

交通手段

町外の移動手段についての検討状況

○浪江町における地域公共交通の現況

【浪江町内の主な公共交通機関等】

〈震災以前〉

- ① 町営バス「コスモス号」（町営路線バス、民間に委託）
- ② 町外路線バス（津島線（浪江－山木屋間））

【民間事業者】

町内で4事業者が営業

〈震災以後〉

現時点で既存の公共機関等の全てが休止・休業状態となっている。

○今後の町外移動手段の検討について

復興まちづくり復興計画では、解除見込み時期に向け、町内拠点を中心に生活必需サービスを整備していくこととしており、町内で生活が成り立つ環境を整備することを目指しているが、医療サービス等、高度な治療等が必要な場合もあるため、近隣の市町村への移動手段の確保も課題。また、避難解除後も避難先から自宅の修繕等で移動を希望する町民がいることが予想される。

まずは、住民意向調査により帰還想定者及び帰還者の属性を把握し、ニーズを踏まえながら復興支援バス※の運行等を検討する。

その場合、事業主体の確保が課題となり、人件費を含めた運営費への財政支援が必要となるが、一方、将来的に継続的な体制を作るために、適正な料金体系やサービス提供体制の構築も併せて必要となる。

〈今後のスケジュール〉

- 平成27年度 町民の帰還意向等の整理・交通事業者の意向確認
- 平成28年度 事業化に向けた協議（バス会社及び民間事業者）
- 平成29年度 運行開始

※復興支援バス

現在、避難先の住居（仮設住宅等）と避難先の公共機関役場支所及び駅等を繋ぐ生活支援バスの運行に対しては補助事業があり、浪江町では、避難先の公共交通確保のため、医療機関等と仮設住宅等を結ぶ事業を実施している。この事業では、一部避難先から避難元自治体を結ぶバスの運行（いわき市⇒広野町間）も実施されている事例もあるため、今年度までの補助事業のため、事業継続の要望活動を実施。

地域公共交通確保維持改善事業【地域公共交通調査等事業】

被災地の幹線バスの運行や仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行に対する補助
（定額：上限2,000万円）

町内の移動手段についての検討状況

○浪江町における地域公共交通の現況

【浪江町内の主な公共交通機関等】

《震災以前》

- ① 町営バス「コスモス号」（町営路線バス、民間事業者に委託）
- ② なみえ e-まちタクシーぐるりんこ（デマンドタクシー、まちづくり会社運営者）
- ③ 路線バス（津島線（浪江－山木屋））
- ④ 畑川地区福祉バス（医療機関への通院バス）
- ⑤ 津島地区福祉バス（医療機関への通院バス）
- ⑥ スクールバス

【民間事業者】

町内で4事業者が営業

《震災以後》

②は、避難先である二本松市においてNPO団体が避難町民対象に事業を実施している。それ以外については、現時点で全てが休止・休業状態となっている。

浪江町においては、避難先の公共交通確保のため、医療機関等と仮設住宅等を結ぶ調査事業を実施している。

○今後の町内移動手段の検討について

復興まちづくり復興計画において、当面の間、帰還後は自家用車等の移動手段を持たない高齢者が多い見通しがあることから、町内の移動手段の確保が必要であるが、現時点で具体的な検討までには至っていない。

町内公共交通の構築については、町民帰還の状況を踏まえ、まちづくり整備計画に基づき町が整備する復興拠点内の施設を面的に結ぶ様な、新たな運行ルート of 構築の必要性がある。また、地域公共交通の早期再開にあたっては事業主体の確保が必要であり、運営費への財政支援等も課題となる。

先行事例として、檜葉町の事例があるため、その取り組みを参考にしながら町内移動体制を検討していく。

《今後のスケジュール》

- 平成27年度 町民の帰還意向等の整理・交通事業者の意向確認
- 平成28年度 事業化に向けた協議（バス会社及び民間事業者）
- 平成29年度 JR常磐線浪江駅再開に合わせた運行開始

檜葉町の町内送迎バス

檜葉駅が開通することに伴い、町民の交通面の利便性向上するため事業を開始。事業主体は町であるが、地元タクシー会社に事業委託。内容は、町民を無料で町内の目的地まで送迎するもの（予約制）。現在の利用状況は、1日10件ほど。財源は、再生加速化交付金（帰還再生加速化事業）となっている。

□3月10日(火)

総理会見発言(抜粋)

『JR常磐線については、浪江・富岡間も含めて、将来的に、全線で運転を再開させる。その方針を決定いたしました。今後、順次、開通を目指してまいります。』

□3月10日(火)

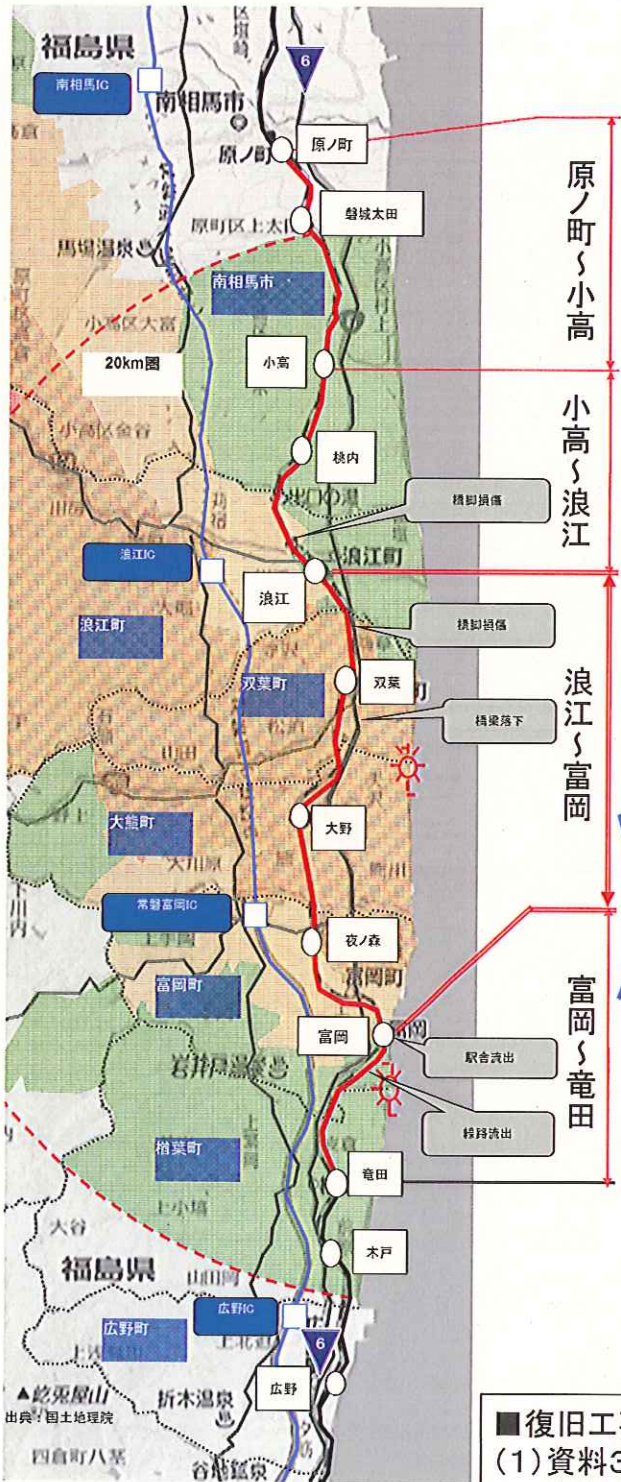
復興推進会議における国土交通大臣発言

(西村国土交通副大臣代理出席)

【報告内容】

- 総理から、JR常磐線の開通に向けて検討するようにとのご指示をいただきおりました件について、ご報告申し上げます。
- 2017年春頃に運転再開見込みの浜吉田～相馬間に加え、
 - ・原ノ町～小高間は2016年春までに開通し、小高～浪江間は遅くとも2年後の開通を目指します。
 - ・また、竜田～富岡間は3年以内を目途に出来るだけ速やかな開通を目指します。
 - ・さらに、帰還困難区域を含む浪江～富岡間は、除染や異常時の利用者の安全確保策を完了した後、開通します。

各区分毎の空間線量調査結果の概要



開通等の見通し	空間線量調査結果の概要			
	各区分の距離(※1)	調査時期	最大値(※2)	平均値(※2)(※3)
『2016年春までに開通』	9.4 km	平成27年3月12日	0.26 μSv/h	0.18 μSv/h
『遅くとも2年後の開通を目指す』	8.9 km	平成27年3月12・16日	2.08 μSv/h	0.65 μSv/h
『3年以内を目途に開通を目指す』	6.9 km	平成27年3月16日	0.99 μSv/h	0.67 μSv/h
				上記3区分間の平均 0.46 μSv/h
『除染や異常時の利用者の安全確保策を完了した後、開通する』	20.8 km	平成26年12月3～5日	29.6 μSv/h	4.1 μSv/h

■復旧工事及び除染等により線量低減が見込まれる
 (1)資料3-3に基づく放射線量低減の試算参照
 (2)常磐道の事例:最大35.9μSv/h→除染及び整備工事→4.8μSv/h
 [常磐自動車道(常磐富岡～浪江)における除染方針の達成状況について 平成27年2月 環境省水・大気環境局]
 ※「29.6μSv/h」について、「常磐線(富岡駅～浪江駅間)の空間線量率調査結果について 平成27年1月28日 原子力被災者生活支援チーム」においては、有効数字を2桁に統一したため、「30μSv/h」とした。

※1:各区分の距離の内、トンネル内、落橋部等立入不可等の部分を除いて線量調査を実施
 ※2:最大値及び平均値について、「浪江～富岡」は小数点以下第1位、それ以外は小数点以下第2位まで表示
 ※3:平均値について、「浪江～富岡」は測定点間距離を考慮した加重平均値、それ以外は単純平均値