

福島県避難地域広域公共交通網形成計画

平成30年3月

福島県

目次

第1章 計画の位置づけ	1
1. 計画の主旨と背景	1
2. 計画の策定体制	2
3. 計画の位置づけ	4
4. 本計画における公共交通の定義と検討内容	4
5. 本計画における公共交通の定義と計画における位置づけ	5
6. 本計画で位置づける復興拠点（避難地域 12 市町村）	7
7. 福島県避難地域 12 市町村及び周辺市町村に立地する関連施設と移動需要の変化	7
8. 現状の問題と課題	15
9. （参考）住民・関係機関アンケート調査実施概要	43
10. 公共交通に関する現況及び課題	44
11. 公共交通の必要性	59
第2章 計画の区域と期間	63
1. 計画の対象区域	63
2. 計画の期間	64
第3章 地域の目指すべき将来像	66
1. 上位計画における公共交通の果たす役割	66
2. アンケート結果における公共交通の果たす役割	67
第4章 計画の基本方針	68
第5章 計画の目標	69
第6章 目標を達成するために行う事業	72
1. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体・評価指標	72
第7章 達成状況の評価	105
1. 実施体制	105
2. 実施評価スケジュール	106
3. 目標とする評価指標	107
第8章 その他必要と認める事項	121
1. 避難地域特有の課題の整理	121
2. 将来において維持・運営が可能な公共交通網の構築について	121

第1章 計画の位置づけ

- 福島県避難地域の広域的な交通ネットワークの構築を目的に、避難指示解除や復興拠点の整備状況、帰還人口の見通し等、復興進展に沿った地域公共交通体系を構築するために本計画を策定します
- 避難地域 12 市町村とその周辺の中核都市※を計画対象区域とし、広域的にカバーする公共交通ネットワークの構築や公共交通ネットワークと市町村内交通との結節方法を検討します

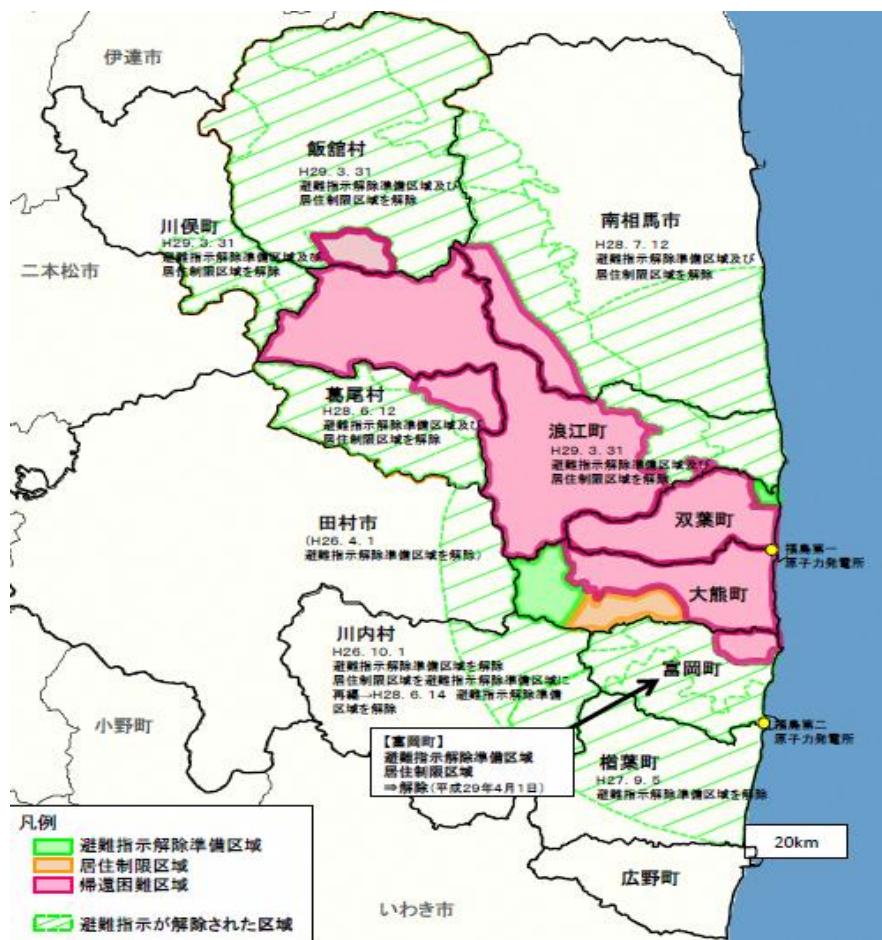
※次頁参照

1. 計画の主旨と背景

福島県避難地域では、現在でも震災・原発事故による避難生活を余儀なくされている住民が多く、既往のバス路線や生活施設が休止となっている現状もある中、避難指示解除が順次進んでおり、平成 29 年 3 月～4 月にかけては飯館村、川俣町、浪江町、富岡町の帰還困難区域を除く地域が避難指示解除されました。

そのような中、同地域においては各市町村内の日常生活の移動手段の確保や避難元へ帰還された高齢者等の交通弱者のための移動手段の確保に加え、復興拠点間等を広域的に結ぶ交通ネットワークの構築が必要となっています。

福島県避難地域における避難指示区域の概念図

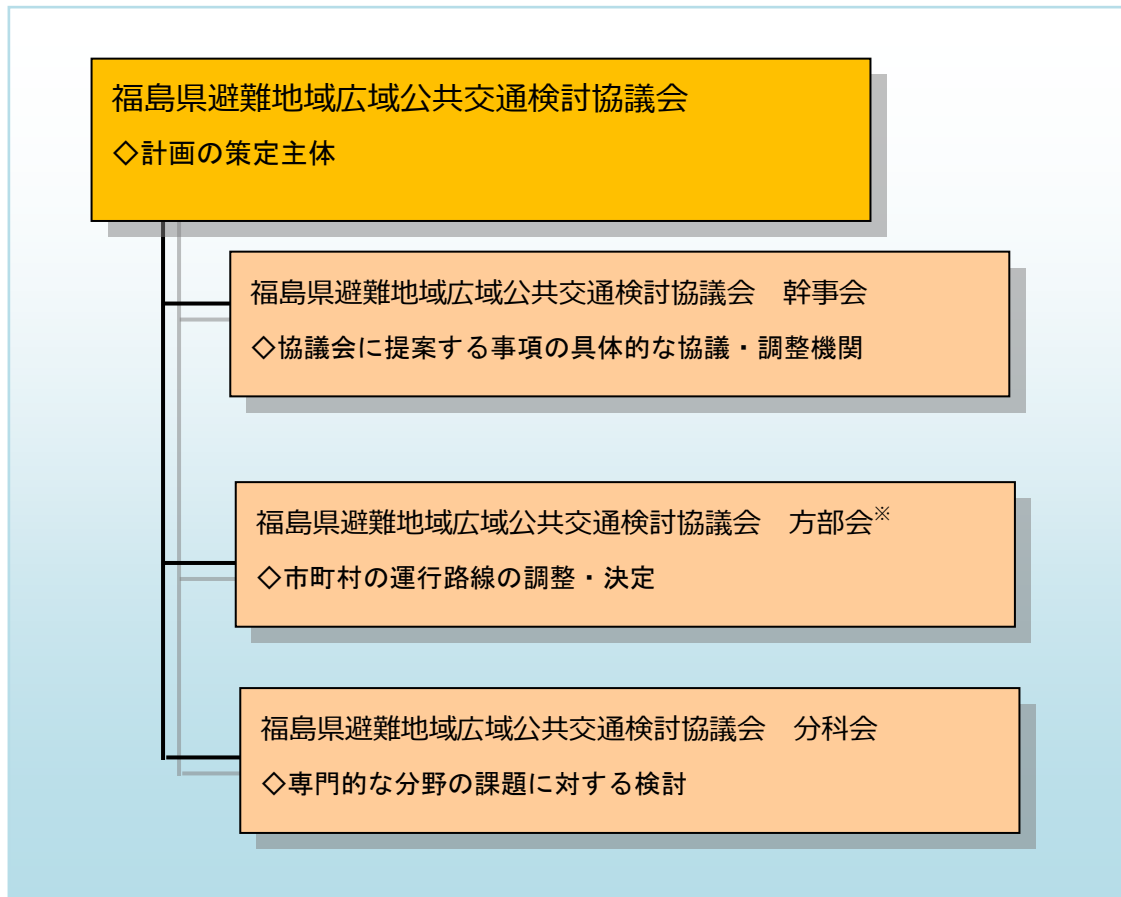


出典：福島県「ふくしま復興ステーション」
(平成 29 年 4 月 1 日時点)

2. 計画の策定体制

福島県では、住民の帰還やまちづくりを着実に進めるため、平成 28 年 5 月に「福島県避難地域広域公共交通検討協議会（法定協議会）」を設置し、避難地域 12 市町村及びその周辺の中核都市（以下「周辺中核都市」という。）を計画対象区域とした、広域的な地域公共交通の計画を検討することとしました。

本計画の策定体制と役割



※避難地域 12 市町村

- ・ 田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

※周辺中核都市

- ・ 福島市、郡山市、いわき市、相馬市

※方部会名及び当該地域（市町村）名

「県北・相双北部方部会」…南相馬市、飯館村、川俣町、浪江町、福島市、相馬市

「双葉南部方部会」…広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、いわき市

「阿武隈方部会」…田村市、葛尾村、川内村、郡山市

平成 28 年度から平成 29 年度の 2 力年にわたり、協議会を 2 回、幹事会を 3 回実施してきました。その後、平成 30 年 2 月～3 月にパブリックコメントを実施し本計画の策定に至りました。

協議会の開催概要

開催日	会議名	主な議題
平成 28 年 5 月 24 日 (火)	第 1 回 福島県避難地域広域 公共交通検討協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会規約について ・今後の進め方 ・調査事業の実施について
平成 28 年 7 月 27 日 (火)	第 1 回 福島県避難地域広域 公共交通検討協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県避難地域広域公共交通検討協議会の 論点について ・アンケートの実施について ・12 市町村の現状について
平成 28 年 11 月 28 日 (月)	第 2 回 福島県避難地域広域 公共交通検討協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県避難地域公共交通網形成計画の方向 性について ・アンケートの実施について ・今後のスケジュールについて
平成 29 年 1 月 26 日 (木)	第 3 回 福島県避難地域広域 公共交通検討協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県避難地域公共交通網形成計画骨子素 案について ・平成 29 年度計画路線の調整状況について ・その他(アンケート実施状況、幹事会規約、 スケジュール)
平成 29 年 7 月 25 日 (火)	第 2 回 福島県避難地域広域 公共交通検討協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県避難地域広域公共交通網形成計画骨 子案について ・今後の運行路線について
平成 30 年 2 月～3 月	パブリックコメントの実施	
平成 30 年 3 月	福島県避難地域広域公共交通 検討協議会(書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県避難地域広域公共交通網形成計画に ついて ・パブリックコメントの実施結果について

3. 計画の位置づけ

本計画である「福島県避難地域公共交通網形成計画」では、避難地域及び周辺中核都市における公共交通体系について、避難地域における通院・通学・買物等の日常生活の移動手段の確保や、避難先から避難元までの往来、福島イノベーション・コースト構想をはじめとする復興拠点までの来訪者の移動手段の確保等、避難地域 12 市町村の拠点間を広域的に連携しながら新たなコミュニティの形成と再生を支える持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的とします。



なお、計画策定に際しては、避難指示解除、復興拠点の整備状況及び帰還人口の見通し等、復興進展に合わせ適宜見直しを行っていくこととします。

4. 本計画における公共交通の定義と検討内容

- 本計画対象地域の公共交通を「広域公共交通・域内公共交通」と定義し検討を行います
- 本計画では「公共交通の確保」及び「広域公共交通と域内公共交通との結節方法」並びにそれらの支援のあり方について検討を行います

- ・本計画の対象地域における公共交通を「広域公共交通・域内公共交通」と定義し、主に「①広域公共交通の確保」、「②広域公共交通と域内公共交通との結節方法」及び「③1と2の支援のあり方」について検討を行います。
- ・①については避難地域 12 市町村を広域的にカバーする公共交通ネットワーク（広域公共交通）の確保を検討、②については公共交通ネットワークと市町村内における各地区と拠点（復興拠点等）とを結ぶ市町村内交通（域内公共交通）との結節方法、③については①・②に関する支援のあり方を検討し計画に位置づけます。
- ・③のうち域内公共交通の支援に関しては、市町村間公共交通との拠点での乗り継ぎ等の連携方策について検討を行うこととし、域内を運行する循環バス・デマンドタクシー等の運行計画自体については、各市町村が主体となって検討を行うものとします。
- ・なお、仙台圏・首都圏と周辺中核都市を結ぶ公共交通についても、広域公共交通との連携方策等の検討を併せて進めていきます。

5. 本計画における公共交通の定義と計画における位置づけ

公共交通	定義	交通手段
広域公共交通	◇周辺中核都市と避難地域 12 市町村の拠点間、及び避難地域 12 市町村の拠点間と他の避難地域 12 市町村の拠点間を結ぶ公共交通	都市間バス・路線バス等 
域内公共交通	◇避難地域 12 市町村の拠点と同一市町村内の各地区を結ぶ公共交通	循環バス、デマンドタクシー等 

- なお、本計画の公共交通ネットワークについては、「ふくしま復興再生道路」及び避難地域の復興に向けた拠点施設の整備進捗状況に併せ検討を進めるものとし（6～7 頁参照）。

広域公共交通・域内公共交通の定義



復興に向けた道路整備計画



出典：福島県

(※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点)

6. 本計画で位置づける復興拠点（避難地域 12 市町村）

- 本計画では、避難地域各地で進められている下表の復興拠点整備と連携し広域的な公共交通ネットワークの検討を行うものとします。

復興拠点一覧

復興拠点ゾーン	復興拠点名	拠点機能
田村市都路地区	田村市都路地区（田村市）	・住居、商業、医療、福祉等
南相馬市小高駅周辺	南相馬市小高駅周辺地区 （南相馬市）	・商業、福祉、子育て等
川俣町山木屋地区	川俣町山木屋地区（川俣町）	・住居、商業、医療、福祉等
広野駅東側	広野駅東側地区（広野町）	・住居、産業、農業
竜田駅周辺	榎葉町復興拠点（榎葉町）	・住居、商業・交流、医療等
富岡駅周辺	富岡町復興拠点（富岡町）	・住居、医療、福祉、商業等
川内村下川内地区	川内村復興拠点（下川内地区）	・住居、商工業、農林業、福祉、再工 ネ等
大熊町大川原地区	大熊町復興拠点（大川原地区）	・住居、商業、公共施設、研究
双葉駅周辺	双葉町復興拠点（双葉町）	・住居、商業、農業、研究、再工ネ等
浪江駅東側	JR 常磐線から東側エリア （浪江町）	・住居、研究、農業、商業等
葛尾村落合地区	葛尾村復興拠点（葛尾村）	・住居、医療、福祉、商業等
飯舘村深谷地区	飯舘村深谷地区（飯舘村）	・住居、農業、商業、再工ネ、交流等

出典：「福島 12 市町村将来像提言フォローアップ会議 平成 29 年 5 月 9 日 復興庁 HP」を基に作成

7. 福島県避難地域 12 市町村及び周辺市町村に立地する関連施設と移動需要の変化

- 次頁に示す通り、復興拠点と連携した関連施設の整備が着々と進められており、今後これらの整備で想定される移動需要が刻々と変化していくことが想定されます。
- 本計画ではこれらの移動ニーズを適切に捉えた広域公共交通の検討を行っていきます。

■ 今後の移動需要の変化（想定）

【平成 29 年度】○常磐線の一部再開 ⇒帰還の促進、移動の活発化

【平成 30 年度】○復興拠点や研究施設の一部が開設⇒新たな移動ニーズの発生

【平成 31 年度】○南北公共交通軸の再開（鉄道、バス、フィーダー交通の階層化）
⇒帰還の促進、移動の活発化

【平成 32 年度】○アーカイブ施設等の開業⇒交流人口の増加、新たな移動ニーズの発生

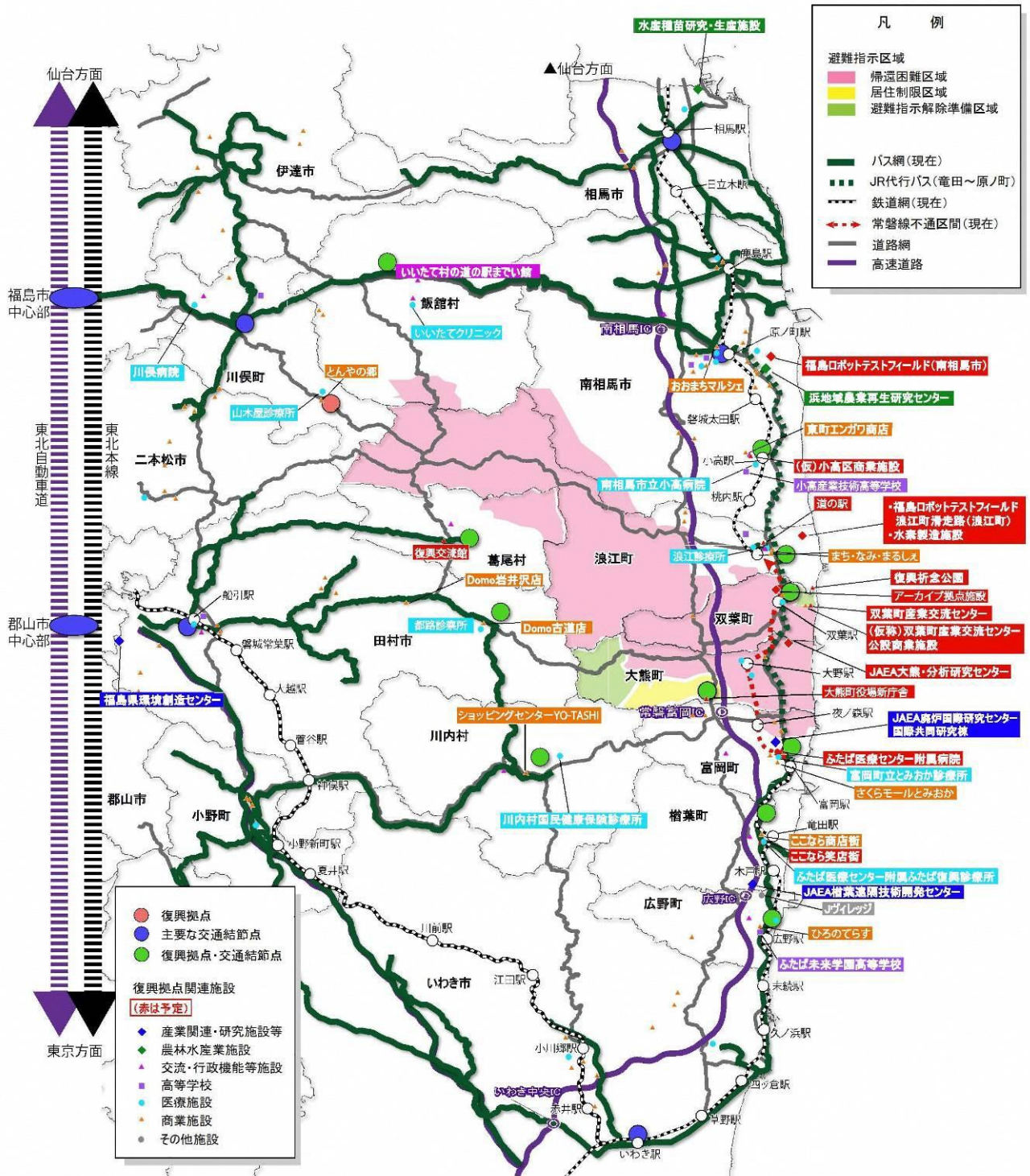
浜通りにおける主要施設及び公共交通導入路線一覧

区分	施設名称	所在地	スケジュール				備考
			～H29	H30	H31	H32	
産業関連・研究施設等	JAEA大熊・分析研究センター	大熊町	▶	H29年度運用開始予定			
	JAEA楡葉遠隔技術開発センター	楡葉町	▶				H28.4月本格運用開始
	JAEA廃炉国際共同研究センター 国際共同研究棟	富岡町	▶				H29.4月開設
	福島ロボットテストフィールド	南相馬市 浪江町		▶	H30年度以降順次開所予定		
	アーカイブ拠点施設	双葉町			H32年頃完成予定	▶	
	福島県環境創造センター	三春町	▶				H27.10月開所
農林水産業施設	浜地域農業再生研究センター	南相馬市	▶				H28.3月開所
	水産種苗研究・生産施設	相馬市、新地町		▶	H30年4月開所予定		
交流・行政機能等施設	復興交流館	葛尾村			未定		
	大熊町役場新庁舎	大熊町		▶	H30年頃完成予定		
	小高区復興拠点施設	南相馬市		▶	H30年頃完成予定		
	道の駅	浪江町			H32年頃完成予定	▶	
	復興祈念公園	浪江町・双葉町			H32年頃完成予定	▶	
	双葉町産業交流センター	双葉町			H32年度春完成予定	▶	
いいいて村の道の駅までい館	飯館村	▶				H29.8月開業	
高等学校	小高産業技術高等学校	南相馬市	▶				H29.4月開校
	ふたば未来学園高等学校	広野町	▶				H27.4月開校
医療施設	南相馬市立小高病院	南相馬市	▶				H26.4月再開
	都路診療所	田村市	▶				H23.7月診療再開
	川俣病院	川俣町	▶				
	山木屋診療所	川俣町	▶				H28.10月診療再開
	ふたば医療センター附属ふたば復興診療所	楡葉町	▶				H28.2月開業
	浪江診療所	浪江町	▶				H29.3月開業
	富岡町立とみおか診療所	富岡町	▶				H28.10月開業
	ふたば医療センター附属病院	富岡町		▶	H30年4月開業予定		
	川内村国民健康保険診療所	川内村	▶				H24.4月診療再開
	いいいてクリニック	飯館村	▶				H28.9月診療再開
公設商業施設	「Domo古道店」「Domo岩井沢店」	田村市	▶				H26.4月開業
	(仮)小高区商業施設	南相馬市		▶	H30年12月開業予定		
	おおまちマルシェ	南相馬市	▶				H28.4月開業
	東町エンガワ商店	南相馬市	▶				H27.9月開業
	とんやの郷	川俣町	▶				H29.7月開業
	さくらモールとみおか	富岡町	▶				H29.3月開業
	(仮称)双葉町産業交流センター公設商業施設				H32年度春開業予定	▶	
	ひろのてらす	広野町	▶				H28.3月開業
	ショッピングセンターYO-TASHI	川内村	▶				H28.3月開業
	まち・なみ・まるしえ	浪江町	▶				H28.10月開業
	ここなら商店街	楡葉町	▶				H26.7月開業
ここなら笑店街	楡葉町		▶	H30年度春開業予定			
その他	Jヴィレッジ	楡葉町・広野町		▶	H30年夏一部再開予定	▶	H31年4月全面再開予定

区分	系統名称	事業者	スケジュール				備考
			H29	H30	H31	H32	
公共交通（広域路線バス、鉄道）	「いわき～富岡」系統	新常磐交通	▶				平成29年4月1日より運行
	「葛尾～船引」系統	福島交通	▶				平成29年4月1日より運行
	「川内～船引」系統	福島交通	▶				平成29年4月1日より運行
	「川内～小野」系統	新常磐交通	▶				平成29年10月2日より運行
	「川内～富岡」系統			▶	H30.4月運行予定		
	「南相馬～川俣～医大經由福島」系統	福島交通	▶				平成29年10月1日より運行
	常磐線（竜田～富岡間）	JR東日本	▶				平成29年10月21日より運行
	常磐線（富岡～浪江間）	JR東日本		H31年度中予定	▶		

※赤字は、今後の予定を示す。 ※平成30年3月現在

福島県避難地域 12 市町村及び周辺市町村に立地する関連施設分布図



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

(避難・帰還状況)

- 避難地域 12 市町村においては避難指示解除が順次進んでおり、平成 29 年 3 月～4 月にかけては、飯館村、川俣町、川内～富岡浪江町、富岡町の帰還困難区域を除く地域が避難指示解除されましたが、今もなお約 53,000 人が避難を余儀なくされており、避難住民の帰還促進に資する公共交通ネットワークの構築が求められています。

福島県避難地域 12 市町村の避難状況

市町村	震災前人口	現在			備考
		現在人口	避難者数	居住者数	
田村市	41,662人	37,195人	358人	平成29年11月30日現在 3,338人(1,191世帯)	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年11月30日現在
南相馬市	71,561人	55,359人	6,841人	平成29年11月30日現在 2,726人 ※1	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年11月30日現在
川俣町	15,877人	13,717人	825人	平成29年12月1日現在 278人	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年12月1日現在
広野町	5,490人	4,899人	855人	平成29年11月20日現在 4,041人(1,870世帯)	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年12月13日現在
檜葉町	8,011人	7,141人	5,037人	平成29年12月1日現在 2,105人(1,124世帯)	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年12月1日現在
富岡町	15,960人	13,260人	13,257人	平成30年1月1日現在 400人(271世帯) ※1	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成30年1月1日現在
大熊町	11,505人	10,533人	10,533人	※2	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成30年1月1日現在
双葉町	7,147人	6,081人	6,925人	※2	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年10月31日現在
浪江町	21,434人	18,020人	20,681人	平成29年11月末現在 440人(306世帯) ※1	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年12月末現在
川内村	3,038人	2,714人	516人	平成29年12月1日現在 2,197人(929世帯)	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成29年12月1日現在
葛尾村	1,567人	1,443人	1,180人	平成29年12月1日現在 209人(100世帯)	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成30年1月1日現在
飯館村	6,509人	5,906人	5,277人	平成30年1月1日現在 602人(315世帯) ※1	【震災前】平成23年3月11日現在 【震災後】平成30年1月1日現在

※1 南相馬市HPの「旧避難指示区域内の住民登録人口と居住者数の推移」の平成29年11月30日現在の居住人口を参考

※1 富岡町HPの「市町村別避難者数」の平成30年1月1日現在の富岡町の値を参考

※1 浪江町HPのトップページに掲載されている居住者数を参考

※1 飯館村HPの村民の避難状況(平成30年1月1日現在)の「村内居住者」を参考

※2 大熊町、双葉町は帰還困難区域のためデータなし

(平成 30 年 1 月時点)

(帰還意向)

- 避難指示が解除された地域では順次、道路の復旧や商業施設等の再開が進んでいますが、帰還の意向はまだ低い傾向を示しています。
- 今後、まちの再開に併せ帰還を促進し住みよい環境を創出するためには、自宅から商業施設や医療施設のある拠点までの移動手段を確保することが必要となってきます。

今後の帰還見通し（住民調査による帰還意向）

自治体名／調査対象	主な内容		調査時期
田村市／ 都路地区住民	帰還意向あり 48.7% 帰還意向なし 8.8%	判断がつかない 36.5% 無回答 6.1%	平成 27 年 10 月
南相馬市／ 南相馬市民	帰還意向あり 61.0% 帰還意向なし 15.7%	判断がつかない 13.9% 無回答 9.3%	平成 28 年 11 月
川俣町／ 山木屋地区住民	帰還意向あり 43.9% 帰還意向なし 31.1%	判断がつかない 13.6% 無回答 11.4%	平成 28 年 11 月
川内村／ 川内村住民	帰還意向あり 52.8% 帰還意向なし 20.0%	判断がつかない 24.7% 無回答 2.6	平成 28 年 11 月
檜葉町／ 檜葉町住民	帰還意向あり 35.4% 帰還意向なし 25.2%	判断がつかない 19.8% 無回答 19.6%	平成 28 年 12 月
富岡町／ 富岡町住民	帰還意向あり 16.0% 帰還意向なし 57.6%	判断がつかない 25.4% 無回答 1.0%	平成 28 年 8 月
大熊町／ 大熊町住民	帰還意向あり 11.4% 帰還意向なし 63.5%	判断がつかない 17.3% 無回答 7.8%	平成 27 年 8 月
双葉町／ 双葉町住民	帰還意向あり 13.4% 帰還意向なし 62.3%	判断がつかない 22.9% 無回答 1.4%	平成 28 年 9 月
浪江町／ 浪江町住民	帰還意向あり 17.5% 帰還意向なし 52.6%	判断がつかない 28.2% 無回答 1.7%	平成 28 年 9 月
葛尾村／ 葛尾村住民	帰還意向あり 33.5% 帰還意向なし 28.3%	判断がつかない 21.0% 無回答 7.3	平成 28 年 11 月
飯館村／ 飯館村住民	帰還意向あり 33.5% 帰還意向なし 30.8%	判断がつかない 19.7% 無回答 16.0%	平成 28 年 12 月

出典：原子力被災自治体における住民意向調査（平成 27・28 年度）復興庁 HP

(復興まちづくり計画の状況)

- ・現在、避難地域全ての市町村において復興に向けたまちづくり計画が策定され、具現化に向けた動きが順次進められています。本計画においても、各地の復興まちづくり計画との整合を図りながら検討を進めていきます。

復興まちづくり計画等の策定状況（1 / 2）

自治体名	計画名	内容	策定期間
田村市	田村市総合計画 後期基本計画	将来像 「あぶくまの人・郷・夢を育むまち ～「はつらつ高原都市・田村市」の実現～」	平成 27 年 2 月
南相馬市	南相馬市復興総合計画	将来像 「みんなでつくる かがやきと やすらぎのまち 南相馬～ 復興から発展へ～」	平成 27 年 3 月
川俣町	川俣町復興計画 (第 2 次)	基本理念 「1 安全が確保され、住民が安心して暮らせるまちへの復興」 「2 雇用が確保され、住民が生き甲斐を感じるまちへの復興」 「3 結いと絆が維持され、住民が幸せを感じるまちへの復興」	平成 26 年 7 月
広野町	第五次広野町町勢振興 計画基本構想	将来像 「子どもの歓声とともに新たな時代を拓くまち 広野」	平成 27 年 3 月
楡葉町	楡葉町復興計画 (第二次)	基本理念 「1 安全・安心な生活の再建」 「2 町民の主体的参画と自立」 「3 次世代への継承」 「4 広い視野に立つ復興」	平成 25 年 5 月
富岡町	富岡町復興まちづくり 計画/素案	基本理念 「1 すべての町民がどこに居住していても、安心して生活を送ることのできる環境を整える」 「2 震災・原発事故を克服し、安全・安心な「ふるさと富岡」をかたちづくる」	平成 26 年 1 月

※平成 29 年 11 月現在

復興まちづくり計画等の策定状況（2/2）

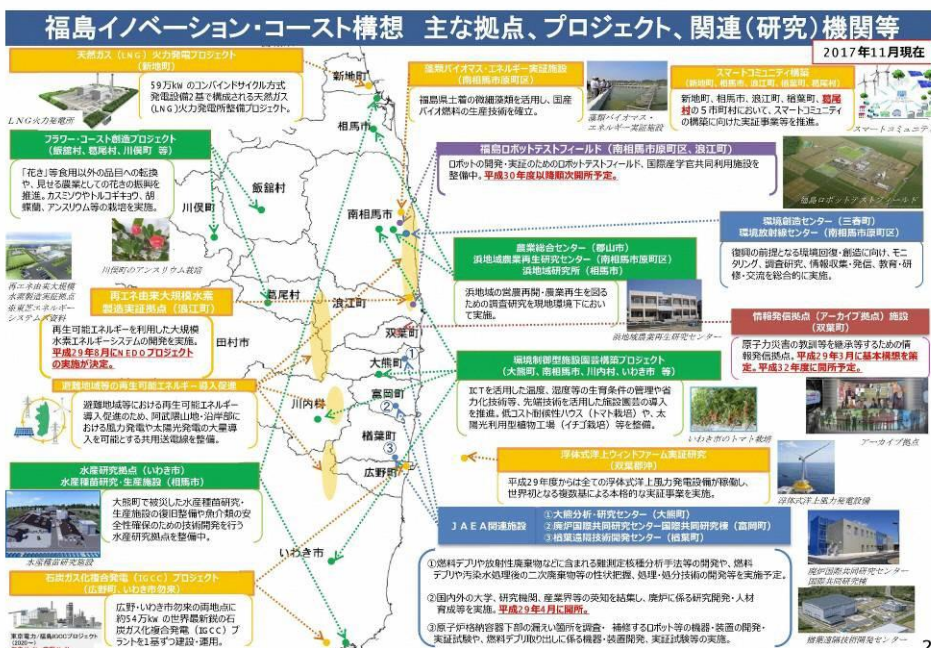
自治体名	計画名	内容	
大熊町	大熊町復興整備計画 (第6回変更)	将来像 「1 おおくまからの魅力ある発信、復興を担うまちづくりを目指す」 「2 帰町を望む町民の住環境整備を図る」 「3 農業・漁業の復活と、大熊町本来の自然と調和したスマートシティを目指す」 「4 人と人とのつながりを重視し、誰もが安心・快適に暮らせるまちづくりを目指す」 「5 除染・廃炉関連技術の研究開発機関を誘致し、次世代技術・産業を育むまちを目指す」	平成29年3月
双葉町	双葉町復興まちづくり 計画	将来像 「1 町民のきずなを繋げるまち」 「2 ふるさと双葉町の記憶を次世代に引き継ぐまち」 「3 新たにみんなできつくりあげる魅力的なまち」 「4 新たな産業を創出し継続的な雇用を生み出すまち」 「5 次世代の双葉町を担い世界に貢献する人材を育てるまち」 「6 災害を克服し安全・安心に暮らせるまち」	平成28年12月
浪江町	浪江町復興まちづくり 計画	将来像 「1 すべての町民の暮らしを再建する～どこに住んでいても浪江町民～」 「2 ふるさと なみえを再生する～受け継いだ責任、引き継ぐ責任～」 「3 被災経験を次代や日本に生かす～脱原発、災害対策～」	平成26年3月
川内村	第四次川内村 総合計画	将来像 「災害復興から地域創造へ ～共に創ろう“強くやさしい 新生かわうち”の未来～」	平成25年3月
葛尾村	かつらお再生戦略プラン	将来像 「エコ・コンパクトビレッジを目指して～自然と共生し、一人ひとりの笑顔がみえる、持続可能なふるさと「かつらお」」	平成26年6月
飯舘村	復興整備計画	将来像 「1 生命（いのち）をまもる」 「2 子どもたちの未来をつくる」 「3 人と人がつながる」 「4 原子力災害をのりこえる」 「5 まいでいブランドを再生する」	平成27年11月

※平成29年11月現在

(福島イノベーション・コースト構想の状況)

- 「福島イノベーション・コースト構想」とは、浜通り地域等の産業基盤の再構築を目指し廃炉やロボット技術研究開発拠点整備、エネルギーの活用、農林水産業の再生、さらには、人材育成、研究者や来訪者に向けた生活環境の確保や必要なインフラなど、様々な環境整備を進める国家プロジェクトです。現在、産官学の連携推進により福島イノベーション・コースト構想の実現に向けた取組みが進展しています。

福島イノベーション・コースト構想の概要と取り組み状況



出典：(上)「福島イノベーション・コースト構想プロジェクトガイド」福島県HP

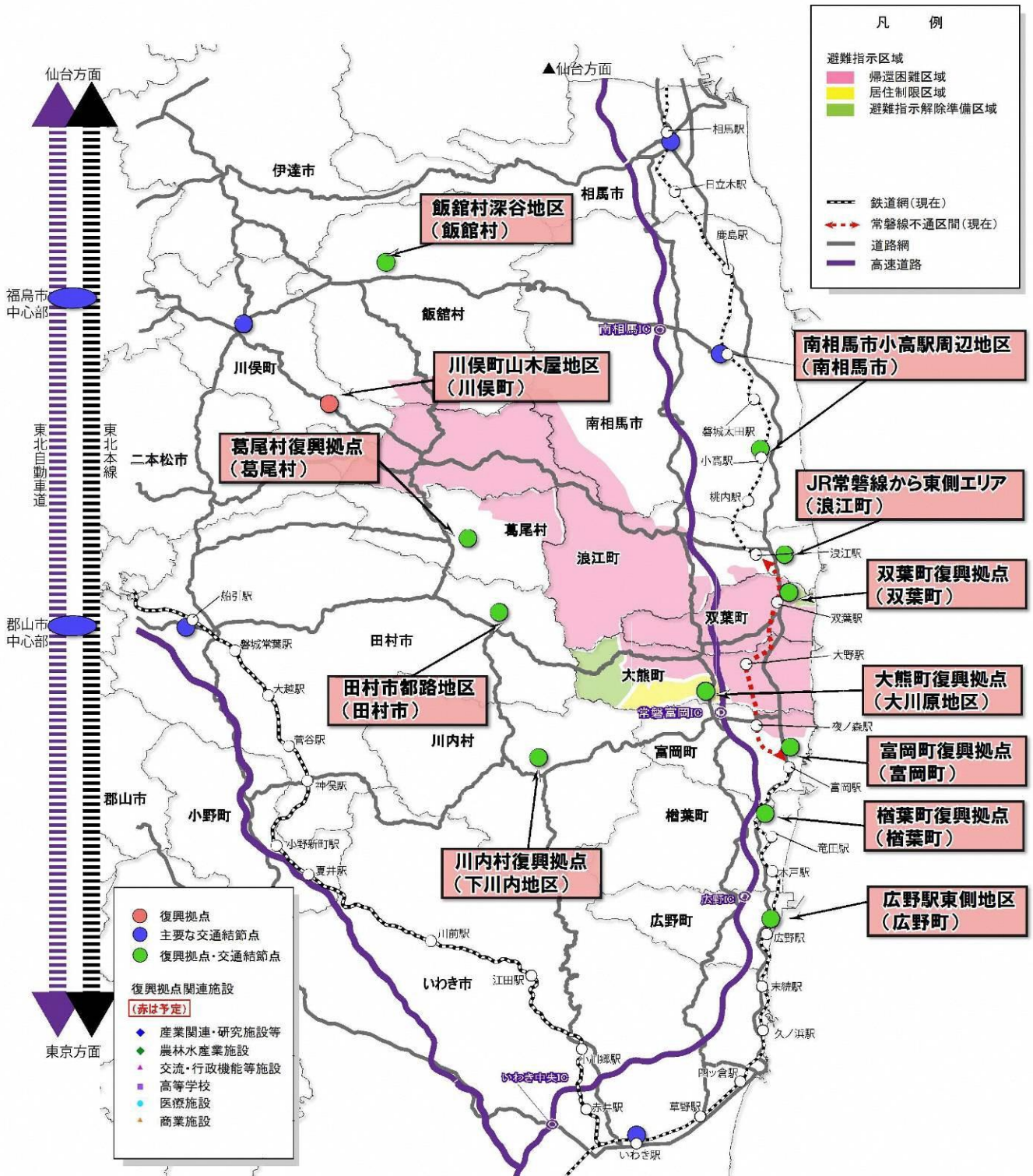
(下)「福島イノベーション・コースト構想の進捗について(概要)」

平成 29 年 11 月 27 日 福島イノベーション・コースト構想推進分科会事務局 復興庁HP

8. 現状の問題と課題

施設状況図1：復興拠点と主要な交通結節点

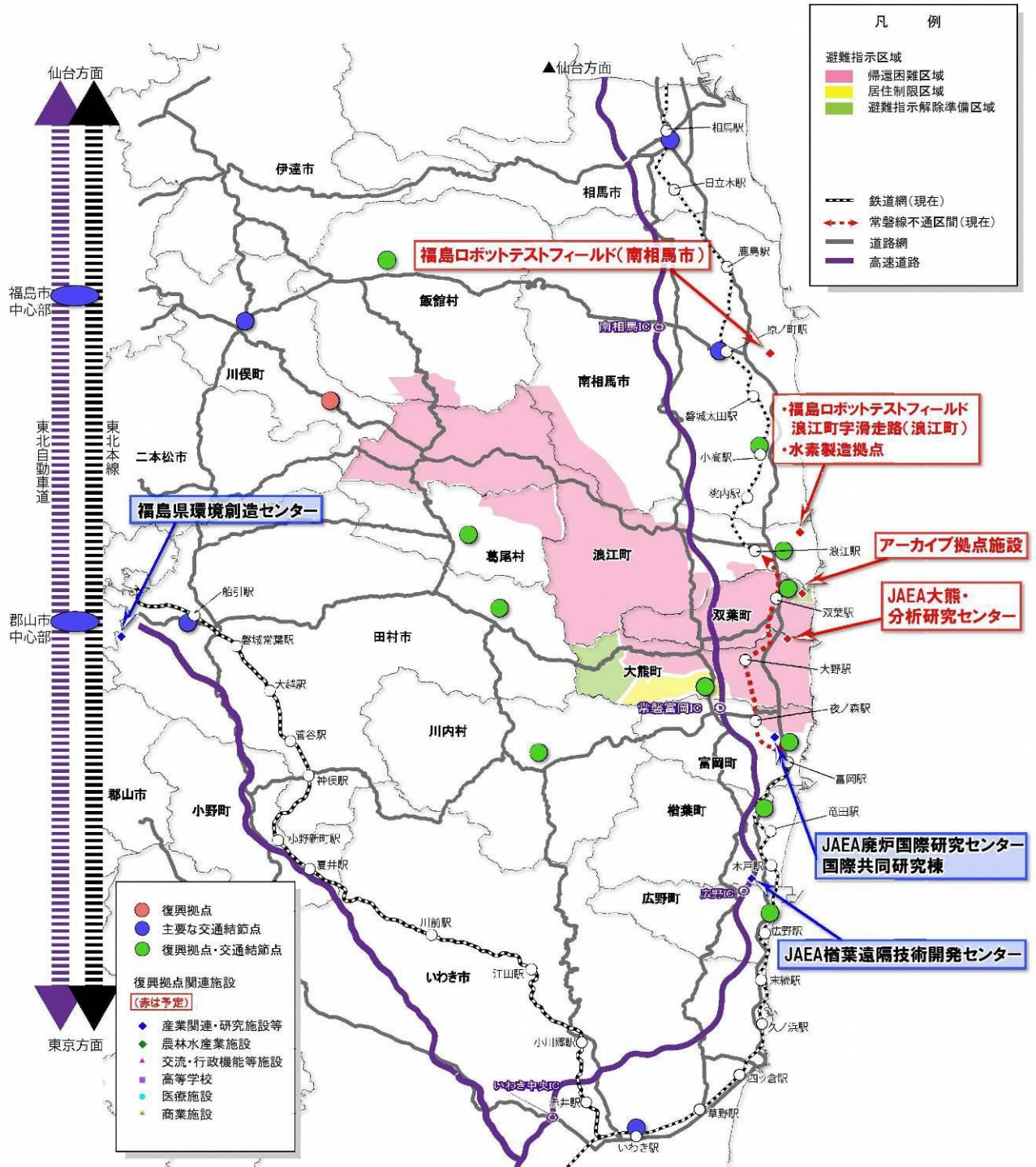
- 避難地域 12 市町村の復興拠点と主要な交通結節点は以下ようになっており、避難指示が解除された区域では主要な施設の整備が順次進んでいます。



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

施設状況図 2：復興拠点関連施設（産業関連・研究施設等）

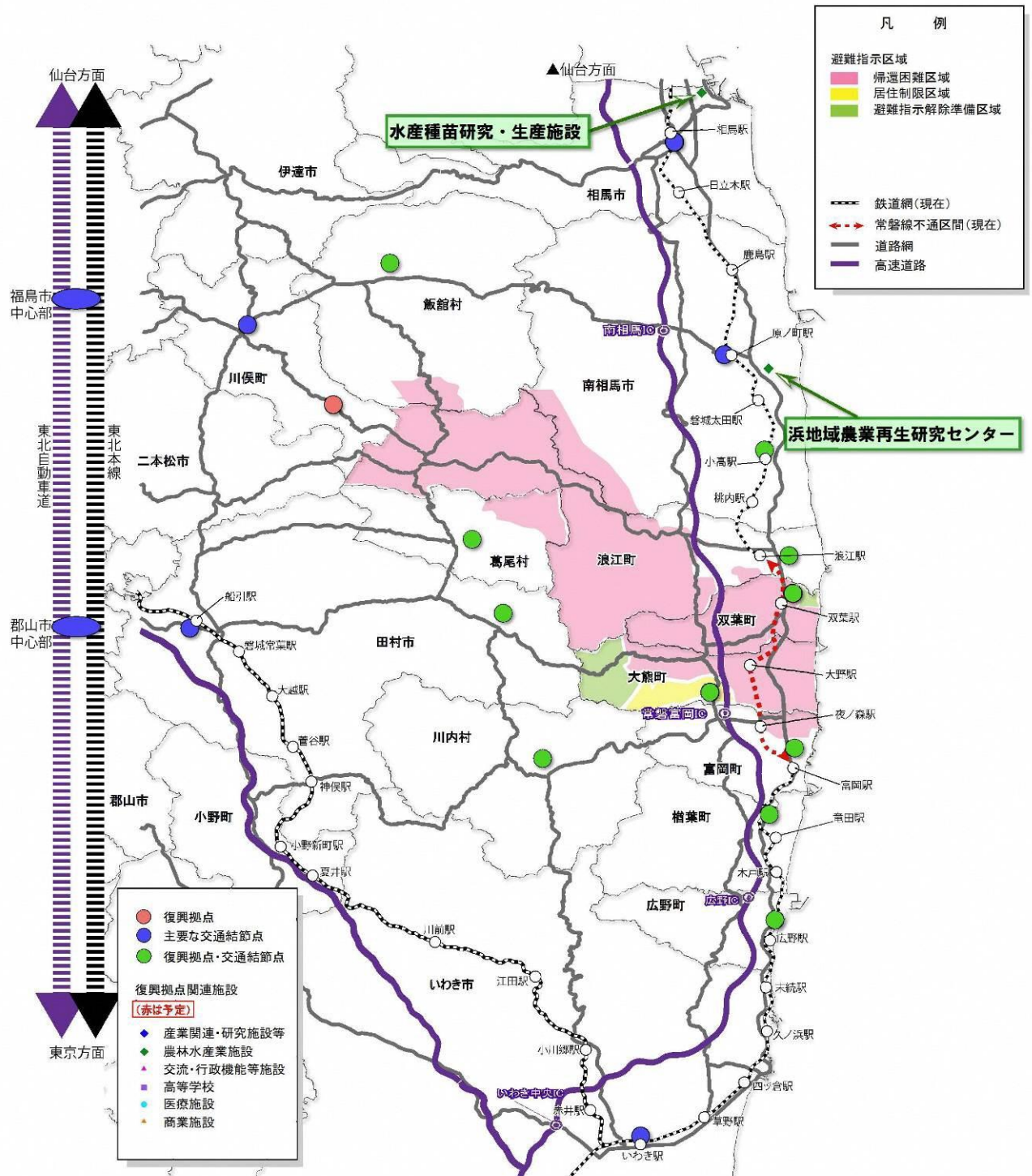
- 避難地域 12 市町村の産業関連・研究施設等の立地状況は以下のようになっており、JAEA 楡葉遠隔技術開発センターやJAEA 廃炉国際共同研究センター国際共同研究棟等、主要な施設の整備が順次進んでいます。



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

施設状況図 3：復興拠点関連施設（農林水産業施設）

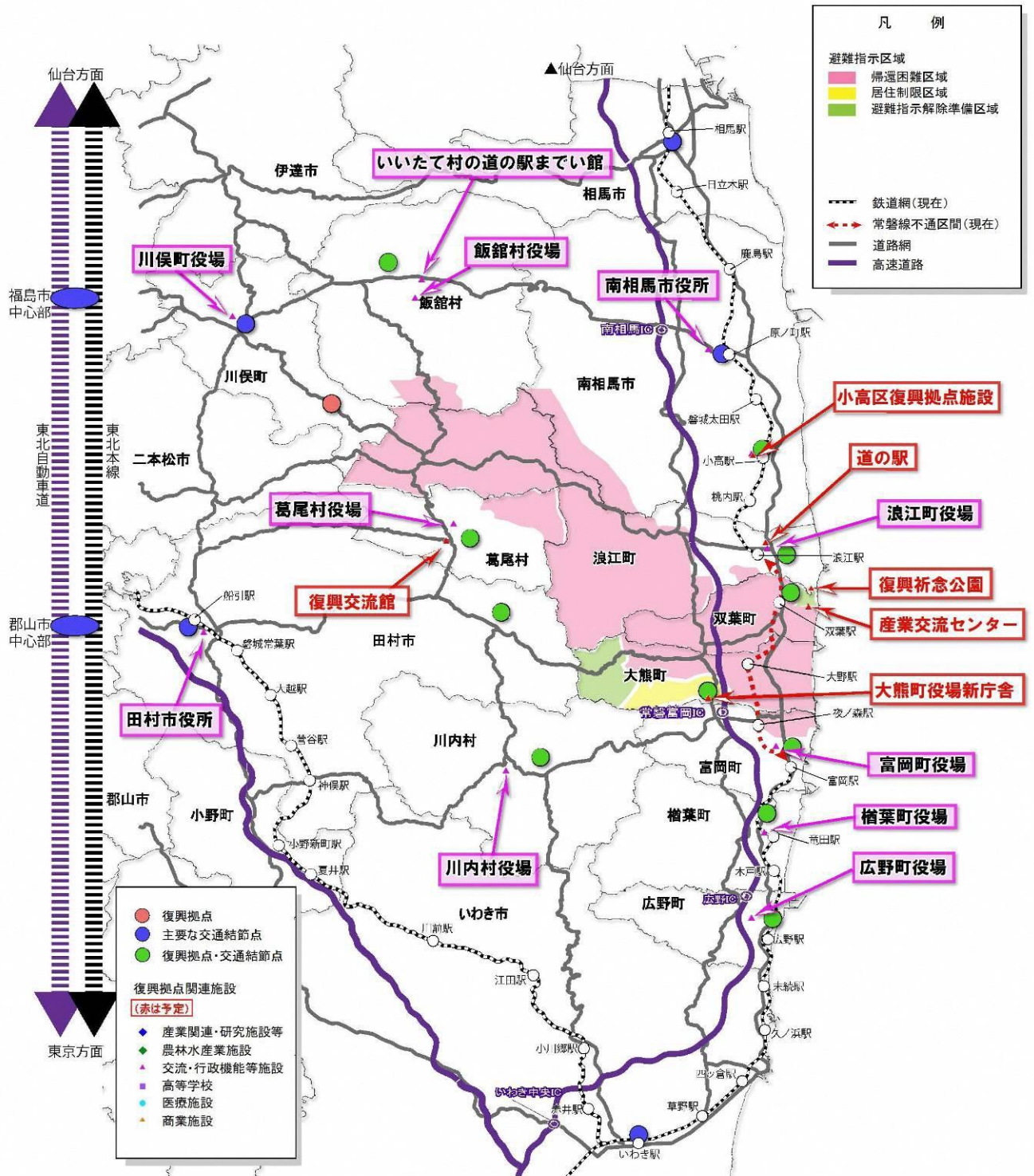
- 避難地域 12 市町村の農林水産業施設の立地状況は以下ようになっており、浜地域農業再生研究センターといった主要な施設の整備が順次進んでいます。



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

施設状況図4：復興拠点関連施設（交流・行政機能施設）

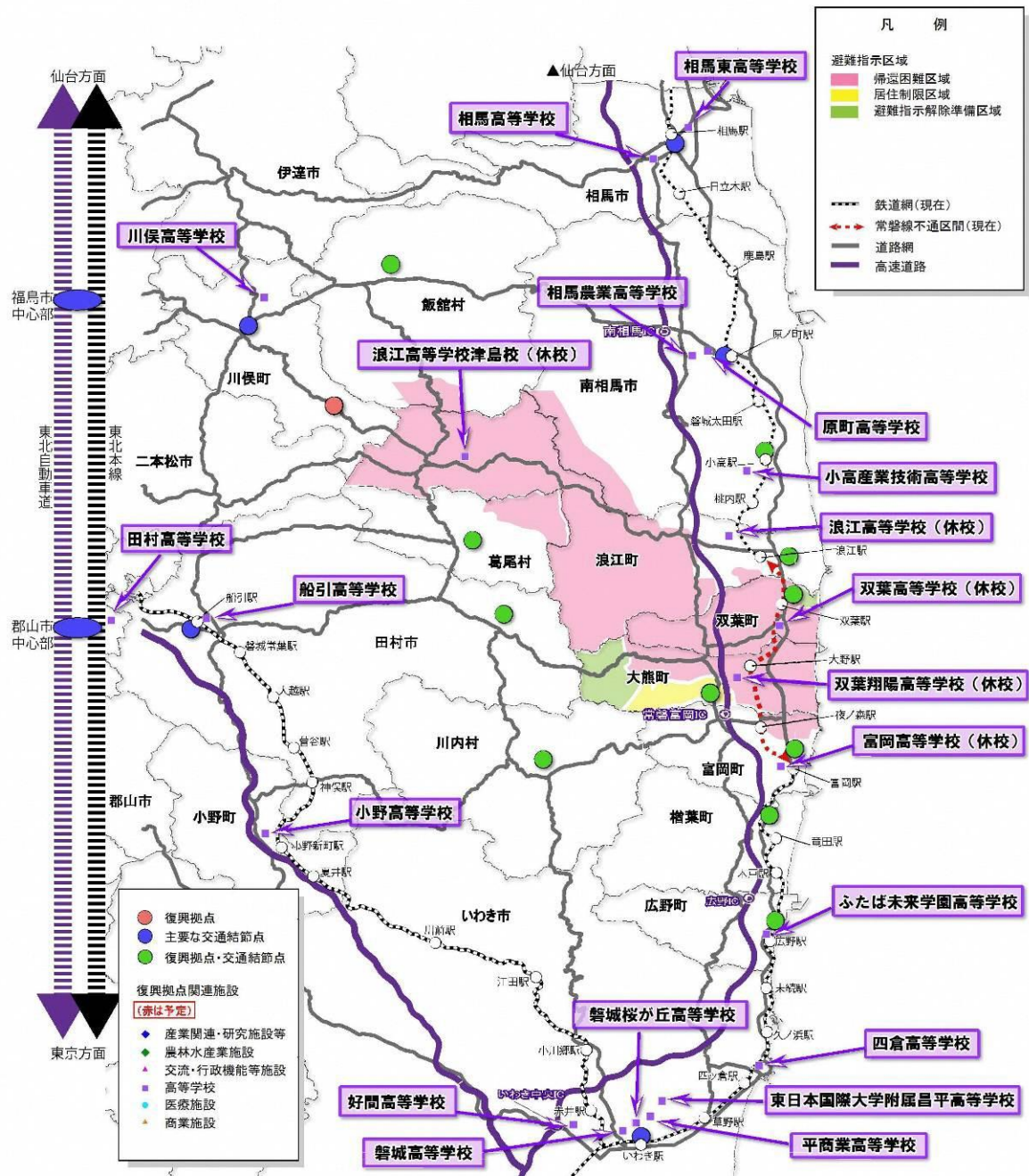
- 避難地域 12 市町村の交流・行政機能施設の立地状況は以下のようになっており、今後は大熊町役場新庁舎や小高区復興拠点施設等の整備が予定されています。



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

施設状況図5：復興拠点関連施設（高等学校）

- 避難地域に所在する高等学校については震災後多くが休校となり、現在、新規にふたば未来学園高等学校や小高産業技術高等学校が開校しています。
- 避難地域で生活している中学生にとって、高等学校への通学環境の良さは進路選択の重要な要素の一つであるとともに、通学している高校生も市町村を跨いで通学することが多いことから、通学の足の確保と利便性の向上が課題となっています。



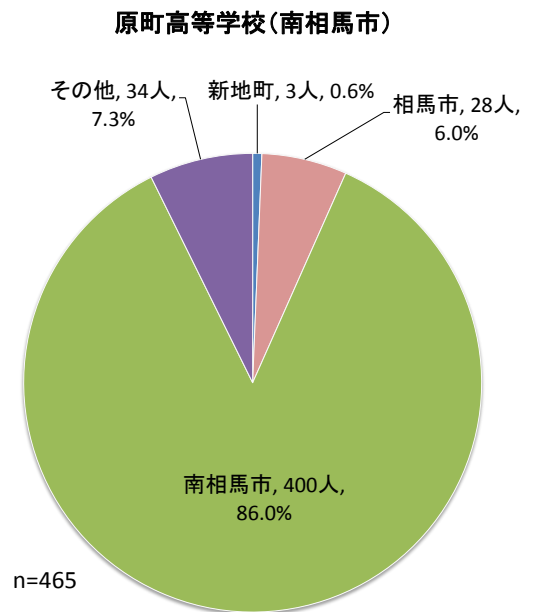
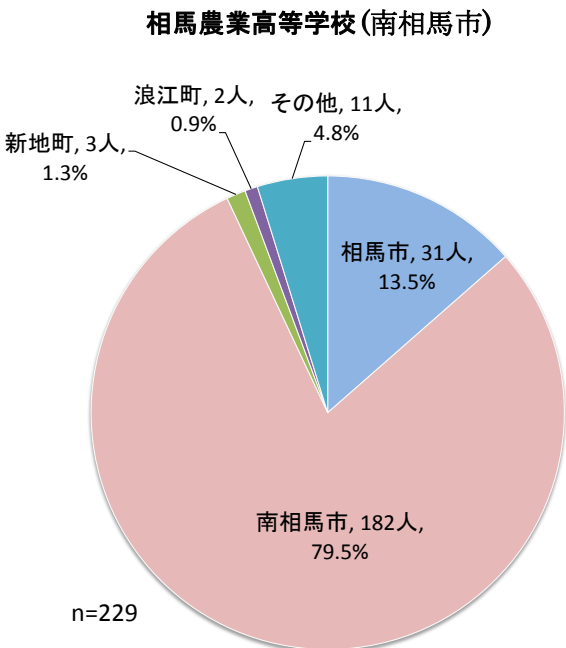
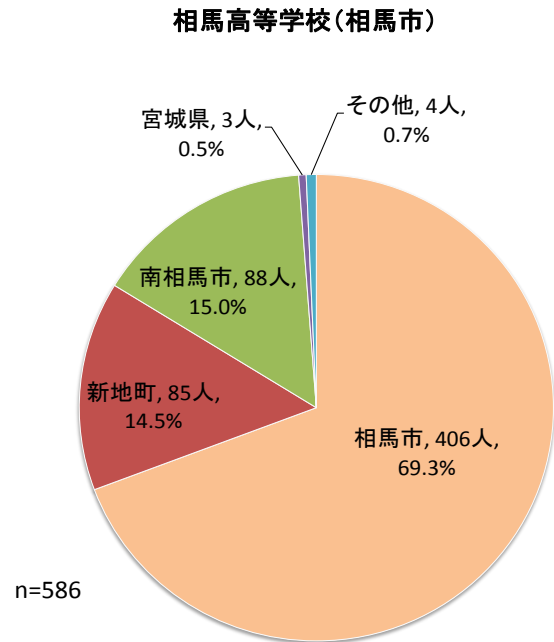
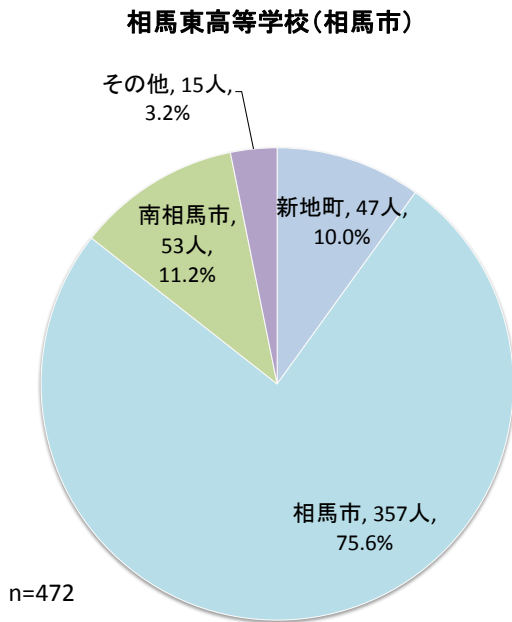
※小高商業高等学校は平成 28 年度まで南相馬市原町区においてサテライト校として教育活動を行っていたが、平成 29 年度に小高工業高等学校と統合し小高産業技術高等学校となったため、図面上には小高産業技術高等学校のみを記載。

※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

(高等学校の出身市町村割合)

- 避難地域の各高等学校に通う生徒の出身市町村別の割合は以下の通りであり、各高等学校とも、概ね学校が所在する市町村から通う割合が高くなっている傾向が見られます。なお、ふたば未来学園高等学校については、いわき市をはじめ避難地域 12 市町村の各地から通学していることが分かります。

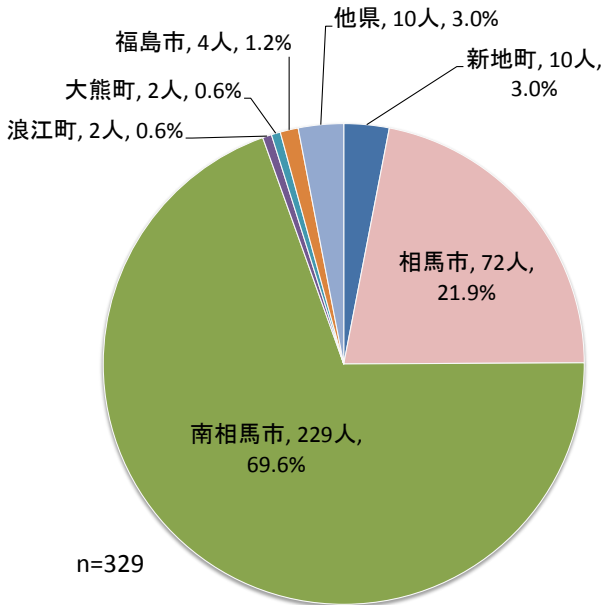
平成28年度の高等学校別出身市町村人数の割合 (1/4)



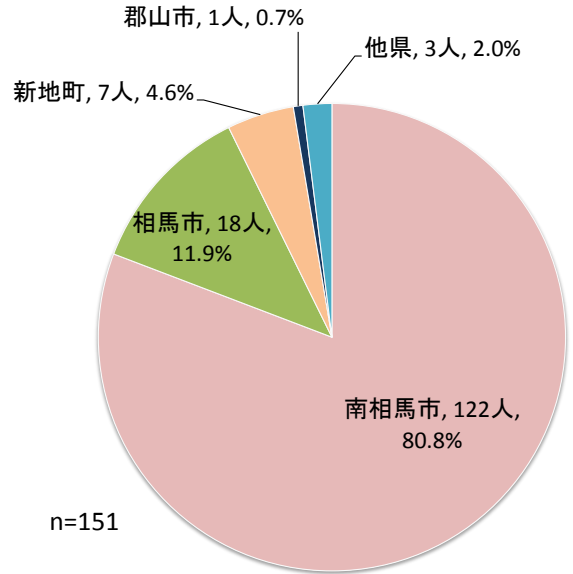
出典：平成28年度学校要覧

平成28年度の高等学校別出身市町村人数の割合 (2/4)

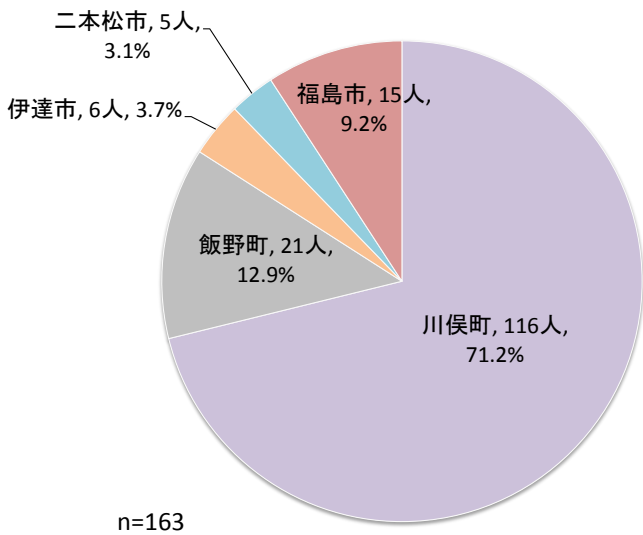
小高工業高等学校(南相馬市)



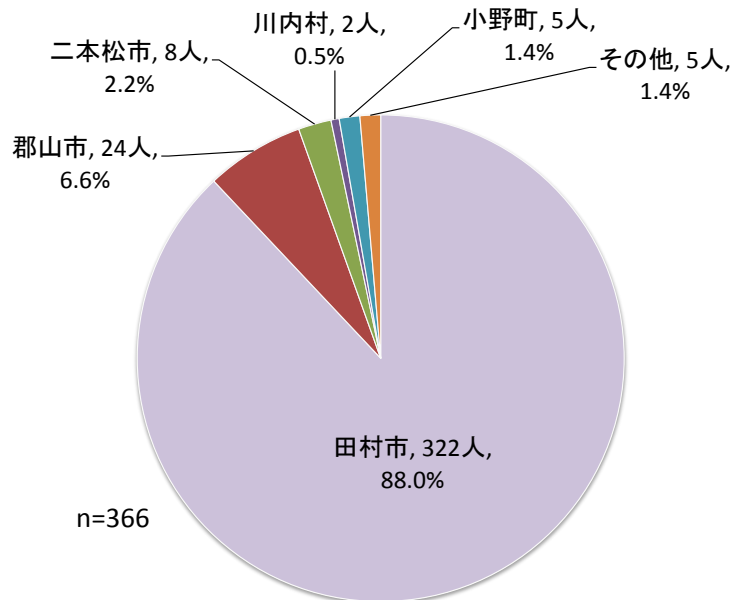
小高商業高等学校(南相馬市)



川俣高等学校(川俣町)

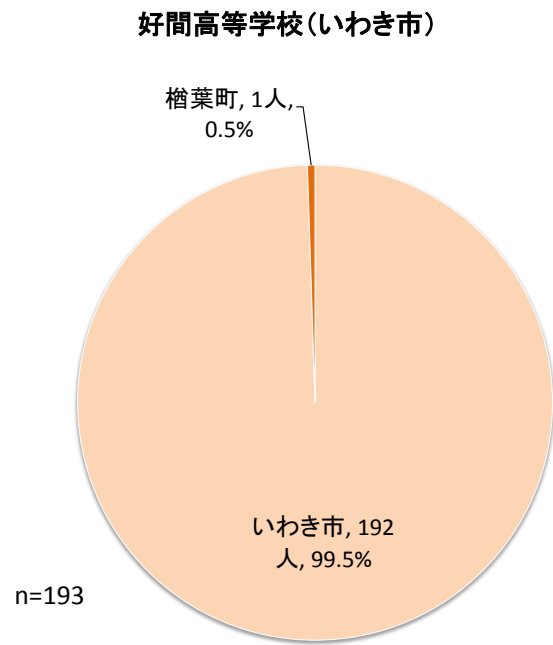
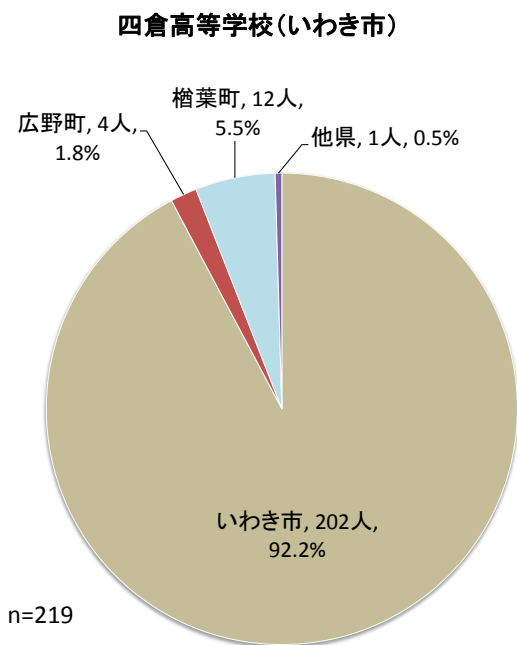
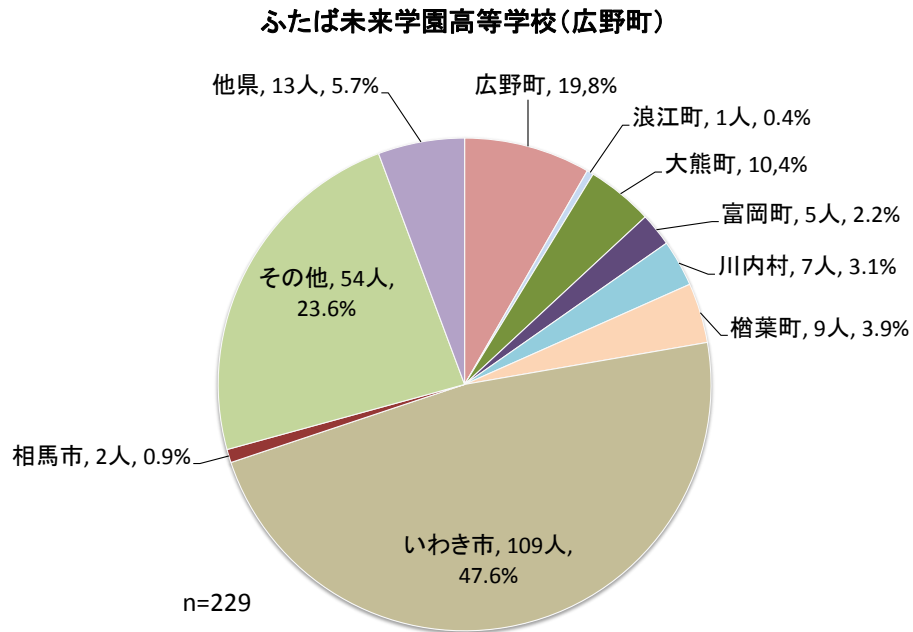


船引高等学校(田村市)



出典：平成28年度学校要覧

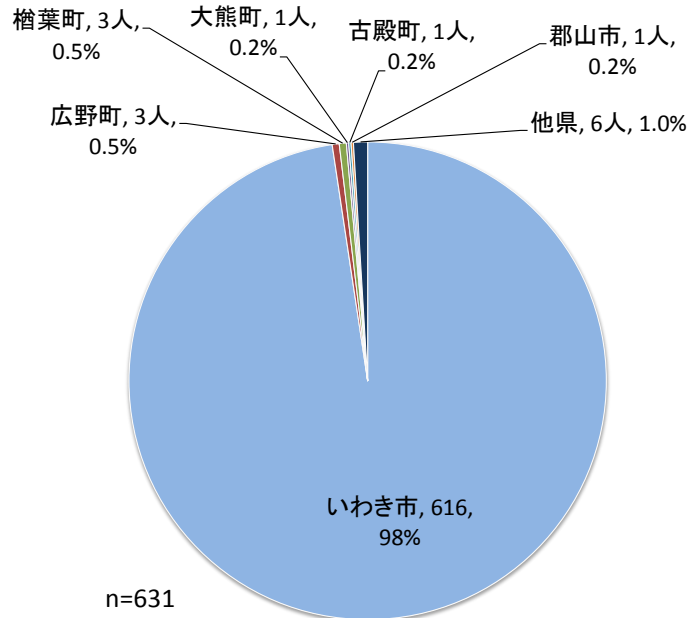
平成28年度の高等学校別出身市町村人数の割合（3/4）



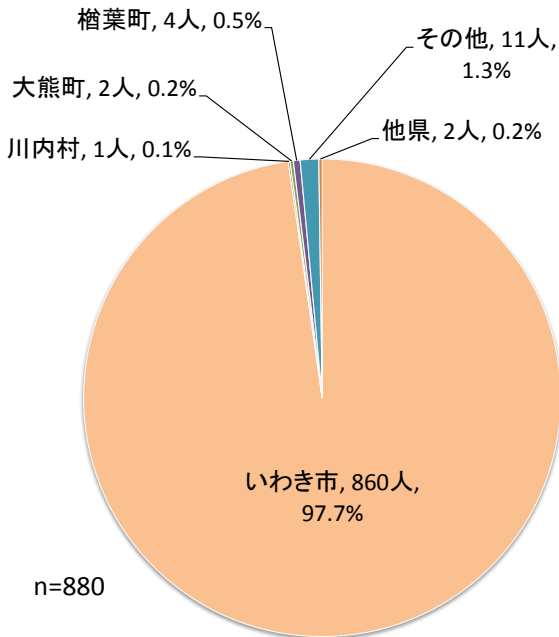
出典：平成28年度学校要覧

平成28年度の高等学校別出身市町村人数の割合（4/4）

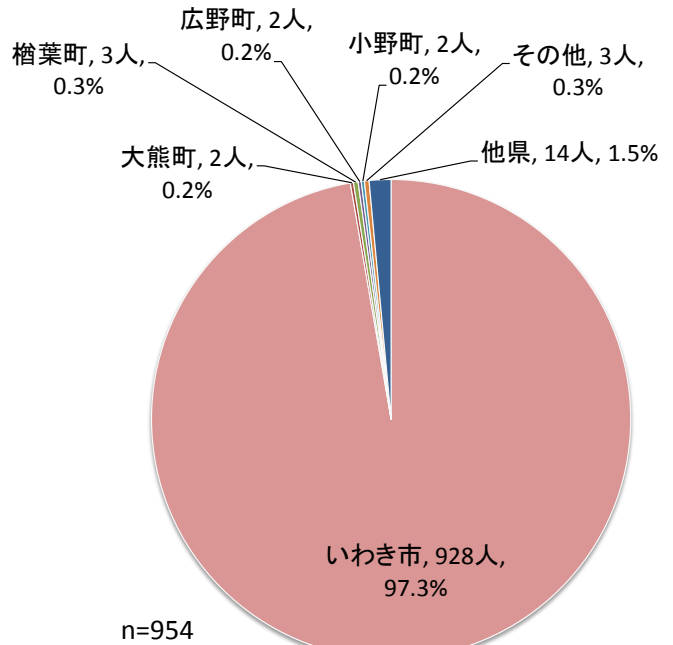
平商業高等学校(いわき市)



磐城桜が丘高等学校(いわき市)



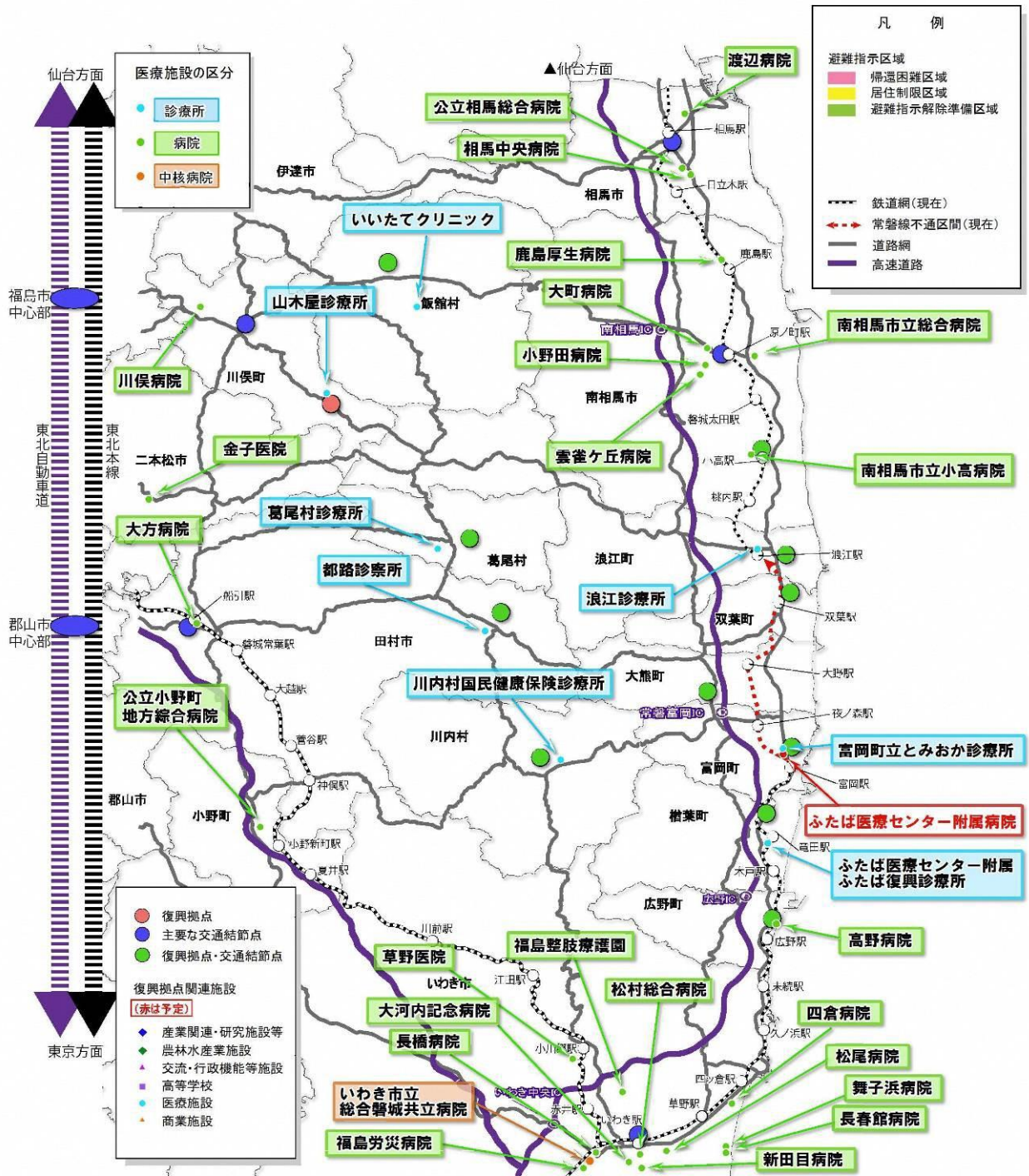
磐城高等学校(いわき市)



出典：平成28年度学校要覧

施設状況図6：復興拠点関連施設（医療施設）

- 医療施設においては、福島県立大野病院が現在も休止中となっています。一方で、ふたば医療センター附属ふたば復興診療所や浪江診療所等が開業されるなど、地域の医療施設が順次整備されつつあります。
- 今後は、域内に診療所のない市町村から他の市町村間を跨ぐニーズや、病院・中核病院への広域的な通院アクセスに対応への対応が課題となっています。



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

医療施設の区分別リスト

区分	医療施設名
診療所	浪江診療所
	都路診察所
	山木屋診療所
	葛尾村診療所
	富岡町立とみおか診療所
	川内村国民健康保険診療所
	いいたてクリニック
	ふたば医療センター附属ふたば復興診療所
病院	渡辺病院
	公立相馬総合病院
	医療法人 社団茶畑会 相馬中央病院
	福島県厚生農業 協同組合連合会 鹿島厚生病院
	南相馬市立総合病院
	医療法人 相雲会 小野田病院
	医療法人 社団青空会 大町病院
	公益財団法人 金森和心会 雲雀ヶ丘病院
	南相馬市立小高病院
	高野病院
	福島整肢療護園
	医療法人 社団石福会 四倉病院
	舞子浜病院
	長橋病院
	長春館病院
	松村総合病院
	医療法人 福島アフターケア協会 大河内記念病院
	公立小野町地方総合病院
	医療法人 広仁会 金子医院
	済生会 川俣病院
	草野医院
	ふたば医療センター附属病院
	福島労災病院
一般財団法人 新田目病院	
医療法人 松尾会松尾病院	
医療法人真仁会 大方病院	
中核病院	いわき市立総合磐城共立病院
	福島県立医科大学附属病院 ※1

※1 は図面の範囲外にある福島県内の中核病院

施設状況図7：復興拠点関連施設（公設商業施設）

- 商業施設においては、ひろのてらす、さくらモールとみおか、とんやの郷など、地域のニーズに応じた公設商業施設が順次開業しています。
- 今後も、ここなら笑店街、（仮）小高区商業施設等の整備が進められています。

▼ひろのてらす



▼とんやの郷（山木屋地区復興拠点商業施設）



▼ここなら笑店街

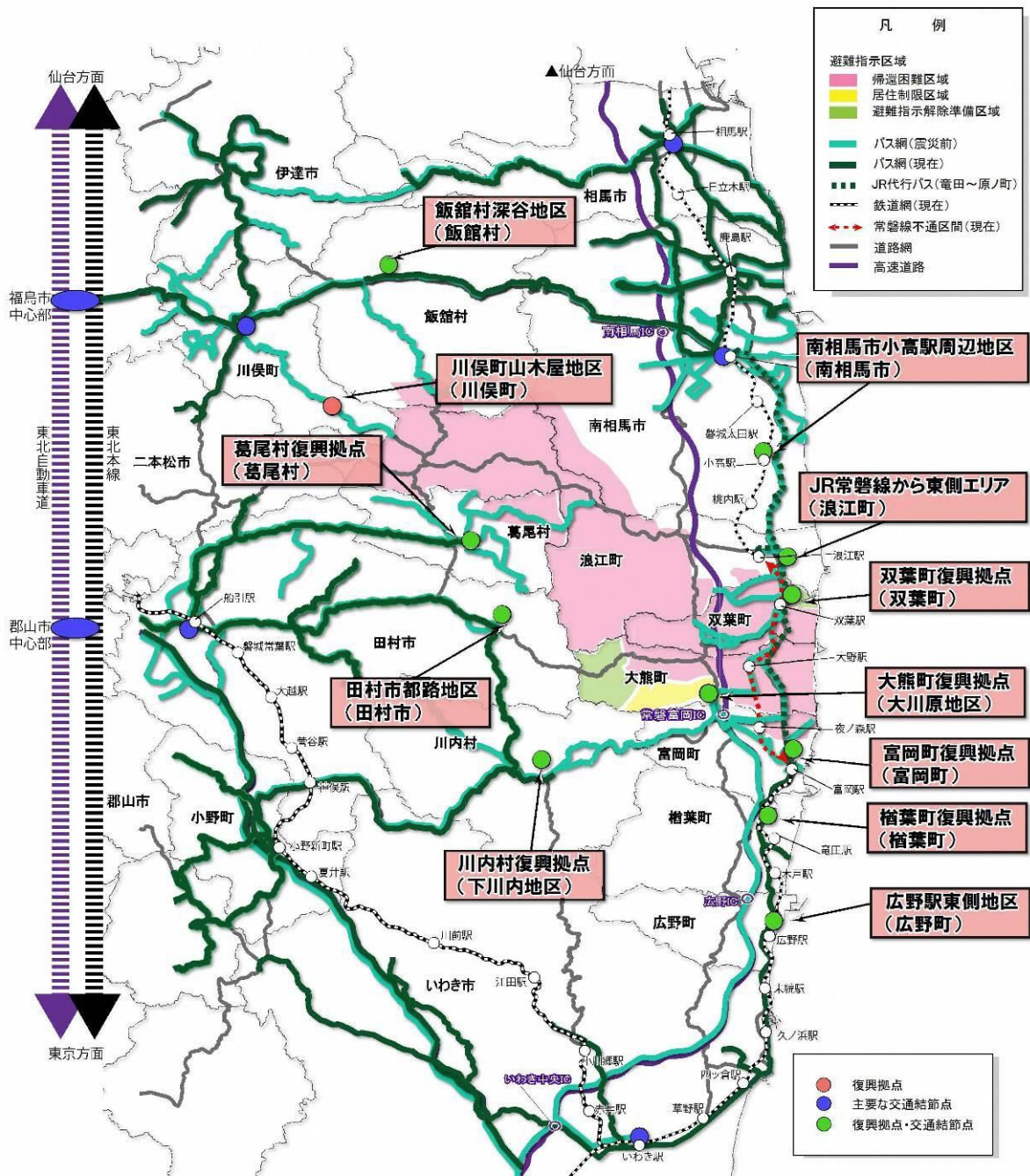


出典：巻末資料「浜通りにおける主要施設一覧」より再掲

(公共交通網の復旧状況)

- ・避難地域 12 市町村の広域公共交通を支える JR 常磐線をはじめ、震災により今もなお多くの路線バス・デマンドタクシー等の地域公共交通が運休となっており、避難指示解除と連動した公共交通手段の早期再開が求められています。
- ・平成 29 年 4 月 1 日には、広域的な移動ニーズに対応するため、「いわき～富岡」系統、「葛尾～船引」系統、「川内～船引」系統の 3 系統が、運行開始・再開されました。
- ・平成 29 年 10 月には「川内～小野」系統、「南相馬～川俣～医大経由福島」系統の 2 系統が運行開始しました

震災前と震災後（現在）における福島県避難地域 12 市町村の公共交通の状況



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

被災地域地域間幹線系統確保維持事業の特例として運行されている系統
(平成29年4月以降に運行された系統)

1 「いわき～富岡」系統

- 運行経路：いわき駅前（いわき市）～広野町役場入口～櫛葉町役場～富岡駅前（富岡町）
- 運行会社：新常磐交通株式会社（いわき市明治団地）
- 運行日数：1日3往復 週6日（祝日を除く月曜日～土曜日）
- 運行開始日：平成29年4月1日

2 「葛尾～船引」系統

- 運行経路：船引駅前（田村市）～石崎団地～移農協前～野川～落合（葛尾村）
- 運行会社：福島交通株式会社（福島市東浜町）
- 運行日数：1日5往復（平日） 1日3往復（土日祝）
- 運行開始日：平成29年4月1日

3 「川内～船引」系統

- 運行経路：船引駅前（田村市）～古道～宮ノ下～ゆふね（川内村）
- 運行会社：福島交通株式会社（福島市東浜町）
- 運行日数：1日3往復（平日） 1日2往復（土日祝）
- 運行開始日：平成29年4月1日

4 「南相馬～川俣～医大経由福島」系統

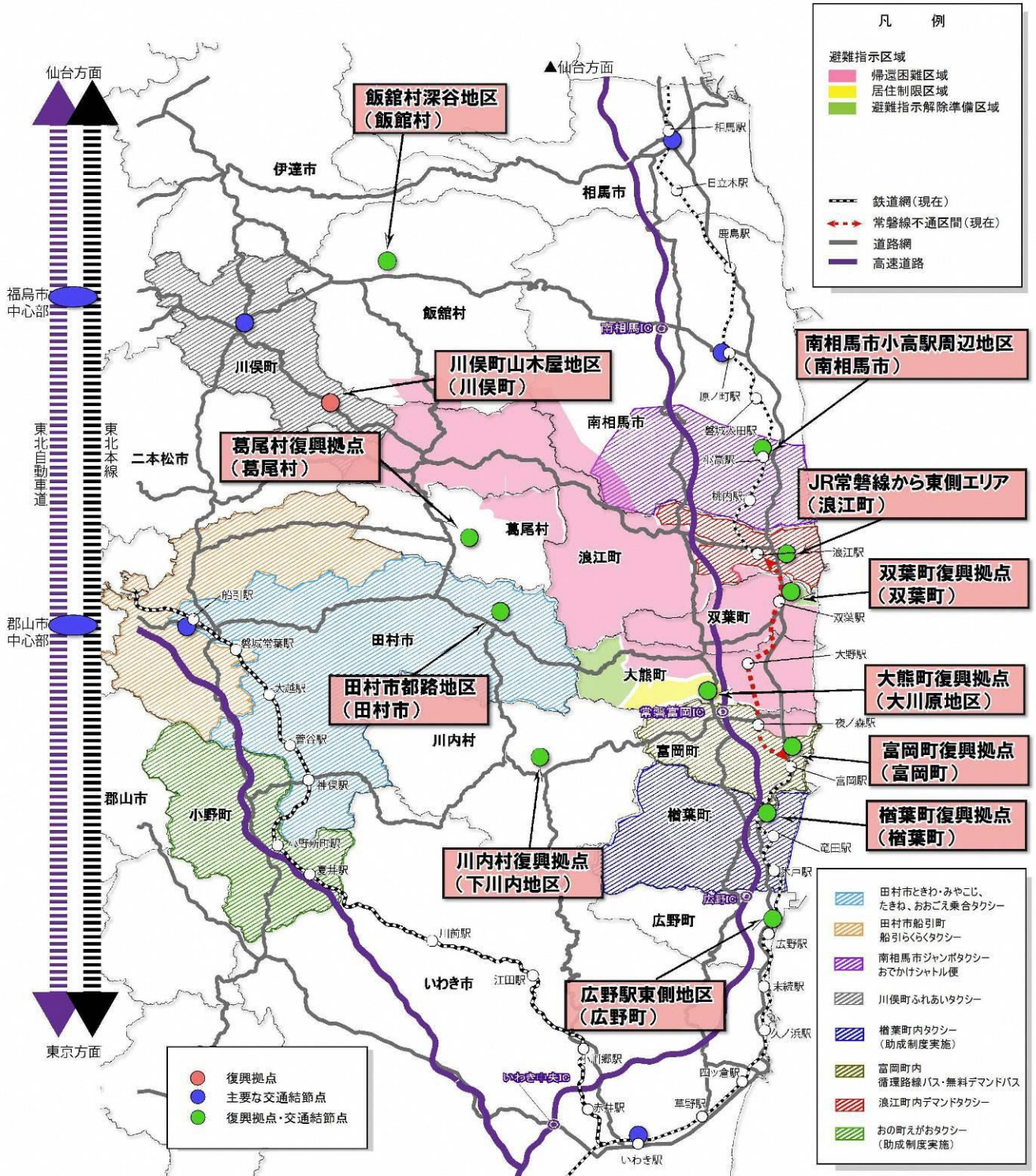
- 運行経路：原ノ町駅（南相馬市）～飯舘村～川俣町～医大～福島駅（福島市）
- 運行会社：福島交通株式会社（福島市東浜町）
- 運行日数：1日6往復
- 運行開始日：平成29年10月1日

5 「川内～小野」系統

- 運行経路：ゆふね（川内村）～小野新町～上三坂車庫（いわき市）
- 運行会社：新常磐交通株式会社（いわき市明治団地）
- 運行日数：1日3往復（平日のみ土日祝除く）
- 運行開始日：平成29年10月2日（1日が日曜日であるため2日より運行開始）

- ・域内公共交通においては、南相馬市、田村市、川俣町、浪江町、富岡町、楡葉町等において、域内交通の移動を支えるデマンドタクシーや循環バス等の運行が行われています。

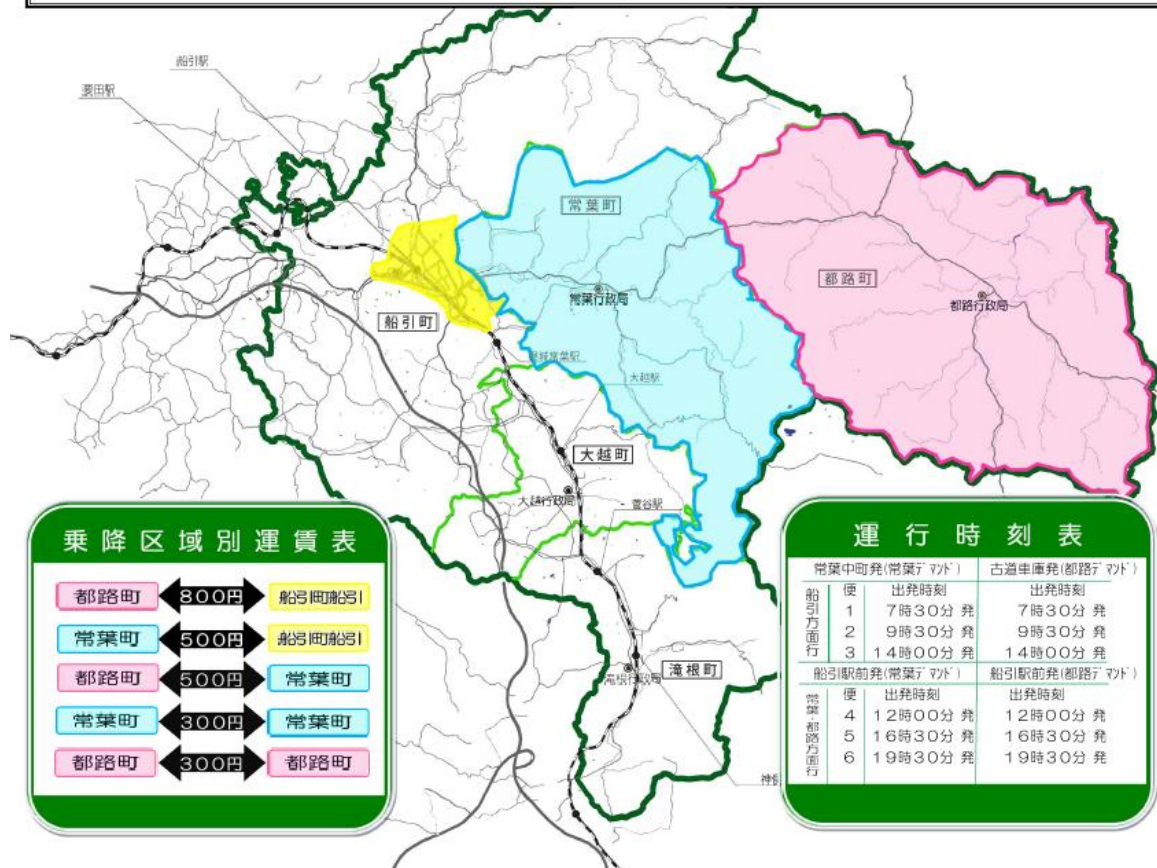
震災後（現在）における福島県避難地域 12 市町村の域内公共交通
（デマンドバス・タクシー等）の状況



※避難指示区域については平成 29 年 4 月 1 日時点

田村市 ときわ・みやこじ乗合タクシー

ときわ・みやこじ乗合タクシー運行図

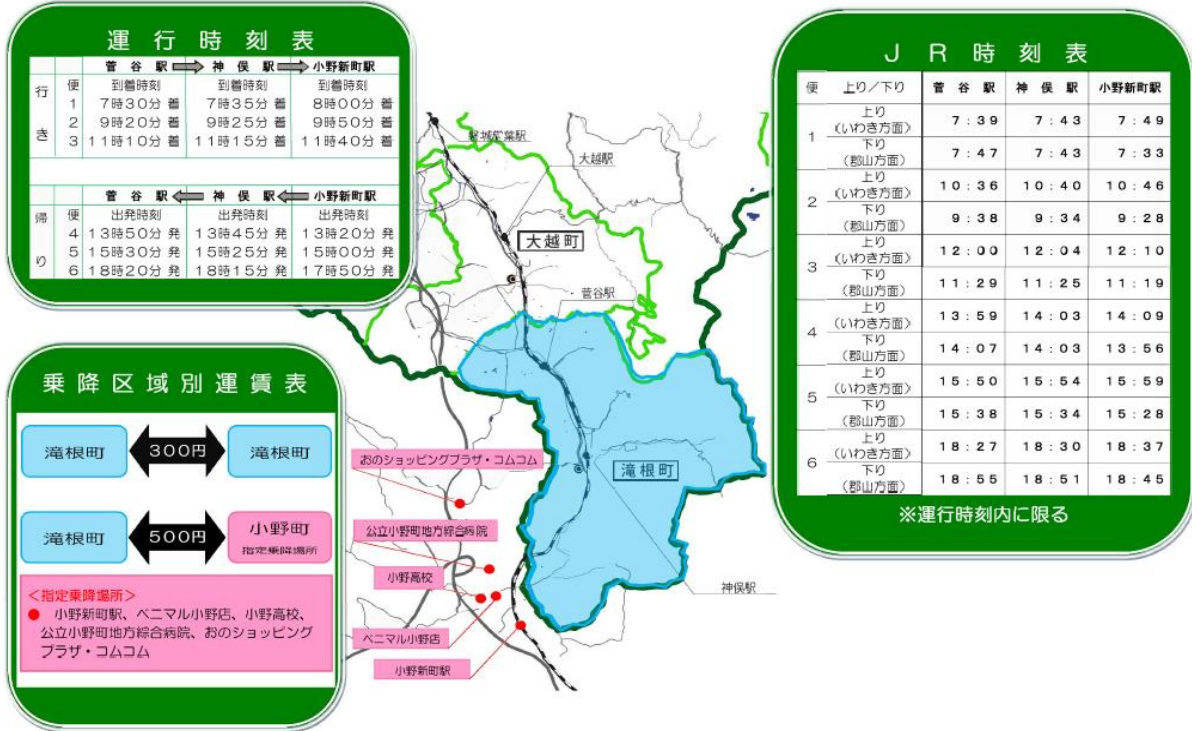


運行ルート (範囲)	<ul style="list-style-type: none"> 常葉町・都路町の全域、船引町船引の区域
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> 利用登録をされた方（利用者登録が必要） 1人で乗り降り可能な方、もしくは付き添いにより乗り降り可能な方。（付き添いの方も料金がかかる） ペットを連れての乗車は不可
料金	<p>○1人1乗車</p> <ul style="list-style-type: none"> 都路町内・常葉町内：300円 都路町⇄常葉町・常葉町⇄船引町船引：500円 都路町⇄船引町船引：800円

出典：田村市 HP

田村市 たきね乗合タクシー

たきね乗合タクシー運行図

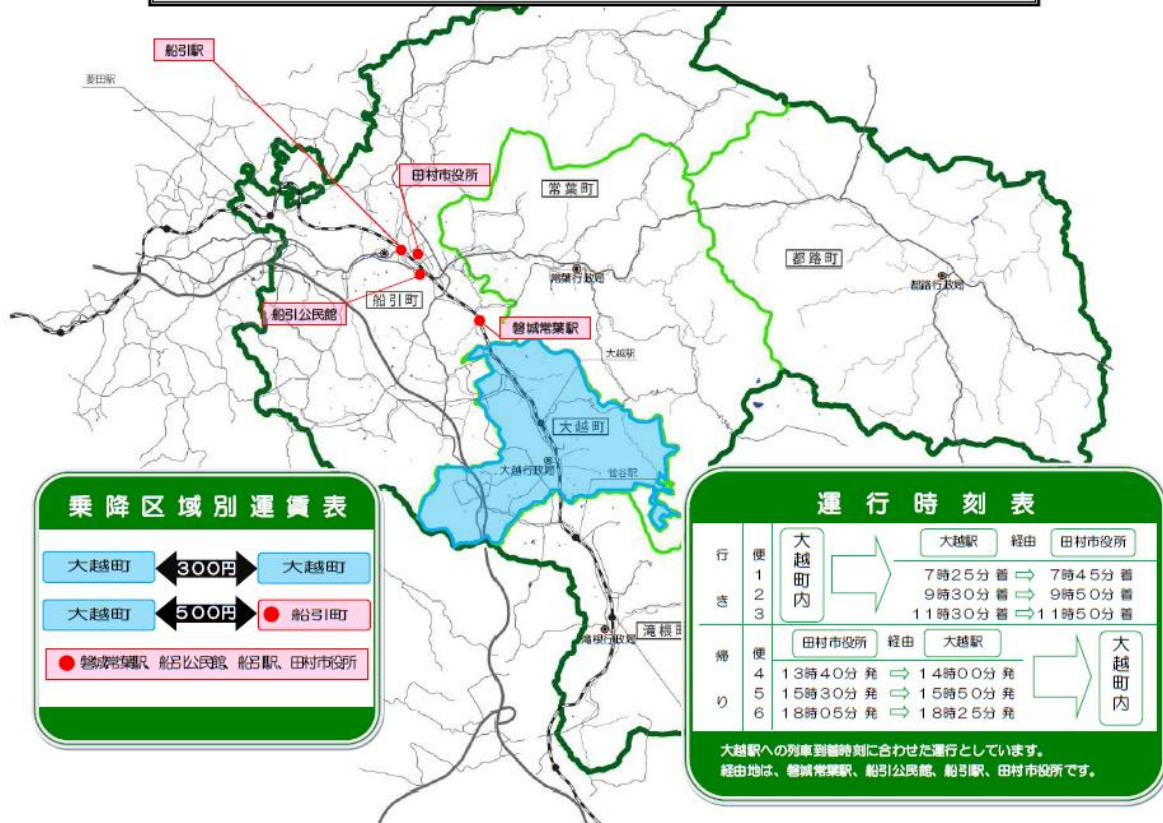


運行ルート (範囲)	<ul style="list-style-type: none"> 滝根町の全域、小野町の指定乗降場所（小野新町駅、ベニマル小野店、小野高等学校、公立小野町地方総合病院、おのショッピングプラザ・コムコム）
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> 利用登録をされた方（利用者登録が必要） 1人で乗り降りが可能な方、もしくは付き添いにより乗り降りが可能な方。（付き添いの方も料金がかかる） ペットを連れての乗車は不可
料金	<p>○1人1乗車</p> <ul style="list-style-type: none"> 滝根町内：300円 滝根町⇄小野町：500円

出典：田村市 HP

田村市 おおごえ乗合タクシー

おおごえ乗合タクシー運行図



運行ルート (範囲)	<ul style="list-style-type: none"> 大越町の全域、船引町の指定乗降場所（磐城常葉駅、船引公民館、船引駅、田村市役所）
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> 利用登録をされた方（利用者登録が必要） 1人で乗り降りが可能な方、もしくは付き添いにより乗り降りが可能な方。（付き添いの方も料金がかかる） ペットを連れての乗車は不可
料金	<p>○1人1乗車</p> <ul style="list-style-type: none"> 大越町内：300円 大越町⇔船引町：500円

出典：田村市 HP

田村市船引町 船引らくらくタクシー

●時刻表

予約は運行時刻の30分前に締め切りますので早めにご予約ください。

北部線 (移・美山・瀬川)		まちなか線 (船引)		南部線 (今泉・文珠・芦沢・七郷・要田)	
まち行き	帰リ	船引行き	船引戻り	まち行き	帰リ
8:00		8:00		8:00	
9:00		9:00	9:30	9:00	
10:00	10:30	10:00	10:30	10:00	10:30
11:00	11:30	11:00	11:30	11:00	11:30
	13:00		13:00		13:00
13:30	14:00	13:30	14:00	13:30	14:00
14:30	15:00	14:30	15:00	14:30	15:00
15:30	16:00	15:30	16:00	15:30	16:00

※天候や予約状況により、時刻表通りに運行できない場合があります。

船引町全体略図

エリア	該当地区
北部線	移・美山・瀬川
まちなか線	船引
南部線	今泉・要田・文珠・芦沢・七郷
光陽台	光陽台

①利用者

電話で予約
予約電話番号 82-3000
予約受付時間 午前7時～午後4時30分
今日の(前日でも可)18時の
まで予約します。

スムーズな予約のため利用登録をお願いいたします。登録用紙は居工会・船引行政局農林商工課・各出張所・船引行政センター・ビスコナー・利用券取扱各店にごさいませ。

②情報センター

ご自宅の電話番号と
お名前をお知らせ
ください。
どこからどこまで
乗られますか？

オペレーター対応

予約は運行時刻の30分前に締め切りますので早めにお申込みください。
(ご希望の前日に予約されてOKです)

③乗せながらお迎え

乗せながらお迎えに上がります。
時刻に余裕をもってご利用ください。

④目的地へ到着

目的地へ到着したら利用券でお支払いください。(現金でのお支払いはできません。)

(※お乗りの際も同じご利用ください。)

運行ルート (範囲)	○田村市船引町管内を次の4つの区域にわける <ul style="list-style-type: none"> ・①北部線エリア1(移) ・②北部線エリア2(瀬川・美山) ・③まちなか線エリア(船引) ・④南部線エリア(今泉・要田・文珠・芦沢・七郷・光陽台)
利用対象者	・登録(カード)がなくても、誰でも利用が可能 ※登録することによって予約がスムーズになる
料金	・①～④エリア内：片道200円 ・北部線エリア1⇄北部線エリア2：300円 ・北部線エリア1⇄まちなか線エリア：400円 ・北部線エリア2⇄まちなか線エリア：300円 ・まちなか線エリア⇄南部線エリア：300円

出典：田村市 HP

南相馬市 ジャンボタクシー「おでかけシャトル便」



小高区内のおでかけに 小高区から原町区のスーパーや病院へ

ジャンボタクシー

平成29年9月1日金ダイヤ改正

1 小高区を午前10時台に出発する「おでかけシャトル便」を増便！
 ◆原町区内を13時台後半に出発する「おでかけシャトル便」を増便し、原町区中心部へおでかけが便利になります。

2 復興公営住宅(北原団地・上町団地)からおでかけが可能に！
 ◆北原団地、上町団地に専用車を配置、旧避難指示区域との往來が便利になります。旧避難指示からは、別途予約ペニマル原町着送入口をご利用ください。

おでかけシャトル便 小高区内時刻表

発車時刻の1時間前までのご予約をお願いします。
 ※発車時刻(平日9~16時)にご乗車できない時間帯は、別途のご利用をお願いすることがあります。

料金 200円 ※中学生以下100円 ※12月29日から1月3日まで

運行エリア

西エリア 中エリア 東エリア

小高区東部・西部エリア ⇄ 小高区中部エリア

【行き】	2029.9.1	2029.9.2	2029.9.3
西エリア	6:55~8:45	8:45~9:45	9:45~16:55
中エリア	7:10~9:10	9:00~10:00	10:00~17:10
東エリア	7:30~9:25	9:10~10:25	10:10~17:35

【かえり】

シットル1車	シットル3車	シットル5車	シットル7車
12:00~12:15	13:30~13:45	14:30~14:45	16:40~16:55

運行ルート (範囲)	<ul style="list-style-type: none"> ○一時帰宅便 ・鹿島区・原町区内の仮設住宅などと旧避難指示区域内の自宅を結ぶ運行 ○おでかけシャトル便 ・旧避難指示区域内の自宅と小高区・原町区内の商業施設や医療機関などを結ぶ運行
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・南相馬市民
料金	<ul style="list-style-type: none"> ○一時帰宅便 ・無料 ○おでかけシャトル便 ・旧避難指示区域内で乗り降りする場合：乗車1回につき200円 ・旧避難指示区域内と区域外をまたいで乗り降りする場合：乗車1回につき500円 ※中学生以下は全て無料

出典：南相馬市 HP

川俣町 山木屋・小綱木ふれあいタクシー

川俣町的生活交通



運行ルート (範囲)	・山木屋・小綱木地区～まちなか
利用対象者	○川俣町民
料金	<p>○片道料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小綱木：400円(200円)、山木屋：600円(300円) ・山木屋・小綱木地区間：350円(180円) ・小綱木地区内：200円(100円) ・山木屋地区内：300円(150円) <p>※ () 内はこども料金</p> <p>※こども料金は、小学生まで。中学生からは大人料金</p> <p>※7歳未満の幼児の乗車は保護者同伴とし、保護者1人に付き1人まで無料、2人目からこども料金がかかる</p>

出典：川俣町 HP

川俣町 福田・小神ふれあいタクシー

川俣町の生活交通

...デマンドタクシー

...バス



運行ルート (範囲)	・福田・小神地区～まちなか
利用対象者	・川俣町民
料金	<p>○片道料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福田地区・まちなか間：500円（250円） ・小神地区・まちなか間：400円（200円） ・福田・小神地区間：300円（150円） ・福田地区内：250円（130円） ・小神地区内：200円（100円） <p>※（ ）内はこども料金</p> <p>※こども料金は、小学生まで。中学生からは大人料金</p> <p>※7歳未満の幼児の乗車は保護者同伴とし、保護者1人に付き1人まで無料、2人目からこども料金がかかる</p>

出典：川俣町 HP

川俣町 小島・飯坂ふれあいタクシー

川俣町的生活交通

…デマンドタクシー

…バス



運行ルート (範囲)	・小島・飯坂地区～まちなか
利用対象者	・川俣町民
料金	<p>○片道料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなか：400円（200円） ・小島・飯坂区間：300円（150円） ・小島地区内、飯坂地区内：200円（100円） <p>※（ ）内はこども料金</p> <p>※こども料金は、小学生まで。中学生からは大人料金</p> <p>※7歳未満の幼児の乗車は保護者同伴とし、保護者1人に付き1人まで無料、2人目からこども料金がかかる</p>

出典：川俣町HP

川俣町 福沢ふれあいタクシー

川俣町の生活交通

...デマンドタクシー

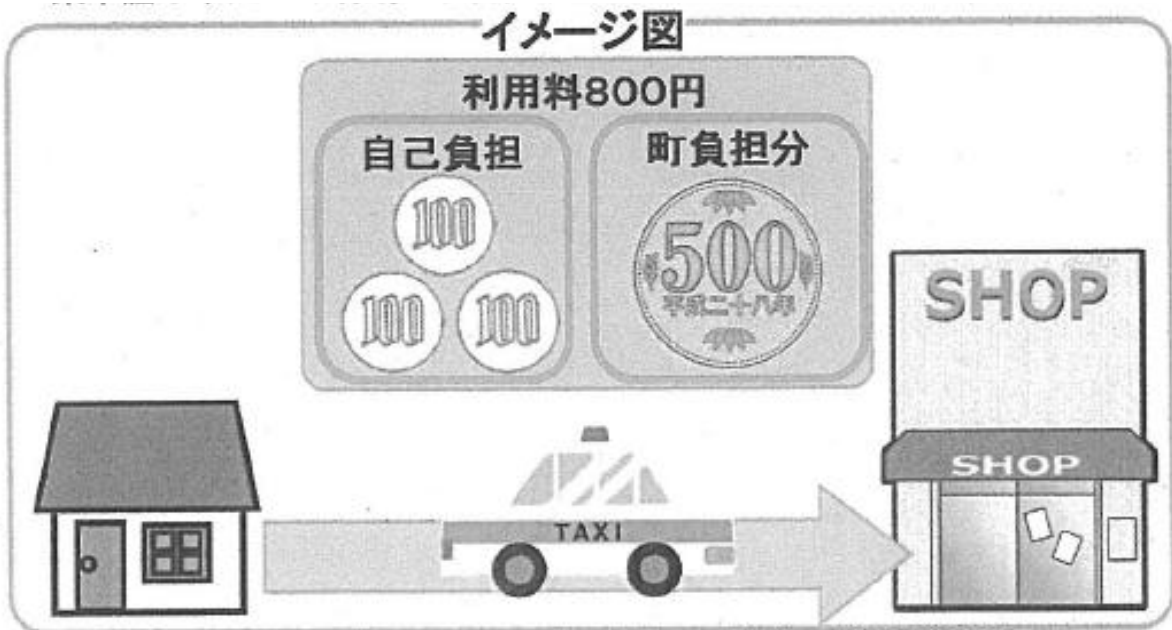
...バス



運行ルート (範囲)	・福沢地区～まちなか
利用対象者	・川俣町民
料金	<p>○片道料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなか：400円(200円) ・福沢地区内：：200円(100円) <p>※ () 内はこども料金</p> <p>※こども料金は、小学生まで。中学生からは大人料金</p> <p>※7歳未満の幼児の乗車は保護者同伴とし、保護者1人に付き1人まで無料、2人目からこども料金がかかる</p>

出典：川俣町 HP

楡葉町 楡葉町内タクシー（助成制度実施）



運行ルート (範囲)	・楡葉町内
利用対象者	<p>自家用車等の交通手段を持たない方などを対象に、既存のタクシー利用料の一定額（300円）以上を補助する「タクシー助成制度」を開始</p> <p>○助成対象</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降車地がどちらも楡葉町内であること（町外への送迎は対象外） ・楡葉タクシーの車両を利用すること（その他の交通機関は対象外） <p>○楡葉町に住民登録があり、下記のいずれかに該当する方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の方 ・身体障害者手帳交付者 ・療育手帳交付者 ・精神保健福祉手帳交付者 ・運転免許証を自主返納された方 ・妊娠中または産後3か月以内の方（母子手帳の提示が必要）
料金	<p>・自己負担：300円</p> <p>タクシー乗車時に「助成証」を運転手に提示し、降車時に運転手へ300円を支払う</p> <p>例：利用料 800円の場合・・・300円が自己負担、500円が町負担 利用料 1,000円の場合・・・300円が自己負担、700円が町負担助</p>

出典：楡葉町 HP

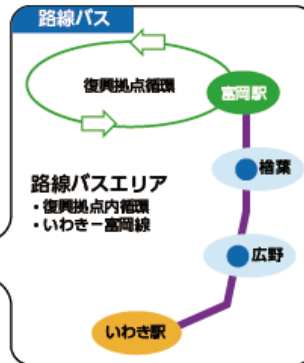
富岡町 富岡町内循環路線バス・無料デマンドバス

路線バス・デマンドバス運行のお知らせ

町では、今年4月1日より「町内循環路線バス」「急行いわき－富岡路線バス」「無料デマンドバス」を運行しています。町民の皆様のご交通手段としてぜひご利用ください。



運行エリア



<p>運行ルート (範囲)</p>	<p>○デマンドエリア ・帰還困難区域を除く町内全域 自宅～復興拠点内（さくらモールとみおか、診療所、富岡駅、役場、学びの森、各金融機関等）</p> <p>○路線バスエリア ・復興拠点内循環 ・いわき－富岡線</p>
<p>利用対象者</p>	<p>・デマンドバス 富岡町民のみ利用可能</p>
<p>料金</p>	<p>・町内循環路線バス：170円 ・急行いわき－富岡路線バス：乗車場所による</p> <p>※町内循環路線バス、いわき－富岡循環路線バスともに、町民向け「割引乗車券」を発行している。</p> <p>・デマンドバス：無料</p>

出典：広報とみおか 平成29年7月号 富岡町HP

浪江町 浪江町内デマンドタクシー

浪江町内デマンドタクシーの 運行が始まりました

デマンドタクシーとは？

デマンドタクシーとは、予約制の乗合いタクシー運行事業です。ジャンボタクシー（10人乗り）2台で運行し、浪江のご自宅等から、町内や南相馬市までの送迎を行います。



こんな時にご利用できます

例 1



浪江の自宅から
仮設商業施設の
まち・なみ・まるしえ
まで行きたい。



まち・なみ・まるしえ

例 2



浪江駅から
浪江の自宅まで
乗りたい。



浪江の自宅

例 3



浪江の自宅から
南相馬市の病院と
スーパーに
行きたい。



南相馬市の病院・スーパー

<p>運行ルート (範囲)</p>	<p>○浪江町内 ・浪江町内のご自宅等から、役場、診療所、仮設商業施設、浪江駅前等まで。 ○南相馬市 ・浪江町内のご自宅等から、南相馬市原町区内等のスーパー・医療施設等まで。</p>
<p>利用対象者</p>	<p>・浪江町に住民票がある方</p>
<p>料金</p>	<p>・無料（運行開始後一定期間は料金免除措置）</p>

出典：広報なみえ 平成 29 年 5 月 浪江町 HP

小野町 おの町えがおタクシー（助成制度実施）



<p>運行ルート (範囲)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・小野町内
<p>利用対象者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上の者 ・障がい者（身体 障害者手帳1・2級または療育手帳の交付を受けている者） ・妊娠中または出産後12ヵ月以内の者 ・運転免許証自主返納者 <p>※助成を受けるにはタクシー乗車時に、運転手に「対象者証」を提示する。</p>
<p>料金</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用料金（メーター料金）の800円を超えた分を助成。 ・タクシー利用料金（メーター料金）が800円以下であった場合は、通常どおり全額自己負担となる。

出典：小野町HP

9. (参考) 住民・関係機関アンケート調査実施概要

- 調査時期…平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月
- 住民アンケート…13,837 世帯に配布、3,250 世帯より回収（回収率 23.5%）

アンケートサンプル数は 5,282 枚(配布世帯数 13,837 世帯に対する回収率 38.2%)

コード	市町村名	配布世帯数 (世帯)	回収世帯数 (世帯)	アンケート 回収数 (枚)	回収率 (配布世帯数/回収世帯数) (%)	回収率 (アンケート回収数/配布世帯数) (%)
001	田村市	906	165	286	18.2%	31.6%
002	南相馬市	838	198	367	23.6%	43.8%
003	川俣町	821	198	358	24.1%	43.6%
004	広野町	779	131	210	16.8%	27.0%
005	楡葉町	796	180	286	22.6%	35.9%
006	富岡町	830	236	354	28.4%	42.7%
007	川内村	1,179	337	532	28.6%	45.1%
008	大熊町	4,555	923	1,402	20.3%	30.8%
009	双葉町	802	256	423	31.9%	52.7%
010	浪江町	836	265	446	31.7%	53.3%
011	葛尾村	700	196	338	28.0%	48.3%
012	飯舘村	795	165	280	20.8%	35.2%
合計		13,837	3,250	5,282	23.5%	38.2%

(住民以外の各種関係機関アンケート)

…公共交通事業者（バス・タクシー）、高等学校、医療施設、商業施設、復興関連事業者を対象に平成 29 年 1 月に実施、配布・回収状況は以下の通り。

	A 有効配布数	B 回収数	C=B/A×100 回収率
②公共交通事業者 (バス)	4	2	50%
②公共交通事業者 (タクシー)	43	7	16%
③高等学校	31	14	45%
④医療施設	85	34	40%
⑤商業施設	97	24	25%
⑥復興関連事業者	27	23	85%

10. 公共交通に関する現況及び課題

1) 地域公共交通整備に関して重視すべき点

- 住民が公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多い(図 1-1)。
- これを、世代別や地域別に分析すると、高齢層では「かかりつけ医に通える公共交通」のニーズが高くなっている一方で、若年層では「送迎に頼らずに通学できる公共交通」が多いことや、避難住民においては、「近隣の主な都市(福島・郡山・いわき・仙台の各市)にアクセスしやすい公共交通」のニーズが相対的に高くなっているなどの特徴がみられる(図 1-2)。

→ 通院や買物等のニーズに対応し、将来を見据えた公共交通ネットワークの構築が課題

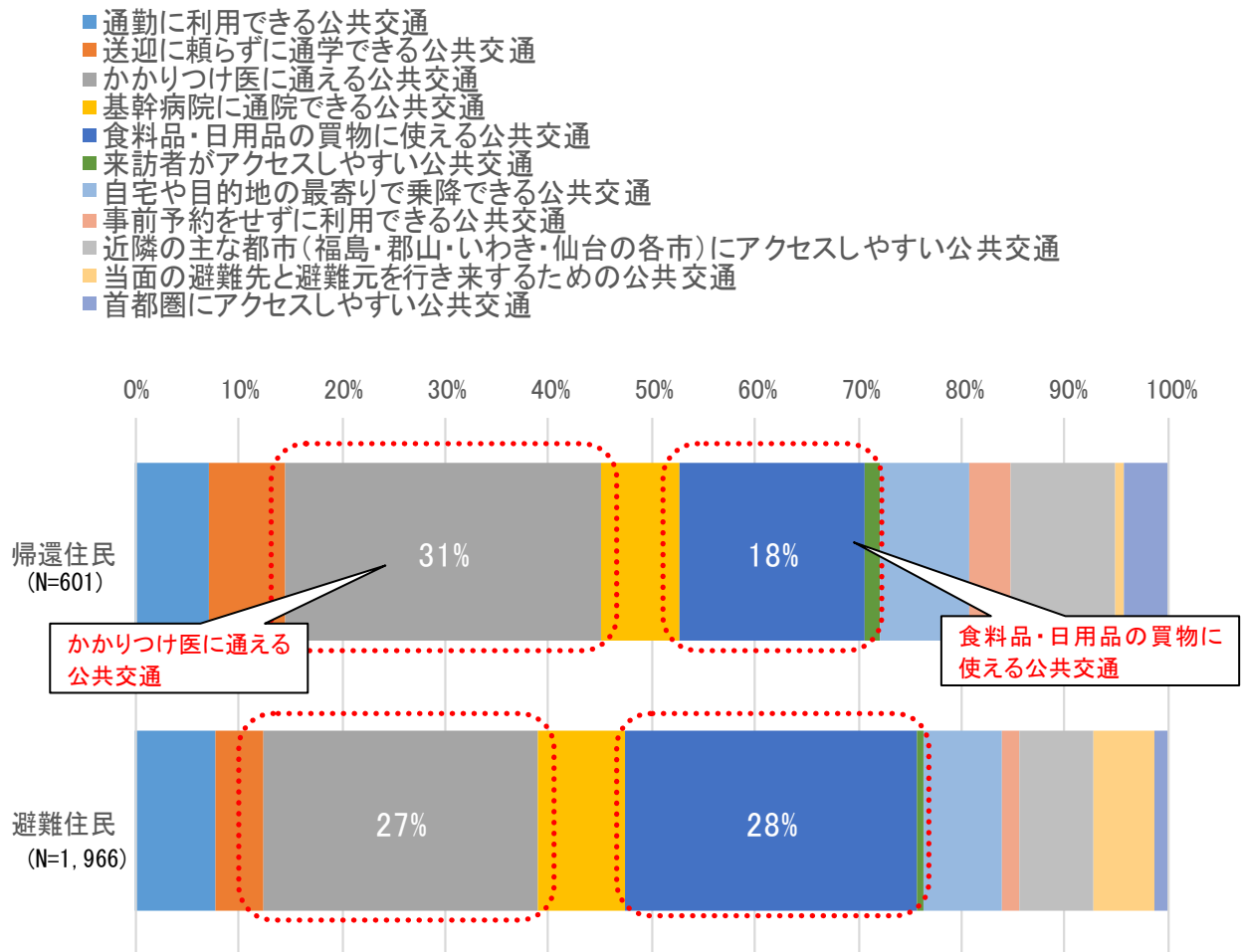


図 1-1 住民が公共交通に期待する役割

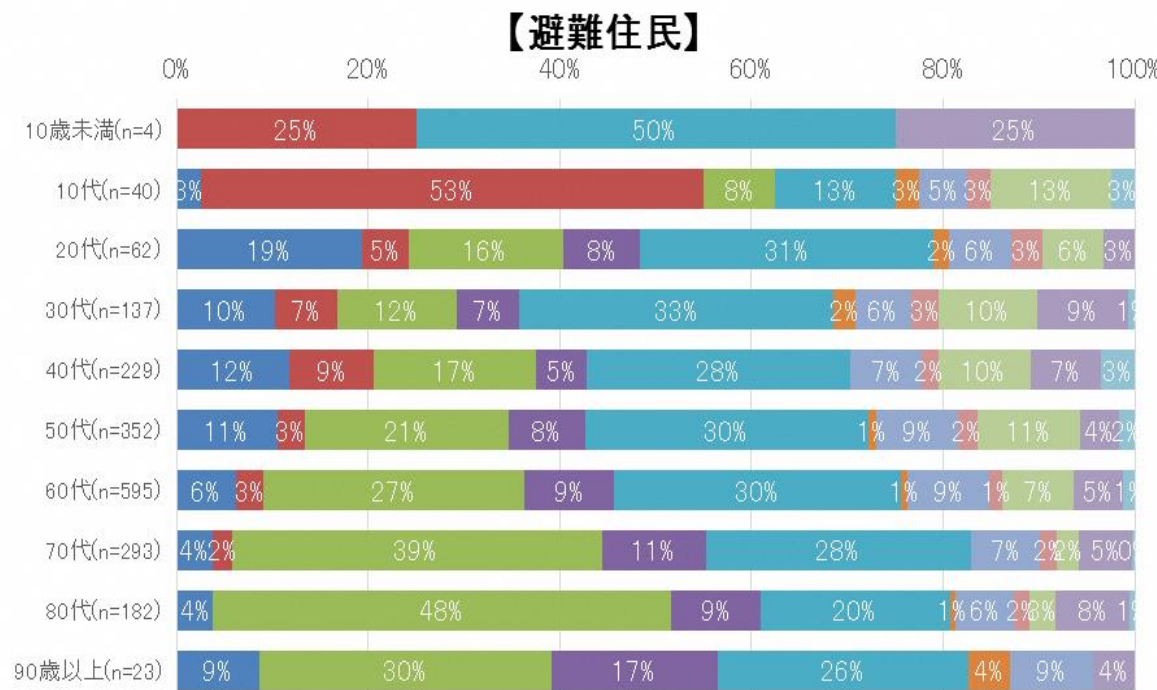
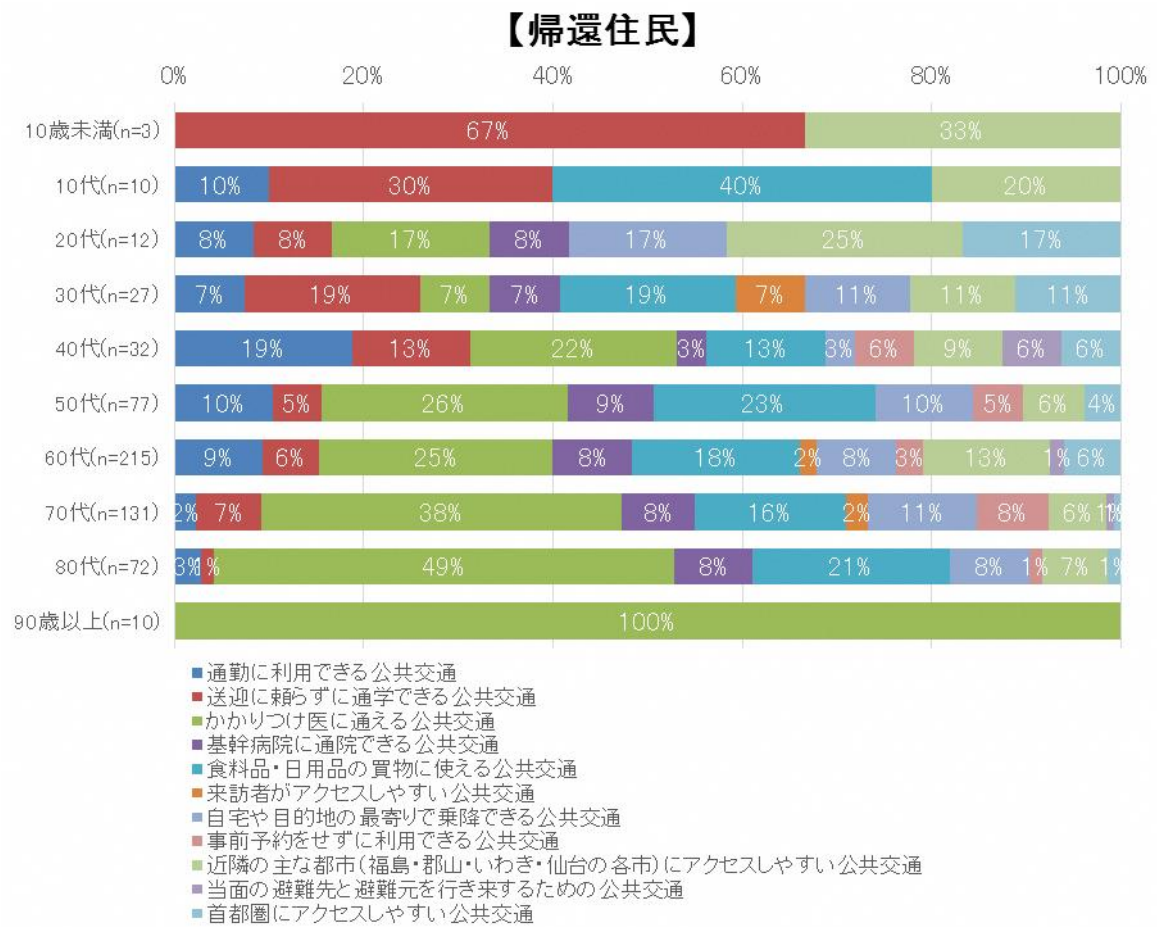


図 1-2 住民が公共交通に期待する役割(年代別・地域別)

2) 交通行動と高齢化の実態

- 避難地域では、帰還住民・避難住民を含め買物・通院時に自動車での移動に依存している(図 2-1)。
- 一方で、移動に制約のある方(「ひとりで十分にできる」「ひとりで何とかできる」と回答した以外の方)が約 13%いることや、今後、高齢化が進展すると予想されることから、買物や通院時の移動に対する不安が伺える(潜在的な公共交通の利用ニーズがある)(図 2-2、2-3)。

→避難地域での更なる高齢化と、交通弱者への対応を見据えて、安心して日常生活を送るための公共交通体系の構築が課題

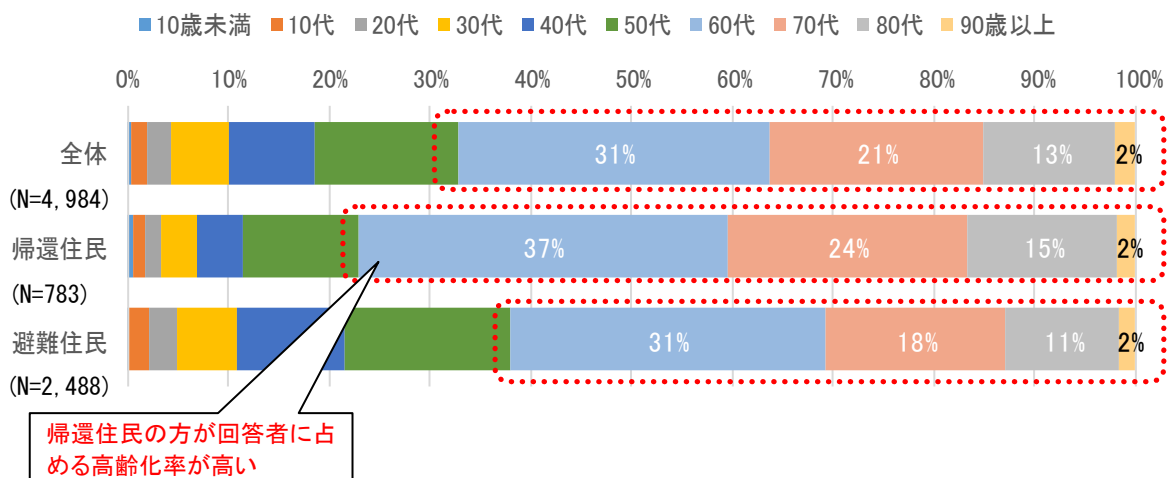
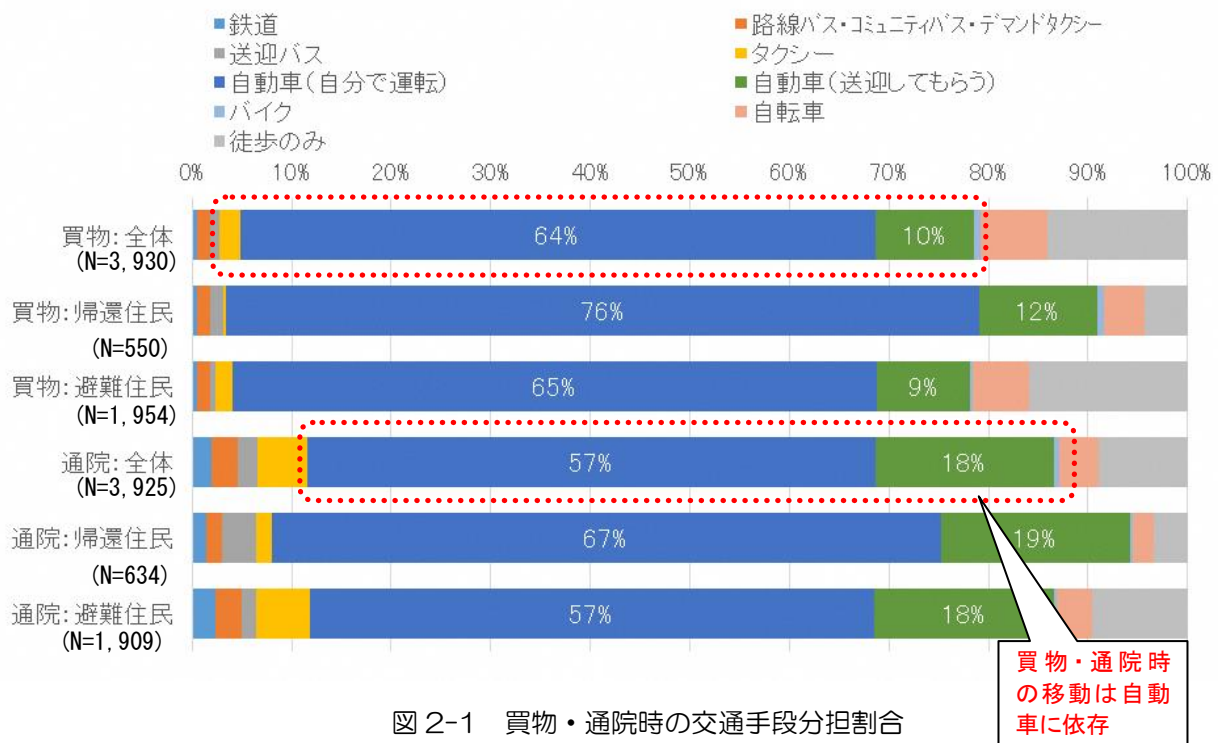


図 2-2 回答者の年齢構成

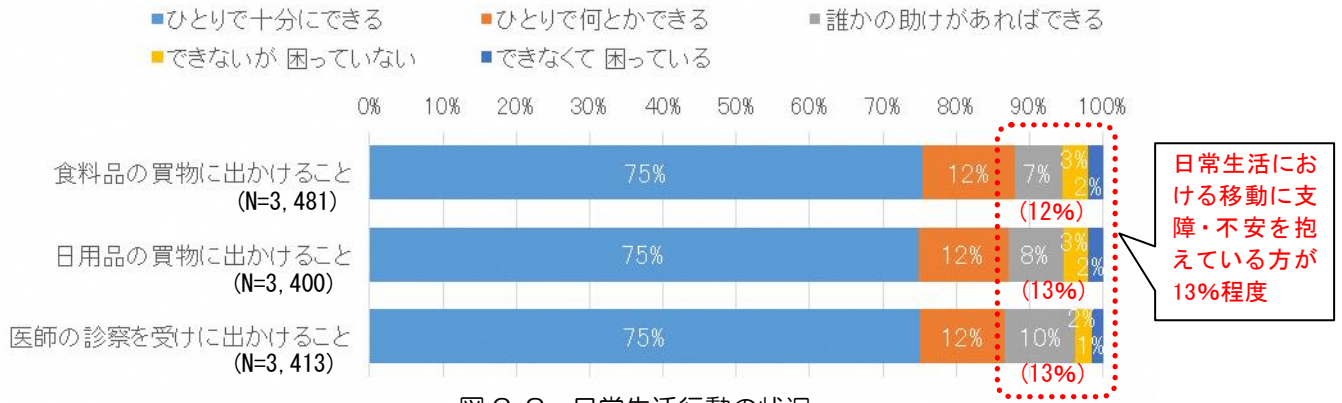


図 2-3 日常生活行動の状況

3) 震災前後の外出環境・買物環境の変化

- 避難住民も帰還住民も外出したい場所が少なくなった方が3割程度おり、行きたい場所に買い物に行けない方も1割から2割程度いる(図 3-1、3-2)。

→避難地域と帰還地域ともに行きたい場所に行ける交通ネットワークの構築が課題

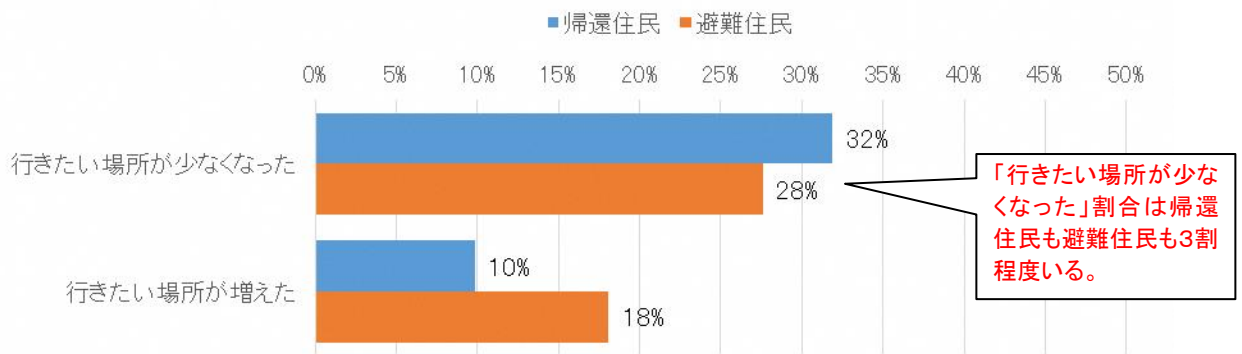


図 3-1 震災前後の外出環境の変化

帰還住民 (N=803)
避難住民 (N=2,564)

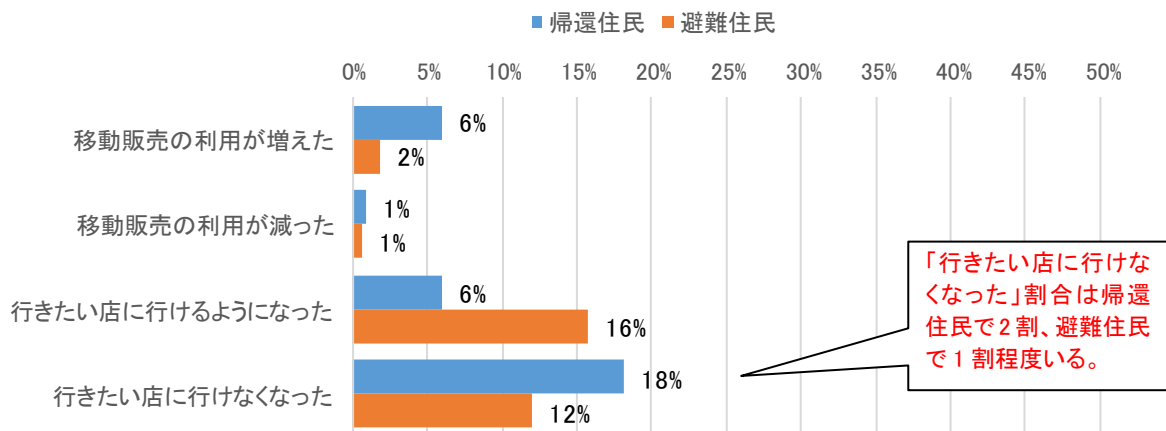


図 3-2 震災前後の買物環境の変化

帰還住民 (N=803)
避難住民 (N=2,564)

4) 買物・通院時における帰還住民と避難住民の自動車利用の実態比較

- 自動車利用（自分で運転）の外出頻度と所要時間を比較すると、帰還住民と避難住民で差が見られ、帰還住民は、「買物での外出頻度が少なく、所要時間が長い、出発時刻が早い（時間をかけて帰還市町村外へ移動することが多いことが想定される）」傾向があり、一方で、避難住民は、「買物での外出頻度が相対的に多く、所要時間が短い、出発時刻が相対的に遅い（避難市町村内での移動が多いことが影響していると想定される）」傾向を示している(図 4-1～4-4)。
- 2) で示した通り、買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は 7 割から 8 割を占めているが、目的地までの所要時間で 31 分以上かかる割合が、帰還住民は避難住民よりも長い。

→避難住民の帰還を促進するためには、まちづくりなどと連携しながら公共交通体系を構築し、移動レベルを向上させることが課題

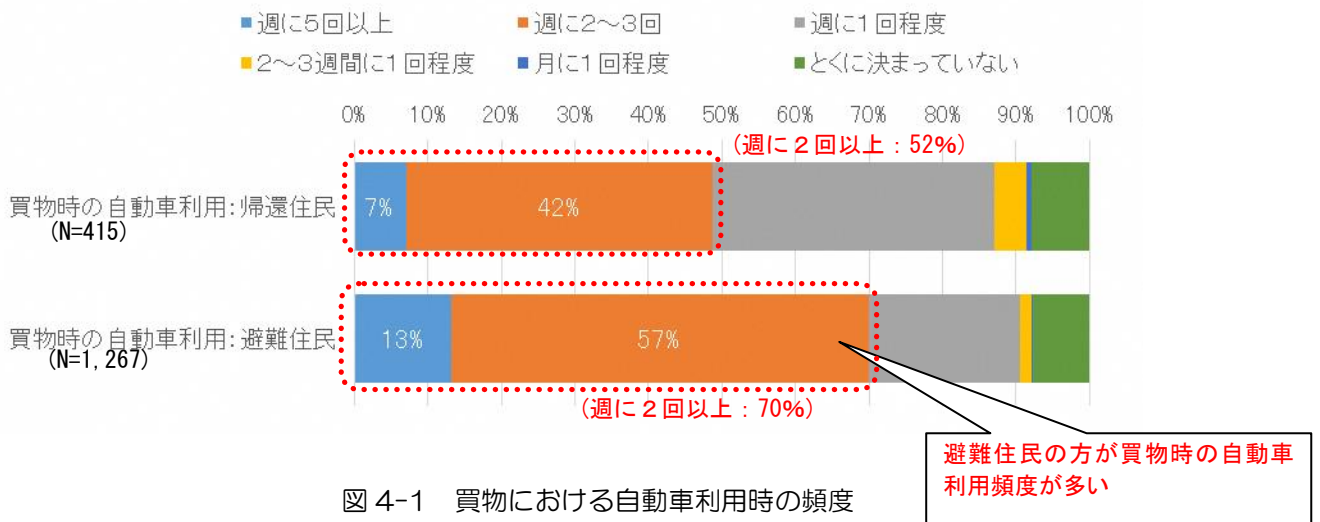


図 4-1 買物における自動車利用時の頻度

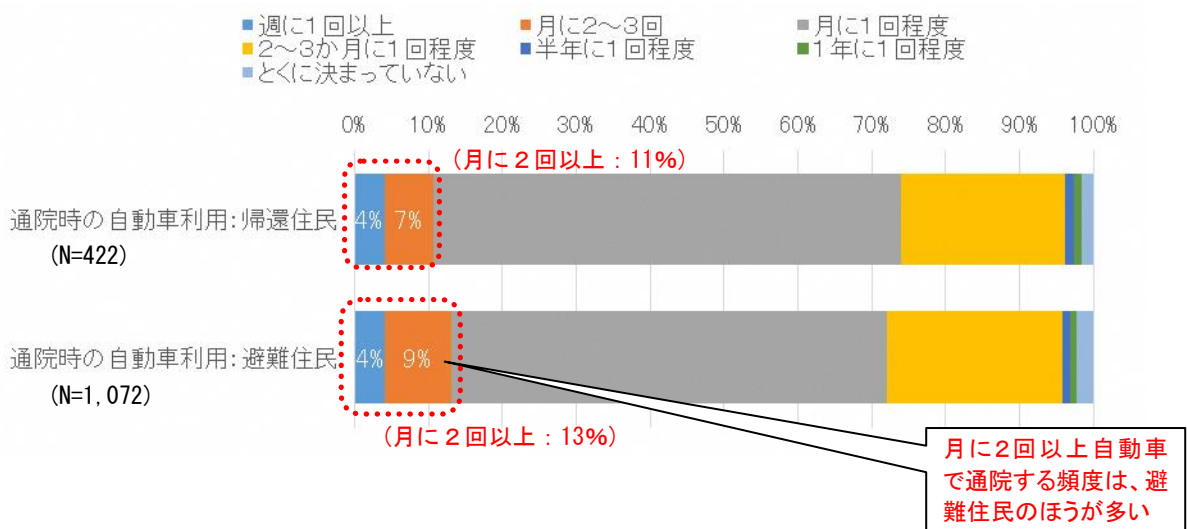


図 4-2 通院における自動車利用時の頻度

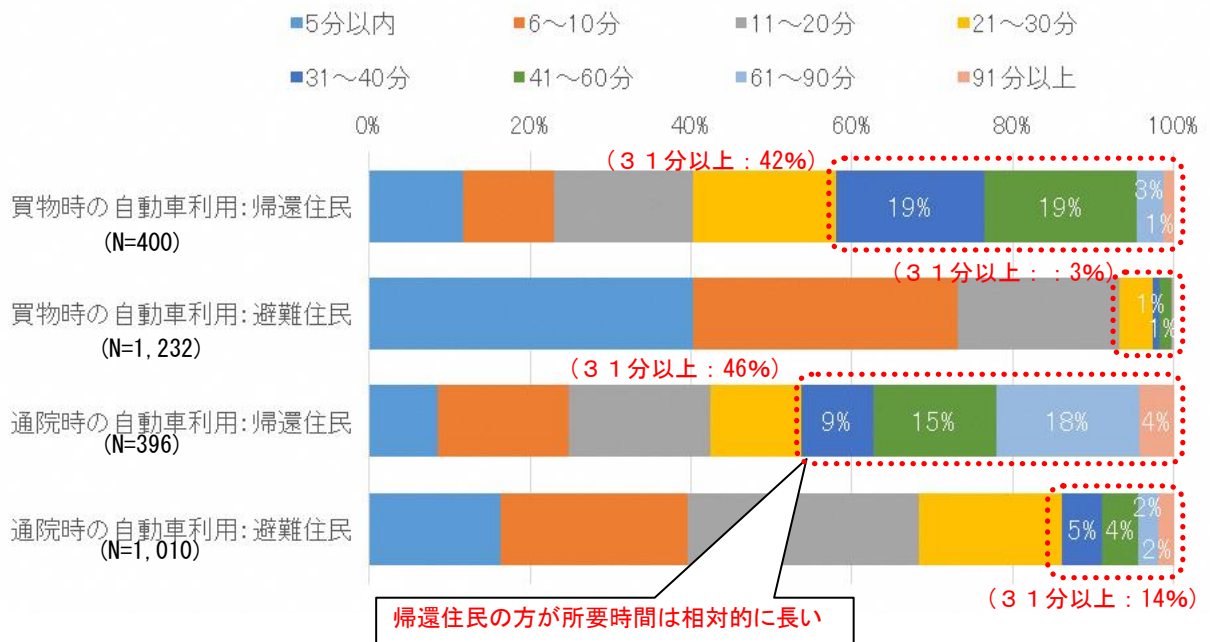


図 4-3 買物・通院における自動車利用時の所要時間

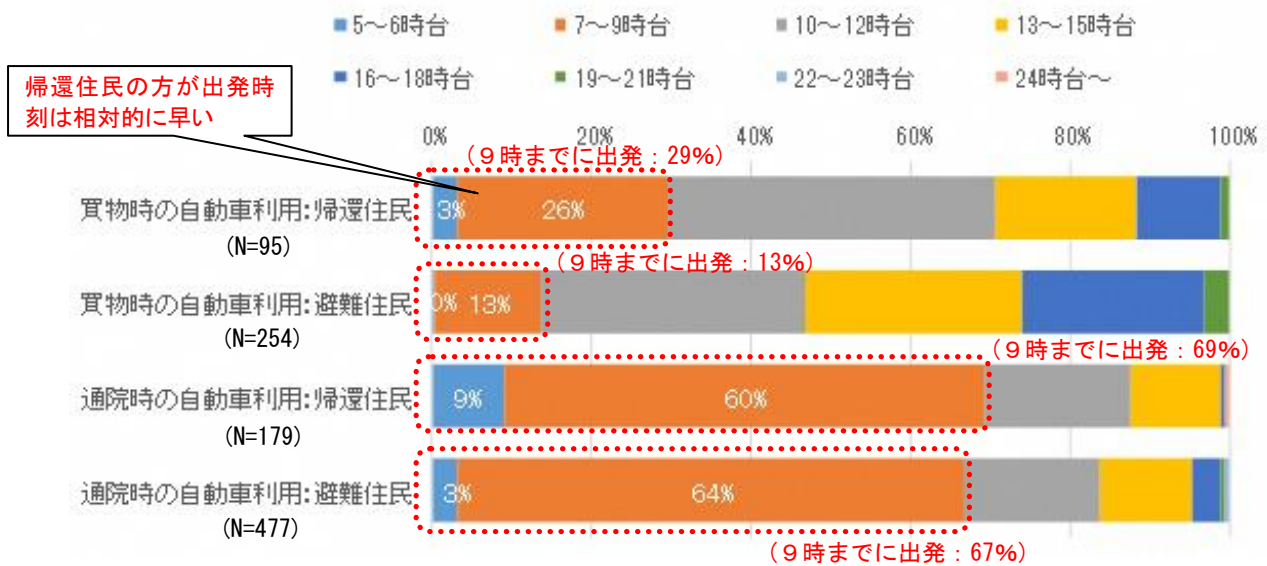
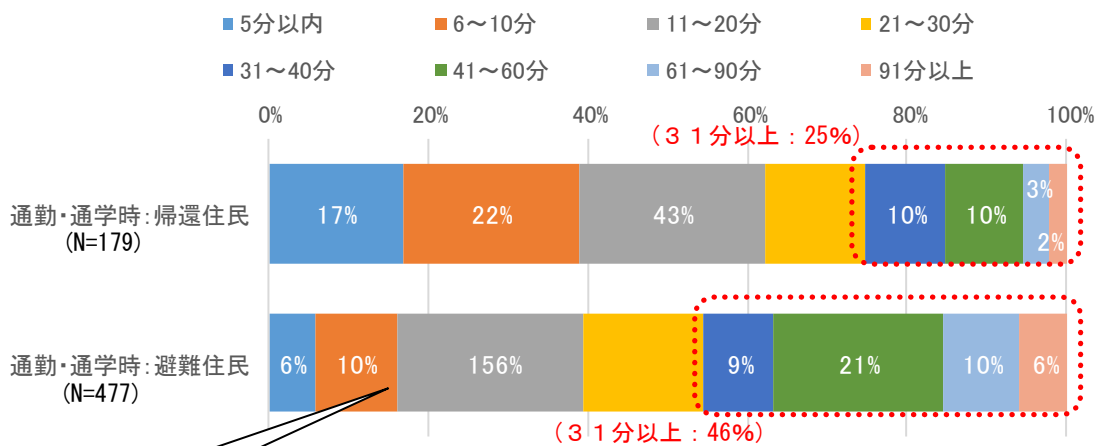


図 4-4 買物・通院における自動車利用時の出発時刻

5) 通勤・通学時における移動実態

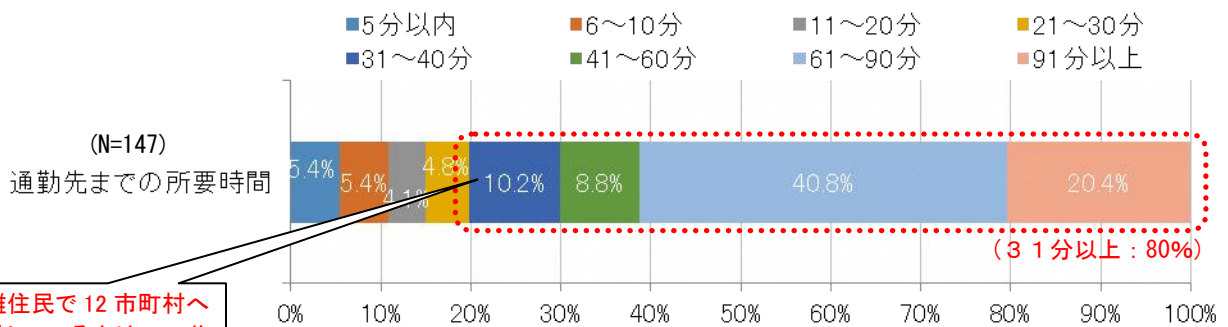
- ・通勤・通学時においては、避難先からの通勤・通学により多くの時間を要している(図 5-1)。
- ・特に、避難地から 12 市町村へ通勤している人の所要時間は 31 分以上が 80%と顕著である(図 5-2)。
- ・高等学校や復興関連事業者からも、公共交通の必要性の必要性が意見として挙げられている (P.265 表 7-2)。

→バス等の公共交通の再編に向けては、避難先から通勤・通学先にも利用しやすい環境の創出が課題



避難住民の方が所要時間は相対的に長い

図 5-1 通勤・通学時における所要時間



避難住民で 12 市町村へ通勤している人は 31 分以上が 80%

図 5-2 避難住民の通勤における 12 市町村への所要時間

6) 地域の生活圏域 (地域の結びつき)

- ・現在の日常生活の交通行動から、生活圏域は大別して、避難地域 12 市町村においては田村市～川内村、南相馬市、川俣町等が生活圏域の中心となっており、これらの生活圏域は、主な避難先となっているいわき市、郡山市、福島市等の周辺中核都市との結びつきがある(図 6-1～6-6)。

→バス等の公共交通の再編に向けては、他市町村間の生活圏域を捉えた、住民ニーズに合致したネットワーク構築が課題

7) 地域公共交通計画に対する要望や課題

①自治体の意見

- ・10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。
- ・各市町村の拠点整備と並行して進めていくことがベターである、という意見がある。
- ・路線の再編等が必要、新たなバス停設置を検討している、という意見がある。

→避難地域の意見を踏まえ、運行路線の充実・再編、財政負担等に配慮し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題

表 7-1 自治体の意見

自治体	ヒアリング結果
市町村 A	・市内交通については、廃止を検討している区間があるため、広域交通との関係で住民の合意形成に留意が必要である。
市町村 B	・交通網形成計画を策定し、再編実施計画の策定も行っている。バスターミナルは拠点の一つとなる。 ・再編実施計画の認定のためには路線再編等が必要になってくるが、調整をどうしていくか今後考えていかなければならない。
市町村 C	・通過ではなく乗降までとなると、町の負担割合が発生するため、近隣町村や事業者との調整は必要。 ・新規で路線を始めるのは良いが、終了する時は住民への説明が大変である。この先も恒久的に継続していくのならば、期限付きでバスを運行するといった方針を考える必要がある。
市町村 D	・帰還者については自家用車を運転出来る方が多いため、バスが無くとも大体の方が自家用車の利用となる。ただし、運転が出来ず公共交通機関を利用する高齢者の方もいる。 ・継続性の担保については重要である。
市町村 E	・現在はジャンボタクシーによるデマンドバスを運行。避難指示解除後いつまで当該事業を活用できるか不安はあるが、震災前も町単費で交通事業を実施していたので運行のハードルは低い。
市町村 F	・10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要である。 ・4条許可で運行するのであれば、市町村に財政負担のないスキーム作りが必要である。
市町村 G	・いわき市になるべく短時間で行ければ通学・通勤等での公共交通の選択肢が増えると思われる。
市町村 H	・6号線をJR常磐線と平行して走る路線については、常磐線が31年に全線開通予定ということもあり、バス一辺倒と考える訳にはいかないという事情もある。 ・JRへは便数等で要望は出しているが、逆に乗客がいるのか、等問われており大変である。
市町村 I	・各市町村の拠点整備と並行して進めていくことがベターである。
市町村 J	・399号を軸に飯舘村～川内村の町村での連携が過去あった。 ・船引駅と都路診療所等に行く無料タクシーを運行している。来年度も継続運行していきたい。
市町村 K	・要望路線としては、南相馬～飯舘～川俣～福島医大を結ぶ路線を検討中である。 ・道の駅構想が実現すれば、そこにバス駐車場を設けることも考えている。

②交通事業者等の意見

- ・バス事業者からは、「南相馬～福島線」における福島医大への乗入れ要望や、「葛尾～船引線」の運行、「川内～船引線」の運行の維持等の意見がある。
- ・バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。
- ・高等学校や医療施設においても公共交通への期待が高い。
- ・復興関連事業者からは公共交通の運行本数の充実等の意見がある。

→避難地域の公共交通を担う乗務員を確保するとともに、運行路線の充実・再編が課題

表 7-2 交通事業者等の意見

区分	主な意見
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・「南相馬～川俣～福島線」での福島医大への乗入要望。「葛尾～船引線」の運行。「川内～船引線」の運行維持。 ・乗務員不足も大きな課題。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足により今後の事業展開にまったく見通しがたない。
高等学校	<ul style="list-style-type: none"> ・常磐線が利用できないため通学が不便。 ・サテライト校までの公共交通手段がなく不便。 ・幹線道路が通っていない地域での広域バスや乗り合いタクシーなどを利用した交通網の整備が望まれる。 ・学校まで（学校付近まで）の（広域）路線バスがほとんどない。（又は本数が非常に少ない）ため、通学が不便。 ・新地駅から学校、商店街、医療機関等アクセスできる交通機関があると便利。
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の運行便数が少ないため利便性に欠ける。 <ul style="list-style-type: none"> ・避難地区からのアクセスを充実させると双方のまちづくりに繋がる。 ・バス、電車の運行本数が少なく不便。 ・周回バスなどで医療機関を経由地にできると良いと思う。 ・市街地から離れた立地である事に加え、公共交通機関網も未発達な為、通院・通所・通勤が不便である。
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ・定期バスの時間帯（1 時間で）での運行（走る）回数が少なく買物をしてバス待ち時間が長く、不便である。 ・原町駅を中心として、東西に分けた小型バス運行をして頂きたいと思います。学校・病院・市役所・公共施設を循環する交通網。
復興関連事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・朝晩の交通渋滞と駐車場の場所やスペース ・運行本数の充実と待ち時間を短くできる方策を期待 ・JR 常磐線の完全復旧及び駅前公共駐車場（大規模）の整備。 ・福島第一発電所近傍までの公共交通機関（バス、JR 等）の早期復旧。

8) 避難指示の解除、福島イノベーション・コースト構想の進展など

- ・福島イノベーション・コースト構想の各拠点整備、復興拠点の整備、福島第一原発の廃炉作業等が進展している。
- ・避難指示の解除が進展。

→福島イノベーション・コースト構想の進展や復興拠点の整備等にとともない、拠点等をつなぐ利便性の高い公共交通の確保が課題

→帰還した住民のみならず、新たな居住者が安心して日常生活を送ることができる地域公共交通網の確保が課題

→移動サービスレベルを向上させ、避難住民の帰還を促す交通網の確保が課題



出典：再掲「福島イノベーション・コースト構想」関連プロジェクトの進捗について」

復興庁HP

9) その他 (参考)

① 高等学校における現在のスクールバスの運行実態

- スクールバスの運行を行っている学校は1校である (図 9-1-1)。なお、交通事業者による委託運行となっている。
- 今後、スクールバスの運行を予定している学校は1校である (図 9-1-2)。なお、運行形態 (直営・委託等) は未定となっている。

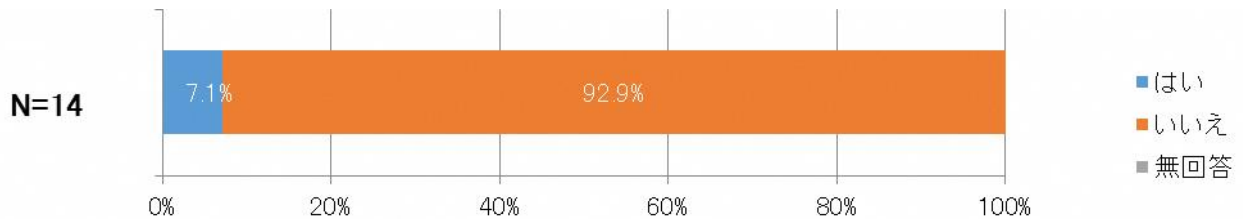


図 9-1-1 現在のスクールバスの運行の有無

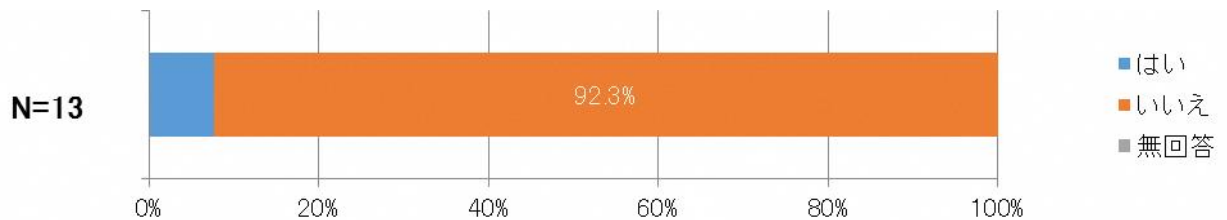


図 9-1-2 今後のスクールバスの運行予定の有無

② 医療施設における現在のシャトルバスの運行実態

- シャトルバスの運行を行っている医療施設は 50% である (図 9-2-1)。
- 運行形態は直営での運行が 82.4% となっている (図 9-2-2)。
- 今後、シャトルバスの運行を予定している医療施設はゼロとなっている (図 9-2-3)。

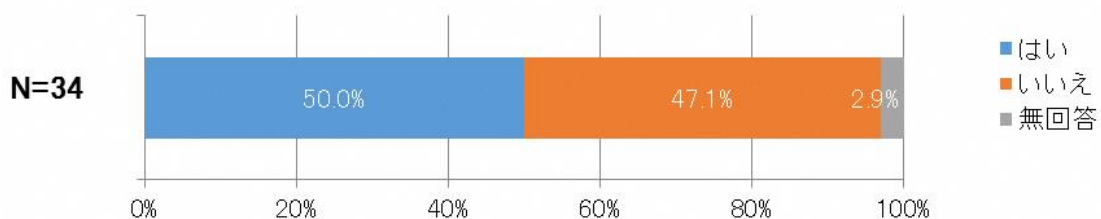


図 9-2-1 現在のシャトルバスの運行の有無

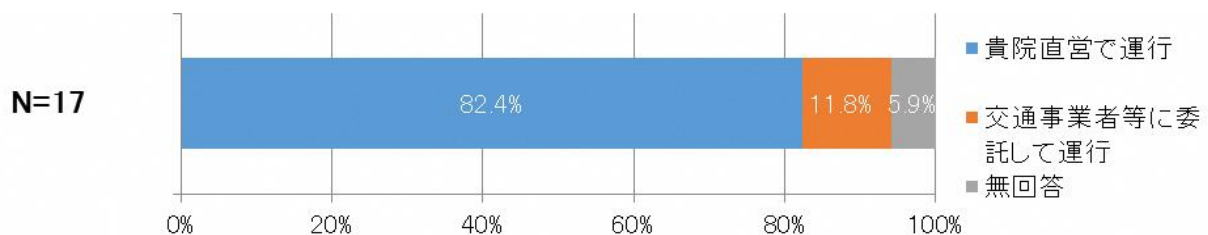


図 9-2-2 現在のシャトルバスの運行形態

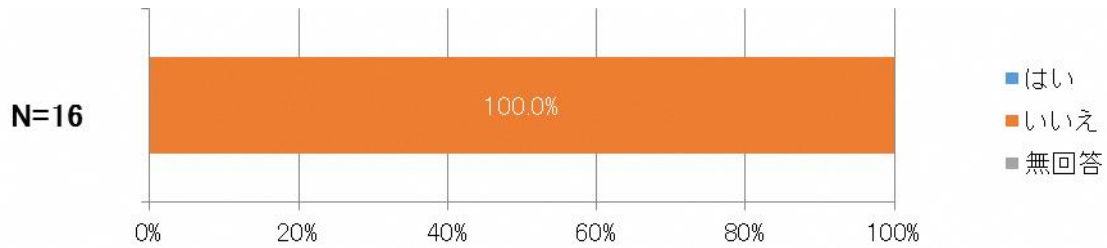


図 9-2-3 今後のシャトルバスの運行の有無

③商業施設における現在のシャトルバスの運行実態

- シャトルバスの運行を行っている施設は 8.3%（2施設）である（図 9-3-1）。
- 運行形態は直営・交通事業者等への委託が各 1 施設ずつとなっている（図 9-3-2）。
- 今後、シャトルバスの運行を予定している商業施設はゼロとなっている。（図 9-3-3）

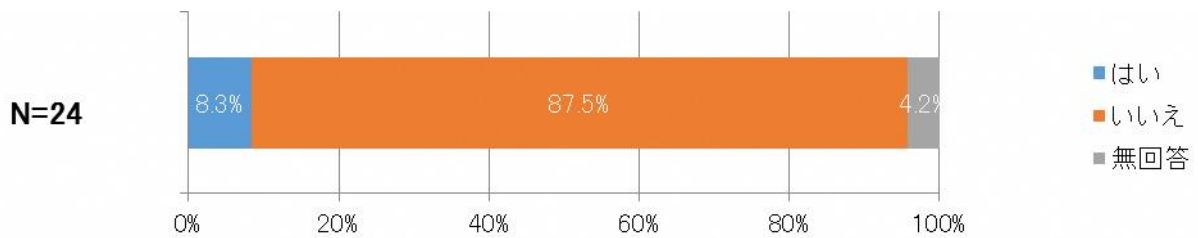


図 9-3-1 現在のシャトルバスの運行の有無

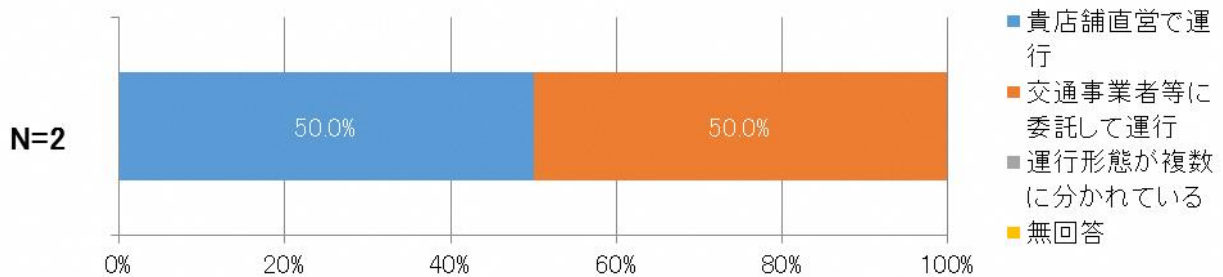


図 9-3-2 現在のシャトルバスの運行形態

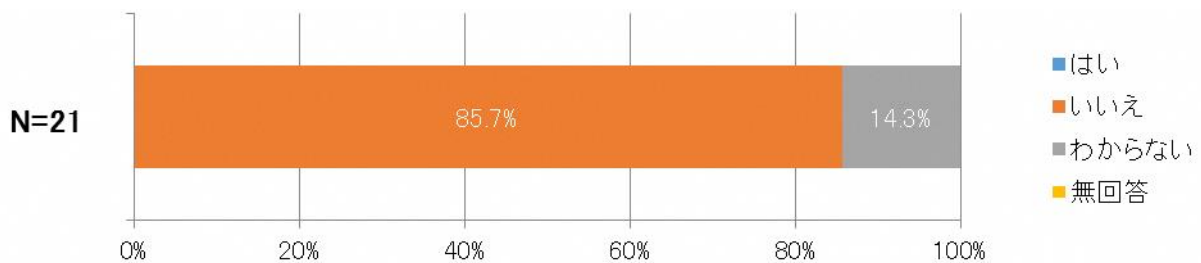


図 9-3-3 今後のシャトルバスの運行予定の有無

④復興関連事業者における現在の自社送迎バスの運行実態

- 自社送迎バスの運行を行っている事業者は 56.5%（13 社）となっている（図 9-4-1）。
- 車両規模は大型バスの利用が 64.4%と多くなっている（図 9-4-2）。

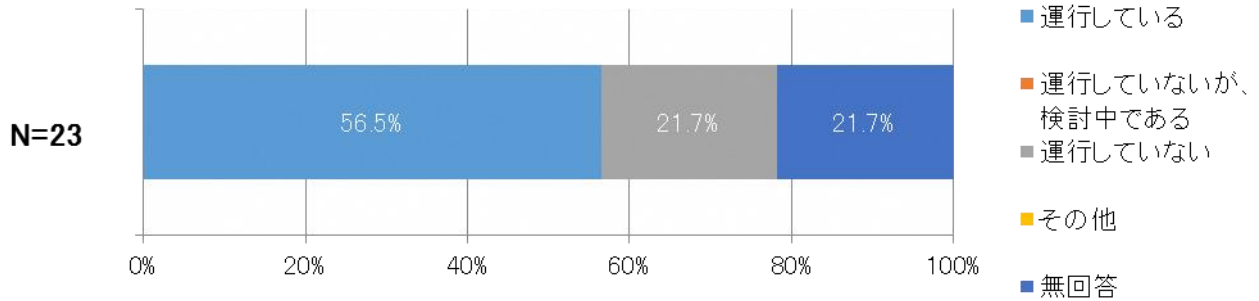


図 9-4-1 現在の自社送迎バスの運行の有無

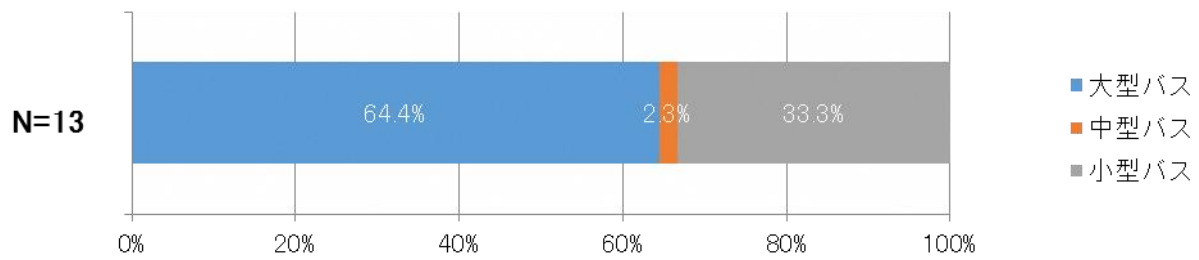


図 9-4-2 自社送迎バスの車両規模

1.1. 公共交通の必要性

- 帰還した住民や新たな居住者が安心して日常生活を送るため、地域公共交通網の構築が必要である。
- 復興拠点を面的に結び、住民ニーズに合致した公共交通のルート策定とサービス提供体制の構築が必要である。
- 避難指示解除後の高齢化等に対応した地域公共交通の確保が必要である。
- 福島イノベーション・コースト構想の推進に伴い、利便性の高い公共交通を確保する必要がある。

・本計画における公共交通の必要性について、下記の内容や課題を踏まえ、上記のように整理します。

(住民・関係機関へのニーズへの対応)

・「第4回福島12市町村将来像提言フォローアップ会議（平成29年5月9日開催）」では、平成28年度に行われた「福島県12市町村における地域公共交通網形成に関する調査業務（復興庁）」での検討結果を踏まえ、避難地域12市町村の公共交通に対する現況や、復興まちづくりを見据えて求められる公共交通に対する課題や、行政や公共交通事業者が抱える課題等が整理されており、地域公共交通網形成にあたっての課題への対応が求められています。

(参考) 福島県12市町村における地域公共交通網形成に関する調査結果概要

調査概要				
<p>【目的】 福島県避難地域広域公共交通検討協議会における地域公共交通網形成計画に向けた検討に資するため、地域公共交通の現況整理や課題等を整理する。</p> <p>【調査方法】 アンケート調査、ヒアリング調査、文献調査</p> <p>【調査対象】 自治体、避難地域12市町村に住居登録のある15歳以上の住民(避難元から県外・県内へ避難されている住民、既に避難元に帰還されている住民を含む)、公共交通事業者、高等学校、医療施設、商業施設、復興関連事業者</p> <p>【主な調査内容】 公共交通に関する現況及び課題、地域公共交通計画に対する要望や課題 等</p>				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr style="background-color: #4CAF50; color: white;"> <th style="width: 50%; padding: 5px;">公共交通に関する現況</th> <th style="width: 50%; padding: 5px;">地域公共交通計画に対する要望等</th> </tr> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;"> <p>【住民】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多く、移動に制約のある方は「かかりつけ医に通える公共交通」への期待が特に大きい。 ・買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は7割から8割。 ・帰還住民においては、買物や通院時の目的地までの所要時間が避難住民よりも相対的に長い。 ・買物、通院では、市町村をまたぐ移動が活発。 <p>【事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行を行っている学校は1校。 ・シャトルバスの運行を行っている医療施設は50% (17施設) シャトルバスの運行を行っている商業施設は8.3% (2施設)。 ・自社送迎バスの運行を行っている復興関連事業者は56.5% (13社)。 </td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;"> <p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。 ・各市町村の拠点整備と並行して進めていく方が良い、という意見がある。 ・路線の再編等が必要、という意見がある。 <p>【事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。 ・高等学校や医療施設において公共交通への期待が高い。 <p>【文献情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島イノベーション・コースト構想や復興拠点の整備等が進展。 ・避難指示の解除が進展。 </td> </tr> </table>	公共交通に関する現況	地域公共交通計画に対する要望等	<p>【住民】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多く、移動に制約のある方は「かかりつけ医に通える公共交通」への期待が特に大きい。 ・買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は7割から8割。 ・帰還住民においては、買物や通院時の目的地までの所要時間が避難住民よりも相対的に長い。 ・買物、通院では、市町村をまたぐ移動が活発。 <p>【事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行を行っている学校は1校。 ・シャトルバスの運行を行っている医療施設は50% (17施設) シャトルバスの運行を行っている商業施設は8.3% (2施設)。 ・自社送迎バスの運行を行っている復興関連事業者は56.5% (13社)。 	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。 ・各市町村の拠点整備と並行して進めていく方が良い、という意見がある。 ・路線の再編等が必要、という意見がある。 <p>【事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。 ・高等学校や医療施設において公共交通への期待が高い。 <p>【文献情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島イノベーション・コースト構想や復興拠点の整備等が進展。 ・避難指示の解除が進展。
公共交通に関する現況	地域公共交通計画に対する要望等			
<p>【住民】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多く、移動に制約のある方は「かかりつけ医に通える公共交通」への期待が特に大きい。 ・買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は7割から8割。 ・帰還住民においては、買物や通院時の目的地までの所要時間が避難住民よりも相対的に長い。 ・買物、通院では、市町村をまたぐ移動が活発。 <p>【事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行を行っている学校は1校。 ・シャトルバスの運行を行っている医療施設は50% (17施設) シャトルバスの運行を行っている商業施設は8.3% (2施設)。 ・自社送迎バスの運行を行っている復興関連事業者は56.5% (13社)。 	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。 ・各市町村の拠点整備と並行して進めていく方が良い、という意見がある。 ・路線の再編等が必要、という意見がある。 <p>【事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。 ・高等学校や医療施設において公共交通への期待が高い。 <p>【文献情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島イノベーション・コースト構想や復興拠点の整備等が進展。 ・避難指示の解除が進展。 			
地域公共交通網形成にあたっての課題				
<ul style="list-style-type: none"> ・通院や買物等のニーズに対応し、避難地域での更なる高齢化と、移動制約者への対応を見据えて、安心して日常生活を送るための公共交通体系の構築が課題 ・避難地域の意見を踏まえ、財政負担等に配慮し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題 ・避難地域の公共交通を担う乗務員を確保するとともに、運行路線の充実・再編が課題 ・帰還した住民のみならず、新たな居住者が安心して日常生活を送ることができる地域公共交通網の確保が課題 ・移動サービスレベルを向上させ、避難住民の帰還を促す交通網の確保が課題 ・福島イノベーション・コースト構想の進展や復興拠点の整備等にとまじり、拠点等をつなぐ利便性の高い公共交通の確保が課題 				

2

出典：第4回福島12市町村将来像提言フォローアップ会議（平成29年5月9日）
 福島県12市町村における地域公共交通網形成に関する調査～概要資料～


福島県 12 市町村における公共交通の現況と課題の一覧整理（1 / 3）

項目	現況問題と課題
<p>1) 地域公共交通整備 に関して重視すべき点</p>	<p>(現況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民が公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多い。 世代別や地域別に分析すると、高齢層では「かかりつけ医に通える公共交通」のニーズが高くなっている一方で、若年層では「送迎に頼らずに通学できる公共交通」が多いことや、避難住民においては、「近隣の主な都市（福島・郡山・いわき・仙台の各市）にアクセスしやすい公共交通」のニーズが相対的に高くなっているなどの特徴がみられる。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 通院や買物等のニーズに対応し、将来を見据えた公共交通ネットワークの構築が課題
<p>2) 交通行動と高齢化 の実態</p>	<p>(現況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難地域では、帰還住民・避難住民を含め買物・通院時に自動車での移動に依存している。 一方で、移動に制約のある方（「ひとりで十分にできる」「ひとりで何とかできる」と回答した以外の方）が約 13%いることや、今後、高齢化が進展すると予想されることから、買物や通院時の移動に対する不安が伺える。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難地域での更なる高齢化と、交通弱者への対応を見据えて、安心して日常生活を送るための公共交通体系の構築が課題
<p>3) 買物・通院時における帰還住民と避難住民の自動車利用の実態比較</p>	<p>(現況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車利用（自分で運転）の外出頻度と所要時間を比較すると、帰還住民と避難住民で差が見られ、帰還住民は、「買物での外出頻度が少なく、所要時間が長い、出発時刻が早い（時間をかけて帰還市町村外へ移動することが多いことが想定される）」傾向がある。一方で、避難住民は、「買物での外出頻度が相対的に多く、所要時間が短い、出発時刻が相対的に遅い（避難市町村内での移動が多いことが影響していると想定される）」傾向を示している。 買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は 7 割から 8 割を占めているが、目的地までの所要時間で 31 分以上かかる割合が、帰還住民は避難住民よりも長い。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難住民の帰還を促進するためには、まちづくり等とも連携しながら公共交通体系を構築し、移動サービスレベルを向上させることが課題

福島県 12 市町村における公共交通の現況と課題の一覧整理（2 / 3）

項目	現況問題と課題
<p>4) 地域の生活圏域 (地域の結びつき)</p>	<p>(現況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 12市町村の居住者は、それ以外の市町村以外居住者と比べ、買物や通院において、市町村をまたぐ移動が活発。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス等の公共交通の再編に向けては、他市町村間の生活圏域を捉えた、住民ニーズに合致したネットワーク構築が課題
<p>5) 地域公共交通計画に対する要望や課題</p>	<p>(現況)</p> <p>①自治体の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。 ・ 各市町村の拠点整備と並行して進めていくことがベターである、という意見がある。 ・ 路線の再編等が必要、新たなバス停設置を検討している、という意見がある。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難地域の意見を踏まえ、運行路線の充実・再編、財政負担等に配慮し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題 <p>(現況)</p> <p>②交通事業者等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者からは、「南相馬～川俣～福島線」における福島医大への乗入れ要望や、「葛尾～船引線」の運行、「川内～船引線」の運行の維持等の意見がある。 ・ バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。 ・ 高等学校や医療施設においても公共交通への期待が高い。 ・ 復興関連事業者からは公共交通の運行本数の充実等の意見がある。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難地域の公共交通を担う乗務員を確保するとともに、運行路線の充実・再編が課題

福島県 12 市町村における公共交通の現況と課題の一覧整理（3 / 3）

項目	現況問題と課題
6) 避難指示の解除、福島イノベーション・コースト構想の進展など	<p>(現況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島イノベーション・コースト構想の各拠点整備、復興拠点の整備、福島第一原発の廃炉作業等が進展している。 避難指示の解除が進展。  <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 福島イノベーション・コースト構想の進展や復興拠点の整備等にともない、拠点等をつなぐ利便性の高い公共交通の確保が課題 帰還した住民のみならず、新たな居住者が安心して日常生活を送ることができる地域公共交通網の確保が課題 移動サービスレベルを向上させ、避難住民の帰還を促す交通網の確保が課題

(避難住民の生活の足の確保)

- 現在「特定被災地域公共交通調査事業」において応急仮設住宅等と病院・商店等の生活施設を結ぶ公共交通については、仮設住宅の供与が平成29年3月末で終了となった地区もあることから、これらのバスの運行を継続的に取り組むことが求められています。

(路線バス・タクシー運転手不足への対応)

- 特に、現在、避難地域 12 市町村を運行する路線バス・タクシー事業者においては震災以前よりも一層、運転手の不足が深刻な問題となっており、運転手不足への対応が喫緊の課題となっております。

第2章 計画の区域と期間

1. 計画の対象区域

■ 本計画の対象区域は、避難地域 12 市町村及び周辺中核都市とします

- 本計画では、避難地域 12 市町村と周辺中核都市を計画対象区域とします。

(避難地域 12 市町村)

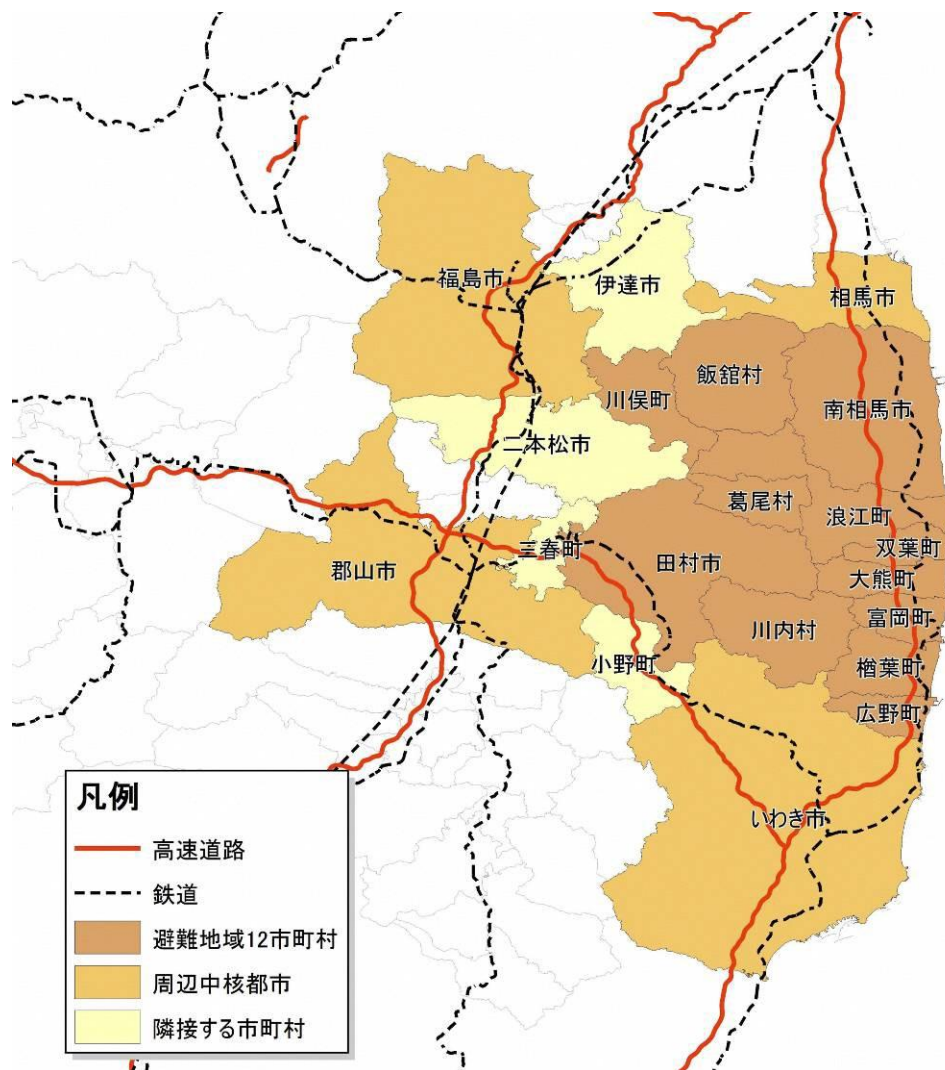
- 田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村

(周辺中核都市)

- 福島市、郡山市、いわき市、相馬市

- なお、広域公共交通等において必要がある場合は避難地域 12 市町村に隣接する市町村との協議・調整も検討していきます。

計画対象区域図



2. 計画の期間

- 本計画の期間は、平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間とします
- 復興の進展や公共交通等の復旧状況に合わせ、適宜計画を見直します

- ・平成 33 年度を目途に、帰還困難区域の一部を避難指示解除する政府の方針との整合を図ります。
- ・県、市町村の復興計画との整合を図ります。
- ・ただし、今後の復興の進展や JR 常磐線の再開通や道路の復旧・整備状況に合わせ、計画期間内においても適宜計画の見直しを行います。また、復興状況に応じ、計画期間の延長も視野に入れ検討を進めていきます。

本計画の期間の考え方



- ・概ね 5 年後のインフラ整備（常磐自動車道、JR 常磐線）や帰還困難区域の状況については以下のとおりです。

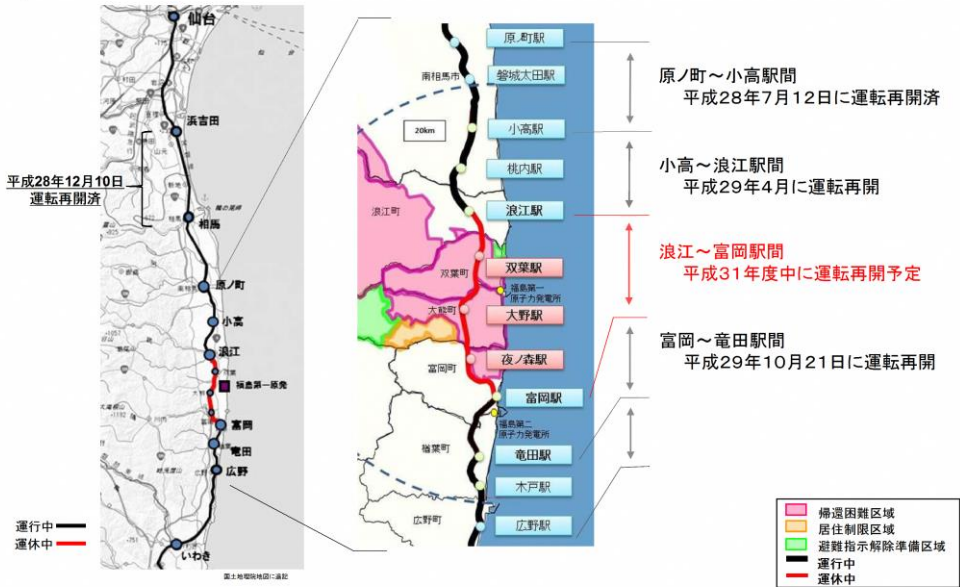
区分	計画条件（概ね 5 年後）
常磐自動車道	◇いわき中央 IC～広野 IC 間の 4 車線化、IC の整備
東北中央自動車道 （相馬福島道路）	◇相馬・福島間が平成 32 年度までに開通予定
JR 常磐線	◇平成 31（2019）年度末の全線再開通（運転再開）を目指す
帰還困難区域	◇平成 33 年度に帰還困難区域一部の避難指示解除を予定

※計画の詳細は次頁以降を参照

JR常磐線の運転再開の見通しについて

JR常磐線(避難指示区域内)の開通等の見通し

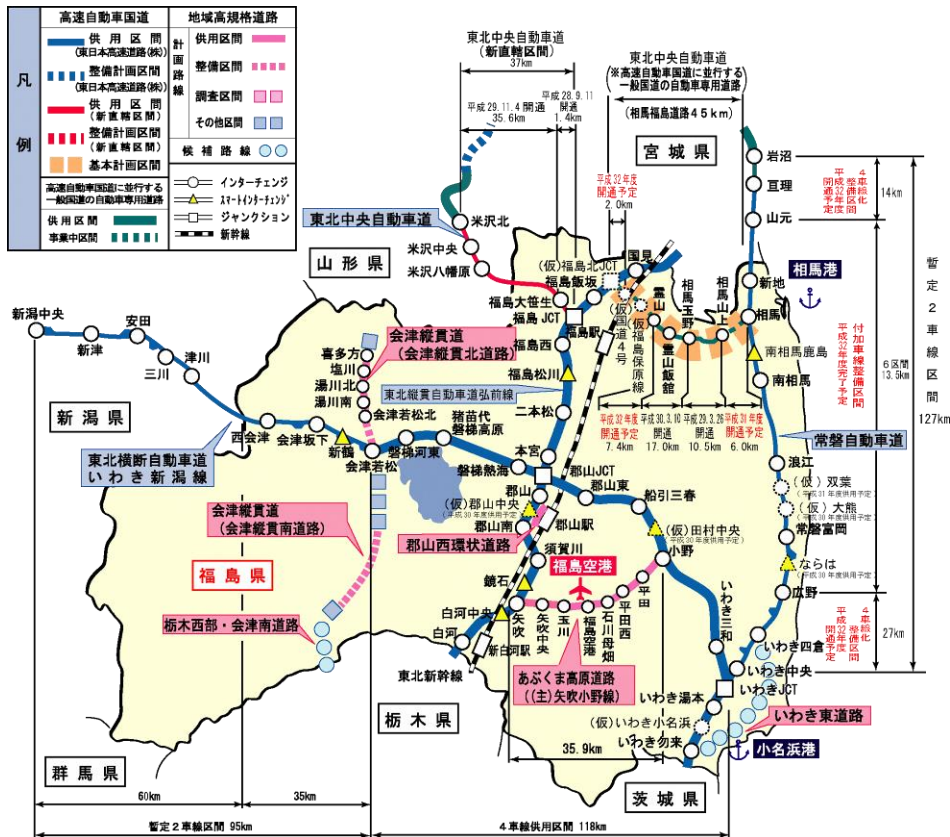
○ JR常磐線は、平成31年度末までの全線開通を目指す。



出典：復興庁 HP

※避難指示区域については平成29年4月1日時点

福島県内高規格道路整備状況



出典：福島県土木部 提供資料

第3章 地域の目指すべき将来像

- 本計画で目指すべき将来像を、「**ふくしまの復興と日常生活の移動を支える広域的な公共交通体系の構築**」とします

1. 上位計画における公共交通の果たす役割

- ・復興は、これからの未来へ向けた新しい取組であり、新しい未来を描くということである。
 - ・各市町村が計画する復興拠点等を中心としたまちづくりを進めつつ、福島 12 市町村を俯瞰し、復興拠点相互の補完を図り、それぞれのまちの役割分担とそれに基づく機能の重点的充実という観点も考慮しながら、市町村を超えた公共的サービスの広域連携を拡充・強化することによって、中長期的に持続可能な地域づくりを行う必要がある。
- ↓
- ・避難指示が出た福島 12 市町村では、今後避難指示が解除され帰還が進む中で、当面は地域の高齢化率が格段に高まると考えられ、自動車を自ら運転できない者が増加することにより、地域公共交通に対する依存度が高まり、公共交通機関が日常生活上必要不可欠な移動手段となる。
 - ・本地域においては、避難指示解除の時期や復興の進展などが市町村ごとに異なること等にも考慮しつつ、まちづくりの進展にあわせて白紙から広範囲にわたる地域公共交通の構築を考えなければならない状況にある。
 - ・このため、本地域やその周辺の中核都市の関係者が一堂に会し、共同で、各市町村の復興拠点等とより高次の機能を持つ都市との地域公共交通の確保について検討を進め、通院、通学、買物等の日常生活で必要となる総合的地域公共交通ネットワークを構築することが不可欠である。
 - ・避難指示解除や住民の帰還状況、インフラ等の環境整備の段階的な進展に合わせて地域公共交通の構築に必要な広域計画をどのように策定すべきか、まずは、県、関係市町村、利用者等の多様な主体を交えた検討を行う体制を早期に立ち上げることが必要である。この際、広域行政を担う県が中心となって主導的な役割を果たすべきである。

出典：福島 12 市町村の将来像に関する有識者検討会 提言 平成 27 年 7 月 30 日

2. アンケート結果における公共交通の果たす役割

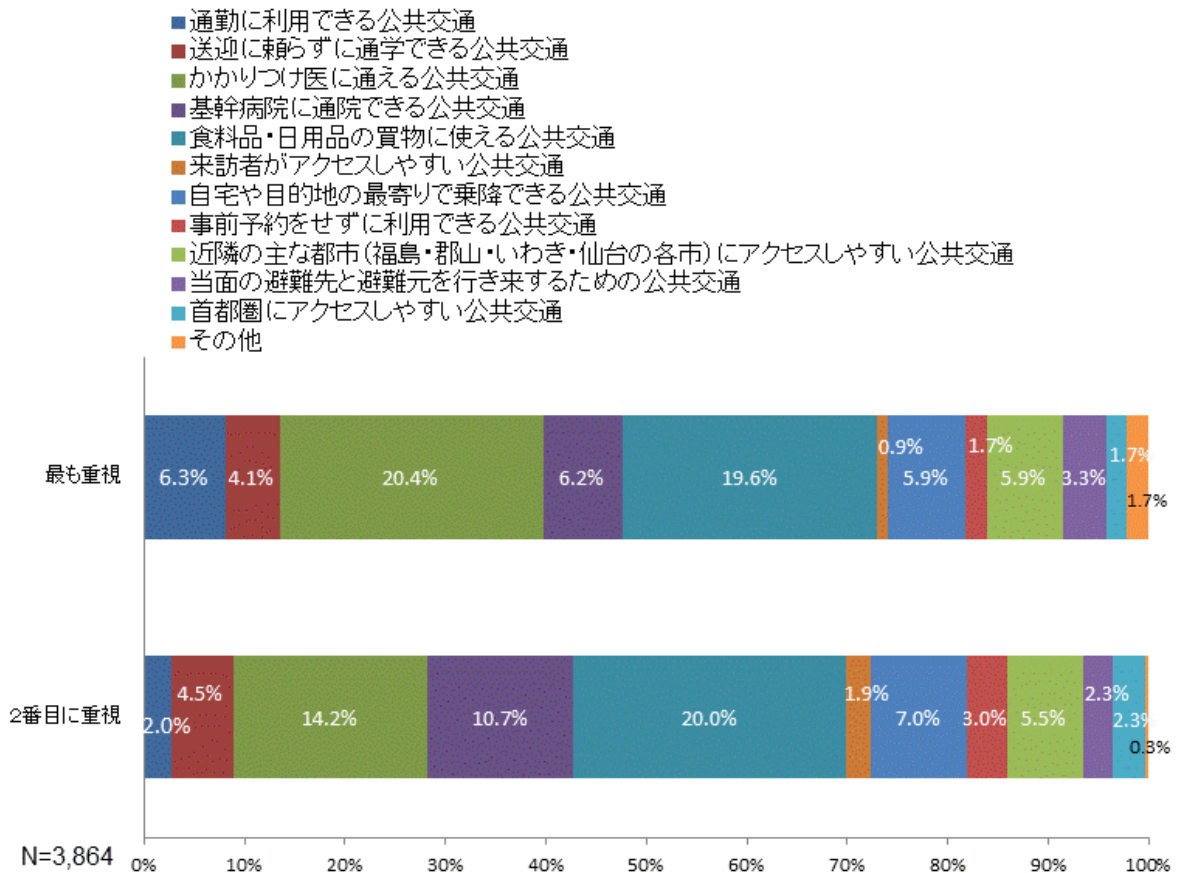
アンケートでは、「かかりつけ医に通える公共交通」や「食料品・日用品の買物に使える公共交通」等の、日常生活を支える公共交通のニーズが多くなっています。

• 通勤に利用できる公共交通	• 来訪者がアクセスしやすい公共交通
• 送迎に頼らずに通学できる公共交通	• 自宅や目的地の最寄りで乗降できる公共交通
• かかりつけ医に通える公共交通	• 事前予約をせずに利用できる公共交通
• 基幹病院に通院できる公共交通	• 周辺中核都市にアクセスしやすい公共交通
• 食料品・日用品の買物に使える公共交通	• 首都圏にアクセスしやすい公共交通
	• 当面の避難先と避難元を行き来するための公共交通

(参考：「日常生活活動と公共交通に関するアンケート調査票」質問 11)

網掛けは、アンケートで「公共交通整備で重視すべき点は何か」という質問で、回答が多かった項目

公共交通整備で重視すべき点（アンケート結果）



第4章 計画の基本方針

- 復興の進展に合わせ、帰還する住民や新たな居住者が安心して日常生活を送ることができるような移動手段を確保するとともに、地域拠点間の連携により地域内外の交流にも資する、利便性と効率性の高い持続可能な広域公共交通ネットワークの構築を目指します

- ◇ 通院・通学・買物等の日常生活を支える広域的な市町村間の移動手段の確保
- ◇ 避難地域 12 市町村及び周辺中核都市が連携した地域拠点間を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築
- ◇ 福島イノベーション・コースト構想等のまちづくりと連携した広域公共交通ネットワークの形成
- ◇ 行政・事業者・住民が一体となった 持続可能な公共交通の仕組みの構築

基本方針 1：通院・通学・買物等の日常生活を支える広域的な市町村間の移動手段の確保

- ・避難地域各市町村の 復興拠点施設を公共交通結節点と位置付け、医療機関・高等学校・商業施設等の復興拠点整備と連動し、通院・通学・買物等の日常生活の移動手段の確保を図ります。
- ・応急仮設住宅と各地区の商店等を結ぶバスについては、引き続き重要な生活移動交通手段と位置づけ継続的な運行を目指すとともに、今後は災害公営住宅等（復興公営住宅）と各拠点施設までの公共交通の確保についても、制度改正も視野に入れつつ検討を進めます。

基本方針 2：避難地域 12 市町村及び周辺中核都市が連携した地域拠点間を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築

- ・避難先との往来や専門的な医療の受診、復興支援従事者等の通勤等で新たに立地する研究施設への来訪等、地域交流の観点により 避難地域 12 市町村と周辺中核都市の地域拠点間を結び、それらが 連携することで地域内外の交流に資する広域公共交通ネットワークを構築します。

基本方針 3：福島イノベーション・コースト構想等のまちづくりと連携した広域公共交通ネットワークの形成

- ・避難地域 12 市町村まちづくりや、福島イノベーション・コースト構想と連携することで避難地域の復興を後押しし、新たなコミュニティの形成と再生を支える広域公共交通ネットワークの形成を目指します。

基本方針 4：行政・事業者・住民が一体となった持続可能な公共交通の仕組みの構築

- ・具体的な復興事業の進展に合わせ、復興後も 持続的に地域住民の 移動手段が確保できるよう、行政・公共交通事業者・住民が一体となった公共交通の仕組みを構築します。
- ・避難地域特有の課題（居住者の減少、運転手の確保）への対応や、広域公共交通の実施主体及びそれらの財政支援策について、国・県・市町村の役割及び、行政と公共交通事業者との役割分担を明確にします。また、費用負担については、長期的な視点から市町村の負担が発生することから、費用負担のあり方を関係機関でしっかりと検討していきます。

第5章 計画の目標

- 避難地域で目指すべき将来像を達成するため、前述の基本方針を踏まえ、本計画の目標を以下のように定めます

- ◆ 複数市町村に跨る公共交通の再開・充実
- ◆ 広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携
- ◆ 福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保
- ◆ 避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進

目標 1：複数市町村に跨る公共交通の再開・充実

- ・ 県の主導のもと、市町村間の広域公共交通を計画するための調整機関として「方部会」を開催し、現在、避難地域で生活されている方と、一時帰宅も含め避難地域に訪問される方の双方の視点に立ち、**複数の市町村に跨る路線バスの再開・充実及び継続運行**を図ります。
- ・ 避難地域の広域的な日常生活の移動を支える、JR 常磐線の運行再開を図ります。
- ・ 帰還の促進を図るための周知を行います。
(主な施策)
・ 日常的な移動手段の確保 ・ 帰還の促進

目標 2：広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携

- ・ 復興拠点の整備等、復興まちづくりと連携を図りながら、**広域公共交通と域内公共交通の結節点を設定**し、双方の**乗り継ぎ円滑化**（ダイヤの調整や乗り継ぎ場所の確保等）を図ります。
- ・ JR 常磐線・広域バス路線と二次交通（タクシー・デマンド交通等）との**機能分担を明確にし、域内公共交通の機能強化と通院・通学・買物の利便性向上**を図ります。
- ・ 高齢者や移動困難者のための外出機会を促進するための支援策を行います。
(主な施策)
・ 乗り継ぎ結節点の強化 ・ 乗り継ぎ利便性の向上 ・ 外出機会の促進

目標 3：福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保

- ・ 研究拠点施設等の整備計画と連動し、**周辺中核都市から拠点施設まで公共交通でアクセス**できるように、**移動手段の確保**を図ります。
- ・ 研究拠点施設や立地企業と協働し、**拠点施設までの新たな交通手段の検討**を行います。
(主な施策)
・ 福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手段の確保
・ 公共交通事業者・民間企業と連携した交通施策の検討

目標 4 : 避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進

- 公共交通の利用促進に向け、公共交通事業者や民間企業との連携を図りながら、**避難地域の総合的な公共交通マネジメントの推進**を図ります。
- 避難地域に初めて訪れる方や、これから帰還される方の公共交通の利用促進を図るため、バス利用の効果的な周知の実施を行います。
- 県の主導のもと、市町村間の広域公共交通を計画するための調整機関として「方部会」を開催し、各自治体間で地域公共交通のノウハウや事案・情報の共有化を図るとともに、バス事業者の運転者の確保や、タクシー事業の再開・継続に向けた、避難地域の公共交通を支える人材の育成や確保のための支援を行います。

(主な施策)

- 避難地域の公共交通マネジメントの推進
- 公共交通の利用促進
- 公共交通人材確保・育成スキームの検討

(避難地域の広域公共交通ネットワーク)

- 地域の目指すべき将来像及び計画の基本方針を踏まえた、避難地域の広域公共交通ネットワークのイメージは下図に示す通りです。

避難地域における広域公共交通ネットワーク



第6章 目標を達成するために行う事業

■ 計画の目標達成に向け行う事業は以下の通りです

1. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体・評価指標

(目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業)

施策	実施事業	実施時期	関連主体
【施策1-1】 ・日常的な移動手段の確保	○事業1-1-1 ・広域路線バスの継続運行 「川内～富岡」系統	平成30年4月1日 予定	交通事業者 (バス)
	○事業1-1-2 ・「いわき～富岡」系統	平成29年4月1日 より運行	交通事業者 (バス)
	○事業1-1-3 ・「葛尾～船引」系統	平成29年4月1日 より運行	交通事業者 (バス)
	○事業1-1-4 ・「川内～船引」系統	平成29年4月1日 より運行	交通事業者 (バス)
	○事業1-1-5 ・「川内～小野」系統	平成29年10月2日 より運行	交通事業者 (バス)
	○事業1-1-6 ・「南相馬～川俣～医大経由福島」系統	平成29年10月1日 より運行	交通事業者 (バス)
	○事業1-1-7 ・方部会・分科会での継続的・具体的な検討	平成30年度～	行政 (県・市町村) 交通事業者 (バス)
	○事業1-1-8 ・JR常磐線の運行再開 (浪江～富岡駅間)	平成31年度末 再開予定	交通事業者 (鉄道)
【施策1-2】 ・帰還の促進	○事業1-2-1 ・避難先住民への運行路線や計画の周知	平成30年策定後速やかに	住民 行政 (県・市町村) 交通事業者 (鉄道・バス)

目標①の評価指標

①-1

拠点内主要施設（高等学校・医療施設）まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数

算出方法	現状値 (H29年度)	目標値 (H34年度)
広域路線バス・JR常磐線の運行状況を県・市町村が把握	高等学校： 3市町村 医療施設： —	高等学校： 7～8市町村 医療施設： 8市町村

※目標①-1の具体的な市町村名および施設名はP114を参照

（目標②【広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携】を達成するために行う事業）

主な施策	実施事業	実施時期	関連主体
【施策2-1】 ・乗り継ぎ結節点の強化	○事業2-1-1 ・広域公共交通と域内交通の結節点の確保	平成30年度～	行政 （ <u>県・市町村</u> ） 交通事業者 （バス・タクシー）
【施策2-2】 ・乗り継ぎ利便性の向上	○事業2-2-1 ・広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	平成30年度～	行政 （ <u>県・市町村</u> ） 交通事業者 （鉄道・バス）
【施策2-3】 ・外出機会の促進	○事業2-3-1 ・高齢者・交通弱者等の外出支援の促進	平成30年度～	住民 行政 （ <u>県・市町村</u> ） 交通事業者 （バス・タクシー）

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を下線で示している。

目標②の評価指標 ②-1	外出機会（公共交通利用機会）の増加		
算出方法	現状値（H29年度）	目標値（H34年度）	
国・大学との連携によるアンケート調査の実施により、震災前に比べ外出機会が増加したと回答した割合を把握	26% ^{※1}	39% （現状値の1.5倍） ^{※2}	

※1 出典：日常生活活動と公共交通に関するアンケート（P.110参照）

※2 出典：「国勢調査による従業人口の推移（H12→H22）」より、避難地域12市町村の鉄道・バスの分担率（5.4%）÷（3.6%）=1.5とし、震災前（H12）の水準まで回復することを目標とする（P.111参照）

【目標③【福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保】を達成するために行う事業】

主な施策	実施事業	実施時期	関連主体
【施策3-1】 ・福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手段の確保	○事業3-1-1 ・周辺中核都市から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	平成30年度～	行政 (県・市町村) 交通事業者 (バス)
	○事業3-1-2 ・域内から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	平成30年度～	行政 (県・市町村) 交通事業者 (バス・タクシー)
【施策3-2】 ・公共交通事業者・民間企業と連携した交通施策の検討	○事業3-2-1 ・研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討	平成30年度～	行政 (県・市町村) 交通事業者 (バス・タクシー) 民間企業

目標③の評価指標 ③-1	福島イノベーション・コースト構想関連施設まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数		
算出方法	現状値 (H29 年度)	目標値 (H34 年度)	
各拠点の整備状況を県・各市町村が把握	3 市町村	10 市町村	
目標③の評価指標 ③-2	12 市町村の従業人口の増加及び公共交通分担率の増加		
算出方法	現状値 (H29 年度)	目標値 (H34 年度)	
国勢調査 (H22→H32) における従業地・通学地集計データより、12 市町村の従業人口及び公共交通分担率 (鉄道・バスを利用する人の割合) を把握する	〔従業人口〕 30 千人 ^{※1} 〔公共交通分担率〕 3.6% ^{※1}	〔従業人口〕 49 千人 〔公共交通分担率〕 5.4%以上 (現況値の1.5 倍)	

※1 出典：国勢調査従業地・通学地集計従業地・通学地による人口・産業等集計 総務省統計局 HP

※目標③-1 の具体的な市町村名および施設名はP 115 を参照

【目標④【避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進】を達成するために行う事業）

主な施策	実施事業	実施時期	関連主体
【施策4-1】 ・避難地域の公共交通マネジメントの推進	○事業4-1-1 ・地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討	平成30年度～	住民行政 （ <u>県・市町村</u> ） 交通事業者 （バス・タクシー） 民間企業
【施策4-2】 ・公共交通の利用促進	○事業4-2-1 ・バス利用の効果的な周知の実施	平成30年度～	住民行政 （ <u>県・市町村</u> ） 交通事業者 （バス） 福島県バス協会
【施策4-3】 ・公共交通人材確保・育成スキームの検討	○事業4-3-1 ・福島県の公共交通を支える人材育成事業（組織体制の検討）	平成30年度～	住民行政 （ <u>県・市町村</u> ） 交通事業者 （バス・タクシー） 民間企業

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を下線で示している。

目標④の評価指標 ④-1	バス輸送人員の増加		
	算出方法	現状値（H27年度）	目標値（H34年度）
	福島県の乗合事業の輸送人員データに基づき、県が算出	2115万人/年 ^{※1}	2115万人/年 （現況値と同等）
目標④の評価指標 ④-2	タクシー実働率の増加		
	算出方法	現状値（H27年度）	目標値（H34年度）
	福島県のタクシー車両数等データに基づき、県が算出 ★実働率＝延実働車両数÷延実在車両数	60.8% ^{※1}	60.8%以上

※1 出典：一般乗合・乗用旅客自動車運送事業輸送実績（平成27年度） 東北運輸局HP（P112、113参照）

*

福島県避難地域公共交通網形成計画 施策体系図

【対象区域】 避難地域12市町村（田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村）周辺中核都市（福島市、郡山市、いわき市、相馬市）
 【対象期間】 平成30年度～34年度（復興の進展状況に合わせ適宜見直し）

現況問題と課題

- 1) 地域公共交通整備に関して重視すべき点**
 《現況》
 ■ 住民が公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多い。
 ■ 世代別や地域別に分析すると、高齢層では「かかりつけ医に通える公共交通」のニーズが高くなっている一方で、若年層では「送迎に頼らずに通学できる公共交通」が多いことや、避難住民においては、「近隣の主な都市（福島・郡山・いわき・仙台の各市）にアクセスしやすい公共交通」のニーズが相対的に高くなっているなどの特徴がみられる。
 《課題》
 ➢ 通院や買物等のニーズに対応し、将来を見据えた公共交通ネットワークの構築が課題
- 2) 交通行動と高齢化の実態**
 《現況》
 ■ 避難地域では、帰還住民・避難住民を含め買物・通院時に自動車での移動に依存している。
 ■ 一方で、移動に制約のある方（「ひとりで十分にできる」「ひとりで何とかできる」と回答した以外の方）が約13%いることや、今後、高齢化が進捗すると予想されることから、買物や通院時の移動に対する不安が伺える。
 《課題》
 ➢ 避難地域での更なる高齢化と、交通弱者への対応を見据えて、安心して日常生活を送るための公共交通体系の構築が課題
- 3) 買物・通院時における帰還住民と避難住民の自動車利用の実態比較**
 《現況》
 ■ 自動車利用（自分で運転）の外出頻度と所要時間を比較すると、帰還住民と避難住民で差が見られ、帰還住民は、「買物での外出頻度が少なく、所要時間が長い、出発時刻が早い（時間をかけて帰還市町村外へ移動することが多いことが想定される）」傾向がある。一方で、避難住民は、「買物での外出頻度が相対的に多く、所要時間が短い、出発時刻が相対的に遅い（避難市町村内での移動が多いことが影響していると想定される）」傾向を示している。
 ■ 買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は7割から8割を占めているが、目的地までの所要時間で31分以上かかる割合が、帰還住民は避難住民よりも長い。
 《課題》
 ➢ 避難住民の帰還を促進するためには、まちづくり等とも連携しながら公共交通体系を構築し、移動サービスレベルを向上させることが課題
- 4) 地域の生活圏域（地域の結びつき）**
 《現況》
 ■ 12市町村の居住者は、それ以外の市町村以外居住者と比べ、買物や通院において、市町村をまったく移動が活発。
 《課題》
 ➢ バス等の公共交通の再編に向けては、他市町村間の生活圏域を捉えた、住民ニーズに合致したネットワーク構築が課題
- 5) 地域公共交通計画に対する要望や課題**
 《現況》
 ①自治体の意見
 ■ 10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。
 ■ 各市町村の拠点整備と並行して進めていくことがベターである、という意見がある。
 ■ 路線の再編等が必要、新たなバス停設置を検討している、という意見がある。
 ②交通事業者等の意見
 ■ バス事業者からは、「南相馬～福島線」における福島医大への乗入れ要望や、「葛尾～船引線」の運行、「川内～船引線」の運行の維持等の意見がある。
 ■ バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。
 ■ 高等学校や医療施設においても公共交通への期待が高い。
 ■ 復興関連事業者からは公共交通の運行本数の充実等の意見がある。
 《課題》
 ➢ ①避難地域の意見を踏まえ、運行路線の充実・再編、財政負担等に配慮し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題
 ➢ ②避難地域の公共交通を担う乗務員を確保するとともに、運行路線の充実・再編が課題
- 6) 避難指示の解除、福島イノベーション・コースト構想の進展など**
 《現況》
 ■ 福島イノベーション・コースト構想の各拠点整備、復興拠点の整備、福島第一原発の廃炉作業等が進展している。
 ■ 避難指示の解除が進展。
 《課題》
 ➢ 福島イノベーション・コースト構想の進展や復興拠点の整備等にもとまれ、拠点等をつなぐ利便性の高い公共交通の確保が課題
 ➢ 帰還した住民のみならず、新たな居住者が安心して日常生活を送ることができる地域公共交通網の確保が課題
 ➢ 移動サービスレベルを向上させ、避難住民の帰還を促す交通網の確保が課題

ふくしまの復興と日常生活の移動を支える
 広域的な公共交通体系の構築

基本的な方針

- ① 通院・通学・買物等の日常生活を支える広域的な市町村間の移手段の確保
- ② 避難地域12市町村及び周辺中核都市が連携した地域拠点間を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築
- ③ 福島イノベーション・コースト構想等のまちづくりと連携した広域公共交通ネットワークの形成
- ④ 行政・事業者・住民が一体となった持続可能な公共交通の仕組みの構築

目標

- ① 複数市町村に跨る公共交通の再開・充実
- ② 広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携
- ③ 福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移手段の確保
- ④ 避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進

評価指標

- ① 拠点内主要施設（高等学校・医療施設）まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数
- ② 外出機会（公共交通利用機会）の増加
- ③ 福島イノベーション・コースト構想関連施設まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数
12市町村の従業人口の増加及び公共交通分担率の増加
- ④ バス運送人員の増加、タクシー実働率の増加

施策・実施事業

主な施策	実施事業	主な実施内容	関連主体	頁
【施策1-1】 日常的な移動手段の確保	○事業1-1-1：広域路線バスの継続運行「川内～富岡」系統	・避難地域12市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの継続運行	交通事業者（バス）	81
	○事業1-1-2：広域路線バスの継続運行「いわき～富岡」系統		交通事業者（バス）	82
	○事業1-1-3：広域路線バスの継続運行「葛尾～船引」系統		交通事業者（バス）	83
	○事業1-1-4：広域路線バスの継続運行「川内～船引」系統		交通事業者（バス）	84
	○事業1-1-5：広域路線バスの継続運行「川内～小野」系統		交通事業者（バス）	85
	○事業1-1-6：広域路線バスの継続運行「南相馬～川俣～医大経由福島」系統		交通事業者（バス）	86
	○事業1-1-7：方部会・分科会での継続的・具体的な検討	・計画に位置付ける広域路線バスの運行継続等の決定 ・今後の広域公共交通のノウハウの提供	行政（県・市町村） 交通事業者（バス）	87
	○事業1-1-8：JR常磐線の運行再開（浪江～富岡駅）	・避難地域の南北間の移動を支える常磐線の早期再開	交通事業者（鉄道）	88
【施策1-2】 帰還の促進	○事業1-2-1：避難先住民への運行路線や計画の周知	・誰が見ても分かりやすいバスマップの作成 ・ホームページによる情報提供	住民、行政（県・市町村）	89
【施策2-1】 乗り継ぎ拠点の強化	○事業2-1-1：広域公共交通と域内交通の結節点の確保	・広域公共交通と域内交通の結節点の確保	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	90
	○事業2-2-1：広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	・広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	行政（県・市町村） 交通事業者（鉄道・タクシー）	92
【施策2-2】 乗り継ぎ利便性の向上	○事業2-2-1：広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	・広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	行政（県・市町村） 交通事業者（鉄道・タクシー）	92
【施策2-3】 外出機会の促進	○事業2-3-1：高齢者・交通弱者等の外出支援の促進	・高齢者・交通弱者等の外出支援の促進	住民、行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	93
【施策3-1】 福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手段の確保	○事業3-1-1：周辺中核都市から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	・研究施設等までのクルマに頼らない移動手段の確保	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	95
	○事業3-1-2：域内から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	・域内から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	96
【施策3-2】 公共交通事業者・民間企業と連携した交通施策の検討	○事業3-2-1：研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討	・研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業	97
【施策4-1】 避難地域の公共交通マネジメントの推進	○事業4-1-1：地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討	・地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討	住民、行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業	99
	○事業4-2-1：バス利用の効果的な周知の実施	・マイ時刻表の作成 ・モビリティ・マネジメントの実施	住民、行政（県・市町村） 交通事業者（バス）、福島県バス協会	100
【施策4-3】 公共交通人材確保・育成スキームの検討	○事業4-3-1：福島県の公共交通を支える人材育成事業	・福島県の公共交通を支える人材育成事業	住民、行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業	101

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を太字で示している。

主な事業内容一覧

主な施策	実施事業	主な実施内容	関連主体	頁
【施策1-1】 日常的な移動手段の確保	○事業1-1-1：広域路線バスの継続運行「川内～富岡」系統	・避難地域12市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの継続運行	交通事業者（バス）	81
	○事業1-1-2：広域路線バスの継続運行「いわき～富岡」系統		交通事業者（バス）	82
	○事業1-1-3：広域路線バスの継続運行「葛尾～船引」系統		交通事業者（バス）	83
	○事業1-1-4：広域路線バスの継続運行「川内～船引」系統		交通事業者（バス）	84
	○事業1-1-5：広域路線バスの継続運行「川内～小野」系統		交通事業者（バス）	85
	○事業1-1-6：広域路線バスの継続運行「南相馬～川俣～医大経由福島」系統		交通事業者（バス）	86
	○事業1-1-7：方部会・分科会での継続的・具体的な検討	・計画に位置付ける広域路線バスの運行継続等の決定 ・今後の広域公共交通のノウハウの提供	行政（県・市町村） 交通事業者（バス）	87
	○事業1-1-8：JR常磐線の運行再開（浪江～富岡駅）	・避難地域の南北間の移動を支える常磐線の早期再開	交通事業者（鉄道）	88
【施策1-2】 帰還の促進	○事業1-2-1：避難先住民への運行路線や計画の周知	・誰が見ても分かりやすいバスマップの作成 ・ホームページによる情報提供	住民、行政（県・市町村）	89
【施策2-1】 乗り継ぎ結節点の強化	○事業2-1-1：広域公共交通と域内交通の結節点の確保	・広域公共交通と域内交通の結節点の確保	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	90
【施策2-2】 乗り継ぎ利便性の向上	○事業2-2-1：広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	・広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	行政（県・ 市町村 ） 交通事業者（鉄道・タクシー）	92
【施策2-3】 外出機会の促進	○事業2-3-1：高齢者・交通弱者等の外出支援の促進	・高齢者・交通弱者等の外出支援の促進	住民、行政（県・ 市町村 ） 交通事業者（バス・タクシー）	93
【施策3-1】 福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手段の確保	○事業3-1-1：周辺中核都市から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	・研究施設等までのクルマに頼らない移動手段の確保	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	95
	○事業3-1-2：域内から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	・域内から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）	96
【施策3-2】 公共交通事業者・民間企業と連携した交通施策の検討	○事業3-2-1：研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討	・研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討	行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業	97
【施策4-1】 避難地域の公共交通マネジメントの推進	○事業4-1-1：地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討	・地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討	住民、行政（ 県・市町村 ） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業	99
【施策4-2】 公共交通の利用促進	○事業4-2-1：バス利用の効果的な周知の実施	・マイ時刻表の作成 ・モビリティ・マネジメントの実施	住民、行政（県・市町村） 交通事業者（バス）、福島県バス協会	100
【施策4-3】 公共交通人材確保・育成スキームの検討	○事業4-3-1：福島県の公共交通を支える人材育成事業	・福島県の公共交通を支える人材育成事業	住民、行政（ 県・市町村 ） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業	101

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を**太字**で示している。

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】 日常的な移動手段の確保

○事業1-1-1：広域路線バスの運行「川内～富岡」系統

●事業内容

【避難地域 12 市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの運行継続】

- ・震災により現在運休している川内村から富岡町までの路線バスの運行を再開し、商業施設や医療施設・高等学校までの生活の足の確保を図ります。

「川内～富岡」系統	
運行開始日	平成30年4月の運行を目指す
運行会社	調整中
運行回数	調整中 1日3往復以上
主な経由地	調整中
ねらい・効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・震災後運休している路線の再開。 ・川内村から富岡町の商業施設「さくらモールとみおか」、「富岡町立とみおか診療所」、「ふたば未来学園高等学校」等、買い物・通院・通学の足として利便性向上を図る路線の運行。 ・JR常磐線「竜田～富岡駅」間の運行再開（H29.10.21）に連動した運行。



●実施時期

平成30年4月の運行を目指す

●関連主体

交通事業者（バス）

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】 日常的な移動手段の確保

○事業1-1-2：広域路線バスの運行「いわき～富岡」系統

●事業内容

【避難地域 12 市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの運行継続】

- ・平成 29 年 4 月より運行されている「いわき～富岡」系統の運行継続を行い、避難地域からいわき方面までの生活の足の確保を図ります。

「いわき～富岡」系統	
運行開始日	平成29年4月1日より
運行会社	新常磐交通㈱
運行回数	41.5km 3往復/日 6日(月～土)/週
主な経由地	ふたば未来学園高等学校(広野町役場前)、曲田団地(富岡町曲田) 1km以内バス停：ふたば未来学園高等学校(広野町役場前)、曲田団地(富岡町)
ねらい・効果等	・富岡町の避難指示の解除に合わせ、帰還する住民の足を確保するための運行。



出典：広野町 HP



出典：新常磐交通株式会社 HP

●実施時期

平成 29 年 4 月 1 日より運行

●関連主体

交通事業者(バス)

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】 日常的な移動手段の確保

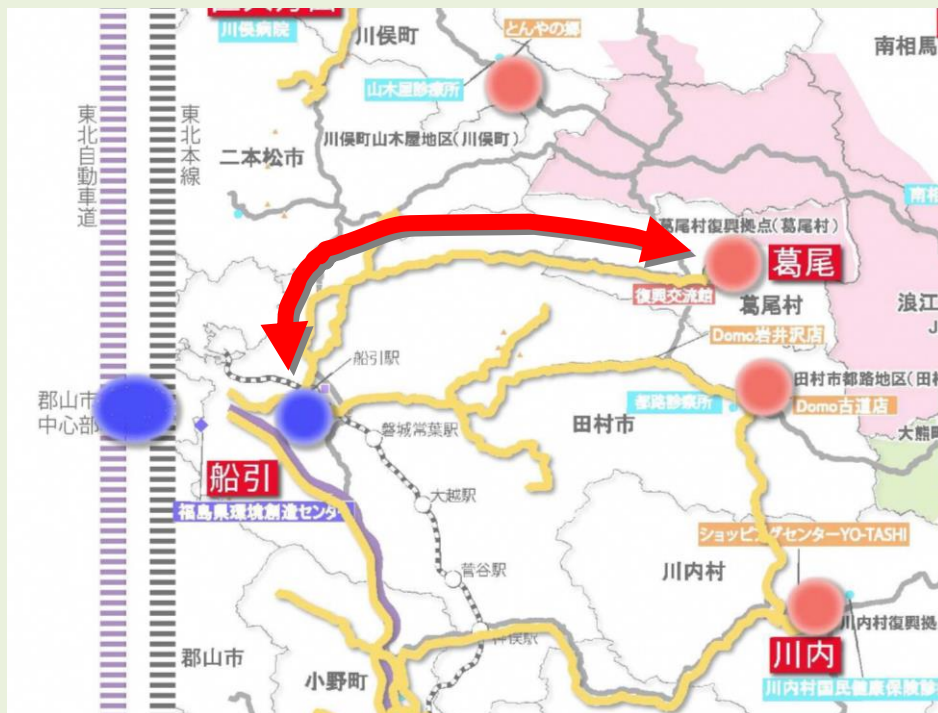
○事業1-1-3：広域路線バスの運行「葛尾～船引」系統

●事業内容

【避難地域 12 市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの運行継続】

- ・平成 29 年 4 月より運行されている「葛尾～船引」系統の運行継続を行い、葛尾村から田村市までの生活の足の確保を図ります。

「葛尾～船引」系統	
運行開始日	平成29年4月1日より
運行会社	福島交通(株)
運行回数	2.7km 5往復/日 7日/週
主な経由地	石崎南・北団地（田村市船引）、落合（葛尾村落合） 1km以内バス停：船引高等学校、葛尾村落合 等
ねらい・効果等	・葛尾村から田村市船引へのアクセスを確保し、通院や買い物など日常生活の足を確保するための運行。



●実施時期

平成 29 年 4 月 1 日より運行

●関連主体

交通事業者（バス）

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】 日常的な移動手段の確保

○事業1-1-4：広域路線バスの運行「川内～船引」系統

●事業内容

【避難地域 12 市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの運行継続】

- ・平成 29 年 4 月より運行されている「川内～船引」系統の運行継続を行い、川内村から田村市までの生活の足の確保を図ります。

「川内～船引」系統	
運行開始日	平成29年4月1日より
運行会社	福島交通(株)
運行回数	43.3km 3往復/日 7日/週
主な経由地	田村市都路地区復興拠点、宮ノ下団地（川内村宮ノ下）
ねらい・効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・上記4の振替として川内村からの要望。 ・川内村（下川内）の応急仮設住宅が平成29年度以降なくなる可能性があるため、現在、被災地特例で運行している系統を被災地特例の特例に振替えてバス系統を維持するもの。 ・帰還する住民が継続的に安心して日常生活を送ることができるように住民の足の確保と、帰還促進につながる路線へと振替を行う。



●実施時期

平成 29 年 4 月 1 日より運行

●関連主体

交通事業者（バス）

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】日常的な移動手段の確保

○事業1-1-5：広域路線バスの運行「川内～小野」系統

●事業内容

【避難地域 12 市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの運行継続】

- ・平成 29 年 10 月より運行されている「川内～小野」系統の運行継続を行い、川内村からいわき市小野方面までの生活の足の確保を図ります。

「川内～小野」系統	
運行開始日	平成29年10月2日より
運行会社	新常磐交通㈱
運行回数	1日3往復
主な経由地	JR 神俣駅、おのショッピングプラザ「コムコム」、公立小野町地方総合病院、JR 小野新町駅、JR 夏井両駅
ねらい・効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・川内村から小野町の小野高等学校、地域総合病院、商業施設へ通学、通院、買い物の足としての運行。 ・川内村と小野町の「包括交流連携協定（H28.12.15）」を踏まえた新たな交流人口拡大。



●実施時期

平成 29 年 10 月 2 日より運行

●関連主体

交通事業者（バス）

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】 日常的な移動手段の確保

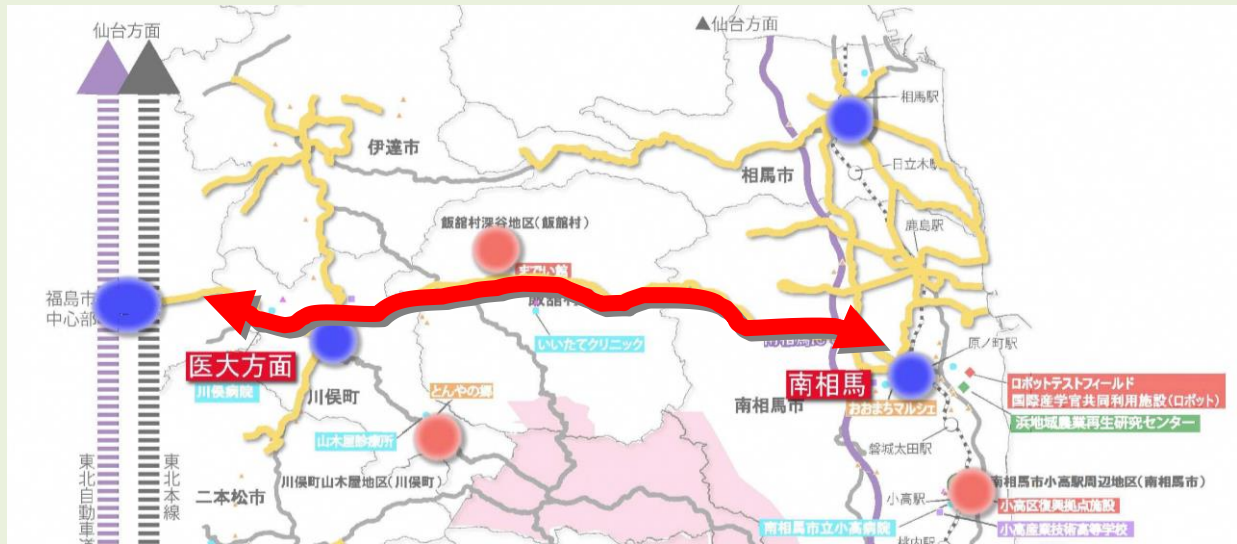
○事業1-1-6：広域路線バスの運行「南相馬～川俣～医大経由福島」系統

●事業内容

【避難地域 12 市町村の広域交通ネットワークを支える路線バスの運行継続】

- ・平成 29 年 10 月より運行されている「南相馬～川俣～医大経由福島」系統の運行継続を行い、福島市と川俣町・飯舘村・南相馬市をつなぐ広域的な交通ネットワークを形成し、避難地域の生活の足の確保を図ります。

「南相馬～川俣～医大経由福島」系統	
運行開始日	平成29年 10月1日より
運行会社	福島交通(株)
運行回数	1日6往復
主な経由地	南相馬市役所、いいたて村の道の駅までい館、川俣高等学校、医大病院
ねらい・効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・南相馬市などから、直接福島医大に行くことができる路線の運行。 ・南相馬市の地域公共交通網形成計画に位置づけられた路線の運行。



●実施時期

平成 29 年 10 月 1 日より運行

●関連主体

交通事業者（バス）

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】 日常的な移動手段の確保

○事業1-1-7：方部会・分科会での継続的・具体的な検討

●事業内容

【方部会・分科会での継続的・具体的な検討】

- ・上記に位置付ける広域路線バスの運行継続等を決定し、今後の広域公共交通のノウハウの提供を行っていきます。



出典：第1回幹事会の様子 平成28年7月

所 属	職
田村市 協働まちづくり課	課長
南相馬市 企画課	総合交通担当係長 主査
川俣町 企画財政課	課長 主査
広野町	副町長
楡葉町	副町長
楡葉町	主査
富岡町	副町長
富岡町 産業振興課	課長
川内村	商工係主事
大熊町	副村長
双葉町 復興推進課	副主査
浪江町	企画財政課 課長補佐
葛尾村	副村長
飯館村	副村長
双葉地方広域市町村圏組合	事務局長 復興推進課 課長 主任主査兼復興推進係長
福島県警察本部 交通企画課	交通企画課長 交通安全係長
(公社)福島県バス協会	専務理事 マネージャー
福島交通(株)	執行役員自動車部部長 乗合営業課課長補佐
新常盤交通(株)	執行役員 乗合部長
東北アクセス(株)	代表取締役
ジェイアールバス東北(株) 福島支店	営業課長
東日本旅客鉄道(株)仙台支店福島支店	支店長

所 属	職
福島県PTA連合会	事務局長
(公社)福島県老人クラブ連合会	事務局長
福島市 交通政策課	主査 技師
いわき市都市計画課総合交通対策担当	課長
相馬市 企画政策課	課長
東北運輸局 福島運輸支局	首席運輸企画専門官
東北地方整備局 磐城国道事務所	調査課長
(独法)福島工業高等専門学校	教授
国立大学法人 福島大学	准教授
東日本高速道路(株)東北支社	総務担当課長
いわき管理事務所	
福島県企画調整部 企画調整課	課長
福島県避難地域復興局避難地域復興課	課長 主事
福島県商工労働部	部参事兼課長
福島県保健福祉部 保健福祉総務課	主任主査 副課長
福島県土木部 道路計画課 土木企画課	主幹
福島県教育庁 教育総務課	企画主幹兼副課長
福島県病院局 病院経営課	課長
福島県相双地方振興局 県民環境部	部長
東北運輸局 交通企画課	専門官
福島復興局	補佐 主査
福島県生活環境部	部長 政策監
生活交通課	課長
生活環境総務課	企画主幹 主任主査 副主査

出典：平成29年7月25日(火)開催

第2回福島県避難地域広域公共交通検討協議会 出席者名簿

●実施時期

平成30年度～

●関連主体

行政(県・市町村)
交通事業者(バス)

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-1】日常的な移動手段の確保

○事業1-1-8：JR常磐線の運行再開（浪江～富岡駅間）

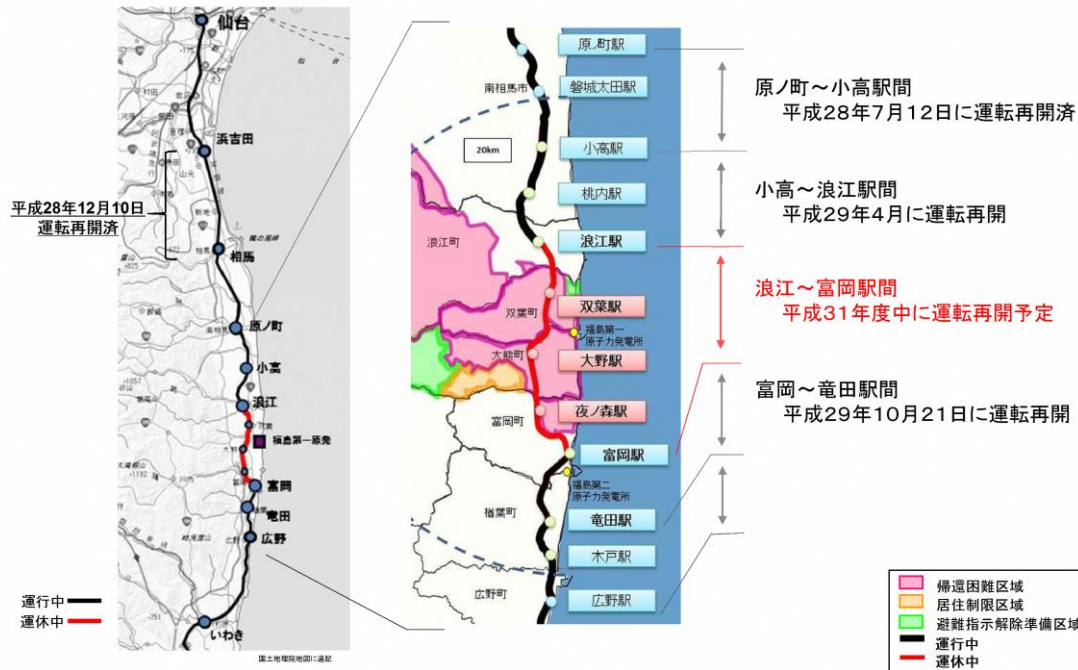
●事業内容

【JR常磐線の運行再開（浪江～富岡駅間）】

- ・避難地域の南北間の移動を支える、JR常磐線の早期再開を目指します。
- ・避難地域の南北間の移動を支える常磐線の早期再開

JR常磐線(避難指示区域内)の開通等の見通し

○ JR常磐線は、平成31年度末までの全線開通を目指す。



※避難指示区域については平成29年4月1日時点

出典：復興庁HP

●実施時期

平成31年度末再開予定

●関連主体

交通事業者（鉄道）

目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

【施策1-2】 帰還の促進

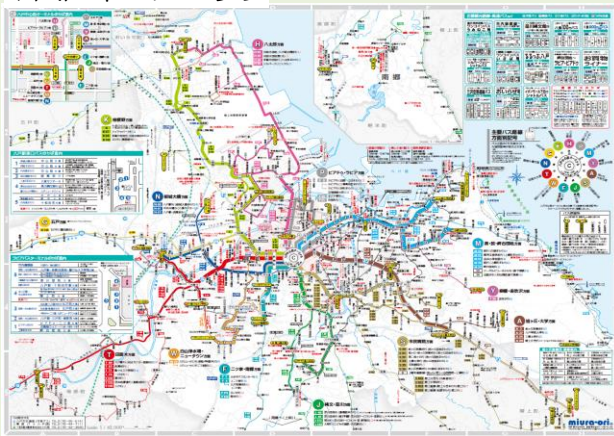
○事業1-2-1： 避難先住民への運行路線や計画の周知

●事業内容

【誰が見ても分かりやすいバスマップの作成】

- ・従来のバスマップに掲載されている広域バス交通に加え、各拠点での乗換場所や乗換先、時刻表を記載するなど、広域交通と域内交通の連携を図り、避難地域で初めてバスを利用する方や高齢者など、誰が見ても分かりやすく、使いやすいバスマップの作成を目指し、検討してまいります。

◆八戸市バスマップ



▲八戸市内で路線バスを運行している八戸市営バス、南部バス、十和田観光電鉄バスの路線図を集約し、わかりやすさに配慮し、中心街から放射状に形成される市内バス路線網を方面別のアルファベット記号と路線ごとのカラーリングで表現。

出典：「バスマップはちのへ」八戸市公共交通ポータルサイト
(青森県八戸市)

◆新潟市観光バスマップ



▲新潟市観光循環バスは、市内中心部に点在する水族館や博物館、美術館などの施設を効率的に移動するための交通手段として、新潟交通株式会社と共同で運行しており、観光バスマップを作成している。

出典：新潟市観光循環バスパンフレット バスマップ 新潟市HP

【ホームページによる情報提供】

- ・鉄道やバスの運行・休止状況等について、ホームページ・スマートフォンサイト等を活用してリアルタイムに情報提供を行います。

●実施時期

平成 30 年策定後速やかに

●関連主体

住民
行政（県・市町村）
交通事業者（鉄道・バス）

目標②【広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携】を達成するために行う事業

【施策2-1】乗り継ぎ結節点の強化

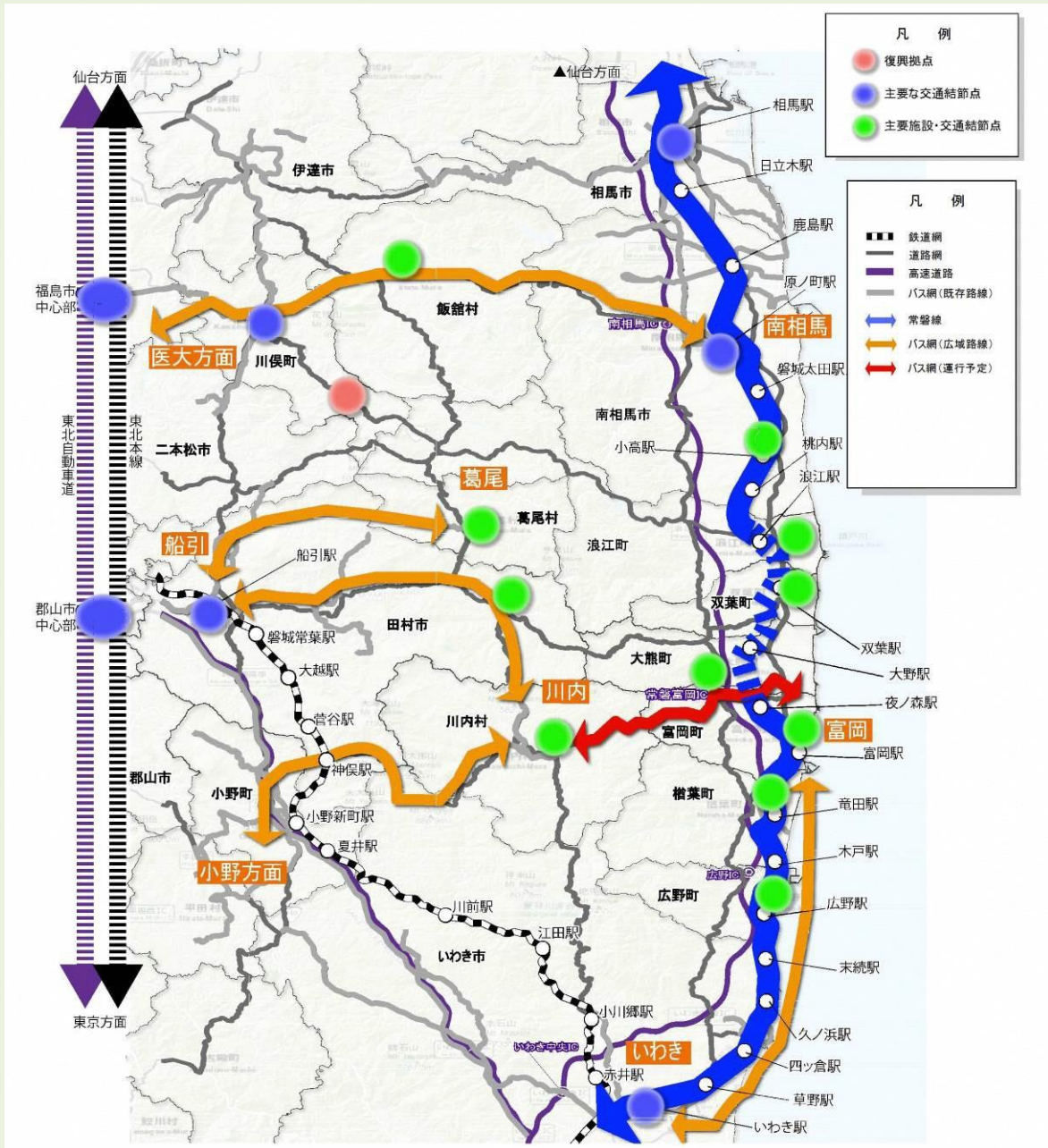
○事業2-1-1：広域公共交通と域内交通の結節点の確保

●事業内容

【広域公共交通と域内交通の結節点の確保】

- ・避難地域各地の復興拠点主要施設や鉄道駅等を、広域公共交通と域内交通の「結節点」と位置づけ、公共交通ターミナルの共通認識を図ってまいります。

避難地域公共交通網形成計画のネットワーク



◆富岡町

路線バス・デマンドバス運行のお知らせ
 町では、今年4月1日より「町内循環路線バス」「急行いわき-富岡路線バス」「無料デマンドバス」を運行しています。町民の皆様への交通手段としてぜひご利用ください。

▲JR富岡駅を急行バスと町内循環路線バスの結節点として位置づけている。

出典：広報「とみおか」7月

◆富里市



▲高速道路インターチェンジ付近に、東京・大阪・京都方面への高速バスと、市内路線バスとの結節点を設け、商業施設とP&R駐車場が併設されている。

出典：富里バスターミナル（千葉県富里市）

平山建設株式会社 HP

◆京福バス



◆那須赤十字病院



▲病院の敷地内に交通結節点となるバス乗降場を整備し、「思いやり駐車スペース（利用証があるかたのみ利用可能の駐車スペース）や「優先駐車スペース（歩行が困難な方等を優先とする駐車スペース）」を併設している。

出典：那須赤十字病院 HP（栃木県大田原市）

◆モラージュ菖蒲



▲商業施設の駐車場内にバスターミナルを設け、最寄りの鉄道駅からのアクセスを可能としている。

出典：モラージュ菖蒲（埼玉県久喜市）

●実施時期

平成30年度～

●関連主体

行政（県・市町村）
 交通事業者（バス・タクシー）

目標②【広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携】を達成するために行う事業

【施策2-3】外出機会の促進

○事業2-3-1：高齢者・交通弱者等の外出支援の促進

●事業内容

【高齢者・交通弱者等の外出支援の促進】

- ・域内交通におけるきめ細かい移動サービスに対応するため、タクシー車両等を活用し、高齢者や自家用車を持たない方への外出機会の促進を図っていきます。

◆三ヶ森タクシー

定期券

例えば、自宅と会社などの特定区間に限り、何回でも乗車できる定期券です。

1ヶ月の定期代 = 区間運賃 × 20日 × 2
20日以上往復される方には、お得な割引金です。

片道 750円とすると…

定期券代 = 750 × 20 × 2 = **30,000円**

高齢者フリーパス

お客様が選択された運賃範囲内であれば、何回でも自由に乗車できるフリーパス券です。

1ヶ月の定期代 = 選択運賃 × 30日 × 2 × 0.8
運賃は、最低が初乗り650円、その後730円、810円と80円ずつ加算された運賃の中からお客様に選択していただけます。通院、買い物、友人宅への訪問、趣味の外出など、日課の足としてタクシーをご利用ください。

650円のフリーパス券を購入された場合は、650円の範囲内を乗車することが出来ます。
※650円を超える場合は、差額をお支払いください。

▲特定区間が乗り放題となる「定期券」や、予め希望した運賃の範囲で何回でも自由に乗車できるお得な「高齢者フリーパス」などのサービスを提供。

出典：ほほえみグループHP 三ヶ森タクシー（福岡県北九州市）

◆第一交通グループ

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」
をご存知ですか？

第一交通の おでかけ乗合タクシー

— 高齢者の元気な町へ —
交通空白地域・不安地域での移動困難者の外出支援
38市町村、122路線で運行中!

国の助成制度でお手伝いできます。
乗合事業ですので、運賃は100円～300円程度の設定になります。運賃だけでは採算がとれませんが自治体からの補助が必要で、一方、過疎地域等におけるバスやデマンドタクシーの運行に関して、国の助成制度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」があります。この補助金を活用することにより乗合タクシーの運行を行えることもあります。

第一交通産業株式会社 広報課
〒951-8501 福島県いわき市平田町1-1-1
Tel.0120-059-818

▲乗り合いタクシー（一般乗合旅客自動車運送事業、運賃は100～300円）により、交通空白地域・不便地域での移動困難者の外出を支援している。

出典：第一交通産業グループHP（福岡県北九州市）

◆榎葉町

榎葉町タクシー助成制度開始

町では4月1日より、自家用車等の交通手段を持たない方などを対象に、既存のタクシー利用料の一定額（300円）以上を補助する「タクシー助成制度」を開始いたします。
4月より概ね3か月間を実証運行期間とし、利用の実態を踏まえ本格運用といたします。
当制度をご希望の方は、助成証の交付が必要となりますので、下記を参照のうえ榎葉町役場復興推進課窓口までお申込ください。
また、更新期間として平成29年4月30日までは割引運賃で乗車できますので、期間内に交付されますようお願いいたします。
なお、上記補助制度開始のため、「町内お出かけバス」は廃止させていただきます。

申請対象者

榎葉町に住民登録があり、下記のいずれかに該当する方

- ・65歳以上の方
- ・身体障害者手帳交付者
- ・療育手帳交付者
- ・精神保健福祉手帳交付者
- ・運転免許証を自主廃止された方
- ・妊娠中または産後3か月以内の方（母子手帳の提示が必要です）

▲自家用車等の交通手段を持たない方などを対象に、既存のタクシー利用量の一定額（300円）以上を町が補助している。

出典：榎葉町HP

◆大崎市「コスモス号」



▲予約型乗合タクシー「コスモス号」
 運行を平成 28 年 7月1日から再開。高齢者などの交通弱者の通院や買い物など、住民の暮らしを支援する。
 出典：広報誌「コスモスネット」松山まちづくり協議会
 大崎市 HP（宮城県大崎市）

◆久喜市「くきまる」



▲デマンドタクシー「くきまる」
 誰もが健康で安心して暮らせる交通環境を目指し、交通弱者の移動手段と公共交通不便地域における日常交通の確保のため、菖蒲地区および栗橋・鷲宮地区をそれぞれの対象エリアとして運行。
 出典：デマンド交通「くきまる」パンフレット
 久喜市 HP（埼玉県久喜市）

◆阿見町「あみまるくん」



▲デマンドタクシー「あみまるくん」。
 交通手段に不便をきたしている人に自宅や指定の場所から目的地まで乗合により送迎を行う。
 出典：広報あみ 阿見町 HP（茨城県阿見町）

◆南相馬市「ジャンボタクシー」



▲南相馬市「ジャンボタクシー」
 小高区内の移動や、小高区から原町区への買い物や通院を支援する。
 出典：南相馬市 HP

●実施時期

平成 30 年度～

●関連主体

住民
 行政（県・市町村）
 交通事業者（バス・タクシー）

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を下線で示している。

目標③【福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保】を達成するために行う事業

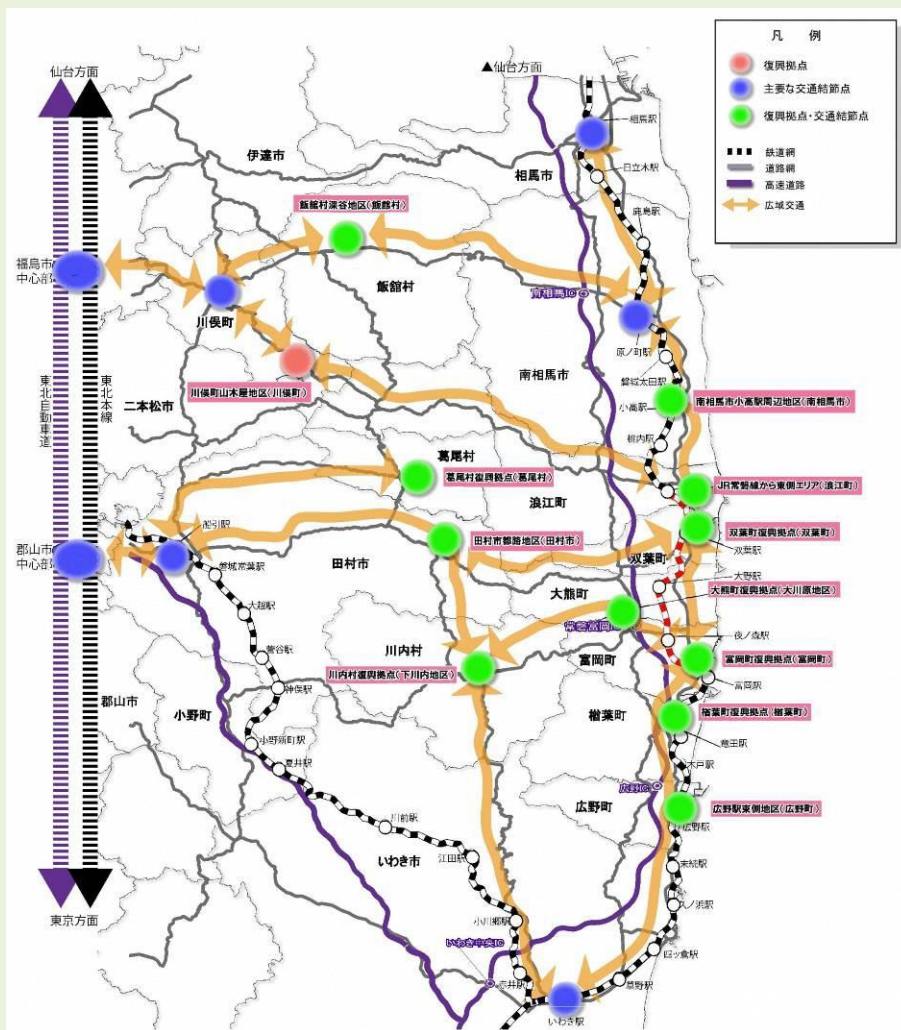
【施策3-1】福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手段の確保

○事業3-1-1：周辺中核都市から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保

●事業内容

【研究施設等までのクルマに頼らない移動手段の確保】

- ・福島イノベーション・コースト構想等で立地が進む研究施設までの交通手段としては、従来の自家用車によるアクセスだけに頼ることなく、既存の路線バス・高速バスの経路変更、乗継も検討しながら公共交通でアクセスできる移動手段の確保を図ります



●実施時期

平成30年度～

●関連主体

行政（県・市町村）
交通事業者（バス・タクシー）

目標③【福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手手段の確保】を達成するために行う事業

【施策3-1】福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手手段の確保

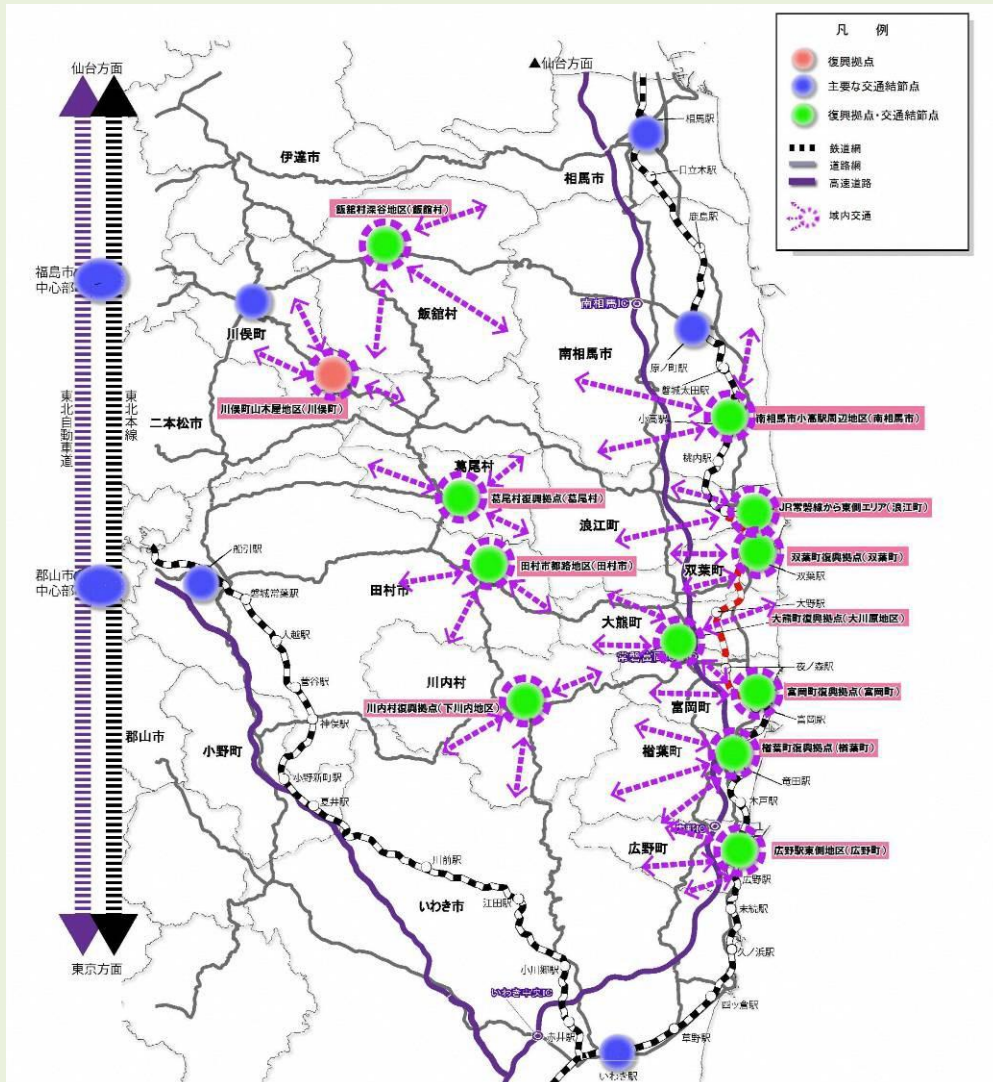
○事業3-1-2：域内から拠点施設までの公共交通による移動手手段の確保

●事業内容

【域内から拠点施設までの公共交通による移動手手段の確保】

- ・域内から拠点施設までの交通手段としては、広域公共交通（鉄道・路線バス）との連携を図りながら、バス・タクシー・デマンド交通等を活用した移動手手段の確保を目指します。

域内公共交通のイメージ



●実施時期

平成30年度～

●関連主体

行政（県・市町村）
交通事業者（バス・タクシー）

目標③【福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手手段の確保】を達成するために行う事業

【施策3-2】公共交通事業者・民間企業と連携した交通施策の検討

○事業3-2-1：研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討

●事業内容

【研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討】

- ・復興拠点内の主要施設や研究施設等と連携を図りながら、バス・タクシー等を活用した新たな交通手段の検討を行います。
- ・また、広域公共交通や既往の域内交通とも連携を図りながら、公共交通利用の促進を図ります。

◆山形市「紅ちゃんバス」



▲2011年に運行を開始した西部循環線を、2014年に「ベニちゃんバス 東くるりん」の愛称が付けられた。2017年7月には、山形商工会議所が運行していた「中心街100円循環バス」と統合し、新たに「ベニちゃんバス 東くるりん」の運行を開始。

出典：ベニちゃんバス「西くるりん・東くるりん」、広報やまがた_平成29年8月1日号 山形市HP

目標④【避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進】を達成するために行う事業

【施策4-1】 避難地域の公共交通マネジメントの推進

○事業4-1-1： 地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討

●事業内容

【地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討】

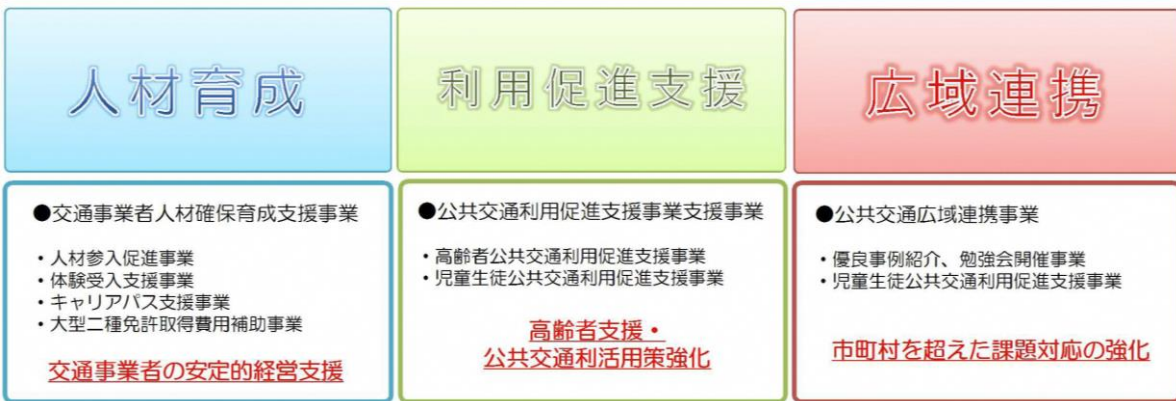
- ・「人材育成」、「利用促進支援」、「広域連携」を目的とした、「避難地域における地域公共交通モビリティ・マネジメント（MM）推進事業（仮称）」等による、公共交通事業支援や利用促進策の検討を行ってまいります。

（例）高齢者向け公共交通利用促進支援事業

①概要

- ・公共交通の乗り方教室開催
- ・運転免許自主返納者支援制度紹介
- ・スマートフォン端末等での公共交通利用方法や特典情報等の紹介

地域公共交通モビリティ・マネジメント（MM）推進事業



●実施時期

平成30年度～

●関連主体

住民
行政（県・市町村）
交通事業者（バス・タクシー）、民間企業

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を下線で示している。

目標④【避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進】を達成するために行う事業

【施策4-2】公共交通の利用促進

○事業4-2-1：バス利用の効果的な周知の実施

●事業内容

【モビリティ・マネジメントの実施】

- モビリティ・マネジメントの一環として、公共交通利用促進プロジェクトや、カーフリーデー、等の活動を積極的に行っていきます。

◆三沢市



▲ブースの設置



▲体験乗車会の様子

▲一般市民向けの取り組みとして、現在取り組んでいる市内イベント会場での利用促進イベントを平成27年度に開催。多様なターゲットを対象としたモビリティ・マネジメント施策を実施することで、市民の公共交通に対する認知度・定着を図るとともに、利用促進につなげる。

出典：「三沢市網形成計画（案） 三沢市HP（青森県三沢市）」

◆さいたま市「カーフリーデー」

（モビリティマネジメント）
市内の小学校等の教育施設における公共交通に関する授業、バス乗車体験等の実施、転入者を対象とした公共交通の情報提供、事業者へのエコ通勤有料事業者認証取得の呼びかけ等、公共交通の利用促進

（さいたまカーフリーデー）
「自動車に過度に依存しない交通体系の実現」に向けて、マイカーから公共交通機関や自転車等へ利用転換を促す取組を推進



▲市が目指す「自動車に過度に依存しない交通体系の実現」に向け、車の使い方を市民と行政が一緒に考えるための周知啓発と、快適で賑わいのある歩行空間を創出するためのイベント

出典：「これからの公共交通のあり方」 さいたま市HP

◆八戸市 育てる公共交通

育てる公共交通（協働交通）構築プロジェクト

持続的運行が難しくなっているバス路線について、モビリティ・マネジメントの手法を活用しながら、沿線地域の住民や企業とともに路線バスの重要性・有用性に関する意識共有を図り、沿線の住民や企業が、地域のバス路線に関心をもち、さらにはその沿線におけるバス利用等に關する自発的な活動を促す。

市内循環バス「るっぷ八戸」の沿線保育施設を対象としたモビリティ・マネジメント

▲モビリティ・マネジメントの手法を活用したバス利用に関する自発的な活動を促す。

出典：八戸市におけるバス交通戦略_平成25年10月
八戸市都市整備部都市政策課（青森県八戸市）

◆鶴ヶ島市「マイ時刻表」

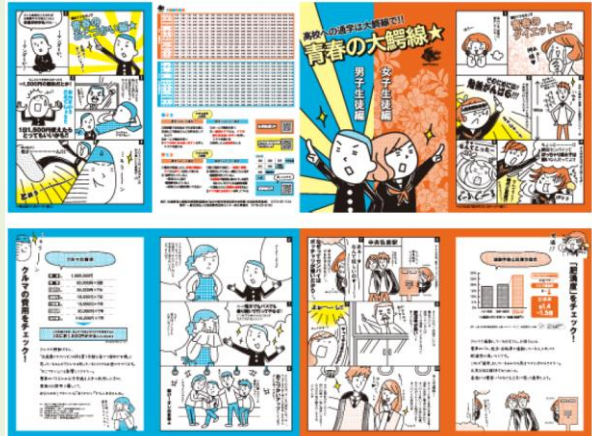
鶴ヶ島 太郎 様 マイ時刻表						
OOセンター(発)→△△病院(着) (平成27年6月1日現在)						
つるワゴン(ピンク) 松ヶ丘・太田ヶ谷線 OOセンター(発)						
9:18	10:43	11:43	13:43	14:43	16:43	17:43
↓						
鶴ヶ島市役所(着)						
9:30	10:55	11:55	13:55	14:55	16:55	17:55
鶴ヶ島市役所で乗換						
つるワゴン(緑) 坂戸駅線 鶴ヶ島市役所(発)						
10:06	11:07	12:10	14:10	15:10	17:10	18:43
↓						
△△病院(着)						
10:19	11:20	12:23	14:23	15:23	17:23	18:56

※ 乗継券は、乗車時にお求めください

▲鶴ヶ島市を走る公共交通「つるバス・つるワゴン」を乗降する時間や乗り継ぎなどに不安のある方を対象に、個人専用の時刻表を作成する取組み。

出典：マイ時刻表のご案内(サンプル) 鶴ヶ島市 HP
(埼玉県鶴ヶ島市)

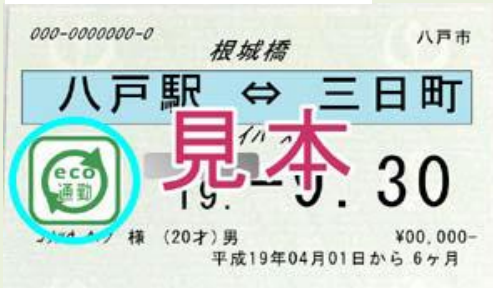
◆弘前市「通学カタログ」



▲中学・高等学校生向きに、通学時に公共交通の利用を促すためのパンフレット・ツールバッグ等を配布している。

出典：平成27年度実施事業 弘前市 HP (青森県弘前市)

◆八戸市 エコ通学定期券



▲環境に優しいバスの利用促進のため
土日に100円で乗車できる定期券。

出典：八戸市 HP (青森県八戸市)

◆いばらきエコ通学の進め



▲高等学校入学後の通学手段として公共交通利用を促すため、リーフレットと通学お試し乗車券を併せて配布している。

出典：いばらきの公共交通 茨城県公共交通活性化会議事務局 HP

●実施時期

平成30年度～

●関連主体

住民
行政(県・市町村)
交通事業者(バス)
福島県バス協会

目標④【避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進】を達成するために行う事業

【施策4-3】公共交通人材確保・育成スキームの検討

○事業4-3-1：福島県の公共交通を支える人材育成事業（組織体制の検討）

●事業内容

【福島県の公共交通を支える人材育成事業】

- ・バス事業者の運転者の確保や、タクシー事業の再開・継続に向け、避難地域の公共交通を支える人材育成事業を推進するための組織体制の検討を行っていきます。

(例) 交通事業者人材確保・育成支援事業

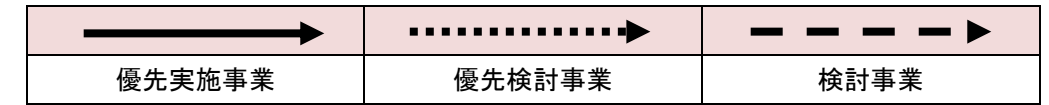
- ①人材参入促進事業
 - ・高等学校、高等専門学校、自衛官への働きかけ、PR活動
 - ・自動車教習所との連携
- ②体験受入支援事業
 - ・高等学校、専門学校インターンシップへの支援
- ③キャリアパス支援事業
 - ・講習会、研修会への支援
- ④二種免許取得費用補助



●実施時期	●関連主体
平成30年度～	住民 行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を下線で示している。

施策展開スケジュール



施策メニュー	事業内容		実施時期	実施時期					関連主体
				H30	H31	H32	H33	H34	
【施策1-1】 日常的な移動手段の確保	○事業1-1-1	広域路線バスの継続運行「川内～富岡」系統	平成29年4月1日より運行	継続運行					交通事業者（バス）
	○事業1-1-2	広域路線バスの継続運行「いわき～富岡」系統	平成29年4月1日より運行	継続運行					交通事業者（バス）
	○事業1-1-3	広域路線バスの継続運行「葛尾～船引」系統	平成29年4月1日より運行	継続運行					交通事業者（バス）
	○事業1-1-4	広域路線バスの継続運行「川内～船引」系統	平成29年4月1日より運行	継続運行					交通事業者（バス）
	○事業1-1-5	広域路線バスの継続運行「川内～小野」系統	平成29年10月2日より運行	継続運行					交通事業者（バス）
	○事業1-1-6	広域路線バスの継続運行「南相馬～川俣～医大経由福島」系統	平成29年10月1日より運行	継続運行					交通事業者（バス）
	○事業1-1-7	方部会・分科会での継続的・具体的な検討（実施事業者の状況を踏まえた路線の検討、事業者への支援策等の検討）	平成30年度～	新規運行					行政（県・市町村） 交通事業者（バス）
	○事業1-1-8	JR常磐線の運行再開（浪江～富岡駅）	平成31年度末再開予定	再開					交通事業者（鉄道）
【施策1-2】 帰還の促進	○事業1-2-1	避難先住民への運行路線や計画の周知（今後の帰還促進策との連携強化）	平成30年策定後速やかに	実施					住民、行政（県・市町村）
【施策2-1】 乗り継ぎ結節点の強化	○事業2-1-1	広域公共交通と域内交通の結節点の確保	平成30年度～	検討					行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）
【施策2-2】 乗り継ぎ利便性の向上	○事業2-2-1	広域公共交通と域内交通のダイヤ等乗り継ぎに関する調整	平成30年度～	検討・実施					行政（県・ 市町村 ） 交通事業者（鉄道・タクシー）
【施策2-3】 外出機会の促進	○事業2-3-1	高齢者・交通弱者等の外出支援の促進	平成30年度～	検討					住民 行政（県・ 市町村 ） 交通事業者（バス・タクシー）
【施策3-1】 福島イノベーション・コースト構想 に位置づけられた拠点施設までの公 共交通移動手段の確保	○事業3-1-1	周辺中核都市から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	平成30年度～	検討					行政（県・市町村） 交通事業者（バス）
	○事業3-1-2	域内から拠点施設までの公共交通による移動手段の確保	平成30年度～	検討					行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー）
【施策3-2】 公共交通事業者・民間企業と連携し た交通施策の検討	○事業3-2-1	研究施設・民間企業と連携した拠点施設までの新たな交通手段の検討	平成30年度～	検討					行政（県・市町村） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業
【施策4-1】 避難地域の公共交通マネジメントの 推進	○事業4-1-1	地域や民間企業による公共交通事業支援策・利用促進策の検討	平成30年度～	検討					住民 行政（ 県 ・ 市町村 ） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業
【施策4-2】 公共交通の利用促進	○事業4-2-1	バス利用の効果的な周知の実施	平成30年度～	検討・実施					住民 行政（県・市町村） 交通事業者（バス） 福島県バス協会
【施策4-3】 公共交通人材確保・育成スキームの 検討	○事業4-3-1	福島県の公共交通を支える人材育成事業（組織体制の検討）	平成30年度～	検討					住民 行政（ 県 ・ 市町村 ） 交通事業者（バス・タクシー） 民間企業

※関連主体の「行政」については、事業を実施する上で特に主体となる組織を**太字**で示している。

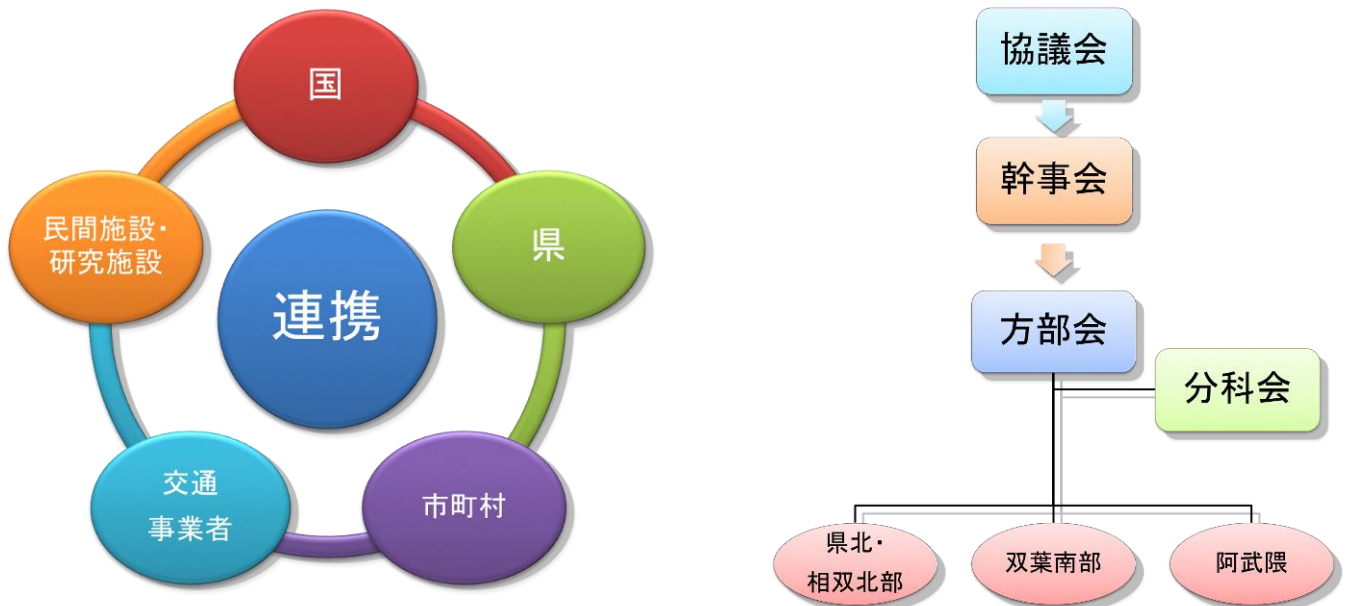
第7章 達成状況の評価

- 下記の実施体制とPDCAサイクルにより、中間評価を行いながら計画の進捗状況や効果を継続的に評価します

1. 実施体制

- 本計画は、下図に示すとおり、様々な関係課機関が連携を図りながら事業の推進・実施を行っていきます。
- また、「福島県避難地域広域公共交通検討協議会」を主体とした検討体制を継続するとともに、具体的な事業の推進・実施に当たっては、「分科会」を立ち上げ、個々の事業をより具体的に検討できるような体制を構築していきます。

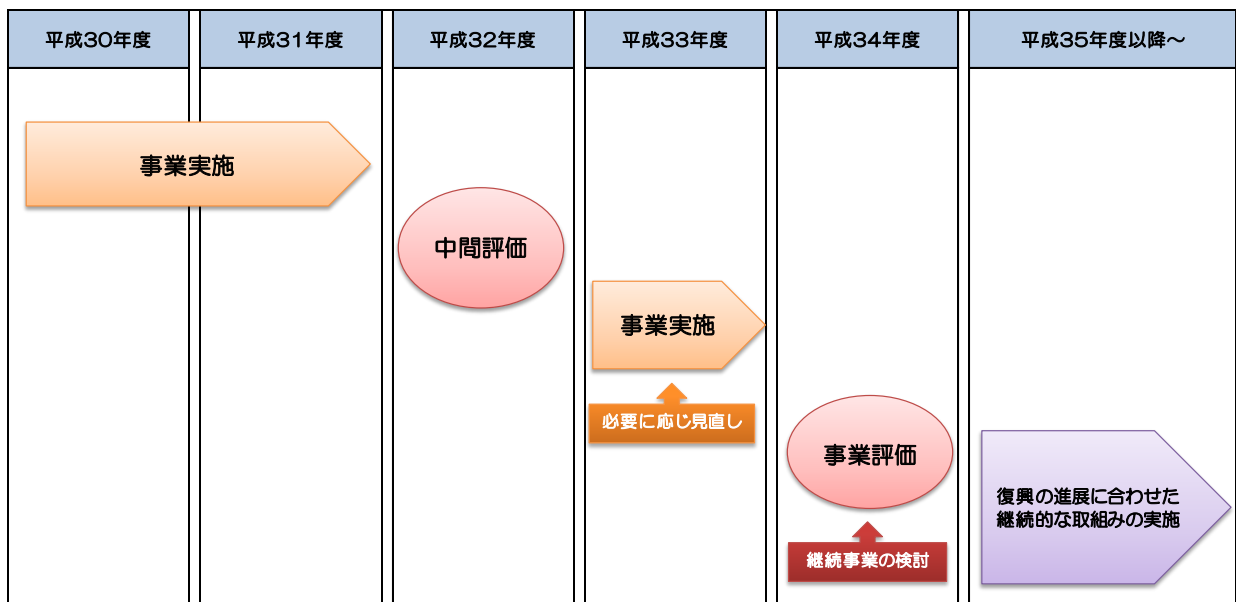
実施体制のイメージ図



2. 実施評価スケジュール

- 本計画では、路線バスの継続運行や帰還の促進等、平成 30 年から実施された事業についての中
間評価を平成 32 年度に行います。その後、必要に応じて事業の見直しや継続事業の検討を行
いながら、平成 35 年度以降の復興まちづくりの進展に合わせた継続的な取組みを実施してい
きます。

- ◇平成 30～31 年度 事業実施
- ◇平成 32 年度 中間評価
- ◇平成 33 年度 事業実施（必要に応じ見直し）
- ◇平成 34 年度 事業評価（継続事業の検討）
- ◇平成 35 年度以降～ 復興の進展に合わせた継続的な取組みの実施



3. 目標とする評価指標

- ・本計画においては、震災前と震災後において状況が大きく変化していることと、復興の進展と事業の実施が密接に関係していることを考慮しながら、復興まちづくりの進捗状況と連携した指標により、目標の達成度を評価していきます。

(目標①【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】に対する評価指標)

- ・高等学校・医療施設といった拠点内主要施設まで公共交通を利用してアクセス可能な市町村数を評価します。

(目標②【広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携】に対する評価指標)

- ・国・大学との連携によるアンケート調査を実施することで、外出機会（公共交通利用機会）の増加を評価します。

(目標③【福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保】に対する評価指標)

- ・福島イノベーション・コースト構想の進展と連携し、関連施設まで公共交通を利用してアクセス可能な市町村数を評価します。

(目標④【避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進】に対する評価指標)

- ・福島県の統計データを用いてバス・タクシー利用者数を評価します。

目標とする評価指標

目標	評価指標
目標① 【複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】	◇指標① ・拠点内主要施設（高等学校・医療施設）まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数
目標② 【広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携】	◇指標② ・外出機会（公共交通利用機会）の増加
目標③ 【福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保】	◇指標③-1 ・福島イノベーション・コースト構想関連施設まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数 ◇指標③-2 ・12市町村の従業員数の増加及び公共交通分担率の増加
目標④ 【避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進】	◇指標④-1 ・バス運送人員の増加 ◇指標④-2 ・タクシー実働率の増加

評価指標の算出方法と数値目標（1 / 2）

目標①の評価指標 ①-1	拠点内主要施設（高等学校・医療施設）まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数 ・現況において、高等学校および医療施設まで公共交通を利用してアクセス可能な市町村数に対し、新たな公共交通が整備されることによりアクセス可能となる市町村数を評価	
	算出方法	現状値（H29年度）
広域路線バス・JR常磐線の運行状況を県・市町村が把握	高等学校： 3市町村 医療施設： —	高等学校：7～8市町村 医療施設：8市町村

目標②の評価指標 ②-1	外出機会（公共交通利用機会）の増加 ・H28 復興庁のアンケート結果より把握された外出機会の増加割合を基準に、広域・域内公共交通の連携による効果を評価	
	算出方法	現状値（H29年度）
国・大学との連携によるアンケート調査の実施により、震災前に比べ外出機会が増加したと回答した割合を把握	26% ^{※1}	39% (現状値の1.5倍) ^{※2}

※1 出典：日常生活活動と公共交通に関するアンケート（P.110 参照）

※2 出典：「国勢調査による従業人口の推移（H12→H22）」より、避難地域12市町村の鉄道・バスの分担率（5.4%）÷（3.6%）=1.5とし、震災前（H12）の水準まで回復することを目標とする（P.111 参照）

目標③の評価指標 ③-1	福島イノベーション・コースト構想関連施設まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数 ・JR常磐線・広域路線バスの運行により、アクセス可能となる福島イノベーション・コースト構想関連施設数により評価	
	算出方法	現状値（H29年度）
各拠点の整備状況を県・各市町村が把握	3市町村	10市町村

※目標①-1、③-1 の具体的な市町村名および施設名はP114,115 を参照

評価指標の算出方法と数値目標（2/2）

目標③の評価指標 ③-2	12市町村の従業人口の増加及び公共交通分担率の増加 ・国勢調査による従業地・通学地ベースの公共交通手段分担率が、震災前（H12）の水準（1.5倍）まで回復することを目標とする（111頁参照）	
算出方法	現状値（H29年度）	目標値（H34年度）
国勢調査（H22→H32）における従業地・通学地集計データより、12市町村の従業人口及び公共交通分担率（鉄道・バスを利用する人の割合）を把握する	〔従業人口〕 30千人 ^{※3} 〔公共交通分担率〕 3.6% ^{※3} ★H22の値	〔従業人口〕 49千人 〔公共交通分担率〕 5.4%以上 ★1.5倍（震災前H12の水準）を目指す

※3 出典：国勢調査従業地・通学地集計従業地・通学地による人口・産業等集計 総務省統計局 HP

目標④の評価指標 ④-1	バス輸送人員の増加 ・現状と比較し、バスの利用者がこれ以上減少しないことを目標とする	
算出方法	現状値（H27年度）	目標値（H34年度）
福島県の乗合事業の輸送人員データに基づき、県が算出	2115万人/年 ^{※4}	2115万人/年 （現況値と同等）

※4 出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績（平成27年度） 東北運輸局 HP（P.112参照）

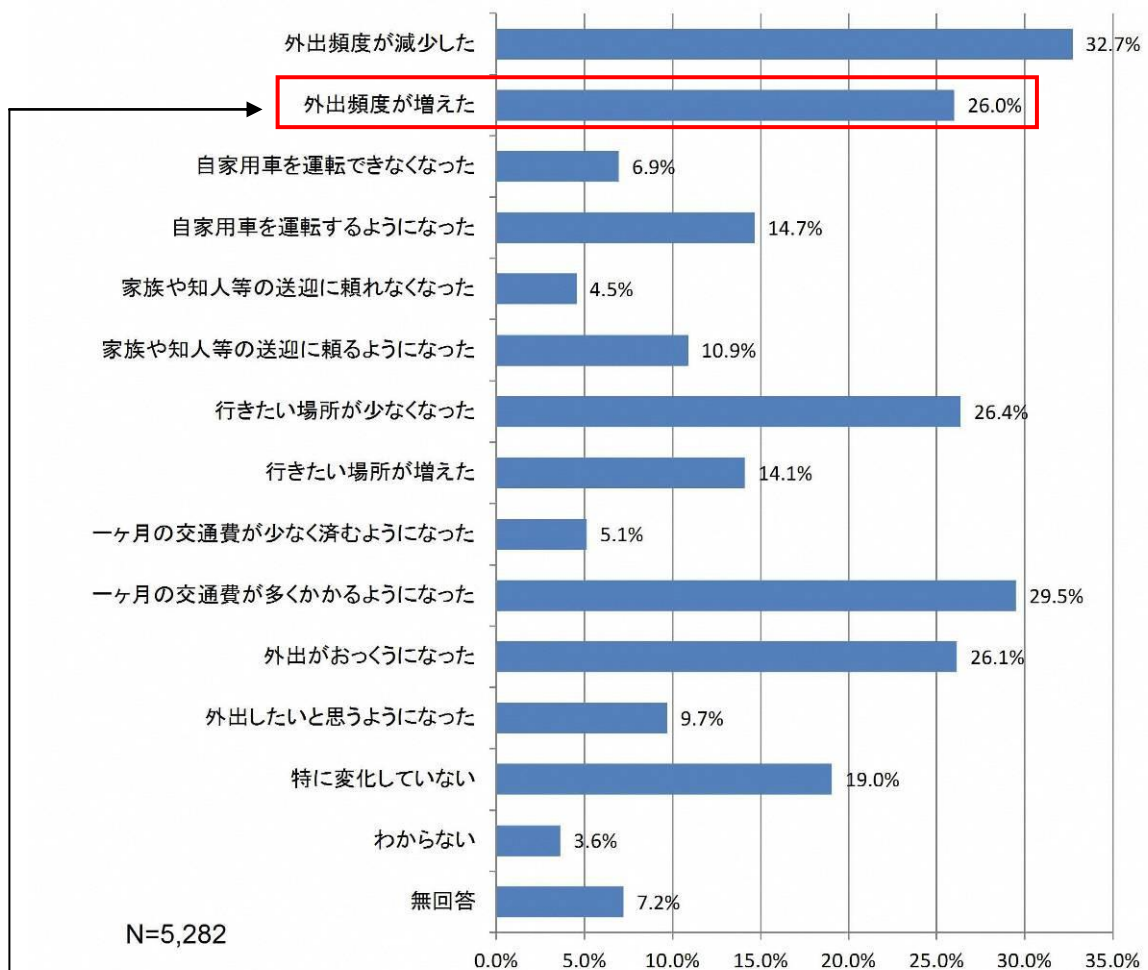
目標④の評価指標 ④-2	タクシー実働率の増加 ・現状と比較し、タクシーの実働率がこれ以上減少しないことを目標とする	
算出方法	現状値（H27年度）	目標値（H34年度）
福島県のタクシー車両数等データに基づき、県が算出 ★実働率＝延実働車両数÷延実在車両数	60.8% ^{※5}	60.8%以上 （H27の指標以上）

※5 出典：一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績（平成27年度） 東北運輸局 HP（P.113参照）

日常生活活動と公共交通に関するアンケート

質問6 **震災・原発事故前と比べて**、あなた自身の外出環境はどのように変化しましたか。あてはまる選択肢に全て○印をつけてください。

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. 外出頻度が減少した | 2. <u>外出頻度が増えた</u> |
| 3. 自家用車を運転できなくなった | 4. 自家用車を運転するようになった |
| 5. 家族や知人等の送迎に頼れなくなった | 6. 家族や知人等の送迎に頼るようになった |
| 7. 行きたい場所が少なくなった | 8. 行きたい場所が増えた |
| 9. 一ヶ月の交通費が少なく済むようになった | 10. 一ヶ月の交通費が多くなるようになった |
| 11. 外出がおっくうになった | 12. 外出したいと思うようになった |
| 13. 特に変化していない | 14. わからない |

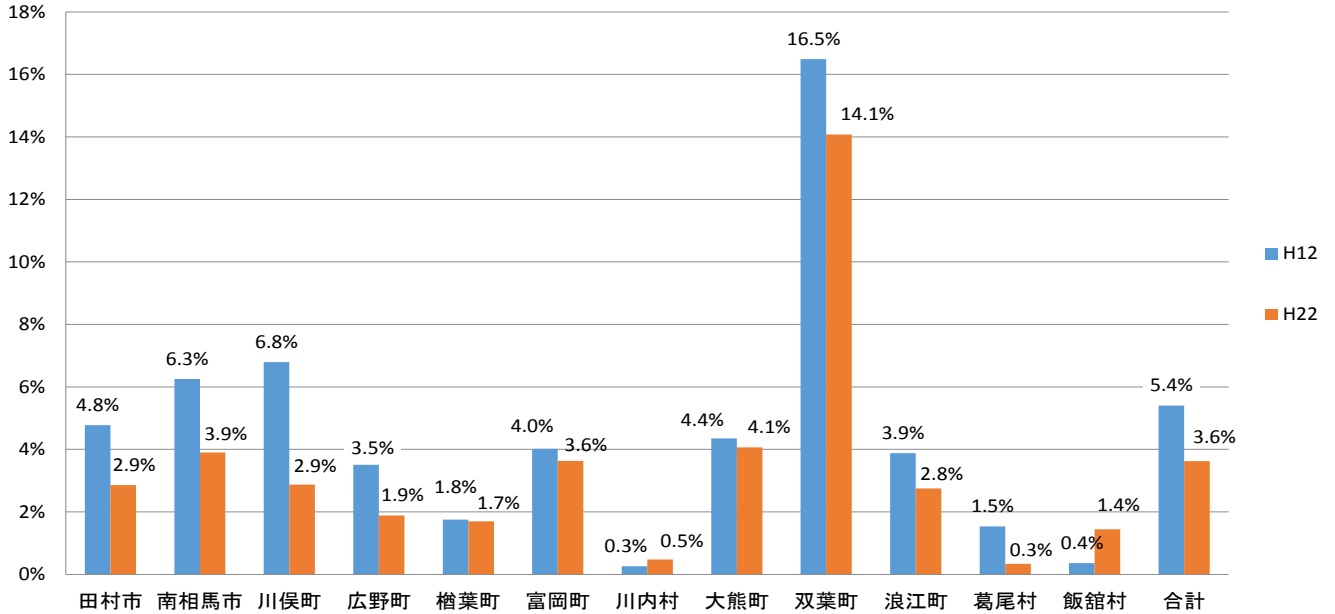


◇日常生活活動と公共交通に関するアンケート質問6で、震災・原発事故前と比べ「外出環境はどのように変化したか」に対して、「外出頻度が増えた」という回答が26.0%となった

出典：日常生活活動と公共交通に関するアンケート

国勢調査による従業人口の推移 (H12→H22)

分担率(鉄道・バス)



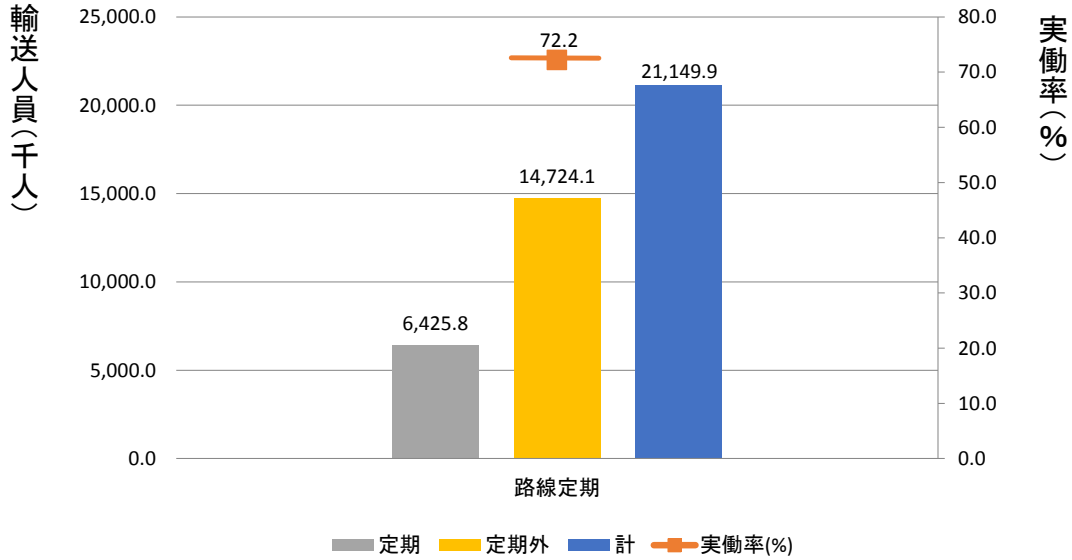
	H12					H22				
	従業地・通学地による人口			分担率		従業地・通学地による人口			分担率	
	鉄道・バス	自動車	合計	鉄道・バス	自動車	鉄道・バス	自動車	合計	鉄道・バス	自動車
田村市	682	11,008	14,277	4.8%	77.1%	369	11,148	12,896	2.9%	86.4%
南相馬市	2,091	24,965	33,424	6.3%	74.7%	1,149	23,475	29,424	3.9%	79.8%
川俣町	448	4,520	6,591	6.8%	68.6%	158	4,379	5,492	2.9%	79.7%
広野町	99	2,195	2,819	3.5%	77.9%	48	2,090	2,546	1.9%	82.1%
檜葉町	73	3,135	4,168	1.8%	75.2%	66	3,108	3,887	1.7%	80.0%
富岡町	304	5,784	7,560	4.0%	76.5%	270	5,745	7,437	3.6%	77.2%
川内村	3	741	1,135	0.3%	65.3%	4	657	842	0.5%	78.0%
大熊町	365	5,827	8,390	4.4%	69.5%	392	7,157	9,650	4.1%	74.2%
双葉町	513	2,000	3,111	16.5%	64.3%	369	1,925	2,621	14.1%	73.4%
浪江町	305	5,848	7,854	3.9%	74.5%	197	5,744	7,162	2.8%	80.2%
葛尾村	5	261	325	1.5%	80.3%	1	269	295	0.3%	91.2%
飯館村	3	588	821	0.4%	71.6%	26	1,574	1,796	1.4%	87.6%
合計	4,891	66,872	90,475	5.4%	73.9%	3,049	67,271	84,048	3.6%	80.0%

◇避難地域 12 市町村の鉄道・バスの分担率は、H12→H22 で 5.4%→3.6%に低下
 ◇今後、震災前 (H12) の水準まで回復することを目指す
 ◇ (5.4%) ÷ (3.6%) = 1.5 倍

出典：平成 22 年国勢調査 常驻地又は従業地・通学地による利用交通手段(9 区分)別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数 ー 都道府県, 市町村

バス事業における輸送実績

輸送人員



(平成27年度)

県別	事業者数 路線定期	車両数 (両)	実働率 (%)	走行キロ (千km)			輸送人員 (千人)		
				実車	空車	計	定期	定期外	計
福島	21	1,061	72.2	40,696.6	8,127.4	48,824.0	6,425.8	14,724.1	21,149.9

◇福島全体の路線定期の輸送人員は 2115 万人/年となる

※実働率…延実働車両数÷延実在車両数

※実車率…実車キロ÷合計×100

※実車走行キロ…路線バスが営業路線を走った距離をキロメートルで表したもの

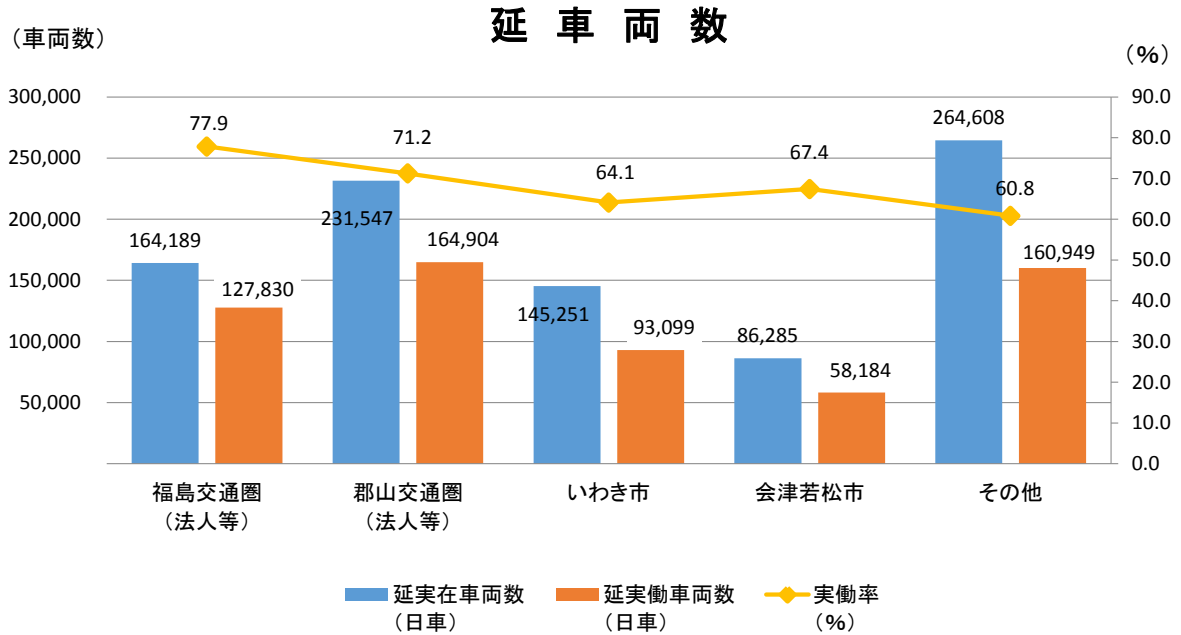
※空車走行キロ…総走行から実車走行キロを差し引いたもの

※輸送人員 (定期) …今月1ヶ月間の定期乗車券による輸送人員

(定期外) …定期乗車券以外の輸送人員

出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績 東北運輸局 HP (平成27年度)

タクシー事業における輸送実績



平成27年度

県別	項目		延 車 両 数			走 行 料			
			延実在車両数 (日車)	延実働車両数 (日車)	実働率 (%)	実車キロ (千km)	空車キロ (千km)	計 (千km)	実車率 (%)
福 島	福島交通圏	法人等	164,189	127,830	77.9	7,508	10,163	17,671	42.5
	郡山交通圏	法人等	231,547	164,904	71.2	9,561	12,825	22,386	42.7
	いわき市		145,251	93,099	64.1	6,822	9,029	15,851	43.0
	会津若松市		86,285	58,184	67.4	3,008	3,973	6,981	43.1
	小計		627,272	444,017	70.8	26,899	35,990	62,889	42.8
	その他		264,608	160,949	60.8	7,749	10,892	18,641	41.6
	計		891,880	604,966	67.8	34,648	46,882	81,530	42.5

◇避難地域12市町村が含まれる「その他」において、タクシー実働率は60.8%となる。

※実働率…延実働車両数÷延実在車両数

※実車率…実車キロ÷合計×100

※実車走行キロ…路線バスが営業路線を走った距離をキロメートルで表したもの

※空車走行キロ…総走行から実車走行キロを差し引いたもの

出典：一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績 東北運輸局 HP (平成27年度)

公共交通を利用してアクセス可能な高等学校一覧

高等学校	H29	H34	理由
ふたば未来学園高等学校 (広野町)	広野町・楡葉町、富岡町	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、川内村、 南相馬市	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	3	7	
小高産業技術高等学校 (南相馬市)	南相馬市、浪江町、飯舘村	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、浪江町、 南相馬市、飯舘村	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開
	3	8	

※P.117、118 参照

公共交通を利用してアクセス可能な医療施設一覧

医療施設	現状値 (H29)	現状値 (H34)	理由
ふたば医療センター 附属病院 (富岡町)	H30. 4開始	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、川内村、 浪江町、南相馬市	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	—	8	

※P.119 参照

※市町村数は避難地域 12 市町村を対象

※日常において通院、通学できると考えられる市町村名・数

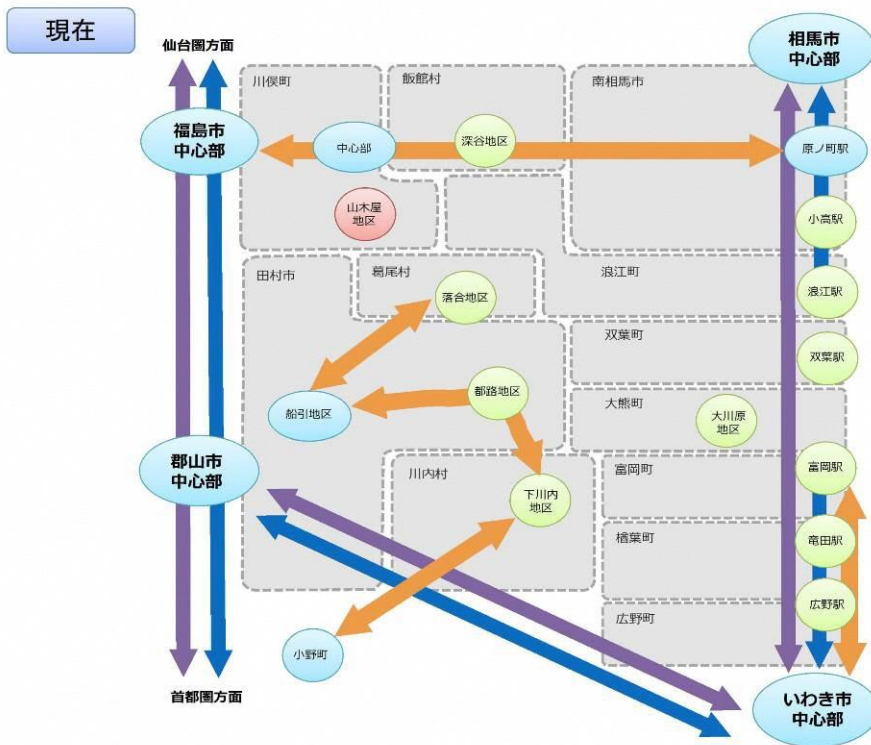
公共交通を利用してアクセス可能な福島イノベーション・コースト構想関連施設一覧

施設	H29	H34	理由
福島ロボットテストフィールド (南相馬市)	H30年度開所予定	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、浪江町、 川内村、南相馬市、飯舘村、 川俣町	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	—	10	
福島ロボットテストフィールド浪江町滑走路 (浪江町)	H30年度開所予定	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、浪江町、 川内村、南相馬市、飯舘村、 川俣町	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	—	10	
廃炉国際研究センター 国際共同研究棟 (富岡町)	広野町、楡葉町、富岡町	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、浪江町、 川内村、南相馬市、飯舘村、 川俣町	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	3	10	
JAEA楡葉遠隔技術センター (楡葉町)	広野町、楡葉町、富岡町	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、浪江町、 川内村、南相馬市、飯舘村、 川俣町	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	3	10	
大熊分析・研究センター (大熊町)	—		<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	—		
アーカイブ拠点 (双葉町)	H32年度開所予定	広野町、楡葉町、富岡町、 大熊町、双葉町、浪江町、 川内村、南相馬市、飯舘村、 川俣町	<ul style="list-style-type: none"> ・JR常磐線の再開 ・川内～富岡線の再開
	—	10	

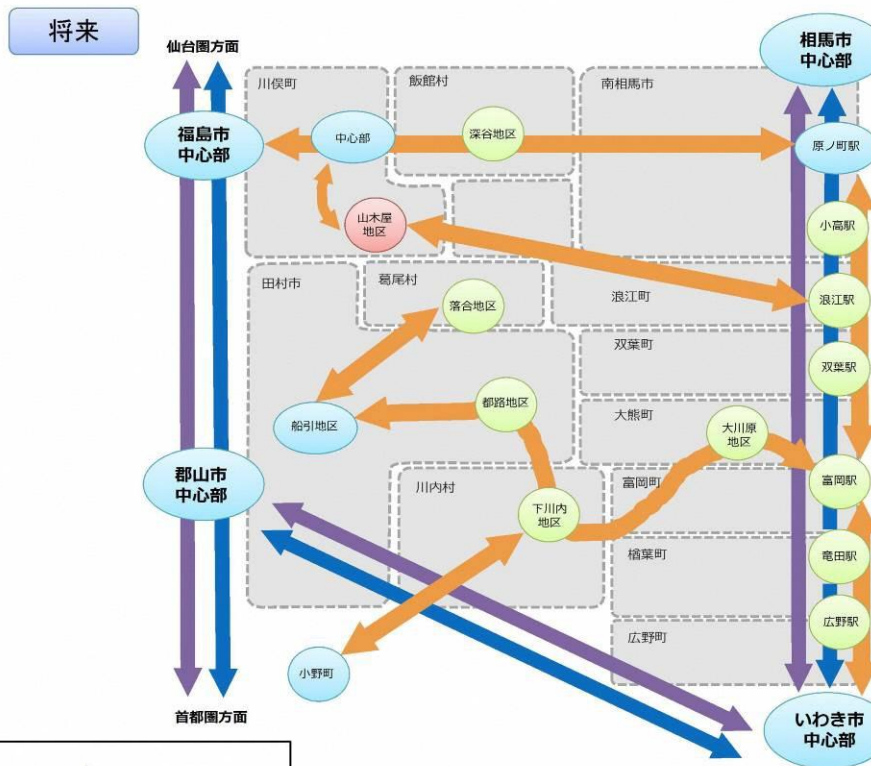
※P.120 参照

※市町村数は避難地域 12 市町村を対象

公共交通ネットワークの現在（イメージ）

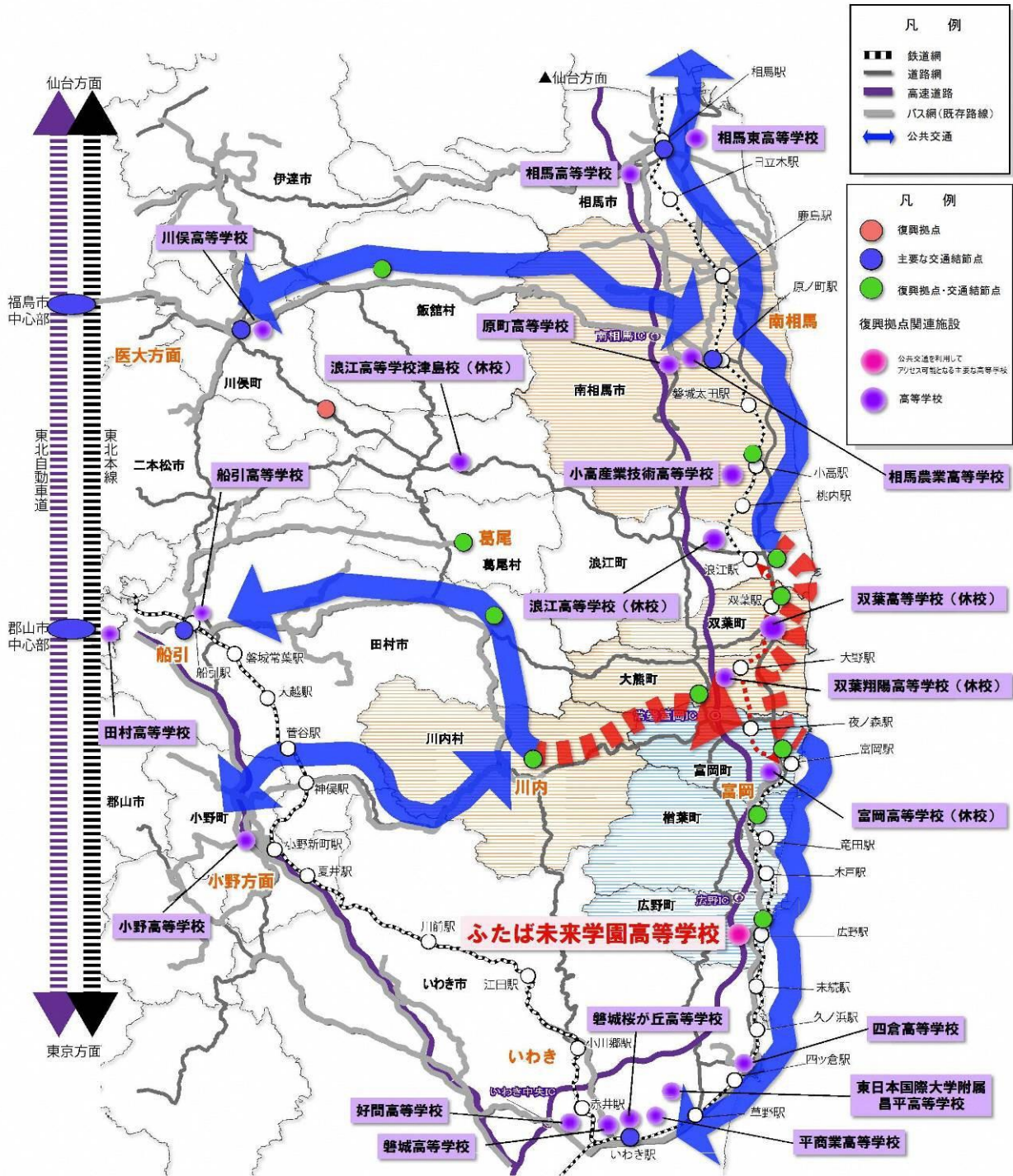


公共交通ネットワークの将来（イメージ）



- 凡 例
- 復興拠点ゾーン
 - 主要な交通結節点
 - 復興拠点・交通結節点
 - 高速道路
 - 公共交通（広域路線バス）
 - 鉄道網
 - ▭ 域内公共交通（タクシー・デマンド交通等）の運行範囲

アクセス可能となる高等学校分布図 (1/2)

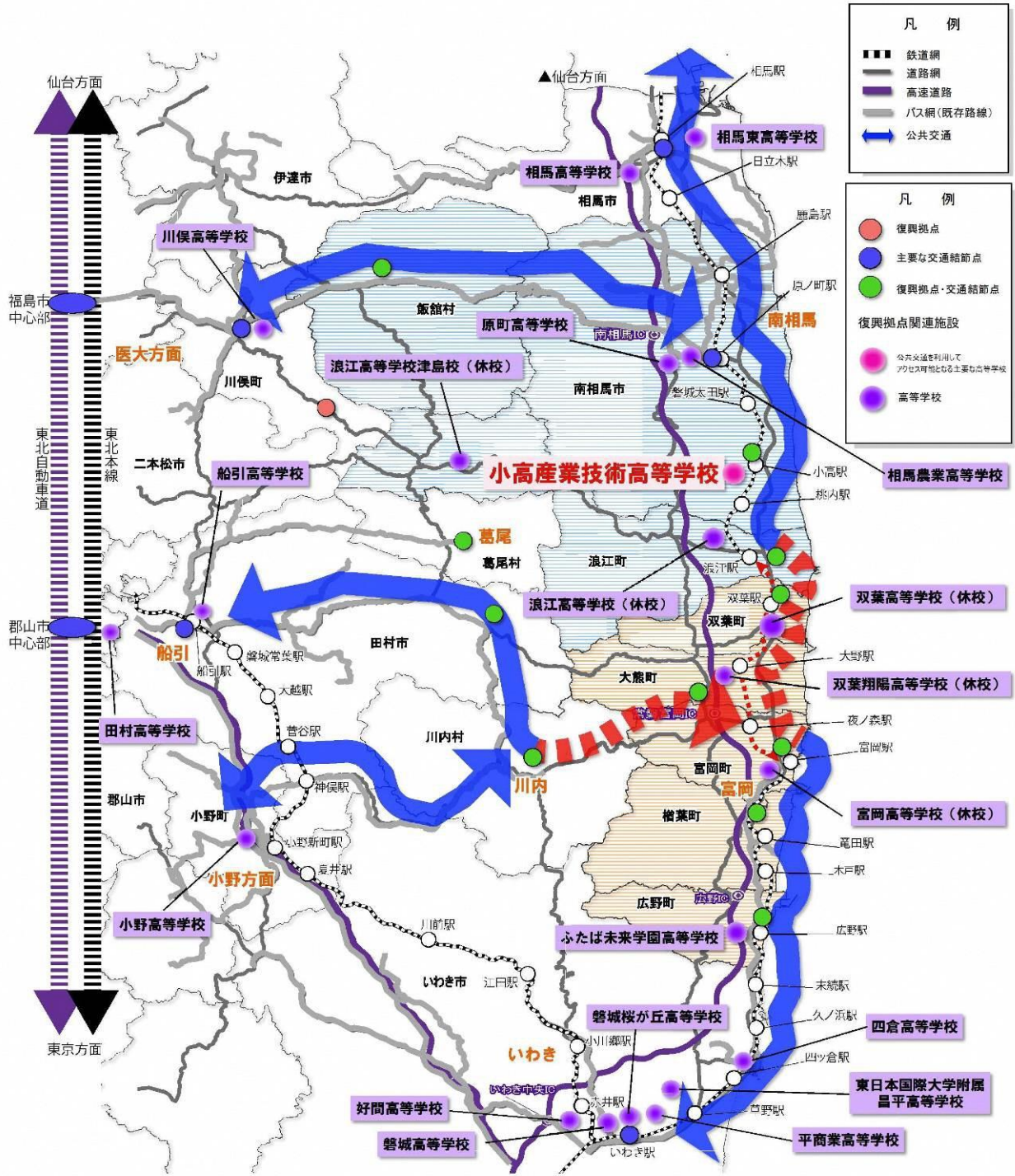


- ※ **赤字**…新たに運行される公共交通 [⇄] を利用してアクセス可能となる高等学校
- ※ **青**…現在の公共交通を利用して高等学校にアクセス可能な市町村
- ※ **オレンジ**…新たに運行される公共交通を利用して高等学校にアクセス可能な市町村

※市町村は避難地域 12 市町村を対象

※日常において通学できると考えられる市町村

アクセス可能となる高等学校分布図 (2/2)



凡 例	
■	鉄道網
—	道路網
—	高速道路
—	バス網(既存路線)
→	公共交通

凡 例	
●	復興拠点
●	主要な交通結節点
●	復興拠点・交通結節点
○	復興拠点関連施設
○	公共交通を利用してアクセス可能となる主要な高等学校
○	高等学校

※ **赤字**…新たに運行される公共交通 [← ■ ■ ■ ■ →] を利用してアクセス可能となる高等学校

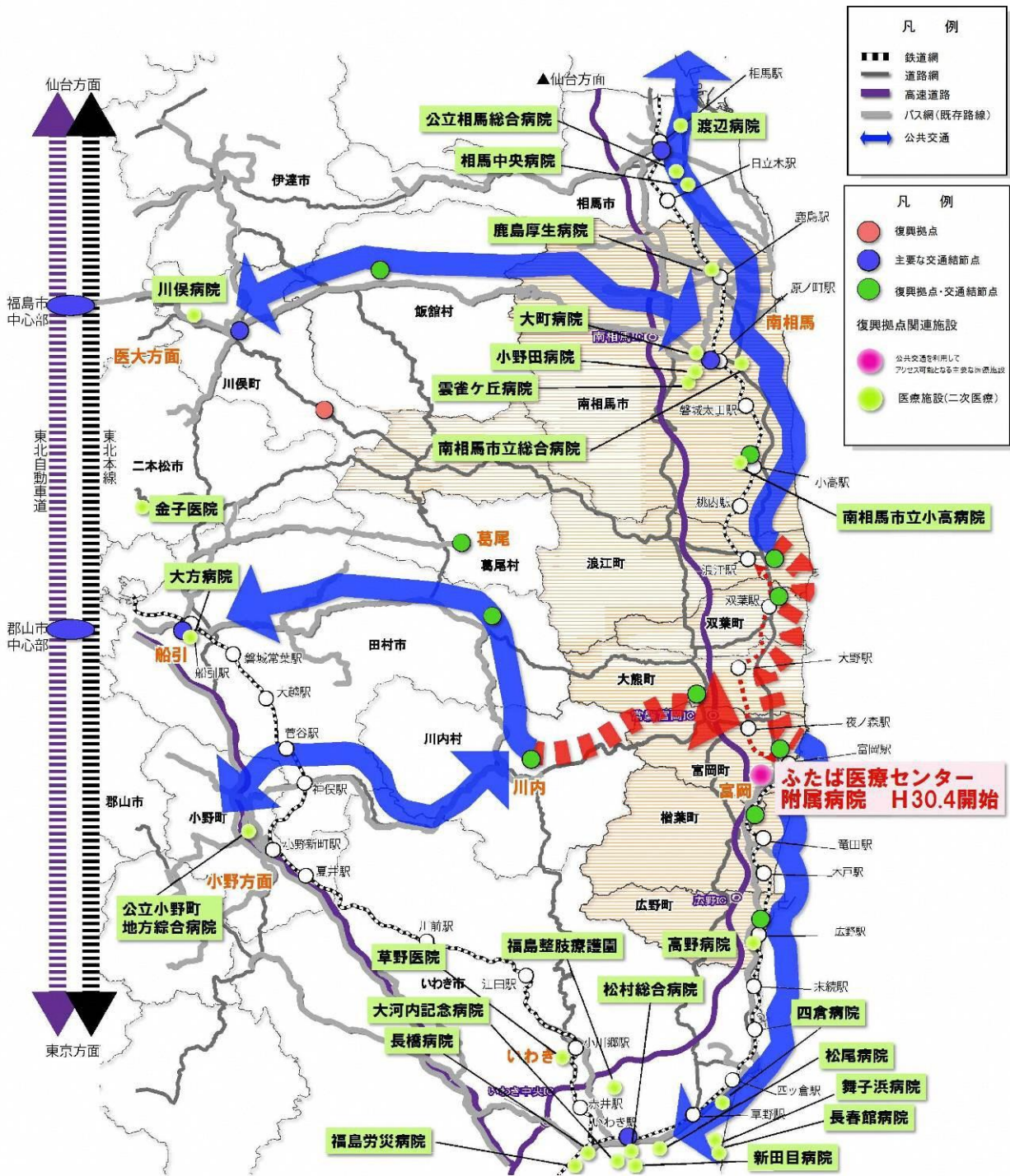
※ **青字**…現在の公共交通を利用して高等学校にアクセス可能な市町村

※ **赤字**…新たに運行される公共交通を利用して高等学校にアクセス可能な市町村

※市町村は避難地域 12 市町村を対象

※日常において通学できると考えられる市町村

アクセス可能となる医療施設分布図



- ※ **赤字**…新たに運行される公共交通 [] を利用してアクセス可能となる医療施設
- ※ 現在は未開業のため該当市町村なし
- ※ …新たに運行される公共交通を利用して医療施設にアクセス可能な市町村

※市町村は避難地域 12 市町村を対象

※日常において通院できると考えられる市町村

第8章 その他必要と認める事項

- 避難地域特有の課題の整理
- 将来において維持・運営が可能な公共交通網の構築について

1. 避難地域特有の課題の整理

- ・住民の帰還の促進とともに避難地域の高齢化を見据え、帰還した住民や新たな居住者が安心して日常生活を送ることができるよう、交通安全対策を踏まえた上で交通ネットワークの形成が必要です。
- ・「福島イノベーション・コースト構想」の推進に伴い、利便性の高い公共交通を確保する必要があります。
- ・復興やまちづくりの進展に合わせた公共交通の確保・維持が必要なため、既存の枠組みにとらわれず柔軟な対応を図って行く必要があります。

2. 将来において維持・運営が可能な公共交通網の構築について

- ・財源の確保については、国の復興財源等を活かしながら、将来的な県負担・市町村負担も踏まえ検討していきます。
- ・全国より更に深刻な人手不足の中、運転手や車両等の確保といった公共交通を維持・確保していくために必要な施策を検討、実施していきます。

تم إنجاز هذا العمل بفضل المساعدات المقدمة من دولة الكويت
إبان كارثة زلزال شرق اليابان الكبير

この事業にはクウェート国からの
東日本大震災にかかる救援金が活用されています。

This project is made possible by the donation from the State of Kuwait provided through the
Japanese Red Cross Society for the recovery from the Great East Japan Earthquake and Tsunami.



福島県避難地域広域公共交通網形成計画

平成30年3月

事務局：福島県生活環境部生活交通課