福島市地域公共交通計画【概要版】

1．地域公共交通計画の目的・計画期間

1－1 目的
・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

1－2 区域
・福島市全域とし、「ふくしま田園中枢都市圏」の圏域市町村と広域連携しながら推進

1－3 計画期間
・令和５（２０２３）年度～令和１２（２０３０）年度の８年間
※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」（県策定）と連携するため、終了時期を県計画に準拠。社会情勢等の変化に応じ見直し

2．公共交通を取り巻く現状・課題

2－1 現状と課題
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
・人口減少やコロナ禍による行動様式の変容により公共交通機関の利用者が減少しており、利便性の高い公共交通ネットワークが必要

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
・公共交通空白地域において、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必要

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
・県都でもある本市には県外からの来訪者も多く、周辺市町村とは通勤、通学や通院、買い物等による結びつきがあり広域的な人流への対応が必要

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
・都市機能区域は、鉄道、バス、タクシー、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必要。
・居住推奨区域は、鉄道や路線バスの幹線軸を中心に支線も含めた暮らしを支える交通としてまちづくりと連携した公共交通サービスの向上が必要

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
・新まちなか広場のオープン、駅東口の再開発事業等による、賑わいの創出、交流人口の拡大に貢献する公共交通が必要
・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公共交通が必要

⑥誰もが安心して快適に利用できる交通環境の整備が必要
・高齢者の運転免許証の自主返納者数は増加傾向にあり、自家用車を持たない高齢者が安心して利用できる公共交通が必要
・共生社会の実現を目指しており、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必要

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
・乗務員不足のなか、路線の再編やＩＣＴの活用などにより効率性を向上させながら、「ゼロカーボンシティ」の実現に資する取組として、交通事業者と連携し環境負荷の少ない車両の導入等が必要

⑧激甚化・頻発化する自然災害への対応が必要
・自然災害が頻発しており、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体制の確保が必要

3．公共交通の目指すべき将来像

3－1 計画の基本理念
・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で、まちづくりと一体となった新たな移動の価値を創出します。
・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観光客、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。

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”～

4．基本方針および目標

4－1 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。

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。

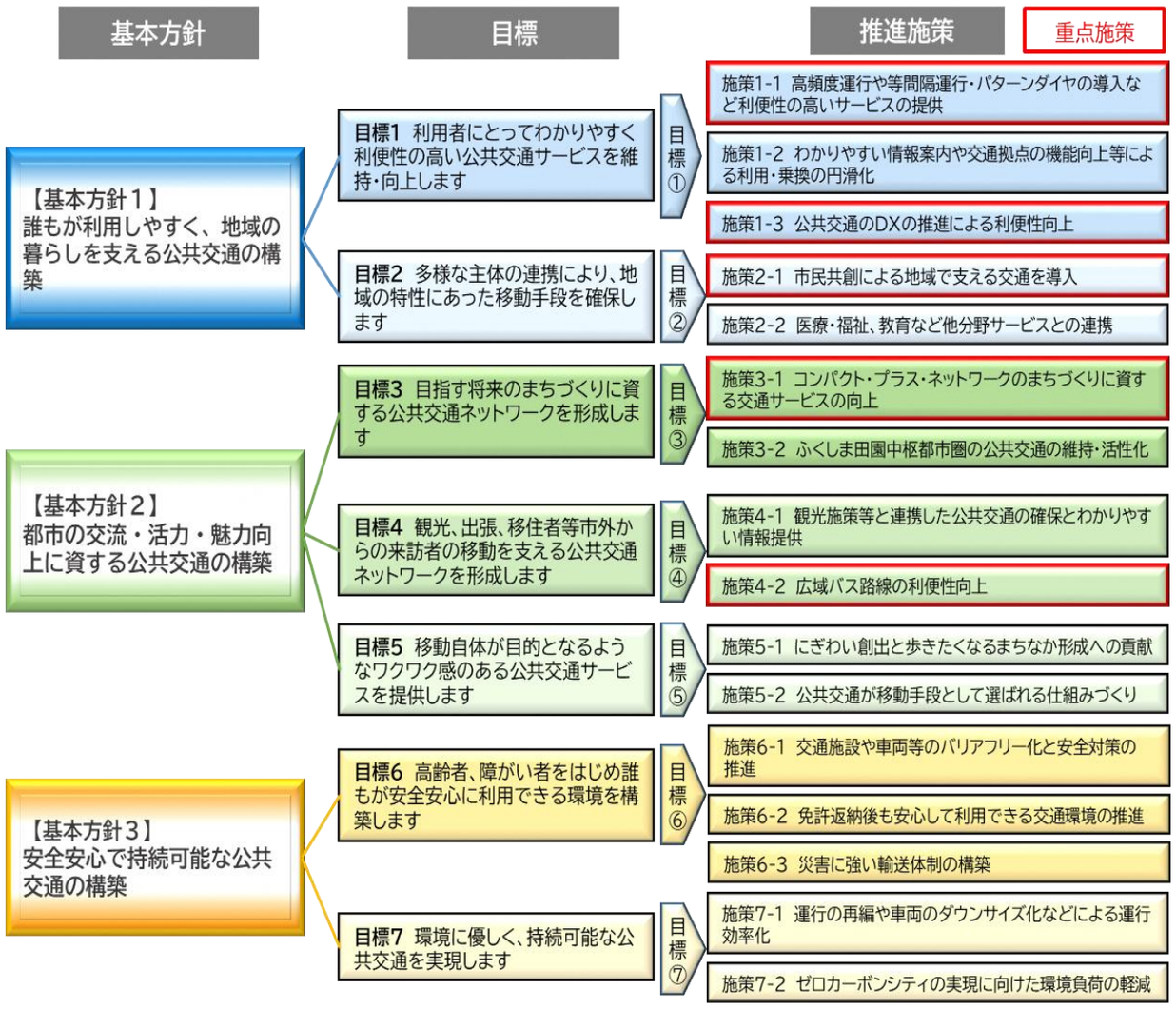


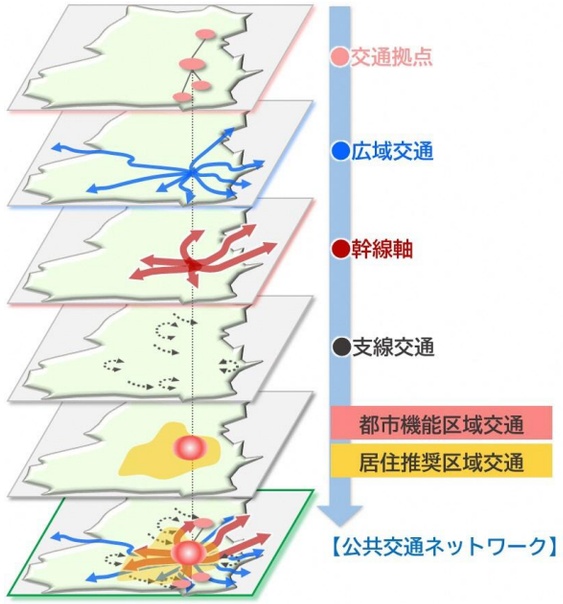
図　基本方針-目標-施策の関係性

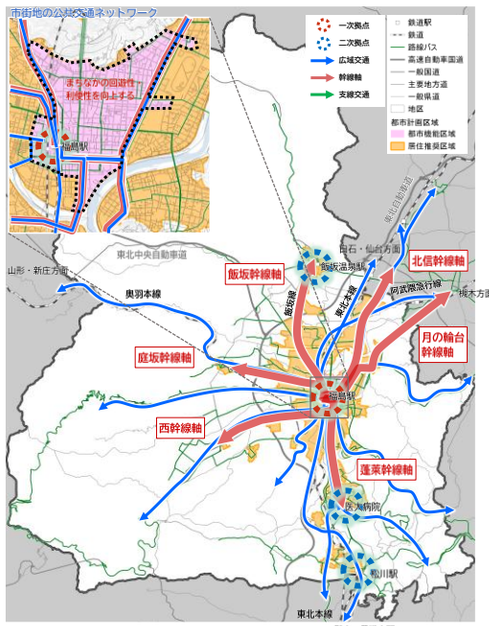
福島市地域公共交通計画【概要版】

5．目指すべき公共交通ネットワーク

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





○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。

○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。

6．公共交通体系を実現させるための施策

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
・幹線軸の高頻度運行を維持、等間隔運行等を導入検討し利便性向上と運行効率化を図る

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
・運行情報等のオープンデータ化による一体的な情報発信や他分野と連携した情報発信の検討
・スムーズな乗換ダイヤや乗継割引の拡充等による乗換負担の軽減、乗継拠点の施設整備による乗継環境の向上

施策1-3　公共交通のＤＸの推進による利便性向上
・キャッシュレス決済手段の導入拡大や機能拡充による利便性向上
・マイナンバーカードとの連携、自動運転技術を含む次世代モビリティの検討

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
・公共交通空白地域に住む移動困難者の生活を支えるため、地域住民が主体的に関わり、地域で運行を支えていく、市民共創型の小さな交通の導入を検討

施策2-2　医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携
・路線バスやデマンド交通だけではなく、医療・福祉、教育など他分野サービスとの連携も検討

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
・「福島市立地適正化計画」の都市機能区域・居住推奨区域の機能に応じた交通網を形成

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
・広域バス路線は地域間幹線系統として国・県補助を活用し、沿線自治体と協調して維持
・再編は県策定の「県北圏域地域公共交通利便増進実施計画」に位置付けて実施

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
・既存の公共交通を利活用して、移動と目的をセットにした情報発信・利用促進を実施
・初めての来訪者や移住者等にもわかりやすい情報提供方法を検討

施策4-2　広域バス路線の利便性向上
・需要が多い幹線については利便性を増進させ、需要が少ない路線については運行を効率化

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
・パークアンドライドを継続実施し、まちなかの滞在時間の増加や回遊性の向上

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
・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」の運行など乗車自体が目的になるようなワクワク感のある交通手段の検討

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
・交通事業者と行政が連携し、交通施設や車両等のバリアフリー化を推進
・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

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
・運転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
・75歳以上を対象としたシルバーパスポート事業は、令和７年４月から利用公共交通機関にタクシーを加え、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移行

施策6-3　災害に強い輸送体制の構築
・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

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
・需要の少ない路線・区間等は、再編や車両のダウンサイズ化などにより運行を効率化

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
・電気バス、燃料電池タクシー等の環境負荷の低い次世代型車両の導入を検討し、ＧＸを推進

7．計画の実現に向けて

7－1　関係主体の役割
・「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、持続可能な交通体系の構築を目指します

7－2　地域公共交通確保維持改善事業の活用
・フィーダー系統（医大・松川線、松川水原乗合タクシー）で国の補助を活用し運行を維持

7－3　計画の評価指標
※現況値は令和3年度（No.2は令和4、No.3は令和2年度）、目標値はNo.1・4・5が令和8年度、他は令和12年度

No	指　標	現況値	目標値	No	指　標	現況値	目標値
1	地域鉄道乗車人員 路線バス乗車人員	275万人 383万人	380万人 500万人	5	中心市街地の休日の 歩行者・自転車通行量	11,594人/日	17,836人/日
2	小さな交通の実施地域	3地域	8地域	6	低床バスの導入率 UDタクシー等の導入率	76.7% 7.6%	90.0% 20.0%
3	鉄道駅・バス停人口カバー率	84.6%	現況維持	7	路線バスの収支率	60.4%	77.7%
4	観光客入込者数	369万人	868万人				