令和６年度　第５回　福島市地域公共交通活性化協議会

日時：令和６年２月２６日（水）午後３時００分～
会場：三河台学習センター　講義室

次　　第

１　開　会

２　議　事

（１）報　告

①令和６年度事業の経過報告

・県北圏域地域公共交通利便増進実施計画策定について・・・・資料１

・パークアンドライド事業について・・・・・・・・・・・・・・資料２

②福島駅西口循環バスの実証運行について・・・・・・・・・・・資料３

③地域で支える交通支援事業（小さな交通）について・・・・・・ 資料４

④新シルバーパスポート制度について・・・・・・・・・・・・・資料５

（２）協　議

①福島市地域公共交通計画の変更について・・・・・・・・・・・資料６

②路線バスの事業計画変更について・・・・・・・・・・・・・・資料７

③令和７年度公共交通等事業計画（案）について・・・・・・・・資料８

④令和７年度予算（案）について・・・・・・・・・・・・・・・資料９

（３）その他

３　閉　会

資料１

県北圏域地域公共交通利便増進実施計画策定について

１．計画概要

（１）目的

持続可能な地域公共交通のマスタープランとして、令和６年３月に策定した福島県地域公共交通計画および令和５年３月に策定した福島市地域公共交通計画の方向性に基づき、具体的なバス路線等の再編・見直しに係る実施計画を策定するもの。

（２）策定主体

福島県、県北地区８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）

（３）計画区域

県北圏域（県北地区）

（４）計画期間

令和７年（２０２５）１０月～令和１３年（２０３１）３月

２．利便増進事業（案）

方面	事業名	対象系統	実施時期	関係主体
伊達市方面	伊達市・月の輪地区から福島市へのアクセス性向上	・月の輪経由梁川線 ・月の輪経由保原線	令和７年１０月	・福島交通 ・福島市、伊達市
福島市方面	松川地区の利便増進	・医大・水原線 ・新規路線（松川水原乗合タクシー）	令和７年１０月※1	・福島交通 ・カネハチタクシー ・松川観光タクシー ・福島市
二本松市方面	福島大学へのアクセス性向上	・二本松線	令和７年１０月	・福島交通 ・福島市、二本松市
	塩沢地区～二本松市街地間の利便増進	・塩沢線	令和７年１０月	・福島交通 ・二本松市
	岩代地区・東和地区～二本松市街地間の利便増進	・針道経由東和小学校線 ・大平経由小浜線 ・小浜線	令和７年１０月	・福島交通 ・二本松市

※１：令和７年４月から実証運行を開始し、その結果等を踏まえて令和７年１０月から本格運行を実施

３．スケジュール

令和７年１月	旅客運送事業者等への同意書の回収
令和７年２月下旬	県活性化協議会
令和７年２月下旬	利便増進実施計画（案）の策定及び公表
令和７年３月上旬	国へ認定申請（提出）
令和７年５月	利便増進実施計画認定（予定）
令和７年６月末	国庫補助計画の認定申請（利便増進特例を反映した補助額）
令和７年１０月	再編内容による運行開始

福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画（概要）

新規　国土交通省　参　考

■ 市町村間をまたいで運行する広域的な路線バスは、沿線住民の通学や通院などの移動手段として利用されており、日常生活を支える上で重要な役割を果たしている一方、人口減少等を背景に利用が低迷している状況にあり、確保・維持に向けた改善が求められる。
■ このため、周辺を運行する公共交通との一体的な見直しや、住民の移動実態を踏まえた経路の見直しなどを行うことにより利便増進と効率化を図りつつ利用者の拡大を目指すものである。

事業の内容

※①～⑤は下図の番号に対応

①系統の統合及び人口集積地への経由
・近接して運行する2系統の統合・本数の増加、及び人口集積が進む阿武隈急行・高子駅周辺の宅地造成地区への経由

②松川地区の移動特性に合わせた地域内交通への転換
・現在の路線バスを、路線バスと乗合タクシーの運行へ分割、また地区特性に合わせて各路線の経路を再設定

③沿線の大学への乗り入れを実施
・沿線に立地する大学の構内へ新たに乗り入れを実施

④・⑤市街地での主要な施設への延伸を実施
・二本松市街地において、主要な商業施設等が立地する方面へ各路線の経路の延伸を実施

事業の効果

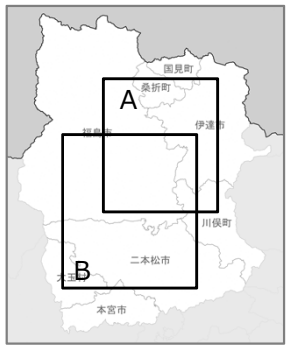
①人口集積地等からの新たな利用者の取り込み
・人口集積が進む地区を経由する経路へ見直しを図ることで、当該地区に居住する住民などの新たな利用者の取り込みを図る

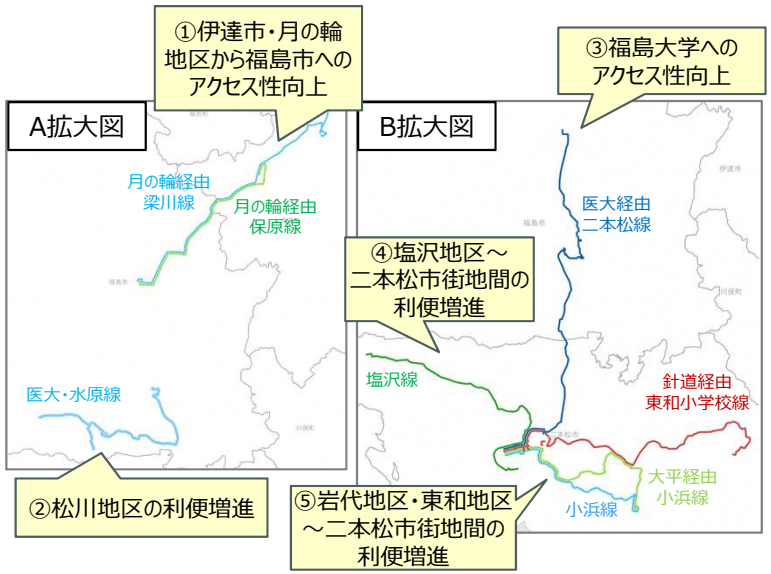
②地区内での移動時の利便増進
・地区の移動特性に合わせた経路・運行方法の見直しにより、地区内での移動時の利便増進、及び運行の効率化に寄与

③域内の公共交通の利用者数増加
・新たに大学構内への乗り入れにより、大学生の通学や職員の通勤時における移動の利便増進を図るとともに、鉄道運休時等の代替移動手段を提供

④・⑤域内の公共交通の利用者数増加
・住民の移動ニーズが高い施設へのアクセス性向上による利便増進を図る

【対象エリア】
福島県県北圏域
(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)





事業とあわせて実施する取組

■利用者に対する周知・広報の徹底
・見直しにより利用しやすくなったことを知ってもらうことが特に重要であるため、交通事業者、沿線市町村、県が連携して徹底した周知・広報を実施する

■新たな利用の取り込みに向けた利用促進の実施
・沿線地域の学生や高齢者などを対象とした利用促進や、企業等と連携したモビリティマネジメントの実施等により、新たな利用者の獲得を図る

・作成自治体　福島県、県北圏域8市町村
・事業実施区域　福島県県北圏域
・事業実施予定期間　R7年10月～R13年3月

福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画（概要）

新規

国土交通省

参　考

【事業実施概要図】

事業実施前

事業実施後

福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画（概要）

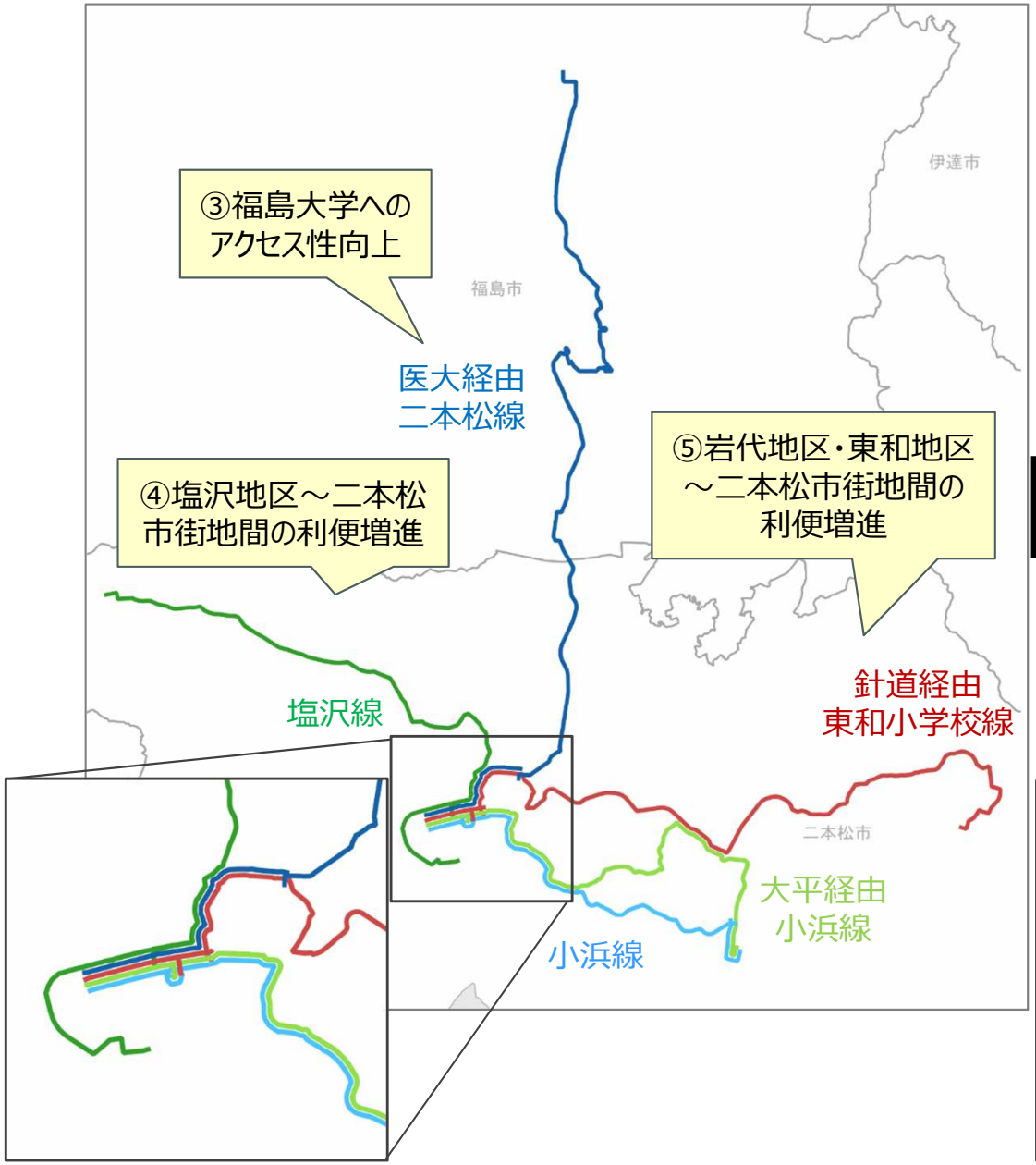
新規

国土交通省

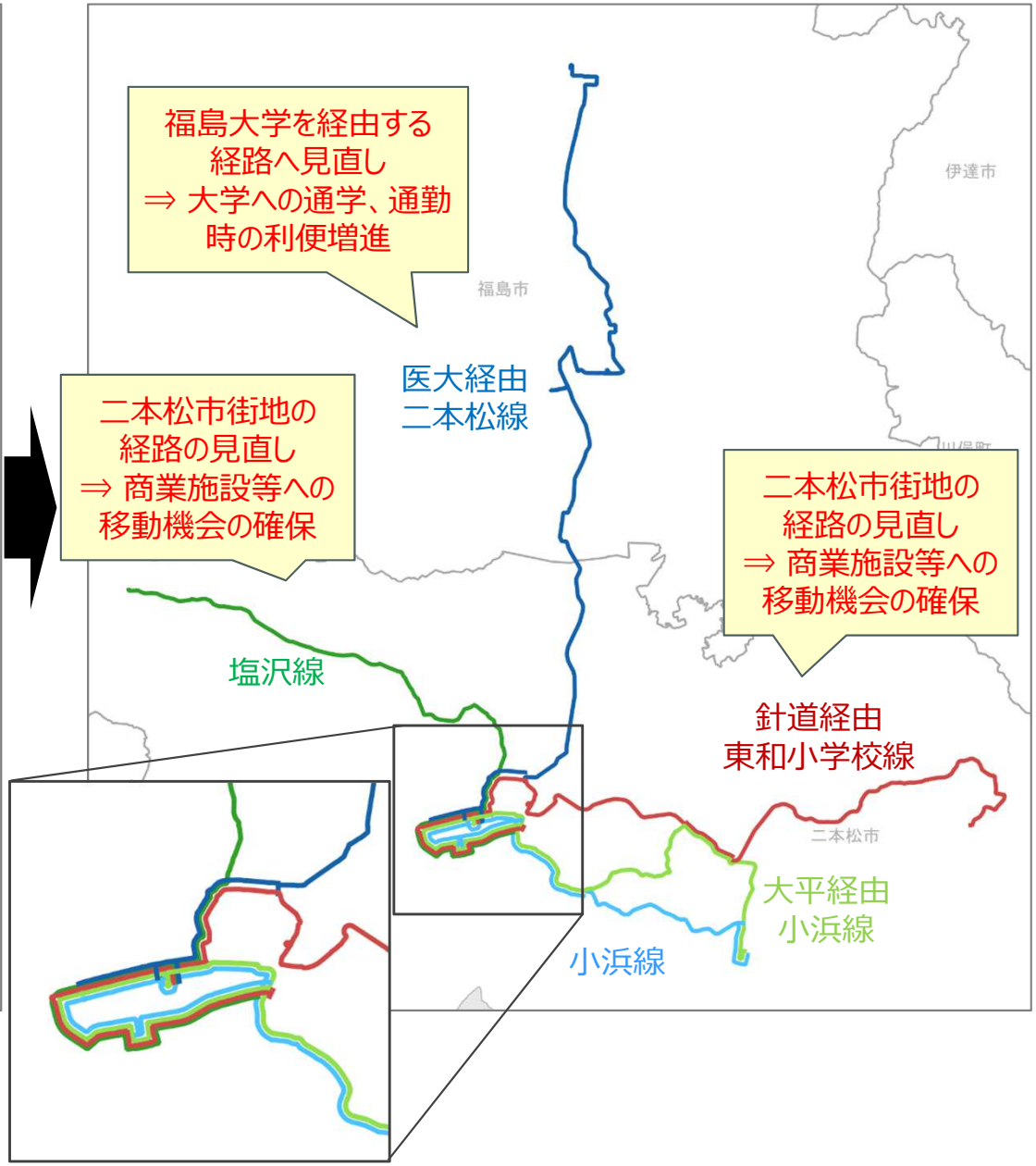
参　考

【事業実施概要図】

事業実施前



事業実施後



県北圏域地域公共交通利便増進実施計画に係る協議の進捗状況について

福島市 FUKUSHIMA CITY

利便増進計画に再編内容を記載

再編の方向性について検討中

再編の方向性が決定し詳細協議中

利便増進計画の対象外

【福島市域内】

◆蓬莱幹線軸（蓬莱地区）の再編

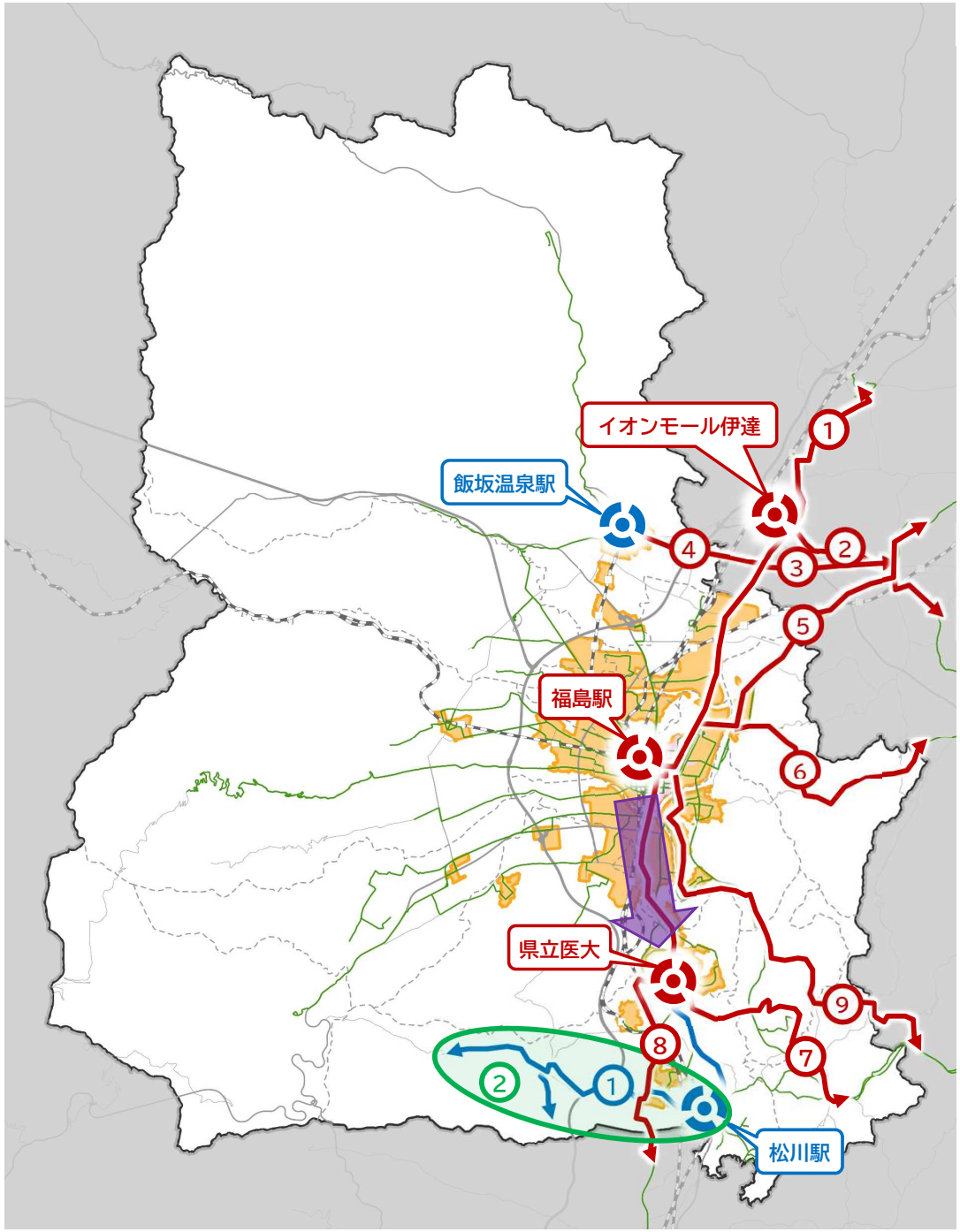
・県立医大、蓬莱団地方面へ向かう15系統の整理、ダイヤの調整等

※利便増進計画には記載しないが、福島交通と協議しながら再編実施

◆松川地区の域内交通再編

①既存路線バスの再編
【医大・水原線】
・利用者が少ない区間（水原地区）の廃止
・金沢地区を通る運行経路への変更

②乗合タクシーの導入
【松川水原地区乗合タクシー】
・医大・水原線の廃止区間の代替として、予約制の乗合タクシーを導入



【県北圏域】

◆地域間幹線系統　１３路線

①【藤田線】【桑折線】
・藤田線と桑折線を統合検討
・イオンモール伊達へ入れ込み

②【上ヶ戸経由掛田線】
・イオンモール伊達へ入れ込み

③【伊達線】【伊達経由保原線】
・伊達経由保原線をイオンモール伊達へ入れ込み
・伊達線の終点をイオンモール伊達に変更、重複する田町線との統合検討

④【伊達経由湯野線】
・イオンモール伊達へ入れ込み
・終点を湯野駅から飯坂温泉駅へ変更

⑤【月の輪経由梁川線】
【月の輪経由保原線】
・月の輪経由梁川線と月の輪経由保原線を統合（伊達市内での運行経路変更）
・月の輪台団地線も併せたダイヤの整理（等間隔運行など）
・阿武隈急行高子駅への入れ込み

⑥【大波経由掛田線】
【月舘経由川俣線】
・大波経由掛田線と月舘経由川俣線の統合検討
・道の駅りょうぜんへの入れ込み

⑦【医大・立子山経由飯野線】
・飯野方面の系統整理のため、福島飯野線との統合検討

⑧【医大経由二本松線】
・福島大学校内への入れ込み、ダイヤの調整

⑨【川俣高校線】（JRバス東北）
・現状維持（必要に応じて再編検討）

資料２

「パークアンドライド事業」について

【実施概要】

１．実施期間　　令和６年３月２３日～１２月１日まで　※土日祝日のみ
２．実施場所　　福島市役所本庁舎 北側駐車場
３．利用時間　　午前８時３０分から午後６時まで　※受付終了：午後２時３０分
４．駐車台数　　４０台程度
５．利用料金　　１００円／人（大人：１２歳以上）
　　５０円／人（子供：６歳から１２歳未満）
６．利用者特典　市内循環ももりんバス（１コース・２コース）が利用できる
　　１日フリー乗車券
７．R6 利用促進事業（8/3～12/1）
　　デジタルラリー開催。福島市内の対象スポットを巡って３ポイントを集めると、抽選で１０名様に通販サイト「Monmo 良品」の商品が当たる。
　　※広告：CJ Monmo 公式 SNS にて発信（8/3・10/1）
　　CJ Monmo11 月号で掲載

【令和６年度実施状況】

・延べ利用者数　　：1,996 人（大人 1,319 人、子供 677 人）。**前年度比で約 1.3 倍**。
・平均利用者数／日：24 人（11 組）/日
・最多利用人数／日：215 人（69 組）/日。5 月 5 日（街なかテーマパーク）
　　うち約半数（101 人）が子供と、多くの**家族連れ**が来訪。
※デジタルラリー利用者数：30 人（QR 読み取り回数 135 回）

【令和７度実施概要（案）】

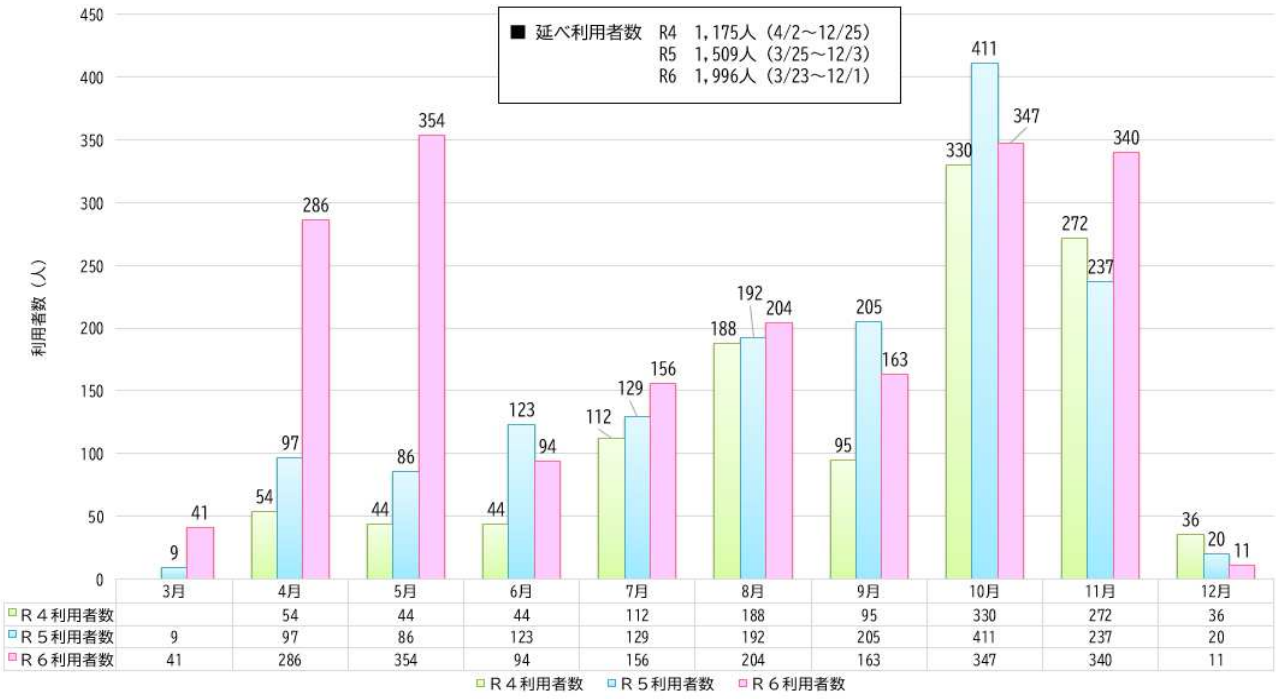
ふくしまプレ DC（デスティネーションキャンペーン）や県立美術館でジブリ展も開催され多く方が来訪されます。中心市街地の賑わいを創出するため、令和７年度も引き続きパーク＆ライド事業を実施いたします。

１．実施期間　　令和７年３月２２日（土）～１２月７日（日）
２．実施内容　　①実施場所・利用時間・利用料金等は令和６年度同様
　　②折込による単独ポスティング、体験レポート
　　・子育て層を中心に PR し体験レポートで利用の流れをイメージさせる。

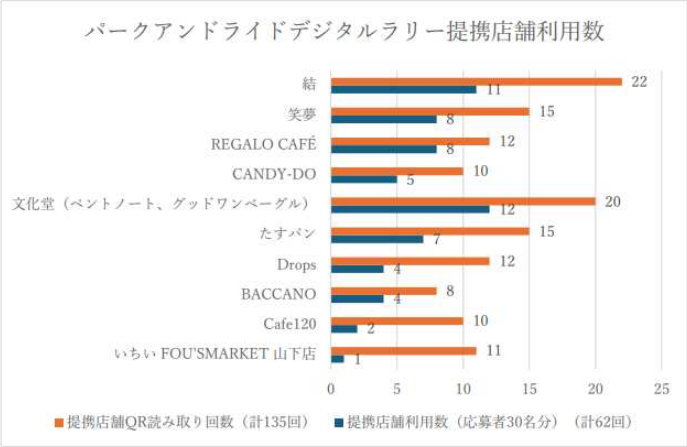
３．広報　　SNS（Facebook/Instagram）広告の活用

・ターゲットとなる年齢層に届けることができ、閲覧数の把握も可能。より利用につながる広報を実施。

【パーク＆ライド利用実績】



【参考資料：デジタルラリー】



資料３

福島駅西口循環バスの実証運行について

１．概要

福島駅西口周辺においては、大型商業施設に加え、駅建物内の食品店の閉店も重なり、日常的な買い物に支障が出ており、移動手段を確保することが緊急の課題となっております。

課題解決に向けて、メロディーバスの一方を活用した福島駅西口周辺を循環する路線バス（福島駅西口循環バス）を実証運行することにより、当面の移動手段を確保し、運行形態、経路、需要等の検証を実施いたします。

２．期間

令和７年２月２５日から令和７年７月（予定）まで

※期間内に検証を行い、８月以降の運行継続の可否を判断する。

継続する場合は運行形態、経路等の見直しを含めた再検討を行う。

駅西口循環バスの実証運行開始！

～駅西口周辺の買い物、通院等の移動手段を確保します～

令和７年２月２５日（火曜日）
運行スタート

福島駅西口周辺の日常的な買い物や通院等の移動手段として
循環バスの実証運行を実施しますので、ぜひご利用ください。

運行経路図

（運行事業者）　福島交通福島支社　TEL：024-535-4102
（お問い合わせ）福島市交通政策課　TEL：024-525-3762

※裏面に
時刻表あり

運行日・便数

・月曜日から金曜日まで運行（土日祝日は運行しません）
・１日６便運行

運賃

（当面）１乗車あたり　大人１００円　小人５０円
※シルバーパスポートも使えます。

時刻表

	停留所名	運行ダイヤ					
1	福島駅西口	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30
2	三河台	9:31	10:31	11:31	13:31	14:31	15:31
3	三河台小学校	9:32	10:32	11:32	13:32	14:32	15:32
4	製作所前	9:33	10:33	11:33	13:33	14:33	15:33
5	野田町三丁目	9:34	10:34	11:34	13:34	14:34	15:34
6	さくらんぼ保育園前	9:35	10:35	11:35	13:35	14:35	15:35
7	野田町五丁目	9:35	10:35	11:35	13:35	14:35	15:35
8	野田町一丁目	9:36	10:36	11:36	13:36	14:36	15:36
9	須川診療所前	9:36	10:36	11:36	13:36	14:36	15:36
10	太田町会館前	9:40	10:40	11:40	13:40	14:40	15:40
11	須川町	9:41	10:41	11:41	13:41	14:41	15:41
12	矢剣町	9:43	10:43	11:43	13:43	14:43	15:43
13	福島駅西口	9:46	10:46	11:46	13:46	14:46	15:46
14	三河台	9:47	10:47	11:47	13:47	14:47	15:47
15	三河台小学校	9:48	10:48	11:48	13:48	14:48	15:48
16	製作所前	9:52	10:52	11:52	13:52	14:52	15:52

使用車両

メロディーバス
（あかメロディ、あおメロディ）を
定期的に交代しながら運行予定

※車両点検やイベント使用等のため
代車の場合があります。

資料４

地域で支える交通（小さな交通）について（経過）

１．地域で支える交通（小さな交通）支援事業　※令和５年度より事業開始

＜交通計画目標②－施策 2-1 関連事業＞

（１）目的・・・公共交通不便地域等で移動困難者の日常生活の移動手段を確保するため、地域特性・移動需要等に応じて地域主体で計画し運行する移動手段を、市が伴走型で支援し、市民共創により持続可能な地域内交通を構築する

（２）内容・・・運行事業経費（運送費、保険料、事務費等）の一部補助　など

２．各地区の取組状況　※当支援事業関連事業

（１）立子山地区（１区３町会）・・・「ボランティア輸送」（本格運行）

１．運行の概要

①実施団体　：立子山地区高齢者等おでかけサポート協議会
②運行形態　：ボランティア輸送
③運行開始　：R5.9.1～
④実施地域　：１区３町会（畑ノ高屋・野城・内ノ馬場）
⑤運行範囲　：１行程　概ね片道１０ｋｍ圏内
⑥利用対象者：「６５歳以上の高齢者」又は
　　「障がいをお持ちの方」で移動困難者
⑦利用条件　：一人当たり週２回、概ね８：００～１５：００
⑧運　　賃　：無料　　❑協力金（１運行）地区内１００円
　　地区外５００円

２．運行の実績（R5.9.1～R7.1末）

利用会員登録者１５人，ボランティア運転手２人

≪運行実績（１７ヶ月）≫

運行回数４９回（月平均２．９回）
実利用人数８人
主な利用目的＝通院、買物

【地域特性】
・立子山地区のうち一部地域
・中山間地域のため地区内は高低差が大きい
・高齢者がバス停まで移動が困難な地域
　➢野城は特に勾配が急な地域

（２）庭坂地区（５町会）・・・「ボランティア輸送」（実証運行）

１．実証運行の概要（ボランティア輸送）

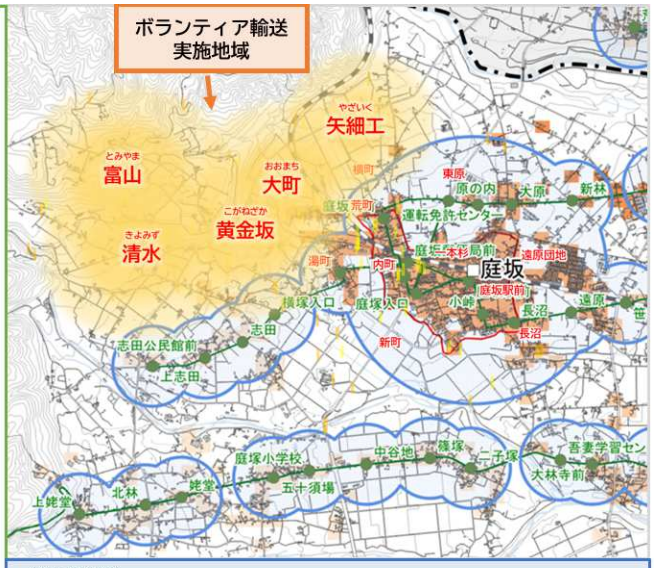
①実施団体：庭坂地区小さな交通を考える会
②運行形態：ボランティア輸送
③実証開始：R6.4.1～　※当面実証運行継続予定
④実施地域：庭坂５町会（富山・清水・黄金坂・大町・矢細工）
　　※R7.1より黄金坂・大町・矢細工３町会を追加
⑤運行範囲：１行程　概ね片道１０ｋｍ圏内
⑥利用対象者：「６５歳以上の高齢者」又は
　　「障がいをお持ちの方」で移動困難者
⑦利用条件：一人当たり週２回、概ね８：００～１５：００
⑧運　　賃：無料　　❑協力金（１運行）５００円

２．運行の実績（R6.4.1～R7.1末）

利用会員登録者２６人，ボランティア運転手１０人

≪運行実績（１０ヶ月）≫

運行回数１８回（月平均１．８回）
実利用人数５人
主な利用目的＝通院



【地域特性】
・吾妻地区のうち一部地域
・最寄りのバス停まで距離が遠い
　➢高齢者にとって移動が不便な地域
・一部の町会は山のふもとに位置し、高低差も大きい

（３）大波地区・・・「（仮称）予約型区域限定乗用タクシー」（実証運行）

・令和６年　６月２６日　「大波地区小さな交通運行委員会（運営組織）」を設立
・令和６年１１月　１日　有限会社文知摺タクシーと運行事業に関する協定締結
・令和６年１１月２６日　「予約型区域限定乗用タクシー」の予約開始
・令和６年１１月２９日　「予約型区域限定乗用タクシー」の初運行

１．実証運行の概要
①実施団体：大波地区小さな交通運行委員会
②運行形態：予約型区域限定乗用タクシー（道路運送法第４条許可）
《運行契約先：有限会社文知摺タクシー》
③実証開始：R6.11.26～　※当面実証運行継続予定
④実施地域：大波地区
⑤運行範囲：大波出張所を基点に概ね片道８ｋｍ範囲
目的地＝医療施設・商業施設（スーパー等）・公共施設
⑥会員対象者：公共交通不便地域に居住している
「７０歳以上の高齢者」又は
「障がいをお持ちの方」で移動困難者
⑦利用条件：一人当たり月４回、概ね８：００～１５：００
⑧運行条件：運行日＝平日の月・水・金　※祝日は運休
運行時間＝概ね８：００～１５：００
運行要件＝原則、複数人乗車
⑨会　　費：月額５００円
⑩サービス利用料：複数人乗車＝一人５００円（片道）
単独乗車　＝１，０００円（片道）

２．運行の実績（R6.11.29～R7.1末）
利用会員登録者９人
≪運行実績（２ヶ月）≫
運行回数８回（月平均４回）
実利用人数６人
主な利用目的＝通院、買物

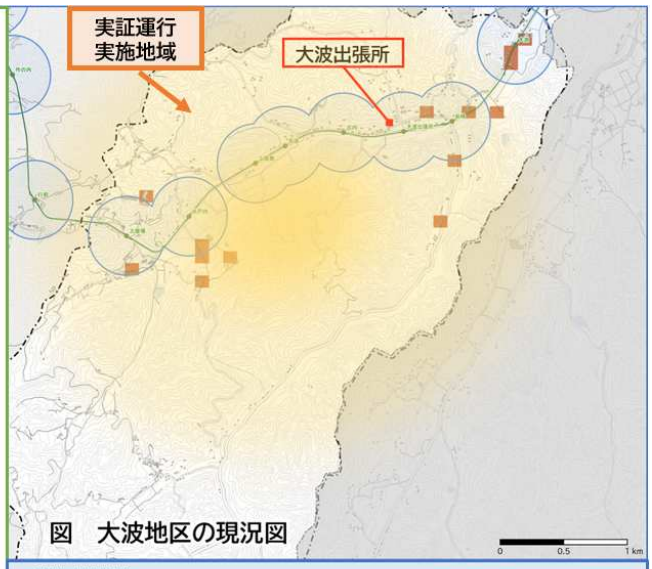
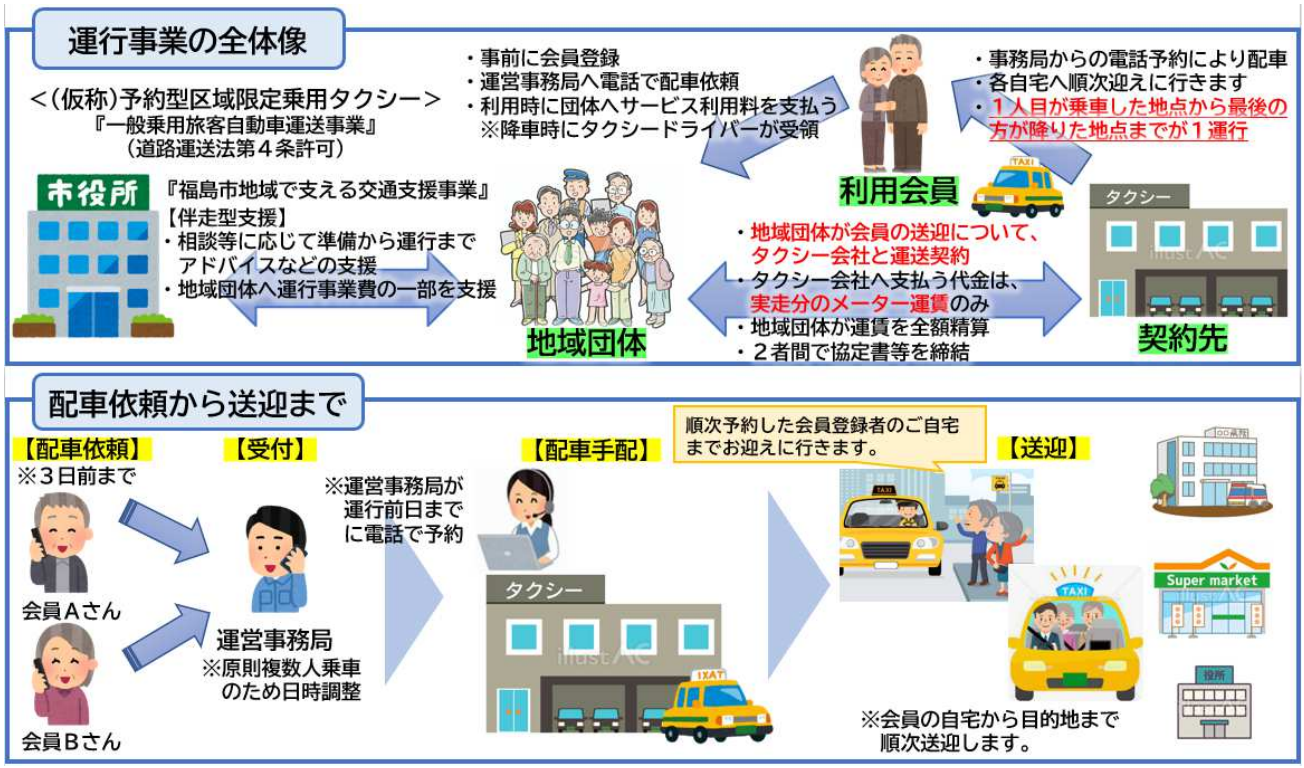


図　大波地区の現況図

【地域特性】
・市の東部に位置し、伊達市に隣接する約800人が居住する地区で、集落が点在
・地区内には、公共交通不便地域が点在
・地区内の高齢化率は市全体を大きく上回っており、増加の傾向
・今後は、人口は減少し、高齢化率は増加傾向になると予測

≪参考≫



（４）蓬莱地区・・・「コミュニティバス」（運行中）

◆コミュニティバス「くるくる」（運行主体：NPO 法人まちづくりぜぇね）

【令和６年度】

くるくるバス（ボランティア輸送）への支援事業活用・協力体制を地元（自治振等）と調整

１．運行の概要

①経過

・Ｈ２０年６月（2008 年）、NPO 法人まちづくりぜぇねが広告収入や自己資金、太陽光売電収入、寄付等により蓬莱地区で無料のコミュニティバスを自主運行。

②実施団体:『特定非営利活動法人まちづくりぜぇね」

③運行形態

・「ボランティア輸送」＝『無料』

・車両は２５人乗りマイクロバス（白ナンバー）

④運行内容

・蓬莱地区３コース（すべて蓬莱ショッピングセンター発着）

・毎週　月、火、水、金曜日運行　※１ヵ月平均１８日運行

・コースごと　１日３便の循環運行　※Ｒ４までは５便運行

・各コース２０～２５分程度

⑤乗車人数

・コロナ前：1 日平均 70 人, 年間約 15,000 人 ➡ コロナ後：１日平均 60 人, 年間約 13,000 人

・Ｒ５：１日平均 45 人、年間約 10,000 人弱　※午前中のみの３便運行となったため減少

２．今後の展開

【令和７年度】

・NPO 法人まちづくりぜぇねと協力して、くるくるバスを地域で支える応援組織を立上げ

・ボランティア輸送から自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）へ移行

項目	現　行	これから
運行主体	特定非営利活動法人まちづくりぜぇね	特定非営利活動法人まちづくりぜぇね
運行形態	「ボランティア輸送」＝『無償』 ※道路運送法の範囲外	「自家用有償旅客運送」＝『有償』 ※道路運送法第７８条第２号
運転条件	１種免許	１種免許でも可（要大臣認定講習）
車　　両	２５人乗りマイクロバス（白ナンバー）	２５人乗りマイクロバス（白ナンバー）

令和７年度からの新シルバーパスポート制度について

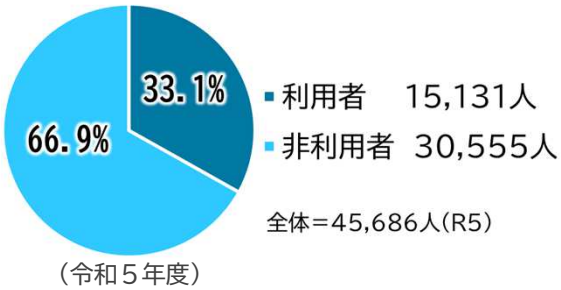
資料５

旧制度のあらまし

〇７５歳以上の高齢者を対象に路線バスと福島交通飯坂線の運賃を無料化
〇平成２２年１０月から制度を開始して順次対象路線を拡大

【見直しの経過】

バス停や駅から遠い地域では利用しづらく、利用率は約３割にとどまっていた。
また、個人間の利用額にも開きがあったほか、制度の持続可能性も考慮する必要がある。



（令和５年度）

新制度の概要

【考え方】持続可能で公平・公正な制度へ

①タクシーを追加し、利用方法を選択制とすることで、市内全域の高齢者が利用しやすい制度へ
②制度の持続可能性と公平性の観点から、どの利用方法でも等しく上限額２万円を設定
③タクシーを利用される方は、バス・飯坂線と併用で１万円ずつとし、公共交通全体の持続性にも配慮

バス・飯坂線には
専用のＩＣカードを使用

タクシーには
マイナンバーカードを使用

経過

令和６年　６月までに関係団体や各地区の代表との意見交換を実施
　　９月　　対象者約５万人に申請書を送付
　　１０月　　１８地区において説明会を開催（参加者のべ１，３５３人）
　　１１月～　　１６か所（巡回型も含む）においてマイナンバーカードへのタクシー利用登録窓口を開設中
令和７年　４月　　新制度スタート

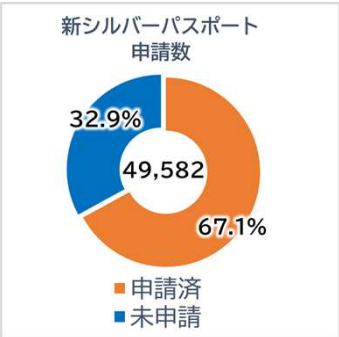
申請状況（令和７年１月末現在）

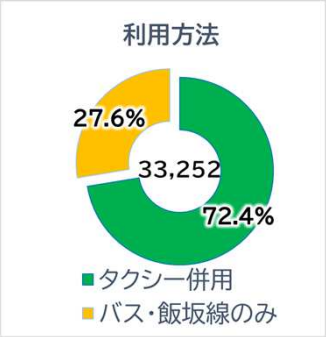
【申請数】

対象者約５万人のうち、約７割の方が申請済み

【利用方法】

申請済みのうち、７割がバス・飯坂線とタクシー併用を選択、３割がバス・飯坂線のみを選択





資料６

福島市地域公共交通計画の変更について

１．概要

令和６年３月に策定された福島県地域公共交通計画、本年度策定中の県北圏域地域公共交通利便増進実施計画（以下、県計画）に基づき、広域路線バス（地域間幹線系統）の再編を進めるにあたり、県、沿線自治体、事業者等が連携して路線の見直しや維持・確保に向けた取り組みを実施するため、県計画と本市の地域公共交通計画との整合を図ります。

また、県計画と連携して地域間幹線系統の再編・維持・確保するとともに、利便増進特例等による国補助を有効活用しながら市内路線バスの再編を進めるため、事業内容について追記します。

２．改正内容

別紙「新旧対照表」のとおり

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
目次	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・・・90	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	・計画期間変更による加筆・修正のため ・地域公共交通確保維持改善事業の活用について、具体的に追記

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
1	第１章　はじめに １－１　計画の目的 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。	第１章　はじめに １－１　計画の目的 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 5 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。	・県交通計画と連携するため、県交通計画に合わせて計画期間を延長

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>
１－４　計画の位置付け

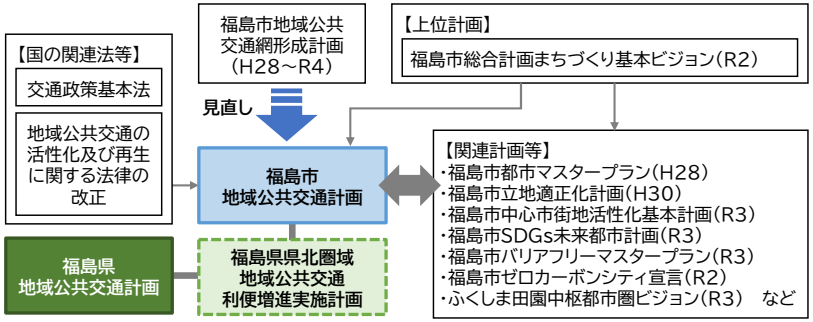
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条に規定する法定計画であり、上位計画である「福島市総合計画まちづくり基本ビジョン」で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。
本市は、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを具現化するため、「福島市立地適正化計画」との整合を図りながら、将来にわたり持続可能な都市経営を目指します。
また、本計画に示す施策を着実に実行・推進するために、本計画の実施計画となり、具体的な事業内容や実施主体、必要経費、効果等を示す「地域公共交通利便増進実施計画」を別途作成します。
なお、当該計画については、市内で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
</td>
<td>
１－４　計画の位置付け

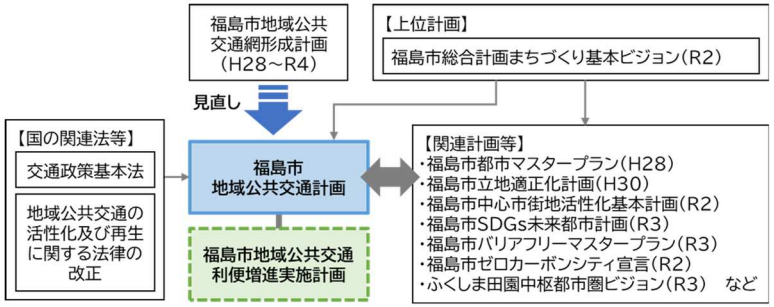
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条に規定する法定計画であり、上位計画である「福島市総合計画まちづくり基本ビジョン」で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。
本市は、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを具現化するため、「福島市立地適正化計画」との整合を図りながら、将来にわたり持続可能な都市経営を目指します。


図　計画の位置付け
</td>
<td>
・当初は福島市独自の利便増進実施計画を作成する計画でしたが、県と連携して県北圏域の利便増進実施計画として一体的に作成するよう変更。
</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>

１－５　計画の期間

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

<table>
<tr><th></th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th><th>2031</th></tr>
<tr><td>福島市地域公共交通計画</td><td colspan="8">2023.4～2031.3</td><td>次期計画</td></tr>
<tr><td>福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画</td><td></td><td></td><td colspan="6">2025.7～2031.3</td><td></td></tr>
<tr><td>第６次福島市総合計画
まちづくり基本ビジョン</td><td colspan="3">2021～2025</td><td colspan="5">次期計画</td><td></td></tr>
<tr><td>福島市立地適正化計画</td><td colspan="9">2019～2040</td></tr>
</table>

</td>
<td>

１－５　計画の期間

計画の期間は、令和５年度～令和９年度の５か年とします。

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

<table>
<tr><th></th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th></tr>
<tr><td>福島市地域公共交通計画</td><td colspan="5">2023～2027</td><td>次期計画</td></tr>
<tr><td>福島市地域公共交通
利便増進実施計画</td><td></td><td colspan="5">2024～2028</td></tr>
<tr><td>第６次福島市総合計画
まちづくり基本ビジョン</td><td colspan="2">2021～2025</td><td></td><td colspan="3">次期計画</td></tr>
<tr><td>福島市立地適正化計画</td><td colspan="6">2019～2040</td></tr>
</table>

</td>
<td>

・県交通計画と連携するため、県交通計画に合わせて計画期間を延長。

・利便増進計画の名称、計画期間を変更

</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>４１</td>
<td>
第３章　公共交通の課題
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。
</td>
<td>
第３章　公共交通の課題
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
</td>
<td>・福島駅東口再開発事業の内容を見直し中で完成時期等が変更。</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
４７	第４章　公共交通の目指すべき将来像 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（2030 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。	第４章　公共交通の目指すべき将来像 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。	・県交通計画と連携するため、県交通計画に合わせて計画期間を延長。

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
５２	４－３　目指すべき公共交通ネットワーク ４-３-２ 公共交通ネットワークの階層化 ① 広域交通の概要 **表　広域交通の概要** （下表）	４－３　目指すべき公共交通ネットワーク ４-３-２ 公共交通ネットワークの階層化 ① 広域交通の概要 **表　広域交通の概要** （下表）	・広域交通の概要に飯坂方面を追記 ・信夫方面の経由地を具体的に記載 ・イオンモールの名称が決定したので修正

変更後

	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
	二本松方面	福島駅～医大病院～金谷川～二本松	路線バス
市内	福島交通飯坂線	福島駅～飯坂温泉	鉄道
	飯野方面	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～大森～済生会病院	路線バス

② 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～イオンモール伊達※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
蓬莱幹線軸	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。

変更前

	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
	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

② 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
蓬莱幹線軸	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。

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

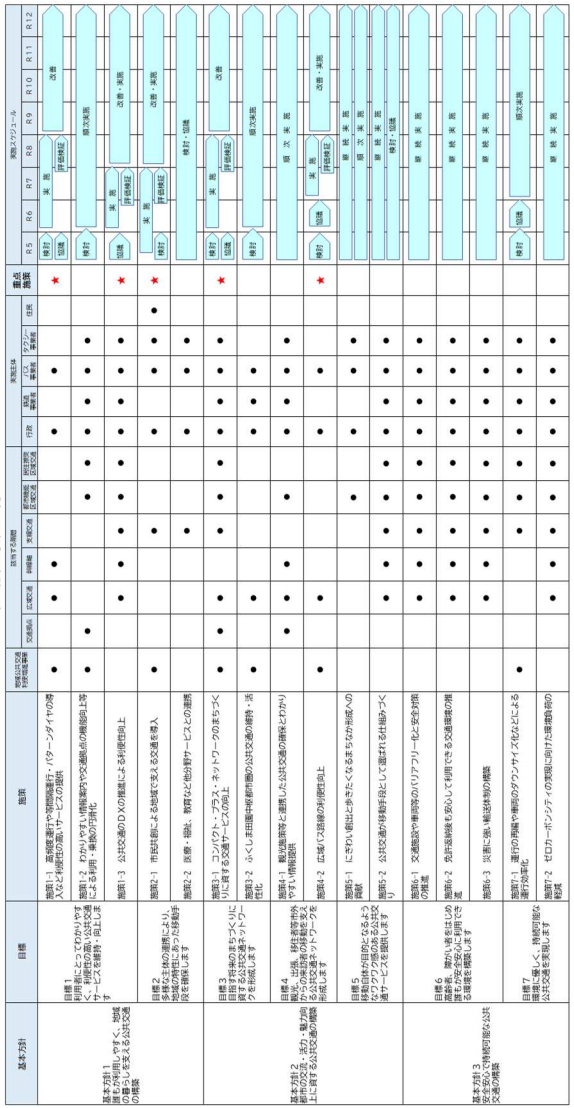
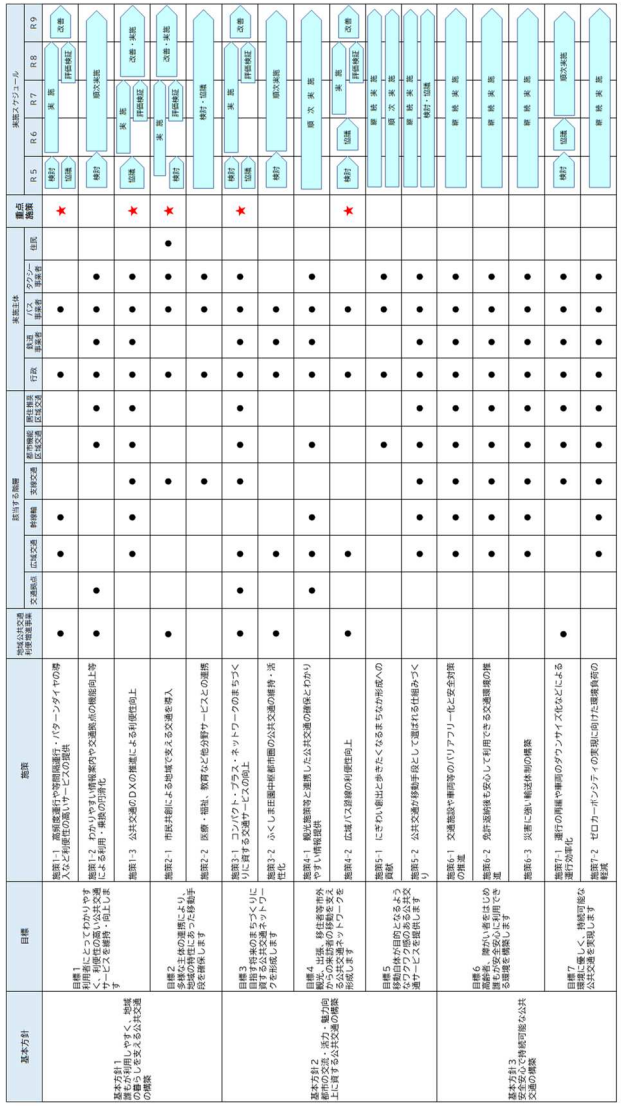
<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>５３</td>
<td>
4-3-3 都市機能区域及び居住推奨区域における交通の考え方
1）都市機能区域

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、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
<table>
<tr><th>都市機能区域交通</th><th>起終点・方面</th><th>交通モード</th></tr>
<tr><td>市内循環ももりんバス</td><td>1コース・2コース</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>メロディーバス</td><td>福島駅～古関裕而記念館</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>MOMORIN（ももりん）シェアサイクル</td><td></td><td>シェアサイクル</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td></td><td>タクシー</td></tr>
</table>
</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>都市機能区域交通</th><th>起終点・方面</th><th>交通モード</th></tr>
<tr><td>市内循環ももりんバス(100円バス)</td><td>1コース・2コース</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>古関裕而メロディーバス</td><td>福島駅～古関裕而記念館</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>MOMORIN（ももりん）シェアサイクル</td><td></td><td>シェアサイクル</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td></td><td>タクシー</td></tr>
</table>
</td>
<td>
・令和６年４月から本市初のＥＶバス「あおメロディ」が運行開始したため、総称を「メロディーバス」に統一

・市内循環ももりんバスの名称を統一
</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
５５	第５章 公共交通体系を実現させるための施策 	第５章 公共交通体系を実現させるための施策 	・計画期間変更伴う、事業実施の工程見直し

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>５６</td>
<td>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

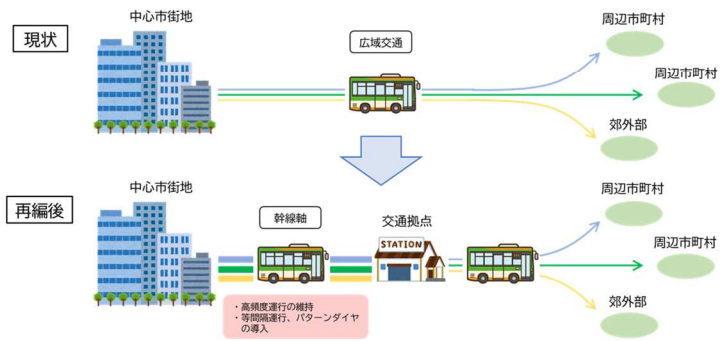
目標①―施策 1-1　【重点施策】
高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供
※利便増進事業に該当
対象階層：広域交通・幹線軸
実施主体：行政・バス事業者
■関連する施策
施策 3-1　コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上
施策 3-2　ふくしま田園中枢都市圏の公共交通の維持・活性化
施策 4-2　広域バス路線の利便性向上
○通勤、通学時間等移動需要が多い時間帯を中心に幹線軸（広域交通含む）の高頻度運行を維持していきます。
○比較的利用の少ない日中の時間帯は、等間隔運行・パターンダイヤ（一定間隔で運行されるダイヤ）の導入等、利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、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。
○地域間幹線系統については、県策定の「県北圏域公共交通利便増進実施計画」に具体的な再編内容を位置付け、関係者間での協議・調整・合意を踏まえて、具体的な再編を行います。
 

図　広域交通と幹線軸のイメージ</td>
<td>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。

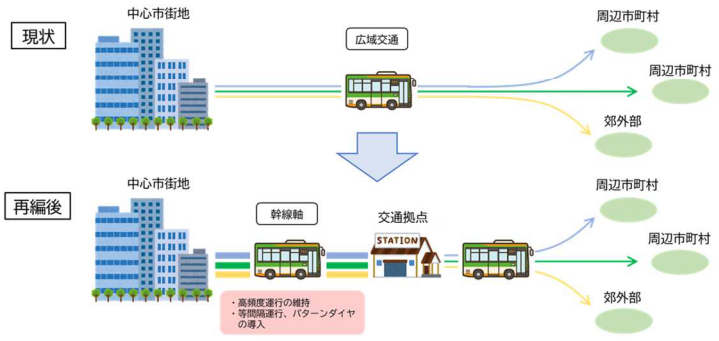
※広域交通のうち市域を跨ぐ広域バス路線については、利便増進実施計画に位置付け、地域間幹線系統として、国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持します。そのうえで、骨格となる幹線軸の高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入等により利便性向上を図っていきます。
 

図　広域交通と幹線軸のイメージ</td>
<td>・利便増進事業に該当する事業について、具体的な内容を利便増進実施計画に位置付け、再編を進めることを記載</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>６５</td>
<td>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

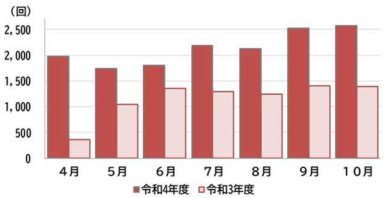
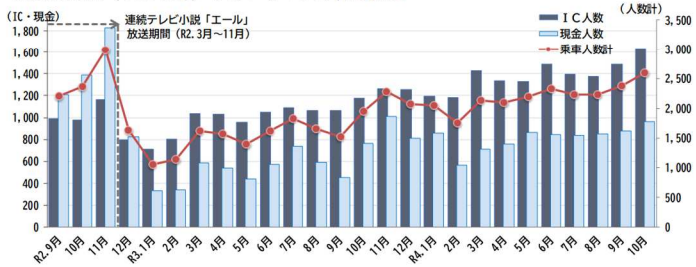
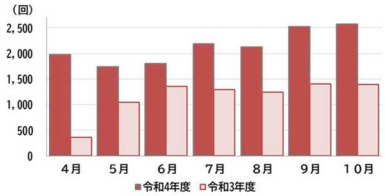
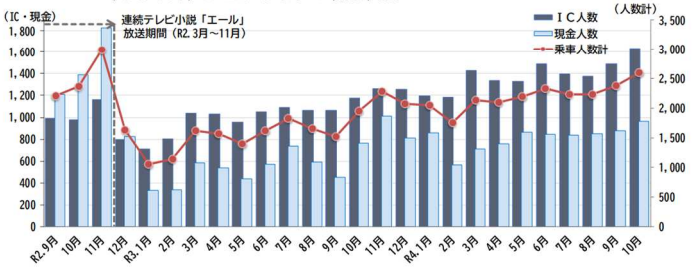
<table>
<tr><td colspan="3">目標③―施策 3-1　【重点施策】
コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに資する交通サービスの向上</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>交通拠点・広域交通・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通</td><td rowspan="2">11 住み続けられるまちづくりを</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■関連する施策
施策 1-1　高頻度運行や等間隔運行・パターンダイヤの導入など利便性の高いサービスの提供
施策 4-2　広域バス路線の利便性向上
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</td></tr>
</table>
○「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、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。</td>
<td>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

<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>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</td><td rowspan="2">11 住み続けられるまちづくりを</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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 4-2　広域バス路線の利便性向上
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</td></tr>
</table>
○「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。</td>
<td>・令和６年３月から本市初のＥＶバス「あおメロディ」が運行開始したため、総称を「メロディーバス」に統一</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
６６	**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応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　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 3-1** **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応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。	・令和６年３月から本市初のＥＶバス「あおメロディ」が運行開始したため、総称を「メロディーバス」に統一

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>６７</td>
<td>
<table>
<tr><td colspan="3">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　※利便増進事業に該当</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>広域交通</td><td rowspan="2">11 住み続けられるまちづくりを</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
<tr><td colspan="3">○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。
○地域間幹線系統については、県策定の「県北圏域公共交通利便増進実施計画」に具体的な再編内容を位置付け、関係者間での協議・調整・合意を踏まえて、具体的な再編を行います。
○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
<table>
<tr><th>路線・方面</th><th>沿線市町村</th><th>交通モード</th></tr>
<tr><td>東北本線</td><td>本宮市～大玉村～二本松市～福島市～伊達市～桑折町～国見町</td><td>鉄道</td></tr>
<tr><td>阿武隈急行線</td><td>福島市～伊達市</td><td>鉄道</td></tr>
<tr><td>桑折・国見方面</td><td>福島市～伊達市～桑折町～国見町</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>保原・梁川方面</td><td>福島市～伊達市</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>霊山方面</td><td>福島市～伊達市</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>川俣方面</td><td>福島市～川俣町～飯舘村</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>二本松方面</td><td>福島市～二本松市</td><td>路線バス</td></tr>
</table></td></tr>
</table>
</td>
<td>
<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>広域交通</td><td rowspan="2">11 住み続けられるまちづくりを</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
<tr><td colspan="3">○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
<table>
<tr><th>路線・方面</th><th>沿線市町村</th><th>交通モード</th></tr>
<tr><td>東北本線</td><td>本宮市～大玉村～二本松市～福島市～伊達市～桑折町～国見町</td><td>鉄道</td></tr>
<tr><td>阿武隈急行線</td><td>福島市～伊達市</td><td>鉄道</td></tr>
<tr><td>桑折・国見方面</td><td>福島市～伊達市～桑折町～国見町</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>保原・梁川方面</td><td>福島市～伊達市</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>霊山方面</td><td>福島市～伊達市</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>川俣方面</td><td>福島市～川俣町～飯舘村</td><td>路線バス</td></tr>
<tr><td>二本松方面</td><td>福島市～二本松市</td><td>路線バス</td></tr>
</table></td></tr>
</table>
</td>
<td>・利便増進事業に該当する事業について、具体的な内容を利便増進実施計画に位置付け、再編を進めることを記載</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>７０</td>
<td>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 4-2　【重点施策】
広域バス路線の利便性向上　※利便増進事業に該当
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、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。
○地域間幹線系統については、県策定の「県北圏域公共交通利便増進実施計画」に具体的な再編内容を位置付け、関係者間での協議・調整・合意を踏まえて、具体的な再編を行います。

表　近隣市町村を結ぶ広域バス路線
<table>
<tr><th>広域交通</th><th>経由地・方面</th></tr>
<tr><td>桑折・国見方面</td><td>福島駅～伊達～桑折～国見</td></tr>
<tr><td>保原・梁川方面</td><td>福島駅～保原～梁川</td></tr>
<tr><td>霊山方面</td><td>福島駅～霊山</td></tr>
<tr><td>川俣方面</td><td>福島駅～小倉寺～川俣</td></tr>
<tr><td>二本松方面</td><td>福島駅～医大病院～金谷川～二本松</td></tr>
</table>
</td>
<td>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 4-2　【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
<table>
<tr><th>広域交通</th><th>経由地・方面</th></tr>
<tr><td>桑折・国見方面</td><td>福島駅～伊達～桑折～国見</td></tr>
<tr><td>保原・梁川方面</td><td>福島駅～保原～梁川</td></tr>
<tr><td>霊山方面</td><td>福島駅～霊山</td></tr>
<tr><td>川俣方面</td><td>福島駅～小倉寺～川俣</td></tr>
<tr><td>二本松方面</td><td>福島駅～医大病院～金谷川～二本松</td></tr>
</table>
</td>
<td>・利便増進事業に該当する事業について、具体的な内容を利便増進実施計画に位置付け、再編を進めることを記載</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>７１</td>
<td>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

<table>
<tr><th colspan="3">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</th></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>都市機能区域交通</td><td rowspan="2">3 すべての人に健康と福祉を</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
</table>
○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 11 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。</td>
<td>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

<table>
<tr><th colspan="3">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</th></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>都市機能区域交通</td><td rowspan="2">3 すべての人に健康と福祉を</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
</table>
○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</td>
<td>・福島駅東口再開発の完成時期が変更。</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

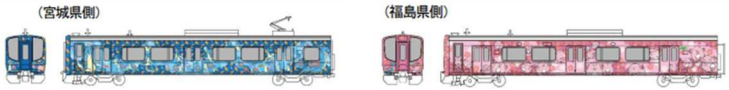
<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>７３</td>
<td>
<table>
<tr><th colspan="3">目標⑤―施策 5-2
公共交通が移動手段として選ばれる仕組みづくり</th></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>広域交通・幹線軸・支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通</td><td rowspan="2">3 すべての人に健康と福祉を
9 産業と技術革新の基盤をつくろう</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
</table>

○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】メロディーバス

・中心市街地を走り、古関裕而ストリートや古関裕而記念館などを巡る。

・正面のラッパ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

【参考】「阿武急ラプラス＆ラッキートレイン」


・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
</td>
<td>
<table>
<tr><th colspan="3">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</th></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>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</td><td rowspan="2">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</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
</table>

○古関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】古関裕而メロディーバス

・中心市街地を走り、古関裕而ストリートや古関裕而記念館などを巡る。

・正面のラッパ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

【参考】「阿武急ラプラス＆ラッキートレイン」

・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
</td>
<td>・令和６年３月から本市初のＥＶバス「あおメロディ」が運行開始したため、総称を「メロディーバス」に統一</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>７５</td>
<td>
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

<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>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</td><td rowspan="2">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</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
</table>
○75 歳以上の方を対象とした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取り組みを進めます。令和７年４月からは、新たに利用公共交通機関にタクシーを加えるとともに利用金額に上限を設けるなど、利用しやすく持続可能な制度へと移行します。
○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】シルバーパスポート事業
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、市内の路線バス、福島交通飯坂線、タクシーを利用する際に運賃の助成を受けられる制度です。

【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）
</td>
<td>
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

<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>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</td><td rowspan="2">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</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■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</td></tr>
</table>
○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）
</td>
<td>・シルバーパスポートの制度変更について記載</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>７７</td>
<td>目標⑦　環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

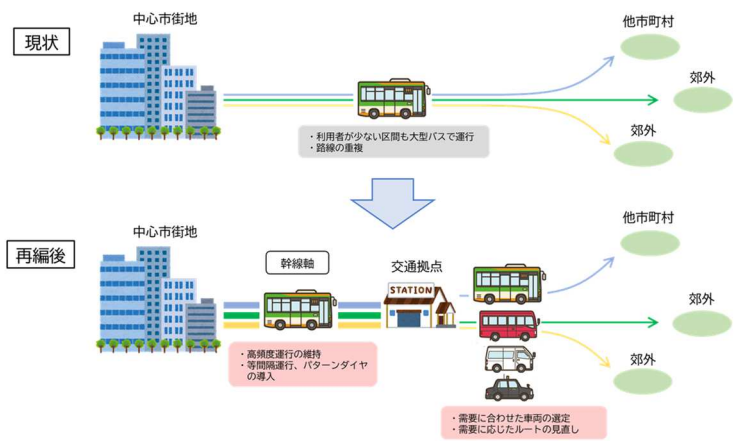
<table>
<tr><td colspan="3">目標⑦―施策 7-1
運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化　※利便増進事業に該当</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通</td><td rowspan="2">11 住み続けられるまちづくりを
17 パートナーシップで目標を達成しよう</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■関連する施策
施策 2-1　市民共創による地域で支える交通を導入</td></tr>
</table>
○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。
○再編にあたり国・県補助金の活用を検討するとともに、必要に応じて県策定の「県北圏域公共交通利便増進実施計画」に具体的な再編内容を位置付け、関係者間での協議・調整・合意を踏まえて、具体的な再編を行います。


図　公共交通ネットワーク再編イメージ</td>
<td>目標⑦　環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

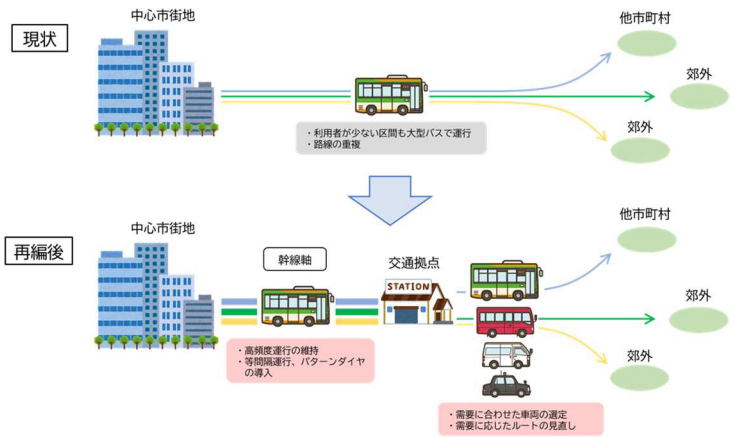
<table>
<tr><td colspan="3">目標⑦―施策 7-1
運行の再編や車両のダウンサイズ化などによる運行効率化</td></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>支線交通・都市機能区域交通・居住推奨区域交通</td><td rowspan="2">11 住み続けられるまちづくりを
17 パートナーシップで目標を達成しよう</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td colspan="3">■関連する施策
施策 2-1　市民共創による地域で支える交通を導入</td></tr>
</table>
○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</td>
<td>・利便増進事業に該当する事業について、具体的な内容を利便増進実施計画に位置付け、再編を進めることを記載</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>７９</td>
<td>
目標⑦　環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

<table>
<tr><th colspan="3">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</th></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>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</td><td rowspan="2">9 産業と技術革新の基盤をつくろう
13 気候変動に具体的な対策を</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
</table>
■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（あおメロディ）

燃料電池タクシー（郡山観光交通）
</td>
<td>
目標⑦　環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します

<table>
<tr><th colspan="3">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</th></tr>
<tr><td>対象階層</td><td>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</td><td rowspan="2">9 産業と技術革新の基盤をつくろう
13 気候変動に具体的な対策を</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>行政・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者</td></tr>
</table>
■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）
</td>
<td>・令和６年３月から本市初のＥＶバス「あおメロディ」が運行開始したため、写真を差し替え</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

ページ	変更後	変更前	備　考
８１	第６章　計画の実現に向けて ６－２　計画の評価指標	第６章　計画の実現に向けて ６－２　計画の評価指標	・計画期間に延長に伴う、目標値の見直し ・指標 6 について、福島交通、タクシー協同組合と協議し、計画策定後の導入状況等を検討の上、バス 90%、タクシー20%とした。 ・指標 6 の現況値は、寝台付き車両を含んでいたため、除外して再計算し 7.6%とした。

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 12 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 12 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% ・7.6% （令和 3 年度）	・90.0% ・20.0% （令和 12 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 12 年度）

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）

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>８２</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>公共交通の利用者が増えているかを評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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）
【路線バスの市内乗車人員】383 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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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）
【路線バスの市内乗車人員】500 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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>第 6 次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン
※上位計画の改定に合わせて、目標値を見直し</td></tr>
</table>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>市民共創による取組を評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【小さな交通を実施している地域数】3 地域（令和 4 年度）
※令和 4 年 10 月 1 日時点</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【小さな交通を実施している地域数】8 地域（令和 12 年度）</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>なし</td></tr>
</table>
</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>公共交通の利用者が増えているかを評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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）
【路線バスの市内乗車人員】383 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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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）
【路線バスの市内乗車人員】500 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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>第 6 次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン</td></tr>
</table>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>市民共創による取組を評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【小さな交通を実施している地域数】3 地域（令和 4 年度）
※令和 4 年 10 月 1 日時点</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【小さな交通を実施している地域数】8 地域（令和 9 年度）</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>なし</td></tr>
</table>
</td>
<td>・計画期間に延長に伴う、目標値の見直し</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>８３</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>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</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【市全体の鉄道駅・バス停人口カバー率】現況値を維持（令和 12 年度）
【幹線軸のカバー人口】現況値を維持（令和 12 年度）</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>なし</td></tr>
</table>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>都市の交流等を評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>・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
※上位計画の改定に合わせて、目標値を見直し</td></tr>
</table>
</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>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</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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）</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>なし</td></tr>
</table>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>都市の交流等を評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>・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</td></tr>
</table>
</td>
<td>・計画期間に延長に伴う、目標値の見直し</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>８４</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>中心市街地の活力・魅力向上等を評価する</td></tr>
<tr><td>データの取得方法</td><td>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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画に位置付けられている指標</td><td>・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
※上位計画の改定に合わせて、目標値を見直し</td></tr>
</table>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>バリアフリーの状況を評価する</td></tr>
<tr><td>データの取得方法</td><td>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タクシーの車両数を確認し、導入率を算出
〇車両の導入率（%）＝低床（ＵＤタクシー）車両数（台）/総車両数（台）</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【路線バスの低床車両の導入率】76.7%（令和３年度）
【ＵＤタクシーの導入率】7.6%（令和３年度）
※令和４年３月 31 日時点</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【路線バスの低床車両の導入率】90.0%（令和 12 年度）
【ＵＤタクシーの導入率】20.0%（令和 12 年度）</td></tr>
<tr><td>上位関連計画に位置付けられている指標</td><td>なし</td></tr>
</table>
</td>
<td>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>中心市街地の活力・魅力向上等を評価する</td></tr>
<tr><td>データの取得方法</td><td>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</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画に位置付けられている指標</td><td>・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</td></tr>
</table>
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
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>バリアフリーの状況を評価する</td></tr>
<tr><td>データの取得方法</td><td>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
〇車両の導入率（%）＝低床（ＵＤタクシー等）車両数（台）/総車両数（台）</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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）</td></tr>
<tr><td>上位関連計画に位置付けられている指標</td><td>なし</td></tr>
</table>
</td>
<td>
・計画期間に延長に伴う、目標値の見直し

・指標６について、福島交通、タクシー協同組合と協議し、計画策定後の導入状況等を検討の上、バス 90%、タクシー20%とした。

・指標６の現況値は、寝台付き車両を含んでいたため、除外して再計算し 7.6%とした。
</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr><td>８５</td><td>目標⑦　環境に優しく、効率的な公共交通を実現します
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>公共交通サービスの継続性を評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>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
〇収支率（%）＝経常収益（円）/経常費用（円）</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【路線バスの収支率】77.7%（令和12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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>なし</td></tr>
</table></td><td>目標⑦　環境に優しく、効率的な公共交通を実現します
<table>
<tr><th>項　目</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td>公共交通サービスの継続性を評価する</td></tr>
<tr><td>データの
取得方法</td><td>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
〇収支率（%）＝経常収益（円）/経常費用（円）</td></tr>
<tr><td>現況値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>上位関連計画
に位置付けら
れている指標</td><td>なし</td></tr>
</table></td><td>・計画期間に延長に伴う、目標値の見直し</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr>
<td>８９</td>
<td>
6-4 地域公共交通確保維持改善事業の活用について
１）　地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域公共交通を確保・維持するために、適切に国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）を活用します。
ここでは、活用が必要な路線の概要や活用の必要性等について示します。

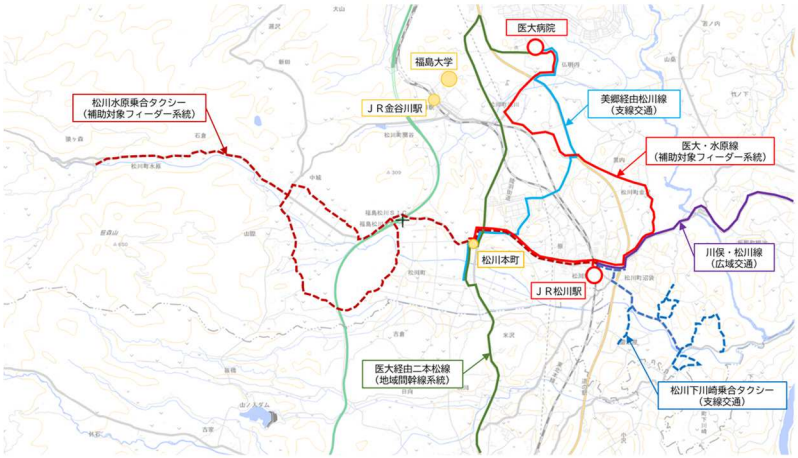
表　地域公共交通における位置づけ・役割
<table>
<tr><th>種　別</th><th>系　統</th><th>役　割</th><th>確保・維持策</th></tr>
<tr><td>広域交通</td><td>【鉄道】
・ＪＲ東北本線
【乗合バス】
・医大経由二本松線
（地域間幹線系統）
・川俣・松川線</td><td>・市域又は市内の地域を跨いだ広域的な移動を担い、周辺市町と市内各地域、中心部を結ぶ路線
・市内郊外部の生活拠点や観光地と中心部を結ぶ路線</td><td>交通事業者と協議しながら、一定水準以上の運行を維持する。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">支線交通</td><td>【乗合バス】
・美郷経由松川線
【乗合タクシー】
・松川下川崎乗合タクシー</td><td rowspan="2">・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</td><td>交通事業者と連携した取り組みにより運行を維持する。</td></tr>
<tr><td>【乗合バス】
・医大・水原線
（フィーダー系統）
【乗合タクシー】
・松川水原乗合タクシー
（フィーダー系統）</td><td>地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。</td></tr>
</table>


図　松川地区における公共交通
</td>
<td>新規追加</td>
<td>・国の補助事業を活用する路線の位置付け、役割を具体的に記載</td>
</tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr><td>９０</td><td>

表　補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	フィーダー系統
系統名	乗合バス　医大・水原線
起点・終点	医大病院・松川本町
接続する地域間幹線系統（バス停）	医大経由二本松線（医大病院、松川本町）
事業実施主体	福島交通（株）
事業許可区分・運行形態	４条乗合・路線定期運行
補助事業の活用区分	地域公共交通確保維持改善事業 （利便増進特例を活用したフィーダー補助）

系統区分	フィーダー系統
系統名	松川水原乗合タクシー
起点・終点	松川駅・松川駅
接続する地域間幹線系統（バス停）	医大経由二本松線（松川本町）
事業実施主体	（有）カネハチタクシー、（有）松川観光タクシー
事業許可区分・運行形態	４条乗合・路線不定期運行
補助事業の活用区分	地域公共交通確保維持改善事業 （利便増進特例を活用したフィーダー補助）

表　地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統区分	必　要　性
フィーダー系統	フィーダー系統は、地域間幹線系統や広域交通ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、広域路線への接続や地域内での移動手段として重要な役割を担っている。 　医大・水原線については、交通拠点である福島県立医科大学附属病院と松川駅との接続を担っているが、郊外の松川町水原地区では利用者が少なく運行の維持が課題となっているため、運行経路の短縮・変更を実施する。 　松川水原乗合タクシーについては、医大・水原線の運行経路見直しにより、公共交通空白地域となる松川町水原地区において、日常生活の移動手段を確保するために新規導入する。 　しかしながら、自治体の補助や事業者の運営努力だけでは維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

</td><td>新規追加</td><td>・国の補助事業を活用する路線の概要、必要性を具体的に記載</td></tr>
</table>

福島市地域公共交通計画　新旧対照表（Ｒ７．２月改定）

<table>
<tr><th>ページ</th><th>変更後</th><th>変更前</th><th>備　考</th></tr>
<tr><td>９１</td><td>

２）　地域公共交通特定事業

本計画に基づき、地域公共交通特定事業を実施するため、事業実施主体等において実施計画（福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画）を策定します。

表　地域公共交通特定事業の一覧

<table>
<tr><td>地域公共交通特定事業の名称</td><td>地域公共交通利便増進事業</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>乗合バス　医大・水原線</td></tr>
<tr><td>計画作成主体</td><td>福島市</td></tr>
<tr><td>事業実施主体</td><td>福島交通（株）</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td>交通拠点である福島県立医科大学附属病院と松川駅との接続を担っているが、郊外の松川町水原地区では利用者が少なく運行の維持が課題となっているため、運行経路の短縮・変更を実施する。</td></tr>
<tr><td>事業実施に必要な資金の調達方法</td><td>事業実施に必要な費用は、運送収入及び国、県補助金を運行経費から差し引いた差額分を市が負担することとする。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>地域公共交通特定事業の名称</td><td>地域公共交通利便増進事業</td></tr>
<tr><td>路線名</td><td>松川水原乗合タクシー</td></tr>
<tr><td>計画作成主体</td><td>福島市</td></tr>
<tr><td>事業実施主体</td><td>（有）カネハチタクシー、（有）松川観光タクシー</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td>医大・水原線の運行経路見直しにより、公共交通空白地域となる松川町水原地区において、日常生活の移動手段を確保するため乗合タクシーを新規導入する。</td></tr>
<tr><td>事業実施に必要な資金の調達方法</td><td>事業実施に必要な費用は、運送収入及び国、県補助金を運行経費から差し引いた差額分を市が負担することとする。</td></tr>
</table>

</td><td>新規追加</td><td>・本市の事業のうち、県北圏域利便増進実施計画に記載する事業を具体的に記載</td></tr>
</table>

資料７

路線バスの事業計画変更について

１．概要

道路運送法第１５条の２より、路線バスの休止または廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、６カ月前までに国土交通大臣に届け出る必要がありますが、道路運送法施行規則第１５条の４より、地域協議会、地域公共交通会議において協議が調った場合には、届け出の時期が３０日前までに短縮されることからご協議いただくものです。

２．変更・廃止等の経緯

（１）大笹生・蓬莱小経由医大線【福島交通（株）】

当該路線は、市内大笹生から福島駅東口を経由し医大病院に接続する、大笹生地区の主要な路線となっています。

今回廃止となる「折戸」「東禅寺前」の停留所付近は市街化調整区域のため住宅もまばらで利用者が極端に少ない区間となっています。一方で、路線北側に位置する大笹生インター工業団地は第１期に続き第２期の造成が進むなど、誘致企業の通勤需要が今後さらに高まることが想定されることから、「道の駅ふくしま」方面へ経路を変更して乗り入れ便数を増やすことで、当該路線の利便増進を図るものです。

（２）金谷川・医大線【福島交通（株）】

当該路線は、金谷川駅と医大病院を結ぶ路線として事業者が自主運行してきましたが、松川地区の公共交通再編に伴い経路を短縮・変更する医大・水原線と一部経路が重複することから整理統合し、当該路線を廃止して医大・水原線にその機能を集約するものです。

利用者の大半がＪＲ東北本線を経由して医大病院へ通勤、通学される方であることから、市の委託バスである医大・水原線を「松川駅」に乗り入れ、乗り換え駅を「金谷川駅」から「松川駅」に変更いただくことで、医大・水原線の利用を促進します。

３．実施時期

令和７年４月１日より

４．事業計画変更に対する福島市の見解について

（１）大笹生・蓬莱小経由医大線

・地元協議、誘致企業協議に時間を要したことから、４月の変更に向け、届け出の特例を活用するもの。

・これまで地元代表者と現状の利用者データを示して協議を行い、「折戸」「東禅寺前」の停留所廃止についてはご理解をいただいた。

・大笹生インター工業団地誘致企業と協議を行い、新規雇用や他地域からの従業員等の通勤について、路線バスの利用を促進する旨合意。

・以上のことから、「折戸」、「東禅寺前」の廃止、「道の駅ふくしま」への経路変更については、問題がないと考えており、区間の一部廃止と経路変更について同意する。

（２）金谷川・医大線

・松川地区の公共交通再編を進めるため、重複する路線の統合は理解できる。また、福島市地域公共交通計画で二次拠点として位置付けている「松川駅」へ医大方面からの利用者を集約することができる。

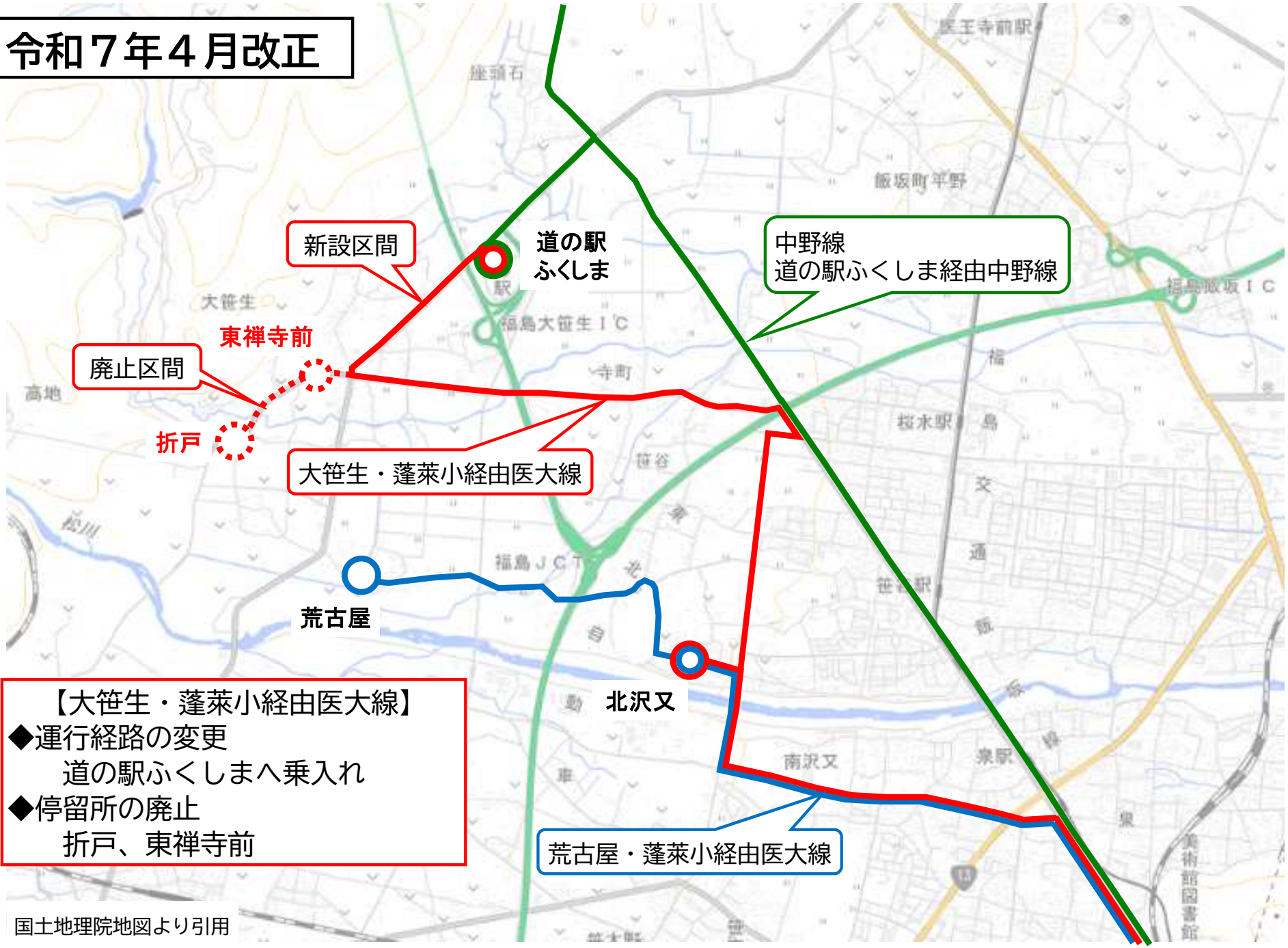
・一方で、年間で延べ１万人程度、医大病院への通勤、通学に利用されていることから、医大・水原線のダイヤで輸送の供給量が充足するのか懸念される。また、利用駅が金谷川駅から松川駅に変更となることについて、市外利用者への周知方法にも課題があると考えている。

・以上のことから、系統の廃止については、現利用者に配慮し、影響を最小限にとどめるよう、利用データを分析するとともに、乗りこぼすことのないよう医大・水原線のダイヤ等に反映すること、利用者への周知徹底を行うことを条件とし、条件付きで廃止に同意する。

大笹生方面の路線バス再編について

福島市 FUKUSHIMA CITY

令和７年４月改正



【大笹生・蓬莱小経由医大線】

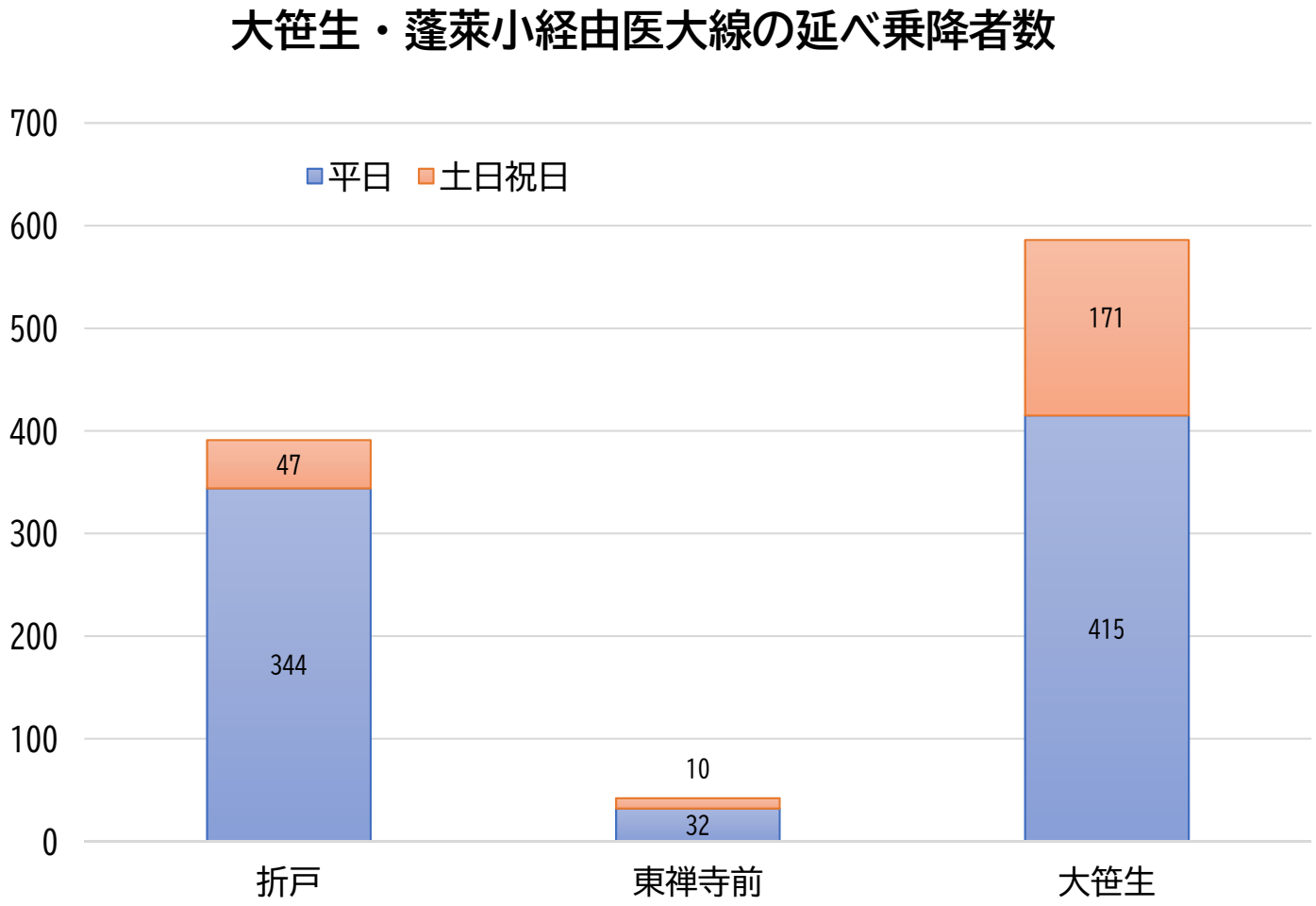
◆運行経路の変更

道の駅ふくしまへ乗入れ

◆停留所の廃止

折戸、東禅寺前

大笹生方面の路線バス再編について



平日　１日当たり実利用者推計　　245日

停留所名	折戸	東禅寺前	大笹生		
利用者数	0.7	0.1	1.1		

※乗車した人が帰ってくると仮定

土日祝日　１日当たり実利用者推計　　120日

停留所名	折戸	東禅寺前	大笹生		
利用者数	0.2	0.0	0.8		

※乗車した人が帰ってくると仮定

松川地区　公共交通経路図

令和６年４月現在

【福島交通】

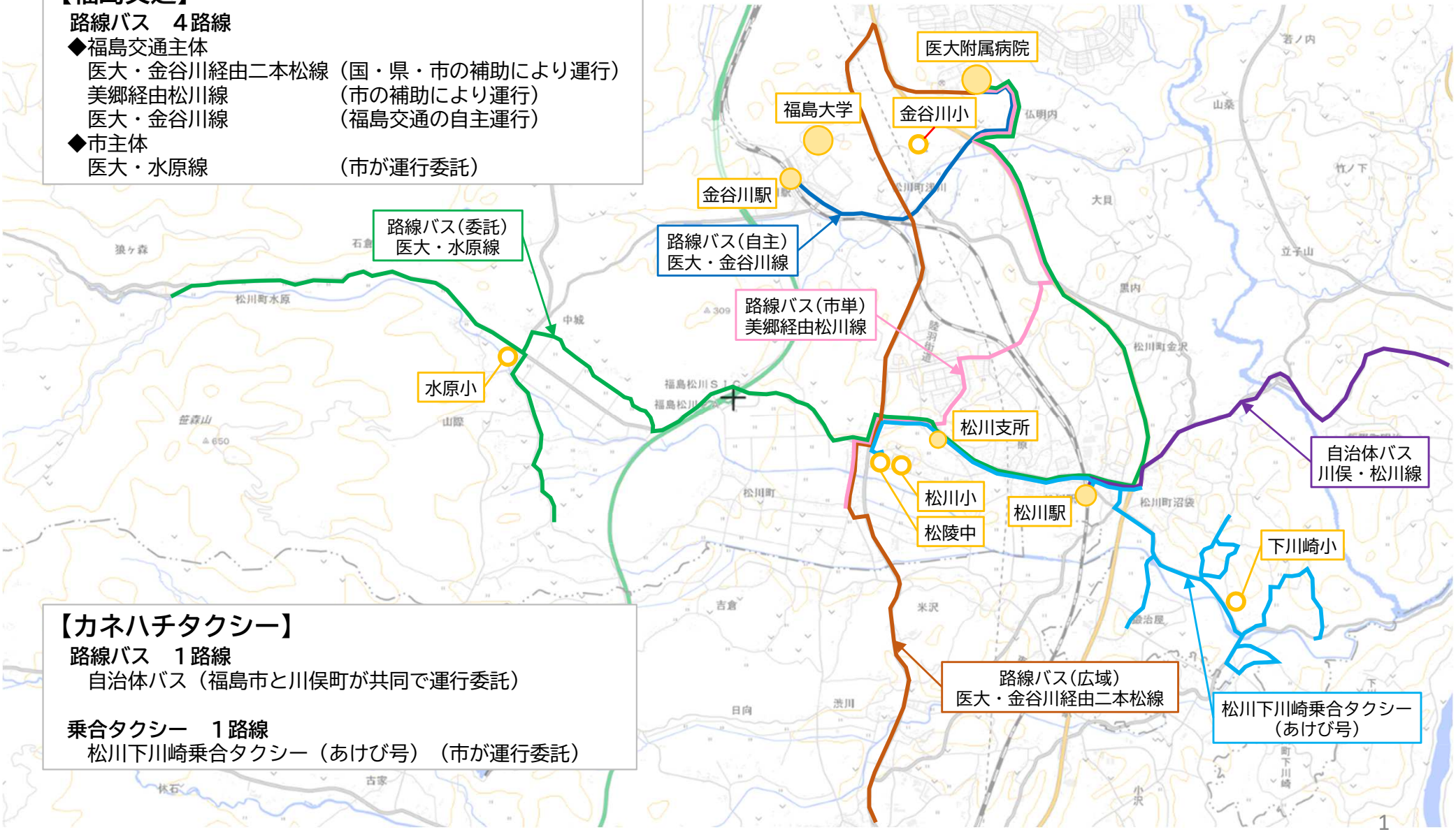
路線バス　４路線

◆福島交通主体

医大・金谷川経由二本松線（国・県・市の補助により運行）
美郷経由松川線　（市の補助により運行）
医大・金谷川線　（福島交通の自主運行）

◆市主体

医大・水原線　（市が運行委託）



【カネハチタクシー】

路線バス　１路線

自治体バス（福島市と川俣町が共同で運行委託）

乗合タクシー　１路線

松川下川崎乗合タクシー（あけび号）（市が運行委託）

松川地区　公共交通経路図

令和７年４月以降

【福島交通】

路線バス　３路線

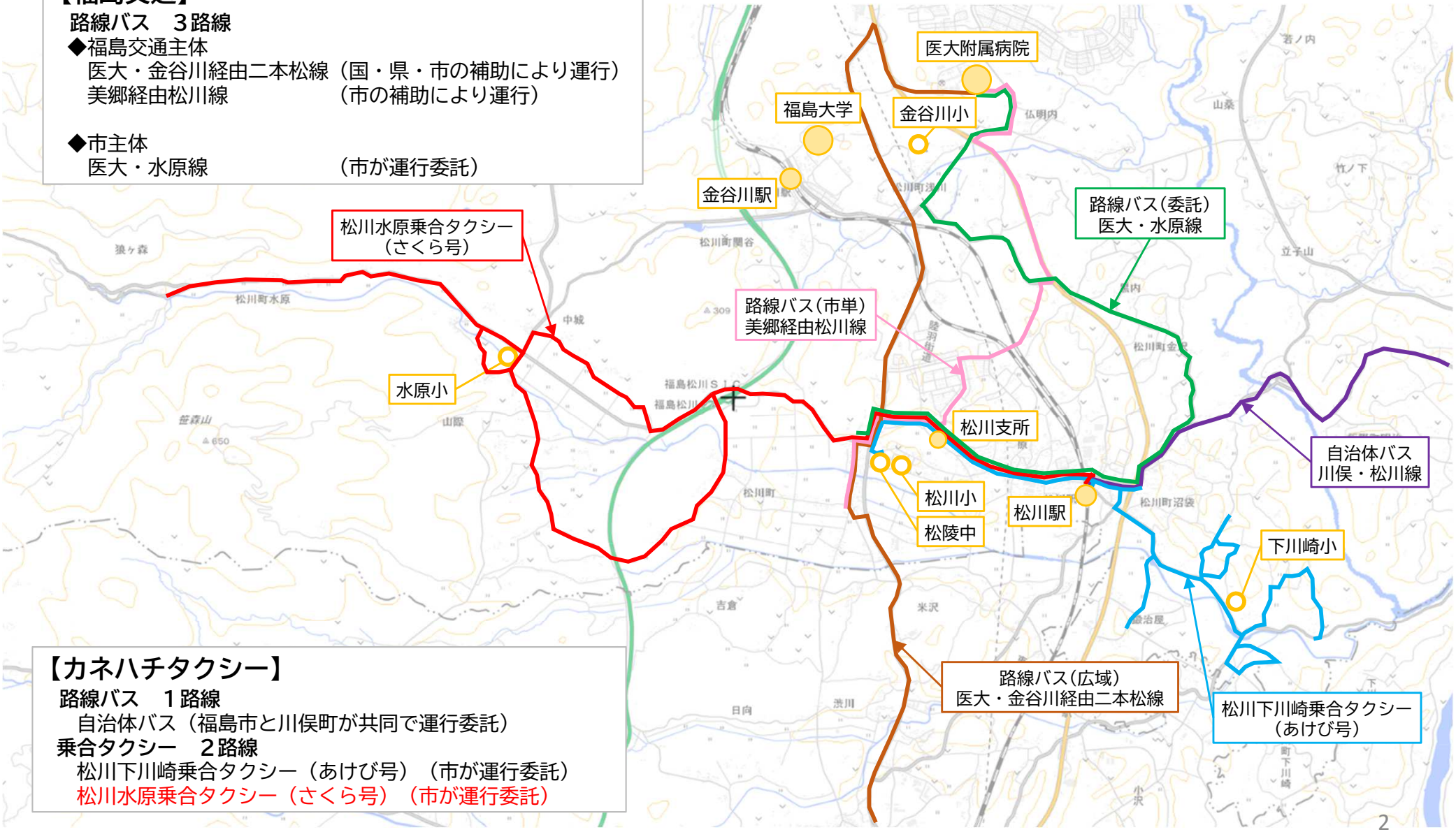
◆福島交通主体

医大・金谷川経由二本松線（国・県・市の補助により運行）

美郷経由松川線　　（市の補助により運行）

◆市主体

医大・水原線　　（市が運行委託）



【カネハチタクシー】

路線バス　１路線

自治体バス（福島市と川俣町が共同で運行委託）

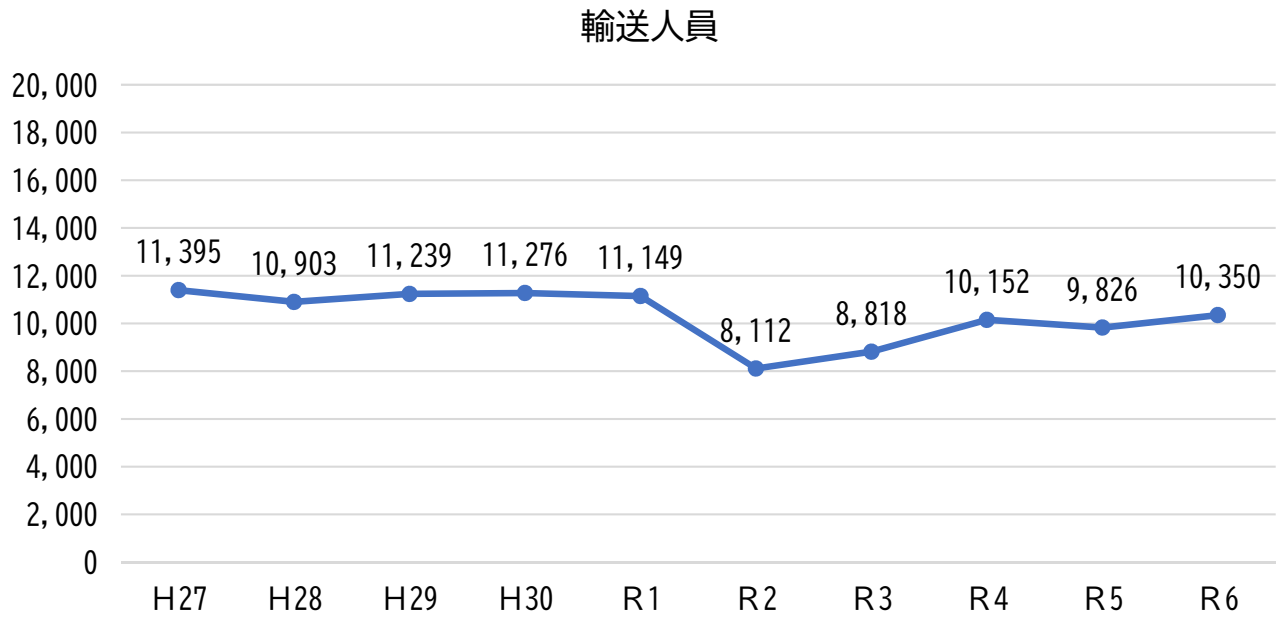
乗合タクシー　２路線

松川下川崎乗合タクシー（あけび号）（市が運行委託）

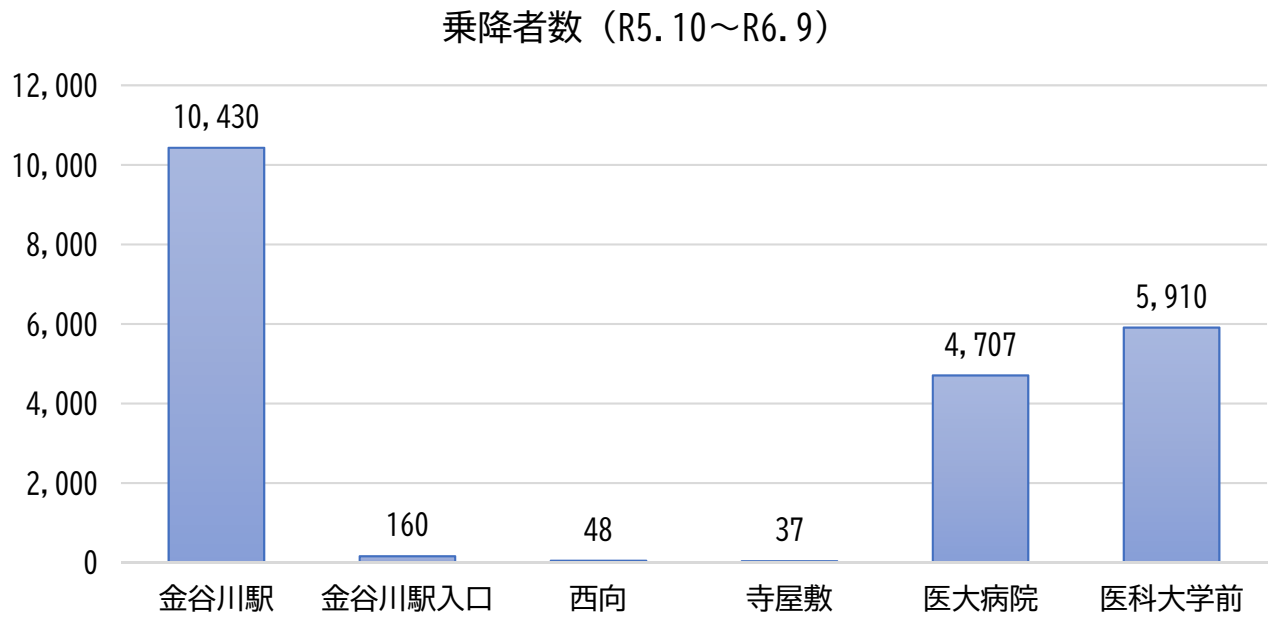
松川水原乗合タクシー（さくら号）（市が運行委託）

医大・金谷川線　運行経路

医大病院
医科大学前
寺屋敷
西向
金谷川駅
廃止区間
金谷川駅入口
医大・水原線
として運行
東北本線
福島トンネル
光が丘
支援学校
県立医科
若宮
赤沼
蓬莱町（七）
松川町浅川
大古内
金谷川
福島大
愛宕山
高島谷
関谷
台橋
体育館
波渡
古渡川



コロナ前は、年間11,000人程度で推移
コロナ禍で減少したが、近年は回復傾向



主な利用は、金谷川駅から医大への通勤、通学、通院と思われる。

【利用者数】

金谷川駅入口	80人/245日＝0.30人/日 （1週間に1.5人程度）
西向	24人/245日＝0.09人/日 （2週間に1人程度）
寺屋敷	18人/245日＝0.07人/日 （2週間に1人程度）

（案）

道路運送法施行規則第４条第２項に基づく地域公共交通会議等において協議が調っていることの証明書

令和７年２月２６日に開催された福島市地域公共交通活性化協議会において、下記の事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

１．協議が調っている路線又は営業区域
　大笹生・蓬莱小経由医大線
　金谷川・医大線

２．協議が調っている運行系統又は運送の区間
◆大笹生・蓬莱小経由医大線
（廃止区間）
県道３１２号　折戸・笹谷線
起点：福島県福島市大笹生緑田１５-１　地先
終点：福島県福島市大笹生折戸２　地先
距離：0.8km
（廃止停留所）
１．折戸　　福島市大笹生字南折戸 16-4　地先
２．東禅寺前　福島市大笹生字白畑 9-5　地先
（新設区間）
主要地方道５号　上名倉・飯坂・伊達線
起点：福島県福島市大笹生緑田１５-１　地先
終点：福島県福島市大笹生月崎８-５　地先
距離：1.0km

市道　月崎・北谷地線
起点：福島県福島市大笹生月崎８-５　地先
終点：福島県福島市大笹生宮ノ下１-１　地先
距離：0.2km

道の駅ふくしま敷地内
起点：福島県福島市大笹生月崎１-１　地先
終点：福島県福島市大笹生月崎１-１　地先
距離：0.2km

◆金谷川・医大線
（廃止区間）
県道３０７号　福島・飯野線
起点：福島県福島市松川町浅川笠松１７-１１　地先
終点：福島県福島市松川町浅川幸道３６-２　地先
距離：0.1km

県道１９３号　金谷川停車場線
起点：福島県福島市松川町浅川幸道３６-２　地先
終点：福島県福島市松川町関谷大窪１０９　地先
距離：1.2km

金谷川駅構内
起点：福島県福島市松川町関谷大窪１０９　地先
終点：福島県福島市松川町関谷大窪１０９　地先
距離：0.1km

（廃止停留所）
１．金谷川駅前　　福島市松川町関谷字大窪 109　地先
２．金谷川駅入口　福島市松川町浅川字仲松 5-7　地先

３．適用する期間又は区間、その他の条件を付す場合にはその条件
新設および廃止の予定日　令和７年４月１日

令和７年２月　　日

福島市地域公共交通活性化協議会
会長　吉田　樹

資料８

令和７年度福島市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）について

１．令和７年度事業計画

福島市地域公共交通計画に位置付けた各種施策や事業を実施するとともに、取り組みの実施状況の確認、効果検証や改善案の協議・審議等を行うため、福島市地域公共交通活性化協議会を開催します。

（１）路線バス再編に係る協議

市内路線バスの再編に向けて、地域住民や公共交通事業者、関係機関との協議を進めます。

（２）法定協議会等の開催および運営

①法定協議会

年５回程度開催（状況に応じて書面開催）

②分科会

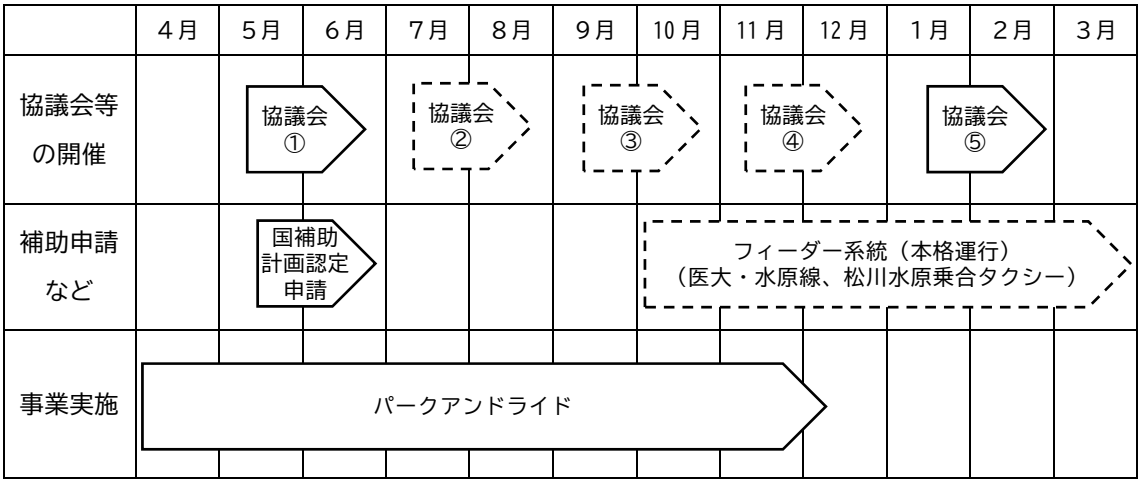
バス事業、タクシー事業、「リ・デザイン」など必要に応じて開催

（３）パークアンドライド事業【施策５－１】

令和６年度に引き続き、市役所本庁舎付近にパークアンドライド駐車場を確保し、そこから路線バスやシェアサイクルなど、車に頼らない移動手段によって街なかへ往来できるようにすることで、中心市街地における滞在時間の増加や回遊性向上による賑わいの創出に取り組みます。

また、手元に残る紙の特性を生かした折り込みによる単独ポスティングや子育て世代の記者による体験レポートで流れをイメージさせさらなる利用促進を目指します。

２．スケジュール



【参考】市が令和７年度に実施する公共交通関連の主な事業

〇バス路線運行維持対策【施策１－１】【施策３－１】【施策３－２】【施策４－２】
・日常生活に密着した生活路線バス等に対する赤字補填等の支援を行うとともに、乗合タクシー等を運行します。
・交通事業者が実施する第二種免許取得対策に対して支援を行います。

〇中心市街地活性化交通支援【施策３－１】【施策５－１】
市内循環バスの運行経費の一部を補助します。

〇福島駅西口周辺移動手段確保【施策３－１】
大型商業施設の閉店等を受け、福島駅西口周辺の買い物や通院等、日常生活の移動手段を確保します。

〇地域で支える交通支援【施策２－１】
地域が自ら計画・運行する「小さな交通」に対し、運行経費の一部補助など伴走型支援を行います。

〇メロディーバス運行【施策５－２】
「あかメロディ」と「あおメロディ」２台のメロディーバスを路線バスのほか、観光・イベントに活用します。

〇高齢者への公共交通利用助成【施策６－２】
タクシーも活用できる新しいシルバーパスポート制度により、高齢者の公共交通利用を支援します。

〇鉄道施設の整備促進【施策６－１】【施策６－３】
地域鉄道の利便性および安全性の向上を図るため、阿武隈急行線および福島交通飯坂線の設備等の更新に係る費用に対し、国・県・沿線自治体と協調して補助します。

〇阿武隈急行への支援【施策３－２】
阿武隈急行線の沿線自治体と協調して運行維持のための経費を支援します。

〇自転車駐車場の整備【施策３－１】【施策５－１】
あづま陸橋下自転車駐車場の再整備を行います。

〇ももりんシェアサイクル運営【施策３－１】【施策５－１】
シェアサイクルの管理運営を行い、中心市街地の回遊性向上を図ります。

〇駅前広場の案内板等改修【施策１－２】【施策４－１】
福島駅東口駅前広場等の案内サインや路面表示を整備します。

【参考】第５章　公共交通体系を実現させるための施策

本計画の目標達成に向けて、令和９年度までの５か年で実施する施策を体系づけて整理します。
各取組内容については、福島市が主体となり、各実施主体と連携を図りながら進めることとします。

表　施策・事業の一覧

基本方針	目標	施策	地域公共交通利便増進事業	該当する階層						実施主体					重点施策	実施スケジュール				
				交通拠点	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	行政	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民		R５	R６	R７	R８	R９
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	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	●		●	●				●		●			★	検討 協議	実　施		評価検証	改善
		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	●	●				●	●	●	●	●	●			検討	順次実施			
		施策1-3　公共交通のＤＸの推進による利便性向上			●	●	●	●	●	●	●	●	●		★	協議	実　施	評価検証	改善・実施	
	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	施策2-1　市民共創による地域で支える交通を導入	●				●			●		●	●	●	★	検討	実　施	評価検証	改善・実施	
		施策2-2　医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携					●			●		●	●			検討・協議				
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	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	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		★	検討 協議	実　施		評価検証	改善
		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	●		●					●	●	●				検討	順次実施			
	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	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		●	●	●		●		●	●	●	●			順　次　実　施				
		施策4-2　広域バス路線の利便性向上	●		●					●		●			★	検討	協議	実　施 評価検証		改善
	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	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						●		●		●	●			継　続　実　施 順　次　実　施				
		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			●	●	●	●	●	●	●	●	●			継　続　実　施 検討・協議				
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	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			●	●	●	●	●	●	●	●	●			継　続　実　施				
		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			●	●	●	●	●	●	●	●	●			継　続　実　施				
		施策6-3　災害に強い輸送体制の構築			●	●	●	●	●	●	●	●	●			継　続　実　施				
	目標７ 環境に優しく、持続可能な公共交通を実現します	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	●				●	●	●	●	●	●	●			検討	協議	順次実施		
		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			●	●	●	●	●	●	●	●	●			継　続　実　施				

福島市地域公共交通活性化協議会　令和７年度予算（案）

資料９

下記のとおり提案いたします。

令和７年度	歳入予算額	4,154,000	円
令和７年度	歳出予算額	4,154,000	円
	差引	0	円

【歳入】

款	項	目	金額(千円)	内　容（単位：円）
1　負担金補助及び交付金			4,153	
	1　負担金		4,153	
		1　負担金	4,153	・福島市地域公共交通活性化協議会負担金 4,153,000
3　諸収入			1	
	1　雑入		1	
		1　雑入	1	・預金利子等 1,000
合　計			4,154	

【歳出】

款	項	目	金額(千円)	内　容（単位：円）
1　運営費			153	
	2　旅費		53	
		1　普通旅費	53	52,940
				・計画関係協議：東京都（国交省）
				22,920（課長級以上）× 1 人 × 1 回 22,920
				22,420（その他）× 1 人 × 1 回 22,420
				・計画関係協議：他自治体
				1,300（課長級以上）× 1 人 × 2 回 2,600
				1,250（その他）× 2 人 × 2 回 5,000
	3　需用費		76	
		1　消耗品費	61	・事務用品等購入 61,000
		2　印刷製本費	15	・資料印刷 15,000
	4　役務費		24	
		1　手数料	24	・振込手数料 24,000
2　事業費			4,001	
	1　委託料		4,000	
		1　委託料	4,000	・パークアンドライド事業費 4,000,000
	2　負担金補助及び交付金		1	
		1　負担金	1	・福島市への返納金 1,000
合　計			4,154	

≪参考≫ 市費（福島市地域公共交通活性化協議会関連予算分）

節	細節	金額(千円)	内　容（単位：円）
07　報償費		264	
	02　その他報償	264	264,000
			・協議会委員報償
			8,000 × 5 人 × 5 回 200,000
			・分科会委員報償
			8,000 × 2 人 × 4 回 64,000
合 計		264	