

公共交通の利用促進に関する提言書

令和8年8月17日

いわき市議会

目 次

1 はじめに	P2
2 政策提案検討委員会の協議方針について	P4
3 本市の現状及び課題	P9
4 政策提案検討委員会のこれまでの主な活動	P15
5 課題を解決するために出来得る対応	P29
6 政策提案	P34

1 はじめに

現在、我が国は世界に例のない未曾有の少子高齢化に直面しており、今後 20 年で生産年齢人口は 1,500 万人弱、2割以上が減少することが推計されている¹。少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少は、交通政策分野における交通サービスの利用減少と担い手不足の要因となり、公共交通事業者の経営環境を悪化させ、公共交通機関の路線の減便や廃止等、地域社会に深刻な影響を与えている。

公共交通機関は移動のための手段であるとともに、地方で安心して働き、暮らすことができる生活環境を創生するための基盤として重要な要素である。また、公共交通機関により自由に移動ができることは、地域社会で日常生活を送る人たちの買い物、医療、教育のほか、地方においては、観光誘客や、首都圏への一極集中の抑制につながり、若者の地方回帰を促す観点からも不可欠なものである。一方で、公共交通機関による自由な移動が阻害されるということは、日常生活における移動の不便という問題のみにとどまらず、社会参加の機会損失による地域の活力低下と、さらなる人口減少を招く要因となり、市民が安心して働き、暮らすことができる生活環境の創生を実現するための障壁であると言える。

「経済財政運営と改革の基本方針 2025」、いわゆる「骨太の方針 2025」では、持続可能で活力ある国土の形成のため、地域生活圏²を基本とする交通の再構築(リ・デザイン)となる、コンパクト・プラス・ネットワーク³の形成に関する取組を深化・発展させることとしている。本市は、総面積 1,232.51 平方キロメートル⁴と中核市の中で2番目に大きい面積を誇るものの⁵、人口密度が 261 人／平方キロメートル⁶と低いことから、コンパクト・プラス・ネットワークの形成には多くの課題がある。しかし、安心して働き、暮らすことができる、活力ある豊かなまちの実現を目指すためには、地域交通の再構築(リ・デザイン)により、多くの交通課題に、果敢に挑み続けることが肝要である。

このような背景から、いわき市議会政策提案検討委員会(以下「当委員会」という。)では、今期の検討テーマを「公共交通の利用推進」とし、市執行部である交通政策対策チームや公共交通課から本市の現状を聞き取り、好間地区の住民(以下「地区住民」という。)との意見交換及び先進自治体の視察を実施し、交通課題解消に資する公共交通の利用促進について協議を重ねてきた。

当委員会は、市制施行 60 年の節目を迎える本年、100 年目の市制を見据え、

公共交通を、安心して働き暮らすことができる生活環境の礎として、重要な役割を果たす分野と位置付け、かつて人口増加期に作り上げられた経済社会システムを中長期的に持続可能なシステムへと転換させ、将来世代に豊かな社会を遺すとともに、公共交通の利用促進により、本市に住む全ての人が住み慣れた地域で、安心して暮らし続けられるよう、次のとおり提言する。

¹ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計（令和5年推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

² 暮らしに必要なサービスが持続的に提供される、日常の生活や経済の実態に則した圏域

³ 持続可能な国土形成に向け、地域生活圏を基本として、各種サービス機能の集約拠点の形成と国土全体の連結強化を進める取組

⁴ いわき市「いわき市統計書（令和6年版）」

⁵ 総務省「中核市一覧（令和5年4月1日現在）」

⁶ いわき市「いわき市の人口（令和7年4月1日）」

2 政策提案検討委員会の協議方針について

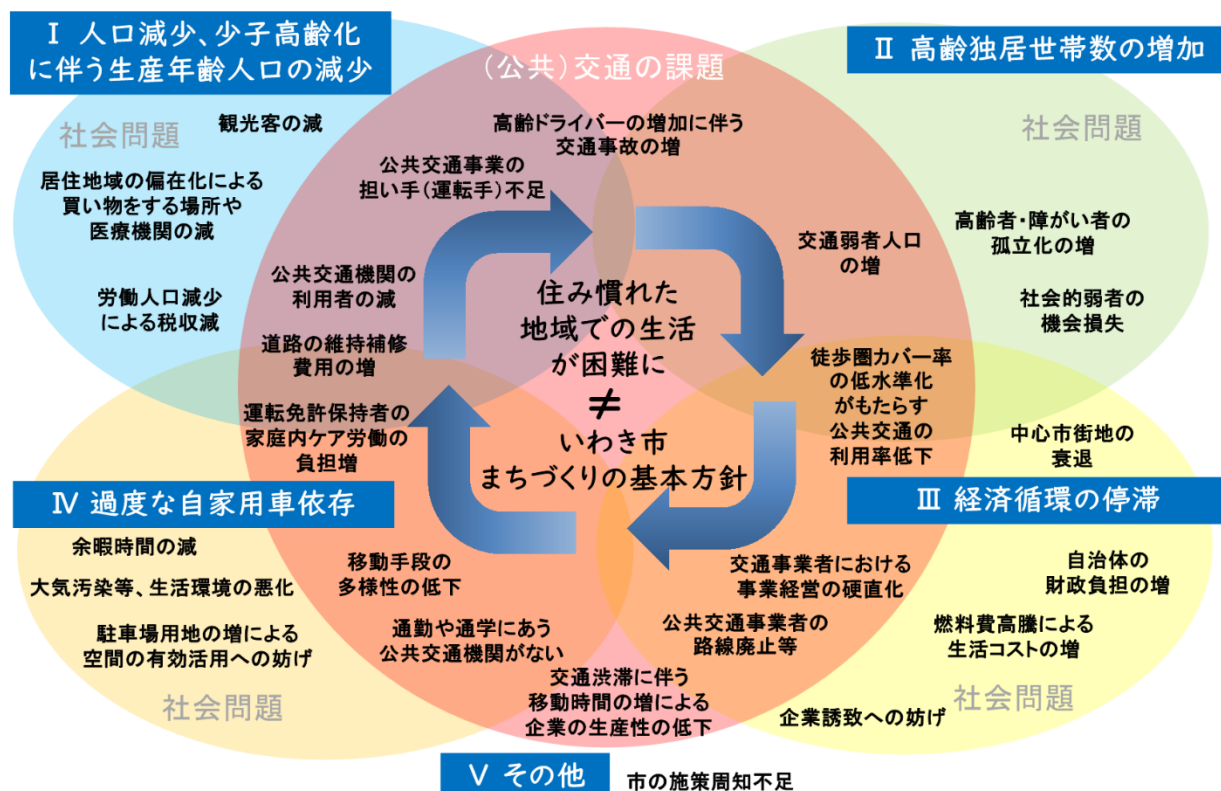
(1) 今期検討テーマの取り扱いについて

当委員会は、議員による政策立案及び政策提案に関して、議会として政策の是非を議論し、各会派間の意見交換及び政策調整を行い、執行機関との政策調整を行うことを趣旨として、いわき市議会に設置されている。

当初、今期の検討テーマを「公共交通の利用促進」と決定したが、協議の初期段階において、公共交通分野における課題は、社会問題と深く関係するとともに、それぞれの課題同士が相関し合い負のスパイラルに陥っており、課題の解消が困難である状態であると判断した。このことを視覚的に示し、図示化したものが、図1の公共交通の現状と課題（概念図）である⁷。

この協議結果から、当委員会における活動を本市が抱える公共交通課題の解消に資する成果とするために、検討テーマにおける協議内容を利用促進のみに限定せず、利用促進という枠を超えて幅広に模索し、検討を進めていくことを決定した。

図1 公共交通の現状と課題（概念図）

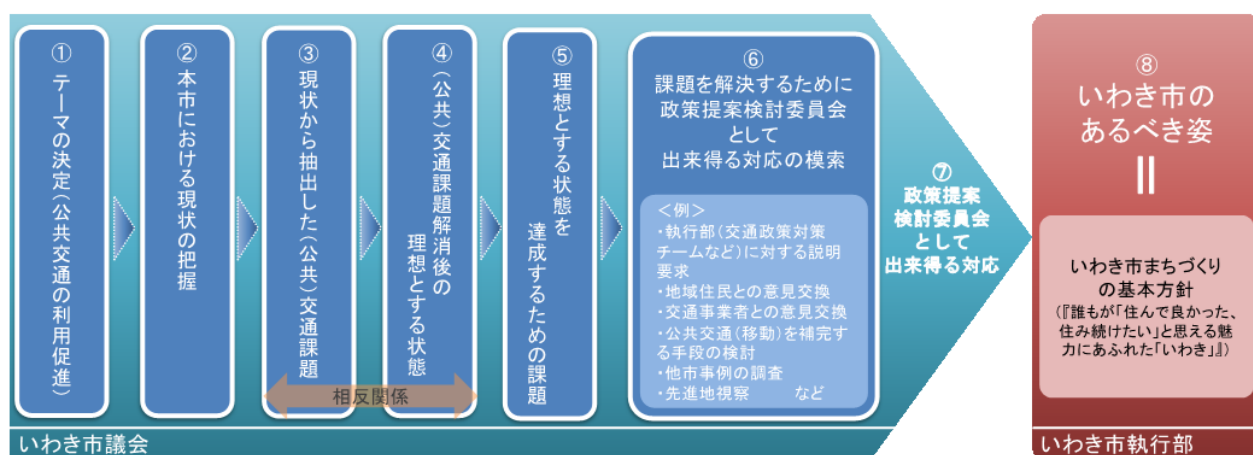


(2) 当委員会の協議の進め方について

今期委員会は、「熟慮」と「討議」を重ねながら政策を形成していく、いわゆる「熟議の委員会」とするため、協議テーマにおける課題に関連する知識や認識について、委員間で共通認識の下、協議に臨むよう努めた。

このため、委員全員が、今期の一連の活動の全体像を理解し、俯瞰した視点を意識した上で協議に臨むことを目的とし、委員会における今期の活動計画を策定した⁸。

図2 政策提案検討委員会の進め方



ア「①テーマの決定（公共交通の利用促進）」

テーマの決定に当たっては、これまでの慣例に従い、全議員を対象としてテーマ案を募り、提案者から説明を受けた上で、当委員会に出席する委員が所属する会派ごとに得点付けを行い、その合計点が最も高いものを採用した。

その結果、第4回委員会において「公共交通の利用促進」をテーマとすることを決定した（図2－①）。

イ「②本市における現状の把握」

実質的な協議に入る前に、決定したテーマ「公共交通の利用促進」について、本市の現状に関し全ての委員が共通認識を持つことを目的とし、執行部（都市建設部公共交通課）を委員会に出席するよう要求し、説明を求めた（図2－②）。

ウ「③現状から抽出した（公共）交通課題」

市民に身近な立場として、日頃から議員活動に従事するなかで感じた本市の公共交通分野の課題を抽出した。抽出された課題は、市民生活における分野ごとに類型化し、「項目」として整理した（図2－③）。

エ「④（公共）交通課題解消後の理想とする状態」

理想とする状態は、その前提条件として達成可能性を考慮に含めることなく、地域住民の豊かな生活が実現された理想の状態について協議することとした(図2-④)。

オ「⑤理想とする状態を達成するための課題」

本市の現状を踏まえた上で、理想とする状態を達成するための課題を抽出した(図2-⑤)。

しかし、本市の状況を鑑みるに、理想の状態を達成し得ない諸々の課題が山積し、理想とする状態の達成が阻害されているのが現状である。達成可能性を考慮しない提言は、現実として実現性が極めて低いと思料されることから、当委員会の活動を市民福祉の向上や将来の市政の発展に寄与する結果とするためにも、提言内容は、理想とする状態と同一ではないものの、理想とする状態に限りなく近く現実的な視点より、「目標とすべき姿」として設定することとした。

カ「⑥課題を解決するために政策提案検討委員会として出来得る対応の模索」

⑤までの協議が終了した後は、検討テーマについて更に理解を深めるため、執行部(交通政策対策チーム)に対し委員会への出席を要求し、現状の取組内容や進捗等について説明を受け、地区住民との意見交換会及び先進地への行政視察を実施した(図2-⑥)。

いずれの活動も、多くの当事者から広く意見を聴きながら、本市の公共交通の望ましいあり方について協議を重ねるための素地とすることが目的である。

キ「⑦政策提案検討委員会として出来得る対応」

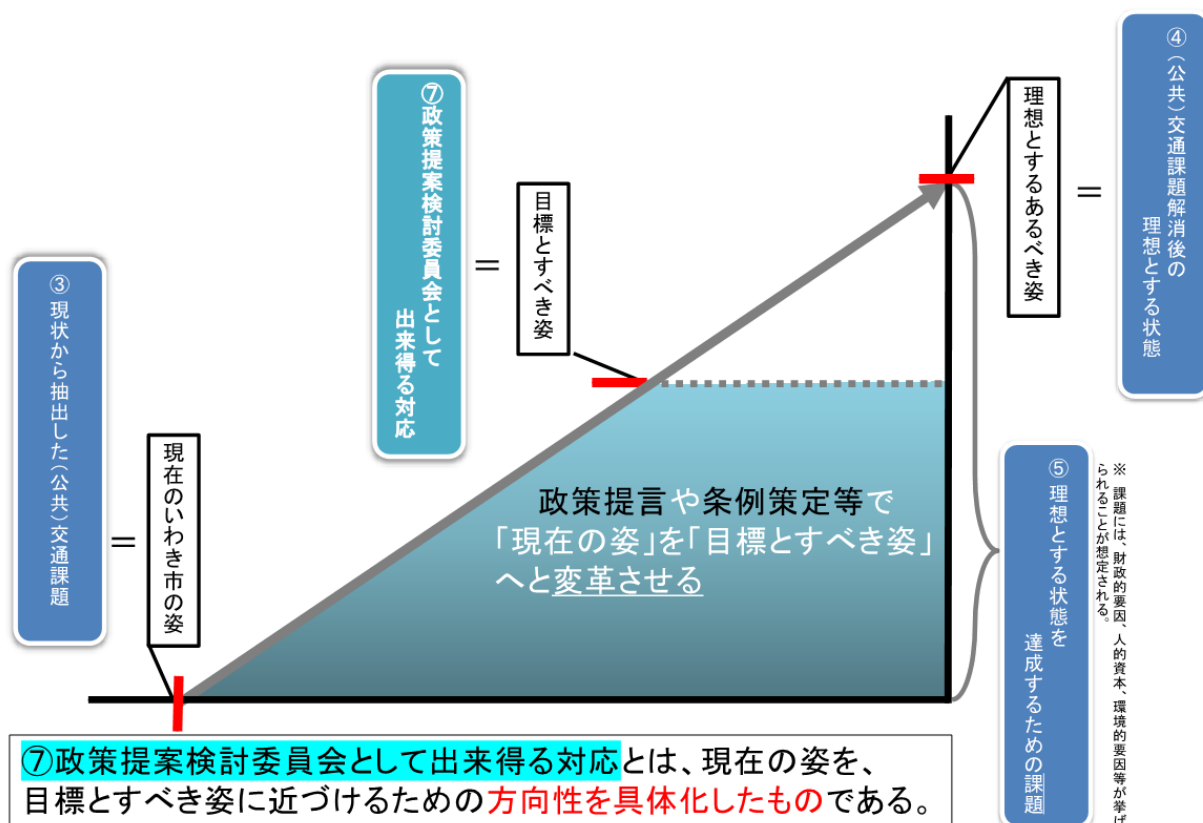
最終的な政策提案の方法については、委員会としての考えの整理が一定程度進んだ段階で、政策提言や条例など、課題の解決に最適な提案の方法を、委員会の中で協議して決定することとした。

(3) 協議全体における各工程(フェーズ)の関連性について

図2においてロードマップとして今期の活動を図示し、①から⑥で構成される工程(フェーズ)を経て、最終的に政策立案もしくは政策提案に帰結することを視覚的に示したが、工程として取り組むべきことと、その順序は認識できるものの、各工程(フェーズ)が最終的な結論に対し、どのような働きを果たし作用するものであるのかが判然としなかった。

このことから、最終的な政策立案もしくは政策提案として結論を導き出すに当たり、各工程(フェーズ)が結論に作用する働きと、こうした過程を経て協議することの意義を、委員間で共有し、深い理解の上、協議に臨むことを目的とし、視点を変え、図2をベースとして協議全体における各工程(フェーズ)の位置付けについて図示することとした⁹。

図3 協議全体における各工程(フェーズ)の位置付け



なお、図3において、丸数字で示した項目は図2と共通のものである。図3では、「③現状から抽出した(公共)交通課題(現在のいわき市の姿)」と、「④(公共)交通課題解消後の理想とする状態(理想とするあるべき姿)」の差分が、「⑤理想とする状態を達成するための課題」となること、また、「⑦政策提案検討委員会として出来得る対応(目標とすべき姿)」とは、「③現状から抽出した(公共)交通課題(現在のいわき市の姿)」を「④(公共)交通課題解消後の理想とする状態(理想とするあるべき姿)」に限りなく近づけるために設定するものであり、当委員会の最終的な結論とは、現在の姿を目標とすべき姿に近づけるための方向性を具体化したものであることを、視覚的側面から表現した。

⁷ 図1 公共交通の現状と課題（概念図）

⁸ 図2 政策提案検討委員会の進め方

⁹ 図3 協議全体における各工程（フェーズ）の位置付け

3 本市の現状及び課題

当委員会では、様々な領域のなかでも特に市民生活に関わりが深い、7つの視点(以下、「項目」という。)から、本市の公共交通分野の現状と課題を捉えた。

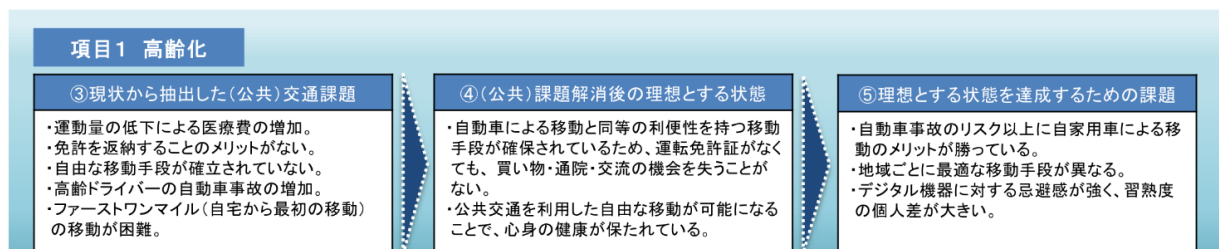
(1) 項目1「高齢化」

地域で生活する高齢者の視点から、本市における交通課題を抽出した。

本市の自家用車分担率は79.2パーセント¹⁰と、中核市平均よりも約30パーセントほど高い数値となっている。高水準の自家用車分担率の負の側面の一つとして、公共交通機関利用者の減少に伴う、公共交通のサービス水準の低下が挙げられるが、地域における公共交通の利便性が低いことで、多くの高齢者は身体機能が衰えても移動のためのマイカーを手放せず、自動車事故や運動量低下による医療費の増加などの社会問題の発生につながることを懸念される。

我が国の高齢者は、世界最高水準の健康寿命を誇り、労働参加率が高い傾向にあることから、年齢に関わらず、希望に応じて生涯活躍し続けられる地域社会の実現を目指すために、個々の高齢者の活動を支える移動手段となる公共交通の充実を図ることが求められている。

図4 項目1「高齢化」



¹⁰ 公共交通課作成資料より。出典：令和2年国勢調査

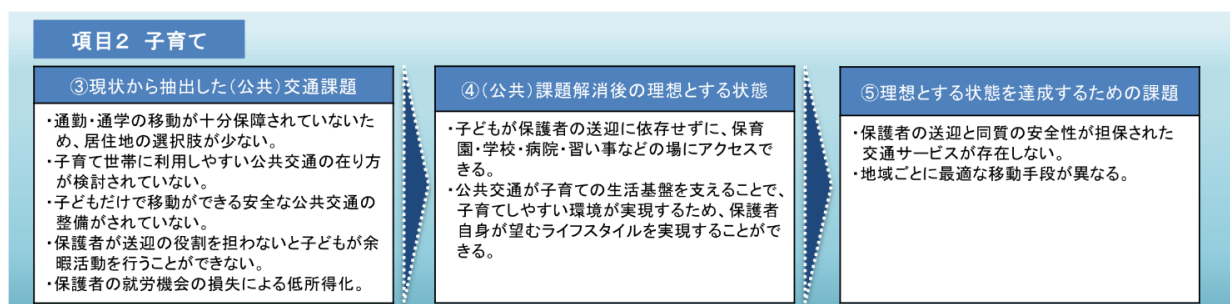
(2) 項目2「子育て」

子ども及び子どもを養育する保護者の視点から、本市における交通課題を抽出した。

当委員会では、公共交通を利用して子ども自身が自由に移動することが難しいことのほか、子どもを送迎する保護者が、送迎のために自身の社会活動を制限せざるを得ないことが、社会経済的な損失となっていることに着眼した。

公共交通の利用促進に資する需要の創出といった観点から考えると、すでに顕在化されている課題への対策はもとより、需要の掘り起こし、つまり可視化された潜在需要への対策を考えることが重要である。潜在需要は、利便性不足や情報欠如により表面化していない移動ニーズのほか、送迎の担い手の視座から見出すことができると考えられることから、自ら移動する人のみならず、送迎の担い手の視点をも欠かすことなく、公共交通の施策を考える必要がある。

図5 項目2「子育て」



(3) 項目3「定住」

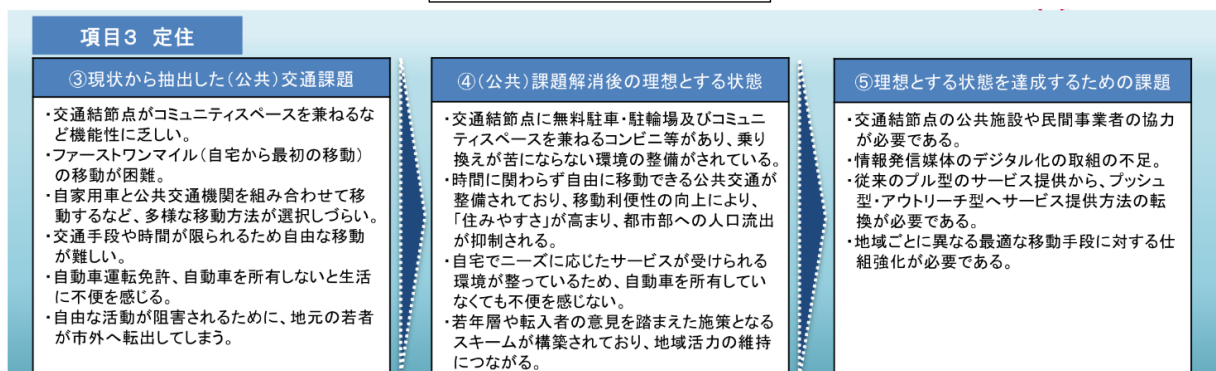
すでに本市に住まう市民のほか、他自治体からの移住・定住者の視点から、本市における交通課題を抽出した。

公共交通課による説明のとおり、各都市においては、自家用車の分担率が低いほど人口の社会増が卓越している傾向があり、また、首都圏への移住要因には、進学先や仕事のミスマッチと同様に、公共交通機関が不便であることが挙げられ、特に女性の移住要因に顕著な傾向が現れている。

首都圏を代表とする大都市圏へ若者や女性が集まることは、地方における人口の不均衡を生じさせ、少子化及び地域の活力減少の要因ともなるものである。若者や女性が首都圏へ移住する要因として、「公共交通機関の利便性」が

挙げられることがすでに判明していることから、活力ある持続可能な社会の構築のため、公共交通分野の施策を充実させ、定住したくなる環境の実現を図ることは、地方自治体の急務であると考える。

図6 項目3「定住」



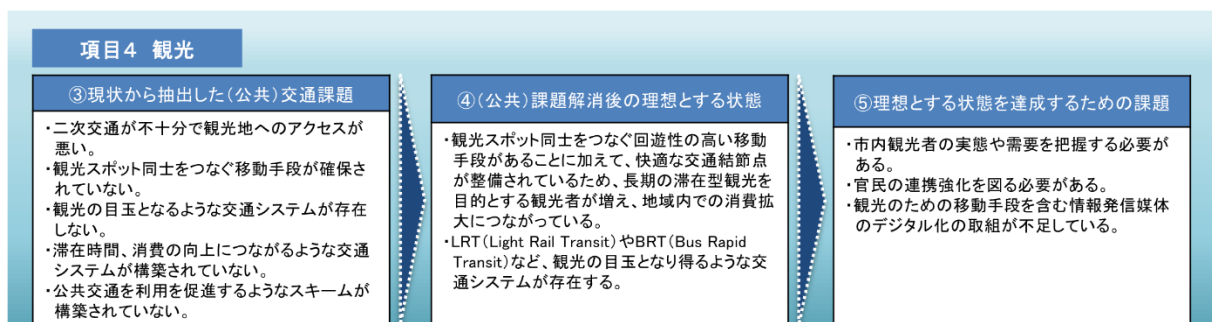
(4) 項目4「観光」

本市を来訪する観光者の視点から、本市における交通課題を抽出した。

国においては、地域における社会課題への対応の一つとして、持続可能な観光の推進を図ることとしており、そのなかでも、地方誘客¹¹の促進をインバウンド拡大の取組の一つとしている。観光庁では、地方誘客に資する各種のコンテンツ整備の例として、地域に根差した観光資源の磨き上げの推進、コンテンツ連携による広域的な周遊観光の促進などを挙げて、地方誘客の促進を図ろうと考えている。

公共交通は、インバウンドに限らず、本市を来訪する観光者が、本市の観光コンテンツにアクセスするための手段として必須のものである。国内外から観光者を呼び込み、観光分野において地域の稼ぐ力を高めるためにも、関係各所と緊密な連携を図り、観光者の利便性に資する公共交通の整備について、観光者の需要に、適切に応えていくことが必要である。

図7 項目4「観光」



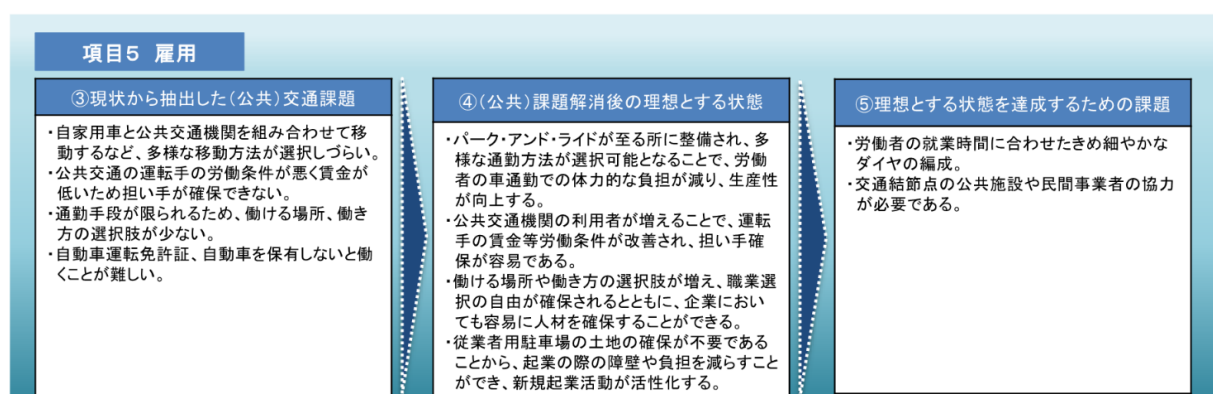
(5) 項目5「雇用」

労働者及び経営者の視点から、本市における交通課題を抽出した。

少子化に伴う生産年齢人口の減少が進行するなかでも、市民が安心して働き安全な暮らしを営むことができる社会を作るためには、地域経済が成長型経済へ確実に移行することとともに、労働者一人一人の雇用の質や労働生産性の向上のため、地方における質の高い産業・雇用の場を創出することが重要である。

図1の概念図でも示したとおり、地域において公共交通の利便性が低下している状況が継続することは、企業の生産性の低下や企業誘致の妨げなどの社会課題の誘因となることが考えられることから、公共交通に係る計画の策定に当たっては、地方の雇用にもたらす、こうした負の影響について十分に配慮する必要がある。

図8 項目5「雇用」



(6) 項目6「まちづくり」

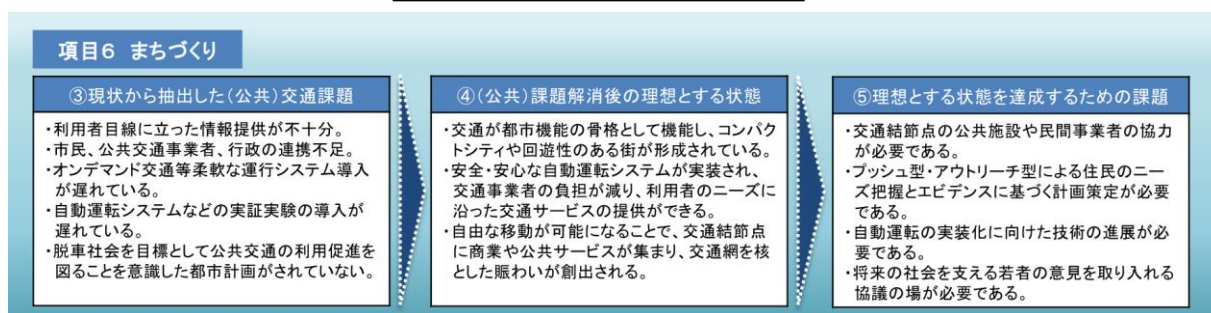
都市計画に携わる行政の役割としての視点から、本市における交通課題を抽出した。

コンパクトシティの実現のための立地適正化計画と、公共交通ネットワークの改善のための地域公共交通計画の二つの計画は、「骨太の方針2025」にもあるコンパクト・プラス・ネットワークの形成の基礎となるもので、両計画は互いに不可欠であり、どちらか一方が欠けても機能しない、いわゆる「車の両輪」の関係であると言われている。

かつて、高度経済成長期に人口増加を続けてきたなかで、広がりすぎた市街地を将来の人口規模に合わせて適正化を図り、都市構造や交通ネットワークを

効率化させることは、ワイズスペンディング¹²の考え方からも推進すべきであり、この「新たな日常」の下で、質の高い経済社会の構築を目指すことは、誰もが「住んで良かった、住み続けたい」と思える魅力にあふれた「いわき」の構築につながるものとする。

図8 項目6「まちづくり」



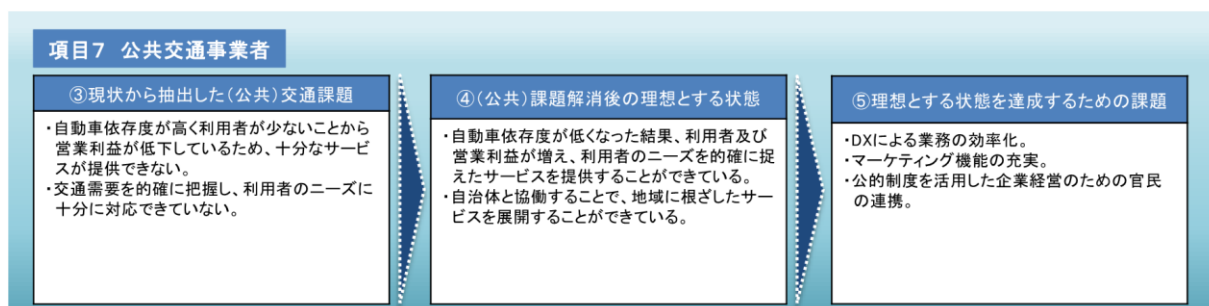
(7) 項目7「公共交通事業者」

公共交通事業者の視点から、本市における交通課題を抽出した。

これまで、地域公共交通は、交通事業者の事業全体での収益により、不採算路線も含めて、その維持が図られてきた面があるが、日本の社会構造が大きなパラダイムシフト¹³にあるなかで、今後も従来のままに地域旅客運送サービスを維持していくことは非常に困難であるとする。

今後は、自治体の司令塔機能の補完・強化を図った上で、自治体が主体性を発揮し、交通事業者等、地域の関係者と連携して「共同化・協業化」を進めながら、地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが必要となってくるものと思われる。

図9 項目7「公共交通事業者」



¹¹ 訪日外国人旅行者を都市部以外の地方に呼び込むこと。

¹² 政策効果が乏しい歳出を徹底して削減し、政策効果の高い歳出へ転換させること。

¹³ その時代や分野において当然のことと考えられていた認識や思想、社会全体の価値観などが、革命的に、もしくは劇的に変化すること。

4 政策提案検討委員会のこれまでの主な活動

(1) 公共交通課による概要説明(令和7年4月)

今期の検討テーマ「公共交通機関の利用促進」について、全委員が共通認識を持った上で、今後の協議を進めることを目的とし、まずは、執行部(都市建設部公共交通課)に対し委員会へ出席することを要求し、本市の現状に関する説明を受けることとした。

ア 説明要旨

(ア) 公共交通の利用者

市内の公共交通の輸送人員は、一日当たり約2.5万人と見込まれているが、少子高齢化により、公共交通の利用者は減少を続けている。加えて、過度な自家用車依存による公共交通利用者のさらなる減少は、公共交通のサービス水準の低下を招き、公共交通の維持に重大な影響を及ぼすことが懸念されている。

(イ) 有識者による分析

本市の公共交通施策のアドバイザーである福島大学の吉田教授は、自家用車分担率が低い都市ほど、人口の社会増が卓越している傾向が見られると分析している。

(ウ) 課題解決の方向性

令和5年3月に策定した「いわき市地域公共交通計画」では、本市の公共交通が抱える課題解決の方向性の一つとして、「過度な自家用車依存からの脱却」を掲げており、その第一歩として「意外と快適で便利な公共交通の認知・構築」を目指している。

(I) 利用促進に向けた取組

公共交通の利用促進に向けての現在の主な取組は次のとおり。

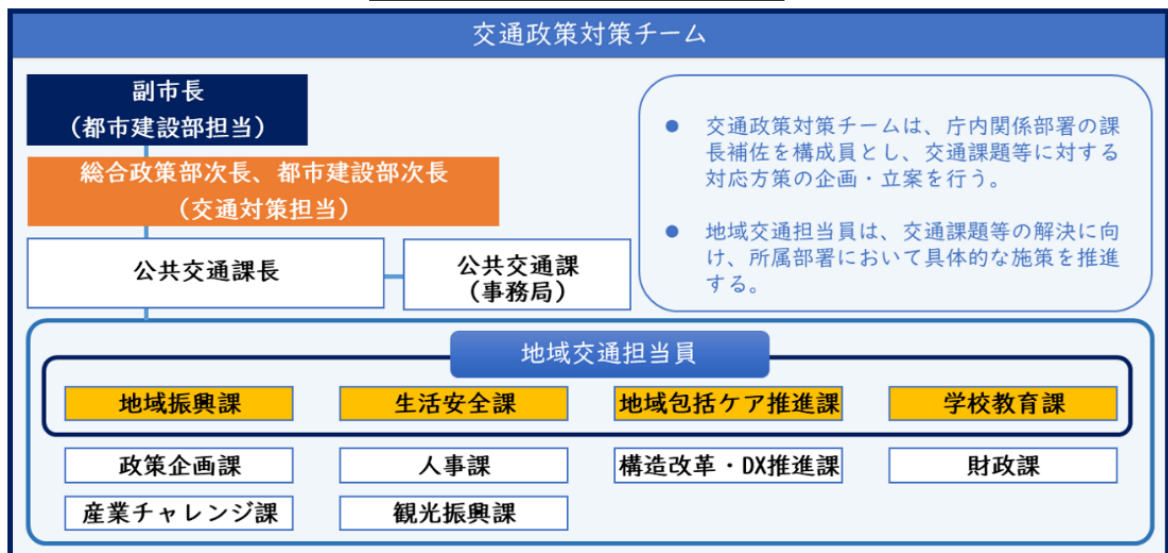
- a 公共交通のDX化
- b プレミアム付き乗車券の発行支援
- c バス無料デーの開催
- d 広報啓発活動
- e エコ通勤の実施

f 基幹バス路線のダイヤ再編や夜間時間帯のバス運行による利便性向上

(オ) 交通政策対策チームの体制強化について(図10¹⁴)

これまでの取組を深化させるとともに、機動性と庁内組織の連動性を高めるため、令和6年度に発足した交通政策対策チームについて、令和7年度よりチーム体制の強化を図ることとした。具体的には、庁内横断的に施策展開するための調整役として、総合政策部と都市建設部に次長職の「交通対策担当」を配置し、交通政策対策チームのコアメンバーを「地域交通担当員」として新たに任命した。

図 10 交通政策対策チーム



¹⁴ 政策提案検討委員会資料（都市建設部公共交通課）より抜粋

(2) 交通政策対策チーム検討事業との関連性に関する説明(令和7年 11 月)

執行部では公共交通を取り巻く課題への対応を社会的に看破できない課題と捉え、令和6年度に交通政策対策チームを設置したが、令和7年度より、チームとしての機動性、庁内の連動性を高めることを目的とし、体制の強化を図っている。

当委員会では、本市の交通分野の取組について、さらに見識を深めることを目的とし、交通政策対策チームを委員会へ出席させ、整理した課題に対する現時点での執行部での検討状況と今後の計画について、説明を聴取することとした。

ア 説明要旨

交通政策対策チームからは、多岐にわたる交通課題への対応方策の企画立案を行うために検討している7つの項目について説明がなされた。

(ア) 運転の長寿命化

－安全を確保しながら、公共交通利用にも繋がる車の運転を！－

高齢者に公共交通を利用してもらうことを基本としながら、安全に自家用車を運転してもらうための施策と両輪で進めていくことが重要である。

高齢運転者への啓発強化や安全運転相談窓口の設置のアイデアのほか、令和7年度は高齢運転者向けの交通教室、交通安全相談窓口の通年設置に取り組んだ。

また、高齢運転者にドライブレコーダーを貸与し、映像分析・解析等をしたものを安全運転の技術の向上につなげるほか、自動車教習所と安全運転体験会の実施に向けて協議を進めている。

- | |
|-----------------------|
| a－(a) 高齢運転者への啓発強化 |
| a－(b) 安全運転相談窓口の設置 |
| b パーク&ライド駐車場の整備 |

(イ) 公共交通利用促進

－みんなで公共交通利用の意識を持って、移動困難者を支える！－

公共交通の利用促進のためには、まずは公共交通に対する市民の理解を深めることに加え、幼少期から公共交通を利用する環境素地を作る取組

が重要であると捉えている。

具体的な取組としては、エコ通勤、バス無料デーの実施、アイデアとしては、公共交通機関による通勤者を対象としたインセンティブの設定などができないか検討している。

また、学校へのアンケートを実施し、遠足や体験学習における公共交通の利用状況について実態の把握を行うとともに、磐越東線を中心に鉄道への乗車を促進するため、学習の時間や遠足などのモデルコースを作って、学校に周知することも検討している。

a-(a) エコ通勤の実施

a-(b) カーフリーデーの設定

a-(c) インセンティブの設定

b-(a) 学校教育プログラムとの連携

b-(b) 乗り方教室の開催・公共交通利用促進パンフレットの作成

(ウ) タクシー利活用

ー究極のデマンド交通であるタクシーを使い倒そう！ー

タクシーはドア・ツー・ドアの交通サービスであり、車を所有しない人にとって重要な交通手段であるとともに、自家用車の維持費や運転の負担を考えると、車を所有するよりも安全で経済的な場合がある。こうした利点から、タクシーの利活用の啓発について検討を進めているところである。

令和7年度は、ふるさと納税メニューとしてタクシー券を返礼品とする取組に新たに着手するほか、専門の教育を受けたタクシードライバーが子どもを通学や習い事先まで運ぶ、子育てタクシー（現在、市内1社が参画）を普及できないか検討している。

また、執行部内で移動支援に係る既存事業を調査した結果、福祉部門において、高齢者や障がい者を対象とした既存の制度があることから、執行部内で整理し、今後の取組の参考にしたいと考えている。

さらに、民間で様々なタクシー予約アプリがリリースされているが、市内の多くのタクシー事業者間で、事業規模や経営の考え方が違うなかでは、共同で導入することを検討していただくことが考えられる。

加えて、AIオンデマンド乗り合いタクシーについて、現在、進行中である、いわきニュータウンのスマートタウンモデル地区推進事業において、オンデマンド型の相乗り交通として実証できないか事業者と検討しているところである。

- a-(a) ふるさと納税メニューの造成
- a-(b) 子育てタクシーの普及
- a-(c) 社会的弱者(後期高齢者、障がい者、妊婦等)向け助成
- b タクシー予約アプリ・AIオンデマンド乗合タクシー

(I) 多様な主体との連携

ー地域の交通課題を解決するため、地域の移動資源を総動員！ー

現在、福祉車両を活用し、高齢者を買物場所に輸送することを事業者の取組として実施している地区があることから、この取組を拡大することができないか検討しているところである。

また、(仮称)小さい交通は、主に地域における共助型輸送の取組として、例えば、住宅団地で近くのバス停、商業施設、医療機関まで輸送することが可能かについて検討に値するのではないかと考えている。

- a 多様な輸送資源(福祉車両等)を活用した高齢者移動支援
- b 小さい交通(地域団体やNPO等への燃料代や保険料等の補助)の構築

(オ) 移動の担い手育成

ー誰もが移動の担い手に、ひとづくり日本一を目指して！ー

公共交通事業者に対し二種免許取得支援の補助を実施するほか、市職員が住民ボランティア輸送へ参画しやすい環境の形成、大型免許保有者の活用について検討しているほか、令和7年度は、ボランティア休暇の定義の整理や、副業、兼業に関する他市の調査、職員アンケートの実施、先進事例の調査などを進めている。

また、今後、公共交通がますます厳しい状況となることが想定されるなかで、地域の力を借りながら交通弱者を輸送する取組が重要になってくるものと考えている。

- a-(a) 住民ボランティア輸送への市職員の参画
- a-(b) 大型免許保有者の交通政策への活用
- b 地域力の強化による住民の移動のサポート
- c-(a) 運転手就職説明会や運転体験会の開催
- c-(b) 移住者への就労呼びかけ

(カ) 路線バスの維持・向上

ー持続可能な路線バスネットワークの実現を下支え！ー

国の制度的な問題もあるなかで、現状としてドライバーが不足している実態がある。限られた資源を有効に活用するため、例えば、普段タクシーを運転している者が路線バスも運転するなど、グループ企業間で人的リソースをシェアできるような取組について調査しているところである。

また、屋根があるバス停、近隣に店舗があるバス停など、市内バス停について現状を把握するための調査に着手していることに加え、まだ構想段階ではあるが、スマートタウンモデル地区推進事業において、運転手不足の解消に向けて自動運転の実証ができないか検討を進めていきたいと考えている。

- a-(a) グループ企業間ドライバーシェア＋地域交通構築と連携したバス路線の再編
- a-(b) バス待ち環境の改善
- a-(c) 自動運転導入に向けた実証

(キ) DX×公共交通

ーDXを駆使して、便利な公共交通を実現！ー

公共交通をより便利に利用するためには、DX化は有効な手段の一つである。これまで、市と県では事業者を支援して、キャッシュレス決済やバスロケーションシステムを導入しているが、今後は、そうしたコンテンツを最大限に活用してもらえよう、企画定期券やマイナンバーカードと連携することでサービス展開できるのではないかと調査しているところである。

- a-(a) 企画定期券LOCOCAの販売促進
- a-(b) マイナンバーと連動した支援

(ウ) 公共交通空白地域解消の取組

(3) 地区住民との意見交換会(令和7年12月)

政策立案及び政策提案の策定にあたり、市政に関わる課題の調査研究の一環として市民との意見交換会を実施した。

対象地区の選定にあたっては、複数の委員より、対象者を好間地区の市民とすることについて提案がなされた¹⁵。提案理由は、次のとおりである。

- ・ 好間地区は交通空白地帯として課題があるにも関わらず、あまり手が入っていない様子であり、現状、執行部の対応の様子が見えない。
- ・ 地理的に非常に多様で、市街地、中山間地域のほか工業団地があることから、交通について有意義な意見交換となることが期待できる。

ア 概要

(ア) 日 時 令和7年12月23日 午後2時より

(イ) 場 所 好間公民館 講堂

(ウ) 対象者 好間地区の市民(各参加者の所属団体は下記のとおり。)

- ・ 好間地区区長会
- ・ 好間地区行政嘱託員協議会
- ・ 好間ふるさと振興協議会
- ・ 好間地区体育協会
- ・ 好間地区民生児童委員協議会
- ・ いわき市社会福祉協議会好間地区協議会
- ・ 好間工業団地連合会
- ・ 好間一小交通安全父母の会

イ 市民意見

(ア) 好間地区区長会会長(中好間地区)

- ・ 生活する上で必要なサービスが、今住んでいる地域の近くに移動して来れば、高齢者でも公共交通が不便でも安心して生活できると思う。
- ・ 幹線道路(公共交通ルート)から離れた所に、交通弱者(高齢者、免許不所持者、学生等)が多く住んでいるので、他の交通手段を考えなけれ

ばならない。好間地区単独もしくは、好間以外の地域と共同で、移動支援事業を検討することが必要だ。

- ・ 今、実際に様々な地区で実証実験等をやっているようだが、好間では実施するのか。
- ・ 実際に事業を実施しているのであれば、実施されていないところにも積極的にきちんと広報してほしい。情報があまりにも少な過ぎる。
- ・ 共働き世帯では、子どもの習い事の送迎について、休みが取れず時間を割かれるため、習い事を諦めることがあるが、どうしたらいいのか。
- ・ 現在実施されている定額タクシー実証実験は、対象が高校生以上や高齢者が多いが、共働き世帯まで広げていけるのか。
- ・ 子どもたちや、子育て世代が利用できるサービスを検討してもらえれば、子どもの頃から公共交通を利用して利便性に気づき、大人になっても、この地区が住みやすい地区だと思って、住む人が増えれば人口減少を抑えることも出来るのでは。
- ・ 小川の定額タクシーは実証実験をやっていると思うので、その辺の中間報告を聞きたい。あと、泉、勿来、江名、川部は高齢者が対象と聞いています。川前の自家用有償ライドシェアの実証の実態も知りたい。
- ・ いわき中央ICからいわき駅へ行く高速バスは、家の前を1日何十本も通るし、いくらでも席が空いているので、利用が可能かと思うが、そういうことを考えたことはないのだろうか。
- ・ 平に向かうのに高速バスを使えば、帰りはすぐ拾えるタクシー等を使えばいいわけなので、その辺をよく考えたほうがいいのではと思う。

(1) 好間地区区長会副会長(上好間下組地区)

- ・ 今、バスは午前中が2時間に1本、土日はほとんど運転してない状況だ。私の知人は平日仕事をしており土日が休みなので、病院に行く場合、土曜日やっている病院に行くしかない。そうすると、病院になかなか行けず困っているという話があった。
- ・ 好間地区はコミュニティバスのようなものはないのかなと思う。お客様から電話をもらい、必要な時に中型バスがタクシーのように行く方が、よっ

ほど効率がいいのではと思う。その辺を新常磐交通あたりに働きかけてみることも必要じゃないかと思う。

(ウ) 好間地区区長会監事(榊小屋地区、大利地区)

- ・ 子どもも少なくなってきたので中学校まで父母が送迎しているが、父母の重荷になっている。夕方の迎えは、共働き世帯に無理な時間なので祖父母に頼るしかない。私も高齢になり免許を返納したらどうするか考えてしまう。
- ・ 習い事をしたいけれども足がないということで、祖父母、共働きの親が迎えに行っている。どうしても子どもに習い事をさせたい親もいるので、夜遅くまで親や祖父母が送迎を負担するしかない状況だ。
- ・ 個人的になかなか買い物に行けない。タクシーとまでは言わないが、まとまった何人かが使える交通機関があれば、高齢者の方も利用するかなと思う。
- ・ 一つ疑問なのは、好間地区と内郷地区は周遊することができる。しかし、新常磐交通のバスは、高野の入の元湯止まりでUターンしてしまい、区分けしている。昔から言っているが、なぜ好間の方と両方結ぶことはできないのかと思っている。お互いに利用できるのに、なぜそうになっているのか。

(I) 好間地区行政嘱託員協議会及び好間ふるさと振興協議会会長

- ・ やっぱりバスの路線は時刻を多くしていただきたい。

(オ) 好間ふるさと振興協議会副会長

- ・ 子どもも大人も安心して乗れるというのは、タクシー利用ではないかなと思う。正規料金だとあまりにも高過ぎるので、その辺は多少行政の力を借りるなどしているが各郡部から出ているタクシーを利用するのが理想だ。タクシーの場合、例えば、A地区から隣のB地区までや、いわき駅までなど、どこにということが分かり、行きたいという人がいれば、少し時間をずらして一緒に乗ってもらうようお願いして、帰りも同じように帰れるように、指令所1ヶ所で全部運行可能だと思う。
- ・ 今後、路線バスに期待するのは非常に難しいかなと思っている。

(カ) 好間地区民生児童委員協議会及びいわき市社会福祉協議会好間地区協議会会長

- ・ 免許証返納した高齢者のみの世帯になった時、山間部の住人は車を持たないと買い物ができなくなる。高齢者が免許証返納せず運転していると、事故の元にもなるので大きな問題だと思う。
- ・ 川前や三和ではNPO法人を立ち上げて高齢者の交通網を実施し、田人も実施するということだ。医療機関では送迎しているが、市でも好間の山間部の買い物とか医療をある程度考えていただくと非常にありがたい。
- ・ (高速バスについて)バスの三社で調整が出来れば、空車で走るよりは人を乗せて走った方がいいんじゃないかと思う。
- ・ これは何十年も前から思っていたが、人口が30万人を超す中核市で個人タクシーが走れないというのはどういう経緯なのか。二種免許を取得し何十年もタクシー会社に勤めて、いわき市でタクシーの運転業務をやりたいという方は、かなりいると思う。そういった部分を少し緩和していくと便宜性が図れるんじゃないかと思う。別に、いわき市の条例で個人タクシーを認めないということではないと思うので、中核市なのに個人タクシーがないというのは、ちょっと腑に落ちない。これは何十年も前から思っていたことだが、一度、そういった見直しや検討をする必要性があるのではないか。個人タクシーだって融通が利くと思う。

(キ) 好間工業団地連合会専務理事

- ・ 市外にある本社・事業所と比較すると相対的に公共交通機関の本数が非常に少なく、自家用車がない通勤者は100%このバスに乗らざるを得ない。バスがないと車を持たない従業員の通勤手段がなくなってしまうので、県外から人材を誘致できなくなる。

(ク) 好間一小交通安全父母の会会長

- ・ 定額タクシーなどが本当に気軽に利用できるのであれば、子どもに塾行ってきてとお願いできるんじゃないかなと思う。
- ・ 定額タクシーのことも分からなかったし、急に車が使えなくなった時にバ

スを利用しようとしても本数がなかったりするので、公共交通、バスなどを選択肢に入れるというのは、自分のなかではちょっと考えなかった。

- ・ 子どもだけでも利用できるようなシステムがもう少しあれば、安心して行っておいでと言えるかもしれない。塾は曜日が決まっているので、定額タクシーの金額が少し安くて、確実に送迎してくれるという確約があるのであれば、定額タクシーを利用してみたいなという感じではある。
- ・ ある程度年齢が高くなるまで、公共交通を使ったことがない、体験させてあげられないのは、やっぱりちょっと悲しいというか、そういう気持ちはある。

(4) 行政視察(令和8年1月)

ア 千葉県我孫子市

(ア) 視察テーマ

「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業について」

(イ) 場所

我孫子市役所 議会棟

(ウ) 事業概要

我孫子市では、平成17年3月より、高齢者や障がい者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設(西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘)の送迎バスを、施設利用者以外が無料で利用できる運行サービスが行われている。

施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の65 歳以上の高齢者または障がい者で、1人で乗降できるか介助者の同伴で乗降できる者である(介助者も利用可)。送迎バスを利用する際には、市が発行する「利用パスカード」が必要である。運行時間帯は原則として、月曜日から金曜日の9時から17 時(各送迎バスの運休日を除く)で、一部の送迎バス(西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘)は、土曜日及び日曜日も利用することができる。乗降方式は路線によって異なり、専用駐車場のみの路線や、フリー乗降が設定されている路線もある。ただし、事業所の利用者が満席が予想される場合など、空席状況によって乗車できない場合がある。

令和6年度における送迎バス事業費は、決算額で1,282 千円である。内訳は、パスカード製作費として印刷製本費(パスカードは2年に一度更新するため隔年支出)、事業者所有のバスの座席を対象とした傷害保険料の2つである。令和7年度の事業実施にあたり、送迎バス事業者として事業に参加しているのは、前年度から2事業者減った7事業者である。

イ 愛知県刈谷市

(ア) 視察テーマ

「刈谷放課後子育てMaaSプロジェクトについて」

(イ) 場所

刈谷市役所9階 委員会室

(ウ) 事業概要

刈谷市では、児童の93%が習い事を行っていることに加え、その保護者の約8割が共働きであることから、保護者が習い事先への送迎を負担に感じていることが判明した。これは、市内の各小学校各学年から1クラスを抽出した約4,000世帯の保護者を対象に、習い事に関するアンケート調査を実施し、その結果を分析したことから判明した結果である(有効回答数744)。これは従来、過去の慣例や担当者の経験・勘によるところが多かった政策立案を、対象者へのアンケート調査を基に需要を数字として「見える化」し、政策の必要性を立証したという部分において、本事業の特筆すべき点の1つであると言える。

我が国では、近代資本主義社会の発展で確立された性別役割分業に基づく家族観により、子どもの養育は主に女性に委ねられており、女性の社会進出が進んだ現代においても子育ての大部分を女性が担うことが多く、未だに子育ては女性が担う役割とする価値観が根強く残っている¹⁶。近年における放課後児童クラブの登録者数の増加は、共働き世帯が増加していることの証左として捉えられる現象であるが、共働き世帯と子どもへの教育熱の高まりに伴う教育ニーズが年々増加するなか、従来からの価値観が残存する社会で、女性が担う役割は家事、出産・育児、仕事と多重化し、女性に過大な負担を強いるものとなっている。

前述の刈谷市のアンケート調査によれば、30代で子どもがいる女性、いわゆる子育て世代の女性の目的別トリップ¹⁷のうち、「送迎」は「買い物」の約2倍のトリップ数に上ることが判明した。このことは、「送迎」が保護者にとって時間、体力、費用面等の負担となっていることを示すと同時に、公共交通政策の面から考えると、「送迎」が公共交通の潜在需要として挙げられることを示すものであると言える。これら調査結果から、刈谷市では「送迎」を「家族の問題」ではなく、「社会の問題」として捉え、家庭内送迎の課題解消は、送迎負担の軽減のみならず、子どもの学びや労働力確保などを含む公共的課題であるとして本事業を実施することとした。

本事業の内容は、端的に言えば、児童のみ乗車可能なタクシー車両を活用した相乗り交通で、「送迎」と「放課後教育」をセットで提供するものであ

る。タクシー乗降時には、タクシー運転手のスマートフォンに子どもの持つICカードを読み込み、乗降時や移動時は、保護者のスマートフォンで子どもの移動状況が確認できる仕組みとなっている。

公共交通の利用促進に係る政策を展開するにあたっては、自ら移動する人はもとより、送迎される人の移動実態を把握し、その対応策に取り組むことが特に重要である。このことが潜在化していた需要を顕在化し、公共交通の需要を増加させ、公共交通の利用を促進することにつながるものとする。

¹⁶ 「令和4年度性別による無意識の思い込み（アンコンシャス・バイアス）に関する調査研究」令和4年11月8日内閣府男女共同参画局

¹⁷ トリップ：人が通勤や買い物など、ある目的を持って出発地から目的地へ移動する1回（1方向）の単位。

5 課題を解決するために出来得る対応

前項までの過程を経て、当委員会が今期テーマに係る課題を解決するために、出来得る対応を模索した結果、すなわち、本市が目標とすべき姿について、以下、項目別に記載する。

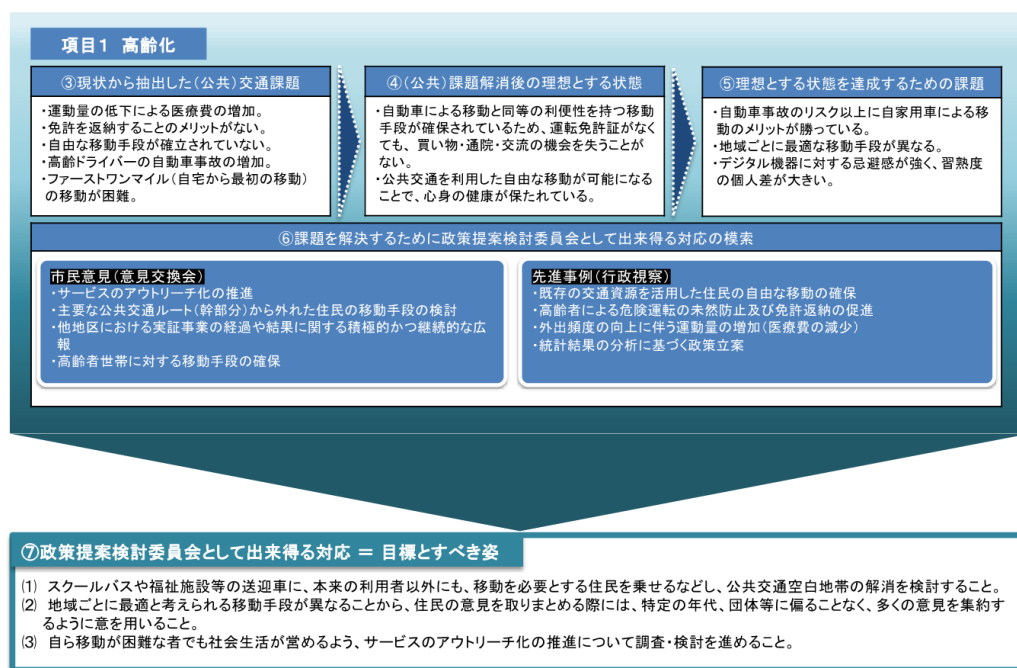
(1) 項目1「高齢化」における目標とすべき姿

ア スクールバスや福祉施設等の送迎車に、本来の利用者以外にも、移動を必要とする住民を乗せるなどし、公共交通空白地帯の解消を検討すること。

イ 地域ごとに最適と考えられる移動手段が異なることから、住民の意見を取りまとめる際には、特定の年代、団体等に偏ることなく、多くの意見を集約するように意を用いること。

ウ 自ら移動が困難な者でも社会生活が営めるよう、サービスのアウトリーチ化の推進について調査・検討を進めること。

図 11 項目1「高齢化」における検討経過と目標とすべき姿



(2) 項目2「子育て」における目標とすべき姿

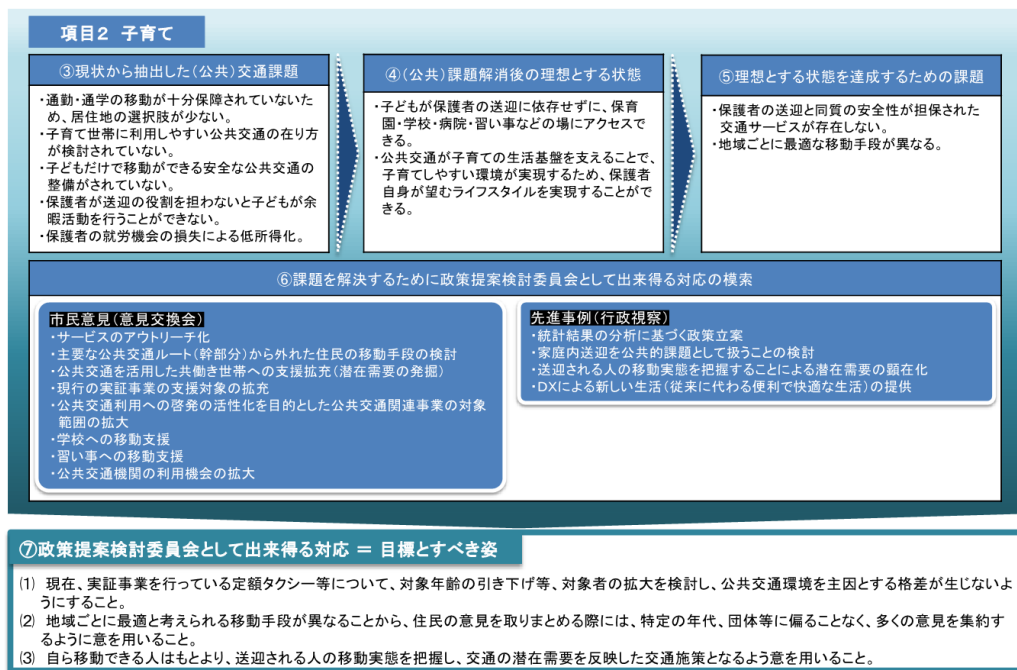
ア 現在、実証事業を行っている定額タクシー等について、対象年齢の引き下げ等、対象者の拡大を検討し、公共交通環境を主因とする格差が生じないようにすること。

イ 地域ごとに最適と考えられる移動手段が異なることから、住民の意見を

取りまとめる際には、特定の年代、団体等に偏ることなく、多くの意見を集約するように意を用いること。

ウ 自ら移動できる人はもとより、送迎される人の移動実態を把握し、交通の潜在需要を反映した交通施策となるよう意を用いること。

図 12 項目2「子育て」における検討経過と目標とすべき姿

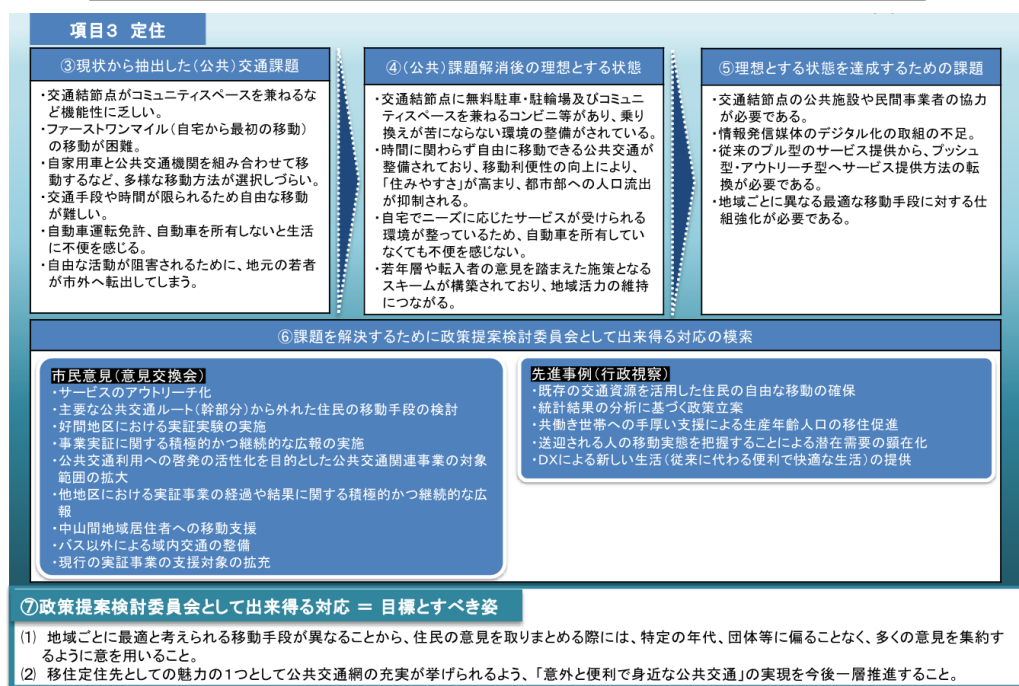


(3) 項目3 定住

ア 地域ごとに最適と考えられる移動手段が異なることから、住民の意見を取りまとめる際には、特定の年代、団体等に偏ることなく、多くの意見を集約するように意を用いること。

イ 移住定住先としての魅力の1つとして公共交通網の充実が挙げられるよう、「意外と便利で身近な公共交通」の実現を今後一層推進すること。

図 13 項目3「定住」における検討経過と目標とすべき姿

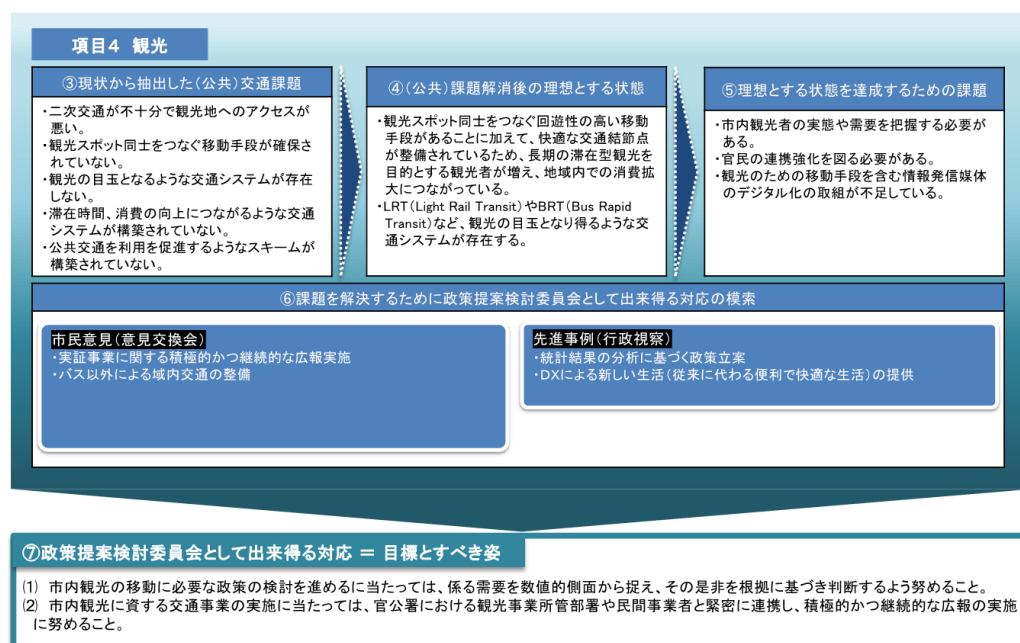


(4) 項目4 観光

ア 市内観光の移動に必要な政策の検討を進めるに当たっては、係る需要を数値的側面から捉え、その是非を根拠に基づき判断するよう努めること。

イ 市内観光に資する交通事業の実施に当たっては、官公署における観光事業所管部署や民間事業者と緊密に連携し、積極的かつ継続的な広報の実施に努めること。

図 14 項目4「観光」における検討経過と目標とすべき姿

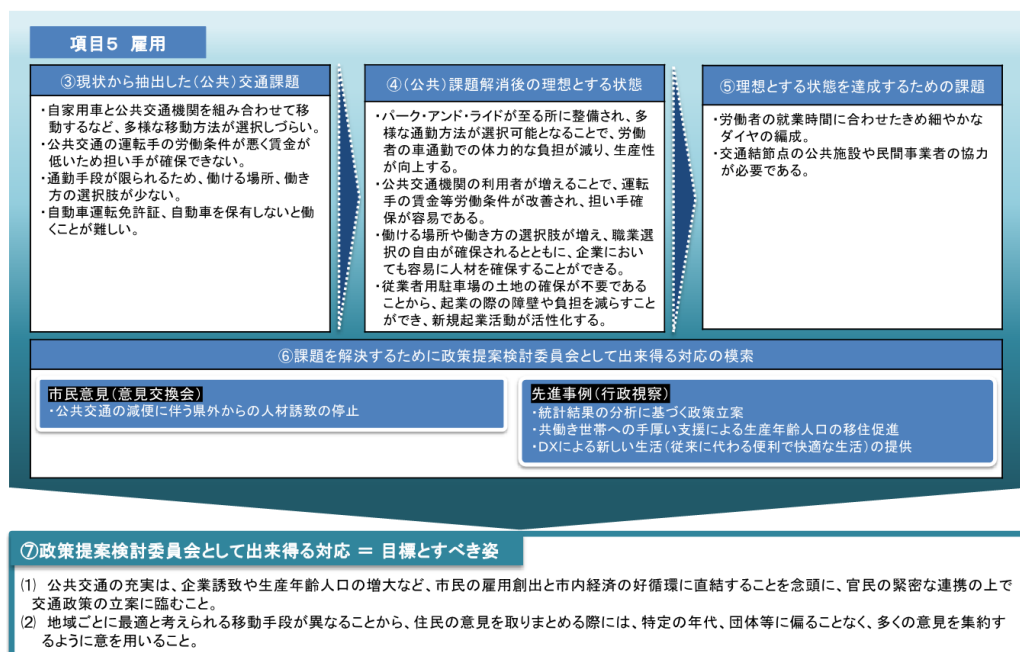


(5) 項目5 雇用

ア 公共交通の充実、企業誘致や生産年齢人口の増大など、市民の雇用創出と市内経済の好循環に直結することを念頭に、官民の緊密な連携の上で交通政策の立案に臨むこと。

イ 地域ごとに最適と考えられる移動手段が異なることから、住民の意見を取りまとめる際には、特定の年代、団体等に偏ることなく、多くの意見を集約するように意を用いること。

図 15 項目5「雇用」における検討経過と目標とすべき姿

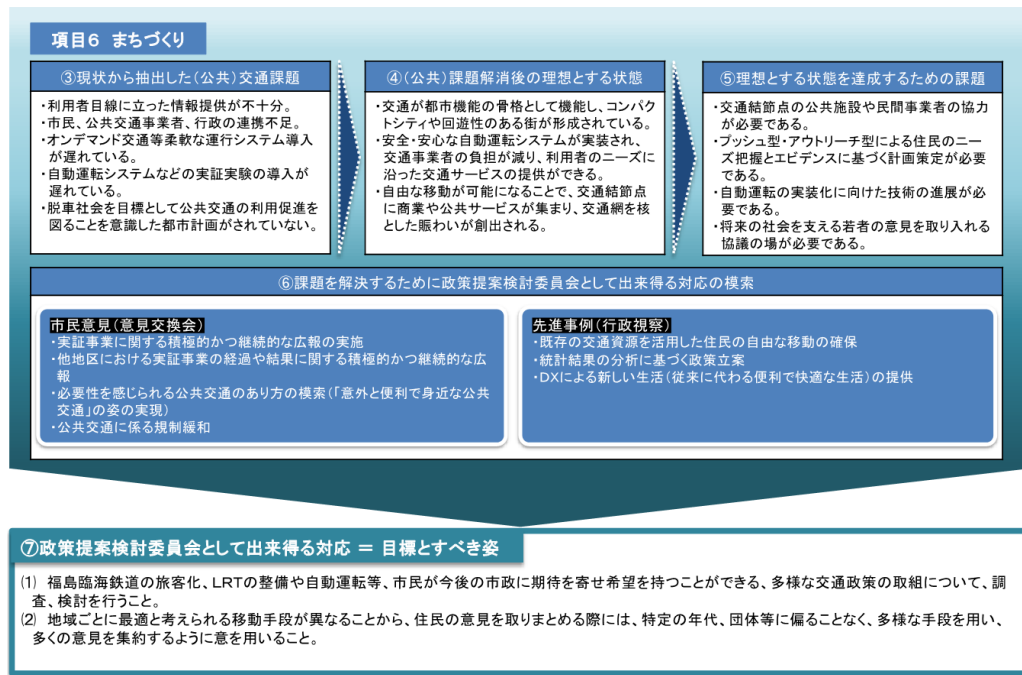


(6) 項目6 まちづくり

ア 福島臨海鉄道の旅客化、LRTの整備や自動運転等、市民が今後の市政に期待を寄せ希望を持つことができる、多様な交通政策の取組について、調査、検討を行うこと。

イ 地域ごとに最適と考えられる移動手段が異なることから、住民の意見を取りまとめる際には、特定の年代、団体等に偏ることなく、多様な手段を用い、多くの意見を集約するように意を用いること。

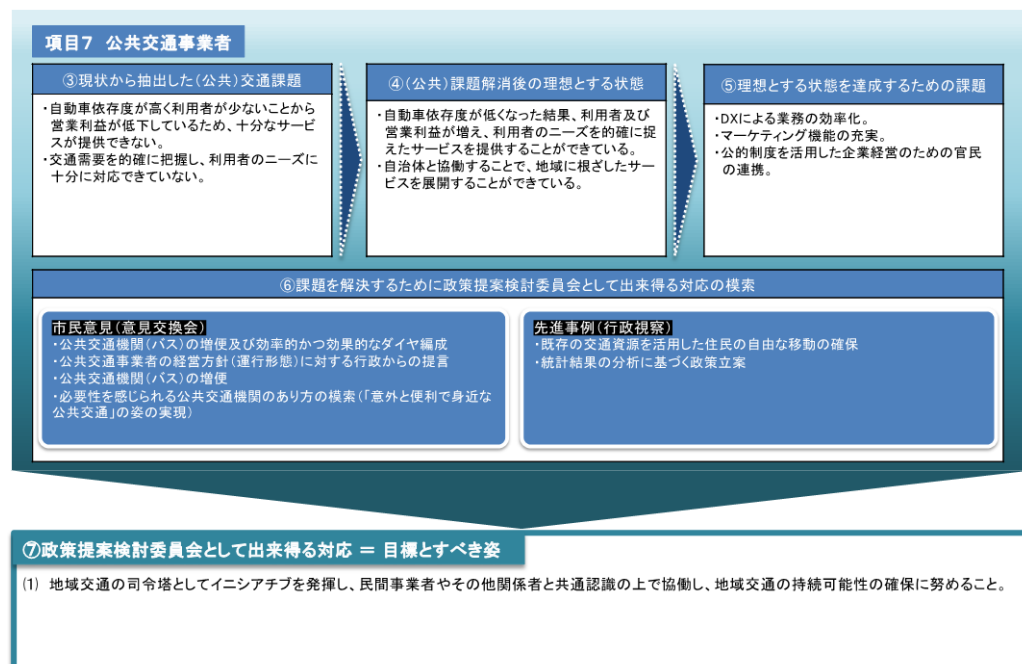
図 16 項目6「まちづくり」における検討経過と目標とすべき姿



(7) 項目7 公共交通事業者

ア 地域交通の司令塔としてイニシアチブを発揮し、民間事業者やその他関係者と共通認識の上で協働し、地域交通の持続可能性の確保に努めること。

図 17 項目7「公共交通事業者」における検討経過と目標とすべき姿



6 政策提案

- (1) スクールバスや福祉施設等の送迎車等の空き時間に、本来の利用者以外にも、移動を必要とする住民を乗せるなどし、当市が広域都市であることの特性を踏まえた上で、公共交通空白地帯の解消を検討すること。
- (2) 地域ごとに最適と考えられる移動手段が異なることから、住民の意見を取りまとめる際には、特定の年代、団体等に偏ることなく、多くの意見を集約するように意を用いること。
- (3) 自ら移動が困難な者でも社会生活が営めるよう、サービスのアウトリーチ化の推進について調査・検討を進めること。
- (4) 定額タクシーや住民ボランティア輸送等について、需要と供給のバランスを見極めながら、対象年齢の引下げ等、対象者の拡大を検討し、公共交通環境を主因とする格差が生じないようにすること。
- (5) 自ら移動できる人はもとより、送迎される人の移動実態を把握し、交通の潜在需要を反映した交通施策となるよう意を用いること。
- (6) 移住定住先としての魅力の1つとして公共交通網の充実が挙げられるよう、「意外と便利で身近な公共交通」の実現を今後一層推進すること。
- (7) 市内観光の移動に必要な政策の検討を進めるに当たっては、係る需要を数値的側面から捉え、その是非を根拠に基づき判断するよう努めること。
- (8) 市内観光に資する交通事業の実施に当たっては、官公署における観光事業所管部署や民間事業者と緊密に連携し、積極的かつ継続的な広報の実施に努めること。
- (9) 公共交通の充実、企業誘致や生産年齢人口の増大など、市民の雇用創出と市内経済の好循環に直結することを念頭に、官民の緊密な連携の上で交通政策の立案に臨むこと。
- (10) 福島臨海鉄道の旅客化、L R Tの整備や自動運転等、市民が今後の市政に期待を寄せ希望を持つことができる、多様な交通政策の取組について、調査、検討を行うこと。
- (11) 市がいわき都市圏総合都市交通推進協議会と緊密に連携しながら、地域交通の司令塔としてイニシアチブを発揮し、民間事業者やその他関係者と共通認識の上で協働し、地域交通の持続可能性の確保に努めること。