

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

計画期間：2022年夏頃～概ね5年間、対象区域：いわき都市圏（いわき市全域）

都市づくりと連携し、誰もが乗りたくなる公共交通を実現

- ✓ 本市の都市計画の基本的な方針である「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」の理念・方針等を踏まえ、本計画では、コンパクトな都市づくりの形成の一翼を担いつつ、“くらし・おでかけの足”の確保を目的とする。
- ✓ 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、意外と便利な公共交通を市民に認知してもらうため、公共交通の利用推進に取り組み、“くらし”に必要な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。
- ✓ また、近年の激甚化する災害時に対応した公共交通ネットワークの構築を図り都市防災力の強化に努める。

地域公共交通計画が目指す課題解決のストーリー（基本目標Ⅰ～Ⅲ）

- ✓ 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などを踏まえ、限られた財源について、重点・先導的に取り組むことで、都市全体への波及効果が高い施策に投資していく基本目標を3つ設定。
- ✓ 基本的な方針を踏まえ、将来的な容易に歩いて暮らすことができるまちづくりの実現を目指し、ネットワーク型コンパクトシティの形成を進める都市計画マスタープランとの連携を図り、「意外と便利な公共交通の認知・構築」を目指す。
- ✓ 具体的には、都市全体への波及効果が高い地域（主にまちなか）へ投資し、市街地の公共交通ネットワークを確保（基本目標Ⅰ）しつつ、交通不便地域へのセーフティーネットの確保（基本目標Ⅱ）を図るとともに、IoTやAIなどの技術の積極的な活用（基本目標Ⅲ）を図り、スピード感を持って早期に課題の解決に取り組み、目に見える成果を上げることを目指す。

本計画（第Ⅰ期）
2022.夏頃～2026年度

次期計画（第Ⅱ期）
2027年度～

次々期計画（第Ⅲ期）
2031年度～

意外と便利な
公共交通の認
知・構築

過度な自家用車依存都市からの脱却

歩いて暮ら
せるまちづ
くりの実現

図 地域公共交通計画が目指す基本的な方針のフェーズ

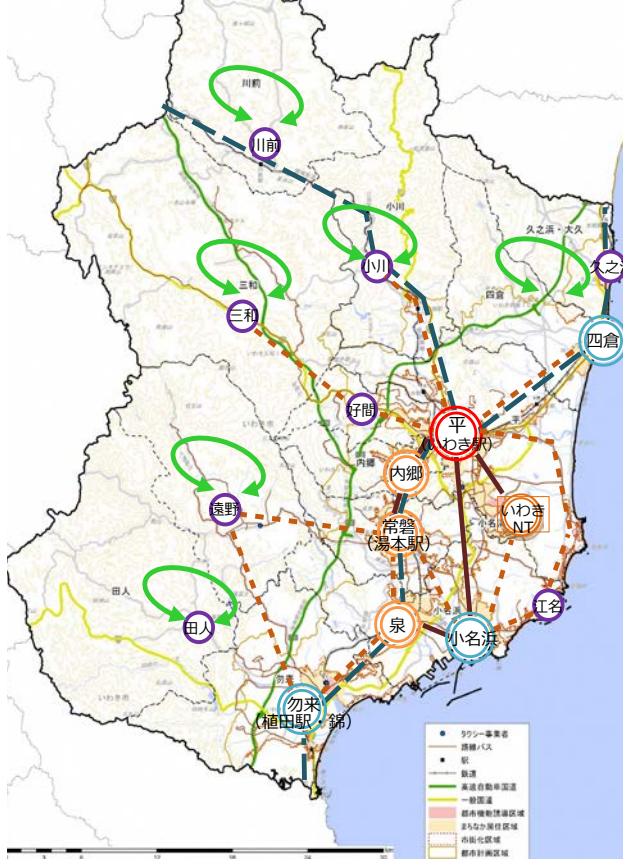


図 公共交通ネットワーク方針図

基本目標 I

主にまちなか居住区域を対象

選ばれる公共交通の構築

「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。

基本目標 II

主に公共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

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。

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

交通サービス全体の利便性を高めるMaaSの構築や、公共交通の補完的な役割を担うシェアリングサービス（車・自転車等）の活用、更には、運行効率の向上や運転手等の人材不足を補う自動運転車両の導入などにより、地域住民、観光・ビジネス等の来訪者への移動手段の確保を図る。

基本目標達成のための プロジェクト

- 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）」の公共交通の最適化や利便性の向上を図る施策を実施

プロジェクト1

路線バス最適化・利便増進等プロジェクト

プロジェクト-2 公共交通利用転換プロジェクト

- 地域にふさわしい旅客移動サービスの提供を図るため、**地域の特性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

プロジェクト3

公共交通セーフティーネット構築プロジェクト

- 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

プロジェクト4

スマートモビリティ推進プロジェクト

プロジェクト-5

交通利便性向上プロジェクト

基本目標 1 選ばれる公共交通の構築

プロジェクトNo.1 路線バス最適化・利便増進等プロジェクト(1/2)

基本目標Ⅰの目標値・KPI

目標を達成するための施策

目標指標	
主要な幹線系統の利用者数の増加 (平-小名浜間*鹿島経由・いわきニュータウン関連系統) <u>※コロナ禍前の利用傾向(微減トレンド)に改善</u>	約68万人/年(2020年度) 約74万人/年以上(2025年度) *目標値2025年度推計値:約74万人/年 コロナ禍前2018年度を基準とした推計
路線バス収支率の向上 (平-小名浜間*鹿島経由・いわきニュータウン関連系統の平均収支率) <u>※コロナ禍前の利用傾向に改善</u>	約63%(2020年度) 約69%以上(2025年度)
鉄道交通利用者数の増加 (都市機能誘導区域内の駅の日平均乗車人数) <u>コロナ禍前の利用傾向(微減トレンド)に改善</u>	約1.1万人/日(2020年度) 約1.3万人/日以上(2025年度) *目標値:2025年度推計値 コロナ禍前2018年度を基準とした推計
公共交通への公的資金投入額の一定額以下を維持 <u>※基本目標Ⅱ・Ⅲに再掲</u> (路線バス、住民ボランティア輸送、利用促進策などへの市負担額) <u>人口減少・超高齢社会が進展し、公的負担額の増加が必要と見込まれる中でも一定額以下に抑える</u>	約880円/人(2020年度) 約970円/人 以下(2025年度) *参考2025年度想定:約974円/人 ※基本目標Ⅰ～Ⅲの実施に伴う公的負担額の増加を見込む *補足※1中核市・特例市の公共交通政策に関連する市民一人当たりの支出額の平均額:約1.4千円/人 ※補足※2県内他中核市平均:約2千円

(※1) 出典：「都市自治体による公共交通政策に関連した財政支出に関する研究-全市区を対象としたアンケート調査の分析-」公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集Vol. 53No. 3 2018年10月
表-5 自治体類型ごとの支出額・割合

(※2) 令和3年度人口一人当たり公共交通関連予算額：福島市約2.3千円/人, 郡山市約1.7千円/人

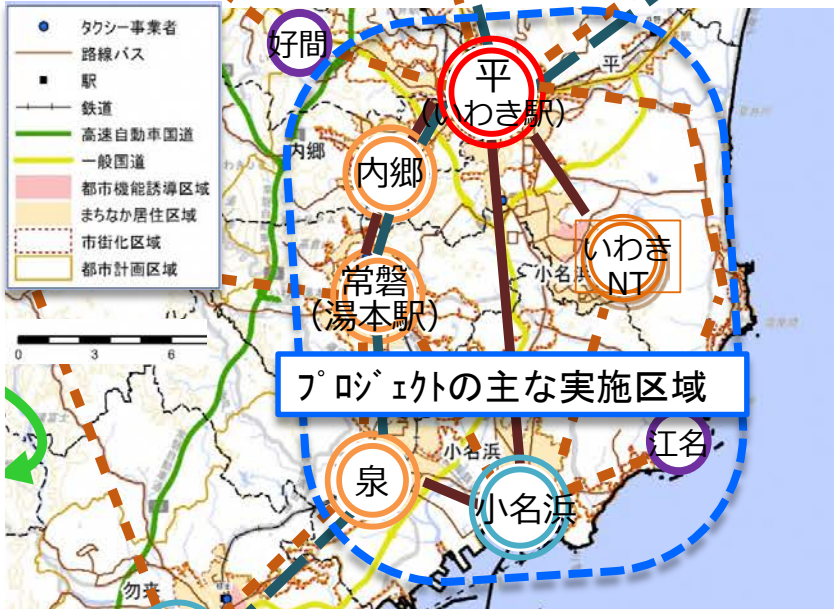


図 ネットワーク方針図案とプロジェクトの主な実施区域（案）

(1) 路線バスの最適化等

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」との整合を図り、路線バス全138系統のうち、最大の人口と主要な観光拠点等を有するなど、本市の最も魅力的な売り(強み)である幹線(平－小名浜間*鹿島経由及びいわきニュータウン関連系統)及び当該路線に係る幹線系統の最適化(ダイヤの平準化や駅との接続改善、分かりやすく運賃体系への見直しなど)を先導的に実施し利用者目線に立った分かりやすく選ばれる路線バスを目指すとともに、災害に強く、迅速な復旧活動を支える公共交通ネットワークの構築(4)と連携に努める。

また、系統の最適化は段階的に実施していくものとし、市生活バス路線維持対策事業費補助金についても当該路線バスの最適化に合わせて見直しを行う。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	詳細検討 (交・市・吉田アドバイザー) 実施計画 (交・市・吉田外) ＊計画の大臣認定 最適化・市補助金見直し等の段階的实施～ (交) ＊大臣認定期間は最大5年間					
実施主体	交通事業者（路線バス）、いわき市 ＊赤字系統補助要件の見直し・対象拡大					
予算措置	国地域公共交通確保維持改善事業費補助金、福島県地域公共交通活性化事業補助金 市生活バス路線維持対策事業費補助金＊赤字系統補助要件の見直し・真に必要な系統への対象拡大 など					

(2) 路線バスの利便増進 ※プロジェクトNo. 5と連携

「(1)路線バスの最適化」に合わせ、主に路線バスの利用しやすさ・分かりやすさを向上する施策(※1)を実施するとともに、利便性の高い公共交通への転換を図るため各種利便増進施策(※2)を検討し、順次、実施していく。

(※1) バス停位置の改善、バス停のサイン表示・系統別のデザインの統一、分かりやすい路線図・時刻表作成など

(※2) 利便増進施策：非接触型決済システム、運行情報のオープンデータ化（G T F S）、待合環境整備など

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール						
実施主体	交通事業者（路線バス）、いわき市 ※赤字系統補助要件の見直し					
予算措置	国地域公共交通確保維持改善事業費補助金、福島県地域公共交通活性化事業補助金 市生活バス路線維持対策事業費補助金⇒利便増進施策を含めた補助要綱に見直し					

(3) 幹線系統の定時性・速達性確保【関連事業】

平一小名浜(※鹿島経由及びいわきニュータウン関連系統)を結ぶ幹線系統は、朝夕等の交通渋滞により路線バスやタクシー、物流車両の速達性が損なわれ、都市全体の経済的損失に繋がっていることから、これら車両の定時性・速達性の改善を図るため、当該系統における道路の一部拡幅やバスベイの設置などにより走行環境の改善を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール						
実施主体	道路管理者、交通事業者、いわき市					
予算措置	国：都市・地域交通戦略推進事業、社会資本整備総合交付金など ※都市・地域総合交通戦略の大臣認定を想定					

基本目標

I

選ばれる公共交通の構築

プロジェクトNo. 1

路線バス最適化・利便増進等プロジェクト(2/2)

- 基本目標 I の目標値・K P I
- 前ページに同じ。

- ▶■

目標を達成するための施策

(4)

公共交通ネットワークの防災力強化

東日本大震災(2011. 3)や令和元年度台風被害(2019. 10)をはじめとした近年頻発化・激甚化する災害に対応するため、災害時における鉄道、路線バス及びタクシー等の多様な移動手段を活用した市内公共交通ネットワークの維持・確保（主に拠点間の公共交通維持）や、避難・物資輸送、買い物・病院送迎の実施、土砂災害警戒区域や地すべり防止区域、浸水想定区域などのハザードエリア内の公共交通の事業所や駅・停留所などのリスク低減措置（防水版や土地の嵩上げなど）など、交通事業者と連携を図りながら、災害時においても都市機能が維持可能な公共交通ネットワークの環境確保を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	詳細検討(交・市)		公共交通網の最適化等に合わせた公共交通ネットワークの強化事業の実施(交通)・交通事業者との災害協定の締結など			
実施主体	交通事業者、道路管理者、いわき市					
予算措置	国、県、いわき市など					

プロジェクトNo. 2

公共交通利用転換プロジェクト(1/2)

(1)

エコ通勤の促進

公共交通利用促進等マネジメント協議会（事務局：国交省総政局地域交通課、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団）が行っているエコ通勤優良事業所認証制度と連携し、公共交通の利用促進に取り組んでいる企業を支援するとともに、当該認証制度の普及等に努める。

また、いわき市職員のうち、自家用車により通勤している者を対象に、公共交通利用への転換を促す取り組みを行うとともに、市による取り組みの検証後、他官公庁や企業向けのエコ通勤の更なる普及に向けた取り組みを進める。

※ 市立地適正化計画との連携を図る観点から「都市機能誘導区域内」の事業所を対象とし、公共交通利用券の交付などを想定

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	制度設計・構築(市)	エコ通勤優良事業所認証制度と連携した事業の実施(市)				
		市職員によるエコ通勤の促進➡市内官庁➡市内企業に波及				
実施主体	市内事業所、市内官公庁、協議会、市					
予算措置	いわき市など					

(2)

まちなか定住促進事業と連携した公共交通の利用促進

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」との連携を図り、当該計画に基づく主要事業の一つであるまちなかの人口密度維持を図る「フラシティへようこそ まちなか定住促進事業」により、当該事業補助金を活用して市外から市内（まちなか居住区域）に移住する方を対象に自家用車に依存しないライフスタイルを促す機会の創出や普段から移動手段として公共交通の利用を促す取り組みを進める。

※ 公共交通利用券（交通系ICカード、バスカード、タクシー回数乗車券）の交付など

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	検討(市)	まちなか定住促進事業と連携した事業の実施(市)				
実施主体	いわき市					
予算措置	いわき市など					

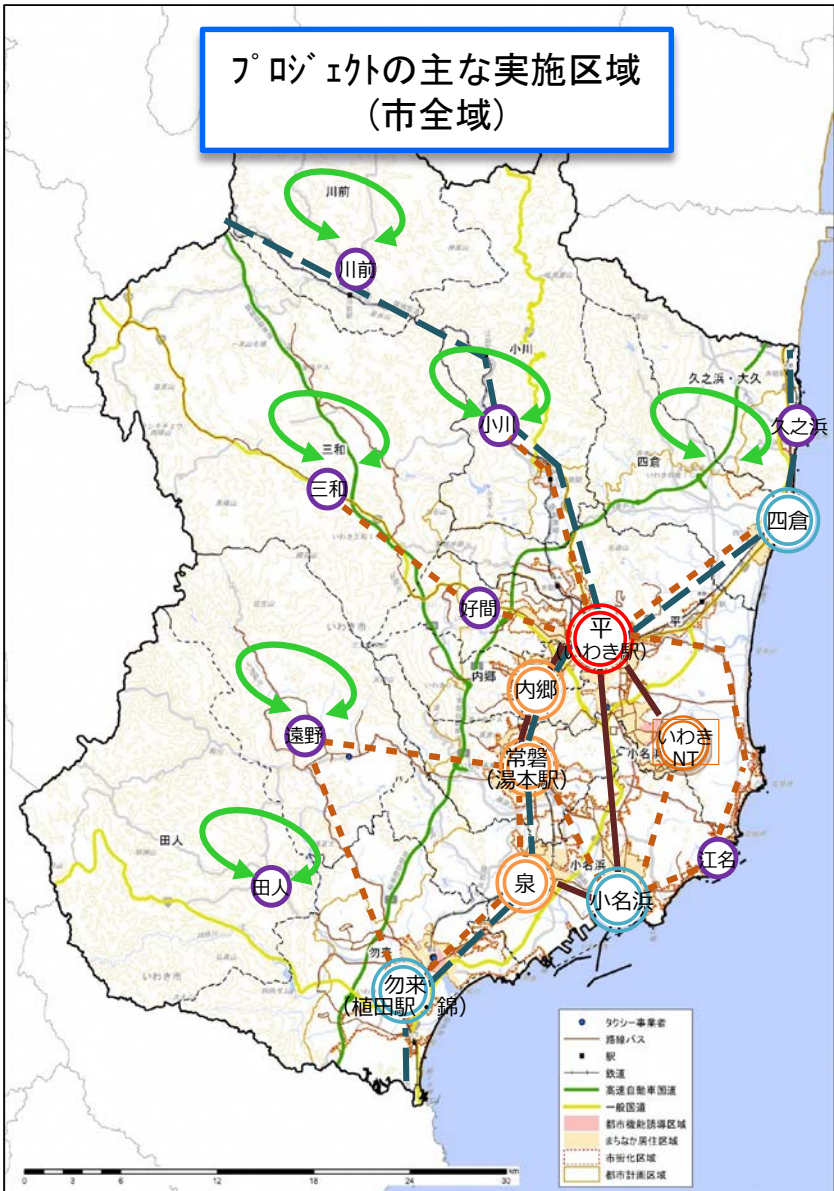


図 いわき市地域公共交通計画ネットワーク方針図案とプロジェクトの主な実施区域（案）

基本目標 I 選ばれる公共交通の構築

■ 基本目標Ⅰの目標値・KPI

前ページに同じ。

■ 目標を達成するための施策

(3) 官民連携による鉄道交通・路線バスの活性化

「いわき市鉄道交通を応援する会」について、鉄道交通に対する理解を深めるための情報発信（自主サイトの設置、SNSの活用）や鉄道交通等に関する情報のオープン化などに取り組む他、将来的な有料会員化（会の自主財源を確保しつつ、従来にはないサービスを提供することで、サポーター・ファンを獲得し、都市のネットワークを支える鉄道交通の維持や利便の増進につなげる）を見据え、会員の増加を図る取り組みを進める。

また、路線バスの乗り方教室の開催など、路線バスの利用機会の創出や、鉄道・タクシー等と連携した利便性の向上・魅力創出に向けた各種活動を行い、地域の公共の財産である路線バスに関する知識を深め、路線バスを守り育む意識の醸成を図っていく。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	各種事業の実施(応援する会、いわき市など)					
実施主体	交通事業者(鉄道・路線バス)、いわき市鉄道交通を応援する会(事務局:市)、いわき市など					
予算措置	いわき市など					

(4) 高齢者の運転免許返納の促進【関連事業】

高齢者による交通事故の未然防止を図るため、運転免許証を自主返納された方（自主返納時に75歳以上）に対し、5,000円相当の公共交通機関または公共施設の利用券を交付する（平成30年7月より事業開始）。

また、社会情勢の変化に合わせた見直しや利便増進事業との連携などに取り組むことで、高齢者の運転免許返納の促進や高齢者の交通事故防止を図る。

公共交通機関：Suica、ハ`スカート`（シルハ`-カート`）、タクシー回数券

※ これまでの実績

平成30年7月～令和3年3月末での延べ交付決定件数：約2.1千件（うち、交通系利用券：約1.9千件）

利用券の配布割合：S u i c a (12%)、バスカード(20%)、タクシー回数券(61%)，その他・入浴系(7%)

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	事業実施(市)					
実施主体	いわき市					
予算措置	いわき市など					

【プロジェクトNo. 2[公共交通利用転換プロジェクト]について】

プロジェクトNo.2については、社会情勢の変化を捉えながら、「高齢者の自家用車安全運転支援装置の購入補助」や「高齢者や免許返納者を対象とした公共交通（鉄道・バス・タクシー）の定額購入補助」などの施策を幹事会及び協議会等で検討を行い、必要に応じて「いわき市地域公共交通計画」に、自家用車から鉄道やバス、タクシーへの転換を促進する施策を位置付ける。

随時、本計画の見直しにより対応することとする。

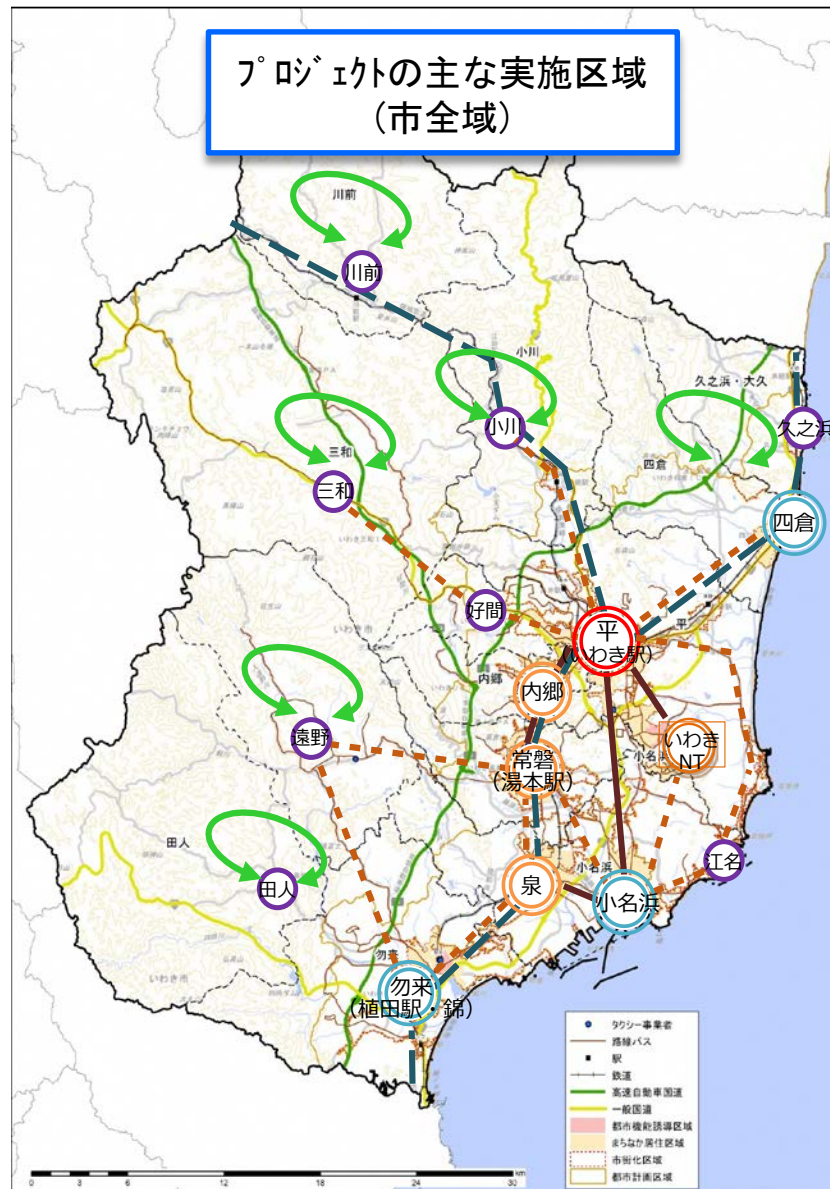


図 いわき市地域公共交通計画ネットワーク方針図案とプロジェクトの主な実施区域（案）

基本目標Ⅱ セーフティーネットとなる公共交通の確保

プロジェクトNo. 3 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

基本目標Ⅱの目標値・KPI

目標指標

公共交通不便地域における新たな公共交通の導入地域数 (タクシー等の活用、ボランティア輸送など)	2 地区(2021年度) 4 地区(2025年度)
鉄道又は路線バスを活用した貨客混載型物流の導入地域数	0 地区(2021年度) 1 地区(2025年度)
公共交通への公的資金投入額の一定額以下を維持 ※基本目標Ⅰ・Ⅲに再掲 (路線バス、住民ボランティア輸送、利用促進策などへの公費負担額) <u>人口減少・超高齢社会が進展し、公的負担額の増加が必要と見込まれる中でも一定額以下に抑える</u>	約880円/人(2020年度) 約970円/人 以下(2025年度) *参考2025年度想定:約974円/人 ※基本目標Ⅰ～Ⅲの実施に伴う公的負担額の増加を見込む

目標を達成するための施策

(1) 多様なニーズに対応したタクシー等の活用

公共交通が利用できない若しくは不便な地域において、日常生活に最低限必要な移動手段の確保を図る交通手段の確保を図るため、各地域の特性を把握した上で、下記(2)を除く地域において、学術研究機関や地域住民、まちづくり団体、商工団体等と協働でタクシー等の利用支援を実施するとともに、当該地域での公共交通事業者の維持・存続に向けた取り組みを進める。

合わせて、公共交通が不便な地域における公共交通の担い手確保や災害時における代替移動手段の確保として、生活交通を支える交通事業者の事業所等が市街化調整区域内においても立地することができるよう検討を進める。

- ※ タクシー等を活用した利用支援制度については、実証・検証を行った後に段階的な導入を目指す。
※ プロジェクトNo.1と連携を図り路線バス最適化と歩調を合わせた施策とする。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	事業検討・実証(地・交・市)			段階的な導入(地・交・市)		
実施主体	地域住民・団体、交通事業者（タクシー）、いわき市					
予算措置	国地域公共交通確保維持改善事業費補助金、福島県地域公共交通活性化事業補助金、いわき市など					

(2) 地域主体の住民輸送の取り組みの支援

田人地区及び三和地区に実施している住民ボランティア輸送について、有償化の検討や病院送迎車両といった他の移動サービスとの連携を検討する他、福祉サービス（高齢者世帯への配食や日常生活用品の輸送など）での活用など、地域の課題解決につながる持続可能性のある取り組みの実施に向けた検討を進める。

また、当該地区以外（上記(1)の地域を除く）については、出前講座による啓発活動や集落支援員制度を利用した需要調査等により、地域住民が主体となる団体の設置を支援しながら地域毎の課題解決を目指す。

- ※ 市街化区域内（まちなか居住区域外）においても地域主体の取り組みについて支援行う。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	事業実施・必要に応じた見直しなど(地・市) 各地域意見交換・他地域の検討・運行体制づくり(地・市) 実証運行(地・市) 本格導入(地・市)					
実施主体	地域住民・団体、いわき市					
予算措置	地域住民、いわき市など					

(3) 中山間地域等での鉄道・路線バスの維持・物流の効率化

中山間地域等における物流の効率化及び鉄道・路線バスの維持を図るため、鉄道・路線バスを活用した貨客混載型の検討を進め、必要に応じた導入を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール		検討(貨・交・市)		実証・事業の本格導入(貨・交)		
実施主体	貨物事業者、交通事業者、市					
予算措置	いわき市（(仮)地域公共交通計画推進事業費）など					

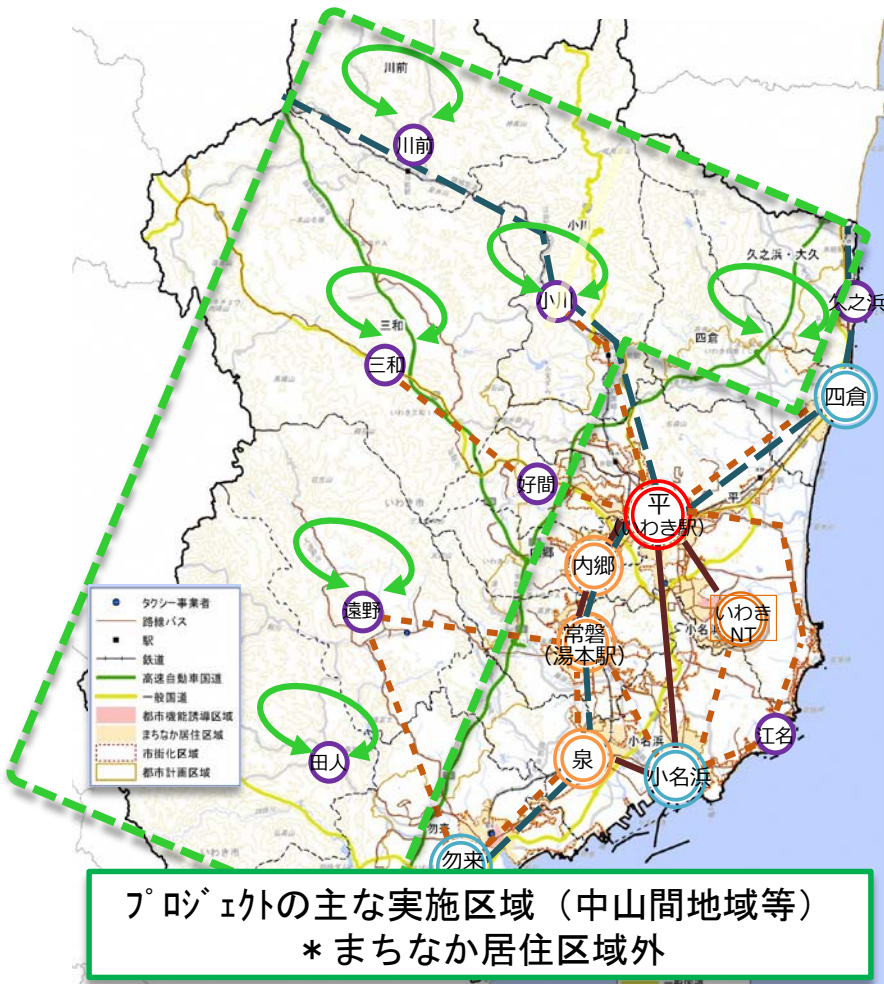


図 いわき市地域公共交通計画ネットワーク方針図案

基本目標Ⅲ 新技術等を活用した移動手段のサポート

プロジェクトNo.4 新技術を活用した利便増進プロジェクト

基本目標Ⅲの目標値・KPI

目標指標

公共交通機関への非接触型決済システムの導入数 *現状：JR常磐線、一部のタクシー	2 交通機関(2021年度) 3 交通機関(2025年度)
非バリアフリー駅の解消 *現状：非バリアフリー駅：勿来、内郷、草野、久ノ浜、末続、赤井、小川郷、江田、川前 ※工事中の四ツ倉駅を除く	9 駅(2021年度) 7 駅(2025年度)
公共交通への公的資金投入額の一定額以下を維持 ※基本目標Ⅰ・Ⅱに再掲 (路線バス、住民ボランティア輸送、利用促進策などへの公費負担額) <u>人口減少・超高齢社会が進展し、公的負担額の増加が必要と見込まれる中でも一定額以下に抑える</u>	約880円/人(2020年度) 約970円/人 以下(2025年度) *参考2025年度想定:約974円/人 ※基本目標Ⅰ～Ⅲの実施に伴う公的負担額の増加を見込む

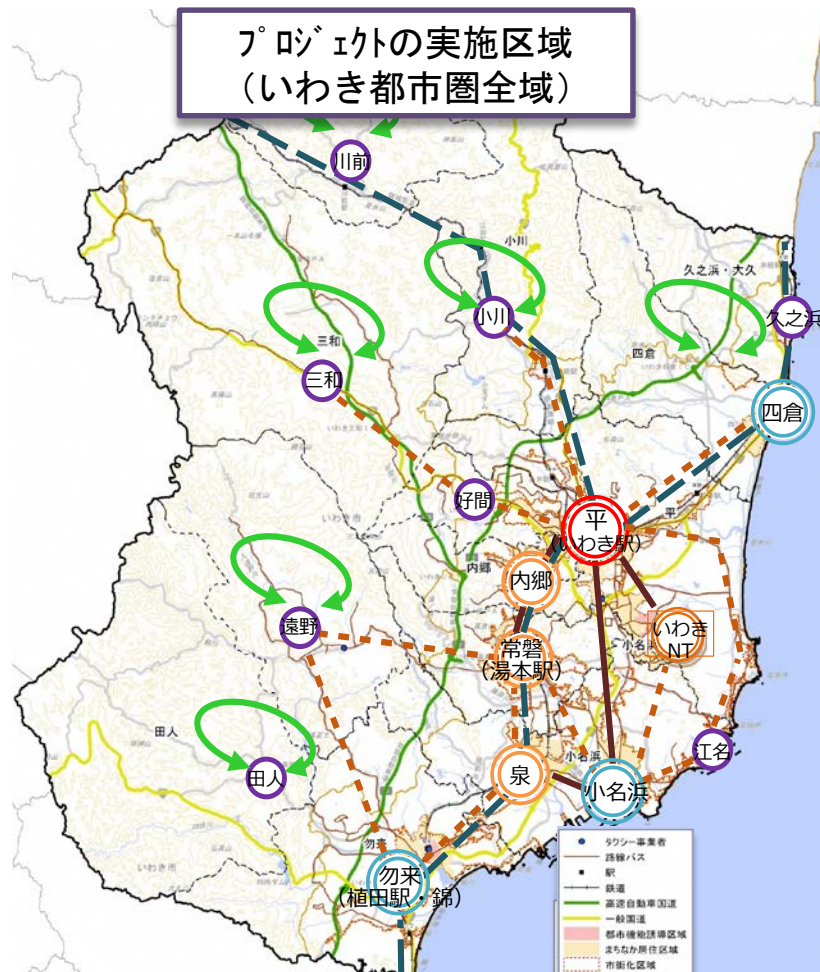


図 いわき市地域公共交通計画ネットワーク方針図案

目標を達成するための施策

(1) データドリブンによる交通サービスの高度化【関連事業】

データプラットフォーム(情報連携基盤)を構築し、移動・人流データの取得から、データの分析・活用、データに基づく交通サービスの効果検証や新たな交通サービスの構築等に取り組むことにより、需要に応じた効率的な移動サービスの提供やサービス全体の高度化を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール						
実施主体	交通事業者、地域団体、いわき市など					
予算措置	地方創生推進交付金など					

(2) いわき版MaaSの構築【関連事業】

様々な交通サービス間の連携を図り交通サービス全体の利便性を高めるとともに、移動手段を活用した地域サービスの構築など、地域特性を活かした「いわき版MaaS」を構築する。

- ※ いわき版MaaS：新しい地域サービスとして利便性の高い交通手段やサービスを確保し地域経済の活性化を図るため、交通事業者や地域事業者等が連携した本市の地域特性に対応した次世代交通システム「MaaS※」
- ※ MaaS(マース) (Mobility as a Service)
スマホアプリ等により、移動ニーズに応じて複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うもの。*いわき版MaaSでは、観光・行政・おつかいMaaSなど実施中

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	各種実証			本運用		
	新規企画の検討(交・地・市)					
実施主体	交通事業者、地域事業者、いわき市など					
予算措置	地方創生推進交付金など					

(3) スマートモビリティの導入促進【関連事業】

市街地や観光地、スマートタウンモデル地区（いわきニュータウン）等において、多様化する移動ニーズへの対応や地域内移動の効率化等を図るため、グリーンスローモビリティや自動運転車両等を活用した新しい移動サービスの構築を図る。また、鉄道、バス及びタクシー車両について、環境に配慮した車両への転換（ＥＶ・水素車両、ダウンサイジングを含む）を推進する。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	検討(交・地・市)	実証・本運行(交・地・市)				
	順次、環境配慮型車両への転換(交)					
実施主体	交通事業者、地域団体、いわき市、スマートタウンモデル地区コンソーシアムなど					
予算措置	地方創生推進交付金、いわき市など					

基本目標Ⅲ 新技術等を活用した移動手段のサポート

プロジェクトNo.5 交通利便性向上プロジェクト

基本目標Ⅲの目標値・KPI

前ページに同じ。

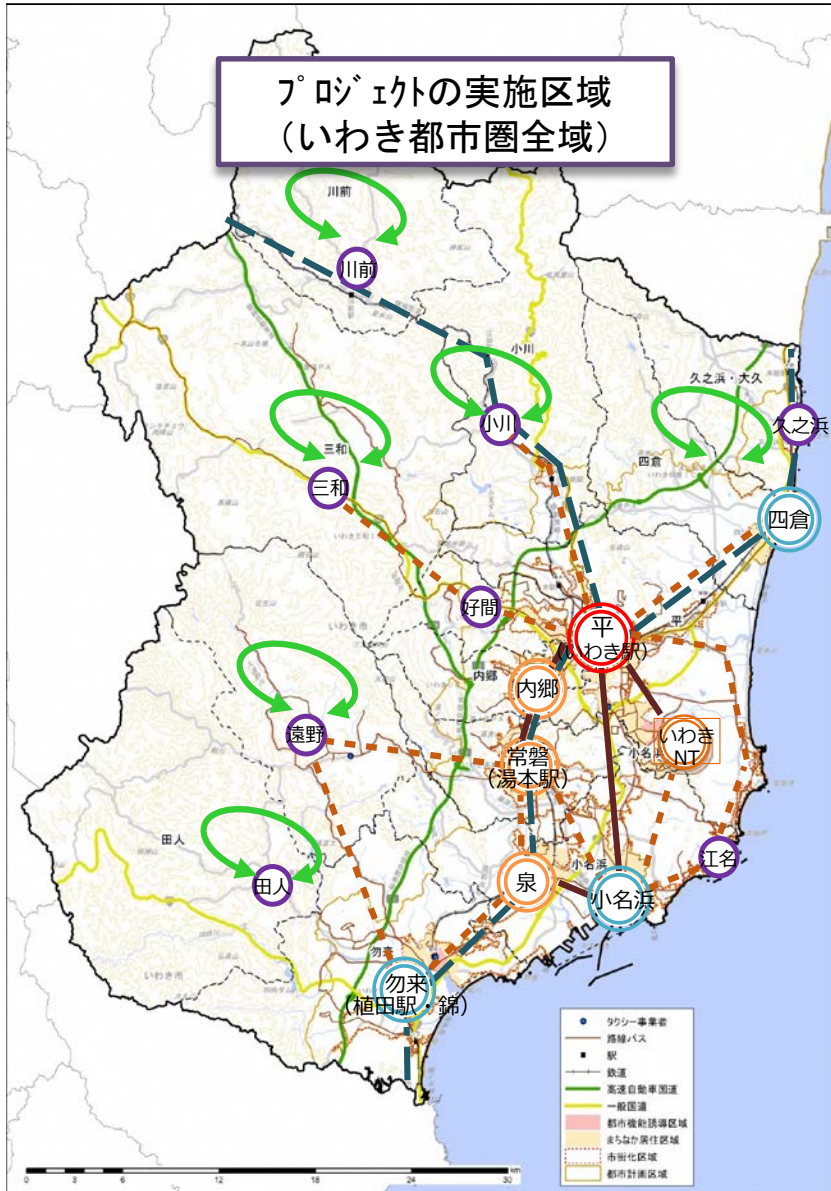


図 いわき市地域公共交通計画ネットワーク方針図案

目標を達成するための施策

(1) 公共交通機関への非接触型決済システムの導入

現利用者の利便性の向上及び潜在的な見込み利用者の獲得、並びに新型コロナウイルス感染症等の感染症拡大防止を図るため、[路線バス、タクシー、鉄道\(未導入駅\)への非接触型決済システムの導入検討及び導入促進](#)を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	検討(交・市)			段階的導入(交)		
実施主体	交通事業者、いわき市					
予算措置	国地域公共交通確保維持改善事業費補助金など					

(2) シェアリングサービス（車・自転車等）の導入促進

駅等の交通結節点からの二次交通の確保、都市機能誘導区域やまちなか居住区域における地区内の移動手段の確保や自家用車所有による経済的な負担軽減等を図るため、[車や自転車、小型モビリティ等のシェアリングサービスの導入検討](#)及び導入促進を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	検討(市)		実証運行 (事・市)	段階的導入(事・市)		
実施主体	民間事業者、いわき市					
予算措置	いわき市など					

(3) 公共交通利用環境等の改善 ※プロジェクトNo.1と一部重複・連携

駅やバス停などの交通結節点や公共交通の車両に加え、市街地再生整備と連携した[移動空間のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を促進](#)するため、バリアフリー法に基づく[移動等円滑化方針（バリアフリーマスタープラン）の策定を進める他、駅やバス停の環境改善等](#)を進めるとともに、[路線バスやタクシー等への安全運転支援装置の導入](#)など、公共交通利用環境の改善及び向上に努める。

また、[GTFS\(※\)と連携するバスロケーション等を活用した運行情報の可視化、乗継・待合環境の向上](#)や地域特性に合わせた[バスターミナルへの改善・整備、運行車両内における通信環境整備やデジタルサイネージ等を活用した情報発信等による移動空間の快適性を高める取り組みを実施](#)するとともに、[タクシー配車に係る効率的なオペレーション体制の構築などに対する支援](#)の検討を行う。

(※)経路検索等の情報利用者（Google等）との情報の受渡しのための共通フォーマット

「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」に基づきデータを整備し、オープンデータとして公開していくことで、利便性の向上、災害時における移動手段の確保、公共交通の利用機会の創出を図る。

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度
実施スケジュール	バリアフリーMP検討(協)		MP策定(協)	MPに基づく各種事業の実施(交・市)		
	利用環境改善検討(協)		段階的实施(交・協・市)			
実施主体	交通事業者、協議会、いわき市					
予算措置	国地域公共交通確保維持改善事業費補助金 いわき市など					

計画の推進体制等

「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。

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）

連携

市立地適正化計画
評価等専門委員会
コンパクトシティ＋ネットワーク
R2.3設置

※コンパクトシティ形成の推進
ネットワーク形成を当協議会と連携

市次世代交通
システム研究会
先進技術の活用等
H30.6設置

移行 or 連携等

道路交通検討幹事会
(R2～計画策定～施策の実務的な協議・調整)

➤ 計画策定後は実施施策の実務的な協議・調整を行う。

公共交通検討幹事会
(R2～計画策定～施策の実務的な協議・調整)

➤ 計画策定後は実施施策の実務的な協議・調整を行う。

(仮)新モビリティサービス検討幹事会
(計画策定後適宜～)

➤ MaaSなどの先端技術を活用して利用者の利便増進を図る新モビリティサービスの事業実施にあたり協議・調整を行う。
※地域公共交通活性化再生法第36条の4に基づく協議会

基本目標達成のためのプロジェクト

■基本目標Ⅰに関するPJ

プロジェクト-1
路線バス最適化・利便増進プロジェクト

プロジェクト-2
公共交通利用転換プロジェクト

■基本目標Ⅱに関するPJ

プロジェクト-3
公共交通セーフティネット構築プロジェクト

■基本目標Ⅲに関するPJ

プロジェクト-4
スマートモビリティ推進プロジェクト

プロジェクト-5
交通利便性向上プロジェクト

計画の全体スケジュール

主体	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度～
協 議 会	交通計画策定作業		社会情勢の変化に合わせた計画の随時見直し、事業実施に係る全体調整など				
	利便増進実施計画策定作業(交(路線バス)・協・市)					第Ⅱ期計画に向けた検討に着手	
交通事業者等	事業実前・中・後における個別調整						
	計画に基づく各種事業の実施（他事業との連携を含む）						
いわき市		★R4. 夏頃 交通計画策定・公表		★R6. 3 利便増進実施計画策定・公表 移動等円滑化基本方針(バリアフリーマスタープラン)策定			