令和７年度第２回福島県地域公共交通活性化協議会

日時：令和７年１０月２３日(木)　１０：３０～１１：３５
場所：福島県庁西庁舎１２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)　福島県地域公共交通利便増進実施計画（変更案：素案）について
(2)　福島県地域公共交通計画の変更について
(3)　令和８年度協議会事業計画及び予算の方向性（案）について
3.　報告事項
(1)　令和７年事業年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る計画変更について

■議題：

(1)　福島県地域公共交通利便増進実施計画（変更案：素案）について

・資料１について事務局より説明

会長：

・ご意見、ご質問等ございますか。

吉田教授：

・ご提案に対しては特に異論はないのですが、皆さまと共通理解を図っていき、この計画が実質的なものになるようにコメントしたいと思います。
・路線が複数ございますので、特徴的なところについてのみ申し上げます。資料１の６ページ、別添の県中・県南圏域の利便増進実施計画の８、９ページをご覧ください。今回の利便増進事業について、地域間幹線系統であれば、認定されることにより、輸送量が１５を下回っている状況でも国庫補助でフォローされることがメリットとしてありますが、特例期間に限られるため、しっかり路線を育てていく必要があることに変わりはないということはいつも申し上げているとおりです。
・例えば、８、９ページの郡山市～小野町間の利便増進について、いくつか特徴があります。
・小野インター入口については、いわきまで行く高速バスが停まる停留所、いわき～郡山間は基本的に１時間に１本は走っていますし、同様に福島～いわきを結ぶバスについても乗降ができるということで、広域のバスの拠点であるところに乗り入れることで、利便性の向上を図っていくことになります。もう一つが、磐越東線と並行していることになると、よく競合していると言われるが、そもそも磐越東線もそこまで本数が潤沢ではないので、このバスをうまく合わせ技にしていくことで、それなりの本数になってきます。バスの方が若干、運賃は高いものの、磐越東線の経路が曲線上になっている関係で、所要時間は遜色なく、競争力がある路線であると思っています。私自身も小野町に行く際には、このバス路線を使用していることが多いです。
・資料１の６ページをみていただくと、小野線の運行回数が５．９、平均乗車密度は１．５のため現状の輸送量は８．８であり、将来的に国の地域間幹線系統補助を受けるためには、この数値を１５にしなくてはならないということになります。
・現行の運行回数、概ね６回の中で、平均乗車密度を２．５～３に上げる必要があるということになります。
・平均乗車密度は、この路線で言えば、郡山駅から小野新町駅まで全て乗り通して、現金 or ノルカで普通運賃を支払う人が１人いれば、この数値が１上げることになります。そのように端的に考えれば、小野から郡山まで乗り通す人が１便あたり１人でいいので増えれば、１５になる可能性があります。どこをどの程度増やせばよいのかについて、数値から読み解くこともできますので、小野町や郡山市でアピールできるかどうかが、この路線が生きてくることもありますので、是非、市町村による取組と併せて進めていただけるとよいと思っております。
・もう１つ、利便増進実施計画の１０、１１ページに郡山市～平田村間の利便増進ということで、蓬田線がありますが、東山霊園線と統合する話が出ております。これは非常にわかりやすい再編となっています。
・輸送量の資料を見ますと、蓬田線の輸送量は１４．８なので、もう少しで１５に届くことになる状況です。２つの路線を一本化していけば、利用者が集約されることが期待されるので、輸送量が１５をクリアすることが十二分に考えられます。市内路線とうまく統合していくことは、再編の手法としては、非常にわかりやすいものとなります。
・この２つだけを見ても、国の補助を有効に活用しながら利便性を高めることができる、あるいは路線を守ることができるというヒントが得られところがあるのではないかと思い、皆様にもご紹介したく発言させていただきました。

会長：

・ありがとうございます。そのほか、ご意見等ございますか。

福島運輸支局：

・本日の協議会にて合意になれば、今後、具体的な運行ダイヤ等の検討を行うこととなると思います。

・個人的に福島県内の広域路線に乗車してみましたが、小野線に乗車した際には、途中、時間調整を行ったりしながらも、最終的には定刻どおり終点に到着しておりました。時間的には無理なく、運行できるダイヤを現状、作っていただいていると思います。

・今回の変更では、運行距離が長くなる系統がありますが、引き続き、安全面を考えながらダイヤ等をご検討いただくようお願いできればと思います。

会長：

・ありがとうございます、そのほか、いかがでしょうか。

福島交通：

・今回の利便増進実施計画は、R7.10 実施の分も含めまして、再編をした上で、広域路線が維持されるということで進めておりますが、一方で、福島県全体では、高校の再編が進んでおり、ここ数年の中で人の流れの方向が変わってくるものと思います。

・広域路線を当面維持した上で、人の流れの変化にも対応できるかどうかも注意して見ていかないといけないと思いますので、引き続き、沿線市町村様とも協議を行わせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

会長：

・ありがとうございます、そのほか、いかがでしょうか。

・ないようでしたら、本日、いただいたご意見を踏まえながら、内容を整理してまいりたいと思います。

(2)　福島県地域公共交通計画の変更について

・資料２について事務局より説明

会長：

・ご意見、ご質問ありますでしょうか。

・特にご意見がないようですので、本件についてはご了解いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

（異議なし）

・それでは案のとおり進めさせていただきます。

(3)　令和８年度協議会事業計画及び予算の方向性（案）について
・資料３について事務局より説明

会長：
・皆さまからご意見、ご質問等ございますか。

福島交通：
・ＧＴＦＳデータについて、データの整備やオープンデータ化を進めていくと、ＧｏｏｇｌｅＭａｐや検索アプリ等にデータ提供がスムーズにできるメリットがあると思います。
・今回、10 月に医大経由二本松線を利便増進実施計画で、福島大学へ乗り入れを行いましたが、福島大学の吉田ゼミと連携した取組を行いまして、データを元にしてデジタルサイネージに時刻表と遅れ情報を表示しております。まさに、ＧＴＦＳデータ整備の賜物であると思っております。
・一方で、このオープンデータ化率の分母は市町村であるため、かなりパーセンテージが低く見えるところもあります。しかし、基本的には、福島県内の乗合事業者が運行する８割ほどの路線に対してデータ整備が進んでいる状況になっていると思います。
・一方で、データを整備できていない自治体様のケアとして、この取り組みを進められていると思っております。
・令和６年度にＧＴＦＳデータに係る勉強会を県で実施されたと記憶していますが、それによって具体的にデータの整備が進んでいるのかを確認させていただきたいのですが、いかがでしょうか。

事務局：
・昨年度に基調講演等の研修会を実施した際の具体的な数字はないものの、多くの自治体様にご参加いただきました。しかし、実態として、どの程度進んでいるかは確認できておりませんが、現状、計画に記載してある２４市町村のうち、６市町村がデータ公開まで進んでいるというのが、確実にわかっているところです。
・今年度もこれからになりますが、基調講演とデータ作成に係る研修会を継続して実施し、計画の目標である令和１２年度末には１００％にしていきたいと考えております。

会長：
・データ整備を行うことによりＧｏｏｇｌｅに載ったり、デジタルサイネージにも活用できたりするなど、非常にメリットがあるということを、市町村の皆様にも県からお知らせしながら、オープンデータ化率をどんどん高めていきたいと考えています。

福島交通：
・目標１００％は強い数字であると思う一方で、福島県さんが作っているＦＬＡＴアプリを見ていただくと、福島県内でかなり路線が繋がっています。
・そこにしっかりデータの整備をしていき、見た目の線をつなげていった上で、お互いの公共交通同士の運行ダイヤや、決済方法を統一し、シームレスにしていくことも重要だと思います。その観点からもデータ整備を進めていってほしいと思います。

事務局：
・ＦＬＡＴをリリースした際、吉田先生にお褒めいただきましたが、福島県の地図に、ＧＴＦＳ化したデータだけにはなるが、路線図を見て、どこまで路線が伸びているか、停留所がどこにあるかまで分かるものになっています。
・交通行政担当の皆様には、先ほど、吉田先生からお話のあった接続性、効率性について、実際に地図を見ながらだとわかりやすく感じられると思いますので、是非、ＦＬＡＴもご活用いただければと思います。
・併せて、ＧＴＦＳ化にご協力いただき、自治体運営のコミュニティバスや乗合タクシーまで情報が入ると、地域における交通空白の解消へ向け、可視化することで確

認することができるかと思います。是非、ご活用願います。

吉田教授：
・本学に二本松線が乗り入れたことを契機に、大学内においてデジタルサイネージが実現しました（吉田ゼミ生の提案・作成）。様々な取組に関して、福島交通、県生活交通課、(株)ＫＣＳにご協力をいただきました。感謝申し上げます。
・オープンデータについては、あくまで手法であり、目的ではないということに注意が必要です。
・福島県が他県よりも明らかに進んでいるのは、主要３社（福島交通、会津バス、新常磐交通）それぞれが全てＧｏｏｇｌｅに掲載をされている点と、かつ遅れ情報まで分かる点で、この点が全県で実現できているのは富山県以外にほぼないのではないかと思います。
・オープンデータの先駆けである群馬県も、全社が遅れ情報を表示できているわけではないので、この観点では福島県は大きなアドバンテージがあるものの、県民に全く知られていないことが大きな課題だと思います。
・既に実現していることであるため、しっかりとアピールすることが非常に重要だと思います。皆様もご活用ください。
・一方で、ここからさらに一歩進めていくには課題が幾つかあると思います。
・１つ目は、自治体主導のコミュニティバスや路線数の少ない乗合事業者に対して、エクセルを用いたＧＴＦＳ整備の講習会は他県（栃木県、山形県、青森県）でも実施されているものの、整備の後に更新が進まずに、データ作成をやめてしまうケースも散見されるところです。その背景としては、成果物（納品物）が、ＧＴＦＳデータであると直接ファイルを更新することができない（あるいは更新できるが、結構大変）。
・このため、時刻表データや運賃データを入れたエクセルツール（ファイル）ごと、後任者に引き継ぐなど、工夫をしていくことが必要だと思っています。青森県では実証済みです。
・２つ目は、ＧＴＦＳデータはＧｏｏｇｌｅＭａｐに表示されだけでなく、拡張性があるものと思います。先ほどのデジタルサイネージも安価で実現できましたが、それだけでなく、公共交通の計画の策定など、今あるバスのサービスを知るための資料にも使うことができます。少しのプログラミング知識は必要であるものの、例えば、とある高校にＡＭ８時３０分に到着できる範囲を調べることができ、それをもとにダイヤを見直し、通学者を増やすことも可能となります。あるいは、大きな病院に行けるか・行けないのかを地図上に表現することができます。ＧＴＦＳデータを活用しながら分析をすることができます。
・そうすれば、例えば公共交通計画を策定する場面においても、ここが足りないとか、あるいは路線を見直す時に、ここがなくなったらどういう影響が出るだろうというアセスメント評価ができると考えられます。
・そういう形で計画策定や公共交通政策を実施していく上での評価に使えるということもあるので、利用しやすくなるだけでなく計画や政策をしっかり進化させていく上でも、オープンデータ化が必要だということを共有しておきたいと思っております。

会長：
・ありがとうございます。そのほかご意見、ご質問等ございますか。

東日本旅客鉄道：
・資料３の３ページ、鉄道関係に書いてあるように地域・企業・学校とかと連携したりとありますが、弊社でいうと小学校に出前授業をしたりするなど、鉄道の状況や働いている人達も含めて知っていただく機会を設けるなど一緒にできたらいいと思いますので、よろしくお願いします。

会長：
・ありがとうございます。ぜひ一緒にやらせていただければと思います。よろしくお

願いします。
・そのほかご意見、ご質問等ございますか。

福島運輸支局：
・資料３の２ページ、バスの利用促進を図るための取り組みの関係で、周知ＰＲにおいて情報発信しても利用者側から周知不足という意見をもらうという声を聞いたりしましたが、バスに乗ったことのない人も増えてきたり、自家用車の依存率が高くなっていたりする状況の中では、情報発信する側の皆様の対応としては頑張っていただいていると思いますが、認知度としては浸透しづらいという状況なのかなという印象を持っています。
・資料にあるように、バスまつりやバスの乗り方教室のような活動について、継続的に取組を実施することで利用者の利用のハードルを下げ、長期的に利用者が増える利用促進に繋がっていくのかなと思います。色々なご意見をいただくこともあるかと思いますが、是非、継続的に頑張っていただければと思います。

会長：
・ありがとうございました。そのほか、いかがでしょうか。

吉田教授：
・日脇専門官のコメントを受けて発言させていただきたいと思います。
・公共交通を知ってもらうという段階には２つの段階があり、１つ目には認知してもらうということと、２つ目には関心を持ってもらうということです。決定的に違うと思います。
・まずは、認知してもらわないと、そもそも関心を持ってもらえないということがあるので、その段階が必要ということになります。資料３の２ページですが、バスの乗り方教室の写真があります。福島交通さんからご協力いただき、通常は車両が入ってこない講義棟の前、学生と教職員が一番通る場所になりますから、一番知ってもらう、認知の段階というものをどう考えていくのかという時に、このように実施しました。ただただ、バス停を設置した、時刻表を配ったというだけだと、そもそもそこに関心がある人でないと受け取ってくれません。まずは、広く知ってもらう必要があるということで、認知の段階ということで、この取組を実施したというのが第１ステップになります。
・その上で関心を持ったところに、大学の授業に間に合うかどうか等、学生の授業アンケートに書かれるくらいまで浸透してきているので、リーフレットを作成して時刻表を配ろうということになっています。
・どうしても鉄道の方が本数もあり、運賃も安いことからメインで利用するけれども、例えば、蓬莱団地に買い物に行けるだとか、アルバイト先が国道沿いで駅から微妙に離れている場合はバスを使いたいというところから、実際に使った子がいるという話を聞いています。
・認知から関心という段階を踏んでいくことで、新たな需要を創出することにチャレンジ出来るという風に思いますので、手がかりにして色々なところで取り組んでいければいいのかなと個人的に考えているところです。

会長：
・ありがとうございました。そのほか、いかがでしょうか。
・他にご意見等がないようですので、本件につきましてご了解をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

（異議なし）

・ありがとうございます。

■報告事項：

（1）　令和７年事業年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る計画変更について

・資料４について事務局より説明

会長：

・今の説明につきましてご意見、ご質問等ございますか。

・せっかくの機会ですので、本日ご出席の委員の方からございませんでしょうか。

福島運輸支局：

・日頃から運輸行政にご協力いただきまして、どうもありがとうございます。

・10 月 10 日、11 日に会津若松市において開催された「おでかけ交通博」の関係では、福島県様、自治体の皆様、事業者の皆様、それから福島大学の吉田先生ですとか色々な方々のご協力をいただき、ありがとうございました。この場を借りて御礼申し上げます。

・本日は、利便増進実施計画の変更を主な内容とする会議ということで、これまで福島県様の方で自治体様や交通事業者様など関係者の方々の意見をまとめていただき、本日の利便増進計画の変更の会議まで進めてきていただいております。利便増進実施計画を策定するメリットとしては、地域間幹線系統やフィーダーの補助の関係もありますが、基本的なところとして、利用者の利便向上を目的として各地域の状況を考えながら、具体的には郡山市では県の合同庁舎の移転が予定されていて、小野町では町役場庁舎移転が予定されているところ、その他、各自治体の方で、それぞれ地域や住民の方々のことを考えて、広域路線としてより良い公共交通を目指して、ワーキング会議等において意見交換を重ねていただき、どうもありがとうございました。

・各自治体の皆様におかれましては、公共交通計画と補助の連動化の経過措置が令和６事業年度で終了したことをきっかけにして、法定協議会の立ち上げとか地域公共交通計画の策定を考えている自治体様もいらっしゃると思います。もし、不明な点や困ったことがあれば、当局へご連絡やご相談をいただければと思います。

・今後、県の協議会で進めていく利便増進実施計画の案件はありますので、引き続きよろしくお願いいたします。

会長：

・すべての議題及び報告事項が終了しましたので、以上をもちまして、議長の役を解かせていただきます。

・本日はご多忙のところ、進行にご協力いただきましてありがとうございました。

事務局：

・次回の協議会は、利便増進実施計画の変更案の正案に係る意見聴取や、令和８年度事業計画書案及び収支予算書案をお諮りすることなどを予定しており、来年１月を開催予定としておりますので、ご承知おきくださいますようお願いいたします。

・以上をもちまして、令和７年度第２回福島県地域公共交通活性化協議会を終了いたします。本日はご多忙のところ、ありがとうございました。

以上