

いわき市地域公共交通利便増進実施計画 (案)

令和7(2025)年1月

いわき市

目次

1. 序論	1
1-1 計画の定義	1
(1) 地域公共交通利便増進実施計画とは	1
(2) 事業の内容・実施主体	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
2. いわき市地域公共交通の方向性	3
2-1 ネットワークの全体像	3
2-2 利便増進事業等の進め方	4
(1) 公共交通ネットワーク形成の考え方	4
3. 利便増進事業の内容	5
3-1 利便増進事業の概要	5
3-2 利便増進事業	6
(1) 基幹バス「平～いわき NT」	6
(2) 基幹バス「平～小名浜」	13
(3) 基幹バス「平～内郷～湯本」	19
(4) 基幹バス「小名浜～泉」	27
4. 市による支援の内容	33
5. 事業の効果	34
6. 利便増進事業に関連して実施する取組	36
7. 関係施策との連携に関する事項	37

1. 序 論

1-1 計画の定義

(1) 地域公共交通利便増進実施計画とは

地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、地域公共交通の基本計画である「地域公共交通計画」を実現するための実施計画の一つです。

なお、「いわき市地域公共交通利便増進実施計画」は令和5年3月策定の「いわき市地域公共交通計画」における利便増進事業の内容を更に具体化したものであり、公共交通ネットワークの再編を行う取組に加え、利用者の利便の増進に資する取組を対象としています。また、この計画は、地方公共団体が交通事業者等の同意のもとに策定するものです。

(2) 事業の内容・実施主体

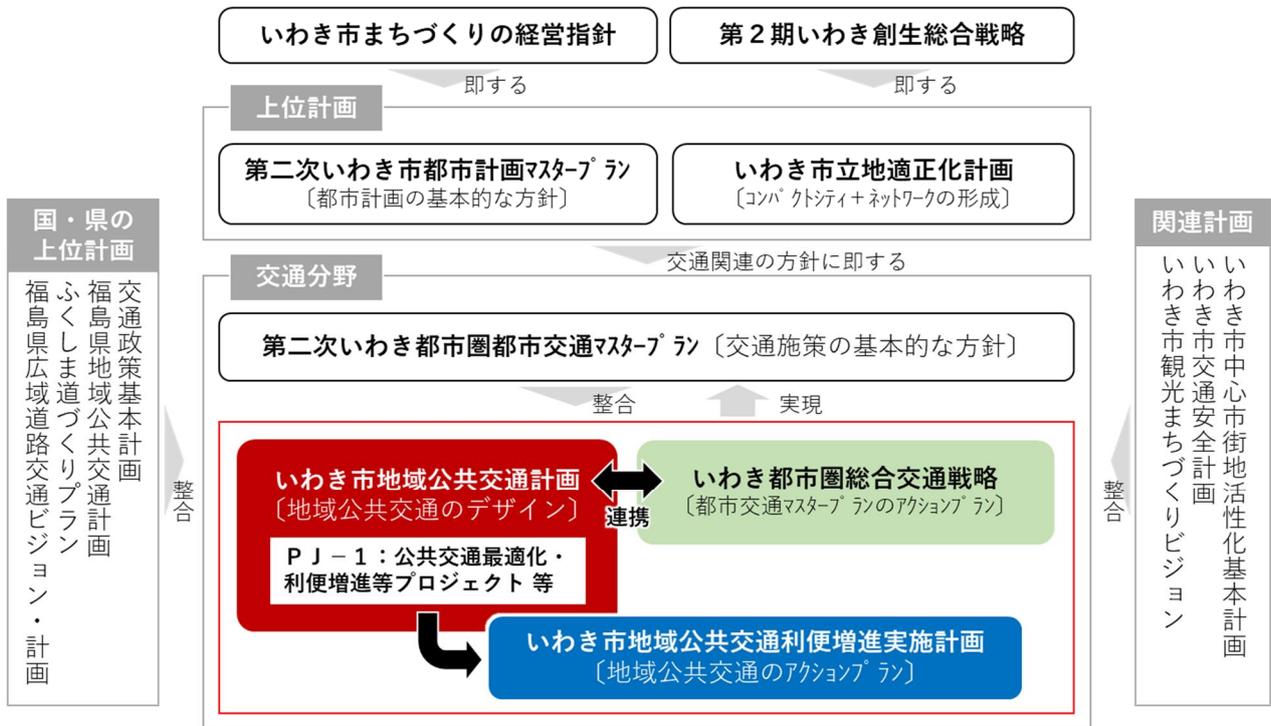
実施する取組は以下のとおりです。

地域公共交通 計画上の 施策体系	事業名	事業概要	実施主体
公共交通最適化・利便増進等プロジェクト	路線バスの最適化等	・路線バスの系統・ダイヤの再編 ①平～いわきNT ②平～小名浜 ③平～内郷～湯本 ④小名浜～泉 ※鉄道との接続改善 ※いわき市生活路線維持対策事業費補助金の見直し	交通事業者、いわき市、学識 など
	公共交通の利便増進	※バス停位置やサイン表示の改善、系統別のデザイン統一 ※分かりやすい路線図・時刻表の作成	交通事業者、いわき市、学識 など
公共交通利用転換プロジェクト	まちなか定住促進と連携した公共交通の利用促進	※多様な域内移動手段の確保、基幹バス・支線バス路線への接続強化	いわき市、地域団体、交通事業者、学識 など
公共交通セーフティーネット構築プロジェクト	タクシー事業者との共創による移動手段の確保	※タクシーを活用した域内交通の確保	交通事業者、地域団体 など
	共創による住民輸送の取り組みの支援	※住民ボランティア輸送、自家用有償旅客運送	交通事業者、地域団体・民間事業者 など

※印は今後、関係者等との協議が整い次第実施することとし、計画変更を予定するもの

1-2 計画の位置づけ

いわき市地域公共交通計画に位置付けられた各施策（主にまちなか・都市拠点を対象としたプロジェクト）の具体的な取組内容について、事業者等との同意のもと計画を策定します。



1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、いわき市の全域を対象とします。

1-4 計画の期間

計画の期間は、令和7年度～令和9年度までの3年間とします。

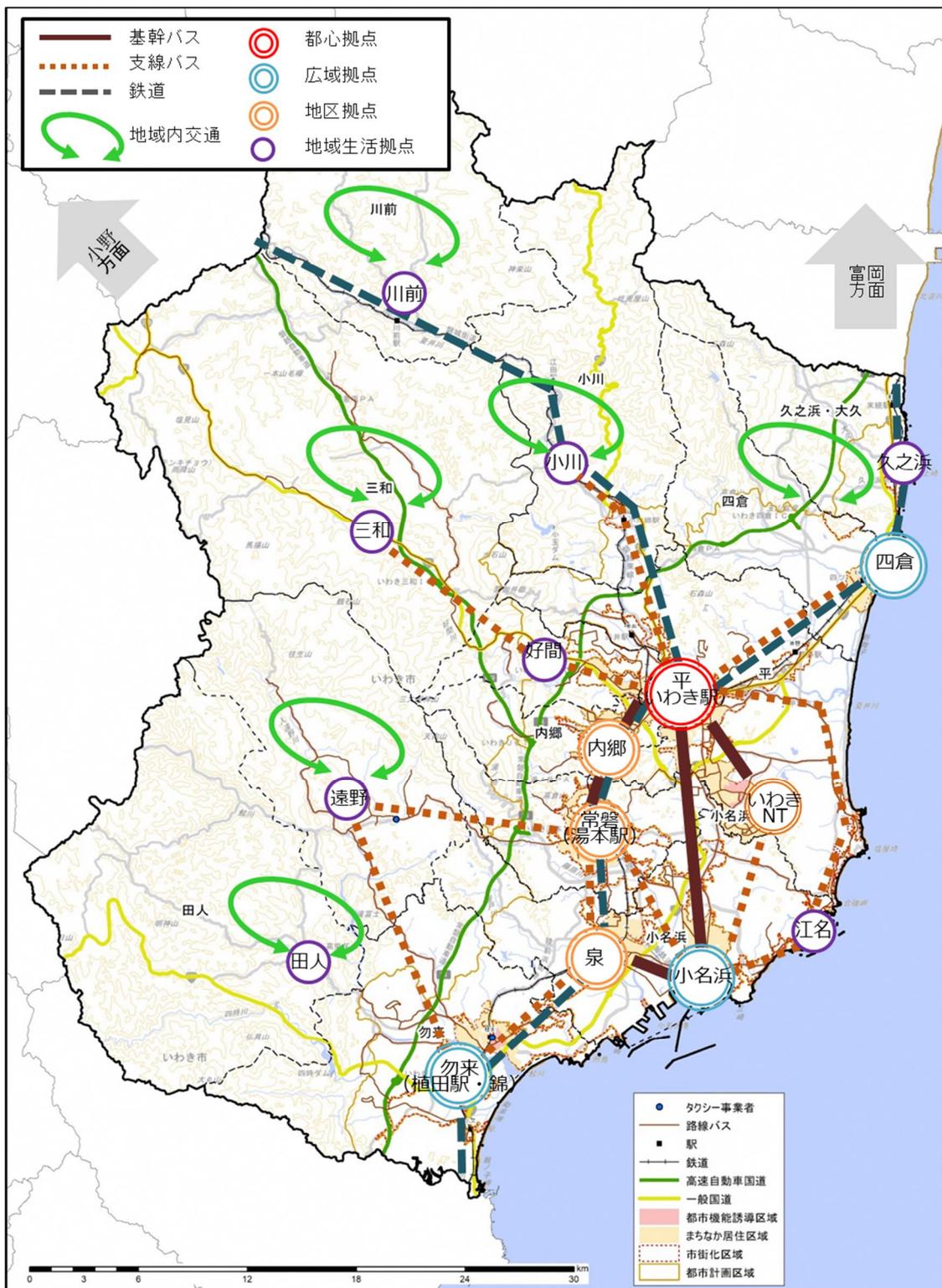
（いわき市地域公共交通計画の計画期間：令和5年度～令和9年度）

※地域公共交通利便増進事業の実施は、全ての取組を同時に実施することは困難であることから、一部の基幹バスの再編を先行して実施します。実施後の評価・検証を踏まえて適宜見直しを行うと共に、その他の広域路線・地域内交通等の再編は「方向性」として位置付け、交通事業者や地域との協議・調整を図りながら具体的内容を検討していくこととします。

2. いわき市地域公共交通の方向性

2-1 ネットワークの全体像

いわき市地域公共交通計画では、公共交通ネットワークの形成に向けた路線バスの最適化に向けて、都心拠点・広域拠点・地区拠点を繋ぐ「基幹バス」、地域生活拠点からのアクセスを担う「支線バス」、地域内の移動を担う「地域内交通」から構成される公共交通ネットワーク方針を定めています。



2-2 利便増進事業等の進め方

(1) 公共交通ネットワーク形成の考え方

いわき市地域公共交通計画が目指す公共交通ネットワーク形成を実現するために、下記の考え方に基づいて段階的に地域公共交通利便増進事業等を実施します。

①「基幹バス」路線の利便性向上を図ります(利便増進事業の先行的な実施)

- ・ 拠点間における移動の利便性を向上させるために、基幹バス路線(下記の4区間)における利便増進事業を実施し、選ばれる公共交通の構築を図ります。
 - 基幹バス路線「平～いわき NT」
 - 基幹バス路線「平～小名浜」
 - 基幹バス路線「平～内郷～湯本」
 - 基幹バス路線「小名浜～泉」
- ・ ダイヤのパターン化や停留所での最大待ち時間の短縮、利用状況に応じた主たる経由地の変更、運行ルート(系統)の統一等を通じ、利用者にとって利用しやすい路線バスの構築を図ります。
- ・ 昨今の運転手不足に対応し、公共交通ネットワーク全体としての効率化を図りつつも、基幹バス路線における必要な区間については利便性の向上を図ります。

②市民生活に必要な「支線バス」路線を維持・確保します

- ・ 公共交通ネットワークを構成するうえで重要な路線であるとともに、市民生活に必要な移動手段であることから支線バス路線の維持・確保を図ります。

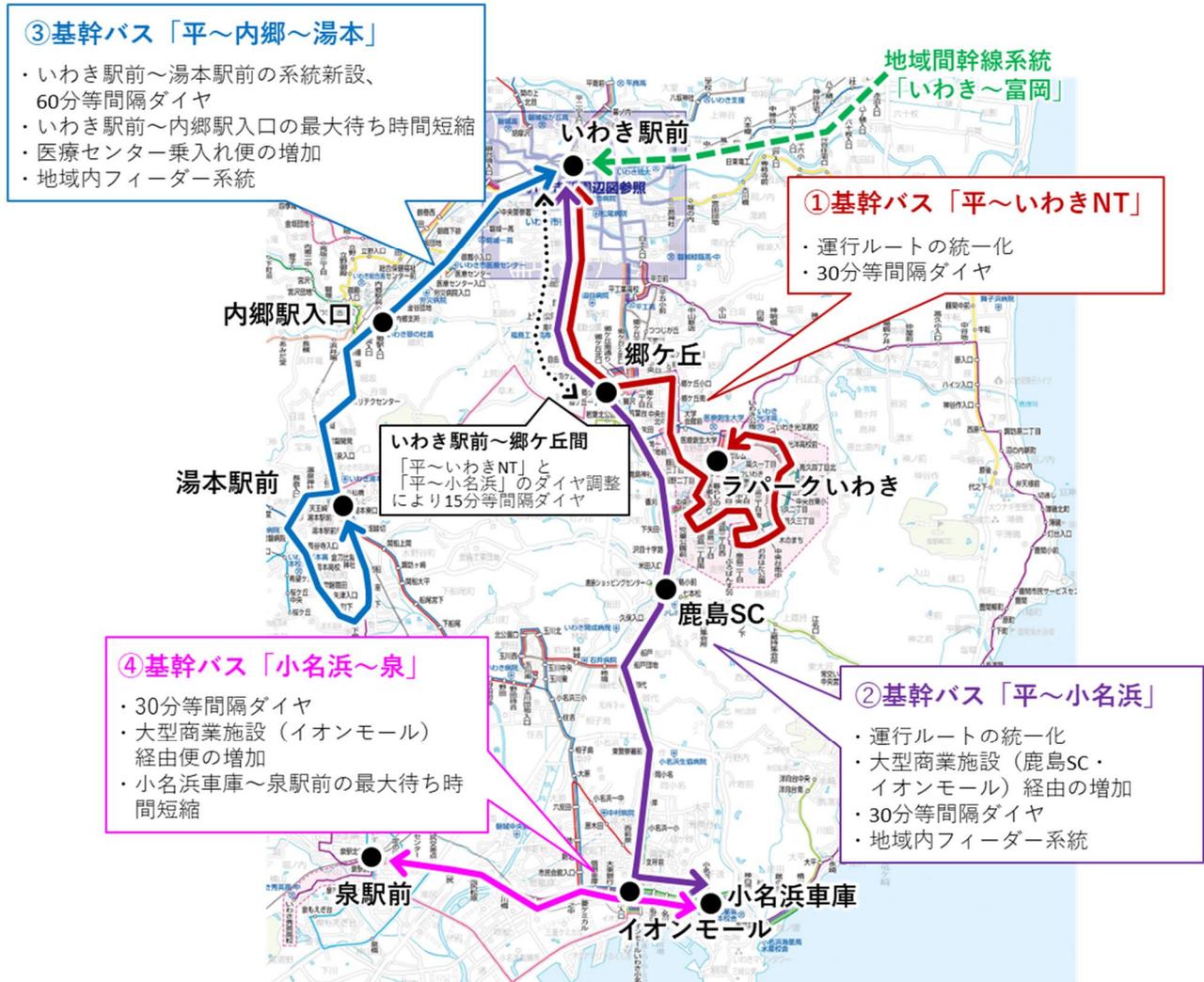
③「地域内交通」の取組により、公共交通を確保します

- ・ 基幹バスに接続する拠点地域内における、主にまちなかの移動手段の充実や公共交通不便地域の解消を図るため、地域住民や交通事業者と連携して公共交通の利便性向上に取り組み、地域にとって望ましい交通の導入を図ります。
- ・ 中山間地域など、公共交通空白地域については、地域の輸送資源を総動員して地域住民、市及び事業者等との共創により、地域の特性や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、学生等にとって望ましいセーフティーネットとなる交通の確保を図ります。

3. 利便増進事業の内容

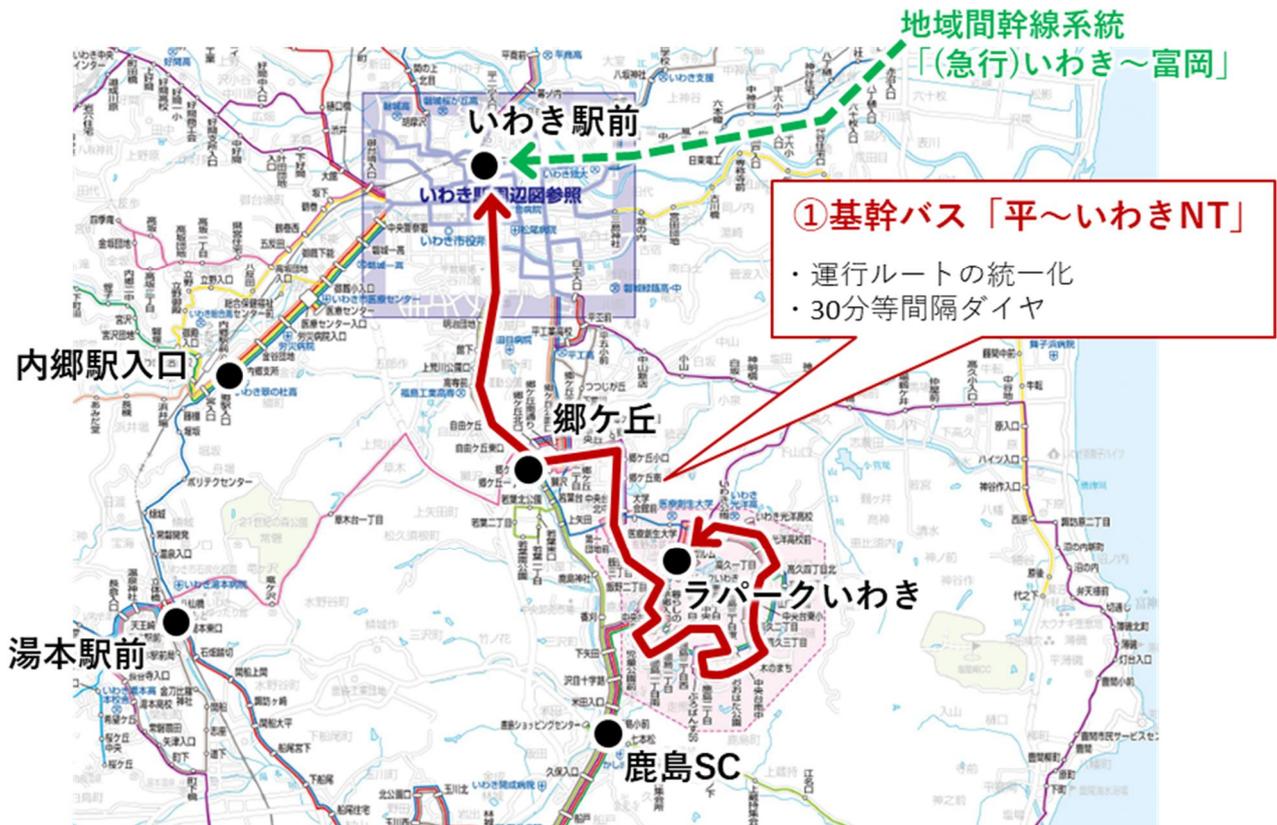
3-1 利便増進事業の概要

【利便増進事業の概要図】



3-2 利便増進事業

(1) 基幹バス「平～いわき NT」



【路線の必要性】

- 沿線に中央台、郷ヶ丘、明治団地等といった多くの住宅団地を有しており、運行する路線内に約1.5万世帯が居住しています。
- 鉄道が敷設されていないため、平～いわき NT 間を結ぶ唯一の大型輸送モードとなります。
- 沿線に企業等や高校・高専・大学を有しており、通勤・通学の足として利用されています。
- 日中時間帯についても、30分に1本程度運行しており、おでかけの足としても利用されています。

【課題を含めた現状】

- 平～いわき NT 間の運行ルートは高専前経由とハツ坂経由の2つのルートがあり、時間帯によって運行ルートが異なり複雑化しています。
- いわき NT エリア内のルートについても時間帯によって経由先が異なり運行ルートが複雑化しています。
- ハツ坂経由は停留所が少なく、高専前経由に対し利用者数が少ない状況となります。(高専前経由 約 5.6 千人/便(年間)、ハツ坂経由 約 3.9 千人/便(年間))

【利便増進事業の事業内容】

● (ア) 運行ルートを統一化

日中時間帯の運行ルートについて、ハツ坂経由を高専前経由に統一し、いわきNT内の運行ルートを循環ルートから往復ルートに統一します。

● (イ) 30分等間隔ダイヤ(調整時間帯:8時~19時台)

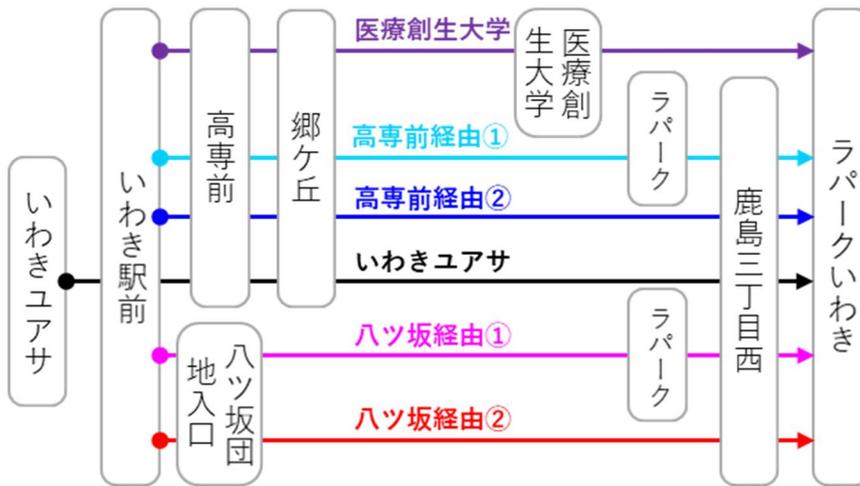
いわき駅前~ラパークいわき間の運行間隔を30分等間隔ダイヤとします。運行本数は削減しつつも、分かりやすいダイヤ設定と、最大待ち時間の短縮を図ります。

※ 15分等間隔ダイヤ

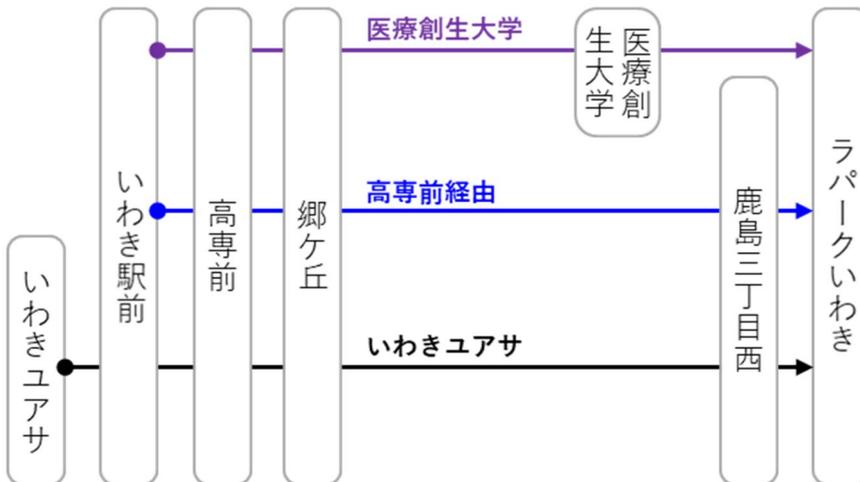
いわき駅前~ラパークいわき間のうち、いわき駅前~郷ヶ丘間については、基幹バス路線「平~小名浜」と調整し、運行間隔を15分等間隔ダイヤとします。

【事業実施前後の運行経路・経由地のイメージ】

■事業実施前

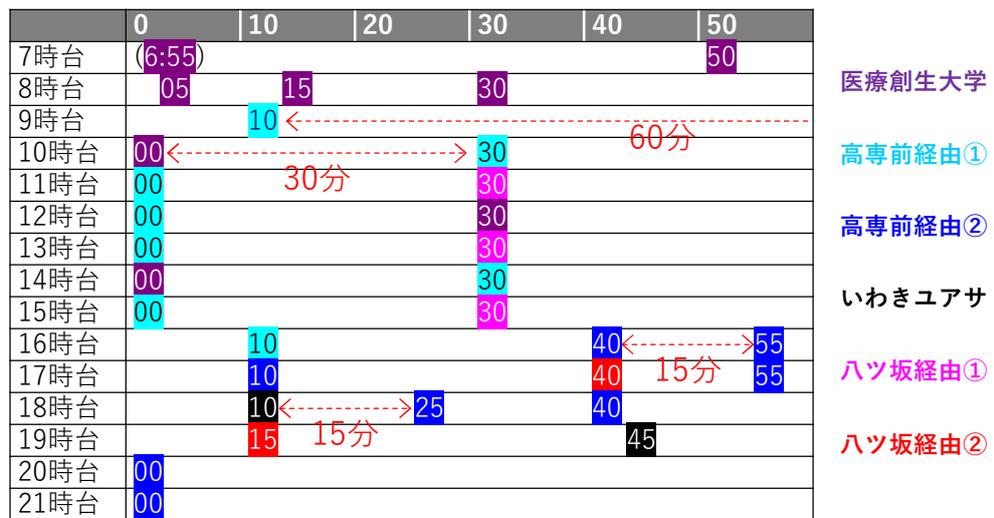


■事業実施後のイメージ



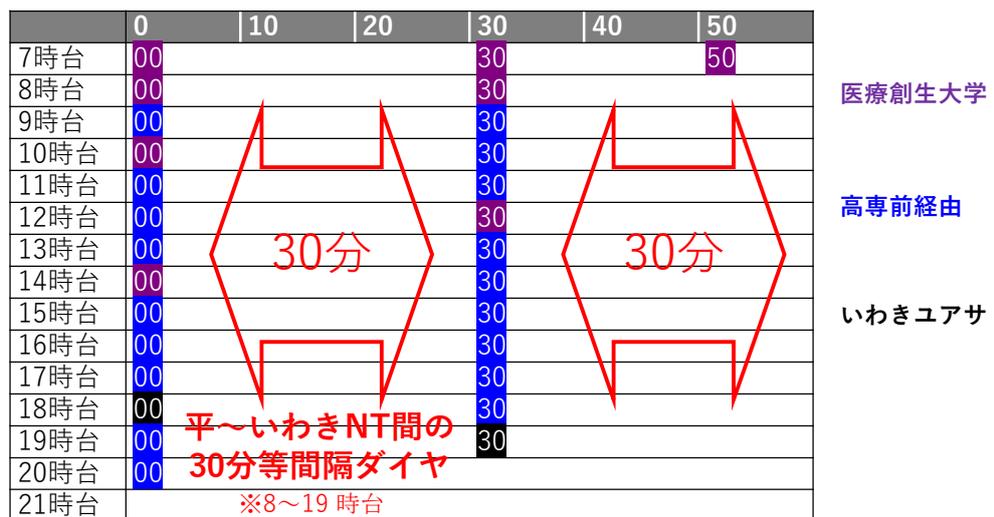
【事業実施前後の運行ダイヤ(いわき駅前)のイメージ】

■事業実施前

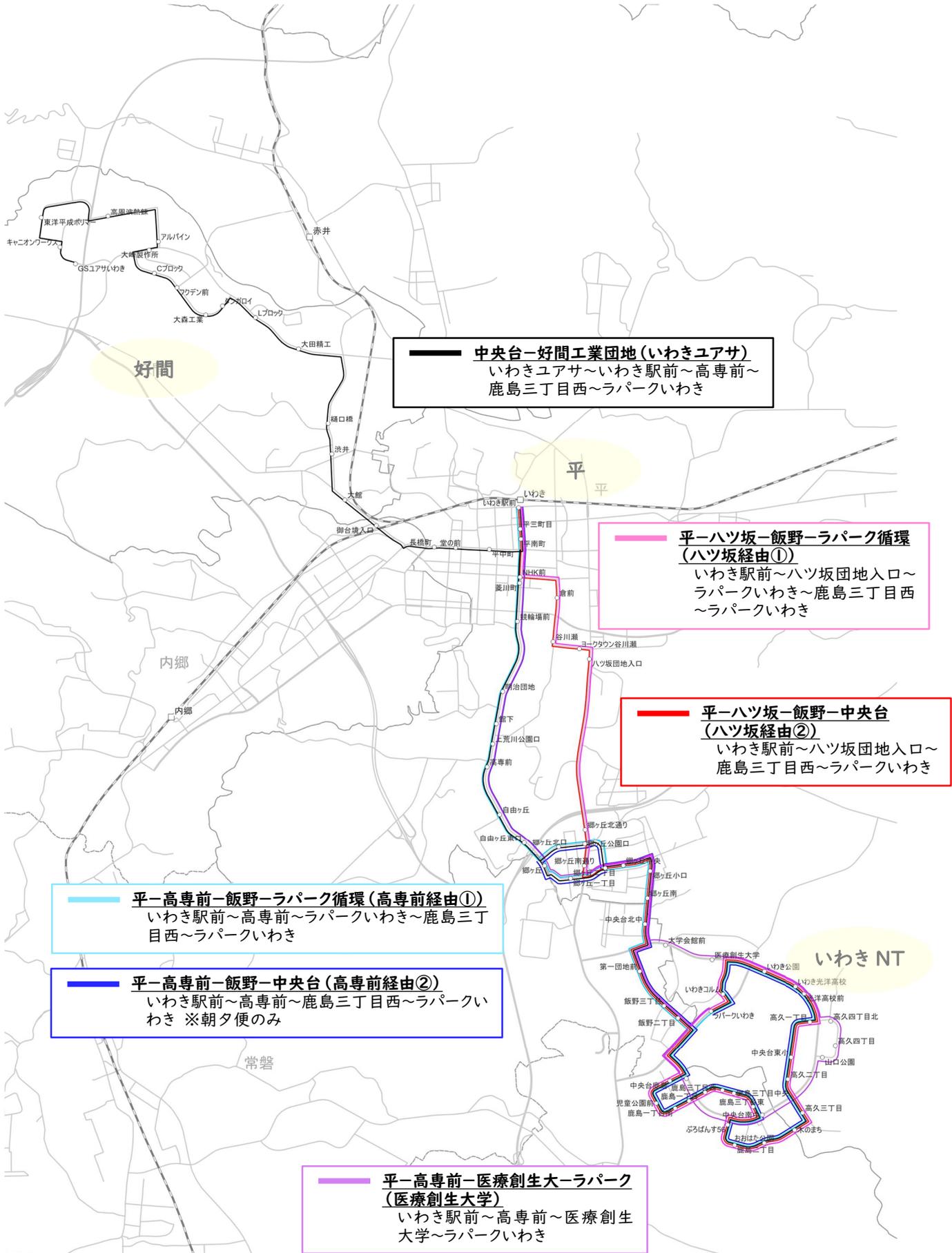


■事業実施後のイメージ

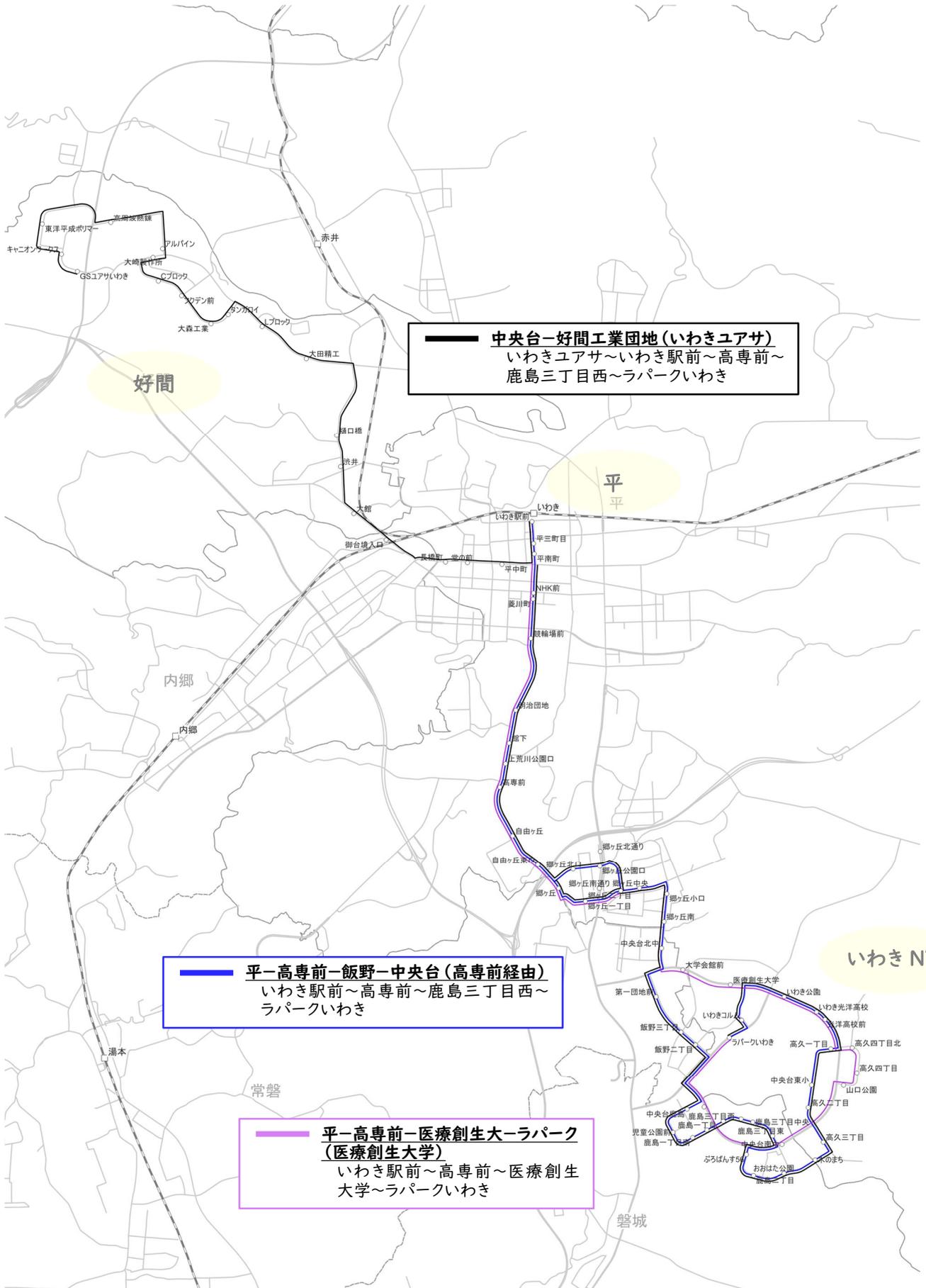
最大待ち時間
60分⇒30分
※8～19時台



【路線図(事業実施前)】



【路線図(事業実施後)】



中央台-好間工業団地(いわきユアサ)
 いわきユアサ~いわき駅前~高専前~
 鹿島三丁目西~ラパークいわき

平-高専前-飯野-中央台(高専前経由)
 いわき駅前~高専前~鹿島三丁目西~
 ラパークいわき

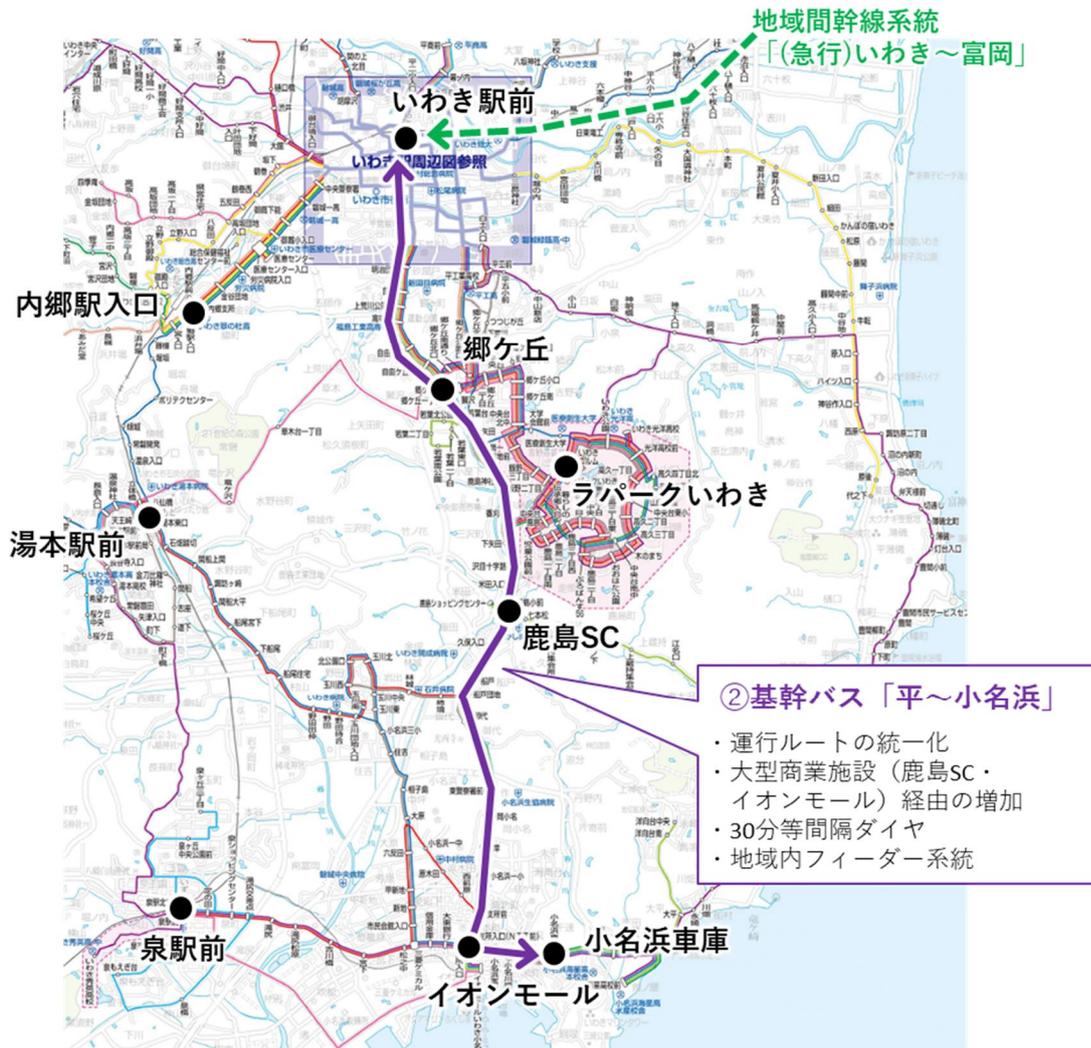
**平-高専前-医療創生大-ラパーク
 (医療創生大学)**
 いわき駅前~高専前~医療創生
 大学~ラパークいわき

いわきNT

【事業実施前後の路線概要】 ○：幹線バス系統への補助(市補助) ●：生活バス系統への補助(市補助)

路線名	略称	事業実施前		系統の 変化	事業実施後	利便増進事業 対象系統	国補助
							市補助
平－高専前－飯野－ラパーク循環	高専前經由①	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～ラパークいわき～鹿島三丁目西～ラパークいわき				
		キロ程	15.1km/15.7km				
		便数	往路8便/復路10便				
平－高専前－飯野－中央台	高専前經由②	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱ いわき駅前～高専前～鹿島三丁目西～ラパークいわき	○ (ア)、(イ)	○
		主な経由地	いわき駅前～高専前～鹿島三丁目西～ラパークいわき ※朝夕便のみ				
		キロ程	14.3km/14.9km				
		便数	往路7便/復路5便				
平－八ッ坂－飯野－ラパーク循環	八ッ坂經由①	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～八ッ坂団地入口～ラパークいわき～鹿島三丁目西～ラパークいわき				
		キロ程	15.3km/15.3km				
		便数	往路3便/復路6便				
平－八ッ坂－飯野－中央台	八ッ坂經由②	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～八ッ坂団地入口～鹿島三丁目西～ラパークいわき				
		キロ程	14.5km/14.5km				
		便数	往路2便/復路0便				
平－高専前－医療創生大－ラパーク	医療創生大学	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱ いわき駅前～高専前～医療創生大学～ラパークいわき	○ (ア)、(イ)	○
		主な経由地	いわき駅前～高専前～医療創生大学～ラパークいわき				
		キロ程	11.6km/12.2km				
		便数	往路8便/復路8便				
中央台－好間工業団地	いわきユアサ	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱ いわきユアサ～いわき駅前～高専前～鹿島三丁目西～ラパークいわき	○ (ア)、(イ)	●
		主な経由地	いわきユアサ～いわき駅前～高専前～鹿島三丁目西～ラパークいわき				
		キロ程	24.8km/24.2km				
		便数	往路2便/復路2便				

(2) 基幹バス「平～小名浜」



【路線の必要性】

- 市内において都心拠点である平地区と、観光施設等も有する広域拠点である小名浜地区間を結ぶ路線となります。
- 鉄道が敷設されていないため、平～小名浜間を直接結ぶ唯一の大型輸送モードとなります。
- 沿線に企業等や高校・高専を有しており、通勤・通学の足として利用されています。
- 沿線に多くの商業施設を有する県道小名浜平線（鹿島街道）を通る路線であり、沿線に大型商業施設であるイオンモールいわき小名浜や、鹿島ショッピングセンターを有します。
- 日中時間帯についても、30分に1本程度運行しており、おでかけの足としても利用されています。

【課題を含めた現状】

- 経由先・終点等が時間帯によってバラつきがあるため、利用者が分かりにくい状況です。
- 多くの利用客が見込まれる大型商業施設（鹿島ショッピングセンター・イオンモールいわき小名浜）へ経由する系統と経由しない系統が錯綜しています。

【利便増進事業の事業内容】

● (ア) 運行ルートを統一化

鹿島 SC・イオン、館の腰、海星高校の3系統に統一します。

● (イ) 大型商業施設を経由する系統の新設

大型商業施設(鹿島 SC・イオンモール) 両方を経由する系統を新設し、買い物・お出かけの利便性を高めます。

● (ウ) 30分等間隔ダイヤ(調整時間帯:8時~19時台)

いわき駅前~小名浜車庫間の運行間隔を30分等間隔ダイヤとします。

● (エ) 地域内フィーダー系統化

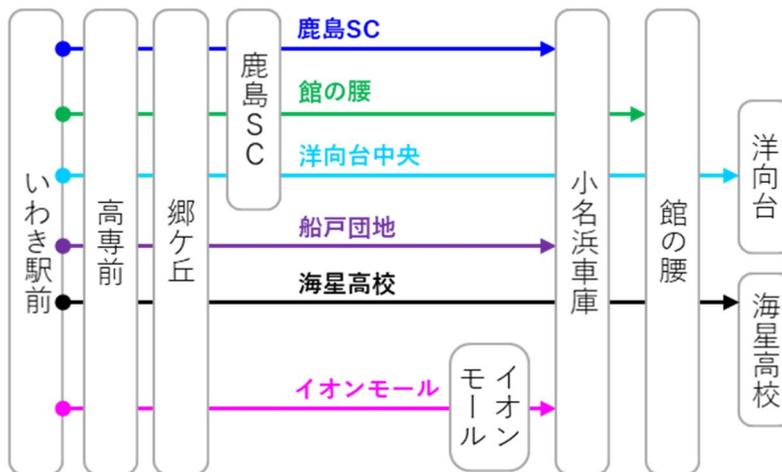
いわき駅前で地域間幹線系統((急行)いわき~富岡)に接続する地域内フィーダー系統とします。

※ 15分等間隔ダイヤ

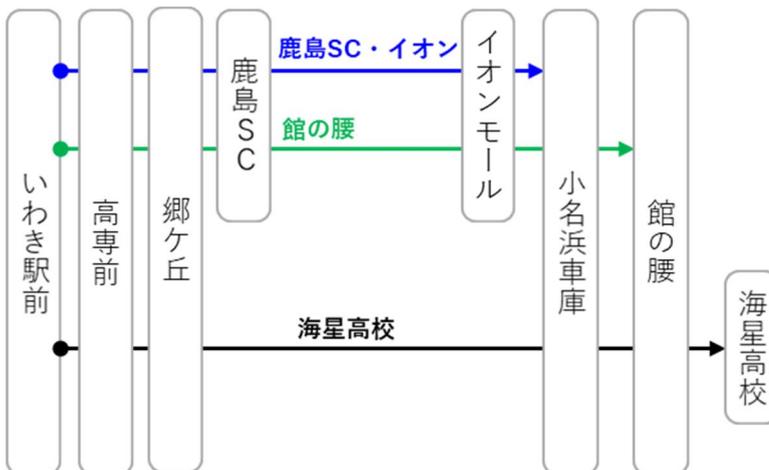
いわき駅前~小名浜車庫間のうち、いわき駅前~郷ヶ丘間については、基幹バス路線「平-いわきNT」と調整し、運行間隔を15分等間隔ダイヤとします。

【事業実施前後の運行経路・経由地のイメージ】

■ 事業実施前



■ 事業実施後のイメージ



【事業実施前後の運行ダイヤ(いわき駅前)のイメージ】

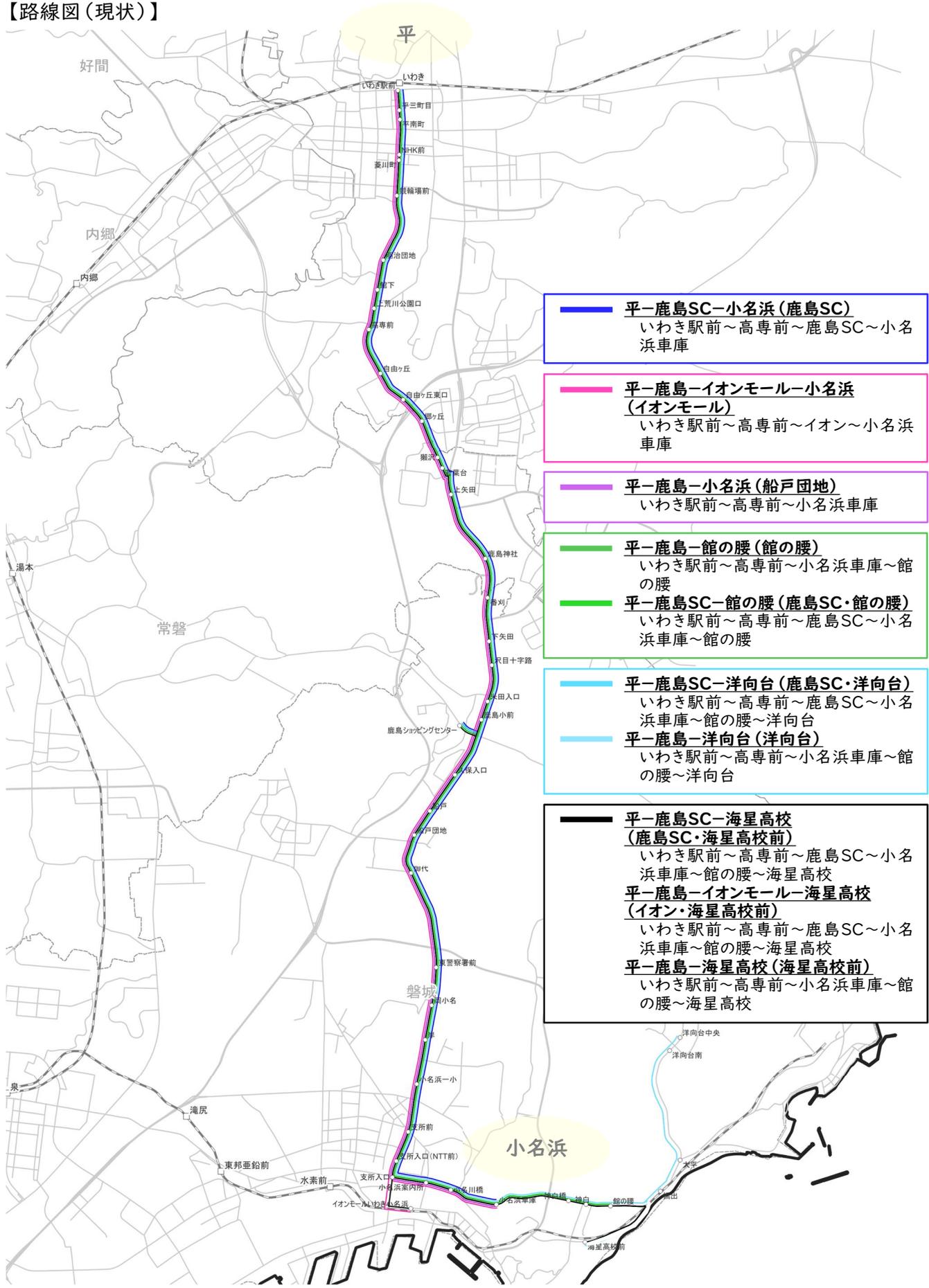
■事業実施前



■事業実施後のイメージ



【路線図(現状)】



平-鹿島SC-小名浜(鹿島SC)
 いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫

平-鹿島-イオンモール-小名浜(イオンモール)
 いわき駅前～高専前～イオン～小名浜車庫

平-鹿島-小名浜(船戸団地)
 いわき駅前～高専前～小名浜車庫

平-鹿島-館の腰(館の腰)
 いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰

平-鹿島SC-館の腰(鹿島SC・館の腰)
 いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰

平-鹿島SC-洋向台(鹿島SC・洋向台)
 いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰～洋向台

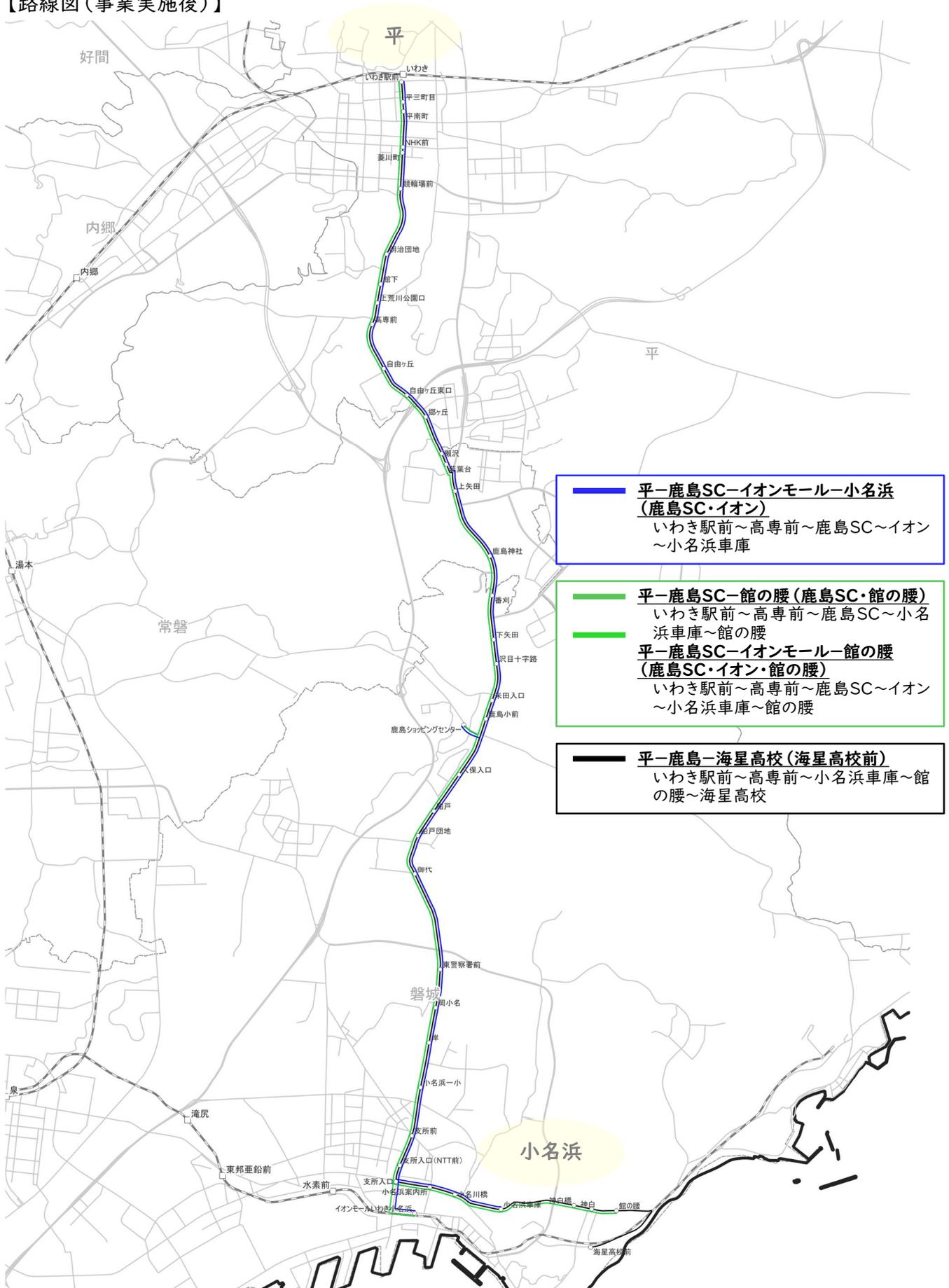
平-鹿島-洋向台(洋向台)
 いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰～洋向台

平-鹿島SC-海星高校(鹿島SC・海星高校前)
 いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰～海星高校

平-鹿島-イオンモール-海星高校(イオン・海星高校前)
 いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰～海星高校

平-鹿島-海星高校(海星高校前)
 いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰～海星高校

【路線図(事業実施後)】



平-鹿島SC-イオンモール-小名浜 (鹿島SC・イオン)
 いわき駅前~高専前~鹿島SC~イオン~小名浜車庫

平-鹿島SC-館の腰 (鹿島SC・館の腰)
 いわき駅前~高専前~鹿島SC~小名浜車庫~館の腰
平-鹿島SC-イオンモール-館の腰 (鹿島SC・イオン・館の腰)
 いわき駅前~高専前~鹿島SC~イオン~小名浜車庫~館の腰

平-鹿島-海星高校 (海星高校前)
 いわき駅前~高専前~小名浜車庫~館の腰~海星高校

【事業実施前後の路線概要】 ○：幹線バス系統への補助(市補助) ●：生活バス系統への補助(市補助)

路線名	略称		事業実施前	系統の 変化	事業実施後	利便増進事業 対象系統	国補助 市補助
平-鹿島 SC-小名 浜	鹿島SC 鹿島SC・ イオン	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ア)、(イ) (ウ)、(エ)	○
		主な経由地	いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫		いわき駅前～高専前～鹿島SC～イオン～小名浜車庫		
		キロ程	15.3km/15.3km		15.9km/15.9km		
		便数	往路10便/復路10便		往路19便/復路16便		
平-鹿島 -イオン モール- 小名浜	イオン モール	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～イオン～小名浜車庫				
		キロ程	15.3km/15.3km				
		便数	往路8便/復路5便				
平-鹿島 -小名浜	船戸団地	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～小名浜車庫				
		キロ程	14.1km/14.1km				
		便数	往路2便/復路1便				
平-鹿島 -館の腰	館の腰	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰				
		キロ程	15.4km/15.4km				
		便数	往路0便/復路2便				
平-鹿島 SC-館の 腰	鹿島SC・ 館の腰	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ア)	○
		主な経由地	いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰		いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰		
		キロ程	16.6km/16.6km		16.6km/16.6km		
		便数	往路5便/0便		往路7便/復路5便		
平-鹿島 SC-洋向 台	鹿島SC・ 洋向台	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰～洋向台				
		キロ程	19.2km/19.2km				
		便数	往路2便/復路0便				
平-鹿島 -洋向台	洋向台	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰～洋向台				
		キロ程	18.0km/18.0km				
		便数	往路0便/復路2便				
平-鹿島 SC-海星 高校 館の腰	鹿島SC・海 星高校前 鹿島SC・イ オン・館の 腰	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ア)、(イ) (ウ)、(エ)	○
		主な経由地	いわき駅前～高専前～鹿島SC～小名浜車庫～館の腰～海星高校		いわき駅前～高専前～鹿島SC～イオン～小名浜車庫～館の腰		
		キロ程	17.8km/17.8km		17.2km/17.2km		
		便数	往路0便/復路4便		往路0便/復路8便		
平-鹿島 -イオン モール- 海星高校	イオン・ 海星高校 前	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～高専前～イオン～小名浜車庫～館の腰～海星高校				
		キロ程	17.8km/17.8km				
		便数	往路0便/復路4便				
平-鹿島 -海星高 校	海星高校 前	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱		
		主な経由地	いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰～海星高校		いわき駅前～高専前～小名浜車庫～館の腰～海星高校		
		キロ程	16.6km/16.6km		16.6km/16.6km		
		便数	往路1便/復路0便		往路2便/復路0便		

(3) 基幹バス「平～内郷～湯本」



③基幹バス「平～内郷～湯本」

- ・いわき駅前～湯本駅前の系統新設、60分等間隔ダイヤ
- ・いわき駅前～内郷駅入口の最大待ち時間短縮
- ・医療センター乗入れ便の増加
- ・地域内フィーダー系統

【路線の必要性】

- 平地区から内郷地区、常磐地区といった地区拠点間を結ぶ路線となります。
- 鉄道（常磐線）と並行した路線を形成しており、鉄道からの二次交通としての利用も見込まれます。
- 市内の観光資源である常磐地区内の湯本温泉へのアクセスが可能な路線となります。
- 路線沿線にいわき市医療センター、福島労災病院、ときわ会常磐病院といった市内における大型医療施設を有します。
- 沿線に企業等や高校を有しており、通勤・通学の足として利用されています。

【課題を含めた現状】

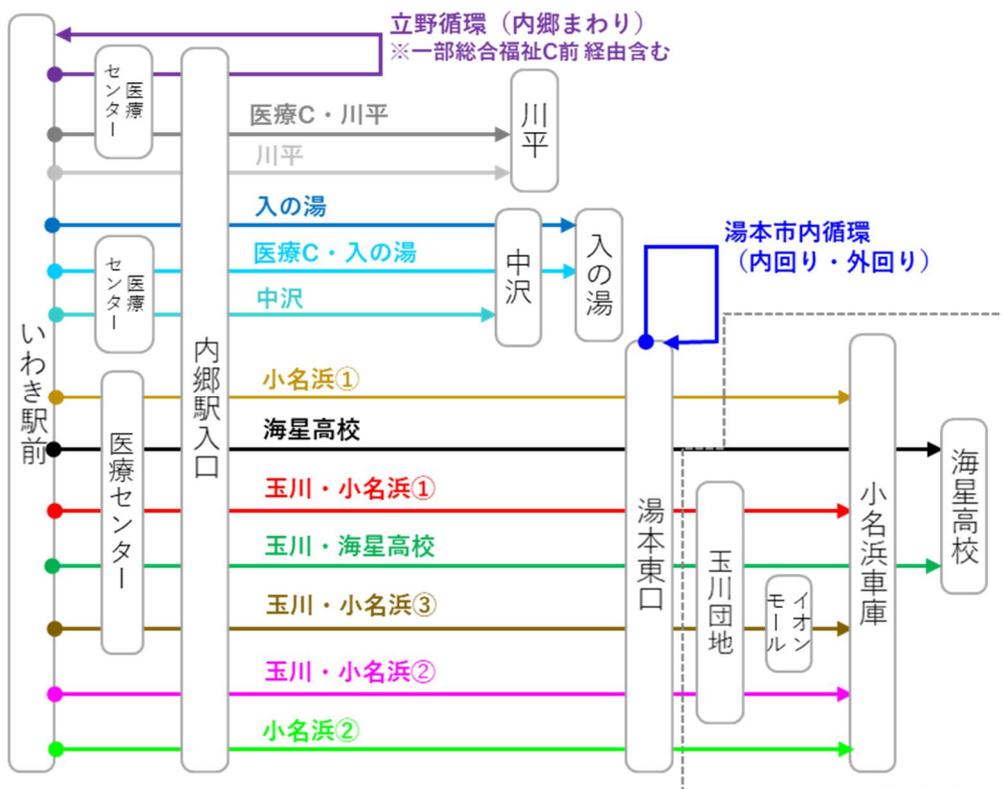
- 湯本駅前周辺と基幹バス路線は直接駅前に乗り入れをしないため、接続性に課題があります。
- 医療施設への利用が多く見込まれるが、時間帯により待ち時間にバラつきがあること、及び系統によって医療センター内の乗り入れにバラつきがあります。

【利便増進事業の方向性】

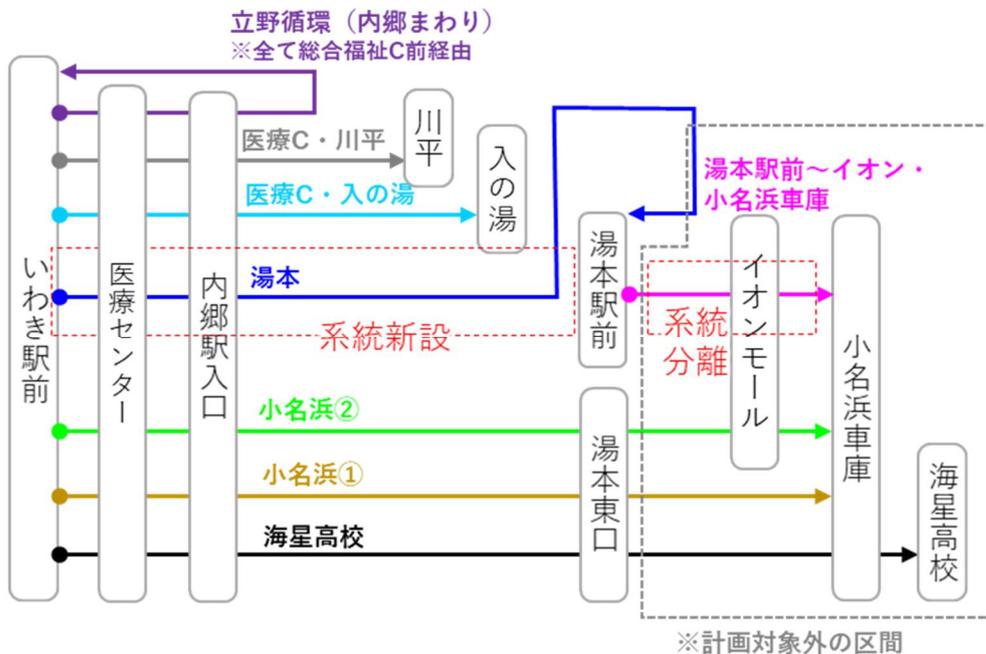
- **（ア）いわき駅前～湯本駅前の系統新設**
 いわき駅前～湯本駅前間と湯本東口～小名浜車庫間とに系統を分離し、長大路線の運行を減らすことで、ダイヤ編成の効率化を図ります。
 いわき駅前～湯本駅前と湯本市内循環を統合し、湯本市内から直接いわき駅方面へ行けるようにします。
- **（イ）60分等間隔ダイヤ（調整時間帯：8時～15時台）**
 新設するいわき駅前～湯本駅前間の運行間隔を60分等間隔ダイヤとします。
 いわき駅前～内郷駅入口間の運行本数は削減しつつも、分かりやすいダイヤ設定と、最大待ち時間の短縮を図ります。
- **（ウ）いわき駅前～内郷駅入口間の最大待ち時間の短縮（調整時間帯：平日8時～17時台）**
 いわき駅前～内郷駅入口間の最大待ち時間の短縮を図ります。（最大待ち時間50分⇒30分）
- **（エ）医療センターに乗り入れする系統へ統一**
 基幹バス路線「平～内郷～湯本」を構成する系統については、医療センターの敷地内に乗り入れを行い、医療センター利用者の利便性の向上を図ります。
- **（オ）地域内フィーダー系統化**
 いわき駅前と地域間幹線系統（急行）いわき～富岡に接続する地域内フィーダー系統とします。

【事業実施前後の運行経路・経由地のイメージ】

■事業実施前

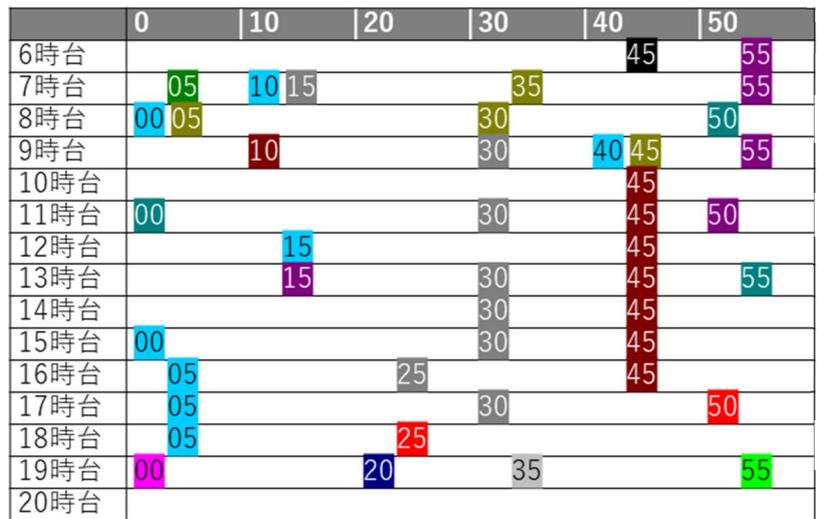


■事業実施後のイメージ



【事業実施前後の運行ダイヤ(いわき駅前)のイメージ】

■事業実施前



立野循環 (内郷まわり)

医療 C・川平

川平

入の湯

医療 C・入の湯

中沢

小名浜①

小名浜②

海星高校

玉川・小名浜①

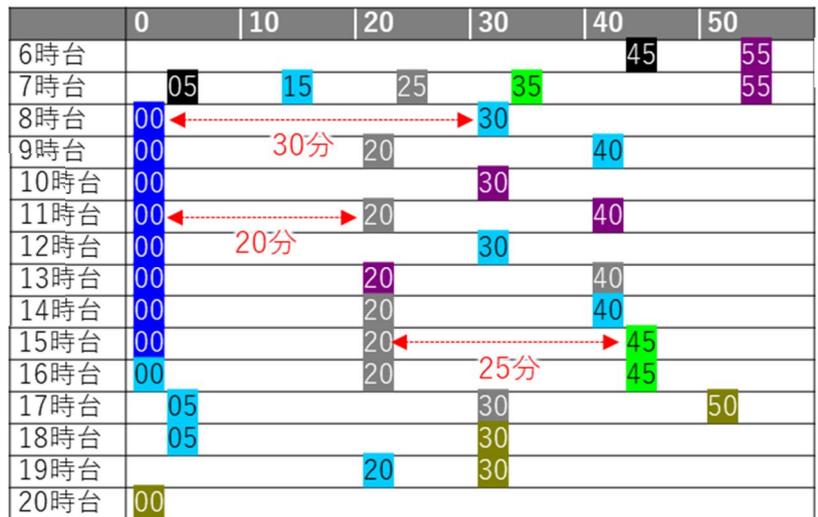
玉川・小名浜②

玉川・小名浜③

玉川・海星高校

■事業実施後のイメージ(内郷駅入口行き)

平～内郷間の
最大待ち時間
50分⇒30分
※8～17時台



立野循環 (内郷まわり)

医療 C・川平

医療 C・入の湯

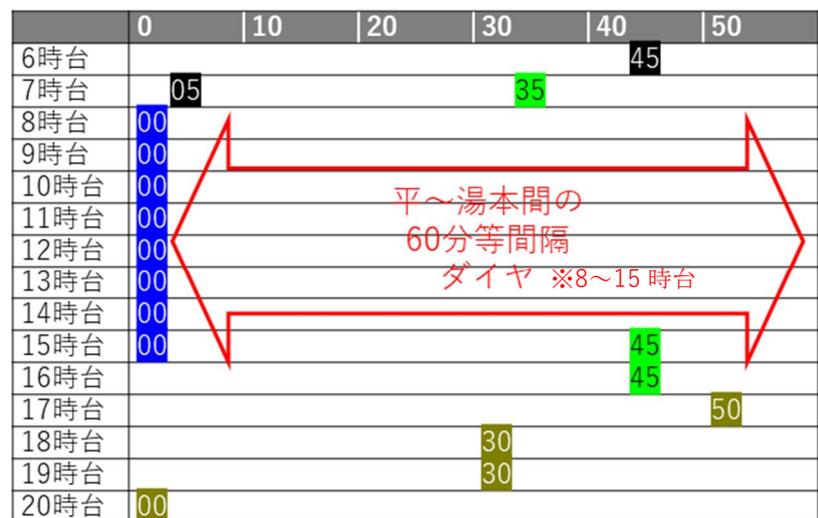
湯本駅前

小名浜①

小名浜②

海星高校

■事業実施後のイメージ(湯本駅前行き)



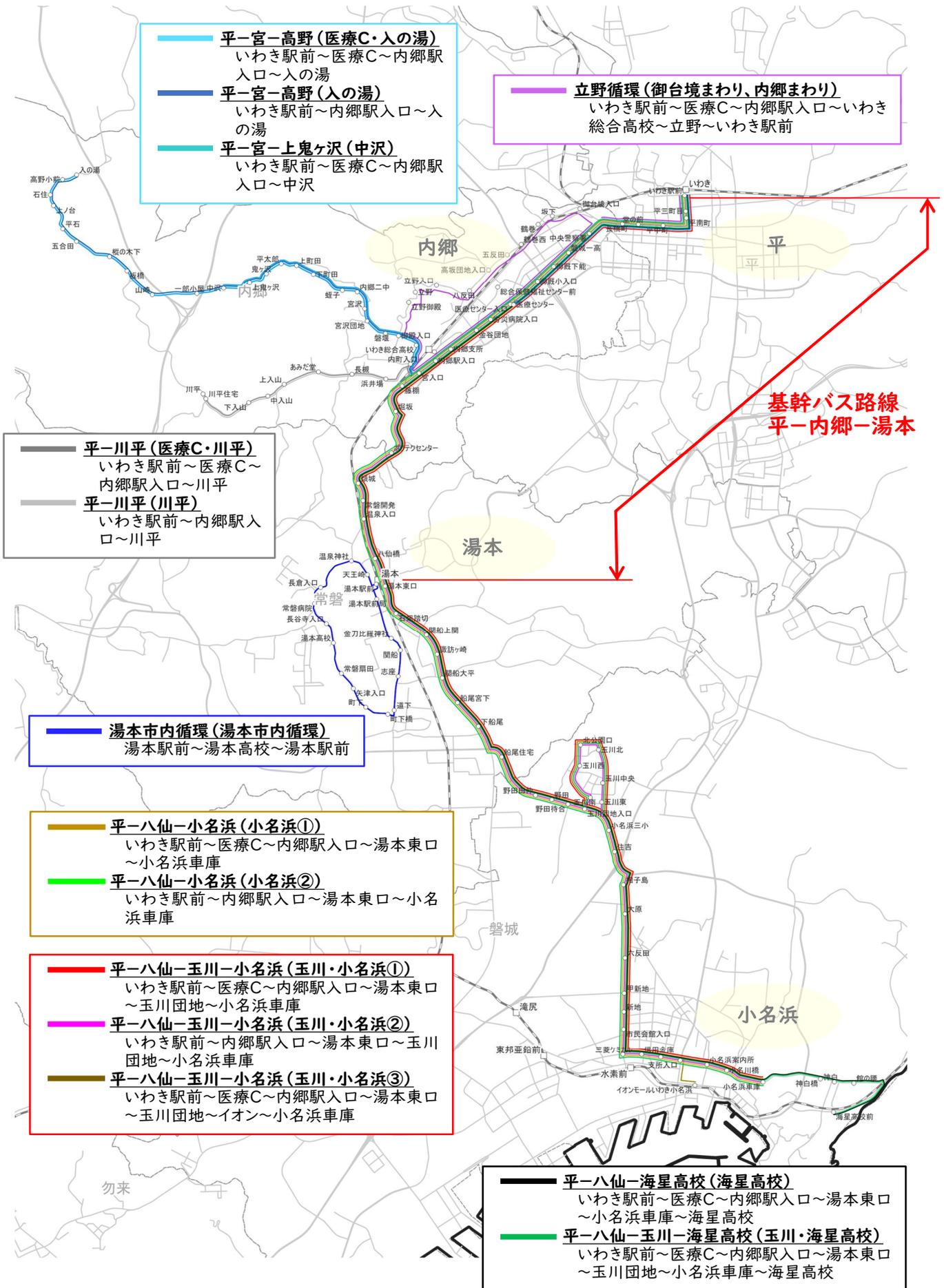
湯本駅前

小名浜①

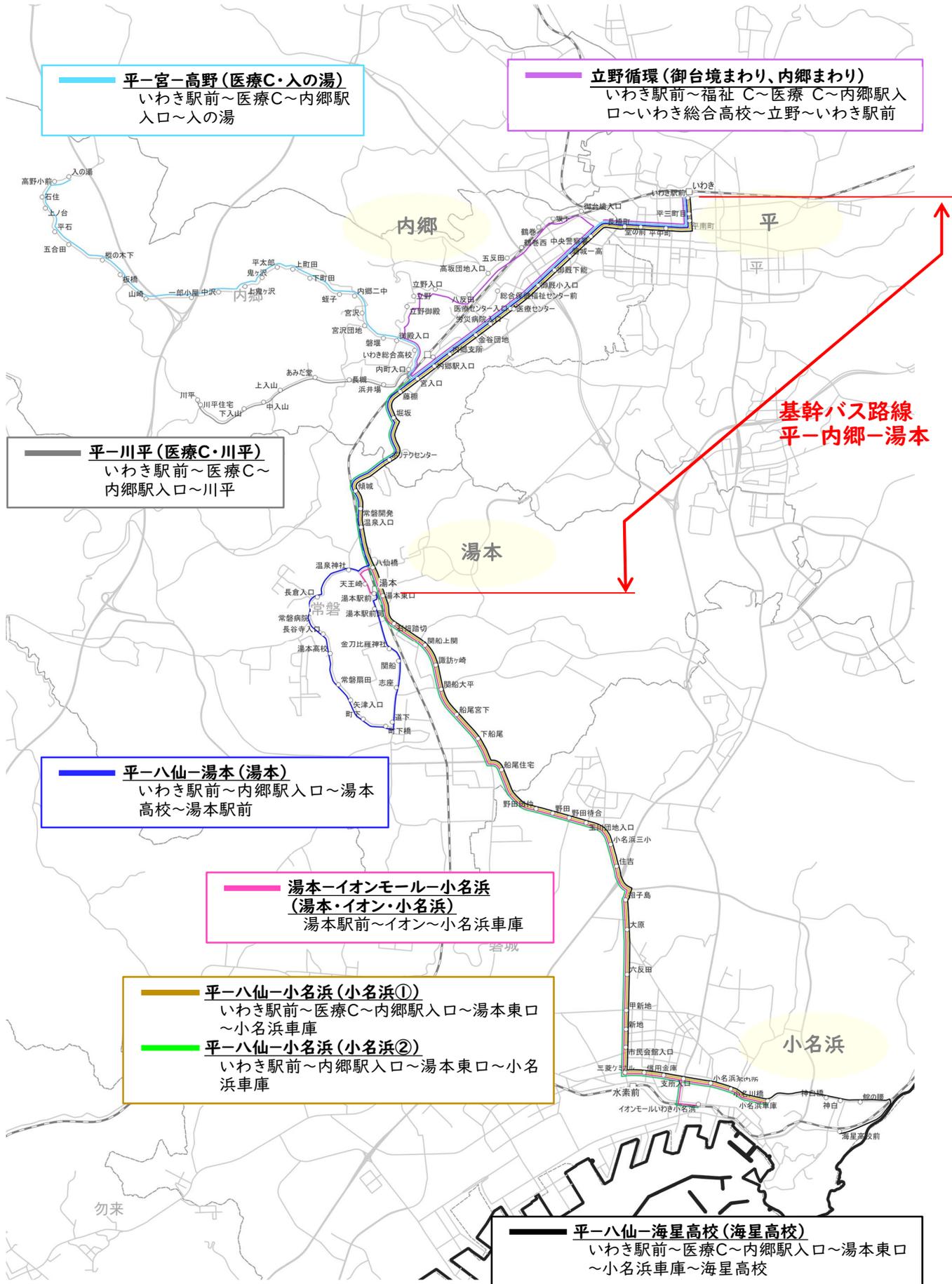
小名浜②

海星高校

【路線図(現状)】



【路線図(事業実施後)】



【事業実施前後の路線概要(1/2)】 ○:幹線バス系統への補助(市補助) ●:生活バス系統への補助(市補助)

路線名	略称		事業実施前	系統の 変化	事業実施後	利便増進事業 対象系統	国補助 市補助	
立野循環 (御台境 まわり、 内郷まわ り)	立野循環	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)	●	
		主な経由地	いわき駅前～(福祉C)～医療C～内郷駅入 口～いわき総合高校～立野～いわき駅前		いわき駅前～福祉C～医療C～内郷 駅入口～いわき総合高校～立野～い わき駅前			
		キロ程	12.4km/12.4km(14.1km/14.1km)		14.1km/14.1km			
		便数	往路7便/復路6便		往路5便/復路8便			
平-川平	川平	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	いわき駅前～内郷駅入口～川平					
		キロ程	8.7km/8.7km					
平-医療 C-川平	医療C・川 平	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)、(エ)	●	
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 川平		いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 川平			
		キロ程	9.1km/9.1km		9.1km/9.1km			
平-宮- 高野	入の湯	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	いわき駅前～内郷駅入口～入の湯					
		キロ程	12.6km/12.6km					
平-医療 C-宮- 高野	医療C・入 の湯	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)、(エ)	●	
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 入の湯		いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 入の湯			
		キロ程	13.0km/13.0km		13.0km/13.0km			
平-宮- 上鬼ヶ沢	中沢	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 中沢					
		キロ程	9.5km/9.5km					
平-八仙 -湯本	湯本	運行事業者	-	→	新常磐交通㈱	○ (ア)、(イ) (ウ)、(エ) (オ)	○	
		主な経由地	-		いわき駅前～内郷駅入口～湯本高校 ～湯本駅前			
		キロ程	-		13.9km/13.9km			
		便数	-		往路8便/復路8便			
湯本-イ オンモ- ール-小名 浜	湯本・イ オン・小 名浜	運行事業者	-	→	新常磐交通㈱			
		主な経由地	-		湯本駅前～イオン～小名浜車庫			
		キロ程	-		12.8km/12.8km			
湯本市内 循環	湯本市内 循環	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	湯本駅前～湯本高校～湯本駅前					
		キロ程	5.4km/5.4km					
平-医療C -八仙- 玉川-小 名浜	玉川・小 名浜①	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 湯本東口～玉川～小名浜車庫					
		キロ程	20.9km/20.9km					
平-八仙 -玉川- 小名浜	玉川・小 名浜②	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	いわき駅前～内郷駅入口～湯本東口 ～玉川～小名浜車庫					
		キロ程	20.5km/20.5km					
平-医療C- 八仙-玉川 -イオン モ-ール-小 名浜	玉川・小 名浜③	運行事業者	新常磐交通㈱	→				
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～ 湯本東口～玉川～イオン～小名浜車 庫					
		キロ程	22.1km/22.1km					
		便数	往路8便/復路5便					

【事業実施前後の路線概要(2/2)】 ○:幹線バス系統への補助(市補助) ●:生活バス系統への補助(市補助)

路線名	略称		事業実施前	系統の変化	事業実施後	利便増進事業対象系統	国補助市補助
平-医療C -八仙- 小名浜	小名浜①	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)、(エ)	○
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～小名浜車庫		いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～小名浜車庫		
		キロ程	18.8km/18.8km		18.8km/18.8km		
		便数	往路4便/復路3便		往路4便/復路5便		
平-八仙 -小名浜	小名浜②	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)、(エ)	○
		主な経由地	いわき駅前～内郷駅入口～湯本東口～小名浜車庫		いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～イオン～小名浜車庫		
		キロ程	18.4km/18.4km		20.0km/20.0km		
		便数	往路1便/復路0便		往路3便/復路0便		
平-医療C -八仙- 海星高校	海星高校①	運行事業者	新常磐交通㈱	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)、(エ)	○
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～小名浜車庫～海星高校		いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～小名浜車庫～海星高校		
		キロ程	21.3km/21.3km		21.3km/21.3km		
		便数	往路1便/復路0便		往路2便/復路0便		
平-医療C -八仙- イオン モール- 館の腰	館の腰	運行事業者	-	→	新常磐交通㈱	○ (ウ)、(エ)	○
		主な経由地	-		いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～イオン～小名浜車庫～館の腰		
		キロ程	-		21.3km/21.3km		
		便数	-		往路0便/復路5便		
平-八仙 -海星高 校	海星高校②	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～内郷駅入口～湯本東口～小名浜車庫～海星高校				
		キロ程	20.9km/20.9km				
		便数	往路0便/復路1便				
平-八仙 -イオン モール- 海星高 校	海星高校③	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～内郷駅入口～湯本東口～イオンモール～小名浜車庫～海星高校				
		キロ程	22.1km/22.1km				
		便数	往路0便/復路1便				
平-医療C -八仙- イオン モール- 海星高 校	海星高校④	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～イオンモール～小名浜車庫～海星高校				
		キロ程	22.5km/22.5km				
		便数	往路0便/復路2便				
平-医療C -八仙- 玉川-海 星高校	玉川・海星高校①	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～玉川～小名浜車庫～海星高校				
		キロ程	23.4km/23.4km				
		便数	往路1便/復路0便				
平-医療C- 八仙-玉川 -イオン モール-海 星高校	玉川・海星高校②	運行事業者	新常磐交通㈱	→			
		主な経由地	いわき駅前～医療C～内郷駅入口～湯本東口～玉川～イオン～小名浜車庫～海星高校				
		キロ程	24.6km/24.6km				
		便数	往路0便/復路1便				

(4) 基幹バス「小名浜～泉」



【路線の必要性】

- 広域拠点である小名浜地区と地区拠点である泉地区間を結ぶ路線となります。
- 小名浜-泉間を直接結ぶ唯一の大型輸送モードとなります。
- 沿線に企業等や高校を有しており、通勤・通学の足として利用されています。
- 沿線に市内における大型商業施設であるイオンモールいわき小名浜を有します。
- 観光施設等を有する小名浜地区へアクセスが可能な路線となります。

【課題を含めた現状】

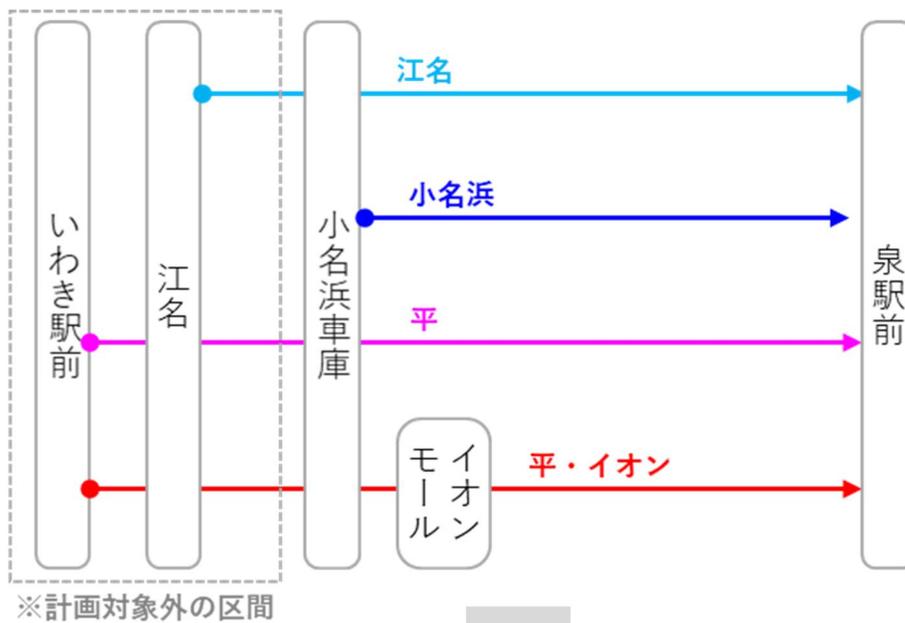
- 経由先・終点等が時間帯によってバラつきがあるため、利用者が分かりにくい状況です。
- 多くの利用客が見込まれる大型商業施設（イオンモールいわき小名浜）へ経由する系統と経由しない系統が錯綜しています。

【利便増進事業の方向性】

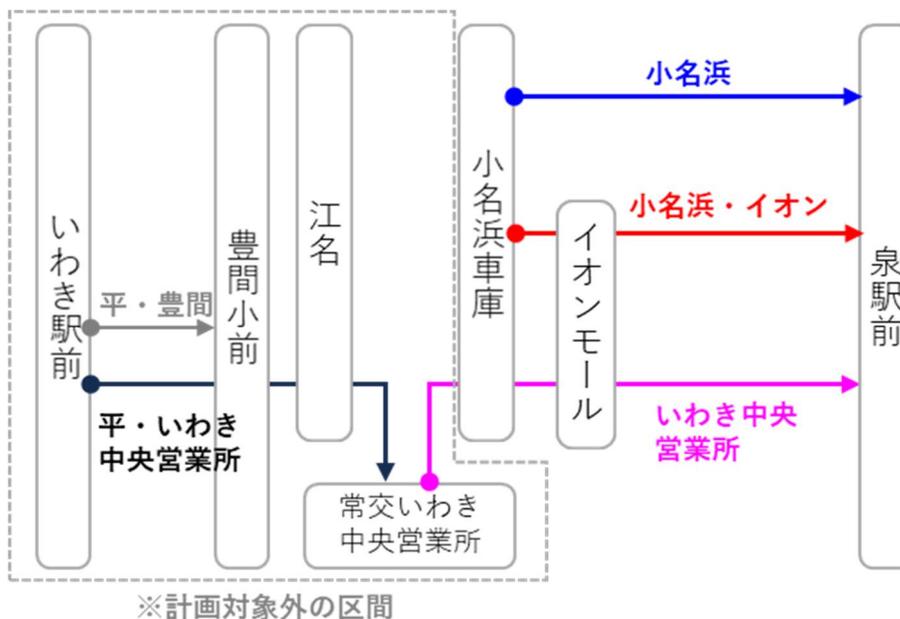
- **(ア) 泉駅前～イオンモール～小名浜車庫等の系統新設**
 泉駅前～イオンモール～小名浜車庫の運行頻度を高めることで、利便性を高めます。
 いわき駅前～中央営業所間と泉駅前～中央営業所間とに系統を分離し、長大路線の運行を減らすことで、ダイヤ編成の効率化を図ります。
- **(イ) 大型商業施設を経由する便の増加**
 大型商業施設(イオンモール)経由便を増加し、買い物・お出かけの利便性を高めます。
- **(ウ) 30分等間隔ダイヤ(調整時間帯:8時～15時台)**
 新設する泉駅前～イオンモール～小名浜車庫間の運行間隔を30分等間隔ダイヤとします。
 小名浜車庫～泉駅前の最大待ち時間を短縮します。(最大待ち時間90分⇒30分)

【事業実施前後の運行経路・経由地のイメージ】

■事業実施前

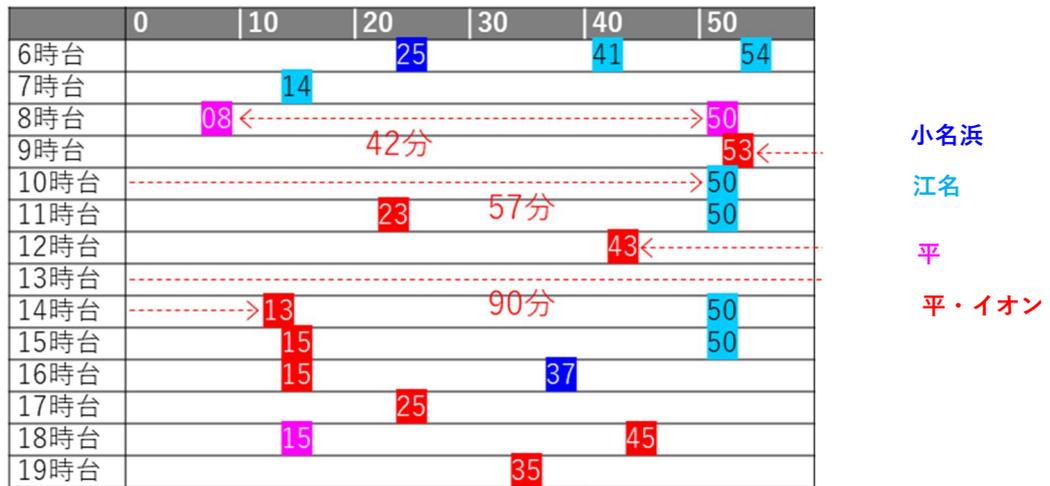


■事業実施後のイメージ

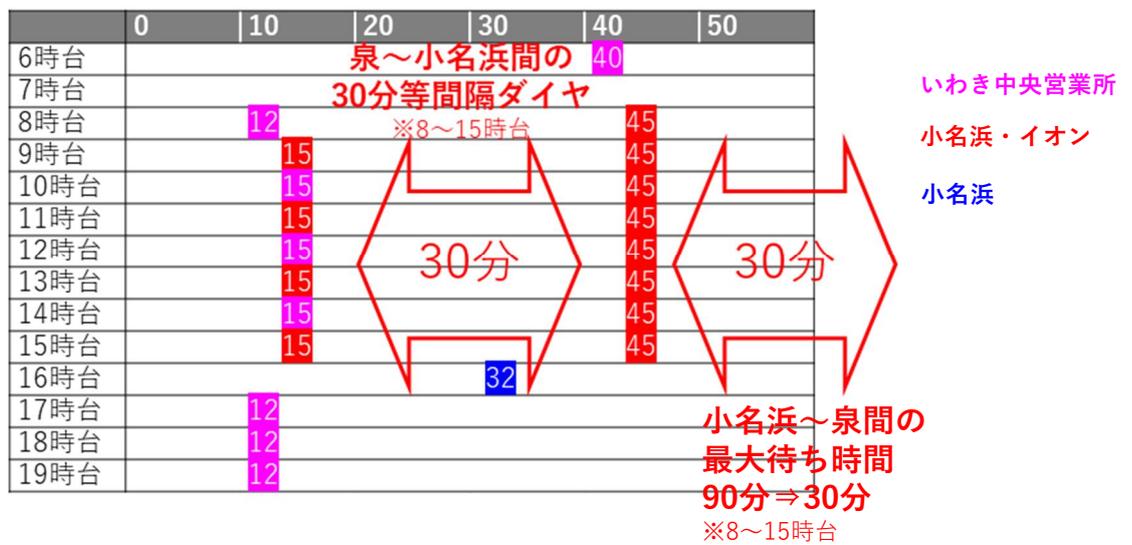


【事業実施前後の運行ダイヤ(小名浜車庫)のイメージ】

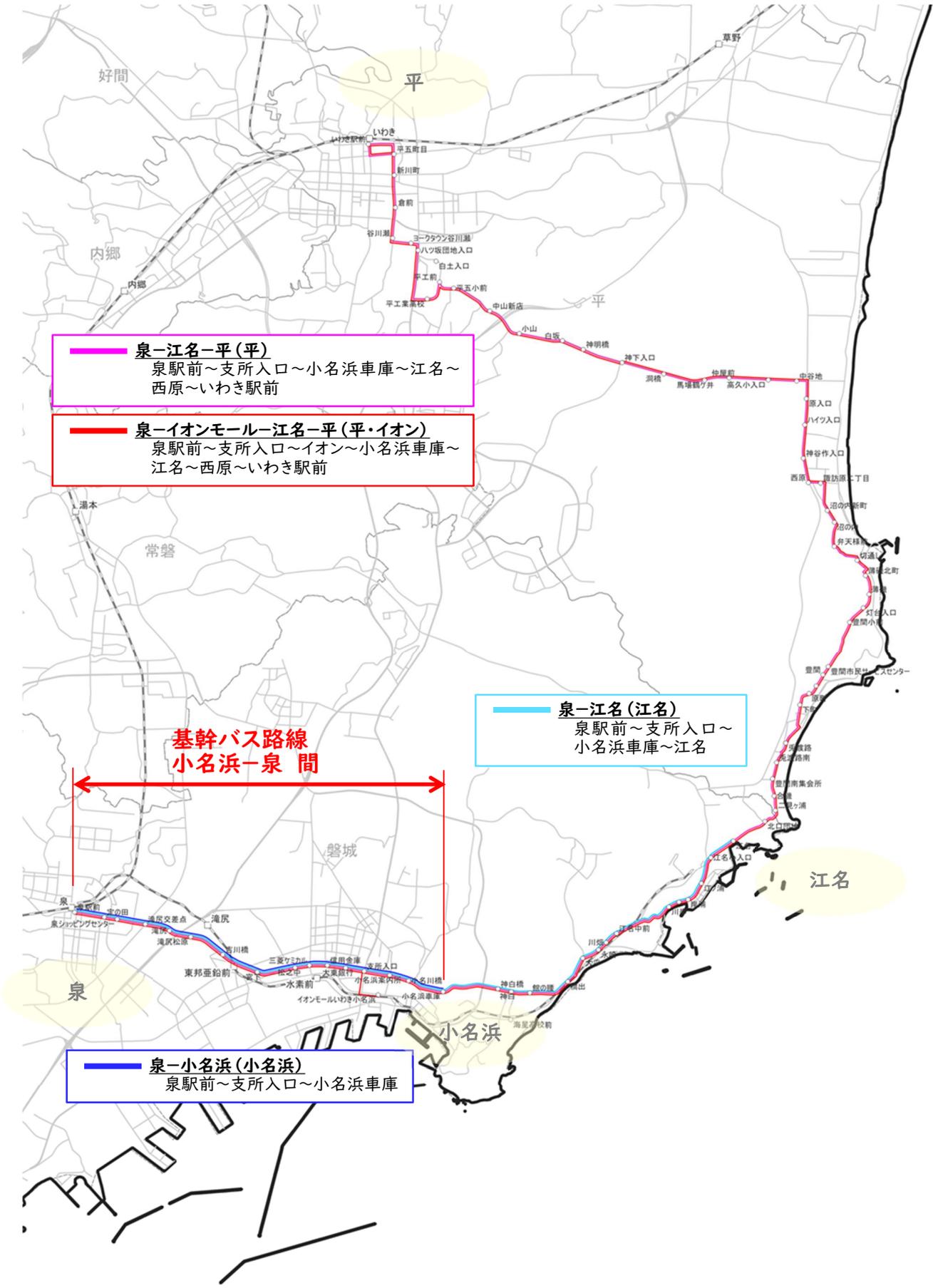
■事業実施前



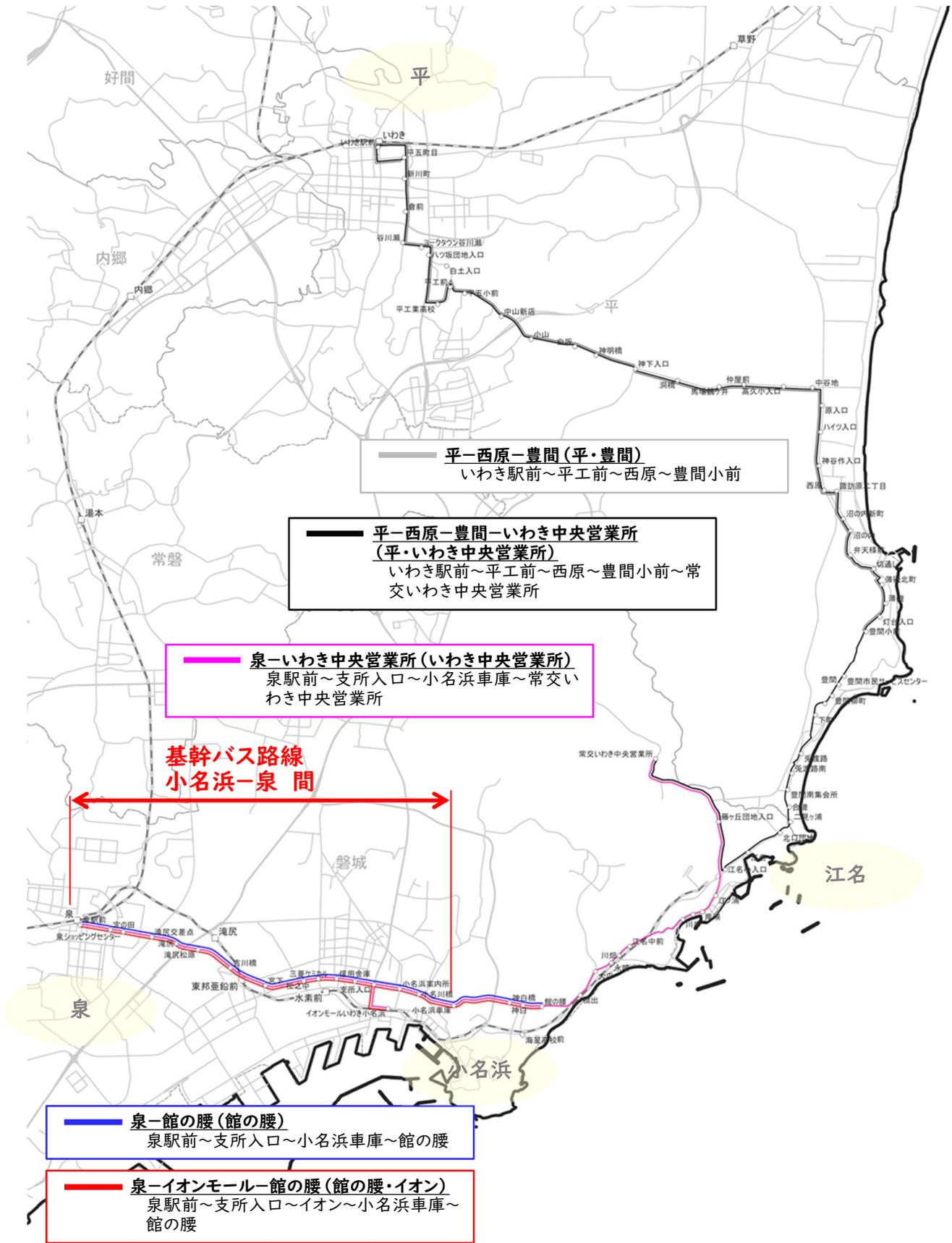
■事業実施後のイメージ



【路線図(現状)】



【路線図(事業実施後)】



【事業実施前後の路線概要】 ○：幹線バス系統への補助(市補助) ●：生活バス系統への補助(市補助)

路線名	略称	事業実施前	系統の変化	事業実施後	利便増進事業対象系統	国補助 市補助
泉-イオンモール-小名浜	小名浜②	運行事業者	—	新常磐交通㈱ 泉駅前～支所入口～イオン～小名浜車庫 6.7km/6.7km 往路12便/復路12便	○ (ア)、(イ) (ウ)	○
		主な経由地	—			
		キロ程	—			
		便数	—			
泉-小名浜	小名浜①	運行事業者	新常磐交通㈱	—	—	—
		主な経由地	泉駅前～支所入口～小名浜車庫			
		キロ程	5.5km/5.5km			
泉-江名	江名	運行事業者	新常磐交通㈱	—	—	—
		主な経由地	泉駅前～支所入口～小名浜車庫～(海星高校)～江名			
		キロ程	10.9km/10.9km (8.0km/8.0km)			
泉-江名-平	平	運行事業者	新常磐交通㈱	—	—	—
		主な経由地	泉駅前～支所入口～小名浜車庫～江名～西原～いわき駅前			
		キロ程	28.0km/27.9km			
泉-イオンモール-江名-平	平・イオン	運行事業者	新常磐交通㈱	—	—	—
		主な経由地	泉駅前～支所入口～イオン～小名浜車庫～江名～西原～(平工)～いわき駅前			
		キロ程	29.2km/29.1km (29.8km/29.7km)			
平-西原-豊間	平-西原-豊間	運行事業者	—	新常磐交通㈱ いわき駅前～平工前～西原～豊間小前 13.0km/13.1km 往路4便/復路4便	—	—
		主な経由地	—			
		キロ程	—			
平-西原-豊間-いわき中央営業所	平・いわき中央営業所	運行事業者	—	新常磐交通㈱ いわき駅前～平工前～西原～豊間小前～常交いわき中央営業所 20.0km/19.9km 往路10便/復路10便	—	●
		主な経由地	—			
		キロ程	—			
泉-いわき中央営業所	いわき中央営業所	運行事業者	—	新常磐交通㈱ 泉駅前～支所入口～小名浜車庫～常交いわき中央営業所 14.1km/14.1km 往路8便/復路11便	○ (イ)、(ウ)	●
		主な経由地	—			
		キロ程	—			
		便数	—			

4. 市による支援の内容

利便増進事業の実施に向けて、市では以下のような支援を実施します。

○公共交通ネットワーク形成に必要な財政支援

- ・ 地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統に対する国の支援を活用するとともに、市内における基幹バス路線について、新たに運行経費への一部補助を行い、路線の維持・発展を支援します。
- ・ 支線バス路線、及び市民の生活に密接に関わる生活バス路線については、引き続き運行経費の一部補助を行いながら、路線バスの最適化に合わせて補助路線の見直しを検討します。

○交通拠点の形成に向けた支援

- ・ 交通拠点における機能強化を図るため、駅前等の都市機能の整備に合わせた交通拠点の形成や、公共交通の総合案内板等の整備、待合環境の整備などの実施を検討します。
- ・ 基幹バス同士や支線バス、地域内交通との乗り継ぎダイヤ等を設定・検討するため、各事業者間の調整を支援し、公共交通相互の接続性の強化を図ります。

○地域内交通の導入に向けた支援

- ・ 主にまちなかの移動手段の充実や公共交通不便地域の解消を図るため、地域住民や交通事業者と連携して公共交通の利便性向上に取り組み、地域にとって望ましい交通の導入を図ります。
- ・ 主に中山間地域など、公共交通空白地域については、地域の輸送資源を総動員して地域住民、市及び事業者等との共創により、地域の特性や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、学生等にとって望ましいセーフティーネットとなる交通の確保を図ります。
- ・ 導入後については、交通の維持、地域の活性化を目的に運行支援を行い、持続的な運営を目指します。

○利用促進に向けた広報支援

- ・ 公共交通の利用促進に向けた市民意識の醸成を推進するため、SNS 等を活用し公共交通の必要性やメリット等の情報を積極的に発信します。
- ・ 公共交通に関する出前講座や乗り方教室等を積極的に実施し、利用者のお出かけ支援に努めます。

5. 事業の効果

地域公共交通利便増進事業を実施していくことで、以下に示すような効果が期待されます。

路線名	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
①平-いわきNT		
○運行ルートを統一化	■利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・日中時間帯について、いわきNT内の運行ルートを統一することで、いわきNTからいわき駅方面、またはラパーク方面への分かりやすさの向上を図る。 ・ハツ坂経由を高専前経由に統一し、2つの路線に分散している利用を束ねることで、分かりやすさの向上を図る。 	【基本目標 I】 (1) 主要な幹線系統の利用者数の増加 (目標値(R9) 約 30 万人/年)
○30分等間隔ダイヤ	■利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・複数系統のダイヤ調整により、いわき駅前~いわきNT間の運行間隔を30分等間隔ダイヤとすることで、分かりやすさの向上及び最大待ち時間の短縮を図る。 ■効率性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・利用の少ない時間帯についても30分等間隔ダイヤに加え複数系統の運行を集約することで、利便性を高めつつも、運行経費の縮減と効率性の向上を図る。 	
②平-小名浜		
○運行ルートを統一化	■利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・系統数が多く複雑な運行を統一することで、分かりやすさを向上する。 	【基本目標 I】 (1) 主要な幹線系統の利用者数の増加 (目標値(R9) 約 24 万人/年)
○大型商業施設を経由する系統の新設	■利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・全ての便が大型商業施設(鹿島 SC・イオンモール)を経由する系統を新設することで、買い物・お出かけの利便性を高める。 	
○30分等間隔ダイヤ	■利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・利用の少ない時間帯についても30分等間隔ダイヤに加え複数系統の運行を集約することで、利便性を高めつつも、運行経費の縮減と効率性の向上を図る。 	

路線名	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
③平-内郷-湯本		
○いわき駅前～湯本駅前の系統新設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ いわき～湯本間と湯本市内循環を統合し、直接いわき駅方面へ行けるようにすることで、お出かけの利便性が高まる。 ■ 効率性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 長大路線の運行を減らすことで、ダイヤ編成が効率的になる。 	<p>【基本目標 I】</p> <p>(1) 主要な幹線系統の利用者数の増加</p> <p>（目標値 (R9) 約 44 万人/年）</p>
○60 分等間隔ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新設するいわき駅前～湯本駅前間の運行間隔を 60 分等間隔ダイヤとすることで、分かりやすさの向上を図る。 ・ いわき駅前～内郷駅入口間の最大待ち時間の短縮を図る（最大待ち時間 50 分⇒30 分）。 ■ 効率性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用の少ない時間帯についても、いわき駅前～内郷駅前入口の最大待ち時間を短縮し、利便性を高めつつも複数系統の運行を集約することで、運行経費の縮減と効率性の向上を図る。 	<p>(2) 路線バス収支率の向上</p> <p>（目標値 (R9) 約 58%）</p>
○医療センターに乗り入れする系統へ統一	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 医療センターの敷地内への乗り入れを基幹バス路線「平-内郷-湯本」を構成する全ての系統で実施することで医療センター利用者の利便性を高める。 	
④小名浜-泉		
○泉駅前～イオン～館の腰の系統新設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 泉駅前～江名間といわき駅前～江名間とに系統を分離し、泉駅前～イオン～小名浜車庫間の運行頻度を高めることで、利便性が高まる。 ■ 効率性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 長大路線の運行を減らすことで、ダイヤ編成が効率的になる。 	<p>【基本目標 I】</p> <p>(1) 主要な幹線系統の利用者数の増加</p> <p>（目標値 (R9) 約 20 万人/年）</p>
○大型商業施設を経由する便の増加	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大型商業施設（イオンモール）経由便が増加することで、買い物・お出かけの利便性を高める。 	<p>(2) 路線バス収支率の向上</p> <p>（目標値 (R9) 約 49%）</p>
○30 分等間隔ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新設する泉駅前～イオン～小名浜車庫間の運行間隔を 30 分等間隔ダイヤとすることで、分かりやすさの向上及び最大待ち時間の短縮を図る（最大待ち時間 90 分⇒30 分）。 	

6. 利便増進事業に関連して実施する取組

「いわき市域地域公共交通計画」では、市が目指す公共交通の将来像である「基本的な方針」とそれに基づく3つの「目標」を設定し、その目標達成に向けた具体的な事業(5プロジェクト・18事業)を記載しています。これらのうち、5つの事業については、公共交通ネットワークの将来像の実現に向けた路線再編を行う「地域公共交通利便増進事業」と位置付けています。

基本目標	実施事業		事業詳細	実施時期	利便増進計画事業
	推進するプロジェクト	個別事業名			
基本目標Ⅰ 「選ばれる公共交通の構築」	公共交通最適化・利便増進等プロジェクト	路線バスの最適化等	路線バスの系統・ダイヤへの再編、鉄道との接続改善、いわき市生活バス路線維持対策事業費補助金の見直し	前期～後期	●
		公共交通の利便増進	利便増進実施計画の策定、バス停留位置やサイン表示の改善、系統別のデザイン統一、分かりやすい路線図・時刻表の作成	前期～中期	●
		路線バス幹線系統の定時性・速達性確保【関連事業】	道路の一部拡幅、バスベ이의設置	前期～後期	
		公共交通ネットワークの防災力強化	災害時における公共交通ネットワークの維持・確保、交通事業者との災害協定の締結	中期～後期	
		公共交通のバリアフリー・ユニバーサルデザインの促進	バリアフリーマスタープランの策定、駅やバス停の環境改善	中期～後期	
	公共交通利用転換プロジェクト	エコ通勤の促進	エコ通勤優良事業者認証制度や民間企業の公共交通利用促進事業との連携	前期～後期	
		まちなか定住促進と連携した公共交通の利用促進	多様な域内移動手段の確保、基幹バス・支線バス路線への接続強化	前期～後期	●
		官民連携による鉄道交通・路線バスの活性化	公共交通についての情報発信、公共交通教育プログラムの提供	前期～後期	
		高齢者の運転免許返納の促進【関連事業】	行政・事業者による高齢者の交通事故の未然防止	前期～後期	
		タクシー事業者等との共創による移動手段の確保	タクシーを活用した域内交通の確保	前期～後期	●
基本目標Ⅱ 「セーフティネットとなる公共交通の確保」	公共交通セーフティネット構築プロジェクト	共創による住民輸送の取り組みの支援	住民ボランティア輸送、自家用有償旅客運送	前期～後期	●
		中山間地域等での鉄道・路線バスの維持・物流の効率化	鉄道・路線バス・タクシーを活用した貨客混載の検討	中期～後期	
		データドリブンによる交通サービスの高度化【関連事業】	オープンデータを活用したサービスの高度化	前期～後期	
基本目標Ⅲ 「新技術等を活用した移動手段サポート」	スマートモビリティ推進プロジェクト	MaaSの構築	いわき版 MaaS、地域特性に応じたMaaSの構築	前期～後期	
		スマートモビリティの導入促進	スマートモビリティの導入促進、EV・燃料電池車等への転換	中期～後期	
		公共交通機関への非接触型決済システムの導入	非接触型決済システムの導入検討及び導入促進、データの活用	前期～後期	
	交通利便性向上プロジェクト	シェアリングサービスの導入促進	車や自転車、電動キックボード、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	中期～後期	
		公共交通利用環境等の改善	バスロケーションシステムの導入、デジタルサイネージ等による交通情報発信	前期～後期	

7. 関係施策との連携に関する事項

地域公共交通利便増進事業に関連して、下記の施策との連携を図ることとします。

地域公共交通 計画上の 記載箇所	施策名	連携内容
1、8、32 頁	いわき市立地適正化計画	<p>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。</p> <p>「いわき市立地適正化計画」との整合を図り、商業、業務等の都市機能が集積され人口密度を維持すべき主要な拠点間を結ぶ基幹バスによる骨格公共交通網の強化及び主要な拠点と主に地域生活拠点を結ぶ支線バスによる地域交通結節点までの交通網の形成に向けて、路線バスの系統・ダイヤの再編や鉄道との接続改善等による最適化を進めます。</p> <p>特に、都心拠点である平地区と観光施設等を有する小名浜地区を結ぶ平ー小名浜間（鹿島街道経由）及び人口が集積するいわきニュータウン関連系統をはじめとした基幹バス系統での最適化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します。</p>