

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
1	参考意見	2	計画期間が5年間とあり、この期間中に「LRT」、 「BRT」を項目として具体的施策として記載することの 妥当性があるのでしょうか。5年間計画であるのであれ ば、期間中に実現性のある施策と、将来イメージと分け ることが妥当だと考えます。	本記載に関しては、新たなモビリティサービスに ついての一般的な説明として例示しています。な お、導入には検討や準備に係る期間を要すること も認識しており、実施する場合には導入可能性の 検討から順次進めていくものと想定しています。
2	質問	4	コミュニティバスの交通事業者名を記入すること。 >空欄のため	現状は町が直営で実施している為、事業者名は空 欄としております。
3	記載済意見	7	そもそもの交通手段の見直しが必要なこと。 >資料編のアンケート結果を見ても、現行の路線バスと生 活支援バスは廃止対象、高速バスの路線と利用目的と利 用予測を検討、等が必須と考える。復興が進むにつれ て、町の自立が進み変化も進んでいくことから、様々な システムを再構築する必要がある。	復興の段階に合わせた公共交通を目指します。
4	参考意見	7	「～今後、町民の帰還やF-REI関連施設や企業立地に伴う 居住人口の増加」とあるが、帰還者や他移住者につい ての扱いを反映すること。 >図にはF-REIと駅周辺の整備計画の反映だが、計画対象 範囲は浪江町全体で、例えば帰還者を反映するとどうな るのか。	浪江町ではF-REIのみだけではなく帰還者や他移 住者も含め2035年に居住人口8,000人 (まち・ひと・しごと創生 浪江町人口ビジョン より)を目指しております。 8,000人のシミュレーションでは、現状の人口分 布構成比でのケースや駅周辺の拠点に集約する ケースを想定しています。

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
5	参考意見	9	<p>「～～町内には時間的な交通空白が存在しています」とあるが、課題2にもあるように町外アクセスの利便性欠如についても言及が必要である。</p> <p>>町外とのアクセスの利便性追求は、町外居住住民のみならず交流人口、関係人口、通勤通学人口に直結するため。特に、鉄道は始発や終電、空白時間の他にも乗換えの待合わせ時間が長い、本数が少ない等、利便性に欠けるため。</p>	<p>鉄道については、浪江町だけでなく、常磐線沿線沿いの自治体と合わせてJRへ増便の要望を行っております。一方で利用者の増加が無いと実現も難しい状況です。町民の皆様と一緒に育てる公共交通を目指してまいりたいと思います。</p>
6	反映意見	10	<p>「～誰もが利用しやすい～」の例を挙げるときの提示順を再考し全文に反映する。</p> <p>>「今後、～～」の前半部分と呼応させて後半部分を「～、外国人や子育て世代などの受け入れによる人口構造(～～)の変化～～」としているのだろうが、2段落目に記述しているように浪江町のまちづくりにとって「関連計画」を確認しても、「F-REI関連施設や企業立地に伴う人口増加」だけではないことから、「子育て世代や外国人～」等の順になる。</p>	<p>ご提案の通り、「子育て世代や外国人等」に変更致します。</p>

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
7	反映意見	11	<p>[観光客][ビジネス客]には町内移動に言及するだけでなく、町外からのアクセスにも言及すべきであること。</p> <p>また、[町民]の欄に町外移動が記述されているが「既存の公共交通」とはどの公共交通を指すのか。</p> <p>>前述の1. と4. に述べた。また、子育て世代の増加を前提とするならば、通勤通学人口の増加への言及は必須であるし、ゼロカーボンシティを目指す上でも鉄道の利用は欠かせない。</p> <p>また、既存の公共交通を見直すことは最優先課題であると考え。</p>	<p>町外からのアクセスに関しては、観光振興や地域産業の活性化を図るための重要な要素であると認識しています。一方で、都市間を結ぶ広域交通については、福島県が主体となって策定する広域公共交通計画において取り扱っており、本計画の区域はP1.計画の区域に記載の通り浪江町全域としています。そのため、福島県が策定した「福島県避難地域広域公共交通計画」、「福島県地域公共交通計画」から本町に関する課題を抜粋いたします。</p> <p>また、「既存の公共交通」とは、例えば、鉄道や他自治体の公共交通サービス（バス等）を指しています。</p>
8	参考意見	12	<p>「～～新たな財源の確保が課題となってきます。」の後に、持続可能な公共交通の再構築が必要（p17課題6に連動）という内容を明記すること。</p> <p>>課題1～5の書き方は文末に「～が必要」「～が重要」となっており、ここでも施策計画の目標への繋がが必要。</p>	<p>ここでは課題の抽出のみ行っておりますので、課題に対する対応（持続可能な公共交通の構築など）はP.16の基本方針を受けてP.17の計画の目標につなげております。ご理解のほどよろしくお願いたします。</p>

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
9	その他	16	公共交通は生活区域内所要所の循環機能と生活者に必要な区域外との利便的なアクセス移動機能であり、カーボンゼロを目指すには必須なアイテムと捉えます。しかしながら3.11以降、浪江町はじめ被災地は15年目を迎えた現在も生活に当たり前の公共交通機能を楽しんでいません。是非とも利便性が高い公共交通の再構築を切望します。	交通事業者や町民の皆様と協調し持続可能で利便性の高い交通を目指していきたいと思えます。
10	質問	17	p17～以降の計画目標であるが、資料から整理した課題に対する各目標と対象が合致しない。 >例えば、目標1地域内交通に生活支援バスが混在していること、目標2都市間交通に高速バスと路線バスが混在している。調査結果からも再考が必要な対象であって、維持対象ではないと考える。	生活支援バスは、浪江ー二本松間など広域に運行する一方、津島支所ー浪江町役場間も運行しており、地域内交通の側面もあることから本目標には併せて記載しております。また、路線バスについては福島県の交通計画に位置付けられている路線ですので、今後の運行については県や交通事業者等と連携し維持、改善等を検討してまいります。
11	参考意見	18	目標1、目標2の現状維持目標は見直すべきではないでしょうか。住民の大幅増を前提とし、利便性を向上させるにもかかわらず、利用者数や運行本数が現状維持目標というのは整合がとれていないかと思えます。	計画の推進にあたって、評価指標をモニタリングする際の参考とさせていただきます。

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
12	参考意見	18	<p>目標2の①都市間交通の運行本数の46本の現状維持は撤回し再考すべき。</p> <p>利用者が多い鉄道は一日片道13本のみであり特急も含むことから、町民の利用、すなわち町外の公共施設や通勤通学に相応しくないことから運行本数増加を望む。</p>	<p>鉄道については、浪江町だけでなく、常磐線沿線沿いの自治体と合わせてJRへ増便の要望を行っております。一方で利用者の増加が無いと実現も難しい状況です。町民の皆様と一緒に育てる公共交通を目指してまいりたいと思います。</p>
13	その他	21	<p>4-3目指すべき公共交通ネットワーク内、都市間交通の路線バスと地域内交通のコミュニティバスの交通モードは目指すべき公共交通ネットワークなのかどうかの再考。</p> <p>寧ろ津島線への補完が大事であるとする。</p>	<p>参考とさせていただきます。</p>
14	その他	22	<p>公共交通ネットワークの将来イメージは、1頁から展開してきた内容や基本方針に則り作成すべき。</p> <p>>浪江町全域を範囲とする公共交通計画であり、町の郊外からのネットワークも要反映。</p>	<p>参考とさせていただきます。</p>

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
15	質問	23	<p>「重要事業」とは何か。最優先に着手するということが。</p> <p>>最優先見直しは、とりわけバス運行に関する全般的な内容と思う。生活支援バス、路線バス、高速バスで、福島県バス協会との折衝が必要と思われるが、アンケート結果を踏まえれば、自ずとバスの在り方を再構築する必要があると思う。特に路線バスで乗客がいつもいない空バスの運行を目にする度に「もったいない、もっと違う活用がある」と痛感している。一方で、津島とのアクセスに利用すべきバスや、町外からのアクセス、特に通勤通学に利便性が良い鉄道の活発な運行が期待される。</p>	<p>重点事業については、ご認識の通り優先的に着手を想定しております。</p> <p>路線バス等については福島県の交通計画に位置付けられている路線もございますので、県や近隣自治体等、交通事業者と協調し検討を進めてまいります。</p>
16	反映意見	23	<p>【5 公共交通体系を実現させるための施策】</p> <p>表施策・事業の一覧の取組内容（案）となっておりますが、行政計画は年間の進捗状況を検証して行く必要があるも、（案）であれば現実性・実現性に欠けている。</p>	<p>（案）を削除し、「取組内容」に変更いたします。</p>
17	参考意見	24	<p>新たなモビリティサービスとして、まずは中心市街地といった限定範囲で自動運転バス・タクシーの運行に取組んでほしいと思います。浪江駅周辺の刷新にあわせ、何か先進的な取組が必要と思うのと同時に、将来的な乗務員不足への対応策として検討していただきたいです。</p>	<p>浪江駅周辺は交通の要所となる重要な位置付けであると認識しています。先進的な取組も含めあらゆる交通手段導入について検討していきたいと考えています。一方で自動運転については車両が高額である等の課題もあるため、社会動向を見ながら導入の可能性を検討・調査したいと考えております。</p>

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
18	その他	25	特に南相馬市へのデマンドタクシー、社会福祉協議会の交通手段提供は大変有り難く思っております。また買い物もある程度まとめ買いをするときのみ南相馬市の大型ショッピングセンターを利用しています。	本町としましてもデマンドタクシーや生活支援バスなどは町民の日常生活にとって重要な役割になっているものと認識しております。町民の利便性向上と効率化に向けた検討を進めて参ります。
19	記載済意見	25	問題点と個人的に考えるのは日中の町内の交通手段です。デマンドタクシーとスマモビが全く違う予約システムと料金体系と営業時間で運営されている事です。もちろん管轄官庁の違いや営業免許の認可など複雑なのは理解しておりますが利用者にとっては面倒くさいだけです。浪江住民のためのディマンドタクシーが無料で利用出来るのは有り難いのですが	「施策1-2郊外部や避難先の地域における運行の効率化」にデマンドタクシーとなみえスマートモビリティの一体的な見直しを位置付けています。

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
20	参考意見	25	夕刻過ぎからのスマモビがいただけません。100円高くても通常のタクシー予約のようにシスマモビアプリを廃止すれば利用者のイライラは解消され利用者の利便性は向上すると思います。日中もしかり。	なみえスマートモビリティは日産自動車町内で実証運行を行っているものです。日産自動車に確認したところ、「スマモビは1台のみで運行しており、みなさま乗り合って利用頂く仕組みのため混雑する夕方は待ち時間が増えることがある」との回答を頂きました。 ご不便な点、ご不満な点は今後の改善の為、詳細について日産自動車のスマートモビリティ事務局へお伝え頂けるようお願い申し上げます。
21	参考意見	25	そして日中のディマンドタクシー(町中)も利用場所が曖昧になっている。運用指針に……等と明記されているのと利用者が次第に世代替わりして利用者マニュアルが徹底されていないからである。だから一日でコンビニを3件はしごする猛者やお茶飲み相手を隔日訪ね歩く老人が出現してしまうのである。片やルールを厳守して有料タクシーにて町中の知人を訪ねる人もいる。このあたりもそろそろ再検討しないと使いたい人の不満が爆発する気がします。以上です。	具体的な施策を検討する際の参考とさせていただきます。
22	参考意見	26	JR東日本のSuica全エリアの統合を視野に、JR運行本数を増便する働きかけを強力に行ってほしいです。せっかく浪江駅周辺が整備されるのに、現状の運行本数では、町の玄関口であるJR浪江駅を利用しようとする人は限定的ではないでしょうか。	具体的な施策を検討する際の参考とさせていただきます。

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
23	その他	26	<p>私事で恐縮だが、仕事で出張の帰路、北海道から仙台乗り継ぎでJRを利用したものの、途中線路点検で2時間停車したため原ノ町駅常磐線最終電車に乗り継ぎが出来なかった。</p> <p>また、東京は勿論、いわきや郡山や福島市に向かうときも自家用車は使わずに鉄道を乗り継いで往復する。カーボンゼロを謳うならば、これらの移動手段を整える必要があると考える。</p>	<p>既存の公共交通を活用し、CO2の排出が少ない交通手段で都内や仙台方面への往来は可能かと存じます。一方で事故等により遅延が出た際の対応については交通事業者に委ねるところでありますので、ご理解のほどお願いします。</p>
24	参考意見	29	<p>2－3路線バスは被災地特例の補助対象路線とされているが、現時点で本当に必要な路線なのだろうか。</p> <p>>震災から15年目で利用実態はどうか、促進し維持する対象とはいいがたく、むしろ、富岡～浪江FH2Rの拠点毎に実態や要望を確認して整理すべきと考える。また、補助金は復興実態に添った柔軟な運用に切り替えるよう、県や国に働きかける。</p>	<p>県や近隣自治体等、交通事業者と協調し検討を進めてまいります。</p>
25	質問	32	<p>事例枠内に記載の「路線バス」とは何か。</p> <p>>所謂、一般的な全国的に使用されている町中の路線バスのことであるならば、現在浪江町の場合当てはまらないが、将来の新しい構築も含めてのことか。</p>	<p>ご認識の通り、一般的な全国的に使用されている路線バスになります。町内には新常磐交通が運行する路線バス（富岡－FH2R線）も走っておりますので、既存公共交通の利用促進の案の1つとして記載させて頂いております。</p>

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
26	質問	34	<p>SORA運行がされているというが、これが所謂「路線バス」で被災地特例の補助対象路線なのか。そうであるならば明記すること。</p> <p>>浪江町が「実証実験の場」としての象徴であるならばそのように上位計画として表記することになると思うが、町民の生活のための移動手段としての役割を明記すること。</p>	<p>SORAの運行は、いわき市内で行われておりません。被災地特例路線での運行はございません。</p>
27	参考意見	35	<p>協賛金を株式としても良いのではないだろうか。</p> <p>>これまで被災者として何でも「無料」に甘えてきた町民だが、所謂避難している町民を含めて町民がまちづくりをどのようにしたいのかの議論も必要と考える。しかし、それも頭打ちであるならば、これまで通り交通企業に委ねるのか、それとも、町や町民が資本を募って運営するのかを問うても良いのではないかと考える。</p>	<p>地域公共交通活性化再生法（2020年、改正）でも第4条の（3）で「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」とされており、交通企業だけに委ねることはせず町も主体的に活性化に取り組みます。</p>
28	その他	資料編	<p>「資料編」を確認し、町民へのアンケート回答率が大変低く、実情を把握するには大変困難を来したと思われま</p> <p>す。</p> <p>その限定的な中で整理せざるを得ない状況、本来であれば“資料”とはいえない極少な結果を用いねばならない整理に、職員の皆様にご尽力頂いたことに感謝致します。</p>	<p>今後とも本町の公共交通政策に対するご理解・協力を宜しくお願い致します。</p>

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
29	その他	—	車を持たない世帯でしたので引っ越しをした時期から町内の交通手段の変遷をいろいろ見て体験してまいりました。関係各所と住民の総意が現在の交通体系に集約され具現化されてきたと感じております。従って大枠では問題点は無いです。	今後とも本町の公共交通政策に対するご理解・協力を宜しくお願い致します。
30	その他	—	まだ車の運転が出来るので 栃木県から車で来れますが 運転が出来なくなったら 福島まで新幹線に乗り 福島からバスに乗れたら良いかと想います。時間も決めて頂ければ良いと思います。	福島市からは、福島市～原町／バス、原町～浪江町／鉄道をご利用いただくことでお越し頂けます。バスは福島交通が運行しておりますので、ダイヤをご確認ください。

No	分類	該当頁	意見内容	回答案
31	その他	—	<p>○細々とした意見は多々あります。 [例えば]</p> <p>● P3図、P6図、P7図、P11図、P14図、P15図の文字が細かく読めない。、「公共交通」、「地域公共交通」、「地域内交通」の定義がわからない。、「デマンドタクシー」と「スマートモビリティ」との役割分担とあるが、どんな基準をもって分けているのか不明です。さらに、運賃体系の具体さも不明です。</p> <p>○等など、まだまだ挙げれば出てきますが、そもそも論として「抜本的な見直し」、「5年間という身の丈に合った」計画にして頂きたいと思います。</p>	<p>用語については必要に応じて注釈を記載し、P23、24に本町が目指す公共交通ネットワークにて役割分担や役割を整理しています。</p> <p>また、掲載する図は極力文字を大きくするなど、その他のご意見につきましても参考とさせていただきます。</p>