

いわき市 地域公共交通計画



令和5年（2023）3月策定

— 目 次 —

第1章 地域公共交通計画の策定にあたって	1
1-1 策定の背景	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の対象区域と計画期間	3
1-4 計画の構成	4
第2章 都市づくりの方針	5
2-1 いわき市における都市づくりの基本的な考え方	5
2-2 第二次いわき市都市計画マスタープラン	6
2-3 いわき市立地適正化計画	8
2-4 第二次いわき都市圏都市交通マスタープラン	9
第3章 公共交通の現状と課題	10
3-1 人口動向	10
3-2 過度な自家用車依存の都市構造	13
3-3 公共交通網	14
3-4 公共交通の利用者減少	16
3-5 新型コロナウイルス感染症拡大を契機に生じた社会変容への対応	17
3-6 各交通種別の現状	18
3-7 公共交通の利用促進・維持、確保に向けた取り組み	21
第4章 基本的な方針	24
4-1 本市が目指すべき将来像	24
4-2 本計画が目指す課題解決の方向性	25
第5章 基本目標	27
5-1 基本目標の設定	27
5-2 基本目標達成のための目標値	29
第6章 基本目標達成のための具体的な事業	32
6-1 具体的な事業	32
6-2 基本目標Ⅰ「選ばれる公共交通の構築」	32
6-3 基本目標Ⅱ「セーフティーネットとなる公共交通の確保」	43
6-4 基本目標Ⅲ「新技術等を活用した移動手段のサポート」	46
6-5 地域公共交通計画で取り組む事業一覧	54
第7章 計画の推進体制等	56
7-1 計画の進行管理	56
7-2 計画の推進体制等	56
7-3 計画の全体スケジュール	57
7-4 いわき都市圏総合交通戦略との連携	58
参考資料	59

第1章 地域公共交通計画の策定にあたって

1-1 策定の背景

地域の暮らしと産業を支えるとともに、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性と活力ある地域の振興を図るうえで「移動」は欠かすことのできない存在です。とりわけ公共交通による移動は、超高齢社会への対応のみならずカーボンニュートラル、SDGsなどの国際的な要請にも対応するなど、社会の基礎的なインフラとして将来にわたって維持していく必要があります。

しかしながら、近年の人口減少の本格化、さらには、新型コロナウイルス感染症による生活スタイルの変化等により、公共交通利用者は減少の一途をたどり、公共交通の維持はこれまで以上に容易なものではなくなってきています。

このような背景のもと国においては、地域が自ら交通をデザインし、持続ある公共交通の活性を促すため、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という。）」を施行しました。

地域公共交通計画は、活性化再生法第5条第1項に規定する『地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画』として、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議しながら作成し、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ものです。

また、地域公共交通計画は、「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」が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ Iwaki』を都市交通の面から実現するため、令和4年8月に策定した「第二次いわき都市圏都市交通マスタープラン」の実行計画となります。

なお、第二次都市交通マスタープランが示す公共交通ネットワークの構築に向け、将来の道路ネットワークの構築や将来の交通体系を、戦略的に推進するため、主にハード施策の具体的な取り組みを定める「いわき都市圏総合交通戦略」と両輪となって将来都市交通の実現を目指していきます。

地域公共交通活性化再生法（抜粋）

第5条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画を作成するよう努めなければならない。

1-2 計画の位置付け

地域公共交通計画の位置付けは以下のとおりです。



図 地域公共交通計画の位置付け

1-3 計画の対象区域と計画期間

1 計画の対象区域

本計画の上位計画である「第二次いわき市都市計画マスタープラン」（以下、「都市計画マスタープラン」という。）や「第二次いわき都市圏都市交通マスタープラン」（以下、「都市交通マスタープラン」という。）に即した市全体を俯瞰する公共交通ネットワークを構築するための施策を位置付け、展開していく必要があることから、本計画の対象区域は、上位計画の計画対象区域と同様に、いわき市全域（面積：1,232.3 km²）とします。

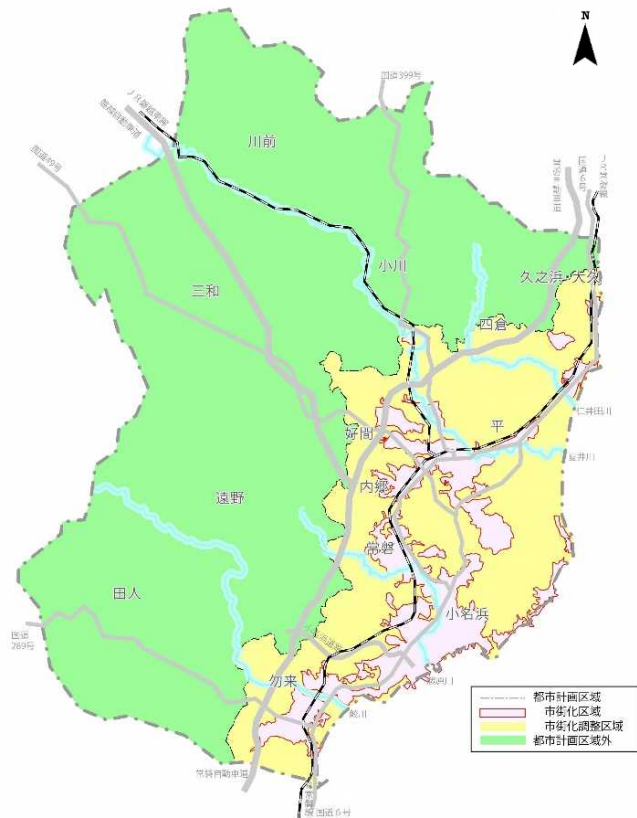


図 計画対象区域図（市域図）

2 計画期間

「都市計画マスタープラン」や「都市交通マスタープラン」などの長期的展望（概ね20年先）を持ちながらも、地域旅客運送サービスを取り巻く喫緊の課題に的確に対応するため、本計画の計画期間は、概ね5年間とします。

なお、当該計画期間中においても、社会情勢の変化や上位・関連計画との整合性などを考慮し、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行うこととします。

計画期間：令和5年（2023年）3月から令和10年（2028年）3月まで

1-4 計画の構成

地域公共交通計画では、はじめに「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」において示した都市づくりの現況と課題、さらには、「都市交通マスタープラン」における交通実態等を踏まえ、公共交通の現況を分析し、問題点・課題を抽出します。これらの課題に対し、「都市交通マスタープラン」等が掲げる将来像を見据えながら計画期間内に公共交通が果たすべき役割を明確化するため、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を定めます。

次に、当該基本的な方針を踏まえ、基本目標（目標値を含む）と目標達成のための具体的な事業を定めます。また、広大な市域を有する本市においては、地域公共交通に関するニーズや課題は地域によって異なるため、地域に応じた目標や事業体系を示すとともに、本計画の推進体制やスケジュールを示します。

地域公共交通計画の策定にあたって

- ・ 計画の目的（計画の位置付けを含む）
- ・ 計画の対象区域と計画期間

都市づくりの方針・公共交通の現況・課題

- ・ 現況分析、問題点・課題の抽出

基本的な方針

- ・ 本市が目指すべき将来像
- ・ 変化する未来を見据えた施策の必要性
- ・ 地域公共交通計画が目指す課題解決の方向性

基本目標

- ・ 基本的な方針に則した目標（KPIを含む）

基本目標達成のための具体的な事業

- ・ 目標達成のための具体的な事業案（事業・実施主体）
- ・ 地域毎の事業実施方針
- ・ 目標値の評価方法

計画の推進体制

- ・ 計画を推進するための体制
- ・ 計画全体のスケジュール

参考資料

- ・ 計画策定体制、改正履歴

第2章 都市づくりの方針

2-1 いわき市における都市づくりの基本的な考え方

本市は、昭和39年（1964年）に「新産業都市建設促進法」に基づく『新産業都市「常磐・郡山地区」』の指定を受け、その有効かつ適切な遂行を図るため、昭和41年（1966年）に14市町村による大同合併により誕生し、その後、高速道路網や工業団地などの社会・生産基盤の整備と工場等の積極的な誘致や平成11年（1999年）の中核市への移行による行政機能の充実とともに、平成23年（2011年）の東日本大震災を乗り越え、自主・自立的な都市づくりを進めてきたところです。

しかし、今後の人口減少、少子高齢化が急速に進行することが予測される中においては、これまで一定の人口密度により維持できてきた医療、福祉、子育て支援、商業等をはじめとする日常生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況が予測されます。また、鉄道や路線バスの運行本数の減少による利便性の低下や空き家の増加による都市環境の悪化、さらには、中山間地域におけるコミュニティの維持なども課題としてあげられます。

このような課題に対応するため、居住や必要な都市機能配置の適正化による複数の拠点を公共交通でつなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成に向けたまちづくりを進め、人口減少下においても持続可能な都市運営を実現していく必要があります。

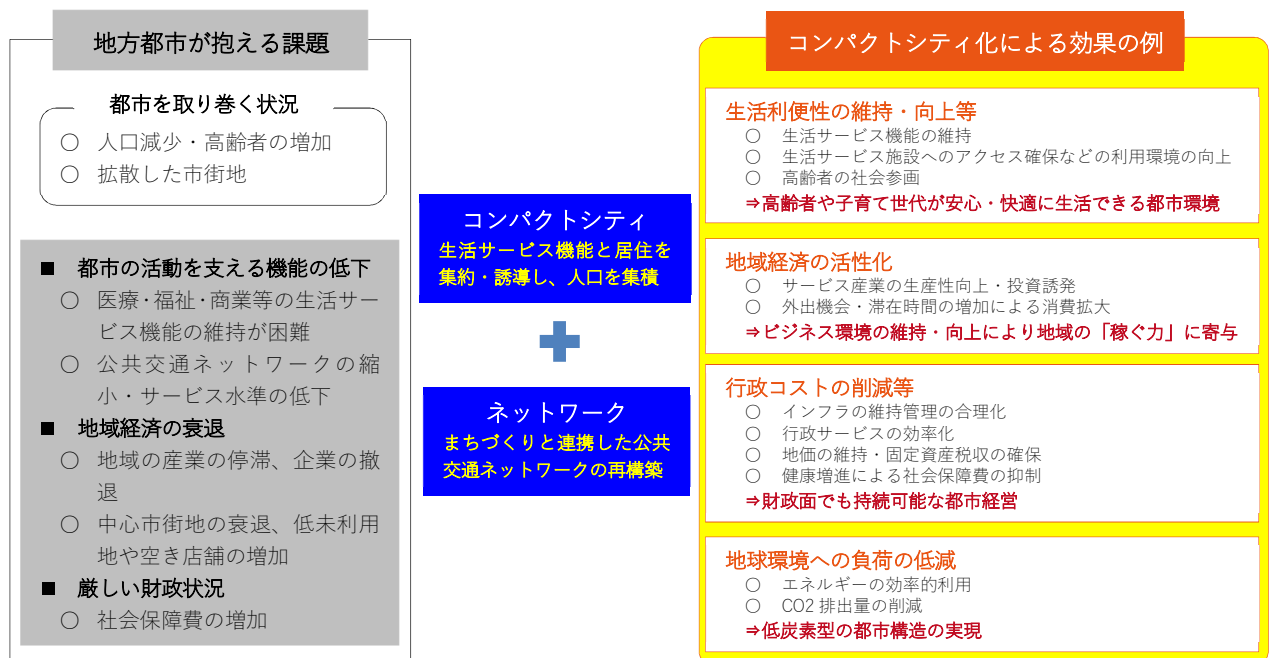


図 ネットワーク型コンパクトシティの目的

2-2 第二次いわき市都市計画マスタープラン

1 第二次いわき市都市計画マスタープランの概要

人口減少、超高齢化の進行や東日本大震災などの大規模災害の経験などを踏まえた新たな都市づくりの課題に対応するため、長期的な視点に立った都市づくりの目標やその実現に向けた方向性を明らかにするため、令和元年（2019年）10月に「都市計画マスタープラン」を策定しました。

当該マスタープランでは、将来都市像として、「ネットワーク型コンパクトシティ Iwaki」を掲げており、平や小名浜、勿来、四倉などの主要な拠点と、周辺の拠点において、機能の集約化・効率化が図られる拠点性の高い、持続可能な都市運営を実現するとともに、海・まち・山に輝く複数の拠点が連携し、有機的な軸で結ばれることで、永き未来にわたり輝き続けるネットワーク型コンパクトシティを構築することとしています。

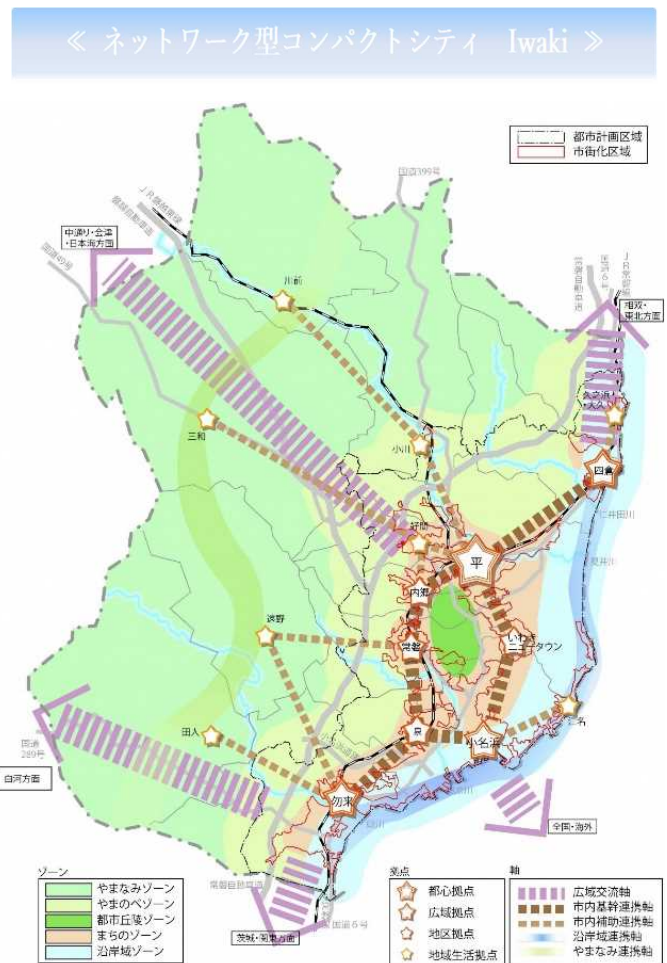


図 将来都市構造

2 第二次いわき市都市計画マスタープランにおける交通施策の概要

(1) 拠点の相互間や市内外を結ぶ主要導線となる「軸」

将来都市構造においては、主軸として、「広域交流軸・市内基幹連携軸・市内補助連携軸」を、その他の軸として、「沿岸域連携軸・やまなみ連携軸」を掲げており、それぞれが担うべき主な役割を設定しています。

表 拠点間や市内外を結ぶ主要動線となる軸

位置付け		担うべき主な役割
主軸	広域交流軸	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果たす。
	市内基幹連携軸	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。
	市内補助連携軸	主要な拠点と周辺の地域間を結び、相互間での機能補完、主要な拠点の都市機能サービスの波及を担う。
その他軸	沿岸域連携軸	海岸線に沿って、市民交流・連携や観光レクリエーションの振興等に寄与する役割を果たす。
	やまなみ連携軸	中山間地域を相互に結び、地域活性化、観光レクリエーションの振興等に寄与する役割を果たす。

(2) 公共交通の活用

超高齢社会の到来により自家用車に代わる日常生活の足を確保する観点から、鉄道や路線バスの利便性向上や公共交通を補完するカーシェアリング、シェアサイクリングなどの充実を図り、すべての人が安心かつ分かりやすく利便性の高い公共交通環境づくりに努めるなど、過度に自動車に頼らないライフスタイルへの転換を進めることとしています。

また、公共交通空白地域などでは、地域性に合わせた公共交通システムの在り方の検討や導入に努めるとともに、新たな交通手段の導入に向けた検討、新たな技術を活用するなどして交通手段の多様化に取り組むこととしています。

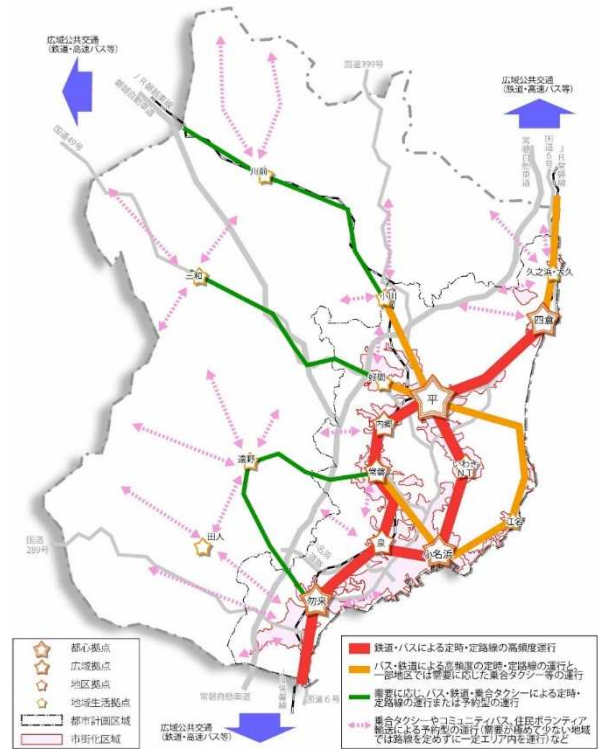


図 公共交通整備方針

表 都市計画マスタープランにおける公共交通の方針

鉄道の利便性向上	バスの利便性向上	新たな公共交通システムの導入
●利便性の向上と利用促進	●「広域連携軸」におけるバスの活用	●市街地における新たな公共交通システム
●駅の交通結節点機能の充実	●「市内基幹連携軸」におけるバスの活用	●中山間地域における新たな公共交通システム
	●「市内補助連携軸」におけるバス交通確保	●港を活用した海上交通システム
	●市街地内でのバスの活用	

2-3 いわき市立地適正化計画

居住や必要な都市機能の配置の適正化により、人口減少の中でも一定の人口密度を維持しながらコンパクトなまちづくりと公共交通を確保することで、持続可能な都市づくりの具現化を図るため、令和元年（2019年）10月に都市計画マスタープランの高度化版として「立地適正化計画」を策定しました。

当該計画では、「人口構造を改善する都市機能を誘導し、“選ばれる都市”へ」をまちづくりの方針（ターゲット）に掲げています。

また、医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能増進施設を都市の骨格構造上の拠点に誘導し、集約する「都市機能誘導区域」と生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう「まちなか居住区域」を設定し、これらの拠点において若い世代の活躍を促すとともに、生活を支える都市機能や居住の誘導に向けた施策展開を重点的に行い、人口減少が進む中においても一定の人口密度を維持するとともに、過度に自家用車に頼らなくても日常生活や産業活動が展開しやすい圏域づくりや産業の活性化に向けて取り組むこととしています。

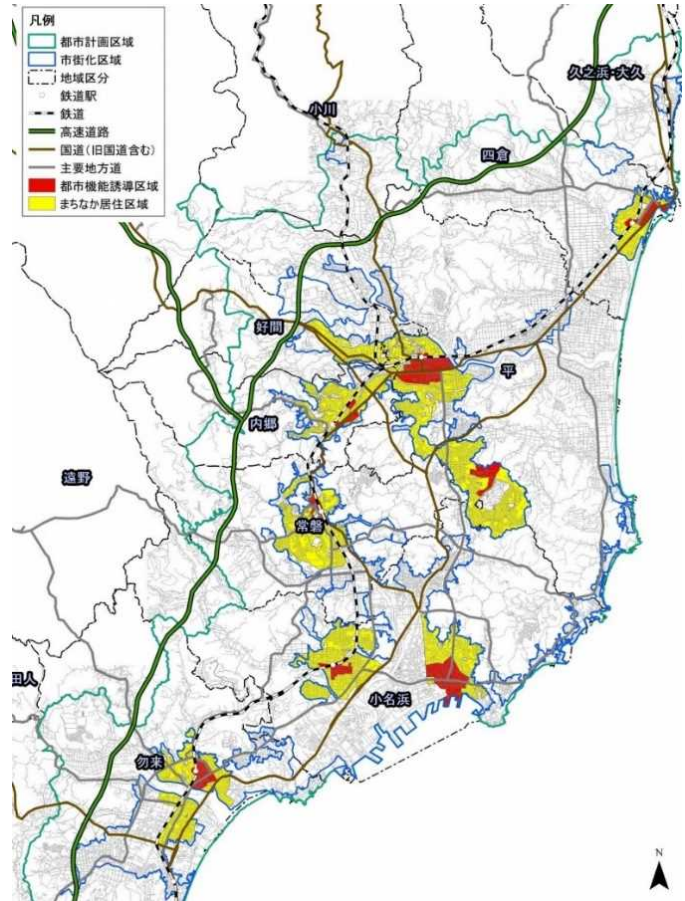


図 都市機能誘導区域とまちなか居住区域

表 立地適正化計画における交通施策の概要

都市機能誘導区域内の誘導施策（方針）	まちなか居住区域内の誘導施策（方針）
<ul style="list-style-type: none"> ●誘導区域間の公共交通の利便性・速達性の向上 ●既存交通との接続性向上 ●誘導区域内における歩車道の利用環境の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●まちなか居住区域内の公共交通の利便性や速達性の向上 ●シェアリングエコノミーの推進 ●公共交通の ICT 化の推進

2-4 第二いわき都市圏都市交通マスタープラン

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ Iwaki」を都市交通の面から実現することをねらいとし、長期的な視点から本市の将来の交通体系のあり方についての基本方針を整理した上で、ハード・ソフトの施策を総合的かつ計画的に展開するための基本的な計画として、令和4年（2022年）8月に「都市交通マスタープラン」を策定しました。

当該マスタープランでは、「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」を基本目標とし、基本目標を達成するため、①人々が集い活動を育む交通体系の構築、②誰もが気軽に移動できる交通体系の構築、③市民の日常生活を支える交通体系の構築、④持続可能な交通体系の構築の4つの基本方針を設定し、それぞれの基本方針に即した施策の方向性と施策を位置付けています。

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

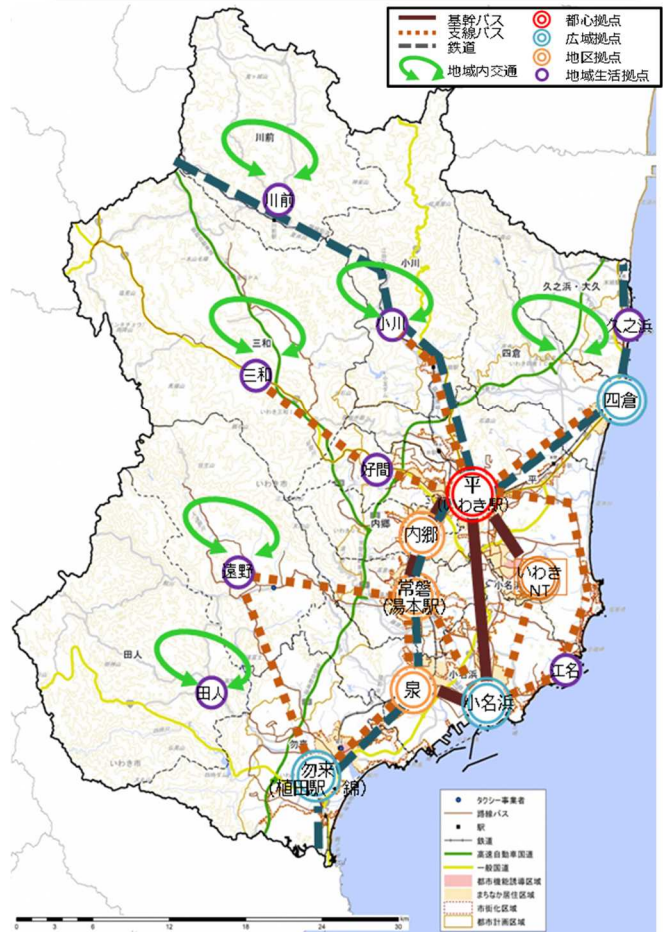


図 公共交通ネットワーク

表 都市交通マスタープランの基本方針と施策の方向性

基本方針	施策の方向性	主な施策
① 交流・活カ・楽しい 人々が集い活動を育む交通体系の構築	主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化	主要幹線道路の整備、基幹公共交通ネットワークの定時性・速達性の確保 など
	主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築	拠点間ネットワークの充実・強化 など
	市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備	まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出 など
② 快適・便利 誰もが気軽に移動できる交通体系の構築	移動の円滑化に向けた道路環境の整備	まちづくりと連携した交通結節点の整備、主要渋滞箇所の解消 など
	選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上	路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上 など
	すべての人にやさしい交通環境の整備強化	公共交通のバリアフリー化、Massの構築・普及、中山間地域の地域内交通の提供 など
③ 安全・安心 市民の日常生活を支える交通体系の構築	安心して生活できる交通環境の整備	生活道路の整備、危険な踏切の解消 など
	交通事故の減少につながる交通環境の整備	渋滞対策の推進、通学路の安全対策 など
	災害等の緊急時に対応した交通環境の確保	災害に強い道路整備、円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化 など
④ 持続可能性 持続可能な交通体系の構築	環境負荷の低減に資する交通環境の構築	官民連携によるモビリティマネジメント、シェアリングエコノミーの推進 など
	行政負担の適正化に資する交通網の構築	道路網の見直し、LCCを考慮した施設の長寿命化 など
	効果的・重点的な道路網の構築	選択と集中による計画的な道路整備 など
	市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化	交通関連データのオープン化 など

3章 公共交通の現状と課題

3-1 人口動向

1 人口動向

いわき市の人口は、令和2年（2020年）現在33.3万人ですが、令和22年（2040年）には25.4万人、令和42年（2060年）には17.4万人まで減少すると見込まれ、人口分布については、市内全域で人口密度が低下し中山間地域では人口分布が失われる地区も出てくる予測となっています。

また、高齢化率も上昇傾向にあり令和22年（2040年）には40%を超え、令和42年（2060年）には50%にせまる予測となっています。

このため、今後は、人口構造の改善を図るとともに、人口減少の中でも一定の人口密度を維持しながらコンパクトなまちづくりと公共交通の確保を進めていくことが求められます。

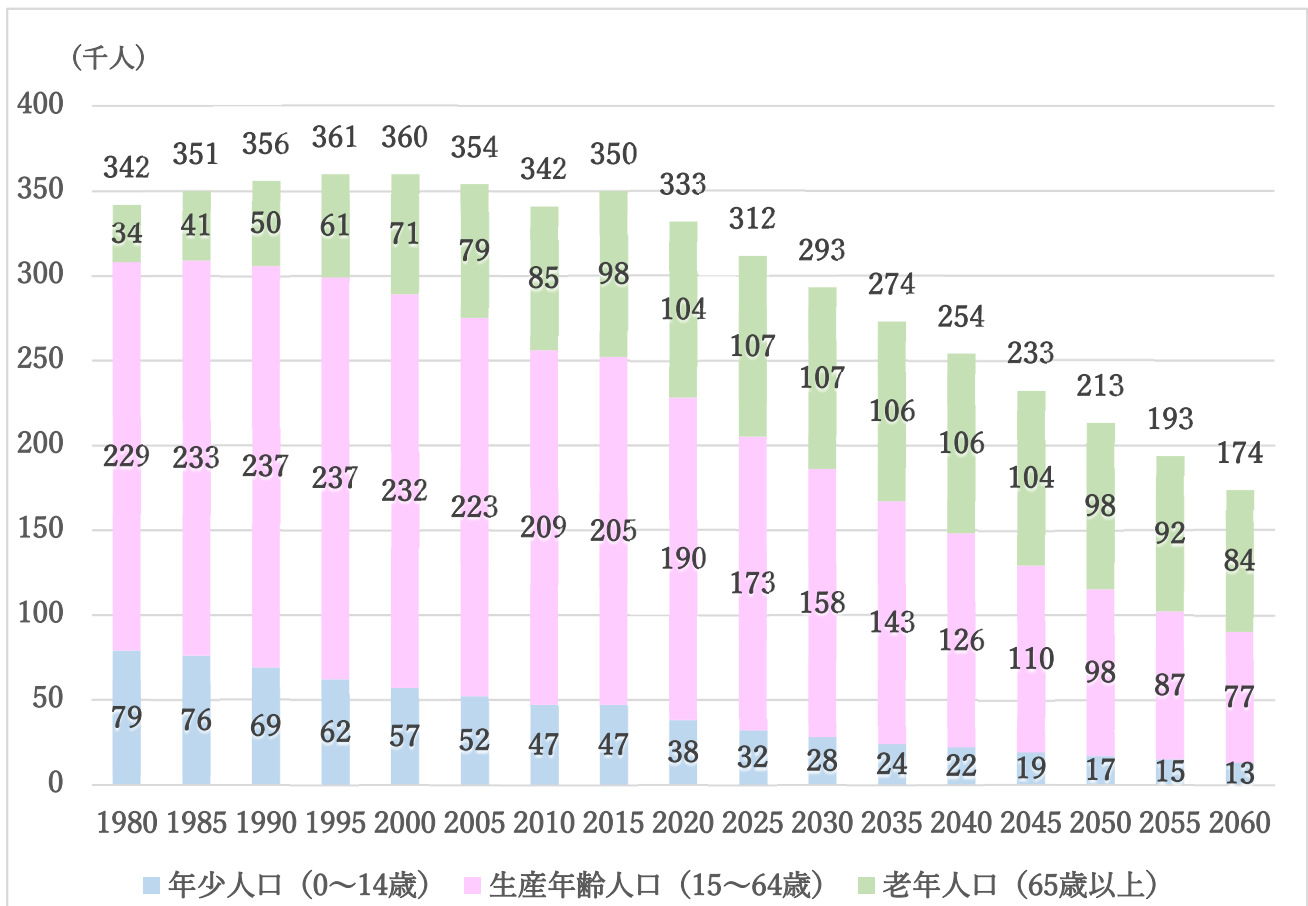


図 いわき市の人口推移
 出典：令和元年いわき市の人口（～2015）、
 令和2年国勢調査(2020)、第2期いわき創生総合戦略(2025～)

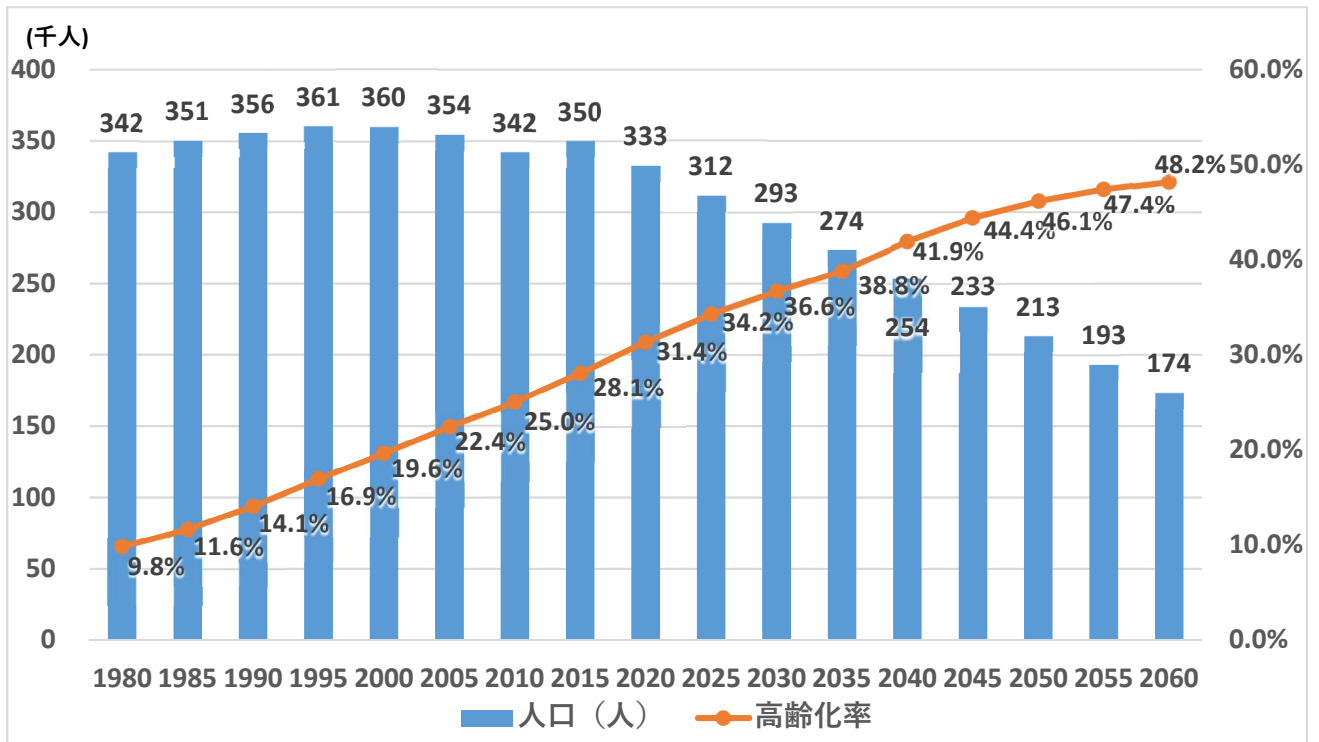


図 いわき市の高齢化率
 出典：令和元年いわき市の人口（～2015）、
 令和2年国勢調査(2020)、第2期いわき創生総合戦略(2025～)

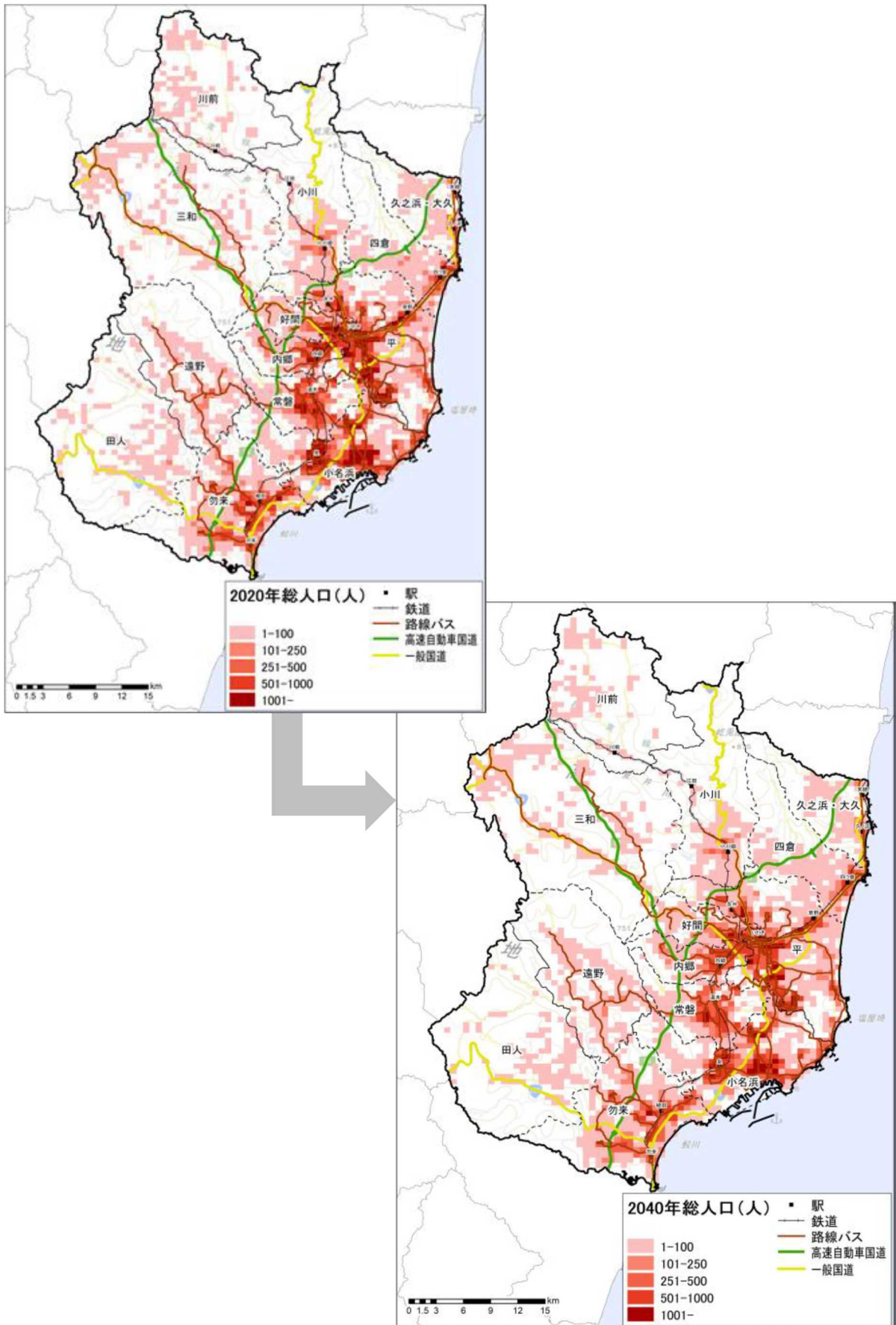


図 総人口の将来推移
 出典：国土数値情報-500mメッシュ別将来推計人口（H30国土政策局推計）

3-2 過度な自家用車依存の都市構造

国勢調査によると、市内の15歳以上の通勤・通学時に利用する交通手段としては自家用車が突出し、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8割と中核市の中で最も高い状況にあります。

これは、広域多核型の都市構造を形成している本市では、人口密度が低く、輸送の効率性、採算性から公共交通の利用環境が充実していないことが要因と考えられます。

自家用車の普及や道路整備の積極的推進により、平や小名浜、勿来などの拠点をつなぐ主な移動手段は自家用車が担っています。そのため、自家用車依存度は中核市の中で最も高く、超高齢社会が進行していくことにより、自ら運転できない市民や車を所有しない市民の移動手段の確保が今後、大きな課題となることが予測されます。

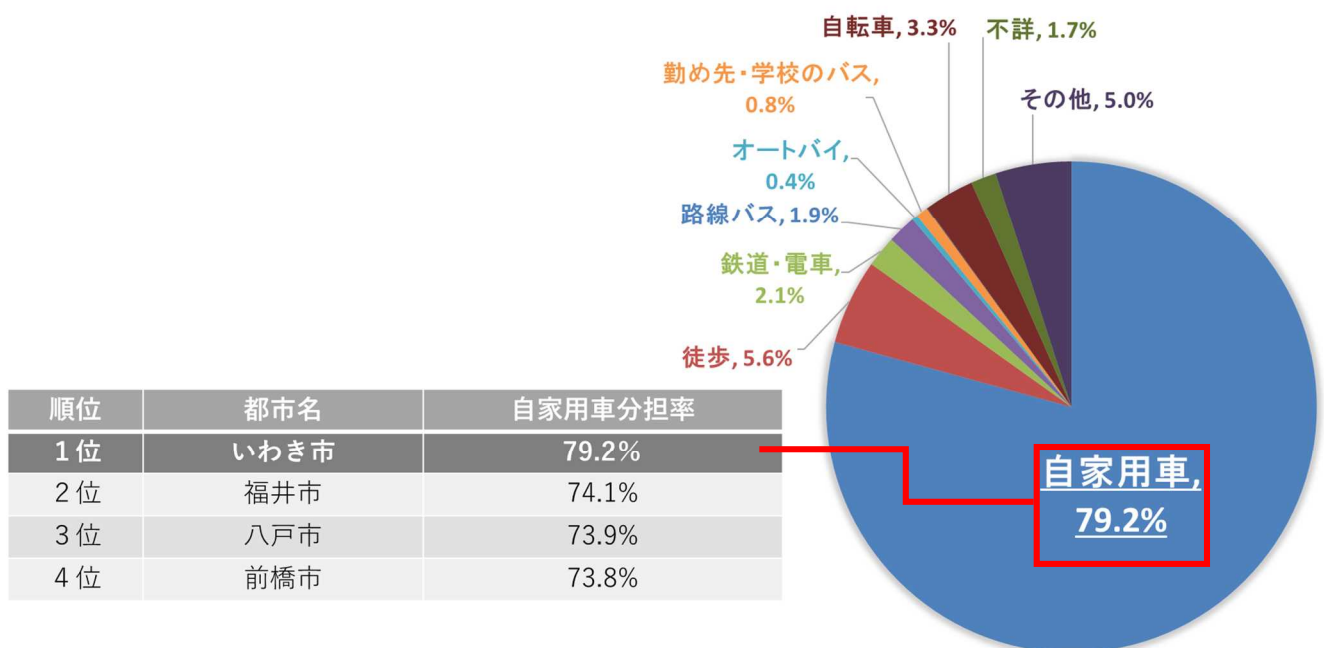


図 常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者の移動手段別割合

出典：令和2年(2020年)国勢調査

3-3 公共交通網

本市の公共交通は、市街化区域内の特に駅を中心に、バス路線をはじめとした公共交通ネットワークが形成されており、鉄道と路線バスの公共交通利用圏の人口割合は71.2%となっていますが、路線バスの運行便数が比較的多い平―小名浜間、平―内郷間、小名浜―泉間以外については、運行便数が少ない状況です。

一方で、中山間地域等では、人口の分布がありながら、公共交通が不便となっている地域が広がっています。

このため、今後は、人口分布等と整合を図りながら鉄道や路線バス以外の交通との組み合わせなどにより、より利用しやすい公共交通網の形成が必要となります。

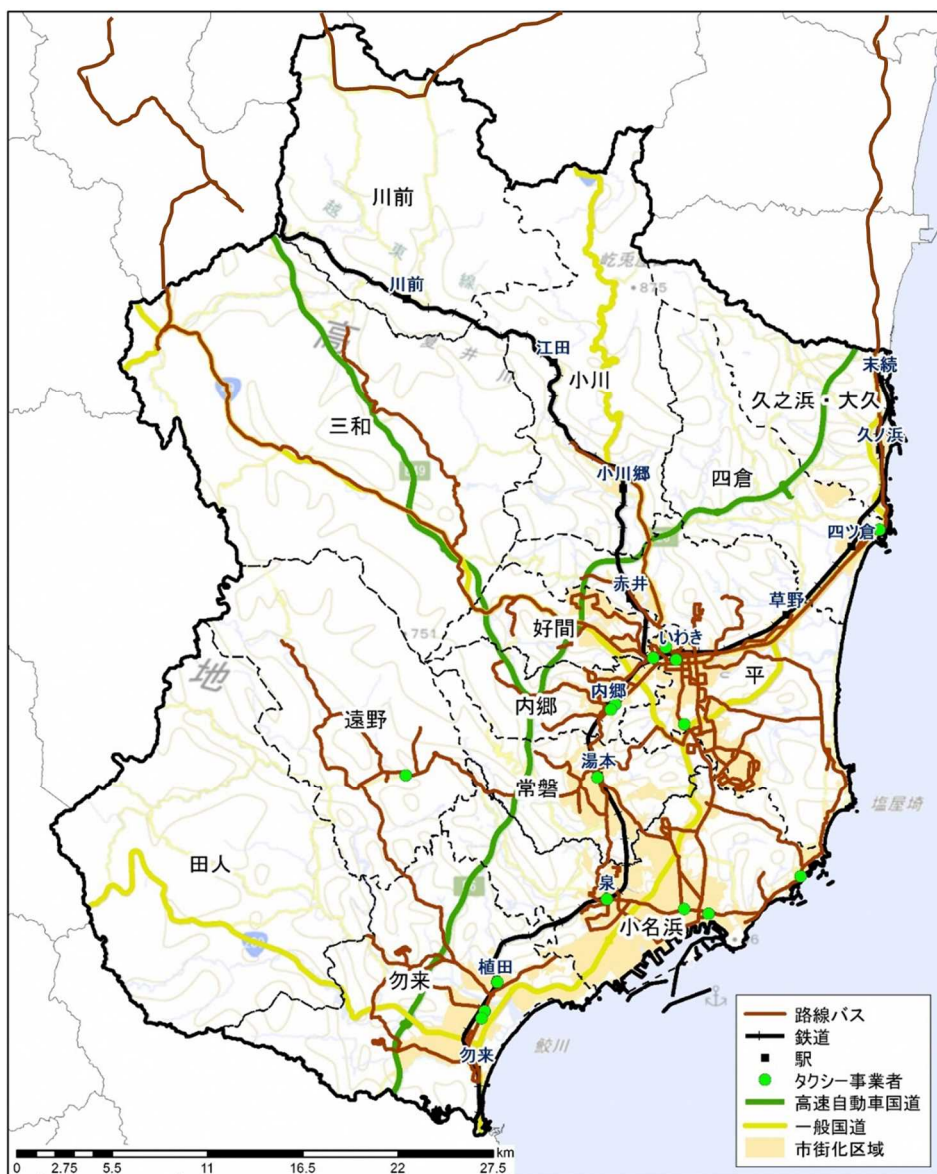


図 市内公共交通網図

表 公共交通による人口カバー率

対象公共交通	利用圏内 人口(人)	利用圏外 人口(人)	総人口 (人)	人口カバー率 (%)
利用圏設定				
①鉄道駅(半径1,000m)	249,593	100,644	350,237	71.2
②路線バス(半径300m)				

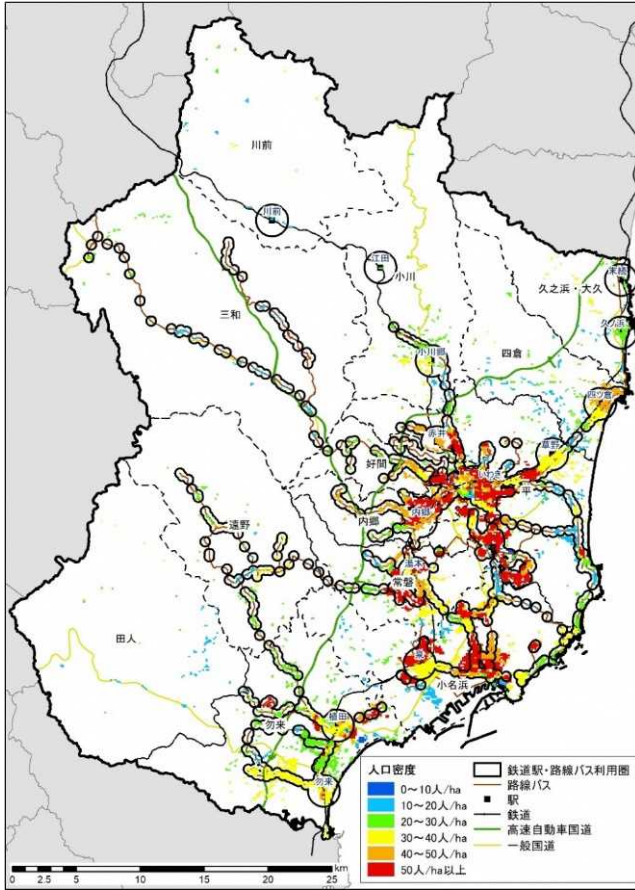


図 公共交通による人口カバー状況

※公共交通利用圏の人口カバー率は、市内の総人口に占める公共交通利用圏内に居住する人口の割合

公共交通利用圏は、鉄道駅から半径1,000m、路線バス停留所から半径300mの範囲として設定

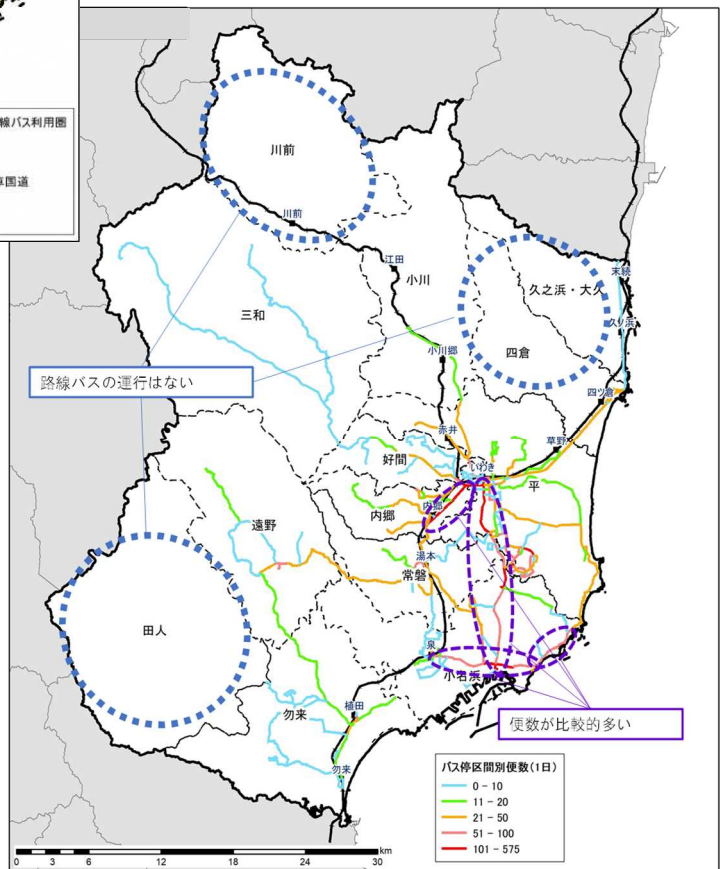


図 バス停区間別便数

3-4 公共交通の利用者減少

市内の公共交通の輸送人員は、一日当たり約 2.2 万人^{*}と見込まれており、重要な移動手段となっています。一方で、本市では、既に人口減少・高齢化が進行しており、公共交通の利用者は減少を続けています。

加えて、長期化するコロナ禍の影響が利用者の減少に拍車をかけている状況にあります。利用者の減少は、公共交通のサービス水準の低下を招くばかりか、公共交通の維持そのものにも重大な影響を及ぼすことが懸念されます。

このため、現在のような過度に自動車に依存するライフスタイルを続けた場合、持続的な公共交通サービスの提供が困難になることが想定されることから、可能な限りより多くの方が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することが必要です。

※ 公共交通（鉄道＋路線バス＋タクシー）の年間利用者数

8,222,000 人 ÷ 365 日 = 22,526 人/日

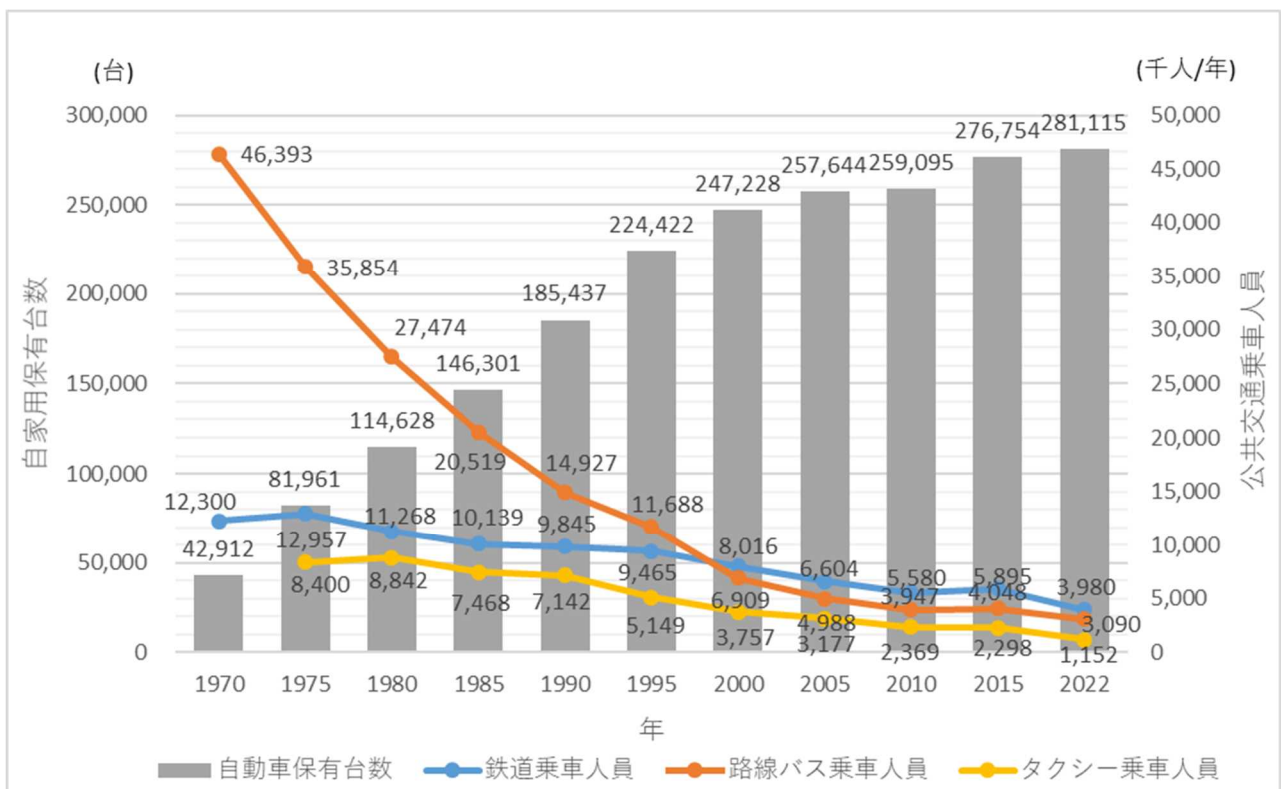


図 自家用車保有台数と公共交通乗車人員の推移
出典：いわき市統計書

3-5 新型コロナウイルス感染拡大を契機に生じた社会変容への対応

新型コロナウイルス感染症拡大により、ソーシャルディスタンスの確保等、「新たな生活様式」が定着するとともに、在宅勤務やリモートワーク等の新たな働き方も浸透してきており、主に公共交通において通勤や出張等を目的とした利用者が減少するなど、公共交通の運行に大きな影響が出ています。

今後も、感染拡大のリスク回避や新たな暮らし方・働き方の更なる定着により、外出機会の減少等の影響が長期化することも考えられます。

このため、このような社会情勢や、with/after コロナに対応するため、最新のデジタル技術や交通データ等を効果的に活用しながら利用者のニーズに対応していく必要があります。

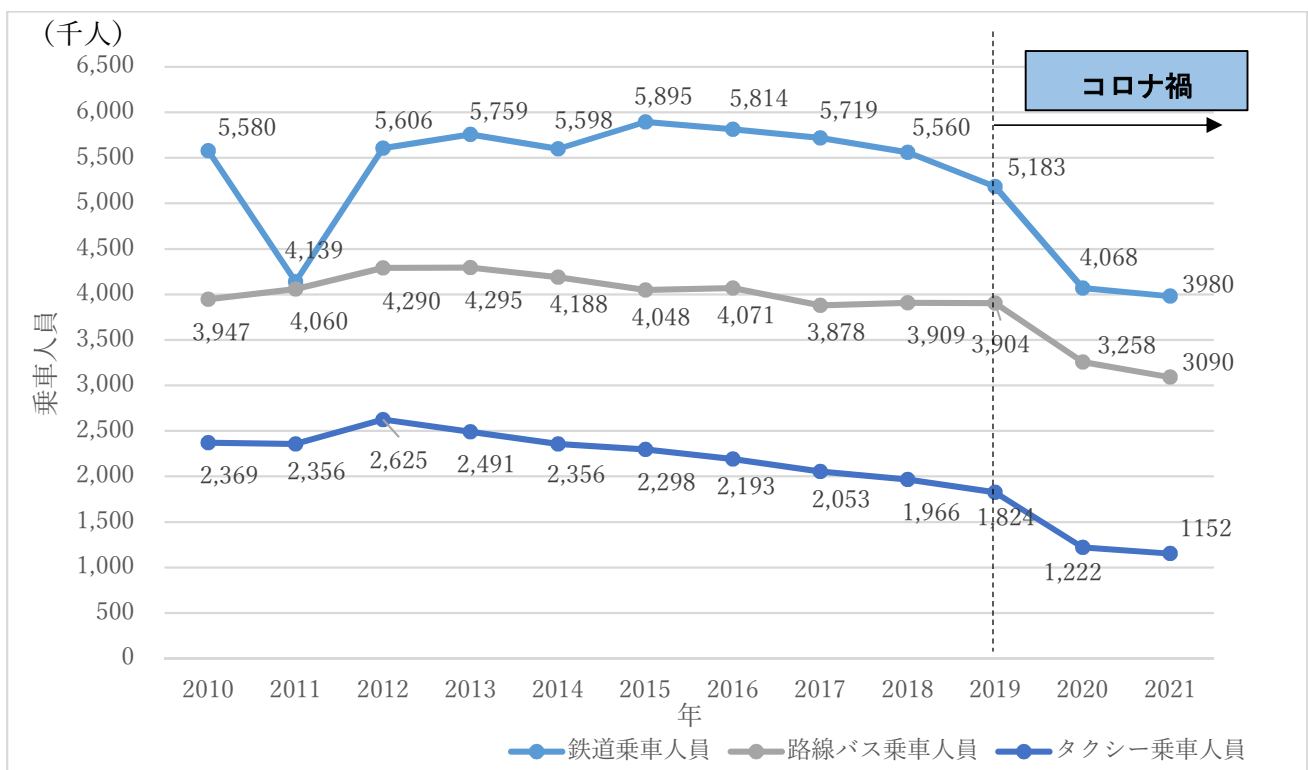


図 新型コロナウイルス感染拡大により影響を受けた公共交通乗車人員の推移

3-6 各交通種別の現状

1 鉄道

本市の鉄道は、JR常磐線とJR磐越東線が、中長距離輸送として、朝夕の通勤通学や遠方からの観光・ビジネスを支える主な輸送機関となっており、一部区間を除きキャッシュレス決済が導入されているほか、利用者の多い駅については、エレベーターの整備などバリアフリー化がなされています。

また、駅周辺では、医療や商業、福祉機能といった日常生活に欠かすことのできない都市機能を誘導する都市機能誘導区域に指定し、駅を中心とした都市づくりを進めています。

一方、バリアフリー・ユニバーサルデザインに対応していない駅舎が依然として存在するほか、利用者の減少により厳しい経営状況にあることから、更なる利用促進方策や今後の持続可能な交通体系の実現に向けた鉄道の在り方等について検討していく必要があります。



写真 植田駅エレベーター（バリアフリー整備）



図 市内駅のキャッシュレス決済整備状況

2 乗合バス

本市の乗合バスについては、交通事業者7者により、常磐自動車道や磐越自動車道を路線とする高速バスが、首都圏をはじめとした他都市圏を結び、鉄道と並び本市の中長距離輸送を担っています。

短中距離輸送については、市内各地や隣接する自治体と連絡して朝夕の通勤通学を支える主要な輸送機関であるとともに、日中の買い物やお出かけを支える移動手段として、交通事業者1者が路線バスを運行しています。

市内を走行する路線バスは、令和4年4月現在、全体で134系統あります。このうち市内完結系統は132系統、市町村を跨ぐ系統は2系統ありますが、利用者の減少を背景に、94系統が赤字系統であり、厳しい経営状況が続いています。

このような状況のなか、公共交通事業者では、内部補助[※]等により、生活バス路線を維持している状況にあります。

また、利用者の視点からは、運行本数が少ない、キャッシュレス決済が未整備、路線バスの運行情報や乗り方が分かりづらいといった課題も有しており、自家用車からの利用転換を進めるためには、早急に利用者の利便性向上に資する対策を講じていく必要があります。

※ 内部補助：一般路線バス事業の損失に他事業（高速バス事業など）の収益を充当

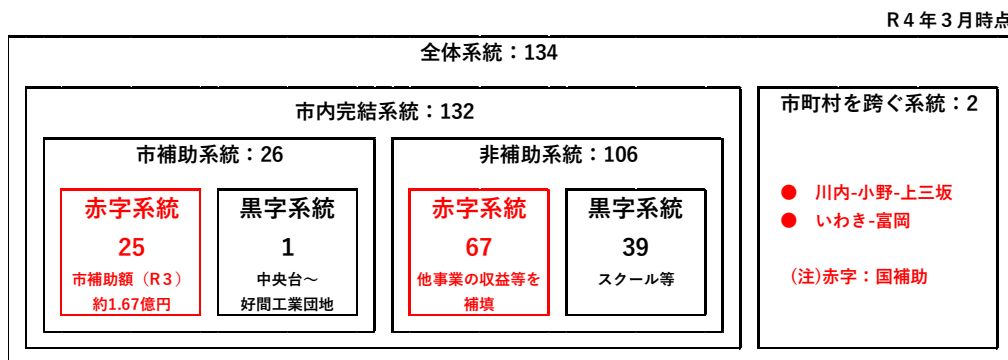


図 市内の路線バス系統数 (R4年度)

資料：新常磐交通株式会社

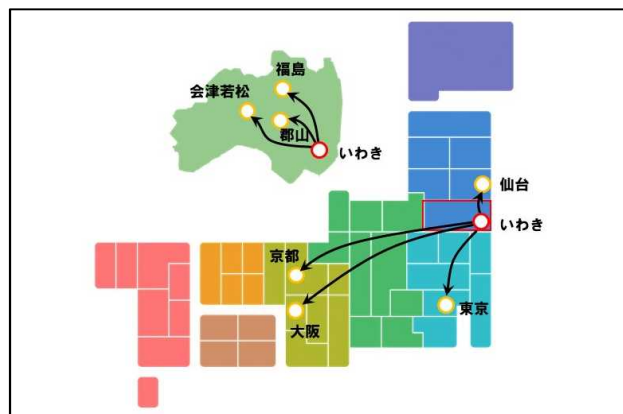


図 いわき市からの高速バス発着地

3 タクシー

タクシーは、市街地部を中心として、日常生活や業務活動、さらには、来訪者の観光など、主に個人のニーズにきめ細やかに対応する交通手段として都市交通を支えてきました。

しかし、近年のタクシー利用者数は、経済活動の変化や新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、減少を続けており、一部の事業者では、買い物の代行などの新たなサービス等を提供していますが、厳しい経営状況にあります。

また、ドライバーの高齢化や慢性的な人材不足に加え、市内のタクシー事業所の多くは、市街地部に立地している状況にあり、中山間地域における地域内移動でのタクシー利用については、輸送の効率性が低いため、経営上の課題も有しています。

今後さらに、人口減少や市街地の人口密度の減少等が進めば、利用者の減少により事業の継続自体が困難となることも考えられ、高齢化の進行により運転免許を持たない市民の移動手段の確保に支障をきたす可能性が生じます。このため、一層効率的な事業運営やこれまでとは異なる中山間地域等でのタクシー活用などの視点も必要となってきます。



写真 買い物代行サービス お届けし MaaS

3-7 公共交通の利用促進・維持、確保に向けた取り組み

1 公共交通の維持

一部の路線バスについては、平成13年に国による補助が廃止されたことを受け、平成16年に、路線バス事業者から廃止申出が行われた系統を対象に、経常費用の欠損額に対する補助（最大45%）を行い、生活バス路線の維持を支援しています。

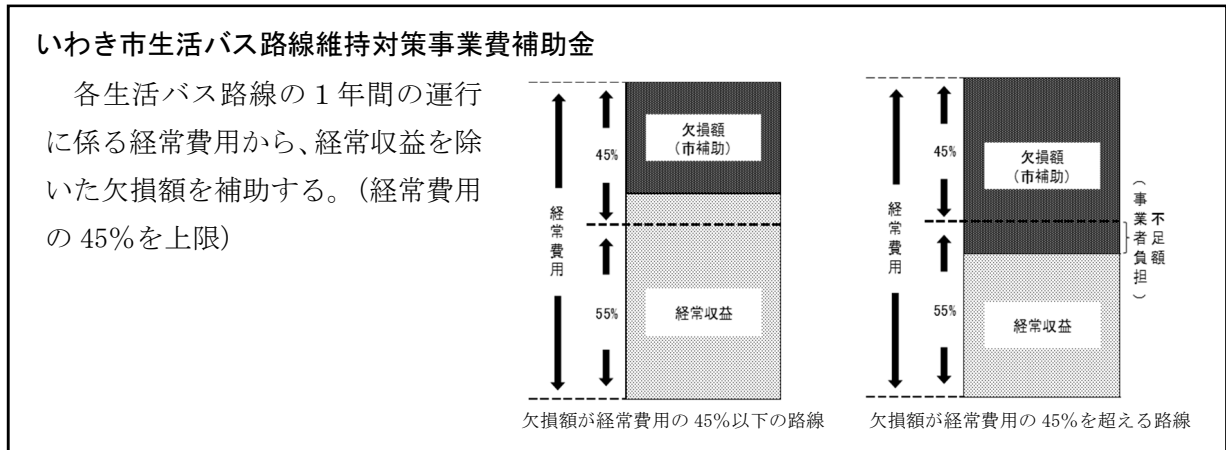


図 いわき市生活バス路線維持対策事業費補助金

表 路線バス補助額一覧

バス年度	補助対象系統数 (うち県補助系統数)	補助対象額 (千円)	被災地特例補助額(千円)		市補助額 (千円)	県補助額 (千円)
			(国→事業者)	被災地域地域間幹線系統確保維持事業補助額(千円) (国・県→事業者)		
平成22年度	34(3)	154,359			154,359	6,134
平成23年度	34(3)	157,058			157,058	11,580
平成24年度	34(3)	156,994	(12路線) 9,644		147,350	8,433
平成25年度	33(3)	160,158	(11路線) 22,889		137,269	5,802
平成26年度	33(3)	169,474	(12路線) 27,040		142,434	5,237
平成27年度	32(3)	162,827	(12路線) 34,118		128,709	4,216
平成28年度	32(3)	165,327	(12路線) 44,535		120,792	1,702
平成29年度	31(3)	187,808	(9路線) 37,793	(1路線) 11,936	138,079	4,197
平成30年度	27(3)	224,848	(9路線) 21,474	(2路線) 56,249	147,125	3,971
令和元年度	27(3)	221,766	(10路線) 25,577	(2路線) 62,619	133,570	3,535
令和2年度	26(3)	237,426	(9路線) 10,493	(2路線) 65,117	161,816	1,523
令和3年度	26(3)	230,032		(2路線) 63,313	166,719	1,593

また、本市と隣接市町村を跨ぐ系統に対しては、国・県が被災地域地域間幹線系統確保維持事業補助として支援しています。



図 被災地域地域間幹線系統

2 公共交通の利用促進

本市では、市民の公共交通の利用促進に取り組むため、『いわき市鉄道交通を応援する会』を組織し「鉄道交通サポーター“鉄援隊”」の募集や「親子鉄道工作教室・鉄活セミナー」の開催、SNSを活用した「バスの乗り方教室」の配信など、市民の公共交通の利用促進に向けた啓発活動を行っています。

今後は、公共交通の更なる利用促進に向けて、市民意識の醸成に一層注力していく必要があります。



写真 親子鉄道工作教室の開催



写真 YouTubeによる情報発信

3 公共交通の確保

主に中山間地域を中心とした公共交通空白地域及び公共交通不便地域における高齢者等の移動手段の確保を目的に、地元住民組織が主体となり構築した住民ボランティア輸送の取組みに対し、運行支援を行っています。



写真 住民ボランティア輸送

第4章 基本的な方針

4-1 本市が目指すべき将来像

本市のまちづくりの基本的な考え方と公共交通の現況・課題を踏まえ、本市が目指すべき公共交通に関する将来像（目指すべき3つの視点）として、本計画の基本的な方針を下記のとおり掲げます。

視点①

本市の都市計画、都市交通の基本的な方針である「都市計画マスタープラン」及び「都市交通マスタープラン」が掲げる「ネットワーク型コンパクトシティ iwaki」の実現の一翼を担う、利便性の高い“くらしの足・おでかけの足”としての公共交通を確保し、多様な世代に優しく、生涯住み続けられるまちづくりを目指すとともに、効率的かつ持続可能な都市運営を実現します。

視点②

広域多核型の都市構造を有する本市では、中山間地域を含む各地域が育んできた独自の歴史や文化などの「特色・強み」を生かすための交通ネットワークを構築し、市民のみならず観光・ビジネスでの来訪者にも公共交通の利便性やメリットが認知され、利用されるための取り組みを推進します。

視点③

近年の激甚化・頻発化する災害に対応した公共交通ネットワークを構築し、都市防災力の強化に努めます。

【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】

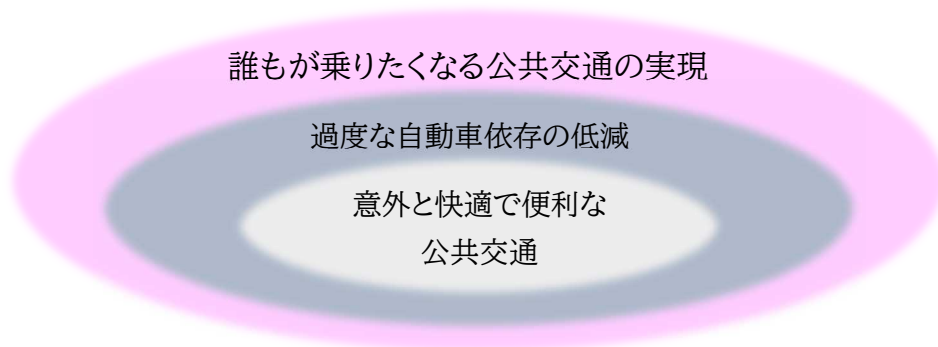
～都市づくりと連携し、誰もが乗りたくなる公共交通を実現～

4-2 本計画が目指す課題解決の方向性

本計画が目指す課題解決の方向性は、本計画の計画期間が5年間としていることを踏まえ、公共交通の現状を直視しつつも、今後変化する未来を見据えた施策を展開し、目指すべき将来像の実現に向けた取り組みを進めることとします。

1 過度な自家用車依存からの脱却の第一歩

持続可能な公共交通の構築に向けては、都市づくりと連携しながら、過度な自家用車依存からの脱却が必要です。このための第一歩として「意外と快適で便利な公共交通の認知・構築」を目指します。



どうして「意外と快適便利」？

現在の公共交通は自家用車利用者にとっては、不便(待ち時間や目的地までの到達時間など)と感ずることが多く、駅やバス停までそれほど遠くない地域に住んでいる方でも利用されていない状況(必ずしも車を必要としない移動においても車が利用されている状況)となっています。

一方、公共交通は、その不便と感ずている待ち時間や乗車時間を利用し、友人と会話したり、読書や勉強することも可能であり、さらに、駅やバス停まで歩くことで、意識せずに生活習慣の改善につながるなど、自家用車利用では得られない一面も有しています。

本計画では、公共交通の利用がライフスタイルや価値観の転換につながり、将来に渡り心豊かに健康で文化的な生活を送るきっかけの一つになるよう、「意外と快適で便利」と感ずる公共交通を認知・構築していくところから取り組んでいきます。



2 100年に一度のモビリティ革命

今日のモビリティ分野は、CASEと称される「コネクテッド (Connected)」、「自動化 (Autonomous)」、「シェアリング&サービス (Shared&Service)」、「電動化 (Electric)」が進み100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にあります。

公共交通においても、このような社会変革に対応した取り組みを進めます。

都市交通の未来

国土交通省が令和2年に公表した「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」では、「日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会」や「世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会」、「国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会」が掲げられており、未来を見据えた取り組みを進めていく必要性が提唱されています。

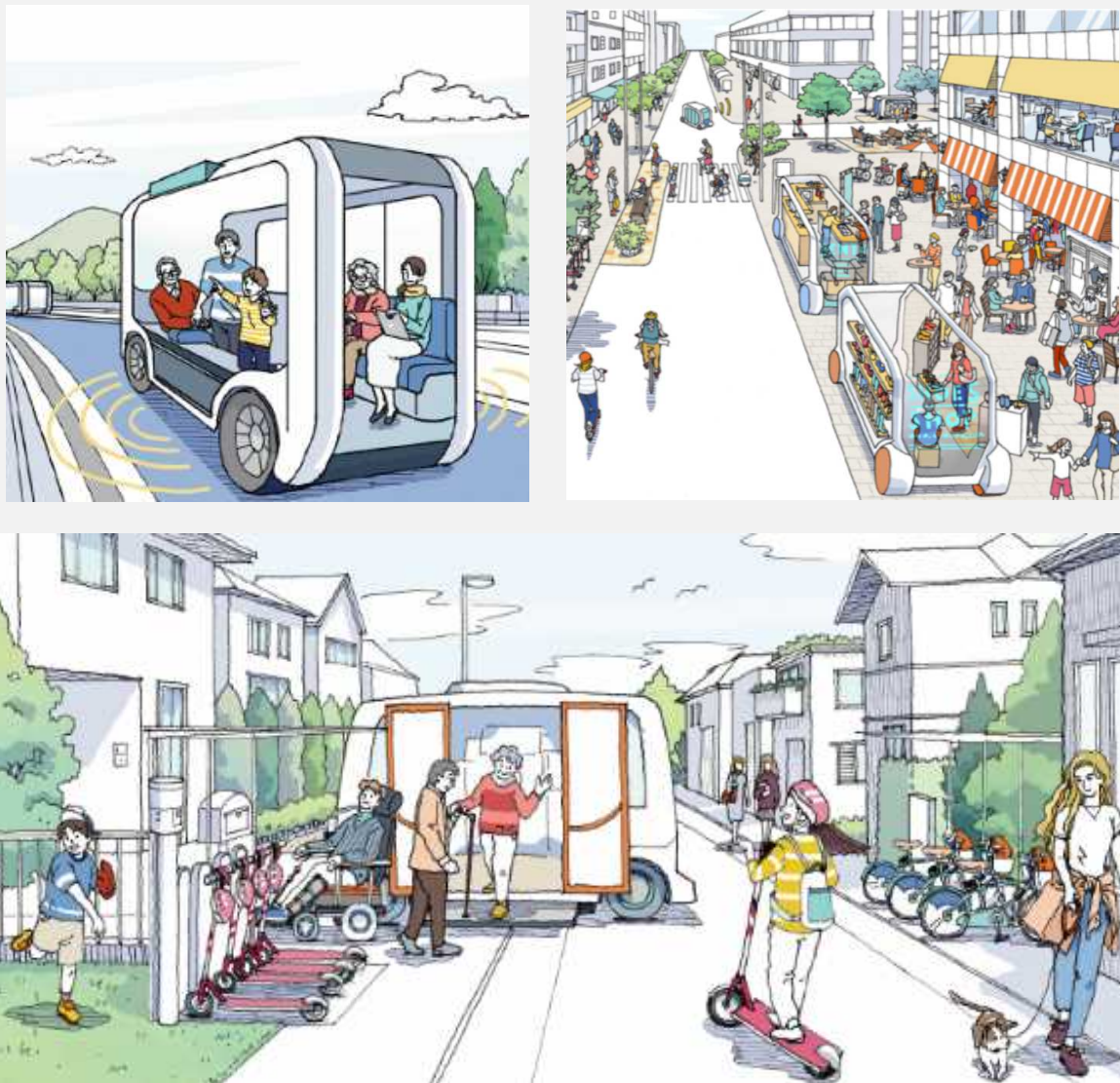


イラスト 「2040年、道路の景色が変わる」 ※出典：国土交通省