

福島市 地域公共 交通計画

令和5年3月

令和7年2月一部改定



福島市

目 次

第1章 はじめに.....	1
1-1 計画の目的.....	1
1-2 計画の区域.....	2
1-3 計画の対象.....	3
1-4 計画の位置付け.....	3
1-5 計画期間.....	4
第2章 公共交通を取り巻く現状.....	5
2-1 福島市の概況.....	5
2-2 社会経済情勢等の変化.....	12
2-3 公共交通の現状と移動実態.....	21
2-4 公共交通に対する市民意見・ニーズ.....	30
第3章 公共交通の課題.....	37
第4章 公共交通の目指すべき将来像.....	45
4-1 計画の基本理念と基本方針.....	45
4-2 計画の目標.....	47
4-3 目指すべき公共交通ネットワーク.....	50
第5章 公共交通体系を実現させるための施策.....	55
第6章 計画の実現に向けて.....	80
6-1 関係主体の役割.....	80
6-2 計画の評価指標.....	81
6-3 推進体制.....	86
6-4 地域公共交通確保維持改善事業の活用について.....	89

第1章 はじめに

1-1 計画の目的

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。さらに、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することになりました。

本市では、こうした国の枠組みを活用しながら、望ましい公共交通体系実現のため、平成 24 年 3 月に長期的展望に立った「公共交通活性化基本計画」を、平成 28 年 3 月に「地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通ネットワークの利便性向上や公共交通サービスの充実・強化に取り組んできました。

こうした中、これまでのモータリゼーション、人口減少・少子高齢化に加え、近年、自然災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を契機とした行動変容、ICT・AI 技術等による技術革新など、社会経済情勢の急激な変化とともに、公共交通を取り巻く状況の変化も様々な形で生じています。

引き続き、市民生活や地域経済活動を支える公共交通を持続可能なものとしていくためには、こうした公共交通を取り巻く状況変化への対応を事業者だけに委ねることなく、地域住民・企業・行政など地域のあらゆる関係者が集い、知恵を絞り、協調しながら、「共創」の理念のもとに着実に取組を進める必要があります。

このため、喫緊の課題に対応した新たなマスタープランとして「福島市地域公共交通計画」を策定し、今後 8 年間に実施する取組について定めるとともに、市民や市外からの来訪者にとって利用しやすく、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築を目指して参ります。

1-2 計画の区域

計画の区域は、福島市全域とします。

また、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持していくため「ふくしま田園中枢都市圏※」の圏域市町村と広域連携の取組を進めながら、計画を推進します。

※「ふくしま田園中枢都市圏」とは、福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村、飯館村の9市町村を構成団体とする連携中枢都市圏のことです。

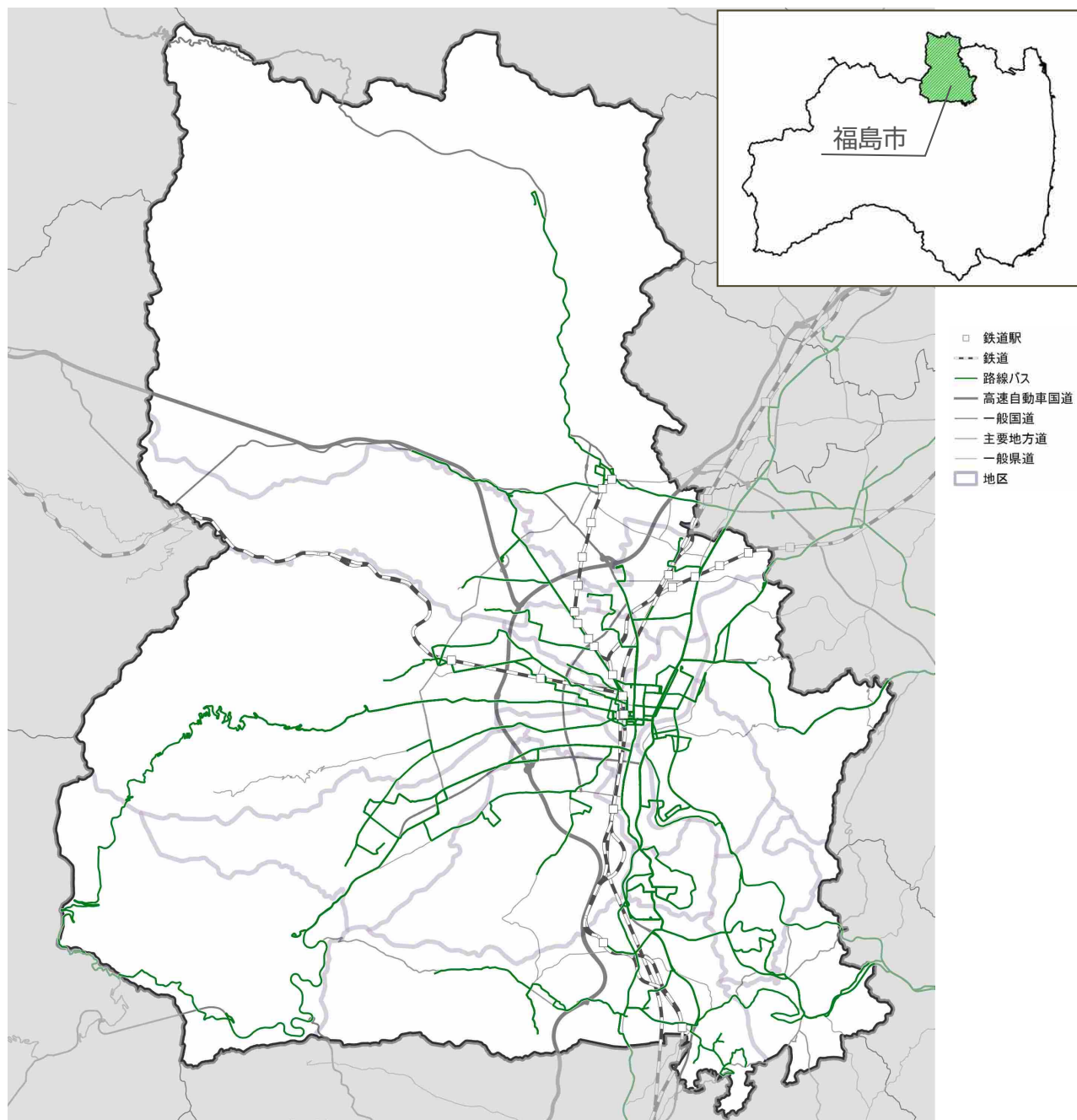


図 計画の区域

1-3 計画の対象

本市には様々な交通手段があり、市民生活の移動や観光客・ビジネス客等の来訪者の移動を支えています。本計画では、鉄道や路線バス、乗合タクシー、乗用タクシー等の地域公共交通及び施設等の輸送サービスを対象とします。

また、公共交通の補完が期待されるシェアサイクルのほか、次世代型モビリティなども含めて検討を進めていきます。

1-4 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画であり、上位計画である「福島市総合計画まちづくり基本ビジョン」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。

本市は、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを具現化するため、「福島市立地適正化計画」との整合を図りながら、将来にわたり持続可能な都市経営を目指します。

また、本計画に示す施策を着実に実行・推進するために、本計画の実施計画となり、具体的な事業内容や実施主体、必要経費、効果等を示す「地域公共交通利便増進実施計画」を別途作成します。

なお、当該計画については、市内で完結する路線だけではなく、市外へ運行する路線も含めて一体的に事業を推進することから、本市の計画の他に県が策定した「福島県地域公共交通計画」も基本計画とし、県北圏域一体となった「福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画」として作成します。

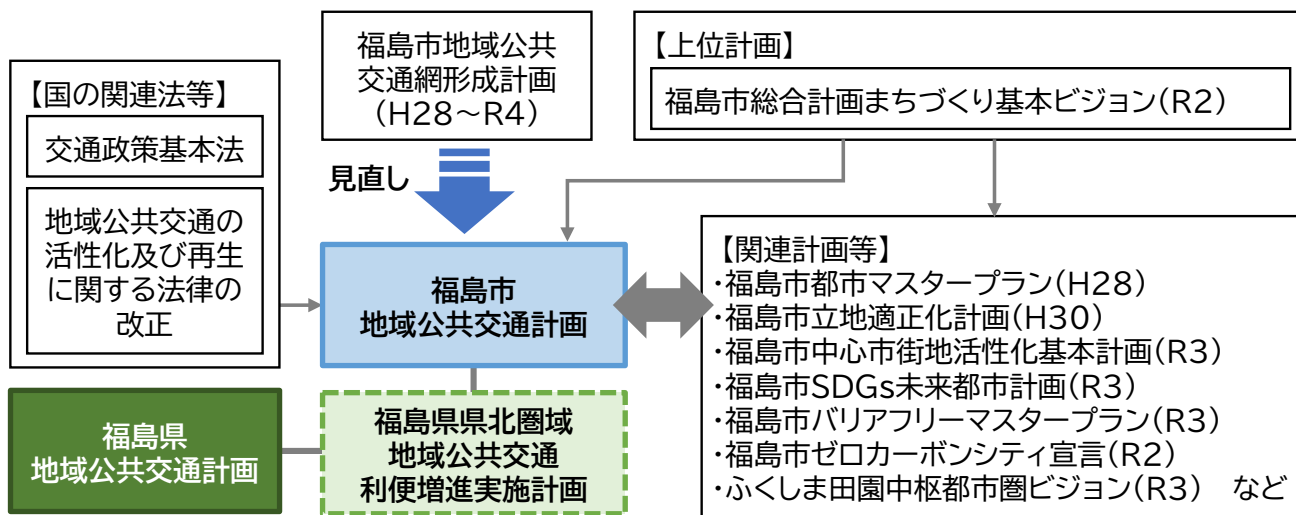


図 計画の位置付け

本市では、SDG s 未来都市の選定を受けて、「福島市SDG s 未来都市計画～福島市SDG s 未来都市アクションプラン～」を策定し、本市ならではのまちづくりや、風評払拭、ゼロカーボン、若い世代を呼び込む施策等を展開し、アクティブで面白い持続可能な地域社会の構築を目指しています。

本計画はSDG s の 17 の目標のうち、親和性の高いと判断した以下の 6 つの目標達成に積極的に貢献します。



1-5 計画期間

県策定の「福島県地域公共交通計画」や「福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画」と連携して推進する事業もあるため、計画の終了時期を県計画に準拠することとし、計画の期間は、令和 5 年度（2023 年度）～令和 12 年度（2030 年度）の 8 年間とします。

社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更等があった場合には、必要に応じて計画の見直しを検討します。

表 計画の期間

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
福島市地域公共交通計画	2023. 4～2031. 3								次期計画
福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画			2025. 7～2031. 3						
第6次福島市総合計画 まちづくり基本ビジョン	2021～2025		次期計画						
福島市立地適正化計画	2019～2040								

第2章 公共交通を取り巻く現状

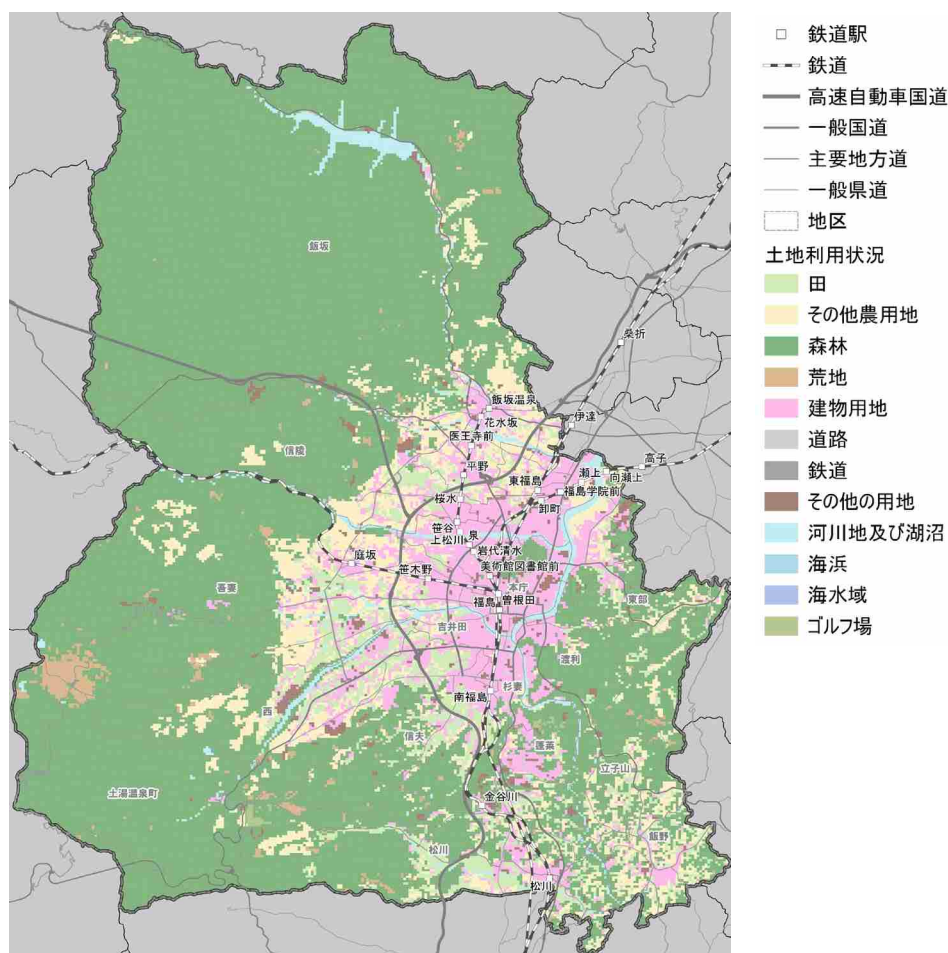
2-1 福島市の概況

1) 地勢

本市は、福島県中通り地方の北部に位置し、767.72 k m²の広大な市域を有しています。西は吾妻連峰、東はなだらかな丘陵状の阿武隈高地に囲まれた福島盆地の中に開け、中心部には緑豊かな信夫山があり、吾妻連峰から福島盆地内を流れる荒川、松川、摺上川などの河川が、阿武隈川に注いでいます。また、那須火山帯に属している奥羽山脈があるため、飯坂、土湯、高湯をはじめ、多種多様な効能を持つ温泉が数多くあります。

福島駅東口周辺を中心とする中心市街地は、県庁や市役所などの行政施設や日本銀行福島支店等の金融機関、業務・商業施設が立地し、古くから県北地域の中心として繁栄した地域です。

交通網では、東北新幹線が縦貫し、さらに山形新幹線の起点となっており、主要道路も東北縦貫自動車道をはじめ国道が東西南北に伸び、東北圏と首都圏、太平洋と日本海を結ぶ交通の結節点として重要な役割を果たしています。



資料：国土数値情報

図 土地利用状況

2) 人口

本市の人口は、平成 13 年をピークに人口減少に転じ、平成 27 年は 294 千人、令和 2 年は 285 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。

第 6 次福島市総合計画まちづくり基本ビジョンの福島市人口ビジョンでは、施策展開により将来人口を引き上げる将来人口目標を定めています。

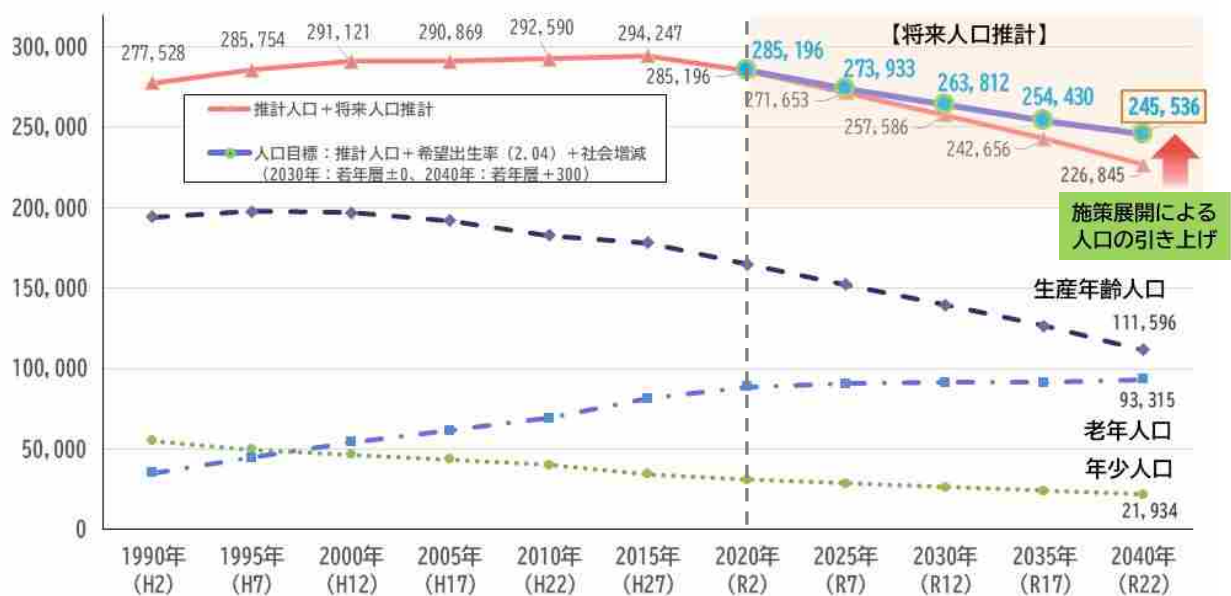


図 総人口の推移（実績、将来人口推計、人口目標）

福島市人口ビジョンによる人口目標では、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、高齢化率（65 歳以上人口比率）は、年々上昇し令和 22 年には 38.0%に達する想定となっており、今後も進む高齢化に対応した総合的施策展開が求められています。

表 年齢 3 区分人口の推移と将来の見通し

項目	実績		人口目標（人）			
	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)	2040年 (R22)
年少人口 (0～14歳)	34,580	31,214	30,243	30,228	31,027	31,014
	11.8%	10.9%	11.0%	11.5%	12.2%	12.6%
生産年齢人口 (15～64歳)	178,071	165,014	152,814	142,109	131,726	121,207
	60.5%	57.9%	55.8%	53.9%	51.8%	49.4%
老年人口 (65歳以上)	81,596	88,968	90,876	91,475	91,677	93,315
	27.7%	31.2%	33.2%	34.7%	36.0%	38.0%

※本ページのデータは、「国勢調査（各年 10 月 1 日時点）」、「第 6 次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン（令和 3 年 3 月）」の第 2 編福島市人口ビジョン（2020 年度改訂版）による。

令和 3 年における福島市の人口動態は、社会動態が 448 人、自然動態が 1,837 人それぞれ減少となり、全体で 2,285 人の減少となりました。また、本市の人口動態は、平成 27 年に 57 人の増加となりましたが、平成 28 年には減少に転じ、平成 29 年以降は減少傾向が続いています。

令和 3 年と令和 2 年との比較では、社会動態は 438 人、自然動態は 356 人減少し、人口減少数は 794 人拡大しました。令和 2 年は、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、主に大都市圏への転出者が減少したため、社会動態の減少幅が縮小したものと推定されます。

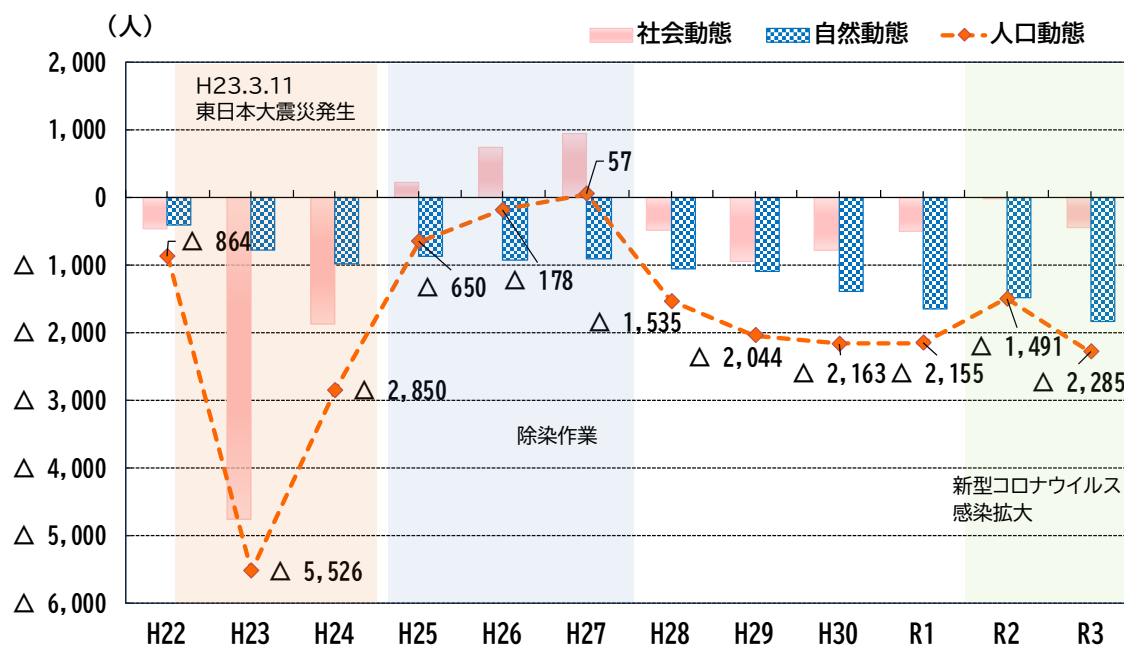


図 人口動態の推移

地区別の人口をみると、中心市街地の外縁部である吉井田地区を除く 16 地区で減少傾向となっています。高齢化率は全ての地区で上昇しています。

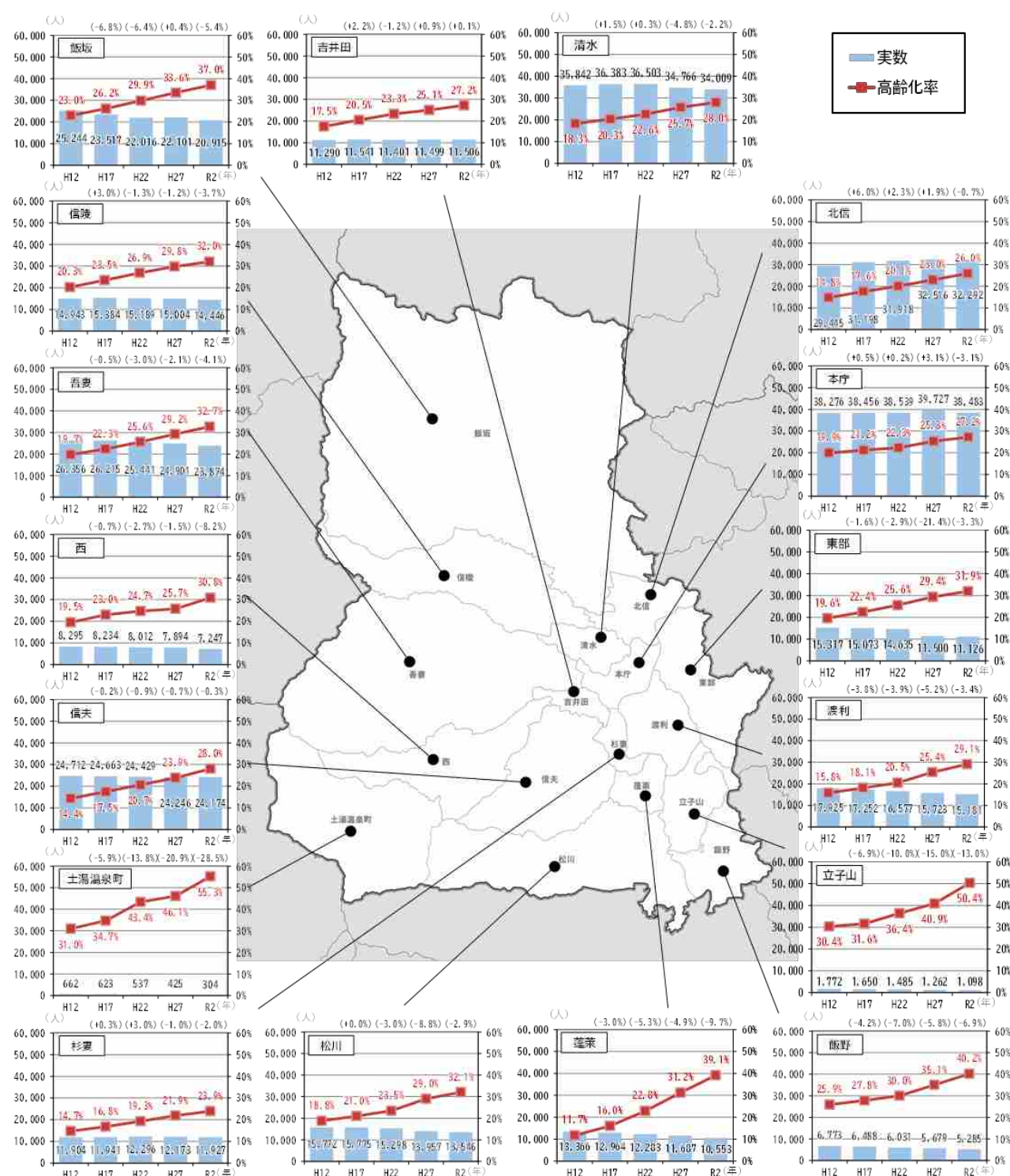


図 地区別の人口と高齢化率の推移

3) 観光

市内の観光客入込数は、東日本大震災の影響などにより 5,474 千人まで落ち込んだものの、平成 24 年以降は 6,000 千人台で推移していましたが、コロナ禍の影響でインバウンドも含めた観光需要が減少し、加えて、基幹産業の一つで、大きな観光リソースでもある果樹農業の凍霜害や降ひょう被害など、頻繁に自然災害に見舞われており、現在は厳しい状況が続いています。

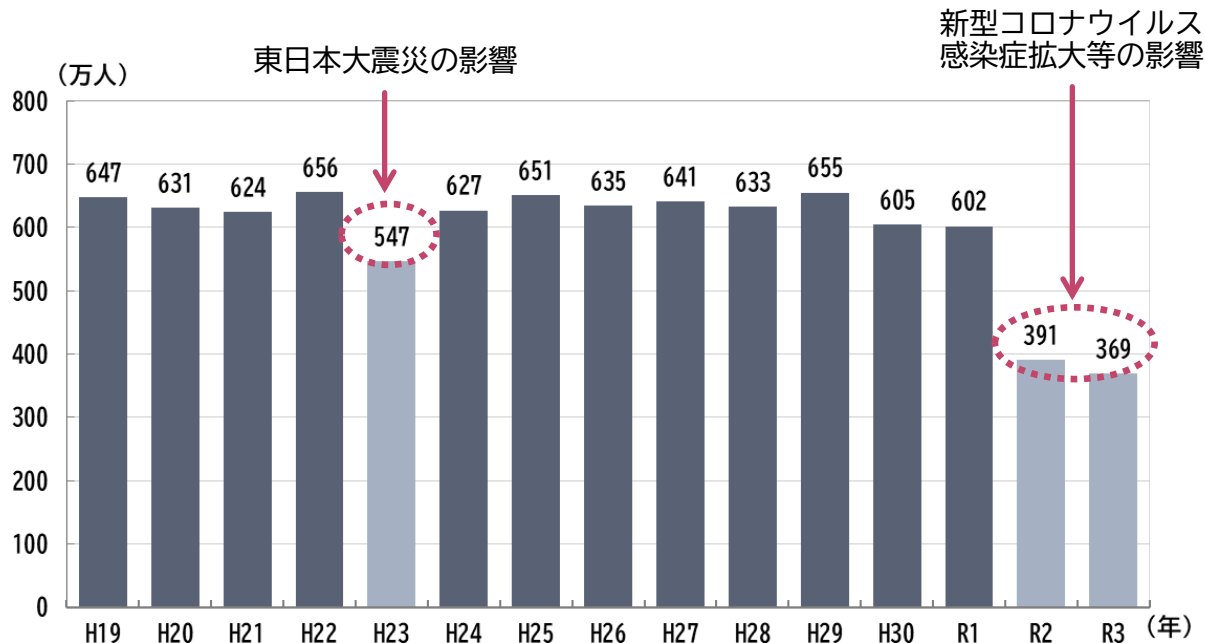


図 観光客入込数の推移

資料：福島県観光客入込状況

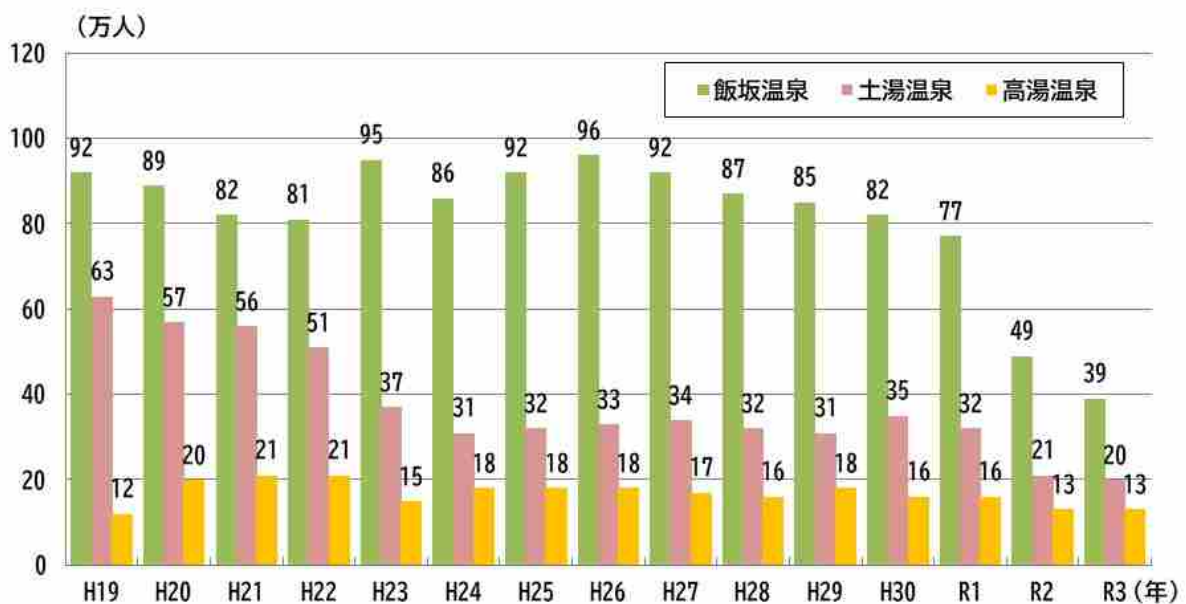


図 温泉地別観光客入込数の推移

資料：福島県観光客入込状況

4) 自動車保有台数の推移

本市の自動車保有台数は、微増傾向となっており、令和3年で1,769百台となっています。
また、一世帯当たりの保有台数はほぼ横ばいで、令和3年で1.45台となっています。

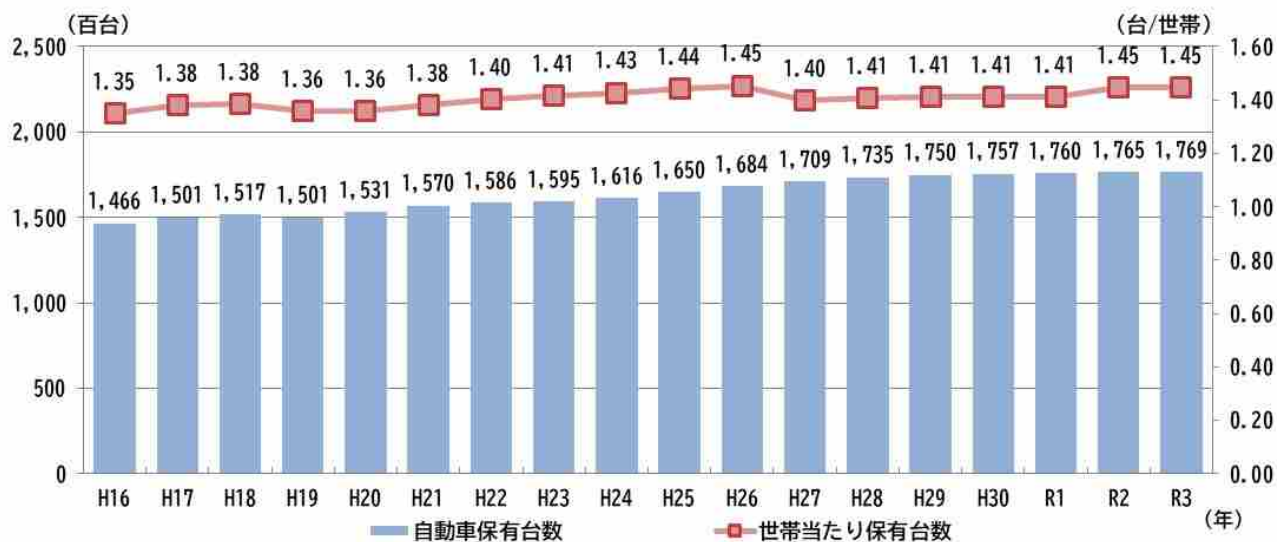


図 自動車保有台数の推移

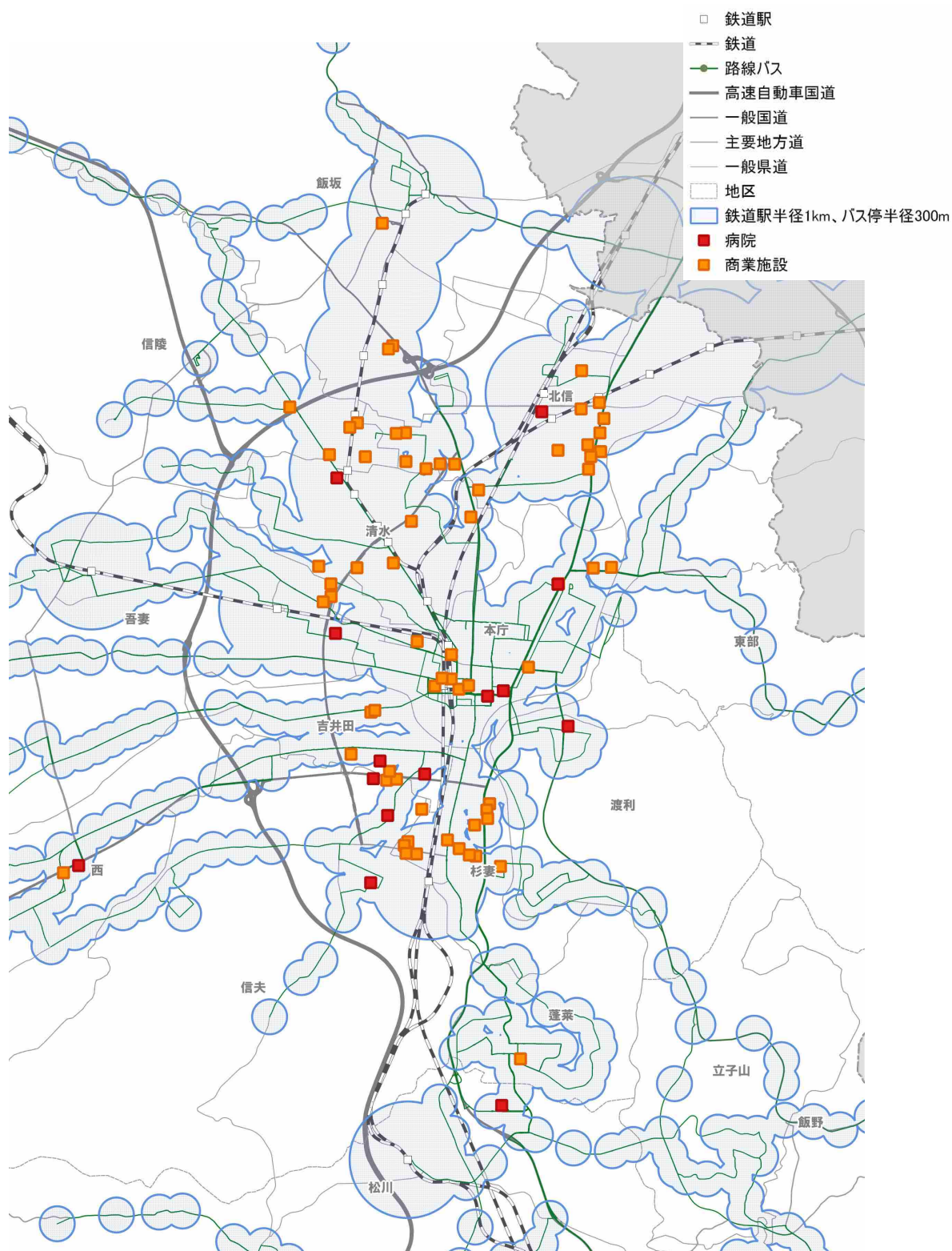
※自動車保有台数は、乗用車と軽自動車を合わせた台数

※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）

資料：福島県警察本部 交通白書

5) 大規模施設立地状況

福島駅周辺の中心部と一般国道 4 号、一般国道 13 号、一般国道 115 号など幹線道路沿線の郊外部に立地しています。



※延床面積が 1,000 m²以上の主な商業施設

※病床数 50 床以上の病院

2-2 社会経済情勢等の変化

1) 高齢化の進行

市民アンケート結果によると、高齢者の日常の買い物や通院時の移動手段は、他の年代と比較し自分で自家用車を運転する機会が減少し、公共交通機関では、路線バス、タクシーの利用割合が増加するとともに、送迎、自転車、徒歩による移動も多くなる傾向が明らかとなっています。

公共交通機関の利便性向上、バリアフリー化等を進めることによって、自己の運転や送迎に頼らずに移動できる交通環境が求められます。また、関係機関が連携し高齢者の交通事故の防止に取り組む必要があります。

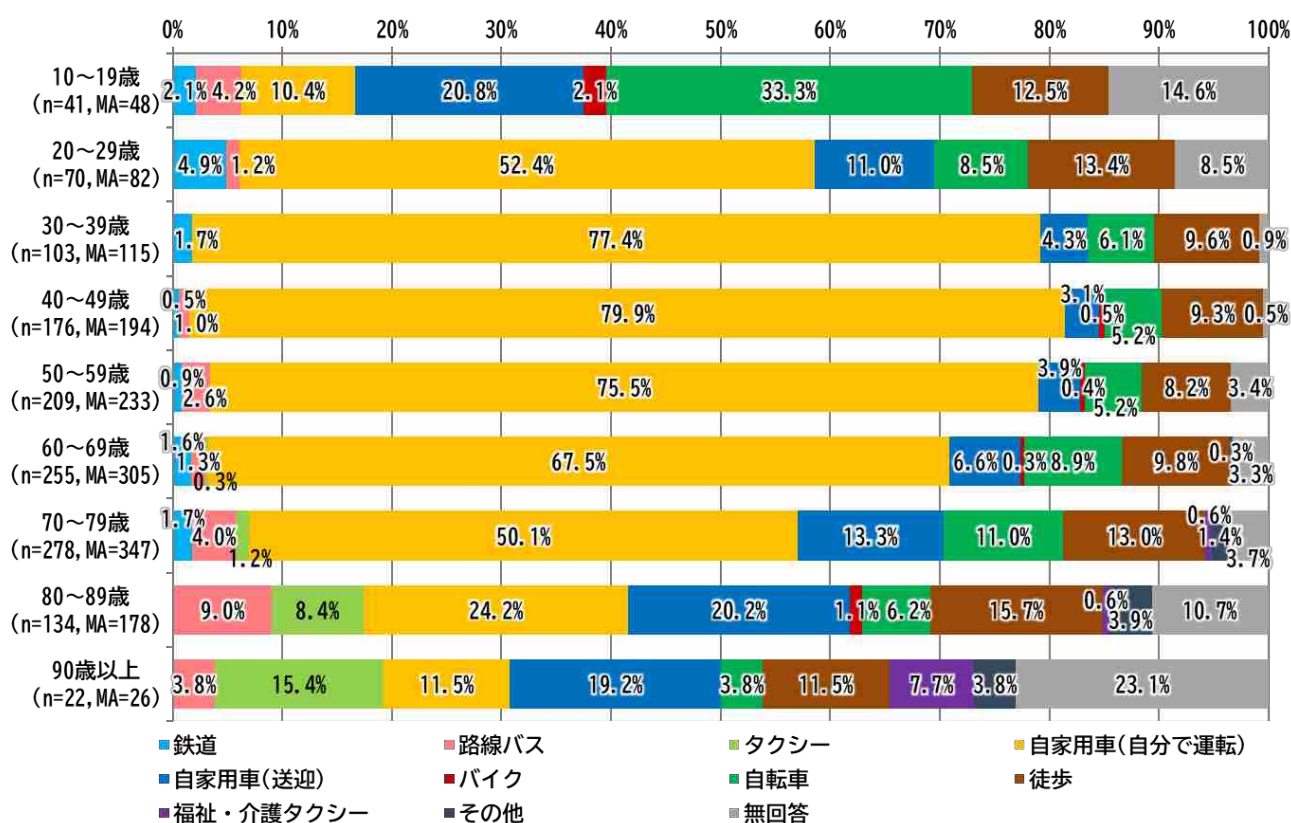


図 年齢別の主な交通手段

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

2) 免許保有率、免許返納率

市内の運転免許保有者は微減で推移している一方で、65歳以上人口の運転免許保有者は増加傾向がみられます。

高齢者の運転免許の保有者率は、男女とも50歳台では9割以上ですが、女性は70歳以上から5割程度まで低下し、男性でも80歳以上になると、5割程度に低下します。

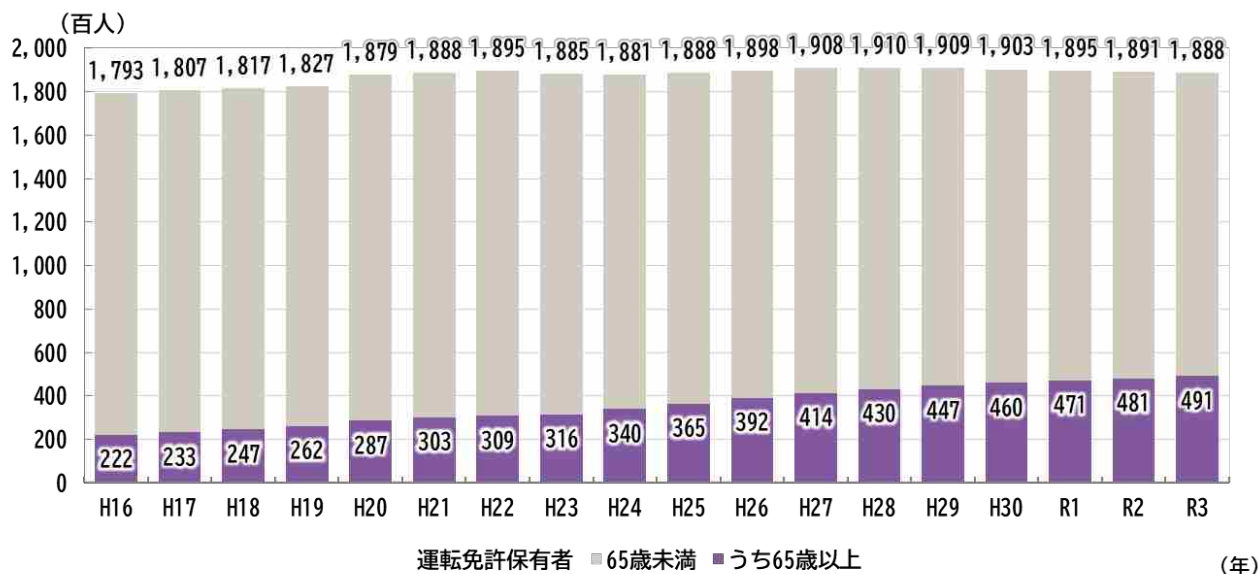


図 福島市内の運転免許保有者の推移

※各年12月末現在における運転免許保有者数

資料：福島県警察本部 交通白書

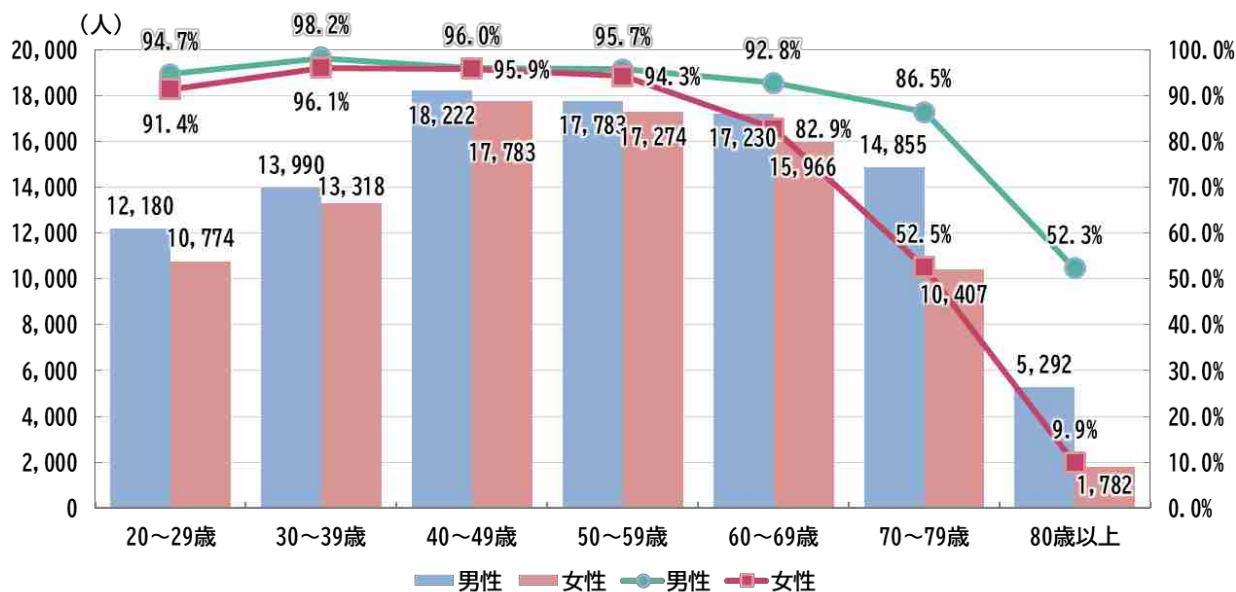


図 福島市内の性別年齢別運転免許保有者 (令和3年12月末現在)

資料：福島県警察本部 交通白書

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、本市における運転免許証の自主返納者数は令和元年度まで増加を続け、現在も一定の返納件数があります。

高齢者が加害者や被害者になる交通事故を抑制し、免許返納後も安心して公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携し利便性向上などの取組が求められます。

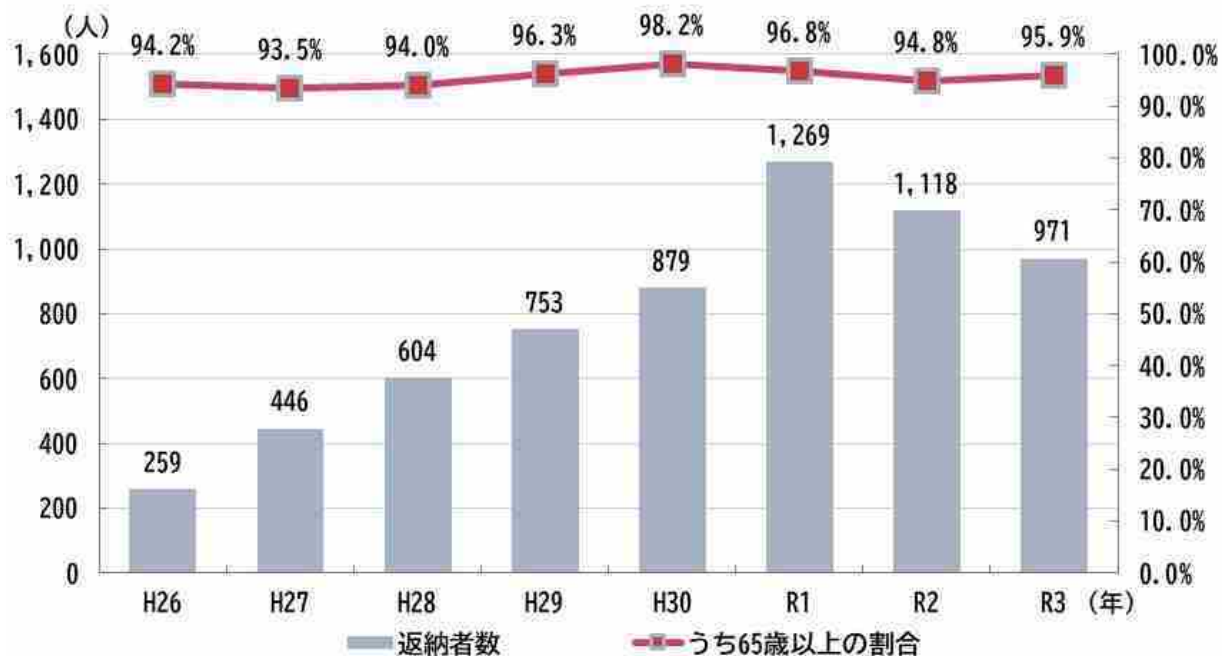


図 福島市の運転免許返納者数の推移

資料：福島県福島警察署

3) 若年層の人口と未婚率

過去 10 年間に於ける若年層の人口をみると、平成 23 年時点では 20 歳代、30 歳代ともに女性人口は男性人口とほぼ同数でしたが、年々減少傾向にあり、令和 4 年との比較では 20 歳代の男性人口が 7.6%減少したのに対し、同年代の女性人口は 16.1%減少しており、約 2 倍の減少率となっています。また、男性、女性ともに平成 12 年と比較して未婚率が高くなっていく傾向があります。

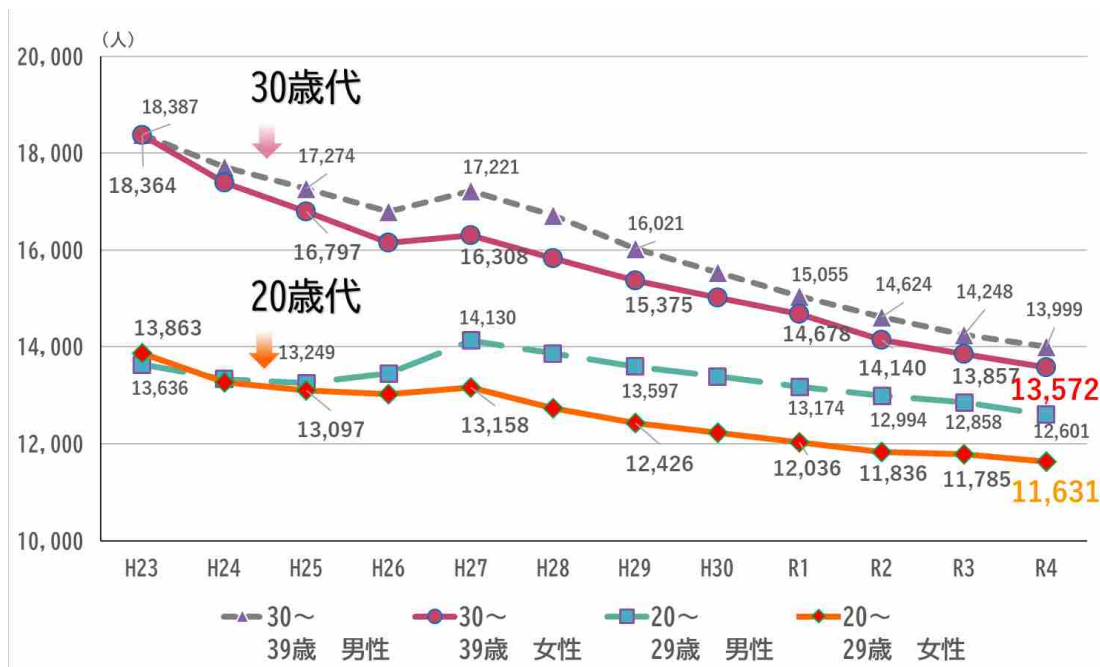


図 若年層の人口の推移

※平成 26 年までは福島県推計人口、平成 27 年以降は福島市推計人口統計データを使用
※各年 10 月 1 日現在

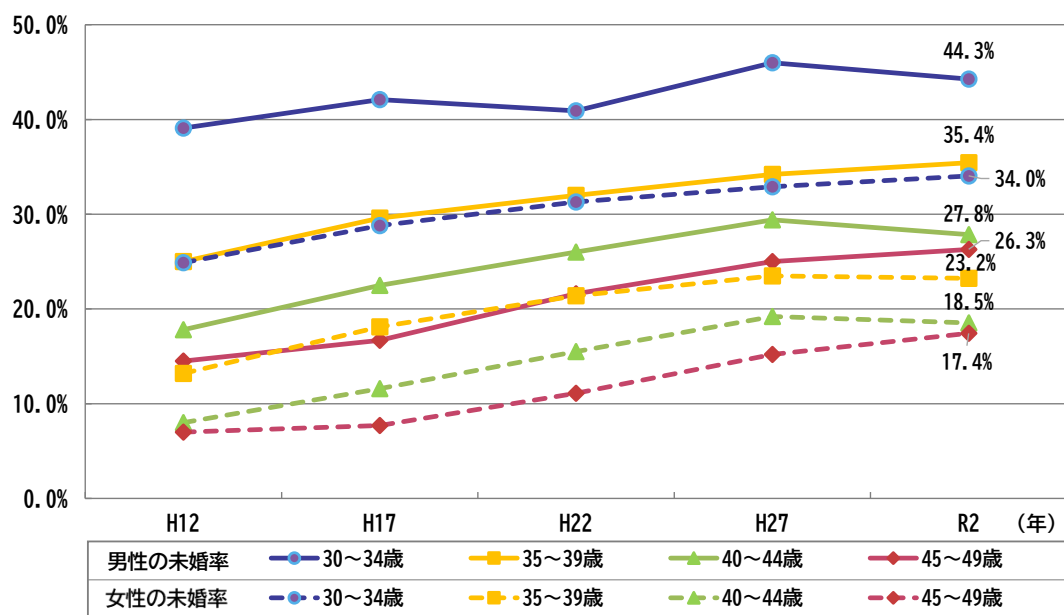


図 未婚率の推移

資料：総務省「国勢調査」

4) 学校統廃合

本市の学校規模適正化・適正配置の基本方針を踏まえ、教育委員会では2018～2027年度を計画期間とした第一次実施計画として、学校の統廃合や学校規模適正化を推進しています。

学校の統廃合により、児童生徒の通学時の移動手段を確保する必要がある場合には、路線バス等をはじめ既存の輸送資源の活用も検討することが求められます。

また、公共交通空白地域等において、地域内の小さな交通の検討を進めるにあたっては、関係者と協議のうえスクールバス等の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くことが求められます。

表 本市小中学校のスクールバス運行状況（令和4年4月1日現在）

小中学校	運行地区	使用車両
金谷川小学校	金沢地区	バス（22人乗り）
岡山小学校	大波地区	タクシー
福島第三中学校	大波地区	タクシー
飯野小学校	大久保地区	バス（29人乗り）
	青木地区	バス（29人乗り）
湯野小学校	東湯野地区	ジャンボタクシー タクシー

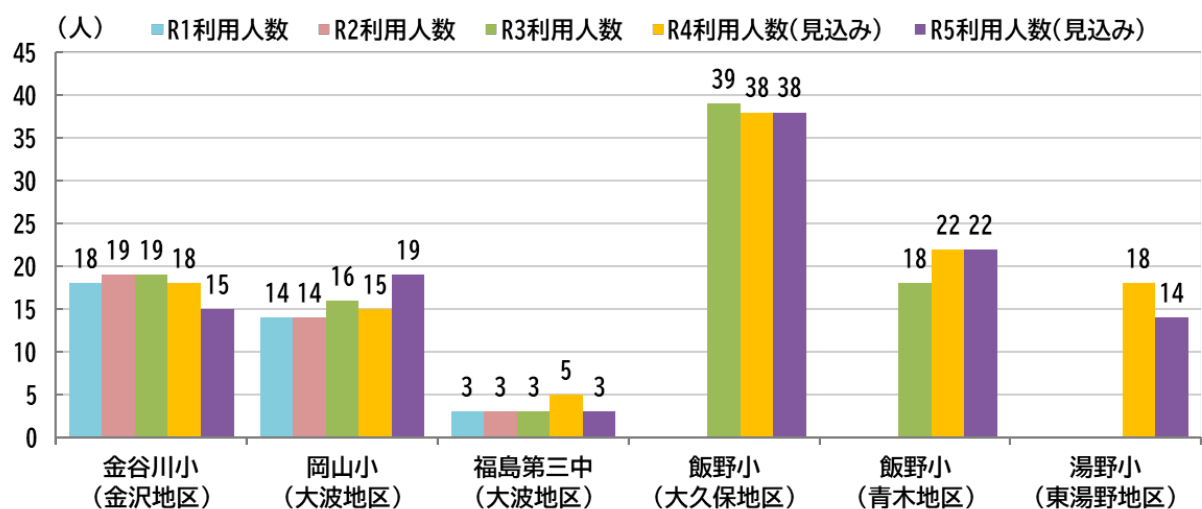


図 本市小中学校のスクールバス利用人数の推移

5) 担い手不足

近年、全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、さらに保有者の高齢化が進んでいます。国では若年層の人材を増やすため、令和4年5月から道路交通法を一部改正し、取得年齢や免許取得期間の条件を引き下げ、大型免許、中型免許、二種免許の受験資格を緩和しました。

交通事業者では、各社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場合も多いため、近年では乗務員数が減少傾向にあります。さらに、乗務員の高齢化が進行しており、今後、定年退職者も増加することから、将来的にはさらに乗務員が減少し、公共交通の運行が維持できなくなることが懸念されます。

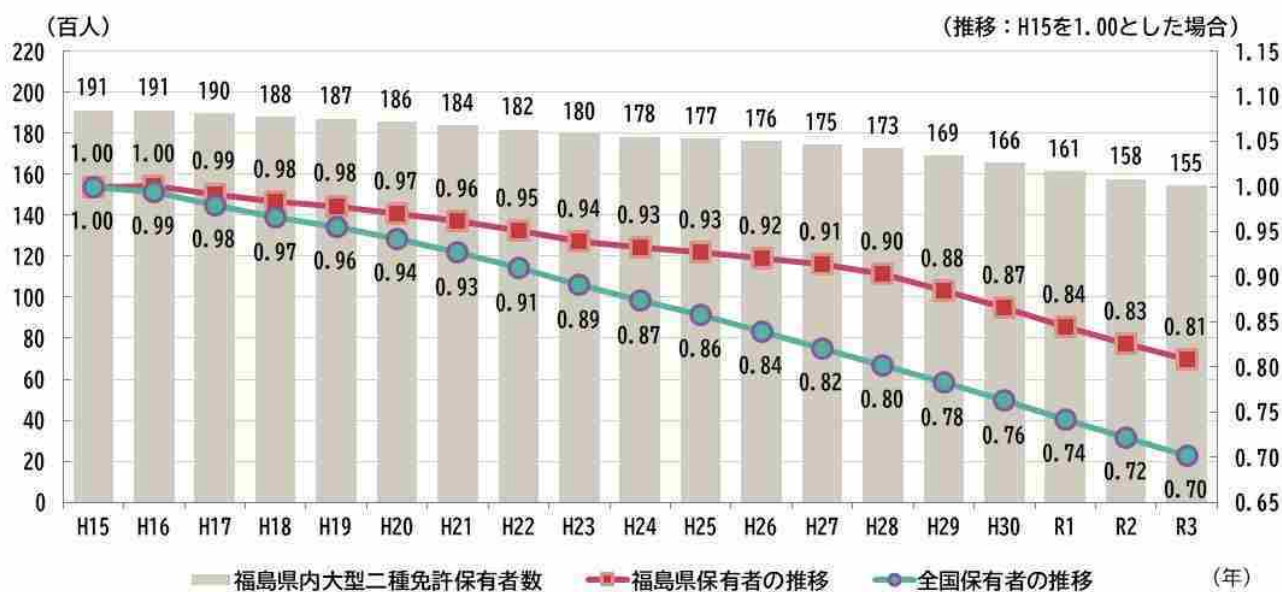


図 福島県内の大型二種免許保有者数の推移

資料：警察庁 運転免許統計

6) 激甚化・頻発化する自然災害等の影響

令和元年 10 月 12 日に日本に上陸した台風 19 号（令和元年東日本台風）により、阿武隈急行線ではあぶくま駅のホーム流失や、沿線各所で土砂流入や路盤流失等の被災箇所が多数発生し、同年 12 月 5 日までの期間、一部区間で運転見合わせが発生しました。

また、令和 3 年 2 月 13 日に福島県沖を震源とした地震が発生し福島市では震度 6 弱を記録、さらに令和 4 年 3 月 16 日にも震度 6 弱を記録する地震が発生し、阿武隈急行線の全線において、ホームの損傷や道床流出、コンクリート柱の傾斜などの異常が見られ、同年 6 月 26 日までの期間、一部区間が不通となりました。

こうした自然災害により公共交通が運行不能となった場合、市民の日常生活や経済活動に大きな影響を及ぼすため早期復旧が必要となりますが、復旧作業には多額の費用が掛かるため、厳しい経営環境にある各交通事業者は、自力での災害復旧が困難な状況となっています。

全国的な公共交通の再編や効率化により、平行する路線の統合や廃止が進む中で、自然災害により運行不能となった場合の代替交通がない場合もあり、災害が発生しても円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が課題となっています。

加えて、令和 4 年 4 月には福島交通飯坂線の第 4 種踏切※内で死亡事故が発生しました。痛ましい事故を防止するため、事業者、地域住民と連携した踏切の安全対策も求められています。

※「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。

表 本市に甚大な被害をもたらした自然災害

自然災害	概要
令和元年 10 月 12 日 台風 19 号	前線や台風 19 号の影響により、沿線各所で土砂流入や路盤流失等の被害が多数発生し、阿武隈急行線が運休を余儀なくされた。
令和 4 年 3 月 16 日 福島県沖地震	福島県沖を震源とした地震が発生し福島市では震度 6 弱を記録、橋梁やホーム等の損傷、道床流出、コンクリート柱の傾斜など鉄道施設に多数被害が発生し、阿武隈急行線が運休を余儀なくされた。



図 福島県沖地震による阿武隈急行線の被害状況

7) ゼロカーボンシティへの意識の高まり

2015年12月にフランス・パリにおいて開催された国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）において、気候変動抑制に関する新たな法的枠組みとなる「パリ協定」が採択されました。また、翌年11月には発効され、先進国だけではなく加盟する全196カ国すべての国において、温室効果ガス排出削減の取り組みが進むことが期待されています。このように世界的に地球温暖化防止に向けた関心が高くなる中、日本においても到達点としての「脱炭素社会」の実現が掲げられています。

福島市では、こうした背景を踏まえ、地球温暖化対策に関する新たな方針を示す福島市脱炭素社会実現実行計画において「チャレンジ2050 ゼロカーボンふくしま市」を目指す将来像として掲げ、令和32年度には温室効果ガス排出量を実質ゼロにするゼロカーボンシティを目指すことを宣言しました。

ゼロカーボンシティに向けた取組の一つとして、自動車からのCO₂排出を削減するため、公共交通機関や自転車、徒歩による移動に転換することが推奨されています。

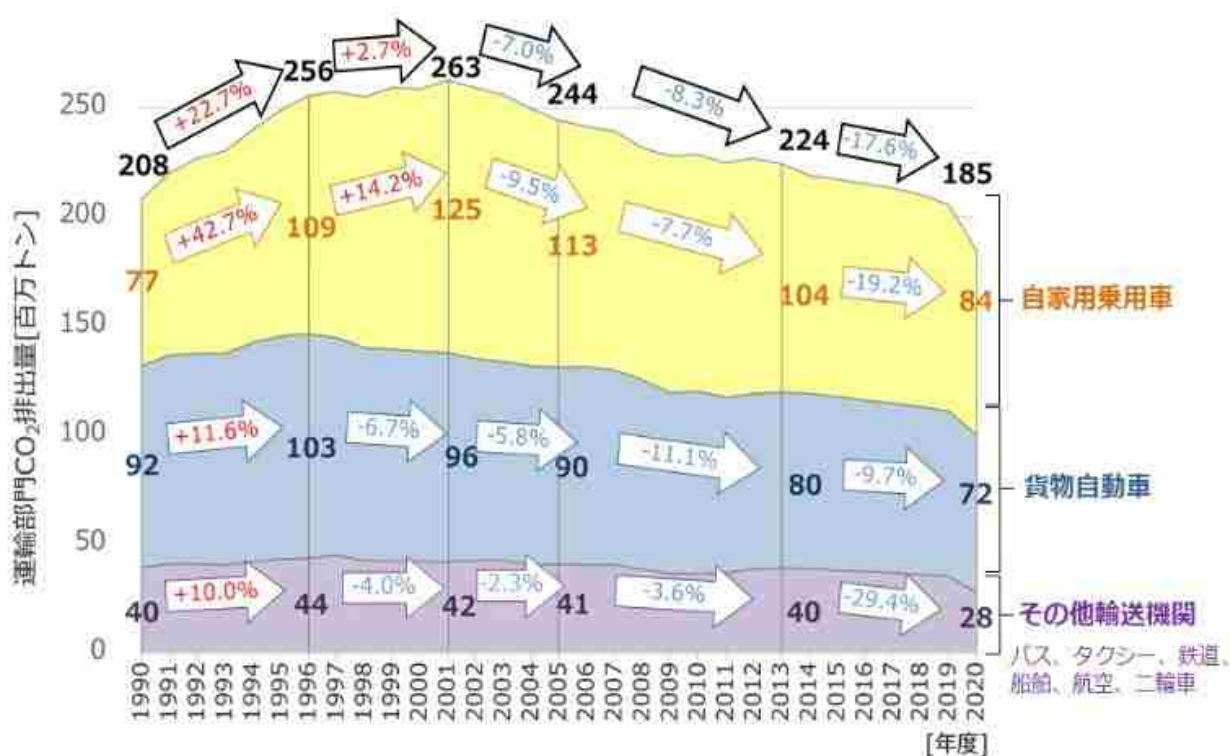


図 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

出典：国土交通省HP 運輸部門における二酸化炭素排出量

8) 新型コロナウイルス感染症拡大等の影響

令和元年に発見された新型コロナウイルスは全世界に感染拡大し、日常生活に大きな影響を与えました。一般的には飛沫感染、接触感染で感染し、閉鎖した空間で、近距離で多くの人と会話するなどの環境では感染を拡大させるリスクがあります。そのため密を避けるため公共交通の利用を控え、感染リスクが比較的低い移動手段として自家用車、自転車などに転換する人が増加しました。

また、緊急事態宣言等の行動制限により、観光需要の縮小や市民の外出自粛の影響で利用者が激減したため、公共交通の事業採算性は極めて厳しい状況となっています。

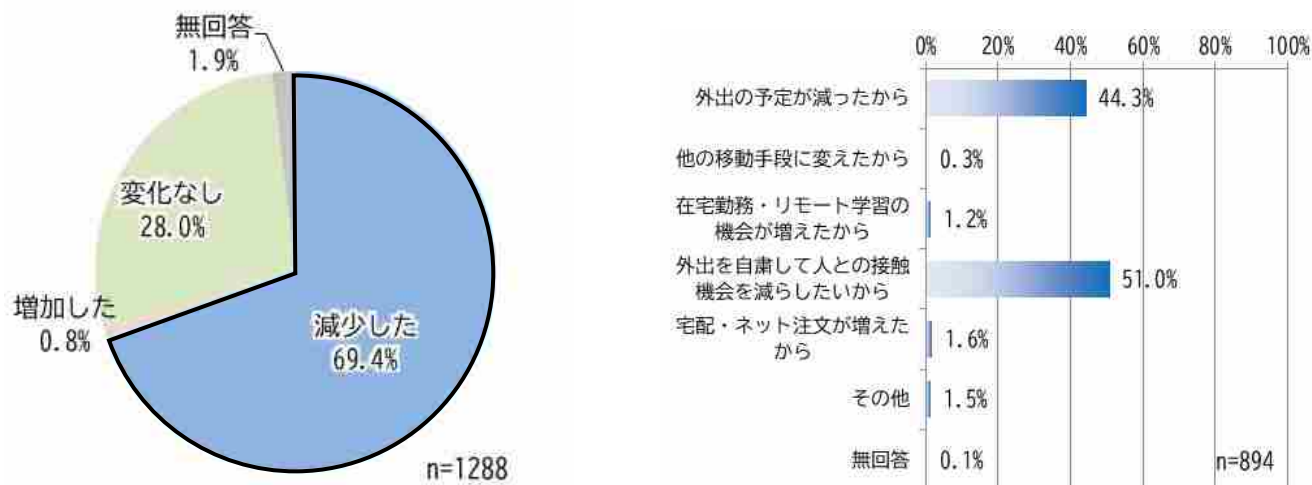


図 3 年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と
比べた日常のお出かけの回数の変化とその理由

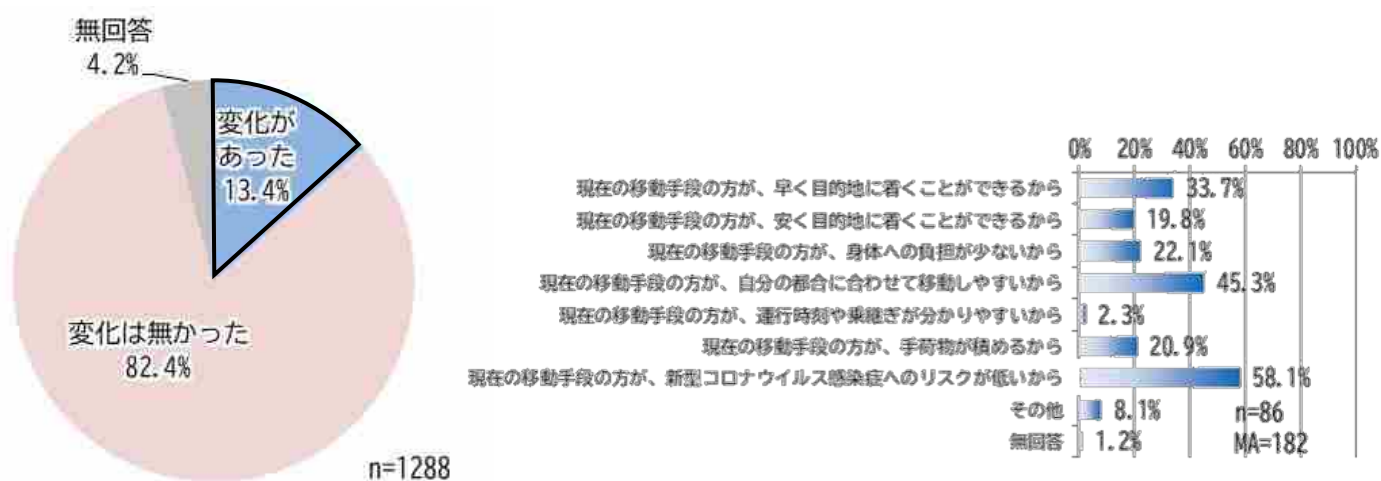


図 3 年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と比べた
日常のお出かけの移動手段の変更と以前の移動手段に戻っていない理由

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

2-3 公共交通の現状と移動実態

1) 公共交通の概況

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。

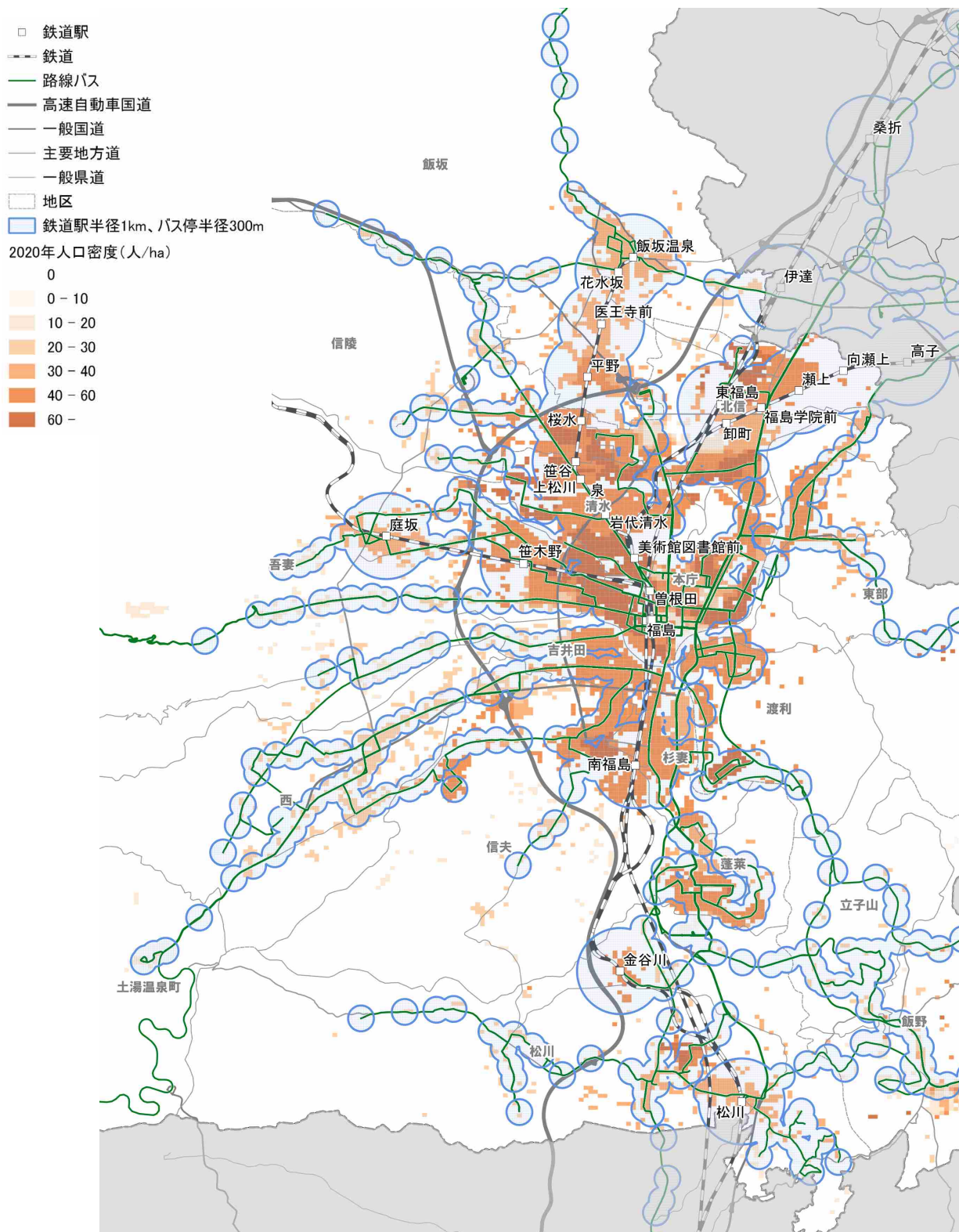


図 公共交通のカバー状況

国勢調査を基に過去 10 年の人口増減をみると、土地区画整理事業に伴い松川町美郷などで人口増加している一方で、昭和 46 年の第 1 期分譲開始から 50 年以上が経つ蓬萊団地などで人口減少が見られます。

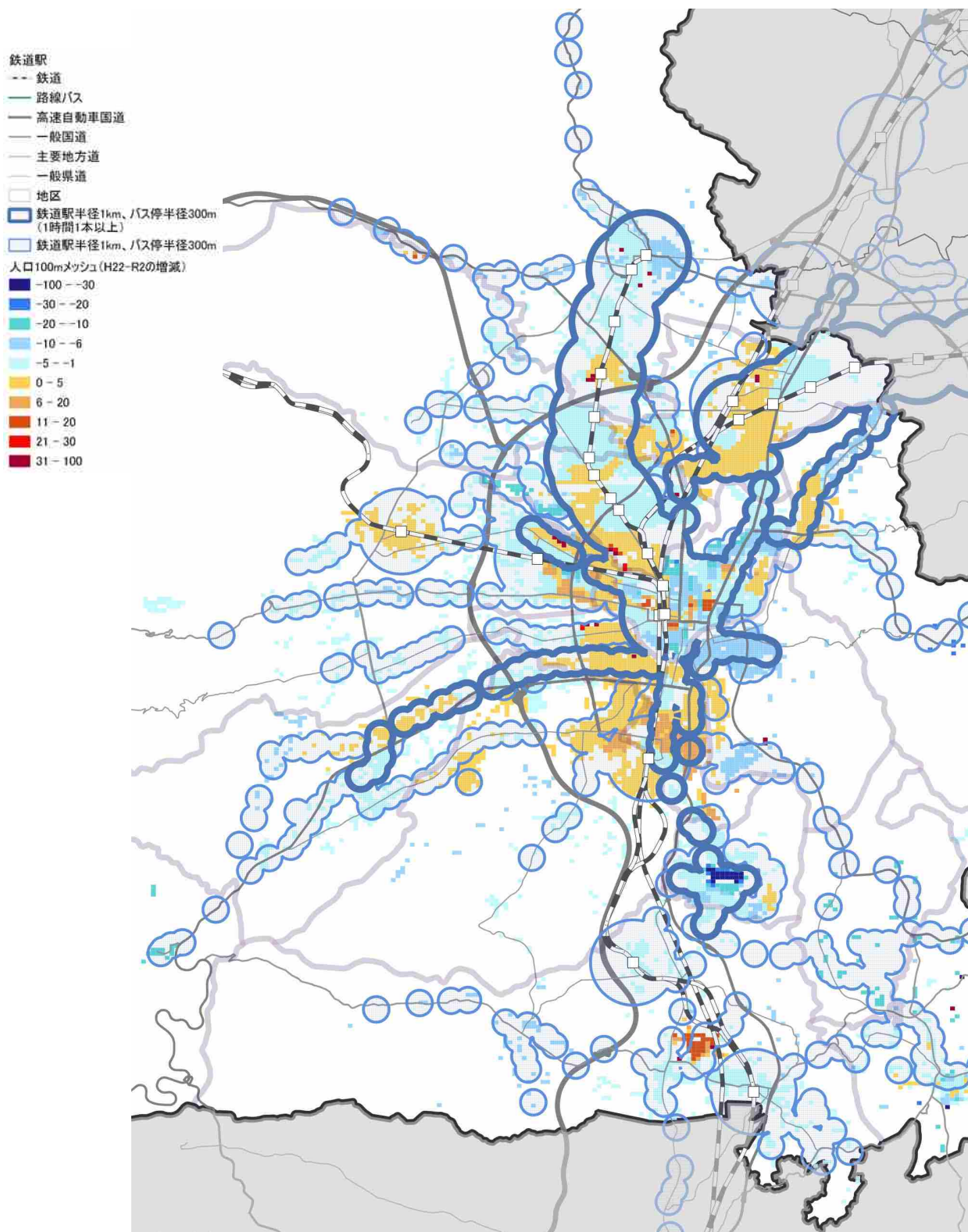


図 平成 22 年と令和 2 年の人口増減

資料：国勢調査（平成 22 年度、令和 2 年度）

2) 公共交通の利用状況

① 鉄道

市内の鉄道輸送人員は、平成 22 年を底に増加に転じていましたが、平成 26 年以降から再び減少傾向となっています。新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により令和 2 年は J R 東北本線、阿武隈急行、福島交通飯坂線で令和元年より約 3 割程度利用が落ち込み、J R 東北本線が 5,498 千人、阿武隈急行が 713 千人、福島交通飯坂線が 2,184 千人の鉄道輸送人員となっています。

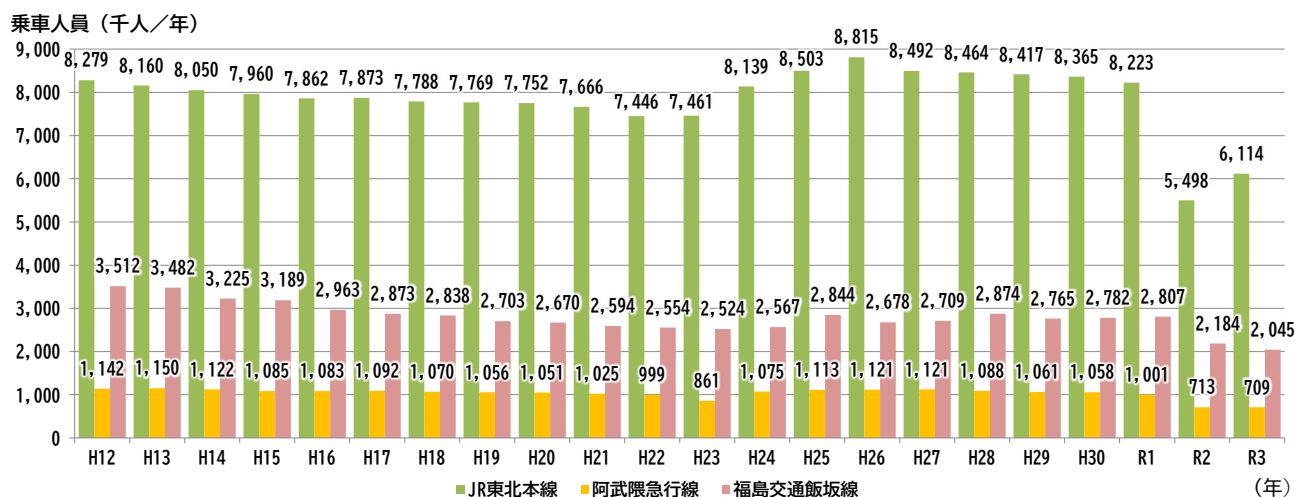


図 鉄道輸送人員の推移

※JR 東北本線：JR 東日本ホームページから 1 日平均乗車人員を年間に拡大した市内 5 駅の年別乗車人数の集計値(4～3 月)

※阿武隈急行線：阿武隈急行株式会社の資料に基づき作成した市内 5 駅の年度別乗車人数の集計値(4～3 月)

※福島交通飯坂線：福島交通株式会社の資料に基づき作成した会計年度別輸送人員の集計値(10～9 月)

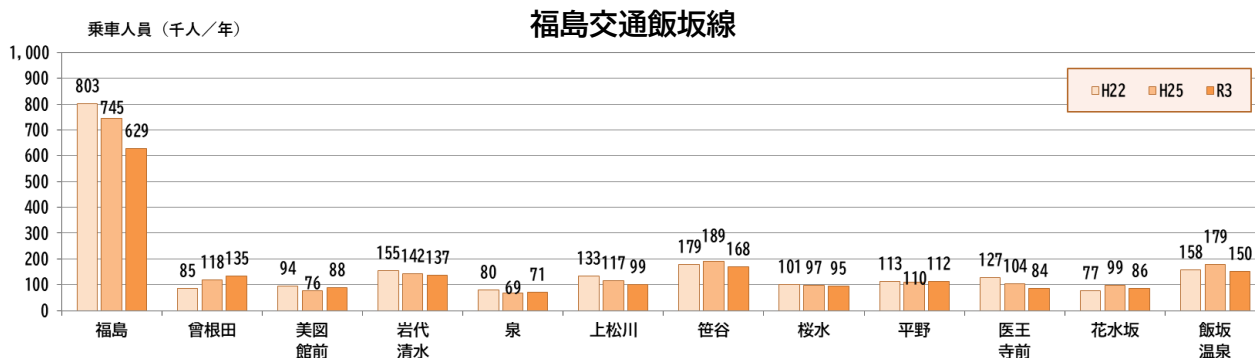
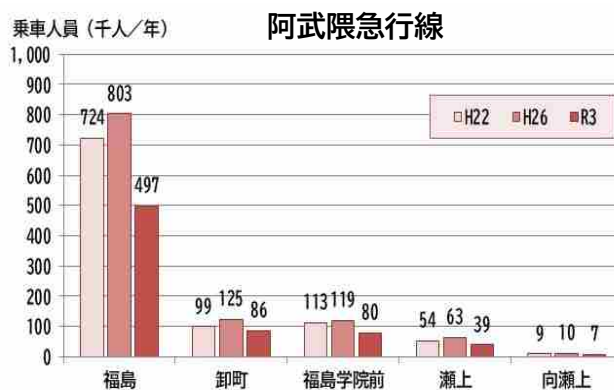
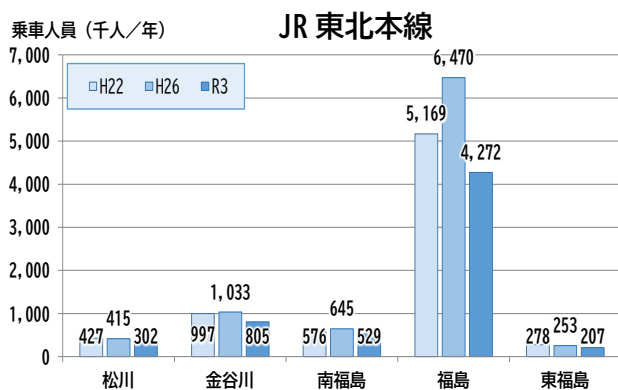


図 駅別鉄道輸送人員

※JR 東北本線：JR 東日本ホームページから 1 日平均乗車人員を年間に拡大した市内 5 駅の年別乗車人数(4～3 月)

※阿武隈急行線：阿武隈急行株式会社の資料に基づき作成した市内 5 駅の年度別乗車人数(4～3 月)

※福島交通飯坂線：実態調査に基づき作成した年別乗車人数(10～9 月)

② 路線バス

市内の路線バスの年間輸送人員は、平成 21 年まで減少傾向が続き、一時 5,000 千人を割り込んだものの、下げ止まりがみられ、令和元年まで 5,000 千人規模で推移していました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、令和 2 年は令和元年より約 3 割利用が落ち込み、3,500 千人台まで減少しています。

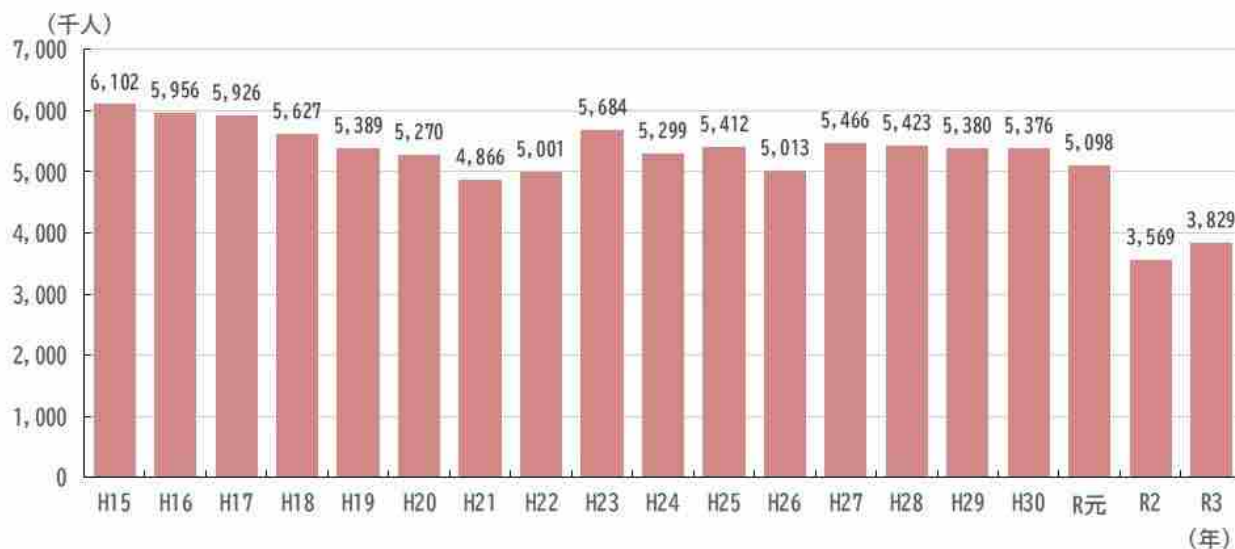


図 路線バスの年間輸送人員の推移

③ 乗合タクシー

松川下川崎乗合タクシー（あけび号）の乗車人員は、平成 26 年の 1,728 人をピークに 1,200 人前後を維持していましたが新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により令和 2 年は令和元年より約 3 割利用が落ち込み、600 人台まで減少しています。

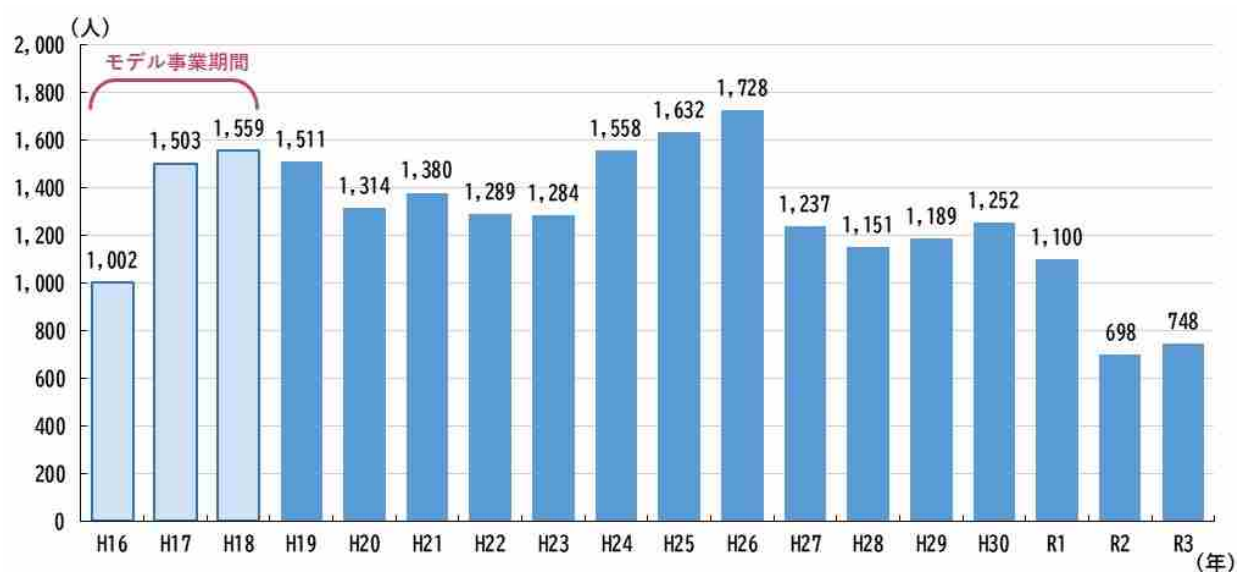


図 松川下川崎乗合タクシー（あけび号）の乗車人員の推移

④ タクシー

タクシーの輸送人員は年々減少しており、平成 24 年に増加に転じたものの平成 25 年以降減少傾向が続いています。新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、令和 2 年は令和元年より約 4 割利用が落ち込み、1,163 千人まで減少しています。

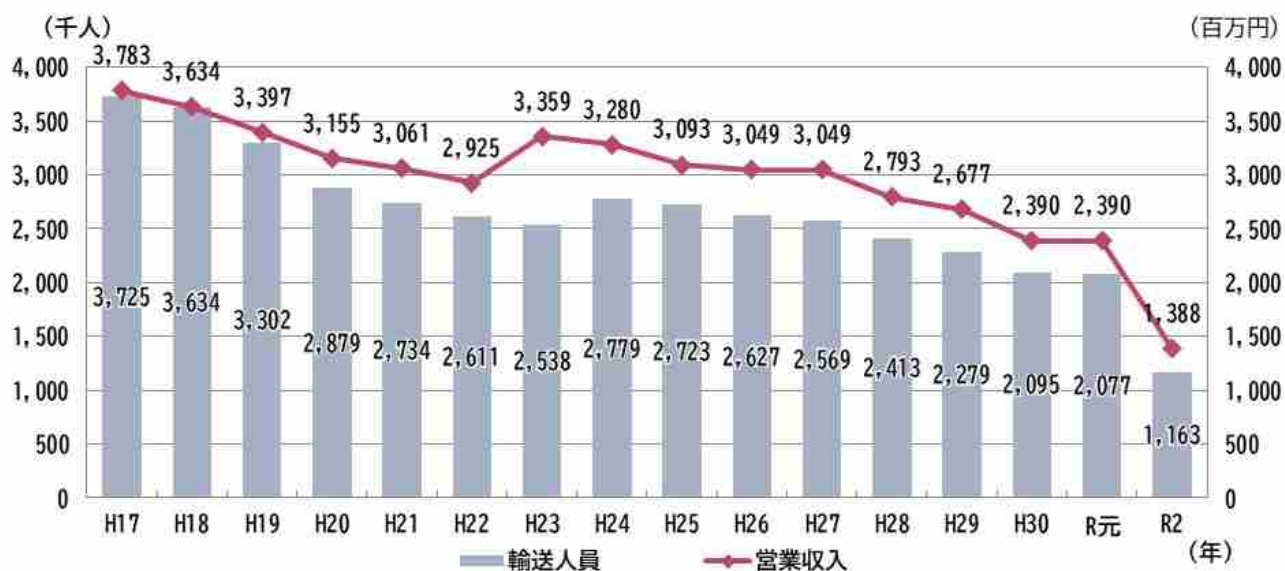


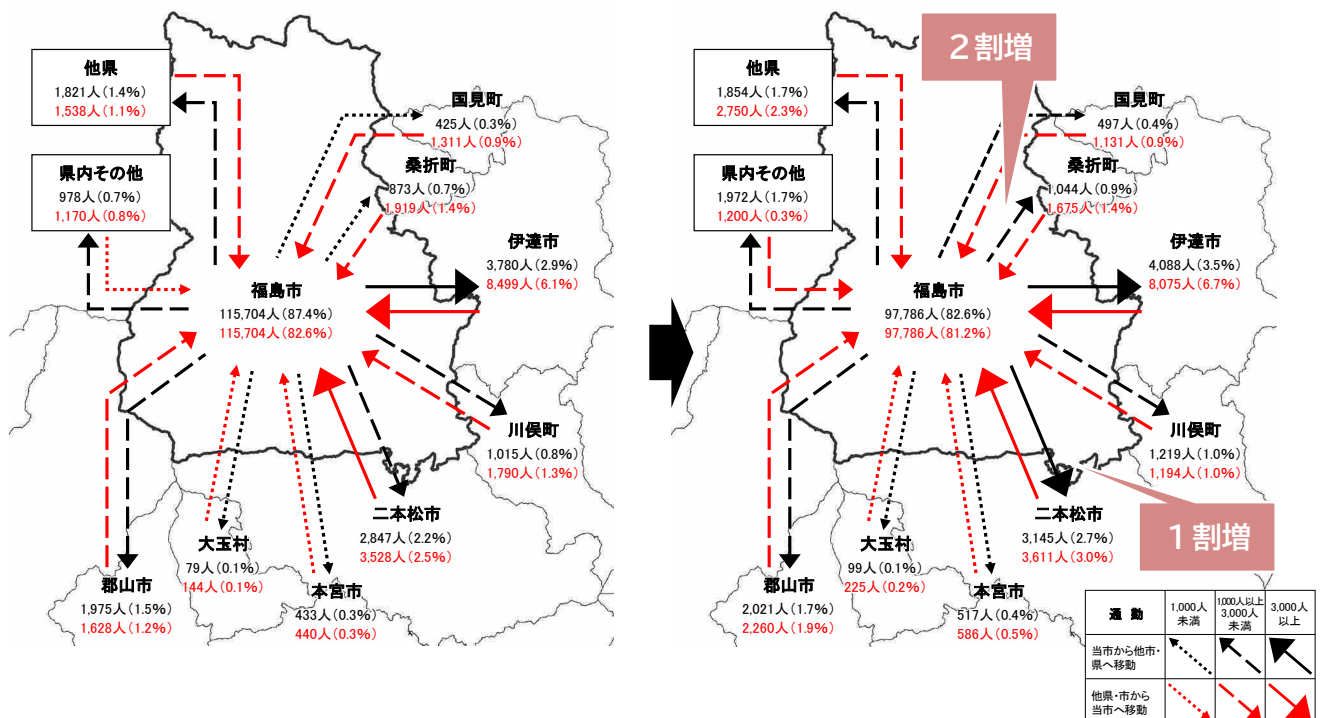
図 法人タクシー輸送人員と営業収入推移

資料：国土交通省東北運輸局 運輸要覧

3) 交通流動

① 周辺市町村間における通勤・通学流動の変化

【通勤】



【通学】

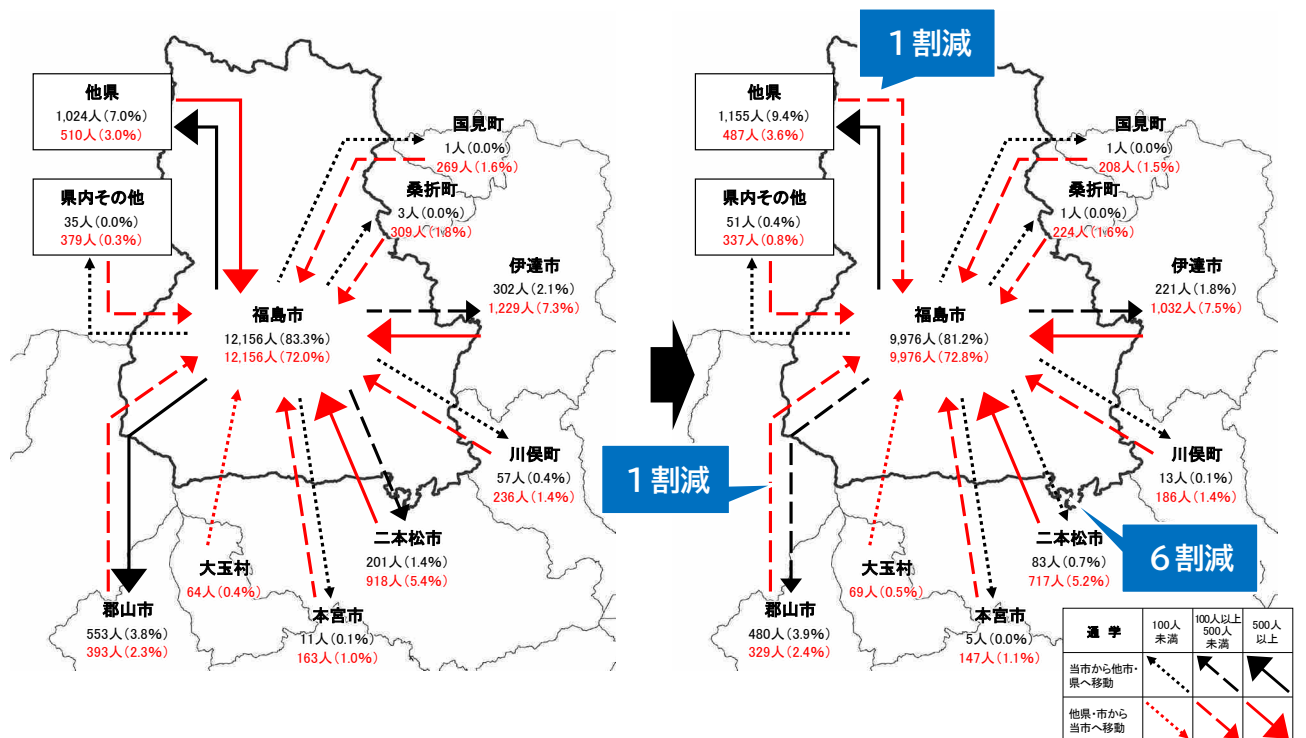


図 通勤、通学における流動図 (左図：平成22年度、右図：令和2年度)

資料：国勢調査（平成22年度、令和2年度）

② 市内の流動状況

【買い物】

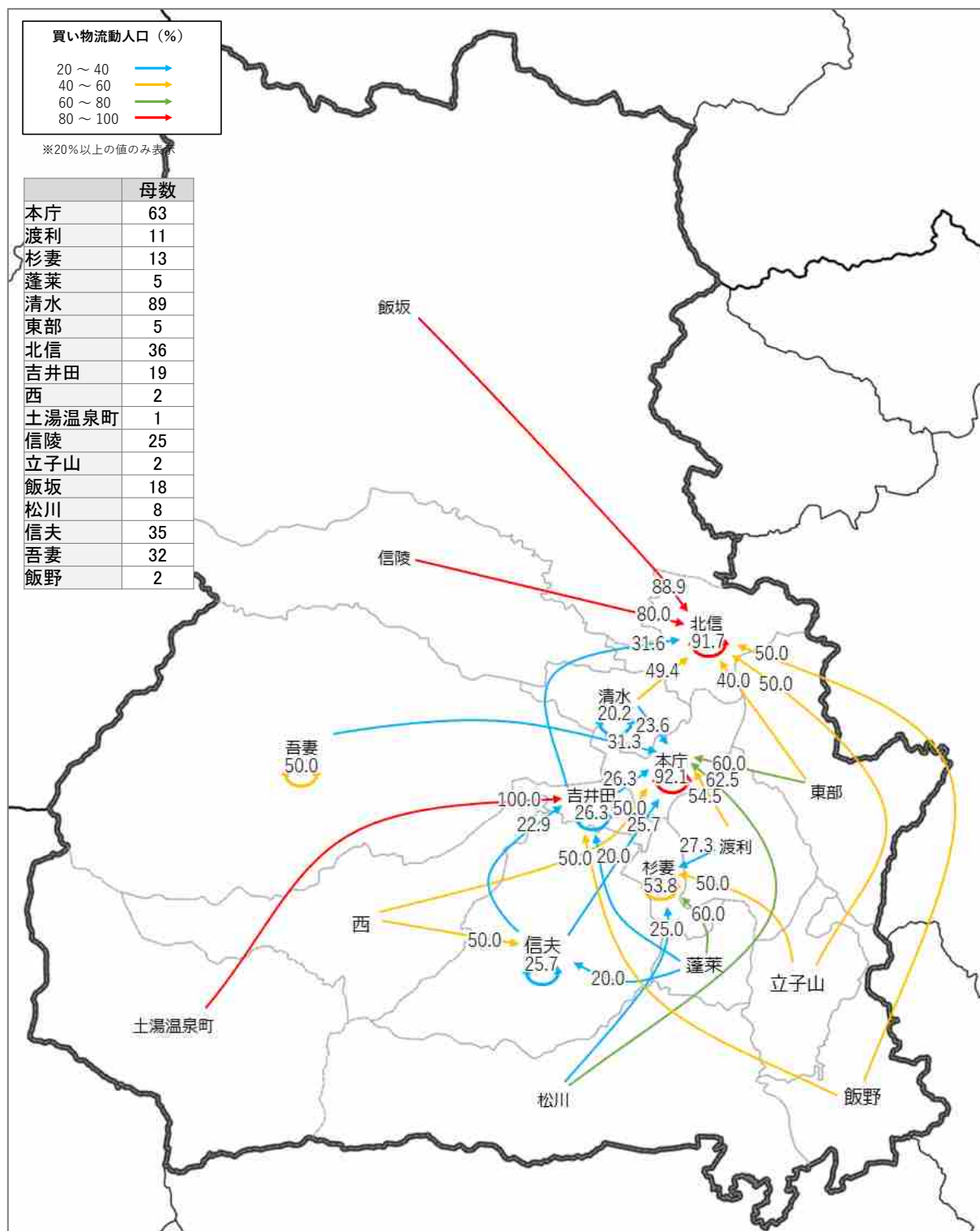


図 買い物物流動図

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

【通院】

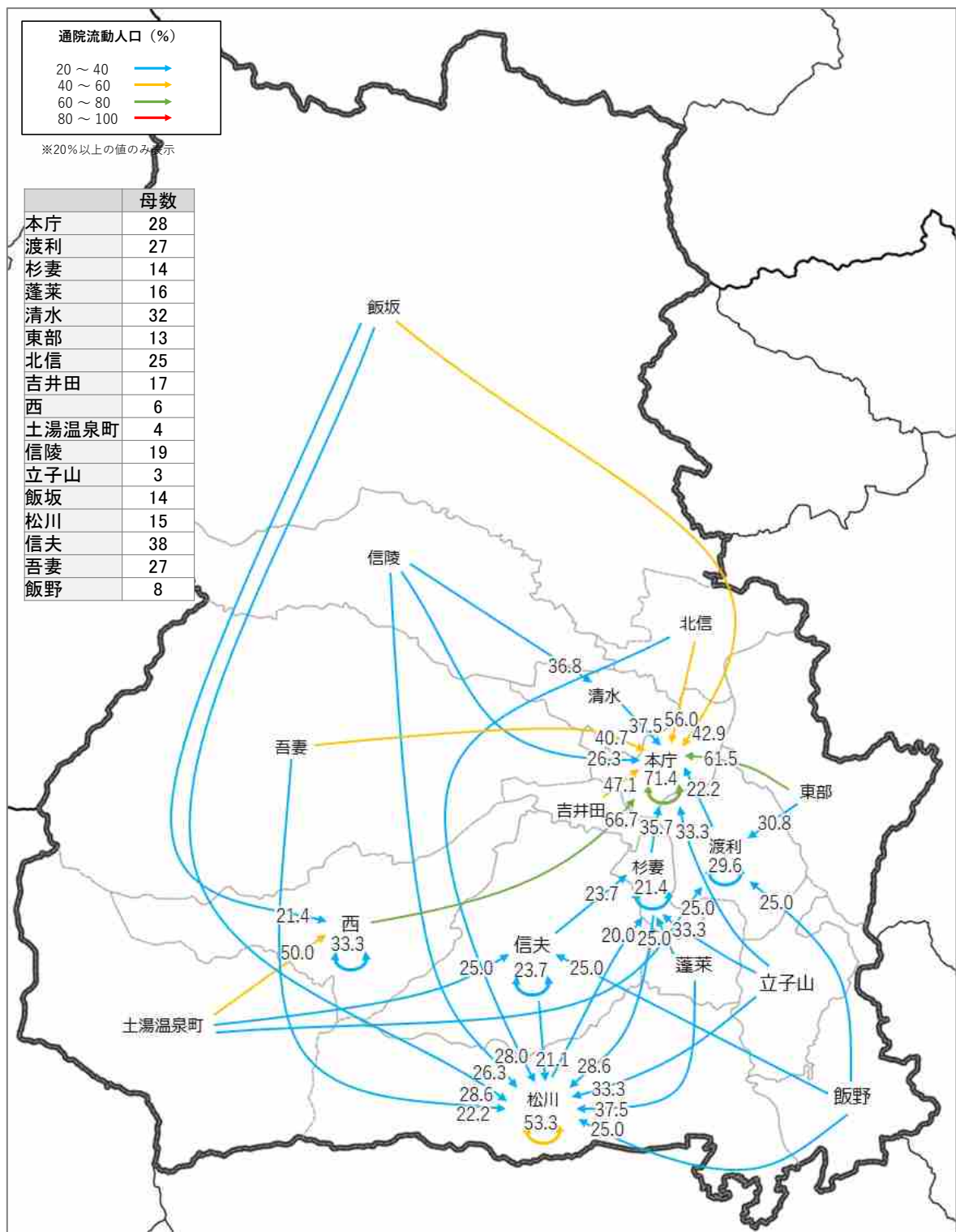


図 通院流動図

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

4) 代表交通手段分担率

市民アンケート結果による、代表交通手段分担率をみると、「自家用車（自分で運転）」が6割と最も多く、「鉄道」「路線バス」「タクシー」の公共交通は全体の約1割に留まっています。

地域公共交通網形成計画策定時の平成27年度と比較すると、新型コロナウイルス感染症や自然災害等の影響により、公共交通の利用率が若干低下し、「自家用車（自分で運転）」に移行している状況がうかがえます。

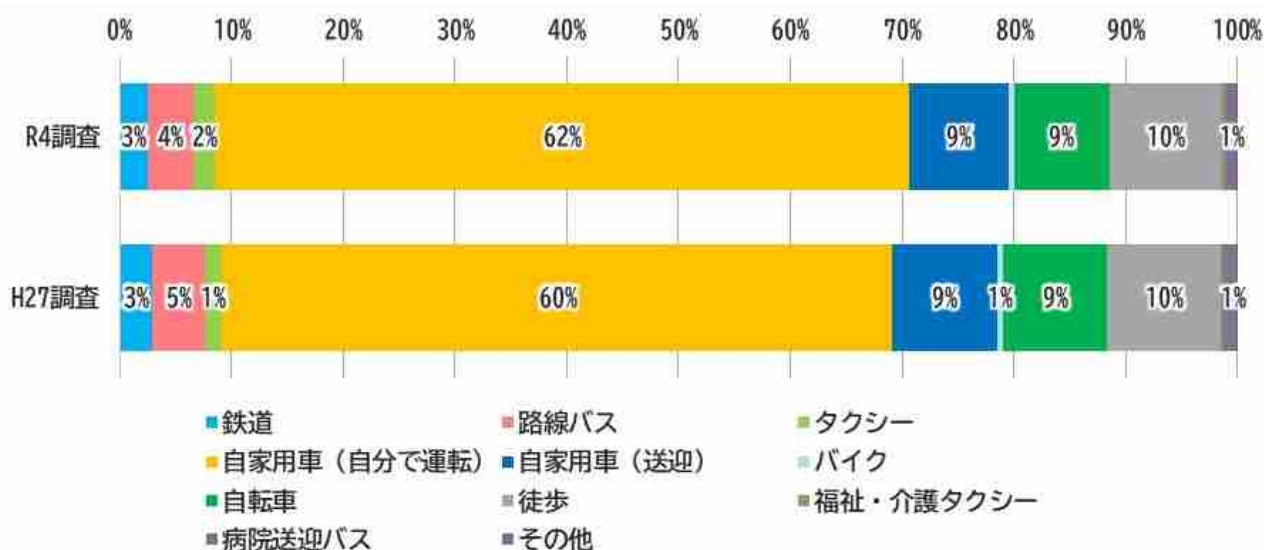


図 代表交通手段分担率

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

2-4 公共交通に対する市民意見・ニーズ

① 普段の買い物では、現金以外に「ＩＣカードの電子マネー決済」「クレジットカード（磁気・ＩＣ型）」の利用がみられる

- ・ 普段の買い物で、現金以外に「ＩＣカードの電子マネー決済」が約５割、「クレジットカード（磁気・ＩＣ型）」が約４割を占めています。
- ・ また、「ＩＣカードの電子マネー決済」と回答した人のうち、約９割が「nanaco」を利用していることが明らかになりました。一方で、「WAON」や「Suica」が２割程度となっています。

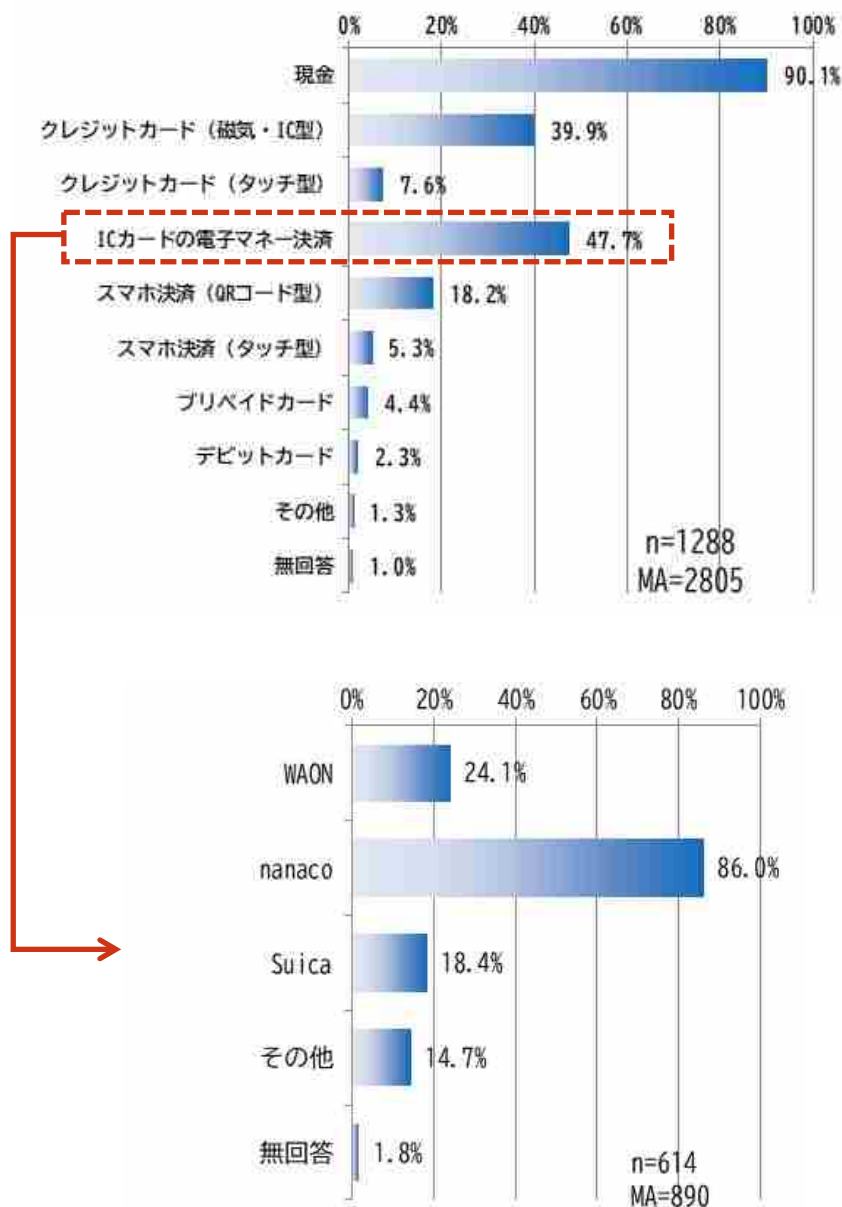


図 普段の買い物で利用している決済手段

資料：令和４年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

② 日常の外出に対して、70 歳以上で「送迎をお願いするは気が引ける」、30 歳代や 40 歳代で「家族の送迎に時間を取られる」等の困りごとを抱えている

- ・ 市民アンケート結果によると、日常の外出や送迎での困りごとについての回答では、子育て世代が子どもの送迎時に時間を取られることへの負担や、高齢者が家族・知人に送迎を依頼する際に気が引けると感じている方が一定数います。
- ・ 日常の外出に関して送迎に関する部分に着目すると、「送迎をお願いするは気が引ける」は 70 歳以上が半数以上を占めています。
- ・ また、「送迎に時間を取られる」は 30 歳代や 40 歳代が半数以上を占めています。

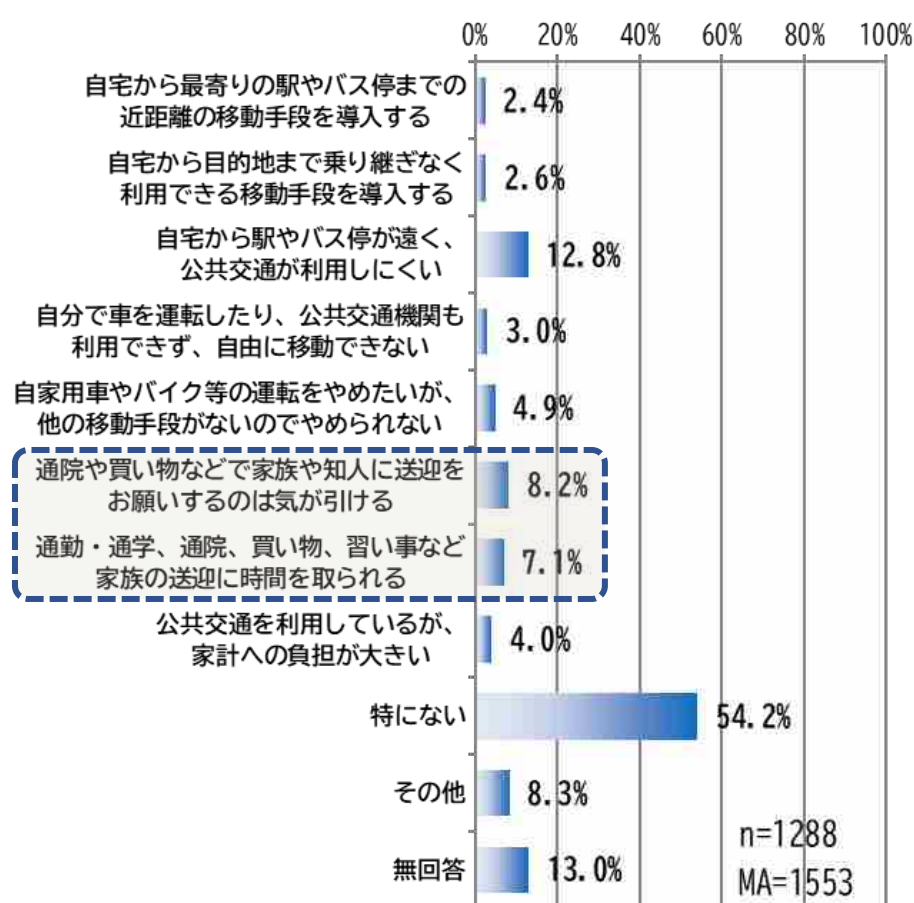


図 日常の外出や送迎での困りごと

資料：令和 4 年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

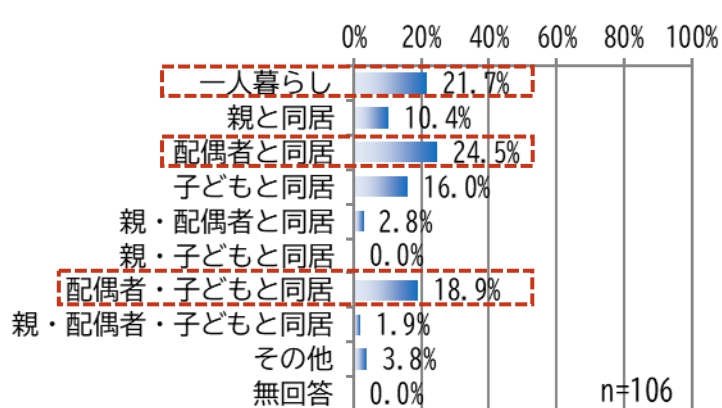
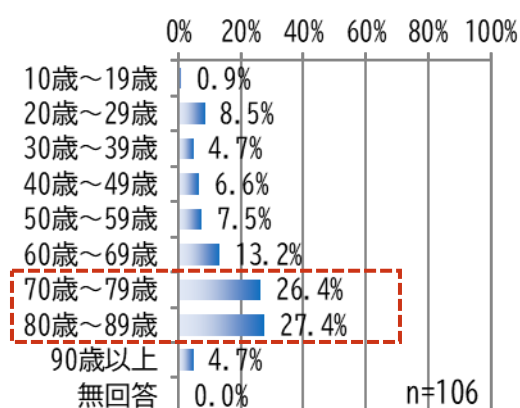


図 「通院や買い物などで家族や知人に送迎をお願いするのは気が引ける」と回答した人の属性（年代・家族構成）

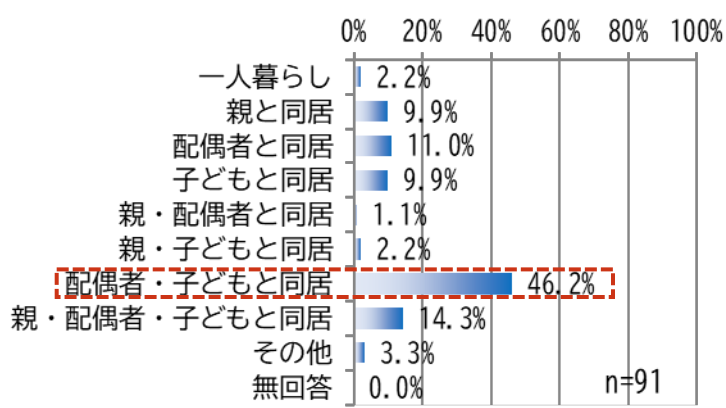
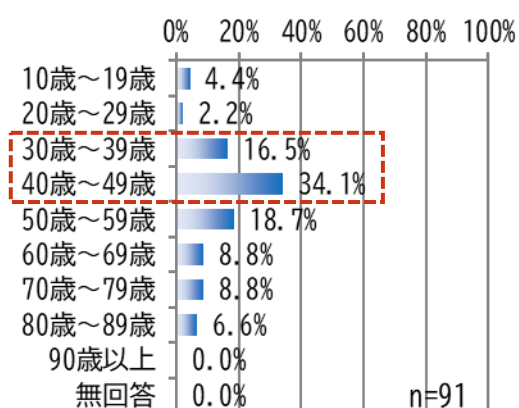
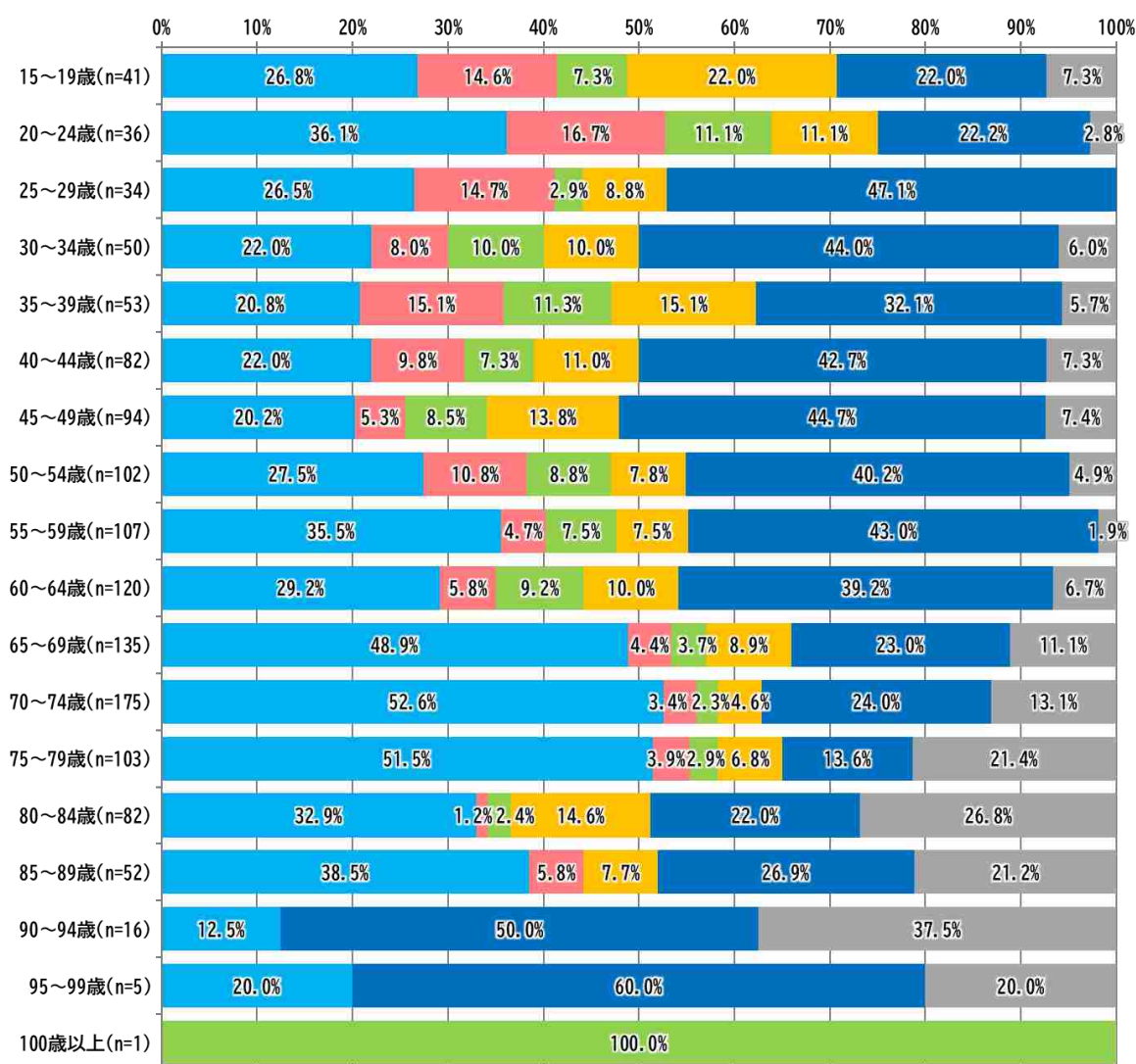


図 「通勤、通学、通院、買い物、習い事など家族の送迎に時間を取られる」と回答した人の属性（年代・家族構成）

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

③ 公共交通利用に対する考え方として、25 歳以下及び 65 歳以上では「高齢化が進む中で交通事故防止のため、公共交通を利用したい」、一方で 25～65 歳では「公共交通を利用するつもりはない」と年代によって二極化している

- ・ 15～24 歳の 3～4 割、65～89 歳の 3～5 割が「高齢化が進む中で交通事故防止のため、公共交通を利用したい」と回答する一方で、25～64 歳では、3～5 割が「公共交通を利用するつもりはない」と回答しています。



- 高齢化が進む中で交通事故防止のため、公共交通を利用したい
- 燃料費が高騰している中で経済的な負担軽減のため、公共交通を利用したい
- 脱炭素社会の実現に向けてCO2削減のため、公共交通を利用したい
- 上記以外の理由で、公共交通を利用したい
- 公共交通を利用するつもりはない
- 無回答

図 年代別の公共交通利用に対する考え方

資料：令和 4 年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

④ 月に1日未満の公共交通をたまに利用する人をターゲットとした施策の訴求が効果的である

- ・ 鉄道に対して、全体の約4割が「運行本数が少ない」「自宅から駅が遠い」と回答しています。特に、「月に1日程度」「数か月に1日程度」「年に1日程度」利用している人では、全体と比較して回答した割合が高い傾向があります。

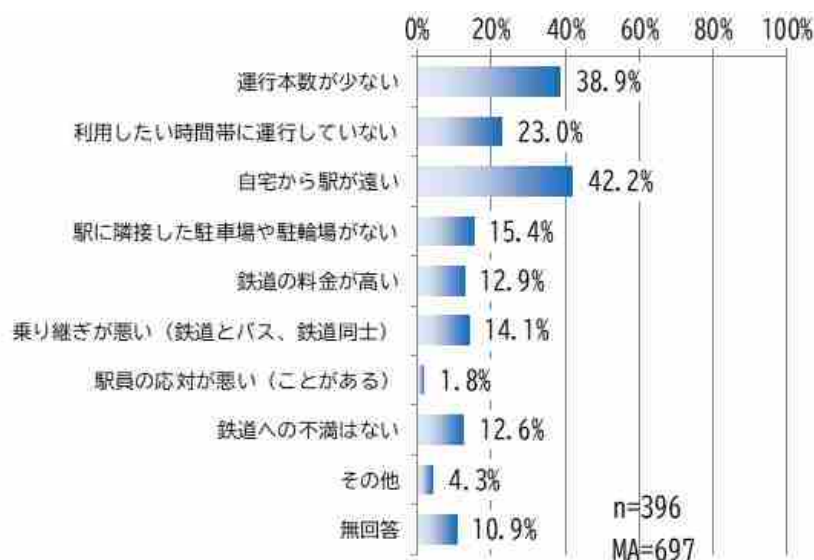


図 鉄道に対する不満点

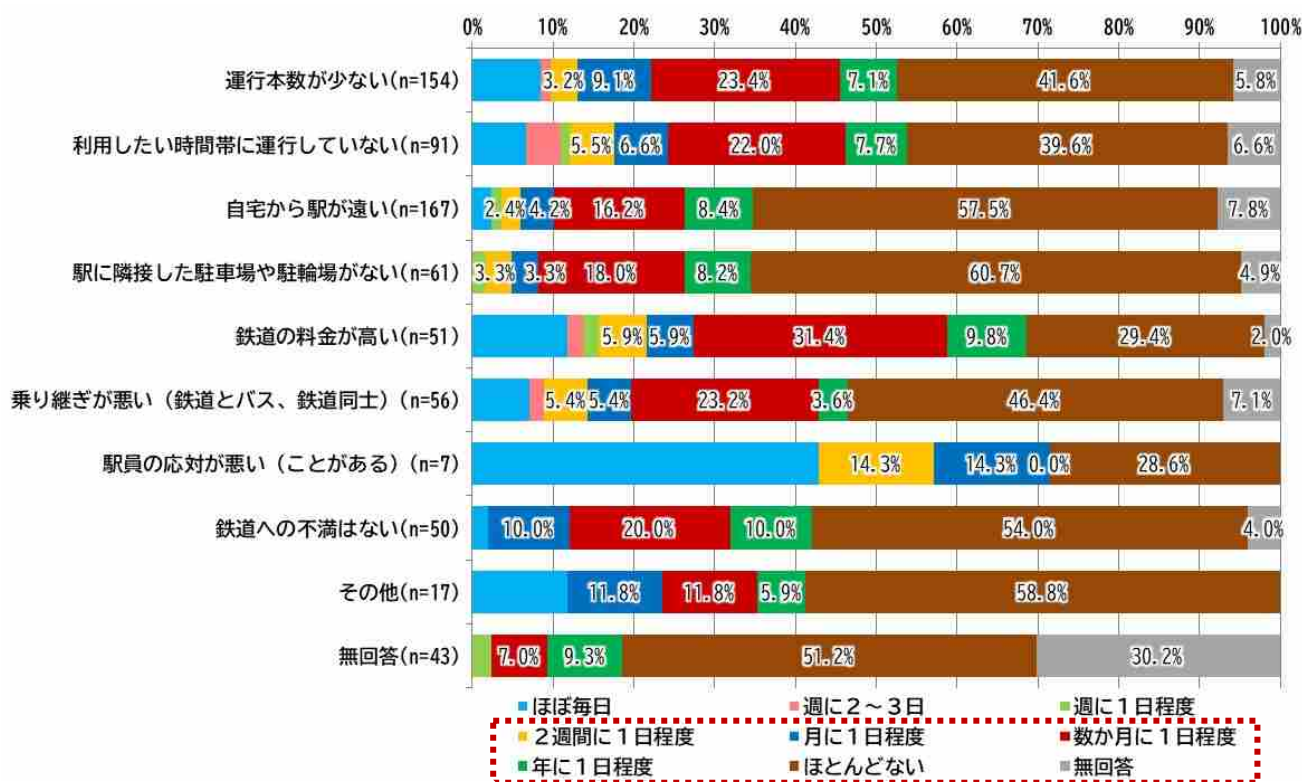


図 鉄道の利用頻度と不満点

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

- ・路線バスに対して、全体の約6割が「運行本数が少ない」と回答しています。特に、「月に1日程度」「数か月に1日程度」「年に1日程度」利用している人では、全体と比較して回答した割合が高い傾向があります。

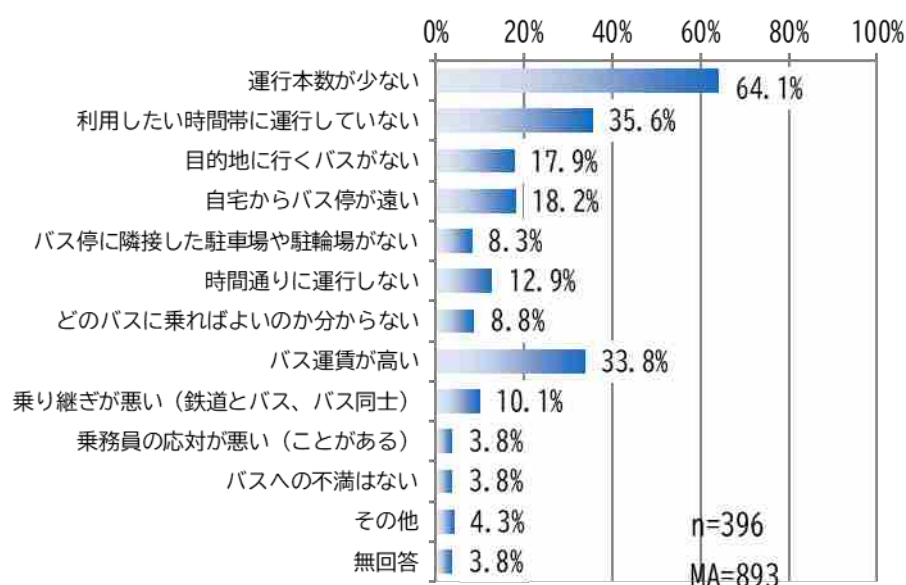


図 路線バスに対する不満な点

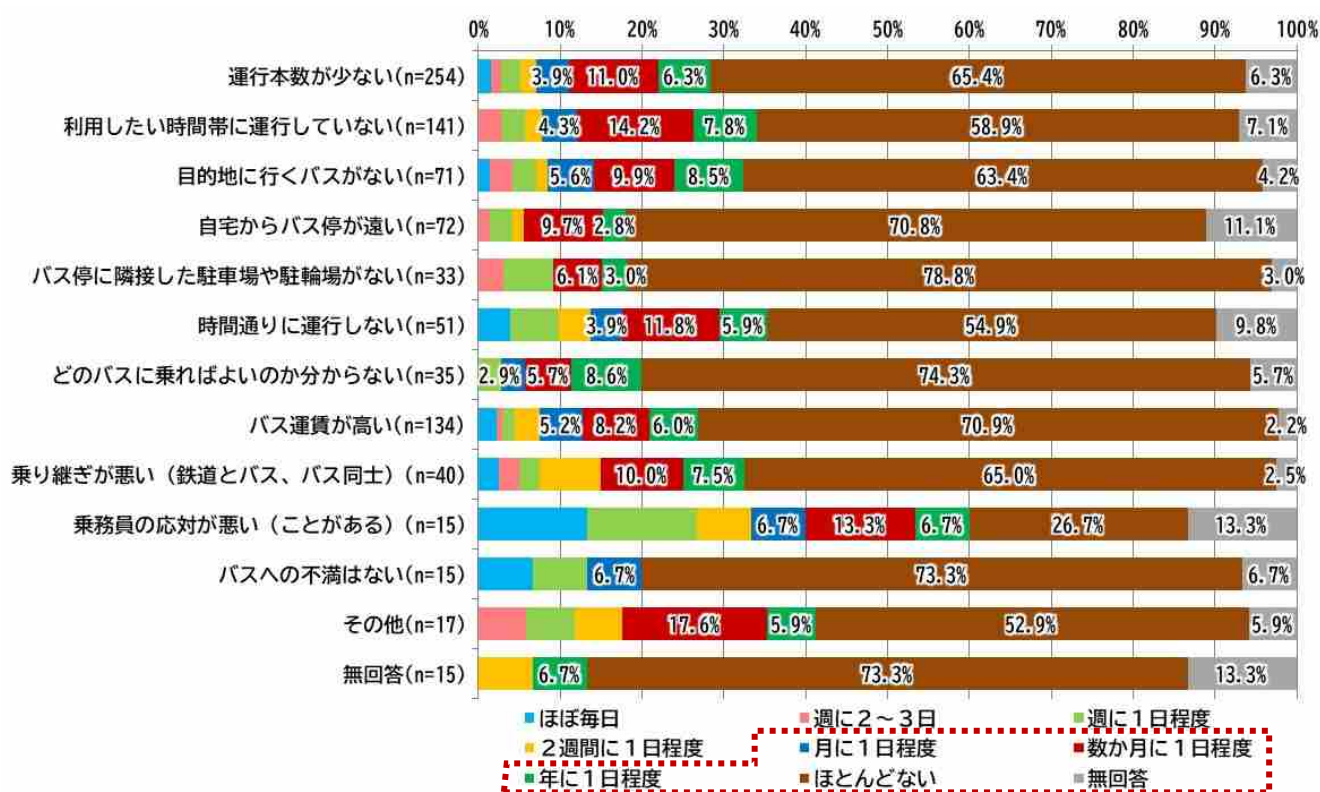


図 路線バスの利用頻度と不満な点

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

- ・タクシーに対して、全体の約 6 割が「タクシー運賃が高い」と回答しています。特に、「数か月に 1 日程度」「年に 1 日程度」利用している人では、全体と比較して回答した割合が高い傾向があります。

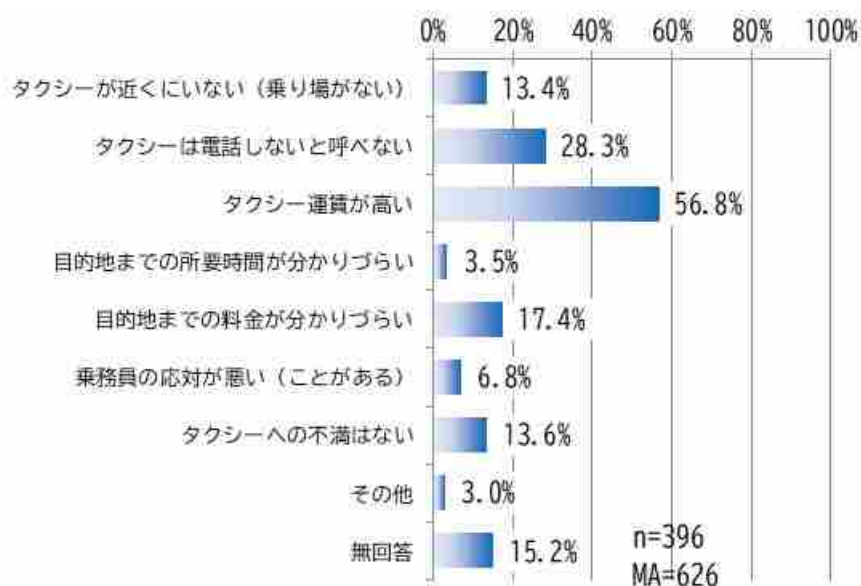


図 タクシーに対する不満な点

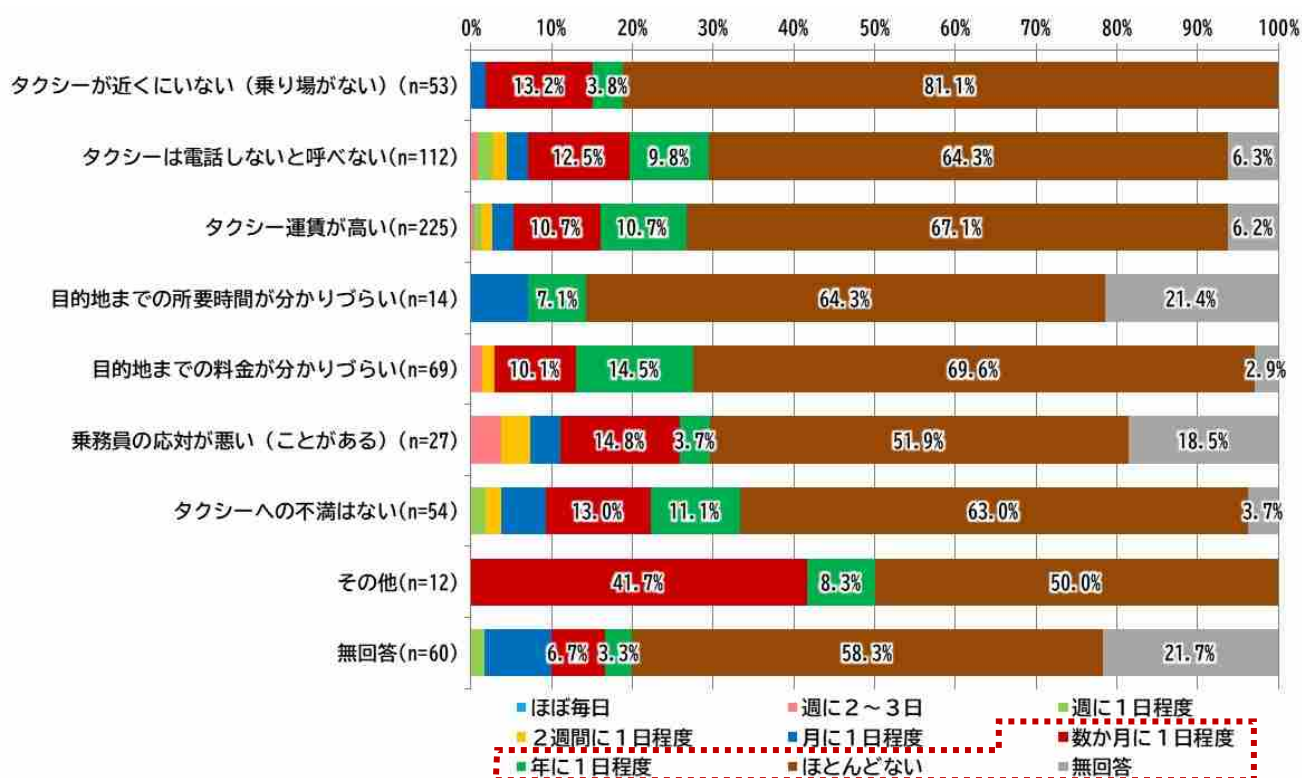


図 タクシーの利用頻度と不満な点

資料：令和 4 年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

第3章 公共交通の課題

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

① 多様化する移動ニーズに対応した公共交通ネットワークが必要

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



図 多様な移動手段のイメージ

出典：政府広報オンライン

「移動」の概念が変わる？ 新たな移動サービス「MaaS（マース）」

② 小規模需要エリアにおける地域特性や移動実態に即した交通手段の確保が必要

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

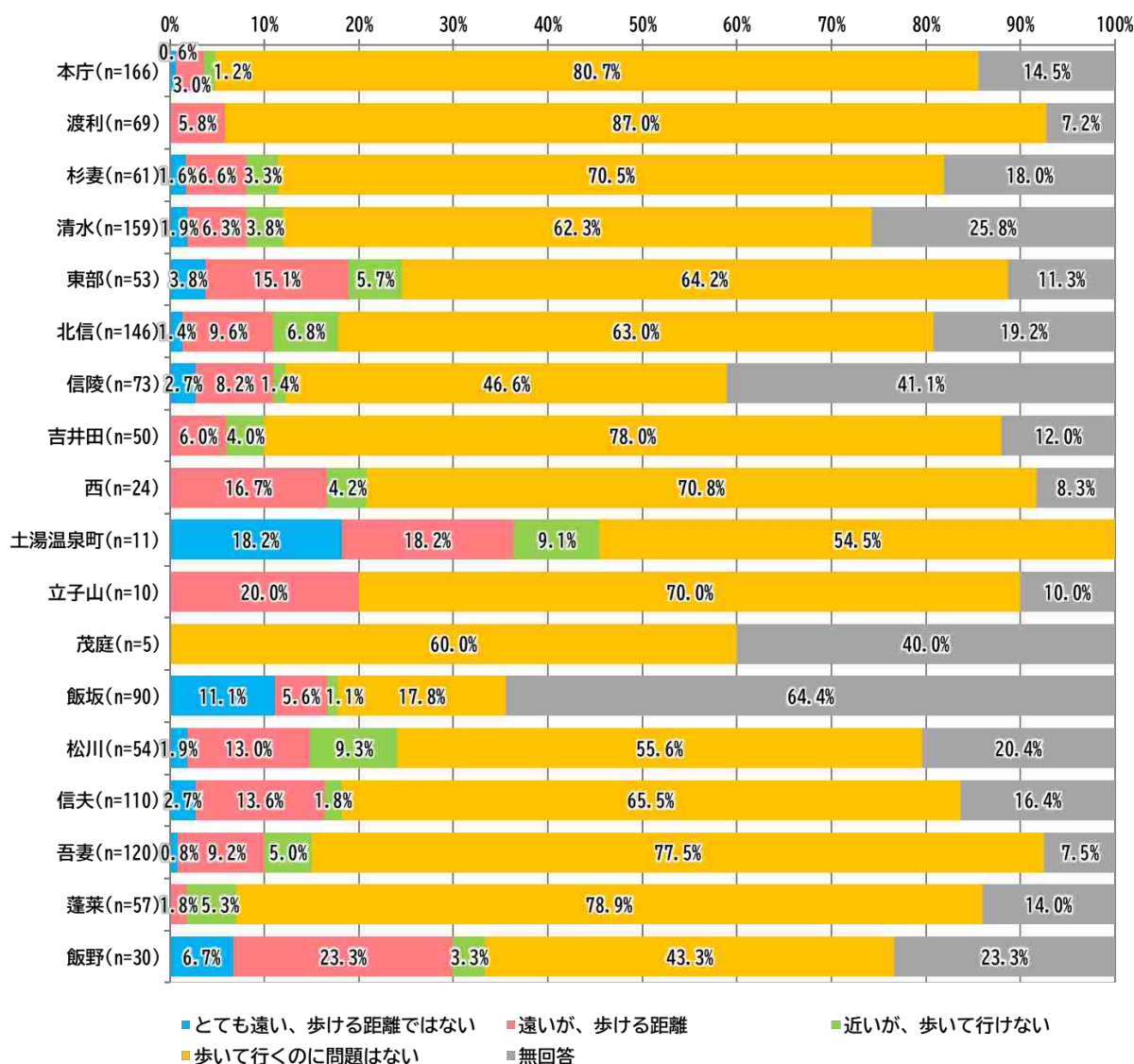


図 最寄りのバス停までの距離をどのように感じるか

資料：令和4年度 福島市の公共交通に関する市民アンケート調査報告書

③ 通勤、通学や観光、出張等による広域的な人流への対応が必要

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

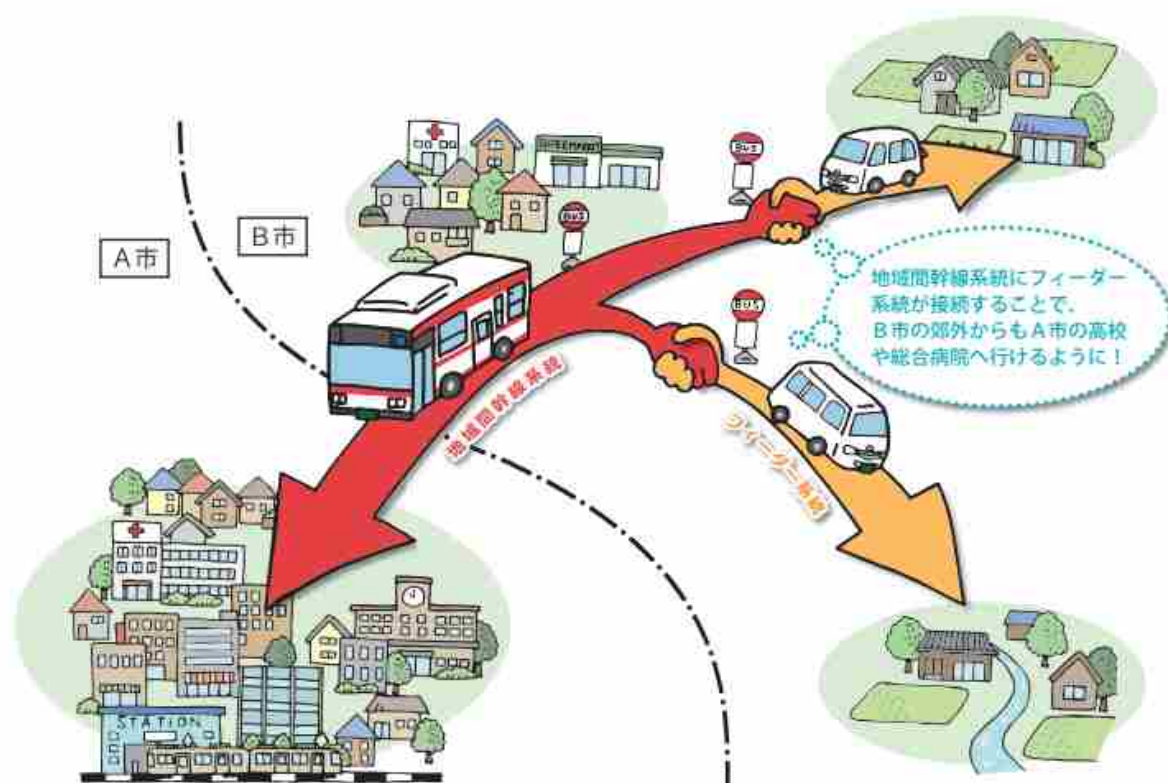


図 地域間幹線バスのイメージ

出典：国土交通省中部運輸局 監修

地域間幹線バスが地域で役立つようにするために

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

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

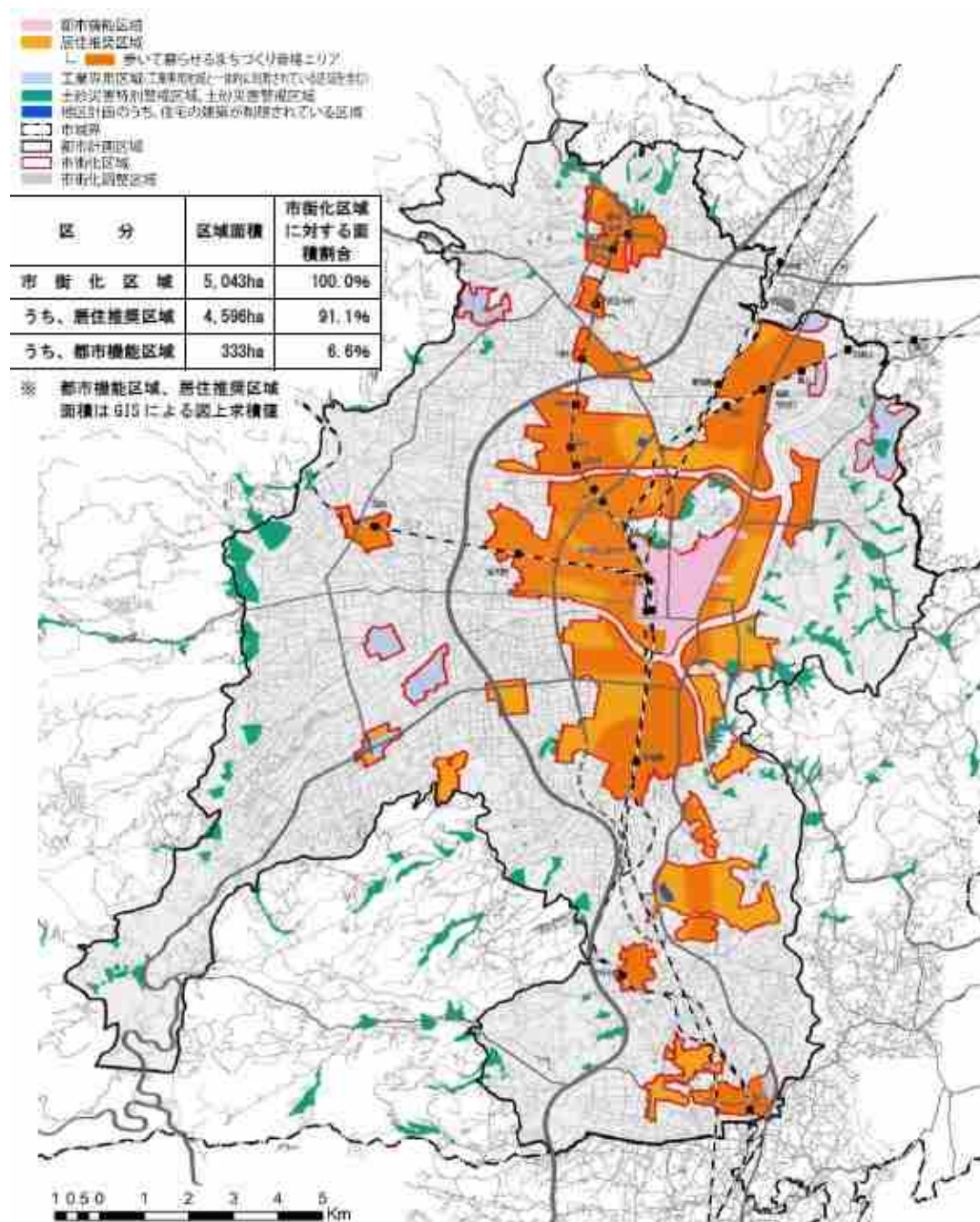


図 福島市立地適正化計画で定める居住推奨区域と都市機能区域

出典：福島市立地適正化計画

⑤ 福島駅周辺の高まる集客力及び居住機能への対応が必要

- ・令和3年4月の県立医科大学保健科学部の開設や令和4年7月の新たなまちなか広場のオープン、令和11年度のグランドオープンを目指し進められている福島駅東口地区第一種市街地再開発事業（居住機能有）により、さらなる都市機能の充実と、にぎわいの創出、交流人口の拡大などが期待されています。
- ・福島駅周辺では休日を中心ににぎわいを創出するイベントが多く開催されており、まちなかへのアクセス性や周遊性の向上、新たな居住機能に対応する交通を考えていく必要があります。
- ・「福島市立地適正化計画」で定める都市機能区域においては、戦略的に魅力を高めていくことで、集客力の向上が期待されます。



外観イメージ案1（BIG ROOF 案）

外観イメージ案2（STREET PARK② 案）

図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業のイメージ

※現在検討中のため、今後変更する場合があります。

⑥ 誰もが安心して快適に利用できる交通環境の整備が必要

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

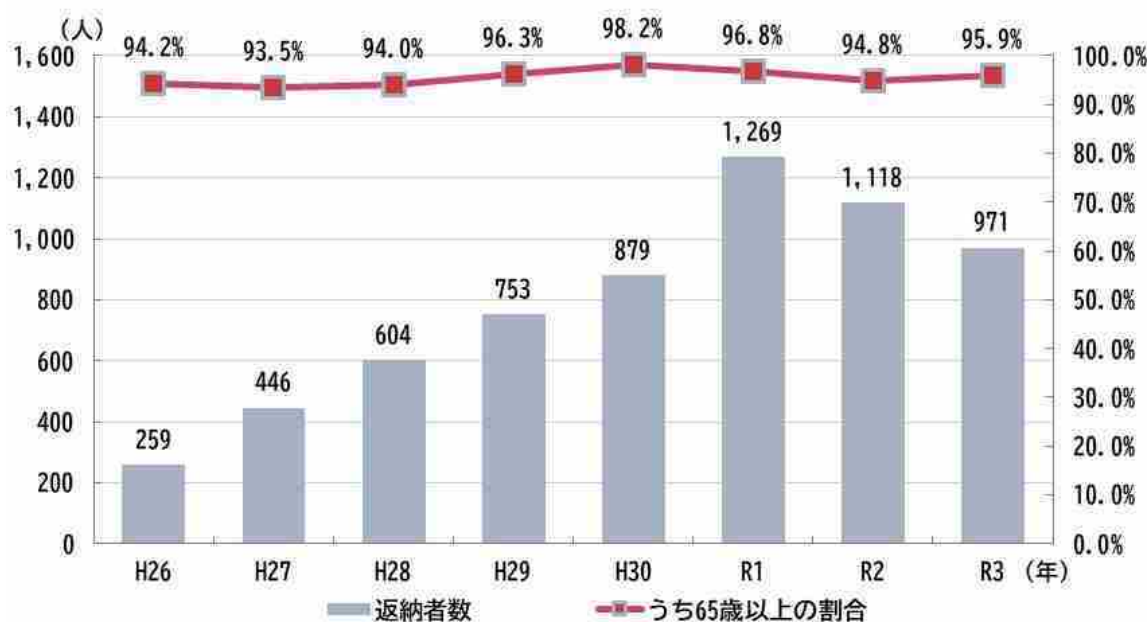


図 福島市の運転免許返納者数の推移

資料：福島県警察本部 交通白書

⑦ 効率性や環境を考慮した持続可能な公共交通サービスが必要

- ・全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、交通事業者では採用活動を進めているものの、乗務員を希望する者が少なく、また採用しても定着しない現状から、近年では乗務員数が減少傾向にあり、高齢化も進んでいます。
- ・各事業者においては、人材確保に向けさらなる対策が必要になるとともに、路線の再編やICTの活用、地域の他の移動サービスとの組み合わせなどによる効率性の向上に取り組む必要があります。
- ・また、本市は令和32年度には温室効果ガス排出量を実質ゼロにするゼロカーボンシティを目指すことを宣言しており、自家用車と比較し一人当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用を促進し、交通事業者と連携し環境負荷の少ない車両の導入などを検討する必要があります。

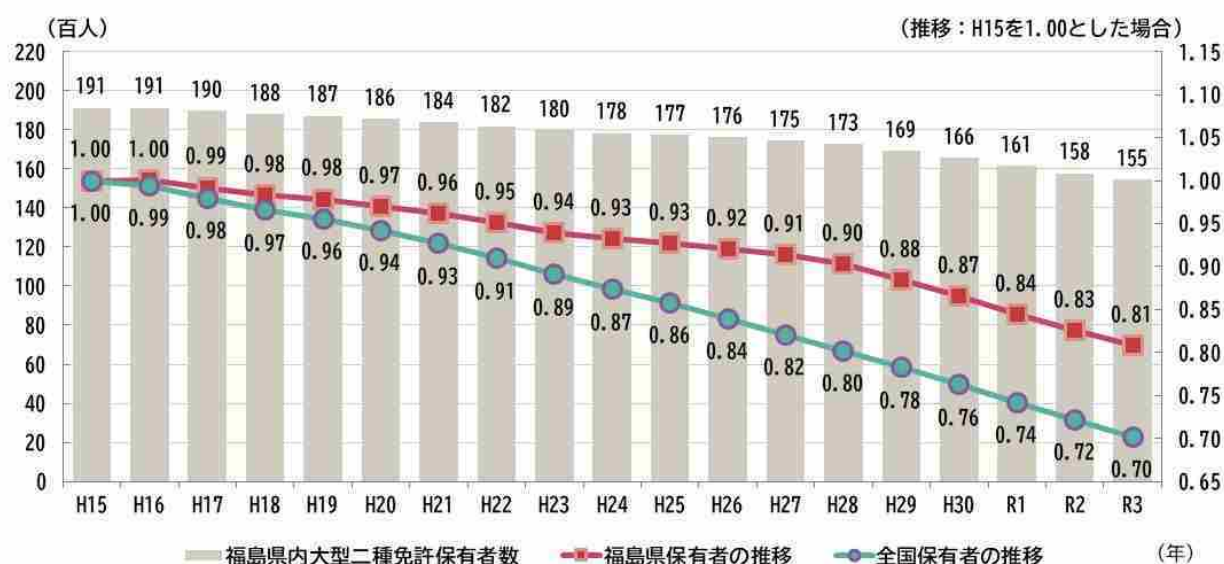


図 福島県内の大型二種免許保有者数の推移

資料：警察庁 運転免許統計

⑧ 激甚化・頻発化する自然災害への対応が必要

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