福島市
地域公共
交通計画

令和５年３月

令和７年２月一部改定
令和８年６月一部改定



福 島 市

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.....89

第１章 はじめに

１－１ 計画の目的

平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、国民などの交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の軽減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本的な理念などが定められました。さらに、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することになりました。

本市では、こうした国の枠組みを活用しながら、望ましい公共交通体系実現のため、平成 24 年 3 月に長期的展望に立った「公共交通活性化基本計画」を、平成 28 年 3 月に「地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通ネットワークの利便性向上や公共交通サービスの充実・強化に取り組んできました。

こうした中、これまでのモータリゼーション、人口減少・少子高齢化に加え、近年、自然災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を契機とした行動変容、ＩＣＴ・ＡＩ技術等による技術革新など、社会経済情勢の急激な変化とともに、公共交通を取り巻く状況の変化も様々な形で生じています。

引き続き、市民生活や地域経済活動を支える公共交通を持続可能なものとしていくためには、こうした公共交通を取り巻く状況変化への対応を事業者だけに委ねることなく、地域住民・企業・行政など地域のあらゆる関係者が集い、知恵を絞り、協調しながら、「共創」の理念のもとに着実に取組を進める必要があります。

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。

1-2 計画の区域

計画の区域は、福島市全域とします。

また、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持していくため「ふくしま田園中枢都市圏※」の圏域市町村と広域連携の取組を進めながら、計画を推進します。

※「ふくしま田園中枢都市圏」とは、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、飯舘村の 9 市町村を構成団体とする連携中枢都市圏のことです。

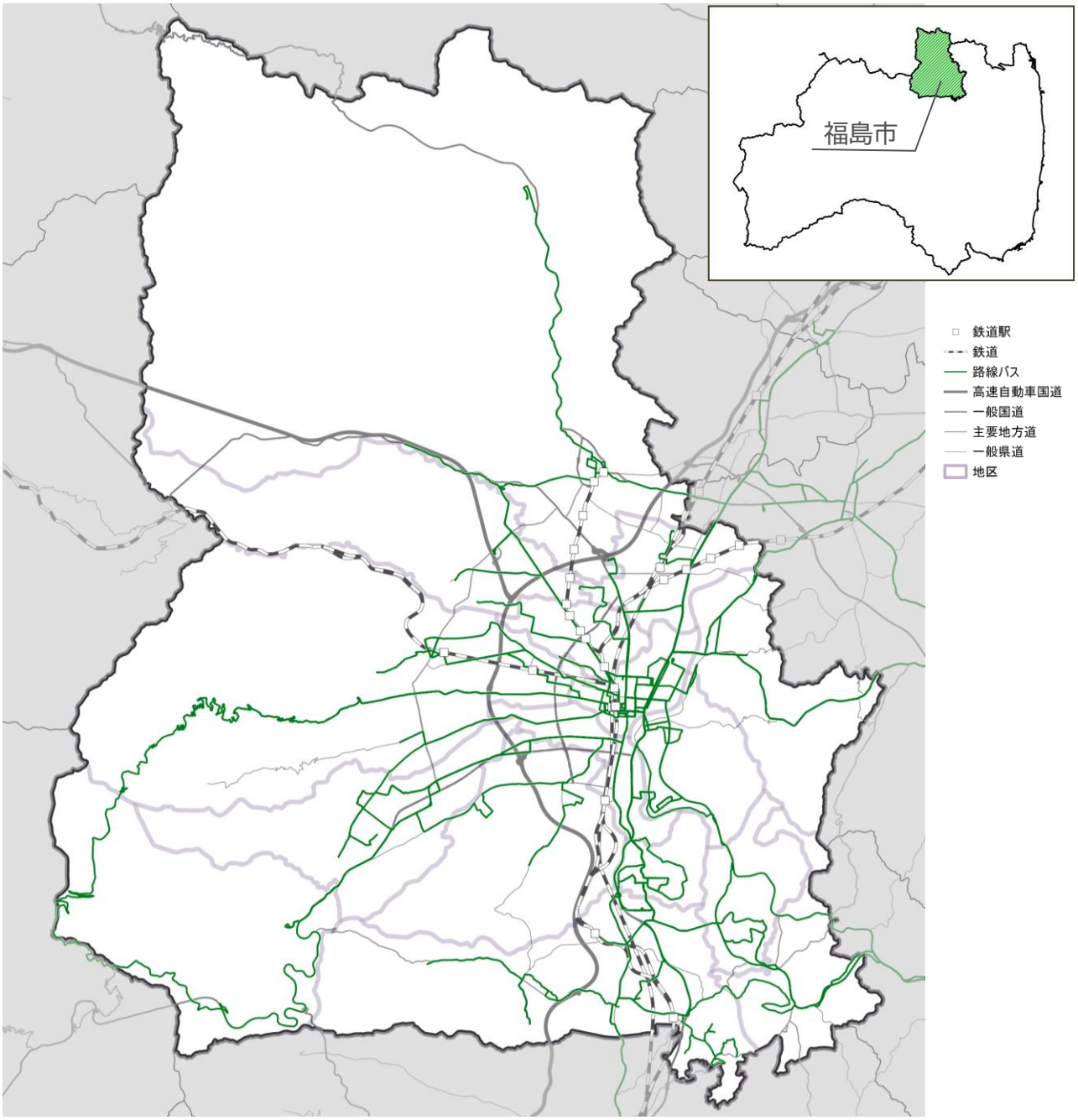


図　計画の区域

1-3 計画の対象

本市には様々な交通手段があり、市民生活の移動や観光客・ビジネス客等の来訪者の移動を支えています。本計画では、鉄道や路線バス、乗合タクシー、乗用タクシー等の地域公共交通及び施設等の輸送サービスを対象とします。

また、公共交通の補完が期待されるシェアサイクルのほか、次世代型モビリティなども含めて検討を進めていきます。

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。

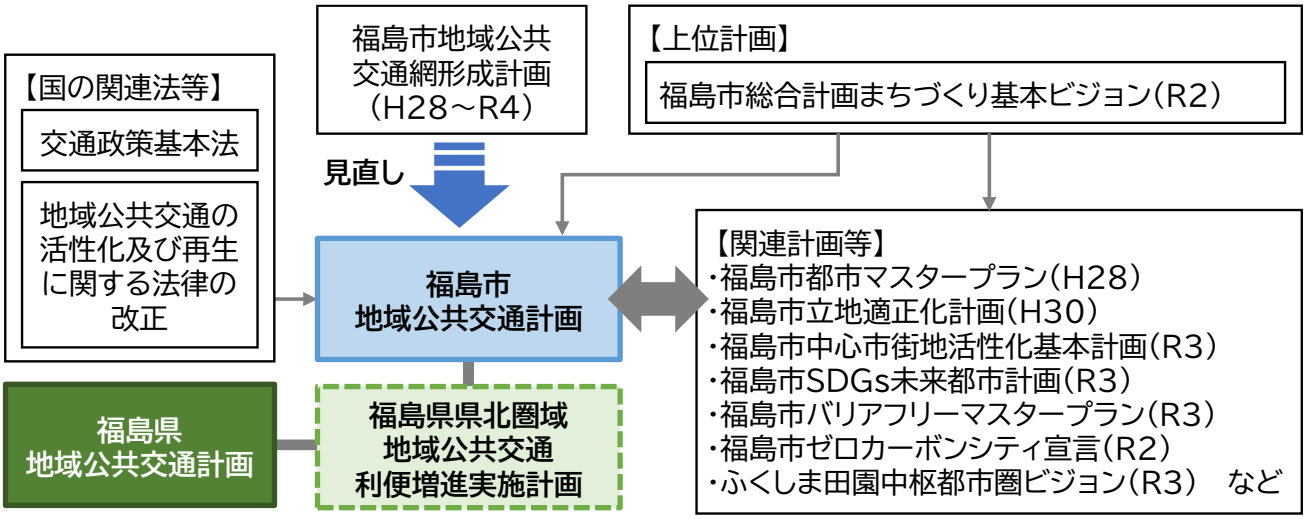


図　計画の位置付け

本市では、ＳＤＧｓ未来都市の選定を受けて、「福島市ＳＤＧｓ未来都市計画～福島市ＳＤＧｓ未来都市アクションプラン～」を策定し、本市ならではのまちづくりや、風評払拭、ゼロカーボン、若い世代を呼び込む施策等を展開し、アクティブで面白い持続可能な地域社会の構築を目指しています。

本計画はＳＤＧｓの 17 の目標のうち、親和性の高いと判断した以下の 6 つの目標達成に積極的に貢献します。



１-５ 計画期間

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

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

第２章 公共交通を取り巻く現状

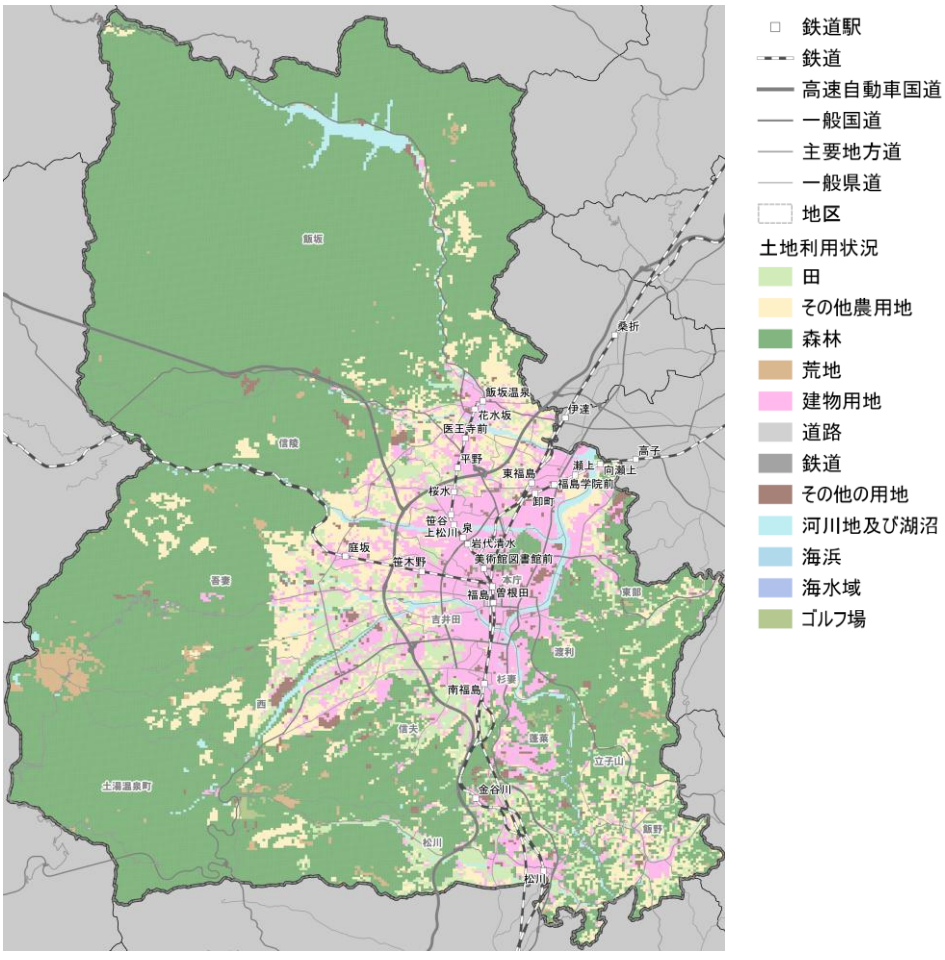
２-１ 福島市の概況

１） 地勢

本市は、福島県中通り地方の北部に位置し、767.72ｋ㎡の広大な市域を有しています。 西は吾妻連峰、東はなだらかな丘陵状の阿武隈高地に囲まれた福島盆地の中に開け、中心部には緑豊かな信夫山があり、吾妻連峰から福島盆地内を流れる荒川、松川、摺上川などの河川が、阿武隈川に注いでいます。また、那須火山帯に属している奥羽山脈があるため、飯坂、土湯、高湯をはじめ、多種多様な効能を持つ温泉が数多くあります。

福島駅東口周辺を中心とする中心市街地は、県庁や市役所などの行政施設や日本銀行福島支店等の金融機関、業務・商業施設が立地し、古くから県北地域の中心として繁栄した地域です。

交通網では、東北新幹線が縦貫し、さらに山形新幹線の起点となっており、主要道路も東北縦貫自動車道をはじめ国道が東西南北に伸び、東北圏と首都圏、太平洋と日本海を結ぶ交通の結節点として重要な役割を果たしています。



資料：国土数値情報

図　土地利用状況

2） 人口

本市の人口は、平成 13 年をピークに人口減少に転じ、平成 27 年は 294 千人、令和 2 年は 285 千人となっています。今後、将来にかけて人口が減少することが予測されており、人口減少社会における公共交通の維持・確保が今後の大きな課題となると想定されます。

第 6 次福島市総合計画まちづくり基本ビジョンの福島市人口ビジョンでは、施策展開により将来人口を引き上げる将来人口目標を定めています。

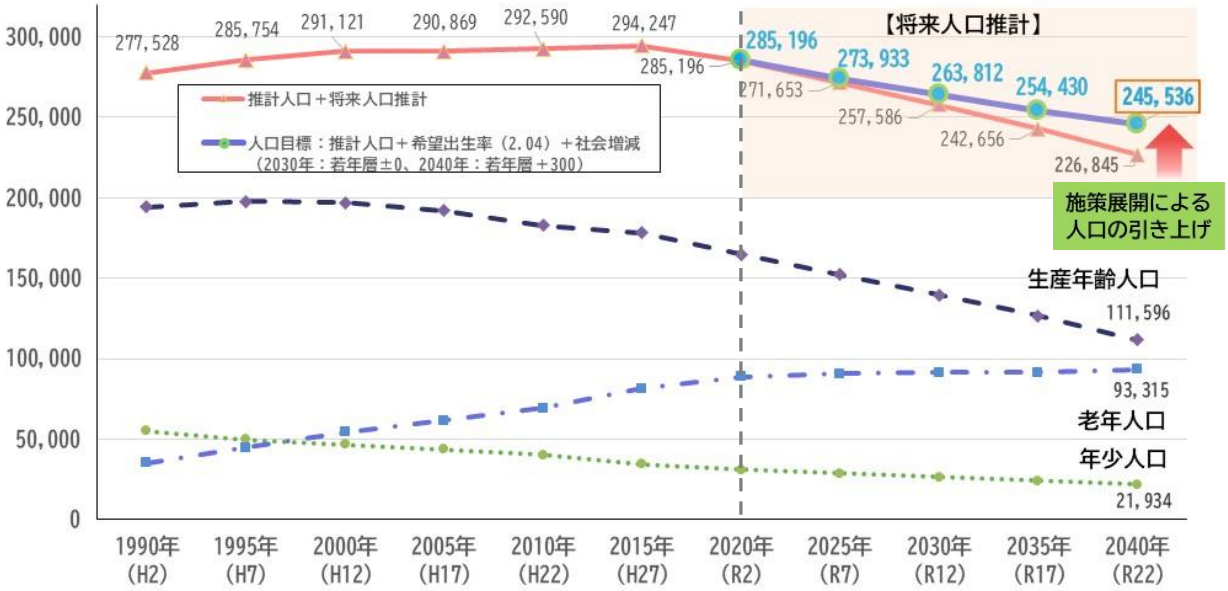


図　総人口の推移（実績、将来人口推計、人口目標）

福島市人口ビジョンによる人口目標では、本市の年齢構成は、0 歳から 14 歳の若年層が今後減少していくと想定されます。その一方で、高齢化率（65 歳以上人口比率）は、年々上昇し令和 22 年には 38.0%に達する想定となっており、今後も進む高齢化に対応した総合的施策展開が求められています。

表　年齢 3 区分人口の推移と将来の見通し

項目	実績		人口目標（人）			
	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)	2040年 (R22)
年少人口 （0～14歳）	34,580	31,214	30,243	30,228	31,027	31,014
	11.8%	10.9%	11.0%	11.5%	12.2%	12.6%
生産年齢人口 （15～64歳）	178,071	165,014	152,814	142,109	131,726	121,207
	60.5%	57.9%	55.8%	53.9%	51.8%	49.4%
老年人口 （65歳以上）	81,596	88,968	90,876	91,475	91,677	93,315
	27.7%	31.2%	33.2%	34.7%	36.0%	38.0%

※本ページのデータは、「国勢調査（各年 10 月 1 日時点）」、「第 6 次福島市総合計画まちづくり基本ビジョン（令和 3 年 3 月）」の第 2 編福島市人口ビジョン（2020 年度改訂版）による。

令和 3 年における福島市の人口動態は、社会動態が 448 人、自然動態が 1,837 人それぞれ減少となり、全体で 2,285 人の減少となりました。また、本市の人口動態は、平成 27 年に 57 人の増加となりましたが、平成 28 年には減少に転じ、平成 29 年以降は減少傾向が続いています。

令和 3 年と令和 2 年との比較では、社会動態は 438 人、自然動態は 356 人減少し、人口減少数は 794 人拡大しました。令和 2 年は、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、主に大都市圏への転出者が減少したため、社会動態の減少幅が縮小したものと推定されます。

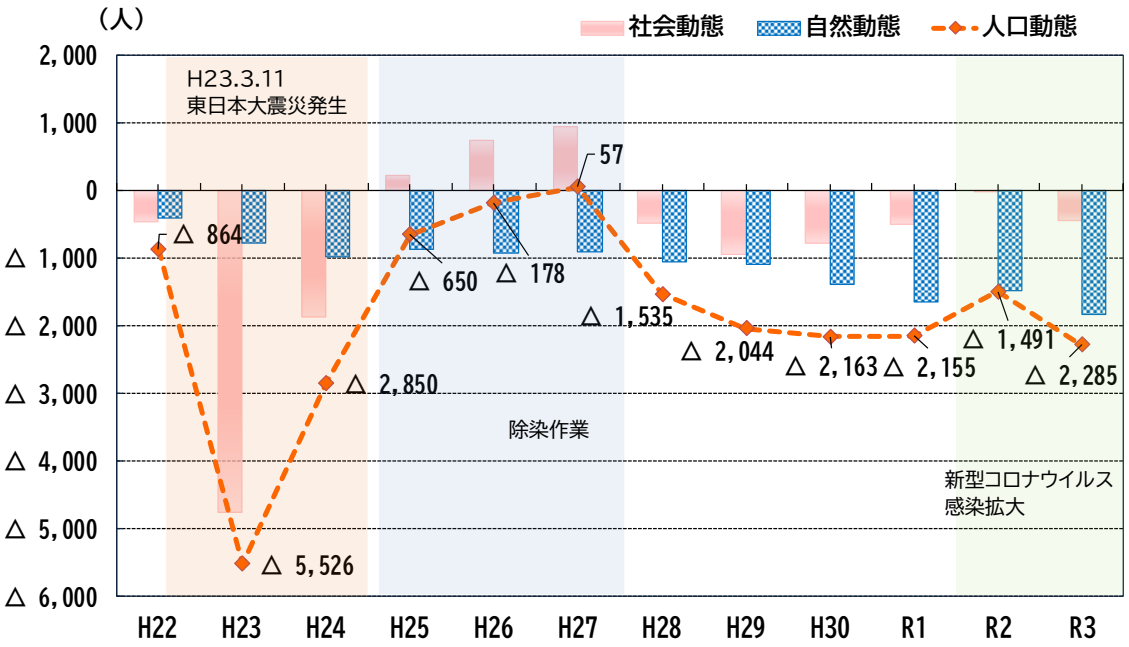


図　人口動態の推移

地区別の人口をみると、中心市街地の外縁部である吉井田地区を除く 16 地区で減少傾向となっています。高齢化率は全ての地区で上昇しています。

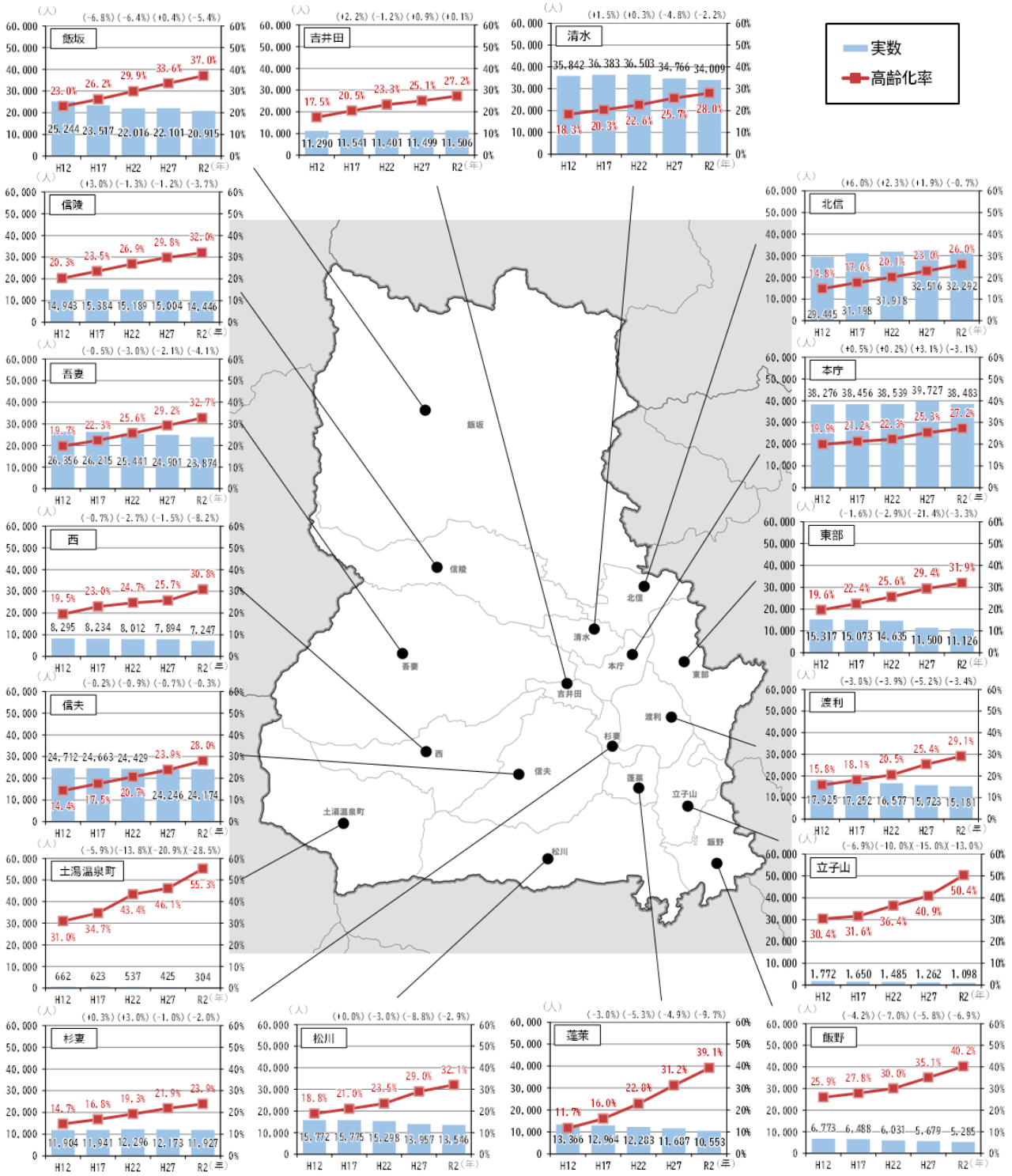


図　地区別の人口と高齢化率の推移

3） 観光

市内の観光客入込数は、東日本大震災の影響などにより 5,474 千人まで落ち込んだものの、平成 24 年以降は 6,000 千人台で推移していましたが、コロナ禍の影響でインバウンドも含めた観光需要が減少し、加えて、基幹産業の一つで、大きな観光リソースでもある果樹農業の凍霜害や降ひょう被害など、頻繁に自然災害に見舞われており、現在は厳しい状況が続いています。

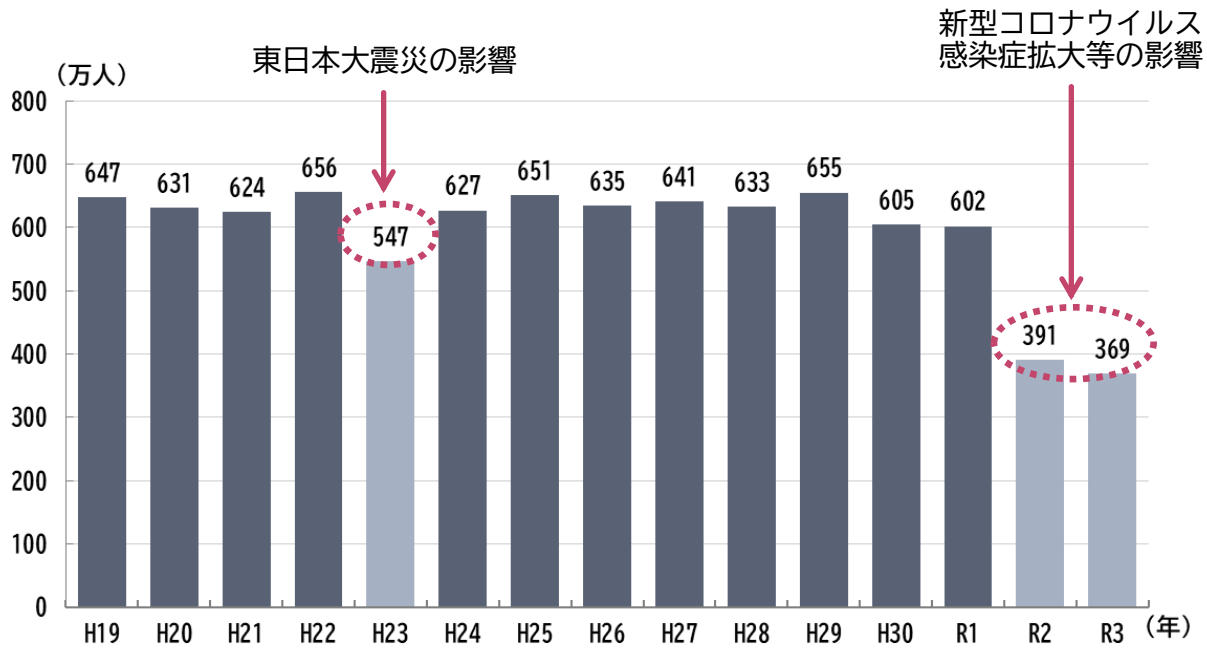


図　観光客入込数の推移

資料：福島県観光客入込状況

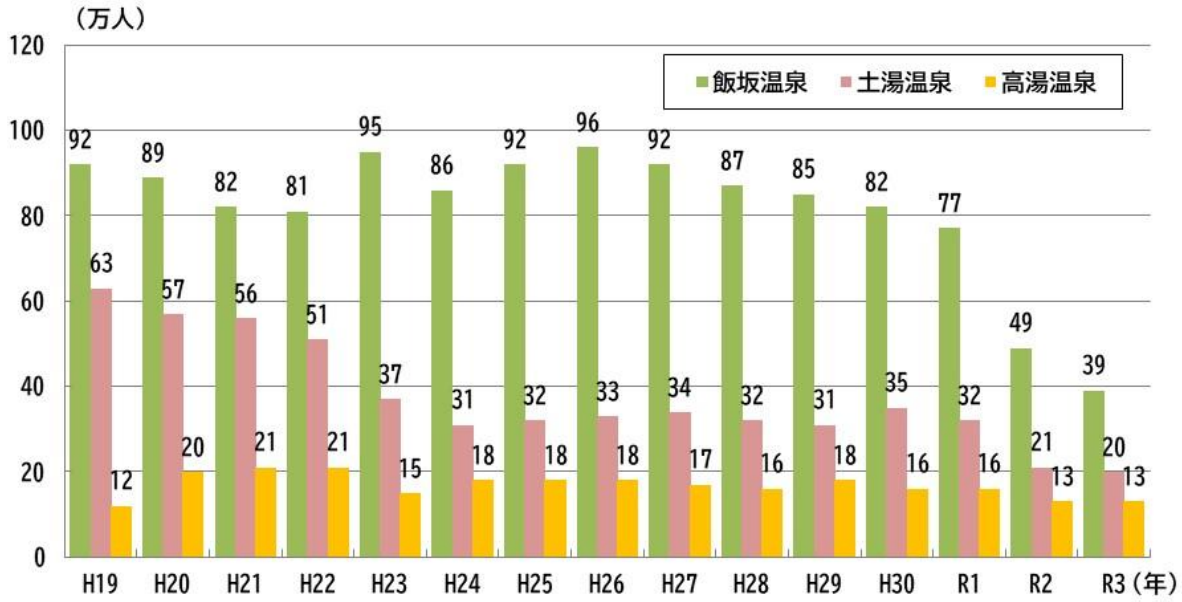


図　温泉地別観光客入込数の推移

資料：福島県観光客入込状況

４） 自動車保有台数の推移

本市の自動車保有台数は、微増傾向となっており、令和３年で 1,769 百台となっています。
また、一世帯当たりの保有台数はほぼ横ばいで、令和３年で 1.45 台となっています。

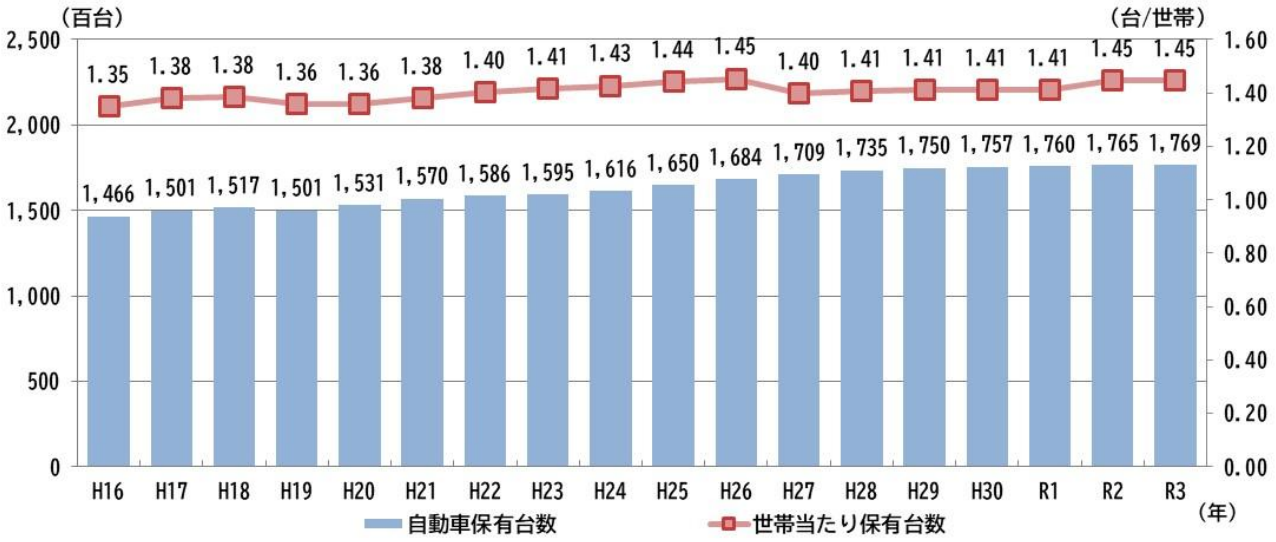


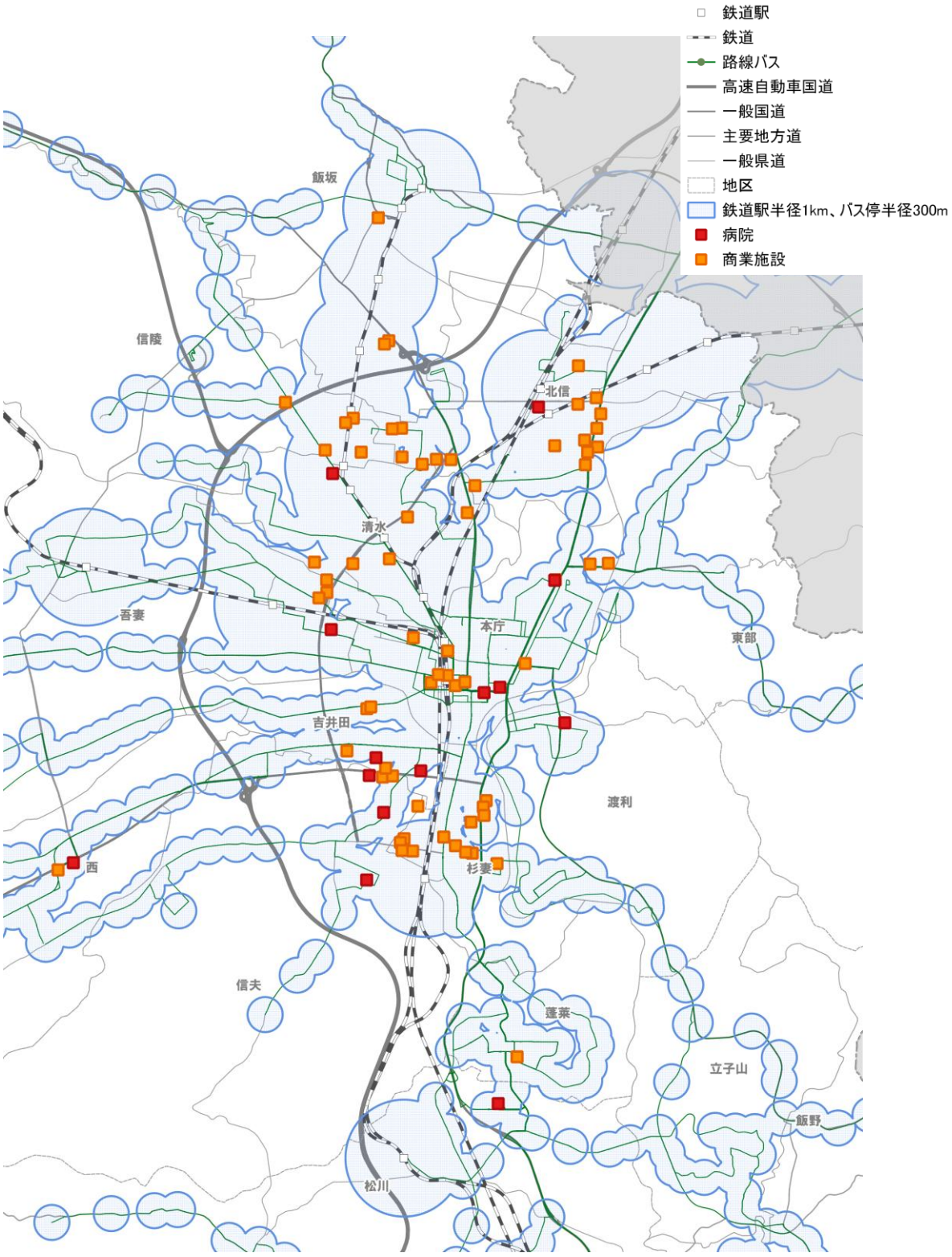
図　自動車保有台数の推移

※自動車保有台数は、乗用車と軽自動車を合わせた台数
※世帯数は、福島県現住人口調査結果による（各年 10 月１日時点）

資料：福島県警察本部　交通白書

５） 大規模施設立地状況

福島駅周辺の中心部と一般国道 4 号、一般国道 13 号、一般国道 115 号など幹線道路沿線の郊外部に立地しています。



※延床面積が 1,000 ㎡以上の主な商業施設

※病床数 50 床以上の病院

2-2 社会経済情勢等の変化

1） 高齢化の進行

市民アンケート結果によると、高齢者の日常の買い物や通院時の移動手段は、他の年代と比較し自分で自家用車を運転する機会が減少し、公共交通機関では、路線バス、タクシーの利用割合が増加するとともに、送迎、自転車、徒歩による移動も多くなる傾向が明らかとなっています。

公共交通機関の利便性向上、バリアフリー化等を進めることによって、自己の運転や送迎に頼らずに移動できる交通環境が求められます。また、関係機関が連携し高齢者の交通事故の防止に取り組む必要があります。

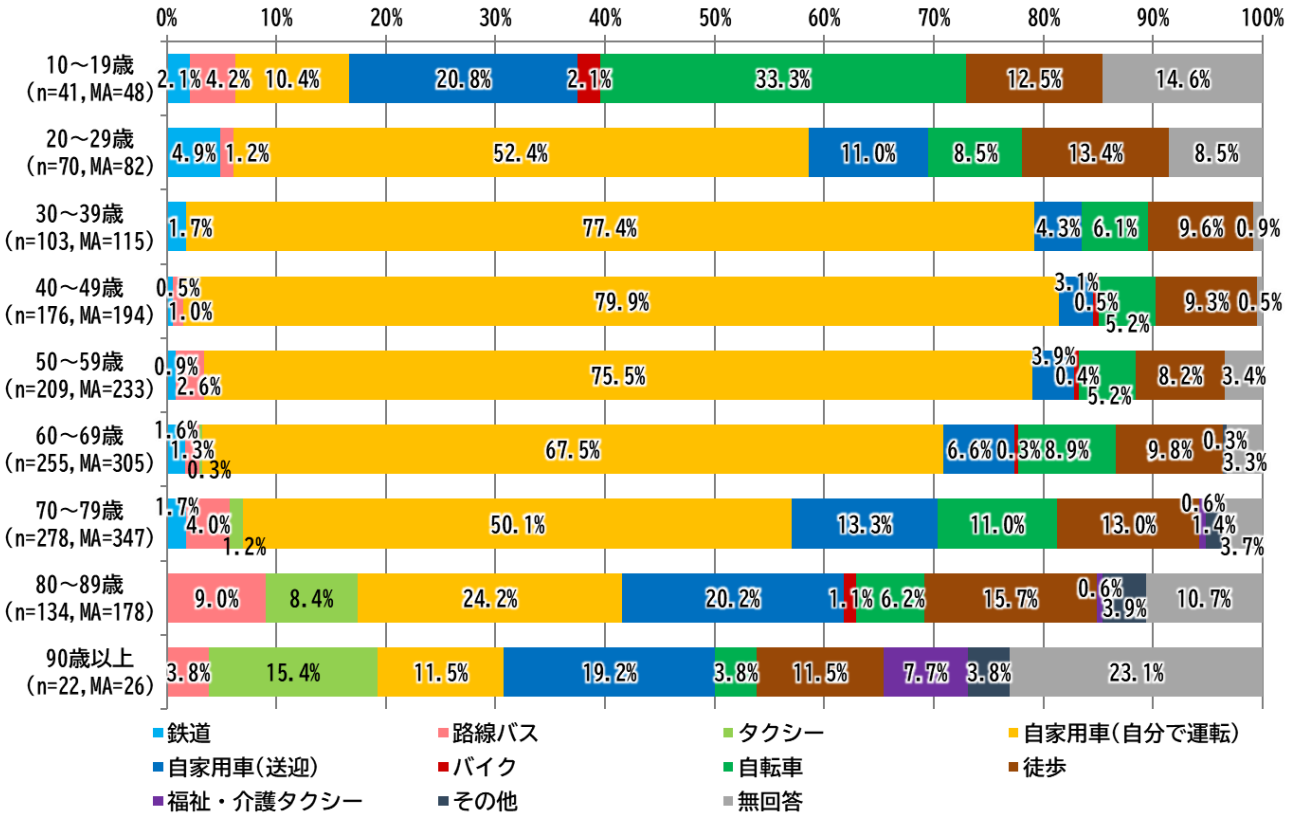


図　年齢別の主な交通手段

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

2） 免許保有率、免許返納率

市内の運転免許保有者は微減で推移している一方で、65 歳以上人口の運転免許保有者は増加傾向がみられます。

高齢者の運転免許の保有者率は、男女とも 50 歳台では 9 割以上ですが、女性は 70 歳以上から 5 割程度まで低下し、男性でも 80 歳以上になると、5 割程度に低下します。

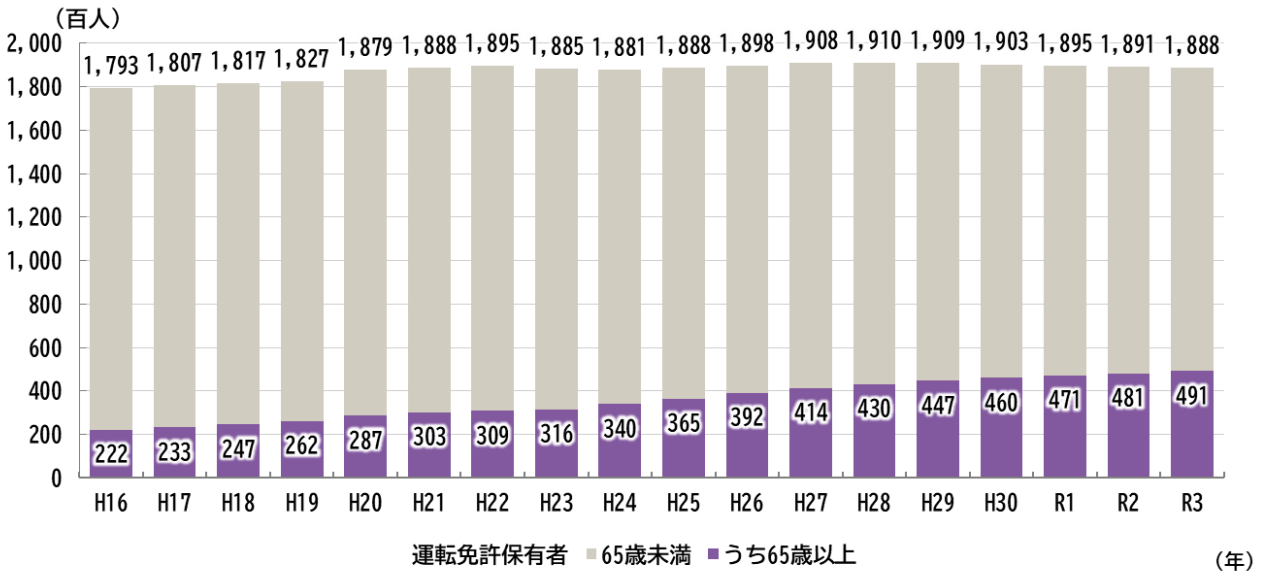


図　福島市内の運転免許保有者の推移

※各年 12 月末現在における運転免許保有者数

資料：福島県警察本部　交通白書

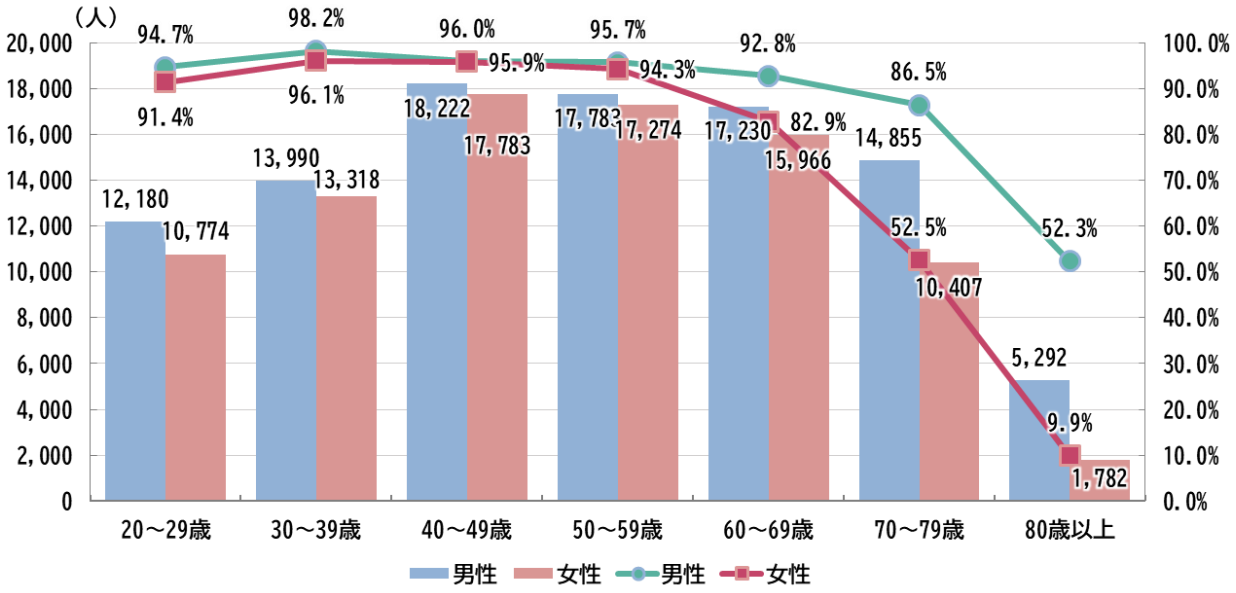


図　福島市内の性別年齢別運転免許保有者（令和 3 年 12 月末現在）

資料：福島県警察本部　交通白書

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、本市における運転免許証の自主返納者数は令和元年度まで増加を続け、現在も一定の返納件数があります。

高齢者が加害者や被害者になる交通事故を抑制し、免許返納後も安心して公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携し利便性向上などの取組が求められます。

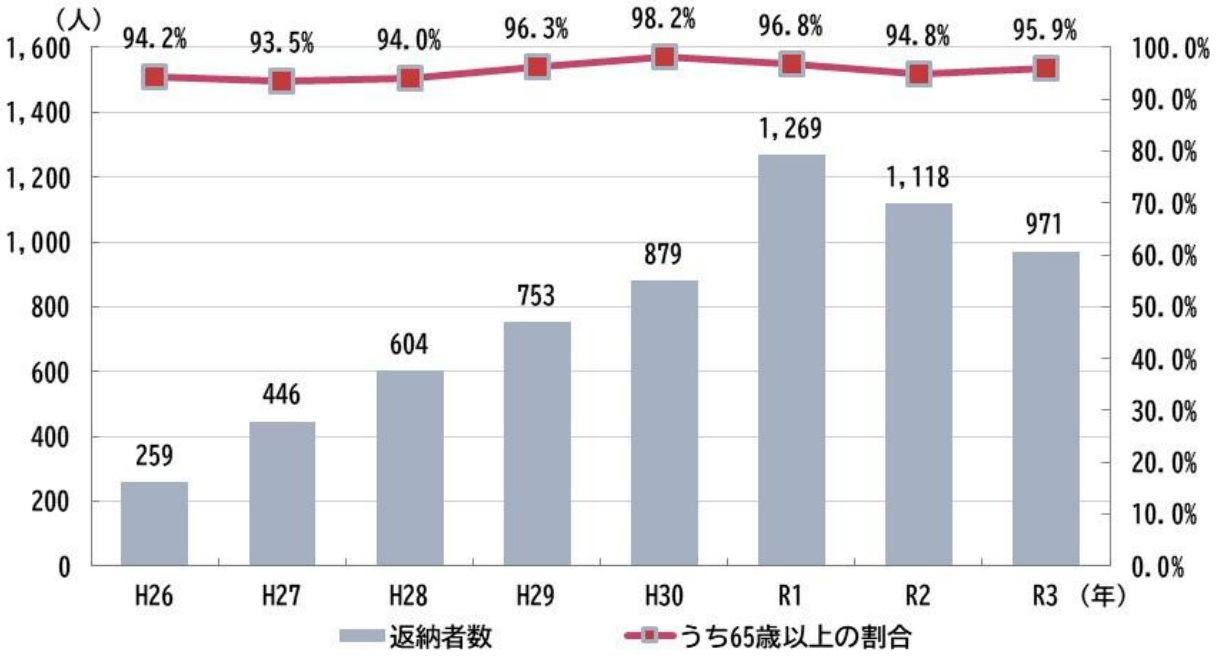


図　福島市の運転免許返納者数の推移

資料：福島県福島警察署

3） 若年層の人口と未婚率

過去 10 年間における若年層の人口をみると、平成 23 年時点では 20 歳代、30 歳代ともに女性人口は男性人口とほぼ同数でしたが、年々減少傾向にあり、令和 4 年との比較では 20 歳代の男性人口が 7.6%減少したのに対し、同年代の女性人口は 16.1%減少しており、約 2 倍の減少率となっています。また、男性、女性ともに平成 12 年と比較して未婚率が高くなっていく傾向があります。

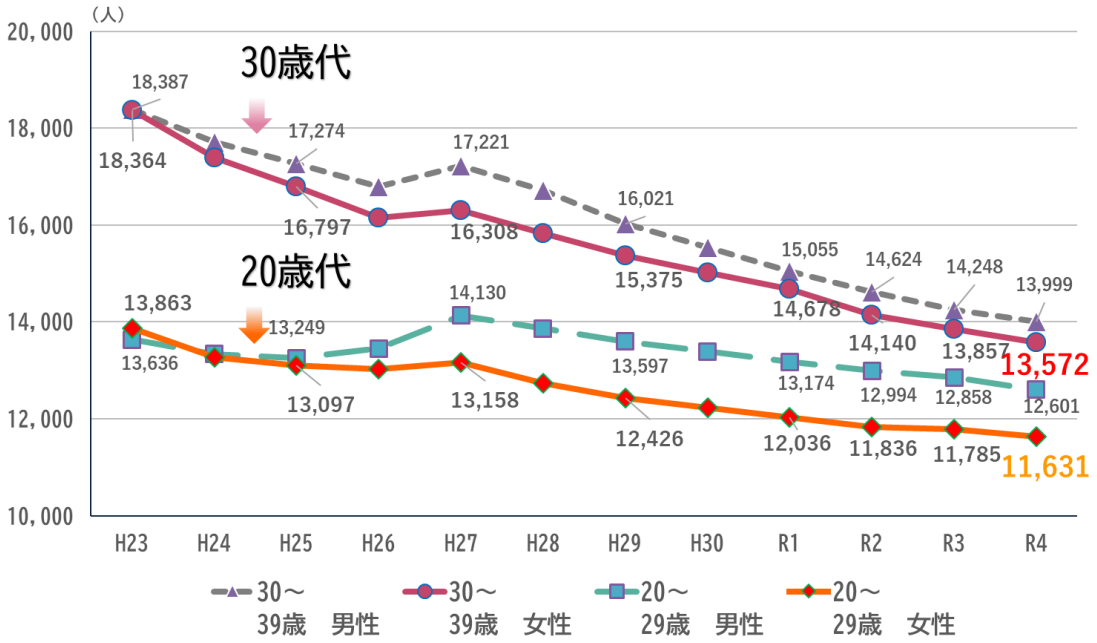


図　若年層の人口の推移

※平成 26 年までは福島県推計人口、平成 27 年以降は福島市推計人口統計データを使用
※各年 10 月 1 日現在

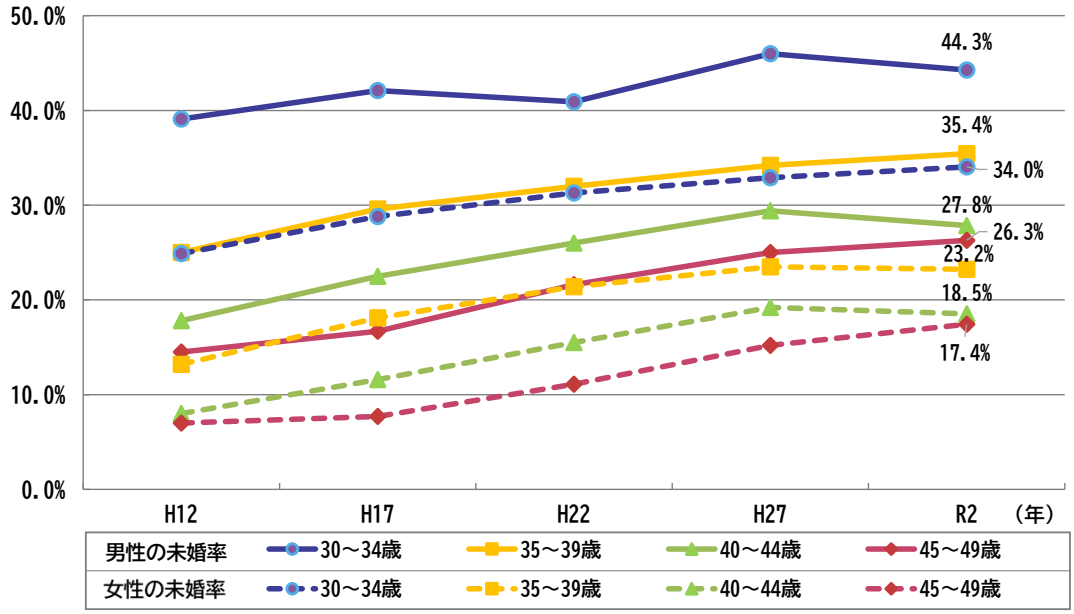


図　未婚率の推移

資料：総務省「国勢調査」

４） 学校統廃合

本市の学校規模適正化・適正配置の基本方針を踏まえ、教育委員会では 2018～2027 年度を計画期間とした第一次実施計画として、学校の統廃合や学校規模適正化を推進しています。

学校の統廃合により、児童生徒の通学時の移動手段を確保する必要がある場合には、路線バス等をはじめ既存の輸送資源の活用も検討することが求められます。

また、公共交通空白地域等において、地域内の小さな交通の検討を進めるにあたっては、関係者と協議のうえスクールバス等の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くことが求められます。

表　本市小中学校のスクールバス運行状況（令和 4 年 4 月 1 日現在）

小中学校	運行地区	使用車両
金谷川小学校	金沢地区	バス（22 人乗り）
岡山小学校	大波地区	タクシー
福島第三中学校	大波地区	タクシー
飯野小学校	大久保地区	バス（29 人乗り）
	青木地区	バス（29 人乗り）
湯野小学校	東湯野地区	ジャンボタクシー タクシー

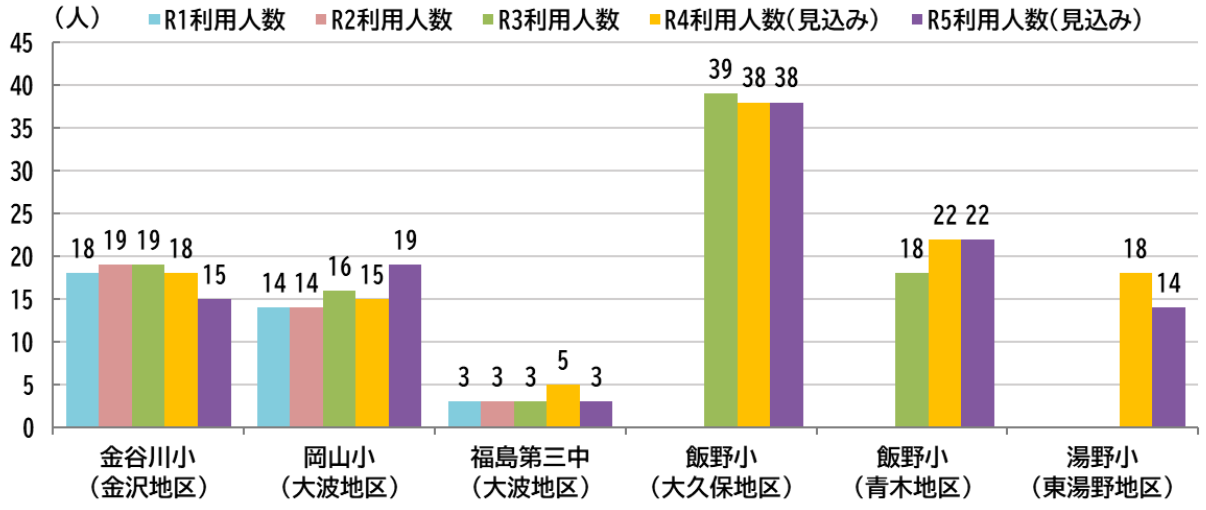


図　本市小中学校のスクールバス利用人数の推移

５） 担い手不足

近年、全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、さらに保有者の高齢化が進んでいます。国では若年層の人材を増やすため、令和４年５月から道路交通法を一部改正し、取得年齢や免許取得期間の条件を引き下げ、大型免許、中型免許、二種免許の受験資格を緩和しました。

交通事業者では、各社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場合も多いため、近年では乗務員数が減少傾向にあります。さらに、乗務員の高齢化が進行しており、今後、定年退職者も増加することから、将来的にはさらに乗務員が減少し、公共交通の運行が維持できなくなることが懸念されます。

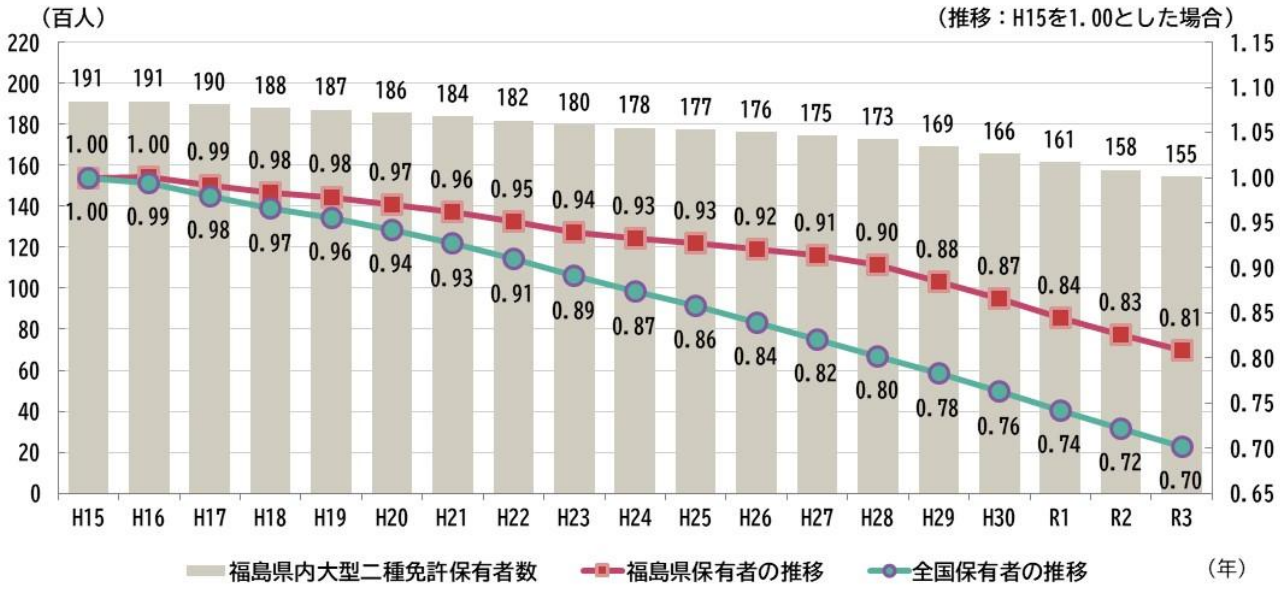


図　福島県内の大型二種免許保有者数の推移

資料：警察庁 運転免許統計

6） 激甚化・頻発化する自然災害等の影響

令和元年 10 月 12 日に日本に上陸した台風 19 号（令和元年東日本台風）により、阿武隈急行線ではあぶくま駅のホーム流失や、沿線各所で土砂流入や路盤流失等の被災箇所が多数発生し、同年 12 月 5 日までの期間、一部区間で運転見合わせが発生しました。

また、令和 3 年 2 月 13 日に福島県沖を震源とした地震が発生し福島市では震度 6 弱を記録、さらに令和 4 年 3 月 16 日にも震度 6 弱を記録する地震が発生し、阿武隈急行線の全線において、ホームの損傷や道床流出、コンクリート柱の傾斜などの異常が見られ、同年 6 月 26 日までの期間、一部区間が不通となりました。

こうした自然災害により公共交通が運行不能となった場合、市民の日常生活や経済活動に大きな影響を及ぼすため早期復旧が必要となりますが、復旧作業には多額の費用が掛かるため、厳しい経営環境にある各交通事業者は、自力での災害復旧が困難な状況となっています。

全国的な公共交通の再編や効率化により、平行する路線の統合や廃止が進む中で、自然災害により運行不能となった場合の代替交通がない場合もあり、災害が発生しても円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が課題となっています。

加えて、令和 4 年 4 月には福島交通飯坂線の第 4 種踏切※内で死亡事故が発生しました。痛ましい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も求められています。

※「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。

表　本市に甚大な被害をもたらした自然災害

自然災害	概要
令和元年 10 月 12 日 台風 19 号	前線や台風 19 号の影響により、沿線各所で土砂流入や路盤流失等の被害が多数発生し、阿武隈急行線が運休を余儀なくされた。
令和 4 年 3 月 16 日 福島県沖地震	福島県沖を震源とした地震が発生し福島市では震度６弱を記録、橋梁やホーム等の損傷、道床流出、コンクリート柱の傾斜など鉄道施設に多数被害が発生し、阿武隈急行線が運休を余儀なくされた。



図　福島県沖地震による阿武隈急行線の被害状況

7） ゼロカーボンシティへの意識の高まり

2015 年 12 月にフランス・パリにおいて開催された国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（ＣＯＰ21）において、気候変動抑制に関する新たな法的枠組みとなる「パリ協定」が採択されました。また、翌年 11 月には発効され、先進国だけではなく加盟する全 196 カ国すべての国において、温室効果ガス排出削減の取り組みが進むことが期待されています。このように世界的に地球温暖化防止に向けた関心が高くなる中、日本においても到達点としての「脱炭素社会」の実現が掲げられています。

福島市では、こうした背景を踏まえ、地球温暖化対策に関する新たな方針を示す福島市脱炭素社会実現実行計画において「チャレンジ 2050　ゼロカーボンふくしま市」を目指す将来像として掲げ、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ました。

ゼロカーボンシティに向けた取組の一つとして、自動車からのＣO2 排出を削減するため、公共交通機関や自転車、徒歩による移動に転換することが推奨されています。

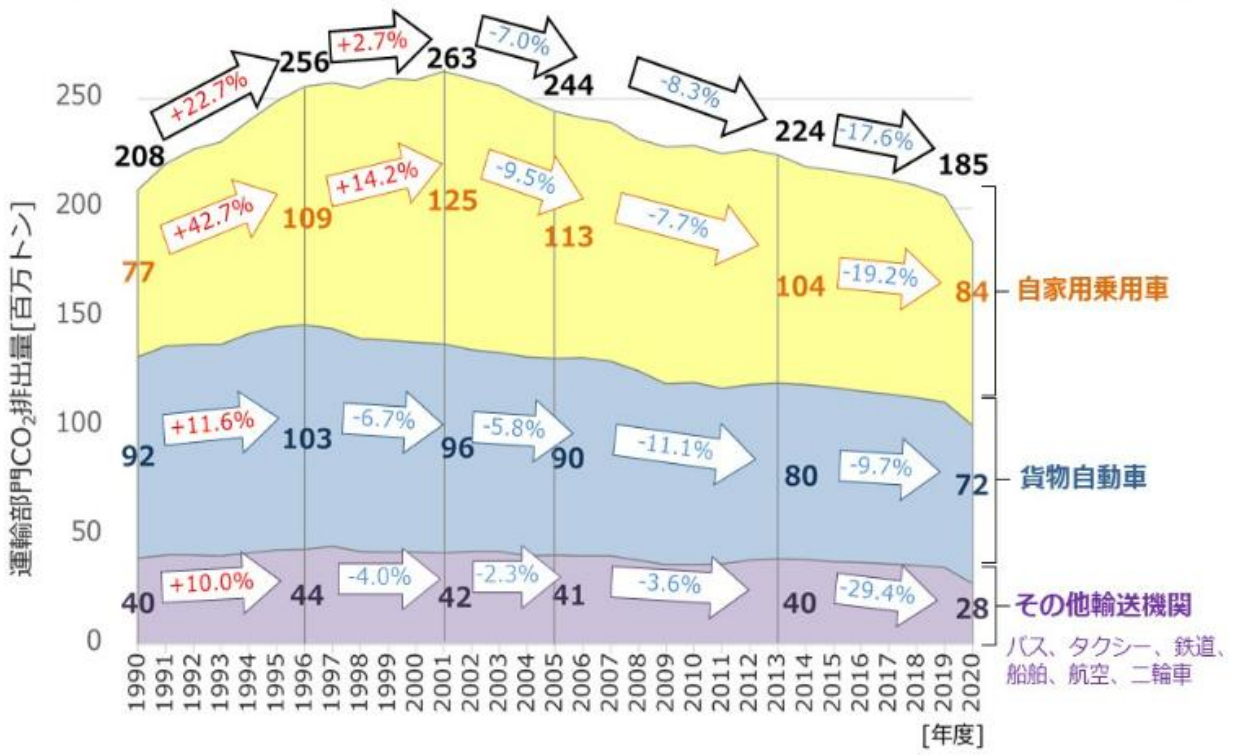


図　運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

出典：国土交通省ＨＰ　運輸部門における二酸化炭素排出量

8） 新型コロナウイルス感染症拡大等の影響

令和元年に発見された新型コロナウイルスは全世界に感染拡大し、日常生活に大きな影響を与えました。一般的には飛沫感染、接触感染で感染し、閉鎖した空間で、近距離で多くの人と会話するなどの環境では感染を拡大させるリスクがあります。そのため密を避けるため公共交通の利用を控え、感染リスクが比較的低い移動手段として自家用車、自転車などに転換する人が増加しました。

また、緊急事態宣言等の行動制限により、観光需要の縮小や市民の外出自粛の影響で利用者が激減したため、公共交通の事業採算性は極めて厳しい状況となっています。

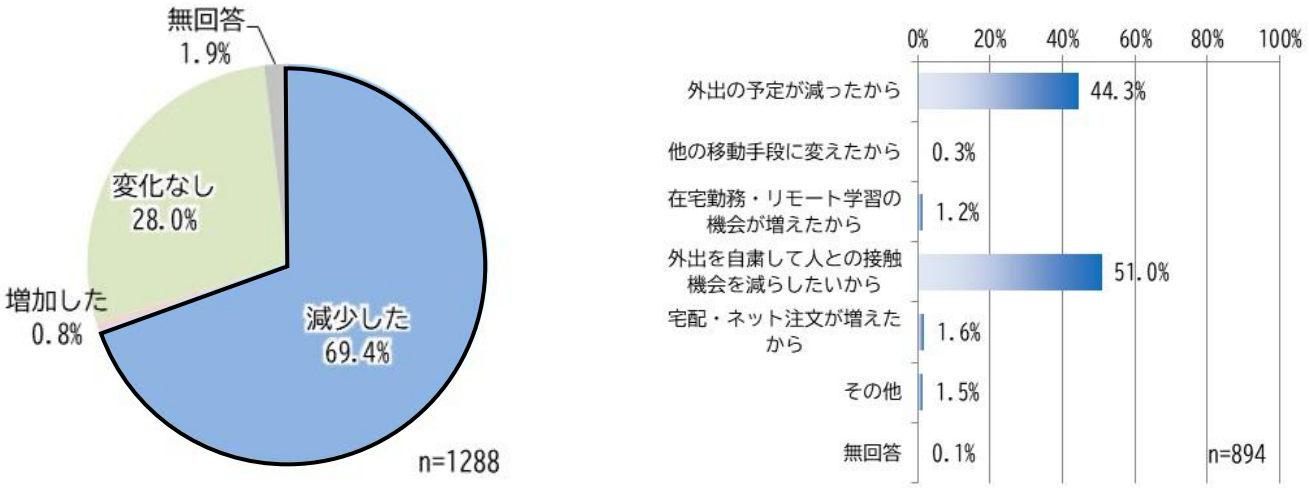


図　3 年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と
比べた日常のお出かけの回数の変化とその理由

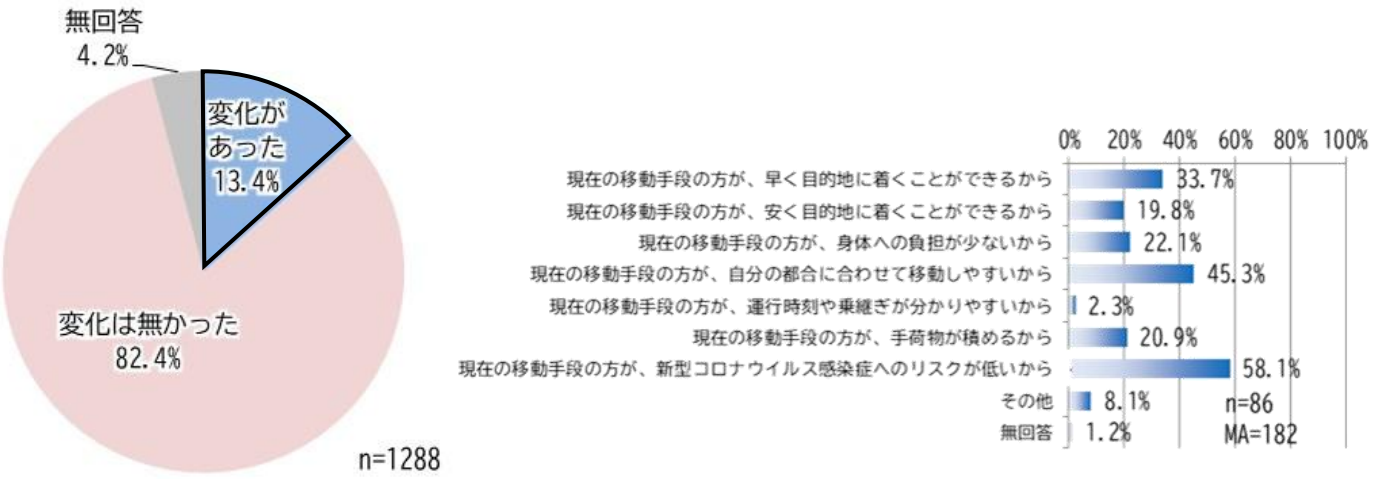


図　3 年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と比べた
日常のお出かけの移動手段の変更と以前の移動手段に戻っていない理由

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

2-3 公共交通の現状と移動実態

1） 公共交通の概況

人口分布は、公共交通で概ねカバーされているものの、郊外部に公共交通空白地域が点在しています。

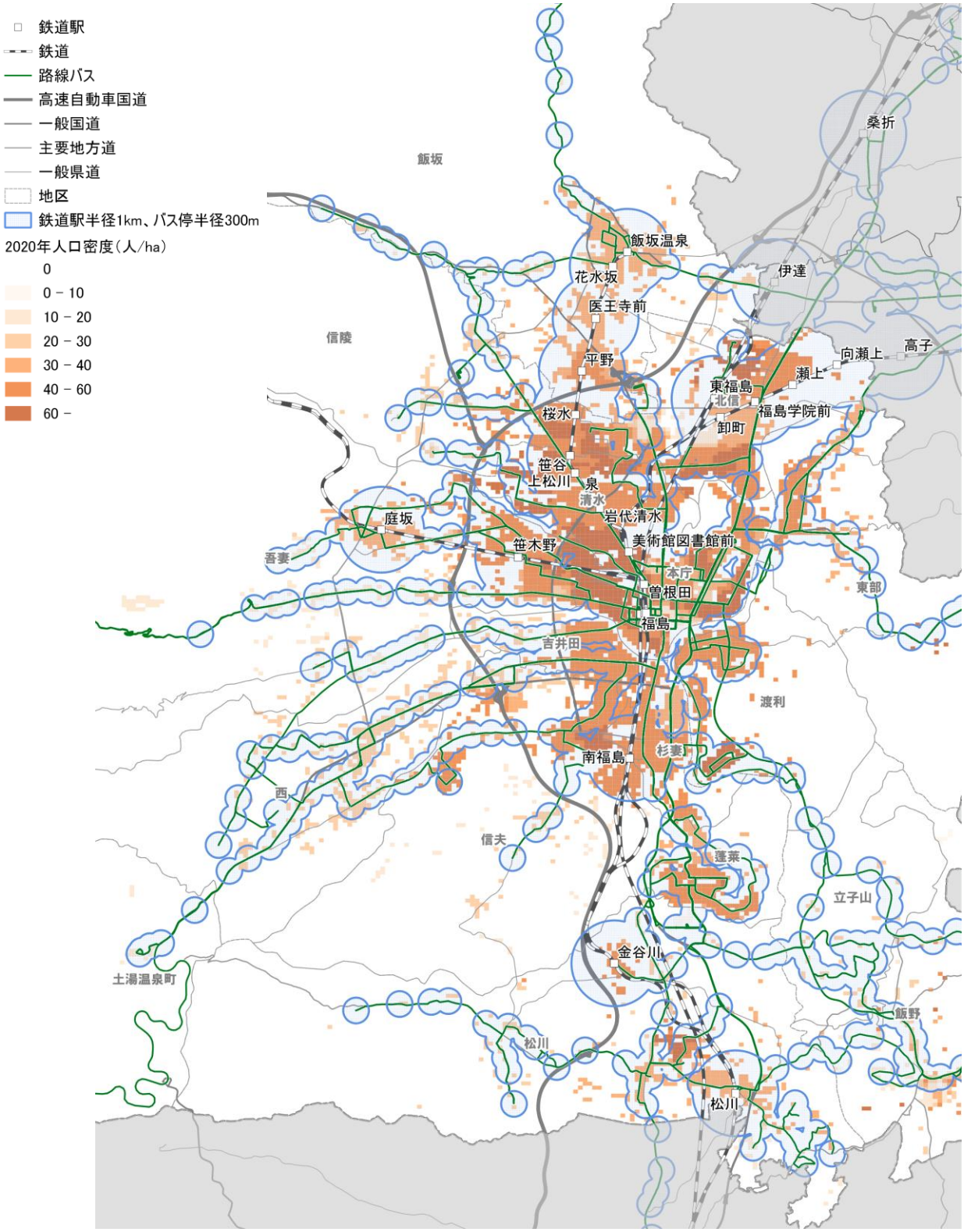


図　公共交通のカバー状況

国勢調査を基に過去 10 年の人口増減をみると、土地区画整理事業に伴い松川町美郷などで人口増加している一方で、昭和 46 年の第 1 期分譲開始から 50 年以上が経つ蓬莱団地などで人口減少が見られます。

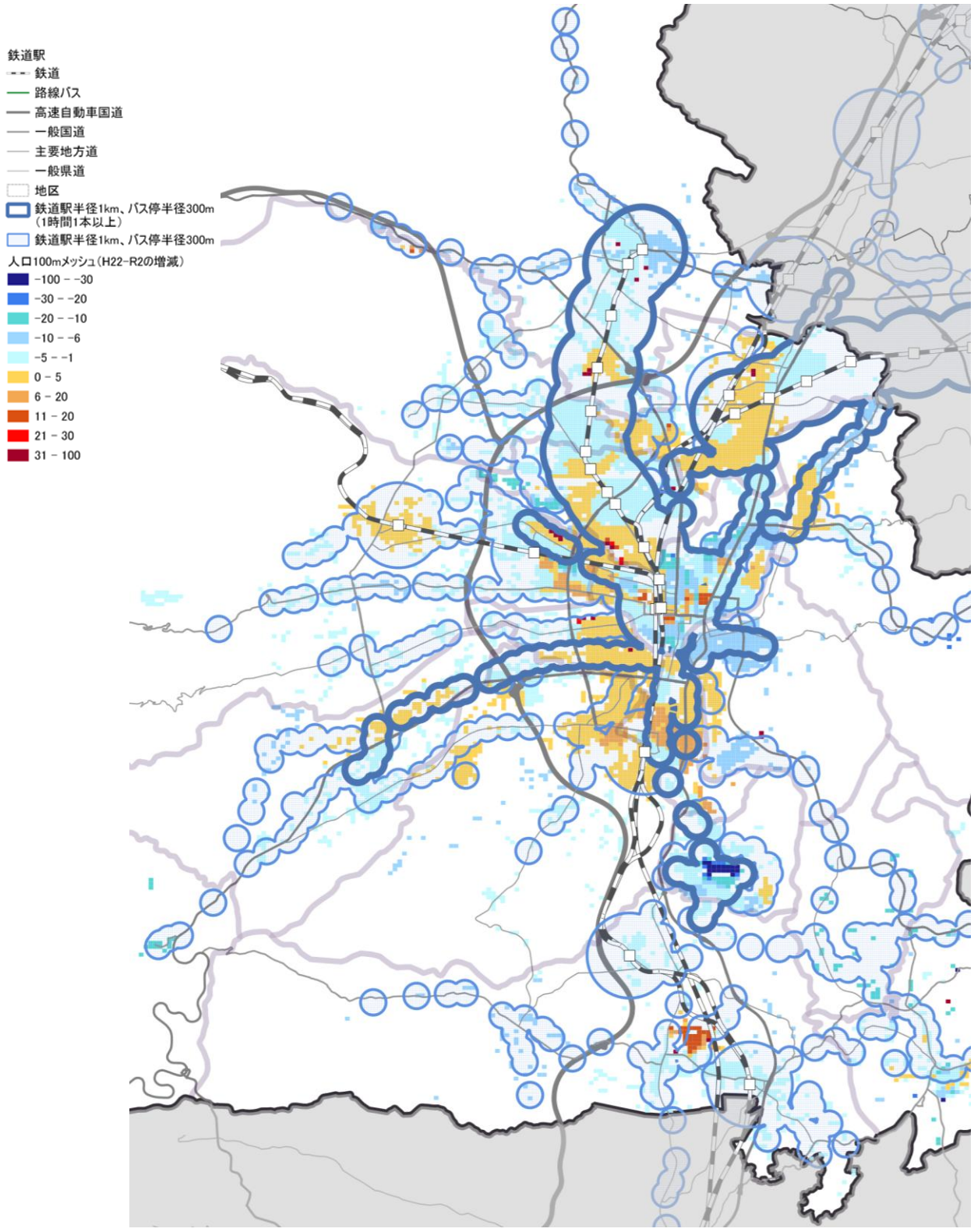


図　平成 22 年と令和 2 年の人口増減

資料：国勢調査（平成 22 年度、令和 2 年度）

2） 公共交通の利用状況

① 鉄道

市内の鉄道輸送人員は、平成 22 年を底に増加に転じていましたが、平成 26 年以降から再び減少傾向となっています。新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により令和 2 年はＪＲ東北本線、阿武隈急行、福島交通飯坂線で令和元年より約 3 割程度利用が落ち込み、ＪＲ東北本線が 5,498 千人、阿武隈急行が 713 千人、福島交通飯坂線が 2,184 千人の鉄道輸送人員となっています。

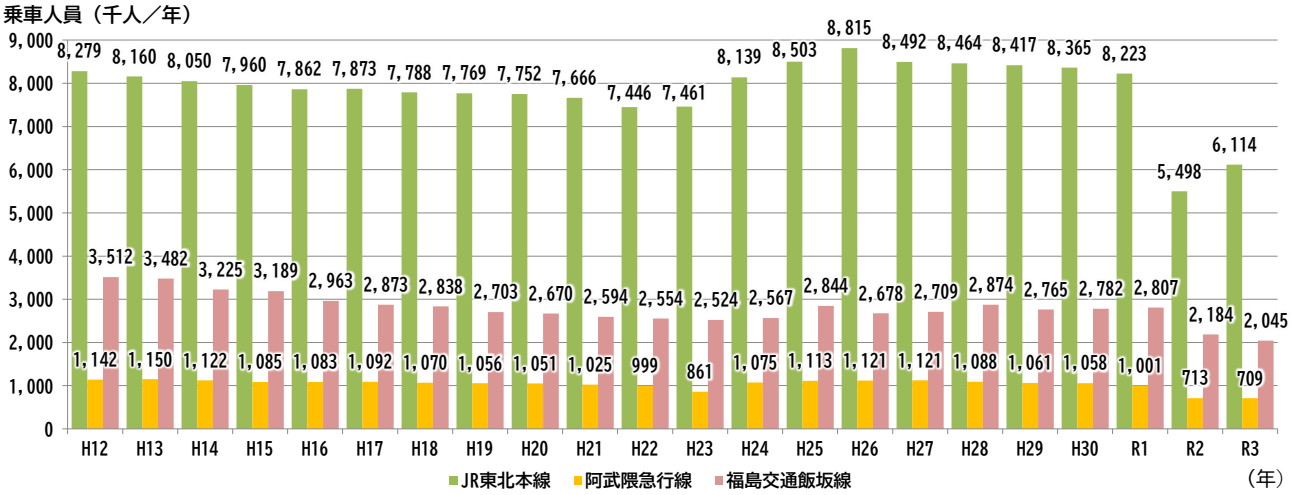
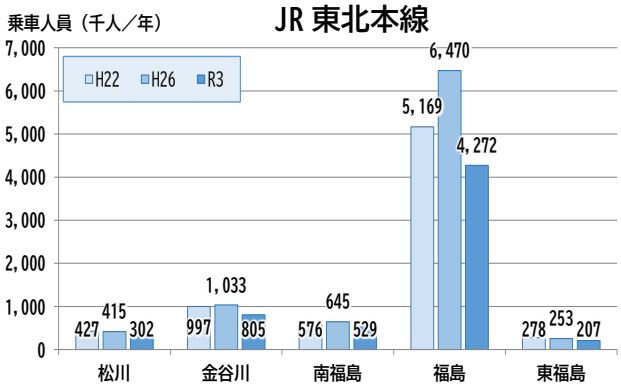
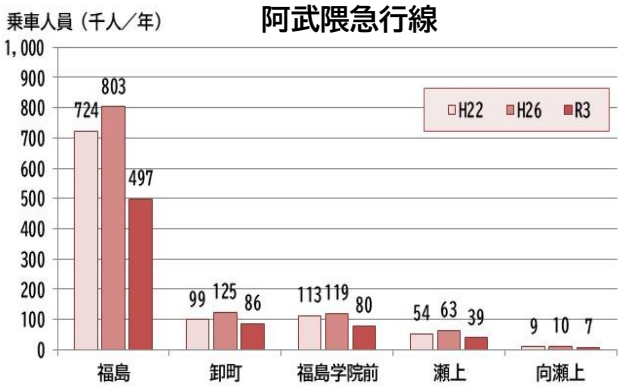


図　鉄道輸送人員の推移

※JR 東北本線：JR 東日本ホームページから 1 日平均乗車人員を年間に拡大した市内 5 駅の年別乗車人数の集計値(4～3 月)
※阿武隈急行線：阿武隈急行株式会社の資料に基づき作成した市内 5 駅の年度別乗車人数の集計値(4～3 月)
※福島交通飯坂線：福島交通株式会社の資料に基づき作成した会計年度別輸送人員の集計値（10～9 月）





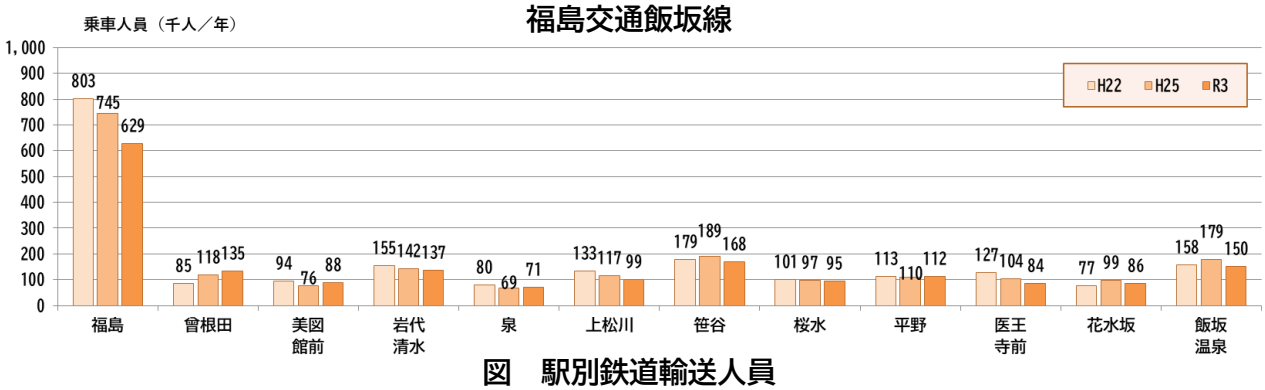


図　駅別鉄道輸送人員

※JR 東北本線：JR 東日本ホームページから 1 日平均乗車人員を年間に拡大した市内 5 駅の年別乗車人数(4～3 月)
※阿武隈急行線：阿武隈急行株式会社の資料に基づき作成した市内 5 駅の年度別乗車人数(4～3 月)
※福島交通飯坂線：実態調査に基づき作成した年別乗車人数(10～9 月)

② 路線バス

市内の路線バスの年間輸送人員は、平成 21 年まで減少傾向が続き、一時 5,000 千人を割り込んだものの、下げ止まりがみられ、令和元年まで 5,000 千人規模で推移していました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、令和 2 年は令和元年より約 3 割利用が落ち込み、3,500 千人台まで減少しています。

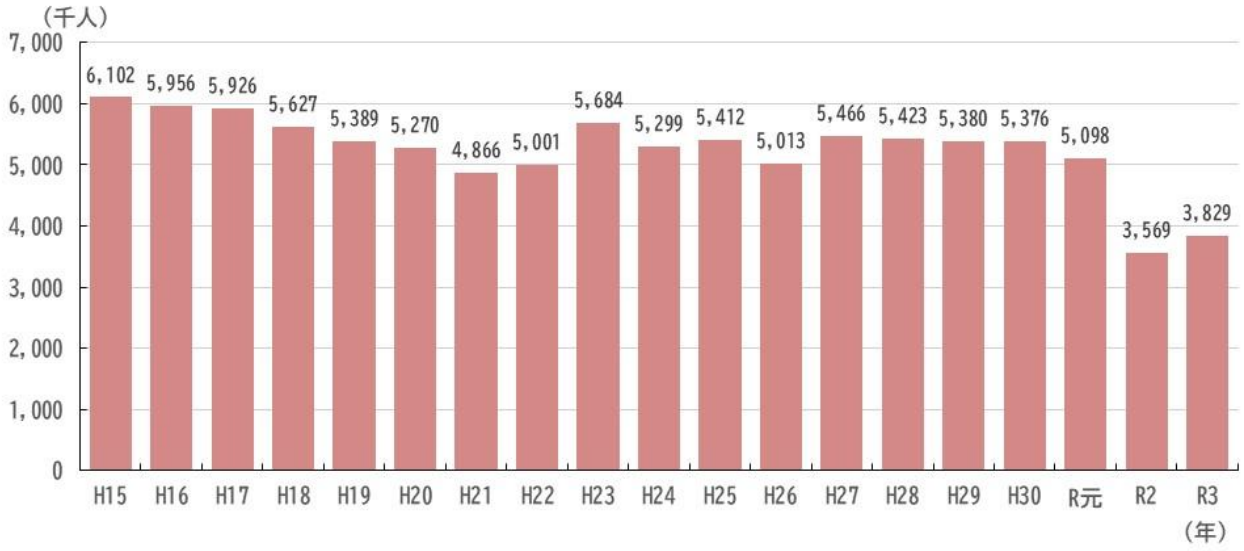


図　路線バスの年間輸送人員の推移

③ 乗合タクシー

松川下川崎乗合タクシー（あけび号）の乗車人員は、平成 26 年の 1,728 人をピークに 1,200 人前後を維持していましたが新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により令和 2 年は令和元年より約 3 割利用が落ち込み、600 人台まで減少しています。

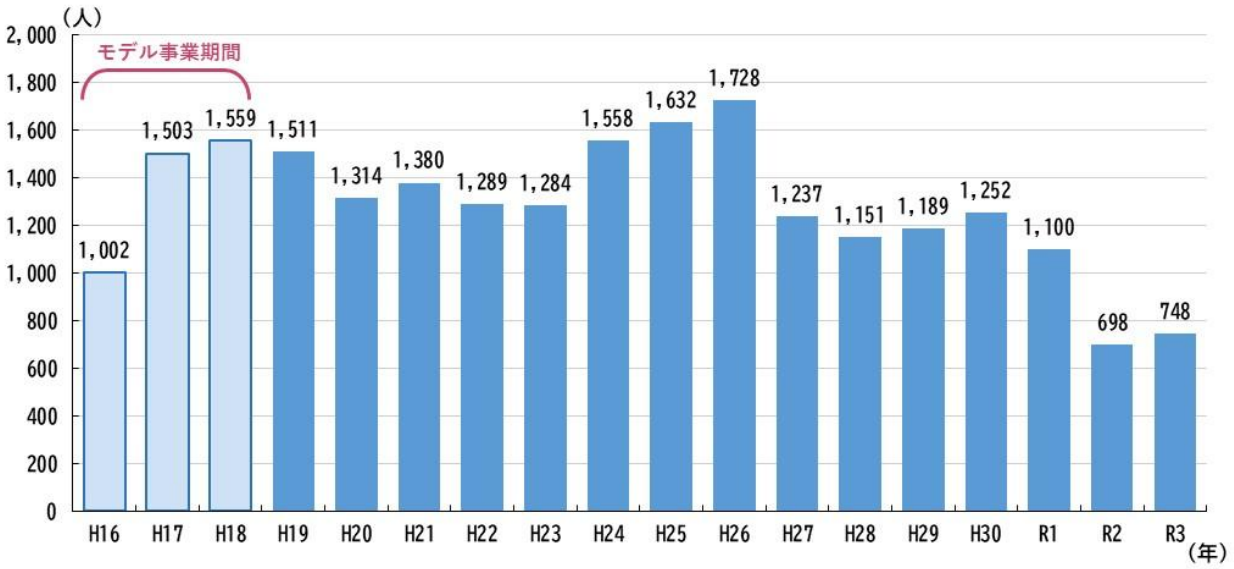


図　松川下川崎乗合タクシー（あけび号）の乗車人員の推移

④ タクシー

タクシーの輸送人員は年々減少しており、平成 24 年に増加に転じたものの平成 25 年以降減少傾向が続いています。新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、令和 2 年は令和元年より約 4 割利用が落ち込み、1,163 千人まで減少しています。

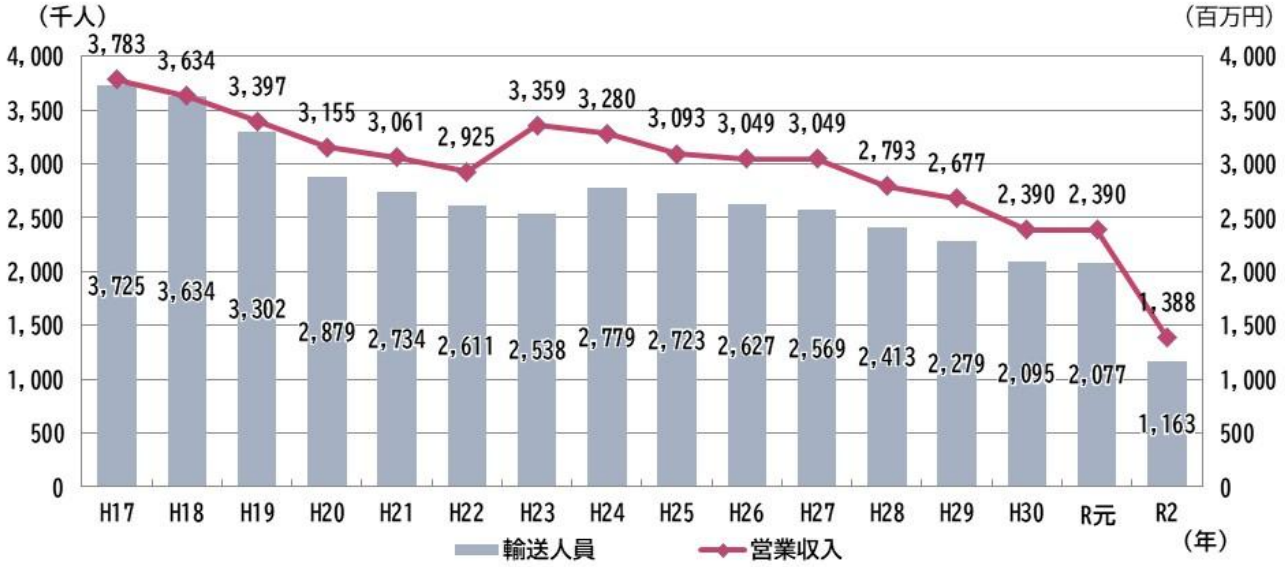


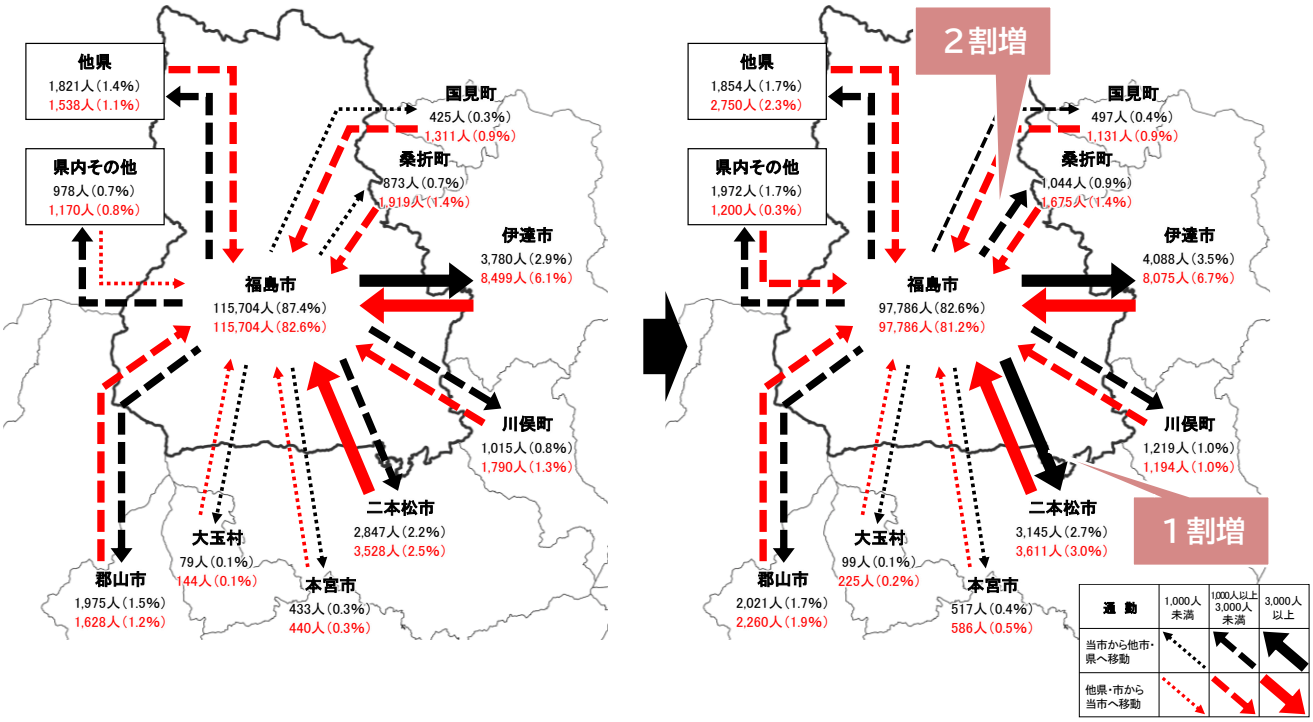
図　法人タクシー輸送人員と営業収入推移

資料：国土交通省東北運輸局　運輸要覧

3） 交通流動

① 周辺市町村間における通勤・通学流動の変化

【通勤】



【通学】

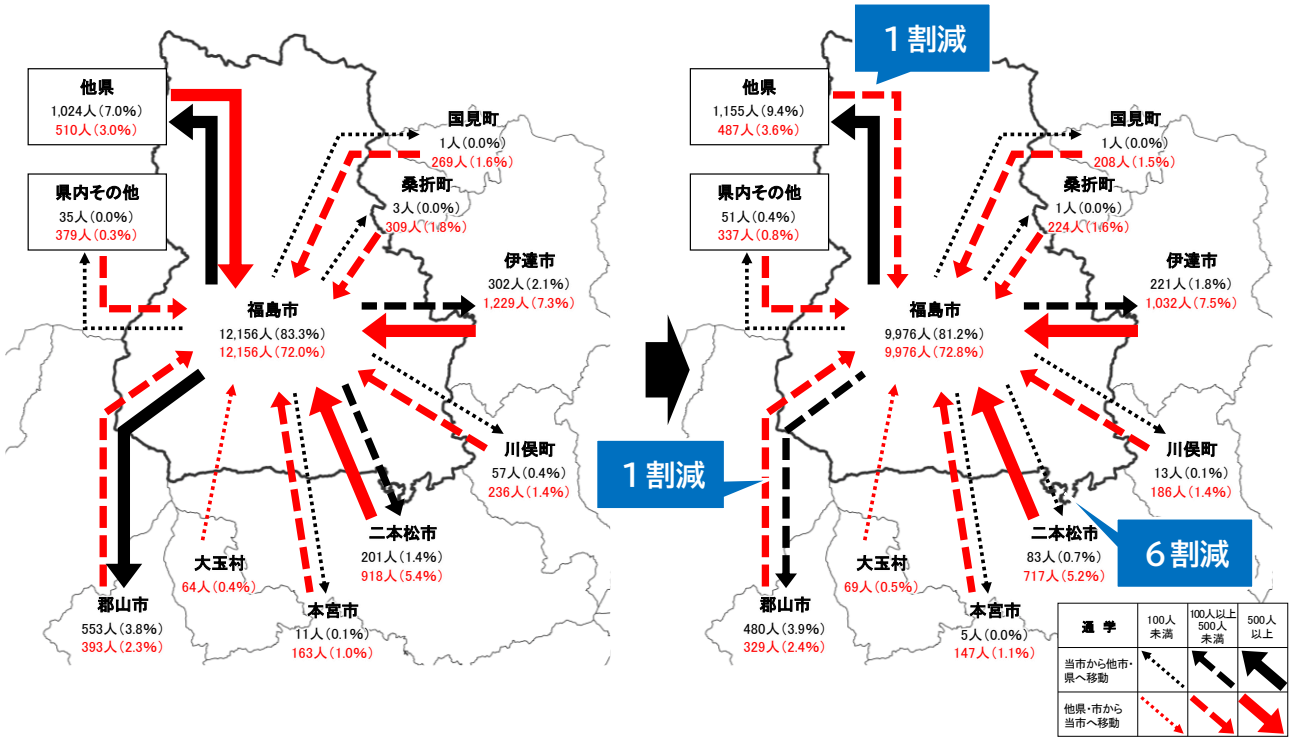
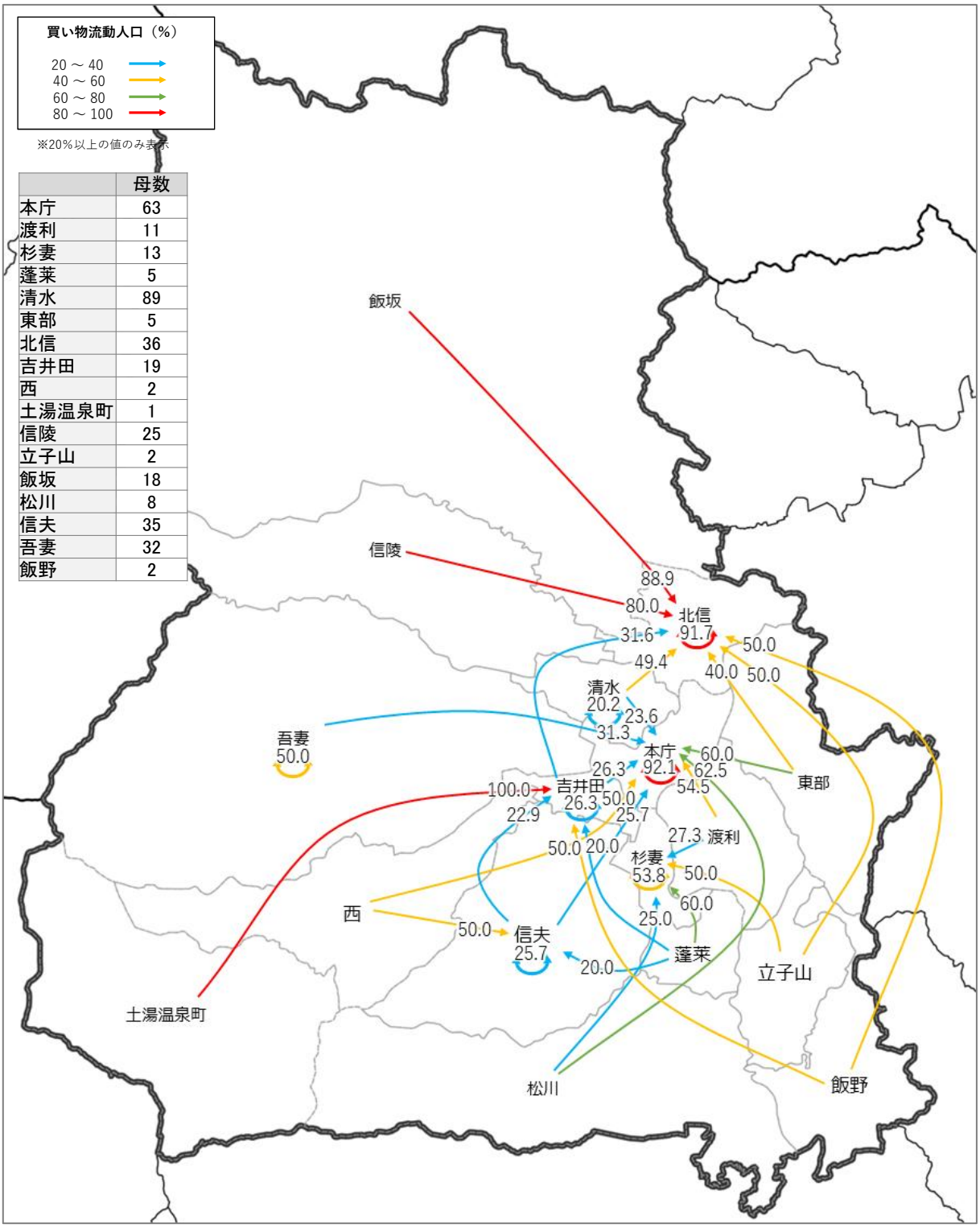


図　通勤、通学における流動図（左図：平成 22 年度、右図：令和 2 年度）

資料：国勢調査（平成 22 年度、令和 2 年度）

② 市内の流動状況

【買い物】

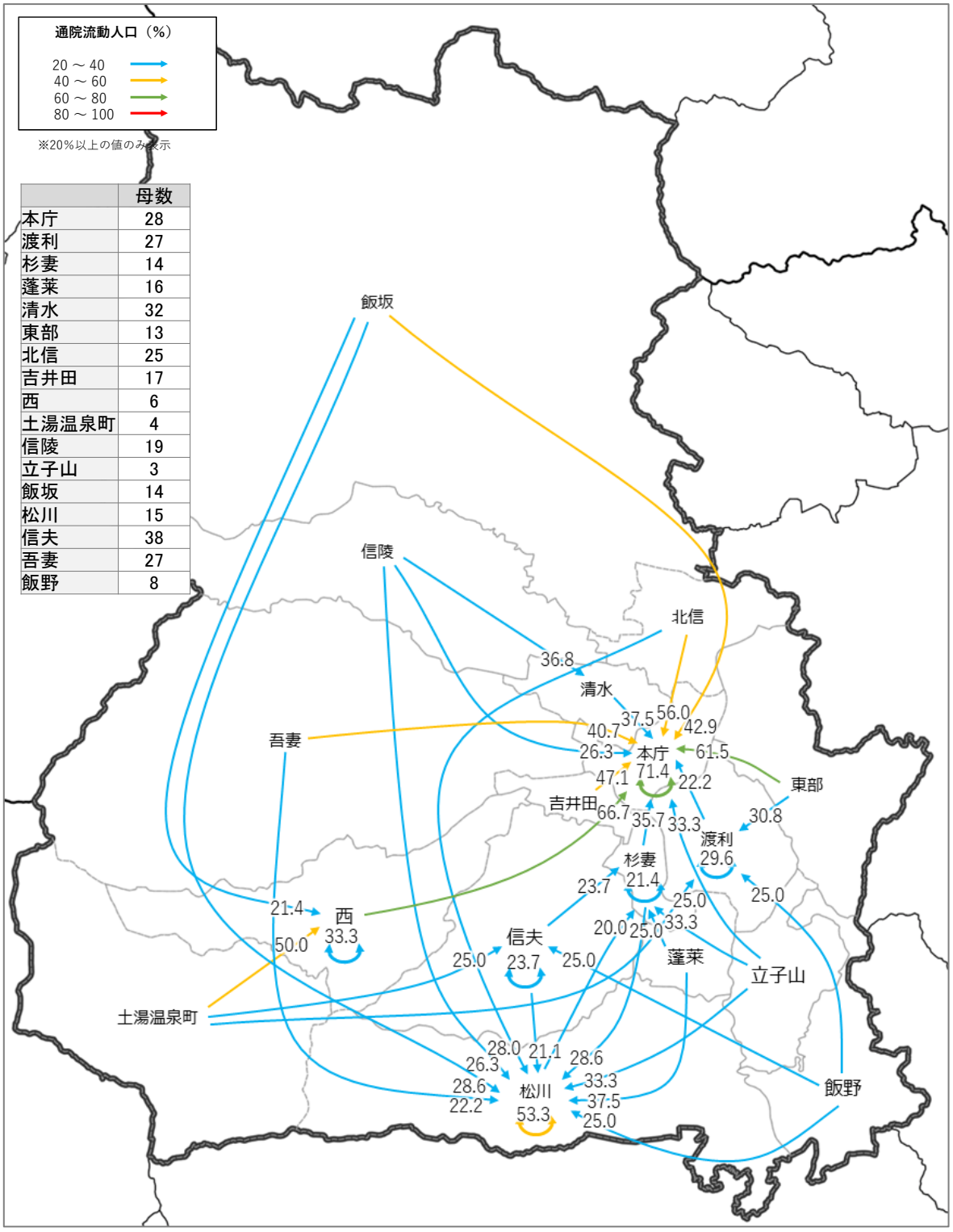


	母数
本庁	63
渡利	11
杉妻	13
蓬莱	5
清水	89
東部	5
北信	36
吉井田	19
西	2
土湯温泉町	1
信陵	25
立子山	2
飯坂	18
松川	8
信夫	35
吾妻	32
飯野	2

図　買い物流動図

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

【通院】



	母数
本庁	28
渡利	27
杉妻	14
蓬莱	16
清水	32
東部	13
北信	25
吉井田	17
西	6
土湯温泉町	4
信陵	19
立子山	3
飯坂	14
松川	15
信夫	38
吾妻	27
飯野	8

図　通院流動図

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

4） 代表交通手段分担率

市民アンケート結果による、代表交通手段分担率をみると、「自家用車（自分で運転）」が 6 割と最も多く、「鉄道」「路線バス」「タクシー」の公共交通は全体の約 1 割に留まっています。

地域公共交通網形成計画策定時の平成 27 年度と比較すると、新型コロナウイルス感染症や自然災害等の影響により、公共交通の利用率が若干低下し、「自家用車（自分で運転）」に移行している状況がうかがえます。

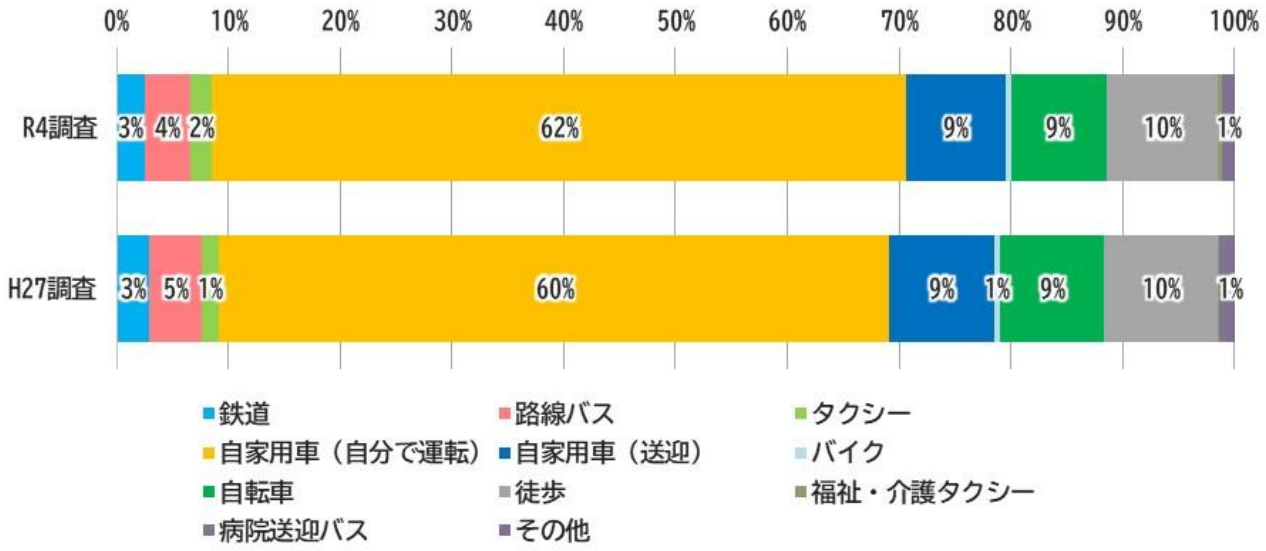


図　代表交通手段分担率

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

2-4 公共交通に対する市民意見・ニーズ

① 普段の買い物では、現金以外に「ＩＣカードの電子マネー決済」「クレジットカード（磁気・ＩＣ型）」の利用がみられる

・普段の買い物で、現金以外に「ＩＣカードの電子マネー決済」が約５割、「クレジットカード（磁気・ＩＣ型）」が約４割を占めています。

・また、「ＩＣカードの電子マネー決済」と回答した人のうち、約９割が「ｎａｎａｃｏ」を利用していることが明らかになりました。一方で、「ＷＡＯＮ」や「Ｓｕｉｃａ」が２割程度となっています。

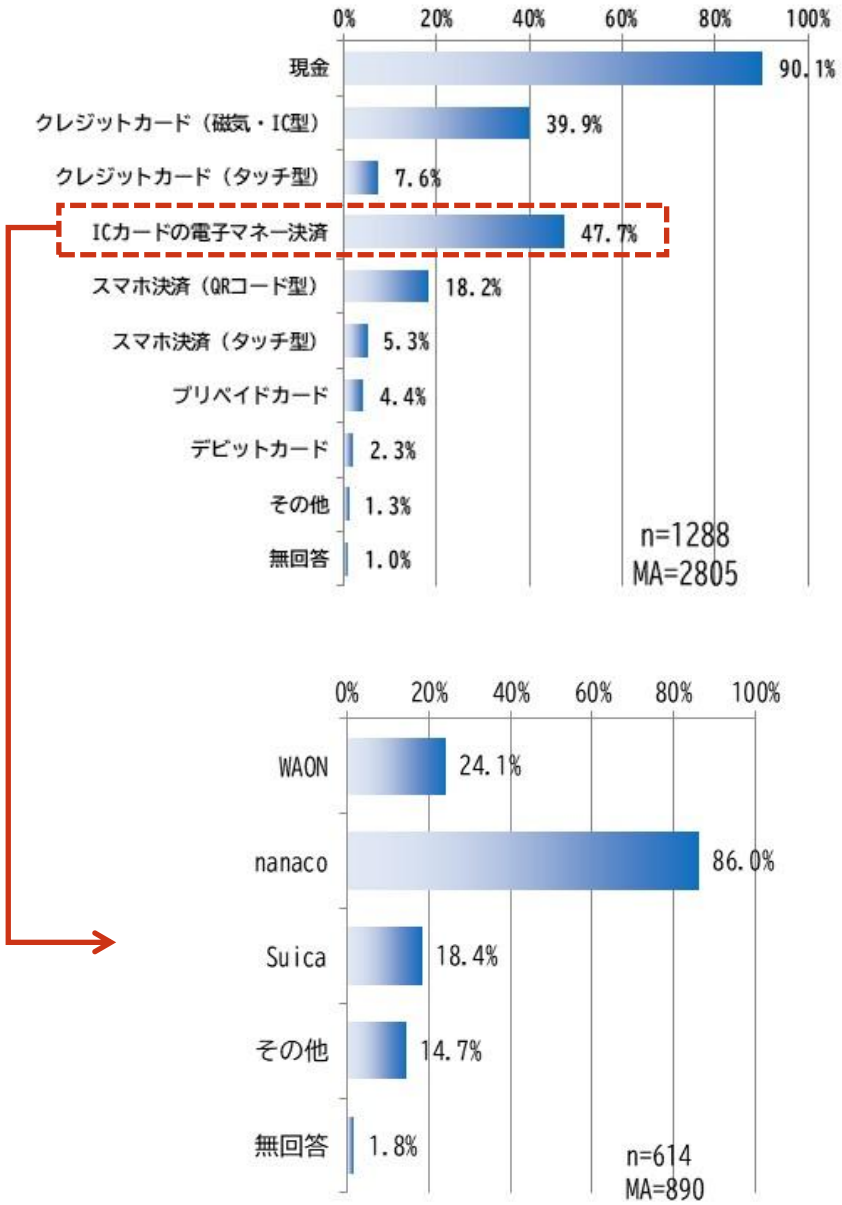


図　普段の買い物で利用している決済手段

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

② 日常の外出に対して、70 歳以上で「送迎をお願いするは気が引ける」、30 歳代や 40 歳代で「家族の送迎に時間を取られる」等の困りごとを抱えている

・市民アンケート結果によると、日常の外出や送迎での困りごとについての回答では、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方が一定数います。

・日常の外出に関して送迎に関する部分に着目すると、「送迎をお願いするは気が引ける」は 70 歳以上が半数以上を占めています。

・また、「送迎に時間を取られる」は 30 歳代や 40 歳代が半数以上を占めています。

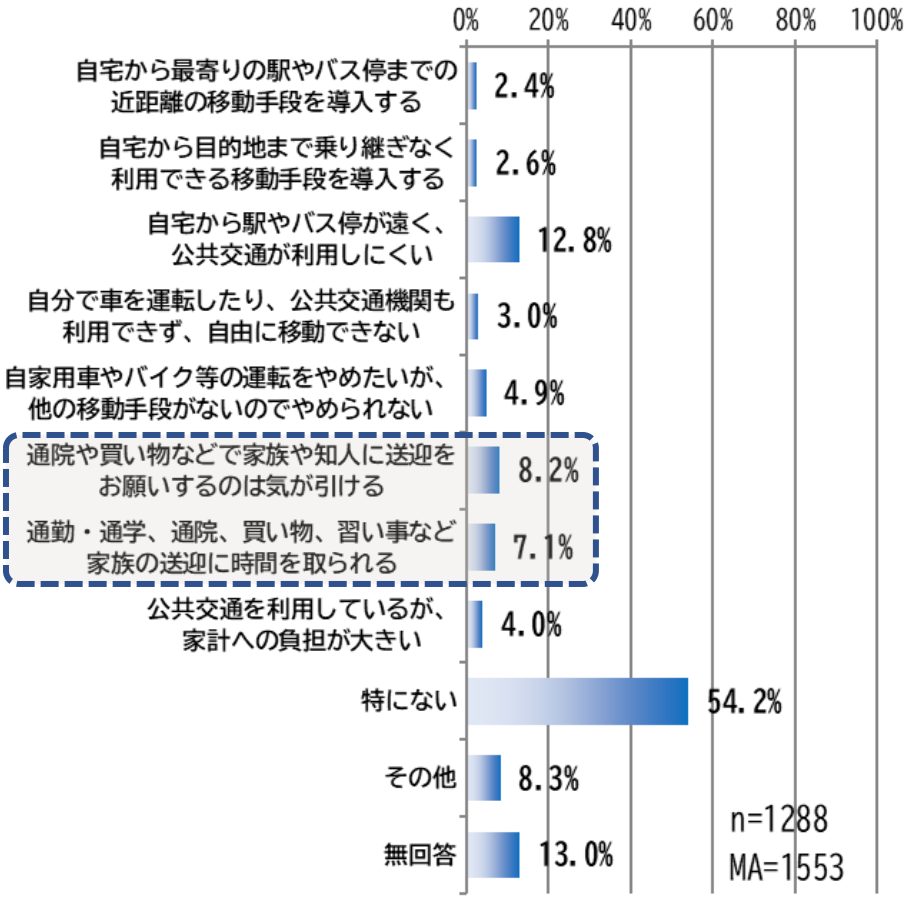


図　日常の外出や送迎での困りごと

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

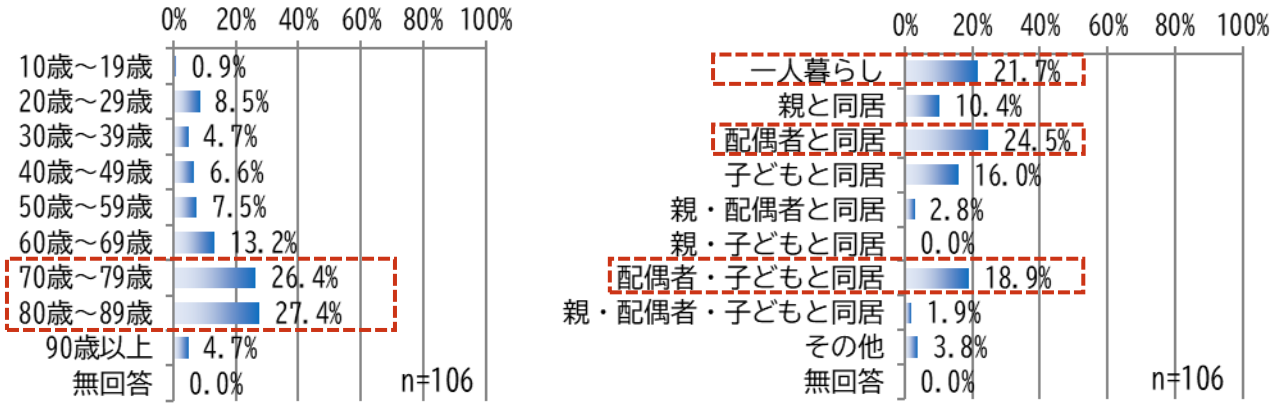


図　「通院や買い物などで家族や知人に送迎をお願いするのは気が引ける」と回答した人の属性（年代・家族構成）

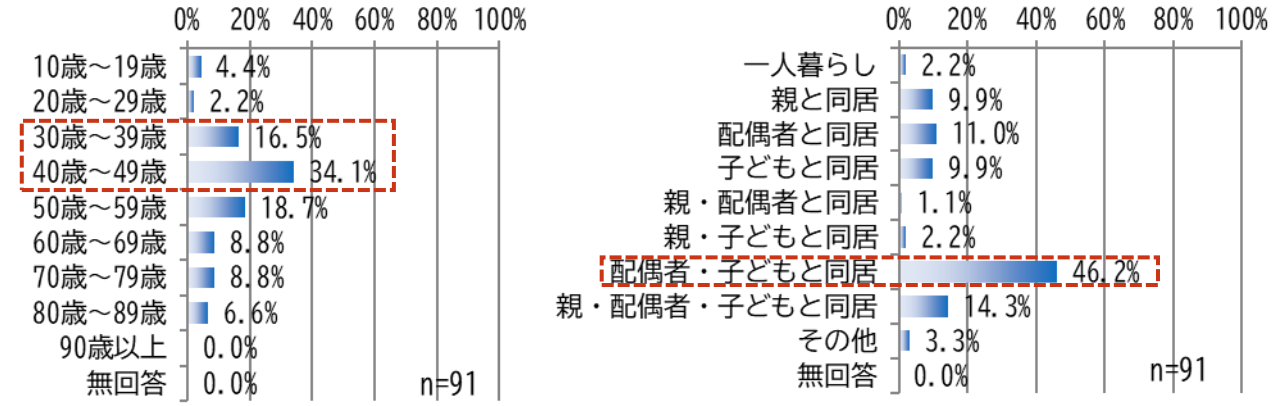


図　「通勤、通学、通院、買い物、習い事など家族の送迎に時間を取られる」と回答した人の属性（年代・家族構成）

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 公共交通利用に対する考え方として、25 歳以下及び 65 歳以上では「高齢化が進む中で交通事故防止のため、公共交通を利用したい」、一方で 25～65 歳では「公共交通を利用するつもりはない」と年代によって二極化している

・15～24 歳の 3～4 割、65～89 歳の 3～5 割が「高齢化が進む中で交通事故防止のため、公共交通を利用したい」と回答する一方で、25～64 歳では、3～5 割が「公共交通を利用するつもりはない」と回答しています。

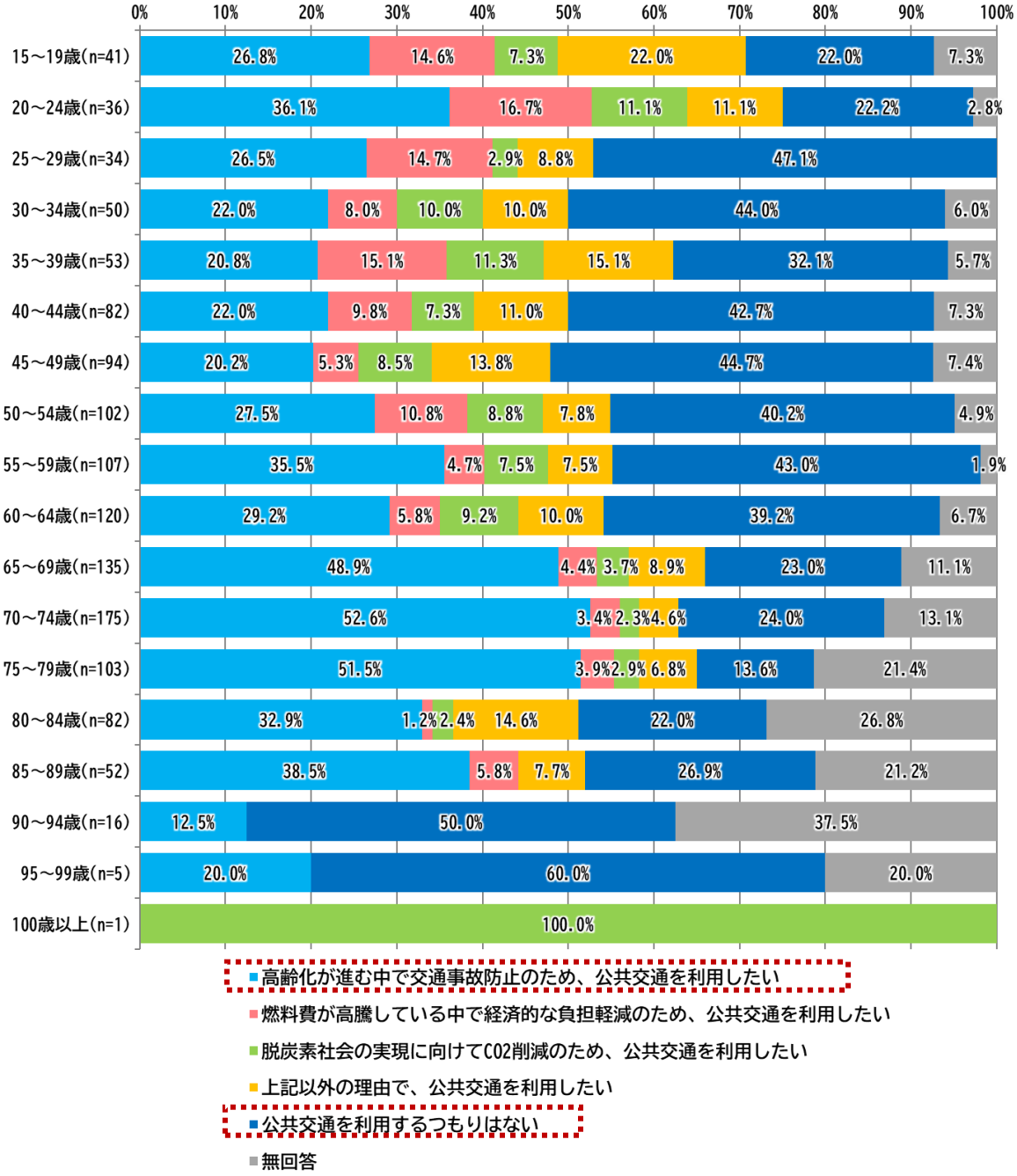


図　年代別の公共交通利用に対する考え方

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

④ 月に１日未満の公共交通をたまに利用する人をターゲットとした施策の訴求が効果的である

・鉄道に対して、全体の約４割が「運行本数が少ない」「自宅から駅が遠い」と回答しています。特に、「月に１日程度」「数か月に１日程度」「年に１日程度」利用している人では、全体と比較して回答した割合が高い傾向があります。

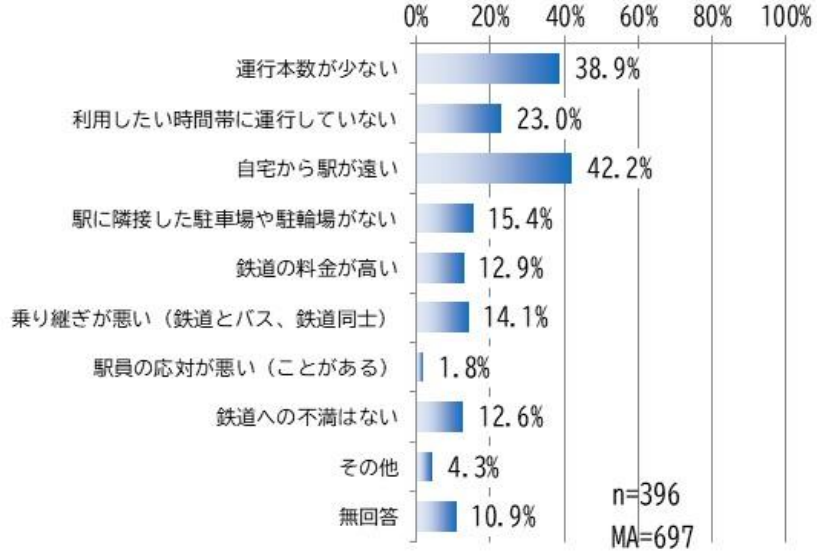
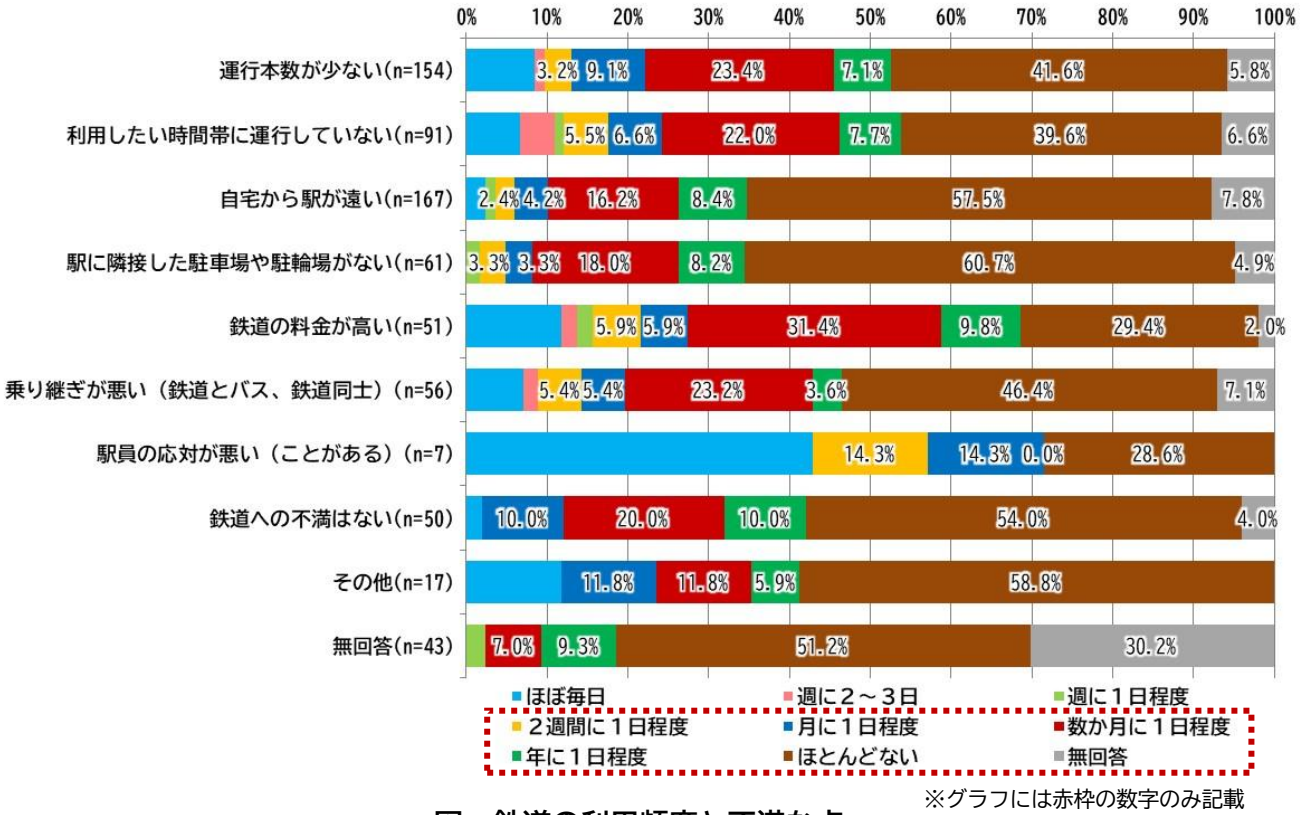


図　鉄道に対する不満な点



※グラフには赤枠の数字のみ記載

図　鉄道の利用頻度と不満な点

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

・路線バスに対して、全体の約 6 割が「運行本数が少ない」と回答しています。特に、「月に 1 日程度」「数か月に 1 日程度」「年に 1 日程度」利用している人では、全体と比較して回答した割合が高い傾向があります。

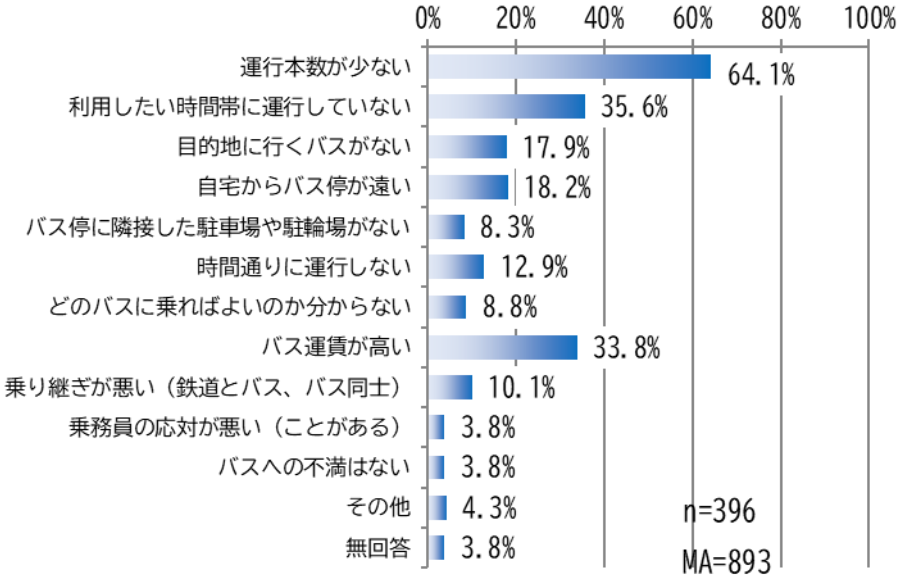
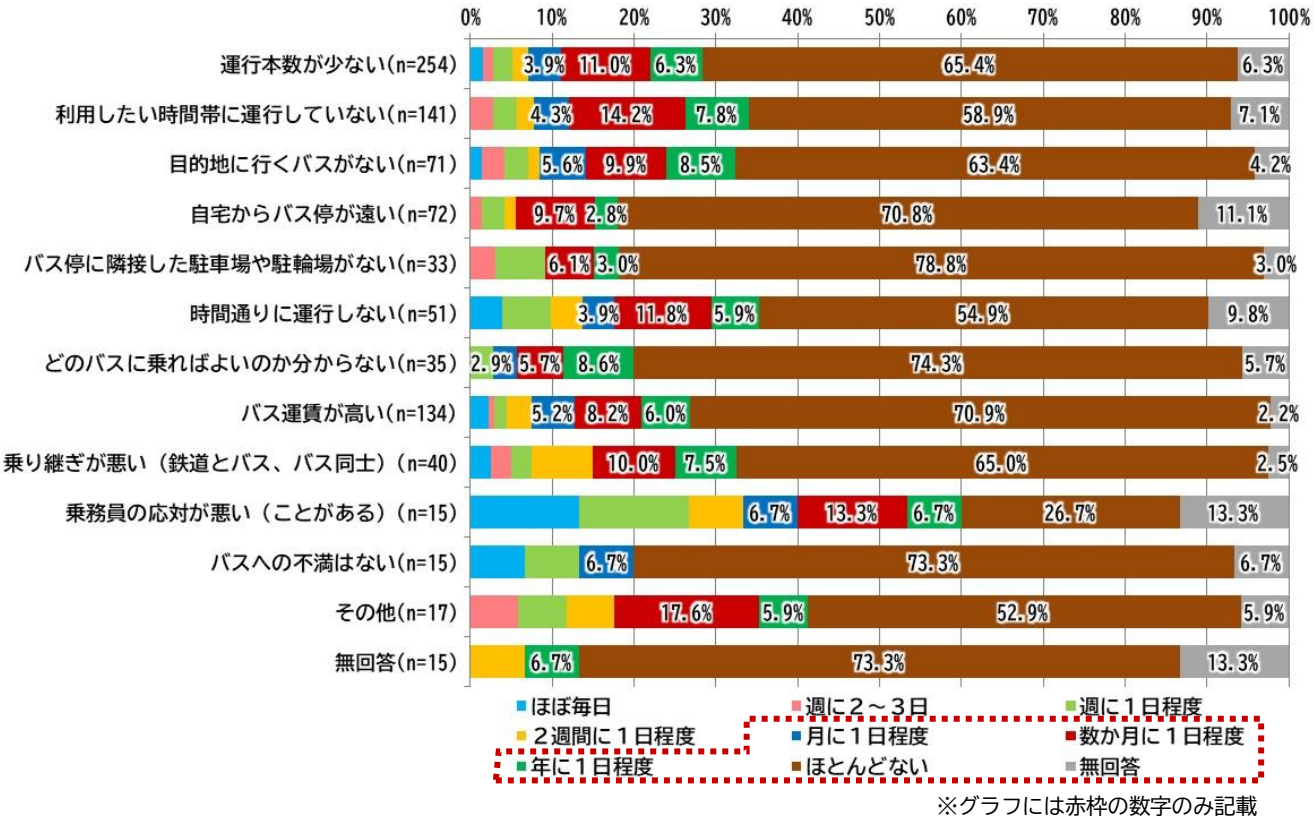


図　路線バスに対する不満な点



※グラフには赤枠の数字のみ記載

図　路線バスの利用頻度と不満な点

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

・タクシーに対して、全体の約 6 割が「タクシー運賃が高い」と回答しています。特に、「数か月に 1 日程度」「年に 1 日程度」利用している人では、全体と比較して回答した割合が高い傾向があります。

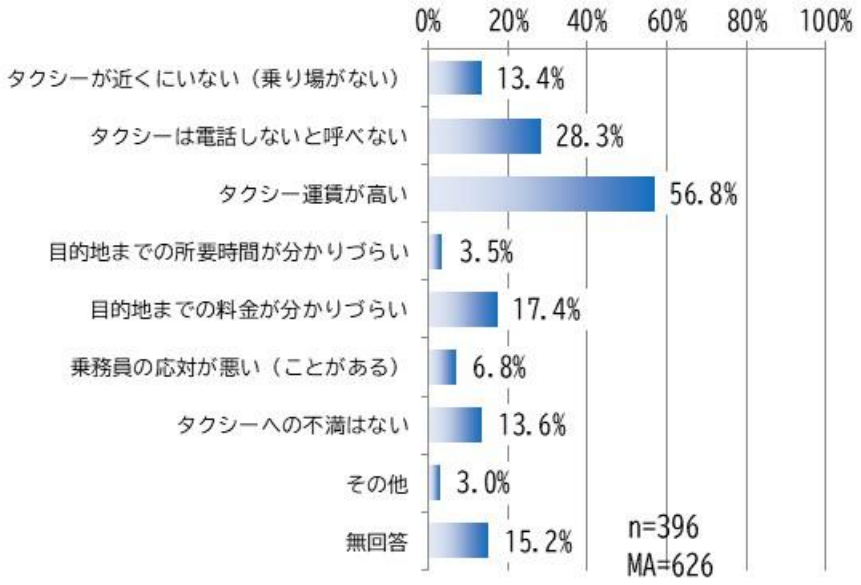
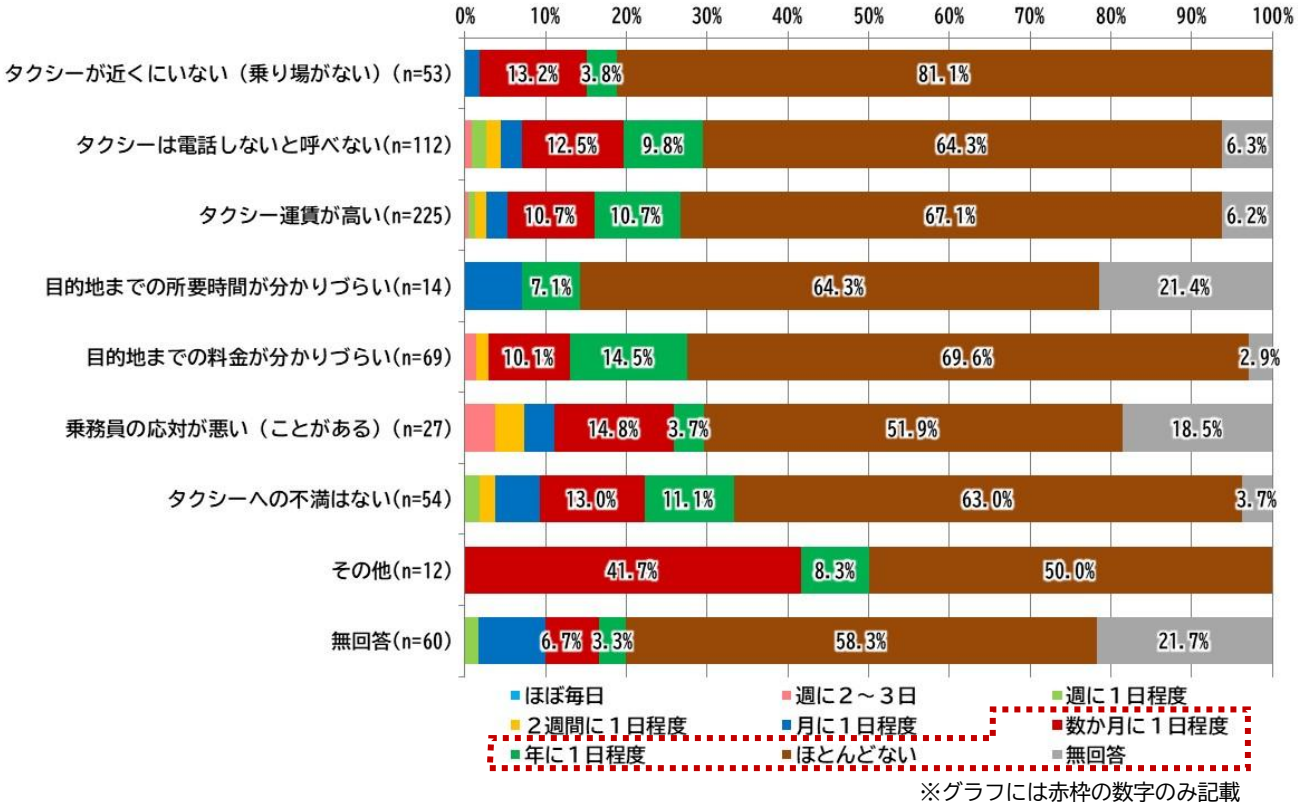


図　タクシーに対する不満な点



※グラフには赤枠の数字のみ記載

図　タクシーの利用頻度と不満な点

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

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。

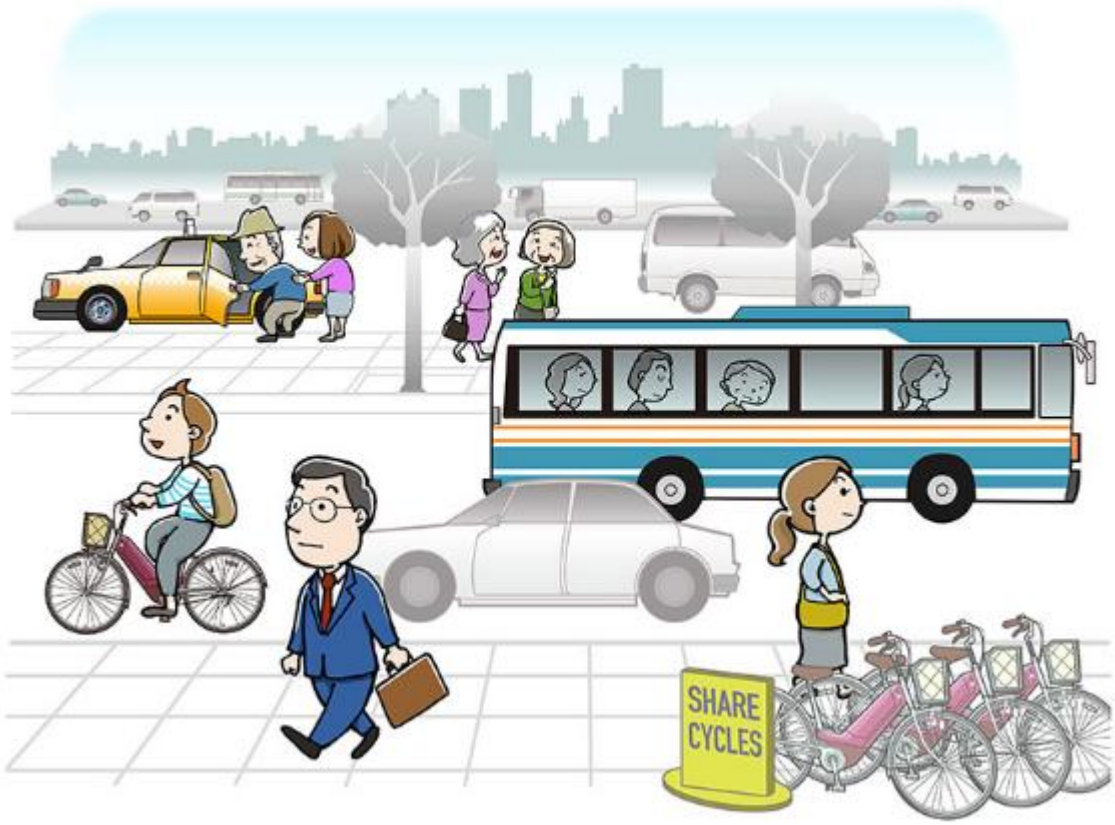


図　多様な移動手段のイメージ

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。

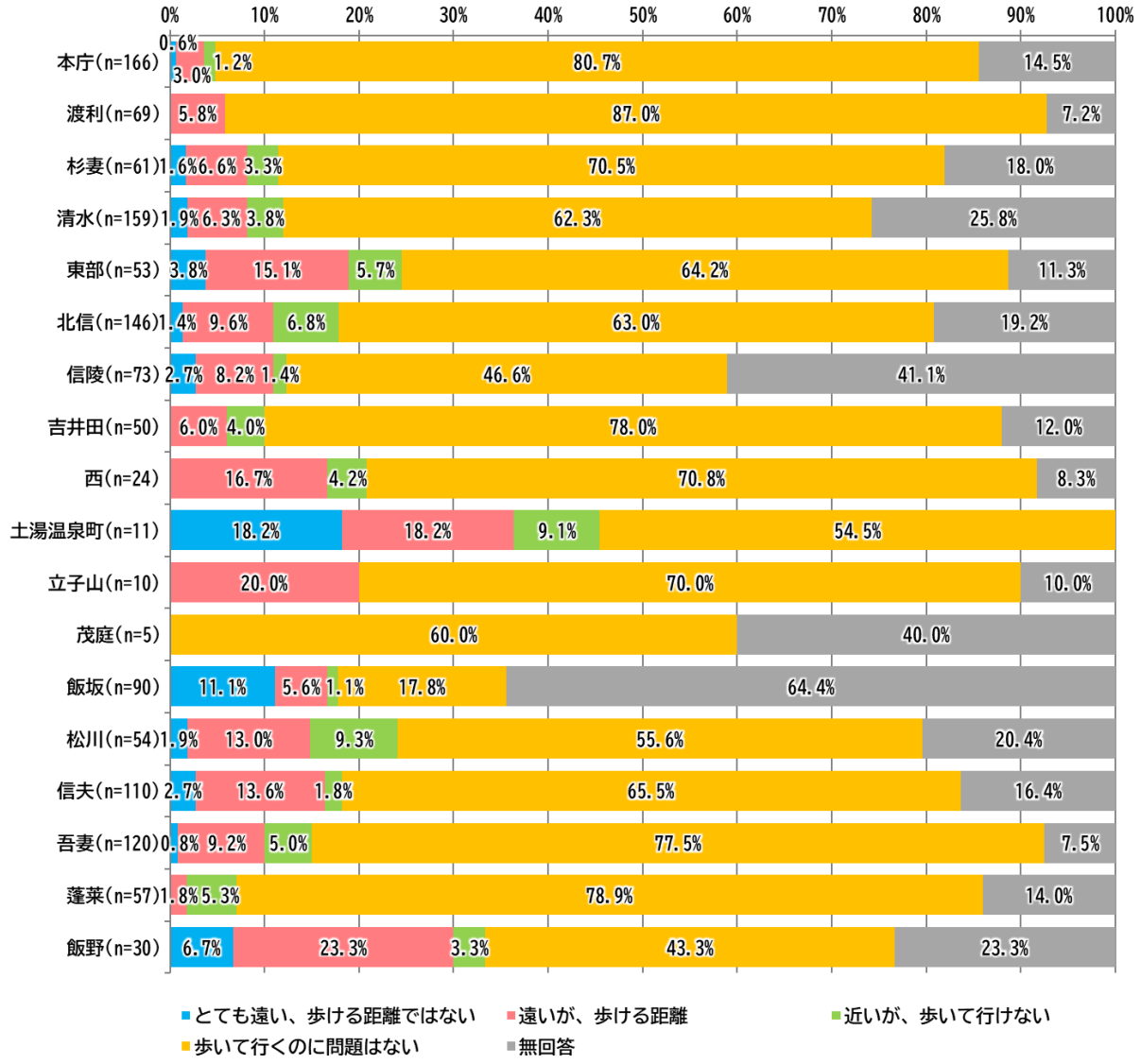


図　最寄りのバス停までの距離をどのように感じるか

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。

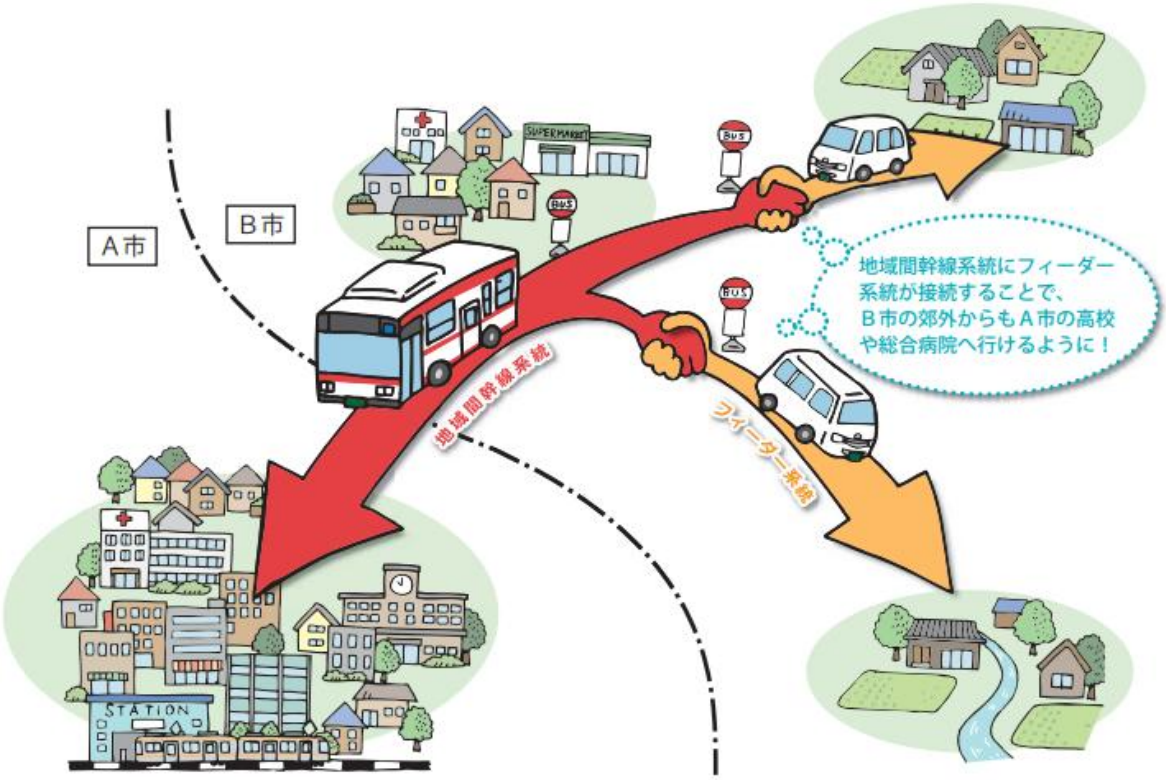


図　地域間幹線バスのイメージ

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。

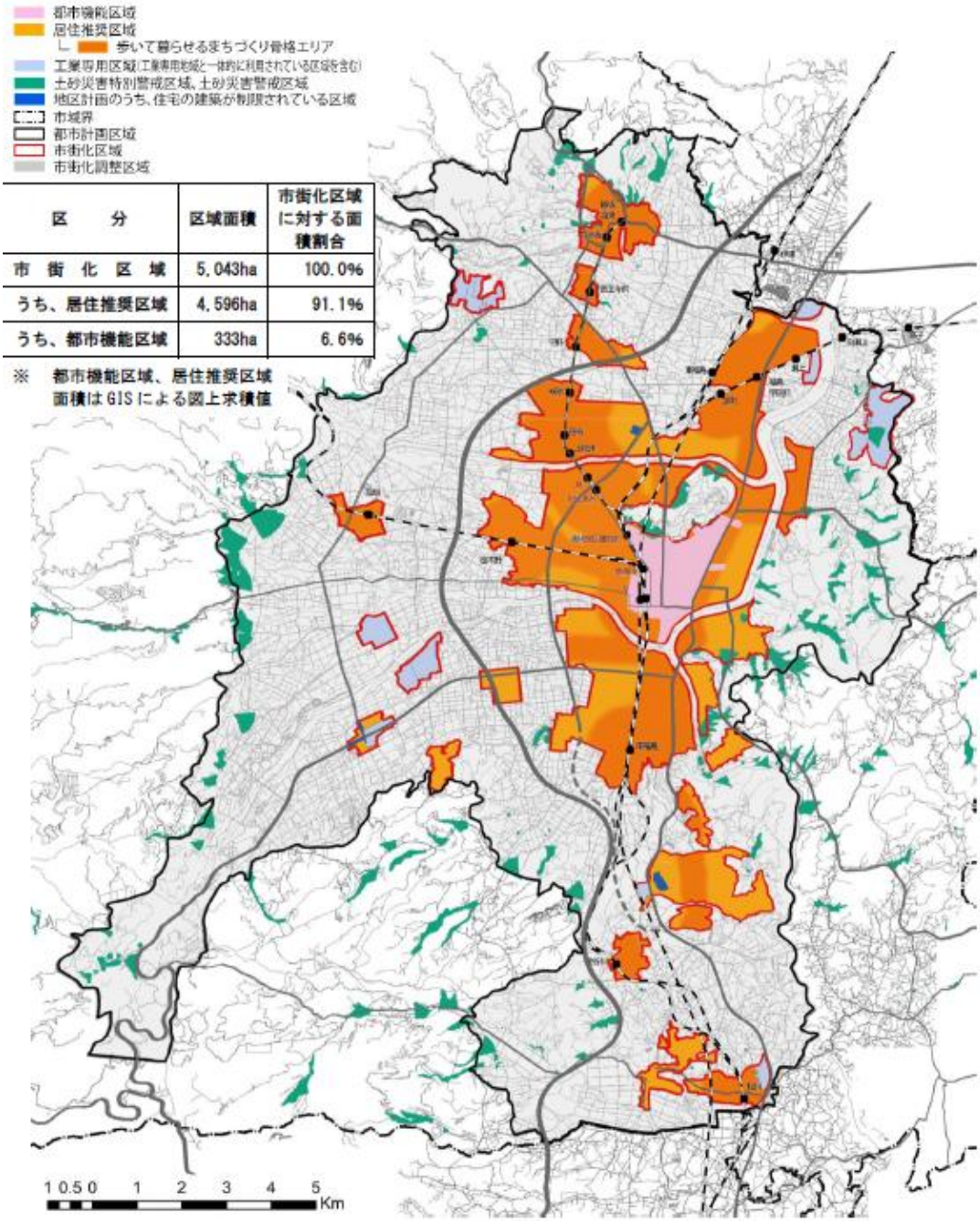


図　福島市立地適正化計画で定める居住推奨区域と都市機能区域

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 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。

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

・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。

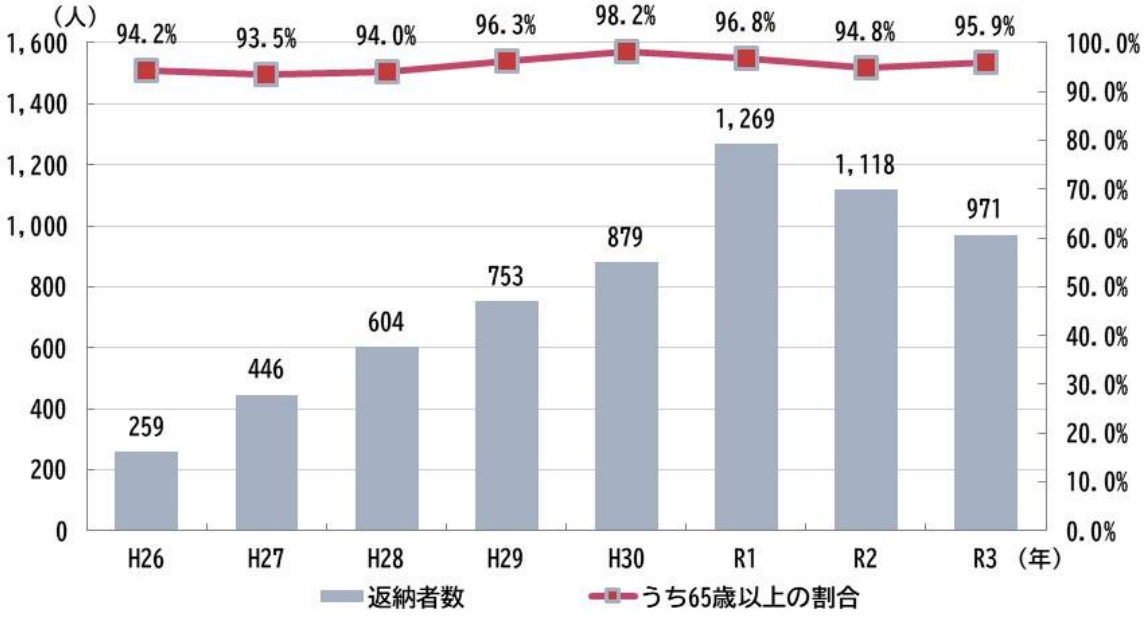


図　福島市の運転免許返納者数の推移

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。

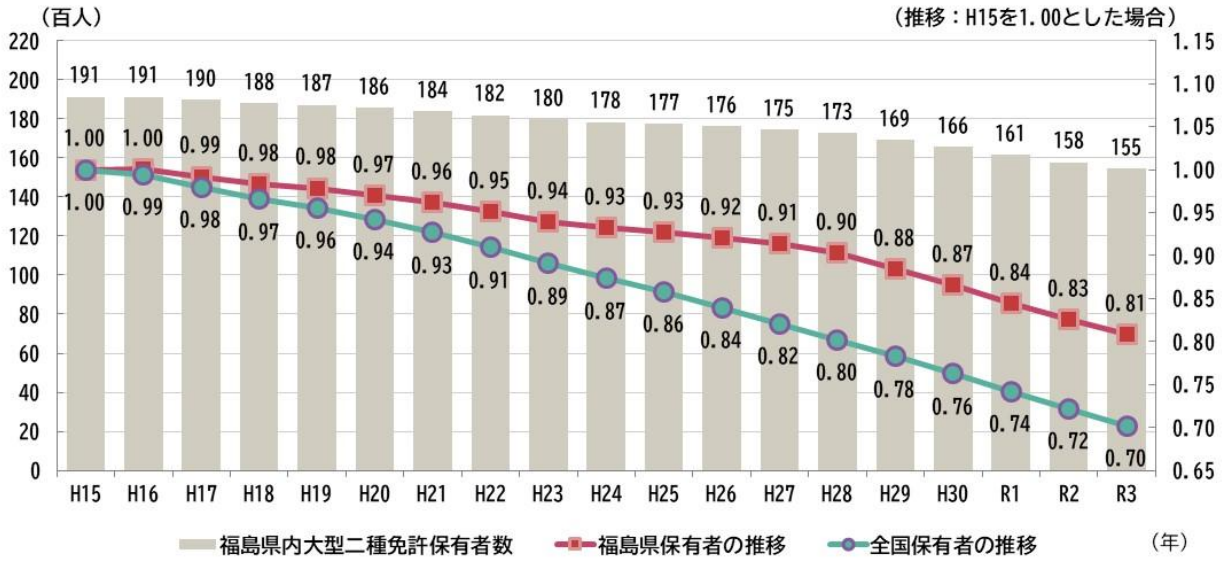


図　福島県内の大型二種免許保有者数の推移

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し、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的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が訪れ、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（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。

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

〇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。

〇近年、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

〇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。

〇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。

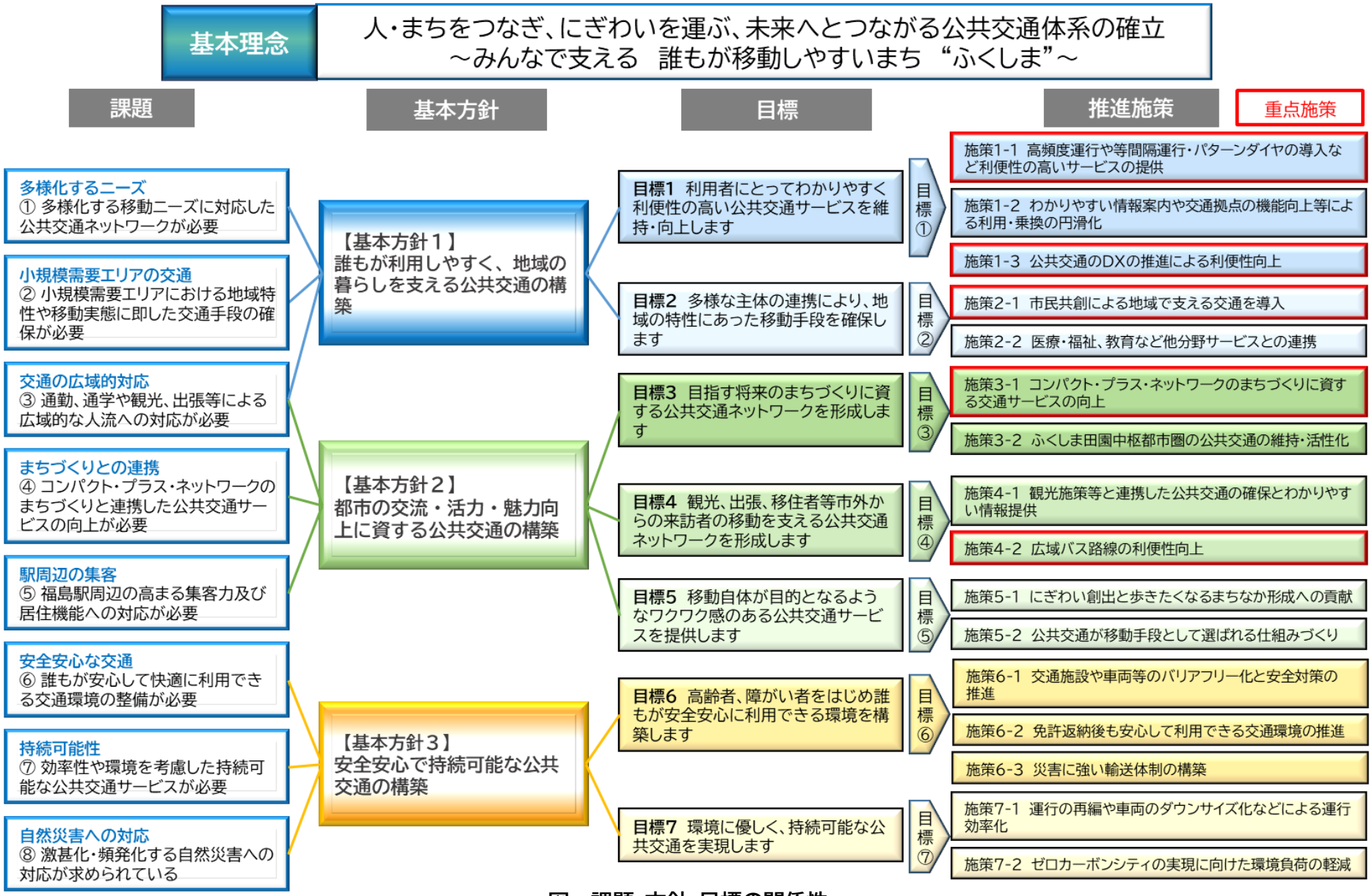


図　課題-方針-目標の関係性

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

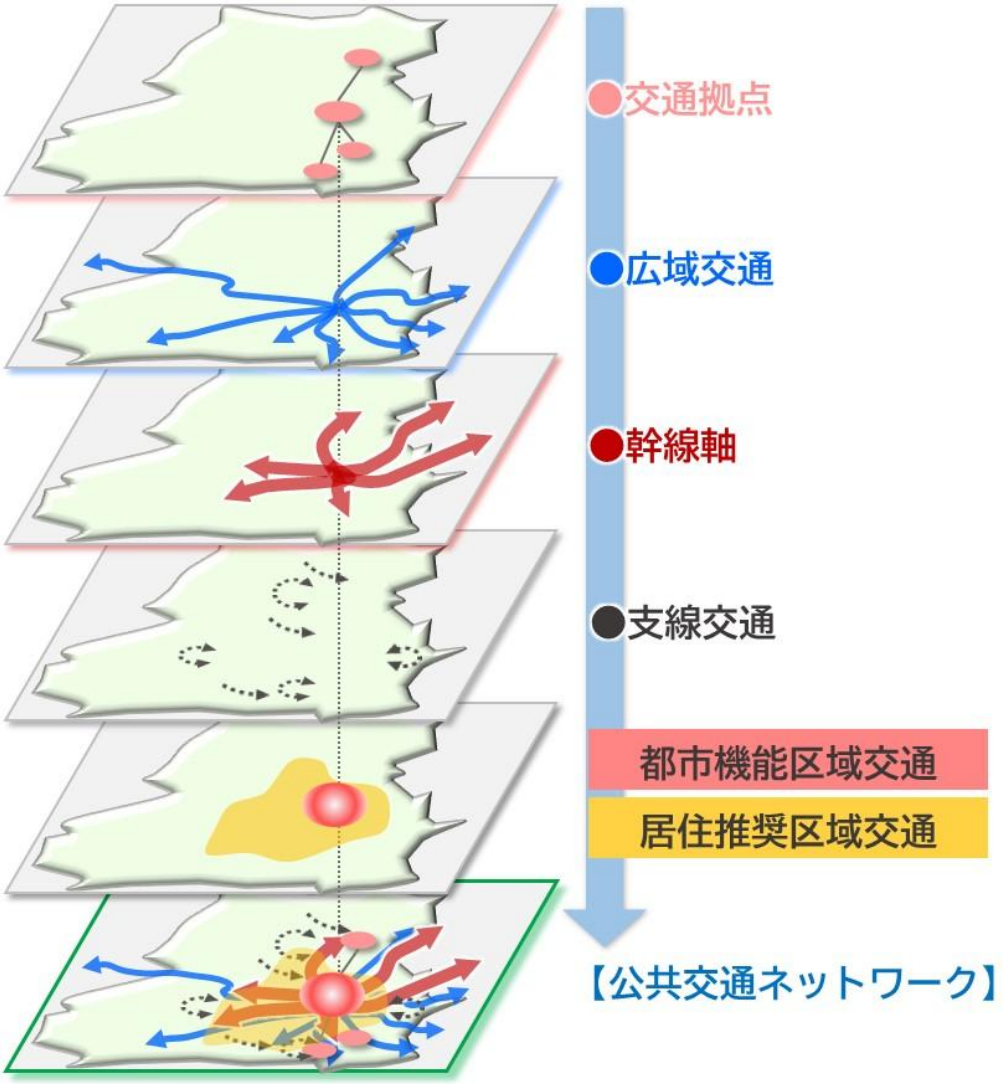


図　階層性のある公共交通ネットワークのイメージ

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	・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	・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	・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	・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	・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
	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

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～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。

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、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	1コース・2コース	路線バス
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

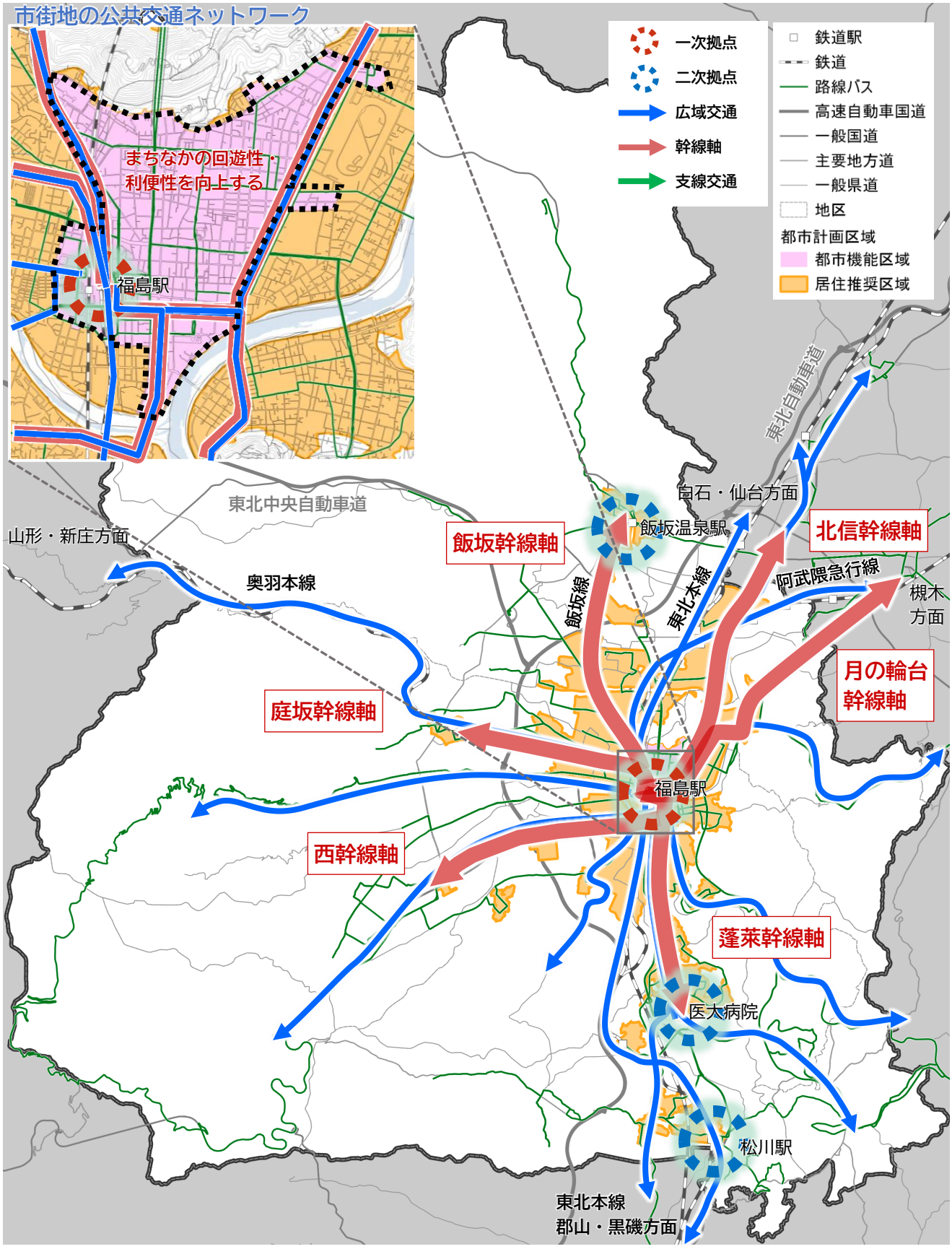


図　公共交通ネットワークの将来イメージ

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 12 年度までの 8 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	R１０	R１１	R１２
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・実施				
	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							
		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			●	●	●	●	●	●	●	●	●			順　次　実　施							
																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							

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。

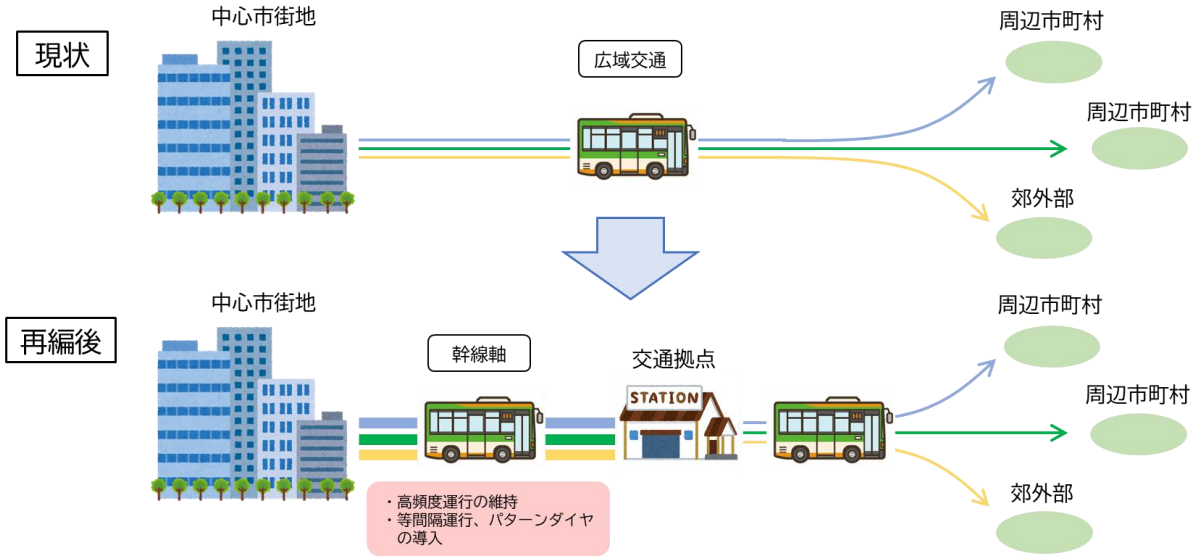


図　広域交通と幹線軸のイメージ

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



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

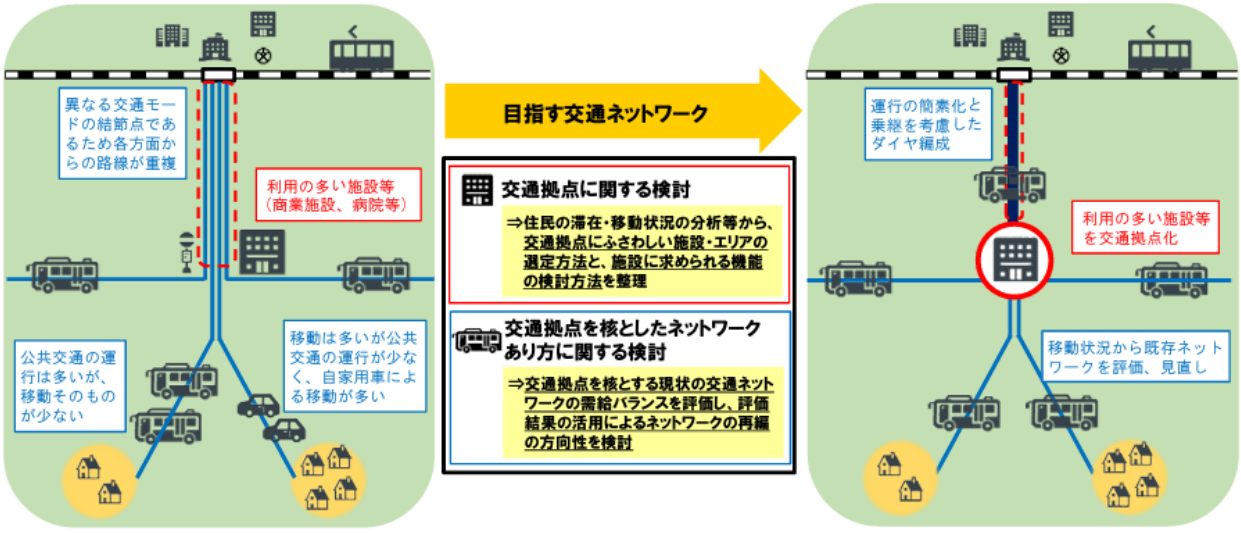


・沖縄県では、観光二次交通の利便性向上の取組として、公共交通と観光情報のオープンデータ化を推進
・公共交通情報を Google マップに提供し、検索が可能

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ぶ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　公共交通のＤＸ※の推進による利便性向上		【重点施策】
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 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

○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。

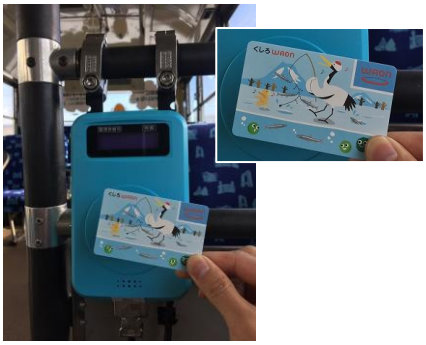
【参考】キャッシュレス決済の導入拡大



・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）

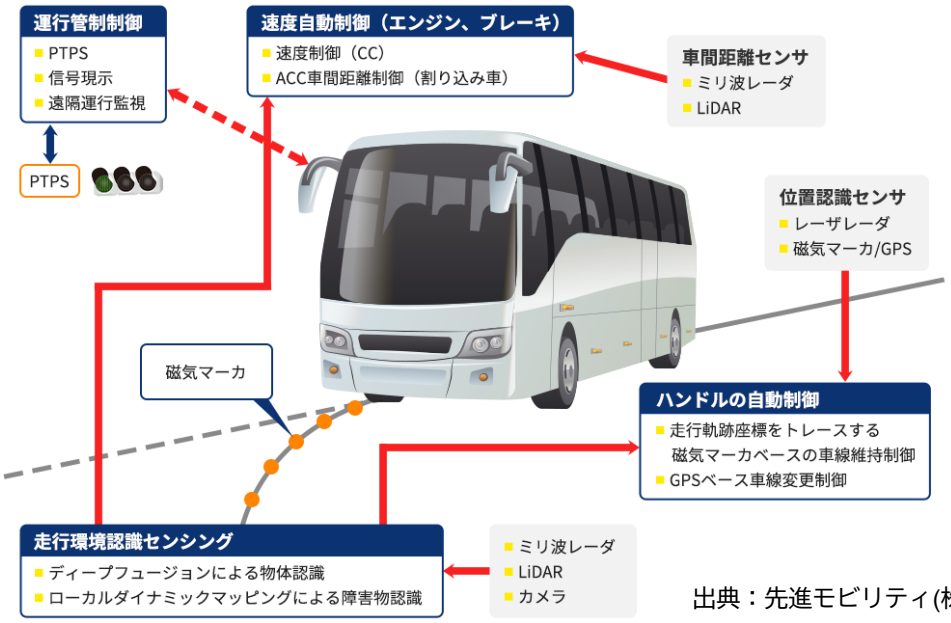


・交通系 IC カードも含めた電子マネー決済やスマホ決済ができる機器（福島市内の一部タクシー会社で導入済み）

※「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

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

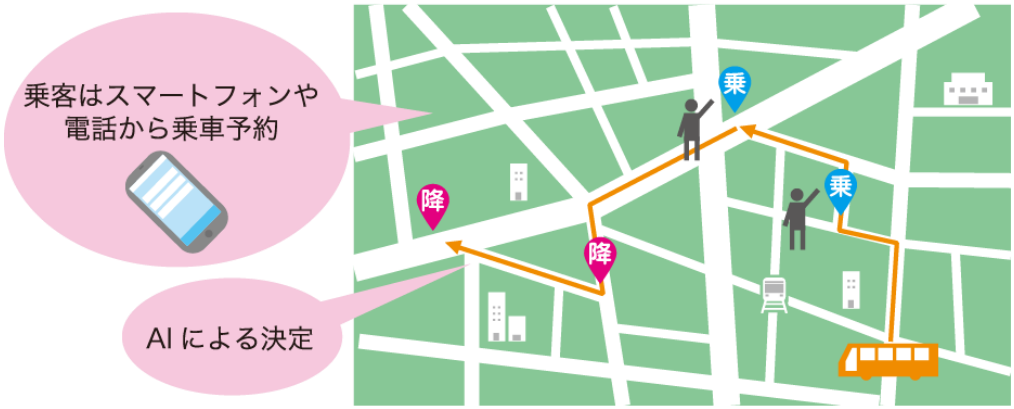
【参考】自動運転技術



出典：先進モビリティ(株)HP

・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



出典：日本版 MaaS の推進

・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　市民共創による地域で支える交通を導入　【重点施策】		
対象階層	支線交通	
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。

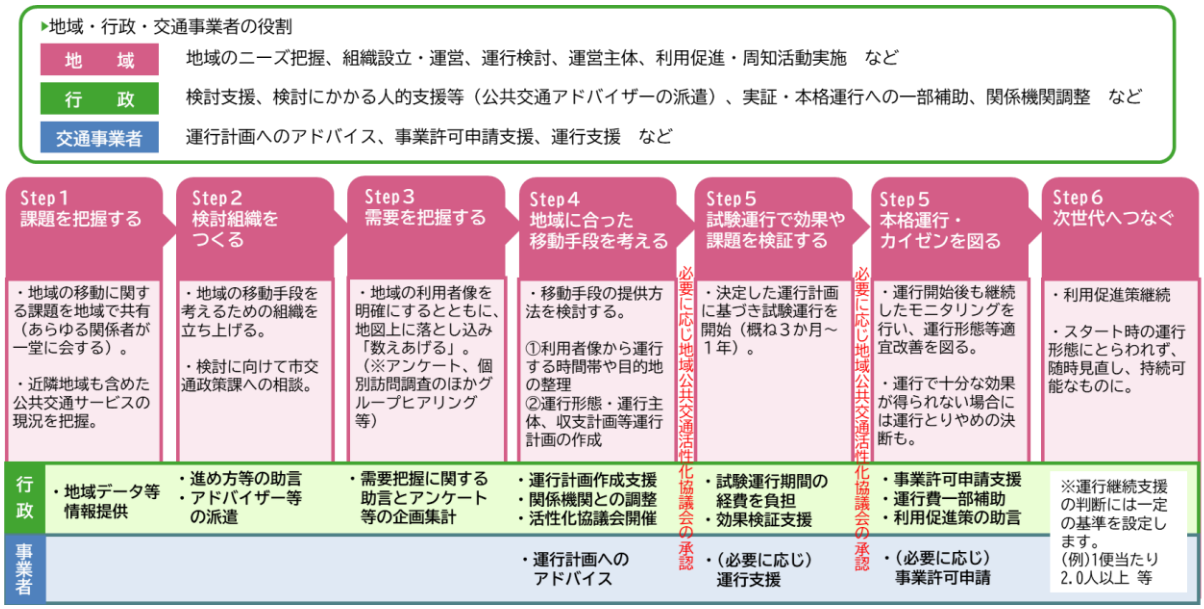


図　市民共創の取組イメージ

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
実施主体	行政・バス事業者・タクシー事業者

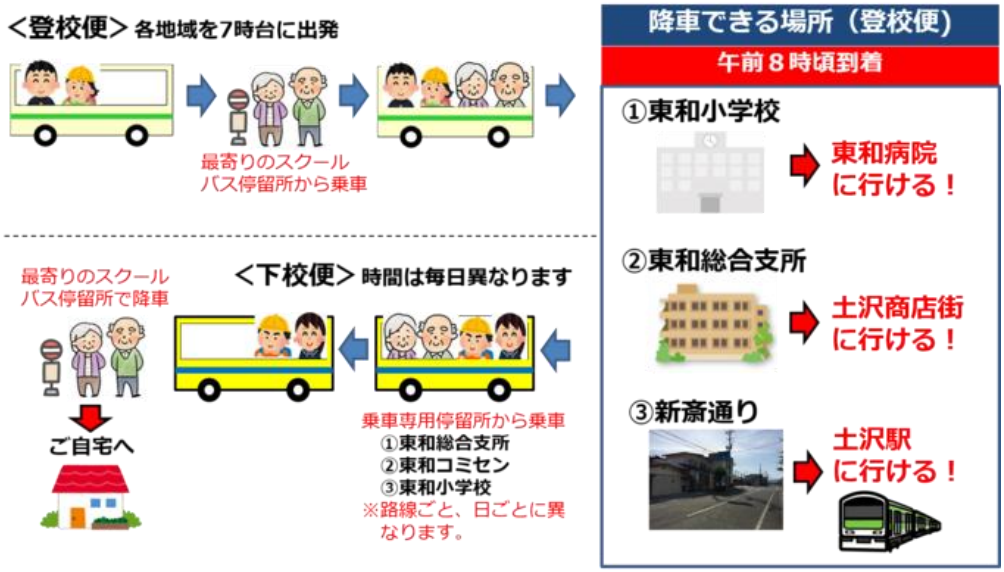
■関連する施策

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　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 【重点施策】		
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	

■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

○「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】

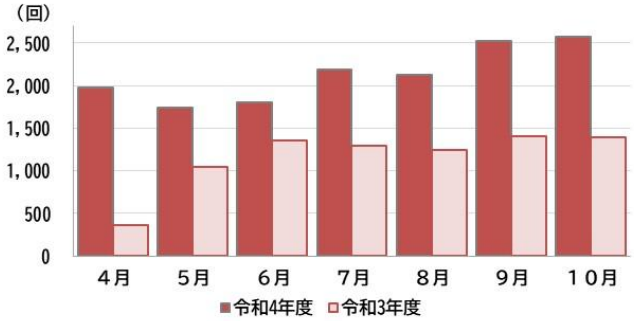
・幹線軸に加え、広域的なバス路線や支線となるバス路線との組み合わせで居住推奨区域における日常生活を支える公共交通のサービス向上を図ります。

・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。

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

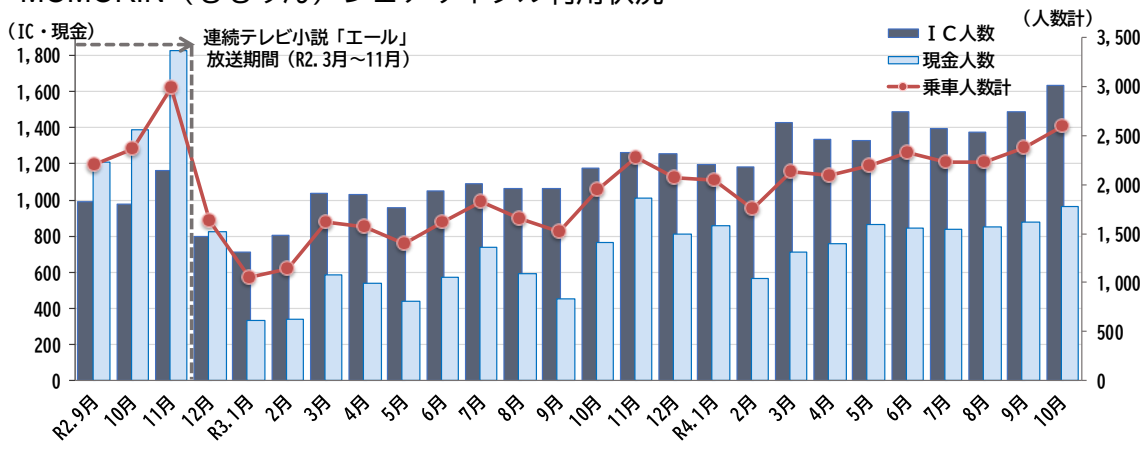


図　メロディーバス利用状況

・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 3-2 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		
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

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

■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

○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





・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。

【参考】観光地を巡る乗用タクシーの観光ルート別運賃



ルート名	経路地（走行距離）	所要時間	運賃額(円)	運行期間
古関裕而 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)～古関裕而記念館(観光45分)～板倉神社(観光10分)～福島駅東口(9.5km)	2時間	普通車 9,300 大型・特大車 14,000	通年
古関裕而 C-2 3時間コース	福島駅西口～民家園広瀬座(観光60分)～古関裕而記念館(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・特大車 21,000	通年
古関裕而 C-3 3時間コース	福島駅西口～茂庭ダム(観光30分)～古関裕而記念館(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・特大車 24,000	通年
古関裕而 C-4① 川俣3時間コース	福島駅東口～古関裕而記念館(観光45分)～川俣町内車窓(下宿先・オルガン・高橋家住宅)～道の駅川俣シルクピア＆織物展示館(観光30分)～福島駅東口(42km)	3時間	普通車 15,900 大型・特大車 24,000	通年
古関裕而 C-4② 川俣3時間30分コース	福島駅東口＊～古関裕而記念館(観光45分)～川俣町内車窓(下宿先・オルガン・高橋家住宅)～道の駅川俣シルクピア＆織物展示館(観光30分)～福島駅東口＊(62km) ＊出発地もしくは到着地のいずれかが、土湯・高湯・飯坂の各温泉地の場合	3時間30分	普通車 18,600 大型・特大車 28,000	通年
古関裕而 C-5① エール凛座 3時間コース	福島駅西口～水林公園(観光30分)～広瀬座(観光30分)～古関裕而記念館(観光40分)～福島駅東口(35km)	3時間	普通車 15,900 大型・特大車 24,000	通年
古関裕而 C-5② エール凛座 3時間30分コース	福島駅西口＊～水林公園(観光30分)～広瀬座(観光30分)～古関裕而記念館(観光40分)～福島駅東口＊(64km) ＊出発地もしくは到着地のいずれかが、土湯・高湯・飯坂の各温泉地の場合	3時間30分	普通車 18,600 大型・特大車 28,000	通年

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㈱

【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。



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完成後イメージ

※現在検討中のため、今後変更する場合があります。

目標④―施策 4-2　広域バス路線の利便性向上　※利便増進事業に該当		【重点施策】
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

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 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。

外観イメージ案１（BIG ROOF 案）





新・まちなか広場



タクシー



外観イメージ案２（STREET PARK② 案）



シェアサイクル

図　福島駅東口地区第一種市街地再開発事業の外観イメージ

※現在検討中のため、今後変更する場合があります。

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

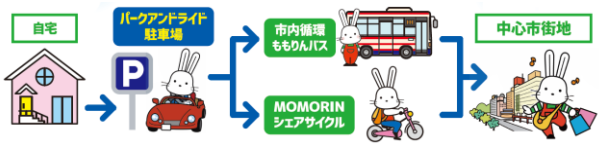
〇まちなかのにぎわい創出に寄与するため、イベント開催等と連携して利用が伸びているパークアンドライドを継続実施し、滞在時間の増加や回遊性の向上を図ります。
〇普段公共交通を利用しない方が公共交通を利用するきっかけづくりとなるよう、イベント時などに合わせてインセンティブの付与を検討します。

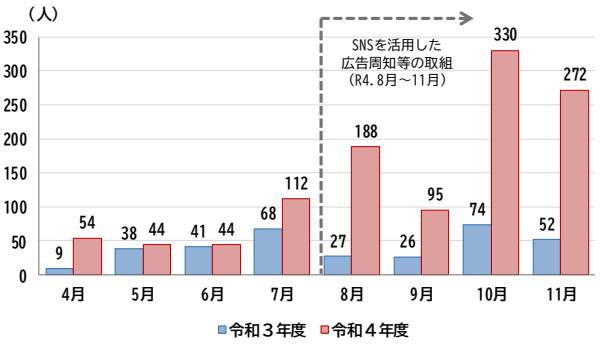
【参考】駅前通りイベント開催の様子





【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
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

○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

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	
■関連する施策 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		

○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（曽根田駅）


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	
■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		

○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）

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

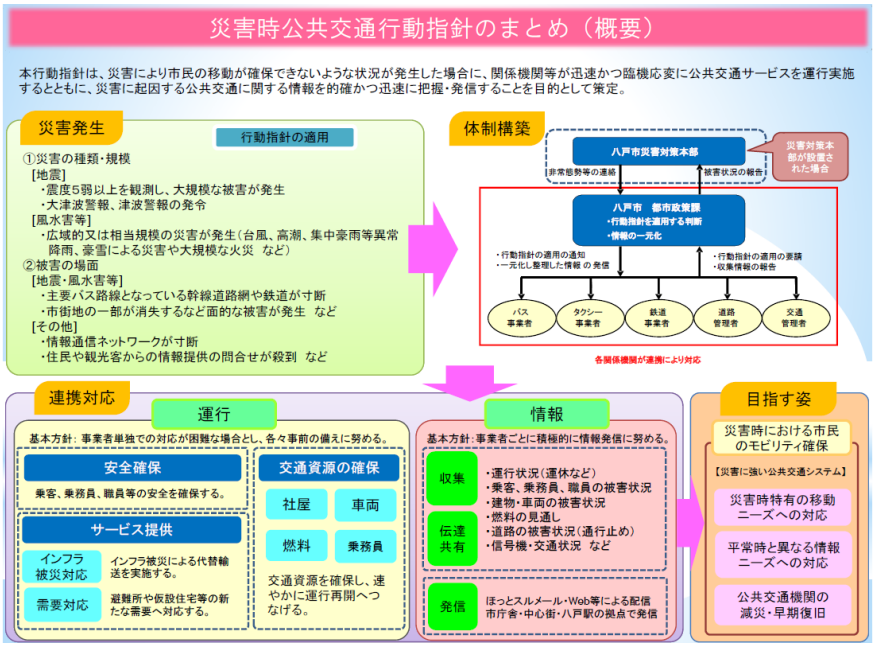


図　災害時公共交通行動指針の概要

・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

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　※利便増進事業に該当		
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	
■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		

○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。

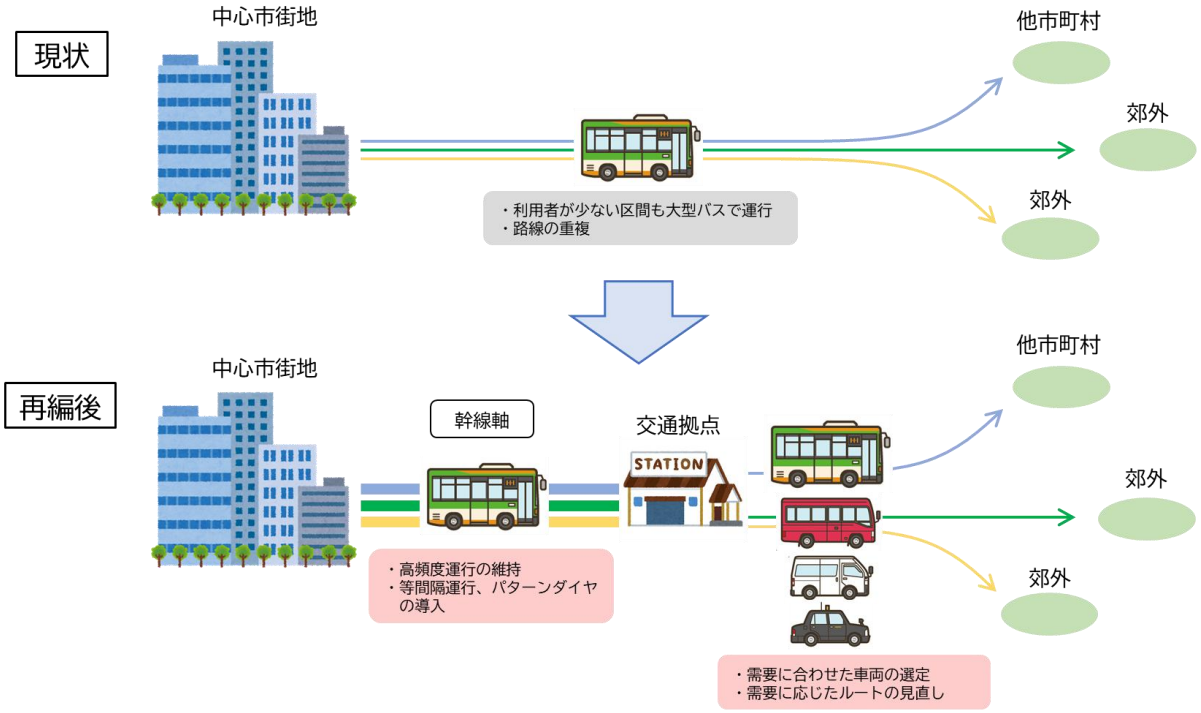


図　公共交通ネットワーク再編イメージ

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（あおメロディ）



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いくだけでなく、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	・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	・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		・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）	・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）	・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 8 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）	・868 万人/年 （令和 8 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）	・17,836 人/日 （令和 8 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）

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	・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	【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
目標値	【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 8 年度） 【路線バスの市内乗車人員】500 万人/年（令和 8 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 ※上位計画の改定に合わせて、目標値を見直し

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	【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
目標値	【小さな交通を実施している地域数】8 地域（令和 12 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 1㎞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 1㎞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 12 年度） 【幹線軸のカバー人口】現況値を維持（令和 12 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】868 万人/年（令和 8 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 ※上位計画の改定に合わせて、目標値を見直し

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】17,836 人/日（令和 8 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 ※上位計画の改定に合わせて、目標値を見直し

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）
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】7.6%（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 12 年度） 【ＵＤタクシー等の導入率】20.0%（令和 12 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 〇収支率（%）＝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 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
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	・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	・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	・バス事業者 ・学識経験者 ・福島市	・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	・タクシー事業者 ・学識経験者 ・福島市	・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	・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	・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

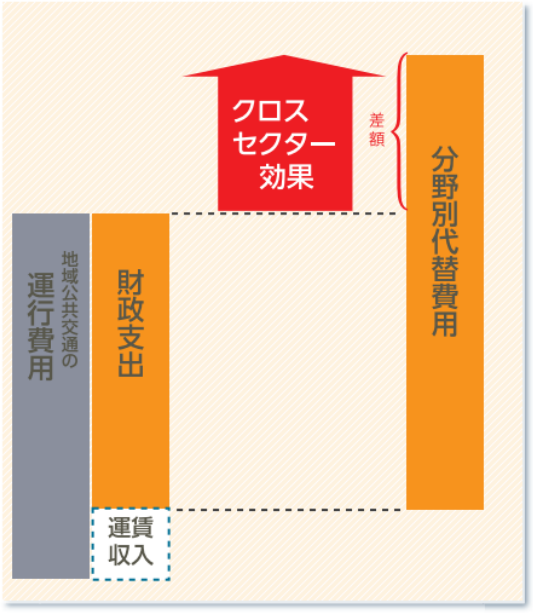
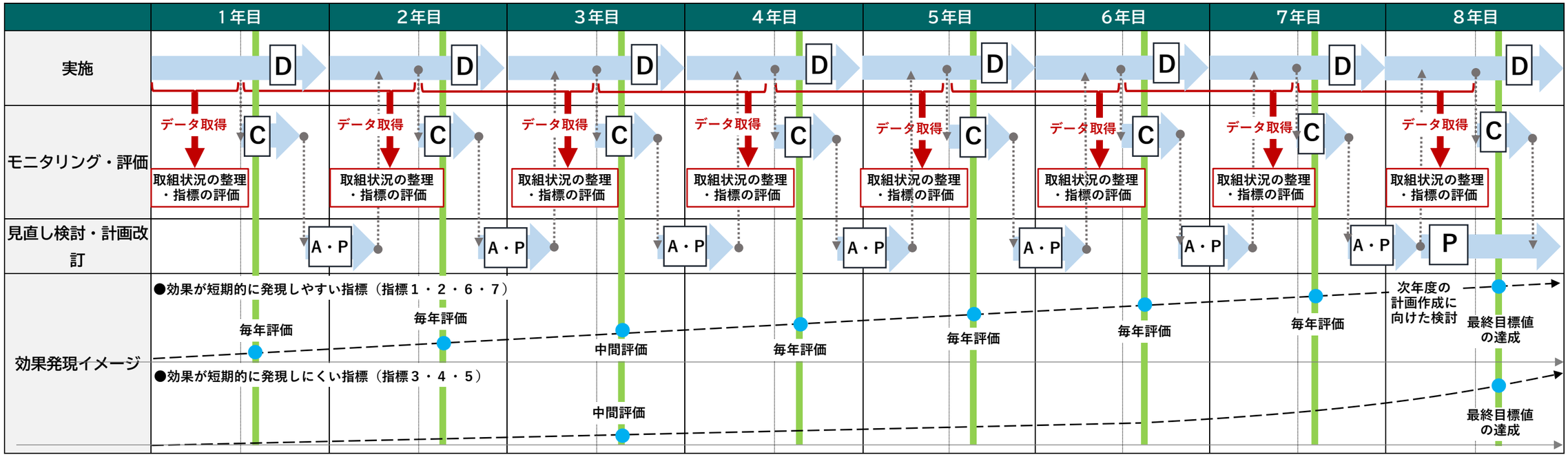


図　地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ

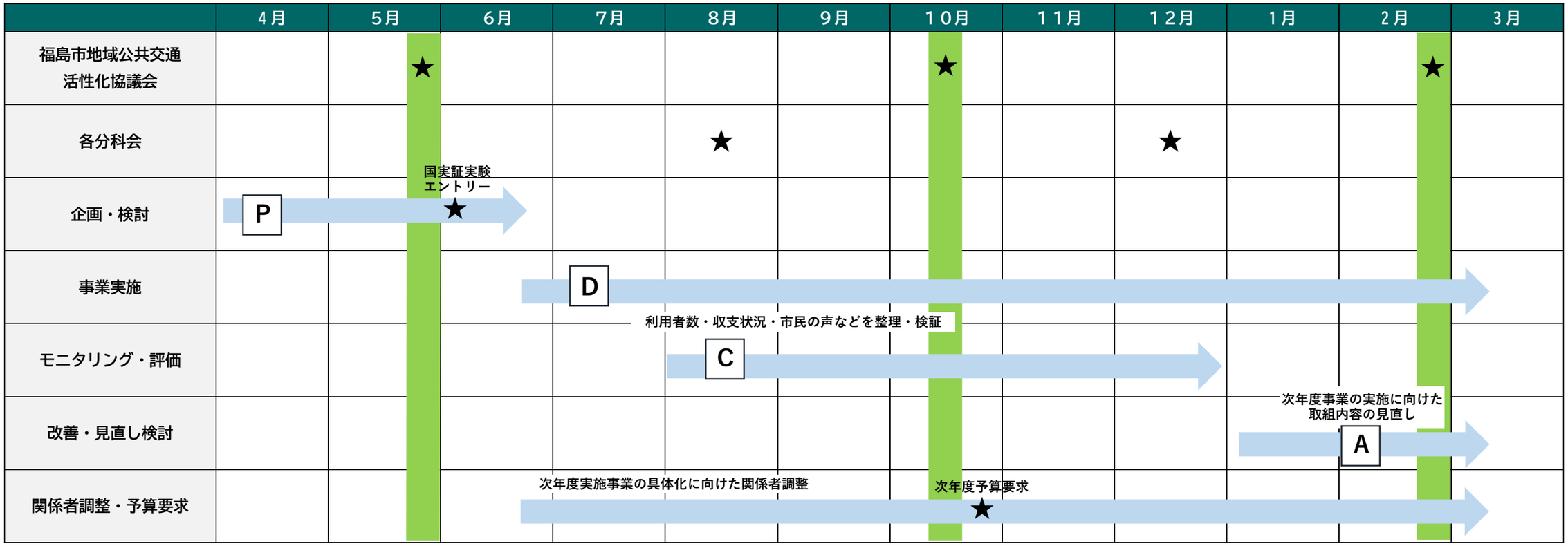
出典：国土交通省近畿運輸局「地域公共交通　赤字＝廃止でいいの？」より抜粋

D

●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



88

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

種　別	系　統	役　割	確保・維持策
広域交通	【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	・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	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。
支線交通	【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	・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	交通事業者と連携した取り組みにより運行を維持する。
	【乗合バス】 ・医大・松川線 （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）		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。

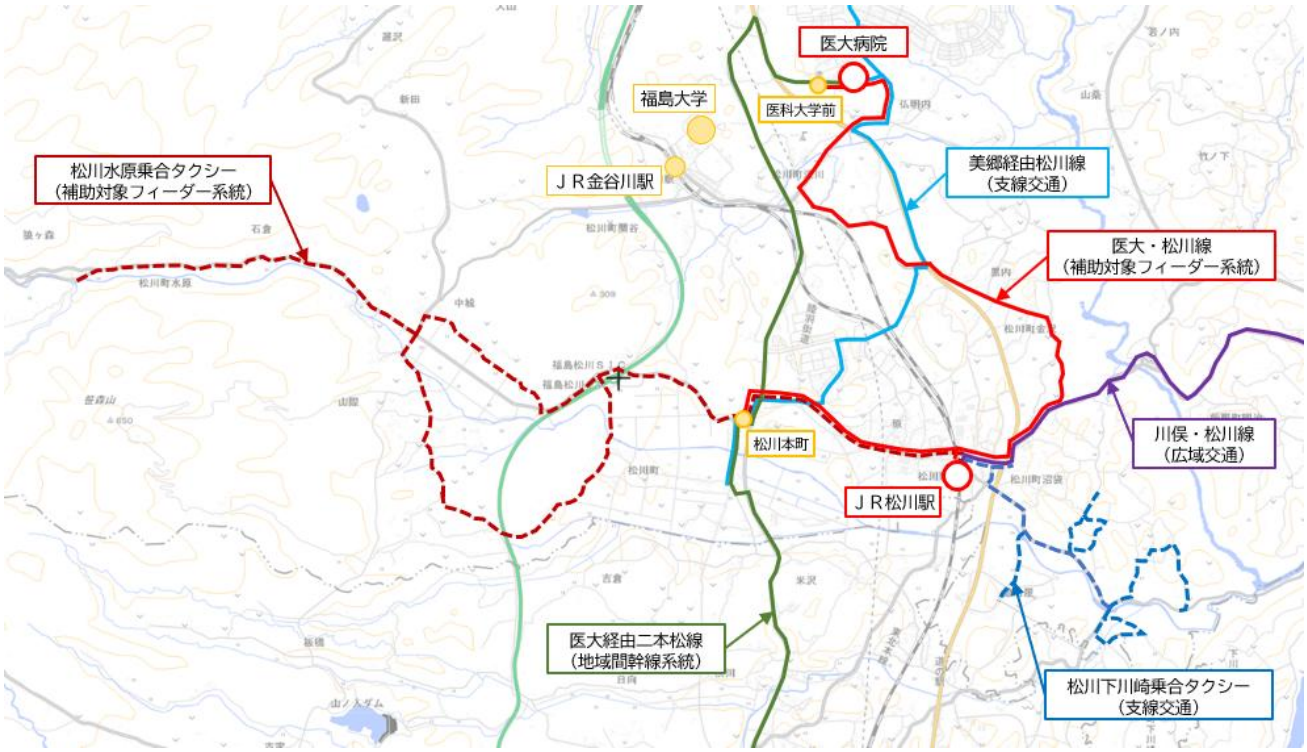


図　松川地区における公共交通

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・松川線
起点・終点	医科大学前・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（再編後の医大・松川線）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。

※系統名の変更について

　再編前の系統名は「医大・水原線」であるが、再編により運行経路短縮となり松川町水原地内を運行しないため「医大・松川線」に系統名を変更する。

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

地域公共交通特定事業の名称	地域公共交通利便増進事業
路線名	乗合バス　医大・水原線（再編後：医大・松川線）
計画作成主体	福島市
事業実施主体	福島交通（株）
事業内容	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。
事業実施に必要な資金の調達方法	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。

地域公共交通特定事業の名称	地域公共交通利便増進事業
路線名	松川水原乗合タクシー
計画作成主体	福島市
事業実施主体	（有）カネハチタクシー、（有）松川観光タクシー
事業内容	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。
事業実施に必要な資金の調達方法	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。

