



本市の公共交通施策について

令和6年度第1回
いわき市地域包括ケア推進会議 資料

令和6年8月21日(水)
都市建設部 公共交通課





1 本市の交通の現状

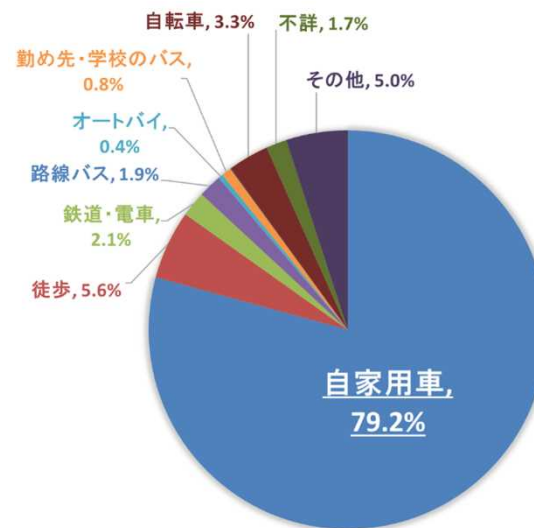


【過度な自家用車依存】

鉄道、路線バスなどの公共交通機関の利用者は低い状況にあり、**自家用車分担率は約79%と中核市の中で最も高い状況**

順位	都市名	自家用車分担率
1位	いわき市	79.2%
2位	福井市	74.1%
3位	八戸市	73.9%
4位	前橋市	73.8%

表 常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者割合



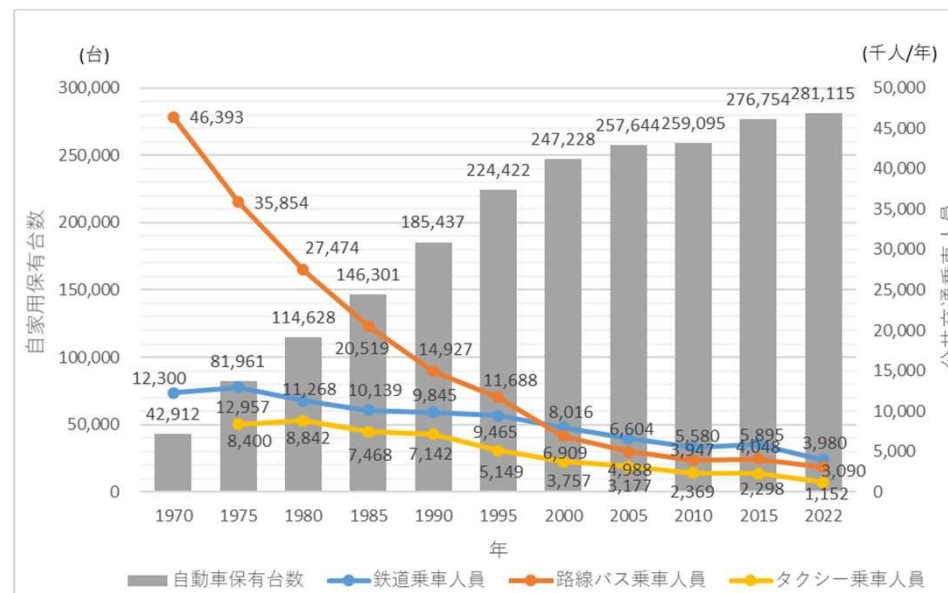
【公共交通利用者の減少】

○ 公共交通の利用者減少にコロナ禍が拍車をかけている状況

○ 公共交通のサービス水準が低下し、公共交通の維持にも重大な影響



自家用車を運転しないでも生活することが可能なライフスタイルへ転換

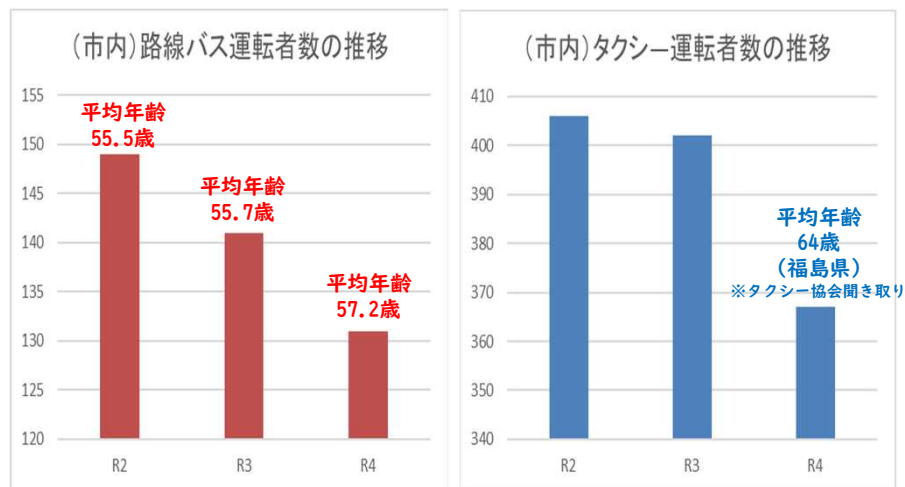




1 本市の交通の現状



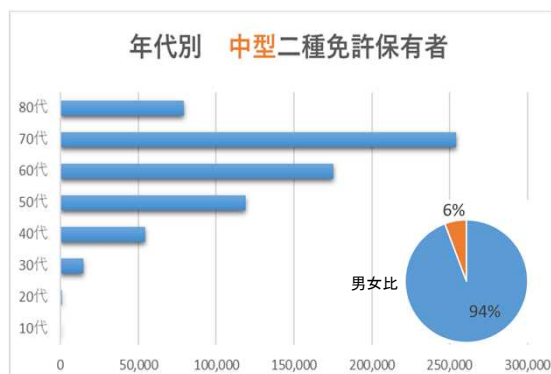
① コロナ禍等による事業の縮小や高齢化に伴う運転手不足



② 2024年勤務時間インターバル制度導入への対応



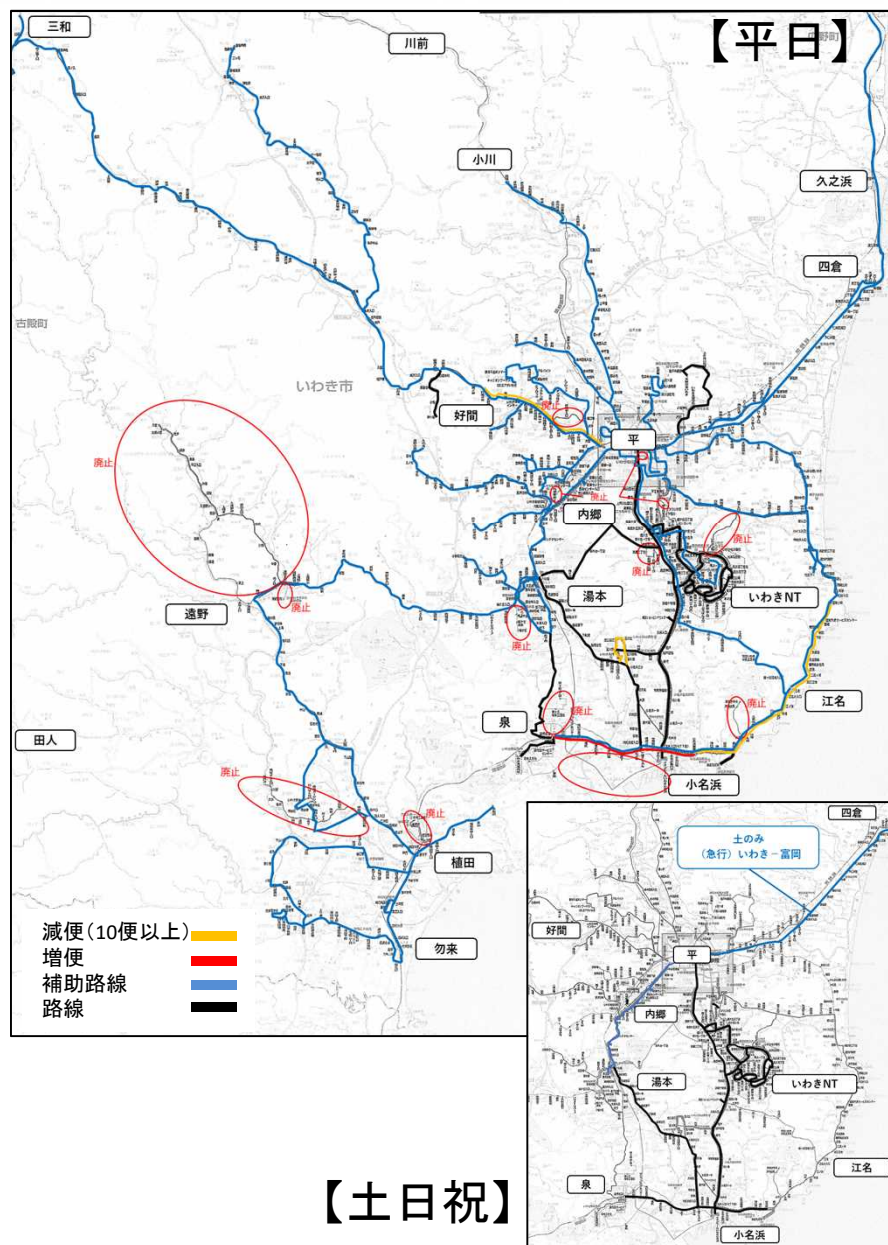
公共交通維持のために乗務員の新規雇用が求められている



1 本市の交通の現状

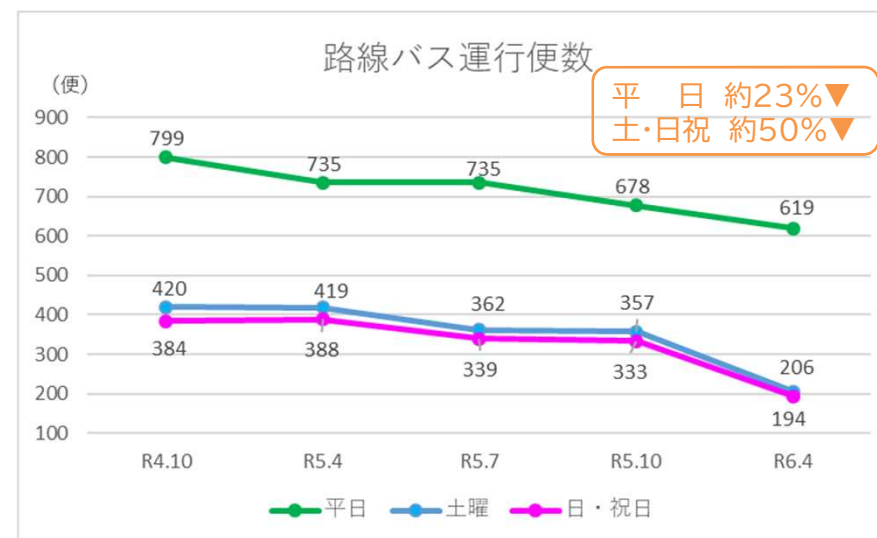


【令和6年4月からのバス路線網図】



深刻な運転手不足と路線経営悪化により、減便を重ねざるを得ない状況

- (1) 住宅団地乗入・経路系統の廃止
 - 若葉台、桜が丘、洋向台、泉ヶ丘ハイタウン など
- (2) 学校乗入（直行）系統の廃止・減便
 - 海星高校、平工業高校、平商業高校、菊田小学校 など
- (3) バス補助路線の一部廃止、支線系統等の減便・廃止
 - 入遠野、好間、江名～豊間 など
- (4) 利用者が見込まれる路線のダイヤ強化
 - 平－NT、平－小名浜、平－湯本





2 地域公共交通に関する国の方針



戦後

- 増大する需要に対応した**交通サービスの安定供給**を確保
- 交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

- 競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進
- 国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等

2000年代～

- 地域公共交通については地域交通法の制定・改正により、各自治体を中心に「**望ましい交通ネットワーク**」を追求

2007年 地域公共交通活性化再生法（市町村による協議会・計画の制度を創設・計画に盛り込むことができる各種事業を創設）

2013年 交通政策基本法の制定（基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等）

- 2014年
 - **都道府県**による協議会・計画も可能に
 - 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ
- 2020年
 - 計画の作成を**自治体の努力義務**に
 - 交通資源を**総動員、競争から協調へ**（※独禁法特例法も制定）

2023年 地域交通法の改正

地域公共交通を「**連携・協調（共創）**」によって「**リ・デザイン**」し、対症療法だけでない**体質改善**を進め、高齢化等に伴う**地域課題を解決**。

（制度面）

- 交通政策のさらなる強化
- 地域経営における連携強化
- 新技術による高付加価値化

（財源面）

- 各種予算の拡充
- インフラ整備予算の活用
- 財政投融资・税制特例の活用



2 公共交通に関する国の方針



地域公共交通のリデザインとは

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する**「交通DX」**、車両電動化や再エネ地産地消など**「交通GX」**、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

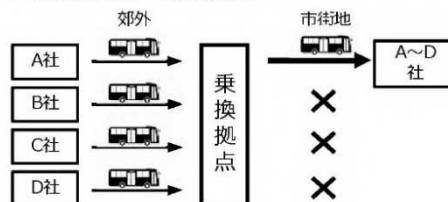
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現





2 公共交通に関する国の方針



地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係府省庁が連携し、交通の「リ・デザイン」と社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

<将来の人口増減状況>

・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2050年)

<路線廃止の状況>

・路線バス：約2万kmの路線が廃止(2009年度～2022年度)
・鉄道：約589km、17の路線が廃止(2009年度～2022年度)

<ドライバー数の状況>

・乗合バス：約12%減少(2019年度～2021年度)
・タクシー：約15%減少(2019年度～2021年度)

<居住地域に対する不安(地方部)>

・公共交通が減少・自動車が運転できないと生活できない：約40%
・徒歩圏内のコンビニ・スーパー、病院などの施設が少ない：約30%
(※2017年国勢調査(国勢調査関係))

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難
- ⇒地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

B：地方中心都市など

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題
- ⇒地域の公共交通の再評価・徹底活用

C：大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充

D：地域間

- 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

●自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

- ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中
- ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討

●地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）

4月1日より取組開始

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していただくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ

- 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進
- 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
- 自家用有償旅客運送の積極的な活用
- 地域の輸送資源の活用推進

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、地域住民の混乗、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等を推進するための事項を明確化

- <教育・子育て・スポーツ分野>
- スクールバス
- 放課後児童クラブの送迎
- <介護・福祉分野>
- 介護サービス事業所等の送迎

- <医療分野>
- へき地患者輸送車の送迎

<分野共通>

- 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
- 送迎活用等に係る道路運送法の取扱い

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化



取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ

- 多様な関係者の協議会参加
- モニタリングチーム(自治体と事業者等)
- デジタル活用による運営効率化等

※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

- 「モデルアーキテクチャ(標準構造)」に基づくシンプルで実効的な計画策定
- 移動に関わるデータ(人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等)の作成・共有・活用等

施策のアップデート

新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける施策の充実・強化へ

- 自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用
- 新技術・デジタル技術の活用
- 貨客混載の推進
- モビリティの機能強化
- 交通事業者の共同経営
- エリア一括協定運行

都道府県によるサポート(中小市町村との連携・協働)

- リ・デザイン(実証運行、新技術等先導)
- デジタル(データ共有・活用の推進)
- ヒト&プレイス(人材育成、ネットワークの場)

国によるサポート

伴走体制の構築

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもと、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う取組を検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI

目標年次：2027年度
(デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)

- ✓各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100
- ✓他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100

- ✓自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100
- ✓AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500
- ✓自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応



3 いわき市の公共交通施策

いわき市地域公共交通計画

(令和5年3月策定)

超高齢社会に対応した地域にとって
望ましい地域旅客運送サービスの姿
を明らかにする。



基本目標Ⅰ

主にまちなか・拠点間

選ばれる公共交通の構築

- ✓ 運賃、ダイヤの最適化を進めるとともに、多様な移手段と連携して利便性、採算性の向上を図ります。
- ✓ 将来の公共交通ネットワークを見据えた持続あるバス路線に再編します。

ルート・駅・バス停



基本目標Ⅱ

主に公共交通不便地域

セーフティーネットとなる公共交通の確保

- ✓ 地域の輸送資源を総動員して各地域の移動ニーズに応じた共創型の移動サービスを産学官民連携のもとで検討・導入を進めます。



基本目標Ⅲ

都市圏全域(市内全域)

新技術等を活用した移動手段のサポート

- ✓ 交通サービス全体の利便性を高めるMaaSの構築を推進します。
- ✓ シェアリングサービスの活用を検討します。
- ✓ 自動運転車両の導入を見据えた取組みを進めます。



施策の展開例





3 いわき市の公共交通施策



現在までの主な取り組み

住民ボランティア輸送【田人・三和】

・住民ボランティアドライバーにより、無償で運行。

※地区や利用者からの会費負担あり



DX化の推進【路線バス】

キャッシュレスICカード

1日定額乗り放題
学生・高齢者定額定期等のサービスもある



バスロケーションシステム

乗りたいバスの運行状況が、
スマホでチェックできる！



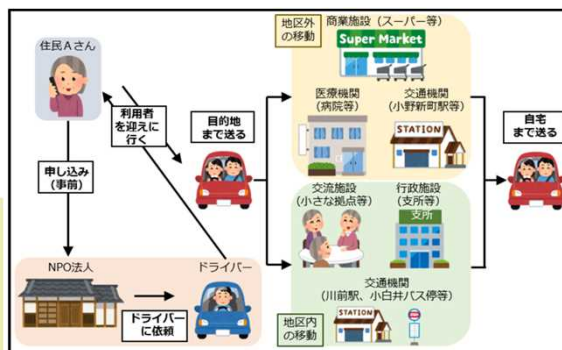
自家用有償旅客運送(交通空白地)【川前】

・NPOが運行主体となり有償で運行。

域内:100円/回

域外:2,000円/回

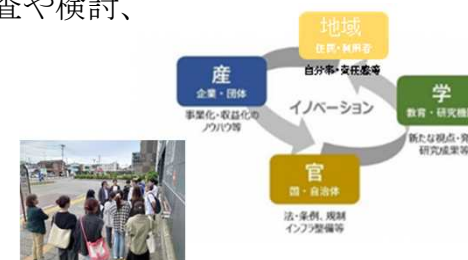
※乗合による割引あり



産学官民の連携による交通システムの構築【小名浜・常磐・小川】

- ・大学、高専に対して需要調査や検討、コーディネートを委託
- ・まちづくり団体等との協働
- ・ニーズ把握のためのアンケート、ヒアリング調査

➤実証に向けた計画策定



今後の取り組み

【様々な分野との連携強化】

高齢化社会の進展により、移動手段移動需要は一層高まる。

一方、既存の公共交通の供給にも限界がある。

分野の垣根を超えた移動手段の構築が求められる。



【真に公共交通を必要とする方の声を把握】

アンケートでは、ニーズが見えてこないことも。

高齢者等一人ひとりに寄り添う(=現場に近い)方の支援・協力が不可欠



タクシー運賃補助(実証実験)【久之浜・大久、四倉、遠野】

・一定運賃を越えた額を行政が負担し、利用者は、定額で利用可能。





4 医療・福祉分野と連携した地域交通の事例



病院・自動車教習所の送迎への混乗【沖縄県糸満市】

- 2施設(病院・自動車学校)の協力のもと、混乗サービスを実施。
- 混乗できる利用者は、市内在住の65歳以上かつ、バスに1人で乗降できる者。
- (市から乗車証の交付を受けると、運賃無料で利用可能)
- 送迎バスの運行本数は1日53本(病院25本、自動車学校28本)で、
- 任意の送迎バス停留所で乗降が可能。
- 糸満市は、混乗者の保険と混乗に係る消耗品費を負担。



資料：糸満市HPより作成

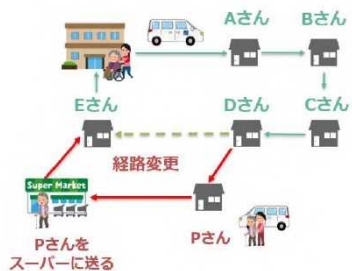
病院・自動車教習所の送迎への混乗【千葉県我孫子市】

- 令和2年3月現在、市内で送迎バスを運行する病院、福祉施設、自動車教習所の計9施設の協力のもと混乗を実施。
- 対象者は、我孫子市内在住の満65歳以上の高齢者または障がい者で、車両に単独または介助者の援助で乗降できる者が利用可能。
- 混乗は、送迎バスの空席がある場合に限り、運賃無料で利用可能。
- 利用には、市に申請することで交付される「パスカード」を運転者に提示することが必要。
- 我孫子市は混乗利用者分の傷害保険料費用とパスカードの印刷費用を負担。



介護施設の送迎への混乗【兵庫県豊岡市】

- デイサービス施設の利用者が非通所日に買い物等の外出をする際に、他の利用者を輸送している送迎車両の空席を有償で利用可能なサービス。
- デイサービス施設の運営事業者が、介護タクシー事業者として車両を運行、同社が運営するデイサービス施設の利用者のうち、自力での移動が可能な約50人を対象にサービスを提供。
- 自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)として運行され、運賃は1回500円。利用範囲は、所要時間の増加が概ね10分以内の範囲。
- 「ちょい乗り」利用者との相乗りが発生した場合も、通所送迎に送迎減算は適用されない。
- 令和6年1月より、ニーズの増加に対応し、運行車両を大型化。



出典：豊岡スマートコミュニティ推進機構
▲「ちょい乗り」のサービス提供イメージ

福祉施設車両の買い物アクセスへの活用【東京都町田市】

- 鞍掛台地区の近隣3箇所の社会福祉事業所の送迎車・運転手を活用し、無料巡回バス「くらちゃん号」を運行。
- 平日週2回、地区とコミュニティセンター、スーパーを結ぶ定時定路線で、1日5便運行。
- 運転手の人件費、燃料等の経費は、地域公益事業として社会福祉事業所が負担。
- 町田市から支えあい交通補助金が拠出されておりバス停の設置やチラシの発行に利用。



資料：鞍掛台買い物・外出支援プロジェクト資料より作成