

令和4年度第1回福島県避難地域広域公共交通検討協議会

日 時 令和4年7月21日（木）13:30～15:00

場 所 コラッセふくしま 4階多目的ホールAB

1 開 会

2 挨拶

3 議 題

- (1) 福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約の一部改正について
- (2) 現行計画における広域路線バスの新たな系統の追加について
- (3) 福島県避難地域広域公共交通計画の策定について
- (4) 現行計画の検証（中間報告）について
- (5) 新計画の構成案について

4 その他

5 閉 会

- 【資料 1】 福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約の一部改正について
- 【資料 1-1】 福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約（改正案）
- 【資料 1-2】 福島県避難地域広域公共交通検討協議会の体制について
- 【資料 2】 現行計画における広域路線バスの新たな系統の追加について
- 【資料 2-1】 新たな系統の追加「富岡～浪江FH2R系統」の概要
- 【資料 3】 福島県避難地域広域公共交通計画の策定について
- 【資料 4】 現行計画の検証（中間報告）
- 【資料 5】 新計画の構成案について
- 【参考資料】 福島県避難地域広域公共交通網形成計画（概要版）

議案第 1 号

福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約の一部改正について

新たな福島県避難地域広域公共交通計画の策定に当たり、下記のとおり福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約の一部を改正する。

記

改正後	改正前
<p>第 1 条 福島県避難地域広域公共交通検討協議会（以下「協議会」という。）は、避難地域12市町村において住民が日常生活を送るために必要な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法第59号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、<u>地域公共交通計画（令和 2 年11月の改正法施行前に策定された地域公共交通網形成計画を含む。以下「計画」という。）</u>を策定する。</p>	<p>第 1 条 福島県避難地域広域公共交通検討協議会（以下「協議会」という。）は、避難地域12市町村において住民が日常生活を送るために必要な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法第59号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、<u>地域公共交通網形成計画</u>（以下「網形成計画」という。）を策定する。</p>
<p>第 2 条 （略）</p>	<p>第 2 条 （略）</p>
<p>第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。 (1) <u>計画</u>の策定及び変更に関すること。 (2) <u>計画</u>に位置付けられた事業の実施に関すること。 (3)～(4) （略）</p>	<p>第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。 (1) <u>網形成計画</u>の策定及び変更に関すること。 (2) <u>網形成計画</u>に位置付けられた事業の実施に関すること。 (3)～(4) （略）</p>
<p>第 4 条～第13条 （略）</p>	<p>第 4 条～第13条 （略）</p>
<p>附 則 <u>この規約は、令和 4 年 月 日から施行する。</u></p>	
<p>別表</p>	<p>別表</p>
<p>(略) ・<u>計画</u>を作成しようとする地方公共団体の副市町村長 (略) ・東日本旅客鉄道(株) 水戸支社総務部企画室長 (略) ・(公財)福島イノベーション・コースト構想推進機構 福島オフィス 交流促進部長 (略) ・復興庁福島復興局次長 (略) ・福島県 企画調整部 福島イノベーション・コースト構想推進課長 (略)</p>	<p>(略) ・<u>地域公共交通網形成計画</u>を作成しようとする地方公共団体の副首長又は総括参事 (略) _____ (略) _____ (略) _____ (略) _____ (略)</p>

福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約 (改正案)

(目的)

第1条 福島県避難地域広域公共交通検討協議会（以下「協議会」という。）は、避難地域12市町村において住民が日常生活を送るために必要な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（令和2年11月の改正法施行前に策定された地域公共交通網形成計画を含む。以下「計画」という。）を策定する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を次のところに置く。
福島県生活環境部生活交通課内

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 地域の実情を踏まえた先行的・部分的な運行に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長は福島県生活環境部長とし、副会長は会長の任命による。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。この場合、副会長が複数いるときは、会長があらかじめ指名した順序で、その職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議の議決方法は原則として全会一致とするが、成立しない場合は出席者の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 3 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、具体的な協議又は調整をするため、協議会に幹事会を設置する。幹事会には座長、副座長を設置する。

(方部会)

第10条 協議会に提案する事項について、部分的に協議又は調整をするため、必要に応じて幹事会の下に方部会を設置する。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ幹事会の下に分科会を設置することができる。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、福島県生活環境部生活交通課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局は、協議会の庶務を行う。

(委任)

第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成28年5月24日から施行する。

附 則

この規約は、平成28年9月5日から施行する。

附 則

この規約は、令和4年 月 日から施行する。

別表

- ・福島県生活環境部長
- ・福島県生活環境部政策監
- ・計画を作成しようとする地方公共団体の副市町村長（田村市・南相馬市・川俣町・広野町・檜葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯舘村）
- ・東日本旅客鉄道(株) 仙台支社 福島支店長
- ・東日本旅客鉄道(株) 水戸支社 総務部企画室長
- ・新常磐交通(株) 代表取締役社長
- ・福島交通(株) 代表取締役社長
- ・東北アクセス(株) 代表取締役社長
- ・ジェイアールバス東北(株) 福島支店長
- ・(公社) 福島県バス協会会長
- ・(一社) 福島県タクシー協会会長
- ・国土交通省東北地方整備局 磐城国道事務所長
- ・福島県土木部 道路計画課長
- ・福島県警察 交通企画課長
- ・国立大学法人 福島大学 経済経営学類 准教授（地域経済論）
- ・独立行政法人 国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 教授（都市経済学）
- ・福島県PTA連合会会長
- ・福島県社会福祉協議会会長
- ・福島県老人クラブ連合会会長
- ・日本労働組合総連合会福島県連合会会長
- ・国土交通省東北運輸局 福島運輸支局長
- ・復興庁福島復興局次長
- ・東日本高速道路株式会社 東北支社 いわき管理事務所長
- ・福島市 都市政策部 交通政策課長
- ・郡山市 建設交通部 総合交通政策課長
- ・いわき市 都市建設部都市計画課総合交通対策担当課長
- ・相馬市 企画政策課長
- ・双葉地方広域市町村圏組合 事務局長
- ・(公財) 福島イノベーション・コースト構想推進機構 福島オフィス 交流促進部長
- ・福島県 企画調整部 企画調整課長
- ・福島県 企画調整部 福島イノベーション・コースト構想推進課長
- ・福島県 避難地域復興局 避難地域復興課長
- ・福島県 商工労働部 商工総務課長
- ・福島県 保健福祉部 保健福祉総務課長
- ・福島県 観光交流局 観光交流課長
- ・福島県 土木部 土木企画課長
- ・福島県 教育庁 教育総務課長
- ・福島県 病院局 病院経営課長
- ・福島県 相双地方復興局長
- ・その他会長が必要と認める者

福島県避難地域広域公共交通検討協議会

会 長：生活環境部長

副会長：福島大学経済経営学類准教授、福島工業高等専門学校教授、生活環境部政策監

福島県避難地域広域公共交通検討協議会幹事会

方部会

県北・相双北部方部会

双葉南方部会

阿武隈方部会

分科会

福島イノベーション・コースト構想公共交通分科会

現行計画における広域路線バスの新たな系統の追加について

現行の避難地域広域公共交通網形成計画「第6章 目標を達成するために行う事業」における（目標①【複数市町村にまたがる公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業）について、下記のとおり施策1-1の実施事業に事業1-1-9として「富岡～浪江 FH2R」系統を追加する。

記

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【複数市町村にまたがる公共交通の再開・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)
	○事業1-1-9【追加】 ・「富岡～浪江 FH2R」系統	令和3年4月1日 より運行	交通事業者 (バス)
【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)

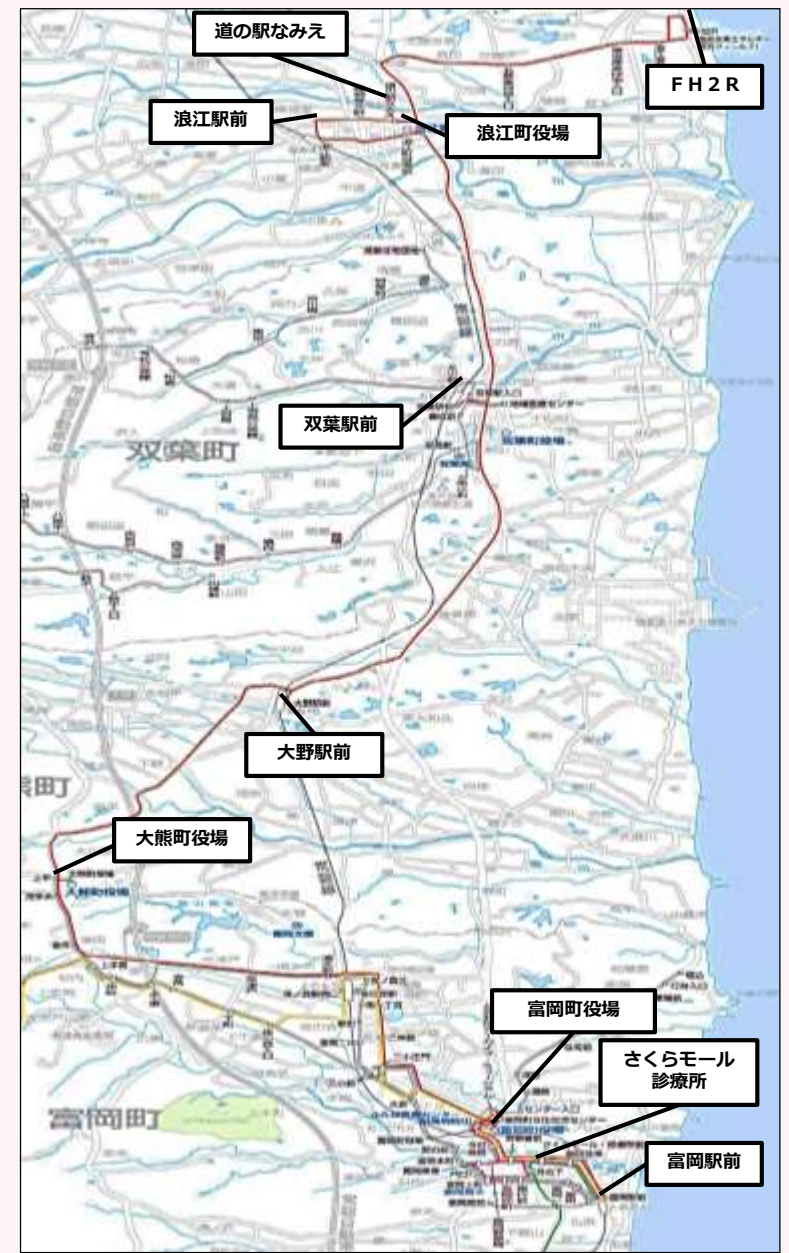
新たな系統の追加「富岡～浪江FH2R系統」の概要

「富岡～浪江FH2R」系統

- 運行系統名：富岡～浪江FH2R系統
- 運行開始日：令和3年4月1日から自主運行開始。
- 運行事業者：新常磐交通株式会社
- 運行回数：平日のみ運行（4往復/日）
- 主な停留所：
 - （富岡町）富岡駅前、さくらモール診療所前、富岡町役場
 - （大熊町）大野駅前、大熊町役場
 - （双葉町）双葉駅前
 - （浪江町）浪江駅前、浪江町役場前、道の駅なみえ、浪江FH2R（福島水素エネルギー研究フィールド）
- 20停留所間の約34kmを1時間で結ぶ。
- 令和3年10月11日に開催された「福島県避難地域広域交通検討協議会県北・相双北部方部会及び双葉南部方部会」において、「福島県避難地域広域公共交通網形成計画」に位置付けることを承認。

【主要停留所の運賃例】
◎富岡駅前発の場合

停留所	運賃
富岡町役場	170円
大熊町役場	550円
大野駅前	730円
双葉駅前	850円
浪江町役場前	900円
浪江町駅前	900円
道の駅なみえ	900円
浪江滑走路	1,100円
FH2R	1,100円



- 避難地域12市町村における広域的な交通ネットワークの構築を目的とする「**避難地域広域公共交通網形成計画**」は、平成30年度から令和4年度までの5年間を計画期間としているため、今年度内に改定の必要。
- 改定に当たっては、現行計画の主要施策である広域バス路線6系統（被災地特例による国1/2、県1/2補助）の利用状況等の検証とともに、避難指示解除や住民帰還の状況、さらには、復興拠点の整備状況や福島イノベーション・コースト構想の進展状況等を踏まえる必要。
- 新計画は、改正後の地域公共交通活性化再生法（令和2年6月改正・11月施行）に基づく「**地域公共交通計画**」へ位置付け。改正法では、定量的な目標（利用者、収支等）を始め、必要な資金の確保に関する事項等の記載が求められている。

避難地域広域公共交通網形成計画

- 作成主体
県、避難地域12市町村
- 計画の区域
避難地域12市町村、周辺中核都市
- 計画の期間
平成30年度～令和4年度（5年間）
- 主要施策
広域バス路線6系統など



(新)避難地域広域公共交通計画

- 作成主体
県、避難地域12市町村
- 計画の区域
避難地域12市町村、周辺中核都市
- 計画の期間（想定）
令和5年度～令和9年度（5年間）
- 主要施策（想定）
広域バス路線6系統+新系統、
新技術の導入など

※定量的目標や資金確保等を記載

計画策定スケジュール（想定）

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
現行計画の検証	<ul style="list-style-type: none"> 関係市町村、事業者、県による検証会議の開催 各施策、事業の評価 									
避難地域12市町村の現状分析・課題の整理	<ul style="list-style-type: none"> 関係市町村等ヒアリング 現状分析 課題の整理 									
新計画の作成	<ul style="list-style-type: none"> 新計画の構成検討 		<ul style="list-style-type: none"> 新計画の施策、事業の検討 各施策、事業の目標設定 			<ul style="list-style-type: none"> 新計画の素案作成 		<ul style="list-style-type: none"> 新計画の作成 		
新計画に係る協議会の開催		第1回 現行計画の検証 新計画の構成案					第2回 新計画の素案の提示			第3回 パブコメの実施結果 新計画の最終案
パブリックコメントの実施							<ul style="list-style-type: none"> パブリックコメント（1か月程度） 			

現行計画の検証（中間報告）

1 避難地域12市町村の概況

避難指示区域の状況及び避難者数の推移

移住・定住、交流人口の状況

2 現行計画に定める目標の達成状況

目標① 複数市町村にまたがる公共交通の再開・充実

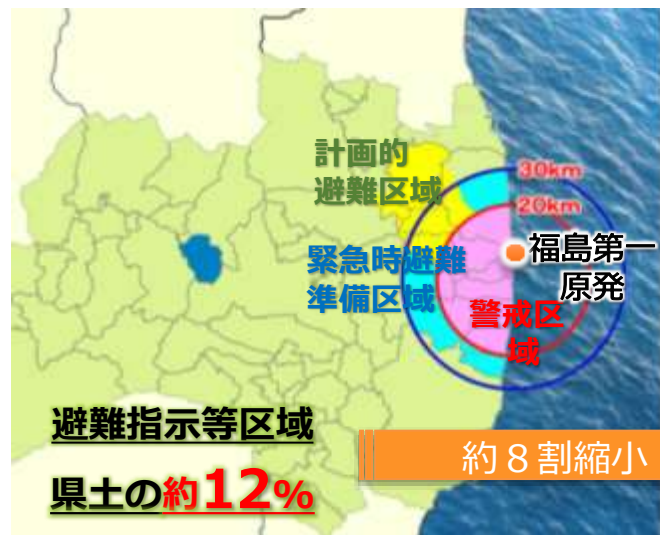
目標② 広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携

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

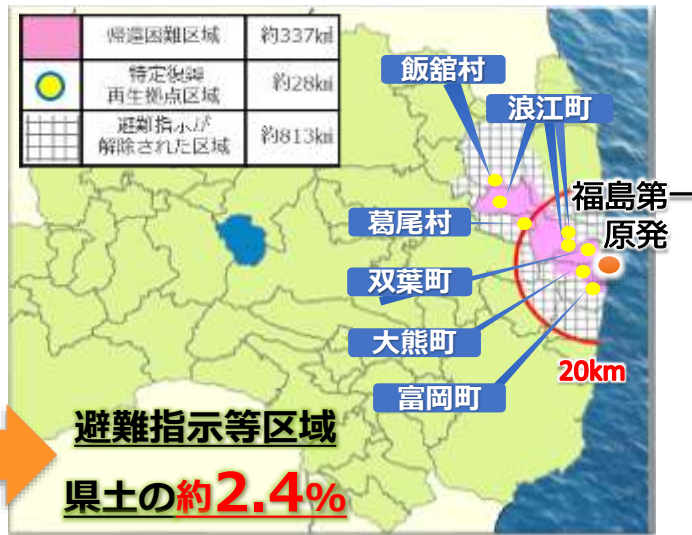
目標④ 避難地域の公共交通の利用促進と公共マネジメントの推進

避難指示区域の状況及び避難者数の推移

■平成23年4月23日時点



■令和2年3月10日～現在

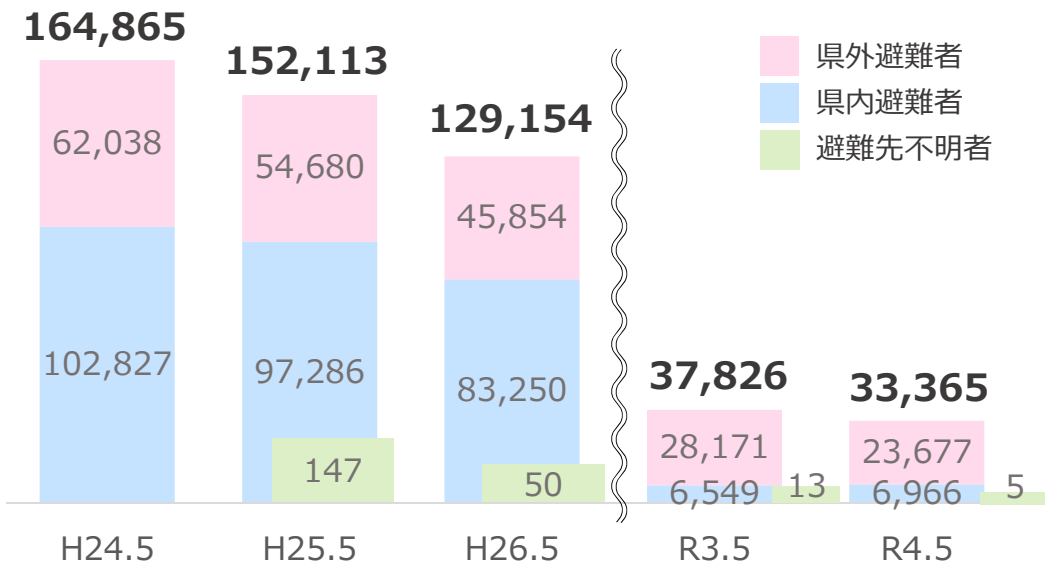


■特定復興再生拠点区域

	区域面積	解除の目標
双葉町	約555ha	令和4年8月30日
大熊町	約860ha	令和4年6月30日
浪江町	約661ha	令和5年3月
富岡町	約390ha	令和5年春頃
飯舘村	約186ha	令和5年春頃
葛尾村	約95ha	令和4年6月12日

⇒拠点区域外における政府方針 (R3.8月)
「2020年代をかけて、帰還意向のある住民が帰還できるよう、避難指示解除の取組を進めていく」

■避難者数の推移 (人)



(出典) 福島県災害対策本部「平成23年東北地方太平洋沖地震による被害状況即報

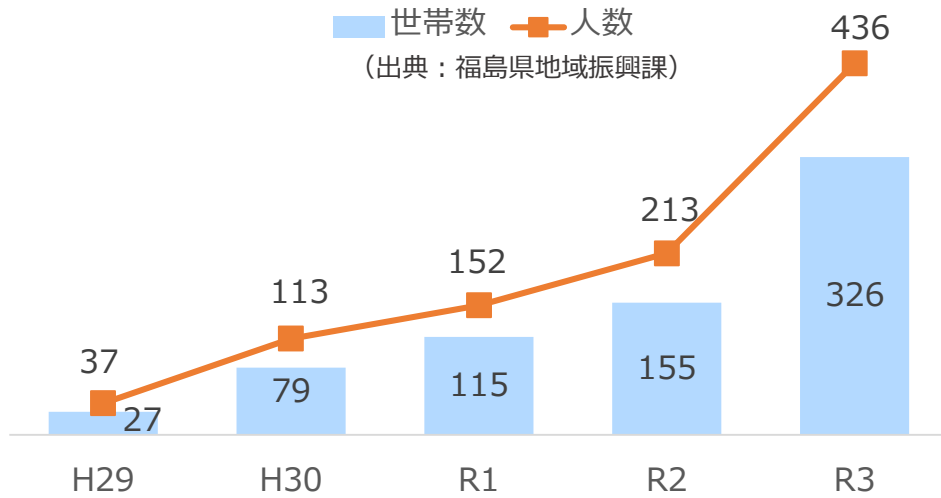
■避難地域12市町村の居住状況 (令和4年2月)

解除時期	区分	市町村	居住率
-	-	広野町	90.0%
平成26年	全域解除	田村市 (都路地区)	84.6%
平成27年	全域解除	楢葉町	62.2%
平成28年	一部解除	葛尾村	33.6%
	全域解除	川内村	82.6%
平成29年	一部解除	南相馬市 (小高区等)	58.6%
	全域解除	川俣町 (山木屋地区)	48.9%
	一部解除	浪江町	11.2%
平成29年	一部解除	飯舘村	29.6%
	一部解除	富岡町	15.2%
平成31年	一部解除	大熊町	3.6%
令和2年	一部解除	双葉町	-

※居住率は市町村のHP等の数値を基に計算

移住・定住、交流人口の状況

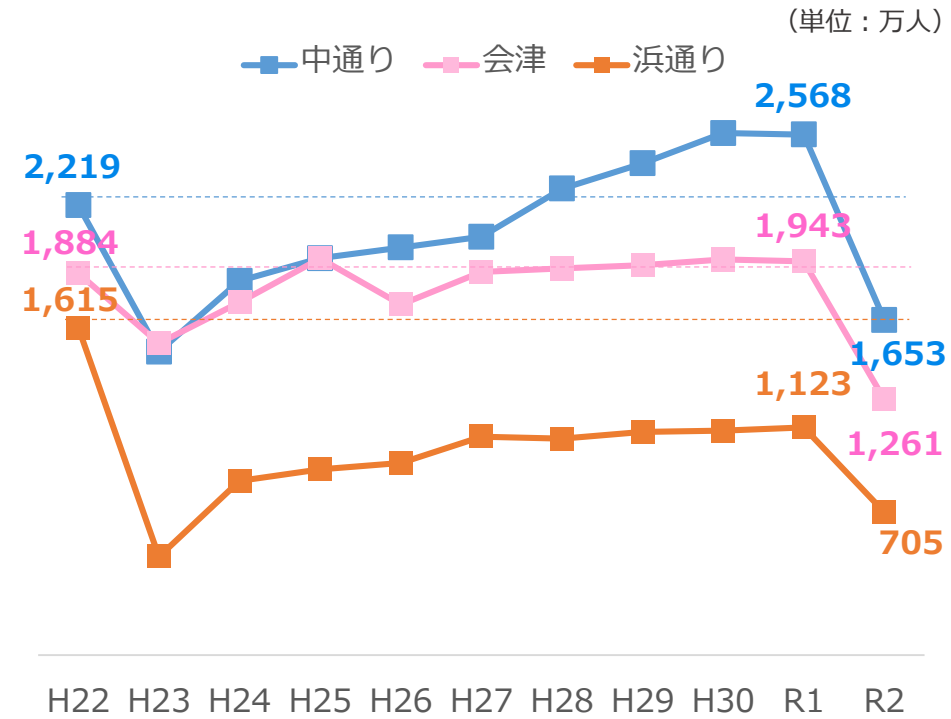
■避難地域12市町村の移住世帯数・移住者数



令和3年度の地域別移住世帯数・人数

	県北	県中	県南	会津	南会津	相双	いわき	県全体	12市町村
世帯数	237	216	162	139	78	265	435	1,532	326
人数	388	312	261	207	100	360	705	2,333	436

■地域別の観光入込客数



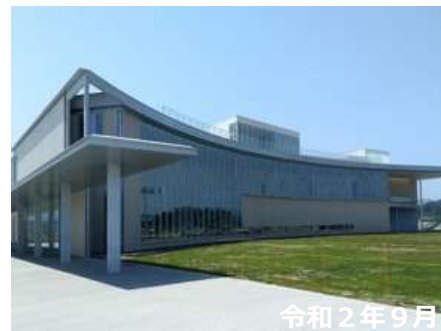
(出典：福島県観光客入込状況)

■主な情報発信・交流拠点等の開所



令和2年8月

道の駅なみえ
(浪江町)



令和2年9月

東日本大震災・原子力災害伝承館
(双葉町)



令和3年7月

ふくしま12市町村移住支援センター
(富岡町)



令和3年10月

複合施設おおくまーと、ほっと大熊、linkる大熊
(大熊町)

目標① 複数市町村にまたがる公共交通の再開・充実

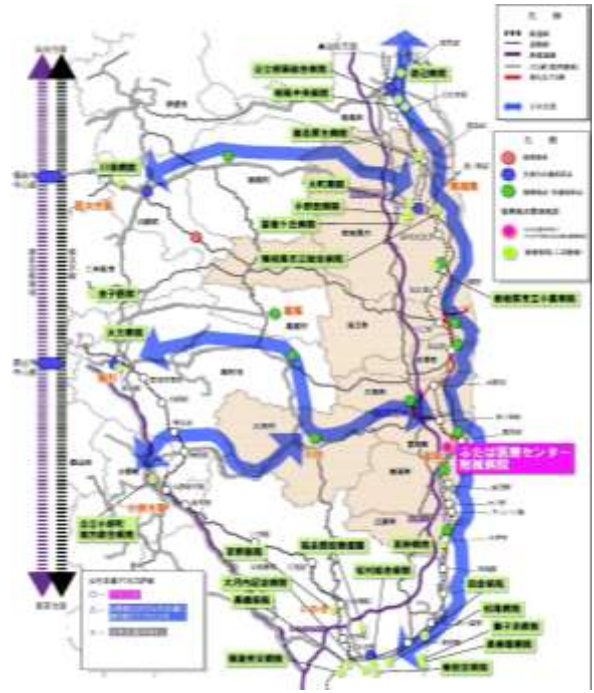
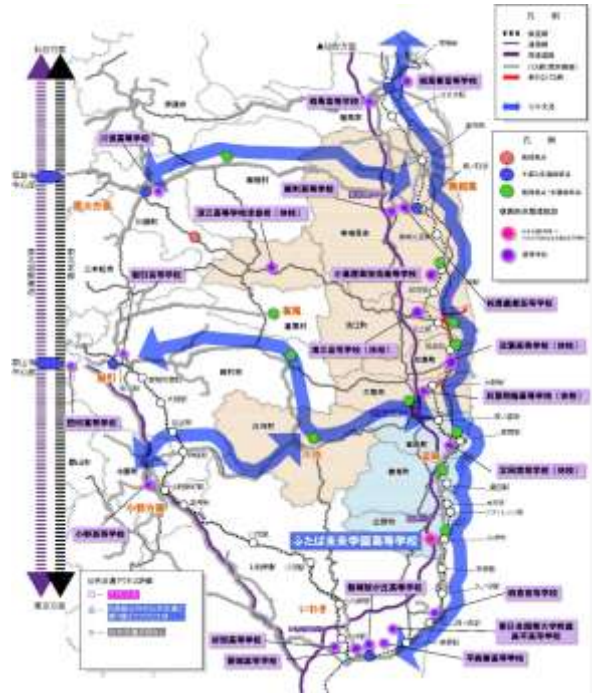
■評価指標① - 1 拠点内主要施設（高等学校・医療施設）まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数

		基準値（2017年度）	目標値（2022年度）	現況値（2022年度）	評価
高等学校	ふたば未来学園高等学校	3市町村 広野町、榎葉町、富岡町	7～8市町村	8市町村 広野町、榎葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、川内村、南相馬市	達成
	小高産業技術高等学校	3市町村 南相馬市、浪江町、飯舘村	7～8市町村	8市町村 広野町、榎葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、南相馬市、飯舘村	達成
医療施設	ふたば医療センター附属病院	—	8市町村	8市町村 広野町、榎葉町、富岡町、大熊町、双葉町、川内村、浪江町、南相馬市	達成

■高等学校（ふたば未来学園高等学校）

■高等学校（小高産業技術高等学校）

■医療施設（ふたば医療センター附属病院）



現行計画策定時において公共交通を利用して高等学校にアクセス可能な市町村

現時点において運行される公共交通を利用して高等学校・医療施設にアクセス可能な市町村

目標① 複数市町村にまたがる公共交通の再開・充実

地域公共交通確保維持事業（被災地特例）の系統一覧（R3年度）

（単位：千円）

系統名		運行事業者	系統キロ程	運行本数	利用者数 (計画輸送量)	経常収益①	経常経費②	①－②	国庫補助額 ※1	県補助額 ※1	その他
事業1-1-1	川内～富岡系統	新常磐交通(株)	往路：29.3km 復路：29.3km	平日：3往復 休日：	一日0.9人 (0.3人)	852	15,611	▲14,759	7,937	7,937	0
事業1-1-2	いわき～富岡系統	新常磐交通(株)	往路：41.5km 復路：41.5km	平日：4往復 休日：3往復	一日9.4人 (0.3人)	2,128	34,313	▲32,185	17,209	17,209	0
事業1-1-3	葛尾～船引系統	福島交通(株)	往路：27.5km 復路：26.6km	平日：5往復 休日：3往復	一日16.6人 (2.1人)	4,383	28,833	▲24,450	12,418	12,418	0
事業1-1-4	川内～船引系統	福島交通(株)	往路：44.5km 復路：44.5km	平日：4往復 休日：3往復	一日26.5人 (3.2人)	7,963	40,041	▲32,078	15,729	15,729	620
事業1-1-5	川内～小野系統	新常磐交通(株)	往路：52.7km 復路：52.7km	平日：3往復 休日：	一日9.4人 (0.9人)	2,223	28,377	▲26,154	14,447	14,447	0
事業1-1-6	南相馬～川俣 ～医大經由福島系統	福島交通(株)	往路：65.3km 復路：65.3km	平日：6往復 休日：6往復	一日35.4人 (5.4人)	16,692	96,087	▲79,395	35,450	35,450	8,495
事業1-1-新	富岡～浪江FH2R系統 ※2	新常磐交通(株)	往路：34.5km 復路：35.4km	平日：4往復 休日：	一日1.0人 (0.0人)	1,103	25,087	▲23,984	11,992	11,992	0

※1 計画値×1/2補助であるため、実績値が計画値より改善された場合は、インセンティブを設定。

※2 富岡～浪江FH2R線はR4年度事業まで補助対象外であるため、R5年度計画値ベースで計上。

合 計	▲233,005	115,182	115,182
-----	----------	---------	---------

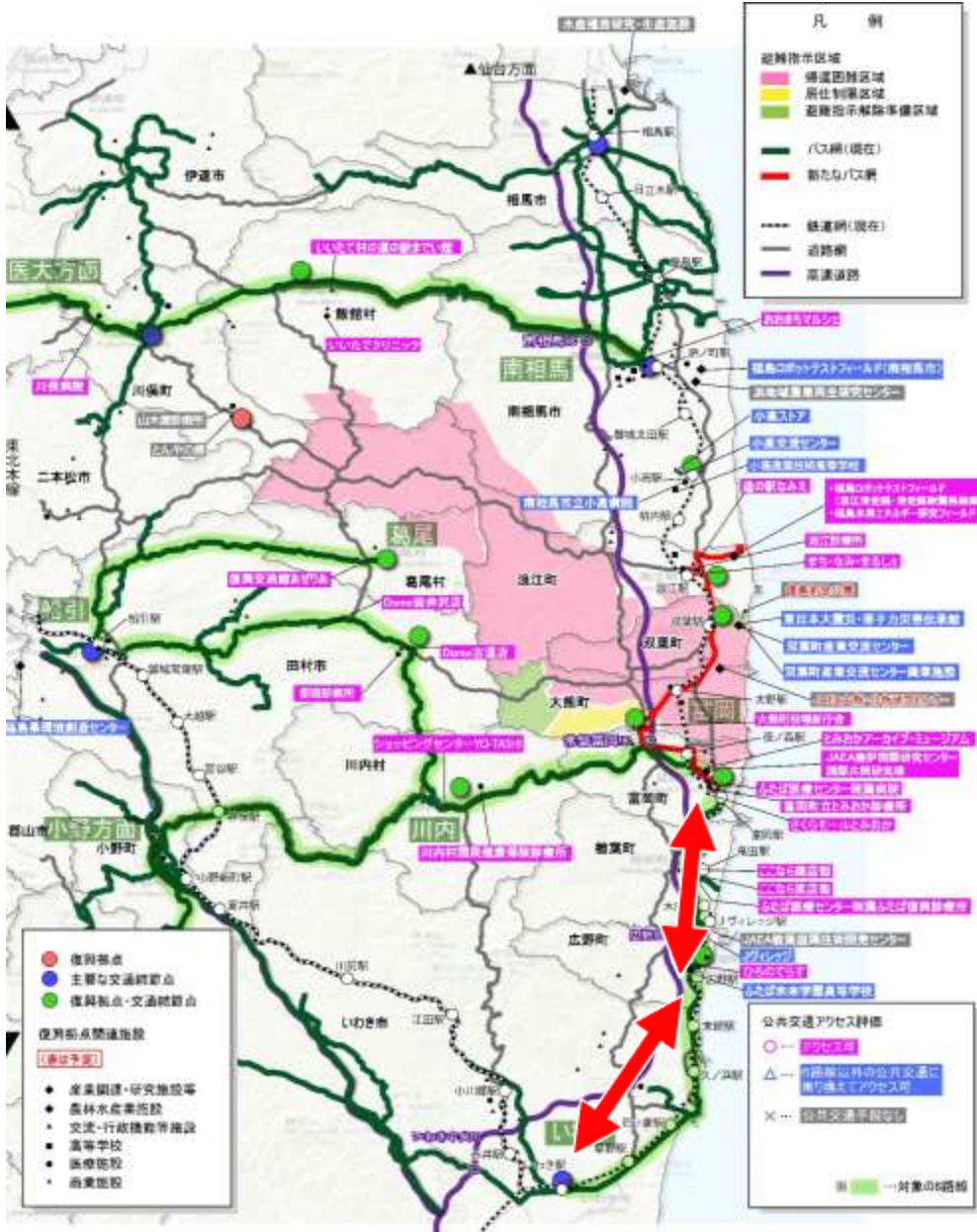
目標① 事業 1-1-2 いわき～富岡系統【新常磐交通】（H29.4～）

■ 現状

- 一日当たり利用者数 R元：10.2人、R2：10.2人、R3：9.4人
- いわき市、富岡町方面から、ふたば未来学園への通学等に利用されている。
- 運行時間帯の設定が、ふたば未来学園の部活動時間に合っていないなど、通学のニーズを十分に取り込んでいない。
- いわき市久ノ浜地区では、当該系統が唯一のバス路線となっている。
- 道の駅ならはの温泉施設への移動ニーズがある。
- 代替公共交通：有（JR常磐線）

■ 課題

- JR常磐線、いわき市内の別系統のバス路線との接続強化。
- 運行経路、停留所設置場所の見直し（Jヴィレッジ、JR広野駅前へのバス停の新設、広野町役場バス停の場所変更等）
- 土日祝日は、往路・復路の運行時間帯の設定がアンバランスであるため、移動ニーズを踏まえた見直しが必要。
- いわき市久ノ浜・大久地区は、公共交通不便地域であるため、今後の更なる高齢化進行を踏まえた移動ニーズの把握が必要。

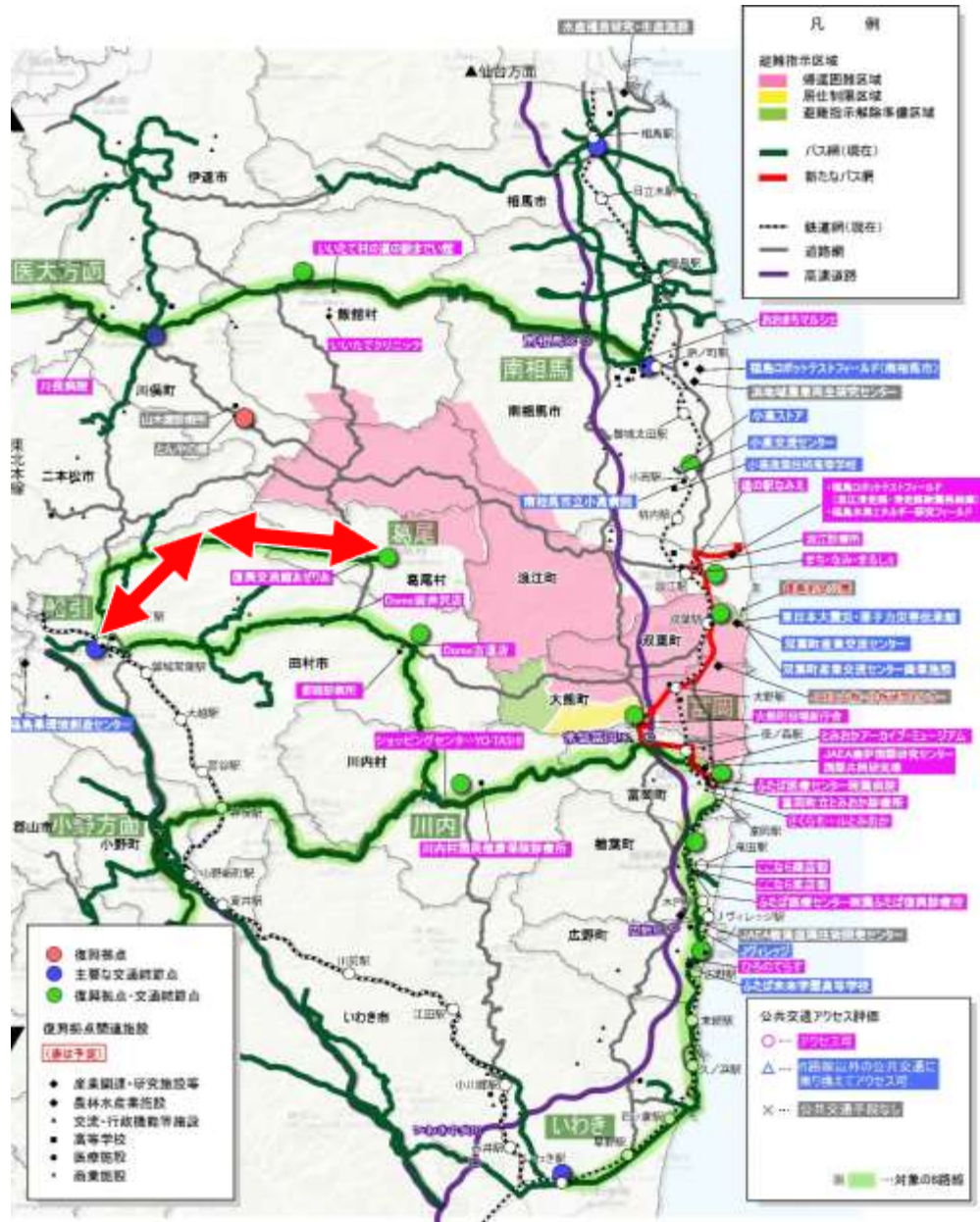


■ 現状

- 一日当たり利用者数 R元：18.8人、R2：17.0人、R3：16.6人
- 葛尾村から鉄道路線（JR船引駅）を結ぶ唯一の公共交通であり、主として船引高等学校への通学、南東北総合病院（郡山市）への通院のため利用。
- 高齢化率の高い葛尾村では、免許返納を検討している住民が多いと考えられる。実際に免許返納を検討している高齢者からは、「バスは村に住む高齢者の生命線であり、これがないと生きていけない」という声がある。
- 震災以前、高齢者の村外移動にあつては、同居家族が車で送迎することが多かったが、震災以降、高齢者のみの世帯が増加。田村市中心部への公共交通機関による移動ニーズは、震災前より大きくなっている。
- 代替公共交通：無

■ 課題

- 葛尾村デマンド交通との接続、定期券・回数券購入補助（半額）の検討。
- 葛尾中学校の卒業生が当該バス路線を利用して船引高等学校に通学するケースが増えており、定住者の増加のため、バス路線の運行継続は極めて重要。
- 運転免許証を持たない方が首都圏等から葛尾村を訪問する際に、当該バス路線は不可欠な移動手段。バス路線を活用した観光客の受け入れや地域振興へのつなげる必要。

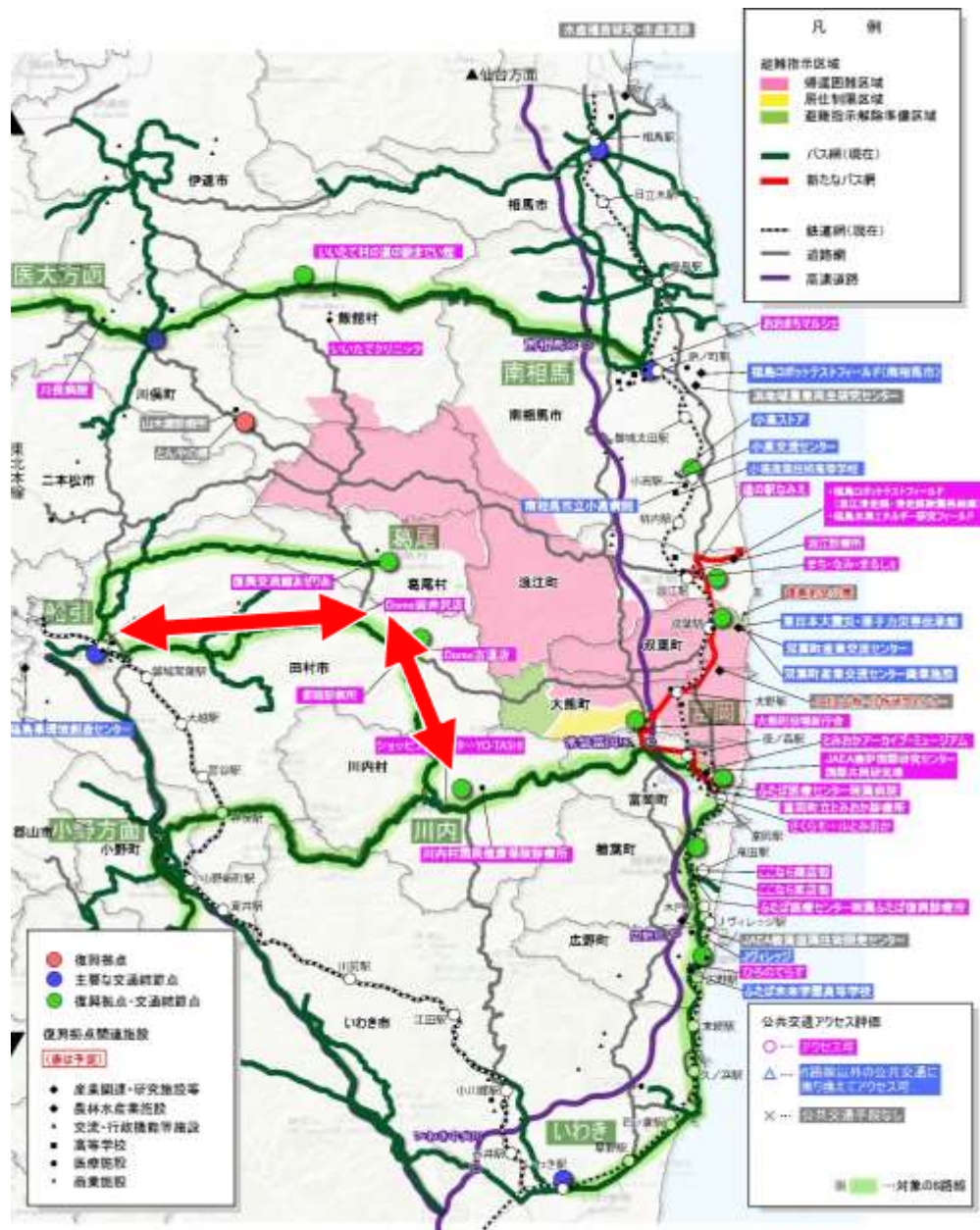


■ 現状

- 一日当たり利用者数 R元：33.1人、R2：27.2人、R3：26.5人
- 川内村では、震災以前は双葉郡の高等学校への通学者が多かったが、震災以降は田村市内や小野町内への通学者が多くなっており、通学に不可欠な路線である。
- 田村市内に立地する障がい福祉サービス事業所への利用者からは、当該バス路線は非常に助かるとの声が寄せられている。
- 利用促進策：川内村生活路線バス運賃補助（定期券・回数券の購入金額の1/2補助）
- 代替公共交通：無（※川内村社会福祉協議会による村外への送迎サービスあり）

■ 課題

- ふくしま復興再生道路（国道399号線及び県道小野富岡線）の整備を踏まえた運行ルートの変更、所要時間の短縮。
- JR船引駅での乗り継ぎが不便であり、JR磐越東線のダイヤ改正又はバス路線のダイヤ見直しが必要である。
- 田村市内において、福島交通古道線との運行経路重複の区間があり、運行内容の見直しが必要である。

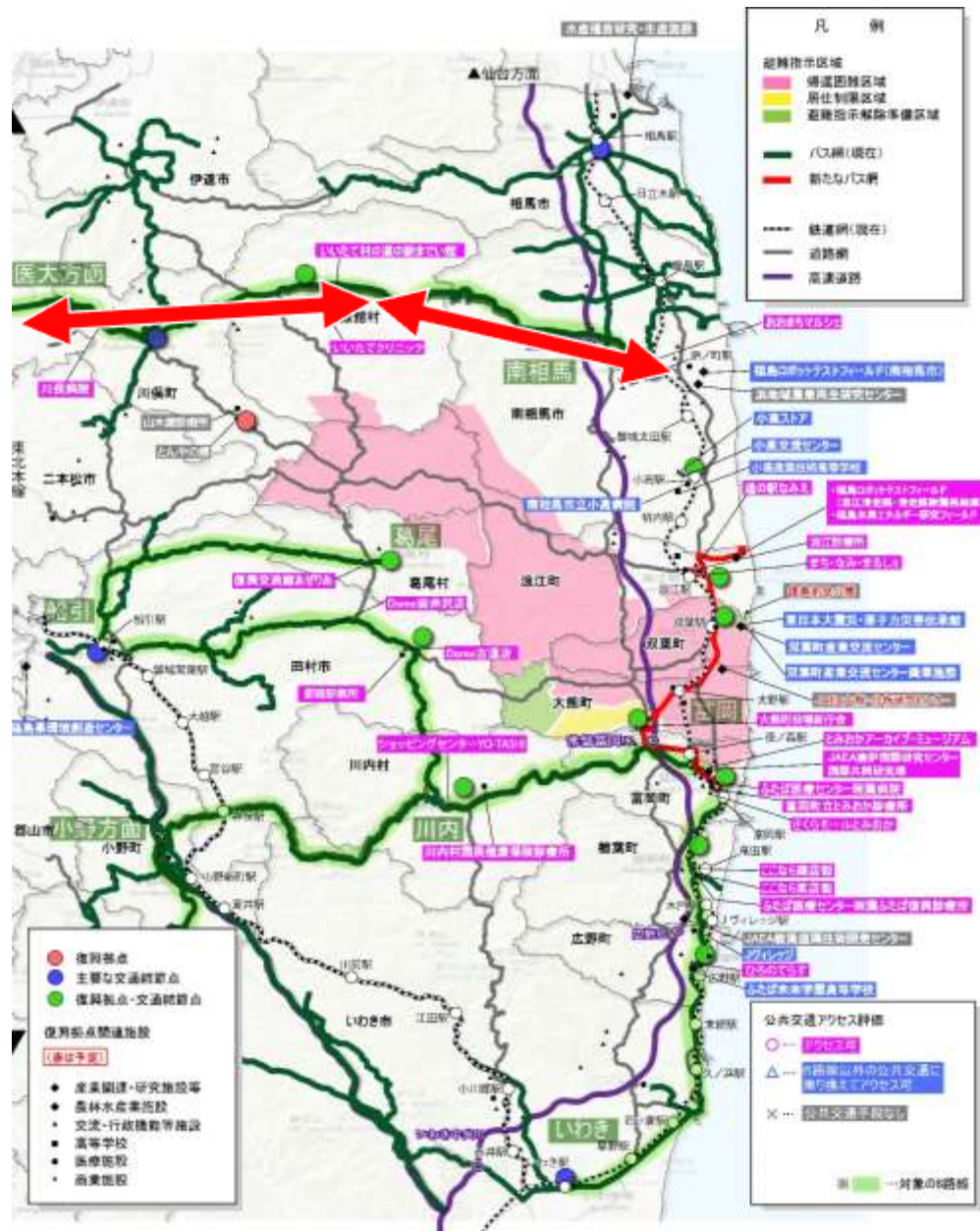


■ 現状

- 一日当たり利用者数 R元：56.3人、R2：34.7人、R3：35.4人
- 福島市～南相馬市間の都市間移動が利用の中心。福島市内から利用者は、南相馬方面から福島市に避難している方、又は避難後、福島市に定住した方が通勤・通学や帰宅等の用事の際に南相馬方面に向かうため利用していると考えられる。福島駅東口から川俣町、飯舘村、南相馬市への利用はあるが、利用者は極めて少ない。
- 飯舘村から村外を結ぶ唯一の公共交通であるとともに、南相馬市、飯舘村、川俣町の住民が三次医療施設（福島県立医科大学）にアクセスするための重要な路線となっている。
- 代替公共交通：有（東北アクセス福島線、福島～相馬～南相馬口ロボットテストフィールド）

■ 課題

- 福島市内では乗降が限定されるため、市民が日常的に利用できず、南相馬方面への通勤・通学など利用目的が限定されることから、市内での大幅な利用促進は期待できない。
- 川俣町内の6停留所では乗降に制約があり、乗降自由を求める声が挙がっている。
- 南相馬市の福島ロボットテストフィールドへの延長。
- 令和2～3年度はコロナ禍の影響で利用実績が計画を下回り、運行経費の欠損額が国・県補助を上回っている。被災地特例により充当できない分の負担は、補填の在り方を協議していく必要がある。
- 被災地特例終了後の運行継続については、廃止、東北アクセス路線との役割分担、ハイエース等（10～14人乗り）の車両変更による経費節減などの選択枝を検討する必要がある。

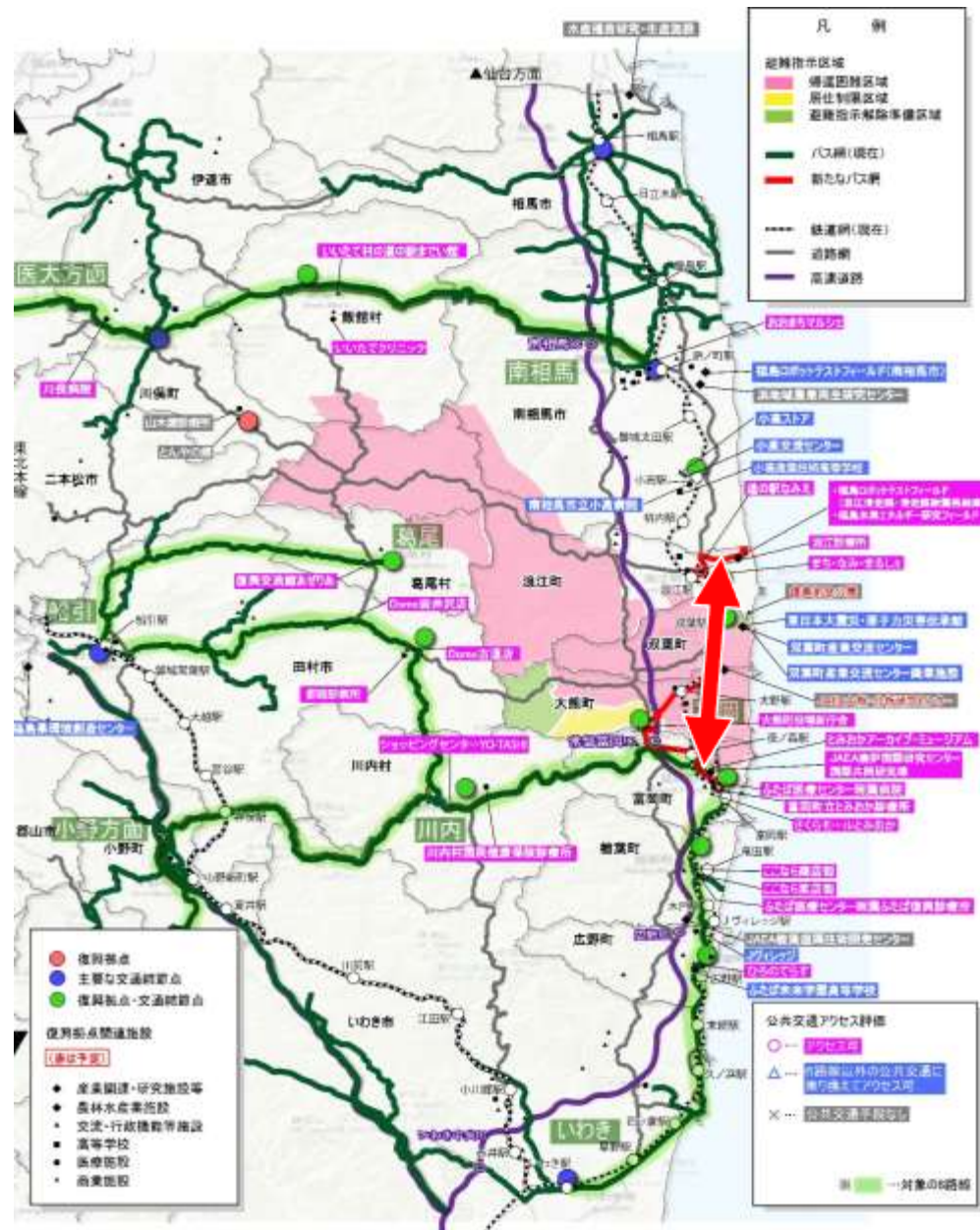


■ 現状

- 令和3年10月開催の福島県避難地域広域公共交通検討協議会（県北・相双北部方部会及び双葉南部方部会）において、現行計画の追加事業として承認。令和5年度事業（R4.10～）から被災地特例の対象。
- 一日当たり利用者数 R3：1.0人
- 現時点では、富岡町内や浪江町内（JR浪江駅～福島水素エネルギー研究フィールド）での利用が中心と考えられるが、今後、路線バスによる広域移動のニーズを把握していく必要がある。
- 代替公共交通：有（JR常磐線，富岡町内路線バス，大熊町生活循環バス）

■ 課題

- 大熊町、双葉町を中心に、避難指示解除後のニーズの高まりが期待される。大熊町の中心部～先行整備された大川原地区間や福島国際研究教育機構、大野病院後継施設等への市町村をまたぐ利用者の移動手段としても、当該バス路線への期待は大きい。
- 交通インフラの先行投資と避難地域（大熊町、双葉町）の復興との関係性について、明確な将来ビジョンを打ち出す必要がある。
- 浪江町地域公共交通計画における、路線の位置付け・活用促進策の検討。
- JR常磐線との接続の改善、富岡町、大熊町の代替公共交通との統合。



目標② 広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携

■ 評価指標② - 1 外出機会（公共交通利用機会）の増加

	基準値（2017年度）	目標値（2022年度）	現況値（2022年度）	評価
アンケート調査により、震災前に比べ外出機会が増加したと回答した割合	26%	39% (基準値の1.5倍)	-	新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、アンケート調査実施を見送り

■ 平成30年度～令和3年度の取組状況

- 鉄道駅を結節点とし、ジャンボタクシー、定額タクシーの運行により高齢者・交通弱者等の外出を支援（南相馬市）
- 鉄道駅付近を経由するルート及び接続を考慮した町民バスの運行（広野町）
- 要支援・介護者、障がい者等の外出・移送支援の実施（広野町）
- 交通弱者を対象に町商業施設への送迎を目的としたお買い物バスを運行（楡葉町）
- 外出困難な方を対象に、おでかけタクシー助成事業を実施（楡葉町）
- 高齢者に適したマイクロモビリティの検証（試乗会）の実施（大熊町）
- 避難先でのコミュニティ支援バスの運行（双葉町）
- 鉄道駅を中心とした中心市街地の整備（浪江町）
- 村内デマンドバスによる公共広域バスへの乗り継ぎ強化（葛尾村）
- 予約により生活支援ワゴンがバス停まで送迎（飯舘村）
- 駅前広場（交通ターミナル）の効率的な運用（いわき市）
- ダイヤ改正による域内交通と広域公共交通との乗り継ぎ強化（新常磐交通）



ジャンボタクシー
(南相馬市)



おでかけタクシー
(楡葉町)

■ 今後の課題

- 交通結節点、避難指示解除後の復興拠点における乗り継ぎの利便性向上
- 買い物、医療機関等への移動需要に対する更なる対応
- 事業実施に係る財源の確保

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

■ 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

	基準値（2017年度）	目標値（2022年度）	現況値（2022年度）	評価
福島ロボットテストフィールド（南相馬市）	—	10 市町村	10 市町村 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	達成
福島ロボットテストフィールド、福島水素エネルギー研究フィールド（浪江町）	—	10 市町村	10 市町村 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	達成
廃炉環境国際共同研究センター（富岡町）	3 市町村 広野町、楡葉町、富岡町	10 市町村	10 市町村 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	達成
楡葉遠隔技術開発センター（楡葉町）	3 市町村 広野町、楡葉町、富岡町	10 市町村	10 市町村 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	達成
東日本大震災・原子力災害伝承館（双葉町）	—	10 市町村	10 市町村 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	達成

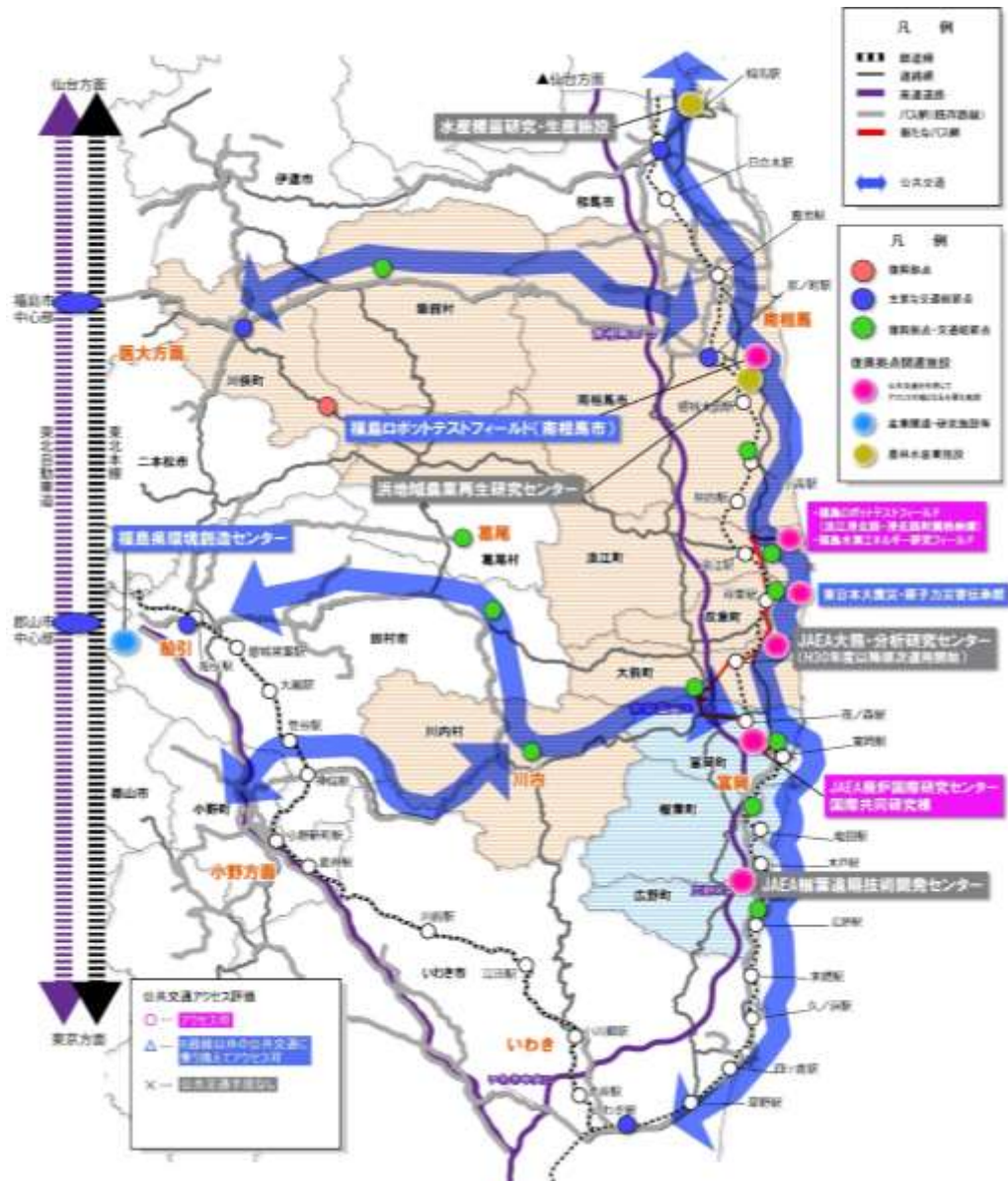
■ 評価指標③-2 12市町村の従業人口及び公共交通分担率の増加

	基準値（2017年度）	目標値（2022年度）	現況値（2022年度）	評価
従業人口	30 千人	49 千人	（データ公表待ち）	（今後評価）
公共交通分担率	3.6%	5.4% （基準値の1.5倍）	（データ公表待ち）	（今後評価）

（出典）国勢調査「従業地・通学地による人口・就業業態等集計」

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

■ 福島イノベーション・コースト構想関連施設



福島ロボットテストフィールド (南相馬市、浪江町)



楡葉遠隔技術開発センター (楡葉町)



福島水素エネルギー研究フィールド (浪江町)



大熊分析・研究センター (大熊町)



廃炉環境国際共同研究センター (富岡町)



東日本大震災・原子力災害伝承館 (双葉町)

現行計画策定時において公共交通を利用してイノベ関連施設にアクセス可能な市町村
 現時点において運行される公共交通を利用してイノベ関連施設にアクセス可能な市町村

福島国際研究教育機構基本構想 (R4.3月)

- 機構及び仮事務所の立地の決定 (R4.9月まで)
- 機構の設立 (R5.4月)
- 施設基本計画の取りまとめ、敷地調査着手等 (R5年度まで)
- 順次供用開始 (復興庁設置期間内を目指す)

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

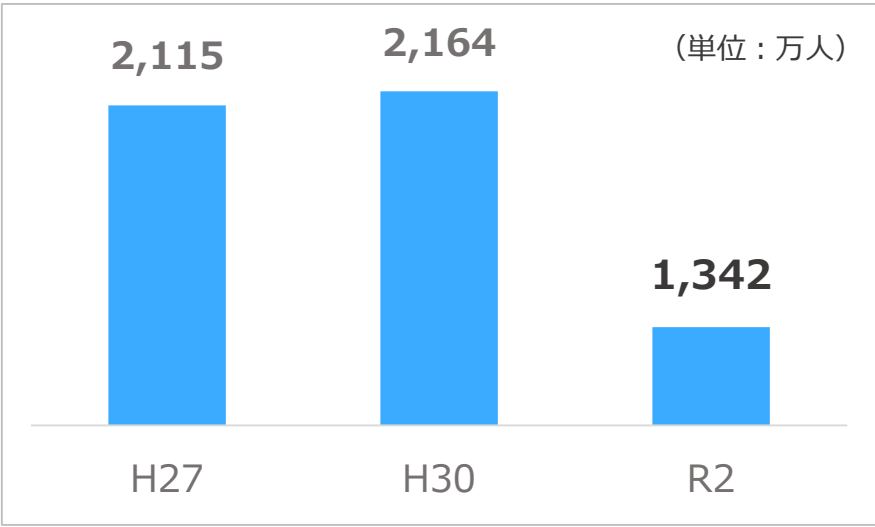
■評価指標④-1 バス輸送人員の増加

	基準値 (2017年度)	目標値 (2022年度)	現況値 (2020年度)	評価
バス輸送人員	2,115万人/年	2,115万人/年 (基準値と同等)	1,342万人/年	2020年度データでは未達成 【参考】新型コロナウイルス感染症拡大前 2,018年度2,164万人

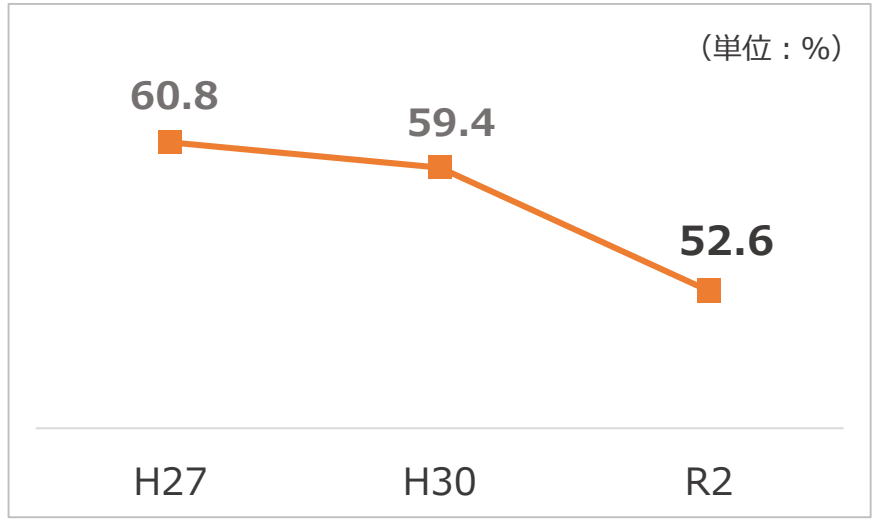
■評価指標④-2 タクシー稼働率の増加

	基準値 (2017年度)	目標値 (2022年度)	現況値 (2020年度)	評価
タクシー実働率	60.8%	60.8% (基準値と同等)	52.6%	2020年度データでは未達成 【参考】新型コロナウイルス感染症拡大前 2,018年度59.4%

■バス輸送人員の推移



■タクシー稼働率の推移



(出典) 一般乗合・乗用旅客自動車運送事業輸送実績 (東北運輸局)

新計画の構成案について

1 新計画策定に当たっての視点

- いまだ3万人を超える避難者
- 避難指示解除時期による居住率の差
- 帰還困難区域全ての避難指示解除

更なる帰還促進のための広域公共交通ネットワークの構築

- 移住・定住など新たな活力の呼び込み
- ホープツーリズムなど更なる誘客促進
- 福島国際研究教育機構の設立に併せた周辺環境整備

交流人口・関係人口拡大のための広域公共交通ネットワークの構築

- 高齢者等交通弱者への対応
- 通勤・通学、買い物、通院等のニーズへの対応
- 新技術の導入

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

2 新計画の構成案

■ 第1章 計画の概要

- 計画の主旨と背景 ○計画の策定体制 ○計画の位置付け
- 公共交通の定義と位置付け ○復興拠点の定義

■ 第2章 計画の区域と期間

- 計画の計画の対象区域 ○計画の期間

■ 第3章 避難地域12市町村の現状

- 社会経済、自然環境 ●土地利用 ●人口動態 ●社会インフラ
- 自動車保有台数、運転免許保有者数 ●交通事故発生件数 等

■ 第4章 避難地域12市町村における地域公共交通の現状・課題

- 地域公共交通の概況 ●利用環境の現状・課題 ●公共交通事業者の現状・課題 ●利用者、事業者、市町村の意向 等

■ 第5章 基本目標

- 公共交通のあるべき姿

■ 第6章 目標達成に向けた施策

- 施策一覧（現行6路線の見直し+新規路線の計上）
- 評価指標（目標値の設定）

■ 第7章 達成状況の評価

- 実施体制 ○実施評価スケジュール

- …現行計画を基本に設定する項目
- …新たに検討・更新する項目

【参考】福島復興再生基本方針等における地域公共交通の方向性

福島復興再生基本方針（令和3年3月26日閣議決定）抜粋

● 福島イノベーション・コースト構想に係る取組の推進

移住等の促進及び交流人口・関係人口の拡大のための取組を踏まえ、研究者を含め幅広い来訪者の増加が見込まれることから、自動運転や新たなモビリティサービスをはじめとした、企業、自治体等によるインフラ実証等により、様々な拠点間の移動手段の確保を図り、持続可能な交通網の構築に取り組む。

● 生活の安定を図るための措置

公営住宅の供給等の居住の安定の確保のほか、路線バスをはじめとする地域公共交通の維持・確保、高齢者の巡回訪問による生活支援等、様々な側面から生活の安定を図るために必要な措置を講ずる。

● 住民の円滑な帰還及び移住等の促進を図るための措置

避難指示・避難解除区域市町村への住民の円滑な帰還及び移住等の促進に向けて、住民等が日常生活を安心して送ることができるよう、避難指示・解除区域市町村における買物、通院、通学等の生活の利便性の向上を図るため、国は復興の進展に合わせ、交通事業者の安定的な事業運営が可能となるよう配慮しながら、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に資する取組を支援する。

福島12市町村の将来像に関する有識者検討会提言（令和3年3月8日）抜粋

● 30～40年後に向けた筋道のイメージ

交通に関しては、JR常磐線の駅や福島イノベーション・コースト構想の拠点等を結ぶ交通網が形成されるとともに、中核都市への移動を可能とする地域間ネットワークが構築されている。また、ICT技術などを活用しながら地域の実情に合った様々な交通手段が確保されている。

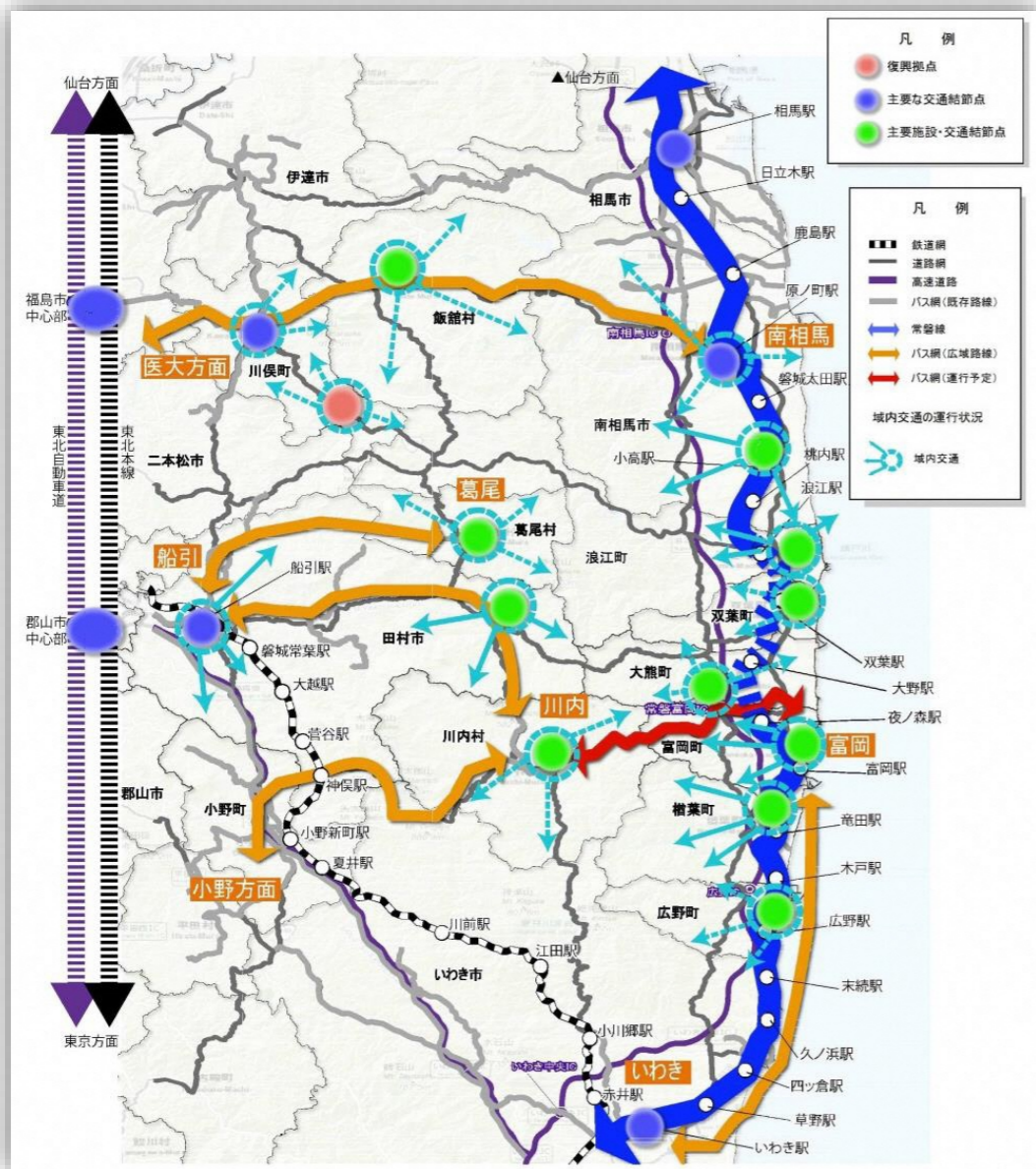
● 将来の世代につなぐための30～40年後の地域の姿

公共交通について、環境に配慮した運行が実現するとともに、ICT技術等により高度な効率化が図られ、持続可能な交通網が構築された結果、自家用車がなくとも快適に生活できるなど、ライフスタイルの変革にも寄与している。

● 詳細な姿と具体的なステップ

JR常磐線が全線で運転再開した一方、路線バスなどの公共交通はまだまだ不通区間があるほか、再開した広域バス路線においても事業性の観点から安定的運営が課題となっている状況がみられ、人口増加等に伴う需要回復までの一定期間においては、公的支援を含めた対応が求められる。

また、住民が必要とするサービス等に応じて、近隣の市町村や福島市、郡山市、いわき市等の中核都市への移動を可能とする地域間ネットワークの整備も大切であるほか、物流・移動サービスの提供を担う事業者の育成やICT等の先駆的な活用を始め多角的な視点で検討し、広域的な人々の移動を支える公共交通等の確保に取り組んでいく必要がある。



その他必要と認める事項

●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
- 復興やまちづくりの進展に合わせた公共交通の確保・維持が必要のため、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る

●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く
- 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、実施していく

計画の位置づけ・区域・期間

●計画の位置づけ

- 避難指示解除や復興拠点の整備状況、帰還人口見通し等、復興の進展に沿った地域公共交通体系を構築。
- 広域的な公共交通ネットワークの構築と市町村内交通との結節方法を検討。

●計画の区域

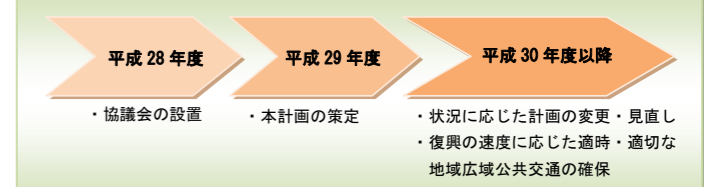
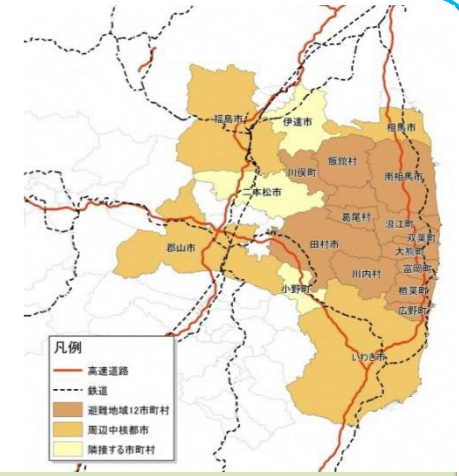
- 避難地域12市町村
田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
- 周辺中核都市
福島市、郡山市、いわき市、相馬市

●計画の期間

- 平成30年度から34年度までの5年間

●計画期間中

(概ね5年間)の条件



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

計画の基本的な方針

基本方針	内容
① 通院・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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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る ・ 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る
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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する
③ 福島イノベーション・コースト構想等のまちづくり通学・と連携した広域公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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する ・ 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も考えられることから、費用負担のあり方を関係機関でしっかりと検討する

【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

目標	内容	主な施策
複数市町村に跨る公共交通の再開・充実	<ul style="list-style-type: none"> 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る 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る 帰還の促進を図るための周知を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な移動手段の確保 帰還の促進

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



▲出典：新常磐交通株式会社HP

【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

目標	内容	主な施策
広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携	<ul style="list-style-type: none"> 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）を図る 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る 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う 	<ul style="list-style-type: none"> 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}

◆富岡町



▲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

◆南相馬市「ジャンボタクシー」



▲時刻表の中にJR常磐線や広域路線バスとの乗り継ぎ時刻を明記し、利便性向上を図っている。
小高区内の移動や、小高区から原町区への買物や通院を支援する
出典：南相馬市HP



【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

目標	内容	主な施策
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	<ul style="list-style-type: none"> 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る 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う 	<ul style="list-style-type: none"> 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（現状値の1.5倍）

◆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

目標	内容	主な施策
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	<ul style="list-style-type: none"> 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る 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う 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う 	<ul style="list-style-type: none"> 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

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 (現状値と同等)
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	60.8% ^{*1}	60.8%以上
★実働率＝延実働車両数÷延実在車両数		



◆八戸市 育てる公共交通



▲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）