

令和 7 年度第 1 回福島県地域公共交通活性化協議会

日時：令和 7 年 6 月 1 8 日(水) 1 0：3 0～1 2：1 0

場所：福島県庁西庁舎 1 2 階 講堂

〈出席者〉

※別紙（出席者名簿）参照

次第：

1. 会長あいさつ

2. 議題

(1) 令和 6 年度事業報告について

(2) 令和 6 年度収支決算について

(3) 令和 6 年度における地域公共交通計画の施策・事業の主な実績及び評価指標のモニタリングについて

(4) 地域公共交通確保維持事業に係る国への申請について

(5) 福島県地域公共交通利便増進実施計画の変更の進め方について

(6) オープンデータや利用促進（モビリティ・マネジメントを含む）の進め方について

(7) 福島県避難地域広域公共交通計画について

(8) 会津圏域地域公共交通網形成計画の変更及び利便増進実施計画の変更について

(9) 福島県地域公共交通計画の変更について

3. 報告事項

(1) 令和 6 年度福島県内バス無料デーの結果について

(2) モビリティ人材育成事業に係る取組実績と今後の方向性について

■議題：

- (1) 令和6年度事業報告について
- (2) 令和6年度収支決算について
 - ・資料1、2について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは皆様からご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

- (3) 令和6年度における地域公共交通計画の施策・事業の主な実績及び評価指標のモニタリングについて
 - ・資料3について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・資料3のP.4の目標①についてコメントです。3点目の評価指標：広域路線バス（地域間幹線系統）に対する県の公的負担額は、計画策定時点の令和5年度と比べて、令和12年度は少し上回るがこのくらいで抑えておきたいという意図が含まれています。一方で、後ほど、改めて説明があるかと思いますが、県内のバス路線のいくつかの系統に関しては、利便増進実施計画の認定を受けることとなり、平均乗車密度によりカットされていた、いわゆる密度カットの緩和がされますので、今までは、バス事業者や市町村で負担していた部分を国や県が負担することになります。そうすると、実は、この数値が一時的に（利便増進実施計画期間中）上がる可能性が十分にあると思っております。この指標をこれからモニタリングしていくときには、利便増進実施計画が認定されているので、一時的に上がる可能性があり、なくなったときには元に戻るようになってしまうので、そうなったときに続けられるようなネットワークやサービスをどう構築するのかをしっかりと考えていただきたいと思います。この数値の読み方には、今後、注意が必要かと思います。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは皆様からご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

- (4) 地域公共交通確保維持事業に係る国への申請について
 - ・資料4について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・なかなかテクニカルな資料なので、分かりづらいところもあるかと思いますが、協議会の中で、しっかりと確認していただきたいと思いますところが2点あります。
- ・1点目が、資料P.63～82の生産性向上の取組調書（カルテ）に書かれていることに関して、各バス事業者がそれぞれ項目にあてはめて、どういったことを取り組んでいくのかが記載されています。例えばP.63の藤田線、A③に混乗化と書かれていますが、混乗化というのは特定輸送されている路線（スクールバス等）に一般の方に乗ってもらう、あるいは、スクールバスと一般の路線バスが別々になっているときに合わせることであり、ここで記載されているのは路線再編ではないかと思っております。一方で、スケジュールに関しても「R7.10～沿線市町村で引き続き協議を行

う」と書いてありますが、令和8補助事業年度なので、R7.10からR8.9までということになるので、来年の9月までに向けて、どういう形で結論を出していくのかというところまで、本来は書き込む必要があります。そうでないと、具体的に何を取り組んでいくのかが見えないわけで、このシートは、バス事業者がこう取り組んでいきたいということに対して、沿線自治体がそれをどう受け止めていくのかというメッセージだと思っています。実は、このシートは見かけ以上に非常に大事なものだと思っています。できれば、系統概要の現状に関しても、具体的な通学先・通院先まで記載するなど解像度を高める必要があります。そうすると、この系統がどういったところで役立っているのかが見えやすいので、それぞれの市町村の地域公共交通計画にもこのカルテを踏まえて書き込むことができます。地域間幹線系統は、主に県の計画に書き込んでいますが、この地域間幹線系統が、それぞれの自治体の中では、一番本数が多い路線であるとか、あるいは、それ以外はほとんどデマンド交通になっていて、路線として残っているのは地域間幹線系統のみであるとか、小規模自治体ほどそういった傾向があると思っていますが、そういったところにもこのカルテがしっかり作られていれば、使うことができることになります。P.80に、会津バスのカルテの記載があり、系統概要の現状は、「主に通学、通勤、通院等による利用。」と全部をまとめて書かれているので、解像度を上げてほしいと思いますが、下の表はかなり具体的に記載されており、非常に良いと思います。来年の会議に向けて、しっかりやっていただけると、それぞれの市町村の地域公共交通会議でも見ていただけるとと思いますので、このカルテは大事な資料であると思っています。来年を楽しみにしています。

- ・2点目が参考資料における一番右側の「輸送量」と書かれている部分に関して、令和元年から令和6年までの実績の数値が書かれています。現在、一部の系統は、利便増進実施計画の特例をとっていたり、あるいは、被災地における特例をとっていたりしますので、広く国からの補助を受けられています。原理原則としては、この輸送量が15を下回るとその路線は、国からの補助系統から外れてしまいます。利便増進実施計画により補助を受けることができている路線も5年後に元に戻ってしまうことをみると、どのように国の補助を有効活用しながら市町村にまたがるようなネットワークを構築していくのかを考えることが非常に重要です。先ほど、1点目のカルテで、系統概要の現状に関して具体的に記載してほしいと指摘したのは、例えば、通学先や通院先を知ることによって具体的な策を練ることができ、系統が守られたり、利便性が高まったりすることにつながるからです。この2つのシートは、相互に見比べて、有機的につなげていくと、様々な打ち手が見えてくるので、そういった取組をやっていただきたいと思います。

福島交通株式会社：

- ・生産性向上の取組調書における混乗化に関しては、吉田教授からのご指摘のとおり誤りでした。申し訳ございません。
- ・一方で、福島県への要望ですが、生産性向上の取組調書に係る意見を集約される際に、期間があまりにも短すぎるというところと、自治体とお話をさせていただく場が以前はありましたが、最近は形式的なものとなってしまうっており、自治体から出されている意見を把握できないまま進めている状況になっています。もう少し余裕を持ったスケジュールであれば、もう少し詳細に記載ができるとと思いますので、よろしく願いたいです。

会長：

- ・しっかり議論できる期間と機会を設けて、事務局としてもしっかり対応してまいります。
- ・その他ご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは皆様からご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

(5) 福島県地域公共交通利便増進実施計画の変更の進め方について

- ・資料5について KCS より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。

いわき市：

- ・今回、県北、県中、県南の利便増進実施計画を作られると思いますが、対象となるのは地域間幹線系統のみでしょうか。地域内フィーダーまで含んでいるのか、教えていただきたいと思います。

事務局：

- ・基本的に、対象は地域間幹線系統になります。
- ・資料 P. 5 の下段に記載しておりますが、福島市においては地域内フィーダー系統を利便増進実施計画に含んだ認定となっています。

吉田教授：

- ・P. 5 における地域内フィーダー系統補助の上限額算定式について補足します。
- ・福島県地域公共交通利便増進実施計画の計画範囲は中通り全域としています。福島市全域も計画対象地域に含まれていることから、現にフィーダー系統となっていたこの路線の補助金の上限額が引き上がったということになります。この引き上げは、例えば、福島市、伊達市、二本松市、県中・県南の中核市である郡山市も含めて、福島県内中通り全ての自治体で既に地域内フィーダー系統補助が位置づけられている系統や新たに追加する地域内フィーダー系統が対象となります。
- ・注意点として、中核市の場合であると、そもそも地域内フィーダー系統補助を受けることが基本的にできませんので、地域内フィーダー系統補助を単独で受けるためには、利便増進実施計画を単独で作らなければ適用となりません。中核市である福島市と郡山市といわき市が該当します。ところが、それ以外の自治体については、地域間幹線系統に接続しているなどフィーダー系統は、その他の要件を満たせば、引き上げができることとなります。現にフィーダー系統補助をもらっているもの、あるいは、新たにフィーダー系統補助をもらうものについては、補助金の上限額が引き上がることとなります。
- ・まとめると、県として広域に利便増進実施計画を認定するという形で、動いていただいておりますので、うまく使ってほしいです。良い路線を各市町村の中で、作ってほしいと思っています。ただし、計画期間が上限になりますので、計画期間が満了した後は元に戻るため、フィーダー系統の場合は、特例がなくなり、通常の上限額（①、②）になりますので、注意が必要です。
- ・他県の事例を紹介すると、利便増進実施計画があった自治体で、バス事業者が撤退を表明されて、その代替輸送を新たに開始するものとしてフィーダー系統として位置付けた上で、利便増進の特例をうまくとったというものがあります。教科書的に申し上げており、個々の事情で判断しないといけない部分もありますので、疑問等があれば、地区ごとに開催されているワーキング会議で相談してほしいです。
- ・P. 8 の参考に URL が 2 つありますが、1 つが、特に今年度から初めて公共交通を担当されている自治体職員に対しては「（参考）お役立ちマニュアル」として東北運輸局が作成しているものがあります。もう 1 つが、補助金のルールで出てきた輸送量や平均乗車密度といった指標に関して教えてくれる教材として、青森県地域交通・連携課が配信しているものになります。実務的な部分に関しては、この 2 つでフォローできるところもあるため 2 年目以降の方々も含めてご覧いただきたいと思います。

会長：

- ・その他ご意見等ございますか。
（特になし）
- ・それでは皆様からご了解いただきたいと思います。
（異議なし）
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

(6) オープンデータや利用促進（モビリティ・マネジメントを含む）の進め方について

- ・資料6について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・資料6のオープンデータの取り組みのところで、「FLAT（ふらっと）：吉田ゼミのゼミ生の考案した名称」とありますが、GTFS-JPを活用したデジタルマップというものがあります。これは、ユーザーの皆様に使っていただくだけではなく、各自治体の皆様が計画を策定する際に、自分の町においてどのくらいのバスがどの路線を走っているのか、1日に何本くらいあるのか、を整理整頓する上で、使えるものとなっています。町におけるデマンド交通以外の路線型の交通がどのくらいあるのかを確認していく中で使えるものにもなっていると思いますので、計画の策定や進捗管理の意味でも活用していただきたいと思います。

会長：

- ・その他ご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは皆様からご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

(7) 福島県避難地域広域公共交通計画について

- ・資料7について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは本件についてご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

(8) 会津圏域地域公共交通網形成計画の変更及び利便増進実施計画の変更について

- ・資料8について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・会津圏域は改定計画となり、網形成計画（2020年の法改正前に作った地域交通法に基づく法定計画の名称）から今回の地域公共交通計画に変わることになります。利便増進実施計画は、一度認定を受けていて、2期目をどうするか、という状況に置かれています。大事なことは、利便増進の特例を受けることが目的変数ではないため、特例を受けるためだけに無理やり路線を見直すといったことは絶対に避けなければなりません（利用者にとっては、全くの不利益となります）。実際に再編をしていた中で、現状からの接続の見直しや経由地・起終点の変更等の事項が出てきているのであれば、利便増進事業に該当する可能性が高いと思います。
- ・検討事項と思われるところは、先ほどの生産性向上の取組における会津バスの調書にもいくつか書かれているところがありますが、会津圏域で構成される各市町村の内部において、路線をどのように活用していきたいかというところを具体的に考えていただけると議論が進みやすいと思います。コンサルのKCSに考えてもらうのではなく、各市町村の皆さんで考えていただくことが非常に重要になります。またこのときポイントとなるのは、主要施設を対象としての「いける・いけない」チェックであり、それを踏まえて見直しのヒントにするのは非常に大事だと思います。福島県でFLATというツールも用意しているので、チェックをするのが容易になっています。県が用意してくれているプラットフォームをぜひ活用して、積み上げていた

だいた中で、圏域のワーキング会議等にも関わっていただきたいと思います。そのように対応していただけると、より一層進んでいくと思いますので、お願いも含めて申し上げさせていただきます。

会長：

- ・その他皆様からご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは皆様からご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

(9) 福島県地域公共交通計画の変更について

- ・資料9について事務局より説明

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。
(特になし)
- ・それでは本件についてご了解をいただきたいと思います。
(異議なし)
- ・それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

■報告事項：

(1) 令和6年度福島県内バス無料デーの結果について

- ・資料10について事務局と吉田教授より説明

会長：

- ・無料デーについては反響が大きかった半面、準備期間が短かったというところで課題もありました。
- ・皆さまからご意見等ございますか。

福島交通株式会社：

- ・補足をしますと、福島交通では広域の市町村をまたぐ路線バス：地域間幹線系統路線や温泉地方面への路線の利用が非常に多かったです。
- ・1つ意外な点として、道の駅の停留所の利用が多くありました。普段の利用が少ないということも考えられますが、このあたりは潜在的な需要と捉えて、今後の路線再編の参考にしていきたいと考えております。

(2) モビリティ人材育成事業に係る取組実績と今後の方向性について

- ・資料11について事務局より説明
- ・別添資料について JR 東日本阿部委員より説明

JR 東日本阿部委員：

- ・昨日から車両故障により、ご迷惑おかけしており、申し訳ありません。
- ・1点、情報共有がございます。例年、7月くらいに、利用状況として、平均通過人員の2024年度版の公表を予定しています。
- ・例年、3月末のダイヤ改正に合わせて要望をいただくことがありますが、スケジュールとしては、だいたい8月頃にはダイヤが決まりますので、要望をいただく際には、12月、1月くらいまでに要望をいただくと反映できる可能性があります。
- ・配付している資料については、今年の5/21に長野電鉄において痛ましい人身事故が発生しました。それを受けて、国土交通省から鉄道事業者宛に注意喚起がありました。内容としては、鉄道沿線にある仮設物も含めて、飛散しないように、沿線自治体の皆様に注意喚起をお願いさせていただくというものになります。

会長：

- ・皆様からご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・先ほどご説明いただいた中に、福島大学のプレスリリースの資料があります。本

日、ご紹介させていただいた東北運輸局と青森県のツールは制度や用語の説明が中心ですが、この e-ラーニング教材は概念や合意形成手法、デザイン思考といった大枠が中心となります。県の生活交通課の皆さんにも教材の作成に関して、ご意見をいただきながらできたものであり、無料で見るができるため、例えば、公共交通会議や協議会の構成員の皆さんが何を考えて、会議に臨めば良いのかという時のひとつのヒントになると思いますので、参考として活用していただきたいと思います。

東北運輸支局：

- ・ 本日の協議会は、令和6年度の実績や今後の方向性を内容とするものでした。これからの取組として各地域で利便増進実施計画の変更等を進めていただいています。見直しについては各地域で各々の状況があると思います。浜通りでは東日本大震災の関係で、復興財源がどうなるのかが重要なポイントになると思います。第2期復興・創生期間後の情報も少し出てきているところですが、乗車人数や人口が少ない地域なので、今後の公共交通をどうしていくのかを検討していくのが大変だと思います。県北ではイオンモール伊達のオープン予定、県中・県南では小野町の新庁舎建設予定、会津地方ではそもそも見直し可能かどうかといった問題があり、それぞれの地域での状況を踏まえて見直しに向けた協議を進めていただきたいと思います。
- ・ バス無料デーの取組では、多く方から好評をいただいたとのことで、無料という状況ではありましたが、バス利用の需要が状況によって多くあることが確認できましたし、分析からも分かることが多かったため、今後の公共交通の充実化につながる可能性が大いにあり、有意義な結果になったと思います。
- ・ 公共交通は、単独で発展したり、衰退したりするものではなく、人の移動には、それぞれ行き先・目的がありますので、公共交通の充実を目指すにあたっては、まちづくりと合わせて考えていく必要があります。最近では人手不足や予算問題、地域に事業者がいらないなどといった様々なハードルがある時代のため、一度に大きな100%の満足度を達成しようすると、なかなか前に進まなくなってしまうと思いますので、継続していくことを大切にいただき、100%にこだわらずに、その都度、着地点を見出し、前に進むということを積み重ねていただければ良いと思います。移動に困っている人とか、交通が必要な人を見つけて、まちづくりと合わせて対応を進めて、ニーズを満たしていくことの積み重ねが大切で、結果として、問題となっている交通空白の解消が実現できるというようなイメージで取り組んでいただければ幸いです。福島県は、東北の中でも、市町村の数が多いこともあり、ボリューム的なところをはじめ、県の協議会を進めていくのは、大変なことと存じております。この協議会の取組でも難しい場面も出てくるとは思いますが、皆様のお力になればと思いますので引き続きよろしくお願い致します。

以 上