

令和８年度第１回福島県地域公共交通活性化協議会

日時：令和８年６月２５日（木） １５：３０～１７：００

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） 令和７年度事業報告について

（２） 令和７年度収支決算について

（３） 令和７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） 令和８年度における実施事業について

（５） 地域公共交通確保維持事業に係る国への申請について

３．報告事項

（１） 福島県避難地域広域公共交通検討協議会の今年度のスケジュールについて

（２） 会津圏域地域公共交通計画について

４．事例発表

（１） 福島県地域公共交通活性化事業（実証運行事業）活用の事例（石川町）

■議題：

- (1) 令和7年度事業報告について
- (2) 令和7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承認をいただきたいと思います。
(異議なし)

- (3) 令和7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：

- ・利用者数の指標については、集計方法に一部変更があった点につきましてもご説明させていただきました。皆様からご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・ICカード機器やバーコードによる乗降カウントシステムなど、利用者数を正確に把握できる機器が導入されることで、利用者数が従来の集計値よりも少なく算出されるケースは実際にあります。例えば、青森県の八戸市営バスでは、年間利用者数が約800万人とされていましたが、利用者数を正確にカウントできるようになった結果、実際の利用者数は約690万人となりました。このように、1割から1割5分程度の差が生じることは珍しくありません。これは、従来は運賃収入などから利用者数を推計していたものが、機器導入後は実数に基づく集計へと変わるためであり、やむを得ない部分があると考えています。そのため、集計方法が変更された年度と過年度の数値を単純に比較することは難しいのではないかと思います。今後、令和8年度、令和9年度と利用者数が着実に増加していくことを期待しておりますが、集計対象や集計方法が変更されたことについては、報告書や資料内に明示しておいたほうがよいのではないかと感じました。
- ・運賃改定の影響についても挙げられます。経済学の一般的な考え方では、価格が上昇すると一定程度需要が減少する傾向があります。そのため、可能であれば平均客単価といった指標を把握できると、利用者数の減少が運賃上昇によるものなのか、それとも別の要因によるものなのかを確認する材料になります。付加的な指標ではありますが、今後モニタリングや効果検証を行う上では、有用な指標の1つではないかと考えます。

会長：

- ・ご指摘いただいた指標については、利用者数のカウント方法が変更された点を記載する方向で対応したいと考えております。また、平均客単価に関する指標についても、今後の検討課題としたいと考えております。

福島交通：

- ・吉田先生のご発言のとおり、実際の利用者数が減少したわけではなく、集計方法の変更により、より正確な人数を把握できるようになった結果です。旧福島交通でも、ICカード導入時に輸送人員が大きく減少したように見えてましたが、これは利用者の減少ではなく、乗降カウントの精度が向上したことによるものです。現在の数値が実態により近いものをご理解いただきたいと思います。
- ・また、運賃改定によってどの程度輸送人員が減少したのかという点についてですが、近年は減便も段階的に実施しているため、その影響と切り分けて正確に把握することは難しい状況です。運賃改定の申請時には、利用者の減少、いわゆる逸走率も考慮した上で試算を行っておりますが、具体的な数値を申し上げることは難しいものの、実績としては当初想定していたほど輸送人員は減少していない状況です。

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承認をいただきたいと思います。
(異議なし)

(4) 令和 8 年度における実施事業について

- ・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。

交通運輸産業労働組合協議会：

- ・乗務員確保の推進については、県において新たなイベントの開催など、様々な取組をご検討いただいております、大変ありがたく思っております。
- ・バス運転手の魅力を PR する動画の作成については、どのような現場を対象とし、どの程度の規模で実施されるのか、また、テレビや SNS など、どの媒体を活用して発信していくのかについて、詳しくお伺いしたいと思います。
- ・こうした取組については、県だけでなく各自治体にも積極的にご協力いただきたいと思いますと考えております。例えば、自治体のホームページに動画を掲載するなど、それぞれの立場でできることは多くあると思います。
- ・乗務員確保は特定の地域だけの課題ではありません。福島市だけで情報発信を行い、福島市にばかり人材が集まったとしても、他の地域で運転手不足が深刻化すれば、その地域の交通網の維持が難しくなってしまいます。そのため、自治体や事業者が一体となって情報発信や人材確保に取り組むことが重要だと考えております。

事務局：

- ・PR 動画の発信方法については、主に SNS を活用して発信していく予定であり、併せて県のホームページにも掲載したいと考えております。また、事業者の皆様にもご協力をお願いしたいと考えておりますし、市町村をはじめ関係者の皆様にも、ぜひ情報発信にご協力いただけますと大変ありがたく思います。例えば、ホームページでの紹介や動画へのリンク掲載、あるいは LINE など各自治体で運用されている情報発信ツールを活用した周知など、それぞれ可能な範囲でご協力いただけますと幸いです。

吉田教授：

- ・利便増進実施計画については、認定を受けた後、様々な路線再編等を進めてきたところですが、以前から申し上げているとおり、計画期間には最大 5 年という期限があります。そのため、計画終了後に各路線をどのような形で維持・継承していくのかについて、今の段階から検討を始めておく必要があると考えています。特に重要なのは、地域住民の移動手段をどのように確保していくのかという点であり、加えて観光客の移動手段としての役割も考えられます。それぞれの路線が担う役割を踏まえながら、今後どのような対応が可能なのかを考えていくことが求められます。計画期間の終了間際になってから議論を始めても、十分な検討時間を確保することは難しいため、将来を見据えた議論を早い段階から進めていくことが必要ではないかと思います。
- ・もう一点、データの利活用についてです。福島県内では主要なバス事業者において IC カードが導入されており、利用実態に関するデータが豊富に蓄積されています。一方で、単にデータの取得が課題解決につながるわけではなく、どのような目的のために、どのようなデータを活用するのかという視点が重要であると考えています。例えば、県や市町村が公共交通計画を策定する際や、路線の見直しを検討する際に、どのようなデータが可視化されていれば意思決定の参考になるのかといったことについては、関係者間で議論しながら整理していく必要があるのではないのでしょうか。実際に先行事例として挙げられる八戸圏域においても、データの可視化や活用方法について、関係者が継続的に議論を重ねた結果として現在の形に至っていると認識しています。そのため、データの収集や活用を進めるだけでなく、どのよ

うな情報が政策立案や路線再編の検討に有効なのかについて、関係者の皆様と議論を深めていくことも必要ではないかと思います。

事務局：

- ・計画期間終了後を見据え、できるだけ早い段階から検討していきたいと考えております。また、データの可視化や活用方法を関係者間で検討することについても重要な課題であると認識しております。今後は、関係者と議論を重ねながら、データの可視化や活用の方向性についても検討を進めてまいりたいと考えております。

福島運輸支局：

- ・地域間幹線系統に対する国庫補助については、福島県は東北 6 県の中で補助金額、系統数ともに最多となっています。令和 6 年度のデータでは、福島県が 47 系統であるのに対し、2 番目に多い青森県は 36 系統となっており、系統数についても一定の差があります。このことから、福島県においては、人口減少や利用者数の減少、さらには運転手不足といった厳しい状況の中でも、国庫補助を活用しながら路線の維持に努めていると言えます。
- ・利便増進実施計画の認定により、多くの系統については補助金の要件を満たさなくなることへの懸念がひとまず解消された状況にあります。そのため、先ほどもお話があったように、将来を見据えた取組について検討を進めるには、今が比較的見通しを立てやすい時期ではないかと考えています。ぜひ、それぞれの地域の実情に応じて、今後の路線のあり方や交通サービスの維持に向けた取組を引き続き検討していただきたいと思います。
- ・今後、国庫補助の要件を満たさなくなる 7 系統についても、その後の運行のあり方や維持方策を含めて、引き続き議論を進めていく必要があると考えています。

福島交通：

- ・会津圏域の計画については、エリア設定が会津若松市を中心としたものとなっており、南会津地域や猪苗代地区が対象に含まれていないという課題もあると考えています。例えば、檜枝岐線については、1 日当たりの輸送量が 10 人に満たない状況となっています。見直し後は一定の輸送量が確保できる見込みではあるものの、この路線についても今後のあり方を継続して議論していく必要があると思います。
- ・広域路線の方向性をしっかりと定めなければ、地域内路線のあり方に関する議論も方向性が定まらず、焦点がぼやけてしまう恐れがあります。そのため、まずは広域路線について十分な検討を進めていただき、併せて会津圏域の区域設定そのものについても見直しをご検討いただきたいと思います。より実態に即したエリア設定とすることで、南会津地域や猪苗代地区を含めた広域的な交通ネットワークのあり方についても、より効果的な議論ができるのではないかと考えています。

事務局：

- ・会津圏域については、ご承知のとおり広域的な課題も多く、今後どのような形で議論や取組を進めていくべきか、現在検討を進めております。また、会津圏域の枠組みの中で検討を進めることが適切なのかどうかも含めて、今後皆様と議論させていただければと考えております。

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承認をいただきたいと思います。
(異議なし)

(5) 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 5 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：

- ・福島県の特徴の 1 つとして、生産性向上の取組カルテが作成されている点が挙げられ

ます。各対象路線について、今後どのような取組を進めていくのが整理されており、このカルテが非常に重要な役割を果たしていると考えていますが、路線によって記載内容の具体性には差があるように感じます。例えば、JR バス東北や JR バス関東の路線では随時実施と記載されている一方、福島交通はワーキンググループや関係者協議等の実施時期といった工程やスケジュールが具体的に示されています。このように具体的な内容が示されていると、どのタイミングで何に取り組むべきかが明確になり、関係者間で共通認識を持ちながら取組を進めやすくなるのではないかと思います。特例措置によって維持されている路線も少なくありません。そのため、生産性向上だけでなく、将来的な路線のあり方そのものについても考えていく必要があると思います。もちろん、生産性向上については国が収支率1ポイントの改善を求めていることが大きな目的の1つではありますが、しかし、燃料費や人件費などのコストが上昇している現状を踏まえると、利用者数を大幅に増やさなければ収支率の改善は容易ではありません。そうした中では、このカルテを単なる提出資料としてではなく、「何を」「どこまで」「いつまでに」取り組むのかを具体的に整理し、関係者で共有するための羅針盤として活用していくことが重要ではないかと考えています。ぜひ自治体の関係者の皆様にも内容をよくご確認ください、「こうした取組も考えられるのではないかと」といった視点から、各バス事業者の皆様と積極的に意見交換を行っていただきたいと思います。そのような議論を重ねていくことが、将来を見据えた持続可能な地域公共交通の実現につながると考えています。

会長：

- ・各自治体の皆様におかれましても、ただいまご指摘いただいた内容をご確認いただき、それぞれの地域における取組の参考としていただければと思います。
 - ・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承認をいただきたいと思います。
- (異議なし)

■報告事項：

- (1) 福島県避難地域広域公共交通検討協議会の今年度のスケジュールについて
 - (2) 会津圏域地域公共交通計画について
- ・資料6、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。

吉田教授：

- ・特に重要だと感じたのは「広域交通により保障する本圏域の活動機会」という考え方が明確に整理されている点です。例えば、通学を行う高校生、通院や買い物を行う高齢者、さらには観光客といった対象ごとに、公共交通によってどのような活動機会を保障するのが示されています。通学を例に挙げると「自宅から高校へ通学できること」を目標とし、その具体的なサービス水準として「始業時間に間に合い、18時まで学校に滞在しても帰宅できること」が設定されています。そして、その達成状況を基本目標の指標として管理している点が非常に分かりやすいと思いました。現在はこの条件を満たす高校の割合が一定程度確保されていますが、今後はそれをさらに引き上げていこうという目標が掲げられています。当初は1校増加を想定していたとしても、結果として2校、3校と増やせる可能性もあるでしょうし、将来的に高校再編が行われた場合にも、交通サービスのあり方を検討する際の1つのベンチマークとして活用できると思います。
- ・このように、広域路線や生活圏単位で交通ネットワークの見直しを行う際には、「誰を対象とし、どこまでの移動機会を保障するのか」という指針をあらかじめ明確にしておくことが重要です。目指すべき姿が明確になれば、後々の施策の検討や評価も進めやすくなります。また、運転手不足などによる供給制約がある中で、その目標が現実的に達成可能なのかを議論する際にも、このような指標があることで

共通の土台の上で議論を進めることができます。これは広域交通に限らず、各市町村が策定する地域公共交通計画についても同様だと思います。対象は高校生だけでなく、児童や高齢者など、それぞれの地域の実情に応じて設定することができるでしょう。その意味で「行けるか、行けないか」を確認するだけでなく「どこまでの移動機会を保障するのか」を明確に定め、それを計画の目標として位置付ける考え方は非常に重要であり、他地域にとっても参考となる良い事例ではないかと感じています。

JR 東日本：

- ・こちらの計画を策定した協議会に参加させていただいておりましたが、計画の目的から具体的な利用促進策に至るまで、非常によく整理された内容であり、大変参考になる計画だと感じておりました。この計画は広域バスを対象としたものであるため、鉄道事業者の立場からコメントする機会はありませんでしたが、資料にはバス路線の見直しに関する内容が具体的に記載されており、その中でも「会津若松線～北会津線～会津美里線」の再編において、鉄道と路線バスの連携が位置付けられていた点が印象的でした。このような考え方は非常に重要だと思っています。現在は通学利用を中心として利用者が減少しているほか、交通事業者においても人材確保が難しい状況にあります。そのような中で交通計画を検討する際には、どうしても自治体の区域や、鉄道・バスといった交通モードごとの枠組みにとらわれた議論になりがちです。しかし、本計画ではそうした枠組みを超えて「利用者にとってより便利な移動環境をどのように実現するか」という視点で整理されており、その考え方を計画に落とし込み、実行していこうとしている点に大きな意義があると感じています。
- ・関連する事例として、弊社においてプレスリリースを行った案件があります。宮城県内での取組ですが、JR 東日本と宮城交通が連携し、高校生の通学利便性向上に向けた実証実験を開始することになりました。石巻エリアでは、高校生が通学する際、気仙沼線の前谷地駅や石巻駅で乗り継ぎながら移動しており、通学時間が約 90 分かかるケースがあります。一方で、三陸沿岸道路を活用したバス輸送であれば、約 40 分程度で移動することが可能です。そこで、鉄道とバスを効果的に組み合わせることで、利用者にとってより便利な移動手段を提供しようという取組を進めています。
- ・このように、鉄道やバスといった交通モードの垣根を越え、それぞれの特性を生かしながら利用者にとって最適な移動環境を提供していくことが、今後ますます重要になると考えています。本計画には、まさにそのような視点が盛り込まれており、私たち自身も多くを学ばせていただきました。また、この計画で示された考え方が、私たちの新たな取組を検討するきっかけにもなりました。

会長：

- ・宮城県で進められている取組につきましても、利用者の視点に立った交通モード間の連携という観点から大変参考になる事例だと思います。今後の施策検討の参考にさせていただきたいと思います。

福島運輸支局：

- ・避難地域では、各地で様々な施設整備が進められています。例えば、福島県復興祈念公園の完成や、双葉町における「FUTATABI FUTABA FUKUSHIMA」の開業、さらには福島復興局による新たな拠点整備の動きなど、復興や地域活性化に向けた取組が着実に進展しているところです。その他の地域においても、多様な施設整備が進められていると認識しています。公共交通はまちづくりと一体となって機能するものですので、こうした地域の変化や新たな人の流れに合わせて、公共交通のあり方についても検討を進めていただきたいと思います。地域間幹線系統に対する国庫補助の被災地特例が延長されたことにより、延長の可否に不安を抱えながら対応していた昨年度と比べると、この地域の将来を見据えた取組をより検討しやすい環境になったのではないかと感じています。公共交通は、人の移動需要や目的地となる施設・拠点があって初めて成り立つものです。その意味で、この地域の公共交通は復興の

進展や地域の状況に大きく左右される面があると思います。今後も難しい状況が続くことが予想されますが、地域づくりと連携しながら、引き続き公共交通の確保・充実に向けた取組を進めていただきたいと思います。

福島交通：

- ・先ほど JR 東日本からご説明のあった内容には、私も大いに共感するところがあります。鉄道とバス路線が並行している地域では、限られた利用者や資源を前提に、どちらか一方を残すという議論になることもあります。しかし、それ以上に重要なのは、限られたリソースをどのように有効活用し、地域全体の公共交通ネットワークとして機能させていくかという視点ではないかと思います。例えば、鉄道とバス路線が並行しているのであれば、両者をどのように連携させ、双方の利用促進につなげていくかという視点で考えていくことも必要です。そうした取組を行わなければ、結果として鉄道もバスも利用者が減少し、双方の維持が難しくなる可能性もあります。そのため、今ある交通資源をどのように生かしていくのかという視点を持ちながら、今後も沿線自治体の皆様と協議を進めていきたいと考えております。

会長：

- ・その他ご意見等ございますか。
(特になし)

(3) 事例発表（石川町）

- ・石川町より資料 8 について説明

会長：

- ・委託先である福島交通から、補足やご意見等がありましたらお願いいたします。

福島交通：

- ・石川町については、広域幹線系統の路線が比較的充実している一方で、山間部が多く、路線バスでは十分に対応できない地域もあります。そのため、交通空白地域の移動手段を確保することを目的として本事業を導入しました。当初は 5 地区を対象に週 1 回の運行としていましたが、その後、隣接する地区を組み合わせるなど運行方法を見直し、各地区で週 2 回利用できる体制へと改善してきました。現在は午前便・午後便をそれぞれ 2 便ずつ、計 4 便運行しています。
- ・利用状況については、全体の稼働率が約 57% で、1 便当たりの平均利用者数は 3.4 人程度となっています。高齢者サロンへの送迎などにも活用しながら、利用促進と稼働率向上に努めているところです。
- ・運転手不足は弊社にとっても大きな課題です。この事業では公共ライドシェアを活用しており、バス運転手ではなく、普通自動車免許を持つ方を雇用して運行しております。運転手の確保については関係機関のご支援もいただきながら取り組んでおりますが、日本全体で人口減少や労働人口の減少が進む中、運転手を大幅に増やしていくことは容易ではないと考えています。そのため、公共ライドシェアなども活用しながら、地域の皆様のご協力をいただき、移動手段を確保していくことが重要になると考えています。

吉田教授：

- ・この事例の特徴は、一般的な路線バスよりも小型の車両を使用し、さらに白ナンバーによる自家用有償旅客運送、いわゆる公共ライドシェアとして運行している点にあると思います。白ナンバーによる公共ライドシェア自体は県内でも複数の自治体で導入されていますが、この取組の場合は、NORUCA が利用できるなど、利用者にとって路線バスと同じ感覚で利用できる仕組みになっていることが大きな特徴ではないでしょうか。ただ、利用目的を見ると、高齢者サロンへの移動などが多いようですので、路線バスへの乗り継ぎ利用はそれほど多くないのかもしれない。
- ・実際のところ、乗り継ぎ利用はどの程度あるのでしょうか。

福島交通：

- ・多少ではありますが、路線バスへの乗り継ぎ利用もあります。

吉田教授：

- ・メインの利用目的は乗り継ぎではないということだと思いますが、それはそれで地域のニーズに合った利用のされ方なのだろうと思います。
- ・先ほど、1 便当たりの平均利用者数が 3.4 人程度とのお話がありましたが、このサービスは地区ごとに運行日が決まっている一方で、利用者に対しては目安となる運行時刻も設定されているのでしょうか。例えば「月曜日はこの地区を運行する」といったことは分かると思いますが、おおよその乗車時間についても案内されているのか、お伺いしたいと思います。

福島交通：

- ・目安となる時間は設定しております。午前便は 9 時から運行しており、ご予約をいただいた際に「9 時何分頃にお迎えに伺います」とご案内しています。
- ・ただし、AI 配車システムを活用しているため、予約状況に応じてお迎え時刻が前後する場合があります。ご自宅までお迎えに伺うサービスであることから、その点についてはあらかじめ利用者の皆様にご案内しております。

吉田教授：

- ・人口密度の低い地域では、タクシーの代替として、利用者の呼び出しに応じてドアツードアで運行する仕組みを採用している事例もあります。しかし、一定の利用需要が見込まれる地域では、あらかじめ目安となる運行時刻を設定し、利用者を集約する運行の方が、より広いエリアを効率的にカバーできる場合もあると思います。そうした運行方法にも十分な可能性があるのではないかと感じました。一方で、先ほどから石川町のホームページを拝見しているのですが、利用方法などの情報は掲載されているものの「何時頃に利用できるのか」といった目安となる情報が見当たりませんでした。利用者にとっては重要な情報だと思いますので、そうした内容も記載していただけると、より分かりやすくなるのではないかと思います。その意味では、資料に記載されている内容だけではなく、その背景にある運用上の工夫や考え方にこそ、今回の石川町の取組の特徴や参考となるポイントがあるのではないかと感じています。

福島交通：

- ・本事業では運行エリアをいくつか設定しておりますが、中心部については対象エリアに含めておりません。これは、中心部には既存の路線バスが運行しているためです。
- ・昨年 10 月には利便増進実施計画に基づく再編の一環として、石川町内の広域路線バスの見直しを行いました。中心部においても路線バスを利用しやすくなるよう経路を変更した結果、利用者数は増加傾向にあります。また、ミニバスから路線バスへの乗り継ぎ利用も一定程度見られます。
- ・この取組は、まず広域路線バスの役割や方向性を整理した上で、地域内交通を検討していくという考え方に基づいています。地域内交通のあり方を考える上でも、広域路線バスをどのように維持し、活用していくのが重要なポイントになると考えております。今後とも、そうした視点から議論いただければと思います。

(4) その他

会長：

- ・この他、委員の皆様からご意見やご質問等がございましたら伺いたいと思います。

JR 東日本：

- ・7 月 1 日付で組織体制が変更となります。これまで管内を 12 のエリアに区分して管理・運営しておりましたが、今後は 36 の事業本部に再編し、より地域に密着した体制へ移行することとなりました。福島県内につきましては、現在、浜通りの常磐線および水郡線を水戸支社が、それ以外の中通りや会津地域の路線を仙台の東北本部が管理しております。7 月 1 日以降、常磐線については、浜通り事業本部として、いわきを拠点に管理を行います。また、水郡線については水戸事業本部が担当し、中通りおよび会津地域の大部分については、現在の東北本部から福島事業本部へ移管され、郡山を拠点として管理・運営を行うこととなります。

- ・今回の組織改正は、地域ごとの実情に応じた迅速な判断や、地域に根差したサービスの提供を進めることを目的としています。移行当初は担当部署や連絡先の変更などにより、皆様にご不便やご迷惑をおかけする場面もあるかと思います。その点につきましては、できる限り影響を少なくし、円滑な移行に努めてまいります。今後もこれまでと変わらず、観光振興や利用促進をはじめ、地域の皆様と連携しながら様々な取組を進めてまいりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

郡山市：

- ・本日 14 時に報道発表いたしました公共交通支援事業についてご報告させていただきます。本事業は、重点支援地方交付金を活用した物価高騰対策の一環として、市内の公共交通事業者を支援するものです。関連する予算案につきましては、6 月 30 日に開催される本市 6 月定例会へ追加提案する予定です。支援内容としては、路線バスについては車両 1 台当たり 7 万円、タクシーについては車両 1 台当たり 2 万円を補助するもので、事業費の総額は約 2,200 万円を予定しております。今後、本議案について議会の議決をいただければ、各交通事業者及び関係団体の皆様へ改めてご案内させていただきますので、その際はよろしくお願いいたします。

以上