

福島市公共交通活性化基本計画

平成24年3月

福島市

はじめに



平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」は、本市にも深刻な被害をもたらしました。被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げます。

本市では、市民の皆様が安全で安心して暮らせる生活を一日も早く取り戻すため、震災からの復旧はもとより、東京電力福島第一原子力発電所の事故による放射線被害への対応や、風評被害の防止・解消など様々な課題の解決に向け、総力を挙げて取り組んでおります。今後とも、ご理解とご協力を何卒よろしくお願い申し上げます。

さて、「福島市公共交通活性化基本計画」は、「福島市総合計画基本構想」や「福島市総合計画前期基本計画」などに位置づけられた将来都市像の実現のため、環境負荷の低減やまちのにぎわい形成などに向け、本市の公共交通に関する考え方と主要な施策を定めたものです。

市内の公共交通の利用者数は年々減少していますが、一方で、少子化の進展や超高齢社会への対応に向け、私たちの日常生活において公共交通が担う役割の重要性が増しています。

今後は、公共交通を取り巻く課題への対応として、公共交通に関わるすべての関係者が協働し、それぞれの地域の個性を尊重した移動手段の快適性や利便性の向上を地域が一体となって取り組むため、計画の基本理念を「協働による持続可能な福島市の公共交通の実現」とし、計画の推進にあたっては、「公共交通網の再編とサービスの向上」、「公共交通維持のための仕組みづくり」、「公共交通の利用促進」、「公共交通機関の総合連携強化」の4つの施策群を一体的に展開します。

また、本計画に定めた基本理念を踏まえ、施策の展開方針に基づく着実な施策の実施に努め、市民の皆様をはじめ、本市を訪れる人々が公共交通を「身近な移動手段」、「自ら支えている」と実感でき、さらには「必要な社会資本」と感じるような望ましい公共交通の将来像の実現を目指してまいりますので、市民の皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、本計画の策定にあたりまして、約二年間にわたり真摯にご審議いただきました福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会委員の皆様をはじめ、ご支援とご協力をいただきました各地区別懇談会委員の皆様、そして市民の皆様に対し心より御礼を申し上げます。

平成24年3月

福島市長 瀬戸孝則

福島市公共交通活性化基本計画 目次

| | | |
|--------|-----------------------------------|-----|
| 序 章 | 背景と目的 | 序-1 |
| 第 1 章 | 福島市の公共交通の現状と課題 | |
| 1-1 | 福島市の概況 | 3 |
| 1-2 | 福島市の公共交通を取り巻く課題 | 30 |
| 第 2 章 | 福島市における公共交通の目指すべき将来像 | |
| 2-1 | 今後の福島市における公共交通の考え方 | 43 |
| 2-2 | 計画の基本理念 | 46 |
| 2-3 | 計画の目標 | 49 |
| 第 3 章 | 事業展開方針 | |
| 3-1 | 目標を達成するために行う事業 | 55 |
| 3-2 | 個別施策の設定 | 58 |
| 3-3 | 施策の実施地域 | 74 |
| 3-4 | 施策展開の方針 | 81 |
| 第 4 章 | 計画の実現に向けて | |
| 4-1 | 事業評価 | 87 |
| 4-2 | 計画の実現に向けて | 88 |
| 参考資料 | | |
| 参考資料-1 | 福島市公共交通活性化基本計画策定までの検討経過 | 95 |
| 参考資料-2 | 福島市公共交通活性化基本計画策定要綱 | 98 |
| 参考資料-3 | 福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会設置要綱 | 99 |
| 参考資料-4 | 福島市・公共交通に関する市民アンケート調査-調査報告書-(概要版) | 102 |
| 参考資料-5 | 地区別懇談会の開催概要 | 110 |
| 参考資料-6 | 用語解説 | 123 |

序章 背景と目的

近年、モータリゼーションの進展に伴い、急激な自動車への依存が都市交通の問題と叫ばれて久しく、人口減少、少子高齢化などの社会的要因とも相まって、公共交通の急速な衰退、さらには環境への影響の懸念が全国的に強まっています。特に、本県内においては、交通事業者の経営破たんが相次ぎ、本市においても、公共交通の中核を担う交通事業者が平成 20 年に再生への道を選択するなど、公共交通事業を維持していく環境が厳しさを増しています。

本市では、こうした現状を受け、市民ひとりひとりが安全で快適に暮らせる交通基盤の確立が喫緊の課題であることを認識し、公共交通を移動手段の確保や環境負荷の低減として捉えるだけでなく、社会資本の一つとして市民意識の高揚を図り、都市としての快適性や利便性の向上を関係者が一体となって展開する必要があると考えています。

このようなことから、市民、団体、企業等、交通事業者、行政の関係する全ての主体に望ましい公共交通の将来像を早急に確立し、公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、平成 21 年 11 月 17 日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、「福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会」を組織し、計画の策定に着手しました。

しかし、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災発生後は、各方面への影響を考慮し計画策定を一旦中断せざるを得ない状況となり、計画策定を継続するか否か検討する時間を要しました。

検討の過程で様々な議論がなされましたが、震災直後、鉄道事業各社の被害により市民の通勤通学の足に甚大な影響が出たことや、ガソリン等の燃料供給不足の中、路線バス、タクシーがいち早く運行し、市民の生活の足が確保されたことなど、今回の震災において、福島市の公共交通の必要性が再認識されたことを受け、改めて、防災上の観点も含めた福島市の公共交通の将来像を構築しなければならないとの結論に至り、福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会委員をはじめ、関係機関の皆様との真摯な協議のもとに、この度「福島市公共交通活性化基本計画」としてとりまとめたものです。

第1章

福島市の公共交通の 現状と課題

第1章 福島市の公共交通の現状と課題

1-1 福島市の概況

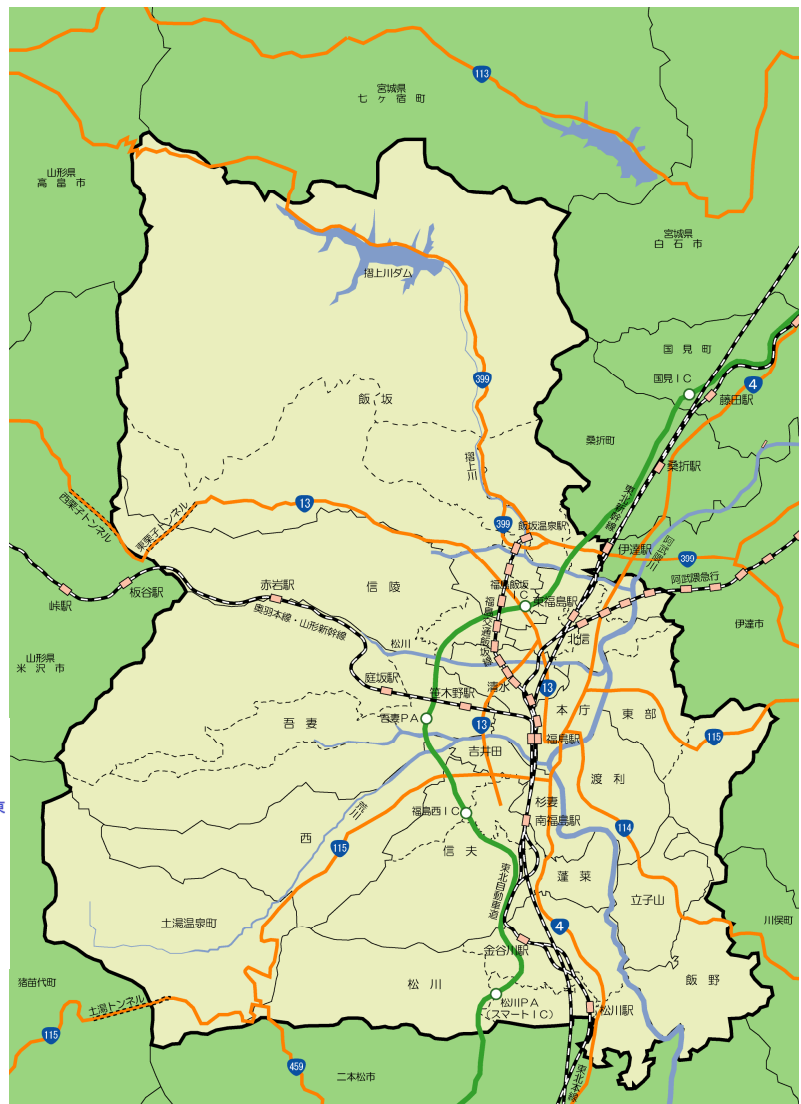
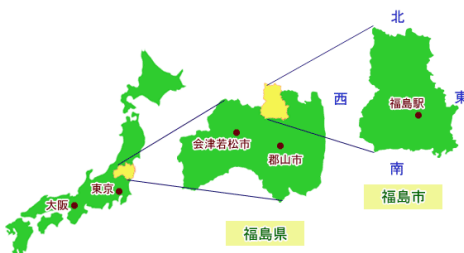
(1) 位置・地勢

本市は、福島県中通り地方の北部に位置し、西は磐梯朝日国立公園の一角をなす吾妻連峰、東は丘陵状の里山の阿武隈高地に囲まれた福島盆地の中に開かれ、市域の中央には緑豊かな信夫山が位置し、清流荒川や県北地方に良質な水を供給する摺上川、松川などの河川が、市域の東を北に向けて流れる阿武隈川に注いでいます。

中心市街地は福島駅周辺を核として約4キロメートル四方となっており、その北部に飯坂地区、北東部に瀬上地区、鎌田地区、南部に松川地区などの小規模市街地が早くから形成されています。また、中心市街地の南方約5キロメートルの丘陵地には、蓬萊、南向台、南福島ニュータウンなどの大規模団地が造成され、周辺部における市街化が進行してきました。

交通網では、東北縦貫自動車道と一般国道4号がそれぞれ市街地の西部と東部を南北に走り、本市を起点として一般国道13号が秋田県方面へ、一般国道114号が福島県浜通り方面へ、一般国道115号が福島県浜通り方面及び福島県会津方面へ、そして一般国道399号が福島県いわき市方面及び山形県方面へ伸びています。

これらの各方向に網羅された交通基盤整備により、首都圏と東北圏、太平洋圏と日本海圏を結ぶ交通の要衝として、また、県北地方の中心都市として行政、経済、教育等、各般にわたり、重要な役割を果たしています。



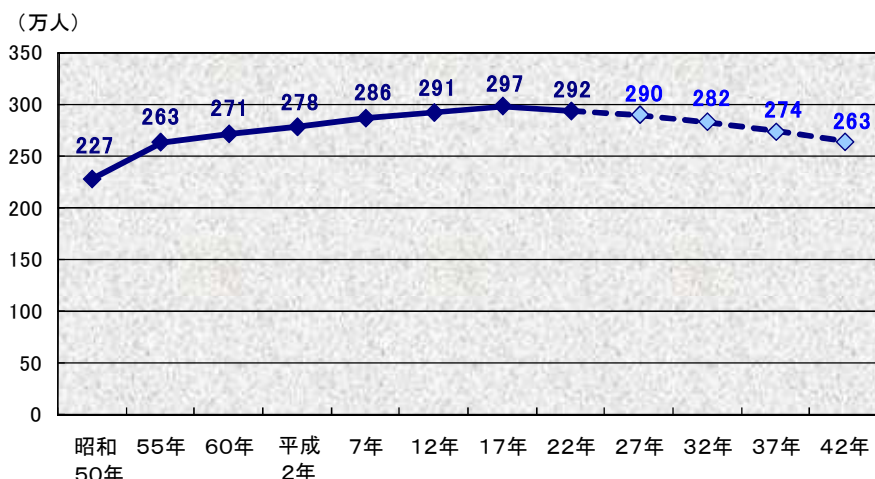
(2) 人口減少と少子高齢化の進展

① 人口の減少

本市の人口は、平成16年をピークに人口減少に転じ、平成22年10月1日現在で292,280人、世帯数は113,073世帯となっています。

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。

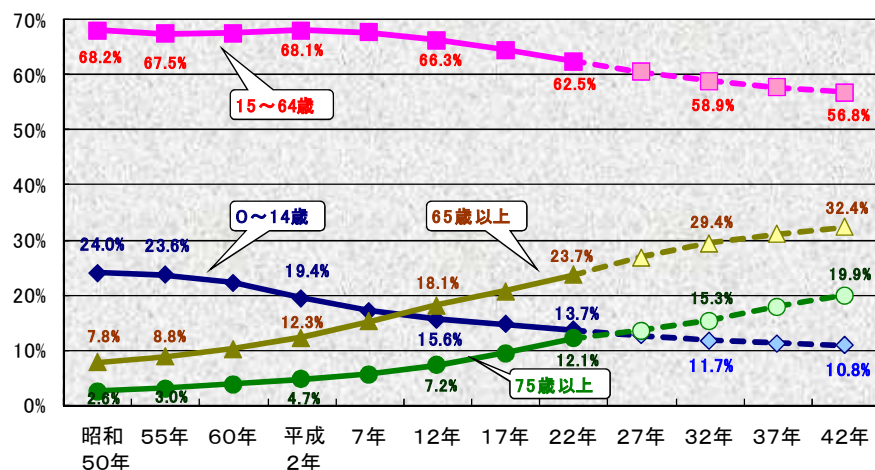
■ 人口推移と将来の見通し



② 少子高齢化

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ものと想定されます。その一方で、高齢化が進み、平成42年には65歳以上が32.4%、75歳以上が19.9%と非常に高くなることが予想されており、高齢化に対応したまちづくりが求められます。

■ 年齢階層別人口構成の推移と将来の見通し



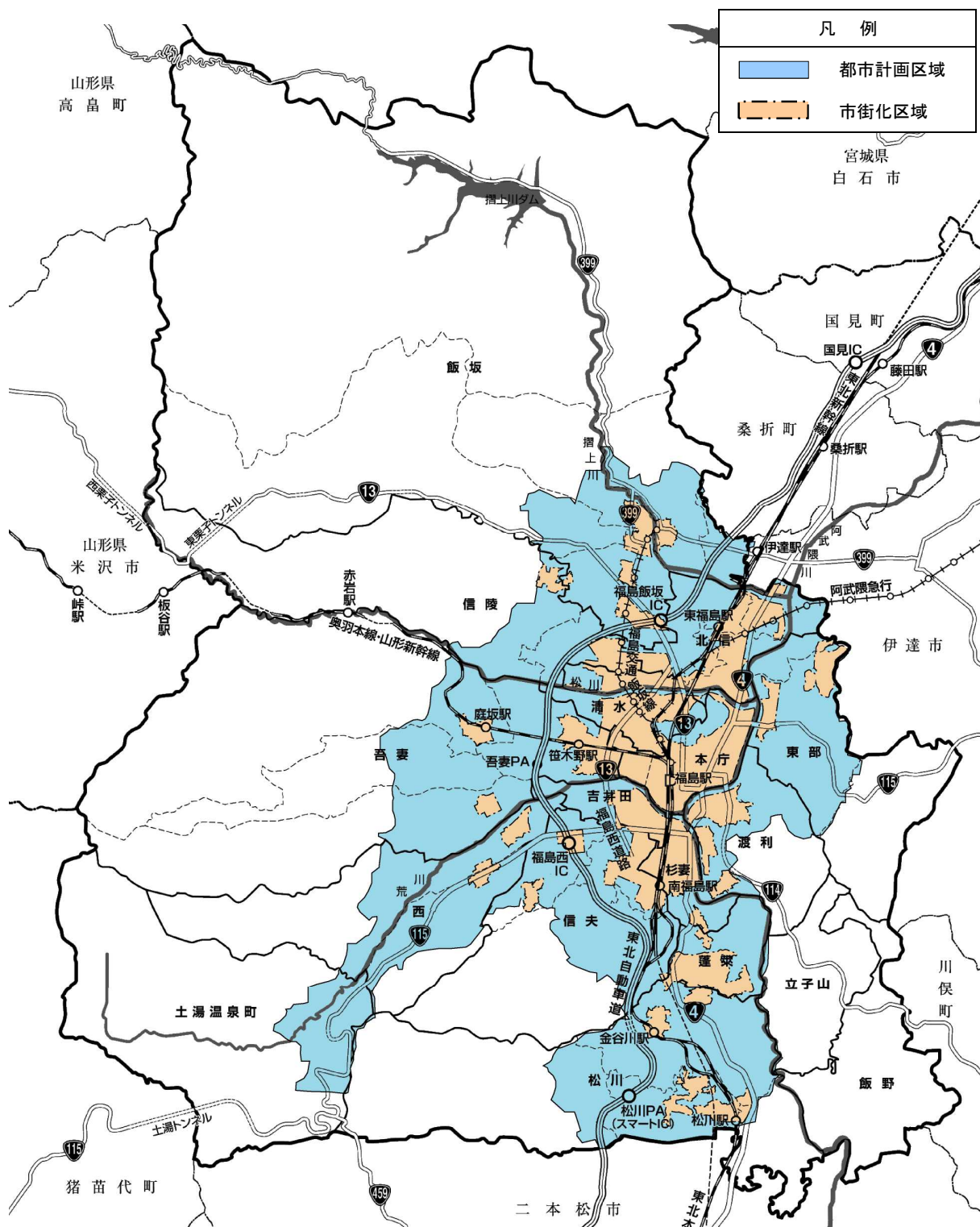
注1) 本頁のデータは、平成22年までは各年「国勢調査」による。平成27年からは国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」による。「福島市総合計画基本構想」、「福島市総合計画前期基本計画」における将来人口も同推計結果を活用している。なお、本推計結果は、平成20年12月に推計されたものであり、東日本大震災等による人口移動等の影響については考慮していないため、本推計値よりも人口減少が早まることも想定しなければならない。

2) 本頁のデータは、平成17年以降は旧飯野町を含む。

(3) 都市機能の分散化

① 本市の都市構造

本市は、明治40年に県内で2番目の市として市制施行されてから、近隣町村との合併を繰り返し、平成20年7月の旧飯野町との合併後は、面積約767.74平方キロメートルの広大な市域を有するに至っています。

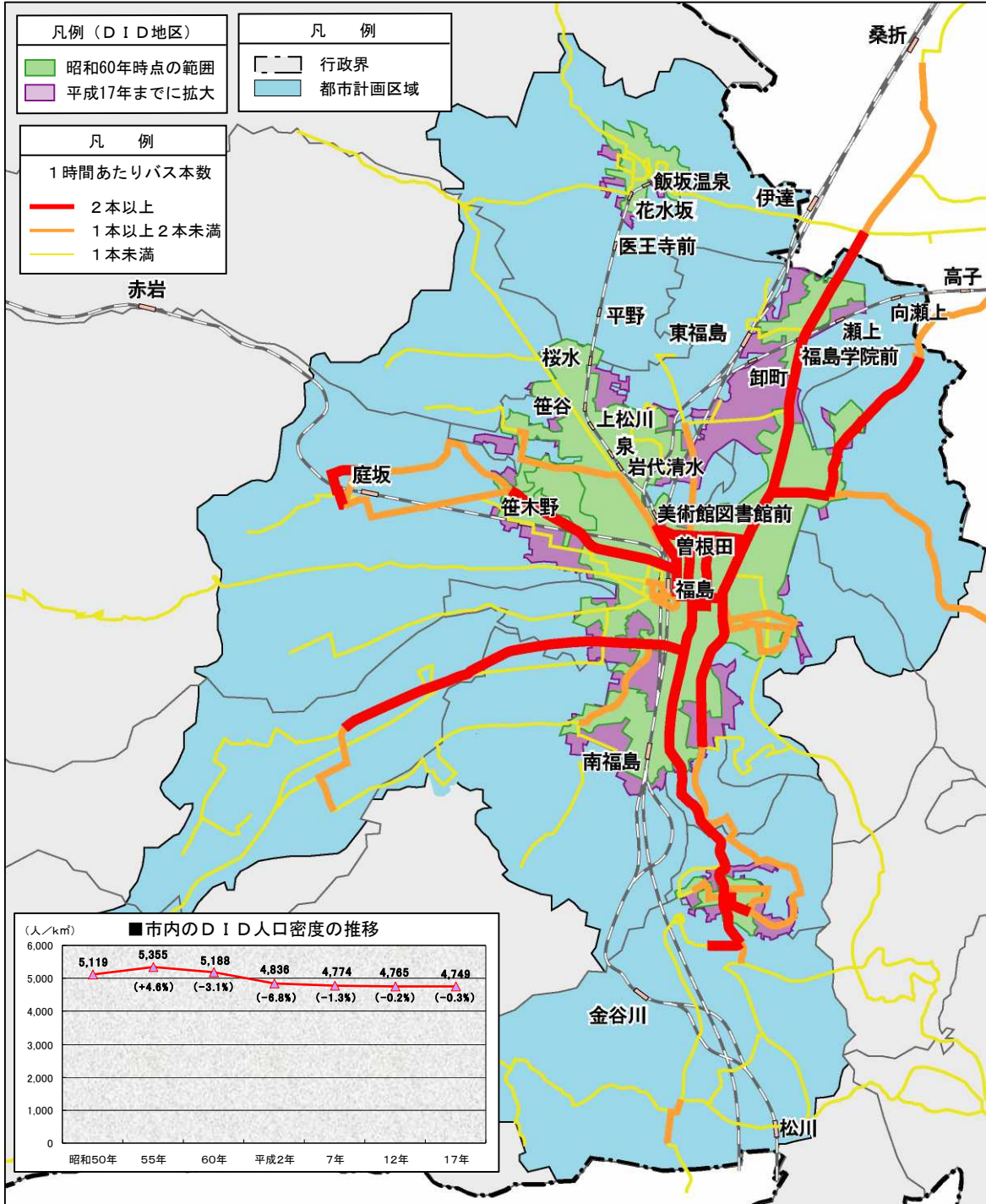


② D I D（人口集中地区）の推移

本市のD I Dは、昭和60年と平成17年を比較すると拡大しています。

本市のD I D人口密度は、昭和55年をピークに減少傾向となり、近年では横ばいとなっています。

■ D I Dの変遷（昭和60年から平成17年）と1時間あたりの路線バスの本数



注1) 各年「国勢調査」に基づき作成。

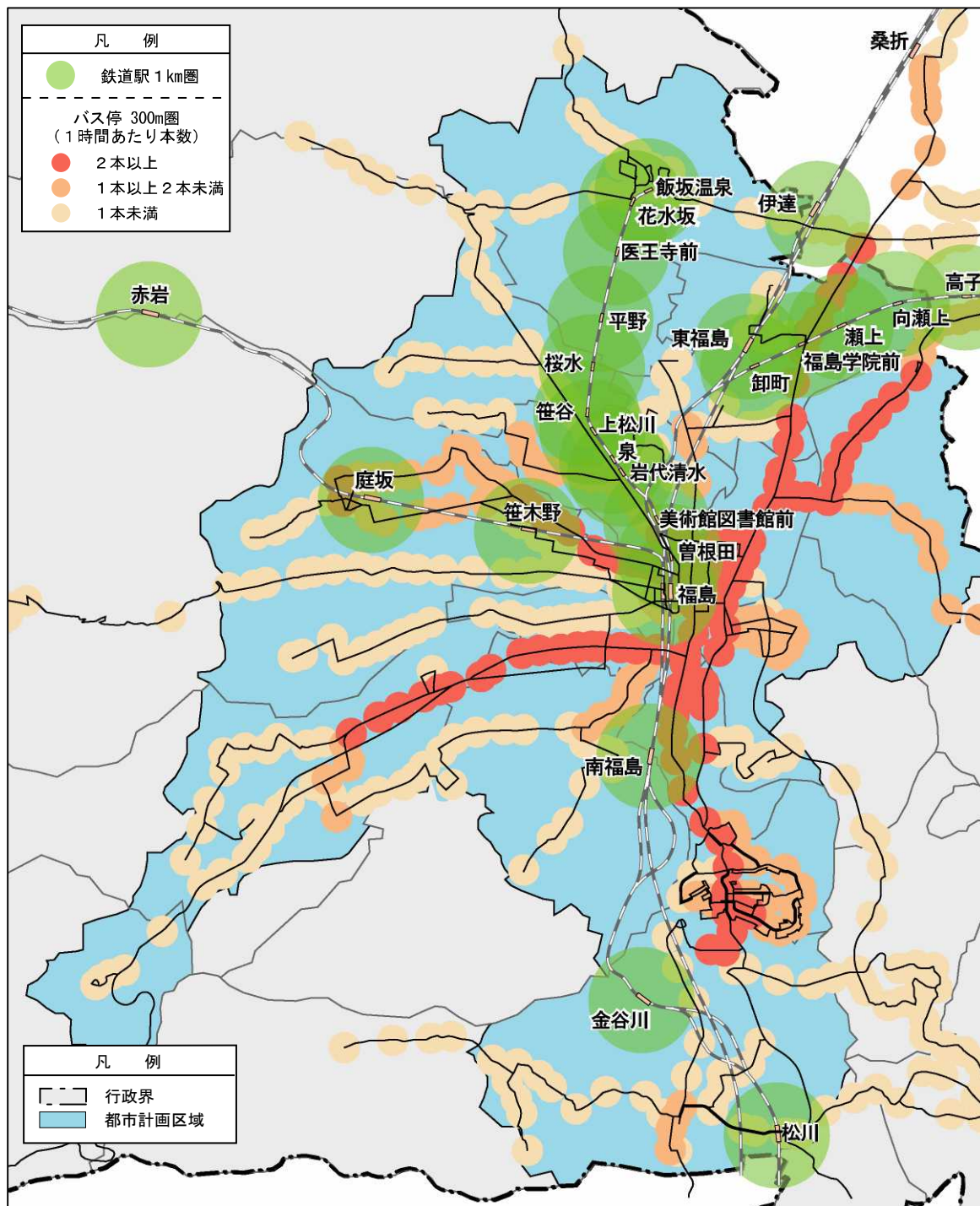
2) D I Dとは、「人口集中地区（人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区）」を示す。

3) 路線バスの本数は平成22年9月30日現在のものを示す。

③ 公共交通不便地域の発生

比較的人口密度の高い市街地が拡散している中で、現在のバス路線は幹線道路に路線が集中する傾向にあり、公共交通のサービス水準が低い「公共交通不便地域」が見受けられます。

■ 鉄道駅勢圏とバス停勢圏の関係



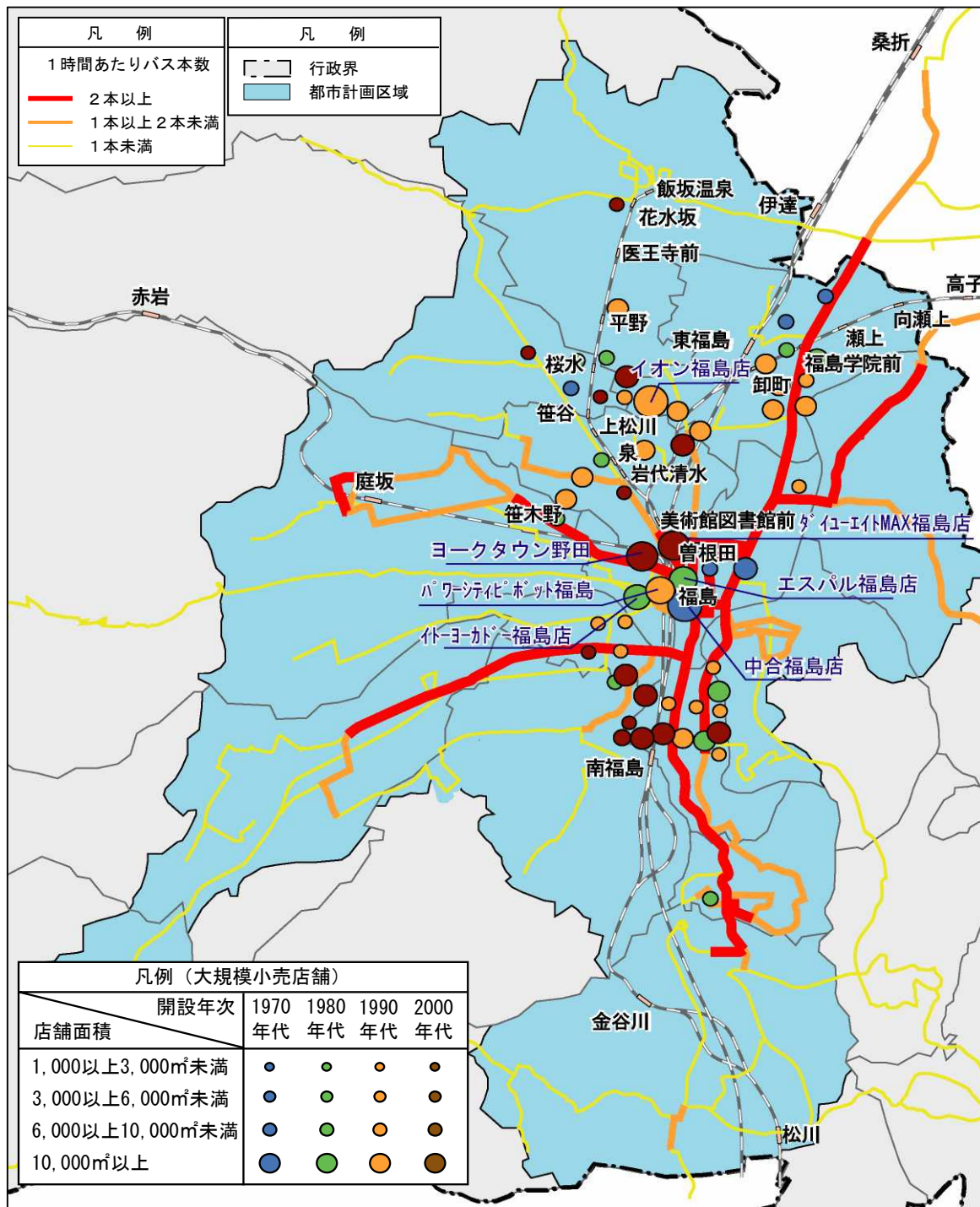
注1) 平成17年「国勢調査」に基づき作成。

2) 路線バスの本数は平成22年9月30日現在のものを示す。

④ 近年郊外化が進む商業施設や医療施設

市内の大規模小売店舗は、1970年代までは中心部に立地された店舗が多かったものの、近年では国道13号福島西道路周辺や、杉妻地区をはじめとして、郊外部に大規模小売店舗が立地する傾向がみられます。

■ 大規模小売店舗の立地状況と1時間あたりの路線バスの本数

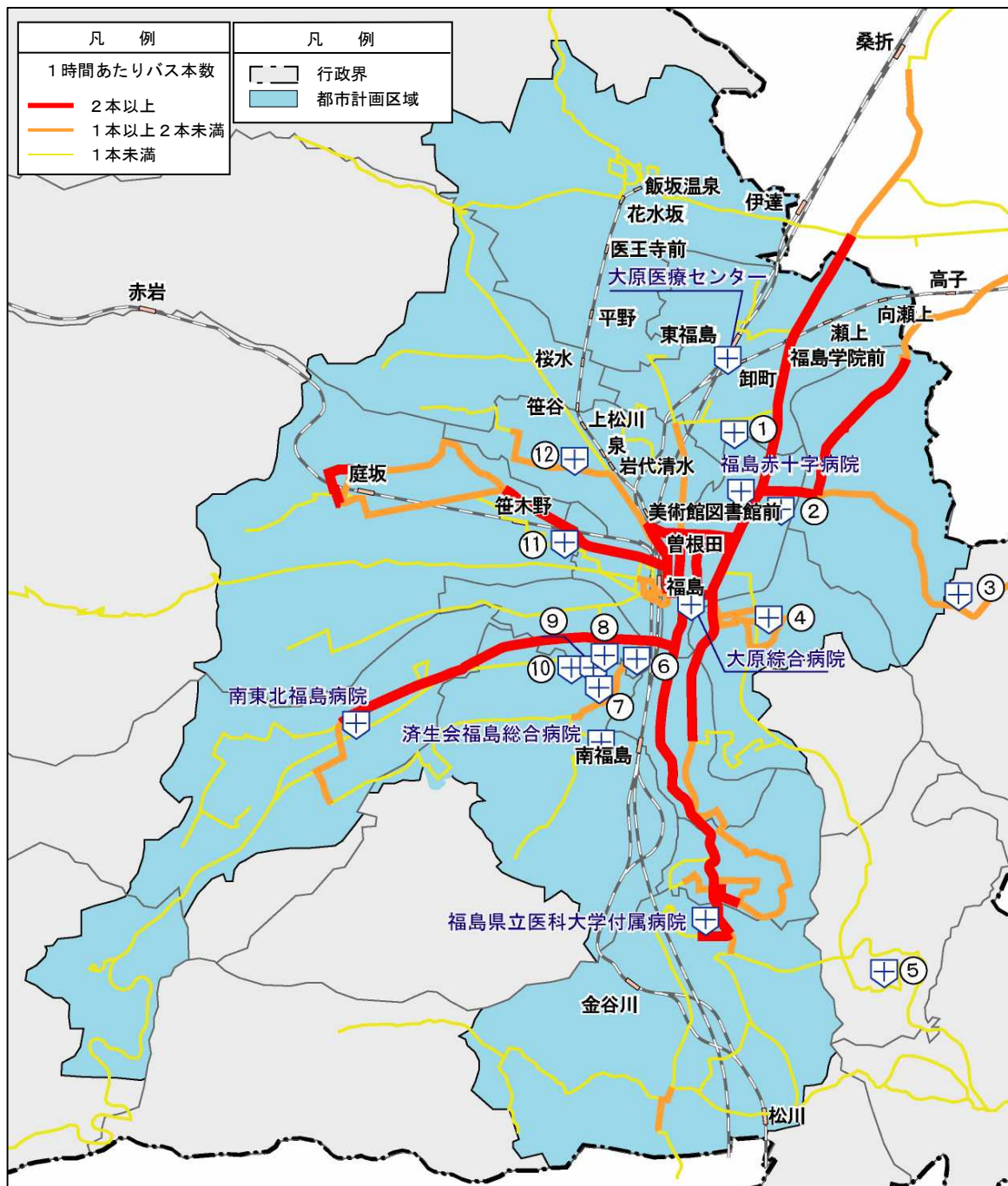


注1) 福島市商工会議所「大規模小売店舗マップ」に基づき作成。

注2) 路線バスの本数は平成22年9月30日現在のものを示す。

高度な専門医療が受けられる地域の中心的な医療施設についても、その多くが郊外部に立地しており、市民生活を支える機能が郊外に点在しています。

■ 主な医療施設の立地状況と1時間あたりの路線バスの本数

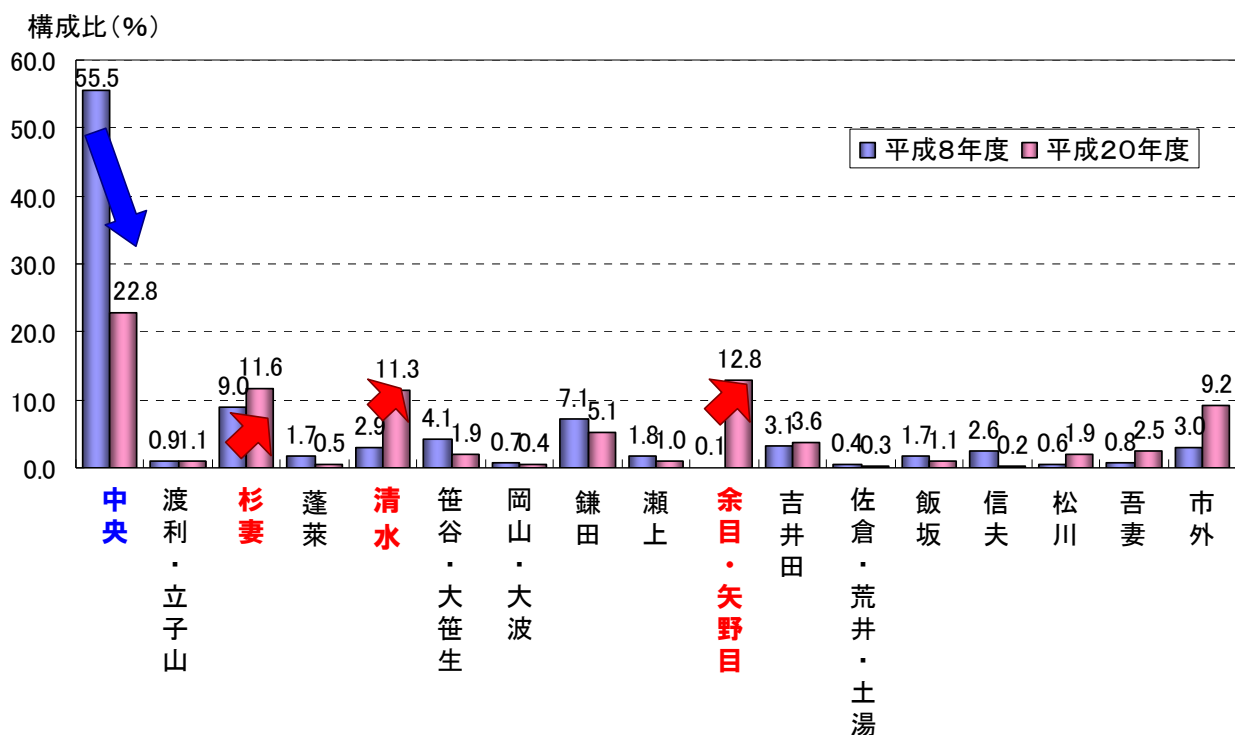


注1) 病床数20以上の入院施設(病棟)を持つ施設を整理。対象施設は1,000㎡以上の床面積の施設。
 ①桜ヶ丘病院、②一陽会病院、③富士病院、④医療生協わたり病院、⑤村上病院 ⑥福島南循環器科病院、
 ⑦しのぶ病院、⑧福島中央病院、⑨あづま脳神経外科病院、⑩板倉病院、⑪福島西部病院、⑫福島第一病院
 2) 路線バスの本数は平成22年9月30日現在のものを示す。

⑤ 都市機能の分散化による中心市街地の衰退

近年、国道13号福島西道路周辺や杉妻地区をはじめとして、郊外部に大規模小売店舗が立地し、市民の買物場所についても郊外化がみられ、杉妻、清水、余目・矢野目地区を中心に構成比率が大幅に高まっている一方で、福島市の顔としてこれまで役割を担ってきた中心部については、来訪者数の減少が進み、中心市街地が衰退傾向となっています。

■ 買物場所の利用頻度分布



- 注1) 平成21年3月「消費購買動向調査(福島市)」による。
- 注2) 平成21年3月「消費購買動向調査(福島市)」の集計では、無回答があるため、構成比の合計は100%にならない。
- 注3) 平成21年3月「消費購買動向調査(福島市)」によると、飯野地区の構成比は0.1%であるが、平成8年度調査時は福島市との合併前のため、グラフには未記入。

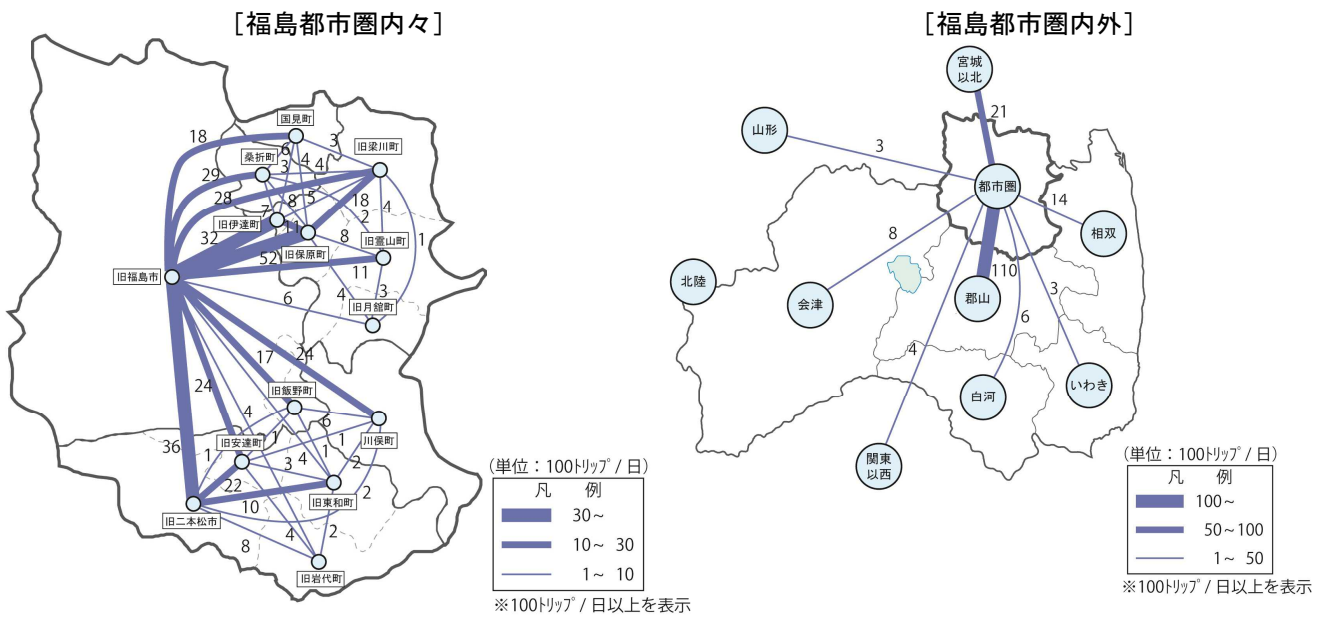
(4) 周辺市町との連携・観光交流

① 周辺市町からの通勤・通学流動

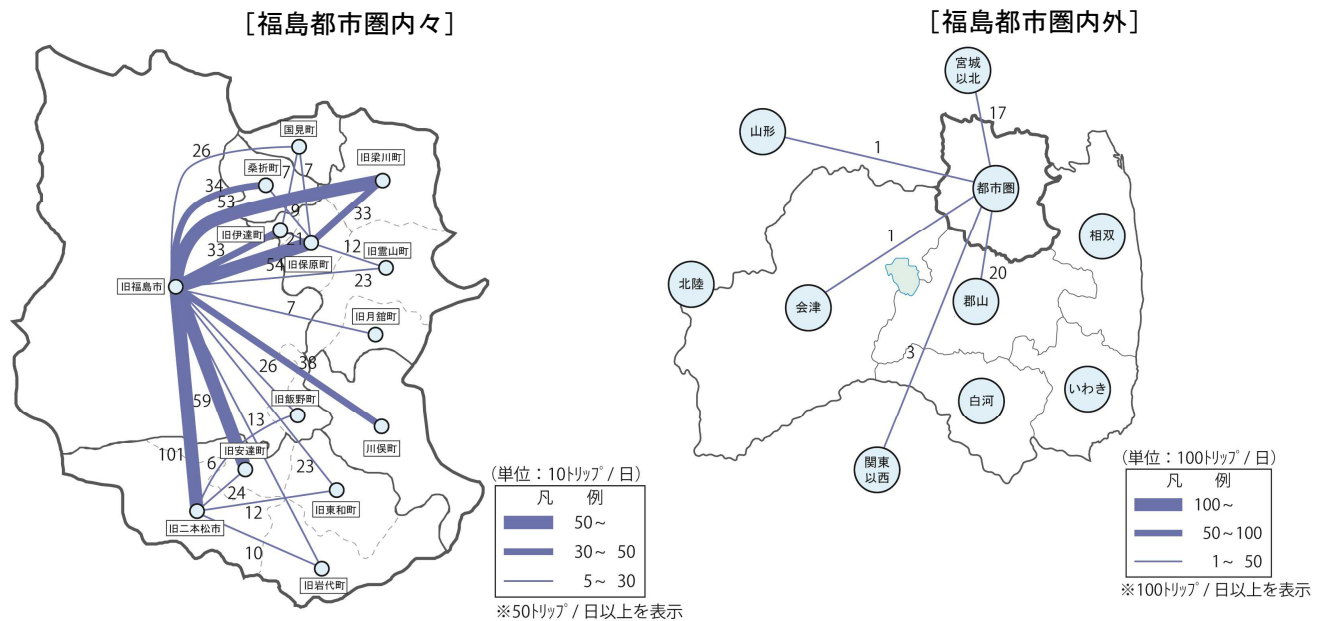
福島都市圏パーソントリップ調査によると、通勤目的の流動は、都市圏内外では郡山、宮城以北などの南北方向が多く、都市圏内では本市と伊達市、二本松市、桑折町などの流動が多くなっています。また、通学目的の流動は、都市圏内外では通勤同様、郡山、宮城以北などの南北方向が多く、都市圏内では、本市と伊達市、二本松市、川俣町などの流動が多くなっています。

■ 福島市及び近接市町等における通勤・通学流動

目的別交通流動図（通勤）



目的別交通流動図（通学）



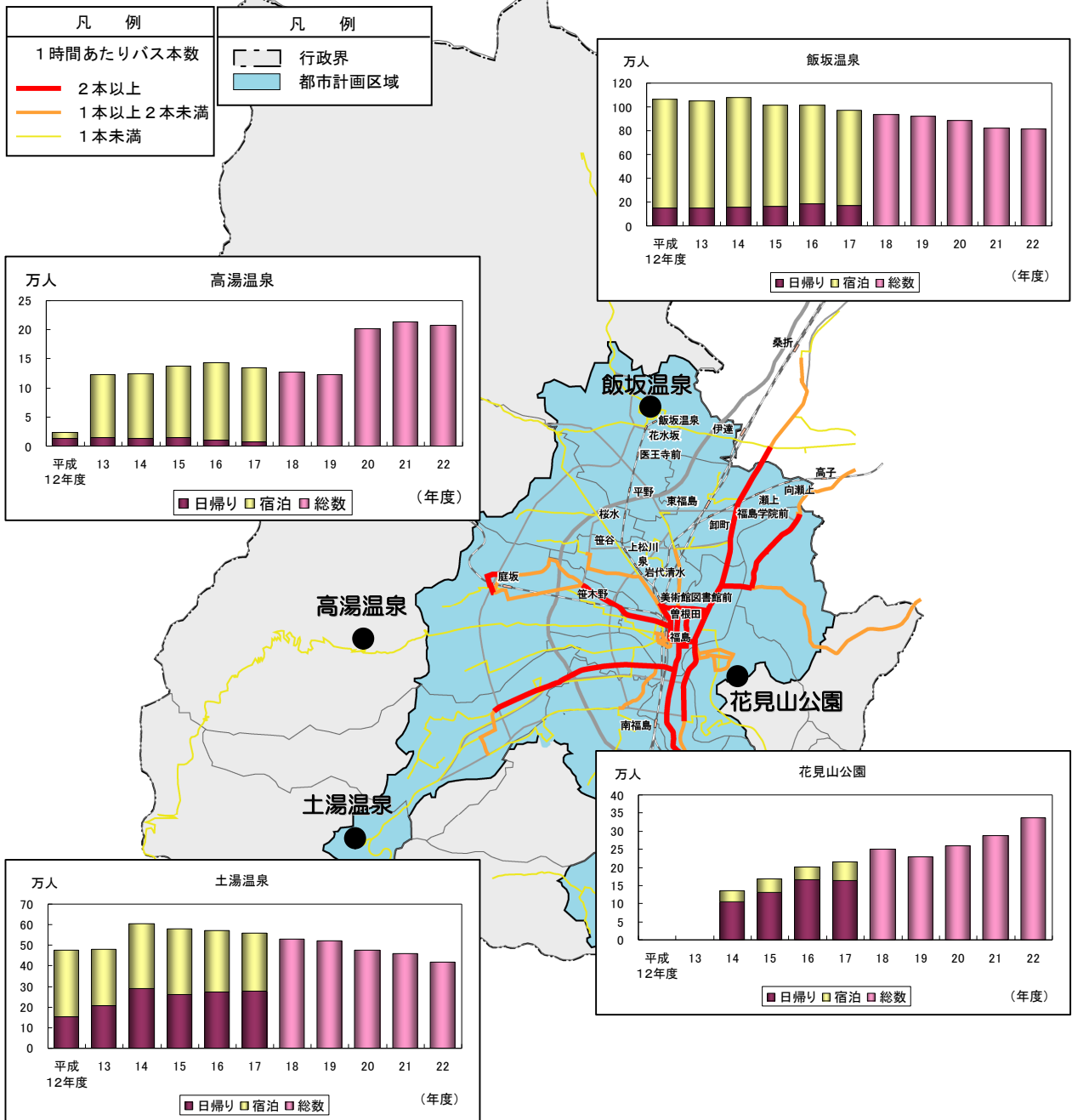
注1) 福島都市圏 PT データに基づいた、「第3回福島都市圏都市交通推進協議会委員会資料-2」による。

② 観光交流の動向

市内には豊富な観光資源が存在しており、近年では花見山公園において来訪者数が増加しています。一方で、以前からの有名温泉地（飯坂温泉、土湯温泉、高湯温泉）では、来訪者数が減少傾向となっています。

観光交流を促進するためには、市の玄関口である福島駅と各観光施設との間において移動を円滑なものとしていくことが重要となります。

■ 市内の主要な観光地の来訪客数と1時間あたりのバスの本数



注1) 福島県統計年鑑に基づき作成。
 2) 高湯温泉は平成20年度から「共同浴場あったか湯」の入込客数を加算している。
 3) 路線バスの本数は平成22年9月30日現在のものを示す。

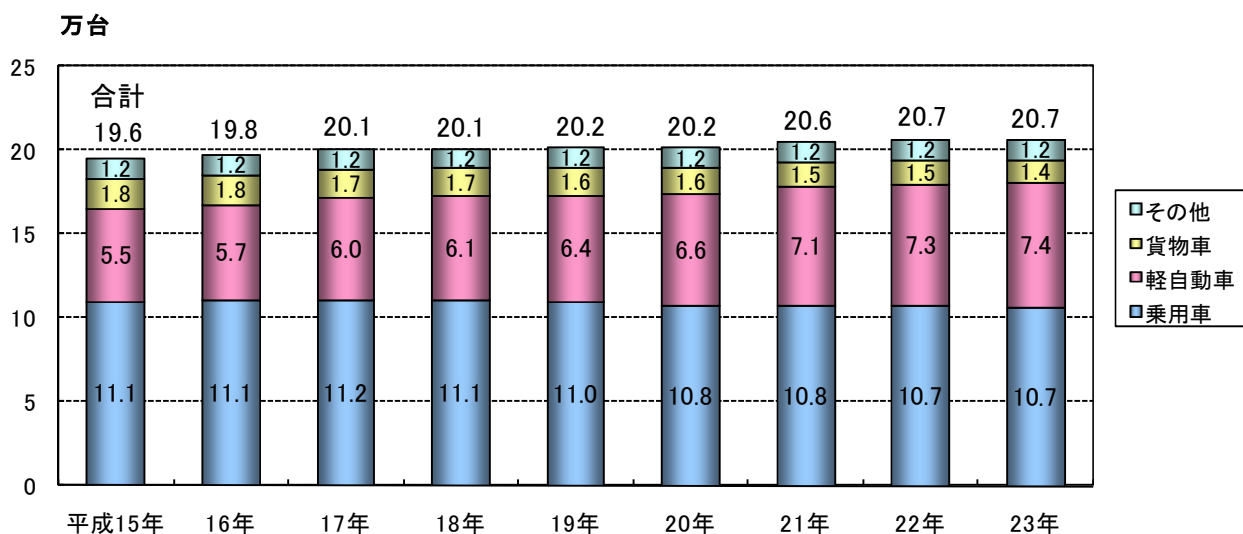
(5) モータリゼーションの進展

① 自動車保有台数の推移

平成23年3月31日現在の本市における自動車保有台数は合計207,140台です。自動車保有台数は、平成17年以降はほぼ横ばいで推移しています。

登録台数の多くを占める乗用車や軽自動車においては、乗用車は横ばいから減少傾向、軽乗用車については微増傾向となっています。

■自動車登録等の現況



注1) 「福島県内市町村別自動車数調」(国土交通省東北運輸局福島運輸支局)に基づき作成。

2) 各年3月31日現在の台数を示す。

3) 「その他」には乗合車、特殊用途車、二輪車などを含む。

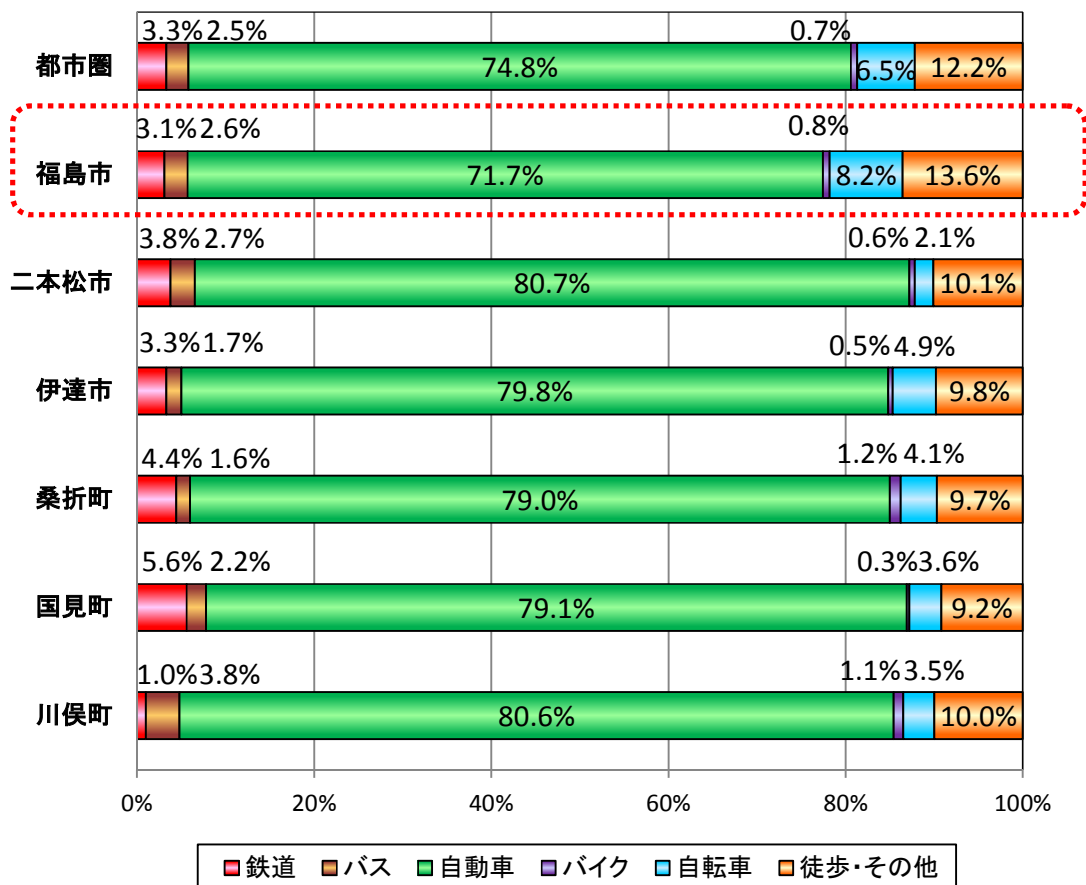
4) 平成21年以降の自動車保有台数は、旧飯野町との合併後の数値を示す。

② 代表交通手段分担率

平成22年度に実施された福島都市圏パーソントリップ調査結果によると、本市においては、約72%が自動車に依存している状況となっています。

福島都市圏全体でも約75%と、近接市町でも高い依存状況となっています。

■代表交通手段分担率



※その他：飛行機、車いす等。

注) 福島都市圏 PT データに基づいた、「第3回福島都市圏都市交通推進協議会委員会資料-1」により作成。

(6) 公共交通概況

本市の鉄道網は、市の中心部を東北新幹線と東北本線が南北に縦断し、山形新幹線と奥羽本線が本市を起点として山形県・秋田県方面へ、阿武隈川沿いを走る阿武隈急行線が宮城県方面へと延びています。また、市内において、福島交通飯坂線が中心市街地と東北有数の温泉地である飯坂温泉とを結んでいます。

バス路線網については、市民の生活の足となる生活路線バスが福島駅を中心として各方面へ放射状に延びています。また、隣接自治体との交通流動を支える広域幹線バスが、北は伊達市・桑折町・国見町、南は二本松市、東は伊達市・川俣町とを結び、主に通勤通学の足として沿線自治体の協力により確保されています。また、仙台市や東京都及び県内主要都市間を結ぶ高速バスも運行されており、広域的な流動の一部を担っています。

タクシーについては、時間を選ばず、また誰もが利用できることから、利用者のニーズにきめ細かく柔軟に対応できる交通手段となっています。

■ 福島市の公共交通

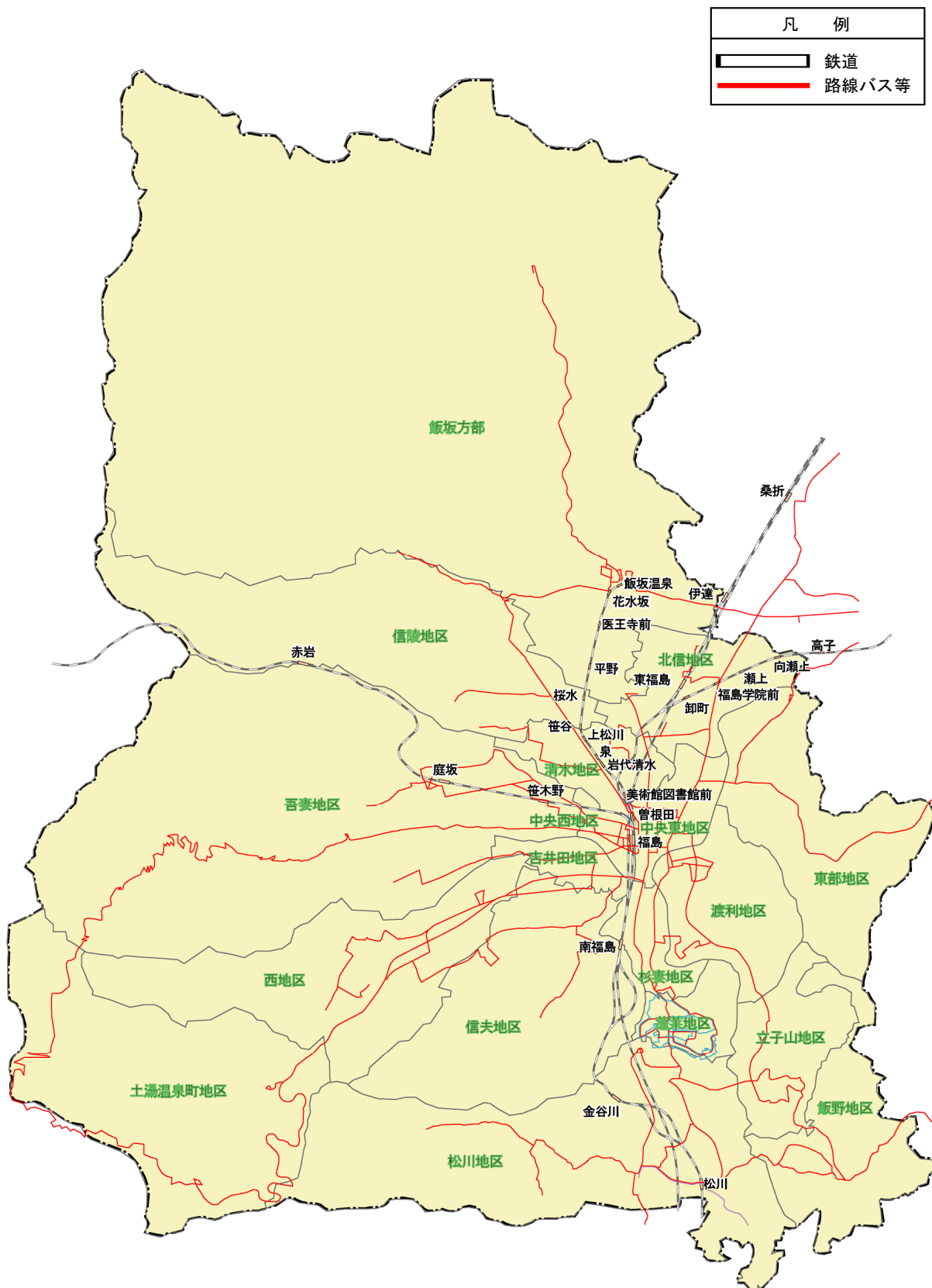
| 交通モード | 種別 | 役割 | |
|-------|--|---------------------------------------|---|
| 鉄道 | J R 東北本線 J R 東北新幹線 J R 奥羽本線(山形線) J R 山形新幹線 阿武隈急行線 福島交通飯坂線 | (8 駅) (5 駅) (12 駅) | 広域的な都市間交流が中心であり、 主に通勤・通学などの移動手段として機能。 |
| バス | 路線バス 委託バス スクールバス 地域自主運行バス | (59 路線) (6 路線) (2 路線) (3 路線) | 学生の通学、高齢者や障がい者等の通院や買物など、運転免許を持たない方を中心に、生活圏内での移動手段として機能。 |
| タクシー | 乗合タクシー タクシー (※福島交通圏) | (1 路線) (508 車両) | 高齢者や障がい者等の通院や買物など、戸口から戸口への移動に対応。 |

※福島交通圏：福島市、伊達市、国見町で構成されるタクシー圏域。

注1) 各路線数等は、平成23年10月1日現在の路線数等で、高速バスや不定期運行バス、観光バス等は除く。

2) タクシーの車両数は、平成22年11月20日現在の車両数を示す。

■ 市内の公共交通網図



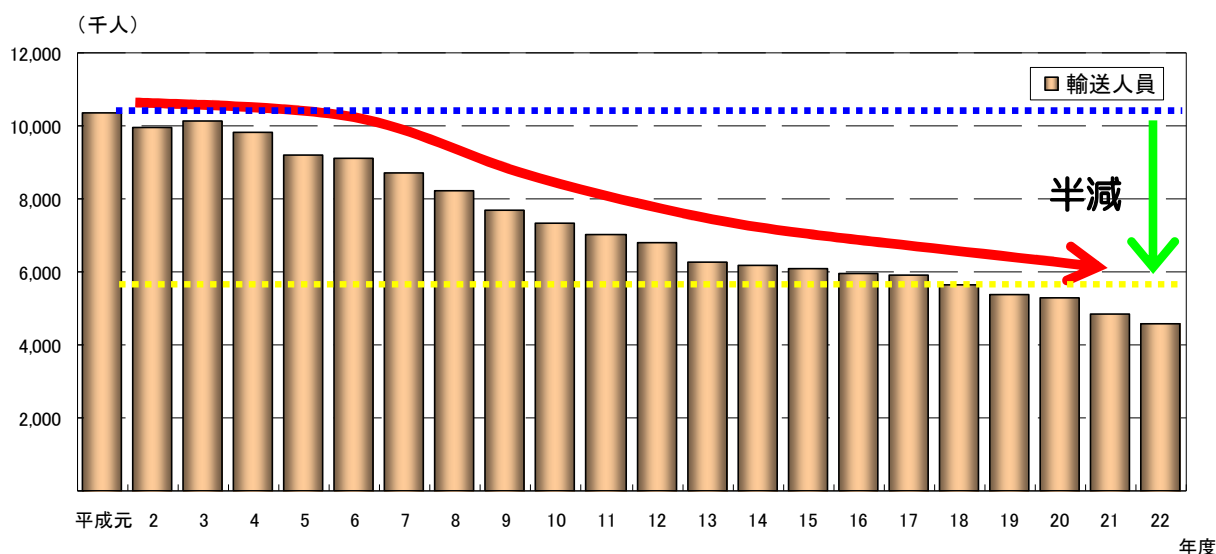
(7) 公共交通を取り巻く環境

① バス

○ 輸送人員は約 20 年で半減し、現在も利用者数の減少傾向が続く

平成 22 年度の市内のバス輸送人員は、少子化に伴う通学需要の減少や自動車の普及率の高まり等により、平成元年のほぼ半分と大幅に減少しており、現在も利用者数の減少が続いています。

■ 利用者の減少（市内のバス輸送人員の推移）



- 注 1) 福島交通㈱の資料に基づき作成。
- 2) 各年とも 4 月から 3 月の期間で集計。
- 3) バス輸送人員は福島交通㈱の路線バスの輸送人員を示し、JR バス東北㈱の路線バスの輸送人員は含まない。

■ バス利用者数減少に伴う路線再編（廃止・減便等）の動き
 （平成 18 年度における路線再編内容：平成 18 年 9 月 30 日現在）

| 項目 | 路線数 | 路線名 |
|---------|-----|-------------------------------|
| 廃止申出路線数 | 36 | |
| 廃止路線 | 14 | 長畑循環、森合団地、蓬萊経由松川、上浜町 等 |
| 一部廃止路線 | 5 | 医大立子山経由川俣、鳥川、中茂庭、宮下町経由由添団地、庭坂 |
| 路線変更 | 2 | 南沢又経由荒古屋、森合経由大笹生 |
| 変更なし | 15 | 中野、志田、佐原、佐原経由四季の里、宮代団地 等 |

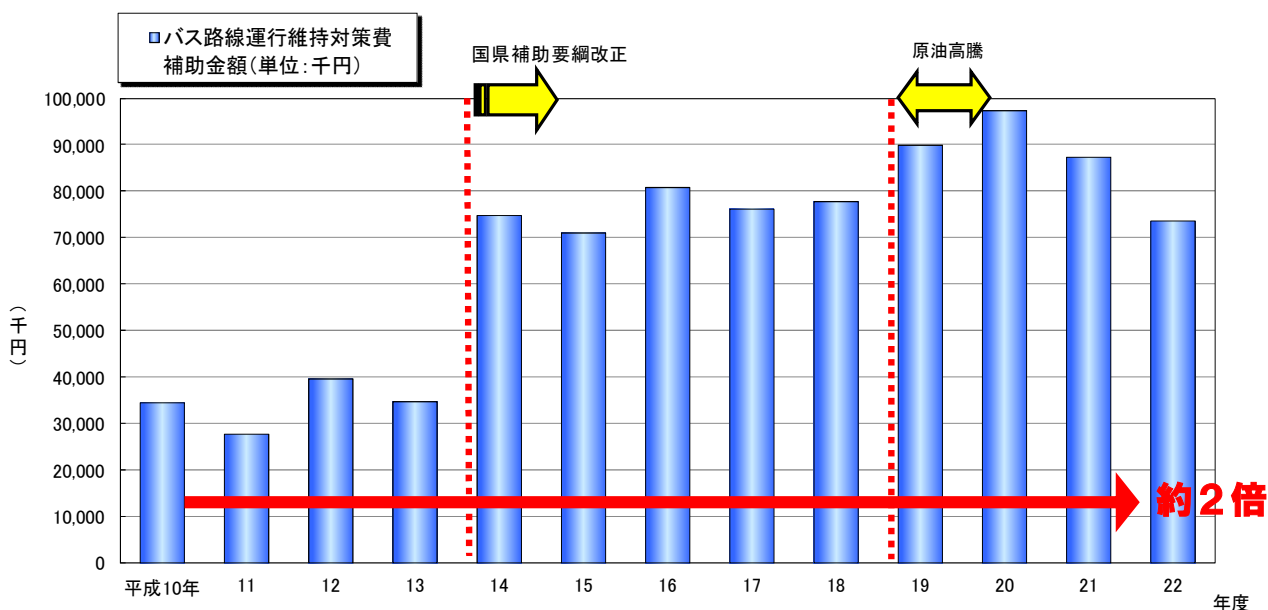
- 路線バスを維持するための補助金（赤字補てん）が増加傾向
- 利用者数が多い路線と少ない路線の二極化が進む

市内の公共交通の主たる役割を担う路線バスについては、利用者数減少のため、路線再編（休廃止・減便等）が行われ、さらなる利用者数の減少を生むといった状況が続いています。

本市においては、路線バスの維持・確保のため、収入減に伴う赤字分について補助金（赤字補てん）として財政支援をしています。補助金の額は、平成10年度と平成22年度とを比較すると、約2倍に増加している状況です。

また、市内の運行状況を地域別でみると、全体的には人口密度の低い地域を運行する路線ほど乗車密度が低く、また補助路線も多い傾向となっています。人口密度の高い中心部や南部の蓬萊団地・福島県立医科大学付属病院等を結ぶ路線については、乗車密度も高く、補助路線も少ない状況です。

■ 福島市バス路線運行維持対策費補助金額（赤字補てん）の推移



注1) 各年とも4月から3月の期間で集計。

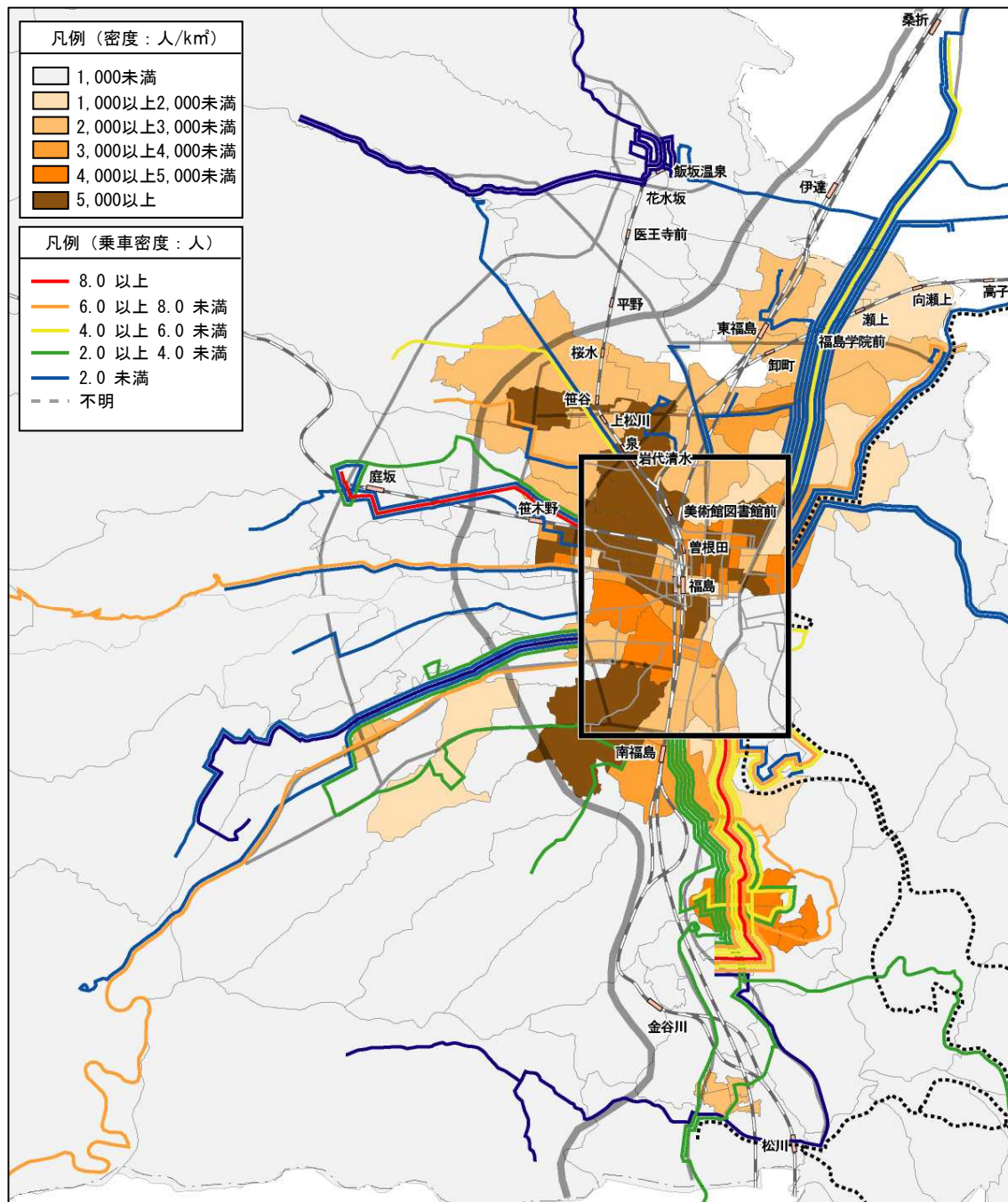
2) 補助金額は、補助金・負担金・委託料の合計額を示す。

※路線バスに対する補助金について

○輸送人員減少のため、地域住民の日常生活に必要な路線の維持が困難と判断された場合、国と地方公共団体が役割分担を図りつつ、必要な路線を定めた上で、運行を維持するための助成措置として各路線バスの赤字額に対し補助を行っています。

■ 市内各地域の人口密度と路線バスの乗車密度

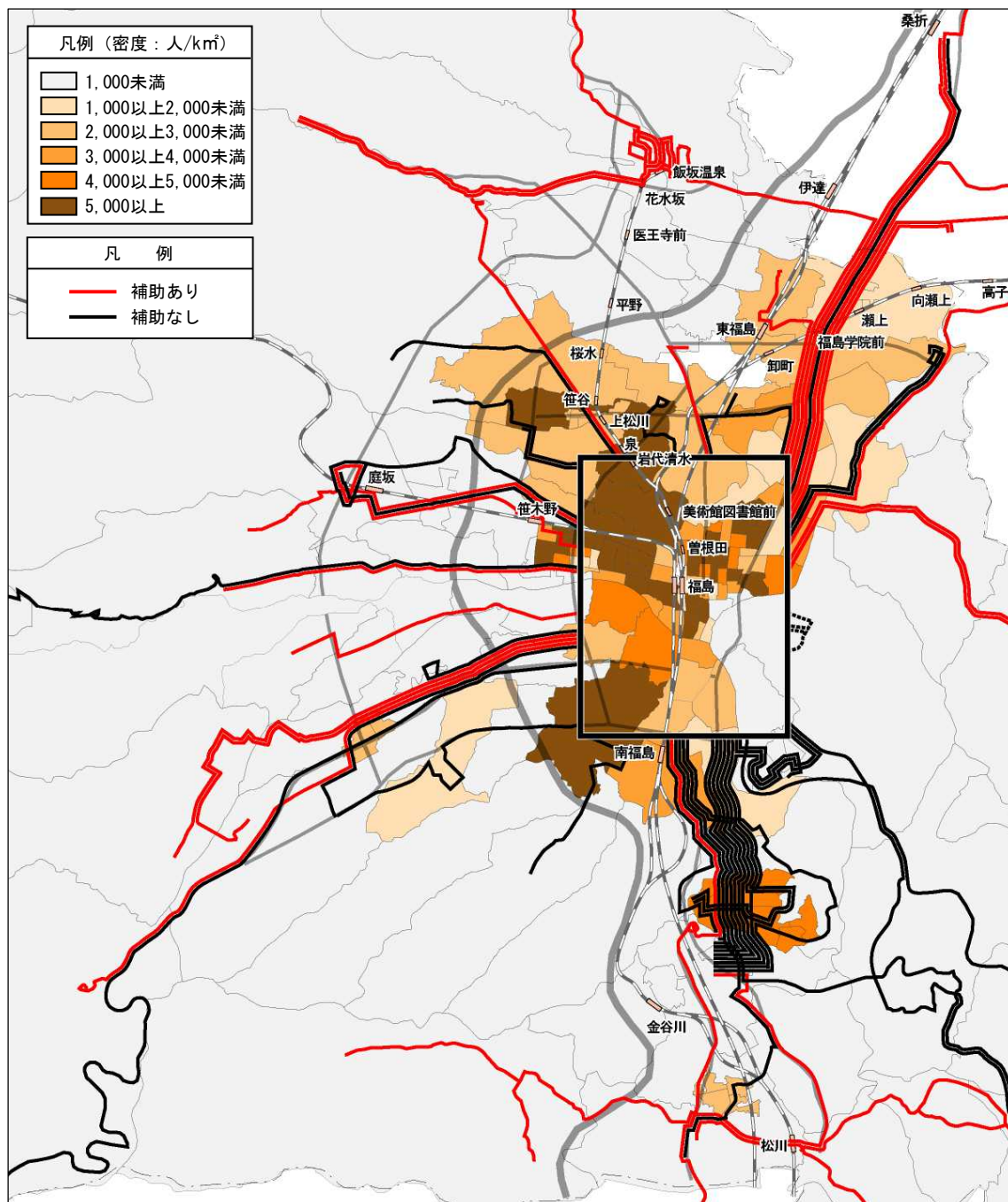
福島駅以北で国道4号等を走行し、近接市町へ結ぶ路線バスは、市内区間では人口密度の比較的高い地域を運行するにもかかわらず、乗車密度が非常に低い。



- 注1) 「住民基本台帳人口」(平成22年3月末時点)に基づき作成。
 2) 路線バスの乗車密度は平成22年9月30日現在のものを示す。
 3) 中央の黒い枠線内は、路線が集中し表記が困難なため省略。

■ 市内各地域の人口密度と路線バスの赤字補てん状況

利用が少ない路線バスについても、市民の移動手段確保の観点から、赤字補てんをしながら運行を継続している。



注1) 人口密度は「住民基本台帳人口」(平成22年3月末時点)に基づき作成。

2) 路線バスの乗車密度は平成22年9月30日現在のものを示す。

3) 中央の黒い枠線内は、路線が集中し表記が困難なため省略。

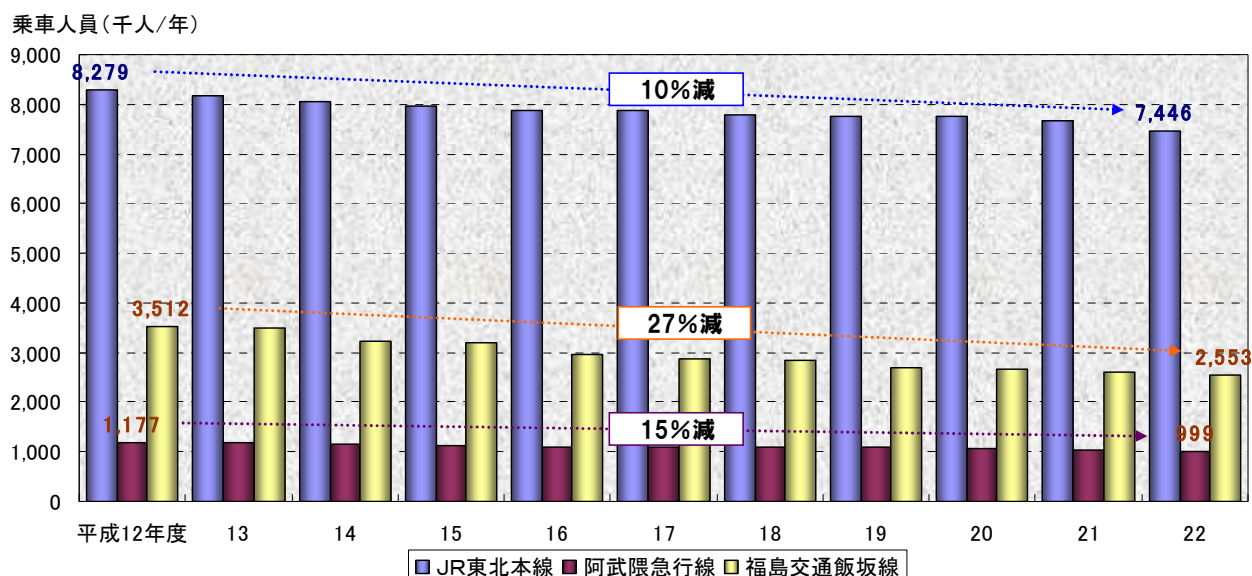
② 鉄道

○ 主に通勤・通学目的で利用されているが、利用者数の減少傾向が続く

市内を運行する鉄道各線（JR東北本線・阿武隈急行線・福島交通飯坂線）の利用者数は減少傾向にあり、特に福島交通飯坂線は平成12年度から平成22年度にかけて約27%減少しています。

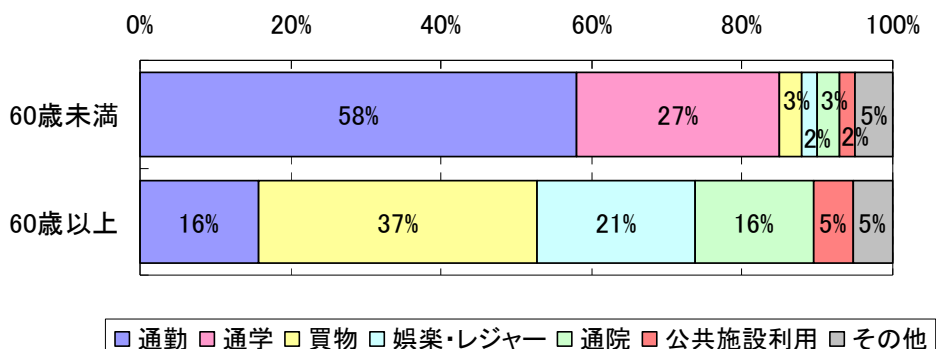
主な利用目的をみると「通勤」、「通学」利用が多く割合を占め、その割合は路線バスを上回っています。

■ 鉄道路線別にみた乗車人員の推移



注) 平成21年度までは各年「福島県統計年鑑」、平成22年度は各社公表資料等に基づき作成。

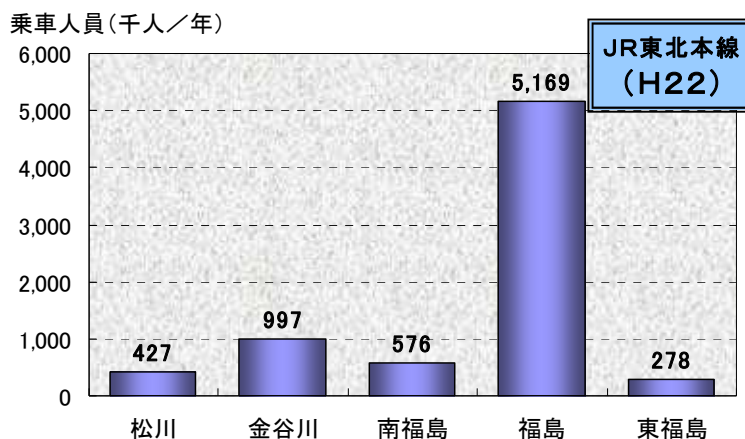
■ 鉄道利用者の利用目的



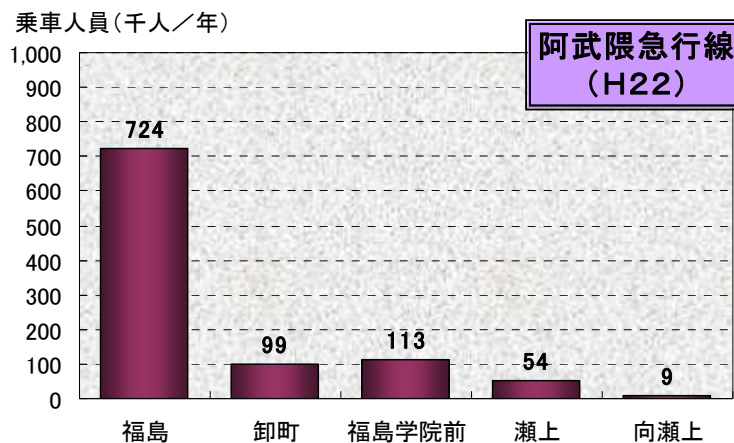
注) 平成21年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。

利用駅は、JR東北本線、阿武隈急行線、福島交通飯坂線の鉄道各線ともに「福島駅」に集中しています。なお、国立大学法人福島大学の最寄り駅のJR東北本線「金谷川駅」が、市内で二番目に利用者数が多くなっています。

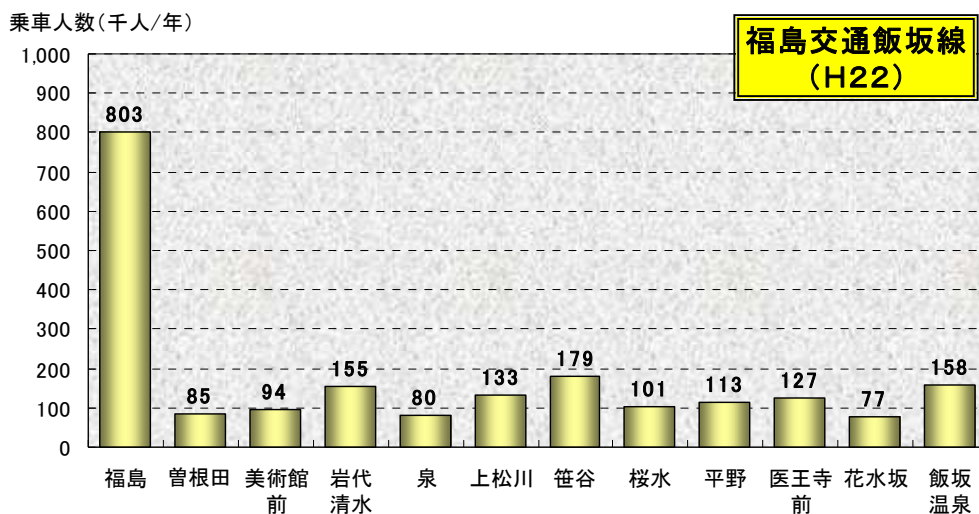
■ 路線別・鉄道駅別乗車人員



注) JR東日本ホームページから1日あたり乗車人員を年間値に推計し作成。



注) 阿武隈急行株式会社資料に基づき作成。



注) 実態調査 (平成 22 年 9 月) に基づき作成。

③ タクシー

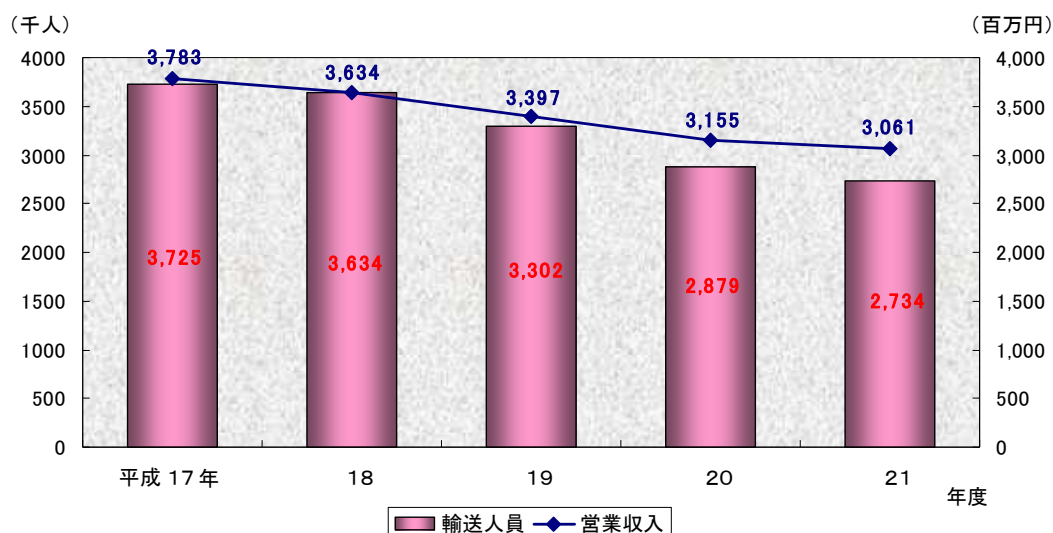
○ 輸送人員・営業収入ともに減少傾向が続く

本市を含む福島交通圏（福島市・伊達市・国見町）における輸送人員は減少傾向にあり、ここ5年間で法人タクシーでは約27%減となっています。また、長期的な需要の低迷や車両数の増加などの要因により営業収入も減少傾向となっています。

このような中、市内松川町下川崎地区では平成16年度より乗合タクシー「あけび号」が運行されているほか、環境に配慮した「電気自動車タクシー」や、車いすの方や高齢者など誰もが使いやすい「ユニバーサルデザインタクシー」、ヘルパー資格を持つ乗務員が運転する「介護タクシー」、子育て世代を支援する「子育てタクシー」等、タクシーの新たな活用方法が模索されています。

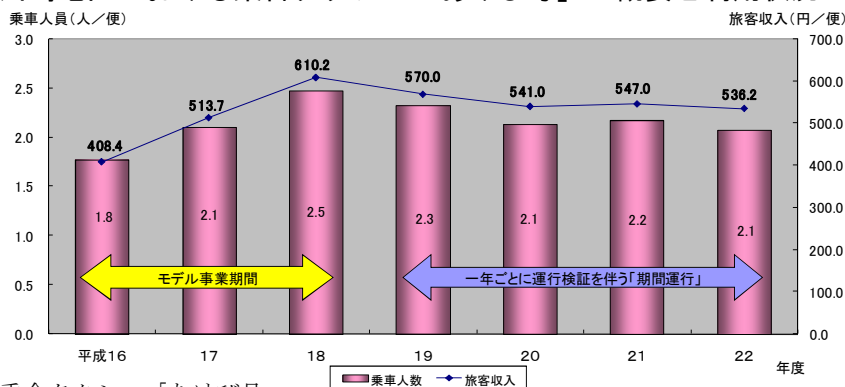
また、平成22年6月22日には「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づく福島交通圏地域計画が策定され、事業者自ら活性化に向けた取り組みを実施しています。

■ 福島交通圏（福島市・伊達市・国見町）における法人タクシー輸送人員と営業収入推移



注) 各年「運輸要覧」(国土交通省東北運輸局)による。

■ 松川町下川崎地区における乗合タクシー「あけび号」の概要と利用状況



注) 松川下川崎乗合タクシー「あけび号」

通草(あけび)～松川駅～松川支所を結ぶ定時定路線型の乗合タクシーで1日8便の運行。

平成16年7月からモデル事業として運行を開始し、平成19年度より、一年ごとに運行の継続を検証している。

(8) 公共交通の必要性

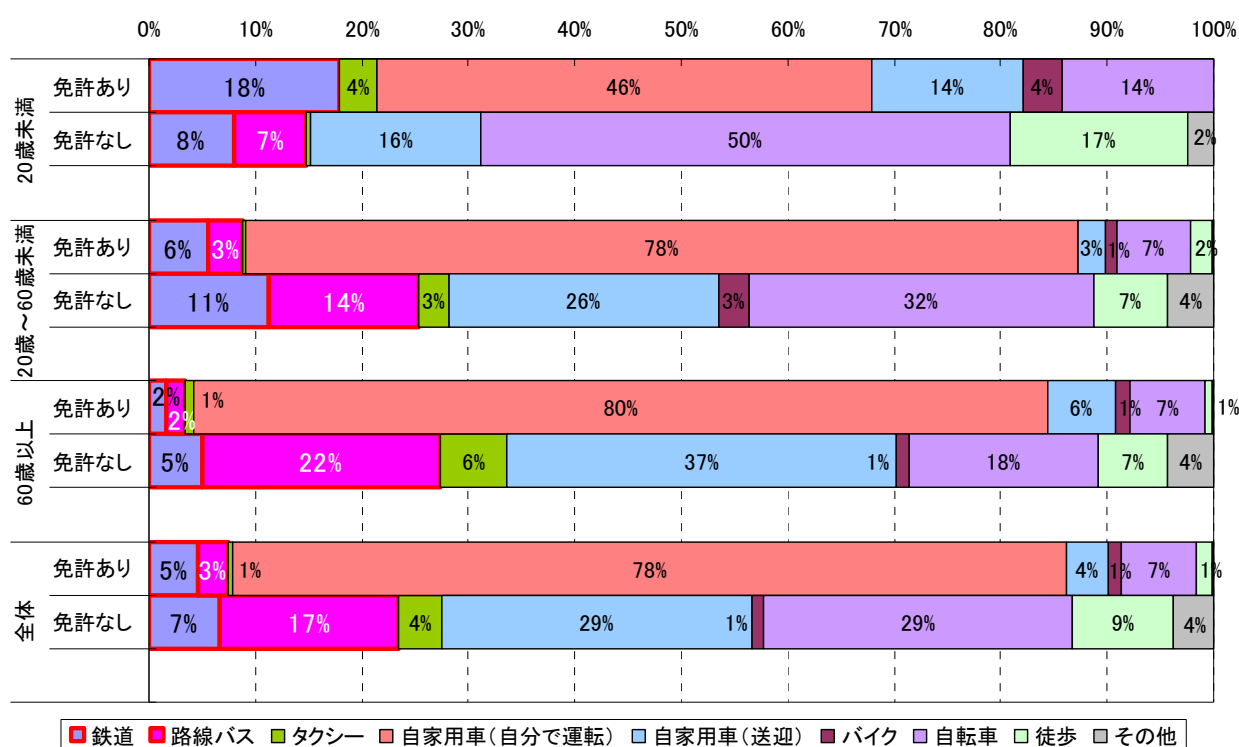
① 運転免許を持たない方の日常生活における交通手段

市内を運行する公共交通の利用者数は減少傾向にありますが、公共交通利用が多い年齢としては、「20歳未満」や「60歳以上」と、20歳以上60歳未満を含めた「運転免許非保有者」があげられます。

「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」結果において、タクシーも含めた公共交通の利用理由に着目すると、「他に交通手段がない」と回答した人の割合は、年齢にかかわらず運転免許の有無によって大きく異なり、特に免許を持たない人の回答割合が非常に高くなっています。

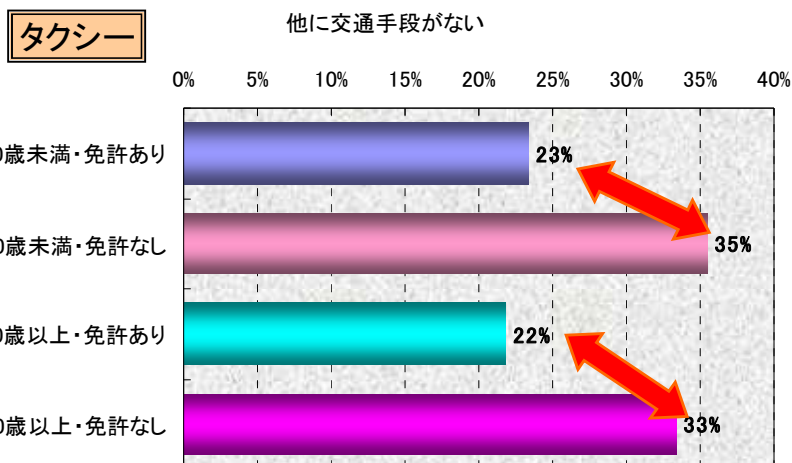
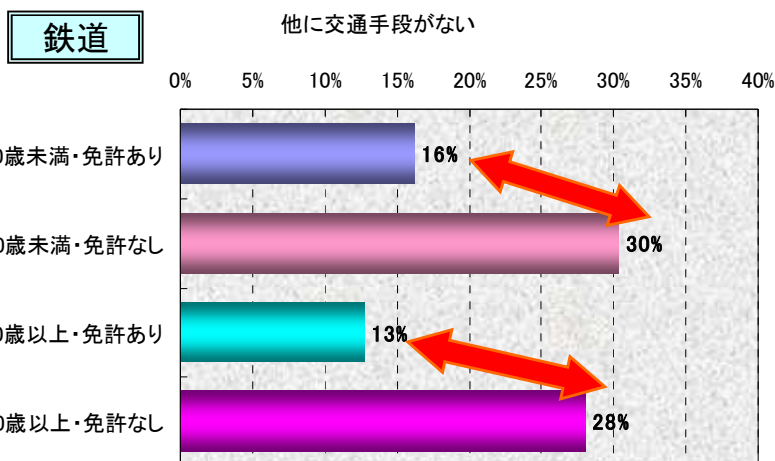
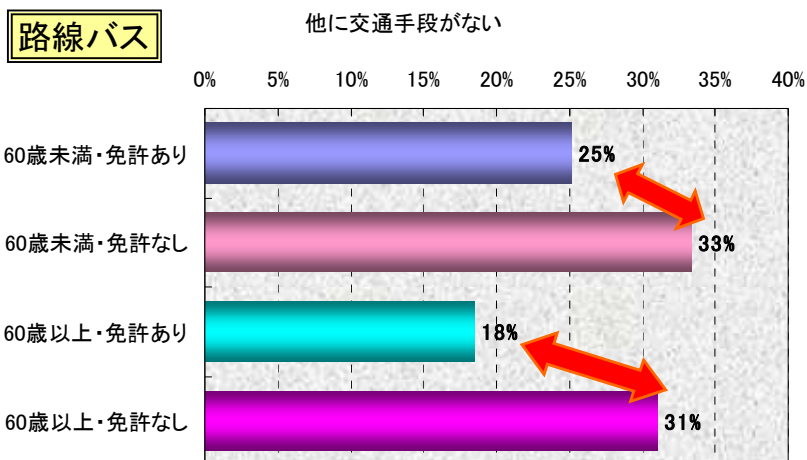
このように、運転免許を持たない若年層や高齢者、障がい者等を含む自力での移動に制約がある人にとっては、公共交通が生活の足として非常に重要な役割を担っています。

■ 市民の移動における最も利用する交通手段（年齢階層別・運転免許有無別）



注1) 平成21年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。

■ 年齢階層別・運転免許有無別にみた公共交通の利用理由



注1) 平成21年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。
 2) 本設問は複数回答。

② 災害時の市民生活を支える重要な交通手段

平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」は、県内外に大きな被害をもたらし、市内においても道路や鉄道の線路、鉄橋等に被害が発生し、鉄道や路線バス、タクシーの運行に支障が出ました。

震災発生直後は、公共交通機関が利用できなくなるなど、多くの帰宅困難者が発生しました。また、鉄道の復旧には相当の期間を要したことから、通勤通学利用者が他の交通手段を利用せざるを得ない状況となるなど、長期間にわたり影響が出ています。

さらに、市民の主たる移動手段である自動車においても、震災後、物流機能が麻痺したことなどを原因として深刻なガソリン供給不足が発生し、外出が困難となるなど、市民生活に甚大な影響を及ぼしました。

こうした中で、比較的早期に復旧した路線バスやタクシーなどの公共交通が、自動車や鉄道を利用できない人の貴重な移動手段となり、市民の生活の足として活躍しました。また、鉄道事業者も、通勤や通学の足を確保するために、復旧作業に最大限努めてきたところです。

このように、普段の交通手段の利用が極めて困難な状況では、誰もが利用できる公共交通が代替手段として非常に重要な役割を担っており、改めて公共交通の重要性や必要性が認識されましたが、同時に災害時における課題も明らかになりました。

■ 東日本大震災における公共交通の主な課題

- 燃料の確保（公共交通自体の運行、乗務員の通勤対応）
- 通行止めや道路上の駐車車両による運行障害
- 利用者増による増発便の手配
- 乗務員と本社・営業所間での通信網の不通
- 利用者への情報提供手段の途絶

注) 平成23年度「災害時における公共交通の維持確保に関する事業者意向調査」による。

■ 震災直後の公共交通の主な運行状況

| 鉄道（JR） | |
|----------------------------------|---|
| 3月11日（金） | 被災直後から全線で運転見合わせ |
| 4月5日（火） | 東北本線 本宮～福島間で運行開始 （※臨時ダイヤ、本宮以南は3月29日から運行開始） |
| 4月7日（木） | 宮城県沖の余震に伴い再び運休 |
| 4月10日（日） | 東北本線 郡山～福島間で運行開始（※臨時ダイヤ） |
| 4月11日（月） | 山形新幹線 福島～新庄間で運行開始（※臨時ダイヤ） 奥羽本線（山形線） 福島～米沢間で運行開始 |
| 4月12日（火） | 東北新幹線 那須塩原～福島間で運行開始（※臨時ダイヤ） 東北本線 福島～仙台間で運行開始（※臨時ダイヤ） |
| 4月25日（月） | 東北新幹線 福島～仙台間で運行開始（※臨時ダイヤ） |
| 鉄道（阿武隈急行線） | |
| 3月11日（金） | 被災直後から全線で運転見合わせ 福島学院前駅でホーム床面崩落が発生するなど大きな被害が発生 |
| 4月18日（日） | 瀬上～保原間で運行開始 （※臨時ダイヤ、保原～富野間は4月13日までに無料運行開始） |
| 4月28日（木） | 福島～瀬上間で運行開始（※臨時ダイヤ） |
| 5月16日（月） | 富野～角田間の運行開始により全線再開（※臨時ダイヤ） |
| 鉄道（福島交通飯坂線） | |
| 3月11日（金） | 被災直後から全線で運転見合わせ |
| 3月13日（日） | 福島駅発 12：10 より全線で運行再開 |
| 路線バス（福島交通） | |
| 3月11日（金） | 被災直後から全線全便で運転見合わせ |
| 3月12日（土） | 運行可能な路線から運行を開始（ただし道路状況により迂回または折り返し運行あり） 高速バスは運休 |
| 3月15日（火） | 路線バス（医大金谷川線、湯野杉の平線）を午後から運行開始 |
| 3月16日（水） | 路線バス（土湯線）を 15:00 から運行開始 |
| 3月18日（金） | 路線バス（バイパス経由蓬萊団地線、バイパス経由医大線、南向台循環線）を 18:00 から運行開始 |
| 3月22日（火） | 路線バス（平田線※済生会病院まで、藤田經由小坂線）を運行開始 |
| 3月24日（木） | 路線バス（宮代団地線）を臨時ダイヤにより運行開始 |
| 3月29日（火） | 福島～二本松間直行バスを臨時運行（4月4日まで） |
| 4月8日（金） | 路線バス（中茂庭線）を迂回路により運行再開 |
| 路線バス（JRバス東北） | |
| 3月11日（金） | 被災直後から全線全便で運転見合わせ |
| 3月16日（水） | 路線バス（福島～川俣高校線）を臨時ダイヤで運行開始 |
| 4月11日（月） | 路線バス（福島～川俣高校線）を通常ダイヤで運行再開 |
| 川俣松川線・川俣飯野線・乗合タクシーあけび号（カネハチタクシー） | |
| 3月11日（金） | 被災後も川俣松川線、川俣飯野線、乗合タクシーあけび号を通常通り運行 （※以降、燃料確保困難な状況により3月24日まで数日間にわたり運休あり） |

③ まちづくりを支える重要な交通手段

本市の上位計画や関連計画には、まちづくりの将来像を実現していくために、公共交通の整備、利便性向上に関する方針が次のように位置づけられています。このように、公共交通はまちづくりを支える上で非常に重要な手段であり、公共交通の利便性を向上させながら、本市の活性化につなげていくことが求められます。

| 計画名称(策定年度) | 都市交通・公共交通の位置づけ |
|---------------------------------------|--|
| 福島市総合計画 基本構想 (平成 22 年度) | <ul style="list-style-type: none"> ○福島市のまちづくりに関する最上位計画における基本構想で、市の目指すべき将来都市像や施策の方向性を示しています。 ○将来都市像を「ときめきとやすらぎ 希望にみちた人間尊重のまち 福島市」と定め、将来都市像を実現するための施策の方針として「2. にぎわいのあるまち」の分野の中で、「(3) 総合交通網の整備」が位置づけられています。 ○総合交通網の整備については、市民生活、産業活動や地域間の交流、災害や救急医療等非常時の緊急輸送・搬送など、多様な都市活動を支える総合交通体系の形成を図ることとし、快適性・利便性・安全性を備えた幹線道路・生活道路の整備推進や人にやさしい歩道及び自転車道の整備に努め、鉄道・バスなどの公共交通機関については、今後、高齢化の進展に伴い重要度が増すことから、その利用促進を図り、路線の維持や利便性の向上に努めるとしています。 |
| 福島市総合計画 前期基本計画 (平成 22 年度) | <ul style="list-style-type: none"> ○基本構想を具現化するために、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間で、実施すべき具体的な施策の体系を示しています。 ○基本構想の将来都市像を実現するための施策の方針である「2. にぎわいのあるまち」を実現する施策として、「(3) 総合交通網の整備」が位置づけられています。 ○総合交通網の整備については、快適で安全な道路網の整備や本市の地域特性を生かし、安全かつ快適に利用できる自転車利用の促進、市民の足として誰もが気軽に利用できる公共交通の実現を位置づけ、特に、公共交通においては本計画の策定を通じて、持続可能な公共交通網の整備を進め、公共交通の利用を促進していくこととしています。 |
| 福島市 都市マスタープラン (平成 12 年度) | <ul style="list-style-type: none"> ○都市マスタープランでは、基本構想等に基づきながら、地域別の将来像やまちづくりの指針を定めています。 ○目標とする 4 つの都市像の一つとして「県都として人々が集い、にぎわい、交流する都市」を定め、都市づくりの方針の 1 つ「道路・交通システム整備方針」の中で、「公共交通整備の方針」が位置づけられています。 ○人にも環境にもやさしい公共交通機関の整備として、交通利便性の地域間格差解消、高齢者・障がい者等の移動手段を確保するため、駅やバス停及び関連施設・車両におけるバリアフリー化の促進や、鉄道やバス等の公共交通機関の利用を促進する総合的な交通システムの確立を図るとしています。 |
| 福島市 中心市街地活性化 基本計画 (平成 21 年度) | <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくりの数値目標を定め、その達成に必要な中心市街地の整備改善、商業活性化などの具体的事業を盛り込み、中心市街地活性化の基本方針を定めています。 ○基本コンセプトを「ふくしまの個性と魅力を発信する生活都心づくり」と定め、基本方針 1「集客拠点づくりと回遊環境の向上」の中で「③回遊環境の整備」として「楽しく快適に回遊できるルートの形成と、歩行者や自転車、公共交通などのネットワーク化による回遊性の向上を図る」としています。 ○具体的事業の中では、「まちなか循環周遊バス社会実験」により、中心市街地の回遊性の向上に寄与し、「福島駅西口駅前広場再整備事業」によりバスの安全な運行と自転車利用者の利便性を向上させ、自転車と公共交通の連携により、公共交通の利用促進を図るとしています。 |

| 計画名称(策定年度) | 都市交通・公共交通の位置づけ |
|---|---|
| <p>福島市 交通バリアフリー 基本構想 (平成16年度)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○福島駅周辺における高齢者等の移動円滑化支援及び歩行者の回遊性を向上させるための基本的な考え方や、実施すべき事業等について示しています。 ○基本方針を『「福島市の顔」となり、「人」「活力」であふれるバリアフリーのまちづくり』と定め、目標の一つとして「誰もが利用しやすい公共交通機関の利便性・快適性の向上」をあげています。利便性・快適性の向上については「福島駅に乗り入れる公共交通機関相互、あるいは徒歩と公共交通機関の乗換の利便性・快適性を向上させるため、ハード、ソフトの両面から一体的な交通拠点の整備を図る」としています。 ○特定事業の方針では、交通関連施設・車両のバリアフリー化のほか、休憩施設の設置や案内標識の設置・改良をあげています。 |
| <p>福島市環境基本計画 (平成22年度)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○総合計画を環境面から推進するため、本市における環境の保全に関する目標及び施策の基本的な方向性を示すものです。 ○望ましい環境像を「みんなで創り 未来に伝える 人と自然にやさしいまち 福島市」と定め、生活環境の保全や地球環境の保全を含む5つの基本方針をかかげています。 ○さわやかな大気環境の保全を目標とし、ノーマイカーデーの普及、啓発に努めること、限りある資源・エネルギーの有効活用を目標とし、公共交通機関の利用を促進するため、鉄道やバスの機能強化・充実などを総合的に検討することとしています。 |
| <p>福島市地球 温暖化対策実行計画 (平成22年度)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○総合計画や環境基本計画を受け、温室効果ガス削減のための取り組み等の地球温暖化対策を具体的に示すものです。 ○6つの重点的な取り組みの一つとして「IV. 移動手段の低炭素化推進」を定め、その施策では「(1) 公共交通機関活性化」をあげています。 ○今後も横ばいでの推移が見込まれる自動車からの温室効果ガス排出量を削減するため、鉄道利便性向上や駐車場整備による公共交通への乗換促進、路線バス優先車線の整備や路線網の見直しなどによる利便性向上や効率化などを図るとしています。 |
| <p>福島市観光振興計画 (平成21年度)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○総合計画の部門計画として観光振興の将来象や基本目標を示すとともに、観光振興施策推進の指針となるものです。 ○基本戦略の一つとして「7 観光客受入のための環境の整備」を定め、「推進施策3 二次交通の整備」として、自動車を利用しない観光客に対し、主要駅（福島駅）から目的地までの交通手段の改善をあげています。 ○行政や民間事業者の取り組み内容として、「福島めぐり季節バス・タクシーの運行や循環バスの運行」、「共通乗車券めぐりバスの発行」を示しています。 |
| <p>福島市 商業まちづくり 基本構想 (平成20年度)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○総合計画を上位計画とし、地域で育まれた個性豊かな商業機能の活用と、本市に合ったコンパクトシティを目指した、商業まちづくりの基本方針を示したものです。 ○商業まちづくり基本構想の考え方として、少子高齢社会が進行する中で、本市のコンパクトなまちづくりの方向性と整合する商業配置を誘導するとともに、公共交通の利便性を高める必要性についてあげています。 ○商業まちづくりの推進に関する基本方針の目標達成のための施策の中で、買い物時の公共交通アクセスの確保、移動制約者への買い物支援方法の検討や中心市街地への公共交通アクセスの確保を図るとしています。 |

1-2 福島市の公共交通を取り巻く課題

1-1で述べたとおり、本市の公共交通は、全体的な利用者数の減少傾向が続く中、将来にわたって維持・確保していくには厳しい状況が続いています。また、近年のモータリゼーションの進展、少子化の進展・超高齢社会の到来、さらには市街地の拡散による都市構造の変化等の社会的要因により、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しつつあります。

その一方で、運転免許を持たない若年層や高齢者、障がい者等を含む移動制約者の生活の足としての機能や、マイカーが利用できない場合の市民生活を支える交通手段であること、さらには、中心市街地の活性化や環境問題への対応、観光振興、コンパクトな市街地形成への貢献等、公共交通はまちづくりを支える交通手段であることなどから、本市において、市民、団体、企業等、交通事業者、行政が協働で守り抜くべき社会資本の一つであると考え、公共交通の維持・確保を進めていかなければなりません。

今後どのように実現するかについて、以下に示す視点から課題の対応方向性を求め、検討していくことが必要です。

<公共交通を取り巻く課題の整理の視点>

- 少子化の進展・超高齢社会への対応
- 地球環境問題への対応
- コンパクトな市街地形成の必要性
- 多様な市民ニーズへの対応
- 安全で安心して暮らせる移動手段の確保

(1) 少子化の進展・超高齢社会への対応

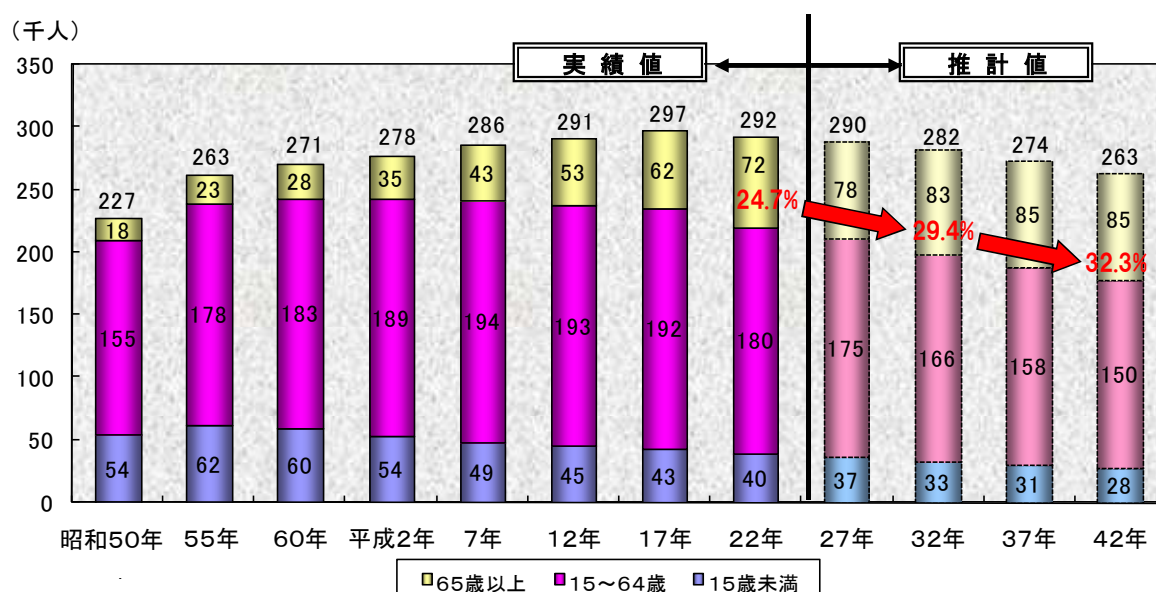
○高齢者をはじめとした移動制約者の増加が予想される中で、
全ての市民が利用しやすい移動手段を確保することが必要

本市の人口は増加傾向にあったものの、今後は人口減少が進むとともに、少子高齢化がこれまで以上に進展していくと予想されます。少子化の進展により、公共交通の通学需要はさらなる減少が懸念されるほか、郊外部をはじめとした高齢化率の高い交通空白地域において、高齢者の日常生活の移動手段の確保が重要な課題となっています。

公共交通は、市民の日常生活または社会経済活動の基盤であることから、近年の急速な少子化の進展・超高齢社会の到来など社会経済情勢の変化に対応しつつ、豊かな市民生活の実現に寄与するよう、その機能の確保及び向上を図る必要があります。

特に、日常生活において誰もが自由に移動できる環境を整備することは、高齢化が進展し、運転免許を持たない人や運転免許を返納する人の増加が予想される中では喫緊の課題と考えられ、市民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されるよう、市民、団体、企業等、交通事業者、行政が一体となって、総合的かつ計画的に取り組んでいくことが求められます。

■ 年齢階層別人口推移と将来動向



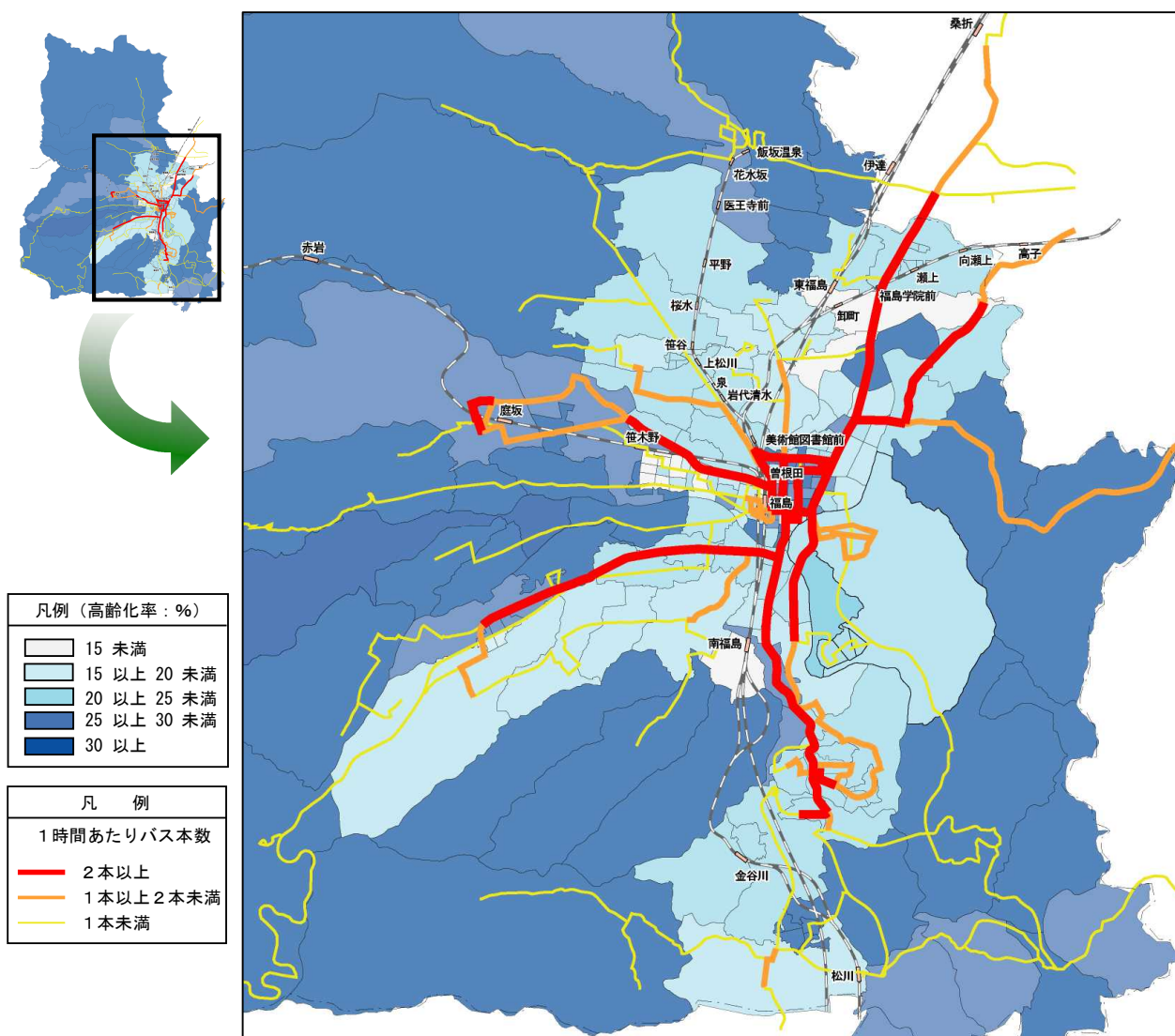
注1) 平成22年までは各年「国勢調査」による。平成27年からは国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」による。「福島市総合計画基本構想」、「福島市総合計画前期基本計画」における将来人口も同推計結果を活用している。なお、本推計結果は、平成20年12月に推計されたものであり、東日本大震災等による人口移動等の影響については考慮していないため、本推計値よりも人口減少が早まることも想定しなければならない。

2) 本頁のデータは、平成17年以降は旧飯野町を含む。

○地区別の高齢化の進展状況に応じて、多様な公共交通手段を検討することが必要

国勢調査によると、平成22年10月1日現在の本市高齢化率は23.7%ですが、この値を上回る高齢化率の高い地域は、ほぼ市の外縁部に位置しています。このような地域では高齢者等の移手段の確保が重要な課題と考えられます。なお、人口密度が比較的低い地域においては、従来の大型バスによる輸送力の大きい手段では非効率となることも想定されることから、新たな発想による公共交通手段を検討し、生活の足を確保していくことが求められます。

■ 高齢化率の現況と路線バスの運行本数



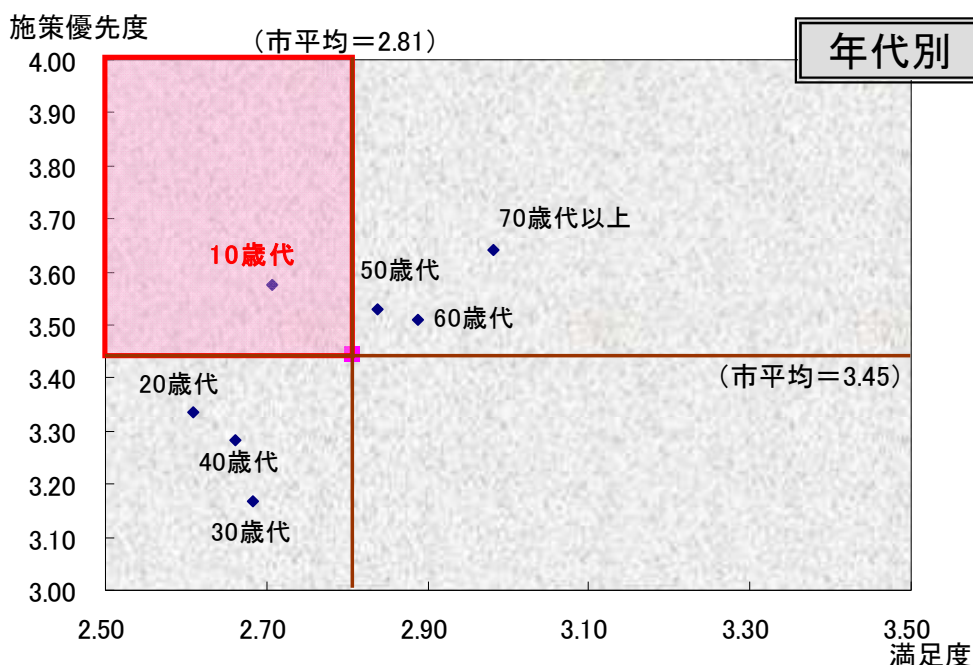
注1) 「住民基本台帳人口」(平成22年3月末時点)に基づき作成。
 2) 路線バスの本数は平成22年9月30日現在のものを示す。

○若年層の公共交通利用促進のため、利用者ニーズに合った利便性の向上が必要

「新・福島市総合計画策定のためのアンケート調査」においては、本市の主な施策のそれぞれについて、どの程度満足しているか、今後どの程度優先すべきかをたずねました。

年代別の公共交通の施策に対する満足度と施策優先度の関係では、公共交通の利用者が多いと想定される運転免許を持たない10歳代や高齢層において、施策優先度が高くなっています。特に、通学需要が多くを占めると考えられる10歳代においては、現状の公共交通サービスに対する満足度も低い傾向にあることから、利用者ニーズに対応した利便性の向上が求められています。

■ 公共交通の施策に対する満足度と施策優先度



注1) 「新・福島市総合計画策定のための市民アンケート調査」による。

2) 「新・福島市総合計画策定のための市民アンケート調査」においては、本市の主な施策のそれぞれについて、どの程度満足しているか、今後どの程度優先すべきかを尋ね、各施策の満足度と優先度の相対比較と相関分析を行うため、各施策の満足度と優先度を指数化した。

■ 各選択肢の指数の基数

| 基数 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|-----|---------|-------|---------|-------------|----------|
| 満足度 | 非常に満足 | 満足 | どちらでもない | やや不満 | 非常に不満 |
| 優先度 | 特に優先すべき | 優先すべき | どちらでもない | あまり優先しなくてよい | 優先しなくてよい |

3) 各指数の算出方法は、満足度を例にすると、以下のように設定した。

$$\frac{5 \times (\text{非常に満足}) + 4 \times (\text{満足}) + 3 \times (\text{どちらでもない}) + 2 \times (\text{やや不満}) + 1 \times (\text{非常に不満})}{(\text{回答者総数}) - (\text{わからない})}$$

4) グラフ左上赤枠部分は、満足度が低く、施策優先度が高いことを示す。

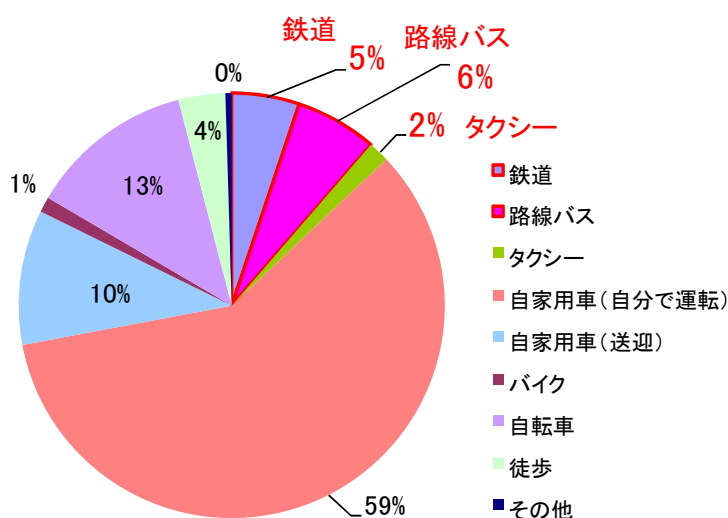
(2) 地球環境問題への対応

○公共交通を活用しながら地球環境問題へ対応していくことが必要

市民の移動実態は、平成21年度の「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」結果によると、市民の主な移動手段として約59%が「自家用車(自分で運転)」と回答し、「自家用車(送迎)」とあわせると7割近くに達する回答状況となっています。このことから、自動車への高い依存状況がうかがえます。

全国的にも地球環境問題へ対応し、環境負荷の少ない都市の形成が求められている中で、本市においても、「福島市環境基本計画」及び「福島市地球温暖化対策実行計画」において、平成32年度の目標年度までに温室効果ガスの排出量を平成19年度比15%の削減を目指すこととしており、自家用車から公共交通機関への転換を図ることで、環境問題に寄与していくことが求められます。

■ 市民の主な移動手段



注) 平成21年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。

■ 福島市環境基本計画に基づく温室効果ガス排出量削減目標

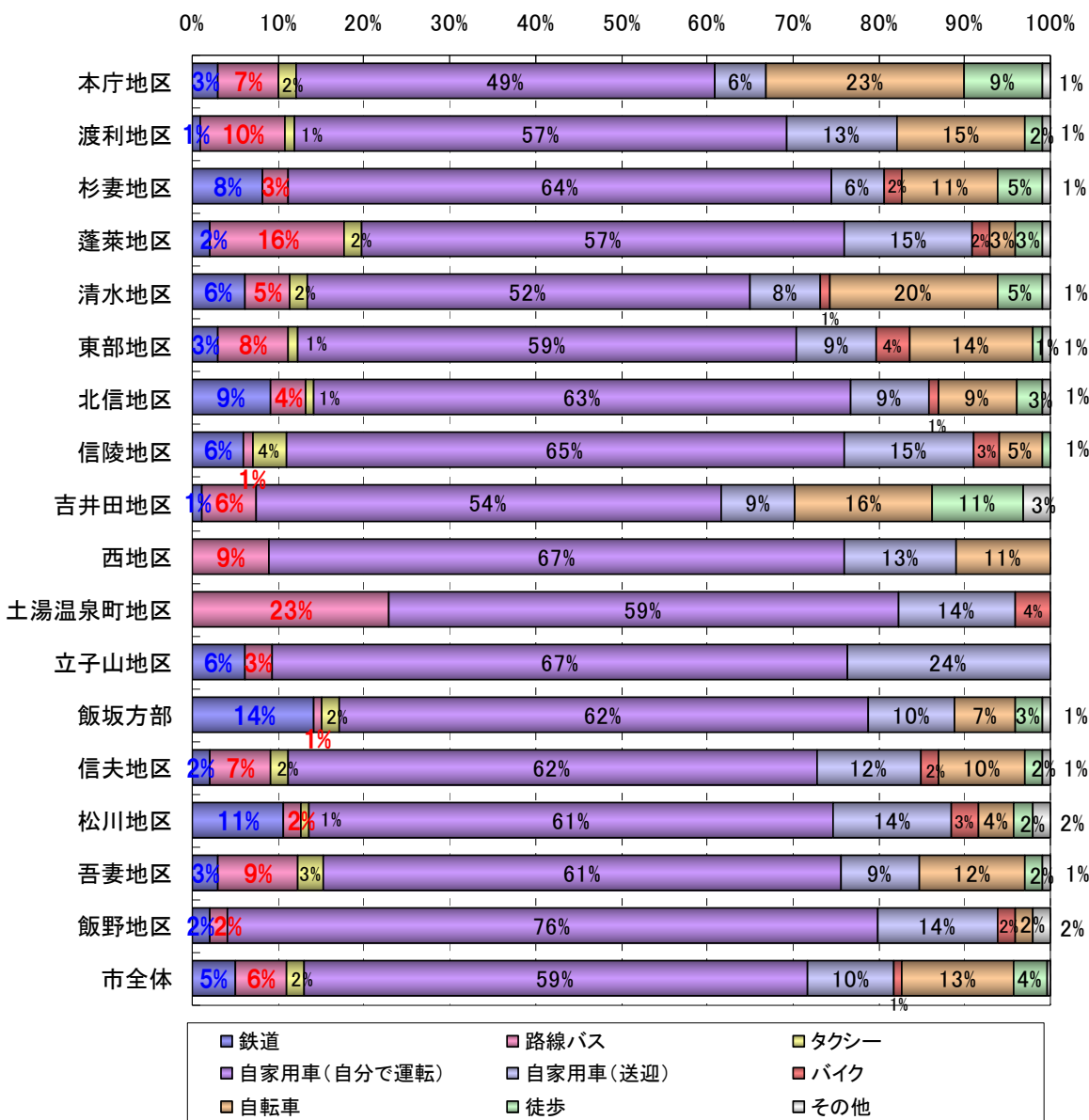
| 進行管理指標 | 現状 (平成19年度) | 数値目標 | |
|----------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| | | 中間年度 (平成27年度) | 目標年度 (平成32年度) |
| 福島市年間温室効果ガス排出量 | 2,361千t-CO ₂ | 2,184千t-CO ₂ (7.5%削減) | 2,007千t-CO ₂ (15%削減) |

注) 「福島市環境基本計画」(H23.3)より抜粋。

○公共交通の利便性向上とともに、交通手段の転換を促進することが必要

市民の主な移動手段を地域別にみると、市全体の自動車利用率約69%（自分で運転、送迎の計）を上回る地域は、高齢化率同様に市の外縁部の地域にみられますが、渡利地区（約70%）、杉妻地区（約70%）、蓬萊地区（約72%）など、市内の中でも比較的公共交通のサービス水準が高い地域にもみられます。地球環境問題へ対応していくためには、公共交通が利用者ニーズに合った利便性向上を図るとともに、自家用車からの転換を促進していくことが必要です。

■ 地区別にみた普段の利用交通手段



注) 平成21年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。

(3) コンパクトな市街地形成の必要性

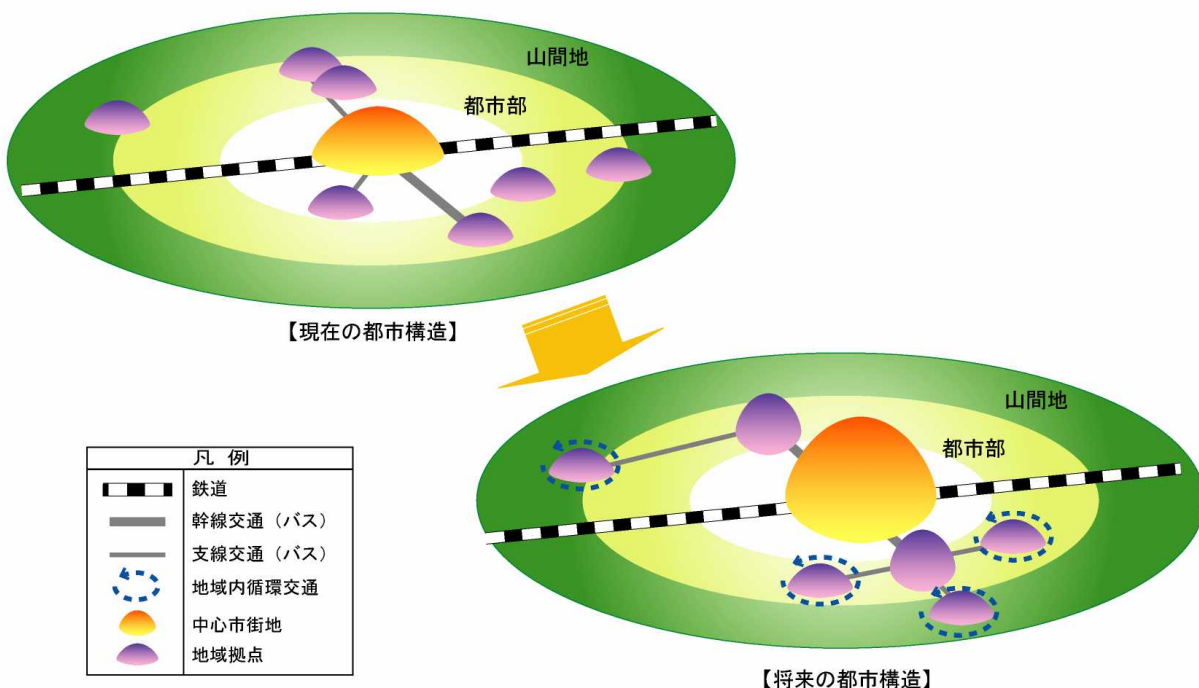
○集約型都市構造の実現に向けて、公共交通を有効活用することが必要

本市が目指すコンパクトな市街地形成は、公共交通機関や道路等基盤整備との連携を行い、安全で健康な市民生活を支える良好な都市環境の形成を目指すものです。

しかし、現状では、自動車保有台数の増加や移動における自動車への依存からモータリゼーションが進展し、さらに大規模商業施設の郊外立地など、生活環境の変化により人口が集中する地区が広がってきている状況にあり、中心市街地の空洞化の進行、都市機能の分散化による都市基盤の維持費の増大などが懸念されています。

このような状況を踏まえ、環境負荷の低減や都市におけるにぎわいの形成などに向けて、都市機能を集約し、拡散型から集約型都市構造への再編を実現するため、拠点間を結ぶ交通手段としての公共交通を有効活用し、豊かな市民生活に寄与していくことが求められています。

■ 集約型都市構造のイメージと公共交通の役割

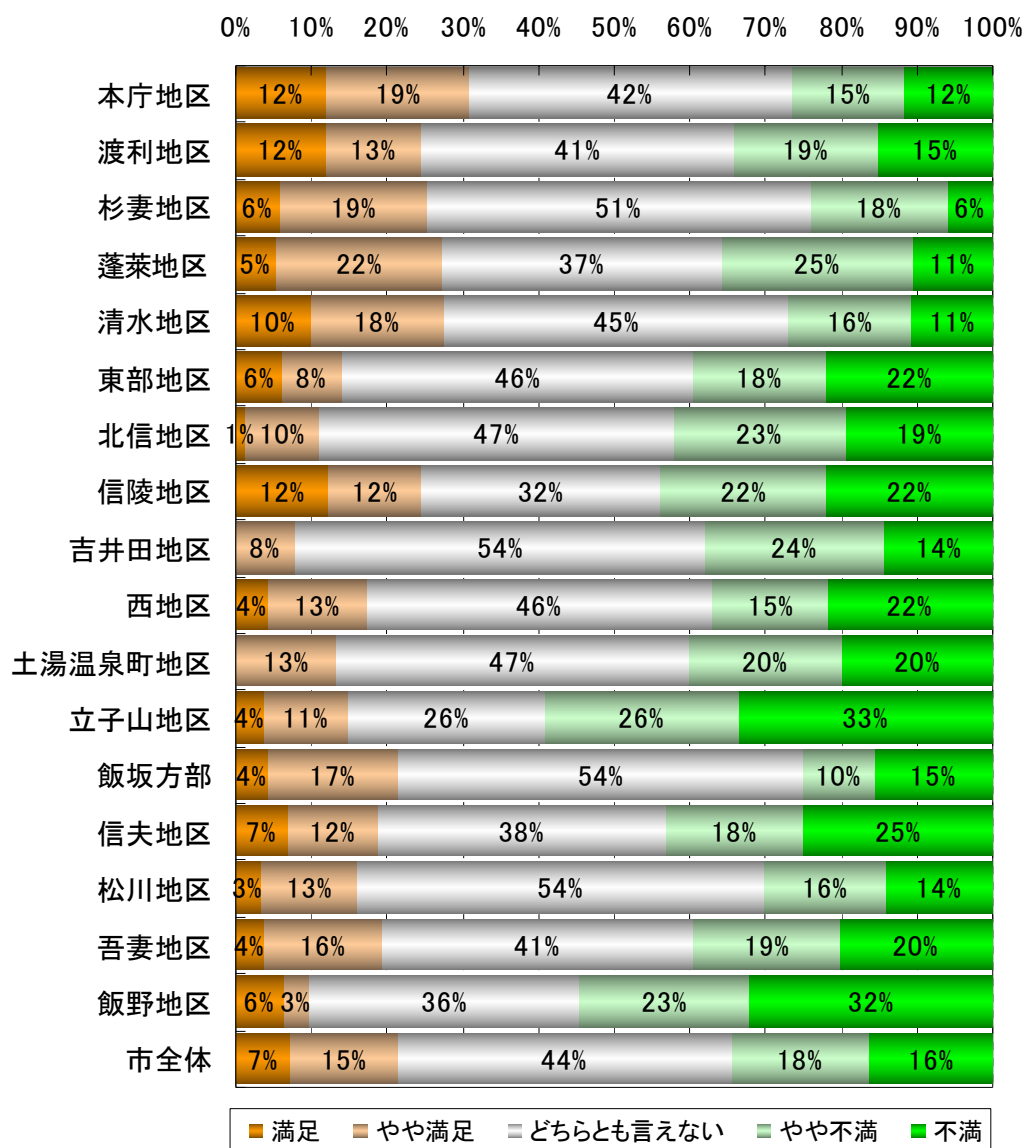


(4) 多様な市民ニーズへの対応

○現状の公共交通に対する不満の解消に努め、
地域に合った交通手段としていくことが必要

市民の公共交通のサービスに対する満足度を地区別にみると、不満及びやや不満と回答した比率が市全体で約34%であるのに対し、一部の地区で比率が市全体より高い傾向となっています。このような地区においては、運転免許を持たない若年層や高齢者、障がい者等を含む移動制約者の生活交通の確保が求められていることから、地区毎の不満解消に努め、市民ニーズに対応したサービス提供と利用促進施策を同時に展開していくことが求められます。

■ 地区別にみた公共交通に対する満足度



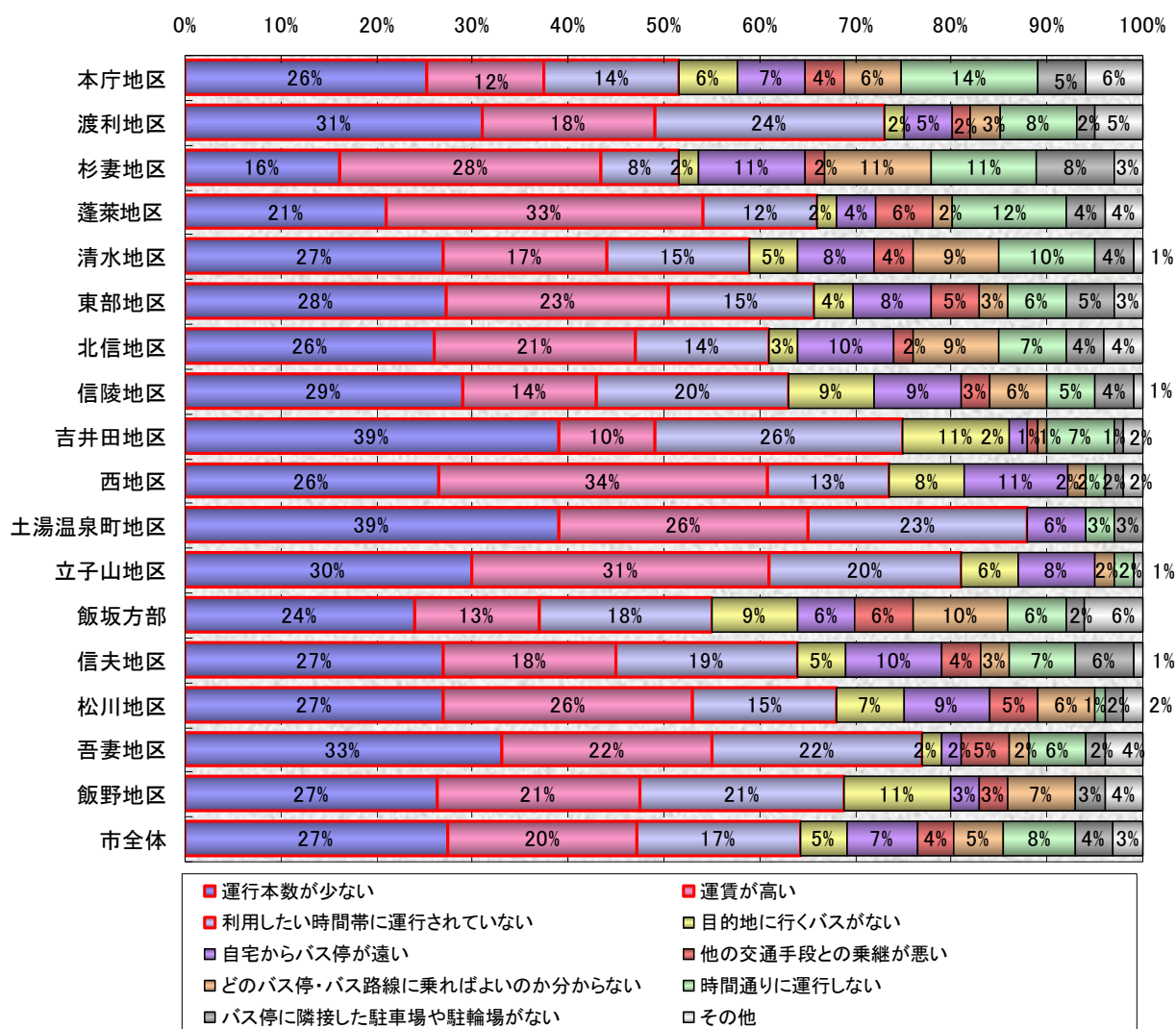
注) 平成21年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。

○路線バスに対する具体的な不満点について、
市民の生活実態に合ったサービスの改善が必要

市民の路線バスに対する具体的な不満点をみると、全体的には「運行本数」、「運賃」、「運行時間帯」に対する不満が多い傾向にありますが、地区別では最も多い不満点が異なる結果となっています。

本市の生活交通の中核を担う路線バスについて、それぞれの地域の生活実態に合ったサービスの改善とともに、路線網全体を再度見直す必要があります。

■ 地区別にみた路線バスに対する具体的な不満点



注) 平成 21 年度「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」による。

(5) 安全で安心して暮らせる移動手段の確保

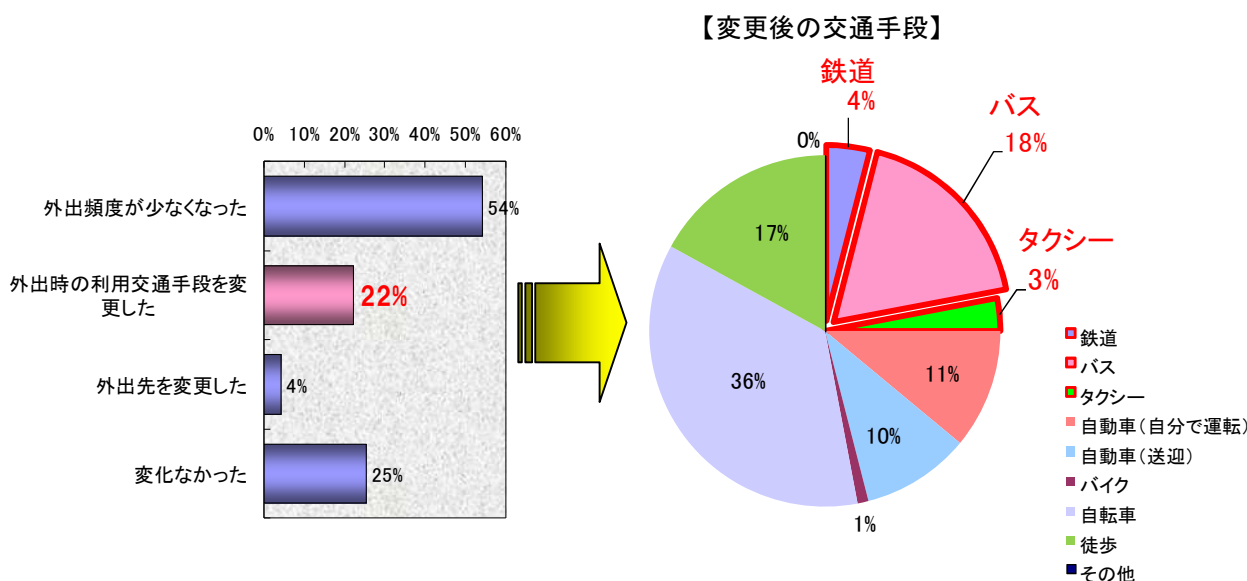
○災害時等において市民生活への影響を最小限にとどめるため、公共交通を有効活用することが必要

平成23年3月11日に発生した東日本大震災をはじめ、近年、地震や台風等の大規模災害の危険性が高まっています。こうした自然災害発生時においては、道路や交通施設などが被害を受けることが想定され、東日本大震災での事例が示すとおり、交通施設の復旧には数週間から数ヶ月を要することから、交通網が長期にわたって途絶することは市民生活への影響が極めて大きいと考えられます。

また、災害発生時には、一般車両のみならず緊急車両などの増加や情報の混乱などから、各所で渋滞が発生し交通に関する運行情報の提供が遅れるなど、様々な問題が同時多発的に起きることも想定されます。

本市においては、市民の移動手段確保の観点から、災害時においても、公共交通が市民の足として機能できるよう関係機関と協議を行い、災害時の対応を事前に検討することが求められます。

■ 震災直後（約1ヶ月）の市民の移動手段の変化の状況

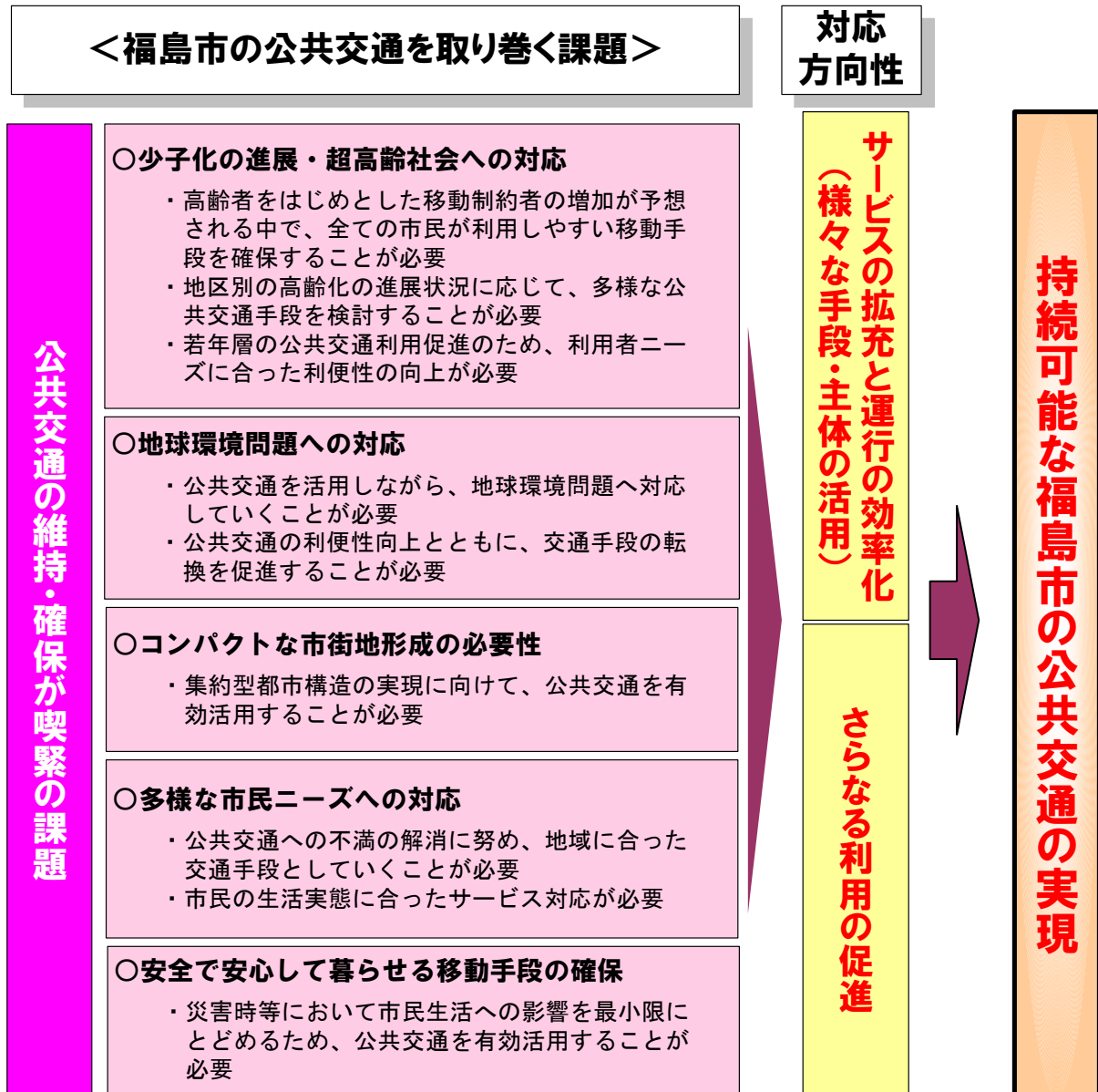


注1) 平成23年度「福島市公共交通活性化基本計画策定地区別懇談会アンケート調査結果」による。

2) なお、本地区別懇談会は、地区の代表者による会議として開催されたものであり、回答結果は会議参加者によるものであることから、市民全体の傾向を表したものではない。

3) また、左のグラフは選択肢複数回答方式のため、合計割合が100%とは一致しない。

■ 福島市の公共交通を取り巻く課題と対応方向性



第2章

福島市における公共交通の 目指すべき将来像

第2章 福島市における公共交通の目指すべき将来像

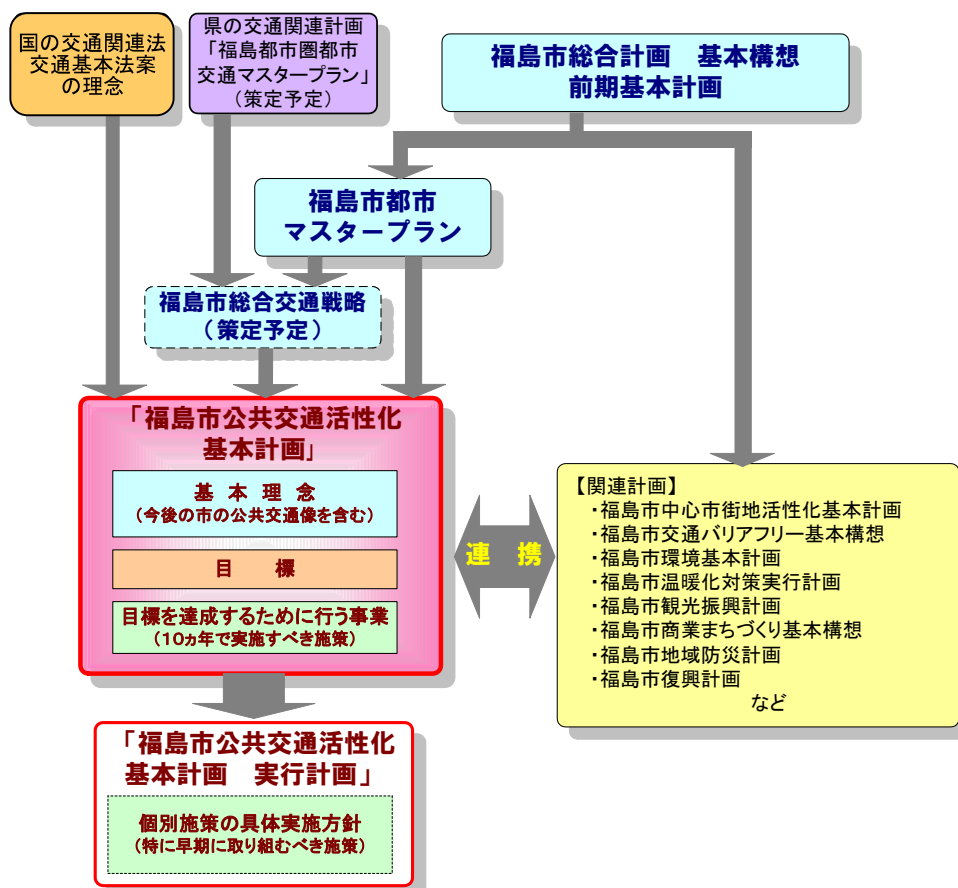
2-1 今後の福島市における公共交通の考え方

(1) 上位計画・関連計画との整合

将来の公共交通の維持・確保に向けた方針を検討するにあたり、本市の上位計画や関連計画の位置づけ等に基づき、次の方針で対応を図っていきます。

- 国の交通関連法や交通基本法案（平成23年3月閣議決定）の理念を踏まえ、交通手段の適切な役割分担と有機的かつ効率的な連携を図りながら、市民ニーズに対応した公共交通を構築します。
- 福島市総合計画基本構想や前期基本計画、福島市都市マスタープラン等の上位計画と整合を図りつつ、上位計画に位置づけられた、将来都市像の実現に資する公共交通の役割を明示するものとします。
- 「福島市中心市街地活性化基本計画」、「福島市交通バリアフリー基本構想」、「福島市環境基本計画」、「福島市観光振興計画」等の関連計画と整合を図り、連携することで、関連計画において位置づけられた公共交通が果たすべき役割についても明確にし、その実現手法について提案します。

■ 上位計画・関連計画との整合の考え方



(2) 今後の福島市における公共交通の考え方

① 上位計画・関連計画からみた今後の公共交通の考え方

本計画の上位計画に位置する「福島市総合計画基本構想」、「福島市総合計画前期基本計画」、「福島市都市マスタープラン」においては、都市計画に限らず、福祉、観光、環境等の観点を含む将来都市像やまちづくりのための考え方が位置づけられています。

上位計画における本市の将来都市像を実現するためには、各計画の方向性と整合した上で、「鉄道」、「バス」、「タクシー」の各公共交通手段に関して、必要となる施策展開について取りまとめると同時に、「協働」、「地域の個性」、「コンパクトで効率的なまちづくり」といった視点を反映していくことが求められます。

また、本市における公共交通を維持・確保していく中では、それぞれの公共交通手段における特性に応じて適切に役割を分担し、かつ有機的・効率的に施策を推進していくことが必要です。

なお、今後、福島県において「福島都市圏都市交通マスタープラン」、福島市において「福島市総合交通戦略（仮称）」が策定予定となっており、本計画と相互に連携を図りながら、よりよい交通体系を確立することも求められています。

■ 上位計画における将来都市像を実現するための公共交通の考え方

<将来都市像の実現>

～福島市総合計画基本構想～

| | |
|-------------------------|---|
| 将来都市像 | ときめきとやすらぎ 希望にみちた人間尊重のまち 福島市 |
| まちづくりのための基本的な考え方 | 1. 市民との協働のまちづくり 2. 地域の個性を生かしたまちづくり 3. 土地利用の基本方針（コンパクトで効率的なまちづくり） |
| 分野ごとの施策の方針 | ① 安全で安心なまち ② にぎわいのあるまち ③ 活力のあるまち ④ 人が輝くまち ⑤ 美しいまち |

～福島市都市マスタープラン～

| | |
|---|---|
| 理念 | 目標とする都市像 |
| ○ 地域と人間との共生 ○ 人間と人間との共生 ○ 環境と人間との共生 | ・ 培ってきた歴史・文化等を大切に、充実した市民生活を展開する都市 ・ 県都として人々が集い、にぎわい、交流する都市 ・ 個性的で創造性にあふれた活力ある都市 ・ 豊かな自然や資源を活かし、ゆとりと美しさにみちた市民が誇れる都市 |

② 本市の公共交通を取り巻く課題からみた公共交通の考え方

市内の公共交通は利用者数が減少傾向にあり、持続的な公共交通事業を行うには厳しい環境が続いています。また、公共交通維持のための本市における財政負担も増加傾向にあります。

一方で、運転免許を持たない移動制約者の生活の足の確保や、自動車が利用できないときの市民生活を支える交通手段の確保、また、まちづくりを支える交通手段としての確保の観点から、本市において公共交通は必要不可欠なものであり、いかに公共交通を将来にわたって維持・確保していくかが求められています。

このような状況を踏まえつつ、少子化の進展、超高齢社会の到来に対応し、地域の実状に応じたバランスのよい公共交通サービスの提供を考え、市民ニーズを把握した上で、安全で安心して暮らせる移動手段を確保するために、市民の足として機能する公共交通を構築していくことが求められています。

これらの公共交通を取り巻く課題へ対応し、将来にわたって持続可能なものとしていくために、公共交通サービスの拡充と、多様な手段、多様な主体を活用した運行の効率化を進め、さらなる利用を促進するための施策を展開していくことが必要です。

③ 東日本大震災を踏まえたこれからの公共交通の考え方

平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」においては、市内においても道路や鉄道施設に被害が発生し、公共交通機関の運行に支障が出ました。

特に、震災発生直後は、多くの公共交通機関が利用できなくなるなど、多くの帰宅困難者が発生し、また、鉄道の復旧には相当の期間を要したことから、通勤通学利用者が他の交通手段を利用せざるを得ない状況となるなど、長期間にわたり影響が出ました。さらに、深刻なガソリン供給不足が自動車での市民の外出や日常生活に多大な影響を与えました。

こうした中で、比較的早期に復旧した路線バスやタクシーなどの公共交通機関が自動車や鉄道を利用できない人の貴重な移動手段となり、市民の生活の足として活躍しました。また、鉄道事業者も通勤や通学の足を確保するため、速やかな復旧作業に最大限努めてきました。

このように、今回の大震災においては、誰もが利用できる公共交通が代替交通手段として非常に重要な役割を担っており、改めて公共交通の重要性や必要性が認識されたところです。

これからの公共交通は、万が一の災害発生時においても、市民生活への影響を最小限にとどめるため、代替交通手段としての機能はもちろんのこと、道路、鉄道を含めた速やかな復旧活動による安全・安心な利用環境の回復を図り、あわせて、市民へ公共交通に関する運行情報をきめ細やかに提供することによって、「福島市復興計画」とも連携しながら、災害に強いまちづくりの推進に寄与することが求められます。

2-2 計画の基本理念

(1) 計画の基本理念

2-1に示すとおり、上位計画や関連計画との整合・連携を図り、また、本市の公共交通を取り巻く課題へ対応していくために、市民、団体、企業等、交通事業者、行政の公共交通に関わる全ての主体が参画・協働し、地域が一体となって公共交通の維持・確保に取り組んでいくことを掲げ、計画の基本理念を以下のように設定します。

計画の 基本理念

**協働による持続可能な福島市の公共交通の実現
～地域の個性を活かした、にぎわいを創出する公共交通～**

本市においては、人口減少、少子化の進展、超高齢社会の到来、市街地の拡散、地球環境問題への対応等、公共交通を取り巻く課題を解決していくために、公共交通サービスの維持・拡充による公共交通利用への転換促進を図っていくことが重要となります。

また、免許を持たない若年層や高齢者、障がい者等を含む移動制約者の生活交通の確保や、災害発生時等において自動車が利用できない環境における市民の交通手段を確保していくためにも、公共交通を維持していくことが必要です。

そのためには、公共交通を、移動手段の確保や環境負荷の低減として捉えるだけでなく、社会資本の一つとしての市民意識を高め、地域の個性に応じながら、都市としての快適性や利便性の向上を地域が一体となって取り組み、本市の求心力を高めることが必要であると考えます。

上位計画に位置づけられたまちづくりのための基本的な考え方（協働・個性・コンパクト）を踏まえ、将来都市像の実現のため、上記の基本理念に基づいた施策展開を行い、将来にわたり持続可能な交通手段として確立することを目指します。

(2) 基本理念に基づく公共交通の将来像

持続可能な公共交通の実現のためには、市民をはじめとした多くの人が、今まで以上に、公共交通を利用することが何よりも重要となります。このため、交通事業者と行政は市民や関係機関と協働し、地域の個性に応じたサービスを提供しながら、自動車利用から少しでも公共交通利用へ転換を促し、コンパクトな市街地形成のために、環境負荷の低減やまちのにぎわいを創出するような公共交通を実現していくことが求められます。これにより、市民や来訪者が、公共交通を「身近な移動手段」、そして「自ら支えている」と実感でき、さらには「必要な社会資本」であると感じるようにしていくことで、将来にわたり持続可能な公共交通の実現を目指します。

① 「身近な移動手段」と感じられる公共交通

○公共交通網を再編成し、市民の移動実態に合った施策を展開していくことにより、全ての市民、来訪者が次のように感じられる「身近な移動手段」となることを目指します。

○利用しやすい移動手段

・公共交通サービスを充実していくことで、普段の移動において「利用しやすい」移動手段であると感じられるようになることを目指します。

○ひとりで出かけられる移動手段

・地域の個性や特性に応じた多様な公共交通手段の検討・導入により、免許を持たない高齢者の外出支援につながるなど、今まで外出が困難であった人にとって、「ひとりで出かけられる」移動手段として機能することを目指します。

○いざというときにも利用できる移動手段

・運転免許を持たない人の移動手段として、さらに、普段自動車を利用している人で、災害時や緊急時など、自動車を利用することができないときでも、公共交通が運行していることにより、「いざというとき」にも利用しやすい交通手段となることを目指します。

② 「自ら支えている」と感じられる公共交通

○公共交通の維持・確保に向けて、多くの人に利用していただき、さらに導入にあたっての計画策定や利用促進に関する取り組みを通じて公共交通を支援し、市民、団体、企業等が「自ら支えている」という実感が醸成されていくことを目指します。

○多くの人の利用により支えられる公共交通

・地域のニーズに対応しながら、公共交通網の再編や利便性を向上させる施策を展開し、市民、団体、企業等、また仕事や観光等の目的で本市を来訪する人など、多くの人に利用していただくことで、公共交通を維持・確保していくことを目指します。

○多様な主体の参画・協働により支えられる公共交通

・市民、団体、企業等、交通事業者、行政の公共交通に関わる全ての主体が、公共交通を支援する仕組みに参画・協働し、公共交通を支えていくことを目指します。

③ 「必要な社会資本」と感じられる公共交通

○公共交通を実際に利用することや、公共交通の維持・確保に向けた取り組みに協力することによって、市民ニーズに対応した公共交通サービスを持続的に提供することが可能となり、市民生活における重要な役割を果たし、環境負荷の低減やまちのにぎわい・活力の創出など、公共交通が活きるまちづくりの推進に寄与します。

○公共交通を取り巻く環境に良い変化をもたらすことで、市民、団体、企業等を含め全ての関係主体が、公共交通は「必要な社会資本」であるという認識を共有することを目指します。

○自動車利用から公共交通への転換による環境負荷の低減

・市民ニーズに対応した公共交通サービスを提供していくことで、過度に自動車へ依存することのない、環境負荷の低減に資する公共交通の確立を目指します。

○利用しやすい環境整備により公共交通が活きるまちづくり

・公共交通が、自転車や自動車など異なる移動手段との連携や商店街等との連携を深め、利用しやすい環境整備を行い、利用を促進するための施策を展開することで、公共交通をもっと身近に感じ多様な市民生活に対応できる、公共交通が活きるまちづくりを目指します。

2-3 計画の目標

上位計画における市の将来像や本計画に位置づけた基本理念を踏まえながら、計画の目標について、次のように設定します。

① 市民生活に根ざした総合的な公共交通網の実現

- ・公共交通はネットワーク化されてこそ、その役割を發揮します。公共交通を利用できない地域を極力解消するため、公共交通に関わる全ての主体が連携し、公共交通を維持発展させる施策を実施していきます。

② 都市の交流・にぎわいを創出する公共交通網の実現

- ・都市の「交流・にぎわい」、「活力」に貢献するために、市域内の交通流動だけで完結することなく、近接市町との広域連携を深めるほか、中心部へ誘導する交流軸の形成を図り、商店街や大規模商業施設等と連携を深める施策を実施します。また、本市の豊かな自然や観光資源等を活用した観光振興施策と連携し、各観光施設への公共交通網を充実させるための施策を実施していきます。

③ 地域のニーズに対応した身近な公共交通の確保

- ・運転免許を持たない方の通学、通院、買い物など日常生活において必要な交通行動に対し、移動手段を確保するための施策を実施していきます。

④ 市民参加型による新たな公共交通の仕組みづくり

- ・事業者と利用者、事業者と行政の関係等に象徴される従来型の公共交通を支える仕組みだけでなく、市民参加型による新たな公共交通のモデルを構築していきます。

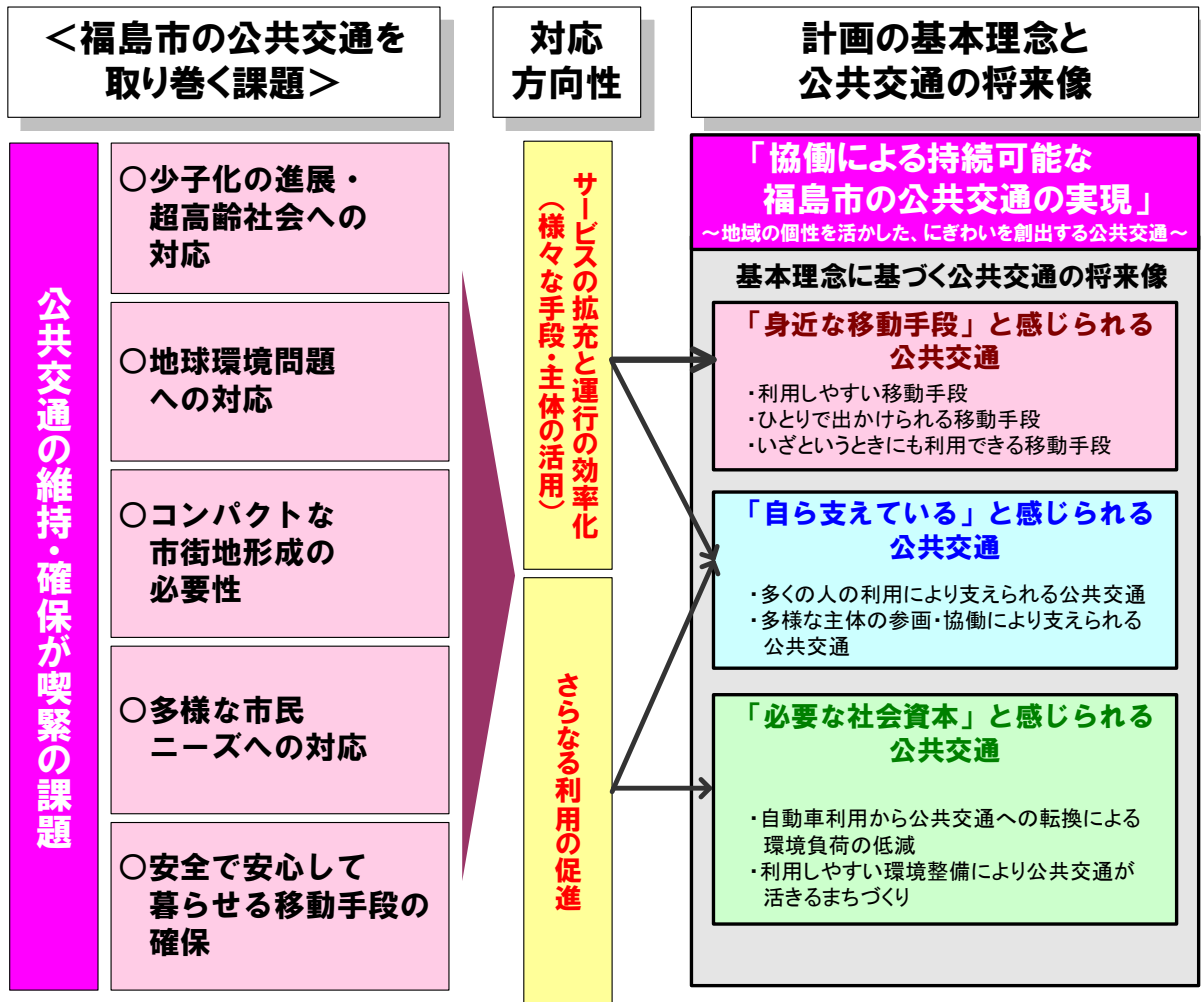
⑤ 環境負荷の低減に資する公共交通の実現

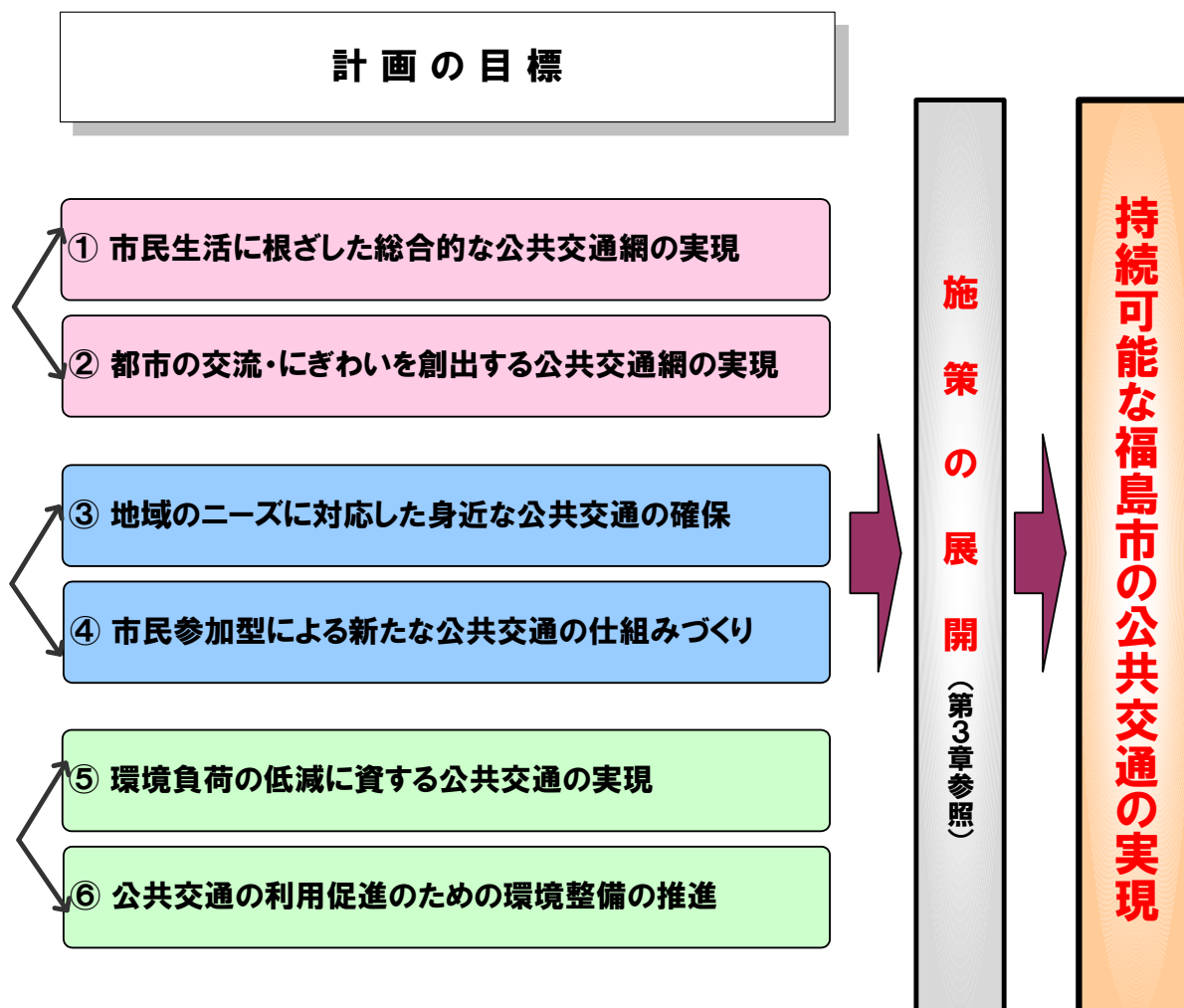
- ・自動車へ依存した生活から公共交通を上手に利用する生活へ行動変化をもたらし、地球環境問題へ対応するため、公共交通の利用促進施策及び意識改革を図る施策を実施していきます。

⑥ 公共交通の利用促進のための環境整備の推進

- ・公共交通をもっと身近に感じ、利用の促進につなげるため、積極的な情報提供や施設整備など利便性を向上させる施策を実施していきます。また、安全で安心して暮らせる移動手段としての公共交通という観点から、市民生活の基盤としての機能を充実させるための施策を実施していきます。

■福島市における公共交通の目指すべき将来像
 (計画の基本理念と公共交通の将来像・計画の目標)





■ 福島市における公共交通の目指すべき将来像（イメージ）

「身近な移動手段」と感じられる公共交通

- ・利用しやすい移動手段
- ・ひとりで出かけられる移動手段
- ・いざというときにも利用できる移動手段



路線バス(福島交通)



路線バス(JRバス東北)



松川下川崎乗合タクシー「あけび号」
(カネハチタクシー)

「必要な社会資本」と感じられる公共交通

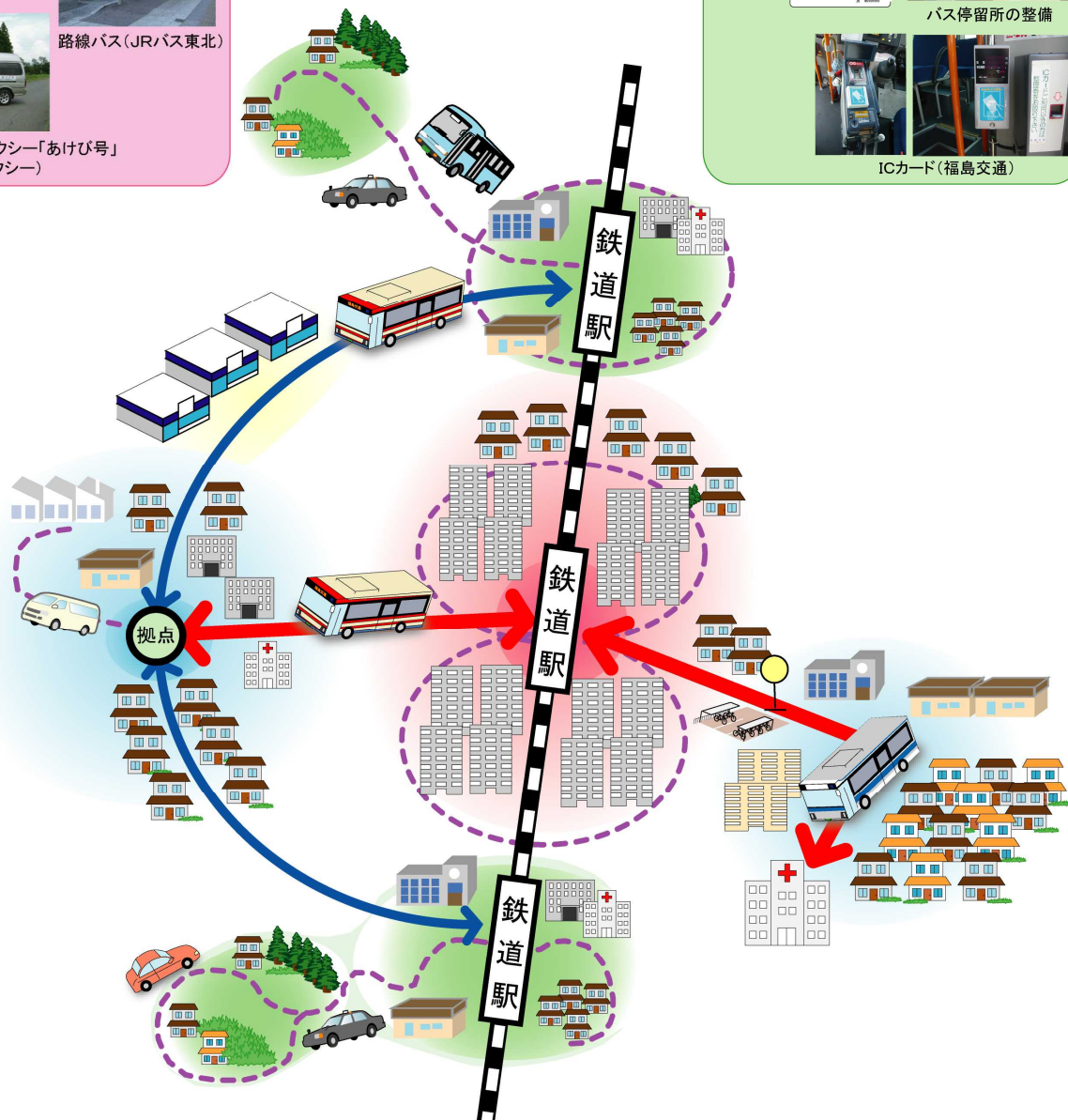
- ・自動車利用から公共交通への転換による環境負荷の低減
- ・利用しやすい環境整備により公共交通が活きるまちづくり



バス停留所の整備



ICカード(福島交通)



「自ら支えている」と感じられる公共交通

- ・多くの人の利用により支えられる公共交通
- ・多様な主体の参画・協働により支えられる公共交通



第 3 章

事業展開方針

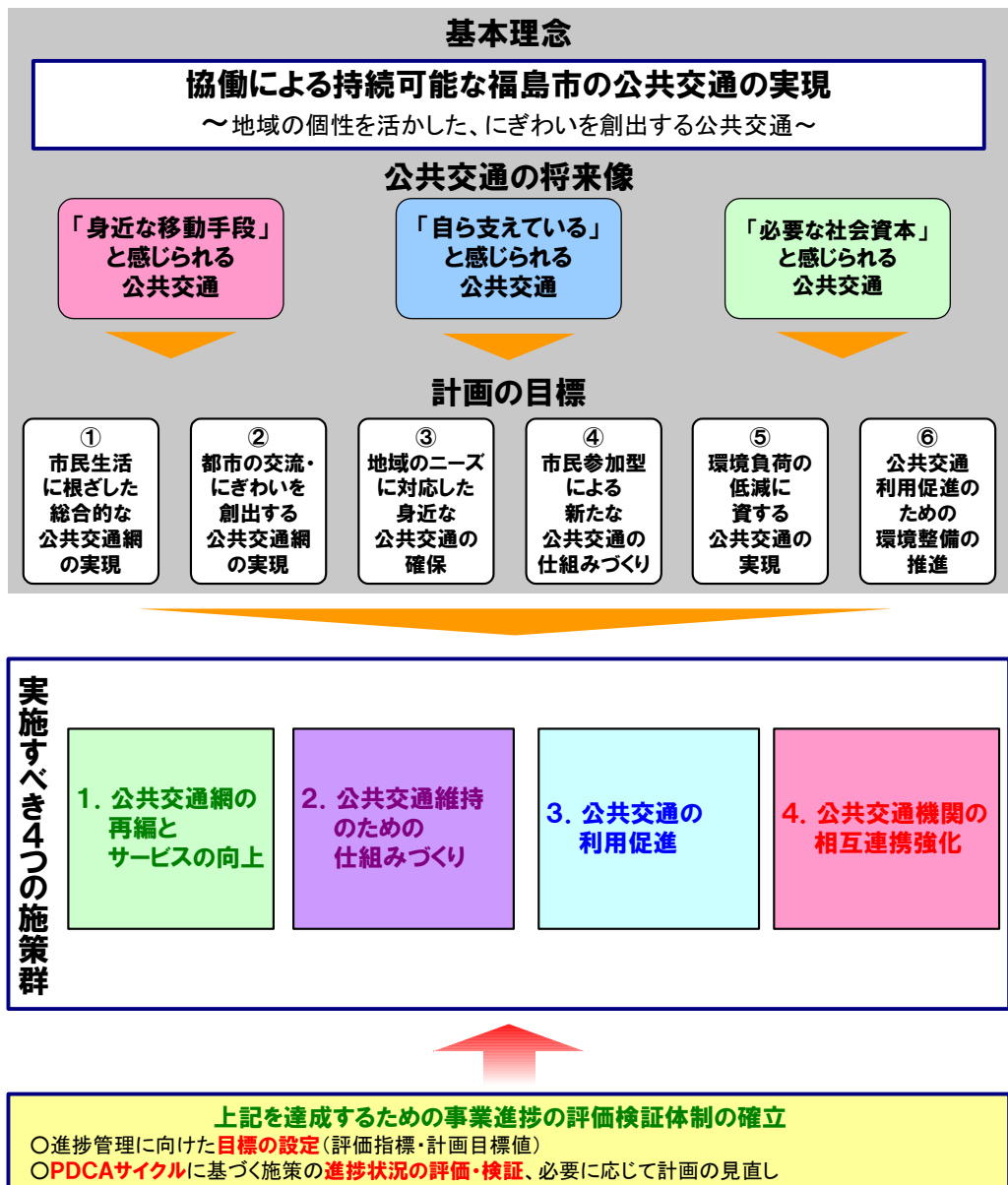
第3章 事業展開方針

3-1 目標を達成するために行う事業

(1) 事業の全体概要

本市の公共交通を持続可能なものとするために、次の方針に基づき事業を展開していきます。

- ①「協働による持続可能な福島市の公共交通の実現」を基本理念に掲げ、市民、団体、企業等、交通事業者、行政のあらゆる関係主体が連携して施策を推進します。
- ②基本理念を達成するための目標に対応する「公共交通網の再編とサービスの向上」、「公共交通維持のための仕組みづくり」、「公共交通の利用促進」、「公共交通機関の相互連携強化」の4つの施策群を展開します。
- ③施策を展開するにあたり、事業進捗の評価検証体制を確立します。



(2) 施策群の考え方

1. 公共交通網の再編とサービスの向上

公共交通を持続可能なものとするためには、市民の移動実態やニーズに対応し、今後も利用が見込まれる場合には、サービスを向上させる一方で、需要が少ない場合については、他の交通手段を活用するなど、公共交通網の再構築による効率的な運行・運営が必要です。

したがって、移動の区間（場面）、主な利用者層に応じた各交通手段の役割の明確化が重要となっています。

下図に示すとおり、移動区間（場面）や主な利用者層に応じて、想定される公共交通手段を設定しながら、サービス提供を行っていくこととします。

■ 今後の公共交通のサービス提供の考え方（公共交通体系）

| 移動区間 | 想定される公共交通手段 | 主な利用者層（市内に発地・着地のある移動）※1 | | | | | | | | |
|------------|-------------|-------------------------|-------------------|-------|------------|----|-------|---|---|---|
| | | 通勤 | 通学 | 業務・出張 | 買物（日常・社交等） | 通院 | 余暇観光等 | | | |
| 福島市の公共交通体系 | 都市間流動 ※2 | 鉄道 | 新幹線 | | | | | | | |
| | | | 在来線・阿武隈急行 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ |
| | バス | 高速バス | | | ○ | | | | | ○ |
| | | 都市間路線バス | ○ | ○ | | ○ | ○ | | | |
| | 地域間流動 ※2 | 鉄道 | 在来線・阿武隈急行・福島交通飯坂線 | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ○ |
| | | | バス | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ○ |
| 地区内流動 ※2 | バス | 地区内路線バス | | | | ○ | ○ | | | |
| | | 送迎バス（共同化）・地域主体型バス等 ※3 | ○ | | | ○ | ○ | | | |
| | タクシー | 乗合タクシー等 ※4 | | | | ○ | ○ | | | |
| | | 一般タクシー | | | | ○ | ○ | | ○ | |

個別施策実施における重点検討対象

 市内ネットワークにおける「幹線」の位置づけ
 市内ネットワークにおける「支線」の位置づけ

※1：ここで整理したものは、あくまで主に利用すると想定される移動目的であり、各手段ともに○印のない移動目的での利用についても想定される。

※2：「都市間」とは市域を超える広域流動、「地域間」とは市内の主な拠点間流動、「地区内」とは同一または隣接地区内流動を示す。

※3：「地域主体型バス」は、例えば蓬萊地区で運行している会員制コミュニティバス「くるくる」等があげられる。

※4：需要や密度等の地域の実情に応じて、「デマンド型交通」の導入や、「STサービス（専用移送サービス）」等も考えられる。

2. 公共交通維持のための仕組みづくり

現在の公共交通については、主に交通事業者と利用者との関係や、行政からの支援等により支えられていますが、持続可能な公共交通体系を確立していくためには、市民、団体、企業等、交通事業者、行政の多様な主体が参画し、協働で支えていく仕組みづくりが重要です。

よって、地域が望む公共交通を地域が自ら計画立案し、運営等に積極的に関わっていく体制の構築を目指した施策展開と、公共交通を支えるための仕組みづくりを進めます。

3. 公共交通の利用促進

公共交通を幅広い層から利用してもらうためには、利用しやすい環境整備とその周知が重要です。現在の公共交通の利用率が低い状況を踏まえると、自動車の利用者に対して「公共交通が身近な移動手段」であることをわかりやすく、伝えていくことが求められます。

また、公共交通の中でも特に路線バスについては、「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」において、「運賃が高い」という不満が多く寄せられていることから、こうした不満を解消することにより、利用を促進していくことも求められます。

さらに、公共交通の利用促進を図る上で、従来実施してきた「ノーマイカードー」等の施策についても見直し、対象者限定型の施策から、幅広い層を対象とした公共交通利用促進施策へと転換を図ります。

4. 公共交通機関の相互連携強化

公共交通網の再編にあたっては、鉄道、バス、タクシーが、それぞれの移動手段間や異なる移動手段間等での乗継が発生することが考えられます。こうした公共交通利用促進のさまたげとなる要因を極力軽減するため、利用者の利便性・快適性を向上させるための施設整備や、公共交通の乗継時の利便性低下を解消する施策展開が必要です。

公共交通機関相互の連携を強化するため、利用者数の多い駅・バス停等を中心とした利用環境整備と、乗継の円滑化のための運賃制度改善等の施策を展開します。

また、災害発生時における各交通手段別の役割を明確にし、安定的な公共交通運行の確保に向けた体制整備等を進めていきます。

3-2 個別施策の設定

(1) 具体的な個別施策体系

基本理念を達成するための目標に応じて、個別施策体系とその方針及び施策展開上の主な課題を次のとおり整理しました。

| 目標を達成するために行う事業 | 個別施策体系とその方針 | 施策展開上の主な課題 |
|--------------------|---|---|
| 1 公共交通網の再編とサービスの向上 | <p>①役割に応じた公共交通網の再編とサービスの向上（都市間・地域間・地区内）</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通体系を見直し、バスについては、都市間・地域間を結ぶ「幹線」と地区内を運行する生活路線としての「支線」へ再編を行うことにより、利便性の向上を目指す。 <p>②タクシーの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要密度の低い地域については、タクシーを活用した新たな交通手段の導入を検討する。 <p>③観光二次交通の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の豊富な観光資源を有機的に結ぶ公共交通を整備し、観光入込客数、交流人口の増加に資する公共交通手段を拡充する。 | <ul style="list-style-type: none"> 幹線路線と支線路線との分類。（各路線の運行ルート選定。特に、主要拠点の設定基準。） 幹線と支線の有機的な連携。 新たな交通手段導入にあたっての交通事業者間の協議・調整。 運行対象地域住民等との協働体制の確立。 観光施設等との協力による施策展開。 観光目的来訪者の周遊行動を促進するための仕組みづくり。 |
| 2 公共交通維持のための仕組みづくり | <p>④地域の協働による移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の運賃負担や、行政からの財政負担等に限らず、公共交通を取り巻くあらゆる主体が参画し協働で支えるための仕組みを構築する。 <p>⑤商店街や大規模商業施設、観光施設、医療機関等との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ④の施策とも連動し、団体、企業等との連携を深めながら、公共交通の利用を促進するための環境を整備する。 <p>⑥ICカードの普及促進と公共交通機関の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通を快適に利用できる環境を目指し、ICカードを活用した連携の仕組みを構築する。 | <ul style="list-style-type: none"> 市民、団体、企業等への公共交通の必要性の周知。 市民、団体、企業等への参画要請。 市民、団体、企業等への公共交通の必要性の周知。 市民、団体、企業等への協力要請。 ICカードの普及。 交通事業者間の調整。 |

| 目標を達成するために 行う事業 | 個別施策体系とその方針 | 施策展開上の主な課題 |
|------------------------|--|---|
| 3 公共交通の利用促進 | <p>⑦公共交通に関する情報提供の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用を促進するために、公共交通に関する情報を利用者にわかりやすく提供する。 <p>⑧利用者にわかりやすい運賃制度への改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運賃が高い」という不満を極力解消し、利用を促進していくために、わかりやすい運賃制度を目指す。 <p>⑨鉄道の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両へのラッピングや魅力的な車両の導入など、各種利用促進施策を実施する。 <p>⑩ノーマイカーデーの拡充とエコポイント制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の渋滞緩和を目的としてこれまで実施してきた「ノーマイカーデー」を拡充し、幅広い参加を促すことで、公共交通の利用を促進する。 <p>⑪公共交通教育の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続可能な公共交通とするために、幼児や児童等を対象に、自動車の賢い使い方や公共交通の必要性に対する意識の醸成を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との協力・調整。 利用者へのきめ細やかな情報提供手法の検討。 交通事業者との協力・調整。 実証的な効果検討。 交通事業者との協力・調整。 市民、団体、企業等への広報・周知 市民、団体、企業等への広報・周知。 利用特典の付与に係る調整。 企業等への協力要請。 幼児・児童等が参加できる仕組みづくり。 関係機関への協力要請。 |
| 4 公共交通機関の相互連携強化 | <p>⑫乗継拠点整備や鉄道駅・バス停留所等での待合環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通手段間での乗継を円滑に行うための拠点を整備し、利用者の利便性・快適性向上に寄与する施設整備を進める。 <p>⑬各公共交通機関での乗継利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点の整備に限らず、運賃等の面でも乗継の円滑化を図る施策を一体的に展開し、公共交通の利用を促進する。 <p>⑭災害時における公共交通の維持確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災等の災害時においても、誰もが安心して利用できる公共交通の施策を推進する。 | <ul style="list-style-type: none"> 幹線路線と支線路線との有機的連携（特に主要拠点の設定基準）。 必要となる施設整備の検討。 関係機関への協力要請。 関係機関の連携体制の構築。 情報収集・連絡体制の構築による市民への速やかな周知。 |

(2) 個別施策の内容

1. 公共交通網の再編とサービスの向上

施策① 役割に応じた公共交通網の再編とサービスの向上（都市間・地域間・地区内）



＜施策のねらい＞

○ 本市の公共交通の中核を担うバス路線は、福島駅を中心とした放射状の路線網を形成し、同一方向の運行系統が複数存在するため、路線の重複が避けられず、利用者にとってわかりにくいものとなっています。また、福島駅を經由し各方面を結ぶ路線等では、経路が長大なものが多く、効率的ではない箇所が一部見られます。

このことから、現在のバス路線について、都市間・地域間を結ぶ幹線と地区内の生活路線としての支線とに再編を行うことで、利便性の向上を目指します。

都市間・地域間需要を担う鉄道路線網についても、市内の幹線的な路線として位置づけ、維持・確保に努めます。

＜具体的な施策内容＞

- 1-1 わかりやすい路線体系の確立
- 1-2 幹線交通へ接続する支線交通の再編や導入
- 1-3 幹線交通や支線交通だけでは対応できない地区内需要等へ対応する路線再編や新規路線導入
- 1-4 観光施設、医療機関等が運行する送迎バスとの相互連携
- 1-5 買物支援施策としての公共交通の利便性の確保
- 1-6 幹線交通としての鉄道路線の維持・活性化

＜施策展開イメージ＞

| | |
|--|--|
| <p>【幹線（鉄道・都市間バス・地域間バス）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高頻度運行 ⇒ 市民ニーズに対応した運行本数を維持・確保 場合によっては、鉄道とバスの組合せで 本数を確保することも考えられる ○定時性・速達性確保 ⇒ 主要バス路線では急行便(高い直行性) と各停便(沿線市街地対応)の併用による 高サービスを提供 ⇒ 鉄道路線は現状のサービスを維持・確保 ○鉄道駅・途中停留所の整備 ⇒ 人口密度の高い地域においては、サイクル& ライド等の他手段との結節施設を整備 | <p>【支線（地区内バス・乗合タクシー・一般タクシー等）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多様な手段の活用 ⇒ 需要密度・市民ニーズに対応した手段(路線 バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマ ンド型交通等)の導入 ○多様な主体の活用 ⇒ 交通事業者による対応に限らず、NPO等 を含めた多様な主体による計画策定・運営 ○効率的な運行 ⇒ 需要にあわせた時間帯、曜日等による運行 従来の長大路線分割による定時性確保、増便等 |
|--|--|

＜役割分担＞

- 行政 : 利用者ニーズの把握、計画策定
- 交通事業者 : 計画策定、公共交通の運行
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通の利用、利用者ニーズ集約への協力

1. 公共交通網の再編とサービスの向上

施策② タクシーの活用



<施策のねらい>

- 現在のバス路線網は福島駅から放射状に形成されていますが、主に市の縁辺部など、人口密度が比較的低い地域においては、路線バスで対応するには需要が少なく、運送収入と運送費用とが相応しないことが想定されます。

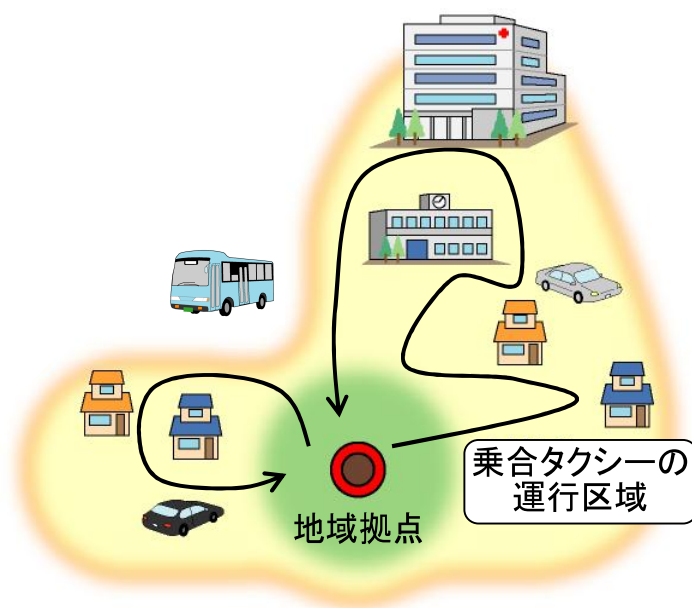
積極的・効率的な施策展開を行っていく上でも、各交通手段の特徴を踏まえながら、交通手段を選択し、対応していくことが求められることから、需要密度の低い地域については、タクシーの活用を含めた検討を行います。

<具体的な施策内容>

- 2-1 乗合タクシーの導入
- 2-2 既存タクシーの有効活用

<施策展開イメージ>

- 乗合タクシーの運行イメージ



<役割分担>

- 行政 : 利用者ニーズの把握、計画策定
- 交通事業者 : 計画策定、公共交通の運行
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通の利用、利用者ニーズ集約への協力

1. 公共交通網の再編とサービスの向上

施策③ 観光二次交通の創設



<施策のねらい>

○ 市内には豊富な観光資源が存在していますが、これらの施設間を結ぶ公共交通機関の手段が少なく、市の玄関口である福島駅と各観光資源を結ぶ二次交通手段についても十分に整備されている状況ではありません。

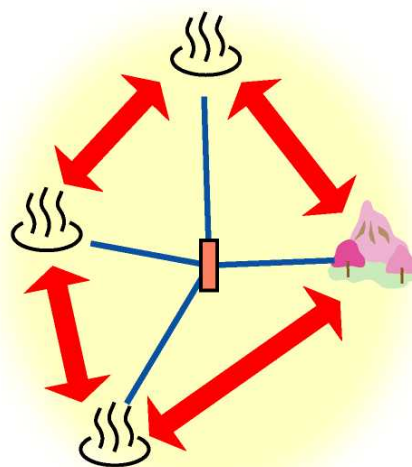
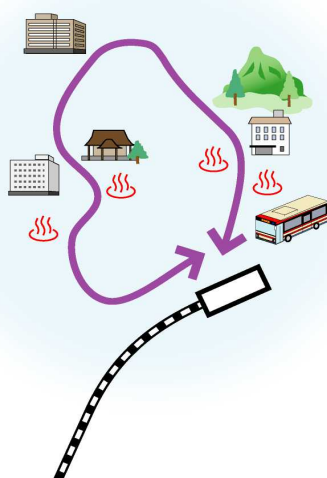
各観光施設における入込客数、交流人口の増加を目指し、市内の観光二次交通手段を充実させるための施策を展開します。

<具体的な施策内容>

- 3-1 観光を兼ねた路線バスの再編と新規路線の導入
- 3-2 観光案内人を兼ねたタクシーの配置強化

<施策展開イメージ（観光を兼ねた路線バス導入イメージ）>

- 鉄道駅と周辺観光地を結ぶイメージ
- 市内観光施設間を周遊するイメージ



<役割分担>

- 行政 : 利用者ニーズの把握、関係機関への協力要請と調整、計画策定
- 交通事業者 : 計画策定、公共交通の運行
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通の利用、利用者ニーズ集約への協力、運行維持への協力

2. 公共交通維持のための仕組みづくり

施策④ 地域の協働による移動手段の確保



<施策のねらい>

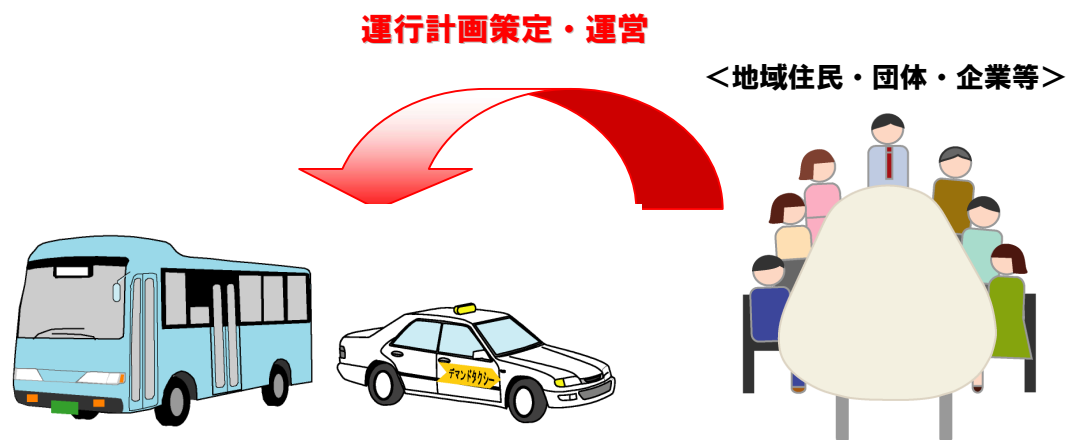
○ 現在の公共交通については、主に利用者の運賃負担と、行政からの財政負担等により支えられていますが、持続可能な公共交通体系を確立していくためには、多様な主体の参画により、協働で支えていく仕組みづくりが求められます。

市民、団体、企業等、交通事業者、行政が協働で推進していくための仕組みを構築し、将来的には地域主導による運行計画の立案等を促進していきます。

<具体的な施策内容>

- 4-1 地域住民発意の公共交通手段への支援
- 4-2 新規路線バス等の導入条件や継続条件の仕組みづくり
- 4-3 鉄道駅やバス停留所等の地域による自主管理促進

<施策展開イメージ>



<役割分担>

- 行政 : 地域住民・団体・企業等への協力要請と調整、活動支援
- 交通事業者 : 公共交通運営に関するノウハウの提供、運行への協力
- 市民・団体・企業等 : 公共交通事業の主体的な実施、運営への参加・協力

2. 公共交通維持のための仕組みづくり

施策⑤ 商店街や大規模商業施設、観光施設、 医療機関等との連携



<施策のねらい>

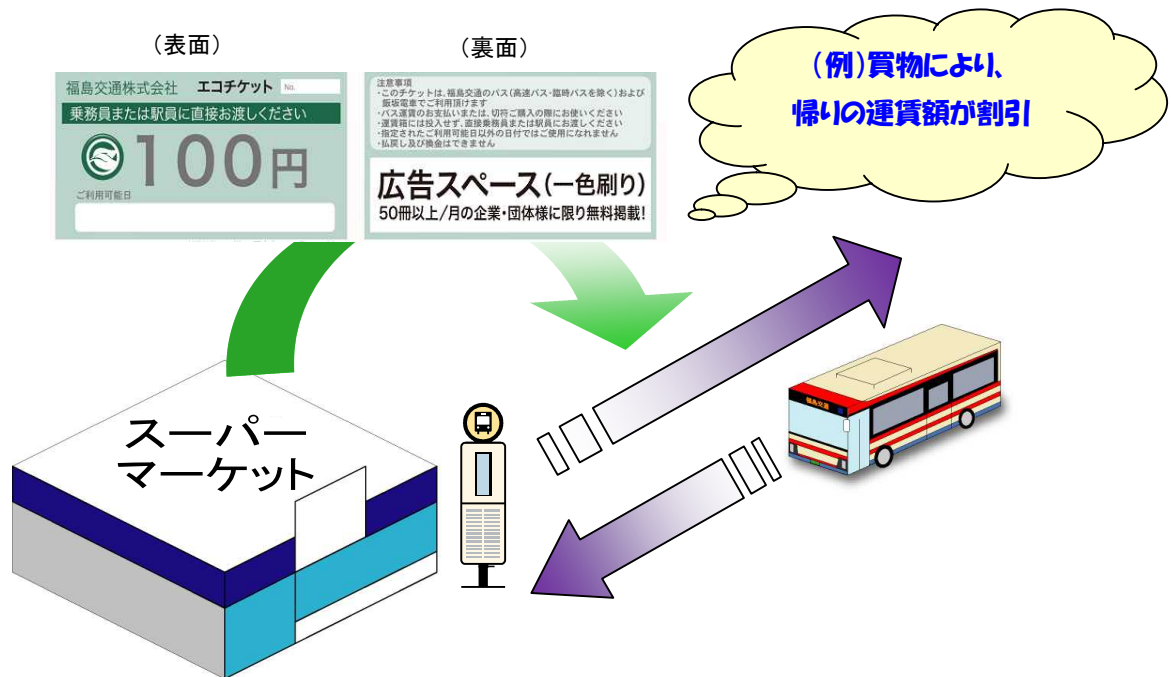
- 施策⑥、施策⑩とも連動し、企業等との連携を深めながら、公共交通の利用を促進するための仕組みを構築していきます。

<具体的な施策内容>

5-1 公共交通利用特典企画の導入

<施策展開イメージ>

- 「エコチケット」制度



<役割分担>

- 行政 : 市民・団体・企業等への協力要請と調整、活動支援
- 交通事業者 : 計画策定、施策への協力・実施
- 市民・団体・企業等 : 施策への協力・実施、取り組みへの参加

2. 公共交通維持のための仕組みづくり

施策⑥ ICカードの普及促進と公共交通機関の連携



<施策のねらい>

- 市内の公共交通の相互利用を促進するため、異なる公共交通手段間でも快適に利用ができるような環境整備を目指します。

利用環境が整備された後には、施策 5-1「公共交通利用特典企画の導入検討」でICカードを活用するなどの施策について、検討が可能となります。

<具体的な施策内容>

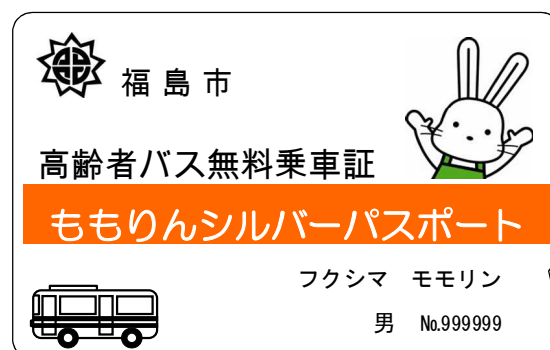
- 6-1 ICカード普及促進のPR活動
- 6-2 ICカードを活用した公共交通機関の利用促進
- 6-3 「ももりんシルバーパスポート」事業の推進

<施策展開イメージ>

- 現在市内で利用されているICカード



■福島交通(株)
バスICカード「NORUCA（ノルカ）」



■福島市
バスICカード
「ももりんシルバーパスポート」

<役割分担>

- 行政 : 制度設計、関係機関との協議調整、利用環境整備等に関する支援
- 交通事業者 : 利用環境整備、PR活動の実施、利用促進に向けた相互連携
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通利用

3. 公共交通の利用促進

施策⑦ 公共交通に関する情報提供の充実



<施策のねらい>

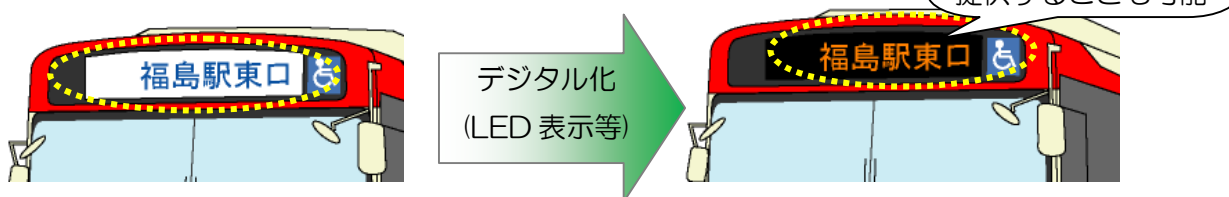
- 公共交通に関する情報をわかりやすく、また積極的に案内・提供しながら、公共交通の利用を促進していきます。

<具体的な施策内容>

- 7-1 公共交通マップの作成
- 7-2 バスロケーションシステムの更新
- 7-3 バス車両におけるわかりやすい行き先表示
- 7-4 公共交通コンシェルジュ（総合案内人）の育成
- 7-5 公共交通の総合情報提供の仕組みづくり

<施策展開イメージ>

- 7-3 バス車両におけるわかりやすい行き先表示のイメージ



- 7-5 公共交通の総合情報提供システムのイメージ

福島駅公共交通総合案内板
11月28日 13:59

■ 福島駅東口からの発車バス

| のりば | 発車時刻 | 行き先 | 備考 |
|-----|-------|--------------|------------|
| ⑩ | 13:55 | 高速 仙台 | 約5分遅れて到着予定 |
| ② | 14:00 | 宮代団地 | まもなく発車します |
| ⑧ | 14:00 | 扇田町経由 渡利循環 | まもなく発車します |
| ⑨ | 14:00 | ももりん2コース | まもなく発車します |
| ⑤ | 14:05 | 医大・立子山経由 飯野町 | |
| ⑨ | 14:05 | ももりん1コース | 約5分遅れて到着予定 |
| ① | 14:10 | 川俣高校 | |
| ⑦ | 14:10 | 平田 | |

行き先とバスのりばをご確認ください

●●● お知らせ ●●●

◇ 鉄道運行情報 ◇ J R 東北本線 遅延

<役割分担>

- 行政 : 交通事業者との協議調整、利用環境整備等に関する支援
- 交通事業者 : 利用環境整備、積極的な情報提供、コンシェルジュの育成
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通利用

3. 公共交通の利用促進

施策⑧ 利用者にわかりやすい運賃制度への改善



<施策のねらい>

- 公共交通の中でも、特に路線バスについては、市民から「運賃が高い」という不満が多く寄せられています。

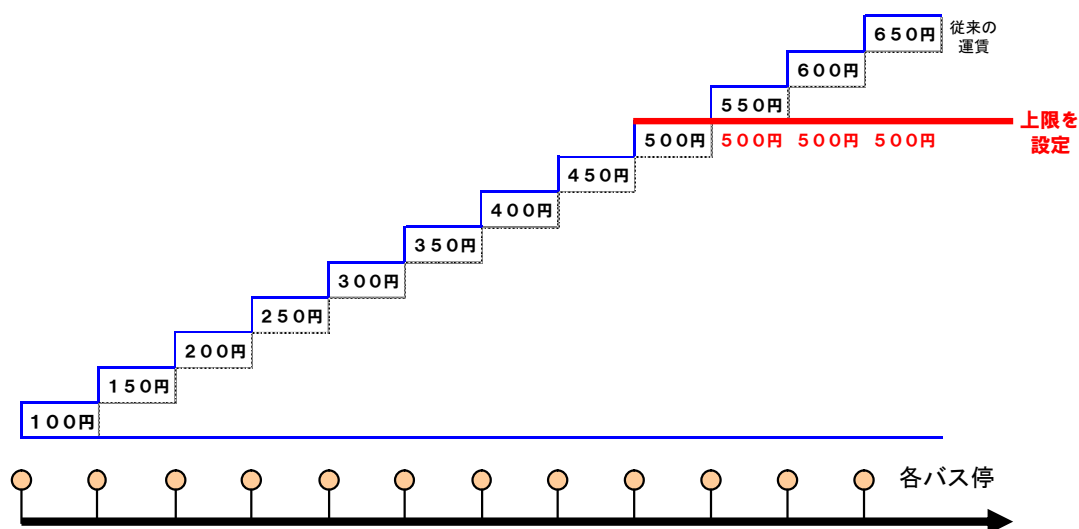
「運賃が高い」という不満を極力解消し、利用を促進していくために、利用者にわかりやすい運賃制度を目指した実証的な検討を行っていきます。

<具体的な施策内容>

- 8-1 ICカードを活用した各種割引制度の実施
- 8-2 対距離運賃制度における上限設定の実証的検討

<施策展開イメージ>

- 8-2 対距離運賃制度における上限設定の実証的検討イメージ



<役割分担>

- 行政 : 関係機関との調整、制度設計への協力、市民・団体・企業等へのPR
- 交通事業者 : 制度設計、運賃制度の改善実施、市民・団体・企業等へのPR
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通利用

3. 公共交通の利用促進

施策⑨ 鉄道の利用促進



<施策のねらい>

- 公共交通の利用を促進していくためにも、老朽化の進んだ車両の更新時期に合わせて、魅力的な鉄道車両を導入していきます。
- 新車両の導入に限らず、現行車両へのラッピングなど、少ない予算でも取り組める利用促進施策を実施します。
- 鉄道の利用促進のため、鉄道沿線の観光資源を活用した積極的なイベントの実施とPR、また、サイクルトレインなど他の交通手段との連携による施策を実施します。

<具体的な施策内容>

- 9-1 魅力的な鉄道車両の導入
- 9-2 積極的な鉄道利用促進施策の実施

<施策展開イメージ>

- 福島交通飯坂線におけるラッピング電車の運行



<役割分担>

- 行政 : 交通事業者との協議調整、利用環境整備等に関する支援
- 交通事業者 : 魅力的な鉄道車両の導入、利用促進施策の実施
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通利用

3. 公共交通の利用促進

施策⑩ ノーマイカーデーの拡充と エコポイント制度の創設



<施策のねらい>

- これまで、渋滞緩和を目的とした施策の一環として、市内の主な事業所を対象に「ノーマイカーデー」を実施してきましたが、この施策対象を全市民に拡大することや、エコ通勤の積極的推進、一定区域内への自家用車の通行規制を行うイベントの実証的検討など、環境負荷の低減に資する公共交通利用促進施策を展開します。

<具体的な施策内容>

- 10-1 ノーマイカーデーの拡充
- 10-2 交通エコポイント制度の創設

<施策展開イメージ>

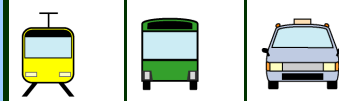
- ノーマイカーデーの拡充イメージ
 1. 事業趣旨の見直し検討
 - ・自動車から公共交通へ、環境負荷の低減に向けた「自発的」な交通行動の変化を促す施策に移行します。
 2. 対象の見直し検討
 - ・啓発活動による環境問題への意識の醸成を図ったうえで、市民全員に参加対象を広げます。
 3. 新たな施策の検討
 - ・環境負荷低減の取り組みの成果が目に見える参加型の施策を展開し、施策⑤とも連携したうえで、各種特典制度の導入を検討します。

<役割分担>

- 行政 : 制度設計、関係機関との協議・調整、市民・団体・企業等へのPR
- 交通事業者 : 利用者ニーズに応じた公共交通の運行、施策への協力
- 市民・団体・企業等 : 施策への協力・実施、取り組みへの参加、積極的な公共交通利用

3. 公共交通の利用促進

施策① 公共交通教育の実施



<施策のねらい>

- 将来にわたって持続可能な公共交通とするために、自動車の運転を始める前の世代（幼児や児童等）に対して、イベントの開催等、啓発活動を実施しながら、自動車に頼りすぎない生活の重要性や公共交通の必要性に対する意識の醸成を図る施策を展開します。

<具体的な施策内容>

- 11-1 幼児や児童等を対象としたイベントの開催
- 11-2 公共交通教育の実施

<施策展開イメージ>

- 第3回福島バスまつりの開催状況



- 幼児や児童等への啓発活動のイメージ

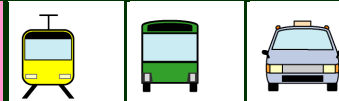
| | |
|---------------|---|
| 公共交通教育メニュー（例） | <ul style="list-style-type: none"> ①地球環境問題を通じた、公共交通機関の有用性に関する授業の実施 ②電気自動車やプラグインハイブリッド車など次世代自動車の普及啓発 ③交通日記や行動プランの作成等を通じて、かっこいい自動車の使い方を検討 ④授業結果を家庭に持ち帰り、家族と話し合うプログラム <p>※親の世代に対する意識改革も同時に実施</p> |
|---------------|---|

<役割分担>

- 行政 : 関係機関との協議・調整、施策の実施、市民・団体・企業等へのPR
- 交通事業者 : 施策やイベント等の開催、施策への協力
- 市民・団体・企業等 : 施策やイベント等への積極的参加、イベント等への協賛（企業等）

4. 公共交通機関の相互連携強化

施策⑫ 乗継拠点整備や鉄道駅・バス停留所等での待合環境の整備



<施策のねらい>

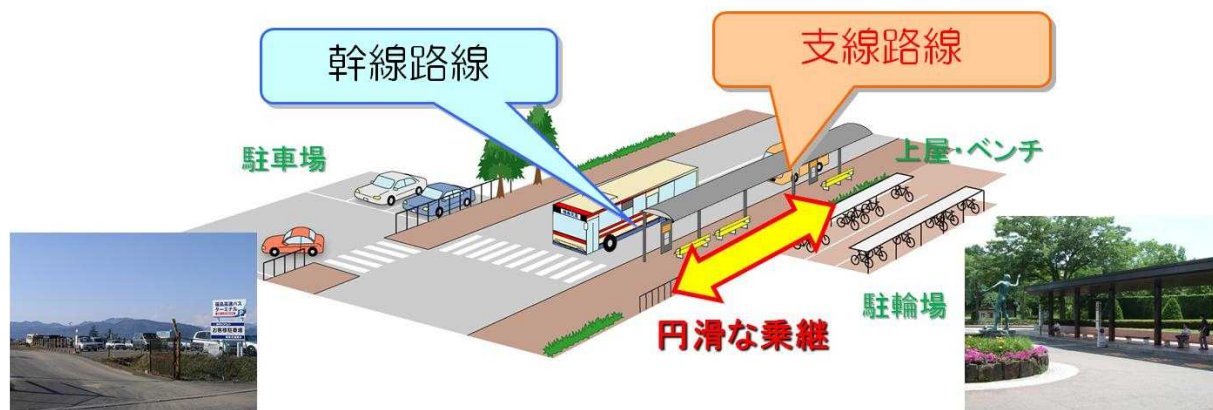
- 公共交通網の再編にあたっては、それぞれの公共交通手段間や異なる交通手段間等で乗継が発生することが考えられます。このため、利用者の利便性を低下させないよう、必要となる施設整備等を進めます。

<具体的な施策内容>

- 12-1 乗継拠点の整備及びバリアフリー化
- 12-2 鉄道駅やバス停留所等待合環境の整備
- 12-3 サイクル&バスライド用の駐輪場の整備
- 12-4 ノンステップバスの拡充

<施策展開イメージ>

- 乗継拠点等における整備イメージ

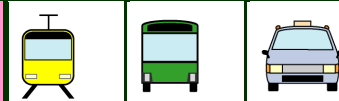


<役割分担>

- 行政 : 関係機関との協議・調整、利用環境整備への協力・支援
- 交通事業者 : 利用環境整備計画の策定、利用環境整備の実施
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通利用

4. 公共交通機関の相互連携強化

施策⑬ 各公共交通機関での乗継利便性の向上



<施策のねらい>

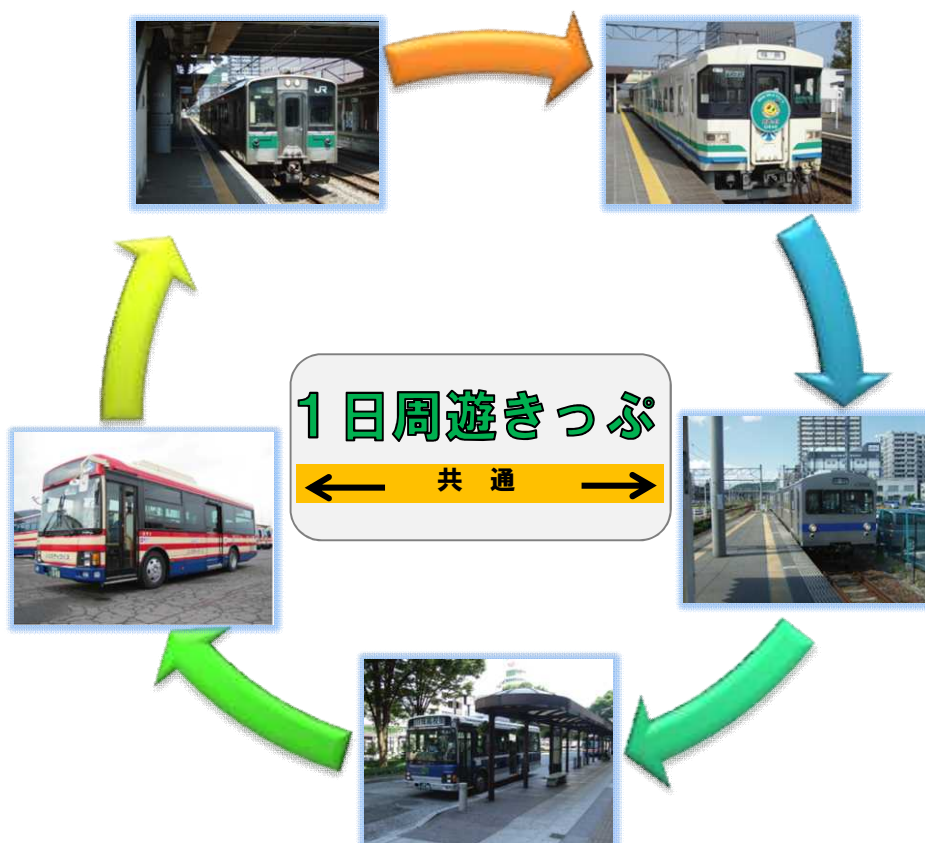
- 施策⑫では施設整備等を推進していきますが、利用者の乗継の円滑化のためには、異なる公共交通手段間での連携も必要です。このため、利用者の利便性を向上させる施策を実施します。

<具体的な施策内容>

- 13-1 乗継割引制度の実施
- 13-2 共通周遊券の導入

<施策展開イメージ>

- 13-2 共通周遊券のイメージ



<役割分担>

- 行政 : 関係機関との協議・調整、施策への協力・支援
- 交通事業者 : 制度設計、施策の実施、市民・団体・企業等へのPR
- 市民・団体・企業等 : 積極的な公共交通利用

4. 公共交通機関の相互連携強化

施策⑭ 災害時における公共交通の維持確保



<施策のねらい>

- 震災等の被災直後においては、主に鉄道や道路網の途絶により一時的に交通網が機能しない時期が想定されますが、事前に代替の交通手段をあらかじめ検討しておくことで、速やかに市民の移動手段を確保するよう努めます。
- 災害時も、市民が安心して安全に公共交通を利用できるように、各交通事業者は関係機関と連携し、円滑な運行のための利用環境の回復を優先的に行い、運行にあたっての速やかな復旧に努めます。
- 災害時における公共交通の運行情報については、各交通事業者及び行政は関係機関と緊密な連携を図り、迅速かつ正確な情報の収集に努めるとともに、市民への広報を積極的に実施します。
- 災害によって住宅を失い、または破損等のために居住することができない場合も想定されることから、一時的居所である応急仮設住宅等においても、従来の公共交通手段に加え、柔軟な発想による新たな代替公共交通手段の導入も検討し、移動の利便性を確保するよう努めます。
 なお、施策の検討・実施にあたっては、「福島市復興計画」、「福島市地域防災計画」と連携を図りながら進めることとします。

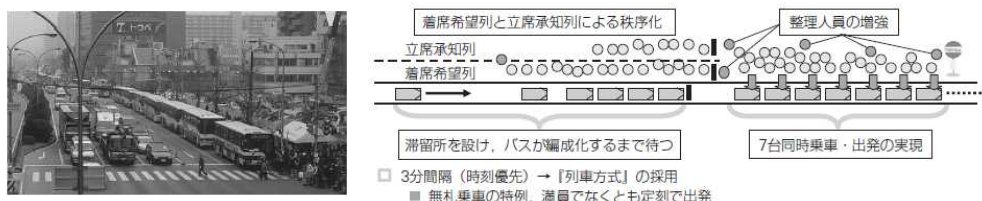
<具体的な施策内容>

- 14-1 災害時における代替交通手段の確保
- 14-2 災害時における速やかな復旧活動による安心安全な利用環境の回復
- 14-3 災害時における公共交通運行情報の収集と市民への広報の実施
- 14-4 応急仮設住宅等への避難者に対する移動手段の確保

<施策展開イメージ>

○ 阪神・淡路大震災における鉄道代行バスの輸送力増強の事例

(左：待機するバスの列、右：列車方式による複数台バスの同時乗車及び出発)



(出典) 室井寿明「首都圏直下地震による鉄道途絶時のバス代行輸送に関する研究」、第94回運輸政策コロキウム(平成21年2月19日)

<役割分担>

- 行政 : 関係機関との協議・調整、連絡体制の構築、運行情報の広報
- 交通事業者 : 速やかな復旧と計画に基づく運行、運行情報の広報
- 市民・団体・企業等 : 災害復旧に対する協力

3-3 施策の実施地域

施策の実施にあたっては、全市的に取り組む施策と、地域的に取り組む施策とを分けて考えます。ここでは、地域的に取り組む施策の考え方を示します。

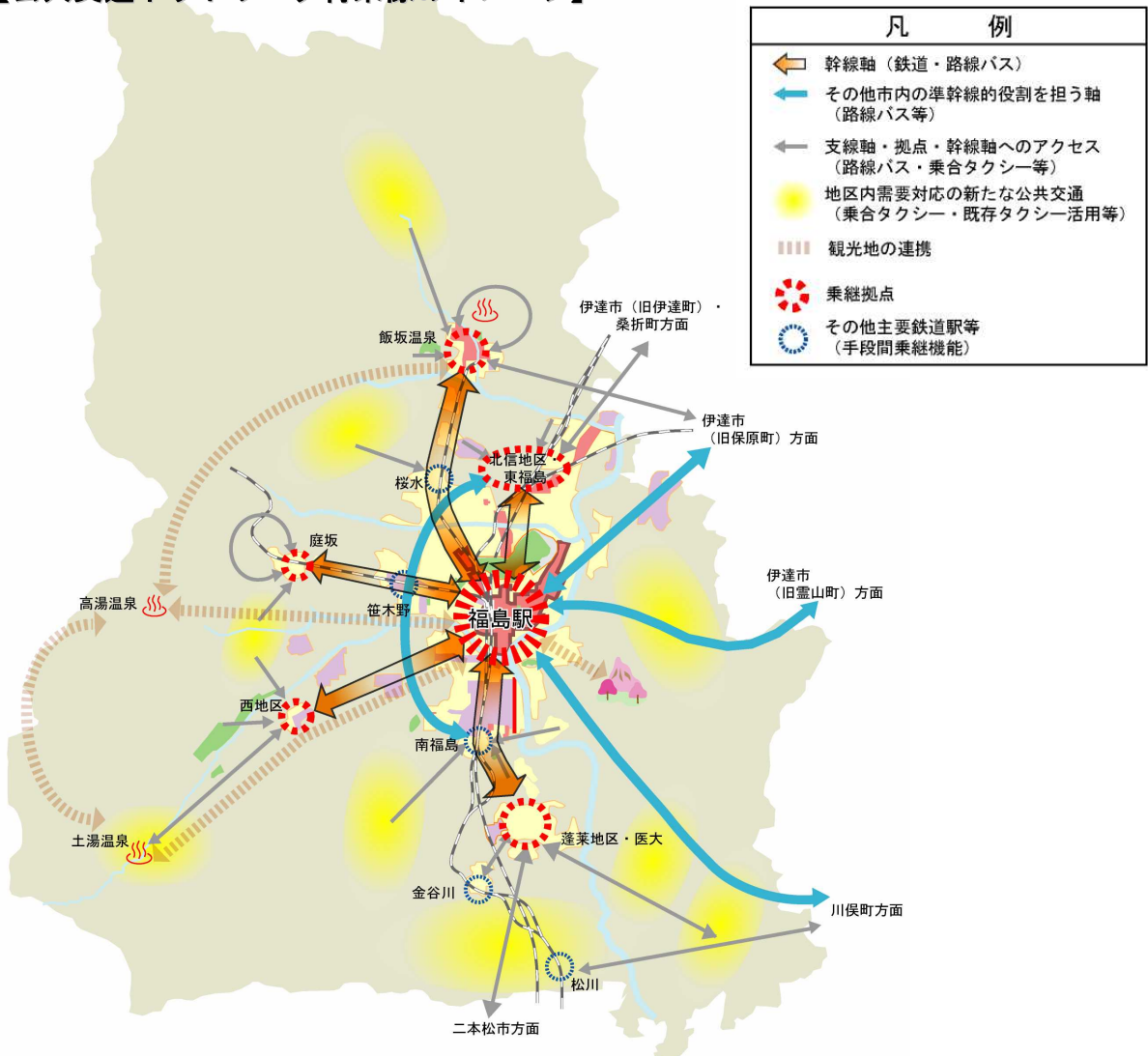
各地域の現状を踏まえつつ、地域に応じた手段を導入しながら、次のような方針に基づき各施策を展開し、公共交通ネットワークの将来像の実現に向けて実証的な検討を進めていきます。

■ 公共交通ネットワークの将来像

本市の公共交通ネットワークを、鉄道や主要な路線バスによる「幹線」と、これを補完しながら地域間需要に有機的に連結する地区内の「支線」とに再編します。また、地区内需要へ対応するために、人口密度の比較的低い地域を対象として、新たな公共交通手段の導入について検討します。

さらに、本市の観光資源を有機的に連携するための公共交通を再編・検討し、観光客の周遊利便性も向上させます。

【公共交通ネットワーク将来像のイメージ】



以下に、各種データの分析や「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」結果、及び各地区別懇談会の意見等を踏まえ、支所管区毎に整理した実施施策の考え方を示します。

(1) 本庁地区

- 福島駅について、広域流動を担う鉄道、高速バス、市内流動を支える路線バス等が結節する拠点と位置づけ、市内外の各地との相互連携を強化します。特に、市内各地との間に運行する「幹線」の起終点と位置づけ、各地から中心地区への誘導を図るとともに、観光資源への交通流動を円滑にするための拠点とします。
- また、拠点としての機能を発揮するため、バス同士や鉄道、タクシー等の他手段間の乗継利便性を向上させるために、総合的な公共交通の情報提供や待合環境の改善等の整備を検討します。
- さらに、市の中心市街地に位置し、多様な都市機能が充実していることから、中心市街地の再生に向け、回遊性を向上させるために、地区内需要対応の路線を充実させます。

(2) 渡利地区

- 福島駅との近接性や、人口密度も高い地区であることを活かし、福島駅を基点とし地区内の路線バスを充実させます。特に、国道4号を運行する路線バスについては、沿線に商業施設や医療施設等の生活利便施設があり、人口密度も高い地区を結んでいることから、「幹線」として位置づけ、高頻度での運行を維持します。
- また、「幹線」への利用を促進するために、利用者数の多い主要なバス停留所について待合環境の改善を進めます。
- さらに、地区内に位置する花見山公園への観光客を誘導するために、福島駅と花見山公園間の周遊利便性を向上させます。

(3) 杉妻地区

- 福島駅との近接性や、人口密度も高い地区であることを活かし、福島駅を基点とし地区内の路線バスを充実させます。特に、国道4号を運行する路線バスについては、沿線に商業施設や医療施設等の生活利便施設があり、人口密度も高い地区を結んでいることから、「幹線」として位置づけ、高頻度での運行を維持します。
- また、「幹線」への利用を促進するために、利用者数の多い主要なバス停留所等のサイクル&バスライド用駐輪場の利用促進や再整備など、待合環境の改善を進めます。
- さらに、鉄道利用促進の観点から、地区内西側に位置する南福島駅へのアクセスを向上するための交通手段を検討します。

(4) 蓬萊地区

- 福島駅と人口密度の高い地区や商業施設、蓬萊団地、福島県立医科大学附属病院を結ぶ路線バスを「幹線」として位置づけ、高頻度での運行により利便性を向上させるほか、福島県立医科大学附属病院から市内南部の各地へ結ぶ「支線」の検討や、地区内需要へ対応する路線等を再検討しながら、地区間の連携を強化します。
- また、周辺地区からの需要を集約するため、福島県立医科大学附属病院付近を拠点として位置づけ、バス同士や他手段間の乗継利便性を向上させるために、乗継の拠点としての改善を検討します。
- さらに、鉄道利用促進の観点から、近接する金谷川駅へのアクセスを向上させるための交通手段を検討します。

(5) 清水地区

- 人口密度も高い地区であり、かつ、福島交通飯坂線の沿線地域であることから、鉄道を機軸とした公共交通網の構築を目指します。このため、各駅におけるパーク&ライド、サイクル&ライド等の利用促進を図るとともに、各駅へのアクセス機能を強化するため、必要に応じて路線バスの経路見直しを検討します。
- また、国道13号沿線の利便性確保の観点から、同路線を運行する路線バスを「幹線」と位置づけ、需要に合った路線バスの再編を検討します。
- また、国道13号福島西道路沿線には大規模商業施設が多く立地し、市民の買物目的での立ち寄りも多くなっていることから、当該地区と周辺地区とを結ぶ環状型の路線バスの運行について検討します。

(6) 東部地区（※大波地区を含む。）

- 比較的人口密度が高い地区でありながら、公共交通の利用頻度が低い傾向にある当該地区については、地区内の需要に合った路線バスの経路やダイヤについて再検討します。
- また、当該地区には、隣接市町との間の広域的な路線バスが多く運行していることから、利用を促進していくことで維持・確保を進めつつ、本市中心部へのアクセス機能を強化します。
- さらに、鉄道駅やバス停留所への移動手段や、地区内の需要に対応するために、「支線」としての乗合タクシーの導入や、既存タクシーサービスを活用した運行等について検討します。

(7) 北信地区

- 比較的人口密度が高い地区でありながら、公共交通の利用頻度が低い傾向にある当該地区については、JR東北本線及び阿武隈急行線を活用し、パーク&ライドやサイクル&ライドの利用促進等による鉄道利用促進施策を展開していきます。
- また、地区内を通る「幹線」に対し、「支線」を担う交通が少ないことから、市民生活の実態に即した買物・通院目的の新たな路線バスの導入についても検討します。
- なお、当該地区には、隣接市町との間の広域的な路線バスが多く運行していることから、利用を促進していくことで維持・確保を進めつつ、本市中心部へのアクセス機能を強化します。

(8) 信陵地区

- 地区内には東側の人口密度が比較的高い地域と、北西側の人口密度が比較的低い地域の2つの地域特性を持っていることから、地域特性に応じた交通手段を検討します。特に、東側の地域については、福島交通飯坂線が運行している地域であることから、鉄道を機軸とした公共交通網を構築します。このため、各駅におけるサイクル&ライド等の利用促進を図るとともに、地域から各駅へのアクセス機能を強化する手法についても検討します。
- また、西側の人口密度が比較的低く、現在路線バスの運行本数が極めて少ない地域については、福島交通飯坂線の各駅へのアクセス機能の強化や、地域内の移動手段を確保するタクシー等を活用した新たな公共交通手段の導入を検討します。
- さらに、買物需要等へ対応するために、国道13号福島西道路沿線の大規模商業施設へのアクセスの向上を目的として、路線バスの延伸等について検討します。

(9) 吉井田地区

- 福島駅との近接性を踏まえ、福島駅へのアクセス機能を強化するために、路線バスの経路見直しなどを検討します。また、福島駅と隣接する地区間を結ぶ路線を「幹線」として位置づけ、高頻度での運行により利便性を向上させることを検討します。
- 現在の放射状の路線網では、地区住民の来訪が多い施設へのアクセスが困難であることから、国道13号福島西道路を活用しながら、沿線の商業施設等を結ぶ環状型の路線バスの運行について検討します。

(10) 西地区

- 当該地区は福島駅から離れているものの、比較的本数の多い路線バスが運行しています。また、通院の頻度が高い南東北福島病院、来訪施設としてのあづま総合運動公園や四季の里等があることから、福島駅との間の路線バスを「幹線」と位置づけ、さらに一部の便を土湯温泉やあづま総合運動公園、四季の里等へ延長することや路線バスの再編の可能性について検討します。
- また、バス同士の乗継利便性を向上させ、生活関連施設への交通手段の確保に努めるほか、他の地区間との環状型の路線バスや地区内の需要を満たす新たな公共交通手段について検討します。
- さらに、工業団地等の既存の送迎バスとの相互連携について検討します。

(11) 土湯温泉町地区

- 福島駅から離れ、人口密度が比較的低い地区ですが、市の観光拠点である土湯温泉があるなど、集客性の高い施設があります。このため、福島駅との間に運行する路線バスを維持していくとともに、路線バスを活用し、福島駅と土湯温泉間や市内の観光資源間を結ぶ経路について検討しながら、市民の日常生活と観光客の市内流動を促進するための足の確保に努めます。

(12) 立子山地区

- 福島駅から離れ、人口密度が比較的低い地区ですが、当該地区と福島駅とを結ぶ路線バスを維持しながら、周辺地区の拠点へ結ぶ路線バスと、地区内の移動手段を確保するタクシー等を活用した新たな公共交通手段の導入について検討します。

(13) 飯坂方部（飯坂地区・平野地区・中野地区・湯野地区・東湯野地区・茂庭地区）

- 福島交通飯坂線の利便性を活かしながら、飯坂温泉駅を拠点とし、福島交通飯坂線を「幹線」として、福島駅との間の高頻度の運行を維持します。また、地区内の各所から、飯坂温泉駅、または福島交通飯坂線各駅へのアクセスを向上させるために、サイクル&ライドの促進等による鉄道利用促進施策を展開していきます。
- また、誘客の拠点となる飯坂温泉駅については、周遊目的での鉄道との連携によるレンタサイクルの利用を促進します。
- 飯坂温泉駅周辺は、温泉街となっていることから、住民、来訪者の利便性向上に向け、観光施設と連携しながら、「支線」としての新たな周遊型のバス・タクシー等の運行について検討します。
- 飯坂方部の北部にある茂庭地区については、人口密度が比較的低い地域ですが、もにわの湯への誘客や、地区から飯坂温泉駅への通勤通学や買物など、日常生活手段としての公共交通を確保するため、需要に応じて、タクシー等を活用した新たな公共交通手段の導入についても検討します。

(14) 信夫地区

- 福島駅から離れているものの、JR東北本線が運行し、地区に近接して南福島駅があることから、鉄道との連携による公共交通網の構築を目指します。このため、南福島駅でのサイクル&ライド等の利用促進を図るとともに、南福島駅へのアクセスを向上させるために、現在の路線バスの経路変更や、必要に応じて新たな公共交通手段の導入を検討します。
- また、福島駅と当該地区とを結ぶ路線バスを維持しながら、人口密度の比較的低い地域については、タクシー等を活用しながら新たな公共交通手段を検討し、拠点や生活関連施設への公共交通手段の確保に努めます。

(15) 松川地区

- 福島駅から離れているものの、J R東北本線が運行し、金谷川駅、松川駅があることから、鉄道を機軸とした公共交通網の構築を目指します。このため、金谷駅、松川駅におけるパーク&ライド、サイクル&ライド等を促進するとともに、地区から各駅へのアクセス機能を強化し、現行の路線バス等と有機的に連携させます。
- また、福島駅、福島県立医科大学附属病院、二本松市を結ぶ路線バスについては、福島県立医科大学附属病院からの「支線」として位置づけ、路線の再編を検討するほか、隣接市との交流促進に向けた維持・確保に努めます。
- さらに、既存の乗合タクシー「あけび号」や、タクシーの有効活用など、新たな公共交通手段の導入等を検討し、拠点や生活関連施設への公共交通手段の確保に努めます。

(16) 吾妻地区

- J R奥羽本線沿線に位置していることから、サイクル&ライドを促進し、笹木野駅、庭坂駅へのアクセスを向上させ、鉄道の利用を促進していきます。なお、J R奥羽本線は現在運行本数が極めて少ないことから、並行する路線バスも活用しながら、バスと鉄道の組み合わせにより「幹線」としての機能を確保し、利便性を向上させることを検討します。
- また、地区内需要に対応するために、既存の路線バスの経路変更や、新たな公共交通手段の導入等を検討し、拠点や生活関連施設への公共交通手段の確保に努めます。
- さらに、地区内には高湯温泉があることから、誘客を促進するため、福島駅と高湯温泉間の路線バスを活用しながら、速達性や利便性の向上を検討します。

(17) 飯野地区

- 福島駅から離れ、人口密度が比較的低い地域ではありますが、飯野支所周辺を拠点と位置づけ、当該地区と福島駅を結ぶ路線を維持しながら、利用を促進していきます。
- また、福島県立医科大学附属病院をはじめとした周辺の拠点や、松川駅等の最寄り駅へアクセスするタクシー等を活用した地区内の新たな公共交通手段の導入について、検討します。

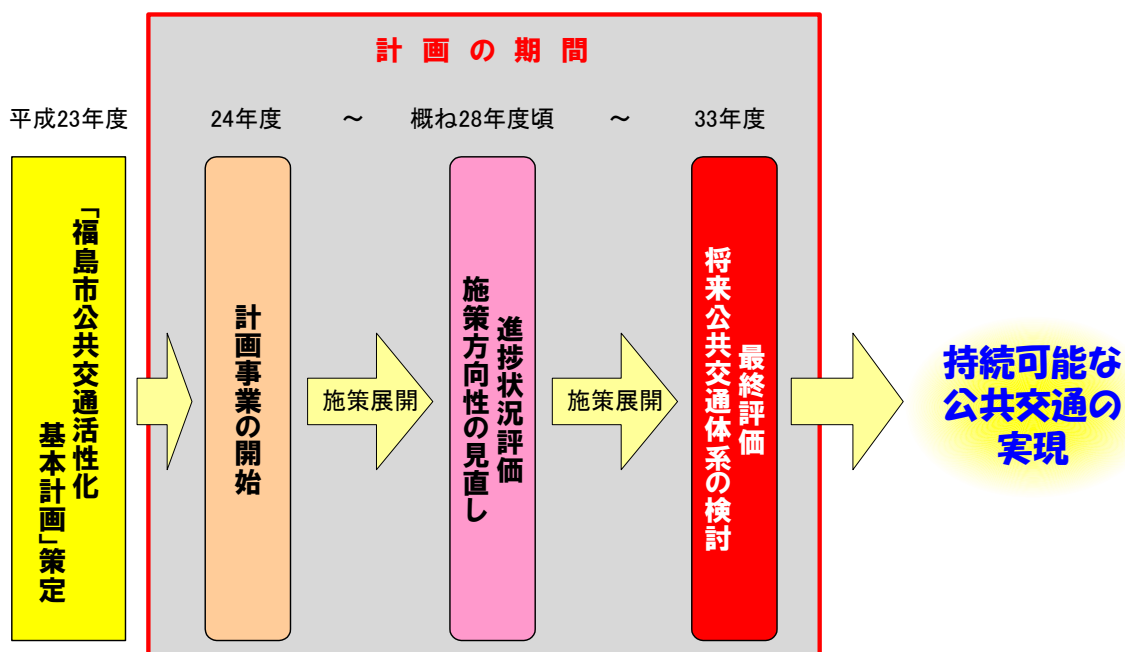
3-4 施策展開の方針

(1) 事業スケジュールについて

本計画は、平成24年度から平成33年度までの10年間を計画期間とし、施策を順次展開していきます。

なお、関係機関と連携を図り、計画の進捗状況の評価・検証と方向性の確認を行います。

■ 計画期間の考え方

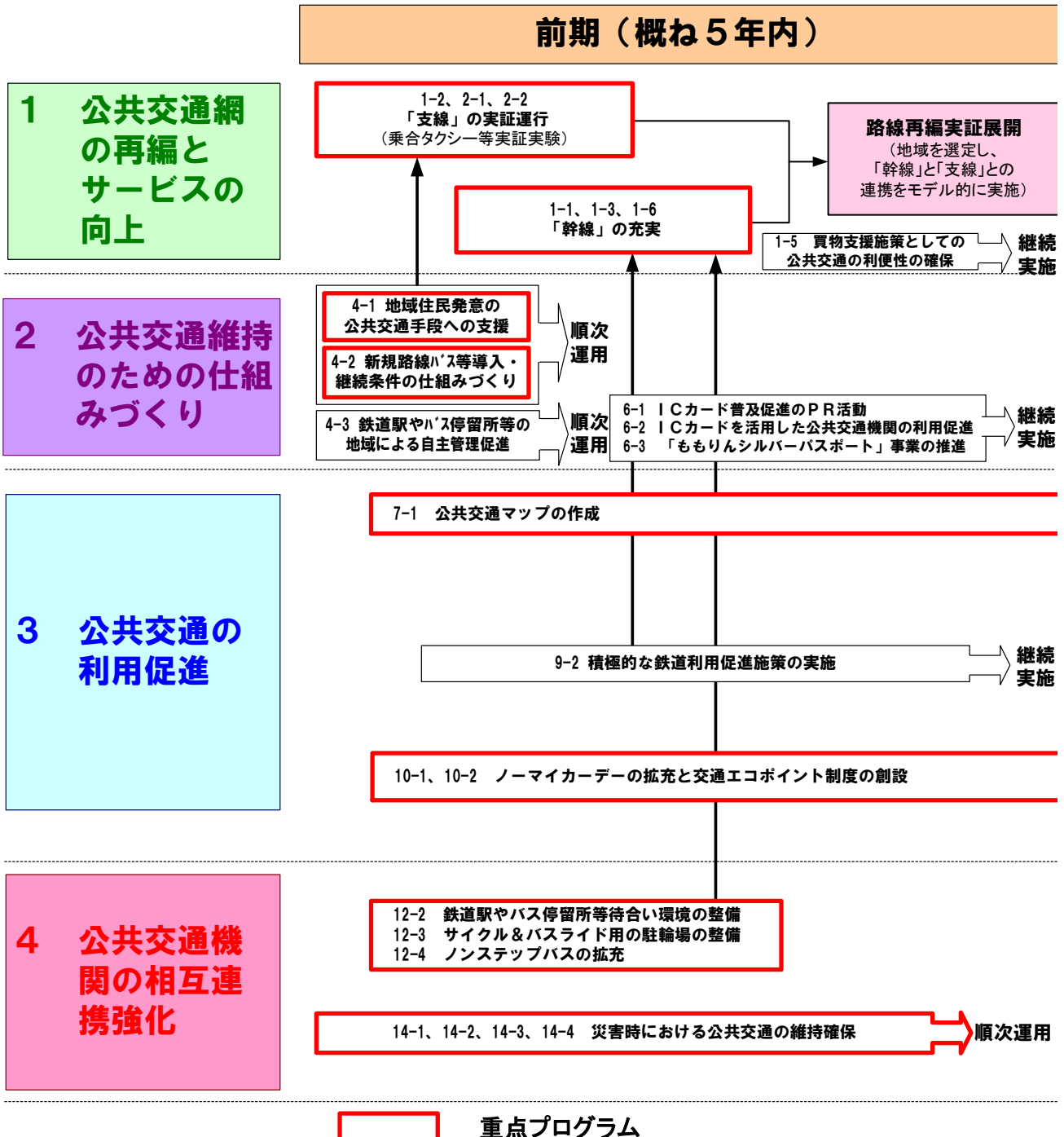


(2) 早期に取り組むべき「重点プログラム」について

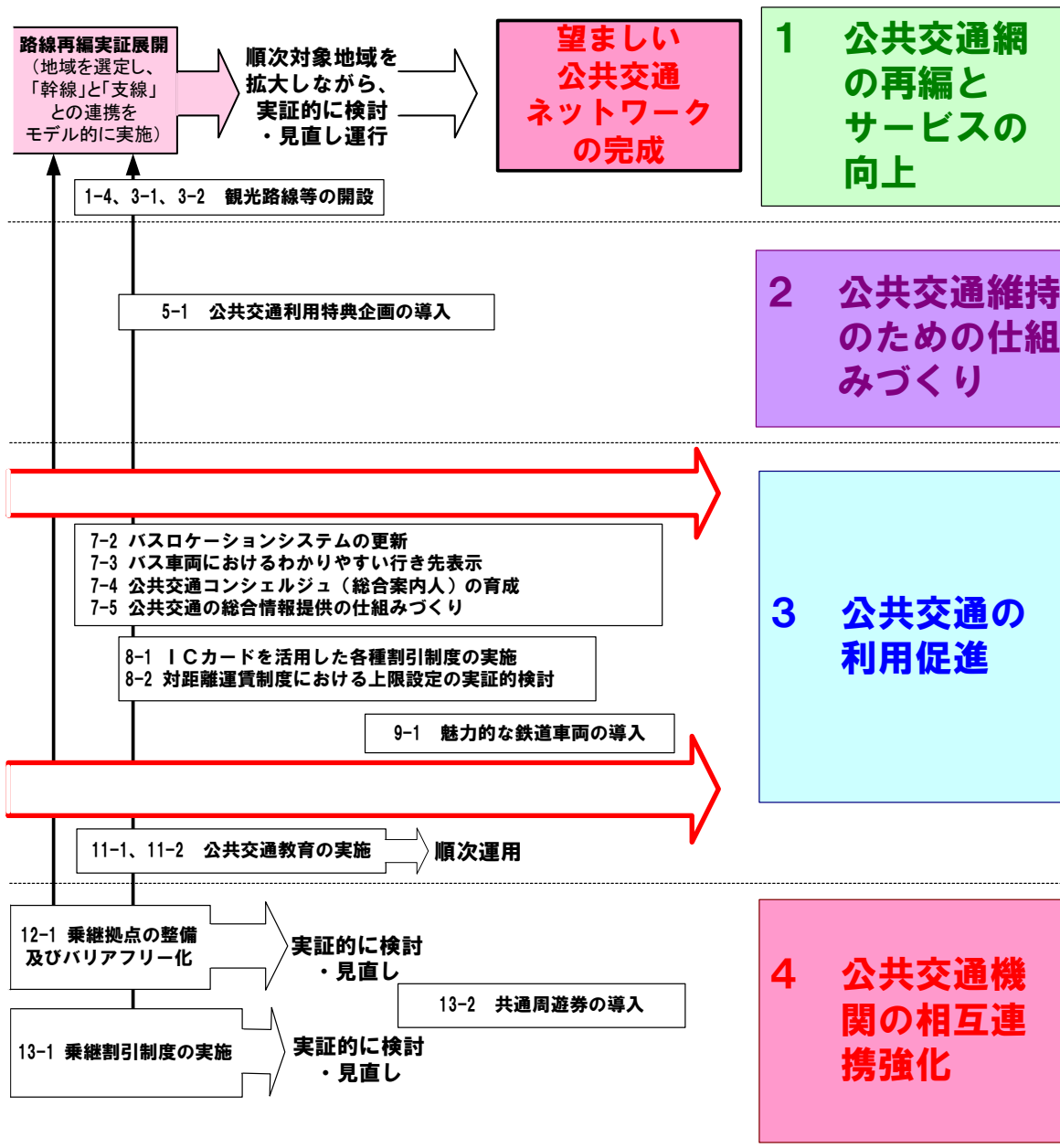
計画期間である平成24年度からの10年間においては、実証的な検討を繰り返し実施しながら、本市における望ましい公共交通網を構築していきます。

計画期間において、早期に取り組むべき方向性を「サービスの拡充と運行の効率化（様々な手段・主体の活用）」であると考え、核となる施策として「公共交通網の再編とサービスの向上」を設定し、相互に連携して取り組むことで効果が最も期待される施策を「重点プログラム」として位置づけます。

■ 個別施策の展開方針と重点プログラムの抽出



後期（概ね10年内）



第4章

計画の実現に向けて

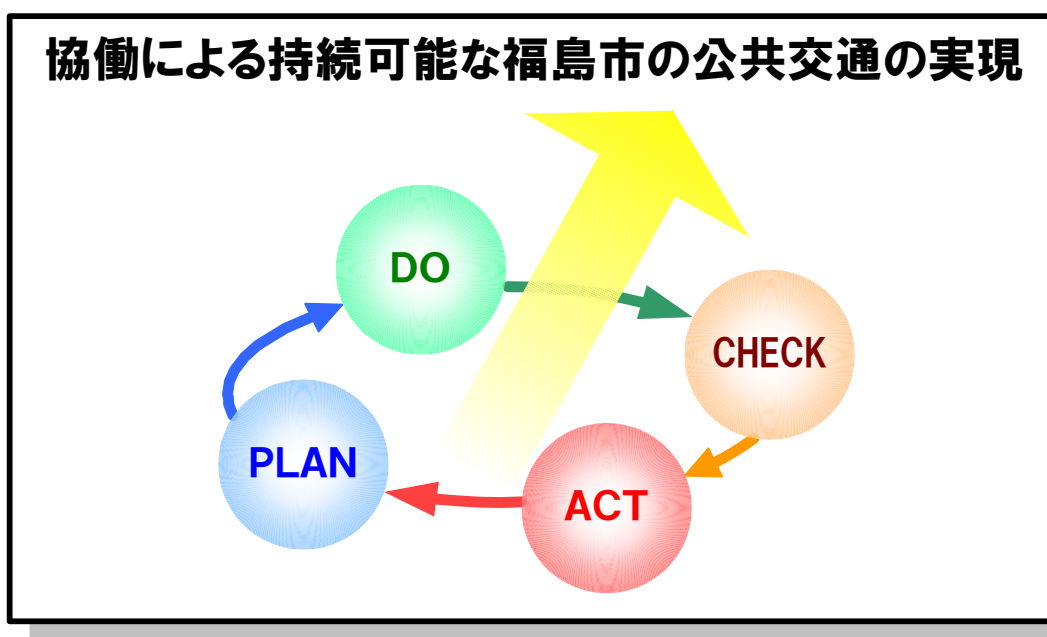
第4章 計画の実現に向けて

4-1 事業評価

本計画を策定(Plan)した後、施策を展開の上(Do)、施策実施に伴う効果等を評価し(Check)、施策体系等、計画の柔軟な見直し(Act)を図っていくことで、継続的で透明性の高い仕組みを構築します。

なお、事業期間であっても、必要に応じて施策の見直し(事業変更・中止を含む)を図りながら進めることとし、事業の中間年にあたる平成28年度、及び事業終了となる平成33年度においては、効果や目標達成状況等を総合的に評価しながら、次年度以降の事業方針(継続・変更・中止)を検討します。

■ PDCAサイクルに基づく事業評価のイメージ



4-2 計画の実現に向けて

(1) 「福島市公共交通活性化基本計画 実行計画（仮称）」の策定と事業の推進

本計画は、本市の公共交通の活性化に向けて事業を推進するための基本的な考え方と実施施策についてとりまとめましたが、今後施策を推進するために、より具体的な実施場所や実施方針等について、関係機関と協議・調整を進めながら検討していくことが必要となります。このため、具体的な事業推進の計画として「福島市公共交通活性化基本計画 実行計画（仮称）」を策定していきます。

特に、第3章で抽出した早期に実施することが求められる「重点プログラム」として位置づけられた施策を中心に、需要動向や地域の意向等を踏まえつつ、具体的な運行計画や関係主体の役割分担等について検討の上、事業を推進していきます。

「福島市公共交通活性化基本計画 実行計画（仮称）」の構成（イメージ）

- 実行計画の基本的考え方・位置づけ
- 本計画に位置づけた個別施策の実施方針と施策展開スケジュール
- 「重点プログラム」に位置づけられた施策の具体的な実施方針
(実施場所、実施内容、実施時期、関係主体の役割、実施に向けた検討事項等)
- 今後の取り組み・進め方
(具体計画立案と事業実施、継続的な取り組み方針)

(2) 計画の実現に向けた各関係主体の役割

本計画に位置づけた事業の展開にあたっては、日常生活等に必要不可欠な公共交通手段の確保を進めるために、市民、団体、企業等、交通事業者、行政が一体となって取り組んでいく必要があります。

計画上の事業推進にあたっては、各関係主体における役割を次のように位置づけます。

①行政の役割

- 本計画に位置づけた施策を、各関係主体との協働により実施します。
- 交通事業者及び市民、団体、企業等が実施する施策に協力するよう努めます。
- 本計画の基本理念に関する市民、団体、企業等の理解を深め、かつ、その実現に向けて、協力を得られるよう努めます。

②交通事業者の役割

- 本計画に位置づけた施策を、各関係主体との協働により実施します。
- 行政及び市民、団体、企業等が実施する施策に協力するよう努めます。
- 本計画の基本理念の実現に向けて、主体的な役割を担い、施策の適切な実施に努めます。

③市民、団体、企業等の役割

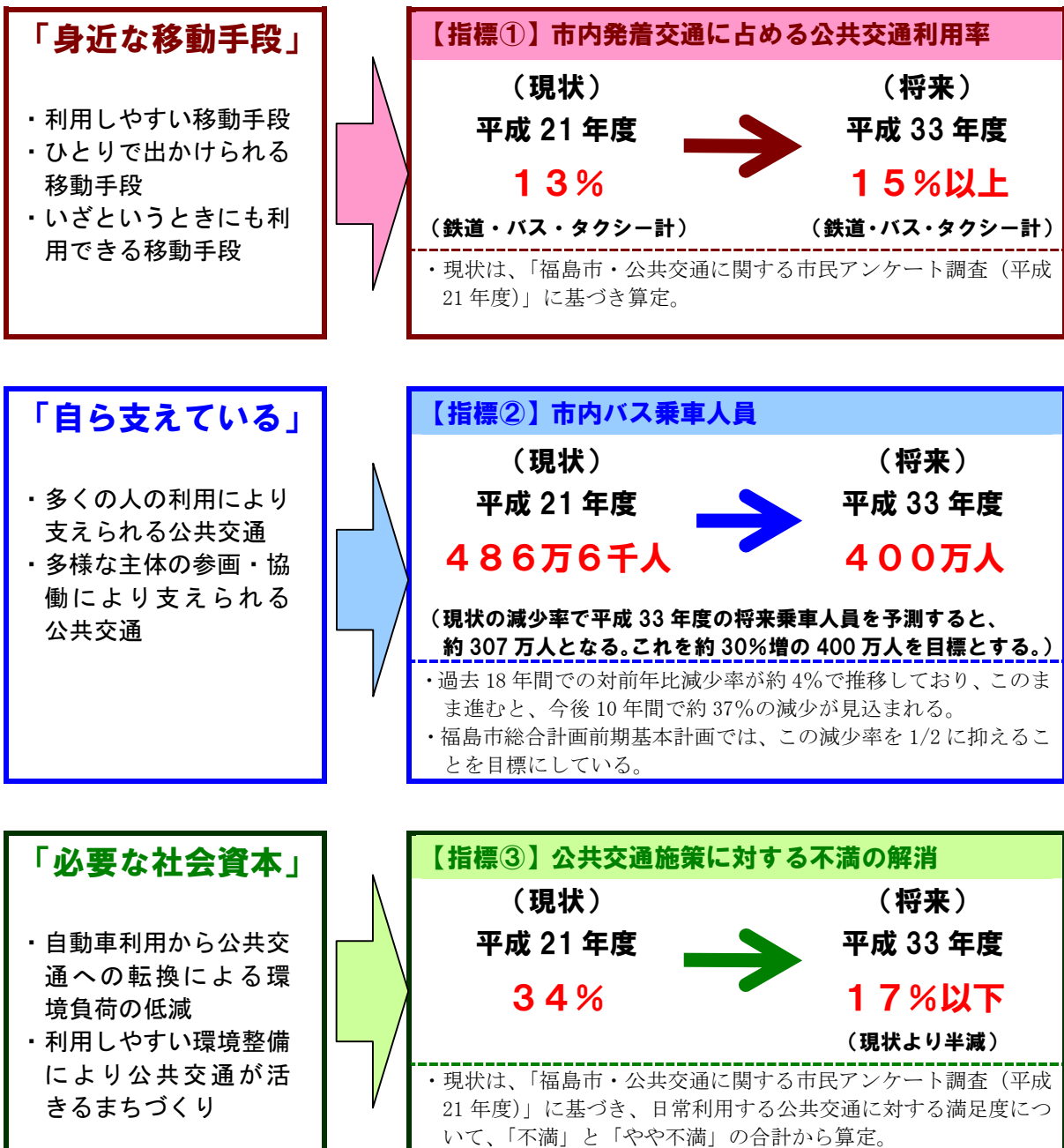
- 本計画に位置づけた施策を、各関係主体との協働により実施します。
- 行政及び交通事業者が実施する施策に協力するよう努めます。
- 本計画の理念についての理解を深めるとともに、その実現に向けて、自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めます。

(3) 計画の実現目標

本計画において、基本理念及び目標に対する計画の進捗状況を把握していきます。また、各施策の実施効果を検証するために、次のように、計画期間10ヵ年目における数値目標を設定します。数値に表れにくい効果を含めた評価とするため、「利用率」、「乗車人員」の定量的指標のほか、「不満の解消」という定性的指標を用い、毎年の事業の進捗状況を評価し、常に計画の改善を図ることとします。

これからの公共交通像

計画期間10ヵ年目における数値目標



(4) 事業の進捗管理

事業の進捗管理にあたっては、4-1で示したPDCAサイクルに基づき、施策の実施データの検証を多角的に行いながら、個別に事業評価を行います。

【事業の進捗管理の視点（例）】

○実施事業の効果と問題・課題把握

- ・市内公共交通の利用状況（利用者数推移）
- ・自動車等他の交通手段からの転換状況（アンケート結果等に基づく評価）
- ・新たな公共交通手段の利用、非利用理由の把握（アンケート等に基づく改善課題の把握）

○市民、団体、企業等、交通事業者、行政の協働による公共交通を支える仕組み

- ・市民が感じる公共交通の必要性
- ・地域住民発意の公共交通手段の構築及び行政からの支援実施状況等

(5) 今後踏まえるべき計画等

本計画の実現に向けては、進捗状況を見極めつつ、見直しが必要な場合には、今後策定予定の上位計画等の方針と整合を図ることが求められます。特に、次に示す計画や法令については現段階で策定または制定予定となっているものであり、必要に応じて計画の見直しを図っていきます。

【今後、策定予定の計画や制定予定の法令】

○計画：「福島都市圏都市交通マスタープラン」《福島県》

計画：「福島市総合交通戦略（仮称）」《福島市》

- ・将来都市像を実現するための望ましい交通体系を策定する計画であることから、各交通手段のうち、特に、「鉄道」、「バス」、「タクシー」の公共交通に関わる施策方針を踏まえていくこととします。

○法律：「交通基本法」《国》

- ・本計画の理念、目標については、交通基本法案（平成23年3月閣議決定）を踏まえながら設定していますが、今後、法律が制定された後には、政府が交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（交通基本計画）を定めることとなっています。同計画が定められた後には、本市における交通施策の方向性について整合を図ります。

参考資料

- 参考資料－1 福島市公共交通活性化基本計画策定までの検討経過
- 参考資料－2 福島市公共交通活性化基本計画策定要綱
- 参考資料－3 福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会設置要綱
- 参考資料－4 福島市・公共交通に関する市民アンケート調査
－調査報告書－（概要版）
- 参考資料－5 地区別懇談会の開催概要
- 参考資料－6 用語解説

参考資料－ 1

■福島市公共交通活性化基本計画策定までの検討経過

| | |
|---------------------------------|---|
| 《平成 21 年度》 平成 21 年 10 月 1 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会 ・基本計画の策定について ・委員の公募について |
| 平成 21 年 11 月 12 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会 ・委員の決定について |
| 平成 21 年 11 月 17 日 | 第 1 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 ・委嘱状交付式 ・福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会設置要綱について ・福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会事務局規程（案）について ・福島市公共交通活性化基本計画について ・福島市公共交通活性化基本計画のイメージについて ・福島市の公共交通に関する市民アンケート調査（案）について ・市民アンケート調査の実施について |
| 平成 22 年 1 月 21 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会 ・市民アンケート調査の実施について |
| 平成 22 年 2 月 1 日 ～同年 2 月 28 日 | 「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」実施 |
| 平成 22 年 2 月 26 日 | 第 2 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 ・「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」について ・福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会財務規程（案）について ・平成 22 年度 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書（案）について ・福島市公共交通活性化基本計画業務委託（案）について |
| 《平成 22 年度》 平成 22 年 5 月 31 日 | 第 3 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 ・「福島市・公共交通に関する市民アンケート調査」調査概要と中間報告について ・平成 22 年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定等について ・平成 22 年度福島市公共交通活性化基本計画策定スケジュールについて ・平成 22 年度福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会予算（案）について ・福島市公共交通活性化基本計画作成業務委託事業者の選定（案）について |
| 平成 22 年 7 月 9 日 ～同年 9 月 22 日 | 福島市公共交通活性化基本計画作成者選定プロポーザルの実施 ・審査委員会計 3 回開催、公開ヒアリング及び第 2 次審査開催 |

| | |
|-----------------------------------|---|
| 《平成 22 年度》 | |
| 平成 22 年 12 月 2 日 | 第 4 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・経過報告について ・福島市・公共交通に関する市民アンケート調査報告について ・福島市公共交通活性化基本計画策定に向けた検討（案）について ・今後の計画策定スケジュール（案）について |
| 平成 22 年 12 月 24 日 | 第 1 回事業者ヒアリング <ul style="list-style-type: none"> ・施策内容検討 |
| 平成 23 年 1 月 13 日 | 第 5 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・第 4 回懇談会等における指摘事項と今後の対応方針について ・福島市地域公共交通総合連携計画（骨子案）について |
| 平成 23 年 2 月 2 日 | 第 2 回事業者ヒアリング <ul style="list-style-type: none"> ・施策内容検討 |
| 平成 23 年 2 月 4 日 | 第 3 回事業者ヒアリング <ul style="list-style-type: none"> ・施策内容検討 |
| 平成 23 年 2 月 15 日 | 第 6 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・調査事業に係る事後評価の提出について ・福島市地域公共交通総合連携計画（素案）について ・今後のスケジュール（案）について |
| 平成 23 年 2 月 24 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・計画の概要について ・福島市地域公共交通総合連携計画（素案）について |
| 《平成 23 年度》 | |
| 平成 23 年 7 月 8 日 | 第 7 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 22 年度事業報告について ・平成 22 年度決算報告について ・平成 23 年度事業計画及び事業日程（案）について ・平成 23 年度予算（案）について ・平成 23 年度における計画策定概要（案）について |
| 平成 23 年 8 月 22 日 ～同年 10 月 19 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定地区別懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・市内 19 箇所において地区別懇談会を実施 |
| 平成 23 年 8 月 29 日 | 第 8 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・地区別懇談会の実施状況について ・福島市公共交通活性化基本計画骨子（案）について |
| 平成 23 年 10 月 27 日 | 第 1 回実施事業打合せ会 <ul style="list-style-type: none"> ・実施施策の確認について ・災害時における公共交通施策について |

| | |
|--------------------------------|--|
| 《平成 23 年度》 | |
| 平成 23 年 11 月 4 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・福島市公共交通活性化基本計画（素案の案）について ・福島市公共交通活性化基本計画に盛り込むべき防災の視点について |
| 平成 23 年 11 月 16 日 | 第 2 回実施事業打合せ会 <ul style="list-style-type: none"> ・実施施策の確認について ・災害時における公共交通施策について |
| 平成 23 年 11 月 18 日 | 第 3 回実施事業打合せ会 <ul style="list-style-type: none"> ・実施施策の確認について ・災害時における公共交通施策について |
| 平成 23 年 11 月 28 日 | 第 9 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・福島市公共交通活性化基本計画（素案の案）について ・実行計画骨子（案）について |
| 平成 23 年 12 月 15 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・福島市公共交通活性化基本計画（素案）について ・パブリック・コメントの実施について |
| 平成 24 年 1 月 4 日 ～同年 2 月 3 日 | パブリック・コメントの実施 |
| 平成 24 年 2 月 13 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・福島市公共交通活性化基本計画（素案）のパブリック・コメントの結果について ・今後のスケジュール（案）について |
| 平成 24 年 2 月 27 日 | 第 10 回福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会 <ul style="list-style-type: none"> ・福島市公共交通活性化基本計画（素案）のパブリック・コメントの結果について ・福島市公共交通活性化基本計画（原案）について ・福島市公共交通活性化基本計画（原案）の提出について（案） ・今後のスケジュール（案）について |
| 平成 24 年 2 月 27 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会より市長へ計画（原案）の提出 |
| 平成 24 年 3 月 1 日 | 福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・福島市公共交通活性化基本計画（素案）のパブリック・コメントの結果報告および計画の決定について |

参考資料－２

福島市公共交通活性化基本計画策定要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第5条第1項の規定に基づく地域公共交通総合連携計画としての福島市公共交通活性化基本計画（以下「基本計画」という。）の策定について必要な事項を定める。

(基本計画の内容)

第2条 基本計画は、公共交通の利便性向上に関する次に掲げる事項を一体的に定める。

- (1) 地域の実情に即した質の高い運送サービスの確保に関する事項
- (2) 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの形成に関する事項

(計画期間)

第3条 基本計画の計画期間は、平成23年度を初年度とし10か年とする。

- 2 基本計画は、社会情勢の変化や実証運行等により変更が必要になった場合には、随時見直しを行う。

(基本計画策定組織の設置)

第4条 基本計画の素案を作成し市長に提案する組織として、福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会を置く。

- 2 基本計画の原案作成において、庁内の組織として、福島市公共交通活性化基本計画策定庁内委員会を置く。

(委任)

第5条 この要綱に定めるもののほか、基本計画の策定に関し必要な事項は別に定める。

附 則

この要綱は、平成21年10月1日から施行する。

参考資料－3

福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会設置要綱

(目的)

第1条 福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会（以下「懇談会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域の実情に即した質の高い運送サービスの確保に資するため、地域公共交通総合連携計画としての福島市公共交通活性化基本計画（以下「基本計画」という。）の素案作成に関する協議及び基本計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 懇談会の事務所は、福島市五老内町3番1号（福島市役所内）に置く。

(所掌事務)

第3条 懇談会は次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 基本計画の素案の作成及び変更の協議に関すること
- (2) 基本計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 基本計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 総合的な交通政策の推進に必要と認められる事項に関すること
- (5) その他、懇談会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 懇談会の委員は、次の各号に定める者で組織し、福島市長が委嘱する。

- (1) 福島市長又はその指名する者
- (2) 公共交通事業者等
- (3) 道路管理者又はその指名する者
- (4) 福島県公安委員会が指名する者
- (5) 市民又は利用者の代表
- (6) 公募市民
- (7) 学識経験者
- (8) 国土交通省東北運輸局長が指名する者
- (9) 福島市長が必要と認める者

(任期)

第5条 懇談会の委員の任期は基本計画策定までの日とする。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 懇談会に、会長及び副会長を各1名置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し懇談会を代表する。

3 副会長は会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第7条 懇談会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の出席がなければこれを開くことができない。

- 3 委員は、会議への出席及び議決権の行使を、代理人に委任することができる。
- 4 会議の議決を要する事項については、出席委員（代理人を含む。以下同じ）の全会一致を原則とするが、これが困難な場合は、出席委員の3分の2以上の同意で決する。
- 5 会長は、必要と認めるときは委員以外の者に対して会議への出席を求め、意見を聴くことができる。
- 6 会議は、原則として公開とする。ただし、個人情報等の取扱い等については十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じなければならない。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第8条 懇談会で協議が整った事項については、懇談会の構成員はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（作業部会）

第9条 懇談会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ懇談会に作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）

第10条 懇談会の事務を処理するため、懇談会に事務局を置く。

- 2 事務局は、福島市都市政策部交通政策課に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）

第11条 懇談会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）

第12条 懇談会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（監事及び監査）

第13条 懇談会に監事を2名置き、懇談会の会計監査を行う。

- 2 監事は、委員の中から会長が指名する。
- 3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（懇談会が解散した場合の措置）

第14条 懇談会が解散したときは、懇談会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第15条 この要綱に定めるもののほか、懇談会の事務の運営に関し必要な事項は別に定める。

附 則

この要綱は、平成21年11月17日から施行する。

附 則

この要綱は、平成23年11月16日から施行する。

別表（第4条関係）

福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会委員名簿

(敬称略)

| No. | 団体・機関名 | 役職 | 氏名 | 選出区分 |
|-----|---------------------------|-----------------|--------|-----------------------|
| 1 | 学識経験者 | 早稲田大学創造理工学部教授 | ◎浅野 光行 | 学識経験者 |
| 2 | 東日本旅客鉄道株式会社 | 福島支店長 | 水間 弘 | 公共交通事業者等 |
| 3 | 阿武隈急行株式会社 | 代表取締役社長 | 佐藤 幸男 | 公共交通事業者等 |
| 4 | 福島交通株式会社 | 取締役副社長 | 武藤 泰典 | 公共交通事業者等 |
| 5 | JRバス東北株式会社福島支店 | 福島支店長 | 齋藤 朝男 | 公共交通事業者等 |
| 6 | 有限会社カネハチタクシー | 代表取締役社長 | 高野 勝男 | 公共交通事業者等 |
| 7 | 福島地区ハイヤータクシー協同組合 | 理事長 | 西條 勝敏 | 公共交通事業者等 |
| 8 | 福島貸切辰巳屋自動車株式会社 | 代表取締役社長 | 坪井 大雄 | 公共交通事業者等 |
| 9 | 福島商工会議所 | 事務局長兼 総合企画部長 | 本田 政博 | 市民又は利用者の代表 |
| 10 | 福島市町内会連合会 | 副会長 | 齋藤 良介 | 市民又は利用者の代表 |
| 11 | 福島市自治振興協議会連合会 | 会長 | 羽田 清久 | 市民又は利用者の代表 |
| 12 | 福島市老人クラブ連合会 | 理事 | 本間 弘貞 | 市民又は利用者の代表 |
| 13 | ふくしま市女性団体連絡協議会 | 事務局庶務 | 紺野 悦子 | 市民又は利用者の代表 |
| 14 | 福島市交通安全母の会連絡協議会 | 副会長 | 丹治 吉 | 市民又は利用者の代表 |
| 15 | 勸福島県身体障害者福祉協会福島市支部 | 支部長 | 佐藤 邦男 | 市民又は利用者の代表 |
| 16 | 県北地区高等学校生活指導協議会 | 会長 | 富田 昭夫 | 市民又は利用者の代表 |
| 17 | 公募市民 | | 五十嵐 登 | 公募市民 |
| 18 | 国土交通省東北地方整備局 福島河川国道事務所 | 調査第二課長 | 種市 優 | 道路管理者又はその指名する者 |
| 19 | 福島県県北建設事務所 | 主幹兼企画管理部長 | 円谷 泰 | 道路管理者又はその指名する者 |
| 20 | 福島市建設部 | 部長 | 清野 和一 | 道路管理者又はその指名する者 |
| 21 | 国土交通省東北運輸局福島運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 兼平 悟 | 国土交通省東北運輸局長 が指名する者 |
| 22 | 国土交通省東北運輸局 | 鉄道部計画課長 | 小池 清索 | 国土交通省東北運輸局長 が指名する者 |
| 23 | 福島県福島警察署 | 交通第一課長 | 鴨 芳則 | 福島県公安委員会が 指名する者 |
| 24 | 福島県福島北警察署 | 交通課長 | 猪腰 昇 | 福島県公安委員会が 指名する者 |
| 25 | 福島県県北地方振興局 | 県民環境部長 | 今野 昭彦 | その他(福島県の行政関係職員) |
| 26 | 福島市健康福祉部 | 部長 | 小林 克弘 | その他(福島市の行政関係職員) |
| 27 | 福島市教育委員会 | 教育部長 | 渡部 富夫 | その他(福島市の行政関係職員) |
| 28 | 福島市都市政策部 | 部長 | 佐藤 祐一 | 市長又はその指名する者 |

※◎は会長

2010年度

福島市・公共交通に関する市民アンケート調査

－調査報告書－
(概要版)

福島市都市政策部交通政策課
早稲田大学創造理工学部社会環境工学科交通計画研究室

はじめに

調査の概要

調査の背景・目的

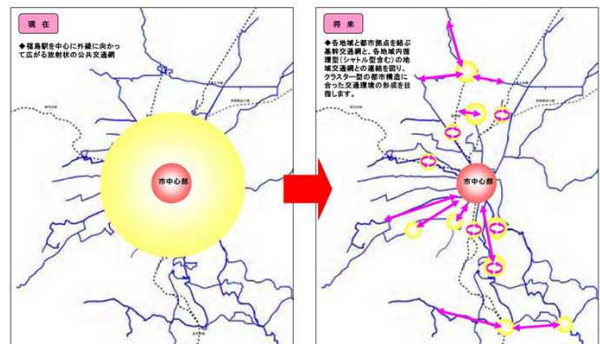
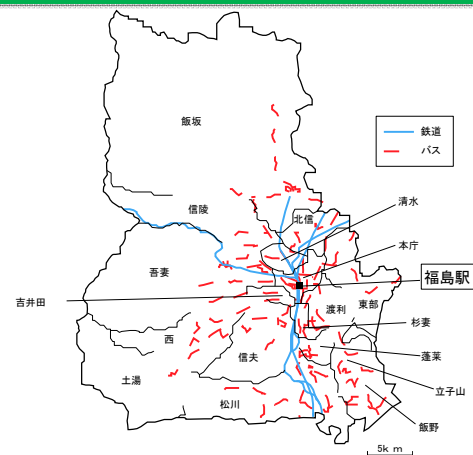
- 少子高齢化・公共交通機関利用者の減少
- 福島市公共交通活性化基本計画の策定
 - ・ 少子高齢化社会への対応
 - ・ 都市機能円滑化への対応
 - ・ 積極的な効率性の追求
- 本調査の目的
 - ・ 市民の交通実態及び交通ニーズの把握
 - ・ 市民の公共交通に対する意識及びニーズの把握

調査概要

- 調査方法 : 郵送配布(3000部)・回収
- 調査対象地域 : 全市
- 調査時期 : 平成22年2月
- 回収率 : 38.5%(世帯ベース)

福島市の現況

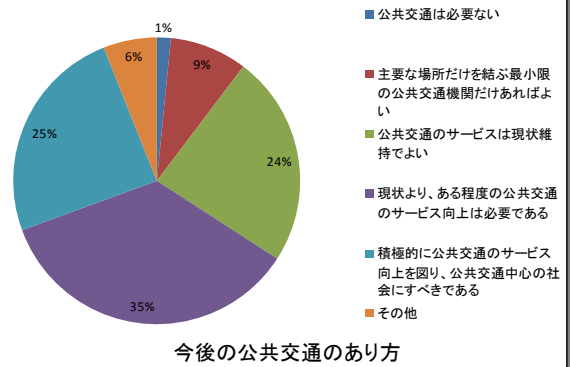
- 人口: 294,136人(H22)《H14以降減少傾向》
- 高齢化率: 8.8%(S55)⇒21.7%(H19)
- 公共交通に関する問題点
 - ・ 財政負担増加、都市機能円滑化の確保



調査の概要

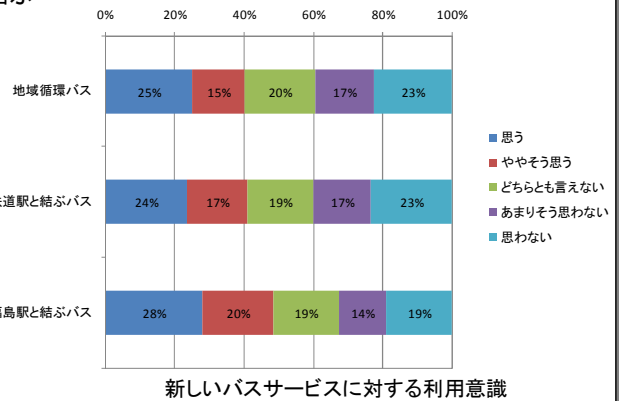
第3回懇談会での報告事項(中間報告)

- 日常交通手段: 約7割が自家用車
- 公共交通機関への市民意識
 - ・ 全体的に少ない利用頻度
 - ・ バス: ほとんど利用しない市民が約7割
 - ・ サービスレベル向上の必要性(運賃、ルート、運行頻度 etc...)
- 今後の公共交通のあり方
 - ・ 決して高くない公共交通の満足度(満足・やや満足で22%)
 - ・ 約6割の市民が将来的な公共交通サービスの向上を希望
- 新たなバスサービスに対する利用意識
 - ・ 地域循環バス、地域と近隣駅を結ぶバス、地域と福島駅を結ぶバス



今回の報告について

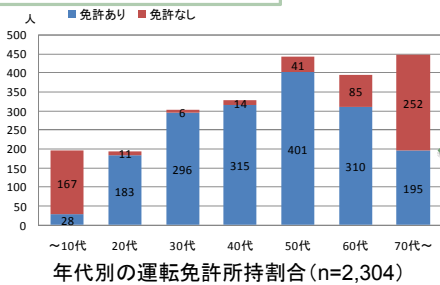
- 社会的属性と合わせた詳細な分析
 - ・ 年代、地域、交通条件と公共交通への意識の関連
- 地域ごとの細かなニーズの把握
 - ・ 全17支所管区ごとの地区カルテの作成
 - ・ 主要施設と公共交通に対する地域住民意識の関連
- 詳細な分析を踏まえた総括
 - ・ 現下の公共交通サービスへの認識
 - ・ 新たなバスサービス、今後の公共交通のあり方



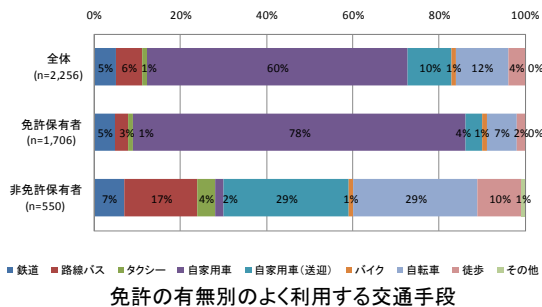
アンケート分析結果

回答者について

運転免許について

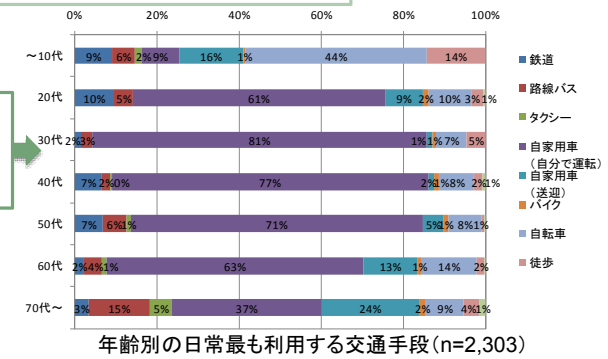


- ・ 20代から60代にかけて、運転免許所持の割合が高い

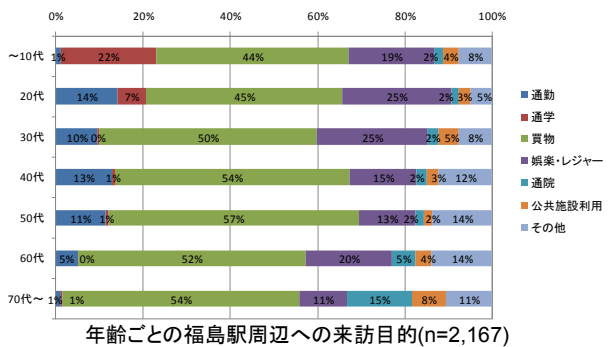


- ・ 非免許保有者でも、自家用車(送迎)の割合が多い
- ・ 移動手段を自動車に大きく依存

日常生活行動について



- ・ 高齢者にとっても自家用車が移動手段の中心



- ・ 全世代とも買物での利用が多い

公共交通の利用について

バスの利用について

□ 年齢別路線バス利用目的について

- 10代の回答者は約半数が通学目的で利用
- 20代～60代では娯楽・レジャーでの利用が多い
- 70歳以上では通院目的が20%以上を占める
- 全ての年代で買い物目的は20%前後、公共施設利用は10%未満

□ 路線バス利用目的別の利用頻度

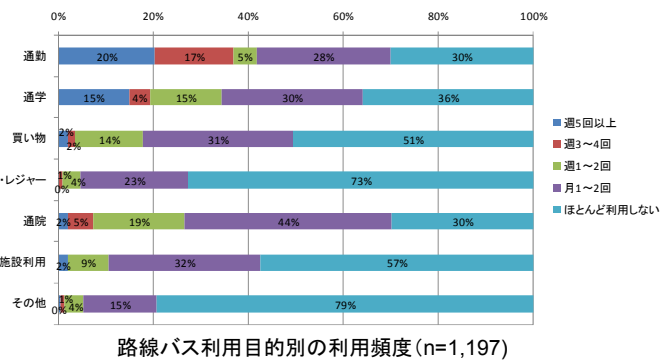
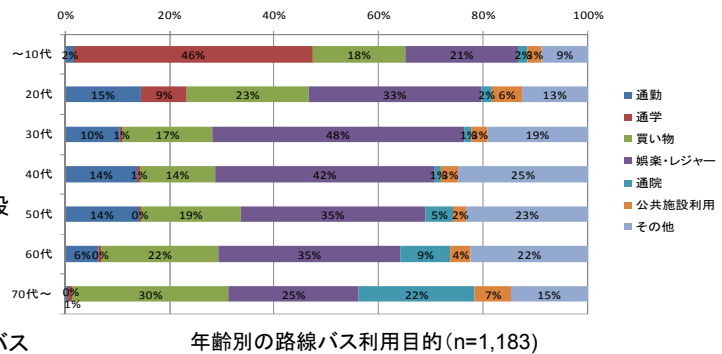
- 買い物や娯楽・レジャー目的で週1回以上路線バスを利用する人は20%未満にとどまっている
- 利用目的に関わらず、定期的に路線バスを利用している人の割合は30%前後にとどまっている

□ 路線バスサービスレベルについて

- 自宅寄りのバス停までの所要時間に関わらず、週1回以上路線バスを利用する人は2割弱にとどまる

□ 路線バス利用頻度別の利用目的

- 利用頻度に関わらず、「自宅からバス停が近いこと」「目的地に行くバスがあること」の2つが上位を占める
- 「他に交通手段がない」とい理由も比較的高い割合を占める

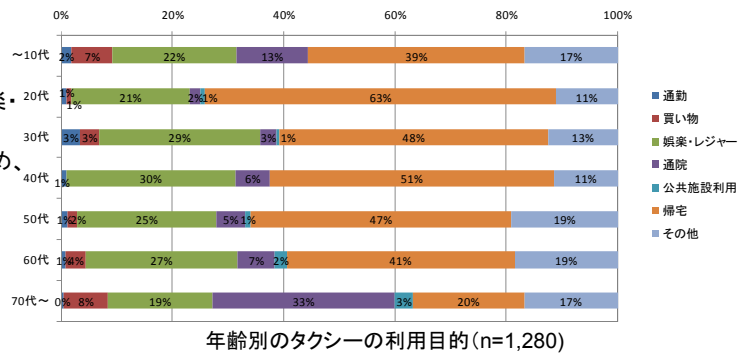


公共交通の利用について

タクシーの利用について

□ 年齢別のタクシー利用目的

- 60代までは帰宅が全体の5割近くを占め、娯楽・レジャー目的での利用が3割程度となっている
- 70歳以上に関しては、通院が全体の3割を占め、次いで帰宅、娯楽・レジャーとなっている



□ 路線バス

- 利用水準は低く、学生の通学、高齢者の通院等の利用が主であり、利用者増加のためにはそれ以外の年齢層に対して通勤や買い物など日常的な利用を促進する必要がある
- サービスレベルに関しては、自宅からバス停までの所要時間はバスの利用頻度には大きく影響していない

□ タクシー

- 利用目的に関しては年代別にみて概ね同様の結果となっている
- 70代以上では通院目的での利用が高く、公共交通機関としてのタクシーのニーズが一定程度存在

公共交通のあり方について

□ 現状における公共交通に対する満足度

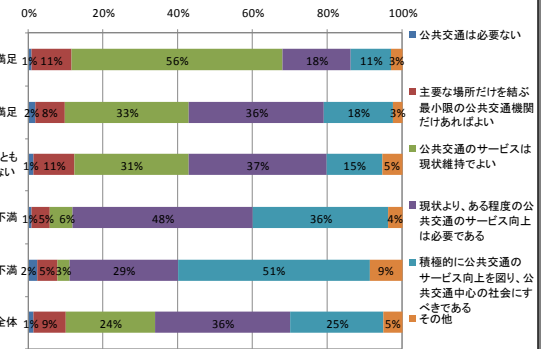
- 年齢によるばらつきはあまりないが、20代、30代、40代の公共交通に対して満足している割合が低い

□ 今後の公共交通のあり方

- 年齢によるばらつきはあまりみられないが、どの年代も約半数の人が公共交通のサービス向上を求めている

□ 公共交通の満足度ごとの今後の公共交通のあり方 (右図)

- 現状に満足していると答えた人の約7割が現状維持、もしくは縮小するべきと回答
- やや不満・不満と答えた人の約9割がサービス向上を望んでいる
- 全体の約6割が公共交通の向上を望んでいる



現状における公共交通の満足度ごとの今後の公共交通のあり方

公共交通に対する満足度は決して高いとはいえず、年代別にみれば、比較的若い年代の公共交通に対する不満が中高年と比べて高い。また、今後の公共交通のあり方に対する意向では、全体的に公共交通機関のサービスレベル向上を希望している。特に日常的に鉄道・バス等の公共交通機関を利用する10代以下の年代や、近い将来高齢者となる40～50代について公共交通の充実への希望が大きい。

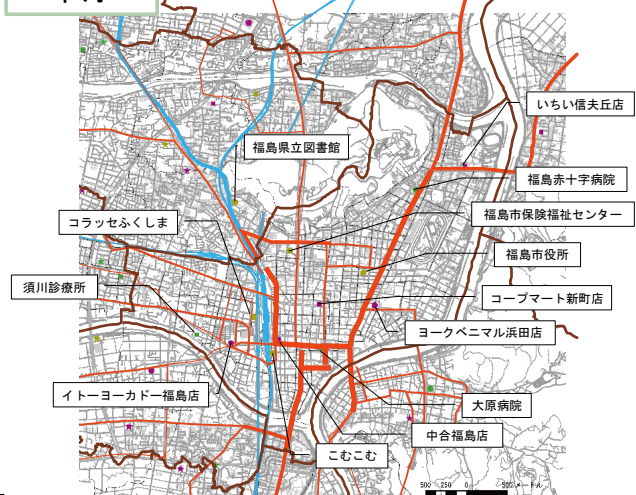
地区カルテ

既存の公共交通網を考慮した上で、よく訪れる施設、クロス集計結果等のデータから、支所管区ごとの交通ニーズを把握するために地区カルテによる分析を行う

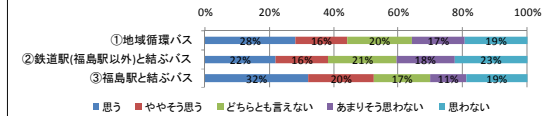
凡例

| よく訪れる施設 | | 路線バス本数 | |
|--------------|--------------|-----------|------|
| ★ 公共施設 (第1位) | ● 公共施設 (第1位) | — 1便～10便 | 鉄道本数 |
| ★ 医療機関 (第1位) | ● 医療機関 (第1位) | — 11便～40便 | |
| ★ 買物先 (第1位) | ● 買物先 (第1位) | — 40便～81便 | |
| ● 公共施設 (第2位) | ● 医療機関 (第2位) | — 81便～ | |
| ● 医療機関 (第2位) | ● 買物先 (第2位) | — 1本～15本 | 鉄道本数 |
| ● 買物先 (第2位) | ● 公共施設 (第3位) | — 16本～30本 | |
| ● 公共施設 (第3位) | ● 医療機関 (第3位) | — 31本～ | |
| ● 医療機関 (第3位) | ● 買物先 (第3位) | | |

本庁



新しいバスサービスの利用意向



□ データの出典

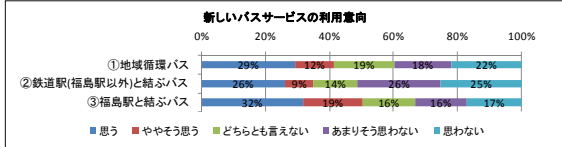
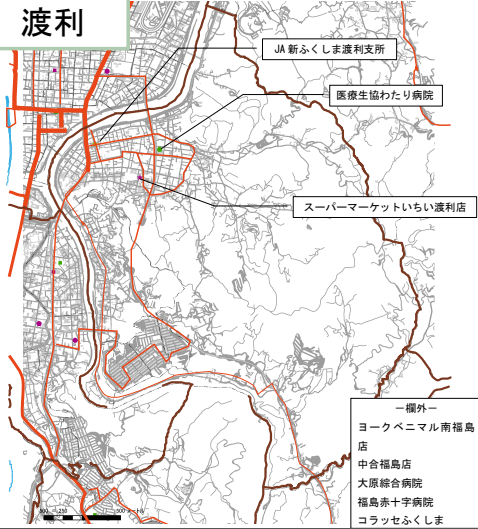
- 人口: 福島市HP推計人口、平成21年10月1日現在
- 面積: 平成19年版福島市統計書、平成20年1月31日現在
- 高齢化率: 平成19年版福島市統計書、平成17年10月1日現在(飯野町:平成17年国勢調査)
- 従業者数割合: 従業者数/人口
- 従業者数: 平成16年事業所・企業統計調査結果報告書(飯野町:平成18年事業所・企業統計調査結果報告書)
- バス路線および鉄道路線: 各社HP、平成22年9月30日現在

- よく訪れる施設は福島駅周辺および路線バス沿いが多い
- 福島市中心部と結ぶバス・地域循環バスの利用意向が比較的高い
- 20代以下の福島駅と結ぶバスの利用意向が高い

地区ごとの分析

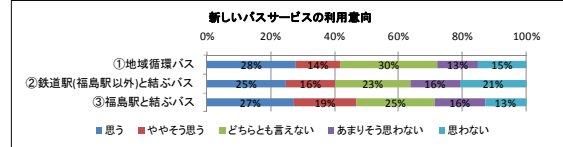
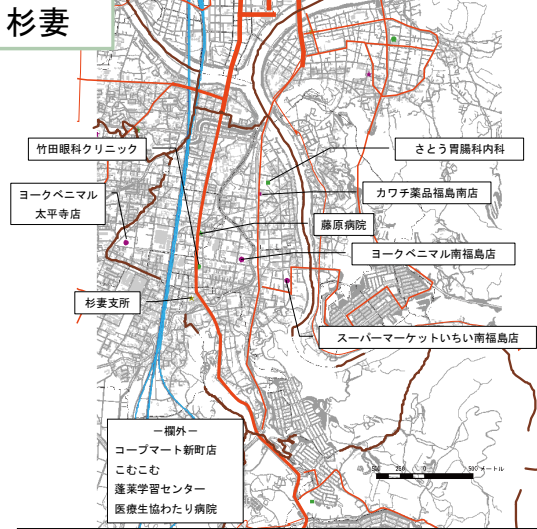
地区カルテ

渡利



- よく訪れる施設は地図外の福島駅周辺に多い
- 新しいバスサービスでは福島駅と結ぶバスの利用意向が高くなっている
- 福島駅と結ぶバスにおける学生の利用意向が高い

杉妻

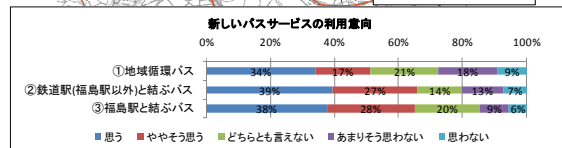
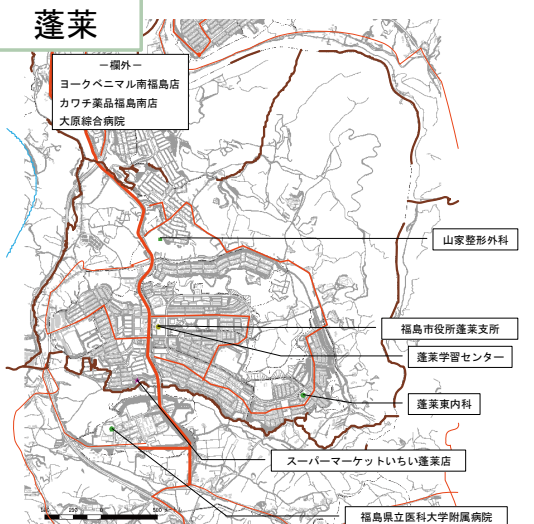


- 地区内においてよく訪れる施設の多くがバス路線沿線に位置している
- 新しいバスサービスの利用意向は年齢別には、60代、70代が高く、職業別には、無職、中学生以下が高い

地区ごとの分析

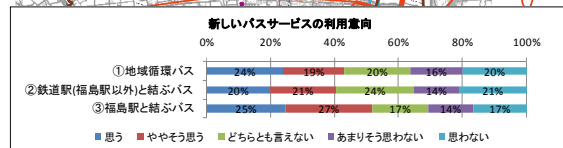
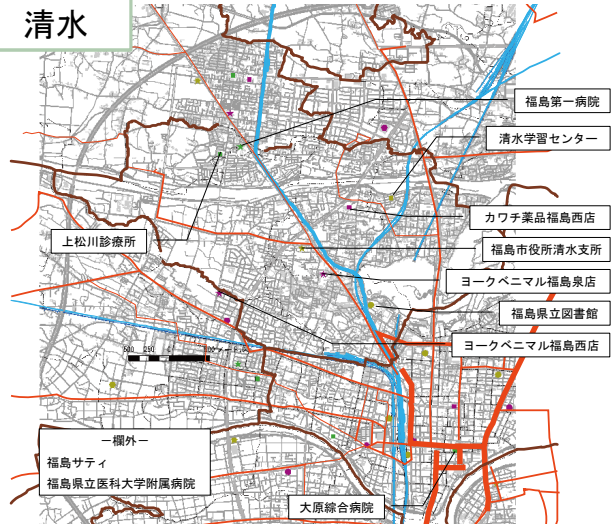
地区カルテ

蓬萊

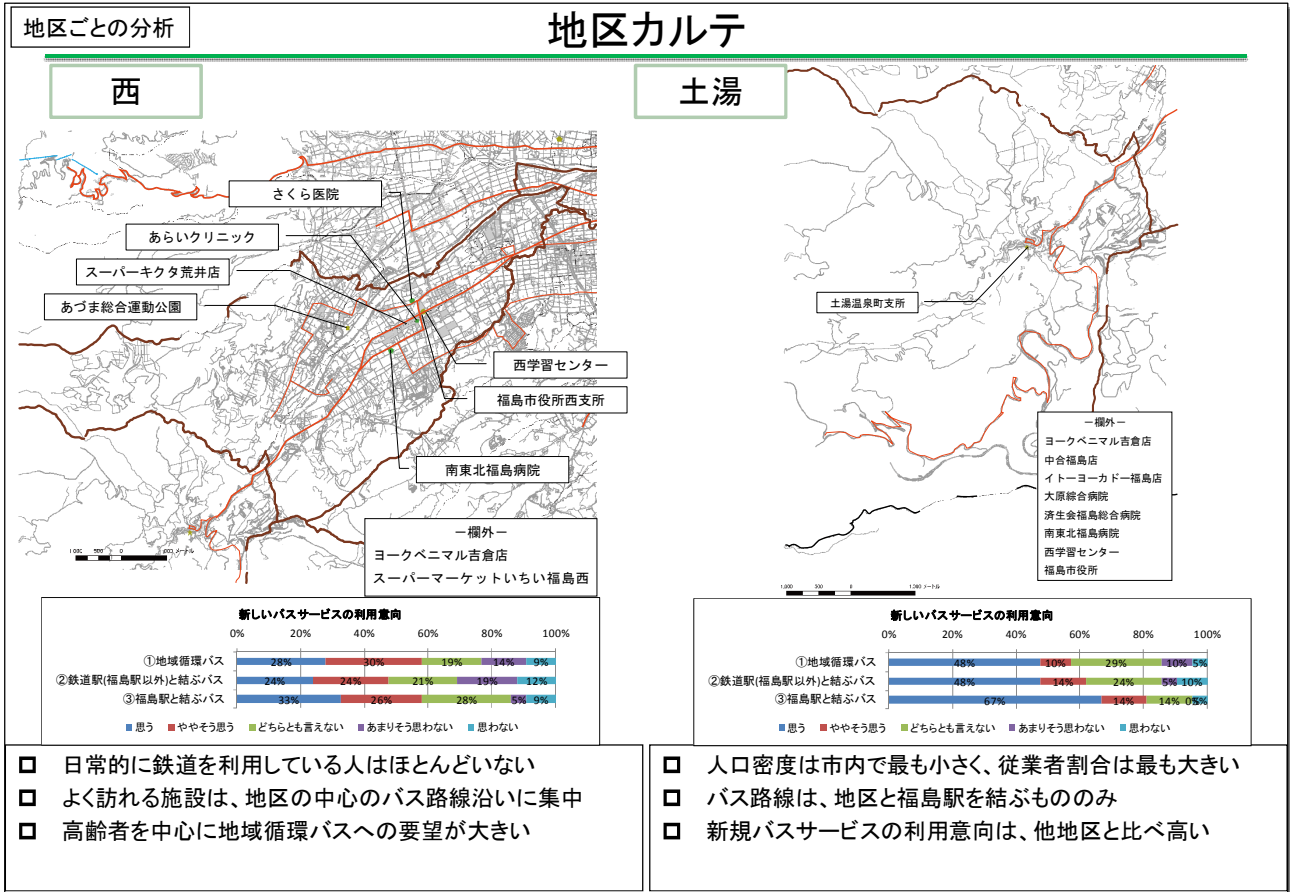
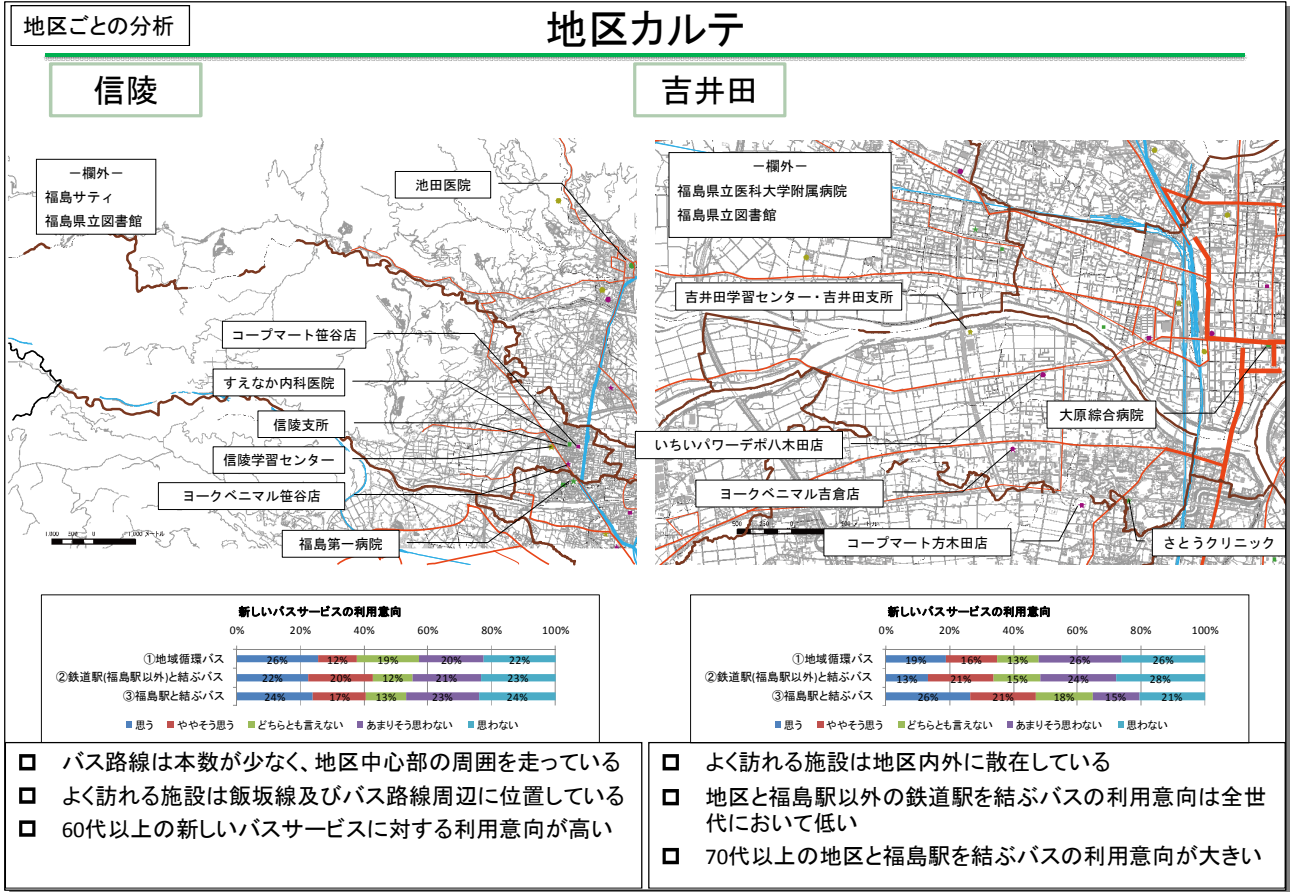


- 特に鉄道駅と結ぶバス、福島駅と結ぶバスの利用意向がいずれも60%を超えている
- 30代・40代・70代・主婦(夫)・学生・パート・アルバイト・無職でバスの利用意向が強くなっている

清水



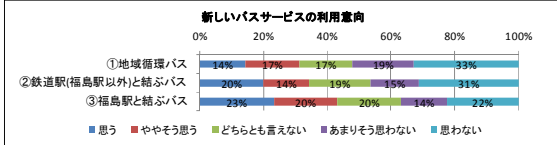
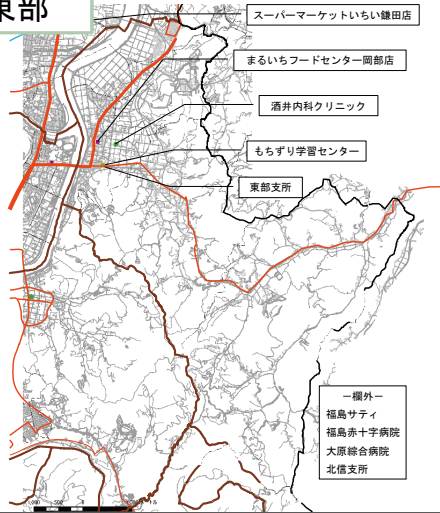
- 福島駅と結ぶバスの利用意向が高いが、地域循環バスと福島駅以外の鉄道駅と結ぶバスの利用意向はそれほど高くない
- 主婦(夫)に関しては、どの新しいバスサービスの利用意向も60%程度を占めている



地区ごとの分析

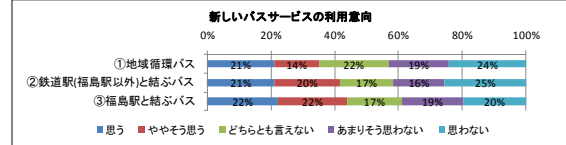
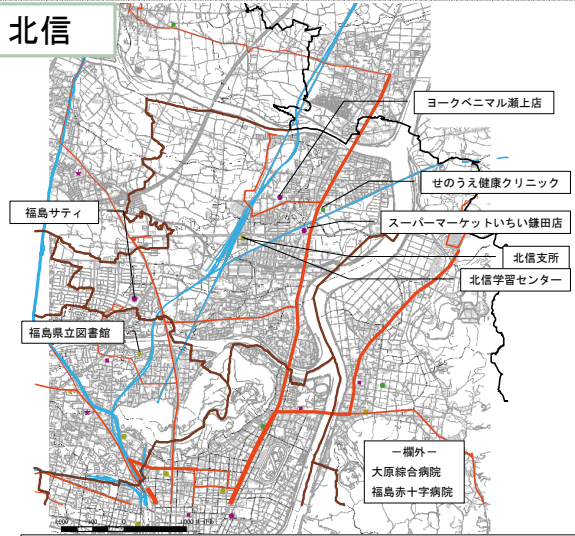
地区カルテ

東部



- よく訪れる施設は福島駅周辺に隣接している
- 新しいバスサービスの利用意向は他地区と比べて若干低い
- 30代以下の地域と福島駅を結ぶバスの利用意向が高い

北信

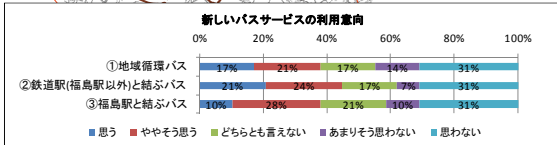
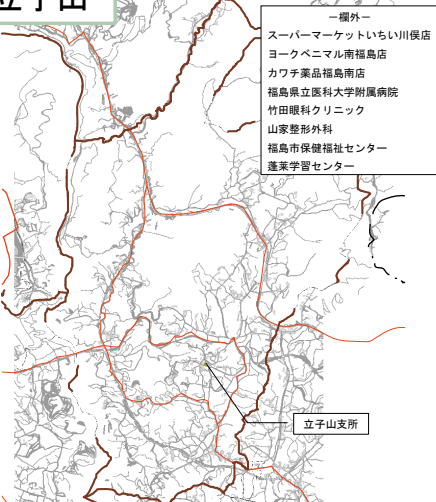


- よく訪れる医療機関は地区外に多いが、買物先や公共施設は地区内にある
- 40代と70代以上において福島駅以外の鉄道駅と福島駅を結ぶバスの利用意向がある人が50%以上を占めている

地区ごとの分析

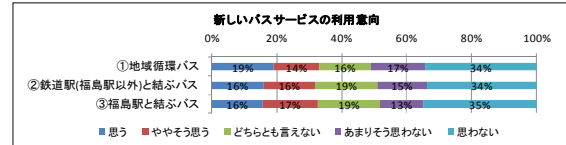
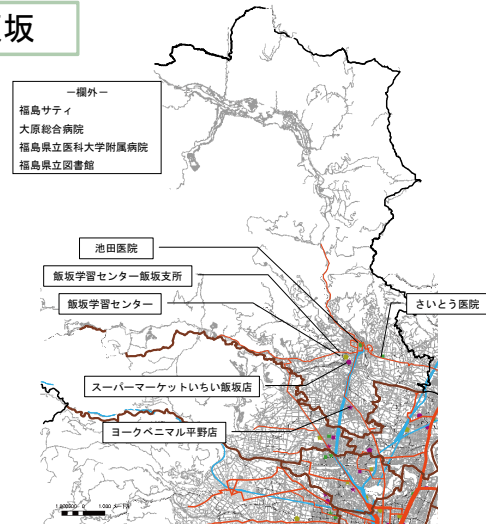
地区カルテ

立子山



- 高齢化率は30%を超えており、人口密度も低い
- 新規バスサービスは年齢別では否定的も存在
- 職業別では偏りが見られる

飯坂

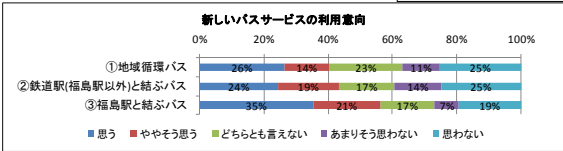
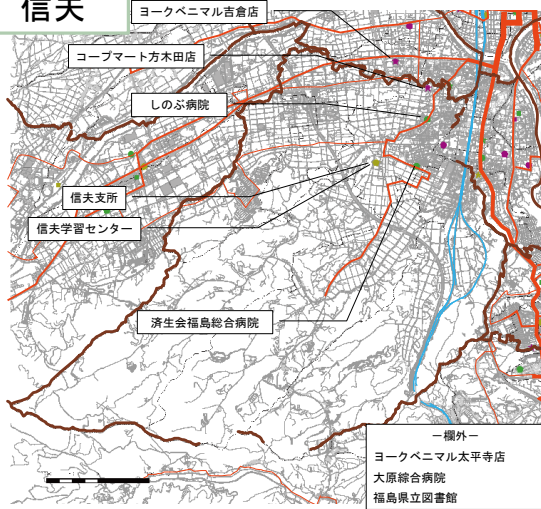


- よく訪れる施設の多くが鉄道や路線バスの沿線に存在
- 新しいバスの利用意向はいずれも比較的低く、20代・60代・会社員・公務員は低く、主婦(夫)・学生は比較的高い

地区ごとの分析

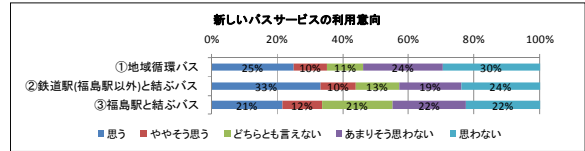
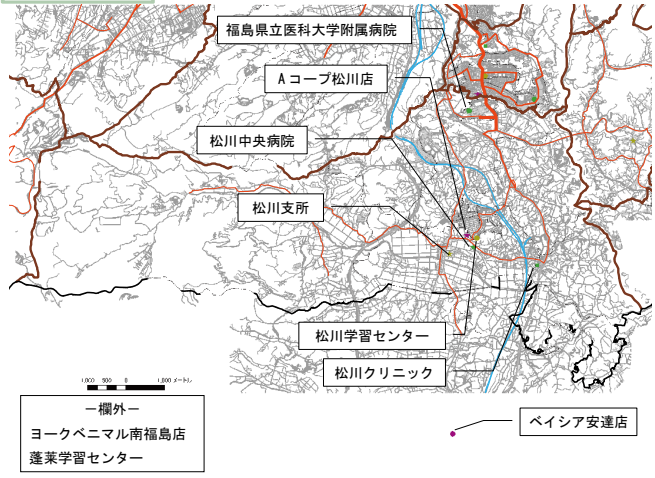
地区カルテ

信夫



- よく訪れる買い物先の多くは福島駅周辺に存在する。
- 自地区と福島駅を結ぶバスの利用意向が他の2つのバスサービスより高くなっている。
- 10代や60代以上の利用意向が高い。

松川

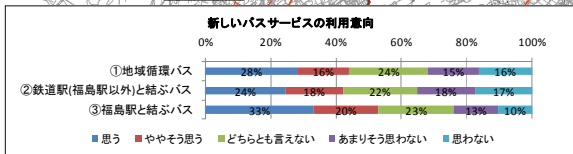
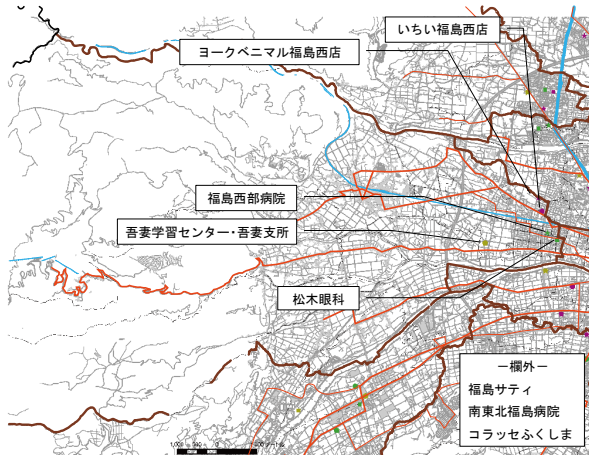


- 地区内のよく訪れる施設は公共交通の集中している地域に多く見られる。
- 鉄道駅(福島駅以外)を結ぶバスの利用意向を見ると60代以上の意向が高くなっている。

地区ごとの分析

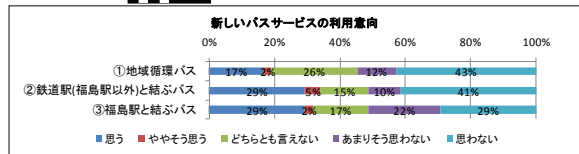
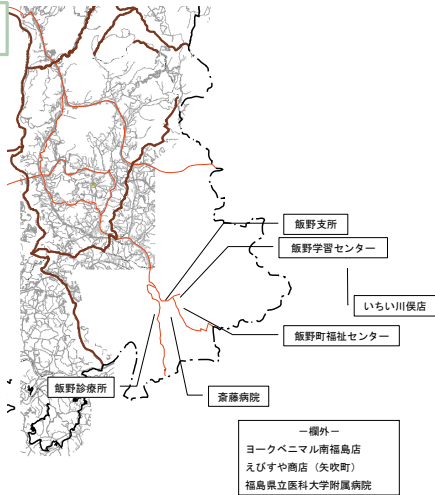
地区カルテ

吾妻



- よく訪れる施設は地区東部およびバス路線沿いに集中している
- 福島市中心部と結ぶバスの利用意向が比較的高い
- 40代以上については全てのバスの利用意向が高い

飯野



- よく訪れる買物先の多くは地区外にあるが、医療機関・公共施設は地区中心部に存在する
- 地区中心部へのアクセスは良いが、バスの本数が少ないため、バスの利用者は少ない
- 全てのバスについて、60代の利用意向が高い

参考資料－5

■ 地区別懇談会の開催概要

(1) 開催目的

- 「福島市公共交通活性化基本計画」に位置づけた各施策の実現にあたっては、地区の実情を踏まえつつ、市民を含めた関係機関が一体となって進めていくことが求められます。
そこで、計画内容の充実や地区別の課題整理を目的として、地区の意見を集約し、計画へ反映するために、本庁及び17支所管内ごとに計19回の「地区別懇談会」を開催しました。

(2) 開催概要

- 各回1時間半程度の時間の中で、次の①、②について説明及び意見交換を実施しました。
また、参加委員に対する事前アンケートを実施し、討議内容に関する事前の意見整理をお願いしました。
- 参加委員の構成は、各地区自治振興協議会を基本構成組織としながら、各地区の特性に合わせてそれぞれ選出させていただきました。

① 計画策定趣旨及び内容についての説明・質疑応答

- ・ 福島市公共交通活性化基本計画の策定経緯や目的及び計画の概要について説明

② 討議（意見交換）

議題1：「地域の公共交通の課題について」

- ・ 地域の公共交通の問題点など日頃感じていることについて

議題2：「震災後、公共交通に感じたことについて」

- ・ 東日本大震災後に公共交通について感じたこと（不便さ、助かったことなど）や、今後の防災の観点から公共交通に期待することなどについて

議題3：「今後の公共交通のあり方について」

- ・ 今後、公共交通を維持・確保していくために地区として取り組むことが可能なことなどについて

③ 事前アンケートの実施（上記②を行うための事前意見整理）

- ・ 普段の外出状況や公共交通の利用状況などについて
- ・ 東日本大震災後の外出行動の変化、利用交通手段の変化などについて
- ・ 今後、公共交通を維持・確保していくために協力可能なことなどについて

地区別懇談会開催日時・場所

| No. | 地区懇談会名 | 開催日時 | 開催場所 |
|-----|--------------------------------------|-------------------------|-----------|
| 1 | 中央東地区懇談会 | 10月13日(木) 13時30分～15時00分 | 福島市役所 |
| 2 | 中央西地区懇談会 | 10月19日(水) 13時30分～15時00分 | 三河台学習センター |
| 3 | 渡利地区懇談会 | 8月30日(火) 13時30分～15時00分 | 渡利支所 |
| 4 | 杉妻地区懇談会 | 8月26日(金) 13時30分～15時00分 | 杉妻支所 |
| 5 | 蓬萊地区懇談会 | 8月31日(水) 10時00分～11時30分 | 蓬萊支所 |
| 6 | 清水地区懇談会 | 8月31日(水) 15時00分～16時30分 | 清水支所 |
| 7 | 東部・大波地区懇談会 | 10月11日(火) 14時00分～15時30分 | 東部支所 |
| 8 | 北信地区懇談会 (鎌田地区・瀬上地区 ・余目地区合同) | 9月 5日(月) 13時30分～15時00分 | 北信支所 |
| 9 | 吉井田地区懇談会 | 8月25日(木) 13時30分～15時00分 | 吉井田支所 |
| 10 | 西地区懇談会(佐倉地区 ・荒井地区合同) | 8月24日(水) 13時30分～15時00分 | 西支所 |
| 11 | 土湯温泉町地区懇談会 | 10月 6日(木) 13時30分～15時00分 | 土湯温泉町支所 |
| 12 | 笹谷地区・大笹生地区 懇談会 | 9月15日(木) 18時00分～19時30分 | 信陵支所 |
| 13 | 立子山地区懇談会 | 9月13日(火) 18時30分～20時00分 | 立子山支所 |
| 14 | 飯坂方部懇談会(飯坂・ 平野・中野・湯野・東湯野 地区合同) | 10月 3日(月) 14時00分～15時30分 | 飯坂支所 |
| 15 | 松川地区懇談会 | 8月23日(火) 14時00分～15時30分 | 松川支所 |
| 16 | 信夫地区懇談会 | 9月 1日(木) 13時30分～15時00分 | 信夫支所 |
| 17 | 吾妻地区懇談会 | 9月 2日(金) 14時00分～15時30分 | 吾妻学習センター |
| 18 | 飯野地区懇談会 | 8月22日(月) 13時30分～15時00分 | 飯野支所 |
| 19 | 茂庭地区懇談会 | 8月26日(金) 9時30分～11時00分 | 茂庭出張所 |

(3) 地区別懇談会における意見の概要

各地区で開催した懇談会における主な意見・要望等については下表のとおり整理しました。

議題1：「地域の公共交通の課題について」

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|-------|--|
| 中央東地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○1 時間に 1 本しか運行していない現状では車利用に流れるのは当然。そこで、バスに自転車が載せられるような仕組みがあれば利用が促進されると思う。 ○今のバス車両は健常者の乗降を想定している。高齢者やベビーカーを持った子供連れ等の利用者のためにも低床バスの導入が必要である。 ○東京のバス車両では前乗り後降り方式で後部のドアが広がっている。もう少し広いドアを採用するなどにより、乗降を円滑にした方が良い。 ○日中に需要の少ない時間帯が見られる。朝夕は大型バスでも日中は小型化するなどの対応が必要ではないか。 ○「ももりんシルバーパスポート（高齢者バス無料乗車証）」は非常にありがたい施策であり、今後運転免許返納者が増加すると思われるので非常に有効である。 ○公共交通は非常に重要だが、高齢者にとってはバス停まで歩くことも難しい。1つの町内会単位で互助的送迎を行う仕組みを取り入れていくこともよいのではないか。 |
| 中央西地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○同じ本庁地区でありながら、市民会館や市役所等の公共施設が集中する東側へ直行可能な手段がなく、乗り換えを強いられる。以前実施した「8の字ルート」の実験バスのような形態で地区をくまなく走るような路線が求められる。 ○鉄道で分断された地区であるが、福島駅の東西間の移動はそれほど苦にならない。まず、福島駅西口へのアクセスを改善していくことが求められる。 ○東側の地区へ移動する場合に「市内循環ももりんバス（100円バス）」や他の路線バスを乗り継ぎ、200円以上の運賃を要することなどから、運賃の均一化が求められる。 ○「ももりんシルバーパスポート」について、運賃割引だけでなく、観光施設等における利用割引へ拡大するなどの施策展開があってもよい。 ○現在の中央西地区は国道13号福島西道路付近へ市街地が拡大し、人口が増加している。中央西地区全体をカバーするような路線バスがほしい。また、100円区間の設定が短いため、現在の市街地構造に対応していないのではないか。 ○路線バスの運行本数が少なく、かつ、朝の時間帯の運行本数が少ない。これでは通勤に利用できず、通院においても午前9時頃に病院へ到着することができない。利用したいときにバスがなければ不便としか言いようがない。 ○日中に大型バスの必要性を感じない。また、地区内をカバーするためにも、タクシーのような小型車両を活用していくことが考えられる。 ○JR奥羽本線の福島駅から笹木野駅間は駅間が非常に長い。市街地を通過することから、新駅設置による対応も考えられるのではないか。 |
| 渡利地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○バスが時間通りに来ない。運行の定時性が必要である。 ○南向台地区を通る路線バスは日中の時間帯に本数が少ない。 ○地区内の移動のため、小型のバス車両を積極的に導入してほしい。特に、渡利地区は道路が狭いため、交通安全の観点からも必要性が高い。 ○大蔵寺の下に停留所があると観光にも役立つ。 ○小倉寺地区は、JRバス東北の路線バスしか通っていないため、「ももりんシルバーパスポート」が利用できない。路線の対象拡大を検討してほしい。また、渡利地区内の循環とあわせて新規路線開設をしながら、福島駅方面への利便性を向上してほしい。 |
| 杉妻地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○地区の東西方向の路線バスがなく、済生会福島総合病院へのアクセスができない。通院のための路線バスが整備されるとよい。 ○観光の面から考えると四季の里や土湯方面へ直行するような路線バスがほしい。 ○花見山公園への路線バスが春に運行されているが、四季の里についても夏のビアガーデンの時期に循環する形の路線を運行してもよいのではないか。 ○国道4号バイパス経由の便と旧国道4号経由の便との本数に差がある。杉妻地区は交流人口も多いので、都市計画道路小倉寺大森線を通る路線を開設し、国道4号バイパスを通る路線を増便するなどにより、便利にしてほしい。 ○冬季には路線バスが大幅に遅延することもある。バス停に屋根がなければ風雪をしのぐことができないことから、上屋設置等を考えていただきたい。 ○車両の小型化を検討してもらいたい。 ○バス車内に段差が多く不便である。低床化するなどの対応をお願いしたい。 |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|---------|--|
| 蓬萊地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○バスが渋滞に巻き込まれ、時間通りに目的地に着かないことがある。渋滞解消やバス専用レーン化等の対応が必要。 ○蓬萊地区からJR金谷川駅へ行くバスがない。鉄道を利用できれば時間通りに目的地に行くことも可能となる。 ○公共交通を利用したい人は多いはず。住民ニーズを踏まえれば利用してもらえる。 |
| 清水地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○森合地区には以前バスが運行していたが廃止された。道路幅員が狭隘なため、そもそもバスの走行が困難な地域である。道路整備も併せて考えてほしい。 ○森合団地は福島駅に行くにも15～20分かかる地域であり、地区内には高齢者も多い。タクシーではお金がかかるので、小型バスや乗合タクシー等を活用して住民の足を確保してほしい。 ○午前9時頃からの路線バスの運行では不便。その一方で、場所によってはスクールゾーンの影響で通れないところもある。様々な要因を考慮して施策を考えてほしい。 ○ノーマイカー制度には強制力がないから効果が少ないのではないか。中心市街地への自家用車進入規制を含めた展開や、個人へのインセンティブを考えても良いのではないか。 ○福島交通が路線バスや鉄道に限らず、貸切バスにおいても運賃が高いということがある。本市の公共交通のためにも、もう少し努力する姿勢がほしい。 ○以前、阿武隈急行線の御山新駅（仮称）設置の検討が行われた経過があるが、収支等の関係から駅設置ではなく代替路線として福島交通の路線バス「福島イオン線」が開設された。しかし、朝に「福島イオン線」を利用する人は少ない。小型化を含めて効率的な運行を考えてほしい。 ○御山地区は福島交通飯坂線に乗るにも、国道13号の路線バスに乗るにも不便な地区である。バス停や駅に屋根付き駐輪場を整備するなどにより、サイクル&バスライドを促進することも考えられる。 |
| 東部・大波地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○東部支所前の通りには様々な施設が立地している。しかし路線バスは旧保原街道を通っているため利用できない。朝夕の通勤・通学時間帯は住宅地を経由する旧道で、日中は沿線に生活利便施設が多いバイパスを経由するなどした方が良い。 ○高齢者が多く山間地に住む人はバス停までのアクセスが非常に困難である。経路を迂回させたり、バス停が遠い地域には地区内需要へ対応した乗合タクシー等の導入を検討してもらいたい。 ○バス路線が福島駅を中心として形成されているため、東部地区は非常に不便である。小中学生のスクールバス運行等を含めて、地区内需要へ対応する手段があった方が良い。 ○現状では、バス停に行かなければバスの運行情報を確認することができない。公共交通情報の一元的な発信が求められる。 |
| 北信地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○「もりんシルバーバスポート」は病院へ行くのに便利だという声が聞かれるが、バス停に近い地域しか利用できない。バス停から離れた地域の足の確保が必要である。また、75歳未満であっても体の弱い人への対応も考えた方が良いのではないか。 ○バス停までは最大でも10分以内のアクセスが限度となる。そのように考えると、北信地区は路線バスが通っている箇所が少ない。人口密度の低い地域にも対応した交通手段が必要である。 ○現在、宮代団地には避難者のための仮設住宅がある。現行の路線バスだけでなく、早乙女団地へ延伸した路線バスをさらに延伸するなどにより、福島イオン方面へのアクセスを向上させることも考えられるのではないか。これにより、交通空白地域の下飯坂地区の改善にもつながる。 ○公共交通に関しては、運賃が高い、目的地への時間ロスが大きい、道路が狭くバスが入れないことなど様々な課題がある。根本的な解決策が必要。 ○運賃を安くするために、「市内循環もりんバス（100円バス）」の100円バス圏域の拡大や定額運賃距離帯の設定等を検討してもらいたい。 |
| 吉井田地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの行き先や、経路の情報がわかりにくい。福島駅東口のバスターミナルでも、どのバスに乗ったらどこへ行くのかまったくわからない。利用者の立場に立った情報提供やサービス向上が必要。 ○市内の路線バスによる移動は、福島駅で必ず乗り換えて目的地に行かなければならず不便である。放射状の路線以外の環状型路線について検討してほしい。 ○現在、吉井田支所や国体記念体育館へ行く公共交通手段がないが、過去には地区内で循環線の実験を行い、失敗した経過がある。地域の意見把握やマーケティングリサーチが不足していたためと想定される。今後は利用者のニーズをしっかりと確認してほしい。 ○均一運賃区間の設定など、柔軟なサービスを検討してほしい。 ○バス停へ行くことができない高齢者が多い。乗合タクシー等の導入によりバス停への移動手段を確保することで、利便性が向上するのではないか。 |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|------------|--|
| 西地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○南東北福島病院前を通る路線バスを創設するなど、病院へのアクセスを向上させる必要がある。 ○西地区の路線バスは東西方向しかなく、南北への縦断ができない。地区内を循環する路線バスの構想があってもよい。 ○温泉等観光施設へアクセスする路線バスについて、観光循環バスとして特化しても良い。 ○「ももりんシルバーパスポート」の利用年齢を70歳に下げ、70歳から74歳までは一定の負担を求めるような施策の方向性を考えても良いのではないかと。 |
| 土湯温泉町地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの運賃が高い。また、観光地であることから、観光流動に対応した時間帯別の運行が必要。 ○「ももりんシルバーパスポート」は非常に利用が多いため、継続してもらいたい。震災さえなければ、土湯温泉の活性化にも寄与したものと思われる。 ○旅館組合が観光圏の補助を受けてシャトルバスを運行したが、現在では補助もなくなり、さらに震災の影響で廃業・脱退する旅館も出たため維持することが厳しい。そういう意味でも福島交通の路線バス「土湯線」は非常に重要であり、地区内の住民の利便性確保と地区外からの来訪者の利便性確保との二つの役割を担っていくべきである。 ○福島交通の路線バス「土湯線」は通勤・通学的手段として継続してもらいたい。 |
| 笹谷地区・大笹生地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○福島交通の路線バス「中野線」は、福島県立大笹生養護学校の生徒の通学に合わせて運行している現状にある。社会的弱者への対応としてこれはやむを得ない。しかし、それだけでなく、大笹生地区は高齢化率が高い地区でもあることから、高齢者の利便性を考えることも必要ではないかと。 ○一方で、福島県立大笹生養護学校の生徒が桜水駅から徒歩で通っているのを見かける。学校と相談して積極的に路線バスに乗ってもらい、赤字解消に努めてはどうか。 ○福島交通飯坂線等との連携で、交通空白地域を解消する循環バスを運行することが有効ではないかと。 ○日中は利用者が少ないので大型バスは必要ない。 ○病院の送迎バスとの競合で、路線バスの需要がさらに減少しているのではないかと。 ○現在の路線バスの運行時間帯が偏っている。午前8時前と午前8時30分過ぎにダイヤを設定しているが、買物にも適した時間帯にダイヤを設定しないと乗車率は上がらない。 ○JR奥羽本線の赤岩駅を廃止したいという申し出がJRよりあったが、地区として反対した経過がある。 ○福島交通飯坂線のホームまでは階段を昇らなければならない。平面で乗り降りができる工夫があればよい。 |
| 立子山地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○立子山地区において、子供の通学のため、JR松川駅やJR金谷川駅まで自家用車で送迎している家庭が多い。これはバス運賃が電車運賃よりも高いことが要因として考えられる。このような世帯を対象に、バスに乗る方向付けをしてあげたらよいのではないかと。 ○「ももりんシルバーパスポート」をJRバス東北の路線バスにも拡大してほしい。この事業の趣旨を全ての市民が均しく享受できるよう、市全体の施策として考えるべき。 ○「ももりんシルバーパスポート」利用者で、立子山支所前に車を止めて飯野経由で福島駅に向かう人もいる。バスのダイヤを考え、工夫して利用している。 |
| 飯坂方部 | <ul style="list-style-type: none"> ○福島交通の路線バス「伊達経由湯野線」において、バス停「湯野駅」と「飯坂温泉駅」との間が途切れており歩くことを強いられている。各々を結ぶ交通手段が必要。 ○平成18年度より、茂庭方面の路線は飯坂温泉駅で止まる形となった。「ももりんシルバーパスポート」の利用を考えた場合、市中心部へ直結させる路線バスの運行も考えた方がよいのではないかと。現在の補助実態等との関係の中で議論した方がよい。 ○路線バスが1日に2、3本程度しか運行されていないことが、車依存につながっている。 ○「ももりんシルバーパスポート」は非常にありがたい制度である。しかし、75歳以上では足腰も弱くなり外出が困難になる。仙台市では70歳以上を適用し、さらに地下鉄も利用可能となっている。利用年齢、鉄道への拡大等を含めて検討してほしい。 ○平野地区には路線バスが運行されていないため、「ももりんシルバーパスポート」の恩恵にあずかれない高齢者が多数いる。 |
| 松川地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○水原地区については、JR松川駅よりもJR金谷川駅の利用者が多い。需要に対応した路線バスの導入が有効。 ○松川下川崎乗合タクシー「あけび号」については、午前の便は便利だが、午後の便について改善が必要。また、土日の運行や路線バス同様に「ももりんシルバーパスポート」の適用等の検討が必要。 ○福島駅への路線バスは経由地が多く非常に時間がかかる。基幹路線とそれに接続する地区内を循環する路線とに分けた方が利便性向上が図られる。 ○「ももりんシルバーパスポート」は便利であるにもかかわらず、利用が少ないと感じる。PRを強化すべき。 |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|-------|---|
| 信夫地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○平成 17 年度に福島交通から路線バスの廃止の協議があった。今後、路線バスの廃止がないようにしてほしい。ただ、乗車人員が少ない路線をそのまま運行する必要はなく、需要に合った路線へ変更することを検討してほしい。 ○現在のバスはステップが高く乗りにくい。ノンステップバスを多く導入してほしい。 ○現在の高速バスは旧国道 115 号を経由しているが、国道 115 号バイパスを通るなど、経路や停留所をもっと見直すべき。 ○ノーマイカーデーは各事業者だけでなく、市民に広く協力してもらえるような具体的施策を検討すべき。 |
| 吾妻地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○人口が減少している地域に新たな路線バスを走らせるということに疑問を感じる。今後の人口減少を前提としていかないと、乗る人がいない空バスが増えるだけである。 ○平成 17 年度に行った路線バスの廃止の際、吾妻地区でも廃止路線が発生した。福島交通の路線バス「試験場経由庭坂線」が現在黒字化しているといっても、安心はできないのではないか。 ○「ももりんシルバーバスポート」については、利用者が便利である一方、バス停から家まで買物の荷物を持って帰ることに大変不便を感じている方が多い。そのため、高齢になっても運転免許を手放せない状況にある。例えば、JR 笹木野駅近辺に無料駐車場を用意して、パーク&バスライド、またはパーク&レールライドを実現してはどうか。 ○福島交通の路線バス「由添団地経由庭坂線」の赤字の原因は、「長畑」より西のバス停の利用が少ないことが原因ではないか。これは以前の長沼経由庭坂線に比べ、料金が高くなっていることにも起因する。 ○福島交通の路線バス「土船線」は本数も少ないため、利用者が少ないのが現状である。しかし、朝夕は会社の送迎バスを多く見かける。やはり市として、従業員を多く抱える事業所に対して公共交通に乗っていただけるような働きかけをすることが重要ではないか。 ○現状として、自家用車でないと通勤できない状況にある。これは厳然たる事実である。 ○高齢者だけでなく、若い人たちへの公共交通教育を充実させる必要があるのではないか。公共交通が便利だからこの地域に住みたいと思わせるような公共交通網を作り上げなければならない。バスだけでなく、JR 奥羽本線についてもダイヤが増えれば利便性が高まり、路線バス等と乗継連携することにより住みやすい居住環境が整う。その上ではじめて、持続可能な公共交通が構築できるのではないか。 ○現在のバス路線は福島駅を中心として放射状に形成されており、南北に移動する手段がない。そのため、移動に制約がかかってしまう。例えば環状バスや生活圏内の循環型バスを検討すべき。 ○高齢者が病院に行く際に、必ず福島駅を経由して迂回していかなければならないために不便である。公共交通手段のサービス向上を考える際には、まず移動制約者の利便性を考慮しなければならない。 ○高齢者から「吾妻支所への移動手段がない。」「必ず福島駅を経由しないとどこにもいけない。」という意見が出ている。地区住民の意見を聞きながら、新たな循環バスを実現してほしい。運行日を限定した乗合タクシーという方法もある。 |
| 飯野地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○運賃が高額であることが公共交通を利用しない理由としてあげられる。「ももりんシルバーバスポート」について、JR バス東北の路線バスを含めた対象範囲の拡大が必要。 ○地区内を通る「幹線」路線バスへアクセスすることを目的とした、地区内循環型の新たな公共交通手段があれば利用しやすい。 ○高齢者の移動は不定期である。こうした需要へきめ細やかに対応した交通手段が必要。 ○補助金による赤字補てんだけで公共交通を維持するのではなく、地域の企業と協働し、公共交通を側面から支援する施策も検討してほしい。 |
| 茂庭地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○茂庭地区は高齢化が進行しているため、今後ますます公共交通は重要になる。 ○現在の福島交通の路線バス「中茂庭線」は国道 399 号の通行止めにより、12 人乗りワゴン車で車掌 1 人を乗せて代替運行しているが、運行経費を考えると、1 人で運行できるような体制は取れないか。 |

議題 2 : 「震災後、公共交通に感じたことについて」

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|------------|---|
| 中央東地区 | <p>○東日本大震災発生時に緊急を要する看護師や特殊職業の人は優先的に燃料供給をしてもらっていたと聞く。そのような措置は必要と思われるが、一方で、バスやタクシーでも行けない地域への需要に対しては、市民の足の確保の観点から、市民への優先供給もあって良いのではないか。</p> |
| 中央西地区 | <p>○何よりも、情報伝達と燃料確保が重要な課題である。情報伝達については、今回の災害時に町会の隅々まで伝わらなかった。末端まで情報が伝わる体制の構築が必要。また、燃料確保については、市としても備蓄する体制が必要ではないか。</p> <p>○公共交通をどのように捉えるかによるが、避難所を循環するバスや高齢者の通院・買物の支援、これらすべての車を公共交通として捉えるのか。市としてどの範囲まで優遇していくべきなのか、検討が必要である。</p> <p>○電車が運行できないときに、市として代行バスや臨時バスを運行することを検討してほしい。</p> <p>○森合小学校へ通学している児童が、東日本大震災直後の踏切閉鎖に伴い帰宅できない状況が発生した。鉄道事業者や警察が付近の安全性の確保や円滑な通行を確保するための対策を迅速にとっていくべきである。</p> <p>○東日本大震災直後の燃料不足時に、ガソリンスタンドの待機列を渋滞と勘違いした公共車両が何台もあった。このような車両を円滑に走行させるための支援体制等が今後必要ではないか。</p> |
| 渡利地区 | <p>○平常時に職場へ路線バスで通勤できない環境では、ガソリンが不足していたとしても公共交通を利用できない。</p> <p>○バイオ燃料を使ったバスの導入を検討してほしい。</p> <p>○救援物資輸送にも路線バスが活用できるのではないか。</p> |
| 杉妻地区 | <p>○ガソリン不足時に、一般車両への供給に規制を設けた方が、道路混雑の解消につながるのではないか。</p> <p>○代替バスの運行にあたり、移動制約者が多い地域に対して、迅速かつ適切な情報提供をお願いしたい。</p> <p>○災害時の帰宅困難者対応や避難者対応に、各事業者が何台か予備車両を確保するなど、迅速な対応ができるようお願いしたい。</p> |
| 蓬萊地区 | <p>○高校生の通学には路線バスは必須の手段であり、確保していくことが必要。</p> <p>○電車が運行していなかったため交通手段がなく、最終的には職場の通勤バスで移動せざるを得なかった。</p> |
| 清水地区 | <p>○福島交通飯坂線が当日運休したことや運行再開したことを全く知らなかった。情報を周知徹底してほしい。</p> |
| 東部・大波地区 | <p>○災害時の不便な状況を解消していくためにも、持続可能な公共交通を目指すということだが、発想を転換し、自家用車を使うぜいたくな生活から、少し不便な路線バスでも満足するような生活スタイルを訴えても良いのではないか。</p> |
| 北信地区 | <p>○ガソリンがないために移動できなかった。市民の足の確保のための対策を考えてほしい。</p> <p>○東日本大震災直後、路線バスの揺れが激しかったとの意見がある。早期の道路復旧等を進めてほしい。</p> |
| 吉井田支所 | <p>○市民の移動のために、市として燃料備蓄等を検討してもらいたい。</p> |
| 西支所 | <p>○公共交通はもちろんのこと、市民の移動のためにも、市として燃料の確保等について検討してもらいたい。</p> |
| 土湯温泉町支所 | <p>○福島交通の路線バスが運休したときに、旅館のマイクロバスを借り上げて運行しようとした経過がある。災害時においては、事業所が所有するマイクロバス等の活用も含めた検討が必要ではないか。</p> <p>○自家用車を持たない高齢者世帯においては、病院へ通院できなくなるなど、移動手段の確保ができなくて不便だったと聞いている。</p> |
| 笹谷地区・大笹生地区 | <p><特になし></p> |
| 立子山地区 | <p>○東日本大震災後の燃料不足の際には通勤通学が困難になった。緊急時には、通勤・通学や買い物のためのシャトルバスを検討してはどうか。</p> <p>○緊急時における対応として、各事業所が所有している通勤送迎バスや病院送迎バスなどを活用してはどうか。協力いただける事業者を事前に登録し、災害時に緊急バス運行を迅速に行うことにより、バス事業者が対応できない輸送量をカバーできるのではないか。</p> |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|-------|--|
| 飯坂方部 | ○福島交通の路線バス「福島～相馬線」は、震災後に新設され、乗車率は高かったと聞いている。ルート工夫や直行性を持たせたことがその要因と考えられ、利便性が向上したことによるものである。平常時の公共交通手段においてもそのような視点での改善が必要。 |
| 松川地区 | ○会社への通勤に関して、JRが止まった影響が大きく、従業員が自家用車に相乗りをすることで対応した。路線バスも選択肢として考えられたが、福島交通の路線バス「医大経由二本松線」は不便なため利用しなかった。 ○JRの代替バス運行が必要だったと感じる。 |
| 信夫地区 | ○東日本大震災後、福島交通の路線バス「平田線」が運行していたことで大変助かった。今後も継続運行をお願いしたい。 |
| 吾妻地区 | ○東日本大震災直後、高湯温泉では水道や電気等のライフラインが正常に機能していたため、南相馬市などから自主避難を受け入れた経過がある。3月中旬からの燃料不足の時期には、自家用車等が使えない中、バスやタクシーのありがたみを感じた。 |
| 飯野地区 | ○市民の移動のために、市としての燃料確保施策等について検討してもらいたい。 |
| 茂庭地区 | ○福島交通の路線バス「中茂庭線」については、震災後国道399号線が通行止めになった際、速やかに代替バスを運行していただいて大変助かった。 ○国道399号線の問題は今回で終わりではない。迂回路も遮断された場合、宮城県白石市経由で物資等を輸送することも想定しておかなければならない。 |

議題 3 : 「今後の公共交通のあり方について」

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|-------|---|
| 中央東地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○今後の公共交通の考え方として、日常的なあり方と非常時のあり方とが重要となる。特に、非常時については増便等が柔軟にできる体制の整備が必要となる。これにより、社会的弱者を救済することが求められる。 ○ノンステップバスの普及は国レベルでもっと補助していくべき。 ○もっと需要を増やす努力と利便性を向上させる取り組みが必要となる。特に、「市内循環ももりんバス（100円バス）」の100円区間の範囲拡大等の対応ができないか。 ○市として乗合タクシーの導入も考えていくべきである。 ○「ももりんシルバーパスポート」については、対象年齢を下げても良いのではないか。 |
| 中央西地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○福島市職員等官公庁の職員が通勤時に公共交通を使うようになれば、交通事業が成り立つのではないか。 ○高齢者にとって、バス停までのアクセスが大変である。しかし、タクシーは料金が高いため、また駅に近い利用を敬遠しているのが実情。タクシー利用助成等を含めた対応を図っていくことも必要ではないか。 ○タクシー会社と協力しながら、高齢者専用センターを設置し、料金の安いサービスを提供していくことも考えられる。 ○国道13号福島西道路沿いの人口が増加し、商業施設等が多数立地している。観光促進の観点で北部方面は飯坂町周辺とつなぎ、また、南部方面は福島県立医科大学附属病院との連携も考えられることから、国道13号福島西道路を活用した路線の開設が有効ではないか。また、現行路線についても国道13号福島西道路付近へのバス停の設置が望まれる。 ○「ももりんシルバーパスポート」については他都市の同様の事例では70歳から適用となっているところがある。今後の福祉の充実の観点からも、年齢の見直しを考えていくべきである。また、路線バスに限らず、福島交通飯坂線等への対象拡大も検討してほしい。 ○利用促進を図るためにも、現在の利用者の不満を把握した上での対応が求められる。 |
| 渡利地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○路線設定においては、通勤・通学、買物、通院など目的別に対応していくことが必要。中でも高齢者においては通院目的が重要。特に南向台地区では、買物、通院対応として、旧国道4号を経由する路線が開設されると利用しやすい。 ○バスをもっと利用する方法として、部活動等の子どものイベント時に自由に使えるような仕組みがあるとよい。 ○公共交通の維持が困難な状況で、福島交通やJRバス東北以外の事業者が交通事業に参入する可能性はあるのか。市がどこまで支援していくかを定めることが重要ではないのか。 |
| 杉妻地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○距離による運賃の上がり幅が大きすぎる。もう少し細かく設定できないか。 ○鉄道、バス、タクシーの公共交通は社会資本の一つである。活性化というよりも利用促進が基本ではないか。単に路線を再編する程度では活性化につながらない。事業者だけでなく市を含めてPR活動を強化した方がよい。 ○路線バスについて、放射状の路線形態のみならず、循環型の路線を開設し、低料金で利用できるような環境が望ましい。 |
| 蓬萊地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通に対し、市が考える利便性と、交通事業者が得るべき利益を両立させるのは難しいのではないか。互いの共通点を見出しながら、効率的に税金を投入していくようにしなければならない。 ○「シルバーパスポート」について、市内の路線は無料だが、市境を超えることで有料となる。伊達市や二本松市とも協力し、県北地域全体として広域連携を行うことも必要ではないか。 ○蓬萊地区循環バス「くるくる」は買物や通院等に便利であり、無料であることから好評を得ている。一方で持続性について課題が山積しているため、受益者負担を考え、どのように維持していくべきか検討が必要である。 ○乗務員の接遇態度の改善が必要。 ○ソーステップバスが主流となっているが乗降が不便。低床化等を積極的に考えてほしい。 ○公共交通は行政が主導で維持すべきものではあるが、一方で、社会資本として考えるならば個人としても守っていくべきものである。「自分たちのことは自分たちで守る」という意識の醸成が必要となる。 ○バスだけでなく、タクシーや鉄道にも割引措置等を拡大し、異なる公共交通手段間でも割引が適用となる制度を検討してほしい。 |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|---------|--|
| 清水地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○施策展開において一番大事なものは、交通事業者が自ら利用者を増やす努力が必要だということ。具体的な努力が見えないと協力できない。 ○これだけ車社会が発展した現代において、公共交通は本当に必要なのかという議論もある。必要ないから衰退するのであり、抜本的な検討が必要と感じる。一つの例としては、観光を主要な需要と捉え、市民の足の確保は必要な地域にだけ公共交通を配置し、運行を行うことも考えられるのではないか。 ○地区内循環バスを考えてはどうか。 ○車社会だから公共交通は必要ないと割り切るのではなく、公共交通のサイクルに合わせた生活を送るということも考えられるのではないか。維持するためにはどうすべきかを考えていかなければならない。 ○東京や大阪の私鉄が成功しているように、公共交通の利用客を増やすための努力が必要である。PR活動に限らず、地元のスーパーマーケットとの協力も考えられるのではないか。全ての施策を、行政、事業者、市民、団体、企業等が協力して実施していくべき。 ○少しでも早く目的地へ到着できることが非常に重要と考える。 ○最終的には、まちづくりとどのように連携しながら施策を展開していくかが重要である。まちづくりのなかで公共交通の役割を位置づけてほしい。 ○通勤・通学対応と日中の移動制約者対応とを分けてサービスを提供してはどうか。 ○中心市街地に関しては、お酒を飲んだ人が帰宅する際の移動手段を確保すべきである。 |
| 東部・大波地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○大波地区から医大へ通じる公共交通はこれから必要性が高まってくると思われる。道路幅員が7m確保されているところもあるので、新たな路線バスを検討し、伊達市と連携しながら路線を開設することも考えられる。 ○「ももりんシルバーパスポート」の事業を拡大し、60歳以上を半額とすればもっと利用が進むのではないか。「ももりんシルバーパスポート」の利用者の話を聞くと、バスを利用することで今までよりも外出機会が増えたとの声が多く聞かれる。 ○大型バスを小型バスに変更することで経済的になるのでは。また、平日と休日とでは利用状況が大きく異なっており、サービス提供についても考えた方がよい。 ○公共交通は多くの人に乘ってもらうことが大切だが、車利用よりも料金が高くなる状況では利用できない。 ○相馬～福島～米沢間の広域幹線道路整備と合わせて、広域的な交通体系の整備が望ましい。 |
| 北信地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○商店街と協力しながら、買物した回数に応じてバスの利用券を配布し、公共交通の利用を促進することができないか。また、若い世代への利用促進も重要となる。タクシー会社の中にはそうした取り組みを実施しているところも見られる。 ○自家用車の方が便利とはいえ、将来を考えると、公共交通が大事という意識をいかに芽生えさせるかが重要となる。 ○4車線道路においては、反対側のバス停への移動が困難。横断歩道付近に設置する等の配慮が必要ではないか。 ○既存のバスを活用するだけでなく、企業協賛やNPO団体との協力等も考えられないか。また、ジャンボタクシーの活用も有効と思われる。 ○JR東福島駅を発着するなど、駅中心の交通システムについて検討してほしい。 ○バス停から離れた地域に居住する人に対して、タクシー利用助成等の対策も考えられる。 |
| 吉井田地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○他都市では、ダイヤを減らすと乗車人員が減り、逆にダイヤを増やすと乗車人員が予想以上に伸びるということを知ったことがある。選択肢が多数あってはじめて人の移動手段が確保されるので、こうした事例を踏まえ、極端な減便等は逆効果であることを認識してほしい。 |
| 西地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○現在地区内を通る路線バスは、旧土湯街道を経由しているが、現在の居住分布と必ずしも一致していない。もっと路線の多様性があった方がよい。 ○「シルバーパスポート」事業の実施により、今後確実に高齢者の利用は増えていくと考えられる。公平公正を図るならば「バス停勢圏 500mを必ず確保する」など、誰にでも利用しやすい公共交通を作り上げなければならない。そのためには、公共交通計画単独ではなく、まちづくりや商業施策等との横の連携も深める必要がある。 |
| 土湯温泉町地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○観光路線として土湯から四季の里を経由し市内の観光地を結ぶ路線バスについては、今の料金体系を考えた場合に利用されるものか疑わしい。観光客だから高くても良いという考え方はやめるべき。むしろ現行路線を維持していく中で付加価値をつけ、所要時間45分を楽しんでもらえるような仕組みが重要である。 ○高齢者だけでなく若年層への割引等も考えるべき。実際に、通学にかかる交通費よりも市中心部にアパートを借りた方が安上がりになるため、両親と別居せざるを得ない高校生がいると聞いている。 ○佐倉地区から環状方向の路線があると利用しやすくなる。 |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|-------------------|--|
| 笹谷地区・大笹生地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○福島交通の路線バス「福島イオン線」について、笹谷地区から第一病院を経由するような循環バスにはどうか。また、「谷地前」まで経路を延伸した取り組みは良いことだが、PRが不足しているのではないかと。いまだに知らない人が多い。 ○今の公共交通のシステムを再編するのではなく、デマンド交通について市が本気になって考えるべきではないか。 ○現在、市が福島交通へ支出している補助金は、市民感覚で言えば天文学的な数字と受けられる。これからはこうした予算を有効活用すべきではないか。 ○今後はバスを重点的に考えるのか、鉄道を重点的に考えるのかを選択しなければならない。福島交通飯坂線の桜水駅等にハブ機能を持たせたバスターミナルを設置し、拠点を集約した上で接続することが良いのではないかと。 ○公共交通だけを考えるのではなく、都市計画とあわせて実行すべき。主に市街化区域である地域と信陵地区のように大部分が調整区域に含まれるような地域とで分けて考えるべきではないか。 ○「ももりんシルバーパスポート」事業の実施は良いことだが、70歳まで年齢を下げるべきと考える。また、路線図も時刻表も配らなければ利用もできない。 |
| 立子山地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○運賃を安くしたからといって、運転免許保有者は簡単に公共交通に移行しない。 ○タクシーをバスのように乗合形式にできないか。立子山地区の公共交通の利用者数であれば、ジャンボタクシーを活用した乗合タクシーも有効ではないか。 |
| 飯坂方部 | <ul style="list-style-type: none"> ○福島交通飯坂線を機軸として、タクシーやマイクロバスを活用した手段を検討してはどうか。温泉街においては周遊の手段として、平野地区や湯野地区においては東西方向の流動を支えるものとして、重要な役割を担える。こうした取り組みが地域の活性化にとどまらず、鉄道の利用価値を上げる施策にもなりうる。 ○施策展開において重要なことは、都市政策といかに連携して進めるかである。近年の大規模商業施設の進出により昔からの商店街は消えつつある。旧来の中心部と接続する意味が薄れる中で、市として中心市街地の再生を掲げている以上、公共交通施策だけの展開では根本的な解決は見出せないと考える。 ○市職員が公共交通を使う模範を示してほしい。 ○具体的な路線に関する検討を早急に行ってほしい。 |
| 松川地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○水原地区について、乗合タクシー等の導入を検討してほしい。 ○子供の通学時間帯の便がなくなると、地区に若い人が住めなくなる。地域活性化の視点から、通学時間帯の運行は必要。 ○松川地区内でも地区によって考え方が異なる。今後、具体的な計画検討の中ではきめ細かく検討会を開催してほしい。 |
| 信夫地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○福島駅を起点とする放射状の路線バスだけでなく、環状型または循環型バスを検討してほしい。 ○路線の経路上に病院やスーパーマーケットなどの目的地を積極的に取り入れるべき。 ○鉄道とバスの連携が必要。信夫地区としてはJR南福島駅西口への接続が不可欠であり、駅西口の開設をぜひお願いしたい。 ○路線バスの再編を検討することは良いことだが、利用促進施策も考えるべき。現在の公共交通は総じて運賃が高い。こうしたバリアを取り除くことで、公共交通利用者を少しでも増やすことができるのではないかと。 ○路線再編の際には地区の意見を聞いてほしい。 ○交通事業者も旧来の手法を見直すべき。道路や住宅の配置状況によって、年々人の流れは変わっていく。都市計画道路小倉寺大森線が開通するなど、交通流動によってバスの経路も積極的に見直すべきではないか。 ○富山市の行政手腕を見習い、市民に対してもっと協力を求めても良いのではないかと。 |

| 開催地区名 | 主な意見・要望 |
|-------|---|
| 吾妻地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○今までの交通システムというのは、人口が増えて行くことを前提として、大量輸送を想定したもので考えられてきた。しかし、現状は人口が減少していく一方で、生活が豊かになればなるほど利用者は高いサービスの満足度を要求するようになる。これからは、発想の転換が必要不可欠である。 ○高齢者が増えていく現状にあって、方法論としては、路線バスを通せばいいという論法になるが、バス停まで歩くことすら困難な高齢者に対する施策としては現実的ではない。乗合タクシー等との連携で利便性の高いシステムを検討すべきではないか。路線の変更やダイヤの変更だけでは解決しない問題だろう。 ○高湯温泉では、今までは鉄道で来福されるお客様に対し、各旅館で送迎バスを運行していた。しかし、東日本大震災後は、路線バスを活用させていただき、お客様を受け入れるという考えにシフトしてきている。各旅館も送迎バスを手放している現状にあり、これからは、交通事業者とタイアップしながら温泉観光地として復興していきたいと考えている。 ○現在は市街地が拡散している。バス発着の起終点について、福島駅でない系統があってもよいのではないか。 ○市が関与するということは税金を使うということだが、公共交通が便利な地区と不便な地区との格差がある。優先度や効率性を考えた上で使い道を考えてほしい。費用対効果という制限はあるが、それだけでなく、福祉の側面からも考えるべきでは。 ○JR庭坂駅経由でフルーツラインを通る環状線や、福島交通の路線バス「土船線」に接続する新たな路線を考えてはどうか。 ○フルーツラインを活用し、各温泉地をつなぐ観光路線を創設してはどうか。生活路線バスと切り離して考えるべき。 ○とにかく路線バス間の連携がない。これを解消しなければ公共交通の利便性向上はないと思われる。 ○優先順位について、どこから手をつけていくのか。一番は免許を持たない移動制約者を支援する施策を先行すべきだろうと思う。根底からシステムを改編するには無理があることから、関係機関と有機的なシステムを構築すべき。少なくとも、現状で改善できる部分についてはすぐに着手すべきだろう。 |
| 飯野地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○少子高齢化の進展が深刻であり、通学需要はほとんど見られない。高齢者の通院需要が公共交通の対象として考えられる中で、病院は独自に送迎バスを出している。この矛盾を解消することから考えていくべき。 ○会員制の公共交通利用や交通債権など、新たな発想による施策展開が必要。 ○公共交通を維持することは重要だが、利用したくても利用できない人が多いことから、サービスの向上が必要不可欠である。 ○地域の負担を考えていく必要がある。市との役割分担の中で住民参加を促進し、地域が主体となって決めていくような手法も考えられる。 |
| 茂庭地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○将来的に乗合タクシーやデマンドバスなど、他の公共交通方式に移行した場合でも、利用者の負担増につながらないようにしてほしい。また、福島交通の路線バス「中茂庭線」の現在の運行形態（1日4往復）は維持してもらいたい。 ○乗合タクシーの場合、予約する手間があることが懸念材料である。 |

(4) 地区別懇談会における主な意見の趣旨と個別施策の対応

各地区で開催した地区別懇談会における主な意見の趣旨と個別施策の対応については、下表のとおり整理しました。

| 主な意見の趣旨 | 対応する個別施策 |
|--------------------------------------|--|
| ○利用しやすいバス路線への再編と、新たな発想による公共交通手段の導入検討 | 1- 1 わかりやすい路線体系の確立 1- 2 幹線交通へ接続する支線交通の再編や導入 1- 3 幹線交通や支線交通だけでは対応できない地区内需要等へ対応する路線再編や新規路線導入 1- 4 観光施設、医療機関等が運行する送迎バスとの相互連携 1- 5 買物支援施策としての公共交通の利便性の確保 1- 6 幹線交通としての鉄道路線の維持・活性化 2- 1 乗合タクシーの導入 2- 2 既存タクシーの有効活用 |
| ○観光資源を活かした、公共交通手段の検討 | 3- 1 観光を兼ねた路線バスの再編と新規路線の導入 3- 2 観光案内人を兼ねたタクシーの配置強化 |
| ○市民の主体的参加によって支えられる新たな公共交通の仕組みづくりの検討 | 4- 1 地域住民発意の公共交通手段への支援 4- 2 新規路線バス等の導入条件や継続条件の仕組みづくり 4- 3 鉄道駅やバス停留所等の地域による自主管理促進 |
| ○商業との連携による公共交通の利用促進施策の検討 | 5- 1 公共交通利用特典企画の導入 |
| ○「ももりんシルバーパスポート」事業の拡大検討 | 6- 3 「ももりんシルバーパスポート」事業の推進 |
| ○公共交通情報の一元的な発信検討 | 7- 1 公共交通マップの作成 7- 2 バスロケーションシステムの更新 7- 3 バス車両におけるわかりやすい行き先表示 7- 4 公共交通コンシェルジュ（総合案内人）の育成 7- 5 公共交通の総合情報提供の仕組みづくり 14- 3 災害時における公共交通運行情報の収集と市民への広報の実施 |
| ○路線バスにおける運賃制度の改善検討 | 8- 1 ICカードを活用した各種割引制度の実施 8- 2 対距離運賃制度における上限設定の実証的検討 |
| ○異なる交通手段間の連携検討 | 12- 3 サイクル&バスライド用の駐輪場の整備 13- 1 乗継割引制度の実施 13- 2 共通周遊券の導入 |
| ○ノーマイカーデー制度の見直し検討 | 10- 1 ノーマイカーデーの拡充 10- 2 交通エコポイント制度の創設 |
| ○低年齢層に向けた公共交通教育の検討 | 11- 1 幼児や児童を対象としたイベントの開催 11- 2 公共交通教育の実施 |
| ○ノンステップバスの導入促進検討 | 12- 4 ノンステップバスの拡充 |
| ○待合環境の整備促進検討 | 12- 1 乗継拠点の整備及びバリアフリー化 12- 2 鉄道駅やバス停留所等待合環境の整備 |
| ○積極的な利用促進施策の推進検討 | 6- 1 ICカード普及促進のPR活動 6- 2 ICカードを活用した公共交通機関の利用促進 9- 1 魅力的な鉄道車両の導入 9- 2 積極的な鉄道利用促進施策の実施 |
| ○災害時における移動手手段の確保の検討 | 14- 1 災害時における代替交通手段の確保 14- 2 災害時における速やかな復旧活動による安心安全な利用環境の回復 14- 4 応急仮設住宅等への避難者に対する移動手手段の確保 |

参考資料－6

■ 用語解説

「あ」行

- ICカード : 情報の記録や演算をするために集積回路を組み込んだカードを示す。
- 赤字補てん : 生じた損失について穴埋めすることを示す。
- アクセス : 接近・進入または交通や連絡の利便性を示す。
- 移動制約者 : 高齢者・障害者よりも広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を示す。
- S Tサービス : 高齢者や障がい者専用または高齢者や障がい者を中心とする交通手段を示す。
- 温室効果ガス : 大気圏にあって、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより温室効果をもたらす気体の総称を示す。

「か」行

- 幹線交通 : 木の幹に例え、交流や連携を支え、主に都市拠点間の移動に中心的な役割を担う交通を示す。
- 行政界 : 行政区画の境を示す。
- 公共交通不便地域 : 路線バスの停留所や鉄道駅までの距離が遠く、公共交通を利用しにくい地域を示す。
- 交通エコポイント制度 : 地球温暖化対策の推進のため、公共交通を利用すると、そのポイントに応じて各種サービスと交換できる制度等を示す。
- 交流人口 : その地域に訪れる（交流する）人のことを示す。
- 国勢調査 : ある時点における人口及び、その性別や年齢、配偶の関係、就業の状態や世帯の構成といった「人口及び世帯」に関する各種属性のデータを調べる「全数調査」を示す。
- コミュニティバス : 一般的に、自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バスを示す。交通事業者による路線バスの運行されていない地域の解消などを目的として運行されている。
- 公共交通コンシェルジュ : 公共交通に関する総合的な案内人を示す。利用者の求めに応じて、交通機関の案内等を行う係の人。
- コンパクトシティ : 土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に、中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策を示す。交流・連携を支える基盤であり、道路や、鉄道、バスなどの公共交通などにより形成される。

「さ」行

- サイクル&ライド
(サイクル&バスライド) : 自転車で最寄り駅またはバス停まで行き、自転車を駐輪させた後、鉄道やバス等の公共交通を利用して目的地へ向かうシステムを示す。
- サイクルトレイン : 自転車を鉄道車両内に持ち込むことができるサービスを示す。
- 市街化区域 : 都市計画法に基づき指定されたすでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的、計画的に市街化を図るべき区域を示す。都市計画区域のうち、既に市街地になっている区域や公共施設の整備等、面的な整備を行うことにより積極的に市街地をつくっていく区域で、土地利用を規制することによって、良好な都市環境の市街地の形成を目的とする。
- 支線交通 : 木の枝に例え、幹線交通と接続して地域内の移動の役割を担う交通を示す。
- 社会資本 : 国民福祉の向上と国民経済の発展に必要な公共の施設を示す。道路、港湾、工業用地などの産業関連社会資本と、上下水道、公営住宅、病院、学校など生活関連社会資本に大別される。
- 集約型都市構造 : 都市圏内の一定の地域を集約拠点として位置付け、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造を示す。
- 乗車密度 : 1日1運行(片道)あたり平均乗車人員の数値を示す。
- 人口密度 : 人口統計において、単位面積あたりに居住する人の数により定義される数値を示す。

「た」行

- 大規模小売店舗 : 大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律(昭和48年10月1日法律109号)に基づき、一の建物であって、小売業を行うための店舗の用に供される床面積の合計が1,000㎡を超える店舗を示す。
- 対距離運賃制度 : 利用距離に応じて課金される運賃制度を示す。
- 代表交通手段 : 出発地から到着地までの移動で利用した代表的な交通手段を示す。複数の交通手段を利用した場合、①鉄道、②バス、③自動車、④タクシー、⑤バイク、⑥自転車、⑦徒歩の順に優先的に適用される。
- 超高齢社会 : 65歳以上の高齢者の占める割合が全人口の21%を超えた社会を示す。また、65歳以上の高齢者の占める割合が全人口の7%を超えた社会は「高齢化社会」、14%を超えた社会は「高齢社会」と呼ばれる。

| | |
|------------------|---|
| DID (ディー・アイ・ディー) | : 人口集中地区（人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区）を示す。 |
| 定性的指標 | : 値を数値化しにくい指標を示す。 |
| 定量的指標 | : 値を数値化することができる指標を示す。 |
| 鉄道駅勢圏 | : 乗客や貨物を取扱う鉄道駅の存在が影響を及ぼす範囲。駅を利用する乗客の住居地域を含めた範囲を示す。 |
| デマンド型交通 | : 利用者の要求に対応して運行する形態の交通システムを示す。 |
| 都市計画区域 | : 都市計画制度上の都市の範囲を示す。都市計画を策定する対象となる場所として、都道府県が定める区域のこと。 |
| トリップ | : 人が1つの目的をもって移動する行動の単位を示す。 |

「な」行

| | |
|----------|--|
| 二次交通 | : 複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のことを示す。主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、学校や観光地などへ赴く交通手段のこと。 |
| ニーズ | : ニーズ (needs) とは、欲求、要求、需要を示す。 |
| ネットワーク | : 複数の要素が互いに接続された網状の構造を示す。 |
| ノーマイカーデー | : 月日や曜日、期間等を設定し、自家用車の利用自粛と公共交通の利用を呼びかける取り組み。交通渋滞の緩和や大気汚染の抑制、二酸化炭素排出量の削減等を目的に実施するキャンペーンを示す。 |
| 乗合タクシー | : 10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用し複数の乗客が路線バスのように乗りあってそれぞれの目的地へ向かうタクシーのことを示す。 |
| ノンステップバス | : 出入口の段差をなくし、乗降を容易にした低床バス的一种を示す。床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。 |

「は」行

| | |
|--|--|
| パーク&ライド (パーク&バスライド) (パーク&レールライド) | : 自家用車で最寄り駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、鉄道やバス等の公共交通を利用して目的地へ向かうシステムを示す。 |
| バス停勢圏 | : バス停留所の存在が影響を及ぼす範囲。バス停留所を利用する乗客の住居地域を含めた範囲を示す。 |
| バスロケーションシステム | : 無線通信やGPS(全地球測位システム)などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステムを示す。 |
| ハブ | : ある地域において周辺各地への様々な交通機関が集中する場所で、交通結節点を示す。 |

| | |
|--------------|---|
| バリアフリー | : 障害者を含む高齢者等の社会生活弱者、狭義の対象者としては障害者が社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くための施策、または具体的に障害を取り除いた状態を示す。 |
| PDCA サイクル | : PDCA サイクル (plan-do-check-act cycle) とは、事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Act (改善) の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善することを示す。 |
| 福島都市圏 | : 福島都市圏パーソントリップ調査において、調査対象圏域として設定された 3 市 3 町 (福島市・伊達市・二本松市・国見町・桑折町・川俣町) を示す。都市圏とは一般に、核となる都市および、その影響を受ける地域の集合体であり、行政区分を越えた広域的な社会・経済的な繋がりを持った地域区分のこと。 |
| プラグインハイブリッド車 | : コンセントから差込プラグを用いて直接バッテリーに充電できるハイブリッド車を示す。 |
| 分担率 | : 全体のトリップに対し、ある交通手段を利用したトリップの割合を示す。 |
| 補助路線 | : 経常費用が経常収益を上回り自力での収支が赤字となる路線であり、かつ行政機関において維持が必要と認められ、補助の対象となるバス路線を示す。 |

「ま」行

| | |
|---------------|--|
| モータリゼーション | : 英語で「動力化」「自動車化」を意味する言葉で、自動車が社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象を示す。狭義では、自家用乗用車の普及という意味で使われる。自動車が社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象を示す。 |
| モビリティ | : 個人の空間的移動のしやすさを示す。モビリティには、交通手段選択の自由度や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性などが含まれる。 |
| ももりんシルバーパスポート | : 75 歳以上の高齢者に対して福島市が独自に行う路線バスの運賃無料化サービスを示す。 |

「や」行

| | |
|------------|---|
| ユニバーサルデザイン | : ユニバーサルデザイン (Universal Design) UD と略記することもある。文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計 (デザイン) を示す。 |
|------------|---|

「ら」行

| | |
|---------|---------------------|
| レンタサイクル | : 自転車を有料で貸し出す事業を示す。 |
|---------|---------------------|

