

いわき都市圏総合都市交通推進協議会 第2回 公共交通検討幹事会



「検討事項」

1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性
2. 計画の推進体制（公共交通に関する部分）の方向性



令和3年5月24日（月）
WEB開催





- これまでの経緯について . . . P2
- 検討事項
 - 1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性 . . . P12
 - 2. 推進体制（公共交通に関する部分）の方向性 . . . P18
- その他 今後のスケジュールについて . . . P19
- 参考資料 . . . P20





これまでの経緯について



① 都市交通施策のこれまでの経緯

- 本市では、H1dのPT調査やH14～15dの総合都市交通体系調査に基づき、H15dに「**いわき都市圏のあすの都市交通（現行都市交通マスタープラン）**」を策定
 - ➡ 各種基盤整備を進めるとともに、時差出勤等のTDM施策や各地区公共交通施策に関する社会実験を実施
- H20dには「**都市計画道路網再編計画**」、H24dには「**生活交通ビジョン**」を策定
 - ➡ 長期末着手の都市計画道路の見直しや公共交通ネットワークを確保するための基本的施策を設定

（なかなか進まない都市交通施策）

- 事業の進捗や見直し、急速な人口減少や超高齢社会の到来、厳しい財政状況、環境問題への対応、災害時への備えなど、本市を取り巻く環境は大きく変化
- このような背景を捉え、R元dには「**第二次都市計画マスタープラン**」と「**立地適正化計画**」を策定し、**持続可能な都市づくりを図るネットワーク型コンパクトシティの形成を推進**

（都市交通施策）

市民生活や産業・経済活動などの都市活動に大きな影響を与え、
都市の発展の根幹をなす重要な施策の一つ

- 目指すべき将来の都市交通の姿を新たに描き、効率的・重点的で実効性のある計画を策定
- 計画（施策）を着実に推進する体制を確立



これまでの経緯について



② 策定する各計画の概要

- 道路、公共交通等の交通施策に関する計画を一体的に策定
(国の動向)

インフラ長寿命化基本計画「H25・11」※日本再興戦略に基づく
交通政策基本計画「H27・2」※交通政策基本法に基づく
地域公共交通活性化再生法の改正「R2・6」※地域公共交通計画根拠法
都市再生特別措置法の改正「H26・8」※立地適正化計画根拠法

計画期間：2020d～概ね20年

R1.10策定

第二次いわき市都市計画マスタープラン
〔都市計画の基本的な方針〕

長期的な視点に立った都市づくりの目標
や市街地像、その実現に向けた施策の方
向性を示す。

整合

令和2～3年度で策定する
交通施策に関する3つの計画

整合

計画期間：2022d～概ね20年（目標年次は中期10年）

都市交通マスタープラン
〔交通施策の基本的な方針〕



交通実態の分析や将来交通量予測を行い、
長期的な視点から都市圏全体（本市は市
域全域）の道路や公共交通などの都市交
通部門における施策の方向性を示す。

整合

<対象の交通モード>

自 自動車

公 公共交通

転 自転車

シ カーシェア、シェアサイクル

歩 徒歩

コンパクトなまちづくりと交通ネットワークの形成の
具体的な取り組み ※各計画間で整合及び連携

計画期間：2020d～概ね20年先

R1.10策定

いわき市立地適正化計画
〔居住や都市機能の配置の適正化計画〕

ネットワーク型コンパクトシティの形成
を目指し、居住機能や医療・福祉・商業
等の都市機能を誘導する区域や誘導施策
を定める。

計画期間：2022d～概ね5年（中長期的視点をもって）

地域公共交通計画
〔地域交通のデザイン〕



持続可能な地域旅客運送サービスの提供
を確保することを目的に、地域にとって
望ましい地域旅客運送サービスの姿を明
らかにし、目標を掲げて、必要となる施
策とスケジュール、事業主体等を定める。

計画期間：2022d～概ね5-10年（長期的視点をもって）

都市・地域総合交通戦略
〔都市交通MPのアクションプラン〕



概ね5～10年の短期・中期を期間に、都
市交通マスタープランの実現のための戦
略目標を掲げ、必要となる施策パッケー
ジと、個別施策事業のほか、スケジュー
ル、事業主体等を定める。



これまでの経緯について



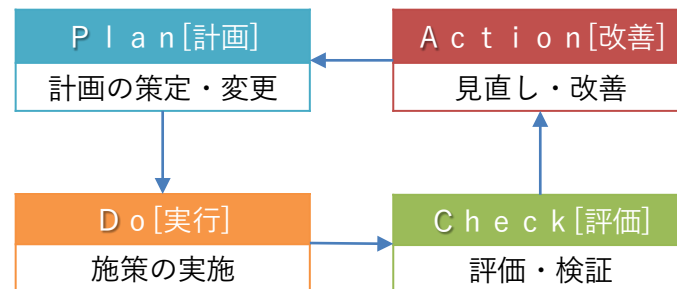
③ 計画（施策）を着実に推進する体制の確立

- 各会議体を一本化し、交通施策に関する計画の策定及び施策の実施並びに進行管理を一体的に行う「いわき都市圏総合都市交通推進協議会」を設置 ※計画策定後においても毎年開催
- 計画策定にあたっては、詳細な調査・検討が必要となるため、協議会の下に「道路交通検討幹事会」「公共交通検討幹事会」を設置 ※その他必要に応じて設置を検討

いわき都市圏総合都市交通推進協議会（R2～）

設置法：地域公共交通活性化再生法第6条第1項（法定協議会）
道路運送法施行規則第9条の2（地域公共交通会議）

令和元年10月に策定した「第二次いわき市都市計画マスタープラン」及びいわき市立地適正化計画に示す将来目指すべき都市構造の実現に向けた総合的な交通施策を推進するため、「都市交通マスタープラン」「都市・地域総合交通戦略」「地域公共交通計画」の策定及び交通施策の実施に関する協議・調整を行う。



道路交通検討幹事会 （R2～計画策定）

＜協議事項＞ 主に都市交通マスタープラン、都市・地域総合交通戦略を担当

- | | |
|----------------------|----------------------|
| (1) 道路交通の課題について | (4) 目標の設定について |
| (2) 将来道路網ネットワークについて | (5) 各種道路交通施策について |
| (3) 各種道路交通施策の方向性について | (6) その他上記に関連する事項について |

公共交通検討幹事会 （R2～計画策定）

＜協議事項＞ 主に地域公共交通計画を担当 ※他計画についても公共交通部門を担当

- | | |
|----------------------|----------------------|
| (1) 地域公共交通の課題について | (4) 目標の設定について |
| (2) 地域公共交通施策の方向性について | (5) 実施施策について |
| (3) 将来公共交通ネットワークについて | (6) その他上記に関連する事項について |

（具体的な調査・検討・実施）

○ ○ ○ ○ ○ ○ 幹事会



これまでの経緯について



④ 第1回協議会開催後のこれまでの取り組み（1/2）

9/29

第1回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

- 協議会の役割等の確認
- 社会情勢の変化等の確認
- 新たな都市交通体系の検討
- 「アクアマリンパーク号」の運行形態の変更に係る協議



■第1回協議会

11月中旬
～12月中旬

交通実態調査の実施 ※詳細は第1回道路・公共交通検討幹事会「資料1」「資料2」を参照

- パーソントリップ型調査（市内5,000世帯へ郵送→約1,000世帯、1,500名の回答）
- 路線バス乗込調査（市内路線バス*23系統）
- その他輸送資源調査（大規模小売店、医療機関、旅客運送事業者等（計179施設））
- AIカメラによる断面交通量調査（市内7箇所上下方向（計14断面））
- トラフィックカウンターによる交通量調査（市内78断面、2020年11月のデータ）
- ETC2.0プローブデータ分析（2018・2020年11月のデータ）
- 携帯GPSデータ分析（2018・2020年11月のデータ）



■路線バス乗込調査実施状況

12/22

都市計画審議会への報告（第1回協議会の検討事項）

12月下旬
～2月上旬

幹事会開催に向けた道路管理者※¹や交通事業者※²との協議

- ※1 渋滞・事故箇所や、道路整備の課題・必要な視点について、アンケートを実施
- ※2 バス（1/29、2/8）・タクシー（1/26）・鉄道事業者（2/5）と公共交通ネットワーク構築に係る課題や市内各地における将来の方向性、今後の施策の可能性について個別協議



■AIカメラ設置状況

***路線バスは、高速バスを除く一般路線バスを指します。**



1. これまでの経緯について



④ 第1回協議会開催後のこれまでの取り組み (2/2)

2/9

第1回道路交通検討幹事会

- 検討体制、計画の概要、関連計画の概要の確認
- 現状・特性と課題の共有
- 現況自動車交通量、公共交通ネットワーク方針（案）、道路整備の視点（案）、都市交通の目標（案）の検討



■第1回道路交通検討幹事会

2/12

第1回公共交通検討幹事会

- 検討体制、計画の概要、関連計画の概要の確認
- 現状・特性と課題の共有
- 公共交通ネットワーク方針（案）、都市交通の目標（案）の検討



■第1回公共交通検討幹事会

2/19～3/5

交通まちづくりに関する市民アンケート

- 市内各支所等（計15箇所）で実施
- 交通手段の利用状況や、今後の公共交通・道路交通に関する取り組みの重要性を調査 ➡56名の回答



■アンケート実施状況

3/3、3/8

アドバイザー協議（吉田准教授、芥川教授）

- 実態調査から見る課題解決へのアドバイス
- R3dのスケジュールの確認

3/17

第2回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

- いわき都市圏の現状・特性と課題について
- 都市交通の目標（案）について
- 道路整備の視点（案）について
- 公共交通ネットワーク方針（案）について
- 協議会を主体とした事業実施に伴う運営要領の制定について



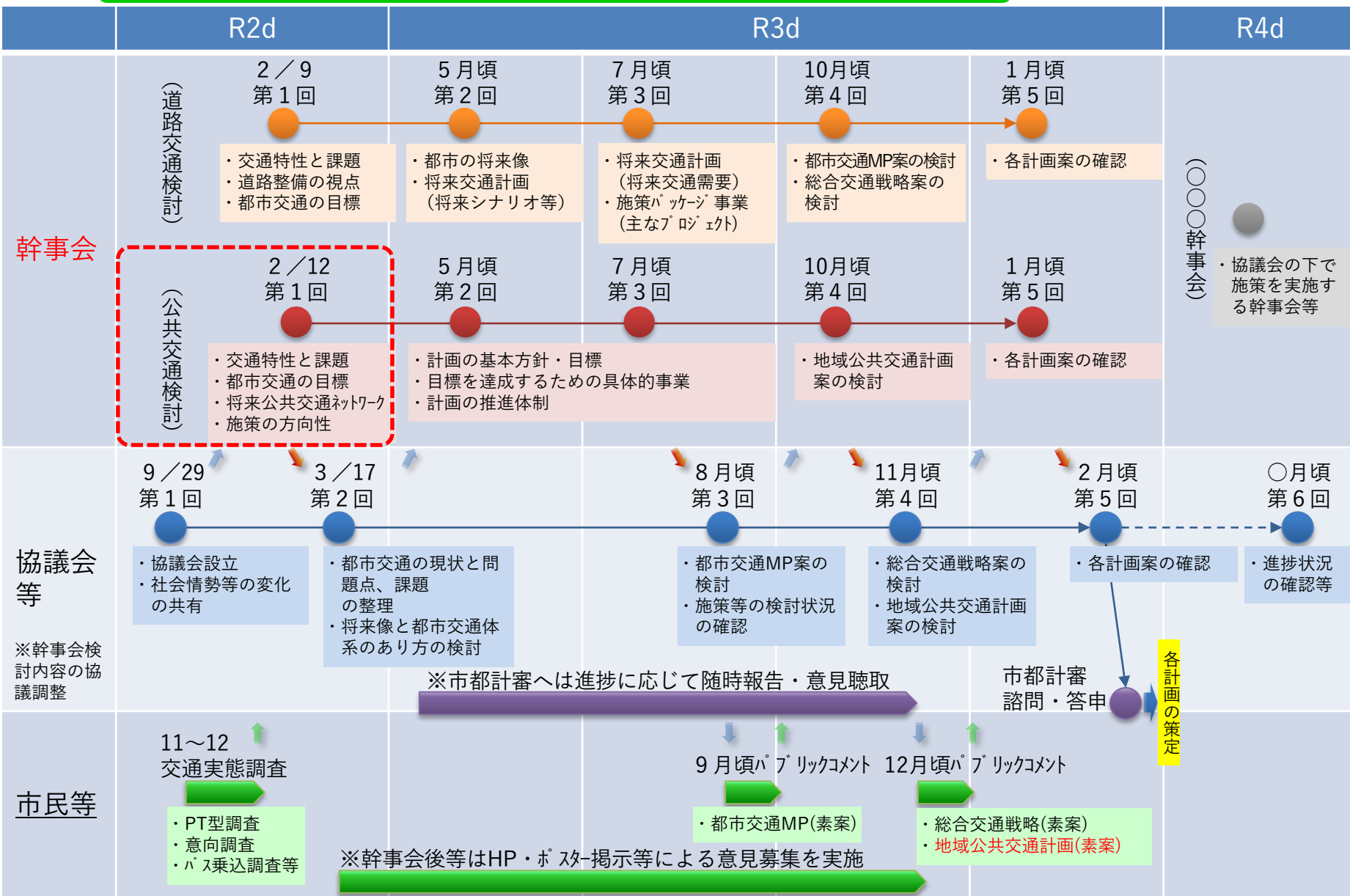
■第2回協議会



これまでの経緯について



地域公共交通計画策定までのスケジュール案





これまでの経緯について（都市交通の目標案）



- 上位・関連計画との整合性やいわき都市圏の現状・特性と課題を踏まえ、都市交通の基本目標・基本方針を設定

※ この基本目標（案）と基本方針（案）は都市交通マスタープランのものの地域公共交通計画においては、より公共交通に特化した目標を今後検討

◆基本目標（案）

まちづくりと連携した交通体系の構築によるネットワーク型コンパクトシティIwakiの実現

いわき市の多様な都市活動と交流を支え、住みやすさを支える安全・安心で持続可能な交通ネットワークの形成を目指します。

◆基本方針（案）

1 交流・活力・楽しい 人々が集い活動を育む交通体系の構築

- (1) 主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化
- (2) 主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築
- (3) 市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備

2 快適・便利 誰もが気軽に移動できる交通体系の構築

- (1) 移動の円滑化に向けた道路環境の整備
- (2) 選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上
- (3) すべての人にやさしい交通環境の整備強化
- (4) ICT等の先進技術を活用した交通システムの構築

3 安全・安心 市民の日常生活を支える交通体系の構築

- (1) 安心して生活できる交通環境の整備
- (2) 交通事故の減少につながる交通環境の整備
- (3) 災害等の緊急時に対応した交通環境の確保

4 持続可能性 持続可能な交通体系の構築

- (1) 環境負荷の低減に資する交通環境の構築
- (2) 行政負担の適正化に資する交通網の構築
- (3) 効果的・重点的な道路網の構築
- (4) 市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化





これまでの経緯について（道路整備の視点案）



■地域の活力向上へ向けた対応

- ・小名浜港と常磐道を連携する道路や中通りを結ぶ東西連携軸、相双地域を結ぶ南北連携軸の機能強化
- ・主要観光地へのアクセス道路や中山間地域を相互に結ぶ広域観光ルートの形成
- ・拠点交通ターミナルへのアクセス道路整備による魅力ある生活圏の形成

■道路インフラの老朽化、維持管理費の増加に対する対応

- ・ライフサイクルコストを考慮した施設の長寿命化
- ・優先度の設定による効率的な道路の維持管理の実施
- ・低炭素化に配慮した道路整備の推進による環境負荷の低減

■頻発・激甚化する自然災害への対応

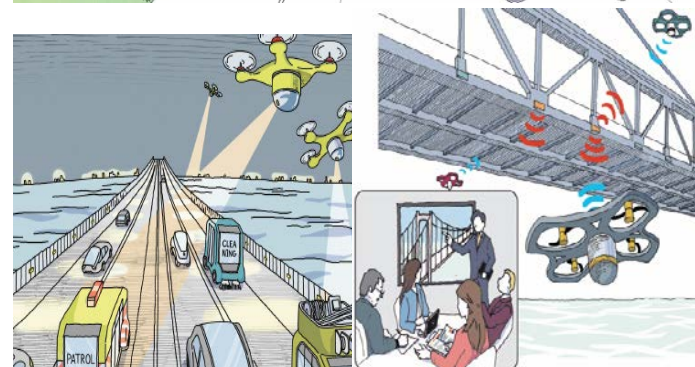
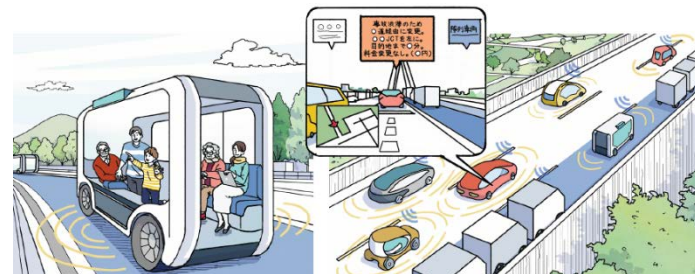
- ・緊急輸送道路、重要物流道路の確保、電線共同溝の整備等、国土強靱化の推進

■暮らしの安全・安心の確保、快適な道路空間の確保

- ・高齢者事故や歩行者等の交通安全対策の推進
- ・道路改良やTDM等の付施策の強化による渋滞緩和対策の推進
- ・まちづくりと連携した、環境にもやさしく歩きやすい道路空間の整備
- ・自動運転等、ICTの次世代技術の進展に伴う新たな道路の役割への対応

■急速な人口減少・高齢化への対応

- ・集約型の都市構造を接続する幹線道路網や都市計画道路の着実な整備



- 100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にある。人・モノ・サービスの移動の効率性、安全性、環境性、快適性等を極限まで高めた道路に「進化」するチャンスを迎えているといえよう。
- 私たちの「幸せ」には、他者との「交流」が重要な意味を持つ。道路を人々が滞在し交流できる空間に「回歸」させることも求められているのではないか。

■参考

「2040年、道路の景色が変わる」（国土交通省資料）



これまでの経緯について（公共交通ネットワーク方針案）



① 公共交通ネットワークの基本的な考え方（案）

- 都心拠点や広域拠点、地区拠点を中心とする市街地部と市外、これらの都市拠点とその他の地区拠点を結ぶ**鉄道及び基幹バスの利便性の向上と輸送量の確保により「骨格公共交通」を強化**し、都市機能や居住機能の集積とあわせてコンパクトシティを実現
- また、**基幹的公共交通の端点から地区拠点等へは支線バスを接続**させるとともに、中山間地域等では**地域生活拠点を中心としたデマンド型交通等の持続可能な地域内交通を提供することにより「地域公共交通」を確立**し、市内全体の公共交通ネットワークを形成

都市圏軸		種類	配置	役割・機能
骨格公共交通	広域交流軸	高速バス 鉄道 港（航路）	・ 高速道路（常磐自動車道、磐越自動車道） ・ 鉄道（JR常磐線、JR磐越東線） ・ 小名浜港	市外各方面との連携・交流により「まちのゾーン」に集積する都市機能を高める役割を担う。
	基幹連携軸 市内	鉄道 基幹バス	・ 鉄道（JR常磐線） ・ 都心拠点と広域拠点等を連絡し、居住誘導を図る交通軸として基幹的なバス路線を配置	主要な拠点の相互間を結び、それぞれの持つ機能を相互補完するとともに、全体がひとつの都市として機能するための連携を担う。
地域公共交通	補助連携軸 市内	支線バス	・ 市街地と基幹バスで結ばれない、郊外・中山間地域等を連絡するバス路線を配置 ・ 基幹バスでカバーされない市街地内のその他の移動を補完する支線的なバス路線を配置	主要な拠点と周辺の地域間の連絡により、機能補完、主要な拠点の都市機能サービスの波及を担う。
	地域内交通	その他路線バス 住民ボランティア輸送 デマンド型交通 タクシー 民間輸送資源	・ 基幹バスや支線バスでカバーされない市街地内の移動を補完する生活交通サービスを配置 ・ 自宅から地域交通結節点等を結ぶデマンド型交通等を配置	日常生活に必要なサービスレベルの確保、地域交通結節点までの移動サービスの提供を担う。
交通結節点		交通ターミナル	・ 主要鉄道駅（いわき駅、内郷駅、湯本駅、泉駅）	公共交通相互、その他の交通手段の乗換・乗継の利便性確保及び、都市機能誘導と合わせた拠点形成を担う。
		地域交通結節点	・ その他の鉄道駅 ・ 各地区の地域拠点等に待合・乗換環境の整った乗継拠点配置	生活利便施設の立地や運行ダイヤとの連携・調整等により待合・乗継環境の快適性の確保を担う。



これまでの経緯について（公共交通ネットワーク方針案）



② 公共交通ネットワーク方針（案）

《 公共交通ネットワークの基本的な考え方 》

■ 骨格公共交通の強化

- ・ 都心拠点などの主要な拠点間を結ぶ、基幹バス、鉄道により骨格公共交通網を形成
- ・ 利便性と輸送量の確保、多様なニーズに対応した移動手段を提供

■ 地域公共交通の確立

- ・ 主要な拠点と、主に地域生活拠点を結ぶ支線バスやタクシー、その他の生活交通サービスによる地域交通結節点までの交通網を形成

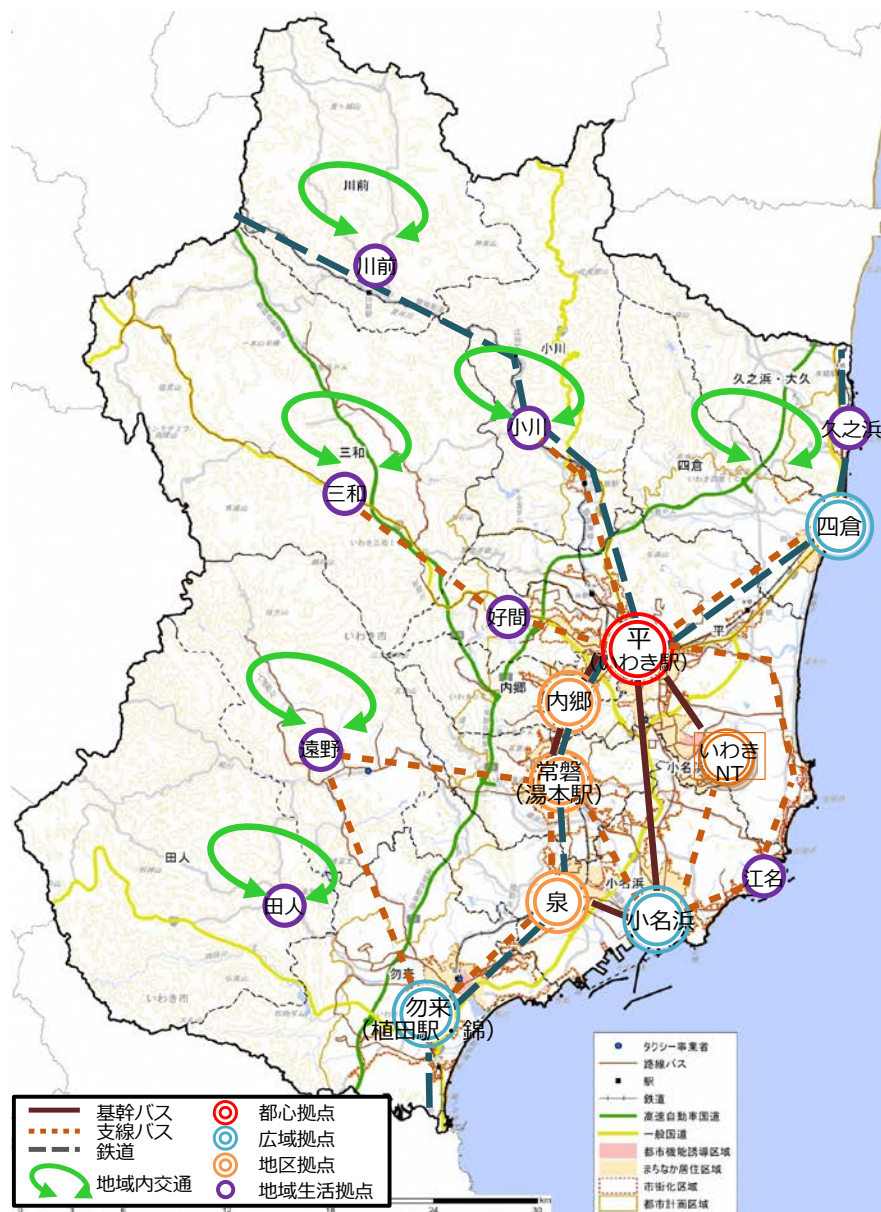
■ 交通結節点の明確化

- ・ 主要鉄道駅の交通ターミナルのほか、各地域に乗換環境のある交通結節点を配置

❖ 公共交通に対する行政コストのあり方や、どのような基準でサービスを設定するのかといった考え方を整理

❖ 課題解決を図る取組みを、交通事業者と共創のもと、具体的に検討・実施

地域にとって望ましい
地域旅客運送サービスの姿の実現

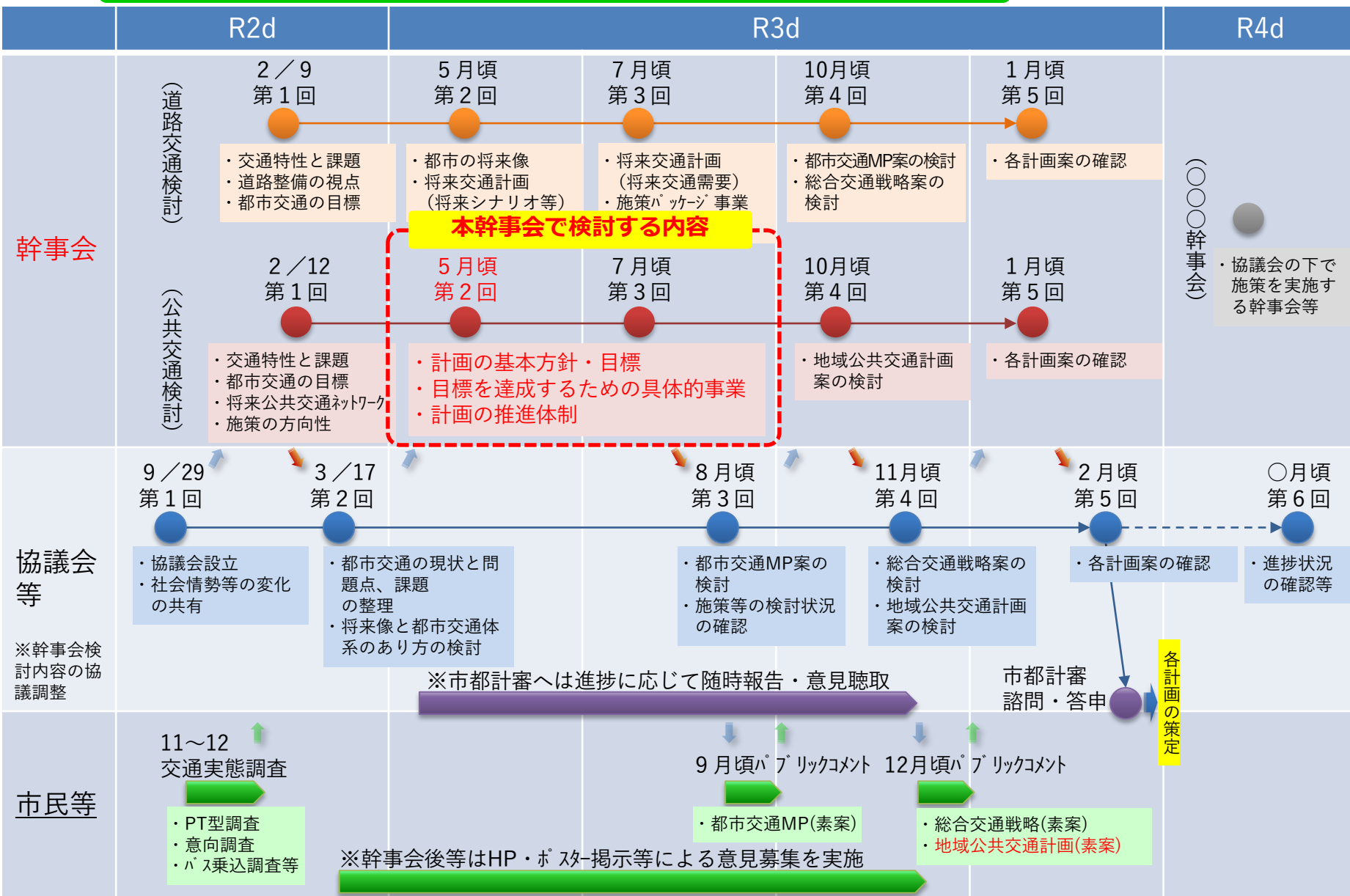




1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性(1/6)



地域公共交通計画策定までのスケジュール案





1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性(2/6)



都市交通マスタープランにおける基本方針（案）

第2回協議会で決定

1 交流・活力・楽しい
人々が集い活動を育む交通体系の構築

3 安全・安心
市民の日常生活を支える交通体系の構築

2 快適・便利
誰もが気軽に移動できる交通体系の構築

4 持続可能性
持続可能な交通体系の構築

○ 地域公共交通計画の基本的な方針（案）

第2回協議会で決定した「都市交通マスタープラン」の基本方針案、本市の都市計画の基本的な方針である「第二次都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」の理念・方針等を踏まえ、「地域公共交通計画」では、**コンパクトな都市づくりの形成の一躍を担いつつ、“くらし・おでかけの足”の確保を目的に、概ね5年後※を見据え、公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針（案）**を定める。

都市づくりと公共交通が連携し、誰もが乗りたくなる公共交通を実現

本市の**広域多核型の都市構造の「強み（売り）」**を伸ばしつつ**「弱み」**を改善し、意外に便利な公共交通を**地域住民に知ってもらい、利用してもらう取り組みを進め、“くらし”に必要不可欠な機能としてや、“お出かけ”の楽しみの道具の一つとして、選ばれる公共交通を目指す。**

○ 地域公共交通計画の基本目標（案）

基本目標については、今後の**急速な人口減少や超高齢社会の到来、新型コロナウイルス感染症に伴う税財政状況の悪化が懸念されることを踏まえ、重点的に取り組むことで都市全体への波及効果が高い事業に集中投資**していくことを踏まえて設定する。

→次ページ



1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性(3/6)



基本目標Ⅰ（案） 乗りたくなる公共交通の構築

主にまちなか居住区域を対象

「まちなか居住区域」内や当該誘導区域間の系統を走行する路線バスについて、利用しやすい系統への再編や運賃・ダイヤの最適化等による収益路線のサービス強化や速達性、利便性の向上を図るとともに、鉄道やタクシーの利用促進等に努め、利用しやすい（意外と便利）公共交通の構築を図る。

目標達成のための具体的事業の方向性

- 本市は、基幹的公共交通路線（時間ピーク3本以上の路線）の人口カバー率は23%と低く、過度に自家用車に頼らざるを得ない状況にあり、非効率な運営状況とならざるを得ない状況にある。
- 今後の急速な人口減少に伴い当該人口カバー率の低下が想定され、効率的な生産・日常活動を行うことが難しい状況となることから、早期にコンパクトシティの形成が求められている。
- そのため、ネットワーク型コンパクトシティの形成を推進する**いわき市立地適正化計画と歩調をあわせ、主に「まちなか居住区域（居住の誘導を図る区域）」の公共交通の利便性の向上を図る施策を実施**する。

次回幹事会（7月）で具体的に検討（事業案、実施主体・実施時期など）

目標を達成するための具体的な取り組み例	目標指標案
- 利用者サービス目線の路線バス系統への再編・集約等 （例：都市づくりの政策との連携による基幹的公共交通路線の拡充・運行時間帯の拡大など） - 定時性・速達性の確保に向けた路線バスの走行環境の改善 - 鉄道駅やバス停の利用・待合環境整備 - 路線バスの利用し難さの解消・PR活動 （例：バスロケ・G T F Sオープン化、デジタルサイネージなど） - 高齢者・免許返納者向けの公共交通利用補助制度の導入（例：既存利用促進策への支援など） - 公共交通の利用促進策の展開（例：市職員によるスマート通勤の強化）	- 基幹的公共交通路線の人口カバー率の増加 - 公共交通利用者数の維持・向上 - 都心拠点までの到達距離の短縮など

＋・・・その他、目標達成に資する施策など



1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性(4/6)



基本目標Ⅱ（案）セーフティーネットとなる公共交通の確保

主に交通不便地域を対象

中山間や沿岸部の一部の公共交通の利用が困難な地域については、地域住民、市及びタクシー事業者の協働等により、地域のニーズに沿った地域公共交通の検討・導入を進め、自家用車の運転が困難な高齢者や免許返納者等にとって望ましい生活の基礎を支える交通の確保を図る。

目標達成のための具体的事業の方向性

- 交通不便地域では、家族や医療施設等の送迎や住民自らがボランティアで運行を行い地域にお住まいの高齢者の足の確保を行っている状況にある。
- しかしながら今後、ドライバーの高齢化が進む状況や高齢者需要が増加する中においては、持続可能でかつ安全な輸送の確保には、地域団体の体制強化やタクシー等の利活用、行政の財政的支援が必要となることが想定される。
- そのため、地域にふさわしい旅客移動サービスの提供を図るため、**地域のニーズに合った地域コミュニティ交通の導入や既存鉄道の維持を図る施策を実施**する。

次回幹事会（7月）で具体的に検討（事業案、実施主体・実施時期など）

目標を達成するための具体的な取り組み例	目標指標案
・ 鉄道・路線バス不便地域や路線維持困難地域におけるタクシーの利活用 ・ 地域主体の自家用車を活用した住民輸送の取り組みの支援（例：共創型ボランティア輸送） ・ 高齢者の運転支援システム等の導入検討（自動運転技術の活用など） ・ 交通不便地域での通学の足の確保（例：スクールバスの系統） ・ 鉄道や路線バス等を活用した貨客混載型による鉄道維持・物流の効率化に向けた取り組みの検討 ・ 不定時路線の施設の立地の特例基準の制定（市街化調整区域内における開発行為の特例） ・ 高齢者・免許返納者向けの公共交通利用補助制度の導入（再掲）	・ 公共交通不便地域の居住人口割合の改善 ・ 自動運転技術の導入 ・ 三和及び田人地区以外での地域公共交通の導入数など

＋・・・その他、目標達成に資する施策など



1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性(5/6)



基本目標Ⅲ（案）新技術等の活用による移動手段のサポート

都市圏全域を対象

自動運転技術の試験的導入による域内交通の効率化や、運転士の負担軽減を図るとともに、公共交通の補完的役割を担うシェアリングサービス(車・自転車など)の普及、更には複数の交通手段を統合し利便性を高めるMaaSの導入などにより、地域住民、観光・ビジネス客への移動手段の確保を図る。

目標達成のための具体的事業の方向性

- 自動運転技術は、海外や国内の一部の地域（福井県永平寺町）においてはレベル3の実証が進められるなど、技術の進歩が著しく、今後の本市の公共交通をサポートし、住民の移動手段を確保する重要なツールとなることが考えられる。
- また、MaaSやシェアリングサービスは、本市の過度な自家用車依存の状態から脱却を図ることで、持続可能な都市運営を可能とするコンパクトシティの形成の推進に寄与することが考えられる。
- そのため、**自動運転技術の公共交通への導入、MaaSの導入・普及、シェアリングサービスなど多様な交通手段の確保や公共交通のサービス向上をサポートする施策を実施**する。

次回幹事会（7月）で具体的に検討（事業案、実施主体・実施時期など）

目標を達成するための具体的な取り組み例	目標指標案
・ 次世代公共交通（自動運転技術等）の活用（例：市街地での自動運転実証） ・ 災害時における鉄道・路線バス運行情報のリアルタイム共有（例：走行不可道路の共有など） ・ 移動サービスの高度化、移動サービスと地域サービスの連携による地域特性を活かした「いわき版MaaS」の構築に向けた取り組みの推進 ・ 公共交通を補完するシェアリングサービス（車・自転車等）の普及に向けた取り組みを推進 ・ 公共交通機関への非接触型決済システムの導入 ・ サブスクリプションや変動料金制の活用検討や市街地における相乗りタクシー（いわき版ライドシェア）検討 ・ 公共交通全体の車両のグリーン化（EV・水素）の推進 ・ 路線バス等のお出かけサポート(例：分かりやすい路線図の作成・高齢者パスなどのPRなど)	・ 自動運転の実証運行の実施 ・ まちなか居住区域内におけるカーシェアの普及台数 ・ まちなか居住区域内におけるシェアサイクリングの普及台数 - など

＋・・・その他、目標達成に資する施策など



1. 基本方針、目標及び目標達成のための具体的事業の方向性(6/6)



[協議のポイント]いわき市地域公共交通計画の体系（案）

○ 基本的な方針（案）

都市づくりと公共交通が連携し、
誰もが乗りたくなる公共交通を実現

○ 基本目標・具体的事業の方向性（案）

基本目標Ⅰ

主にまちなか居住区域を対象

乗りたくなる公共交通の構築

【具体的事業の方向性】

コンパクトシティ政策と歩調をあわせ、主に「まちなか居住区域（居住の誘導を図る区域）」の公共交通の利便性の向上を図る施策を実施

基本目標Ⅱ

主に交通不便地域を対象

セーフティーネットとなる公共交通の確保

【具体的事業の方向性】

地域のニーズに合った地域コミュニティ交通の導入や既存鉄道の維持を図る施策を実施

基本目標Ⅲ

都市圏全域を対象

新技術等を活用した移動手段のサポート

【具体的事業の方向性】

自動運転技術の公共交通への導入、MaaSの導入・普及、シェアリングサービスなど多様な交通手段の確保や公共交通のサービス向上をサポートする施策を実施

次回幹事会（7月）で具体的に検討
（事業案、実施主体・実施スケジュール、KPIなど）

目標を達成するための具体的な取り組み例

路線バス系統への再編・集約等
路線バスの走行環境の改善
鉄道駅やバス停の利用・待合環境整備
路線バスの利用し難さの解消
高齢者・免許返納者向け公共交通利用補助
公共交通の利用促進策の展開
鉄道・路線バス不便地域等におけるタキ活用
地域主体の住民輸送の取り組みの支援
高齢者の運転支援システム等の導入検討
交通不便地域での通学の足の確保
貨客混載型による路線維持・物流の効率化
次世代公共交通（自動運転技術等）の活用
いわき版MaaSの構築など
公共交通を補完するシェアリングサービスの普及
非接触型決済システム導入
サブスクリプションや変動料金制
いわき版ライドシェアの検討
路線バス等のお出かけサポート

計画期間内に実施する施策を重点プロジェクト化

地域公共交通計画に具体的事業として記載

＋…その他、目標達成に資する施策＋KPI



2. 推進体制（公共交通に関する部分）の方向性（案）

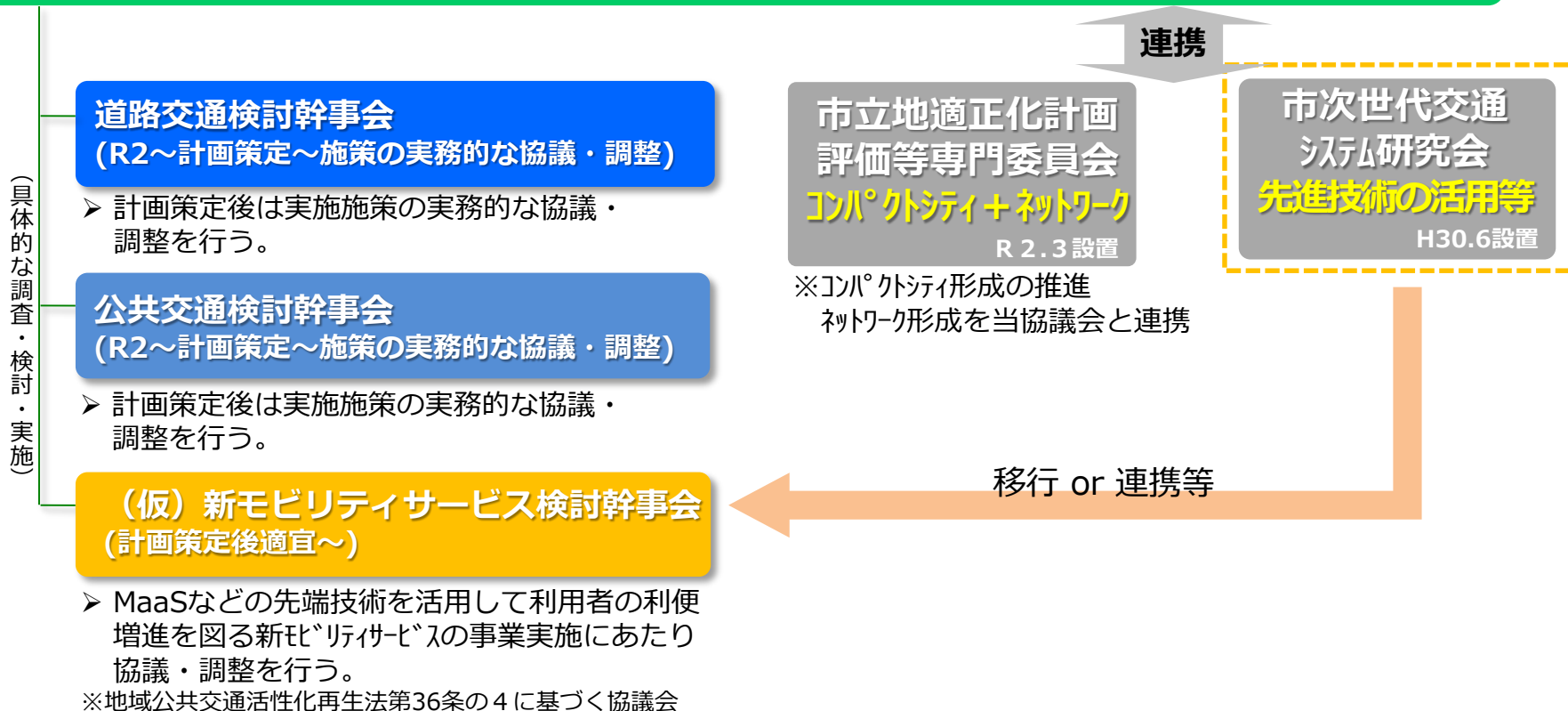


「都市交通マスタープラン」、「都市・地域総合交通戦略」及び「地域公共交通計画」の策定・公表後においては、各計画に基づく事業の実施に関する協議・調整を行うとともに、関連する計画を所管する各種会議との連携を密にして、PDCAサイクルのもと、計画の早期実現を図る。

※計画Ⅰ期目の体制

いわき都市圏総合都市交通推進協議会 法定協議会＋公共交通会議

設置法：地域公共交通活性化再生法第6条第1項（法定協議会）、道路運送法施行規則第9条の2（公共交通会議）

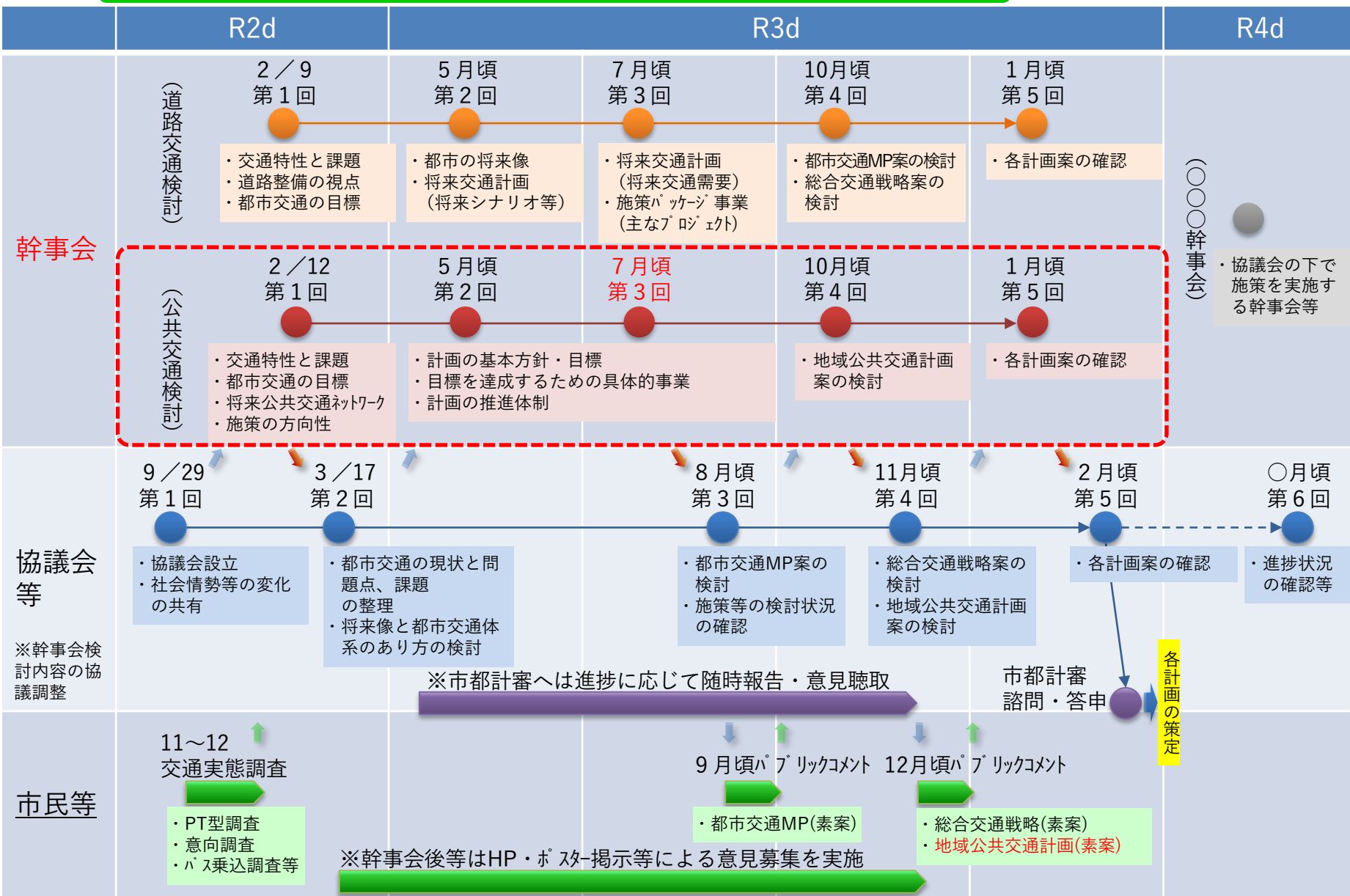




その他. 今後の検討事項とスケジュールについて



地域公共交通計画策定までのスケジュール案





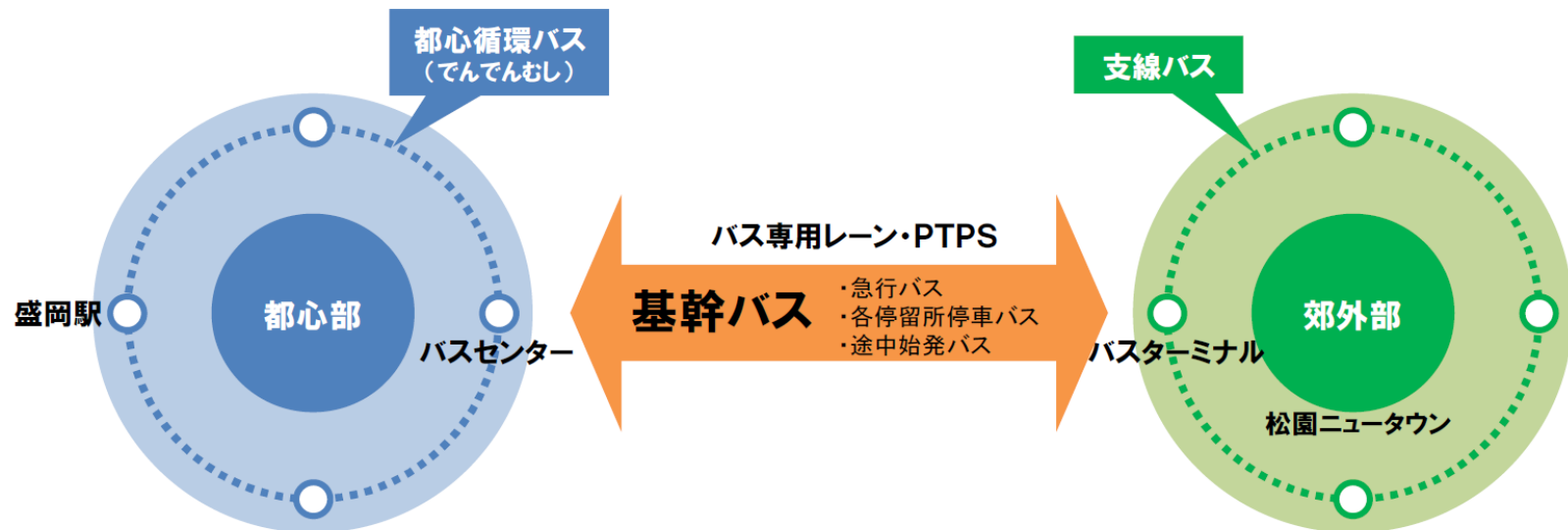
参考資料

(他市事例・いわき市立地適正化計画の概要)



岩手県盛岡市：ゾーンバスシステムの導入

- 盛岡市では、郊外から都市中心部へのマイカー通勤者の増大で朝夕の交通渋滞が激しさを増し、バスの走行環境が悪化、更にバス利用者が減少するという悪循環に陥っていた。
- ゾーンバスシステムは主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステムのこと。
- 盛岡市内では、松園地区において最初に導入され、支線バスとして複数のバスルートを設定するとともに、都心部では循環バス「でんでんむし」を設定して、盛岡駅を起点とした5つの中心商店街を結ぶ循環路線を設定した。
- また、基幹バス区間については、速達性と定時性を高めるため市道に設置されていたバス専用レーンを延伸しました。合わせて、利用者の乗継ぎのデメリット感を緩和するため、乗継割引運賃を設定した。



▲盛岡市ゾーンバスシステムの概要

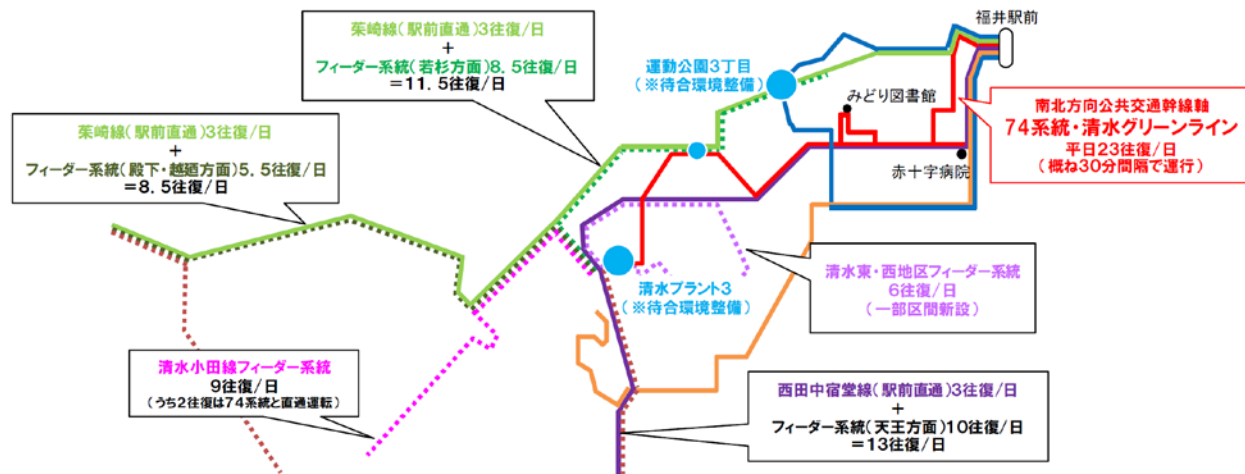
資料：国土交通省 地域公共交通支援センターHP



福井県福井市：幹線と支線への分割

- 福井市では、福井駅前と生活拠点の大型スーパー（清水プラント3）を結ぶ幹線バス路線（清水グリーンライン）を新たに設け、概ね30分間隔の高頻度運行を実施した。
- 幹線バスの新設と合わせて既存のバス路線を整理し、福井駅前までの直通路線と清水プラント3を起点とする予約型の支線バスに再編するとともに、運賃体系も幹線については運賃の上限額も設け、支線についてはゾーン運賃制に改正した。

＜路線図＞



＜再編の概要＞

1. 福井駅前と清水プラント3を結ぶ幹線バス路線(系統名:74系統「清水グリーンライン」)を新設
 - ・ 運行経路: 福井駅前～赤十字病院～みどり図書館～グリーンハイツ～清水プラント3
 - ・ 運行本数: 平日23往復(30分間隔で運行)、土日祝日22.5往復
2. 既存のバス路線を従来通りの直通路線と清水プラント3を起点とする支線バス(予約型)に再編

	再編前	再編後
76系統・西田中宿堂線	8往復	駅前直通: 3往復(通勤通学時間帯運行) 支線バス: 10. 5往復(うち3往復は清水グリーンラインと直通運転) ※5. 5往復増便! : 清水東・南地区循環系統を6循環新設
78系統・柴崎線	9往復	駅前直通: 3往復(通勤通学時間帯運行) 支線バス: 下り10便、上り8便(若杉方面) ※下り6便、上り4便の増便! 5. 5往復(越前方面)
79系統・清水緑田線	4往復	支線バス: 9往復(うち2往復は清水グリーンラインと直通運転) ※5往復増便!

3. 新しい運賃制度を導入
 - ・ 清水グリーンライン、柴崎線、西田中宿堂線などの広域路線バスについては上限制を導入
 - ・ 予約型の支線バスについては、ゾーン制を導入
4. 乗継ぎバス停の結節機能向上、待合環境の整備
 - ・ 西田中宿堂線の直通便を清水プラント3経由に変更
 - ・ 清水プラント3内に冷暖房完備の待合室を整備
 - ・ 清水プラント3駐車場にパークアンドライド用の駐車場20台分を確保
 - ・ ゲンキー若杉店の敷地内に支線バスのバス停を整備

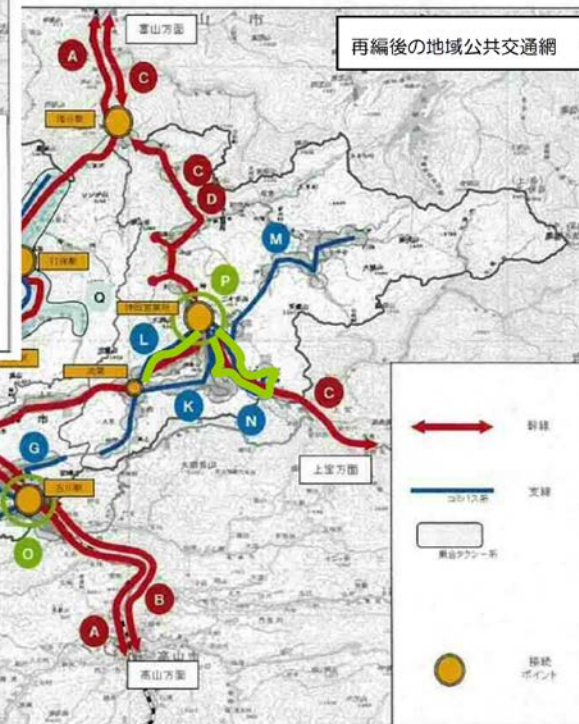
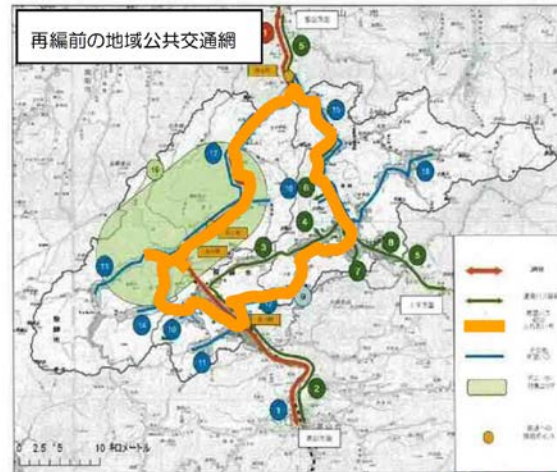
▲福井市におけるバス路線再編の概要

資料：福井市 HP をもとに作成



岐阜県飛騨市：地域公共交通ネットワークの全面的な見直し

- 岐阜県飛騨市における公共交通は、鉄道（高山本線）、民間事業者が運行するバス路線と、合併前の各地域をつなぐための市営の巡回バス「ふれあい号」等によって構成されていた。これらは、住民ニーズに合っていない、様々な運行体系・運賃体系が併存しているなどの課題が生じていた。
- 平成27年3月に「地域公共交通再編事業に関する事項」を定めた飛騨市地域公共交通網形成計画を作成した後、平成28年8月に飛騨市地域公共交通再編実施計画を作成し、国の認定を受け、地域公共交通再編事業を実施している。



- ・ 1周4時間以上で、住民のニーズに合っていない巡回バスに代えて、既存・新設のバス路線によりサービス提供
- ・ ニーズに合わせた路線の経路変更・新設・廃止
- ・ 無償、100円均一、対距離制が併存した運賃体系を200円に統一

など、バラバラなサービス内容の見直しなどを内容とする地域公共交通網の抜本的な見直しが実施されている。

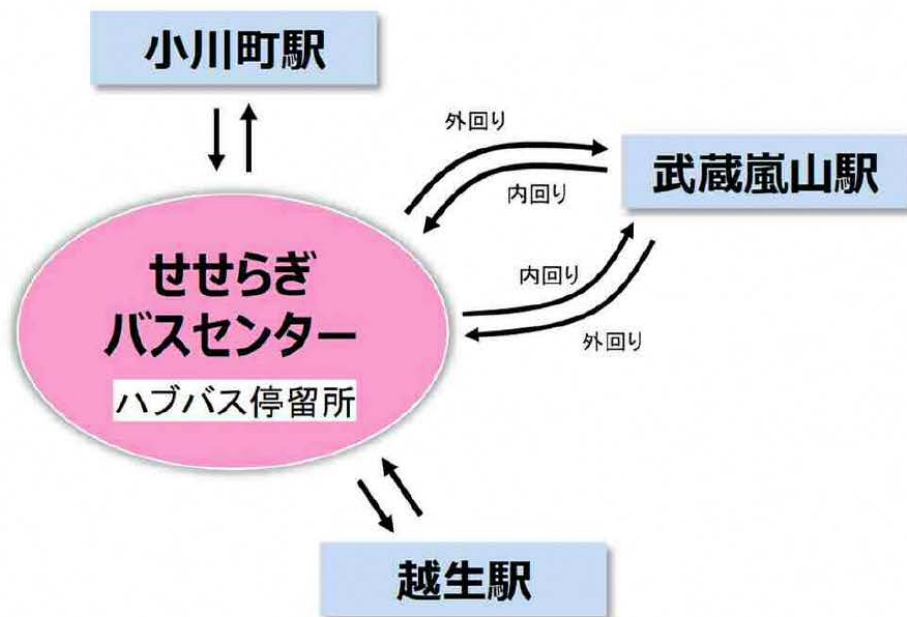
▲飛騨市における再編の概要

資料：飛騨市地域公共交通網形成計画



埼玉県ときがわ町：乗合バスのハブ＆スポーク化と交通空白地域の解消

- ときがわ町内のバス路線を統合再編する際に、各系統の中心に位置するときがわ町の施設にせせらぎバスセンターを新たに設置し、全ての系統のバスをせせらぎバスセンター発着とした。
- ハブバス停の「せせらぎバスセンター」で乗り換えることで、東武越生線の越生駅、東武東上線の小川町駅、武蔵嵐山駅、JR 八高線の明覚駅等、各駅に行くことができる。



ハブ＆スポークシステム

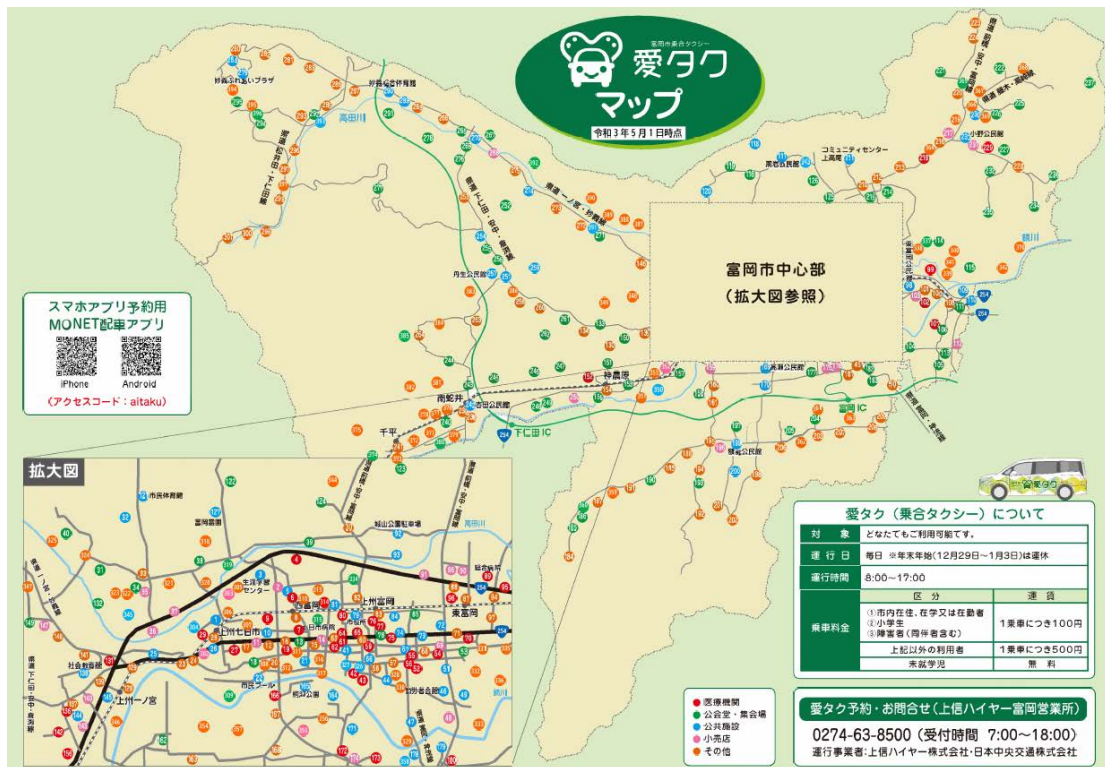
▲ときがわ町におけるハブ＆スポークシステムの概要

資料：ときがわ町ホームページより作成



群馬県富岡市：ICT技術を活用したデマンド型乗合タクシー

- 群馬県富岡市では、路線定期運行型（決められた路線を時刻表どおりに運行する形態）の乗合タクシーを運行していたが、公共交通空白の地域の解消や、高齢者が安心して移動でき、かつ効率的な運行を目指すため市内全域をデマンド型（予約があった場合のみ指定の停留所間を運行する形態）に移行。
※令和3年1月4日に運行を開始
- ICT技術を活用した配車システムを導入し、予約状況に応じて最も効率的な運行を行う。



- 1. 運行日時** 毎日午前8時から午後5時まで
- 2. 運行エリア** 市内全域
- 3. 運行形態**
 - ・複数乗客の相乗りにより、乗降予約があった停留所間を最も効率的なルートで運行
- 4. 運賃**
 - 1乗車100円：市内在住・在学又は在勤者、小学生、障がい者（同伴者含む）
 - 1乗車500円：上記以外の利用者 注：未就学児は無料
- 5. 予約方法** 電話又はスマートフォンアプリを利用（利用希望日の5日前から予約可）
- 6. 乗降場所** 従前の乗合タクシー停留所のほか、主要公共施設、スーパー、医療機関に設置（397箇所）
- 7. 運行車両** 7人乗りミニバン車両6台（うち2台は車椅子のまま乗車可能）
- 8. 運行事業者** 上信ハイヤー株式会社、日本中央交通株式会社



福島県南相馬市：タクシー等による面的サービスの展開

- 東日本大震災により市民の多くが避難生活を送ることを余儀なくされた南相馬市では、それまで同居していた家族が避難によって分散して生活する状況が多くみられた。そのため、家族の送迎に頼っていた高齢者等の外出が難しくなり、その頻度が減少する傾向にあった。
- そのような状況を受け、同市では自宅と区内拠点間のタクシー料金が定額になる登録制サービスの展開により、地域の移動手段の確保を図っている。
- 料金については、自宅の住所が地域内の中心部の場合と、中心部から離れた地域の場合とに区分し設定している。



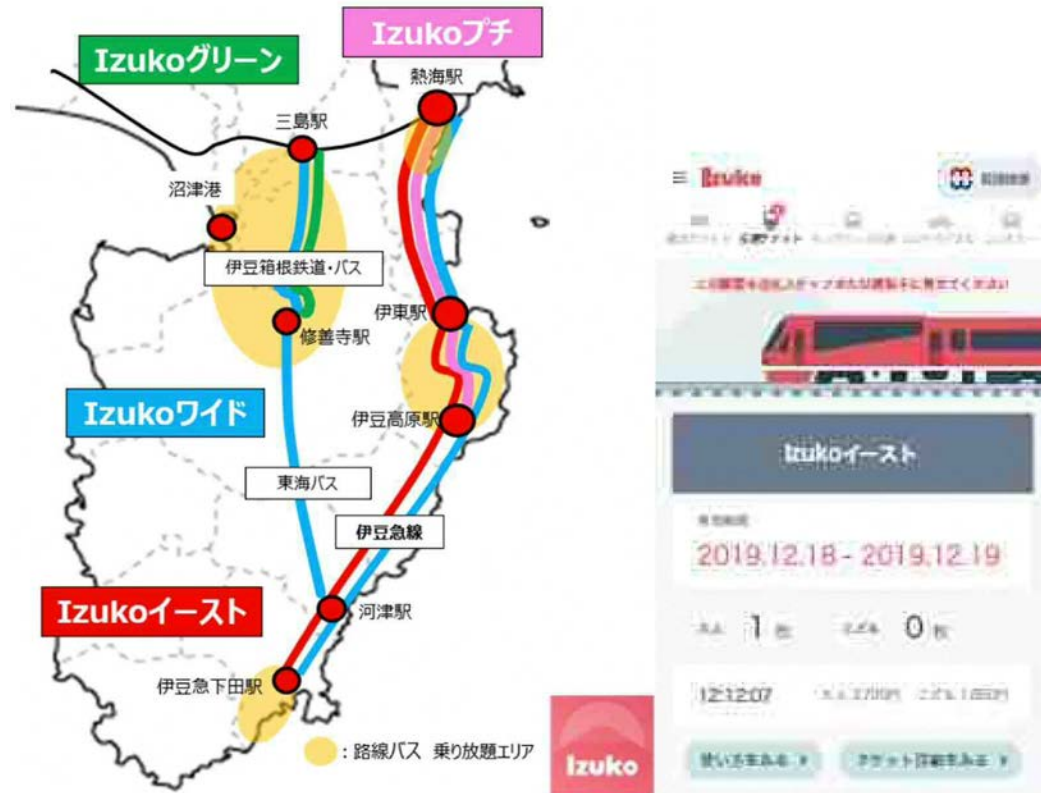
▲南相馬市定額タクシー「みなタク」（南相馬市）

資料：南相馬市HP



伊豆半島エリア：日本初の「観光型MaaS」実証実験

- 東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、株式会社ジェイアール東日本企画は、国内外観光客が、鉄道、バス、AI オンデマンド乗合交通、レンタサイクルなどの交通機関を、スマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる2次交通統合型サービス「観光型MaaS」の実証実験を行った（2020年11月時点でPhase1、Phase2の実験が終了）。
- 運用に当たっては専用MaaSアプリケーション「Izuko」を活用し、交通機関の検索・予約・決済を可能にしたほか、観光施設や飲食店等のデジタルパスを提供することにより、スマホひとつで旅行者にシームレスな移動を提供している。



▲複数交通機関の一括フリーパスの提供（伊豆地域）

資料：東急(株)ニュースリリース, 2019年11月20日

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第2版（令和3年3月）国土交通省



別冊参考資料

他自治体における地域公共交通利便増進実施計画（大臣認定）事例

※利便増進実施計画は、地域公共交通計画の実現を図るための実施計画の一つであり、地域公共交通計画に則して定められ、国土交通大臣認定を受けることで法上の特例等を受けることができる。

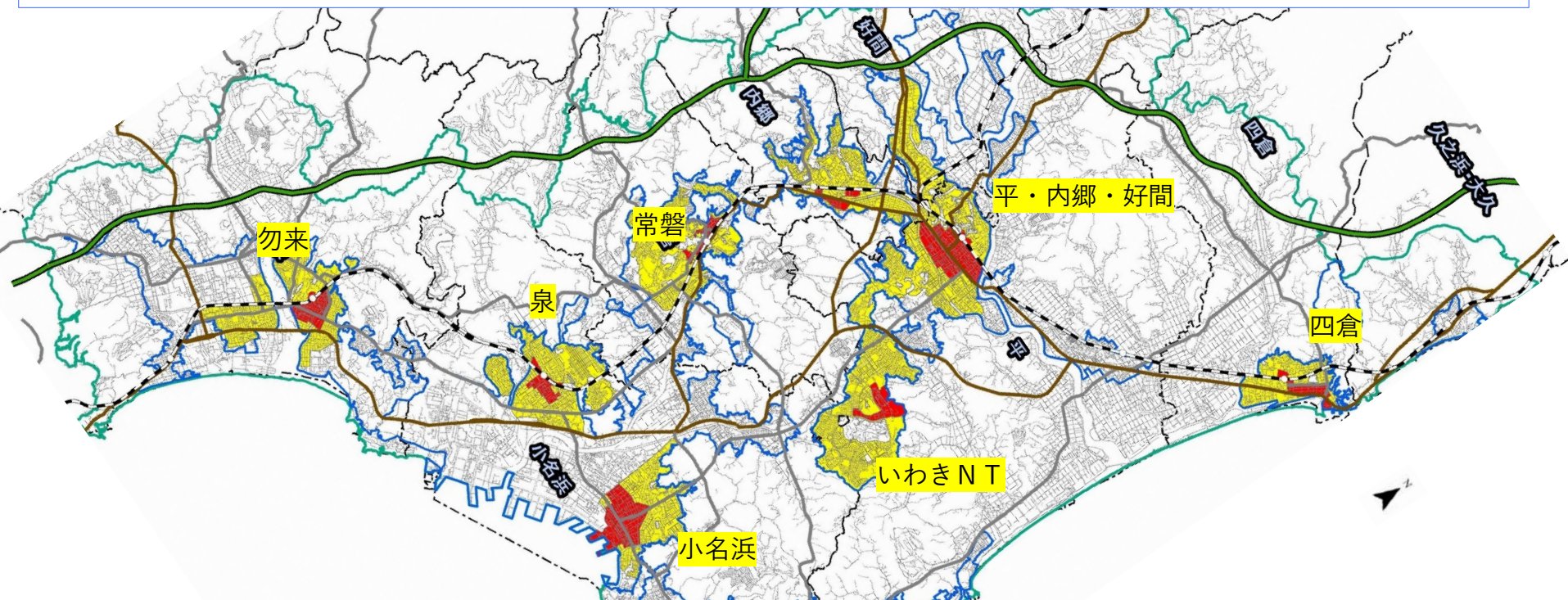


参考資料：いわき市立地適正化計画の概要(1/3)



一定の人口密度を維持する「**まちなか居住区域（都市再生特別措置法の居住誘導区域）**」を市内7箇所と当該区域や周辺住民の日常生活に必要な医療・福祉・商業等の都市機能を誘導する「**都市機能誘導区域**」を市内8箇所に設定。

※設定にあたり、第二次いわき市都市計画MPの整合や国の都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引き等を参照



区域名	面積 (ha)	市街化区域面積 (10,064ha) に対する割合	市街化区域面積 (工事地域を除く) (8,230ha) に対する割合	人口(人) (2010年)	人口密度 (人/ha) (2010年)	人口(人) (2015年)	人口密度 (人/ha) (2015年)	基準推計 (2040年)	
								人口 (人)	人口密度 (人/ha)
都市機能誘導区域	580.3	5.8%	7.1%	26,809	46.2	27,185	46.9	18,091	31.2
まちなか居住区域	4,079.6	40.5%	49.6%	167,119	41.0	174,296	42.7	118,858	29.1



参考資料：いわき市立地適正化計画の概要(2/3)



都市機能誘導区域内の誘導施策の方向性

- 特に若い世代（特に子育て世代）をターゲットとした誘導施設の誘導、並びに既存誘導施設の維持・確保の施設整備等の費用の一部の支援や誘導施設の容積率の緩和、並びに用途地域の変更等を検討するほか、誘導施設の立地に向けた誘致活動を展開する。
- 公共施設等総合管理計画との連携を図り、都市計画区域内における公共施設の統廃合の再編にあたっては、原則として、都市機能誘導区域への立地を検討する。
- 区域間のアクセス性向上を図るため、公共交通の利便性や速達性の向上に資する施策の実施を検討する。
- 区域内の観光産業等の活性化を図るため公有地等を活用し、公民連携による市街地再生整備を検討する。

まちなか居住区域内的の誘導施策の方向性

- 人口密度維持に貢献する高度利用を図る共同住宅の建設にあたっては、地区の街並み等を配慮した上で容積率の緩和を検討するとともに、誘導区域内の住宅の取得や転居費用等に対する支援を検討する。
- 区域内居住者の交通の利便性の向上を図るため、公共交通の利便性や速達性の向上を進めるほか、自家用車の「保有」から「利用」への転換を促すため、公共交通の補完的役割を担う「カーシェアリングステーション」や「シェアサイクルステーション」の立地誘導を検討するとともに、車道等においても良好な道路空間の創出に向けた整備を検討する。

市街化区域（まちなか居住区域外）の施策展開のあり方

- まちなか居住区域への誘導を図るため、届出制度の周知徹底を図り一定規模以上の新たな住宅の建築や住宅開発の抑制に努める。また、都市農地については、周辺の土地利用状況や営農状況等を踏まえ、生産緑地制度の導入や田園住居地域の指定を検討する。



参考資料：いわき市立地適正化計画の概要(3/3)



【目標値】

計画の進捗管理を行うため、誘導方針と整合した目標値を設定

※目標年度は全て2040年 ※目標値は5年毎に中間評価を行い、適宜見直しを行う。

○ ひと

- ・ **若い世代（15-39歳）の人口割合を改善**

2040年の予測約40.1千人（17%）→**約47.4千人（20%）に改善**

○ まち

- ・ **まちなか居住区域（都心拠点等）内の人口密度の維持**

46人/ha（2010年） → **46人/ha**

- ・ **公共交通利用者数（鉄道・バス）の維持**

鉄道）約5.7百万人/年（2017年度）→ **5.7百万人/年**

バス）約3.9百万人/年（2017年度）→ **3.9百万人/年**

※鉄道は年間乗車人員、バスは年間輸送人員

○ しごと

- ・ **子育て世代（25－39歳 女性）の就業率を向上**

約65%（2015年） → **約70%**

- ・ **宿泊者数（観光交流人口）を向上**

736,388人（2017） → **約100万人**