

福島県避難地域広域公共交通計画 (素案)

令和 年 月

福島県

目 次

第1章 計画の位置付け	1
1-1 計画策定の主旨と背景	
1-2 県の上位計画・関連計画との関係	
1-3 計画期間	
1-4 計画の区域	
1-5 計画の対象	
第2章 避難地域12市町村の現状	6
2-1 避難地域12市町村における復興の現状	
2-2 人口動態（住民の帰還状況）	
2-3 気象・自然環境	
2-4 産業・観光の現状	
2-5 自動車保有台数、免許保有者数・返納者数の状況	
第3章 避難地域12市町村における地域公共交通の現状・課題	23
3-1 地域公共交通の概況	
3-2 福島県避難地域広域公共交通網形成計画の達成状況評価	
3-3 福島県避難地域広域公共交通網形成計画の総括	
3-4 広域公共交通の課題	
第4章 基本目標	38
4-1 避難地域12市町村における広域公共交通の意義・役割	
4-2 広域公共交通の将来像	
4-3 基本目標（計画期間内に達成する事項）	
第5章 目標達成に向けた施策	43
施策1 広域路線バスの運行	
事業1-1 川内～富岡系統	
事業1-2 いわき～富岡系統	
事業1-3 葛尾～船引系統	
事業1-4 川内～船引系統	
事業1-5 川内～小野系統	
事業1-6 南相馬～川俣～医大経由福島系統	
事業1-7 富岡～浪江 FH2R 系統	
施策2 浜通り地方を運行する地域公共交通のDX推進	
施策3 地域公共交通の維持・確保	
第6章 計画の推進体制	83
6-1 推進体制	
6-2 関連する主体と役割	
6-3 計画の評価方法	
付録 福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約	

第1章 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通計画である。

1-1 計画策定の主旨と背景

平成23年3月11日に発生した東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故による災害（以下「原子力災害」という。）は、本県に甚大な被害をもたらした。

原子力災害により避難を余儀なくされた地域（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、飯館村をいう。以下「避難地域12市町村」という。）では、地域公共交通の整備・充実を始め、医療・介護提供体制の整備、子育て・買い物環境の整備・充実、物流機能の回復、治安の確保、防災体制の強化、荒廃抑制や国、県、市町村の連携による鳥獣被害対策の強化など、「福島12市町村の将来像」*の実現に向けた取組が必要である。

また、帰還困難区域の特定復興再生拠点区域では、引き続き、地域公共交通を始めとした生活インフラの復旧や住居等の生活環境の整備を着実に推進し、避難指示が確実に解除されるよう取組を進めていく必要がある。

特定復興再生拠点区域以外では、帰還意向のある全ての住民が早期に帰還できるよう、国、市町村等と連携しながら、除染や生活環境の整備を進めていく必要がある。

※福島12市町村の将来像

令和3年3月8日、復興庁「福島12市町村の将来像に関する有識者検討会」による目指すべき30～40年後の姿。

平成26年6月、浜通り地域等に新たな産業の創出を目指すために国が主体的に取りまとめた「福島イノベーション・コースト構想」は、東日本大震災・原子力災害によって失われた浜通り地域等の産業を回復するため、新たな産業基盤の構築を目指す国家プロジェクトである。

廃炉、ロボット・ドローン、エネルギー・環境・リサイクル、農林水産業、医療関連、航空宇宙の重点分野を中心に、各種補助事業や課税特例の活用等により、拠点の整備や研究開発の推進、公共交通体系などの生活環境の整備や交流人口の拡大など、各施策の効果をビジネスにつなげることで、産業集積に厚みを持たせ、その効果を県全域に波及させていくことが重要である。

公共交通を維持・確保していくための最先端技術の活用に関連し、国は、令和3年5月にデジタル社会形成基本法（令和3年法律第35号）を制定し、高度情報通信ネットワークの利用及び情報通信技術を用いた情報の活用による、生活の利便性の向上、生活様式の多様化の促進及び消費者の主体的かつ合理的選択の機会の拡大

1 などを基本理念として掲げている。

2 公共交通体系の整備・充実を図っていくためには、需要と供給に関するデータに
3 基づく検討が重要であり、DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進が期
4 待されている。

5
6 県では、平成28年5月に活性化再生法に基づく法定協議会（福島県避難地域広
7 域公共交通検討協議会）を設置し、平成30年3月に避難地域12市町村及びその
8 周辺中核都市を対象区域とした地域公共交通のマスタープラン「福島県避難地域広
9 域公共交通網形成計画」（以下「旧網形成計画」という）を策定した。

10 旧網形成計画の計画期間は平成30年度～令和4年度の5年間とし、目標を達成
11 するために行う事業として、広域路線バス6路線を新たに運行又は計画に基づく路
12 線として位置付けた。

13 旧網形成計画策定後、令和2年3月からJR常磐線が全線運転再開となり、令和
14 2年6月に活性化再生法が改正され、全ての地方自治体は、これまでの公共交通の
15 マスタープランから、新たに地域公共交通計画を策定することが努力義務化された。

16 地域公共交通計画では、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源
17 （自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を位置付け、地域の移動ニー
18 ズにきめ細かに対応するとともに、定量的な目標（利用者数、収支等）を設定し、
19 毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化することが求められている。

20
21 旧網形成計画は、令和4年度までが計画期間となっていることから、令和5年度
22 以降の事業については、改正法に基づく地域公共交通計画の策定が必要である。

23
24 令和3年4月から第2期復興・創生期間がスタートし、国と関係自治体は、住ま
25 いとまちの復興、産業・生業の再生などの残された課題に全力で取り組むこととし
26 ており、避難地域12市町村における公共交通体系は、そのための重要な社会基盤
27 となるものである。

28 本計画では、避難地域12市町村及びその周辺中核都市（福島市、いわき市）を
29 対象区域とした公共交通体系の実施計画であり、避難地域12市町村における地域
30 課題を検証しながら、避難地域の復興・再生という目標達成のために必要な地域公
31 共交通の施策や事業を定めるものとする。

32 33 34 1-2 県の上位計画・関連計画との関係

35 本計画では、県の最上位計画である「福島県総合計画」との整合を図るとともに、
36 県の関連計画や市町村が策定又は策定予定の「地域公共交通計画」などとの連携を
37 図る。

38 39 <最上位計画>

40 ●福島県総合計画（令和4年度～12年度）

41 基本目標

42 やさしさ、すこやかさ、おいしさあふれる ふくしまを共に創り、つなぐ

43 44 県づくりの理念

- 1 ・ 多様性に寛容で差別のない共に助け合う地域社会（県）づくり
- 2 ・ 変化や危機にしなやかで強靱な地域社会（県）づくり
- 3 ・ 魅力を見いだし育み伸ばす地域社会（県）づくり

4
5

6 <関連計画との整合>

7 ●第2期福島県復興計画（令和3年度～12年度）

8 東日本大震災や東京電力福島第一原子力発電所事故、風評等からの復興に向けて、
9 必要となる取組を総合的に示す計画である。

10

11 基本理念

- 12 ・ 原子力に依存しない、安全・安心で持続的に発展可能な社会づくり
- 13 ・ ふくしまを愛し、心を寄せるすべての人々の力を結集した復興
- 14 ・ 誇りあるふるさと再生の実現

15

16 基本目標

- 17 ・ 避難地域等の着実な復興・再生
- 18 ・ 未来を担う人材の育成・人とのつながりの醸成
- 19 ・ 安全・安心に暮らせる地域社会づくりの実現
- 20 ・ 持続可能で魅力的なしごとづくりの推進

21

22 ●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）

23 <目指すべき30～40年後の地域の姿>

24 震災から30～40年後の福島12市町村は全域における避難指示の解除が実
25 現したうえで、地域を震災前の状況に戻す災害復旧の観点をはるかに超え、若者を
26 始め多くの人々を惹き付ける魅力あるまちづくりや福島イノベーション・コースト
27 構想等の実現を通し、より発展した復興の姿を目指す創造的復興を成し遂げている。

28

29 将来世代を始めとする人々が幸せに暮らし、誇りや愛着が持てる魅力ある地域と
30 なり、併せて、原子力災害による被災地域というマイナスのイメージからの脱却は
31 もとより、地方創生やロボット、再生可能エネルギーの導入拡大を含むエネルギー
32 等の新産業分野、教育・ひとづくり、社会課題の解決等において、国内外を牽引す
33 る「希望の地」として、国内外の叡智を結集しつつ、取組が進められている。

33

34 ●福島復興再生計画（令和3年度～7年度）

35 令和2年6月に改正された福島復興再生特別措置法において、原子力災害からの
36 福島の復興・再生を推進するため、国が策定する「福島復興再生基本方針」に即し
37 て、県が「福島復興再生計画」を作成し、国の認定を受ける制度が創設された。

38

39 令和3年4月に内閣総理大臣の計画認定。

39

40 目標

- 41 ・ 安全で安心して暮らすことのできる生活環境の実現
- 42 ・ 地域経済の再生
- 43 ・ 地域社会の再生

44

1
2 ●福島イノベーション・コースト構想

3 平成26年6月、東日本大震災及び原子力災害によって失われた浜通り地域等の
4 産業を回復するため、当該地域の新たな産業基盤の構築を目指す構想である。

5 福島ロボットテストフィールド等の拠点整備を含めた主要プロジェクトの具体
6 化に加え、産業集積の実現、教育・人材育成、生活環境の整備、交流人口の拡大等
7 に向けた取組を進めている。

8
9 重点推進分野

- 10 ・ 廃炉
11 ・ ロボット、ドローン
12 ・ 医療関連
13 ・ エネルギー、環境、リサイクル
14 ・ 農林水産業
15 ・ 航空宇宙

16
17
18 ●都市計画区域マスタープラン

- 19 ・ 地域の特性に応じて良好な都市環境を目指すため、市町村を超える広域的見地
20 から、県が都市計画法に基づいて策定するもの。
21 ・ 都市計画の目標や土地利用、主要な都市計画の決定の方針等を体系的、総合的
22 に示す計画である。

23
24 ●福島県地域公共交通計画

- 25 ・ 活性化再生法に基づく全県域を対象とした法定計画であり、令和5年度中に策
26 定予定。
27 ・ 福島県地域公共交通計画では、本計画の基本方針、施策を共有するものとする。

28
29 <市町村計画との整合>

30 ●各市町村策定の総合計画

31 ●各市町村策定の都市計画マスタープラン

32
33
34 1-3 計画期間

35 本計画の期間は、令和5年4月から令和10年3月31日までの5年間とする。

36 令和7年度に第2期復興・創生期間が終了することを踏まえ、令和6年度に中間
37 見直しを行うものとする。

38 また、計画を実行する中で、変更が必要となった場合には、随時見直しを行うも
39 のとする。

40
41
42 1-4 計画の区域

43 本計画の対象区域を、避難地域12市町村及び周辺中核都市(福島市、いわき市)

1 とする。

2

3 1-5 計画の対象

4 本計画は、避難地域12市町村における復興の進展を踏まえ、持続可能な公共交
5 通ネットワークの構築に向けた改善・見直しの方針を示すものである。

6 本計画では、地域公共交通（広域公共交通）の維持・確保に重点を置くものとし、
7 主として以下に示す広域公共交通のうち広域路線バス（市町村をまたぐ路線、都市
8 間バス）を扱う。

9

地域公共交通	定義	交通手段
<u>広域公共交通</u>	<u>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市町村の拠点間を結ぶ公共交通</u>	・鉄道 ・高速バス ・ <u>広域路線バス（市町村をまたぐ路線、都市間バス）</u>
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域を結ぶ公共交通	・路線バス（市町村内で完結する路線） ・コミュニティ交通 ・タクシー

10

11

第2章 避難地域12市町村の現状

2-1 避難地域12市町村における復興の現状

●避難指示区域

平成23年3月の福島第一原発事故により、多数の市町村に避難指示区域（帰還困難区域、居住制限区域、避難指示解除準備区域）が設定されたが、その後は避難指示の解除により、現在では帰還困難区域だけが残されている。

●特定復興再生拠点

平成29年5月の福島復興再生特別措置法の改正により、将来にわたって居住を制限するとされてきた帰還困難区域内に、避難指示を解除し、居住を可能とする「特定復興再生拠点区域」を定めることが可能となった。

市町村長は、特定復興再生拠点区域の設定及び同区域における環境整備（除染やインフラ等の整備）に関する計画を作成。同計画を内閣総理大臣が認定し、復興再生に向けて除染やインフラ整備などを推進する。

葛尾村及び大熊町は令和4年6月、双葉町は令和4年8月にそれぞれ避難指示を解除。

浪江町では令和5年3月、富岡町、飯舘村では令和5年春頃の避難指示解除を目標としている。

●福島復興再生計画






「避難解除等区域の復興及び再生の推進のために実施すべき施策に関する事項」において、公共交通関連施策を以下のとおり記載する。








（5）まちづくり等—「ウ 地域公共交通」




- ① 住民の帰還促進や新たな住民の移住等の促進に向け、買い物、通院、通学等の生活の利便性を向上させることが重要であり、道路等のインフラの整備とともに、持続可能な公共交通ネットワークの構築が不可欠であることから、国の財政措置を受けながら、交通事業者の安定的な事業運営に向けた支援を行う。
- ② 令和2年3月にJR常磐線が全線で運転再開されたところだが、更なる交通の利便性向上等について、JR東日本に要望活動を行うなど、住民の帰還促進や交流人口の拡大に向けて取り組むほか、観光の再生に向け、各自治体の沿線駅等を起点とした浜通り広域周遊観光の取り組みを進めていく。


1 ●復興拠点の立地状況

2

名称 (立地/設立時期)	拠点の概要
<p>福島ロボットテストフィールド ○南相馬市原町区 ○平成30年7月</p> <p> 福島ロボットテストフィールド前 (東北アクセス)</p>	<p>福島イノベーション・コースト構想に基づき整備された陸・海・空のフィールドロボットの開発実証拠点である。</p> <p>インフラや災害現場など実際の使用環境を再現しており、ロボットの性能評価や操縦訓練等ができる世界に類を見ない施設となっている。</p> <p>南相馬市復興工業団地内において、無人航空機エリア、インフラ点検・災害対応エリア、水中・水上ロボットエリア、開発基盤エリアの4つのエリアを設けている。</p>
<p>福島水素エネルギー研究フィールド (FH2R) ○浪江町 ○令和2年3月</p> <p> FH2R (新常磐交通)</p>	<p>福島新エネ社会構想に基づき国 (国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構) が整備・運営する実証研究施設である。</p> <p>再生可能エネルギーを利用した10MWの水素製造装置を備えており、再生可能エネルギーの導入拡大に伴い発生する余剰電力を水素に変換し、貯蔵・利用する技術 (Power-to-Gas) の技術実証を行っている。</p>
<p>福島ロボットテストフィールド (浪江滑走路・滑走路附属格納庫) ○浪江町 ○令和2年4月</p> <p> 浪江滑走路 (新常磐交通)</p>	<p>福島イノベーション・コースト構想に基づき整備された陸・海・空のフィールドロボットの開発実証拠点である。</p> <p>浪江町・棚塩産業団地内では、長距離飛行試験のための滑走路を整備、南相馬滑走路が南北方向であるのに対し、浪江滑走路は東西方向となっている。</p> <p>南相馬市と浪江町の両拠点間の区域において、陸上海上で飛行コースを設定することが可能である。</p>
<p>福島国際研究教育機構 ○浪江町 ○令和5年4月 (一部)</p> <p> 浪江駅  浪江駅前 (新常磐交通)</p>	<p>福島イノベーション・コースト構想に基づき、浜通り全体を世界レベルの産業都市にするため、ロボットや放射線科学など最先端の研究開発や人材育成を行う施設である。</p> <p>我が国の科学技術力・産業競争力の強化をけん引し、経済成長や国民生活の向上に貢献する「創造的復興の中核拠点」を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究開発機能 ・産業化機能 ・人材育成機能 ・司令塔機能

<p>福島県復興祈念公園 ○双葉町、浪江町 ○令和2年9月 (一部供用開始)</p> <p> 伝承館・産業交流センター前 (東北アクセス)</p>	<p>東日本大震災という未曾有の大災害を受け、国と地方が連携して、犠牲者への追悼と鎮魂を行い、我が国再生に向けた復興への強い意志を国内外に向けて明確に示すための施設である。</p> <p>国営追悼・祈念施設は、「東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂」等を目的とした、公園の中核的施設となるものである。</p>
<p>東日本大震災・原子力災害伝承館 ○双葉町 ○令和2年4月</p> <p> 伝承館・産業交流センター前 (東北アクセス)</p>	<p>福島イノベーション・コースト構想に基づき整備された被災地域が復興に向き合ってきた証を、アーカイブとして収集、保存、展示することを目的とした施設である。</p> <p>展示や語り部、研修、調査・研究を通じて、未曾有の複合災害から得られた知見を国内外に伝える「知の交流拠点」としての役割を担っている。</p>
<p>双葉町産業交流センター ○双葉町 ○令和2年10月</p> <p> 伝承館・産業交流センター前 (東北アクセス)</p>	<p>双葉町復興まちづくり計画(第二次)に基づき整備された施設である。</p> <p>双葉町内の中野地区を復興産業拠点としており、産業交流センターでは、就業者サポートに加え、復興祈念公園や東日本大震災・原子力災害伝承館への来訪者に、地域特産品販売や地元グルメを提供するなど、地域産業振興に資する拠点としての役割を担っている。</p>
<p>link(りんくる)大熊 ○大熊町 ○令和3年10月</p> <p> 大熊町役場(新常磐交通)</p>	<p>大川原地区の交流ゾーンの中心に位置する地域交流施設、運動スタジオ、音楽スタジオ、多目的ホール、キッズコーナー、図書コーナーなどを設置。</p>
<p>大熊町産業交流施設 ○大熊町 ○令和6年12月(予定)</p> <p> 大野駅  大野駅前(新常磐交通)</p>	<p>大野駅西口に整備予定のオフィスビルであり、多様な業種の入居事業者が交流し、新たな雇用の場を生み出すことを目指すこととしている。</p>
<p>とみおかアーカイブ・ミュージアム ○富岡町 ○令和3年7月</p> <p> とみおかアーカイブ・ミュージアム(新常磐交通)</p>	<p>東日本大震災を富岡町の歴史の一部として位置付け、地域や町民の暮らしがどのように変化したかを伝える施設である。また、津波の脅威を後世に伝える役割を担っている。</p>

<p>ふたば医療センター附属病院 ○富岡町 ○平成30年4月</p> <p>富岡町役場(新常磐交通)</p>	<p>双葉地域に二次救急医療体制等を整備するために設置された医療機関である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病床数 30床(全室個室) ・診療科 救急科、内科 ・福島県立医科大学の支援を受けながら、24時間体制で救急医療を提供 ・在宅診療や訪問介護を実施
<p>廃炉環境国際共同研究センター ○富岡町 ○平成27年4月</p> <p>富岡町役場(新常磐交通)</p>	<p>福島イノベーション・コースト構想に基づき国(国立研究開発法人日本原子力研究開発機構)が整備・運営する施設である。</p> <p>東京電力福島第一原子力発電所の安全かつ確実な廃止措置等(廃炉)を実施するため、国内外の英知を一か所に集中させながら、以下の4つの機能を担っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際共同研究拠点機能(産学官が一体となった国際的な共同研究、一元的な廃炉研究等の拠点) ・研究支援機能(産学官の国際共同研究推進、コーディネータ機能) ・人材育成機能(国際拠点を活用し、大学等と連携) ・情報発信機能(研究成果を公共財として共有)
<p>Jヴィレッジ ○檜葉町、広野町 ○平成9年5月</p> <p>Jヴィレッジ駅</p>	<p>東京電力(株)が原子力発電所立地地域の地域振興事業として建設し、福島県に寄付したサッカー・ナショナルトレーニングセンターである。</p> <p>平成23～27年の間は、国の原発事故対応拠点として使用された。</p> <p>平成27年1月、県は「新生Jヴィレッジ」復興・再整備計画を策定し、Jヴィレッジを福島県復興のシンボルとして、新たな価値を持った世界トップクラスの施設へと再整備、平成31年4月全面営業再開となった。</p> <p>2020東京オリンピック競技大会では、聖火ランナーのスタート地点となった。</p> <p><施設概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・天然芝ピッチ8面 ・人工芝ピッチ2面 ・全天候型練習場 ・雨天練習場、ホテル(総客室数200) ・フィットネスジム ・アリーナ ・プール

<p>檜葉遠隔技術開発センター ○檜葉町 ○平成27年10月</p>	<p>福島イノベーション・コースト構想の一翼を担う施設として国（国立研究開発法人日本原子力研究開発機構）が整備・運営する施設である。 東京電力福島第一原子力発電所の廃炉推進のため、遠隔操作機器（ロボット等）の開発実証を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究管理棟 バーチャルリアリティシステム、ロボットシミュレータ、音響映像設備等 ・試験棟 ロボットの性能評価等
<p>福島県立ふたば未来学園 中学校・高等学校 ○広野町 ○平成27年4月（高校） 平成31年4月（中学）</p> <p> 広野町役場入口（新常磐交通）</p>	<p>双葉郡8町村「福島県双葉郡教育復興ビジョン」に基づき設置された中高一貫校である。 福島県内初の「スーパーグローバルハイスクール」及び「地域との協働による高等学校改革推進事業（グローバル型）」に指定。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生徒数 585名（中学180名、高校405名、令和4年5月1日現在） ・学級数 21（中学6学級、高校15クラス） <p><高校カリキュラム系列></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アカデミック系列 ・トップアスリート系列 ・スペシャリスト系列 <p><中学カリキュラム></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実践力をみがく「未来創造学」 ・世界に飛び出す学び ・深い学び、高い学力 ・未来の主人公となる学び

1
2
3
4

<位置図（地図）>

1 ●復興公営住宅（災害公営住宅）の整備状況

2

名称	戸数	住所／公共交通機関 (最寄り駅・バス停等)
南相馬市 ○大町西団地	40戸	南相馬市原町区大町2丁目 🚉原ノ町駅、🚏原ノ町駅（福・ア）
○大町東団地	80戸	南相馬市原町区大町2丁目 🚉原ノ町駅、🚏原ノ町駅（福・ア）
○大町南団地	29戸	南相馬市原町区大町2丁目 🚉原ノ町駅、🚏原ノ町駅（福・ア）
○栄町団地	33戸	南相馬市原町区栄町3丁目 🚉原ノ町駅、🚏栄町（福）
○萱浜団地	38戸	南相馬市原町区萱浜巣掛場 🚏環境創造センター前（ア）
○上町団地	182戸	南相馬市原町区上町1丁目 🚏西町（福）
○北原団地	264戸	南相馬市原町区北原字前田
○牛越団地	176戸	南相馬市原町区牛越字辻内 🚏牛越（福）
○南町団地	255戸	南相馬市原町区南町 🚏四ツ葉通り（福）
○西町団地	50戸	南相馬市鹿島区西町3丁目 🚉鹿島駅、🚏西町（福）
○西川原団地	28戸	南相馬市鹿島区鹿島西川原 🚉鹿島駅、🚏西町（福）
○西川原第二団地	32戸	南相馬市鹿島区寺内中才 🚏鹿島中学校前（福）
○小高東町団地	20戸	南相馬市小高区東町2丁目 🚉小高駅
○万ヶ迫団地	2戸	南相馬市小高区万ヶ迫、岡田養子坊
○小高上町団地	18戸	南相馬市小高区上町1丁目 🚉小高駅
浪江町 ○御殿南住宅	10戸	浪江町権現堂御殿南 🚉浪江駅、🚏権現堂元町（常）
○幾世橋住宅団地A	22戸	浪江町幾世橋来福寺西 🚏浪江町役場前（常）
○幾世橋住宅団地B	63戸	浪江町幾世橋来福寺西 🚏浪江町役場前（常）

○請戸住宅団地	26戸	浪江町請戸北迫
○幾世橋集合住宅	80戸	浪江町幾世橋齊藤屋敷 📍浪江町役場前（常）
○津島住宅（仮称）	10戸	浪江町大字下津島
双葉町 ○駅西住宅 （令和6年5月に全面供用 予定）	86戸	双葉町長塚町西 🚉双葉駅、📍双葉駅（常、ア）
大熊町 ○大川原災害公営住宅	50戸	大熊町大川原南平 📍大熊町役場（常）
○大川原第2災害公営住宅	42戸	大熊町大川原南平 📍大熊町役場（常）
○大川原再生賃貸住宅	40戸	大熊町大川原南平 📍大熊町役場（常）
富岡町 ○曲田団地	104戸	富岡町小浜反町 📍曲田住宅（常）
○栄町団地	50戸	富岡町小浜中央 🚉📍富岡駅（常）
檜葉町 ○中満南住宅		檜葉町北田
広野町 ○大平未来団地	14戸	広野町折木大平 🚉広野駅、📍広野町役場入口（常）
○広野原団地	48戸	広野町下浅見川桜田 🚉広野駅、📍広野町役場入口（常）
○下北迫団地	58戸	広野町下北迫上大吹
飯舘村 ○大谷地団地	16戸	飯舘村草野大谷地 📍飯舘ふれ愛館前（福）
○桶地内団地		
○大師堂住宅団地		
葛尾村（三春町） ○恵下越団地	106戸	三春町字恵下越 —

川俣町 ○壁沢団地	80戸	川俣町字壁沢 🚶壁沢団地入口 (福)
○川俣町新中町団地	40戸	川俣町字新中町地内 🚶川俣南小学校 (福)
田村市 ○石崎北団地	6戸	田村市船引町船引字石崎 🚶石崎団地 (福)
○石崎南団地	12戸	田村市船引町船引字石崎 🚶石崎団地 (福)
いわき市 ○四ツ倉団地	150戸	いわき市四倉町上仁井田字九反坪 🚉四倉駅

1
2
3
4
5
6

※ (福) : 福島交通、(常) : 新常磐交通、(ア) : 東北アクセス

<位置図 (地図) >

2-2 人口動態（住民の帰還状況）

避難地域12市町村の人口（避難者を除く）は、旧網形成計画の期間である平成30年度（平成30年10月1日基準）から5年間で約6,000人増加しており、主として住民の帰還によるものと考えられる。

市町村別では、広野町の人口は震災前の水準を回復しているものの、富岡町及び檜葉町、飯舘村、葛尾村、川内村、田村市、川俣町では震災前の水準を下回っている。

<人口>

（単位：人）

市町村名	H22. 10. 1	H30. 10. 1	R4. 10. 1	H30-R4 増減率
南相馬市	70,878	54,455	57,467	+5.53%
浪江町	20,905	-	-	
双葉町	6,932	-	-	
大熊町	11,515	-	-	
富岡町	16,001	-	1,481	
檜葉町	7,700	-	3,578	
広野町	5,418	3,971	5,339	+34.45%
飯舘村	6,209	-	901	
葛尾村	1,531	-	353	
川内村	2,820	1,951	1,893	▲2.97%
川俣町	15,569	13,398	11,530	▲13.94%
田村市	40,422	36,716	33,777	▲8.00%
12市町村計	205,900	110,491	116,319	+5.27%
福島県	2,029,064	1,862,705	1,790,362	▲3.88%

【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」

※ 避難地域12市町村においては、住民の避難や復興事業の進捗等により、統計に基づく人口と実際の居住者数が大きく乖離している場合がある。

避難地域12市町村の年少人口（避難者を除く）は、旧網形成計画の期間である平成30年度（平成30年10月1日基準）から5年間で約100人増加しており、主として住民の帰還によるものと考えられるが、回復のペースは緩やかである。

市町村別では、富岡町及び檜葉町、広野町、飯舘村、葛尾村、川内村、川俣町、田村市において震災前の水準を下回っている。

<年少人口>

（単位：人）

市町村名	H22. 10. 1	H30. 10. 1	R4. 10. 1	H30-R4 増減率
南相馬市	9,649	4,391	4,838	+10.18%
浪江町	2,719	-	-	

双葉町	928	-	-	
大熊町	1,848	-	-	
富岡町	2,242	-	76	
檜葉町	1,021	-	281	
広野町	765	237	405	+70.89%
飯舘村	792	-	6	
葛尾村	173	-	27	
川内村	260	101	97	▲3.96%
川俣町	1,761	1,112	826	▲25.72%
田村市	5,100	3,901	3,320	▲14.89%
12市町村計	27,258	9,742	9,876	+1.38%
福島県	276,069	215,103	195,798	▲8.97%

【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」

避難地域12市町村の生産年齢人口（避難者を除く）は、旧網形成計画の期間である平成30年度（平成30年10月1日基準）から5年間で約1,000人減少しており、住民の帰還は進んでいるものの、順調であるとは言い難い状況にある。

市町村別では、富岡町及び檜葉町、広野町、飯舘村、葛尾村、川内村、川俣町、田村市において震災前の水準を下回っている。

<生産年齢人口>

(単位：人)

市町村名	H22. 10. 1	H30. 10. 1	R4. 10. 1	H30-R4 増減率
南相馬市	42,196	29,641	29,206	▲1.47%
浪江町	12,550	-	-	
双葉町	4,119	-	-	
大熊町	7,252	-	-	
富岡町	10,245	-	992	
檜葉町	4,684	-	1,896	
広野町	3,365	2,564	2,819	+9.95%
飯舘村	3,552	-	262	
葛尾村	865	-	171	
川内村	1,567	1,028	765	▲25.58%
川俣町	8,863	6,845	5,581	▲18.47%
田村市	23,601	20,187	17,589	▲12.87%
12市町村計	122,859	60,265	59,281	▲1.63%
福島県	1,236,458	1,056,487	982,815	▲6.97%

【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」

1
2
3
4
5
6
7
8
9

避難地域12市町村の老年人口（避難者を除く）は、旧網形成計画の期間である平成30年度（平成30年10月1日基準）から5年間で約4,400人増加しており、主として住民の帰還によるものと考えられるが、回復のペースは緩やかである。

市町村別では、富岡町及び檜葉町、飯舘村、葛尾村、川内村において震災前の水準を下回り、川俣町、南相馬市、広野町及び田村市は震災前水準を上回っている。

<老年人口（65歳以上）及び高齢化率> (単位：人)

市町村名	H22. 10. 1	H30. 10. 1	R4. 10. 1	H30-R4 増減率
南相馬市	18,809 26.54%	19,342 35.52%	20,939 36.44%	+8.26%
浪江町	5,548 26.54%	-	-	
双葉町	1,879 27.11%	-	-	
大熊町	2,413 20.96%	-	-	
富岡町	3,342 20.89%	-	209 14.11%	
檜葉町	1,995 25.91%	-	1,334 37.28%	
広野町	1,288 23.77%	1,168 29.41%	1,603 30.02%	+37.24%
飯舘村	1,865 30.04%	-	629 69.81%	
葛尾村	493 32.20%	-	155 43.91%	
川内村	993 35.21%	821 42.08%	960 50.71%	+16.93%
川俣町	4,941 31.74%	5,384 40.19%	4,994 43.31%	▲7.24%
田村市	11,686 28.91%	12,344 33.62%	12,697 37.59%	+2.86%
12市町村計	55,252 26.83%	39,059 35.35%	43,520 37.41%	+11.42%
福島県	504,451 24.86%	568,536 30.52%	577,815 32.27%	+1.63%

10 【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」

11

東日本大震災における原子力発電所の事故による災害に対処するための避難住民に係る事務処理の特例及び住所移転者に係る措置に関する法律（原発避難者特例法）に基づき指定される13指定市町村以外の区域に避難している者の人数は、避難指示区域の縮小、復興公営住宅の整備等を背景として平成30年度から5年間で14,787名減少しており、県外への避難者数が最も多かった平成24年3月時点と比較して約3分の1となっている。

なお、市町村域の大半に帰還困難区域が設定されている浪江町、大熊町、双葉町ではいまだ多くの住民が避難生活を余儀なくされている。

<避難者数>

(単位：人)

12市町村計	H24.3	H30.8	R4.8	H30-R4 増減率
県外への避難者数	62,831	33,404	22,727	▲31.96%
県内への避難者数	30,621	10,591	6,481	▲38.80%
合計	93,452	43,995	29,208	▲33.61%

【出典】福島県

<移住・定住人口>

12市町村計	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
定住					
世帯数	26世帯	77世帯	114世帯	155世帯	326世帯
人数	35人	111人	151人	213人	436人
二地域					
世帯数	1世帯	2世帯	1世帯		
人数	2人	2人	1人		
合計					
世帯数	27世帯	79世帯	115世帯	155世帯	326世帯
人数	37人	113人	152人	213人	436人

【出典】福島県

1 2-3 気象・自然環境

2

3 避難地域12市町村の区域は、太平洋沿岸部と阿武隈高地の海、山、川の豊かな
4 自然を擁した温暖な気候の地域である。

5 原発事故により放射性物質に汚染された地域では、環境を回復するための除染が
6 進められ、国が除染の計画を策定し除染事業を進める除染特別地域では、平成27
7 年3月末までに帰還困難区域を除く全ての市町村で面的除染が完了している。

8

9 近年、気象災害が頻発化、激甚化の傾向にあり、令和元年10月の令和元年東日
10 本台風では、県内で初めて大雨特別警報が発令され、各地の河川の氾濫、堤防の決
11 壊、土砂災害、住宅被害、農林業への被害が生じている。この台風から2週間後
12 も低気圧の影響により、浜通り地方を中心に激しい雨となり、更に被害が広がっ
13 ている。

14 令和3年2月には、福島県沖を震源とするマグニチュード7.3、最大震度6強
15 の地震が発生し、家屋を始め、高速道路、港湾、農業用ため池など、県内各所に大
16 きな被害をもたらした。

17 令和4年3月にも、福島県沖を震源とするマグニチュード7.4、最大震度6強
18 の地震が発生し、高速道路、JR常磐線など、県内各所に大きな被害をもたらした。









19

1 2-4 産業・観光の現状

2
3
4
5
6
7

避難地域12市町村における産業団地の整備状況及び観光資源の分布については以下のとおりである。

●産業団地の整備状況（第二次産業）











名称	事業者数／ 推定雇用者数 (目標値を含む)	公共交通機関 (最寄りバス停等)
南相馬市 ○復興工業団地 ○下太田工業団地	4社／約150人 12社／約290人	 福島ロボットテストフィールド前(ア) -
浪江町 ○浪江町北産業団地 ○浪江町南産業団地 ○浪江町棚塩産業団地 ○浪江町藤橋産業団地	2社／約50人 2社／約300人 4社／約100人 4社／約500人	 北産業団地入口(常) -  棚塩産業団地入口(常) -
双葉町 ○中野地区復興産業拠点	20社(うち13社操業済み)／約300名	 伝承館・産業交流センター前(ア)
大熊町 ○大熊西工業団地 ○大熊中央産業拠点	2社／約40人 1社／約40人	 大熊町役場(常) -
富岡町 ○富岡産業団地	3社／	-
檜葉町 ○竜田駅東側事業用地 ○檜葉北産業団地		 竜田駅 -
広野町 ○広野駅東側産業団地 ○東町産業団地 ○広野工業団地	14社／ (造成中) 20社／	 広野駅 -
飯舘村 ○飯舘村事業用地		-
葛尾村 ○葛尾村産業団地 ○葛尾村東部産業団地	5社／約60人	 湯ノ平(福) -







川内村 ○田ノ入工業団地	2社／約40人	 坂シ内（福）（常）
川俣町 ○中山工業団地 ○川俣西部工業団地	2社／約190人 3社／約30人	 川俣警察署前  鶴沢宮前
田村市 ○田村市産業団地 ○田村市東部産業団地（仮称）	3社／ （未定）	 大越駅  余平田（福）

1
2
3

●観光資源の概要（第三次産業）

（単位：人）

観光地名	観光客入込数	公共交通機関 （最寄りバス停等）
南相馬市 ○北泉海水浴場 ○鹿島カントリークラブ ○新田川温泉はらまちユッサ ○野馬追通り銘醸館 ○道の駅南相馬 ○セデッテかしま	23,875(R2) 35,026 57,137 19,009 227,920 834,392	- - -  南相馬市役所（福）  南相馬市立総合病院前（ア） -
浪江町 ○請戸小学校 ○道の駅なみえ	13,628 467,025	-  道の駅なみえ（常）
双葉町 ○東日本大震災・原子力災害伝承館	62,106	 伝承館・産業交流センター前（ア）
富岡町 ○富岡町総合スポーツセンター ○夜ノ森桜まつり	15,848 7,000	 富岡町文化交流センター（常）  夜の森駅、  夜の森駅西口（常）
檜葉町 ○天神岬スポーツ公園 ○Jヴィレッジ ○道の駅ならば	100,639 278,287 186,405	-  Jヴィレッジ駅  道の駅ならば
広野町 ○二ツ沼総合公園	25,095	-
飯舘村 ○いいたて村の道の駅までい館	127,147	 いいたて村までい館

川内村 ○いわなの郷 ○かわうちの湯	14,970 46,323	 いわなの郷前 (福)  役場・かわうちの湯前 (福) (常)
川俣町 ○ここら (JA 新ふくしま直売所) ○シルクピア (道の駅川俣内物産館) ○おりもの展示館・からりこ館	71,227 121,254 5,469	 絹の里シルクピア前 (福)  絹の里シルクピア前 (福)  絹の里シルクピア前 (福)
田村市 ○あぶくま洞・入水鍾乳洞 ○ムシムシランド ○グリーンパーク都路	114,690 18,737 11,994	 神俣駅 - -

【出典】福島県「福島県観光客入込状況令和3年分」

2-5 自動車保有台数、免許保有者数・返納者数の状況

人口1人当たり保有台数では、南相馬市及び広野町、川俣町、田村市は県全体と同程度、富岡町及び飯舘村、葛尾村、川内村は県全体より多い。

1世帯当たり保有台数では、南相馬市及び富岡町、檜葉町、広野町、川俣町、田村市は県全体と同程度、飯舘村及び葛尾村、川内村は県全体より多い。

<自動車保有台数>

(単位：台)

市町村名	自動車保有台数 (R4.3.31)	人口1人当たり 保有台数	1世帯当たり 保有台数
南相馬市	25,609	0.45	0.97
浪江町	2,191		
双葉町	403		
大熊町	962		
富岡町	1,968	1.33	1.19
檜葉町	2,325	0.65	1.10
広野町	2,650	0.50	0.89
飯舘村	2,325	2.58	4.04
葛尾村	421	1.19	1.95
川内村	1,306	0.69	1.79
川俣町	4,519	0.39	0.95
田村市	14,240	0.42	1.16
12市町村計	58,919	0.51	1.14
福島県	759,088	0.42	1.01

【出典】東北運輸局福島運輸支局「福島県内市町村別自動車数調」

自動車運転免許の保有者数は、南相馬警察署管内では、人口1人当たり保有数、

1 1世帯当たり保有数ともに県平均と同程度となっている。双葉警察署管内では人口
2 及び世帯に避難者を含んでいない。

3

4 <自動車運転免許保有者数> (単位：人)

警察署名	自動車運転免許 保有数	人口1人当たり 保有数	1世帯当たり 保有数
南相馬警察署 南相馬市、飯館村	45,727	0.78	0.59
双葉警察署 浪江町、双葉町、大熊町 富岡町、檜葉町、広野町 葛尾村、川内村、川俣町	37,641	1.56	0.33
田村警察署※ 田村市	43,132	1.28	0.28
福島県	1,277,319	0.71	0.59

5 【出典】福島県警察本部「令和4年版交通白書」

6

7 ※ 田村市の他、三春町及び小野町の分を含む。

8

9 自動車運転免許返納者数は、年齢の上昇とともに増加する傾向となっている。

10 免許返納の主な理由は、運転の不要、身体機能の低下、家族からの勧め、適正不
11 合格などとなっている。

12

13 <自動車運転免許返納者数：令和3年> (単位：人)

市町村名	65歳未満	65～74歳	75歳以上
南相馬警察署 南相馬市、飯館村	8	54	232
双葉警察署 浪江町、双葉町、大熊町 富岡町、檜葉町、広野町 葛尾村、川内村、川俣町	4	24	49
田村警察署※ 田村市	5	34	87
福島県	249	1,902	4,459

14 【出典】福島県警察本部「令和4年版交通白書」

15

16 ※ 田村市の他、三春町及び小野町の分を含む。

第3章 避難地域12市町村における地域公共交通の現状・課題

3-1 地域公共交通の概況

(1) 鉄道

●JR常磐線

東京から仙台までを、千葉県、茨城県、福島県の太平洋沿岸地域を經由して結ぶ全線電化の鉄道路線である。東日本大震災で全線が運休、一部区間で壊滅的な被害を受けたが、その後、復旧工事が進められ、順次運行再開し、令和2年3月には、最後まで不通であった富岡駅～浪江駅間が復旧し、全線で運転再開することとなった。

避難地域12市町村では、以下の駅が設置されている。

市町村	駅名	駅の特徴
南相馬市	鹿島駅 原ノ町駅 磐城太田駅 小高駅 桃内駅	無人駅 直営駅、みどりの窓口、特急ひたち停車 無人駅 無人駅 無人駅
浪江町	浪江駅	無人駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車
双葉町	双葉駅	無人駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車
大熊町	大野駅	無人駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車
富岡町	夜ノ森駅 富岡駅	無人駅 無人駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車
楡葉町	竜田駅 木戸駅 Jヴィレッジ駅	簡易委託駅 無人駅 無人駅
広野町	広野駅	無人駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車

令和4年12月現在、上記区間では、特急列車が1日3往復、普通列車が1日11往復運行している。

桃内駅を除いて交通系ICカード（Suica）対応駅となっているが、浪江駅以南は首都圏エリア、小高駅以北は仙台エリアに区分されており、両方のエリアをまたいでの利用はできない。

原ノ町駅は、常磐線から飯舘村へのアクセスルートの下車駅、富岡駅は川内村へのアクセスルートの下車駅となっている。

なお、原ノ町駅～いわき駅間は、令和3年度現在、「利用者の少ない線区」とされている。

※ 令和元年度実績で1日当たりの平均乗客数（輸送密度）が2千人未満の線区。
なお、東京電力福島第一原発事故の影響で令和元年度当時、未再開だった区間が含まれるため、収支や乗客数、輸送密度は公表していない。

1
2 ● JR磐越東線

3 いわき市から郡山市までを結ぶ全線非電化の鉄道路線（地方交通線）である。
4 避難地域12市町村では、以下の駅が設置されている。

5

市町村	駅名	駅の特徴
田村市	神俣駅	簡易委託駅
	菅谷駅	簡易委託駅
	大越駅	無人駅
	磐城常葉駅	無人駅
	船引駅	業務委託駅、みどりの窓口
	要田駅	無人駅

6
7 現在、上記区間では、普通列車が1日14～15往復運行している。ほとんどが
8 郡山駅～小野新町駅間の運行であり、いわき駅までの本数は少ない。

9 令和4年7月、JR東日本（株）では、磐越東線の小野新町駅～いわき駅間を「利
10 用の少ない線区」として収支や乗客数を公表している。

11 船引駅及び要田駅は交通系ICカード（Suica）対応駅となっている。

12 船引駅は、郡山方面から葛尾村及び川内村へのアクセスルートの下車駅、小野新
13 町駅及び神俣駅は、いわき方面又は郡山方面から川内村へのアクセスルートの下車
14 駅となっている。

15 なお、小野新町駅～いわき駅間は、令和3年度現在、利用の少ない線区とされて
16 いる。

17
18 ※ 「Suica」は、東日本旅客鉄道株式会社の登録商標である。

19
20 (2) バス路線

21 ● 高速バス、都市間バス

22 令和4年12月現在、避難地域12市町村では、以下の高速バス及び都市間バス
23 が運行している。

24

運行事業者	運行区間	運行本数
福島交通(株)	* 南相馬～川俣～医大経由福島 南相馬市～飯舘村～川俣町～福島市	6往復
新常磐交通(株)	* 仙台線 いわき市、広野町、檜葉町、富岡町～仙台市	4往復
	* 東京線 富岡町、檜葉町、広野町、いわき市～東京	1往復
東北アクセス(株)	* 仙台線 南相馬市、相馬市、新地町～仙台市	4往復
	* 福島線 南相馬市、相馬市～福島市	4往復

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

上記のうち、福島交通株式会社が運行する路線（本計画に定める南相馬～川俣～
医大経由福島系統）及び東北アクセス株式会社が運行する福島線は、避難地域12
市町村と県内の中核都市（福島市）を結ぶ路線である。それ以外の路線は避難地域
12市町村と県外を結ぶ路線である。

東北アクセス株式会社が運行する福島線は、南相馬市の福島ロボットテストフィ
ールドを起点とする。以前は飯舘村を経由したルートも設定されていたが、現在は
運休中となっている。

●路線バス

令和4年12月現在、避難地域12市町村では、以下の路線バスが運行している。

運行事業者	運行区間	運行本数
福島交通(株)	* 立谷経由原町線 相馬市～南相馬市鹿島区～原町区	平日2往復
	* 車川経由原町線 相馬市～南相馬市鹿島区～原町区	平日2往復
	* 鹿島・栃窪線 南相馬市鹿島区内	平日1～2往復
	* 檜原・鹿島小学校線 南相馬市鹿島区内	平日1～2往復
	* 鹿島・烏崎線 南相馬市鹿島区内	平日1～2往復
	* 葛尾・船引線 葛尾村～田村市	平日5、休日3 往復
	* 川内・船引線 川内村～田村市	平日4、休日3 往復
	* 常葉経由古道線 田村市内	平日3、休日1 往復
	* 長外路経由上移線 田村市内	平日1、休日1 往復
	* 上移線 田村市内	平日1、休日1 往復
	* ひじ曲経由搦手線 田村市～二本松市	平日2、休日2 往復
	* 船引・郡山線 田村市～三春町～郡山市	平日4、休日3 往復
	* 月舘経由福島駅前線 川俣町～伊達市～福島市	平日3、休日3 往復
	* 川俣・掛田線 川俣町～伊達市	平日4、休日3 往復

新常磐交通(株)	* 川内・富岡線 川内村～富岡町 * いわき・富岡線 いわき市～広野町～檜葉町～富岡町 * 川内・小野・上三坂線 川内村～小野町～いわき市 * 富岡・浪江FH2R線 富岡町～大熊町～双葉町～浪江町 * 富岡・浪江FH2R線 浪江町内 * 富岡町内循環線 富岡町内	平日 3 往復 平日 4、土曜 3 往復 平日 3 往復 平日 4 往復 平日 4 往復 平日 6、土曜 6 往復
東北アクセス(株)	* 南相馬高平循環線 南相馬市原町区内 * 南相馬渋左線 南相馬市原町区内	1～2 往復 1～2 往復
J Rバス東北(株)	* 福浪線 川俣町～福島市	1 3～1 5 往復

1
2
3
4
5

●コミュニティバス

令和4年12月現在、避難地域12市町村では、以下のコミュニティバス（定期運行サービス）が運行されている。

市町村	名称	運行ルート、特徴
浪江町	* 生活支援バス * 町内周遊バス「うけどん号」	浪江町～南相馬市 毎週月・水・金運行、無料 浪江町～二本松市 毎月第2・4木曜運行、無料 浪江町中心部を循環 毎日夜間帯運行、無料
双葉町	* シャトルバス	双葉駅～伝承館・産業交流センター 毎日運行、200円
大熊町	* 生活循環バス	大川原公営住宅～大野駅 毎日運行、無料 大川原公営住宅～富岡駅 毎日運行、無料
檜葉町	* お買い物バス	檜葉町内4コース 毎週木・金運行、無料
広野町	* 町民バス	広野町内5コース 平日運行、無料

川内村	*かえるかわうち・ふるさと再興バス	川内村内10コース 平日運行、無料
川俣町	*自治体バス	川俣高校前～松川駅 ①川俣松川線 ②川俣飯野線 平日運行（川俣町と福島市の共同運行）

1

2 (3) その他

3 ●タクシー

4 令和4年12月現在、避難地域12市町村におけるタクシー事業者数及び台数は
5 以下のとおりである。

6 ※ 一般社団法人福島県タクシー協会からの情報提供に基づく。休止中の事業者及
7 び非会員を除く。

8

9	・南相馬市	5事業者	45台
10	・浪江町	1事業者	7台
11	・双葉町	1事業者	5台
12	・富岡町	3事業者	9台
13	・楡葉町	3事業者	27台
14	・広野町	1事業者	8台
15	・川俣町	1事業者	6台
16	・田村市	2事業者	29台

17

18 ●デマンド交通、スマートモビリティ

19 令和4年12月現在、避難地域12市町村では、以下のデマンド交通等が運行さ
20 れている。

21

市町村	名称	サービス提供エリア
南相馬市	*定額タクシー「みなタク」 *ジャンボタクシー	原町区、鹿島区 小高区
浪江町	*デマンドタクシー *なみえスマートモビリティ	浪江町内便、南相馬便 浪江町内
富岡町	*デマンドタクシー	富岡町内
楡葉町	*定額タクシー助成事業	楡葉町内（利用者要件あり）
川内村	*外出支援送迎サービス事業 *医療バス	川内村～村内外 （利用者要件あり） 川内村内
川俣町	*デマンドタクシー「ふれあい タクシー」	川俣町内
田村市	*デマンドタクシー	田村市内及び小野町

1 3-2 福島県避難地域広域公共交通網形成計画（旧網形成計画）の
2 達成状況評価

3
4 目標 1 複数市町村にまたがる公共交通の再開・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。

5
6 【施策の達成状況】

7 旧網形成計画に基づく6路線を地域公共交通確保維持改善事業（被災地特例）に
8 位置付け、継続運行を図った。

9 利用状況は、事業1-6 医大経由福島系統は、福島市～南相馬市間の都市間利用
10 が多く、次いで相双地域から医科大学への利用となっており、通勤利用も見られた
11 ところである。令和元年度末からのコロナ禍で利用者数は減少し、回復半ばにある。

12 それ以外の路線では、主として高校生の通学利用が多く、次いで、買い物等での
13 利用が見受けられる。事業1-1 川内・富岡系統、事業1-2 いわき・富岡系統、
14 事業1-5 川内・小野系統は、利用が低調であり、復興の進展を見据えながら、路
15 線の在り方の検討を進めていく必要がある。

16 事業1-3 葛尾・船引系統は、葛尾村にとって唯一の公共交通となっている。

17
18 なお、個別路線の現状・課題の検証は、第5章にて行うものとする。

19
20

1
2
3

<避難地域 1 2 市町村を運行する広域路線バスの利用状況（1日当たり：人）>

	平成 30 年 事業年度	令和元年 事業年度	令和 2 年 事業年度	令和 3 年 事業年度	令和 4 年 事業年度
事業 1 - 1 川内・富岡系統 平日 3 往復、休日 ー	1.5	2.3	2.1	1.4	1.8
事業 1 - 2 いわき・富岡系統 平日 4 往復、休日 3 往復	7.8	10.1	9.5	10.7	11.9
事業 1 - 3 葛尾・船引系統 平日 5 往復、休日 3 往復	15.7	18.0	16.8	18.5	16.9
事業 1 - 4 川内・船引系統 平日 4 往復、休日 3 往復	23.9	32.1	29.2	28.2	28.3
事業 1 - 5 川内・小野系統 平日 3 往復、休日 ー	3.4	5.3	6.9	9.8	10.3
事業 1 - 6 医大経由福島系統 平日 6 往復、休日 6 往復	64.9	65.6	41.3	35.5	41.8
事業 1 - 9 富岡・浪江 FH 2 R 系統 平日 4 往復、休日 ー	ー	ー	ー	1.3	2.5

4
5

1 **【評価指標】**

2 ○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
3 な市町村数

4

5 鉄道、広域路線バス等を利用して高等学校の始業時刻や医療機関の診療時間帯に
6 間に合うようアクセス可能な市町村数は目標を達成しているものの、終業時刻や部
7 活動の時間帯等に合わせたダイヤとはなっておらず、利便性の改善が課題である。

8

	基準値 平成30年度	目標値 令和4年度	現況値 令和4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、檜葉町、 富岡町	7～8市町村	8市町村 広野町、檜葉町、 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、檜葉町、 富岡町、大熊町、 双葉町、浪江町 川内村、南相馬市	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、檜葉町、 富岡町、大熊町、 双葉町、浪江町 川内村、南相馬市	達成

9

10

11

12

1 **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・広域路線バスと二次交通（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。

2

3 **【施策の達成状況】**

4 計画期間中、主として以下の取組を実施した。

- 5 ○ 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・
- 6 交通弱者等の外出を支援（南相馬市）
- 7 ○ 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）
- 8 ○ 要支援・介護者、障がい者等の外出・移送支援の実施（広野町）
- 9 ○ 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（楢葉
- 10 町）
- 11 ○ 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（楢葉町）
- 12 ○ 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）
- 13 ○ 避難先でのコミュニティ支援バスの運行（双葉町）
- 14 ○ 鉄道駅を中心とした中心市街地の整備（浪江町）
- 15 ○ 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）
- 16 ○ 予約により生活支援ワゴンがバス停まで送迎（飯舘村）
- 17 ○ 駅前広場（交通ターミナル）の効率的な運用（いわき市）
- 18 ○ ダイヤ改正による域内公共交通と広域公共交通との乗り継ぎ強化（新常磐交通）

19

20 **<今後の課題>**

21 各市町村において域内公共交通を充実させるための取組が行われているが、これ

22 らの中には、無料運行であるにもかかわらず、利用が低調なものもある。

23 また、域内公共交通の多くが、鉄道や広域バス6路線との乗り継ぎを想定した運

24 行ルート、運行ダイヤとなっていない状況にある。

25 さらに、域内公共交通の中には、当該市町村民に利用を限定するケースがある

26 ことや、サービスに関する情報が集約されておらず、サービスの存在自体を知ること

27 が困難等の課題もある。

28 自家用車主体のライフスタイルが定着している中、引き続き、復興の進展を見据

29 えた公共交通のニーズを調査・分析しながら、広域公共交通と域内公共交通の役割

30 分担の合理化や必要に応じた統廃合に取り組む必要がある。

31

32

33

34

35

36

37

1 【評価指標】

2 ○外出機会（公共交通利用機会）の増加

	基準値 平成30年度	目標値 令和4年度	現況値 令和4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×1.5	—	—

3 ※ 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。

1 **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、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。

2
3 **【施策の達成状況】**

4 旧網形成計画の広域路線バス（医大経由福島系統【事業1－6】）、東北アクセス
5 株式会社が運行するバス路線（南相馬ロボットテストフィールド線）、JR常磐線に
6 より、周辺中核都市である福島市、いわき市から10市町村の拠点施設まで、公共
7 交通でアクセスできるようになっている。

8 公共交通分担率は低調であり、依然として自動車が移動手段の中心的役割を担っ
9 ている。

10 研究拠点施設への移動ニーズを調査しながら、引き続き、最適な公共交通の在り
11 方を検討していく必要がある。

12
13 **【評価指標】**

14 ○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
15 可能な市町村数

	基準値 平成30年度	目標値 令和4年度	現況値 令和4年度	評価
福島ロボットテストフィールド （南相馬市） 福島水素エネルギー研究フィールド （浪江町） 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、檜葉町、 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） 檜葉遠隔技術開発センター （双葉町）	3市町村 広野町、檜葉町、 富岡町	10市町村	10市町村 広野町、檜葉町、 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

16
17

1 ○12市町村の従業人口及び公共交通分担率の増加

	基準値 平成30年度 ※	目標値 令和4年度	現況値 令和2年度	評価
従業人口	3.0千人	4.9千人	1.3千人	—
公共交通分担率	3.6%	5.4%	1.9%	—

2

3 ※ 基準値は平成22年度の実績値である。

4 目標値は平成12年度の実績値と同等の値（基準値×1.5倍）としている。

5 国勢調査に基づく値となるため、現況値の年度は令和2年度となる。

6

7

1 **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。

2

3 **【施策の達成状況】**

4 公共交通の利用促進に向け、福島県バス協会と連携した「福島バスまつり」の開
 5 催、バス・鉄道利用促進デー（毎月1日、11日、21日）などに取り組んだもの
 6 の、令和元年度末からの新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出制限等の影響
 7 により、バス輸送人員は大幅に減少し、タクシー実働率も低下することとなった。

8 県では、令和2年度～4年度にわたり、県内バス事業者やタクシー事業者に対し
 9 国の臨時交付金を活用した緊急支援を行い、感染症対策及び公共交通の維持・確保
 10 を図った。

11 令和3年10月には、令和3年4月から運行を開始した広域路線バス（新常磐交
 12 通：富岡～浪江FH2R系統）を地域間幹線系統として旧網形成計画に位置付ける
 13 ため、方部会を開催した。方部会の開催はこの1回のみであり、地域公共交通のノ
 14 ウハウや事業・情報の共有化を十分に図ることができたとは言い難い。

15 公共交通を支える人材は、運輸事業全体が慢性的な人手不足であり、定期路線の
 16 運行も危ぶまれる状況となっている。

17

18

19 **【評価指標】**

20 **○バス輸送人員の増加**

	基準値 平成30年度	目標値 令和4年度	現況値※ 令和2年度	評価
バス輸送人員	2,115万人 ／年	2,115万人 ／年	1,342万人 ／年	未達成

21

22 **○タクシー実働率の増加**

	基準値 平成30年度	目標値 令和4年度	現況値※ 令和2年度	評価
タクシー実働率	60.8%	60.8%	52.6%	未達成

23

24 ※令和4年度値 未公表

3-3 福島県避難地域広域公共交通網形成計画（旧網形成計画）の総括

計画に基づき避難地域12市町村を運行する7路線の広域路線バスが設定されたが、利用は低調である。

指標である「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」は目標を達成しているが、利用者数が少ないことから、住民や来訪者の移動ニーズに見合った運行形態となっていない可能性が高い。

新たに策定する本計画では、上記の課題や旧網形成計画期間中のJR常磐線の全線運転再開等、広域公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえながら、広域路線バスの見直しや、域内公共交通との連携等による最適化を図るものとする。

広域公共交通は避難地域12市町村の復興を支える社会インフラであるとともに、超高齢化社会の本格到来、環境負荷の少ない移動手段としての重要性を踏まえ、利便性が高く、信頼できる移動手段として地域に定着するよう、関係機関等の連携による積極的な利活用に取り組む必要がある。

3-4 広域公共交通の課題

現状分析の結果、旧網形成計画の検証結果を踏まえ、避難地域12市町村における広域公共交通の課題を以下に整理する。

課題① 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

避難地域12市町村では、いまだ3万人を超える住民が避難生活を送っており、各市町村では、避難指示の解除時期等により帰還状況にばらつきが見られる。

避難地域12市町村では、学校、病院、商業施設などの生活関連施設は、全ての市町村には立地しておらず、原子力災害の影響により減少及び分散化している。これらの施設へアクセスするためには、広域的な移動が求められる場合もある。

希望する住民全員が帰還し、安全・安心に生活できるよう、生活関連施設への移動手段を確保するための広域公共交通ネットワークの構築に継続的に取り組む必要がある。

課題② 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

避難地域12市町村では、新たな産業団地や福島イノベーション・コースト構想等に基づく拠点施設が整備されており、今後も福島国際研究教育機構等の立地により、交流人口・関係人口の拡大が期待される場所である。

避難地域12市町村に新たに流入する人口に対しての効率的かつ利便性の高い移動手段が確保され、それによって産業基盤の復興・創生が促進されるよう、広域公共交通ネットワークの構築に継続的に取り組む必要がある。

課題③ 持続可能な広域公共交通ネットワークの構築

旧網形成計画期間中は、新型コロナウイルス感染症が流行し、避難地域12市町村を運行する広域路線バスのみならず、全国的に公共交通の利用者数が減少し、その影響はいまだに続いている。

帰還住民や新たに流入する住民を含め、避難地域12市町村に住む全ての人々が、例えば、自動車運転免許証の返納等により自家用車の運転できなくなった場合でも遠方の病院に通院できるなど、長期にわたり安心して日常生活が送れるよう、最新技術の活用などによる公共交通の利便性の改善を図りながら、公共交通事業者の経営支援を含めた持続可能な広域公共交通ネットワークの構築に取り組む必要がある。

第4章 基本目標

4-1 避難地域12市町村における広域公共交通の意義・役割

広域公共交通は、県民の暮らしや生活圏域の経済活動を支えるとともに、本県の復興・創生を着実に進める中で、県域を越えた交流人口の拡大にも資する大切な社会基盤である。

避難地域12市町村では、広域公共交通は、上記に加え、以下の2点の意義・役割を有する。

●住民帰還を促進するための社会基盤

東日本大震災・原発事故後、避難地域12市町村からピーク時で約10万人の住民が県内又は県外に避難し、その後、帰還は進んでいるものの、いまだ3万人近い住民が避難生活を送っている。

また、帰還困難区域の設定等により、復興公営住宅等の震災前とは別の場所での生活再建を余儀なくされた住民も多い。

こうした住民が安全・安心に生活できるよう移動手段を含めた日常生活の基盤を整備することは行政の責務である。

よって、避難地域12市町村では、原子力災害の全ての被災者が、居住地域にかかわらず、日常生活の移動手段が確保されている必要があり、特に代替となる移動手段がないエリアにおいては、利用人数の多寡にかかわらず、広域公共交通は維持・確保されなければならない。

●福島イノベーション・コースト構想を支える社会基盤

福島イノベーション・コースト構想に基づき、避難地域12市町村のエリアでは、福島国際研究教育機構を始めとした拠点施設の整備が進められている。

鉄道駅やこれらの拠点施設を結ぶとともに、拠点施設間又は拠点施設と関連施設間を効率的かつ安全・安心に移動するための手段は、本構想の推進に伴い国内外からの研究者や拠点への来訪者など交流人口・関係人口の増加が想定される中、社会基盤の先行投資として整備される必要がある。

4-2 広域公共交通の将来像

本県では、福島県総合計画（令和4年度～12年度）において、県づくりの理念を以下のとおり掲げている。

●多様性に寛容で差別のない共に助け合う地域社会（県）づくり

本県は原子力災害による様々な分断、風評、差別・偏見と10年にわたって戦ってきました。また、新型コロナウイルスにより自由や人とのつながりが制限され、不安感や孤独感が増大するなどの困難に直面しています。

一方で、復興の軌跡の中で、本県に心を寄せてくださる皆さんとのご縁と協働により、数多くの絆が生まれました。

これらの経験から、本県は一人一人が互いに認め合い、つながりを広げ、共生で

きる地域社会（県）づくりを目指します。

1

2

● 変化や危機にしなやかで強靱な地域社会（県）づくり

本県は、東日本大震災と原子力災害、さらに大規模災害、新型感染症など、三重、四重の困難な課題に直面し続けています。そして、それらの困難な課題への挑戦を続けてきた経験・知見からは、災害への対応力のみならず、コミュニティの再生など、地域の人々が手を取り合って果敢に挑戦を続けている本県ならではの回復力（レジリエンス）が培われています。

この本県で培われた強みを最大限いかしながら、様々な変化に対応できる強靱さ、健全さを備えた、人と人が支え合う地域社会（県）づくりを目指します。

3

4

● 魅力を見いだし育み伸ばす地域社会（県）づくり

未曾有の複合災害の中であって、福島が誇れる、おいしい食、美しい自然、県民の温かい心など、普段の生活では気づきにくい魅力や強みを改めて認識しました。

また、震災後、福島イノベーション・コースト構想などにより構築されたロボットや再生可能エネルギーなどの研究拠点は、ふくしまの未来を創る産業振興、人材育成を推進する大きな資産です。

これらの財産を改めて見つめ直し、地域の魅力や価値に県民一人一人が関心を持ち次の世代へと育てつなげることができる地域社会（県）づくりを目指します。

5

6

7

8

9

10

11

3－4 地域公共交通の課題や上記の総合計画に掲げる将来像などを踏まえ、避難地域12市町村における広域公共交通の目指すべき将来像を以下のとおり設定する。

避難地域12市町村において、全ての住民が安心して暮らすとともに、交流人口等の新たな活力を呼び込むため、先進的で利便性が高く、充実した移動手段が確保されている。

生活拠点施設や福島イノベーション・コースト構想などにより構築された施設を相互につなぎ、交流の拡大やにぎわいを創出し、地域の魅力や価値を高めていく、持続可能な広域公共交通ネットワークが形成されている。

12

13

14

1 **4-3 基本目標（計画期間内に達成する事項）**

2 3-4で示した避難地域12市町村における広域公共交通の課題を解決し、4-
3 2で示した広域公共交通の将来像の実現に向けて、以下のとおり基本目標を定める。

4
5 **（1）避難地域12市町村における広域路線バスの利便性向上**

6 旧網形成計画期間中の広域バス6+1※路線の利用状況や、生活関連施設の立地
7 状況、福島イノベーション・コースト構想などに基づく拠点施設の整備などを踏ま
8 え、広域バス6+1路線の運行ダイヤや運行本数等の改善を図り、利便性を高める。

9 本計画の期間中は、DXによる運行形態の見直し等、利用ニーズに基づいた運行
10 ダイヤの運行本数の最適化に継続的に取り組む。

11
12 ※ 旧網形成計画では、平成30年4月の計画期間の開始時点で6路線、平成4年
13 4月から新たに1路線（富岡～浪江FH2R系統、新常磐交通）を対象路線とし
14 ている。

15
16 <3-4：広域公共交通の課題との関連>

17 課題① 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

18 課題② 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

19
20
21 **（2）避難地域12市町村における広域路線バスの利用促進**

22 地域公共交通は避難地域12市町村の復興・再生を支える重要な社会基盤である
23 から、地域公共交通に関わる様々な主体が一体となって、公共交通利用への関心を
24 高め、公共交通利用のインセンティブを設定するなど、広域公共交通ネットワーク
25 を維持・確保していくための取組を推進する。

26
27 <3-4：広域公共交通の課題との関連>

28 課題③ 持続可能な広域公共交通ネットワークの構築

29
30
31 **（3）避難地域12市町村における地域公共交通を維持・確保するための協議体制
32 の充実・強化**

33 人口減少・高齢化の更なる進行により、多様化する移動ニーズに適切に対応して
34 いくため、法定協議会（福島県避難地域広域公共交通検討協議会）を基盤とした協
35 議体制の充実・強化を図り、地域の多様な輸送資源の活用や、Ma a S、A Iなど
36 の技術も活用した移動手段の効率化、生産性の向上に取り組む。

37
38 <3-4：広域公共交通の課題との関連>

39 課題① 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

40 課題② 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

41 課題③ 持続可能な広域公共交通ネットワークの構築

1
2 **【参考】関連する計画**

3
4 (1) 福島県総合計画（令和4年度～12年度）

5 <政策分野別の主要施策－暮らし>

6 ●施策1：複合災害からの復興の加速化、避難地域の復興・再生

7 避難地域・生活再建のための避難解除等区域における生活環境等の整備や移住・
8 定住の促進、交流人口・関係人口の拡大等によって、避難地域を始めとする本県の
9 復興・再生を進めていきます。

10
11 (主な取組)

12 ・ 避難解除等区域における生活環境等の整備に関する取組

13 避難解除等区域の道路等のインフラ施設、交通、医療、介護・福祉、買い物、防
14 犯等の生活環境等の整備によって、避難解除等区域の復興・再生と住民帰還の促進
15 を図ります。

16
17 ・ 避難解除等区域への新たな活力の呼び込みに関する取組

18 避難解除等区域における移住・定住の促進や交流人口・関係人口の拡大など、新
19 たな活力を呼び込むための取組を進めます。

20
21
22 <地域別の主要施策－相双地域>

23 (相双地域の目指す方向性)

24 帰還環境の整備に加え、交流・関係人口の拡大、持続可能な産業の創出・振興、
25 次代を見据えた新たな社会基盤の構築等を進め、東日本大震災と原子力災害を乗り
26 越え、活気と魅力に満ちた地域へと再生していきます。

27
28 (主要施策)

29 ●施策1：帰還促進と移住・定住の促進に向けた取組

30 ・ 帰還した住民、移住者、復興関連従事者等に必要な医療及び福祉サービスを確
31 保できるよう、診療所や福祉施設の再開又は整備を支援します。

32 ・ 帰還した住民や移住者の生活に必要な買い物環境の整備や鳥獣被害対策に取り
33 組みます。

34 ・ 地域住民の生活の足の確保や交流人口・関係人口の拡大を図るため、関係機関
35 と連携してJR常磐線など公共交通の利活用促進に取り組みます。

36 ・ 東日本大震災・原子力災害伝承館を始めとした新たな復興・交流拠点の利活用
37 を進め、復興ツーリズム、ホープツーリズムの体制づくりを推進します。

38 ・ 福島イノベーション・コースト構想の進展により来訪者の増加が見込まれるこ
39 とから、国際教育研究拠点の整備を視野に入れた研究者やその家族を受け入れる
40 ための豊かな住環境・生活環境、さらには、外国人受入体制の構築を進めます。

41 ・ スポーツ等を通じた交流の活性化を図るため、再始動したJヴィレッジを本県
42 復興のシンボルとして有効活用し、交流人口の拡大に取り組みます。

- 1 ・ 震災の教訓を国内外に発信するため、東日本大震災・原子力災害伝承館を始め
2 とする管内の復興・交流拠点施設の利活用促進に取り組みます。

3
4 ●施策4：次代の潮流を踏まえた生活基盤の構築

- 5 ・ 医療機関相互の役割分担や連携強化、医療と介護の連携を推進するなどにより
6 医療提供体制の構築を図るとともに、医師や看護師等の医療従事者の人材確保対
7 策及び定着支援に取り組みます。
8 ・ 高齢者や障がい者が住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けることができる
9 よう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケア
10 システムの構築を推進するとともに、市町村間の連携や、保健、医療、福祉の各
11 分野におけるネットワークの構築を図ります。
12 ・ 「福島12市町村の将来像」（避難地域12市町村）や、福島イノベーション・
13 コースト構想に基づく誰もが生活しやすい基盤づくりを進めます。

14
15
16 （2）福島12市町村の将来像に関する有識者検討会提言概要（令和3年3月）

17 <目指すべき30～40年後の地域の姿>

- 18 ・ 避難指示の解除時期の違いに関わらず、いずれの市町村においても、防犯・防
19 災はもとより、医療・介護・福祉、教育、買い物等における利便性が高く充実し
20 た生活環境が整備され、誰もが安心して暮らせるまちになっている。例えば、地
21 域間連携の下、医療・福祉データの蓄積・共有・分析機能を備えた、高齢社会に
22 おける先進的かつ安全・安心な生活環境が構築されている。また、福島県内各地
23 域との連携はもとより、東京都市圏や仙台都市圏を含めた広域的な連携・協力を
24 推進するための高規格幹線道路・地域高規格道路といった幹線道路ネットワーク
25 や地域間モビリティがより充実している。
26 ・ 広域的な視点による多様性を生かした魅力ある観光地域づくりやホープツーリ
27 ズム等の実施により、福島12市町村の魅力は大きく高まり、「誰もが住みたくな
28 る、憧れるまち」となっており、帰還した住民や新たな移住・定住者、インバウ
29 ンドを含めた観光や教育旅行など地域を訪れる交流人口等が増加している。

1 第5章 目標達成に向けた施策

2
3 目標達成のための施策・事業を以下のとおりとする。

4
5 活性化再生法第5条第4項の趣旨を踏まえ、事業別に以下のとおり目標を定める。
6 現行の被災地特例制度は令和7年事業年度（令和6年10月1日～令和7年9月
7 30日）までの措置であり、現時点では令和8年事業年度（令和7年10月1日～
8 令和8年9月30日）以降の措置は不明であることから、目標値の設定は令和7年
9 事業年度までとする。

10 11 ●目標1「1日当たり利用者数」

12 広域路線バスの1日当たり利用者数である。

13 14 <目標値設定の考え方>

15 新型コロナウイルス感染症の流行前である令和元年事業年度（平成30年10月
16 1日～令和元年9月30日）の実績値を基準値とする。

17 令和元年事業年度に運行していないバス路線については、直近の令和4年事業年
18 度の実績値を基準値とする。

19 令和元～4年事業年度にかけて、利用者数が倍増している路線もあることを参考
20 に、令和7年事業年度の目標値を基準値の2倍程度とする。

21 1便当たり1～2名以上乗車することは不可欠であるとの考えに基づき、目標値
22 の上方修正を行う場合もある。

23 24 25 ●目標2「事業収支」

26 広域バス路線の経常費用に対する経常収益の割合（経常収益／経常費用）のこと
27 であり、上昇を目指す。

28 100%を下回る路線は赤字路線である。
29
30

1 **施策 1 広域路線バスの運行**

2 **事業 1-1 川内～富岡系統**

3 ●**関連主体**

4 新常磐交通株式会社、国、県、富岡町、川内村

6 ●**事業内容**

7 運行事業者 新常磐交通株式会社

8 運行日 通年運行

9 使用車両 小型バス（定員 34 名）

11 起点 川内車庫前

12 主な経由点 川内村役場、複合施設ゆふね、夜ノ森駅西口、
13 とみおかアーカイブ・ミュージアム、富岡町役場、
14 さくらモール・診療所前

15 終点 富岡駅前

16 停留所数 33箇所

17 運行距離 29.3km

18 所要時間 川内車庫前～富岡駅前 55分

19 運行回数 平日3往復

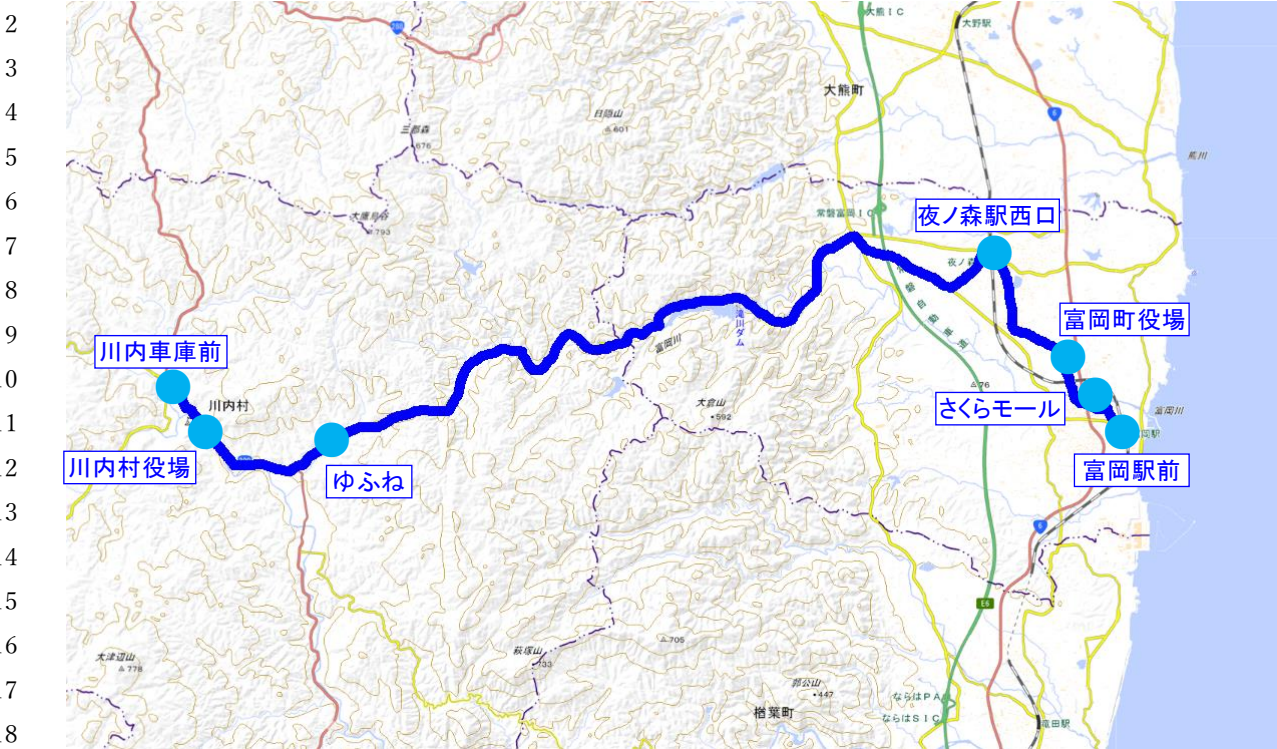
21 運賃 対キロ区間制運賃

22 川内車庫前 ～ 富岡駅前 950円

23 川内車庫前 ～ さくらモール・診療所前 950円

24 ゆふね ～ 富岡駅前 830円








1 運行ルート図



19 【出典】 国土地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

20 運行系統図（バス停一覧）

バス停名称	市町村	主な周辺施設
01 富岡駅前	富岡町	JR富岡駅 曲田住宅 さくらモールとみおか、富岡町立とみおか診療所 双葉警察署 東京電力廃炉資料館 富岡町役場、ふたば医療センター附属病院 富岡町文化交流センター（学びの森）、富岡町総合スポーツセンター とみおかアーカイブ・ミュージアム JR夜ノ森駅
02 曲田住宅		
03 さくらモール・診療所前		
04 警察署前		
05 今村病院		
06 富岡町役場		
07 富岡町文化交流センター		
08 とみおかアーカイブ		
09 二小前		
10 二中前		
11 夜ノ森駅西口		
12 夜の森入口		
13 下町		
14 寺角		
15 上千里		
16 仲町		
17 上手岡		
18 境川		
19 五枚沢	川内村	
20 毛戸入口		
21 新鍋倉		

22 熊越 23 ゆふね 24 坂シ内 25 下川内 26 すわの杜公園 27 宮の坂 28 宮ノ下 29 川内中前 30 役場・かわうちの湯前 31 川内農協 32 町分 33 車庫前		 複合施設ゆふね、  川内村国民健康保険診療所、  田ノ入工業団地  商業施設 YO-TASHI  川内村室内型村民プール  川内村役場、  かわうちの湯
--	--	---

1

2 ●現状・課題

3 東日本大震災・原発事故以降、長らく運休していた川内村と富岡町を結ぶバス路
4 線について、平成30年4月から運行を再開。JR東日本鉄道路線（常磐線）から
5 川内村を結ぶ唯一の二次交通であるとともに、川内村の住民が富岡町内の医療機関
6 や商業施設、さらには相双地域の高等学校にアクセスするための重要な公共交通と
7 なっている。

8 1日当たり利用者数は、令和元年事業年度2.3人、令和2年事業年度2.1人、
9 令和3年事業年度1.4人、令和4年事業年度1.8人と低調で推移している。

10 その要因として、震災以降、川内村から富岡町方面への人流が、いわき市や田村
11 市方面に転換したこと、午前中の通学時間帯以外の便がないこと、川内村社会福祉
12 協議会による高齢者を対象とした村外の医療機関や商業施設への無料送迎サービ
13 スとの競合などが挙げられる。

14 令和4年事業年度の輸送密度も0.2人と低調である。

15 少数ながら、ふたば未来学園への通学利用、さくらモールとみおかへの買い物利
16 用があり、川内村社会福祉協議会が取り組む無料送迎サービスは65歳以上高齢者
17 に限定していることから、利用者のニーズに見合った運行となるよう、ダイヤの改
18 善を図っていく必要がある。

19

20 ●取組の方向性（改善点）

21 ① 利活用の推進【継続】

22 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
23 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

24

25 ② 運行ルートの見直し【新規】

26 川内村内の移動需要に対応すべく、新たに川内村複合商業施設YO-TASHI
27 I前にバス停を設置する。

28

29 ③ 運行ダイヤの見直し【新規】

30 午前中の通学以外の需要に対応すべく、新たに川内車庫前7～8時台始発のバ
31 スを増便する。

1
2 ●事業スケジュール

- 3 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）
4 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
5 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）
6 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
7 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）
8 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
9 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）
10 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
11 まえ、運行継続の可否を検討
12 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）
13 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
14 まえ、運行継続の可否を検討

15
16 ●目標値

- 17 ・1日当たり利用者数
18 令和元年事業年度＜基準値＞ 2.3人
19 令和4年事業年度＜現況値＞ 1.8人
20 令和5年事業年度 5.0人以上
21 令和6年事業年度 7.5人以上
22 令和7年事業年度 10.0人以上
23
24 ・事業収支
25 令和元年事業年度＜基準値＞ 3.9%
26 令和4年事業年度＜現況値＞ 5.7%
27 令和5年事業年度 上昇を目指す
28 令和6年事業年度 上昇を目指す
29 令和7年事業年度 上昇を目指す

30
31 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直
32 しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

33
34 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

- 35 ・国
36 収支差等の1/2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）
37 ・福島県
38 収支差等の1/2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金
39

40 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

41
42 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上

1 回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。
2 ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者
3 間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある
4 場合は、この限りでない。

5
6 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方につ
7 いては、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協
8 議を行い、方針を決定するものとする。

9
10
11 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）
12
13

1 事業 1 - 2 いわき～富岡系統

2 ●関連主体

3 新常磐交通株式会社、国、県、富岡町、楡葉町、広野町、いわき市

4

5 ●事業内容

6 運行事業者 新常磐交通株式会社

7 運行日 通年運行

8 使用車両 中型バス（定員 57 名）

9

10 起点 いわき駅前

11 主な経由点 波立薬師、久之浜駐在所、広野町役場、道の駅ならば、楡葉町役場

12 さくらモール・診療所前

13 終点 富岡駅前

14 停留所数 15 箇所

15 運行距離 41.5 km

16 所要時間 いわき駅前～富岡駅前 70 分

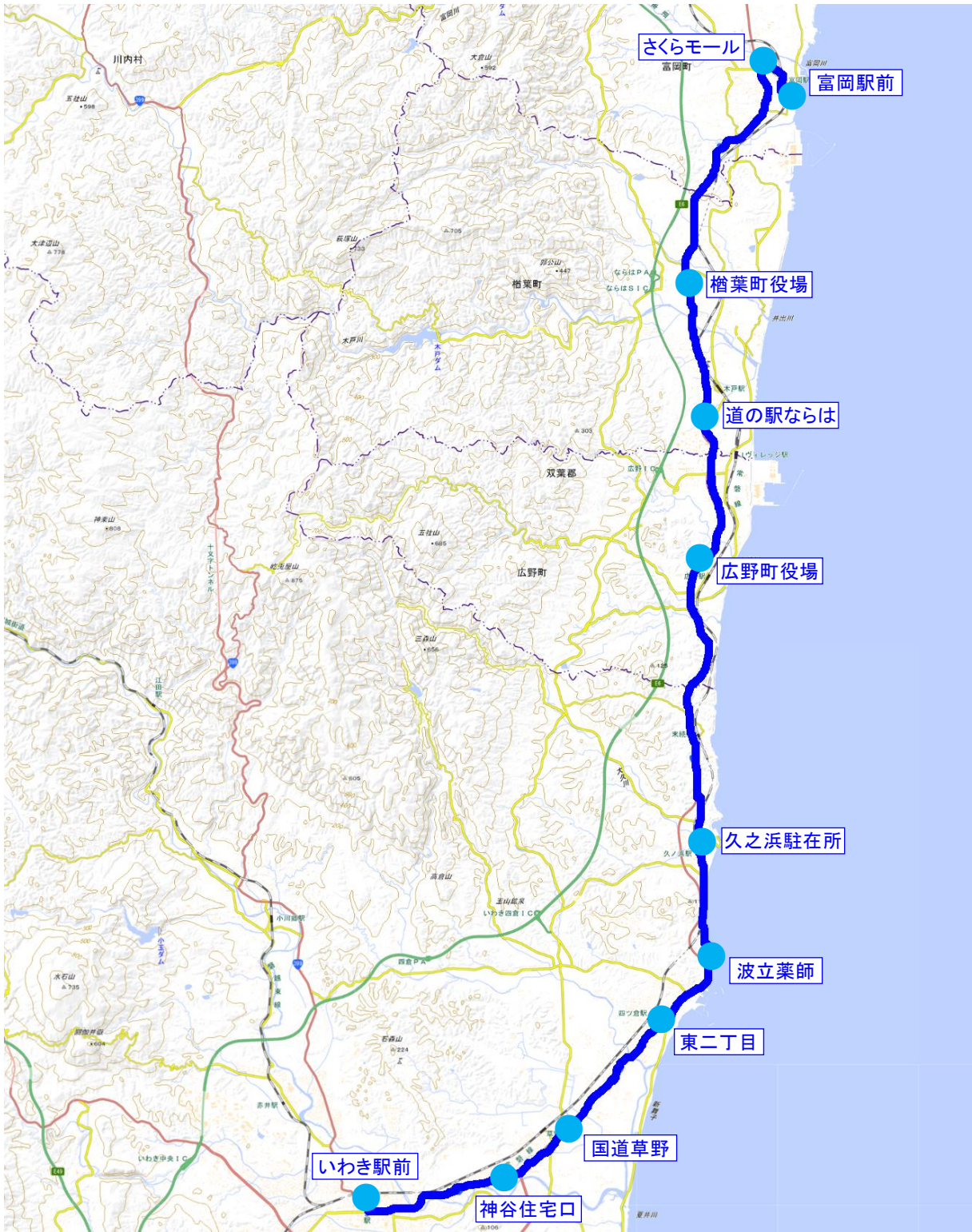
17 運行回数 平日 4 往復

18

19 運賃 いわき駅前～富岡駅前 1,350 円

20

1 運行ルート図



37 【出典】 国土地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

1 運行系統図（バス停一覧）

バス停名称	市町村	主な周辺施設
01 いわき駅前 02 五色町 03 神谷住宅口 04 国道草野 05 仁井田浦口 06 東二丁目 07 波立薬師 08 久之浜駐在所	いわき市	JRいわき駅、 ラトブ
09 広野町役場入口	広野町	広野町役場、 福島県立ふたば未来学園 中学校・高等学校、 大平未来団地、 ひ ろのてらす
10 道の駅ならば 11 檜葉町役場	檜葉町	道の駅ならば 檜葉町役場、 ここなら笑店街、 ふた ば復興診療所
12 月の下 13 さくらモール・診療所前 14 曲田住宅 15 富岡駅前	富岡町	さくらモールとみおか、 富岡町立とみ おか診療所、 廃炉資料館 曲田住宅 JR富岡駅、 栄町団地

2

3 ●現状・課題

4 主として、いわき市内から広野町方面への移動手段として利用され、ふたば未来
5 学園への通学利用や、「道の駅ならば」温泉施設への移動手段としても利用されてい
6 る。いわき市久之浜地区では唯一のバス路線となっている。

7 1日当たり利用者数は、令和元年事業年度10.1人、令和2年事業年度9.5
8 人、令和3年事業年度10.7人、令和4年事業年度11.9人と低調である。そ
9 の要因として、運行時間帯の設定がふたば未来学園の通学時間に合っていないこと
10 や、JR東日本鉄道路線（常磐線）との接続が不便であること、いわき市内の停留
11 所が少ないため沿線の需要を取り込めていないことなどが挙げられる。

12 令和4年度時点の輸送密度も0.2人と低調である。

13 利用者のニーズに見合った運行となるよう、バス停の増設やダイヤの改善を図っ
14 ていく必要がある。

15

16 ●取組の方向性（改善点）

17 ① 利活用の推進【継続】

18 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
19 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

20

21 ② 運行ルートの見直し【新規】

22 いわき市内から双葉郡方面への移動需要にきめ細かに対応すべく、並行路線で
23 ある「いわき四倉線」のバス停を本系統のバス停に追加する。

24 あわせて、ここなら笑店街やJヴィレッジ前にバス停を新設するとともに、広
25 野町役場前のバス停の場所を分かりやすい位置に移動することで利便性の向上

1 を図る。

2
3 ③ 運行ダイヤの見直し【新規】

4 ふたば未来学園への通学利便性の強化を図るため、部活動からの帰宅時間に合
5 わせ、広野町役場入口18：14発よりも遅い時間帯での運行を設定する。

6
7
8 ●事業スケジュール

- 9 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）
10 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
11 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）
12 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
13 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）
14 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
15 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）
16 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
17 まえ、運行継続の可否を検討
18 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）
19 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
20 まえ、運行継続の可否を検討

21
22 ●目標値

- 23 ・1日当たり利用者数
24 令和元年事業年度＜基準値＞ 10.1人
25 令和4年事業年度＜現況値＞ 11.9人
26 令和5年事業年度 15.0人以上
27 令和6年事業年度 20.0人以上
28 令和7年事業年度 30.0人以上

29
30 ※ いわき四倉線の統合による利用者増を見込む。

31
32 ・事業収支

- 33 令和元年事業年度＜基準値＞ 3.9%
34 令和4年事業年度＜現況値＞ 5.7%
35 令和5年事業年度 上昇を目指す
36 令和6年事業年度 上昇を目指す
37 令和7年事業年度 上昇を目指す

38
39 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直
40 しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

41
42 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

- 1 ・国
2 収支差等の1／2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）
3 ・福島県
4 収支差等の1／2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金

5
6 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

7
8 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上
9 回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。
10 ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者
11 間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある
12 場合は、この限りでない。

13
14 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方につ
15 いては、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協
16 議を行い、方針を決定するものとする。

17
18
19 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）
20
21

1 事業 1－3 葛尾～船引系統

2 ●関連主体

3 福島交通株式会社、国、県、葛尾村、田村市

5 ●事業内容

6 運行事業者 福島交通株式会社

7 運行日 通年運行

8 使用車両 中型バス（定員 57名）

10 起点 船引駅前

11 主な経由点 船引高校、瀬川住民センター、移農協

12 終点 落合

13 停留所数 57箇所

14 運行距離 27.5 km

15 所要時間 船引駅前～落合 51分

16 運行回数 平日 5往復

18 運賃 対キロ区間制運賃










19 落合～船引駅前 810円




21 運行ルート図



44 【出典】 国土地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

1 運行系統図（バス停一覧）

バス停名称	市町村	主な周辺施設
01 船引駅前 02 栄町 03 中町 04 安久津通り 05 安久津橋 06 馬場団地入口 07 北区入口 08 時の宮 09 石崎団地 10 船引高校 11 鑑ヶ池 12 原 13 大山原 14 沼の下 15 門鹿 16 美山入口 17 沢石入口 18 大倉 19 瀬川局前 20 瀬川 21 新館 22 瀬川住民センター 23 石橋 24 山口 25 石沢 26 ひじ曲 27 大石 28 水中内 29 岩登 30 南移入口 31 西作入口 32 水の木入口 33 東作入口 34 緑小学校 35 平入口 36 移農協前 37 上移 38 移車庫 39 曲山 40 下道 41 大谷田	田村市	 JR 船引駅  田村市役所  たむら市民病院  石崎北団地、  石崎南団地  船引高等学校、  ヨークベニマルメガス テージ田村店  田村市役所移出張所
42 境ノ岫 43 上野川 44 赤根久保 45 東 46 湯殿 47 清ノ内 48 浜井場	葛尾村	 かつらおヤギ広場がらがらどん

49 仲ノ内 50 関場 51 野川 52 上重郎内 53 重郎内 54 湯ノ平 55 関下 56 西ノ内 57 落合		 葛尾村産業団地  葛尾村役場  葛尾村復興交流館あぜりあ
---	--	--

1

2 ●現状・課題

3 JR東日本鉄道路線（磐越東線）から葛尾村を結ぶ唯一の二次交通であるとともに、
4 葛尾方面から船引高等学校への通学や、田村市中心部の商業施設、さらには郡
5 山方面の医療機関等にアクセスするための重要な公共交通となっている。

6 また、葛尾村は震災以降、高齢者のみの世帯が増加しており、免許返納等により
7 運転免許証を持たない方からのニーズは震災前よりも大きくなっている。

8 1日当たり利用者数は、令和元年度18.0人、令和2年度16.8人、令和3
9 年度18.5人、令和4年度16.9人で推移しており、一定数の利用実績がある。

10 一方で、令和4年度時点の輸送密度は2.1人と低調である。

11 葛尾村から田村高等学校（三春町）への通学移動や、郡山市方面の企業への通勤
12 移動は、現時点では車での移動が中心となっているが、本路線とJR磐越東線との
13 接続を改善することでバス利用への誘導が見込まれる。

14

15 ●取組の方向性（改善点）

16 ① 利活用の推進【継続】

17 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
18 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

19

20 ② 運行ルートの見直し【新規】

21 葛尾村内での利便性を改善するため、バス路線の交通空白地帯への延伸につい
22 て、利用実態を確認の上検討する。

23

24 ③ 運行ダイヤの見直し【新規】

25 JR東日本鉄道路線（磐越東線）との乗り継ぎがスムーズに行えるよう、ダイ
26 ヤの見直しを行う。

27

28 ●事業スケジュール

- 29 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）
30 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
- 31 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）
32 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
- 33 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）

1 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

2 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）

3 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
4 まえ、運行継続の可否を検討

5 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）

6 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
7 まえ、運行継続の可否を検討

9 ●目標値

10 ・一日当たり利用者数

11 令和元年事業年度＜基準値＞ 18.0人

12 令和4年事業年度＜現況値＞ 16.9人

13 令和5年事業年度 20.0人以上

14 令和6年事業年度 30.0人以上

15 令和7年事業年度 40.0人以上

17 ・事業収支

18 令和元年事業年度＜基準値＞ 10.4%

19 令和4年事業年度＜現況値＞ 12.2%

20 令和5年事業年度 上昇を目指す

21 令和6年事業年度 上昇を目指す

22 令和7年事業年度 上昇を目指す

24 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直
25 しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

27 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

28 ・国

29 収支差等の1/2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）

30 ・福島県

31 収支差等の1/2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金

33 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

35 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上
36 回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。
37 ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者
38 間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある
39 場合は、この限りでない。

41 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方につ
42 いては、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協

1 議を行い、方針を決定するものとする。

2

3

4 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）

5

6

1 事業 1 - 4 川内～船引系統

2 ●関連主体

3 福島交通株式会社、国、県、川内村、田村市

5 ●事業内容

6 運行事業者 福島交通株式会社

7 運行日 通年運行

8 使用車両 中型バス（定員 57 名）

10 起点 ゆふね

11 主な経由点 川内村役場・かわうちの湯、川内農協、いわなの郷、都路郵便局、
12 都路小学校、船引高校、田村市役所

13 終点 船引駅前

14 停留所数 63箇所

15 運行距離 44.5 km

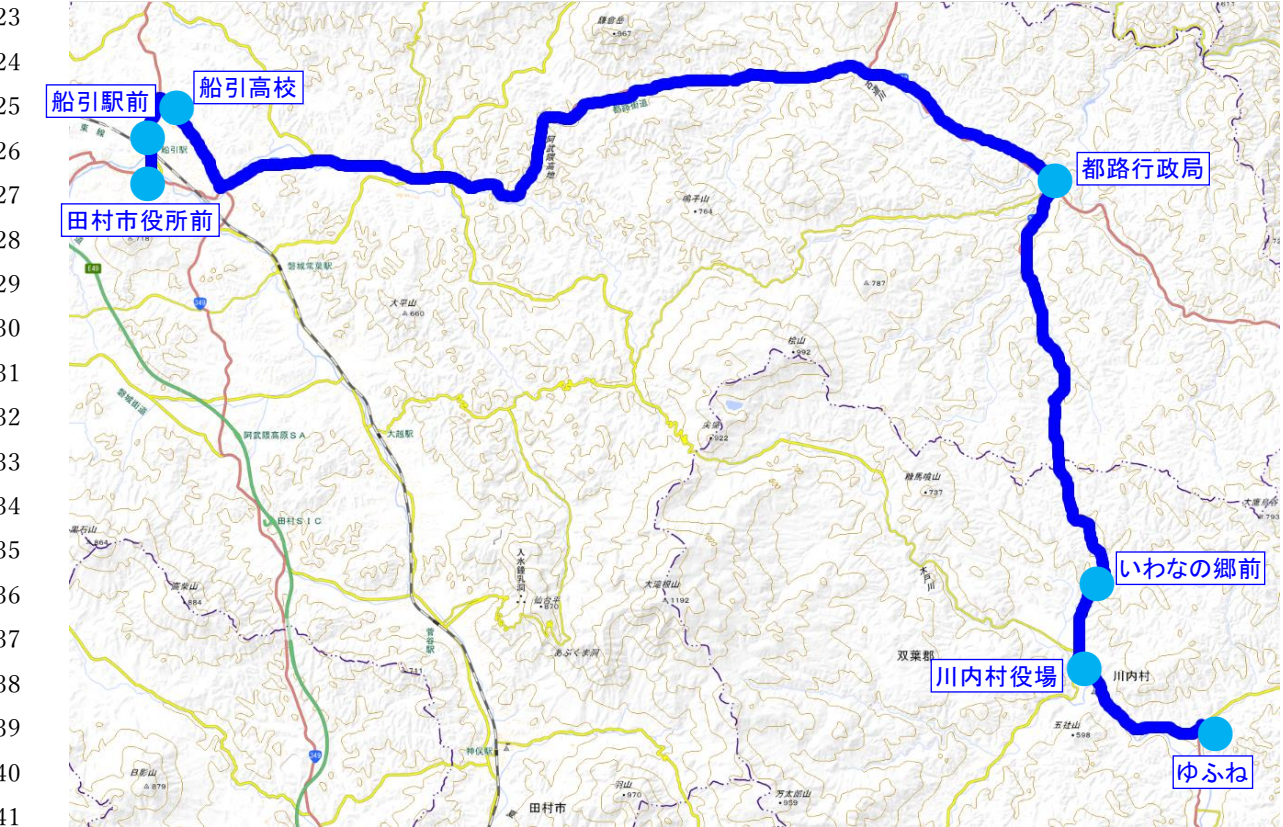
16 所要時間 ゆふね～船引駅前 85分

17 運行回数 平日 4 往復

19 運賃 対キロ区間制運賃

20 ゆふね～船引駅前 1,570円

22 運行ルート図



42 【出典】 国土地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

49 白石 50 合子入口 51 春日前		
52 いわなの郷前 53 林 54 車庫前 55 川内農協 56 役場かわうちの湯前 57 川内中前 58 宮ノ下 59 宮の坂 60 すわの杜公園 61 坂シ内 62 ゆふね	川内村	 いわなの郷  川内村役場、  かわうちの湯  川内村室内型村民プール  商業施設 YO-TASHI  複合施設ゆふね、  川内村国民健康保険診療所

1

2 ●現状・課題

3 川内村から田村市の医療機関や商業施設、高等学校にアクセスするための重要な
4 公共交通となっている。

5 1日当たり利用者数は、令和元年度32.1人、令和2年度29.2人、令和3
6 年度28.2人、令和4年度28.3人で、JR東日本鉄道路線（磐越東線）の沿
7 線から離れた田村市常葉町及び都路町の住宅地を経由することから、田村市内間の
8 利用も多い傾向にある。

9 一方で、令和4年度時点の輸送密度は3.2人と低調である。

10 JR船引駅での鉄道路線（磐越東線）との乗り換えに時間を要する場合があります、
11 鉄道利用者のニーズを取り込むため、鉄道を含めたダイヤの改善を図る余地がある。

12

13 ●取組の方向性（改善点）

14 ① 利活用の推進【継続】

15 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
16 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

17

18 ② 運行ルートの見直し【新規】

19 田村市内における古道線との運行経路重複区間の見直しを行う。

20

21 ③ 運行ダイヤの見直し【新規】

22 JR東日本鉄道路線（磐越東線）との乗り継ぎがスムーズに行えるよう、ダイ
23 ヤの見直しを行う。

24

25

26 ●事業スケジュール

27 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）

28 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

29 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）

- 1 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
 2 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）
 3 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
 4 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）
 5 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
 6 まえ、運行継続の可否を検討
 7 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）
 8 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
 9 まえ、運行継続の可否を検討

10
 11 ●目標値

- 12 ・1日当たり利用者数
 13 令和元年事業年度＜基準値＞ 32.1人
 14 令和4年事業年度＜現況値＞ 28.3人
 15 令和5年事業年度 40.0人以上
 16 令和6年事業年度 50.0人以上
 17 令和7年事業年度 60.0人以上
 18
 19 ・事業収支
 20 令和元年事業年度＜基準値＞ 18.3%
 21 令和4年事業年度＜現況値＞ 17.5%
 22 令和5年事業年度 上昇を目指す
 23 令和6年事業年度 上昇を目指す
 24 令和7年事業年度 上昇を目指す

25
 26 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直
 27 しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

28
 29 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

- 30 ・国
 31 収支差等の1/2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）
 32 ・福島県
 33 収支差等の1/2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金
 34

35 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

36
 37 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上
 38 回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。
 39 ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者
 40 間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある
 41 場合は、この限りでない。

1 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方につ
2 いては、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協
3 議を行い、方針を決定するものとする。

4

5

6 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）

7

8

1 事業 1 - 5 川内～小野系統

2 ●関連主体

3 新常磐交通株式会社、国、県、川内村、小野町、いわき市

5 ●事業内容

6 運行事業者 新常磐交通株式会社

7 運行日 通年運行

8 使用車両 小型バス（定員 3 4 名）

10 起点 ゆふね

11 主な経由点 すわの杜公園、川内村役場・かわうちの湯、川内農協、神俣駅、
12 おのショッピングプラザ、小野高校、小野新町駅、夏井駅

13 終点 上三坂

14 停留所数 3 6 箇所

15 運行距離 5 2 . 7 k m

16 所要時間 ゆふね～上三坂 9 3 分

17 運行回数 平日 3 往復

19 運賃 ゆふね～上三坂 1 , 4 5 0 円














21 運行ルート図



40 【出典】 国土地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

41
42

1 運行系統図（バス停一覧）

バス停名称	市町村	主な周辺施設
01 ゆふね 02 坂シ内 03 下川内 04 すわの杜公園 05 宮の坂 06 宮ノ下 07 川内中前 08 役場・かわうちの湯前 09 川内農協 10 早渡 11 下瀬耳上 12 瀬耳上 13 子安川 14 広内 15 館屋 16 坂下 17 平伏沼口 18 木ノ葉橋	川内村	 複合施設ゆふね、  川内村国民健康保険診療所  商業施設 YO-TASHI  川内村室内型村民プール  川内村役場、  かわうちの湯
19 小白井	いわき市	
20 入新田消防屯所前 21 五郎山 22 川向集会所前 23 神俣駅	田村市	 J R 神俣駅、  あぶくま洞
24 おのショッピングプラザ 25 小野町地方総合病院前 26 小野高校 27 小野駅前 28 夏井局前 29 夏井駅前 30 夏井局前 31 宮ノ前	小野町	 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  小野高等学校  J R 小野新町駅  J R 夏井駅
32 和名田 33 戸沢 34 白石 35 国道三坂 36 上三坂	いわき市	

2

3 ●現状・課題

4 川内村から小野町内の高等学校、商業施設、医療機関等にアクセスするための重
5 要な公共交通であるとともに、いわき市川前地区では唯一のバス路線となっている。

6 1日当たり利用者数は、令和元年度5.3人、令和2年度6.9人、令和3年度
7 9.8人、令和4年度10.3人と低調であり、その要因として、川内村社会福祉
8 協議会による高齢者を対象とした村外への医療機関や商業施設への無料送迎サー
9 ビスとの競合などが挙げられる。

10 また、令和4年度時点の輸送密度は0.4人と低調である。

1 令和8年度に小野高等学校が船引高等学校（田村市）との統合再編により廃校と
2 なることから、通学利用者数の減少が予想されており、J R 東日本鉄道路線（磐越
3 東線）との連携強化や、かわうちの湯のニーズに対応した休日ダイヤの設定等を図
4 ることで利便性を向上させ、利用者を取り込んでいく必要がある。

6 ●取組の方向性（改善点）

7 ① 利活用の推進【継続】

8 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
9 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

11 ② 乗降ルールの見直し【新規】

12 現在、川内村内において設定しているフリー乗降区間について、新たに小野町
13 及びいわき市内において設定し、利便性を高める

15 ③ 運行ダイヤの見直し【新規】

16 J R 東日本鉄道路線（磐越東線）との乗り継ぎがスムーズに行えるよう、ダイ
17 ヤの見直しを行う。

19 ●事業スケジュール

- 20 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）
21 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
- 22 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）
23 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
- 24 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）
25 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行
- 26 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）
27 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
28 まえ、運行継続の可否を検討
- 29 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）
30 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
31 まえ、運行継続の可否を検討

33 ●目標値

- 34 ・1日当たり利用者数

35 令和元年事業年度<基準値>	5.3人
36 令和4年事業年度<現況値>	10.3人
37 令和5年事業年度	12.0人以上
38 令和6年事業年度	13.5人以上
39 令和7年事業年度	15.0人以上

- 40
- 41 ・事業収支

42 令和元年事業年度<基準値>	2.8%
------------------	------

1	令和4年事業年度<現況値>	7.2%
2	令和5年事業年度	上昇を目指す
3	令和6年事業年度	上昇を目指す
4	令和7年事業年度	上昇を目指す

5

6 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

7

8

9 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

10 ・国

11 収支差等の1/2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）

12 ・福島県

13 収支差等の1/2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金

14

15 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

16

17 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある場合は、この限りでない。

22

23 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方については、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協議を行い、方針を決定するものとする。

26

27

28 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）

29

1 事業 1 - 6 南相馬～川俣～医大経由福島系統

2 ●関連主体

3 福島交通株式会社、国、県、福島市、川俣町、南相馬市、飯館村

5 ●事業内容

6 運行事業者 福島交通株式会社

7 運行日 通年運行

8 使用車両 大型バス（高速バスタイプ、定員45名）

10 起点 原町駅前

11 主な経由点 南相馬市役所、いいたて村までい館、川俣営業所、飯野町
12 医大病院、大原綜合病院

13 終点 福島駅東口

14 停留所数 51箇所

15 運行距離 65.3km

16 所要時間 原町駅前～福島駅東口 1時間45分

17 運行回数 平日6往復、休日6往復

19 運賃 対キロ区間制運賃

20 原町駅前 ～ いいたて村までい館 1,100円

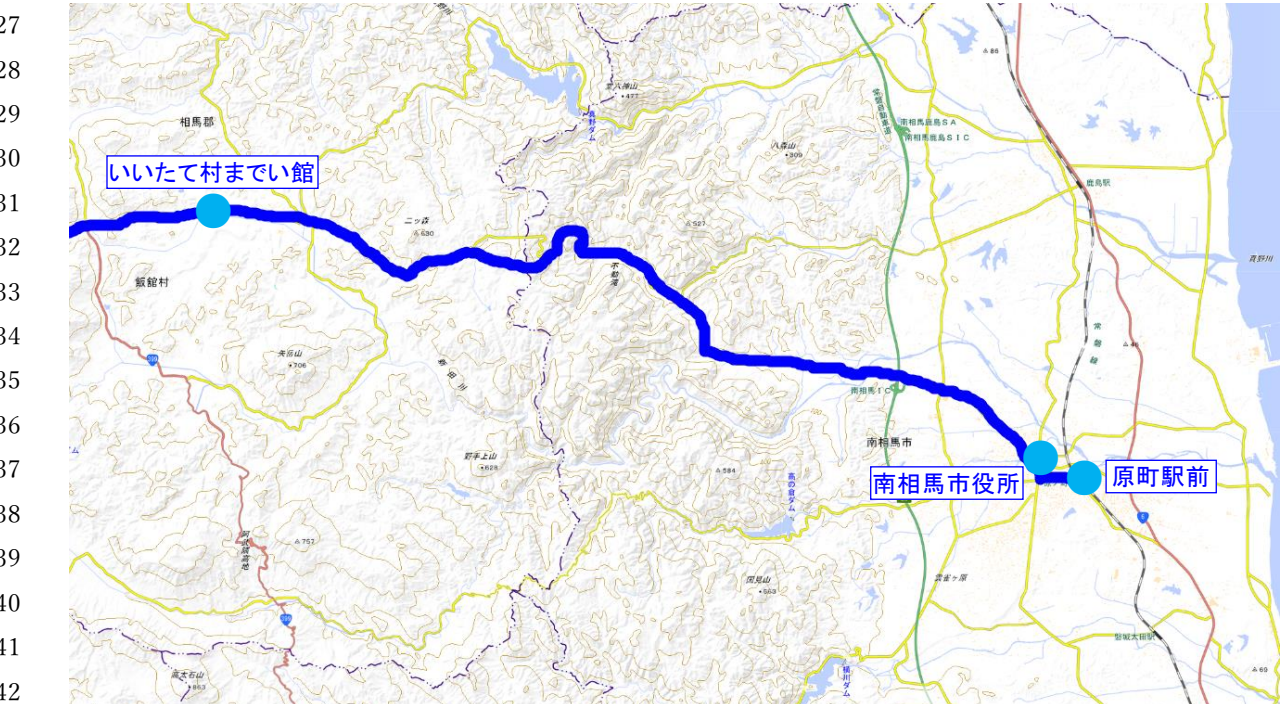
21 原町駅前 ～ 医大病院 1,100円

22 原町駅前 ～ 福島駅東口 1,100円

23 いいたて村までい館 ～ 医大病院 1,100円

24 いいたて村までい館 ～ 福島駅東口 1,100円

26 運行ルート図














1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19



【出典】国土地理院地図（電子国土Web）を加工して作成

運行系統図（バス停一覧）

バス停名称	市町村	主な周辺施設
01 福島駅東口 02 大町 03 大原総合病院 04 医大病院 05 飯野町	福島市	JR福島駅 福島県立医科大学（駅前キャンパス） 福島県庁、 大原総合病院 福島県立医科大学附属病院 福島市役所飯野支所
06 鶴沢宮前 07 絹の里シルクピア前 08 川俣町済生会病院入口 09 川俣南小学校 10 川俣営業所 11 川俣高校前 12 飯坂学校前 13 萩平 14 水境	川俣町	川俣西部工業団地 こころ・シルクピア、 おりもの展示館、 からりこ館 済生会川俣病院 川俣町新中町団地 川俣高等学校
15 信田 16 二枚橋局前 17 飯館境木 18 白石 19 縦の木 20 いこいの家 21 市の沢 22 深谷 23 いいたて村までい館 24 飯館農協前 25 飯館ふれ愛館前 26 目玉打	飯館村	いいたて村の道の駅までい館 大谷地団地

27 草野本町 28 赤坂 29 芦原 30 糠塚		
31 坂下 32 大芦 33 バラ坂 34 社地神 35 下社地神 36 杉内 37 大原 38 大原公会堂 39 西下田 40 かやの木 41 信田沢 42 新田原 43 北長野 44 長野 45 南原 46 南相馬市役所 47 四ツ葉通り 48 栄町 49 栄町二丁目 50 旭公園前 51 旭町一丁目 52 原町駅前	南相馬市	 南相馬市役所、  南相馬市民文化会館（ゆめはっと）、  野馬追通り銘醸館  南町団地  栄町団地  おおまちマルシェ  JR原ノ町駅、  南相馬市立中央図書館、  大町西団地、  大町東団地、  大町南団地、

1

2 ●現状・課題

3 東日本大震災・原発事故以前は、福島交通が「原町～川俣」系統として運行して
4 いたバス路線について、平成29年10月から福島県立医科大学を經由し、福島駅
5 東口までの延伸を行い、新たに「南相馬～川俣～医大経由」系統として運行を開始
6 したバス路線である。

7 東日本大震災・原発事故の甚大な被害を受け、復興の途上にある相双地域と、本
8 県の政治・行政等の都市機能が集積した県北地域を結ぶ主要な公共交通であるとな
9 もに、JR東日本鉄道路線（東北新幹線、常磐線）から飯舘村を結ぶ唯一の二次交
10 通となっている※。さらには、相双地域から特殊医療や先進医療を提供する福島県
11 立医科大学にアクセスするための重要な公共交通となっている。

12

13 ※ 飯舘村内を經由する公共交通としては、福島交通株式会社のバス路線のほか、
14 東北アクセス株式会社のバス路線が設定されているが、令和4年12月現在運休
15 しており、運行再開は未定となっている。

16

17 1日当たり利用者数は、令和元年度65.6人、令和2年度41.3人、令和3
18 年度35.5人、令和4年度41.8人で推移しており、令和2年度以降はコロナ

1 禍の影響で利用が約4割減となっている。
2 主として、福島市～南相馬市間の移動手段として利用されており、通勤・通学で
3 の利用実績も見られる。また、相双地域から福島県立医科大学への移動手段として
4 も利用実績が見られる。

5 一方で、令和4年度時点の輸送密度は5.4人と低調である。

6 当該路線が県北地域と相双地域を結ぶ主要な公共交通であることに鑑み、利用者
7 及び潜在的なニーズを踏まえた運行ダイヤや運行ルートの見直しを不断に継続し
8 ていく必要がある。

9 なお、川俣町内の川俣高校前バス停から西の区間では、乗降に制約があり、利用
10 者から改善を求める声が上がっていたことから、令和4年10月に当該ルールを撤
11 廃している。

12

13 ●取組の方向性（改善点）

14 ① 利活用の推進【継続】

15 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
16 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

17

18 ② 運行ルートの見直し【新規】

19 福島県立医科大学の診療時間外となる朝夕の時間帯において、県北地域～相双
20 地域間の速達性向上のため、新たに医科大学を経由しないルートを検討する。

21 また、飯舘村内の利便性向上のためのルート変更を検討する。

22

23 ③ 運行ダイヤの見直し【新規】

24 ②運行ルートの見直しに合わせ、起点、終点の発時刻を変更する。

25 また、利用状況を踏まえ、運行時間を変更する。

26

27 ④ 長距離、長時間移動の快適性の確保【継続】

28 大型バス（高速バスタイプ）を運用し、乗客の身体的負担の軽減を図る。

29

30 ●事業スケジュール

31 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）

32 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

33 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）

34 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

35 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）

36 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

37 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）

38 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
39 まえ、運行継続の可否を検討

40 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）

41 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
42 まえ、運行継続の可否を検討

1
2 ●目標値

3 ・1日当たり利用者数

4	令和元年事業年度<基準値>	64.9人
5	令和4年事業年度<現況値>	41.8人
6	令和5年事業年度	60.0人以上
7	令和6年事業年度	90.0人以上
8	令和7年事業年度	120.0人以上

9
10 ・事業収支

11	令和元年事業年度<基準値>	23.3%
12	令和4年事業年度<現況値>	17.6%
13	令和5年事業年度	上昇を目指す
14	令和6年事業年度	上昇を目指す
15	令和7年事業年度	上昇を目指す

16
17 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直
18 しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

19
20 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

21 ・国

22 収支差等の1/2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）

23 ・福島県

24 収支差等の1/2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金

25
26 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

27
28 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上
29 回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。
30 ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者
31 間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある
32 場合は、この限りでない。

33
34 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方につ
35 いては、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協
36 議を行い、方針を決定するものとする。

37
38
39 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）

1 事業 1-7 富岡～浪江 F H 2 R 系統

2 ●関連主体

3 新常磐交通株式会社、国、県、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町

4

5 ●事業内容

6 運行事業者 新常磐交通株式会社

7 運行日 平日運行

8 使用車両 大型バス（定員 67 名）

9

10 起点 富岡駅前

11 主な経由点 とみおかアーカイブ・ミュージアム、富岡町役場、大熊町役場

12 双葉駅前、浪江町役場前、北産業団地入口、棚塩産業団地入口

13 終点 F H 2 R

14 停留所数 20 箇所

15 運行距離 往路（北行き）34.5 km、復路（南行き）35.4 km

16 所要時間 富岡駅前～F H 2 R 1 時間 4 分

17 運行回数 平日 4 往復

18

19 運賃 対キロ区間制運賃

20 富岡駅前 ～ 富岡町役場 170 円

21 富岡駅前 ～ 大熊町役場 550 円

22 双葉駅前 ～ 北産業団地入口 550 円

23 双葉駅前 ～ 棚塩産業団地入口 590 円

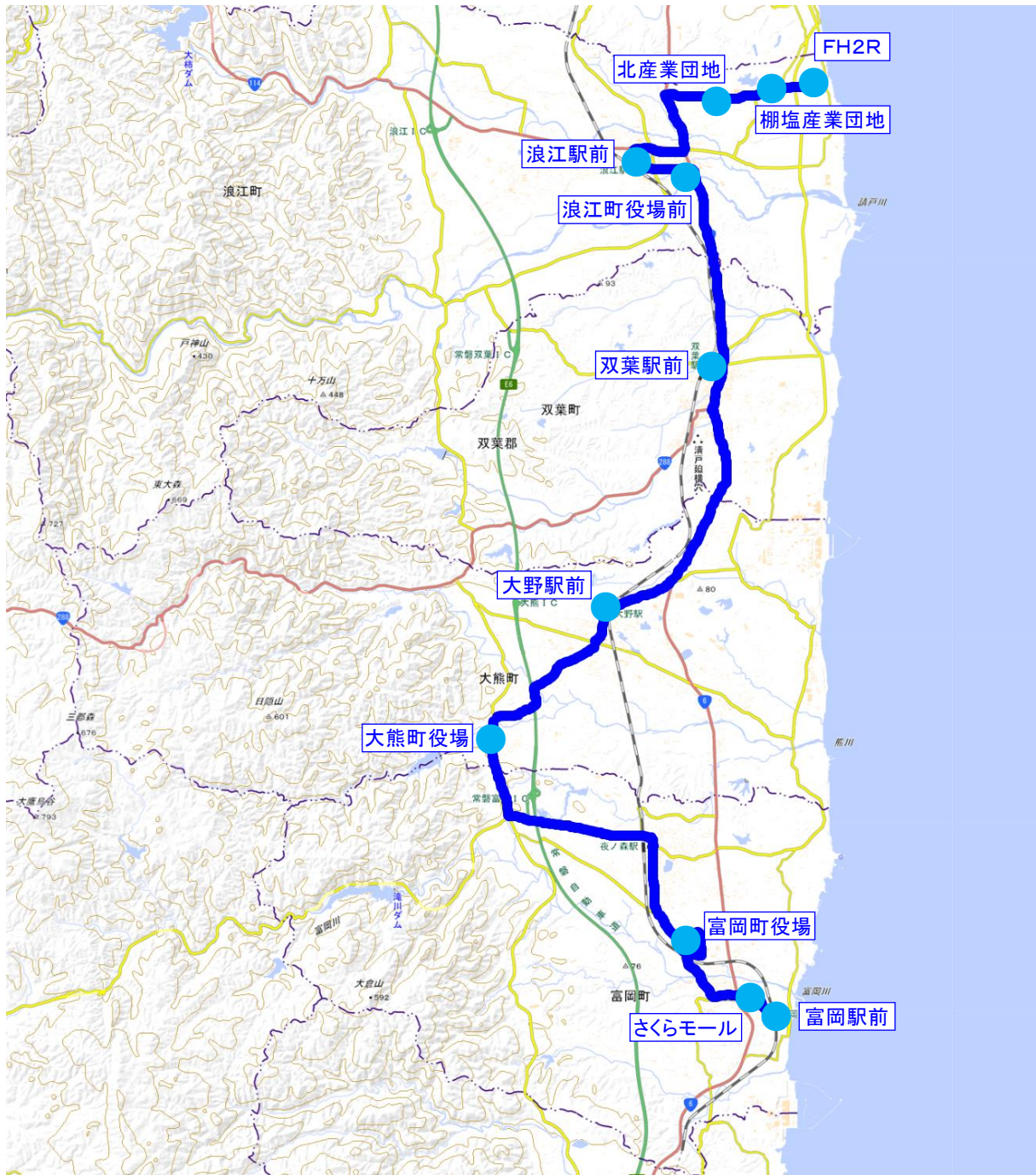
24 浪江駅前 ～ 北産業団地入口 310 円

25 浪江駅前 ～ 棚塩産業団地入口 370 円

26

27

1 運行ルート図



33 【出典】 国土地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

1 運行系統図（バス停一覧）

バス停名称	市町村	主な周辺施設
01 富岡駅前 02 曲田住宅 03 さくらモール・診療所前 04 警察署前 05 今村病院 06 とみおかアーカイブ・ミュージアム 07 富岡町文化交流センター 08 富岡町役場 09 二中前	富岡町	J R 富岡駅、 栄町団地 曲田住宅 さくらモールとみおか、 富岡町立とみおか診療所、 廃炉資料館 双葉警察署 とみおかアーカイブ・ミュージアム 富岡町文化交流センター（学びの森）、 富岡町総合スポーツセンター 富岡町役場、 ふたば医療センター附属病院、 廃炉環境国際共同研究センター
10 大熊町役場 11 大野駅前	大熊町	大熊町役場、 大川原災害公営住宅、 大川原再生賃貸住宅、 大熊西工業団地 J R 大野駅、 大熊町産業交流施設
12 双葉駅前	双葉町	J R 双葉駅、 双葉町役場、 駅西住宅
13 浪江町役場前 14 浪江駅前 15 権現堂元町 16 道の駅なみえ 17 北産業団地入口 18 棚塩産業団地入口 19 浪江滑走路 20 F H 2 R	浪江町	浪江町役場、 イオン浪江店、 浪江診療所、 幾世橋住宅団地、 幾世橋集合住宅 J R 浪江駅、 福島国際研究教育機構 御殿南団地 道の駅なみえ 浪江町北産業団地 浪江町棚塩産業団地 福島ロボットテストフィールド（浪江滑走路・滑走路附属格納庫） 福島水素エネルギー研究フィールド

2
3 ●現状・課題

4 令和3年4月から新常磐交通自主運行を開始した路線であり、令和3年10月開
5 催の福島県避難地域広域公共交通計画協議会（県北・相双北部方部会及び双葉南部
6 協議会）において、旧網形成計画の追加事業として承認。それに伴い、令和5年度
7 事業（令和4年10月～令和5年9月）から被災地域を運行する地域間幹線系統（被
8 災地特例）として支援対象としている。

9 運行は平日のみの設定であり、運行本数は富岡駅前～F H 2 R間が4往復、浪江
10 町役場前～F H 2 R間が8往復となっている。富岡駅前～F H 2 R間は運行時間帯
11 に偏りが見られる。

12 運行本数に着目すると、浪江町内のシャトルバスという性格が強い。

13 1日当たり利用者数は、令和3年度は平均1.3人、令和4年度は2.5人に止
14 まっており、沿線には、福島水素エネルギー研究フィールド（F H 2 R）や浪江町
15 の産業団地などの復興拠点が立地しているが、極めて低調である。

16 沿線各自治体では、それぞれが運行する無料の公共交通機関があり、また、当該
17 バス路線のルートに沿って鉄道（J R常磐線）も運行している。現状、当該バス路

1 線は、これらの公共交通機関に比べて、利便性、速達性の面で不利である。

2 復興途上にある双葉郡の大部分のエリアでは、新たな定住人口の流入や、そのた
3 めのまちづくりは長期的な課題であることから、避難指示解除後の移動ニーズの高
4 まりを想定した先行投資として、当該バス路線の役割を積極的にアピールしていく
5 必要がある。

7 ●取組の方向性（改善点）

8 ① JR常磐線の役割分担【新規】

9 JR常磐線は日中運行していない時間帯があり、交通空白の時間帯を埋めるた
10 めの移動手段として、バスのダイヤの見直しを行う。

12 ② JR常磐線との接続の見直し【新規】

13 富岡駅、大野駅、双葉駅、浪江駅において、鉄道から円滑な乗り継ぎができる
14 ようダイヤの改善を行う。

16 ③ ルート区間の分岐【新規】

17 大熊町の復興進展を見据えながら、移動ニーズにきめ細かに対応できるよう、
18 大野駅バス停等を折り返しとしたルート区間の分岐を検討する。

20 ④ 利活用の推進【継続】

21 県、市町村、バス事業者のホームページ、SNS等で積極的なPRを行い、通
22 勤、通学、通院、ビジネスでの移動等、県内外に広く利用を呼び掛ける。

24 ●事業スケジュール

- 25 ・令和5年事業年度（令和4年10月～令和5年9月）

26 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

- 27 ・令和6年事業年度（令和5年10月～令和6年9月）

28 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

- 29 ・令和7年事業年度（令和6年10月～令和7年9月）

30 地域間幹線系統（被災地特例）として広域路線バスを運行

- 31 ・令和8年事業年度（令和7年10月～令和8年9月）

32 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
33 まえ、運行継続の可否を検討

- 34 ・令和9年事業年度（令和8年10月～令和9年9月）

35 広域路線の利用状況、沿線の人口動態、令和8年度以降の国支援措置等を踏
36 まえ、運行継続の可否を検討

38 ●目標値

- 39 ・1日当たり利用者数

40 令和4年事業年度＜現況値＞ 2.5人

41 令和5年事業年度 5.0人以上

42 令和6年事業年度 7.5人以上

1 令和7年事業年度 10.0人以上

2

3 ・事業収支

4 令和4年事業年度<現況値> 3.7%

5 令和5年事業年度 上昇を目指す

6 令和6年事業年度 上昇を目指す

7 令和7年事業年度 上昇を目指す

8

9 ※ 令和8年事業年度以降の目標値については、運行を継続する場合は、中間見直
10 しの際に関係者で協議を行い設定するものとする。

11

12 ●事業経費の負担（令和5～7年事業年度）

13 ・国

14 収支差等の1/2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（被災地特例）

15 ・福島県

16 収支差等の1/2 被災地域地域間幹線系統確保維持費補助金

17

18 ※ 事業者からの申請に基づき、予算の範囲内で負担するものとする。

19

20 ※ 令和5～7年事業年度において、運行実績の低下により国及び福島県負担を上
21 回る事業経費が発生した場合は、原則としてバス事業者にて負担するものとする。
22 ただし、社会通念上相当な額を超える負担が発生した場合は、県主体での関係者
23 間の協議を行い、方針を決定するものとする。なお、関係者間で別の定めがある
24 場合は、この限りでない。

25

26 ※ 令和8年事業年度以降（被災地特例の終了後）の事業経費の負担の在り方につ
27 いては、被災地特例終了後の国の方針を見据えながら、計画期間中に関係者で協
28 議を行い、方針を決定するものとする。

29

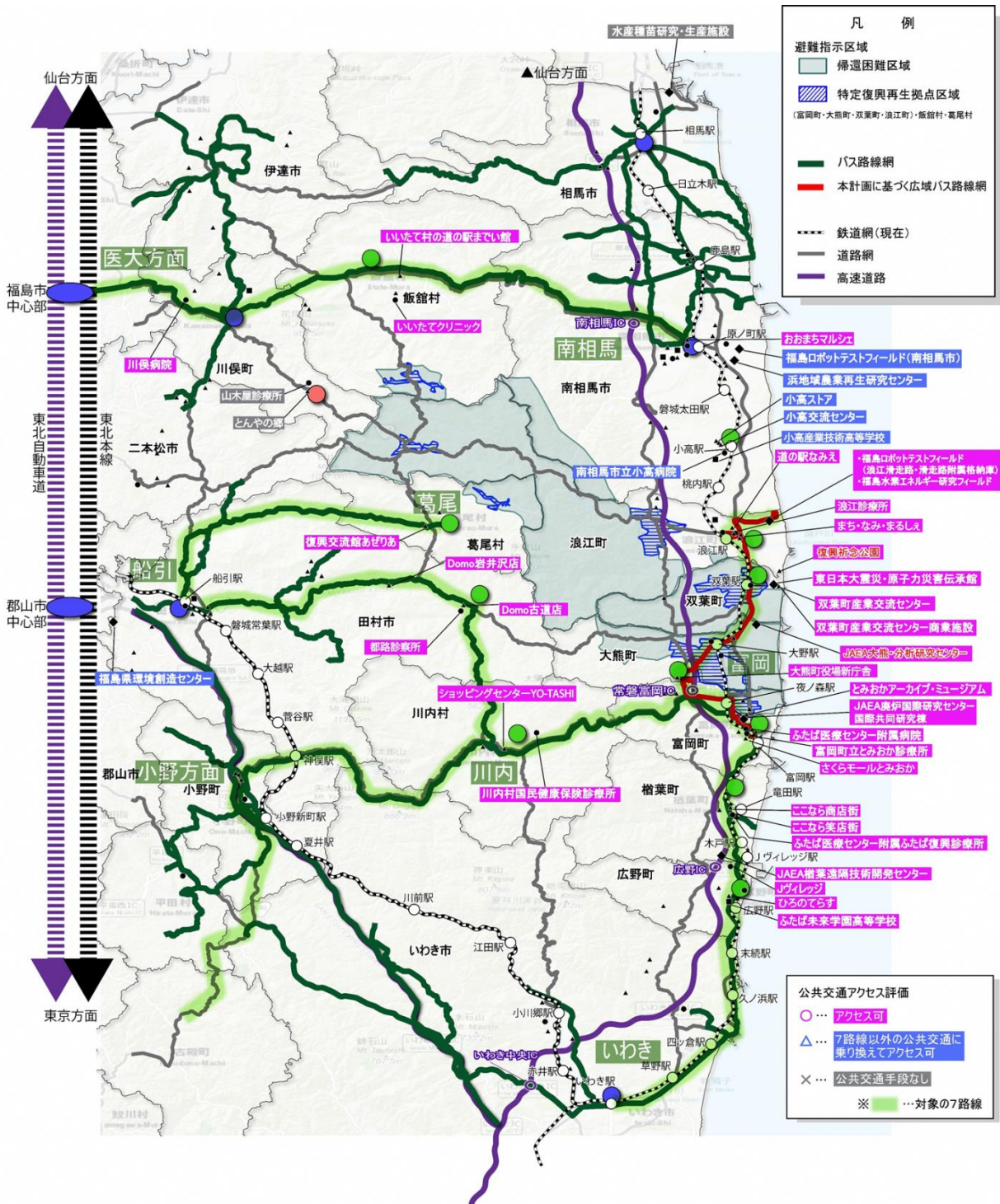
30

31 ●バス運行時刻表（令和5年4月1日現在）

32

33

1 <参考>本計画に基づく広域バス路線ネットワーク



2
3

施策2 浜通り地方を運行する地域公共交通のDX推進

●実施主体

福島交通株式会社、新常磐交通株式会社、（その他バス事業者）
国、県、いわき市

●現状・課題

政府では、令和元年6月「成長戦略フォローアップ」を閣議決定し、令和7年6月末までにキャッシュレス決済比率を倍増、4割程度を目指すこととしている。

公共交通機関でのキャッシュレス決済は、アフターコロナを見据えたライフスタイルへの適合、利便性の向上に伴う利用者層の拡大、決済のスピード向上による定時運行の確保などのメリットがある。

また、利用データを分析・活用し、地域公共交通体系の持続的な改善につなげる、いわゆる地域公共交通のDXに貢献するものである。

避難地域12市町村を含む浜通り地方の公共交通では、JR常磐線については、一部の駅を除いてSuica利用可能エリアとなっており、また、福島交通のバス路線では、すでにICカード（NORUCA）でのキャッシュレス決済が可能となっている。

しかしながら、福島交通のICカード（NORUCA）は、導入からすでに10年以上経過しているが、全国的に普及している決済手段との相互利用ができない片利用のシステムであり、機能拡張が困難である。

新常磐交通のバス路線では、プリペイド式の磁気カードが導入されているものの、現金決済が主流となっている。

東日本大震災・原発事故の甚大な被害を受け、いまだ復興途上にある浜通り地方において、産業の集積、移住・定住の促進、交流・関係人口の拡大のための社会基盤として、持続可能な公共交通ネットワークの構築は重要であり、キャッシュレス決済システムの導入は、そのメリットを踏まえ、中核的な事業に位置付けられるものである。

導入に当たっては、ライトユーザーから日常的な利用者まで幅広く取り込むため、累計で2億枚以上発行されている交通系ICカード（全国相互利用サービス）や、それぞれ数千万人規模の登録者数となっているスマートフォンアプリ（PayPay、楽天ペイ、d払い等）など、全国的に広く普及した決済サービスを活用することが望ましい。

●事業内容

（1）バス路線へのキャッシュレス決済システムの導入

福島交通株式会社、新常磐交通株式会社が浜通り地方で運行するバス路線（高速バスを除く）において、新たにキャッシュレス決済システムを導入し、又は現行のキャッシュレス決済システムの改善を図る。

新常磐交通株式会社のバス路線では、JR東日本地域連携ICカードを導入する。

1 福島交通株式会社のバス路線では、現行のNORUCA（ノルカ）カード決済の
2 システム更新を行い、QRコード決済及び非接触クレジットカード決済に対応でき
3 るようにする。

5 (2) キャッシュレス決済システムの利用実績に基づく公共交通体系の改善

6 県及び福島県避難地域広域公共交通検討協議会は、(1)に基づく利用データにつ
7 いて、データマイニング等の手法により分析を行い、本計画に基づいて運行する広
8 域路線バスの改善案を策定する。

9 バス事業者は、改善案に基づきダイヤ等の見直しを行うものとする。

11 (3) バスロケーションシステムの導入

12 新常磐交通株式会社のバス路線では、新たにGTF Sと連携するバスロケーショ
13 ンシステムを導入し、スマートフォン等での路線やダイヤ検索、運行状況を可視化
14 し、利便性の向上を図る。

17 ●事業スケジュール

18 ・令和5年度

19 福島交通株式会社、新常磐交通株式会社において、キャッシュレス決済シ
20 ステムの導入又は更新を行う。

21 また、新常磐交通株式会社では、バスロケーションシステムの導入を行う。

23 ・令和6年度

24 福島交通株式会社	新NORUCAシステムの運用開始
25 新常磐交通株式会社	地域連携ICカードの運用開始
26	バスロケーションシステムの運用開始

28 ・令和7年度

29 県及び福島県避難地域広域公共交通検討協議会においてデータ分析、広域路
30 線バスの改善案を策定

31 バス事業者では、改善案に基づきダイヤ等見直し。

33 ・令和8年度

34 県及び福島県避難地域広域公共交通検討協議会においてデータ分析、広域路
35 線バスの改善案を策定

36 バス事業者では、改善案に基づきダイヤ等見直し。

38 ・令和9年度

39 県及び福島県避難地域広域公共交通検討協議会においてデータ分析、広域路
40 線バスの改善案を策定

41 バス事業者では、改善案に基づきダイヤ等見直し。

1 ●目標値

2 ・ キャッシュレス決済可能な路線バス（浜通り地方）におけるキャッシュレス決
3 済利用率

4 令和5年度	—
5 令和6年度	80.0%以上
6 令和7年度	90.0%以上
7 令和8年度	95.0%以上
8 令和9年度	100.0%

9

- 10 ※ 「S u i c a」は、東日本旅客鉄道株式会社の登録商標である。
11 「QRコード」は、株式会社デンソーウェーブの登録商標である。
12 「P a y P a y」は、Zホールディングス株式会社の登録商標である。
13 「楽天ペイ」は、楽天株式会社の登録商標である。
14 「d払い」は、株式会社NTTドコモの登録商標である。

15

1 施策3 地域公共交通の維持・確保

2 ●実施主体

3 福島県避難地域広域公共交通検討協議会

5 ●事業内容

6 福島県避難地域広域公共交通検討協議会の構成員は、互いの立場を尊重しながら、
7 避難地域12市町村における地域公共交通の将来への維持・確保に向けて連携して
8 以下に取り組む。

10 (1) 域内公共交通の維持・確保

11 地域の実情に即した生活交通の確保に取り組む。

12 また、MaaSやAI等の新技術を活用した新たな移動手段の実証運行に取り組
13 むとともに、成功事例の水平展開を図る。

15 (2) 広域公共交通と域内公共交通の乗り継ぎ環境の改善

16 ダイヤの見直し等による、鉄道、広域路線バスなどの広域公共交通と、市町村内
17 を運行する域内公共交通の乗り継ぎ環境の向上に継続的に取り組む。

19 (3) 地域住民に公共交通の利用促進を働き掛けるためのイベントの企画、インセ 20 ンティブの検討・充実

21 自動車での移動から環境に優しい移動手段である公共交通への転換を図るため、
22 イベントの企画、インセンティブの検討及び展開により、地域住民に公共交通の利
23 用を促す。

25 (4) 避難地域12市町村を運行する公共交通ネットワークの周知

26 本計画に基づく広域路線バスを始め、鉄道や域内公共交通の乗降場所、運賃、運
27 行ダイヤ等を分かりやすく周知するため、ホームページ、スマートフォンサイト等
28 を活用した情報提供の仕組みを検討する。

30 (5) 路線バスやタクシーの人材確保

31 路線バスやタクシーなどの地域公共交通を支える人材の確保・育成に取り組む。

1 第6章 計画の推進体制

2 3 6-1 推進体制

4 本計画の推進及び進捗管理は、福島県避難地域広域公共交通検討協議会が行う。

5
6 <推進体制図>

7 ●福島県避難地域広域公共交通検討協議会

8
9 ●県北・相双北部方部会

10 ●双葉南部方部会

11 ●阿武隈方部会

12 13 14 6-2 関係する主体と役割

15 計画の推進に当たっては、交通政策基本法（平成25法律第92号）第6条（連
16 携等による施策の推進）の規定に基づき、各主体が連携し、一体となって、計画目
17 標の達成に向けて取り組む必要がある。

18
19 交通政策基本法

（連携等による施策の推進）

第6条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

20 <関係する主体と役割>

21
22 ●国土交通省東北運輸局

23 計画の推進について、指導・助言を行う。

24
25 （国の責務）

第8条 国は、第2条から第6条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

26 ●福島県及び避難地域12市町村

1 計画の推進に当たり、情報の提供その他の活動を通じて、住民その他の者の理解
2 を深め、かつ、その協力を得るよう努める。

3 なお、県は、交通事業者が本計画に定めるとおり事業を行う場合は、交通事業者
4 に対し、毎年度、県（福島県生活交通対策協議会）が国土交通省に提出する「被災
5 地域生活交通確保維持計画」に基づく支援を行うものとする。

6
(地方公共団体の責務)

第9条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分
担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施
策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民そ
の他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

7
8 ●交通事業者

9 ●交通施設管理者

10 計画に定める事業を適切に行うよう努めるとともに、地方自治体が実施する本計
11 画に基づく施策に協力するよう努める。

12 なお、交通事業者は、本計画に定める事業実施に当たり、運行本数、運行時間帯
13 等の変更を行う場合は、事前に県及び福島県避難地域広域公共交通検討協議会に対
14 し報告を行うものとする。

15
(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第10条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割
を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地
方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念に
のっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の
提供に努めるものとする。

16
17 ●住民

18 計画の基本理念についての理解を深め、地方自治体が実施する施策に協力するよ
19 う努める。

20
(国民等の役割)

第11条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り
組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共
団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念
の実現に積極的な役割を果たすものとする。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22

6-3 計画の評価方法

本計画は、第4章で設定した目標及びその達成状況を見ながら、進捗状況を管理するものとする。

福島県避難地域広域公共交通検討協議会において、毎年度の達成状況を評価し、評価結果は公表する。

目標値未達成の場合は、その原因を分析し、適宜事業内容の見直しを行う。

計画2年目時点で「被災地特例」終了後の制度要件を見据え、中間評価及び目標の見直し、必要に応じ計画の一部改定を行う。

計画4年目時点には最終評価を行い、次期計画策定に向けた検討を行う。

＜計画推進のPDCA＞

	令和5年度 R5.4 R5.10		令和6年度 R6.4 R6.10		令和7年度 R7.4 R7.10		令和8年度 R8.4 R8.10		令和9年度 R9.4 R9.10	
事業の実施	→		→		→		→		→	
中間評価			→							
最終評価							→			

＜本計画に基づく広域路線バスの運行＞

	令和5年度 R5.4 R5.10		令和6年度 R6.4 R6.10		令和7年度 R7.4 R7.10		令和8年度 R8.4 R8.10		令和9年度 R9.4 R9.10	
5年事業年度	→									
6年事業年度			→							
7年事業年度					→					
8年事業年度							- - - - - →			

※ 令和8年事業年度以降(令和7年10月～)の広域路線バスの運行については、令和6年度中に、「被災地特例」終了後の制度要件を踏まえ検討を行う。

福島県避難地域広域公共交通検討協議会規約

(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

1 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。

2 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
3 る。

4
5 **（協議結果の尊重義務）**

6 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
7 尊重しなければならない。

8
9 **（幹事会）**

10 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
11 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。

12
13 **（方部会）**

14 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
15 要に応じて幹事会の下に方部会を設置する。

16
17 **（分科会）**

18 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
19 に応じ幹事会の下に分科会を設置することができる。

20
21 **（事務局）**

22 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。

23 2 事務局は、福島県生活環境部生活交通課に置く。

24 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。

25 4 事務局は、協議会の庶務を行う。

26
27 **（委任）**

28 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
29 長が別に定める。

30
31 **附 則**

32 この規約は、平成28年5月24日から施行する。

33 **附 則**

34 この規約は、平成28年9月5日から施行する。

35 **附 則**

36 この規約は、令和4年7月21日から施行する。

37

1 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、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯舘村）
- ・東日本旅客鉄道株式会社 東北本部福島支店長
- ・東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社総務部企画室長
- ・新常磐交通株式会社 代表取締役社長
- ・福島交通株式会社 代表取締役社長
- ・東北アクセス株式会社 代表取締役社長
- ・ジェイアールバス東北株式会社 福島支店長
- ・公益社団法人福島県バス協会長
- ・一般社団法人福島県タクシー協会長
- ・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
- ・公益財団法人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

2