

令和8年度 第1回 福島市地域公共交通活性化協議会 議 事 概 要

日時：令和8年6月25日（木）13時30分～

会場：市民センター 312会議室

1 開 会

2 議 事

(1) 報 告

①令和7年度事業報告・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料1

・事務局より資料1に基づき報告

《意見・質問等なし》

②令和7年度決算報告及び会計監査報告・・・・・・・・・・資料2

・事務局より資料2に基づき報告

《意見・質問等なし》

③地域で支える交通（小さな交通）支援事業について・・・・・・・・資料3

・事務局より資料3に基づき報告

（福島運輸支局）

・交通空白地有償運送の「くるくる」について、運行実績の情報を見ると、利用者数はまず概ね横ばいという形になると思うが、有償になったことで利用者の方からの反応はどうか？

（事務局）

・実績の数字が出次第検証報告させていただく。

（福島交通）

・「くるくる」について、回数券と定期券の販売実績数が分かれば教えていただきたい。

（事務局）

・回数券、定期券の利用については分析が必要。運行主体へ確認する。

（会長）

・もともと無料で、地域の中で一定の定着を図っていたものを有料化す

るときに利用が減らないというのは私の経験則では結構ある。

- ・ 埼玉県のは、70歳以上の方はコミュニティバスが無料だったところを100円取るようにした代わりに便数を若干増やしたところ、利用者がかえって増えたという。100円を取るようになったが、利便性は高まったし、逆に言うと気兼ねなく利用できることで利用が増えている状況になっている。
- ・ 回数券、定期券なのか、都度利用なのかによって、有償化後の利用状況の見え方は変わってくるので可能な範囲でデータを押さえていただくとありがたい。

④シルバーパスポート制度の利用状況について・・・・・・・・・・資料4

・ 事務局より資料4に基づき報告

(女性団体連絡協議会)

- ・ 実際に制度を利用している方が全体の50%以下ということで、今後はなぜ利用しないのかという分析も含めて、利用方法を変える余地はあるのか。バスが本来通っていない、1日に何本も走らない、電車に乗れないからタクシー併用を選択したという声が結構ある。

(事務局)

- ・ 現在分析を進めているところだが、まずは制度を利用していただけよう周知を図っていきたいと思う。
- ・ タクシーを加えて1年目であり、浸透していない部分もあるかと思うので、まずは現行制度を利用していただけのような取り組みを進めていき、制度のより良い構築については改めて検討していきたい。

(福島運輸支局)

- ・ 旧制度のような無制限の運賃補助の仕組みだと、1人でたくさん利用するようなヘビーユーザーが出てくる傾向がある。
- ・ 無制限の運賃補助から変更し、タクシー利用を追加したことで利用者が増えたというのは、公平で持続可能な制度にするという目的は達成されたと感じる。
- ・ 2万円のうち、バス・飯坂電車は利用せず、タクシーのみを利用している方の割合も多く、金額ベースでの利用平均を下げている。
タクシー2万円、タクシー1万5千円とバス・飯坂線5千円のような利用方法パターンを設けなかったことに何か当初の意図はあるか。

(事務局)

- ・ シルバーパスポート制度の目的は、高齢者の外出機会の確保と地域公

公共交通機関の持続維持。タクシーは、ドアツードアでかなり使い勝手が良く、優先して利用されたい方がいることは理解しているが、日常の足として利用されるバス・鉄道といった公共交通機関を維持していくことも課題として考えており、なるべくそういった公共交通機関をご利用いただきたいという意図でこのような制度設計としている。

(福島運輸支局)

- ・例えば、バス・飯坂線を3千円しか使っていなかった方であれば、1万円の枠の中から5千円をタクシーの方に移すようなことで全体の利用が伸びる可能性があると思った。今後もいろいろ分析することが可能であればご検討いただきたい。

(町内会連合会)

- ・本当にそう思う。私の住む地区は飯坂線までに4キロほどあるため、そこに行くまでにタクシーを使えばタクシー分の助成額が先に枯渇してしまう。飯坂線を使うにしても、タクシーの方に助成額を移動できれば飯坂線の利用も増えると思う。
- ・このあたりの融通の利く制度にしていきたいと思う。

(会長)

- ・これは数字に出ている部分で、申請者の内訳を見ると、バス・飯坂線を選択した方が全体の4分の1ですが、結果としては約半分の方がバス・飯坂線のみを利用している。タクシー併用のパターンを選択していても結果タクシーを使わず、バス・飯坂線の1万円の枠のみを使っている方が相当数いるということ。
- ・このあたりをもう少し柔軟にしていくということも、やはり考慮の余地はあるのではないかと考えている。
- ・確かに4キロだと、福島市のタクシー運賃で片道2千数百円はかかるため、年間4往復しかできない。飯坂電車だと2万円あれば結構な往復ができる。どちらを使うのかという選択の余地は広げておいた方がいいとは思った。
- ・中央値については、0（未利用者）を含めた数値も見たい。
- ・「全体の利用者の真ん中の方がどれだけ経済的な支援を受けて外出ができたか」という中央値が上昇することは望ましいが、実績を見ると、申請をしたけど使っていない方が1万6千人ほどいて、その0も含めるとかなり中央値が低いところに行くのかなと思う。
- ・申請したけど使っていない方については、本当に必要がないのか、仕組みが分かりにくいのか、そもそも仕組みが行き届いていないのか等

様々な要因があると思うので、中央値については0を抜いた現状の数と、0を含む数の両方を見るべきではないかと思う。

- ・実利用者が全体の4割というのは全国的に標準。ただ、申請率72%は非常に高い。横浜で6割、神戸で5割5分、八戸で3.8割の申請率。福島市の特徴だと思うが、実利用者数にするとだいぶそこから削がれてしまうのは課題として見ていたのでそこもフォローいただけるとありがたい。

⑤路線バス「医大・松川線」、松川水原乗合タクシー（さくら号）の利用状況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料5

- ・事務局より資料5に基づき報告

（ふくこぶし福島）

- ・金谷川～医大線の廃止が前提だったと思う。その時の説明では、福島から金谷川駅までJRで来て、そこからバスに乗るというパターンがあったのを松川から医大にしたと。福島に住んでいる方の交通手段は、福島～医大間のバスがあるという説明だったと思うが、それを踏まえて福島～医大間の乗車数は伸びているか。

（会長）

- ・もともと郡山方面からの利用を、金谷川→医大ではなく、松川→医大とするのが主体で、福島方面からはこれまでもバスだったと思う。

（福島交通）

- ・福島からの路線バスについては、15分間隔でダイヤの調整をした経緯がある。利用状況は、増えたというより横ばいという形だが、待つ時間が少し少なくなったというのが現状。

（会長）

- ・福島～医大については、15分間隔にダイヤを調整し、全体の本数は減ったが利用者数は横ばいということで、今回、医大～松川に切り替わったことによる影響については多分出ていないと思う。
- ・もともとなかった路線を、須賀川方面からの要望があって作ったものなので福島市に在住の方にはそんなに影響がないかもしれない。
- ・福島交通の協力のもと、福島大学構内に二本松方面からのバスが乗り入れるようになったが、金谷川周辺の学生アパートに住んでいる医大生がこのバスを利用している実態はあるとのことで、金谷川～医大間は一定程度フォローができていく気がする。
- ・時期が異なり15ページのグラフで単純な比較ができないが、往路便

が減ったというのは若干気にかかるところ。また、時刻を変更した影響があるのか分からないが、少しフォローが必要と感じた。

(2) 協 議

- ①令和9年度地域公共交通計画（地域内フィーダー系統）の
認定申請について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料6
・事務局より資料6に基づき説明

（会長）

- ・さくら号、1便平均1.4人ということだが、地域内フィーダー系統は1便あたり2人以上が必要。行きと帰りで2人なのでギリギリ補助金が受領できると思うが、補助金が国から降りてこないということになるとその分を福島市が負担せざるをえない状況に陥る可能性があるがそのあたりはどうか。

（事務局）

- ・1便あたり2人という条件は、定時定路線型の路線に対する条件ということで東北運輸局へ確認を取っている。さくら号は、予約型の不定期路線のため、2人という条件には当てはまらない。

（会長）

- ・承知した。ただ、ルールはどこかのタイミングで変わる可能性があるもので、関係がないとは思わずしっかりやった方がいいと思う。
《全会一致で承認》

- ②令和8年度バリアフリー化設備等整備事業（福島市生活交通改善事業計画策定）及び令和7年度事業の自己評価について・・・・・・・・資料7
・事務局より資料5に基づき説明

（町内会連合会）

- ・UDタクシーについて、2社以外に申請する見込みはないか。

（事務局）

- ・補助エントリー期間が短い点もあるかと思うが、タクシー協同組合を通して集約した結果、2社ということになっている。補助を使わないで導入している事業者もいる。

（会長）

- ・過年度も補助を申請しているが、補助対象経費の3分の1しか得られないということもあり、結局その残りの部分の自己資金をどう調達するのかというところでなかなか手が出せないという話もある。納車が

遅れているという話もあるので、補助金を活用する形で計画は練るが、今後どうなるか継続して確認していく必要があると思う。

《全会一致で承認》

③福島市地域公共交通計画の変更について・・・・・・・・・・資料8

《意見・質問等なし》

《全会一致で承認》

(3) その他

・特になし

4 閉 会