

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

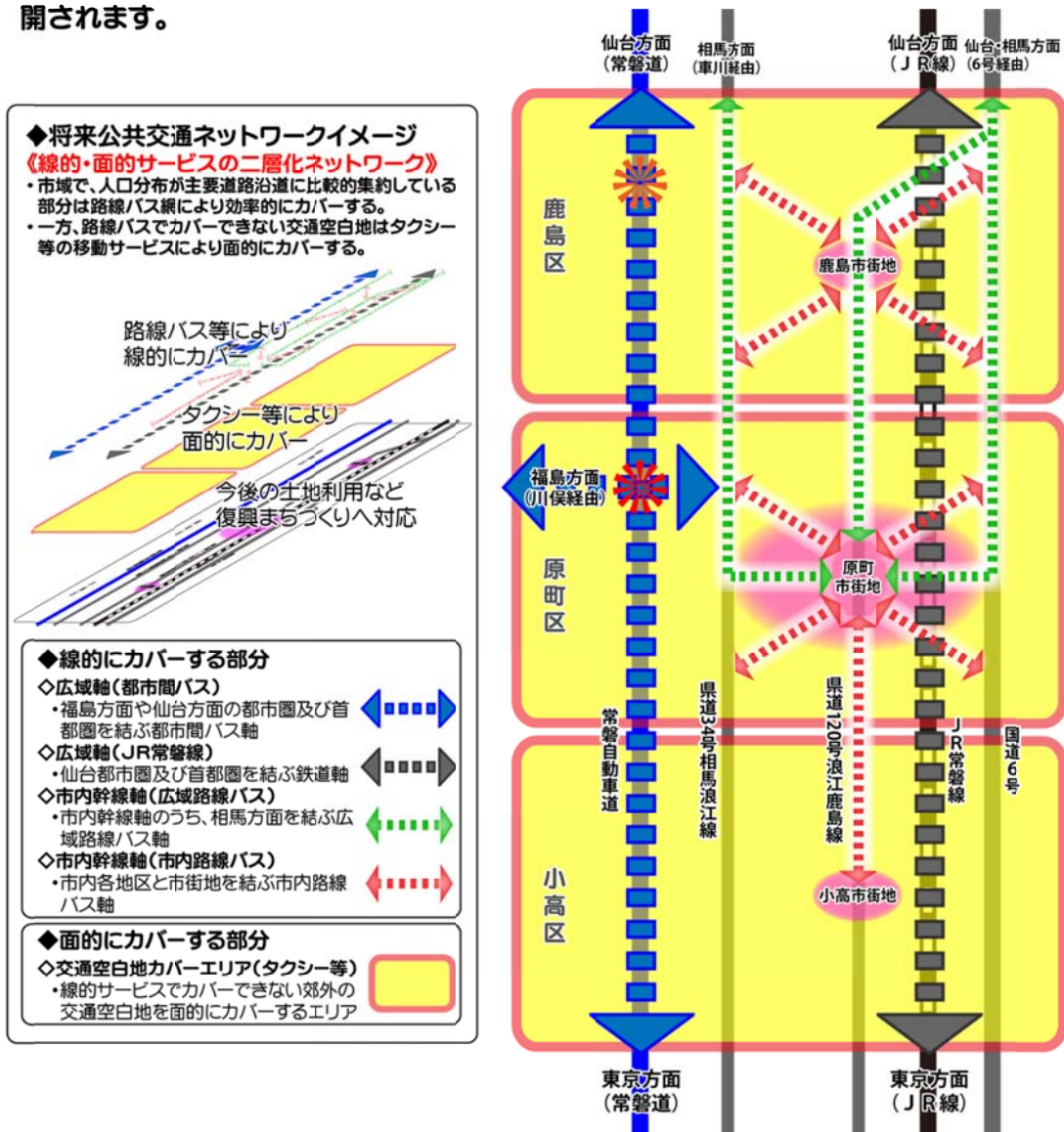
1. 基本的な方針

(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

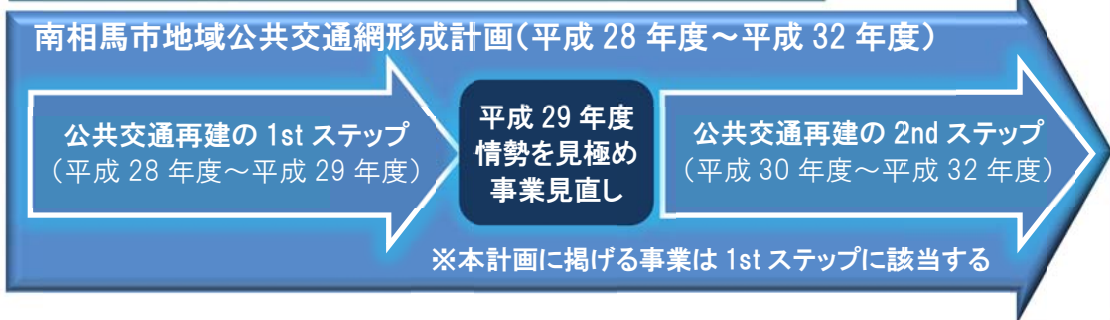
南相馬市公共交通がまちづくりと一体となり、行政・事業者・市民をはじめ公共交通にかかわる全ての
人々と共有すべき基本理念、基本方針を定める。

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』

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

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】

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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="383 873 1372 2049" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">運行中系統の改善</p> <p>◇運行中系統の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[運行中系統での活用例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■福島交通 <ul style="list-style-type: none"> ○原町相馬線 <ul style="list-style-type: none"> 車川・立谷経路を活用した市北部居住地のカバー ○原町鹿島線 <ul style="list-style-type: none"> 市北部6号付近の居住地をカバー </div>

休止中システムの再開検討

◇休止中システムの再開検討

- ・ 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システムの多くで休止が続いています。
- ・ そこで、現在休止中のシステムのうち、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、再開に向けて検討し再建に努めます。

[休止中システムでの活用例]

■福島交通

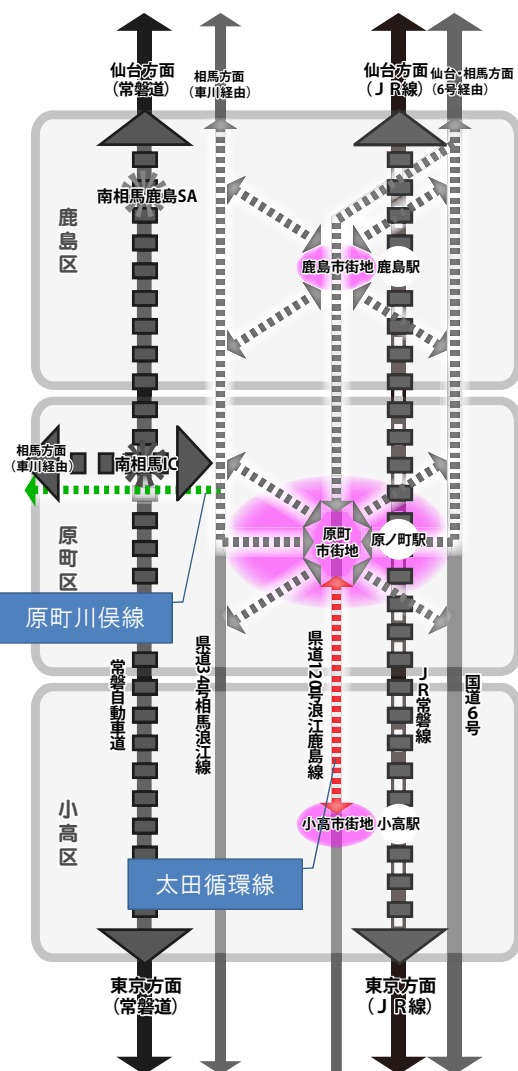
○原町川俣線

- ・ 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

○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



実施内容

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	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

- ・ 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を検討を行い、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。

実施内容

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。

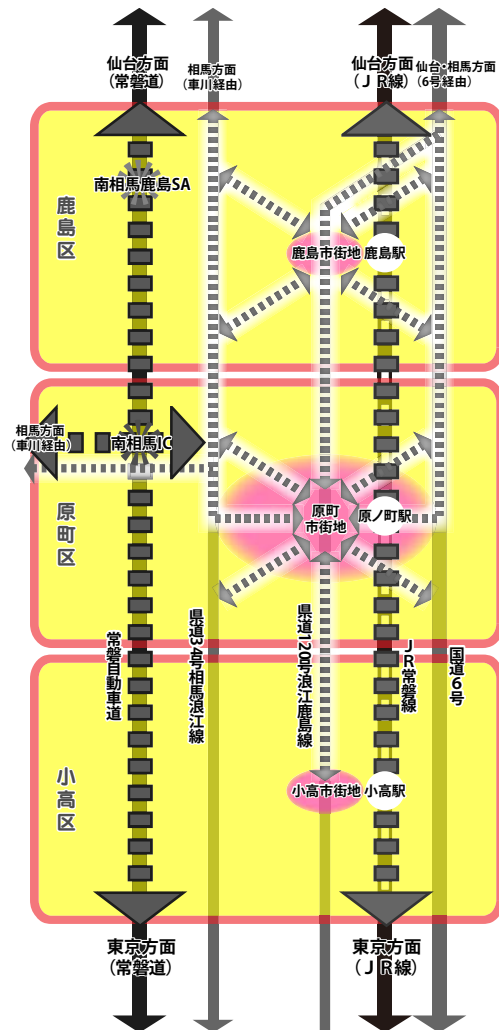
[導入例]

- 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

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上がられています。
 - ・ 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。



実施内容

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	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	<div style="text-align: center; background-color: #ffff00; padding: 5px;">都市間バスの改善</div> <p>◇利用者からのニーズへの対応協議</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[ヒアリング等であげられている意見・要望]</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島医大への路線乗り入れ 川俣線運行再開 など
	<div style="text-align: center; background-color: #ffff00; padding: 5px;">JR常磐線との連携</div> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。



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	<ul style="list-style-type: none"> 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、原ノ町駅前を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。
	<div style="text-align: center; background-color: #ffff00; padding: 5px;">JR原ノ町駅前の乗継環境の改善</div> <p>◇都市間バスの乗り場環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。  <p style="text-align: right; font-size: small;">原ノ町駅前のバス停</p>
	<div style="text-align: center; background-color: #ffff00; padding: 5px;">南相馬IC付近での交流結節点の整備</div> <p>◇新たな都市間交流結節点としての整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。  <p style="text-align: right; font-size: small;">南相馬IC</p>

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

- 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
	H 2 8 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
	H 2 9 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="405 672 1398 1079" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">地域イベントと連携した周知活動</p> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。  <p style="text-align: right;">地域イベントと連携した取り組み(三沢市)</p> </div> <div data-bbox="405 1120 1398 1527" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">新たな運行開始と合わせた周知説明会</p> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。  <p style="text-align: right;">地区民生委員との会合(南相馬市)</p> </div>										
実施主体	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">主 体</th> <th>内 容(★印は主体となるべき組織、☆はサポート)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行 政</td> <td>★イベントの開催準備・支援</td> </tr> <tr> <td>交通事業者</td> <td>☆イベントへの参加、参加者への説明</td> </tr> <tr> <td>企 業 等</td> <td>☆イベントへの協賛・協力</td> </tr> <tr> <td>市 民</td> <td>イベントへの参加</td> </tr> </tbody> </table>	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
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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">年 次</th> <th>内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H28年度</td> <td>【上期】:イベント・説明会企画【下期】:イベント・説明会実施</td> </tr> <tr> <td>H29年度</td> <td rowspan="2">運行変更をふまえた説明会や継続的なイベント開催</td> </tr> <tr> <td>H30年度～</td> </tr> </tbody> </table>	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～			
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


- 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。

実施内容

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	—
	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

- 現在、市内では一般的にバス停は、歩道(道路)上に設置しており、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
	H 2 8 年 度	【上期】:利用環境改善計画立案、【下期】:改善実施・効果検証
	H 2 9 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	<div style="text-align: center; background-color: #f8d7da; padding: 5px;">商業施設と公共交通の情報連携</div> <p>◇商業施設の特売情報と合わせた運行PR</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div style="text-align: center;">  <p>バス沿線施設と連携したチラシ(十勝バス)</p> </div>
	<div style="text-align: center; background-color: #f8d7da; padding: 5px;">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</div> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div style="text-align: center;">  <p>路線バス利用者へのクーポン配布(沖縄県)</p> </div>

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

- 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	★バ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	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">地域関係者の対話を重視した取り組み</p> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div style="text-align: right;">  </div> </div>
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">各年度フォローアップと手法の確立</p> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> 各年度における計画に基づく施策・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。 <div style="text-align: right;">  </div> </div>

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">交通事業者の人材確保・育成</p> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">持続可能なモビリティ・マネジメントの展開</p> <p>◇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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 </div>											
実施主体	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">主 体</th> <th>内 容(★印は主体となるべき組織、☆はサポート)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行 政</td> <td>☆新たな仕組みづくりへの設置支援</td> </tr> <tr> <td>交 通 事 業 者</td> <td>☆新たな仕組みづくりへの要望・協力</td> </tr> <tr> <td>企 業 等</td> <td>★新たな仕組みづくりを担う自立的組織の試行</td> </tr> <tr> <td>市 民</td> <td>☆新たな仕組みづくりへの参画・協力</td> </tr> </tbody> </table>		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
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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">年 次</th> <th>内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H 2 8 年 度</td> <td>新たな仕組みづくり・自立的組織の検討・設置</td> </tr> <tr> <td>H 2 9 年 度</td> <td rowspan="2">新たな仕組み・自立的組織による試行</td> </tr> <tr> <td>H30 年度～</td> </tr> </tbody> </table>		年 次	内 容	H 2 8 年 度	新たな仕組みづくり・自立的組織の検討・設置	H 2 9 年 度	新たな仕組み・自立的組織による試行	H30 年度～			
年 次	内 容											
H 2 8 年 度	新たな仕組みづくり・自立的組織の検討・設置											
H 2 9 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】

$$\text{指標(回/人)} = (\text{①} + \text{②} + \text{③}) / \text{④}^*$$

- 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】

$$\text{指標(\%)} = \text{①} / (\text{①} + \text{②})^*$$

- 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】

$$\text{指標(\%)} = \text{①} / \text{②}^*$$

- 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				計画期間					
					行政	交通事業者	企業等	市民	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	☆	★					運行計画 検討	運行実施	見直し	市域一体 再編		
		運行中システムの改善、休止中システムの再開検討												
		施策1-1-②: 新たな運行サービス導入による再建	☆	★					運行計画 検討	運行実施	見直し	市域一体 再編		
		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												
		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	☆	★					改善検討	適宜改善	適宜改善	適宜改善		
		都市間バスの改善、JR常磐線との連携												
		施策1-2-②: 市内幹線軸と広域軸の乗継環境の改善	★	★					整備計画・事業化 検討	事業実施	他地区検討			
		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												
		施策2-1-①: 公共交通ガイド等の広報展開	☆	☆	★				ガイド製作	ガイド配布	適宜更新	適宜更新		
		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												
		施策2-1-②: 公共交通の体験・啓発イベントの実施	★	☆	☆				企画 検討	適宜実施	適宜実施	適宜実施		
		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												
		施策2-2-①: 車両・バス停の情報提供手段の改善	☆	★					改善検討	改善実施	適宜改善	適宜改善		
		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												
		施策2-2-②: 主要箇所における利用環境の改善	☆	☆	★				改善検討	改善実施	適宜改善	適宜改善		
		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												
	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	☆	☆	★				企画 検討	適宜実施	適宜実施	適宜実施			
	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													
	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	☆	☆	★				企画 検討	適宜実施	適宜実施	適宜実施			
	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													
	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	★	☆	☆				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				
	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													
	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	☆	☆	★	☆			組織検討 設立試行	組織展開	組織展開				
	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													

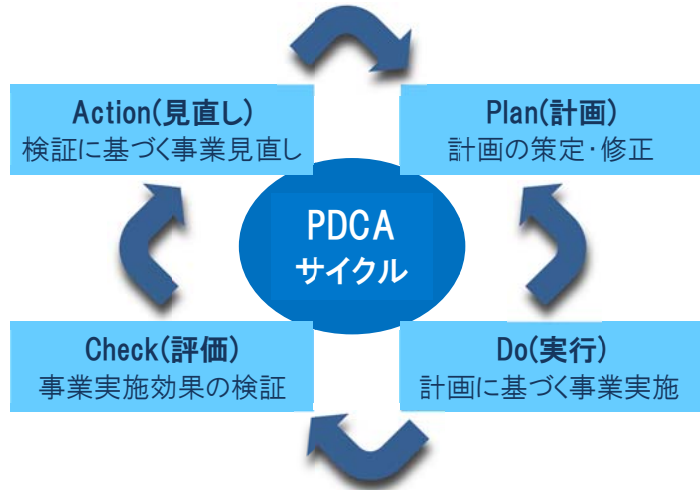
6. 計画推進へ向けて

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	任期又は 在任期間
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	H27.5.25～ H28.5.22
			復興企画部長	長塚 仁一	H28.5.23～ H29.3.31
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	H27.5.25～ H29.3.31
	一般乗合旅客自動車運送事業者	新常磐交通株式会社	乗合部営業課長	森 正徳	H27.5.25～ H27.9.29
			執行役員乗合部長	門馬 誠	H27.9.30～ H29.3.31
一般乗合旅客自動車運送事業者	東北アクセス株式会社	代表取締役	遠藤 竜太郎	H27.5.25～ H29.3.31	
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(原町自動車株) 代表取締役)	木幡 敬一	H27.5.25～ H29.3.31
	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	(平和タクシ-株) 代表取締役)	遠藤 正文	H27.5.25～ H29.3.31
	一般乗用旅客自動車運送業者	のぞみケアタクシー株式会社	ヘルパー乗務員	鈴木 周一	H27.5.25～ H29.3.31
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	H27.5.25～ H29.3.31
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	H27.5.25～ H29.3.31
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	堀田 吉栄	H27.5.25～ H27.9.29
			駅長	鈴木 浩	H27.9.30～ H29.3.31
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 福島運輸支局	首席運輸企画専門官	佐々木 敏	H27.5.25～ H29.3.31
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	H27.5.25～ H29.3.31
	国道、県道及び市道の道路管理者	福島県相双建設事務所	企画調査課長	唐橋 薫	H27.5.25～ H27.9.29
			企画管理部長	山田 毅	H27.9.30～ H28.5.22
			企画調整課長	岩本 剛	H28.5.23～ H29.3.31
国道、県道及び市道の道路管理者	南相馬市	建設部長	菅原 道義	H27.5.25～ H29.3.31	
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	H27.5.25～ H29.3.31
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	H27.5.25～ H29.3.31
	公共交通の利用者の代表	小高区行政区長連合会	副会長	林 勝典	H27.5.25～ H29.3.31
	公共交通の利用者の代表	鹿島区行政区長会	三区行政区長	福島 正一	H27.5.25～ H28.5.22
		鹿島区行政区長会	副会長	幾世橋初男	H28.5.23～ H29.3.31
公共交通の利用者の代表	原町区区長連絡協議会	理事	小松 恒俊	H27.5.25～ H29.3.31	
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	H27.5.25～ H29.3.31
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	H27.5.25～ H29.3.31
	市長が必要と認める者	公共交通利用者		星野 良美	H27.5.25～ H29.3.31