

須賀川市地域公共交通計画 (案)

2024 (R6) 年1月

須賀川市

[目 次]

1 はじめに	1
1-1 計画策定の目的と位置付け	1
1-2 須賀川市地域公共交通網形成計画の実施状況	3
1-3 主な計画における公共交通の位置付け	4
2 須賀川市の地域特性と公共交通の現状	6
2-1 地域の特性	6
2-2 公共交通の現状	9
2-3 公共交通不便地域の現状	18
2-4 その他公共交通の現状	19
2-5 市民の移動の現状	20
3 地域公共交通を取り巻く課題	26
3-1 地域公共交通を取り巻く課題	26
4 計画の基本方針・基本目標	31
4-1 基本方針	31
4-2 基本目標	31
4-3 SDGs 理念の反映	31
4-4 公共交通ネットワークの将来像	32
4-5 各公共交通の役割	33
4-6 施策体系	34
5 施策と数値目標	36
5-1 基本目標を達成するための施策・数値指標	36
基本目標 1 生活を支え交流を創る公共交通ネットワークの構築	36
基本目標 2 誰もが利用しやすい環境整備の推進	40
基本目標 3 持続可能な公共交通の基盤整備	42
5-2 実施期間及び主体	45
6 事業・施策の推進体制	46
6-1 推進体制	46
6-2 計画の進行管理	46
6-3 市内公共交通ネットワーク	47
7 参考資料	49
7-1 ニーズ調査の実施概要	49

1 はじめに

1-1 計画策定の目的と位置付け

1-1-1 計画策定の目的

市内の公共交通としては、市が運行している「市内循環バス」や「乗合タクシー」のほか、JR東日本株式会社が運行する「東北本線」及び「水郡線」、更には、民間事業者が運行する「路線バス」や「一般タクシー」があり、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

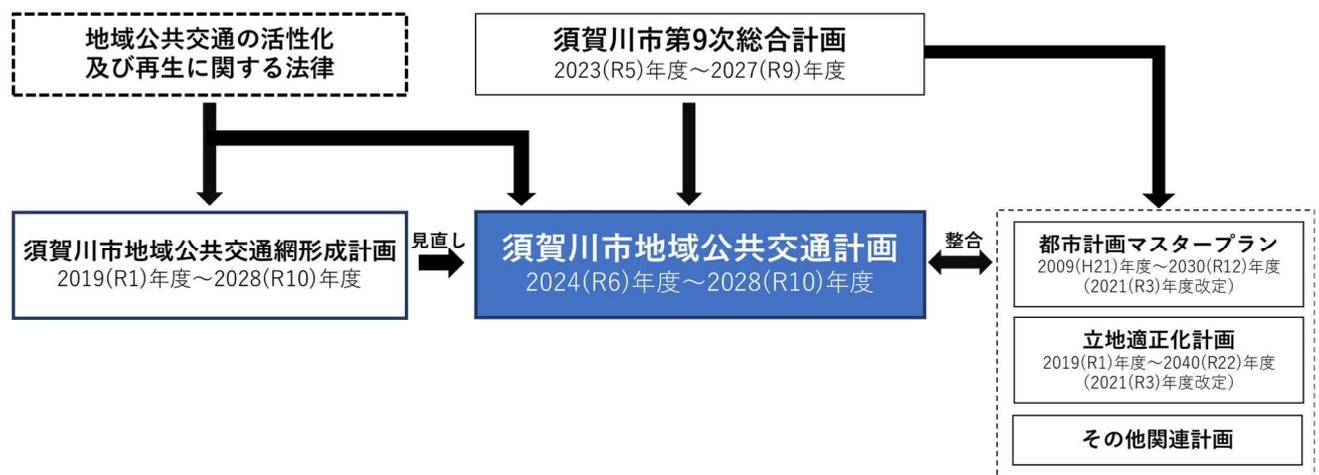
しかしながら、人口減少や自家用車の普及等により、公共交通の利用者は年々減少し、本市における公共交通の再編が課題となっていたため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）」に基づき、2019（H31）年3月に「須賀川市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）」を策定し、持続可能な公共交通体系の構築を進めてきました。

また、2020（R2）年と2023（R5）年に地域交通法が改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通して、利便性、生産性、持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン（再構築）」を進めるための枠組みが創設・拡充されるなど、地域の公共交通を最大限活用するとともに、都市計画、福祉、観光、教育分野等を含めたまちづくりと連携・整合を図りながら、地域が一体となって地域公共交通ネットワークの構築を推進することが求められています。

このため、本市においては、地域交通法の改正内容等を踏まえ、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系を構築し、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする公共交通のマスタープランとして、網形成計画を改め「須賀川市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定します。

1-1-2 計画の位置付け

本計画は、地域交通法に基づく本市の公共交通におけるマスタープランとして位置付け、市の最上位計画である須賀川市第9次総合計画(以下「総合計画」という。)をはじめ、関連する「須賀川市都市計画マスタープラン2021」や「須賀川市立地適正化計画」等との整合を図りながら、本計画を推進します。



1-1-3 計画区域

本計画の区域は、須賀川市全域を対象とします。

1-1-4 計画期間

本計画の期間は、2024（R6）年度から2028（R10）年度までの5か年とします。

図 計画期間



1-1-5 計画の対象となる交通手段

本計画では、これまで運行している鉄道や路線バス、市内循環バス、乗合タクシー、一般タクシーをはじめ、2023（R5）年度に実証運行を開始したAI オンデマンド交通等を含めた新たな移動手段についても対象とします。

表 本市における公共交通手段

交通手段	運行主体	路線・エリア等	備考
鉄道	東日本旅客鉄道株式会社	J R東北本線 J R水郡線	
路線バス	福島交通株式会社	19系統	
市内循環バス	須賀川市	3系統6路線	2024（R6）年10月から 須賀川市総合交通活性化協議会が運行主体
乗合タクシー		7エリア	
AI オンデマンド交通		長沼地域西部エリア	2024（R6）年1月から 自家用有償旅客運送により実証運行開始
一般タクシー	タクシー事業者	市内全域	

1-2 須賀川市地域公共交通網形成計画の実施状況

網形成計画では、「連携促進による持続可能な公共交通網の構築」を基本理念として掲げ、その実現に向けて4つの基本方針と8つの計画目標と各事業を位置付けています。

計 画 区 域	須賀川市全域	計 画 期 間	2019 (R1) 年度から 2028 (R10) 年度の 10 年間
基 本 理 念	連携促進による持続可能な公共交通網の構築		
基 本 方 針 1	各公共交通機関の機能・役割を明確にし、時間帯毎の需要変動や広域アクセスを考慮した地域公共交通網の再編を目指す		
	目標1：都市・地域間の連携に資する公共交通網の形成 目標2：広域アクセスに関する利便性の向上		
基 本 方 針 2	各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す		
	目標3：乗継環境や乗降しやすい車両整備による利便性の向上		
基 本 方 針 3	市民や来訪者等が分かりやすい公共交通サービスを目指す		
	目標4：公共交通に係る分かりやすい情報提供 目標5：高齢者移動支援策の充実		
基 本 方 針 4	様々な団体等との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す		
	目標6：商業施設等との連携による公共交通利用促進 目標7：公共交通の維持・確保に関する意識醸成 目標8：公共交通の輸送を担う人材確保		

【網形成計画の実施状況】

目標	事業	実施状況	評価指標名	基準値 (2019)	目標値 (2028)	中間評価 (2023)	達成状況
目標1	事業1 市民・来訪者の移動ニーズに対応した路線バスの再編	○	路線バス利用者満足度	60.8%	70.0%	55.6%	△
	事業2 高校生の通学実態・ニーズに対応した路線バスの再編	○					
	事業3 市内循環バスの再編	○	市内循環バス利用者満足度	72.2%	80.0%	59.1%	△
	事業4 乗合タクシーの見直し・拡充	△	乗合タクシー利用者満足度	84.6%	90.0%	88.2%	□
	事業5 JR東北本線・JR水郡線の利用促進	○	鉄道利用者満足度	34.7%	45.0%	33.6%	△
	事業6 タクシーの利用促進	○	タクシー利用者満足度	51.5%	60.0%	33.3%	△
目標2	事業7 須賀川市～福島空港間のアクセス確保	△	福島空港へのアクセス路線数	-	1件	-	△
目標3	事業8 交通結節点の機能強化	○	乗継のしやすさの利用者満足度	20.0%	30.0%	43.7%	○
	事業9 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入	○	バス車両のバリアフリー化率	25.7%	30.0%	39.0%	○
目標4	事業10 運行情報提供の充実	○	公共交通総合マップの配布数	-	延 34,000 部	延 33,000 部	□
目標5	事業11 公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減	○					
目標6	事業12 商業施設等との連携サービスの導入	○	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	-	2件以上	1件	□
目標7	事業13 路線バス等の乗り方教室の開催	○	乗り方教室参加者数	-	延 300人	延 273人	□
目標8	事業14 運転手の確保策の実施	△	運転手等確保策の実施回数	-	延 10回	延 0回	△

【実施状況】○：実施、△未実施 【達成状況】○：達成、□：達成はしていないが改善がみられた、△：改善がみられない
各種満足度については本計画策定時の市民アンケート調査等から把握

1-3 主な計画における公共交通の位置付け

1-3-1 総合計画での位置付け

公共交通網の充実として「施策」に位置付け

公共交通の利便性向上に努めるとともに、交通弱者に対する移動手段の確保などについて、地域や関係機関と連携し、検討を進めます。

1-3-2 須賀川市都市計画マスタープラン 2021 での位置付け

公共交通の方針として「交通網の方針」に位置付け

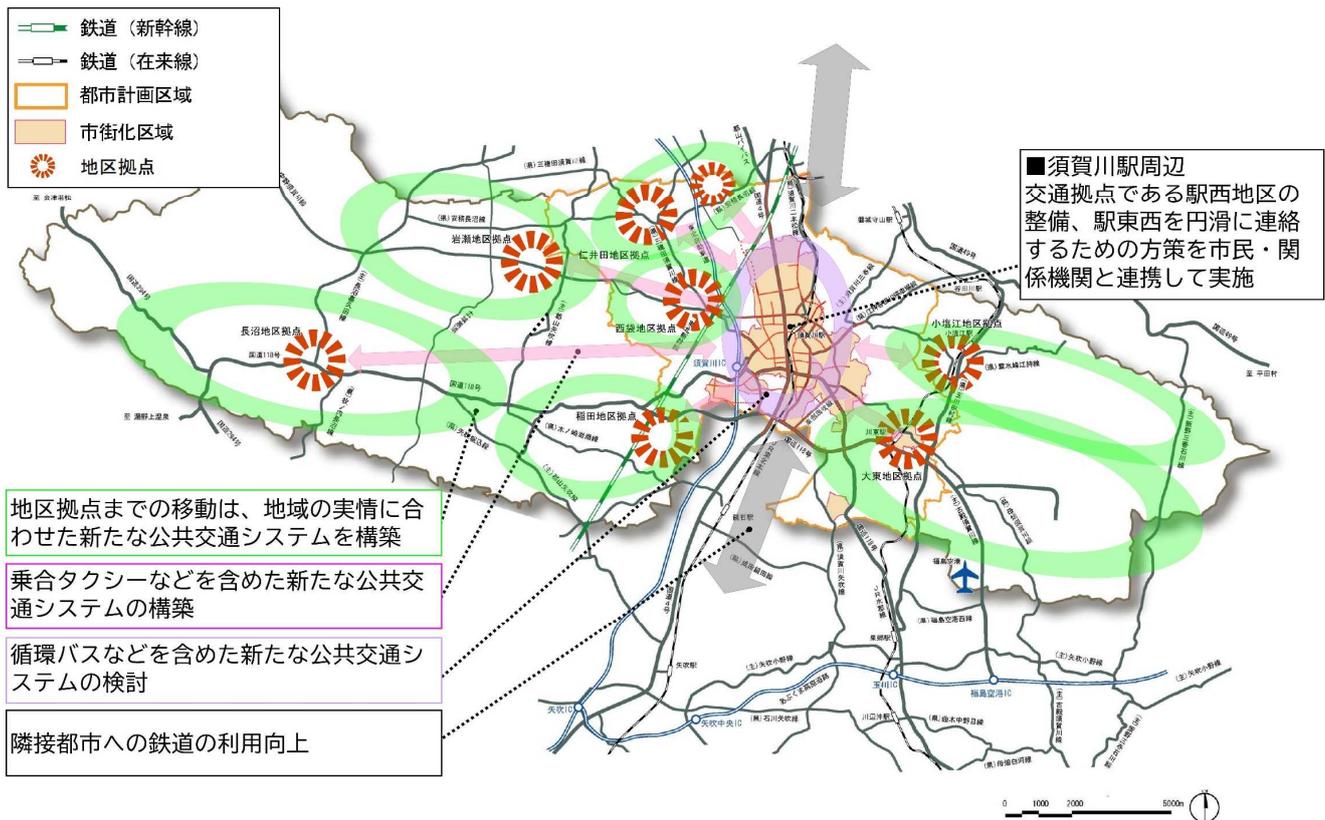
1 鉄道の利便性向上

須賀川駅の利便性を向上させるため、駅西地区の整備や駅の東西を円滑に連絡する自由連絡通路やエレベーター等の整備を市民・関係機関と連携して進めます。

2 新たな公共交通システムの構築

各公共交通機関の相互連携促進による持続可能な公共交通網の構築

図 都市計画マスタープラン「道路・交通の方針図」から公共交通部分を抜粋

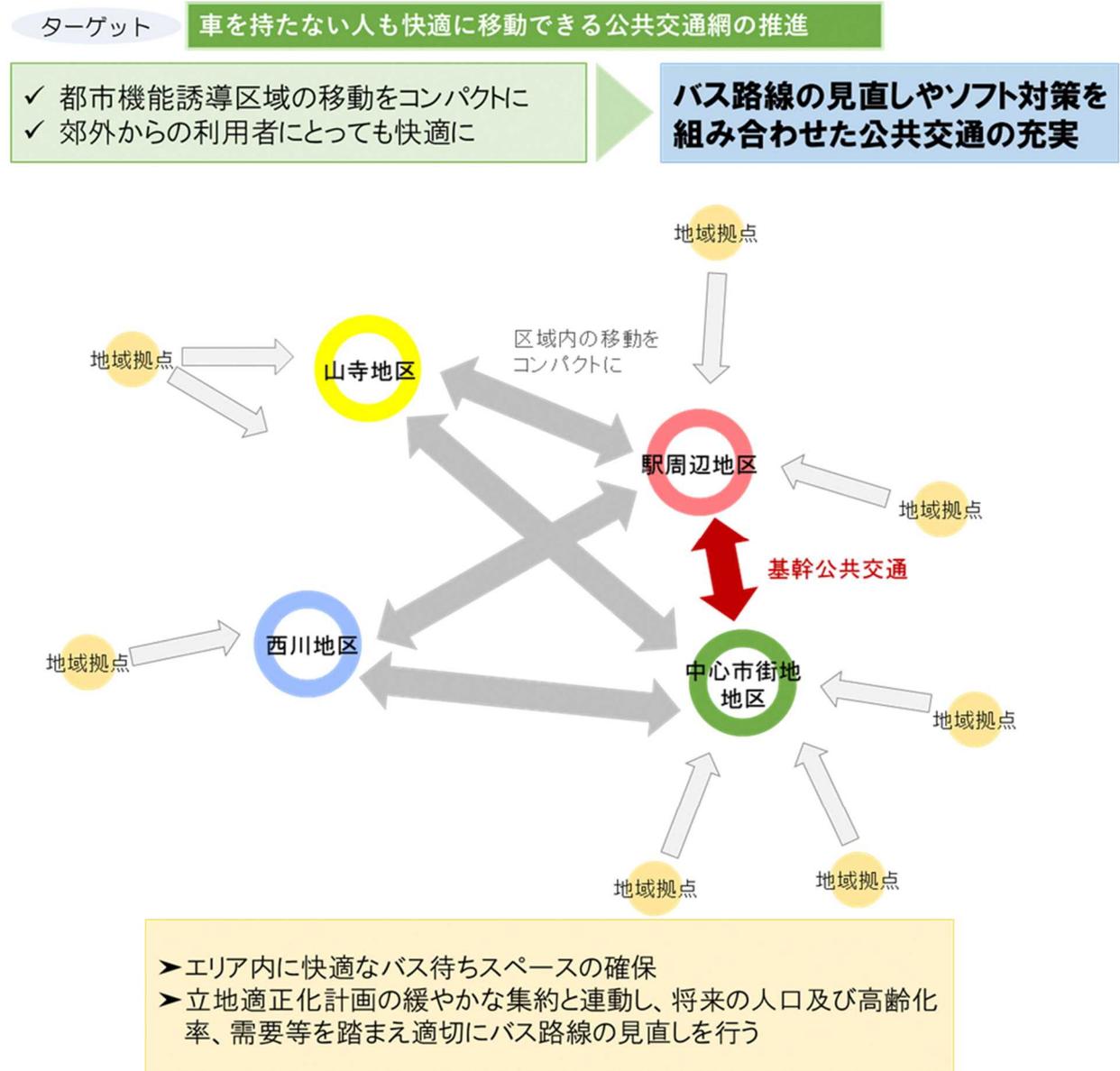


1-3-3 須賀川市立地適正化計画での位置付け

公共交通の充実のための施策として「誘導施策」に位置付け

車を持たない人も快適に移動できるようにするため、以下の観点に基づく公共交通網の再編を推進します。

図 立地適正化計画「公共交通網の再編方針」



2 須賀川市の地域特性と公共交通の現状

2-1 地域の特徴

2-1-1 地理、地形的特性

本市は、福島県のほぼ中央に位置し、東西に約 37.9 km、南北に約 16.5 kmと東西に広く、北は郡山市、南は鏡石町、玉川村及び天栄村、東は平田村、西は郡山市及び天栄村に接しています。

南北に東北縦貫自動車道や国道 4 号をはじめ、JR 東北新幹線、JR 東北本線及び JR 水郡線が通っており、東西には国道 118 号や国道 294 号が通っているほか、東部には県の空の玄関口である福島空港を有し、県内でも交通の利便性に優れた地域の一つとなっています。

図 須賀川市の位置

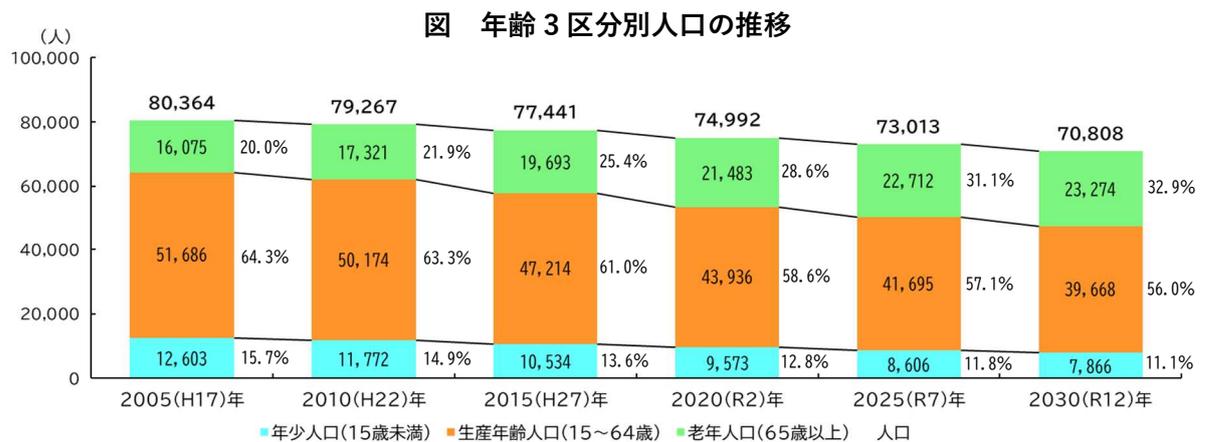


2-1-2 人口動向

(1) 総人口・年齢3区分別人口

本市の人口は、2005（H17）年の80,364人をピークに減少しており、2020（R2）年の国勢調査では、総人口は74,992人となっています。

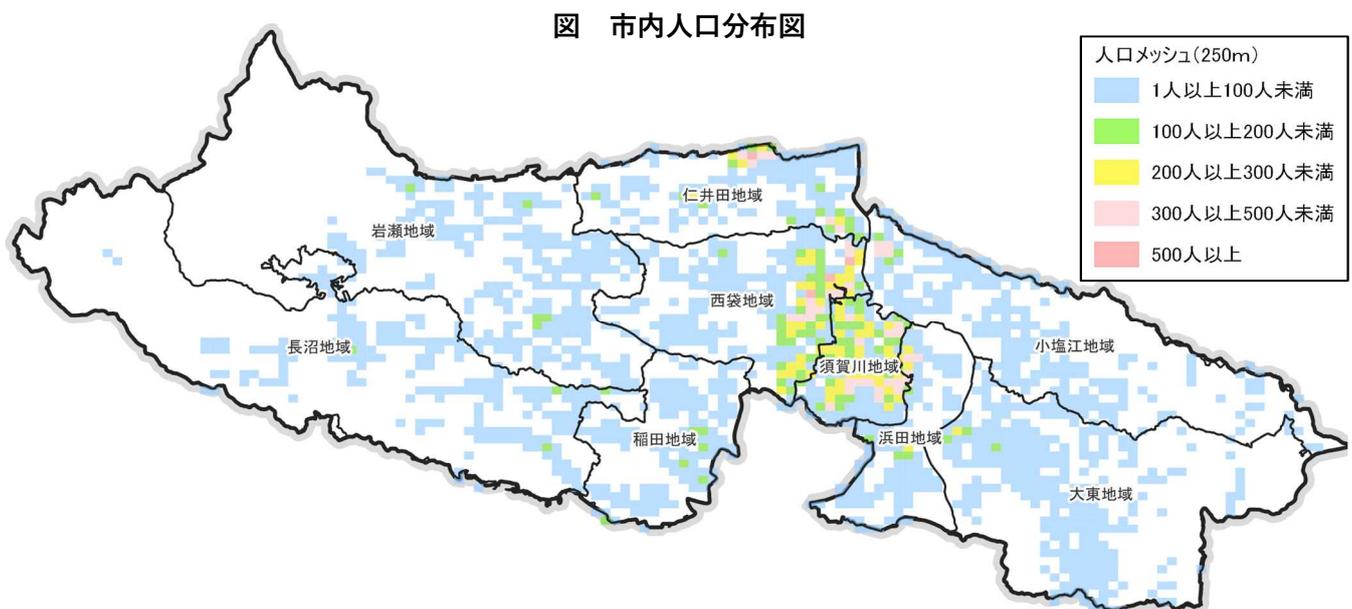
年齢3区分別人口※1の推移は2005（H17）年以降、年少人口と生産年齢人口が減少する一方、老年人口は増加しており、少子高齢化が進んでいます。老年人口は10年間（2010（H22）年～2020（R2）年）で約1.2倍に増加し、総人口に占める割合も2020（R2）年には28.6%となっており、2030（R12）年には、32.9%を占めると推計しています。



※構成比で按分した「年齢不詳」含む
出典：2020(R2)年までは国勢調査の実績値、2025(R7)年以降は推計値

(2) 人口分布

300人以上の人口集積エリアがあるなど、須賀川地域や西袋地域を中心に人口が集中している一方で、100人未満と人口の集積が少ないエリアが広範囲に分布しています。

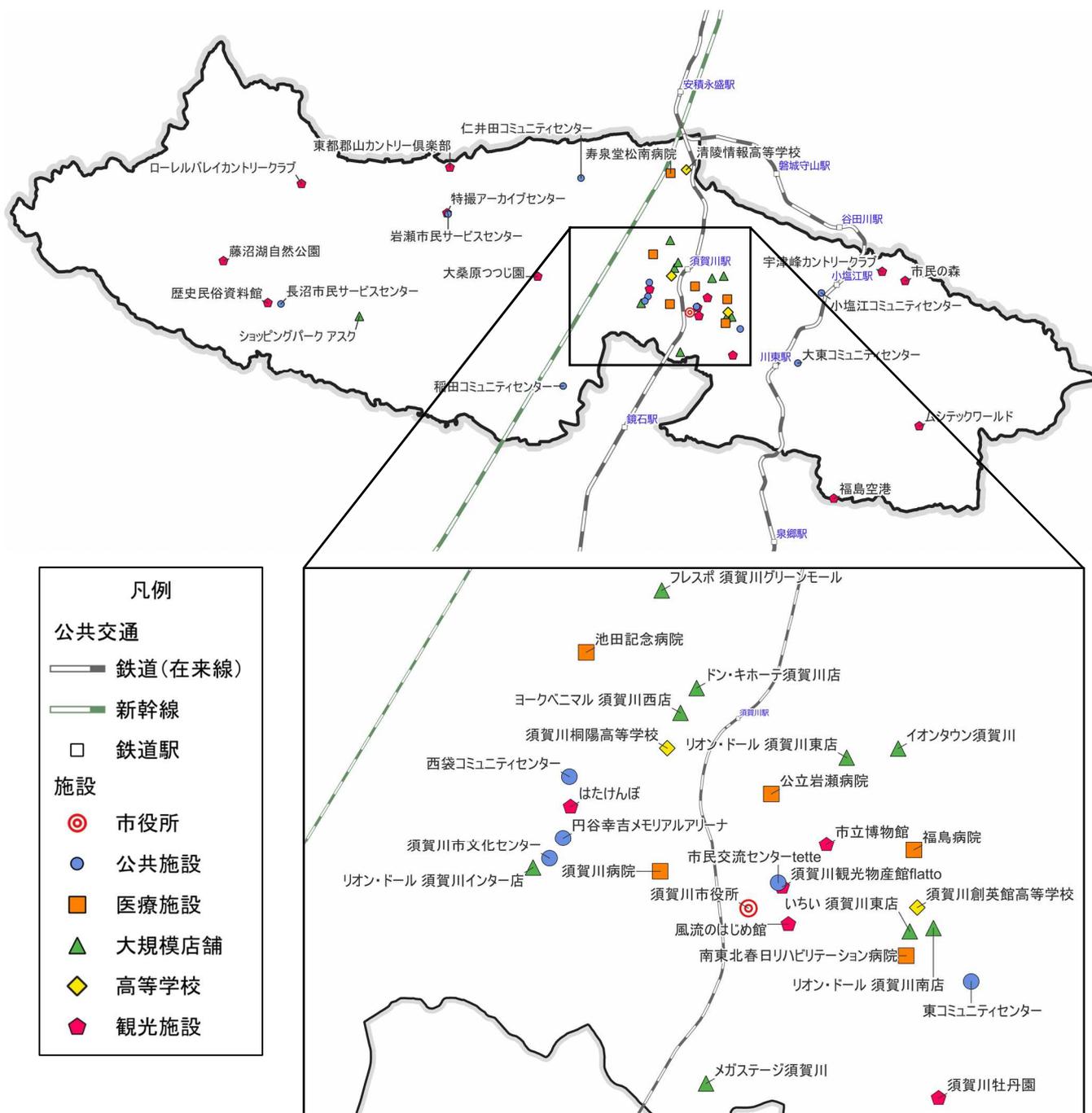


※1 年齢3区分別人口…人口を15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口、65歳以上の老年人口の3つに区分した年齢構造

2-1-3 主要施設分布状況

市街地^{※2}を中心に行政機能、公共施設、医療施設、教育機関、大規模店舗等の生活関連サービスが集積しています。その一方で郊外エリアは観光施設が点在しています。

図 主要施設の立地状況図



※2 市街地…本計画では、立地適正化計画において居住を誘導すべき区域としている「まちなか居住区域」及び都市計画における「市街化区域」を指します。

2-2 公共交通の現状

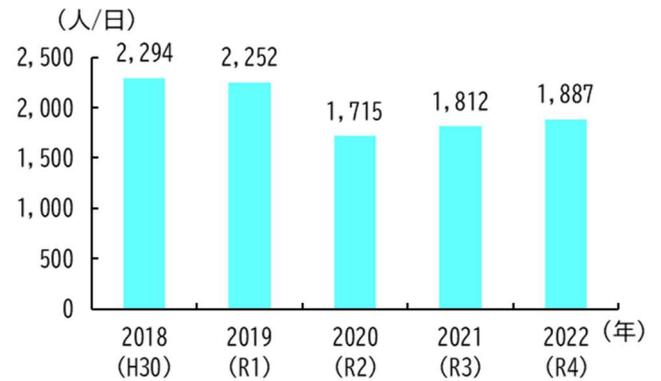
2-2-1 鉄道

市内には、JR 東北本線の須賀川駅をはじめ、JR 水郡線の川東駅と小塩江駅の 3 駅があります。須賀川駅の主な利用者は通勤、通学者であり、人口減少や少子高齢化が進展する中で、乗車人員は減少傾向にあります。

また 2020 (R2) 年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響等によるビジネス利用の減少や観光需要の低下を受け大きく減少しており、2021 (R3) 年以降は、微増しているものの、感染症拡大前の水準には戻っていない状況です。

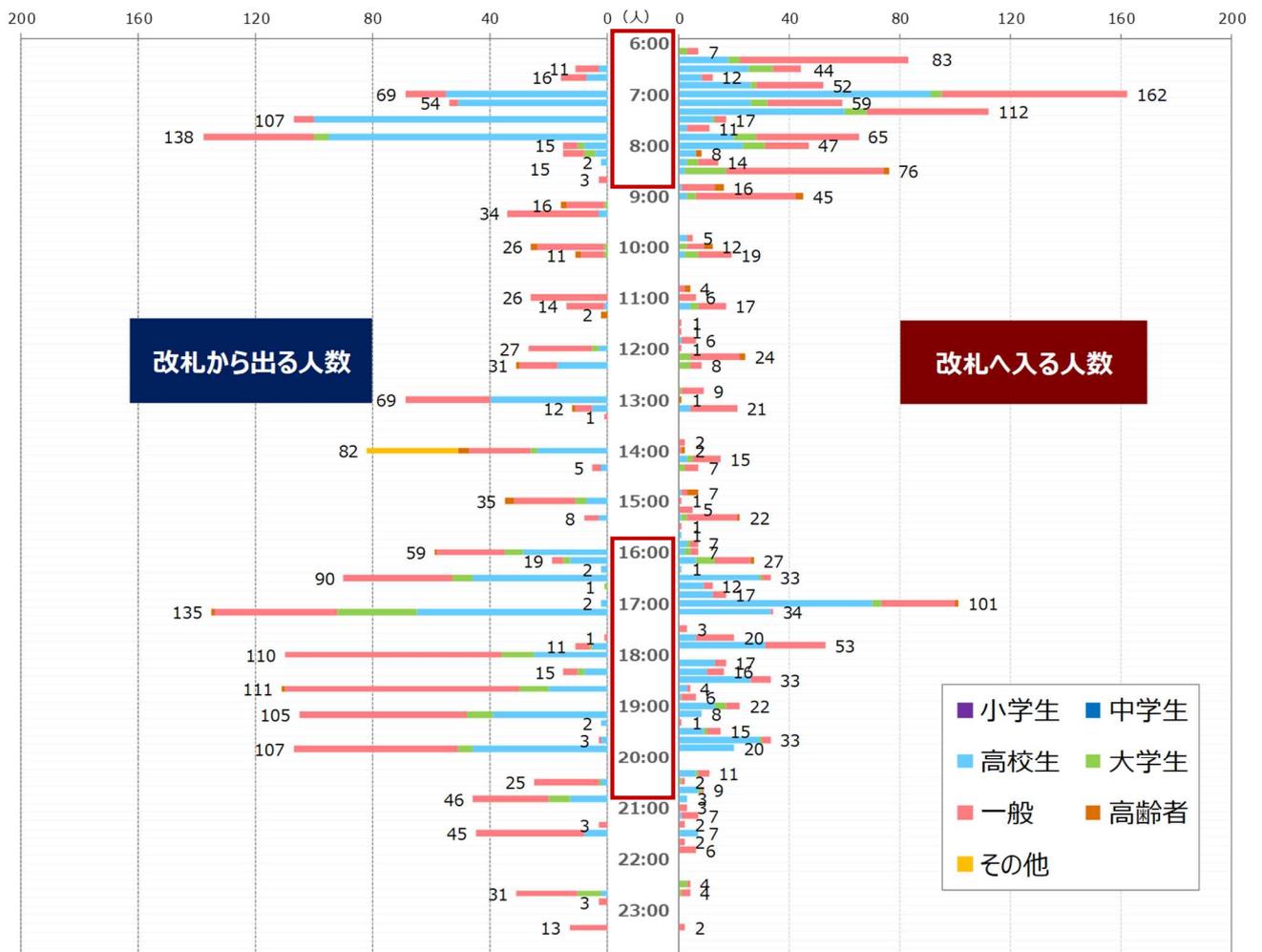
須賀川駅の平日における改札通過人数の調査によると、利用者数のピークは朝の 6 時台から 8 時台まで、夕方の 16 時台から 20 時台までであり、高校生や通勤目的とみられる一般の方が利用しています。

図 須賀川駅の 1 日平均乗車人員の推移



出典：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

図 須賀川駅における時間帯別改札口通過人数



(人)

出典：鉄道駅ヒアリング等調査結果 (2023 (R5) 年 9 月 7 日 (木))

2-2-2 路線バス

(1) 運行便数

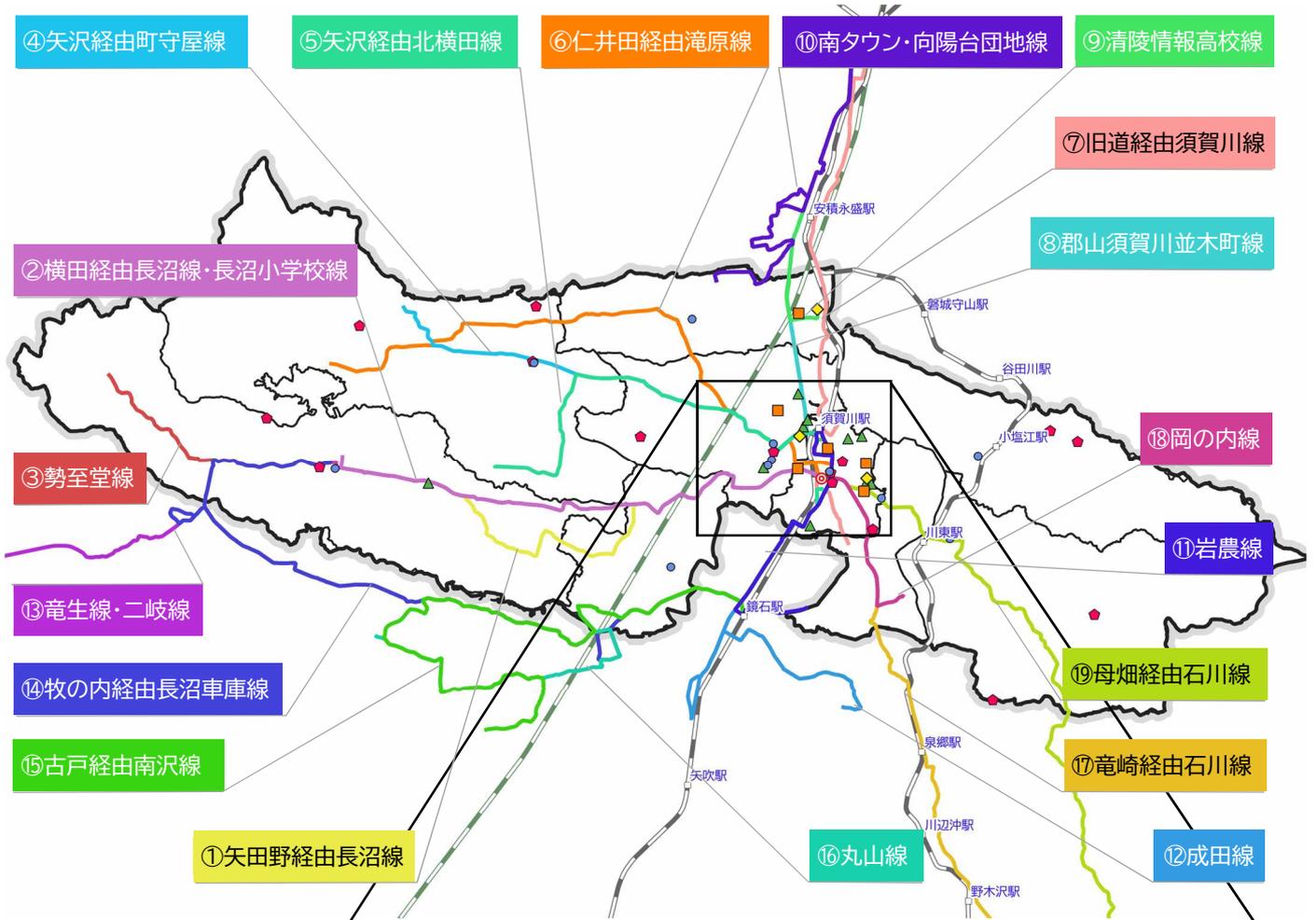
路線バスは、福島交通株式会社が須賀川駅や郡山駅等を起終点に 19 系統を運行しています。

表 路線バス運行便数（2024（R6）年3月時点）

区分	No	系統名	運行区間	運行便数		備考
				平日	土日祝	
長沼方面	1	矢田野経由長沼線	須賀川駅前～長沼車庫	5.5	4.5	
	2	横田経由長沼線・長沼小学校線	須賀川駅前～長沼車庫・長沼小学校	6.0	4.0	
	3	勢至堂線	長沼車庫～勢至堂上	1.0	－	
岩瀬方面	4	矢沢経由町守屋線	並木町～町守屋	1.5	－	
	5	矢沢経由北横田線	並木町～北横田	2.0	－	
	6	仁井田経由滝原線	須賀川駅前～滝原	4.0	－	
郡山方面	7	旧道経由須賀川線	六軒～郡山駅前	3.5	1.5	
	8	郡山須賀川並木町線	並木町～郡山駅前	2.0	－	自主運行路線
	9	清陵情報高校線	清陵情報高校～郡山駅前	2.0	－	自主運行路線
	10	南タウン・向陽台団地線	季の郷～郡山駅前	11.0	7.0	自主運行路線
鏡石・ 天栄方面	11	岩農線	須賀川駅前～岩農	1.0	－	学休日運休
	12	成田線	須賀川駅前～東部工業団地	3.0	－	学休日運休
	13	竜生線・二岐線	須賀川駅前～竜生	6.0	2.5	
	14	牧の内経由長沼車庫線	須賀川駅前～長沼車庫	2.0	－	
	15	古戸経由南沢線	須賀川駅前～南沢	1.0	－	
	16	丸山線	須賀川駅前～丸山車庫	1.0	－	
玉川・ 石川方面	17	竜崎経由石川線	須賀川駅前～石川駅前	6.5	3.0	
	18	岡の内線	須賀川駅前～岡の内	1.0	－	学休日運休
	19	母畑経由石川線	須賀川駅前～石川駅前	7.0	4.0	

※自主運行路線…福島交通株式会社が、市町村の支援を受けずに自主的に運行している路線

図 路線バス系統図 (2024 (R6) 年 3月時点)



凡例

公共交通

- 鉄道(在来線)
- 新幹線
- 鉄道駅

施設

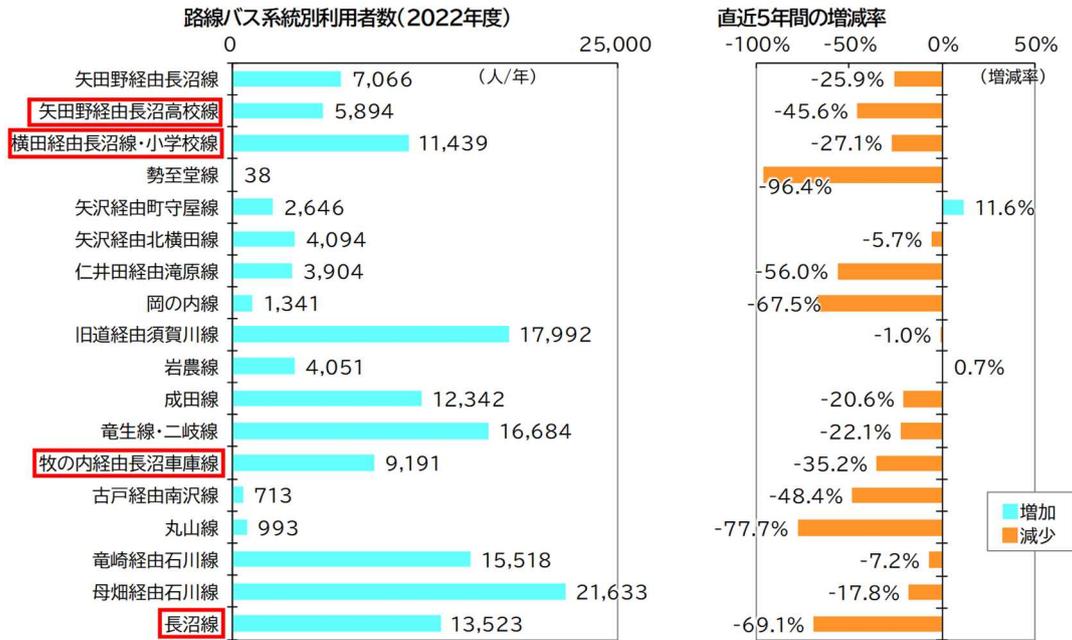
- 市役所
- 公共施設
- 医療施設
- ▲ 大規模店舗
- ◆ 高等学校
- ◆ 観光施設



(2) 利用者数

福島交通株式会社の自主運行路線を除く本市の路線バスの利用者数は、長沼高等学校の閉校に伴う路線の廃止や減便に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受けたことで、2018（H30）年度（運行年度^{※3}）と比較すると、2022（R4）年度には全体で37.6%減少しています。一部で回復が見られる路線もあるものの、利用者数は全体で減少傾向にあります。

図表 路線バスの系統別利用者数の推移



年度		2018 (H30) ①	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4) ②	増減者数 ②-①	増減率 ②/①-1
市内 路線 バス	1 矢田野経由長沼線	9,535	9,148	7,689	7,563	7,066	△ 2,469	△25.9%
	2 ●矢田野経由長沼高校線	10,828	8,875	6,687	7,304	5,894	△ 4,934	△45.6%
	3 横田経由長沼線・小学校線	15,693	14,766	12,231	12,001	11,439	△ 4,254	△27.1%
	4 勢至堂線	1,067	1,001	554	22	38	△ 1,029	△96.4%
	5 矢沢経由町守屋線	2,372	2,374	2,466	2,723	2,646	274	11.6%
	6 矢沢経由北横田線	4,340	4,438	4,202	4,157	4,094	△ 246	△5.7%
	7 仁井田経由滝原線	8,879	7,439	5,432	4,620	3,904	△ 4,975	△56.0%
	8 岡の内線	4,120	2,746	1,800	1,579	1,341	△ 2,779	△67.5%
小計		56,834	50,787	41,061	39,969	36,422	△ 20,412	△35.9%
広域 路線 バス	9 旧道経由須賀川線	18,176	19,630	18,375	18,626	17,992	△ 184	△1.0%
	10 岩農線	4,023	2,849	3,104	3,271	4,051	28	0.7%
	11 成田線	15,549	14,686	10,450	12,289	12,342	△ 3,207	△20.6%
	12 竜生線・二岐線	21,427	21,869	16,840	15,847	16,684	△ 4,743	△22.1%
	13 牧の内経由長沼車庫線	14,174	12,866	10,060	11,181	9,191	△ 4,983	△35.2%
	14 古戸経由南沢線	1,381	1,456	1,236	755	713	△ 668	△48.4%
	15 丸山線	4,451	4,310	1,918	1,295	993	△ 3,458	△77.7%
	16 竜崎経由石川線	16,720	16,633	14,245	14,098	15,518	△ 1,202	△7.2%
	17 母畑経由石川線	26,304	25,244	19,488	19,536	21,633	△ 4,671	△17.8%
	18 ●館ヶ岡線	16,267	18,443	15,908	7,215	廃止		
	19 ●長沼線	43,709	41,433	32,683	29,660	13,523	△ 30,186	△69.1%
小計		182,181	179,419	144,307	133,773	112,640	△ 69,541	△38.2%
合計		239,015	230,206	185,368	173,742	149,062	△ 89,953	△37.6%

郡山須賀川並木町線、清陵情報高校線、南タウン・向陽台団地線は自主運行路線につき非公表

出典：福島交通株式会社提供

長沼高等学校閉校の影響を受けた路線 ● 2023（R5）年現在廃止となっている路線

※3 運行年度…路線バス及び市内循環バスは前年10月から当年9月までを1つの年度として運行しています。

例) 2022（R4）年度：2021（R3）年10月～2022（R4）年9月

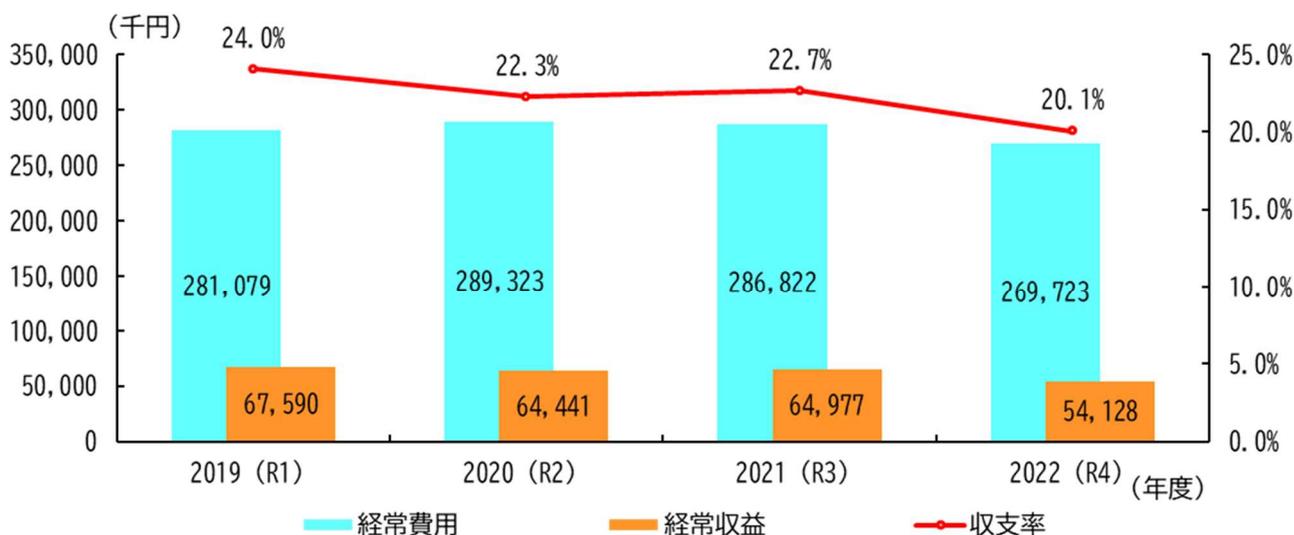
(3) 事業収支

福島交通株式会社の自主運行路線を除く本市の路線バスの2019（R1）年度から2022（R4）年度までの事業収支は、路線の廃線や減便により経常費用が減少傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等に伴う利用者数の減少により経常収益も減少しているため、収支率は低下傾向にあります。

市負担額は、国庫補助金の特例加算があったため2020（R2）年と2021（R3）年は減少したものの、2022（R4）年は118,912千円と増加しています。

図表 市内運行補助対象路線における事業収支の推移

年度	経常費用① (千円)	経常収益② (千円)	収支差②-① (千円)	収支率②/① (%)	市負担額 (千円)	他市町村 負担額 (千円)	国庫補助金 (千円)
2019 (R1)	281,079	67,590	△ 213,490	24.0	105,301	83,686	24,503
2020 (R2)	289,323	64,441	△ 224,883	22.3	87,970	69,115	67,797
2021 (R3)	286,822	64,977	△ 221,845	22.7	96,562	74,041	51,242
2022 (R4)	269,723	54,128	△ 215,595	20.1	118,912	91,777	4,906



出典：福島交通株式会社提供資料

2-2-3 市内循環バス

(1) 運行概要

市内循環バスは、市民の幅広い生活交通の手段とするため、須賀川駅前を発着地とし、市街地の公共施設や医療施設、大規模店舗等を結ぶ循環型のバス路線です。

図 市内循環バス路線図

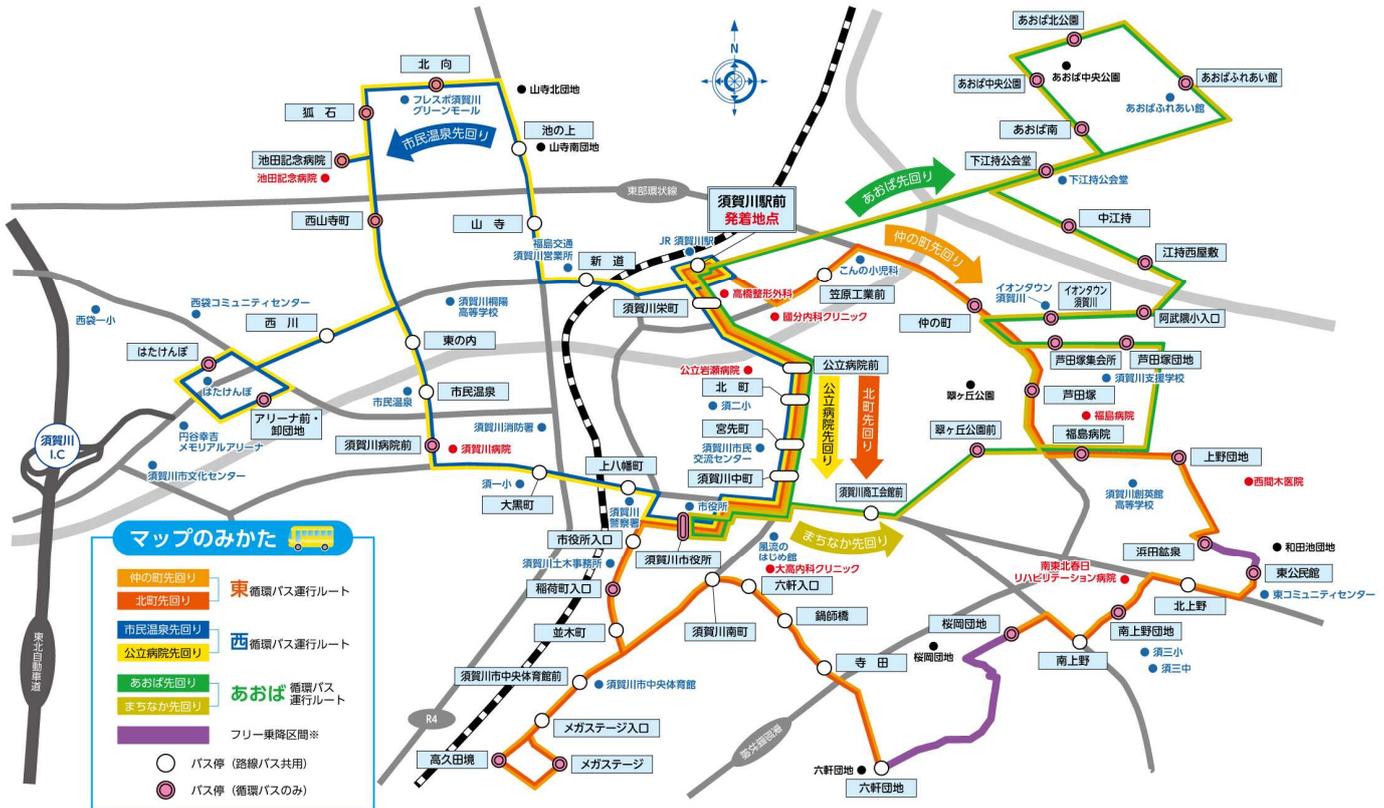


表 市内循環バスの運行概要

区分	東循環バス	西循環バス	あおば循環バス
運行開始日	2012 (H24) 年 10 月	2012 (H24) 年 1 月	2022 (R4) 年 4 月
運行日	平日、土曜日	平日、土曜日	平日
運行便数 () 内は 土曜日	仲の町先回り：4 便 (2 便) 北町先回り：6 便 (4 便)	公立病院先回り：7 便 (3 便) 市民温泉先回り：7 便 (3 便)	あおば先回り：4 便 まちなか先回り：2 便
利用料金	○1 乗車：大人 100 円、小学生 50 円、障がい者等 (大人・介護者 50 円、小学生 30 円) ○1 日券：大人 200 円、小学生 100 円、障がい者等 (大人・介護者 100 円、小学生 50 円)		

※祝日及び年末年始 (12 月 31 日～1 月 3 日) は運休

(2) 利用実績

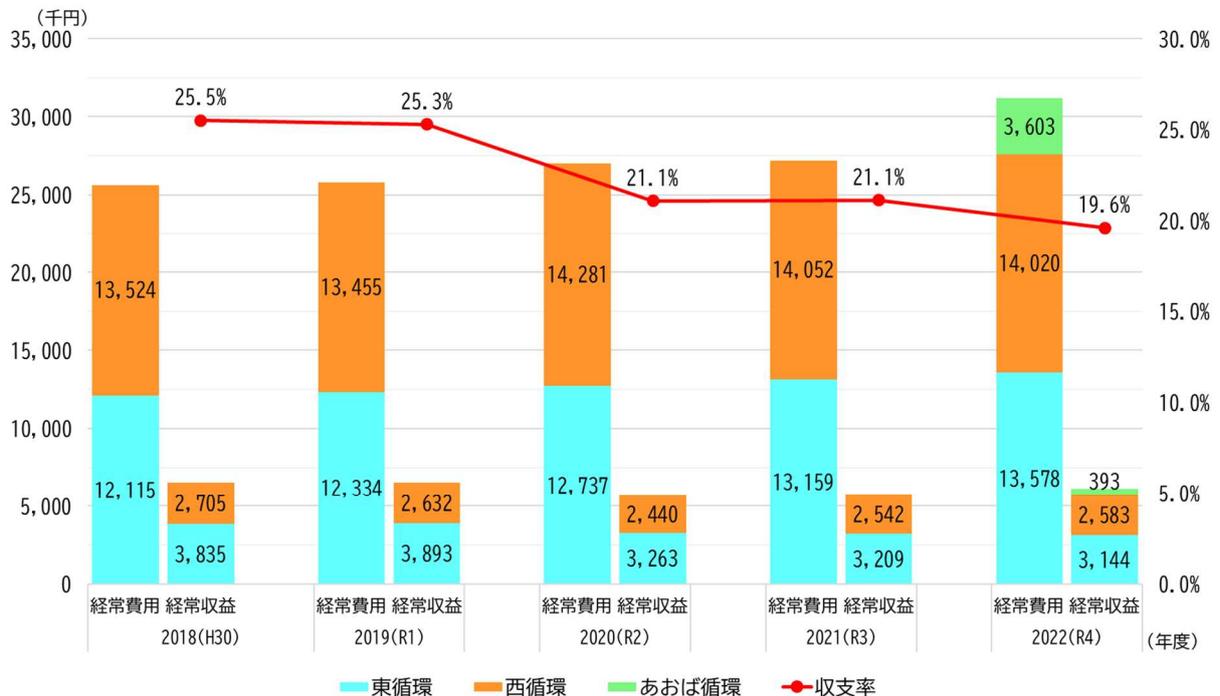
市内循環バスにおける 2022 (R4) 年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等もあり、2018 (H30) 年度と比べ東循環バスが 19.7%、西循環バスが 8.5%とそれぞれ減少しています。2022 (R4) 年度には回復の兆しが見えますが、感染症拡大前の状況には達していません。

また、収支率は全国的な燃料費高騰による運行単価の増や、あおば循環バスの運行開始による経費増のため 2019 (R1) 年度の 25.3%から 5.7 ポイント減少し、2022 (R4) 年度は 19.6%となっています。

表 市内循環バスの系統別利用者数の推移

系統名	年度	2018 (H30) ①	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4) ②	増減者数 ②-①	増減率 ②/①-1
東循環バス		38,674 人	40,234 人	32,959 人	29,613 人	31,054 人	△ 7,620 人	△19.7%
西循環バス		28,110 人	27,669 人	23,624 人	22,748 人	25,733 人	△ 2,377 人	△8.5%
あおば循環バス		—	—	—	—	2,975 人	2,975 人	—
合計		66,784 人	67,903 人	56,583 人	52,361 人	59,762 人	△ 7,022 人	△10.5%

図 市内循環バスの事業収支の推移



2-2-4 乗合タクシー

(1) 運行概要

本市の乗合タクシーは、路線バスの補完的な役割として公共交通不便地域^{※4}をカバーし、7エリアと中央まちなかエリア間を結んで運行しています。

図 乗合タクシーの運行エリア



表 乗合タクシーの運行概要

運行エリア名	運行エリア	行き先	運行日	運行便数
浜田・大東エリア (北路線)	浜尾、下小山田、雨田、小作田、 和田の一部、上小山田の一部	中央まちなかエリア、 浜田・大東エリア(北路線)(南路線)内	平日	4.0
浜田・大東エリア (南路線)	前田川、市野関、田中、日照田、 大栗、虹の台、狸森		平日	4.0
小塩江エリア	江持、堤、あおば町、 塩田の一部、小倉の一部	中央まちなかエリア、 郊外まちなかエリア1(小作田の一部)、 小塩江エリア内	平日	4.0
稲田エリア	岩淵、保土原、古戸、泉田、 松塚、稲	中央まちなかエリア、稲田エリア内	平日	4.0
各ニュータウン エリア	向陽町、季の郷	中央まちなかエリア	平日	2.0
	花の里、木之崎字菘輪、 木之崎字北原、岩瀬ニュータウン	中央まちなかエリア、 郊外まちなかエリア2(長沼・岩瀬の一部)	平日	2.0
東山エリア	塩田の一部、小倉の一部、 上小山田の一部	中央まちなかエリア、 郊外まちなかエリア1(小作田の一部)、 東山エリア内	火・木	1.0

利用予約：利用前日までに各エリアの運行事業者に電話予約（氏名、住所、電話番号、目的地、利用する運行時間）
 ○予約時間：平日の8時30分から17時まで
 ○運賃：1回片道500円（未就学児は保護者同伴により無料）

※4 公共交通不便地域…本計画では、バス停から300m以上離れており、かつ乗合タクシーやオンデマンド交通の運行が無い区域を指します。

(2) 利用実績

乗合タクシーの直近4年間（2019（R1）年度～2022（R4）年度）の7エリア合計の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により2019（R1）年度と比較すると全体的に減少傾向にあります。

また、収支率は、1便当たりの乗車人数（乗合率）の減少や全国的な燃料費高騰等による運行単価の上昇により、2019（R1）年度の15.8%から3.3ポイント減少し、2022（R4）年度には12.5%となっています。

図 乗合タクシーの利用人数と乗合率の推移

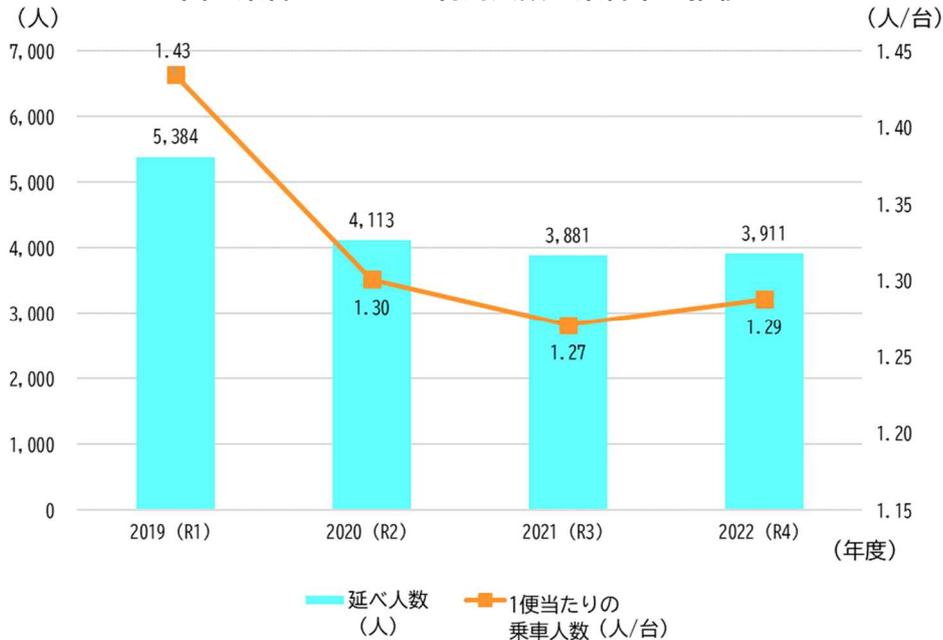
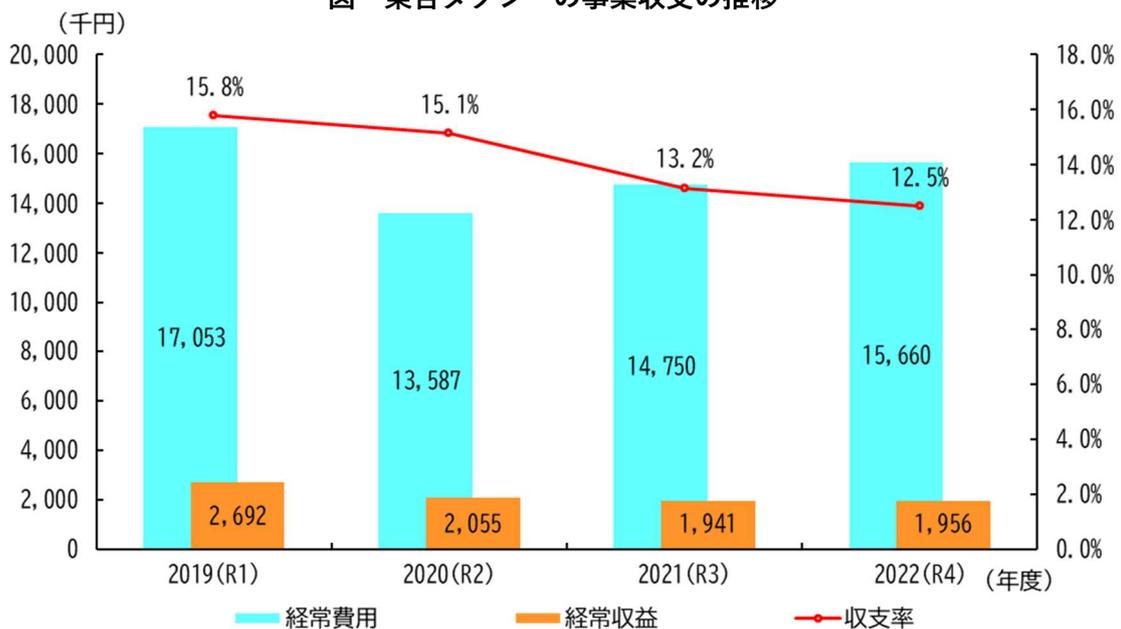


図 乗合タクシーの事業収支の推移



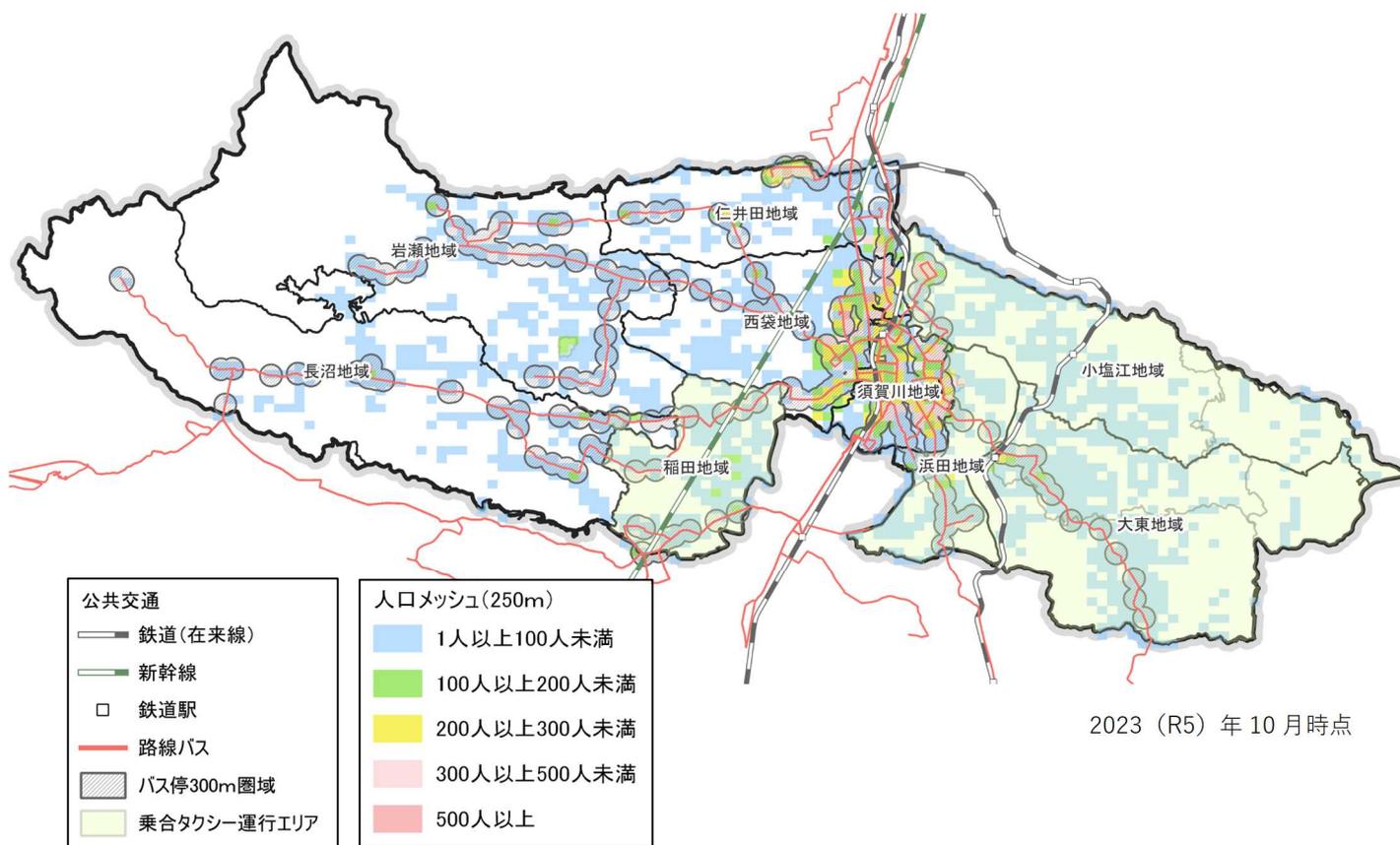
2-3 公共交通不便地域の現状

本市の市街地では、一部の地区を除いておおむねバス停圏域^{※5}でカバーしていますが、郊外エリアのほとんどが路線バスの利用圏外となっており、2020（R2）年国勢調査による人口メッシュから計算された路線バスでカバーできているエリアの人口は51,241人（68.3%）、路線バスでカバーできていないエリアの人口は23,751人（31.7%）となっています。

路線バスでカバーできていないエリアのうち、市の東部地域（浜田、大東、小塩江）及び西部地域の一部（稲田地域、向陽町・季の郷、長沼・岩瀬ニュータウン等）は乗合タクシーを運行しており、公共交通不便地域の一部をカバーしています。

路線バスと乗合タクシーを合わせてカバーできているエリアの人口は61,312人（81.8%）、カバーできていない公共交通不便地域人口は13,680人（18.2%）となっています。

図 公共交通不便地域



※5 バス停圏域…本計画ではバス停から徒歩でおおむね5分以内である300m未満の区域を指します。

2-4 その他公共交通の現状

2-4-1 一般タクシー

本市では、8社のタクシー事業者が運行しています。

なお、福島県タクシー協会加盟のタクシー事業者では、運転免許証自主返納者への支援として、乗車料金の1割引サービスを行っています。

表 タクシー事業者の概要

会社名	所在地
有限会社あづまタクシー	須賀川市小作田字鍛冶分 16-3
株式会社岩瀬タクシー	須賀川市大黒町 45-20
株式会社オールスター観光	須賀川市塩田字西窪 83-1
有限会社共栄タクシー	須賀川市並木町 285-6
須賀川観光タクシー有限会社	須賀川市山寺町 58
有限会社須賀川交通	須賀川市並木町 285-6
長沼観光タクシー合資会社	須賀川市長沼字金町 146
マルイチ牡丹タクシー株式会社	須賀川市新町 11

出典：福島県タクシー協会ホームページ（2023（R5）年）を基に須賀川市追記

2-4-2 送迎輸送サービス

市内には、公共交通のほかにも送迎輸送サービスがあり、市民等の日常生活を支えています。

これらのサービスは公共交通に比べ、利用対象者が明確に設定されており、需要に応じたサービス提供を行っています。

表 主な送迎輸送サービスの概要

区分	運行主体
買い物送迎バス	メガステージ須賀川 ショッピングパークアスク
宿泊施設送迎バス	おとぎの宿 米屋
移動販売	スーパーマーケットいちい(移動スーパーとくし丸)
福祉有償運送	須賀川市社会福祉協議会(まごころ福祉サービス事業) 特定非営利活動法人翠の家

出典：買い物送迎バス) 施設アンケート調査結果（2023（R5）年）
宿泊施設送迎バス、移動販売) インターネット検索結果（2023（R5）年）
福祉有償運送) 須賀川市（2023（R5）年）

2-5 市民の移動の現状

2-5-1 通勤

本計画策定に当たって実施した市民アンケート（以下「市民アンケート」という。）の調査結果では、「通勤をしている」と回答した方のうち 54.2%が市内へ、20.5%が郡山市、21.3%がその他市外へと通勤しています。

通勤に利用している交通手段としては、自家用車が 90%であり、「公共交通機関を利用している」と回答した方は路線バスが 0.4%、市内循環バスが 0.2%、鉄道が 1.6%と、本市の通勤における公共交通の利用は極めて少ない状況にあります。

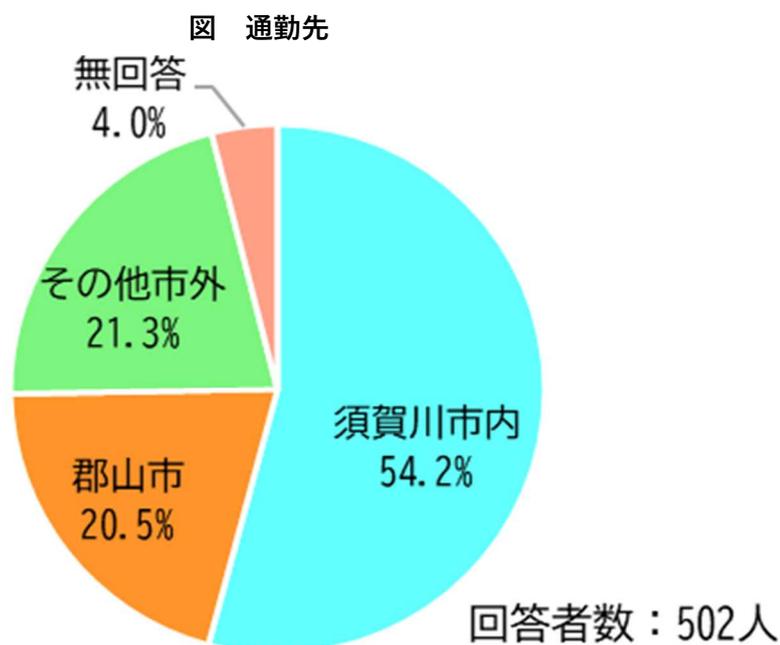


図 通勤時の移動手段

通勤時の移動手段	回答数	比率
自家用車	452	90.0%
自家用車（送迎）	19	3.8%
徒歩	28	5.6%
自転車	12	2.4%
路線バス	2	0.4%
市内循環バス	1	0.2%
鉄道	8	1.6%
一般タクシー	1	0.2%
その他	7	1.4%
無回答	5	1.0%
合計	535	

(回答者数502人 複数回答あり)

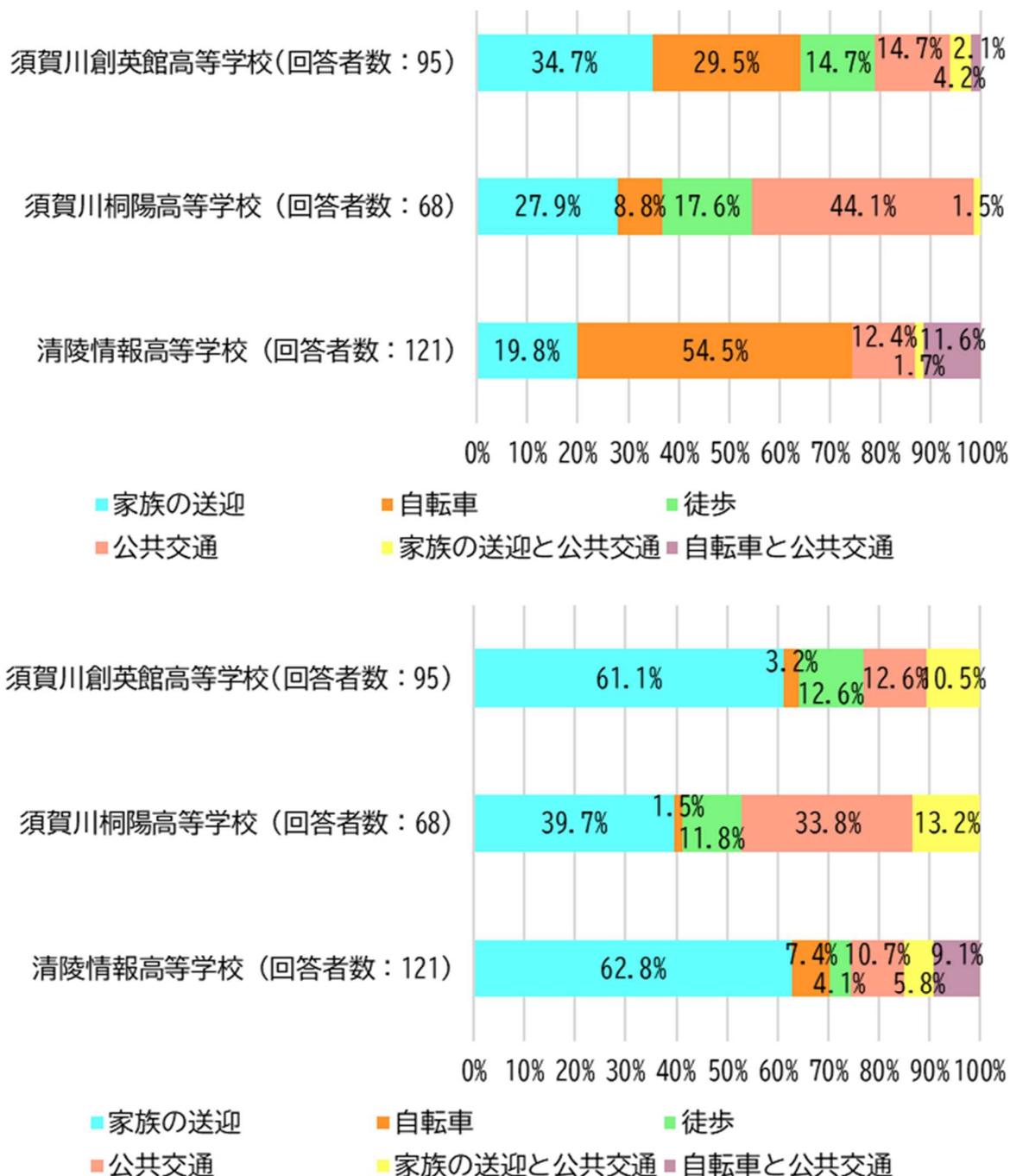
出典：市民アンケート調査結果（2023（R5）年）

2-5-2 通学

市内高等学校3校の生徒を対象としたアンケート調査結果では、好天時ににおける通学手段においては、約2、3割を占める生徒が「家族送迎」で通学しており、悪天時にはその傾向がより強く、高校生の通学においては、「家族送迎」が大きな割合を占めています。

また、今回の調査結果においては、須賀川桐陽高等学校では、好天時と悪天時での「家族送迎」の割合の差は小さく、清陵情報高等学校の好天時の通学手段は「自転車」が5割を超えているなど、各学校の立地環境の違い等による特徴が明らかになりました。

図 「通学時の移動手段」好天時（上）、悪天時（下）



出典：高校生アンケート調査結果（2023（R5）年）

買い物は、自家用車が 86.2%で、「公共交通機関を利用している」と回答した方の内訳は、市内循環バスが 1.9%、一般タクシーが 0.8%、路線バスが 0.5%、鉄道が 0.5%、乗合タクシーが 0.1%の順となっています。

いずれかの公共交通機関を利用していると回答した方の年齢構成は、70 歳以上が 5 割を超えるなど、主に高齢者が公共交通機関を利用しています。

図 買い物時の移動手段

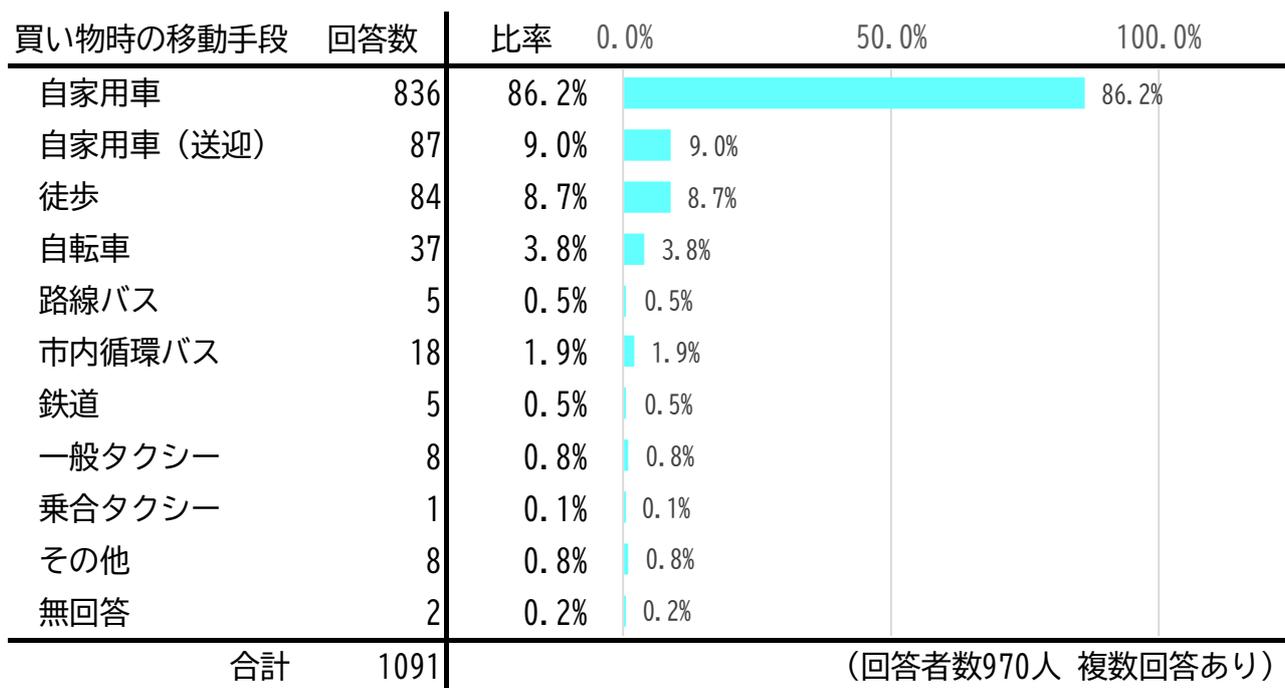
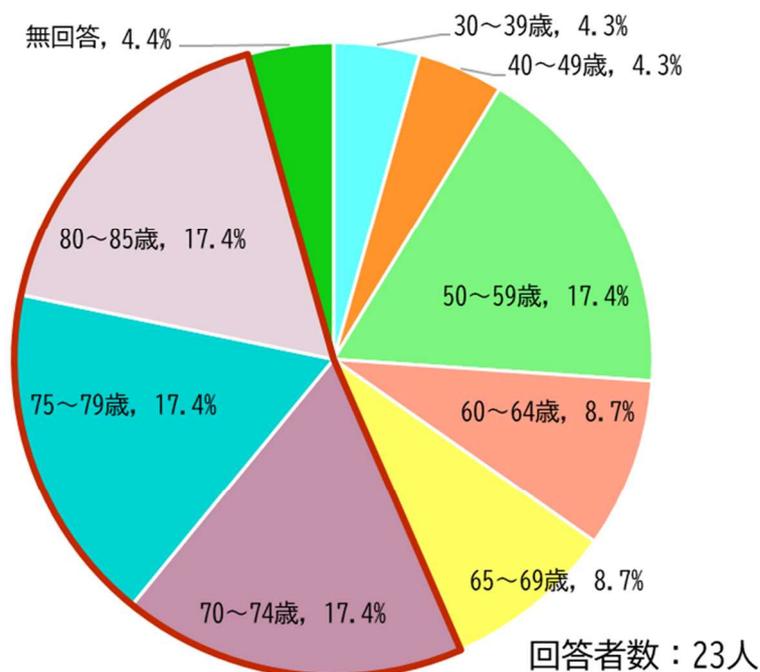


図 公共交通機関利用回答者の年齢構成



出典：市民アンケート調査結果（2023（R5）年）

2-5-4 通院

市民アンケートの調査結果では、「最近30日以内に、定期的な通院を目的として外出した」と回答した方は下図のとおりであり、郊外エリアにおいては、長沼地域に加え、浜田地域、仁井田地域においても自地域内での流動があるほか、多くの地域から須賀川・西袋地域及び郡山市へ流動しています。

須賀川地域内では、医療施設が立地している特定地区への流動が見られるものの、「買い物」と比べると分散している傾向があります。

図 「通院」移動の地域間流動（回答者613人中）

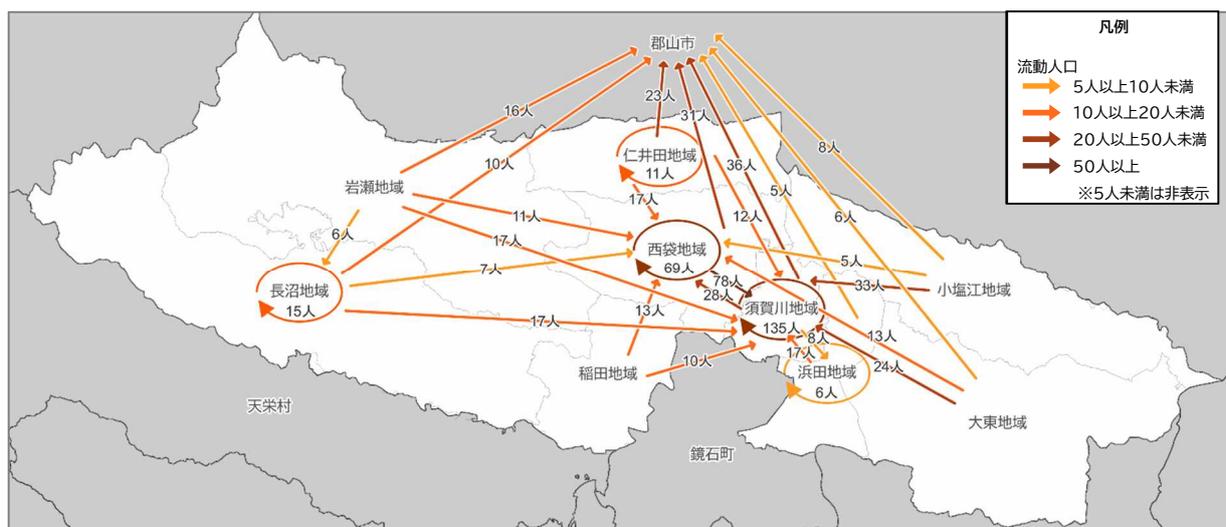
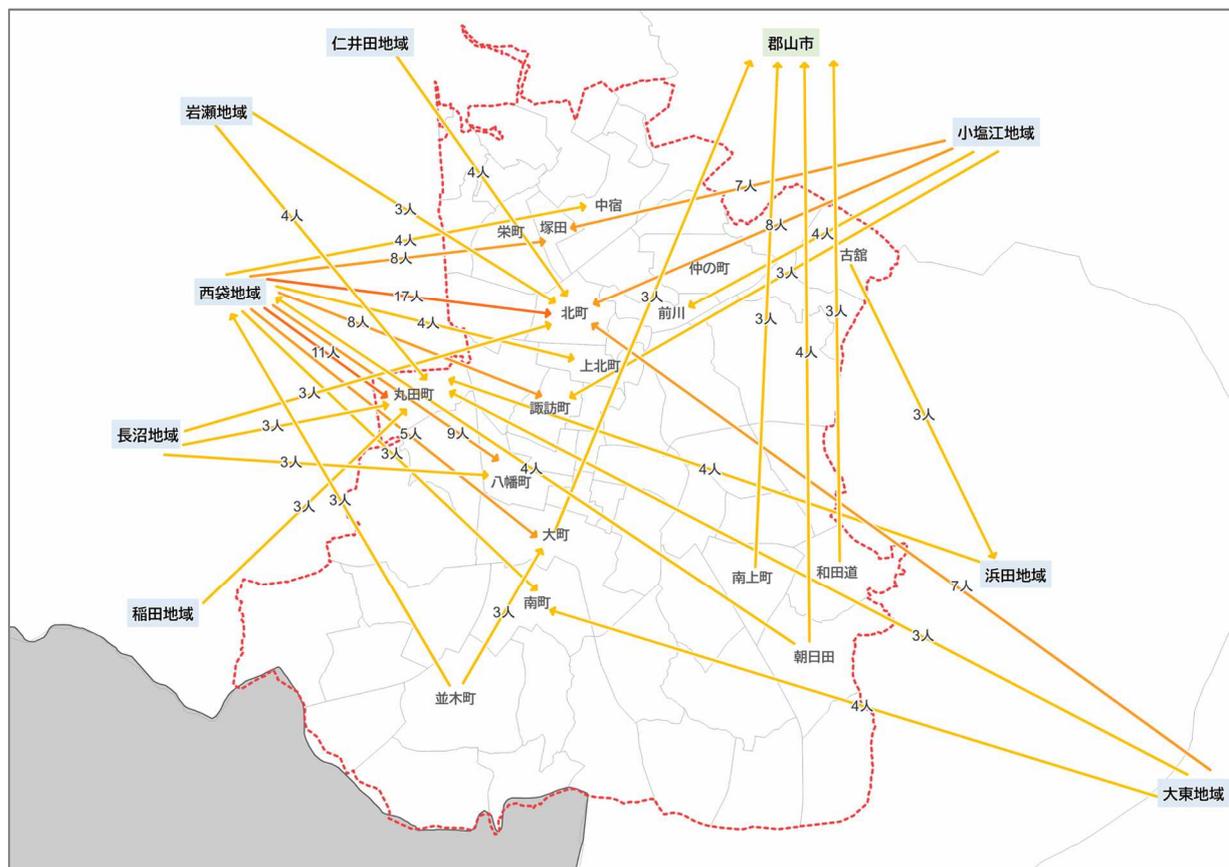


図 「通院」移動の地域間流動詳細



出典：市民アンケート調査結果（2023（R5）年）

通院は、自家用車が78%で、「公共交通機関を利用している」と回答した方の内訳は、市内循環バスの3.8%や一般タクシーの2.8%に続いて、鉄道が2.1%、路線バスが1.6%、乗合タクシーが0.2%となっており、全体としては「買い物」と比べ公共交通機関の利用割合が高くなっています。

いずれかの公共交通機関を利用していると回答した方の年齢構成は、70歳以上が47%で、主に高齢の方に公共交通機関が利用されています。

図 通院時の移動手段

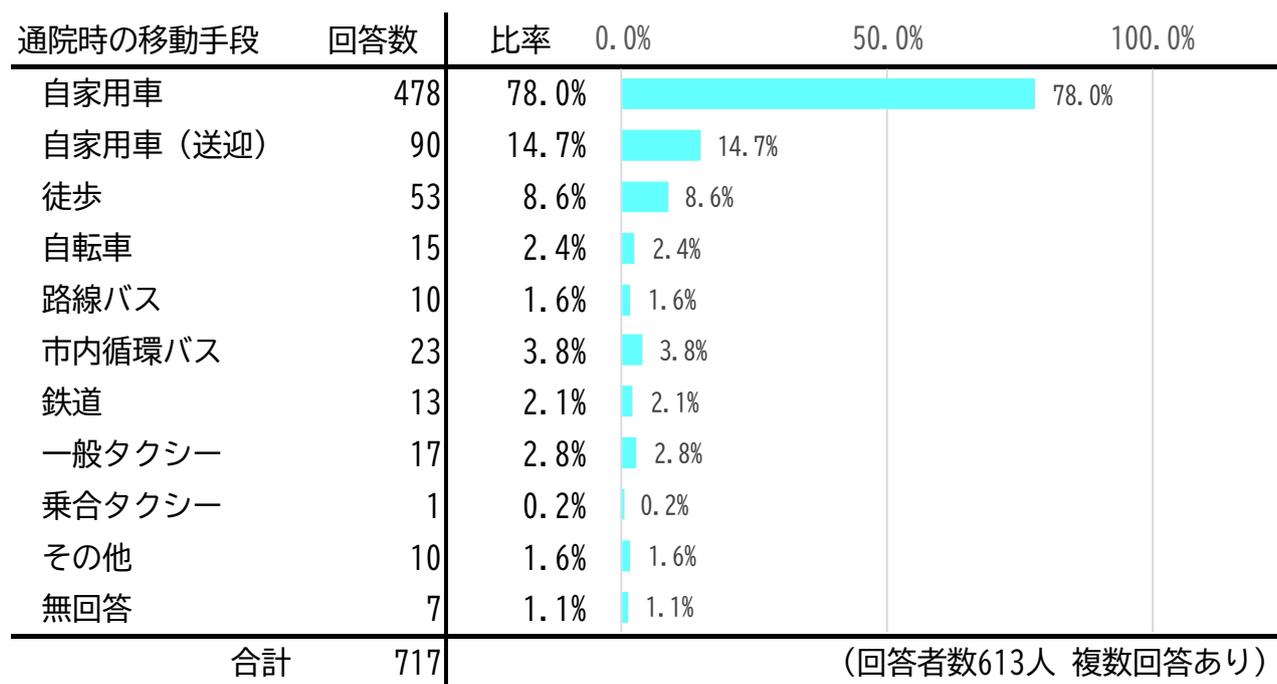
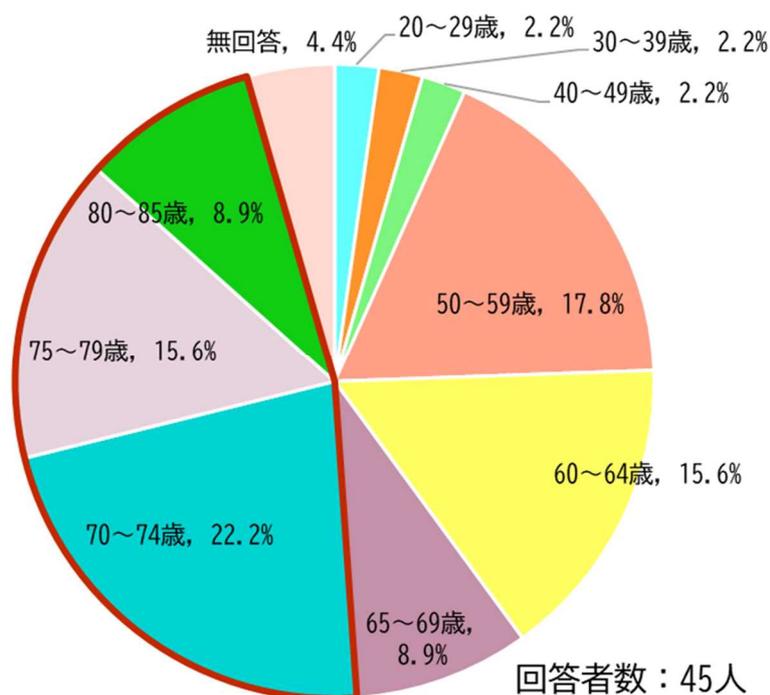


図 公共交通機関利用回答者の年齢構成



出典：市民アンケート調査結果（2023（R5）年）

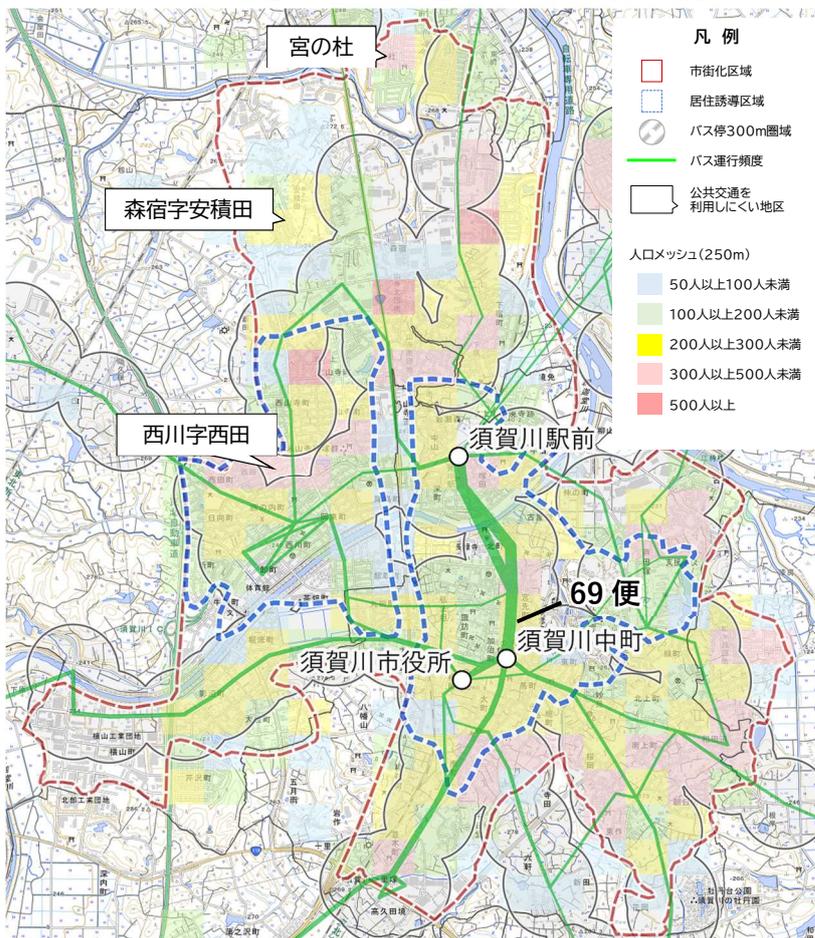
3 地域公共交通を取り巻く課題

3-1 地域公共交通を取り巻く課題

課題1：市街地における公共交通利便性の向上

- 市街地には、公共施設のほか、商業施設や医療施設が集積しており、路線バスや市内循環バスが、それらの施設までの移動を支えています。
- 市街地の中には、西川地区の一部や宮の杜地区等、人口が集積しているにもかかわらず、バス停からの距離が300m以上ある「公共交通を利用しにくい地区」(バス停圏域外)が点在しています。
- 「須賀川駅前」バス停から「須賀川中町」バス停間の路線バス及び市内循環バスは片道最大69便が運行されているものの、運行時間の間隔が密接している時間帯があり、その運行本数の多さを生かしきれていない状況です。

図 市街地における交通サービスの提供状況



課題2：郊外エリアにおける公共交通ネットワークの再構築

- 郊外エリアでは、路線バスや乗合タクシーを中心に公共交通ネットワークを構築していますが、通勤・通学以外の時間帯に路線バスの運行がないなど、買い物や通院には利用しにくい状況が発生しています。また、郊外の路線バス利用者数の減少により、路線の廃止やバス事業者の撤退が懸念されています。
- 市の西部地域においては、バス停からの距離が300m以上ある「公共交通を利用しにくい地区」が大半を占めており、乗合タクシーの運行区域が限られているため、その解消が課題となっています。
- 東西に広い市域の地形的特性から、郊外エリアにおいては人口集積や移動ニーズ等、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの再構築が求められています。

※郊外エリアの公共交通不便地域については、P18 参照

課題3：近隣自治体等、市外からの移動手段の確保

○JR 東北本線や JR 水郡線、地域間幹線系統^{※8}の路線バスにより、市域をまたぐ移動を支えています。路線バスには、輸送量（利用者数）が国の補助要件に満たない路線が多く、今後のバス路線維持が課題となっています。

○JR 水郡線については、輸送密度が国の示す基準以下であるため、県や沿線自治体等で構成する協議会における再構築方針の作成が求められる可能性があるなど、今後の路線維持が課題となっています。

表 地域間幹線系統一覧

路線名	乗車密度 ^{※6}	輸送量 ^{※7}	備考
竜崎経由石川線	1.1	5.0	
母畑経由石川線	1.0	6.0	
矢田野経由長沼線	0.6	2.6	
矢田野経由長沼高校線	0.9	3.1	2022(R4)年9月 廃止
横田経由長沼線	0.8	4.4	
横田経由長沼高校線	1.1	1.1	2022(R4)年9月 廃止
竜生線・二岐線	0.7	3.4	
長沼線	1.8	7.7	2022(R4)年3月 廃止
横田経由長沼小学校線	—	—	2022(R4)年10月 新設
南タウン・向陽台団地線	—	—	2023(R5)年10月 新設

※乗車密度・輸送量は 2022 (R4) 年時点

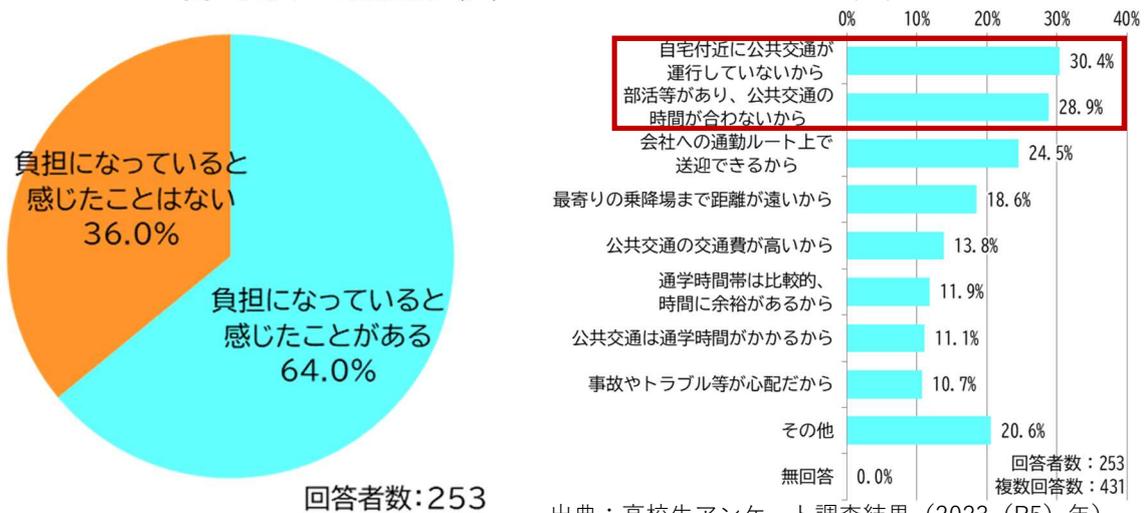
課題4：通学を支える公共交通ネットワークの再構築

○高校生アンケート調査によると、高校生の通学手段として保護者の送迎が常態化しており、保護者回答者 253 人のうち 162 人、64%の保護者が「送迎が負担になっていると感じたことがある」と回答しました。

○各高等学校の立地環境の違いから、通学手段が大きく異なっており、特に清陵情報高等学校での自転車のみの通学割合が 54.5%（好天時）と顕著です。

○保護者が送迎を行っている理由としては、「自宅付近に公共交通が運行していない」「部活動等の時間と公共交通の時間が合わない」が上位を占めており、課題となっています。

図 送迎への負担感（左） 送迎を行っている理由（右）



※6 乗車密度…バスに乗っている乗客数のその路線全体での平均のこと。平均乗車密度とも言う。

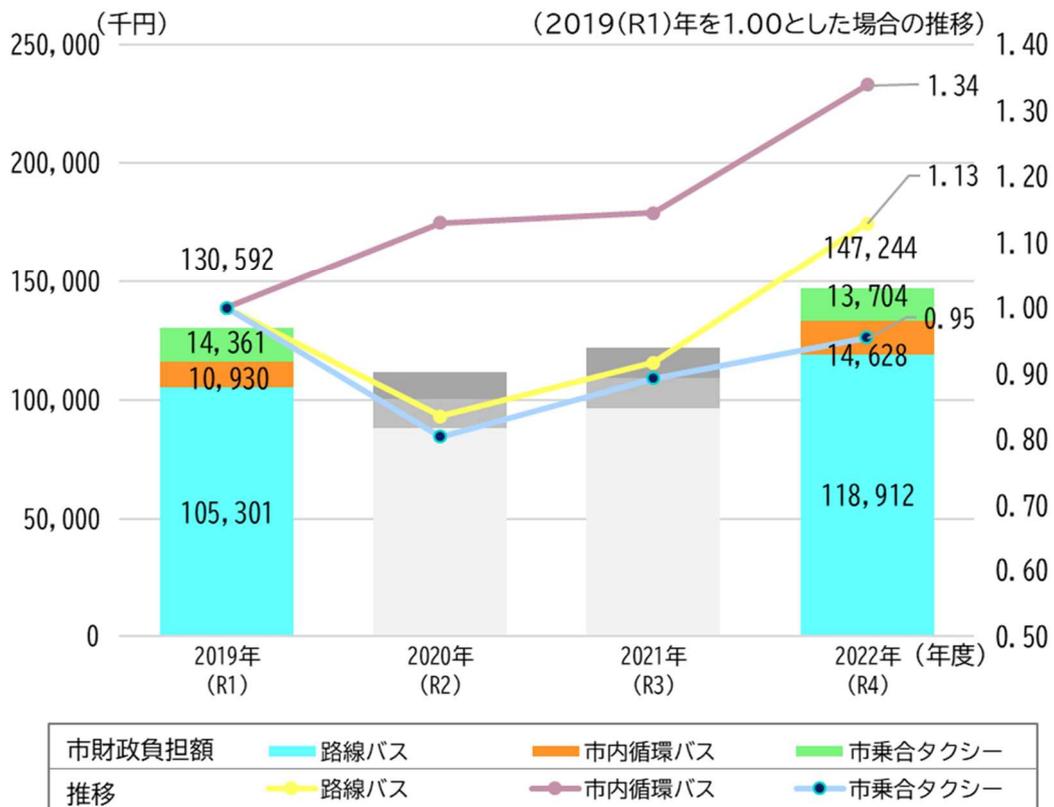
※7 輸送量…その路線が運んでいる旅客の人数のことで、乗車密度（人）×運行回数（回）で計算されます。

※8 地域間幹線系統…複数の市町村（H13.3.31 時点）にまたがり、かつ 1 日当たりの輸送量や運行回数が基準以上の広域的な幹線路線。基準を満たすことにより、国補助（地域公共交通確保維持事業）の対象となります。

課題7：持続可能な経営基盤の構築

- 人口減少が進んでいる現在においては、公共交通利用者を増加させるため、公共交通に対する「理解を深める」「積極的に利用する」「支える」といった市民の意識を醸成するモビリティマネジメント^{※12}等の取組が課題となっています。
- 路線バス、市内循環バス、乗合タクシーにおける市の財政負担額は、2022（R4）年度時点で147,244千円と、2019（R1）年度の130,592千円から12.7%増加しているほか、現在、国の特例措置により補助を受けている地域間幹線系統の路線バスにおいても、その特例期間の終了が懸念されるなど、公共交通を維持する上では、市の財政負担軽減が課題となっています。
- 交通事業者の乗務員不足等、近年明らかになってきた課題について、デジタル技術の活用をはじめ、地域住民や公共交通沿線施設等の多様な主体との連携・協働（共創）を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークを構築する必要があります。

図 公共交通にかかる市財政負担



※12 モビリティマネジメント…1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す取組。交通教育とも言う。

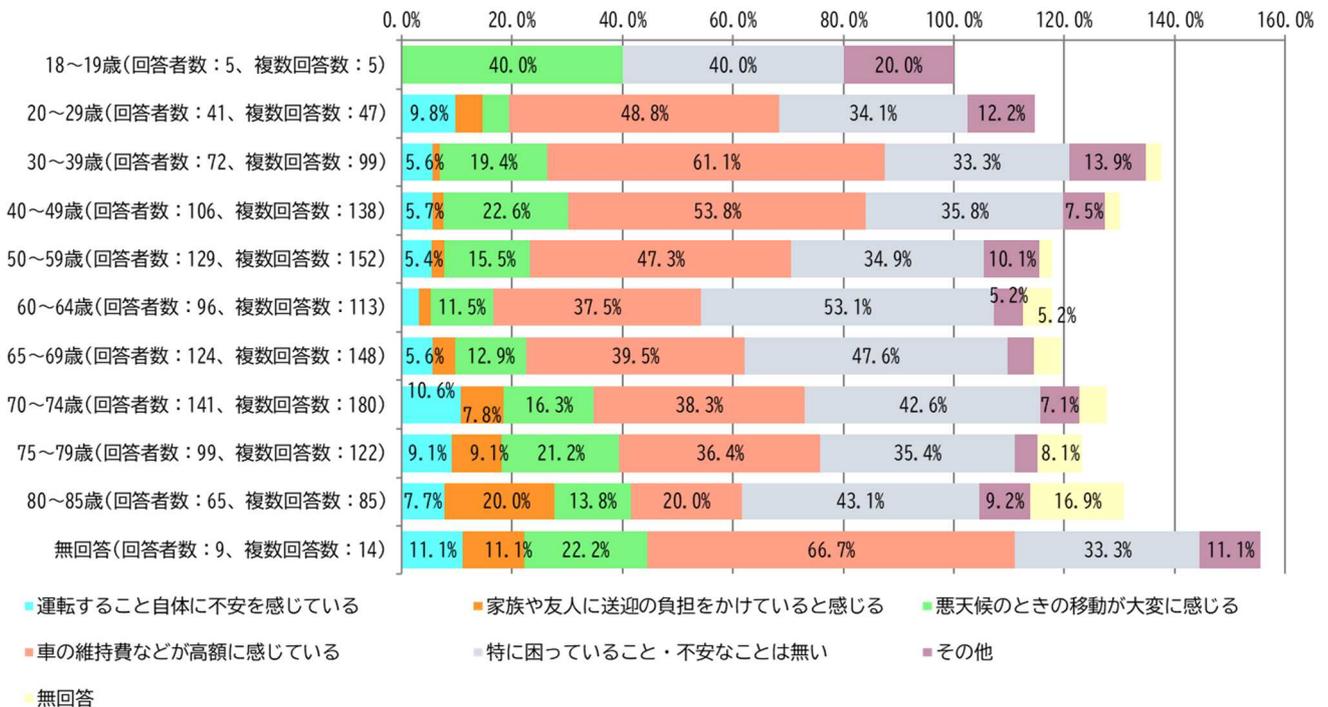
課題8：他のまちづくり分野との連携強化

○観光施設との連携においては、季節特有の需要やイベント時にシャトルバスや臨時列車等の運行により対応しているものの、施設へのアクセスの改善をはじめ、交通渋滞の緩和や多言語対応等が課題となっています。

○高齢者は、年齢が上がるにつれて自家用車運転への不安や、送迎者への負担感等から、地域のイベントや活動に参加する外出機会が減少する傾向にあり、健康寿命の延伸や経済的な負担軽減を図るため、公共交通の利便性の向上が求められています。

○現状は自家用車の利用が主流となっていますが、公共交通の利用促進を図ることで、交通量削減による混雑緩和や二酸化炭素排出量の削減が求められています。

図 現在の移動手段を利用する上で困っていること



出典：市民アンケート調査結果（2023（R5）年） ※5%以下は非表示

4 計画の基本方針・基本目標

4-1 基本方針

本市の総合計画に掲げる将来都市像「共につくる 住み続けたいまち すかがわ」の実現に向け、本計画の基本方針を以下のとおり定めます。

■本市がめざす将来都市像

共につくる 住み続けたいまち すかがわ



基本方針

暮らしに寄り添う公共交通ネットワークの構築

4-2 基本目標

本市の現状や地域公共交通を取り巻く課題等を踏まえ、以下の3つの基本目標を設定します。

基本目標1

生活を支え交流を創る公共交通ネットワークの構築

基本目標2

誰もが利用しやすい環境整備の推進

基本目標3

持続可能な公共交通の基盤整備

4-3 SDGs 理念の反映

SDGs (Sustainable Development Goals、持続可能な開発目標) は、経済・社会・環境の三側面における持続可能な開発を総合的な取組として推進し、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指す国際社会の共通目標です。

2015 (H27) 年の国連サミットで決定した SDGs は、貧困、保健、エネルギー、気候変動等の17の国際目標(ゴール)と169のターゲットを設定していますが、SDGsが目指す社会の実現のためには、全ての国、全ての人が実現に向けて役割を果たす必要があり、多様な主体の参画が求められています。

本計画では、17の目標(ゴール)のうち、特に「11. 住み続けられるまちづくりを」の達成に取り組むとともに、福祉や環境、公民のパートナーシップの推進等についても、SDGsの理念に基づき推進します。



4-4 公共交通ネットワークの将来像

本計画における基本方針や基本目標をはじめ、都市計画マスタープランや立地適正化計画等を踏まえ、次の方針に基づき中心部と郊外エリアの連携促進による持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

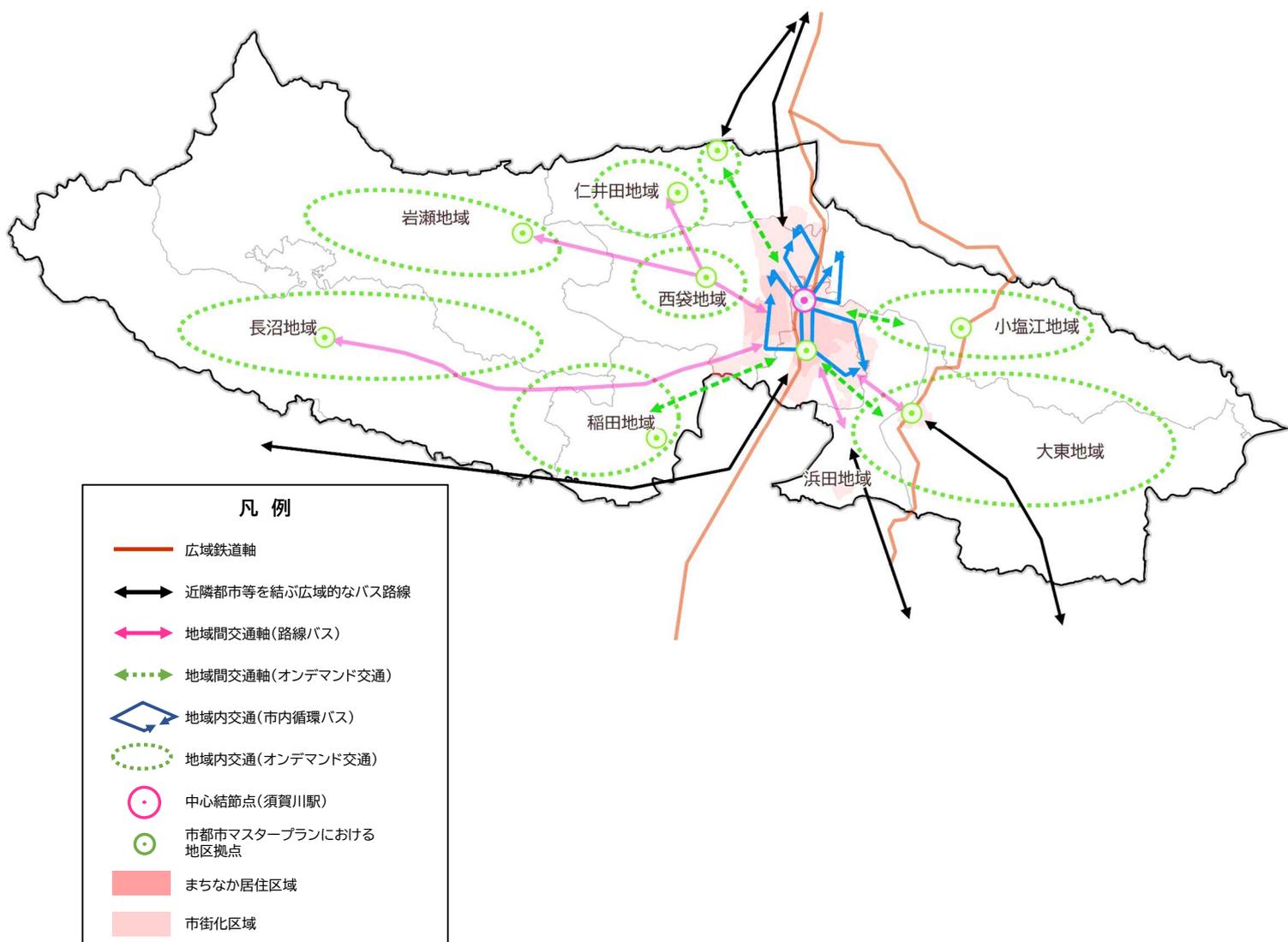
○中心部である「まちなか居住区域及び市街化区域」では、市内循環バスを中心に区域内の拠点間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

○郊外エリアでは、オンデマンド交通を中心に地域内での移動を可能とし、地域コミュニティの維持を図ります。

○中心部と郊外エリアとの間の移動は、各地域の実情に応じながら、路線バスやオンデマンド交通により確保します。

○近隣都市との移動は、JR 東北本線や JR 水郡線、広域バス路線によるアクセス性の維持を目指していきます。

図 公共交通ネットワークの将来像



4-5 各公共交通の役割

公共交通ネットワークの将来像実現に向け、それぞれの公共交通の役割を下表のとおり定め、取組を進めます。

表 須賀川市における公共交通の役割

交通手段		役割
広域鉄道軸	鉄道	○県や近隣市町村と連携し広域的な連携を支える公共交通ネットワーク
近隣都市等を結ぶ広域的なバス路線	路線バス（広域）	○県や近隣市町村と連携し、市外への移動を支える公共交通ネットワーク
地域間交通軸 ・路線バス ・オンデマンド交通	路線バス（市内） 乗合タクシー	○広域的なバス路線を補完し、地域間の移動を支える公共交通ネットワーク
地域内交通 ・循環バス ・オンデマンド交通	市内循環バス 乗合タクシー AI オンデマンド交通	○地域間交通軸を補完し、地域内の移動を支える公共交通ネットワーク
その他	一般乗用タクシー等	○鉄道、路線バス、乗合タクシーでは対応できない需要に対応

4-6 施策体系

基本方針:暮らしに寄り添う公共交通ネットワークの構築

●課題

課題1:市街地における公共交通利便性の向上

課題2:郊外エリアにおける公共交通ネットワークの再構築

課題3:近隣自治体等、市外からの移動手段の確保

課題4:通学を支える公共交通ネットワークの再構築

課題5:市内での移動と市外への移動を結ぶ乗換拠点の機能向上

課題6:待合空間等、利用環境の改善

課題7:持続可能な経営基盤の構築

課題8:他のまちづくり分野との連携強化

●基本目標

基本目標1

生活を支え交流を創る公共交通ネットワークの構築

- 人口や施設が集積する市街地ではアクセス性や回遊性の向上を目指します。
- 市内各地域では、地域の実情に応じた市民の生活や交流を支える移動手段としての機能の充実を図ります。
- 市内と近隣自治体を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの維持を図ります。

基本目標2

誰もが利用しやすい環境整備の推進

- 利用者に寄り添った安全で快適な待合環境への改善を目指します。
- 運行情報・利用方法・乗換案内等の情報を充実するとともに、多様な媒体での情報発信に努めるなど、利便性の向上を目指します。

基本目標3

持続可能な公共交通の基盤整備

- 交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市の補助等）をはじめ、公共交通沿線の施設や他のまちづくり分野との連携を強化しながら、持続性を高める仕組みの構築を目指します。
- 様々な分野と連携した取組を展開し、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの構築を目指します。

●施策・事業

施策1-1：中心部の公共交通ネットワークの再構築

- 1-1-1：中心部における循環バス網の再構築
- 1-1-2：市街地幹線軸における運行時間の平準化

施策1-2：地域の実情に応じた郊外エリアの公共交通ネットワークの再構築

- 1-2-1：路線バス網の見直しによる運行内容の改善
- 1-2-2：過疎地域へのオンデマンド交通の導入

施策1-3：広域的な公共交通ネットワークの再構築

- 1-3-1：県や近隣自治体と連携した広域バス路線及び鉄道の維持・確保

施策1-4：需要に応じた新たな交通サービスの導入検討

- 1-4-1：新たな輸送サービスの導入に向けた検討

施策2-1：公共交通機関同士の乗換拠点の構築

- 2-1-1：駅周辺整備による乗換拠点としての須賀川駅の機能強化

施策2-2：多様な主体と連携した待合環境の改善

- 2-2-1：既存施設を活用した待合環境の充実

施策2-3：ICT技術やデータを活用したサービスの向上

- 2-3-1：運行や乗換情報等の充実
- 2-3-2：運賃決済における利便性の向上

施策3-1：普及・啓発活動等のモビリティマネジメントの実施

- 3-1-1：市民や企業向けの普及・啓発活動の実施

施策3-2：多様な主体との共創や住民共助によるプラットフォームの構築

- 3-2-1：商業施設や観光施設と連動した利用促進の展開
- 3-2-2：福祉分野との連携体制の構築と連携強化
- 3-2-3：地域における共創や住民共助を促すプラットフォームの構築

施策3-3：脱炭素社会に向けた取組の推進

- 3-3-1：環境に配慮した取組の推進

5 施策と数値目標

5-1 基本目標を達成するための施策・数値指標

基本目標1 生活を支え交流を創る公共交通ネットワークの構築

(1) 目標の考え方

- 人口や施設が集積する市街地ではアクセス性や回遊性の向上を目指します。
- 市内各地域では、地域の実情に応じた市民の生活や交流を支える移動手段としての機能の充実を図ります。
- 市内と近隣自治体を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの維持を図ります。

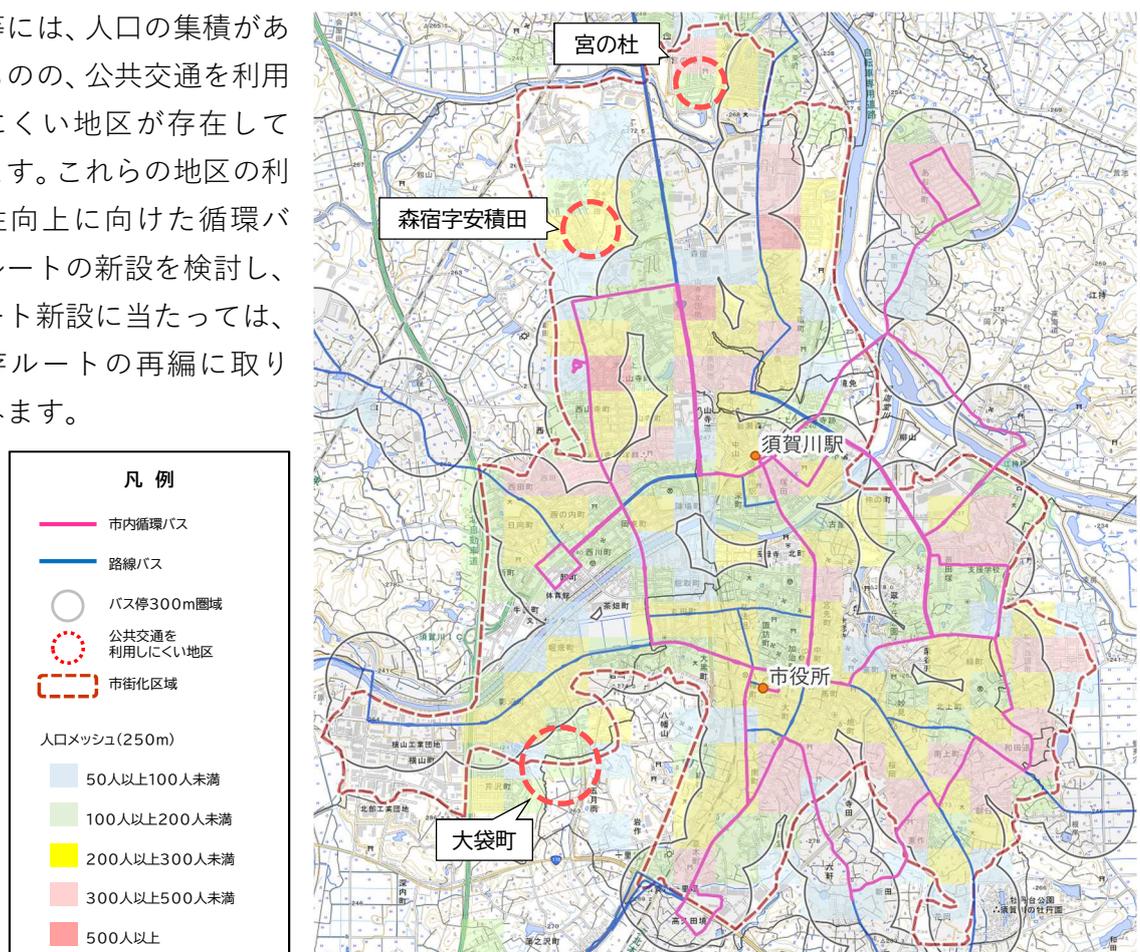
(2) 施策・事業

施策1-1 中心部の公共交通ネットワークの再構築

1-1-1 中心部における循環バス網の再構築

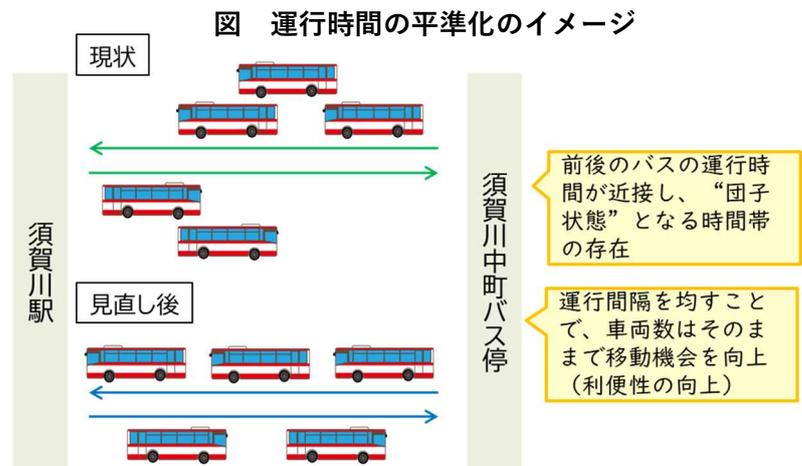
○市街化区域の北部や南西部等には、人口の集積があるものの、公共交通を利用しにくい地区が存在しています。これらの地区の利便性向上に向けた循環バスルートの新設を検討し、ルート新設に当たっては、既存ルートの再編に取り組みます。

図 市街化区域における公共交通を利用しにくい地区



1-1-2 市街地幹線軸における運行時間の平準化

- 中心部における交通便利性を向上させるため、ピーク時を除く日中帯における「須賀川中町」バス停から「須賀川駅前」バス停間の運行間隔の平準化に努めます。



施策1-2 地域の実情に応じた郊外エリアの公共交通ネットワークの再構築

1-2-1 路線バス網の見直しによる運行内容の改善

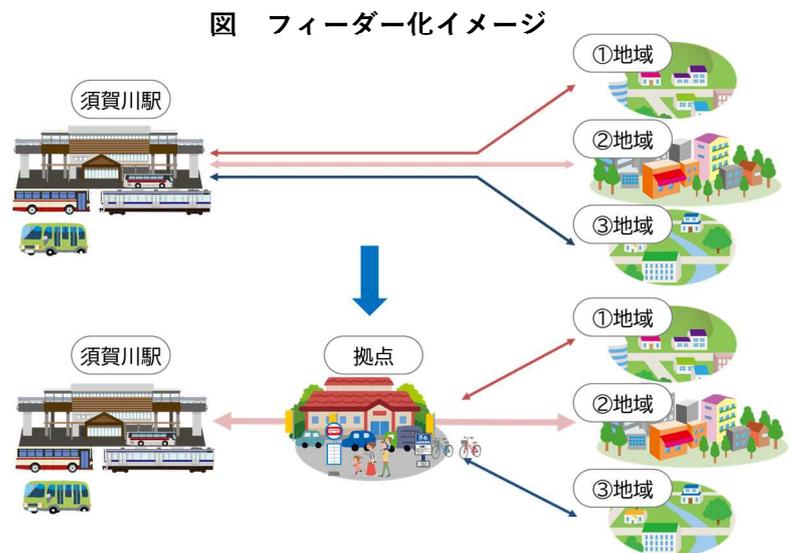
- 郊外エリアと須賀川駅を結ぶ複数の長大路線は、地域の利用実態に合わせた路線の統合を図るなど、利用者の利便性を確保しつつ需要の集約を図り、運行経費の削減や車両・運転手等の交通資源の最適化に努めます。

- 利用の少ない路線・区間は、需要に応じてフィーダー^{※13}化(支線化)を検討するとともに、路線バスの存続が難しい場合はオンデマンド交通への移行も含めた検討を進めます。

- 上限運賃や通し運賃の設定を促進し、路線統合やフィーダー化による乗換負担の軽減を図ります。

- 通勤・通学の利便性向上を図るため、通勤・通学時間帯のピーク時に合わせた経路の変更をはじめ、バス停の移設・新設及びダイヤの見直しを検討します。特に高校生の通学については、保護者送迎による負担や道路の混雑を軽減するため、高等学校所在地までのアクセス性の向上を図ります。

- 路線の見直しを検討するに当たっては、利用実績等を踏まえ、需要の多寡に応じた適正なサービスレベル(路線数・便数・車両総台数等)を目指して検討を進めます。

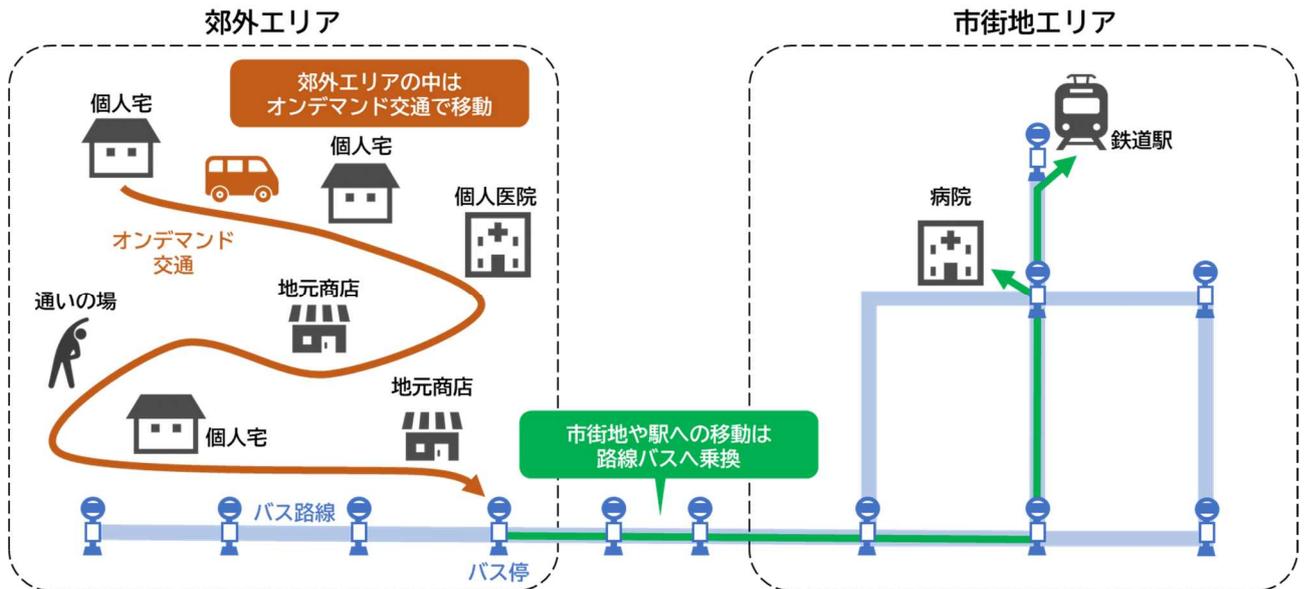


※13 フィーダー…鉄軌道や広域路線バス等の交通ネットワーク(幹線)に接続する支線(枝葉)を指します。

1-2-2 過疎地域へのオンデマンド交通の導入

- 郊外エリアの公共交通不便地域に、AI 配車システムを活用した乗合型オンデマンド交通を導入し、エリア内での移動需要に対応しながら、路線バスへの接続をスムーズにし、市街地への移手段の確保に努めます。
- 乗合タクシーの運行エリアにおいては、路線バスと一部競合している箇所も存在しているため、過疎地域におけるオンデマンド交通の実証運行結果を踏まえながら、予約方法や運行形態の見直し等による公共交通ネットワークの最適化に取り組みます。

図 運行イメージ



施策1-3 広域的な公共交通ネットワークの再構築

1-3-1 県や近隣自治体と連携した広域バス路線及び鉄道の維持・確保

■広域バス路線の維持・確保

- 福島県をはじめ、近隣自治体や関係機関と連携し、広域的な公共交通ネットワークの維持・確保に努めます。
- 地域間幹線系統は、地域公共交通確保維持改善事業を活用しながら路線の維持・確保を図るとともに、近隣自治体との連携を図りながら、利用の少ない路線・区間については需要に応じた運行内容等の見直しを検討します。

■鉄道の維持・確保

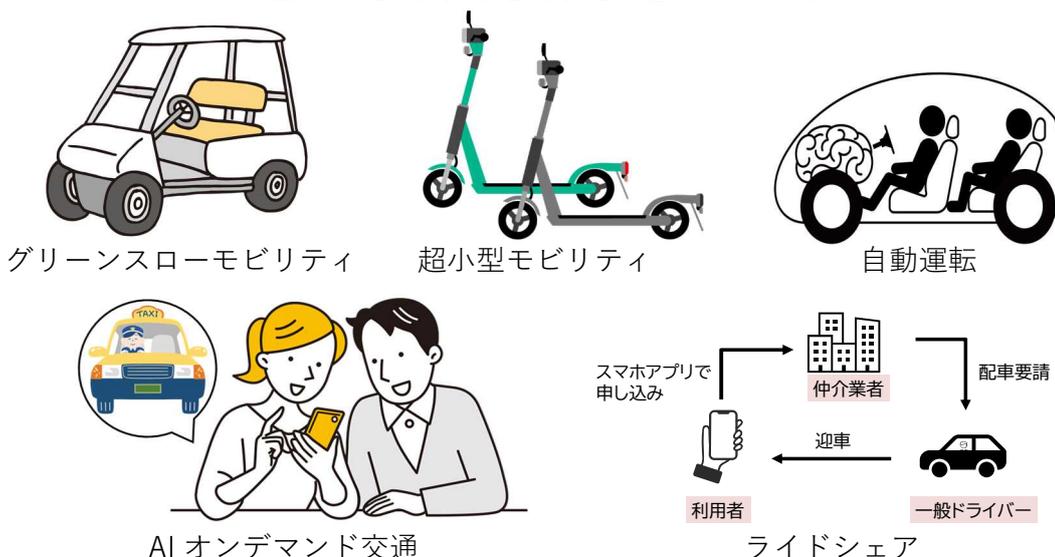
- 日常生活の移手段として、通勤・通学、通院等に利用されている JR 東北本線及び JR 水郡線については、福島県鉄道活性化対策協議会や水郡線活性化対策協議会を中心に、福島県や沿線自治体と連携しながら維持・確保に努めます。
- 須賀川駅等の交通結節点においては、公共交通機関相互の乗換時間の短縮等、利用者の需要に応じた接続ダイヤの見直しに取り組みます。

施策1-4 需要に応じた新たな交通サービスの導入検討

1-4-1 新たな輸送サービスの導入に向けた検討

○ICT※14を活用した交通サービスが提供され、新技術に対する関心が高まっているため、本市の実情に応じた新たな交通サービスについて、様々な分野と連携・協働（共創）を図りながら、利便性や持続性等の効果を検証し、対象エリアの拡大や本格運行への移行等、今後の公共交通の在り方を検討します。

図 新たな技術を活用した交通サービスの例



(3) 指標・数値目標

■公共交通カバー率

指標	単位	現況値	目標値
		2023 (R5)	2028 (R10)
公共交通カバー率	%/年	81.76	85.00

【算出方法】

- ・ (バス停 300m カバー圏域 + 乗合タクシー及びオンデマンド交通運行エリアカバー圏域) / 人口分布

■市内循環バス利用者数

指標	単位	現況値	目標値
		2022 (R4)	2028 (R10)
市内循環バス利用者数	人/年	59,762	70,000

【算出方法】

- ・ 市内循環バスの利用者数 ※交通事業者からの提供データ

※14 ICT (Information and Communication Technology) …高度情報通信技術。通信技術を活用したコミュニケーションを意味します。

基本目標2 誰もが利用しやすい環境整備の推進

(1) 目標の考え方

- 利用者に寄り添った安全で快適な待合環境への改善を目指します。
- 運行情報・利用方法・乗換案内等の情報を充実するとともに、多様な媒体での情報発信に努めるなど、利便性の向上を目指します。

(2) 施策・事業

施策2-1 公共交通機関同士の乗換拠点の構築

2-1-1 駅周辺整備による乗換拠点としての須賀川駅の機能強化

- 須賀川駅西地区都市再生整備計画に基づく須賀川駅周辺整備により、鉄道や路線バス、市内循環バス、一般タクシー等の公共交通機関同士の乗換機能向上のため、利用しやすい待合スペースの整備を行い、乗換拠点としての須賀川駅の機能強化を図ります。
- 多くの乗降者が利用する須賀川駅においては、鉄道や路線バス等のダイヤ改正情報を各事業者間で共有し反映するなど利用者の利便性向上に努めます。

施策2-2 多様な主体と連携した待合環境の改善

2-2-1 既存施設を活用した待合環境の充実

- 利用者が多いバス停では、上屋やベンチの設置等の環境改善に取り組むとともに、公共施設をはじめ、主要な商業施設や医療施設等との連携を図り、敷地内への車両乗り入れのほか、既存待合スペースやイートインスペースの活用等を検討し、待合環境の充実に取り組みます。
- 待合環境の充実を図るため、ICT技術等を活用したデジタルサイネージ等、分かりやすい運行情報提供の促進に努めます。

施策2-3 ICT技術やデータを活用したサービスの向上

2-3-1 運行や乗換情報等の充実

■GTFS データ活用による情報提供

- 利用者の利便性向上を図るため、運行事業者により整備されている GTFS データ (GTFS-JP^{※15}、GTFS リアルタイム^{※16}) を活用し、待合スペースにおけるデジタルサイネージでの運行情報提供の促進に努めます。
- GTFS データについては、データ公表によるオープンデータ化や、適切なデータ更新、乗合情報案内事業者への最新データの提供等を促進することにより、利用者への分かりやすい運行情報の提供に努めます。

※15 GTFS-JP…バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ

※16 GTFS リアルタイム…バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ

■MaaS^{※17}の検討

○移動に関する予約・決済等の手続をワンストップ化し、公共交通の利便性を向上させる
MaaSについては、他自治体での取組状況や本市の実情等を踏まえながら、導入を検討します。

■各事業主体による運行情報等の提供

○市民や来訪者等による公共交通の利用促進を図るため、新たな交通手段や路線バスの再編等に合わせ、市内公共交通の運行に関する情報をまとめた「須賀川市公共交通マップ」の作成・配布、デジタル版の配信のほか、観光・商業施設や福祉・医療施設等の関係機関と連携を図りながら、各事業者での運行ダイヤや乗換情報等の提供に努めます。

2-3-2 運賃決済における利便性の向上

○路線バスにおけるICカード決済に加え、クレジットカードや電子マネーのほか、アプリによる二次元バーコード決済の導入を促進し、運賃決済における利便性の向上に取り組みます。

(3) 指標・数値目標

■市内公共交通年間乗車人員数

指標	単位	現況値	目標値
		2022 (R4)	2028 (R10)
市内公共交通年間乗車人員数	人/年	100,095	111,000

【算出方法】

・市内路線バス、市内循環バス、乗合タクシー、AI オンデマンド交通の利用者数の合計

※交通事業者からの提供データ

■須賀川駅前バス停における1日当たりの利用者数

指標	単位	現況値	目標値
		2023 (R5)	2028 (R10)
須賀川駅前バス停における 1日当たりの利用者数	人/日	223	250

【算出方法】

・(自主運行路線を除いた路線バス及び市内循環バスの須賀川駅前バス停における年間乗車数+年間降車数) / 365

※交通事業者からの提供データ

※17 MaaS (Mobility as a Service/マース) …利用者が多様なモビリティサービス (鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリング等) に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

基本目標3 持続可能な公共交通の基盤整備

(1) 目標の考え方

- 交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市の補助等）をはじめ、公共交通沿線の施設や他のまちづくり分野との連携を強化しながら、持続性を高める仕組みの構築を目指します。
- 様々な分野と連携した取組を展開し、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの構築を目指します。

(2) 施策・事業

施策3-1 普及・啓発活動等のモビリティマネジメントの実施

3-1-1 市民や企業向けの普及・啓発活動の実施

- 公共交通の乗り方教室を通して、交通機関の使い方を考え、体験することにより、一人ひとりが、自分の目的に合わせて自家用車と公共交通をうまく使い分けるといった行動変化を促し、地域全体で公共交通を支えるという意識を醸成するため、モビリティマネジメント活動を展開します。
- 小中学校での公共交通を活用した課外授業に取り組むなど、小中学生に対しての公共交通の利用啓発に努めます。
- 市内に立地する企業や事業者等を対象に、公共交通に関する情報を提供しながら、ノーマイカーデーの設定等の公共交通利用促進に向けた啓発活動に取り組みます。

図 乗り方教室の様子



施策3-2 多様な主体との共創や住民共助によるプラットフォームの構築

3-2-1 商業施設や観光施設と連動した利用促進の展開

- 商業施設と連携し、敷地内へのバス車両乗り入れの検討や既存待合スペースやイートインスペースの活用等を検討しながら、利用促進と利用者の利便性向上に努めます。
- 観光施設や事業者と連携し、観光客向けの情報媒体等を活用しながらアクセス方法や運行ダイヤ等の公共交通に関する情報提供に努めます。

3-2-2 福祉分野との連携体制の構築と連携強化

■移送サービスとの連携

- 公共交通分野と福祉分野間での連携体制を構築しながら、高齢者や障がい者等の外出機会の創出を図ることにより、健康寿命の延伸に役立てるほか、公共交通利用者の増加に努めます。

■運転免許返納者への外出支援

○運転免許返納者に対する公共交通利用支援制度を引き続き実施するとともに、内容の充実について検討します。

■バリアフリーに対応した車両の導入

○高齢者等の利便性向上を図るため、交通事業者によるノンステップバス等の低床バス^{※18}や車いすのまま乗降可能なユニバーサルデザインタクシーの導入促進に努めます。

3-2-3 地域における共創や住民共助を促すプラットフォームの構築

○地域や住民が選択できる交通手段を確保するため、連携・協働（共創）による新たな移動手段や公共交通を考えるプラットフォームの構築に取り組みます。

○プラットフォームには、住民だけでなく、地域内の事業者や交通事業者の参加促進に努めます。

施策3-3 脱炭素社会に向けた取組の推進

3-3-1 環境に配慮した取組の推進

■環境に優しいモビリティマネジメントの実施

○モビリティマネジメントやノーマイカーデー等の取組を推進することにより、自家用車と公共交通をうまく使い分けるという行動変化を促し、環境負荷の低減を図ります。

■環境に配慮した車両の導入

○ハイブリットバスや電動バス等、環境負荷の低い車両の導入を促進します。

○輸送の効率化や環境負荷軽減に向け、交通事業者による貨客混載型の配送システムの導入を促進します。

(3) 指標・数値目標

■市内公共交通への公的資金投入額（利用者1人当たり）

指標	単位	現況値	目標値
		2022 (R4)	2028 (R10)
市内公共交通への公的資金投入額 (利用者1人当たり)	円/年	1,227	1,200

【算出方法】

・市内公共交通への公的資金投入額 / (市内路線バス、市内循環バス、乗合タクシー、AI オンデマンド交通の利用者数)

※市内路線バス、市内循環バス、乗合タクシー、AI オンデマンド交通の利用者数：交通事業者からの提供データ

※18 低床バス…高齢者や児童にも乗り降りが容易になるよう、床面を超低床構造として乗降ステップをなくしたノンステップバスや、乗降ステップを1段だけとしたワンステップバスがあります。

■市民1人当たりの市内公共交通の利用回数

指標	単位	現況値	目標値
		2022 (R4)	2028 (R10)
市民1人当たりの市内公共交通の利用回数	回/年	1.3	1.5

【算出方法】

・(市内路線バス、市内循環バス、乗合タクシー、AI オンデマンド交通の利用者数) / 須賀川市の総人口

※須賀川市総人口：住民基本台帳のデータ（3月末時点）

※市内路線バス、市内循環バス、乗合タクシー、AI オンデマンド交通の利用者数：交通事業者からの提供データ

5-2 実施期間及び主体

本計画に掲げた事業の実施期間及び事業実施主体は下記のとおりです。

表 計画に掲げる事業の実施期間

事業		実施期間					実施主体						
		2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	市	県・近隣自治体	事業者			事業者・関係機関	地域団体・市民
									鉄道	路線バス	タクシー		
1-1-1	中心部における循環バス網の再構築	検討	順次実施			○			○		○		
1-1-2	市街地幹線軸における運行時間の平準化	検討	順次実施			○			○				
1-2-1	路線バス網の見直しによる運行内容の改善	検討	順次実施			○			○				
1-2-2	過疎地域へのオンデマンド交通の導入	実証運行	本格運行			○				○	○	○	
1-3-1	県や近隣自治体と連携した広域バス路線及び鉄道の維持・確保	維持			○	○	○	○					
1-4-1	新たな輸送サービスの導入に向けた検討	順次実施			○						○		
2-1-1	駅周辺整備による乗換拠点としての須賀川駅の機能強化	順次実施			○		○	○					
2-2-1	既存施設を活用した待合環境の充実	検討	順次実施			○			○		○		
2-3-1	運行や乗換情報等の充実	データの更新			○		○	○			○		
2-3-2	運賃決済における利便性の向上	順次実施			○			○					
3-1-1	市民や企業向けの普及・啓発活動の実施	順次実施			○						○	○	
3-2-1	商業施設や観光施設と連動した利用促進の展開	検討	順次実施			○					○		
3-2-2	福祉分野との連携体制の構築と連携強化	検討	順次実施			○					○		
3-2-3	地域における共創や住民共助を促すプラットフォームの構築	順次実施			○						○	○	
3-3-1	環境に配慮した取組の推進	検討	順次実施			○			○	○			

6 事業・施策の推進体制

6-1 推進体制

本計画の推進に当たっては、市が中心となって市民・交通事業者・関係機関等と連携・協働し取り組むとともに、それぞれの主体が基本的な役割を担いながら推進することが必要です。

このため、以下のとおり各主体における基本的な役割を定め、本計画の推進を図ります。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
須賀川市	○国や県との連携を図りながら、本計画全体を推進する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、公共交通の維持・確保に向けた検討を行う。 ○他の分野と連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市のまちづくりと一体となった取組を推進する。
市民	○公共交通の利用者として、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○行政とともに公共交通を支える役割を担うとともに、協働による公共交通の維持・確保に向けた取組に参画する。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた各種事業に取り組むとともに、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○本計画の推進に当たって、行政や交通事業者等と連携した利用促進のための取組を行う。
国・県	○補助制度や法規制をはじめ、他地域での事例等を踏まえながら本計画の推進を支援する。
道路管理者・交通管理者	○本計画の推進に当たって、道路行政の視点からの助言や公共交通運行に当たっての支援を行う。
有識者	○本計画の推進に当たって、専門的・多角的な視点から助言等を行う。

6-2 計画の進行管理

本計画を推進するため、目標ごとに設定した「指標・数値目標」を踏まえ、計画・実行・評価・改善のPDCAサイクル^{※19}による継続的な検証や改善に努めます。

また毎年度「須賀川市総合交通活性化協議会」において、本計画に掲げる事業の進捗状況や目標の達成状況等の確認を行いながら、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

※19 PDCA サイクル…計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に生かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進すること。

6-3 市公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークについて、役割や補助事業の活用、実施主体等を整理したものを以下に示します。

公共交通ネットワークは、自治体や運行事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統・フィーダー系統）をはじめとした支援策を活用して運行を維持・確保する必要があります。

図 市公共交通ネットワーク概略図（2024（R6）年3月時点）

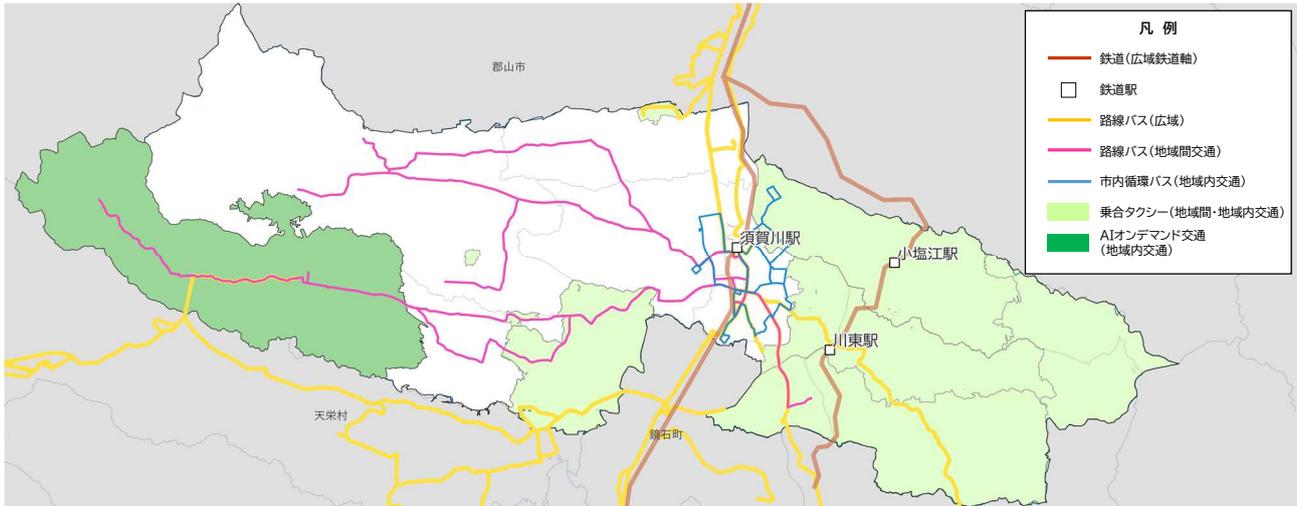


表 市公共交通ネットワーク一覧（2024（R6）年3月時点）

役割区分 (P33 参照)	補助事業 の活用	交付者	系統名	運行区間 または運行区域	事業 許可 区分	運行 態様	実施 主体
広域鉄道軸	-	-	JR 東北本線	-	-	-	交通事業者
	-	-	JR 水郡線	-	-	-	
近隣都市等 を結ぶ広域 的なバス路 線	地域公共交 通確保維持 事業(地域 間幹線系 統)	国 県 市	南タウン・向陽台団地線	季の郷～郡山駅前	道 路 運 送 法 第 4 条 乗 合	路 線 定 期 運 行	交 通 事 業 者
			竜生線・二岐線	須賀川駅前～竜生			
			竜崎経由石川線	須賀川駅前～石川駅 前			
			母畑経由石川線	須賀川駅前～石川駅 前			
	市単 独	市	旧道経由須賀川線	六軒～郡山駅前			
			岩農線	須賀川駅前～岩農			
			成田線	須賀川駅前～東部工 業団地			
			牧の内経由長沼車庫線	須賀川駅前～長沼車 庫			
			古戸経由南沢線	須賀川駅前～南沢			
	なし	-	丸山線	須賀川駅前～丸山車 庫			
郡山須賀川並木町線			並木町～郡山駅前				
			清陵情報高校線	清陵情報高校～郡山 駅前			

役割区分 (P33 参照)	補助事業 の活用	交付者	系統名	運行区間 または運行区域	事業 許可 区分	運行 態様	実施 主体
地域間交通 軸(路線バ ス)	地域公共交 通確保維持 事業(地域 間幹線系 統)	国 県 市	矢田野経由長沼線	須賀川駅前～長沼車 庫	道路 運送法 第4条 乗合	路線定期 運行	交通事業者
			横田経由長沼線	須賀川駅前～長沼車 庫			
			横田経由長沼小学校線	須賀川駅前～長沼小 学校			
	市単独	市	勢至堂線	長沼車庫～勢至堂上			
			矢沢経由町守屋線	並木町～町守屋			
			矢沢経由北横田線	並木町～北横田			
			仁井田経由滝原線	須賀川駅前～滝原			
			岡の内線	須賀川駅前～岡の内			
地域内交通 (市内循環バ ス)	地域公共交 通確保維持 事業 (フィーダー 系統)	国	市内東循環バス (北町先回り)	須賀川駅前～公立病 院前～須賀川駅前	道路 運送法 第4条 乗合	路線定期 運行	市※ (運行委託) ※2024(R6) 年10月以降、 法定協議会が 実施主体
			市内東循環バス (仲の町先回り)				
			市内西循環バス (公立病院先回り)				
			市内西循環バス (市民温泉先回り)				
			市内あおば循環バス (まちなか先回り)				
			市内あおば循環バス (あおば先回り)				
地域間交通 軸・地域内交 通(オンデマ ンド交通)	県補助	県	乗合タクシー(浜田・大東 エリア北路線)	浜尾、下小山田、雨 田、小作田、和田の一 部、上小山田の一部	道路 運送法 第4条 乗合	区域運行	市 (運行委託)
			乗合タクシー(浜田・大東 エリア南路線)	前田川、市野関、田 中、日照田、大栗、虹 の台、狸森			
			乗合タクシー(小塩江エ リア)	江持、堤、あおば町、 塩田の一部、小倉の 一部			
			乗合タクシー(稲田エリ ア)	岩淵、保土原、古戸、 泉田、松塚、稲			
			乗合タクシー(各ニュータ ウンエリア)	向陽町、季の郷			
			乗合タクシー(各ニュータ ウンエリア)	花の里、木之崎字蓑 輪、木之崎字北原、岩 瀬ニュータウン			
			乗合タクシー(東山エリ ア)	塩田、小倉、上小山田 の一部			
地域内交通 (オンデマン ド交通)	県補助 (予定)	県	AIオンデマンド交通 (長沼地域西部エリア)	勢至堂、江花、滝(長 沼)、長沼、志茂、小中 及び梓衝の一部	自家用有 償旅客運 送	区域運行	市 (運行委託)

7 参考資料

7-1 ニーズ調査の実施概要

市民アンケート調査

項目	内容
調査対象	須賀川市内に居住する18歳以上85歳以下の市民を対象
調査期間	2023（R5）年9月14日～26日
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	配布数：3,000票 回収数：1,031票（回収率34.4%）
調査項目	日常生活の移動実態、公共交通の利用、公共交通に対する認識・考え、移動に対する考え、コロナ禍による行動変容、基本属性

高校生・保護者アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内3校（須賀川桐陽高等学校・須賀川創英館高等学校・清陵情報高等学校）の高校1、2年生とその保護者
調査期間	2023（R5）年8月21日～9月1日
配布・回収方法	各校経由で生徒へ配布・オンライン経由による回収
配布・回収数	須賀川創英館高等学校 配布：380票 回収：95票（25.0%） 須賀川桐陽高等学校 配布：439票 回収：68票（15.5%） 清陵情報高等学校 配布：411票 回収：121票（29.4%）
調査項目	高校への通学について（通学手段、利用するバス停・駅名）、公共交通を利用する上で不満に感じる点、公共交通を利用しない理由、学校から帰宅するまでの行動について（行先、移動手段、移動時間、公共交通の利用頻度）、休日の公共交通の利用、送迎状況、送迎による負担状況、公共交通全般に関する意見

民生委員アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内各地区の民生委員・生活支援コーディネーター計158名
調査期間	2023（R5）年7月4日～28日
配布・回収方法	民生委員が集まる方部会時に配布・郵送回収
配布・回収数	配布：158票 回収：98票（62.0%）
調査項目	公共交通以外の移動サービスの有無、自家用車による移動支援の有無、日常的なコミュニティの場の有無、外出に関して困っていること・問題となっていること

施設アンケート・ヒアリング調査

項目	内容
調査対象	公共交通以外の移動手段（患者送迎バス等）を運行していると想定される施設・団体計 13 施設
調査期間	2023（R5）年9月12日～21日
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	配布：13票 回収：8票（61.5%）
調査項目	移動サービスの運行の有無、移動サービスを運行する上で問題となっていること、施設の移動手段確保について問題となっていること、公共交通に関するご意見・要望

予約制乗合タクシー利用者アンケート調査

項目	内容
調査対象	予約制乗合タクシー利用者（現在利用している人と過去に利用したことがある人）
調査期間	2023（R5）年8月29日～9月12日
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	配布数：122票 回収数：52票（42.6%）
調査項目	利用実態、利用する上で使いづらい点、予約型乗合タクシーを利用する上で問題に感じていることや改善してほしいこと

バス利用実態調査

項目	内容
調査対象	市内を運行する路線バス 19 路線（全 104 便） ○市内循環バス：東循環バス、西循環バス、あおば循環バス ○市内路線バス：矢田野経由長沼線、横田経由長沼線、長沼小学校線、勢至堂線、矢沢経由町守屋線、矢沢経由北横田線、仁井田経由滝原線、旧道経由須賀川線、岩農線、久来石経由成田線、二岐線、牧の内竜生経由長沼車庫線、牧の内経由長沼車庫線、古戸経由南沢線、丸山線、岡の内線
調査日	2023（R5）年9月7日
調査方法	始発から終発まで乗り込み形式による調査
回収数	回収数：609票
調査項目	利用実態、今回の路線バスの主な利用目的、利用頻度、運賃の支払い方法、目的地までの移動手段、基本属性

鉄道駅ヒアリング等調査

項目	内容
調査対象	鉄道駅1箇所（須賀川駅）
調査日	2023（R5）年9月7日
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ヒアリング調査 ○調査員による直接聞き取り形式 ■カウント調査 ○須賀川駅の改札口を通過する人数を調査員の目視によるカウント（東北本線の始発から終発まで） ■須賀川駅待合環境現地調査
調査項目	乗り継ぎ実態、乗換する上での問題点、基本属性

事業者アンケート・ヒアリング調査

項目	内容
調査対象	鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社（東北本部、水戸支社） 路線バス事業者：福島交通株式会社 須賀川営業所 乗合タクシー運行事業者：有限会社あづまタクシー、有限会社須賀川交通、長沼観光タクシー合資会社 市内タクシー事業者：株式会社岩瀬タクシー、有限会社共栄タクシー、マルイチ牡丹タクシー株式会社、須賀川観光タクシー有限会社、株式会社オールスター観光
調査期間	2023（R5）年9月4日～12日
配布・回収方法	郵送配布、メールまたはFAXによる回収
配布・回収数	11社中10社回答
調査項目	経営上の課題、利用状況、利用環境改善に向けた現在の取組と今後の取組等

庁内照会・ヒアリング調査

項目	内容
調査対象	都市計画課：将来的なまちづくりの方向性について 観光交流課：今後の観光施策における観光二次交通について 商工課：中心市街地の回遊性向上に向けた交通手段について 長寿福祉課：福祉面での高齢者の移動手段の住み分けについて 社会福祉課：福祉有償運送の現状と交通弱者の移動手段について 学校教育課：スクールバスの今後の在り方について
調査期間	照会：2023（R5）年10月6日～13日 個別ヒアリング：2023（R5）年12月13日
配布・回収方法	照会：メール送付、メール回収 個別ヒアリング：都市計画課、商工課
配布・回収数	6課中6課回答
調査項目	関連施策等の実施状況・問題点・課題、取組の問題点・課題、公共交通への意見

策定:2024(R6)年3月

発行:福島県須賀川市企画政策課

〒962-8601 福島県須賀川市八幡町 135

TEL:0248-75-1111(代表)