

福島県県北圏域  
地域公共交通利便増進実施計画  
(素案)

令和7(2025)年●月認定

福島県  
福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村



# 目次

1. 序論.....	1
1-1 計画の目的.....	2
1-2 計画の区域.....	2
1-3 計画の位置付け.....	3
1-4 計画期間.....	3
2. 利便増進事業の内容・実施主体.....	4
2-1 事業の全体像.....	5
2-2 伊達市方面.....	8
2-3 福島市方面.....	10
2-4 二本松市・川俣町方面.....	12
3. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法.....	18
4. 事業実施による効果.....	20
4-1 利便増進事業の実施により想定される効果.....	21
4-2 地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置付け.....	22
5. 関係市町村による支援の内容.....	23
6. 関係施策との連携に関する事項.....	25
6-1 福島市立地適正化計画.....	26
6-2 二本松市立地適正化計画.....	29



# 1. 序論

## 1-1 計画の目的

本県では、令和6年3月に、県全体の広域的な地域公共交通を対象として、将来的にも持続的な確保・維持に向けた基本方針や将来像、及びそれらに基づく具体施策等を示す「福島県地域公共交通計画」を策定しました。

当該計画には、地域公共交通ネットワークの確保・維持に向けて、持続性の向上に向けた再編・見直しを行うとともに、地域公共交通利便増進事業の活用も行うこととしております。

このため、福島県地域公共交通計画に示す基本方針や将来像の実現に向けて、地域公共交通の利便増進に向けた具体的な再編・見直しの内容等を示す「地域公共交通利便増進実施計画」を策定することとします。

## 1-2 計画の区域

本計画では、県民の生活圏域を踏まえて、特に県北地域を対象とします。



図 計画の区域

### 1-3 計画の位置付け

本計画は、福島県地域公共交通計画及び福島市地域公共交通計画を「基本計画」とし、当該計画のうち特に県北圏域に係る事業について示す「実施計画」としての位置付けとなります。

※主に市町村間をまたぐ広域的な公共交通については県計画、市町村内における公共交通については市町村の計画に記載する具体施策に基づき実施するものです。

県の上位計画

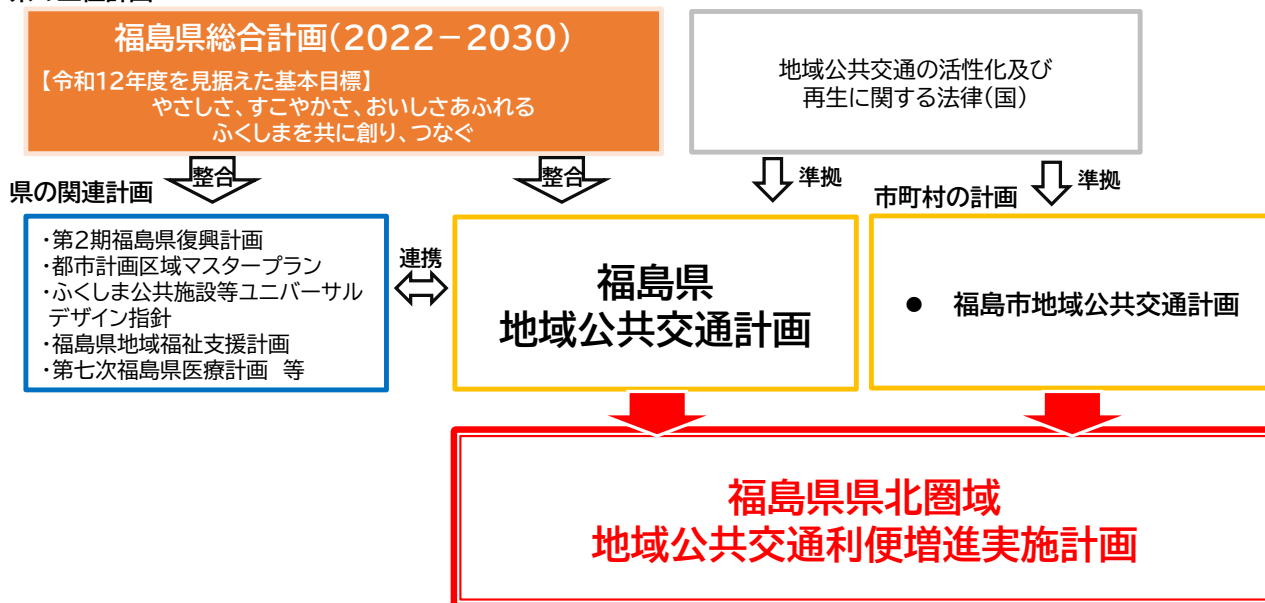


図 計画の位置付け

### 1-4 計画期間

本計画の期間は、令和7年10月から令和13年3月までの5か年6か月とします。

なお、地域公共交通を取り巻く情勢はもちろん、社会全体の情勢等の変化により、それらに対応するために地域公共交通の再編・見直しが必要となることが想定されるため、その都度対応策等の検討を行い、必要に応じて計画の変更を行うこととします。

計画	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
福島県地域公共交通計画	2024年4月～2031年3月(7か年)						
福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画		2025年10月～2031年3月(5か年6か月)					

図 計画期間

## 2. 利便増進事業の内容・実施主体



## 2-1 事業の全体像

### (1) 事業一覧

本計画で実施する事業は下表のとおりです。

表 事業一覧

方面	事業名	対象系統	実施時期	関係主体
伊達市方面	伊達市・月の輪地区から福島市へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>月の輪経由梁川線</li> <li>月の輪経由保原線</li> </ul>	令和7年 10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島交通</li> <li>福島市、伊達市</li> </ul>
福島市方面	松川地区の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>医大・水原線</li> <li>新規路線（松川水原乗合タクシー）</li> </ul>	令和7年 10月※1	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島交通</li> <li>福島市</li> </ul>
二本松市・川俣町方面	福島大学へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>二本松線</li> </ul>	令和7年 10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島交通</li> <li>福島市、二本松市</li> </ul>
	塩沢地区～二本松市街地間の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>塩沢線</li> </ul>	令和7年 10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島交通</li> <li>二本松市</li> </ul>
	岩代地区～二本松市街地間、東和地区内の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>針道経由東和小学校線</li> <li>大平経由小浜線</li> <li>小浜線</li> </ul>	令和7年 10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島交通</li> <li>二本松市</li> </ul>

※1:令和7年4月から実証運行を開始し、その結果等を踏まえて令和7年10月から本格運行を実施

## (2) 事業全体図

### ①北部エリア(福島市・伊達市・桑折町・国見町・川俣町)

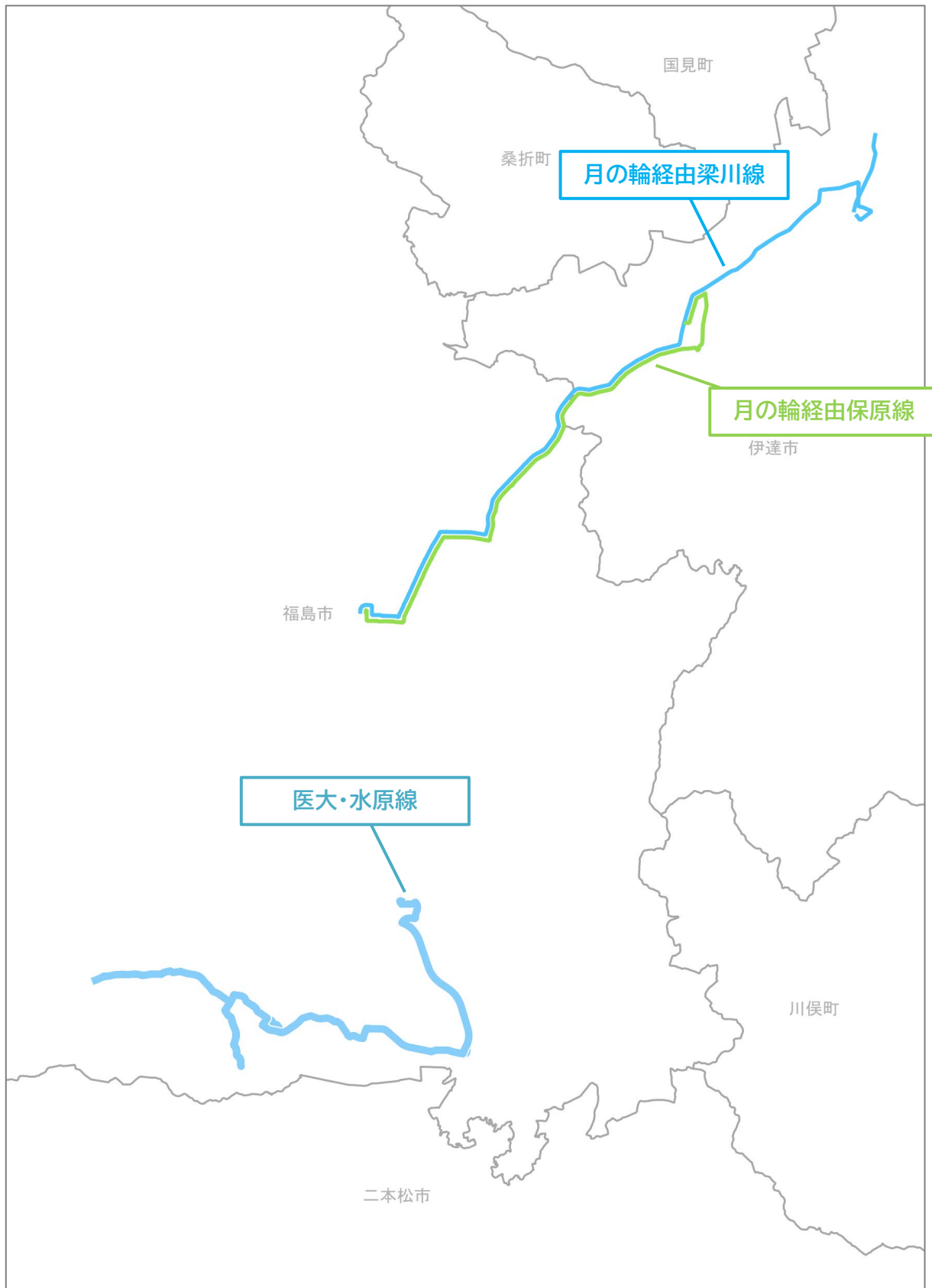
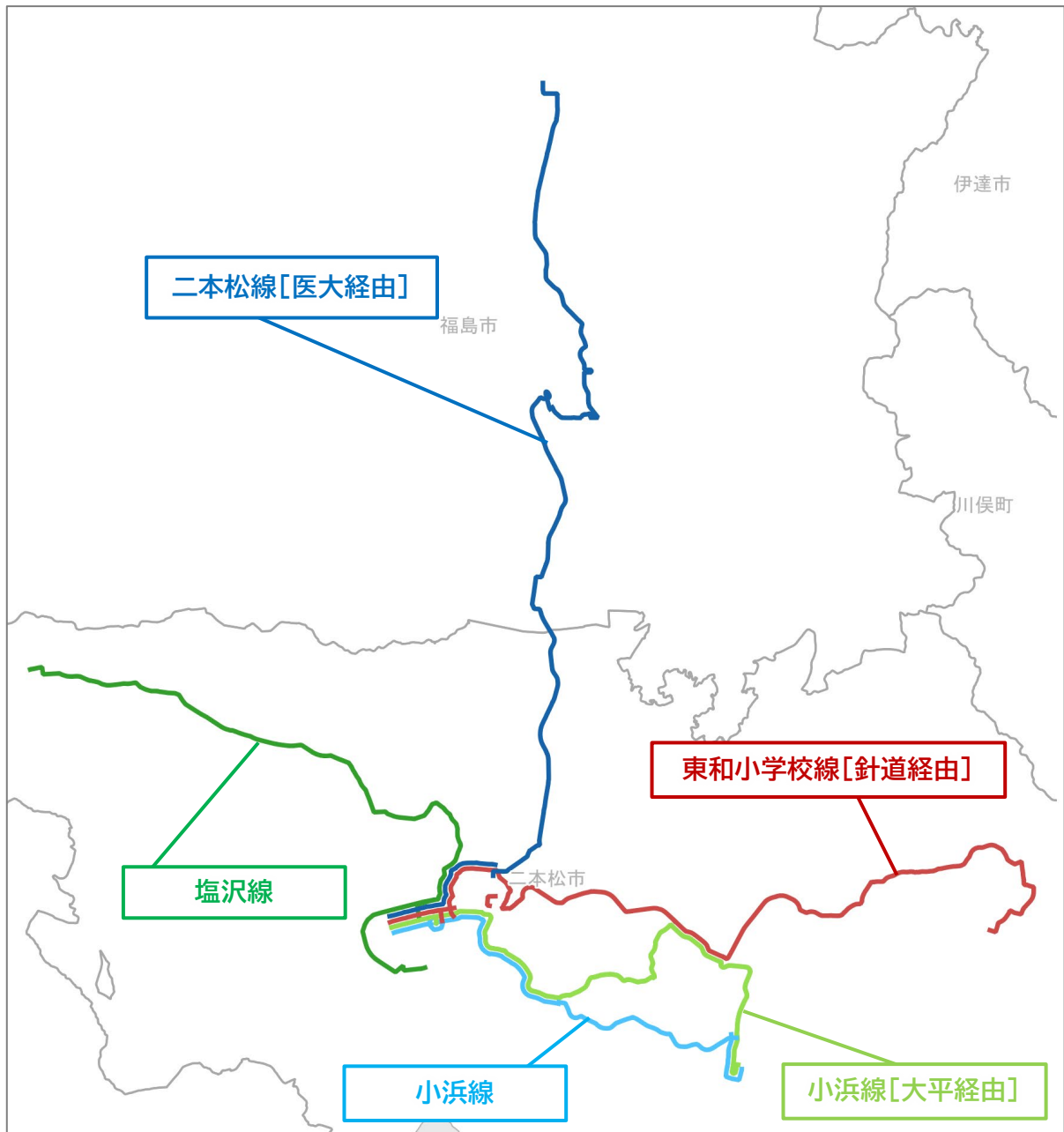


図 事業全体図 (北部エリア)

②南部エリア(福島市・二本松市・川俣町)



## 2-2 伊達市方面

### (1) 伊達市・月の輪地区から福島市へのアクセス性向上

#### ①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・月の輪経由梁川線及び月の輪経由保原線は、福島市内や福島市～保原地区間の利用は見られるものの、保原～梁川地区間の利用は相対的に少ない傾向。</li> <li>・一方、梁川高校の閉校に伴い、伊達高校や福島市内の高校への通学ニーズが増加しているため、通学流動なども踏まえた2路線一体的な見直しによる利便性・効率性の向上が必要。</li> <li>・また、沿線の高子駅周辺では宅地造成が進められ、今後人口増加が期待される地区であり、新たな需要の取り込みに向けて、当該地区への対応が必要。</li> <li>・加えて、福島市内では福島駅～保原駅間を「月の輪幹線軸」として位置付け、一定水準のサービスを確保・維持することとしているため、関連路線の見直しに合わせ、当該幹線軸の利便性の維持・向上についても検討することが必要。</li> </ul>
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①月の輪経由保原線は月の輪経由梁川線に統合し、梁川線の運行本数を増便 →梁川地区から伊達市街地・福島市街地へ移動時の利便増進 ※梁川線は伊達高校付近を経由しないが、現バス停から伊達高校等への距離が近く、現状でも梁川地区から伊達高校への通学に利用されており、保原線の影響は限定的と推察</li> <li>・②高子駅を経由 →新たな人口集積が見込まれる地区での利便増進</li> <li>・③福島駅～梁川間の運行間隔の平準化(9～15時台) →最大待ち時間の短縮による利便増進</li> </ul>

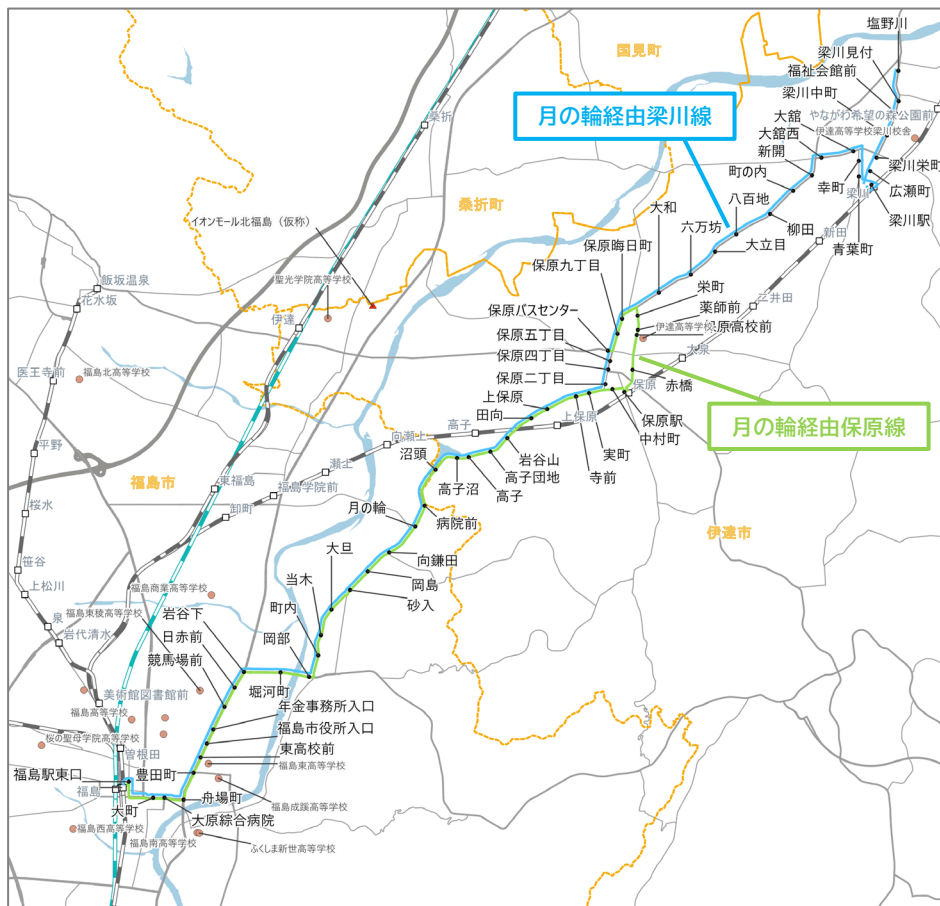
表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①月の輪経由梁川線 ②月の輪経由保原線	①月の輪経由梁川線 ※②を①へ統合
運営主体	①②福島交通(株)	①～③福島交通(株)
運行事業者	①②福島交通(株)	①～③福島交通(株)
事業の種類	①②一般乗合旅客運送事業	①～③一般乗合旅客運送事業
運行形態	①②定時定路線	①～③定時定路線
起点・終点	①福島駅東口・塩野川 ②福島駅東口・保原バスセンター	①福島駅東口・塩野川
主たる経由地	①保原バスセンター ②月の輪	①保原バスセンター、高子駅
運行回数	①平日:10.5回/日 土:●～●回/日 日・祝:●～●回/日 ②平日:9.5回/日 土:●～●回/日 日・祝:●～●回/日	①平日:15.0～19.0回/日 土:11.0～15.0回/日 日・祝:11.0～15.0回/日
運賃	●円～●円	●円～●円

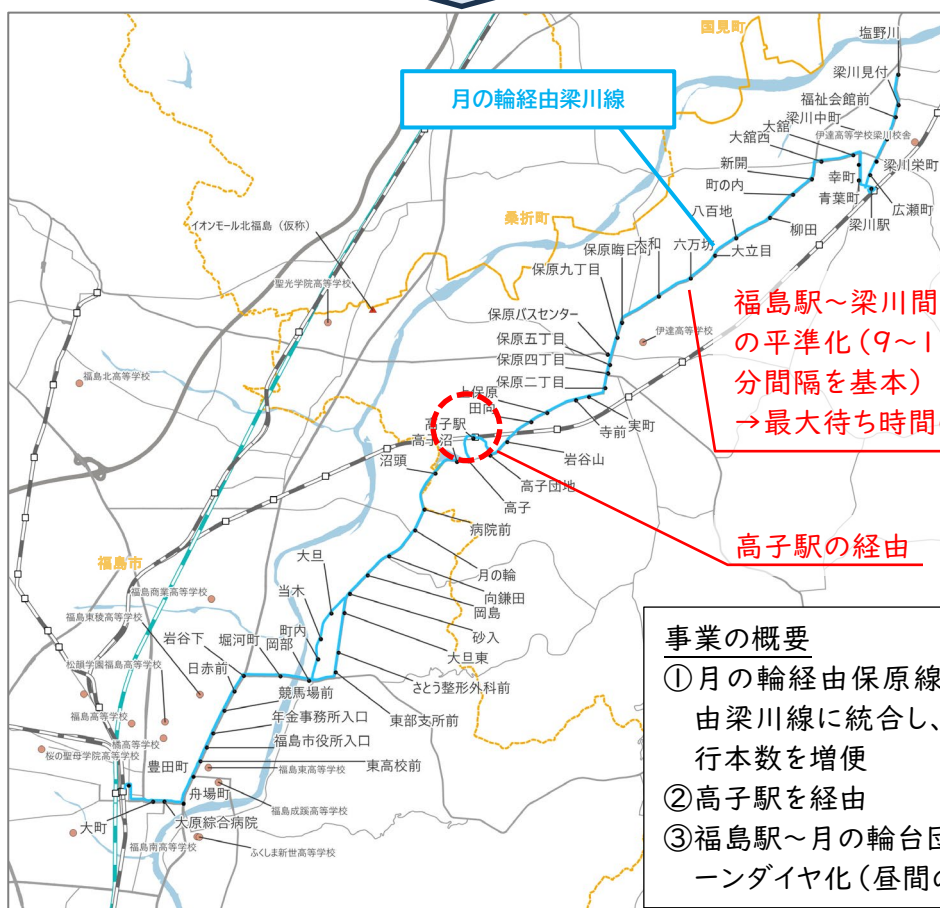
※赤字が変更箇所

## ②運行概要図

### 事業実施前



### 事業実施後



## 2-3 福島市方面

### (1) 松川地区の利便増進

#### ①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松川駅周辺には福島県立医科大学附属病院と松川町水原地区を結ぶ医大・水原線が運行しており、当該地区の日常生活の移動を支えている。沿線地区の人口減少等に伴い利用者数は減少傾向にあり、運行の維持が課題となっており、運行方法の見直しが必要。</li> <li>・令和7年4月に松川地区に松陵義務教育学校が開校することに伴い、松川地区内の3つの小学校が統合する予定となっており、これらを踏まえた移手段の再検討が必要。</li> </ul>
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①医大・水原線の見直し、及び松川水原乗合タクシーの導入 →地域の実情に合わせた運行ダイヤの設定等による利便増進</li> </ul>

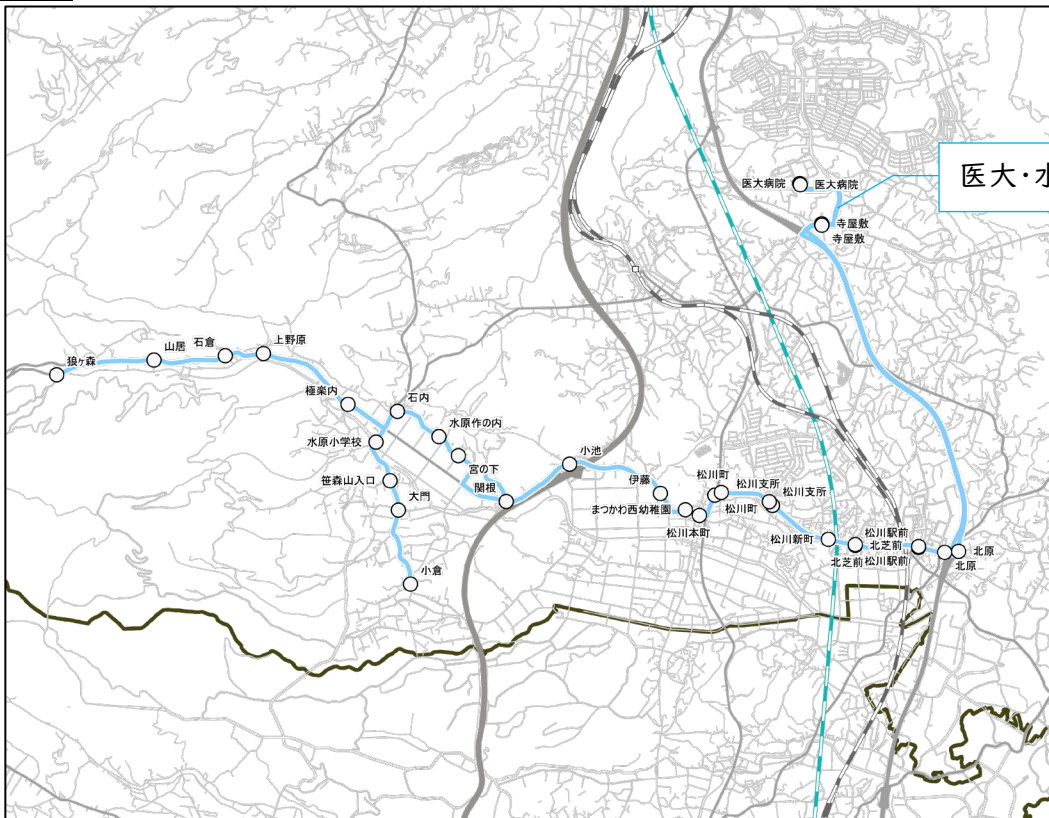
表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①医大・水原線	①医大・水原線 ②松川水原乗合タクシー
運営主体	①福島市	①②福島市
運行事業者	①福島交通(株)	①福島交通(株) ②調整中
事業の種類	①一般乗合旅客運送事業	①②一般乗合旅客運送事業
運行形態	①定時定路線	①②定時定路線
起点・終点	①医大病院・狼ヶ森	①医大病院・松川本町 ②松川駅・松川駅
主たる経由地	①松川駅前	①松川駅前 ②水原小学校、狼ヶ森
運行回数	①平日:3.0回/日 土:3.0回/日 日・祝:0回/日	①平日:2.0~6.0回/日 土:0回/日 日・祝:0回/日 ②平日:2.0~6.0回/日 土:0回/日 日・祝:0回/日
運賃	①170円~740円	①170円~●円 ②200円~600円

※赤字が変更箇所

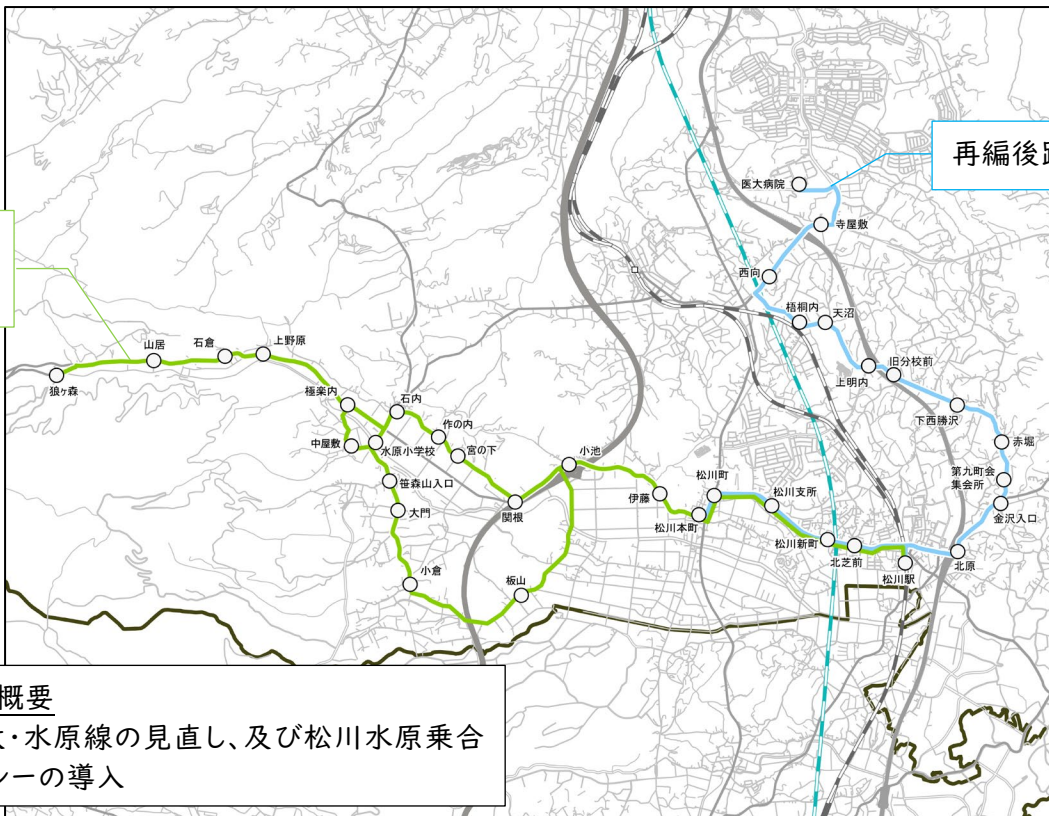
②運行概要図

事業実施前



医大・水原線

事業実施後



再編後路線

松川水原  
乗合タクシー

事業の概要  
① 医大・水原線の見直し、及び松川水原乗合  
タクシーの導入

## 2-4 二本松市・川俣町方面

### (1) 福島大学へのアクセス性向上

#### ①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 医大経由二本松線は平均乗車密度が低い(3.9)が、一定の運行本数を確保することで輸送量を確保(36.6)。</li> <li>・ 福島大学付近にバス停を設置しているものの、乗り入れていないこともあり学生・職員の利用は少ない。</li> <li>・ 現状大学への移動手段は鉄道がメインとなっているものの、悪天候時などの遅延・運休等により通学への影響が発生する状況にあり、複数の移動手段の確保が求められる状況。</li> </ul>
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①福島大学への乗り入れ、及び大学の講義に合わせたダイヤの見直し →大学への通学・通勤時の利便増進</li> </ul>

表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①医大経由二本松線	①医大経由二本松線
運営主体	①福島交通㈱	①福島交通㈱
運行事業者	①福島交通㈱	①福島交通㈱
事業の種類	①一般乗合旅客運送事業	①一般乗合旅客運送事業
運行形態	①定時定路線	①定時定路線
起点・終点	①福島駅東口・若宮二丁目	①福島駅東口・若宮二丁目
主たる経由地	①医大病院、福島大学、安達高校前、二本松駅前	①医大病院、 <b>福島大学(構内)</b> 、安達高校前、二本松駅前
運行回数	①平日:9.5回/日 土:●~●回/日 日・祝:●~●回/日	①平日:8.0~12.0回/日 土:●~●回/日 日・祝:●~●回/日
運賃	●円~●円	●円~●円

※赤字が変更箇所

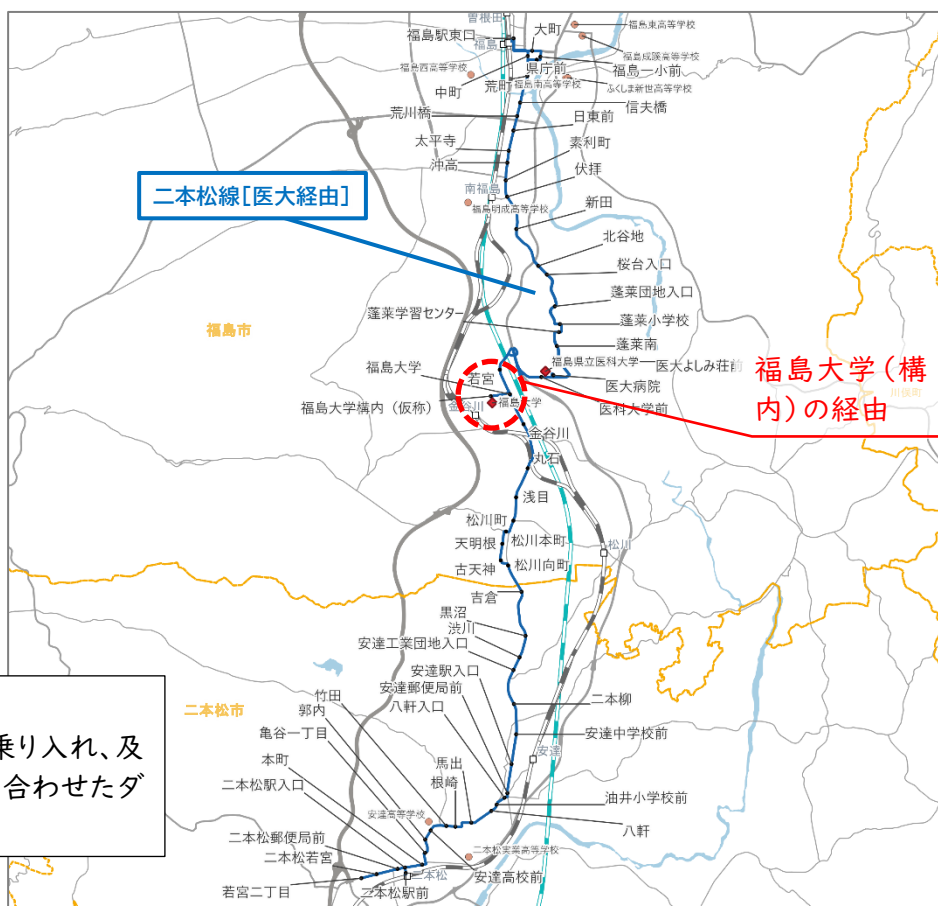


## ②運行概要図

事業実施前



事業実施後



### 事業の概要

①福島大学への乗り入れ、及び大学の講義に合わせたダイヤの見直し

## (2) 塩沢地区～二本松市街地間の利便増進

### ①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・塩沢線は平均乗車密度が低く(1.7)、輸送量も15.0を大きく下回る(6.6)。</li> <li>・市街地内での利用が多くない状況にあるが、市街地には商業施設等をはじめ目的地となる主要な施設が複数立地していることから、市街地内での利便性向上による利用拡大を図ることが必要。</li> </ul>
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①塩沢線の市街地内の経路を見直し →塩沢地区から市街地の主要施設へ移動時の利便増進</li> </ul>

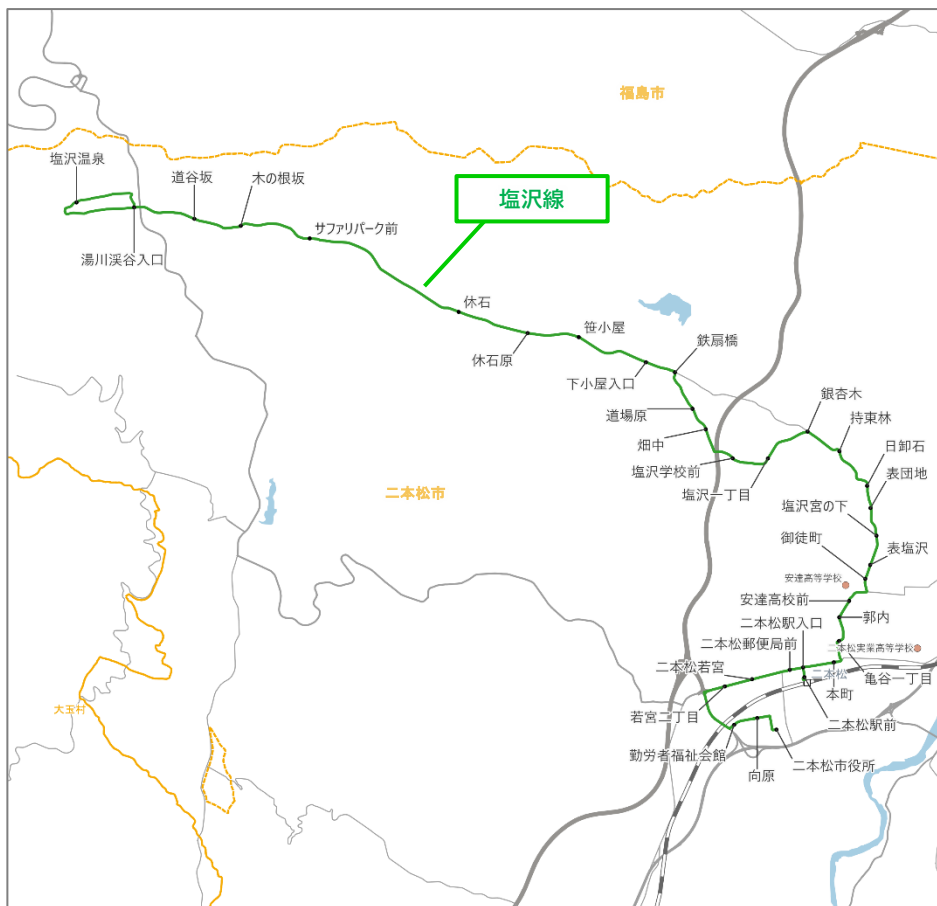
表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①塩沢線	①塩沢線
運営主体	①福島交通(株)	①福島交通(株)
運行事業者	①福島交通(株)	①福島交通(株)
事業の種類	①一般乗合旅客運送事業	①一般乗合旅客運送事業
運行形態	①定時定路線	①定時定路線
起点・終点	①二本松市役所・塩沢温泉	①二本松営業所・塩沢温泉
主たる経由地	①二本松駅入口、二本松駅前、安達高校前、鉄扇橋	①二本松駅入口、二本松市役所、二本松駅前、安達高校前、鉄扇橋
運行回数	①4.0回/日	①2.0～6.0回/日
運賃	●円～●円	●円～●円

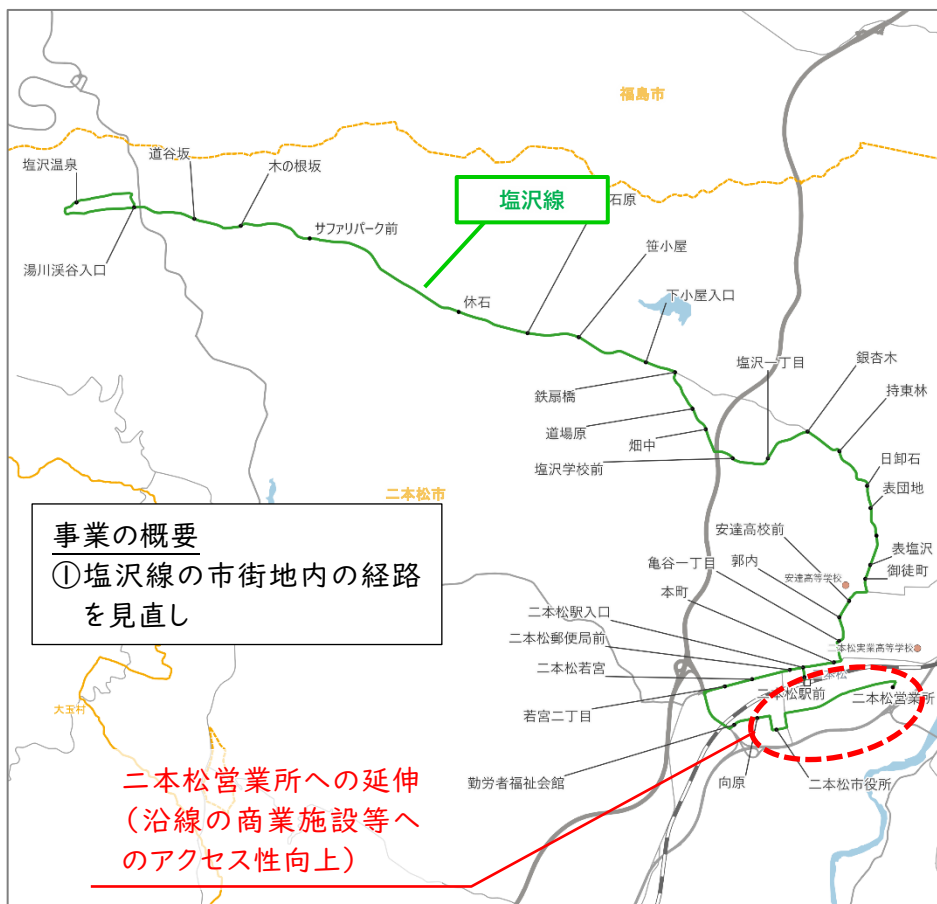
※赤字が変更箇所

## ②運行概要図

### 事業実施前



### 事業実施後



### (3) 岩代地区～二本松市街地間、東和地区内の利便増進

#### ①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大平経由小浜線、針道経由東和小学校線ともに平均乗車密度が低く(1.1、1.5)、輸送量も20を下回る(3.3、13.9)。小浜線は地域間幹線系統ではないものの、同様に利用が少ない状況にある。</li> <li>・市街地内での利用が多くない状況にあるが、市街地には商業施設等をはじめ目的地となる主要な施設が複数立地していることから、市街地内での利便性向上による利用拡大を図ることが必要。</li> </ul>
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①大平経由小浜線、小浜線、針道経由東和小学校線の市街地内の経路を見直し →岩代地区から市街地の主要施設へ移動時の利便増進</li> </ul>

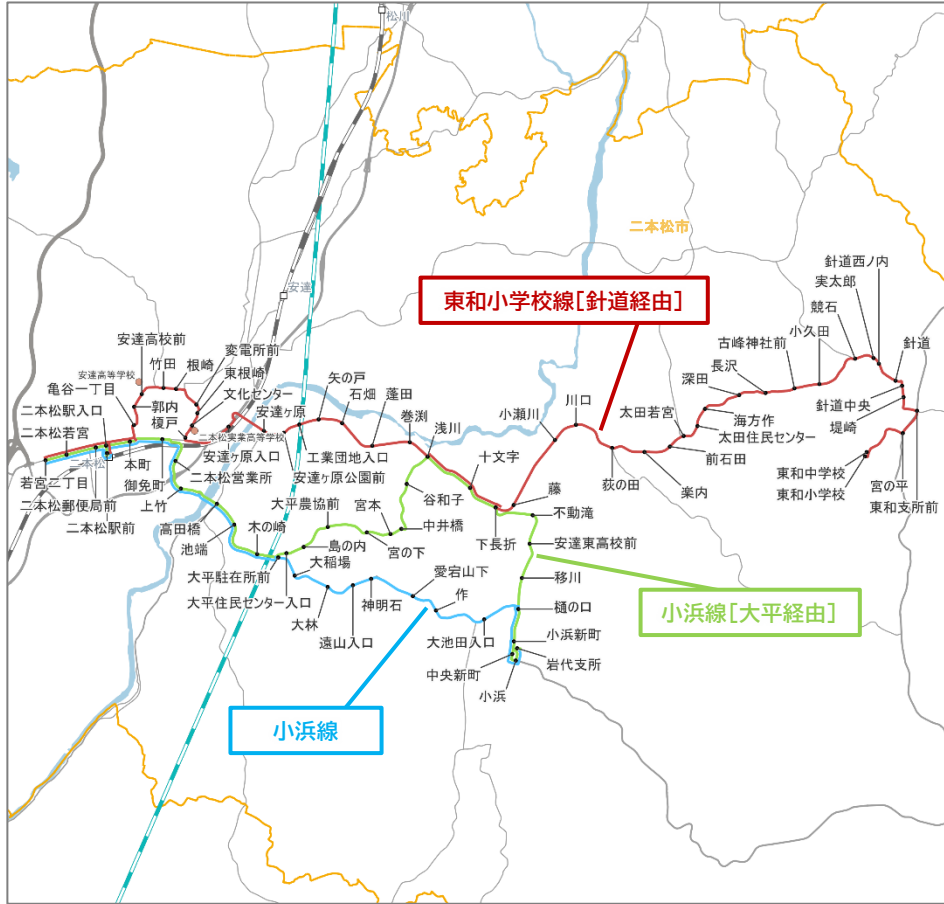
表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①大平経由小浜線 ②小浜線 ③針道経由東和小学校線	①大平経由小浜線 ②小浜線 ③針道経由東和小学校線
運営主体	①～③福島交通(株)	①～③福島交通(株)
運行事業者	①～③福島交通(株)	①～③福島交通(株)
事業の種類	①～③一般乗合旅客運送事業	①～③一般乗合旅客運送事業
運行形態	①～③定時定路線	①～③定時定路線
起点・終点	①若宮二丁目・岩代支所 ②若宮二丁目・岩代支所 ③若宮二丁目・東和小学校	①二本松営業所・岩代支所 ②二本松営業所・岩代支所 ③二本松営業所・東和小学校
主たる経由地	①二本松駅前、大平農協前 ②二本松駅前、神明石 ③二本松駅前、藤、針道中央	①二本松駅前、二本松市役所、大平農協前 ②二本松駅前、二本松市役所、神明石 ③二本松駅前、二本松市役所、藤、針道中央
運行回数	①3.0回/日 ②13.0回/日 ③11.5回/日	①1.0～5.0回/日 ②11.0～15.0回/日 ③10.0～13.0回/日
運賃	●円～●円	●円～●円

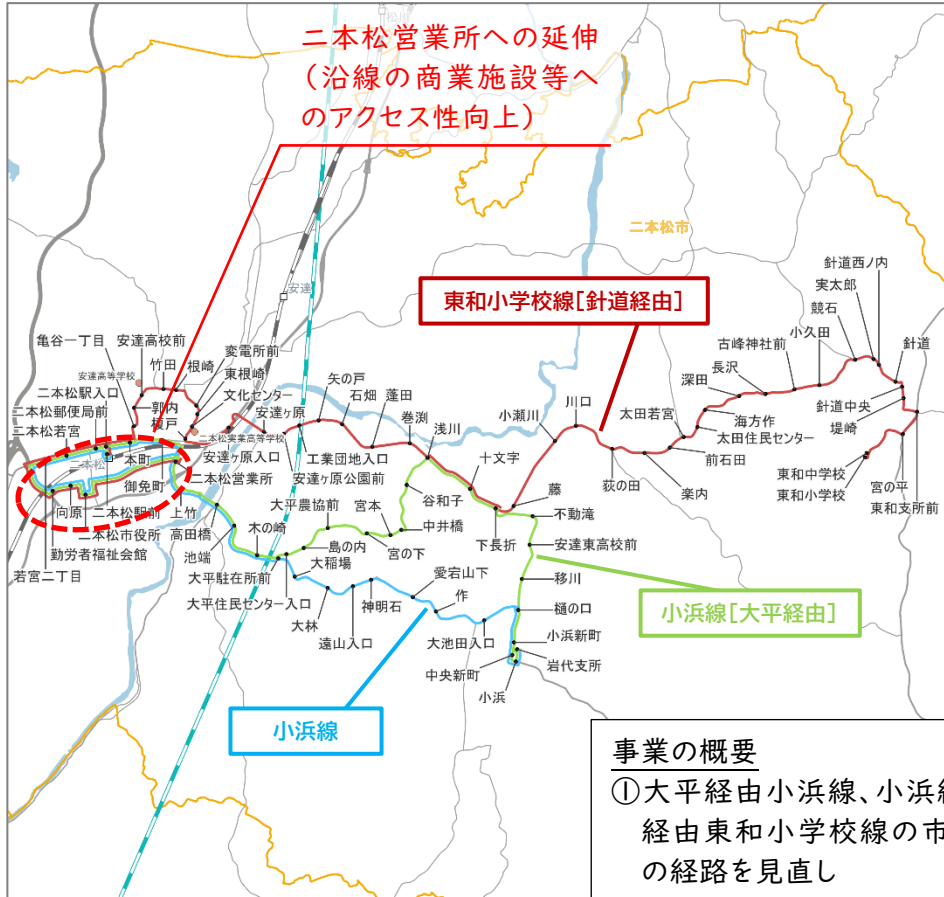
※赤字が変更箇所

②運行概要図

事業実施前



事業実施後



### 3. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法

## 4. 事業実施による効果

#### 4-1 利便増進事業の実施により想定される効果

表 事業の効果

方面	事業	効果
伊達市 方面	伊達市・月の輪 地区から福島市 へのアクセス性 向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上</li> <li>・梁川地区から福島市方面への移動機会が増加し、地区内の高校閉校の影響による通学需要に対応し、通学利便性が向上</li> <li>・高子駅付近へ新たにバス路線が経路することにより、当該地区における公共交通による移動機会が増加</li> <li>■効率性の向上</li> <li>・2系統を1系統へ統合することにより、運行する経路がシンプルになり分かりやすさ等の改善</li> </ul>
福島市 方面	松川地区の利便 増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上</li> <li>・松川水原乗合タクシーについて、利用しやすい時間帯への見直しによる利便性の向上</li> <li>■効率性の向上</li> <li>・利用に応じたダウンサイジングによる効率性の向上</li> </ul>
二本松市 ・川俣町 方面	福島大学へのア クセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上</li> <li>・バス路線沿線の学生等の通学利便性の向上</li> <li>・鉄道遅延・運休時の代替手段としての利便性向上</li> </ul>
	塩沢地区～二本 松市街地間の利 便増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上</li> <li>・主要拠点（商業施設等）への延伸による利便性の向上</li> </ul>
	岩代地区～二本 松市街地間、東 和地区内の利便 増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上</li> <li>・主要拠点（商業施設等）への延伸による利便性の向上</li> </ul>



## 4-2 地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置付け

本計画に示す利便増進事業については、基本計画である地域公共交通計画に基づいて位置付けるものであり、事業の実施により、地域公共交通計画に位置付ける指標及び数値目標の達成にも寄与するものと考えます。

なお、本計画に示す事業の実施により、下表のうち特に赤い網掛けをする指標の達成を目指します。

**表 福島県地域公共交通計画の指標一覧**

目標	指標	現況値	目標値
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	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)	767千人 (令和6年度)
	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)
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	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	86.7% (令和5年12月)	100% (令和12年度)
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	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	広域路線バス(地域間幹線系統)の収支率	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	—	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)

## 5. 関係市町村による支援の内容

沿線の市町村においては、それぞれの地域公共交通計画に基づき、主に以下に示す内容の支援を行います。

**表 関係市町村による支援の内容**

主体	内容
福島市（福島市地域公共交通）	公共交通ネットワークの再編・見直しに必要な関係者（庁内関係課、他市町村、商業施設等）との協議・調整に係る支援
	モビリティ・マネジメントをはじめとした、各種利用促進策の展開による路線バス、乗合タクシーの利用拡大に向けた支援
	等間隔運行を継続して実施するための技術的な支援（協議の場の設定、有識者・専門家の招へい等）
二本松市（二本松市地域公共交通）	公共交通ネットワークの再編・見直しに必要な関係者（庁内関係課、他市町村、商業施設等）との協議・調整に係る支援
	他の交通モード（鉄道など）との接続性向上に向けた関係者間の協議・調整に係る支援
	運行情報等を発信するツール（バスマップ、時刻表等）の作成による、周知拡大及び利用時の分かりやすさ改善に向けた支援
	モビリティ・マネジメントをはじめとした、各種利用促進策の展開による路線バスの利用拡大に向けた支援
伊達市（伊達市地域公共交通）	公共交通ネットワークの再編・見直しに必要な関係者（庁内関係課、他市町村、商業施設等）との協議・調整に係る支援
	運行情報等を発信するツール（バスマップ、時刻表等）の作成による、周知拡大及び利用時の分かりやすさ改善に向けた支援
	モビリティ・マネジメントをはじめとした、各種利用促進策の展開による路線バスの利用拡大に向けた支援

## 6. 関係施策との連携に関する事項

## 6-1 福島市立地適正化計画

福島市では立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域・都市機能誘導区域（市計画上では居住推奨区域・都市機能区域）の設定にあたり、鉄道・路線バスの運行範囲等を踏まえたものとしています。

利便増進事業の実施にあたっては、当該計画との連携・整合を図りながら進めるものとしています。

表 計画の概要

主体	内容
計画期間	目標年次:2040年
対象エリア	福島市の都市計画区域
各区域の概要	居住誘導区域:設定あり 都市機能誘導区域:設定あり

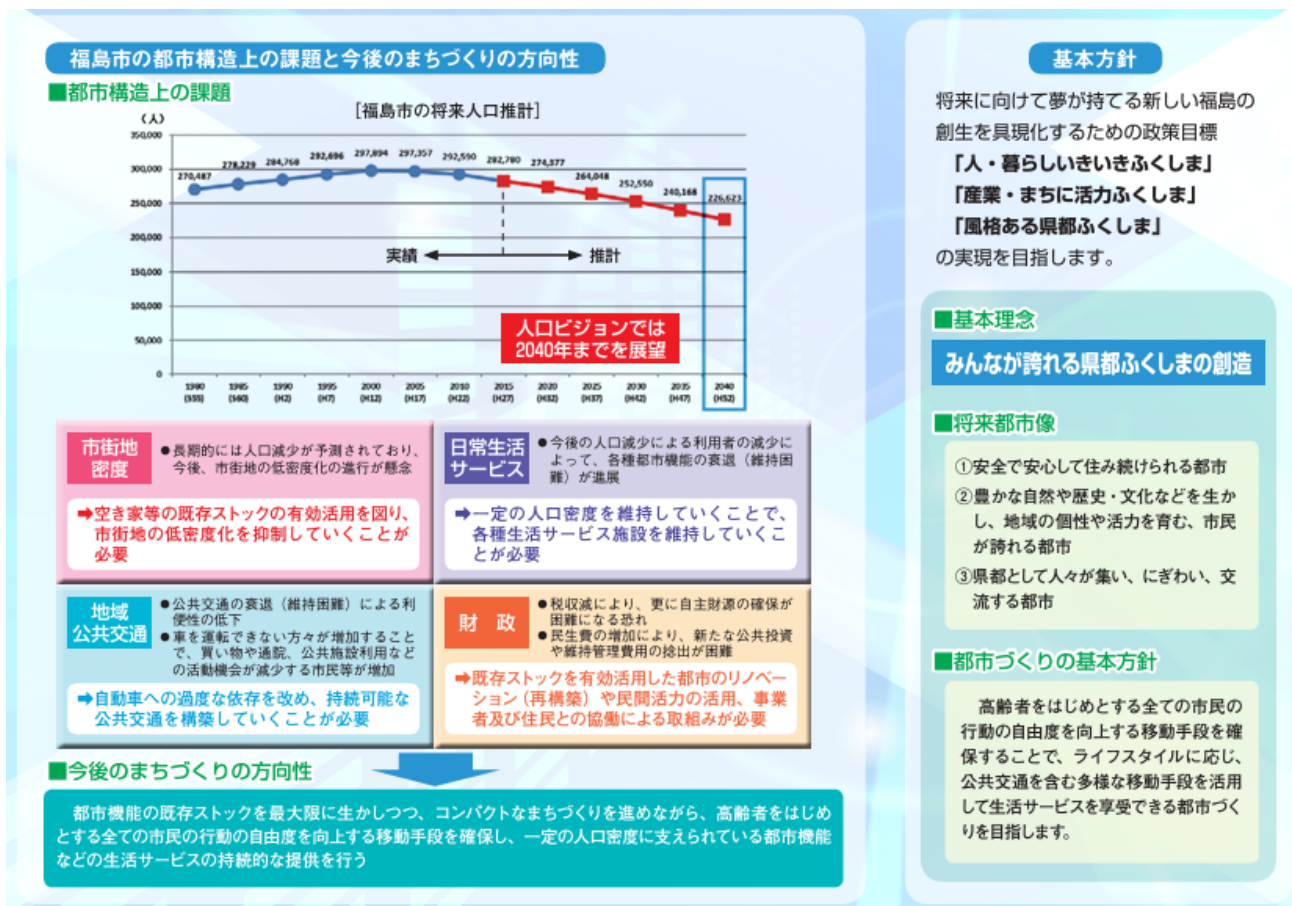
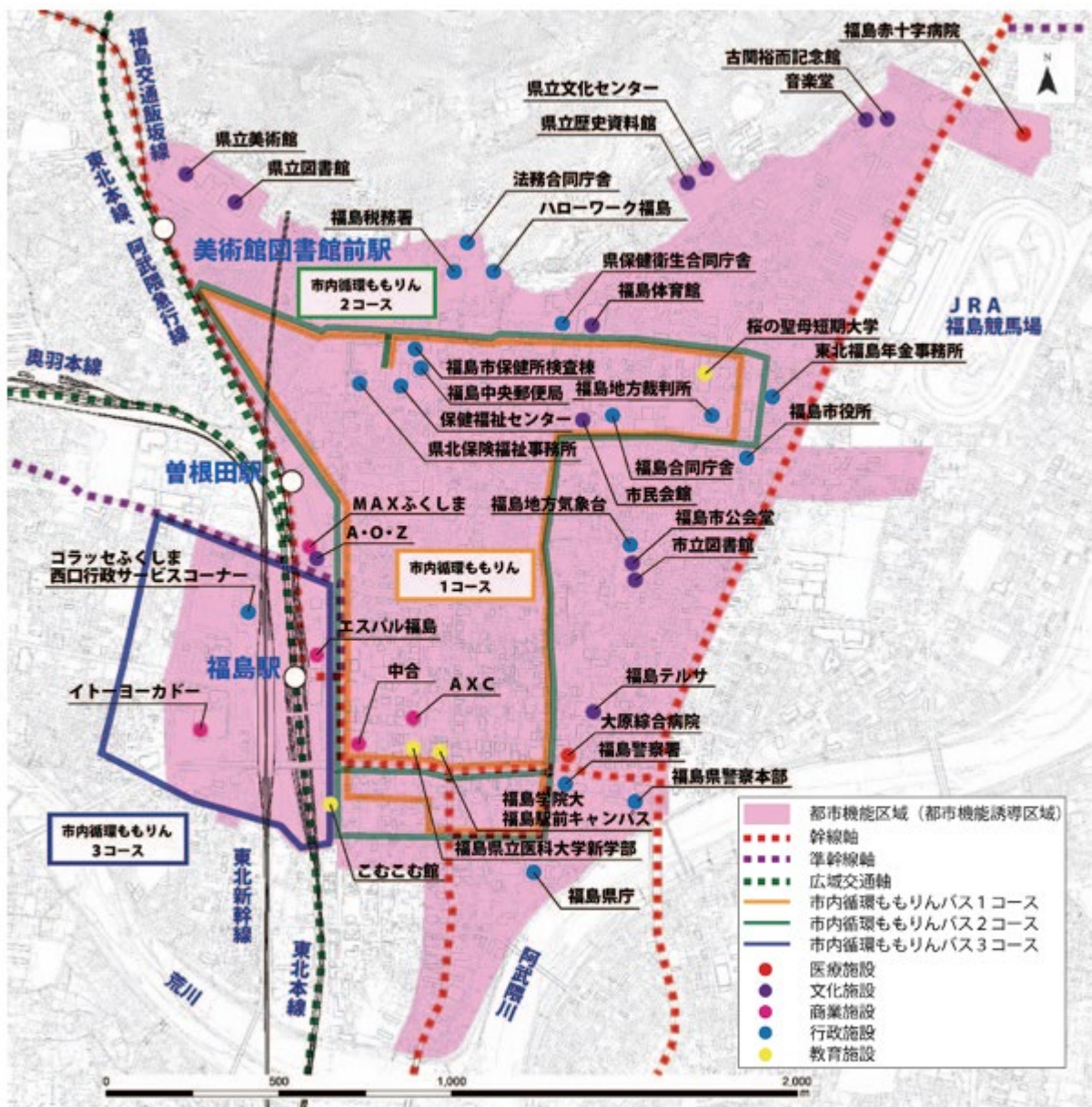


図 まちづくりの方向性及び基本方針等



※交通軸は地域公共交通網形成計画ならびに地域公共交通再編実施計画（案）で検討されている交通軸等である。  
 ※都市機能区域は中心市街地活性化基本計画の対象区域に、県立図書館や県立美術館が立地する区域を加えたものであり、中心市街地活性化基本計画の対象区域とは一致しない。

図 都市機能区域

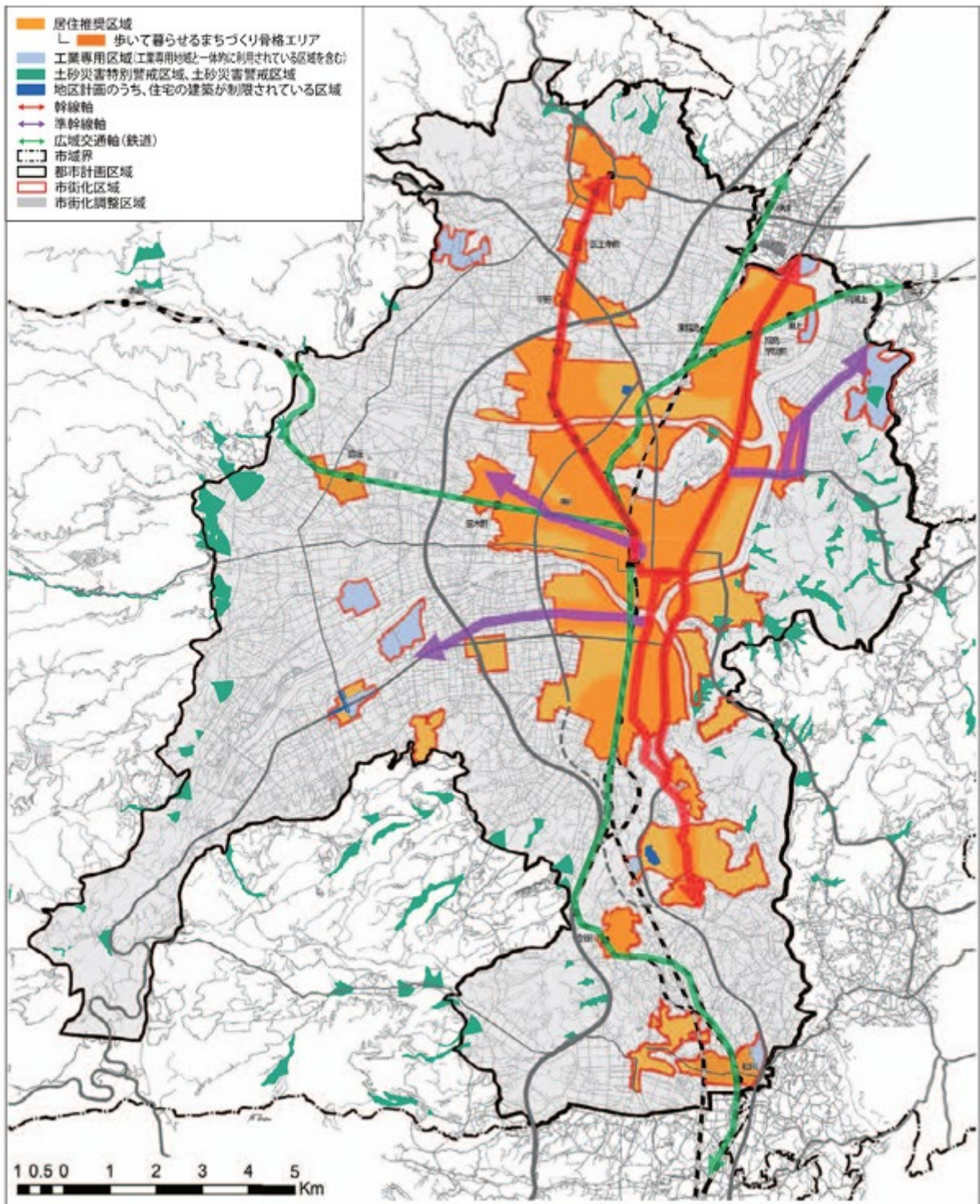


図 居住推奨区域

## 6-2 二本松市立地適正化計画

二本松市では立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定にあたり、鉄道・路線バスの運行範囲等を踏まえたものとしています。

利便増進事業の実施にあたっては、当該計画との連携・整合を図りながら進めるものとしします。

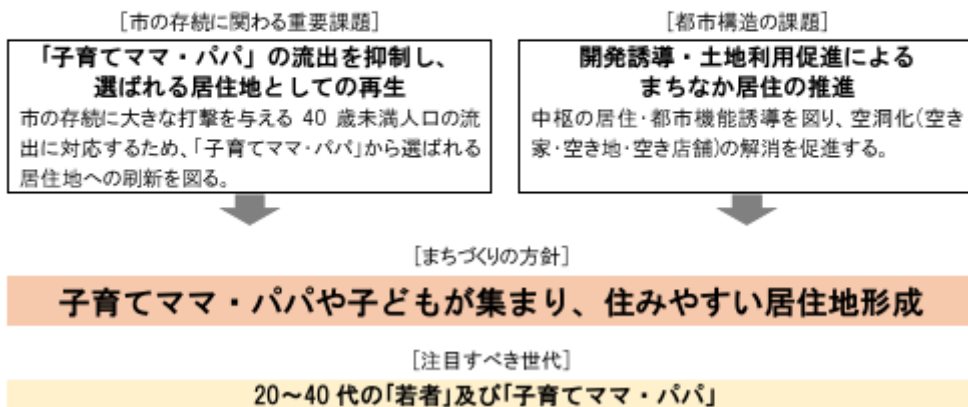
表 計画の概要

主体	内容
計画期間	目標年次:令和4年度(2022年度)から概ね20年後
対象エリア	二本松市の都市計画区域
各区域の概要	居住誘導区域:設定あり 都市機能誘導区域:設定あり

### 1. まちづくりの方針と誘導方針

#### (1) まちづくりの方針

“第2章 解決すべき重要課題の抽出”を踏まえ、まちづくりの方針を設定します。



#### (2) 誘導方針

“まちづくりの方針”を踏まえ、3つの誘導方針を定めます。

##### 誘導方針① 子育てママ・パパがまちなかに集まる機会の創出

空き家・空き地・空き店舗の活用を見据え、比較的都市機能が整っているまちなかにおいて、子育てママ・パパが住みやすく、子育てしやすい環境を整えます。これにより、子育てしやすいまちとしてのイメージをつくり、子育てママ・パパが集まるまちづくりを目指します。



##### 誘導方針② 注目すべき世代のまちなか居住の促進

誘導方針①と並行して、空き家・空き地・空き店舗の流通・活用や宅地開発の推進、注目すべき世代の定住支援等を行い、注目すべき世代から選ばれるまちを目指します。



##### 誘導方針③ 子どもにとっても住みやすい環境づくり

子どもを中心に生活を考える子育てママ・パパにとって、「子どもにとっても住みやすい」は、居住地を決める大きなきっかけになると考えられます。

そのため、子どもが安全に通学でき、移動でき、遊ぶところもあり、病院にもかかりやすいといった、子どもにとっても住みやすい環境をつくることで、注目すべき世代に選ばれるまちを目指します。



図 まちづくりの方針と誘導方針



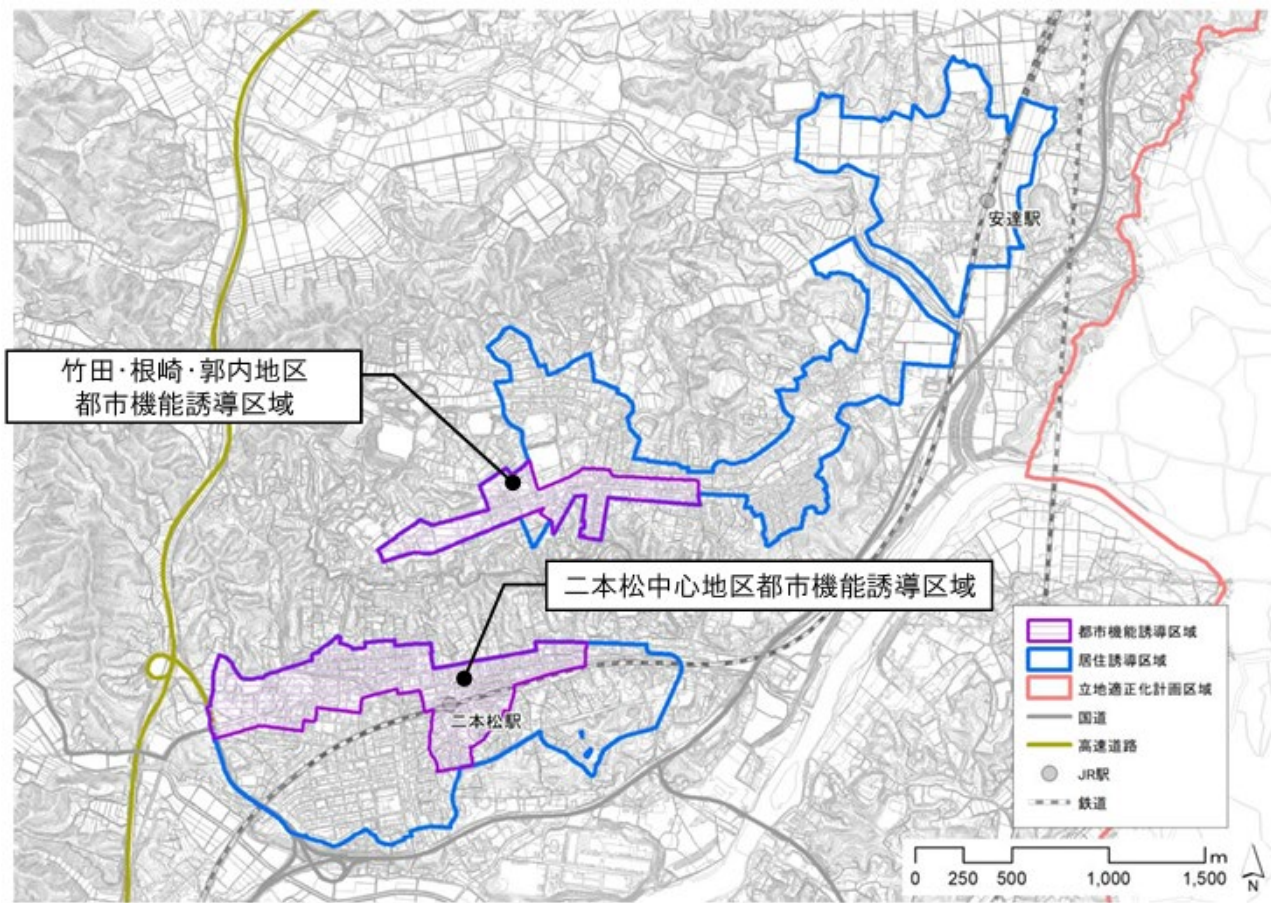


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域