

超高齢社会における

地域公共交通を考える会

～第1回 キックオフミーティング～

2023.11.28 (火)

- 1 市長あいさつ……14:30
- 2 開会……………14:35
- 3 説明……………14:35～15:00
- 4 意見交換…………15:00～15:45
- 5 閉会……………15:45

会場：キョウワグループ・テルサホール
(福島テルサ)

超高齢社会における地域公共交通を考える会

○設置趣旨

人口減少・超高齢社会における公共交通が抱える課題を共有し、市が実施するシルバーパスポート、小さな交通、公共交通の利便性向上などの施策について市民目線の意見をお伺いし、施策検討の参考とするもの。

福島市

第1回 11月28日
第2回 2月上旬
第3回 2月下旬

地域公共交通 活性化協議会

【法定協議会】
事業実施に向けた調整の場

会の趣旨：地域交通法に基づく協議会
※委員は、公共交通事業者、行政、市民団体等



超高齢社会における 地域公共交通を考える会

【市民意見】
施策実施への参考意見

会の趣旨：市民目線の意見交換・聴取



0 プロローグ

1 人口問題

2 公共交通の現状と課題

3 課題解決に向けた考え方

4 公共交通の施策展開

そもそも
公共交通って何？



自家用車があれば
必要ないんじゃない？



公共交通が大変って
何が大変なの？



自分は乗らないのに
支援するの？

Q 超高齢社会における地域公共交通を考える 意味とは？

現役世代の急減
労働力不足

サービスの縮小

ライフスタイルの変化
利用者減少

独立採算が困難

超高齢社会
高齢者増

高齢者の移動手段確保

地域の課題



買い物、通院等の日常生活の移動に影響が！

利用しやすく持続可能な公共交通サービスを



0 プロローグ

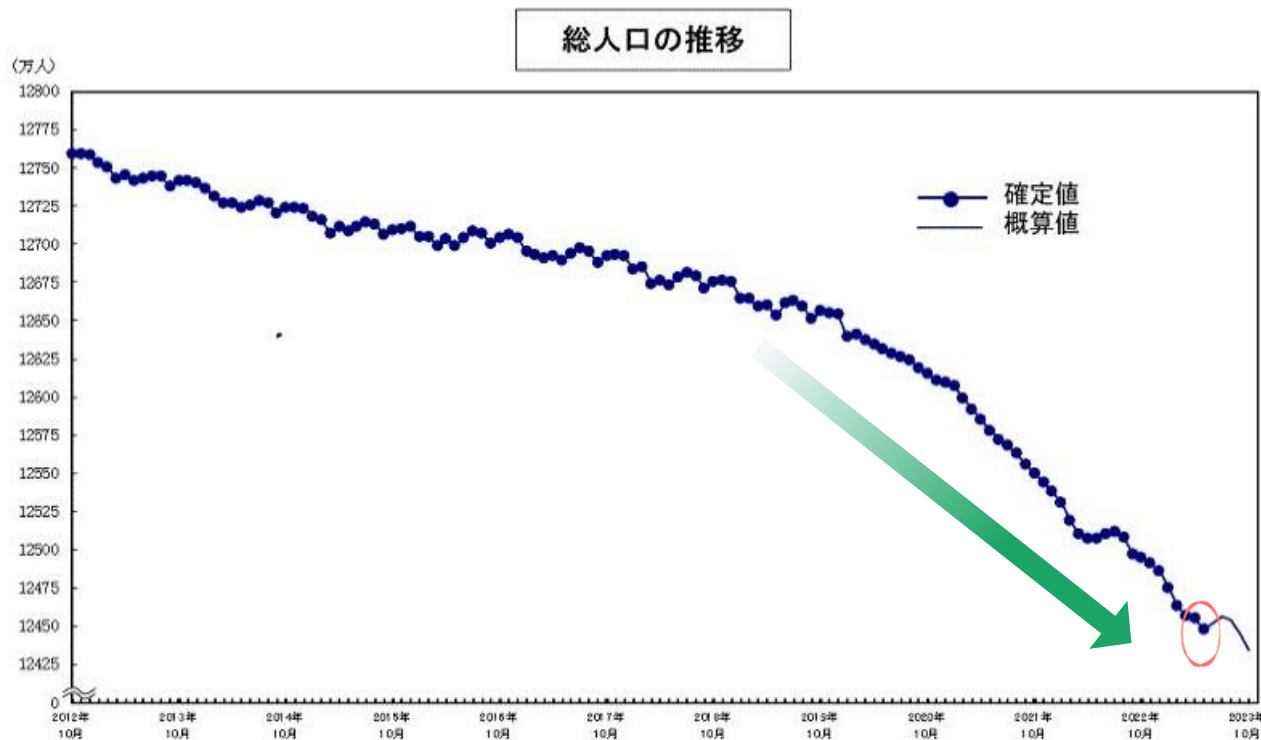
1 人口問題

2 公共交通の現状と課題

3 課題解決に向けた考え方

4 公共交通の施策展開

人口問題がもたらす影響（超高齢社会と現役世代の急減）

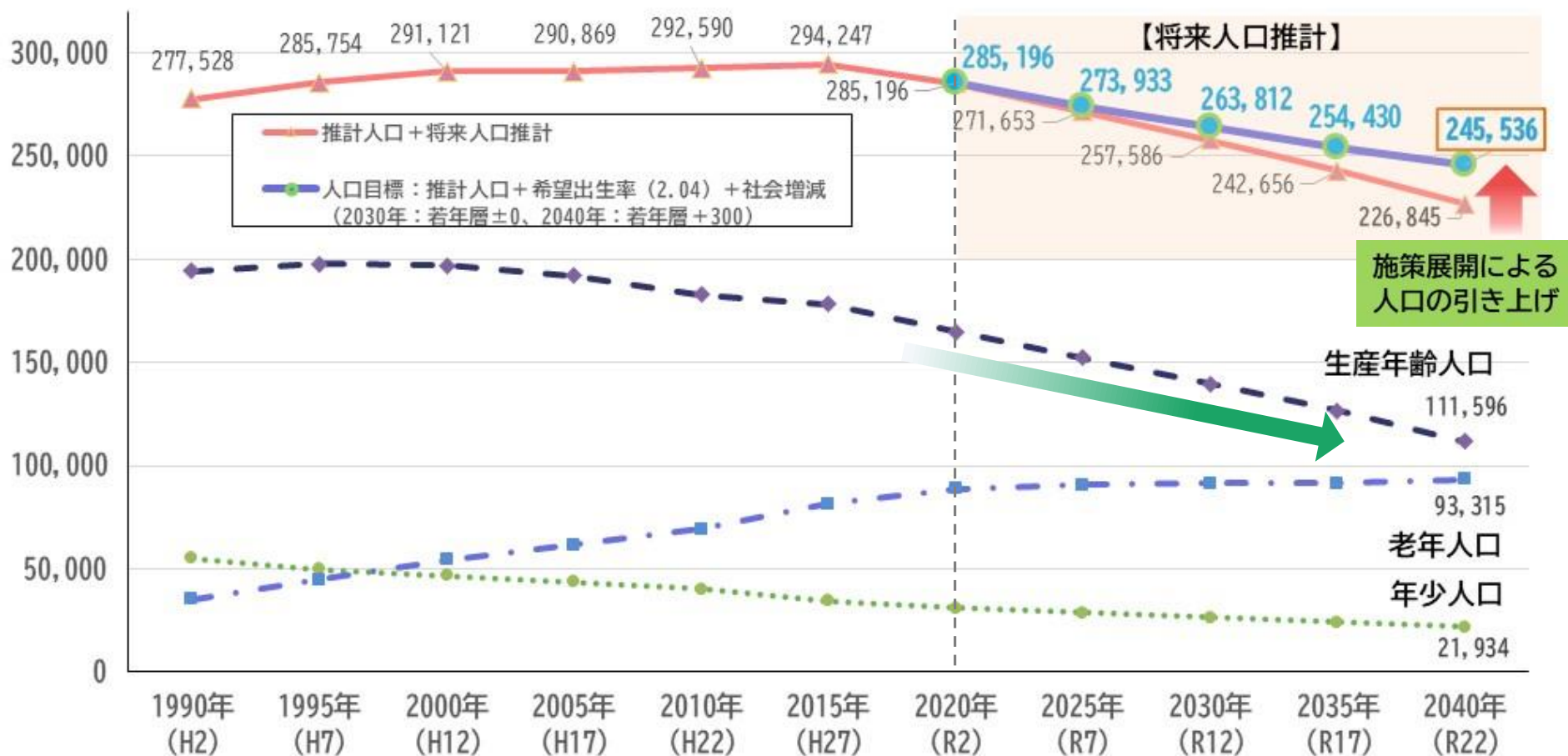


資料：総務省統計局

人口問題がもたらす影響（超高齢社会と現役世代の急減）

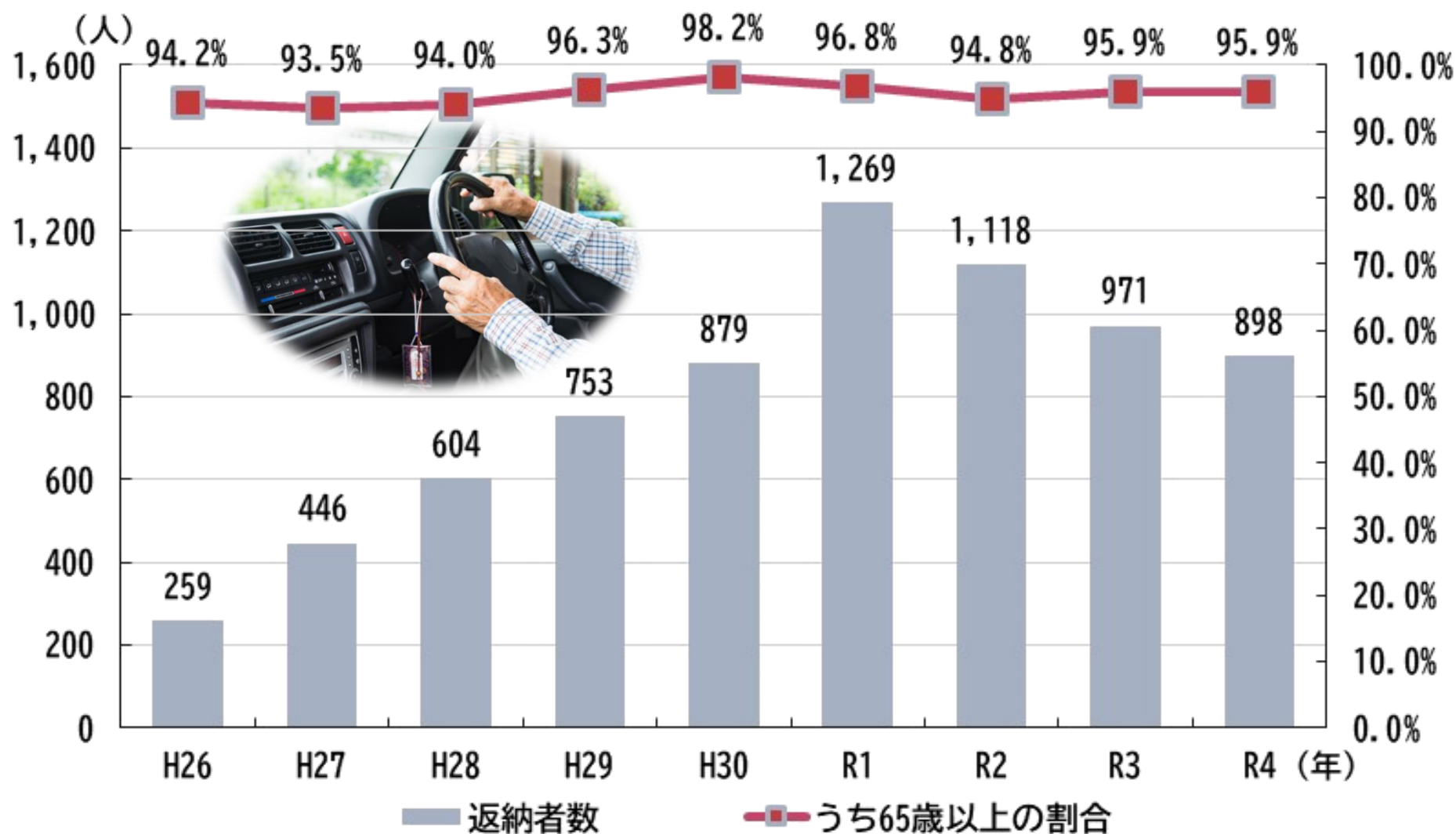
2023 ▶ 2040
 ○福島市の人口 **27万5千人** **22万7千人** ▲5万人
 高齢化率 **41%**

○生産年齢人口（15～64歳）の急減 **働き手不足**が深刻化



人口問題がもたらす影響（超高齢社会と現役世代の急減）

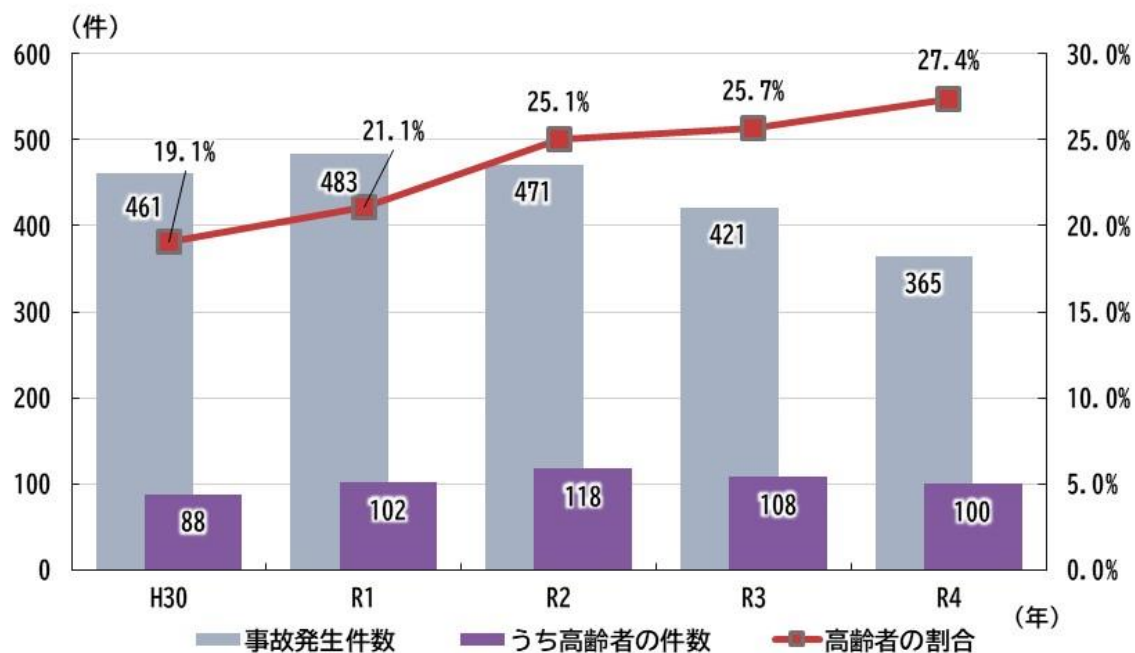
○運転免許返納者数の推移



資料：福島県福島警察署

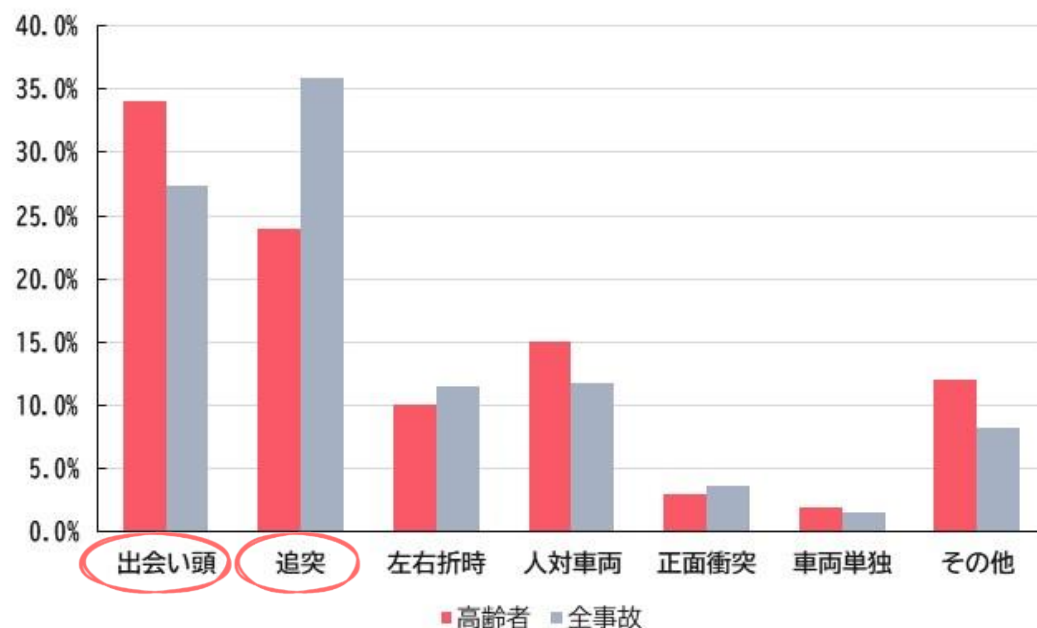
人口問題がもたらす影響（超高齢社会と現役世代の急減）

○人身事故件数と高齢者が占める割合の推移



資料：福島県福島警察署（福島警察署管内）

○高齢運転者事故の類型別発生状況（令和4年）



資料：福島県福島警察署（福島警察署管内）

人口問題がもたらす影響（超高齢社会と現役世代の急減）

参考：自家用車の維持費を考える

<計算例>

150万円程度の軽自動車を7年使用。年間10,000キロ走行、駐車場代5,000円と想定。



項目	年額
維持費計(A)	297,100
ガソリン代	113,300
自動車税	10,800
車検（1年当たり）	33,000
保険料（1年当たり）	50,000
その他経費	90,000
駐車場賃借料	60,000
整備費（タイヤ交換等）	30,000
1年当たりの車両価格(B)	236,000
車両購入価格（利用想定7年）	1,650,000
年間経費(A)+(B)	533,100
1日当たりの経費	1,461

クルマの維持費は？

軽自動車

普通乗用車

53万円～75万円／年

（1,500円～2,000円／日）

公共交通の方が

エコで経済的では？

0 プロローグ

1 人口問題

2 公共交通の現状と課題

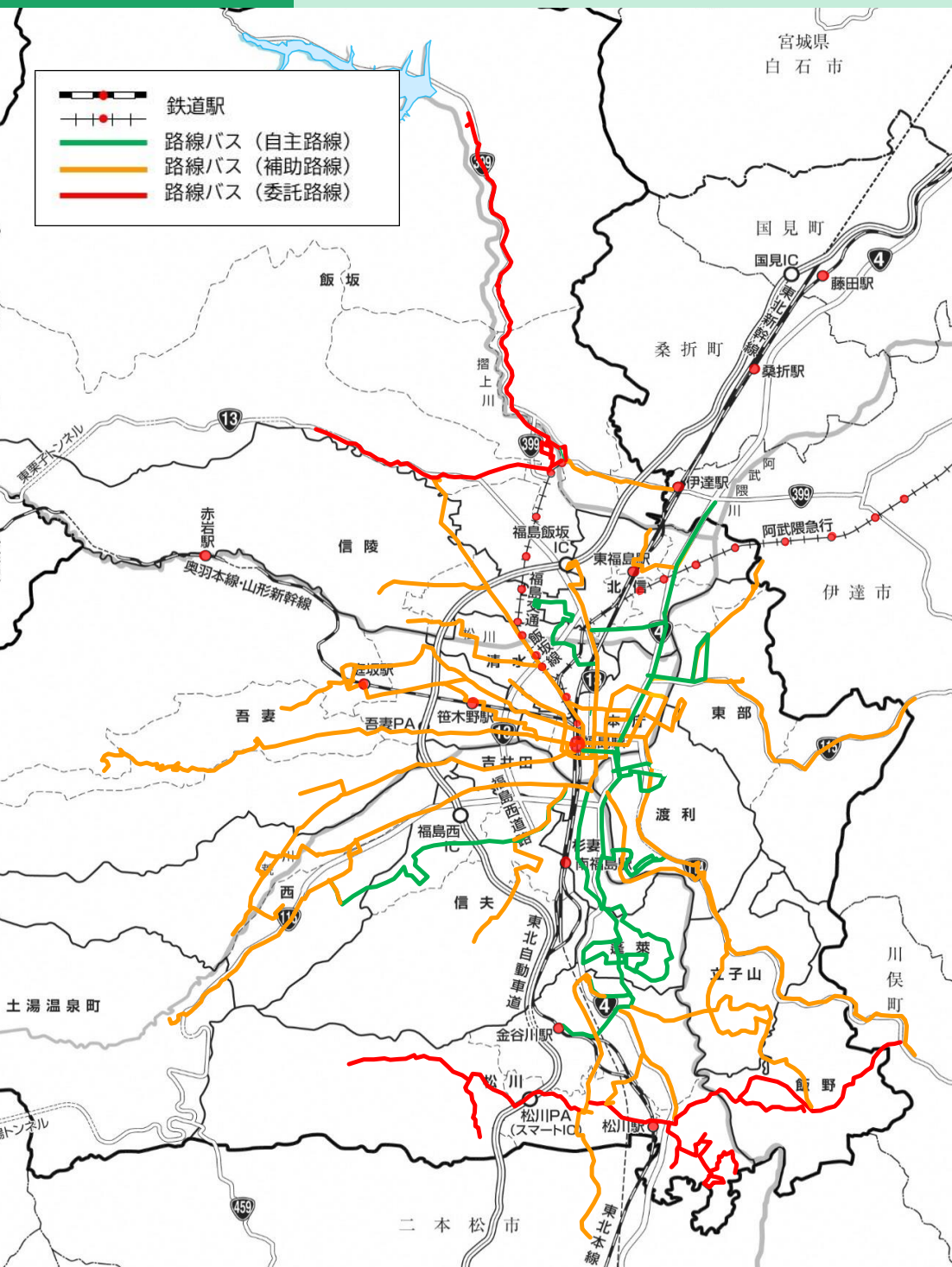
3 課題解決に向けた考え方

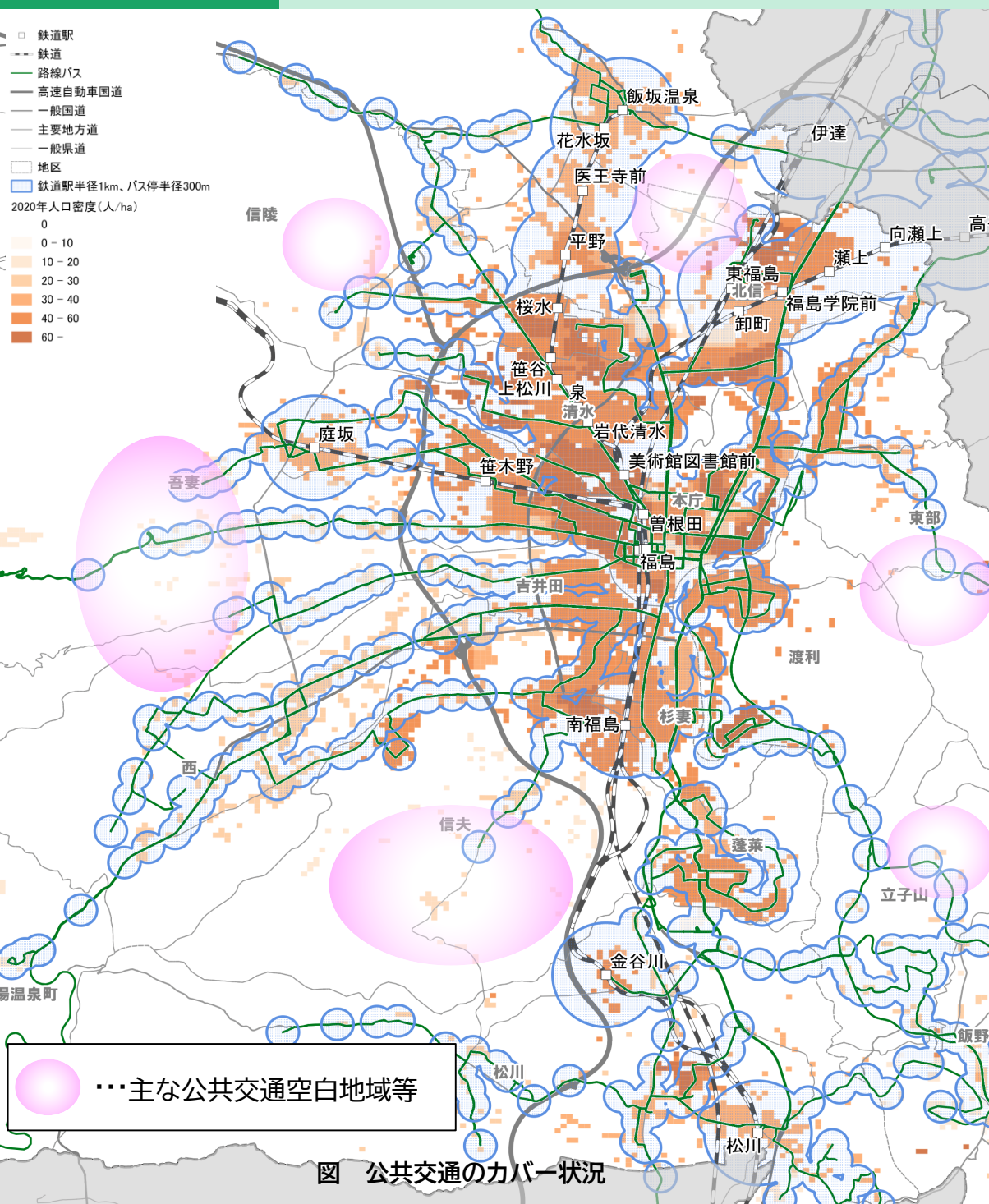
4 公共交通の施策展開

福島市の公共交通

○公共交通機関

- ・ 鉄道：東北本線、奥羽本線、阿武隈急行、福島交通飯坂線（**4**路線）
- ・ バス：福島交通、JRバス東北（**69**路線）
- ・ タクシー：**51**事業者
- ・ 乗合タクシー：**1**路線





福島市の公共交通

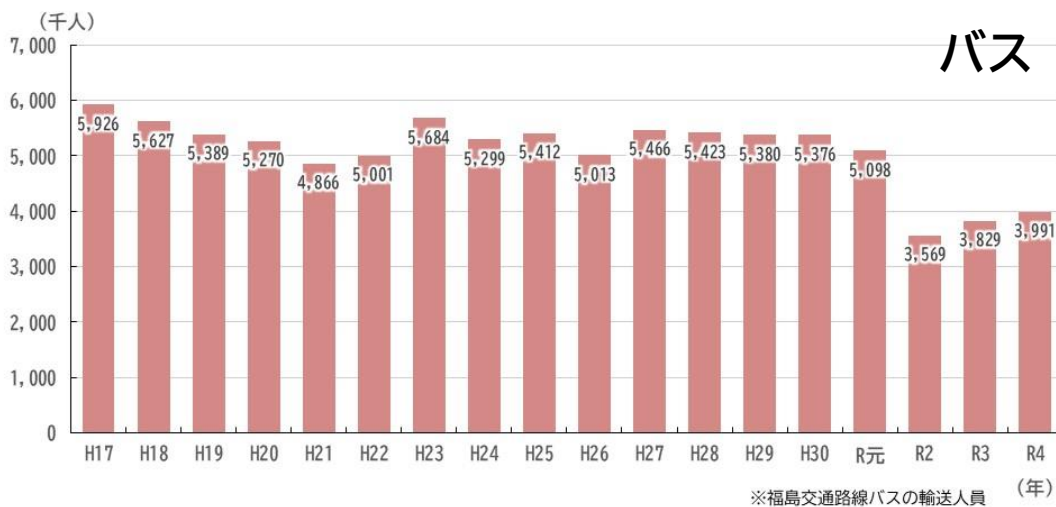
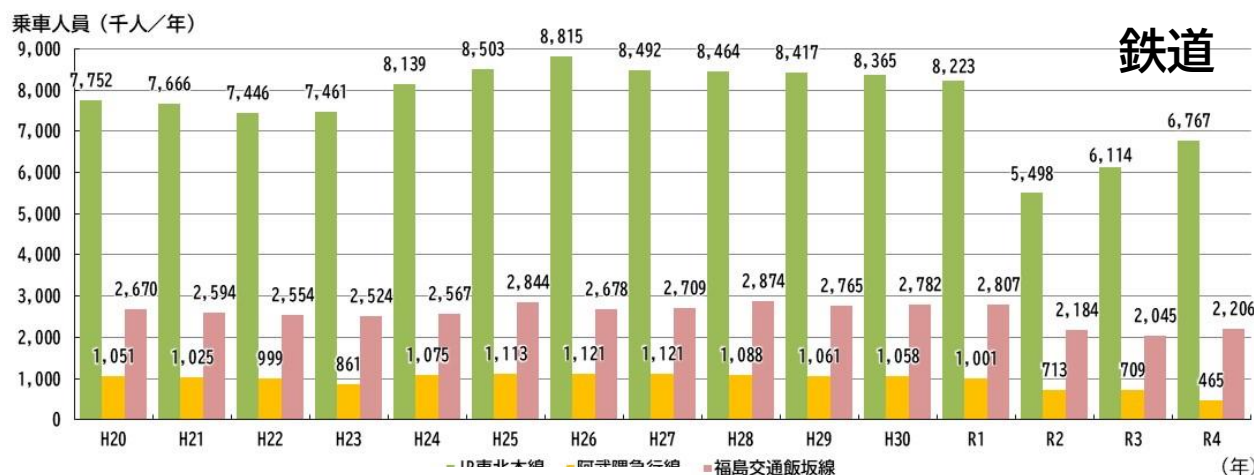
○公共交通カバー状況と空白地域

- ・ 福島駅を中心に放射状に形成
- ・ 駅半径**1**km、バス停半径**300**m以内のエリアは居住地域全体の**8**割をカバー
- ・ **郊外部**では地理的な**公共交通空白地域**と、公共交通の頻度が少ない**実質的公共交通空白地域**が点在

利用者数の減少

○人口減少、モータリゼーションの進展に加え、新型コロナの影響で各社**20～30%**減少

○令和4年もコロナ前の**7～8割**にとどまり、厳しい経営状況



現役世代の急減による担い手不足

〇トピック

全国的に自動車運転業務の人手不足が深刻化 有効求人倍率 全職業平均の**2倍** 

県内の第二種大型自動車運転免許保有者 ^{H15 ▶ R3} 約**20%**減少 

県内バス事業者の乗務員 ^{2023 ▶ 2027} ▲**340人不足**見込 

磐梯東都バス（猪苗代町） 収益悪化と担い手不足で廃業

新常磐交通（いわき市） 乗務員不足により路線バス **15** 路線 ^{2024.4～} $\frac{73}{133}$ 系統を**廃止** 

県内タクシー事業者の乗務員 ^{2019 ▶ 2023} ▲**14%**減少 

※9系統新設のため69系統に



地域公共交通の課題

Point 1

利用者減少、担い手不足による
サービス縮小への対応

Point 2

効率性を考慮した持続可能な
公共交通サービスの構築

0 プロローグ

1 人口問題

2 公共交通の現状と課題

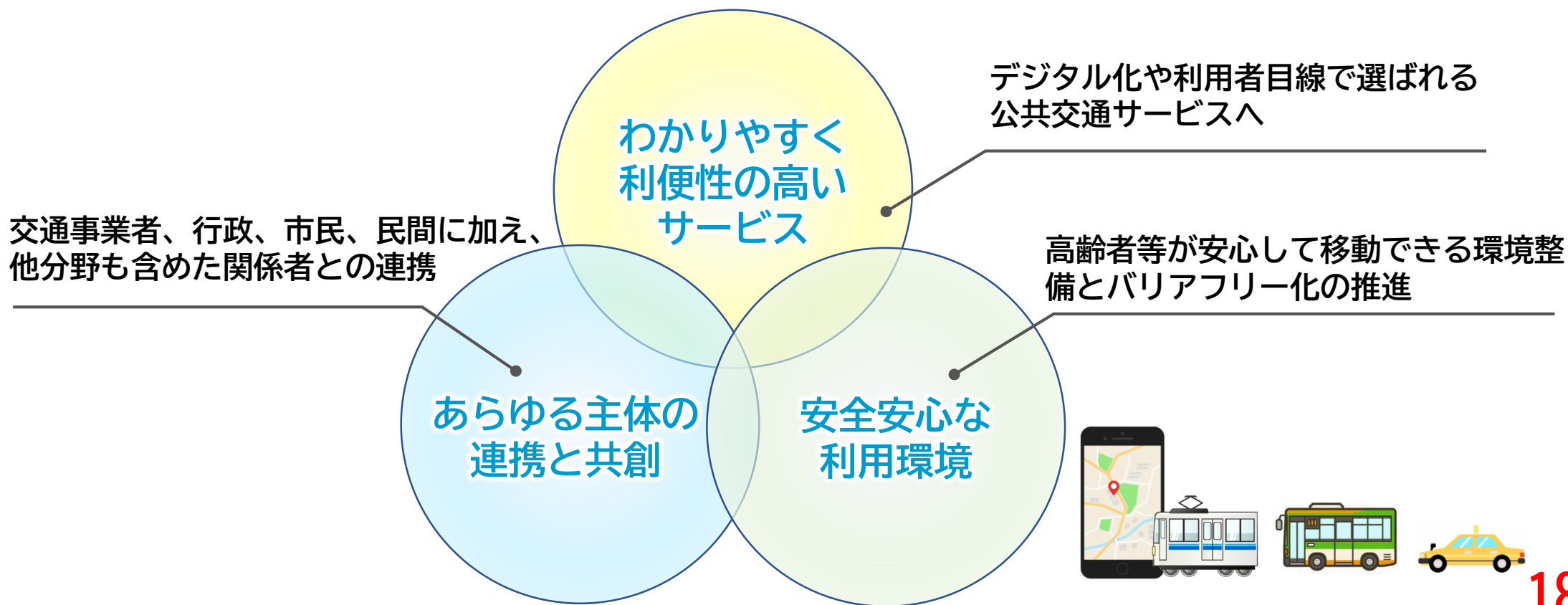
3 課題解決に向けた考え方

4 公共交通の施策展開

本市が目指す **公共交通** の方向性

方針 課題解決に向けた方針（福島市地域公共交通計画の目標より）

- 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**の維持・向上
- 多様な主体の連携**による地域の特性にあった移動手段の確保
- 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**の構築



- 0 プロローグ
- 1 人口問題
- 2 公共交通の現状と課題
- 3 課題解決に向けた考え方
- 4 公共交通の施策展開**

福島市地域公共交通計画（R5.3月策定）の基本理念

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

自然災害への対応

駅周辺の集客

安全安心な交通

持続可能性

小規模需要
エリアの交通

まちづくりとの連携

多様化するニーズ

交通の広域的対応



公共交通は課題が山積み…

そのためには…

あらゆる取組の総動員・市民共創

- 交通事業者や行政に加えて、
- 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

みんなで支える

誰もが移動しやすいまち

“ふくしま”の実現

シルバーパスポート (バス・鉄道無料化)

目的

75歳以上の高齢者の社会参加促進のため、路線バス（福島交通、JRバス）、福島交通飯坂線（鉄道）の運賃無料化（利用額上限なし）

経過

- ・平成22年10月 福島交通路線バスで開始
- ・平成25年 4月 JRバス東北（川俣高校前線）への適用
- ・平成27年 4月 福島交通飯坂線への適用



利用者

- ・75歳以上4万3,300人の内、1万4,500人が利用（利用率**33%**）
- ・男性と比較し**女性**の利用者が多い。
- ・年齢区分では、75歳～84歳の利用者が**7割**を超える。

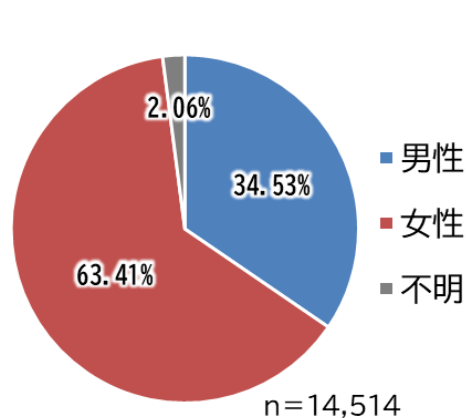


図:利用者の性別

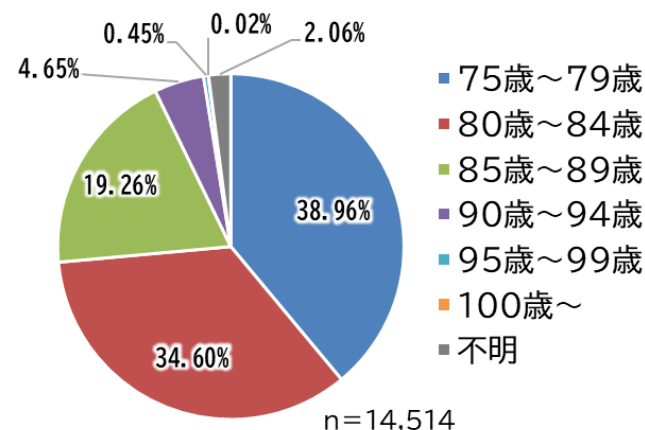
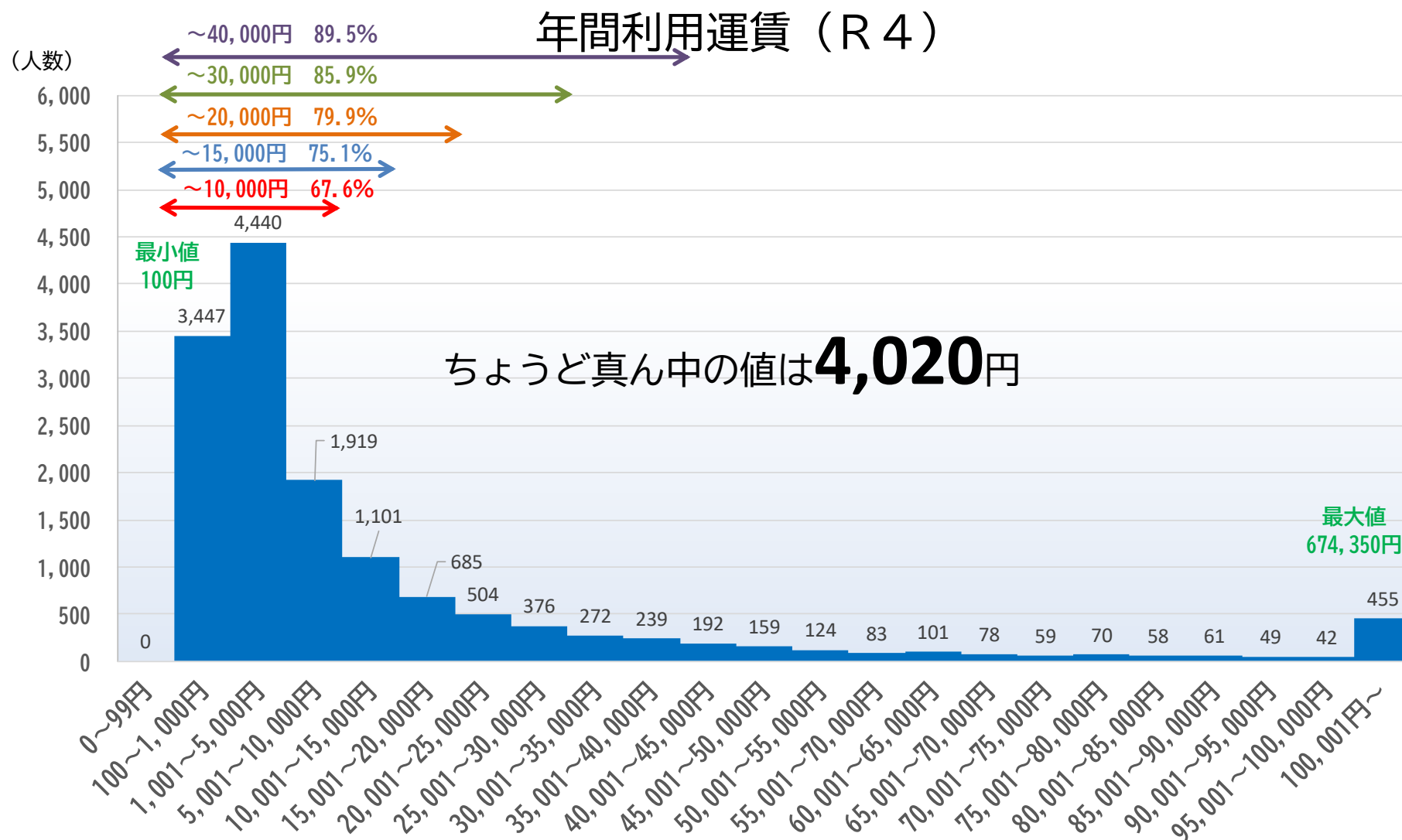


図:利用者の年齢

シルバーパスポート (バス・鉄道無料化)

利用分布(R4) ・最も多い方で**1,940**回／年、利用運賃は年**67.4**万円／年



(個人年間利用額)

シルバーパスポート (バス・鉄道無料化)

利用頻度・金額(R4)

- ・年間利用回数では、年50回未満の利用者が73%、うち年10回未満の利用者が41%を占めている。
- ・年間利用運賃では、1万円未満が68%、うち5千円未満が54%を占めている。

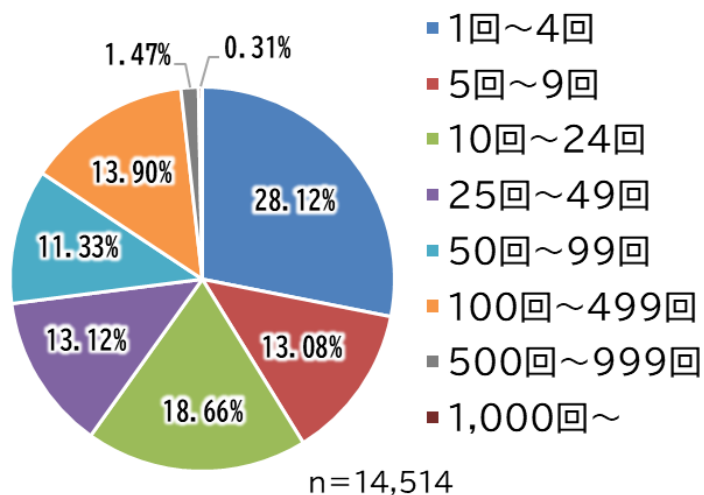


図:年間利用回数(1人当たり)

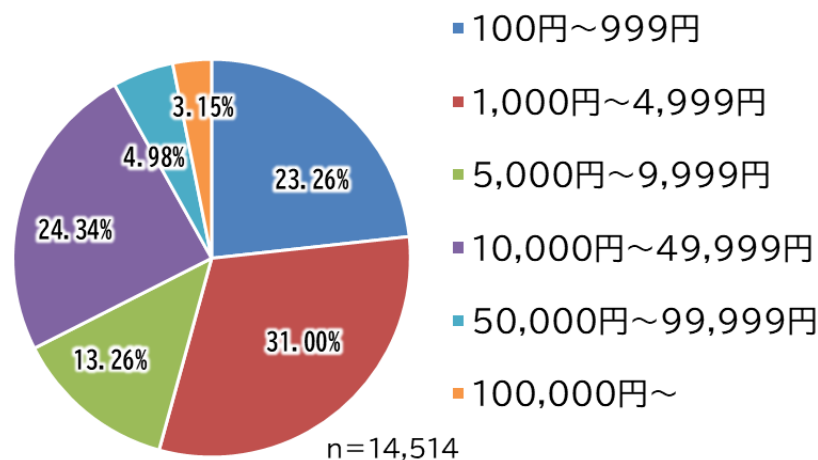
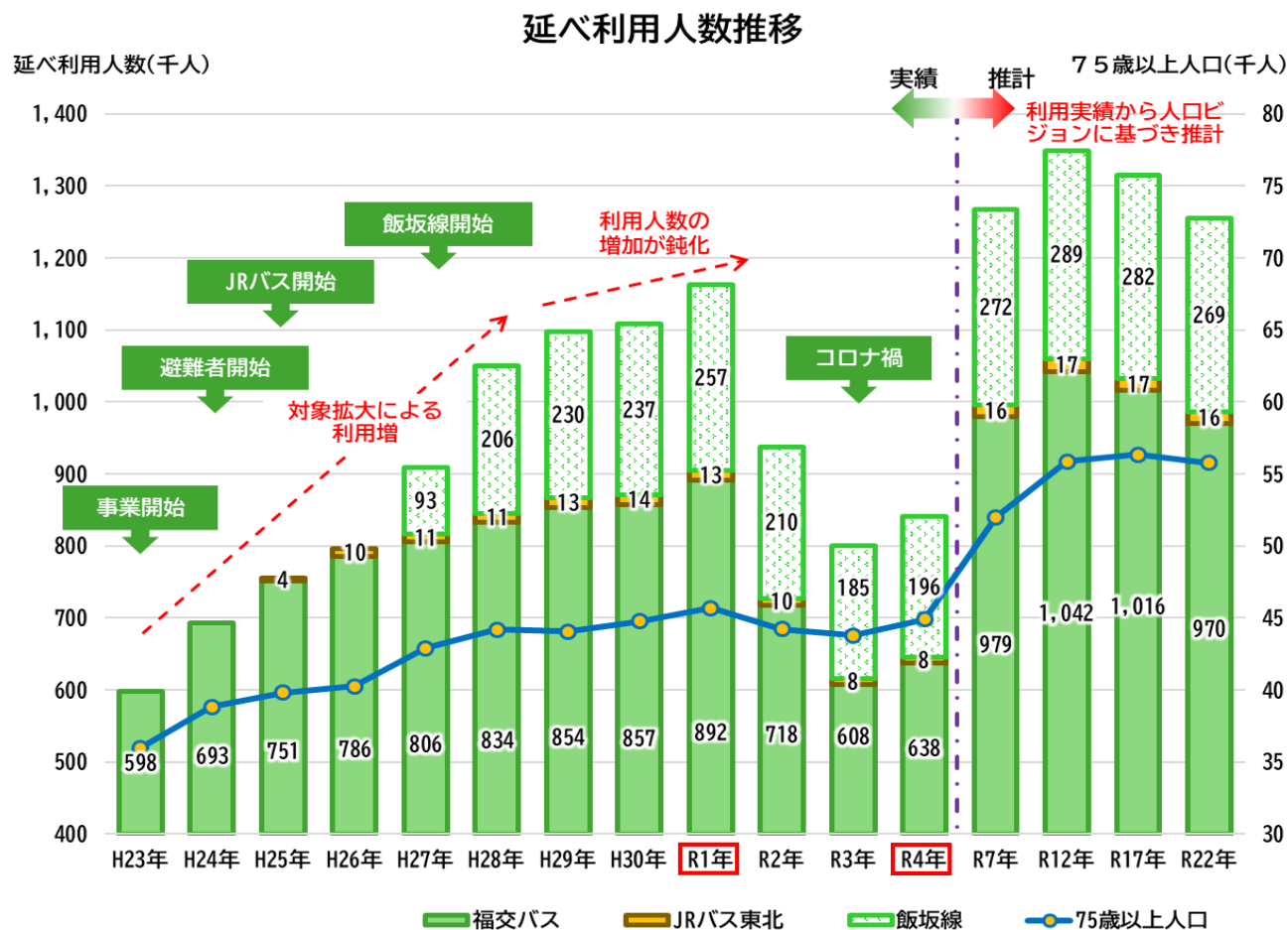


図:年間利用運賃額(1人当たり)

シルバーパスポート (バス・鉄道無料化)

利用者推移

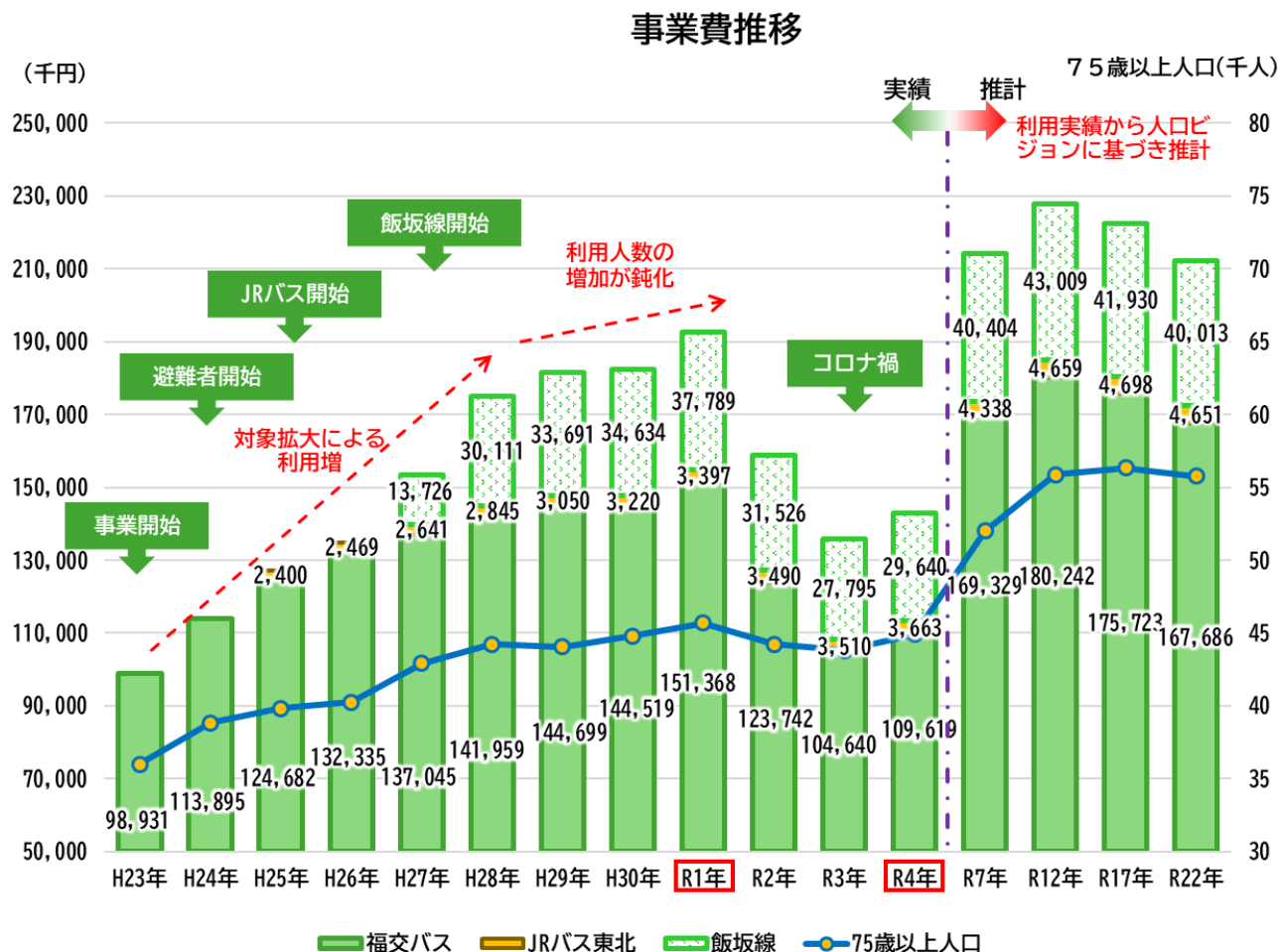
- 75歳以上の人口増と対象路線の拡大により、**利用者数は増加**
- R1年がピーク **116万2千人** 以降、新型コロナの影響で利用減。
- R3年を底に回復傾向にあり、R4年の利用者はのべ84万2千人。



シルバーパスポート (バス・鉄道無料化)

事業費推移

- ・ R 1 年のピーク時の事業費は、**1億9,255万円**
- ・ コロナ禍による外出機会の減少により、R 4 年は1億4,292万円



シルバーパスポート (バス・鉄道無料化)

課題

- ・ 公共交通機関がない又はバス停や駅から遠い地域では利用しづらい
- ・ 毎日のように利用される方の回数、金額が、平均的な利用者と大きく乖離



 利用しやすく、持続可能な制度の検討が必要



地域で支える交通

(公共交通空白地対策)

背景

- ・公共**交通不便地域**等において暮らしを支える移動手段の確保が課題
- ・過去、行政主体の社会実験で利用者数が少なく本格運行を断念

概要

- ・地域をよく知る住民の皆さんが、**自ら**利用しやすい交通を考え、確保に市民共創で**取り組む**（行政が伴走型で支援） **市の支援額 最大150万円**（定時定路線型、デマンド型等、多様な運行形態を想定し、アドバイザー派遣、運送費、車両維持費保険料、研修費、事務費などを市が支援）

定時定路線型

- ・コミュニティバス
- ・乗合タクシー
(定時定路線型)



デマンド型

- ・乗合タクシー（デマンド型）
- ・乗用タクシー活用
- ・交通空白地有償運送
- ・ボランティア輸送（※注）



※注：ボランティア輸送とは、地域の助け合いによる、道路交通法上の許可・登録を要しない輸送のこと。地域のボランティアドライバーが自家用車等（白ナンバー）で利用者の買い物や通院時の送迎を行うもの。ガソリン代等実費の収受は可能。

地域で支える交通

(公共交通空白地対策)

取組事例

- ・立子山地区において住民同士の助け合いによりボランティア輸送の実証運行を開始 (R5.9～)

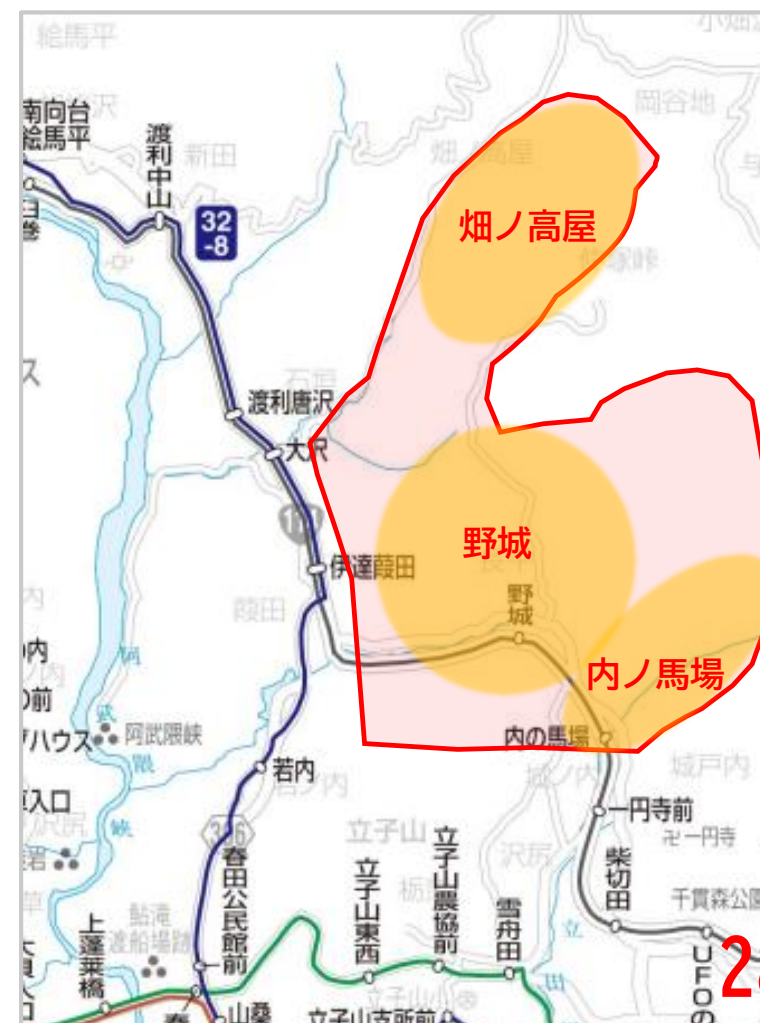
運行概要

- ・実証期間：3カ月
- ・運行形態：ボランティア輸送（互助による輸送）
- ・運行範囲：1行程 概ね片道10km圏内
渡利病院、渡利いちい、済生会川俣病院 等
- ・対象者：立子山地区1区の移動が困難な高齢者及び障害をお持ちの方で利用会員登録者
- ・利用条件：週2回、8:00～15:00 ※事前申込制
- ・運賃：無料 ※利用者は実費範囲内の協力金を負担
- ・運行実績：4回／月の運行

〈参考〉土船おでかけサポート（令和3年度～）

- ・事務局 福島地域福祉ネットワーク会議
- ・対象地域 吾妻地区
- ・運行実績 205回／年 (R4)

図：立子山地区の対象エリア



公共交通の利便性向上（利便増進実施計画）

背景

地域の暮らしを支える公共交通としていくため、わかりやすく利便性の高いサービスを提供していくことが必要

取組①

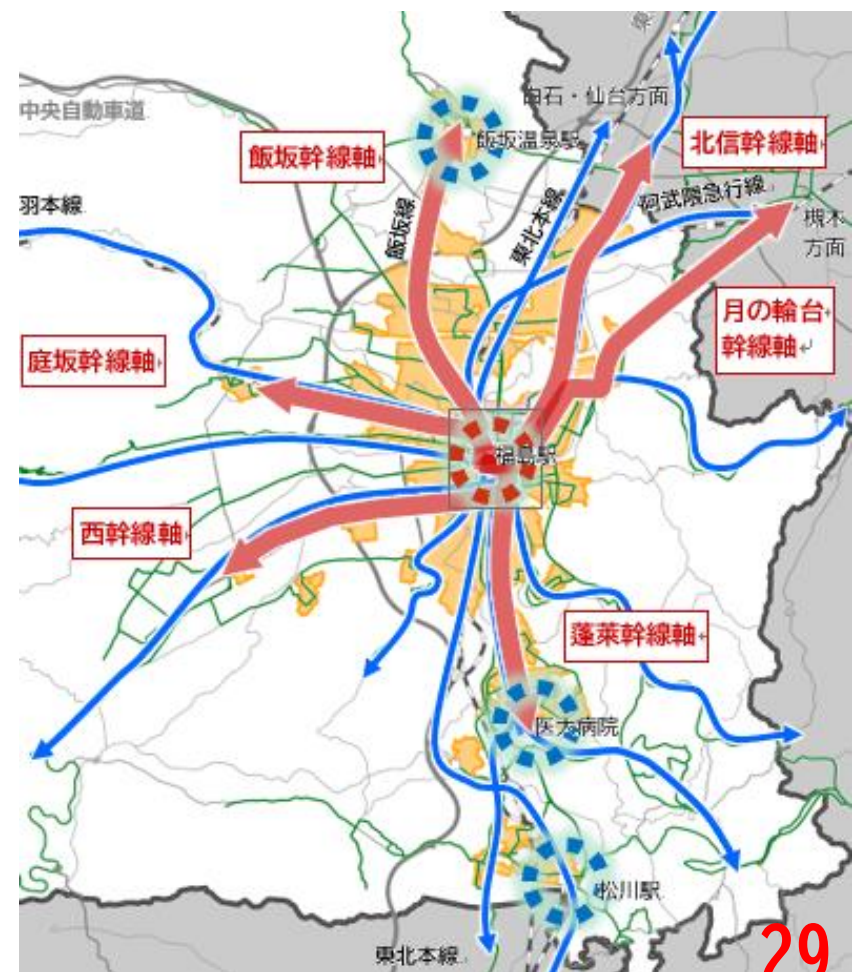
通勤・通学時間帯の高頻度運行を維持しつつ、日中の時間帯のパターンダイヤ（一定間隔で運行されるダイヤ）を導入し、わかりやすさと運行の効率化を図ることを検討



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

図：公共交通ネットワーク将来イメージ



公共交通の利便性向上（デジタル化）

取組②

- ・ **デジタル化**などにより、わかりやすい案内表示やキャッシュレス決済などを推進、デジタル技術の活用により質の高い公共交通サービスを提供
- （例1）デジタルサイネージ
- （例2）キャッシュレス決済……福島交通がスマホ決済等を導入予定
一部タクシー事業者では導入済み



- ・ 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。



- ・ スマートフォン決済（北海道拓殖バス）



- ・ 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）

交通のバリアフリー

背景

自家用車を運転しない高齢者等が安心して公共交通を利用できるよう、バリアフリー化が必要

取組

これまで（継続）

- ・ **ノンステップ**バス、**UD**（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入、**駅スロープ**の設置
- ・ 駅東口バスの案内板と乗場**サイン**の表示を統一



ノンステップバス



UDタクシー



スロープの整備（曾根田駅）

現在

- ・ 本年度、案内誘導版等の指針となる公共サインガイドラインを策定
➢ 誰もが見やすい案内表示へ

今後のスケジュール（予定）

会議	日時	内容
第2回	令和6年 1月下旬～2月上旬	第1回会議の意見の検討結果 （施策展開等）
第3回	令和6年 2月下旬	※第2回の会議結果を踏まえて設定