

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生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	コミュニティバス計画立案⇒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

平成21年度実施事業の概要

実証運行に関する取り組み(右図参照)

- おだか e-まちタクシーの運行区域拡大
 - ・原町南部(旧行政区の交通空白地)への対応として、「おだか e-まちタクシー」の運行エリアに「原町駅前」を導入
 - 小高区から原町区内の病院等へのシャトルバス運行
 - ・小高区長から要望が高い、小高区から原町区内の医療施設へのシャトルバスの導入
 - おだか e-まちタクシー車両の入れ替え
 - ・歩行補助器具を使用する利用者対応(利用者の70%が70歳以上)として、車椅子対応の乗降台の導入
 - 様々な利用促進策の実施
 - ・原町区南部エリアの7つの行政区の「健康世帯(11世帯)の個別訪問を行い、利用促進に関する具体的な説明を実施
 - ・小高区若年者会にて説明を実施するとともに乗降台にシャトルバスを結車させ出発までPR
 - ・シャトルバス利用者に対するポイントサービスの実施

その他実証運行へ向けた検討

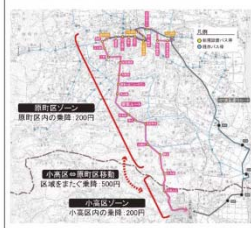
- 鹿島区デマンドシステムの導入検討
 - ・03年度より現状の公共交通サービスの利用実態を把握
 - ・地区別ワークショップの実施し、住民の意見を集約
 - ・公共交通検討会を組織し、病院送迎バス及びスクールバス運営を見直しを検討
- 原町区路線バスの見直し、市街地循環バスの導入検討
 - ・03年度より現状の公共交通サービス利用実態を把握
 - ・地区別ワークショップの実施し、住民の意見を集約
 - ・公共交通検討会を組織し、市街地循環バス導入等を検討
 - ・3区を選挙する公共交通サービスの検討(補助対象外)
 - ・JR常磐線活性化対策協議会を通じてPR活動等を実施



平成22年度実施事業の概要

小高区⇄原町区シャトルバスの実証運行

- 【事業内容】
 - 小高区「ふれあい広場」を発着として、旧国道沿いを経由して原町区内へ向かうシャトルバス運行。
- 【運営主体】 南相馬市
- 【運行主体】 有限会社はらまち旅行
- 【運行期間】 平成22年10月1日～平成22年12月31日
- 【運行日】 平日のみ(土日祝日・年末は除く)



鹿島区路線バス再編の実証運行

- 【事業内容】
 - 通学対応した既存路線のルート・ダイヤ再編。
- 【運営主体】 鹿島市
- 【運行主体】 福島交通株式会社
- 【運行期間】 平成22年10月1日～平成23年3月31日
- 【運行日】 現状とあり

- その他:調査・検討、利用促進関連
 - ・小高区の実証運行
 - ・実証運行利用実態の分析、本格運行に向けた課題整理など
 - ・鹿島区の実証運行
 - ・実証運行利用実態の分析、既存路線再編の検討など
 - ・原町区の実証運行
 - ・既存路線再編の検討、市街地循環バス導入の検討など
 - ・公共交通利用促進の取り組み
 - ・小高区及び鹿島区実証運行の周知・PR、利用促進向上の検討など

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

◆『**利用しなくなる仕掛け**』～**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。

