南相馬市地域公共交通網形成計画（素案）

◆ 目 次 ◆

Ⅰ．南相馬市地域公共交通に係る基礎情報の整理 1

1．南相馬市の地域概況 2

2．地域公共交通の概況 18

3．上位計画 25

Ⅱ．地域ニーズの把握 27

1．日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査 28

2．地域団体ヒアリング結果 30

Ⅲ．南相馬市地域公共交通網形成計画の改訂フレーム 32

1．南相馬市地域公共交通に係る課題 33

2．南相馬市地域公共交通網形成計画の改訂フレーム 36

Ⅳ．南相馬市地域公共交通網形成計画 37

1．基本的な方針 38

2．計画（1stステップ）の目標 40

3．計画（1stステップ）の目標達成のための施策・事業 41

4．計画の達成状況の評価 55

5．計画に掲げる施策と期間 56

6．計画推進へ向けて 57

Ⅰ．南相馬市地域公共交通に係る基礎情報の整理

1. 南相馬市の地域概況 2

(1)位置・地勢 2
(2)東日本大震災及び原発事故による影響 3
(3)土地利用 5
(4)人口・世帯 6
(5)地区別人口及び今後の居住者予測 8
(6)主要施設 10
(7)日常的な行動実態 12
(8)自家用車登録台数 16
(9)産業 16

2. 地域公共交通の概況 18

(1)道路網 18
(2)鉄道網 19
(3)路線バス等 20

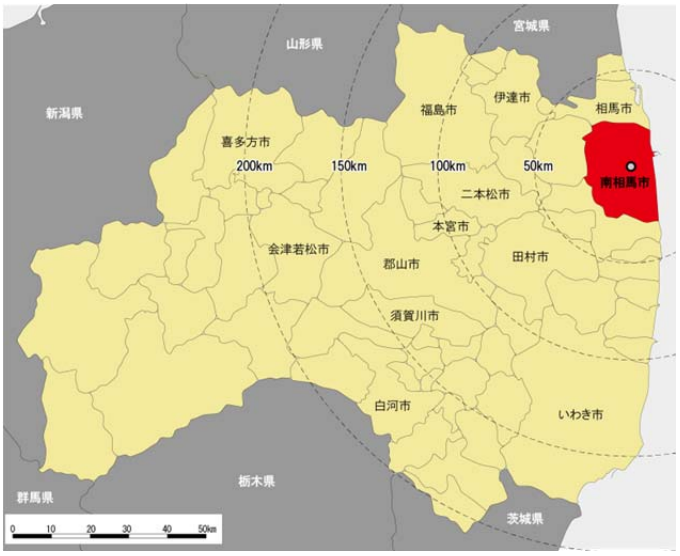
3. 上位計画 25

(1)南相馬市復興総合計画 25
(2)南相馬市国土利用計画 26

1. 南相馬市の地域概況

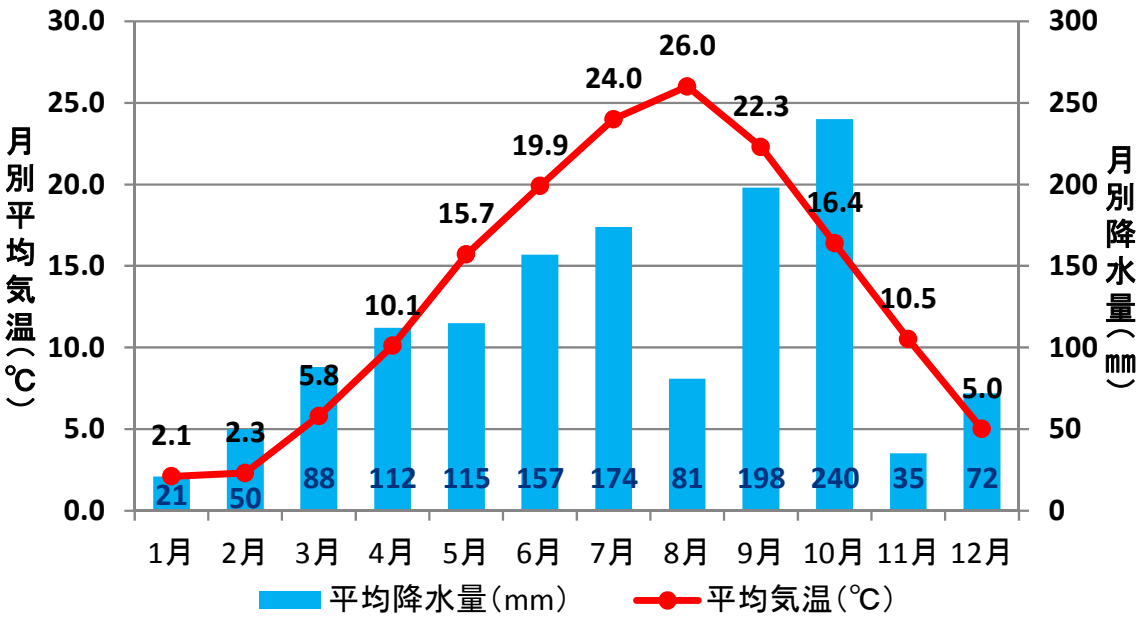
(1)位置・地勢

南相馬市は、平成 18 年 1 月 1 日、旧小高町、旧鹿島町、旧原町市の 1 市 2 町の合併により誕生した。位置は、福島県浜通り北部の太平洋に面し、面積は 398.58k ㎡。東京からの距離は 292km、福島県いわき市と宮城県仙台市のほぼ中間に位置し、相双地域の歴史、文化、社会、経済及び物流の中心都市としての役割を担っている。



また、本市は、東部に太平洋、西部に阿武隈高地が連なる西高東低の地勢となっており、阿武隈高地の森林や海岸線など、変化に富んだ豊かな自然を有しているとともに、比較的温暖な気象条件に恵まれている。

[月別の平均気温および平均降水量:南相馬市統計集 2014]
（平成 22 年～平成 26 年の 5 年間の平均値）



(2)東日本大震災及び原発事故による影響

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災による未曾有の地震と大津波は、東日本沿岸部全域においてかけがえのない多くの生命と、これまで築き上げてきた財産を奪い、本市も壊滅的な被害を受けた。

また、震災に伴い発生した東京電力福島第一原子力発電所事故による災害(以下、「原発事故」。)に伴い多くの市民が避難生活を送ることを余儀なくされるだけでなく、農作物の作付制限や商工業事業所の閉鎖・撤退、雇用者の解雇・流出など、本市を取り巻く状況は、他分野にわたり深刻な状態に陥っている。

このような中、本市の居住や土地利用などを取り巻く主な現状は以下のように変化している。

① 人口減少と人口構造の変化

人口減少は日本全体で見られる傾向であり、本市でも平成7年をピークに今後人口の減少傾向が続いていくことを予測していました。しかし、原発事故を機に減少傾向に拍車がかかり、震災前の予測を大幅に上回るペースで減少が続いており、現在の状況は20年後の人口構造へ変化したとも言われている。

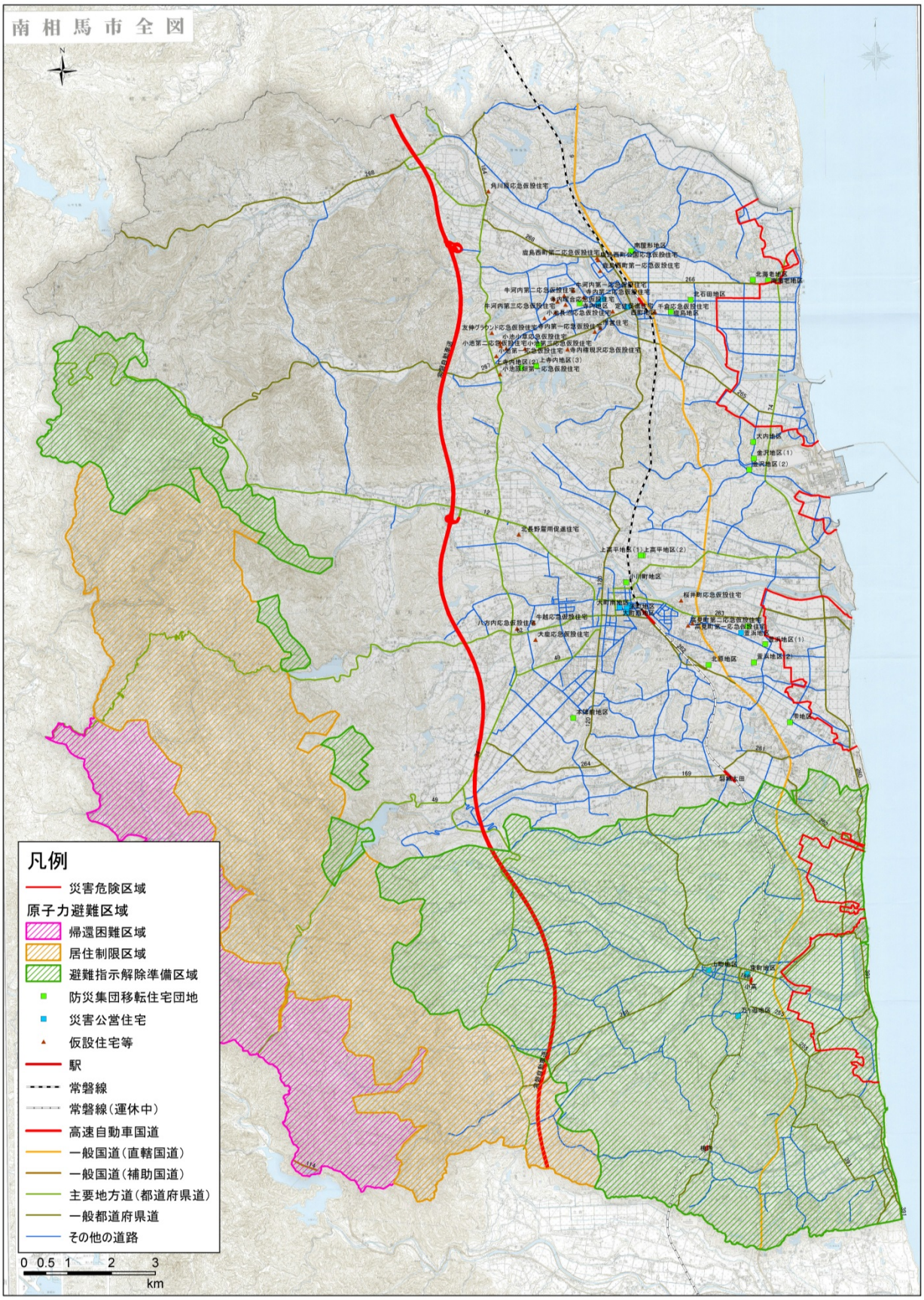
② 応急仮設住宅等への移転、小高区居住制限など居住環境の変化

震災や原発事故の影響により、市沿岸部では多くの集落が甚大な被害を受け、原発 20km 圏内に位置する小高区などは避難指示が出ており、鹿島区や原町区に整備された応急仮設住宅や民間借り上げ住宅等への避難生活が今なお続いている状況にある。沿岸部の一部住民は市街地内や内陸部への移転が始まっており、今後もその傾向は加速化することが予想される。

③ 沿岸部における土地利用の変化

震災からの復旧・復興を通じて、市沿岸部では減災機能を有する防潮堤や海岸防災林等の整備が進められている。また、津波被害を受けた沿岸部集落は、防災集団移転促進事業による移転が進められており、移転後の跡地利用については、大規模農地への転換、再生可能エネルギーや工業団地等の新たな産業用地の整備など、市域一帯で土地利用が大きく変化してきている。

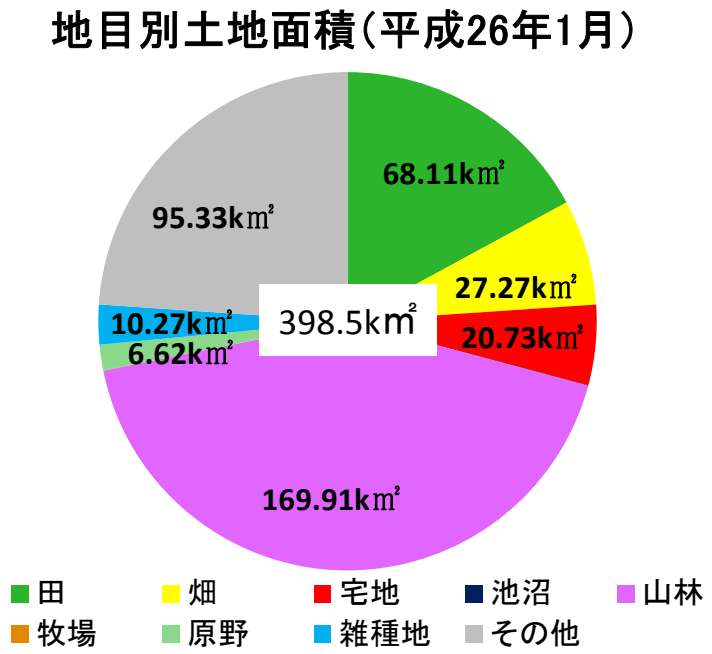
［災害危険区域･仮設住宅等の位置図］



(3)土地利用

本市の平成 26 年における地目別土地利用は、田畑を含む農用地が 25%、山林が 40%となっており、自然的土地利用が多くを占めている。東日本大震災によって、沿岸部の農用地について広範囲に津波被害を受けており、原発事故では、市民生活や生産活動・経済活動のための土地利用に大きな影響を及ぼしている。現在本市では、常磐自動車道の全線開通による圏域内外とのネットワーク強化や、工業団地整備と企業誘致、各種産業の集積といった地域振興策等を推進している。

このような現況の中、本市では、東日本大震災や原発事故により当面震災以前と同様の利用ができない土地が生じていることから、効果的・効率的な除染を推進するとともに、迅速な復旧・復興・再生のための土地利用を推進することとしている。さらに、迅速な復旧・復興・再生のための土地利用の推進に当たっては、適正かつ合理的な土地利用を基本とするとともに、公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と、地域の均衡ある発展を図ることを目指している。



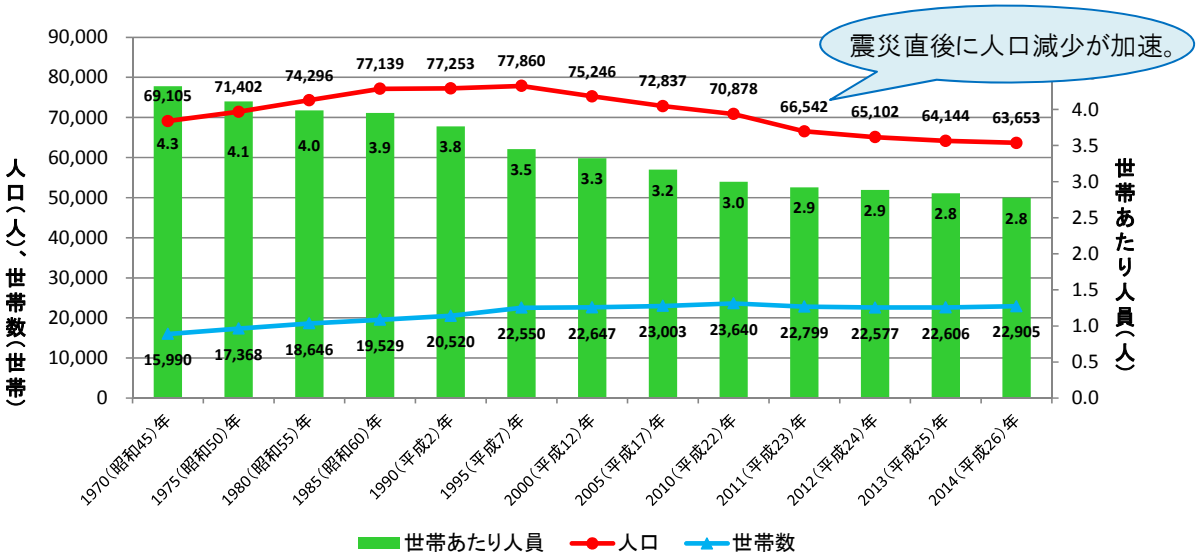
(4)人口・世帯

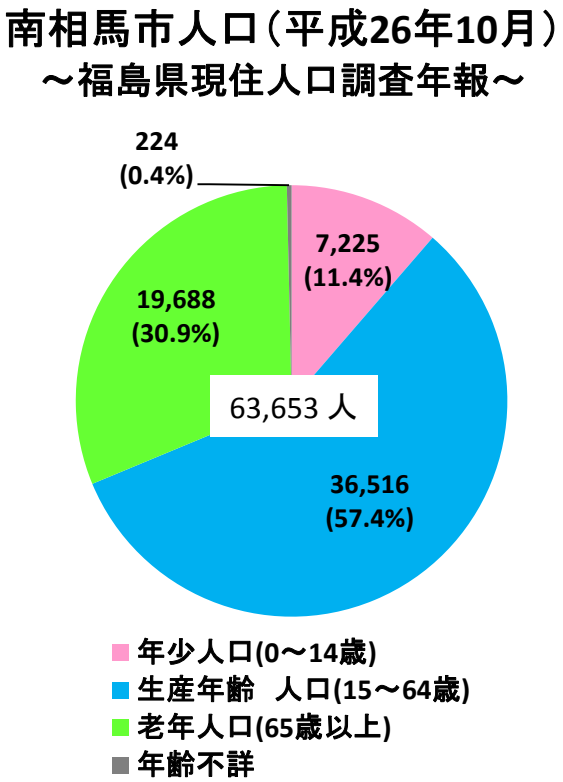
国勢調査による本市の人口推移は、平成 7 年をピークに減少傾向に転じており、平成 22 年時点では約 7 万人となっていた。また、東日本大震災以降(福島県現住人口調査年報より)の平成 23 年 10 月時点では約 4 千人減と近年では最も多い減少数となっている。

平成 26 年 10 月時点の年齢 3 区分別人口では、65 歳以上の高齢化率は 30%を超えており、14 歳以下の年少人口を大きく上回っている状況にある。

また、本市は、市内に住民票をおきながら市外へ避難されている市民も多く存在していることから、実際の居住人口ベースでは人口数はさらに減少している状況にある。

[人口・世帯の推移:国勢調査、福島県現住人口調査年報(各年 10 月時点)]

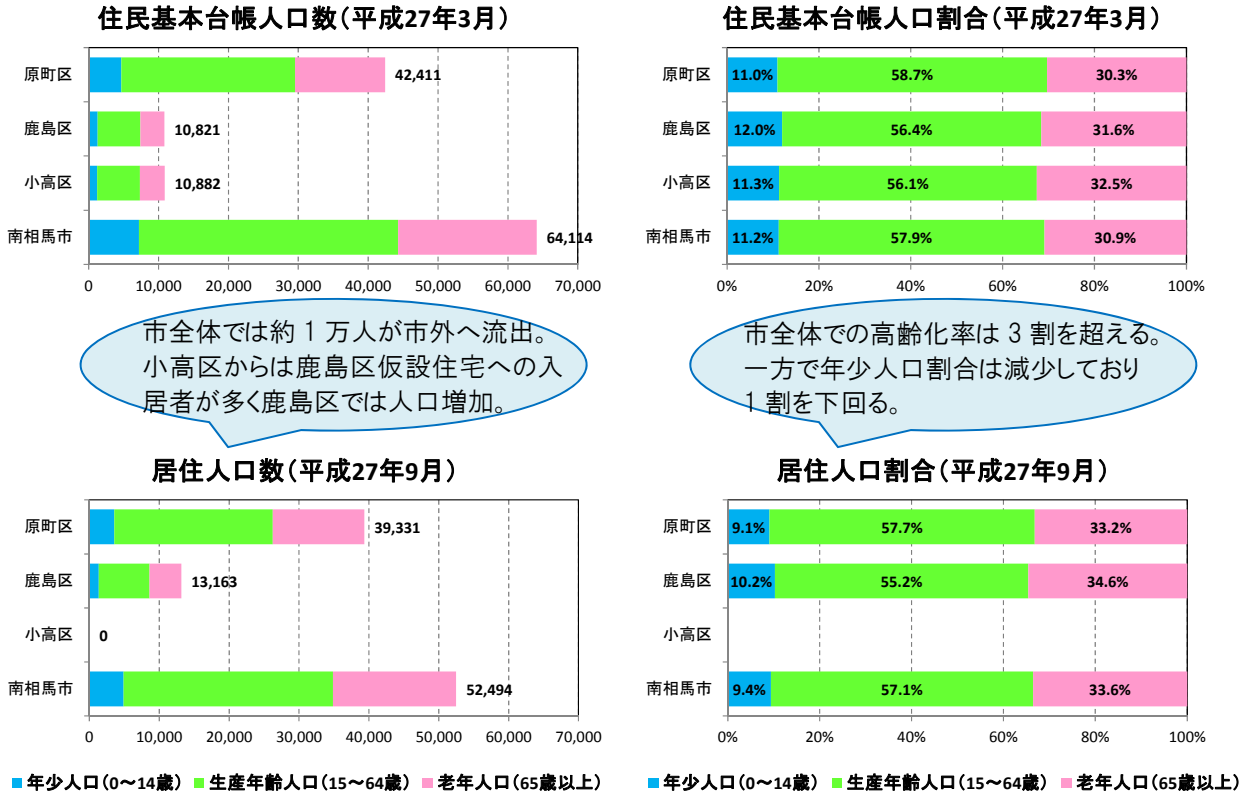




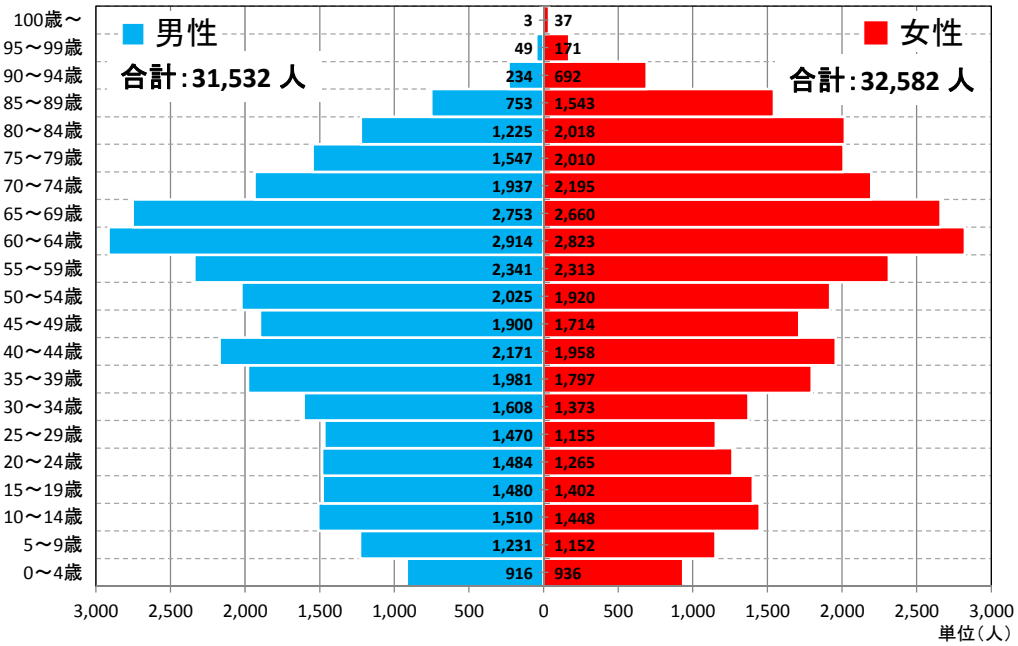
[各区別住民基本台帳人口と居住人口]

本市の平成 27 年 3 月時点での住民基本台帳人口と平成 27 年 9 月時点における実際の居住人口を各区別で比較すると、住基ベースで約 6.4 万人となっているが、居住ベースでは 1 万人以上少ない約 5.2 万人となっている。また、居住人口を区別で見ると、居住が制限されている小高区はゼロとなり、原町区では約 3 千人減少している。一方、応急仮設住宅が多く整備されて、小高区からの避難者が多く居住している鹿島区では約 2 千人の人口が増加している傾向にある。

年齢 3 区分による構成では、住基ベースと比較して居住ベースで年少人口は 10%を割り込み、高齢化率は 33%を超え、少子高齢化がさらに顕著な状況となっている。



[5 歳階級別人口構成：住民基本台帳人口（平成 27 年 3 月）]

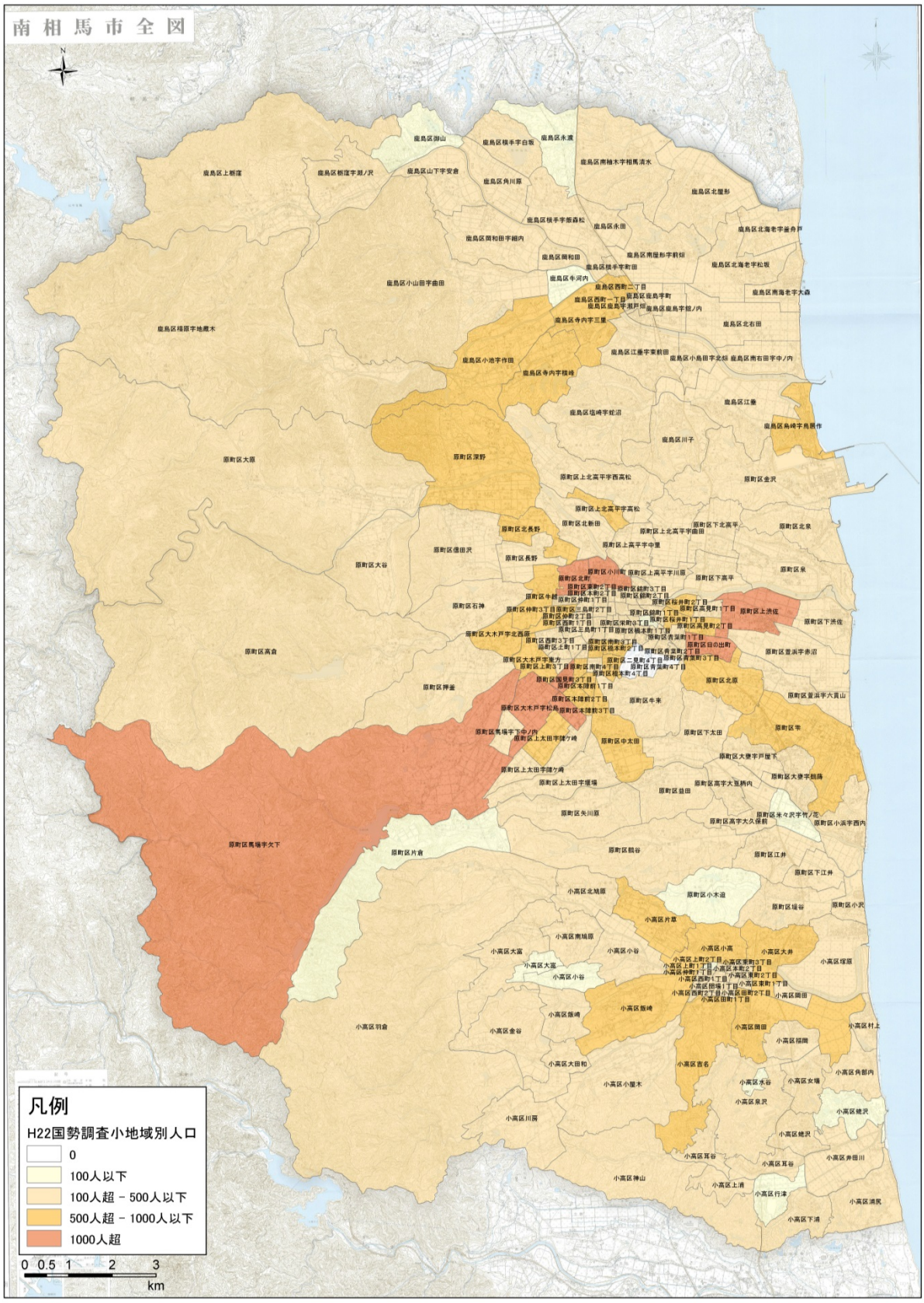


(5)地区別人口及び今後の居住者予測

本市の地区別人口分布は、全市人口数と同様に、住基ベースと居住ベースで実状が大きく異なる。

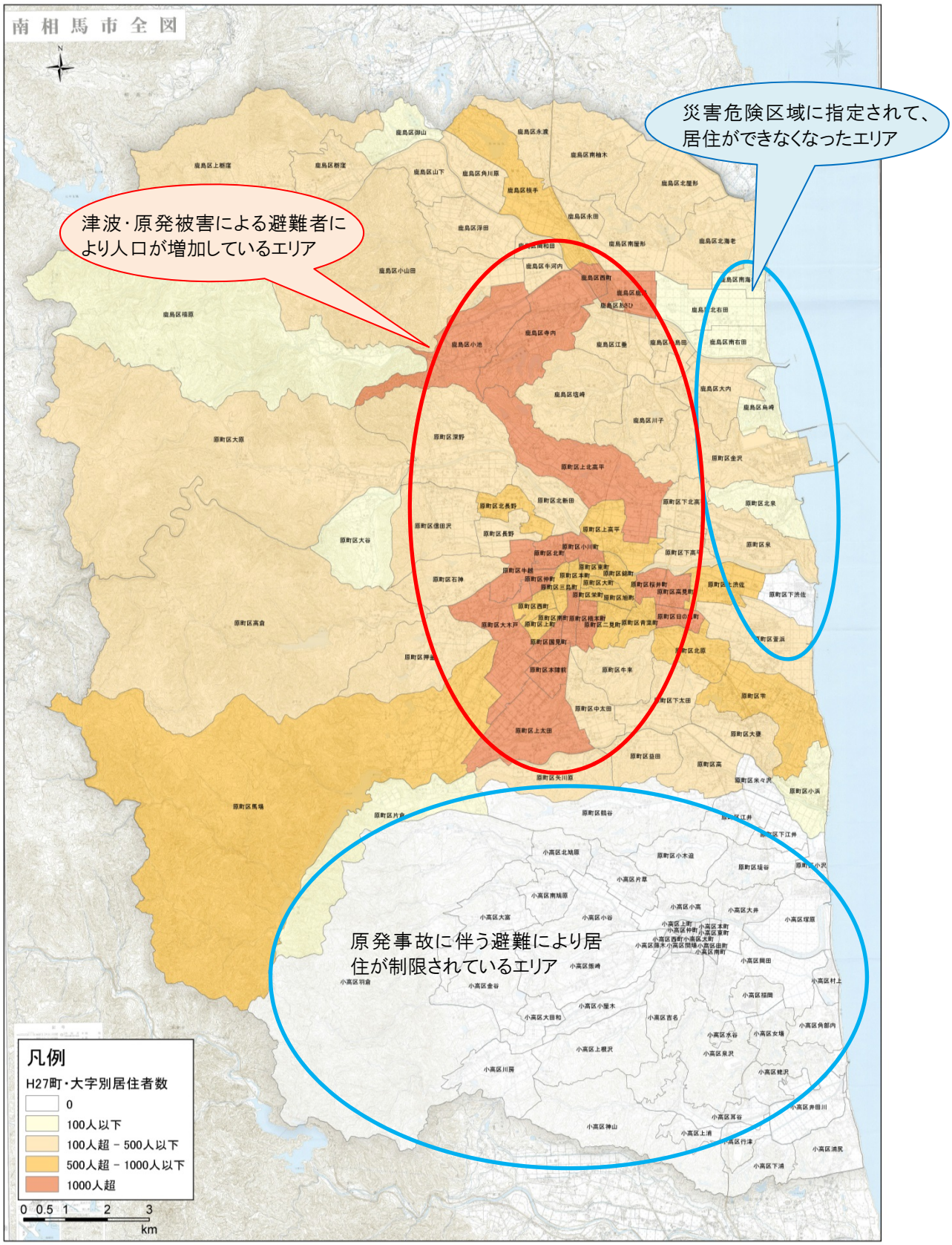
震災前の平成 22 年国勢調査人口(小地域)と平成 27 年 9 月時点の居住人口の分布を示す。

[平成 22 年国勢調査人口　※震災前の地区別人口分布]



［居住人口（平成 27 年 9 月時点） ※震災後直近での地区別居住者数］

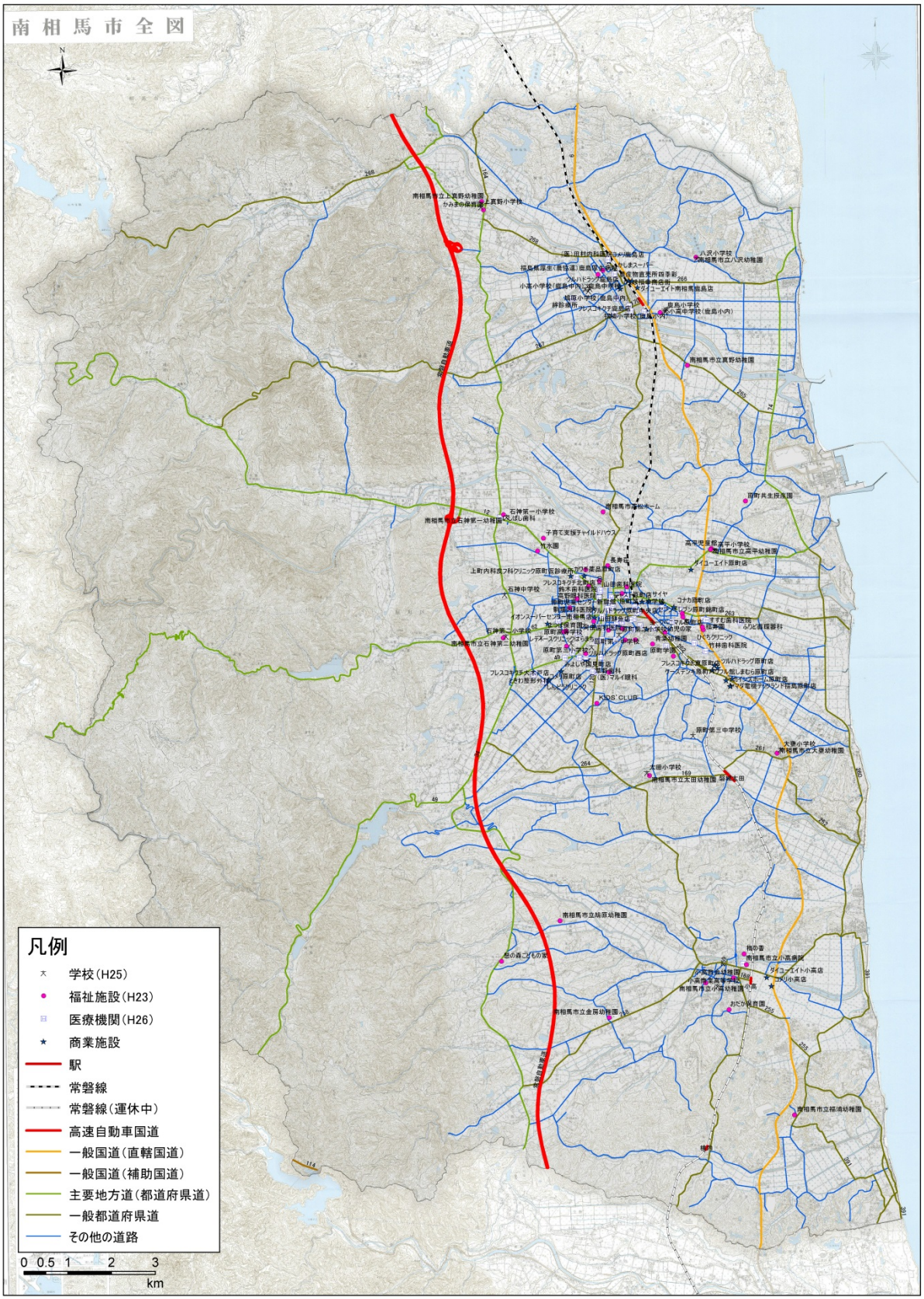
現在、災害危険区域に指定されている沿岸被災地及び小高区等で原発事故に伴う避難区域では居住者は見られず、原町区や鹿島区の中心部や周辺部の仮設住宅や民間借り上げ住宅への移転により人口増加が見られる地区が存在している。



(6)主要施設

本市の医療･教育･商業等の主要施設の分布を示す。

震災以降、小高区の学校は鹿島区及び原町区の仮設校舎で授業を行っており、医療･商業施設などでは閉鎖や移転しているところがある。



［教育施設の開設状況と児童生徒数の推移：南相馬市統計書］

平成 27 年 4 月時点で本市の小中高校の児童生徒数は概ね 7 割弱の在籍率となっている。

小学校

区分	H27年度 予定者数	H27.4.7現在 在籍者数	対予定者比 （%）	備考
原町区	2,146	1,470	68.5%	8校（自校開校）
鹿島区	598	546	91.3%	3校（自校開校、H26.3真野小閉校）
小高区	543	134	24.7%	4校（鹿島中仮設校舎）
計	3,287	2,150	65.4%	

中学校

区分	H27年度 予定者数	H27.4.7現在 在籍者数	対予定者比 （%）	備考
原町区	1,308	960	73.4%	4校（自校開校）
鹿島区	309	293	94.8%	1校（自校開校）
小高区	326	100	30.7%	1校（鹿島小仮設校舎）
計	1,943	1,353	69.6%	

高等学校

区分	H22.5.1現在 在籍者数	H27.4.9現在 在籍者数	対H22比 （%）	備考
小高商業高等学校	217	164	75.6%	原町高等学校内
小高工業高等学校	588	290	49.3%	原町運動公園内
原町高等学校	708	452	63.8%	自校開校
相馬農業高等学校	331	243	73.4%	自校開校
計	1,844	1,149	62.3%	

［医療施設の開設状況：南相馬市統計書］

平成 27 年 12 月時点で本市の医療施設は約 3 割が休止・廃止となっており、新設を含み約 7 割が稼働している状況となっている。

区分	震災前	震災後（H27.12現在）			現稼働施設	対震災前比 （%）
		新増設	休止	廃止		
病　　院	**8**	**0**	**1**	**1**	**6**	**75.0%**
診 療 所	**39**	**3**	**12**	**3**	**27**	**69.2%**
（小高区）	7	0	7	0	0	0.0%
（鹿島区）	3	1	1	0	3	100.0%
（原町区）	29	2	4	3	24	82.8%
歯科診療所	**33**	**0**	**10**	**0**	**23**	**69.7%**
（小高区）	5	0	5	0	0	0.0%
（鹿島区）	5	0	1	0	4	80.0%
（原町区）	23	0	4	0	19	82.6%
計	**80**	**3**	**23**	**4**	**56**	**70.0%**

◇病院：休止（小高赤坂病院）、廃止（渡辺病院）

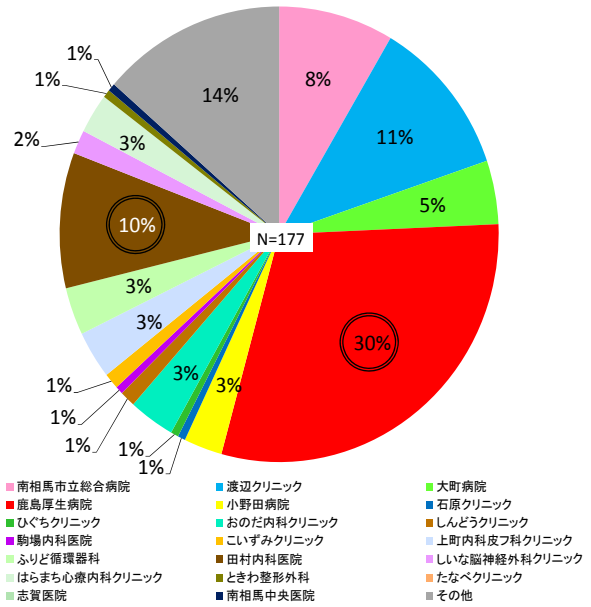
◇診療所：新設（絆診療所、上町内科皮フ科クリニック原町仮診療所、渡辺クリニック）

(7)日常的な行動実態 （H27.7「日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査」結果より）

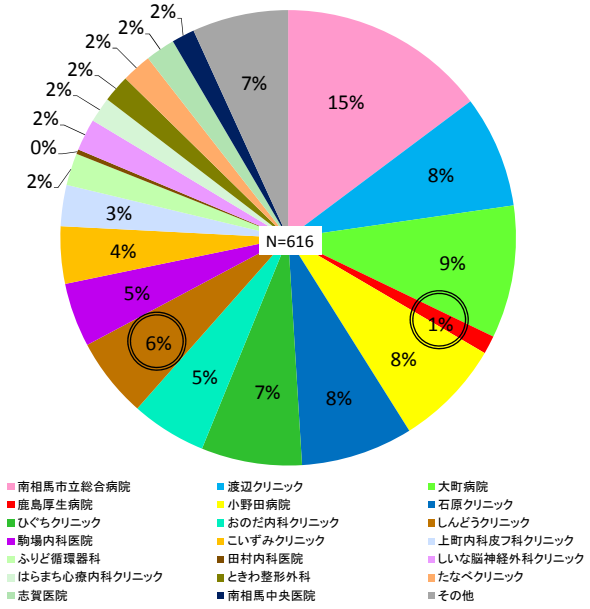
［居住区別の通院先　※アンケート回答者のうち“日常的に通院している方”］

居住区別での日常の通院先の傾向は、鹿島区では「鹿島厚生病院」が最も多く約 3 割を占めており区内の主要施設と言える。一方、原町区では「南相馬市立総合病院」が 15%と最も多い傾向にあるが、その他施設は 10%未満で 10 箇所程度の診療所に通院先が分散している状況にある。

鹿島区居住者の通院先



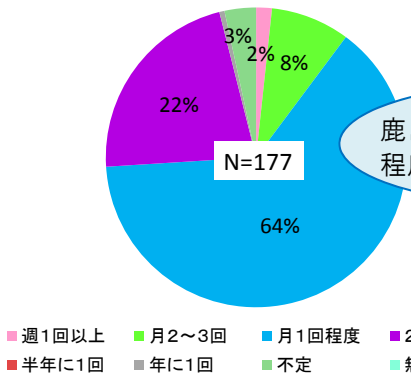
原町区居住者の通院先



注）グラフの◎数値は鹿島区施設

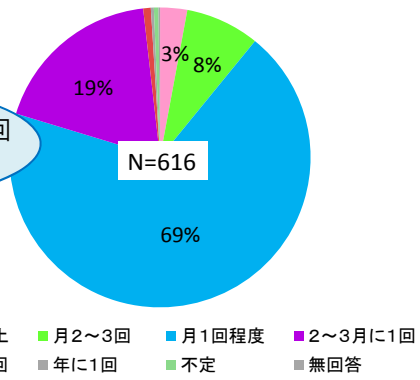
［通院頻度および通院時の利用交通手段　※アンケート回答者のうち“日常的に通院している方”］

鹿島区居住者の通院頻度

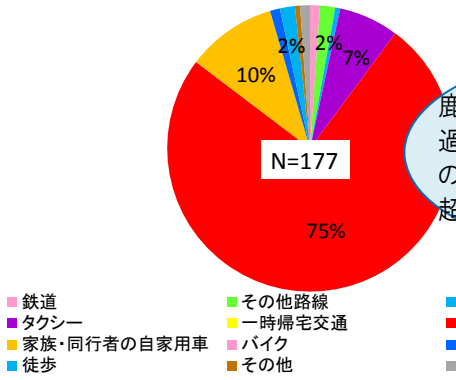


鹿島区、原町区ともに月一回程度が過半数を占める。

原町区居住者の通院頻度

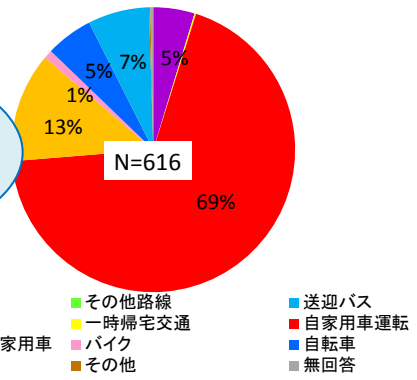


鹿島区居住者の交通手段（通院）



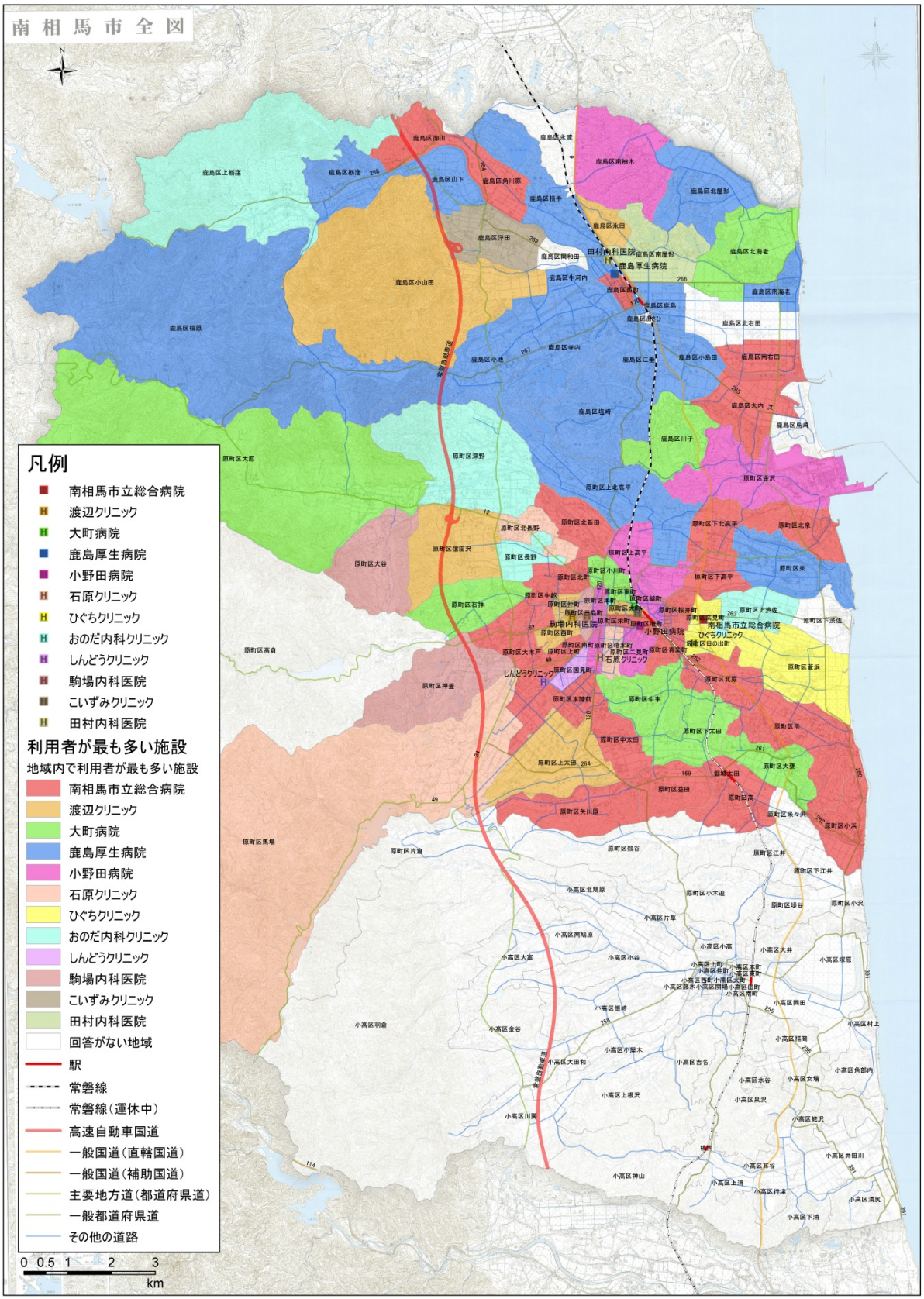
鹿島区、原町区とも自家用車が過半数を占めて、次いで家族等の送迎が 10%超、タクシーが 5%超を占める。バス利用は低い。

原町区居住者の交通手段（通院）



［居住地区別の通院先が多い施設　※アンケート回答者のうち“日常的に通院している方”］

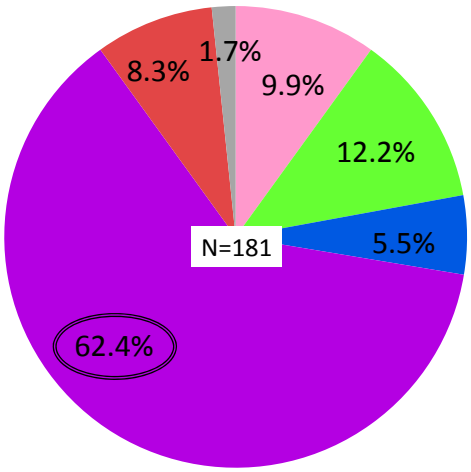
居住地区別で最も回答が多かった通院先は、鹿島区で「鹿島厚生病院」、原町区で「南相馬市立総合病院」がそれぞれ多くみられるが、居住地区近傍での通院傾向の強さはあまり示されていない。



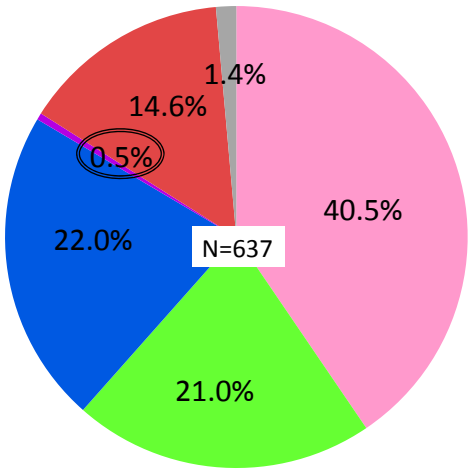
［居住区別の買物先　※アンケート回答者のうち“日常的に買物している方”］

居住区別での日常の買物先の傾向は、鹿島区では「フレスコキクチ鹿島店」が最も多く過半数を占めており区内の主要施設と言える。一方、原町区では「ヨークベニマル原町西店」が約 4 割と最も多い傾向にあるが、居住地区の近傍で買物している傾向が顕著に示されている。

鹿島区居住者の買物先



原町区居住者の買物先

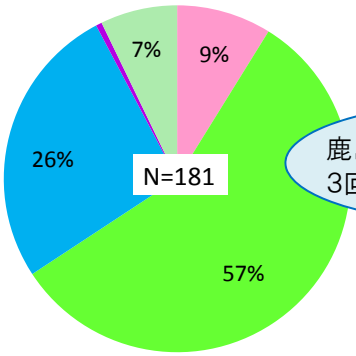


ヨークベニマル原町西店　フレスコキクチ北町店　フレスコキクチ東原町店　フレスコキクチ鹿島店　イオンＳＣ南相馬店　その他

注）グラフの◎数値は鹿島区施設

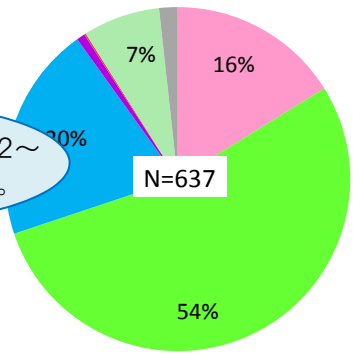
［買物頻度および買物時の利用交通手段　※アンケート回答者のうち“日常的に買物している方”］

鹿島区居住者の買物頻度



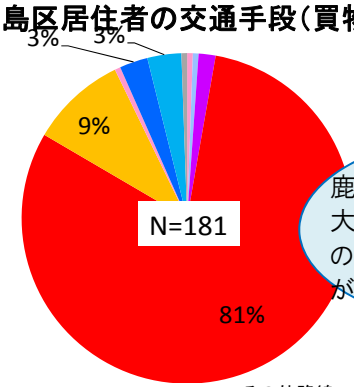
鹿島区、原町区ともに週に2～3回程度が過半数を占める。

原町区居住者の買物頻度



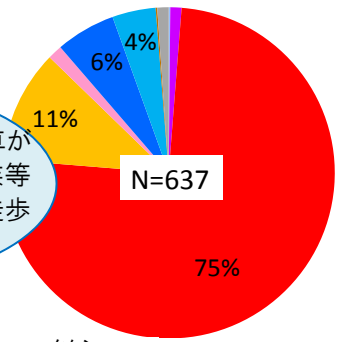
週5回以上　週2～3回　週1回程度　2～3週間に1回　月に1回　不定　無回答

鹿島区居住者の交通手段（買物）



鹿島区、原町区とも自家用車が大部分を占めて、次いで家族等の送迎が約１割、自転車や徒歩が 5%前後となる。

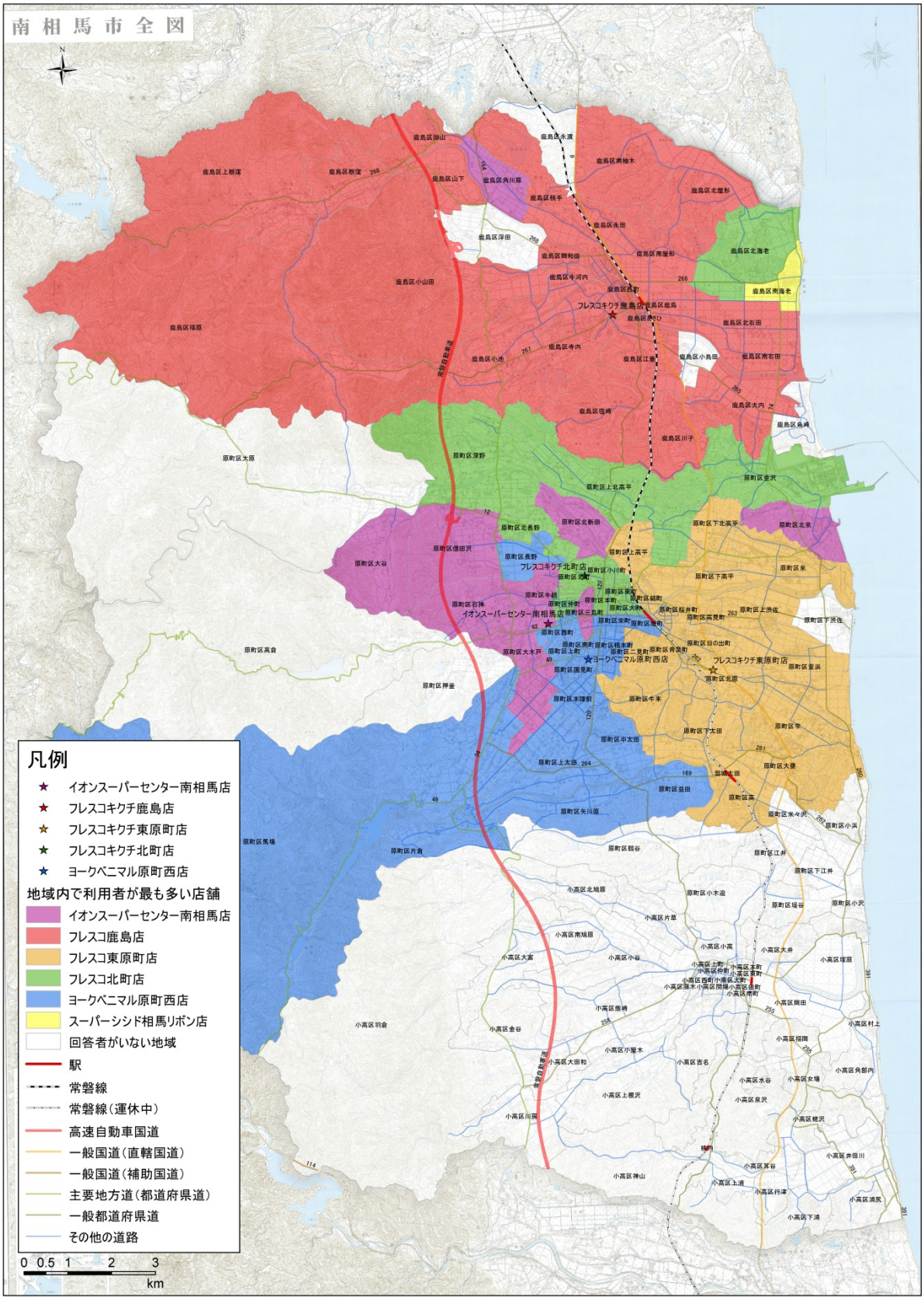
原町区居住者の交通手段（買物）



その他路線　送迎バス　タクシー
自家用車運転　家族・同行者の自家用車　バイク
自転車　徒歩　その他
無回答

［居住地区別の買物先が多い施設］

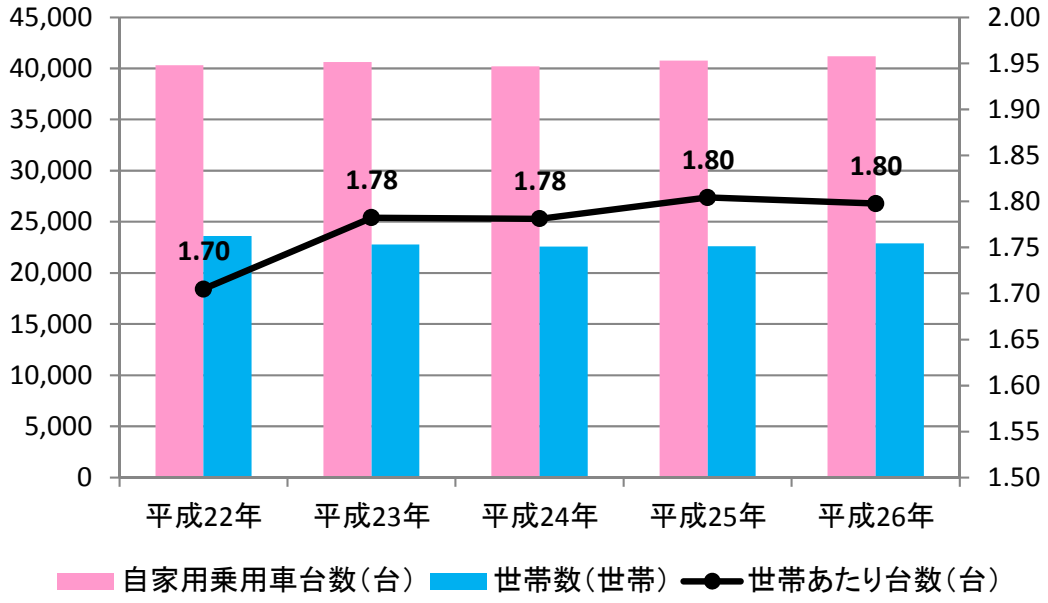
居住地区別で最も回答が多かった買物先は、居住地区近傍の施設を利用する傾向が強く示されており、各施設の利用範囲が伺える。



(8)自家用車登録台数

本市の自家用車登録台数は約 4 万台の微増傾向で推移しており、一世帯当たりの保有台数は震災以前から現在まで増加傾向で、平成 26 年時点で 1.8 台と各家庭に一台以上を保有している状況にある。

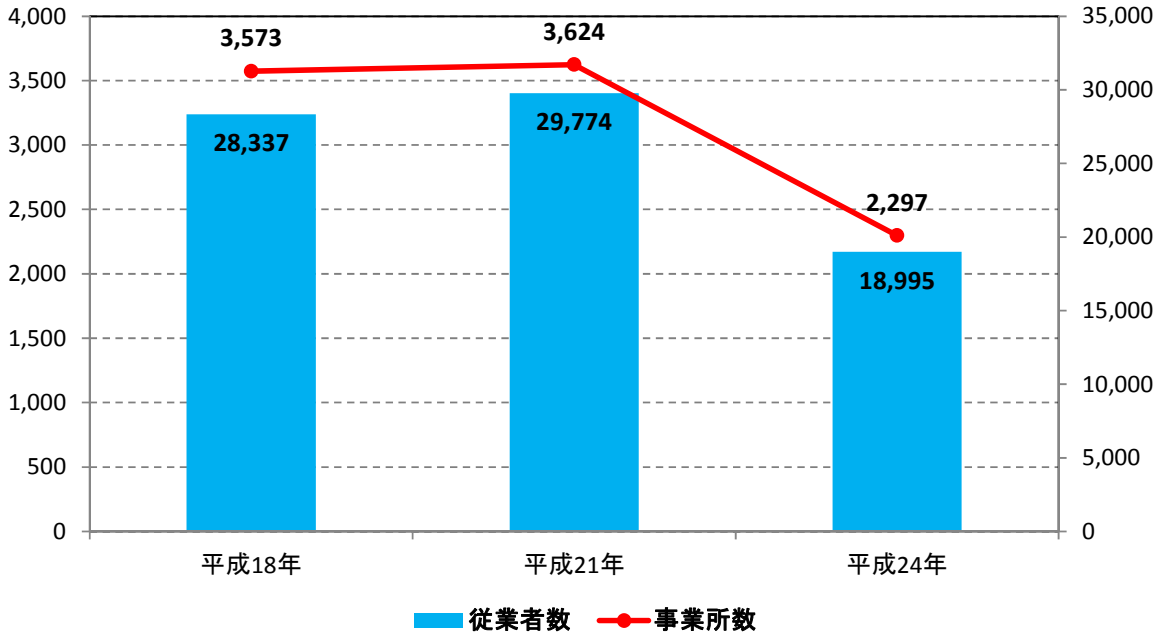
［自家用車保有台数：東北運輸局 福島運輸支局］



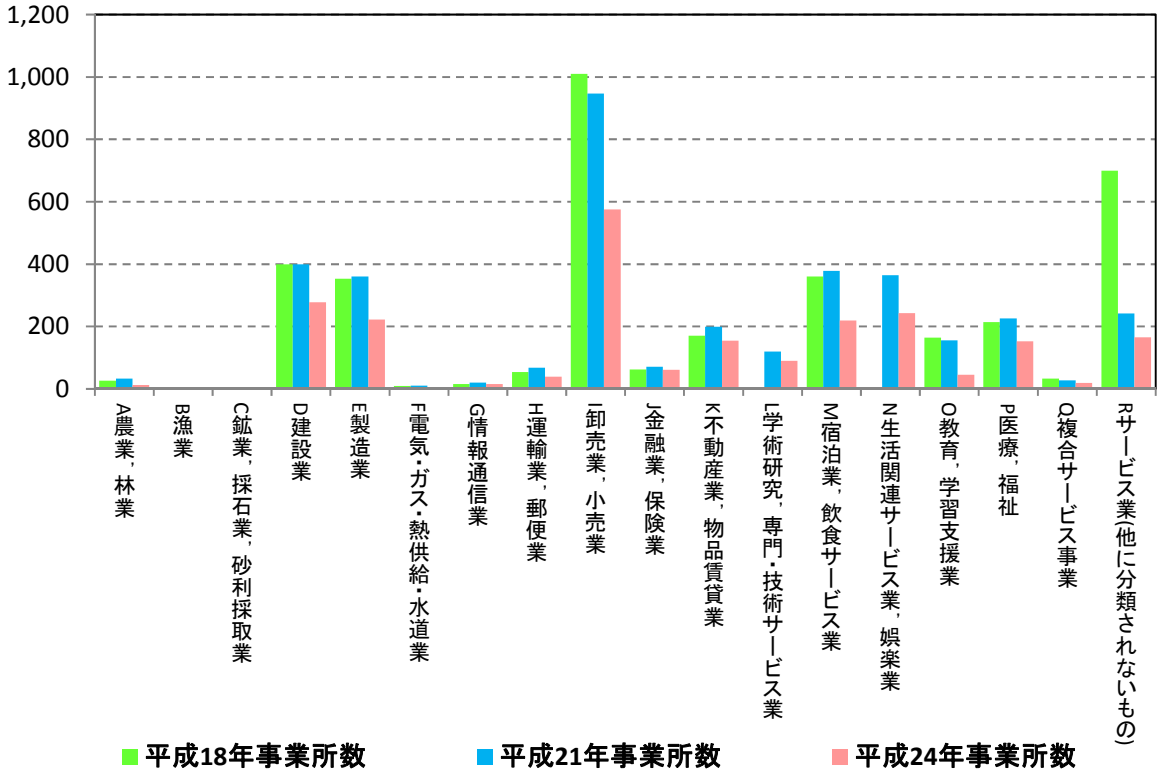
(9)産業

本市の産業別従業者数及び事業所数は震災以降で大幅に減少している状況にある。

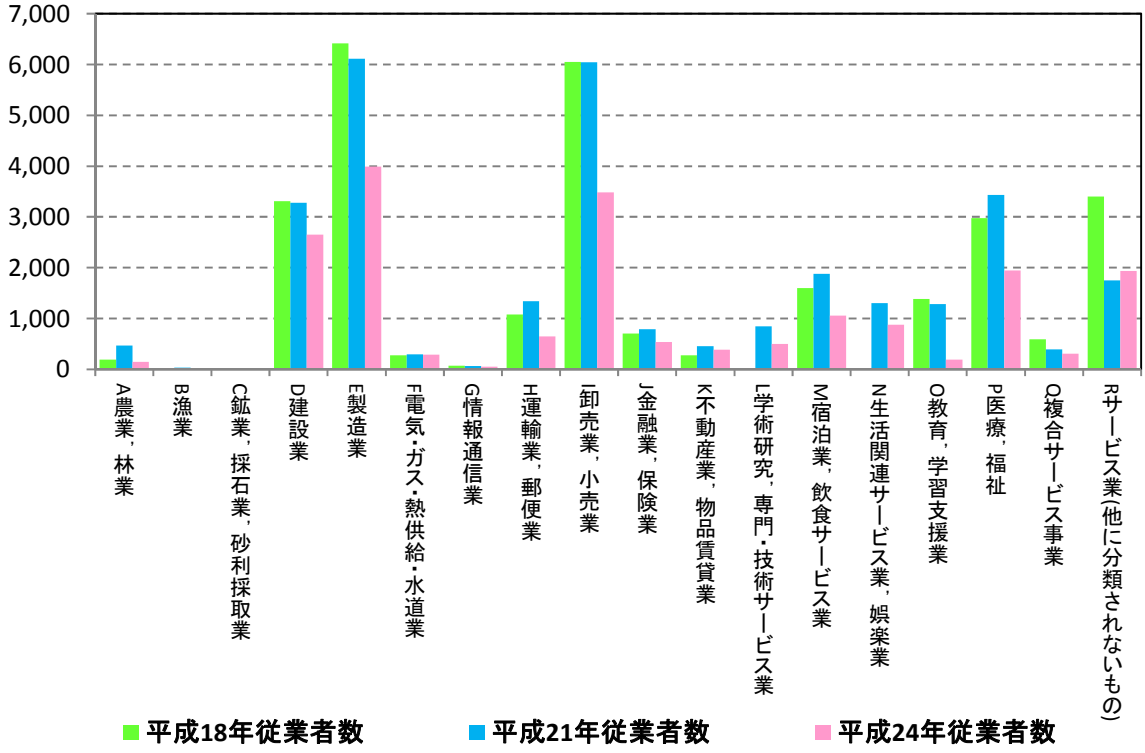
［従業者数と事業所数：経済センサス］



［産業大分類別の事業所数：経済センサス］



［産業大分類別の従業者数：経済センサス］



2. 地域公共交通の概況

(1)道路網

本市の道路網は、平成 27 年 3 月に全線開通した常磐自動車道により首都圏と仙台圏への高速道路ネットワークが確保された。また、国道 6 号や県道 120 号浪江鹿島線(旧陸前浜街道)が南北の主要軸を担い、東西方向には県道等がラダー状にネットワークを形成している。

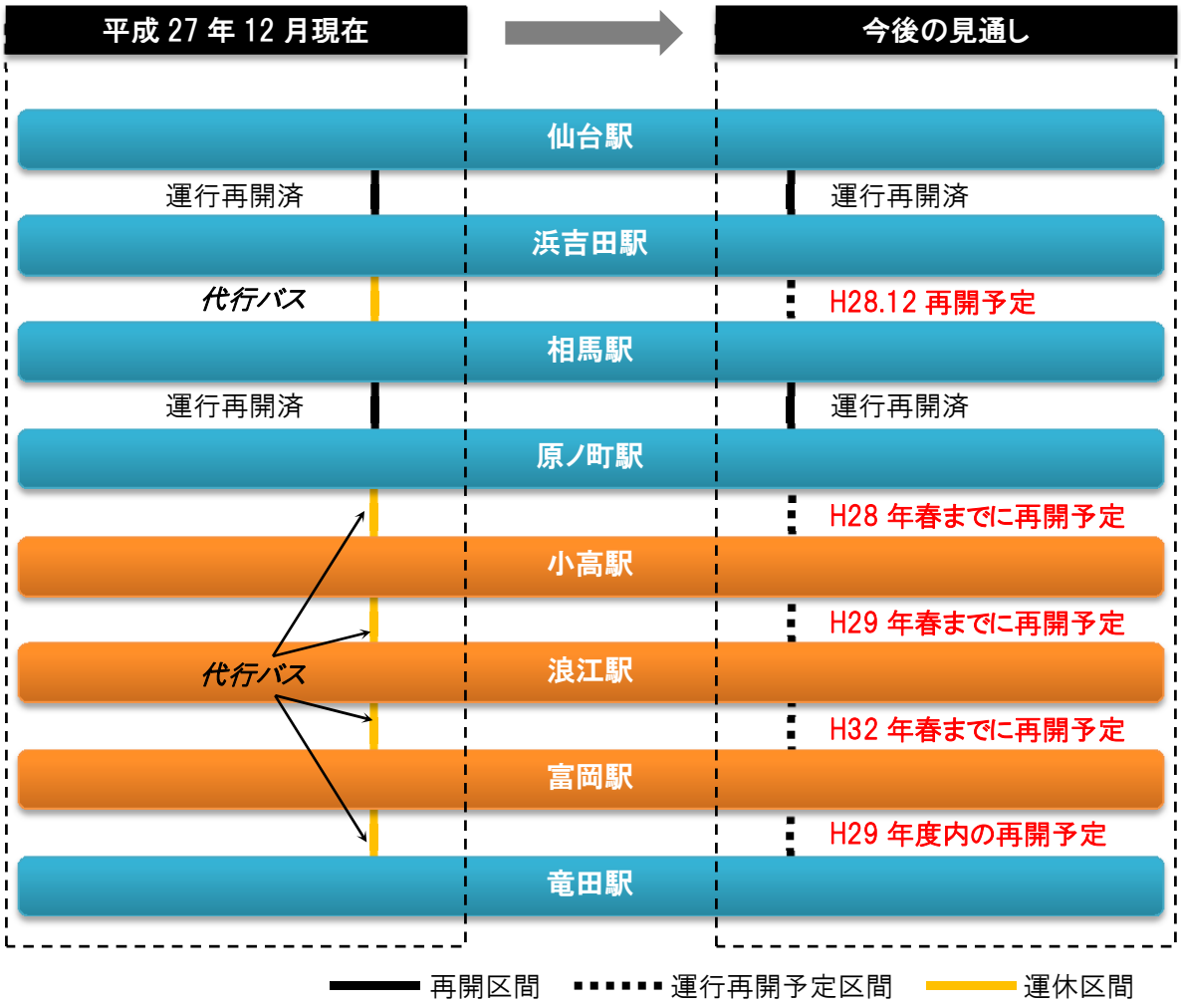
(2)鉄道網

本市の鉄道網は、JR常磐線が国道 6 号西側に並行して位置している。

震災以降は運休となっていたが、平成 23 年 12 月に原ノ町駅～相馬駅間では運行再開を果たした。しかし、仙台方面(相馬～浜吉田～(亘理))、東京方面(原ノ町～竜田)は運休となっており代行バスでの乗継が必要となっている。

今後、平成 28 年春には小高区帰還と合わせて「原ノ町～小高」が再開予定となっており、平成 28 年 12 月には「浜吉田～相馬」、平成 29 年度内に「富岡～竜田」が再開予定となっている。また、平成 32 年春には「浪江～富岡」を含めた全線再開を目指している。

[JR常磐線の開通の見通し]



(3)路線バス等

本市の路線バスは、平成 19 年度(連携計画検討時)は 3 社で計 23 系統＋おだか e まちタクシー(デマンド)が運行していた。その後、震災に伴い一時全面運休に陥っていたが、現在ではバス事業者 2 社により一部でスクール対応運行を再開するとともに、仮設住宅や原発避難区域への一時帰宅ジャンボタクシーといった被災者への市内移動支援サービス、福島方面や仙台方面への広域バスが新たに運行を開始している。路線バスの利用者は、全体的に大幅に減少している状況にある。

路線バス

	系統名	運行区	主な利用者（推定）	運行受託者	当時の運行回数（往・復）	現在の運行回数（往・復）	キロ程（km）	利用者数(人/年)				現状の運行状況
								H18年	H19年	H26年	H26/H19（%）	
1	鹿島駅前・上栃窪	鹿島	上真野小児童	福島交通	2・3	1・1	12.5	4,763	3,957	3,618	91.4%	スクール対応運行
2	鹿島農協前・禧原	鹿島	一般	福島交通	0・2	—	9.6	238	725	—	—	休止中
3	禧原・右田浜	鹿島	鹿島小児童	福島交通	0・2	0・2	13.9	13,239	10,203	4,372	42.9%	スクール対応運行
4	鹿島農協前・右田浜	鹿島	鹿島小児童	福島交通	2・0	—	5.5	4,087	3,306	—	—	休止中
5	鹿島農協前・牛島	鹿島	真野小児童	福島交通	2・1	—	8.0	5,797	4,649	—	—	休止中
6	鹿島駅前・舘前	鹿島	八沢小児童	福島交通	0・3	—	8.2	995	479	—	—	休止中
7	車川経由相馬	鹿島・原町	一般	福島交通	4・4	3・3	24.7	23,318	19,441	5,461	28.1%	運行
8	立谷経由相馬	鹿島・原町	一般	福島交通	4・3	3・3	22.4	13,594	12,498	5,636	45.1%	運行
9	原町駅前・牛島	鹿島・原町	高平小児童	新常磐交通	2・2	—	14.7	5,776	5,149	—	—	休止中
10	むつみ荘・上栃窪	鹿島	上真野小児童	福島交通	1・0	1・0	13.7	3,363	3,050	1,174	38.5%	スクール対応運行
11	むつみ荘・舘前	鹿島	八沢小児童	福島交通	1・0	—	9.4	1,356	1,443	—	—	休止中
12	南屋形・舘前	鹿島	八沢小児童	福島交通	1・0	—	5.1	759	123	—	—	休止中
13	禧原・鹿島小学校	鹿島	鹿島小児童	福島交通	1・0	1・0	10.6	10,612	7,875	2,429	30.8%	スクール対応運行
14	鹿島農協前・右田浜・牛島	鹿島	鹿島小児童	福島交通	0・1	—	15.4	5,667	3,456	1,138	32.9%	スクール対応運行
15	原町・川俣	原町	高校生	福島交通	6・6	—	42.1	107,481	83,164	—	—	路線バスとしては休止中
16	原町駅前・大甕循環	原町	大甕小児童	新常磐交通	2・0	—	27.2	7,713	5,575	—	—	休止中
17	原町駅前・大甕	原町	大甕小児童	新常磐交通	1・1	—	19.6	5,521	4,008	—	—	休止中
18	原町駅前・滝	原町	原二小児童・石二小児童	新常磐交通	3・2	—	15.3	7,063	7,784	—	—	休止中
19	原町駅前・下渋佐	原町	原一小児童	新常磐交通→東北アクセス	5・3	2・1	8.5	33,376	27,761	2,338	8.4%	スクール対応運行
20	原町駅前・高平小	原町	高平小児童	新常磐交通→東北アクセス	1・0	1・2	12.2	14,401	12,003	4,129	34.4%	スクール対応運行
21	原町駅前・桜井循環	原町	高平小児童・一般	新常磐交通	2・0	—	19.0	16,639	9,671	—	—	休止中
22	原町駅前・高倉	原町	石二小児童	新常磐交通	3・1	—	6.6	1,141	1,152	—	—	休止中
23	小木迫・太田小	原町	太田小児童	東北アクセス	3・0	—	14.3	9,820	8,425	130	1.5%	H27.8～休止

その他移動サービス

24	鹿島区しあわせ号	鹿島	鹿島厚生病院利用者					12,289	11,650	12,270	105.3%	運行
25	おだかe－まちタクシー	小高	一般					30,511	30,234	—	—	休止中

被災者移動支援サービス

26	応急仮設住宅巡回　Aコース	鹿島・原町		東北アクセス	—	1・1		—	—	3,240	—	新規運行
27	応急仮設住宅巡回　Bコース	鹿島・原町		東北アクセス	—	1・1		—	—	2,812	—	新規運行
28	ジャンボタクシー　シャトル	原町・小高		福島大学	—	—		—	—	1,256	—	新規運行
29	ジャンボタクシー　一時帰宅	鹿島・原町・小高		福島大学	—	—		—	—	74	—	新規運行
30	ジャンボタクシー　おでかけ	原町・小高		福島大学	—	—		—	—	0	—	新規運行
31	スクールバス	鹿島・原町	鹿島中・原二中 原三中・石神中 鹿島小(小高中) 八沢小・大甕小 原一小・原三小 太田小・石二小	東北アクセス	—	8・8		—	—	小学生 90名/日 中学生 74名/日	—	新規運行

広域路線バス

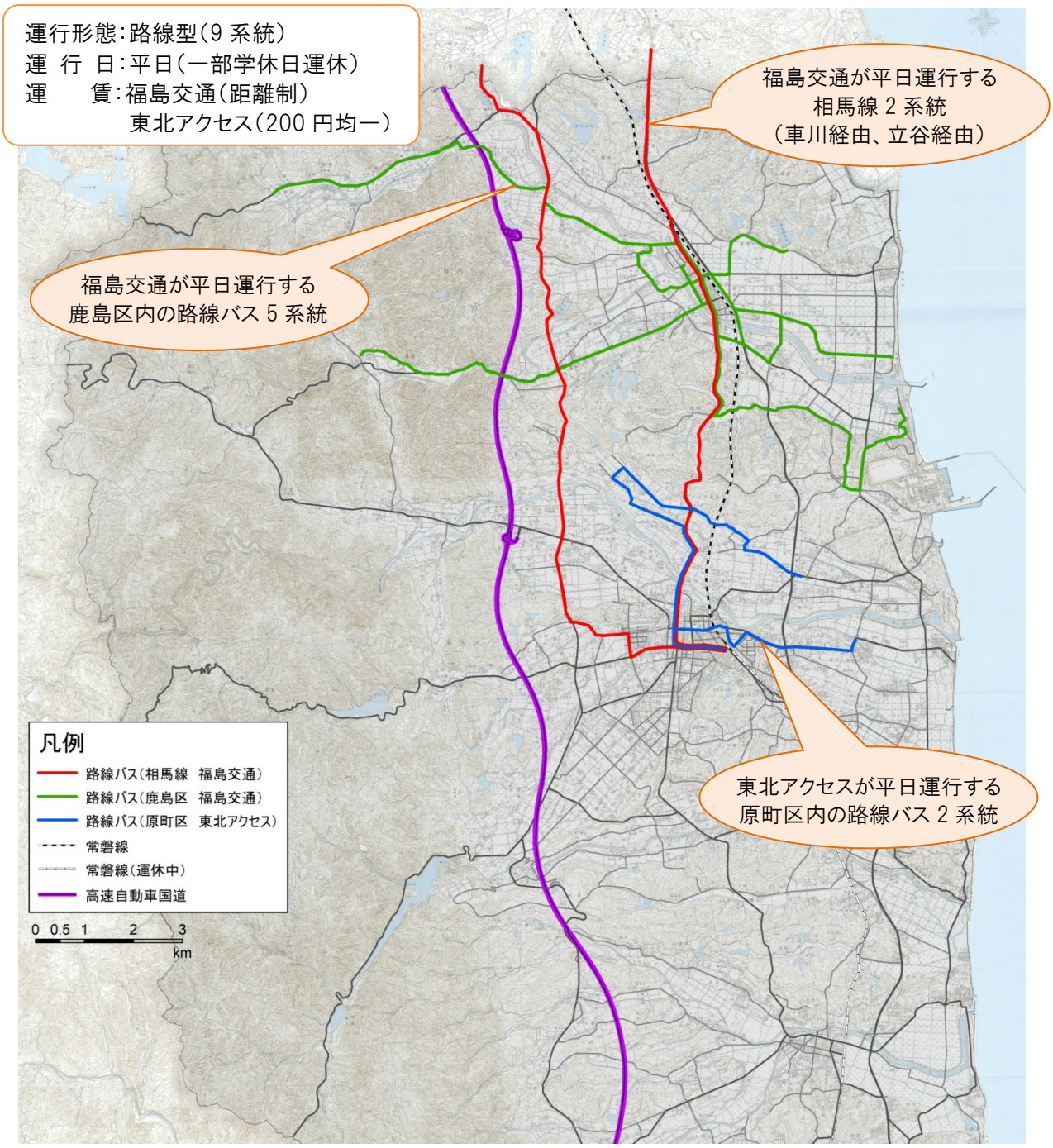
32	原ノ町駅～竜田駅			JR東日本	—	2・2		—	—	—	—	新規運行
33	原町～仙台駅西口			東北アクセス	—	12・12		—	—	—	—	新規運行
34	原町～福島駅西口			東北アクセス	—	6・6		—	—	—	—	新規運行
35	鹿島～原町～福島駅東口			福島交通	—	10・10		—	—	—	—	新規運行
36	鹿島～原町～東京			さくら観光	—	1・1		—	—	—	—	新規運行

無色：運休中、黄色：運行再開、赤色：新規運行

［路線バス　運行概要］

本市の路線バスは、震災以前は 3 社で運行していたが、震災以降は新常磐交通が市内の営業を休止しており、福島交通と東北アクセスの 2 社が主な事業者となっている。

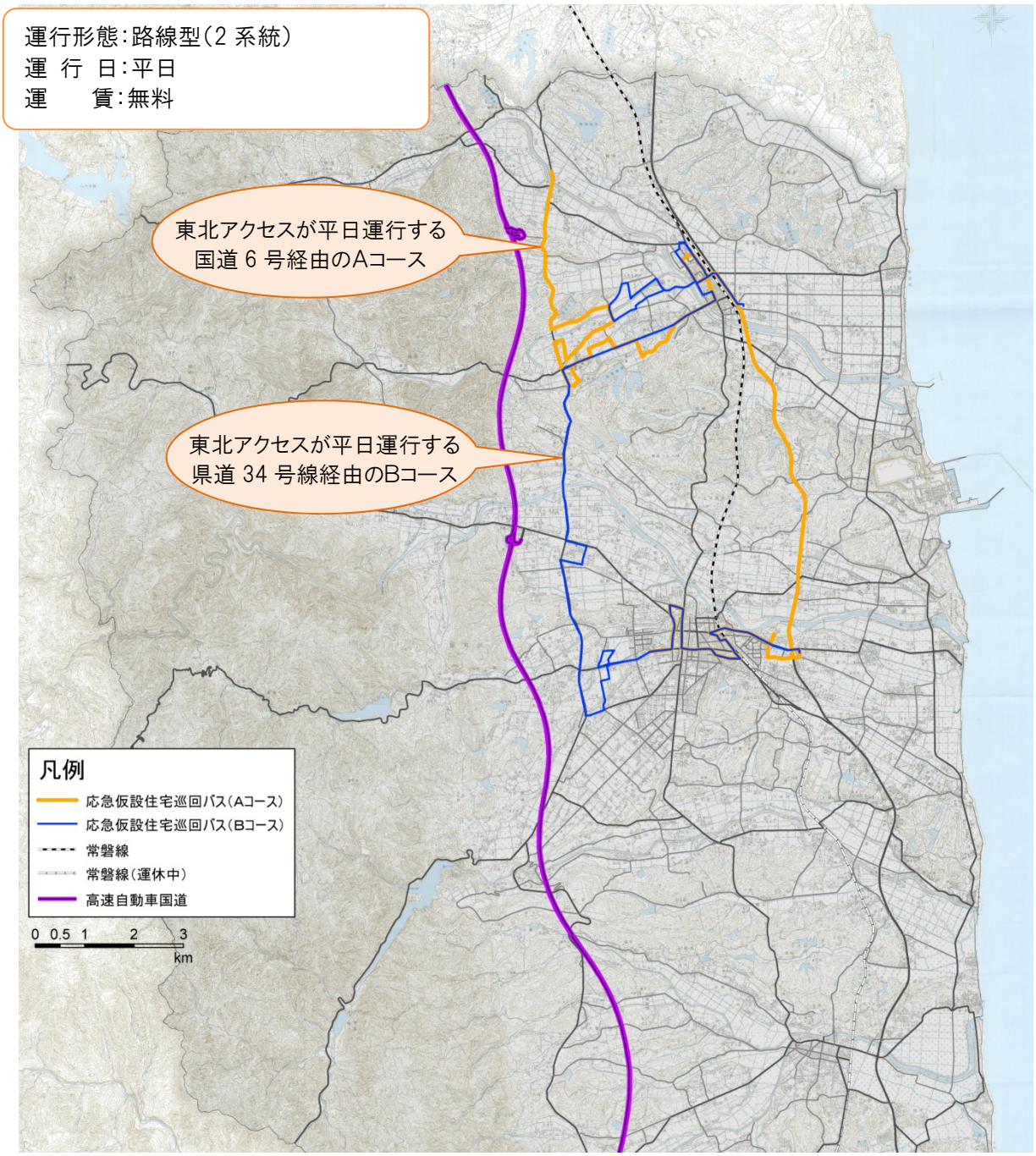
また、本市の路線バスの特徴は、以前から主に小学生の通学利用を主として運行されていたが、現在は仮設住宅等の被災者移動支援サービスの運行や広域路線バスの新規運行に加えて、事業者の人手不足も重なり、活用可能な車両を使い、最大限可能な範囲で小学生の通学の足を確保している状況にある。



［応急仮設住宅巡回バス　運行概要］

本市は、震災以降の応急仮設住宅への被災者入居と合わせて、移動手段を持たない交通弱者への支援として、市内に点在する仮設住宅と街なかの医療施設や商業施設等を結ぶ巡回バスを運行している。

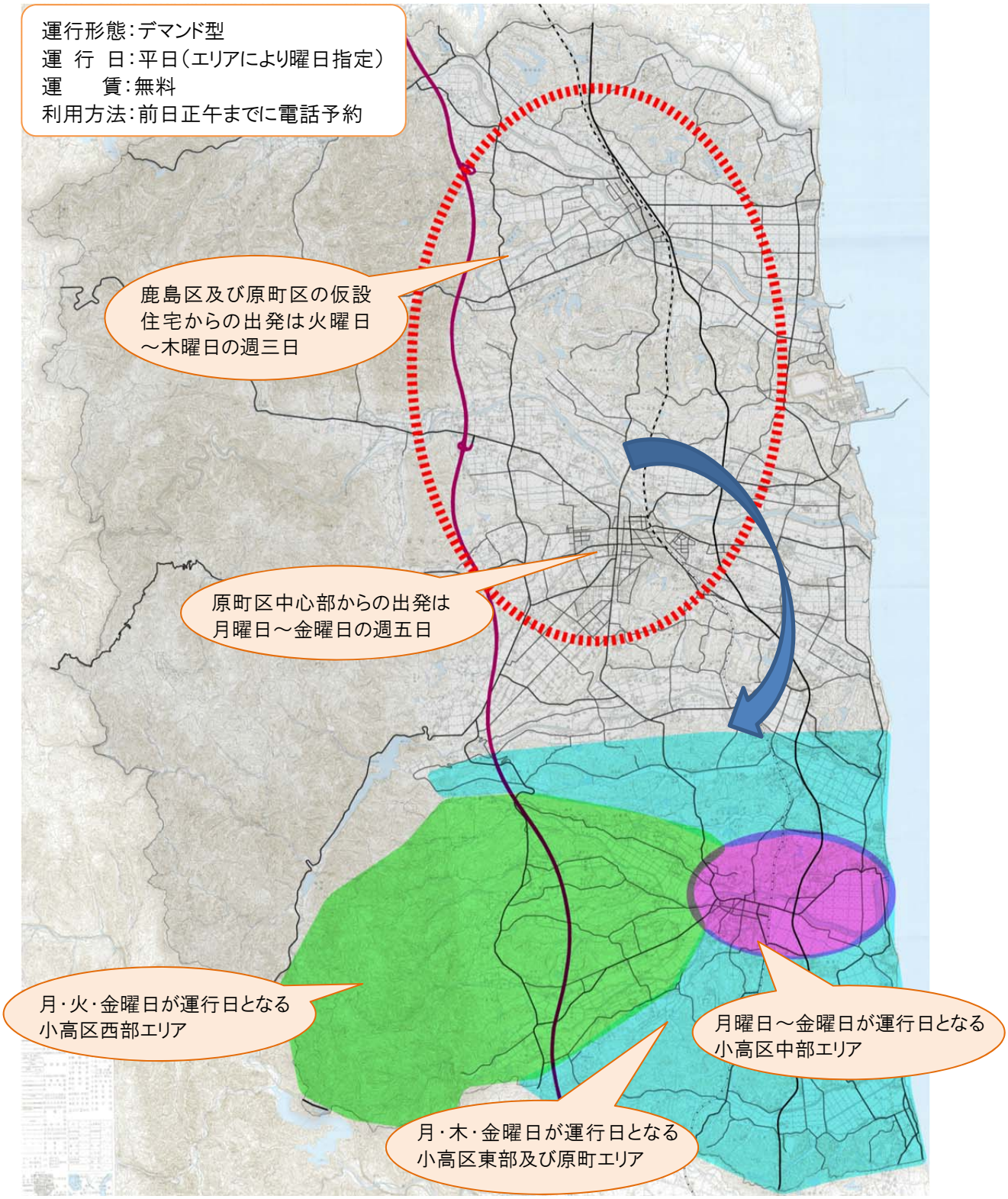
限られた車両で市内に点在している仮設住宅の全てをカバーするため、2つのコースを設けて運行しているが、一日一往復となっており、起終点で約 90 分かかる状況にある。



［一時帰宅支援ジャンボタクシー　運行概要］

本市は、震災及び原発被害により避難を余儀なくされている小高区の全住民や原町区の一部住民を対象に、一時帰宅が許可された時期より、移動手段を持たない交通弱者の自宅清掃などの帰還準備を支援するため、一時帰宅支援ジャンボタクシーを福島大学の協力により運行を行っている。

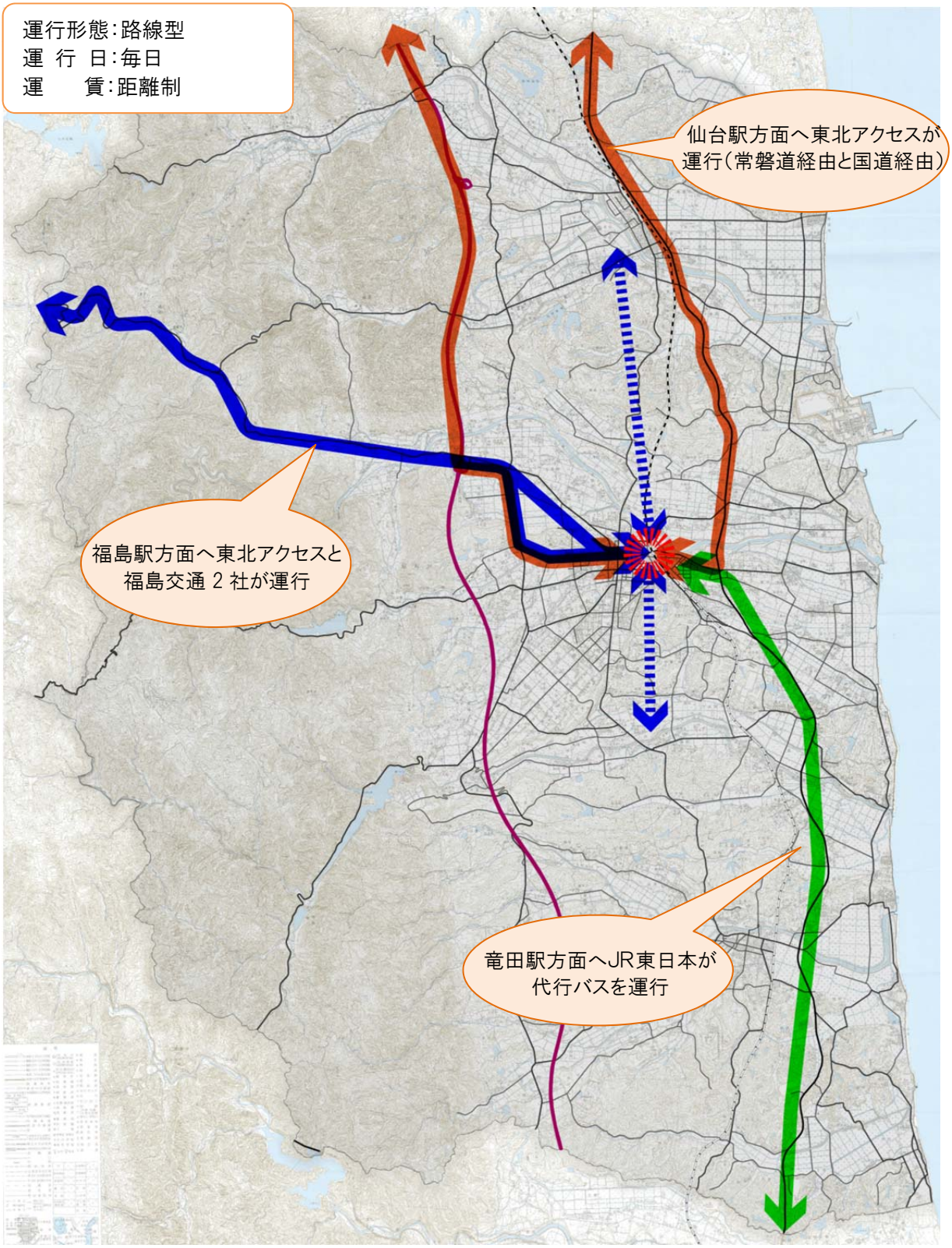
使用車両やドライバー、オペレーターは、旧「おだか e まちタクシー」の関係者により運行されており、事前予約によるデマンド型となっている。



［広域路線バス　運行概要］

本市は、震災以前には広域路線バスは福島交通が運行する「相馬線」や「川俣線」のみであったが、震災以降において、JR常磐線運休の影響を回避するとともに、市外避難者・復興従事者等の移動手段確保を目的として、交通事業者 2 社による福島方面、仙台方面の広域路線バスが新たに運行を始めている。

平成 27 年には常磐自動車道の全線開通もあり、特に仙台方面での利用者が多くみられる状況にある。



3. 上位計画

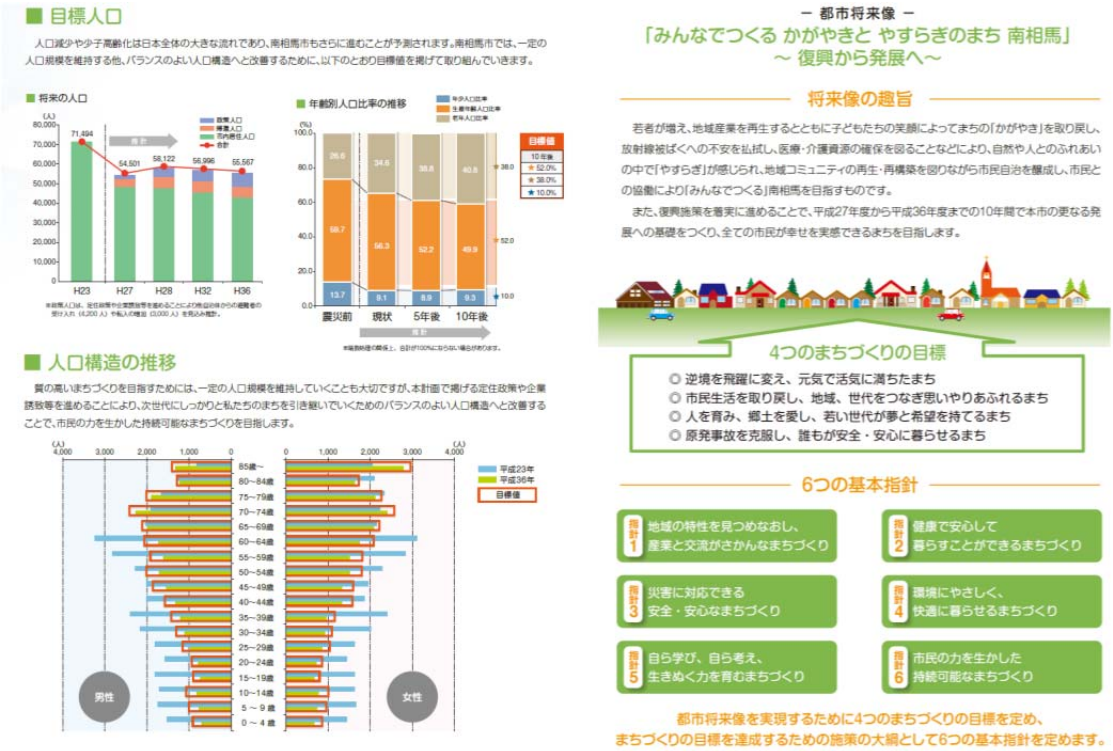
(1)南相馬市復興総合計画[平成 27 年 3 月策定]

南相馬市復興総合計画は、市を取り巻く環境が大震災により、従前の総合計画を策定した平成 20 年当時から大きく変化し、将来像を実現するために取り組む施策目標等に乖離が生じたことから、まちづくりの指針となる基本構想を見直すとともに、震災後に策定した復興計画及び環境未来都市計画を統合し、復興を着実に前進させる計画として策定を行っている。

【計画期間】 平成 27 年度～平成 36 年度

【都市将来像】

「みんなでつくる かがやきと やすらぎのまち 南相馬」～ 復興から発展へ～



[公共交通関連の施策:基本指針4-(4)公共交通の充実より]

『安定した公共交通の確保に努めます』

◇現状と課題

・高齢者等の日常生活に必要な交通手段や避難者の交通手段の確保

・JR再開や高速バス運行を含めた、近隣都市や首都圏などとの広域的な交通ネットワークの構築

◇施策の展開⇒主な取り組み

①地域公共交通網の充実⇒市内公共交通の充実強化、避難者の交通手段の確保

②広域交通網の充実⇒JR 常磐線の早期再開へ向けた取り組み、首都圏等を結ぶ高速バスの確保

◇成果指標:市民 1 人当たりの公共交通の年間利用回数

現状値	平成 31 年度目標値
0.66 回	1.66 回

(2)南相馬市国土利用計画(第 2 次)[平成 27 年 11 月策定]

本市では、平成 19 年 12 月に、平成 29 年を目標年次とする南相馬市国土利用計画を策定し、土地の計画的かつ総合的な利用を図ってきた。しかし、震災及び原発事故による影響や人口減少の進行、産業構造の変化など、本市の土地利用をめぐる状況が大きく変化しているとともに、平成 25 年 3 月に福島県国土利用計画が見直されたことを踏まえ、本市の迅速な復旧・復興・再生に向けた今後の土地利用にあたっての基本的な方向性を示すため、南相馬市国土利用計画の見直し行った。

【計画目標年次】

平成 36 年(基準年次:平成 26 年)

【土地利用の基本理念】

- 東日本大震災や原発事故により当面震災以前と同様の利用ができない土地が生じていることから、効果的・効率的な除染を推進するとともに、迅速な復旧・復興・再生のための土地利用を推進。
- 迅速な復旧・復興・再生のための土地利用の推進に当たっては、適正かつ合理的な土地利用を基本とするとともに、公共の福祉、自然環境の保全、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮し、健康で文化的な生活環境の確保と、地域の均衡ある発展を図る。

【土地利用の方向】

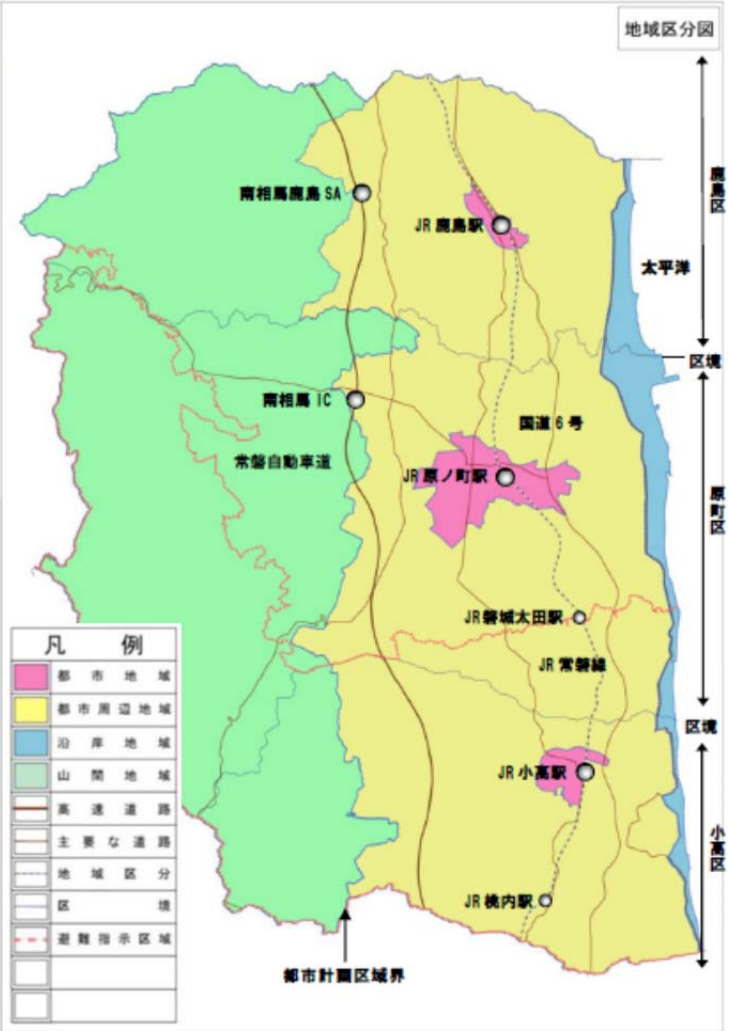
(都市空間や道路網に関連する記述)

■都市地域

- 本市及び各区の顔として、市民や来訪者にとって利便性が高いことから、快適な都市空間を創出
- 常磐自動車道の全線供用開始による広域交通ネットワークの強化を生かし、経済社会状況の変化に適切に対応。
- 各区の均衡ある発展に向けて、都市機能の集積を生かしながら、商業・教育・文化・福祉等の各種都市サービス機能の充実、計画的な整備、再編、多様な生活スタイルに対応した都市空間を形成。

■都市周辺地域

- 常磐自動車道の南相馬IC及び南相馬鹿島SAが供用開始し、本市の新しい「西の玄関口」として、IC周辺は首都圏等とアクセスする生産・流通の拠点、南相馬鹿島SA周辺は情報発信や地域振興等の拠点として、計画的土地利用を推進。
- 市民の帰還促進や企業誘致の推進、交流人口拡大、緊急時の避難路を確保するため、(仮称)小高ICの設置に努める。
- 常磐自動車道と国道6号とのアクセス道路をはじめとする幹線道路の整備を促進、広域交通が持つ利便性の高い立地条件を十分に活用しながら、流通業務や工業用地として、適切な土地利用を誘導。



Ⅱ．地域ニーズの把握

1．日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査　28

（1）目的　28
（2）調査概要　28
（3）回答概要　29

2．地域団体ヒアリング結果　30

（1）目的　30
（2）対象団体及び開催日時　30
（3）意見交換内容　30
（4）各地域であげられた主な意見　31

1. 日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査

(1)目的

南相馬市民の日常の外出状況や生活環境を把握し，「くらしの足」に関する課題を明らかにすることで網形成計画の策定に資することを目的としてアンケート調査を実施した。

(2)調査概要

◇実施方法：郵送配布・回収（住民基本台帳に基づく無作為抽出）※各世帯に 2 通配布

◇調査日：平成 27 年 7 月 23 日（木）発送

◇投函期限：平成 27 年 8 月 12 日（水）消印有効

◇発送数：3,100 通（原町区 2,000 通，小高区・鹿島区各 500 通＋無作為 100 通）

※但し，転出，宛先不明等で 28 通が配布不能（実質発送数 3,072 通）

◇回収数：1,031 通（1,599 票を回収）※平成 27 年 9 月 29 日現在

◇回収率：33.6%（＝1,031／3,072）

(3)回答概要

項目	概要
属性	・ 男性・女性がほぼ半数。年齢層は偏りが見られ，65 歳以上の回答者が 56.9%と半数強を占めており，高齢者に厚いサンプリングとなった。 ・ 回答者のうち，避難生活を送っている方は 310 人（20.0%）であり，そのうち 188 人が応急仮設住宅，66 人が借上げ住宅に居住している。 ・ 自動車運転免許保有傾向は、男性は 84 歳に至るまで概ね 9 割の保有率である。一方、女性は 65 歳以上の年齢層において，男性と比較して保有率が低い傾向にある。このことから，例えば，高齢者夫婦のみの世帯である場合，男性が相当高齢になるまで運転免許を保有し続け，女性を送迎している実態が推察される。他方で，34 歳以下の女性は，運転免許の保有率が 76.3%に留まっている点も特徴である。
震災・原発事故以前からの外出環境の変化	［外出環境の変化］ ・ 自動車運転免許の保有有無を問わず，「行きたい場所が少なくなった」とする回答が多い。小高区を中心に避難指示が継続していることに加え，それ以外の地区においても，外出する目的地自体が復旧していないという課題が背景にあると考えられる。 ［年齢層別の外出環境の変化］ ・ 35～44 歳の階級を除く各年齢層で「外出頻度が減少した」との回答が「外出頻度が増えた」と回答する割合を上回っている。また，65 歳以上の高齢者で 4 割以上，75 歳以上の後期高齢者では過半数が「外出頻度が減少した」と回答しており、加齢に伴い高齢者の外出機会が減少している実態が読み取れる。

項目	概要
震災・原発事故以前からの外出環境の変化	［買物（食料品）環境の変化］ ・　震災・原発事故以前からの変化について，運転免許無では，「買物に出かける頻度が減った」「誰かに買ってきてもらうことが増えた」「行きたい店に行けなくなった」と回答する割合が免許有の層に比べて高く，震災・原発事故後，買物目的の外出が行いにくい状況が認められ，自立した生活活動が行いにくい状況にあると考えられる。 ・　一方で，運転免許のない層は，生協などの「宅配サービスの利用が増えた」とする割合も高く，デリバリー型のサービスを活用する動きが見られる。 ・　運転免許のある層は，震災・原発事故後に「コンビニエンスストアの利用が増えた」「買物に出かける頻度が増えた」と回答する割合が免許のない層に比べて高く，統計学的な有意差も認められたが，「買物に出かける頻度が減った」と回答した割合が高い運転免許のない層とは，逆の変化である。 ［年齢層別の買物（食料品）環境の変化］ ・　80 歳以上の年齢層で，「買物に出かける頻度が減った」「誰かに買ってきてもらうことが増えた」「行きたい店に行けなくなった」と回答する割合が相対的に多くなっており，高齢者が自立して買物できる環境が整っていないことが挙げられる。
利用交通手段の状況と震災・原発事故後の変化	［交通手段別の利用頻度］ ・　自家用車を「利用しない」割合は，70 歳以上で増え始めるが，80 歳以上で特に増加する。しかし，85 歳以上の回答者でも 3 人に 1 人が「週 3 日以上」運転しており，震災前との変化においても 79 歳までの年齢層では，自家用車を運転する頻度が「増加した」と回答する割合が「減少した」と比較して多くなっている。このことから，運転できる限りは自家用車を日常の移動手段としており，その傾向は，震災・原発事故後に拍車がかかっていると考えられる。 ・　自動車運転免許保有者のうち，震災前と比較して自動車を運転する頻度が増加したのは，有効回答 1,127 人に対して 28.4%にあたる 320 人であり，減少した 181 人と比較して多くなっている。
外出機会の変化要因に関する検討	・　「外出がおっくうになった」もしくは「行きたい場所が減った」と認識している回答者ほど，外出頻度が減少する傾向にある。 ・　運転免許のないことが，震災・原発事故後に外出頻度を低下させる傾向をもたらしたというよりも，目的地となる施設が復旧していないことや人々の集う場がないこと，あるいは「外出がおっくうになった」とする主観を抱いていることが外出頻度を低下される傾向に繋がっていると考えられる。 ・　一つ以上の活動が「できない」状態もしくは，二つ以上の活動について，他者の支援を必要とするような状況にある場合，外出頻度が低下する傾向にあり，高齢者の回答率が高いアンケート調査ではあるが，回答者の 12%強がこうした状況に置かれていることが明らかになった。 ・　外出頻度の減少と関連が強い「行きたい場所が減った」と感じている層に加え，身体機能得点が低い回答者ほど「外出がおっくうになった」と感じる傾向が示された。一方で，避難生活を続けている回答者は，震災前と同じ住宅に居住している層や震災後に転居した回答者と比較して，「外出がおっくうになった」と感じている傾向にある。

2. 地域団体ヒアリング結果

(1)目的

「南相馬市地域公共交通網形成計画」の検討を進めるにあたり、平成 27 年 8 月に実施した市民アンケート調査に加えて、各地域の PTA や民生委員との意見交換を通じて、本市の公共交通に関する意見等を把握した。

(2)対象団体及び開催日時

対象団体	開催日時	場所
原町地区民生委員	平成 27 年 11 月 13 日(金)13 時 30 分～	原町区福祉会館
鹿島区 PTA	平成 27 年 11 月 13 日(金)19 時 30 分～	万葉ふれあいセンター
大甕地区民生委員	平成 27 年 11 月 16 日(月)9 時 30 分～	大甕生涯学習センター
石神地区民生委員	平成 27 年 11 月 18 日(水)9 時 30 分～	石神生涯学習センター
高平地区民生委員	平成 27 年 11 月 19 日(木)9 時 30 分～	高平生涯学習センター
鹿島区民生委員	平成 27 年 12 月 1 日(火)13 時 30 分～	鹿島区むつみ荘
原町区 PTA	平成 27 年 12 月 3 日(木)18 時 00 分～	石神第二小学校
太田地区民生委員	平成 27 年 12 月 15 日(火)9 時 00 分～	太田生涯学習センター
小高区民生委員	平成 28 年 1 月 20 日(水)13 時 30 分～	原町区福祉会館

(3)意見交換内容

◇冒頭

趣旨説明、南相馬市公共交通の現状説明

◇意見交換

それぞれの立場で感じていること

お住まいの地域の方から聞いたこと

バスやタクシー、鉄道、その他交通に関して自由に意見を聴取。

(4)各地域であげられた主な意見

項目	課題	要望
公共交通全般について	・多くの住民は、震災以前から日常的にバスや鉄道など公共交通を利用していない。 ・高齢者が増加している中、車の運転が危険との意見は多いが、一方公共交通がないため車を手放せない状況にある。	・高齢者の外出機会創出。 ・地域で大きな格差がないサービス提供。 ・利用者がいない路線バスよりはデマンドバスで効率化を図ったほうがよい。 ・高齢者はデマンド方が家族に頼むより楽。できればデマンドは毎日運行が望ましい。 ・免許返納への公共交通サービスを充実。
市内路線バス(通院･買物等)について	・原町区は日常の通院や買物に路線バスを利用することができない状況にあり、自家用車のほか、家族送迎やタクシーで移動を確保している。中には郊外から街なかまで歩いて通っている方もいる。 ・鹿島区はしあわせ号が日常的な移動手段として活用されている。	・スクールの空き時間を活用した路線運行。 →きめ細やかな運行経路を望む一方で通院時は時間をかけないでほしい。 ・ジャンボタクシーによるデマンドサービス。 ・運行日は毎日でなく、週数日の運行でも構わない。
市内路線バス(スクール)について	・震災以前から家族送迎が多い傾向にあったが、震災以降はその傾向が顕著となっている。しかし、スクール利用している小学生は残っており、バス存続は望まれている。	・登下校時の運行ダイヤと各学校の始業終業時刻の調整。 ・朝夕の交通渋滞によるバス遅延対策。 ・おだか e-まちタクシーのようなデマンドを鹿島でも実施してほしい。タクシーより安く利用でき、通院や買い物にも便利。 ・原町までの移動を楽にしてほしい。 ・高平小学校:15:45 のバスを 15 分程度遅らせてほしい。 ・原町第二小学校:日ノ出町からバスを運行すれば、送迎車も減り交通緩和に繋がるかもしれない。 ・石神第二小学校:通学のみならず高齢者利用を考慮し増便を図る必要がある。
広域路線バスについて	・震災以降に運行開始した福島線や仙台線は高評価。	・福島医大への路線乗り入れ。 ・鹿島バス停の安全性確保。 ・川俣線運行再開(福島線でカバー可能?) ・トイレ付車両の導入。
タクシーについて	・タクシーの予約がとりづらい状況にある。	・市外タクシー事業者への応援要請。 ・タクシー利用券導入。
その他	・デイサービス車両が朝夕のみ運行しているが、日中は動いていないため、有効活用できればよいと考えている。	・民生委員や社協の活動時における市所有マイクロバスの活用。 ・除染作業車両による渋滞対策や歩行者の安全対策。 ・移動手段の確保と合わせた移動販売車等による買物弱者対策。 ・免許返納を促す対策。

Ⅲ. 南相馬市地域公共交通網形成計画の改訂フレーム

1. 南相馬市地域公共交通に係る課題 33

2. 南相馬市地域公共交通網形成計画の改訂フレーム 36

1. 南相馬市地域公共交通に係る課題

計画策定にあたって、「南相馬市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月）」の検討時の課題、その後の取り組み、そして東日本大震災後の現時点における課題を整理し、計画改訂の視点をとりまとめる。

【平成20年度】 地域公共交通総合連携計画策定時の公共交通を取り巻く環境・課題

■市の概況

- 人口約 7 万人。小高区、鹿島区、原町区の3区の自治区で構成され、各区ともに小高駅、鹿島駅、原ノ町駅を中心に人口が多く分布。市全体では人口減少・少子化、高齢化（26%）が進展。
- 道路網は 3 区を南北に縦貫する JR 常磐線、国道6号及び並行する県道で骨格を形成。各区の中心部から放射状の道路が整備されている。平成 23 年には常磐自動車道が延伸開通予定。
- 主要施設は、小高区・鹿島区では中心部（駅周辺）に配置されているが、原町区は中心市街地の範囲が広く施設が離れており分散傾向にある。大型商業施設は市郊外や国道 6 号沿いに立地。

■市の公共交通の概況

- JR 常磐線の1日あたりの乗降客数は全駅で年々減少傾向。平日の普通列車は概ね 1 本/時間、朝夕ピーク時には2～3本/時間の運行。
- 市内の路線バスは 23 系統。原町区、鹿島区は駅から放射状で周辺地区を結んでおり、それぞれ、新常磐交通、福島交通が主に運行。小高区は、デマンド型乗合タクシー「e-まちタクシー」が運行。
- バス利用者数は年々減少。平成 19 年度は約 24 万人で平成 18 年度の約 28 万人から約 15%減。
- 路線バスは朝と午後の帰宅時に運行する路線が多く、実態はスクールバス化。また、運行本数が少なく、土日祝日及び学休日は運休する路線が多い。通学時の公共交通利用は、小高区が e-まちタクシーが2%、鹿島区、原町区は路線バスを約1割の児童生徒が利用。
- 運賃は原町区内の新常磐交通が200円の定額制となっているが、その他は距離制運賃を採用。
- 70 歳以上の高齢者の買物、通院などの外出時の利用交通手段は、自家用車や家族送迎が多く約 6 割が自家用車を利用し外出をしている。

■市の上位関連計画

【南相馬市総合計画】

『地域をつなぎ暮らしに活きる公共交通網を確保します』

◇主な方策：交通弱者対策、広域交通網の対策」

【新図書館建設計画】

原ノ町駅前の既成市街地を再編することで都市機能の円滑化を図ることを目的として、土地区画整理事業を実施し、現在新たな教育・文化・交流拠点として新図書館を建設中。

■市の公共交通全体を取り巻く課題

【南相馬市における公共交通システムは･･･】

南相馬市3区で合併以前からの公共交通システムによる個別の運行形態が存在。
大部分の路線バスはスクールバス化しており、一般利用に対応できていない。
路線バスの他、スクールバスや病院送迎バスなど、利用者限定の移動サービスも混在。
JR 常磐線を除き、路線バスによる広域アクセス手段がない。
自家用利用の傾向が強く、公共交通への理解や認識が欠如、利用意識も低い。

◆小高区に係る課題

- おだか e-まちタクシーは平日運行や区内運行に留まる。利用者の 9 割が 70 歳以上の高齢者。

◆鹿島区に係る課題

- 路線バスが日中限られた時間帯しか運行していないため、郊外から中心への移動の足がない。
- 路線バス（実態はスクールバス）、厚生病院送迎バス、スクールバスなどの様々な公共交通が個別ニーズにのみ対応して効率が悪い。高齢者は、厚生病院送迎バス「しあわせ号」に依存。

◆原町区に係る課題

- 路線バスの多くがスクールバス化。その他の利用においては利用者数が少なく郊外から中心への移動の足がない。市立総合病院への移動が不便。
- 市中心部の公共公益施設、商業施設等が分散。定額制・距離制の料金体系が混在。

【南相馬市地域公共交通総合連携計画(平成 21 年 3 月)】による事業実施状況

■南相馬市地域公共交通総合連携計画(平成 21 年 3 月)

【計画の概要】

平成 21 年 3 月策定(計画期間:平成 21 年度～平成 23 年度)

【計画の目標】

公共交通サービスを提供する交通事業者をはじめ、サービスを受ける利用者、公共交通と地域活動に関連する商業施設や医療施設など、行政と様々な主体が協力・連携し、受益者負担による地域一体となった持続的な公共交通システムの構築を目指す。

Ⅰ. 3区の実情に沿った日常生活をサポートする新たな公共交通システムの構築

- Ⅰ-1. 小高区:既存デマンド交通の継続とサービスの向上
- Ⅰ-2. 鹿島区:公共交通システム再編による効率的なサービス提供
- Ⅰ-3. 原町区:公共交通システム再編による中心部としての拠点機能の強化
- Ⅰ-4. 3区をつなぐ新たな広域交流ルートの確保

Ⅱ. 新たな公共交通システムの利用促進を図る各種支援メニューの展開

- Ⅱ-1. 公共交通の利用環境の向上
- Ⅱ-2. バリアフリー化、環境問題への対応
- Ⅱ-3. 情報提供サービスの充実
- Ⅱ-4. 将来的な展望を見据えた新たなシステム導入
- Ⅱ-5. モビリティ・マネジメントを活用した公共交通の利用促進

[評価指標①:路線バスとデマンド交通の利用者数]

現状(平成 19 年度):267, 301人⇒目標値(平成 23 年度):267, 000人

[評価指標②:外出時の交通手段に対する自家用車利用率]

現状(平成 20 年度):55%⇒目標値(平成 23 年度)55%

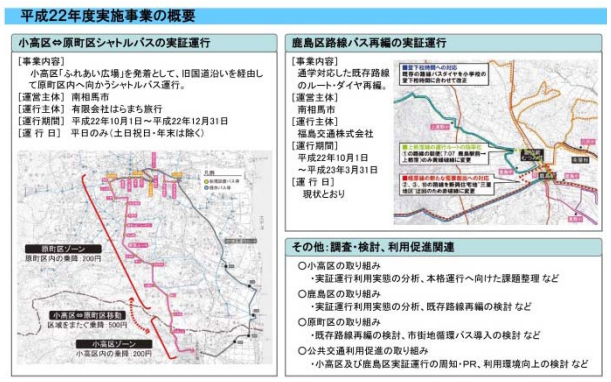
■南相馬市地域公共交通総合連携計画に基づく事業実施状況

【平成 21 年度の取組】

主な事業名称	実施結果
おだか e-まちタクシーの運行区域拡大(原町南部)	4.2 人/日(H22.3)⇒H22 年度本格運行
小高区⇔原町区シャトルバス運行(国道経由)	4.7 人/日(H22.3)⇒H22 年度経路見直し
鹿島区デマンドシステム導入検討	デマンド導入は時期尚早⇒H22 年度路線バス再編
原町区市街地循環バス導入検討	⇒H22 年度路線バス再編及び市街地循環バス検討

【平成 22 年度の取組】

主な事業名称	実施結果
小高区⇔原町区シャトルバス運行(旧国道経由)	17 人/日(H23.2)⇒H23 年度運行継続
鹿島区路線バス再編	小学校利用者増⇒H23 年度運行継続、※デマンド検討再開
原町区市街地循環バス導入検討	ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ計画立案⇒H23.10 より運行(市街地 3 系統)
公共交通利用促進へ向けた取り組み	利用促進立案⇒H23 年度環境整備、簡易バスロケ導入など



東日本大震災により全ての事業が中止

【平成27年度】 現在における南相馬市の公共交通を取り巻く課題の変化

■市を取り巻く環境の変化

- 震災及び原発事故の影響により、**南相馬市の居住人口(H27.9 時点)で約 5.2 万人**。住民基本台帳ベース人口と比較して、居住が制限されている小高区は居住者ゼロ、原町区は約 3 千人減、応急仮設住宅が多く整備されて鹿島区では約 2 千人の人口増。**居住人口ベースの高齢化率は約 34%まで上昇**している。
- **鹿島区や原町区に整備された応急仮設住宅や民間借り上げ住宅等への避難生活を今なお続いている状況。一部では市街地内や内陸部への移転が始まっており、今後もその傾向は加速化**。
- 震災復旧・復興を通じて、沿岸部等では新たな産業用地整備など**土地利用が大きく変化**。
- 本市では真の復興を果たすため、**小高区等の避難指示区域の復興が不可欠とし区域解除目標の平成 28 年 4 月までに最低限の生活環境を整備、一日も早く震災前と同等以上の魅力的まちへの再生を目指す**。

■市の公共交通利用環境の変化

- 震災以降は一時全面運休に陥っていたが、現在では**バス事業者 2 社により一部運行再開(震災前 23 系統→現在 9 系統)**を果たすとともに、**仮設住宅巡回バスや一時帰宅ジャンボタクシー**といった被災者移動支援サービス、**福島方面や仙台方面への広域バスが新たに運行を開始**。
- **路線バスは、全体的に震災前後で利用者は大幅に減少**。
- JR常磐線は、平成 23 年 12 月に原ノ町駅～相馬駅間では運行再開したものの、仙台方面(相馬～浜吉田)、東京方面(原ノ町～竜田)は運休で代行バスが運行し乗継が必要。
- 今後、**平成 28 年春「原ノ町～小高」が再開予定、平成 28 年 12 月「浜吉田～相馬」、平成 29 年度内「富岡～竜田」が再開予定。「浪江～富岡」を含む全線再開は平成 32 年春予定**。
- **慢性的にタクシーの予約が困難な状況**が続いており、日中や夜間の確保が厳しい状況。

■市の上位関連計画

【南相馬市復興総合計画(平成 27 年 3 月策定)】

『「みんなでつくる かがやきと やすらぎのまち 南相馬」～ 復興から発展へ～』

◇公共交通関連施策:安定した公共交通の確保に努めます

◇施策の展開⇒主な取り組み

①**地域公共交通網の充実**⇒市内公共交通の充実強化、避難者の交通手段の確保

②**広域交通網の充実**⇒JR 常磐線早期再開へ向けた取り組み、首都圏等を結ぶ高速バス確保

◇成果指標:**市民 1 人当たりの公共交通の年間利用回数**

[現状値:0.66 回⇒**平成 31 年度目標値:1.66 回**]

■市民の日常生活行動の変化(日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査結果より)

◆日常生活

⇒『外出機会・頻度の減少(行きたい場所が少なくなった)』『自立した生活行動が困難な状況』

◆移動手段

⇒『免許保有者の自家用車利用の増加』『高齢者の運転再開』『送迎・タクシー利用の増加』

■計画改訂の視点

◆**『公共交通の再建』**～*南相馬市の現状や事業者のリソースで"**今できることは何か？**"を考える～*

→事業者の減少、被災者移動支援や広域路線等による路線バス・人材確保が困難な状況をふまえた検討

◆**『段階的な再編』**～*今後の段階的な復興まちづくりと連携した"**これから何を目指すか？**"を考える～*

→被災者移動支援(無償)と路線バス(有償)が混在する状況から適正な受益者負担、段階的再構築を検討

◆**『利用したくなる仕掛け』**～*スクールや日常生活対応の"**どうすれば使ってもらえるか？**"を考える～*

→小学生減少や通学起終点の変化、今後の居住地変化、自校再開を見据えたスクールバス化の検討

→外出機会の減少や震災前から続く一部利用者に限られた公共交通に対する利用意識への対応を検討

◆**『持続的仕組みづくりの確立』** ～*市の将来展望へ"**みんなで支える公共交通！**"を考える～*

→《「みんなでつくる かがやきと やすらぎのまち 南相馬」～ 復興から発展へ～》を支える取り組みを検討

→今後の人口減少、少子高齢化の社会構造をふまえた地域関係者の参画・協働の仕組みづくりを検討

2. 南相馬市地域公共交通網形成計画の改訂フレーム

「南相馬市地域公共交通網形成計画」の改訂フレームを以下に整理する。

社会の変化・連携計画の検証から見える改訂の方向性

「できること」から「使いたくなる」へ二段階による計画推進ステップ

公共交通再建へのステップ
南相馬市の復興段階や事業者の現状を踏まえた地域が保有するリソースによる再建の取り組み

公共交通創造へのステップ
公共交通とまちづくりが連携し、関係者の主体的活動による、創造的かつ持続的な事業活動の展開

① 市民の公共交通利用意識のステップアップ

利用意識の変容
外出機会の創出

不安意識の解消
日常生活で困っている交通弱者に対して必要サービスを提供

たまに使ってみる
普段は公共交通を利用しない人がたまには使ってみようと思える意識へ変化

上手に使い分ける
車と公共交通を目的に合わせて上手に使い分ける意識を醸成

② 公共交通システム構築のステップアップ

便利で使ってみたくなる
公共交通への変化

既存リソース活用
現時点で事業者の可能な範囲で公共交通網を最大限構築

新サービス導入
既存事業者の車両・人材の拡充や新規事業者参入による新たなサービス展開

地域独自の展開
地域が主体的に公共交通の運営・運行に関与し、独自の発展を持続していく仕組み

③ 公共交通利用環境のステップアップ

利用しやすくわかりやすい
まちづくりとの連携

必要な情報提供、環境整備
既存リソースを活用した公共交通再建に合わせた適切な情報提供、利用環境の整備

復興・発展まちづくりとの連携
復興から発展へのまちづくり事業と連動した新たな拠点整備、外出機会を増進し地域活動を活発化させる施策の展開

④ 公共交通を支える仕組みのステップアップ

官民協働で活動する
仕組みづくりの創出

関係者で協力する活動組織
地域公共交通に係る産学官の関係者が参加・協力のもと、事業立案や事業展開を行う

自立的活動組織への展開
地域公共交通とまちづくりを連携専任スタッフによる自立的かつ持続的な活動展開を行う

Ⅳ. 南相馬市地域公共交通網形成計画

1. 基本的な方針 38

（1）目指すべき将来像 38

（2）基本理念及び基本方針 39

2. 計画（1stステップ）の目標 40

3. 計画（1stステップ）の目標達成のための施策・事業 41

4. 計画の達成状況の評価 55

5. 計画に掲げる施策と期間 56

6. 計画推進へ向けて 57

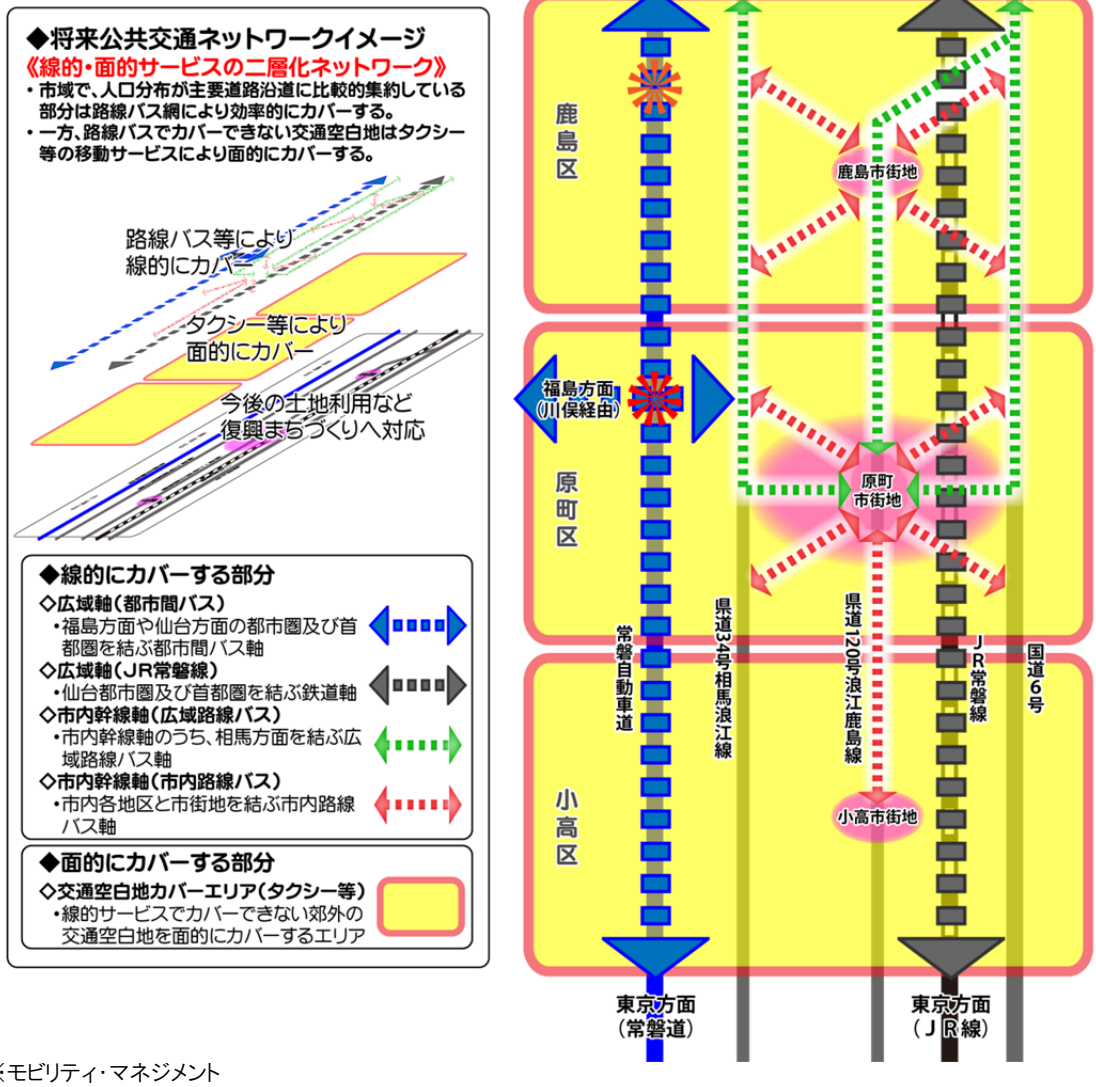
1. 基本的な方針

(1)目指すべき将来像

本市の復興まちづくりの現状、原発被害による避難先からの帰還、交通事業者の人材不足などを考慮し、段階的取り組みにより『南相馬市の復興から発展へのステップを支える公共交通の実現』を目指す。

南相馬市が目指す公共交通の将来像

- **南相馬市全域において、『路線バスが担う“線”』と『タクシー等が担う“面”』の二層化による効果的・効率的なネットワークが形成されます。**
- **市内交通と都市間バスやJR常磐線の乗継環境が整備され、市内外の円滑な移動の利便性向上が図られます。**
- **官民協働の取り組みによって、日常生活での通院や買物のほか、様々なおでかけ機会が増大し公共交通の利用促進が図られます。**
- **官民協働の自立的組織が独自の活動を展開し、継続性あるモビリティ・マネジメント※が展開されます。**



※モビリティ・マネジメント
渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み。

(2)基本理念及び基本方針

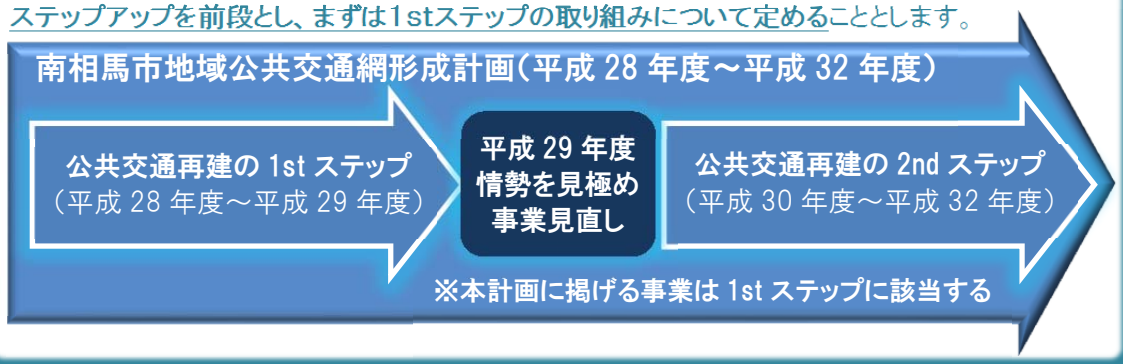
南相馬市公共交通がまちづくりと一体となり、行政・事業者・市民をはじめ公共交通にかかわる全ての人々と共有すべき基本理念、基本方針を定める。

基本理念

『公共交通再建からまちづくりと連携した取り組みへのステップアップ』

- 既存の鉄道・バス・タクシー事業者が持つリソースを最大限に活用し、官民協働による新たな移動手段の確保に努めます。
- 南相馬市の復興・発展へ向けて、市民の生活環境の変化に対応した全市的・段階的な公共交通網の整備に努めます。
- 持続可能な公共交通実現へ向けて、利用意識の変化を促すモビリティ・マネジメントを推進し、みんなで支える仕組みを構築します。

本市の公共交通再建に向けては、現在においても震災・原発被害の影響でまちづくりをはじめ各種移動サービスを取り巻く環境で不透明な部分が含まれており、そのため本計画では二段階ステップアップを前段とし、まずは1stステップの取り組みについて定めることとします。



◆ 基本方針1

『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』

① 市内の日常のおでかけをサポートする 3 区の主要コミュニティ・主要施設をカバーする市内軸の整備を図ります。
② 福島・仙台・首都圏の双方向の移動ニーズに対応した広域軸の整備を図ります。
③ 市内軸を補完する面的サービス導入を検討し交通空白地をカバーします。
④ 市内軸と広域軸の結節点において、公共交通のみならず、マイカー等の複数交通モードを円滑につなぐ乗継環境の整備を図ります。

◆ 基本方針2

『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』

① 公共交通を利用してこなかった市民意識をはじめ、今後の転入者、市外からの来訪者にわかりやすい情報提供を図ります。
② 快適に利用できる車両、乗降場所、情報提供システム等の整備を図ります。

◆ 基本方針3

『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』

① 公共交通の利用意識の変化を促し、公共交通利用のきっかけづくり、外出目的を作り出す取り組みを展開します。
② 公共交通とまちづくりが連携し、社会活動が活発化するアイデアを官民協働で実行へ移す仕組みづくりを構築します。

2. 計画（1stステップ）の目標

計画の基本理念及び基本方針に即して、本市の公共交通再建ステップの目標を設定する。

基本理念『公共交通再建からまちづくりと連携した取り組みへのステップアップ』

公共交通再建の1stステップ（平成 28 年度～平成 29 年度）

◆ 基本方針1
『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』

◇目標1－1：既存のリソースを最大限に活用した市内おでかけ交通の再建

《目的》
交通弱者の日常生活における移動ニーズに応える公共交通の確保・維持。

《施策》
【1－1－①：既存の路線バス改善による再建】
【1－1－②：新たな運行サービス導入による再建】

◇目標1－2：広域軸の利便性向上と市内交通との結節機能強化

《目的》
福島・仙台方面の都市間バスやJR線等の利便性向上と市内交通との乗継環境を改善。

《施策》
【1－2－①：都市間バス・JR常磐線の利便性向上】
【1－2－②：市内幹線軸と広域軸の乗継環境の改善】

◆ 基本方針2
『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』

◇目標2－1：利用者の不安を取り除く情報提供の充実

《目的》
市内及び市外の公共交通のわかりやすい広報、市民や転入者向けの周知活動を展開。

《施策》
【2－1－①：公共交通ガイド等の広報展開】
【2－1－②：公共交通の体験・啓発イベントの実施】

◇目標2－2：市内の公共交通利用環境の改善

《目的》
車両やバス停などの情報提供手段の改善や主要施設における利用環境の改善。

《施策》
【2－2－①：車両・バス停の情報提供手段の改善】
【2－2－②：主要施設における利用環境の改善】

◆ 基本方針3
『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』

◇目標3－1：企業・商店などと連携したおでかけと公共交通利用のきっかけづくり

《目的》
民間と協働で公共交通利用メリットを創出し、おでかけと公共交通利用のきっかけをつくる。

《施策》
【3－1－①：商業施設と連携したおでかけのきっかけづくり】
【3－1－②：企業・市民団体等との協働による身近なバスパックの企画・実施】

◇目標3－2：官民協働で取り組むモビリティ・マネジメントの推進

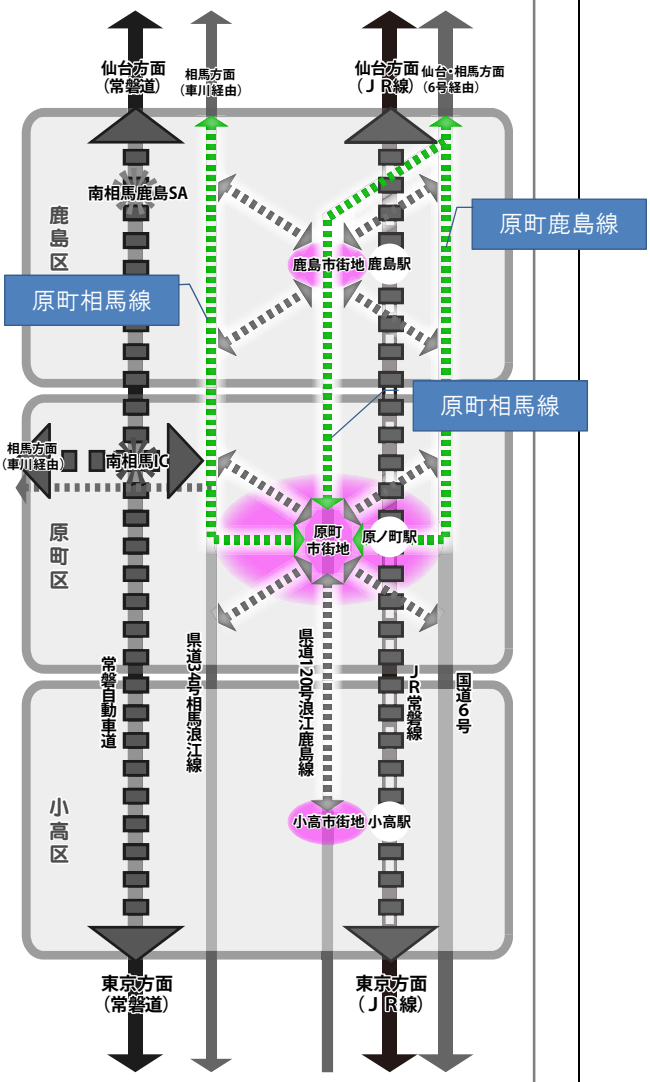
《目的》
まちづくりと公共交通が一体となり、独自性と継続性ある取り組みを支える仕組みをつくる。

《施策》
【3－2－①：計画ステップを見据えた地域関係者による協議】
【3－2－②：持続的なモビリティ・マネジメント体制の確立】

南相馬市の社会情勢をふまえた計画見直し（平成29年度）、計画の2ndステップへ

3. 計画(1stステップ)の目標達成のための施策・事業

計画(1stステップ:平成 28 年度～平成 29 年度)に進める各施策・事業とその実施主体、計画期間を設定する。

基本方針	1:『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』
目　　標	1－1:既存のリソースを最大限に活用した市内おでかけ交通の再建
施　　策	1－1－①:既存の路線バス改善による再建
実施内容	・現状の公共交通は、通学利用を中心とした路線バスや仮設住宅巡回バス、一時帰宅ジャンボタクシー等の被災者に対する移動サービスが主に展開しています。 ・一方で、新たな運行サービスを展開しようにも、市内交通事業者による人材不足が深刻な状況もあり、特にタクシー事業者の参画は厳しい状況にあります。 ・そこで、計画1st ステップでは、バス事業者のうち、現時点で運行している系統や休止中の系統を活用し、市民のみなさんに使ってもらえる経路・時間帯への変更を検討・再建に努めます。 **運行中系統の改善** **◇運行中系統の改善** ・現在運行中の系統のうち、市内居住地での一部迂回や時間帯変更などにより、日常の通院・買物への利用が期待される部分について交通事業者と協議を図り、再建の可能性を検討し改善に努めます。 [運行中系統での活用例] ■福島交通 ○原町相馬線 ・車川・立谷経由を活用した市北部居住地のカバー ○原町鹿島線 ・市北部6号付近の居住地をカバー 

実施内容

休止中系統の再開検討

◇休止中系統の再開検討

- 震災以降、児童･生徒の通学対応や仮設住宅での移動手段確保などの対応のため、震災以前に運行していた系統の多くで休止が続いています。
- そこで、現在休止中の系統のうち、一部経路変更や時間帯の調整などを図り、市民の日常の通院･買物への利用が期待される部分について交通事業者と協議を図り、再開へ向けて検討し再建に努めます。

［休止中系統での活用例］

■福島交通

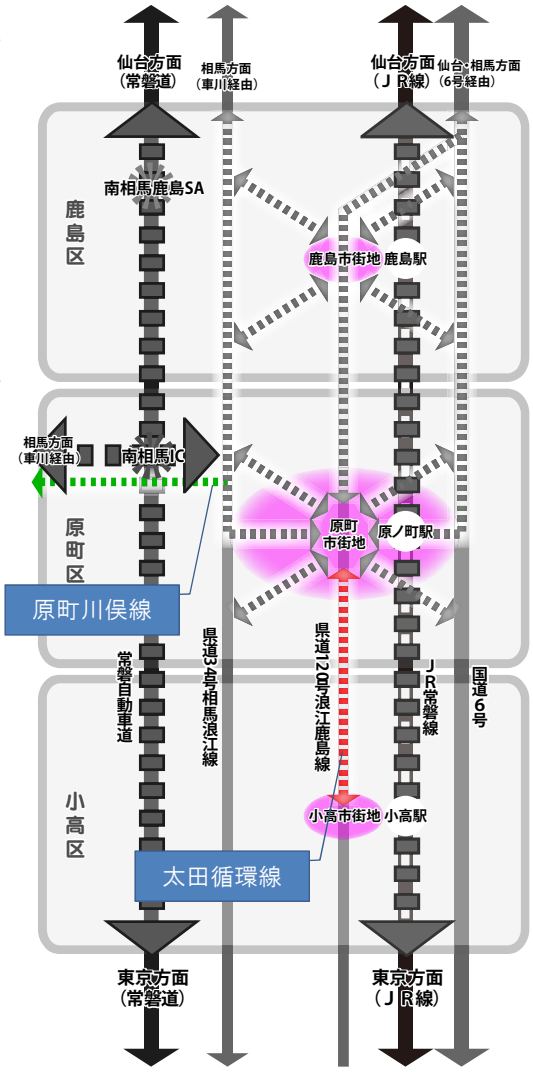
〇原町川俣線

- 市内居住地のカバーと県立医大へのアクセス確保

■東北アクセス

〇太田循環線

- 小高区や原町市街地へのアクセス確保と沿線居住地をカバー



実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆地域ニーズをふまえた運行立案への支援、運行に対する財政支援
交通事業者	★既存リソースを活用した運行計画立案、運行実施
企　業　等	ー
市　　民	おでかけ支援バスの利用、近隣住民への呼びかけ、改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年度	【上期】:運行計画立案･運行申請、【下期】:運行実施･効果検証 ※交通事業者との協議により適宜再建を展開
Ｈ２９　年度	平成 28 年度の実施状況･社会情勢をふまえた運行見直し検討
Ｈ30　年度～	スクールバスや目的限定移動サービスと公共交通の一体的な再編

基本方針	1:『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』
目　　標	1－1:既存のリソースを最大限に活用した市内おでかけ交通の再建
施　　策	1－1－②:新たな運行サービス導入による再建

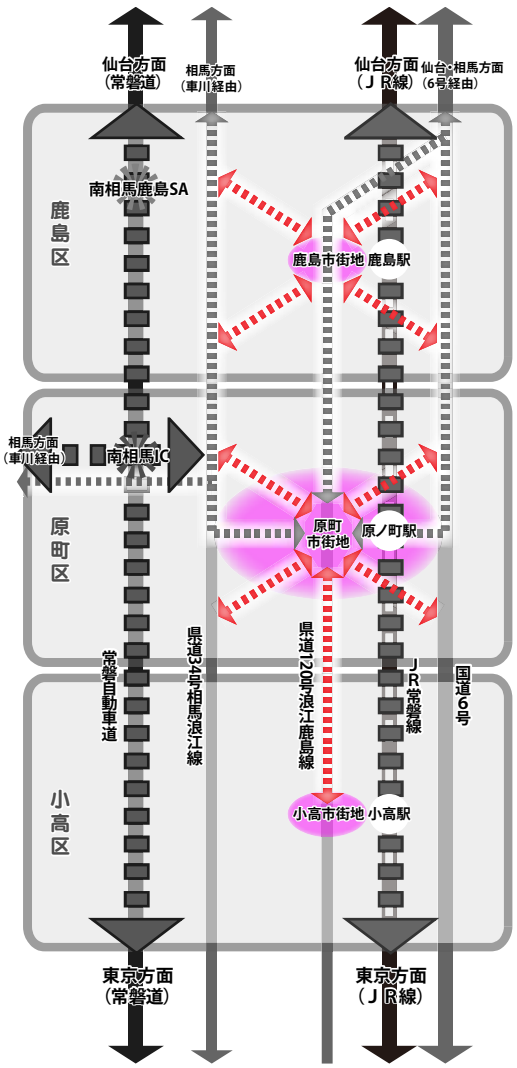
実施内容

- 市内では、震災以降に児童･生徒の通学利用を中心とした路線バス運行や仮設住宅から市街地への移動サービス、小高区への一時帰宅ジャンボタクシーなどの被災者等向けに無償での移動支援サービスが提供されています。一方、今なお免許を持たない多くの高齢者にとって、日常の通院･買物の移動手段の確保が求められている状況です。
- そこで計画1st ステップでは、既存リソースのうち、路線バスや無償移動サービスを生活交通としての活用の検討を行い、沿線にお住まいの方にとって、おでかけに使いやすい線的な公共交通ネットワークの確保に努めます。
- また、線的ネットワークでカバーできない地域については、利用者にとって使いやすい、タクシー等による小回りの効くサービス導入の実現に向けて、事業者と協議を進めます。

路線バスや無償移動サービスの活用

◇路線バスや無償移動サービス活用による運行の検討･実現

- 交通事業者が対応している路線バスや鹿島区･原町区で運行されている様々な移動支援サービスを活用し、実現可能な新たな運行サービスの実現を図ります。
- 震災後の児童･生徒に対応しているスクールバスは、被災者の今後の居住地の変化、原発避難からの帰還の状況、学校再開時期などをふまえ、市民の生活交通確保とのバランスを考慮しながら、柔軟な対応に努めます。



［導入例］

■鹿島区

○鹿島市街地放射状系統

- 鹿島市街地を中心に放射状で郊外をカバーする路線

■原町区

○原町市街地放射状系統

- 原町市街地を中心に放射状で郊外をカバーする路線

■小高区

○小高原町系統

- 小高市街地から原町市街地へ向かう路線

実施内容

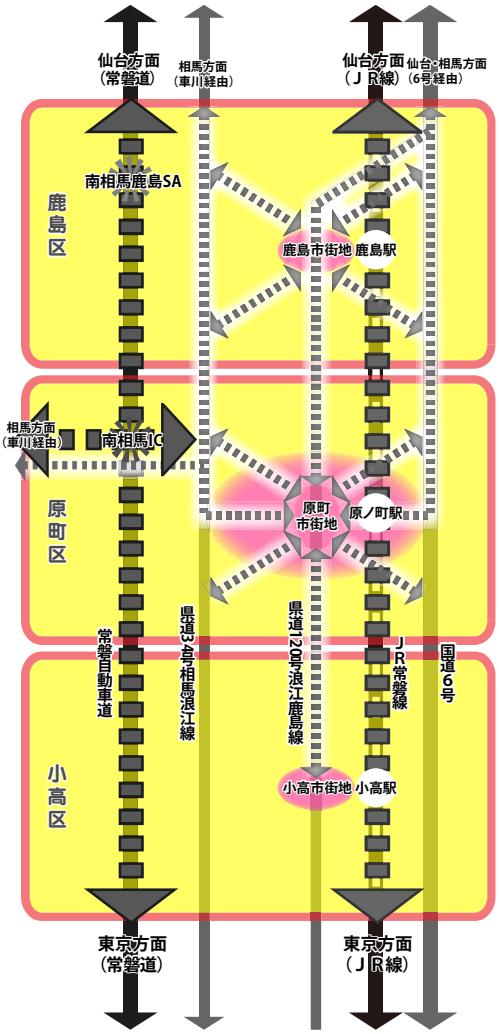
タクシー等による面的サービス導入の検討

◇路線バスでカバーできない地域への面的サービスのあり方を検討

・ 震災以前と比べて、市民の方の居住地は街なかや郊外の避難先などに分散し、日頃の外出先も異なる傾向にあります。そのため、路線バスを利用できない方にとっては、ドア to ドアによるデマンドタクシーを期待する声があげられています。

・ 一方で、震災後の人材不足に悩むタクシー事業者は、デマンドタクシーの早期導入を図ることに対しては困難な状況です。

・ そうした様々な問題をふまえ、タクシー等の活用にあたっては、利用者の要望を踏まえた使いやすいサービスと事業者にとって効率的な運行方法を配慮し、関係者との調整を図りつつ実現化に努めます。



■タクシー等の活用方法

・ 近年、デマンドの運営・運行手法も多様化し、通常のタクシー会社の機器を活用した簡易的手法なども全国で展開されています。そうした他事例もふまえ、本市に適した運営・運行手法の導入に努めます。

■小高区の対応

・ 小高区では現在、鹿島区や原町区からの一時帰宅支援ジャンボタクシーが運行し、小高区内における移動用のデマンドサービスも展開しています。そのため、今後の状況変化を見据えながら、ジャンボタクシーを活用した柔軟な対応に努め、改善を図ります。

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆地域ニーズをふまえた運行立案への支援、運行に対する財政支援
交通事業者	★既存リソースを活用した運行計画立案、運行実施
企　業　等	―
市　　民	新たなサービスの利用、近隣住民への呼びかけ、改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
H28 年度	運行計画の検討・立案・運行申請 ※交通事業者との協議により適宜再建を展開
H29 年度	運行実施・効果検証、実施状況・社会情勢をふまえた運行見直し検討
H30 年度～	スクールバスや目的限定移動サービスと公共交通の一体的な再編

基本方針	1:『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』
目　　標	1－2:広域軸の利便性向上と市内交通との結節機能強化
施　　策	1－2－①:都市間バス・JR常磐線の利便性向上

実施内容

- 現在運行している福島･仙台方面の都市間バスは震災後の新たに運行が始まったサービスであり、市民や市外からの来訪者の多くに利用されています。
- 計画1st ステップでは、利用者からあがっている福島医大への経由、バス停環境改善などへの対応、段階的な開通予定のJR常磐線の利便性向上を関係者との協力により検討･実現に努めます。

都市間バスの改善

◇利用者からのニーズへの対応協議

- 地域団体ヒアリング等であげられている都市間バスに対する意見･要望をふまえて、バス事業者と対応協議を図り、実現可能な取り組みについて改善を図ります。

[ヒアリング等であげられている意見･要望]

・ 福島医大への路線乗り入れ
・ 川俣線運行再開　など

JR常磐線との連携

◇JR常磐線の運行再開に合わせた利用者ニーズへの対応協議

- 平成 28 年春「原ノ町駅～小高駅」の運行再開や平成 28 年 12 月の「浜吉田～相馬」、平成 29 年度「富岡～竜田」の運行再開時期と合わせて、利用者ニーズをふまえて、JRと協議を行い、実現可能な取り組みについて改善を図ります。
- また、JRと市内路線の接続は必要に応じて、可能な限り対応を図ります。

JR 原ノ町駅

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆地域ニーズをふまえた改善への支援
交通事業者	★地域ニーズをふまえた改善提案、改善の実施
企　業　等	－
市　　民	都市間バスやJRの利用、改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
H28 年度	【上期】:改善案の提示、【下期】:改善実施
H29 年度	地域ニーズをふまえた更なる改善の検討
H30 年度～	

基本方針	1:『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』
目　　標	1－2:広域軸の利便性向上と市内交通との結節機能強化
施　　策	1－2－②:市内幹線軸と広域軸の乗継環境の改善

実施内容

- これまで本市では、JRが広域移動の結節拠点として機能してきました。現在は、JRのほか新たに運行を開始した都市間バスを含めた結節機能強化が必要となっています。
- 計画1st ステップでは、原ノ町駅前の利用しやすい乗り場環境へと改善に努めるとともに、福島･仙台方面が結節する南相馬IC付近においても新たなを拠点整備へ向けた関係者との調整･実現に努めます。

JR原ノ町駅前の乗継環境の改善

◇都市間バスの乗り場環境の改善

- 市外との移動を担い、市民や来訪者など多くの人々に利用されている都市間バスに対する意見･要望をふまえて、バス事業者と対応協議を図り、実現可能な取り組みについて改善を図ります。

原ノ町駅前のバス停

南相馬IC付近での交流結節点の整備

◇新たな都市間交流結節点としての整備促進

- 国土利用計画で南相馬IC周辺は、新たな「西の玄関口」として、仙台都市圏や首都圏等へアクセスする拠点化を目指しています。そのため、南相馬IC周辺では、多様な交通モードを考慮した都市間バスとの円滑な乗継環境の実現に努めます。

南相馬IC

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	★乗継環境整備にあたっての関係者調整･事業化
交通事業者	★乗継環境整備へ向けた提案、実現化への協力（状況に応じて主体）
企　業　等	－
市　　民	拠点の利用、改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年度	環境整備計画の立案･事業化検討
Ｈ２９　年度	環境整備事業の実施、他地区における継続的な実現化検討
Ｈ30　年度～	

基本方針	2:『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』
目　　標	２－１:利用者の不安を取り除く情報提供の充実
施　　策	２－１－①:公共交通ガイド等の広報展開

実施内容

- 現在、都市間バスに関する公共交通ガイドは定期的に更新・発行がされていますが、市内での移動を含めたガイドは未整備のため、今後の新たな運行サービス実現と合わせて広報強化を図ります。
- 計画1stステップでは、既存の都市間バスの公共交通ガイドを活用し、更なる情報を追加し、利用者にとってわかりやすく、一つで南相馬市公共交通を知ることができるような広報PRに努めます。

公共交通ガイドの制作

◇本市公共交通に関する情報を一元化と定期的更新・発行の仕組みづくり

- 市内軸及び広域軸での段階的な運行再開や新規導入など、市内公共交通を取り巻く環境は大きく変化していくことが予想されます。そのため、公共交通に関する情報一元化と合わせて、定期的な更新・発行の仕組みを構築することに努めます。

乗り方案内付のバスマップ（帯広市）

利用者意識向上を狙った取り組み

◇学生や地域参加型によるパンフレット制作、見方・使い方の検証

- 公共交通ガイド制作にあたっては、既に福島大学との連携が図られています。今後も、そうした地元大学との連携を深めるとともに、市民参加によるパンフレットの見方・使い方などの検証を行い、利用者意識向上も合わせた取り組みに努めます。

南相馬広域バスガイド
（福島大学作成）

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆公共交通ガイドの製作・配布の支援
交通事業者	☆公共交通ガイドの製作にあたっての情報提供・協力
企　業　等	★公共交通ガイドの製作（平成 28 年度は福島大学）
市　　民	公共交通ガイドの利用、改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年 度	【上期】:公共交通ガイド製作【下期】:公共交通ガイド配布・効果検証
Ｈ２９　年 度	運行サービスに応じた継続的な改善
H30　年度～	

基本方針	2:『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』
目　　標	２－１:利用者の不安を取り除く情報提供の充実
施　　策	２－１－②:公共交通の体験・啓発イベントの実施

実施内容

- これまで、市では一般的に公共交通を利用する環境ではなかった経緯があり、多くの市民の方にとって、公共交通に対しての不満に加えて、利用への不安があげられ、その解消が求められています。
- 計画1st ステップでは、公共交通ガイド制作や本計画の様々な取り組みと合わせて、市内の各地区において、公共交通に関する体験型イベントを開催し、市民のみなさんの不安解消と合わせて利用啓発に努めます。

地域イベントと連携した周知活動

◇地域の老人クラブや祭りなどの既存イベントへのブース参加

- 公共交通に対する認知度が低い状況をふまえて、単独による公共交通イベントではなく、まずは集客性の高い地域イベントとタイアップし、会場内での公共交通ブースを設置し、イベント参加者への周知活動に努めます。

地域イベントと連携した取り組み（三沢市）

新たな運行開始と合わせた周知説明会

◇地域会合等へ参加し、高齢者をはじめとした利用者への丁寧な説明

- 公共交通再建では、主に利用者となる高齢者などへ新たな公共交通サービスについて丁寧な説明が求められます。そのため、各地区の会合など、小規模な集会にも極力参加し、地道な利用を促す説明に努めます。

地区民生委員との会合（南相馬市）

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	★イベントの開催準備・支援
交通事業者	☆イベントへの参加、参加者への説明
企　業　等	☆イベントへの協賛・協力
市　　民	イベントへの参加

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年度	【上期】:イベント・説明会企画【下期】:イベント・説明会実施
Ｈ２９　年度	運行変更をふまえた説明会や継続的なイベント開催
Ｈ30　年度～	

基本方針	2:『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』
目　　標	２－2:市内の公共交通利用環境の改善
施　　策	２－２－①:車両・バス停の情報提供手段の改善

実施内容

- これまで、路線バスは各事業者の自助努力によって車両やバス停などの乗り場整備が進められ、各事業者によって、車両表示やバス停表示は、それぞれが必要な情報を提供している状況にあります。
- 計画1st ステップでは、新たな運行サービス導入と合わせて、車両やバス停等の乗り場において、各事業者間でデザインの統一を図り、利用者目線でわかりやすく親しみやすい情報提供を検討、その実現に努めます。

公共交通ガイドや車両・バス停デザインの統一

◇系統名・系統番号・系統カラーなどの共通デザイン化

- 利用者にとってわかりやすいサービスの実現に向けて、既存・新規の提供情報について、各事業者間で共通情報への統一に努め、系統の名称や番号、カラー、公共交通ガイドやバス停時刻表などでも同様のデザインの採用に努めます。

様々な情報媒体のデザイン統一（三沢市）

ユニークな乗り場環境の検討

◇公共交通への親しみを感じられる景観創出を目指したバス停を演出

- 本市では現在、バス停にポールを設置するに留まっており、上屋やベンチなど、快適なバス待ちを考慮した環境は整えられていません。そこで、利用者の多い主要バス停の改善にあたっては、上屋やベンチが利用者に親しみを持ってもらえるような景観創出を配慮し、ユニークな空間演出の検討に努めます。

ユニークなバス停空間の演出

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆情報提供改善に向けた支援
交通事業者	★情報提供改善の実施、他事業者との連携
企　業　等	ー
市　　民	情報提供に関する改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年度	【上期】:情報提供改善計画立案、【下期】:改善実施・効果検証
Ｈ２９　年度	運行サービスに応じた継続的な改善
H30　年度～	

基本方針	2:『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』
目　　標	２－2:市内の公共交通利用環境の改善
施　　策	２－２－②:主要箇所における利用環境の改善

実施内容

- 現在、市内では一般的にバス停は、歩道（道路）上に設置してあり、商業施設等の敷地内への乗り入れやバス待ち環境は未設置で、冬季や雨天時の利用は厳しい環境にあると言えます。
- 計画1st ステップでは、新たな運行サービスの導入と合わせて、市内主要施設において、可能な限り施設敷地内への乗り入れやバスロケーションシステム※の導入など乗り場環境の整備を図り、利用環境の改善に努めます。

主要施設での利用環境の改善

◇大型商業施設等の敷地内乗り入れ、バスロケーションシステム導入

- 公共交通をより使い易く、便利なシステムへと改善を図っていく上で、郊外の大型商業施設や医療施設等では、施設管理者との協議により、可能な限り施設敷地内への乗り入れの実現を図るとともに、玄関口付近での乗り場設置の実現に努めます。
- また、市内主要施設において、利用者へ運行情報を的確にお知らせし、バス待ち時間の不安解消を図るためのバスロケーションシステムの導入に努めます。

中小規模店舗の協力による待合環境の実現

◇商店等による施設内待合環境の提供協力を依頼・実現化

- 中心市街地内の商店街などでは、歩道幅員等の条件もあり、バス停等の上屋やベンチの設置が厳しい状況も考えられます。そのため、沿道店舗の協力により、店舗や軒先での待合環境の提供を依頼し、快適な待合環境の実現に努めます。

民間協力によるバスまちスポット（埼玉県）

※バスロケーションシステム
GPS等でバス位置情報を収集し、バス停表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆利用環境整備に向けた支援、施設管理者との調整
交通事業者	☆利用環境整備の実施、施設管理者との連携
企　業　等	★管理施設敷地内への乗り入れ許可、乗り場環境の整備への協力
市　　民	利用環境整備に関する改善要望の提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年 度	【上期】:利用環境改善計画立案、【下期】:改善実施・効果検証
Ｈ２９　年 度	運行サービスに応じた継続的な改善
H30　年度～	

基本方針	3:『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』
目　　標	3－1:企業・商店などと連携したおでかけと公共交通利用のきっかけづくり
施　　策	3－1－①:商業施設と連携したおでかけのきっかけづくり

実施内容

- 現在、市では、震災後の急速な人口減少、少子高齢化が進行するとともに、多くの市民にとって、日常生活における買物・通院などの外出機会が減少している傾向が顕著となってきています。
- そこで、計画1st ステップでは、福島交通が提供する「高齢者フリーパス」の周知をはじめ、市内スーパーや商店などと連携し、各店舗の特売情報に合わせた公共交通利用の呼びかけ、公共交通利用者へのインセンティブの展開に努めます。

商業施設と公共交通の情報連携

◇商業施設の特売情報と合わせた運行PR

- 市内の主要商業施設と連携を図り、各店舗の特売日（曜日）を考慮した運行計画の立案を行い、公共交通を利用した買物等のお出かけ機会の創出に努めます。

バス沿線施設と連携したチラシ（十勝バス）

民間協力による公共交通利用者へのインセンティブの展開

◇商店等の協力による公共交通利用者への特典付与を依頼・実現化

- 市内・市外の大型商業施設や商店街等との連携を図り、市内をはじめ市外（福島市や仙台市など）向けの公共交通利用者に対する特典付与（ポイント、クーポン）の可能性を探り、その実現化に努めます。

路線バス利用者へのクーポン配布（沖縄県）

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆市内商業施設との調整
交通事業者	☆利用者への商業施設情報発信への協力
企　業　等	★公共交通利用者へのインセンティブの提供・実施
市　　民	サービスの利用、新たなアイデアの提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年 度	【上期】:事業企画・関係者調整、【下期】:事業実施・効果検証
Ｈ２９　年 度	地域ニーズをふまえた更なる改善の検討
H30　年度～	

基本方針	3:『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』
目　　標	3－1:企業・商店などと連携したおでかけと公共交通利用のきっかけづくり
施　　策	3－1－②:企業・市民団体等との協働による身近なバスパックの企画・実施

実施内容

- 市民にとっては、震災後の外出機会の減少に加えて、日常的な外出目的や交流機会の喪失が顕著となっており、社会的活動の低下が懸念されています。
- 計画1st ステップでは、日常的な買物などのほか、地域のサークルイベントなどと公共交通利用を組み合わせ、外出機会や交流機会の創出を図る“身近なバスパック”の企画・実施に努めます。

身近なバスパック（体験型）の取り組み

◇市内の主要施設へのお出かけとタイアップした体験型バスパックの企画

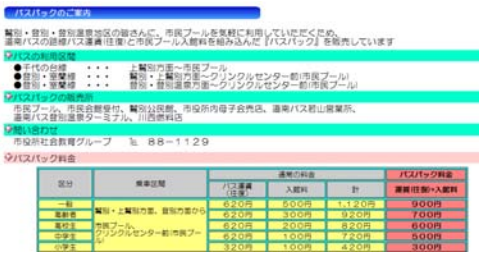
- 市内の商業施設とタイアップした買い物ツアーなど、公共交通を利用したことが無い方へのバスパックを企画し、公共交通を利用したお出かけ機会の創出に努めます。

路線バス活用による体験ツアー（みちのくHD）

身近なバスパック（交流型）の取り組み

◇市内の趣味・サークル活動とタイアップした交流型バスパックの企画

- 市内の図書館や交流プラザなどで開催しているサークル活動などとタイアップした交流ツアーなど、公共交通を利用したことが無い方へのバスパックを企画し、公共交通を利用したお出かけ機会の創出に努めます。



市民プールがお得になるバスパック（登別市）

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆企業や市民団体との調整
交通事業者	☆バスパック企画・実施への協力
企　業　等	★パスパック企画への協力・実施（企業や市民団体も含む）
市　　民	サービスの利用、新たなアイデアの提出

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年度	【上期】:事業企画・関係者調整、【下期】:事業実施・効果検証
Ｈ２９　年度	地域ニーズをふまえた更なる改善の検討
H30　年度～	

基本方針	3:『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』
目　　標	3－2:官民協働で取り組むモビリティ・マネジメントの推進
施　　策	3－2－①:計画ステップを見据えた地域関係者による協議

実施内容

- 本計画は、行政・事業者・企業・市民等による協働の取り組みをステップアップしていくことを目指しており、各年度では地域の創意工夫を柔軟に取り込み、一つ一つの事業の実現を図っていくことが求められます。
- そこで、計画1st ステップでは、今後も市内の情勢変化が続く中で、地域関係者の主体的な発意・協力による取り組みを積極的に実現していくとともに、2nd ステップへ向けた更なる展開に向けて PDCA に基づく取り組みに努めます。

地域関係者の対話を重視した取り組み

◇利用者ニーズ把握手法の確立、継続的な地域ヒアリングの実施

- 公共交通利用者からの意見・要望を随時把握する手法のほか、公共交通を利用していない方からの要望、公共交通への利用転換の可能性を把握することを目的とした継続的な地域ヒアリングの実施に努めます。

WEB 上での要望やお礼を募集（八戸市）

各年度フォローアップと手法の確立

◇協議会・分科会の定期的開催、計画達成状況の適切なモニタリング

- 各年度における計画に基づく各施策・事業の達成状況の把握・検証に努めるとともに、次年度事業の展開を地域関係者と情報共有の上で協働の取り組みを図っていくことに努めます。

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	★計画に基づく PDCA サイクルの取り組みを実施
交通事業者	☆計画推進へ向けた協力、事業効果検証への協力
企　業　等	
市　　民	計画推進へ向けた要望の提出

計画期間

年　　次	内容
H２８　年 度	H28 年度の事業・計画指標の検証、次年度へ向けた実施計画の立案
H２９　年 度	H29 年度の取り組み効果・計画指標の検証、2nd ステップの計画策定
H30　年度～	2nd ステップ計画に基づく事業実施、取り組み効果・計画指標の検証

基本方針	3:『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』
目　　標	3－2:官民協働で取り組むモビリティ・マネジメントの推進
施　　策	3－2－②:持続的なモビリティ・マネジメント体制の確立

実施内容

- 現在、公共交通を支える組織は交通事業者と行政、福島大学となっており、更に交通事業者は深刻な人材不足を抱えています。そうした中、本計画の取り組みを支える官民協働の自立的組織は市内には存在していない状況にあります。
- そこで、計画1st ステップでは、今後も持続可能な取り組みを支える仕組みづくりの検討に努めます。

交通事業者の人材確保・育成

◇交通事業者の慢性的な人材不足解消へ向けた地域協働による検討

- 公共交通再建の実現に対する大きな課題の一つとして、現在の市内交通事業者は厳しい人材不足に悩まされており、バス・タクシーを含めて、新たな運行サービスを導入する際のドライバー確保が困難な状況にあります。
- そのため、ここ数年の取り組みを支える人材確保と合わせて、本市の将来の地域公共交通を支える人材の育成は緊急的な取り組みと言えます。
- 本計画では、交通事業者の人材確保へ向けた地域関係者の協力のほか、新たな仕組みづくりの検討にも努めます。

持続可能なモビリティ・マネジメントの展開

◇地域公共交通を持続的に支える活動の展開と活動を支える組織の設置

- 今後、本市の復興まちづくりとの連携やデマンドタクシー運営主体の明確化などの対応が求められています。
- また、今後の公共交通の取り組みと合わせたモビリティ・マネジメントの展開は必須で、そうした活動を支える安定的な仕組みづくりが求められます。
- そのため、将来にわたって持続的に公共交通とまちづくりの活動を支える地域関係者が連携した自立的な組織の設置、活動の展開に努めます。

実施主体

主　　体	内容（★印は主体となるべき組織、☆はサポート）
行　　政	☆新たな仕組みづくりへの設置支援
交通事業者	☆新たな仕組みづくりへの要望・協力
企　業　等	★新たな仕組みづくりを担う自立的組織の試行
市　　民	☆新たな仕組みづくりへの参画・協力

計画期間

年　　次	内容
Ｈ２８　年度	新たな仕組みづくり・自立的組織の検討・設置
Ｈ２９　年度	新たな仕組み・自立的組織による試行
H30　年度～	

4. 計画の達成状況の評価

南相馬市公共交通がまちづくりと一体となった取り組みの達成状況を検証するため評価指標を定める。評価指標は、計画に掲げる基本方針に応じて設定する。

◆ 基本方針1:『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』

◇目標1－1:既存のリソースを最大限に活用した市内おでかけ交通の再建

評価指標	基準値（H26 年度※）	中間値（H29 年度）	目標値（H31 年度※）	評価値の求め方
市民一人あたりの公共交通年間利用回数	8.91 回/人	9.91 回/人	10.91 回/人	市復興総合計画に掲げる算定方法に準じる

※市復興総合計画に掲げる指標と整合を図るため、基準年度と目標年度を設定

［算定方法］

指標（回/人）＝（①＋②＋③）／④※

①都市間バス（福島線及び仙台線）の年間乗車人数
②JR常磐線の市内駅での年間乗車人員
③市内路線バスの年間乗車人数
④算定時の住民基本台帳人口総数
※路線バスは 10 月～9 月管理のため当該実績とし、JR及び生活バスは年度単位で算定

◆ 基本方針2:『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』

◇目標2－1:利用者の不安を取り除く情報提供の充実

評価指標	基準値（H27 年度）	中間値（H30 年度）	目標値（H32 年度）	評価値の求め方
公共交通に不便を感じない市民の割合	12.1%	18.1%	24.2%	市民アンケートを実施し調査結果により求める

［算定方法］

指標（%）＝①／（①＋②）※

①日常の移動環境で公共交通を利用する必要があるが、不便を感じることは少ない回答者数
②日常の移動環境で公共交通を利用する必要があるが、不便を感じることが多い回答者数
※算定時には 5 歳階級別の居住人口数で調整

◆ 基本方針3:『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』

◇目標3－1:企業・商店などと連携したおでかけと公共交通利用のきっかけづくり

評価指標	基準値（H27 年度）	中間値（H30 年度）	目標値（H32 年度）	評価値の求め方
外出したいと思うようになった市民の割合	6.8%	10.2%	13.6%	市民アンケートを実施し調査結果により求める

［算定方法］

指標（%）＝①／②※

①震災・原発事故の前と比べて外出したいと思うようになった回答者数
②算定時の住民基本台帳人口総数
※算定時には 5 歳階級別の居住人口数で調整

5. 計画に掲げる施策と期間

理念	基本方針	目標	施策	事業	実施主体 ★印は主体となるべき組織、☆はサポート 行政	交通事業者	企業等	市民	計画期間 破線は検討準備期間、実線は実施期間 H28 年度（上期）	H28 年度（下期）	H29 年度	H30 年度～
基本理念『公共交通再建からまちづくりと連携した取り組みへのステップアップ』	基本方針1『市内軸と広域軸の有機的ネットワーク整備』											
		目標1－1：既存のリソースを最大限に活用した市内おでかけ交通の再建							※交通事業者との協議により適宜再建を展開			
			施策1－1－①：既存の路線バス改善による再建	運行中系統の改善、休止中系統の再開検討	☆	★			運行計画 検討	運行実施	見直し	市域一体 再編
			施策1－1－②：新たな運行サービス導入による再建	路線バスや無償サービスの活用、タクシー等による面的サービス導入の検討	☆	★			運行計画 検討		運行実施 見直し	市域一体 再編
		目標1－2：広域軸の利便性向上と市内交通との結節機能強化							※交通事業者との協議により適宜再建を展開			
			施策1－2－①：都市間バス・JR常磐線の利便性向上	都市間バスの改善、JR常磐線との連携	☆	★			改善検討	適宜改善	適宜改善	適宜改善
			施策1－2－②：市内幹線軸と広域軸の乗継環境の改善	JR原ノ町駅前の乗継環境の改善、南相馬IC付近での交流結節点の整備	★	★			整備計画・事業化 検討		事業実施 他地区検討	
	基本方針2『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』											
		目標2－1：利用者の不安を取り除く情報提供の充実										
			施策2－1－①：公共交通ガイド等の広報展開	公共交通ガイドの製作、利用者意識向上を狙った取り組み	☆	☆	★		ガイド製作	ガイド配布	適宜更新	適宜更新
			施策2－1－②：公共交通の体験・啓発イベントの実施	地域イベントと連携した周知活動、新たな運行開始と合わせた周知説明会	★	☆	☆		企画 検討	適宜実施	適宜実施	適宜実施
		目標2－2：市内の公共交通利用環境の改善										
			施策2－2－①：車両・バス停の情報提供手段の改善	公共交通ガイドや車両・バス停デザインの統一、ユニークな乗り場環境の検討	☆	★			改善検討	改善実施	適宜改善	適宜改善
			施策2－2－②：主要箇所における利用環境の改善	主要施設での利用環境の改善、中小規模店舗の協力による待合環境の実現	☆	☆	★		改善検討	改善実施	適宜改善	適宜改善
	基本方針3『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』											
		目標3－1：企業・商店などと連携したおでかけと公共交通利用のきっかけづくり										
			施策3－1－①：商業施設と連携したおでかけのきっかけづくり	商業施設と公共交通の情報連携、公共交通利用者へのインセンティブの展開	☆	☆	★		企画 検討	適宜実施	適宜実施	適宜実施
			施策3－1－②：市民団体等との協働による身近なバスパックの企画・実施	身近なバスパック（体験型）の取り組み、身近なバスパック（交流型）の取り組み	☆	☆	★		企画 検討	適宜実施	適宜実施	適宜実施
		目標3－2：官民協働で取り組むモビリティ・マネジメントの推進										
			施策3－2－①：計画ステップを見据えた地域関係者による協議	地域関係者の対話を重視した取り組み、各年度フォローアップと手法の確立	★	☆	☆		取り組み検証 次年度検討		取り組み検証 2nd 計画策定	取り組み検証 次年度検討
			施策3－2－②：持続的なモビリティ・マネジメント体制の確立	交通事業者の人材確保・育成、持続可能なモビリティ・マネジメントの展開	☆	☆	★	☆	組織検討 設立試行		組織展開	組織展開

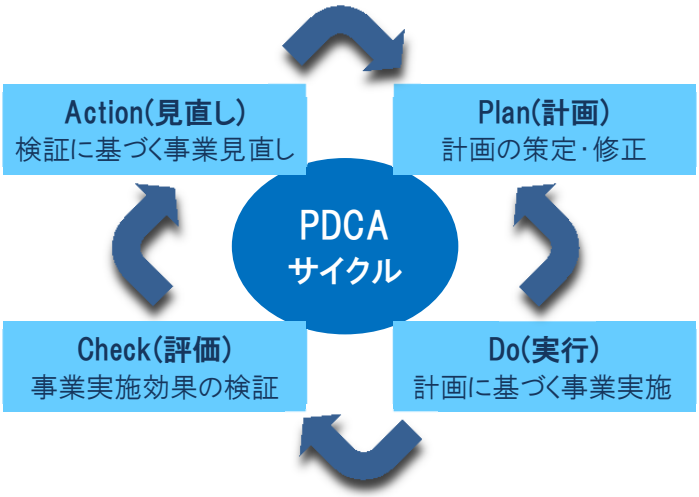
6. 計画推進へ向けて

南相馬市地域公共交通網形成計画の推進にあたっての留意事項を整理する。

(1)PDCAサイクル

本計画を推進していくために、計画に基づく各種事業の実施状況、達成状況などを評価・検証し、協議会をはじめ地域関係者による定期的に計画・事業を見直すPDCAサイクルを用いた評価のしくみを構築する。

計画期間5年間の中で、事業実施評価は毎年度行うこととするが、必要に応じて適宜修正を図るものとする。



		H27 年度【計画策定】	公共交通再建 1stステップ		公共交通再建 2nd ステップ		
			H28 年度【1 年目】	H29 年度【2 年目】	H30 年度【3 年目】	H31 年度【4 年目】	H32 年度【5 年目】
Plan（計画）	計画策定	網形成計画	再編実施計画				
	計画見直し			網形成計画	再編実施計画		
	実施計画						
Do（実行）	事業実施						
Check（評価）	達成状況評価		◇ 事業検証	◇ 事業検証	○ 中間評価	◇ 事業検証	◎ 最終評価
Action（見直し）	施策見直し		▲ 次年度反映	▲ 次年度反映	▲ 次年度反映	▲ 次年度反映	
協議会 分科会	各年度 随時開催						

(2)再編実施計画の策定

本計画を推進していくために、地域公共交通再編計画を策定し、各種支援を有効に活用しつつ、計画・目標に基づく各事業の円滑な実施に努める。

(3)公共交通再建の2ndステップへ向けた留意点

◆ 基本方針1
『市内軸と広域軸のわかりやすいネットワーク整備』

【留意点】
- 持続可能な公共交通ネットワークを目指した無償サービスから有償サービスへの転換。
- スクールバスや目的限定による移動サービス等と公共交通の一体的な運用。
- 鉄道・バス・タクシー等のあらゆる可能性を活用した市全域で移動ネットワークの構築。

◆ 基本方針2
『市民や転入者、来訪者にわかりやすい情報提供、利用環境の整備』

【留意点】
- 行政等に頼らない自立的財源による広報戦略等の活動展開。
- 公共交通の利用促進を支える市民意識の醸成、みんなで支える公共交通の実現。
- 複数事業者間の異なるサービス内容の統一化。

◆ 基本方針3
『おでかけと公共交通利用のきっかけづくり、持続可能な仕組みづくり』

【留意点】
- 市民のおでかけ創出に加えて、観光やビジネスによる利用を支える公共交通の導入。
- 様々な取り組みを支える人材の確保・育成を持続可能な仕組みとしていく取り組みの具体化。
- 官民協働によるまちづくりや社会活動を支える人材と組織の運営。

参考資料

【協議会の検討経緯】

協議会開催日	会議名称／主な議題
平成 27 年 5 月 25 日	**第1回南相馬市公共交通活性化協議会** ◇ 役員選出 ◇ 南相馬市地域公共交通網形成計画の策定に向けて ◇ 平成27年度協議会収支予算案について ◇ 分科会設置について
平成 27 年 9 月 30 日	**第2回南相馬市公共交通活性化協議会** ◇ 平成27年地域公共交通調査等事業補助金について ◇ 「日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査」結果速報 ◇ 計画策定支援業務委託事業者の選定について ◇ 計画検討の取組方針について ◇ 計画策定までのスケジュール
平成 27 年 12 月 17 日	**第3回南相馬市公共交通活性化協議会** ◇ 南相馬市地域公共交通網形成計画に係る方針等の検討について ・南相馬市地域公共交通に係る基礎情報の整理 ・地域ニーズの把握（地域団体ヒアリング結果） ・計画の改訂フレーム
平成 28 年 3 月 18 日	**第4回南相馬市公共交通活性化協議会** ◇ 南相馬市地域公共交通網形成計画（素案）について

【分科会の検討経緯】

分科会開催日	会議名称／主な議題
平成 27 年 5 月 25 日	**第1回　分科会** ◇ 市民アンケート素案について ◇ 各事業者の現状と今後の事業展開について
平成 27 年 9 月 30 日	**第2回　分科会** ◇ バス事業における各事業者の今後の方針や要望の確認
平成 27 年 12 月 17 日	**第3回　分科会** ◇ 南相馬市地域公共交通に係る情報提供
平成 28 年 1 月 18 日	**第4回　分科会** ◇ 南相馬市地域公共交通網形成計画に係る具体的取組検討について
平成 28 年 2 月 18 日	**第5回　分科会** ◇ 南相馬市地域公共交通網形成計画に係る具体的取組検討について
平成 28 年 3 月 2 日	**第6回　分科会** ◇ 南相馬市地域公共交通網形成計画（素案）について

【協議会委員（敬称略）】

区 分 ※設置要綱第3条第2項の規定		団 体 名	役 職 等	氏 名
1号委員	市長が指名する者	南相馬市	復興企画部長	安部 克己
2号委員	一般乗合旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	相馬営業所長	蒔田 明永
		新常磐交通株式会社	執行役員乗合部長	門馬 誠
		東北アクセス株式会社	代表取締役	遠藤 竜太郎
4号委員	一般乗用旅客自動車運送業者	社団法人福島県 タクシー協会相双支部	支部長	木幡 敬一
		社団法人福島県 タクシー協会相双支部		遠藤 正文
		のぞみケアタクシー株式会社	ヘルパー乗務員	鈴木 周一
5号委員	一般乗合旅客自動車運送事業者 の事業用自動車の運転手の代表	私鉄福島交通労働組合相馬支部	支部長	黒田 一博
6号委員	一般乗用旅客自動車運送事業者 の事業用自動車の運転手の代表	全自交北郷分会	執行委員長	草野 友一
7号委員	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社原ノ町駅	駅長	鈴木 浩
9号委員	国土交通省東北運輸局福島運輸 支局長又はその指名する者	国土交通省東北運輸局福島支局	首席運輸企画専門官	佐々木 敏
10号委員	国道、県道及び市道の道路管理者	国土交通省磐城国道事務所	原町維持出張所長	桑原 勝義
		福島県相双建設事務所	企画管理部長	山田 毅
		南相馬市	建設部長	菅原 道義
11号委員	南相馬警察署長又はその指名する者	南相馬警察署	交通課交通第一係班長	長谷川 剛
13号委員	公共交通の利用者の代表	南相馬市小中学校PTA 連絡協議会	原町第二中学校 PTA会長	鈴木 宏明
		小高区行政区長連合会	副会長	林 勝典
		鹿島区行政区長会	三区行政区長	福島 正一
		原町区区長連絡協議会	理事	小松 恒俊
14号委員	学識経験を有する者	国立大学法人福島大学	准教授	吉田 樹
15号委員	市長が必要と認める者	福島県相双地方振興局	県民環境部長	米沢 修志
		公共交通利用者		星野 良美