

## 議題（1）

福島県の広域的な地域公共交通の概要等について

## 議題（2）

福島県地域公共交通計画の検討の進め方について

# 1. 福島県地域公共交通計画の策定

## (1) 背景・概要

- 令和2年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化されたため、**全県版の地域公共交通計画を策定（令和5年度）**
- 県計画策定には法定協議会での協議が必要なため、県が事務局となり、**「福島県地域公共交通活性化協議会」を設置（令和5年3月）**し、計画策定を推進

様々な関係者がそれぞれの立場（役割）から、地域公共交通計画をより良くするためのアイデアを出し合う

### 地域公共交通計画のポイント

- ▶ 輸送資源の総動員：効率的・持続可能な運行形態や交通機関の活用を幅広く検討・実施  
⇒ バス、タクシー、鉄道等の地域公共交通事業者の参画、**県内全ての市町村の参画**
- ▶ 広域連携：都道府県と市町村が連携し、広域の移動にも対応した計画  
⇒ 「会津圏域地域公共交通網形成計画」及び「避難地域広域公共交通網形成計画」等と整合性を図った上で、計画の対象区域は**福島県全域**とする。
- ▶ 定量的な目標設定、実施状況の評価の明確化：逐次モニタリングし、評価に基づく事業の充実・見直し
- ▶ 計画の期間：**令和6（2024）年度～令和10（2028）年度の5年間**
- ▶ 新たな技術やサービスの活用：訪日外国人や移動ニーズの多様化への対応

# 1. 福島県地域公共交通計画の策定

- ▶ 地域公共交通計画と乗合バス等補助の連動化：**R6事業年度（R5.10.1～R6.9.30）まで**は経過措置期間（注：計画に位置付け＝必ず補助の対象となるとは限らない）

## (2) 福島県の公共交通の課題

- 時代の変化と共に変化する**県民の移動ニーズ**への対応（ネットワーク構築）が必要
- 地域間や複数のモードを使用する際の移動が**連携していない・情報共有（横展開）が弱い**
- データとファクトの蓄積ができておらず、**施策に反映されない** 等

### 課題対応のポイント

- ▶ 様々な交通モードの課題を相互に情報共有するため、正確なデータ収集
- ▶ 広域移動する際の移動の利便性・サービス向上・負担軽減  
⇒ 県事業である「生活路線バスキャッシュレス決済導入支援事業」（R4年度～R5年度に明許繰越）などを契機とした地域公共交通のDX化の推進
- ▶ 全県下での**広域的な取組や、課題対応に向けた協議・連携**する場の創出 等  
⇒ 関係者間で課題認識を共有し、「自分ごと」として捉えていくことが重要

## 2. 地域公共交通計画とは

- 地域公共交通計画を策定する意義（国「地域公共交通計画等の作成の手引き」抜粋）

- ▶ 計画策定のメリット

- ① 「この地域では〇〇の考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文、地域公共交通政策の「**憲法**」

- ② まちづくり・観光施策との連携強化

- ③ 関係者間の連携強化

- ④ 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

- ⑤ 公共交通施策の継続性

- ▶ 計画策定と乗合バス等の運行補助の連動化

- ⑥ 国では、真に公的負担により確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、**計画策定と補助制度を連動化（補助要件化）**

- ▶ 地域公共交通特定事業の活用

- ⑦ 地域間幹線系統を対象とした利便増進計画など様々な特定事業のぶら下げが可能



## 2. 地域公共交通計画とは

[参考] 県内の地域公共交通計画（旧網形成計画）の策定状況

- 県と市町村が共同で策定している広域の地域公共交通網形成計画

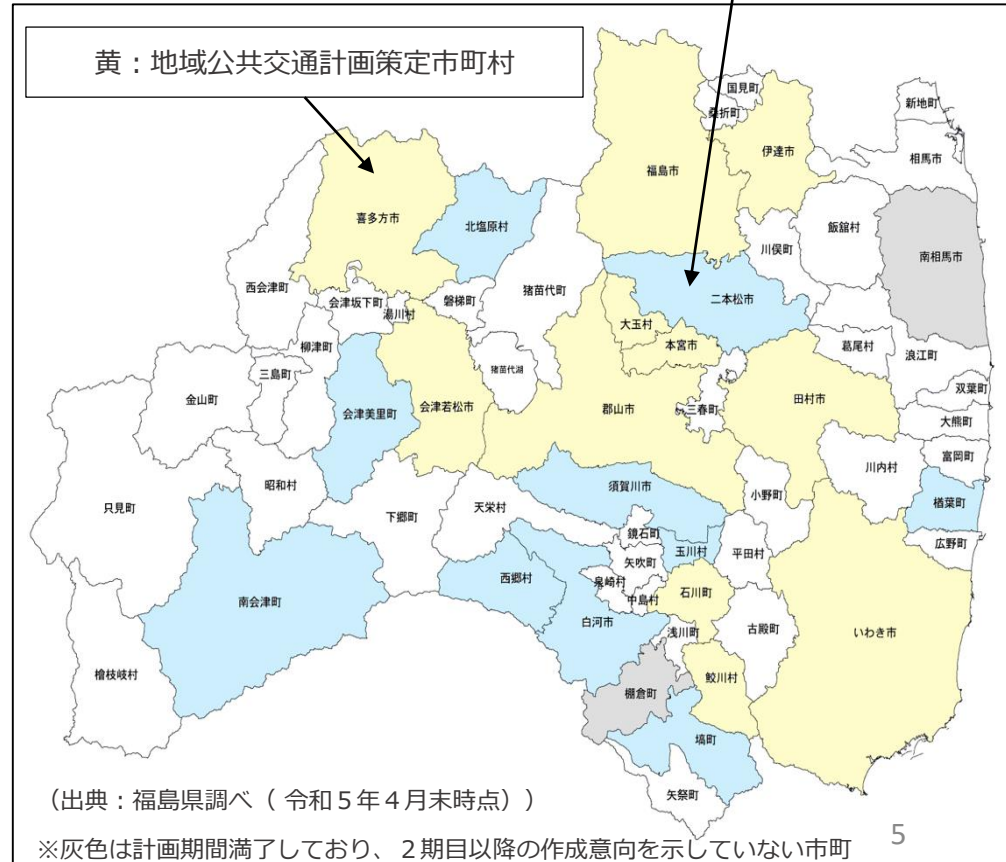
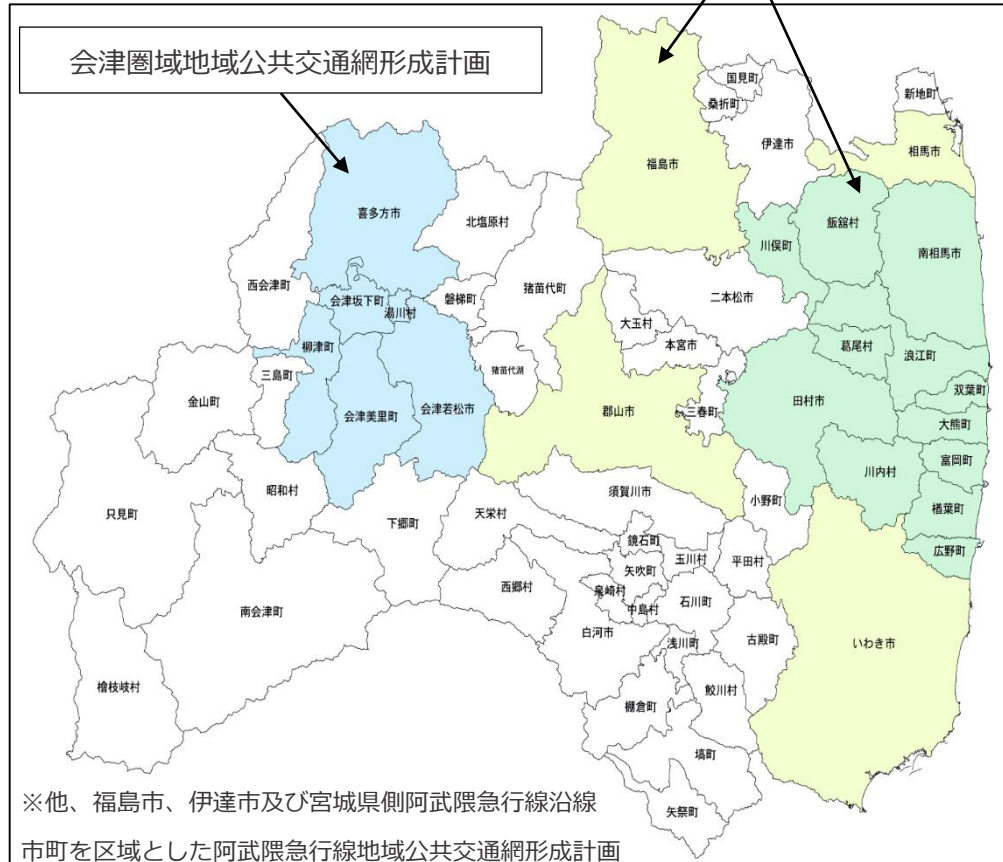
- 市町村が単独で策定している地域公共交通計画（旧網形成計画）

避難地域広域公共交通網形成計画

青：地域公共交通網形成計画策定市町村

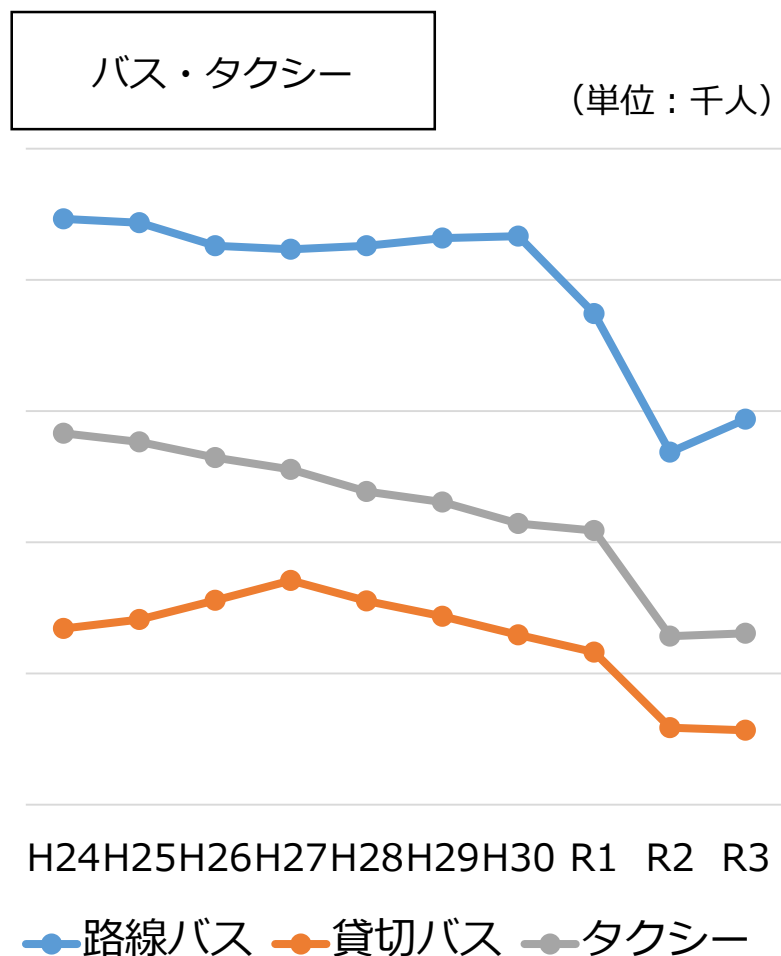
会津圏域地域公共交通網形成計画

黄：地域公共交通計画策定市町村

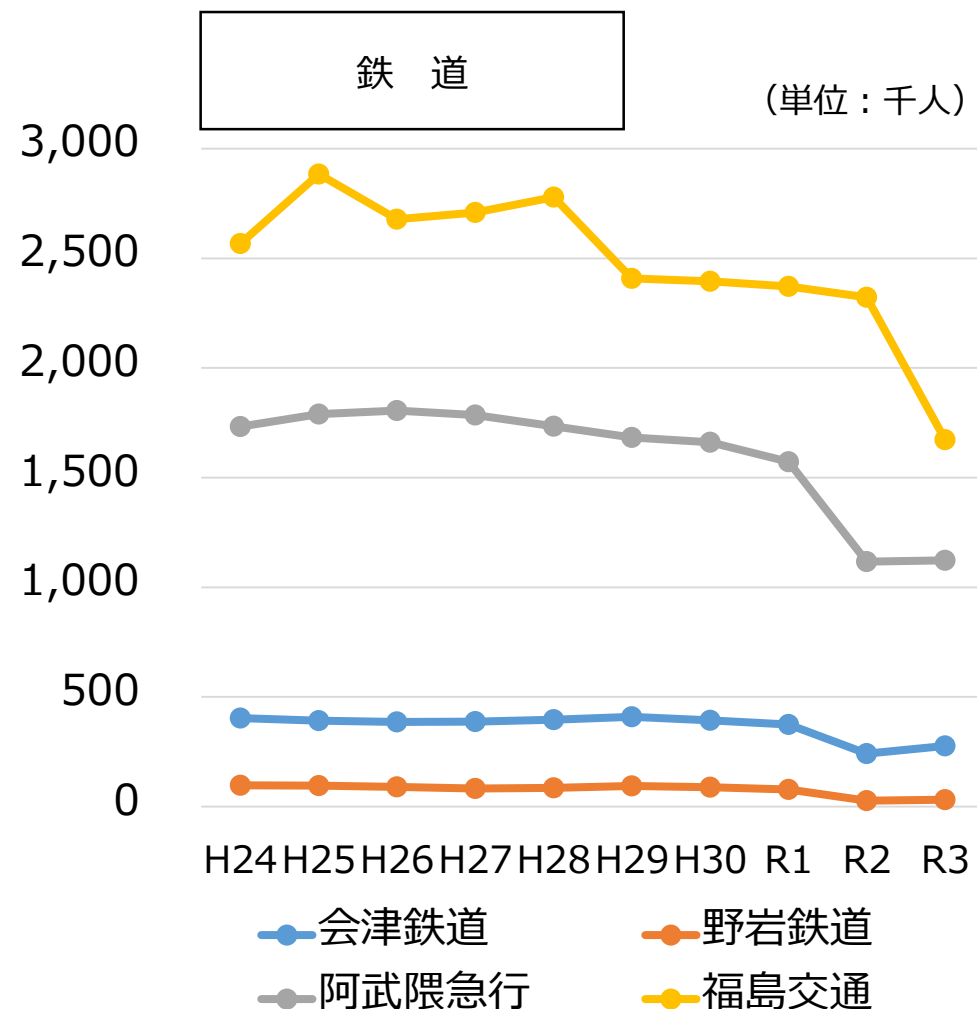


# 3. 福島県の公共交通の状況

## (1) 公共交通の輸送人員



(出典：福島県統計年鑑、東北運輸局運輸要覧)



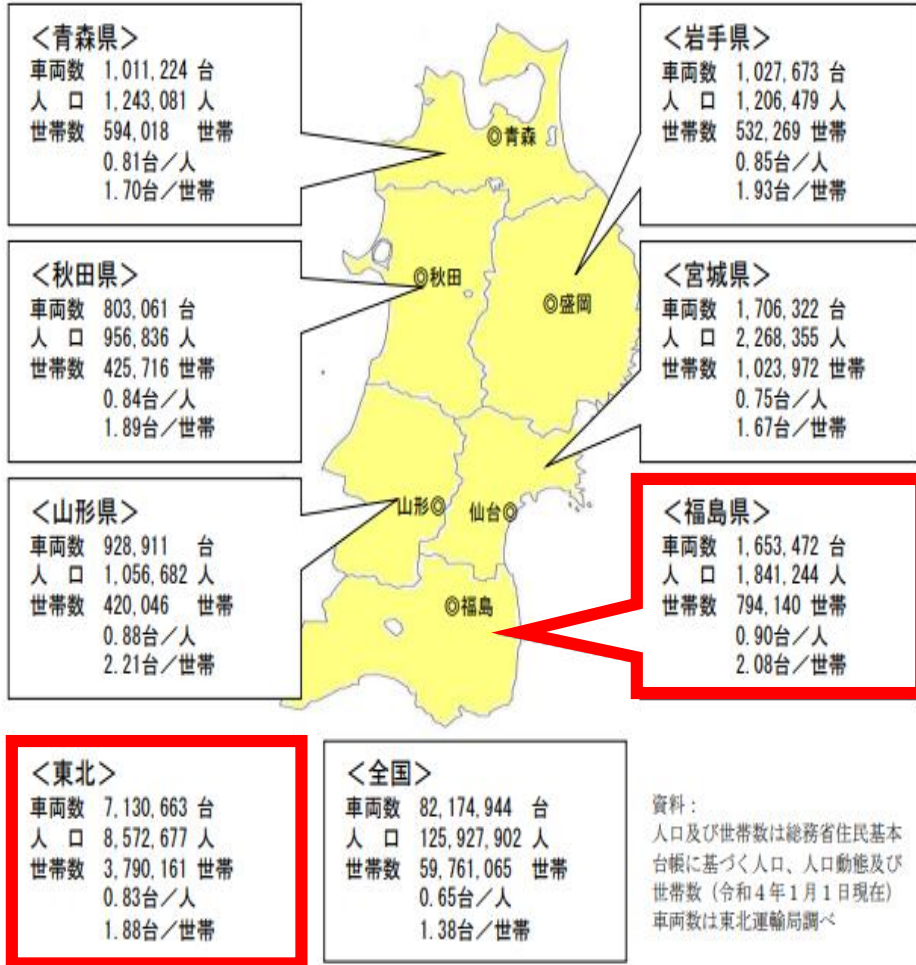
(出典：福島県統計年鑑、生活交通課調べ)

※福島県内の輸送人員

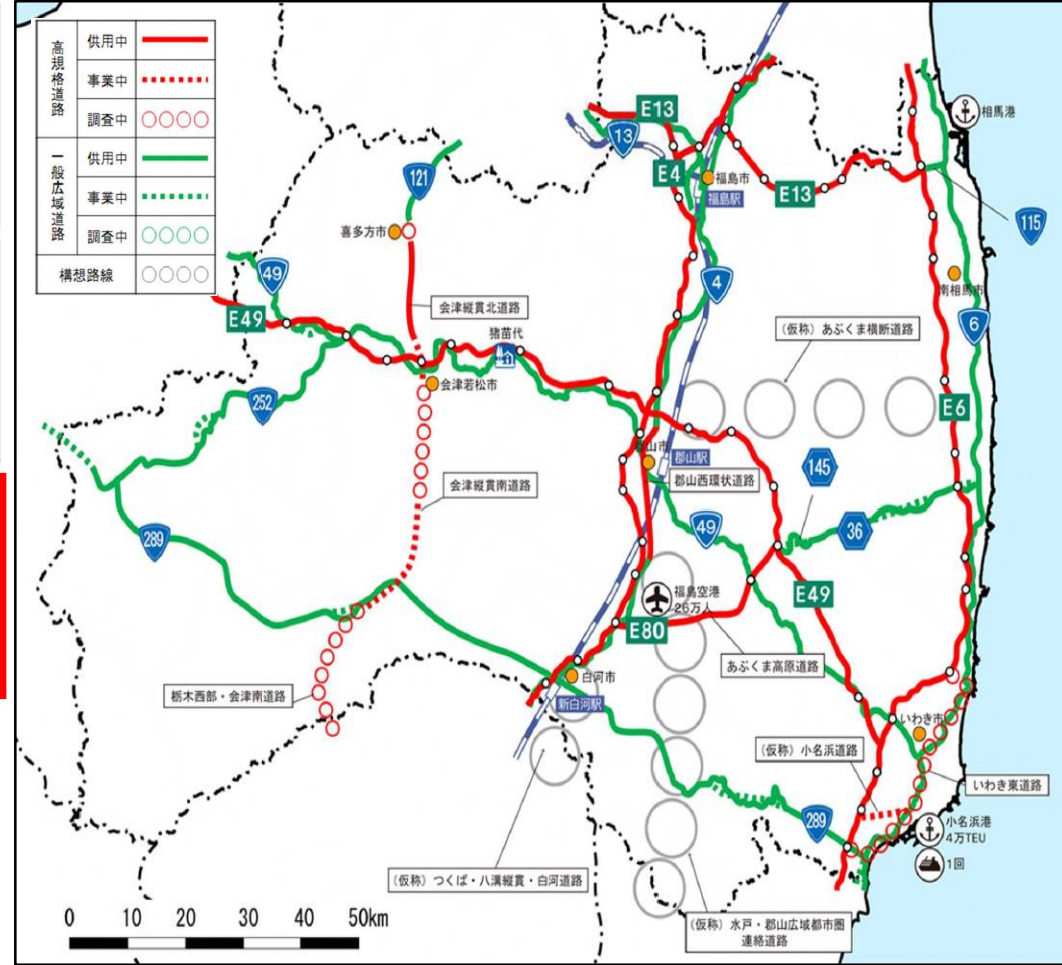
# 3. 福島県の公共交通の状況

## (2) 自動車保有者の状況・広域道路ネットワークの計画

⇒ 福島県は東北平均を上回る自動車保有状況。広域道路の整備促進



(出典：東北運輸局HP)



(出典：福島県（土木部）HP)

# 參考資料



# [参考資料] 地域公共交通計画の策定主体等

- ① これまでの乗合バス等の国補助制度は、地域公共交通計画の作成を補助要件としておらず、別途、国庫補助要綱に基づく補助計画（生活交通確保維持改善計画）を作成することで活用可能。
- ② 国では今後、国庫補助と地域公共交通計画を連動させることで、公的負担による確保維持が真に必要な路線に対し、効果的・効率的な補助を実施。

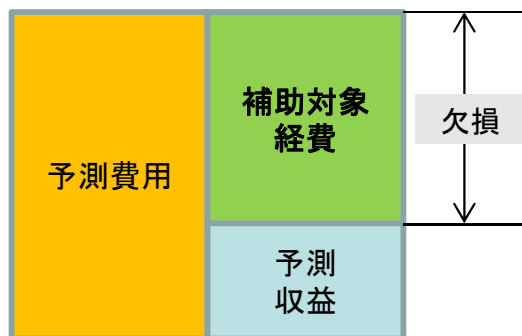
	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

## 補助内容

- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費  
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



### ＜補助対象経費算定方法＞

予測費用  
(事業者のキロ当たり経常費用見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)  
－  
予測収益  
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)

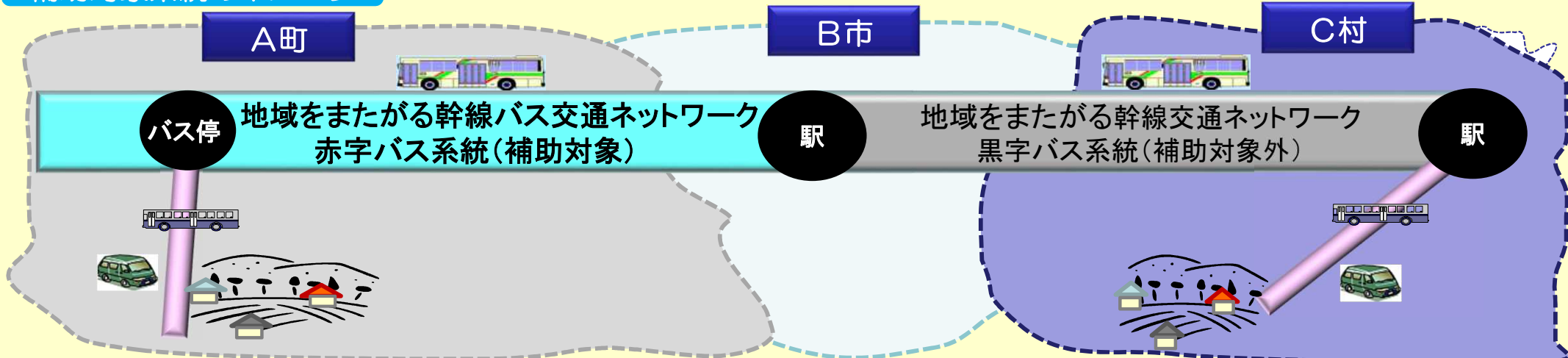
- 補助率  
1/2

### ○ 主な補助要件

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
  - ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
  - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
    - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
    - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
  - ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

## 補助対象系統のイメージ

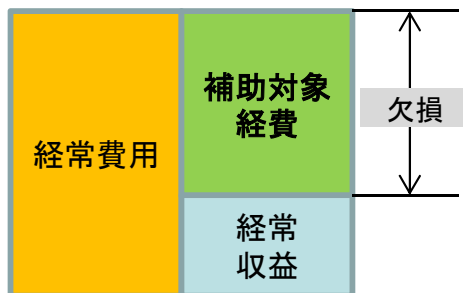


# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

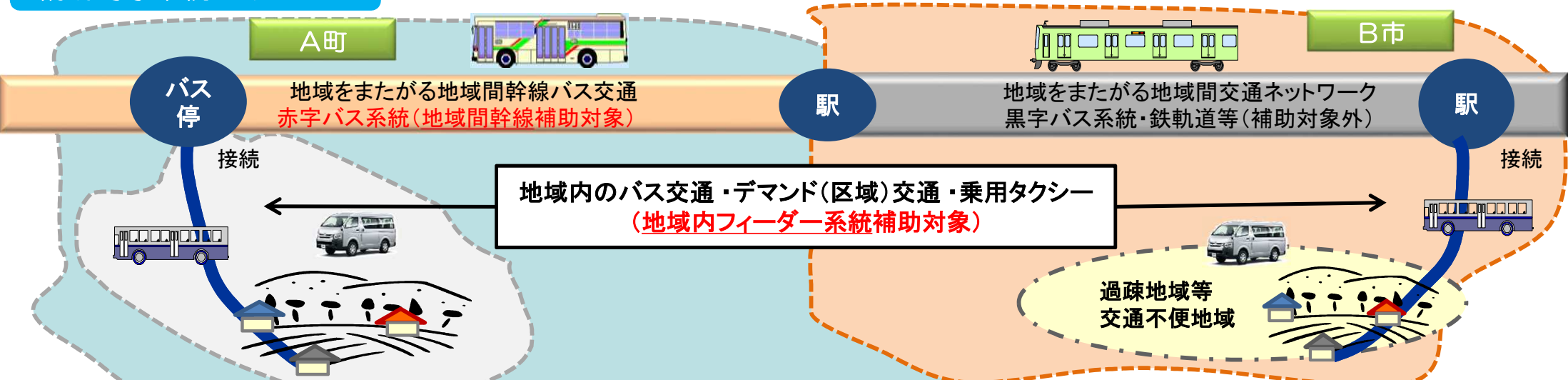
## 補助内容

- 補助対象事業者  
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率  
1/2以内
- 主な補助要件  
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
  - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
  - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
  - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
  - ・経常赤字であること

## 補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

### 補助内容

#### ○ 補助対象事業者

##### 【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者も対象

##### 【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

#### ○ 補助対象経費

##### 【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び  
当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送  
サービス継続計画に位置付けられた系統につい  
ては、車両購入費の一括補助も可)

##### 【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

- ① ノンステップ型車両：1,500万円
- ② ワンステップ型車両：1,300万円
- ③ 小型車両：1,200万円
- ④ 都市間連絡用車両：1,500万円

#### ○ 補助率

1/2

#### ○ 主な補助要件

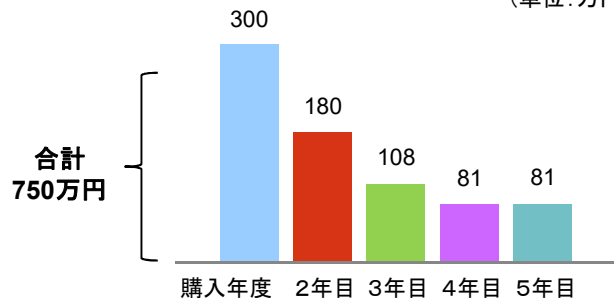
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
  - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

### 補助方式のイメージ

#### 車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>

(単位：万円)

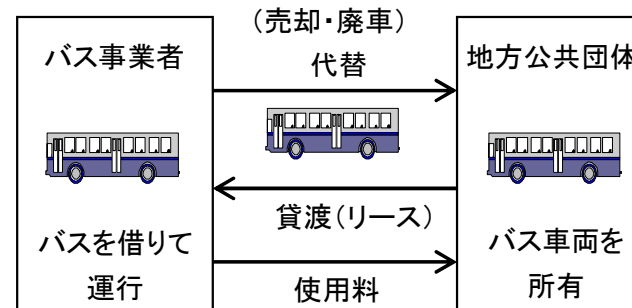


車両購入に係る  
減価償却費・金融費用を  
5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、  
年2.5%が上限

#### 公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、  
老朽車両の代替を含む  
「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付  
1年目 375万円  
2年目 375万円



予算額  
889,280千円

## 1 事業の背景・目的

原油価格・物価高騰や新型コロナウイルス感染症の影響により経営状況が悪化している生活路線バス事業者に対し、キャッシュレス決済サービスを導入する経費等を支援し、バス利用者の利便性向上により、地域公共交通の利用促進を図り、利用者の増加と収支改善による事業継続力を強化する。

## 2 導入事業者

	福島交通	会津乗合自動車	新常磐交通	JRバス関東
導入システム	NORUCA + クレジットカード + QRコード		地域連携ICカード (JR東日本Suica)	

## 3 本県の現状

- 県内バス事業者におけるキャッシュレス決済導入に遅れ
  - ・福島交通のNORUCA（ノルカ）は自社利用のみ
  - ・福島交通、会津乗合の一部高速バスでVISAタッチのみ
- 東日本エリアでは、JR東日本の「地域連携 ICカード」の導入が急速に進み、本県が取り残されている現状

## 4 導入による効果

- 利用者の利便性向上による県内利用者の増加、首都圏等県外からの観光客や来訪者の取り込み
- 現金收受・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
- データを活用した運行ダイヤの改善・効率化
- 地元商店街と連携したポイント付与による地域経済の活性化

# [参考資料] 福島県におけるローカル線利活用検討体制図

## 既存組織

### 福島県鉄道活性化対策協議会（会長：福島県知事）

- 設置 平成2年7月23日
- 構成員 福島県、福島県市長会、福島県町村会、沿線48市町村
- 目的 東北新幹線、在来線鉄道の利便性の改善及び活性化等
- 事業 広域的な連携・調整、国及びJRに対する要望活動、利用促進啓発活動など

## 既存組織

## 新設

### 水郡線活性化対策協議会

- 設置 平成5年5月19日
- 構成員 郡山市・須賀川市・玉川村・石川町・浅川町・棚倉町・塙町・矢祭町・古殿町・平田村・鮫川村の11市町村+福島県（令和4年12月加入）

### 磐越東線活性化対策協議会

- 設置 令和5年3月29日
- 構成員 郡山市・いわき市・田村市・三春町・小野町の5市町+福島県

### 磐越西線

- 令和4年8月からの大雨により被災したが、令和5年4月1日に全線再開通
- 全線再開通を受け、利用促進に向けた枠組みづくりを検討中

### 只見線利活用推進協議会

- 令和4年10月1日から上下分離方式により全線運転再開
- 「第2期只見線利活用計画（令和5年4月25日決定）」に基づき、沿線自治体、商工関係団体、JR等により利活用策を展開中