2回、地区内移動2回）
 - 10月：4回（通院4回）
 - 11月：5回（通院1回、買物2回、地区内移動2回）
 - 【利用目的】
 - ①**通院7回** ②地区内移動4回 ③買物2回
 - 【1人当たり利用回数】
 - 月平均1.08回** 月最高2回 月最低0回
 - 【利用時間帯】
 - 午前10回（主に通院）、午後3回（主に買物）

Ⅲ 実証運行の検証結果と本格運行

1. 既存事業者への影響

- （1）ジェイアールバス東北福島ー川俣線
 - 路線バスの利用者数に影響を及ぼすほどの運行実績はなく、実証運行の影響は少ないものと推測される。
 - ◎野城・内の馬場バス停の高齢者利用者（目視調査）
【のべ降車人数】
 - 9月：野城バス停21人、内の馬場バス停75人
 - 10月：野城バス停23人、内の馬場バス停105人
 - 11月：野城バス停23人、内の馬場バス停95人
- （2）飯野タクシー
 - 顧客へ影響を及ぼすほどの運行実績はなく、また運行開始以降も立子山1区内の顧客からの利用があることから、実証運行の影響は少ないものと推測される。
- （3）結論
 - ✓対象区域の高齢者100人強のうち
利用会員登録者13人、実利用者4人。
 - 既存公共交通への影響は少ないものと推測される。

2. 実証運行の課題

- ・利用者が増加した際の受付や運行調整など事務局運営。
- ・ボランティア運転手が少なく、都合調整に負担をかける。
- 利用者が増加し、事務局運営やボランティア運転手に対し負担過多とならないよう事業拡大は慎重な判断が必要

3. 本格運行

上記結果より、本実証運行の運行要件であれば、既存公共交通への影響は少なく共存が可能と判断されるため、**令和6年2月1日（木）より本格運行**へ移行することとする。

また、課題も踏まえ運営側等への負担過多とならないよう**運行要件等は実証運行と同様**とする。

議案第 1 号

福島市地域公共交通利便増進実施計画（素案）について

「福島市地域公共交通利便増進実施計画」につきましては現在策定作業中ですが、現時点での素案について委員の皆様からご意見を頂戴したく存じます。

なお、今回のご意見を基に修正を加えた後、次回の対面にて開催します協議会において、改めてご意見等伺いたいと思いますので、ご了承ください。

◆福島市地域公共交通利便増進計画の概要（資料 3－1）

- 北信幹線軸、月の輪台幹線軸、蓬萊幹線軸の広域バス路線の見直し（調整中）
 - ・各幹線軸の路線バスの運行現況、等間隔ダイヤ案等の検討を実施。
 - ・広域バス路線については、県が福島県地域公共交通計画に基づいて、県北圏域の利便増進計画を策定する予定のため、具体的内容は県の利便増進計画に記載予定。
- 松川地区（松川駅周辺）の域内交通の見直し（本計画に記載）
 - ・路線バス（医大・水原線）の経路短縮・変更
松川町水原地区については医大・水原線の利用者が特に少なく、路線バスから乗合タクシーへ転換することで、効率性の向上、利用者の利便性向上を図る。
 - ・水原地区への乗合タクシーの導入
利用者増加を目指し、停留所のない国道 4 号線の区間について松川町金沢地区内を通る経路に変更し、併せて通勤・通学時に利用しやすいダイヤへと見直しを実施することにより、利用者の利便性向上を図る。
- 飯坂地区（飯坂温泉駅周辺）の域内交通の見直し（調整中）
既存の路線バス（飯坂・中茂庭線、湯野・飯坂小経由杉の平線）の利用者が減少していることから、利用実態に応じた運行方法へ見直し検討中。関係者との協議を進め、具体案が完成した時点で記載する。

1. 福島市の広域バス路線の利便増進事業

広域交通・幹線軸の利便性向上と効率化

- 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。

等間隔運行・パターンダイヤのイメージ図



2. 県北圏域の利便増進計画策定の必要性

福島市内の
広域バス路線の再編

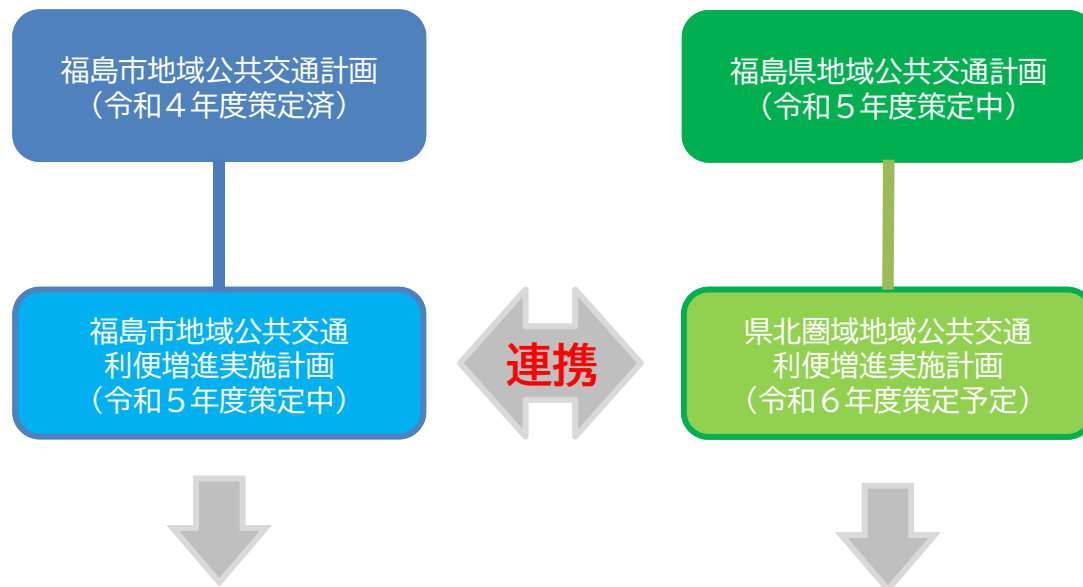
県北圏域の
広域バス路線の再編



- 県北圏域の広域バス路線は大部分が福島駅を起点として、福島市と周辺市町村を結ぶ路線となっており、福島市内の広域バス路線再編を行うことは、県北圏域の広域バス路線再編とほぼ同じとなる。
- 福島市の利便増進計画の区域は福島市域内となっており、他市町村の区域まで記載することはできない。
- 広域バス路線の再編を実施するためには、福島県地域公共交通計画に基づいた、県北圏域の利便増進計画を策定する必要があるため、県と協議を実施。

令和6年度に県が県北圏域の利便増進計画を策定予定

3. 県計画と福島市利便増進計画の関係性と記載事項



【福島市 利便増進計画】

- 広域バス路線と重複する市域内バス路線の見直し
- ➡北信幹線軸、月の輪台幹線軸、蓬萊幹線軸
（実施時期は県北圏域利便増進計画に合わせる。）
- 交通計画で定めた交通拠点周辺の域内交通の見直し
- ➡飯坂地区（飯坂温泉駅周辺）
- ➡松川地区（松川駅周辺）
- 利便増進計画に関連して実施する事業

【県北圏域 利便増進計画（予定）】

- 広域バス路線に係る利便増進事業
- 利便増進計画に関連して実施する事業

【県北圏域の市町村】

福島市、伊達市、二本松市、本宮市、国見町、桑折町、川俣町、大玉村

福島市地域公共交通利便増進計画

■事業全体図

利便増進計画に基づいて実施予定の事業を下図に示す。

■飯坂地区（飯坂温泉駅周辺）

- ・飯坂町茂庭（もにわの湯、中茂庭）方面、飯坂町中野（杉の平）方面の路線の再編（利用実態に応じた運行方法の見直し等）

※今後協議実施

■松川地区（松川駅周辺）

- ・路線バスの路線短縮及び経路変更
- ・路線バス経路短縮部への乗合タクシー導入

※継続協議中

■利便増進事業に関連して実施する事業

- ・モビリティマネジメントの実施

■北信幹線軸

- ・日中時間帯（9～15時台）における運行間隔の平準化（20分間隔程度）
- ・（仮称）イオンモール北福島の開業に合わせた経路の見直し、施設への乗り入れ
- ・幹線軸に関連する路線の一部統合による効率性の向上

※県北圏域の利便増進計画に合わせて実施

■月の輪台幹線軸

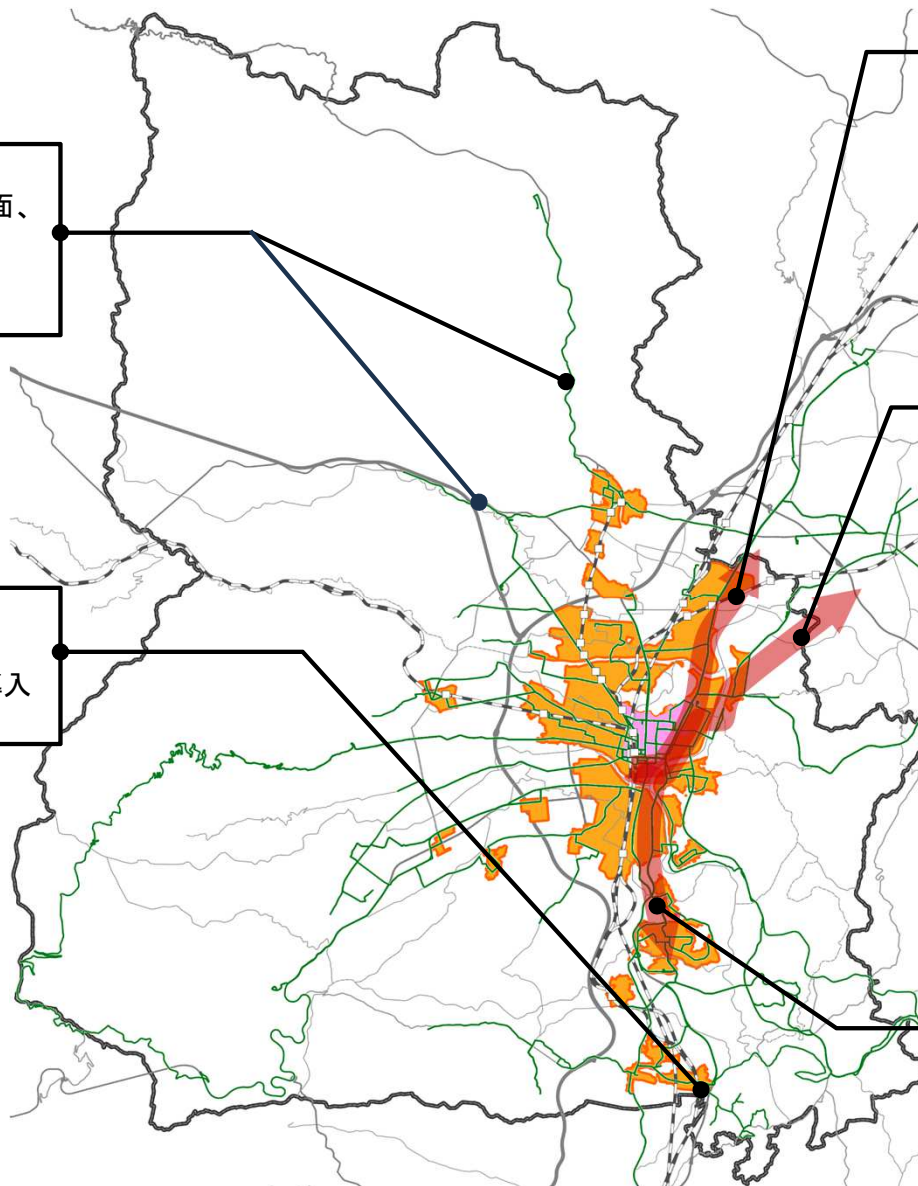
- ・日中時間帯（9～15時台）における運行間隔の平準化（45分間隔程度）
- ・幹線軸に関連する路線の一部統合による効率性の向上

※県北圏域の利便増進計画に合わせて実施

■蓬萊幹線軸

- ・日中時間帯（9～15時台）における運行間隔の平準化（15分間隔程度）
- ・幹線軸に関連する路線の一部見直しによる利便性・効率性の向上

※県北圏域の利便増進計画に合わせて実施



議案第 2 号

令和 5 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通利便増進事業（利便増進計画策定事業））に係る自己評価について

「福島市地域公共交通利便増進実施計画」策定にあたり、国より地域公共交通確保維持改善事業補助金を受けておりますが、地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要領第 3 条第 5 項及び地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき、協議会自らによる事業の実施状況の確認、評価（「自己評価」という。）を行い、令和 6 年 1 月末までに東北運輸局長へ報告する必要があります。

つきましては、委員の皆様には別紙の自己評価シート（資料 4－1）、概要資料（資料 4－2）をご承認いただいたうえで東北運輸局へ提出したく、ご審議いただくものです。

参 考

◆地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要領（抜粋） （協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
- 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
- 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
- 四 その他地域の生活交通の実情、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者

2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成する都道府県又は市町村が組織する活性化法第6条第1項に規定する協議会（以下「活性化法法定協議会」という。）にあっては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。

3 第2編第2章の離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画を含む。）を策定する協議会にあっては、離島航路が地域の幹線交通であるとともに生活交通であることから関係する都道府県及び市町村がともに参加すること。

4 地方運輸局等及び地方航空局は、生活交通確保維持改善計画の策定に必要な助言等を行う。

5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

◆地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抜粋）

8. 事業評価について

（1）事業評価の実施

①自己評価（一次評価）

地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けた事業については、毎年度、協議会自らによる事業の実施状況の確認、評価（以下「自己評価」という。）を行い、当該自己評価の結果を、地域公共交通確保維持事業及び地域公共交通調査等事業にあっては、補助金の交付を受けようとする会計年度の1月末までに、地域公共交通バリア解消促進等事業にあっては、補助金の交付を受けた会計年度の翌年度の1月末までにそれぞれ協議会から、地方運輸局、神戸運輸監理部、地方航空局又は沖縄総合事務局（以下「地方運輸局等」という。）に報告するとともに、公表することとする。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名： 福島市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域公共交通利便増進事業(計画策定事業)

資料4-1

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③計画策定等に向けた方針
【事業内容】 ・利便増進事業実施における課題の整理・検討 ・バス路線の再編・見直し検討 ・フィーダー系統の導入検討 ・利便増進実施計画(案)のとりまとめ ・協議会開催 【結果概要】 ・福島市地域公共交通計画で明らかになった課題に基づき、本計画で実施すべき課題を整理・検討することができた。 ・広域交通・幹線軸の利便性向上と効率化のため、南北の軸となる北信幹線軸、月の輪台幹線軸、蓬萊幹線軸について、現況を把握し等間隔運行等の導入検討をすることができた。 ・公共交通の拠点である松川駅、飯坂温泉駅に接続する路線バス等の現況を把握し、路線の再編および乗合タクシーの導入等について検討することができた。 ・それぞれの検討事項を踏まえて、持続可能な公共交通網の形成に向けて計画素案を作成する。 ・関係事業者は全て協議会委員であり個別に協議・調整を実施してきたが、協議会を開催し全体の意見を聴取して最終的にとりまとめる。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された(される見込み)。	・北信幹線軸、月の輪台幹線軸、蓬萊幹線軸において9時から15時台に等間隔運行やパターンダイヤを導入し、利用者が分かりやすいダイヤや最大待ち時間の短縮により利便性向上と運行の効率化を図る。 ・松川駅に接続する路線バスについては、路線再編および利用状況に応じた最適な交通モードを選定して既存の公共交通との接続を維持することにより、持続可能な公共交通網の形成を図る。 ・児童・学生へ向けた公共交通PRや自家用車から公共交通への転換など市民の意識づけを行うため、ホームページやチラシ作成、出前講座、乗り方教室等のモビリティマネジメント実施して公共交通の利用促進を図る。なお、平成6年度確保維持事業(計画推進に係る事業)の活用を見込んでいる。

地域の概要

1. 基礎データ

- 福島市
- 人口：269,363人（R5.3.31現在 住民基本台帳）
 - 面積：767.72平方キロメートル
 - 過疎地域等指定：
 - ・過疎（なし）
 - ・振興山村（旧大笹生村、旧土湯村、旧中野村、旧茂庭村、旧庭坂村、旧水原村）
 - 高齢化率：31.5%（R5.1.1現在 令和5年福島市の推計人口）
 - 交通会議開催数：2回（R5.4～R5.12 書面開催含む）

2. 公共交通の概況

【乗合バス】

①路線バス

- 運 行：福島交通（株）
路 線：64路線
運 行：ジェイアールバス東北（株）
路 線：1路線

②コミュニティバス

- 運 行：福島市、川俣町（バス事業者へ委託）
路 線：2路線

【鉄道】

- 運 行：東日本旅客鉄道（株）
路 線：在来線2路線、東北新幹線
運 行：福島交通（株）
路 線：1路線
運 行：阿武隈急行（株）
路 線：1路線

【乗合タクシー】

- 運 行：乗合タクシー運行共同体（タクシー事業者2社）
エリア：1地区

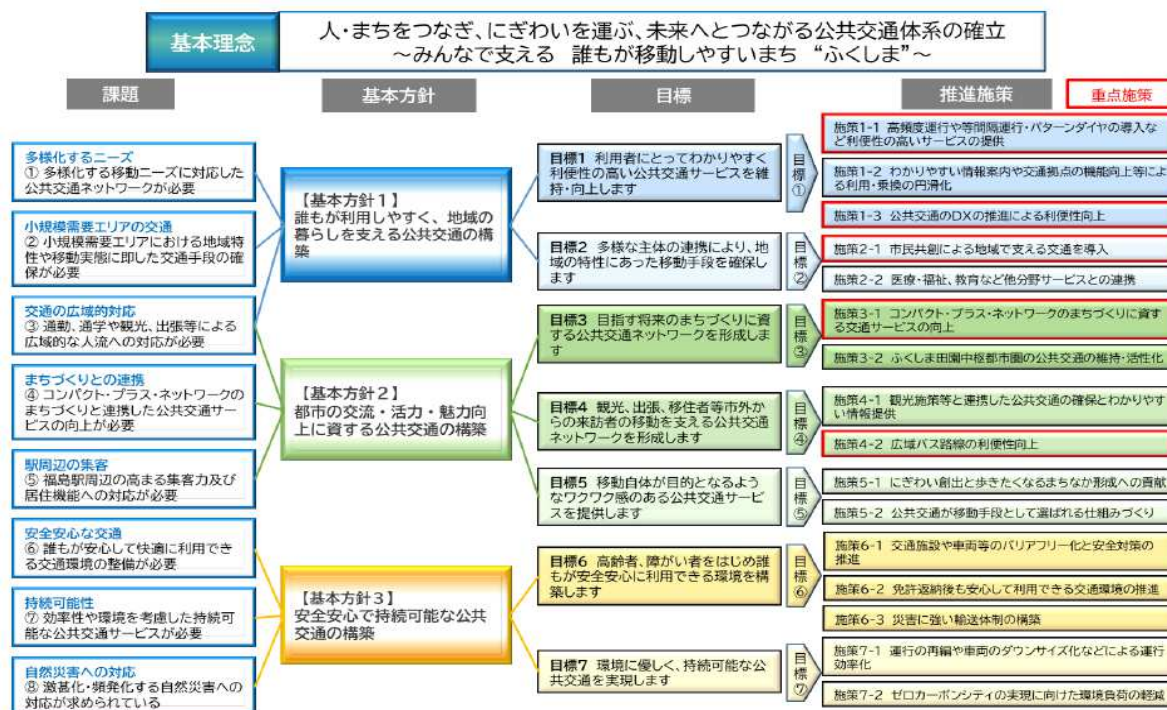
※少子高齢化やライフスタイルの変化などによる路線バス利用者の減少や運転手等の運行を維持する人材の減少を踏まえて、持続可能な交通体系を構築するために地域公共交通網の見直しが必要となっている。

3. 公共交通の問題点

- （1）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ている。
- （2）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、隣接市では新しい大型ショッピングモールの建設も進んでいる。圏域を支える公共交通が果たす役割はとて大きく、既存のみならず新しい広域的な人流への対応も必要となる。
- （3）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る。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ている。
- （4）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、高齢化も進んでいる。

福島市地域公共交通計画で整理した本市公共交通の課題解決に向けた施策のうち、優先度の高い重点施策を推進するため、利便増進計画を策定する。

【参考】福島市地域公共交通計画の基本理念～施策



福島市地域公共交通活性化協議会

調査結果概要

1. 福島市の広域バス路線の利便増進事業

広域交通・幹線軸の利便性向上と効率化

- 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。

等間隔運行・パターンダイヤのイメージ図



2. 県北圏域の利便増進計画策定の必要性

福島市内の
広域バス路線の再編

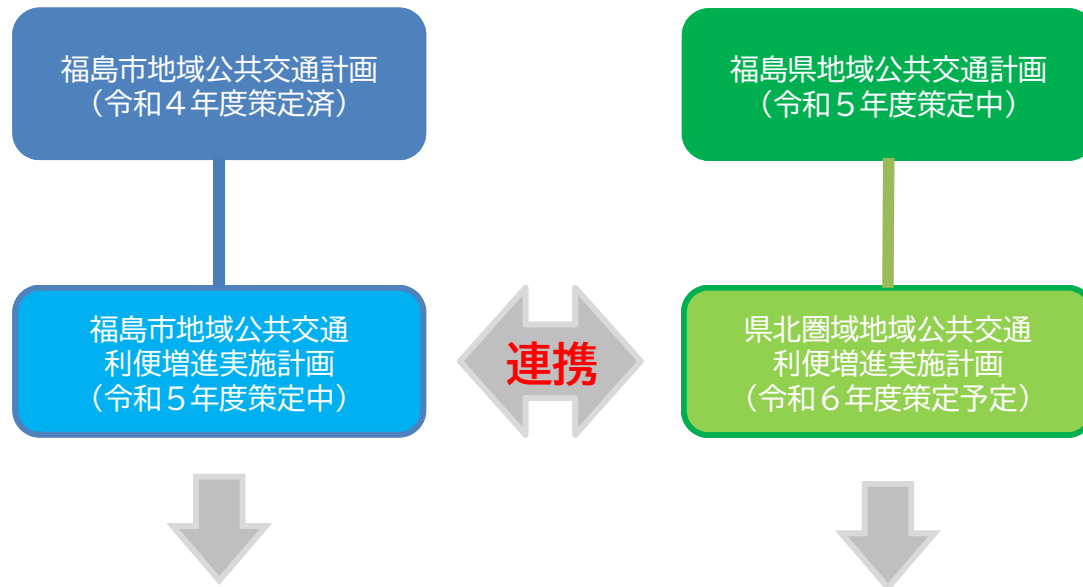
県北圏域の
広域バス路線の再編



- 県北圏域の広域バス路線は大部分が福島駅を起点として、福島市と周辺市町村を結ぶ路線となっており、福島市内の広域バス路線再編を行うことは、県北圏域の広域バス路線再編とほぼ同じとなる。
- 福島市の利便増進計画の区域は福島市域内となっており、他市町村の区域まで記載することはできない。
- 広域バス路線の再編を実施するためには、福島県地域公共交通計画に基づいた、県北圏域の利便増進計画を策定する必要があるため、県と協議を実施。

令和6年度に県が県北圏域の利便増進計画を策定予定

3. 県計画と福島市利便増進計画の関係性と記載事項



【福島市 利便増進計画】

- 広域バス路線と重複する市域内バス路線の見直し
- 北信幹線軸、月の輪台幹線軸、蓬萊幹線軸（実施時期は県北圏域利便増進計画に合わせる。）
- 交通計画で定めた交通拠点周辺の域内交通の見直し
- 飯坂地区（飯坂温泉駅周辺）
- 松川地区（松川駅周辺）
- 利便増進計画に関連して実施する事業

【県北圏域 利便増進計画（予定）】

- 広域バス路線に係る利便増進事業
- 利便増進計画に関連して実施する事業

【県北圏域の市町村】

福島市、伊達市、二本松市、本宮市、国見町、桑折町、川俣町、大玉村

福島市地域公共交通活性化協議会

調査結果概要

■事業全体図

利便増進計画に基づいて実施予定の事業を下图に示す。

■飯坂地区（飯坂温泉駅周辺）

- ・飯坂町茂庭（もにわの湯、中茂庭）方面、飯坂町中野（杉の平）方面の路線の再編（利用実態に応じた運行方法の見直し等）

※今後協議実施

■松川地区（松川駅周辺）

- ・路線バスの路線短縮及び経路変更
- ・路線バス経路短縮部への乗合タクシー導入

※継続協議中

■利便増進事業に関連して実施する事業

- ・モビリティマネジメントの実施

■北信幹線軸

- ・日中時間帯（9～15時台）における運行間隔の平準化（20分間隔程度）
- ・（仮称）イオンモール北福島の開業に合わせた経路の見直し、施設への乗り入れ
- ・幹線軸に関連する路線の一部統合による効率性の向上

※県北圏域の利便増進計画に合わせて実施

■月の輪台幹線軸

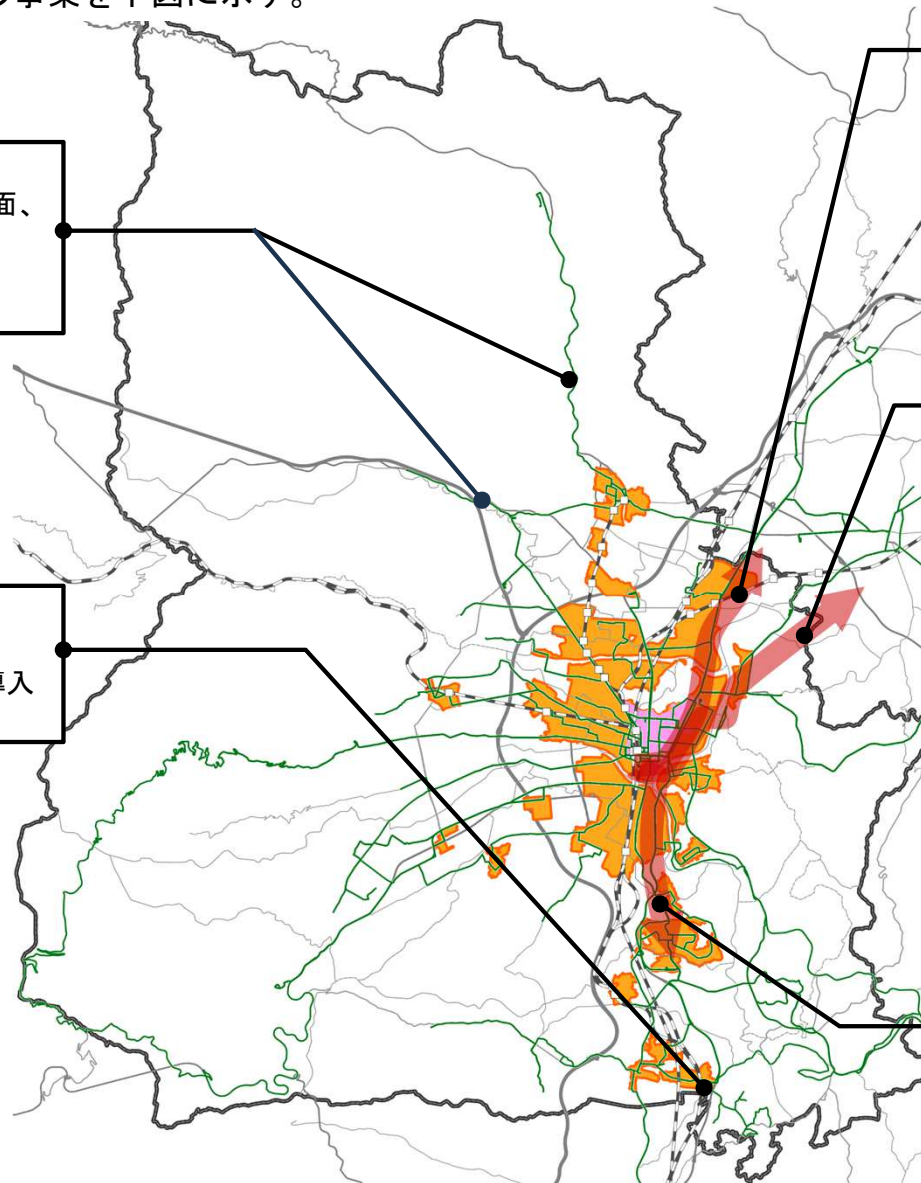
- ・日中時間帯（9～15時台）における運行間隔の平準化（45分間隔程度）
- ・幹線軸に関連する路線の一部統合による効率性の向上

※県北圏域の利便増進計画に合わせて実施

■蓬萊幹線軸

- ・日中時間帯（9～15時台）における運行間隔の平準化（15分間隔程度）
- ・幹線軸に関連する路線の一部見直しによる利便性・効率性の向上

※県北圏域の利便増進計画に合わせて実施



福島市地域公共交通活性化協議会

調査内容

【事業評価時点で完了している内容】

1. 利便増進事業実施における課題の整理と検討
 - (1) 利便増進に向けて実施する施策の検討
2. バス路線の再編・見直し検討
 - (1) 路線の利用状況等の現況調査
 - (2) 再編・見直しの方向性の検討
 - (3) 効率的な運行ダイヤ等の検討
 - (4) 関係機関との協議・調整
3. フィーダー系統の導入検討
 - (1) 導入エリア検討
 - (2) 効率的な輸送手段、運行ダイヤ等の検討
 - (3) 関係機関との協議・調整
5. 協議会開催（1回）

【今後予定している内容】

2. バス路線の再編・見直し検討
 - (1) 再編・見直しによる効果の整理
 - (2) 関係機関との調整・最終確認
3. フィーダー系統の導入検討
 - (1) 再編・見直しによる効果の整理
 - (2) 関係機関との調整・最終確認
4. 利便増進実施計画(案)のとりまとめ
 - (1) 素案の作成
 - (2) 協議会での意見徴収後の修正および
原案作成
5. 協議会開催(残り2回)

調査結果概要

■松川地区（松川駅周辺）の域内交通の見直し

【課題】

- ・松川駅周辺には福島県立医科大学付属病院と松川町水原地区を結ぶ医大・水原線が運行しており、当該地区の日常生活の移動を支えている。沿線地区の人口減少等に伴い利用者数は減少傾向にあり、運行の維持が課題となっており、運行方法の見直しが必要となっている。
- ・令和7年4月に松川地区に松陵地区義務教育学校（仮称）が開校することに伴い、松川地区内の3つの小学校が統合する予定となっており、これらを踏まえた移動手段の再検討が必要となっている。

【実施事業の方向性】

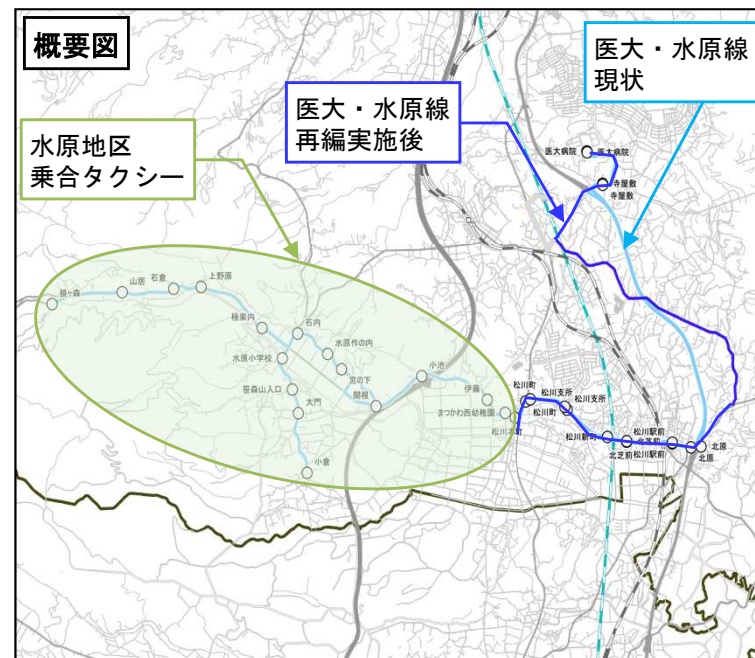
- ・松川町水原地区については医大・水原線の利用者が特に少なく、路線バスから乗合タクシーへ転換することで効率性の向上を図るとともに、便数を増やして利用者の利便性向上を図る。
- ・利用者増加を目指し、停留所のない国道４号線の区間は松川町金沢地区内を通る経路に変更し、併せて通勤・通学時に利用しやすいダイヤへと見直しを実施することにより、利用者の利便性向上を図る。

【事業の概要】

項目	現状	事業実施
対象路線名	医大・水原線	医大・水原線
運営主体	福島市	福島市
運行事業者	福島交通	福島交通
事業の種類	一般乗合旅客運送事業	一般乗合旅客運送事業
運行形態	定時定路線	定時定路線
運行回数	平日：3回/日 土：3回/日	平日：4回/日 土・日・祝：0回/日
運賃	170円～740円	※調整中

項目	現状	事業実施
対象路線名	—	水原地区乗合タクシー
運営主体	—	福島市
運行事業者	—	松川下川崎乗合タクシー運行共同体 ※調整中
事業の種類	—	一般乗合旅客運送事業
運行形態	—	予約型・定時定路線運行
運行回数	—	平日：４回/日※調整中 土・日・祝：０回/日※調整中
運賃	—	※調整中

概要図



今後の取組みについて

【スケジュール（予定）】

- 1月上旬 協議会開催
○1月中旬 関係機関との調整
○2月下旬 素案完成、協議会開催
- 3月上旬 素案修正
○3月下旬 原案完成

【地域の交通の目指す姿】

本市の公共交通の維持・活性化に向けて、行政や交通事業者に加え、関係団体や市民など多様な関係者が積極的に意見交換を行いながら持続可能性を模索し、まちのにぎわいに資する新たな移動の価値を創出します。

また、県都として、市民をはじめ周辺市町村の住民や国内外からの観光客及びビジネス客など誰もが移動しやすい公共交通の実現を目指します。