

いわき市生活交通ビジョン

～みんなで創り育む

公共交通ネットワークいわき～

平成24年3月

いわき市

はじめに



本市においては、モータリゼーションの進展や道路網の整備などにより、自家用自動車が高利便性の高い移動手段として定着する一方、本市公共交通の根幹を成す路線バスにつきましても、利用者減少による採算性の悪化に伴い、便数の減少や路線の統廃合が行われ、公共交通空白地域が生じている状況にあります。

また、平成 14 年に施行された道路運送法の改正により、路線バス事業の需給調整規制が廃止されるとともに、国の補助制度の改正に伴い、単一市町村のみを運行するバス路線への補助が廃止され、本市内のバス路線は国の補助対象外となるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しております。

このような中、本市においては、交通事業者の経営努力とあいまって、路線バスの維持を目的とした市独自の補助制度などにより公共交通の維持・確保を図ってまいりましたが、利用者減少に歯止めをかけるまでには至っておりません。

一方、東日本大震災においては、震災直後から路線バスが機動力を発揮し、その重要性が改めて認識されるとともに、今後見込まれる人口減少や少子高齢化の進行、地球規模で進む環境問題等により社会環境が大きく変化するなかで、公共交通に期待される役割はますます増大していくものと考えております。

このような状況を踏まえ、本市においては、誰もが利用しやすい交通手段の実現を目指し、将来に向け持続可能な公共交通を構築するため、市民代表、交通事業者、学識経験者等で構成する「いわき市公共交通活性化推進委員会」からの報告をもとに、本市の望ましい公共交通のあり方と公共交通施策の方向性を定める「いわき市生活交通ビジョン」を策定いたしました。

今後、この「いわき市生活交通ビジョン」に基づき、公共交通に関する施策を推進してまいります。行政、交通事業者、商業等事業者はもとより、市民の皆様と一丸となり、「みんなで創り育む公共交通ネットワークいわき」を基本理念に、よりよい本市の公共交通を作り上げてまいりたいと存じますので、より一層の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成 24 年 3 月

いわき市長 渡辺 敬夫

目 次

序 章	ビジョン策定にあたって	4
序-1	ビジョン策定の背景と目的	4
序-2	ビジョンの位置づけ	5
序-3	ビジョン計画期間	5
序-4	震災復興へのビジョンの活用	6
第1章	現状と課題	7
1-1	公共交通の現状	7
1	鉄道	7
2	路線バス	8
1-2	公共交通を取り巻く社会環境	9
1	人口減少・少子高齢化	9
2	マイカー依存	9
3	地域の活力低下	11
4	法制度の変遷	11
1-3	公共交通の課題	12
1-4	公共交通の課題への対応	13
第2章	基本理念・基本目標・基本方針	14
2-1	キーワードの抽出	14
2-2	基本理念	15
2-3	基本目標	15
2-4	基本方針	16
第3章	施策展開方針及び基本的施策	17
3-1	基本方針「公共交通利用の意識づくり」関連	17
3-2	基本方針「公共交通を支え続ける体制づくり」関連	18
3-3	基本方針「地域の実情に即した公共交通づくり」関連	18
3-4	基本方針「利用しやすい公共交通環境づくり」関連	19
3-5	基本方針「交流と賑わいを支える公共交通づくり」関連	19

第4章	公共交通ネットワークの方向性	20
4-1	公共交通サービスの考え方	20
1	市計画における本市のネットワークイメージ	20
2	各生活圏エリアにおける公共交通サービスの考え方	22
4-2	公共交通ネットワークの方向性	23
4-3	交通手段の設定	23
4-4	公共交通ネットワークイメージ図	24
第5章	基本的施策の推進方策	25
5-1	推進スケジュール	25
1	推進スケジュールの考え方	25
2	推進スケジュール	26
5-2	役割分担	27
5-3	推進体制	28
5-4	成果指標の設定	29
＜参考資料＞		
資料1	「いわき市公共交通活性化推進委員会」開催経過	32
資料2	「いわき市生活交通ビジョン策定関係課長会議」開催経過	32
資料3	「いわき市公共交通活性化推進委員会」委員名簿	33
資料4	「いわき市生活交通ビジョン（素案）」に対する パブリックコメント実施結果	34

序 章 ビジョン策定にあたって

序－1 ビジョン策定の背景と目的

本市では、市域が 1,231 ㎢という広大な面積に加え、広域多核型の都市構造や市街地の拡大、更には高度経済成長期のモータリゼーションの進展に伴い、自家用自動車の普及が進む一方、少子高齢化や国のバスに対する補助制度の改正など、様々な要因により、公共交通利用者の減少とともにバス路線の廃止が進み、公共交通空白地域が発生している状況にあります。

具体的には、市民が日常生活等の移動で自動車を利用する割合が約 70%に達している一方で、公共交通利用の割合は約 5%（鉄道 2%、路線バス 3%）にとどまっており、公共交通の利用者数は昭和 40 年代をピークに減少を続けております。特に路線バス利用者の平成 21 年度利用実績は、ピーク時と比較すると約 90%の減少となっております。

また、平成 13 年度には、道路運送法の改正による路線バスの新規参入等への規制緩和や補助制度改正による単一市町村を運行するバス路線への補助の廃止、平成 18 年度には、再度の道路運送法改正により、移動制約者への対応や地域ニーズに即した交通等について協議を行う仕組みが構築されるなど、国の公共交通に係る法律や施策が大きく変化しております。さらに、平成 19 年 10 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、この中で、市町村は主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならないとされております。

これらを受け、本市においても、誰もが使いやすい交通手段の実現を目指して、望ましい公共交通のあり方と実施すべき公共交通施策の方向性を早期に定めることが望まれていたことから、平成 21 年 2 月に、市民代表や交通事業者、商業事業者、学識経験者等で構成する「いわき市公共交通活性化推進委員会」を設置し、2 年間の協議期間を経て、「(仮称)いわき市生活交通(※1)ビジョン」を取りまとめ、平成 23 年 2 月 15 日、同委員会から市長への報告が行われました。

市としては同委員会からの報告に基づき、公共交通の最たる受益者である市民が「地域の足は地域で守り育て」という主体的な意識を持ち、交通事業者や商業等の事業者と行政との緊密な連携のもと、一丸となって、地域特性にあった公共交通システムの構築と、それらが有機的に結合する公共交通ネットワークの構築を図り、将来に向け持続可能な公共交通をつくり上げることを目的として、「いわき市生活交通ビジョン」を策定するものであります。

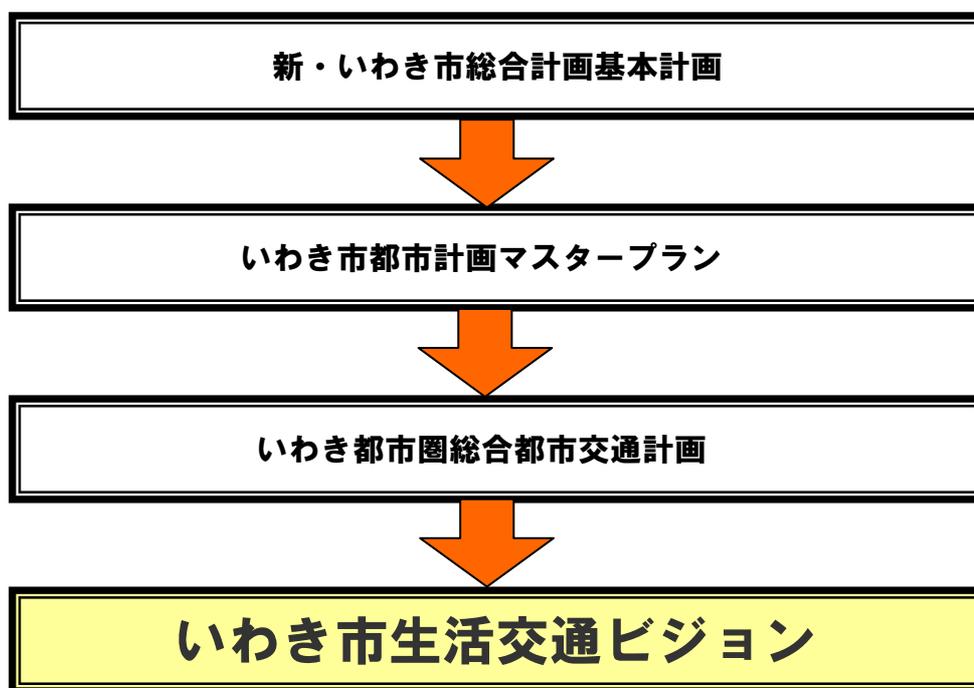
※1 生活交通

通勤、通学、通院、買物等、日常生活のうでで欠かすことができない公共交通

序-2 ビジョンの位置づけ

本市のまちづくりの指針については、「新・いわき市総合計画基本計画」を最上位計画とし、この基本計画に定める「本市がめざすべき姿」の実現を図る個別計画の一つとして「いわき市都市計画マスタープラン」を定め、更にこの個別計画が目指す都市づくりの実現を都市交通の側面から推進する「いわき都市圏総合都市交通計画（都市交通マスタープラン）」が定められています。

また、この3つの計画は、いずれもその目指すべき姿の実現の手段として、公共交通の維持・充実を掲げており、さらに、都市交通マスタープランには公共交通施策も位置づけられていることから、『いわき市生活交通ビジョン』は、その下位計画として位置づけ、公共交通に関する課題を抽出し、本市公共交通のあるべき姿、方向性を定めるものであります。



序-3 ビジョン計画期間

いわき市生活交通ビジョンの目標達成年次は、上位計画である「いわき都市圏総合都市交通計画」の目標年次と整合させ、平成37年とします。



序-4 震災復興へのビジョンの活用

平成23年3月11日に発生した東日本大震災により、鉄道については、市内を運行するJR常磐線、JR磐越東線ともに市内の全区間で運転が見合わされましたが、市内路線バスに関しては、震災直後も運行が継続され、その後一時的に運行が見合わされたものの、市内公共交通機関としては最も早く運行が再開され、震災1ヶ月後には、被災地区を運行する一部路線を除き通常運行となりました。

また、運転を見合わせたJR常磐線の運転再開までの間、バス事業者により、いわき駅から勿来駅までの各駅を結ぶ路線バスが運行されました。加えて、市といたしましても、東京電力福島第一原子力発電所の事故に伴い設定された屋内退避区域の解除を受け、久之浜大久地区住民の生活維持及び同地区の復興を促進するため、四ツ倉駅と久ノ浜駅間を結ぶ代行バスを運行しました。震災時にバスは、鉄道の代替輸送手段として、大きな役割を果たしたところであります。

更に、震災により避難を余儀なくされた子供たちの通学手段としてスクールバスが運行されるとともに、双葉郡を中心に、約2万人の方々が本市に避難されるなかで、仮設住宅と主要駅、病院等を結ぶ移動手段として、バス路線が新たに開設されました。

その他、ガソリンの供給不足が生じたことに伴い、ガソリンスタンドに自動車長時間並ぶ光景が市内の各所で見られ、マイカーの利用にも支障が生じたことにより、通勤時には一時的にマイカーからバス利用への転換が図られました。

このように、公共交通、特にバスに関しては、震災直後から機動力を発揮し、市民の移動手段として活用されたことを考慮すると、震災を通じ、公共交通の大切さと重要性が、改めて認識されたところであります。

いわき市生活交通ビジョンは、本市における公共交通の方向性を定めるものでありますが、公共交通が災害時の対応に加え、震災からの生活再建や復興に向けたまちづくりにも寄与することを考慮し、例えば、沿岸域の復興により新たに形成される地域への公共交通の構築など、震災復興と連携した取組みへの当該ビジョンの活用を図って参ります。また、東日本大震災の教訓を踏まえ、交通事業者や道路管理者等との連携を図り、災害発生時における初期対応の協議のあり方につきましても、検討を進めていくことといたします。

第1章 現状と課題

1-1 公共交通の現状

1 鉄道

本市の鉄道は南北に縦断するJR常磐線と市中心部から北西部に延伸するJR磐越東線があり、鉄道の総延長約70km、2路線あわせて14の駅を有します。

このうち、JR常磐線は、上野駅を起点として水戸駅、いわき駅を經由し、仙台駅に至る太平洋沿岸の幹線であり、「いわき駅～上野駅間」を約2時間20分、「いわき駅～仙台駅間」を約2時間で結んでいます(※1)。また、JR磐越東線は「郡山駅～いわき駅間」を約1時間30分で結ぶ路線であります。この2路線の結節点にあたる「いわき駅」を中心とした普通列車の運行本数は次のとおりです。

※1 東日本大震災以前の状況

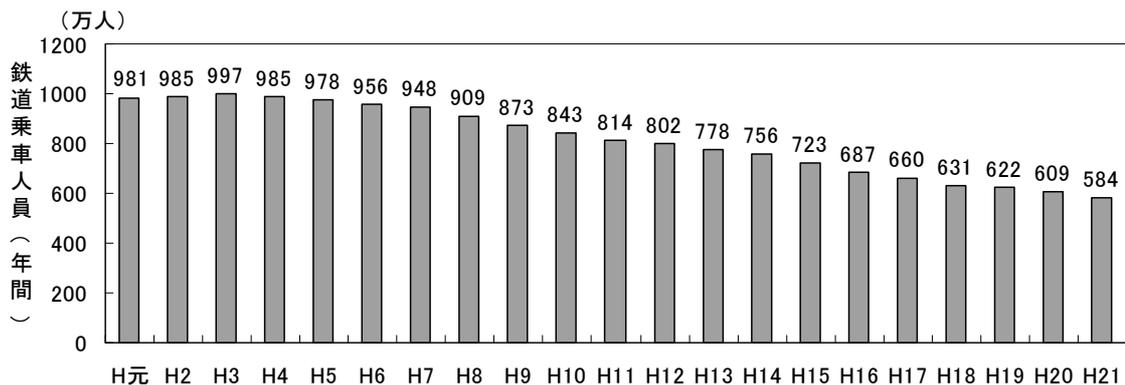
【1日あたりの市内普通列車運行本数】

常 磐 線	末続駅 ⇄ いわき駅 17往復(※2)	いわき駅 ⇄ 勿来駅 26往復
磐越東線	川前駅 ⇄ いわき駅 6往復	小川郷駅 ⇄ いわき駅 8往復

※2 東日本大震災以前の状況

乗車人員は、毎年数パーセントずつ緩やかに減少しています。(下図参照)

【本市における鉄道乗車人員の推移】



資料:いわき市統計書

※ 無人駅(末続、赤井、小川郷、江田、川前)については、乗車人員が公表されなくなったH18以降、鉄道乗車人員に含まない。

2 路線バス

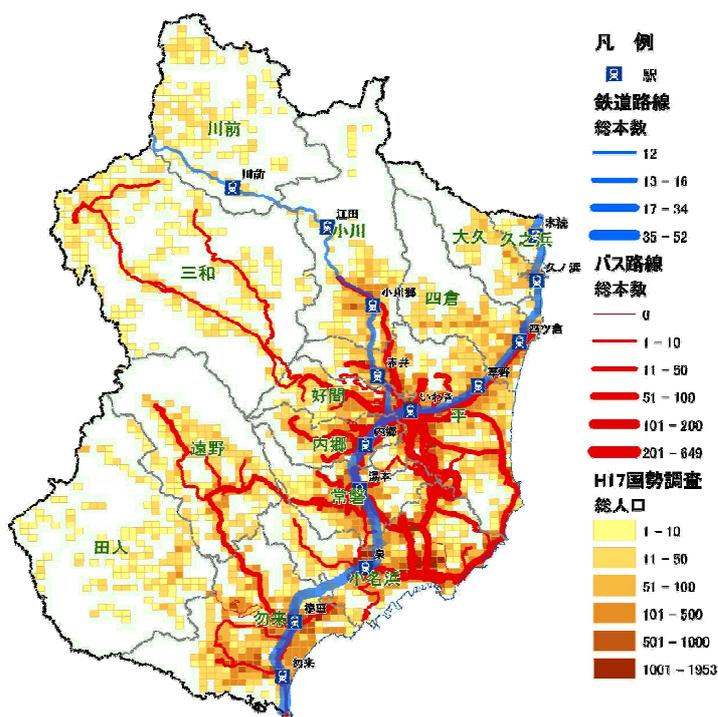
市内路線バスは、新常磐交通(株)により、約120路線(系統)が運行されており、路線の総延長は、約380kmとなっています。

バス路線網は、いわき駅など、主にJR駅を中心に形成されています。

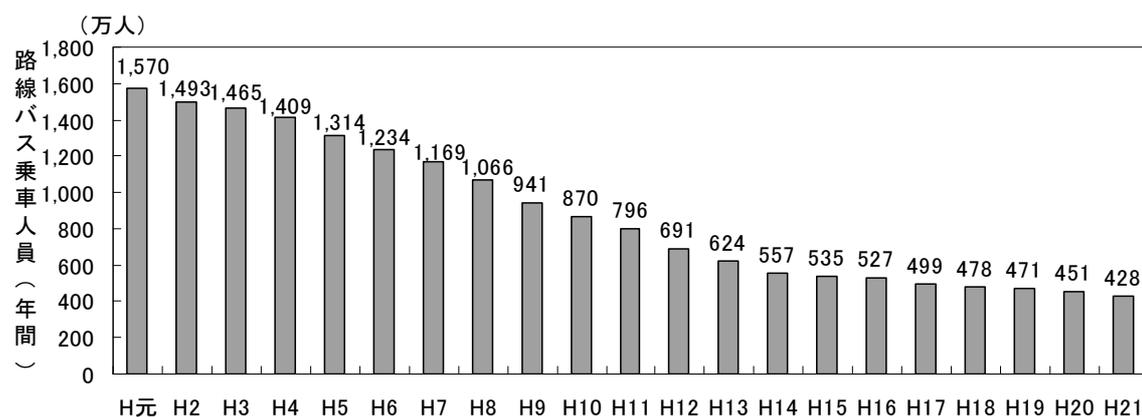
運行本数は国道6号沿線及び主要地方道小名浜平線沿線などで多くなっています。

一方、中山間地域では路線が長距離となり、少ない本数で運行されています。また、市内13地区のうち、川前、田人、久之浜・大久地区においては、路線バスが廃止され、運行していない状況にあります。

乗車人員は著しく減少しており、平成元年度の1,570万人から、平成21年度には428万人へと、1/3以下にまで落ち込んでいます。(下図参照)



【本市における路線バス乗車人員の推移】



資料:いわき市統計書

1-2 公共交通を取り巻く社会環境

1 人口減少・少子高齢化

本市の人口は、平成10年度の361,934人をピークに減少しており、一方で人口に占める65歳以上の高齢者の割合が増加しています。

このまま人口減少傾向が続けば、平成37年には30万人を割り込み、人口に占める高齢者の割合も約37%に達すると推計されています。

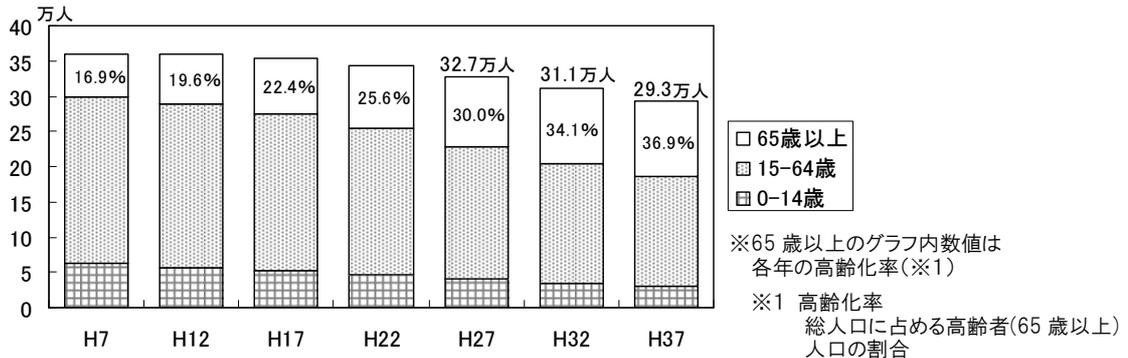


図1-1:年齢区分別人口推計結果(新いわき市総合計画後期基本計画参考指標より作成)

2 マイカー依存

市民の日常の移動手段は、高齢者や女性の運転免許保有者の増加などにより、約70%以上が自家用車(平成13年度調査)となるなど、マイカーへの依存が進んでいます。

また、それに伴う市内各所での渋滞により、排気ガスによる環境負荷(我が国の自家用乗用車の二酸化炭素排出量は全体の1割を占める)や、交通事故の増加など弊害も発生しております。特に、本市は市街地が分散した広域多核型の都市構造となっており、自動車から排出される一人当たりの二酸化炭素排出量は、他の都市と比べて多い状況にあります(図1-3)。なお、本市のマイカー保有台数は、平成元年の16万3千台から、平成22年には24万2千台へと約1.5倍に増加しています。

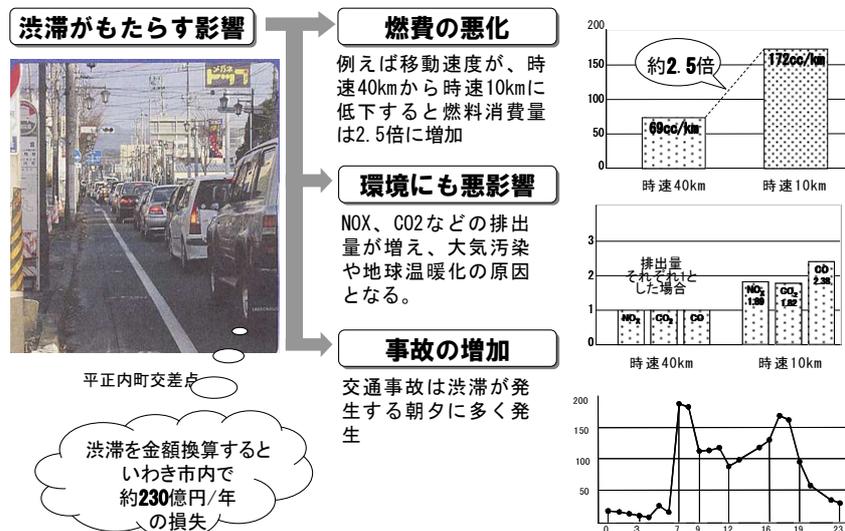


図1-2:H15 福島県渋滞対策連絡協議会パンフレットより

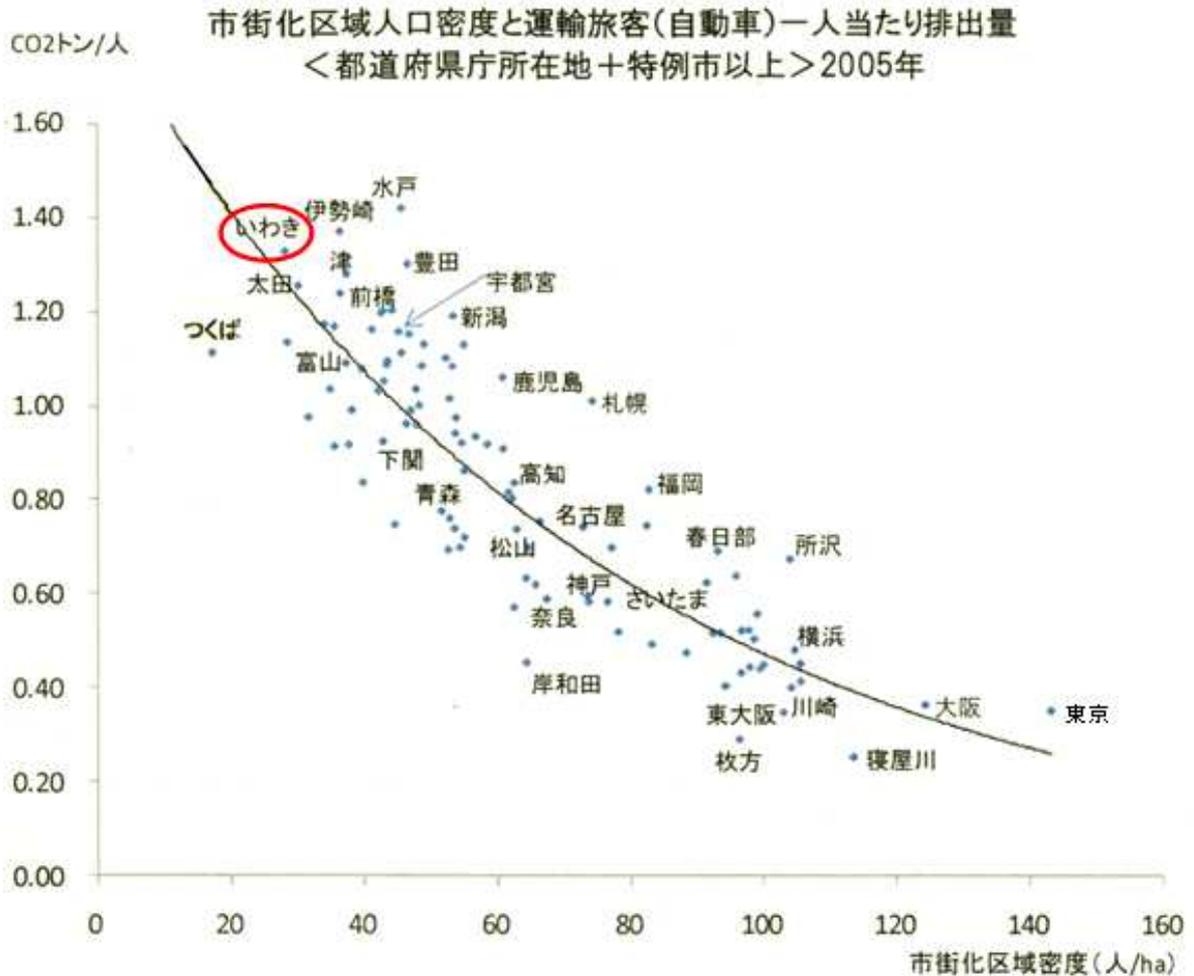
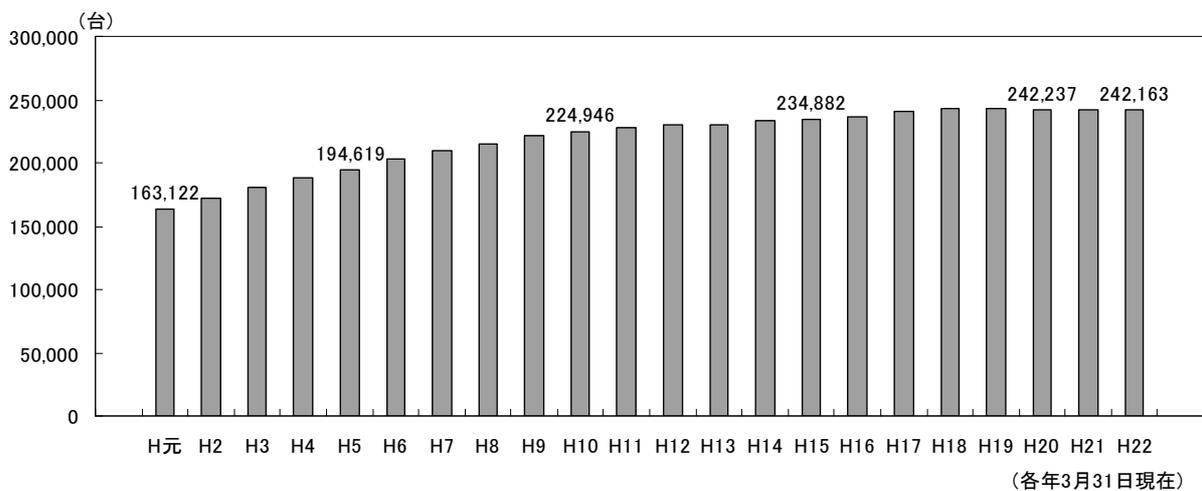


図1-3:地球温暖化対策地方公共団体実行計画(区域施策編)策定マニュアル(第1版)平成21年6月環境省より

【本市におけるマイカー保有台数の推移】



資料:いわき市統計書

※「マイカー」の種類:自家用乗用車、自家用貨物車、軽自動車(乗用・貨物)

3 地域の活力低下

本市では、市街地が郊外に拡大することにより、施設の郊外移転や大規模小売店舗の郊外立地などが進み、中心市街地や既成市街地では人口減少や商店街の衰退などが起こっています。一方、中山間地域では、人口減少や若年層の人口流出による過疎化及び高齢化が進行しています。

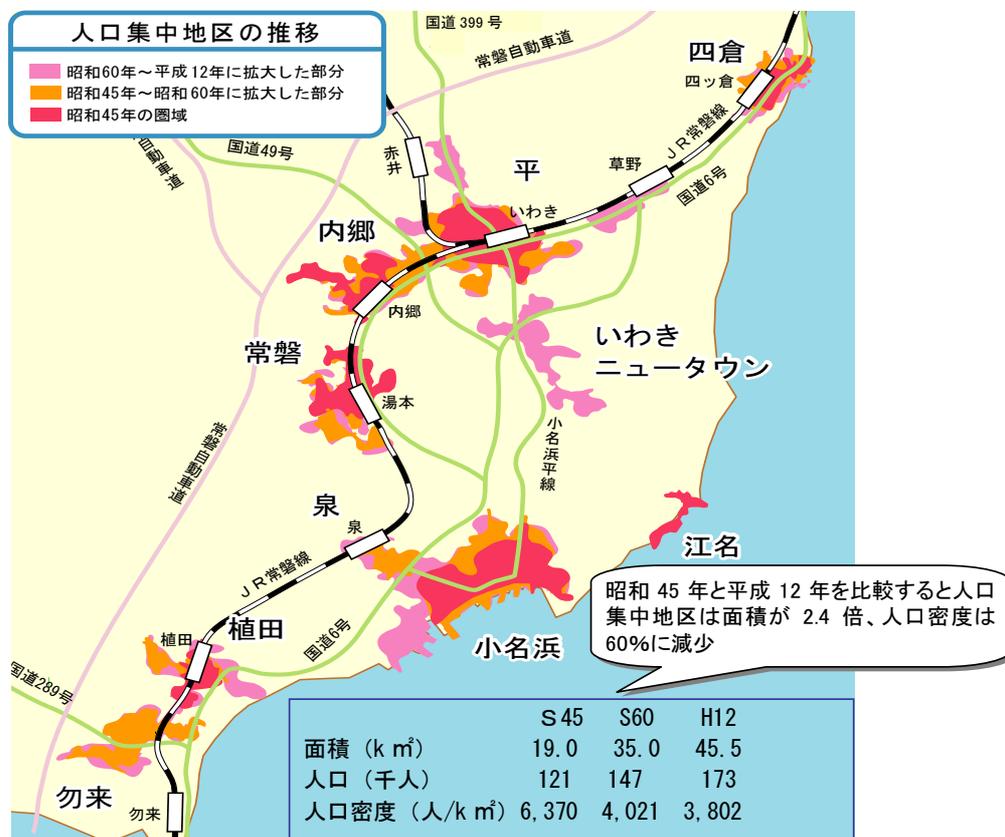


図 1-4: 人口集中地区(DID)(※1)の変遷

4 法制度の変遷

平成 12 年 5 月に改正された道路運送法（平成 14 年 2 月施行）では、需給調整規制（※2）が撤廃され、路線免許の認可制から許可制への変更や運賃制度の上限価格制の導入などにより、乗合バス事業への新規参入・退出を容易にし、事業の自由競争が促されました。また、平成 18 年 5 月改正の道路運送法（平成 18 年 10 月施行）では、地域の実情にあった公共交通の提供との観点から、乗合タクシーや過疎地有償運送などの法的位置づけも明確化されました。一方、平成 13 年 4 月からバス事業に対する国の補助制度も改正され、補助対象が広域的・基幹的な路線に限定されたことから、本市のような単一市町村内を運行する路線は補助対象外となりました。

※1 人口集中地区

国勢調査を行う際の基本単位区(街区又は道路、河川、水路、鉄道及び軌道の線路その他恒久的な施設等によって区画した地域)を基礎とし、原則1平方キロメートル当たり 4,000 人以上の人口密度がある基本単位区が隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地区

※2 需給調整規制

市場における需要と供給のバランスを適切に保つため、新規参入に一定の規制を設けるもの

1-3 公共交通の課題

前述した公共交通の現状やそれを取り巻く環境の現状から、公共交通に関連した次のような課題が浮かび上がってきます。

課題1 公共交通の衰退

近年の人口減少や自動車に対する競争力の低下、中心市街地の空洞化などにより、路線バス利用者が減少しており、更には、道路運送法改正による規制緩和やバス路線への国の補助制度の改正によるバス事業者の経営の悪化、運行便数の減便、路線の廃止、そして更なる利用者の減という悪循環に陥るなど、公共交通の維持が困難な状況が生じます。

課題2 移動制約者の増加

更なる少子・高齢化の進展に伴い、自らの移動手段を持たない移動制約者の増加が見込まれ、公共交通空白地域の発生と相まって、買物、通院などの日常生活に支障をきたす可能性があります。

課題3 マイカー依存の社会環境

過度のマイカー依存が進むと、排気ガスによる環境負荷や交通事故の増加のみならず、利用できる公共交通が廃止された場合、住み慣れた地域に継続して暮らすことができなくなる方を産むこととなり、結果として更なる公共交通の利用者減少、公共交通の衰退につながります。

課題4 市街地等の衰退

公共交通は、地域の経済活動や交流・連携を担うまちづくりの重要な手段となっており、今後、公共交通が衰退すると、市街地の衰退、中山間地域での集落機能存続の危機など、本市のまちづくりにも大きな影響を及ぼします。

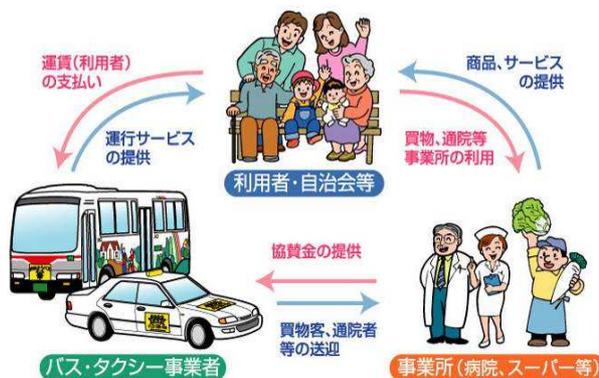
1-4 公共交通の課題への対応

公共交通の課題に対し、その解決に向け次のとおり取り組む必要があります。

【課題1 公共交通の衰退】への対応

一部の担い手に偏らない連携の必要性

「バス利用者減少→バス路線廃止」という、悪循環を抜け出すためには、現在のように交通事業者のみが公共交通を担い、行政が支援していくやり方には限界があります。このように一部の担い手に偏らず、交通事業者や行政はもとより、市民や商業等の事業者の皆様との連携も図りながら、公共交通を維持・充実させていく取組みが必要です。



【課題2 移動制約者の増加】への対応

安心して移動できる持続可能な公共交通の確保

人口減少や少子・高齢化の進行は避けられない事実であります。そこで、移動制約者の増加が見込まれる社会環境の変化にも柔軟に対応し、移動ニーズに応えられる持続可能な公共交通システム構築への取組みが必要です。

【課題3 マイカー依存の社会環境】への対応

マイカーとの共生（マイカーからの転換の受け皿）

広域な本市において、マイカーを完全に排除し、全て公共交通に代わることは不可能です。マイカーと公共交通との連携を前提に、マイカーからの転換の受け皿として、利用しやすい公共交通を確立し、マイカー利用者が公共交通を利用する機会を増やすことで、排気ガスによる環境負荷の低減も図りながら公共交通を維持する取組みが必要です。

【課題4 市街地等の衰退】への対応

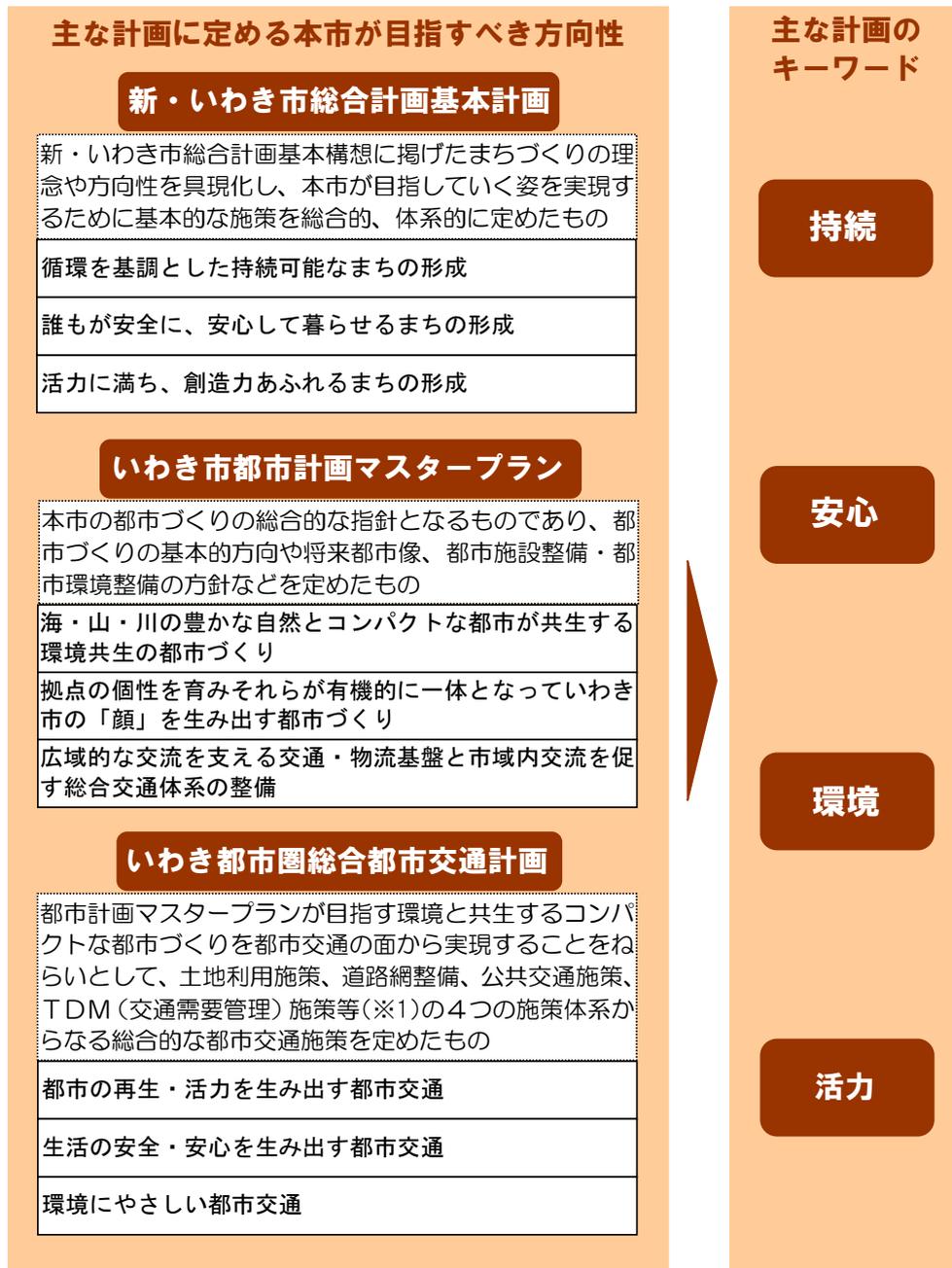
まちづくりへの寄与

市街地から中山間・沿岸地域に至るまで、地域実情が異なる本市において、商業や観光などとの連携をはじめ、地域の資源や特性を生かした地域の再生・活性化など、路線バス等の公共交通がまちづくりに寄与できるような取組みが必要です。

第2章 基本理念・基本目標・基本方針

2-1 キーワードの抽出

市が策定した「まちづくり」や「都市づくり」、「都市交通のあり方」などに関する主な計画（新・いわき市総合計画基本計画、いわき市都市計画マスタープラン、いわき都市圏総合都市交通計画）において定められている本市が目指すべき方向性から、「基本理念」、「基本目標」に反映するキーワードを抽出します。



※1 TDM(交通需要管理)施策等

車の利用者に利用時間や経路の変更などを促し、交通渋滞を緩和する手法

2-2 基本理念

本市の公共交通の将来像とこれからの取組みのスローガン（合言葉）を「基本理念」とします。

みんなで創り育む公共交通ネットワークいわき

広域多核型の都市構造を有する本市において、海・山・川の豊かな自然とコンパクトな都市が共生し、多様な資源や特性を生かしながら、誰もが明るく健康的でいきいきとした生活が送れるよう、市民、交通事業者、商業等事業者、行政が共に考え、協力し、将来にわたり地域社会全体で支え合う、人と自然にやさしい持続可能な公共交通ネットワークを創造します。

2-3 基本目標

本市の公共交通が目指すべき目標を「基本目標」とします。

みんなで支え合う「連携・協働」の公共交通の実現

生活者の視点を重視し、市民（地域住民）を中心に交通事業者や行政などの様々な主体の緊密な連携体制を構築して、従来の公共交通の枠に捉われずに、みんなで創り、育み、支え合う公共交通の実現を目指します。

暮らしを支える「持続可能」な公共交通の実現

生活環境の変化や少子高齢化などの時代潮流による社会環境の変化にも柔軟に対応し、市民誰もが住み慣れた地域社会で安心して暮らし続けることができるよう移動環境を支える公共交通の実現を目指します。

人と自然にやさしい環境を支える「環境共生」の公共交通の実現

マイカーとの共生を図りながらも、過度にマイカーに依存しないでも済む、人と自然にやさしい生活環境を支える公共交通の実現を目指します。

交流と賑わいを支える「活力創造」の公共交通の実現

豊かな自然と求心力のあるコンパクトな市街地の交流・連携の強化を図り、広域多核都市ならではの多様な地域資源を生かした、活力に満ち、魅力あふれるまちの創造と交流・賑わいを支える公共交通の実現を目指します。

2-4 基本方針

本市の「基本目標」実現に向けた公共交通施策の取組み方針について「基本方針」とします。

公共交通利用の意識づくり

公共交通の重要性を広く周知し、市民の自発的な公共交通利用意識の高揚を図ります。

公共交通を支え続ける体制づくり

市民（地域住民）を中心に交通事業者や商業者等の事業者、行政等が連携して、地域みんなで自らの地域における公共交通のあり方を協議し、それぞれの役割分担のもと持続可能な公共交通を支える体制をつくります。

地域の実情に即した公共交通づくり

画一的な公共交通ではなく、地域の移動需要等に適した多様な公共交通の導入を進め、それらが連携し合う公共交通ネットワークを構築します。

利用しやすい公共交通環境づくり

市民はもとより、本市への来訪者にもわかりやすく、利用しやすい公共交通環境を整備するとともに、環境負荷の低減に向け、マイカーから転換しやすい環境を整備します。

交流と賑わいを支える公共交通づくり

商業や観光など、本市の地域活性化を図る分野と公共交通の緊密な連携を図り、相互の利用需要を増大させるとともに、本市と他都市を結ぶ広域交通である鉄道や高速バスと市内公共交通との連携を図り、交流と賑わいを支えます。

第3章 施策展開方針及び基本的施策

基本目標（基本方針）を具現化するための「施策展開方針」と「基本的施策」は次のとおりとします。

【参考】「いわき市生活交通ビジョン」構成表

基本理念	基本目標	基本方針	施策展開方針	基本的施策
みんなで創り育む公共交通ネットワークいわき	みんなで支え合う「連携・協働」の公共交通の実現	公共交通利用の意識づくり	公共交通を考える機会の提供	3施策
		公共交通を支え続ける体制づくり	公共交通を考え育む地域組織の設置	2施策
	暮らしを支える「持続可能」な公共交通の実現	地域の実情に即した公共交通づくり	移動需要に応じた公共交通の確保	5施策
			公共交通の相互連携	3施策
	人と自然にやさしい環境を支える「環境共生」の公共交通の実現	利用しやすい公共交通環境づくり	わかりやすい公共交通情報の提供	2施策
			利用しやすい公共交通環境の整備	4施策
交流と賑わいを支える「活力創造」の公共交通の実現	交流と賑わいを支える公共交通づくり	商業・観光などとの連携と広域交流の促進	2施策	

3-1 基本方針「公共交通利用の意識づくり」関連

公共交通を考える機会の提供

短期的なイベントに限らず、様々な機会を活用し、積極的に公共交通の現状や必要性を訴え、取組みの経過なども積極的に情報発信を行うとともに、子供向けの出前講座をはじめ、シンポジウムの開催など、様々な機会を活用し、中長期的な視野も持って、市民の公共交通利用意識の醸成を図ります。

[基本的施策]

- 公共交通の現状周知など、公共交通への関心を高める公共交通関連情報の積極的な発信
- 子供向けの出前講座やシンポジウムなど、様々な機会を活用した公共交通の意義や重要性の普及啓発
- モビリティ・マネジメント(※1)や公共交通関連イベントの実施などによる公共交通利用意識の高揚

※1 モビリティ・マネジメント

公共交通に関するアンケートなどにより、個人の意識に働きかけ、一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度にマイカーに依存しないなど)に自発的に変化することを促す交通施策

3-2 基本方針「公共交通を支え続ける体制づくり」関連

公共交通を考え育む地域組織の設置

地域住民の移動ニーズ等を反映し、地域にとって緊急性や重要性の観点から優先すべき取組みを地域みんなで考え、育んでいく住民中心の組織を設置します。

[基本的施策]

- 地域の需要を把握して、地域に必要な公共交通を協議・支援し育んでいく、地域住民を中心とする地域組織の設置
- 地域組織を支援する体制の構築

3-3 基本方針「地域の実情に即した公共交通づくり」関連

移動需要に応じた公共交通の確保

地域の移動需要等を的確に把握し、各交通事業者の優位性を生かしながら、最適な交通システムの構築を図ります。また、それらの維持確保を図るため、行政をはじめ関係者が連携し必要な支援を行います。

[基本的施策]

- 利用者のニーズに合ったバス路線への再編
- 乗合タクシーなど、新たな公共交通の構築と既存公共交通との機能分担による地域の実情や移動需要に応じた移動手段の確保
- 地域の実情や移動需要に応じた移動手段の確保を支える支援制度の構築
- 適正な移動手段を判断する評価手法の構築
- 高齢者や子供たちなど、移動制約者に最適な交通システムの構築

公共交通の相互連携

各交通事業者の優位性を生かしながら、それらの緊密な連携と、乗り継ぎなどの利用者負担の軽減を図り、継目のない公共交通ネットワークを構築します。

[基本的施策]

- 鉄道、路線バス、タクシーなどの相互連携
- 乗り継ぎの負担を軽減するため、速やかな乗り継ぎが可能となるような交通結節点
(※1)における時刻表の連携、更には乗り継ぎ割引などの連携手法の構築
- 乗り継ぎのための待合施設等の整備

※1 交通結節点

駅前広場など、鉄道や路線バスなどの異なる(又は同じ)交通手段を相互に連絡する乗り継ぎ・乗り換えを行う場所

3-4 基本方針「利用しやすい公共交通環境づくり」関連

わかりやすい公共交通情報の提供

様々な手法を用い、誰にでもわかりやすい公共交通案内情報の提供を行います。

[基本的施策]

- 誰にでもわかりやすい運行ルート、時刻表などの情報提供
- 公共交通の運行案内や運行情報の提供

利用しやすい公共交通環境の整備

利用者の立場に立ち、ユニバーサルデザイン(※1)にも配慮しながら、誰もが利用しやすく、快適な利用環境の整備を図るとともに、マイカーから公共交通への転換を促す環境整備にも努めます。

[基本的施策]

- バス停など待合環境の整備
- 低床バスやICカード(※2)など利用しやすい施設・設備の整備
- 公共交通が優先して走行できる交通環境の整備
- パーク・アンド・ライド(※3)などマイカーと公共交通との連携強化による公共交通への転換促進

3-5 基本方針「交流と賑わいを支える公共交通づくり」関連

商業・観光などとの連携と広域交流の促進

商業・観光など移動の目的となる分野との積極的な連携を図り、市内外の公共交通システムを最大限に活用し、相互の利用促進と活性化を図ります。

[基本的施策]

- 商業・観光などとの共通利用券の発行や公共交通利用者への特典の付与
- 鉄道や高速バスなどの広域交通と市内公共交通との連携

※1 ユニバーサルデザイン

年齢・性別・文化・身体状況などに関わらず、はじめから、どんな人にとっても使いやすい、まちなみやもの、サービスづくりを行っていかうとする考え方

※2 ICカード

ICチップ(集積回路)が内蔵されたカード。乗降の際、専用の読み取り装置にかざすだけで料金支払いができる。

※3 パーク・アンド・ライド

駅周辺や郊外部に駐車場を設置し、マイカーから鉄道や路線バス等の公共交通に乗り継ぐシステムであり、鉄道に乗り継ぐ場合は「パーク・アンド・レイルライド」、路線バスに乗り継ぐ場合は「パーク・アンド・バスライド」という。自転車から公共交通に乗り継ぐ場合は、「サイクル・アンド・ライド」という。

第4章 公共交通ネットワークの方向性

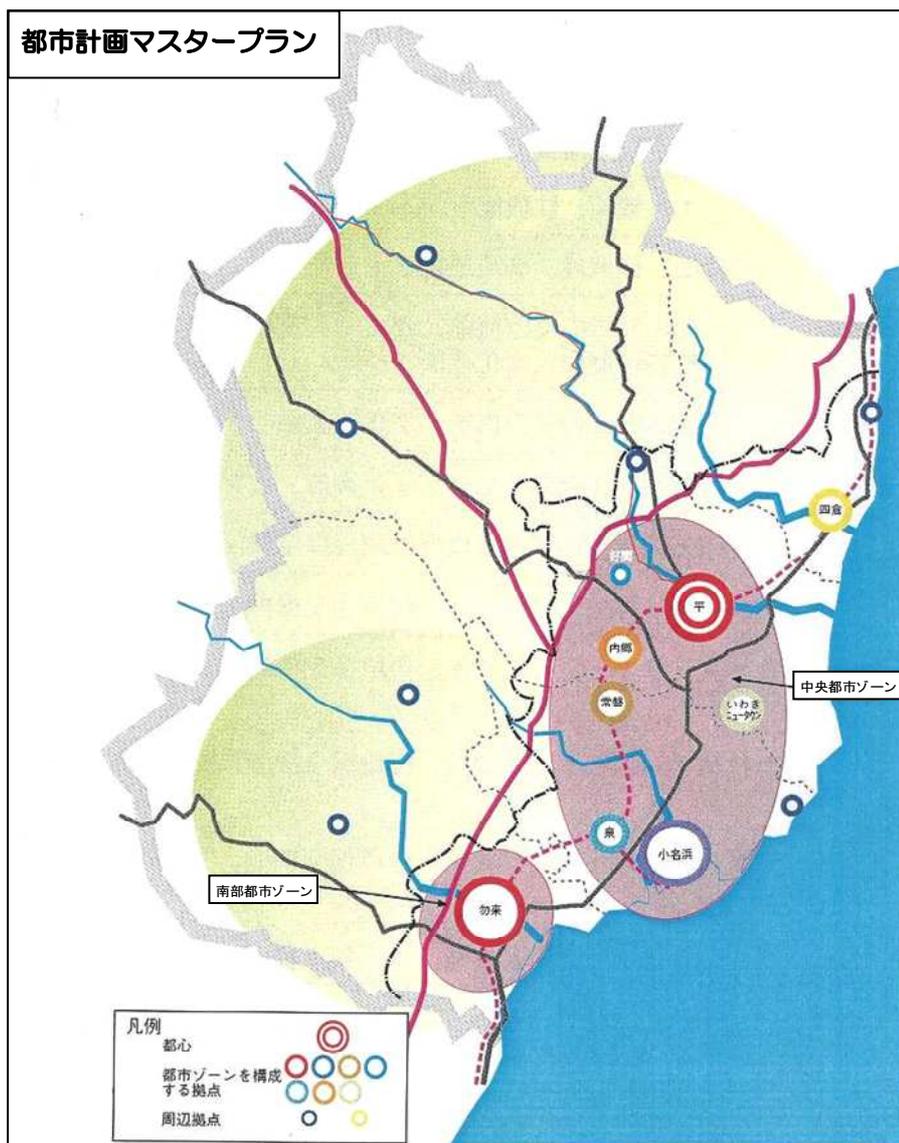
4-1 公共交通サービスの考え方

施策展開方針（移動需要に応じた公共交通の確保）に関連し、公共交通施策の骨格をなす公共交通ネットワークの構築に向けては、本市が先に策定している「いわき市都市計画マスタープラン」及び「いわき都市圏総合都市交通計画」における本市のネットワークイメージと各地区の位置づけを踏まえ、公共交通サービスの考え方を定めます。

1 市計画における本市のネットワークイメージ

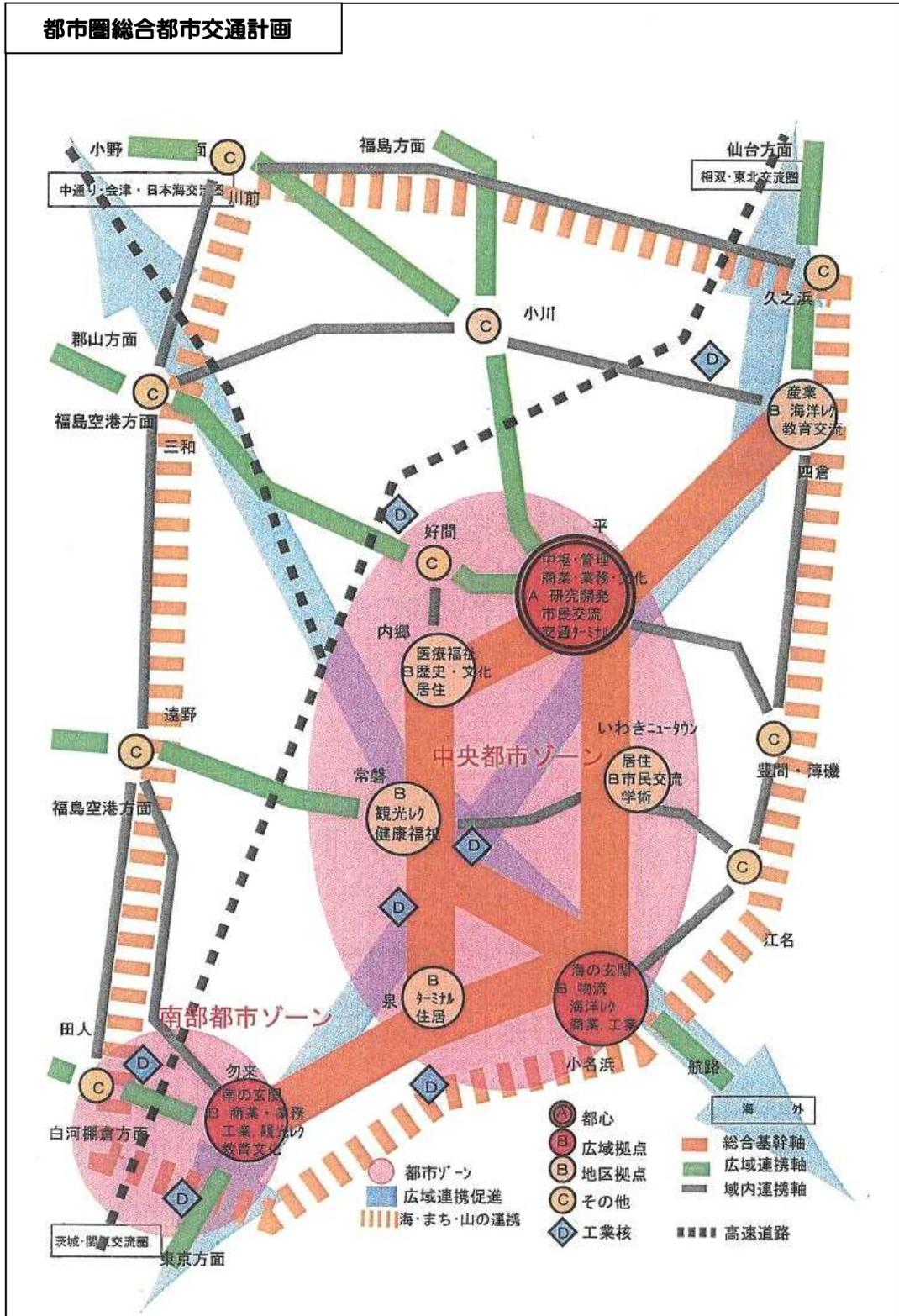
□都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランにおいては、将来都市構造における都市の拠点と機能を明確にし、「都市ゾーン」の形成を進めるものとしております。「都市ゾーン」は、幾つかの個性ある都市が有機的に連携し、一つの拠点的な地域形成を促すゾーンであります。マスタープランでは、中央都市ゾーンと南部都市ゾーンの2ゾーン構成となっています。



□都市圏総合都市交通計画

都市圏総合都市交通計画では、中心性の創出と機能の連携、さらには、効率的な都市整備が行われるよう、「都市ゾーン」・「拠点的な地域」を設定すると共に、拠点間の連携を高めるため、「都市整備の軸・交流の軸」を設定し、環境と共生するコンパクトな都市づくりを目指す将来都市像の実現を図ることとしております。



2 各生活圏エリアにおける公共交通サービスの考え方

本市の広域多核型の都市構造を考慮し、人口密度や通勤・通院・買物などの生活関連施設の集積などに応じ、市内を大きく4つの生活圏エリアに設定し、各エリアにおける公共交通サービスの考え方をまとめます。

□中心拠点エリア：平地区

➤交通ターミナル、商業・業務・教育など、全市的な拠点機能が集積する地区

[公共交通サービスの考え方]

市内最大の交通結節点であるとともに、集客力のある拠点施設が存在し、超高密度の移動需要が見込めることから、定時制・速達性・回遊性に優れ、大量輸送に対応でき、かつ他の生活圏エリアとの連携を考慮した運行

□広域拠点エリア：小名浜・勿来地区

➤商業・業務・教育など、拠点機能が集積する地区

[公共交通サービスの考え方]

日常生活全般にわたり、周辺の生活圏エリア間と自身のエリア内での高密度な移動需要が見込めることから、定時制・速達性に優れ、大量・中量輸送に対応でき、かつ周辺の生活圏エリアとの連携を考慮した運行

□地区拠点エリア：常磐・内郷・いわきニュータウン・泉・四倉・好間地区

➤日常生活に関わる商業・医療などの拠点機能が集積する地区

[公共交通サービスの考え方]

買物・通院などで周辺エリアと自身のエリア内の中・低密度な移動需要が見込めることから、定時制に優れ、中量・少量輸送に柔軟に対応でき、かつ幹線と周辺エリアとの連携を考慮した運行（朝夕の通学・通勤の大量輸送にも対応）

□周辺エリア：遠野・小川・三和・田人・川前・久之浜・大久地区

➤住まいを除き日常生活に関わる大部分を他の拠点エリアに求める地区

[公共交通サービスの考え方]

日常生活を送る上で、周辺の地区拠点エリア等への低密度な移動需要が見込めることから、自由度に優れ、地域特性に応じた運行（朝夕の通学・通勤の中量輸送対応）

4-2 公共交通ネットワークの方向性

各生活圈エリア間を結ぶ公共交通ネットワークのうち、高密度需要の見込める中心拠点エリアや、広域拠点エリアと地区拠点エリアを結ぶ区間については、従来どおり路線バスや鉄道が担うものと考えますが、周辺エリアに至っては、需要に応じた交通手段（路線バス・乗合タクシー※1・過疎地有償運送※2）の選択が必要となります。

ただし、従来どおり路線バスが担うエリア内においても、需要が見込めない郊外部などの一部地区に至っては、乗合タクシーの選択も必要となります。

なお、いずれの交通手段においても、他の公共交通と有機的に連携を図り、スムーズな接続などに努めるべきと考えます。

4-3 交通手段の設定

上記の公共交通ネットワークの方向性に基づき、生活圈エリアを基本とし、各エリア間の位置づけを4つの区間に区分し、その区間の交通手段について次のとおり設定します。

□基幹区間 平―内郷―常磐―小名浜―いわきNTを結ぶ区間

➤交通手段例：バスによる定時・定路線の超高頻度の運行

□幹線区間 平―四倉、平―好間、平―内郷―常磐―泉―勿来、小名浜―泉を結ぶ区間

➤交通手段例：バス・鉄道による高頻度の定時・定路線の運行と一部地区において需要に応じた乗合タクシーの運行

□支線区間 四倉―久之浜、平―小川―川前、好間―三和、常磐―遠野、平―小名浜（沿岸部）を結ぶ区間

➤交通手段例：需要に応じ、バス・鉄道・乗合タクシーによる定時・定路線の運行又は予約型の運行

□生活区間 上記以外の区間

➤交通手段例：乗合タクシーや過疎地有償運送による予約型の運行（極めて需要が少ない地域では、路線を決めず一定のエリア内を運行）

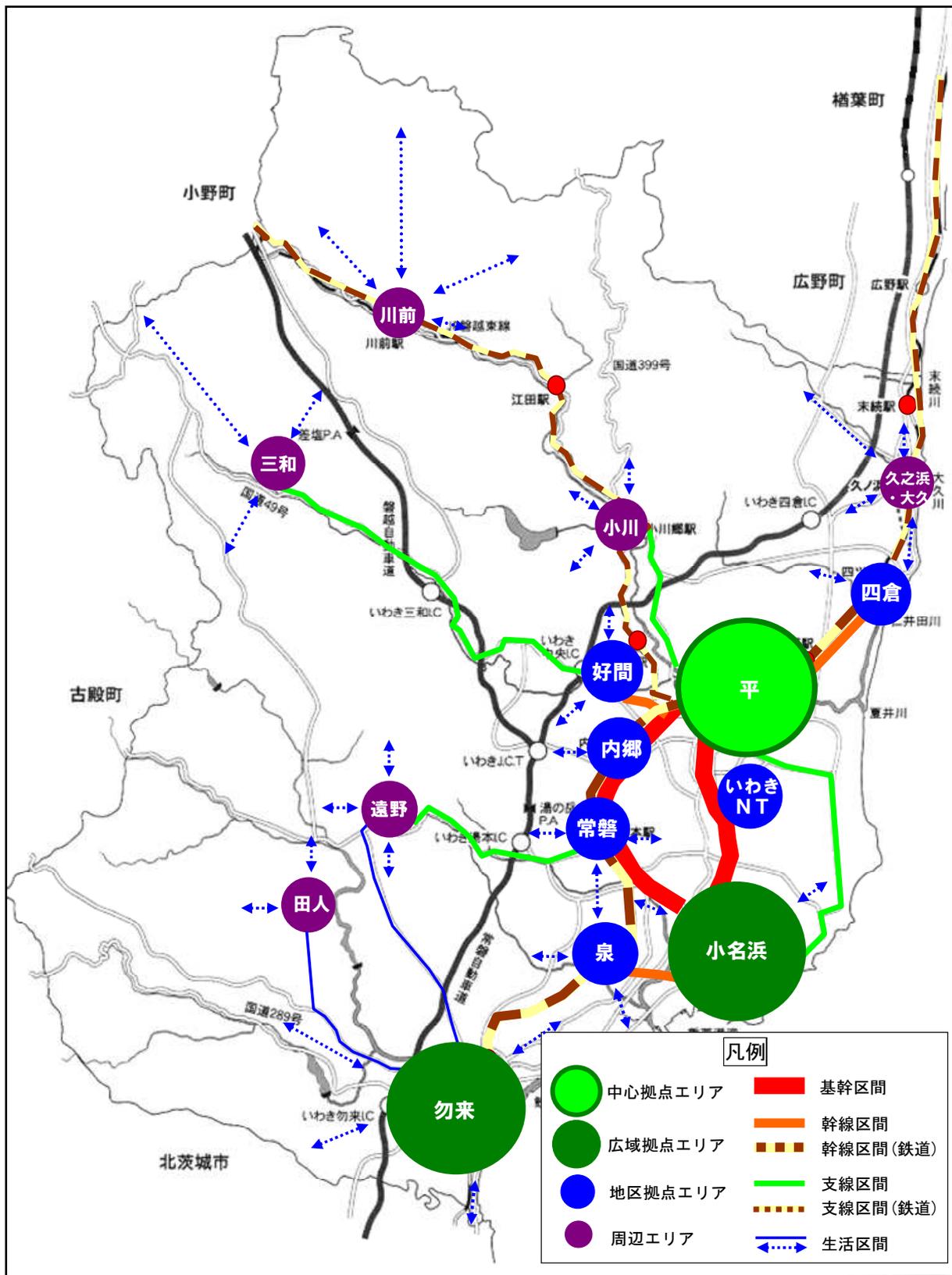
※1 乗合タクシー

乗車定員10人以下のタクシー車両を使用し、路線バスのように予め一人当たりの運賃が設定されている乗合輸送サービス。予約型や路線バス同様にルートを決めて定期的に運行する手法などがあります。

※2 過疎地有償運送

路線バスやタクシーでは、住民に対する十分な輸送サービスが確保できない地域で、NPO法人等が自家用車を使用し、乗用タクシーの半額程度の運賃を設定して行う会員制の輸送サービス。

4-4 公共交通ネットワークイメージ図



第5章 基本的施策の推進方策

5-1 推進スケジュール

1 推進スケジュールの考え方

「いわき市生活交通ビジョン」の目標達成年次については、上位計画との整合を図るため、平成37年としていることから、計画的に施策を推進していくため、今後の期間を「短期」、「中期」、「長期」と大きく3つに区分し、それぞれの期間中に取り組むべき施策の考え方を次のとおりとします。

短期的に取り組むべき施策の考え方：実施期間（～5年後までを目途）

地域の実情に即し、実効性の高い公共交通の仕組みの早期構築と、公共交通空白地域の解消を目指して、市民（地域住民）が主体的に、自らの地域にあった公共交通を考え育む住民中心の組織を設置するとともに、乗合タクシー等の新たな公共交通の構築と既存の公共交通の機能分担が図られるような取組みを行う。

また、市民の公共交通利用意識の高揚を図るため、公共交通に関する情報を積極的に発信し、市民が公共交通を考える機会を提供する取組みを行う。

中期的に取り組むべき施策の考え方：実施期間（～10年後までを目途）

市内を公共交通で円滑に移動できる環境の実現を目指し、各交通事業者の優位性が発揮できる機能分担を行い、それらが有機的に結合し、公共交通ネットワークを構築できるよう、乗り継ぎの負担の解消などを図る取組みを行う。

また、移動の目的となる商業者等との連携を強化し、公共交通利用者を優遇するような環境の創出など、公共交通と地域の活性化の相乗効果が図られるような取組みを行う。

長期的に取り組むべき施策の考え方：実施期間（～15年後までを目途）

将来に向け持続可能な公共交通優先の環境の実現を目指し、ICカードの導入や公共交通が優先的に通行できる設備・施設の整備など、公共交通利用環境の更なる充実を図る取組みを行う。

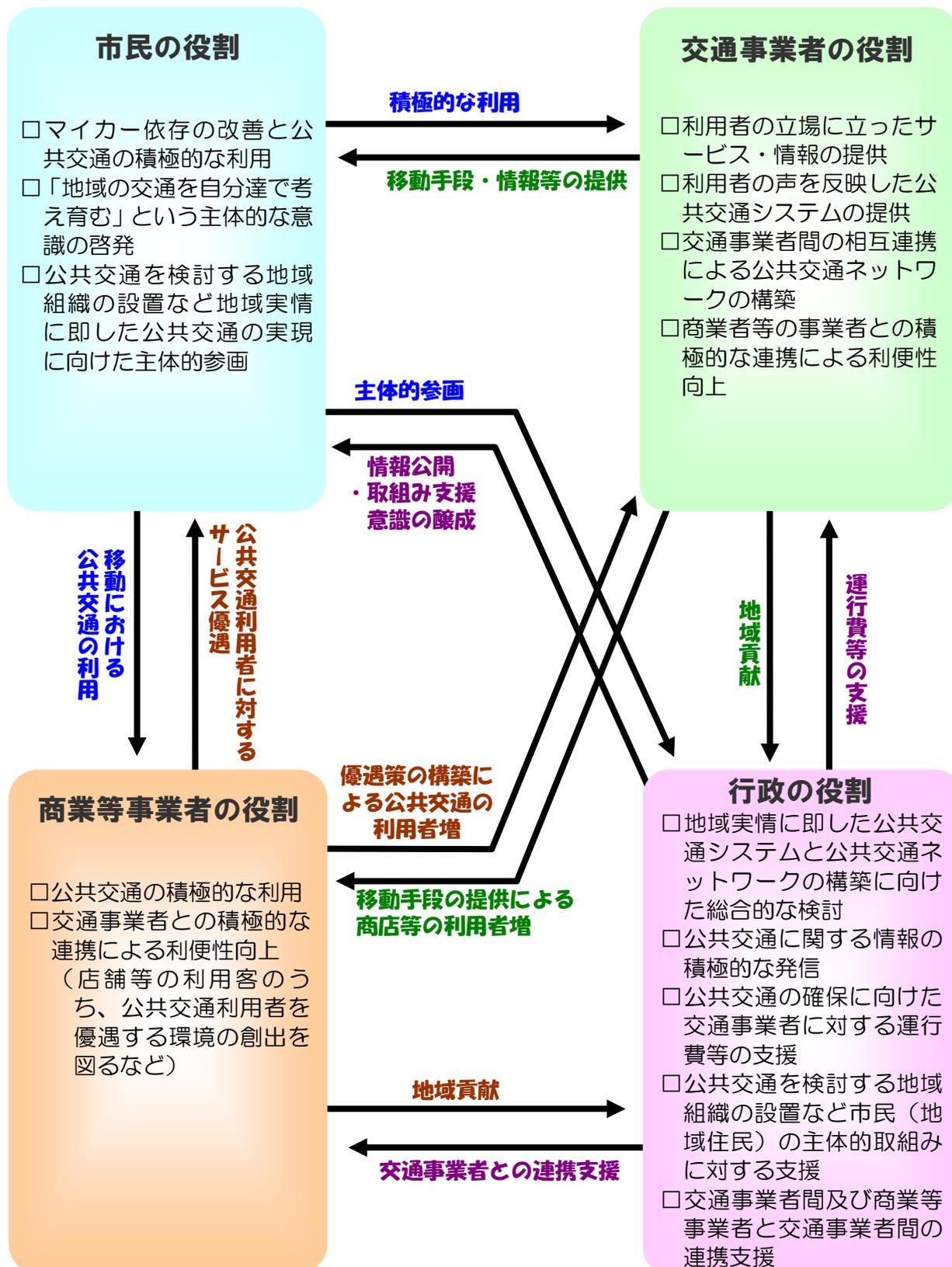
2 推進スケジュール

「1 推進スケジュールの考え方」に基づき、基本的施策の推進スケジュールを示します。

施策展開方針	基本的施策	関係者	短期	中期	長期
			～5年	～10年	～15年
公共交通を 考える機会 の提供	<input type="checkbox"/> 公共交通の現状周知など、公共交通への関心を高める公共交通関連情報の積極的な発信 <input type="checkbox"/> 子供向けの出前講座やシンポジウムなど、様々な機会を活用した公共交通の意義や重要性の普及啓発 <input type="checkbox"/> モビリティ・マネジメントや公共交通関連イベントの実施などによる公共交通利用意識の高揚	交通事業者 市		検討・準備・実施	
公共交通を 考え育む地 域組織の設 置	<input type="checkbox"/> 地域の需要を把握して、地域に必要な公共交通を協議・支援し育ていく地域住民を中心とする地域組織の設置 <input type="checkbox"/> 地域組織を支援する体制の構築	市民 交通事業者 商業等事業者 市(有識者)		検討・準備・実施	
移動需要に 応じた公共 交通の確保	<input type="checkbox"/> 利用者のニーズに合ったバス路線への再編 <input type="checkbox"/> 乗合タクシーなど、新たな公共交通の構築と既存公共交通との機能分担による地域の実情や移動需要に応じた移動手段の確保 <input type="checkbox"/> 地域の実情や移動需要に応じた移動手段の確保を支える支援制度の構築 <input type="checkbox"/> 適正な移動手段を判断する評価手法の構築 <input type="checkbox"/> 高齢者や子供たちなど、移動制約者に最適な交通システムの構築	市民 交通事業者 市		調査・実証運行・再編運行	
公共交通の 相互連携	<input type="checkbox"/> 鉄道、路線バス、タクシーなどの相互連携 <input type="checkbox"/> 乗り継ぎの負担を軽減するため、速やかな乗り継ぎが可能となるような交通結節点における時刻表の連携、更には乗り継ぎ割引などの連携手法の構築 <input type="checkbox"/> 乗り継ぎのための待合施設等の整備	交通事業者 市		関係者協議・準備・実施	
わかりやす い公共交 通情報 の提供	<input type="checkbox"/> 誰にでもわかりやすい運行ルート、時刻表などの情報提供 <input type="checkbox"/> 公共交通の運行案内や運行情報の提供	交通事業者 市		検討・準備・実施	
利用しやす い公共交 通環 境の整備	<input type="checkbox"/> バス停など待合環境の整備 <input type="checkbox"/> 低床バスやICカードなど利用しやすい施設・設備の整備 <input type="checkbox"/> 公共交通が優先して走行できる交通環境の整備 <input type="checkbox"/> パーク・アンド・ライドなどマイカーと公共交通との連携強化による公共交通への転換促進	交通事業者 商業等事業者 市		調査・準備・整備	
商業・観光な どとの連 携と広域交 流の促 進	<input type="checkbox"/> 商業・観光などとの共通利用券の発行や公共交通利用者への特典の付与 <input type="checkbox"/> 鉄道や高速バスなどの広域交通と市内公共交通との連携	交通事業者 商業等事業者 市		関係者協議・準備・実施	

5-2 役割分担

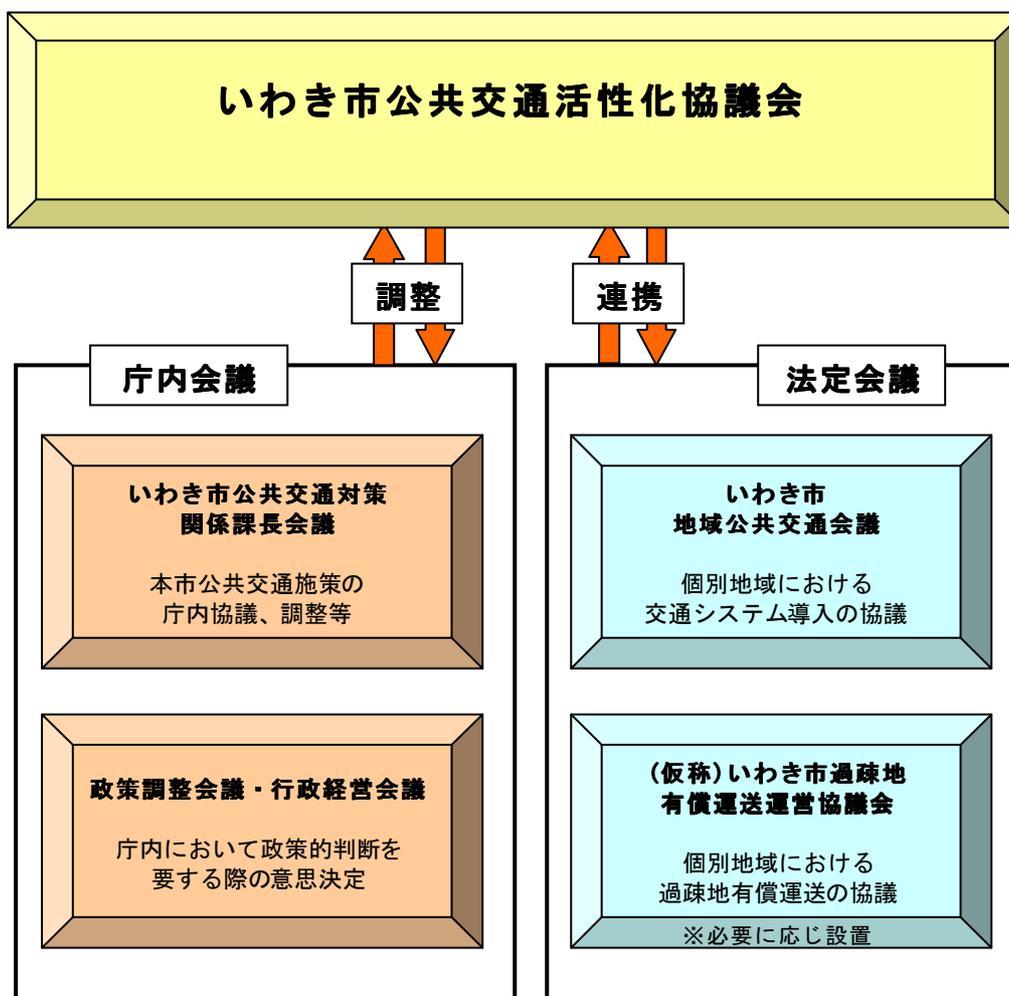
「いわき市生活交通ビジョン」を進めるうえでの関係機関・団体等が果たすべき主な役割と主な関連性を示します。



5-3 推進体制

いわき市生活交通ビジョンの推進にあたり、市民代表、交通事業者、関係機関、有識者等で構成する「いわき市公共交通活性化協議会」において、ビジョンの内容を踏まえ実施する施策に関する効果検証を行うとともに、「いわき市地域公共交通会議」「(仮称)いわき市過疎地有償運送運営協議会」などの法定会議や、庁内協議組織（いわき市公共交通対策関係課長会議や政策調整会議等）との連携・調整を図り、ビジョンに示された内容を着実に推進します。

【ビジョン推進連携体制図】



5-4 成果指標の設定

「いわき市生活交通ビジョン」が着実に推進しているかどうか確認するためには、わかりやすい成果指標を設定し、その進捗状況を管理していくことが望ましいと考えられることから、次の成果指標を設けます。

設定した成果指標につきましては、施策の進行管理指標として調査し、施策展開に活用していくこととします。

□公共交通利用エリア

市内において、公共交通を利用できる面積

(鉄道駅から半径1 km、路線バスや乗合タクシー等の停留所から半径300mの範囲)

平成22年 217 km ² ⇒ 平成37年 242km ²
--

□公共交通に対する市民満足度

平成22年 42.6%(※1) ⇒ 平成37年 70%

※1 新・いわき市総合計画後期基本計画より。

參考資料

資料1 「いわき市公共交通活性化推進委員会」開催経過

「いわき市生活交通ビジョン」策定にあたり、平成21年2月16日、市民代表やバス・タクシー等の交通事業者、商業事業者、学識経験者などで構成する「いわき市公共交通活性化推進委員会」を設置いたしました。

いわき市公共交通活性化推進委員会では、計8回の委員会を開催し、本市の公共交通の方向性について協議検討を重ね、「(仮称)いわき市生活交通ビジョン」として取りまとめ、平成23年2月15日、市長に報告を行いました。

年度	年月日	活動内容等
平成20年度	H21.2.16	第1回いわき市公共交通活性化推進委員会
	H21.3.18	第2回いわき市公共交通活性化推進委員会
平成21年度	H21.5.13	第3回いわき市公共交通活性化推進委員会
	H22.2.12	第4回いわき市公共交通活性化推進委員会
	H22.3.23	第5回いわき市公共交通活性化推進委員会
平成22年度	H22.6.18	第6回いわき市公共交通活性化推進委員会
	H22.7.29	第7回いわき市公共交通活性化推進委員会
	H22.12.17	第8回いわき市公共交通活性化推進委員会
	H23.2.15	「(仮称)いわき市生活交通ビジョン」市長報告

資料2 「いわき市生活交通ビジョン策定関係課長会議」開催経過

「いわき市公共交通活性化推進委員会」からの報告を基に、庁内協議組織として、「いわき市生活交通ビジョン策定関係課長会議」を設置し、ビジョン策定に向けた協議検討を行いました。

年度	年月日	活動内容等
平成23年度	H23.11.17	第1回いわき市生活交通ビジョン策定関係課長会議
	H23.12.21	第2回いわき市生活交通ビジョン策定関係課長会議
	H24.3.16	第3回いわき市生活交通ビジョン策定関係課長会議

資料3 「いわき市公共交通活性化推進委員会」委員名簿

(敬称略)

区 分	所属団体	最終参加委員役職・氏名		当初参加委員役職・氏名	
		役職	委員氏名	役職	委員氏名
旅客自動車運送事業者及びその関係団体	新常磐交通(株)	常務取締役	高萩 孝一	同左	同左
	福島県タクシー協会 いわき支部	支部長	矢内 忠	〃	〃
住民又は利用者	いわき市行政嘱託員連合協議会	副会長	柴崎 満	〃	〃
	いわき市PTA連絡協議会 (小中学校PTA代表)	顧問	國府田 司良	〃	〃
	いわき地区高等学校PTA 連合会 (高校PTA代表)	顧問	鈴木 祐一	〃	〃
	いわき市老人クラブ連合会	会長	白石 龍夫	〃	〃
	いわき市地域婦人会連絡協議会		鶴沼 佳子	〃	〃
市長が必要と認める者	東日本旅客鉄道(株) 水戸支社	企画室長	小林 雄一	企画室長	高畑 治
	いわき商工会議所	副会頭 ○副委員長	小野 栄重	同左	同左
	いわき地区商工会連絡協議会	副会長	塩屋 昌則	〃	〃
	いわき市医師会	理事	木村 守和	〃	〃
	いわき市社会福祉協議会	副会長	小野 清十	副会長	長谷川 直恵
	いわき観光まちづくり ビューロー	専務理事	渡邊 大生	専務理事	高橋 齊
国交省東北運輸局福島運輸支局長が指名する者	福島運輸支局	首席運輸企画 専門官	宮地 和久	首席運輸企画 専門官	清野 和也
福島県の関係行政機関の職員	いわき地方振興局 県民部	部長	新村 正俊	部長	塚本 和弘
学識経験者	東日本国際大学	教授 ◎委員長	秋葉 明	同左	同左
	いわき明星大学	助教	高木 竜輔	教授	鎌田 真理子
	福島工業高等専門学校	教授	芥川 一則	同左	同左
市	都市建設部	部長	田久 三起夫	部長	高島 信夫
市外アドバイザー	市外有識者	交通ジャーナリスト	鈴木 文彦	同左	同左

資料4 「いわき市生活交通ビジョン（素案）」に対するパブリックコメント実施結果

いわき市生活交通ビジョンの策定に先立ち、ビジョン素案に関するパブリックコメント（市民意見募集）を実施いたしました。

1 募集期間

平成 24 年 2 月 10 日（金）～2月 24 日（金）（15 日間）

2 資料公表方法

- ・市役所本庁舎 1 階市民ホール、各支所情報公開コーナー、総合交通対策室への資料備え置き
- ・市ホームページへの資料掲載

3 意見提出方法

任意の様式に、意見、住所、氏名、年齢、性別、電話番号を記入し、総合交通対策室へ直接持参・郵送・FAX 及び電子メールにより提出。

4 意見提出状況

- ・意見提出者数：2 名
 - ・意見件数：16 件
- 【内訳】 FAX：1 名（意見 15 件）、電子メール：1 名（意見 1 件）

5 市民意見に対する市の考え方

No.	市民意見の内容	意見に対する市の考え方
1	10年後までに市民の交通権を確立する。	交通権は、わが国において確立されておりませんが、当ビジョンは、誰もが利用しやすい交通手段の実現を目指すこととしております。
2	行政の役割として、市民への交通権の意識を根づかせる。	同上
3	行政の役割として、新駅建設などの公共交通エリアの拡大を図る。	新駅建設につきましては難しいものと考えておりますが、ビジョンでは、鉄道・路線バス・乗合タクシー等、市内公共交通エリアの拡大を図ることとしております。
4	行政の役割として、不採算路線や地域への補助、助成を行う。	本市では、バス路線に対する欠損補助を実施しております。 また、ビジョンでは、地域の実情や移動需要に応じた移動手手段への支援制度の構築を基本的施策としております。
5	行政の役割として、デマンド交通など新たな交通システムに関する取組みを推進する。	ビジョンでは、乗合タクシーなど、新たな公共交通の構築を基本的施策としております。
6	交通事業者の役割として、30分毎以上の運行計画の実施を図る。	ビジョンでは、利用者のニーズに合ったバス路線への再編を基本的施策としております。
7	商業等事業者の役割として、マイカー移動に頼らない通勤のあり様を構築する。	ビジョンでは、マイカーから公共交通への転換促進を基本的施策としております。

No.	市民意見の内容	意見に対する市の考え方
8	行政の役割として、郊外化の抑制、まちなか居住の推進を図る。	本市のまちづくりや市民のライフスタイル、事業者の経営方針に関する内容でありますことから、参考意見とさせていただきます。
9	行政の役割として、土地利用の効率化（駐車場未利用地の宅地並課税化）を図る。	
10	行政の役割として、中山間地域の集団移転や集落化の取り組みを行う。	
11	商業等事業者の役割として、マーケティングにあった商業展開を図る。	
12	商業等事業者の役割として、エネルギー、環境に配慮する。	
13	市民の役割として、人口減少期にどこで生活するのかを考える。	
14	市民の役割として、エネルギー、環境などへの配慮のほか、公共サービスの効率化も取り入れて考える。	
15	ビジョン素案で「(仮称)いわき市公共交通会議」としている名称を、「(仮称)いわき市市民の公共権・交通権部会」に改める。	会議の名称につきましては、会議設置の際に改めて検討させていただきたいと考えております。
16	<p>児童や高齢者は、バス利用以前に自宅からバス停への移動が困難な場合が多くあります。</p> <p>この場合、自宅まで迎えに行き、目的地では歩行介助をするなど、福祉的な施策も取り込むなどの必要があります。</p> <p>今後の対策の中で、利用できない実態をきちんと踏まえて、交通分野にとどまらない様々な視点での対策検討を要望します。</p>	<p>ビジョンでは、高齢者や子供たちなど、移動制約者に最適な交通システムの構築を基本的施策としております。</p> <p>御要望につきましては、市関連部署との連携を視野に入れ、今後の施策展開の際に参考とさせていただきたいと考えております。</p>

発行日 平成25年2月

発行者 いわき市

編集 いわき市 都市建設部 総合交通対策室

〒970-8686 いわき市平字梅本 21 番地

TEL : 0246 (22) 1120 FAX : 0246 (24) 4306

電子メール : sogokotsutaisaku@city.iwaki.fukushima.jp
