

福島県県中・県南圏域 地域公共交通利便増進実施計画 (変更案)

令和7(2025)年2月策定

令和7(2025)年6月認定

令和8(2026)年●月変更認定

福島県

郡山市、白河市、須賀川市、田村市、本宮市、鏡石町、天栄村、西郷村、
泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村、石川町、
玉川村、平田村、浅川町、古殿町、三春町、小野町

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 |
| 2-8 小野町・平田村方面 | 8 |
| 2-9 須賀川市・郡山市方面 | 12 |
| 3. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法..... | 14 |
| 4. 事業実施による効果..... | 18 |
| 4-1 利便増進事業の実施により想定される効果 | 19 |
| 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 | 21 |
| 5. 関係市町村による支援の内容 | 22 |
| 6. 関係施策との連携に関する事項..... | 26 |
| 6-1 郡山市立地適正化計画 | 27 |
| 6-2 白河市立地適正化計画 | 29 |
| 6-3 須賀川市立地適正化計画 | 31 |
| 6-4 田村市立地適正化計画 | 33 |

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、特に県中・県南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を「基本計画」とし、当該計画のうち特に県中・県南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。

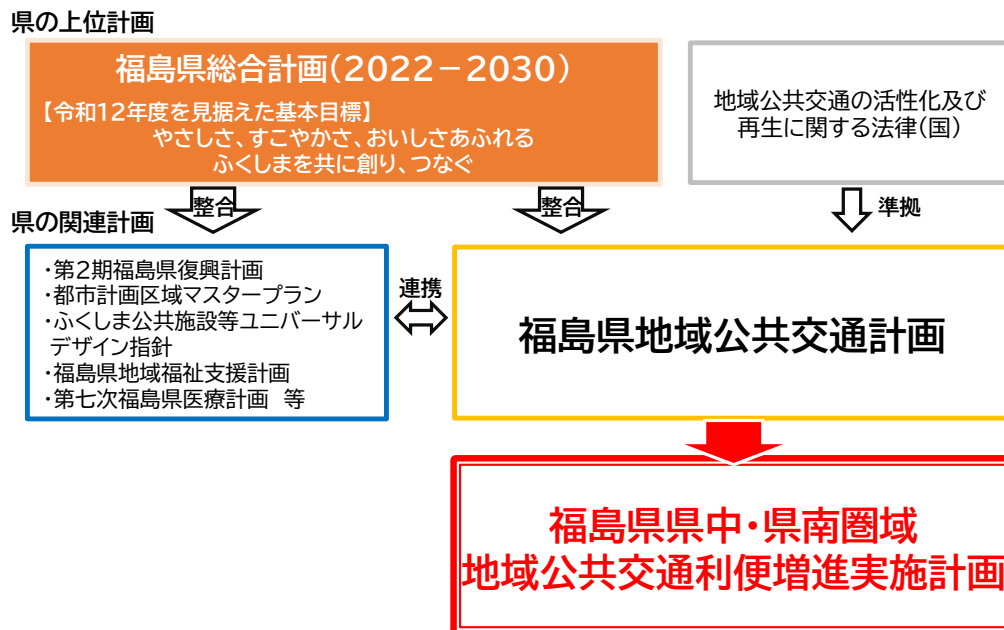


図 計画の位置付け

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) | | | | | | |
| 福島県県中・県南圏域 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

※詳細な事業内容(2-2以降)は変更対象の事業のみ記載

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。

※R8.2変更に伴い追加する事業を赤字で表示

表 事業一覧

| 方面 | 事業名 | 対象系統 | 実施時期 | 関係主体 |
|---------------|-------------------|---|-------------|---------------------------|
| 田村市・三春町方面 | 三春町方面の利便増進 | ・船引線 ・三春線 ・斎藤経由三春線 | 令和7年 10月 | ・福島交通 ・郡山市、田村市、三春町 |
| 小野町・平田村方面 | 郡山市～小野町間の利便増進 | ・小野線 | 令和8年 4月 | ・福島交通 ・郡山市、小野町 |
| | 郡山市～平田村間の利便増進 | ・蓬田線 | 令和8年 4月 | ・福島交通 ・郡山市、平田村 |
| 須賀川市方面 | 須賀川市内長沼地区の利便増進 | ・横田経由長沼線 ・矢田野経由長沼線（名称変更予定：泉田経由長沼線） ・横田経由長沼小学校線 ・木の崎経由長沼線 | 令和7年 10月 | ・福島交通 ・須賀川市 |
| 須賀川市・郡山市方面 | 須賀川市～郡山市間の利便増進 | ・南タウン・向陽台団地線 | 令和8年 4月 | ・福島交通 ・郡山市、須賀川市 |
| 須賀川市・石川町方面 | 須賀川市～石川町間の利便増進 | ・竜崎経由石川線 ・母畑経由石川線 ・岡の内線 | 令和7年 10月 | ・福島交通 ・須賀川市、玉川村、石川町 |
| 石川町・古殿町方面 | 石川町～古殿町間の利便増進 | ・竹貫田線 ・仁田線 | 令和7年 10月 | ・福島交通 ・石川町、古殿町 |
| 石川町・平田村・小野町方面 | 石川町～平田村～小野町間の利便増進 | ・小野・石川線 | 令和7年 10月 | ・福島交通 ・石川町、小野町、平田村 |
| 白河市・石川町方面 | 白河市～石川町間の利便増進 | ・新白河・石川線 | 令和7年 10月 | ・福島交通 ・白河市、石川町、西郷村、中島村 |

(2) 事業全体図

①北部エリア(郡山市・田村市など)

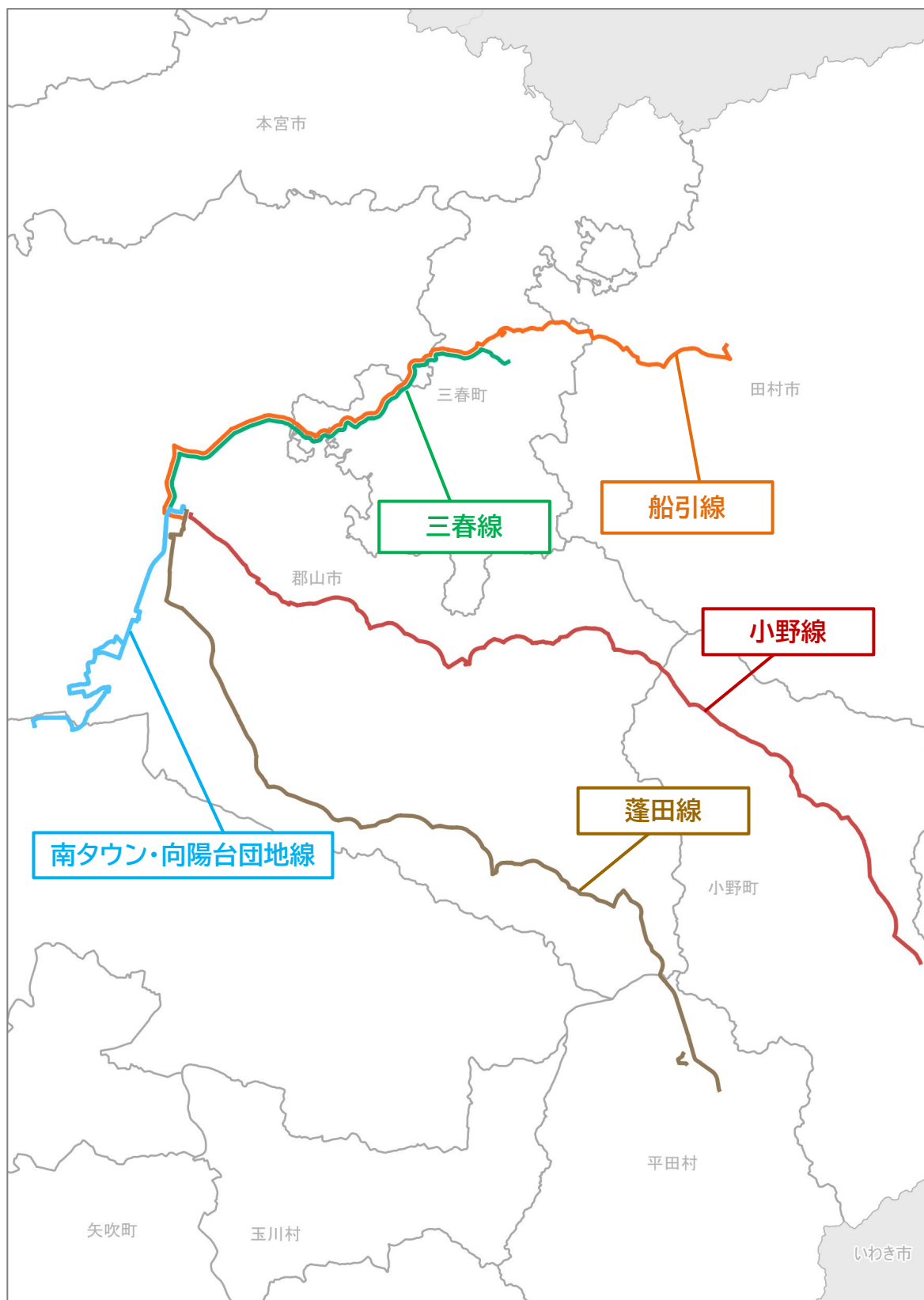


図 事業全体図 (北部エリア)

②南部エリア(須賀川市・白河市など)

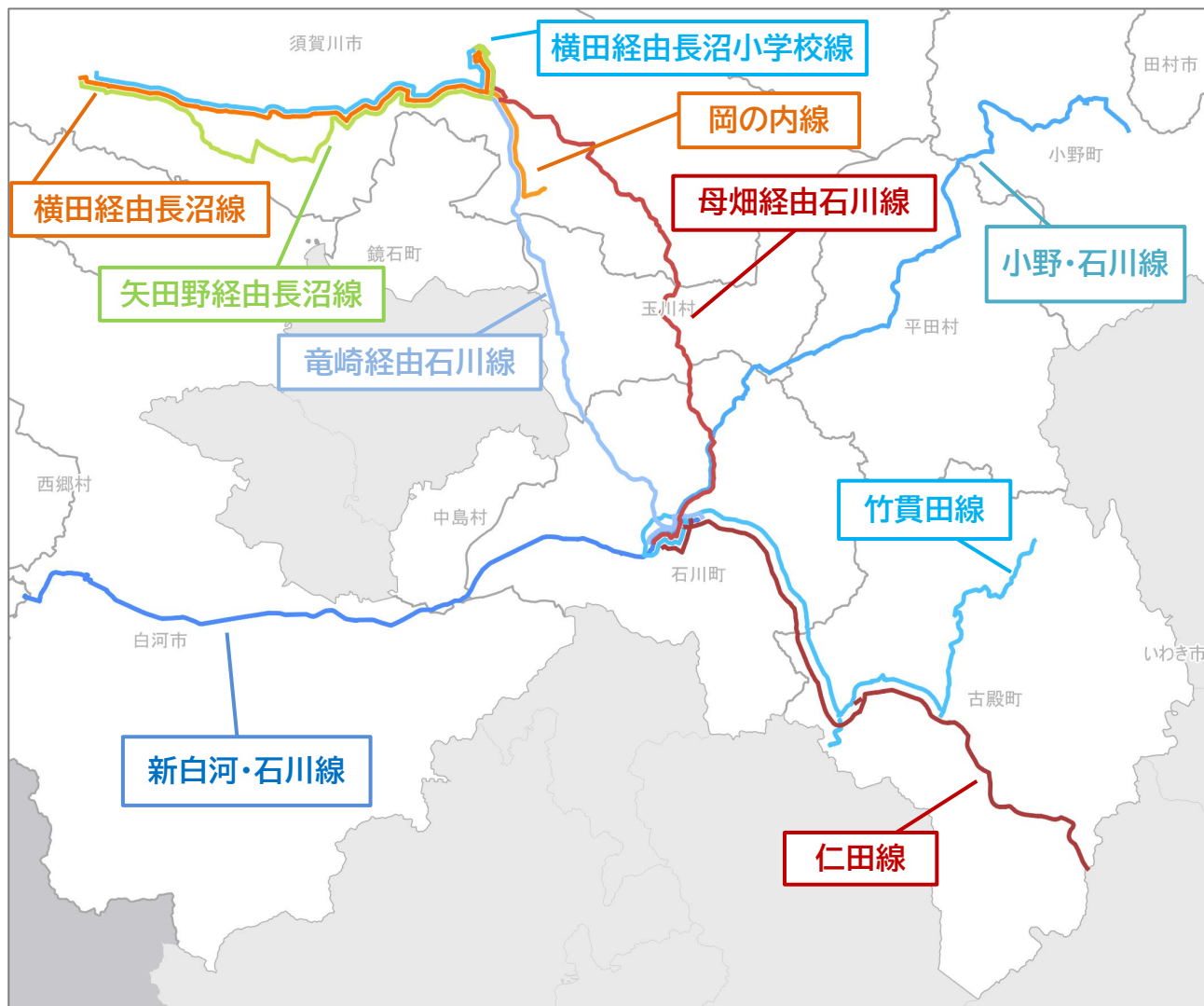


図 事業全体図 (南部エリア)

2-8 小野町・平田村方面

(1) 郡山市～小野町間の利便増進

①事業の概要

| 項目 | 概要 |
|----------|---|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・小野線は、小野町内や郡山市の郊外部から郡山市街地への日常的な移動（通学、通院、買い物など）に利用されている。 ・小野町～郡山市間では、鉄道の JR 磐越東線も並行しているものの、鉄道駅まで遠く、鉄道駅間の沿線地域においては、郡山市街地へ移動するための重要な役割を担っている。 ・広域的な移動に利用される一方、小野町内での地域内の移動が相対的に少ない状況にある。 ・住民の移動ニーズ等を踏まえて経路の見直しを図ることにより、町内移動の利便性を高め、新たな利用者の獲得を図ることが必要である。 |
| 事業実施の方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ・各種イベント等が開催され、町民の移動ニーズが高い小野運動公園へ経由し、町内移動の利便性向上を図る。 ・また、高速バスの乗降バス停である小野インターも経由する経路へ見直しを図ることにより、郡山市方面、いわき市方面、福島市方面へ運行する高速バスとの接続性の向上を図る。 <p>※小野線のダイヤについては、JR 磐越東線のダイヤを踏まえて設定し、可能な限り運行間隔の平準化を行い、役割分担を図る。</p> <p>※経由地の追加に伴う経路の変更により、バス停「八反田」は経由しなくなるが、利用が限定的であることから、非経由となることによる影響はほとんどない。</p> |

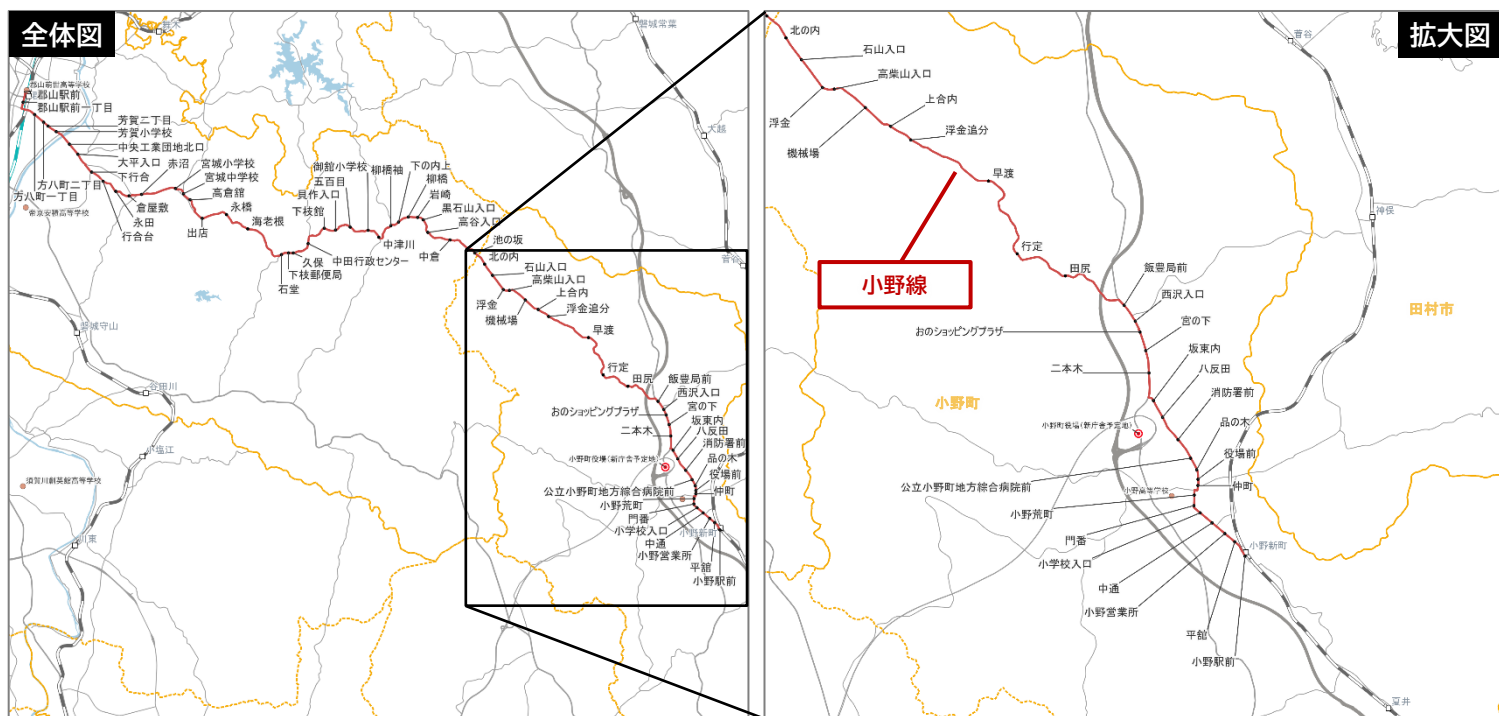
表 事業の概要

| 項目 | 現状 | 事業実施 |
|--------|----------------------------|--|
| 対象路線名 | ①小野線 | ①小野線 |
| 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郡山駅前・小野駅前 | ①郡山駅前・小野駅前 |
| 主たる経由地 | ①おのショッピングプラザ、役場前 | ①おのショッピングプラザ、役場前、 小野町民体育館、小野インター |
| 運行回数 | ①平日：6.0 回/日 土日祝：6.0 回/日 | ①平日： 3.0 ～6.0 回/日 土日祝： 3.0 ～6.0 回/日 |

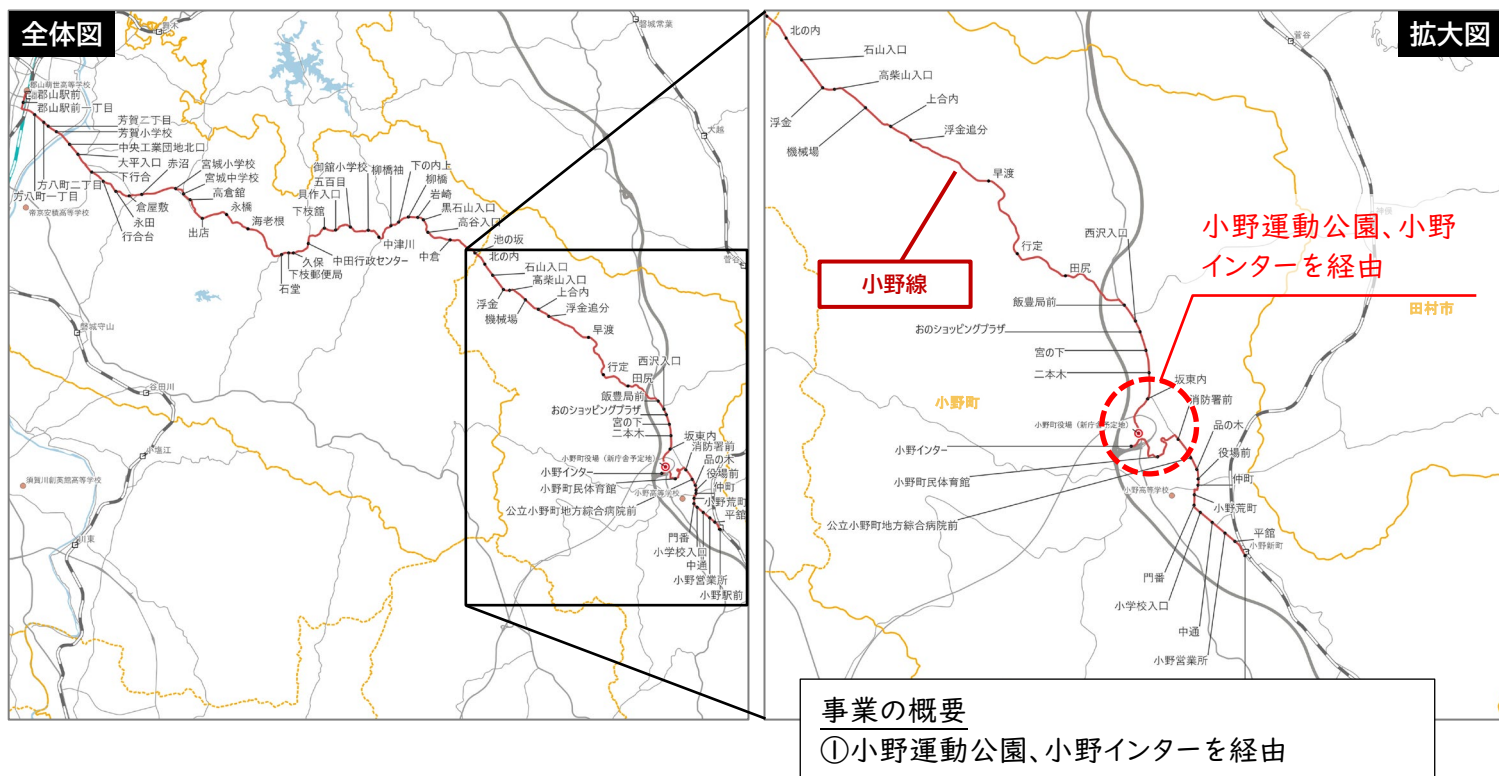
※赤字が変更箇所

②運行概要図

事業実施前



事業実施後



(2) 郡山市～平田村間の利便増進

①事業の概要

| 項目 | 概要 |
|----------|--|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・蓬田線は平田村から郡山市へ直接移動できる唯一の公共交通であり、高校生の通学などに利用される重要な路線である。なお、沿線人口の減少や少子化などの影響から利用者数が減少傾向にある。 ・また、郡山市内で運行する東山霊園線は、人口が集積する東山ヒルズを経由する路線であり、当該地区からの通勤、通学などの日常生活の移動に利用されている。 ・蓬田線と東山霊園線については一部経路が重複し、需要が多い朝の時間帯などはダイヤが近接する状況にある。 ・このため、路線間での役割分担等を図りつつ、市町村間の広域的な移動需要や東山ヒルズからの移動需要を踏まえた利便性の維持・向上を図ることで、蓬田線の持続性の向上を図る必要がある。 |
| 事業実施の方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ・①蓬田線と東山霊園線の統合 →郡山駅前～守山大町間の最大待ち時間の短縮による利便増進 →東山ヒルズに居住する新規需要の獲得 ※東山霊園線は、一部の時間帯での運行を継続 |

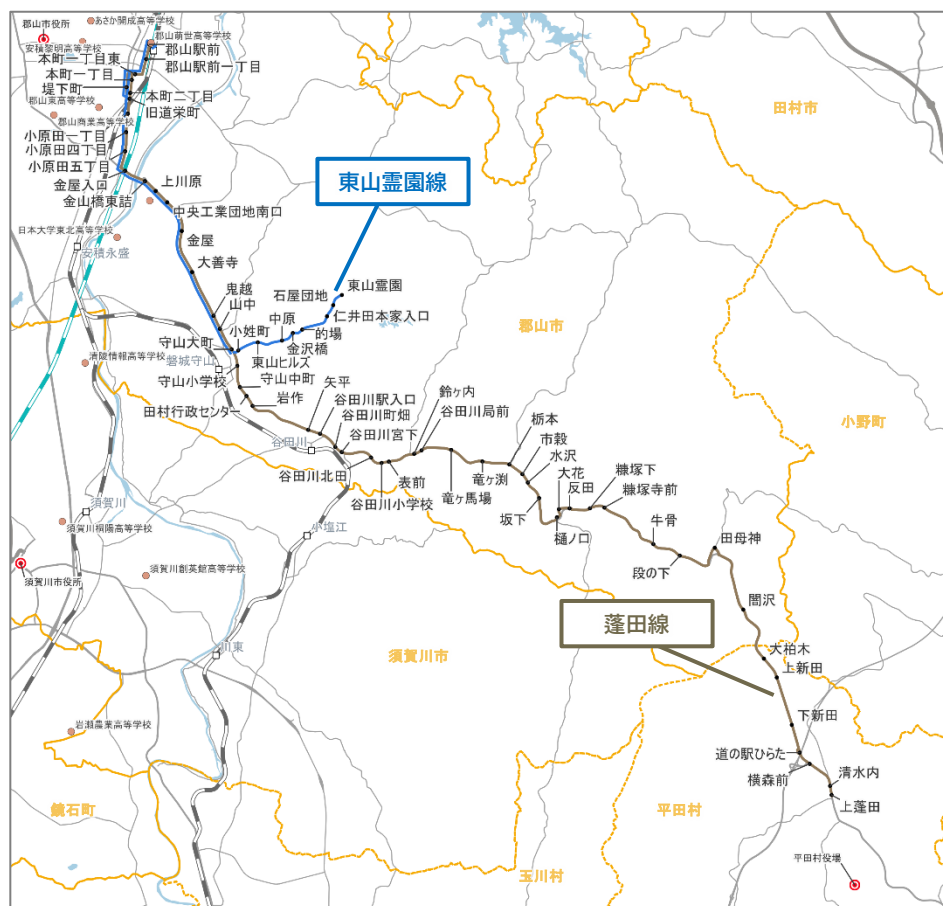
表 事業の概要

| 項目 | 現状 | 事業実施 |
|--------|--|--|
| 対象路線名 | ①蓬田線 ②東山霊園線 | ①蓬田線 ※①②を統合 ②東山霊園線 |
| 運営主体 | ①②福島交通㈱ | ①②福島交通㈱ |
| 運行事業者 | ①②福島交通㈱ | ①②福島交通㈱ |
| 事業の種類 | ①②一般乗合旅客運送事業 | ①②一般乗合旅客運送事業 |
| 運行形態 | ①②定時定路線 | ①②定時定路線 |
| 起点・終点 | ①郡山駅前・上蓬田 ②郡山駅前・東山霊園 | ①郡山駅前・上蓬田 ②郡山駅前・東山霊園 |
| 主たる経由地 | ①中央工業団地南口 ②東山ヒルズ | ①中央工業団地南口、東山ヒルズ ②東山ヒルズ |
| 運行回数 | ①平日:6.0回/日 土日祝:4.0回/日 ②平日:3.0回/日 土日祝:3.0回/日 | ①平日:3.0~6.0回/日 土日祝:3.0~4.0回/日 ②平日:1.0回/日 土日祝:1.0回/日 |

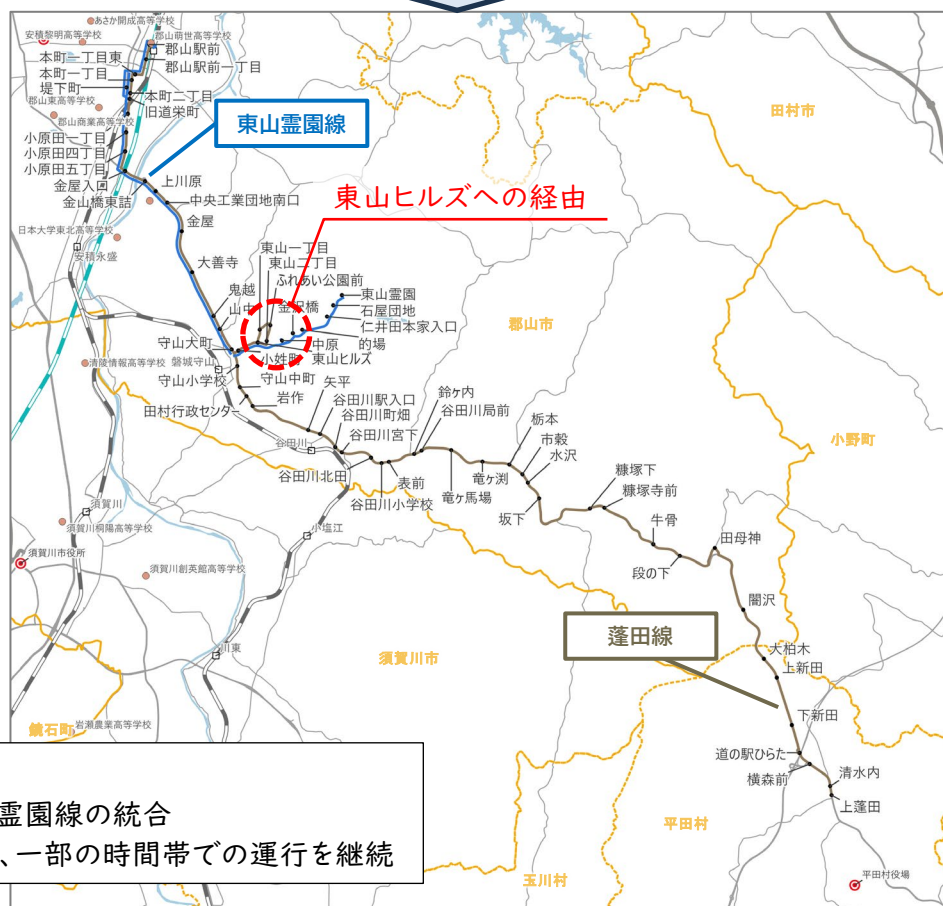
※赤字が変更箇所

②運行概要図

事業実施前



事業実施後



事業の概要

①蓬田線と東山霊園線の統合

※東山霊園線は、一部の時間帯での運行を継続

2-9 須賀川市・郡山市方面

(1) 須賀川市～郡山市間の利便増進

①事業の概要

| 項目 | 概要 |
|----------|--|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・南タウン・向陽台団地線は、一定の人口集積がある向陽台（須賀川市）やあさか台（郡山市）と郡山市街地を運行する路線であり、沿線地域の住民の様々な目的に対応する。 ・なお、沿線のビッグパレット付近には新たに県郡山合同庁舎が立地する予定であり、通勤者や一般来庁者の増加が見込まれ、通勤や来庁などの様々な移動需要への対応に向けた検討を進め、利便性の向上による利用者の拡大を図ることが必要である。 |
| 事業実施の方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ・①新たな県郡山合同庁舎への経由 →合同庁舎への通勤者・来庁者等の利便増進 |

表 事業の概要

| 項目 | 現状 | 事業実施 |
|--------|---------------------------|---|
| 対象路線名 | ①南タウン・向陽台団地線 | ①南タウン・向陽台団地線 |
| 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郡山駅前・季の郷 | ①郡山駅前・季の郷 |
| 主たる経由地 | ①スプリングガーデンあさか | ①スプリングガーデンあさか・ 県合同庁舎 |
| 運行回数 | ①平日:11.0回/日 土日祝:7.0回/日 | ①平日: 7.0 ~11.0回/日 土日祝: 3.0 ~7.0回/日 |

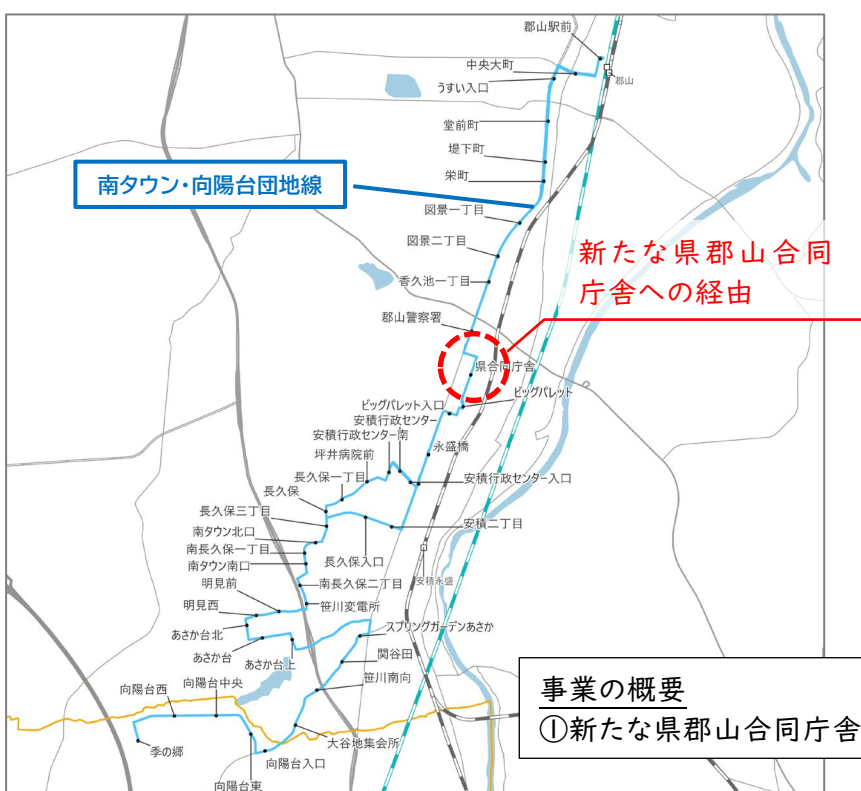
※赤字が変更箇所

②運行概要図

事業実施前



事業実施後



事業の概要

①新たな県郡山合同庁舎への経由

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

※R8.2変更に伴い追加する事業を赤字で表示

表 事業の効果 (1/2)

| 方面 | 事業 | 効果 |
|------------|----------------|--|
| 田村市・三春町方面 | 三春町方面の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三春町内において三春病院などの主要拠点への移動機会の増加により利便性が向上 ・三春町南部から郡山市内へ直接移動可能な交通手段が新設されることにより利便性が向上 <p>■効率性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船引線のリソース(車両・乗務員等)を新規路線へ振り替えることにより、運行効率性が向上 |
| 小野町・平田村方面 | 郡山市～小野町間の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小野町内における運動公園等への移動機会の増加、高速バスの停留所(小野インターチェンジ)への接続性の向上 ・小野町の新庁舎(小野インターチェンジ付近)への移動機会の確保 |
| | 郡山市～平田村間の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東山ヒルズから郡山市街地への移動機会の増加 <p>■効率性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数の系統を1系統に統合することにより、運行効率性が向上 |
| 須賀川市方面 | 須賀川市内長沼地区の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長沼地区から須賀川市街地への移動機会が増加し、日常生活の移動時(通院、買い物等)の利便性が向上 <p>■効率性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数の系統を1系統に統合することにより、運行効率性が向上 |
| 須賀川市・郡山市方面 | 須賀川市～郡山市間の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県郡山合同庁舎への通勤者・来庁者等の移動機会の確保 |
| 須賀川市・石川町方面 | 須賀川市～石川町間の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・竜崎経由石川線の見直しにより、人口集積のみられる牡丹台ニュータウンから須賀川市街地への移動機会の増加により利便性が向上 ・母畑経由石川線の見直しにより、石川町内の主要な拠点に対し、直接移動可能となることにより利便性が向上 <p>■効率性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数の系統を1系統に統合することにより、運行効率性が向上 |

表 事業の効果 (2/2)

| 方面 | 事業 | 効果 |
|-----------------------|-----------------------|--|
| 石川町・ 古殿町方面 | 石川町～古殿町間の 利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・古殿町の生活圏である石川町内の主要な拠点に対し、直接移動可能となることにより利便性が向上 ・石川町内においてメガステージ等の主要な拠点への移動機会の増加により利便性が向上 |
| 石川町・ 平田村・ 小野町方面 | 石川町～平田村～ 小野町間の利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平田村の生活圏である石川町内の主要な拠点に対し、直接移動可能となることにより利便性が向上 ・石川町内においてメガステージ等の主要な拠点への移動機会の増加により利便性が向上 |
| 白河市・ 石川町方面 | 白河市～石川町間の 利便増進 | <p>■利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石川町内においてメガステージ等の主要な拠点への移動機会の増加により利便性が向上 |

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 |
|-----------------------|--|
| 郡山市（郡山市総合交通計画マスタープラン） | 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 |
| | 交通結節点の乗り継ぎ機能等の強化による、路線間及び交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上に向けた支援 |
| | 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 |
| 白河市（白河市地域公共交通計画） | 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 |
| | 交通結節点の乗り継ぎ機能等の強化による、路線間及び交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上に向けた支援 |
| | 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 |
| 須賀川市（須賀川市地域公共交通計画） | 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 |
| | 交通結節点の乗り継ぎ機能等の強化による、路線間及び交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上に向けた支援 |
| | 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 |
| 田村市（田村市地域公共交通計画） | 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 |

表 関係市町村による支援の内容

| 主体 | 内容 |
|---------------------|--|
| 本宮市（本宮市地域公共交通計画） | 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 |
| 西郷村（西郷村地域公共交通網形成計画） | 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 |
| | 交通結節点の乗り継ぎ機能等の強化による、路線間及び交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上に向けた支援 |
| | 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 |
| 石川町（石川町地域公共交通計画） | 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 |
| 玉川村（玉川村地域公共交通網形成計画） | 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 |
| 三春町（三春町地域公共交通計画） | 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 |

表 関係市町村による支援の内容

| 主体 | 内容 |
|------------------|--|
| 小野町（小野町地域公共交通計画） | 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 |

6. 関係施策との連携に関する事項

6-1 郡山市立地適正化計画

郡山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ます。

表 計画の概要

| 主体 | 内容 |
|--------|------------------------------|
| 計画期間 | 目標年次:2030 年 |
| 対象エリア | 郡山市の都市計画区域 |
| 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 |

《基本方針》

すべての市民が安心して暮らせる拠点と公共交通ネットワークの形成

本市は、郡山駅を中心として周辺にそれぞれの個性を持った地区拠点からなる多核クラスター状の都市構造を有しています。地域特性を生かした多様な暮らし方が持続するよう、個性あるまちづくりの推進、さらに利便性の高い公共交通ネットワークの強化を図ります。

人口減少や高齢化の進行等を前提に、本市において市民が安心して快適に暮らし続けていく上では、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通等の移動により外出しやすく健康的に様々な都市サービスを効率的に享受できるまちづくりが重要と考えています。

このため「郡山市立地適正化計画」においては、現在の土地利用の状況やこれまで整備してきた都市基盤等、既存ストックの有効活用を基本に、公共交通ネットワークを意識しつつ、市民の多様なライフスタイルに応じた暮らし方が選択できる環境を提供しながら、長期的な視点で地域に合った居住機能や医療、福祉、業等の都市機能の集積を図ります。

《具体的な方向性》

- ①公共交通を軸とした多極ネットワーク型コンパクトシティの形成推進
- ②地域特性に応じた都市機能施設の集積誘導
- ③公共交通の利便性を強化
- ④快適で健康的な都市空間の充実
- ⑤回遊性を高める賑わい空間の創出
- ⑥効率的・効果的な基盤整備及び更新



図 基本方針及び具体的な方向性

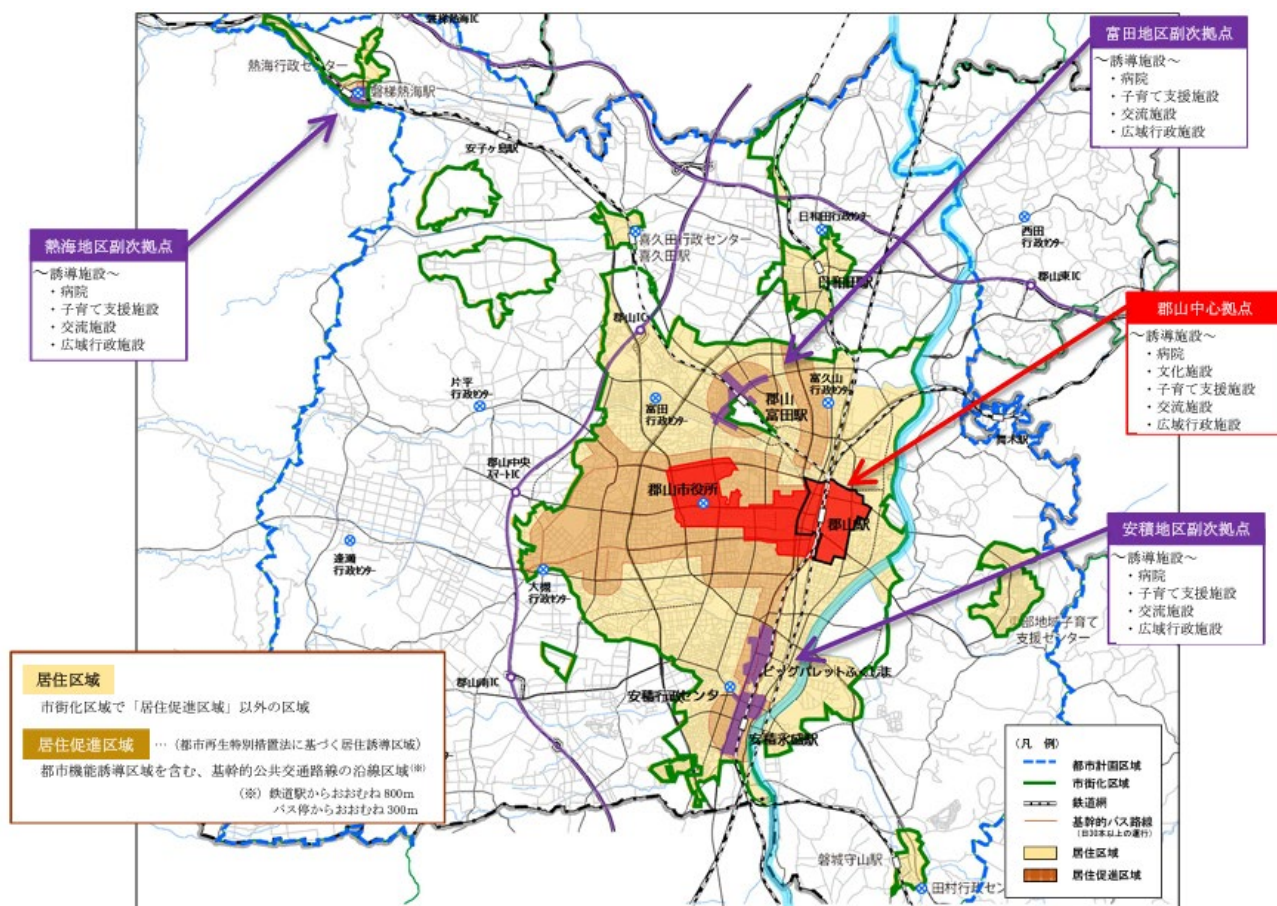


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域

6-2 白河市立地適正化計画

白河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（市計画上では街なか居住区域・都市拠点形成区域）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 | 白河市の都市計画区域 |
| 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 |

4. 立地の適正化に関する基本的な方針

4-1 住宅や都市機能の立地の適正化に関する方向性

本市は、現在の土地利用の状況から、市街化が進む中心市街地とその外縁部の「中心地域」とその周辺に位置する「周辺地域」に区分されます。

中心地域には、白河駅及び新白河駅を中心にそれぞれに異なる都市機能が集積しており、立地する都市機能の性質から二つの核が形成されているといえます。この他、白河中央スマートＩＣ周辺には白河厚生総合病院などの比較的大きな医療施設が集積しています。

このため、本市では、白河駅及び新白河駅周辺の地域に白河中央スマートＩＣ周辺の地域を加えた「２核＋１」の範囲のうち、用途地域の指定のある地域を対象として住宅や都市機能の立地の適正化を進めることとします。

なお、農業を中心とする周辺地域では、田園や里山など身近な自然を保全し、地域コミュニティを大切にしながら、魅力ある地域づくりを進めることとします。

図４ 白河市の都市構造と誘導方針

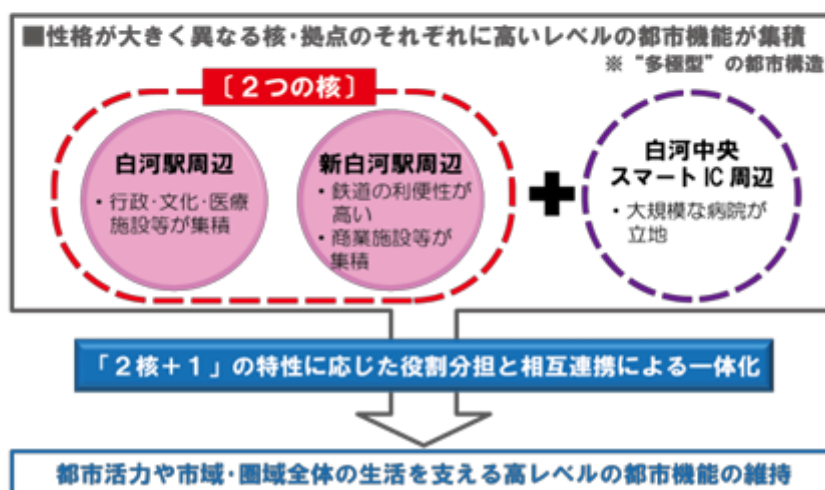


図 基本的な方針

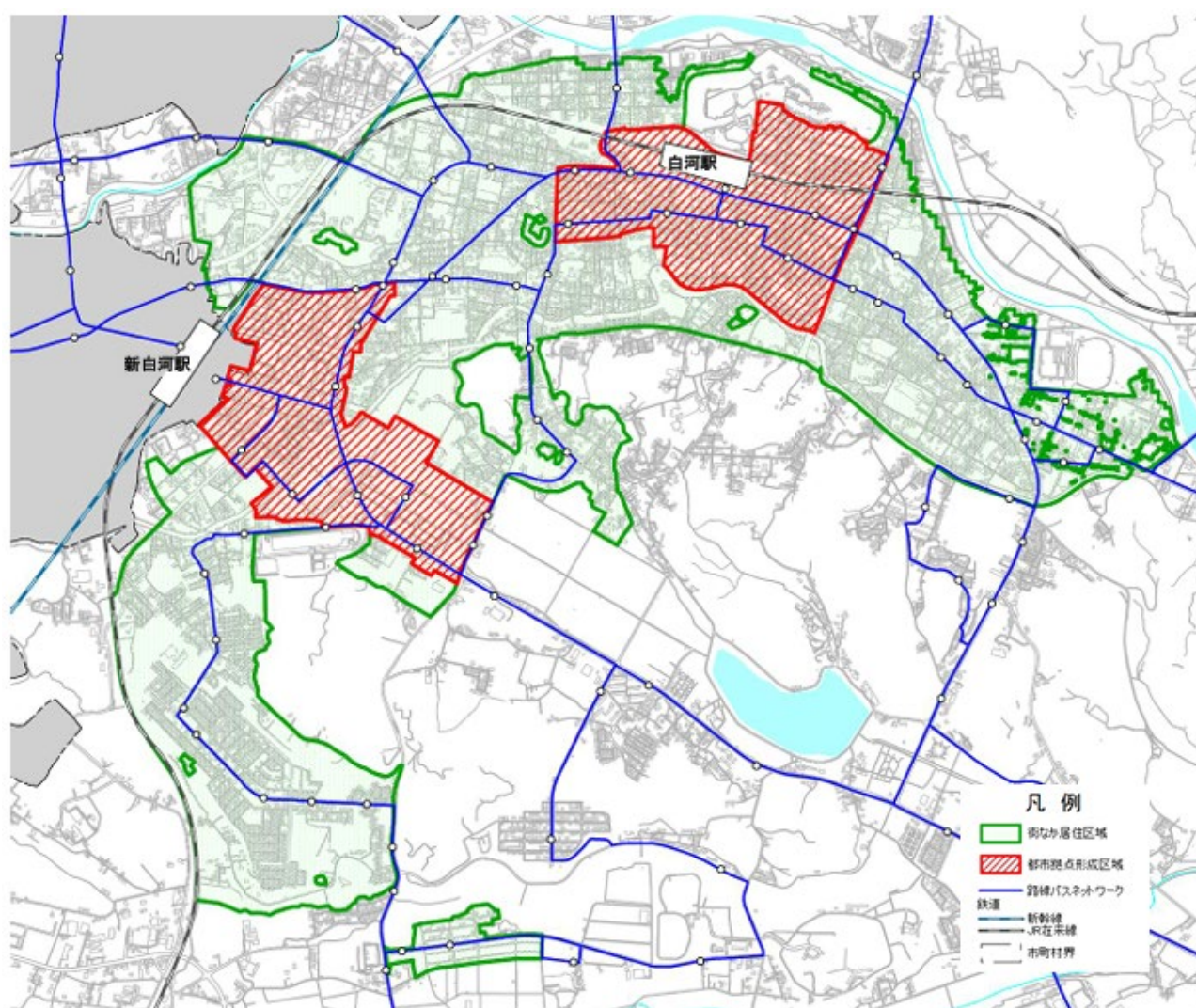


図 都市拠点形成区域・街なか居住区域

6-3 須賀川市立地適正化計画

須賀川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ます。

表 計画の概要

| 主体 | 内容 |
|--------|------------------------------|
| 計画期間 | 目標年次:2039 年 |
| 対象エリア | 須賀川市の都市計画区域 |
| 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 |

3. 須賀川市立地適正化計画の基本方針

3.1 まちづくりの基本方針

(1) 基本理念

本市では、都市の健全化を図る上で、人口密度を上げる（維持する）ことが必要であるため、高齢者はもとより若い世代が遊びやすいまちを目指して、以下の方向性を定めます。

■立地適正化計画で目指すべき方向性

●土地利用の観点

土地区画整理事業等を実施したエリアを中心とした既存の市街地は非常にコンパクトに形成されており、集約できる区域がごくわずかです。まちづくりは国道 4 号や東北本線を境に、東側の中心市街地と西側の新興市街地に分かれて展開されており、それぞれの特色を活かした計画を設定します。

●都市機能・まちづくりの観点

市の総合計画に即した計画策定が必要となりますが、現在まで、市が行ってきた様々な施策や事業で、市街地内の都市施設は充足していることから、今後は、現在の都市施設のストックを有効に利用するため、防災・減災対策を図りながら対象とする東西の 2 地区で施設の互換性や利活用が促進される計画を策定します。

●公共交通ネットワーク適正配置

コンパクト化（人口密度の維持や生活利便施設の配置等）と相まって、市が良好な住環境を整備し、人口密度が維持される東西の 2 地区や交通結節点（須賀川駅等）、交流拠点（市役所、市民交流センター等）を効率的かつ効果的に結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

また、運転免許証の自主返納も、今後増加することが予想されるため、公共交通のあり方について、対策を講じます。

図 まちづくりの基本方針

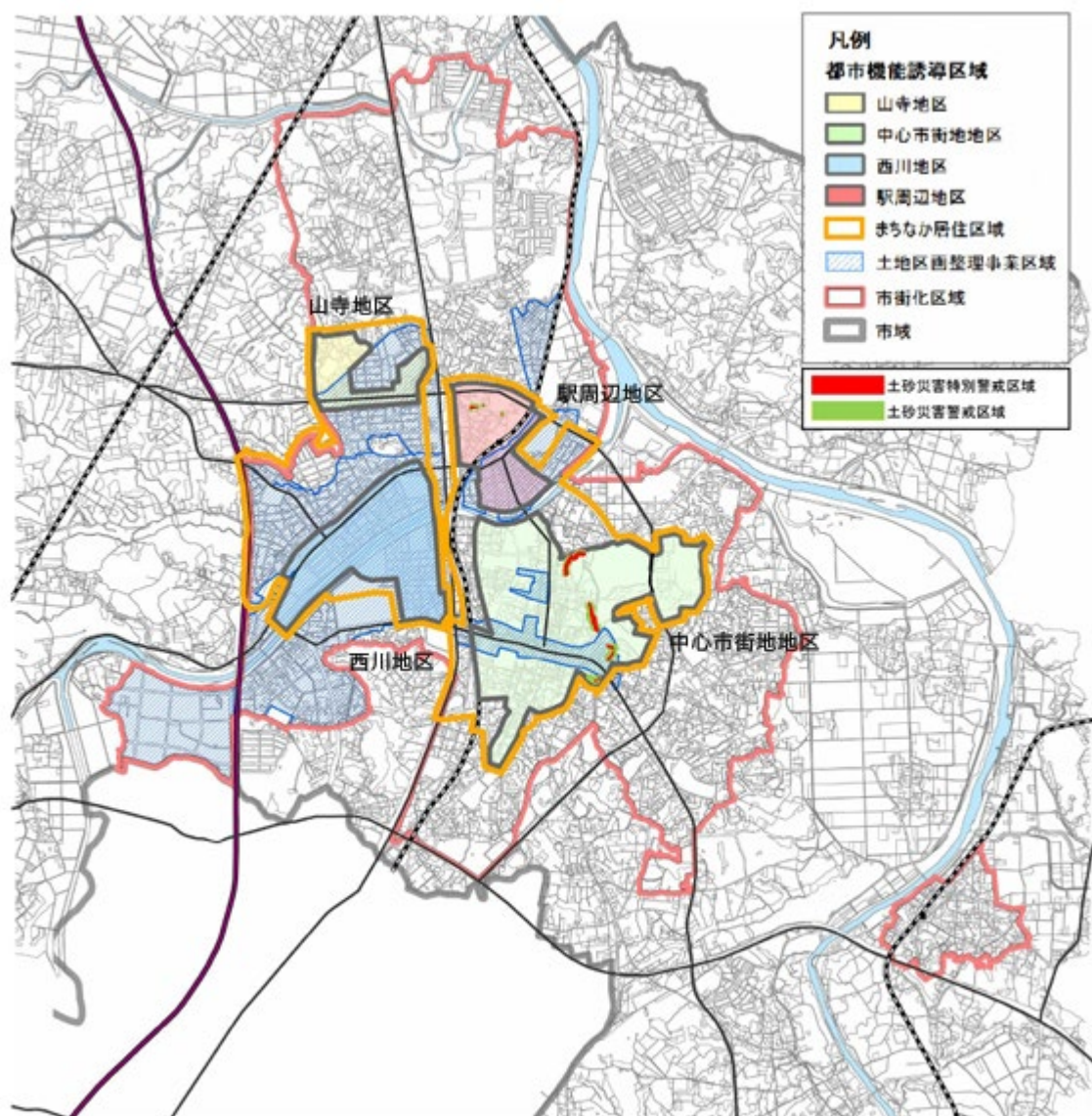


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域

6-4 田村市立地適正化計画

田村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 | 田村市の都市計画区域 |
| 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. まちづくりの基本方針

1. 1 まちづくりの将来像

立地適正化計画におけるまちづくりの将来像は、田村市都市計画マスタープランが描くまちづくり将来像『人・郷・夢が調和し、一体となって躍進する高原都市 たむら』を継承し、このまちづくりの将来像のもと、まちづくりの課題の解決に取り組んでいきます。

【まちづくりの将来像】

人・郷・夢が調和し、一体となって

躍進する高原都市 たむら

1. 2 まちづくりの基本方針（ターゲット）

現状及び将来見通しに基づく課題への対応や、上位計画における基本目標の実現などの観点から、本立地適正化計画におけるまちづくりの基本方針(計画のターゲット)を以下に設定します。

【まちづくりの基本方針（ターゲット）】

基本方針 1 誰もが暮らしやすい居住環境づくり

- ・日常生活において、健康づくりや生きがいづくりなど、充実した生活を過ごすことができ、住み慣れた地域で、快適で安全・安心に暮らしが続けられる環境づくりを目指します。
- ・船引地域の駅周辺の商業地は、年齢や性別を問わず買い物しやすく、交流の場となるよう、本市の中心部の再生を目指します。

基本方針 2 周辺集落を維持していくための新しい仕組みづくり

- ・周辺部に位置する滝根、大越、都路、常葉の各地域拠点のコミュニティを維持し、買い物や交通など地域生活に必要な機能・サービスの確保に取り組む小さな拠点づくりを目指します。
- ・中心部と地域間を効率的に連絡し、すべての市民が利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。

図 まちづくりの基本方針

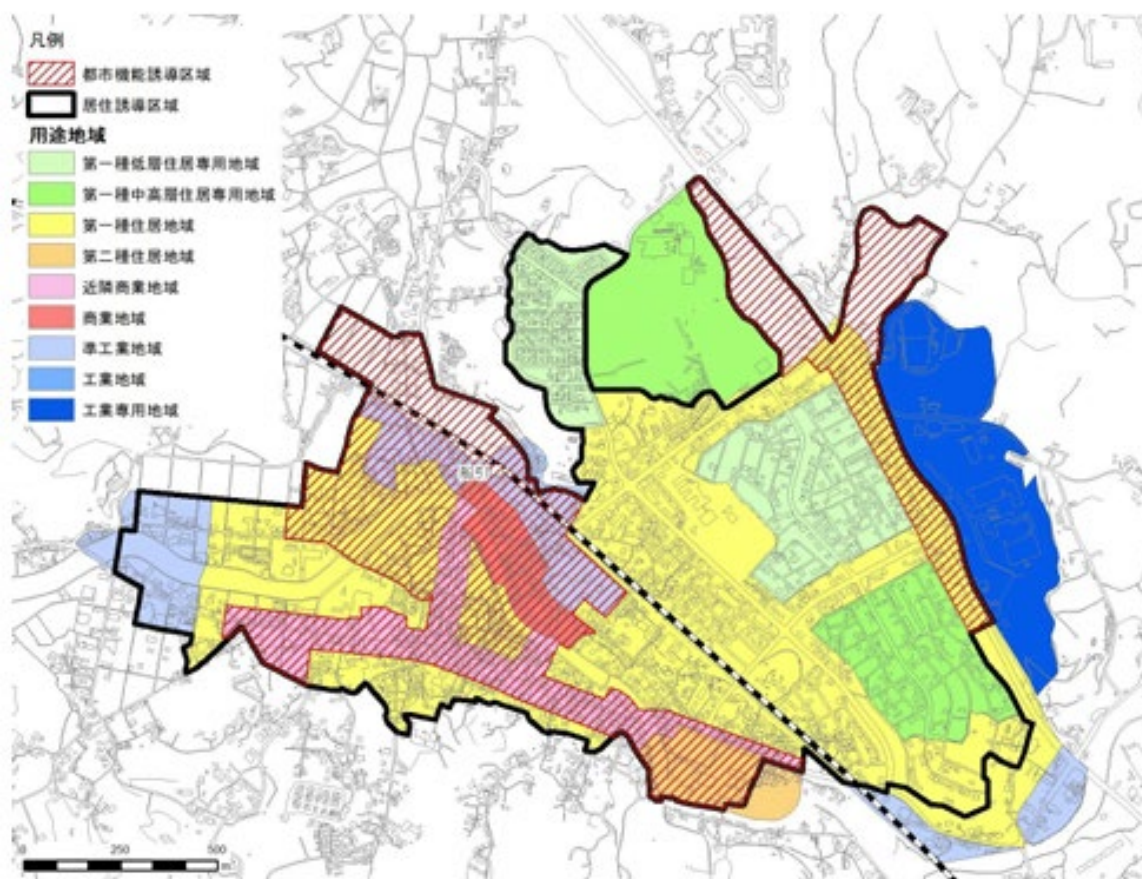


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域