

福島県地域公共交通計画の検討の進め方

1. 検討の全体像等

(1) 計画策定フロー

○計画策定に向けて、以下のフロー図に基づき進める。

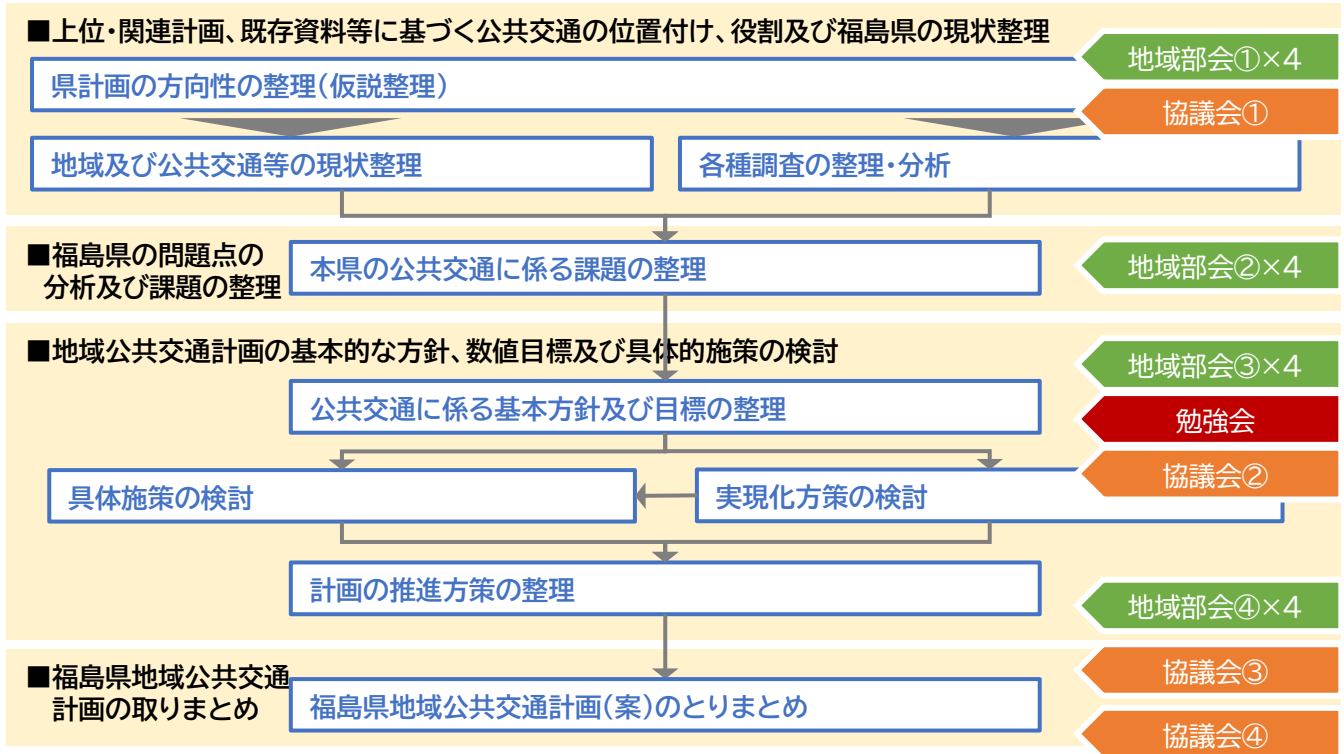


図 計画策定フロー

①課題の整理について

○各調査や資料・データ等の整理により得られた結果を組み合わせ、県全体及び圏域における地域や公共交通等における現状・問題点を整理した上で、県全体に係る公共交通の課題を整理する。

○また、県全体の課題整理を踏まえつつ、圏域の地域特性や公共交通の現状・問題点等から圏域単位での公共交通における課題もあわせて整理する。

■圏域単位の課題の整理について

○圏域別の課題では、喫緊の課題を抱える具体的な路線名も挙げ、また、必要に応じて関連するフィーダー系統や域内交通についても触れるなど、「県全体：総論」「圏域別：各論」となるように棲み分ける。

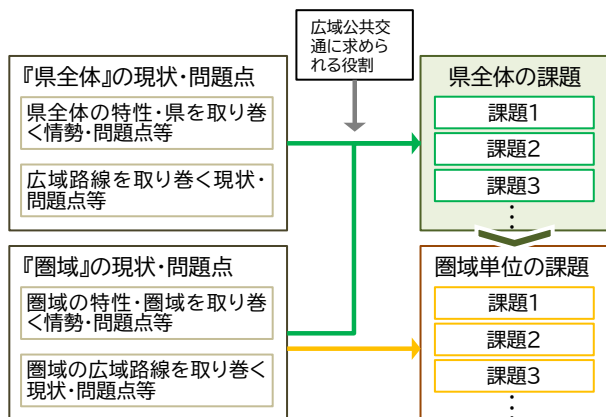


図 課題整理イメージ

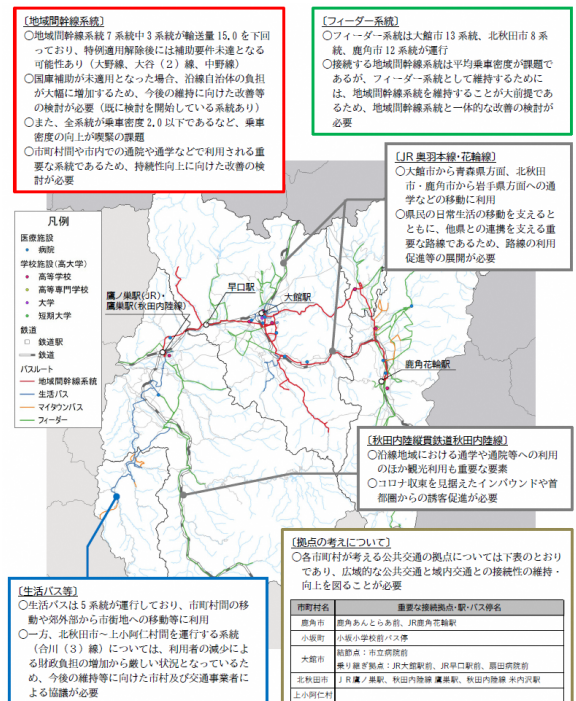


図 圏域別の整理イメージ(秋田県の事例)

②公共交通に係る基本方針及び目標の整理について

- 県づくりの指針や施策を示す県の最上位計画である、福島県総合計画（2022～2030）が掲げる本県の将来像『「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、公共交通が果たす役割などを踏まえて、『福島県の公共交通が目指すべき姿』として基本方針を検討する。
- また、広域的な公共交通に係る県全体の課題等も踏まえて、計画期間内で達成すべきゴールとして基本目標として設定する。

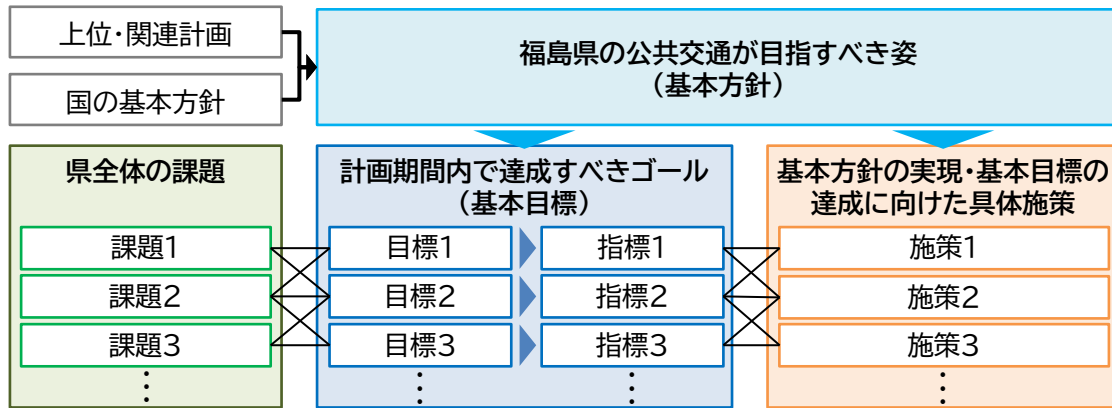


図 基本方針・基本目標と課題や具体施策の関係性イメージ

③福島県地域公共交通計画の構成について

- 計画の構成については、県民に対して広く周知し、わかりやすい内容とするため、地域特性や公共交通に係る現状整理などについては資料編（別冊構成）にするなど、本編には課題～基本方針・目標～具体施策などの比較的シンプルな構成にすることを想定する。

表 本計画の構成イメージ(時点案)

区分	章	項目
本編	第1章 計画の概要	計画策定の目的、計画の位置付け、計画の期間、計画の対象
	第2章 本県の公共交通に係る課題	県全体の課題、圏域別の課題
	第3章 計画の基本方針・基本目標	基本方針、基本目標・施策の方向性、公共交通ネットワークの将来像、指標・数値目標、地域公共交通確保維持改善事業の必要性
	第4章 目標を達成するための具体施策	施策体系、各施策の概要
	第5章 計画の推進	計画の推進・管理体制、計画の評価・管理方法
資料編	地域特性等	地域の概況
	公共交通の現状等	地域公共交通の概要、その他
	上位・関連計画における位置付け・役割	県の総合計画及び関連計画の概要 市町村計画の概要

(2)現状整理や各種調査等の実施について

○地域の移動実態等の把握や、公共交通の現状、関係主体等の意向等を把握するため、以下に示す調査・整理を行う予定としている。

表 現状整理や各種調査等の概要

項目	概要	対象	実施の狙い
地域特性等の整理	既往データ等を用いて、移動実態等について整理（公表・非公表データ、ビッグデータ等）	県内（県内を7圏域に分けて整理予定）	県民の市町村を跨ぐ広域的な移動実態（移動ニーズ）等を把握
公共交通等の現状整理	公共交通の輸送実績等の整理、特に全ての広域路線バスを対象として、定量分析によるグルーピングを実施	同上	公共交通サービスの提供状況の把握、及び分析を実施
市町村アンケート調査	市町村の公共交通担当課を対象に、メールによるアンケート調査を実施	全59市町村の公共交通担当課	課題認識や県・事業者への要望等を把握
交通事業者アンケート調査	県内の交通事業者を対象に、メールによるアンケート調査を実施	鉄道、バス、空港ビル、タクシー協会	交通事業者の実情・意向等を把握
高校アンケート調査	県内の高校（担当教員が回答）へメールによるアンケート調査を実施	県内の全高校（公立・私立）	高校生の通学実態、統廃合の影響等を把握
交通拠点環境調査	県内の主要な交通拠点を対象として現地踏査により、機能・設備等の実態確認調査を実施	主要な交通拠点（市町村の意向等を踏まえ決定）	機能・設備、バリアフリー機能等の実態を把握

①地域特性等の整理について

- 本県の地域特性や公共交通の実態等の整理は、既存資料・データ等の収集・整理や各種調査等により得られた結果等をGISデータ化し、空間的に問題点等をわかりやすく整理する。
- なお、県全体の整理のほか、圏域単位での整理も行うこととし、日常生活の結びつきなどから7圏域に分けた整理を行うことを想定する。

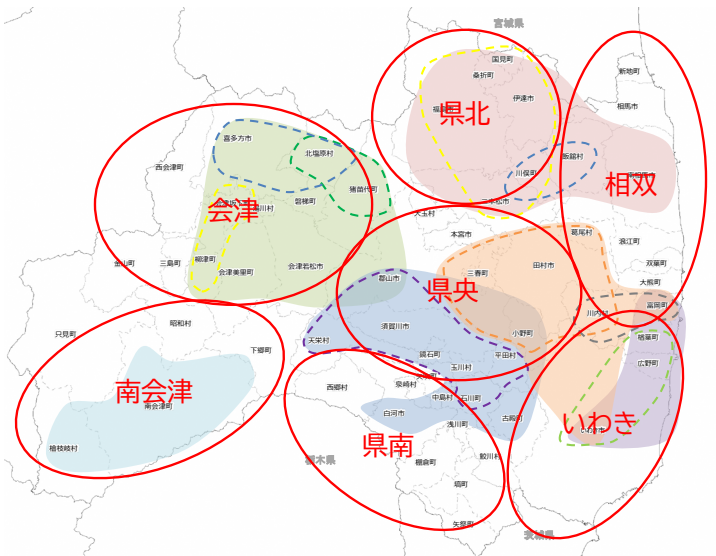


図 7圏域の区分

○移動実態の把握については、公共交通について検討する上で重要となることから、目的ごとに詳細に整理を行います。整理にあたり使用するデータは、国・県が公表する資料・データや、非公表の所有データ等のサンプル数の多いデータを活用する。

表 目的別の移動実態の把握の概要と活用データ一覧

目的	概要	活用データ
通勤	○市町村間の通勤流動の把握	2020 国勢調査、ビッグデータ
通学	○市町村間の通学流動の把握	2020 国勢調査、高校アンケート調査
通院	○各市町村から各病院への通院流動を把握	レセプトデータ
買物	○買回り品・最寄り品別の市町村間の買物流動の把握	2019 消費購買動向調査
その他（観光・ビジネス等）	○市町村間の移動実態の把握 ○観光客・ビジネス客などの県外からの移動実態の把握	ビッグデータ（KDDI 社 KLD）

②公共交通等の現状整理について

○路線バスについては、「現在の立ち位置」を明確にするため、広域路線バス（地域間幹線系統、県単補助、市町村補助路線、その他）を対象として、発注者・交通事業者から提供される運送実績等のデータを用いた定量的な分析・評価を実施する。

○また、系統ごとの通学対応、通院対応、買物等対応などの広域移動への対応可能性（ポテンシャル）についても整理し、各路線が果たしている役割を整理する。

表 系統別の定量的な分析・評価結果イメージ(青森県の整理事例)

事業者	番号	系統名(※) (※は主な経由地)	起点	終点	実定乗降人口	運行回数(1日)	平均乗車密度	乗車量(1日)	評価	広域性評価		幹線性評価		支線性評価		乗降率	乗降率(%)	乗降率(%)	乗降率(%)		
										乗車量(1日)	乗降率(%)	乗車量(1日)	乗降率(%)	乗車量(1日)	乗降率(%)					乗車量(1日)	乗降率(%)
私営バス	1						5.0	15.0	B-2	広域性高	55.1	43.0%	幹線性低	46.1	24.98%	A	支線性高	51.3	▲39.7	生産性高	4.644
	2						5.0	23.0	B-2	広域性高	58.4	48.4%	幹線性低	48.4	35.76%	O	支線性高	51.8	▲37.4	生産性高	4.929
	3						4.2	31.2	B-1	広域性低	47.3	30.4%	幹線性高	68.7	132.28%	B-2	支線性低	47.5	▲80.2	生産性低	48.866
	4						4.7	32.4	B-1	広域性低	47.9	31.2%	幹線性高	58.2	83.13%	A	支線性高	52.2	▲33.9	生産性高	22.210
	5						4.3	16.7	C	広域性低	49.0	33.1%	幹線性低	49.4	40.31%	A	支線性高	51.7	▲37.6	生産性高	6.807
	6						2.7	15.3	B-2	広域性高	58.3	48.2%	幹線性低	46.2	25.17%	O	支線性高	43.8	▲116.1	生産性低	▲1.483
	7						2.9	20.0	A	広域性高	50.2	35.1%	幹線性高	50.5	45.58%	O	支線性低	44.0	▲115.0	生産性低	▲1.506
	8						3.4	21.0	B-2	広域性高	54.0	41.2%	幹線性低	49.5	41.04%	B-2	支線性低	48.5	▲69.9	生産性高	9.281
	9						3.3	15.3	B-2	広域性高	50.2	35.0%	幹線性低	48.0	34.02%	B-2	支線性低	47.3	▲81.8	生産性高	10.709
	10						5.1	15.3	O	広域性低	48.4	32.1%	幹線性高	49.0	38.80%	O	支線性低	47.5	▲79.5	生産性低	▲15.046
	11						5.0	29.5	A	広域性高	57.9	47.6%	幹線性高	51.4	50.26%	O	支線性低	48.4	▲70.9	生産性低	▲39.909
	12						3.7	16.2	B-2	広域性高	54.8	42.5%	幹線性低	47.6	32.02%	O	支線性低	44.3	▲111.2	生産性低	▲23.445
	13						3.2	15.6	O	広域性低	49.0	33.1%	幹線性低	48.5	36.17%	B-2	支線性低	45.3	▲101.9	生産性高	7.866
	14						3.1	15.3	B-2	広域性高	51.3	36.8%	幹線性低	47.6	31.88%	O	支線性低	44.6	▲108.7	生産性低	▲5.806
	15						3.9	15.2	B-2	広域性高	57.7	47.2%	幹線性低	46.2	25.30%	B-2	支線性低	48.6	▲68.5	生産性高	2.629
	16						4.5	41.4	B-1	広域性低	47.0	29.8%	幹線性高	63.4	107.21%	B-2	支線性低	48.3	▲72.0	生産性高	30.515
	17						5.1	19.6	B-2	広域性高	55.5	43.7%	幹線性低	48.6	36.64%	O	支線性低	44.0	▲114.1	生産性低	▲12.268
	18						3.1	15.8	B-1	広域性低	45.8	27.5%	幹線性高	50.3	44.66%	B-2	支線性低	45.1	▲103.5	生産性低	6.893
	19						2.9	15.3	B-2	広域性高	61.1	52.7%	幹線性低	45.6	22.47%	B-2	支線性低	45.9	▲95.9	生産性高	8.82
	20						3.6	14.7	B-2	広域性高	51.0	36.2%	幹線性低	47.2	30.41%	B-2	支線性低	45.2	▲102.4	生産性高	1.191
	21						2.6	15.6	B-2	広域性高	78.3	80.8%	幹線性低	44.1	15.15%	O	支線性低	43.9	▲115.5	生産性低	▲14.675
	22						4.8	14.4	B-2	広域性高	64.9	59.0%	幹線性低	44.7	18.22%	B-1	支線性低	52.5	▲30.3	生産性低	▲11.679
	23						4.0	15.2	B-2	広域性高	51.3	36.9%	幹線性低	47.5	31.50%	A	支線性高	50.3	▲52.3	生産性高	2.683
	24						2.6	16.9	B-2	広域性高	51.9	37.8%	幹線性低	48.0	33.97%	B-2	支線性低	42.9	▲125.0	生産性高	5.835
	25						2.6	15.0	B-2	広域性高	54.5	42.1%	幹線性低	46.4	26.23%	B-2	支線性低	43.3	▲121.5	生産性高	1.240
	26						5.0	15.0	O	広域性低	46.3	28.7%	幹線性低	49.3	39.88%	A	支線性高	53.4	▲21.2	生産性高	10.135
	27						3.3	15.6	B-2	広域性高	59.4	50.0%	幹線性低	45.7	22.65%	B-2	支線性低	48.7	▲68.1	生産性高	4.577
	28						4.6	96.6	A	広域性高	51.2	36.7%	幹線性高	83.3	202.41%	B-2	支線性低	44.8	▲106.4	生産性高	1.837
	29						4.4	25.9	A	広域性高	52.2	38.2%	幹線性高	51.9	52.53%	O	支線性低	43.9	▲121.3	生産性低	▲12.480
	30						2.6	22.1	B-2	広域性高	57.4	46.7%	幹線性低	48.5	36.04%	O	支線性低	43.2	▲122.3	生産性低	▲1.802
	31						1.8	7.7	B-2	広域性高	53.4	40.3%	幹線性低	44.1	15.23%	O	支線性低	38.2	▲171.8	生産性低	▲7.260
	32						1.9	5.5	B-2	広域性高	50.1	35.0%	幹線性低	43.8	13.71%	O	支線性低	39.0	▲164.6	生産性低	▲5.423
	33						2.3	13.5	B-2	広域性高	66.3	61.2%	幹線性低	44.4	16.63%	O	支線性低	37.4	▲180.4	生産性低	▲37.849
	34						2.5	8.2	B-2	広域性高	54.8	42.6%	幹線性低	43.6	13.03%	O	支線性低	38.8	▲166.2	生産性低	▲18.998
	35						1.0	4.0	B-2	広域性高	63.9	57.4%	幹線性低	42.3	8.80%	O	支線性低	35.3	▲201.0	生産性低	▲6.177
	36						8.9	74.9	B-2	広域性高	62.1	54.2%	幹線性低	43.9	14.51%	A	支線性高	100.6	446.7	生産性高	10.496
	37						3.1	39.2	B-2	広域性高	63.4	59.0%	幹線性低	47.0	29.07%	O	支線性低	37.8	▲175.7	生産性低	▲57.322

○また、地域部会において市町村や交通事業者との協議を進める中で、特に喫緊の課題を抱える系統や詳細に利用実態を把握すべき系統などが発生した場合には、必要に応じて、交通事業者から提供されるデータを基に、個別に具体的な利用実態（バス停別利用者数、便別利用者数、バス停別車内乗車人数など）を整理します。

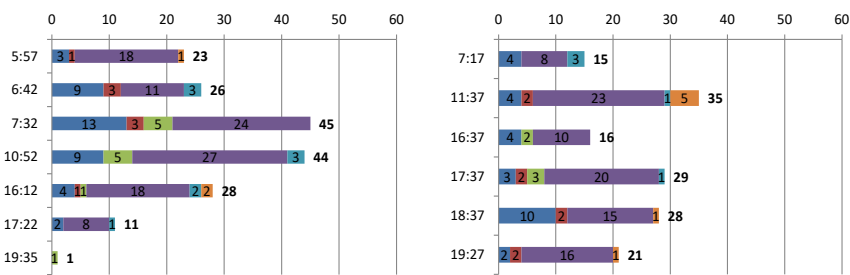


図 便別利用者数の整理イメージ

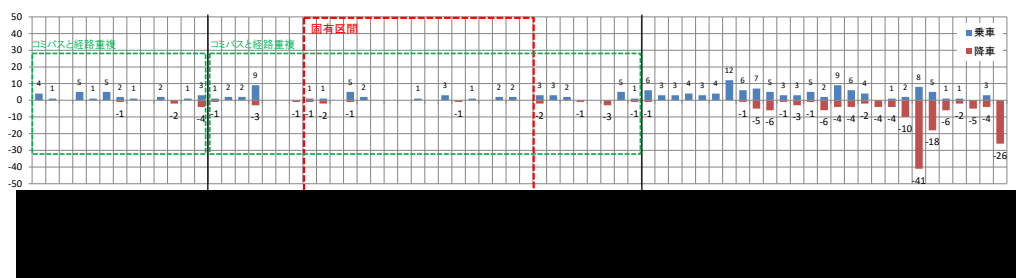


図 バス停別利用者数の整理イメージ

※個別路線の情報に係る部分を黒塗りで表示。

※勉強会の開催について

- 公共交通のオープンデータ化の促進や、GTFS データの活用促進に向けて、交通事業者や市町村を対象とした勉強会を開催する。(第3回地域部会の開催に合わせて、各部会の後に実施する予定)
- 勉強会では、オープンデータに係る基本的な事項や意義のほか、事例なども交えつつ作成によるメリットなどの講習を行い、「そもそも、なぜオープンデータ化が必要なのか」の認識共有を図る。

表 勉強会の開催概要

項目	概要
時期 (予定)	○令和5年10月 ※第3回地域部会と同時期に開催
回数	○各部会で1回ずつ開催(県北地域部会、県中・ 県南地域部会、会津・南会津地域部会、相双・ いわき地域部会)
参集対象	○市町村の担当者、交通事業者
プログラム (現時点の 想定)	○公共交通のデータ活用に精通した外部講師(合 同会社 Modip を予定)を招集して開催 1. 開会・挨拶(5分) 2. 勉強会(75分程度) ・オープンデータ化の基本事項について ・オープンデータ化によるメリットについて ・他都市の事例について 3. 質疑応答(15分) 4. 閉会



写真 勉強会の開催イメージ

3. 交通事業者・市町村への協力依頼事項

- 計画策定にあたり、交通事業者及び市町村の公共交通担当課にご協力をいただきたい点については以下のとおりである。

表 協力依頼事項

対象	概要
市町村	<p>○市町村アンケート調査への協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通に対する各市町村の課題感の把握や、県や交通事業者に対して求めることの把握など、課題の整理や具体的な施策の検討にあたり、重要な項目となるため、趣旨をご理解いただいた上で、ご協力をお願いしたい。 <p>○各市町村の公共交通会議での県計画の説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県計画の概要や素案などについて、各市町村の公共交通会議を開催するタイミングで報告事項として共有いただきたい。(もし意見等が出た場合には、ご報告いただきたい) <p>○各種データ等の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画を検討するにあたり、各市町村が保有するデータ等が必要となる場合には、提供をお願いしたい。(データの種別によると思われるため、その際に改めて相談)
交通事業者	<p>○交通事業者アンケート調査への協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村と同様、広域的な公共交通に対する各市町村の課題感の把握や、県や市町村に対して求めることの把握など、課題の整理や具体的な施策の検討にあたり、重要な項目となるため、趣旨をご理解いただいた上で、ご協力をお願いしたい。 <p>○各種データ等の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画を検討するにあたり、交通事業者が保有するデータ等について、可能なかぎり提供をお願いしたい。データ公表の可否など、提供の条件なども調整の上、趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いしたい。
共通	<p>○その他、調査・検討への協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県の調査を進める上で、市町村担当者や交通事業者が有する知見・関係性(人脈など)が必要となる場合、ご協力をお願いしたい。(必要となった際に個別に相談)