

福島県避難地域広域公共交通計画

令和5年3月(令和5年5月、令和6年5月、
令和7年3月一部改定)

福島県

目次

第1章 計画の位置付け	1
1-1 計画策定の趣旨と背景	
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	7
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	32
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	58
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	64
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	134
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 計画策定の趣旨と背景

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。

※ 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。

特に、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。

また、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。

さらに、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などを基本理念として掲げている。

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)の推進が期待されている。

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。

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線として位置付けた。

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。

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(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、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。

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。

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となるものである。

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共交通の施策や事業を定めるものとする。

1-2 県の上位計画・関連計画との関係

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、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」などとの連携を図る。

<最上位計画>

● 福島県総合計画(令和4年度～12年度)

基本目標

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

県づくりの理念

- ・ 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
- ・ 変化や危機にしなやかで強靱な地域社会(県)づくり
- ・ 魅力を見いだし育み伸ばす地域社会(県)づくり

<関連計画との整合>

● 第2期福島県復興計画(令和3年度～12年度)

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、必要となる取組を総合的に示す計画である。

基本理念

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 誇りあるふるさと再生の実現

基本目標

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

● 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)

<目指すべき 30～40 年後の地域の姿>

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。

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、国内外を牽引する「希望の地」として、国内外の叢智を結集しつつ、取組が進められている。

● 福島復興再生計画(令和3年度～7年度)

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、原子力災害からの福島復興・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。

令和3年4月に内閣総理大臣の計画認定。

目標

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

● 福島イノベーション・コースト構想

平成26年6月に福島・国際研究産業都市(イノベーション・コースト)構想研究会が報告書を取りまとめた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。

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、交流人口の拡大等に向けた取組を進めている。

令和5年4月には、福島イノベーション・コースト構想を更に発展させ、福島を始め、東北の復興を実現し、日本の科学技術力・産業競争力の強化に貢献する、世界に冠たる「創造的復興の中核拠点」を目指す「福島国際研究教育機構(F-REI)」が浪江町に設立された。

重点推進分野

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

● 都市計画区域マスタープラン

- ・ 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から、県が都市計画法に基づいて策定するもの。
- ・ 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、総合的に示す計画である。

● 福島県地域公共交通計画

- ・ 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6年3月に策定された（令和6年6月、令和6年10月、令和6年12月、令和7年2月一部改定）。
- ・ 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。

<市町村計画との整合>

● 各市町村策定の総合計画及び都市計画マスタープラン

1-3 計画期間

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。

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年度に中間見直しを行うものとする。

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のとする。

1-4 計画の区域

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とする。

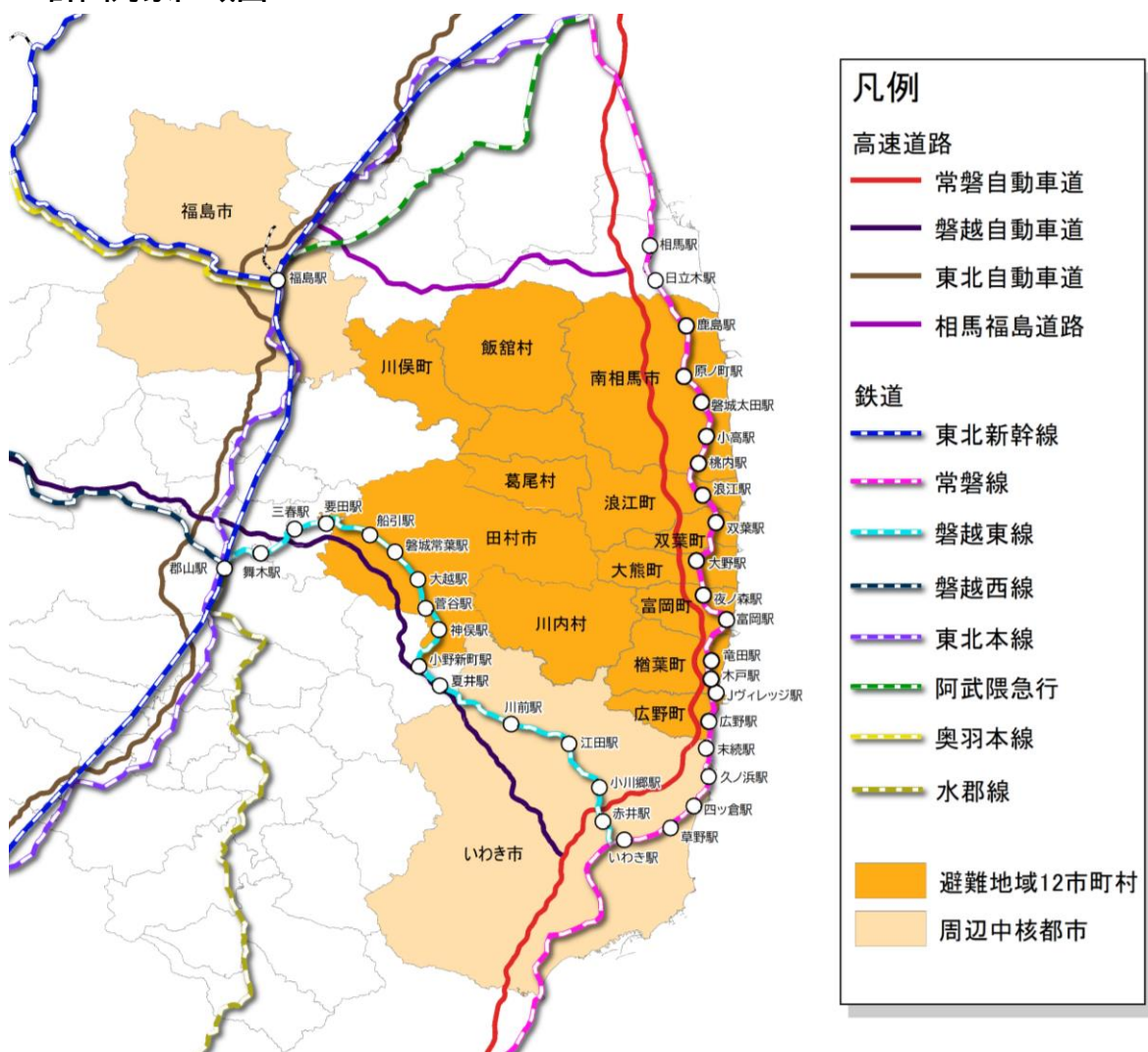
<避難地域 12 市町村>

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、いわき市

● 計画対象区域図



1-5 計画の対象

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。

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、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、都市間バス)を扱う。

地域公共交通	定義	交通手段
広域公共交通	<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

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。

● 特定復興再生拠点区域

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。

令和4年6月から令和5年11月にかけて、特定復興再生拠点区域に設定された全ての区域で避難指示が解除された。

● 特定帰還居住区域

2020年代をかけて拠点区域外に帰還意向のある住民が帰還できるよう、帰還に必要な箇所の除染を進めるという政府方針のもと、令和5年6月の福島復興再生特別措置法の改正では、帰還困難区域のうち、避難指示の解除による住民の帰還及び帰還後の住民の生活再建を目指すため「特定帰還居住区域」が設けられ、大熊町と双葉町については令和5年12月、浪江町は令和6年6月から除染が開始されている。


● 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、公共交通関連施策は以下のとおり記載されている。








(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。

● 復興拠点の立地状況

 バス停  駅

名称 (立地/設立時期)	拠点の概要
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  福島ロボットテストフィールド前(東北アクセス)	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。 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。 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。
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  FH2R(新常磐交通)	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。 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。
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  浪江滑走路(新常磐交通)	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。 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。 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。
福島国際研究教育機構(F-REI) ○浪江町 ○令和5年4月(一部)  浪江駅  浪江駅前(新常磐交通)	福島イノベーション・コースト構想を更に発展させるため、ロボットや放射線科学などの5分野について、最先端の研究開発や人材育成を行う施設である。 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世界に冠たる「創造的復興の中核拠点」を目指す。 ・研究開発機能 ・産業化機能 ・人材育成機能 ・司令塔機能
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)	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。

名称 (立地／設立時期)	拠点の概要
 伝承館・産業交流センター前(東北アクセス)	<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>  伝承館・産業交流センター前(東北アクセス)	<p>福島イノベーション・コースト構想の情報発信拠点にも位置付けられ、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て整備された施設である。</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>  伝承館・産業交流センター前(東北アクセス)	<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る(りんくる)大熊 ○大熊町 ○令和3年10月</p>  大熊町役場(新常磐交通)	<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であり、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、図書コーナーなどが設置されている。</p>
<p>CREVA おおくま ○大熊町 ○令和6年12月</p>  大野駅  大野駅前(新常磐交通)	<p>大野駅西口に整備された産業交流施設であり、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>隣接して整備中の商業施設「クマ SUN テラス」は令和7年春のグランドオープンを予定している。</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>  とみおかアーカイブ・ミュージアム(新常磐交通)	<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>

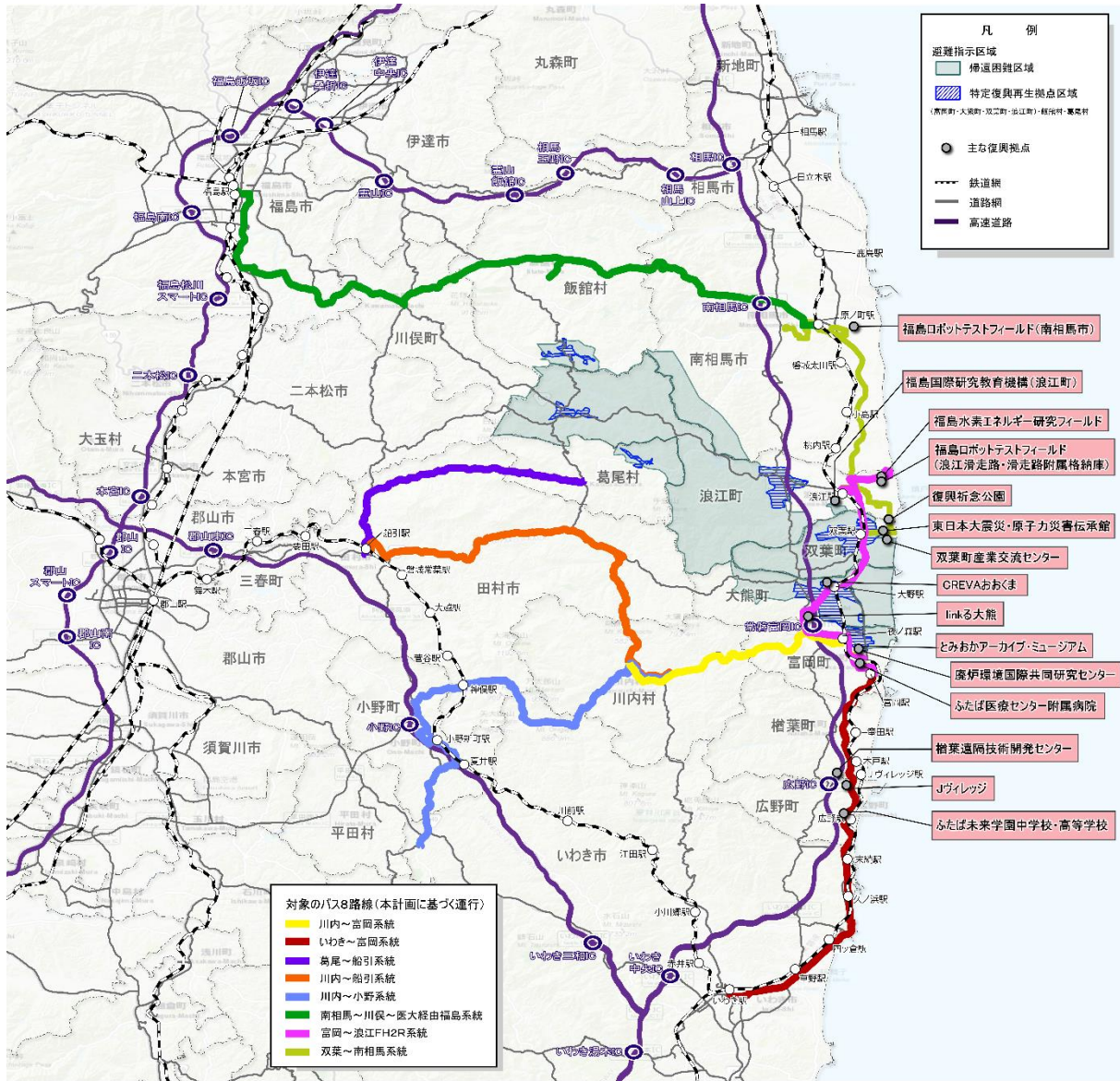
名称 (立地/設立時期)	拠点の概要
<p>ふたば医療センター附属病院 ○富岡町 ○平成30年4月</p> <p>富岡町役場(新常磐交通)</p>	<p>双葉地域に二次救急医療体制等を整備するために設置された医療機関である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病床数 30床(全室個室) ・診療科 救急科、内科 ・福島県立医科大学の支援を受けながら、24時間体制で救急医療を提供 ・在宅診療や訪問介護を実施
<p>廃炉環境国際共同研究センター ○富岡町 ○平成27年4月</p> <p>富岡町役場(新常磐交通)</p>	<p>福島イノベーション・コースト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。</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 ・全天候型練習場 ・ホテル(総客室数200) ・アリーナ ・人工芝ピッチ2面 ・雨天練習場 ・フィットネスジム ・プール

名称 (立地／設立時期)	拠点の概要
<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) 📍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 629名(中学179名、高校450名、令和6年4月8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 ・スペシャリスト系列 ・トップアスリート系列 <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



<現状分析>



















避難地域12市町村では、福島イノベーション・コースト構想等に基づく復興拠点の整備が進められており、復興の進展と交流人口の更なる拡大が期待されているところであるが、復興拠点は各地に分散して立地しており、拠点と交通の結節点等をつなぐ移動手段の確保が求められる。

● 復興拠点の立地状況 位置図



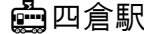
● 復興公営住宅(災害公営住宅)の整備状況

 バス停  駅

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巢掛場  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

名称	戸数	住所／公共交通機関 (最寄り駅・バス停等)
南相馬市 ○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)
○津島住宅団地	10戸	浪江町下津島松木山
双葉町 ○駅西住宅	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)
○大野南再生賃貸住宅	30戸	大熊町下野上大野 🚉大野駅
○原再生賃貸住宅	20戸	大熊町下野原 🚉大野駅

名称	戸数	住所／公共交通機関 (最寄り駅・バス停等)
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	123戸	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
飯館村 ○大谷地団地	16戸	飯館村草野大谷地 🚶‍♂️草野本庁(福)
○桶地内団地	10戸	飯館村飯樋桶地内
○大師堂住宅団地	12戸	飯館村草野大師堂 🚶‍♂️飯館ふれ愛館前(福)
○臼石第2住宅	2戸	飯館村臼石町 🚶‍♂️臼石(福)
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)

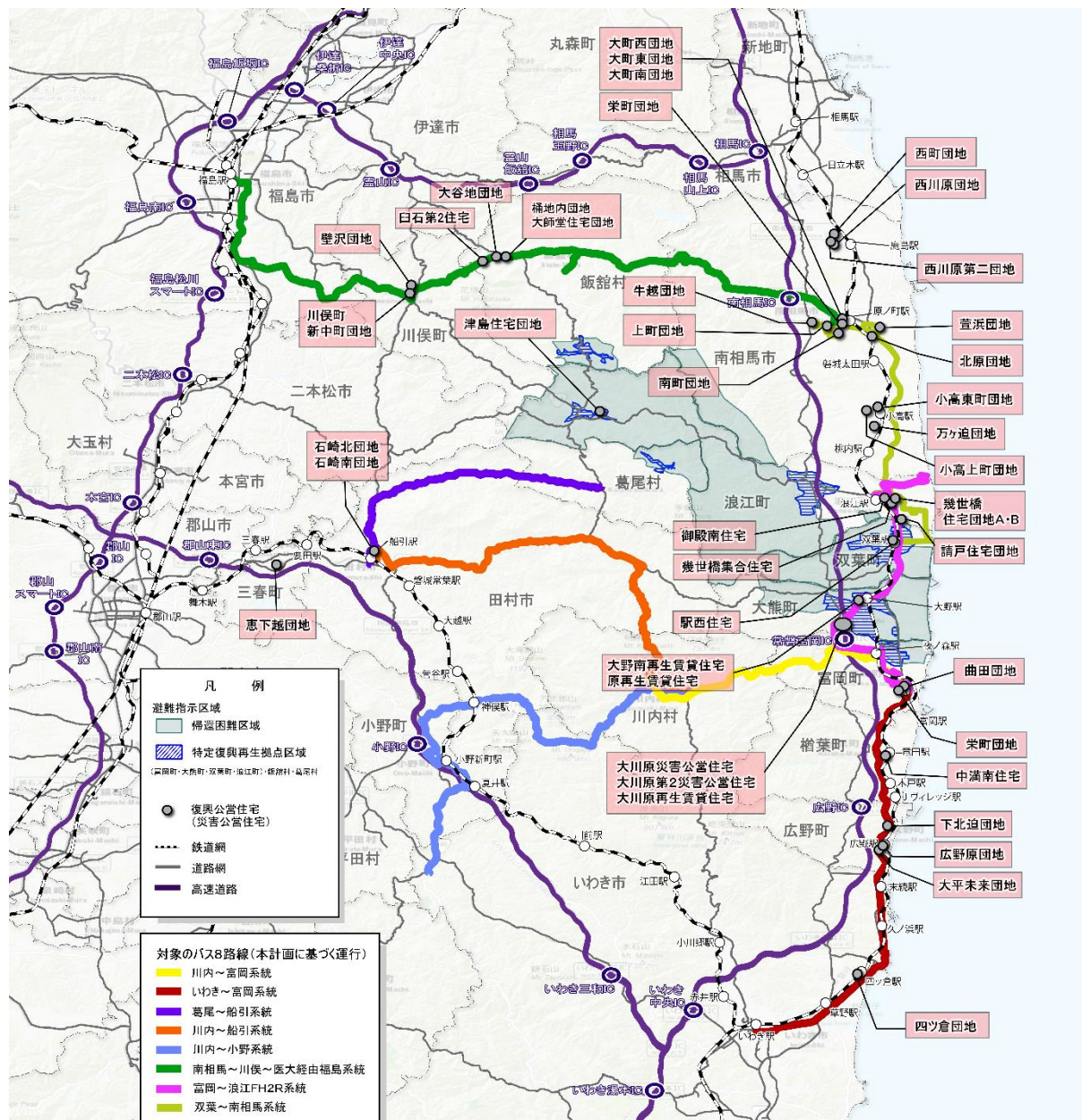
いわき市 ○四ツ倉団地	150戸	いわき市四倉町上仁井田字九反坪 
----------------	------	--

※ (福):福島交通、(常):新常磐交通、(ア):東北アクセス

<現状分析>

福島県復興公営住宅整備計画(第一次・第二次)に基づいて復興公営住宅(災害公営住宅)の整備が進められたが、住宅から徒歩圏内に店舗、医療機関、金融機関等の生活関連施設が立地していない場合もある。日常生活で自動車を利用しない居住者が安心して生活できるようにするため、公共交通等の移動手段の確保が求められる。

● 復興公営住宅(災害公営住宅)の位置図



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6年間で、約1,000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までほぼ回復しているものの、富岡町及び檜葉町、飯館村、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。

避難地域12市町村の居住状況(令和6年10月)は、葛尾村、浪江町、飯館村、富岡町、大熊町、双葉町の6町村において居住率が50%に達していない。

<人口>

(単位:人)

市町村名	H22.10.1	H30.10.1	R4.10.1	R6.10.1	H30-R6 増減率
南相馬市	70,878	54,455	57,467	55,675	+2.24%
浪江町	20,905	-	-	-	
双葉町	6,932	-	-	-	
大熊町	11,515	-	-	-	
富岡町	16,001	-	1,481	1,216	
檜葉町	7,700	-	3,578	3,370	
広野町	5,418	3,971	5,339	5,208	+31.15%
飯館村	6,209	-	901	584	
葛尾村	1,531	-	353	280	
川内村	2,820	1,951	1,893	1,766	▲9.48%
川俣町	15,569	13,398	11,530	10,939	▲18.35%
田村市	40,422	36,716	33,777	32,453	▲11.61%
12市町村計	205,900	110,491	116,319	111,491	+0.91%
福島県	2,029,064	1,862,705	1,790,362	1,743,199	▲6.42%

【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市町村の居住状況>(令和6年10月現在)

避難指示解除時期	区分	市町村	居住率
—	—	広野町	91.3%
平成26年	全域解除	田村市(都路地区)	86.9%
平成27年	全域解除	檜葉町	69.4%
平成28年	一部解除	葛尾村	37.8%
	全域解除	川内村	83.3%
	一部解除	南相馬市(小高区等)	64.2%
平成29年	全域解除	川俣町(山木屋地区)	52.5%

避難指示解除時期	区分	市町村	居住率
平成 29 年	一部解除	浪江町	15.3%
	一部解除	飯舘村	33.6%
	一部解除	富岡町	22.5%
平成 31 年	一部解除	大熊町	8.7%
令和 2 年	一部解除	双葉町	3.3%

※居住率は住民登録数に占める居住者の割合。居住者市町村のHP等の数値を基に計算
【出典】福島県「復興・再生のあゆみ（第15版）」

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6年間で約500人の減少となった。
市町村別では、すべての市町村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	R6.10.1	H30-R6 増減率
南相馬市	9,649	4,391	4,838	4,616	+5.12%
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	309	
広野町	765	237	405	380	+60.34%
飯舘村	792	-	6	-	
葛尾村	173	-	27	45	
川内村	260	101	97	94	▲6.93%
川俣町	1,761	1,112	826	700	▲37.05%
田村市	5,100	3,901	3,320	3,065	▲21.43%
12市町村計	27,258	9,742	9,876	9,209	▲5.47%
福島県	276,069	215,103	195,798	183,266	▲14.80%

【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6年間で約6,000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、すべての市町村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	R6.10.1	H30-R6 増減率
南相馬市	42,196	29,641	29,206	27,709	▲6.52%
浪江町	12,550	-	-	-	
双葉町	4,119	-	-	-	
大熊町	7,252	-	-	-	
富岡町	10,245	-	992	-	
楡葉町	4,684	-	1,896	1,739	
広野町	3,365	2,564	2,819	2,652	+3.43%
飯舘村	3,552	-	262	-	
葛尾村	865	-	171	125	
川内村	1,567	1,028	765	635	▲38.23%
川俣町	8,863	6,845	5,581	5,166	▲24.53%
田村市	23,601	20,187	17,589	16,462	▲18.45%
12市町村計	122,859	60,265	59,281	54,488	▲9.59%
福島県	1,236,458	1,056,487	982,815	947,942	▲10.27%

【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」、「-」はデータ公表無し

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6年間で約3,500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、楡葉町、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>

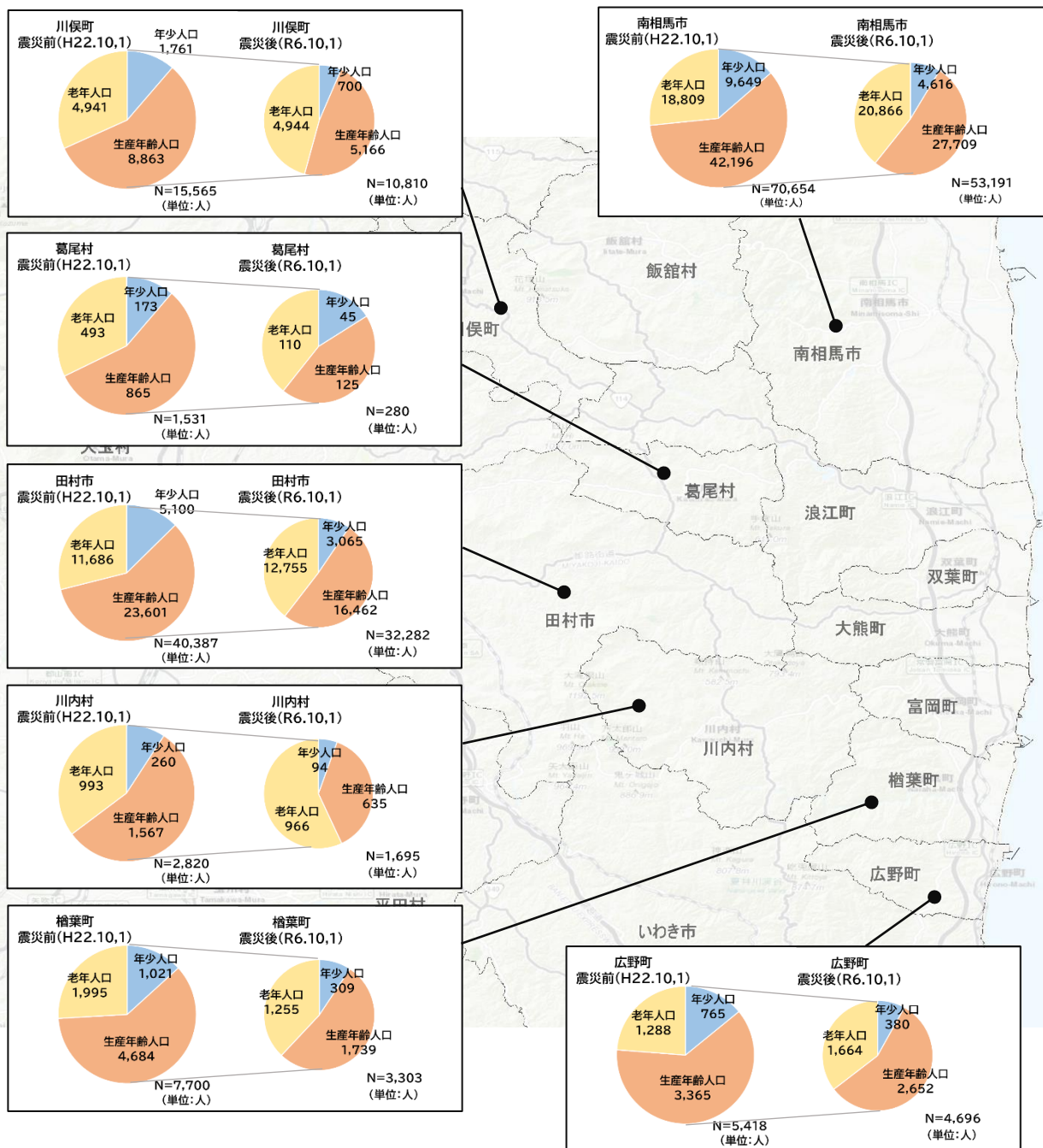
(単位:人)

市町村名	H22.10.1	H30.10.1	R4.10.1	R6.10.1	H30-R6 増減率
南相馬市	18,809 26.54%	19,342 35.52%	20,939 36.44%	20,866 39.23%	+7.88%
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%	-	
楡葉町	1,995 25.91%	-	1,334 37.28%	1,255 38.00%	
広野町	1,288 23.77%	1,168 29.41%	1,603 30.02%	1,664 35.43%	+42.47%
飯舘村	1,865 30.04%	-	629 69.81%	-	

市町村名	H22.10.1	H30.10.1	R4.10.1	R6.10.1	H30-R6 増減率
葛尾村	493 32.20%	-	155 43.91%	110 39.29%	
川内村	993 35.21%	821 42.08%	960 50.71%	966 56.99%	+17.66%
川俣町	4,941 31.74%	5,384 40.19%	4,994 43.31%	4,944 45.74%	▲8.17%
田村市	11,686 28.91%	12,344 33.62%	12,697 37.59%	12,755 39.51%	+3.33%
12 市町村計	55,252 26.83%	39,059 35.35%	43,520 37.41%	42,560 38.17%	+8.96%
福島県	504,451 24.86%	568,536 30.52%	577,815 32.27%	578,057 33.82%	+1.67%

【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」、「-」はデータ公表無し

● 避難地域12市町村における年少人口、生産年齢人口、老年人口の震災前と震災後の比較図



※浪江町、双葉町、大熊町、富岡町、飯館村は震災後の人口が確認できないため記載なし。

※合計(N)は年齢不明者がいるため、人口総数と一致しない市町村もある。

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24年度から12年間で14万人余り減少しており、平成24年5月時点と比較して約6分の1以下となっている。

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送っている。

<避難者数>

(単位:人)

福島県	H24.5	H25.5	H26.5	R3.5	R4.9	R5.5	R6.11	H24-R6 増減率
県外への避難者数	62,038	54,680	45,854	28,171	22,727	20,868	19,849	▲68.01%
県内への避難者数	102,827	97,286	83,250	6,966	6,481	6,147	5,756	▲94.40%
避難先不明者		147	50	13	5	5	5	
合計	164,865	152,113	129,154	35,150	29,213	27,020	25,610	

【出典】福島県

避難地域12市町村における移住・定住人口は平成29年度以降、年々増加傾向にある。

<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	R4年度	R5年度
定住							
世帯数	26世帯	77世帯	114世帯	155世帯	326世帯	425世帯	637世帯
人数	35人	111人	151人	213人	436人	601人	839人
二地域							
世帯数	1世帯	2世帯	1世帯			2世帯	
人数	2人	2人	1人			2人	
合計							
世帯数	27世帯	79世帯	115世帯	155世帯	326世帯	427世帯	637世帯
人数	37人	113人	152人	213人	436人	603人	839人

【出典】福島県

<現状分析>

避難地域12市町村では東日本大震災以前の人口にまで回復しておらず、高齢化が進行している。今後は、特定帰還居住区域における環境整備(除染やインフラ等の整備)の進展とともに徐々に人口の増加が期待されるが、当面の間、公共交通等の日常生活に不可欠なサービスは、採算性の確保が困難と予想される。

2-3 気象・自然環境

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、川の豊かな自然を擁した温暖な気候の地域である。

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。

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、堤防の決壊、土砂災害、住宅被害、農林水産業への被害が生じている。この台風から2週間後に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、更に被害が広がっている。

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、県内各所に大きな被害をもたらした。











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。

2-4 産業・観光の現状

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)

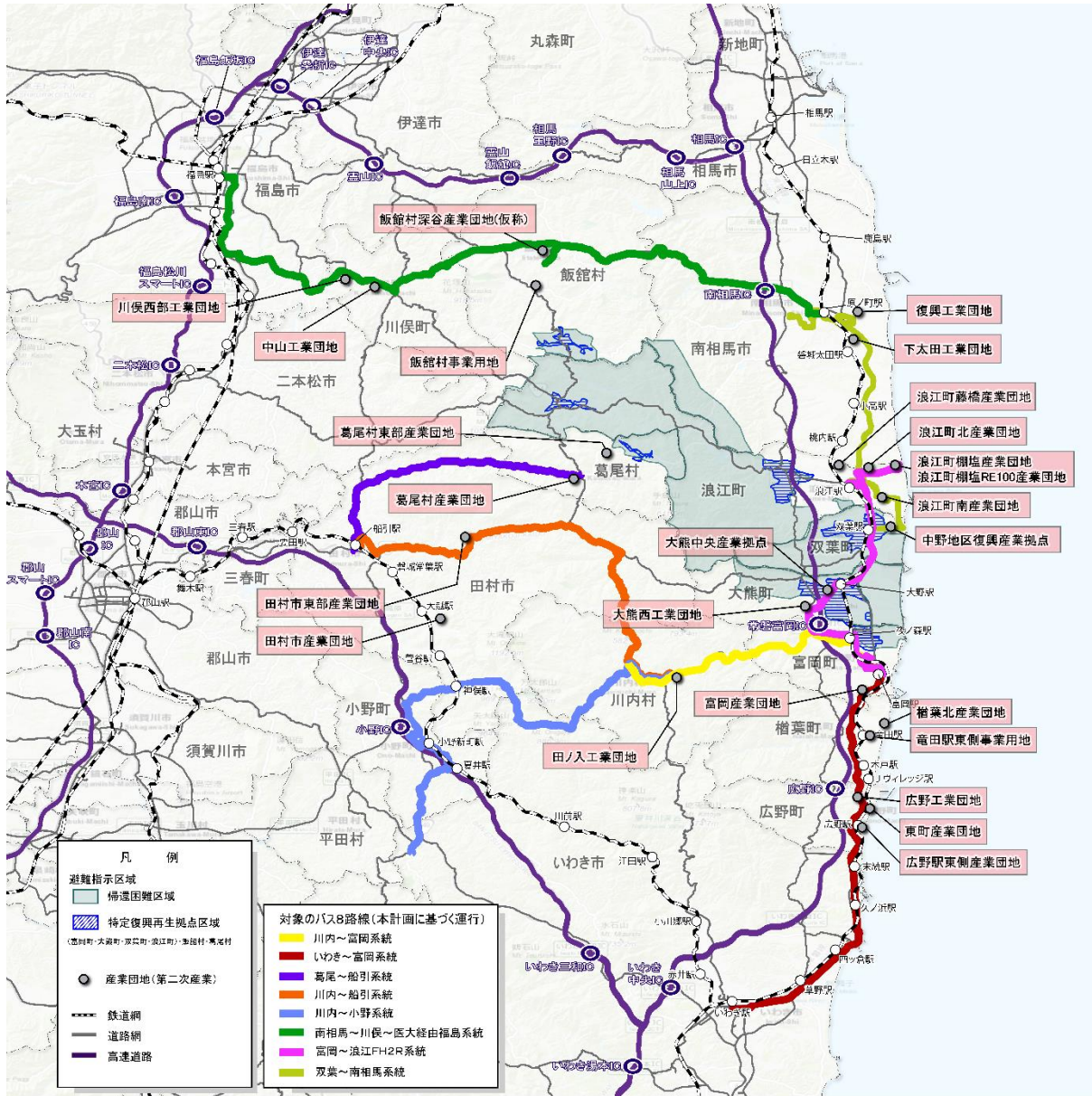
 バス停  駅

名称	事業者数	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	5 社 12 社	 福島ロボットテストフィールド前(ア)  磐城太田駅
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 ○浪江町棚塩 RE100 産業団地	2 社 4 社 5 社 6 社 (造成中)	 北産業団地入口(常) -  棚塩産業団地入口(常) -  浪江滑走路(常)
双葉町 ○中野地区復興産業拠点	24 社	 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 2 社	 大熊町役場(常) -
富岡町 ○富岡産業団地	13 社	-
檜葉町 ○竜田駅東側事業用地 ○檜葉北産業団地	7 社 1 社	 竜田駅  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 1 社 20 社	 広野駅 - -
飯舘村 ○飯舘村事業用地 ○飯舘村深谷産業団地(仮称)	(造成中) (計画中)	- -

名称	事業者数	公共交通機関 (最寄りバス停等)
葛尾村 ○葛尾村産業団地 ○葛尾村東部産業団地	2社 2社	湯ノ平(福) -
川内村 ○田ノ入工業団地	1社	坂シ内(福)(常)
川俣町 ○中山工業団地 ○川俣西部工業団地	2社 3社	- -
田村市 ○田村市産業団地 ○田村市東部産業団地	4社 2社	大越駅 余平田(福)

※ (福):福島交通、(常):新常磐交通、(ア):東北アクセス

● 産業団地の位置図



● 観光資源の概要(第三次産業)

バス停 駅 (単位:人)

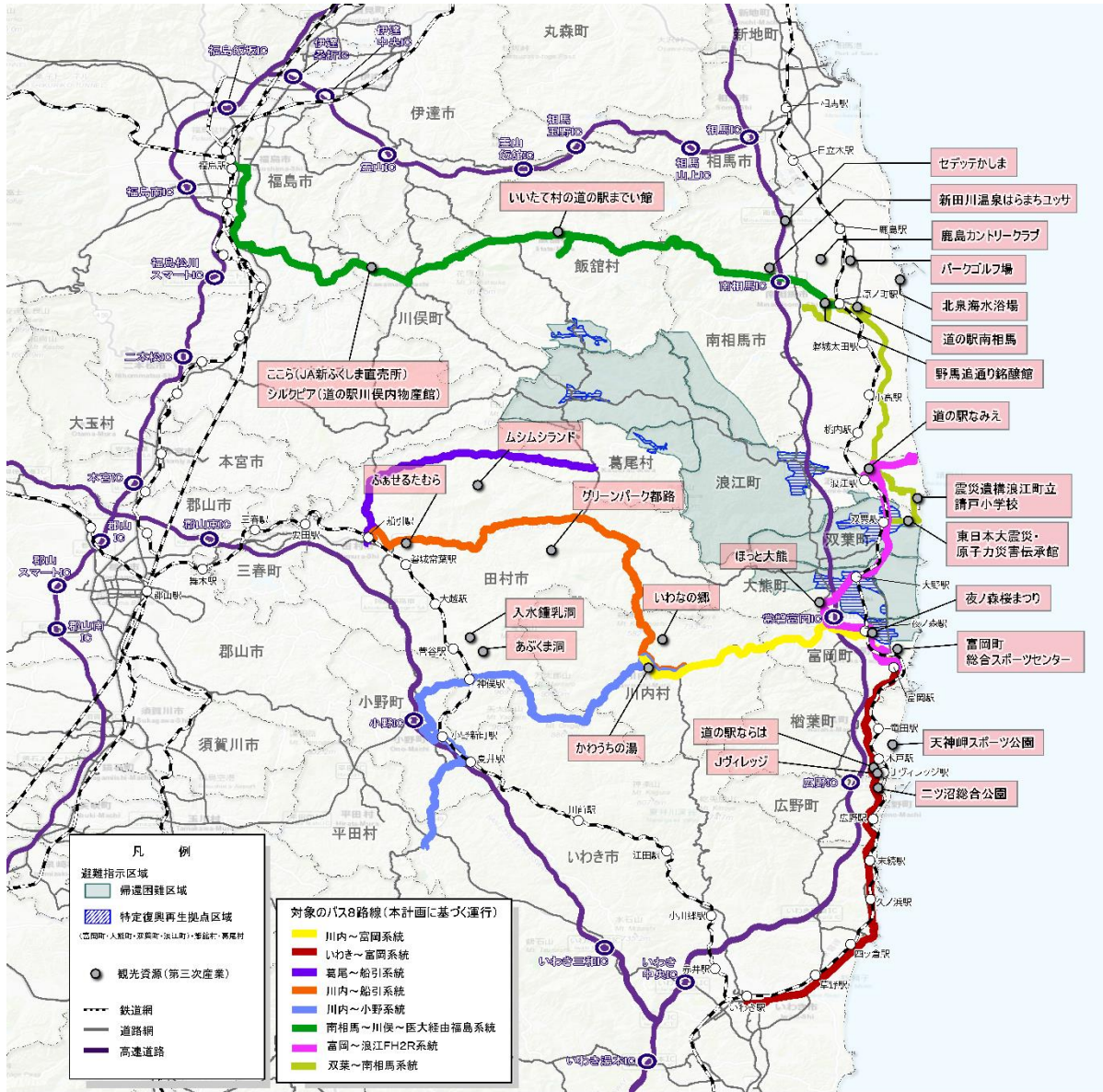
観光地名	観光客 入込数	公共交通機関 (最寄りバス停等)
南相馬市		
○北泉海水浴場	22,800	-
○鹿島カントリークラブ	29,813	-
○新田川温泉はらまちユッサ	60,541	-
○野馬追通り銘醸館	25,091	バス停 南相馬市役所(福)
○道の駅南相馬	270,521	バス停 南相馬市立総合病院前(ア)
○セデッテかしま	1,274,547	-
○パークゴルフ場	59,394	-
浪江町		
○震災遺構浪江町立請戸小学校	65,413	-
○道の駅なみえ	598,222	バス停 道の駅なみえ(常)
双葉町		
○東日本大震災・原子力災害伝承館	92,652	バス停 伝承館・産業交流センター前(ア)
大熊町		
○ほっと大熊	19,347	バス停 大熊町役場(常)
富岡町		
○富岡町総合スポーツセンター	28,253	バス停 富岡町文化交流センター(常)
○とみおかアーカイブ・ミュージアム	20,901	バス停 とみおかアーカイブ・ミュージアム(常)
○夜ノ森桜まつり	33,000	バス停 夜ノ森駅、バス停 夜ノ森駅西口(常)
檜葉町		
○天神岬スポーツ公園	126,192	-
○Jヴィレッジ	393,762	バス停 Jヴィレッジ駅
○道の駅ならは	241,606	バス停 道の駅ならは
広野町		
○ニツ沼総合公園	35,131	-
飯館村		
○いいたて村の道の駅までい館	119,245	バス停 いいたて村までい館
川内村		
○いわなの郷	19,080	バス停 いわなの郷前(福)
○かわうちの湯	58,214	バス停 役場・かわうちの湯前(福)(常)

名称	観光客 入込数	公共交通機関 (最寄りバス停等)
川俣町 ○こころ(JA 新ふくしま直売所) ○シルクピア(道の駅川俣内物産館)	69,592 130,251	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 ○ふあせるたむら(JA福島さくら農産物直売所)	201,552 23,227 14,041 206,335	神俣駅 - - 中の内(福)

【出典】福島県「福島県観光客入込状況令和5年分」ほか

※ (福):福島交通、(常):新常磐交通、(ア):東北アクセス

● 主な観光資源の位置図



<現状分析>

避難地域12市町村では、重要な経済基盤である産業団地の整備が進められ、震災を伝承する施設や観光資源が立地している。復興の更なる進展とともに、雇用人口や交流人口の増加及び経済波及効果が期待される。自動車を利用しない者であっても、これらに容易にアクセスできるよう、移動ニーズを踏まえた交通手段の充実が求められる。

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、富岡町及び檜葉町、飯館村、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、飯館村及び葛尾村、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 (R6.3.31)	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	25,534	0.46	0.97
浪江町	2,029	-	-
双葉町	357	-	-
大熊町	870	-	-
富岡町	2,048	1.88	1.24
檜葉町	2,386	0.70	1.11
広野町	2,560	0.49	0.87
飯館村	2,162	3.43	3.81
葛尾村	411	1.37	2.00
川内村	1,224	0.69	1.83
川俣町	4,340	0.39	0.93
田村市	13,778	0.42	1.12
12 市町村計	57,699	0.49	1.06
福島県	750,316	0.43	1.00

【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」(令和 6 年 3 月 31 日現在)

【出典】福島県「福島県現住人口調査月報」(令和 6 年 5 月 1 日現在)

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

<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、飯舘村	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

【出典】福島県警察本部「令和4年版交通白書」

※ 田村市のほか、三春町及び小野町の分を含む。

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。

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、適正不合格などとなっている。

<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、飯舘村	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

【出典】福島県警察本部「令和4年版交通白書」

※ 田村市のほか、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

① 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	無人駅
	原ノ町駅	直営駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車
	磐城太田駅	無人駅
	小高駅	無人駅
	桃内駅	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	無人駅
	富岡駅	無人駅、話せる指定席券売機、特急ひたち停車
檜葉町	竜田駅	簡易委託駅
	木戸駅	無人駅
	Jヴィレッジ駅	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。※「Suica」は、JR東日本株式会社の登録商標である。

原ノ町駅は、常磐線から飯館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、「利用の少ない線区※1」とされている。

※1 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。

② JR磐越東線

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。
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
田村市	神俣駅	無人駅
	菅谷駅	無人駅
	大越駅	無人駅
	磐城常葉駅	無人駅
	船引駅	業務委託駅、話せる指定席券売機
	要田駅	無人駅

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。

令和4年7月、JR東日本株式会社では、磐越東線の小野新町駅～いわき駅間を「利用の少ない線区」として収支や乗客数を公表し、令和6年10月には小野新町駅～郡山駅間も「利用の少ない線区」として公表された。

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。

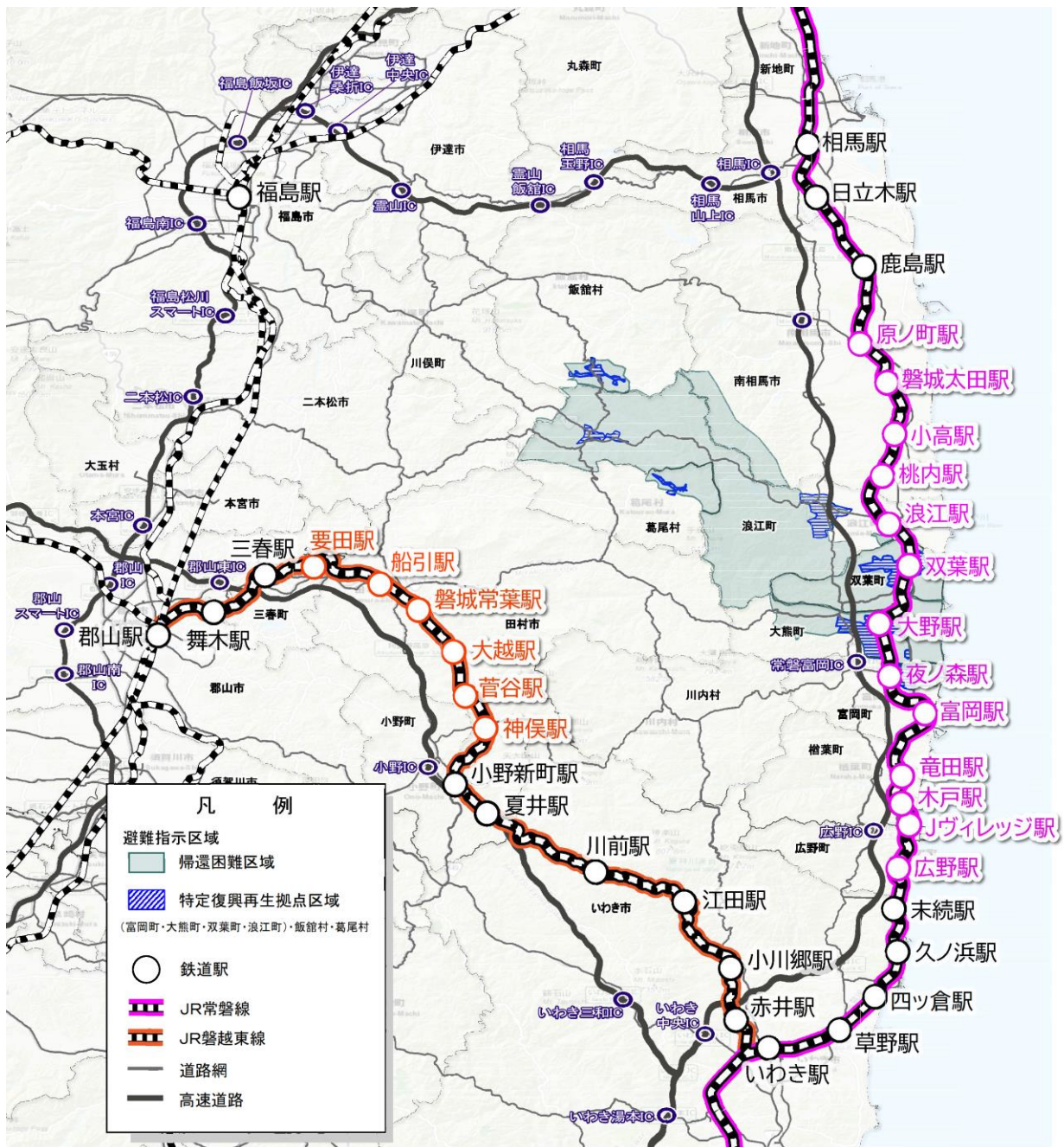
※ 「Suica」は、JR東日本株式会社の登録商標

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駅となっている。

<現状分析>

避難地域12市町村では、南北の広域公共交通はJR常磐線が、いわき～郡山間の広域公共交通はJR磐越東線が担っているが、それ以外の地域における広域公共交通は、バス路線が重要な役割を担っている。このため、広域的な移動ニーズに的確に対応できるよう、鉄道、バスの接続の円滑化が求められる。

● 避難地域12市町村における鉄道の概況図



※避難地域12市町村における JR 常磐線の駅はピンク色、JR 磐越東線の駅はオレンジ色で表示。

(2)バス路線

① 高速バス、都市間バス

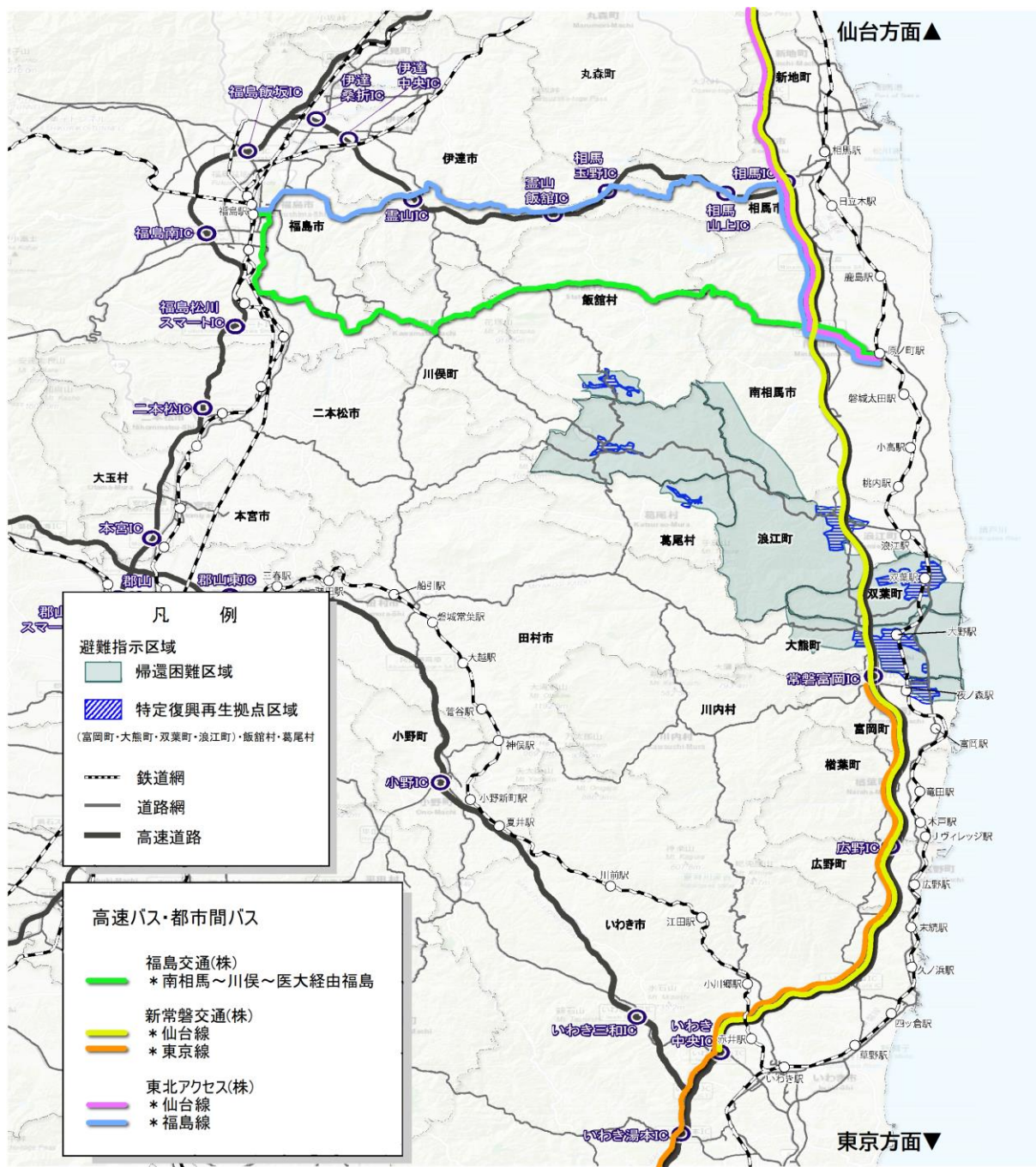
令和4年12月現在、避難地域12市町村では、以下の高速バス及び都市間バスが運行している。

運行事業者	運行区間	運行本数
福島交通(株)	* 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	2往復
	* 福島線 南相馬市、相馬市～福島市	2往復

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。

● 高速バス、都市間バスの概況図



② 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。

これらのうち、旧網形成計画で策定・運行された広域バス路線(葛尾・船引線、川内・船引線、川内・富岡線、いわき・富岡線、川内・小野・上三坂線)は、いずれも複数の市町村にまたがる路線であり、令和4年8月の実態調査では、少数ではあるが隣町へまたがる生活の足としての利用が確認されている。

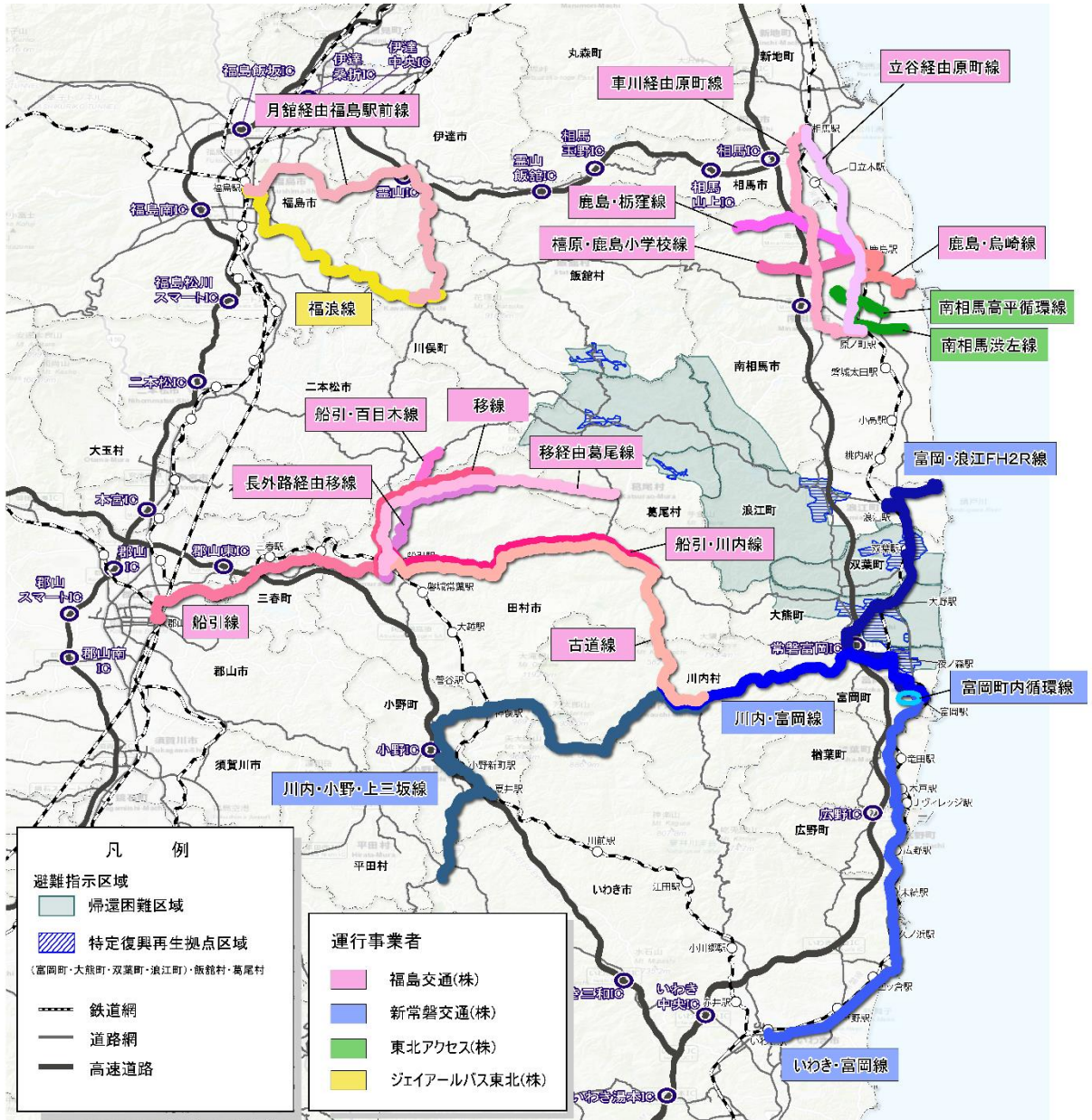
運行事業者	運行区間	運行本数	
福島交通(株)	* 立谷経由原町線 相馬市～南相馬市鹿島区～原町区	平日2往復	
	* 車川経由原町線 相馬市～南相馬市鹿島区～原町区	平日2往復	
	* 鹿島・栃窪線 南相馬市鹿島区内	平日1～2往復	
	* 檜原・鹿島小学校線 南相馬市鹿島区内	平日1～2往復	
	* 鹿島・烏崎線 南相馬市鹿島区内	平日1～2往復	
	* 移経由葛尾線 葛尾村～田村市	平日5、休日3往復	
	* 船引・川内線 川内村～田村市	平日4、休日3往復	
	* 古道線 田村市内	平日3、休日1往復	
	* 長外路経由移線 田村市内	平日1、休日1往復	
	* 移線 田村市内	平日1、休日1往復	
	* 船引・百目木線 田村市～二本松市	平日2、休日2往復	
	* 船引線 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	
	新常磐交通(株)	* 川内・富岡線 川内村～富岡町	平日3往復
		* いわき・富岡線 いわき市～広野町～檜葉町～富岡町	平日4、土曜3往復
* 川内・小野・上三坂線 川内村～小野町～いわき市		平日3往復	

運行事業者	運行区間	運行本数
新常磐交通(株)	* 富岡・浪江FH2R線 富岡町～大熊町～双葉町～浪江町	平日4往復
	* 富岡・浪江FH2R線 浪江町内	平日4往復
	* 富岡町内循環線 富岡町内	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	1～2往復
	* 南相馬渋左線 南相馬市原町区内	1～2往復
JRバス東北(株)	* 福浪線 川俣町～福島市	13～15往復

<現状分析>

避難地域12市町村では、運行本数の少ないバス路線が多いが、通勤・通学の時間帯や鉄道への接続等、広域的な移動ニーズへの的確な対応と利便性の向上を図っていくことが求められる。

● 路線バスの概況図

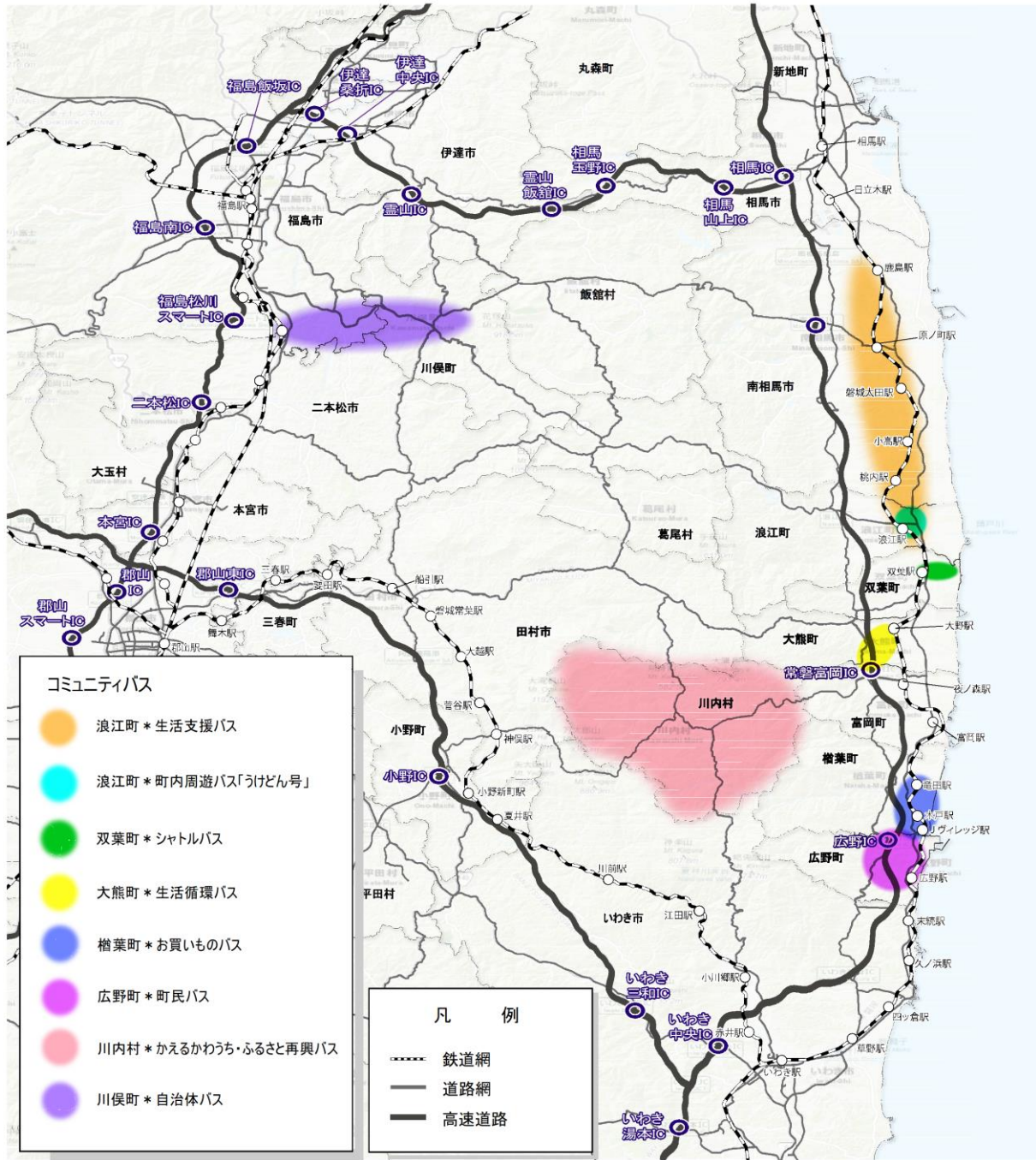


③ コミュニティバス

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)

● コミュニティバスの概況図



(3)その他

① タクシー

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以下のとおりである。

市町村	事業者数	保有台数
南相馬市	5社	45台
浪江町	1社	7台
双葉町	1社	5台
富岡町	3社	9台
檜葉町	3社	27台
広野町	1社	8台
川俣町	1社	6台
田村市	2社	29台

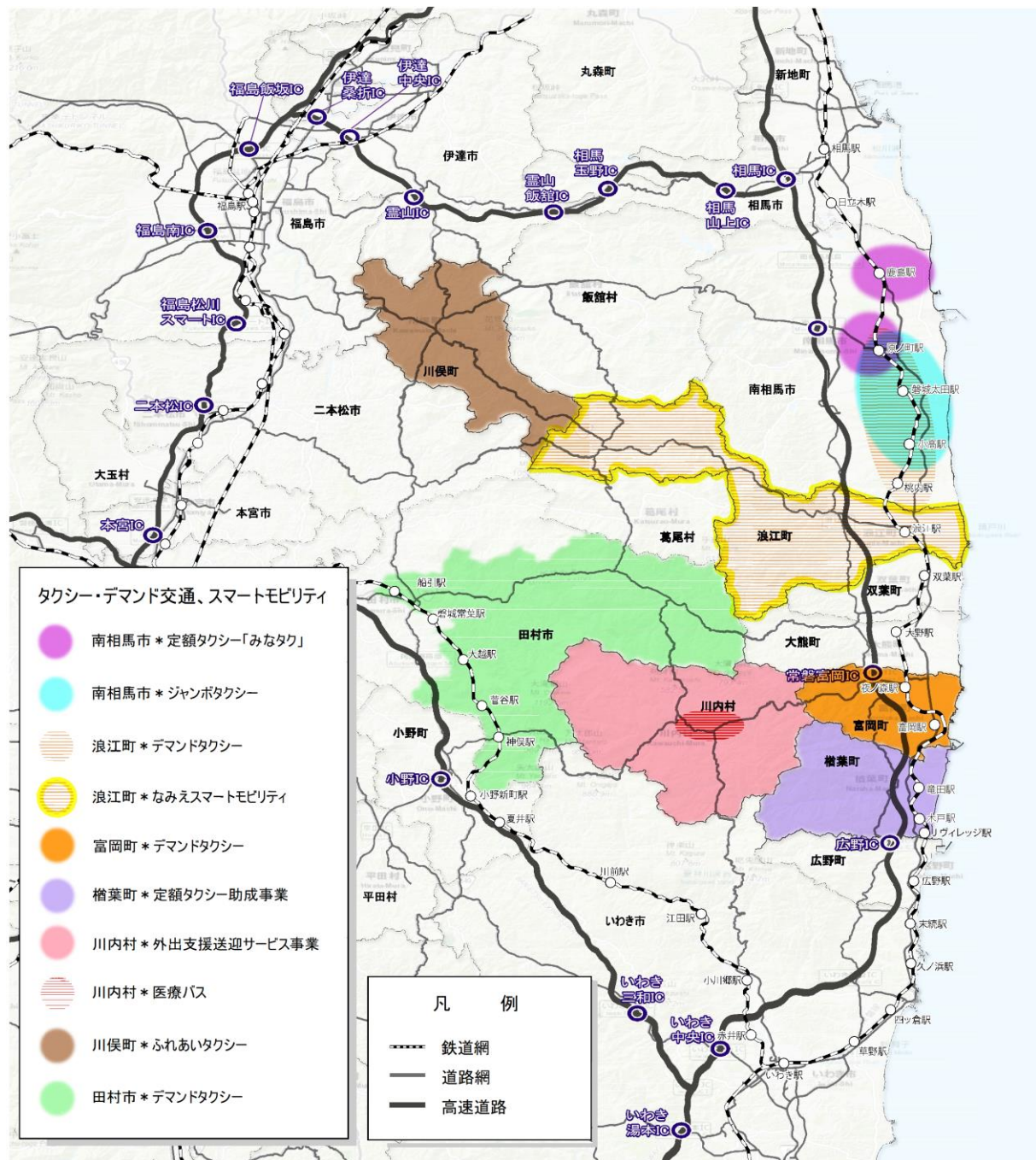
※一般社団法人福島県タクシー協会からの情報提供に基づく。休止中の事業者及び非会員を除く。

② デマンド交通、スマートモビリティ

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れている。

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
檜葉町	* 定額タクシー助成事業	檜葉町内(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

● タクシー、デマンド交通、スマートモビリティの概況図



<現状分析>

コミュニティバスやタクシー、デマンド交通、スマートモビリティは、鉄道や路線バス等の広域公共交通ではカバーできない域内交通を支えるために欠かせない移動手段である。今後も帰還住民や来訪者の移動ニーズに的確に対応するために、広域公共交通（路線バス）等の定期運行サービスと域内交通の適切な役割分担が求められる。

浪江町「なみえスマートモビリティ」

浜通り北部に位置する浪江町は、平成 29 年 3 月に避難指示が解除され、令和 7 年 2 月末現在で 2,274 人が居住している。避難指示解除以降の移住者や、町内に立地する事業所や研究施設、観光地への来訪者が多く、今後も増加が見込まれている一方、二次交通を担う地域公共交通が不足している。

「なみえスマートモビリティ」とは

「なみえスマートモビリティ」は、移動手段の提供による復興支援と地域活性化を目的とし、令和 2 年 11 月から実証実験がスタートした相乗りオンデマンドモビリティサービスである。

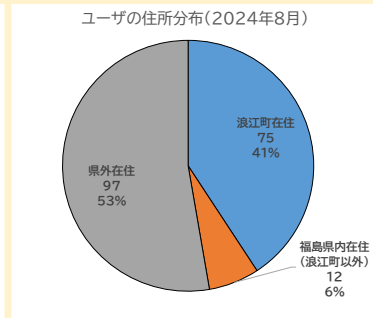
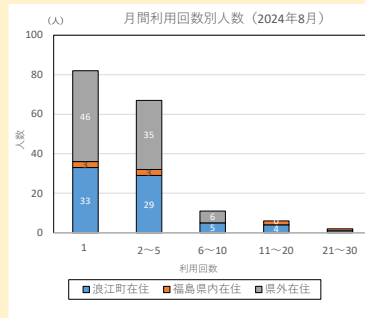
浪江町在住者から来街者まで、子供や若年層から高齢者まで、様々な属性の人が地域にいることから、スマホアプリ、店舗や施設に設置した端末、電話等の多様な手段からの予約に対応している。

タクシーのようなドアツードアの送迎ではないが、停留所は主要な施設・店舗や登録ユーザ自宅の徒歩 1 分以内に設置されている。また、タクシーが営業終了する夜の時間帯においても飲食店への移動手段を確保するため、水～金曜日は 21 時 30 分まで運行している。



利用状況

令和2年11月以降に実証実験がスタートし、累計ユーザ数は令和7年2月時点で 2,097 人となっている。1 日の平均利用者は約40人、うち月間利用回数が 10 回を超えるユーザも 10 人程度みられる。利用者に占める浪江町在住者の割合は約2割であり、観光やビジネスでの来街者にも多く利用されているなど、実証運行を通じ、「なみえスマートモビリティ」のある景色が浪江町に定着している。



モビリティサービスを軸にした地域の課題解決

運営を進めていく中で抽出した地域の課題に対して、地域とモビリティサービスがともに持続的に発展するための方策を検討し、実装している。

- ・子供の外出促進のため、自宅と習いごとや学校との間をスマモビで子供単独で安全に移動できるように、スマホを携帯不要な見守り機能や行先制限機能を実装
- ・震災から14年が経過し、居住人口が増加している中で、浪江町が抱える課題も変化してきており、今後、新たに生じた課題への対応についても検討している。例えばスクールバスの支援である。学校現場の負担を削減するため、運行に関する事務効率化、柔軟かつ効率的な運行計画の策定支援を提供する。また飲食店との連携も進めている。来店客の利便性や飲食店の集客力強化、送客負担解消等に向けて、飲食店の開店状況や混雑状況の配信サービスとスマモビ配車予約機能を統合して提供する計画である。



【出典】日産自動車株式会社

田村市「デマンドタクシー」

田村市「デマンドタクシー」

田村市では、これまでエリアごとに分かれて運行していた乗合タクシーを令和4年10月から「田村市デマンドタクシー」として実証運行を行っており、令和5年4月から新たに本格運行が開始される。

運行エリアや運行時間を拡充し、通院や買い物、送り迎え等、利用者の移動ニーズに合わせ、さらに便利で利用しやすく生まれ変わった。

事前登録不要でさらに便利に

従来の乗合タクシーでは必要だった事前登録が不要になっている。利用30分前までに電話で予約するだけで利用することができる。

また、電話以外の予約方法として、LINEでの予約受付を行っており、より一層便利で気軽に利用できるようになった。



愛称の募集

市民に寄り添い、市民にとって親しみやすく覚えやすいデマンドタクシーになるような「愛称」を募集した。募集期間は令和4年10月1日～31日まで募集したところ138件もの応募があり、『田村らくらくタクシー』に決定。



【出典】:田村市

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)の達成状況評価

目標 1 複数市町村にまたがる公共交通の再開・充実

- ・ 県の主導の下、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、複数の市町村にまたがる路線バスの再開・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。

【施策の達成状況】

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)に位置付け、継続運行を図った。

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。

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、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、路線の在り方の検討を進めていく必要がある。

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。

このように、利用状況が低調な路線があるものの、避難地域の住民にとっては通学・買い物・通院等に欠かせない路線として位置付けられており、今後も路線の維持・確保が求められる。

なお、帰還の促進を図るための周知活動として、「ふくしま復興のあゆみ」への掲載を始め、ホームページ等により周知広報を行った。

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。

<避難地域12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－	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－	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1-7 富岡・浪江FH2R系統 平日4往復、休日－	－	－	－	1.3	2.5

【評価指標】

○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

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。

	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、飯館村	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

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。

【施策の達成状況】

計画期間中、主として以下の取組を実施した。

- 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(檜葉町)
- 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(檜葉町)
- 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(飯館村)
- 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公共交通と広域公共交通との乗り継ぎ強化(新常磐交通)



1人乗りの超小型4輪
【出典 大熊町】



飯館村 生活支援ワゴン
【出典 飯館村】

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。

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行ルート、運行ダイヤとなっていない状況にある。

さらには、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が困難等の課題もある。

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。

【評価指標】

○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	—	—

※ 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。

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。

【施策の達成状況】

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、公共交通でアクセスできるようになっている。

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ている。

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方を検討していく必要がある。

【評価指標】

○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 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)	—	10市町村	10市町村	達成
福島水素エネルギー研究フィールド (浪江町)			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	
東日本大震災・原子力災害伝承館 (双葉町)				
廃炉環境国際共同研究センター (富岡町)	3市町村 広野町、檜葉町、富岡町	10市町村	10市町村	達成
檜葉遠隔技術開発センター (檜葉町)			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	

○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%	—

※ 基準値は平成22年度の実績値である。

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。

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。

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。
- ・ 県の主導の下、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。

【施策の達成状況】

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。

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・確保を図った。

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。

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、定期路線の運行も危ぶまれる状況となっている。

【評価指標】

○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

○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

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。

このため、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、住民や来訪者の移動ニーズに見合った運行形態となるような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3万人に近い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。



【出典】 福島県 ふくしま復興情報ポータルサイト

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。



【出典】福島県、廃炉環境国際共同研究センター

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。

一方、旧網形成計画で策定・運行された広域バス路線は、通学・買物等、生活の足に欠かせない路線であり、関連自治体・交通関連事業者等が一体となり今後も維持・確保していくことが求められている。

このため、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。



【出典】日産自動車株式会社、相馬市、新常磐交通株式会社

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上で、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市町村における、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。

● 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、新型コロナウイルスなど、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。

● 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。

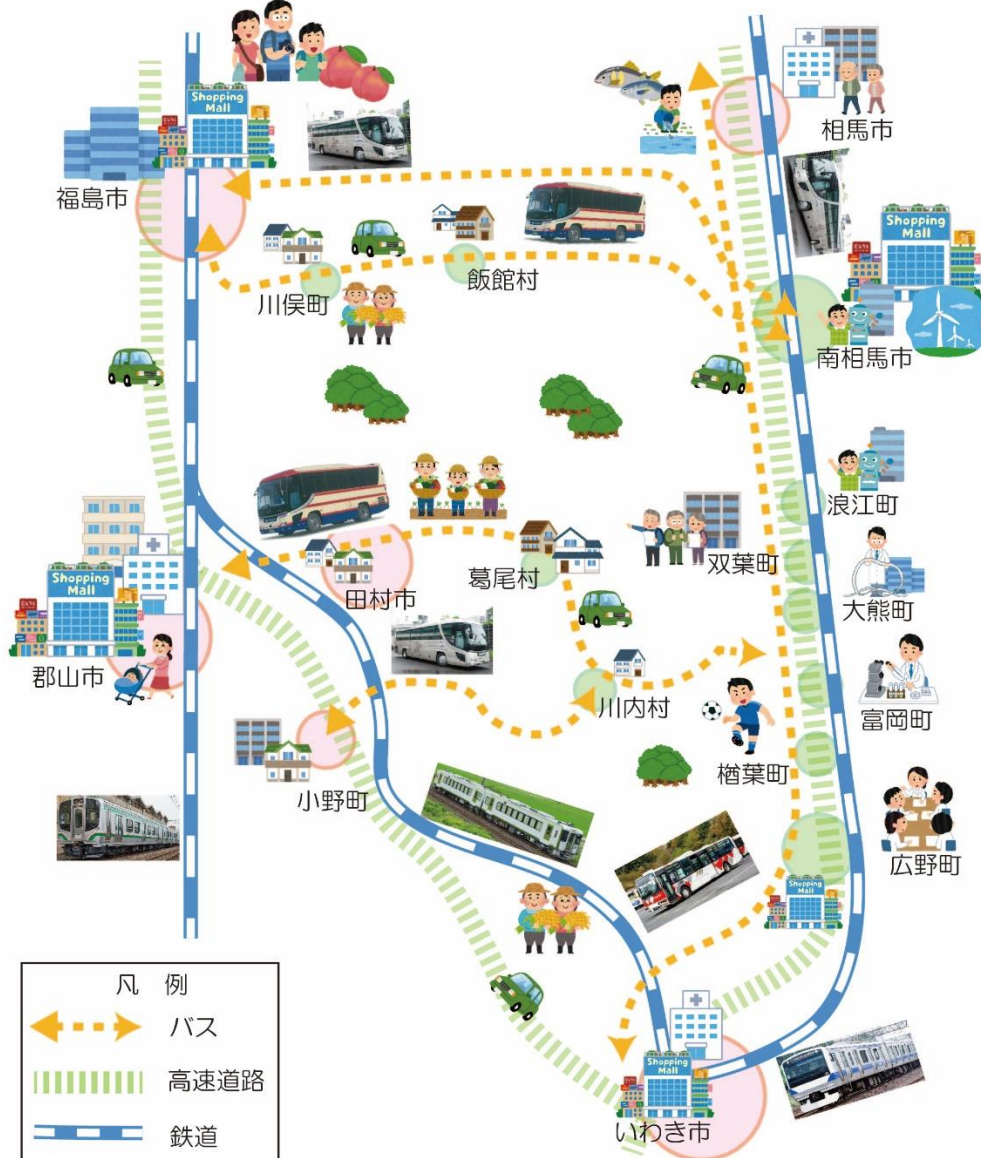
また、震災後、福島イノベーション・コースト構想などにより構築されたロボットや再生可能エネルギーなどの研究拠点は、ふくしまの未来を創る産業振興、人材育成を推進する大きな資産です。

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。

「3-4広域公共交通の課題」や県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。

● 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)

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、4-2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。

(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

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。

※ 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)を対象路線としている。

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ダイヤの運行本数の最適化に継続的に取り組む。

なお、今後の避難指示解除に伴い、新たに設置される復興拠点等を経由するルートの設定など、復興の進展に応じた移動ニーズを的確に捉え、路線の新設・見直し等を柔軟に行うものとする。

<3-4:広域公共交通の課題との関連>

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

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

(2)避難地域12市町村における広域路線バスの利用促進

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を維持・確保していくための取組を推進する。

<3-4:広域公共交通の課題との関連>

課題③ 持続可能な広域公共交通ネットワークの構築

(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の充実・強化

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、MaaS、AIなど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。

<3-4:広域公共交通の課題との関連>

- 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
- 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
- 課題③ 持続可能な広域公共交通ネットワークの構築

【参考】関連する計画

(1)福島県総合計画(令和4年度～12年度)

<政策分野別の主要施策 — 暮らし>

● **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**

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・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復興・再生を進めていきます。

(主な取組)

- ・ 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
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を図ります。
- ・ 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
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、新たな活力を呼び込むための取組を進めます。

<地域別の主要施策 — 相双地域>

(相双地域の目指す方向性)

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、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越え、活気と魅力に満ちた地域へと再生していきます。

(主要施策)

● **施策1:帰還促進と移住・定住の促進に向けた取組**

- ・ 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。
- ・ 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組みます。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

- ・ 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。
- ・ 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。

● 施策4:次代の潮流を踏まえた生活基盤の構築

- ・ 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策及び定着支援に取り組みます。
- ・ 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、福祉の各分野におけるネットワークの構築を図ります。
- ・ 「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・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。

(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)

<目指すべき30~40年後の地域の姿>

- ・ 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や地域間モビリティがより充実している。
- ・ 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。