【資料1—1】

パブリックコメント手続の実施について

1　実施概要

(1)公表する資料

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の実施について

(2)意見の提出方法

①意見提出の書式は自由です。住所、氏名、電話番号を明記してください。
②提出は窓口へ持参するか郵送またはFAX、電子メールなどで提出してください。

(3)意見等の提出期限・公表期間

令和 8 年 2 月 1 日(日)～　2 月 20　日(金)

(4)公表場所

生活環境課、市役所市民課、小高区と鹿島区の各市民総合サービス課、各生涯学習センター、市民情報交流センター、市ホームページ

(5)提出・問合せ先

〒975－8686　南相馬市原町区本町二丁目27番地
市民生活部生活環境課(本庁舎 1F)
TEL:0244-24-6565　FAX:0244-23-0311
電子メール:seikatsukankyo@city.minamisoma.lg.jp

2　今後のスケジュールについて

No	日　付	項　目
1	令和 8 年 1 月 28 日(水)	原町区地域協議会
2	令和 8 年 1 月 29 日(木)	鹿島区地域協議会
3	令和 8 年 1 月 30 日(金)	小高区地域協議会
4	令和 8 年 2 月　1 日(日)～ 令和 8 年 2 月 20 日(金)	パブリックコメント手続き
5	令和 8 年 4 月　初旬	企画調整会議
6	令和 8 年 4 月　中下旬	庁議

【資料1-2】

南相馬市地域公共交通計画（素案）

【計画期間：令和8年度～令和12年度】

概要版

計画概要と位置づけ

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

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

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

■上位計画

南相馬市第三次総合計画

即する

南相馬市地域公共交通計画

■関連計画

連携

- 南相馬市都市計画 マスタープラン
- 南相馬市 立地適正化計画（策定中）
- 南相馬市 地域福祉計画
- 南相馬市第三次 教育振興基本計画

など

南相馬市の公共交通に係る現状・課題

課題1：運行効率低下への対応や持続可能な財政負担の検討が必要
・みなタクの導入後、利用回数の増加に伴い市の財政負担も大きく増加しており、現行制度のままではサービスの持続性に支障をきたすおそれがあります。高齢者を中心に外出機会の増加などに寄与している反面、利用者の急増によって財政負担の増加や運行効率の低下が顕在化しているため、現状を踏まえてサービスの持続性を高めるための見直しが必要です。

課題2：中心市街地における回遊性の向上が必要
・本市は原ノ町駅を市の玄関口として、各種施設が中心部に集積しており、市民の生活や来訪者の活動を支える拠点となっています。一方で移動ニーズが大きい施設の中には幹線道路を挟んで分散して存在している場所もあることなどから、一度の来訪で複数の目的地を巡りにくい状況にあるため、中心部の回遊性を向上し、中心部の魅力向上に寄与していくことが必要です。

課題3：中心部⇔郊外部間の公共交通利用の偏りの解消が必要
・郊外部から中心部へ移動できる手段のうち、路線バスは主に通学利用がメインとなっているため、朝夕の通学時間帯に偏ったダイヤ編成となり、日中に利用できない状況にあります。一方で、通学全体において路線バスやスクールバスの利用率は非常に低い状況になっているため、こうした中心部⇔郊外部間において公共交通利用の偏りを解消することが必要です。

課題4：観光・ビジネス移動や近隣自治体との日常移動を支える広域交通の適正化が必要
・JR常磐線や路線バス、高速バスなど複数の移動手段が広域路線として運行していますが、流動が多い相馬市間においては路線バスと鉄道が並行して運行している区間も存在し、バス路線として独自性を確保しにくい状況にあります。加えて、観光入込客数が回復傾向にもあることなどから交流人口の拡大も見込まれるため、広域交通については将来を見据えた持続的な仕組みへの適正化が必要です。

課題5：交通拠点やデジタル面における公共交通情報不足の解消が必要
・現状の公共交通に係る情報提供手段は十分とは言えず、市民や来訪者にとってわかりにくい状況にあります。例えば、公共交通に関する総合的なマップなどが存在しないため、目的地への移動手段を直感的に把握しにくいほか、デジタル面ではデータが存在しないものもあるなど、利用者にとってわかりにくい現状にあるため、利用者が迷わず移動手段を選択できる環境を整えることが必要です。

課題6：人材確保が不透明な中での安定的な運営基盤の確保が必要
・市内の公共交通を運行する事業者においては、慢性的な人手不足や平均年齢の増加などが確認でき、高齢化が進むことで将来的に運転業務に従事できる人材が不足し、サービスの維持がより困難になるおそれもあります。今後も地域の足として公共交通を運行していくためには、将来的な人材の確保と、安定的に運行できる基盤を確立していくことが必要です。

課題7：公共交通の利用意識の醸成が必要
・市内では自家用車移動に依存する傾向にあるものの、市民への意識調査では「公共交通の確保」に関する満足度が低く、重要度が非常に高いと認識されています。公共交通を整えていくことは生活利便性だけではなく、定住促進にもつながることから、市民一人一人が公共交通の価値を理解し、自ら支えていく意識の醸成が必要です。

南相馬市の公共交通が目指す姿

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

■ 公共交通の基本理念（目指すべき将来像）

みんなで創る、未来へ続く、南相馬で広がる暮らし。

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

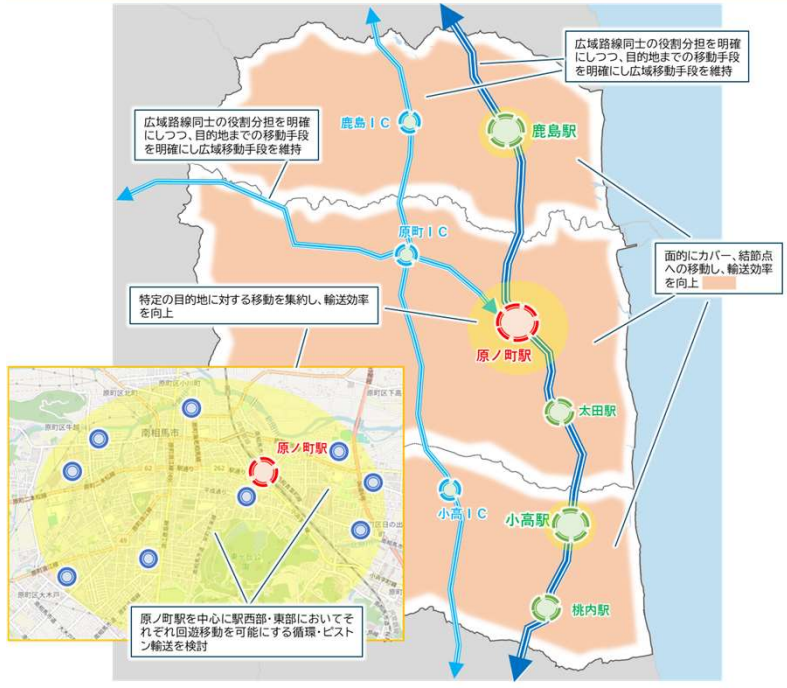
方針１ 持続可能で効率的な運行体制の確立

方針２ 中心部と郊外・広域をつなぐ交通ネットワークの形成・確保

方針３ 誰もが利用しやすい交通環境の整備

方針４ 利用促進と地域共創による意識の醸成

南相馬市の将来ネットワーク図



公共交通の目指す姿

みんなで創る、未来へ続く、南相馬で広がる暮らし。

基本方針・基本目標

基本方針１：持続可能で効率的な運行体制の確立

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

基本目標１：運行の効率化と財政負担の適正化

- 数値目標１：公共交通全体に対する市負担額
- 数値目標２：市内公共交通の年間利用者数

基本方針２：中心部と郊外・広域をつなぐ交通ネットワークの形成・確保

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

基本目標２：中心部・郊外・広域間を結ぶ交通ネットワークの再構築

- 数値目標３：主要拠点での乗降者数(新交通モード)
- 数値目標４：広域路線の利用者数

基本方針３：誰もが利用しやすい交通環境の整備

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

基本目標３：利用しやすく分かりやすい公共交通環境の整備

- 数値目標５：公共交通に係る情報の更新回数
- 数値目標６：主要施設の待合環境等の整備率

基本方針４：利用促進と地域共創による意識の醸成

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

基本目標４：市民・事業者・市が協働で支える公共交通体制の構築

- 数値目標７：施設における公共交通関連情報の掲載件数
- 数値目標８：交通イベントへの参加人数

施策

公共交通ネットワークに関する施策

施策1：輸送効率の向上	・共通目的地に対しての乗り合わせなどによる輸送効率向上の取組を検討し、利用の平準化や財政負担の抑制につなげる。 ・利用しやすい運賃設定の検討など、利用者が積極的に公共交通を選択しやすい環境を整え、移動の質を維持する。
施策2：主要施設間を繋ぐ交通手段の確保	・ニーズの高い商業施設や医療機関等を結ぶ移動手段の検討。 ・主要施設における乗り継ぎ環境や、利用者視点のダイヤの設定等、乗り継ぎしやすい環境を構築する。
施策3：交通網の再編	・路線バスの役割分担と通学利用がしやすい環境を確保。 ・市内路線バスにおける日中の生活便の確保を検討。市全体での移動効率、利便性の向上を図る。
施策4：広域路線との連携とネットワークの構築	・広域路線との接続性向上と広域ネットワークとの連携により、公共交通による市内外のアクセス向上を図る。
施策5：交通空白地域の解消	・日常移動が可能な公共交網を構築し交通空白地域の解消を目指す。 （地域内の公共交通の連携できる新たな交通モード導入の検討し、公共交通を必要とする方の日常の移動手段を確保する）

環境整備・情報発信・利用促進に関する施策

施策6：交通分野におけるDXの推進	・GTFSデータの整備・更新及びデータの更なる利活用方法の検討 ※GTFSデータ：公共交通期間の時刻、路線、停留所等を共通の形式でまとめたデータ Transit Feed Specificationの略。 ・利便性の向上に資するデジタル技術の活用を促進する。
施策7：総合的な公共交通案内ツールの作成・整備	・総合的な公共交通案内ツールの作成と継続。公共交通利用促進情報の発信。
施策8：交通拠点のユニバーサル化	・主要バス停における待合環境の改善。 ・主要目的施設などと連携した待合環境の整備（機能性向上）。
施策9：公共交通利用のきっかけづくり	・公共交通に親しむ機会を創出。利用のきっかけをつくり、公共交通の利用を促進する。
施策10：安定的に運行可能な体制づくりの推進	・公共交通業界の理解を深めてもらうとともに、スキルアップ支援などをとおして安定的に運行可能な体制づくりを推進する。

【資料1-3】

南相馬市地域公共交通計画
（素案）

令和８年　月

南相馬市

［目　次］

1. 計画の概要 1
1-１ 計画策定の趣旨 1
1-２ 計画の目的 1
1-３ 計画の対象範囲 2
1-４ 計画の区域 2
1-５ 計画期間 3
1-６ 計画の位置付け 3
1-７ 上位計画（南相馬市第三次総合計画）における考え・位置づけ 4
1-８ 公共交通の運行状況 5
2. 公共交通を取り巻く課題 6
3. 計画の基本方針・基本目標 15
3-１ 本市の公共交通が目指す姿（基本理念・基本方針） 15
3-２ 基本目標・数値目標 16
3-３ 拠点および公共交通の位置づけ 20
3-４ 公共交通ネットワークの将来イメージ 22
3-５ 施策体系 23
4. 目標達成のための施策・取組 24
4-１ 取り組む施策 24
4-２ 事業体系とスケジュール 34
5. 計画の推進体制・推進方法 35
5-１ 計画の推進体制 35
5-２ 計画の推進方法 36

1. 計画の概要

1-１経過

〇南相馬市では、地域公共交通の課題解決やまちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の構築を目的に、地域公共交通のマスタープランとして平成 28 年に「南相馬市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）という。」を策定し、定額タクシー（以下「みなタク」という。）の導入などをはじめとして、効率的かつ持続的な交通体系の構築に取り組んできた。

○網形成計画の計画期間は令和２年度で終了し、この間、人口減少や少子高齢化に加え、2024 年問題等による運転士不足の深刻化、施設等の撤退・統廃合等による移動需要の変化など、市の公共交通を取り巻く環境は著しく変化している。

○国においてはカーボンニュートラルやデジタル実装、脱炭素・地域共生社会の実現など、社会的な要請も一層高まっており、公共交通分野においても環境負荷の低減、効率的な運行、利便性向上など、総合的な取り組みが求められている。

1-２計画策定の趣旨

○現状の課題や将来の地域構造等の変化を踏まえ、本市の公共交通が目指すべき将来像や具体施策の方向性を示した持続可能な公共交通体系の再構築を図るため「南相馬市地域公共交通計画」を策定するものである。

○本計画は令和 2 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条第１項に基づき地域公共交通計画として作成するものである。

1-３計画の目的

○地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすことが求められている。

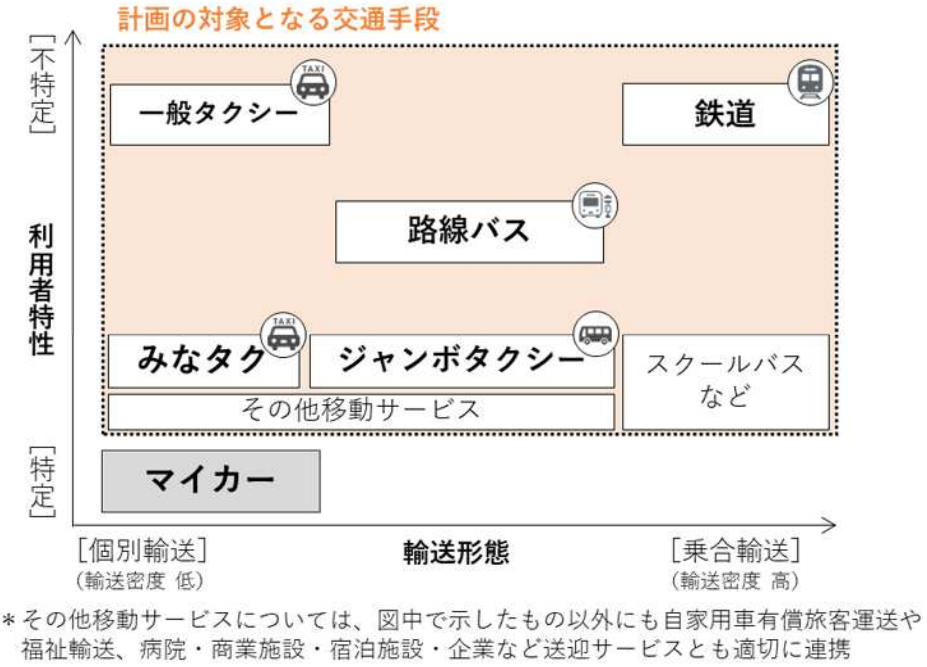
○「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」であると考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、輸送資源を効果的に組み合わせる具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。

◎以上を踏まえ、本計画は新たな地域交通のマスタープランとして、これまでの事業推進により新たに発生した課題を踏まえるとともに、公共交通だけではなく、地域の様々な輸送資源を活用した、市全体の移動サービス等が一体となったネットワークの将来像を示す。

　なお、より具体的な交通施策や交通網に関する内容については、令和 8 年度以降に策定する実施計画で定め、本計画を推進する。

1-４計画の対象範囲

○本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおり。



＊その他移動サービスについては、図中で示したもの以外にも自家用車有償旅客運送や福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業など送迎サービスとも適切に連携

図　対象となる交通手段

1-５計画の区域

○本計画の区域は『南相馬市全域』とする。

○複数市町村を運行する広域交通の運行見直しや改善を図る必要がある場合は、必要に応じて福島県や隣接する市町村等と協議調整を図る。



図　計画の対象区域

1-6 計画期間

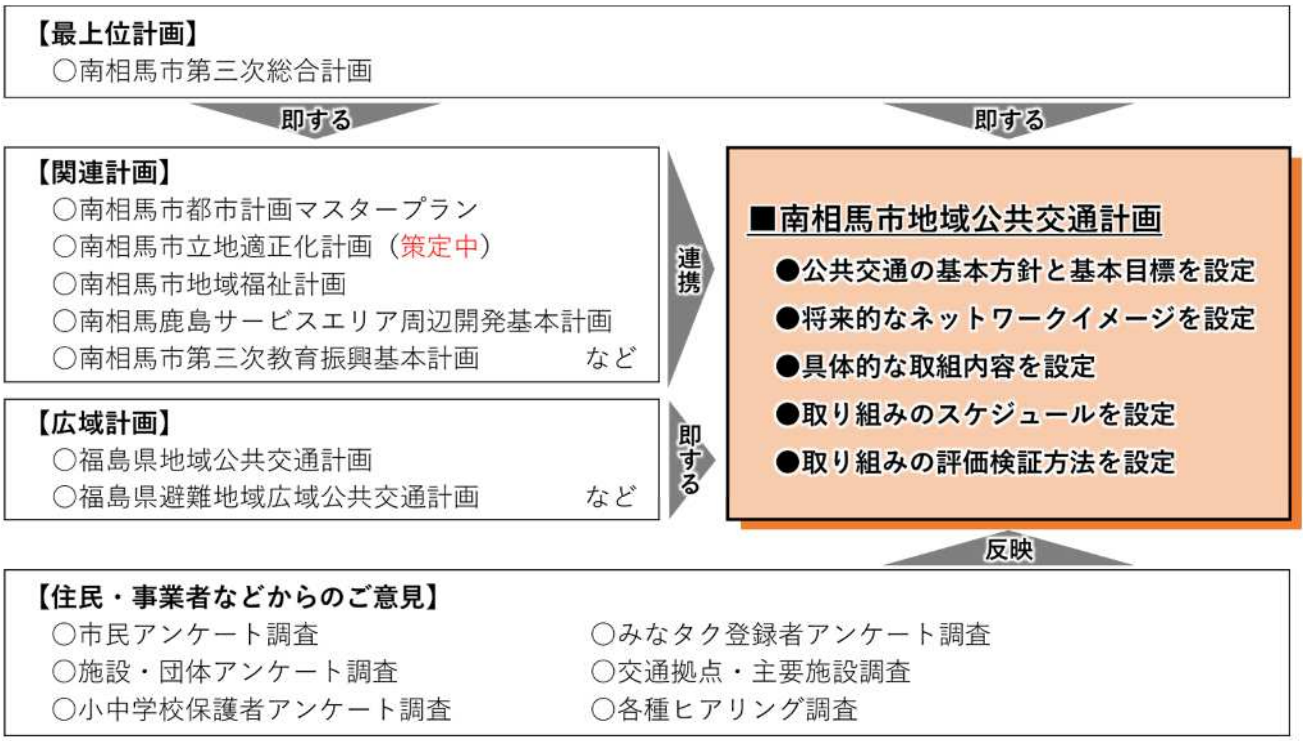
○本計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 か年とする。
○本計画に示す内容等については、総合計画の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図る。



図　計画期間

1-7 計画の位置付け

○本計画の位置づけは以下のとおり。
○現在立地適正化計画の策定が進められていることから、必要に応じて本計画の見直しを適宜行うものとする。



1-８上位計画（南相馬市第三次総合計画）における考え・位置づけ

◯移動に関する考え方について、最上位計画では以下のように示されている。

表　移動環境等に関する考え方の記載（南相馬市第三次総合計画より）

分野	内容
公共交通 全般	【公共交通の確保】 ・交通弱者の移動手段の確保及び利便性向上を図ります ・JR 常磐線の利便性向上を継続して要望するとともに、利用促進を図ります ・公共交通事業者の担い手確保を支援します ・公共交通分野でのデジタル化や先進技術の活用を推進します
まちづくり	【新たなチャレンジを支える街なかの活性化】 ・空き店舗等を活用した新たな創業者を支援し、市民が訪れたくなる魅力ある店舗等を創出し、街なかの活性化を図ります ・商工会議所・商工会との協働により、既存店舗等の新たなチャレンジを支援し、市内中小事業者の事業継続・発展を図ります 【地域コミュニティの再構築と活性化】 ・地域協議会を活用し、各区の特色あるまちづくりを推進します
医療・福祉	【地域福祉の向上】 ・地域福祉の向上のため、関係機関や団体との連携を図ります
教育	【教育環境の整備】 ・地域と連携した登下校時の安全確保や安全な通学手段の確保と、安全教育を推進します
観光	【通年観光の推進】 ・地域資源を活用した通年観光に取り組みます ・新たな観光資源の発掘や磨き上げを行い、観光誘客の拡大を図ります ・既存施設の充実、食文化の活用による観光誘客の拡大を図ります 【馬事文化振興及び馬事関連観光の推進】 ・官民連携のもと、馬事文化の維持・発展と魅力向上に取り組みます ・馬事関連のイベント実施や大会の開催支援を行うとともに、市民及び来訪者が馬と親しみやすい環境の整備に取り組みます

1-９公共交通の運行状況

○市内には、みなタク・ジャンボタクシーや鉄道、路線バスなど多様な公共交通が運行する。

○みなタクは原町・鹿島区内を運行し、ジャンボタクシーは小高区から原町区間を結ぶ。

○路線バスは原町・鹿島区内を中心に運行するほか、福島市や相馬市方面への路線も存在する。

○鉄道は南北に JR 常磐線が運行し、各区間の移動や相馬市・浪江町方面への移動を担う。

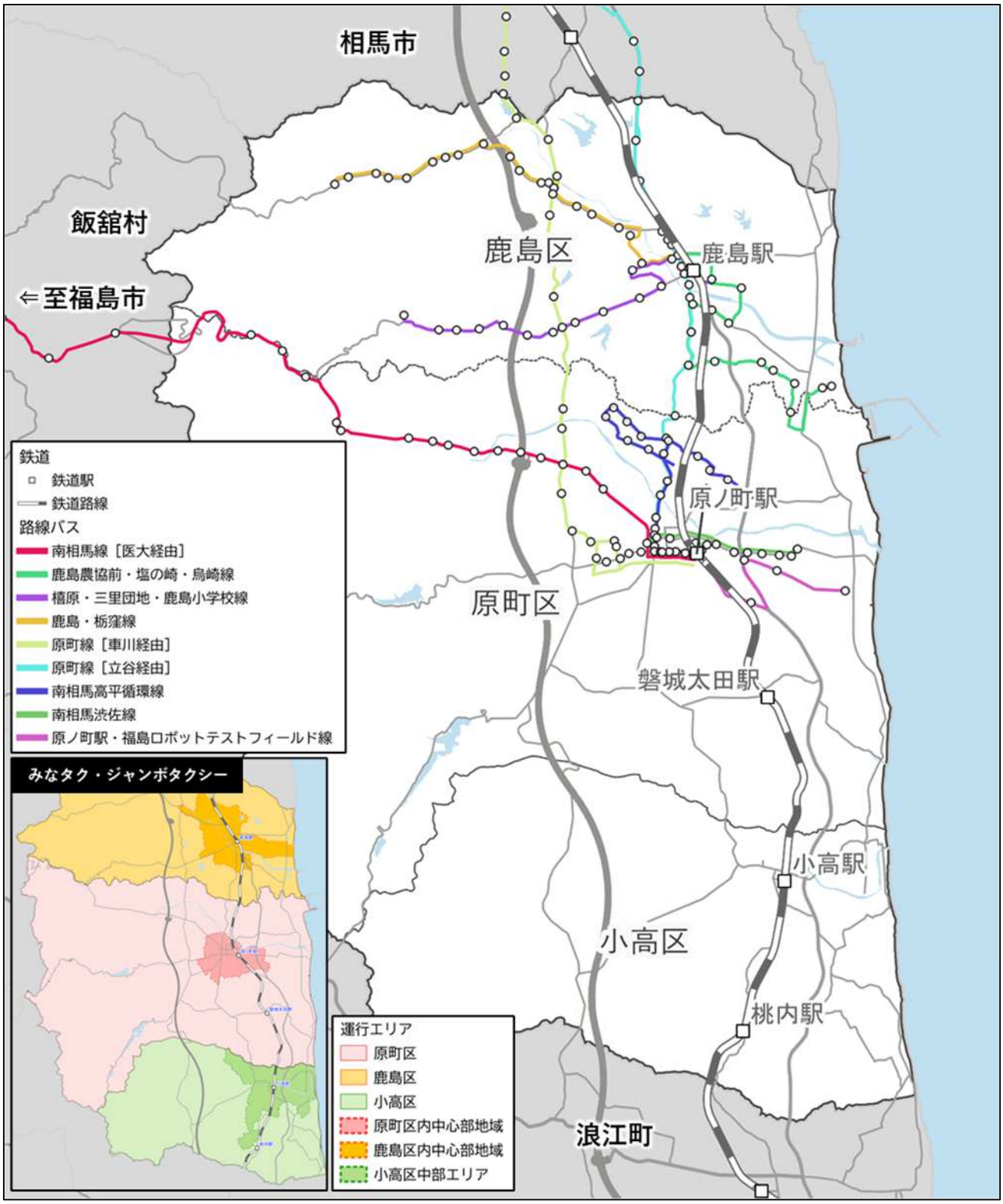


図　市内の公共交通ネットワーク

2. 公共交通を取り巻く課題

課題１　**運行効率低下への対応や持続可能な財政負担の検討が必要**

○南相馬市では、主に交通弱者の移動の足を確保するため、みなタクを平成 30 年より原町区と鹿島区内で開始した。みなタクは事前予約により利用者の自宅から区内の主要施設をドアツードアで結ぶサービスであり、高齢者を中心に外出機会の拡大に寄与している。

〇みなタクの導入後、利用回数は年々増加傾向にあり、特に令和 5 年度の制度改正後には前年度比で約 2 倍にまで急増した。制度改正による運賃低廉化や乗降場所が拡大したことに加えて、アフターコロナの外出需要の回復なども重なり、利用件数が大きく増加したと想定される。

〇利用者数の増加に伴い市の財政負担も大きく増加しており、みなタク導入当初と比較し年間支出は約 4 倍に達することから、現行制度のままではサービスの持続性に支障をきたすおそれもある。

〇みなタクの利用実績を確認すると、特に午前 9 時から 10 時台の通院と思われる利用が特に多く、一部の時間帯に配車が集中していることに加え、1 台につき平均で 1.14 人の輸送となっており、特にピーク時間帯には車両効率が低下する状況にある。

〇利用者アンケートより、一般タクシー利用からみなタクへの移行もみられ、外出機会の増加も確認できることから、生活支援の観点では一定の効果がみられるものの、サービス開始当初よりも待ち時間が増加傾向にあることが推察される。

◎以上のことから、みなタクが高齢者を中心に外出機会の拡大などに寄与する一方、制度改正等に伴う利用の急増による財政負担の増加や運行効率の低下が顕在化している。市民の移動手段の確保に必要な投資とのバランスも考慮しながら、将来にわたって持続可能な公共交通の確保が必要である。

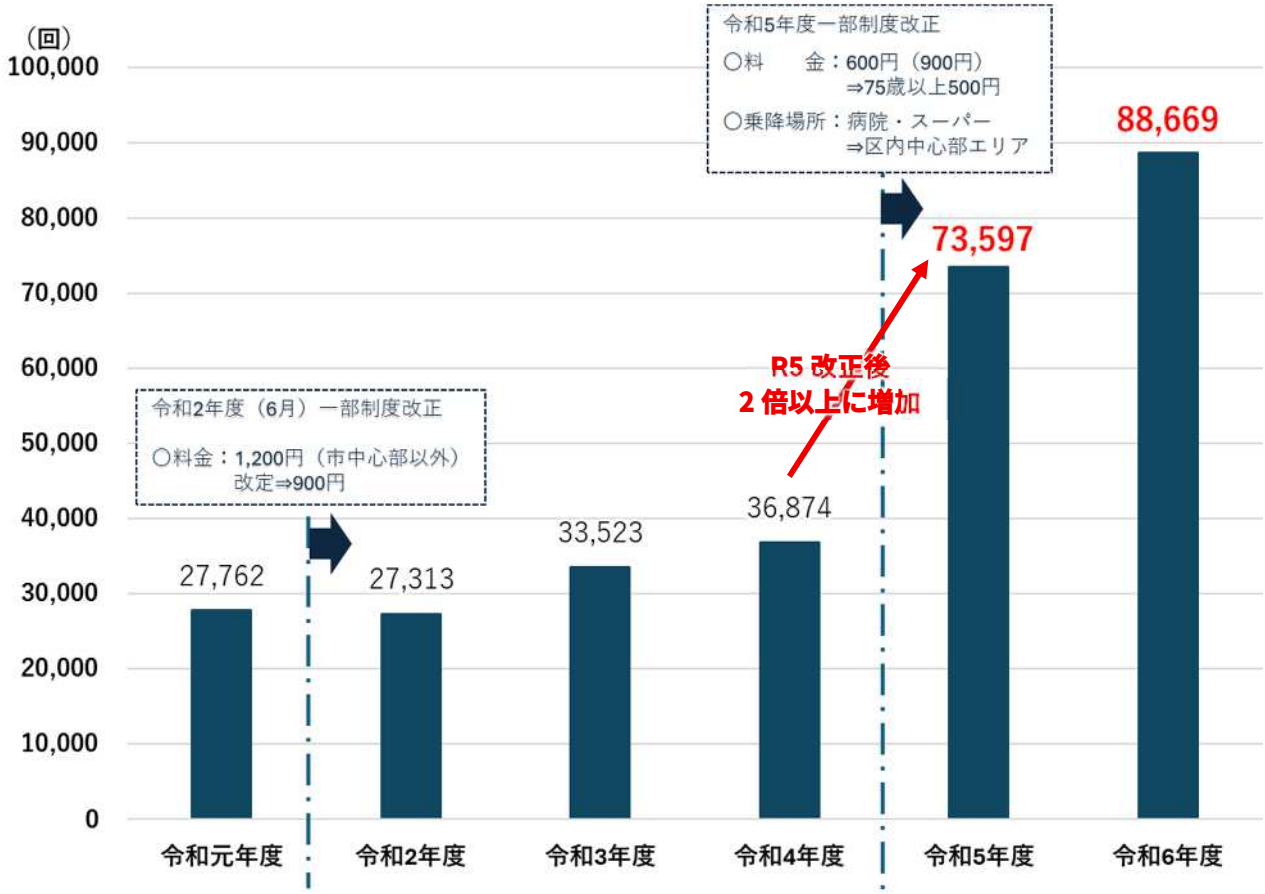


図　みなタクの年間利用回数の推移

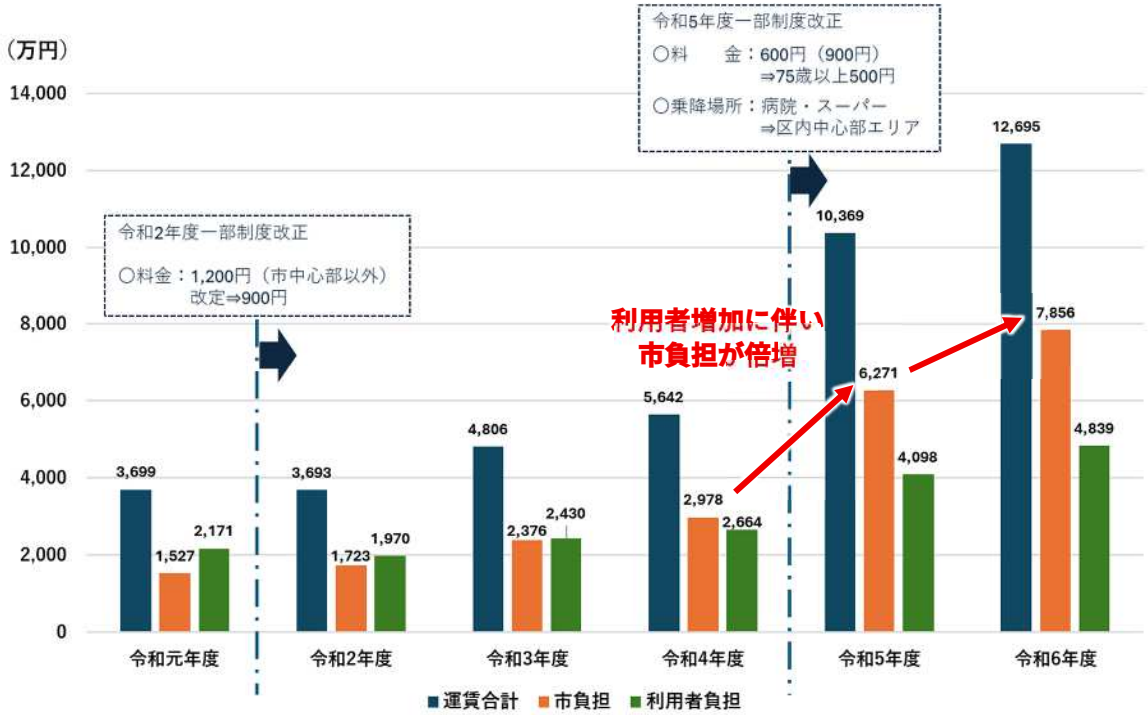


図　みなタクの市・利用者負担額の推移

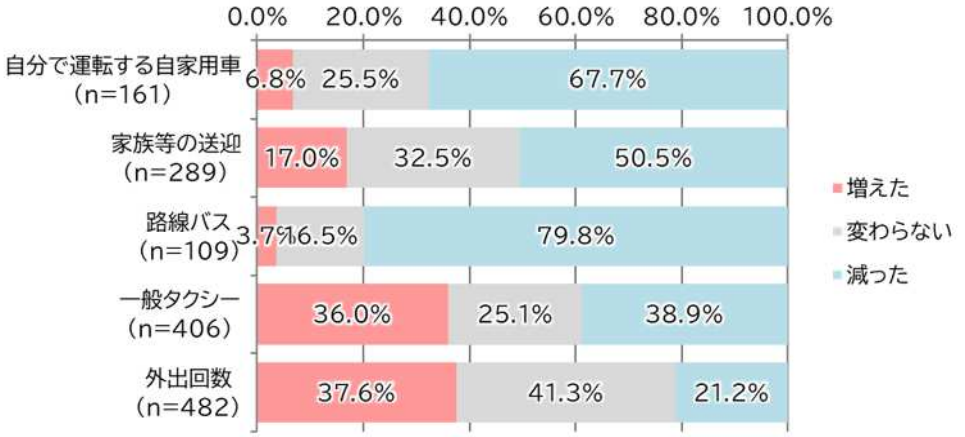


図　みなタクを利用する前後での生活環境の変化

出典：みなタク登録者アンケート調査

自宅⇒目的地	時間帯	目的地⇒自宅
7.0%	7時台	0.5%
16.3%	8時台	1.0%
21.2%	9時台	7.1%
15.1%	10時台	15.2%
8.5%	11時台	17.4%
6.3%	12時台	13.8%
8.9%	13時台	8.8%
7.1%	14時台	9.6%
3.9%	15時台	11.6%
2.7%	16時台	7.7%
1.7%	17時台	4.8%
1.3%	18時台	2.4%
0.0%	19時台	0.0%
n=45378	計	n=43291

図　みなタクの時間帯別配車割合（令和６年度実績）

課題２　中心市街地における回遊性の向上が必要

○本市の中心市街地は原ノ町駅を市の玄関口として、市役所や商業・医療施設などが集積しており、市民の生活や来訪者の活動を支える拠点となっている。市都市計画マスタープランにおいても「公共交通と連携したコンパクトなまちづくり」が掲げられており、市街地内で拠点間を結ぶ回遊性の高いネットワークの構築が求められている。

○中心部に立地する施設は徒歩圏内に存在するものも多い一方、ニーズが大きい施設の中には幹線道路を挟んで分散しているものも存在するため、広域移動手段を利用して中心部に来訪したとしても滞在が単一目的・施設に留まり、複数の目的地を巡りにくい現状にある。

○中心部では複数の交通モードが運行している一方、路線バスは昼間時間帯の運行が限られていることや、みなタクは自宅⇔目的地間でしか利用できないことなどから目的地間移動が難しく、中心部において回遊が生まれにくい状況にある。

○市民の移動ニーズとして「中心部を回遊できる移動手段」や「駅⇔施設をつなぐ運行ルートの新設」を望む声もあり、中心部内をシームレスに移動できる手段が求められている。

◎以上のことから、原町区中心部では駅や各種施設など多様な目的地間を移動できる環境が求められているため、回遊性を向上し中心部の魅力向上に寄与することが必要である。

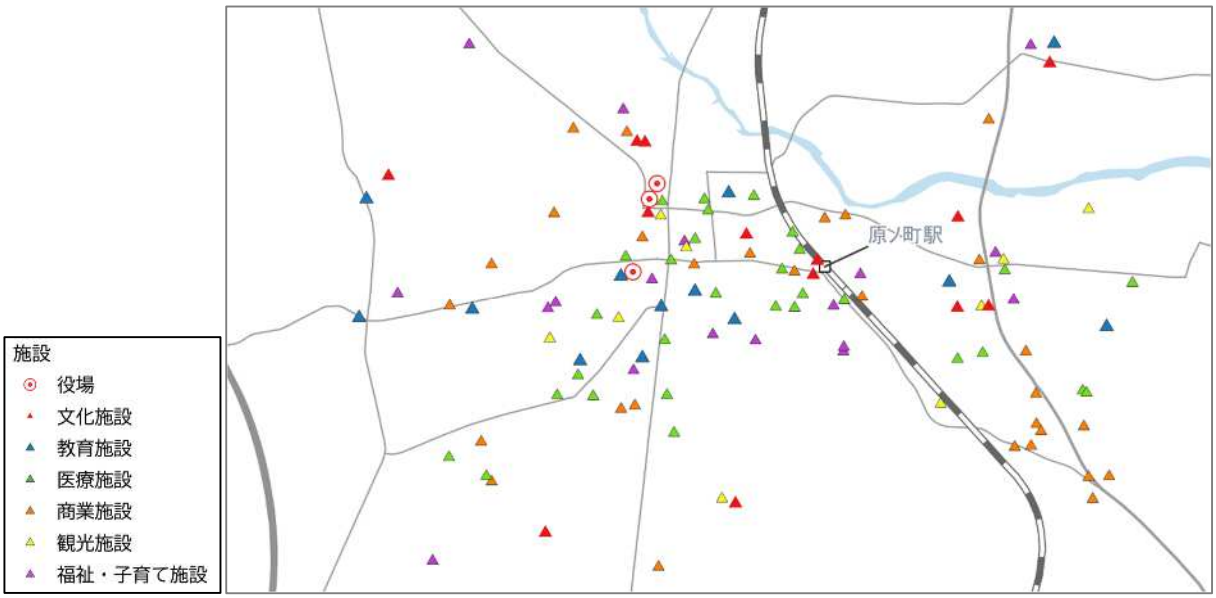


図　原町区の施設立地状況

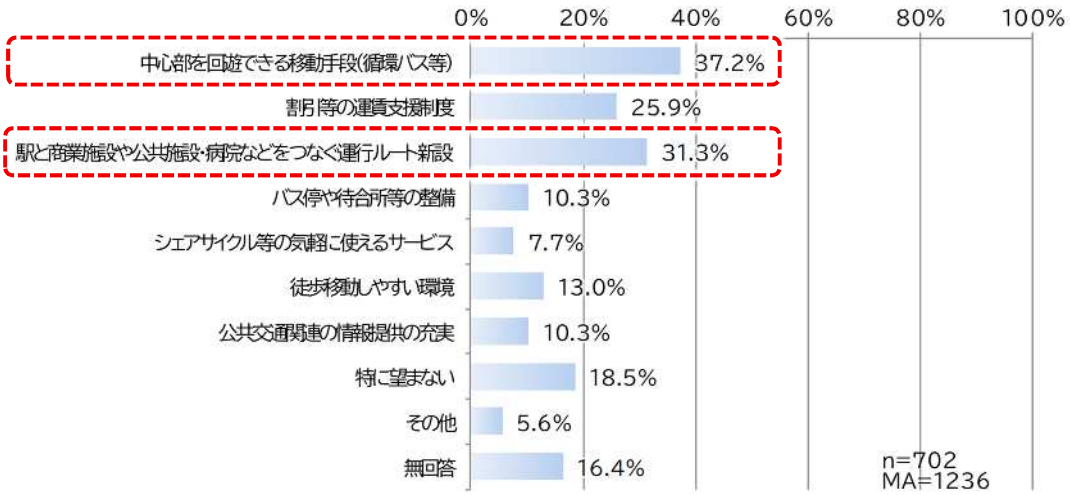


図　中心市街地へお出かけしやすくするためにあったらよいと思うこと

出典：市民アンケート調査

課題３　中心部⇔郊外部間の公共交通利用の偏りの解消が必要

○市内各地区の郊外部から中心部へアクセスする移動手段として、みなタクやジャンボタクシー、路線バスなどが運行する体系となっており、このうち路線バスにおいては、多くの路線が朝夕の通学時間帯に偏ったダイヤ構成となっており、日中の運行が限定的であり、路線バスは「通学に重点をおいた輸送体制」が形成されているため、日常的な買い物や通院といった移動に対してはみなタクやジャンボタクシーが主に担っている状況にある。

○小中学生の通学において路線バスやスクールバスの利用割合は低く、保護者による送迎が 7 割以上を占めている。すなわち、通学輸送に重点をおいた公共交通体系とされているが、あまり利用されていない状況にあり、公共交通が地域の家庭にとって「使える移動手段」としてあまり機能していないことが示されている。

○通勤の視点においても同様の課題がみられる。市内の工業団地における通勤時の課題として、特に「公共交通の本数が少ない」という意見が多く、通勤移動において公共交通の利用が進みにくい状況にある。こうしたことから、郊外部からの移動で通勤・通学共に自家用車利用に偏らざるを得ない状況であると想定される。

◎以上のことから、現行の公共交通体系が通学に偏った運行体系となっているが、そのほかの日常的な移動に対応できていないため、中心部⇔郊外部間の公共交通利用の偏りを解消することが必要である。

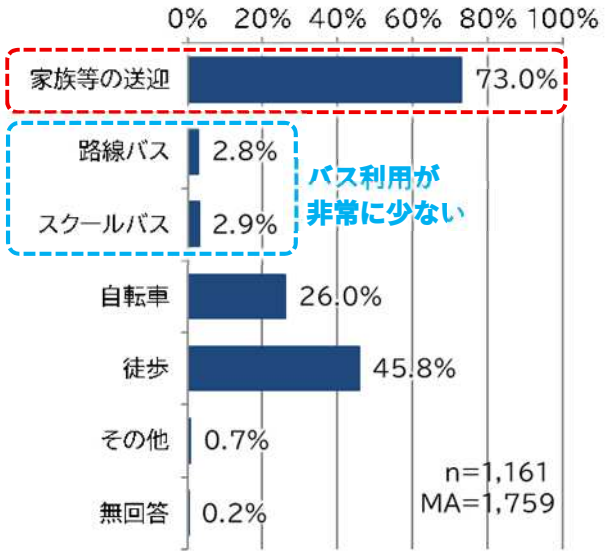


図　小中学生の通学手段

出典：小中学生保護者アンケート調査

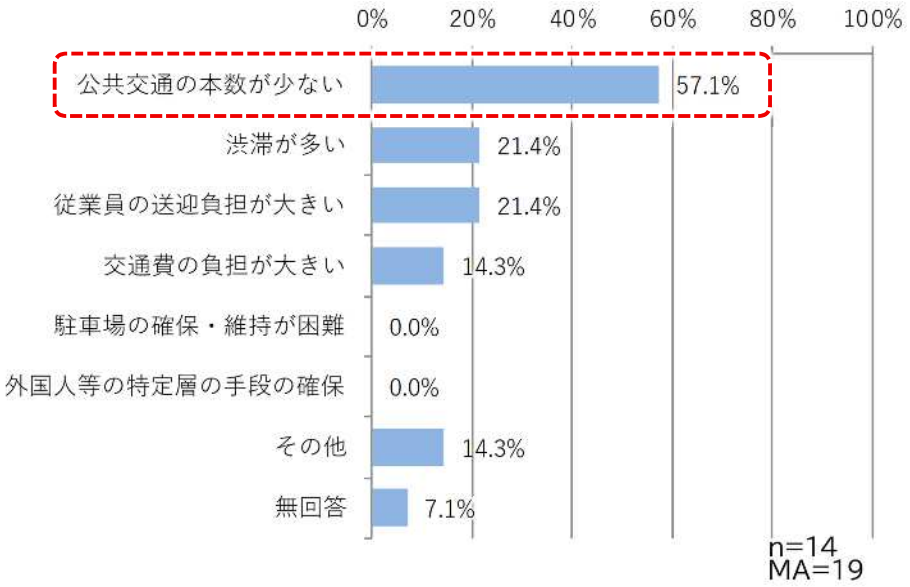


図　通勤に関する課題

出典：施設・団体アンケート調査

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

○市内外を結ぶ広域路線として、JR 常磐線のほかに路線バス原町線（車川経由・立町経由）、南相馬線（医大経由）、高速バス路線など、複数の移動手段が運行しており、市民の日常生活や広域交流を支えている。とりわけ通勤通学においては、鉄道が通勤通学等において基幹的な移動手段となっている。

○生活圏として連携が強い本市と相馬市間では、一部の路線は鉄道と並行して運行しているため、バス路線としての独自性を確保しにくい状況にある。

○観光交流やビジネスの観点からは広域交通の重要性が増している。近年はコロナ禍による落ち込みを経て観光入込客数が回復傾向にあり、「セデッテかしま」や「道の駅」などへの来訪が増加している。今後もロボットテストフィールドを中心とした産業分野やセデッテかしま周辺の開発などによる交流人口の拡大も見込まれており、地域振興の観点からも広域アクセス手段の確保は極めて重要であると言える。

◎以上のことから、本市と市外を結ぶ広域交通について、日常移動と観光・ビジネス移動の双方を支える基盤として重要であることから、将来を見据えた持続的な仕組みの適正化が求められる。

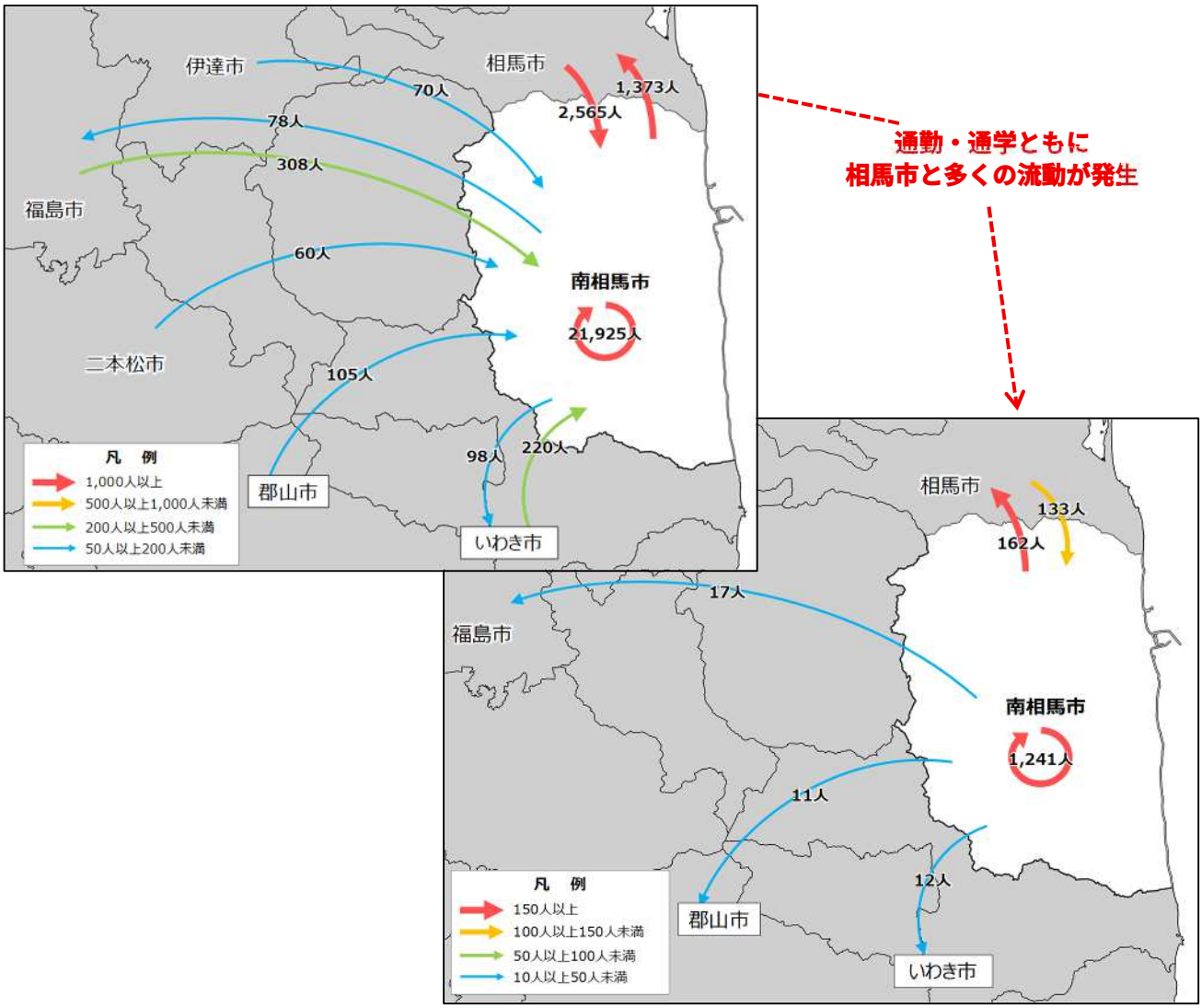


図　(左上)通勤流動　(右下)通学流動

出典：国勢調査（2020）

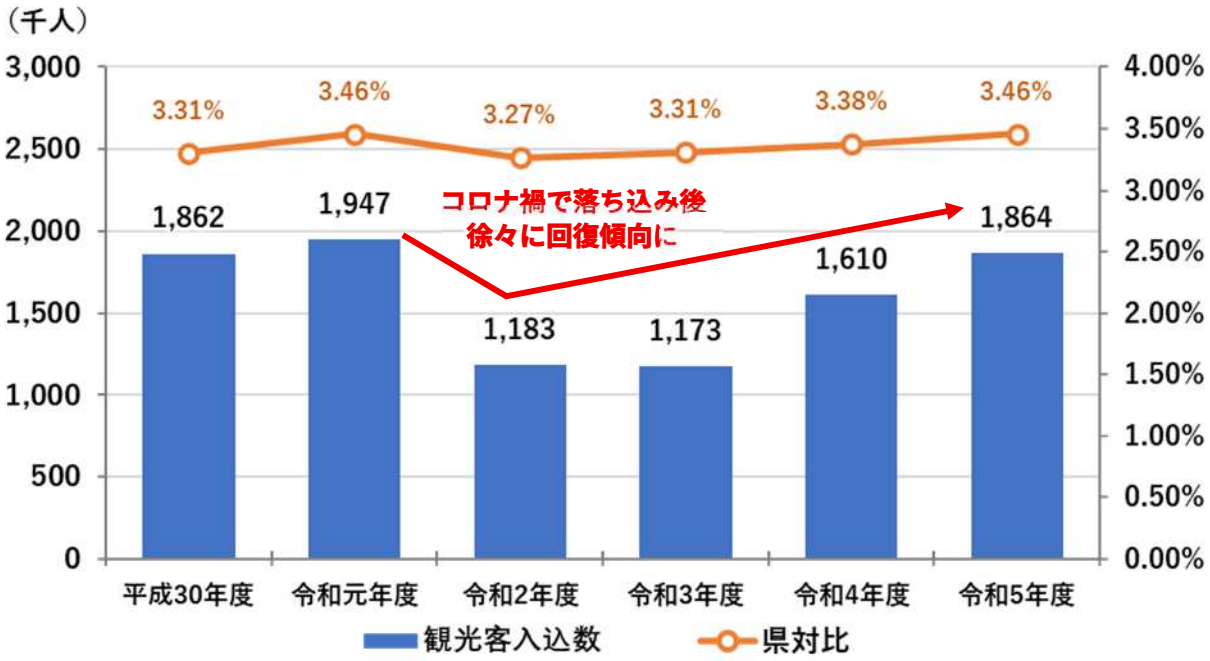


図　市内の観光入込客数の推移

出典：福島県観光客入込状況調査

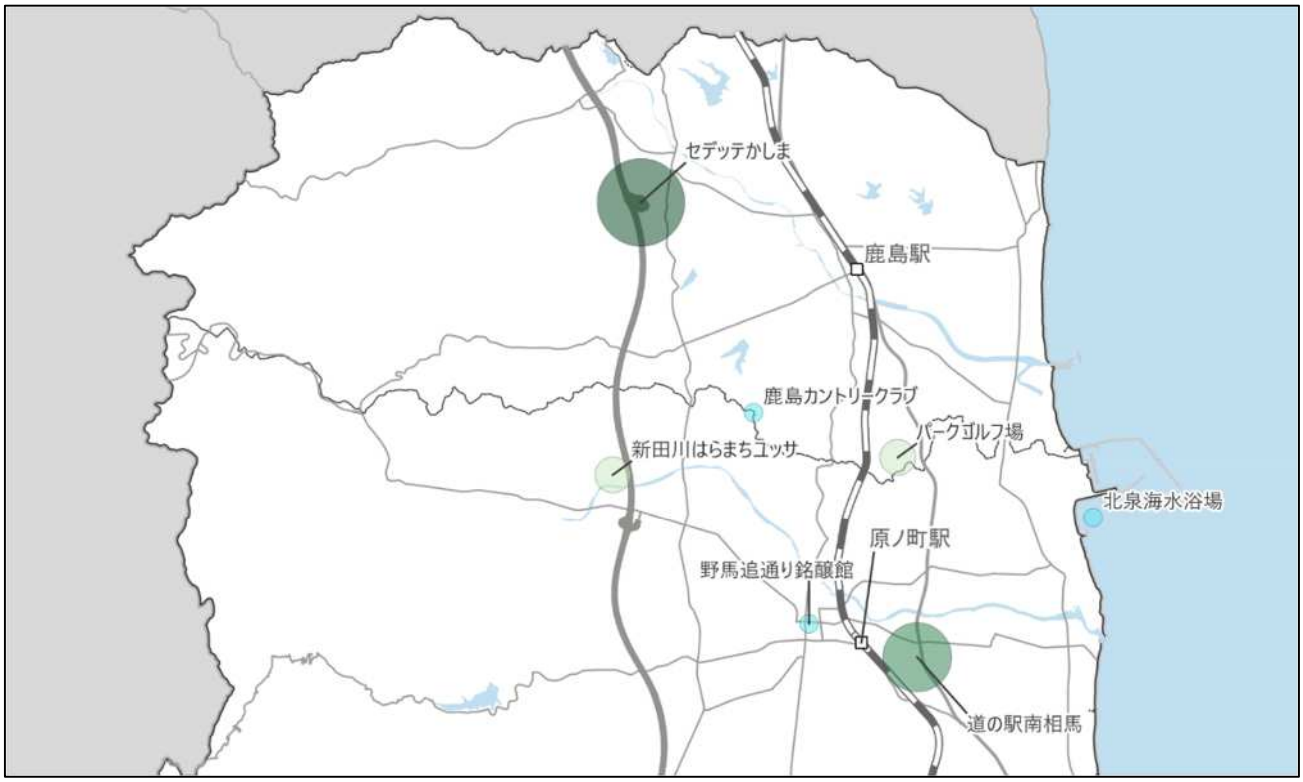


図　主要観光地点別観光客入込数

出典：福島県観光客入込状況調査

課題 5　交通拠点やデジタル面における公共交通情報不足の解消が必要

○公共交通の利用促進を図る上で、情報をわかりやすく提供することは公共交通の利便性を高めるためにも極めて重要である。
○現状の情報提供手段は十分とは言えず、市民や来訪者にとってわかりにくい状況にある。例えば、総合的なバスマップや路線案内が存在しないため市内を訪れた利用者が「どの路線に乗れば目的地に行けるのか」を直感的に把握しにくく、乗り継ぎ利用が困難な状況となっている。
○デジタル面では、県が「ふくしま公共交通デジタルマップ」を公表して乗換案内など一体的に検索を行うことが可能である一方、市内の一部路線が未公開であるため、一部の利用者にとってわかりにくい状況にある。
○路線バス情報のわかりやすさにおいては、満足度が他項目と比較し最も低く、利用低迷の一因となっていることが示唆された。また、公共交通の利用を促進するために必要な取り組みとして「総合的な公共交通マップ・時刻表の導入」を求める意見が最も多い。
◎以上のことから、各拠点などにおける情報整備やデジタル情報の提供など、利用者が迷わず移動手段を選択できる環境を整えることが必要である。

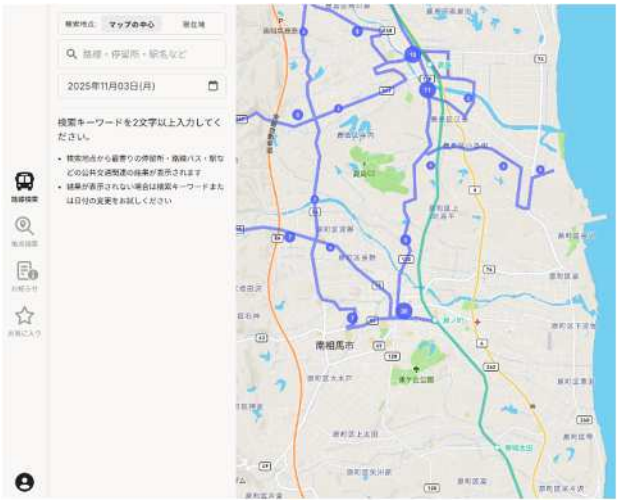


図　ふくしま公共交通デジタルマップ

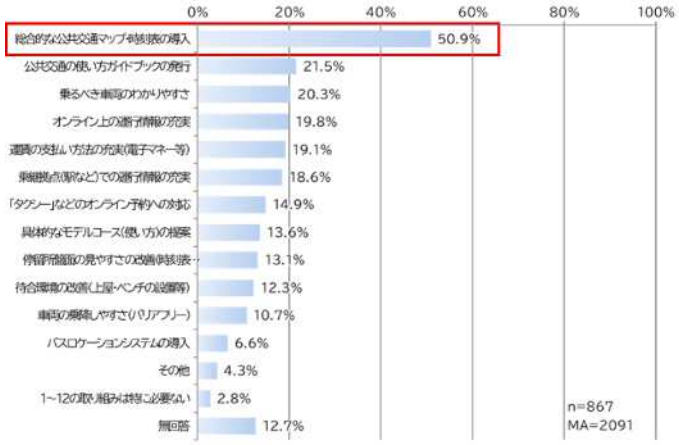
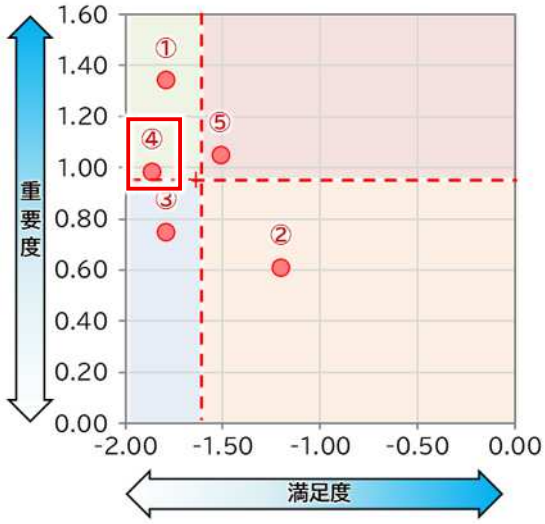


図　公共交通を利用してもらうために必要な取組

出典：市民アンケート調査



項目
①時間（ダイヤ・運行時間帯など）
②料金（運賃・支払方法など）
③バス停（設置箇所・、待合環境など）
④運行情報等のわかりやすさ
⑤学生や高齢者等に対する支援

図　路線バスの各項目に対する満足度・重要度

出典：市民アンケート調査

課題 6　人材確保が不透明な中での安定的な運営基盤の確保が必要

○全国的な人口減少や運転士不足の深刻化に伴い、公共交通の維持・確保が年々厳しさを増す中、効率的かつ安定的なサービスを提供することが求められている。

○市内の公共交通を運行する事業者において、路線バス事業者では慢性的な人手不足が続いている。一方でタクシー事業者においては平均年齢の上昇も確認でき、今後 10 年以内に退職を迎える方も多く存在する。将来的にバス・タクシーともに運転士の高齢化が進むことで、将来的に運転業務に従事できる人材が不足し、「運転士不足によるサービス維持の困難化」の可能性がある。

○みなタクの利用者は約 9 割弱が 60 代以上となっている。南相馬市では人口減少が進む一方、高齢者人口が今後 10 年程度は 20,000 人前後になると推計されており、みなタクの需要も引き続き高水準で推移することが予想される。つまり、需要は維持される一方で、運転士の確保は困難となる問題を抱えており、運転士不足が生じるとサービス供給への影響が出るおそれがある。

◎以上のことから、今後も地域の足として公共交通を運行していくためには、将来的な人材の確保と、安定的に運行できる運営基盤を確立していくことが必要である。

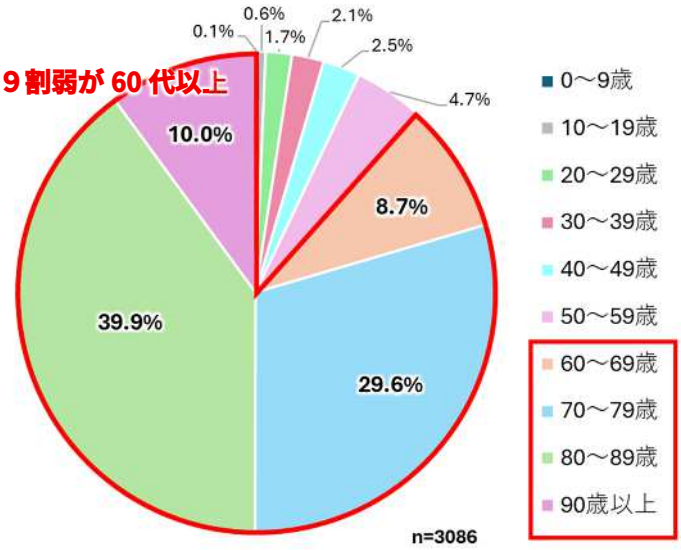


図　みなタク利用者の年齢構成（令和 6 年度）

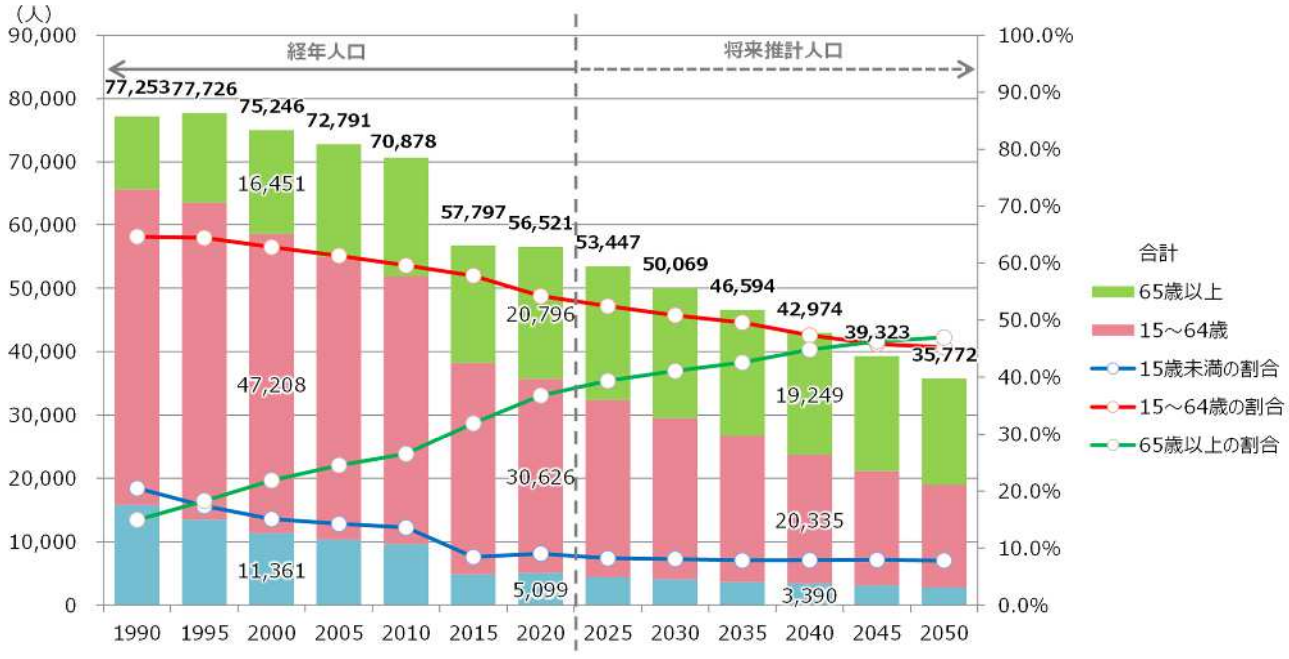


図　年齢階層別の総人口・将来人口の推移

出典：実績値/国勢調査（1995～2020）、将来推計値/国立社会保障・人口問題研究所

課題 7　公共交通の利用意識の醸成が必要

○市内における通勤・通学では自家用車移動に依存しており、朝夕の混雑時間帯を中心に利用が集中している。買い物や通院などの生活移動においても、一定数は鉄道やみなタクなど公共交通の利用が確認できるものの、多くの市民は自家用車を主な移動手段としており、公共交通の利用は限定的となっている。

○みなタクをはじめとした公共交通の利用により、自家用車の利用回数の減少や、外出機会の創出にもつながっている。特に高齢者にとっては、公共交通が外出のきっかけとなり、健康維持や地域とのつながりにも寄与しているため、公共交通は単なる移動手段に留まらず、日常生活の活性化や地域コミュニティの維持においても重要な役割を果たしている。

○市民意識調査では「公共交通の確保」に関する満足度が最も低い一方で、その重要度は非常に高い。そのため、公共交通の重要性は一定程度理解しながらも、自家用車への依存度は高く、実際の利用行動に十分に結びついていない。

◎以上のことから、住民が日常的に公共交通を利用できる環境を整えることは、生活利便性の向上のみならず、定住促進などにも関わる重要な要素であることから、市民一人一人が公共交通の価値を理解し、自ら支えていく意識の醸成が必要である。

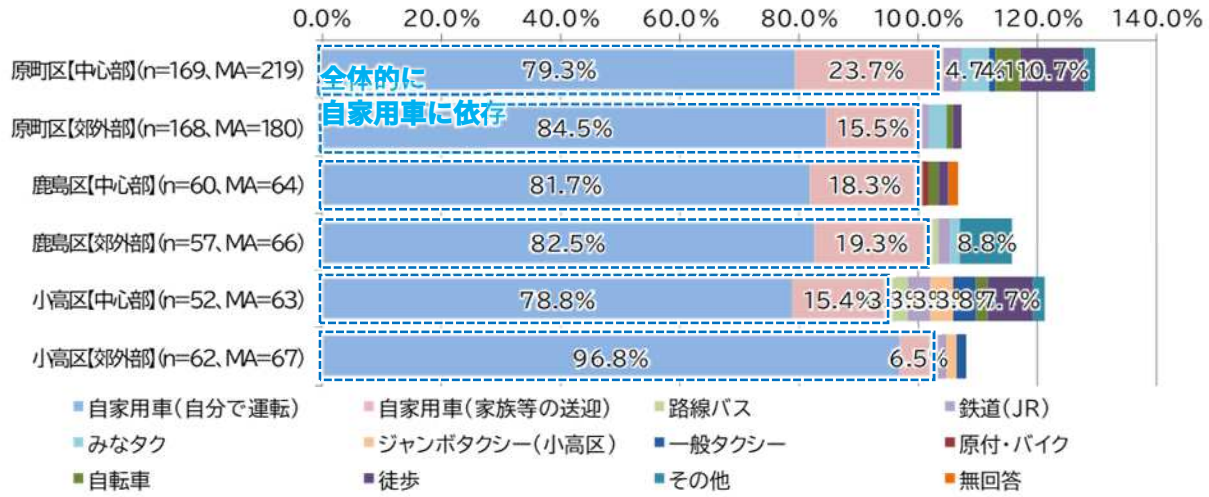


図　地区別の買い物先への移動手段

出典：市民アンケート調査

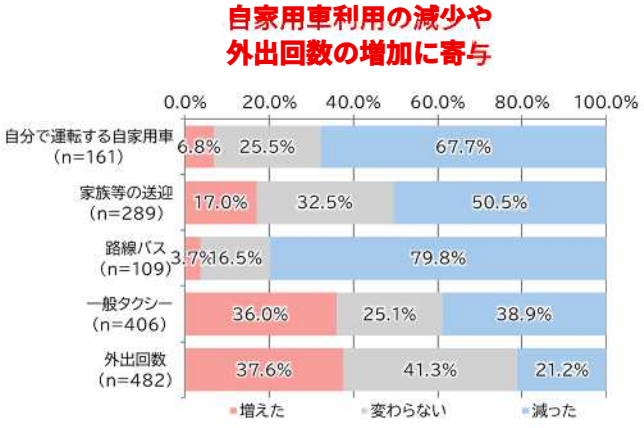


図　みなタクを利用する前後での生活環境の変化（再掲）

出典：市民アンケート調査

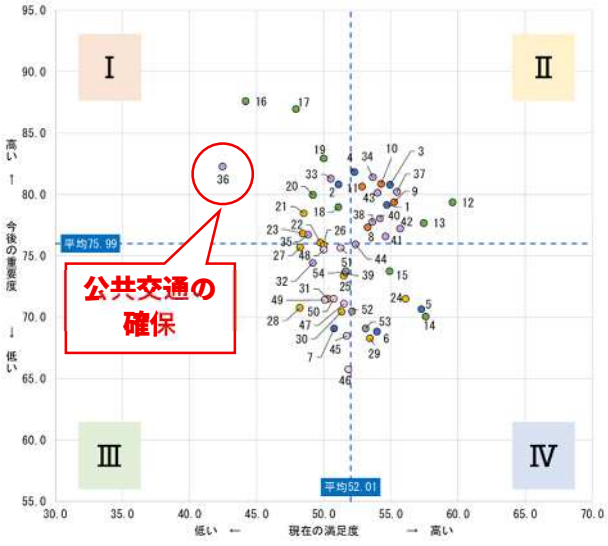


図　施策に対する満足度・重要度

出典：R6 市民意識調査

3. 計画の基本方針・基本目標

3-１本市の公共交通が目指す姿（基本理念・基本方針）

○計画の目的に示したとおり、本計画は南相馬市が掲げるまちづくりの基本目標『100 年のまちづくり～家族や友人とともに暮らすまち～』の実現に向けて、公共交通ネットワークの姿を示すものである。
○本市の将来像の実現に向けては、公共交通分野のみならず、教育・医療・福祉・観光・まちづくりなど、多様な分野間での密接な連携も必要である。
○多様化する住民の移動ニーズに対応し、本市において安心して暮らし続けられる生活（定住化の促進）を支える上では、地域公共交通の枠組みにとらわれることなく、各分野の移動サービスやヒト・モノなどを ‘総動員 ’して対応を進めて行くことも重要である。
○公共交通が目指す姿として「みんなで創る、未来へ続く、南相馬で広がる暮らし。」を掲げ、この実現に向けた４つの基本方針を設定する。

■公共交通の基本理念（目指すべき将来像）

みんなで創る、未来へ続く、南相馬で広がる暮らし。

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

基本方針１　持続可能で効率的な運行体制の確立

基本方針２　中心部と郊外・広域をつなぐ交通ネットワークの形成・確保

基本方針３　誰もが利用しやすい交通環境の整備

基本方針４　利用促進と地域共創による意識の醸成

3-２基本目標・数値目標

○これまでに示した本市が抱える課題などを踏まえ、公共交通が目指す姿の実現に向けた４つの基本方針を設定し、各種施策・事業の展開により目標の達成を目指す。
○本計画で設定した基本方針を踏まえた施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して評価指標及び数値目標を設定する。適宜達成度合いのモニタリング等を行い、目標の確実な達成を目指す。

基本方針１　持続可能で効率的な運行体制の確立

基本目標１　運行の効率化と財政負担の適正化

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

指標	現況	目標(2030 年)
数値目標１：公共交通全体に対する市負担額 ・公共交通の運営には一定以上の財政負担が伴う中、将来的にも市の公共交通として持続可能な範囲の財政負担を目指す。 ・利用者負担なども含めた最適なバランスを検討し、安定的な運営基盤を確立する。 **【算出方法】** ・交通に関する市の財政負担額を算出。	630 円/利用者 （1 人あたり） 10,830 万円/年 （2024 年度）	585 円/利用者 （1 人あたり）以下 10,810 万円/年 （参考）
数値目標２：市内公共交通の年間利用者数 ・既存公共交通を効率的な運行へ見直して、小高区・鹿島区・原町区それぞれの特色を捉え利便性を向上させ日常の移動手段となる公共交通を目指す。 **【算出方法】** ・タクシー・路線バス、ジャンボタクシーの利用実績より算出。 （なお、計画期間内に新たな交通モードの年間利用者数も合算する）	171,861 人/年 (2024 年度)	184,800 人/年 以上

基本方針２　中心部と郊外・広域をつなぐ交通ネットワークの形成・確保

基本目標２　中心部・郊外・広域間を結ぶ交通ネットワークの再構築

中心部の移動や郊外から中心部･南北へのアクセスを確保し、地域間の移動を確立。公共交通に関連する事業者、関係機関、自治体が連携し通勤･通学･通院･買物など多様な移動を支える交通ネットワークを再構築する。

指標	現況	目標(2030 年)
数値目標３：主要拠点での乗降者数(新交通モード) ・交通ネットワークを再構築し、利用促進策などを通じて中心部の主要乗降場所における一定以上の乗降者数の確保を図る。 **【算出方法】** ・現交通モード及び新交通モードにおける主要となる乗降場所（原ノ町駅・市立病院・主要商業施設 4 箇所）の 1 日の平均乗降者数の合計値を算出。	89.6 人/日	100 人/日以上
数値目標４：広域路線の利用者数 ・人口減少の進行により利用者数の減少が見込まれる中、市内公共交通の利便性向上や利用促進施策を通じて利用者数の維持を目指す。 **【算出方法】** ・下記の合算値を算出する。 ・JR 原ノ町駅乗車人員：JR 公表データより原ノ町駅の年間乗車人員を算出。 ・路線バス・高速バス年間利用者数：事業者提供データより年間利用者数を算出。	420,078 人/年 (2024 年度)	475,000 人/年 以上

基本方針３　誰もが利用しやすい交通環境の整備

基本目標３　利用しやすく分かりやすい公共交通環境の整備

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

指標	現況	目標(2030 年)
数値目標５：公共交通に係る情報の更新回数 ・市外からの来訪者や、公共交通に慣れ親しんでいない方に対しても公共交通の認知度や利便性を高めるべく、鉄道・路線バス・タクシー等の情報提供の環境を一体的に整備する。 **【算出方法】** ・紙：鉄道・路線バス・タクシー等の情報を確認できる総合案内ツールを作成し、毎年更新を行う。 ・デジタル：GTFS データを整備し、毎年最新の情報へと更新を行う。	―	情報発信・更新の回数： 紙・デジタル各年 1 回以上
数値目標６：主要施設の待合環境等の整備率 ・高齢者や通学利用者などが安心して公共交通を利用できるよう、待合所や乗降環境の改善や、バリアフリー対応など、待合環境の構築に努める。 **【算出方法】** ・主要施設における整備数をカウントする。	―	10 箇所以上

基本方針４　利用促進と地域共創による意識の醸成

基本目標４　市民・事業者・市が協働で支える公共交通体制の構築

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

指標	現況	目標(2030 年)
数値目標７：施設における公共交通関連情報の掲示件数 ・市内施設等と協働で公共交通を支えていくため、市内の公共施設や買い物・通院・学校に関連する施設に対して公共交通関連情報を施設内に掲示し、多くの施設で簡単に公共交通情報にアクセス可能な環境を整える。 **【算出方法】** ・市内の施設へ公共交通関連情報の掲示に関しての働きかけを行い、掲示する施設の件数をカウントする。	―	100 件以上
数値目標８：交通イベントへの参加人数 ・交通事業者と連携を図り、学生や高齢者等へ向けた公共交通利用促進など、関心を高めるイベントを開催し公共交通に対しての理解と利用促進を図る。 **【算出方法】** ・下記イベントの参加者数をカウントする。 ①市内学校向け「公共交通の学びと体験教室」 ②高齢者団体向け「安心乗り方講座」 ③その他の公共交通関連イベント(不定期)	―	80 人/年以上

3-３拠点および公共交通の位置づけ

○市内を運行する地域公共交通について、複数の路線が結節する地点や利用環境の改善を図る地点を「拠点」として位置づけるとともに、各拠点から公共交通資源が階層的につながるような公共交通網を構築する。

3-３-１拠点の位置づけ

○鉄道や路線バスの複数の路線が結節する原ノ町駅を「交通中心拠点」、鹿島区及び小高区の主要乗り継ぎ拠点を「地区中心拠点」として位置づける。また、原町区中心部における市民などの主要な目的地となる施設を「目的拠点」として位置づける。

○各拠点においては、公共交通の利用環境改善を図る。

表　拠点の位置づけ

		内容・役割	対象地点
交通拠点	交通中心拠点	広域交通軸や中心回遊軸などが乗り入れる交通結節点で、地域内外から商業施設などへのアクセスを容易にするための接続を行う市内の最重要拠点。	●原ノ町駅
	地区中心拠点	広域交通軸と地区内交通軸間の乗り継ぎとして主に機能する拠点。	●鹿島駅 ●小高駅 ●南相馬バスターミナル
目的拠点		中心部において主に市民の日常生活の目的地となり、一定以上の待合環境等の整備が求められる拠点。	●南相馬市役所（公共施設） ●主要商業施設 ●主要病院　　など

3-３-２公共交通の位置づけ

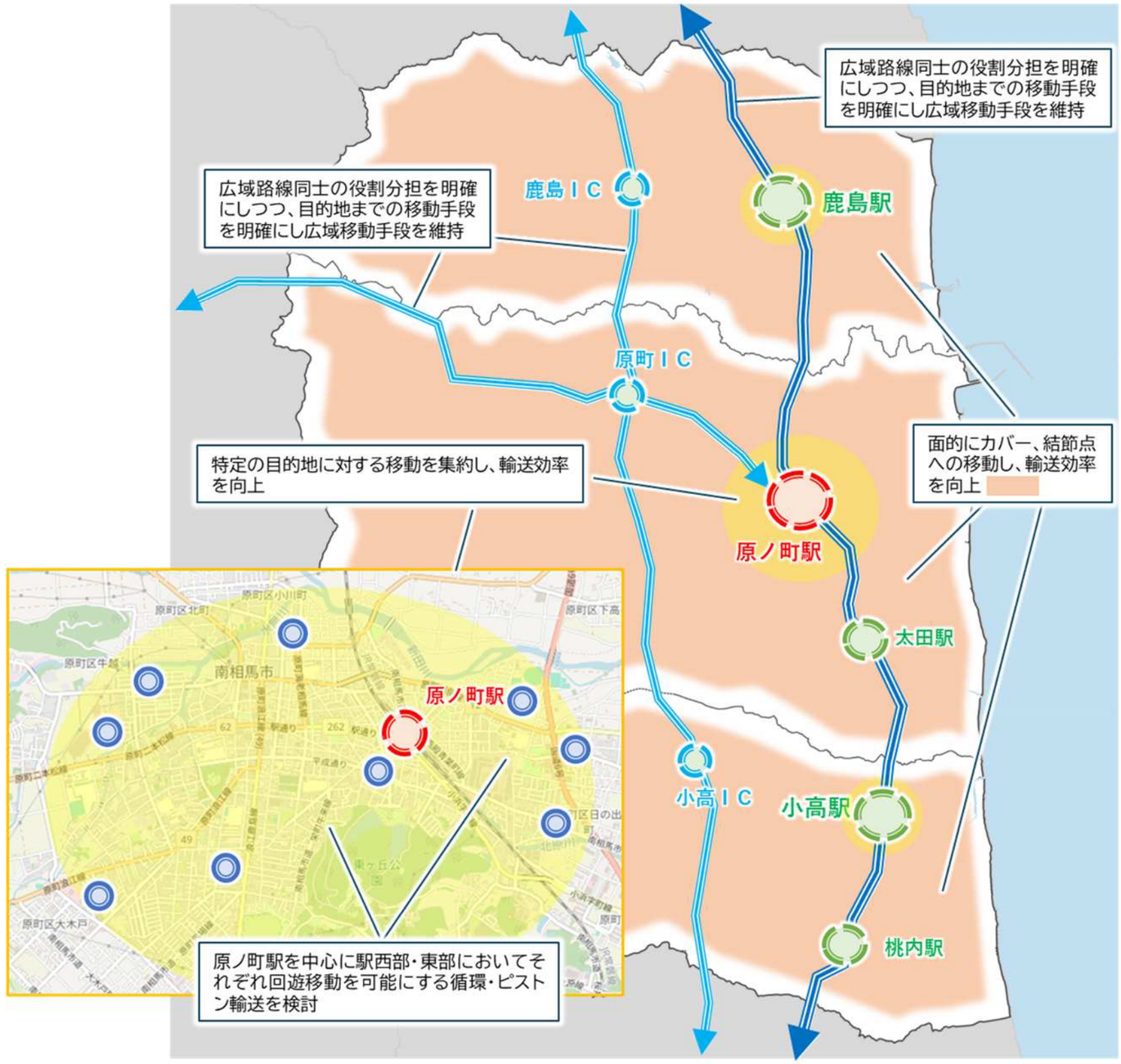
○市内の公共交通資源について役割分担を担い、階層的な公共交通ネットワークを構築する。原ノ町駅を中心に広域的な移動を担う路線を「広域交通軸」、地域内移動を面的・線的に担う「地区内交通軸」。中心市街地内の移動を担う「中心回遊軸」位置づけ、それぞれが交通拠点で接続し、スムーズに乗り換えられるようにする。

表　公共交通の位置づけ

	内容・役割	交通モード
広域交通軸	広域的に本市と周辺自治体間や都市間を結び、高頻度の運行による高いサービス水準を維持する交通及び、一定頻度の運行によるサービス水準を維持する交通。	●鉄道 ●路線バス（広域） ●高速バス
地区内交通軸	原町区・鹿島区・小高区でそれぞれ自宅から主要施設等へ面的な移動を行い、一定以上のサービス水準で移動を担う交通。	●鉄道 ●路線バス（地区内） ●タクシー（乗合含む）
	主に通学、通勤などを中心に各区の学校や駅等の拠点に接続する交通。	●路線バス（地区内） ●タクシー（乗合含む）
中心回遊軸	原町区中心部内の拠点や主要施設、居住地などを一定以上の運行頻度で結び、まちなかの回遊性を高める交通。	●中心部回遊モード

3-４公共交通ネットワークの将来イメージ

○前頁までの事項を踏まえた南相馬市の公共交通ネットワークを以下に示す。



区分	基本的な考え	交通モード種別	対象となる公共交通
広域軸	○小高駅、鹿島駅、原ノ町駅などの主要交通拠点において、公共交通との接続性を向上することにより広域移動の一貫性を高める。 ○福島市圏への移動の利便性を維持することで鉄道との役割分担を行い、利便性を維持する。	○鉄道 ○路線バス ○高速バス	○常磐線 ○福島駅医大経由南相馬線 ○仙台線・福島線
市街地	○市街地内の主要拠点間移動手段や、市街地内及び周辺の居住地域から主要移動拠点への移動手段として利便性の維持・向上を図る。	○路線バス ○タクシー	○高平線 ○渋佐線・萱浜線 ○みなタク ○ジャンボタクシー
郊　外	○郊外部から市街地へのアクセス手段として適切な運行方法への見直しと、輸送効率等も検討しながら新たな交通モードの確保維持を図る。	○鉄道 ○路線バス ○タクシー	○常磐線 ○烏崎線 ○上栃窪線 ○山岸線 ○みなタク ○ジャンボタクシー
その他	○スクールバスなどの移動サービスについては、可能な範囲で公共交通の活用を検討し、移動手段の集約などによる効率化を図る。	○その他	○各種送迎バス等

3-５施策体系

○公共交通の基本理念及び基本方針、基本目標の達成に向けた具体施策を以下に示す。



4. 目標達成のための施策・取組

4-１取り組む施策

●ネットワークの利便性や維持・確保に関する取組

施策１　輸送効率の向上

○輸送効率の向上

- みなタクは自宅⇔主要施設等を結ぶ個別輸送として高齢者の外出を中心に支えているが、一部時間帯における待ち時間や輸送効率が課題となっている。
- 今後は原町区・鹿島区内で需要が集中すると想定される通院・買い物などの共通目的地に対しての利用について、乗り合わせ等の輸送効率向上へ向けた取り組みを検討する。
- 輸送効率を高め、特に午前中に集中する通院利用等輸送の平準化や財政負担の抑制につなげる。

○運賃制度の検討

- 輸送効率向上による新たな運賃制度を検討する。
- サービス提供に必要な運賃設定と利用しやすい運賃の関係など、路線バスやみなタク、ジャンボタクシー等のサービス特性に合わせたバランスの良い運賃設定を検討する。（定期的な利用に対しての割引など）利用者が積極的に選択しやすい環境を整えつつ、移動の質を維持する。
- 高齢者等への選択的な負担が生じないよう、できる限りわかりやすい運賃体系を構築しつつ、電子決済の推進など利用者全体の理解を得られるような制度を検討する。

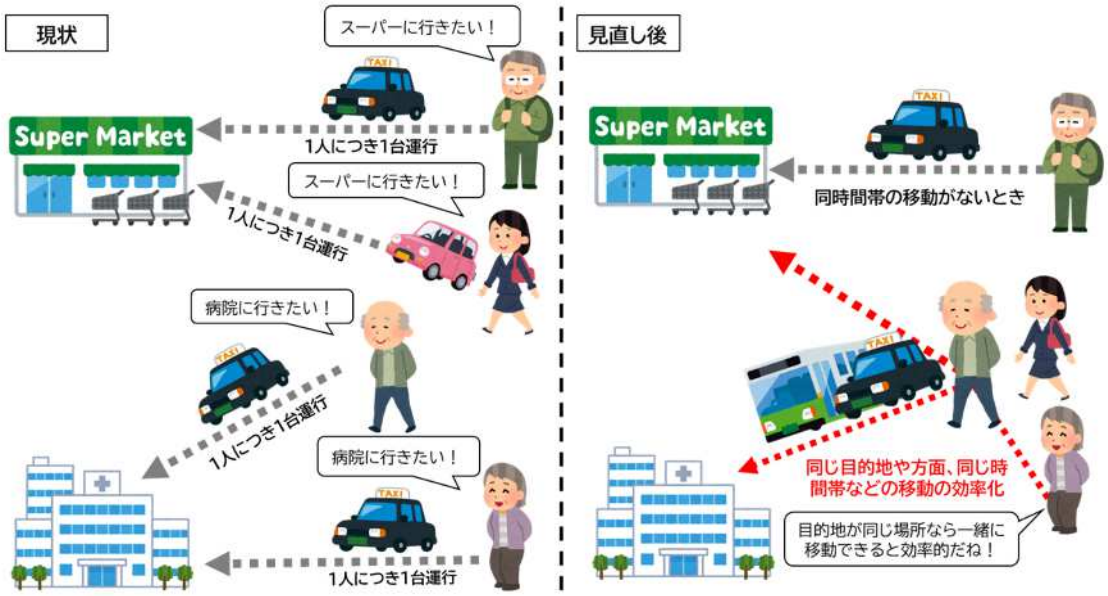


図　輸送効率向上のイメージ

実施主体	南相馬市、交通事業者
スケジュール	令和8年度 / 令和9年度 / 令和10年度 / 令和11年度 / 令和12年度 一体的な運行体系の検討：試験運行／検討／本格運行移行 効果検証を行いつつ適宜内容の見直し

施策 2　主要施設間を繋ぐ交通手段の確保

バス・タクシー・鉄道など、それぞれの交通モードの特性を活かしながら、関係者間で連携・協働を図り、市民にとって利用しやすい公共交通ネットワークの再構築を図る。

○市中心部における循環・ピストン輸送の検討

- 中心交通拠点である原ノ町駅を起点としつつ、市役所や公共施設、ニーズの高い商業施設や医療機関等を結ぶ循環ルートを設定し、高齢者や市外からの来訪者の回遊移動を支援する。
- 基本的には市役所や商業施設等が多く立地する駅西部と、同様にニーズが集まる商業・医療施設が立地する駅東部に分け必要に応じて西部・東部における循環ルートの輸送またはピストン輸送等を検討する。（例：循環バス、デマンドタクシー、コミュニティーバス など）

○乗り継ぎしやすい環境の構築

- 中心部を運行する路線においては、広域路線や郊外部から運行する路線と接続し、中心部における回遊利便性を高めることが肝要であることから、原ノ町駅等における乗り継ぎしやすい環境の構築を目指す。
- 運行間隔を均すことで利用者に覚えてもらいやすいダイヤ設定を行うなど、中心部の移動の活性化を図る（1 運行 1 時間以内のルートを想定）。



図　主要施設間をつなぐ交通手段の確保イメージ

実施主体	南相馬市、交通事業者
スケジュール	令和8年度：運行計画検討 令和9年度：試験運行 令和10年度～令和11年度：本格運行移行検討 令和9年度～令和12年度：効果検証を行いつつ適宜内容の見直し

施策３　交通網の再編

○路線バスの役割分担と通学手段の維持

- 現在は一部地域で運行するスクールバス及び路線バスが市内の小中学生の通学利用を担う一方、いずれの移動手段も利用せず、保護者の送迎が中心の通学手段となっている。
- 路線バス等においては、必要な地域では通学手段として維持を図りながら、児童・生徒利用しやすい環境となるよう見直しを図りつつ、小学校・中学校内や保護者に対して周知を図り、通学手段を確保する。

○必要に応じた生活便の検討

- 現在通学利用に偏っている市内路線バスに対し、日常の生活移動にも対応できるよう、必要に応じて日中の生活便の確保を検討する。
- 特に高齢者の通院需要等が多く発生している時間帯に併せた運行を検討することで、一部の交通モードに発生している過度なニーズを緩和し、市全体での移動効率の向上を図る。

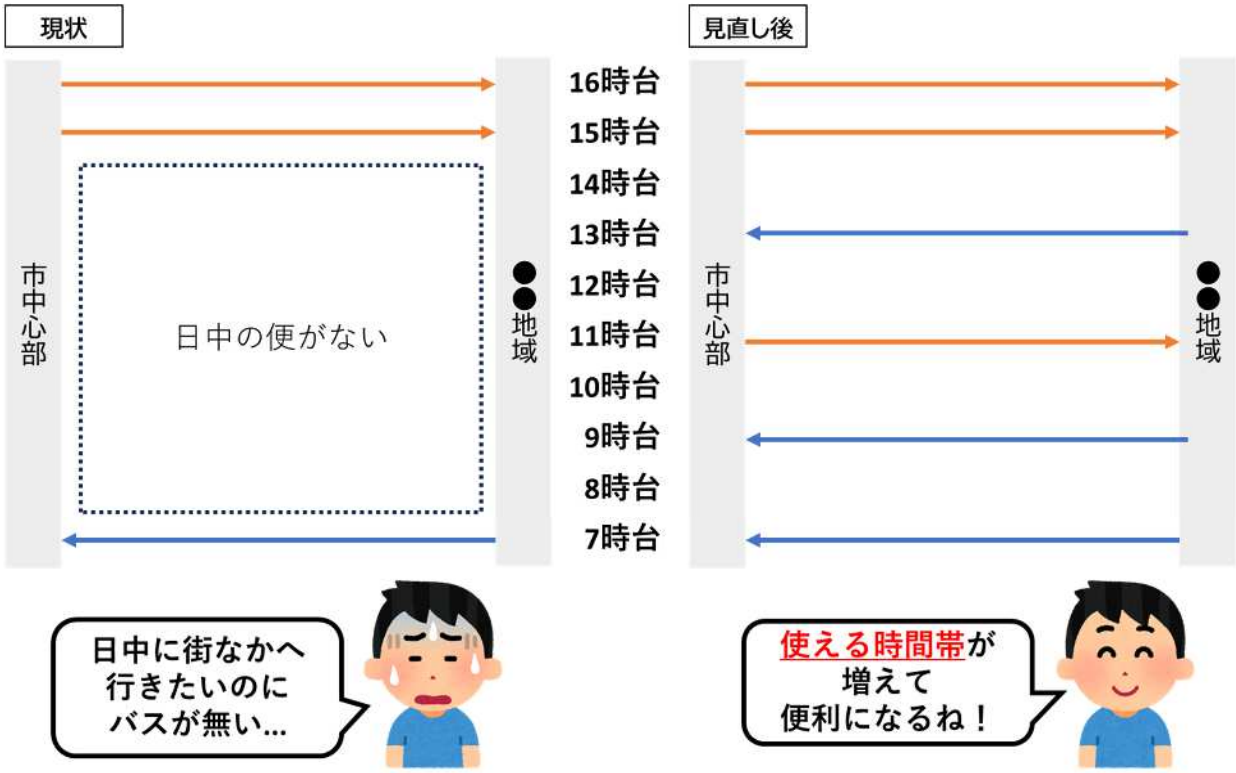


図　生活便の導入イメージ

実施主体	南相馬市、交通事業者、関係施設
スケジュール	令和8年度 / 令和9年度 / 令和10年度 / 令和11年度 / 令和12年度 必要に応じた生活便の検討 運行計画検討 → 学校等における路線バス・スクールバス利用の整理調整

施策４　広域路線との連携とネットワークの構築

○市内外を結ぶ広域移動手段の維持と乗り継ぎダイヤの最適化

・地域間の通勤・通学移動や観光移動をはじめとして、鉄道・路線バスが広域移動手段として活用されていることから、地区内交通との乗り継ぎや最適なダイヤ等を検討。交通事業者と連携し利用促進に努め、利用者を維持する。



図　乗り継ぎダイヤの最適化イメージ

○新たな移動ニーズに対応した目的地設定の検討

・新たな目的地の利用が見込めるような再編を検討する。

・**周辺自治体など**との広域連携を前提とし、鉄道と並行して運行するバス路線については双方の市民の利用が見込める施設へのアクセス改善を行うなど、路線利用者の確保を目指す。

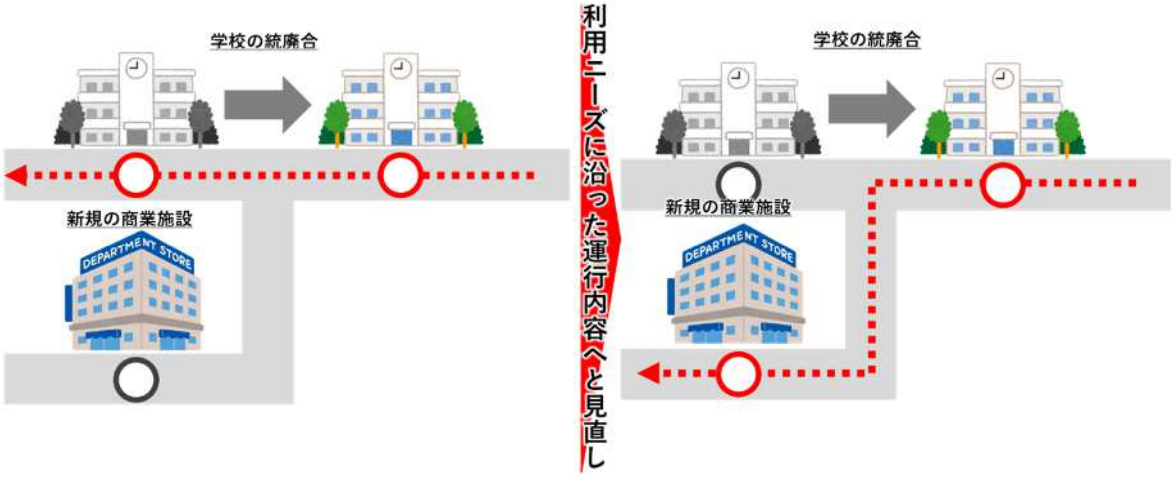


図　新たな移動ニーズに対応した目的地設定の検討イメージ

実施主体	南相馬市、交通事業者、周辺市町村、関係施設
スケジュール	令和8年度 / 令和9年度 / 令和10年度 / 令和11年度 / 令和12年度 市内外を結ぶ広域移動手段の維持と乗り継ぎダイヤの最適化 新たな移動ニーズに対応した目的地設定の再検討

施策５　交通空白地域の解消

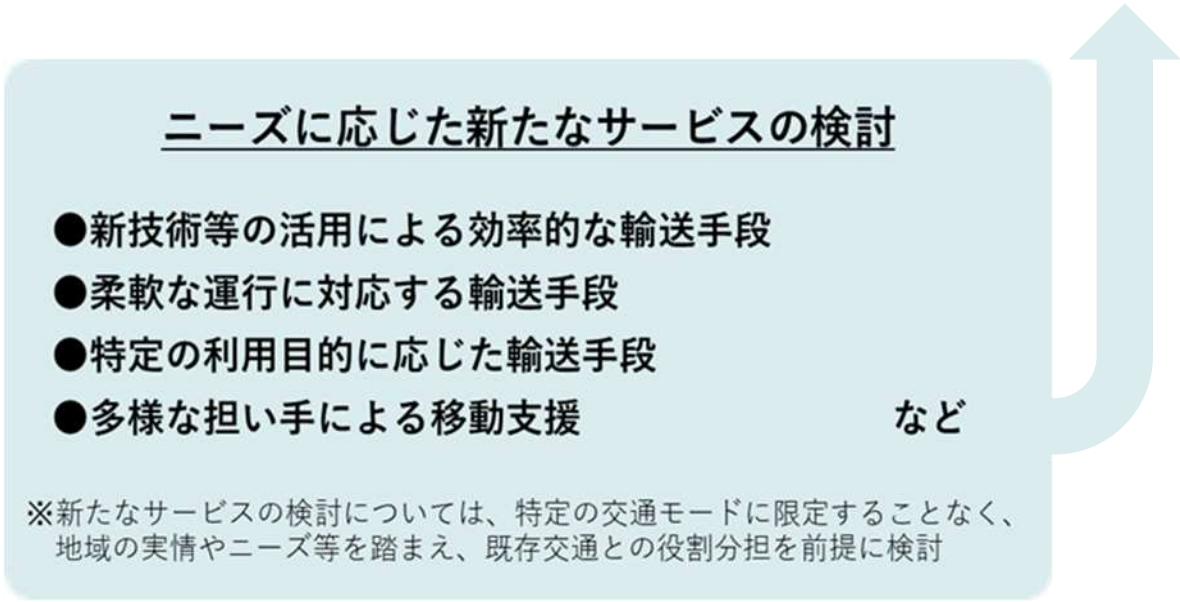
○日常移動が可能な公共交通網の構築

- 路線バスは、市全体を網羅する系統がなく、本数も極端に少ないため十分に市民の移動手段として機能しているとは言い難い状況にあり、日常使いが出来る公共交通手段が不十分な状況。日常の移動手段として利用できる公共交通網が確保できなければ交通空白は解消されず今後も自家用車のみでの移動手段に頼らざるを得ない。
- 地域内の公共交通の連携できる新たな交通モードを検討し、公共交通を必要とする方の日常の移動手段を確保する。

▼市内を運行する現行の交通手段



既存交通手段＋新たな交通モードの組み合わせによる空白地の解消



実施主体	南相馬市、交通事業者、周辺市町村、関係施設
スケジュール	

●環境整備・情報発信・利用促進等に関する取組

施策 6　交通分野における DX の推進

○GTFS データの整備・更新及びデータの更なる利活用方法の検討

- GoogleMap や各種経路探索ツールで活用される GTFS データについて、利用者が正しい情報へアクセスできるよう、福島県の事業とも連携しつつ継続的な整備・更新を行う。
- 経路探索以外にも、例えば利用者が多い拠点にデジタルサイネージを設置し、各交通モードが一体となった時刻案内を行うなど、一体的にわかりやすい情報提供方法を検討する。



図　デジタルサイネージのイメージ　　出典：GTFS 対応フリーデザイン「その看板」HP

○利便性の向上に資するデジタル技術の活用を促進

- 誰でも利用しやすい環境の実現や、待ち時間の不安軽減、乗継のしやすさ向上等につながるデジタル技術の導入を推進する。
- 異なる交通モードをまたいだ利便性の向上を図るべく、電子決済やバスロケーションシステムなど、新たなデジタル技術の活用・導入を推進する。



図　デジタル技術の活用イメージ（左：電子決済、右：バスロケーションシステム）

実施主体	南相馬市、交通事業者
スケジュール	令和8年度：データ利活用方策の検討 令和9年度：GTFSデータの作成 令和10年度～令和12年度：ダイヤの見直しに応じて適切に更新 令和8年度～令和12年度：キャッシュレス決済・電子情報サービス等の活用促進

施策７　総合的な公共交通案内ツールの作成・整備

○総合的な公共交通案内ツールの継続作成

- 市内を運行する公共交通の運行ルートやダイヤが一体的に示された「南相馬市総合公共交通マップ」を作成・更新し、わかりやすさの向上を図る。
- 時刻表においては鉄道⇔路線バス間の接続（どの便で乗り継げるのか）などがわかりやすいよう工夫する。
- 作成した案内ツールは市内の主要拠点で配布するほか、市 HP へ掲載するなど幅広い情報発信を検討する。

●バスマップ



●時刻表



●時刻表の使い方



●主要目的地へのおでかけイメージ



図　町民バスガイドブック（宮城県女川町）

○特定の利用者を対象とした公共交通利用促進情報の発信

- 総合的な情報提供の発信のほか、特定の利用者向けの情報発信を実施する。
- 例えば、地区別に運行する公共交通情報の発信や、高校生・保護者向けに通学に使用可能な路線の情報を新学期に発信するなど、特定の利用者にわかりやすいような情報提供手段を検討する。

実施主体	南相馬市、交通事業者
スケジュール	令和8年度： 令和9年度：総合的な公共交通案内ツールの作成 令和10年度：総合的な公共交通案内ツールの継続作成（更新） 令和11年度：公共交通利用促進情報の発信 令和12年度：

施策８　交通拠点のユニバーサル化

○主要バス停における上屋・ベンチ等の整備

・通学利用や高齢者利用が多いと想定される主要バス停を中心に、上屋・ベンチなど整備を検討し、誰もが安心して利用できる待合環境を構築する。

・特に学校や病院等の最寄りバス停では雨天時や夜間などでも安全に待てる環境を優先的に実施する。

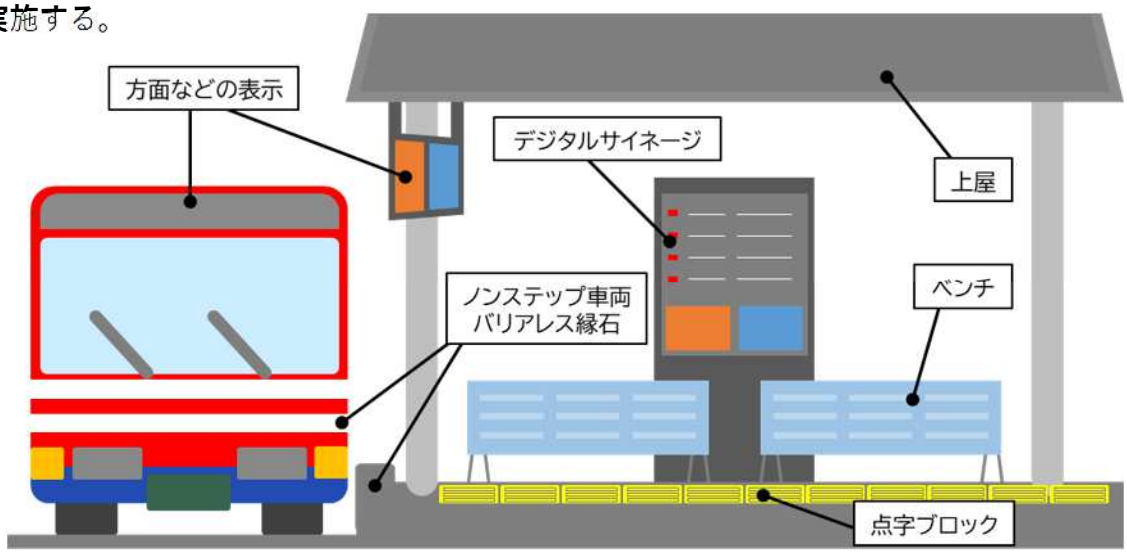


図　バス停の整備イメージ

○主要施設と協力した待合環境の整備（機能向上）

・上記取組のほか、市の中心に立地する主要目的地などのバス停等の整備においては、目的施設などと連携した待合環境の機能性向上を図る。

・具体的には、敷地内への車両の乗り入れや、施設の既存スペースを活用した屋内などでの情報提供・待合環境の整備、バス停までの導線確保等を検討する。

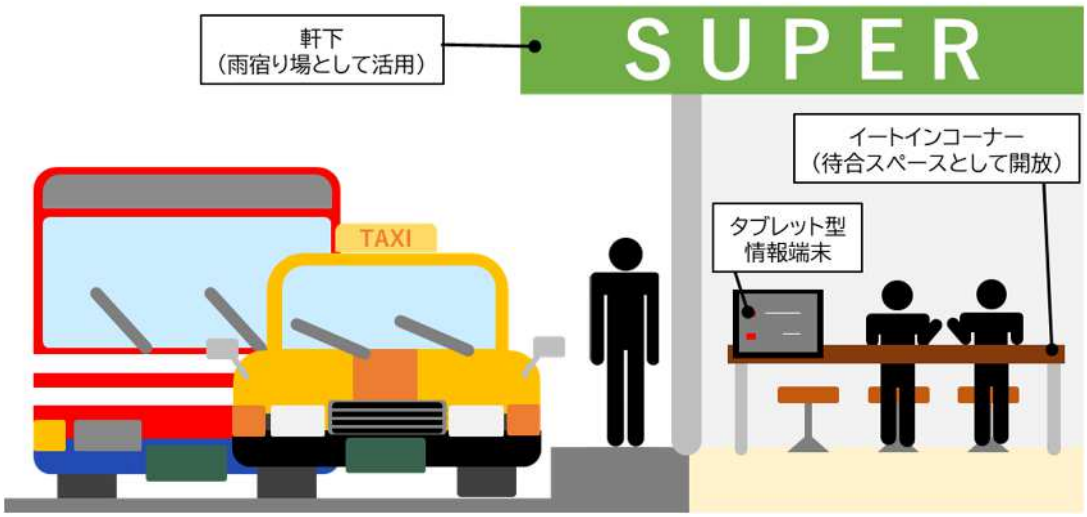


図　主要施設と連携した待合環境の整備イメージ

実施主体	南相馬市、交通事業者、関係施設
スケジュール	令和8年度：施策１～3に併せ内容検討 令和9年度：上屋・ベンチ等の整備 令和9年度～令和12年度：主要施設と協力した待合環境の整備

施策９　公共交通利用のきっかけづくり

○市内学校向け「公共交通の学びと体験教室」の開催

- 小中学校を対象に、バスや鉄道の乗り方やマナー、地域の交通を守る意義を学ぶ出前授業を実施する。
- 実際の乗車体験を交え、子どもたちが公共交通に親しみ、利用のきっかけをつくり、将来の利用促進とともに、家庭への波及効果を期待する。



図　体験教室のイメージ



図　乗車体験学習(大阪第一交通株式会社)

○高齢者団体向け「安心乗り方講座」の開催

- 高齢者クラブや地域支援センター等と連携し、タクシーや路線バス、鉄道の予約方法や使い方、利用マナー等を学ぶ講座を開催する。
- バスや鉄道の乗り継ぎやタクシーの有効利用などを含むお出かけ講座を併せて行い、市内の公共交通をかしこく利用できる方法を学べる講座とする。



図　高齢者向け乗り方講座のイメージ

○モビリティ・マネジメントの推進

- 公共交通で移動のモデルケースを策定し、日常の公共交通利用がイメージできるよう情報展開を行う。加えて、日常の移動において自家用車以外にも公共交通という選択肢があることを広く認知してもらうため、モビリティ・マネジメントの取組を推進する。

実施主体	南相馬市、交通事業者、地域住民、関係施設
スケジュール	令和8年度：関係主体との企画検討 令和9年度～令和12年度：市内学校や高齢者団体等へ向けた出前教室の開催適宜実施 日常の移動において公共交通の利用を促すＰＲの実施

施策 10　安定的に運行可能な体制づくりの推進

○公共交通業界の PR

・将来的な運転士不足に対応するため、交通事業者と連携しバス・タクシーなどの事業 PR を実施。運転職への関心を高める。



図　バス・タクシー合同運転体験会（愛知県豊橋市）

○スキルアップ支援

・高校生・大学生や主婦・シニア層などを想定し、交通事業者の資格取得支援やキャリアパスの紹介等を行い、業界への理解促進と人材確保を目指す。



図　シニア向け採用イメージ（東栄タクシー）



図　女性運転士のキャリアパス紹介（一般社団法人女性バス運転手協会）

実施主体	南相馬市、交通事業者、地域住民、関係施設
スケジュール	令和8年度：関係主体との企画検討 令和9年度～令和12年度：公共交通業界のPR実施 令和9年度～令和12年度：スキルアップ支援の実施

4-２事業体系とスケジュール

○本計画の目標達成に向けて、令和 12 年度までに実施する施策を整理した。
○各取り組みの内容については、南相馬市が主体となり、各実施主体と連携を図りながら進めることとする。

事業	施策内容	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実施主体				
							南相馬市	交通事業者	地域住民	関係市町村	関係施設
1	輸送効率の向上	一体的な運行体系の検討	試験運行 / 検討 / 本格運行移行				●	●			
			効果検証を行いつつ適宜内容の見直し								
2	主要施設間を繋ぐ交通手段の確保	運行計画検討	試験運行	本格運行移行検討			●	●			●
			効果検証を行いつつ適宜内容の見直し								
3	交通網の再編	運行計画検討	必要に応じた生活便の検討				●	●	●	●	●
			学校等における路線バス・スクールバス利用の整理調整								
4	広域路線との連携とネットワークの構築	市内外を結ぶ広域移動手段の維持と乗り継ぎダイヤの最適化					●	●	●	●	●
		新たな移動ニーズに対応した目的地設定の再検討									
5	交通空白地域の解消	日常移動が可能な公共交通網の構築		見直しに応じて定期的に更新			●	●			
6	交通分野におけるDXの推進	新たな利活用方策の検討	GTFSデータの作成	ダイヤの見直しに応じて適切に更新			●	●	●		
		キャッシュレス決済・電子情報サービス等の活用促進									
7	総合的な公共交通案内ツールの作成・整備		総合的な公共交通案内ツールの作成	総合的な公共交通案内ツールの継続作成（更新） 公共交通利用促進情報の発信			●	●			●
8	交通拠点のユニバーサル化	施策１・施策2・施策3併せ内容検討	上屋・ベンチ等の整備				●	●			●
			主要施設と協力した待合環境の整備								
9	公共交通利用のきっかけづくり	関係主体との企画検討	市内学校や高齢者団体等へ向けた出前教室の開催適宜実施				●	●	●		●
			日常の移動において公共交通の利用を促すＰＲの実施								
10	安定的に運行可能な体制づくりの推進	関係主体との企画検討	公共交通業界のPR実施				●	●	●		●
			スキルアップ支援の実施								

5. 計画の推進体制・推進方法

5-１計画の推進体制

○計画の推進にあたっては、本市が中心となって住民、交通事業者及び関係機関等と連携・協働して取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
○引き続き下記の関係主体等で構成された「南相馬市地域公共交通会議」の管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認等を行い、計画を着実に推進していく。

表　関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
南相馬市 （南相馬市公共交通活性化協議会）	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図る。 〇公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○他の分野との連携を図るための ‘橋渡し ’となる役割を担う 〇市全体での取り組みの推進を図る。
地域住民	○公共交通の改善、利用促進に向けての意識の醸成。 〇積極的な意見・アイディアの提供。 〇公共交通の利用と確保・維持に向けた取り組みの推進を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、サービスの提供。 〇本計画に基づいた事業の展開への協力。 〇持続可能な公共交通に向けたサービスの向上を推進。
関係機関	○必要に応じて南相馬市や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言を行う。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性及び妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

5-２計画の推進方法

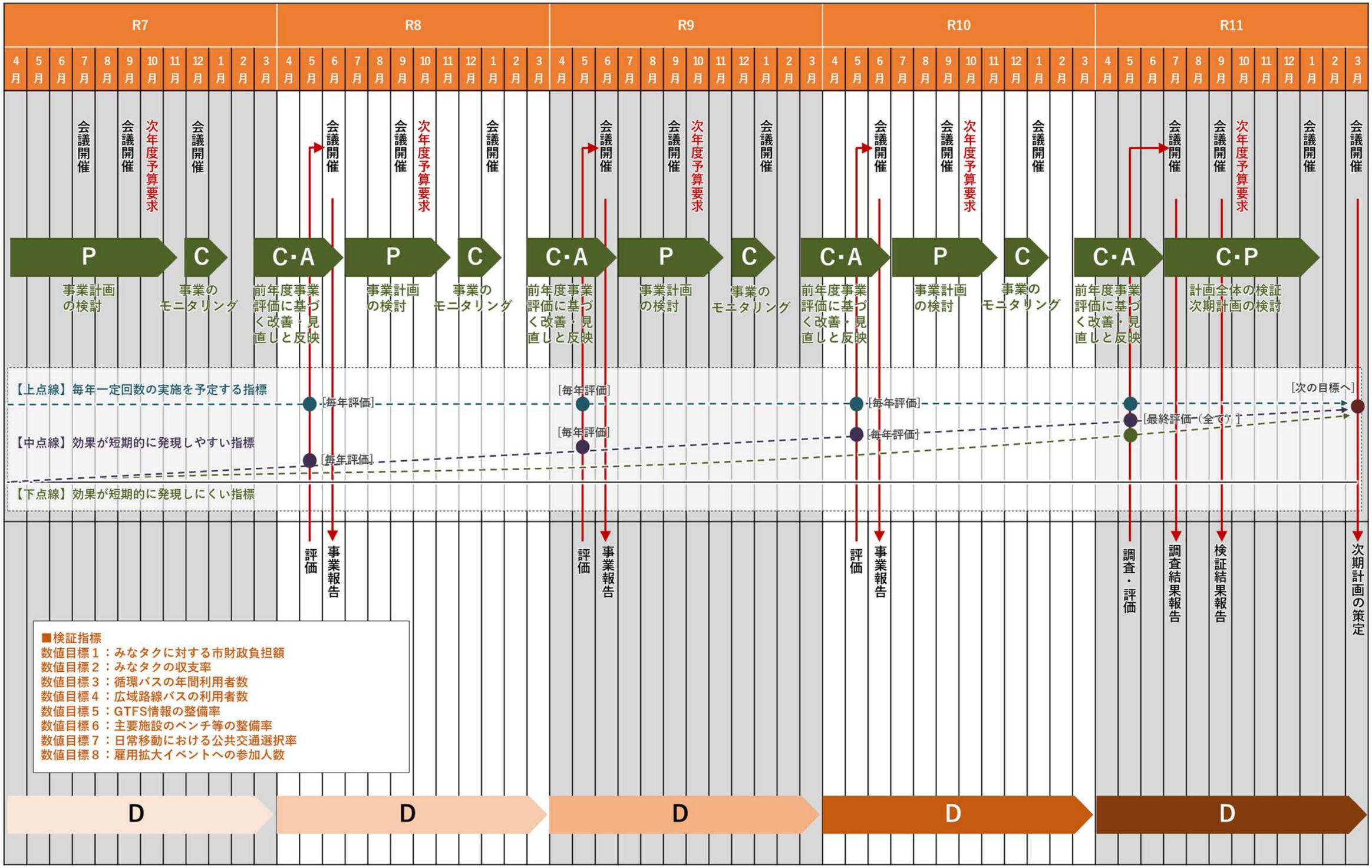
○基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施する。

○具体的な事業内容を踏まえて、設定した指標及び目標値を用い、本計画の定量的な効果について把握する。



図　PDCA サイクルイメージ

●PDCA サイクルの取組スケジュール



南相馬市地域公共交通計画

策定：2026 年（令和 8 年）　月

作成：南相馬市 生活環境課 市民生活係（公共交通システム推進担当）
〒975-8686　福島県南相馬市原町区本町 2 丁目 27 番地
TEL：0244-24-6565