

福島県地域公共交通計画

令和6年(2024年)3月

(令和6年6月、令和6年10月、令和6年12月、令和7年2月、
令和7年6月一部改定)

福島県

目次

1	1. 序論	1
2	1-1 計画の目的	2
3	1-2 計画の区域	4
4	1-3 計画の対象	5
5	1-4 計画の位置付け	6
6	1-5 計画の期間	9
7	1-6 計画策定に当たり実施した調査	10
8	2. 本県の地域公共交通を取り巻く現状と課題	11
9	2-1 県全体の課題	12
10	2-2 圏域別の課題	32
11	3. 基本的な方針と目標	38
12	3-1 基本理念・基本方針	39
13	3-2 地域公共交通ネットワークの将来像	40
14	3-3 計画の目標	54
15	3-4 指標の算出方法と目標値の設定方法	57
16	4. 目標達成のための施策及び事業	66
17	4-1 施策体系	67
18	4-2 各事業の内容	68
19	4-3 事業の実施スケジュール	93
20	5. 計画の推進及び評価方法	94
21	5-1 計画の推進体制	95
22	5-2 PDCAサイクルによる評価・検証	95
23	参考資料	96
24	1 策定の経緯	97

1.序 論

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「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「地域交通法」という。）に基づく計画であり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」などを確保する「地域公共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものです。

地域公共交通計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の提供の確保を図ります。

(2) 計画策定の背景

地域公共交通は、県民の通勤・通学・通院・買物など日常生活の足としてのほか、観光・ビジネス・交流人口の拡大に重要な役割を果たしています。

一方、本県では、人口減少の進行や広域道路網の整備促進、自家用自動車の普及に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による行動変容など、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、利用者が減少しています。

これは全国的に見ても同様であり、利用者の減少による交通事業者の収支悪化を招いており、関係自治体における地域公共交通を維持するための公的支援額が増加傾向にあります。また、地域公共交通を担う乗務員不足も深刻化しており、バス路線の廃止や減便等サービス水準・利便性の低下につながっているなど、地域公共交通はかつてないほど厳しい状況に置かれています。

このような状況を受け、令和2年（2020年）11月に地域交通法が改正され、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

さらには、令和5年（2023年）10月に地域交通法が再び改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン（再構築）」を進めるための枠組みが創設・拡充されました。

本県の人口は減少の一途を辿っており、今後も減少することが見込まれているものの、人口に占める高齢者の割合は増え続けていることや、県立高校統合による学生の通学範囲の拡大が見込まれることなどから、日常生活等の移動手段として、また、持続可能な地域社会を創り上げていくためにも、地域公共交通の役割は一層重要になることが予想されるため、引き続き適切に確保・維持していくことが必要です。

そのため、本県では、地域交通法の趣旨に鑑み、令和5年（2023年）3月に「福島県地域公共交通活性化協議会」を設置し、地域公共交通の確保・維持について議論を重ねてきました。

(3) 計画の目的

以上の背景を踏まえて、本県の地域公共交通の状況を適切に把握し、地域公共交通を確保・維持するための基本的な方針や目標、取組の方向性等を示す「福島県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定するものです。

なお、本計画は、取組の状況等を定期的にチェックし、目標達成に向けて継続的な改善を重ねるものとし、

(4) 計画の役割

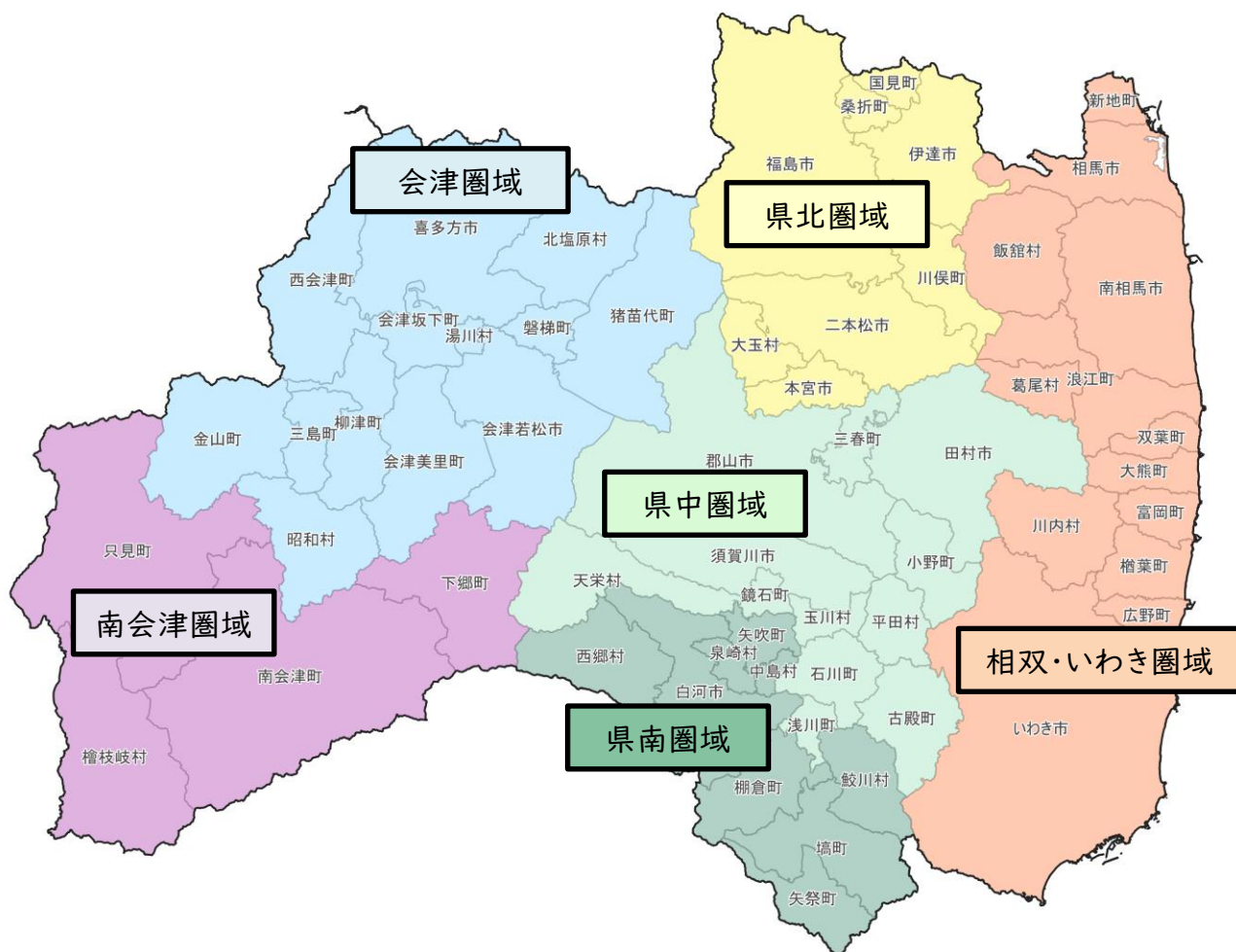
本計画は、以下の6つの役割を担うものです。

- ①本県の“広域的”な地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④本県のまちづくりの取組との連携・整合を確保する
- ⑤地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

1-2 計画の区域

計画の対象区域は、福島県の全域を対象とします。

※また、県民生活や各地域を運行する地域公共交通の特性等に応じて、適切に地域公共交通に関する取組等を進めるため、県内を6つの圏域に分類して、それぞれの圏域における課題や方向性を併せて整理します。



1-3 計画の対象

本県は、全国第3位の広大な県土面積を有し、各生活圏に都市が分散する多極分散型の県土構造となっている実情を踏まえ、計画では、県内の様々な地域公共交通や移動サービスの中でも、主に市町村間をまたいで運行する広域的・幹線的な地域公共交通（以下「広域交通」という。）である鉄道・広域路線バス・高速バスを対象とします。

※市町村内で完結し域内の移動を支える地域公共交通（以下「域内交通」という。）である路線バス、市町村営交通（コミュニティバス、乗合タクシー等）、一般タクシー、その他移動サービス（スクールバス、施設送迎バス等）などについては、各市町村により異なる移動特性等を踏まえて、個別に適切な対応が求められるため、市町村単位及び圏域単位の地域公共交通計画で位置付けます。

また、地域公共交通ネットワーク上の拠点のうち、広域交通がつながる拠点（以下「広域交通拠点」という。）として、空港・新幹線駅などのゲートウェイや、広域交通と域内交通が接続する駅・バス停における接続を重視します。

分 類	交通モード
広域交通 (広域的・幹線的な地域公共交通)	● 鉄道(在来線・地域鉄道) ● 広域路線バス ● 高速バス
広域交通拠点	● 空港・新幹線駅などのゲートウェイ ● 広域交通と域内交通が接続する駅・バス停

※地域鉄道：新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線をいいます。

1-4 計画の位置付け

(1) 各種計画との関係性

本計画は、本県の最上位計画である「福島県総合計画」（以下「総合計画」という。）を上位計画として位置付け、本県の将来の姿『「ひと」「暮らし」「しごと」が調和しながらシンカ（深化、進化、新化）する豊かな社会』の実現に向けて、総合計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

また、県内の地域公共交通に関する計画として、避難地域・会津圏域・阿武隈急行線沿線の各地域において策定されている地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）や只見線利活用計画、市町村の地域公共交通計画等との連携・整合を図ります。

さらに、都市計画や環境等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本県の将来の姿の実現に向けた取組を進めるものとします。

本計画の推進により、SDGs（持続可能な開発目標）に掲げるゴールの達成に貢献することを目指します。



(2) 市町村の地域公共交通計画との関係性

本計画は、特に市町村間をまたいで運行する広域交通や拠点との接続に重点を置いて、方針や取組の方向性などを示します。

市町村が策定する地域公共交通計画においては、域内交通の方針や取組の方向性などを示すものとなります。

本計画が示す広域的な地域公共交通に対する考えなどを踏まえて、広域交通と域内交通の役割分担や連携（接続など含む）の在り方について互いに整合・調整を図るものとします。

※県内の広域交通に関する計画

福島県避難地域広域公共交通計画

項 目	内 容
策定主体	福島県
計画の区域	避難地域12市町村及び周辺中核都市
計画期間	令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）
目指すべき将来像	避難地域12市町村において、全ての住民が安心して暮らすとともに、交流人口等の新たな活力を呼び込むため、先進的で利便性が高く、充実した移動手段が確保されている。 生活拠点施設や福島イノベーション・コースト構想などにより構築された施設を相互につなぎ、交流の拡大やにぎわいを創出し、地域の魅力や価値を高めていく、持続可能な広域公共交通ネットワークが形成されている。
基本目標	①避難地域12市町村における広域路線バスの利便性向上 ②避難地域12市町村における広域路線バスの利用促進 ③避難地域12市町村における地域公共交通を維持・確保するための協議体制の充実・強化

会津圏域地域公共交通網形成計画

項 目	内 容
策定主体	福島県、会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町
計画の区域	会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町の全域
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和7年度（2025年度）
基本的な方針	「会津圏域の生活と交流に欠かせない「広域」「域内」移動の確保」～地域の連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築～
基本目標	①広域交通の確保・維持 ②広域交通を有機的に連携した域内交通の最適化 ③まちづくりと連携した一体的な交通サービスの提供

阿武隈急行沿線地域公共交通網形成計画

項 目	内 容
策定主体	福島県、福島市、伊達市、宮城県、角田市、柴田町、丸森町
計画の区域	阿武隈急行沿線地域
計画期間	令和元年度（2019年度）～令和10年度（2028年度）
基本理念等	【基本理念】 生活と交流に欠かせない基幹インフラとして、「地域と共にあり」「地域をつなぐ」公共交通ネットワークの構築を目指す 【基本方針】 ①鉄道を軸とした沿線地域の一体的な交通ネットワークの形成 ②鉄道沿線の交通まちづくりの推進 ③多様な関係者との連携による公共交通の利用促進 ④安全・安心で持続可能な地域公共交通の構築
基本目標	①阿武隈急行線とバス交通等の一体的なネットワーク構築とサービス提供 ②駅を中心としたまちづくりの推進 ③生活やコミュニティ拠点としての場の提供 ④利用ニーズに対応したサービスの提供 ⑤沿線企業・施設等との連携による公共交通の利用拡大 ⑥交流人口拡大のための沿線地域の魅力創出 ⑦阿武隈急行線の安全な運行の確保 ⑧阿武隈急行（株）の経営改善

只見線利活用計画2023－2027

項 目	内 容
策定主体	只見線利活用推進協議会
計画の区域	JR只見線沿線地域
計画期間	令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）
目指すべき姿等	【目指すべき姿】 只見線が地域の暮らしや文化、産業を支え輝かせる日本一の「地方創生路線」 【基本方針】 只見線の「価値」を地方創生（住みたい、住み続けられる）に活かす・つなげる。
達成目標等	【達成目標】 ①只見線利用者数（平均通過人員） 【個別目標】 ①奥会津地域の住民が年に1回以上只見線を利用する ②只見線沿線地域を訪れる観光客入込数が年間620万人以上 ③奥会津地域の住民の8割以上が只見線を地域のシンボルとして認識している ④「只見線に関する事業」に用途を指定したふるさと納税件数年1,500件以上 ⑤新たな只見線の活用方法の実現件数延べ5件以上

1-5 計画の期間

本計画は、上位計画である総合計画に定める基本的な考え方等に基づくものとしていることから、総合計画と計画期間を合わせるものとし、令和6年度（2024年度）から令和12年度（2030年度）までの7年間とします。

※なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。

1-6 計画策定に当たり実施した調査

本計画の策定に当たり、以下の調査を実施しており、本県を取り巻く状況等を把握した上で計画をとりまとめています。

(1) 市町村アンケート調査

項 目	内 容
調査対象	県内59市町村
調査実施時期	令和5年(2023年)6月
配付・回収方法	メール配付・メール回収
回収率	100%
調査項目	広域的な公共交通について、交通拠点について、オープンデータ化について、移動手段の確保に向けた取組についてなど

(2) 交通事業者アンケート調査

項 目	内 容
調査対象	福島交通(株)、会津乗合自動車(株)、新常磐交通(株)、ジェイアールバス東北(株)、ジェイアールバス関東(株)、磐梯東都バス(株)、東北アクセス(株)、阿武隈急行(株)、会津鉄道(株)、東日本旅客鉄道(株) (一社)福島県タクシー協会、福島空港ビル(株)
調査実施時期	令和5年(2023年)8月
配付・回収方法	メール配付・メール回収
回収率	100%
調査項目	現在の取組等について、運行体制について、県に求めることについてなど

(3) 高校アンケート調査

項 目	内 容
調査対象	県内の県立・私立高校(学校の担当者が回答※生徒は回答していない)
調査実施時期	令和5年(2023年)7月～8月
配付・回収方法	メール配付・メール回収
回収率	95.6%
調査項目	出身中学校別生徒数、生徒の通学手段、スクールバスの運行状況、公共交通の利用促進に向けた取組など

(4) 交通拠点環境調査

項 目	内 容
調査対象	福島駅、郡山駅、新白河駅、会津若松駅、会津田島駅、原ノ町駅、いわき駅
調査実施時期	令和5年(2023年)12月
調査方法	現地での目視による確認
調査項目	待合環境の状況、設備等の状況、バリアフリー環境の状況、アクセス経路の状況

2. 本県の地域公共交通を取り巻く現 状と課題

2-1 県全体の課題

本県における地域の実情を始め、地域公共交通の現状やニーズ調査結果等を踏まえると、本計画では以下の課題に対応した取組を進めていく必要があると考えられます。

また、県全体の課題の他に圏域別の課題も整理することとします。

■ 県全体の地域公共交通の現状と課題

視 点	現状と課題
人口減少や人口構造を踏まえた地域公共交通ネットワークの視点	● 高齢者や高校生を始めとした県民の移動ニーズに対応した 広域的な路線バスの確保・維持 が必要
	● 市町村間・圏域間・県境間の移動を支える 鉄道の確保・維持 が必要
	● 生活交通及び観光交通の両面から 高速バスの適切な確保・維持 が必要
	● データ利活用 による運行計画等への検討・反映が必要
接続及び接続拠点の環境の視点	● 広域的な地域公共交通と各市町村の 域内交通との連携強化 が必要
	● 利用者が安心・快適に地域公共交通及び駅等拠点施設を利用することができる 環境の充実 が必要
選ばれる公共交通となるための取組及び観光振興の視点	● キャッシュレス決済の利用促進 による利便性向上が必要
	● 地域公共交通の オープンデータ化の推進及びデータ利活用 による情報発信の強化が必要
	● アフターコロナの 観光需要やビジネスでの来訪者を確実に取り込む ため、便利で利用しやすい地域公共交通の充実が必要
地域公共交通の利用推進の視点	● 自家用車以外の移動手段の選択肢として、地域公共交通の利用に対する 県民意識の醸成 が必要
	● 市町村における主体的な計画策定 、県計画との適切な連携・役割分担が必要
持続可能な体制の視点	● 交通モード間や事業者間、異業種間などでの連携・協働（共創） による、人的・物的資源の有効活用が必要
	● 市町村に対する支援 （講師招へいによる勉強会の開催や各種情報の水平展開等）が必要
	● 乗務員の確保 による地域公共交通サービスの安定的な運営基盤の構築が必要

◇人口減少や人口構造を踏まえた地域公共交通ネットワークの視点

● 高齢者や高校生を始めとした県民の移動ニーズに対応した広域的な路線バスの確保・維持が必要

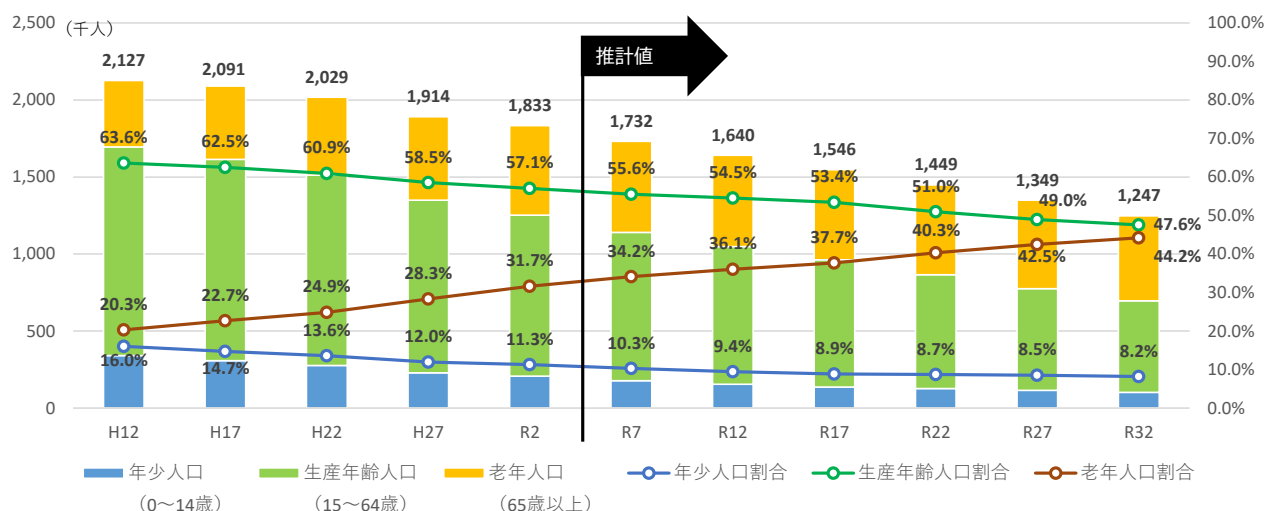
全国的に進行する人口減少は、本県においても同様であり、令和5年(2023年)12月1日時点での総人口約1,764千人に対し、令和12年(2030年)には7.0%減の約1,640千人、令和32年(2050年)には29.3%減の約1,247千人となる見込みです。

こうした中で、老年人口(65歳以上の人口)の減少率は低く、相対的に高齢化率が高くなることから、令和5年(2023年)12月1日時点での高齢化率32.7%、令和32年(2050年)には11.5%増の44.2%と、県民の約2人に1人が65歳以上となる見込みです。

現状、医療施設は各圏域の中心的な都市(福島市・郡山市・いわき市・会津若松市・須賀川市・白河市など)において複数立地しており、これらの都市に対して周辺の市町村からの広域的な移動ニーズが発生している状況がみられます。

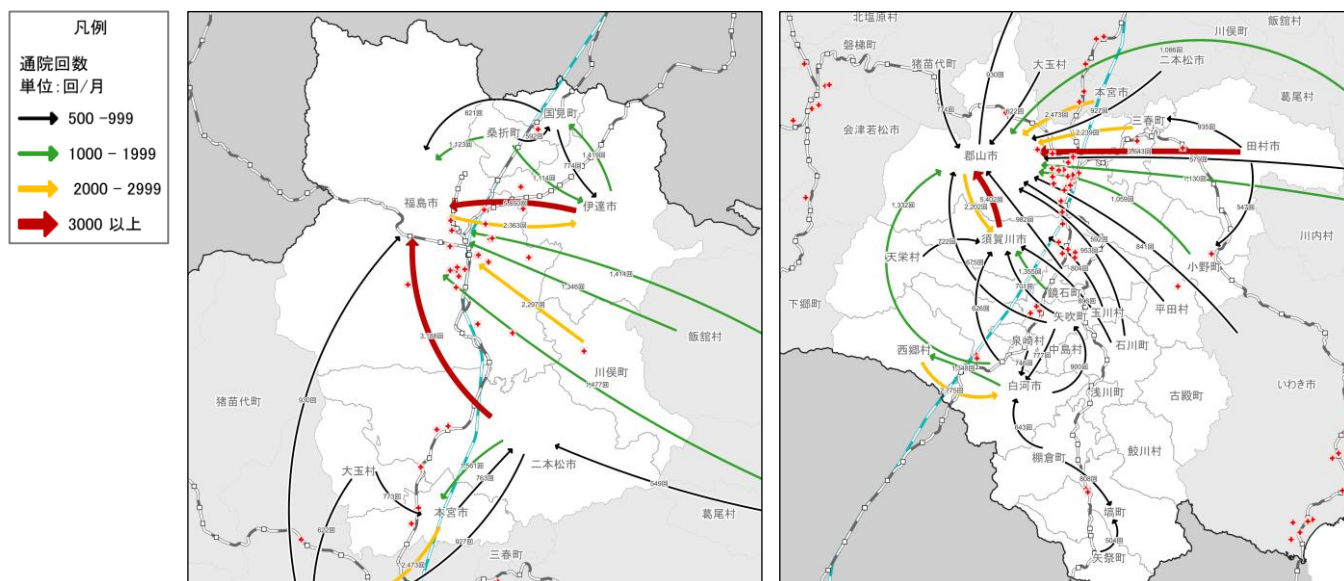
今後更なる高齢化の進展に伴い、広域的な通院ニーズの増加が見込まれることから、地域公共交通においては、こうした通院ニーズに対し、適切に対応することが求められます。

■ 本県の年齢3区分別人口及び構成割合の推移



出典: 国勢調査(H12~R2)、将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所R7~R32)

■ 市町村をまたぐ月当たりの通院回数(県北圏域(左)、県中・県南圏域(右)の例)



出典: 福島県国民健康保険レセプトデータ

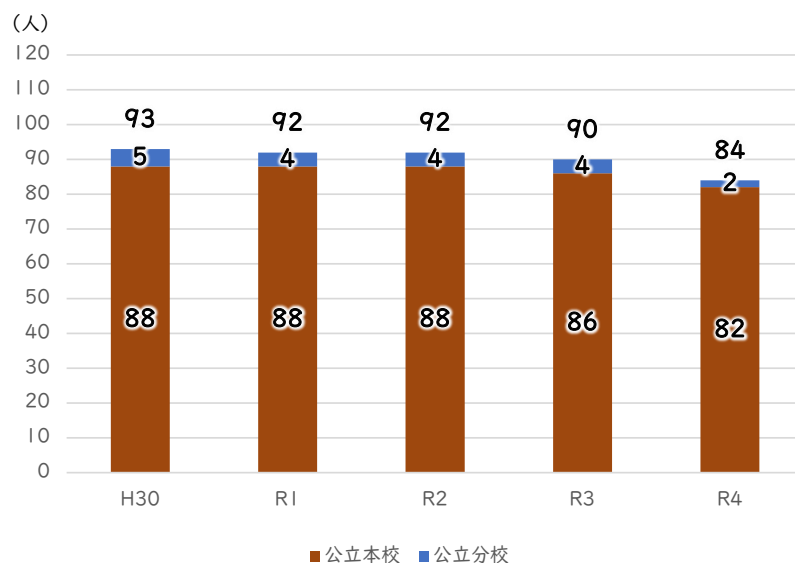
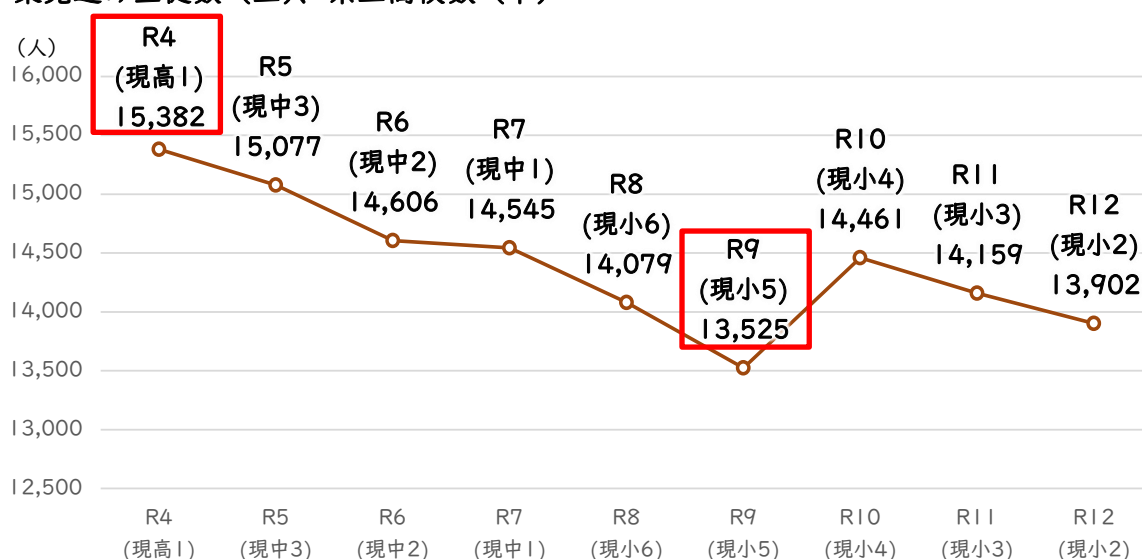
高齢化の進展が見込まれる中で、出生率の低下などを要因として、年少人口割合は減少する予測です。

県内の中学校卒業見込者数は、令和5年(2023年)3月が15,382人であるのに対し、令和10年(2028年)3月には13,525人と、約1,900人減少する見込みとなっています。

本県では、社会情勢の変化や今後の中学校卒業見込者数の推移に柔軟に対応するため、県立高校の再編整備に伴う高校の統合が進められており、高校が立地する市町村への広域的な通学ニーズの増加が見込まれることから、高校生が居住する地域から安全・安心に通学できる環境を確保するために、適切に対応することが求められます。

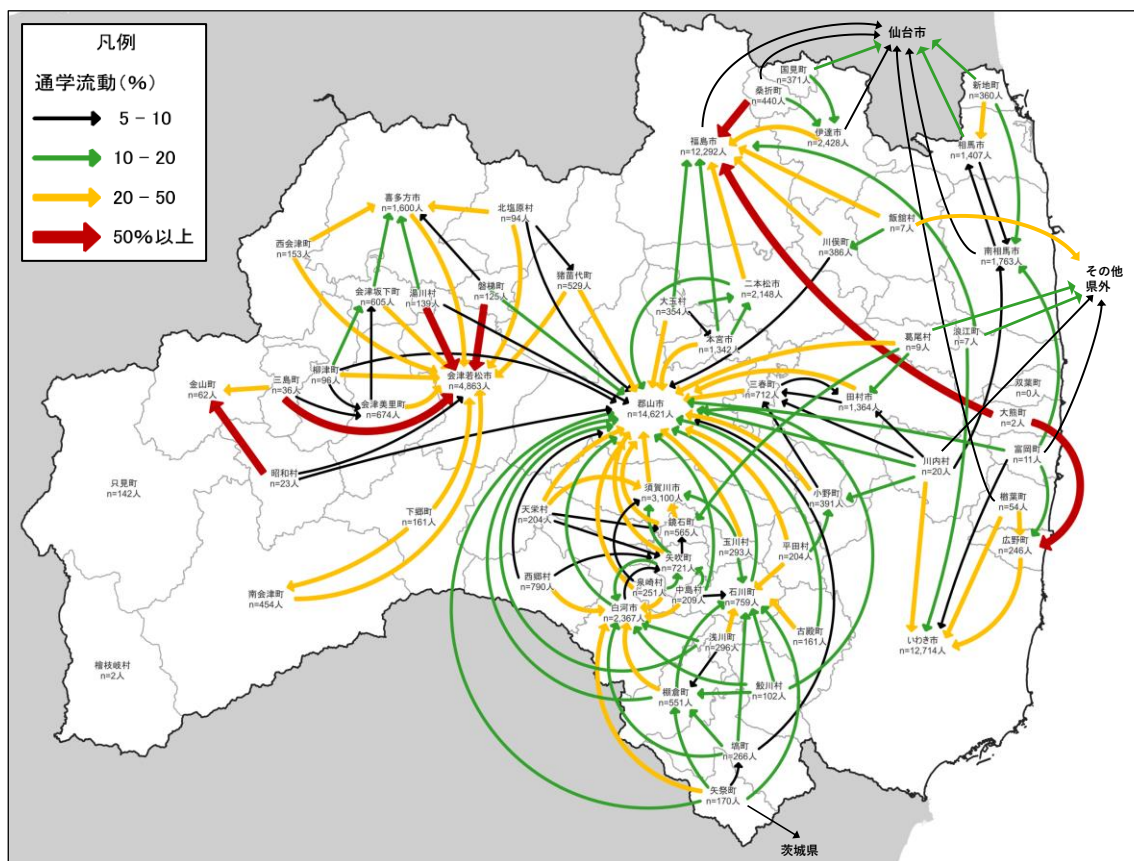
また、買物に関しても、各圏域の中心的な都市に対して周辺の市町村からの広域的な移動ニーズが発生している状況がみられることから、自家用自動車を持たない高齢者や高校生が、安心して買物ができる環境を確保する必要があり、広域的な移動を支える地域公共交通に求められる役割はますます高くなるものと考えられます。

■ 卒業見込み生徒数(上)、県立高校数(下)

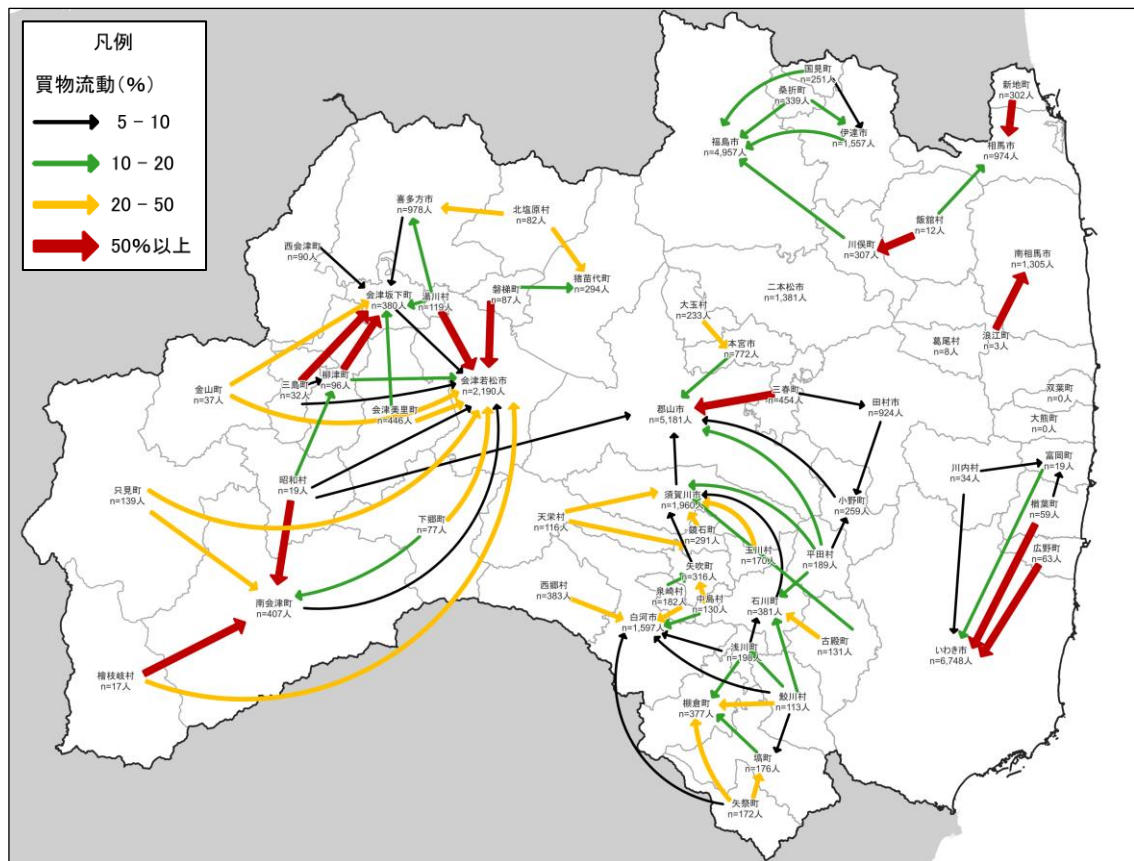


出典:福島県学校基本統計

市町村をまたぐ通学流動割合



市町村をまたぐ買物流動割合

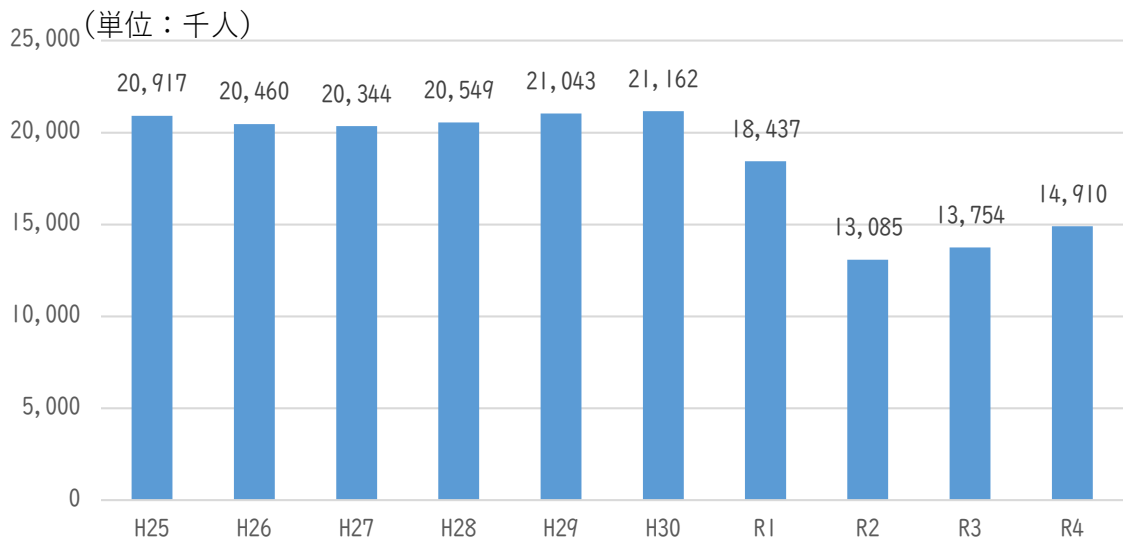


一方で、人口減少や、自家用車による移動機会の増加、さらには新型コロナウイルス感染症の感染拡大による行動変容など、様々な要因を背景として、乗合バスの利用者数は減少傾向にあります。

国庫補助を受けて運行する広域路線バス（地域間幹線系統）においては、補助要件の一つとして、1日当たりの輸送量15人を上回る必要がありますが、現在既に要件を満たしておらず、東日本大震災の被災地域における地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る経過措置（以下「激変緩和措置」という。）によって要件緩和を受けている路線が46系統中19系統あり（令和5年事業年度実績）、今後、激変緩和措置が終了すると国庫補助を受けられなくなることから、運行を継続できなくなる路線が発生するおそれがあります。

通学や通院の移動状況を踏まえ、地域間幹線系統の運行状況を調査したところ、一部の地域間幹線系統については、居住する地域から高校や病院の最寄り駅等への到着時間が遅く、利用されにくい状況などがあることから、利便性向上、輸送量の維持・増加に向けた再編・見直しや接続の改善を検討する必要があります。

乗合バスの輸送人員（路線バス・高速バス）



出典：交通事業者提供資料

高校の通学に係る出発・到着時刻の状況（県北圏域（左）、県中・県南圏域（右）の例）

鉄道のみで高校最寄駅まで到着可能数（延べ数）

～6:30	0	～7:00	0
6:31～7:00	2	7:01～7:30	8
7:01～7:30	10	7:31～8:00	9
7:31～	8	8:01～8:15	1
		8:16～	2
計	20	計	20

バスのみで高校最寄駅まで到着可能数（延べ数）

～6:30	0	～7:00	0
6:31～7:00	6	7:01～7:30	3
7:01～7:30	11	7:31～8:00	7
7:31～	4	8:01～8:15	5
		8:16～	6
計	21	計	21

鉄道→バスorバス→鉄道で高校最寄駅まで到着可能数（延べ数）

～6:30	4	～7:00	1
6:31～7:00	4	7:01～7:30	3
7:01～7:30	0	7:31～8:00	2
7:31～	0	8:01～8:15	2
		8:16～	0
計	8	計	8

鉄道のみで高校最寄駅まで到着可能数（延べ数）

～6:30	4	～7:00	0
6:31～7:00	4	7:01～7:30	21
7:01～7:30	10	7:31～8:00	23
7:31～	27	8:01～8:15	18
		8:16～	8
計	70	計	70

バスのみで高校最寄駅まで到着可能数（延べ数）

～6:30	5	～7:00	1
6:31～7:00	5	7:01～7:30	7
7:01～7:30	15	7:31～8:00	19
7:31～	6	8:01～8:15	2
		8:16～	2
計	31	計	31

鉄道→バスorバス→鉄道で高校最寄駅まで到着可能数（延べ数）

～6:30	1	～7:00	0
6:31～7:00	4	7:01～7:30	0
7:01～7:30	10	7:31～8:00	5
7:31～	1	8:01～8:15	4
		8:16～	7
計	16	計	16

出典：R5高校アンケート調査に基づく福島県調べ

■ 高校の通学範囲の状況

No.	市町村名	各市町村生徒数のうち、５％以上通学している高校立地市町（※：同一市町内でも一部通学できない高校有）					
1	福島市	他市町村への５％以上の通学実績無					
2	二本松市	福島市					
3	伊達市	福島市					
4	本宮市	郡山市	二本松市				
5	桑折町	福島市	伊達市				
6	国見町	福島市	伊達市※				
7	川俣町	福島市	伊達市	二本松市			
8	大玉村	二本松市	本宮市				
9	郡山市	他市町村への５％以上の通学実績無					
10	須賀川市	郡山市	鏡石町				
11	田村市	郡山市	三春町				
12	鏡石町	須賀川市	郡山市	矢吹町			
13	天栄村	須賀川市	矢吹町	鏡石町	郡山市		
14	石川町	矢吹町					
15	玉川村	須賀川市	石川町	鏡石町	矢吹町	郡山市	
16	平田村	郡山市	石川町	小野町			
17	浅川町	石川町	棚倉町	白河市			
18	古殿町	石川町	矢吹町				
19	三春町	郡山市	田村市				
20	小野町	郡山市	三春町				
21	白河市	棚倉町					
22	西郷村	白河市	矢吹町				
23	泉崎村	白河市	鏡石町	須賀川市	郡山市		
24	中島村	白河市	矢吹町	鏡石町	須賀川市	郡山市	石川町
25	矢吹町	鏡石町	須賀川市	郡山市	白河市		
26	棚倉町	白河市	矢吹町	石川町	塙町		
27	矢祭町	白河市	棚倉町	石川町	矢吹町		
28	塙町	棚倉町	白河市	石川町	矢吹町		
29	鮫川村	棚倉町	石川町	白河市			
30	会津若松市	会津美里町					
31	喜多方市	会津若松市					
32	北塩原村	喜多方市	会津若松市				
33	西会津町	喜多方市	会津若松市				
34	磐梯町	会津若松市	喜多方市				
35	猪苗代町	会津若松市					
36	会津坂下町	会津若松市	喜多方市	会津美里町			
37	湯川村	会津若松市	喜多方市	会津坂下町	会津美里町		
38	柳津町	会津美里町	会津若松市	会津坂下町	金山町		
39	三島町	会津若松市	金山町	喜多方市			
40	金山町	会津若松市	只見町				
41	昭和村	会津若松市	会津坂下町	会津美里町	金山町	南会津町	
42	会津美里町	会津若松市	会津坂下町				
43	下郷町	会津若松市	南会津町				
44	檜枝岐村	会津若松市					
45	只見町	南会津町					
46	南会津町	会津若松市					
47	相馬市	南相馬市					
48	南相馬市	相馬市					
49	広野町	いわき市					
50	橋葉町	いわき市	広野町				
51	富岡町	広野町	南相馬市	田村市	いわき市		
52	川内村	広野町	小野町	田村市	郡山市	石川町	いわき市※
53	大熊町	広野町					
54	双葉町	いわき市	広野町				
55	浪江町	南相馬市	広野町				
56	葛尾村	郡山市	鏡石町	田村市	小野町		
57	新地町	相馬市	南相馬市				
58	飯館村	福島市	伊達市	川俣町	二本松市	南相馬市	
59	いわき市	他市町村への５％以上の通学実績無					

出典：R5高校アンケート調査に基づく

福島県調べ（朱書き高校立地市町：鉄道及び広域路線バス（地域間幹線系統）では通学が困難）

■ 病院の通院範囲の状況

No.	市町村	各市町村診療日数のうち、5 %以上通院している病院立地市町 (※：同一市町内でも一部通院できない病院有)				
1	県北	福島市	他市町村への5 %以上の通院実績無			
2		二本松市	福島市	本宮市		
3		伊達市	国見町	福島市		
4		本宮市	二本松市	郡山市		
5		桑折町	国見町	伊達市		
6		国見町	伊達市	福島市		
7		川俣町	福島市※			
8		大玉村	本宮市	二本松市		
9	県中	郡山市	他市町村への5 %以上の通院実績無			
10		須賀川市	郡山市			
11		田村市	郡山市			
12		鏡石町	須賀川市	郡山市	矢吹町	
13		天栄村	須賀川市			
14		石川町	郡山市	須賀川市		
15		玉川村	須賀川市			
16		平田村	郡山市	小野町		
17		浅川町	白河市	塙町	矢吹町	
18		古殿町	須賀川市	郡山市		
19		三春町	郡山市			
20		小野町	郡山市			
21		白河市	西郷村			
22		西郷村	白河市			
23		泉崎村	白河市	矢吹町		
24		中島村	白河市	矢吹町		
25		矢吹町	白河市			
26		棚倉町	塙町	白河市		
27		矢祭町	塙町	白河市	矢吹町	
28		塙町	白河市			
29		鮫川村	塙町	白河市	須賀川市	
30	会津	会津若松市	他市町村への5 %以上の通院実績無			
31		喜多方市	会津若松市			
32		北塩原村	喜多方市	会津若松市		
33		西会津町	会津若松市			
34		磐梯町	会津若松市			
35		猪苗代町	会津若松市	郡山市		
36		会津坂下町	会津若松市			
37		湯川村	会津若松市			
38		柳津町	会津坂下町	会津若松市		
39		三島町	会津坂下町	会津若松市		
40		金山町	会津若松市	会津坂下町		
41		昭和村	会津若松市	会津坂下町		
42		会津美里町	会津若松市			
43		下郷町	会津若松市			
44		檜枝岐村	南会津町	会津坂下町	会津若松市	
45		只見町	会津若松市			
46		南会津町	会津若松市			
47		相馬市	新地町	南相馬市		
48	相双・いわき	南相馬市	他市町村への5 %以上の通院実績無			
49		広野町	いわき市			
50		檜葉町	いわき市			
51		富岡町	いわき市			
52		川内村	小野町	郡山市		
53		大熊町	いわき市			
54		双葉町	塙町	福島市	いわき市	
55		浪江町	福島市	二本松市		
56		葛尾村	郡山市	いわき市		
57		新地町	相馬市			
58		飯舘村	福島市			
59		いわき市	他市町村への5 %以上の通院実績無			

出典：福島県国民健康保険レセプトデータに基づく福島県調べ(朱書き病院立地市町：鉄道及び広域路線バス(地域間幹線系統)では通院が困難)

● 市町村間・圏域間・県境間の移動を支える鉄道の確保・維持が必要

本県には、東日本旅客鉄道（株）が運行する新幹線2路線、在来線7路線のほか、会津鉄道（株）、野岩鉄道（株）、阿武隈急行（株）、福島交通（株）が運行する地域鉄道が4路線あります。

※只見線の会津川口駅～只見駅間については、上下分離方式により福島県が第三種鉄道事業者として土地・鉄道施設を保有・維持管理し、東日本旅客鉄道（株）が第二種鉄道事業者として運行しています。

県内の地域鉄道は、近年多発する自然災害により不通区間が生じていましたが、復旧工事が進み、令和5年（2023年）4月に、全ての不通区間が解消されています。

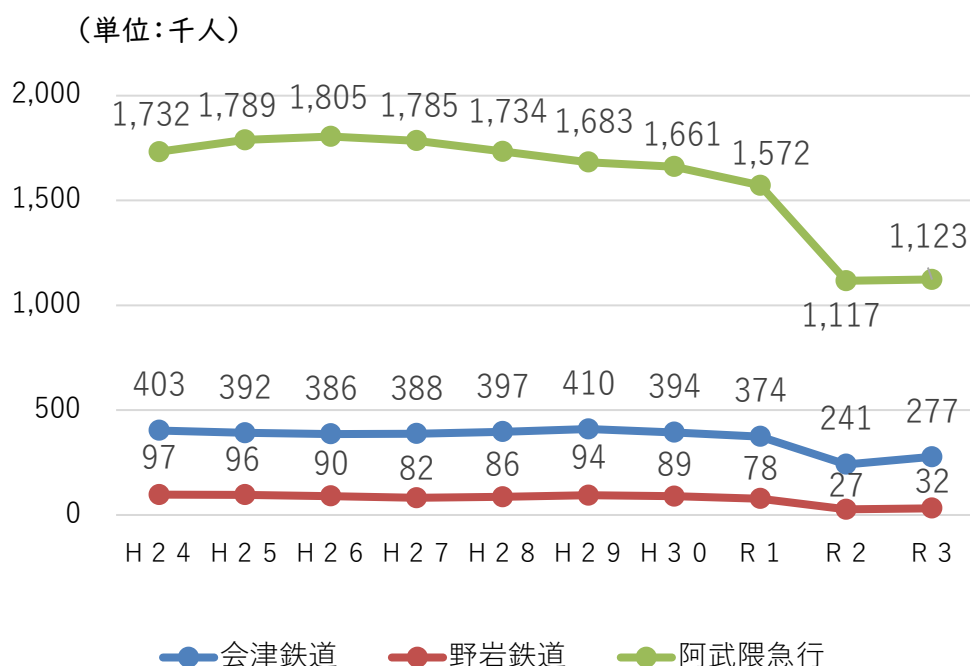
鉄道は、県民の通勤・通学・通院・買物等の日常生活の移動手段として利用されているのみでなく、本県を訪れる観光客やビジネス客の移動手段としても利用されているなど、暮らしや交流を支える重要な役割を担っています。

一方、鉄道の利用者数は、路線バスと同様に減少傾向にあります。特に第三セクター鉄道については、設備整備費や運営費に対して県と沿線市町村等が支援を行っていますが、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響に対する支援や、原油価格・物価高騰に対する支援、自然災害被害からの復旧工事に対する支援を行ったことから、県や市町村の負担額が大幅に増加しています。

利用者数の減少や物価高の影響などを要因として、今後も支援額は高い水準で推移するものと考えられ、厳しい行財政運営の中で県及び市町村の負担は更に大きくなるものと想定されます。

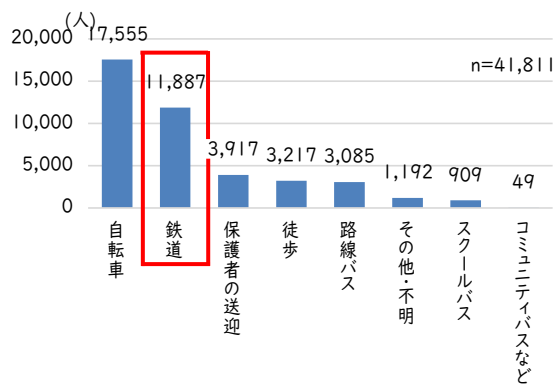
県では利用促進に向けた各種取組・検討を行っていますが、これらの取組等を引き続き展開するとともに、新たな国の制度の活用も視野に入れつつ、適切に確保・維持を図ることが必要です。

■ 第三セクター鉄道の輸送人員の推移

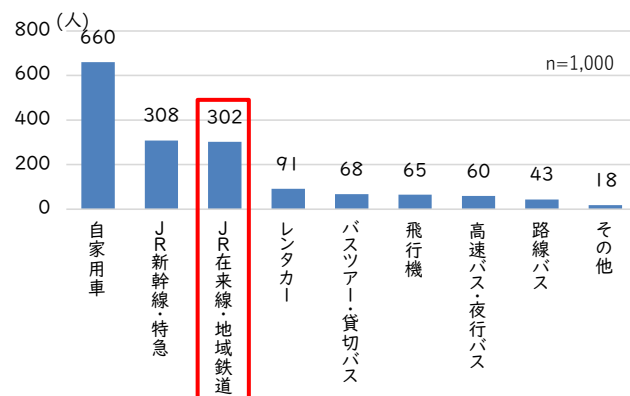


出典：福島県統計年鑑

■ 高校生の通学手段（夏季）（左）、観光客の移動手段（右）

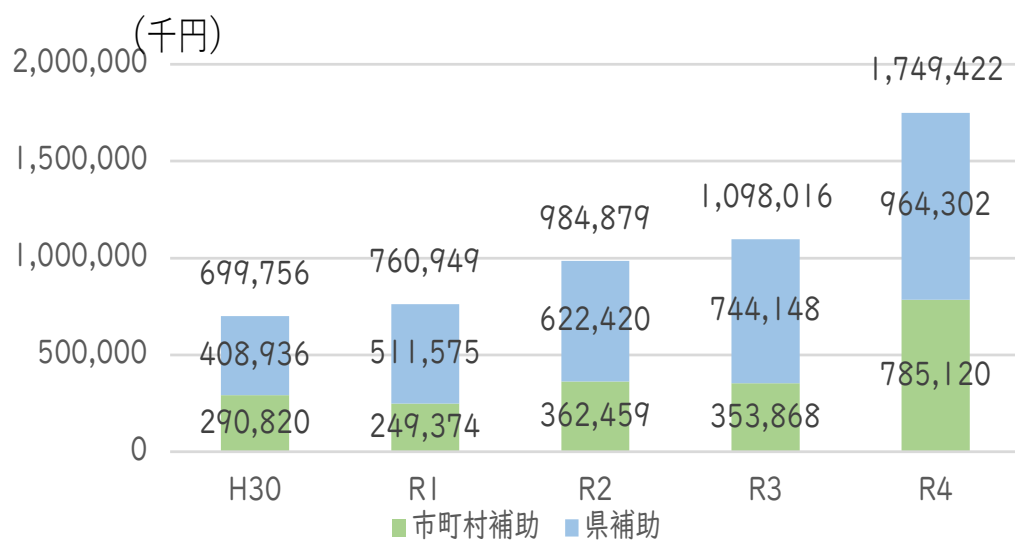


出典：R5高校アンケート調査



出典：R4福島県観光地実態WEB調査

■ 地域鉄道に対する県及び市町村の財政負担額の推移



出典：県補助実績、R5市町村アンケート

● 生活交通及び観光交通の両面から高速バスの適切な確保・維持が必要

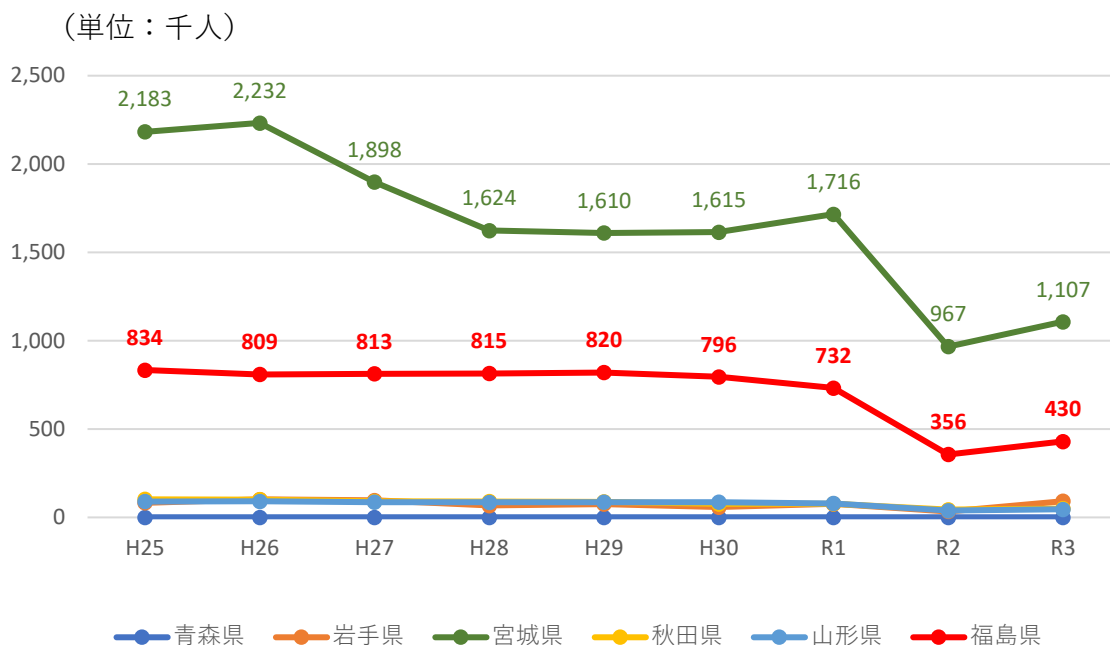
本県には、県内発着となる高速バスが多数運行しており、浜通り⇄中通り⇄会津間の横軸の移動において、鉄道と比べて運行本数が多いことや、速達性が高いことなどから、県内の都市間での移動にも利用されています。また、東北地方の中での県内発着の高速バスの利用者数は、人口規模の多い宮城県に次いで多い状況にあります。

県内の高速バスについては、県外からの来訪者の移動手段のみではなく、通勤・通学や、都市部への買物など、県民の日常生活の移動手段としても利用されており、観光・ビジネス移動と生活移動を支える重要な役割を担っています。

一方、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う行動変容や、県外からの来訪者の減少等により高速バスの利用者数も大幅に減少しており、十分な収益が確保できていない状況となっています。

このため、観光・ビジネス移動や県民の生活移動を支える重要な路線である高速バスについて、今後の確保・維持に向けた検討を進める必要があります。

■ 高速バスの輸送人員の推移



出典：東北運輸局（図でみる東北の運輸2022）

● データ利活用による運行計画等への検討・反映が必要

本県では、路線バスに対するキャッシュレス決済の導入促進に向けた支援事業を実施しており、令和6年（2024年）春以降、県内の多くの路線バスにおいて、交通系ICカードを始めとするキャッシュレス決済での利用が可能となる予定です。

キャッシュレス決済の導入により、これまで日常的に取得することが困難であった、利用実績データの取得が可能となるなど、運行側においても大きなメリットを得ることができます。

路線バスの利用者数が減少傾向にあり、また、運行するバス事業者の乗務員不足が深刻化している現状においては、利用実績データから利用状況を的確に把握することで、利用者の利便性を維持しつつ、効率性の高い運行計画を立案することが特に重要となります。

このため、キャッシュレス決済の導入を契機として、定量的な分析に基づく運行計画の検討・整理を進めるとともに、利用実績データに基づく検証・モニタリングを行い、必要に応じて改善を図るなど、運営体制の好循環へとつなげることが必要です。

◇接続及び接続拠点の環境の視点

● 広域的な地域公共交通と各市町村の域内交通との連携強化が必要

県民や来訪者の移動ニーズは多様であり、鉄道や広域路線バスなどの広域交通のみでは目的地へ移動できない場合も想定されます。

利用者が目的地まで移動するためには、複数の公共交通機関を乗り継いで移動する必要があるため、広域交通と域内交通が円滑に乗り継ぎできる環境を確保することが重要です。

円滑な乗り継ぎに向けたダイヤの調整等については、利用状況に応じて適切に行い、接続性の向上を図ることが必要です。

また、交通の拠点となる駅においては、鉄道からバス等交通モード間のアクセス経路が連続しておらず、利用しづらい環境となっている拠点があるほか、乗換案内や経路案内などの情報提供が不十分であり、分かりづらくなっている拠点もみられます。

利用者が目的地まで安全・安心に移動できる環境を確保するためには、広域交通と域内交通が時間面（ダイヤ接続）、空間面（乗場の連続性等）、更には情報面においても円滑、かつ不便が少なく乗り継ぎできるように連携を強化することが必要です。

■ 会津若松駅の案内の例



時刻	のりば	行先番号	経由・行先	発車予定
14:14	3番	【14】	竹田駅前 西若松駅東口	まもなく
14:20	2番		会津若松駅前 西若松駅東口	約9分後
14:30	4番		飯沼山・車山・鶴ヶ城・七日町 会津若松駅前	定刻予定
14:40	2番		北瀬沢 松長団地	定刻予定
15:00	4番		飯沼山・車山・鶴ヶ城・七日町 会津若松駅前	定刻予定
15:03	3番	【14】	竹田駅前 西若松駅東口	定刻予定
15:20	2番		会津若松駅前 西若松駅東口	定刻予定



● 利用者が安心・快適に地域公共交通及び駅等拠点施設を利用することができる環境の充実が必要

国では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づき、バリアフリー化を推進しており、鉄道駅においては、1日当たりの利用者数3千人以上及び2千人以上3千人未満で移動等円滑化基本構想（基本構想）の生活関連施設に位置付けられた駅を対象として、エレベーター等設置による段差解消や内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリースイレ等の整備を進めています。

また、バス事業者においても、鉄道駅と同程度の利用があるバスターミナルを対象としたバリアフリー化や、乗合バス車両のノンステップバスの導入を促進しています。

本県においても、鉄道駅へのエレベーター設置に要する費用を負担する市町村に対する支援や、バス車両の購入に要するバス事業者に対する支援などを行っており、誰もが利用しやすい環境整備の促進を図っていますが、地域公共交通を安心・快適に利用できる環境を確保するため、関係者が引き続き取り組むことが必要です。

◇選ばれる地域公共交通となるための取組及び観光振興の視点

● キャッシュレス決済の利用促進による利便性向上が必要

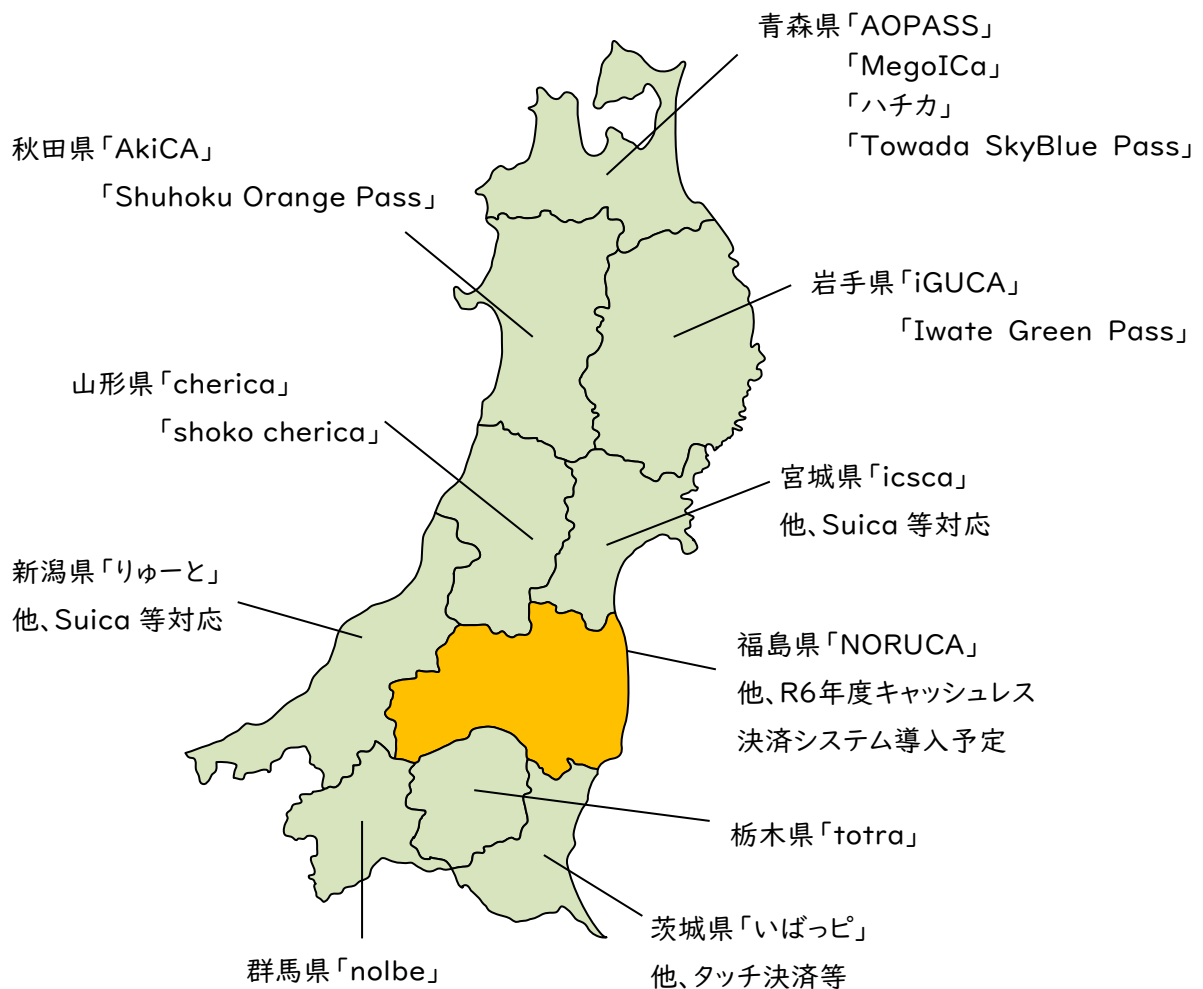
県内の路線バスでは、福島交通（株）が自社バス路線において、交通系ICカードNORUCA（ノルカ）を導入していますが、それ以外の路線バスでは導入が進んでいない状況です。

先述のとおり、現在本県では、路線バスに対するキャッシュレス決済の導入促進に向けた支援事業を実施しており、令和6年（2024年）春以降、県内の多くの路線バスにおいて、交通系ICカードを始めとするキャッシュレス決済での利用が可能となり、利用者の支払い時間の短縮や、路線バスの遅延の緩和などの利用者の利便性向上が期待されます。また、本県の観光振興につながることも期待されます。

なお、県内では会津地域において、スマートフォン上で表示するデジタルチケットの導入が進んでおり、今後デジタル技術の進展により更に利便性の高いサービスが展開される可能性も考えられます。

このため、地域公共交通におけるキャッシュレス決済の利用促進を図るとともに、今後の新たな動向も的確に把握し、利用者の時代のニーズに合った手法を導入することで、利便性を高めていくことが必要です。

■ 東日本のキャッシュレス決済導入状況



出典：福島県調べ

● 地域公共交通のオープンデータ化の推進及びデータ利活用による情報発信の強化が必要

国では、地域公共交通に係る運行情報等の標準的なデータ化を促進しています。

地域公共交通のGTFS（標準的なバス情報フォーマット）データを作成し、オープンデータ化を行うことによって、経路検索コンテンツを提供する事業者（コンテンツプロバイダー）がデータを取得しやすくなります。GTFSデータが各種コンテンツへ反映されることで、利用者がスマートフォン上での地域公共交通の経路検索が容易になるなど、更なる利用促進が期待されます。

県内の路線バス事業者でGTFSデータを作成し、オープンデータ化しているのは、6社中2社にとどまっており、またコミュニティバスなどを運行する市町村においては、GTFSデータ化が進んでいない状況にあります。

先述のとおり、利用者が目的地まで移動するためには、複数の公共交通機関を乗り継いで利用することも想定されますが、オープンデータ化がされていない場合、各種コンテンツ上で目的地までの経路案内が行われないなど、利用者に認知されない・分かりづらい状況になることが懸念されます。

このため、GTFSデータが未作成の交通事業者、市町村にデータ作成を促すとともに、オープンデータ化及びその後の適切な更新作業などを行うことにより、利用者に対する情報発信の強化を図ることが必要です。

● アフターコロナの観光需要やビジネスでの来訪者を確実に取り込むため、便利で利用しやすい地域公共交通の充実が必要

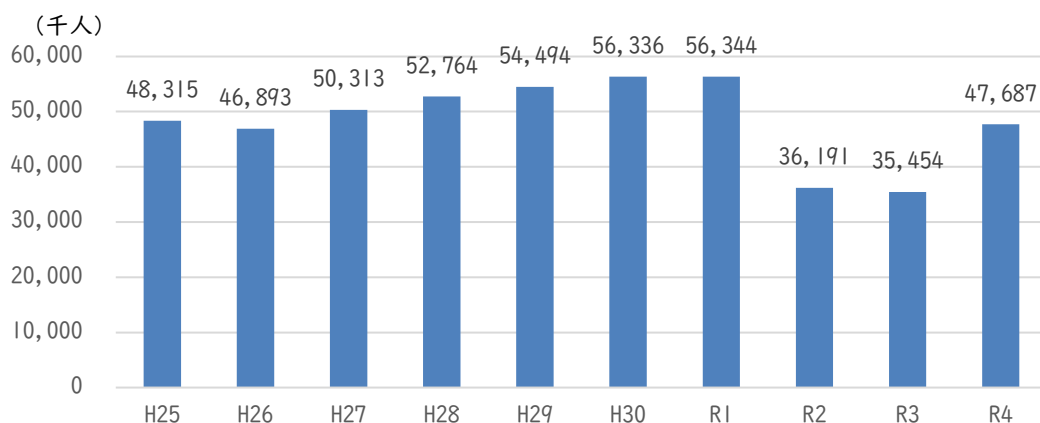
本県の観光入込客数は、令和元年（2019年）まで増加傾向にあり、当該年は東日本大震災後最多の56,344千人でしたが、令和2年（2020年）～令和3年（2021年）は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、大幅に減少しました。

令和4年（2022年）以降は、観光需要の落ち込みが回復傾向にあり、また、令和5年（2023年）5月に、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行されたことに伴い、更なる観光需要の回復が期待されます。

さらに、令和5年（2023年）10月には、福島空港で3年7か月ぶりに国際便の運航が再開するなど、今後は訪日外国人旅行者数の増加も期待されます。

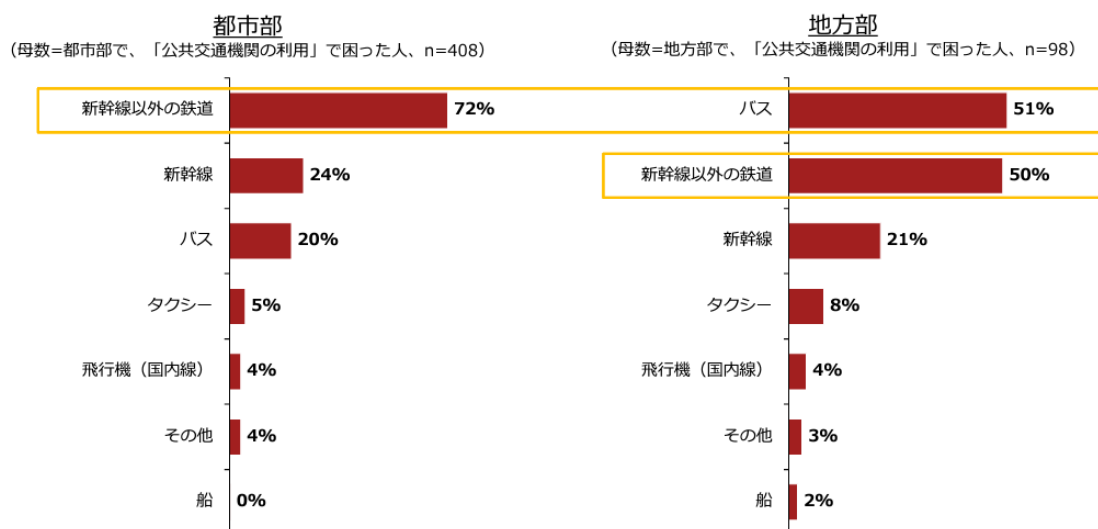
一方で、訪日外国人旅行者が利用に困った公共交通機関として、地方部では「バス」や「新幹線以外の鉄道」を挙げる割合が高くなっていることから、地域公共交通のみではなく、県全体の活性化を図るため、先述した情報発信の強化や利用環境の充実等来訪者が円滑に移動できる環境を確保することが必要です。

■ 観光入込客数の推移



出典：福島県観光客入込状況

■ 訪日外国人が利用に困った公共交通機関



出典：観光庁（訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート）

◇公共交通の利用推進の視点

● 自家用車以外の移動手段の選択肢として、地域公共交通の利用に対する県民意識の醸成が必要

本県の人口10万人当たりの自家用車の保有台数は、77千台／10万人となっており、東北6県の中でも多い数値となっています。また、1世帯当たりの保有台数は1.79台／世帯であり、1世帯当たりで2台近くの自家用車を保有する状況にあるなど、他県に比べて自家用車に対する依存が高い状況にあります。

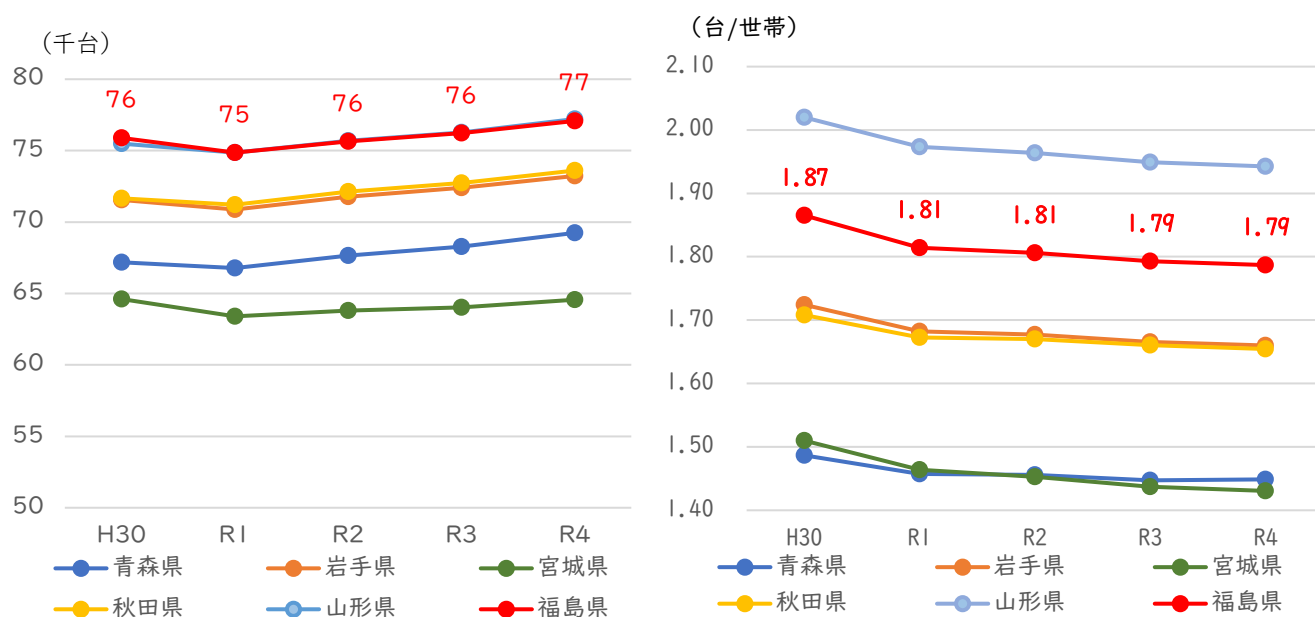
高校生の通学手段については、1割程度を「保護者の送迎」が占めており、地域公共交通のメインユーザーである高校生においても、自家用車による通学実態がみられるなど、地域公共交通の利用低下の要因の1つとなっているものと考えられます。

地域公共交通を今後も維持するためには、県民に利用してもらうことが必要不可欠ですが、自家用車への依存が高い傾向にある中で、県民の意識として地域公共交通を移動手段の選択肢として捉えられていない可能性が考えられます。

地域公共交通の利便性を高めていくことは勿論ですが、県民生活を支える地域公共交通の役割の認識向上や、県民1人1人が地域公共交通に対する意識を高め、移動手段の1つとして地域公共交通を選択し、利用する意識醸成を図ることが必要です。

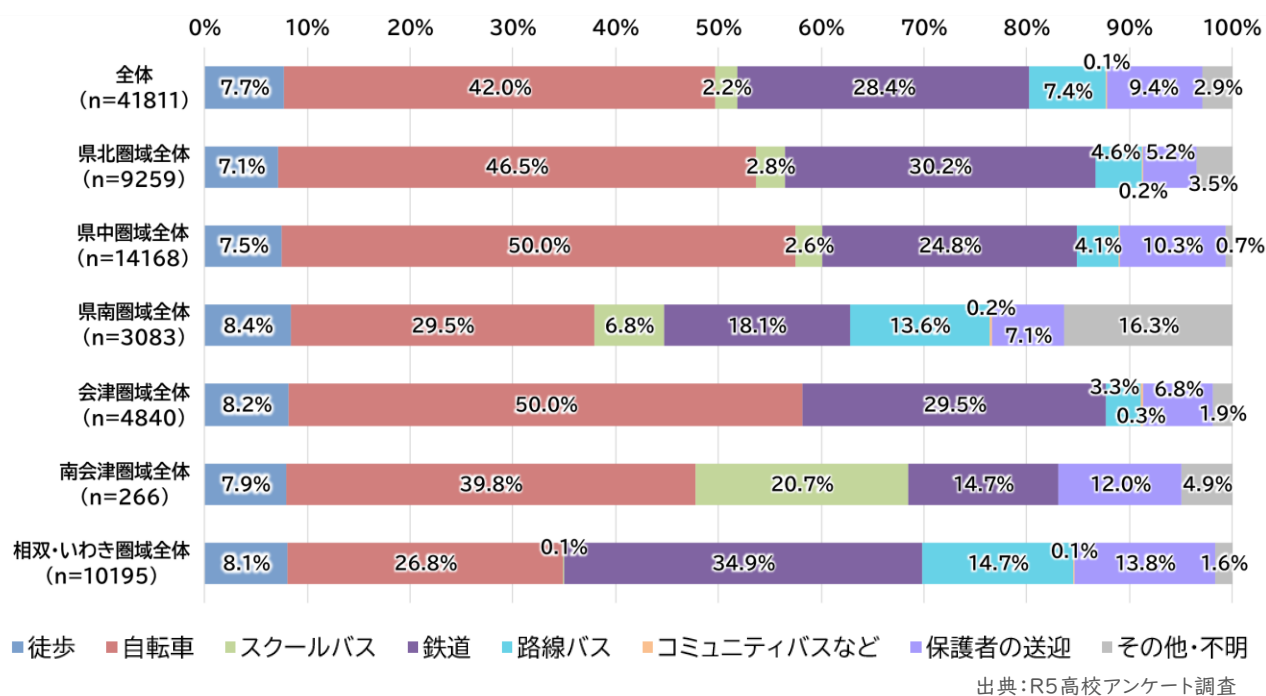
なお、約3割の高校が、「送迎による渋滞・混雑の解消」や「自転車通学等による事故防止」の観点から通学時における公共交通の利用を促進したいと回答していることから、高校と連携した利用促進の取組も検討することが必要です。

■ 自家用車の保有状況（対人口10万人）（左）、1世帯当たりの自家用車保有台数（右）

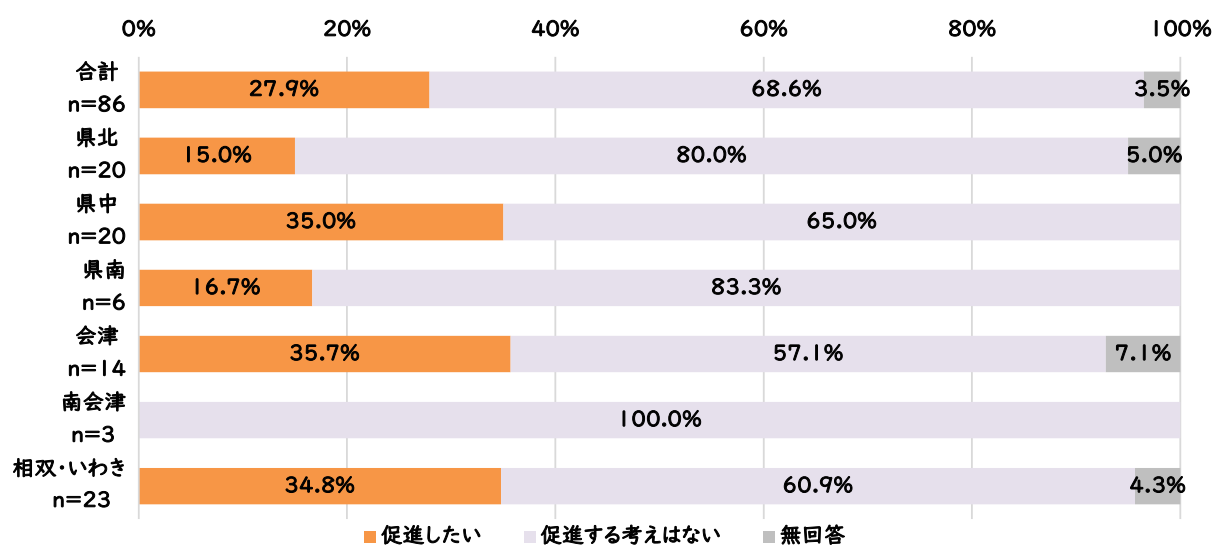


出典：自家用車の保有台数：市町村別保有車両数（東北運輸局※乗用と軽自動車の合計）
人口・世帯数：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（各年1月1日現在）

■ 高校の通学手段(夏季)



■ 高校の公共交通の利用促進に対する考え



● 市町村における主体的な計画策定、県計画との適切な連携・役割分担が必要

県民の多様化する移動ニーズに対応するためには、広域交通のみではなく、域内交通を始めとして、各市町村内の特性や実情に応じて地域公共交通を捉えることが必要であり、そのためには、市町村としての基本的な方針や目標、取組の方向性等を示す市町村の地域公共交通計画の策定が重要となります。

国においても、地域交通法を改正し、地方公共団体における地域公共交通計画の策定を努力義務化するなど、計画策定を推進しています。

一方、本県においては、令和5年（2023年）12月末時点で59市町村中37市町村が地域公共交通計画未策定であり、地域公共交通に関する市町村としての方針等が定められていない状況にあります。

県民生活を支える地域公共交通を確保・維持するためには、県民に最も身近な基礎自治体である市町村において、地域公共交通に係る方針等を定めることが重要であることから、未策定の市町村に計画策定を促すことが必要です。

◇持続可能な体制の視点

● 交通モード間や事業者間、異業種間などでの連携・協働（共創）による、人的・物的資源の有効活用が必要

地域公共交通は、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による行動変容により、厳しい状況に置かれていることを踏まえて、国では、地域公共交通独自の取組のみではなく、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」（再構築）を推進しています。

本県においても、人口減少等による地域公共交通の利用者数の減少が続いているほか、バス事業者における収益の悪化や、乗務員不足など、地域公共交通単独の取組では、移動ニーズへの対応が困難な状況にあり、多様な共創による横断的な連携体制の構築・強化を図ることが必要です。

なお、交通事業者においても、事業者間での連携の必要性を感じているほか、先述のとおり、約3割の高校が通学時における公共交通の利用を促進したいと回答していることから、地域の関係者の連携・協働（共創）を促進し、具体的な取組の検討が必要です。

■ 他の事業者との連携について

事業者	意見
鉄道事業者	・路線バスとの連携により、2次交通の改善を検討する必要がある。 ・既に路線バスと連携して企画乗車券を展開しているが、他の路線バスとの連携も考えられる。
バス事業者	・鉄道に合わせたダイヤ調整により利便性の向上を図る。 ・鉄道や沿線施設と連携した企画により利用促進を図る。
タクシー事業者	特定の拠点において、鉄道や路線バスとの連続性を確保する。

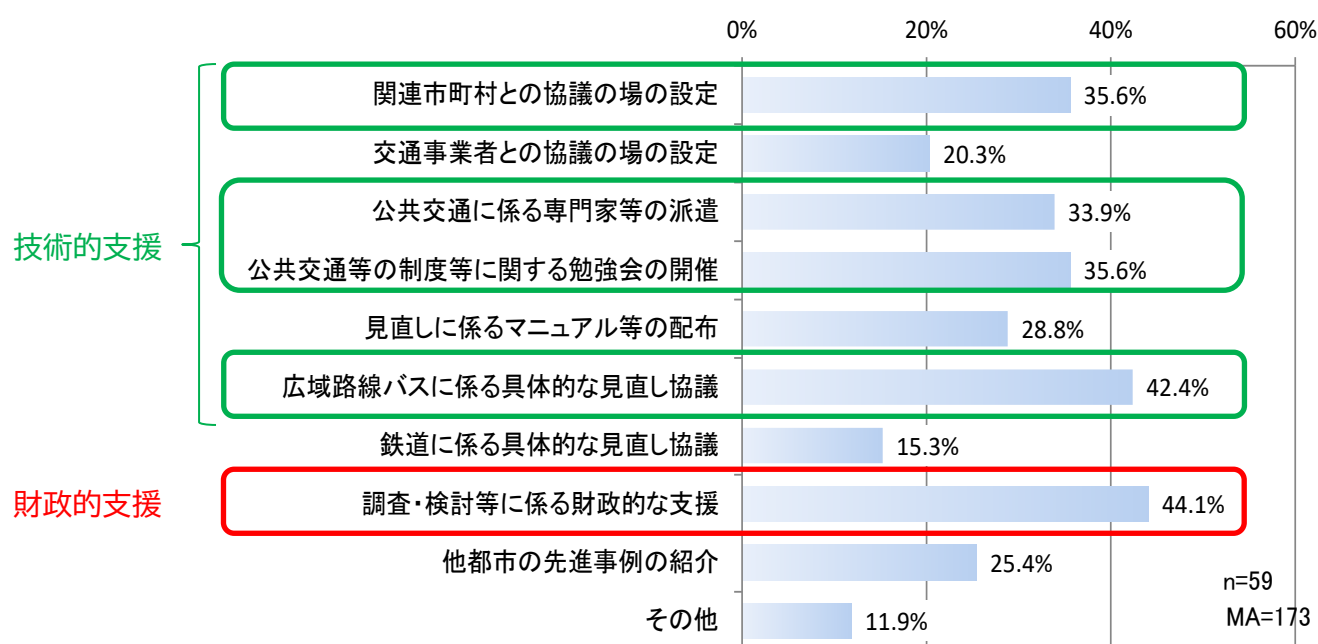
出典：R5交通事業者アンケート調査

● 市町村に対する支援（講師招へいによる勉強会の開催や各種情報の水平展開等）が必要

県内の市町村において、今後、地域公共交通の確保・維持に取り組む上で、県に対して求めることとして、「調査・検討等に係る財政的な支援」のほか、「関連市町村との協議の場の設定」、「公共交通に係る専門家等の派遣」、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」など、技術的な支援を求める回答が3割以上の市町村から出されています。

本県では、これまで市町村に対して、地域公共交通の運行に係る経費や地域公共交通計画の策定、実証事業の実施等に要する費用に対する支援を行っていますが、情報提供やナレッジ（事例）共有を図る機会が多くなかったため、講師を招へいした勉強会の開催や、国の制度改正等の動向、県内外の事例などの各種情報の水平展開を推進し、市町村における主体的な取組を支援することが必要です。

■ 市町村が地域公共交通を確保・維持する上で県に対して求めること



出典：R5市町村アンケート調査

● 乗務員の確保による地域公共交通サービスの安定的な運営基盤の構築が必要

県内のバス事業者における乗務員（ドライバー）の人数は減少傾向にあり、令和元年（2019年）から令和5年（2023年）まで134人減少しています。

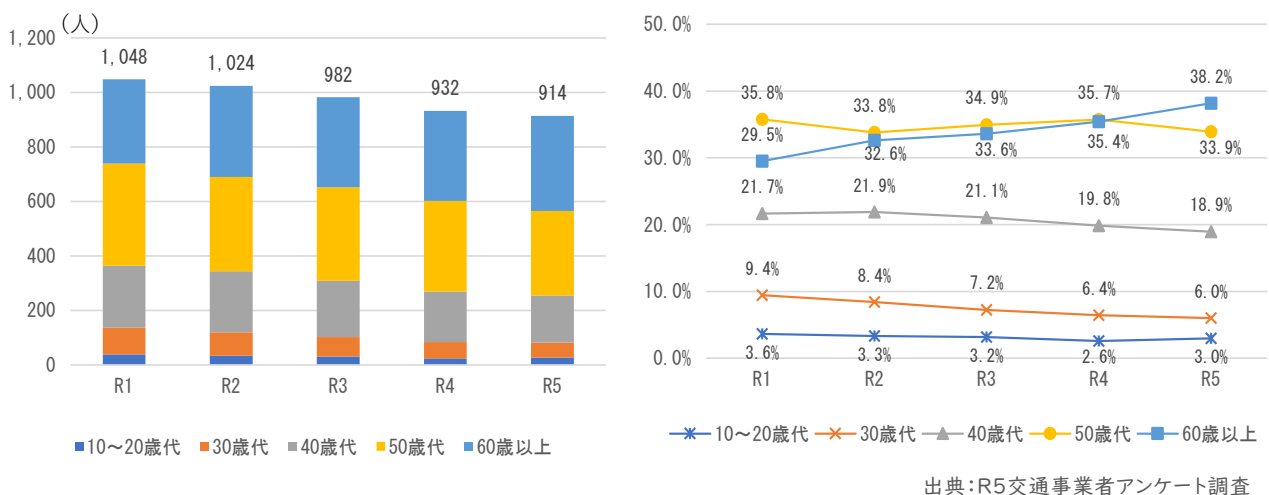
また、20代～30代の若い年齢層の採用が進んでおらず、高年齢化が進み、令和5年（2023年）には60歳以上の割合が4割近くとなっています。近い将来に定年退職を迎える年齢層がボリュームゾーンとなっているため、乗務員不足の深刻化が見込まれます。

令和5年（2023年）時点でも現状のサービス水準の維持に必要な乗務員数が約70人不足する状況にありますが、令和6年（2024年）4月から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が適用されると、現状サービス水準の維持に約90人不足する見込みです。

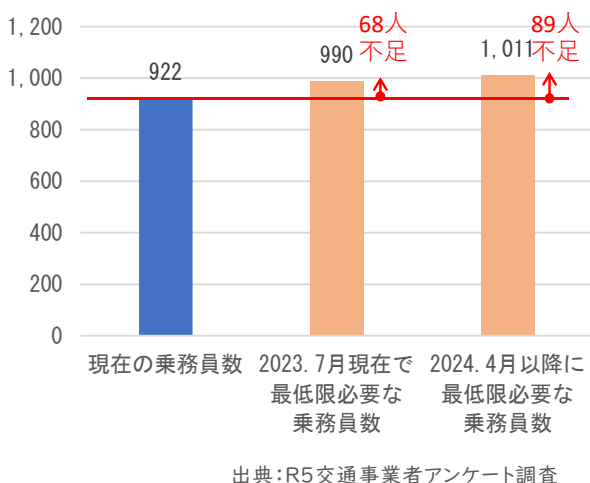
既に一部のバス事業者では、乗務員不足を要因としたバス路線の廃止や減便等を行っています。今後、更なる減便等を行わざるを得ない状況が発生するおそれもあり、サービス水準の低下が懸念されます。

今後も安定的に地域公共交通サービスを提供するためにも、関係者が連携して喫緊の課題であるバス事業者における乗務員確保を進め、安定的な運営基盤を構築することが必要です。

■ 県内バス事業者における乗務員数の推移（左）、乗務員の年齢構成割合の推移（右）



■ 現状サービス水準の維持に必要な乗務員数



※改善基準告示とは

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」であり、令和6年（2024年）4月1日から適用されます。

※バス運転手の基準の改正概要

1カ月の拘束時間：

改正前 原則281時間（最大309時間）

→ **改正後** 原則281時間（最大294時間）

1日の休憩期間

改正前 継続8時間以上

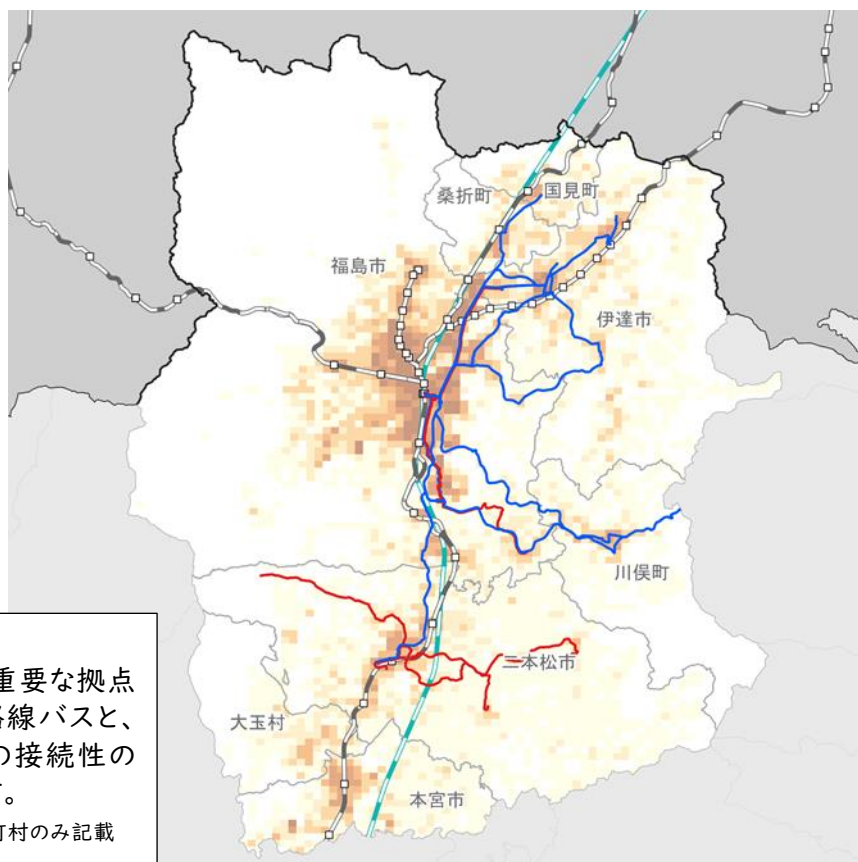
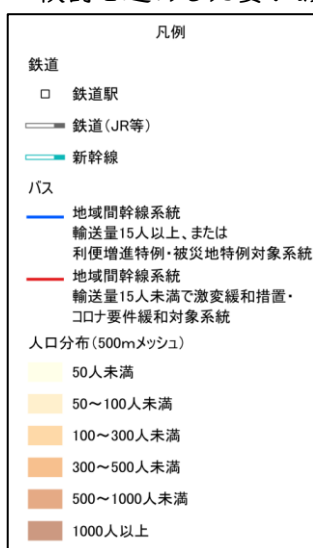
→ **改正後** 継続11時間を基本とし、継続9時間を下回らない

2-2 圏域別の課題

(1) 県北圏域

【地域間幹線系統】

- 本圏域の地域間幹線系統は、激変緩和措置の対象になっている系統などがあり、激変緩和措置等が終了すると、国庫補助の要件を満たさず、補助を受けられなくなるおそれがあります。
- また、平均乗車密度も低く、多くの系統で地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の密度カットの対象となっています。
- 激変緩和措置の終了により国庫補助要件を満たさなくなることや輸送密度の更なる低下で、沿線自治体の負担の増加が見込まれます。
- 圏域内の地域間幹線系統は、通勤・通学・通院等日常生活を支える重要な役割を担っているほか、伊達市内では大規模商業施設の開業が予定されていることから、おでかけや買物利用など新たな移動需要を確実に取り込むための広域路線バスの見直しも含め、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を進める必要があります。



【拠点】

- 各市町村では、それぞれの重要な拠点において、鉄道や広域的な路線バスと、域内を運行する公共交通との接続性の向上に向けた検討が必要です。

※市町村アンケート調査で回答があった市町村のみ記載

市町村名	各市町村が重要と考える拠点
福島市	福島駅、松川駅、福島交通飯坂温泉駅、県立医大付属病院、(仮称)イオンモール北福島
伊達市	保原駅
二本松市	二本松駅
本宮市	本宮駅、五百川駅、エイトタウン本宮
桑折町	桑折駅
川俣町	川俣町役場周辺、瓦町周辺、シルクピア周辺、川俣高校
大玉村	本宮駅

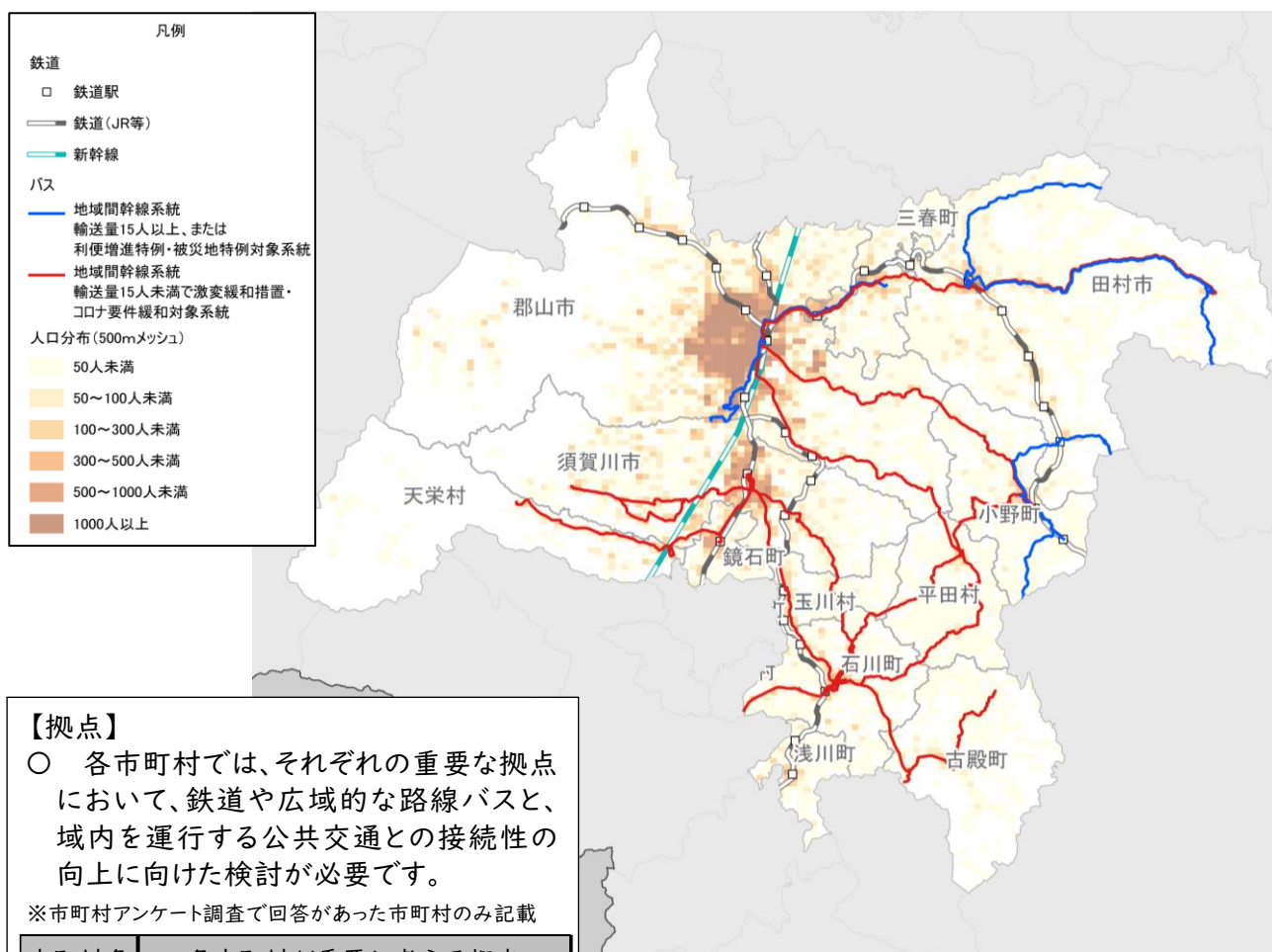
【鉄道】

- 阿武隈急行線は、福島市から宮城県を結び、沿線地域からの通勤・通学に欠かせない路線ですが、近年利用者が減少し、経営状況が悪化しています。
- 福島交通飯坂線は、福島駅から飯坂温泉駅を結び、通勤・通学利用のほか観光地へのアクセスとして欠かせない路線となっています。
- これらの路線は、沿線地域の通勤・通学・通院等日常生活を支える極めて重要な役割を担っていることから、交通事業者・沿線自治体が連携して、利活用促進を図ることが必要です。

(2) 県中圏域

【地域間幹線系統】

- 本圏域の地域間幹線系統は、多くの系統で激変緩和措置の対象になっており、激変緩和措置が終了すると、国庫補助の要件を満たさず、国庫補助を受けられなくなるおそれがあります。
- また、平均乗車密度も低く、多くの系統で地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の密度カットの対象となっています。
- 激変緩和措置の終了により国庫補助要件を満たさなくなることや輸送密度の更なる低下で、沿線自治体の負担の増加が見込まれます。
- 圏域内の地域間幹線系統は、通勤・通学・通院等日常生活を支える重要な役割を担っていますが、輸送量及び平均乗車密度が低いことから、移動実態等を踏まえ、広域路線バスの見直しも含めて広域交通の確保・維持に向けた対策を早急に進める必要があります。



【拠点】

- 各市町村では、それぞれの重要な拠点において、鉄道や広域的な路線バスと、域内を運行する公共交通との接続性の向上に向けた検討が必要です。

※市町村アンケート調査で回答があった市町村のみ記載

市町村名	各市町村が重要と考える拠点
郡山市	郡山駅、安積永盛駅、郡山富田駅、磐梯熱海駅
須賀川市	須賀川駅、須賀川市役所
田村市	船引駅
三春町	三春駅、三春中学校、各地区交流館・公民館
小野町	小野IC
石川町	磐城石川駅、野木沢駅、石川営業所
鏡石町	鏡石駅
玉川村	泉郷駅、川辺沖駅、福島空港、(仮称)複合型水辺施設

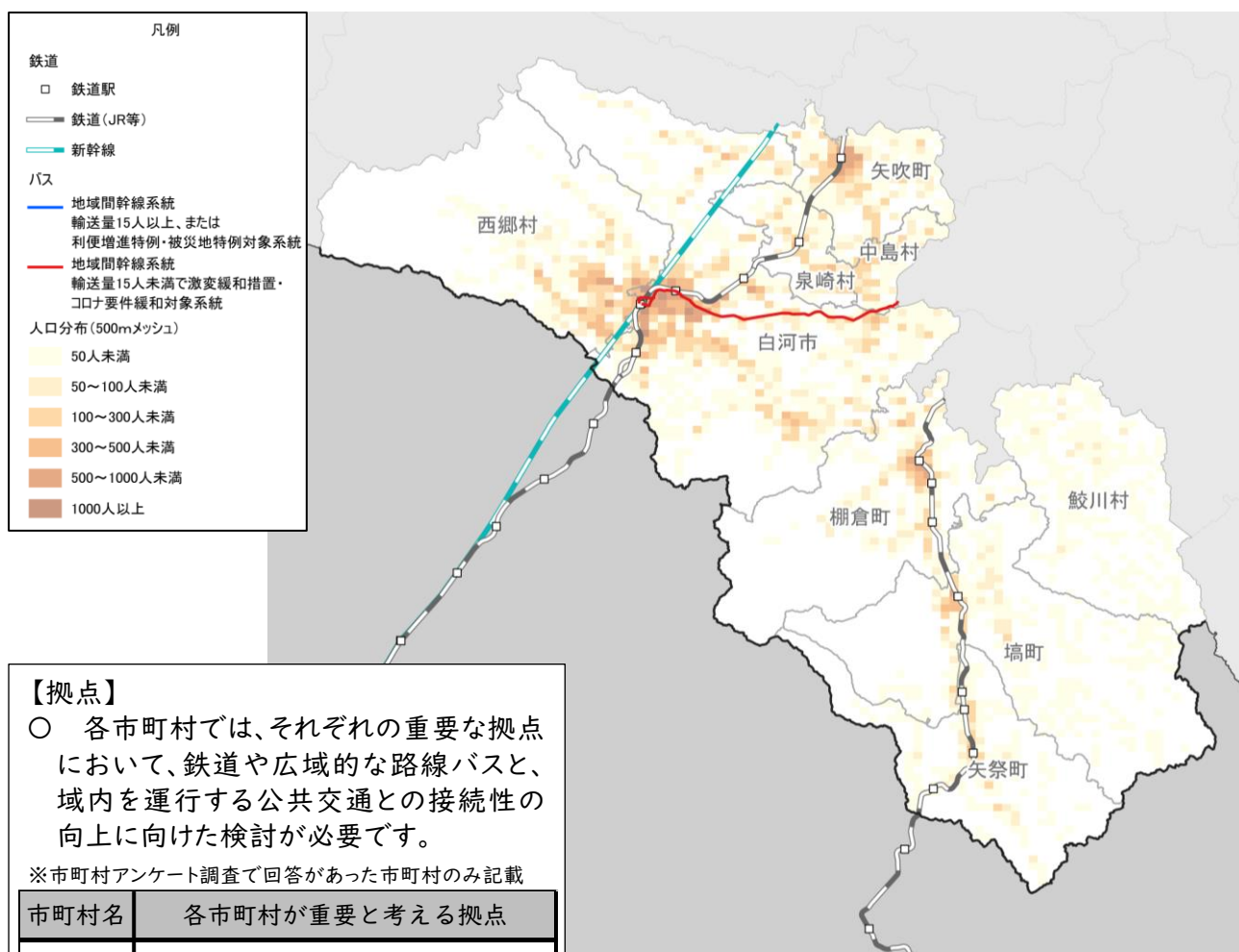
【鉄道】

- JR郡山駅と結ばれる各路線 (JR東北新幹線、JR東北本線、水郡線、磐越東線、磐越西線) は、沿線地域からの通勤・通学に欠かせない路線ですが、一部区間は、近年利用者が減少し、JR東日本による「ご利用の少ない線区」として開示対象となっています。
- JR郡山駅と結ばれる各路線は、沿線地域の通勤・通学・通院等日常生活を支える極めて重要な役割を担っていることから、交通事業者・沿線自治体が連携して、利活用促進を図ることが必要です。

(3) 県南圏域

【地域間幹線系統】

- 本圏域の地域間幹線系統は、激変緩和措置の対象になっており、激変緩和措置が終了すると、国庫補助の要件を満たさず、国庫補助を受けられなくなるおそれがあります。
- また、平均乗車密度も低く、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の密度カットの対象となっています。
- 激変緩和措置の終了により国庫補助要件を満たさなくなることや輸送密度の更なる低下で、沿線自治体の負担の増加が見込まれます。
- 圏域内の地域間幹線系統は、通勤・通学・通院等日常生活のほか、県南圏域と県中圏域との圏域間の移動を支える重要な役割を担っていますが、輸送量及び平均乗車密度が低いことから、移動実態等を踏まえ、広域路線バスの見直しも含めて利用者の増加や確保・維持に向けた検討を進める必要があります。



【鉄道】

- JR水郡線は、郡山市から茨城県を結び、沿線地域からの通学に欠かせない路線ですが、近年利用者が減少し、JR東日本による「ご利用の少ない線区」として開示対象となっています。
- 当該路線は、沿線地域の通勤・通学・通院等日常生活を支える極めて重要な役割を担っていることから、交通事業者・沿線自治体が連携して、利活用促進を図ることが必要です。

【地域間幹線系統】

- 凡例

鉄道
 □ 鉄道駅
 〰 鉄道(JR等)
 〰 新幹線

バス
 〰 地域間幹線系統
 輸送量15人以上、または
 利便増進特例・被災地特例対象系統
 〰 地域間幹線系統
 輸送量15人未満で激変緩和措置・
 コロナ要件緩和対象系統

人口分布(500mメッシュ)
 50人未満
 50~100人未満
 100~300人未満
 300~500人未満
 500~1000人未満
 1000人以上

喜多方市
 北塩原村
 湯川村
 磐梯町
 猪苗代町
 会津坂下町
 西会津町
 金山町
 三島町
 柳津町
 会津美里町
 昭和田
 会津若松市

【鉄道】
 ○ JR磐越西線は、郡山市から新潟県を結び、通勤・

○ 各市町村では、それぞれの重要な拠点において、鉄道や広域的な路線バスと、域内を運行する公共交通との接続性の向上に向けた検討が必要です。

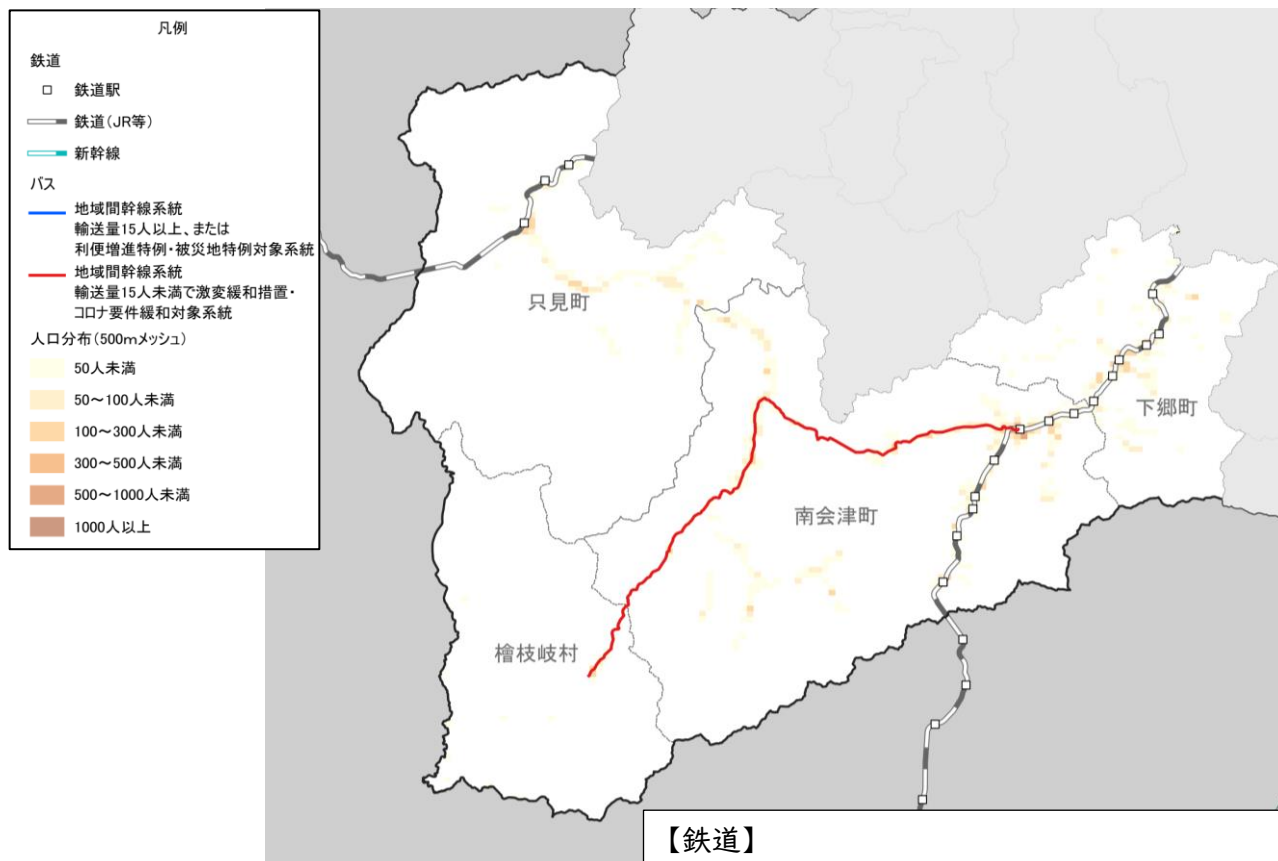
市町村名	各市町村が重要と考える拠点
会津若松市	会津若松駅、神明通り、竹田総合病院、西若松駅など
猪苗代町	猪苗代駅
会津美里町	まってらん処、じげんプラザ、本郷支所、新鶴支所
西会津町	野沢駅
柳津町	会津柳津駅、中央公民館
金山町	会津川口駅

35

(5) 南会津圏域

【地域間幹線系統】

- 本圏域の地域間幹線系統は、全ての系統で激変緩和措置の対象になっており、激変緩和措置が終了すると、国庫補助の要件を満たさず、国庫補助を受けられなくなるおそれがあります。
- また、平均乗車密度も低く、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の密度カットの対象となっています。激変緩和措置の終了により国庫補助要件を満たさなくなることや輸送密度の更なる低下で、沿線自治体の負担の増加が見込まれます。
- 圏域内の地域間幹線系統は、通勤・通学・通院等日常生活を支えているほか、尾瀬国立公園へのアクセス等観光誘客に重要な役割を果たしていることから、鉄道との連携を図りながら、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を進める必要があります。



【拠点】

- 各市町村では、それぞれの重要な拠点において、鉄道や広域的な路線バスと、域内を運行する公共交通との接続性の向上に向けた検討が必要です。

※市町村アンケート調査で回答があった市町村のみ記載

市町村名	各市町村が重要と考える拠点
南会津町	会津田島駅、会津高原尾瀬口駅、県立南会津病院
只見町	只見駅
檜枝岐村	会津田島駅、会津高原尾瀬口駅、県立南会津病院

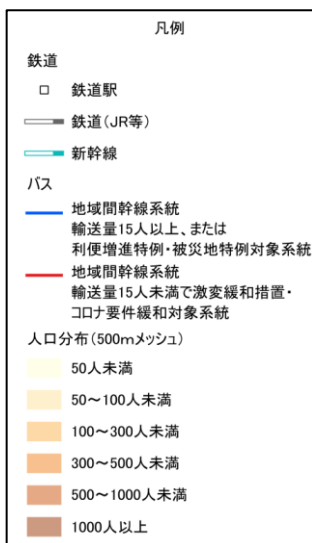
【鉄道】

- JR只見線は、JR東日本による「ご利用の少ない線区」として開示対象となっていますが、会津若松市から新潟県を結び、通学利用のほか風光明媚な路線として観光利用されています。
なお、会津川口駅～只見駅間は、上下分離方式により県が路線の維持管理を行っています。
- 会津鉄道会津線は、沿線地域の通勤・通学利用のほか、野岩鉄道・東武鉄道との相互乗り入れにより、首都圏から会津圏域の観光地へのアクセスとして欠かせない路線となっています。
- これらの路線は、沿線地域の通勤・通学・通院等日常生活を支えていると同時に、観光誘客など極めて重要な役割を担っていることから、交通事業者・沿線自治体が連携して、利活用促進を図ることが必要です。

(6) 相双・いわき圏域

【地域間幹線系統】

- 本圏域の地域間幹線系統は、「福島県避難地域広域公共交通計画」を策定し、東日本大震災の被災地域における地域間幹線系統に係る地域公共交通確保維持事業の特例措置を受けています。
- これらの系統については、住民の帰還促進や福島イノベーション・コースト構想を支える社会基盤として重要な役割を果たしていることから、関連する計画との整合性を図りながら、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を進める必要があります。
- また、いわき市は、昭和41年(1966年)に14市町村の合併により誕生した、県内第1位の広大な面積を有する市であり、市内には広域路線バス同等の長大なバス路線が運行していますが、制度上の制約から国の支援が受けられないため、日常生活に必要なバス路線の存続が危ぶまれる状況となっています。国に対して地域の実情に応じた制度改革を求めていくことや、適時適切な支援の検討を進める必要があります。



【鉄道】

- JR磐越東線は、いわき市から郡山市を結び、沿線地域からの通学に欠かせない路線ですが、近年利用者が減少し、JR東日本による「ご利用の少ない線区」として開示対象となっています。
- 当該路線は、沿線地域の通勤・通学・通院等日常生活を支える極めて重要な役割を担っていることから、交通事業者・沿線自治体が連携して、利活用促進を図ることが必要です。

【拠点】

- 各市町村では、それぞれの重要な拠点において、鉄道や広域的な路線バスと、域内を運行する公共交通との接続性の向上に向けた検討が必要です。

※市町村アンケート調査で回答があった市町村のみ記載

市町村名	各市町村が重要と考える拠点
南相馬市	原ノ町駅、小高駅、鹿島駅、南相馬IC、南相馬鹿島SA/SIC、小高SIC(整備予定)
新地町	新地駅、駒ヶ嶺駅
浪江町	浪江駅
双葉町	双葉駅、産業交流センター
大熊町	大野駅
富岡町	さくらモールとみおか、富岡駅
飯館村	道の駅までい館
葛尾村	船引駅
いわき市	いわき駅、小名浜市街地(小名浜支所、イオンモール小名浜)



3. 基本的な方針と目標

3-1 基本理念・基本方針

総合計画に定める本県の将来の姿や、先述の本県の地域公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえ、本県の地域公共交通が“目指す姿”としての基本理念と3つの基本方針を定めます。

基本理念

活力ある持続可能な地域社会の実現に寄与する地域公共交通

本県が目指す将来の姿の実現に向けて、重要な社会インフラである地域公共交通を確保・維持し、安心・快適な生活環境を構築していくとともに、交流人口の拡大等地域の活性化に寄与する地域公共交通を目指します。

基本方針①

安心・快適に暮らし続けることができる広域的な地域公共交通

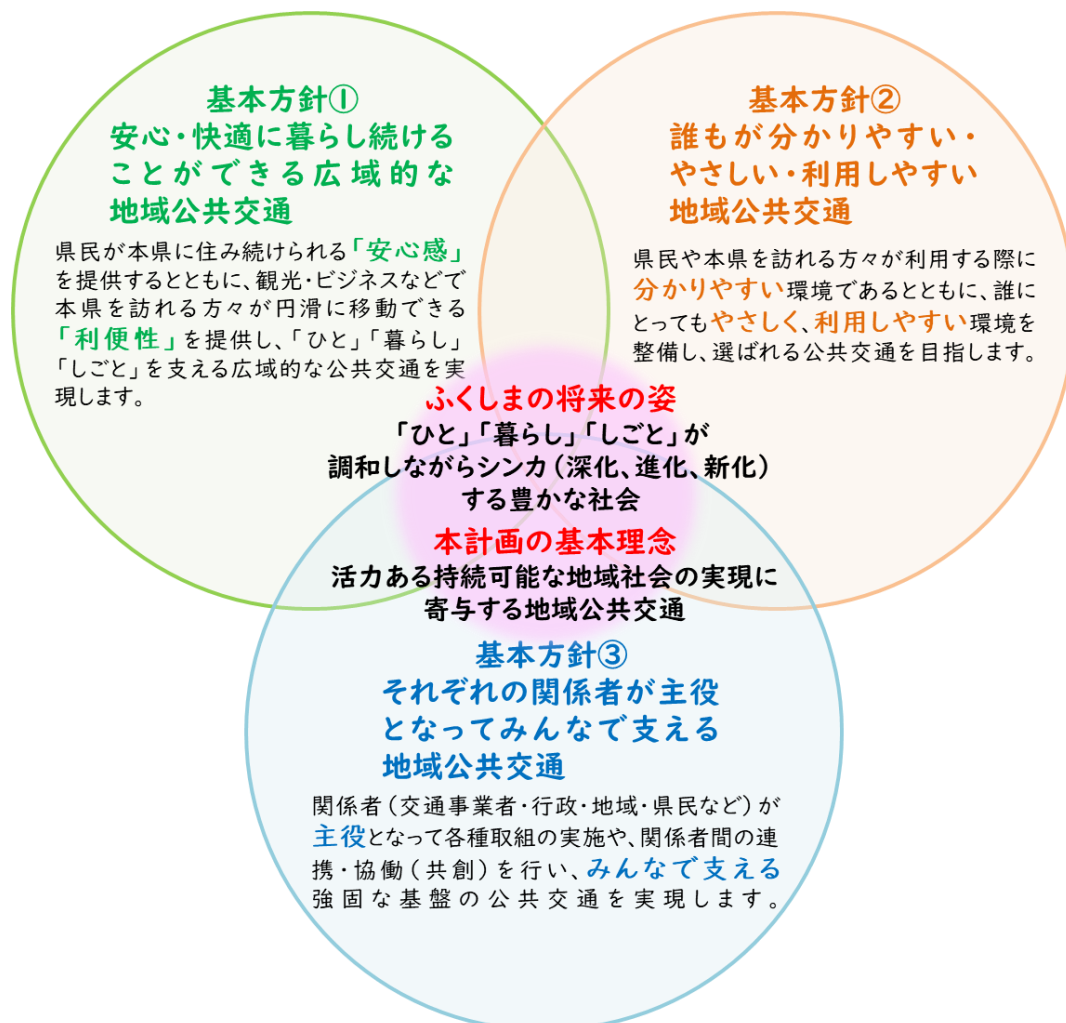
基本方針②

誰もが分かりやすい・やさしい・利用しやすい地域公共交通

基本方針③

それぞれの関係者が主役となってみんなで支える地域公共交通

これら3つの基本方針に基づき本計画を推進することで、本県にとって望ましい地域公共交通ネットワークの構築を図り、基本理念及び本県が目指す将来の姿の実現に寄与します。



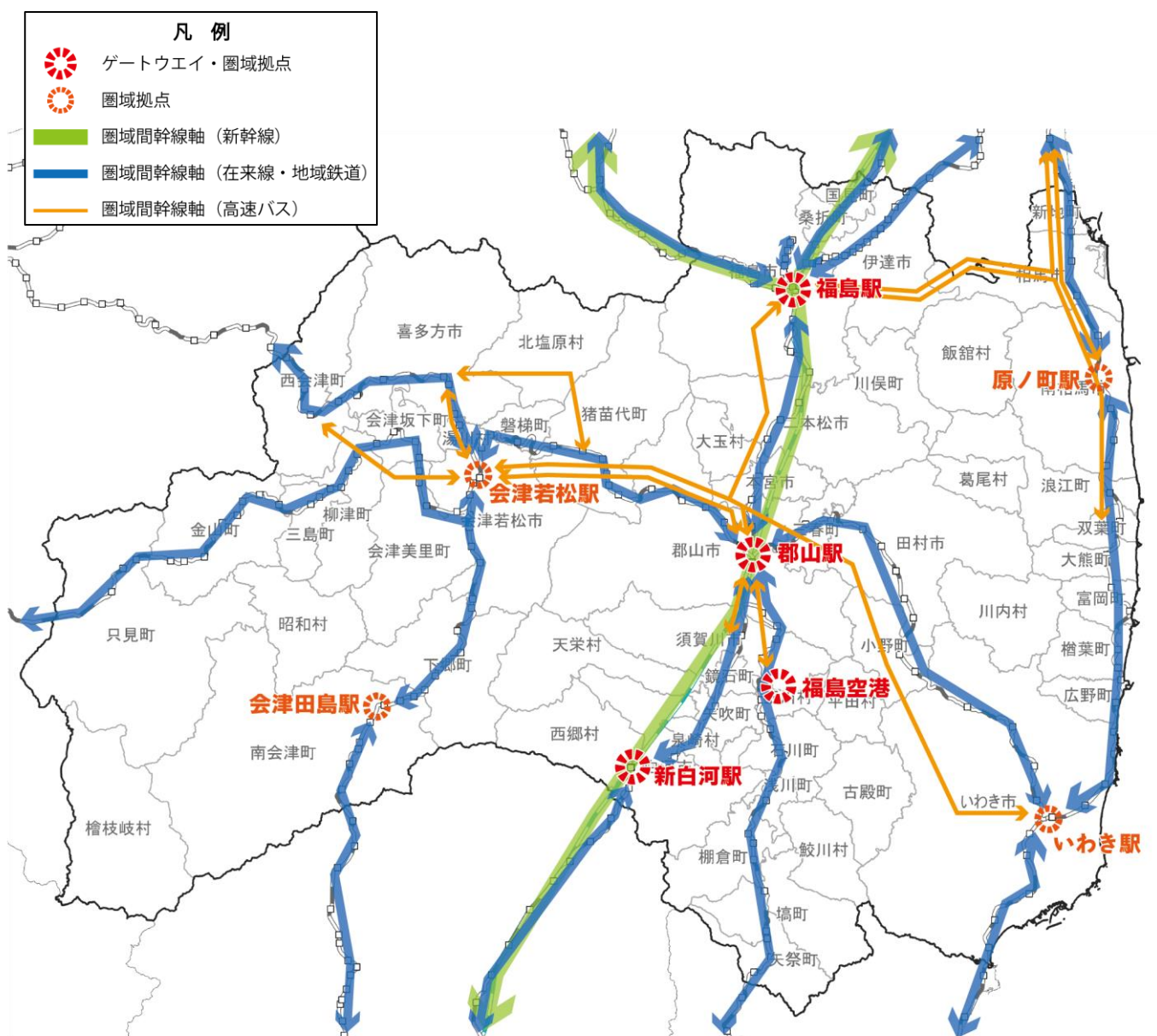
3-2 地域公共交通ネットワークの将来像

(1) 県全体の地域公共交通ネットワーク将来像

後述する本計画に基づく施策の実施により本県が目指す地域公共交通ネットワークの将来像と機能・役割等を次のとおり定めます。

地域公共交通の将来像については、地域公共交通のネットワークを示す「軸」と、軸を束ねて一体性を高める「拠点」により構成します。

本項では、県や都市、圏域間における交通ネットワークの将来像を示し、各圏域の公共交通ネットワークの将来像は、次項以降に示すものとしませんが、軸となる各広域交通については、県民の通勤・通学・通院等の日常生活の足であることから、交通事業者・市町村等と連携し利便性の向上を図り、県全体の交通ネットワークの充実を目指します。



※ゲートウェイ：本県の玄関口となる新幹線駅・空港

【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	圏 域	拠点名	
圏域拠点	○本県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	県北	福島駅	《ゲートウェイ》 福島空港
		県中	郡山駅	
		県南	新白河駅	
		会津	会津若松駅	※ゲートウェイ： 本県の玄関 口となる空 港・新幹線駅
		南会津	会津田島駅	
		相双	原ノ町駅	
		いわき	いわき駅	
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	圏域別の地域公共交通ネットワーク将来像に記載		

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (新幹線)	○複数の都県・都市・圏域間をまたぐ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	JR東北新幹線、山形新幹線
圏域間幹線軸 (在来線・地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	・JR東北本線、常磐線、水郡線、磐越東線、磐越西線、只見線、奥羽本線 ・会津鉄道会津線 ・野岩鉄道会津鬼怒川線 ・阿武隈急行阿武隈急行線 ・福島交通飯坂線
圏域間幹線軸 (高速バス)	○圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	・福島～いわき線、福島～双葉・南相馬線、会津～福島線、会津～郡山～いわき線、野沢～会津線、福島～仙台線、南相馬～仙台線、郡山～喜多方線、郡山～福島空港線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス	圏域別の地域公共交通ネットワーク将来像に記載
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス	圏域別の地域公共交通ネットワーク将来像に記載

①県北圏域の地域公共交通ネットワークの将来像(イメージ図)

圏域内等の交流や、県民の生活に必要な地域間幹線軸①については、地域間幹線系統の確保・維持を図ります。しかしながら、平均乗車密度が低いことから、路線の見直しも含め、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を交通事業者・沿線自治体と連携して進めます。

凡 例

- ゲートウェイ・圏域拠点
- 圏域拠点
- 地域拠点
- 圏域間幹線軸（新幹線）
- 圏域間幹線軸（在来線・地域鉄道）
- 地域間幹線軸①（バス）
輸送量15人以上、または
利用増進特別・被災地特別対象系統
- 地域間幹線軸②（バス）
輸送量15人未満で乗客緩和措置・
コロナ要件緩和対象系統
- 地域間幹線軸③（バス）

（仮称）イオンモール北福島

飯坂温泉駅

伊達線

福島市

福島駅

医大立子山経由飯野線

医大病院

医大経由二本松線

塩沢線

二本松駅

二本松市

大玉村

小浜線

本宮市

郡山市

桑折町

藤田線

国見町

伊達経由保原線

月の輪経由梁川線

保原駅

伊達市

伊達経由掛田線

大波経由掛田線

川俣高校線

飯舘村

川俣町

医大・川俣経由南相馬線

針道経由東和小学校線

大平経由小浜線

【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	拠点名
圏域拠点	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中核となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	福島駅
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	県立医科大学付属病院 飯坂温泉駅 (仮称)イオンモール北福島 保原駅 二本松駅

《ゲートウェイ》

※ゲートウェイ：
本県の玄関
口となる空
港・新幹線駅

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (新幹線)	○複数の都県・都市・圏域間をまたぐ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	JR東北新幹線、山形新幹線
圏域間幹線軸 (在来線・地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	・JR東北本線、奥羽本線 ・阿武隈急行阿武隈急行線 ・福島交通飯坂線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	・藤田線、伊達線、 伊達経由保原線、 伊達経由掛田線、 医大立子山経由飯野線、 月の輪経由梁川線、 大波経由掛田線、 大平経由小浜線、小浜線、 針道経由東和小学校線、 塩沢線、医大経由二本松線、 医大・川俣経由南相馬線 (幹 福島交通) 川俣高校線 (幹 ジェイアールバス東北)
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る	桑折線、 月舘経由川俣線、 伊達経由湯野線、 フェスタ・本宮線 (福島交通)

幹：地域間幹線系統

なお、福島空港のアクセスについては、郡山～福島空港線のほか、県内全域及び隣県の一部を運行エリアとした乗合タクシーがあることから、関係者と連携した周知広報・利用促進を図ります。



【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	拠点名
圏域拠点	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中核となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	郡山駅
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	安積永盛駅 磐梯熱海駅 須賀川駅 船引駅 小野新町駅 磐城石川駅

《ゲートウェイ》
福島空港

※ゲートウェイ：
本県の玄関
口となる空
港・新幹線駅

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (新幹線)	○複数の都県・都市・圏域間をまたぐ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	JR東北新幹線
圏域間幹線軸 (在来線・地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	JR東北本線、水郡線、 磐越東線、磐越西線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	・三春線、斎藤經由三春線、 竜崎經由石川線、蓬田線、 小野線、古道線、母畑經由石川線、木の崎經由長沼線、 竜生線、竹貫田線、仁田線、 石川・蓬田線、小野・石川線、 南タウン・向陽台団地線、 移經由葛尾線、 船引・川内線、新白河・石川線 (幹 福島交通) 川内～小野～上三坂線 (幹 新常磐交通)
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る	・並木町經由須賀川線、 清陵情報高校線、旧道經由須賀川線、百目木線、成田線、 丸山線、古戸經由南沢線、 名花線、宝木經由鮫川線、 有実線、岩農線、 フェスタ・本宮線、今坂・大信庁舎線、永田經由後川線、 牧の内經由長沼車庫線 (福島交通) 勝田内・磐梯熱海駅線 (会津乗合自動車)

幹：地域間幹線系統

また、広域交通と域内交通が接続するゲートウェイや圏域拠点、地域拠点の接続性を確保し、ネットワークの一体性の向上を図ります。



【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	拠点名
圏域拠点	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中核となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	新白河駅
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	白河駅 磐城棚倉駅 磐城塙駅 鮫川村役場

《ゲートウェイ》

※ゲートウェイ：
本県の玄関
口となる空
港・新幹線駅

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (新幹線)	○複数の都県・都市・圏域間をまたぐ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	JR東北新幹線
圏域間幹線軸 (在来線・ 地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	JR東北本線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	新白河・石川線 (幹 福島交通) 白棚線 (幹 ジェイアールバス関東)
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る	・刈敷坂・棚倉線、 宝木経由鮫川線、 今坂・大信庁舎線、塙・鮫川線、 東館線、棚倉・塙線、真名子線、 高助線、川谷線、甲子線、 由井ヶ原線、太陽の国線、 勝負沢線 (福島交通)

幹：地域間幹線系統

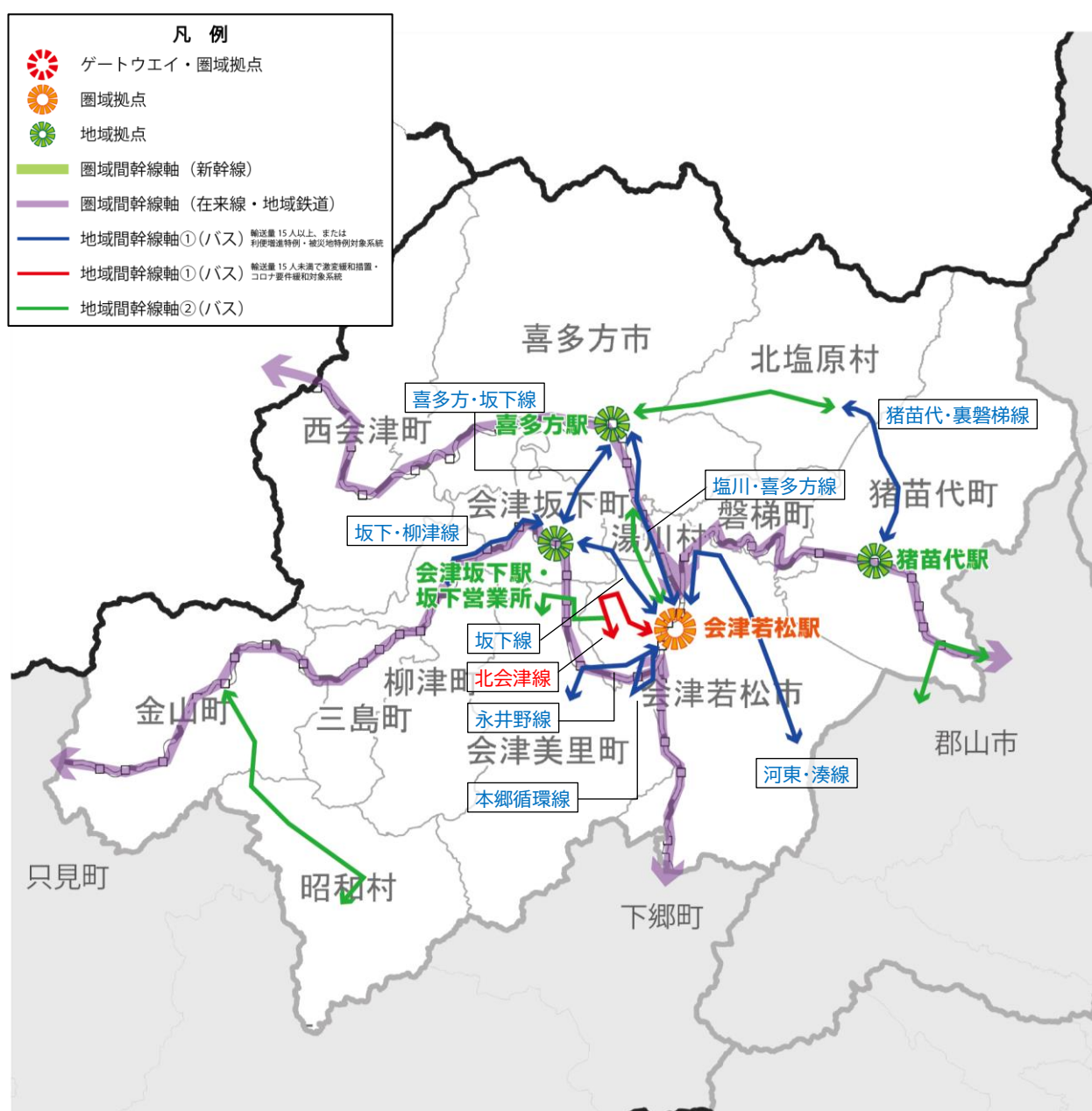
④会津圏域の地域公共交通ネットワーク将来像(イメージ図)

本圏域は、隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携に必要な圏域間幹線軸（在来線・地域鉄道）について、利用者が減少している路線を中心に、交通事業者・沿線自治体と連携して利用促進に向けた検討・取組を進めます。

なお、JR只見線については、平成23年（2011年）の新潟・福島豪雨により被災し、県と沿線自治体等が協議を重ね、上下分離方式により復旧・運行再開されていることから、地方創生及び利活用に向けた取組を推進します。

圏域内等の交流や、県民の生活に必要な地域間幹線軸①については、地域間幹線系統の確保・維持を図るため、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を交通事業者・沿線自治体と連携して進めます。

また、広域交通と域内交通が接続する圏域拠点、地域拠点の接続性を確保し、ネットワークの一体性の向上を進めます。



【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	拠点名
圏域拠点	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中核となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	会津若松駅
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	喜多方駅 猪苗代駅 会津坂下駅・坂下営業所

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (在来線・地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	・JR磐越西線、只見線、 ・会津鉄道会津線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	・喜多方・坂下線、坂下・柳津線、 本郷循環線、永井野線、 河東・湊線、坂下線、 塩川・喜多方線、 北会津線、猪苗代・裏磐梯線 (幹 会津乗合自動車)
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る	・新鶴線、笈川線、大芦線、 勝田内・磐梯熱海駅線、 赤津・上戸線、勝田内・上戸線、 喜多方・大塩・裏磐梯線 (会津乗合自動車)

幹：地域間幹線系統

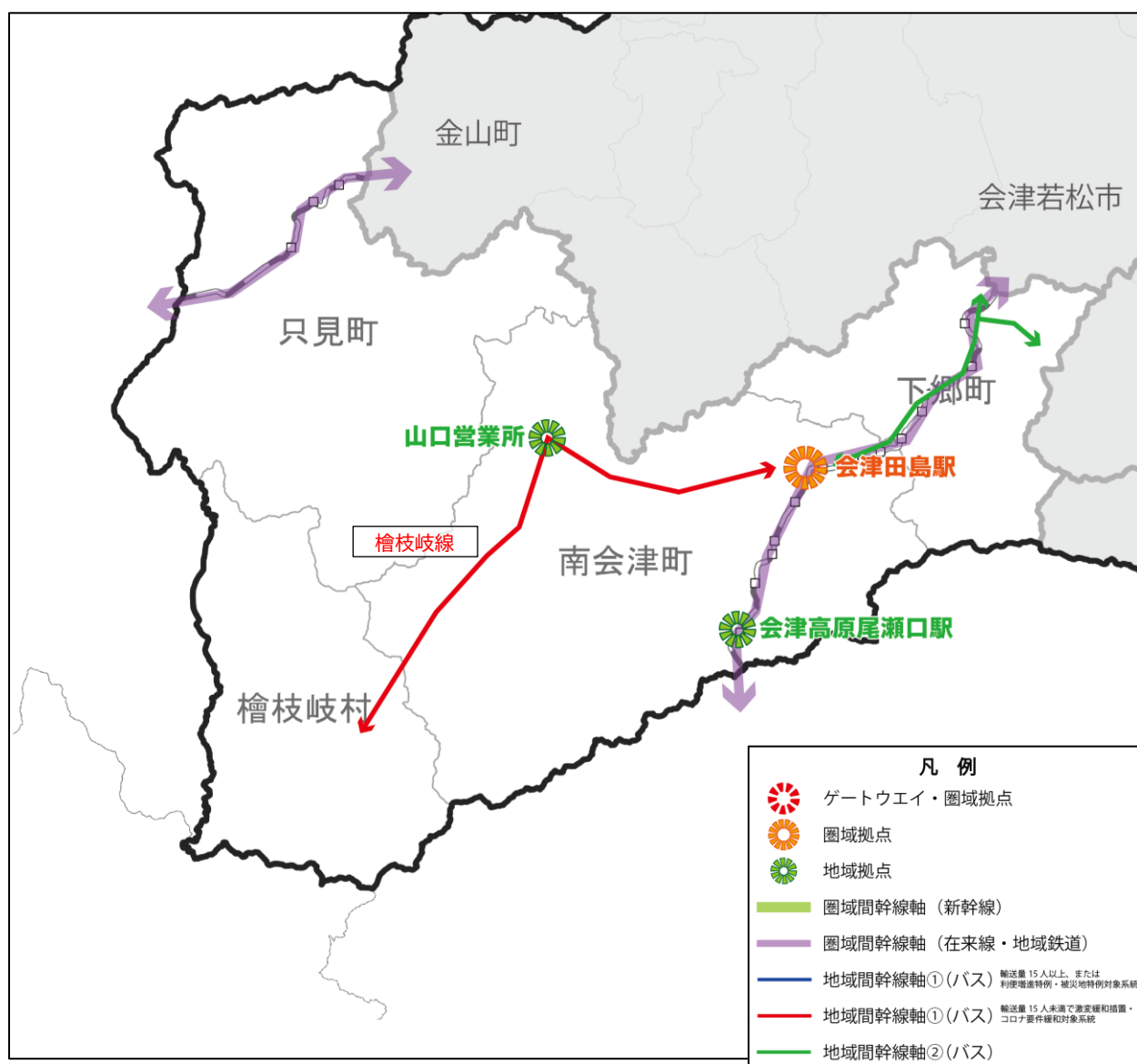
⑤南会津圏域の地域公共交通ネットワーク将来像（イメージ図）】

本圏域は、隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携に必要となる圏域間幹線軸（在来線・地域鉄道）について、引き続き、交通事業者・沿線自治体と連携して利用促進に向けた検討・取組を進めます。

なお、JR只見線については、平成23年（2011年）の新潟・福島豪雨により被災し、県と沿線自治体が協議を重ね、上下分離方式により復旧・運行再開されていることから、地方創生及び利活用に向けた取組を推進します。

圏域内等の交流や、県民の生活に必要となる地域間幹線軸①については、地域間幹線系統の確保・維持を図りますが、輸送量及び平均乗車密度が著しく低いことから、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を交通事業者・沿線自治体と連携して進めます。

また、広域交通と域内交通が接続する圏域拠点、地域拠点の接続性を確保し、ネットワークの一体性の向上を図ります。



【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	拠点名
圏域拠点	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中核となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	会津田島駅
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	会津高原尾瀬口駅 山口営業所

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (在来線・地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	・JR只見線 ・会津鉄道会津線 ・野岩鉄道会津鬼怒川線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	檜枝岐線 (幹 会津乗合自動車)
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る	枝松線、県立南会津病院線 (会津乗合自動車)

幹:地域間幹線系統

本圏域は、隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携に必要となる圏域間幹線軸（在来線・地域鉄道）について、利用者が減少している路線を中心に、交通事業者・沿線自治体と連携して利用促進に向けた検討・取組を進めます。

なお、広大な面積を有するいわき市に関しては、制度上の制約から国の支援が受けられないため、適時適切な支援の検討を行い、広域路線同等のバス路線の確保・維持を図ります。

新地町
相馬市
飯舘村
川俣町
南相馬市
原ノ町駅
浪江町
葛尾村
田村市
双葉町
大熊町
富岡
川内村
小野町
川内～小野～上三坂線
船引・川内線
移經由葛尾線
浪江駅
富岡～浪江線
川内～富岡線
富岡駅
楢葉町
広野町
いわき市
いわき駅
(急行)いわき～富岡線

凡 例

- ゲートウェイ・圏域拠点
- 圏域拠点
- 地域拠点
- 圏域間幹線軸（新幹線）
- 圏域間幹線軸（在来線・地域鉄道）
- 地域間幹線軸①（バス）
輸送量15人以上、または
利用増進特例・被災地特例対象系統
- 地域間幹線軸②（バス）
輸送量15人未満で激変緩和措置・
コロナ要件緩和対象系統

【拠点の位置付け等】

区 分	位置付け	拠点名
圏域拠点	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中核となる拠点 ○各圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、圏域間及び市町村間の移動を支える拠点	原ノ町駅 いわき駅
地域拠点	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	浪江駅 富岡駅

【軸の位置付け等】

区 分	位置付け	路線名
圏域間幹線軸 (在来線・地域鉄道)	○隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間等の交流、県民の生活を支え、本県の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸	・JR常磐線、磐越東線
地域間 幹線軸①	○国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行する広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	・医大・川俣經由南相馬線、 移經由葛尾線、船引・川内線 (幹 福島交通) ・(急行)いわき～富岡線、 川内～小野～上三坂線、 川内～富岡線、富岡～浪江線 (幹 新常磐交通)
地域間 幹線軸②	○地域間幹線軸①以外の広域路線バス ○圏域内等の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る	・車川經由原町線、 立谷經由原町線 (福島交通)

幹: 地域間幹線系統

3-3 計画の目標

基本理念及び本県が目指す将来の姿の実現に向けて、本計画の計画期間内に達成を目指すゴールとして、計画の目標を次のとおり定めます。

目標の達成状況を確認するため、それぞれの目標に対して評価指標を設定し、各年度のモニタリング、あるいは計画最終年度での検証を行い、着実な計画の推進を図ります。

なお、計画の期間が7年間であることから、5年目で中間評価するものとします。

■ 計画の基本方針と目標の関係性

基本方針①

安心・快適に暮らし続けることができる広域的な地域公共交通

基本方針②

誰もが分かりやすい・やさしい・利用しやすい地域公共交通

基本方針③

それぞれの関係者が主役となってみんなで支える地域公共交通

目標①県民や来訪者が安心しておでかけできる地域公共交通ネットワークを構築する

目標②様々な移動手段がシームレスにつながり、利用しやすい環境を整える

目標③将来にわたり地域公共交通サービスを提供し続けられる運営・運行体制を整える

目標④交通・他分野の様々な主体が連携・協働（共創）して地域公共交通を支える体制をつくる

目標①県民や来訪者が安心しておでかけできる地域公共交通ネットワークを構築する

○県民や来訪者等が安心しておでかけできるよう、広域的な移動ニーズに合わせて、地域公共交通ネットワークを構築するとともに、移動ニーズの変化等に合わせて適切に見直し等を行い、持続可能な交通サービスを確保・維持します。

【評価指標】

指 標	現況値	目標値	備 考
乗合バスの年間利用者数	14,910千人/年 (令和4年度)	16,145千人/年 (令和12年度)	
第三セクター鉄道の年間利用者数※	562千人 (令和4年度)	727千人 (令和9年度)	会津鉄道、野岩鉄道
広域路線バス(地域間幹線系統)に対する県の公的負担額	150,559千円/年 (令和5年度)	152,436千円/年 (令和12年度)	

※第三セクター鉄道の年間利用者については、会津鉄道及び野岩鉄道において経営健全化に関する計画を策定していることから、令和10年度以降の目標値は、当該計画と整合するよう別途適切な時期に検討する。

目標②様々な移動手段がシームレスにつながり、利用しやすい環境を整える

○交通モード間やそれぞれの路線間が物理的にも、情報的にもシームレス(継ぎ目なく)につながり、一体性の高い地域公共交通ネットワークを構築するとともに、誰もが地域公共交通を円滑に利用でき、安心して快適な利便性の高い利用環境を整えます。

【評価指標】

指 標	現況値	目標値	備 考
利用可能な路線バスにおけるキャッシュレス決済の利用率	—	90%以上 (令和12年度)	
バス事業者及び市町村※ ¹ におけるオープンデータ化割合	20.8% (令和5年12月)	100% (令和12年度)	
鉄道駅のエレベーター設置率 ※ ²	86.7% (令和5年12月)	100% (令和12年度)	

※¹:域内交通(予約型の運行除く)を運行する市町村が対象。

※²:1日当たりの利用者数3千人以上及び2千人以上3千人未満で移動等円滑化基本構想(基本構想)の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅が対象。

目標③将来にわたり地域公共交通サービスを提供し続けられる運営・運行体制を整える

○地域公共交通に関わるそれぞれが主体となって、“自分ごと”として地域公共交通を捉える意識づくりを進め、安定的に地域公共交通サービスを提供し続けることができる、強固な事業環境を整えます。

【評価指標】

指 標	現況値	目標値	備 考
市町村の地域公共交通計画策定率	37.3% (令和5年12月)	100% (令和12年度)	
乗合バスの運行本数に対する乗務員の充足率	91.2% (令和5年7月)	100% (令和12年度)	

目標④

交通・他分野の様々な主体が連携・協働（共創）して地域公共交通を支える体制をつくる

○交通事業者間や市町村間との連携及び他分野との連携・協働（共創）を行い、利用者にとって利便性及び魅力の高い地域公共交通サービスを提供するとともに、県全体で地域公共交通を支える体制づくりを進めます。

【評価指標】

指 標	現況値	目標値	備 考
広域路線バス（地域間幹線系統）の収支率※1	37.4% (令和5年度)	48.4% (令和12年度)	
奥会津地域住民が、JR只見線を地域のシンボルと認識している割合※2	—	80%以上 (令和9年度)	
交通ネットワークや情報基盤が十分に整備された地域に住んでいると回答した県民の割合	31.9% (令和5年度)	66%以上 (令和12年度)	

※1：避難地域地域間幹線系統を除く。

※2：奥会津地域住民が、JR只見線を地域のシンボルと認識している割合については、只見線利活用推進協議会において只見線利活用計画を策定していることから、令和10年度以降の目標値は当該計画と整合性を図るよう別途適切な時期に検討する。

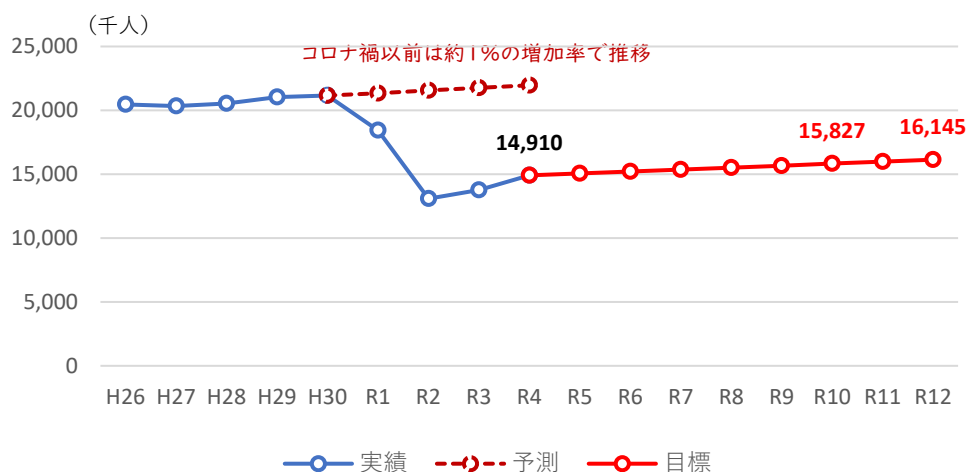
3-4 指標の算出方法と目標値の設定方法

(1) 目標①に関する指標

【乗合バスの年間利用者数】

指標の概要	・県内を運行する乗合バス（路線バス・高速バス）の利用者数を対象として、各事業者の輸送実績を基に年間利用者数を算出します。 ・乗合バス（路線バス・高速バス）の利用者数は、コロナ禍以前の5か年（平成26年度～平成30年度）の実績に基づくと、令和元年以降約1%の増加率で推移する予測でしたが、コロナ禍により大幅に利用者数が減少しています。 ・令和3年度以降、利用者数は増加・回復傾向にありますが、今後も継続して増加・回復することを目指し、コロナ禍以前の水準の年1%の増加率を目標にします。
算定方法	バス事業者からの聞き取り（毎年5月） ※一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書に示す数値

■ 目標値の算出根拠（乗合バス（路線バス・高速バス）の年間利用者数）



【第三セクター鉄道の年間利用者数】

指標の概要	・福島県内を運行する第三セクター鉄道（会津鉄道（株）・野岩鉄道（株））の年間利用者数の合計を算出します。 ・人口減少が進行する中においても、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利活用策を実施し、年間利用者の増加を図ります。
算定方法	第三セクター鉄道事業者からの聞き取り（毎年5月）

■ 目標値の算出根拠

年 度	合 計
令和2年度（実績）	449,786人
令和3年度（実績）	515,935人
令和4年度（実績）	561,601人
令和6年度	766,717人

【広域路線バス（地域間幹線系統）に対する県の公的負担額】

概 要	・地域間幹線系統補助金の県の補助実績の総額を算出します。 ・指標「広域路線バス（地域間幹線系統）の収支率」により、平均乗車密度が向上し、密度カットの影響が緩和されることや、地域公共交通利便増進実施計画による特例の適用がされた場合は密度カット要件自体が適用外となることで、県の負担額は増加することが想定されますが、路線の再編・効率化により系統数が整理されることも予想されるため、令和3年度～令和5年度の3か年度平均と同程度の補助金を維持することを目標にします。 ※避難地域地域間幹線系統補助を受けて運行する広域路線バスを除く。
算出方法	地域間幹線系統県補助額実績（毎年11月）

■ 目標値の算出根拠

年 度	県補助額	} 直近3か年度の平均152,436千円
令和3年度（実績）	159,025千円	
令和4年度（実績）	147,725千円	
令和5年度（実績）	150,559千円	

(2) 目標②に関する指標

【利用可能な路線バスにおけるキャッシュレス決済の利用率】

指標の概要	・利用可能な路線バスを対象として、キャッシュレス決済利用率を算出します。 ・キャッシュレス決済の普及を促進し、利用率90%以上とすることを目標にします。
算出方法	バス事業者からの聞き取り(随時)

■ 目標値の算出根拠

福島県避難地域広域公共交通計画において、キャッシュレス決済利用率90%以上としていることから、同計画に準じる。

【バス事業者及び市町村におけるオープンデータ化割合】

指標の概要	・県内の路線バス事業者及び域内交通（予約型の運行を除く）を運行する市町村におけるGTFS-JPデータの作成・オープンデータ化の件数を基に算出します。 ・オープンデータ化を100%とすることを目標にします。
算定方法	バス事業者及び市町村への聞き取り（随時）

■ 目標値の算出根拠（令和5年12月時点）

圏 域	市町村名	作成状況	圏 域	市町村名	作成状況
県 北	福島市	一部公開済み	会 津	会津若松市	未作成
	二本松市	未作成		喜多方市	該当路線無し
	伊達市	公開済み		北塩原村	未作成
	本宮市	作成中		西会津町	未作成
	桑折町	該当路線無し		磐梯町	該当路線無し
	国見町	該当路線無し		猪苗代町	該当路線無し
	大玉村	未作成		会津坂下町	該当路線無し
	川俣町	該当路線無し		湯川村	該当路線無し
県 中	郡山市	該当路線無し		柳津町	未作成
	須賀川市	公開済み		三島町	未作成
	田村市	該当路線無し		金山町	該当路線無し
	鏡石町	該当路線無し		昭和村	未作成
	天栄村	該当路線無し		会津美里町	該当路線無し
	石川町	該当路線無し	南会津	下郷町	該当路線無し
	玉川村	該当路線無し		檜枝岐村	該当路線無し
	平田村	該当路線無し		只見町	公開済み
	浅川町	該当路線無し		南会津町	未作成
	古殿町	該当路線無し	相 双	相馬市	該当路線無し
	三春町	公開済み		南相馬市	未作成
小野町	該当路線無し	広野町		未作成	
県 南	白河市	未作成		檜葉町	未作成
	西郷村	該当路線無し		富岡町	未作成
	泉崎村	該当路線無し		川内村	未作成
	中島村	該当路線無し		大熊町	未作成
	矢吹町	該当路線無し		浪江町	該当路線無し
	棚倉町	該当路線無し		双葉町	未作成
	矢祭町	該当路線無し		葛尾村	該当路線無し
	塙町	該当路線無し		新地町	該当路線無し
	鮫川村	公開済み	飯舘村	該当路線無し	
			いわき	いわき市	該当路線無し
オープンデータ化率(5／24)			20.8%		

※定時定路線型の乗合バス・タクシーを対象としており、GTFSデータの作成ができない予約型交通を除く。

※GTFSデータの作成は受託交通事業者が作成する場合も含む。

事業者名	作成状況
福島交通(株)	公開済み
会津乗合自動車(株)	公開済み
新常磐交通(株)	未作成
JRバス東北(株)	未作成
JRバス関東(株)	未作成
東北アクセス(株)	未作成

【鉄道駅のエレベーター設置率】

指標の概況	・1日当たりの利用者数3千人以上及び2千人以上3千人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅を対象とし、エレベーターの設置有無により設置率を算出します。 ・対象の駅においては、エレベーターの設置率を100%とすることを目標にします。
算定方法	市町村への聞き取り(随時)

■ 目標値の算出根拠

No.	駅 名	令和4年度利用者数	エレベーター設置の有無
1	郡山駅	28,620人	有
2	福島駅	26,364人	有
3	いわき駅	9,324人	有
4	新白河駅	4,814人	有
5	安積永盛駅	4,654人	無
6	金谷川駅	4,606人	有
7	泉駅	4,022人	有
8	会津若松駅	3,928人	有
9	須賀川駅	3,774人	無※設置工事中
10	湯本駅	3,164人	有
11	二本松駅	2,644人	有
12	南福島駅	3,040人	有
13	植田駅	3,022人	有
14	本宮駅	2,744人	有
15	相馬駅	2,018人	有
設置率(13/15)			86.7%

(3) 目標③に関する指標

【市町村の地域公共交通計画策定率】

指標の概要	・地域交通法に基づく地域公共交通計画を策定する市町村数の割合を算出します。 ・地域公共交通計画策定に係る支援等を実施し、市町村の計画策定率100%とすることを目標にします。
算定方法	市町村からの聞き取り(毎年5月)

■ 目標値の算出根拠(令和5年12月時点)

圏域	市町村名	策定状況	圏域	市町村名	策定状況
県北	福島市	策定済み	会津	会津若松市	策定済み
	二本松市	策定済み		喜多方市	策定済み
	伊達市	策定済み		北塩原村	策定済み
	本宮市	策定済み		西会津町	未策定
	桑折町	未策定		磐梯町	未策定
	国見町	未策定		猪苗代町	未策定
	大玉村	策定済み		会津坂下町	未策定
	川俣町	計画期間満了		湯川村	未策定
県中	郡山市	策定済み		柳津町	未策定
	須賀川市	策定済み		三島町	未策定
	田村市	策定済み		金山町	未策定
	鏡石町	未策定		昭和村	未策定
	天栄村	未策定		会津美里町	策定済み
	石川町	策定済み	南会津	下郷町	未策定
	玉川村	策定済み		檜枝岐村	未策定
	平田村	未策定		只見町	未策定
	浅川町	未策定		南会津町	策定済み
	古殿町	未策定	相双	相馬市	未策定
	三春町	策定済み		南相馬市	計画期間満了
	小野町	未策定		広野町	未策定
県南	白河市	策定済み		檜葉町	策定済み
	西郷村	計画期間満了		富岡町	未策定
	泉崎村	未策定		川内村	未策定
	中島村	未策定		大熊町	未策定
	矢吹町	策定済み		浪江町	未策定
	棚倉町	計画期間満了		双葉町	未策定
	矢祭町	未策定		葛尾村	未策定
	塙町	策定済み		新地町	未策定
	鮫川村	策定済み		飯館村	未策定
策定率(22/59)			いわき	いわき市	策定済み
			37.3%		

※策定済みには地域公共交通網形成計画も含む。網掛け市町は令和5年度中に地域公共交通計画策定予定(計画期間満了による後継の地域公共交通計画策定も含む)。

【乗合バスの運行本数に対する乗務員の充足率】

指標の概要	・ バス事業者に対する調査を行い、調査時点での乗務員数とバスの運行本数を維持するために必要となる乗務員数を確認し、充足率を算出します。 ・ バスの運行本数を維持するために必要となる乗務員の充足率100%とすることを目標にします。
算定方法	バス事業者への聞き取り(随時)

■ 目標値の算出根拠（乗務員の充足率）

令和5年7月時点の乗務員数	令和6年4月時点で必要な乗務員数	充足率
922人	1,011人	91.2%

(4) 目標④に関する指標

【広域路線バス（地域間幹線系統）の収支率】

指標の概要	・ 地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統補助を受けて運行する広域路線バスの収入額を運行経費で除して算出します。 ・ 人口減少が進展する中においても、利便性向上や効率的なダイヤ編成により、地域間幹線系統が輸送量15人／日を達成することを目標にします。 ※現時点で輸送量15人／日を達成している系統は現状維持。下回る系統は15人／日として算出。 ※避難地域地域間幹線系統補助を受けて運行する広域路線バスを除く。
算定方法	地域間幹線系統補助実績（例年11月）

■ 目標値の算出根拠（広域路線バス（地域間幹線系統）の収支率）

年 度	収 支 率
令和5年度（実績）	37.4%
令和12年度	48.4%

【奥会津地域住民が、JR只見線を地域のシンボルと認識している割合】

指標の概要	・ 奥会津地域（柳津町・三島町・金山町・只見町の4町）住民がJR只見線を地域のシンボルと認識している割合を算出します。 ・ 地域の象徴や誇らしさの対象として只見線が認識される、また、只見線の存在が心の拠り所となり、暮らしの中の安心感につながるといった、地域住民の精神的支柱や心の支え（誇らしさ）となる価値を高めることを目指します。
算定方法	奥会津地域住民アンケート調査（予定）

■ 目標値の算出根拠

年 度	JR只見線を地域のシンボルと認識していると回答した割合
令和5年度（実績）	—
令和9年度	80%以上

【交通ネットワークや情報基盤が十分に整備された地域に住んでいると回答した県民の割合】

指標の概要	・ 交通ネットワークや情報基盤が十分に整備されたと回答した県民の割合を算出します。 ・ 交通事業者や市町村との連携等を行い、利用者にとって利便性が高く、魅力の高い地域公共交通サービスを提供することを目指します。
算定方法	県政世論調査（毎年10月～11月頃）

■ 目標値の算出根拠

年 度	「はい」または「どちらかと言えば「はい」」と回答した割合
令和5年度（実績）	31.9%
令和10年度	59.5%
令和12年度	66.0%以上

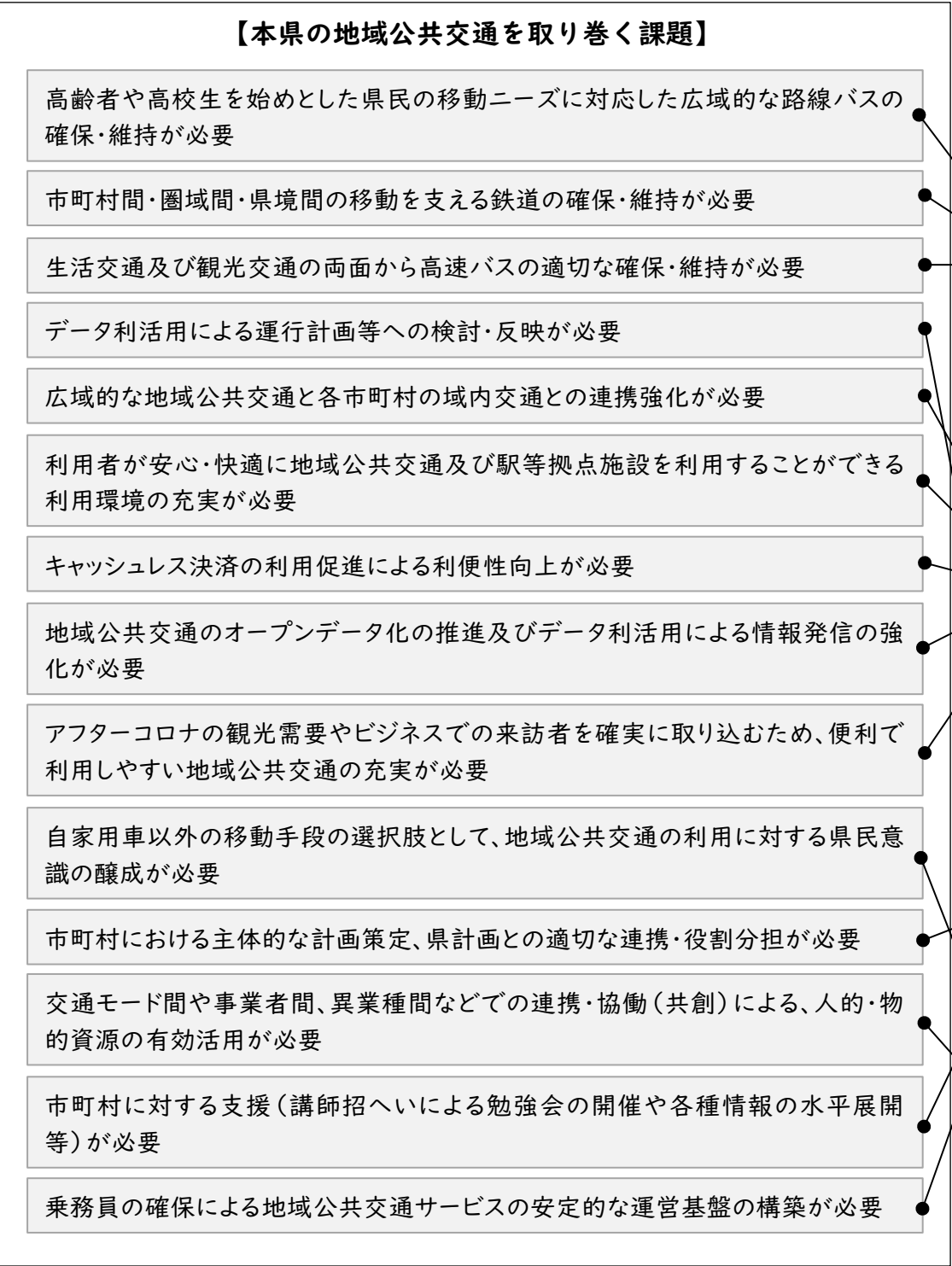
4. 目標達成のための施策及び事業

4-1 施策体系

本計画の目標達成のために行う施策体系を次のとおり定めます。
なお、施策については、地域公共交通を取り巻く課題と、目標及び施策の関係性を以下のとおり示します。※課題と目標は特に関係性が強いものを線で結んでいます。

【ふくしまの将来の姿】

「ひと」「暮らし」「しごと」が調和しながら
シンカ（深化、進化、新化）する豊かな社会



4-2 各事業の内容

施策Ⅰ：広域的な地域公共交通の確保・維持

■ 事業Ⅰ-Ⅰ 広域的な地域公共交通に対する継続的な支援

(実施主体：国、県、市町村)

- ・ 広域路線バスについては、国の補助事業である地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金・車両減価償却費等国庫補助金）との協調補助による財政的な支援を継続的に実施し、確保・維持を図ります。
- ・ 国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等）については、先述の地域公共交通ネットワーク将来像のうち、地域間幹線軸①に対して活用するものとします。
- ・ なお、地域間幹線軸①の各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）は別表のとおりです。

【広域的な地域公共交通に対する主な補助金及び交付金（令和5年度（2023年度）時点）】

補助金名	概 要	補助対象事業者	補助率
福島県地域公共交通確保維持改善事業費補助金	日常生活に必要な地域間幹線系統バス路線の運行維持に要する経費（地域間幹線系統確保維持費・車両減価償却費等）を補助する。	乗合バス事業者	1／2以内

- ・ その他にも、県単独補助である福島県市町村生活交通対策事業補助金等による財政的な支援を継続的に実施し、広域交通に接続する域内交通の充実により、広域的な地域公共交通の確保・維持を図ります。
- ・ 鉄道（地域鉄道）についても、国の補助事業である地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域公共交通バリア解消促進等事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）などとの協調補助等による財政的な支援を継続的に行い、確保・維持を図ります。

【広域的な地域公共交通に対する主な補助金及び交付金（令和5年度（2023年度）時点）】

補助金名	概 要	補助対象事業者	補助率
福島県市町村生活交通対策事業補助金	生活交通の確保を図るため、地域の実情に応じて主体的に生活交通路線の運行に要する経費を補助する。	市町村	2/3～ 1/24
福島県地域公共交通活性化事業補助金	持続可能な公共交通網の構築を図るため、地域公共交通計画策定や実証運行に要する経費を補助する。	市町村または地域交通法に基づく法定協議会	1/4ほか
福島県運輸事業振興助成交付金	公共輸送機関の運送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等に資するために交付金を交付する。	バス事業者またはトラック事業者で構成される団体	定額
福島県鉄道軌道輸送対策事業費補助金	輸送の継続、安全性の向上に資するため、鉄道事業に係る設備整備等に要する経費を補助する。	会津鉄道（株）、野岩鉄道（株）、福島交通（株）	1/3または 1/6
福島県阿武隈急行緊急保全整備事業費等補助金	地域振興及び住民福祉増進に寄与するため、鉄道事業に係る設備整備等に要する経費を補助する。	阿武隈急行（株）	1/4
福島県会津鉄道経営安定化補助金	経営の安定化を図るため、鉄道事業の経常損失額を補助する。	会津鉄道（株）	7/10
福島県野岩鉄道経営安定化補助金	経営の安定化を図るため、鉄道事業の経常損失額を補助する。	野岩鉄道（株）	38.5/100

■ 事業1-2 広域的な路線バスの再編・見直しの実施

(実施主体:バス事業者、県、市町村)

- ・ 広域路線バス(地域間幹線系統)の確保・維持に向けて、課題の大きい路線を対象として、一定の利用が見込めること(利便性向上、輸送量の維持等)と、効率的な運行であること(平均乗車密度の増加等)のバランスがとれた運行内容に再編・見直しを実施します。
- ・ 再編・見直しに当たっては、各路線の現状・課題を踏まえつつ、下記の考え方に基づいて実施します。なお、当施策に基づき実施する事業については、別途作成を予定する利便増進実施計画において、利便増進事業として位置付けるものとします。

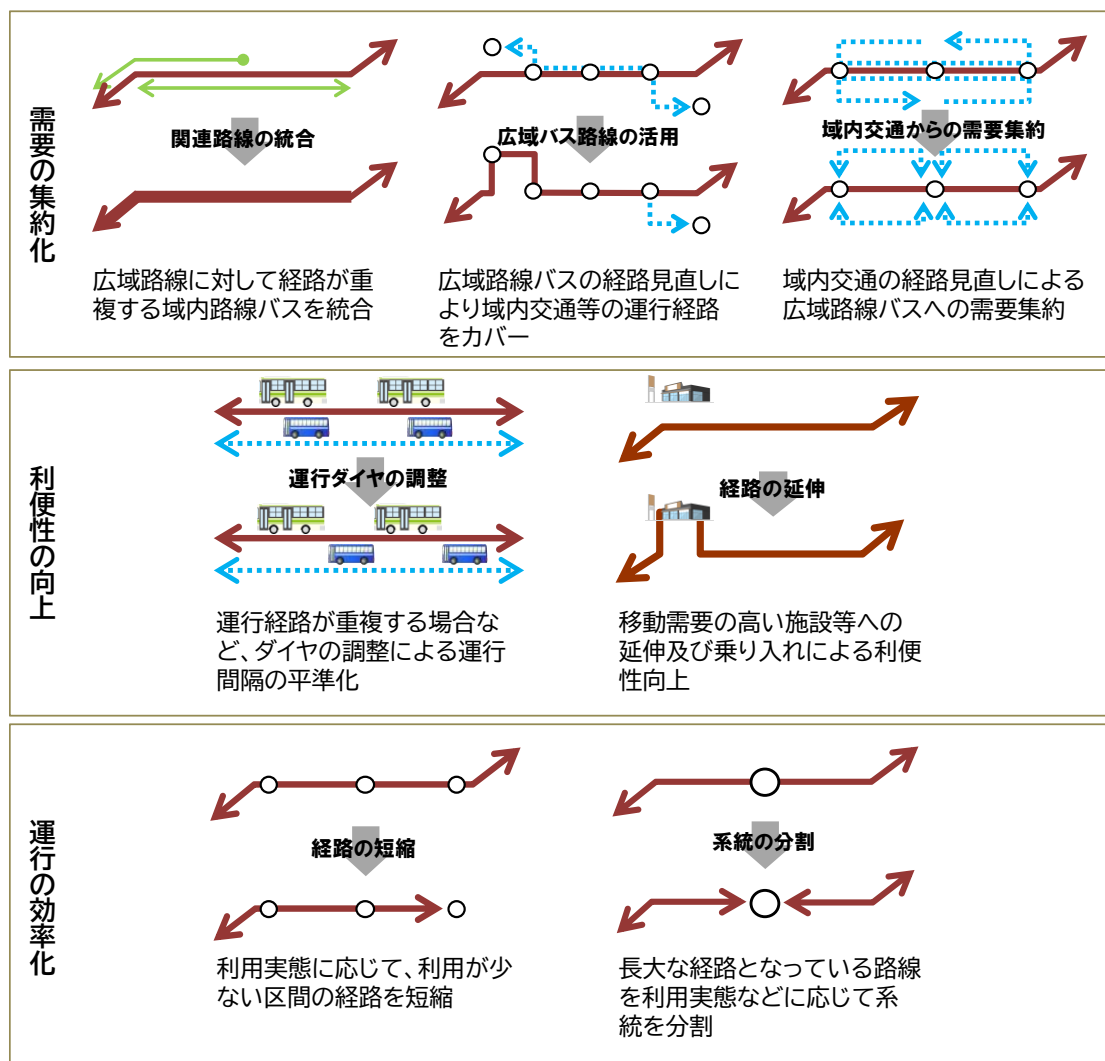
■ 地域公共交通利便増進事業の概要

地域公共交通の利用者の利便を増進するための路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額乗り放題運賃の設置等を行う事業

【再編・見直しの基本的な考え方】

需要の集約化	○並行・重複する路線等に分散している利用を束ねて集約化する ○各種送迎バス(病院送迎バス、通学用バス等)を統合することで混乗を推進する ○交通拠点で域内交通と接続させる
利便性の向上	○広域的な移動需要が見込まれる施設や、住宅地等を経由するルートに見直して需要を取り込む ○運行間隔の平準化等により平均待ち時間の短縮や分かりやすさの向上を図る
運行の効率化	○利用の少ない路線・区間を見直して効率化する ○利用に見合った適正なサービス水準に見直して効率化する

■ 再編・見直しのイメージ



■ 事業1-3 地域を支える会津鉄道会津線及び只見線の支援

■ 会津鉄道会津線の支援

実施主体	会津鉄道株式会社、会津若松市、下郷町、南会津町、県
内容	・会津鉄道株式会社は、「鉄道の施設の高度化と組織体制強化」、「更なる増収・集客対策」、「地域の関係者との協働まちづくり・観光との連携」を取組の重点分野とする令和7年度から令和9年度まで3年間の第8次経営健全化計画に基づき事業を実施するとともに、「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、地域にとって、利便性向上、持続可能性確保、生産性向上につながるよう取組を推進する。 ・沿線市町及び県は、現行の（みなし）上下分離方式を第8次経営改善計画期間においても維持するとともに、国庫補助の状況や会津鉄道株式会社の経営状況に鑑み、これまでと同様の負担割合で「下」部分への支援を拡充する。 ・県は、会津鉄道株式会社の「鉄道事業再構築実施計画」について、令和7年度から令和16年度までの期間で認定された場合には、会津鉄道株式会社の安全性・利便性の維持向上のための設備更新等に対する支援を行う。 ・会津鉄道経営健全化検討委員会において、毎年の業績等を検証するとともに、経営環境や原油価格・物価高騰の影響等を踏まえて適宜計画を見直していく。

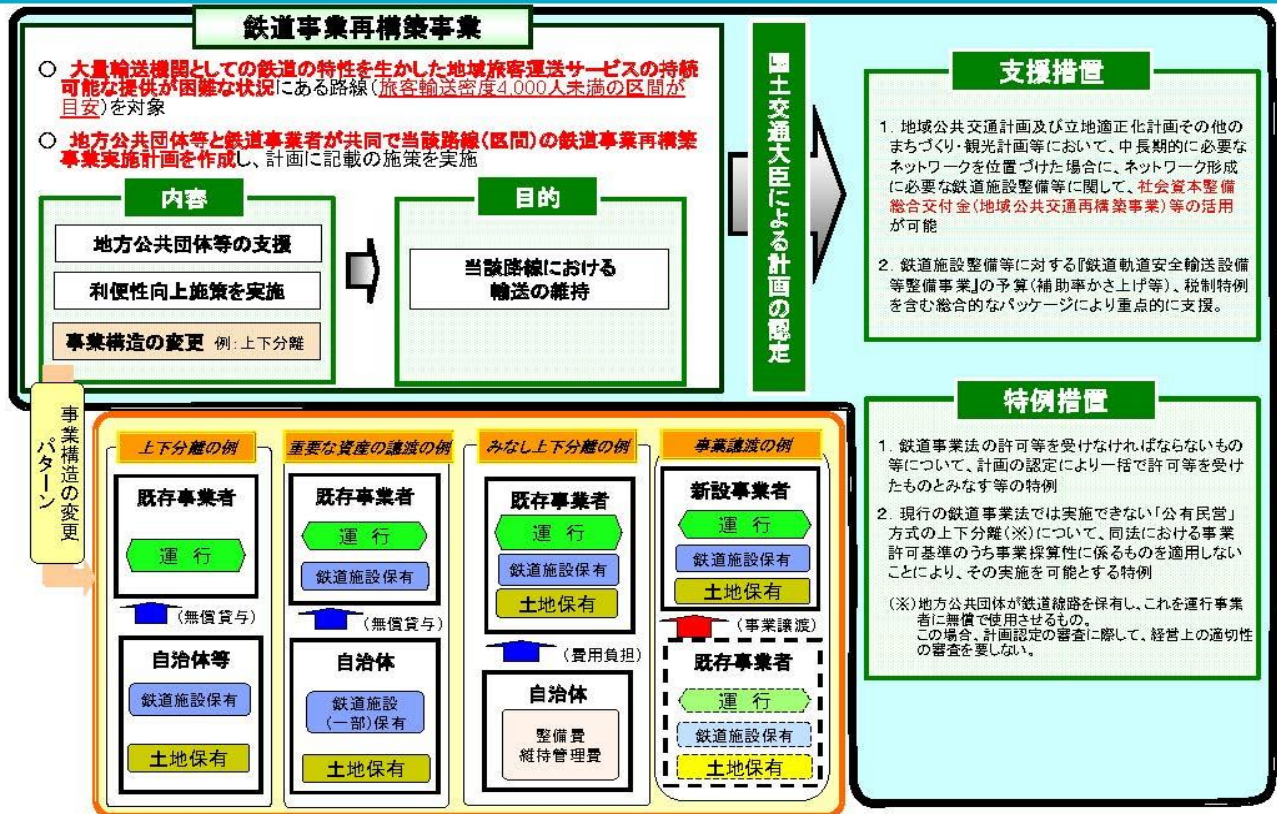
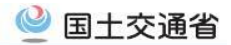
■ 只見線の支援

実施主体	県、会津17市町村、JR東日本
内容	・県は、只見線の更なる利活用の推進と鉄道を活かした沿線地域の活性化を図るための方向性や10の重点プロジェクト、施策メニューを位置付け、県、沿線自治体、JR東日本、および沿線地域の住民が連携して取り組むための行動指針である令和5年度から令和9年度まで5年間の只見線利活用計画に基づき事業を実施するとともに、「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、地域にとって、利便性向上、持続可能性確保、生産性向上につながるよう取組を推進する。 ・県は、現行の上下分離方式を次期利活用計画期間においても維持するとともに、国庫補助の状況やJR東日本の経営状況に鑑み、安全で安定した運行を行うための施策やJR東日本に対して鉄道施設の使用料減免を行う。 ・県は、「鉄道事業再構築実施計画」について、令和7年度から令和16年度までの期間で認定された場合には、安全性・利便性の維持向上のための設備更新等を実施する。 ・只見線利活用計画において、毎年の業績等を検証するとともに、経営環境や原油価格・物価高騰の影響等を踏まえて適宜計画を見直していく。

■ 鉄道事業再構築事業の概要

大量輸送機関としての鉄道の特性を活かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な路線（全部又は一部の区間）を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者利便の確保を図る事業

鉄道事業再構築事業の概要（令和5年法改正後）



出典：国土交通省資料

■ 事業1-4 高速バスの適切な確保・維持に向けた検討

（実施主体：バス事業者、県、市町村）

- 高速バスについて、今般の新型コロナウイルス感染症感染拡大時のように、急激な利用者減少により事業継続が困難となるおそれがある等緊急時において、支援が必要であると認められる場合には、国の財源を活用するなどして支援を検討します。

施策2：交通ネットワークをつなぐ接続環境等の整備

■ 事業2-1 接続性の向上及び関係者間における情報共有スキームの構築

(実施主体：県、交通事業者、市町村)

- ・ 鉄道駅等の交通拠点において鉄道・広域路線バス・高速バス・域内交通等を乗り継いで目的地へ移動できるよう、乗継時間の短縮や拠点周辺での用足し(買物等)などを考慮して、乗場設定やダイヤ調整等の検討を行います。
- ・ 地域公共交通同士のダイヤ接続性を維持・向上するため、交通事業者間での情報共有に向けた関係性を構築します。
- ・ 交通事業者間での円滑な情報共有を促すため、県や市町村(地域公共交通会議などの協議体含む)が仲介役として事業者働きかけ、関係性の構築を支援します。
- ・ 将来的には、情報共有だけではなく、事業者間の「共創」に向けて、連携した取組の展開などに向けた働きかけも実施します。

■ 事業2-2 交通拠点の利用環境整備の推進

(実施主体：交通事業者、国、県、市町村)

- ・ 鉄道駅等の主要な交通拠点※において、交通結節機能(乗場案内、乗り継ぎ案内、行先表示等)を備えた総合案内板、乗場案内サイン、バス停盤面等の整備・改善を推進します。なお、訪日外国人観光客が利用しやすい環境を確保するため、多言語化表記も含めて推進します。
※地域公共交通ネットワークの将来像の圏域拠点及び地域拠点
- ・ また、地域公共交通を乗り継ぐ際に、安心・快適に地域公共交通を待つことができる待合環境の整備や、待合場に地域公共交通の運行情報の掲示を可能な範囲で実施します。
- ・ バリアフリー化の推進に当たっては、国の制度を活用し、その活用方法について関係者へ助言するとともに、鉄道駅へのエレベーター設置に要する費用を負担する市町村に対する支援を継続的に実施し、段差解消によるバリアフリールートの確保を推進します。

■ 多言語化されたバス案内(会津若松駅)

デジタルサイネージ上で、日本語表記と併せて英語表記を展開

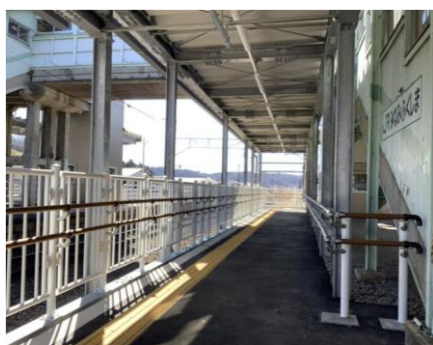
Timetable	stop	Route Line	Via and Dest	Departure Time
14:14	3	【14】	Takeda Hospital Nishi-Wakamatsu Station	Soon
14:20	2		Nishi-Wakamatsu Station	about 9min
14:30	4		Aizuwakamatsu Station Imoriyama - Hi	as scheduled
14:40	2		Kitatakezawa Matsunaga Danchi	as scheduled
15:00	4		Aizuwakamatsu Station Nanokamachi -	as scheduled
15:03	3	【14】	Takeda Hospital Nishi-Wakamatsu Station	as scheduled
15:20	2		Nishi-Wakamatsu Station	as scheduled

news

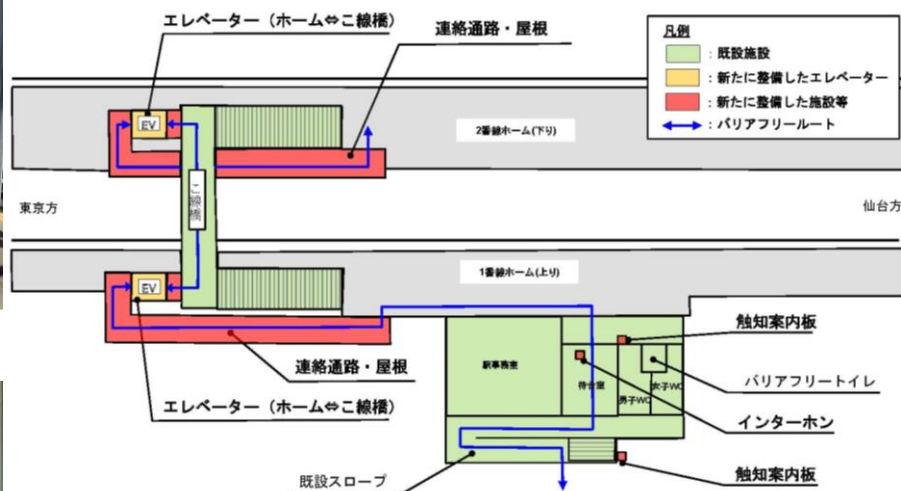
■ エレベーター設置等によりバリアフリールートが確保された駅（JR南福島駅）



（エレベーター）



（屋根付連絡通路・誘導ブロック）



出典：東日本旅客鉄道（株）

■ 事業2-3 車両購入（バリアフリー対応）に対する継続的な支援

（実施主体：国、県）

歩行が困難な方やベビーカー保持者等、誰もが利用しやすい車両の購入について、バス車両を購入する交通事業者に対し、継続的に支援します。（国との協調補助である「福島県地域公共交通確保維持改善事業費補助金」において、EVバスの購入も可能であるため、同補助金による継続的な支援の実施）



出典：福島交通（株）

施策3： デジタル技術を活用した地域公共交通サービスの効率化・利便性向上

■ 事業3-1 地域公共交通のオープンデータ化及びデータ利活用による情報発信強化

(実施主体：県、交通事業者、市町村)

- ・ 県内のバス路線（広域路線バス及び域内路線バス）の運行情報等のGTFS-JPデータ作成及びオープンデータ化に向けて、「（仮称）福島県版公共交通データ基盤（プラットフォーム）」の構築検討を行います。
- ・ また、交通事業者及び市町村におけるGTFS-JPデータ作成の促進やMaaSの展開を推進するため、関係者による意見交換のほか、専門の講師を招へいし、勉強会等を開催する等、技術的な支援を行います。
- ・ GTFS-JPデータ等を活用した経路検索サービスや、デジタルサイネージ等による複数交通モード（鉄道・広域路線バス・高速バス・域内路線バス等）の一体的な情報発信など、活用方法の検討を行います。

■ GTFSデータのワンソースマルチユース (合同会社MoDip諸星代表講演資料より抜粋)

■ 福島県主催のオープンデータ化勉強会の開催状況（令和5年10月）



■ Samurai.MaaS（会津圏域）

- 会津圏域で展開する、様々な公共交通機関のデジタルチケットを購入できるアプリケーション。
- 市内循環バス、高速バス、JR東日本、会津鉄道、シャトルバス、観光施設等のチケットの購入が可能。



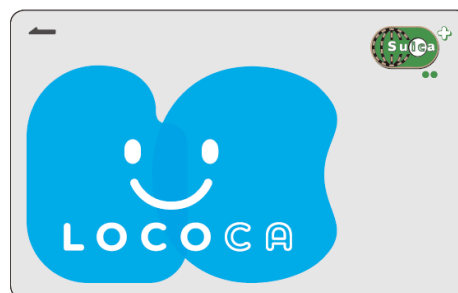
■ 事業3-2 キャッシュレス決済の普及

(実施主体:バス事業者、県、市町村)

- ・ 路線バスのキャッシュレス決済の普及を促進し、利用者の利便性向上による観光客・来訪者を含めた利用の増加や、現金収受・両替解消による運行の定時性確保、バス運転手の負担軽減を図ります。
- ・ データを活用した運行ダイヤの改善・効率化、地元商店街等と連携したポイント付与による地域経済の活性化などを目指します。



NORUCA
出典:福島交通(株)



LOCOCA
出典:新常磐交通(株)

施策4:効率的・持続的な運営・運行体制の確立

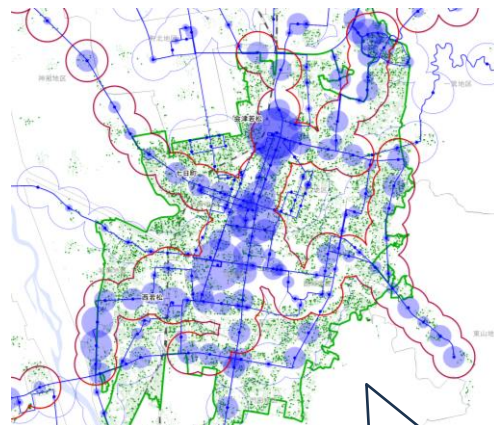
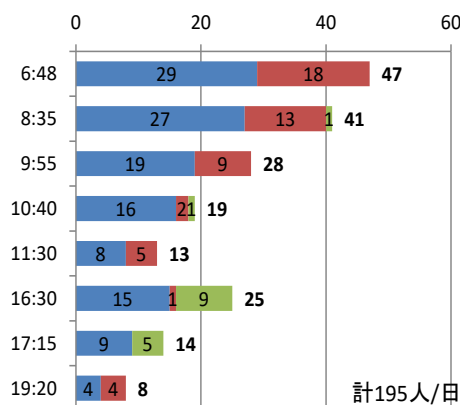
■ 事業4-1 地域公共交通に係る利用実績データの利活用方策の確立

(実施主体:交通事業者、県、市町村)

- ICカードから得られる日常的な利用実績などのデータについて、地域公共交通の取組の検証や、効率的な運行への見直しの検討材料等として活用するなど、有効・有益な活用方策の検討を進めます。

〇ICカードから得られる利用実績データを基に、便ごと・バス停留所ごとにグラフ化した分析や、地図情報等との組み合わせによる可視化分析を実施。

〇収集したデータを基に、関係者間での協議・調整を実施し、具体的な改善に向けた検討を実施。



経路図とバス停別
利用状況を可視化

■ 事業4-2 地域公共交通の確保・維持、活性化に向けた新技術活用の研究

(実施主体:交通事業者、県、市町村)

- 地域公共交通の確保・維持による地域の活性化に向けて、AIやICTなどの新たな技術の活用に関して、事業者間での情報共有を図る仕組みづくりや、先進事例の収集・情報提供などを行います。
- また、県内では自動運転車両の本格運行に向けて、実証運行の展開が進められていることから、実証運行に要する経費に対する支援を継続して行うとともに、これらに関する情報(実施に当たっての課題、実施による効果など)について、市町村や交通事業者へのヒアリングを実施し、その結果について他の交通事業者・市町村への情報共有を行います。

■ 県内の自動運転導入に向けた動き(田村市)

田村市では、市民の移動手段や生活交通を拡充することで、市民の外出機会を創出するとともに、地域経済の活性化を図るため、中心市街地を対象とした公道での自動運転車両の運行に係る実証実験を実施。(令和5年(2023年)12月)



出典:田村市

■ 事業4-3 市町村及び圏域における計画策定等に係る支援

(実施主体:国、県)

- ・ 市町村及び圏域における地域公共交通計画の策定に当たり、各種調査の実施や計画策定に要する費用に対する支援を継続します。
- ・ また、地域公共交通の様々な課題解決に取り組む人材を育成するための勉強会等を開催するとともに、計画を策定していない市町村に対して、策定していない・できない理由などのヒアリングを実施し、策定上の課題を明らかにした上で必要な支援策を検討します。

■ 事業4-4 乗務員確保の推進

(実施主体:交通事業者、県、市町村)

- ・ 乗務員不足などの運行面での課題を抱える交通事業者の運営基盤の確保に向けて、大型二種免許取得等に係る支援のほか、合同就職説明会の開催支援や積極的な情報発信などを行います。
- ・ 交通事業者や関係団体との意見交換などを行い、乗務員の確保に向けて、労働環境等の改善や、業界のイメージアップに向けた方策などを検討します。
- ・ なお、事業の展開に当たっては、県や市町村で進める雇用促進や女性活躍に係る取組などとの連携を図ります。

■ バス運転手合同就職説明会

公益社団法人福島県バス協会では、県内の複数のバス事業者が参加する、合同就職説明会のイベントを開催している。

イベントでは、各社の説明会だけではなく、バスの展示や運転体験なども行うことで、より働き方をイメージしやすく、就職意欲へつながらるような取組を実施している。

出典:(公社)福島県バス協会

(連携が想定される取組例)

■ 「『感動!ふくしま』プロジェクト」ポータルサイト(企業情報サイト)

県では、県内で働きたい方を応援するため、専用ポータルサイトを運営し、企業情報、求人情報、企業のPR動画、就職支援イベント情報等を提供している。

■ ふるさと福島就職情報センター、ふくしま生活・就職応援センター(就職相談窓口)

県では、県内外8カ所に就職相談窓口を設置し、専任の相談員による就職相談、職業紹介、セミナーや企業面接会の開催、応募書類の作成支援、面接練習等のきめ細かな支援を実施している。

■ 女性活躍応援ポータルサイト「キラッとふくしま」

県では、県内での女性の活躍推進に向けて、女性活躍に取り組んでいる企業の紹介や、やりがいや充実感をもって「自分らしさ」を活かしている女性ロールモデル(キラッとさん)を紹介している。



出典:福島県

施策5:全県的な地域公共交通の利用に対する意識醸成の推進

■ 事業5-1 地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメントの推進

(実施主体:県、市町村、交通事業者、地域の利用者)

- ・ 地域公共交通を上手に利用するための意識変化を促す「モビリティ・マネジメント手法」を用いて、地域や企業・学校等の多様な主体に働きかけ、協働しながら取組を検討・実施します。
- ・ また、地域公共交通は、単なる移動手段だけでなく、まちづくりや観光等の様々な分野において拠点や都市機能として、地域の活性化に寄与する重要な資源、財産であることから、果たしている役割はもとより、地域公共交通に親しみを持ってもらう「マイレール・マイバス意識」の醸成を図ります。(例:只見線利活用計画や、魅力・情報発信事業の実施)
- ・ 本県で実施している「バス・鉄道利用促進デー」を継続的に実施し、定期的に実施内容の見直しを行うとともに、運転免許証返納者支援事業「運転卒業サポート」や安全運転窓口、安全運転相談ダイヤル#8080(シャープハレバレ)の周知強化を図り、公共交通の利用を促すほか、県内の交通事業者や市町村のモビリティ・マネジメントの取組を、会議などで共有し、県全体で情報共有や水平展開します。
- ・ その他、自家用車から鉄道やバスへ転換することで、二酸化炭素排出量の削減が期待できるため、カーボンニュートラルの実現に向けて、関係各所との連携を推進します。

■ モビリティ・マネジメントの実施イメージ

区 分	対 象	概 要
学校	生徒・児童	○高校生等を対象に、学校側の協力を得ながら、入学時に情報提供や働きかけを実施し、通学等の移動に地域公共交通を利用する意識を醸成 ○小・中学生を対象として、バスの乗り方教室や、バスの乗車体験などを実施し、地域公共交通に対するイメージを改善
企業 (通勤)	就労者 ・企業	○市内に立地する企業やその就労者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、通勤時や業務時間等の自動車利用を抑制する意識を醸成
居住者	居住者	○公共交通の大幅な見直しを実施する地域の居住者等を対象に、情報提供や働きかけを実施し、日常の移動に地域公共交通を利用する意識を醸成
転入者	転入者	○市外からの転入者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、地域公共交通を利用したライフスタイルを提案

■ JR只見線の取組

平成23年(2011年)7月に発生した新潟・福島豪雨で、会津川口駅～只見線駅が不通となったJR只見線では、県と沿線自治体等が協議を重ね、上下分離方式により復旧・運行再開が実現した。

只見線の利活用と、それによる地方創生を目指す「只見線利活用計画」を策定し、現在は2期目となる利活用計画に基づき、只見線を未来に残していくため、只見線の価値や重要性を地域住民が認識し、守っていくという強い意志(マイルール意識)の醸成や、只見線の更なる利活用の推進、鉄道を活かした沿線地域の活性化を図っている。



只見線応援団ロゴマーク

出典:福島県

■ バス・鉄道利用促進デー

県では、毎月1日・11日・21日にバス・鉄道利用促進デーを実施しており、地域公共交通の利用を促進。

■ 運転卒業サポート

県では、市町村や県警と連携し、免許返納の促進に向け、運転経歴証明書の提示により、協賛店で様々な特典・サービスを受けられる取組を実施。

■ 安全運転相談窓口、安全運転相談ダイヤル

身体機能の変化等により安全運転に不安がある運転者等に対する運転免許証の自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援策の広報啓発を実施。



毎月 **1 11 21** 日は
バス・鉄道利用促進デー
環境にやさしいバス・鉄道を利用しましょう！

「バス・鉄道
利用促進デー」
に限り利用できる

「バス回数券、
鉄道定期券・きっぷ」
も販売されています

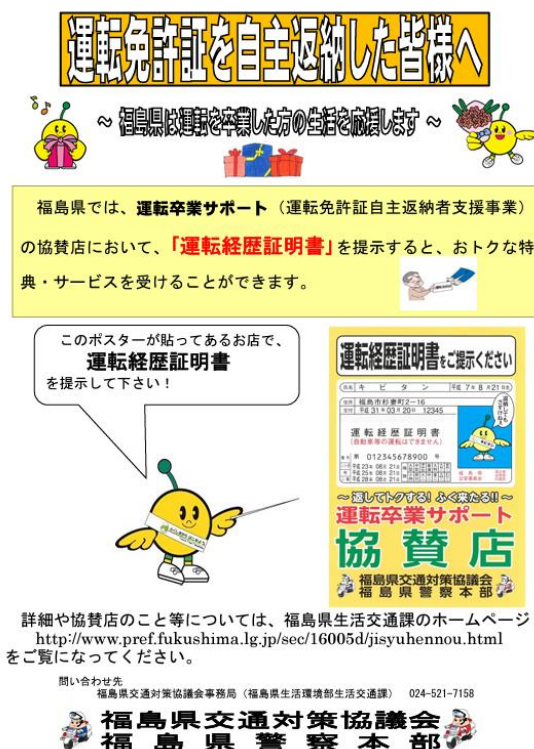
※県内のバス・鉄道会社での利用で、一部利用できないバス・鉄道がありますので、最寄りバス・鉄道会社に確認ください

バス・鉄道は環境にもやさしい乗り物です

輸送機関別CO ₂ 排出量		
 自家用自動車 130g-CO ₂ /人km	 バス 57g-CO ₂ /人km	 鉄道 17g-CO ₂ /人km

出典：国土交通省

バス・鉄道利用促進デーに関するお問い合わせ先：福島県生活交通課 024-521-7177
<http://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/16005d/kokyokotsuriyo.html>



運転免許証を自主返納した皆様へ
～福島県を卒業した方の生活応援～

福島県では、**運転卒業サポート**（運転免許証自主返納者支援事業）の協賛店において、「**運転経歴証明書**」を提示すると、おトクな特典・サービスを受けることができます。

このポスターが貼ってあるお店で、**運転経歴証明書**を提示して下さい！

～運転免許を返納した方へ～
運転経歴証明書
～運転免許を返納した方へ～
運転卒業サポート 協賛店
福島県交通対策協議会
福島県警察本部

詳細や協賛店のこと等については、福島県生活交通課のホームページ
<http://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/16005d/jisyuhennou.html>
をご覧ください。

問い合わせ先
福島県交通対策協議会事務局（福島県生活環境部生活交通課） 024-521-7158

福島県交通対策協議会
福島県警察本部

出典：福島県

【別表】地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）の活用について

地域公共交通ネットワーク将来像のうち、地域間幹線軸①については、国の補助事業（地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等））を活用するものですが、各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）は表のとおりです。

いずれの路線についても、通勤・通学・通院等日常生活の移動手段として利用されていますが、沿線人口の減少等により維持が困難であることから、引き続き、国の補助事業を活用しながら、確保・維持する必要があります。

また、避難地域を運行する路線についても、地域の復興・再生のため、必要な地域公共交通の確保・維持に努めていることから、引き続き、国の補助事業を活用しながら、確保・維持する必要があります。

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）	補助事業の活用区分
県北	藤田線	福島駅東口・道の駅国見	福島交通	当該系統は、福島市・伊達市・桑折町・国見町間を結ぶバス路線です。並行してJR東北本線が運行しています。系統沿線には複数の学校や病院が立地しており、鉄道駅から離れた地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県北	伊達線	福島駅東口・北福島医療センター	福島交通	当該系統は、福島市と伊達市伊達地域間を結ぶバス路線です。並行してJR東北本線及び第三セクター鉄道の阿武隈急行線が運行しています。系統沿線には複数の学校や病院が立地しており、鉄道駅から離れた地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県北	伊達經由保原線	福島駅東口・猫川	福島交通	当該系統は、福島市と伊達市保原地域間を結ぶバス路線です。並行してJR東北本線及び第三セクター鉄道の阿武隈急行線が運行しています。系統沿線には複数の学校や病院が立地しており、鉄道駅から離れた地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県北	伊達經由掛田線	福島駅東口・掛田駅前	福島交通	当該系統は、福島市と伊達市霊山地域間を結ぶバス路線です。伊達市霊山地域と同市保原地域を結ぶ唯一の系統です。系統沿線には複数の学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用上の必要性）	補助事業の活用区分
県北	医大立子山 經由飯野線	福島駅東口・ 飯野町	福島交通	当該系統は、福島市飯野地区と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。福島県立医科大学附属病院を經由しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県北	月の輪經由 梁川線	福島駅東口・ 塩野川	福島交通	当該系統は、福島市と伊達市梁川地域間を結ぶバス路線です。並行して第三セクター鉄道の阿武隈急行線が運行しています。主として伊達市梁川地域から同市の中心市街地への移動や、鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えています。通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活用）
県北	月の輪經由 保原線	福島駅東口・ 保原バス センター	福島交通	当該系統は、福島市と伊達市保原地域間を結ぶバス路線です。並行して第三セクター鉄道の阿武隈急行線が運行しています。主として鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えています。系統沿線には複数の学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （令和7年10月～ 月の輪經由梁川線に 統合予定）
県北	大波經由 掛田線	福島駅東口・ 掛田駅前	福島交通	当該系統は、福島市と伊達市霊山地域間を結ぶバス路線です。両市間の移動や、福島市大波地区から同市の中心市街地への移動を支え、系統沿線には複数の学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県北	大平經由 小浜線	二本松営業所 ・岩代支所	福島交通	当該系統は、二本松市岩代地域（旧岩代町）と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。主に系統沿線での通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活用）
県北	小浜線	二本松営業所 ・岩代支所	福島交通	当該系統は、二本松市岩代地域（旧岩代町）と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。主に系統沿線での通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活用）令和7年10月～
県北	針道經由 東和小学校 線	二本松営業所 ・東和小学校	福島交通	当該系統は、二本松市東和地域（旧東和町）と同市の中心市街地間を結ぶ唯一のバス路線です。東和地域には鉄道がなく、系統沿線での通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活用）
県北	塩沢線	二本松営業所 ・塩沢温泉	福島交通	当該系統は、二本松市塩沢地区と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。観光地の塩沢温泉等にもアクセスします。系統沿線での通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活用）

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）	補助事業の活用区分
県北	医大經由 二本松線	福島駅東口・ 若宮二丁目	福島交通	当該系統は、福島市と二本松市間を結ぶ唯一のバス路線です。並行してJR東北本線が運行しています。鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えているほか、福島県立医科大学附属病院を経由しており、通院等の日常生活の移動手段としても利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活用）
県北	川俣高校線	福島駅東口・ 川俣高校	ジェイアール バス東北	当該系統は、福島市と川俣町間を結ぶバス路線です。川俣町には鉄道がなく、川俣町から福島市方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県北、 相双・ いわき	医大・川俣 經由南相馬 線	福島駅東口・ 原町駅前	福島交通	当該系統は、福島市・川俣町・飯舘村・南相馬市間を結ぶバス路線であり、飯舘村と村外を結ぶ唯一の路線です。相双地域から福島県立医科大学附属病院や大原総合病院にアクセスするとともに、県北地域と相双地域間の通勤・通学等の移動手段としても利用されている重要な路線であることから、運行の維持が求められます。	被災地域間幹線 系統補助 （被災地特例対象）

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）	補助事業の活用区分
県中	船引線	郡山駅前・ 船引駅前	福島交通	当該系統は、郡山市・三春町・田村市間を結ぶ唯一のバス路線です。並行してJR磐越東線が運行しています。鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えているほか、沿線に三春町立三春病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (令和7年10月～ 三春線に統合予定)
県中	三春線	郡山駅前・ 田村警察署	福島交通	当該系統は、郡山市と三春町間を結ぶバス路線です。並行してJR磐越東線が運行しています。鉄道駅から離れた地域住民の三春町から郡山市方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を 活用)
県中	斎藤經由 三春線	郡山駅前・ 田村警察署	福島交通	当該系統は、郡山市と三春町間を結ぶバス路線です。三春町南部には鉄道がなく、鉄道駅から離れた地域住民の三春町から郡山市方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を 活用)
県中	竜崎經由 石川線	須賀川駅前・ 磐城石川駅前	福島交通	当該系統は、須賀川市・玉川村・石川町間を結ぶバス路線です。一部の区間で並行してJR水郡線が運行しています。石川町や玉川村から須賀川方面への通院利用等、鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を 活用)
県中	蓬田線	郡山駅前・ 上蓬田	福島交通	当該系統は、郡山市と平田村間を結ぶ唯一のバス路線です。平田村には鉄道がなく、平田村から郡山市方面への通学のほか、通勤・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県中	小野線	郡山駅前・ 小野新町駅前	福島交通	当該系統は、郡山市と小野町間を結ぶ唯一のバス路線です。並行してJR磐越東線が運行しています。鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えているほか、主に県立小野高等学校への通学の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県中	古道線	船引駅前・ 古道車庫	福島交通	当該系統は、田村市常葉地区(旧常葉町)・都路地区(旧都路村)と同市街地間を結ぶバス路線です。主に常葉地区・都路地区からの通学の移動手段として利用されていることから、日常生活の移動手段として運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県中	母畑經由 石川線	須賀川駅前・ 石川営業所前	福島交通	当該系統は、須賀川市・玉川村・石川町間を結ぶバス路線です。須賀川方面への通院利用等、鉄道駅から離れた地域住民の移動を支えていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を 活用)

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性(補助事業活用必要性)	補助事業の活用区分
県中	矢田野經由 長沼線(→ 泉田經由長 沼線)	須賀川駅前・ 長沼車庫	福島交通	当該系統は、須賀川市長沼地区(旧長沼町)と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。主に長沼地区からの通学、通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (令和7年10月～ 統合予定)
県中	横田經由 長沼線	須賀川駅前・ 長沼車庫	福島交通	当該系統は、須賀川市長沼地区(旧長沼町)と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。主に長沼地区からの通学、通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (令和7年10月～ 統合予定)
県中	木の崎經由 長沼線	須賀川駅前・ 長沼車庫	福島交通	当該系統は、須賀川市長沼地区(旧長沼町)と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。主に長沼地区からの通学、通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活 用)
県中	竜生線	須賀川駅前・ 竜生	福島交通	当該系統は、須賀川市・鏡石町・天栄村間を結ぶバス路線です。天栄村には鉄道がなく、天栄村から鏡石町や須賀川市方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県中	竹貫田線	石川町役場 ・竹貫田車庫	福島交通	当該系統は、石川町・古殿町間を結ぶバス路線です。古殿町には鉄道がなく、古殿町から石川町方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活 用)
県中	仁田線	石川町役場 ・仁田	福島交通	当該系統は、石川町・古殿町間を結ぶバス路線です。古殿町には鉄道がなく、古殿町から石川町方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活 用) 令和7年10月～
県中	石川・蓬田線	磐城石川駅 前・清水内	福島交通	当該系統は、石川町・平田村間を結ぶバス路線です。主に学校法人石川高等学校や県立石川高等学校への通学の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
県中	小野・石川線	小野新町駅 前・石川営業 所前	福島交通	当該系統は、小野町・平田村・玉川村・石川町間を結ぶバス路線です。平田村には鉄道がなく、平田村から小野町や石川町方面への通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活 用)
県中	南タウン・ 向陽台団地 線	郡山駅前・ 季の郷	福島交通	当該系統は、郡山市と須賀川市間を結ぶバス路線です。主に須賀川市向陽町や郡山市安積町から郡山市の中心市街地への通勤・通学・通院や買い物等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用必要性）	補助事業の活用区分
県中、 相双・ いわき	移經由 葛尾線	船引駅前・ 落合	福島交通	当該系統は、葛尾村と田村市間を結ぶ唯一のバス路線です。葛尾村から田村市方面（県立船引高等学校等）への通学や買い物等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	被災地域地域間幹線 系統補助 (被災地特例対象)
県中、 相双・ いわき	船引・川内線	船引駅前・ ゆふね	福島交通	当該系統は、田村市と川内村間を結ぶ唯一のバス路線です。川内村から田村市方面（県立船引高等学校等）への通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	被災地域地域間幹線 系統補助 (被災地特例対象)
県中、 相双・ いわき	川内～小野～ 上三坂線	ゆふね・ 上三坂	新常磐交通	当該系統は、川内村・田村市・小野町・いわき市（三和町上三坂地区）間を結ぶバス路線であり、川内村と小野町を結ぶ唯一の路線です。川内村から小野町方面（県立小野高等学校等）への移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	被災地域地域間幹線 系統補助 (被災地特例対象)
県中、 県南	新白河・ 石川線	新白河駅・ 石川町役場	福島交通	当該系統は、西郷村・白河市・中島村・石川町間を結ぶ唯一のバス路線です。主に白河市方面（県立白河高等学校等）への通学に利用されていることから、日常生活の移動手段として運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活用)
県南	白棚線	祖父岡・白河 駅	ジェイアール バス関東	当該系統は、白河市と棚倉町を結ぶバス路線です。主に白河市（県立白河高等学校等）及び棚倉町（県立修明高等学校）方面への通学に利用されていることから、日常生活の移動手段として運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）	補助事業の活用区分
会津	喜多方・ 坂下線	有隣病院前・ 坂下厚生病 院前	会津乗合自 動車	当該系統は、喜多方市と会津坂下町間を結ぶ唯一のバス路線です。系統沿線には学校や病院が立地しており、主に通学や通院に利用されていることから、日常生活の移動手段として運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活 用）
会津	坂下・ 柳津線	坂下営業所・ 柳津ふれあ い館	会津乗合自 動車	当該系統は、会津坂下町と柳津町間を結ぶ唯一のバス路線です。並行してJR只見線が運行しています。系統沿線に学校や坂下厚生総合病院が立地しており、鉄道駅から離れた地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活 用）
会津	本郷循環線	若松駅前・ 若松駅前	会津乗合自 動車	当該系統は、会津若松市と会津美里町本郷地域（旧会津本郷町）間を結ぶバス路線です。系統沿線には行政施設や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活 用）
会津	永井野線	若松駅前・ 永井野	会津乗合自 動車	当該系統は、会津若松市と会津美里町高田地域（旧会津高田町）間を結ぶバス路線です。系統沿線には行政施設や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活 用）
会津	河東・湊線	西若松駅東 口・高坂	会津乗合自 動車	当該系統は、会津若松市と同市河東地域（旧河東町）・湊地域間を結ぶバス路線です。系統沿線には学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行を維持することが求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活 用）
会津	坂下線	若松駅前・ 坂下厚生病 院	会津乗合自 動車	当該系統は、会津若松市と湯川村・会津坂下町間を結ぶバス路線です。系統沿線には学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行を維持することが求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）	地域間幹線系統補助 （利便増進特例を活 用）

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性(補助事業活用の必要性)	補助事業の活用区分
会津	塩川・喜多方線	西若松駅前・喜多方駅前	会津乗合自動車	当該系統は、会津若松市・湯川村・喜多方市間を結ぶバス路線です。並行してJR磐越西線が運行しています。系統沿線には学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。(会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統)	地域間幹線系統補助 (利便増進特例を活用)
会津	北会津線	若松駅前・下荒井	会津乗合自動車	当該系統は、会津若松市北会津地域(旧北会津村)と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助
会津	猪苗代・裏磐梯線	猪苗代駅・裏磐梯高原駅	会津乗合自動車	当該系統は、猪苗代町と北塩原村間を結ぶ唯一のバス路線です。主に北塩原村方面からの通学・通院等のほか、多客期におけるJR猪苗代駅から裏磐梯方面への観光客の移動手段としても重要な役割を有しており、沿線地域の生活や観光振興を図る上で運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）	補助事業の活用区分
南会津	檜枝岐線	会津田島駅・ 檜枝岐中土合 公園前	会津乗合自 動車	当該系統は、南会津町と檜枝岐村間を結ぶ唯一のバス路線です。檜枝岐村方面からの通院等で利用されていることから日常生活の移動手段としてのほか、会津鉄道会津田島駅からの観光客の移動手段としても重要な役割を有しており、沿線地域の生活や観光振興を図る上で運行の維持が求められます。	地域間幹線系統補助

圏 域	路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用必要性）	補助事業の活用区分
相双・いわき	（急行）いわき～富岡線	いわき駅前・富岡駅前	新常磐交通	当該系統は、いわき市と富岡町間を結ぶバス路線です。主にいわき市や富岡町から広野町方面（ふたば未来学園高等学校等）への通学の移動手段として利用されており、いわき市久之浜地区では唯一の路線バスであることから、運行の維持が求められます。	被災地域地域間幹線 系統補助 （被災地特例対象）
相双・いわき	川内～富岡線	車庫前・富岡駅	新常磐交通	当該系統は、川内村と富岡町間を結ぶ唯一のバス路線です。川内村から富岡町方面（県立ふたば未来学園等）にアクセスするための重要な公共交通であるため、移動ニーズに見合った運行となる改善を図りつつ、運行の維持が求められます。	被災地域地域間幹線 系統補助 （被災地特例対象）
相双・いわき	富岡～浪江線	富岡駅前・FH2R	新常磐交通	当該系統は、富岡町と浪江町間を結ぶバス路線です。沿線には福島水素エネルギー研究フィールド（FH2R）が立地し、復興途上にある浜通り地方（双葉郡）の復興進展に伴う移動ニーズの高まり等を見据えながら運行の維持が求められます。	被災地域地域間幹線 系統補助 （被災地特例対象）
相双・いわき	双葉・浪江～南相馬線	双葉駅前・ジャスモール南相馬	東北アクセス	当該系統は、双葉町・浪江町・南相馬市間を結ぶバス路線です。避難地域（双葉町及び浪江町）の住民が日常生活において通院・買物等の広域移動をするための基盤として、令和5年10月から実証運行を行うものです。	被災地域地域間幹線 系統補助 （被災地特例対象） （令和7年10月～ 廃止予定）

4-3 事業の実施スケジュール

各種事業は計画期間内において以下のスケジュールでの実施を予定します。

なお、事業実施に向けた検討を進める上で、各種事情により予定と大きく異なる場合には、福島県地域公共交通活性化協議会で協議を行い、事業実施可能なスケジュールへと柔軟に調整を図ります。

施策	事業	R6年	R7年	R8年	R9年	R10年	R11年	R12年
施策1：広域的な公共交通の確保・維持	事業1-1：広域的な地域公共交通に対する継続的な支援	実施（継続）						
	事業1-2：広域的な路線バスの再編・見直しの実施	計画・準備	実施					
	事業1-3：鉄道の適切な確保・維持に向けた設備整備等の実施	計画・準備	実施					
	事業1-4：高速バスの適切な確保・維持に向けた検討	必要に応じて都度検討						
施策2：交通ネットワークを繋ぐ接続環境等の整備	事業2-1：接続性の向上及び関係者による情報共有スキームの構築	調査・検討	実施					
	事業2-2：交通拠点の利用環境整備の推進	実施（継続）						
	事業2-3：車両購入（バリアフリー対応）に対する継続的な支援	実施（継続）						
施策3：デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・利便性向上	事業3-1：地域公共交通のオープンデータ化及びデータ利活用による情報発信強化	計画・準備	実施					
	事業3-2：キャッシュレス決済の普及	実施（継続）						
施策4：効率的・持続的な運営・運行体制の確立	事業4-1：地域公共交通に係る利用実績データの利活用方策の確立	調査・検討	実施					
	事業4-2：地域公共交通の確保・維持、活性化に向けた新技術活用に関する研究	調査・実施						
	事業4-3：市町村及び圏域における計画策定等に係る支援	実施（継続）						
	事業4-4：乗務員確保の推進	実施						
施策5：全県的な公共交通の利用に対する意識醸成の推進	事業5-1：地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメントの推進	計画・準備	実施					

5. 計画の推進及び評価方法

5-1 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、福島県地域公共交通活性化協議会及び同協議会地域部会において、定期的に進捗状況の確認を行うとともに、目標に対する評価指標などの検証・モニタリングなどを行い、必要に応じて改善策を検討します。

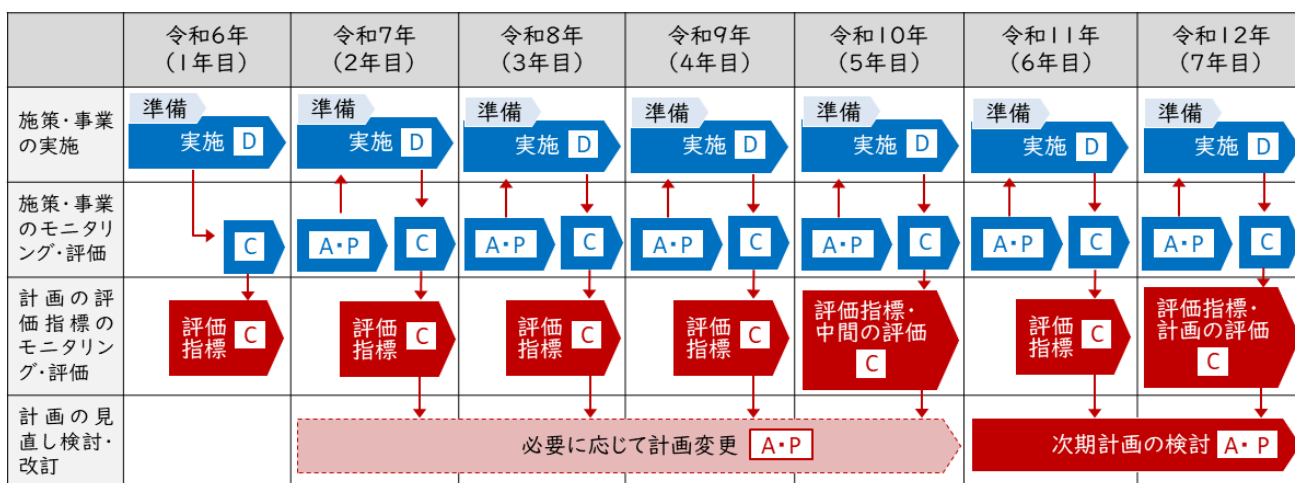
また、各圏域の具体的な事項に係る検討などに当たっては、各地域部会において、協議・調整を行い、本計画に示す各事業を着実に推進します。

5-2 PDCAサイクルによる評価・検証

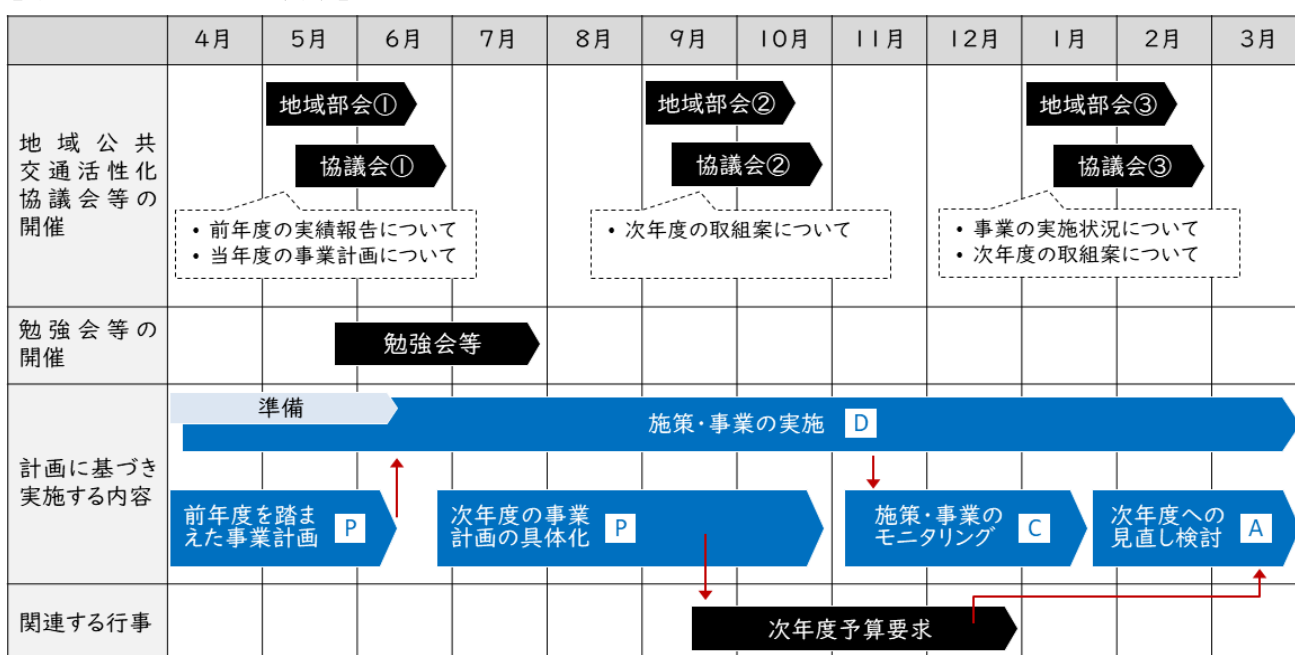
本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のPDCAサイクルと、計画期間を通しての長期のPDCAサイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

【毎年度の短期のPDCAサイクル及び、計画期間を通しての長期のPDCAサイクル】



【年間のスケジュール(案)】



參考資料

I 策定の経緯

(1) 策定体制

福島県地域公共交通活性化協議会構成員（令和6年（2023年）3月現在）

No.	区 分	団体名	役 職	備 考
1	地方公共団体	福島県（生活環境部）	生活交通課長	会長
2		福島市	交通政策課長	
3		会津若松市	地域づくり課長	
4		郡山市	総合交通政策課長	
5		いわき市	参事兼総合交通対策担当課長	
6		白河市	参事兼生活防災課長	
7		須賀川市	企画政策課長	
8		喜多方市	地域振興課長	
9		相馬市	企画政策課長	
10		二本松市	秘書政策課長	
11		田村市	企画調整課長	
12		南相馬市	部次長兼企画課長	
13		川俣町	政策推進課長	
14		南会津町	総合政策課長	
15		猪苗代町	参事兼企画財務課長	
16		会津坂下町	政策財務課長	
17		石川町	企画商工課長	
18		富岡町	産業振興課長	
19	公共交通事業者等	公益社団法人福島県バス協会	会長	
20		一般社団法人福島県タクシー協会	会長	
21		福島交通株式会社	代表取締役社長	
22		会津乗合自動車株式会社	代表取締役社長	
23		新常磐交通株式会社	代表取締役	
24		ジェイアールバス東北株式会社	代表取締役社長	
25		ジェイアールバス関東株式会社	代表取締役社長	
26		東北アクセス株式会社	代表取締役	
27		東日本旅客鉄道株式会社東北本部	企画部長	
28	道路管理者	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所	副所長	
29		福島県（土木部）	道路計画課長	
30	公安委員会	福島県警察本部	交通企画課長	
31		福島県警察本部	交通規制課長	

No.	区 分	団体名	役 職	備 考
32	地域公共交通の利用者	福島県PTA連合会	会長	
33		福島県PTA高等学校連合会	会長	
34		福島県商工会連合会女性部連合会	副会長	
35		日本労働組合総連合会福島県連合会	事務局長	
36		公益財団法人福島県観光物産交流協会	理事長	
37		社会福祉法人福島県社会福祉協議会	事務局長	
38	学識経験者	国立大学法人福島大学経済経営学類	准教授	副会長
39	その他当該地方公共団体が必要と認める者	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	

福島県地域公共交通活性化協議会地域部会構成員（令和6年（2023年）3月現在）

No.	地域部会名	団体名	役 職	備 考
1	県北地域部会	福島県（生活環境部）	生活交通課長	会長
2		福島市	交通政策課長	
3		二本松市	秘書政策課長	
4		伊達市	生活環境課長兼消費生活センター長	
5		本宮市	次長兼生活環境課長	
6		桑折町	生活環境課長	
7		国見町	住民防災課長	
8		川俣町	政策推進課長	
9		大玉村	政策推進課長	
10		福島交通株式会社	代表取締役社長	
11		ジェイアールバス東北株式会社	代表取締役社長	
12		阿武隈急行株式会社	代表取締役社長	
13		県北地方振興局	県民環境部長	
14		県北建設事務所	企画管理部長	
15		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	副会長

No.	地域部会名	団体名	役 職	備 考
1	県中・県南地域部会	福島県（生活環境部）	生活交通課長	会長
2		郡山市	総合交通政策課長	
3		須賀川市	企画政策課長	
4		田村市	企画調整課長	
5		鏡石町	総務課長	
6		天栄村	企画政策課長	
7		石川町	企画商工課長	
8		玉川村	企画政策課長	
9		平田村	企画商工課長	
10		浅川町	総務課長	
11		古殿町	総務課長	
12		三春町	住民課長	
13		小野町	企画政策課長	
14		白河市	参事兼生活防災課長	
15		西郷村	参事兼企画政策課長	
16		泉崎村	総務課長	
17		中島村	住民生活課長	
18		矢吹町	まちづくり推進課長	
19		棚倉町	産業振興課長	
20		矢祭町	町民福祉課長	
21		塙町	まち振興課長	
22		鮫川村	村づくり推進室長	
23		福島交通株式会社	代表取締役社長	
24		ジェイアールバス関東株式会社	代表取締役社長	
25		県中地方振興局	県民環境部長	
26		県南地方振興局	県民環境部長	
27		県中建設事務所	企画管理部長	
28		県南建設事務所	企画管理部長	
29		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	副会長

No.	地域部会名	団体名	役 職	備 考
1	会津・南会津地域部会	福島県（生活環境部）	生活交通課長	会 長
2		会津若松市	地域づくり課長	
3		喜多方市	地域振興課長	
4		北塩原村	総務企画課長	
5		西会津町	町民税務課長	
6		磐梯町	政策課長	
7		猪苗代町	参事兼企画財務課長	
8		会津坂下町	政策財務課長	
9		湯川村	総務課長	
10		柳津町	総務課長	
11		三島町	総務課長	
12		金山町	総務課長	
13		昭和村	総務課長	
14		会津美里町	政策財政課長	
15		下郷町	総合政策課長	
16		檜枝岐村	総務課長	
17		只見町	交流推進課長	
18		南会津町	総合政策課長	
19		会津乗合自動車株式会社	代表取締役社長	
20		会津鉄道株式会社	代表取締役社長	
21		会津地方振興局	県民環境部長	
22		南会津地方振興局	県民環境部長	
23		会津若松建設事務所	企画管理部長	
24		喜多方建設事務所	企画管理部長	
25		南会津建設事務所	企画管理部長	
26		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	副会長

No.	地域部会名	団体名	役 職	備 考
1	相双・いわき地域部会	福島県（生活環境部）	生活交通課長	会長
2		相馬市	企画政策課長	
3		南相馬市	部次長兼企画課長	
4		広野町	復興企画課長	
5		檜葉町	政策企画課長	
6		富岡町	産業振興課長	
7		川内村	総務課長	
8		大熊町	企画調整課長	
9		双葉町	復興推進課長	
10		浪江町	企画財政課長	
11		葛尾村	住民生活課長	
12		新地町	企画振興課長	
13		飯舘村	村づくり推進課長	
14		いわき市	参事兼総合交通対策担当課長	
15		福島交通株式会社	代表取締役社長	
16		新常磐交通株式会社	代表取締役	
17		東北アクセス株式会社	代表取締役	
18		相双地方振興局	県民環境部長	
19		いわき地方振興局	県民部長	
20		相双建設事務所	企画管理部長	
21		いわき建設事務所	企画管理部長	
22		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	副会長

(2) 策定までの経緯

令和4年度（2022年度）

回 数	協議会	地 域 部 会			
		県北	県中・県南	会津・南会津	相双・いわき
第1回	R5年3月9日				

令和5年度（2023年度）

回 数	協議会	地 域 部 会			
		県北	県中・県南	会津・南会津	相双・いわき
第1回	R5年7月7日	R5年6月28日	R5年6月27日	R5年6月26日	R5年6月28日
第2回	R5年11月2日	R5年9月29日	R5年9月28日	R5年9月27日	R5年9月29日
第3回	R6年1月11日	R5年10月24日	R5年10月25日	R5年10月26日	R5年10月24日
第4回	R6年3月21日	R5年12月25日	R5年12月25日	R5年12月26日	R5年12月26日

福島県地域公共交通計画 令和6年(2024年)3月

事務局:福島県生活環境部生活交通課