

浪江町 地域公共交通計画

本編



2026(令和8)年3月
浪江町

浪江町地域公共交通計画

【本編】

2026（令和8）年3月

浪 江 町

目次

1. はじめに.....	1
1-1 計画の目的.....	1
1-2 計画の区域.....	1
1-3 計画の対象.....	2
1-4 計画の位置づけ.....	3
1-5 計画期間.....	3
2. 公共交通の現況.....	4
3. 公共交通を取り巻く課題.....	5
4. 公共交通の目指すべき将来像.....	17
4-1 計画の基本理念と基本方針.....	17
4-2 計画の目標.....	19
4-3 目指すべき公共交通ネットワーク.....	23
5. 公共交通体系を実現させるための施策.....	25
6. 計画の実現に向けて.....	39
6-1 計画の推進.....	39
6-2 関係主体の役割.....	40
6-3 推進体制.....	40
6-4 評価指標.....	41

1. はじめに

1-1 計画の目的

本町の公共交通機関には、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス「浪江町生活支援バス」、デマンド型交通「デマンドタクシー」、AIオンデマンド交通「なみえスマートモビリティ」、乗用タクシー等があり、町民の日常生活において重要な移動手段となっています。

また、町民のうち町内居住者は2,407人（2025年10月末時点）、町民の約8割が未だに町外へ避難中となっています。また、旅客輸送業界の運転手不足や燃料費の高騰などにより、公共交通事業を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

一方で、今後、町民の帰還やF-R-E-I関連施設や企業立地に伴う居住人口の増加を見込み、2035年に約8,000人^{*}を目指しており、公共交通に対する必要性はますます高まっています。

こうした背景を踏まえて、本町にとって望ましい地域公共交通サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとなる「浪江町地域公共交通計画」を策定し、住民・事業者・行政が協働で取り組みながら、地域の特性に合わせた利便性が高く、効率的で持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

^{*}本町が2016（平成28）年3月に策定した「まち・ひと・しごと創生 浪江町人口ビジョン」で設定する中期的な目標人口

1-2 計画の区域

計画の区域は、浪江町全域とします。



資料：国土数値情報

図 計画の区域

1-3 計画の対象

本町には様々な交通手段があり、町民（町外へ避難中の方を含む）の日常生活や来訪者等の移動を支えています。

本計画では、鉄道や高速バス、路線バス等の地域公共交通及びスクールバス等による輸送サービスを対象とします。また、公共交通の補完が期待される新たなモビリティサービス[※]等も含めて検討を進めます。

〔計画の対象〕

- ・ 鉄道
- ・ 高速バス
- ・ 路線バス
- ・ コミュニティバス「浪江町生活支援バス」
- ・ デマンド型交通「デマンドタクシー」
- ・ A I オンデマンド交通「なみえスマートモビリティ」
- ・ 乗用タクシー
- ・ スクールバス等のその他輸送サービス

※新たなモビリティサービスとは、L R T（ライト・レール・トランジット）・B R T（バス・ラピッド・トランジット）の整備やA I オンデマンド交通、自動運転、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等を指します。

- ・ L R T（ライト・レール・トランジット）とは、次世代型路面電車システムのことを指します。従来の路面電車と比べ、デザイン性に優れ、車両は乗り降りがしやすい低床式で、騒音や振動も少ないなどの特徴を備えた、人や環境に優しい乗り物を指します。
- ・ B R T（バス・ラピッド・トランジット）とは、連節バス、P T P S（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムを指します。

1-4 計画の位置づけ

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）」第5条に規定する法定計画であり、町の最上位計画である「浪江町復興計画【第三次】」で定める将来像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。また、本計画の策定・推進にあたっては、関連計画と相互に調整・連携を図ります。

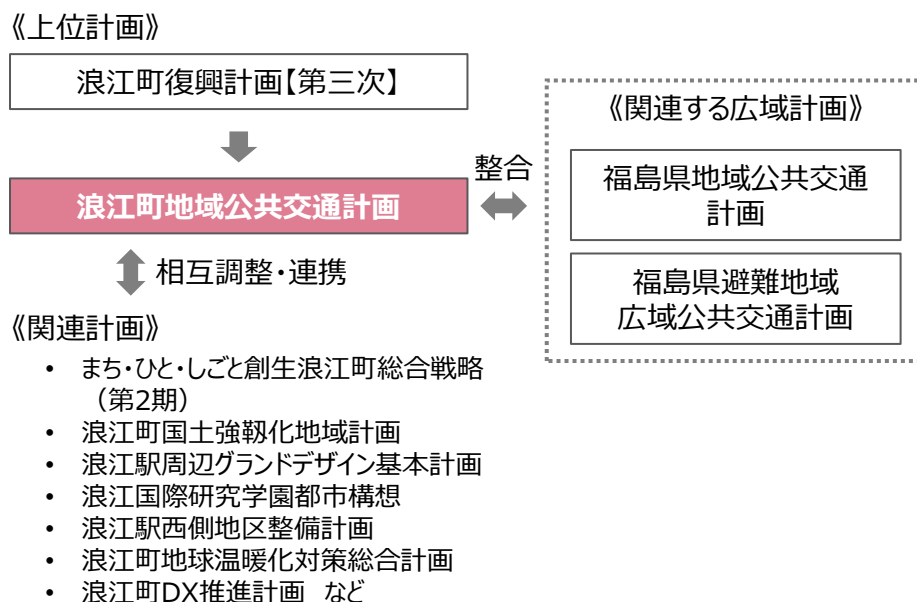


図 計画の位置づけ

また、本町では、本計画に基づき地域公共交通に関する取組を推進していくことで、SDGsの17の目標のうち、親和性が高いと判断した6つの目標達成に積極的に貢献します。



図 SDGsの目標のうち、親和性が高い目標

1-5 計画期間

計画の期間は、2026（令和8）年度～2030（令和12）年度の5か年計画とします。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位計画・関連計画の策定・改定等があった場合には、必要に応じて計画の見直しを検討します。

2. 公共交通の現況

本町の公共交通には、鉄道と高速バス、路線バス、なみえスマートモビリティ、デマンドタクシー、生活支援バス、乗用タクシー等が存在します。その他に、レンタカーやスクールバス等の輸送サービスが存在します。

表 公共交通の概要

公共交通	路線	交通事業者	起点～終点
鉄道	常磐線	J R東日本(株)	いわき～原ノ町
	常磐線(特急) ひたち	J R東日本(株)	品川～仙台
高速バス	福島線	東北アクセス(株)	福島駅西口～双葉駅前
路線バス	富岡駅～大野駅～浪江(FH2R)線	新常磐交通(株)	富岡駅前～FH2R
コミュニティバス	浪江町生活支援バス		南相馬～浪江 二本松～浪江
デマンド型交通	デマンドタクシー (浪江町内便)	(有)観光タクシー	浪江町内の自宅～町内の医療機関、商業施設、公共施設
	デマンドタクシー (南相馬便)	(有)観光タクシー	浪江町内の自宅～南相馬市原町区及び小高区の医療機関
	デマンドタクシー (津島便)	(有)観光タクシー	津島支所～浪江町役場
AIオンデマンド交通	なみえスマートモビリティ	日産自動車(株)	町内の避難指示解除区域全域が運行エリア(津島エリアは運休中)
乗用タクシー	—	(有)観光タクシー	町内全域

表 その他の輸送サービス

輸送サービス	内容
浪江FCV レンタカー	・(株)伊達重機が2023年9月27日から浪江駅前でサービスを開始 ・営業時間：月～土(日・祝日除く) 9:00～18:00
浪江観光 レンタカー	・(有)観光タクシーが2021年4月14日から浪江駅前でサービスを開始 ・営業時間：平日 8:00～17:00、土・日・祝日 9:00～16:00
スクールバス	・ルート：町内5ルート ・対象：なみえ創成小・中学校の生徒 ・運行：ルートごとに町直営と運行委託がある

3. 公共交通を取り巻く課題

「浪江町地域公共交通計画【資料編】」で整理した上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性、公共交通の現状、地域特性、住民や利用者の移動実態・ニーズなどを踏まえて、本町の公共交通を取り巻く課題を以下の8つの観点から整理します。

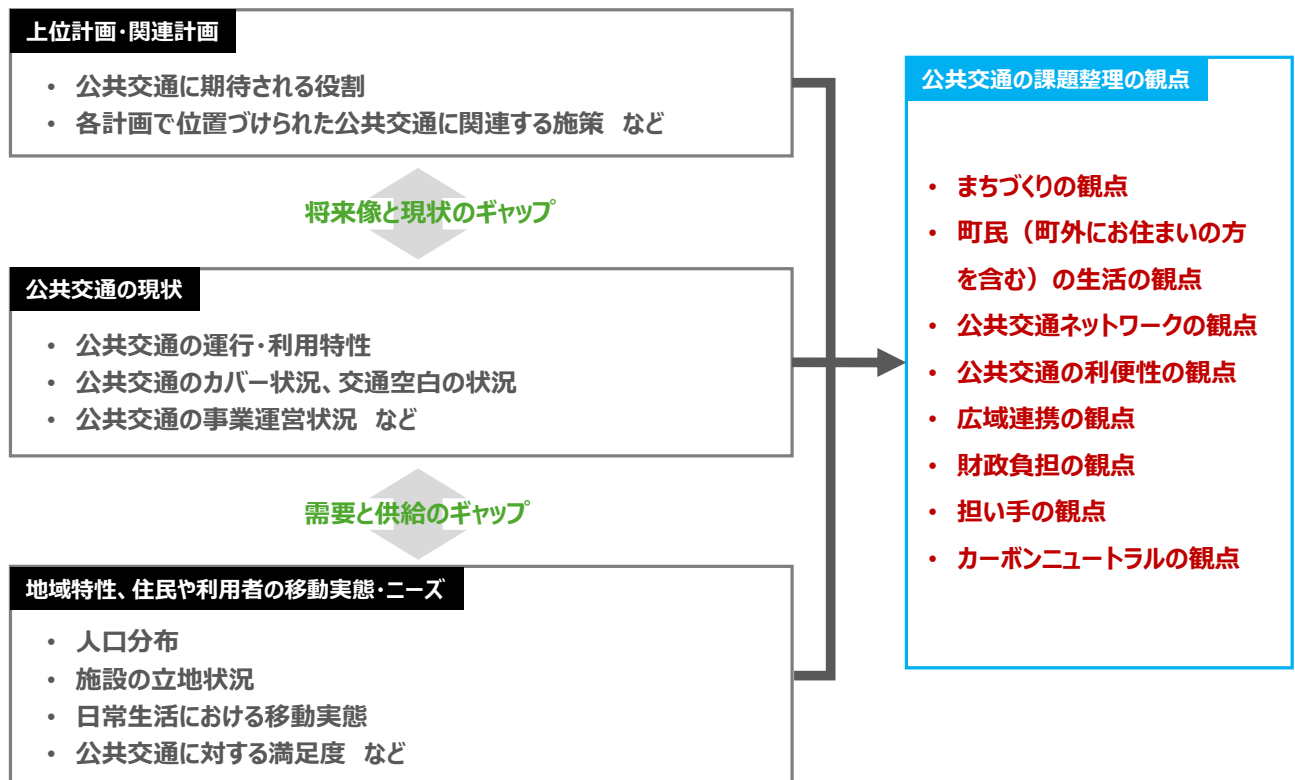


図 課題の観点

【参考】地域公共交通の多面的な効果について

地域公共交通政策については、まちづくりをはじめ、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野と密接な関係を有しています。そのため、地域公共交通計画を策定するうえで、公共交通のサービス水準の向上のみならず、多面的な視点から課題を整理する必要があります。



出展：近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でもいいの？」

図 地域公共交通の多面的な効果のイメージ

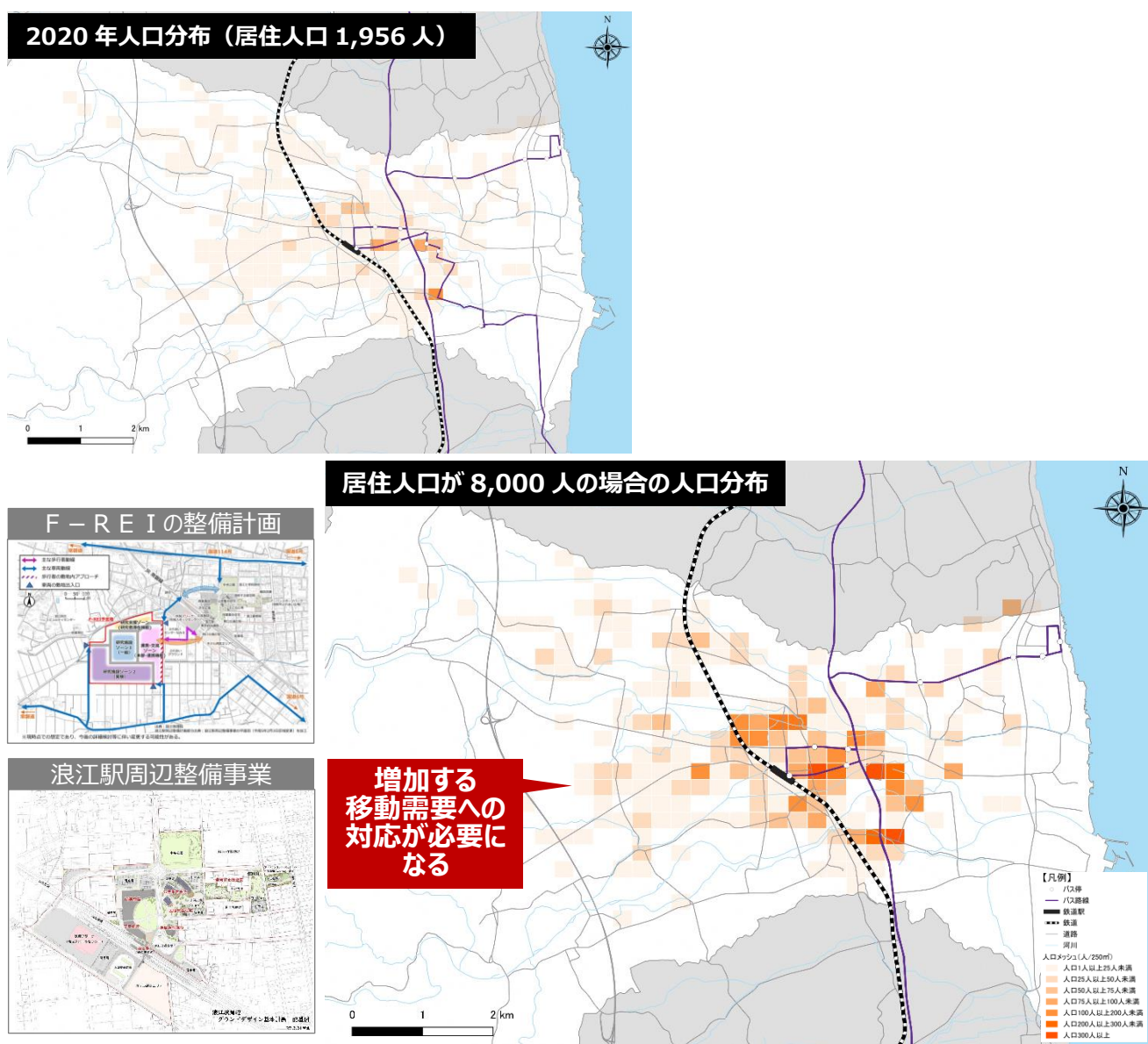
課題1【まちづくりの観点】

●加速度的に進む復興まちづくりや増加が見込まれる人口規模に応じた段階的な公共交通の構築が必要である

前述のとおり町民のうち町内居住者は2,407人（2025年10月末時点）、町民の約8割が未だに町外へ避難中となっています。本町では今後、町民の帰還やF-R-E-I関連施設や企業立地に伴う居住人口の増加を見込んでおり、2035年に約8,000人※を目指しています。

中心市街地の整備を始めとした復興まちづくりの進捗など、10年先の町の姿を見据えつつ、大きく変わるまちの形や人口規模に応じた段階的な公共交通の構築が必要です。

※本町が2016（平成28）年3月に策定した「まち・ひと・しごと創生 浪江町人口ビジョン」で設定する中期的な目標人口



※2020年国勢調査の人口分布（居住人口1,956人）の構成比率を基に試算したもの。

資料：国勢調査（2020年）、国土数値情報

図 居住人口が8,000人の場合の人口分布

課題2【町民（町外にお住まいの方を含む）の生活の観点】

●中心市街地内での周遊や、郊外部及び町外から中心市街地へアクセスしやすい公共交通が必要である

〔中心市街地内の移動〕

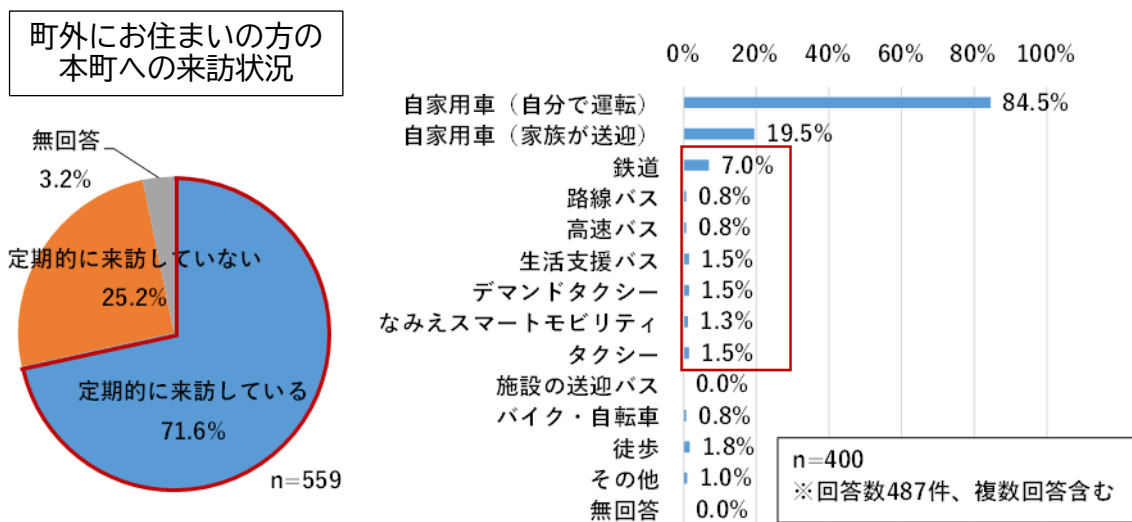
都市機能を集約し、にぎわいの創出を目指す浪江駅の周辺においては、「浪江駅周辺整備事業」や「浪江駅西側地区整備計画」が進められており、にぎわいの拠点として「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を進めています。高齢者や子育て世代、障害者等を含めた誰もが移動しやすい公共交通サービスを確保することが必要です。

〔郊外部から中心市街地への移動〕

中心市街地から離れた郊外部の居住エリアに住む一部の町民は、公共交通での移動を必要としています。これからも安心して住み続けられるように、再開発によりにぎわいが生まれる浪江駅周辺へのアクセス性の維持・向上が必要です。

〔町外から町内への移動〕

広域交通である鉄道や高速バス、路線バス、生活支援バスなどが運行されていますが、原発事故の警戒区域等に居住されていた方を対象とした無料措置などを背景に自家用車での移動が8割以上を占めています。しかし、将来的に無料措置が終了することを考えると、町外から町内への移動を担う公共交通の利便性向上が必要です。



資料：2025年公共交通に関する町民アンケート調査結果

図 町外にお住まいの方の本町来訪の有無と来訪時に使う主な移動手段

課題3【公共交通ネットワークの観点】

●公共交通ネットワークを階層化し、各種移動手段の役割分担の明確化が必要である

本町には、JR常磐線や高速バス、路線バス、デマンドタクシー、なみえスマートモビリティ、タクシー（乗用）の他に、レンタカーサービス、スクールバスなどが整備されていますが、町内には時間的な交通空白が存在しています。

また、一部では異なるサービスで同じような利用がされているなど、非効率な運行となっていることから、公共交通ネットワークを階層化し、各種移動手段の役割分担の明確化が必要です。

表 時間帯別の公共交通の運行状況

時間帯 ～	月								木												
	鉄道		高速バス		路線バス		生活支援	デマンド	デマンド 乗用車	スマ モビ	鉄道		高速バス		路線バス		生活支援	デマ ント	デマ ント 乗用車	スマ モビ	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り					上り	下り	上り	下り	上り	下り					上り
0:00～1:30																					
1:30～3:00																					
3:00～4:30																					
4:30～6:00																					
6:00～7:30	5:53										5:53										
7:30～9:00		6:26										6:26									
9:00～10:30					8:20	7:42				8:00				8:20	7:42					8:00	
10:30～12:00																					
12:00～13:30																					
13:30～15:00																					
15:00～16:30																					
16:30～18:00																					
18:00～19:30					18:13	18:38	18:00							18:13	18:38	18:00					
19:30～21:00																					
21:00～22:30	20:37																				
22:30～24:00		21:20																			21:30

曜日によっては
不便な時間が存在

21:30以降は
時間的な
交通空白が存在

課題4【公共交通の利便性の観点】

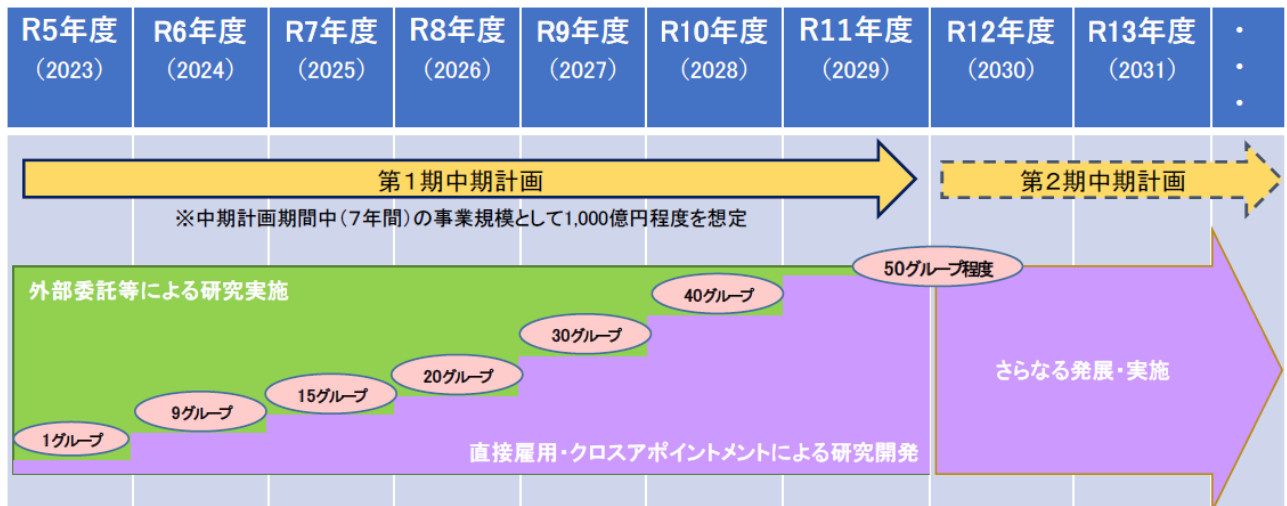
●予想される人口構造の変化に応じて子育て世代や外国人など誰もが利用しやすい公共交通が必要である

今後、F-R E I 関連施設や企業立地に伴う人口の増加に加えて、子育て世代や外国人などの受け入れによる人口構造（年齢階層別人口や国籍別人口など）の変化が想定されます。

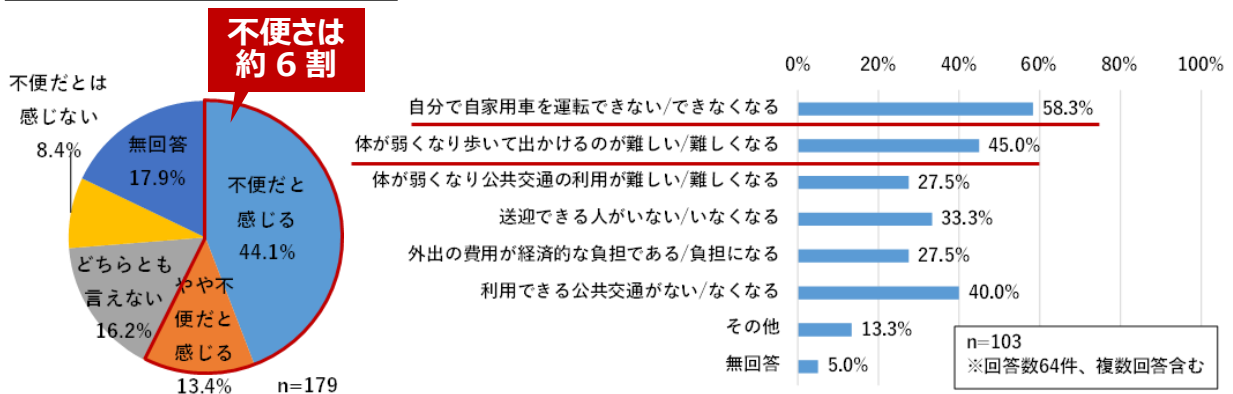
公共交通利用が期待される高齢者や子育て世代、外国人など誰もが利用しやすい公共交通が必要です。また、帰還・移住後の公共交通の利用をイメージしてもらい、安心して帰還・移住してもらえるように事前に公共交通の運行内容や利用方法などを案内することも重要となります。

表 F-R E I ロードマップイメージ

出典：2025年12月22日福島国際研究教育機構「F-R E Iの事業紹介」



10年後を想像した時の
外出やお出かけ時の不便さ



資料：2025年公共交通に関する町民アンケート調査結果

図 10年後を想像した時の外出やお出かけ時の不便さ

課題5【広域連携の観点】

● 浜通り地方の交流人口・関係人口の増加に資する広域連携の強化が必要である

〔観光客〕

浜通りには、震災遺構浪江町立請戸小学校や本町と双葉町にある福島県復興祈念公園、東日本大震災・原子力災害伝承館などが点在しています。

福島県ホープツーリズムの一環として、東日本大震災・原子力災害伝承館発着無料周遊バスを期間限定で運行して対応しているように、浪江駅を基点とした公共交通での広域的な観光周遊が不便となっています。

〔ビジネス客〕

来訪するビジネス客による浪江駅から企業や宿泊施設、宿泊施設から飲食店への移動需要に対して、なみえスマートモビリティやタクシーなどがその移動を担っています。

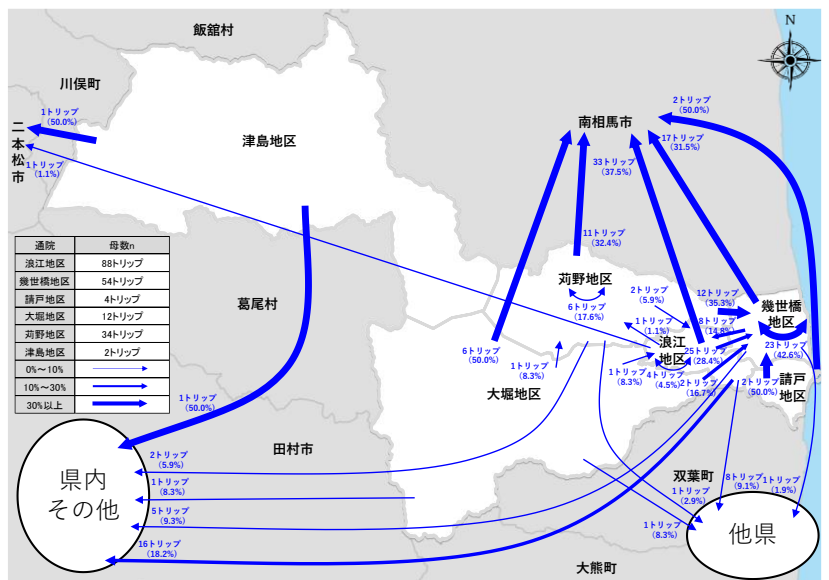
今後、F-R-E-I 関連施設や企業立地の増加に伴い期待されるナイトタイムエコノミーの活性化に向けて、地域内の公共交通サービスが縮小する夜間の交通不便の解消が求められます。

〔町民（町内居住者）〕

町内には立地する医療施設が限られており、南相馬市等の町外への通院流動がみられます。日常生活での結びつきが強い近隣自治体と調整・連携しつつ、既存の公共交通を活用した取組が必要です。



資料：福島県ホープツーリズム 無料周遊バス運行チラシ



資料：2025年公共交通に関する町民アンケート調査結果

図 通院流動

図 東日本大震災・原子力災害伝承館 発着無料周遊バス

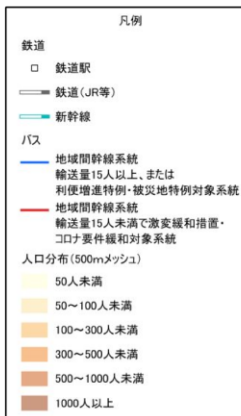
【参考】「福島県地域公共交通計画」における広域交通の課題について

福島県が策定した「福島県地域公共交通計画」において、広域交通とする鉄道・広域路線バス・高速バスを対象として、相双・いわき圏域の課題を以下のとおり記載しています。

(6) 相双・いわき圏域

【地域間幹線系統】

- 本圏域の地域間幹線系統は、「福島県避難地域広域公共交通計画」を策定し、東日本大震災の被災地域における地域間幹線系統に係る地域公共交通確保維持事業の特例措置を受けています。
- これらの系統については、住民の帰還促進や福島イノベーション・コースト構想を支える社会基盤として重要な役割を果たしていることから、関連する計画との整合性を図りながら、利用者の増加や確保・維持に向けた検討を進める必要があります。
- また、いわき市は、昭和41年(1966年)に14市町村の合併により誕生した、県内第1位の広大な面積を有する市であり、市内には広域路線バス同等の長大なバス路線が運行していますが、制度上の制約から国の支援が受けられないため、日常生活に必要なバス路線の存続が危ぶまれる状況となっています。国に対して地域の実情に応じた制度改正を求めていくことや、適時適切な支援の検討を進める必要があります。



【鉄道】

- JR磐越東線は、いわき市から郡山市を結び、沿線地域からの通学に欠かせない路線ですが、近年利用者が減少し、JR東日本による「ご利用の少ない線区」として開示対象となっています。
- 当該路線は、沿線地域の通勤・通学・通院等日常生活を支える極めて重要な役割を担っていることから、交通事業者・沿線自治体が連携して、活用促進を図ることが必要です。

【拠点】

- 各市町村では、それぞれの重要な拠点において、鉄道や広域的な路線バスと、域内を運行する公共交通との接続性の向上に向けた検討が必要です。

※市町村アンケート調査で回答があった市町村のみ記載

市町村名	各市町村が重要と考える拠点
南相馬市	原ノ町駅、小高駅、鹿島駅、南相馬IC、南相馬鹿島SA/SIC、小高SIC(整備予定)
新地町	新地駅、駒ヶ嶺駅
浪江町	浪江駅
双葉町	双葉駅、産業交流センター
大熊町	大野駅
富岡町	さくらモールとみおか、富岡駅
飯館村	道の駅までい館
葛尾村	船引駅
いわき市	いわき駅、小名浜市街地(小名浜支所、イオンモール小名浜)



出展：福島県「福島県地域公共交通計画」

図 相双・いわき圏域の課題

【参考】「福島県避難地域広域公共交通計画」における広域交通の課題について

福島県が策定した「福島県避難地域広域公共交通計画」において、避難地域12市町村及び周辺中核都市を対象区域とする広域公共交通の課題を以下のとおり記載しています。

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。

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ことである。

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。

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。

出展：福島県「福島県避難地域広域公共交通計画」

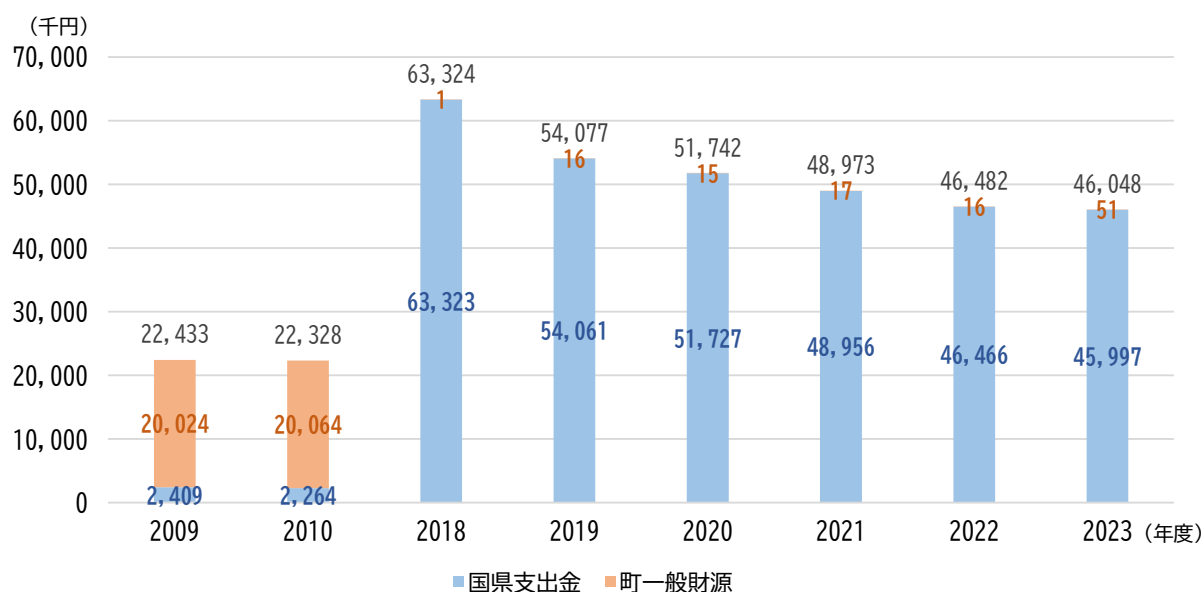
図 避難地域における広域公共交通の課題

課題6【財政負担の観点】

●公共交通を維持するための財政負担額が4千万円を上回る中で、国・県の法制度の見直しなどに注視しつつ持続可能な公共交通が必要である

公共交通の運行事業費は東日本大震災前と比べて増加しており、公共交通を維持するための行政負担が大きくなっています。

現在、被災者支援総合交付金など復興事業の支援を受けて公共交通を維持していますが、復興の経過により国・県の補助金の縮小や終了した場合、新たな財源の確保が課題となっていくます。



※一般財源：デマンドタクシー運行事業費と生活支援バス運行事業費を合算（2018-2023）

eーまちタクシー運行事業補助金と生活路線バス運行事業費を合算（2009-2010）

資料：浪江町公表資料「主要な施策の成果」

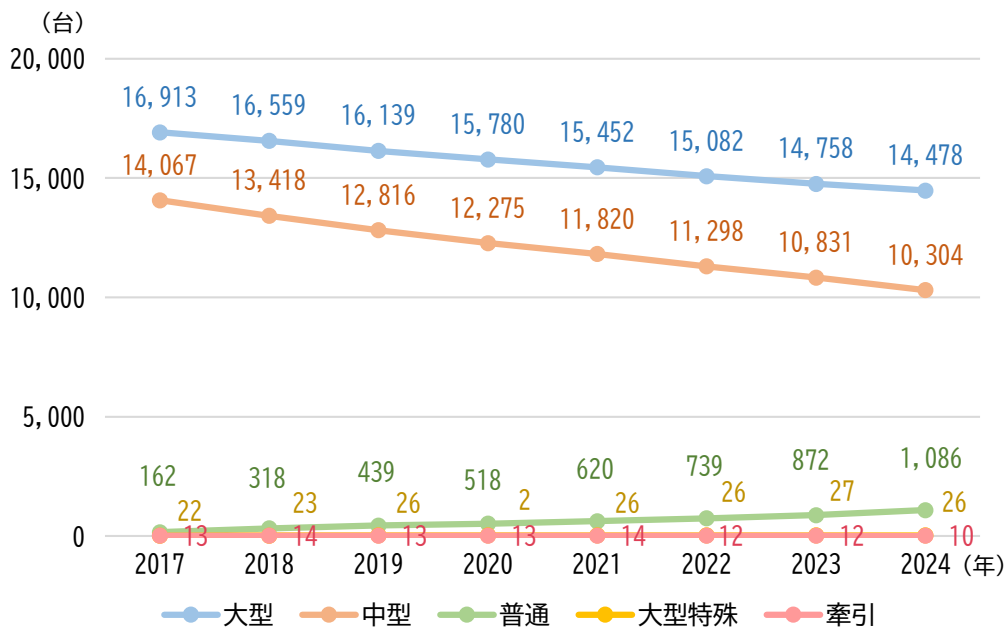
図 公共交通の財政負担の推移

課題7【担い手の観点】

●乗務員等の人材不足への対応が求められる

交通事業者では、乗務員の高齢化が進行しており、今後、定年退職者も増加することから、将来的には更に乗務員が減少し、公共交通の運行が維持できなくなることが懸念されます。

働き方改革関連法によって2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限され、人材不足も相まってサービス水準に影響することが予想されます。



資料：警察庁交通局「運転免許統計」

図 福島県内の第二種免許保有者数の推移

課題8【カーボンニュートラルの観点】

●本町が推進するエネルギー地産地消のまちづくりに資する公共交通が求められる

本町は東日本大震災以降、原子力や化石燃料に頼らない「エネルギー地産地消のまちづくり」を理念に掲げ、ゼロカーボンシティの推進に取り組んできました。

2035年度までにカーボンニュートラルを達成することを目標とし、エネルギー先駆けのまちを目指しており、将来的にはカーボンニュートラルの推進と連携した公共交通サービスの検討が必要です。



出典：浪江町地球温暖化対策総合計画（2023年3月策定）

図 2030年の将来像

4. 公共交通の目指すべき将来像

4-1 計画の基本理念と基本方針

(1) 計画の基本理念

本町が目指す将来都市像やまちづくりの方向性等を踏まえて、本計画の基本理念を次のように定めます。

〔基本理念〕

“住んでいたいまち 住んでみたいまち” づくりに
貢献する便利で持続可能な公共交通の実現

【参考】「浪江町復興計画【第三次】」における復興の理念及び理念の柱



出典：浪江町復興計画【第三次】

図 「浪江町復興計画【第三次】」における復興の理念及び理念の柱

(2) 計画の基本方針

本計画の基本理念に則って、3つの基本方針を設定します。

基本方針1：復興を支える《持続可能》な公共交通の実現

本町では、東日本大震災後に復旧・復興を進めてきた間にも本町を取り巻く環境は大きく変化してきており、将来にわたって安心して豊かな暮らしを送れる「持続可能なまちづくり」が求められています。

本町の最上位計画である「浪江町復興計画【第三次】」に復興の基本方針の1つとして「絆の維持と持続可能なまちづくり」が掲げられています。その基本方針を踏まえ、復興を支える《持続可能》な公共交通の実現を進めていきます。

基本方針2：帰還・移住を促進する《便利》な公共交通の実現

復旧・復興が更に進んでいくことで、現在住んでいる町民が満足するまち、これから帰還する町民にも満足してもらえるまち、今は帰りたくても帰れない町民にとっても、復興したまちの姿を見て安心してもらえるまちを目指しています。

現在町内に住んでいる町民だけでなく、帰還・移住を促進する《便利》な公共交通の実現を進めていきます。

基本方針3：各種関係者の先進的な取組やノウハウによる《みんなで育てる》公共交通の実現

各種関係者の先進的な取組やノウハウを活用し、各種関係者が互いに連携・協力しながら《みんなで育てる》公共交通の実現に取り組んでいきます。

4-2 計画の目標

本計画の基本方針に即しつつ、公共交通を取り巻く課題を解決するため、2030（令和12）年度までの公共交通の目標を設定します。

公共交通を取り巻く課題と本計画の基本方針及び計画目標の関連性は以下のとおりです。

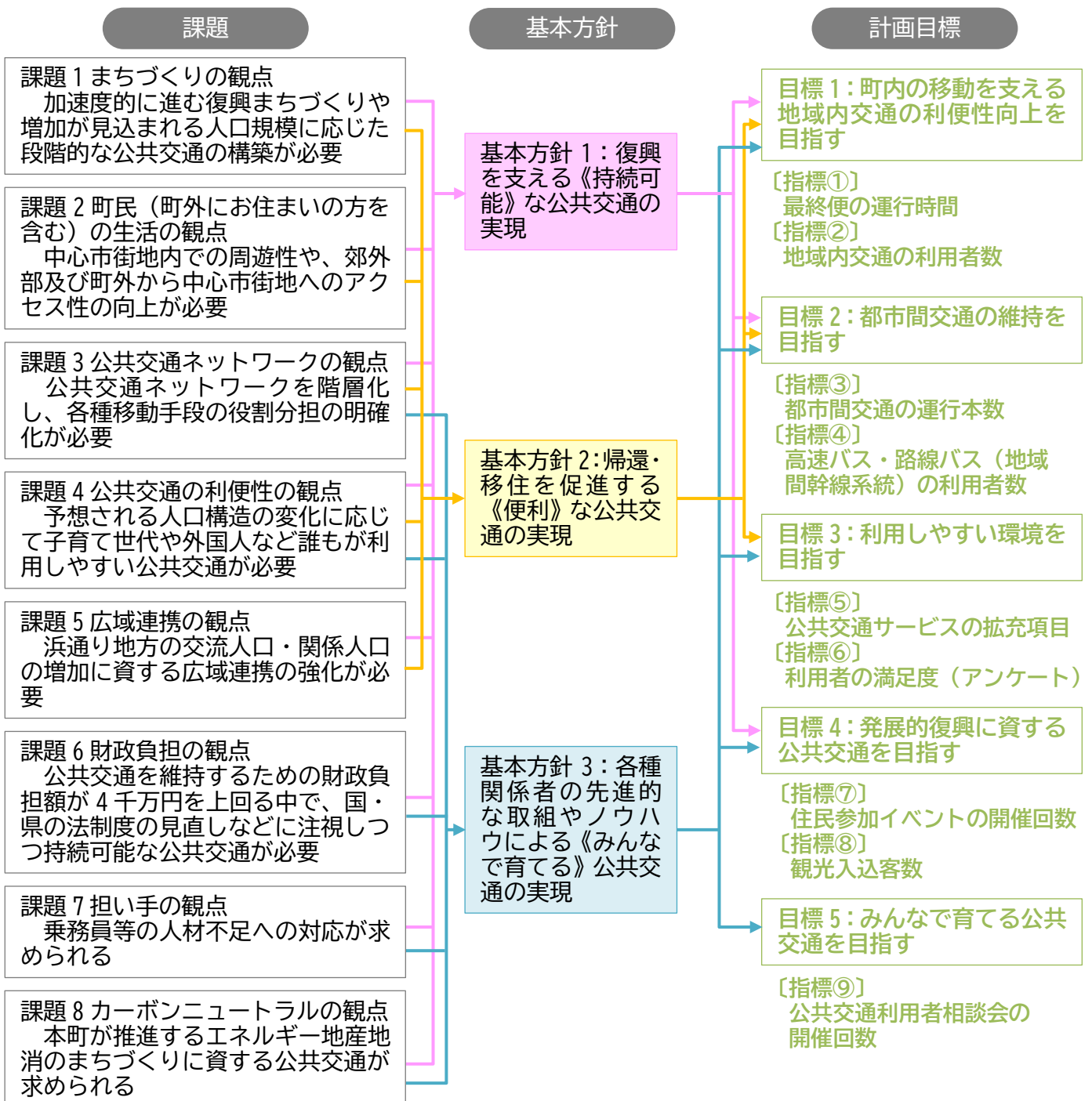


図 課題・基本方針・計画目標の関連性

目標1：町内の移動を支える地域内交通※の利便性向上を目指す

- 再開発によりにぎわいが生まれる中心市街地においては、町民（町外にお住まいの町民も含む）だけでなく来訪者の移動実態やニーズを踏まえて、公共交通の利便性向上を目指します。
 - 中心市街地から離れていても、安心して住み続けられるように、日常生活に必要な交通サービスを確保します。
- ※地域内交通は、コミュニティバス「浪江町生活支援バス」、デマンド型交通「デマンドタクシー」、A I オンデマンド交通「なみえスマートモビリティ」等とする。

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値
①最終便の運行時間※ 【アウトプット指標】	地域内交通の時間的な交通空白（18時以降）が解消しているか評価する	18:00 (2024年度)	21:30 (2030年度) 【拡充目標】
②地域内交通の利用者数 【アウトカム指標】	利便性が向上したことにより利用者数の維持に繋がっているか評価する	20,587人/年 (2024年度)	20,600人/年 (2030年度) 【現状維持】

※「①最終便の運行時間」については、後期基本計画の目標値に準拠する。

目標2：都市間交通※の維持を目指す

- 住民の日常生活の中で欠かせない広域移動を担う「都市間交通」については、将来にわたって維持していくとともに、地域内交通との連携を強化することで路線の活性化を目指します。
- ※都市間交通は、鉄道、高速バス、路線バス（地域間幹線系統）とする。


表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値
③都市間交通の運行本数 【アウトプット指標】	サービス水準の維持に繋がっているか評価する	46本/日 (2025年度)	46本/日 (2030年度) 【現状維持】
④高速バス・路線バス（地域間幹線系統）の利用者数 【アウトカム指標】	利用者数の維持に繋がっているか評価する	439人/年 (2024年度)	440人/年 (2030年度) 【現状維持】

目標3：利用しやすい環境を目指す

- 浪江駅や道の駅なみえなどの交通結節点の機能を強化します。
- F-R-E-I 関連施設や企業立地に伴う人口の増加に加えて、子育て世代や外国人などの受け入れによる人口構造の変化が想定される中で、誰もが快適に利用できる環境を整備します。

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値
⑤公共交通サービスの拡充項目 【アウトプット指標】	公共交通サービスの拡充取組を評価する	— (2025年度)	 (2030年度) 【向上目標】
⑥利用者の満足度（アンケート） 【アウトカム指標】	利用環境が向上したことにより利用者の満足度維持に繋がっているか評価する	デマンドタクシー —82.4% なみえスマート モビリティ 83.3% (2025年度)	85.0% (2030年度) 【現状維持】

目標4：発展的復興に資する公共交通を目指す

- なみえ町十日市祭などの既存イベント時に公共交通に対するイメージアップを図るとともに、各種関係者と連携・協力しつつ公共交通の利用拡大を促進します。
- 観光、福祉、教育及び健康等の他分野と連携した公共交通施策の展開により、発展的復興に寄与することで、交通の分野から地域の産業を支えていきます。
- 自然環境に配慮した町産水素の利活用の推進・拡大により、ゼロカーボンシティ※の実現に貢献していきます。

※2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを表明した自治体を指します。

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値
⑦住民参加イベントの開催回数 【アウトプット指標】	住民参加イベントの開催回数から公共交通の周知・PRの取組状況を評価する	— (2025年度)	累計5回 (2030年度) 【増加目標】
⑧観光入込客数※ 【アウトカム指標】	観光入込客数の利便性に貢献しているか評価する	676,924人/年 (2023年度)	800,000人/年 (2030年度) 【増加目標】

※「⑧観光入込客数」については、後期基本計画の目標値に準拠する。

目標5：みんなで育てる公共交通を目指す

- 交通事業者や行政だけでなく、地域住民や企業・団体と連携し、継続的に公共交通の維持確保・利用促進などを検討していく場づくりを推進します。
- 公共交通の安全な運行を維持していくために、引き続き適切な車両の更新や乗務員等の人材確保等を支援します。

表 評価指標の概要

評価指標	評価の視点	現況値	目標値
⑨公共交通利用者相談会の開催回数 【アウトプット指標】	公共交通利用者相談会の計画的・継続的な運営状況を評価する	— (2025年度)	2回/年 (2030年度) 【増加目標】

4-3 目指すべき公共交通ネットワーク

(1) 交通接結点及び公共交通ネットワークの位置づけ

交通結節点及び公共交通ネットワークについて、以下のとおり位置づけます。

表 交通結節点の位置づけ

区分	機能・役割	拠点
一次拠点※	・都市間交通と地域内交通が接続し、路線間の乗り継ぎを行う場所	・J R 浪江駅
二次拠点	・他の交通モードとの乗り継ぎを行う場所	・道の駅なみえ ・浪江インターチェンジ

※一次拠点は、福島県地域公共交通計画に位置づけられている「地域拠点」に該当する。

表 交通ネットワークの体系

区分	機能・役割	交通モード
都市間交通※	鉄道、 高速バス	・J R 常磐線 ・高速バス「福島線」
	路線バス	・富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線
地域内交通	・町内での移動および町外に避難している町民の移動を担う交通	・コミュニティバス「浪江町生活支援バス」 ・デマンド型交通「デマンドタクシー」 ・AIオンデマンド交通「なみえスマートモビリティ」
中心市街地	・交通結節点や主要な目的施設が立地する中心市街地における町民や来訪者にとって便利な交通	・AIオンデマンド交通「なみえスマートモビリティ」 ・新たなモビリティサービス など

※都市間交通については、福島県地域公共交通計画に位置づけられている「圏域間幹線軸」「地域間幹線軸」に該当する。

(2) 公共交通ネットワークの将来イメージ

計画最終年度となる2030（令和12）年度を目標としています。

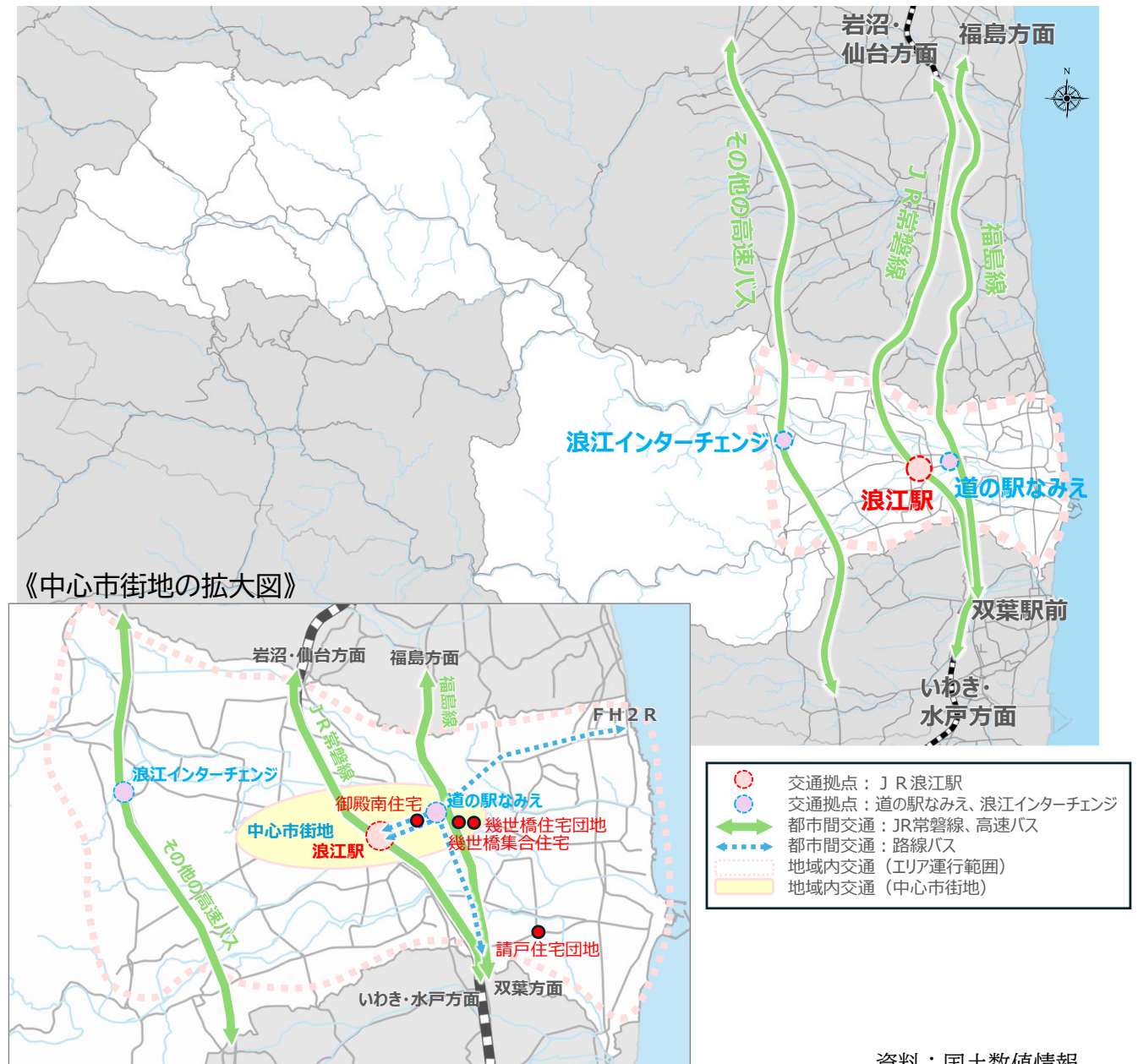


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

〔公共交通ネットワークが実現することで期待される効果イメージ（案）〕

- 公共交通サービスを利用して誰もが町内を自由に移動できる
- 町内に安心して住み続けることができる
- 町内に移り住んだ後に安心して公共交通が利用できることで帰還・移住が促進される
- 近隣自治体で運行する既存の公共交通を利用して町外の医療施設等を利用できる

5. 公共交通体系を実現させるための施策

本計画の目標達成に向けて、2030（令和12）年度までの5か年で実施する施策を体系づけて整理します。また、重要かつ優先的と判断した施策・事業については、重点事業に位置づけ着実な事業推進を図ります。

表 施策・事業の一覧

目標	No	施策	取組内容	重点事業
目標1	1-1	中心市街地におけるサービス水準の向上	なみえスマートモビリティの運行見直し・改善	●
			電動キックボードやレンタサイクル等のマイクロモビリティの導入検討	
	1-2	郊外部や避難先の地域における運行の効率化	デマンドタクシー町内便となみえスマートモビリティとの一体的な見直し	●
デマンドタクシー津島便とスクールバスの一体的な見直し検討				
デマンドタクシー町外便と生活支援バスとの一体的な見直し検討				
目標2	2-1	J R常磐線の維持・活性化	J R常磐線の利用促進策の検討・実施	●
			物輸送サービス「はこびん」のPR等利用促進の検討	
			S u i c aの切り替えによる影響軽減施策の検討	
			国、県及び関係自治体等との協議・連携	
	2-2	高速バスの維持・活性化	浪江インターチェンジ付近でのパークアンドバスライドの導入検討	●
			高速バスの利用促進策の検討・実施	
		国、県及び関係自治体等との協議・連携		
2-3	路線バス（地域間幹線系統）の維持・活性化	浪江町役場～浪江駅～FH2R系統の運行（ルート・ダイヤ等）見直し	●	
		路線バスの利用促進策の検討・実施		
		国庫補助及び県補助等の財政支援の活用		
目標3	3-1	交通結節点の機能向上	J R浪江駅、道の駅なみえ、浪江インターチェンジでの乗り継ぎ円滑化 バス待ち環境の向上	●
	3-2	分かりやすい案内・情報提供	【再掲】S u i c aの切り替えによる影響軽減施策の検討 デジタルサイネージやスマートバス停の導入検討	
目標4	4-1	公共交通を利用するきっかけづくり	関係課や関係団体等と調整・連携した既存のイベント等への出展・参加 モビリティマネジメントや公共交通の乗り方教室の企画・実施	
	4-2	観光周遊の促進	観光二次交通の導入検討	●
	4-3	町産水素の利活用の推進・拡大	エコ通勤優良事業所の推奨やなみえ脱炭素アワードによる表彰など公共交通の活用やFCV等の利用拡大	
目標5	5-1	みんなで育てる場づくり・組織運営	浪江町地域公共交通会議や公共交通利用者相談会等の計画的な企画・開催	
			公共交通の応援隊・サポーター制度の検討	
			浪江町ふるさと応援寄附金の活用	
			モビリティデータの利活用に向けた仕組みづくりの検討	
			自治組織等における機運の醸成、課題解決に向けた伴走支援	
	5-2	乗務員等の人材確保	福島県第二種免許取得等支援事業補助金等の活用	
福島県バス協会等と連携した乗務員等の募集活動				
公共交通分野における地域おこし協力隊の企画・実施				
		公共ライドシェア等の導入可否の検討		

目標 1：町内の移動を支える地域内交通の利便性向上を目指す

1-1 中心市街地におけるサービス水準の向上

■ねらい

- ・2028（令和10）年に一部供用開始予定となる浪江駅周辺整備に併せて、道の駅なみえや町役場付近と浪江駅周辺の拠点間を結ぶ軸を形成します。
- ・中心市街地における面的な周遊性の向上を図ります。

■取組内容

- ・なみえスマートモビリティの運行見直し・改善 **重点事業**
- ・電動キックボードやレンタサイクル等のマイクロモビリティの導入検討

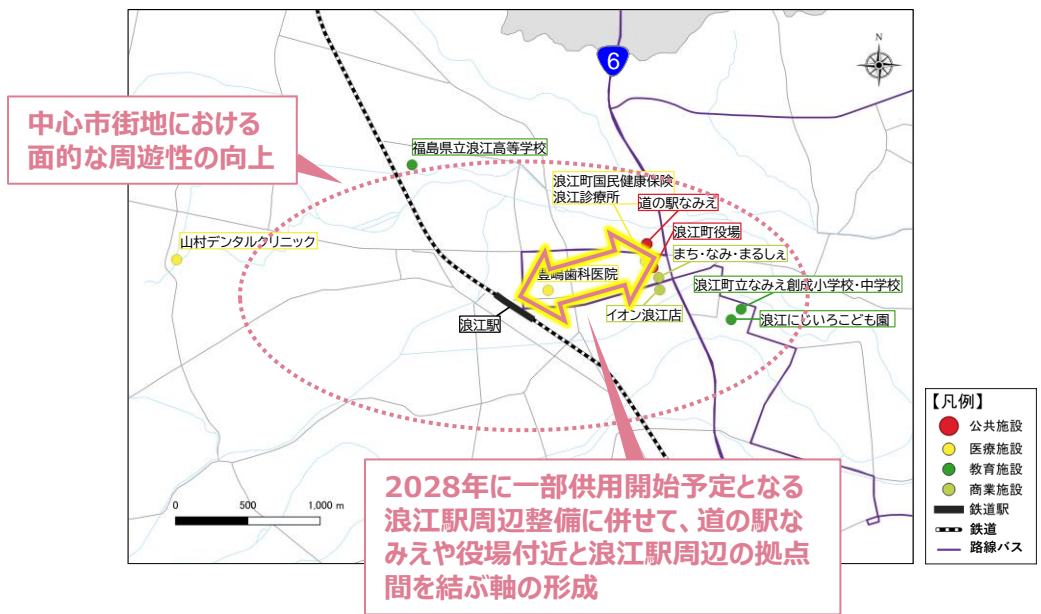


図 拠点間を結ぶ軸の形成イメージ

■実施主体・実施スケジュール

[実施主体]

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	—	●	—	—

[実施スケジュール]

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
		調整が整い次第、実施		
		評価・検証		

1-2 郊外部や避難先の地域における運行の効率化

■ねらい

- ・町内を面的に運行しているデマンドタクシー町内便となみえスマートモビリティについては役割分担を明確化し、一体的な運行見直しによるリソースの集約などを通じたサービス水準の向上(予約のしやすさや利用時間帯の拡大など)と効率化を図ります。
- ・一部のエリアが特定復興再生拠点区域に指定されている津島地区と中心部の区間では、デマンドタクシー津島便とスクールバスがほぼ同じ区間を重複して運行をしているため、運行の効率化を図ります。
- ・避難先の一部の地域では、デマンドタクシー町外便と生活支援バスの一体的な運行見直しにより、移動需要の集約を図ります。

■取組内容

- ・デマンドタクシー町内便となみえスマートモビリティとの一体的な見直し(役割分担の明確化、リソースの集約、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用検討など) **重点事業**
- ・デマンドタクシー津島便とスクールバスの一体的な見直し検討
- ・デマンドタクシー町外便と生活支援バスとの一体的な見直し検討(役割分担の明確化、リソースの集約など)

〔なみえスマートモビリティに対する地域公共交通確保維持事業の必要性〕

なみえスマートモビリティについては、これまでの実証実験の結果を踏まえて、2026(令和8)年秋から本格運行に移行予定となります。本格運行に併せてデマンドタクシーとの一体的な見直しを図ることで、これまで以上に町民や来訪者の移動を担う交通となることが期待されます。そのため、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を検討し、なみえスマートモビリティの安定的に維持していく必要があります。

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証				

目標 2：都市間交通の維持を目指す

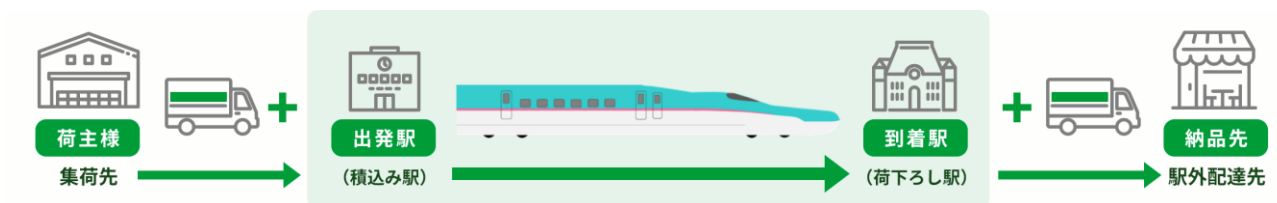
2-1 JR常磐線の維持・活性化

■ねらい

- ・ イベント列車や観光キャンペーン等による新たな需要の掘り起こしにより、利用促進を図ります。
- ・ 鉄道ネットワークを活用した荷物輸送サービス「はこビュン」の利活用を検討します。
- ・ 浪江駅周辺整備事業を踏まえたJR浪江駅における利用環境の整備を推進します。
- ・ 常磐線活性化対策協議会と連携して、鉄道の利便性向上に向けた働きかけを推進します。

■取組内容

- ・ JR常磐線の利用促進策の検討・実施 **重点事業**
- ・ 荷物輸送サービス「はこビュン」のPR等利用促進の検討
- ・ Suicaの切り替えによる影響軽減施策の検討
- ・ 国、県及び関係自治体等との協議・連携



出典：(株)ジェイアール東日本物流

図 「はこビュン」のサービスイメージ

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	●	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
	調整が整い次第、実施			
	評価・検証			

2-2 高速バスの維持・活性化

■ねらい

- ・常磐自動車道の本町内を通過する既存の高速バス路線については、浪江インターチェンジ付近でのパークアンドバスライド*の導入検討により、利用者にとって移動時間の有効活用が図られることに加えて、社会経済的にも交通渋滞緩和や環境負荷軽減などが期待されます。
- ・高速バス「福島線」については、交通事業者や関係自治体等と調整・連携し、利用促進を図ります。また、浪江駅周辺整備に併せてJ R浪江駅前への乗り入れ等を検討します。

*パークアンドバスライドとは、自動車を所定の駐車場等に停めてバスに乗り換えて、目的地に向かうというものです。

■取組内容

- ・浪江インターチェンジ付近でのパークアンドバスライドの導入検討（駐車場整備、バス停の新設など） **重点事業**
- ・高速バスの利用促進策の検討・実施
- ・国、県及び関係自治体等との協議・連携

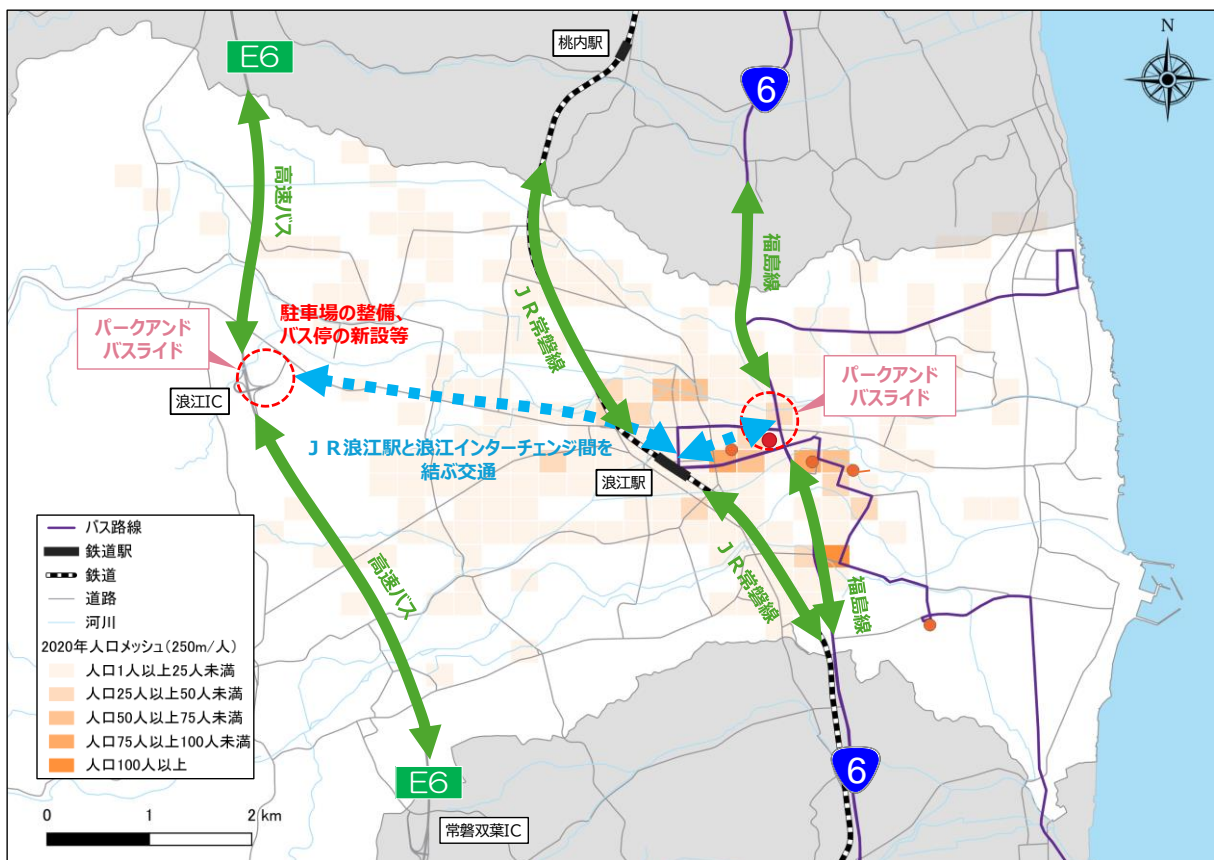


図 パークアンドバスライドのイメージ

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
			調整が整い次第、実施	
			評価・検証	

2-3 路線バス（地域間幹線系統）の維持・活性化

■ねらい

- ・富岡～浪江FH2R線については、地域間幹線系統（被災地特例）の補助対象路線として、国や県、沿線自治体と連携し、維持を図ります。
- ・町内の区間を運行する富岡～浪江FH2R線の「浪江町役場～浪江駅～FH2R系統」については、町民や来訪者の移動実態・ニーズを踏まえた運行見直しにより利便性の向上を図ります。

■取組内容

- ・浪江町役場～浪江駅～FH2R系統の運行（ルート・ダイヤ等）見直し **重点事業**
- ・路線バスの利用促進策の検討・実施
- ・国庫補助及び県補助等の財政支援の活用

※なお、町の復興状況や県の特例路線の復興支援状況の変化により、地域公共交通を取り巻く環境が変化した場合は、柔軟に対応する。

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

目標 3：利用しやすい環境を目指す

3-1 交通結節点の機能向上

■ねらい

- ・ JR浪江駅、道の駅なみえ、浪江インターチェンジを交通結節点として位置づけ、利用者の利便性向上を推進します。
- ・ 本町の玄関口である JR浪江駅においては、浪江駅周辺整備事業と連携・調整しつつ、利用環境の整備を推進します。

■取組内容

- ・ JR浪江駅、道の駅なみえ、浪江インターチェンジでの乗り継ぎ円滑化 **重点事業**
- ・ バス待ち環境の向上（民間店舗や既存のストック利用や空間の再利用など）

【事例】富山県「でんしゃ・バスまち店舗」の取組

富山県では、「でんしゃ・バスまち店舗」と名付けて、電車やバスの利用者が、日差しの強い日や雨・雪が降る日でも、駅やバス停の近くの店舗の中で、快適に電車やバスを待つことができるようにする取組みを実施しています。



出典：富山県ホームページ

図 民間店舗を活用したバス待ち環境

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

3-2 分かりやすい案内・情報提供

■ねらい

- ・本町の玄関口であるJR浪江駅においては、浪江駅周辺整備事業と連携・調整しつつ、分かりやすい案内・情報提供を推進します。
- ・JR浪江駅以外の交通結節点についても情報提供の高度化を図ります。
- ・既存の公共交通について、運行内容や利用方法などの周知・PRを推進し、認知度の向上を図ります。

■取組内容

- ・【再掲】Suicaの切り替えによる影響軽減施策の検討
- ・デジタルサイネージやスマートバス停^{*}の導入検討

^{*}スマートバス停とは、バス停をIoT化（インターネットに接続させ、相互に通信したり、データを収集・活用したり）して、デジタルサイネージなどに時刻表や運行情報、広告や緊急案内などをリモート操作でリアルタイムに提供することができるバス停のことです。

【参考】バスロケーションシステムによる運行情報のリアルタイム提供

バス車両に車載器を設置し、位置情報などを取得することで、利用者がスマートフォンやパソコンからアクセスすることで、乗車したい一般路線バスの運行状況が地図等にリアルタイムで表示されるシステムです。



出典：新常磐交通（株）ホームページ、福島交通（株）ホームページ

図 バスロケーションシステムの導入状況

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

目標 4：発展的復興に資する公共交通を目指す

4-1 公共交通を利用するきっかけづくり

■ねらい

- ・なみえ町十日市祭などの既存イベントと連携した公共交通に対するイメージアップを図ります。
- ・公共交通の利用方法や利便性を周知し、公共交通への親しみを醸成することで、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促すモビリティマネジメント※を推進します。

※モビリティマネジメントとは、1人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。

■取組内容

- ・関係課や関係団体等と調整・連携した既存のイベント等への出展・参加
- ・町民向けのモビリティマネジメントの企画・実施
- ・F-R E Iなどの機関、転入者向けのモビリティマネジメントの企画・実施
- ・公共交通の乗り方教室の企画・実施

【事例】新常磐交通（株）・いわき市「バス乗り方教室」の配信

路線バスの運賃の支払い方などの乗降方法や、乗車マナーとルールなどについて、動画などを活用し、分かりやすく説明しています。

自発的な生涯学習活動を支援するため、市職員が講師として出前講座を実施しています。



出典：いわき市ホームページ

図 公共交通の乗り方教室のイメージ

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	—	●	●	●

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

4-2 観光周遊の促進

■ねらい

- ・ 点在する震災遺構浪江町立請戸小学校や本町と双葉町にある福島県復興祈念公園、双葉町にある東日本大震災・原子力災害伝承館などを結ぶ観光二次交通を整備し、周遊性の向上を図ります。

■取組内容

- ・ 観光二次交通の導入検討 **重点事業**



図 観光二次交通による周遊イメージ

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	●	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
調整・協議				
調整が整い次第、実施				
評価・検証、改善・見直し				

4-3 町産水素の利活用の推進・拡大

■ねらい

- ・ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者と行政が連携し、F C V（燃料電池車）等の環境負荷の低い次世代型車両の利用拡大を推進します。
- ・交通事業者が所有する水素で発電する燃料電池バスなどを活用したイベントへの参加により、町産水素の利活用の周知・P Rを図ります。

■取組内容

- ・エコ通勤優良事業所[※]の推奨やなみえ脱炭素アワード[※]による表彰など公共交通の活用やF C V等の利用拡大

※エコ通勤優良事業所認証制度とは、公共交通利用推進等マネジメント協議会により、エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組みを積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組みを国民に広く紹介する制度です。

※なみえ脱炭素アワードとは、脱炭素に関する取組・活動を表彰することで、広く理解と認知を図り、実際に取り組んでいただくきっかけづくりに向けた本町の取組です。



図 浪江F C Vレンタカーの車両

【参考】水素で発電する燃料電池バス「SORA」の運行

新常磐交通（株）では、2020年4月1日から水素と酸素の化学反応で発電した電気で走る、燃料電池バスを運行開始しました。次世代のエネルギー水素を使用して走るのので、排出ガス（CO₂など）を排出しません。



出典：新常磐交通（株）ホームページ

図 水素で発電する燃料電池バス「SORA」

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	●	●	●	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
継続的な実施、取組の拡大				

目標 5：みんなで育てる公共交通を目指す

5-1 みんなで育てる場づくり・組織運営

■ねらい

- ・行政や交通事業者に加えて住民や地域団体が地域の課題として考え、主体的な行動を促すために公共交通をみんなで考え・育てる場の立ち上げや組織の運営を推進します。
- ・地域公共交通の現状や財政負担等の理解を深めてもらうとともに、公共交通のファンを増やすための取組を推進します。
- ・公共交通に関するデータ（運行状況や利用実績等）を一元管理し、本計画で設定する数値指標・目標値を継続的にモニタリングできる仕組みを検討していきます。

■取組内容

- ・浪江町地域公共交通会議や公共交通利用者相談会等の計画的な企画・開催
- ・公共交通の応援隊・サポーター制度の検討
- ・浪江町ふるさと応援寄附金の活用（使い道に公共交通関連政策を追加するなど）
- ・モビリティデータの利活用に向けた仕組みづくりの検討
- ・自治組織等における機運の醸成、課題解決に向けた伴走支援

【参考】公共交通の応援隊・サポーター制度

応援隊とは、公共交通の魅力を知ってもらうための啓発イベントの企画・開催など幅広い活動をしています。

サポーター制度とは、地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するためにサポーターを募集し、個人会員・法人会員ごとに協賛金を募っているケースもあります。



出典：長久手市ホームページ

図 公共交通の応援隊募集案内チラシ

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や関係自治体	交通事業者	その他団体・企業	住民・利用者
●	●	●	●	●

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
企画・立ち上げ				
調整が整い次第、開催・展開（継続的）				

5-2 乗務員等の人材確保

■ねらい

- ・公共交通の安全かつ安定的な運行に向けて、国、県及び関係自治体等と連携しつつ、乗務員等の人材確保に取り組めます。
- ・公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）等の新たな担い手の確保を検討します。
- ・先端技術を活用した、乗務員や事務作業の負担軽減策（A I 活用による効率的な配車、ルート選定、乗降データの自動収集等）を調査します。

■取組内容

- ・福島県第二種免許取得等支援事業補助金等の活用
- ・福島県バス協会等と連携した乗務員等の募集活動
- ・公共交通分野における地域おこし協力隊の企画・実施
- ・本町の地域特性に応じたライドシェア等の仕組みや導入可能性の検討

【事例】他地域における公共交通分野の地域おこし協力隊の募集状況

自治体	名称	主な内容
北海道 紋別郡 遠軽町	まちのおでかけ ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進に関すること ・運転手確保に係る情報の共有と発信、PR活動及び相談に関すること ・交通事業者の運転業務に関すること ・その他、公共交通を活用した地域活性化に関すること
北海道 北見市	公共交通 連携推進員	<ul style="list-style-type: none"> ・行政と連携した公共交通連携推進事業の企画調整（利用促進事業、運転手採用合同就職相談会など） ・運転手採用に向けた地域の魅力発信・PR活動 ・地域住民の生活支援に関する活動（公共交通等の運転業務） ・その他、地域の活性化に必要な活動
新潟県 新発田市	地域公共交通を 支える地域交通 サポーター	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通事業者の運転業務支援（新発田市が運行するデマンド交通の運転など） ・公共交通の利用促進 ・公共交通に関する啓発活動、相談 ・その他、公共交通を活用した地域の活性化に必要な活動
富山県 高岡市	地域交通 ナビゲーター	<ul style="list-style-type: none"> ・地域資源の発掘及び都市圏へのPR事業 ・公共交通と地域、企業の連携企画の実施

■実施主体・実施スケジュール

〔実施主体〕

浪江町	国・県や 関係自治体	交通事業者	その他団体 ・企業	住民・利用者
●	●	●	—	—

〔実施スケジュール〕

2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
企画・実施				

6. 計画の実現に向けて

6-1 計画の推進

目標とする将来都市像を実現するため、浪江町地域公共交通会議を中心として、計画策定・変更（Plan）、施策の実施（Do）、評価・検証（Check）、見直し・改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返しながら品質を向上していきます。さらに、よりよい本町の都市交通環境を実現するため、住民・行政機関・交通事業者等の連携により、継続的な取り組みを展開します。

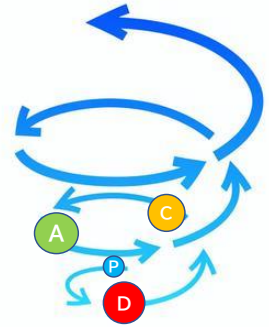


表 計画期間のスケジュールイメージ

2026年度 (1年目)	2027年度 (2年目)	2028年度 (3年目)	2029年度 (4年目)	2030年度 (5年目)
改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 施策の評価検証	改善・見直し 施策の準備 施策の実施 各施策・指標の最終評価 次期計画の改定準備

表 年間のスケジュールイメージ

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
実施内容	地域公共交通計画	計画・指標の評価 (Check)		計画・指標の見直し (Action)		計画変更に係る検討(必要に応じて) (Plan)							事業の実施 (Do)	
	各施策	今年度の事業計画 (Plan)		来年度の事業計画 (Plan)			★ 予算要求		今年度事業の評価 (Check)			事業の見直し・改善 (Action)		事業の実施 (Do)
浪江町地域公共交通会議		● 開催		● 開催									● 開催	

6-2 関係主体の役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

更に、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や公共交通インフラの維持・確保が困難になる等の公共交通事業環境の悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進してだけでなく、行政や住民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要です。

表 関係主体の役割

関係主体		主な役割
行政		<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の策定、見直し ・ 施策・事業の検討・実施・支援 ・ 関係者間の調整 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集 等
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業の検討・実施 ・ 関係者との相互連携・協力 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集 等
住民	住民・公共交通利用者（個人）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の積極的な利用 ・ イベント等への積極的な参加 等
	地域、企業・事業者（集団）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業への協力 ・ 行政や交通事業者との協働 等

6-3 推進体制

本計画の推進に当たっては、浪江町地域公共交通会議において、6-1 年間スケジュールを参考に定期的に進捗状況の確認を行うとともに、目標に対する指標・数値目標などの検証・モニタリングなどを行い、必要に応じて改善策の検討を行います。

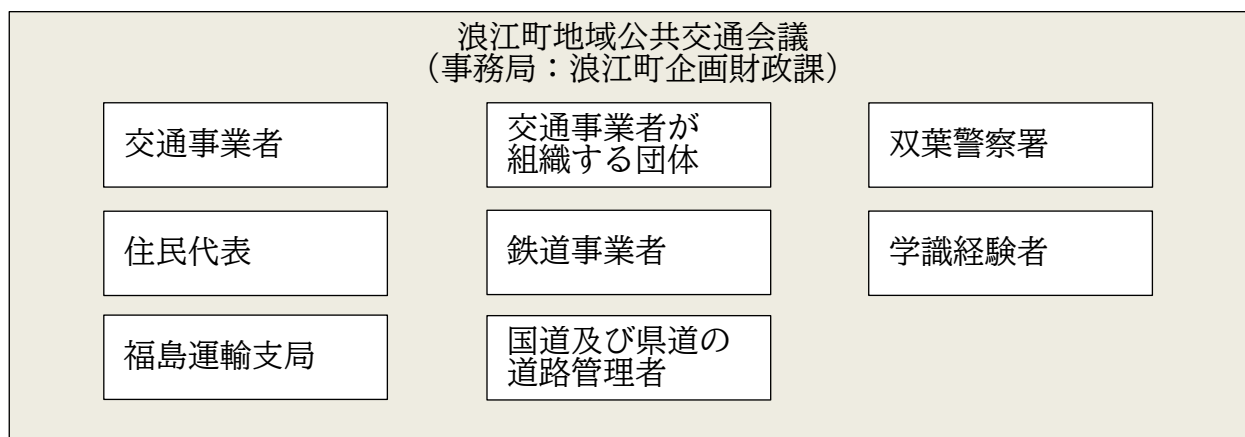


図 浪江町地域公共交通会議 体制図

6-4 評価指標

本計画で設定した基本方針を踏まえて目標の達成状況を把握するとともに、施策・事業の効果を抑えるため、評価指標及び目標値を設定します。

表 指標①「最終便の運行時間」の評価指標

項目	内容
指標名	最終便の運行時間
区分	アウトプット指標
評価の視点	地域内交通の時間的な交通空白（18時以降）が解消しているか評価する。
データの取得方法	・交通事業者が公表する時刻表を基に、最終便の運行時刻を確認する。
現況値	18:00（2024年度）
目標値	21:30（2030年度）【拡充目標】

表 指標②「地域内交通の利用者数」の評価指標

項目	内容
指標名	地域内交通の利用者数
区分	アウトカム指標
評価の視点	利便性が向上したことにより利用者数の維持に繋がっているか評価する。
データの取得方法	・浪江町生活支援バス、デマンドタクシー、なみえスマートモビリティの4月から翌年3月までの年度別の利用実績を確認する。
現況値	20,587人/年（2024年度）
目標値	20,600人/年（2030年度）【現状維持】

表 指標③「都市間交通の運行本数」の評価指標

項目	内容
指標名	都市間交通の運行本数
区分	アウトプット指標
評価の視点	サービス水準の維持に繋がっているか評価する。
データの取得方法	・交通事業者が公表する時刻表を基に、鉄道、高速バス、路線バスの運行本数（平日）を確認する。
現況値	46本/日（2025年度）
目標値	46本/日（2030年度）【現状維持】

表 指標④「高速バス・路線バス（地域間幹線系統）の利用者数」の評価指標

項目	内容
指標名	高速バス・路線バス（地域間幹線系統）の利用者数
区分	アウトカム指標
評価の視点	利用者数の維持に繋がっているか評価する。
データの取得方法	・交通事業者が把握する利用実績を基に、町内の利用者数を確認する。
現況値	439 人/年（2024 年度）
目標値	440 人/年（2030 年度）【現状維持】

表 指標⑤「公共交通サービスの拡充項目」の評価指標


項目	内容
指標名	公共交通サービスの拡充項目
区分	アウトプット指標
評価の視点	公共交通サービスの拡充取組を評価する。
データの取得方法	・各種関係者への照会結果を踏まえて、利便性の向上に向けた取組状況を確認する。
現況値	－（2025 年度）
目標値	 （2030 年度）【向上目標】

表 指標⑥「利用者の満足度（アンケート）」の評価指標

項目	内容
指標名	利用者の満足度（アンケート）
区分	アウトカム指標
評価の視点	利用環境が向上したことにより利用者の満足度維持に繋がっているか評価する。
データの取得方法	・利用者を対象に実施するアンケート調査で、満足度を 5 段階評価（満足、やや満足、どちらでもない、あまり満足していない、満足していない）で把握する。 ・5 段階評価のうち、「満足」及び「やや満足」を合わせた満足層の割合を算出する。
現況値	デマンドタクシー 82.4%（2025 年度） なみえスマートモビリティ 83.3%（2025 年度）
目標値	85.0%（2030 年度）【現状維持】

表 指標⑦「住民参加イベントの開催回数」の評価指標

項目	内容
指標名	住民参加イベントの開催回数
区分	アウトプット指標
評価の視点	住民参加イベントの開催回数から公共交通の周知・PRの取組状況の評価する。
データの取得方法	・公共交通に関する住民参加イベントの開催状況を役場担当課に照会し、2026 年度以降の累計開催回数を確認する。
現況値	－（2025 年度）
目標値	累計 5 回（2030 年度）【増加目標】

表 指標⑧「観光入込客数」の評価指標

項目	内容
指標名	観光入込客数
区分	アウトカム指標
評価の視点	観光入込客数の利便性に貢献しているか評価する。
データの取得方法	・ 役場担当課が所有する観光入込客数の年度別の値を確認する。
現況値	676,924 人/年 (2023 年度)
目標値	800,000 人/年 (2030 年度)【増加目標】

表 指標⑨「公共交通利用者相談会の開催回数」の評価指標

項目	内容
指標名	公共交通利用者相談会の開催回数
区分	アウトプット指標
評価の視点	公共交通利用者相談会の計画的・継続的な運営状況の評価する。
データの取得方法	・ 公共交通に関する相談会等の住民・地域団体等を交えた取組状況を役場担当課へ照会し、把握する。
現況値	－ (2025 年度)
目標値	2 回/年 (2030 年度)【増加目標】



浪江町

浪江町地域公共交通計画【本編】
2026（令和8）年3月
