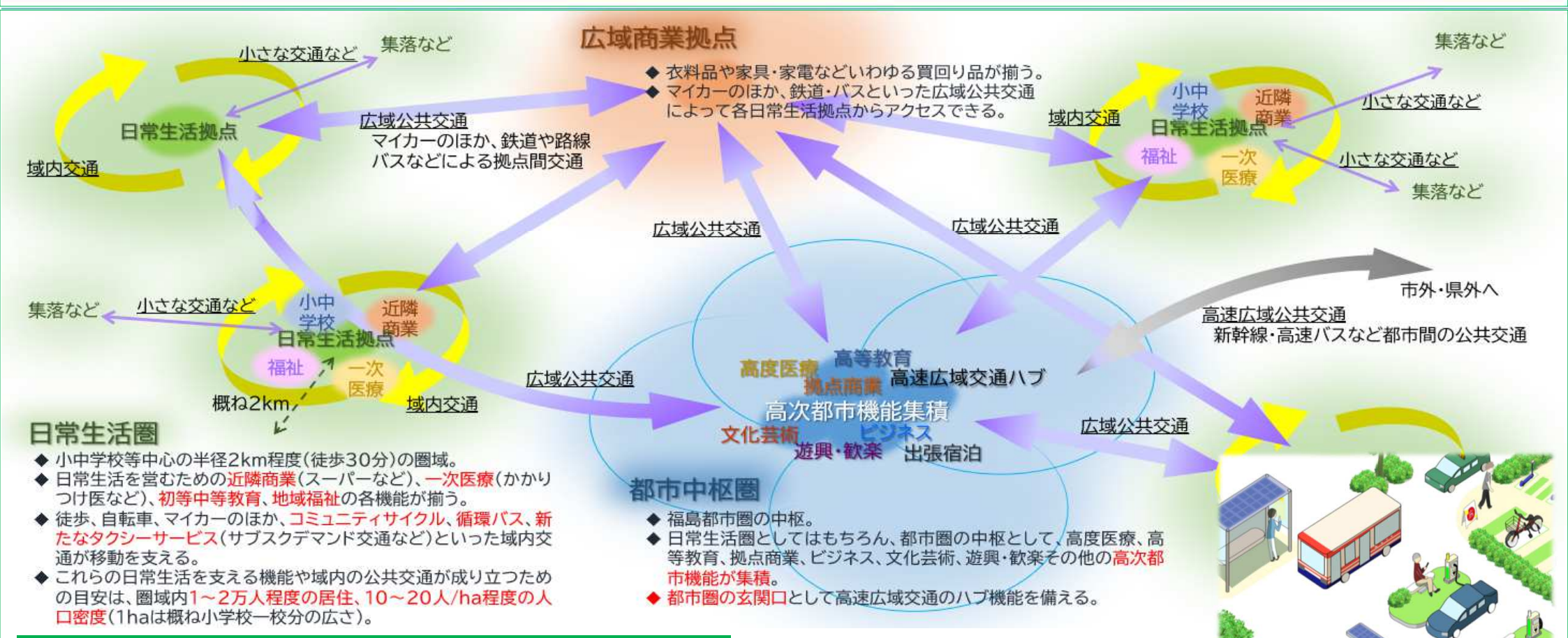
交通系ICカード、マイナンバーカードを利用した高齢者移動支援
～コンパクト＋ネットワークのまちづくりを目指して～

1．福島市が目指す都市のかたち

- 小中学校などを中心とした日常生活圏（近隣商業、一次医療、地域福祉など日常生活を営むための機能が揃う半径2km程度の圏域）を形成し、循環バスや新たなタクシーサービスなど域内交通を充実させることなどにより、マイカーを持たない人も日常生活を営むことが出来る。
- この日常生活圏の中心（日常生活拠点）と、広域商業拠点（衣料品や家具家電などを揃えることが出来る商業施設群）や高次都市機能を備える都市中枢圏（高度医療や高等教育、ビジネス、文化芸術、遊興・歓楽、高速広域交通ハブなど）などを結ぶ広域公共交通のネットワーク（鉄道や路線バスなど）を機能・充実させる。
- このような概念を市民共通の認識とし、その実現のための諸施策を講じることにより、各圏域などへの新たな投資を呼び込み地域の活性化を図るとともに、高コスト構造の都市からの転換・効率化に向けて漸進することにより、人口減少・高齢社会のなかで、市民全体の負担軽減と持続可能な福島市の形成を目指す。

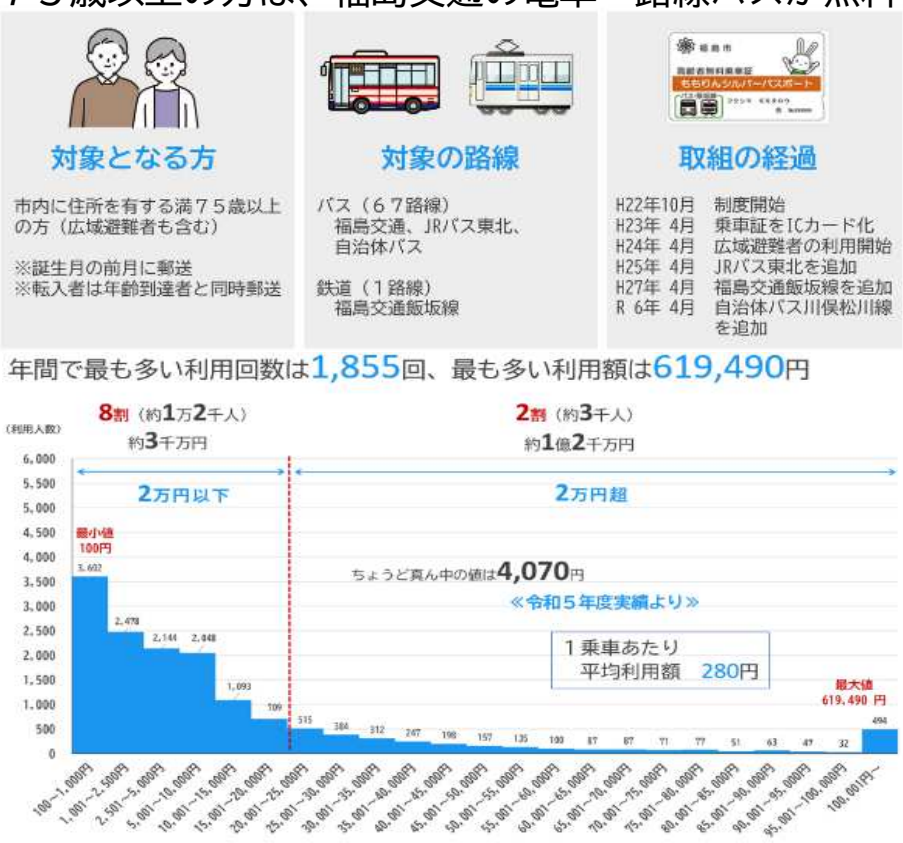


自動車に頼らない「楽しいおでかけ」の選択肢を増やす。
→高齢者移動支援の制度設計を見直ししました。

日常生活拠点の交通サービスイメージ→
徒歩、自転車、マイカーのほか、コミュニティサイクル、新たなタクシーサービス、カーシェアなどが域内交通を支える

2．これまでの制度

７５歳以上の方は、福島交通の電車・路線バスが無料で乗車可能（H22スタート）



課題１　利用しづらさ
公共交通不便地域では利用がしづらい（市内の２割程度）

- バス停や駅が遠くて使いにくい（バスや電車に乗ることに不慣れ）
- 高齢で長距離を歩けない

課題２　利用の個人差
利用者間で、利用回数・利用金額のひらきが大きい

- 利用者は対象の３割程度
- 対象者の６％程度の方に恩恵が集中（不公平との声も）

課題３　持続可能性
財政面や公共交通のバランスも考えた持続可能な制度の検討

- 対象者は今後も増加＝財政負担の限界
- 人口減少下においては、これまで以上に鉄道やバスを使う方がいなくなる（いかにして残していくか）

公平・公正 ＋ 持続可能　な制度へ

利用しづらさの解消	利用の個人差の解消	持続可能性
タクシーを追加して、バス・飯坂線とタクシーを組み合わせて利用		上限金額の設定

3．見直し後の新制度　～タクシーを利用可能に！　日常生活拠点までタクシーを利用して、電車とバスを利用しやすく～

(1)バス・飯坂線
利用方法

福島交通㈱様の
NORUCAカードを
利用したICカード利用

(2)タクシー
利用方法

マイナンバー
カード利用

将来は1枚に統合
を目指します

(3)見直し後の
利用状況

既に旧制度の実利用人数を超え、見直しの効果が表れている。今後、さらに増加が期待される。

	旧制度（R6.8月末）	新制度（R7.8月末）	前年比
実利用人数	12,776名	15,827名	123.9%

このほか、利用データ集計が容易なことや、毎年の利用券が郵送不要なことなど、事務的なメリットも多くあります。

公共交通の利用を促進するには、市民のライフスタイルに訴求することが必要ですが、車社会となった福島市においては簡単なことではありません。
本市が目指す都市の姿を市民みんなで共有できるよう、粘り強く周知を進め、バス・鉄道の定時定路線型路線を出来るだけ維持していきたいと考えています。
また、多様な運行形態・多様なサービス・多様な主体との共創により利便性を高め 、地域の足・お出かけの選択肢確保を目指してまいります。