



南相馬市地域公共交通計画

【計画期間：令和8年度～令和12年度】

概要版

計画概要と位置づけ

南相馬市では、地域公共交通の課題解決やまちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の構築に向け、平成28年に「南相馬市地域公共交通網形成計画」を策定し、**定額タクシー**（以下「**みなタク**」という）の導入などをはじめとした、**効率的かつ持続的な交通体系の構築**に取り組んできました。

一方、人口減少や少子高齢化、運転士不足など公共交通を取り巻く環境が変化していることに加え、世界的にデジタル技術の進展や地域共生社会の実現などの対応も求められています。

こうしたことから、公共交通の目指すべき将来像や具体施策の方向性を示し、**持続可能な市全域の公共交通体系の再構築を図るため「南相馬市地域公共交通計画」**を策定しました。

上位計画

南相馬市第三次総合計画

即する

南相馬市地域公共交通計画

関連計画

南相馬市都市計画
マスタープラン

南相馬市
立地適正化計画
(策定中)

南相馬市
地域福祉計画

南相馬市第三次
教育振興基本計画

連携

など

南相馬市の公共交通に係る現状・課題

課題1: 低い運行効率への対応や持続可能な財政負担の検討が必要

「みなタク」は高齢者の外出支援に寄与していますが、特定時間帯への集中や1台あたり1.14人といった低率な乗合効率、それらに起因する環境負荷などの問題に加え、制度改正による利用急増により財政負担が導入当初の約4倍に膨らむなど、サービスの持続性に課題があります。市民の移動手段を確保しつつ、効率性と財政面のバランスを最適化した制度への見直しが必要となっています。

課題2: 中心市街地における回遊性の向上が必要

原ノ町駅周辺は公共施設や商業・医療が集積する拠点ですが、施設が分散しており、目的地を複数巡る「回遊」が生まれにくい現状にあります。既存の路線バスは日中の便数が限られ、自宅との往復に特化した「みなタク」では施設間の移動が困難です。市民からも駅や各施設をシームレスに結ぶ手段を求める声があり、中心部の利便性と魅力を高める新たな移動ネットワークの構築が求められています。

課題3: 中心部・郊外部間の公共交通利用の偏りの解消が必要

現在の公共交通は朝夕の通学に偏ったダイヤ構成ですが、実際の通学は保護者の送迎が7割を超え、既存のバス網が家庭の「使える手段」として機能していない一方で、日中の運行は限定的であり、買い物や通院、通勤のニーズに十分対応できておらず、自家用車利用に頼らざるを得ない状況です。利用の偏重を脱し、日常的な移動ニーズに即した利便性の高いネットワーク構築が求められています。

課題4: 観光・ビジネス移動や近隣自治体との日常移動を支える広域交通の適正化が必要

JR常磐線や路線バス、高速バスなど複数の移動手段が広域路線として運行していますが、流動が多い相馬市間においては路線バスと鉄道が並行して運行している区間も存在し、バス路線として独自性を確保しにくい状況にあります。加えて、観光入込客数が回復傾向にあることなどから交流人口の拡大も見込まれるため、広域交通については将来を見据えた持続的な仕組みへの適正化が必要です。

課題5: 交通拠点やデジタル面における公共交通情報不足の解消が必要

公共交通の利用促進には分かりやすい情報提供が不可欠ですが、現状は総合的なバスマップや路線案内が不足しており、乗り継ぎや目的地への経路把握が困難な状況です。デジタル面でも一部路線が未公開など課題があり、情報提供の分かりやすさに対する利用者満足度は低迷しています。今後は、デジタルとアナログ両面で、誰もが迷わず移動手段を選択できる環境整備が急務となっています。

課題6: 人材確保が不透明な中での安定的な運営基盤の確保が必要

人口減少と運転士不足が全国的に深刻化する中、市内でもバス・タクシー共に高齢化が進み、将来的なサービス維持が危ぶまれています。一方で「みなタク」利用者の9割弱を占める高齢者人口は今後10年ほど高水準で推移すると見込まれ、需要は衰えない見込みです。供給側の担い手不足がサービス停止に直結する恐れがあるため、人材確保と安定的な運営基盤の確立が急務となっています。

課題7: 公共交通の利用意識の醸成が必要

市内では自家用車への依存度が高く、公共交通の利用は限定的ですが、高齢者の外出機会創出や健康維持、地域コミュニティの活性化には欠かせない役割を担っています。市民意識調査では、公共交通の重要性を高く評価しながらも満足度は低く、実際の利用行動に結びついていない現状があります。今後は利便性の向上に加え、市民一人一人がその価値を再認識し、自ら支えていく意識の醸成が不可欠です。

南相馬市の公共交通が目指す姿

本市の目指す将来像『100年のまちづくり～家族や友人と暮らすまち～』の実現に向け、公共交通のみならず多様な分野の移動サービスやヒト・モノなどを「総動員」して対応を進めるため、本市の公共交通が目指す将来像を以下に掲げます。

公共交通の基本理念（目指すべき将来像）

みんなで創る、未来へ続く、南相馬で広がる暮らし。

限られた交通資源の中、地域連携で持続可能な交通を構築します。
南相馬市民の日常移動を支え、南相馬市の未来を担う公共交通を実現します。

方針1 持続可能で効率的な運行体制の確立

方針2 中心部と郊外・広域をつなぐ交通ネットワークの形成・確保

方針3 誰もが利用しやすい交通環境の整備

方針4 利用促進と地域共創による意識の醸成

南相馬市の将来ネットワーク図



みんなで創る、未来へ続く、南相馬で広がる暮らし。

基本方針 1：持続可能で効率的な運行体制の確立

人口減少の中で、公共交通全体を見直し、地域特性に応じた最適な輸送体制を構築する。需要に応じた柔軟な運行方式へ転換し、将来にわたって維持可能な仕組みを構築。

基本目標 1：運行の効率化と財政負担の適正化

数値目標 1：公共交通全体に対する市負担額

数値目標 2：市内公共交通の年間利用者数

数値目標 3：市内公共交通の収支率

基本方針 2：中心部と郊外・広域をつなぐ交通ネットワークの形成・確保

主要施設間の回遊や連携する公共交通網の構築を目指し、郊外から中心部・南北へのアクセスを確保。地域間の移動を確立し、通勤・通学・通院・買物など多様な移動を支える。

基本目標 2：中心部・郊外・広域間を結ぶ交通ネットワークの再構築

数値目標 4：主要拠点での乗降者数(新交通モード)

数値目標 5：広域路線の利用者数

基本方針 3：誰もが利用しやすい交通環境の整備

主要施設における案内情報や時刻表の整備や、DX化、公共交通全体のユニバーサル化を推進。高齢者や学生、来訪者など誰もが直感的に利用できる交通環境を形成する。

基本目標 3：利用しやすく分かりやすい公共交通環境の整備

数値目標 6：公共交通に係る情報の更新回数

数値目標 7：主要施設の待合環境等の整備率

基本方針 4：利用促進と地域共創による意識の醸成

公共交通を「生活の足」として定着させるため、地域・学校・企業と連携した啓発やイベントを展開する。

基本目標 4：市民・事業者・市が協働で支える公共交通体制の構築

数値目標 8：施設における公共交通関連情報の掲載件数

数値目標 9：交通イベントへの参加人数

公共交通ネットワークに関する施策

施策1：輸送効率の向上	<ul style="list-style-type: none"> 共通目的地に対しての乗り合わせなどによる輸送効率向上の取組を検討し、利用の平準化や財政負担の抑制につなげる。 利用しやすい運賃設定の検討など、利用者が積極的に公共交通を選択しやすい環境を整え、移動の質を維持する。
施策2：主要施設間を繋ぐ交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ニーズの高い商業施設や医療機関等を結び移動手段の検討。 主要施設における乗り継ぎ環境や、利用者視点のダイヤの設定等、乗り継ぎしやすい環境を構築する。
施策3：交通網の再編	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの役割分担と通学利用がしやすい環境を確保。 市内路線バスにおける日中の生活便の確保を検討。市全体での移動効率、利便性の向上を図る。
施策4：広域路線との連携とネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> 広域路線との接続性向上と広域ネットワークとの連携により、公共交通による市内外のアクセス向上を図る。
施策5：交通空白地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> 日常移動が可能な公共交網を構築し交通空白地域の解消を目指す。(地域内の公共交通の連携できる新たな交通モード導入の検討し、公共交通を必要とする方の日常の移動手段を確保する)

環境整備・情報発信・利用促進に関する施策

施策6：交通分野におけるDXの推進	<ul style="list-style-type: none"> GTFSデータの整備・更新及びデータの更なる利活用方法の検討 <small>GTFSデータ：公共交通機関の時刻、路線、停留所等を共通の形式でまとめたデータ Transit Feed Specificationの略。</small> 利便性の向上に資するデジタル技術の活用を促進する。
施策7：総合的な公共交通案内ツールの作成・整備	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な公共交通案内ツールの作成と継続。公共交通利用促進情報の発信。
施策8：交通拠点のユニバーサル化	<ul style="list-style-type: none"> 主要バス停における待合環境の改善。 主要目的施設などと連携した待合環境の整備(機能性向上)。
施策9：公共交通利用のきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に親しむ機会を創出。利用のきっかけをつくり、公共交通の利用を促進する。
施策10：安定的に運行可能な体制づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通業界の理解を深めてもらうとともに、スキルアップ支援などをとおして安定的に運行可能な体制づくりを推進する。