

## 南相馬市地域公共交通計画（素案）パブリックコメント手続に寄せられた意見と市の対応方針

○募集期間 令和8年2月1日(日)から令和8年2月20日(金)

地域協議会 原町区：令和8年1月28日(水) 鹿島区：令和8年1月29日(木) 小高区：令和8年1月30日(金)

○意見等総数 30件(意見7件、質問23件)

No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
1	見直しの課題として財政的負担が挙げられているが、どのような視点で見直すのか。現在は75歳以上の市民が500円を自己負担する設定だが、利用者が多いということは評判が良い事業であるはずだ。あえて見直すのは財政的負担だけが理由なのか。	質問	説明	みなタクは個別輸送(1台に1名)での利用が多いため、利用が増えるほど運行効率が悪化し、市の負担が増大する課題がございます。利用が増えても持続可能な体系に改善したいと考えております。	原町区地域協議会
2	「みなタク」の料金体系について、タクシーの初乗りは現在700円となっているが、初乗り料金に合わせて料金改定を視野に入れてはどうか。	質問	説明	市民へのアンケート調査を実施し、移動に関する費用負担の許容範囲を調査しております。それらの調査結果も踏まえて持続可能な金額設定を検討していきます。タクシー事業者からも「事業継続のためには適正な負担が必要」との意見や、市民から「ワンコインでなくても良い」という声も出ておりますので、令和8年度に策定を予定している実施計画の中で整理していきます。	原町区地域協議会

No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
3	<p>素案 P6.『課題 1』で「財政負担」を挙げ、素案 P.15『基本方針 3』で「誰もが利用しやすい環境」と言っているのは相反するのではないか。適正化という言葉は「減らす」という意味に聞こえる。</p>	意見	原案の通り	<p>「財政負担の適正化」とは、単にサービスを削減することを意味するものではなく、人口減少や運転手不足が進行する中、限られた資源を有効に活用し、将来的に持続可能な公共交通を維持することを目的としております。本計画内では、例えば、同じ時間帯・同じ目的地へ移動される利用者様が相乗りできる仕組みを導入することで、運行の効率化を図りつつ、利便性を保ちながら財政負担の増加を抑えることが可能であることを提示しております。今後も「どなたでも利用しやすい環境」を前提とし、持続可能な運行体系の構築を目指してまいります。</p>	原町区地域協議会
4	<p>会津若松市の「あかべえ」や「ハイカラさん」のように、安価な初乗り運賃で運行する循環バスを参考にしてはどうか。</p>	質問	説明	<p>現在のみなタクは、自宅と目的地の往復のみの移動となり、病院からスーパーへの移動といった目的地間の移動ができない仕組みのため、街中での横の移動を可能にする循環バスのような手法は必要な視点であると捉えています。実施計画に反映できるか精査してまいります。</p>	原町区地域協議会

No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
5	福島市方面へ行く際、時刻表や乗り継ぎ、どこから乗ればいいのかが非常に分かりにくい。情報をどこで見ればいいのか。	質問	説明	乗り継ぎや停留所が分からないという課題は把握しております。JR、バス、タクシー各事業者と連携し、利用者が見て簡単に分かりやすいツールや見せ方など対応してまいります。	原町区地域協議会
6	福島駅へ行くのに2時間以上かかるなど、アクセスが悪く利用しづらい。若い人の利用も増えるような政策を要望したい。	質問	説明	今後の実施計画を通じて、路線バスやその他公共交通の再検討を進め、事業者と連携しながら適切なバス路線の見直しを進めていきたいと考えております。	原町区地域協議会
7	いわき～仙台間の他市・他県の事業者が運営する高速バスが南相馬を通過している。鹿島SAや南相馬インター付近にバス停を整備し、停車してもらえるよう行政から働きかけられないか。	質問	説明	一般的に高速バスは拠点間を短時間で結ぶルート設定が重要視されています。仮に中間地点に駐車場を設けるきっかけがあった際には、事業をする交通会社へ要望があったことをお伝えしたいと思います。	原町区地域協議会
8	原町の商店街の空洞化を防ぐため、駅通りを片側通行にして駐車可能にするなど、まちづくりと一体となった交通計画を検討してほしい。	意見	説明	南相馬市都市計画マスタープランをはじめ、まちづくりに関連する計画などと連携しながら進めていきたいと考えております。	原町区地域協議会

No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
9	南相馬に拠点を置くベンチャー企業が、低コストでフレキシブルな次世代交通手段を開発している。20年後を見据え、ロボットの街として無人移動などの先進技術を世界に先駆けて取り入れてはどうか。	質問	説明	自動運転などの将来的な技術につきましては、国からの財源確保も見据えながら、実施の検討を進めていきたいと考えております。	原町区地域協議会
10	自宅前を走る路線バスに誰も乗っていない。ルートはどのように決めているのか。	質問	説明	現在のバスルートは基本的にバス会社が設定し、届け出をおこなっているものになります。利用者が減少すればバスの本数にも影響するものと捉えております。	鹿島区地域協議会
11	・デジタルトランスフォーメーション（DX）を活用し、配車アプリを導入するなどして都市部（東京・神奈川）のタクシーのように効率よく運行できないか。	質問	説明	<p>タクシーの配車アプリを導入については、加盟事業者による予約システムの運用が関係しているため、市で進められるものではありません。実現可能かどうかについては事業者を含めて対応していく必要があります。</p> <p>バスについては、バスの現在地を可視化する「バスロケーションシステム」の導入などを事業者の方と検討を進め、利便性を向上させたいと考えております。</p>	鹿島区地域協議会

No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
12	・市役所や図書館などの主要施設を巡回するバスを以前から要望しているが、いつ実現するのか。期限を明確にしてほしい。	意見	原案の通り	<p>本計画は5年間の計画となっており、この5年の中で施設間を移動しやすい環境の構築という目標を掲げております。</p> <p>詳細なスケジュールについては、令和8年度に試験運行を行い、令和9年度の運行に結びつけるスケジュールを想定しております。</p>	鹿島区地域協議会
13	「みなタク」の仕組み、対象者（若者や学生も利用できるか）および料金体系を教えてください。	質問	回答	<p>ご自宅から医療機関や商業施設など指定する目的地までのタクシー移動が定額でご利用できる制度です。</p> <p>対象は鹿島区・原町区の住民で、事前登録制となっております。</p> <p>料金は、75歳以上は500円。それ以外は居住エリアに応じて600円、900円の設定となっております。また、一部鹿島区原町区間を跨ぐ指定医療機関への移動については、2,000円で移動できる制度となっております。</p>	鹿島区地域協議会
14	利用回数増加により市の財政負担が大きくなっているという点について詳しく知りたい	質問	回答	<p>みなタクの制度については、利用者負担額とタクシー運賃の差額を市が補填しているため、利用回数が増えるほど、市の負担も増える特性があります。</p>	鹿島区地域協議会

No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
15	素案 P.15 『公共交通の基本理念』の「みんなでつくる」という言葉が漠然としている。 より具体的な計画が必要ではないか。	意見	原案の通り	「みんな」には住民、事業者、国、県、市が含まれます。計画の推進体制について、素案 P.35 に記載しております。住民の皆様には公共交通に対する意見やアイデアの提供についてご協力いただきながら、公共交通を積極的に利用していただきたいものになります。	鹿島区地域協議会
16	小高区で実施されていたデマンド交通（ジャンボタクシー等の仕組み）は検討課題に入っているのか。	質問	回答	地域ごとに最適な交通手段は異なるものと認識しております。デマンド交通のような仕組みも、エリアごとの特性や利便性を考え令和8年度中に検討していきます。	鹿島区地域協議会
17	市で開発を検討している「セデッテかしま」をバスの路線に入れる計画はあるか。	質問	回答	現時点で具体的なルート案は未定ですが、需要等を検証しながら検討します。	鹿島区地域協議会
18	地域福祉の向上と公平性の観点から、市内全域を一律料金（例：600円）にすべきではないか。	質問	回答	財政負担の課題もあるため、一律料金については、運賃制度とのバランスを見ながら検討します。	鹿島区地域協議会
19	鹿島区のタクシーが原町区の会社を利用できない（営業エリアの制限）というルールの改善を要望したい。	質問	回答	営業エリアは、旧鹿島町が「相馬営業圏」に含まれるという制度上の制約があり、現時点では市で対応できない制度となっております。 追記：運転手不足や交通の供給不足を解消する	鹿島区地域協議会

				ための取組など、他自治体の先進事例などを参考にしながら、対応について事業者と協議してまいります。	
No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
20	19時以降にタクシーがつかまらず、駅に降りても帰宅できない現実がある。時間の延長などは検討されているか。	質問	回答	<p>ドライバー不足などの影響で、鹿島区・原町区問わず夜間の台数が少なくなっているのが現状です。</p> <p>運行の効率化を今後の再構築の中で検討してまいります。なお、単純な運行時間の延長については、ドライバーの確保や採算性の観点かもあるため、要望は事業者へお伝えします。</p> <p>追記：過去の運行実績などから夜の運行を行っていないとの話もありますので、利用のニーズ等も踏まえ、今後の対応については事業者と協議してまいります。</p>	鹿島区地域協議会

21	計画の目標は素晴らしいが、具体的に何をしようとしているのか。自分も70代半ばだが、運転ができなくなった時の対策、特に駅から離れた周辺部に住む高齢者が病院等へ行くための手段をどう考えているのか。	質問	回答	小高区では現在、自宅から主要施設や原町区の病院等へ行ける「ジャンボタクシー」を運行しております。 利用者からは「自宅まで来てほしい」というニーズが高まっており、地域の人口や状況に合わせた公共交通を引き続き検討し、自由に行き来できる環境を計画に基づき整備していきます。ただし、利用者増に伴う財政負担の増大という構造的課題もあるため、内容については財源を考慮しながら検討して参ります。	小高区地域協議会
22	ジャンボタクシーも前日予約が必要なのか。ジャンボタクシーの利用方法について、事前予約が必要なのか。	質問	回答	ジャンボタクシーは、出発の45分前までに連絡すれば自宅まで迎えに行く「ドアツードア」のサービスです。料金は区内200円、原町区の停留所までは500円で移動できます。	小高区地域協議会
No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
23	小高区には常磐線しかなく、路線バスもない。原町・鹿島の「みなたく」のように、3区同じような形で利用できるようにしてほしい。	質問	回答	小高区は現在、国の財源でジャンボタクシーを運用しているが、将来その財源がなくなった場合も想定し、継続可能な体系を考える必要があります。「みなたく」は鹿島区・原町区間の移動については指定する病院に限定し片道2,000円（往復4,000円）で移動できる制度となっています。小高区も原町区や鹿島区と同様	小高区地域協議会

				のサービスにすることが最善か精査する必要があると考えております。	
24	小高区から原町高校や相馬農業高校への通学は遠いため、どのように「利用しやすい通学環境」を確保するのか。	質問	説明	過去に福島交通が、原ノ町駅から各高校へ生徒が利用しやすいよう一部ルート変更を行った実績があります。今後の実施計画の中で、路線バスの整備やタクシー事業者との連携など、どのような交通手段が適切か協議していきたいと考えております。	小高区地域協議会
25	公共交通の維持は財政を圧迫するため、利用者負担を多少上げるか、あるいは恩恵を受ける事業者（商業施設等も含む）側に負担を求めるなどの見直しが必要ではないか。	質問	説明	5年、10年先も継続できる制度の構築が必要であり、事業者との意見交換も含め、多角的な視点から財源確保や利便性の両立を目指して参ります。	小高区地域協議会
No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
26	実施計画はいつ示されるのか。また、無人駅となった小高駅（常磐線）との接続はどうなるのか。	質問	説明	令和8年度中に実施計画を策定し、具体的な施策案を示す予定です。 主要路線である常磐線に接続しやすい環境を構築しながら、利用者の確保と移動手段の維持に向け取組んで参ります。	小高区地域協議会
27	・運行の効率化と財政負担の適正化について みなタクの利用料金は、令和2年6月の改定以降、段階的な	意見	原案の通り	・市内の定額タクシー制度については、計画中の『南相馬市の公共交通が目指す姿』方針1	メールフォームによる

<p>引き下げを経て利用者が2倍以上に増加しました。現在は利用者が39%、行政負担が61%という状況にあります。利用者としては安価な料金が望ましいのは言うまでもありませんが、交通事業者の収益向上、利用者の満足、そして行政の財政面での健全化が同時に達成されることが理想的です。その一案として、目的地を1箇所限定せず、自宅から医療機関、帰路にスーパーでの買い物に立ち寄り帰宅できるような、利便性の高い運行形態を提案します。乗り合いも可能とするなどバリエーションを増やし、利用者のニーズに寄り添うことで、事業者の収益向上と市の財政負担軽減を図るなど、利用者・交通事業者・行政の三者にとって最善の対応策を検討願います。繁忙時の混雑緩和策については、各タクシー会社の稼働状況を確認・共有する仕組みが必要です。万一、既存の事業者が対応困難な状況であれば、ライドシェアの活用も一案と考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行および自転車移動の環境整備について</li> </ul> <p>市民アンケート調査では「徒歩移動しやすい環境」との回答が13.0%に留まっています。健康や環境への配慮から、徒歩や自転車での移動環境を検討する余地があると考えます。</p> <p>市内学校向けの「公共交通の学びと体験教室」や、高齢者団体向けの「安心乗り方講座」の開催は、安全教育やマナーを学ぶ非常に良い機会となります。こうした場を活かし、自転車の安全利用についても啓発を深めていただきたいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR常磐線の利便性向上について</li> </ul> <p>常磐線の利用促進と併せ、複線化の継続的な要望を求めます。</p>		<p>「持続可能で効率的な運行体制の確立」の視点を基に、いただいたご意見を踏まえながら、制度の見直しの対応をして参ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本計画施策9「公共交通利用のきっかけづくり」において、市内学校や高齢者団体と協力し、公共交通について知ってもらい、また利用してもらえる取り組みを進めていきたいと考えております。</li> <li>・本計画でも基本方針2「中心部・郊外・広域間を結ぶ交通ネットワークの再構築」の中で市内公共交通の利便性を向上させ、広域路線の利用者数を増加させる数値目標を立てております。この指標にはJRの乗車人員と路線バス・高速バスの利用者数を計上することとしております。</li> </ul> <p>JRに接続するための公共交通の利便性を向上させることで、JRの利便性もこれまで以上に向上することが見込まれるため、JRのみならず公共交通全体の利便性を向上する取り組みを進めて参ります。</p>	<p>提出</p>
---	--	---	-----------

	<p>浜通りは電源立地地帯であり、自然災害等で東北本線が不通となった際も、比較的温暖な常磐線はリスク回避の観点から極めて重要です。安全性、輸送力、環境面からも鉄道整備の重要性は今後さらに高まると思われます。</p> <p>ぜひ関係自治体や経済界と連携し、JR 東日本に対して複線化の必要性を訴えるとともに、魅力的な利用促進企画を提示していただきたく、よろしくお願い申し上げます。</p>				
No.	意見・質問		市の考え方		提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
28	<p>現状、南相馬市内における市民の移動手段はおもに自家用車であり、不足はみなタクなど既存の交通手段を利用しながら、何とか出来ています。自家用車は自分の都合で、運行時刻や他の乗客を気にする必要がなく、自家用車を持たない市民は別として、例えばデマンドタクシーや市内循環型コミュニティバスを新たに運行しても、おもな利用者は、今現在免許や自家用車を持たない、みなタ</p>	意見	原案の通り	<p>市はこれまで主に交通弱者の移動の足を確保するため、みなタクなどのサービスを実施してきました。本計画では、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、市民の日常移動を支える公共交通を目指すための方針を定めています。</p> <p>DX化については、本計画の施策6において</p>	メールフォームによる提出

	<p>クなどを利用している市民になるかと思えます。</p> <p>限られた財源や人材(運転手など)を投入しても、実際の利用者が少ないと継続が難しくなると予想されます。</p> <p>自家用車があっても、公共交通を利用したいと思えるようなアイデアや電子決済・DX化も必須で、例えばアイデアでいうと今流行りの「ポイ活」のような、公共交通を利用したらポイントが貯まり、市内の商店などを利用したら還元される等のサービスもありかと思えます。</p> <p>公共交通を、ただの移動手段としてだけでなく「利用すると楽しい・お得」など付加価値をつけることで、市内外の多くの人に周知してもらい、そこから新たな利用者を増やし採算がとれるような仕組みを工夫して頂きたいと思えます。</p>			<p>交通分野におけるDXの推進により取組んで参ることとしております。</p> <p>公共交通を市民にとって利用しやすい環境を整備するとともに、公共交通に関わる関係者と連携し、公共交通が利用しやすい仕組みづくりに努めて参ります。</p>	
No.	意見・質問	市の考え方			提出先
	内容	区分	対応区分	内容	
29	<p>今後高齢化が進み中、安心かつ手軽にそして便利に利用できる交通手段を早急に確立していかないと人の流れがますます減少し、市の活力の低下に繋がると考えます。鹿島区、原町区、小高区の三区のエリアの公共交通状況が異なると思えます。このことを踏まえJR、バス会社、タクシー業界、他の交通機関も複雑に絡み合っていると思えますので、公共交通の専門家による第三者委員会を立ち上げ、住民の声を汲み上げ</p>	意見	原案の通り	<p>市も交通機関の連携が重要であると考えており、本計画の基本目標2に交通ネットワークの再構築を掲げ、今後市が目指す内容となっております。また、本市では公共交通に関連する事業者や関係者などで構成される「南相馬市公共交通活性化協議会」があり、本計画をはじめ、公共交通に関する協議を行っております。本計</p>	FAXでの提出

	ながら新たな交通システムを構築していただきたい。( A I の活用もあり )			画における推進体制については、P.35 に示しております「計画の推進体制・推進方法」の中で、市や交通事業者、地域住民、有識者を含め、公共交通活性化協議会を中心に本市の公共交通について引き続き対応して参ります。	
30	市の費用に対しては目標設定されていますが、公共交通に係るの収支についても目標値として設定し、収支改善を目指す必要があると思います。	意見	修正・追記	国が示す地域公共交通計画にも収支の目標の設定があることなどから、いただきましたご意見を踏まえ、市内公共交通に関する収支の改善についても計画の目標値として設定し、原案に追記します。	メールフォームによる提出