

令和7年度第3回福島県地域公共交通活性化協議会

日時：令和8年1月29日(木) 13:30～14:50

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（福島県生活交通課長）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）について
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業評価（案）について
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業評価【地域間幹線系統補助金】（案）について
- (4) 福島県地域公共交通計画の変更について
- (5) 令和8年度協議会事業計画書（案）について
- (6) 令和8年度協議会収支予算書（案）について
- (7) バス路線に係る事業計画の変更（道路運送法に基づく協議）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）について
- ・資料1について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・異論はありません。資料3～4ページは計画策定前後の対比図になっており、赤線は要件緩和されているものの、本来の地域間幹線系統として必要な「輸送量15人/日以上」を満たしていない系統を示しています。県中・県南圏域では、小野線と蓬田線が赤線として位置づけられています。
- ・例えば、小野線については、資料7ページの図のとおり、インターチェンジなどを經由することで、いわき、郡山、福島方面の高速バスとの接続が可能になります。このため、市内・町内とのつながりも含めて、利便性が大きく高まることが期待されます。
- ・資料6ページにおいて、小野線は小野新町駅から郡山駅まで運行しており、鉄道と半ば並行しています。鉄道は時間帯によっては運行間隔がひらくことがあります。一方、小野線では運賃は違うものの、鉄道とほぼ同じ所要時間で利用できるという特徴があります。そのため、計画の「事業の内容」では、「並走する鉄道のダイヤとの運行間隔を考慮したダイヤの見直し」が盛り込まれています。そうすると、鉄道と小野線を活用いただきながら、高速バスにもアクセスができるということで、非常に便利になる点が特徴です。
- ・地域間幹線系統は、基本的に乗車距離が長い顧客を獲得することで数字が伸びますので、今の点を参考にしていただきながら、小野線を育ててほしいと思います。育成していくべき路線の好例だと思い、補足させていただきます。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。
- ・無いようでしたら、本日のご意見を踏まえて整理の上、国に変更認定申請を提出したいと思います。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業評価（案）について

- ・資料2について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・資料6ページに記載のとおり、福島駅から医大を經由して二本松へ向かう地域間幹線系統（二本松線）は、もともと15人/日以上という輸送量の基準を満たしている路線です。この路線は10月1日から福島大学構内への乗り入れが始まり、それをきっかけにゼミ生と協力してリーフレットを作成し、県や業者の協力も得ながら内容を整理しました。完成したリーフレットは学内や掲示板で配布・掲載されています。
- ・福島大学にはバスに馴染みのない学生が多く、特にNORUCAを持っていない学生も多いため、実際にバスに乗ってもらう体験も行いました。NORUCA以外のQRコード決済やタッチ決済といった支払い方法も紹介しながら、利用しやすさを知ってもらう取り組みです。
- ・正式な実数のデータはありませんが、大学の臨時職員やパート職員など、蓬莱地区に住む教職員の通勤のバス利用が増えているという報告もあります。あるいは、鉄道が不通、または大幅に遅れた際に利用するケースも出ています。
- ・一方で、学生を迎えに来た保護者がバス停付近に車を停めることがあり、運行の妨げになるケースが発生しています。現在、大学として対応に取り組んでいるところです。こうした状況から、バス停の存在が学内に浸透してきていると感じており、私自身も含めて、今後さらに利用していきたいと思っています。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

福島交通：

- ・資料6ページにある「バスの乗り方教室」は、弊社においても学校向けだけでなく、地域住民の方々に対しても無償で実施してきました。医大経由二本松線以外の路線についても、今回の利便増進実施計画に基づき、路線の維持にしっかり取り組んでいるところです。
- ・ただし、これだけで利用者が自然に増えるわけではありませんので、今後も積極的に利用促進に取り組み、利用者の増加につなげていきたいと考えています。そのためにも、沿線自治体や関係各所と連携しながら、引き続き取り組みを進めてまいりたいと思います。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

福島運輸支局：

- ・資料2ページに「地域間幹線系統の財政負担が増加傾向」とありますが、東北運輸局のホームページでは東北6県の地域間幹線系統確保維持費補助金に関するデータが公開されており、令和2年度から令和6年度までの数値が確認できます。そのすべての年度において、系統数・補助金額ともに福島県が東北で最も高い状況となっています。
- ・他県との状況の比較は難しいものの、福島県の乗合バスは、とりわけ厳しい環境の中で補助金を活用しながら路線を維持していることがデータから伺える状況です。
- ・資料に示されているように、さまざまな取り組みを行っていただいておりますが、今後も引き続き、公共交通の維持と利用促進に向けた取り組みをお願いしたいと思います。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。
- ・他にご意見等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。いかがでしょうか。

(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) 地域公共交通確保維持改善事業評価【地域間幹線系統補助金】（案）について

- ・資料3について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

福島運輸支局：

- ・資料にあるとおり、各地域間幹線系統で様々な利用促進の取組を進めていただいています。各自治体の会議に参加する中で、地域ごとに状況や課題が大きく異なると実感しています。
- ・例えば、高齢者はスマホが苦手というイメージがある一方で、地域によっては「今は高齢者でもスマホを持っているので、早くスマホを使ったサービスを導入してほしい」という意見が出る地域もあります。また、若い世代はキャッシュレスが導入されていないと乗りたいがらない、という声も聞いています。さらに、公共交通そのものの仕組みがあまり理解されていない人が多い地域もあります。
- ・このように、地域によって抱える課題や求められる対応が異なるため、今後も各地域に合った取組を続けていただければと思います。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・まず、皆さんにお礼を申し上げます。資料40ページ以降には、地域間幹線系統ごとに「どんな取り組みを行ってきたか」をまとめたカルテが掲載されています。1年前の協議会では、事業者ごとに記載内容のばらつきが見られましたが、今回はバス事業者だけでなく、自治体の皆さんも含めて何を取り組んできたのかということが丁寧に書き込まれており、大幅に改善されたと感じています。その上で、2点申し上げます。
- ・今議論している地域間幹線系統に係る自己評価は、このあと東北運輸局の第三者評価委員会に提出され、有識者による評価コメントが寄せられます。しかし、この資料を東北運輸局に提出するだけでは非常にもったいないと感じています。福島県内では、利便増進制度を戦略的に活用しており、従前であれば輸送量15人/日を下回り地域間幹線系統から外れる路線でも、特例措置によって維持されています。ただし、この特例は時限付きの措置です。だからこそ、各路線が現在どのような状況にあり、どんな取り組みを行ってきたのかが、ここまで丁寧に整理されている資料は、各市町村の地域公共交通会議でも各市町村に関係する系統については積極的に取り上げてほしいと思っています。
- ・今回の資料には、輸送量といった基本的な指標が掲載されていません。しかし、県には過去に地域間幹線系統ごとの輸送量の推移を一覧表として作成してもらったことがあります。そのため、こうしたデータを適宜、更新し、各市町村にも提供していただくことが非常に重要だと考えています。実は、幹線系統は各市町村にとっても重要な路線です。たとえば、地域内デマンド交通でフィーダー系統補助を受けている自治体では、幹線系統がなくなるとフィーダー系統補助を受けるための補助要件が非常に不利になります。また、多くの自治体では幹線系統が最も本数の多い基幹路線であったりもします。だからこそ、各路線の現状や取組内容を示した自己評価の情報を、各自治体の地域公共交通会議でもしっかりと取り上げていただきたいと強くお願いしたいと思っています。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

福島交通：

- ・地域間幹線系統の維持について1点付け加えさせていただきます。先ほど吉田先生からフィーダー系統補助の話がありましたが、事業者にとっても幹線系統を維持することは非常に重要です。その理由として、事業者は車両更新の際に、車両減価償却費の補助制度を活用して新車を調達しています。この補助制度を活用しなければ

ば、自力で新しい車両を購入するのは難しいというのが実情です。その点を十分ご理解いただき、地域公共交通の維持を考えていただければと思います。

会長：

- そのほかご意見等ございますか。
- 他にご意見等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。いかがでしょうか。
(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) 福島県地域公共交通計画の変更について

- ・資料4について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

福島交通：

- ・福島交通と会津乗合自動車の合併については、東北運輸局に認可申請を提出しており、現在は認可待ちの状況です。詳細は現時点ではお伝えできませんが、合併後も「会津バス」というこれまで培ってきたブランドは残しつつ、両社がお互いに良いものを取り入れて、より良いサービスの提供につなげていきたいと考えていますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。
- ・他にご意見等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と思いますが、いかがでしょうか。
(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) 令和8年度協議会事業計画書（案）について
- (6) 令和8年度協議会収支予算書（案）について
 - ・資料5, 6について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

東日本旅客鉄道：

- ・資料5にもあるとおり、知事や沿線市町村長が実際に乗車して「マイレール意識」を醸成する取組は重要だと考えています。ただ、利用者をさらに増やしていくためには、住民の皆さんによく知ってもらうための取組も欠かせません。前回の協議会では、小学校への出前授業の取組をご紹介しました。
- ・先ほどバスの例でもありましたが、乗り方がわからないことが利用をためらう理由になる場合があります。実際に乗って学べる体験乗車の機会を整えることも有効だと思います。こうした取組について、皆さんと一緒に考えていければと思っています。
- ・また、弊社についてですが、今年7月に組織再編があり、現在は仙台にある東北本部の職員が協議会に参加していますが、今後は「福島事業本部」として、より地域に根ざした体制で議論に加わります。引き続き、皆さまと一緒に汗をかきながら取り組んでいければと思っています。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・2点あります。資料5裏面の「オープンデータに係る勉強会」については、現在、G T F S - J Pの整理や公開が十分に進んでいない自治体を中心になると認識しています。一度データを作っても、更新ができない環境では大きな負担になるため、継続的に更新できる仕組みづくりと一緒に考える必要があります。今年度は青森県が先行してその方法論をまとめているので、その事例を参考にしてもらえると良いと考えています。
- ・主要なバス事業者、新常磐交通さん、福島交通さん、会津バスさんは、すでにG T F S - R TにG o o g l eマップ上で対応しています。そのため、G o o g l eマップを使えば、概ね遅延情報も含めて検索が可能で、県内のほぼ全域で利用できる状況になっています。これは東北では福島県だけで、他県では対応が進んでいません。
- ・しかし、このような貴重な情報が十分に共有されていないのは非常にもったいないことだと感じています。このような情報が公開されていることは、公共交通に親しんでもらう大きなきっかけになりますし、実際に福島大学の学生たちがデジタルサイネージを学内において作れたのも、この公開環境が整っていたからです。こうした福島県の強みを、さらに活かし強化していくことが大事だと考えています。
- ・もう1点が、表面の勉強会についてですが、初回の開催時期が非常に重要だと考えています。できる限り、早い時期に開催していただきたいです。理由として、6月頃には各自治体で初回の公共交通会議が開かれ、幹線系統やフィーダー系統補助の申請の締め切りが6月30日に設定されています。自治体担当者の異動後の“デビュー戦”が大概6月になります。そのため、担当者が初めての協議会に臨む前に、仕事の全体像を理解できるよう、できるだけ早い時期に勉強会を実施してほしいと思っています。
- ・また、自治体ごとに課題や悩みも異なり、担当者の経験年数にも大きな差があります。ここ数年でそのギャップはさらに広がっています。そのため、一律の勉強会・セミナーだけでは十分に対応できない部分も多く、必要に応じて個別相談会のような形も取り入れていただけると非常に助かると感じています。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

- 他にご意見等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)
- それでは当件は案のとおり進めさせていただきます。

(7) バス路線に係る事業計画の変更（道路運送法に基づく協議）について

- ・資料7について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。
- ・ご意見等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)
- ・本日の議題については以上となりますが、せっかくの機会ですので、本日出席の委員の方から何かございませんでしょうか。

その他

東日本旅客鉄道：

- ・最近プレスした内容をご紹介します。まずダイヤ改正についてですが、12月にお知らせしたとおり「はやぶさ」の増便を行います。一方で、福島県内では終電を繰り上げる区間（福島～郡山）があり、ご不便をおかけする部分もあるかと思えます。これは、夜間の作業時間を確保し、作業員の労働環境を改善するための対応として実施するものです。こうした背景があり、今回のダイヤ改正を行うこととなりました。
- ・安全で安定した輸送の向上と、メンテナンス業務の改善を目的に、昼間の時間帯に作業時間を確保する取組を進めています。該当する路線の自治体の皆さまには、個別に説明を行う予定です。近年、線路の維持・メンテナンスに必要な作業員を、夜間だけで十分に確保することが難しくなっています。そのため、昼間の作業時間を設ける必要があり、この点についてご理解いただければと思います。
- ・1月20日に、春の臨時列車について発表しました。今年は「ふくしまデスティネーションキャンペーン（DC）」が行われるため、そのキャンペーンに合わせた臨時列車の運行も盛り込まれています。また、ふくしまDC自体のプレス発表も、まもなく行われる予定です。
- ・隣県の宮城県では「ご当地Suica」の取組が進んでいます。これは、Suicaを使うことで事務手続きの負担を減らすことを目的としたものです。例えば、高齢者の方が割引を受ける際、これまでは申請手続きが必要でしたが、Suicaをそのまま使うだけで割引が適用される仕組みにすることで、事務作業を大幅に省力化できます。
- ・最後にインバウンド対応として、JRパスの利用範囲が変更になります。これまで「東北エリア用」と「新潟エリア用」の2種類に分かれていたパスを、1つにまとめた「JR東日本エリア用」とし、利用期間も延長します。これにより、お客様がより広い地域へ旅行しやすくなり、東北の魅力をより発信していくことができます。今後も皆さまと協力しながら、こうした取組を進めていければと思っています。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・阿武隈急行線でもダイヤ改正を行います。すでにプレスリリースを出していますが、県の皆さま、そして沿線自治体の皆さまのご尽力により、鉄道事業再構築事業の認定を受けることができました。この認定を受け、今回のダイヤ改正では、コロナ禍で減便されていた朝の福島駅発着の列車が1本増えて、復便することになりました。今回のプレスリリースは、従来よりも内容が格段にわかりやすくまとめられていますので、ぜひご覧いただければと思います。ぜひ利用してほしいと思います。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

福島運輸支局：

- ・利便増進実施計画の目的は、第一に利用者の利便性向上ですが、制度面では補助金要件の緩和という大きなメリットがあります。具体的には、地域間幹線系統確保維持費補助における輸送量要件の緩和や、通常は平均乗車密度が5.0人を下回った際に適用される補助額のカットが免除されるといった点です。また、フィーダー補助金においても同様に制度上の利点がございます。先ほど吉田先生からのお話においても触れていただいたとおりです。現在は利用者が減少している厳しい状況にある中で、こうした優遇措置を有効に活用いただきながら、公共交通の維持や利用促進につなげていただければ幸いです。
- ・今年は、資料3において藤田線や伊達線の取組にも記載されているように、県北地域でイオンモール伊達が開業します。これに伴い、公共交通の利用需要が高まるこ

とも見込まれています。

- ・観光の面では、ふくしまDCが控えており、多くの方が福島県を訪れることが見込まれています。そのため、観光二次交通の面でも公共交通の役割はこれまで以上に重要になります。今後もさまざまな対応が必要になってくると思いますが、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。

会長：

- ・すべての議題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：

- ・以上をもちまして、令和7年度第3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