

南相馬市地域公共交通網形成計画(素案)

1. 南相馬市地域公共交通網形成計画の「改訂フレーム」

『南相馬市の復興から発展へのステップを支える公共交通の実現』～“連携計画”から“網形成計画”へ～

■平成20年度連携計画策定時からの南相馬市の変化、今後の計画期間(5年間)で想定される変化

- ◆平成20年度からの変化(震災からの復旧・復興期)
 - 人口減少と少子高齢化の加速、居住地変化(避難生活)、公共交通の休止・縮小、被災者支援・広域路線新設等
- ◆今後の計画期間で想定される変化(震災からの発展期)
 - 市民帰還と居住地の変化、JR常磐線の再開、市外住民の復興住宅への転居、新たな土地利用・新規産業始動等

■南相馬市地域公共交通網形成計画策定(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～
- ◆『段階的な再編』～今後の段階的復興まちづくりと連携した“これから何を指すか?”を考える～
- ◆『利用しやすくなる仕掛け』～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～
- ◆『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～

現在における南相馬市の公共交通を取り巻く課題

■市を取り巻く環境の変化

- 震災及び原発事故の影響で、市の居住人口(H27.9)は約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。
- 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けている状況。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。
- 震災復興を通じて、沿岸部等では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、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)を果たし、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。
- 慢性的にタクシー予約が困難で、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
◇主な取り組み
- ①市内公共交通の充実強化、避難者の交通手段の確保
 - ②JR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(アンケート調査結果より)

- ◆日常生活
 - ⇒外出機会・頻度の減少、自立した生活行動が困難な状況
- ◆移動手段
 - ⇒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

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組

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

上手に使分けける
車と公共交通を目的に合わせて上手に使分けける意識を醸成

② 公共交通システム構築のステップアップ

便利に使ってみたくなる 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加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

利用しやすくなりやすい 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性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

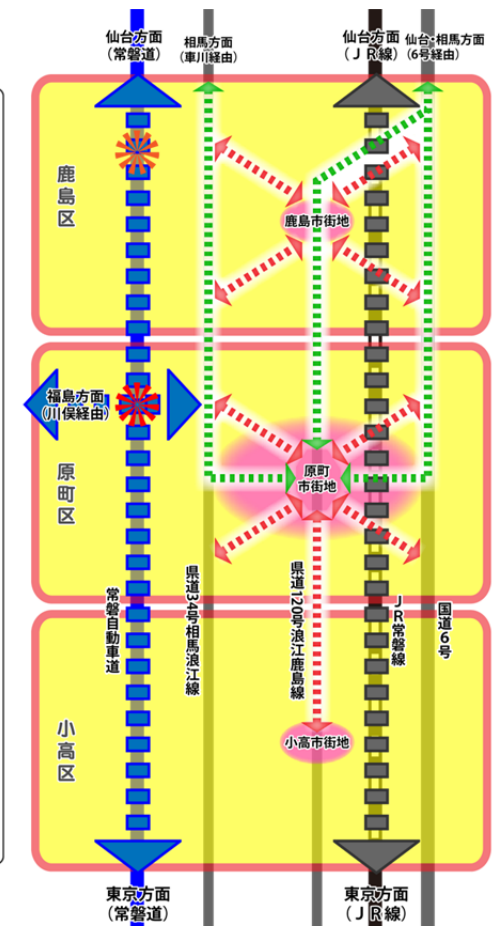
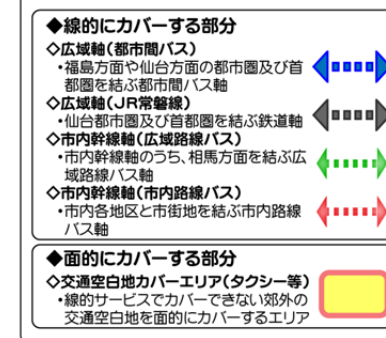
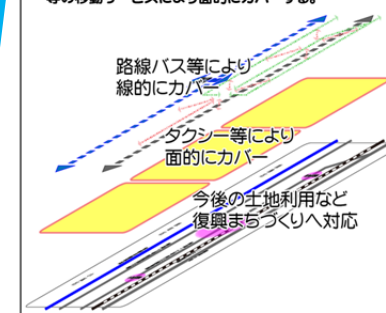
それぞれの取組が連携し、相乗効果を生み出す好循環サイクルを構築

南相馬市が目指す公共交通の将来像

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。

◆将来公共交通ネットワークイメージ
《線の・面的サービスの二層化ネットワーク》
・市域で、人口分布が主要道路沿道に比較的集約している部分は路線バス網により効率的にカバーする。
・一方、路線バスでカバーできない交通空白地はタクシー等の移動サービスにより面的にカバーする。



南相馬市地域公共交通網形成計画(素案)

2. 南相馬市地域公共交通網形成計画の全体像

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。

南相馬市地域公共交通網形成計画(平成 28 年度～平成 32 年度)

公共交通再建の 1st ステップ
(平成 28 年度～平成 29 年度)

平成 29 年度
事業見直し

公共交通再建の 2nd ステップ
(平成 30 年度～平成 32 年度)

※本計画に掲げる事業は 1st ステップに該当する

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】

運行中システムの改善、休止中システムの再開検討

【1-1-②:新たな運行サービス導入による再建】

路線バスや無償移動サービスの活用、タクシー等による面的サービス導入の検討

◇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】

都市間バスの改善、JR常磐線との連携

【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

◆ 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】

公共交通ガイドの制作、利用者意識向上を狙った取り組み

【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

◇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】

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

【2-2-②:主要施設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

◆ 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】

商業施設と公共交通の情報連携、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

【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】

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

◇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】

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

【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

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

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