

第17回

いわき都市圏総合都市交通推進協議会



[意見聴取]

- (1) 遠野地区における定額タクシー社会実装について

[報告事項]

- (1) 「いわき都市圏総合交通戦略」における個別施策事業の進捗状況について
- (2) 地域交通にかかる各地区等における取組状況について



令和7年 5月28日（水） 13：30～





[意見聴取]

(1) 遠野地区における定額タクシーの 社会実装について





(1) 遠野地区における定額タクシーの社会実装について



1 令和6年度遠野地区定額タクシー実証結果の報告について

○ 実証事業の内容

タクシー利用料金の一部を助成

①遠野地区内:1,000円タクシー(平日・土日祝含め全日)

遠野地区内でタクシーを利用した際、1,000円を超える料金を助成

②遠野地区外:2,000円タクシー(土日祝限定)

遠野地区外の指定施設までタクシーを利用した際、2,000円を超える料金を助成。

利用期間
(実証期間)

- 令和6年9月1日(日)～令和7年2月28日(金)
※1月1日(水)を除く

利用対象者

- 遠野地区に居住する15歳(高校生)以上の方

利用時間

- 午前8時～午後5時までの乗車のみ有効
※高校生は通学・部活時間帯の利用も可能

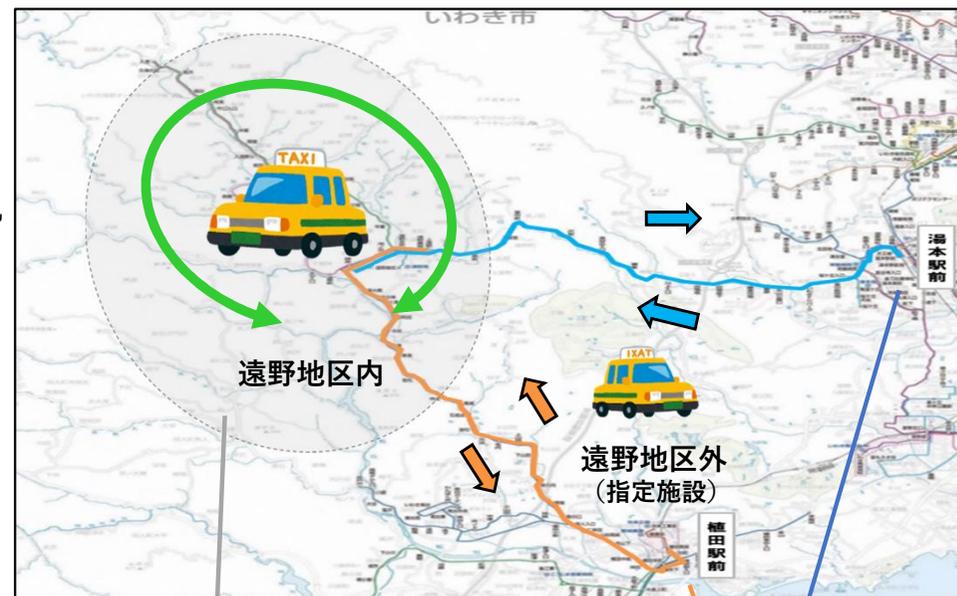
利用料金

- 遠野地区内:1回 1,000円
遠野地区外:1回 2,000円(土日祝限定)
※ 相乗りした場合も1台あたりの料金は同じ

移動の範囲

- 遠野地区全域
- 土日祝の地区外移動が出来る施設は、常磐・勿来地区の
商業施設、医療機関、金融機関、公共機関
- 常磐・勿来地区内の移動は対象外

利用イメージ図



①遠野地区内
1回1,000円
平日・土日祝利用可

②遠野地区外
1回2,000円
土日祝のみ利用可

○ 実証事業の結果

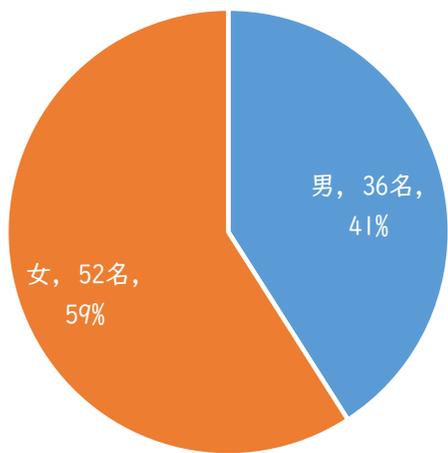
登録者:88名
平均年齢:74歳
実利用者:45名
利用回数:450回
乗車人数:468名
補助額:771,430円



(1) 遠野地区における定額タクシーの社会実装について

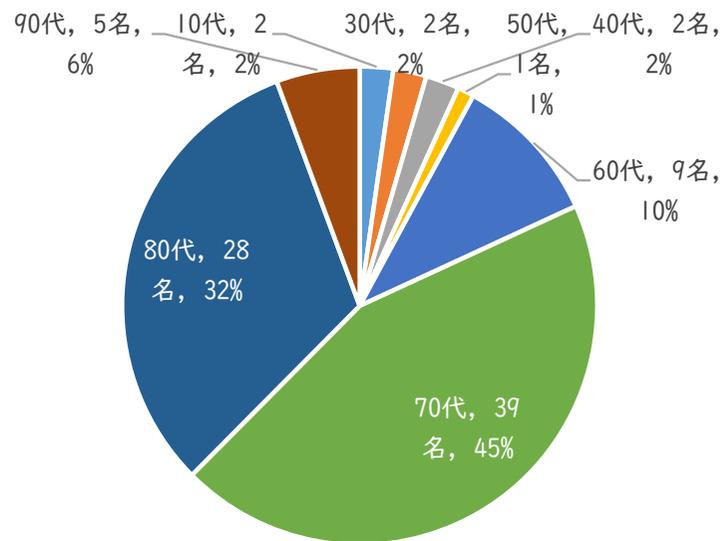


男女別割合



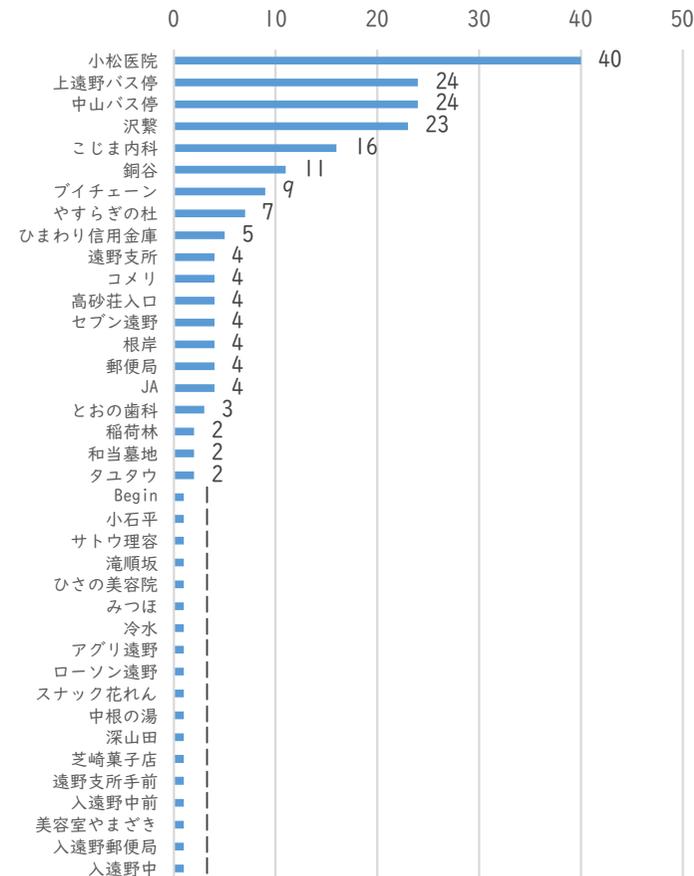
■ 男 ■ 女

年代別登録者数・割合

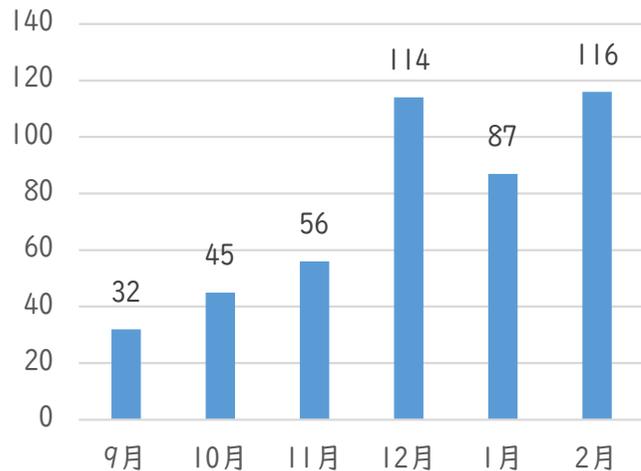


■ 10代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70代 ■ 80代 ■ 90代

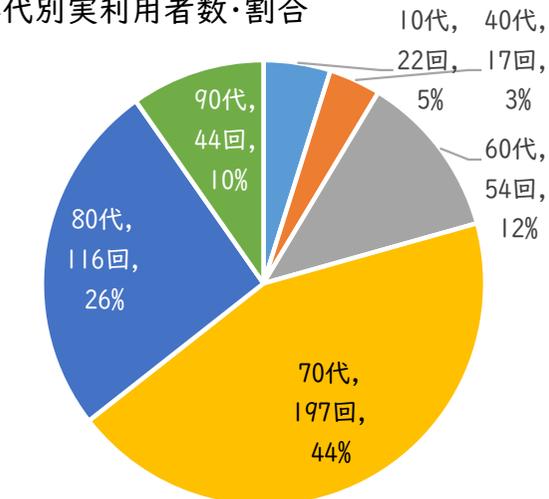
地区内目的地



月毎の利用回数

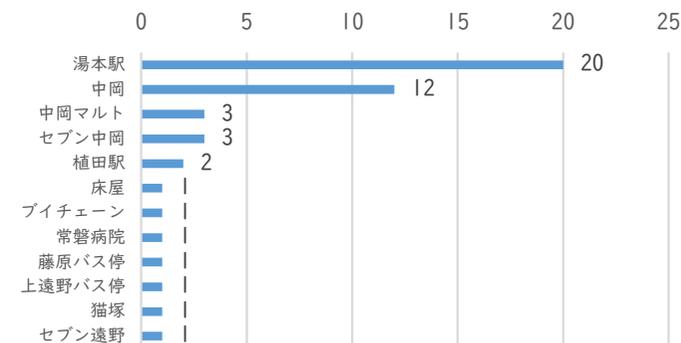


年代別実利用者数・割合



■ 10代 ■ 40代 ■ 60代 ■ 70代 ■ 80代 ■ 90代

地区外目的地



※どちらも自宅を除く



(1) 遠野地区における定額タクシーの社会実装について



	遠野地区
実証期間	R6.9.1～R7.2.28(181日)
対象者人口 (R6.10.1)	4,214人
登録者数	88人
登録者最高年齢	95歳
登録者最低年齢	16歳
登録者平均年齢	74歳
実利用者数	45人
総利用回数	450回
1日平均利用回数	2.5回
乗車人数	468人
総助成額	771,430円
平均利用距離/回	遠野地区内:6.0km 遠野地区外:14.1km
平均利用額/回	2,881円
平均助成額/回	1,714円
主な利用目的	通院 公共交通機関との乗り換え

実証結果のうち**地区外利用分**を
年間換算すると…

1人当たり年間助成額の少ない方から**8割**の利用者の年間平均助成額は約**3万円**
年間平均利用回数 15回
1回当たり平均助成額 1,958円

高い方から**2割**の利用者は、年間平均助成額が約**166,000円**
年間平均利用回数 48回
1回当たり平均助成額 3,467円
⇒さらに地区外助成額全体の**約6割**を使用



利用者ごとの助成額の差が大きい

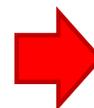


(1) 遠野地区における定額タクシーの社会実装について



2 遠野地区定額タクシーの社会実装について

- 対象者 15歳(高校生)以上
- 利用時間 午前8時～午後5時(高校生は通学・部活時間可)
- 移動範囲 遠野地区地区内全域
遠野地区外は土日祝かつ指定施設のみ



昨年度の実証と同条件

利用条件	昨年度実証	実装案
地区内自己負担額	1,000円	
地区外自己負担額	2,000円	地区外メーター料金 5,000円未満：2,000円 5,000円以上：2,500円
利用回数/月	制限なし	16回
年間助成額見込	1,869,084円	1,732,212円
利用1回あたりの平均助成額	1,714円	1,609円
利用者1人あたりの年間平均助成額	41,535円	38,494円
登録者1人あたりの年間平均助成額	21,240円	19,684円
参考：地区内平均助成額/回	1,393円	1,358円
参考：地区外平均助成額/回	3,319円	2,910円

地区外の平均利用額が5,319円であることから、5,000円を基準に自己負担額が半分程度になるように段階を設定



助成額の平準化を図るため、
・地区外の自己負担額を2段階制に変更
・月ごとの利用回数制限を追加

利用過多による助成額を偏りを防ぐために利用回数制限を設定
※実証時に月16回を超える利用はなし

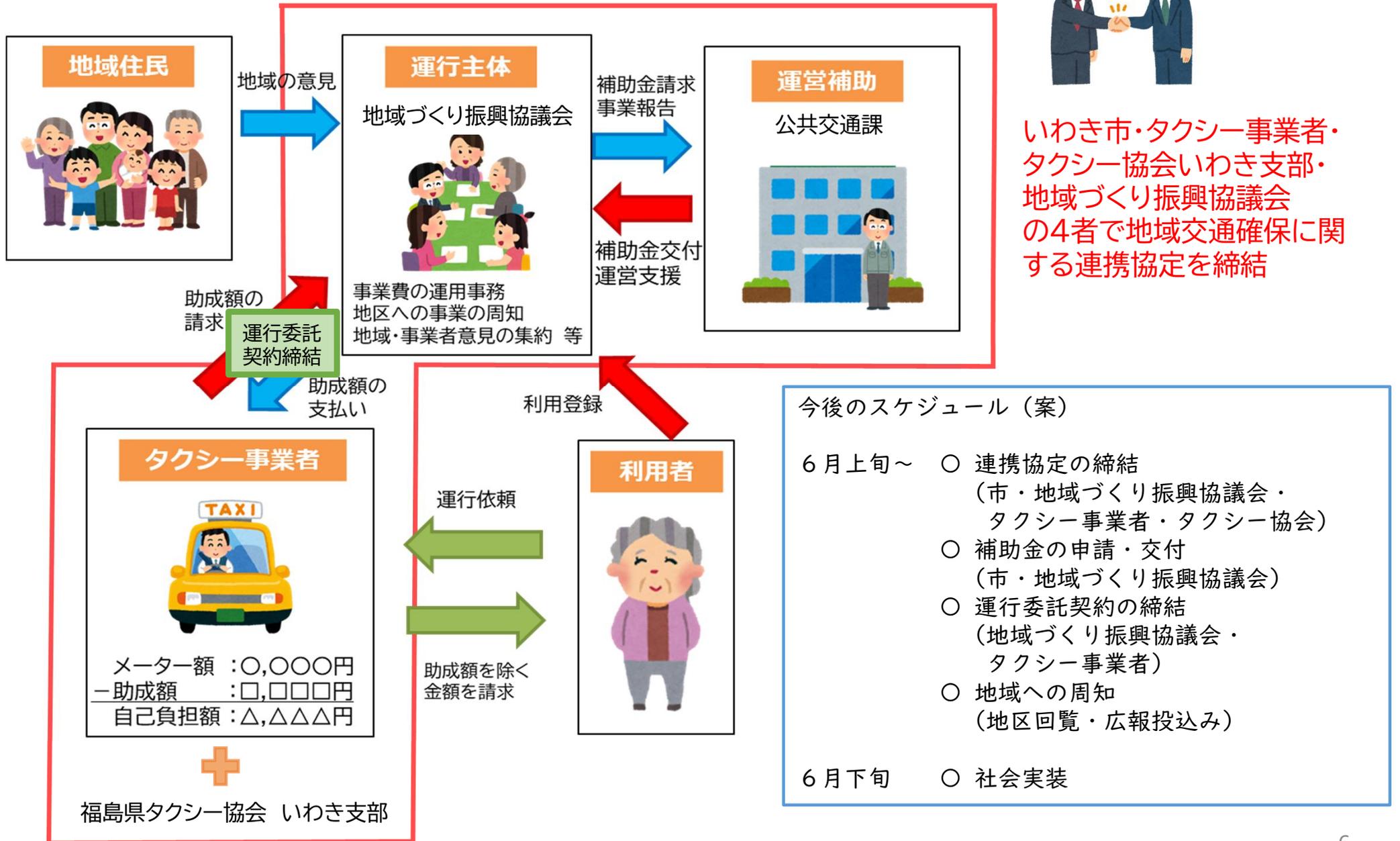


昨年度の実証を比較し、登録者1人あたり年間平均助成額が1,556円、地区外の1回あたりの平均助成額が409円減





各関係団体の役割



いわき市・タクシー事業者・
タクシー協会いわき支部・
地域づくり振興協議会
の4者で地域交通確保に関
する連携協定を締結



[報告事項]

- (1) 「いわき都市圏総合交通戦略」における個別施策事業の進捗状況について**

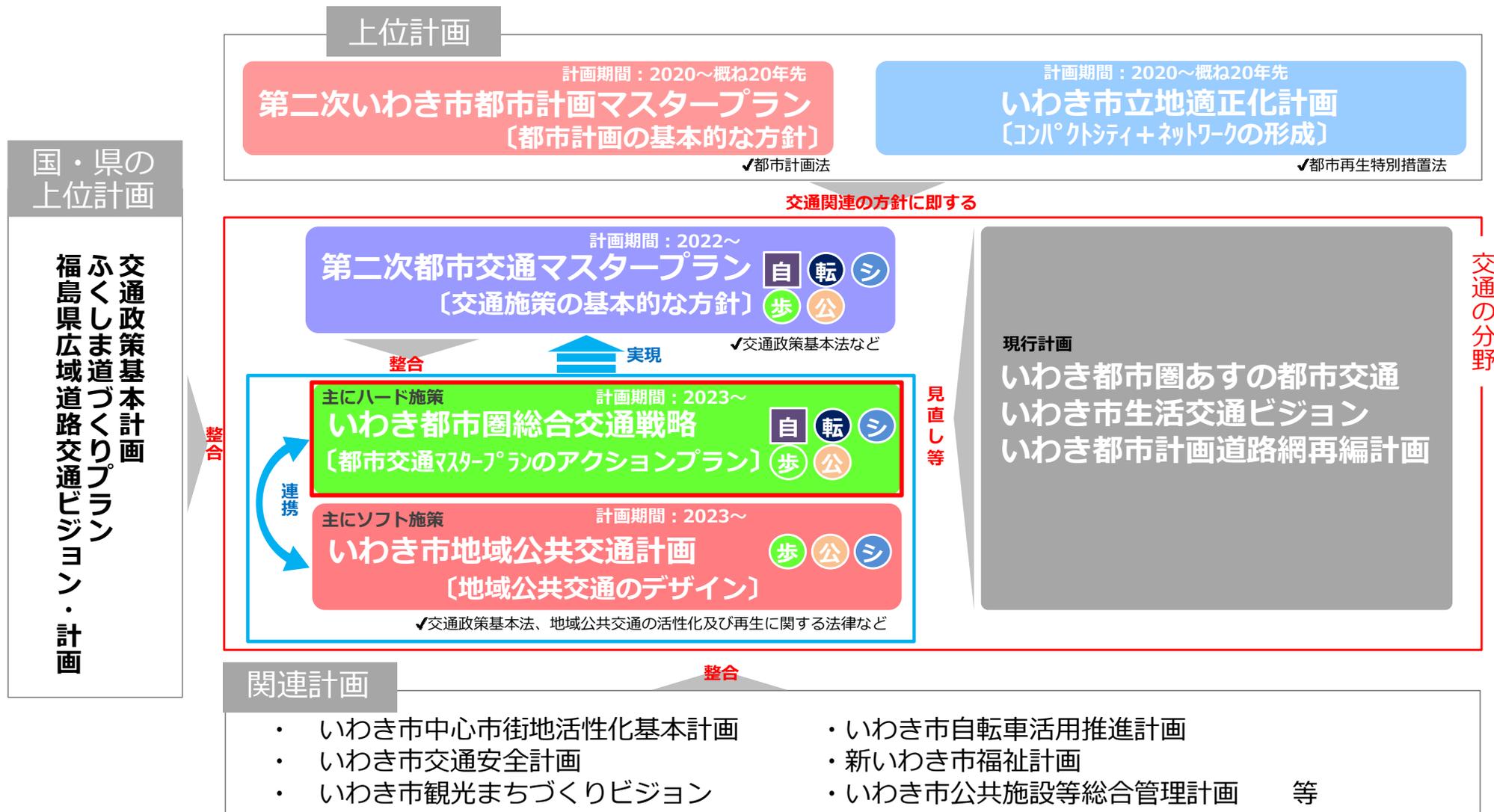




いわき都市圏総合交通戦略の位置づけ



- ▶ 本計画は、第二次都市交通マスタープラン（令和4年8月策定）における都市交通の目標や基本方針などと整合を図りながら、将来都市像であるネットワーク型コンパクトシティを都市交通の面から推進するため、アクションプランとして策定したもの（令和5年3月）





<まちなか居住区域を有する**主要な市街地**を対象>

【戦略Ⅰ】基幹的交通軸の強化によるまちなかへの 居住・来訪しやすさの向上

- 主要な市街地間において、基幹バス路線や都市計画道路を中心とする道路ネットワークの充実・強化を図る
- 市街地内では、駅前広場などの交通結節点の機能強化、居心地がよい魅力的な歩道空間の創出、安全で快適な自転車走行空間の形成などに取り組む

<**主要な市街地以外**（周辺の拠点や都市圏間）を対象>

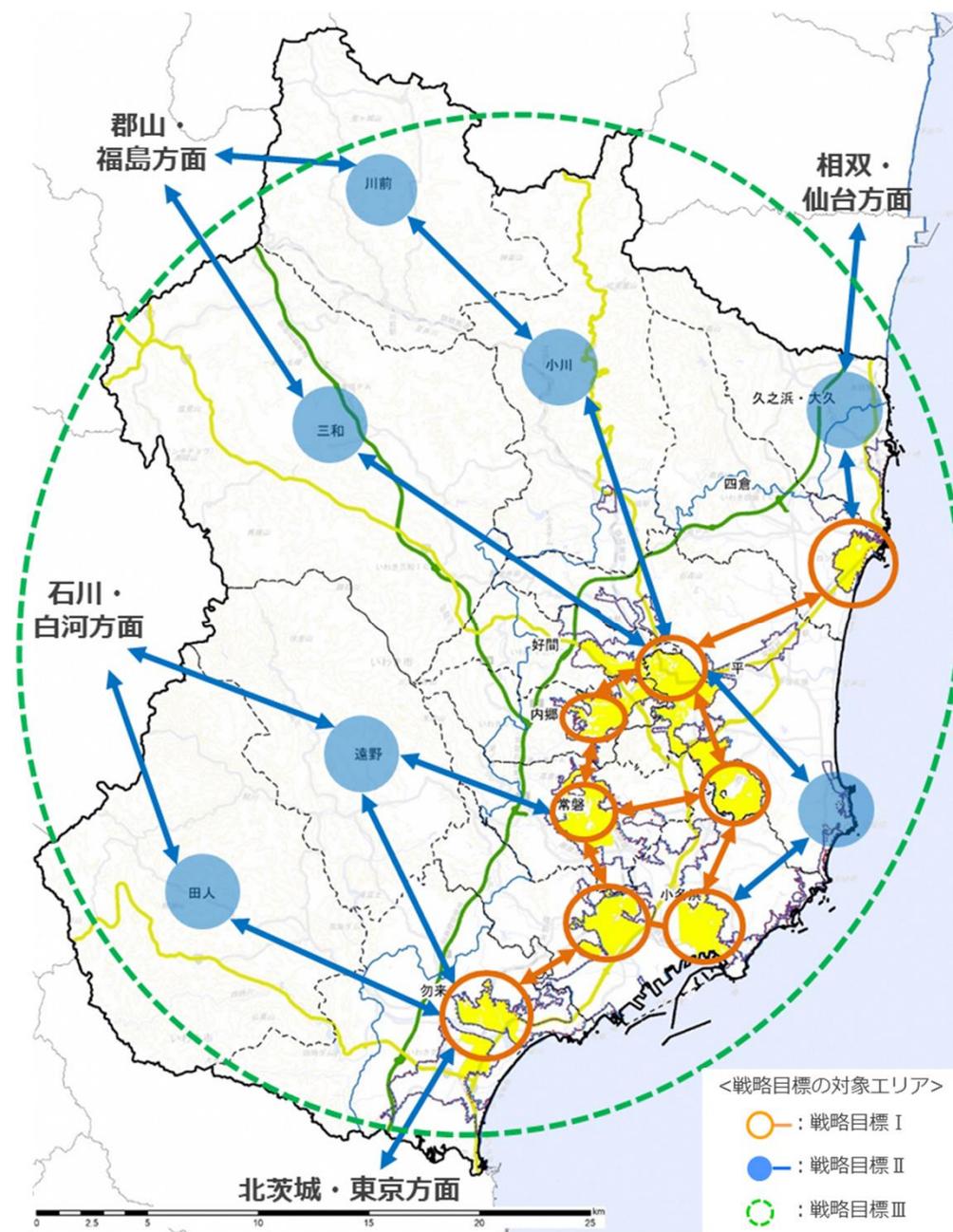
【戦略Ⅱ】市内の広域連携を実現するネットワーク の形成

- 主要な幹線道路による広域道路ネットワークの構築や災害に強い強靱な道路ネットワークの構築を図る
- 地域の特性に応じた地域内交通の確保に合わせ、公共交通を利用した円滑な移動に資する交通拠点の整備・充実に取り組む

<**都市圏全体**を対象>

【戦略Ⅲ】先端技術を活用した環境にやさしく シームレスな社会の実現

- 環境配慮型車両の導入促進やシェアリングエコノミーの推進などにより、環境にやさしいシームレスな交通システムの構築に取り組む
- 新技術に対応した道路整備や、先端技術を活用した道路維持管理などにより道路交通サービスの高度化・適正化に取り組む





戦略 I における主な取り組み



個別施策事業	事業主体	進捗状況との差	実施時期				
			前期			中期	後期
			(~2023)	(~2024)	(~2025)	(~2028)	(~2032)
基幹バス路線の交通円滑化対策							
十五町目若葉台線	市	当初策定		調査検討・実施			
		進捗状況	検討				
都市計画道路等の整備・交差点改良							
国道6号常磐BP (林城～飯田間)	国	当初策定		検討・実施			
		進捗状況	検討				
交通結節点の強化							
湯本駅前広場の再整備	市	当初策定		調査検討・実施			
		進捗状況	実施				
居心地がよい魅力的な歩道空間の創出							
ウォークアブル空間の整備 (いわき駅周辺)	県、市、 民間事業者	当初策定		調査検討・実施			
		進捗状況	調査検討	実施			

検 討：内部検討、関係機関との調整等
 調査検討：設計前の基礎調査等
 実 施：設計、工事着手等



戦略 I における主な取り組み



個別施策事業	事業主体	実施時期					
		進捗状況との差	前期			中期	後期
			(~2023)	(~2024)	(~2025)	(~2028)	(~2032)
安全で快適な自転車走行空間の形成							
自転車走行レーンの整備	市	当初策定	調査検討・実施				
		進捗状況	実施				
無電柱化の推進							
(都) 搔槌小路幕ノ内線 (柳町工区)	市	当初策定	実施				
		進捗状況	実施				
(都) 搔槌小路幕ノ内線 (旧城跡工区)	市	当初策定	実施				
		進捗状況	実施				
県道小名浜平線 (花畑工区)	県	当初策定	実施				
		進捗状況	検討	実施			
国道6号	国	当初策定	調査検討・実施				
		進捗状況	調査検討				

検 討：内部検討、関係機関との調整等
 調査検討：設計前の基礎調査等
 実 施：設計、工事着手等



戦略Ⅱにおける主な取り組み



個別施策事業	事業主体	実施時期					
		進捗状況との差	前期			中期	後期
			(~2023)	(~2024)	(~2025)	(~2028)	(~2032)
広域道路ネットワークの形成							
国道6号勿来バイパス	国	当初策定		実施			
		進捗状況		実施			
国道6号常磐BP (林城～飯田間)	国	当初策定		調査検討・実施			
		進捗状況		検討			
国道49号北好間改良	国	当初策定		実施			
		進捗状況		実施			
小名浜道路整備	県	当初策定		実施			
		進捗状況		実施			

検 討：内部検討、関係機関との調整等
 調査検討：設計前の基礎調査等
 実 施：設計、工事着手等



戦略Ⅱにおける主な取り組み



個別施策事業	事業主体	実施時期					
		進捗状況との差	前期			中期	後期
			(~2023)	(~2024)	(~2025)	(~2028)	(~2032)
災害に強い道路ネットワークの形成							
法面对策	国、県、市	当初策定			実施		
		進捗状況	実施				
道路冠水対策	国、県、市	当初策定			実施		
		進捗状況	実施				
生活道路等の危険の解消							
いわき上三坂小野線（滝工区）	県	当初策定		実施			
		進捗状況	実施				
搔槌小路・上柳生線	市	当初策定		実施			
		進捗状況	実施				
清水・空木線	市	当初策定		実施			
		進捗状況	実施				
市道改良・舗装整備	市	当初策定			調査検討・実施		
		進捗状況	実施				

検 討：内部検討、関係機関との調整等
 調査検討：設計前の基礎調査等
 実 施：設計、工事着手等



戦略Ⅲにおける主な取り組み



個別施策事業	事業主体	実施時期					
		進捗状況との差	前期			中期	後期
			(~2023)	(~2024)	(~2025)	(~2028)	(~2032)
環境にやさしくシームレスな交通システムの構築							
IoT×グリーンスローモビリティ実証事業	市	当初策定			調査検討・実施		
		進捗状況	検討				
カーシェアリングの導入	市、民間	当初策定			調査検討・実施		
		進捗状況	実施				
小名浜港CNP（カーボンニュートラルポート）形成の推進	県	当初策定			調査検討・実施		
		進捗状況	調査検討				
いわき版MaaS推進事業	市、交通事業者他	当初策定			実施		
		進捗状況	実施				
道路交通サービスの高度化・適正化							
データドリブンによる交通サービスの高度化	市、交通事業者他	当初策定			実施		
		進捗状況	調査検討	実施			

検 討：内部検討、関係機関との調整等
 調査検討：設計前の基礎調査等
 実 施：設計、工事着手等



[報告事項]

**(2) 地域交通にかかる各地区等における
取組状況について（令和6年度の結
果と令和7年度の予定）**



(2)ア 小名浜・常磐地区



1 移動手段の構築に向けた令和6年度の取組み

令和6年度は地域の検討部会及びいわき都市圏総合都市交通推進協議会においてアドバイザーを務める福島大学吉田教授と共に検討を実施

【地域ワークショップの開催】

地域のまちづくり団体、福祉関係者、高校生、商工業関係者等を交え、公共交通に関するワークショップを開催。

- ・地域の交通に関する現状 ・現状交通に関する改善方策 等 について意見交換

(参加者の声)

- ・スーパーや総合病院、専門医院等を循環するバスがあると良い
- ・曜日によって地区を変え、相乗り交通を導入して欲しい

【地域住民を対象としたアンケートの実施】

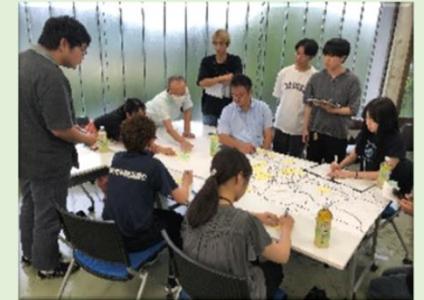
各地区に居住する世帯主を対象とし、無作為に抽出した各地区1,300世帯にアンケートを郵送

	郵送による回答	WEB回答	合計
小名浜地区	441	98	539
常磐地区	621	80	701
合 計	1,062	178	1,240

小名浜地区



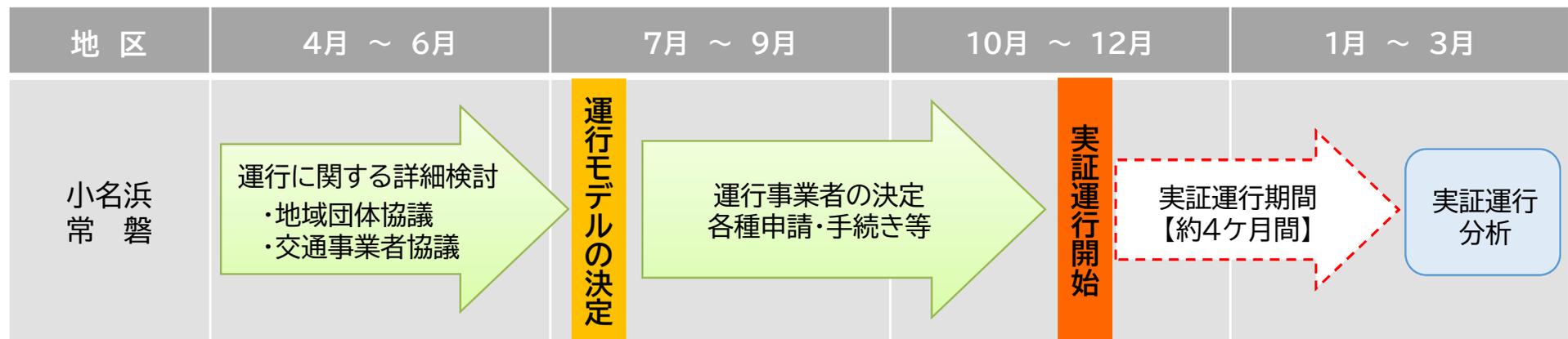
常磐地区



(アンケート結果概要)※小名浜・常磐地区共通

- ✓ 日常の移動については地域住民の8割以上が自家用車(自分で運転・送迎)による移動となっており、公共交通の利用者はごく一部に限られる。
- ✓ 地域内における買物、通院等の移動は日常的に存在している。
- ✓ 高齢者は免許返納について関心は高いが、実行には移せていない。

2 令和7年度事業スケジュール

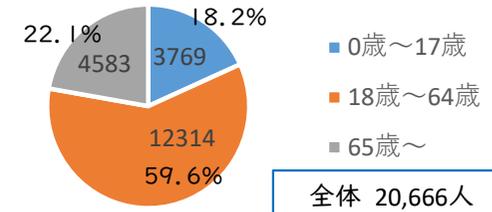


1 検討の背景等

本市の主要な都市拠点であるとともに、都市の骨格軸の形成を強化するため、**泉地区、及び勿来地区のまちなか居住区域内等の域内移動手段の構築**を図るもの。

【泉地区の現状・課題】

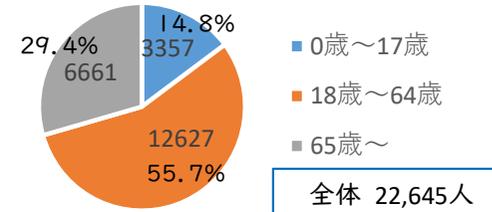
- ・ 泉駅と小名浜方面を結ぶ路線バス以外の移動手段が乏しく、**域内の移動が困難な状況**。
- ・ 泉ヶ丘、葉山、もえぎ台など**高台に位置する人口集積地**が点在。
- ・ 令和6年4月ダイヤ改正にて泉地区内を運行していた『**泉市内循環**』系統が**廃止**している。
- ・ 通勤・通学時間帯は泉駅周辺にて**送迎による渋滞**が発生。
- ・ 福祉事業者にて泉ヶ丘に居住する高齢者を対象に買物支援を実施



▲泉地区(まちなか)における人口構成

【勿来地区の現状・課題】

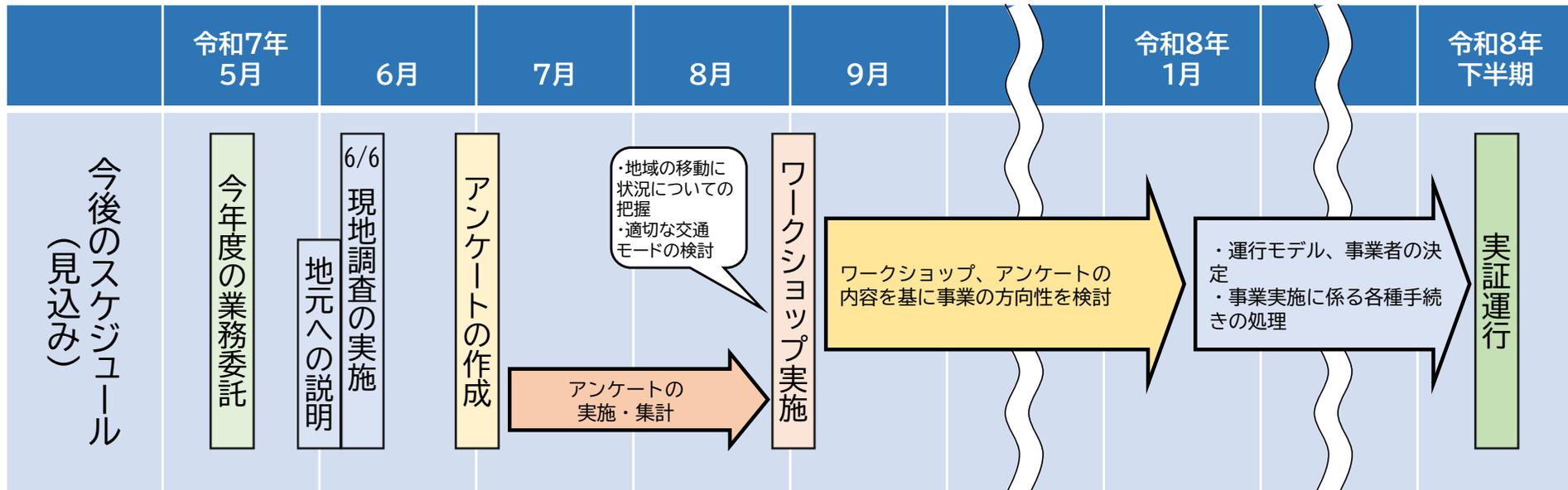
- ・ 市街地(駅前)へ向かう**路線バスの経路・本数**ともには他地区と比べ少ない。
- ・ バス路線『**川部循環**』系統は**運行本数が少ない**こと(内回り2本、外回り3本)に加え、**路線延長が長大**であることから、移動の足としての利便性が低い状況。
- ・ 拠点間を結ぶ路線については、**鉄道(常磐線)のみ**である。



▲勿来地区(まちなか)における人口構成

2 令和7年～8年度事業スケジュール

※学術機関に委託予定





(2)ウ 小川地区



1 小川地区 域内交通確保実証事業

- 令和6年度の検討状況
 - ・ 福島高専へ委託し、産学官民連携の検討を実施
 - 地区の公共交通の課題や利用状況を聞き取り、来年度の実証運行に向けた方向性を決めるワークショップを実施



小川地区の現状(R6.4.1)

人口:6,243人
65歳以上の人口:2,521人 高齢化率:40%

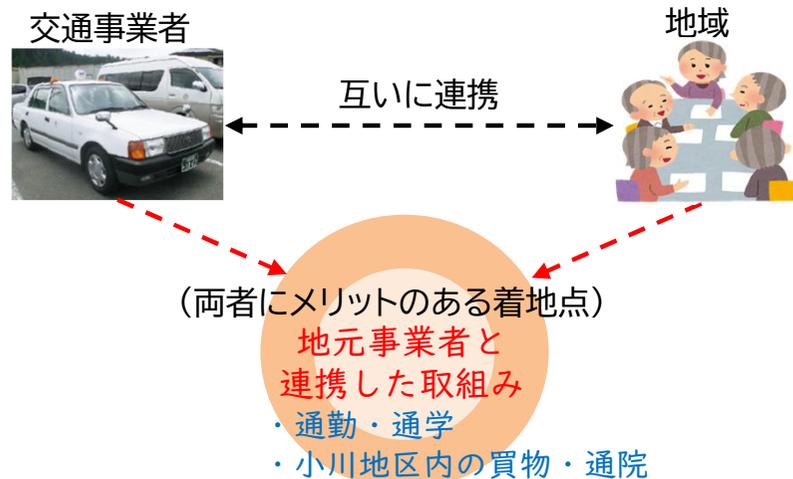


(参加者の声)

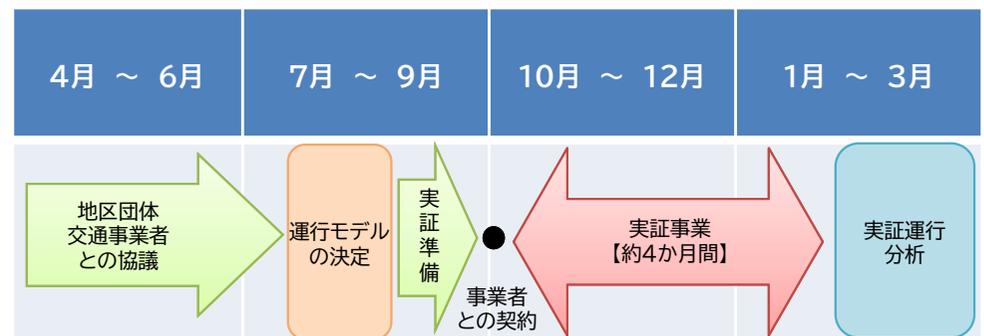
- ・ 地区内に足がなくて困っている方は多数いる。そういう方は無理して車の運転を続けており、事故を起こしてしまわないか心配。
- ・ タクシーは、費用負担が大きく平窪まで行くのに片道3,000円かかる。

【実証運行の方向性】

ニーズ、コスト、持続性を考慮し、既存の交通事業者と共存可能な大量輸送モード以外の小回りの利くデマンド型の移動手段の導入が現実的



2 令和7年度事業スケジュール



定額タクシーの実証事業

高齢者等の移動困難者の日常生活に最低限必要な移動手段として、既存のタクシー事業と連携した地域主体の取組みの実証事業を実施。(R6年度)

1 制度内容

「利用登録証」を持っている人がタクシーを利用した時の料金の一部(1回の利用につき、1,000円(地区内)or2,000円(地区外・土日祝のみ)を超える額)を市が助成。

2 対象者

遠野地区に居住する15歳(高校生)以上の方

3 利用登録証の交付

電話、若しくは電子申請により、利用登録後、郵送交付。

4 事業期間

令和6年9月1日～令和7年2月28日(6カ月間)

5 助成内容

	遠野地区内(全日)	遠野地区外(土日祝のみ)
助成額	1回 <u>1,000円</u> を超える額	1回 <u>2,000円</u> を超える額
利用回数上限	なし	
事前予約	不要	
利用時間	午前8時～午後5時	
対象施設	遠野地区全域 土日祝の地区外移動は、常磐・勿来地区の商業施設、医療機関、金融機関、公共機関	

1 利用登録状況

- ・タクシー利用登録者数は全体で88人

2 利用実績

① タクシー利用回数と金額

- ・総利用回数は450回
- ・利用金額は平均約2,881円

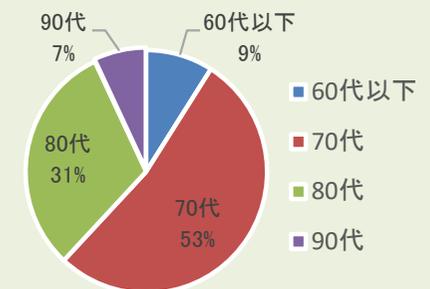
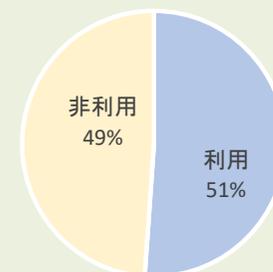
▼主な目的地

- | | |
|-------------|-------------|
| (地区内) | (地区外) |
| ・小松医院 | ・湯本駅 |
| ・上遠野バス停 | ・植田駅 |
| ・中山バス停 | ・マルト中岡店 |
| ・こじま内科 | ・セブンイレブン中岡店 |
| ・ブイチェーン | |
| ・ひまわり信用金庫 | |
| ・遠野支所 | |
| ・セブンイレブン遠野店 | |



② 利用特性

- ・全登録者数88人の内、実利用者数は45人
- ・実利用者45人の年齢構成は、70歳代が5割以上



定額タクシーの実証事業

高齢者等の移動困難者の日常生活に最低限必要な移動手段として、既存のタクシー事業と連携した地域主体の取り組みの**実証事業を実施**。(R5～R6年度)

1 制度内容

「利用登録証」を持っている人がタクシーを利用した時の料金の一部
 (R5年度:1回の利用につき、1,000円を超える額
 R6年度:1回の利用につき、1,000円or1,500円を超える額)を市が助成。

2 対象者

久之浜・大久、四倉地区に居住し、次のいずれかに該当する方
 ア 65歳以上の方 イ 運転免許自主返納者

3 利用登録証の交付

電話、若しくは電子申請により、利用登録後、郵送交付。

4 事業期間

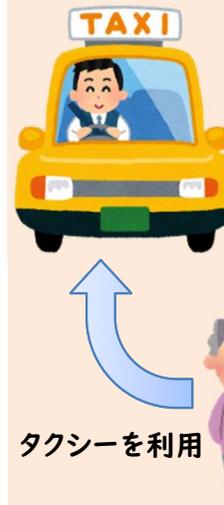
R5年度:令和6年1月22日～令和6年3月17日(約2カ月間)
 R6年度:令和6年11月1日～令和7年2月28日(4カ月間)

5 助成内容

	R5年度	R6年度	
助成額	1回1,000円を超える額	メーター料金3,000円未満 1回 <u>1,000円</u> を超える額	メーター料金3,000円以上 1回 <u>1,500円</u> を超える額
利用回数上限	16回/月		
事前予約	不要		
利用時間	午前8時～午後4時		
対象施設	久之浜・大久地区及び四倉地区内の自宅、商業施設、医療・金融・公共機関		

【R6年度】
利用のイメージ

※自己負担額を超える金額を市が助成



運賃 3,000円未満

メーター額 : 2,500円
 - 市からの助成額 : 1,500円

自己負担額 : 1,000円

運賃 3,000円以上

メーター額 : 4,000円
 - 市からの助成額 : 2,500円

自己負担額 : 1,500円

R5年度実証において、特定の利用者へ補助が集中していたことから、R6年度は**助成額を変更**して実証事業を実施。



(2)才 四倉、久之浜・大久地区



実証結果

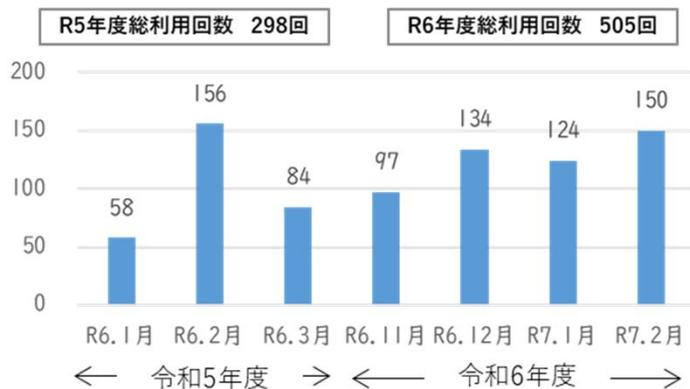
1 利用登録状況

- ・ タクシー利用登録者数は全体で130人 (R5:115人)
- ・ 年代別では、80歳代が5割以上

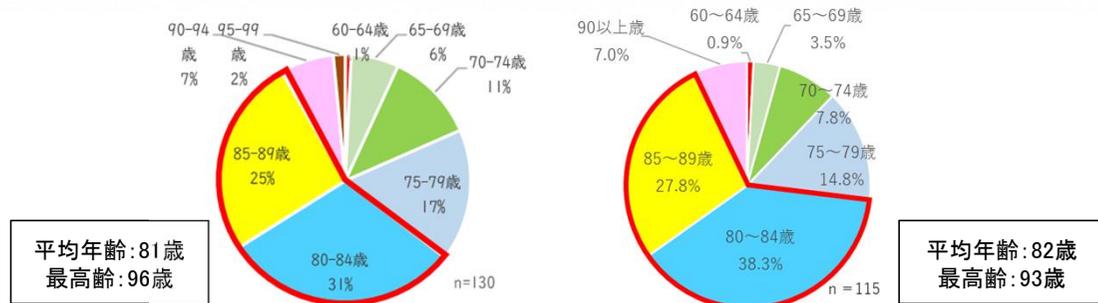
2 利用実績

① タクシー利用回数と金額

- ・ 総利用回数は505回 (R5:298回)
- ・ 利用金額は平均約2,449円 (R5:平均約2,560円)
- ・ 総助成額は678,940円 (R5:464,960円)



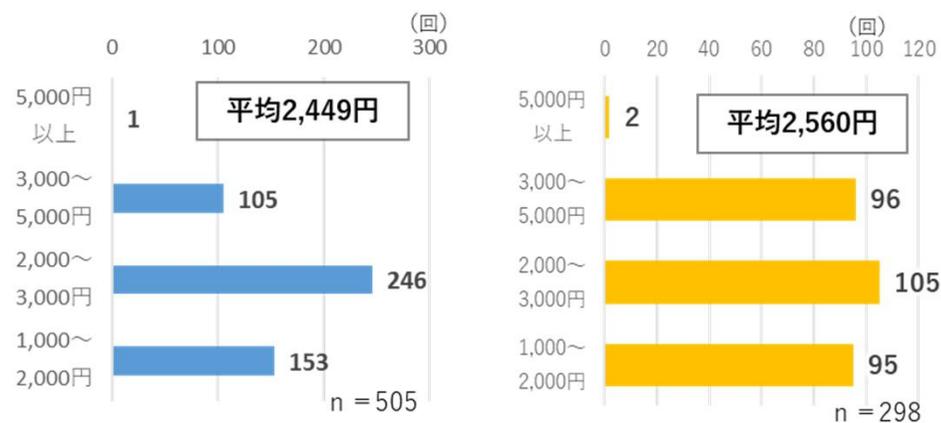
▲月別タクシー利用実績



▲登録者の年齢割合 左R6年度 右R5年度

平均年齢:81歳
最高齢:96歳

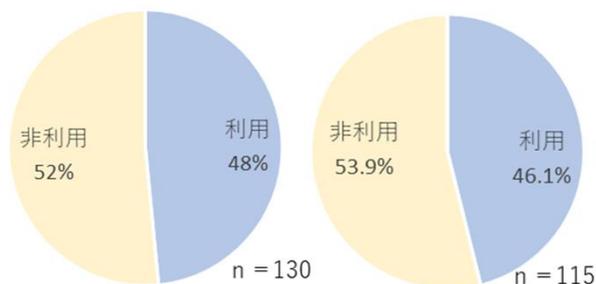
平均年齢:82歳
最高齢:93歳



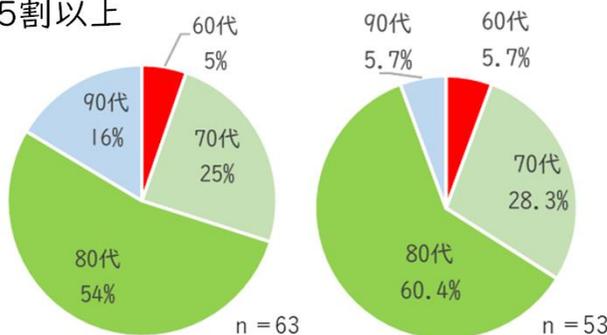
▲タクシー利用金額構成 左R6年度 右R5年度 (金額は補助適用前の実際料金)

② 利用特性

- ・ 全登録者数130人の内、実利用者数は63人
- ・ 実利用者63人の年齢構成は、80歳代が5割以上



▲登録者のタクシー利用割合 左R6年度 右R5年度



▲実利用者の年齢割合 左R6年度 右R5年度

▼主な目的地 (上位10位) R6年度

順位	利用回数	行先	大字
1	21	マルト草野店	平下神谷
1	21	えじり整形外科	平下神谷
3	17	マルト四倉店	四倉町
4	15	額賀医院	四倉町
5	11	四ツ倉駅	四倉町
6	10	長瀬内科	上仁井田
7	9	西山眼科	四倉町
8	7	木田医院	四倉町
9	5	菅波医院	四倉町
9	5	四倉支所	四倉町



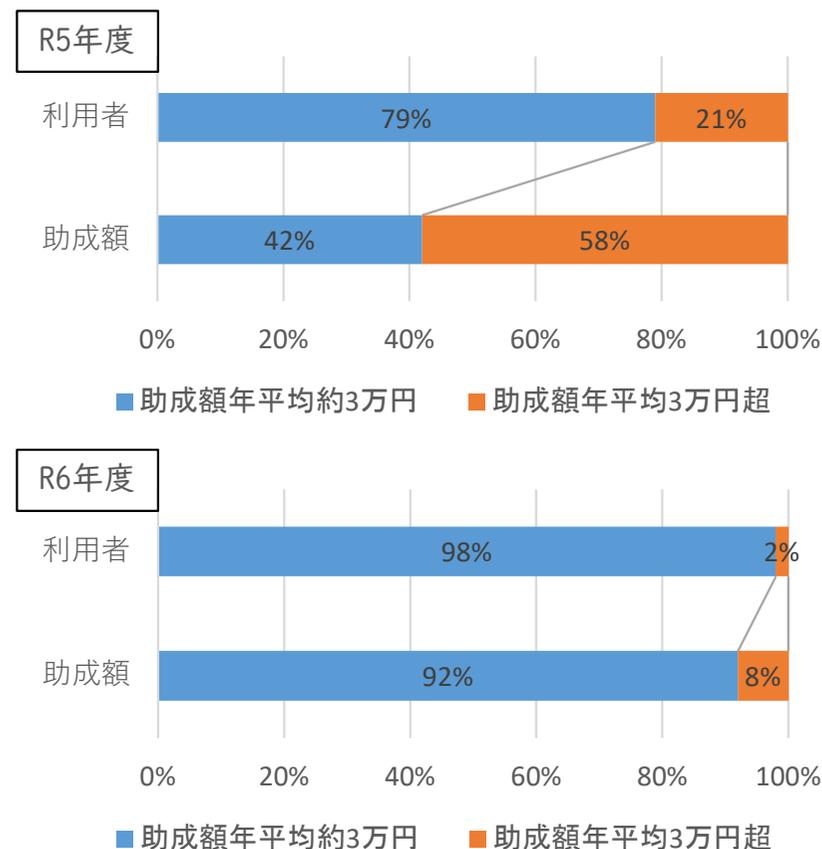
(2)才 四倉、久之浜・大久地区



R5・6年度実証結果の年間換算

	R6	R5
自己負担額 ・メーター料金 1,000～3,000円	1,000円	
自己負担額 ・メーター料金 3,000円超	1,500円	1,000円
利用可能回数	16回	
利用1回あたり 平均利用額	2,449円	2,560円
利用1回あたり 平均助成額	1,344円	1,560円
年間助成額見込	2,036,820円	3,030,613円
利用者1人あたり 年間平均助成額	32,330円	57,181円
登録者1人あたり 年間平均助成額	15,668円	26,361円

利用者1人当たりの年間助成額を少ない方から合計していった
約3万円となる利用者の割合・助成額



- R6年度は、**利用1回あたりの平均助成額、利用者・登録者1人あたりの年間平均助成額**が縮減された。
- 特定の利用者への助成の集中が低減され、**利用者助成額の平準化**が図られた。



実証の結果、地域に受け入れられる移動手段として効果を発揮し、持続可能なものと考えられることから、**R6年度実証と同様の内容で、R7年度上期の社会実装に向け、運営主体等について調整中**

(2)カ 渡辺町、江名、川部、山田地区



1 中山間地域の移動手段構築に係る検討

検討の背景

- ・令和6年4月に運転手不足が原因で路線バスが大幅減便・廃止となり、中山間地域及びその縁辺部においてもその影響が大きくなっている。
- ・そのため、交通不便を要因とする交通弱者の足の確保が急務である。

対象地域

渡辺町/江名
川部・沼部・三沢・山玉・瀬戸（旧川部村） /山田町

各地区の現状(R5.4.1)

川部・山田地区	小名浜地区
人口:4,699人	・江名 人口:2,473人
65歳以上の人口:1,894人	人口:1,013人
高齢化率:40%	高齢化率:41%
	・渡辺町 人口:1,793人
	65歳以上の人口:595人
	高齢化率:33%

いわき市の高齢化率
31%(R5.1.1時点)

各地区の特徴

- ・バス路線があるが本数が少なく、空白となっている時間帯が多い
- ・バス停まで距離のある、また、バス停までの道のりが坂道となっている地域が多い
- ・場所によっては公共交通機関が全く通っていない区域がある
- ・いわき市の平均よりも高齢化率が高く今後も増加する見込み

委託内容(案) 委託先:学術機関(予定)

●産学官民の連携による公共交通システムの構築

① 現地調査

- ・地域特性の調査(住宅の分布状況、道路の起伏の状況等)
- ・既存交通の運行状況、利用状況等の調査
- ・地域への聞き取り



② 地域住民との勉強会・意見交換会(ワークショップの開催)

- ・地域住民への勉強会(公共交通に対する理解を育む)
- ・地域における移動の実態(移動に関する不満等)
- ・運行案に関する意見交換



③地域にとって望ましいと考えられる地域交通の案の作成

- ・地域、交通事業者等の協議のうえ、運行モードを提案
- ・詳細な運行内容については別途協議を進める

2 令和7年度事業スケジュール ※全地区同じ



実証運行へ



(2)キ 夜間時間帯における路線バス運行実証事業



1 実証運行について

- 当協議会では、新常磐交通㈱に運行を委託し、「夜間時間帯における路線バス運行実証事業（常交おかえりバス）」を実施し基幹バス路線における夜間時間帯の市民の移動ニーズを把握するため、令和7年1月～3月にかけて実証運行を実施しました。
- 当該実証運行では、一定数の利用者が確認されたことや利用者アンケートを実施したところ運行に対し好意的な意見が多く、夜間時間帯の重要な移動手段であると確認されたことから、同社では令和7年4月1日のダイヤ改正において、実証運行を行った一部の路線（小名浜⇒平、平⇒いわきニュータウン）について、社会実装（増便）することとしました。

2 運行結果について

① 館の腰→イオンモール→鹿島SC→いわき 19:50発

路線	運行日数	利用者数		
		延べ	平均(便)	最大/最小(便)
館の腰→イオンモール→鹿島SC→いわき	61日間	134人	2.2人	8人/0人

② いわき→高専前→飯野→中央台 21:00発

路線	運行日数	利用者数		
		延べ	平均(便)	最大/最小(便)
いわき→高専前→飯野→中央台	61日間	649人	10.6人	28人/1人

③ ラパーク→鹿島SC→イオンモール→小名浜 21:50発

路線	運行日数	利用者数		
		延べ	平均(便)	最大/最小(便)
ラパーク→鹿島SC→イオンモール→小名浜	61日間	26人	0.4人	4人/0人

3 令和7年4月1日から社会実装されたダイヤについて

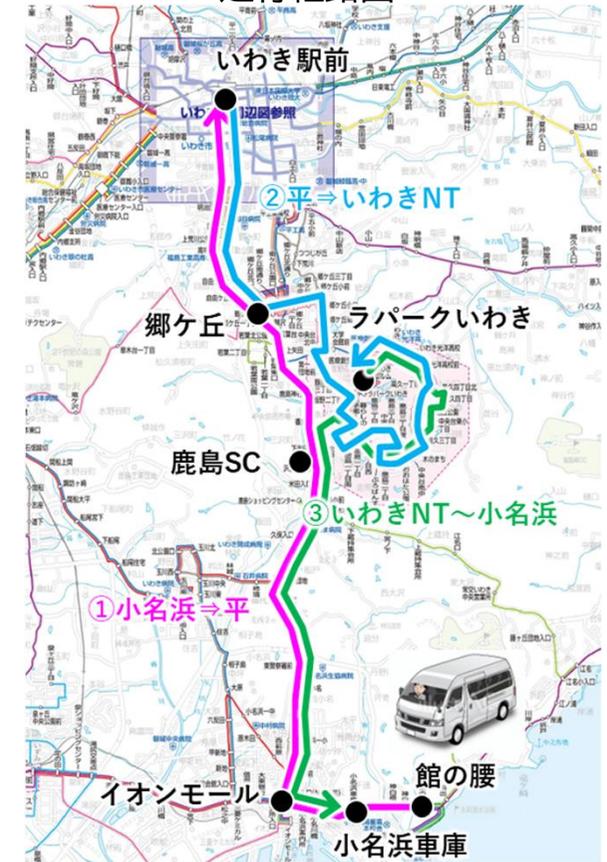
① 小名浜→イオンモール→鹿島SC→いわき 19:50発

令和7年4月1日 ダイヤ改正	・館の腰（19:50発）～イオンモール（20:01）～鹿島SC（20:16）～いわき駅前（20:42着） ※土日祝日を除く、平日のみの運行
-------------------	--------------------------------------------------------------------------

② いわき→高専前→飯野→中央台 21:15発

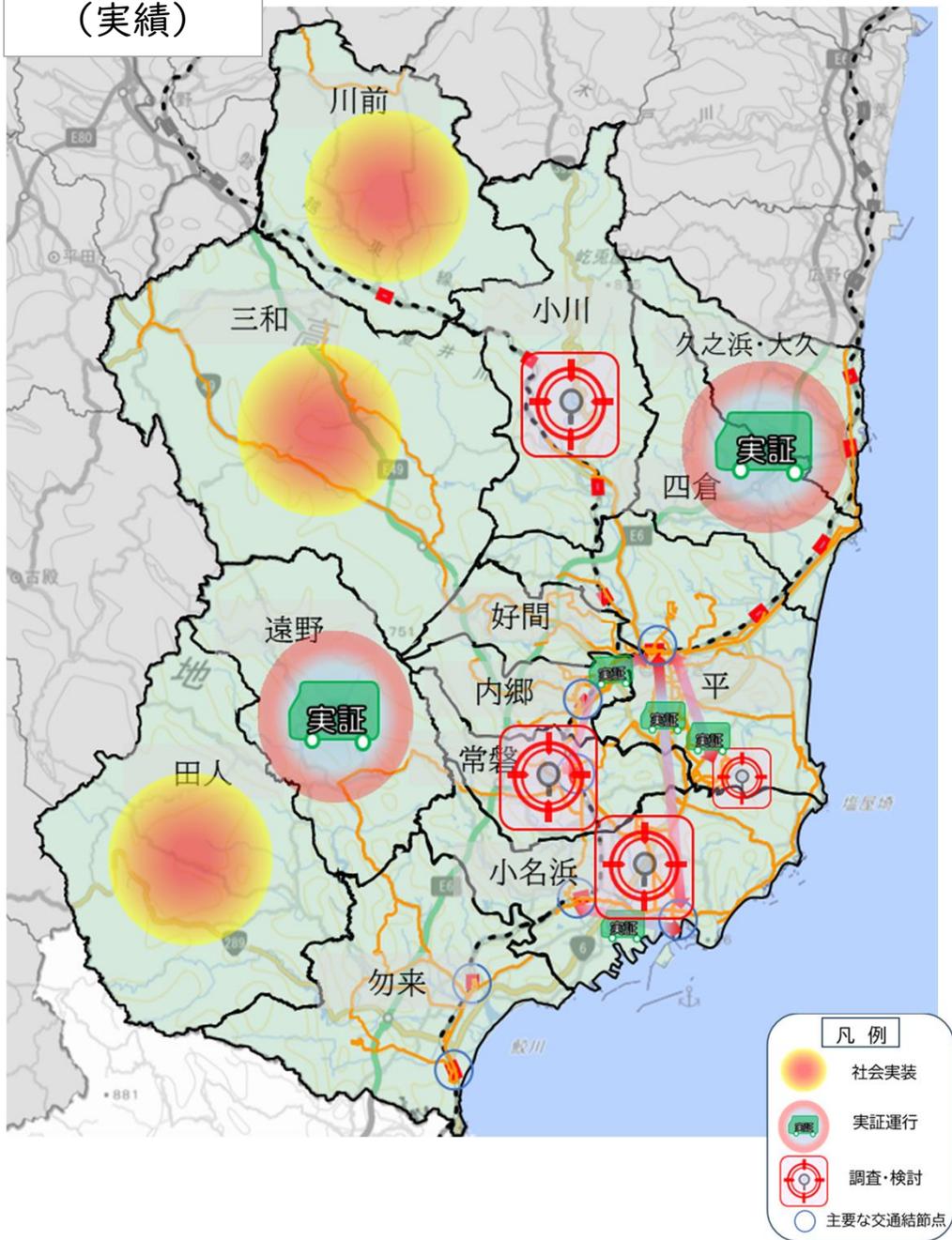
令和7年4月1日 ダイヤ改正	・いわき駅前（21:15発）～高専前（21:23）～中央台北中（21:36）～ラパークいわき（21:59着） ※土日祝日を除く、平日のみの運行
-------------------	----------------------------------------------------------------------------

運行経路図





令和6年度 (実績)



令和7年度 (計画)

