

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。

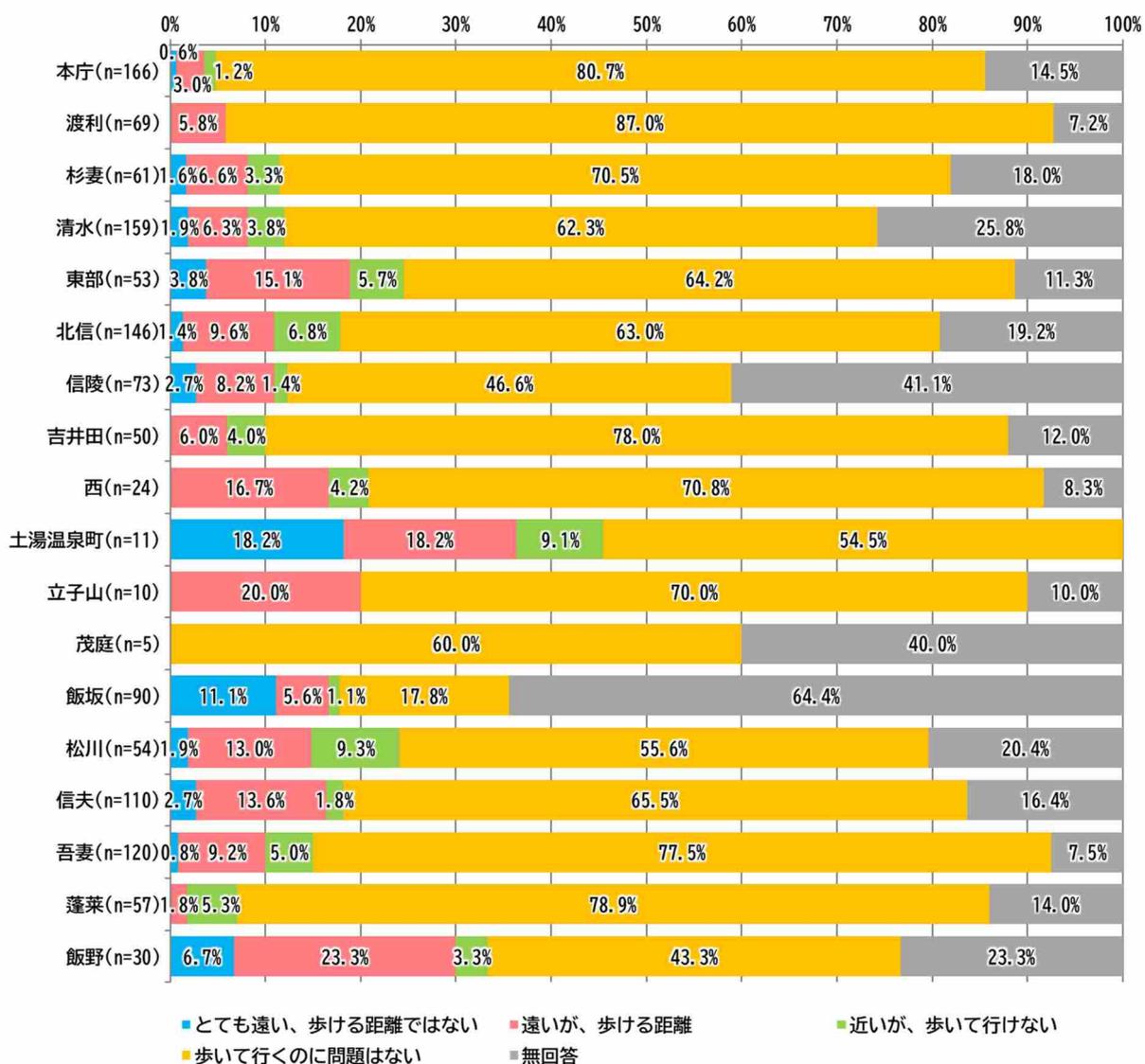


図 最寄りのバス停までの距離をどのように感じるか

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。

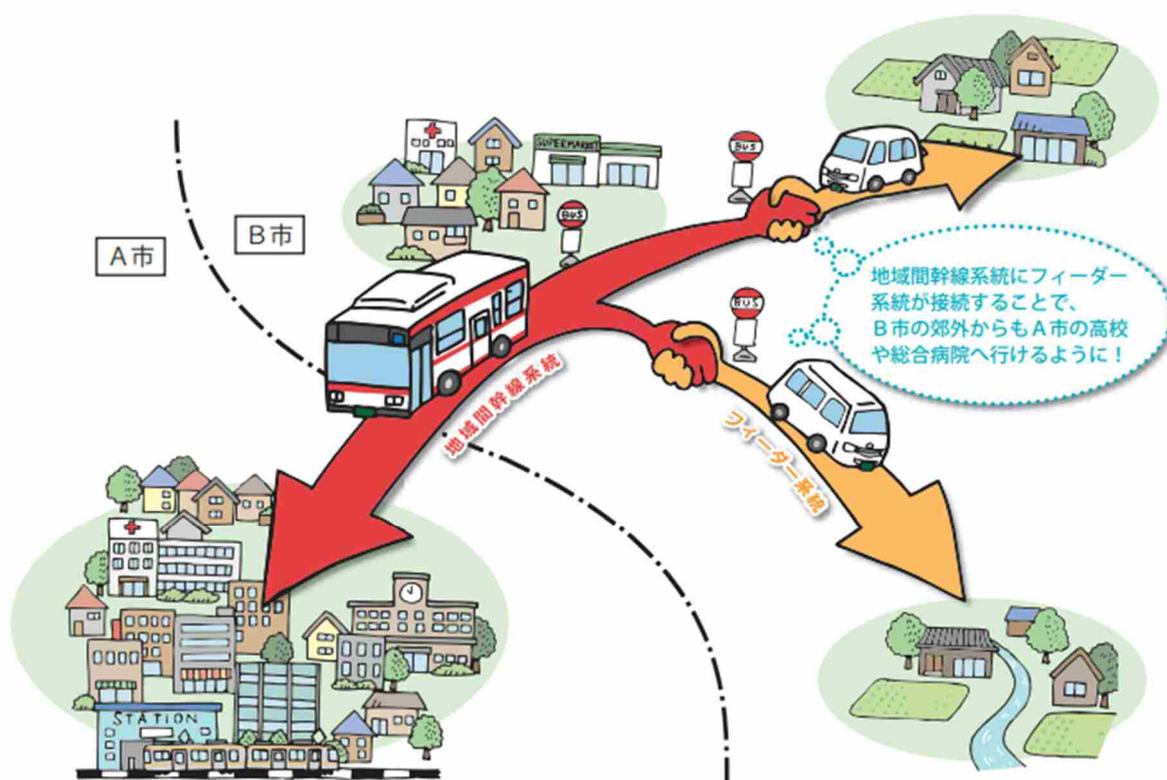


図 地域間幹線バスのイメージ

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。

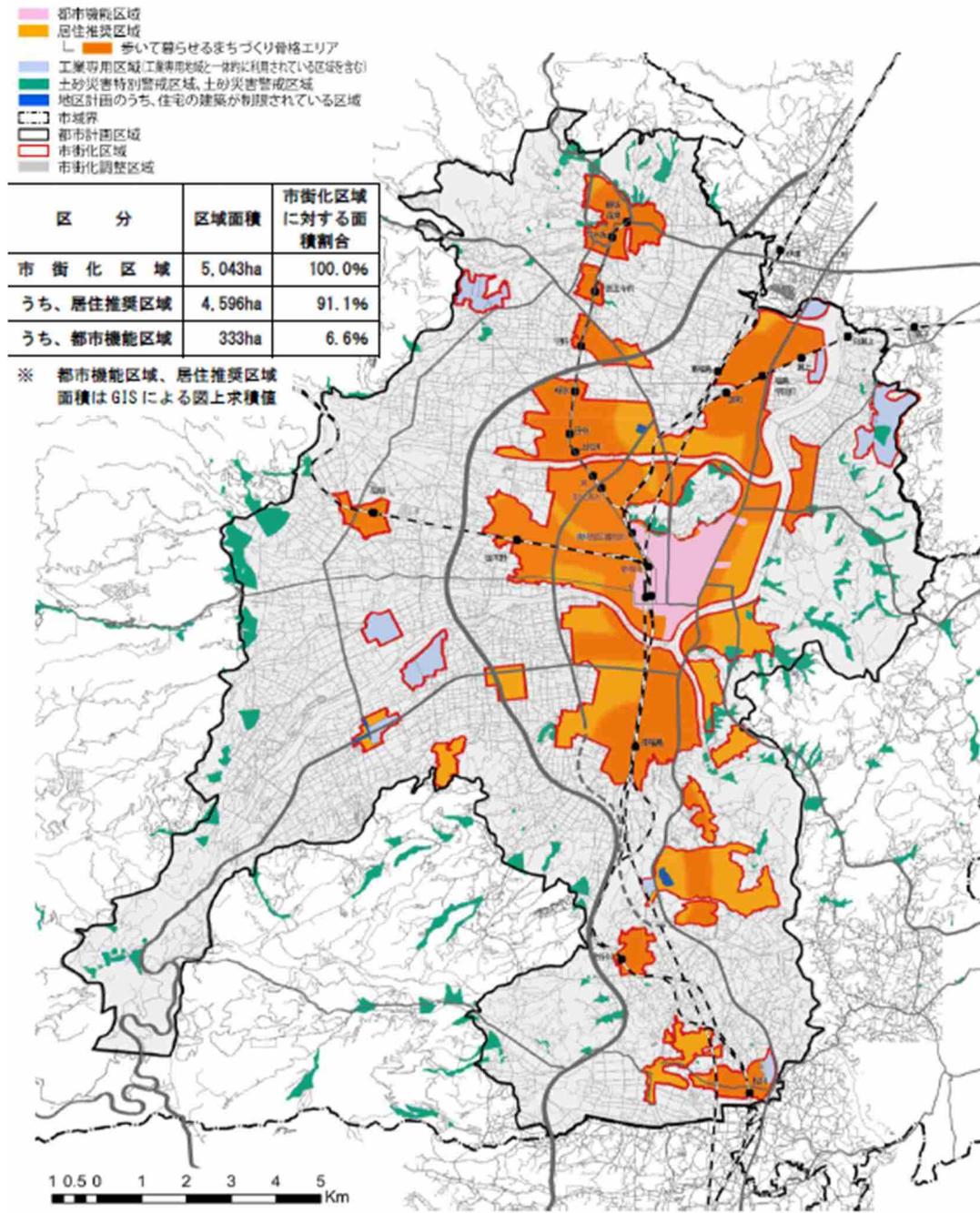


図 福島市立地適正化計画で定める居住推奨区域と都市機能区域

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8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。

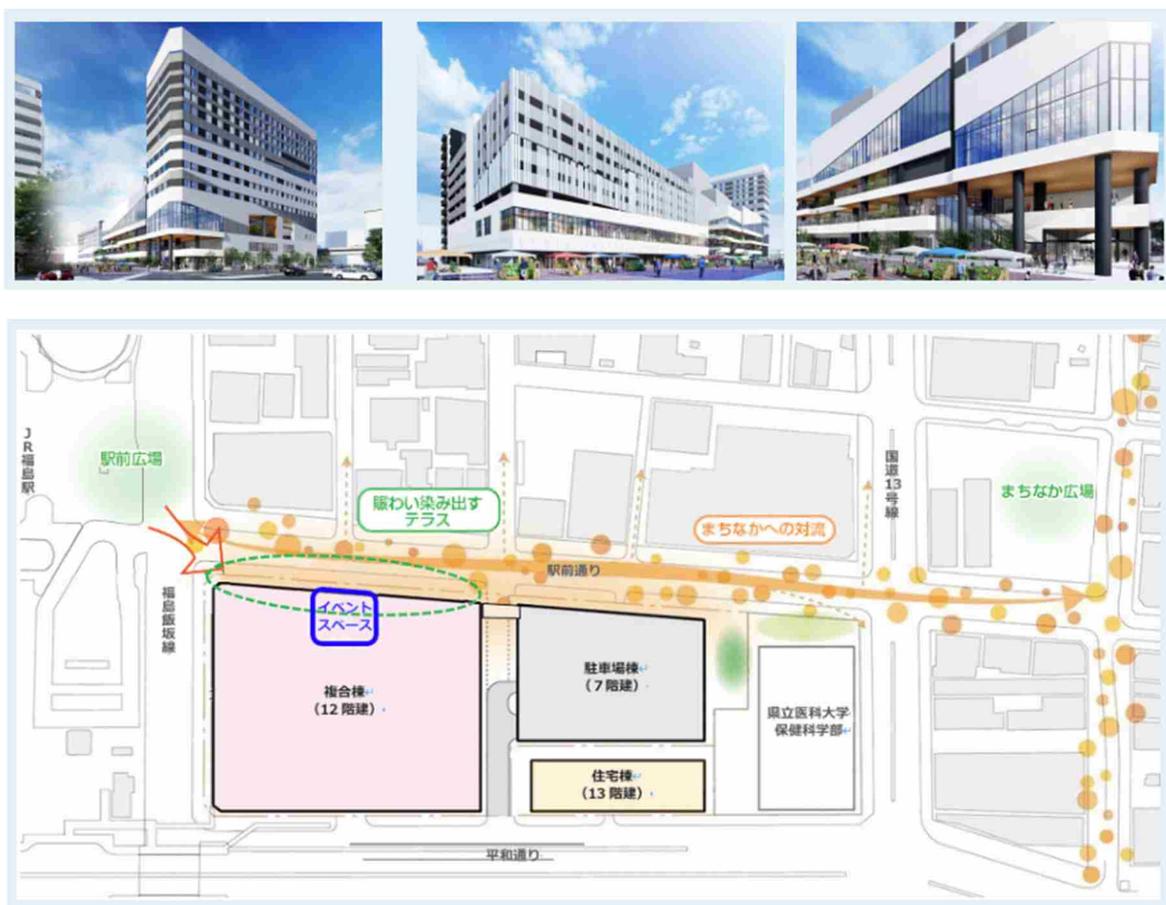


図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の概要

◎ 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。

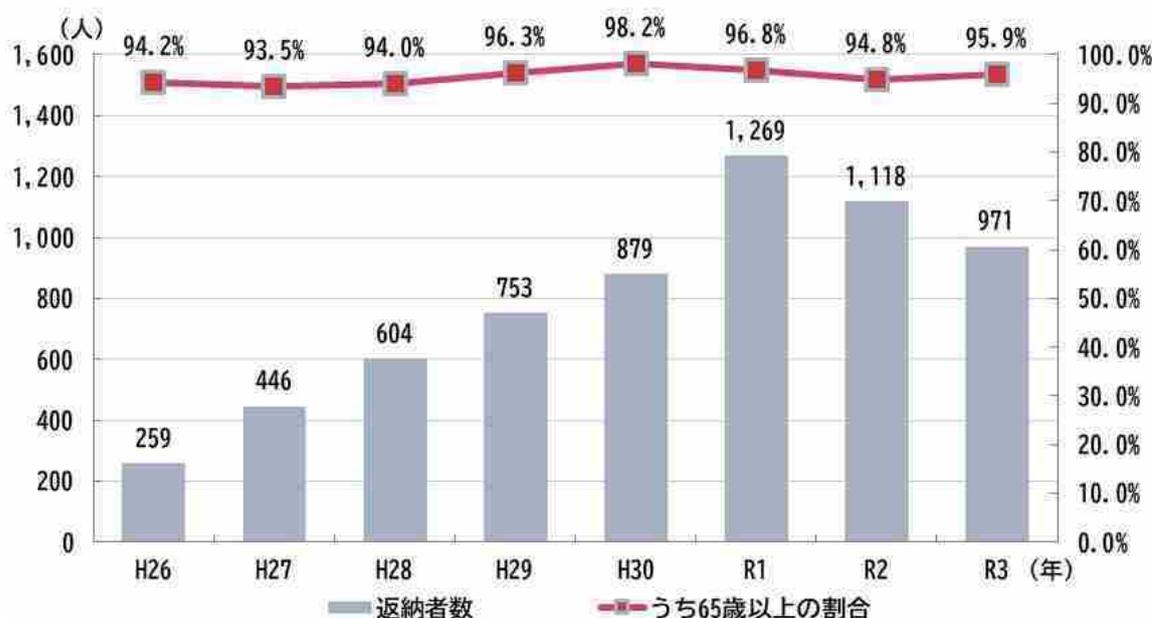


図 福島市の運転免許返納者数の推移

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。

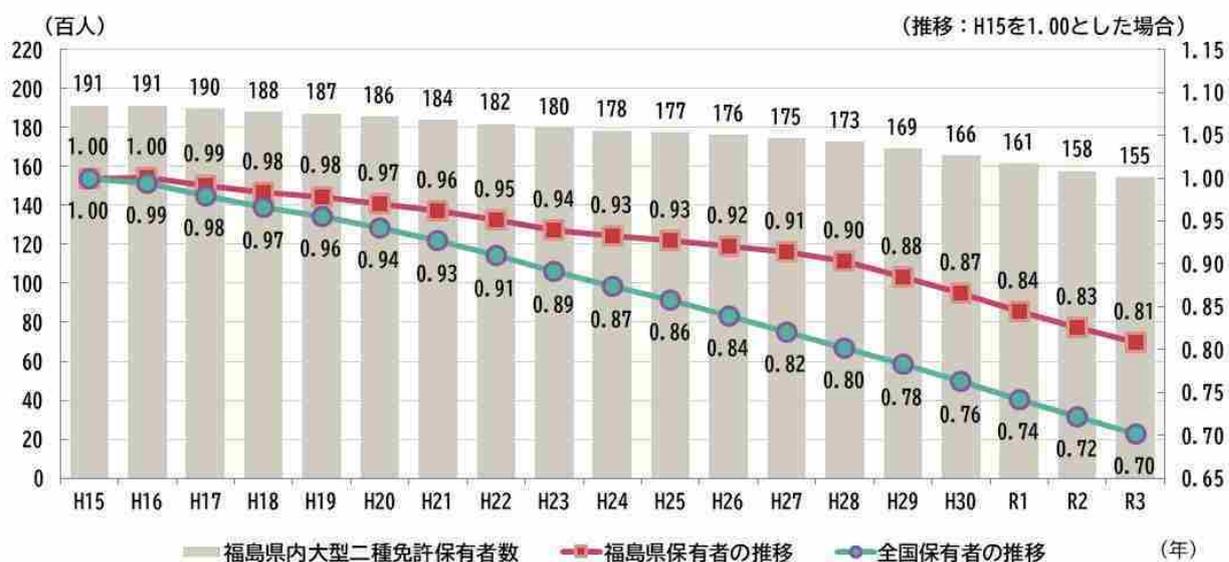


図 福島県内の大型二種免許保有者数の推移

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止、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。

第4章 公共交通の目指すべき将来像

4-1 計画の基本理念と基本方針

1) 計画の基本理念

本市の公共交通の課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、本計画の基本理念を次のように定めます。

**人・まちをつなぎ、にぎわいを運ぶ、
未来へとつながる 公共交通体系の確立**
～みんなで支える 誰もが移動しやすいまち“ふくしま”～

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て、関係団体や住民などが様々な立場で主体的に参加していくことが重要となります。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、本市は商業・行政・教育・文化など都市機能が集積する県都として、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。

2) 計画の基本方針

本計画の基本理念を実現に向けて、「利便性」「まちづくり」「持続可能性」の視点から3つの基本方針を設定します。

基本方針1 誰もが利用しやすく、地域の暮らしを支える公共交通の構築

公共交通は、市民生活・経済活動の前提となる基盤であり、自家用車に過度に頼らなくても日常生活に不自由が無いよう、公共交通のサービスを維持・確保します。

既存の公共交通網の効率化を図りながら、わかりやすい情報提供等により利便性を向上させていくとともに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難い地域においては、通院や買い物など暮らしを支える移動手段を市民共創により検討し、地域の特性や移動ニーズに合った公共交通サービスを確保します。

基本方針2 都市の交流・活力・魅力向上に資する公共交通の構築

本市は、人口減少社会のなかでも持続可能な都市づくりをしていくため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めています。

県都として行政・教育機関や企業が多く立地し観光地も擁する本市には、周辺市町村や県外からも多くの人を訪れ、また、まちなかでは賑わいを創出するイベントが多く開催されており、まちづくり、都市の交流・にぎわい創出の観点からも公共交通機関の役割が増しています。

目指す将来のまちづくりや市内外からの来訪者の移動を支える公共交通網を維持・強化するとともに、都市のにぎわい創出につながる施策と交通政策を連動させながら、移動自体が目的となるようなワクワク感のある移動手段の提供を目指します。

基本方針3 安全安心で持続可能な公共交通の構築

本市は共生社会の実現を目指しており、高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に公共交通機関を利用できるよう、公共交通機関のバリアフリー化が求められています。

また、近年、激甚化・頻発化する自然災害へ備えた安全な輸送体制が必要となっています。交通事業者と連携し、交通施設、車両等のバリアフリー化を推進するとともに、計画的な施設の修繕や安全対策を行うことにより、災害に強い安全な輸送体制を構築していきます。

各交通事業者では、乗務員不足等の課題を抱えている一方で、環境負荷低減への取組も求められています。運行の効率化や人材確保を図っていくとともに、ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の低減などにも取り組み、持続可能な公共交通を目指します。

4-2 計画の目標

「地域公共交通の基本的な方針」に即しつつ、公共交通を取り巻く課題を解決するため、計画最終年度（2027年度）における公共交通の目標を設定します。

基本方針1 誰もが利用しやすく、地域の暮らしを支える公共交通の構築

目標1 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスを維持・向上します

- 日常生活を支える移動手段を確保していくため、高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入等により公共交通の利便性向上を目指します。
- 誰もが利用しやすく、利用者目線に立ったわかりやすい公共交通の情報提供に努めます。
- 我が国の動向を見据えつつ、公共交通のDX※を積極的に検討します。

目標2 多様な主体の連携により、地域の特性にあった移動手段を確保します

- 公共交通空白地域では、市民や交通事業者、団体・企業等との共創により、地域特性や移動ニーズを踏まえた地域主体の小さな交通の導入を目指していきます。
- 移動手段を検討するにあたっては、既存の公共交通のみならず、福祉輸送・スクールバス等、医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携も図っていきます。

※「DX（デジタルトランスフォーメーション）」とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること

基本方針2 都市の交流・活力・魅力向上に資する公共交通の構築

目標3 目指す将来のまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成します

- コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資するため、「福島市立地適正化計画」で定める都市機能区域と居住推奨区域の機能に応じた公共交通網を維持・強化します。
- ふくしま田園中枢都市圏の活力・維持に資する広域交通について、圏域市町村とともに維持・活性化を推進します。

目標4 観光、出張、移住者等市外からの来訪者の移動を支える公共交通ネットワークを形成します

- 市外からの初めての来訪者、移住者等にとって、迷わずに利用できる情報の提供や環境の整備を推進します。また、広域的な移動を支える交通の利便性の向上を図ります。

目標5 移動自体が目的となるようなワクワク感のある公共交通サービスを提供します

- イベントと連携した公共交通機関の活用により、シティプロモーション※やモビリティ・マネジメント※の企画・展開を進めます。
- 人気コンテンツとのコラボレーション等により、移動自体が目的となるような公共交通サービスの提供を検討していきます。

※「シティプロモーション」とは、ある地域の認知度向上やブランド力向上を目的として行われる広報活動

※「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等を適切に利用する等）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。

基本方針 3 安全安心で持続可能な公共交通の構築

目標 6 高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に利用できる環境を構築します

- 共生社会の実現に資するため、交通事業者と行政が連携し、公共交通機関のバリアフリー化を推進します。また、運転免許返納後の高齢者が安心して公共交通を利用できる環境を整備します。
- 近年、激甚化・頻発化する自然災害に対して、計画的な施設の修繕や安全対策により、災害に強い輸送体制を構築するとともに、万が一被災し運休した場合の迅速な代替輸送や情報発信・共有体制を確保します。

目標 7 環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

- 地域の実情や公共交通の利用状況に基づき需要の少ない路線や、交通事業者が維持していくことが困難な路線・区間等については、再編や車両のダウンサイズ化などにより運行の効率化を図ります。
- ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者と行政が連携し環境負荷の低い車両等の導入を検討し、公共交通のGXを推進するとともに、市民や市内の就労者・就学者等への公共交通機関の利用を促進します。

基本理念

人・まちをつなぎ、にぎわいを運ぶ、未来へとつながる公共交通体系の確立
 ～みんなが移動しやすいまち“ふくしま”～

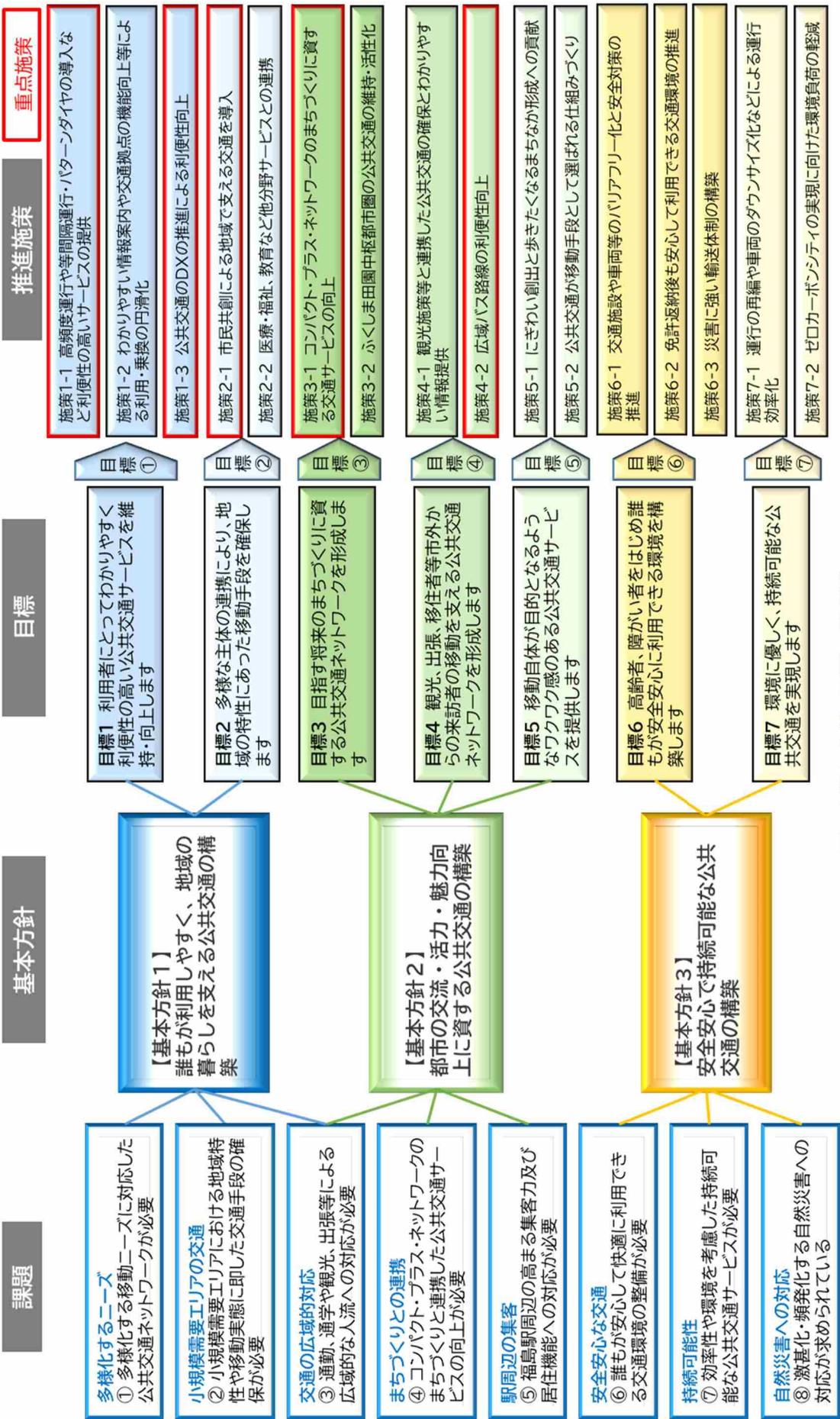


図 課題-方針-目標-目標の関係性

4-3 目指すべき公共交通ネットワーク

4-3-1 公共交通ネットワーク形成の考え方

持続可能な公共交通の実現に向けて、多種多様な公共交通機関を有効活用した階層性のある一体的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

運行状況や都市構造などを考慮し、広域交通から支線交通まで各ネットワークにおいて、役割に応じた機能を確保することが必要です。

公共交通ネットワーク形成の考え方	
①	複数の公共交通機関の乗換機能を担う「交通拠点」の機能を強化する
②	市域または市内の地域を跨ぐ広域的な移動を担う「広域交通」を維持・活性化する
③	まちづくり上の骨格を形成する「幹線軸」の利便性を維持・向上する
④	地域内で完結する移動や地域外への移動を担う「支線交通」の利便性を確保・向上する
⑤	「都市機能区域」及び「居住推奨区域」の機能に応じた公共交通ネットワークを形成する

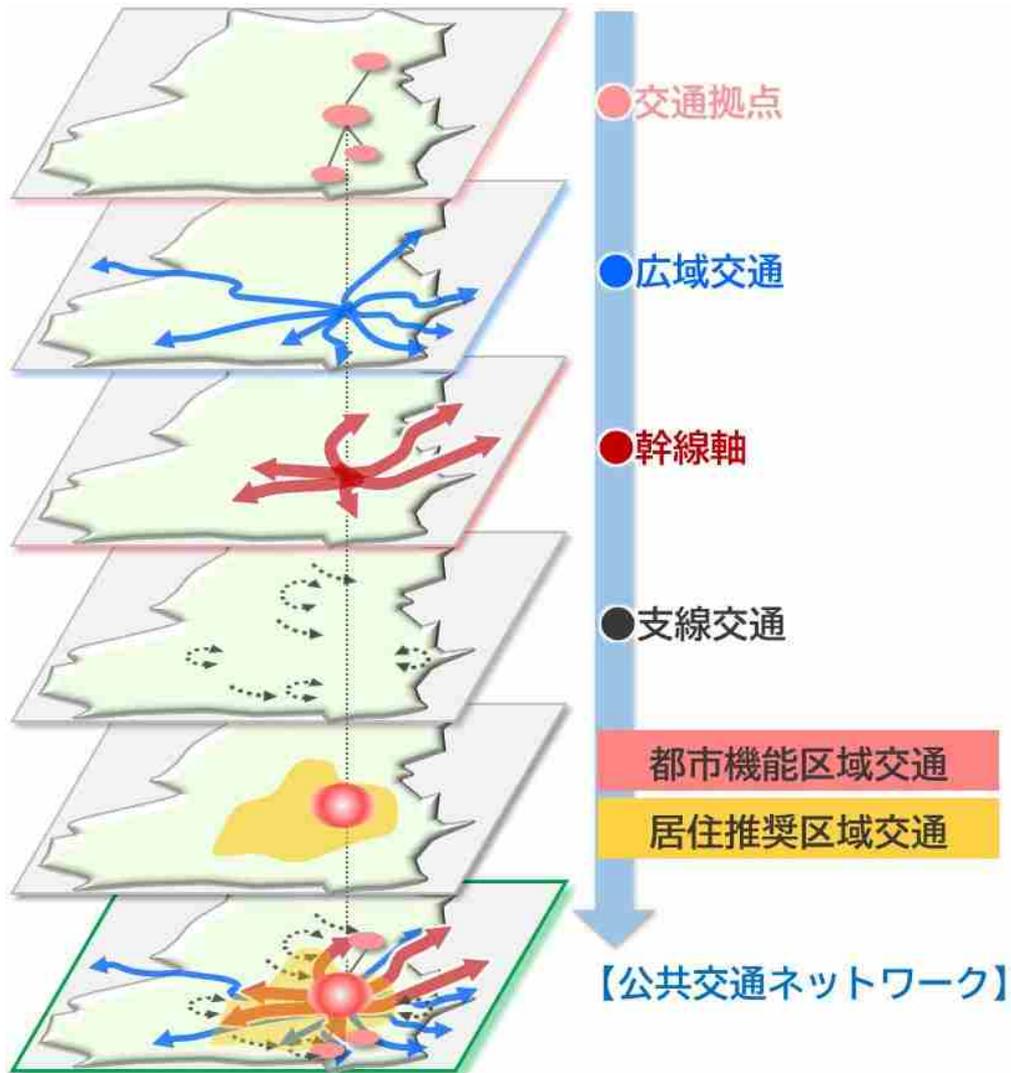


図 階層性のある公共交通ネットワークのイメージ

4-3-2 公共交通ネットワークの階層化

1) 拠点の位置付け

表 交通拠点の概要

種別	拠点の機能	拠点名	備考
一次 拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・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	—
二次 拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線軸と支線交通等の乗継拠点 ・市民の生活・交流機能を備えた拠点 	飯坂温泉駅	福島交通飯坂線（幹線軸）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
		松川駅	鉄道、路線バス（支線交通）乗合タクシー（支線交通）などの乗継拠点

2) 公共交通ネットワークの位置付け

① 公共交通ネットワークの役割

表 公共交通ネットワークの体系

種別	役割	交通モード
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市域又は市内の地域を跨いだ広域的な移動を担い、周辺市町と市内各地域、中心部を結ぶ路線 ・市内郊外部の生活拠点や観光地と中心部を結ぶ路線 	鉄道
		路線バス
幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> ・現在及び将来の人口分布状況から一定の需要が見込まれる路線・区間 ・まちづくりとの観点から都市計画と連携し骨格となる路線・区間 ※広域交通と路線・区間が重複する場合がある	鉄道
		路線バス
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の日常生活を支え、広域路線、幹線に接続し域外への移動を支える路線・区間 	路線バス
		タクシー
		コミュニティバス
		小さな交通

② 広域交通の概要

表 広域交通の概要

	広域交通	経由地・方面	交通モード
周 辺 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

③ 幹線軸の概要

表 幹線軸の概要

路線	起終点・方面	交通モード
北信幹線軸	福島駅～（仮称）イオンモール北福島方面 ^{※1}	路線バス
月の輪台幹線軸	福島駅～保原駅 ^{※1}	鉄道（阿武隈急行線） 路線バス
蓬萊幹線軸	福島駅～医大病院	路線バス
西幹線軸	福島駅～西方面 ^{※2}	路線バス
庭坂幹線軸	福島駅～庭坂方面 ^{※2}	鉄道（奥羽本線） 路線バス
飯坂幹線軸	福島駅～飯坂温泉駅	鉄道（飯坂線）

※1 周辺市町村や交通事業者等の各種関係者との協議・調整を行いながら詳細を検討します。

※2 西方面、庭坂方面の起終点となる拠点については検討中。

④ 支線交通の概要

表 支線交通のイメージ

種類		内容
路線バス		路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス
乗用タクシー		ドア to ドアのきめ細かい移動サービスを提供するタクシー
コミュニティバス		路線バスで対応できないニーズに応えるため、市や地域が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス
小さな交通	乗合タクシー 乗用タクシー ミニバス	市や地域が交通事業者と連携して提供する、定時・定路線やデマンド型など地域のニーズに応じて多様な形態で運行する運送サービス
	自家用有償旅客運送	既存のバスやタクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない地域において、道路運送法の許可又は登録を受けた市町村、NPOなどが自家用車を用いて有償で行う運送サービス
	ボランティア輸送	地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない地域の助け合いによる輸送サービス

4-3-3 都市機能区域及び居住推奨区域における交通の考え方

1) 都市機能区域

福島駅を中心とした医療、文化、商業、行政、教育などの高次都市機能が集積した区域であり、市内循環ももりんバス、古関裕而メロディーバス、タクシー、二次交通であるMOMORIN（ももりん）シェアサイクル等により相互に補完しあう公共交通ネットワークを構築し、まちなかの回遊性や利便性の向上を図ります。

表 都市機能区域交通の概要

都市機能区域交通	起終点・方面	交通モード
市内循環ももりんバス(100円バス)	1コース・2コース	路線バス
古関裕而メロディーバス	福島駅～古関裕而記念館	路線バス
MOMORIN（ももりん）シェアサイクル		シェアサイクル
タクシー		タクシー

2) 居住推奨区域

幹線軸に加え、広域交通路線、支線交通である一般路線バス、タクシー等との組み合わせで居住推奨区域における日常生活を支える公共交通ネットワークを確保します。

4-3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ

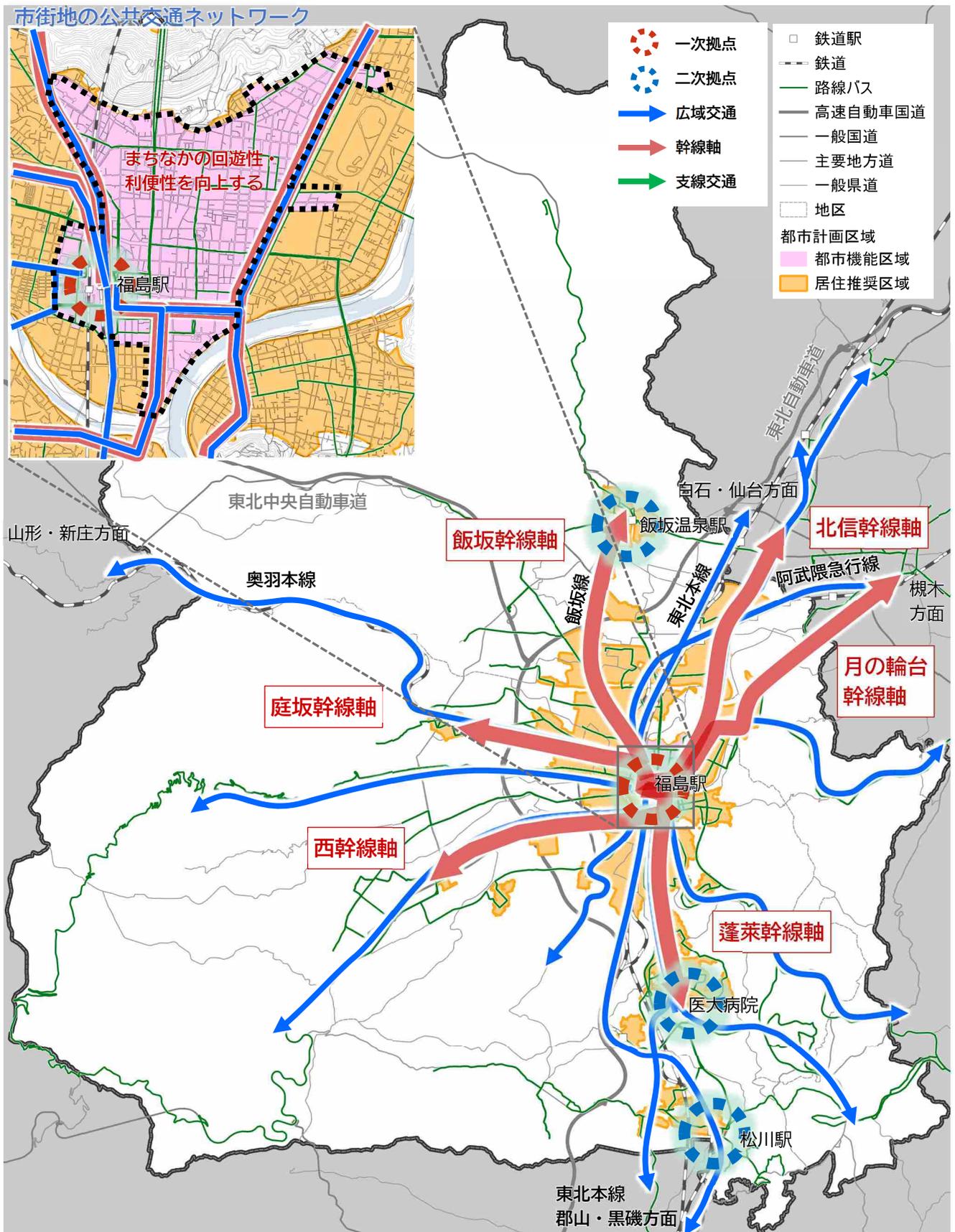


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

目標① 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスを維持・向上します

目標①—施策 1-1 【重点施策】 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供	
対象階層	広域交通・幹線軸
実施主体	行政・バス事業者

■関連する施策

- 施策 3-1 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上
- 施策 3-2 ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化
- 施策 4-2 広域バス路線の利便性向上

- 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。
- ※広域交通のうち市域を跨ぐ広域バス路線については、利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持します。そのうえで、骨格となる幹線軸の高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入等により利便性向上を図っていきます。

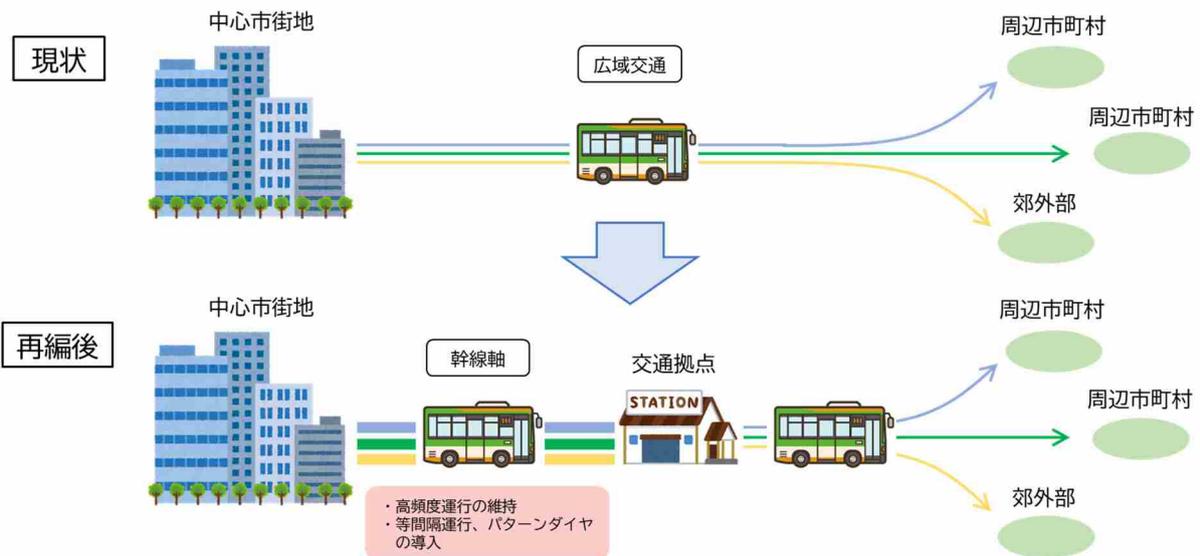


図 広域交通と幹線軸のイメージ



図 等間隔運行・パターンダイヤの設定イメージ

出典：国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 入門編

目標①—施策 1-2

わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

対象階層	交通拠点・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
■関連する施策 施策 2-2 医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携 施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献		

○福島交通(株)やジェイアールバス東北(株)で既に導入されているバスロケーションシステムの利用促進とともに、公共交通機関の運行情報等のオープンデータ※化(GTFS-JP※・GTFS-RT※)を進め、鉄道・路線バス・タクシー・シェアサイクル等との一体的な情報発信等について検討を行います。

- ※「オープンデータ」とは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できるよう、「営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの」「機械判読に適したもの」「無償で利用できるもの」のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータ。公共交通のオープンデータとしては、国土交通省がバス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP、GTFS-RT)を定めている。
- ※「GTFS (General Transit Feed Specification) -JP」とは、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ。
- ※「GTFS (General Transit Feed Specification) -RT」とは、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ。

○地域公共交通の情報とお出かけ情報をまとめた「(仮称)地域公共交通ポータルサイト」を開設し、観光分野などと連携して交通情報や観光情報など多種多様な情報の発信を検討します。

【参考】オープンデータの活用イメージ



出典：公共交通オープンデータ協議会提供資料

- ・「公共交通オープンデータセンター」が、各交通機関別の運行データを一括して収集し、標準化した上で提供
- ・ICTベンダー等のサービス事業者は複数の交通事業者のデータをワンストップで取得して、バスロケーションサービスやサイネージでの運行案内などが可能

【参考】地域公共交通ポータルサイト



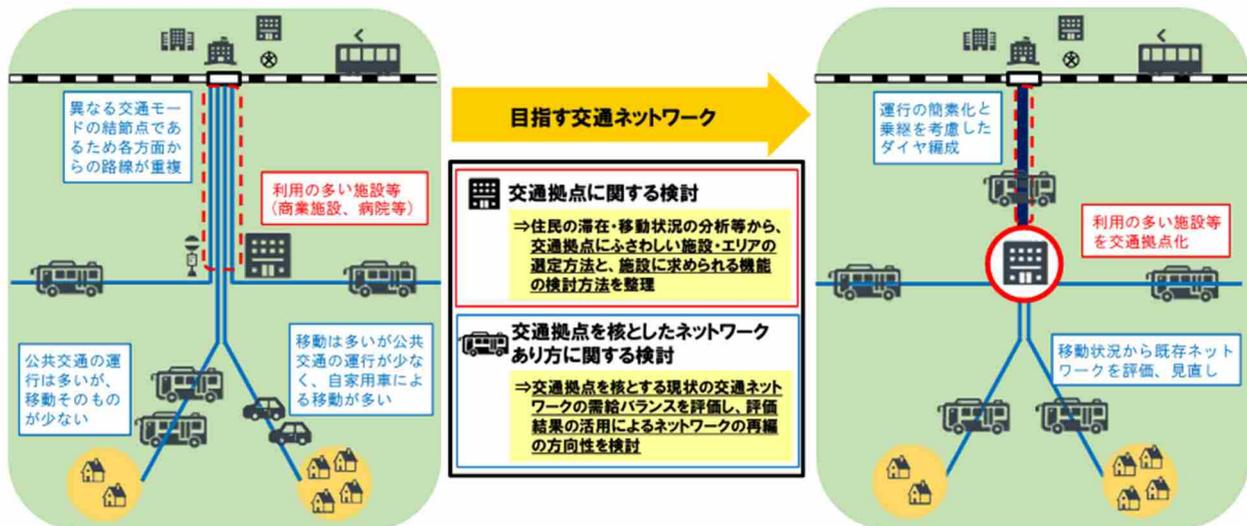
- ・沖縄県では、観光二次交通の利便性向上の取組として、公共交通と観光情報のオープンデータ化を推進
- ・公共交通情報を Google マップに提供し、検索が可能

目標①—施策 1-2

わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

- 交通拠点における公共交通利用者の利便性を向上させるため、デジタルサイネージの活用も含め誰もが分かりやすい案内表示やサイン設置を検討します。
- 設定した交通拠点のほか、都市機能区域交通と居住推奨区域交通を結びエリアに乗換結節点の設定を検討します。運行効率の向上と、広域的な移動の円滑化を図ります。
- スムーズな乗換ダイヤや乗継割引の拡充などにより、乗り換え負担の軽減を図ります。
- バス停の上屋やベンチ等を整備・修繕し、バスの待合環境や乗継環境の向上を図ります。
- 鉄道利用者等の利便性向上を図るため、福島駅周辺の自転車駐車場の再整備に関する検討を進めます。
- サイクルアンドバスライドやサイクルトレインを継続実施・拡充し、利用促進を図ります。

【参考】 乗り換え結節点のイメージ



出典：国土交通省記者発表資料「商業施設等を交通拠点に」

目標①—施策 1-2

わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

【参考】 目的施設におけるデジタル案内



- ・ 神奈川中央交通(株)では平塚駅北口の駅前広場にバス路線や乗り場が検索できる「タッチ式デジタルサイネージ」を設置



- ・ 小樽市立病院の正面玄関に設置されたデジタルサイネージ
- ・ バスの遅れ時間が表示されており、到着予定時刻前まで院内で待つことができる。

【参考】 バス待ち環境の例



出典：(株)ホクリクコム HP

- ・ スマートバス停とは、デジタルサイネージにバスの運行時刻表や運行系統図を表示することに加えて、その他の告知文や広告などを遠隔で更新、表示できるバス停のこと。
- ・ 動画などの豊富な情報配信が可能なモデルや、情報量を絞ることで消費電力を抑えてソーラーパネルを使用したエコなモデル、乾電池駆動により様々な気象条件下でも電源供給なしで稼働できるモデルなどがある。

目標①—施策 1-3

【重点施策】

公共交通のDX※の推進による利便性向上

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 7-2 ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減</p>		

- キャッシュレス決済手段（タッチ決済、スマートフォン決済）の導入拡大や機能拡充を進めて利用者の利便性向上を図るとともに、マイナンバーカードとの連携を検討します。
- 公共交通の技術進展や国の制度整備の動向を踏まえ、自動運転技術を含む次世代モビリティによる生活の足の確保に向けた検討を進め、本格導入に向けた調整を図ります。

【参考】キャッシュレス決済の導入拡大



・福岡市営地下鉄の改札機に導入された Visa のタッチ決済（三井住友カード）



・スマートフォン決済（北海道拓殖バス）



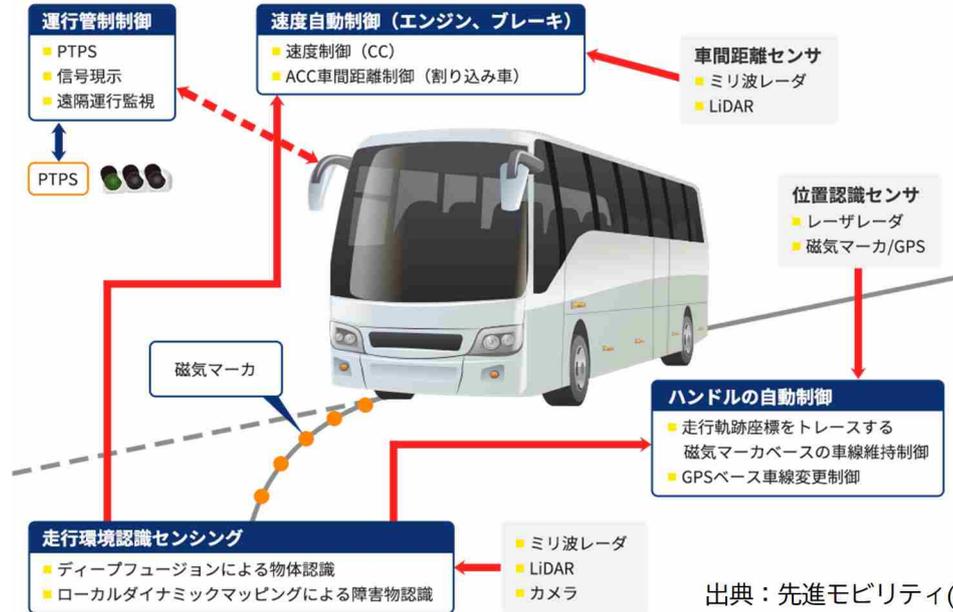
・交通系 IC カード以外の電子マネーによる多区間運賃決済（くしろバス・阿寒バス・十勝バス）



・交通系 IC カードも含めた電子マネー決済やスマホ決済ができる機器（福島市内の一部タクシー会社で導入済み）

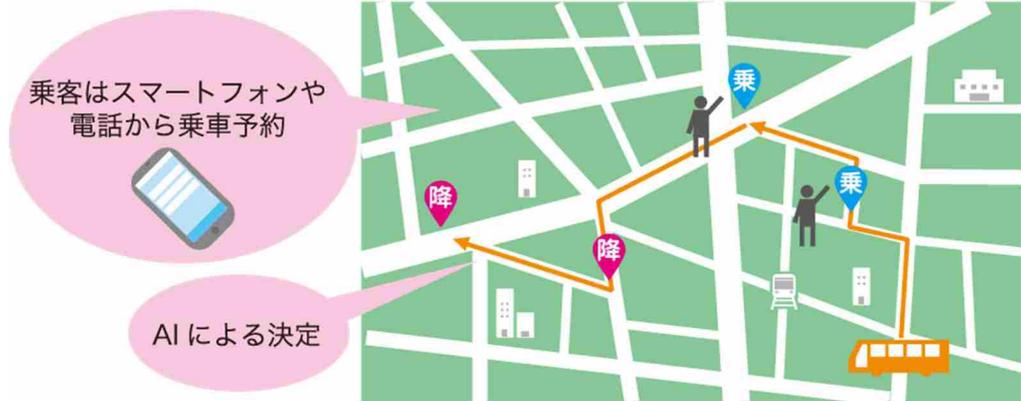
※「DX（デジタルトランスフォーメーション）」とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること

【参考】自動運転技術



・先進モビリティ(株)では、無人走行を実現するため、複数の最先端制御技術を組み合わせて構成

【参考】AI オンデマンド交通



・AI オンデマンド交通とは、AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと

目標② 多様な主体の連携により、地域の特性にあった移動手段を確保します

目標②—施策 2-1		【重点施策】	
市民共創による地域で支える交通を導入			
対象階層	支線交通	3 すべての人に健康と福祉を	11 住み続けられるまちづくりを
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者・住民		
■関連する施策 施策 7-1 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化			

- 鉄道駅やバス停留所から距離があり、公共交通を利用しにくいエリアに住む移動困難者の生活を支えるため、「小さな交通」の導入を検討していきます。
 - 「小さな交通」の導入にあたっては、持続可能なものとしていくため、地域住民が主体的に関わり、地域で運行を支えていく制度・仕組みを構築し、市民共創の取組を推進します。
 - 移動手段の選択肢として乗合タクシーや乗用タクシー、ボランティア輸送の利活用など、地域の実情に合った交通手段を検討・導入していくとともに、課題検討の段階からアウトリーチ型支援を行います。
- ※「アウトリーチ型」とは、様々な形で必要な人に必要な情報やサービスを届けること
- 一部地域で行われているボランティア輸送は、移動サービスを切り口とした地域づくりに繋がる側面もあり、実施状況の効果を検証しつつ、可能な地域に横展開していきます。
 - 乗用タクシーのエリア限定定額運賃や定額乗り放題サービス等について、導入効果や実現可能性等の検討・研究を行います。

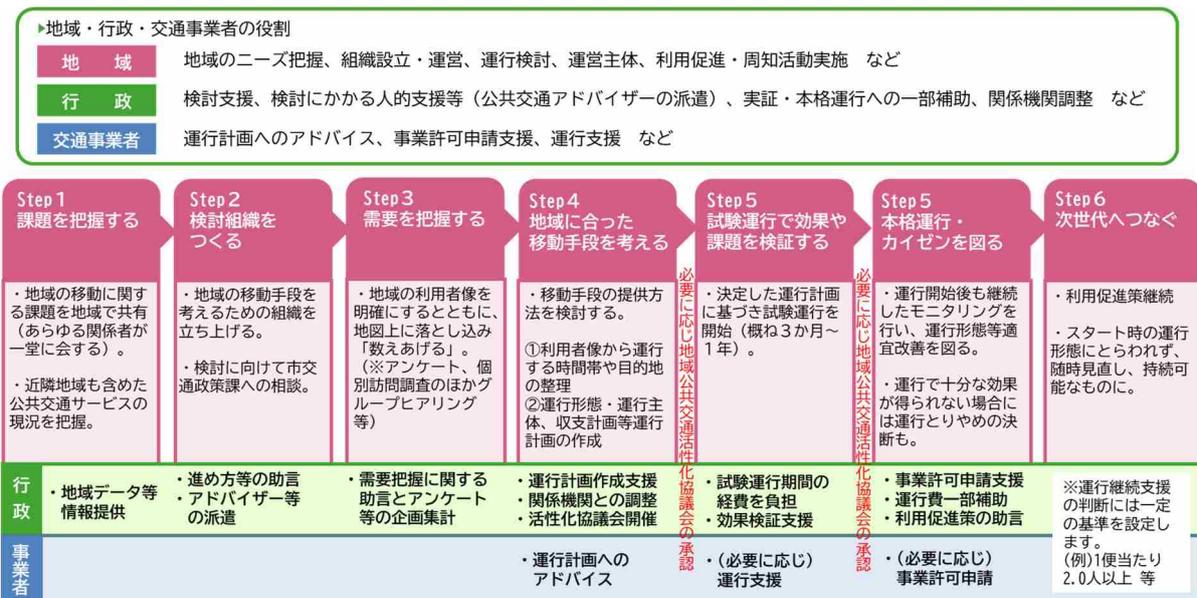


図 市民共創の取組イメージ

目標②—施策 2-2

医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携

対象階層	支線交通	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>  </div> </div>
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者	

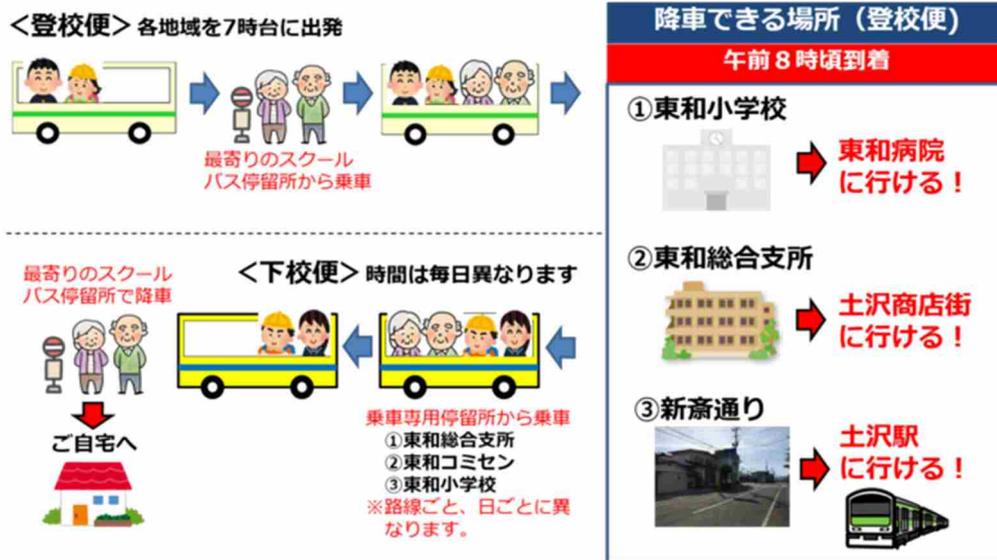
■関連する施策

施策 2-1 市民共創による地域で支える交通を導入

○公共交通事業者が運行する路線バスやデマンド交通※だけではなく、病院送迎、福祉輸送、スクールバス等の医療・福祉、教育など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きます。

※「デマンド交通」とは、バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス

【参考】花巻市スクールバスへの一般混乗制度



- ・東和地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度
- ・児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の方々の混乗を可能にすることで、路線バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援

目標③ 目指す将来のまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成します

目標③—施策 3-1		【重点施策】
コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上		
対象階層	交通拠点・広域交通・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 1-1 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供</p> <p>施策 4-2 広域バス路線の利便性向上</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>		

○「福島市立地適正化計画」で定める都市機能区域と居住推奨区域の機能に応じた交通ネットワークを形成します。

○都市機能区域内の公共交通を補完するシェアサイクルを推進するほか、パーソナルモビリティ※等の活用も併せて検討します。

※「パーソナルモビリティ」とは、1人乗りのコンパクトな乗り物のこと。

【都市機能区域】

- ・福島駅を中心として医療、文化、商業、行政、教育などの高次都市機能が集積しており、市内循環ももりんバス、古閑裕而メロディーバス、タクシー、二次交通である MOMORIN（ももりん）シェアサイクル等により相互に補完しあう交通ネットワークを構築し、まちなかの回遊性や利便性の向上を図ります。
- ・市内循環ももりんバスは、利用状況を考慮したバス停・区間の見直しや適正な運賃の検討など運行内容の効率化を図るとともに、多様な運賃制度の導入やインセンティブの設定など利便性向上策も併せて検討します。
- ・令和3年度からスタートした MOMORIN（ももりん）シェアサイクルのさらなる活用を図るため、利用状況等を踏まえた増車や、駅周辺や主要な施設へのサイクルポートの増設により利便性を向上します。
- ・中心市街地内の面的な移動を促進するため、乗用タクシーを活用したサービス拡充を検討します。

【居住推奨区域】

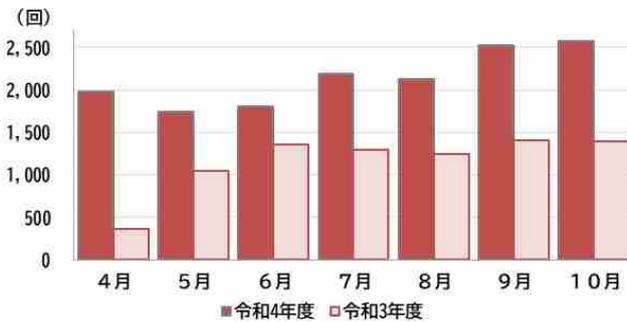
- ・幹線軸に加え、広域的なバス路線や支線となるバス路線との組み合わせで居住推奨区域における日常生活を支える公共交通のサービス向上を図ります。
- ・幹線軸の通勤・通学時間等移動需要が多い時間帯を中心に高頻度運行を維持していきます。また、等間隔運行、パターンダイヤ（一定間隔で運行されるダイヤ）の導入等、利用しやすい運行ダイヤを検討し利便性を高めます。

目標③—施策 3-1

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上



図 都市機能区域の交通ネットワークイメージ



・シェアサイクルの1日当たりの稼働率は令和4年度上半期平均で140%を超え、利用回数も上半期の昨年度比1.8倍となり、10月までで既に令和3年度1年間の実績を上回っている。また、曜日によっては主要ポートの台数が配置目安以下になるなど、認知度、利用率の上昇とともに利用者の需要に答えられていない状況もみられる。

図 MOMORIN (ももりん) シェアサイクル利用状況

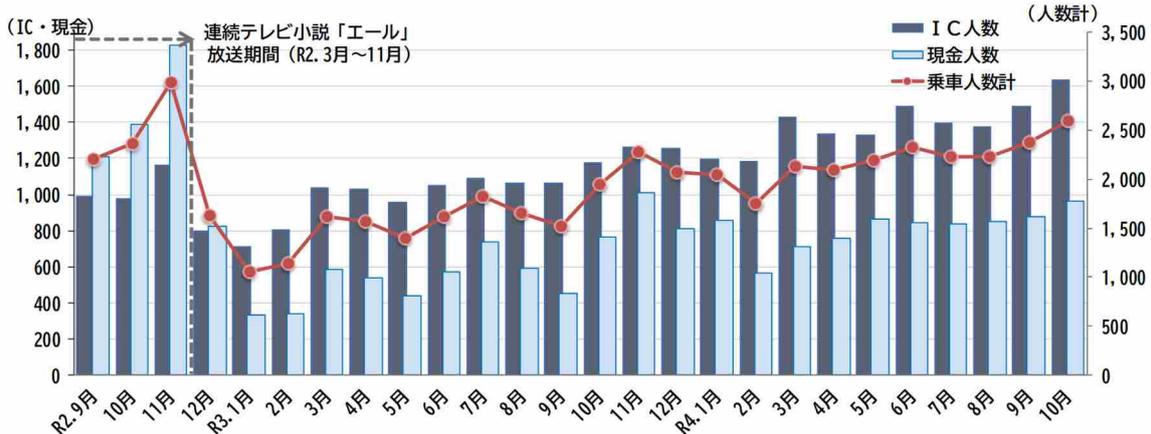


図 古関裕而メロディーバス利用状況

・連続テレビ小説「エール」効果で古関裕而記念館などへの市外からの来訪者が増加したが、放送終了及びコロナ禍で観光目的の利用が減少。一方、市民の認知度が向上し日常生活の利用が増えている。都市機能区域においてさらなる有効活用を検討。

目標③—施策 3-2

ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化

対象階層	広域交通	
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者	

■関連する施策

施策 1-1 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供

施策 3-2 ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化

施策 4-2 広域バス路線の利便性向上

施策 7-1 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

- 圏域市町村間の通勤、通学をはじめとする日常生活の移動を支えるため、広域バス路線は利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持し、公共交通維持・活性化のための広域施策に取り組みます。
- 阿武隈急行線は、令和元年7月に策定された「阿武隈急行線地域広域公共交通網形成計画」と本計画との整合を図りつつ、福島、宮城両県、沿線市町と連携し維持・活性化を検討します。

表 公共交通によるふくしま田園中枢都市圏市町村とのつながり

路線・方面	沿線市町村	交通モード
東北本線	本宮市～大玉村～二本松市～福島市～伊達市～桑折町～国見町	鉄道
阿武隈急行線	福島市～伊達市	鉄道
桑折・国見方面	福島市～伊達市～桑折町～国見町	路線バス
保原・梁川方面	福島市～伊達市	路線バス
霊山方面	福島市～伊達市	路線バス
川俣方面	福島市～川俣町～飯舘村	路線バス
二本松方面	福島市～二本松市	路線バス

目標④ 観光、出張、移住者等市外からの来訪者の移動を支える公共交通ネットワークを形成します

目標④—施策 4-1

観光施策等と連携した公共交通の確保とわかりやすい情報提供

対象階層	交通拠点・広域交通・幹線軸・都市機能区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>		

- 鉄道沿線の観光資源を活用し、他の交通手段と連携した誘客施策を実施します。
 - 福島駅から観光スポットへの観光二次交通^{*}として、既存の路線バス・タクシーを活用して、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。

【参考】福島県内のバス事業者が連携して実施するバスパック

【参考】観光地を巡る乗用タクシーの観光ルート別運賃



福島の春を満喫しよう！
024-597-7950
ネット予約もできます
https://busmonogatari.com

ルート名	経路地(走行距離)	所要時間	運賃額(円)	運行期間
古閑裕而 観光コース (古閑裕而のまち 福島市)				
古閑裕而 C-1 2時間コース	福島駅東口～信夫山ガイドセンター(観光15分)～古閑裕而記念館(観光45分)～福島駅東口または西口 (28km)	2時間	普通車 9,300 大型・特大型 14,000	通年
古閑裕而 C-2 3時間コース	福島駅西口～民家園広瀬園(観光60分)～古閑裕而記念館(観光45分)～福島駅東口または西口 (28km)	3時間	普通車 14,000 大型・特大型 21,000	通年
古閑裕而 C-3 3時間コース	福島駅西口～茨庭ダム(観光30分)～古閑裕而記念館(観光50分)～福島駅東口または西口 (49km)	3時間	普通車 15,900 大型・特大型 24,000	通年
古閑裕而 C-4-1 川俣3時間コース	福島駅東口～古閑裕而記念館(観光45分)～川俣町内車庫(下宿先・オルガン・高橋家住宅)～道の駅川俣シルクピア&博物館(観光30分)～福島駅東口 (42km)	3時間	普通車 15,900 大型・特大型 24,000	通年
古閑裕而 C-4-2 川俣3時間30分コース	福島駅東口～古閑裕而記念館(観光45分)～川俣町内車庫(下宿先・オルガン・高橋家住宅)～道の駅川俣シルクピア&博物館(観光30分)～福島駅東口 (62km)	3時間30分	普通車 18,600 大型・特大型 28,000	通年
古閑裕而 C-5-1 エール演説 3時間コース	福島駅西口～水林公園(観光30分)～広瀬園(観光30分)～古閑裕而記念館(観光40分)～福島駅東口 (35km)	3時間	普通車 15,900 大型・特大型 24,000	通年
古閑裕而 C-5-2 3時間30分コース	福島駅西口～水林公園(観光30分)～広瀬園(観光30分)～古閑裕而記念館(観光40分)～福島駅東口 (64km)	3時間30分	普通車 18,600 大型・特大型 28,000	通年



バス物語 おすすめのコース
024-597-7950
スマートフォンの携帯電話からも予約できます
https://busmonogatari.com

四季漫遊ふくしま。
四季折々に見どころ満載のふくしまを、便利でお得なタクシーでどうぞ。



福島地区タクシー協同組合
〒960-0113 福島市榎町9-9 TEL.024-533-3113

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お得なセット券を企画商品化している。

目標④—施策 4-1

観光施策等と連携した公共交通の確保とわかりやすい情報提供

- 第一次拠点となる福島駅東口において、前計画（福島市地域公共交通網形成計画）ではバス乗場の乗場案内板と乗場サインの表示を統一しました。初めて本市を訪れる方や移住者等であっても迷うことなくスムーズに公共交通機関を利用できるよう、路面案内表示やサイン設置等、よりわかりやすい情報提供の方法を検討します。
- 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の完成後は、商業施設やオフィス利用者が公共交通の待ち時間を有効活用して滞留できるよう、施設内に公共交通の運行情報を確認できるデジタルサイネージ等の設置等を検討します。



- ・福島駅東口バスプールにおいて、案内板の乗場番号・カラーと実際の乗場サイン表示を一致（実施済）
（左：総合案内板、右：乗車サイン）

【参考】路面案内表示の例



- ・山形市のコミュニティバス乗場誘導サイン
出典：サンコー企画(株)

【参考】目的施設におけるデジタル案内（再掲）



- ・神奈川中央交通(株)では平塚駅北口の駅前広場にバス路線や乗り場が検索できる「タッチ式デジタルサイネージ」を設置
- ・小樽市立病院の正面玄関に設置されたデジタルサイネージ
- ・バスの遅れ時間が表示されており、到着予定時刻前まで院内で待つことができる。



図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の完成後イメージ

目標④—施策 4-2

【重点施策】

広域バス路線の利便性向上

対象階層	広域交通	
実施主体	行政・バス事業者	

■関連する施策

施策 1-1 高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供

施策 1-2 わかりやすい情報案内や交通拠点の機能向上等による利用・乗換の円滑化

施策 3-2 ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化

施策 7-1 運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

○近隣市町村を結ぶ広域バス路線については、利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持します。そのうえで、需要が多い幹線については利便性を向上して利用を促進していくとともに、需要が少ない路線については、利用実績や需要を見極めながら、運行の効率化を図っていきます。

表 近隣市町村を結ぶ広域バス路線

広域交通	経由地・方面
桑折・国見方面	福島駅～伊達～桑折～国見
保原・梁川方面	福島駅～保原～梁川
霊山方面	福島駅～霊山
川俣方面	福島駅～小倉寺～川俣
二本松方面	福島駅～医大病院～金谷川～二本松

目標⑤ 移動自体が目的となるようなワクワク感のある公共交通サービスを提供します

目標⑤—施策 5-1

にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献

対象階層	都市機能区域交通	
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者	

■関連する施策

施策 3-1 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上

施策 7-2 ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減

- 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業では、都市機能が集積する福島駅東口において、民間が行う商業やオフィス、ホテル、マンション等の民間施設のほか、市が行うコンベンション機能を有する新たな交流集客拠点機能の複合化を進めています。再開発事業により、商業やまちなか居住等の都市機能を充実させ、中心部の魅力や来訪者の回遊性を高め、居心地がよく歩きたくなる空間の形成を図ります。（令和 8 年度オープン予定）。
- 駅周辺から再開発地区内、令和 4 年 7 月にオープンした新・まちなか広場等への集客や回遊性が向上するよう、既存の公共交通サービスの総合調整を図るとともに、シェアサイクルやパーソナルモビリティ等の二次交通についても、特性に応じた活用を図ります。



図 福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の完成後イメージ

目標⑤—施策 5-1

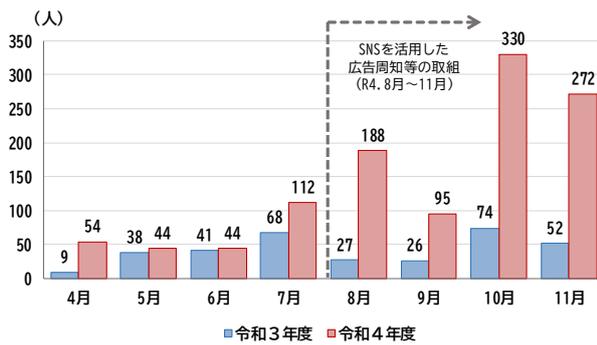
にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献

- まちなかのにぎわい創出に寄与するため、イベント開催等と連携して利用が伸びているパークアンドライドを継続実施し、滞在時間の増加や回遊性の向上を図ります。
- 普段公共交通を利用しない方が公共交通を利用するきっかけづくりとなるよう、イベント時などに合わせてインセンティブの付与を検討します。

【参考】駅前通りイベント開催の様子



【参考】福島市パークアンドライド



- ・令和3年度からスタートしたパークアンドライドは利用促進のため広報周知に取り組み、令和4年度は前年比3.4倍の利用となった。まちなかの回遊性向上に寄与している。

【参考】イベントとの連携



目標⑤—施策 5-2

公共交通が移動手段として選ばれる仕組みづくり

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 3 すべての人に健康と福祉を	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者		
■関連する施策 施策 4-1 観光施策等と連携した公共交通の確保とわかりやすい情報提供 施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献			

○古閑裕而メロディーバスや阿武隈急行線「阿武急ラプラス&ラッキートレイン」の運行など、乗ること自体が目的になるようなワクワク感を感じる交通手段・サービス等の仕掛けを検討・実施していきます。また、これらを活用したシティプロモーション※やモビリティ・マネジメント※に資する取組を進めます。

※「シティプロモーション」とは、ある地域の認知度向上やブランド力向上を目的として行われる広報活動

※「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等を適切に利用する等）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

○観光施策と連携し、目的地までの移動手段をわかりやすく情報提供する取組を進めます。

【参考】古閑裕而メロディーバス



・中心市街地を走り、古閑裕而ストリートや古閑裕而記念館などを巡る。

・正面のラップ型スピーカーからもメロディーが流れる。



・福島県産木材をふんだんに使用し、明るく温かい雰囲気の内装

【参考】観光ウェブメディアにおけるシティプロモーション



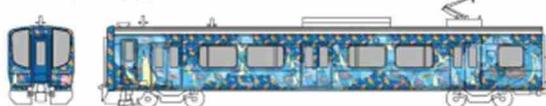
子供も大人にも大人気！「古閑裕而メロディーバス」楽しみ方ガイド

子連れでの楽しみ方などご紹介

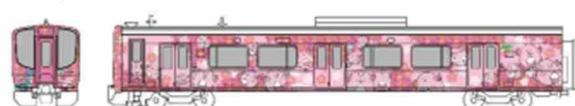


【参考】「阿武急ラプラス&ラッキートレイン」

(宮城県側)



(福島県側)



・みやぎ応援ポケモン「ラプラス」とふくしま応援ポケモン「ラッキー」が描かれたラッピング車両を令和4年7月30日(土)より運行開始

目標⑥ 高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に利用できる環境を構築します

目標⑥—施策 6-1

交通施設や車両等のバリアフリー化と安全対策の推進

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 7-2 ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減</p>		

○共生社会の実現に資するため、交通事業者と行政が連携し、高齢者、障がい者、外国人等誰もが安心して移動できるよう、交通施設等のバリアフリー化を推進します。

・駅舎…スロープ、視覚障がい者用誘導ブロックの設置等

※令和3年6月に策定した「福島市バリアフリーマスタープラン」に基づき、市内6つの移動等円滑化促進地区でバリアフリー基本構想の策定を進めています。中心市街地や飯坂温泉地区では鉄道駅を中心に重点整備地区を設定しハード・ソフト・心のバリアフリーを進めていきます。

○車両更新の際に誰にでも使いやすい移動車両の導入を促進します。

・車両…ノンステップバス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシー等の導入

○デジタルに不慣れな高齢者の利用促進のため、スマートフォン利活用支援講座などデジタルディバイド※解消の取組を実施し、公共交通のDX※化が進んでも誰もが利用できる環境を目指します。

※「デジタルディバイド」とは、インターネットやパソコン等の情報通信技術を利用できる者と利用できない者との間に生じる格差

※「DX（デジタルトランスフォーメーション）」とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること

○第4種踏切※における事故を防止するため、鉄道事業者、地域住民と連携し安全対策を推進します。

※「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。

【参考】交通施設等のバリアフリー化の例



スロープの整備（曾根田駅）



誘導ブロックの設置例

【参考】ノンステップバス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシー



ノンステップバス



UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

出典：トヨタ自動車HP

目標⑥—施策 6-2

免許返納後も安心して利用できる交通環境の推進

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献</p>		

- 75歳以上の方を対象としたももりんシルバーパスポート事業は、高齢者の積極的な社会参加支援と公共交通の利用促進を図るとともに、運転免許返納者への手厚い支援にもなることから、交通安全や福祉など他分野との連携を図りながら事業を継続するとともに、事業の持続可能性と変化する社会情勢への対応のバランスを考慮しつつ制度を見直し、改善を図っていきます。
 - 運転免許自主返納者への各種割引制度の継続実施やわかりやすい利用案内などにより、免許返納後の高齢者も安心して公共交通を利用できる取組を推進します。
- <交通事業者が実施する割引制度>
- 阿武隈急行（株）・・・運転経歴証明書の提示で運賃を30%割引
 - タクシー各社・・・運転経歴証明書の提示で運賃を10%割引 など

【参考】ももりんシルバーパスポート

高齢者の積極的な社会参加支援と公共交通の利用促進を図るため、75歳以上の方を対象に、高齢者無料乗車証「ももりんシルバーパスポート」を交付して、市内路線バスと福島交通飯坂線の運賃無料化を実施しています。



【参考】運転免許自主返納者を対象とした各種割引制度



図 運転経歴証明書の提示による割引制度（阿武隈急行（株）、福島県交通対策協議会）

目標⑥—施策 6-3

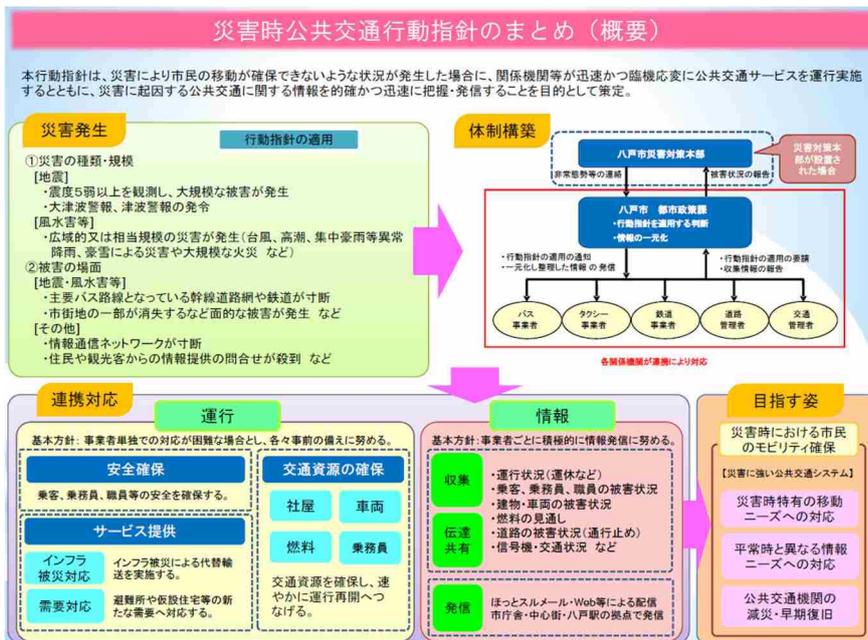
災害に強い輸送体制の構築

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	

■関連する施策
施策 2-2 医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携

- 万が一の自然災害に備え、計画的な施設の修繕や長寿命化、耐震化などにより災害に強い安全な輸送体制を構築します。
- 市域内だけでなく広域的な視点も持ち、平時から関係者間での情報連絡体制等を確立します。
- 過去の災害を教訓として、大規模な自然災害等が発生した場合の対応について、各交通事業者によるマニュアルの策定を推進するとともに、災害時も一定の公共交通サービス水準を維持するため、代替交通手段の確保など公共交通事業者間でサービスを補完し合えるよう統一した指針の策定を検討します。

【参考】八戸市における災害時のモビリティ確保に向けた取組



- ・八戸市では「八戸市災害時公共交通行動指針」を策定
- ・災害時における関係者が相互に連絡・連携し、迅速かつ臨機応変に公共交通サービスを提供する仕組みを構築

図 災害時公共交通行動指針の概要

目標⑦ 環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

目標⑦—施策 7-1

運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

対象階層	支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	
<p>■関連する施策</p> <p>施策 2-1 市民共創による地域で支える交通を導入</p>		

- 地域の実情や公共交通の利用状況に基づき需要の少ない路線や、交通事業者が維持していくことが困難な路線・区間等については、再編や車両のダウンサイズ化などにより運行の効率化を図ります。
- 持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や施設、車両等インフラの維持・確保が困難になるなど、公共交通事業環境悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進するだけでなく、行政等の関係者が協力・連携して取り組みます。

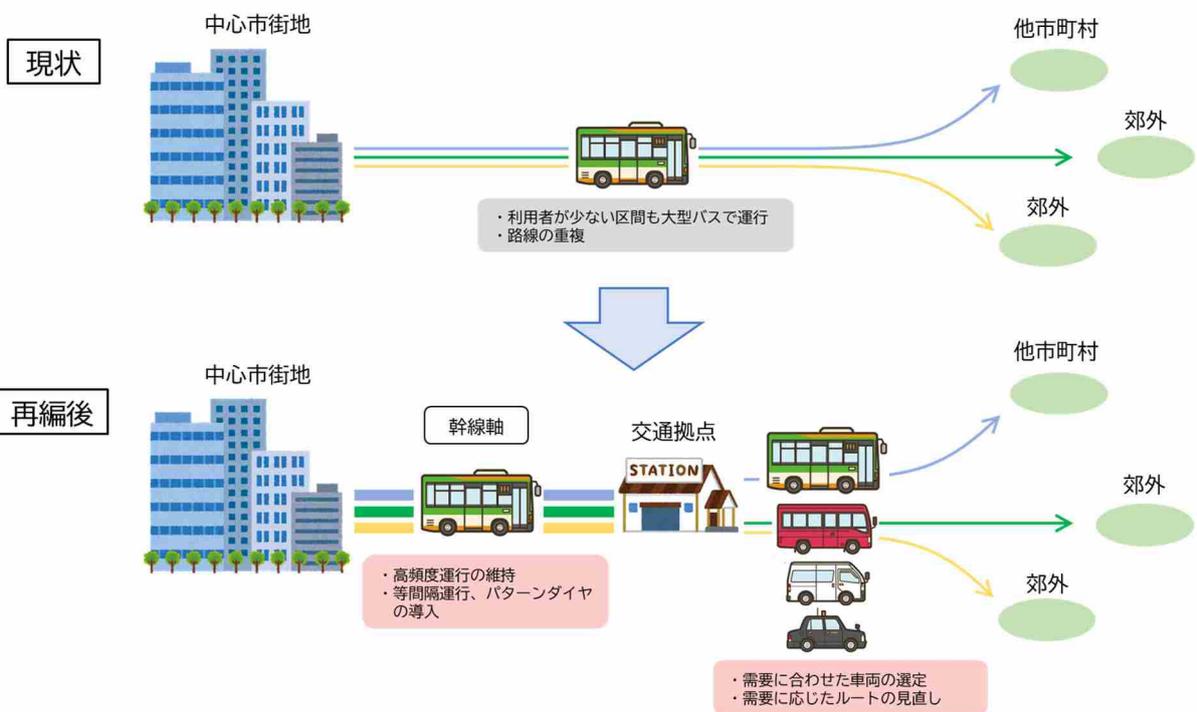


図 公共交通ネットワーク再編イメージ

目標⑦—施策 7-1

運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化

【参考】福島県石川郡石川町での買い物支援「ミニバス」の実証運行

- ・ 中心部から離れた地域に交通不便地域が存在
- ・ 要望が多い買い物ニーズをターゲットとし、石川町内の5つの交通不便地域（沢田、山橋、中谷、母畑、野木沢）から、大型買い物施設である「メガステージ石川」までドアツードアで運行



目標⑦—施策 7-2

ゼロカーボンシティの実現に向けた環境負荷の軽減

対象階層	広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通	 
実施主体	行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	

■関連する施策

施策 5-1 にぎわい創出と歩きたくなるまちなか形成への貢献

○ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者と行政が連携し電気バス、燃料電池タクシーなど、環境負荷の低い次世代型車両等の導入を検討し、公共交通のGX※を推進します。

※「GX（グリーン・トランスフォーメーション）」とは、温室効果ガス排出削減目標に向けた取組を進めながら、経済成長も実現させるための経済社会システム全体の変革のこと。

○公共交通の利用方法や利便性を周知し、公共交通への親しみを醸成することで過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促すモビリティ・マネジメント※を推進します。

※「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等を適切に利用する等）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

・市民モビリティ・マネジメント

市民や市内の就労者へ機会を捉えて公共交通の利用促進を周知し、公共交通に関する意見交換会等を実施します。

・転入者モビリティ・マネジメント

本市への転入者に対し、市内の公共交通案内などの情報が掲載されている資料を配布して、公共交通の利用を促進します。

・学生等モビリティ・マネジメント

就学前の児童や小・中学生を対象とした公共交通の乗り方教室や、市内大学と連携した公共交通利用促進等を促すパンフレット・教材の作成・活用を検討し実施します。

【参考】電気バスや燃料電池タクシー等の次世代型車両



電気バス（墨田区の区内循環バス）



燃料電池タクシー（郡山観光交通）

第6章 計画の実現に向けて

6-1 関係主体の役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

さらに、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や公共交通インフラの維持・確保が困難になるなど公共交通事業環境の悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進してだけでなく、行政や住民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要です。

表 関係主体の役割

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

6-2 計画の評価指標

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

表 計画の評価指標

基本方針	目標	指標	現況値	目標値
【基本方針1】 誰もが利用しやすく、地域の暮らしを支える公共交通の構築	目標① 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスを維持・向上します	指標1 公共交通の利用者数 ・福島交通飯坂線、阿武隈急行線の市内乗車人員（万人/年） ・路線バスの市内乗車人員（万人/年）	・275万人/年 ・383万人/年 （令和3年度）	・380万人/年 ・500万人/年 （令和7年度）
	目標② 多様な主体の連携により地域特性にあった移動手段を確保します	指標2 小さな交通の実施地域 ・小さな交通を実施している地域数（地域）	・3地域 （令和4年度）	・8地域 （令和9年度）
【基本方針2】 都市の交流・活力・魅力向上に資する公共交通の構築	目標③ 目指す将来のまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成します	指標3 鉄道駅・バス停人口カバー状況 ・市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率（%） ・幹線軸のカバー人口（人）	・84.6% ・127,600人 （令和2年度）	現況値を維持 （令和7年度）
	目標④ 観光、出張、移住者等市外からの来訪者の移動を支える公共交通ネットワークを形成します	指標4 観光客入込者数 ・1年間に本市を訪れる観光客（万人/年）	・369万人/年 （令和3年度）	・602万人/年 （令和7年度）
	目標⑤ 移動自体が目的となるようなワクワク感のある公共交通サービスを提供します	指標5 中心市街地のにぎわい向上 ・休日の歩行者・自転車通行量（人/日）	・11,594人/日 （令和3年度）	・13,837人/日 （令和7年度）
【基本方針3】 安全安心で持続可能な公共交通の構築	目標⑥ 高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に利用できる環境を構築します	指標6 車両のバリアフリー化 ・路線バスの低床車両の導入率（%） ・UDタクシー等の導入率（%）	・76.7% ・9.6% （令和3年度）	・90.0% ・15.0% （令和8年度）
	目標⑦ 環境に優しく、効率的な公共交通を実現します	指標7 公共交通事業収支改善 ・路線バスの収支率（%）	・60.4% （令和3年度）	・77.7% （令和8年度）

目標① 利用者にとってわかりやすく、利便性の高い公共交通サービスを維持・向上します

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

目標② 多様な主体の連携により地域特性にあった移動手段を確保します

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

目標③ 目指す将来のまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成します

項目	内容
評価の視点	公共交通を利用しやすい環境が整備されているかを評価する
データの取得方法	・国勢調査による市全体における人口のうち、鉄道駅から半径 1km の円、及びバス停から半径 300m の円に含まれる人口の割合 (%) を算出 ・幹線軸の鉄道駅から半径 1km の円、及びバス停から半径 300m の円に含まれる人口 (人) を確認
現況値	【市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率】 84.6% (令和 2 年度) 【幹線軸のカバー人口】 127,600 人 (令和 2 年度) ※令和 2 年度国勢調査を基に算出
目標値	【市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率】 現況値を維持 (令和 7 年度) 【幹線軸のカバー人口】 現況値を維持 (令和 7 年度)
上位関連計画に位置付けられている指標	なし

目標④ 観光、出張、移住者等市外からの来訪者の移動を支える公共交通ネットワークを形成します

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

目標⑤ 移動自体が目的となるようなワクワク感のある公共交通サービスを提供します

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

目標⑥ 高齢者、障がい者をはじめ誰もが安全安心に利用できる環境を構築します

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

目標⑦ 環境に優しく、効率的な公共交通を実現します

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

6-3 推進体制

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

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

表 推進体制の概要

推進体制	構成員	役割
福島市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民 ・ 学識経験者 ・ 交通事業者 ・ 道路管理者 ・ 交通管理者 ・ その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などが継続的に協議できる「場」として位置づける。
バス事業分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線網の利便増進や見直し計画を検討する。 ・ 利用促進メニューを検討する。
タクシー事業分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーの新たな取組について検討する。
複数モード間連携分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者 ・ バス事業者 ・ タクシー事業者 ・ 学識経験者 ・ 福島市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通拠点における乗継機能強化など、複数交通モード間の連携が必要になるプロジェクトの検討を行う。

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

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

■コラム（クロスセクター効果）

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

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

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

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



図 地域社会における交通分野の関わりイメージ

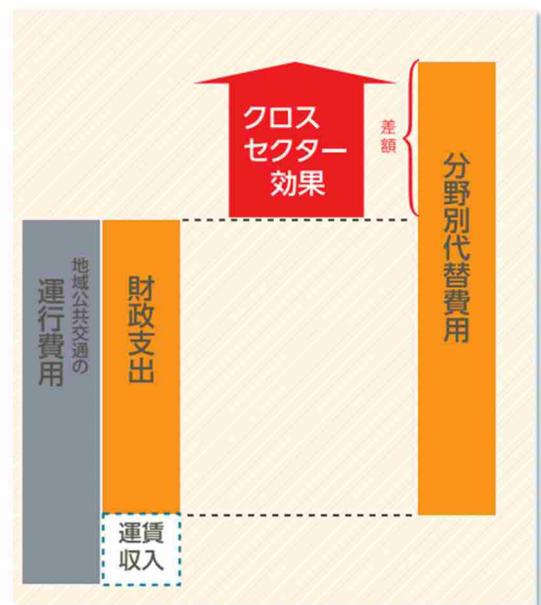
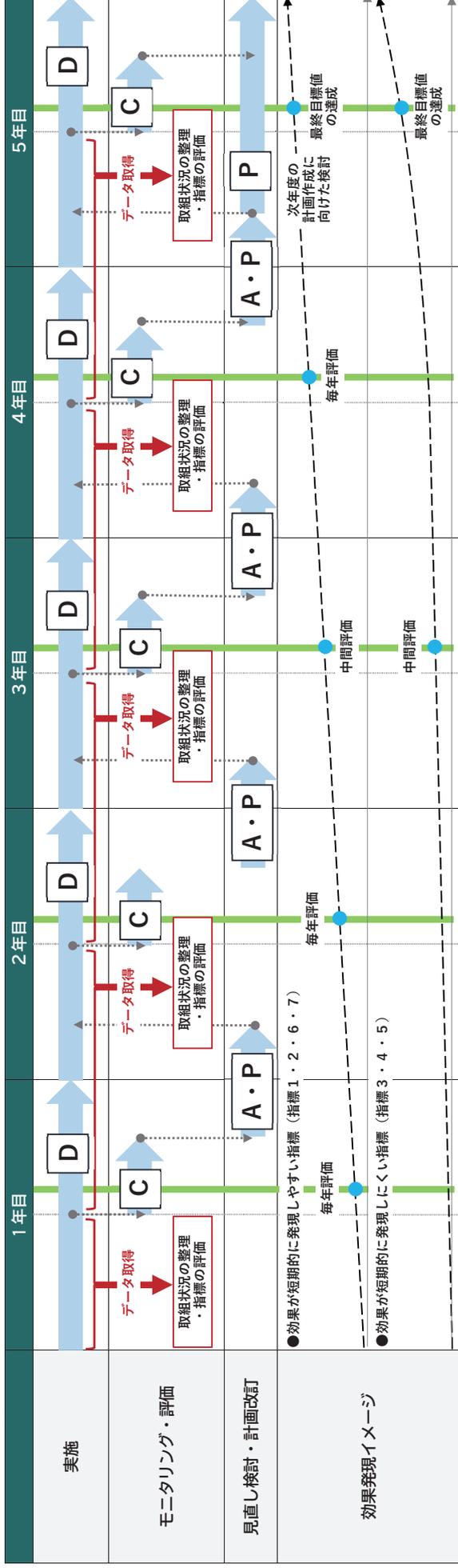


図 地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ

出典：国土交通省近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より抜粋

●PDCA サイクルの取組スケジュールイメージ



●年度単位のスケジュールイメージ

