

その他必要と認める事項

●避難地域特有の課題の整理

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

●将来において維持・運営が可能な公共交通網の構築について

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

計画の位置づけ・区域・期間

●計画の位置づけ

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

●計画の区域

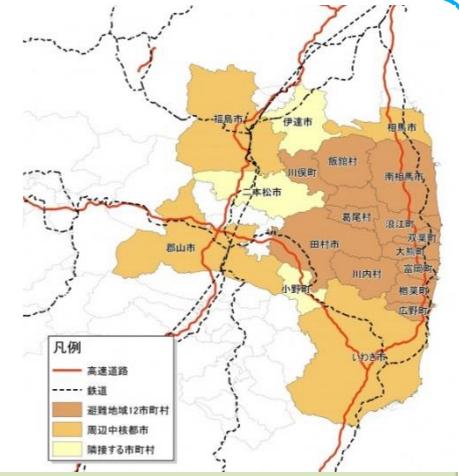
- 避難地域12市町村
田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村
- 周辺中核都市
福島市、郡山市、いわき市、相馬市

●計画の期間

- 平成30年度から34年度までの5年間

●計画期間中

(概ね5年間)の条件



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

計画の基本的な方針

基本方針	内容
① 通院・買物等の日常生活を支える広域的な市町村間の移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 避難地域各市町村の復興拠点施設を公共交通結節点と位置付け、医療機関・高等学校・商業施設等の復興拠点整備と連動し、通院・通学・買物等の日常生活の移動手段の確保を図る ・ 応急仮設住宅と各地区の商店等を結ぶバスについては、引き続き重要な生活移動交通手段と位置づけ継続的な運行を目指すとともに、今後は災害公営住宅等(復興公営住宅)と各拠点施設までの公共交通の確保についても、制度改正も視野に入れつつ検討を進める
② 避難地域12市町村及び周辺中核都市が連携した地域拠点間を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 避難先との往来や専門的な医療の受診、復興支援従事者等の通勤等で新たに立地する研究施設への来訪等、地域交流の観点により避難地域12市町村と周辺中核都市の地域拠点間を結び、それらが連携することで地域内外の交流に資する広域公共交通ネットワークを構築する
③ 福島イノベーション・コースト構想等のまちづくり通学・と連携した広域公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 避難地域12市町村まちづくりや、福島イノベーション・コースト構想と連携することで避難地域の復興を後押しし、新たなコミュニティの形成と再生を支える広域公共交通ネットワークの形成を目指します。
④ 行政・事業者・住民が一体となった持続可能な公共交通の仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な復興事業の進展に合わせ、復興後も持続的に地域住民の移動手段が確保できるよう、行政・公共交通事業者・住民が一体となった公共交通の仕組みを構築する ・ 避難地域特有の課題(居住者の減少、運転手の確保)への対応や、広域公共交通の実施主体及びそれらの財政支援策について、国・県・市町村の役割及び、行政と公共交通事業者との役割分担を明確にします。また、費用負担については、長期的な視点から市町村の負担が発生することも考えられることから、費用負担のあり方を関係機関でしっかりと検討する

【目標① 複数市町村に跨る公共交通の再開・充実】を達成するために行う事業

目標	内容	主な施策
複数市町村に跨る公共交通の再開・充実	<ul style="list-style-type: none"> 県の主導のもと、市町村間の広域公共交通を計画するための調整機関として「方部会」を開催し、現在、避難地域で生活されている方と、一時帰宅も含め避難地域に訪問される方の双方の視点に立ち、複数の市町村に跨る路線バスの再開・充実及び継続運行を図る 避難地域の広域的な日常生活の移動を支える、JR常磐線の運行再開を図る 帰還の促進を図るための周知を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な移動手段の確保 帰還の促進

目標①の評価指標 ①-1	拠点内主要施設（高等学校・医療施設）まで、公共交通を利用してアクセス可能な市町村数	
算出方法	現状値（H29年度）	目標値（H34年度）
広域路線バス・JR常磐線の運行状況を県・市町村が把握	高等学校：3市町村 医療施設：—	高等学校：7~8市町村 医療施設：8市町村



▲出典：新常磐交通株式会社HP

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

目標	内容	主な施策
広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携	<ul style="list-style-type: none"> 復興拠点の整備等、復興まちづくりと連携を図りながら、広域公共交通と域内公共交通の結節点を設定し、双方の乗り継ぎ円滑化（ダイヤの調整や乗り継ぎ場所の確保等）を図る JR常磐線・広域バス路線と二次交通（タクシー・デマンド交通等）との機能分担を明確にし、域内公共交通の機能強化と通院・通学・買物の利便性向上を図る 高齢者や移動困難者のための外出機会を促進するための支援策を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ結節点の強化 乗り継ぎ利便性の向上 外出機会の促進

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

◆富岡町



▲JR富岡駅を急行バスと町内循環路線バスの結節点として位置づけている。
出典：広報「とみおか」7月

◆南相馬市「ジャンボタクシー」



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



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

目標	内容	主な施策
福島イノベーション・コースト構想等拠点間の移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 研究拠点施設等の整備計画と連動し、周辺中核都市から拠点施設まで公共交通でアクセスできるように、移動手段の確保を図る 研究拠点施設や立地企業と協働し、拠点施設までの新たな交通手段の検討を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 福島イノベーション・コースト構想に位置づけられた拠点施設までの公共交通移動手段の確保 公共交通事業者・民間企業と連携した交通施策の検討

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

◆山形市「紅ちゃんバス」



▲2011年に運行を開始した西部循環線を、2014年に「ベニちゃんバス 東くるりん」の愛称が付けられた。2017年7月には、山形商工会議所が運行していた「中心街100円循環バス」と統合し、新たに「ベニちゃんバス 東くるりん」の運行を開始。
出典：ベニちゃんバス「西くるりん・東くるりん」、広報やまがた_平成29年8月1日号 山形市HP

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

目標	内容	主な施策
避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進に向け、公共交通事業者や民間企業との連携を図りながら、避難地域の総合的な公共交通マネジメントの推進を図る 避難地域に初めて訪れる方や、これから帰還される方の公共交通の利用促進を図るため、バス利用の効果的な周知の実施を行う 県の主導のもと、市町村間の広域公共交通を計画するための調整機関として「方部会」を開催し、各自自治体間で地域公共交通のノウハウや事案・情報の共有化を図るとともに、バス事業者の運転者の確保や、タクシー事業の再開・継続に向けた、避難地域の公共交通を支える人材の育成や確保のための支援を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 避難地域の公共交通マネジメントの推進 公共交通の利用促進 公共交通人材確保・育成スキームの検討

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



◆八戸市 育てる公共交通



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

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