

# 浪江町 地域公共交通計画

資料編



2026(令和8)年3月  
浪江町

# 浪江町地域公共交通計画

## 【資料編】

2026（令和8）年3月

浪 江 町



# 目次

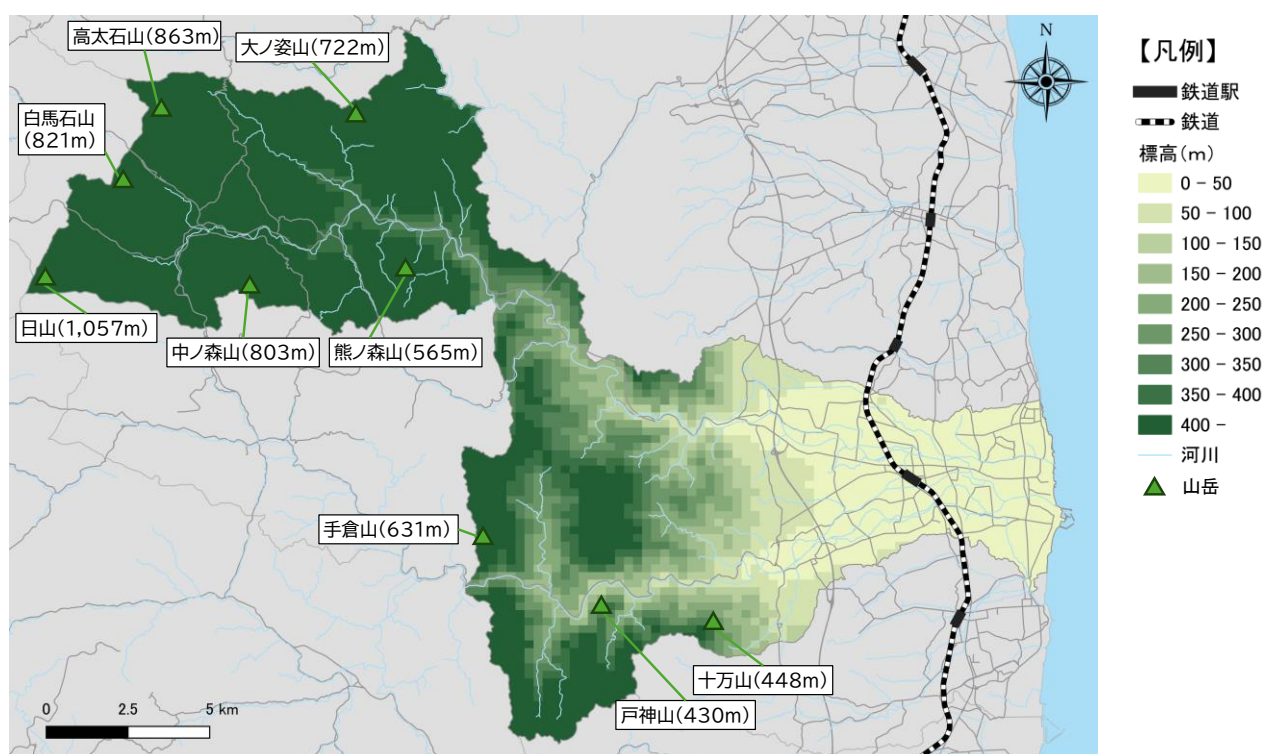
1. 地域の現状	1
1-1 地形的な特性	1
1-2 人口の推移と推計	2
1-3 生活利便施設等の立地	6
1-4 交流人口の現状	8
1-5 自動車の保有状況	9
2. 公共交通の現状	10
2-1 公共交通の整備状況	10
2-2 鉄道	11
2-3 高速バス	13
2-4 路線バス	14
2-5 なみえスマートモビリティ	18
2-6 デマンドタクシー	20
2-7 生活支援バス	22
2-8 乗用タクシー	24
2-9 スクールバス	25
3. 町民の移動実態と公共交通ニーズ	28
3-1 町民の移動実態	28
3-2 町民アンケート	33
3-3 デマンドタクシー利用者アンケート	63
3-4 なみえスマートモビリティ利用者アンケート	68
4. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性	74
4-1 まちが目指す将来像の整理	74
4-2 公共交通の役割の整理	76
4-3 関連事業の整理	83

5. 浪江町地域公共交通会議設置要綱 .....	88
6. 浪江町地域公共交通会議委員名簿 .....	92
7. 策定の経緯等 .....	93
8. 各種調査の実施概要 .....	95

# 1. 地域の現状

## 1-1 地形的な特性

沿岸部には低地で平らな土地が形成されており、内陸側には日山や高太石山をはじめとする山地が広がっています。本町の総面積は 223.14 km<sup>2</sup>となっており、山林が約 67.3%を占めており、宅地は 2.6%となっています。



資料：国土数値情報 標高・傾斜度 5次メッシュデータ

図 標高

表 地目別面積の推移

各年 1 月 1 日現在 単位：km<sup>2</sup>

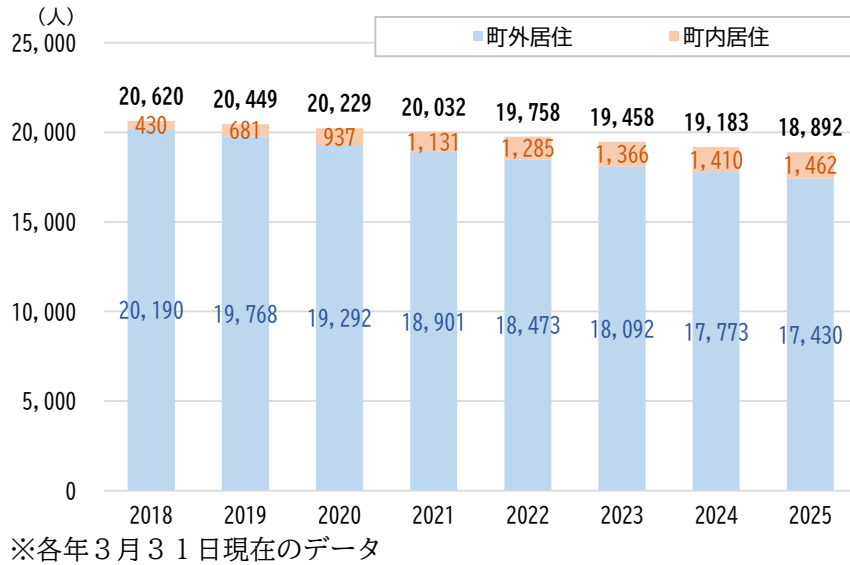
年次	総面積	田	畑	宅地	池沼	山林	原野	その他
2010 年	223.10	19.47	11.79	5.62	0.13	150.93	5.78	29.38
2020 年	223.14	18.02	11.88	5.72	0.13	150.11	5.75	31.53
比較	0.04	△1.45	0.09	0.10	0.00	△0.82	△0.03	2.15

資料：浪江町住民課「固定資産概要調書」

## 1-2 人口の推移と推計

### (1) 人口・世帯数の推移

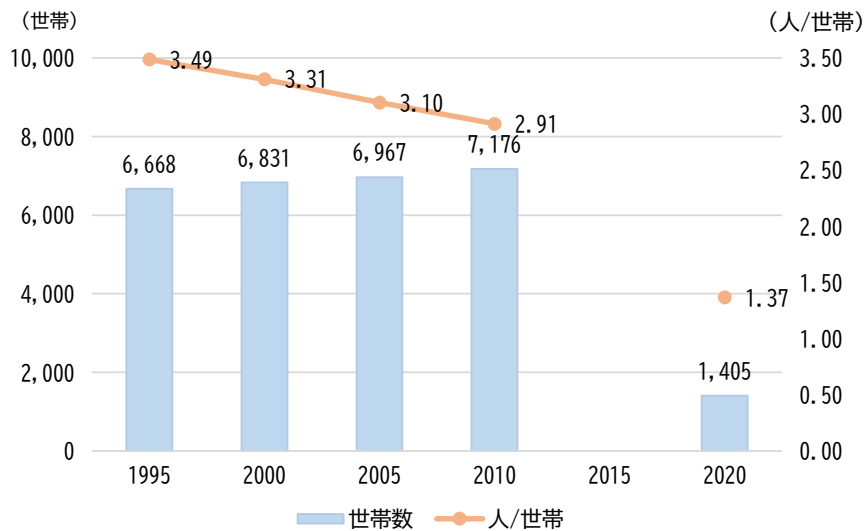
本町の人口をみると、2025年で町内居住が1,462人、町外居住が17,430人となっており、町内居住者は微増となっていますが、未だに1割未満に留まっています。



資料：震災時町民の居住状況 浪江町ホームページ

図 町内居住者数と町外避難者数の推移

世帯数の推移をみると、2020年には1,405世帯が居住しており、一世帯当たりの人数は1.37人/世帯となっています。

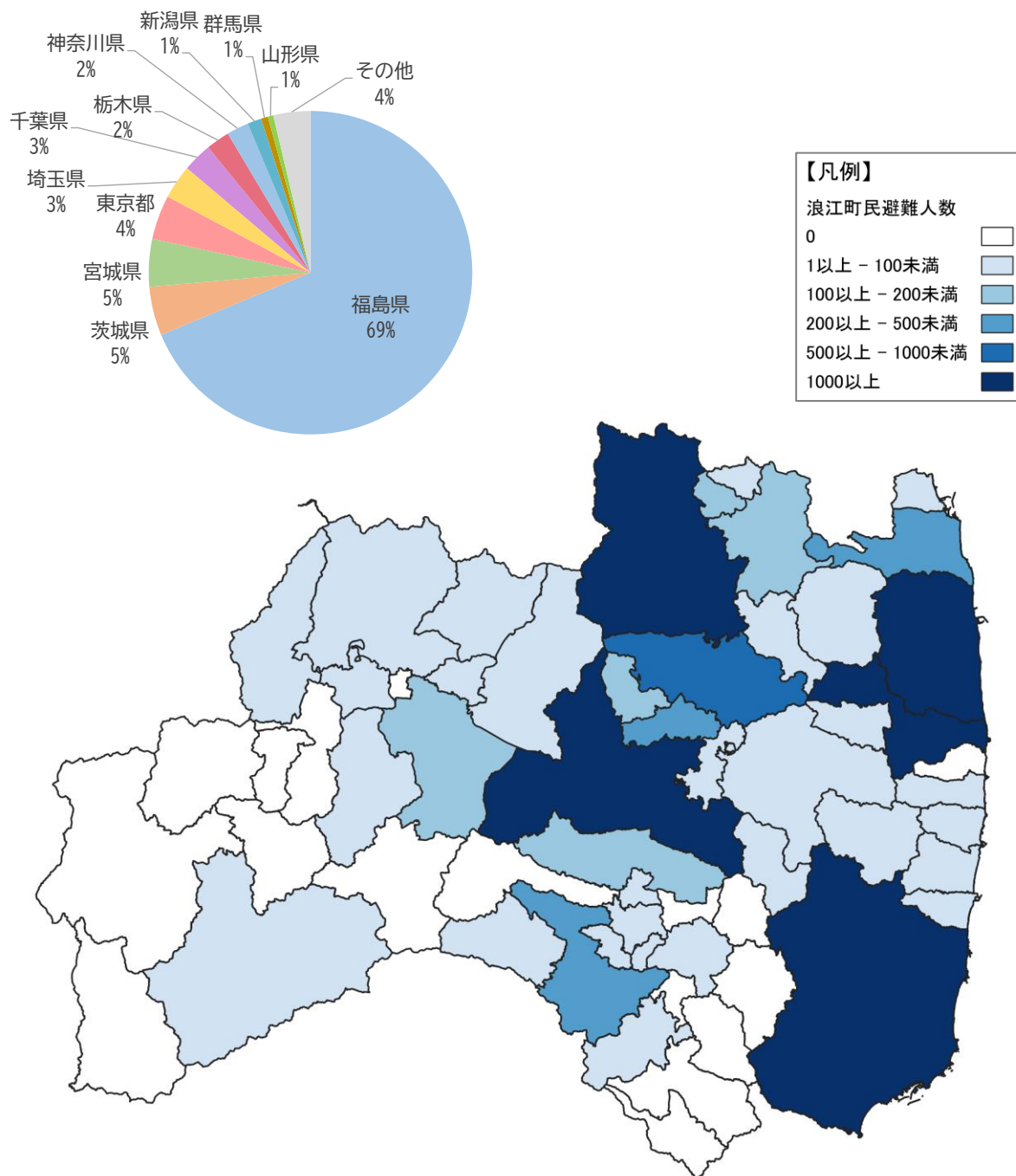


※2015年の値については、2015年10月1日現在において浪江町全域が原子力災害による避難指示区域だったため、国勢調査が実施されていません。

資料：国勢調査（年齢不詳を除く）

図 世帯数の推移

浪江町民の避難状況をみると、福島県内が約7割を占めており、避難人数が1,000人以上の市町村は福島市、郡山市、いわき市、南相馬市となっています。



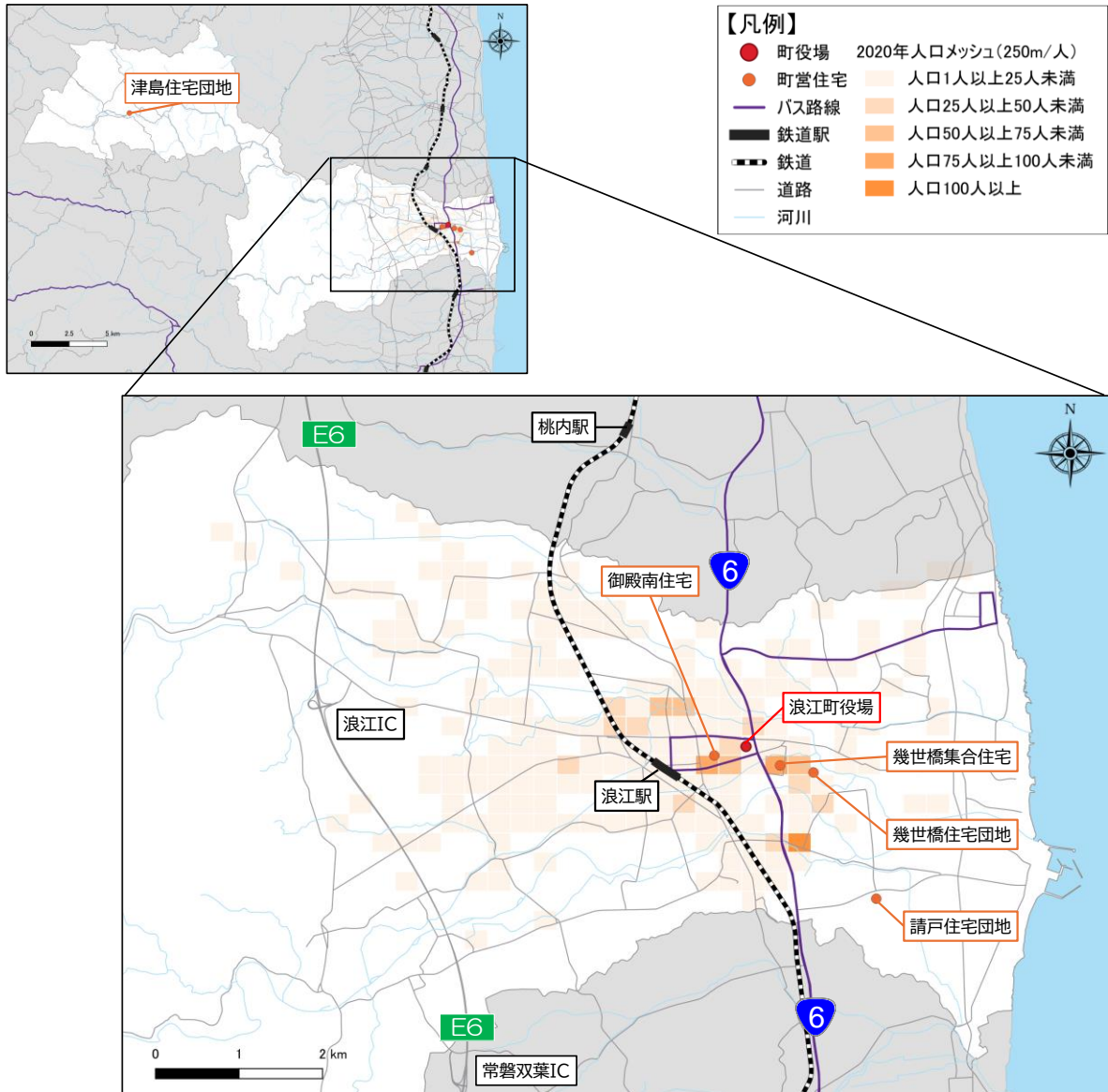
※2025年10月31日現在のデータ

資料：震災時町民の居住状況 浪江町ホームページ

図 浪江町民の避難状況

## (2) 人口の分布

本町では浪江駅東部を中心に人口が集中している一方で、平地部に人口が広く分布しています。



資料：国勢調査（2020年）・浪江町ホームページ

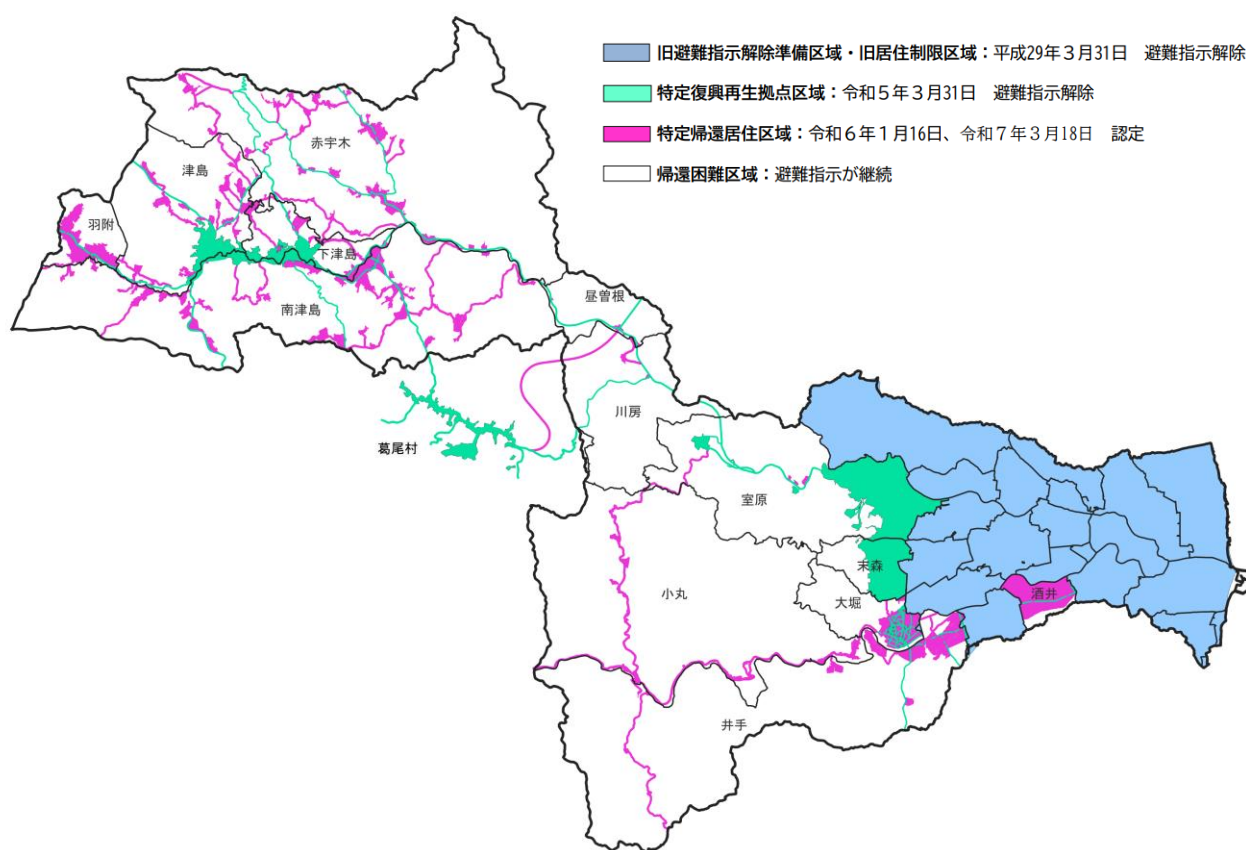
図 人口分布（250mメッシュ）

## 〔参考〕避難指示解除の状況

2011年3月11日の東京電力福島第一原子力発電所の事故により、町内全域に避難指示が出されました。浪江町内は、2013年4月に空間放射線量が低い順に、避難指示解除準備区域、居住制限区域、帰還困難区域が指定され、避難指示解除準備区域、居住制限区域については、除染・インフラ復旧・生活基盤の再生を集中的に進めた結果、2017年3月31日に避難指示が解除されました。

避難指示が継続する帰還困難区域については、現在も居住ができませんが、2017年12月に特定復興再生拠点区域を設定し、国による除染、インフラ復旧を進め、2023年3月31日に避難指示が解除されました。

また、2023年6月には福島復興再生特別措置法が改正され、帰還困難区域の特定復興再生拠点区域外において、避難指示を解除し、住民の帰還・居住を可能とする「特定帰還居住区域」を設定できる制度が創設され、「特定帰還居住区域復興再生計画」を国に申請し、2024年1月に計画の認定を受けました。本計画に基づき、2024年度より除染とインフラ整備を進め、早期避難指示解除を目指しています。

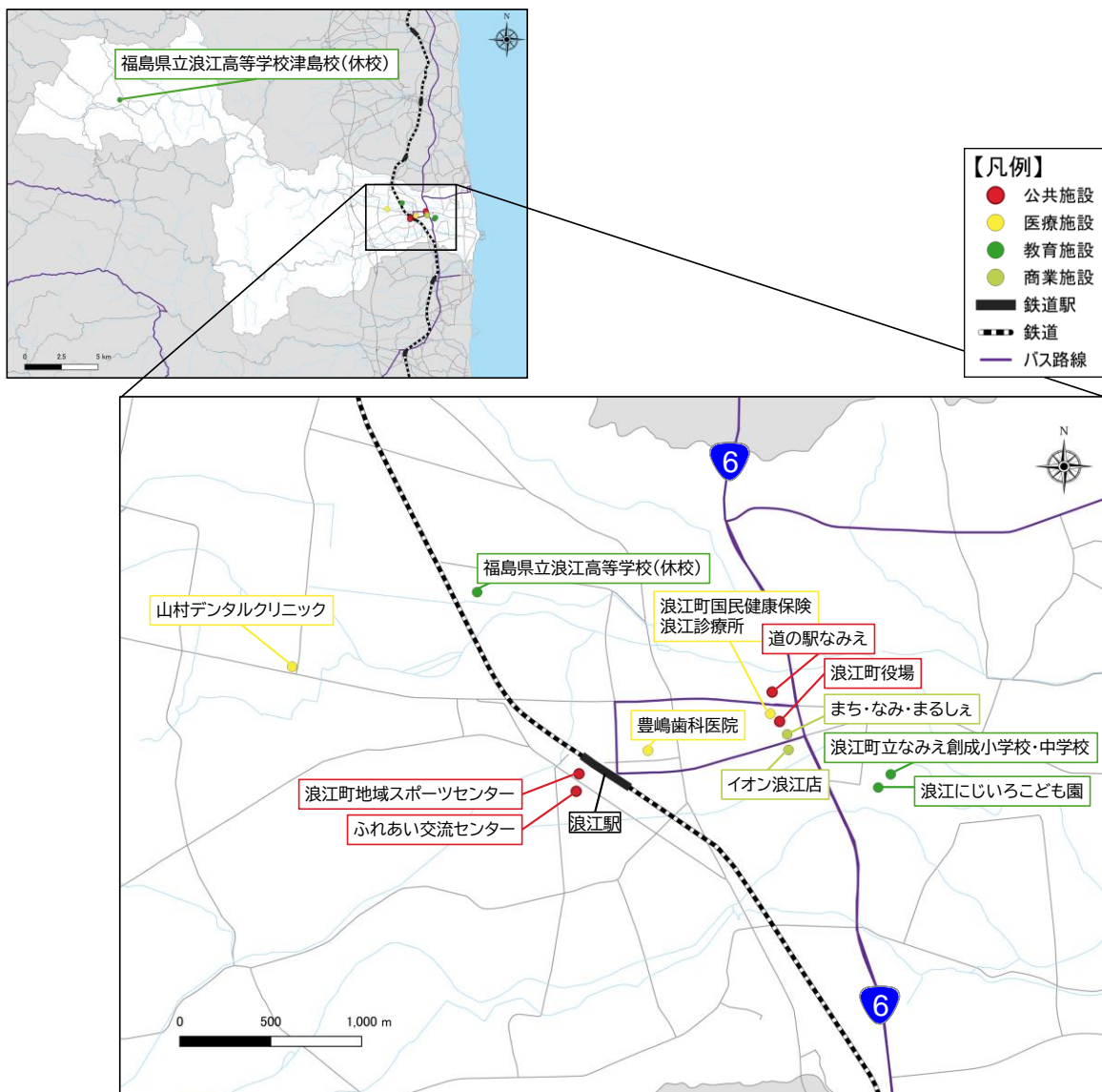


出典：浪江町ホームページ

図 避難指示解除の状況

### 1-3 生活利便施設等の立地

本町浪江駅周辺では、震災後の2016年には仮設商店街「まち・なみ・まるしえ」と、2019年7月にはイオン浪江店がオープンとなり、2021年3月には道の駅なみえがグランドオープンし、利便性が上がっています。また、震災前の賑わいを取り戻すため、中心市街地の再生に向けた先導的まちづくりを進めています。2022年6月に「浪江駅周辺グランドデザイン基本計画」を策定し、まちの顔づくり、にぎわいづくりによる中心市街地再生を進めています。



資料：国土数値情報

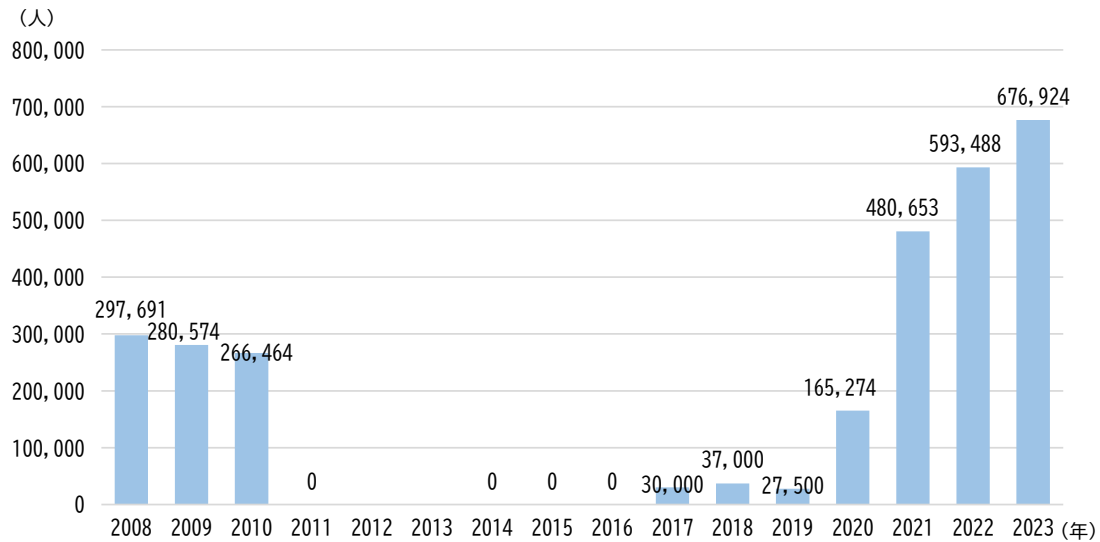
図 施設の立地状況

表 生活利便施設等の一覧

区分	施設名	所在地	備考
教育施設	浪江にじいろこども園	幾世橋来福寺西 39	
	浪江町立なみえ創成小学校・中学校	幾世橋来福寺西 73	
	福島県立浪江高等学校	酒田東 2-9-1	休校
	福島県立浪江高等学校津島校	下津島大和久 56-16	休校
医療施設	浪江町国民健康保険浪江診療所	幾世橋六反田 7-2	内科 外科 整形外科 小児科
	仮設津島診療所	二本松市油井字大窪 118 番地	
	山村デンタルクリニック	加倉下加倉 99-3	歯科 矯正
	豊嶋歯科医院	権現堂南深町 8-2	歯科
商業施設	まち・なみ・まるしえ	幾世橋六反田 7-2	
	イオン浪江店	幾世橋大添 60-1	
公共施設	浪江町役場 本庁舎	幾世橋六反田 7-2	
	津島支所	下津島字松木山 22 番地 1	
	二本松出張所	二本松市槻木 253-8	
	福島出張所	福島市渡利字舟場 2-1	
	いわき出張所	いわき市平南白土 1 丁目 5-12	
	道の駅なみえ	幾世橋知命寺 60	

## 1-4 交流人口の現状

町内の観光客入込数をみると、2023年には東日本大震災前の水準を上回る67万人以上の集客があり、観光目的における移動需要の更なる高まりが期待されます。



※各年の調査期間は1月1日から12月31日まで。

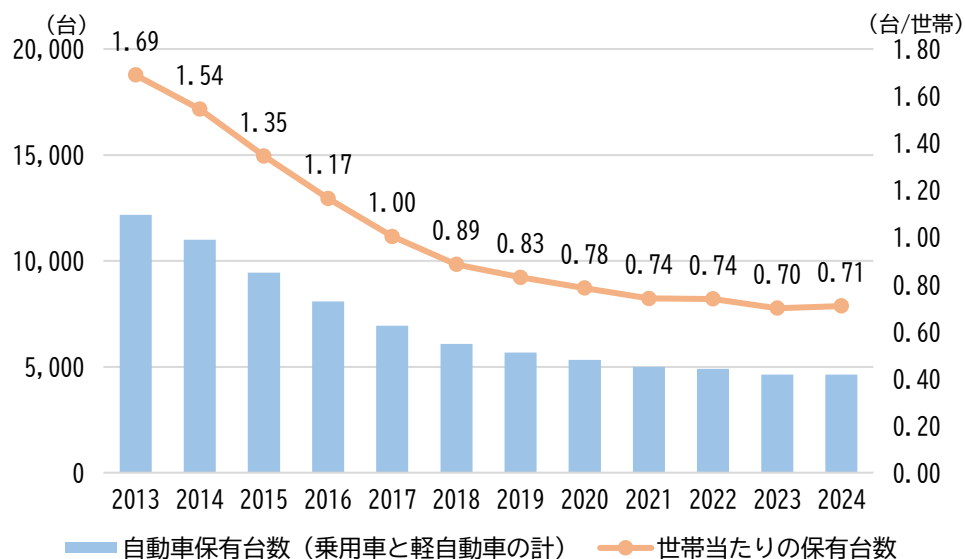
※2010年より、観光庁共通基準による集計方法に変更あり。

資料：福島県観光客入込状況 福島県商工労働部 観光交流局観光交流課

図 観光客入込数の推移

## 1-5 自動車の保有状況

乗用車と軽自動車を合わせた町内の自動車保有台数をみると減少傾向にあり、世帯数の減少も相まって2024年で1世帯当たりの保有台数は0.71台まで低下しています。



※世帯当たりの保有台数 算出方法：自動車保有台数（乗用車と軽自動車の計）／住民基本台帳世帯数

※3月31日の値

資料：市町村別保有車両数 東北運輸局福島運輸支局（H25-R6）

図 自動車保有台数

## 2. 公共交通の現状

### 2-1 公共交通の整備状況

町内には、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、乗用タクシー等の公共交通機関が存在します。その他に、スクールバス等が存在します。

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

## 2-2 鉄道

## (1) 運行概要

町内には浪江駅が整備されており、JR東日本株式会社が常磐線を運行しています。

JR東日本株式会社が公表する2023年度で利用の少ない線区の経営情報をみると、乗客2,000人未満区間のうち常磐線（いわき～原ノ町）は31億2300万円の赤字となっており、関係者とともに利便性の改善や活性化に取り組んでいます。

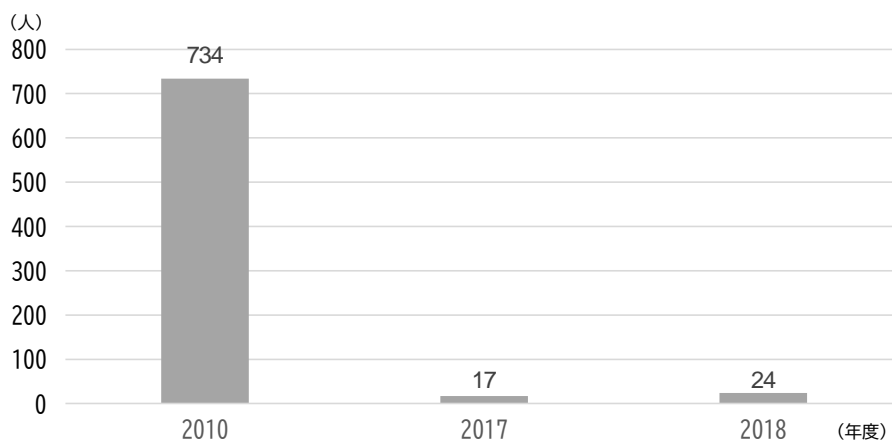
表 鉄道の運行概要

資料：JR東日本 時刻表（2024年3月16日改正）

路線名	起点	終点	運行本数 (上り/下り)
常磐線	いわき	原ノ町	11/11
常磐線（特急） ひたち	品川	仙台	3/3

## (2) 利用状況

浪江駅の乗車人員は、東日本大震災前の2010年に734人/日であったが、2018年に24人/日となっています。



※乗車人員には、乗車の人員のみで、降車の人員等は含まれておりません。

資料：JR東日本 各駅乗車人数

図 浪江駅の乗車人員

### (3) 利用促進

福島県と東日本旅客鉄道株式会社 東北本部、水戸支社は、2026年春に「ふくしまデスティネーションキャンペーン」を展開予定となっています。それに先立ち、2025年の春に「ふくしまプレデスティネーションキャンペーン」を実施し、「しあわせの風ふくしま」のキャッチコピーのもと、自然や絶景、食や発酵、歴史や文化、体験や復興などの4つのテーマに沿って、地元地域の魅力ある特別企画や、復旧した常磐線で特別列車企画を実施しました。

#### 復興 POKÉMON with YOU トレイン浜通り号(旅行商品)

【運転日】2025年6月7日(土)・8日(日)

「POKÉMON with YOU トレイン」が復興の象徴として、福島県浜通りを駆け抜けます。沿線に住んでいるお子さまたちにも笑顔をお届けします。

【区間】(往路)仙台駅(9:55頃発)→浪江駅(11:56頃着)  
(復路)浪江駅(14:55頃発)→仙台駅(17:29頃着)



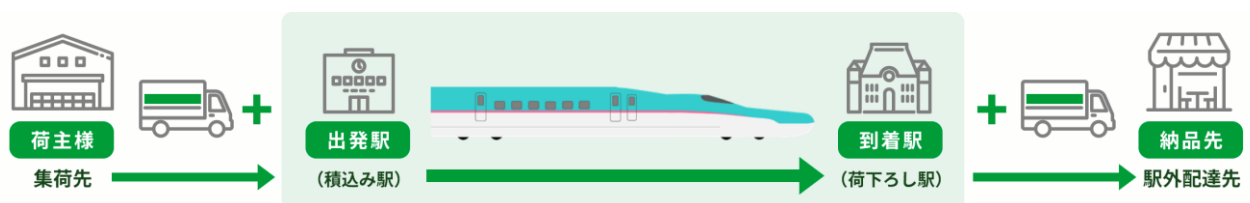
©2025 Pokémon. ©1995-2025 Nintendo/Creatures Inc. / GAME FREAK inc.  
ポケットモンスター・ポケモン・Pokémon は任天堂・クリーチャーズ・ゲームフリークの登録商標です。

資料：福島県、東日本旅客鉄道株式会社 東北本部・水戸支社 記者発表資料

#### 図 ふくしまプレデスティネーションキャンペーンの特別企画概要

〔参考〕はこビュンの概要

株式会社ジェイアール東日本物流では、新幹線をはじめとするスピーディーで定時性の高い列車で、新鮮な食品や速達ニーズのある医療関係品、機械類・電子部品などを運ぶサービスを展開しています。



資料：株式会社ジェイアール東日本物流ホームページ

#### 図 はこビュンの概要

## 2-3 高速バス

## (1) 運行概要

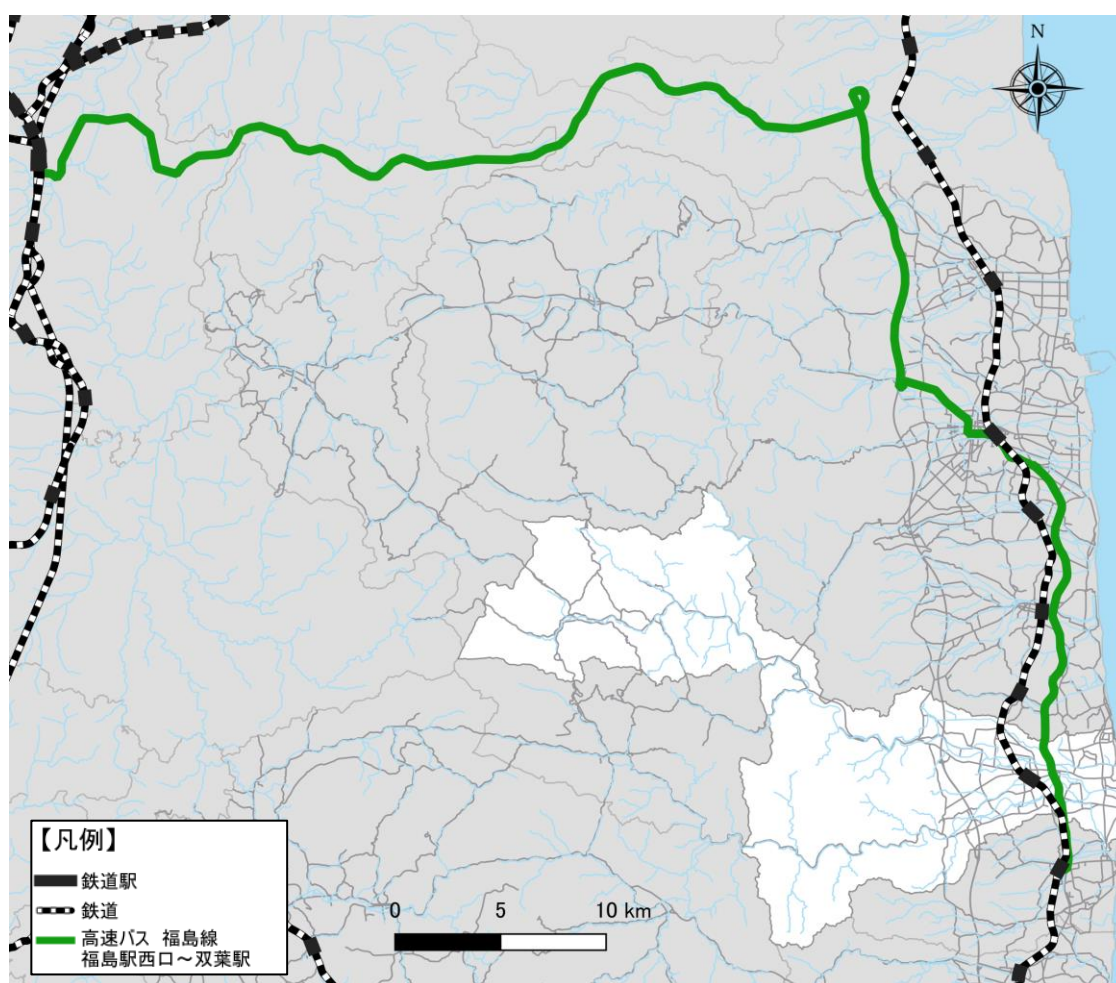
町内には、東北アクセス株式会社が運行する福島線（予約不要）があります。

表 高速バスの運行概要

資料：東北アクセス株式会社ホームページ（2025年11月1日改正）

路線名	起点	終点	運行本数 (上り/下り)	運行日
福島線	福島駅西口	双葉駅前	2/2*	土・祝日

※福島駅西口～双葉駅前が1往復/日、福島駅西口～原ノ町駅前が1往復/日



資料：浪江町における交通サービス一覧より作成

図 高速バスの路線図

## 2-4 路線バス

### (1) 運行概要

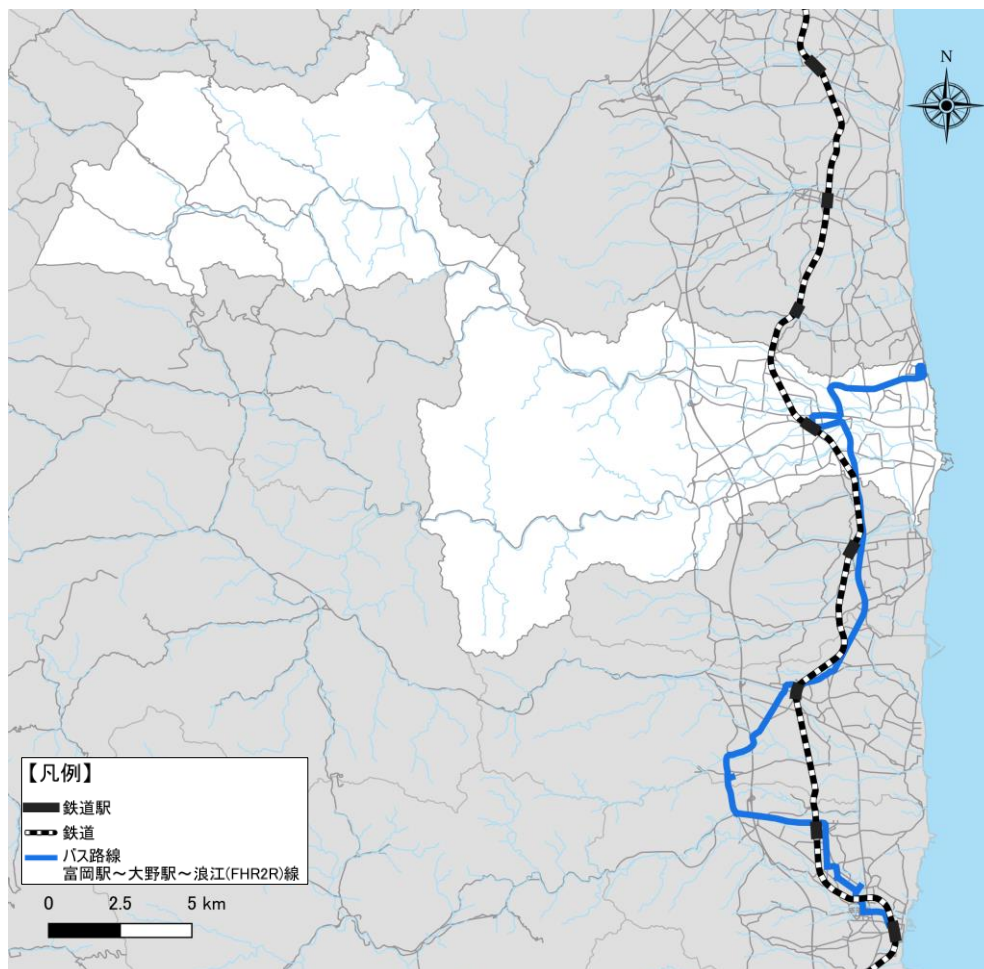
町内には、新常磐交通株式会社が運行する富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線があります。富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線は、富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）系統と浪江町役場～浪江駅～FH2R系統の2系統を運行しており、運行頻度は合計で上り下りそれぞれ8本となっています。

表 富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線の運行概要

資料：新常磐交通(株)HP（2025年4月1日改正）

路線名	起点	終点	運行本数 (上り/下り)
富岡駅～大野駅～浪江 (FH2R)線	富岡駅前	FH2R	4/4
	浪江町役場前	FH2R	4/4

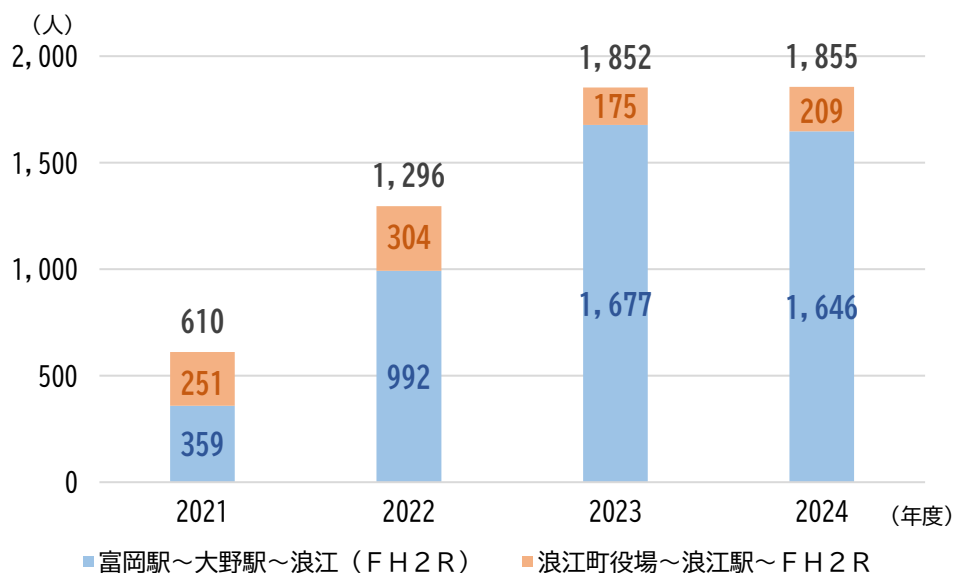
※土曜・日祝のダイヤはなく、平日のみ運行しています。



資料：福島県バス協会 バス路線案内 浜通り版（2025年4月版）より作成  
図 富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線の路線図

## (2) 利用状況

富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線の利用状況をみると増加傾向にあり、2024年度に1,855人となっています。系統別の内訳をみると、2024年度で富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）系統が約9割を占めています



資料：新常磐交通株式会社提供資料

図 富岡駅～大野駅～浪江（FH2R）線の利用状況

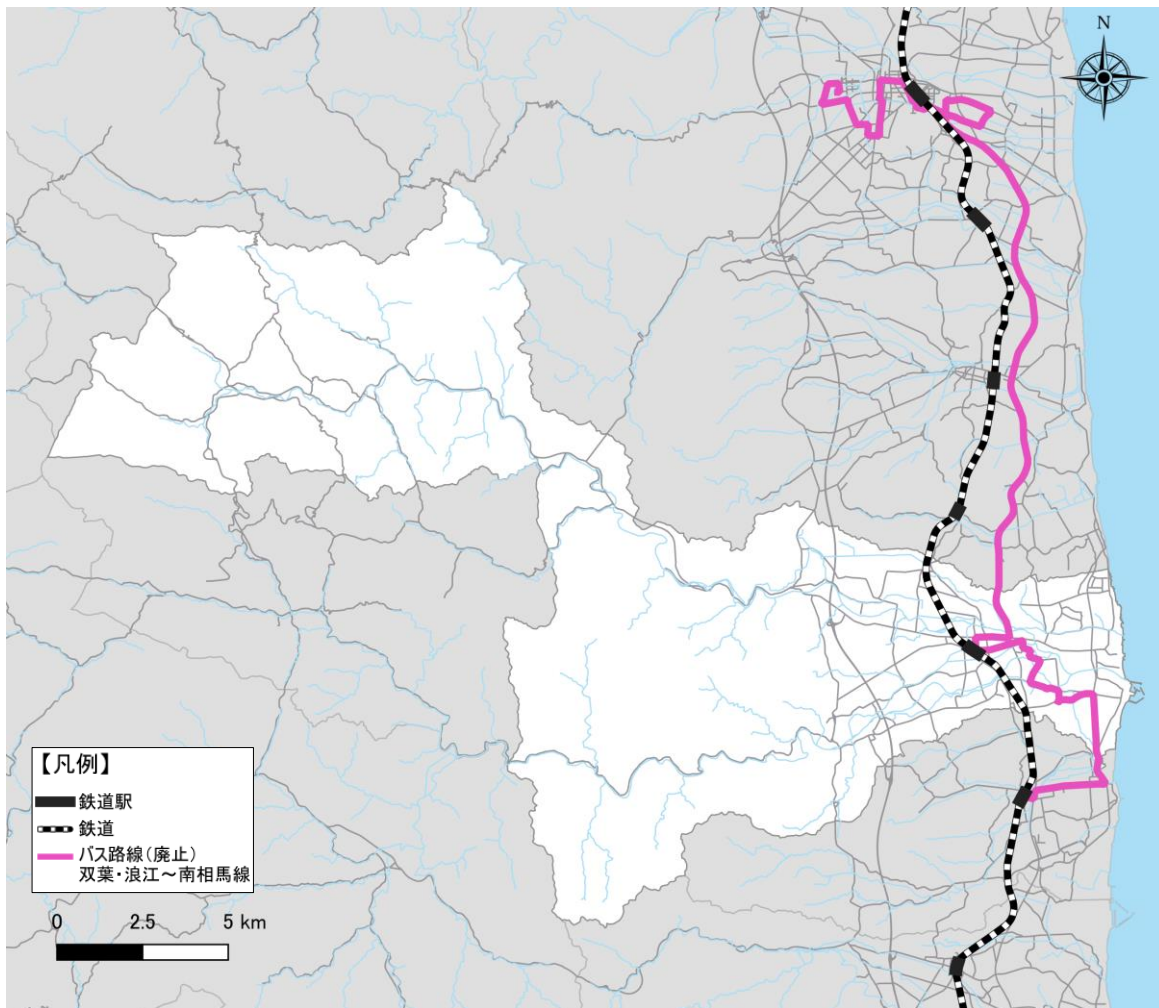
〔参考〕

東北アクセス株式会社が2023年10月1日から実証運行していた双葉・浪江～南相馬線は、2025年9月に廃止となりました。

表 双葉・浪江～南相馬線の運行概要

資料：東北アクセス株式会社

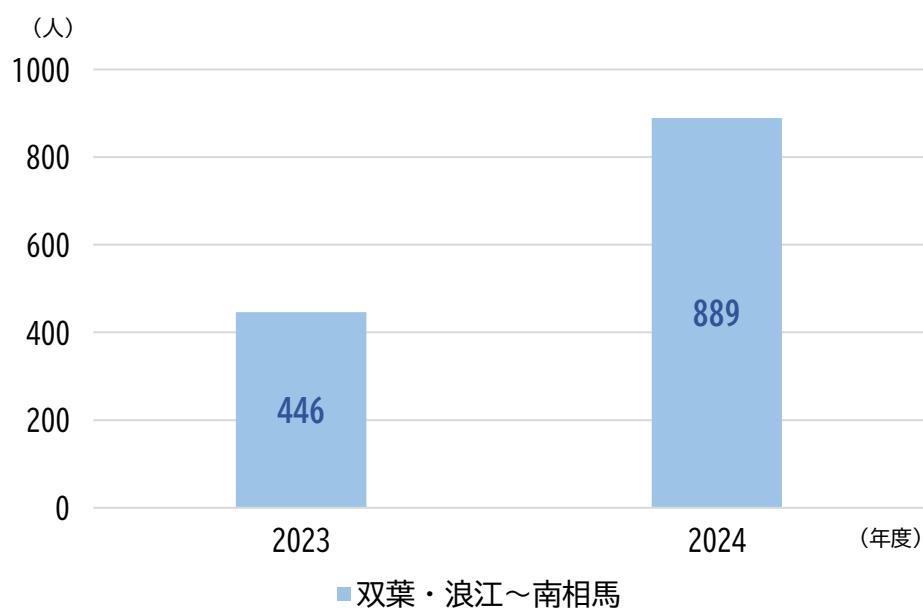
路線名	起点	終点	運行本数 (上り/下り)
双葉・浪江～南相馬線	南相馬ジャスマール	双葉駅前	3/3



資料：浪江町における交通サービス一覧より作成

図 双葉・浪江～南相馬線の路線図

双葉・浪江～南相馬線の利用状況をみると、前年よりも増加し、2024年に889人となっています。



資料：東北アクセス株式会社提供資料

図 双葉・浪江～南相馬線の利用状況

## 2-5 なみえスマートモビリティ

### (1) 運行概要

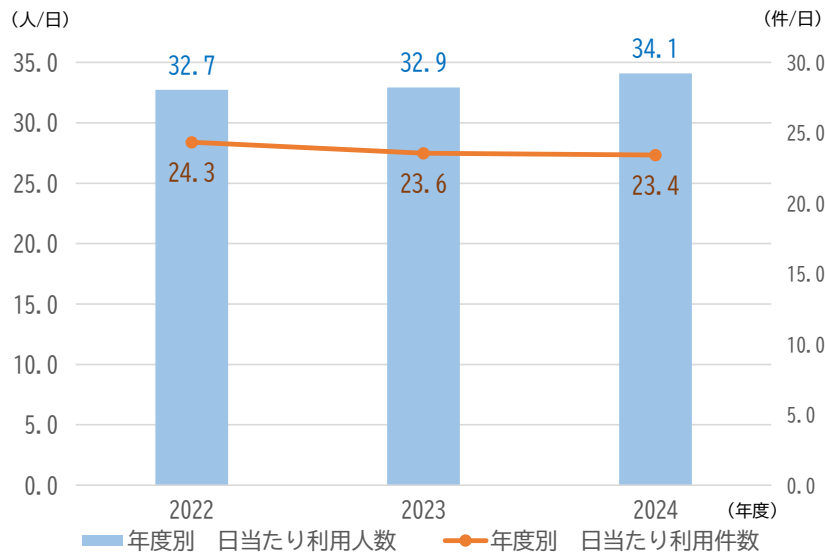
なみえスマートモビリティの運行概要は以下のとおりです。

表 なみえスマートモビリティの運行概要

項目	内容
名称	なみえスマートモビリティ
運行形態	A I オンデマンド交通（自由経路ドアツードア型）
実施主体	日産自動車(株)
運行事業者	日産自動車(株)、(有)観光タクシー、(株)常交タクシー
運行エリア	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）
運行車両	日産キャラバン1台(車両は2台)
運行日	月～土 ※運休日：日曜日
運行時間	月・火 8:00～19:30 水・木・金 8:00～21:30 土・祝 9:30～19:30
利用料金	・ゾーン制運賃 ・大人1人当たり300～1,000円 ※小学生以下は、大人の半額を100円単位に切り上げ。 座席を使用しない未就学児は無料。 ■運賃の割増 ・割増運賃：電話による予約は、運賃に100円/人が加算 ■eチケット 5,000円で6,000円分のeチケットが購入可能。
利用方法	・予約方法：スマホアプリ、デジタル停留所、ミニデジタル停留所（タブレット端末）、電話 ・支払い方法：現金、PayPay、クレジットカード決済、eチケット
その他	・ならいごとの送迎に子供だけで利用できる「スマモビきっず」を2023年7月から展開

(2) 利用状況

なみえスマートモビリティの利用状況をみると、日当たりの利用人数は近年、30人/日を上回っており、日当たりの利用件数は約20件/日で推移しています。

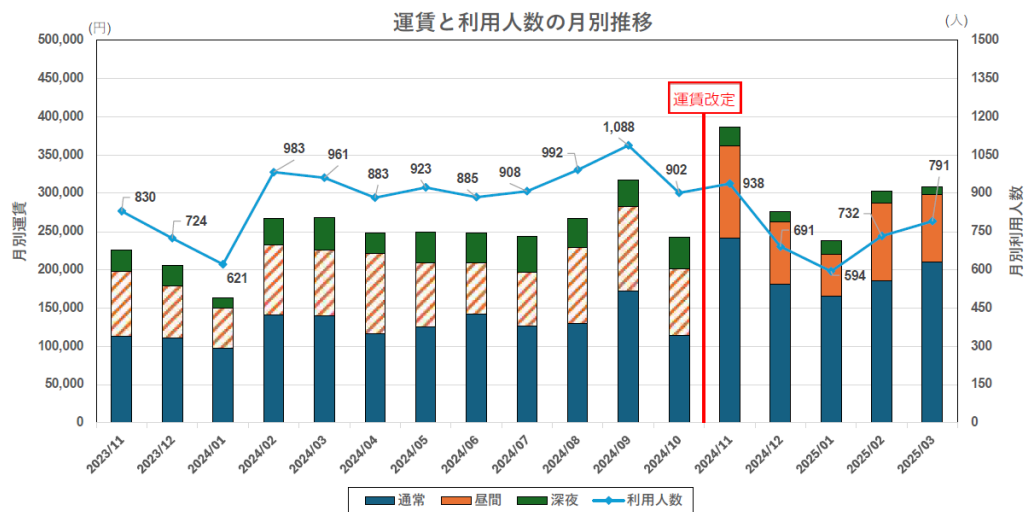


※2022年度は1月から3月までの3か月分のみ

資料：【議案第4号】令和7年なみえスマートモビリティ実証事業計画について

図 なみえスマートモビリティの利用状況

(3) 収入状況



資料：日産自動車(株)公表資料

図 なみえスマートモビリティの運賃収入と利用者数の推移

## 2-6 デマンドタクシー

### (1) 運行概要

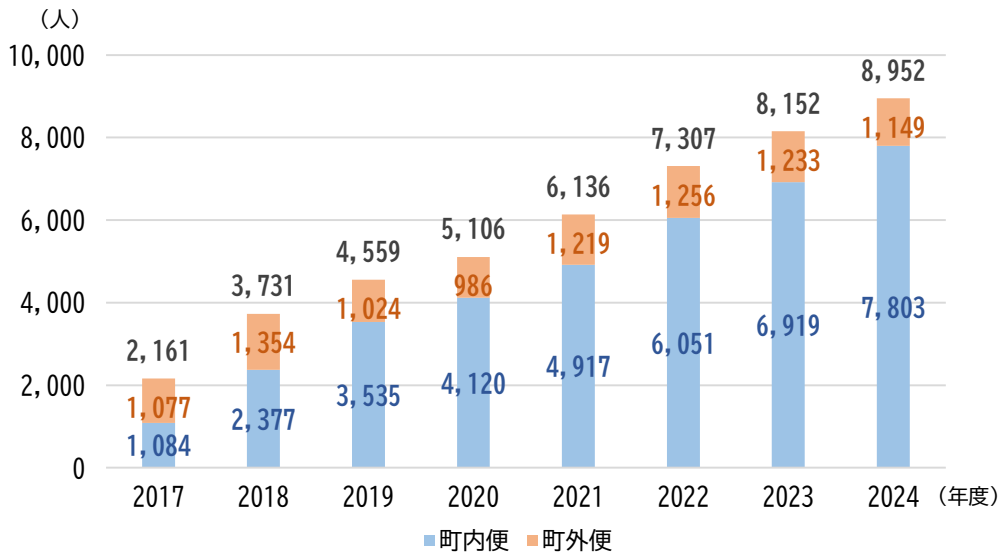
本町では町内への帰還促進を目的として自家用車等での移動が困難な方を対象に、デマンドタクシーの運行を行っています。

表 デマンドタクシーの運行概要

項目	内容
名称	デマンドタクシー
運行形態	デマンド交通 (町内は自由経路ドアツードア型、町外は自由経路ミーティングポイント型)
実施主体	浪江町役場
運行事業者	(有)観光タクシー
利用対象	浪江町に住民票がある方
運行エリア	浪江町内便：浪江町内の自宅⇄町内の医療機関、商業施設、公共施設 等 南相馬便：浪江町内の自宅⇄南相馬市原町区及び小高区の医療機関 等 津島便：津島支所⇄浪江町役場
運行車両	10人乗りジャンボタクシー：2台
運行日	浪江町内便：月曜日から土曜日まで週6日 南相馬便：火曜日・木曜日・土曜日の週3日 津島便：火曜日・木曜日・土曜日の週3日
運行時間	9時00分から17時00分
利用料金	無料（運行開始後一定期間は料金免除措置）
予約方法	コールセンター（Tel：0240-35-4125）に電話し、目的地、ご自宅の住所、ご希望の日時等を伝える。 ※予約の電話は9時00分から16時00分まで。 前日までの予約が基本（当日空きがあれば当日でも利用可能）。ただし、津島便については、利用の3営業日前までの予約が必須。

(2) 利用状況

デマンドタクシーの利用実績をみると、増加傾向にあり、2024年には町内便の利用者数が7,803人、町外便の利用者数が1,149人となっています。

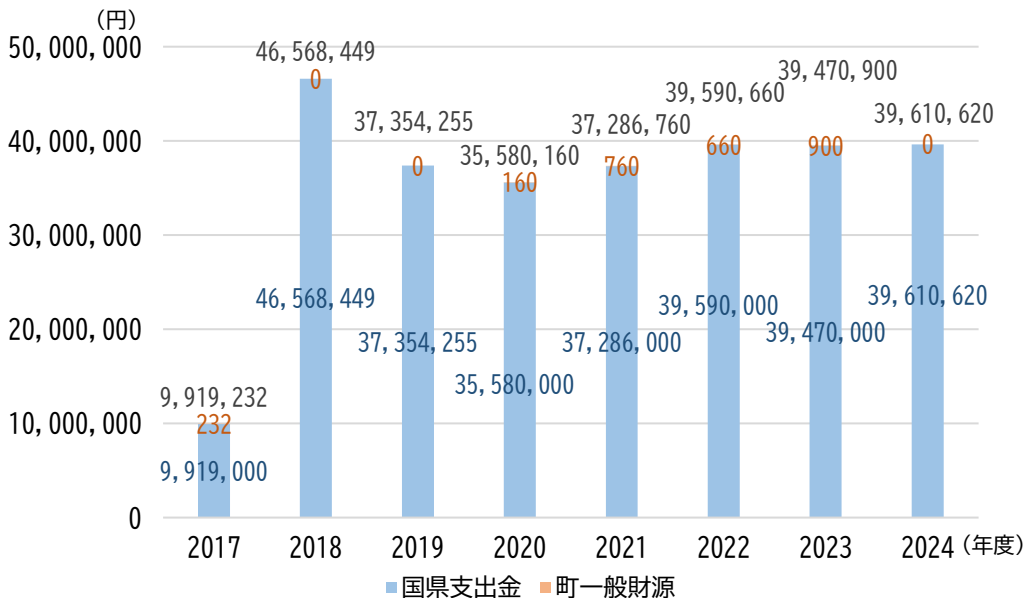


資料：浪江町役場所有資料

図 デマンドタクシーの利用実績

(3) 財政負担状況

デマンドタクシーの財政負担額をみると、2024年に国県支出金が39,610,620円、本町の一般財源は0円となっています。



資料：浪江町公表資料「主要な施策の成果」

図 デマンドタクシーの財政負担額の推移

## 2-7 生活支援バス

### (1) 運行概要

浪江町では避難された方々を対象に、二本松市・本宮市・南相馬市にお住まいの方の生活の利便性向上のため、2018年度から市内を循環する生活支援バスを本町が運行しています。対象者は、浪江町に住民票がある方のみで、運賃は、無料となっています。また、毎月第4週すべての便に浪江町社会福祉協議会の職員が乗車し、介護福祉等の相談に対応しています。

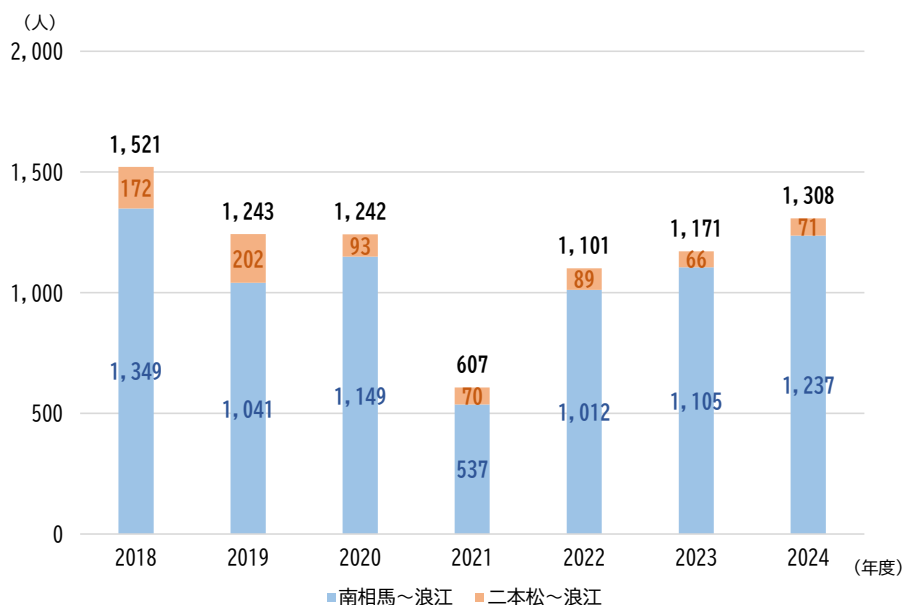
表 生活支援バスの運行概要

資料：浪江町役場 HP

運行経路	運行日	運行便数
二本松市内	毎週月曜日・金曜日	往復1便
本宮市・二本松市内	毎週水曜日	往復1便
二本松市⇄浪江町	毎月第2・第4木曜日 (12月・1月・2月の冬期を除く)	往復1便
南相馬市⇄浪江町末森方面	毎週月曜日・金曜日	往復2便
南相馬市⇄浪江町高瀬方面	毎週水曜日	往復2便

### (2) 利用状況

生活支援バスの利用実績をみると、2024年度には南相馬～浪江の利用者が1,237人、二本松～浪江の利用者が71人となっています。

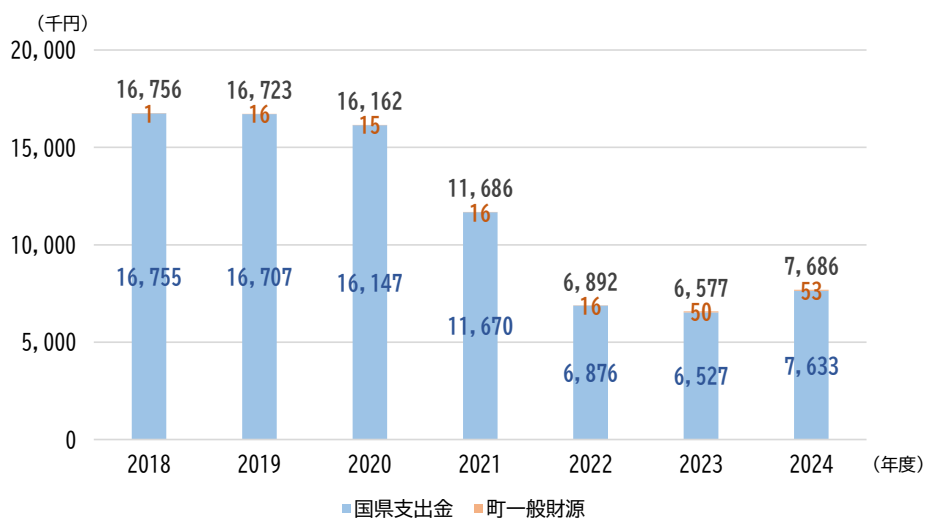


資料：浪江町役場所有資料

図 生活支援バスの利用実績

## (3) 財政負担状況

生活支援バスの財政負担状況額をみると、2024年に国県支出金が7,633千円、本町の一般財源が53千円となっています。



資料：浪江町公表資料「主要な施策の成果」

図 生活支援バスの財政負担額の推移

## 2-8 乗用タクシー

### (1) タクシー事業者の概要

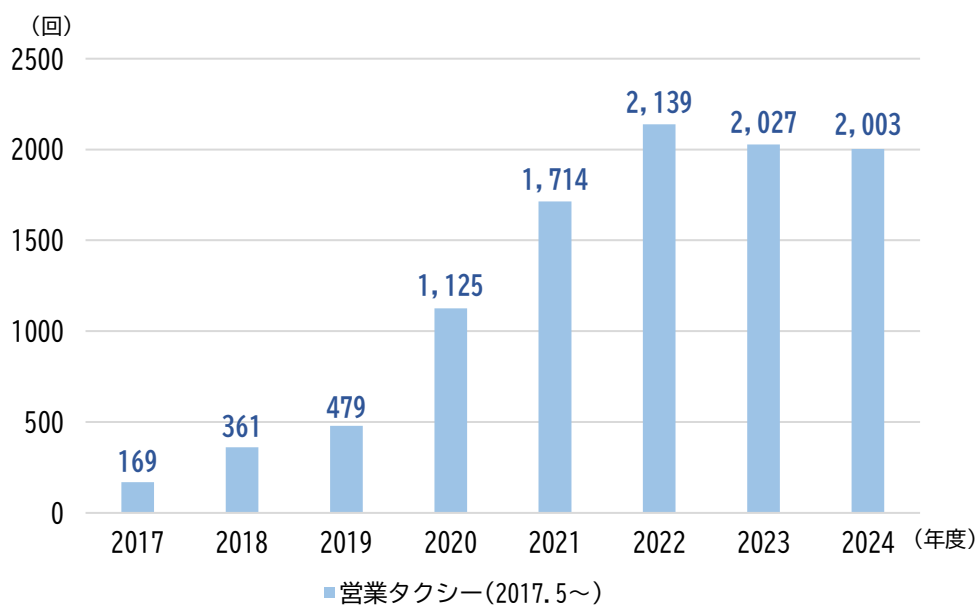
町内のタクシー事業者は1社となっています。

表 タクシー事業者の一覧

社名	所在地	車両数
(有)観光タクシー	浪江町大字幾世橋宇田中前 38	・ジャンボタクシー 5台 ・普通タクシー 2台

### (2) 稼働状況

タクシーの稼働状況を見ると、2022年度までは増加し、その後は年間2,000回台で推移しています。



資料：浪江町役場所有資料

図 タクシーの稼働回数

## 2-9 スクールバス

## (1) 運行コース

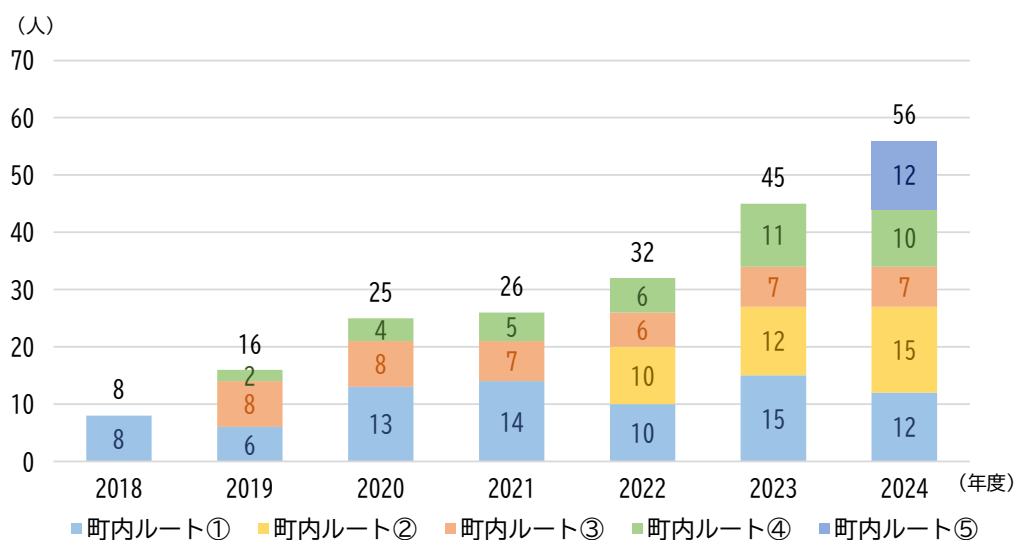
スクールバスについては、2024年度は5ルート車両5台で運行しています。

表 2024年度スクールバスの運行概要

車両	定員	所有
トヨタハイエース	14名	浪江町
日産キャラバン	14名	浪江町
FCバス	20名	浪江町
日野リエッセ	29名	浪江町
トヨタハイエース	10名	(有)観光タクシー

## (2) 利用状況

スクールバスの利用実績をみると、増加傾向にあり、2024年には56人となっています。



資料：浪江町役場所有資料

図 スクールバスの利用実績

〔参考：町内周遊バス・うけどん号〕

平成 29 年 3 月の一部地域の避難指示解除に伴い、解除後の町民の帰還促進のため、自宅の清掃などを行う際の一時滞在施設として、福島いこいの村なみえが、平成 30 年 6 月に再開を果たしました。再開当時、食事を提供できる施設が無かったことから、令和元年 10 月より、宿泊者が町内で再開した飲食店で夕食をとり、施設へ戻るための交通手段として、うけどん号の運行が開始されました。

運行にあたっては、経済産業省の地域経済産業活性化対策補助金（輸送等手段の確保支援事業）を活用し、帰還者の町内移動手段の確保の役割を兼ね一般社団法人福島なみえ労福祉財団が運行を実施してきましたが、令和 2 年度にレストランを含む新しい管理棟が完成し、令和 3 年 8 月より宿泊者への朝・夕食の提供が開始されました。食事の提供開始から 1 年半余りが経過し、レストランの運営が安定し、当初の課題が解決されたことから令和 5 年 3 月 31 日に運行を終了しました。



資料：浪江町役場所有資料

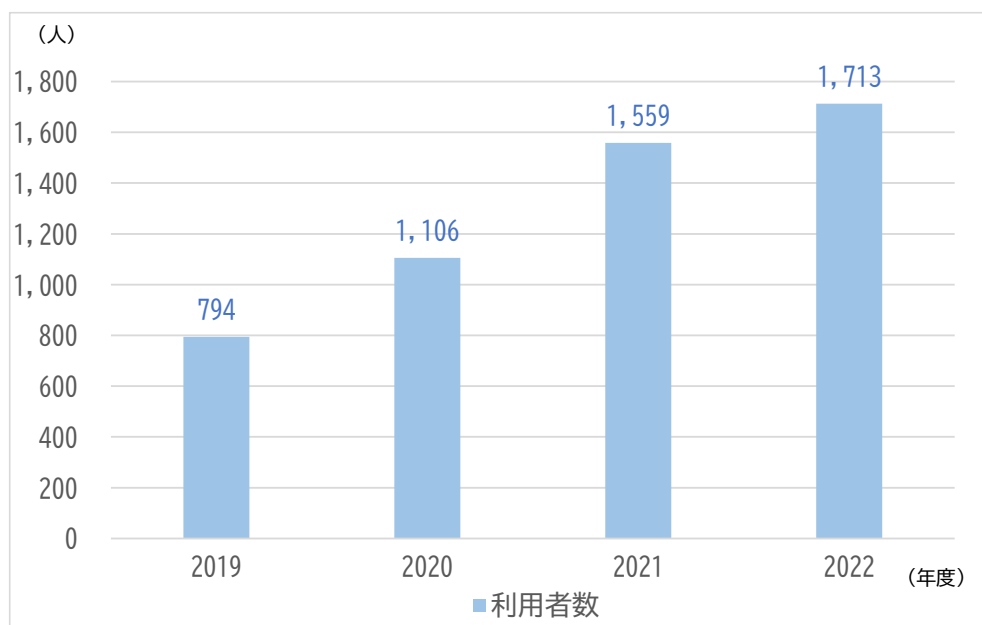
図 町内周遊バス・うけどん号の路線図

停留所	1便	2便	3便	4便	5便
いこいの村なみえ	17:00	17:40	18:45	19:50	20:45
幾世橋集合住宅	17:09	17:48	18:52	20:02	20:52
浪江町役場	17:12	17:51	18:54	20:05	20:54
道の駅なみえ	17:14	17:53	18:56	20:07	20:56
インテリアしんがい	17:16	17:55	18:58	20:09	20:58
<b>浪江駅</b>	<b>17:19</b>	<b>17:58</b>	<b>19:00</b>	<b>20:12</b>	<b>21:00</b>
<b>浪江駅</b>	<b>17:20</b>	<b>18:00</b>	<b>19:15</b>	<b>20:15</b>	<b>21:05</b>
インテリアしんがい					
道の駅なみえ			19:18	20:17	21:08
浪江町役場			19:20	20:19	21:10
幾世橋集合住宅			19:22	20:21	21:12
いこいの村なみえ	17:25	18:05	19:29	20:28	21:20

資料：浪江町役場所有資料

図 町内周遊バス・うけどん号の時刻表

町内周遊バス・うけどん号の利用実績をみると、増加傾向にあり、2022年には1,713人となっています。



資料：浪江町役場所有資料

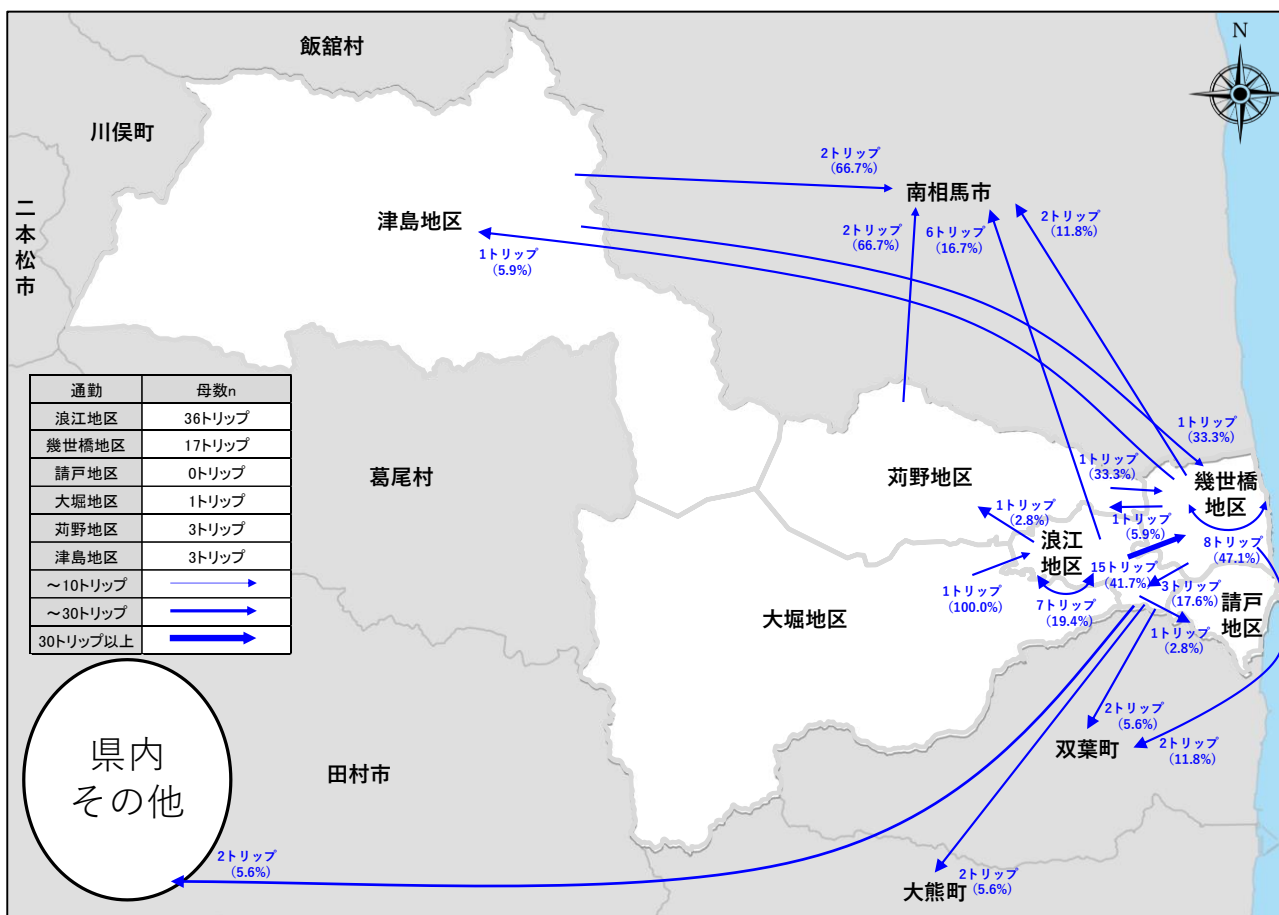
図 町内周遊バス・うけどん号の利用実績

### 3. 町民の移動実態と公共交通ニーズ

#### 3-1 町民の移動実態

##### (1) 通勤

町民アンケート調査結果を用いて、通勤流動を整理しました。



資料：2025 年度公共交通に関する町民アンケート調査

図 通勤流動

## (2) 通学

スクールバスの運行状況を用いて、通学の実態を整理しました。

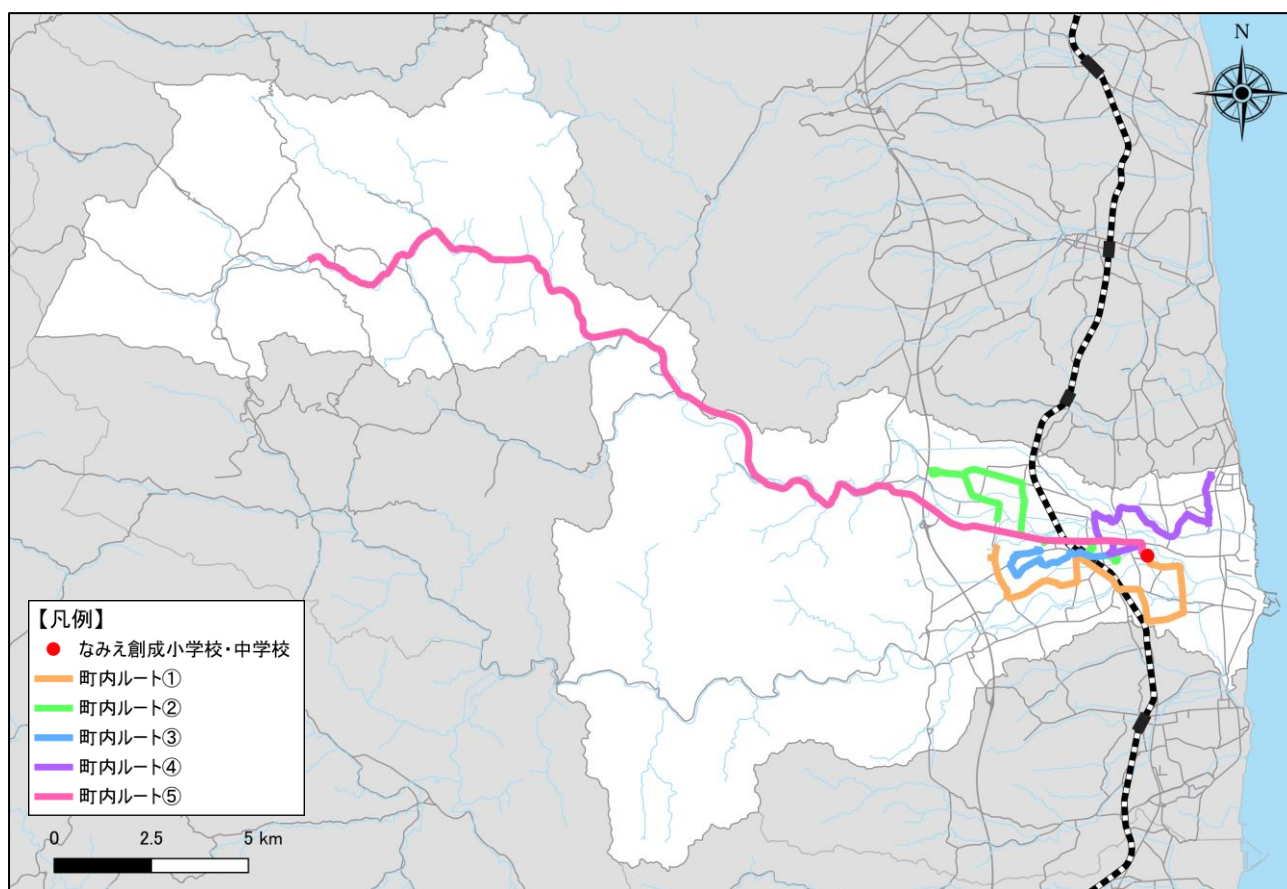
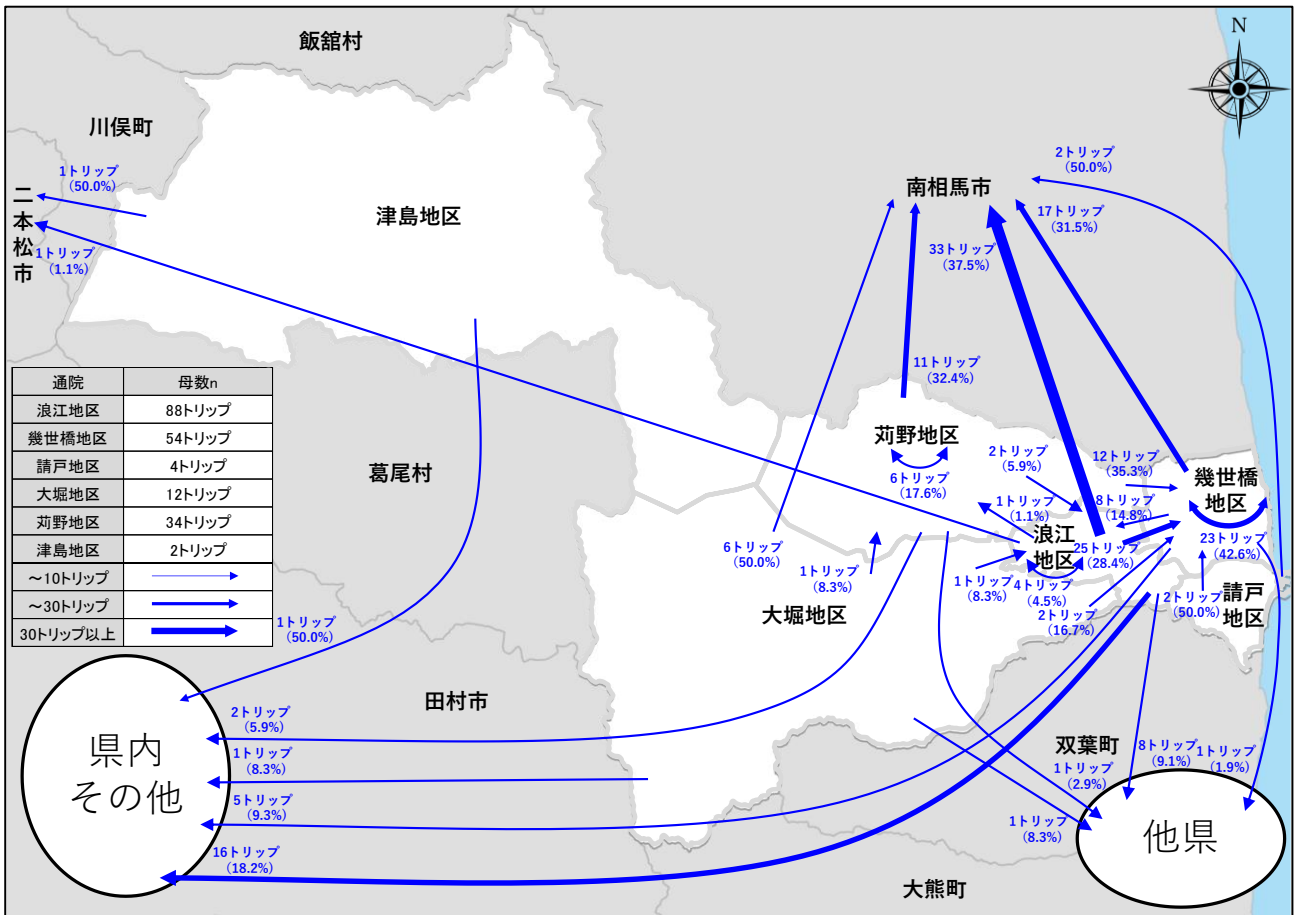


図 令和6年度スクールバスの運行ルート

### (3) 通院

町民アンケート調査結果を用いて、通院流動を整理しました。

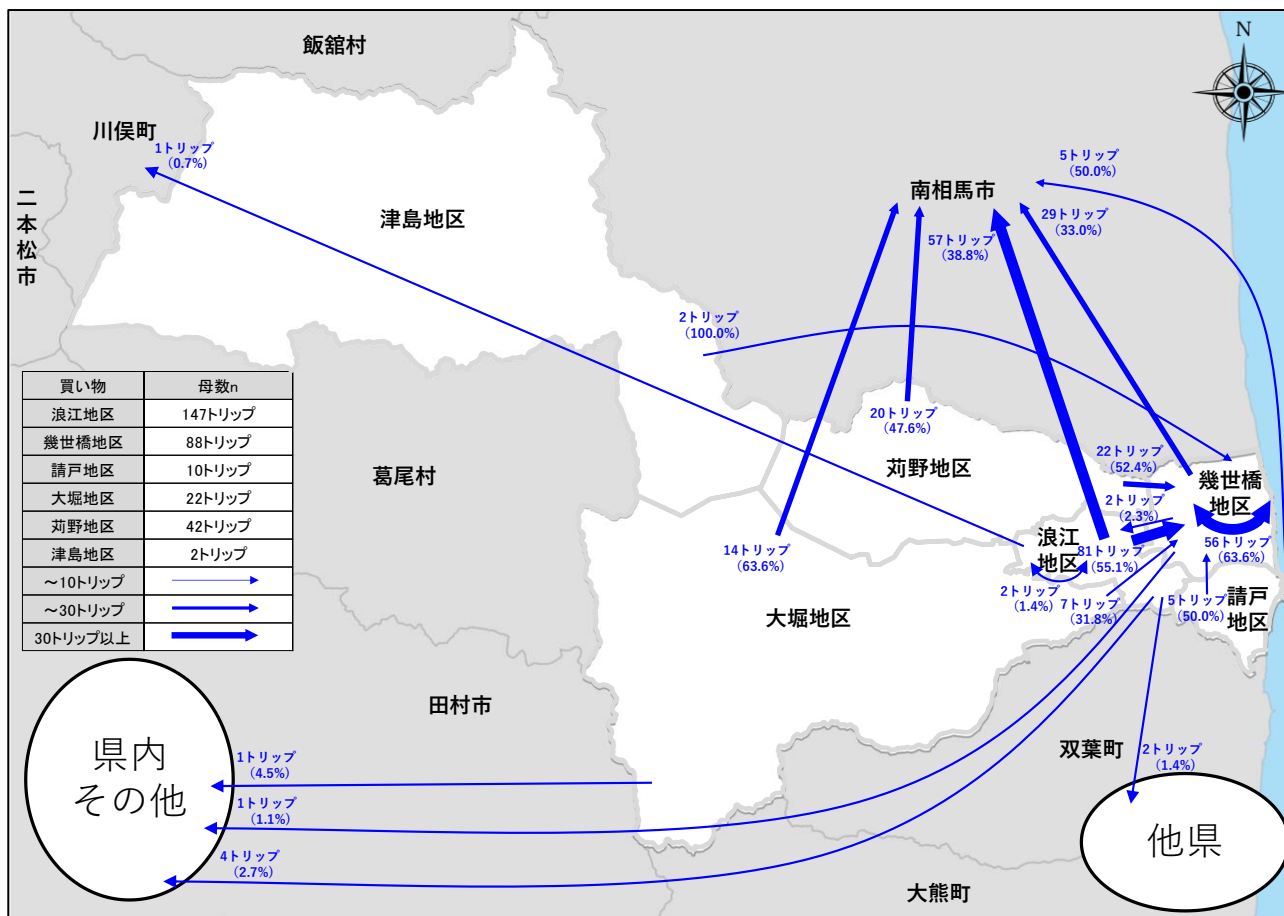


資料：2025年度公共交通に関する町民アンケート調査

図 通院流動

(4) 買い物

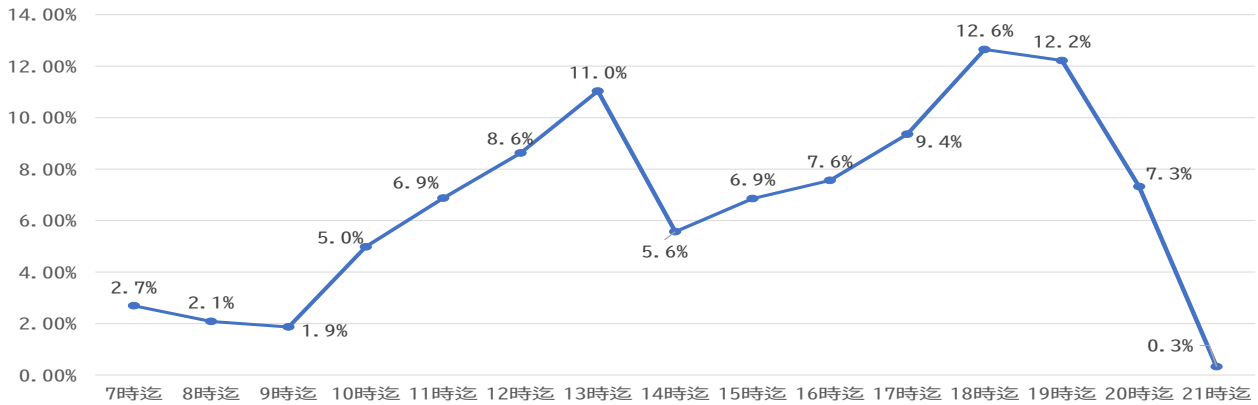
町民アンケート調査結果を用いて、買い物流動を整理しました。



資料：2025 年度公共交通に関する町民アンケート調査

図 買い物流動

〔参考〕イオン浪江店の時間帯別の客数割合



(2025/4/1~/8/31)

資料：イオン東北株式会社提供データ

図 イオン浪江店の時間帯別の客数割合

令和7年度 移動販売車 販売ルート (2025年8月4日 ~ 2026年3月31日) <small>※左記期間内でも変更となる場合がございます。</small>					
曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日
10:00 ~ 10:30	【双葉町】 双葉駅えきにし住宅 含む戸別訪問販売	【双葉町】 双葉駅えきにし住宅 移動しながら販売	【浪江町】 つしま活性化センター 10:40~11:10頃	【浪江町】 高瀬消防屯所跡地	【浪江町】 請戸住宅団地
11:00 ~ 11:30			【浪江町】 双葉駅えきにし住宅 含む戸別訪問販売	【双葉町】 双葉駅えきにし住宅 (診療所にて販売)	
12:00 ~ 12:30	【浪江町】 ふれあいセンターなみえ	【浪江町】 ふれあいセンターなみえ	【浪江町】 ふれあいセンターなみえ	【浪江町】 ふれあいセンターなみえ	【浪江町】 ふれあいセンターなみえ
14:00 ~ 15:30	【浪江町】 浪江町内 全行政区 戸別訪問販売	【浪江町】 浪江町内 全行政区 戸別訪問販売	【浪江町】 浪江町内 全行政区 戸別訪問販売	【浪江町】 浪江町内 全行政区 戸別訪問販売	【浪江町】 浪江町内 全行政区 戸別訪問販売

※本運行ルートは、原則として2026年3月31日までのものです。

出典：イオン東北株式会社 Web サイト

図 移動販売車の販売ルート

## 3-2 町民アンケート

## (1) 調査概要

表 町民アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活の移動に関する実態や地域公共交通の利用実態等を把握するため、町民を対象にアンケートを実施した。</li> </ul> [調査のポイント] <ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活の移動特性が異なる「町内居住者」「町外にお住まいの方」の視点から調査した。</li> <li>○地域公共交通非利用者において、利用促進に向けた潜在的な利用ニーズ（町外にお住まいの方の帰還後の利用意向など）を調査した。</li> </ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民のうち町内居住者と福島県内避難者数</li> </ul> 町内居住者向け：1,900部 町外にお住まいの方向け：6,900部 ※福島県内のみ
調査手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>広報8月号と一緒に配布し、郵送にて回収した。また、二次元コードを経由してWebの入力フォーム上での回答も併用した。</li> </ul>
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年8月1日～8月18日（消印有効）</li> </ul>
回収状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内居住者向け：179票（紙136票、Web43票）、回収率：9.4%</li> <li>町外にお住まいの方向け：560票（紙494票、Web66票）、回収率：8.1%</li> </ul>

## (2) 調査結果

### ①町内居住者向け

#### ■回答者の属性

- ・年齢をみると、「60歳以上」が約6割となっている。
- ・性別をみると、「男性」が約5割、「女性」が約4割となっている。
- ・職業をみると、「無職」が約4割と最も高く、次いで「公務員・団体職員」が約2割となっている。
- ・居住地をみると、「【浪江地区】権現堂」「【幾世橋地区】幾世橋」がそれぞれ約2割となっている。

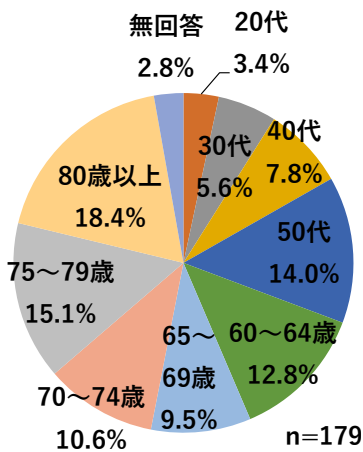


図 年齢

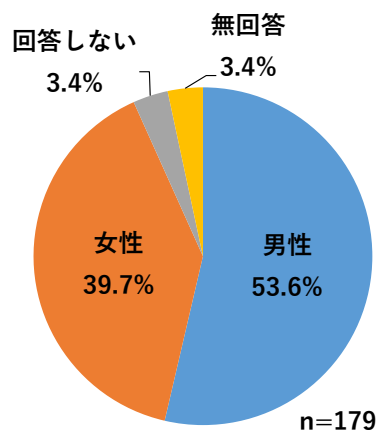


図 性別

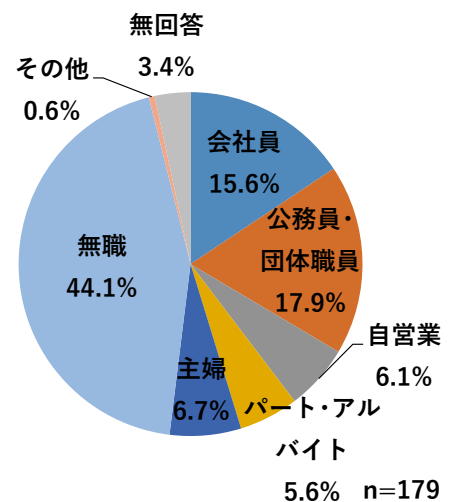


図 職業

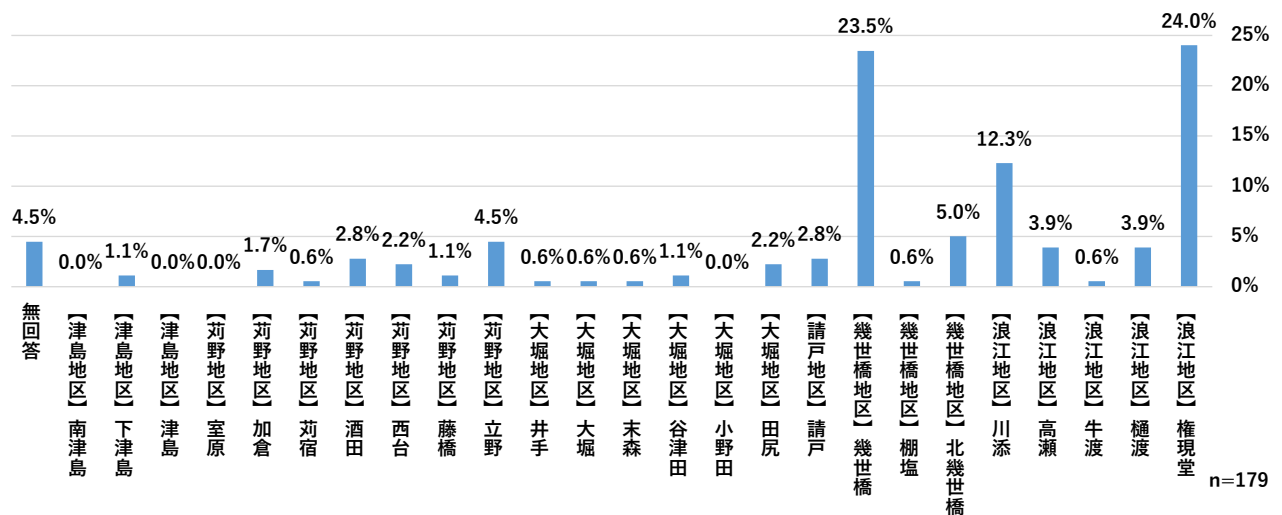


図 居住地

### 3. 町民の移動実態と公共交通ニーズ

- ・世帯構成をみると、「単身世帯（ひとり暮らし）」が約5割と最も高く、次いで「一世代世帯（夫婦のみ）」が約2割となっている。
- ・自家用車保有台数をみると、「1台」が約5割と最も高く、次いで「2台」が約2割となっている。
- ・運転免許の保有状況をみると、「持っている」が約8割と最も高くなっている。
- ・運転免許の返納意向をみると、「返納する予定はない」が約7割と最も高く、次いで「返納したいが時期は未定」が約3割となっている。

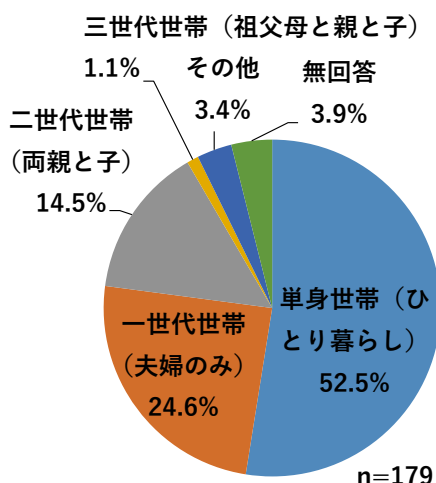


図 世帯構成

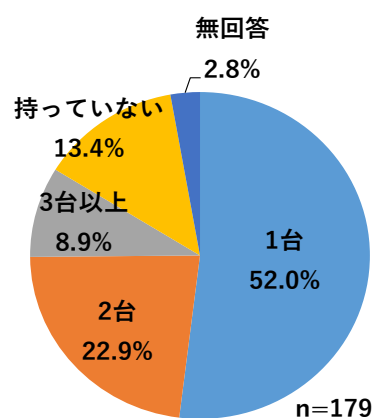


図 自家用車保有台数

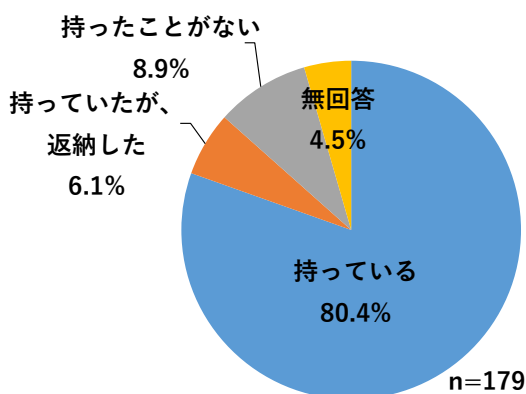


図 運転免許の保有状況

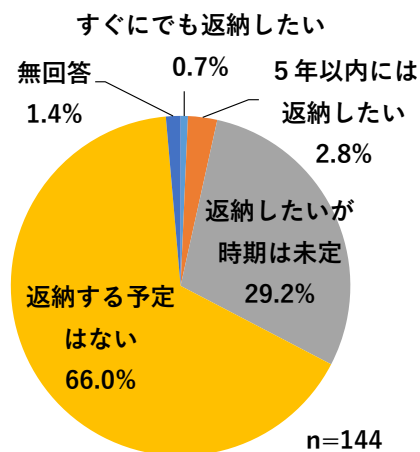


図 運転免許の返納意向

## ■日常生活の移動について

- ・平日での町内の移動割合をみると、「約9割」が約2割と最も高く、次いで「約10割」「約8割」「約7割」「約5割」がそれぞれ約1割となっている。
- ・平日に利用する交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も高く、次いで「徒歩」が約3割となっている。
- ・土・日祝での町内の移動割合をみると、「約5割」が約2割と最も高く、次いで「約1割」が約1割となっている。
- ・土・日祝に利用する交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も高く、次いで「徒歩」が約2割となっている。

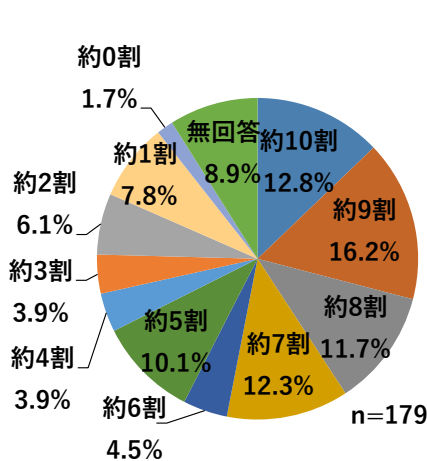


図 平日での町内の移動割合

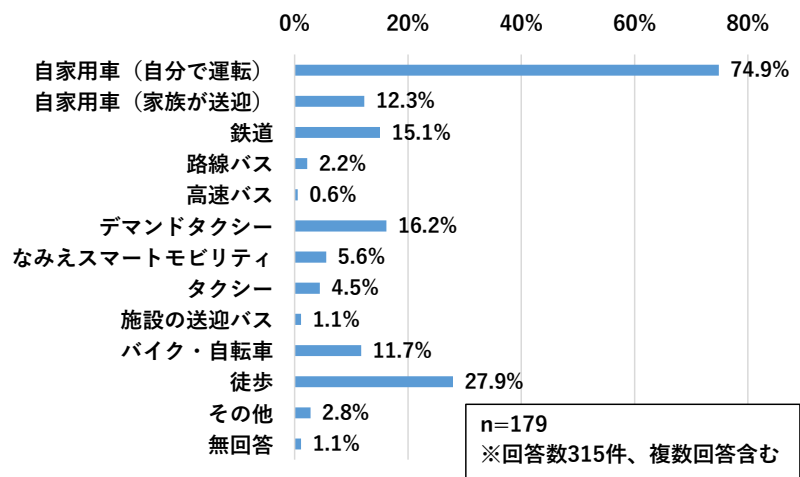


図 平日に利用する交通手段

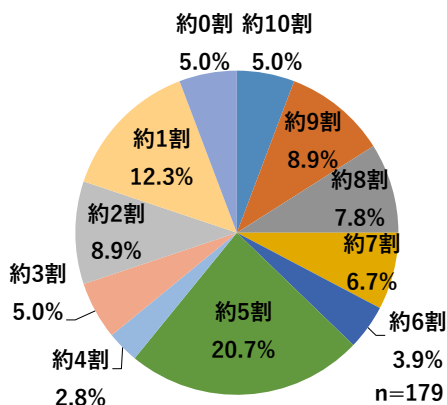


図 土・日祝での町内の移動割合

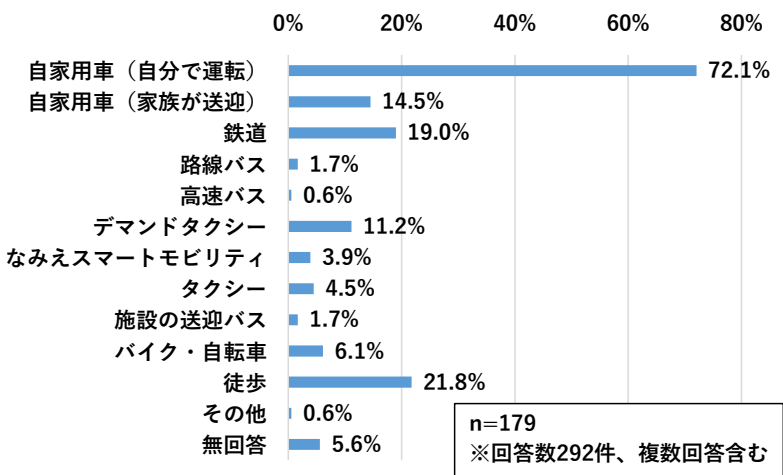


図 土・日祝に利用する交通手段

【通勤について】

- ・通勤の外出頻度をみると、「週5日以上」が約8割と最も高くなっている。
- ・通勤の行先をみると、「町内」が約7割と最も高くなっている。
- ・通勤の外出曜日をみると、月曜日～金曜日がそれぞれ約8割と高くなっている。
- ・通勤の交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も高く、次いで「徒歩」が約4割となっている。
- ・通勤の交通手段の利用理由をみると、「移動時間が短いから」が約6割と最も高く、次いで「自宅から目的施設に直接行けるから」が約5割となっている。

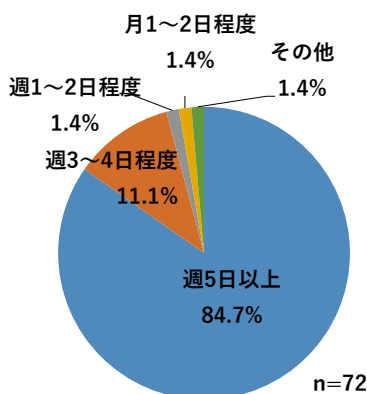


図 通勤の外出頻度

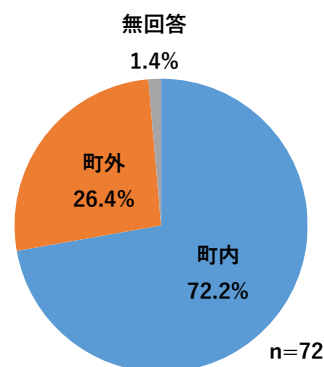


図 通勤の行先

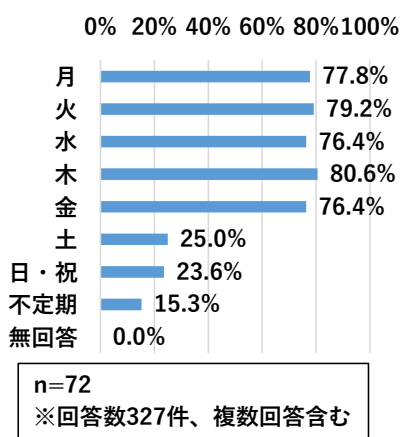


図 通勤の外出曜日

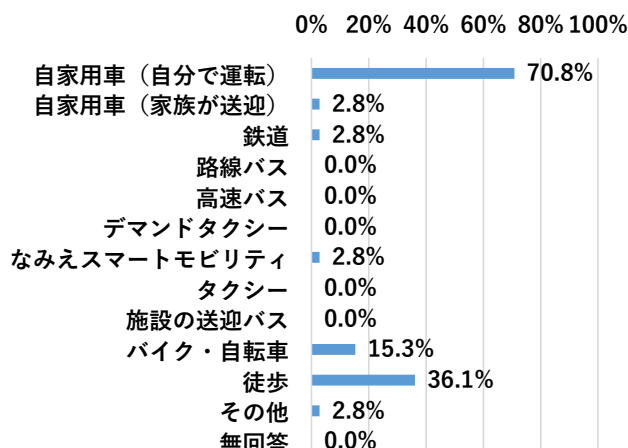


図 通勤の交通手段

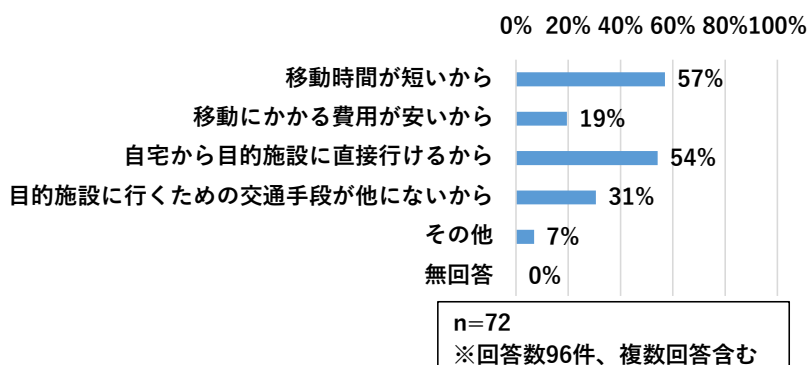


図 通勤の交通手段の利用理由

## 【通院について】

- ・通院の有無をみると、「通院をしている」が約7割と最も高くなっている。
- ・通院の外出頻度をみると、「月1～2日程度」が約5割と最も高く、次いで「数か月に1日程度」が約3割となっている。
- ・通院の外出曜日をみると、「不定期」が約5割と最も高くなっている。
- ・通院の交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も高く、次いで「自家用車（家族が送迎）」「デマンドタクシー」がそれぞれ約2割となっている。
- ・通院の交通手段の利用理由をみると、「自宅から目的施設に直接行けるから」が約7割と最も高く、次いで「目的施設に行くための交通手段が他にないから」が約4割となっている。

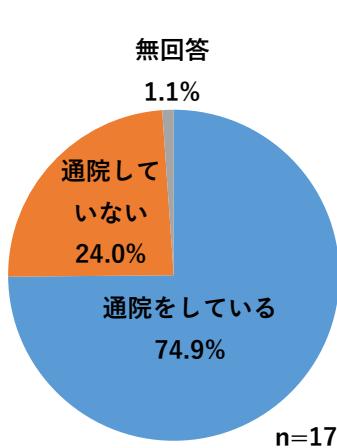


図 通院の有無

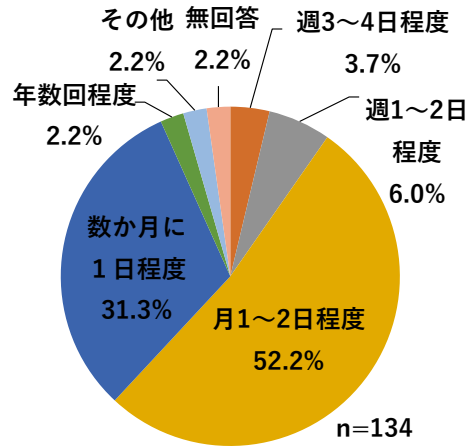


図 通院の外出頻度

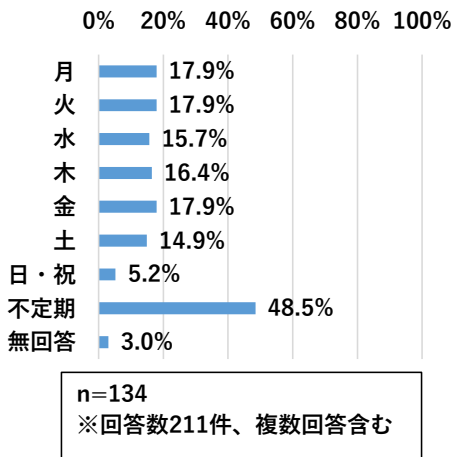


図 通院の外出曜日

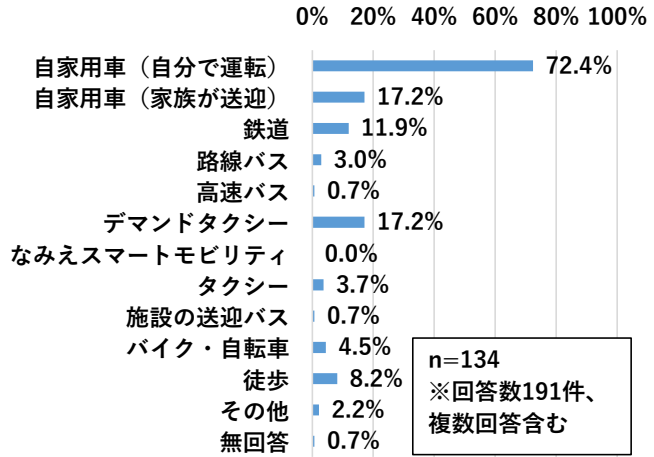


図 通院の交通手段

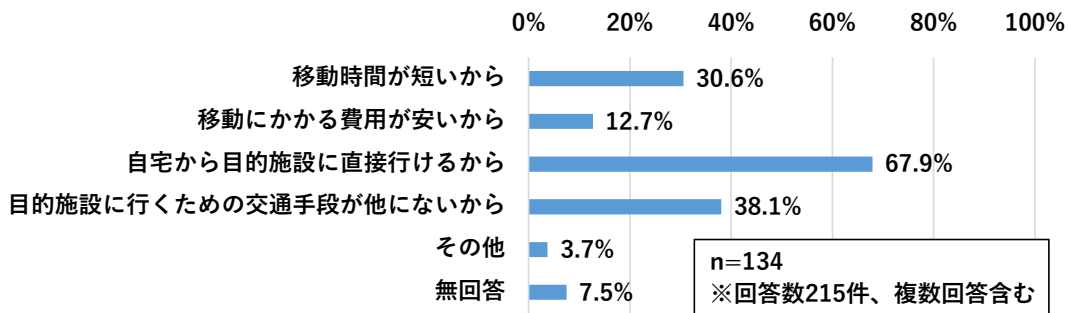


図 通院の交通手段の利用理由

【買い物について】

- ・主な買い物の方法をみると、「店舗で買い物をする」が約9割と最も高くなっている。
- ・買い物の外出頻度をみると、「週1～2日程度」が約5割と最も高く、次いで「週3～4日程度」が約3割となっている。
- ・買い物の外出曜日をみると、「不定期」が約6割と最も高く、次いで「土曜日」が約3割となっている。
- ・買い物の交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約8割と最も高く、次いで「徒歩」が約2割となっている。
- ・買い物の交通手段の利用理由をみると、「自宅から目的施設に直接行けるから」が約7割と最も高く、次いで「移動時間が短いから」が約4割となっている。

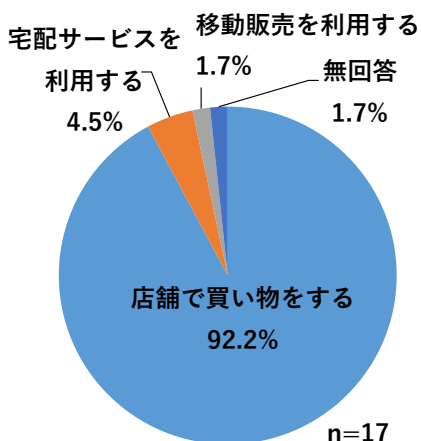


図 主な買い物の方法

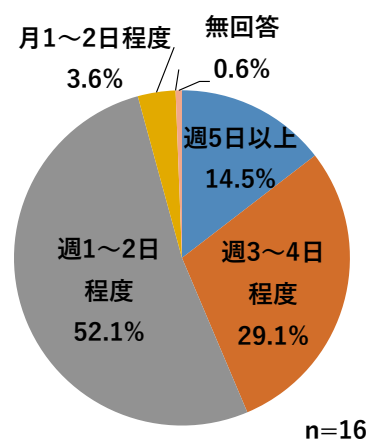


図 買い物の外出頻度

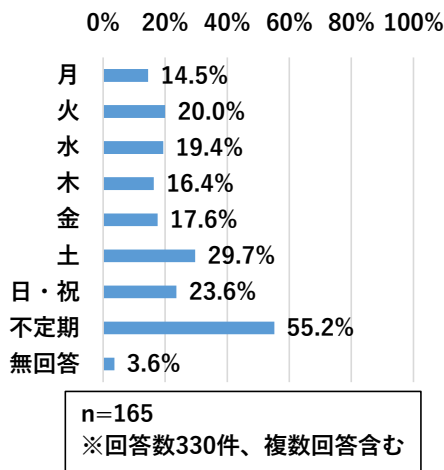


図 買い物の外出曜日

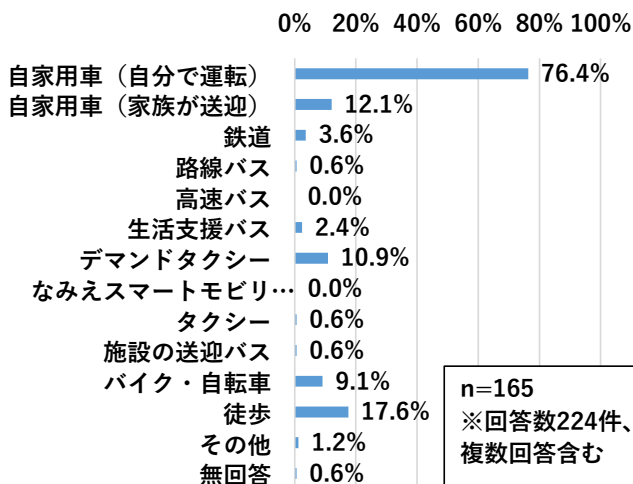


図 買い物の交通手段

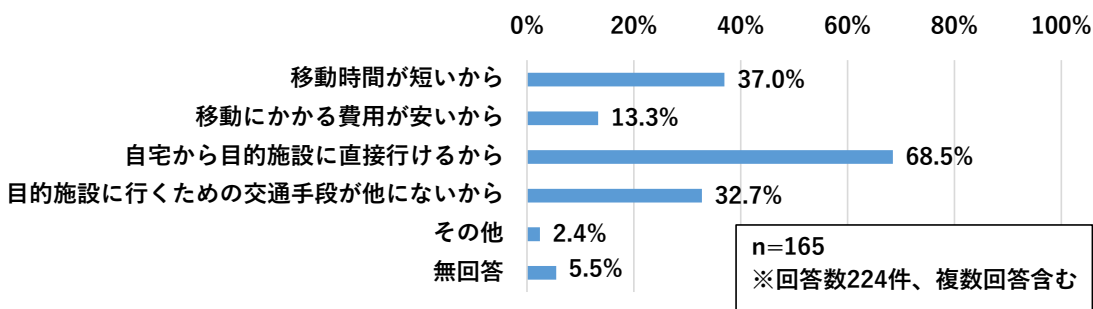


図 買い物の交通手段の利用理由

【その他の外出（1つ目の外出）について】

- ・1つ目の外出目的をみると、「金融機関・郵便局等」が約4割と最も高くなっている。
- ・1つ目の外出頻度をみると、「週1～2日程度」「月1～2日程度」がそれぞれ約4割となっている。
- ・1つ目の主な外出先をみると、「町内」が約6割、「町外」が約4割となっている。
- ・1つ目の外出の交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も高くなっている。

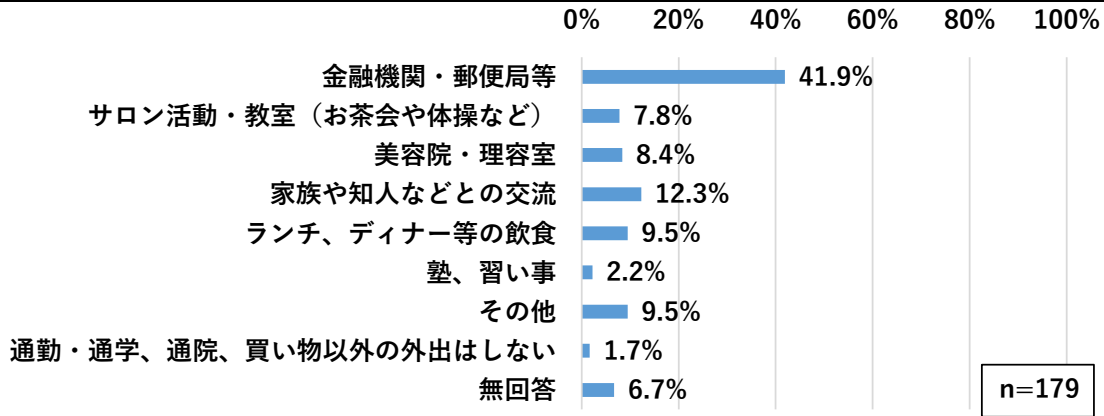


図 1つ目の外出目的

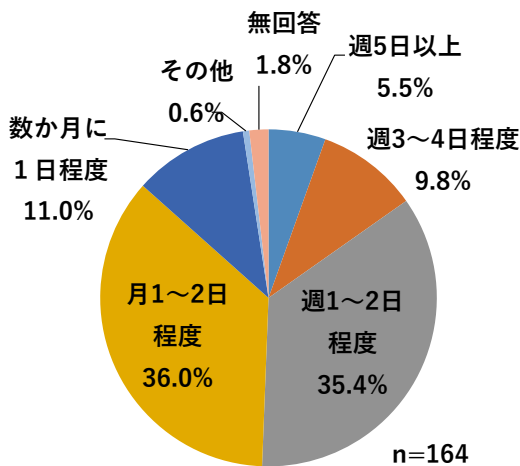


図 1つ目の外出頻度

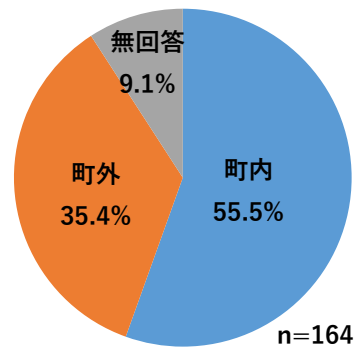


図 1つ目の主な外出先

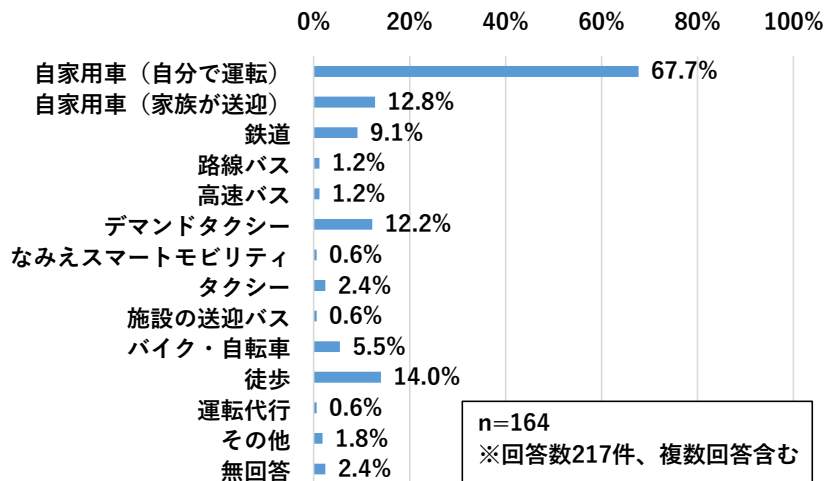


図 1つ目の外出の交通手段

【その他の外出（2つ目の外出）について】

- ・2つ目の外出目的をみると、「金融機関・郵便局等」が約2割と最も高くなっている。
- ・2つ目の外出頻度をみると、「月1～2日程度」が約4割、次いで「週1～2日程度」が約3割となっている。
- ・2つ目の主な外出先をみると、「町外」が約5割、「町内」が約4割となっている。
- ・2つ目の外出の交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も高くなっている。

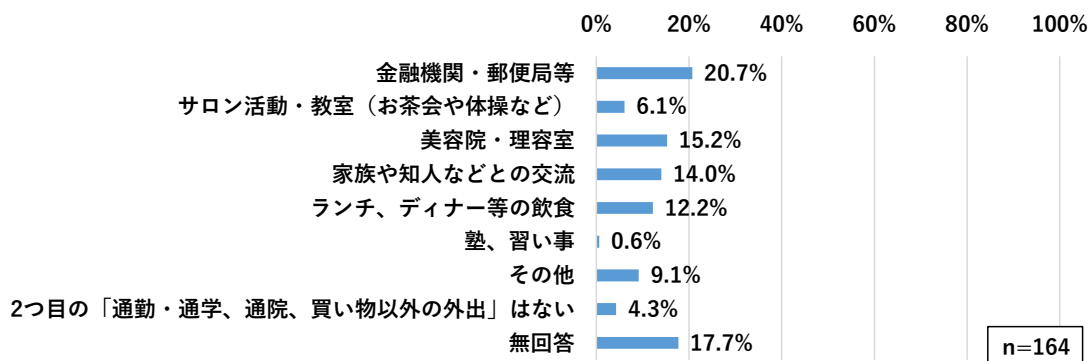


図 2つ目の外出目的

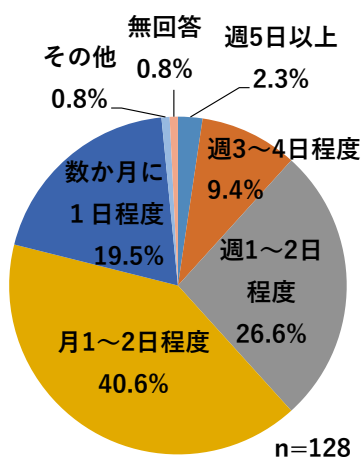


図 2つ目の外出頻度

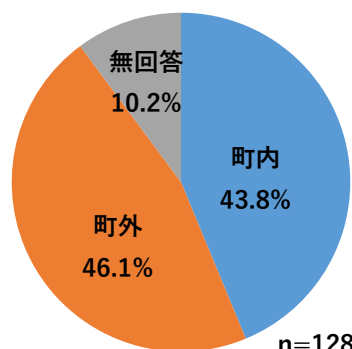


図 2つ目の主な外出先

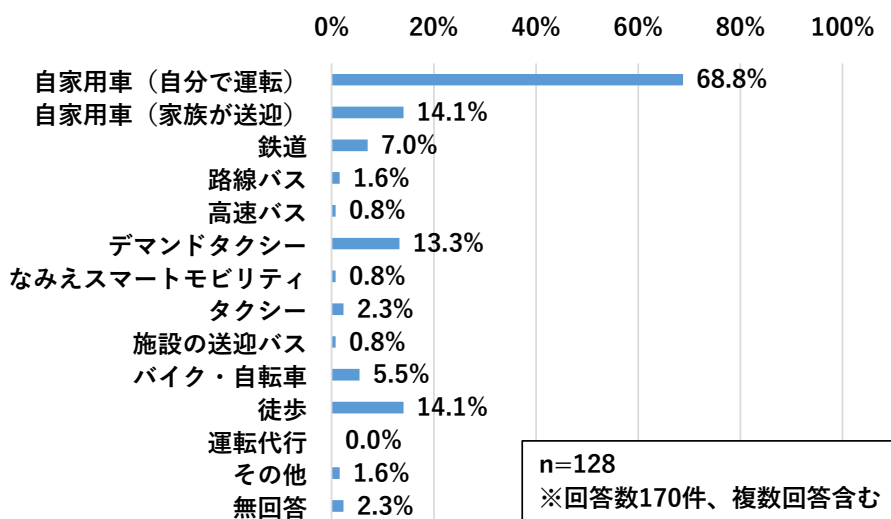


図 2つ目の外出の交通手段

- ・外出やお出かけの現在の不便さをみると、「不便だとは感じない」が約3割と最も高く、次いで「不便だと感じる」「やや不便だと感じる」がそれぞれ約2割となっている。
- ・外出やお出かけの10年後を想像した時の不便さをみると、「不便だと感じる」が約4割と最も高くなっている。
- ・外出やお出かけの不便さを感じる理由をみると、「自分で自家用車を運転できない/できなくなる」が約6割と最も高く、次いで「体が弱くなり歩いて出かけるのが難しい/難しくなる」が約5割、「利用できる公共交通がない/なくなる」が約4割となっている。

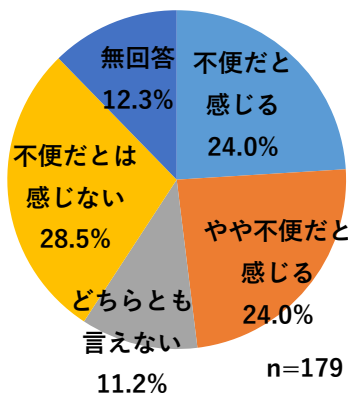


図 外出やお出かけの現在の不便さ

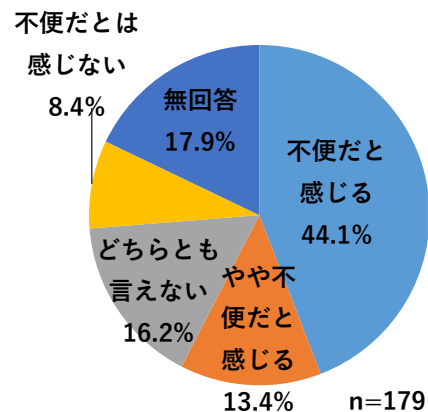


図 外出やお出かけの10年後を想像した時の不便さ

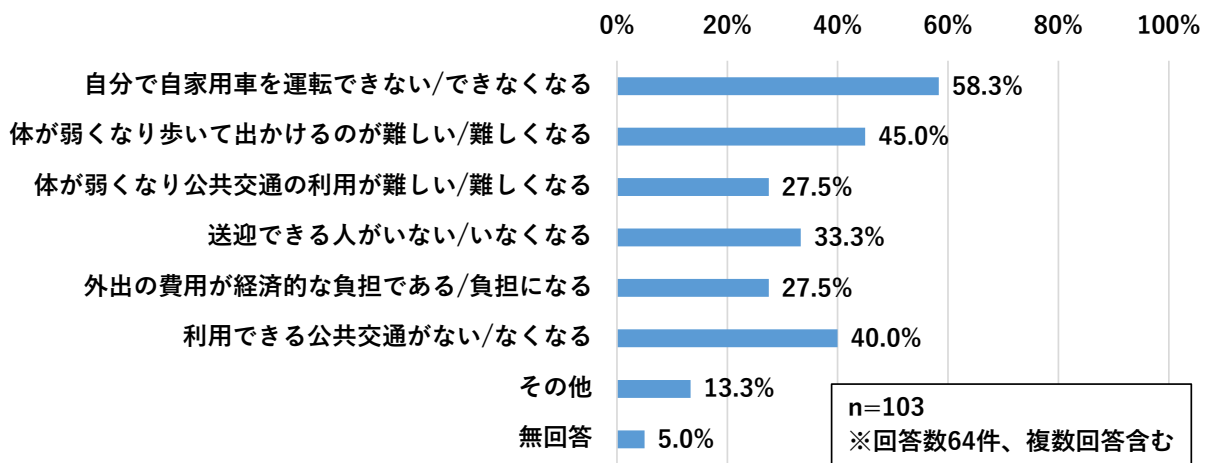


図 外出やお出かけの不便さを感じる理由

■地域公共交通の利用状況について

【鉄道「JR 常磐線」】

- ・利用有無をみると、「利用している」が約4割と最も高くなっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約5割と最も高く、次いで「月1～2日程度」が約3割となっている。
- ・利用目的をみると、「その他」が約6割と最も高く、次いで「買い物」が約3割となっている。
- ・浪江駅までの交通手段をみると、「徒歩」が約6割と最も高くなっている。
- ・よく利用する場面をみると、「常時利用している」「その他」がそれぞれ約4割となっている。

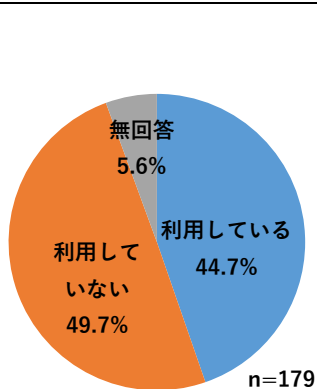


図 利用有無

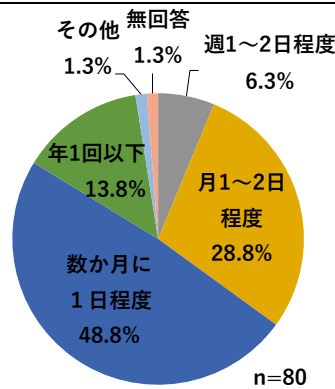


図 利用頻度

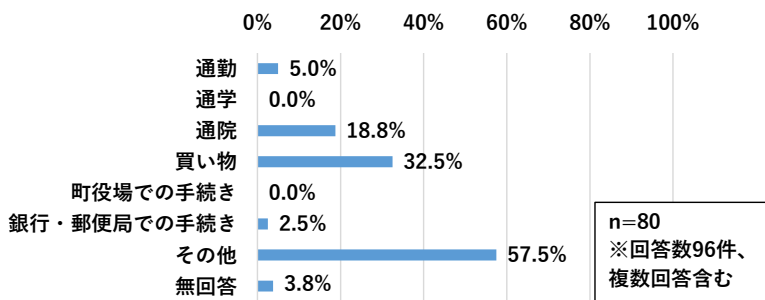


図 利用目的

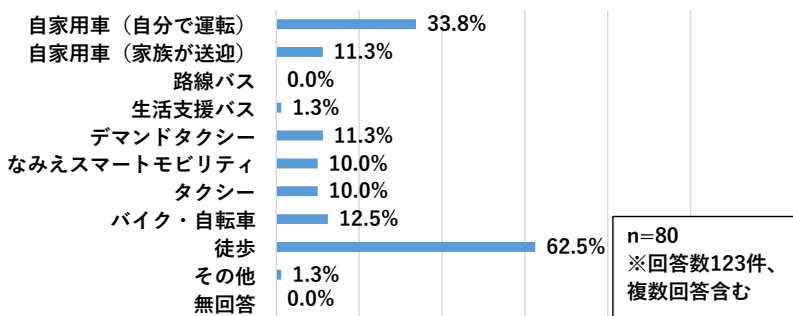


図 浪江駅までの交通手段

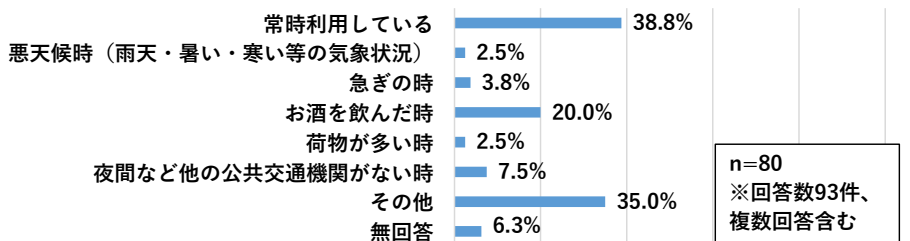


図 よく利用する場面

### 【路線バス「富岡～浪江 FH2R 系統」】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用頻度をみると、「月1～2日程度」「数か月に1日程度」「年1回以下」がそれぞれ約3割となっている。
- ・利用目的をみると、「買い物」が約7割と最も高く、次いで「通院」が約3割となっている。

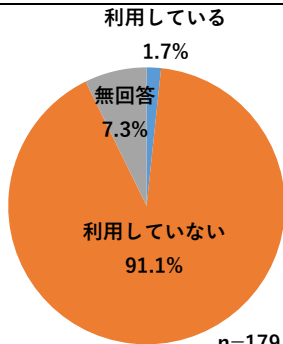


図 利用有無

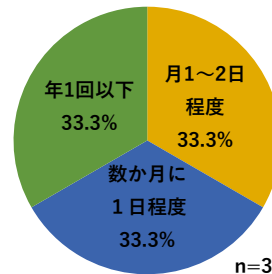


図 利用頻度

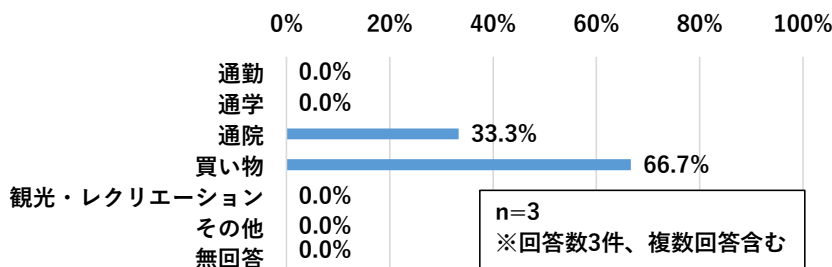


図 利用目的

### 【高速バス「福島線」】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約6割と最も高く、次いで「年1回以下」が約4割となっている。
- ・利用目的をみると、「観光・レクリエーション」「その他」がそれぞれ約4割と高くなっており、次いで「通院」が約3割となっている。

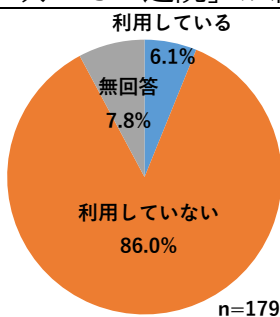


図 利用有無

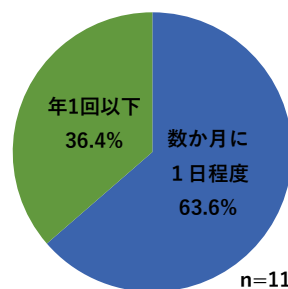


図 利用頻度

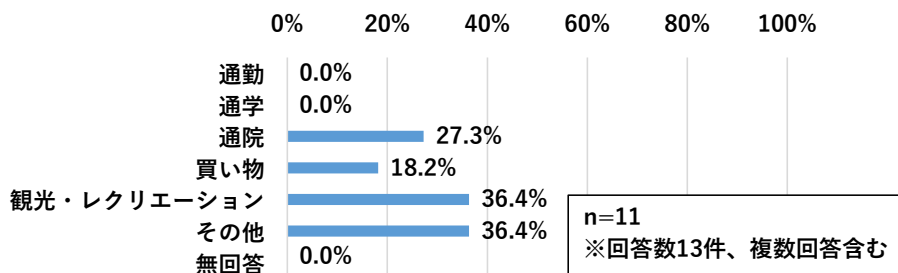


図 利用目的

【なみえスマートモビリティ】

- ・利用有無をみると、「利用している」が約2割となっている。
- ・利用歴をみると、「1年未満」「1～2年」「3年以上」がそれぞれ約3割となっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約7割と最も高く、次いで「月1～2日程度」が約2割となっている。

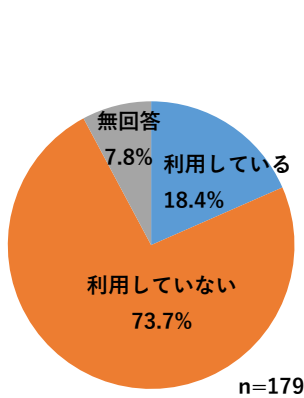


図 利用有無

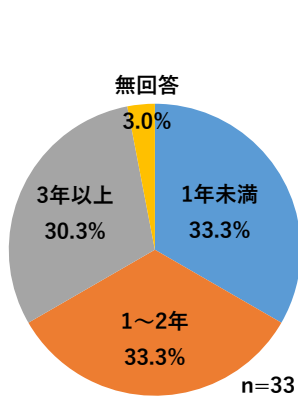


図 利用歴

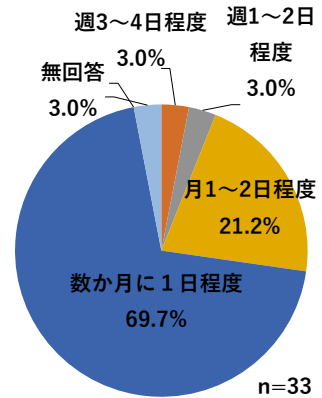


図 利用頻度

【タクシー】

- ・利用有無をみると、「利用している」が約1割となっている。
- ・利用目的をみると、「その他」が約4割と最も高く、次いで「通院」が約3割となっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約6割と最も高くなっている。
- ・よく利用する場面をみると、「その他」が約5割と最も高く、次いで「悪天候時」「急ぎの時」がそれぞれ約3割となっている。

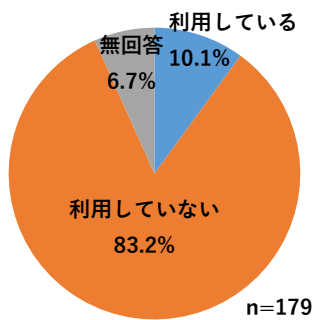


図 利用有無

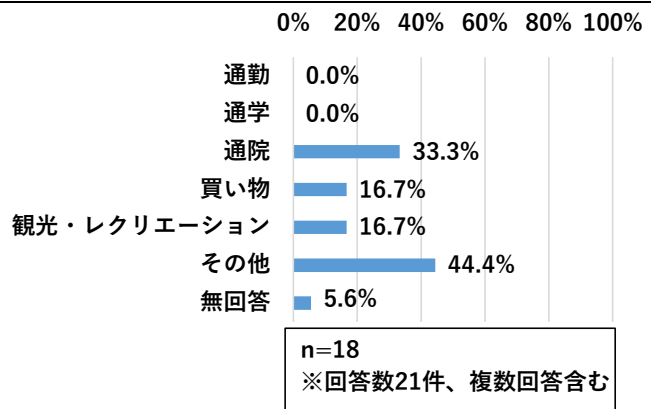


図 利用目的

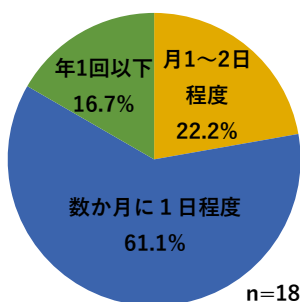


図 利用頻度

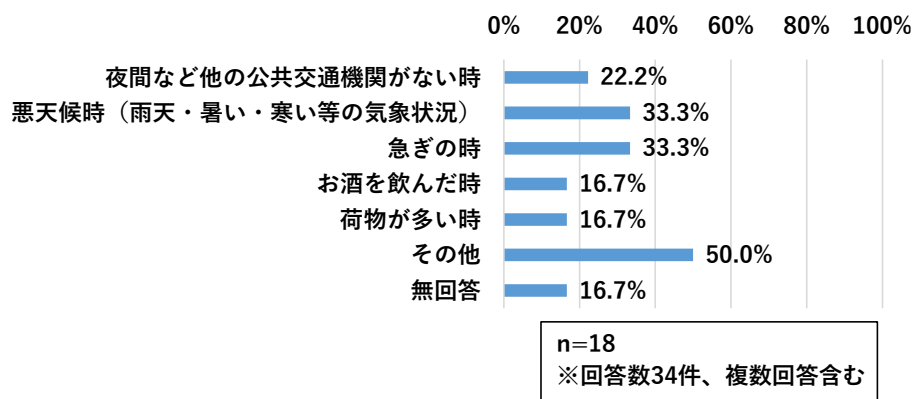


図 よく利用する場面

## ■地域公共交通を利用するための条件について

- ・鉄道「JR常磐線」を利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」「その他」がそれぞれ約5割と高くなっている。
- ・路線バス「富岡～浪江FH2R系統」を利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約4割と最も高くなっている。
- ・高速バス「福島線」を利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約5割と最も高くなっている。

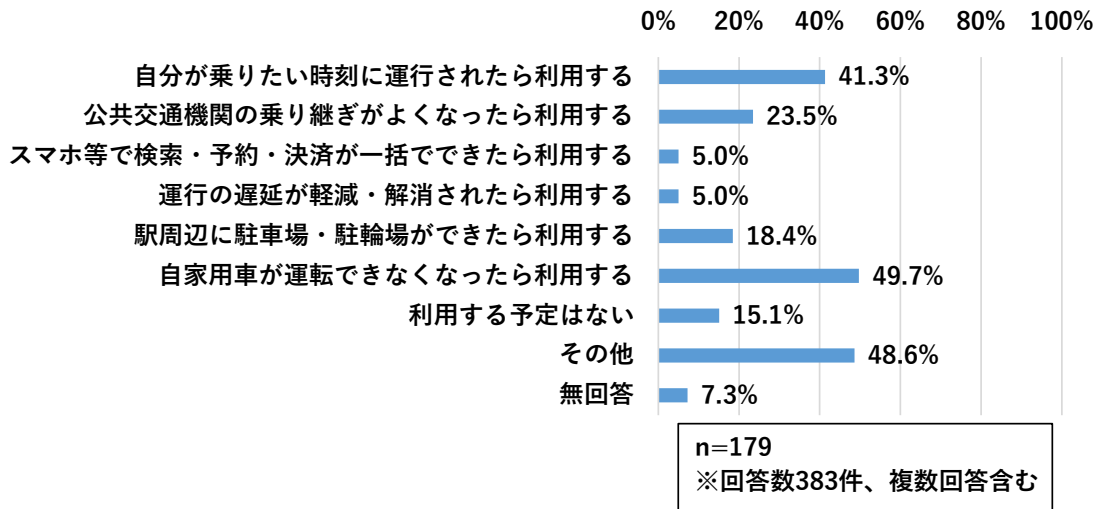


図 鉄道「JR常磐線」を利用するための条件

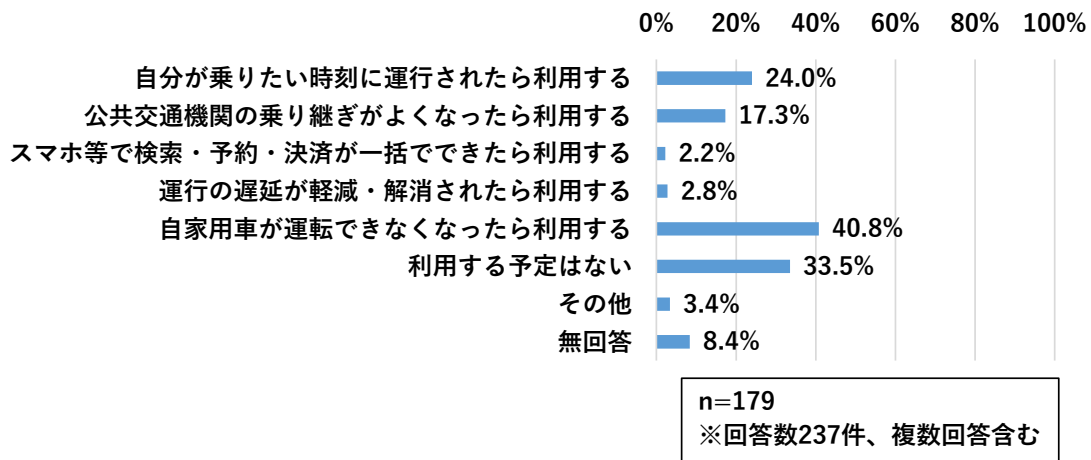


図 路線バス「富岡～浪江FH2R系統」を利用するための条件

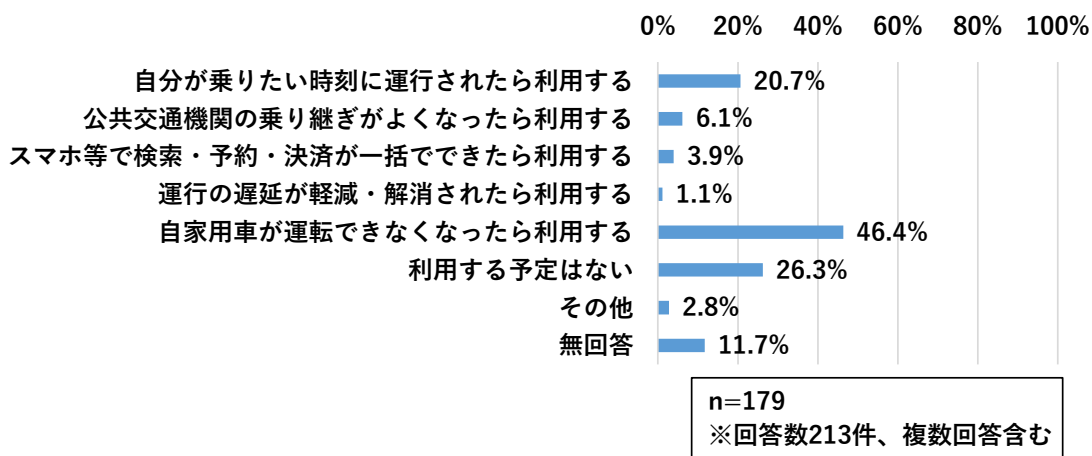


図 高速バス「福島線」を利用するための条件

- ・デマンドタクシーを利用するための条件をみると、「利用する予定はない」が約4割と最も高く、次いで「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約3割となっている。
- ・なみえスマートモビリティを利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約4割と最も高くなっている。
- ・タクシーを利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約5割と最も高くなっている。

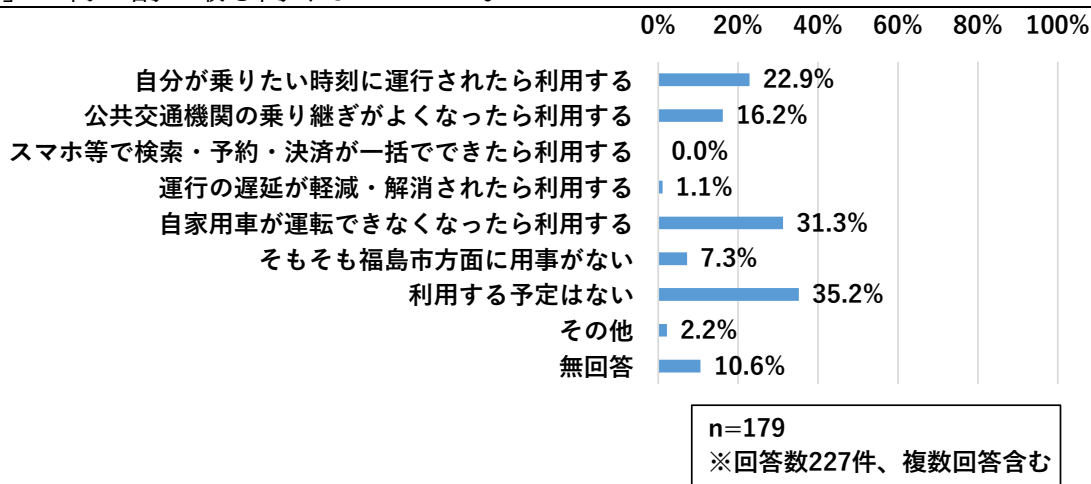


図 デマンドタクシーを利用するための条件

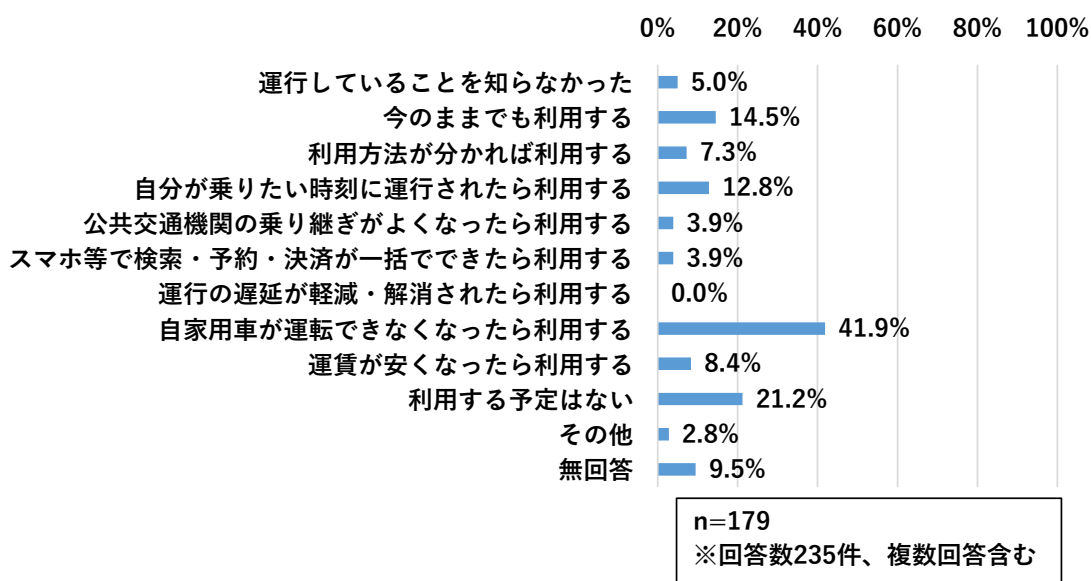


図 なみえスマートモビリティを利用するための条件

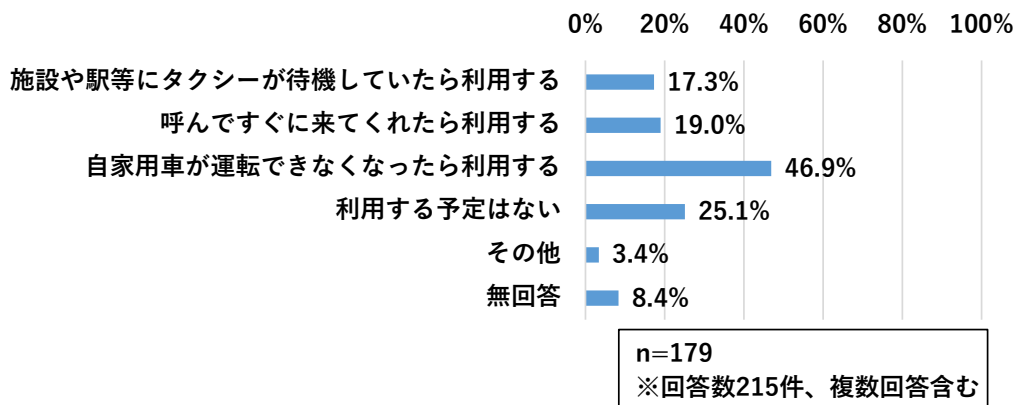


図 タクシーを利用するための条件

## ■デマンドタクシーや生活支援バスの維持について

- ・公費の認知をみると、「公費を支出していることは知っていたが、金額は知らなかった。」が約6割と最も高くなっている。
- ・デマンドタクシーの運賃に対するお考えをみると、「現行どおり無料で運行してほしい」「有料で運行した方がいい」「どちらでもよい」がそれぞれ約3割となっている。

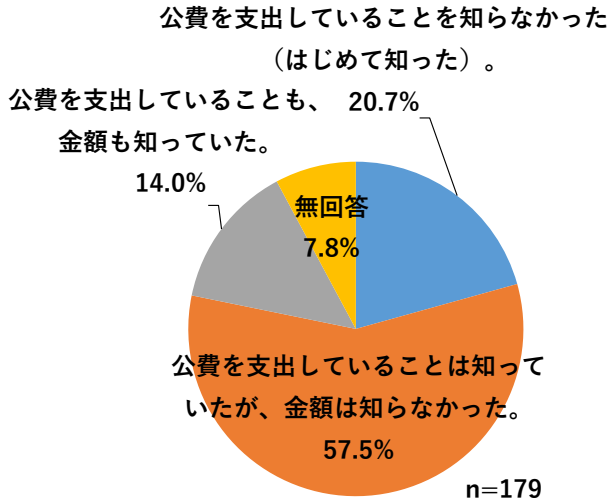


図 公費の認知

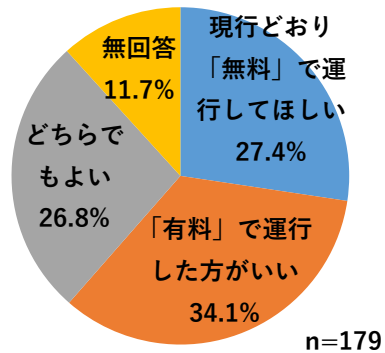


図 デマンドタクシーの運賃に対するお考え

## ■デマンドタクシー・なみえスマートモビリティの運賃の在り方について

- ・デマンドタクシー・なみえスマートモビリティの支払いの許容額をみると、300円から400円で利用率が約6~8割変化することが見込まれる。

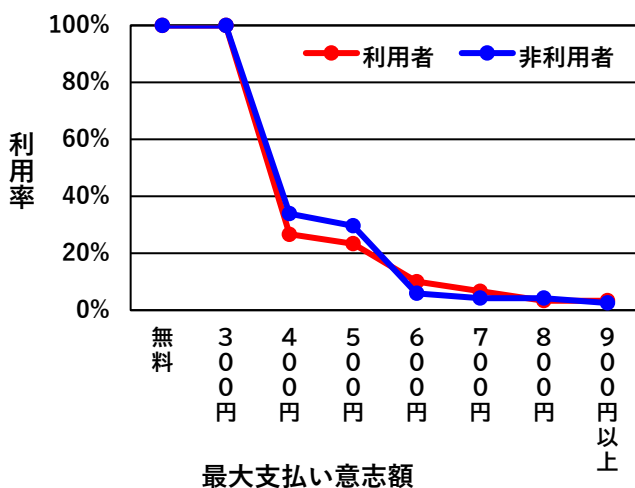


図 デマンドタクシーの支払い許容額

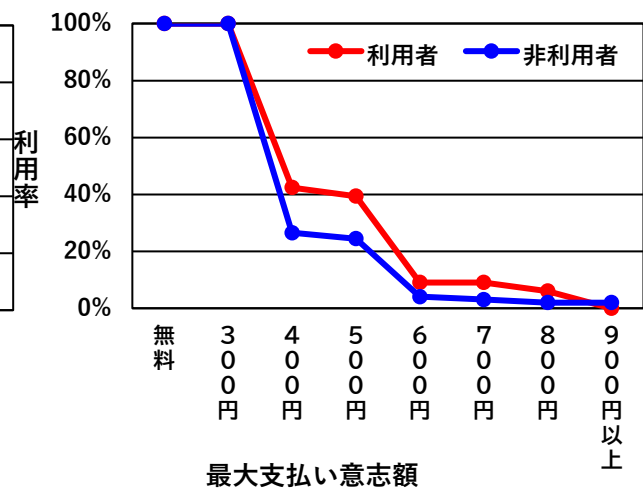


図 なみえスマートモビリティの支払い許容額

②町外にお住まいの方

■回答者の属性

- ・年齢をみると、「70歳以上」が約6割となっている。
- ・性別をみると、「男性」が約6割、「女性」が約4割となっている。
- ・職業をみると、「無職」が約7割と最も高くなっている。
- ・世帯構成をみると、「一世代世帯（夫婦のみ）」が約4割と最も高く、次いで「単身世帯（ひとり暮らし）」「二世帯世帯（両親と子）」がそれぞれ約3割となっている。
- ・自家用車保有台数をみると、「1台」が約5割と最も高く、次いで「2台」が約2割となっている。

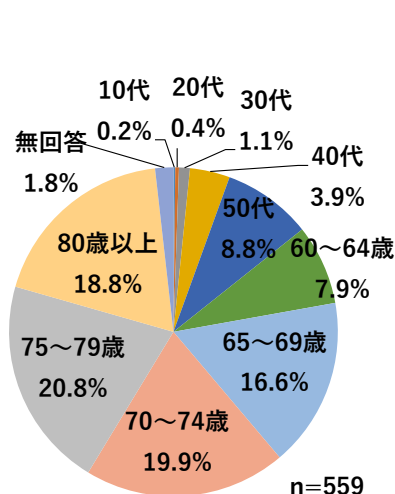


図 年齢

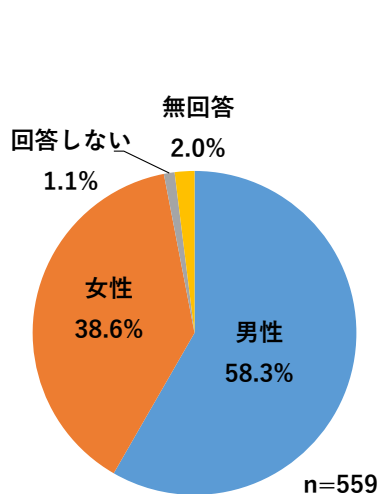


図 性別

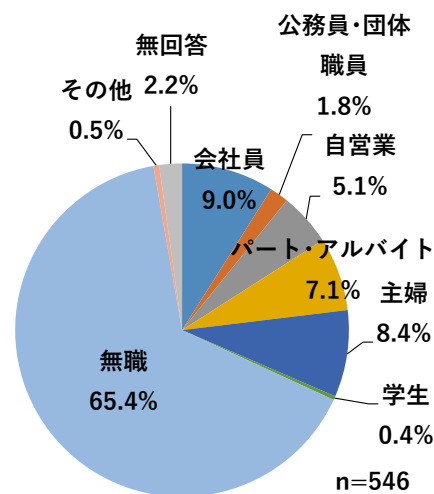


図 職業

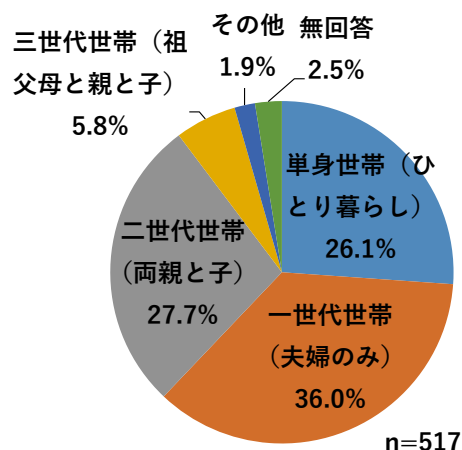


図 世帯構成

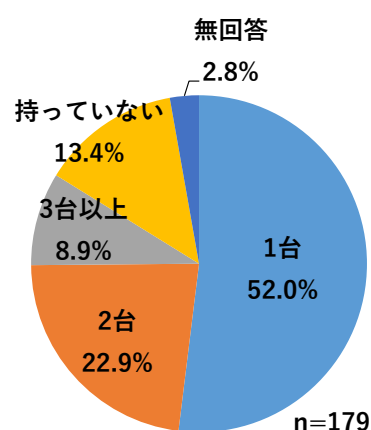


図 自家用車保有台数

- ・運転免許の保有状況を見ると、「持っている」が約9割となっている。
- ・免許の返納意向を見ると、「返納する時期は未定」が約5割と最も高く、次いで「返納する予定はない」が約4割となっている。

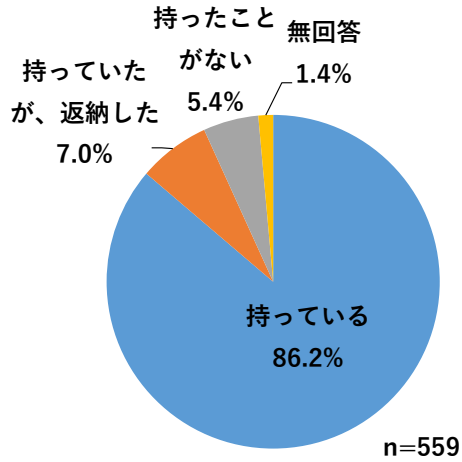


図 運転免許の保有状況

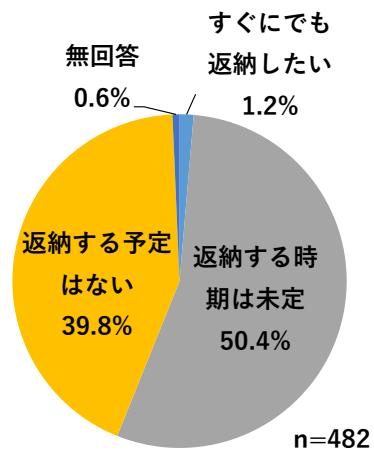


図 免許の返納意向

■浪江町内への帰還意向について

- ・浪江町への帰還意向を見ると、「戻るつもりはない」が約5割と最も高く、次いで「わからない」が約3割となっている。
- ・地域公共交通への不安の有無を見ると、「公共交通への不安がある」が約8割と最も高くなっている。
- ・地域公共交通に対する不安の理由を見ると、「自動車を運転できなくなった際の移動手段が存在するか不安を感じるため。」が約9割と最も高く、次いで「商業・医療施設まで公共交通だけで行けるか不安を感じるため。」が約6割となっている。

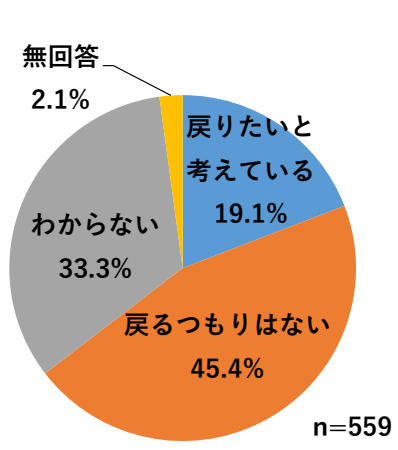


図 浪江町への帰還意向

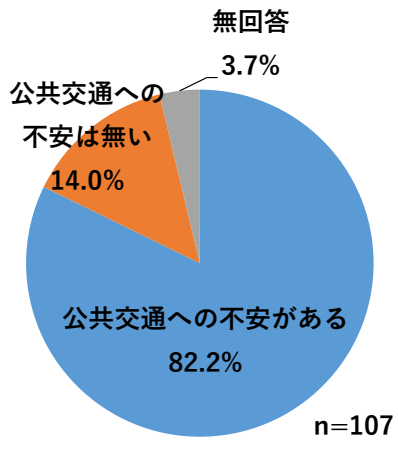


図 地域公共交通への不安の有無

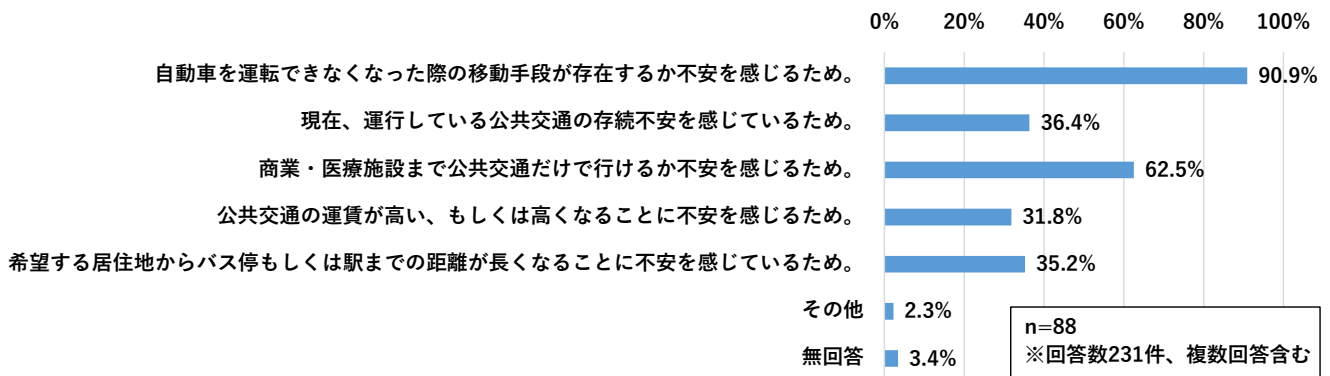


図 地域公共交通に対する不安の理由

■浪江町内への来訪状況について

- ・浪江町内への来訪があると回答した人が約7割となっている。
- ・来訪目的をみると、「住居・墓地の清掃等」が約8割と最も高く、次いで「家族や知人などとの交流」が約4割となっている。
- ・来訪頻度をみると、「数か月に1日程度」が約4割と最も高く、次いで「月1～2日程度」が約3割となっている。
- ・よく使う移動手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が約8割と最も高くなっている。
- ・主な目的地をみると、「【浪江地区】権現堂」が約3割と最も高く、次いで「【浪江地区】川添」が約2割となっている。

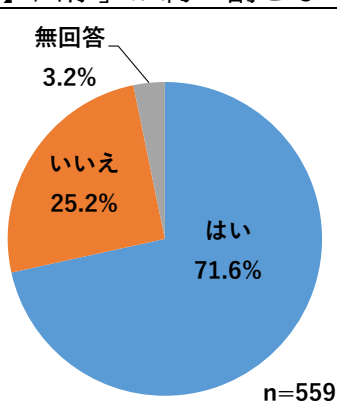


図 来訪の有無

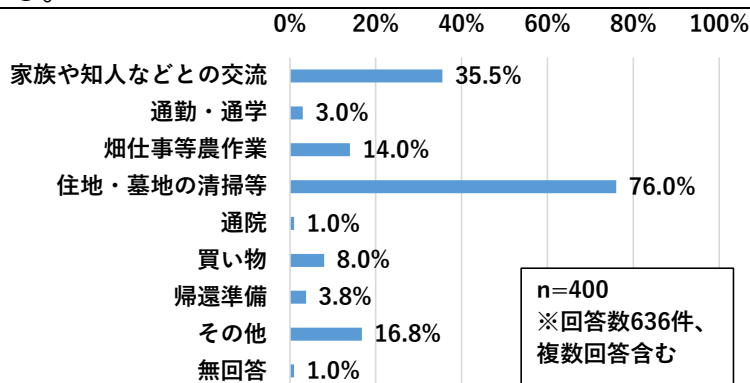


図 来訪目的

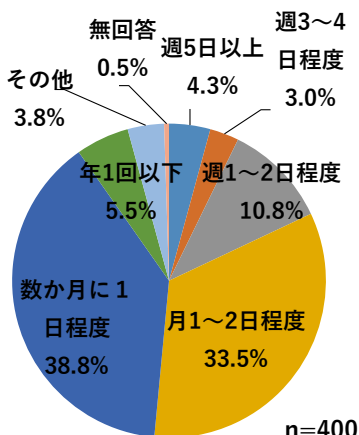


図 来訪頻度

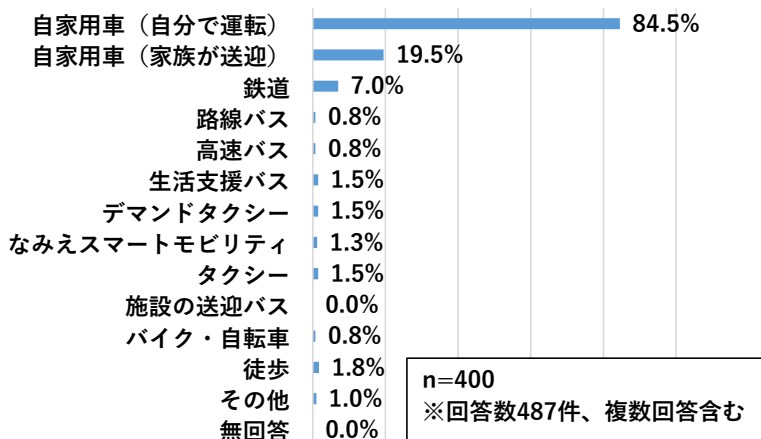


図 よく使う移動手段

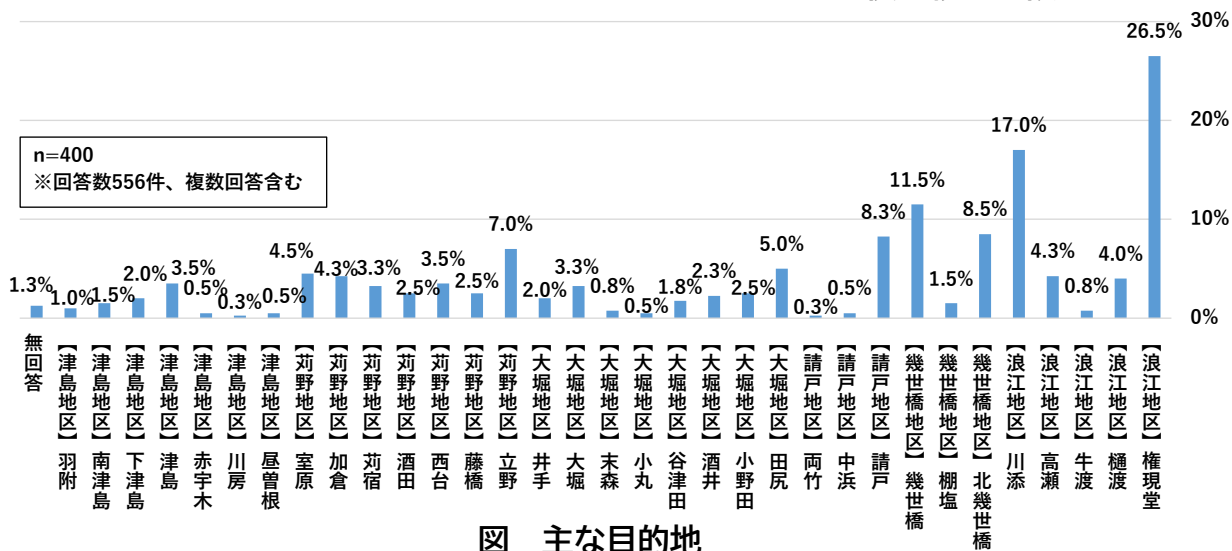


図 主な目的地

## ■浪江町までの移動について

### 【鉄道「JR常磐線」】

- ・利用有無をみると、「利用している」が約1割となっている。
- ・利用目的をみると、「その他」が約5割と最も高く、次いで「町役場での手続き」が約3割となっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約4割と最も高く、次いで「年1回以下」が約3割となっている。
- ・浪江駅までの交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」「自家用車（家族が送迎）」がそれぞれ約3割となっている。
- ・よく利用する場面をみると、「常時利用している」「その他」がそれぞれ約2割となっている。

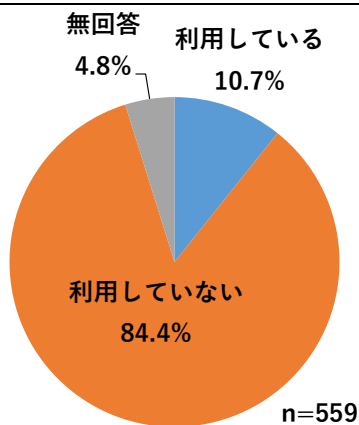


図 利用有無

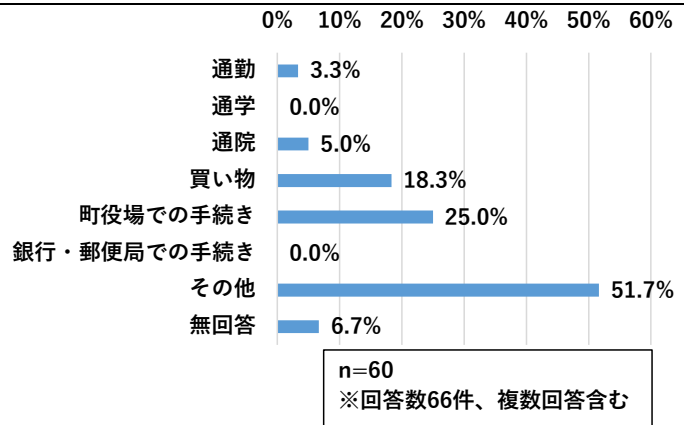


図 利用目的

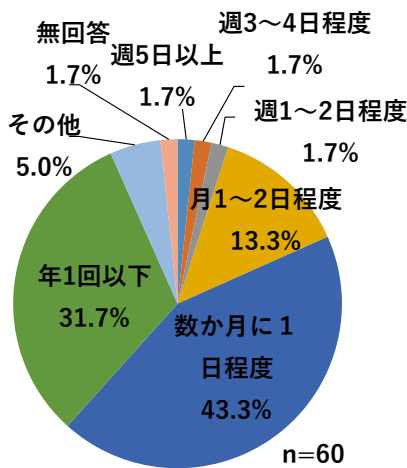


図 利用頻度

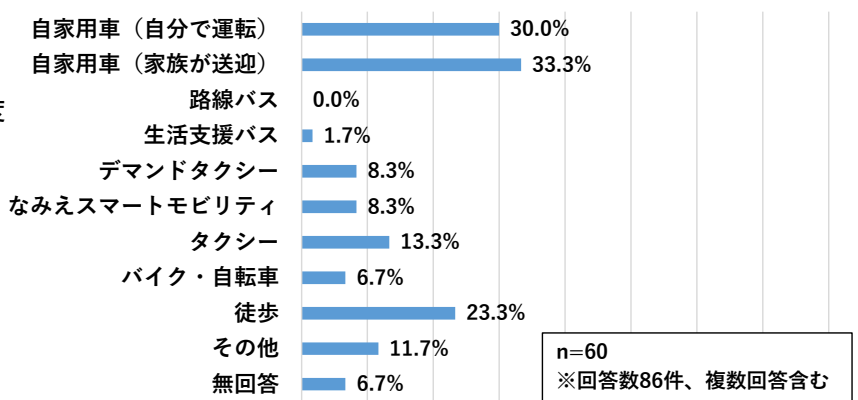


図 浪江駅までの交通手段

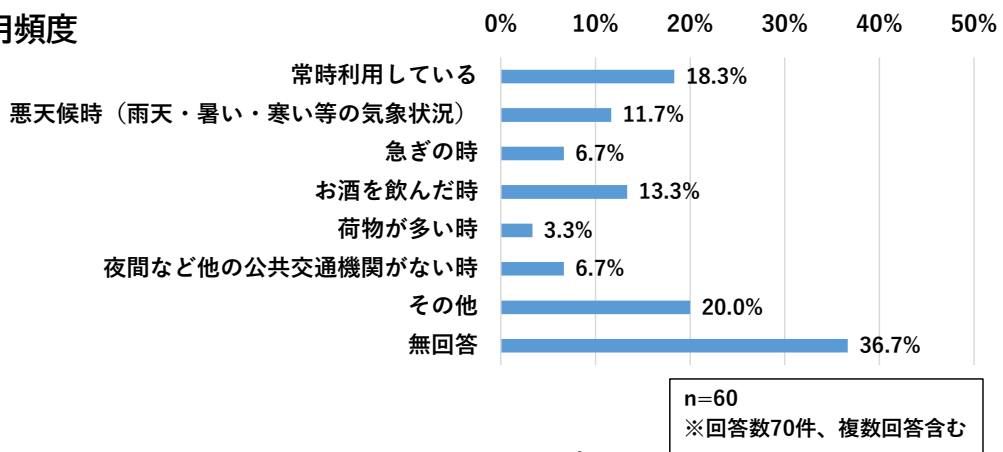


図 よく利用する場面

【路線バス「富岡～浪江FH2R系統」】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用頻度をみると、「週3～4日程度」「年1回以下」がそれぞれ約3割となっている。
- ・利用目的をみると、「通院」「その他」がそれぞれ約3割となっている。

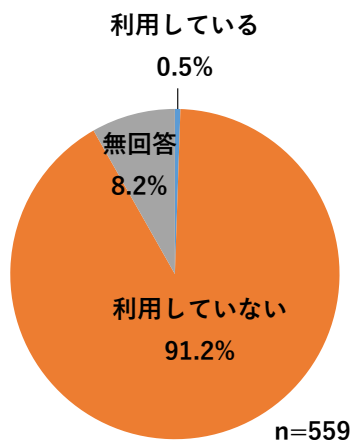


図 利用有無

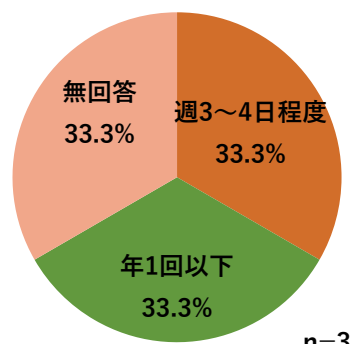


図 利用頻度

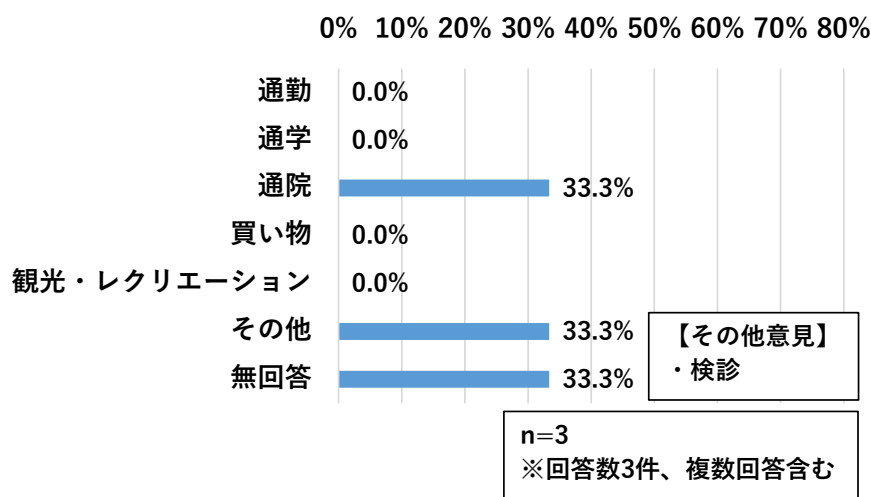


図 利用目的

## 【高速バス「福島線」】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」「その他」がそれぞれ約3割と高く、次いで「年1回以下」が約2割となっている。
- ・利用目的をみると、「その他」が約3割と最も高く、次いで「買い物」「観光・レクリエーション」がそれぞれ約2割となっている。

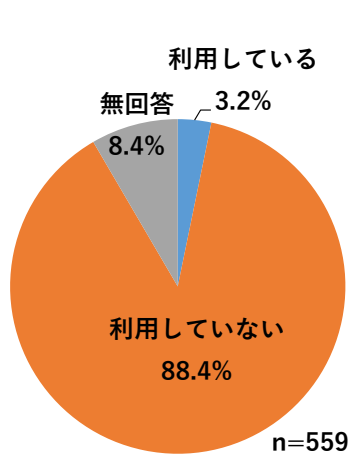


図 利用有無

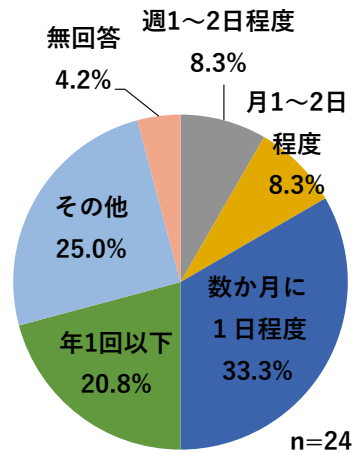


図 利用頻度

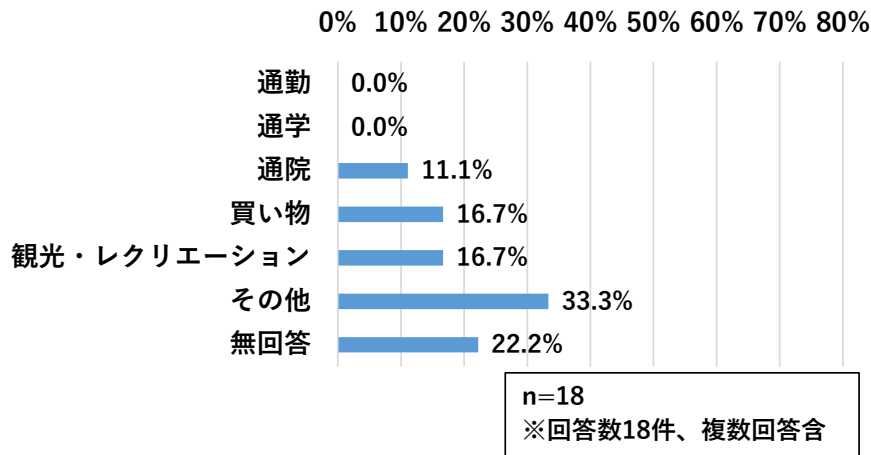


図 利用目的

【生活支援バス】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約4割と最も高く、次いで「週1~2日程度」「月1~2日程度」がそれぞれ約2割となっている。
- ・利用目的をみると、「役場」が約5割と最も高く、次いで「通院」「買い物」がそれぞれ約3割となっている。
- ・利用路線をみると、「二本松市内」「南相馬市⇔浪江町末森方面」「南相馬市⇔浪江町高瀬方面」がそれぞれ約2割となっている。

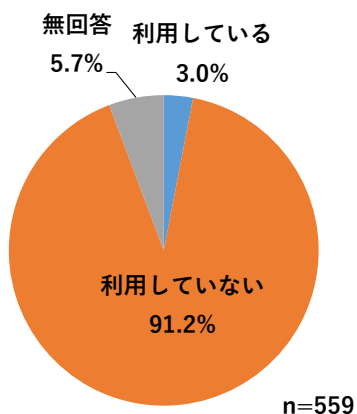


図 利用有無

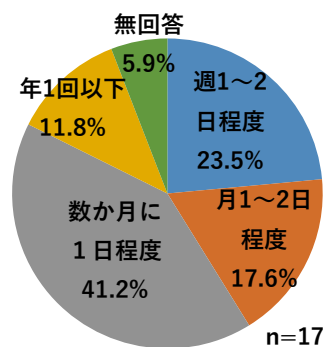


図 利用頻度

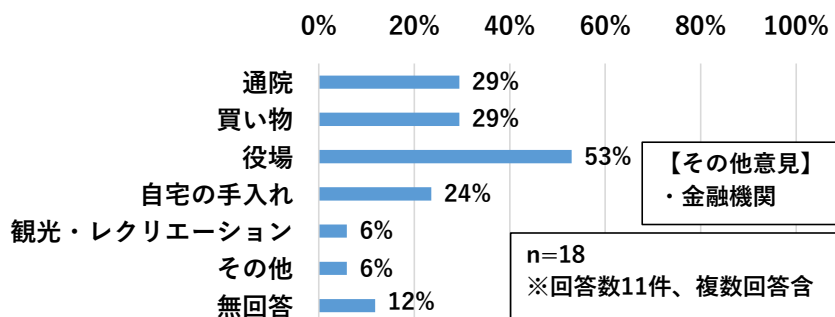


図 利用目的

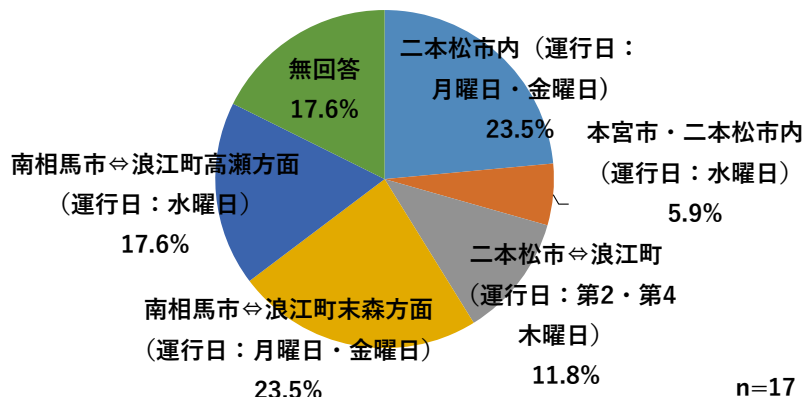


図 利用路線

■浪江町内での移動について

【デマンドタクシー】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用歴をみると、「1年未満」「1～3年」「3～5年」がそれぞれ約3割となっている。
- ・利用する便をみると、「町内便」が約8割と最も高くなっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約5割と最も高く、次いで「月1～2日程度」が約2割となっている。
- ・利用曜日をみると、火曜日～土曜日までそれぞれ約3割となっている。

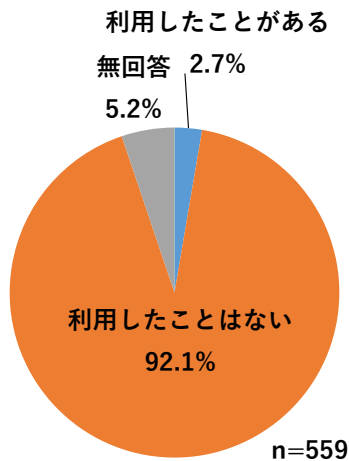


図 利用有無

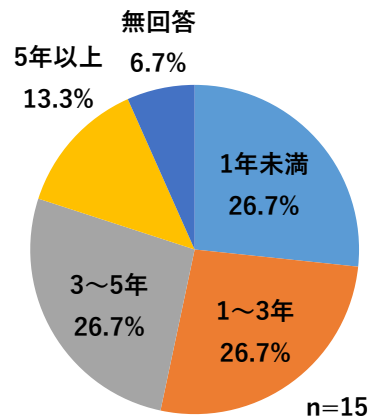


図 利用歴

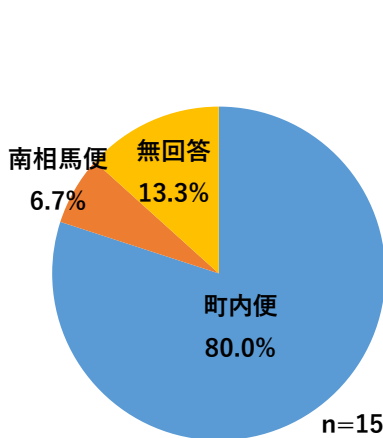


図 利用する便

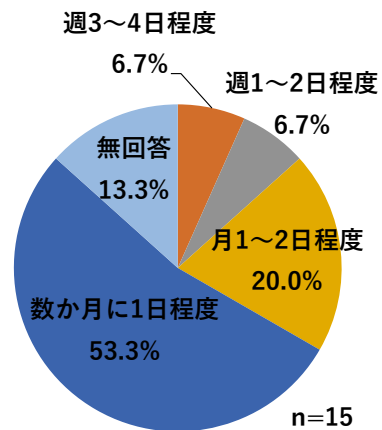


図 利用頻度

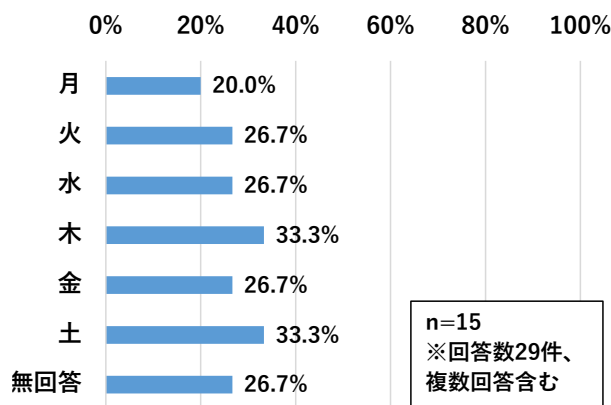


図 利用曜日

### 3. 町民の移動実態と公共交通ニーズ

- ・利用目的をみると、「家族や知人などとの交流」が約3割と最も高く、次いで「町役場での手続き」が約2割となっている。
- ・往復利用の有無をみると、「往復利用」が約5割と最も高く、次いで「往路のみ」が約3割となっている。
- ・乗り継ぎの有無をみると、「乗り継ぎ利用なし」が約5割となっている。
- ・乗り継ぎ交通手段をみると、「鉄道」「その他」がそれぞれ約4割となっている。

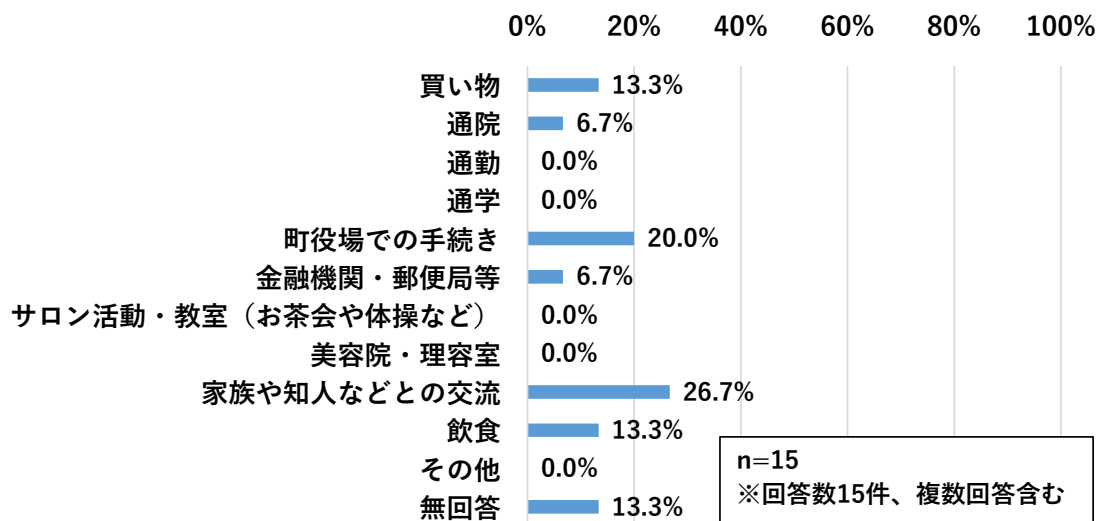


図 利用目的

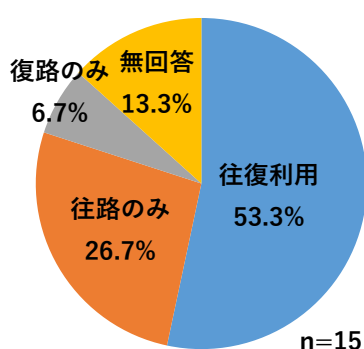


図 往復利用の有無

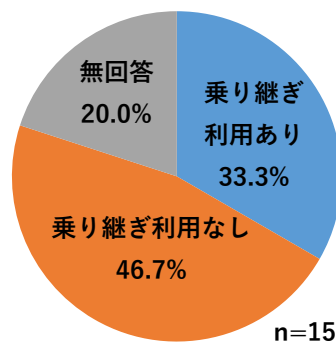
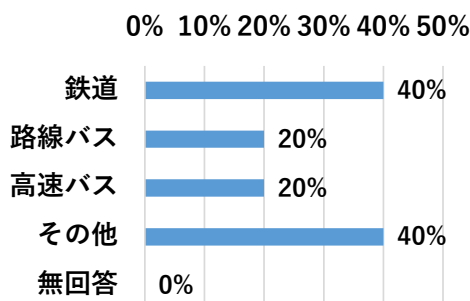


図 乗り継ぎの有無



n=5  
※回答数6件、複数回答含む

図 乗り継ぎ交通手段

【なみえスマートモビリティ】

- ・利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・利用歴をみると、「1年未満」「1～3年」がそれぞれ約4割となっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約6割と最も高く、次いで「月1～2日程度」が約2割となっている。
- ・利用曜日をみると、「金曜日」が約4割と最も高く、次いで「木曜日」が約3割となっている。
- ・利用目的をみると、「買い物」「飲食」「その他」がそれぞれ約3割となっている。
- ・往復利用の有無をみると、「往復利用」が約5割となっている。
- ・片道利用をしている約4割のうち、もう一方の交通手段をみると、「送迎」「徒歩」がそれぞれ約4割となっている。

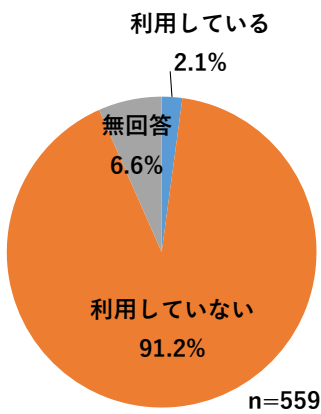


図 利用有無

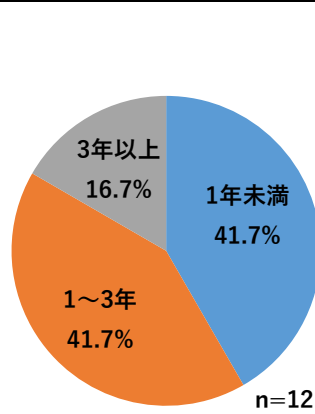


図 利用歴

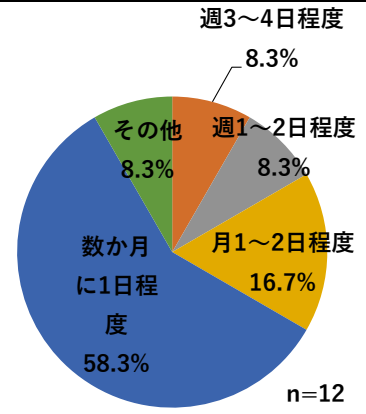


図 利用頻度

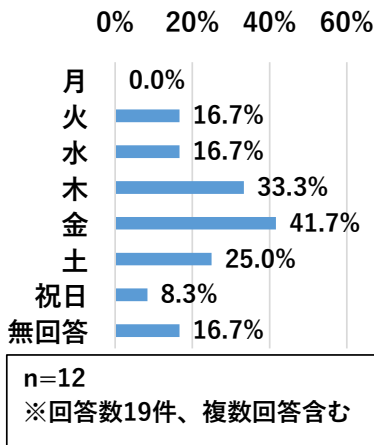


図 利用曜日

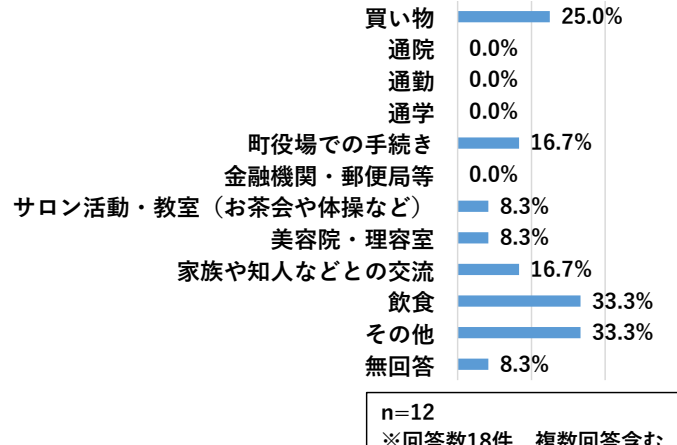


図 利用目的

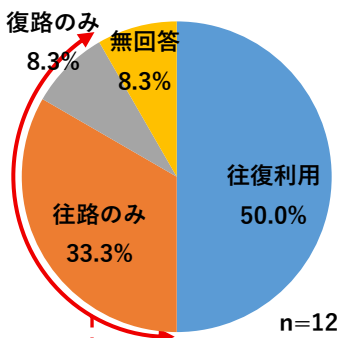


図 往復利用の有無

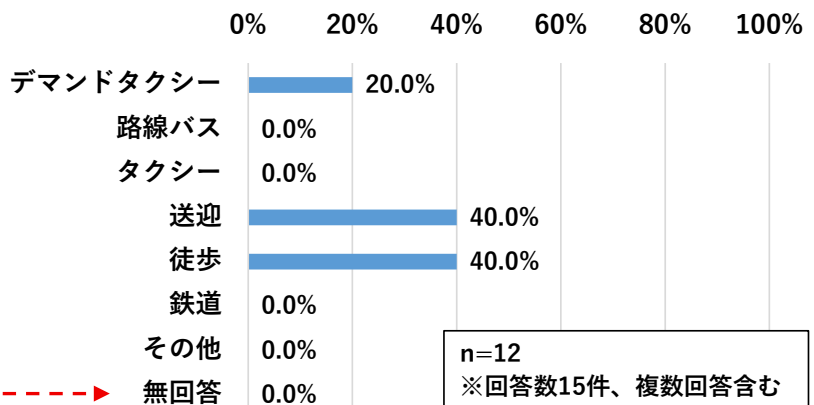


図 もう一方の交通手段

- ・ 乗り継ぎの有無をみると、「乗り継ぎ利用あり」が約6割となっている。
- ・ 乗り継ぎ交通手段をみると、「鉄道」が10割となっている。

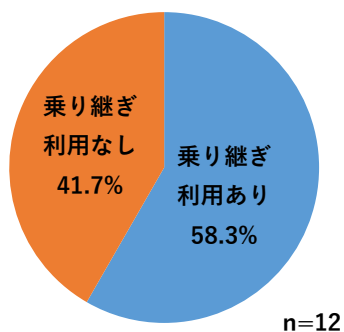


図 乗り継ぎの有無

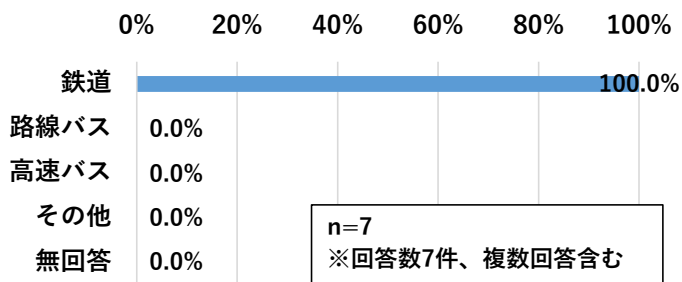


図 乗り継ぎ交通手段

【タクシー】

- ・ 利用有無をみると、「利用している」が1割未満に留まっている。
- ・ 利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約4割と最も高く、次いで「年1回以下」が約3割となっている。
- ・ 利用目的をみると、「通院」が約4割と最も高くなっている。
- ・ よく利用する場面をみると、「悪天候時」「お酒を飲んだ時」がそれぞれ約3割と高く、次いで「急ぎの時」が約2割となっている。

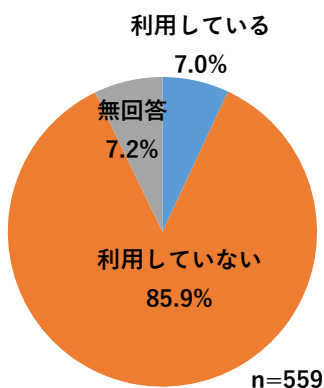


図 利用有無

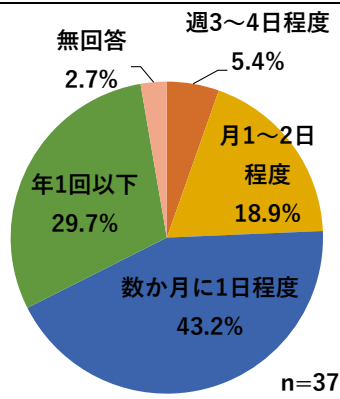


図 利用頻度

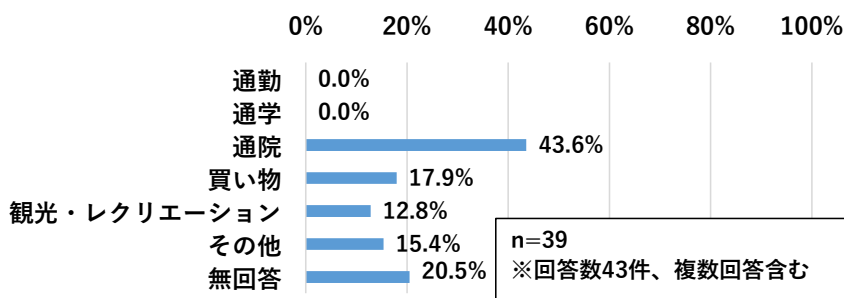


図 利用目的

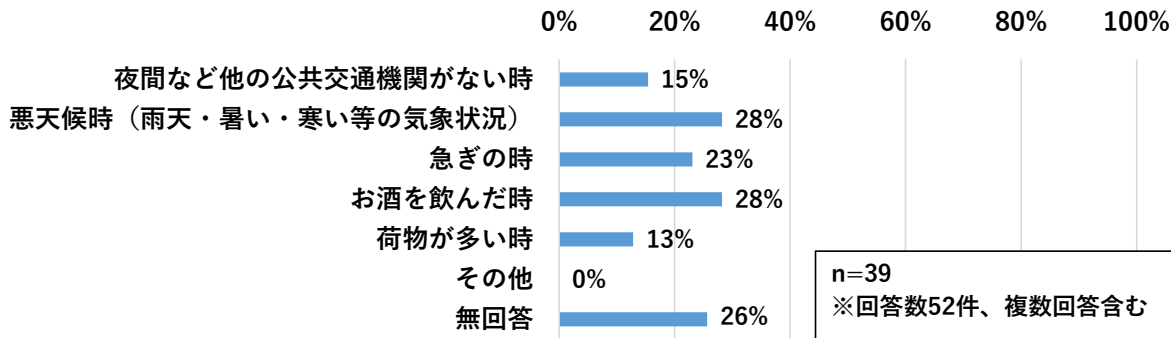


図 よく利用する場面

## ■地域公共交通を利用するための条件

- ・鉄道「JR常磐線」を利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約6割と最も高くなっている。
- ・路線バス「富岡～浪江FH2R系統」を利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約4割と最も高くなっている。
- ・高速バス「福島線」を利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約5割と最も高くなっている。

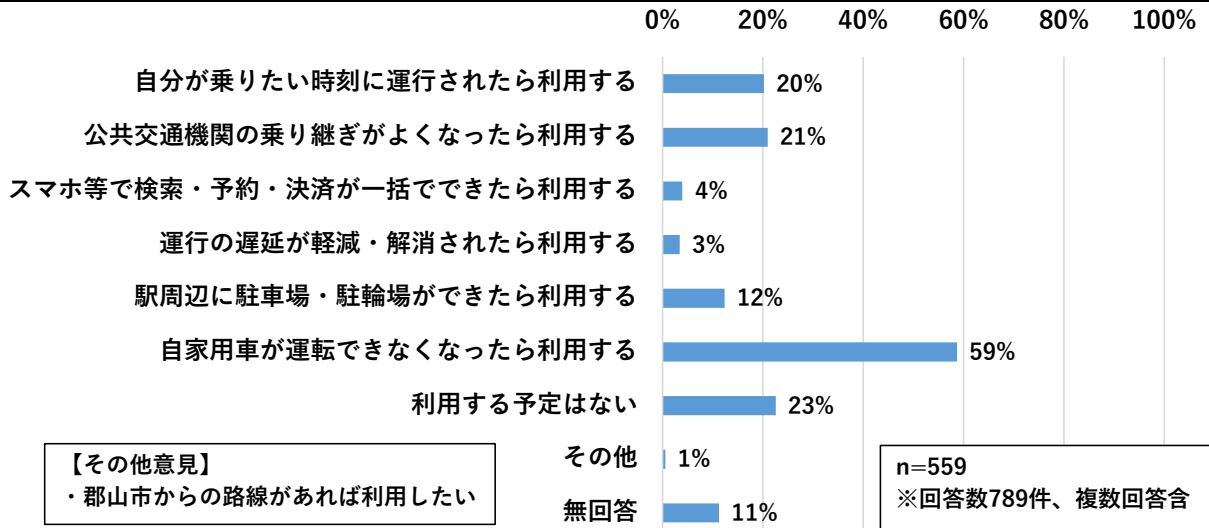


図 鉄道「JR常磐線」を利用するための条件

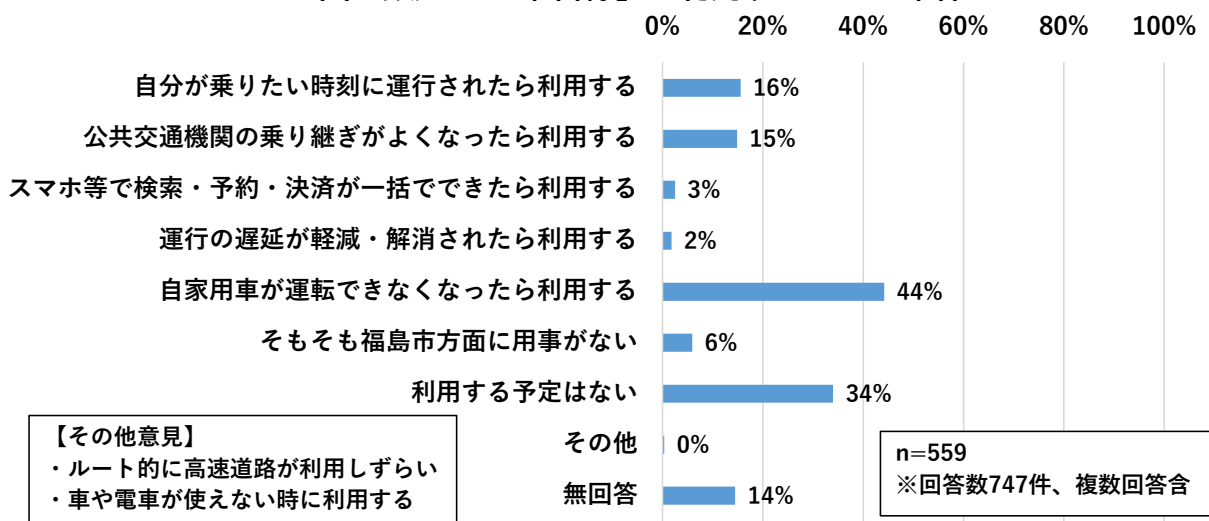


図 路線バス「富岡～浪江FH2R系統」を利用するための条件

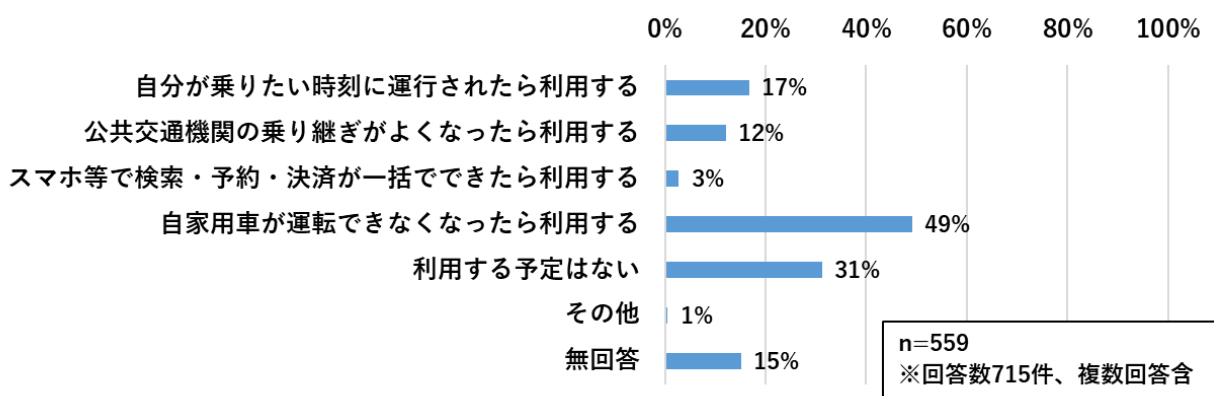


図 高速バス「福島線」を利用するための条件

- ・デマンドタクシーを利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約5割と最も高くなっている。
- ・なみえスマートモビリティを利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約4割と最も高くなっている。
- ・タクシーを利用するための条件をみると、「自家用車が運転できなくなったら利用する」が約5割と最も高くなっている。

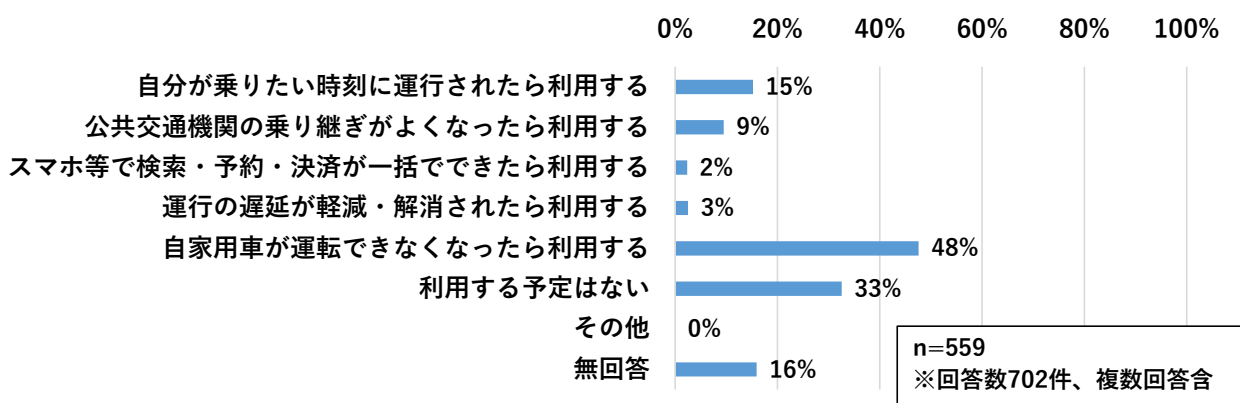


図 デマンドタクシーを利用するための条件

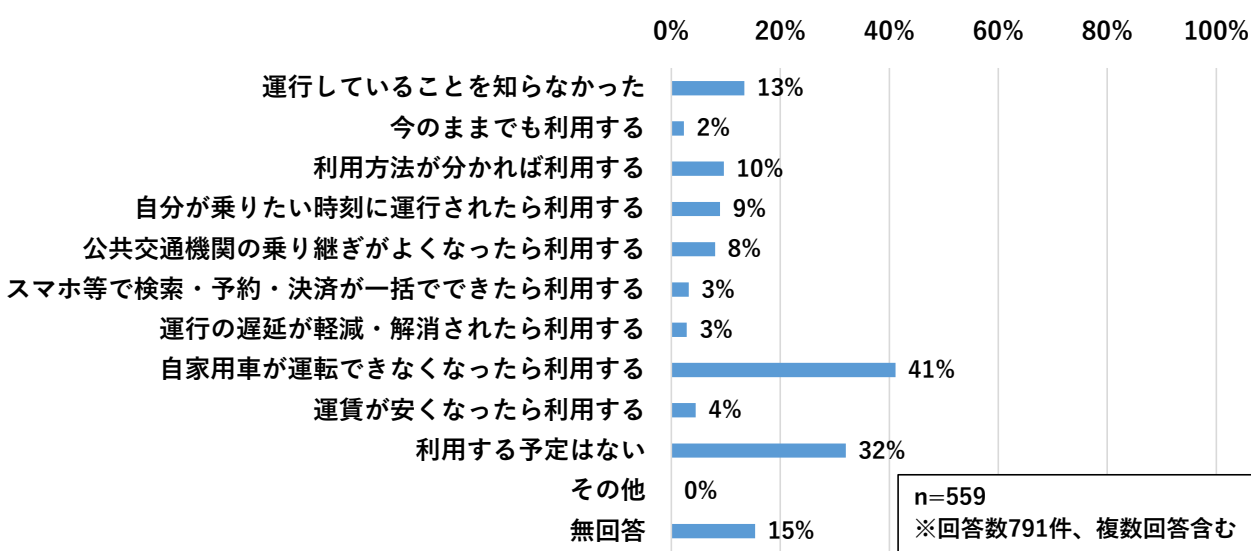


図 なみえスマートモビリティを利用するための条件

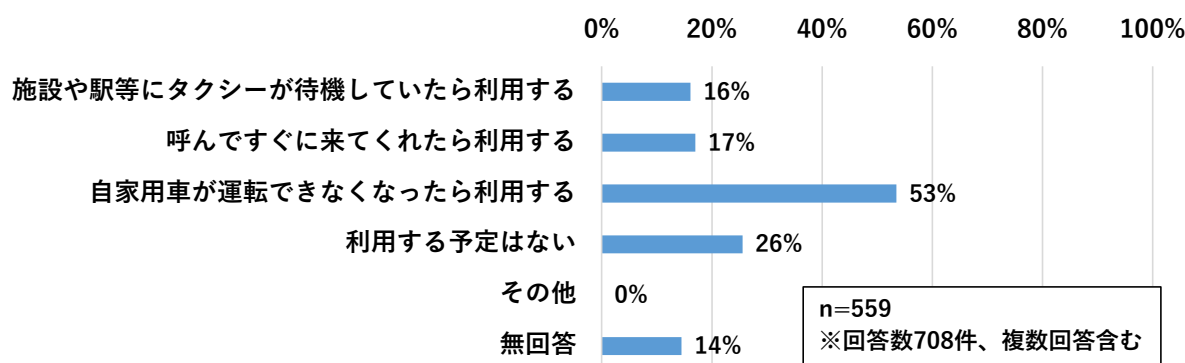


図 タクシーを利用するための条件

## ■デマンドタクシーや生活支援バスの維持について

- ・ 公費の認知をみると、「公費を支出していることを知らなかった（初めて知った）。」「公費を支出していることは知っていたが、金額は知らなかった。」がそれぞれ約4割となっている。
- ・ デマンドタクシーの運賃に対するお考えをみると、「現行どおり無料で運行してほしい」「どちらでもよい」がそれぞれ約3割となっている。

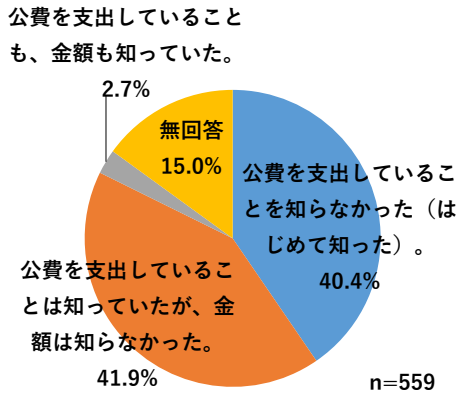


図 公費の認知

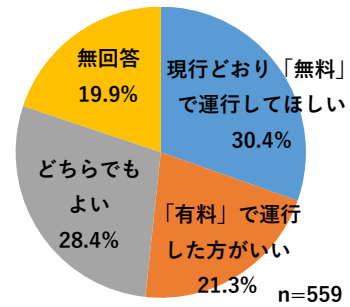


図 デマンドタクシーの運賃に対するお考え

## 3-3 デマンドタクシー利用者アンケート

## (1) 調査概要

表 デマンドタクシー利用者アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	・デマンドタクシーの利用実態やニーズ・改善要望等を把握するため、町民を対象としたアンケートを実施した。 〔調査のポイント〕 ○デマンドタクシーの予約・実績データでは把握できない利用傾向を調査した。 ○デマンドタクシーの運行内容に対する不便な点や改善要望、利用者の満足度を調査した。
調査対象	・デマンドタクシーの利用経験者
調査手法	・町民アンケート（町内居住者向け）に同封して広報8月号と一緒に配布し、郵送にて回収した。また、二次元コードを経由してWebにて回収した。
実施期間	・令和7年8月1日～8月18日（消印有効）
サンプル数	・34票

## (2) 調査結果

### ■回答者の属性

- ・年齢をみると、「75歳以上」が約7割となっている。
- ・性別をみると、「女性」が約6割、「男性」が約4割となっている。
- ・職業をみると、「無職」が約7割と最も高く、次いで「主婦」が約1割となっている。
- ・居住地をみると、「【幾世橋地区】幾世橋」が約3割と最も高く、次いで「【浪江地区】権現堂」が約2割となっている。

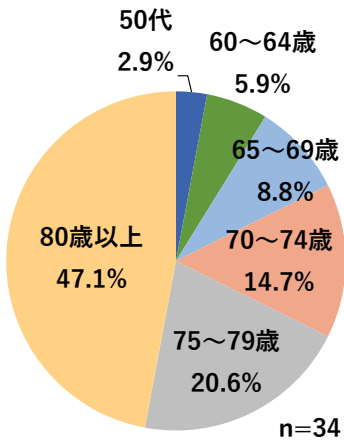


図 年齢

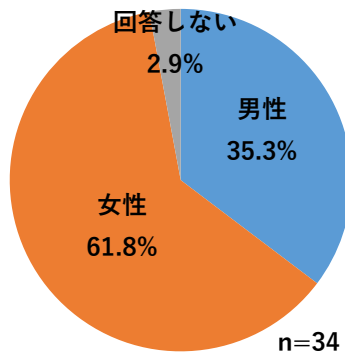


図 性別

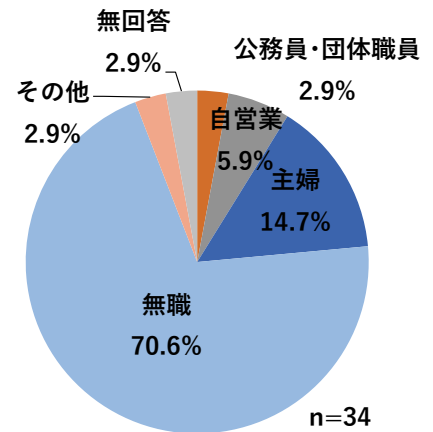


図 職業

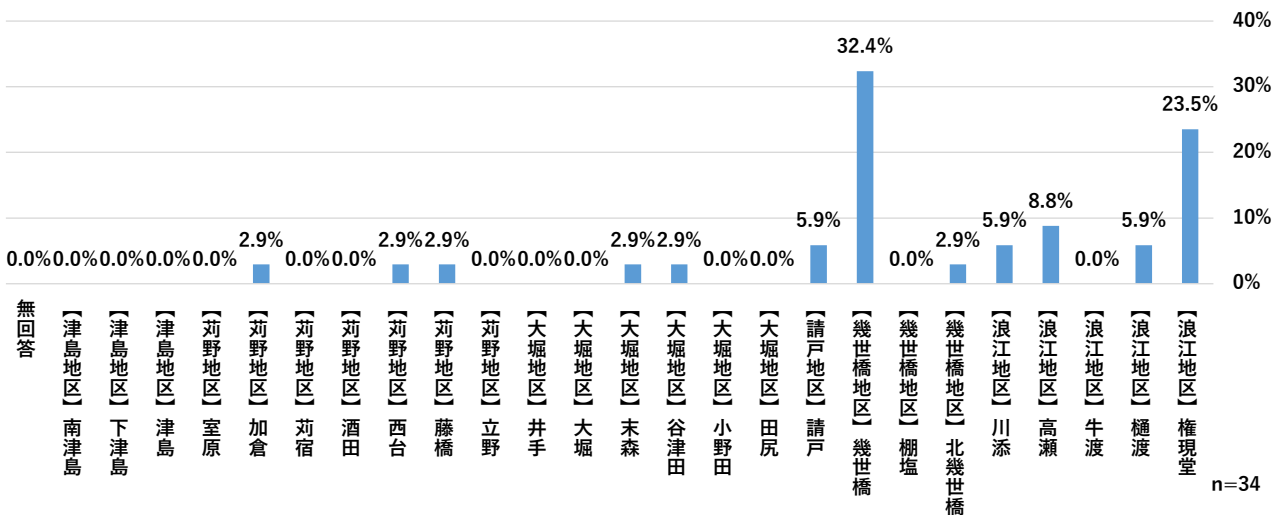


図 居住地

■デマンドタクシーの利用状況について

- ・利用歴をみると、「1年未満」「5年以上」がそれぞれ約3割と高く、次いで「1～2年」「3～4年」がそれぞれ約2割となっている。
- ・利用する便をみると、「町内便」が約8割、「南相馬便」が約2割となっている。
- ・利用頻度をみると、「週1～2日程度」「月1～2日程度」がそれぞれ約3割となっている。
- ・利用曜日をみると、「木曜日」が約5割と最も高く、次いで「火曜日」「金曜日」「土曜日」がそれぞれ約4割となっている。
- ・利用目的をみると、「通院」が約7割と最も高く、次いで「買い物」が約6割となっている。

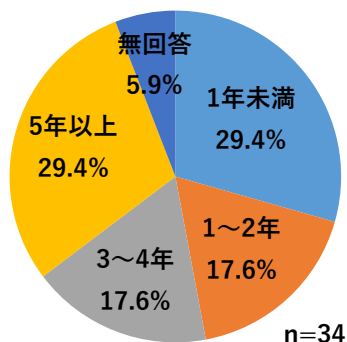


図 利用歴

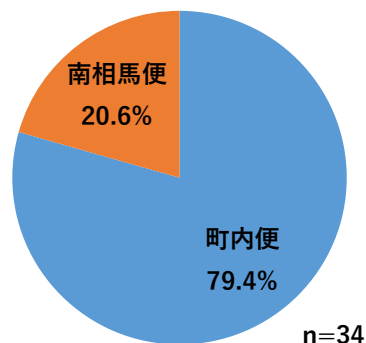


図 利用する便

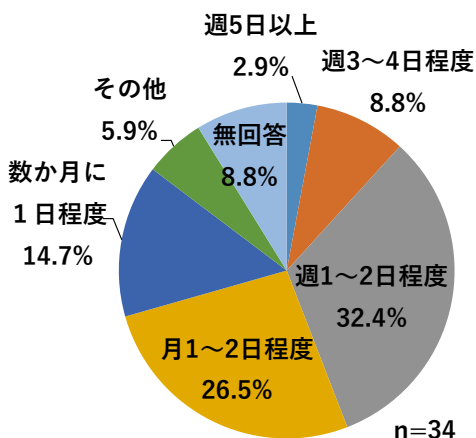
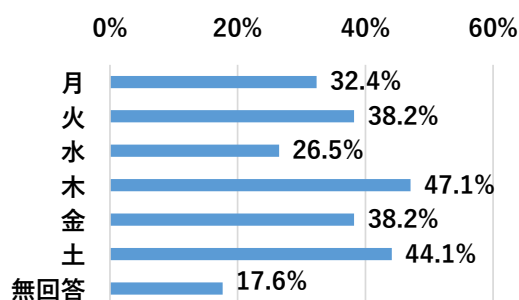
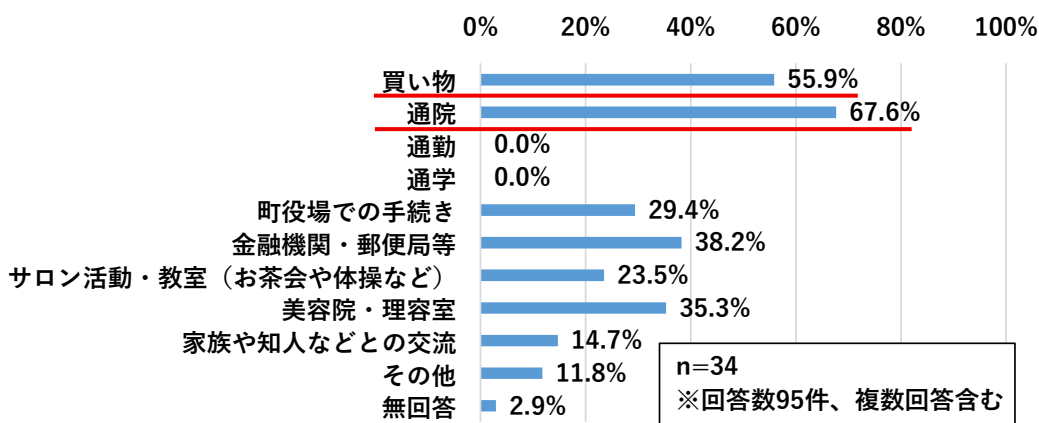


図 利用頻度



n=34  
※回答数83件、複数回答含む

図 利用曜日



n=34  
※回答数95件、複数回答含む

図 利用目的

- ・往復利用をみると、「往復利用」が約8割と最も高くなっている。
- ・片道利用をしている約1割のうち、もう一方の交通手段をみると、「徒歩」が約8割と最も高く、次いで「タクシー」が約3割となっている。
- ・乗り継ぎの有無をみると、「乗り継ぎ利用あり」が約1割となっている。
- ・乗り継ぎ交通手段をみると、「鉄道」が10割となっている。
- ・運行内容に対する満足度をみると、満足層（「満足している」「やや満足している」の合計）の割合が8割以上の項目は、「⑧料金無料」「⑨デマンドタクシー全般の満足度」となっている。

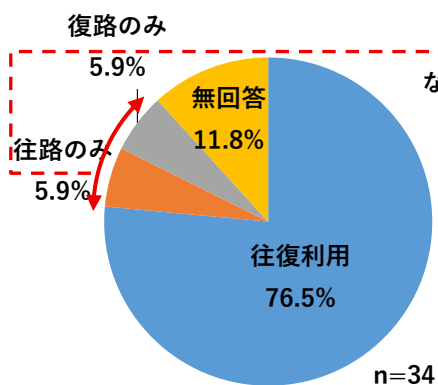


図 往復利用の有無

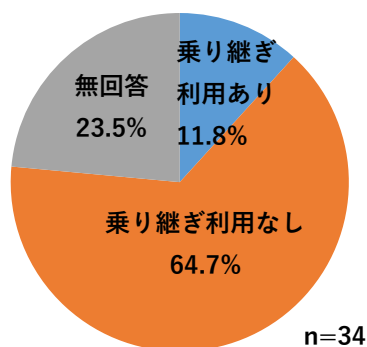


図 乗り継ぎの有無

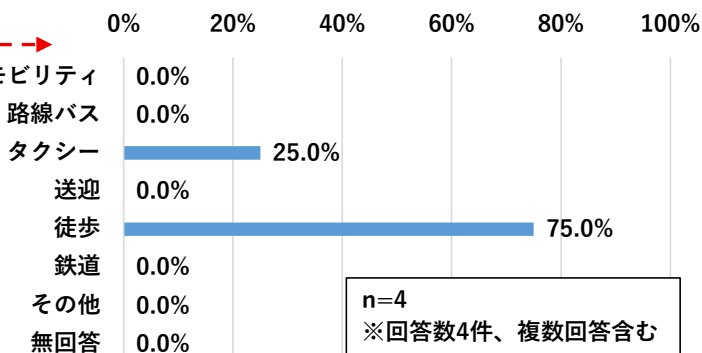


図 もう一方の交通手段

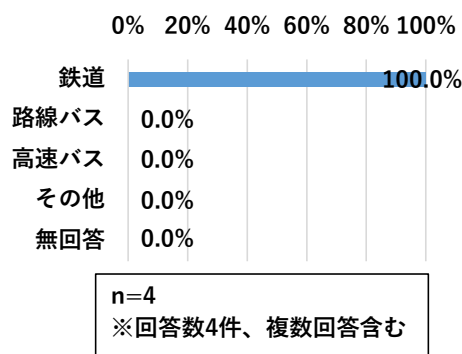


図 乗り継ぎ交通手段

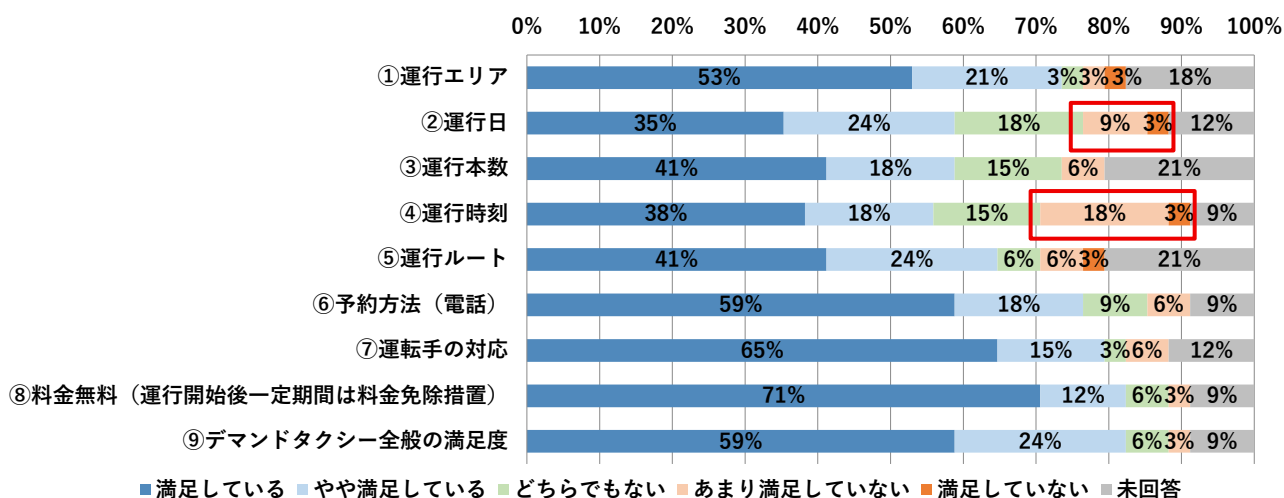


図 運行内容に対する満足度

- ・デマンドタクシーの便利な点をみると、「浪江町内の自宅から利用できる」「その他」がそれぞれ約9割と高く、次いで「利用したい時刻に運行している」「無料である」がそれぞれ約8割となっている。
- ・デマンドタクシーの不便な点をみると、「利用したい曜日に運行していない」が約4割と最も高く、次いで「予約時間が前日の9時00分から16時00分までに限られている」が約3割となっている。

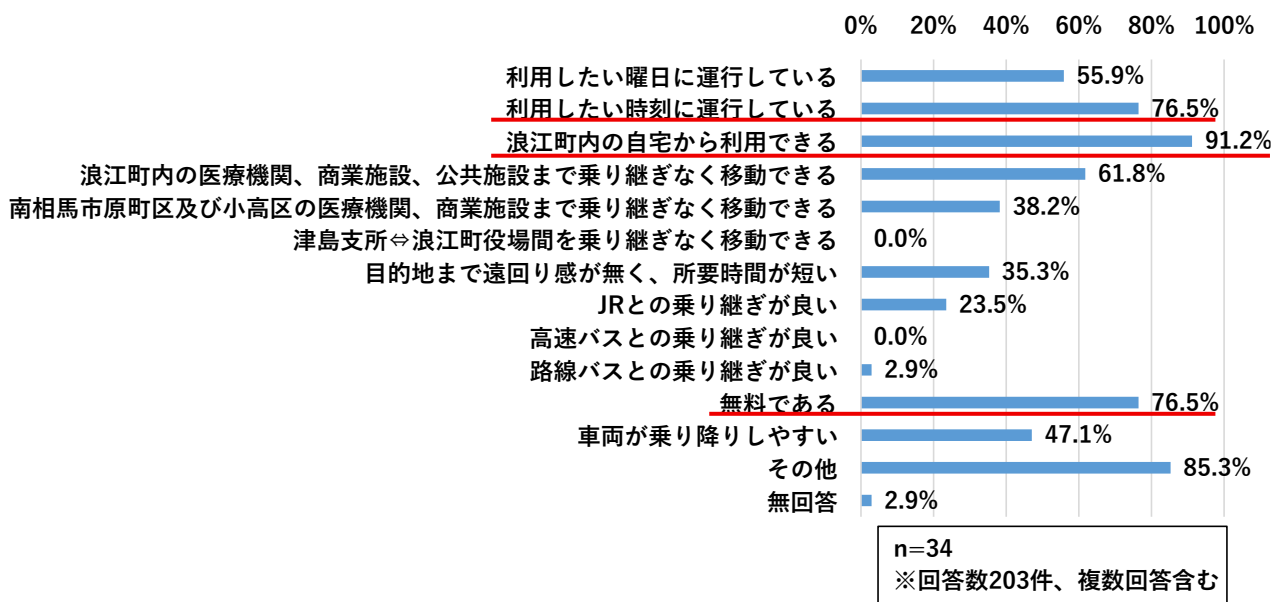


図 デマンドタクシーの便利な点

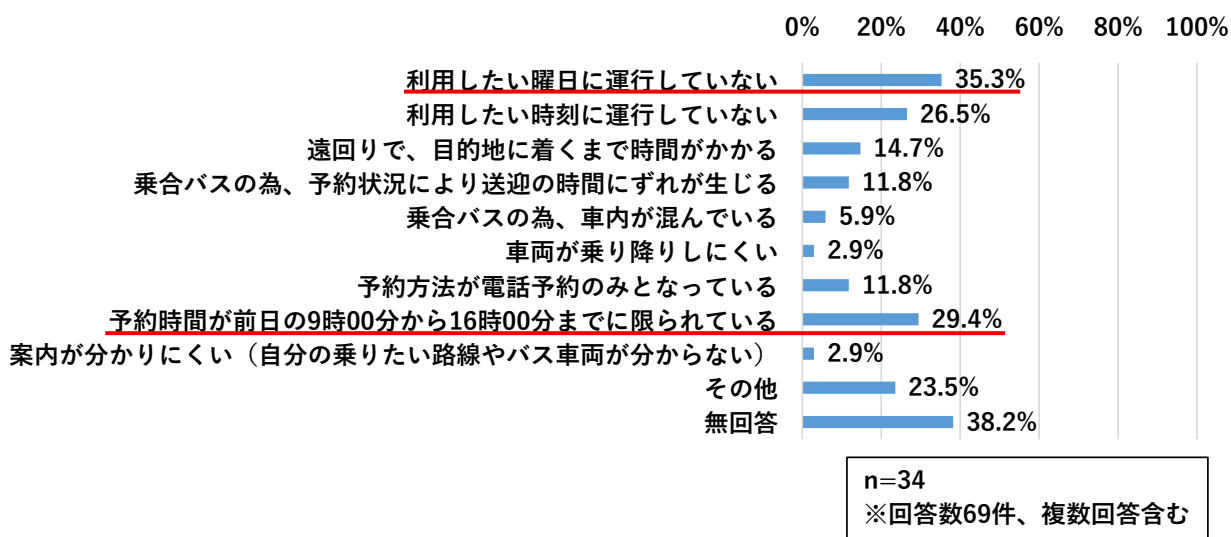


図 デマンドタクシーの不便な点

### 3-4 なみえスマートモビリティ利用者アンケート

#### (1) 調査概要

表 なみえスマートモビリティ利用者アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・なみえスマートモビリティの利用実態やニーズ・改善要望等を把握するため、なみえスマートモビリティの利用者を対象としたアンケートを実施した。</li></ul> <p>〔調査のポイント〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○なみえスマートモビリティの予約・実績データでは把握できない利用傾向を調査した。</li><li>○なみえスマートモビリティの運行内容に対する不便な点や改善要望、利用者の満足度を調査した。</li></ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"><li>・なみえスマートモビリティの直近の利用者</li><li>・なみえスマートモビリティの公式LINE登録者</li></ul>
調査手法	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者の登録情報を基に、二次元コードを送付したメールを送付し、Webの入力フォーム上で回答してもらった。</li><li>・公式LINEでのアンケート協力を発信し、Webの入力フォーム上で回答してもらった。</li></ul>
実施期間	<ul style="list-style-type: none"><li>・令和7年8月5日～8月11日</li></ul>
サンプル数	<ul style="list-style-type: none"><li>・84票</li></ul>

(2) 調査結果

■回答者の属性

- ・性別をみると、「男性」が約7割、「女性」が約3割となっている。
- ・年齢をみると、「40歳以上」が約7割となっている。
- ・住まいをみると、「福島県外」が30件と最も多く、次いで「【幾世橋地区】幾世橋」「福島県内（浪江以外）」が15件となっている。
- ・免許保有状況をみると、「運転免許を持っている」が約9割となっている。

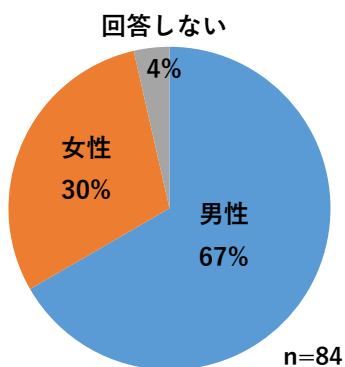


図 性別

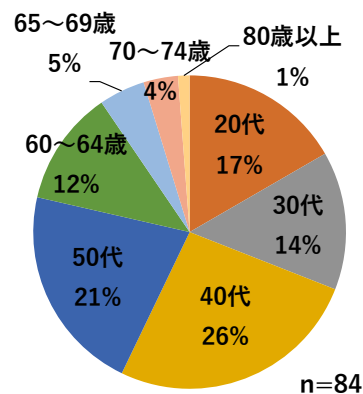


図 年齢

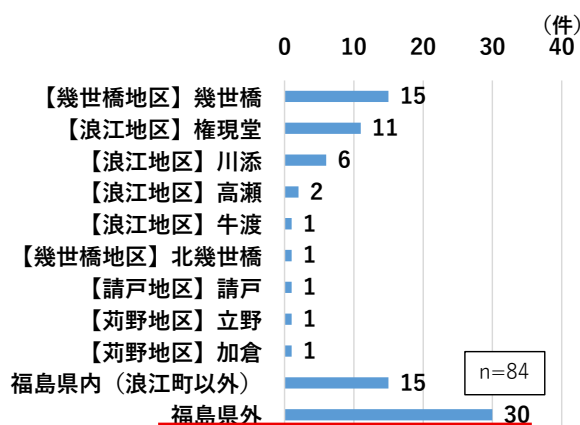


図 住まい

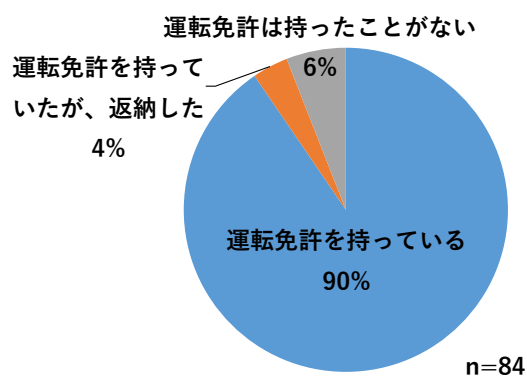


図 免許の保有状況

## ■利用状況について

- ・利用歴みると、「1年未満」が約5割と最も高く、次いで「1～2年」が約4割なっている。
- ・利用頻度をみると、「数か月に1日程度」が約5割と最も高く、次いで「月1～2日程度」が約2割となっている。
- ・利用曜日をみると、「不定期」が52件と最も多く、次いで「金曜日」が26件となっている。
- ・利用目的をみると、「ランチ、ディナー等の飲食」が31件と最も多くなっている。

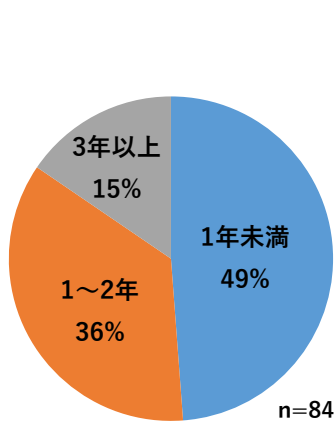


図 利用歴

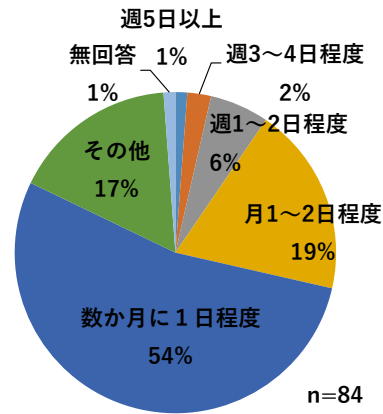


図 利用頻度

### 【その他意見】

- ・年1回程度 (4件)
- ・帰省時に数回 (2件)
- ・2回 (2件)
- ・1日のみ利用 (2件)
- ・浪江町に行った時のみ
- ・今回初めて (次回利用未定)
- ・旅行時に利用
- ・不定期

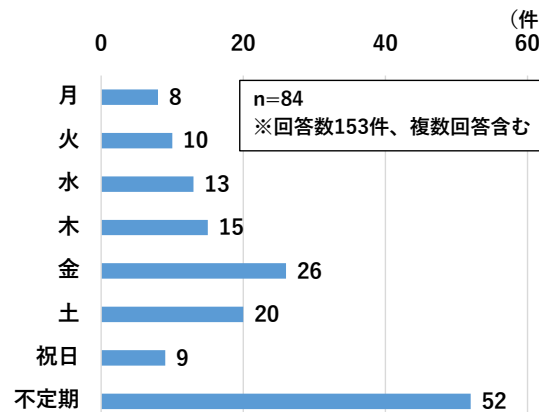


図 利用曜日

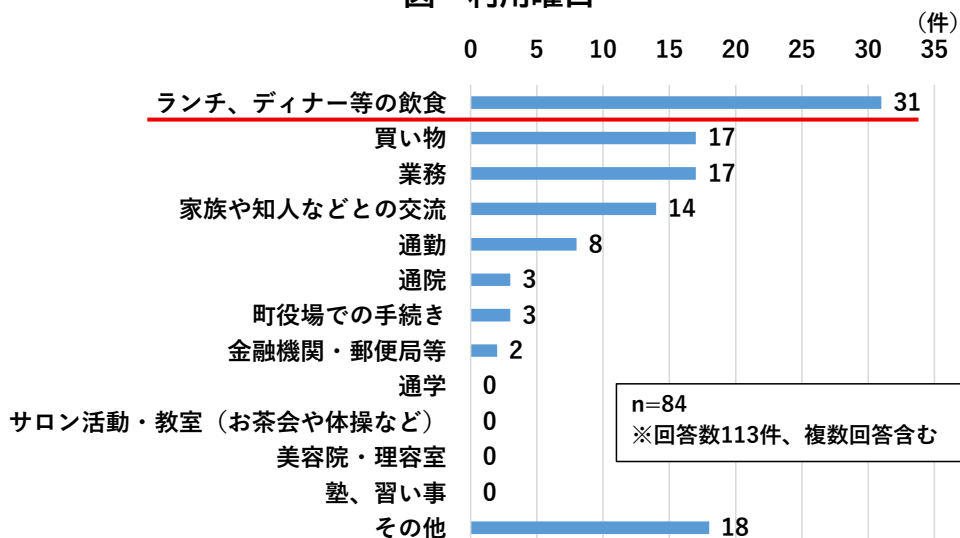


図 利用目的

- ・利用区間をみると、乗車・降車ともに「ゾーン1」内での利用が約6割と最も高くなっている。
- ・往復利用の状況をみると、「往復利用」が約6割となっている。
- ・片道利用をしている約4割のうち、もう一方の交通機関をみると、「徒歩」が約6割と最も高く、次いで「送迎」が約2割となっている。
- ・乗り継ぎ利用の状況をみると、「乗り継ぎ利用あり」が約3割となっている。
- ・乗り継いだ交通機関をみると、「鉄道」が23件と最も多くなっている。

表 利用区間

上段：件数 下段：割合		降 車				合計
		ゾーン1	ゾーン2	ゾーン3	ゾーン4	
乗 車	ゾーン1	50 60%	8 10%	4 5%	9 11%	71 85%
	ゾーン2	6 7%	2 2%	0 0%	0 0%	8 10%
	ゾーン3	3 4%	0 0%	1 1%	0 0%	4 5%
	ゾーン4	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%
	合計	60 71%	10 12%	5 6%	9 11%	84 100%

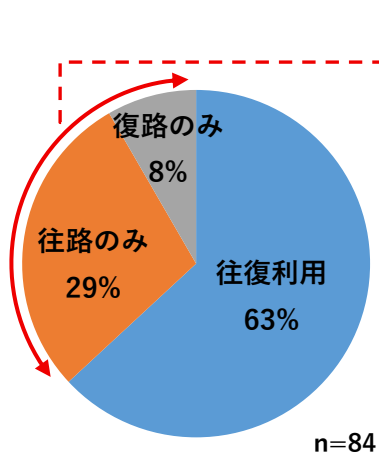


図 往復利用の状況

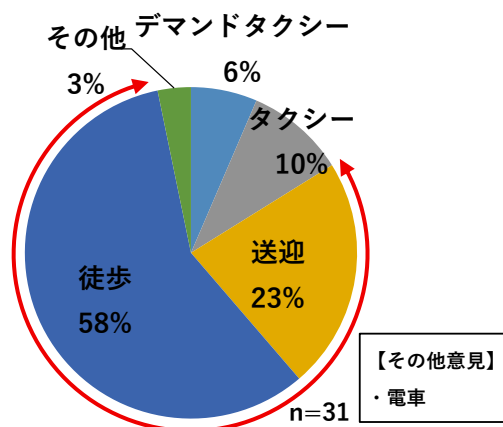


図 もう一方の交通機関

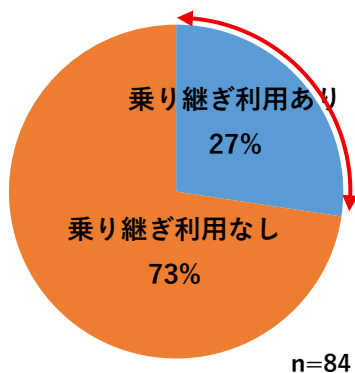


図 乗継利用の状況

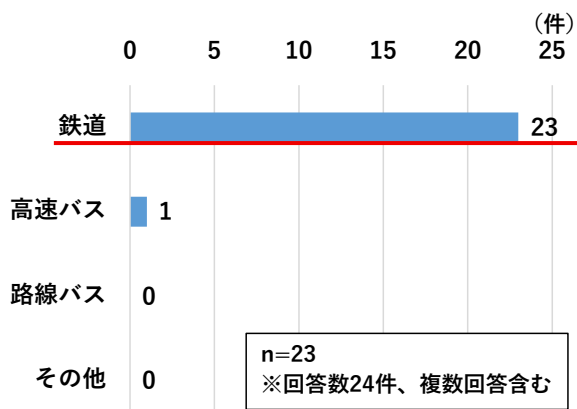


図 乗り継いだ交通機関

## ■満足度等について

- ・ 運行内容に対する評価をみると、満足層（「満足している」「やや満足している」の合計）の割合が8割以上の項目は、「①運行エリア」「⑥予約方法」「⑫なみえスマートモビリティ全般の満足度」となっている。
- ・ 便利な点をみると、「アプリや予約端末などで予約がしやすい」が57件と最も多く、次いで「料金が安い」が51件、「目的地までの所要時間が短い」が33件となっている。
- ・ 不便な点みると、「日曜日に運行していない」が37件と最も多く、次いで「利用したい時刻に運行していない」が27件、「事前に予約ができない」が16件となっている。

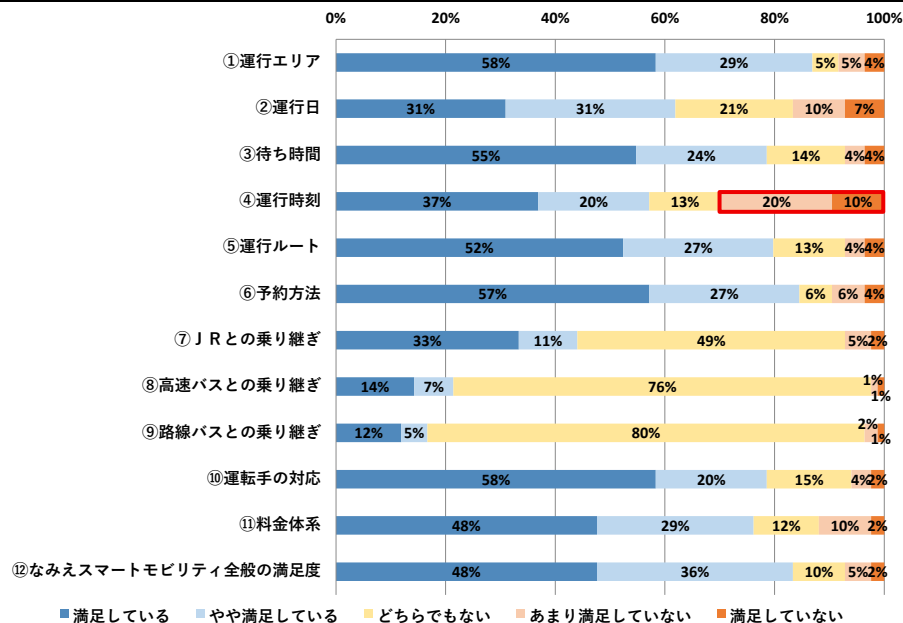
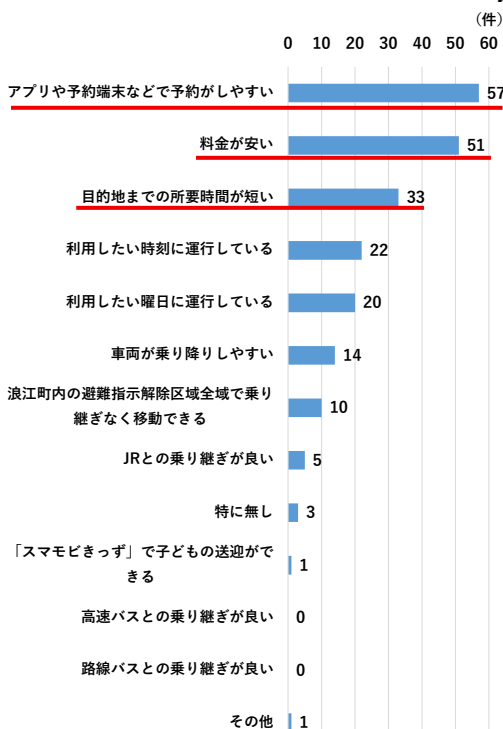
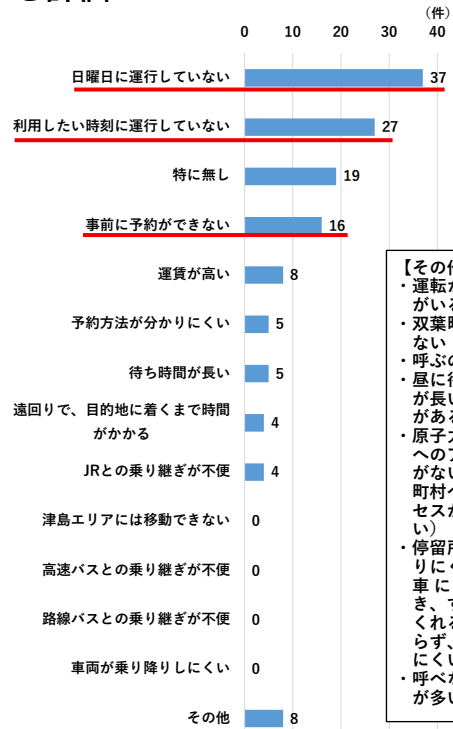


図 運行内容に対する評価



n=84  
※回答数217件、複数回答含む

図 便利な点



n=84  
※回答数133件、複数回答含む

図 不便な点

【その他意見】  
 ・ 運転が荒い人がいる  
 ・ 双葉町に行けない  
 ・ 呼ぶのが面倒  
 ・ 屋に待ち時間が長い時間帯がある  
 ・ 原子力伝承館へのアクセスがない（隣接町村へのアクセスが出来ない）  
 ・ 停留所が分かりにくい、電車に乗るとき、すぐ来てくれるか分からない、利用しにくい。  
 ・ 呼べないことが多い

- ・サービス拡充に対する要望をみると、「望んでいる」及び「やや望んでいる」の合計が6割以上の項目は、「②時間の拡張（早朝または深夜）」「③日曜日の運行」「④事前予約機能」「⑤事前払い、クレジットカード決済」となっている。
- ・運賃許容額をみると、「300円」が約4割と最も高く、次いで「500円」が約3割となっている。

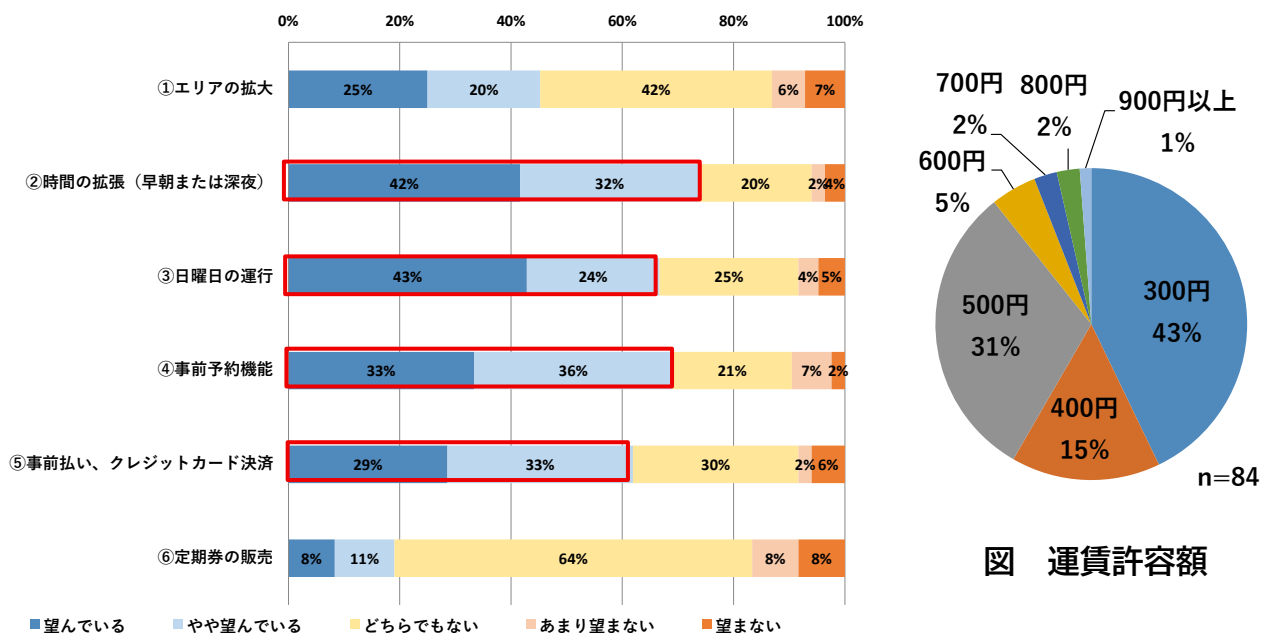


図 サービス拡充に対する要望

■地域公共交通に対する意見等（自由回答）

表 地域公共交通に対する意見等

	年齢	住まい	自由意見
1	20代	埼玉県	いこいの村へ入浴しによく行くので、いこいの村もゾーン1にしたいと嬉しい。 いつもゾーン1で行けるギリギリの場所で降りて歩いて行っている。
2	30代	福島県いわき市	パーソナルモビリティ（電動スクーター、電動自転車）の充実。
3	40代	【幾世橋地区】幾世橋	復興住宅間の循環型路線。
4	40代	【浪江地区】権現堂	複数人（友人知人等）で乗車する際には割引をするなどの特典があると嬉しい。
5	40代	福島県双葉郡双葉町長塚	双葉町まで運行して欲しい。
6	40代	東京都大田区	電子マネー（PayPayの他にも）が使えるとありがたい。
7	40代	福島県福島市	1日チャーター（運転手付き）が欲しい。
8	40代	福島県福島市	ゾーン4の停留所の密度をあげる。
9	60～64歳	【浪江地区】権現堂	運転手さん、良い方と悪い雰囲気の方の差があり、当たり、ハズレが激しい。
10	60～64歳	京都府	朝早く運行する。
11	70～74歳	【浪江地区】高瀬	駅駐車場に停まっているのに、口頭でも乗れるようになってほしい。

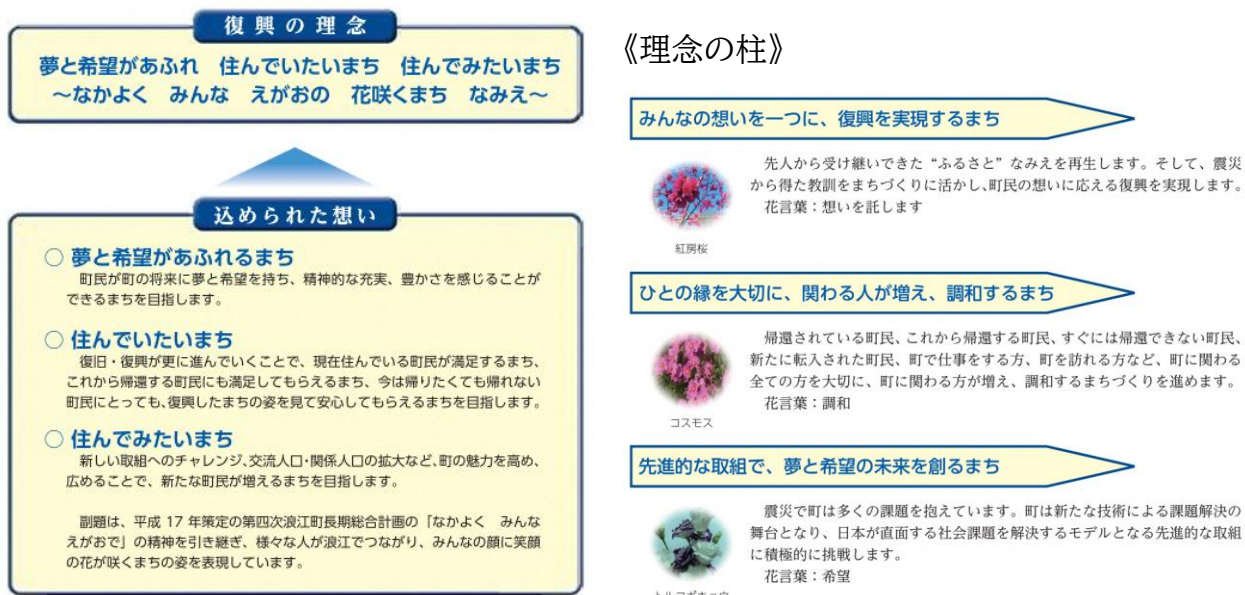
## 4. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性

### 4-1 まちが目指す将来像の整理

本町の最上位計画である「浪江町復興計画【第三次】（令和3年3月策定）」において示されている町の将来都市像を地域公共交通の分野から実現・貢献するため、本計画では「浪江町復興計画【第三次】」との整合性を図ります。

#### ■浪江町復興計画【第三次】の概要

<p><b>構成</b></p> <p>本計画は、町の最上位計画であり、基本構想及び基本計画で構成されます。</p> <p>ア 基本構想 基本構想は、「復興の理念」と、これを達成するための「復興の基本方針」を定めるものです。</p> <p>イ 基本計画 基本計画は、基本構想を実現するための施策を定めるものです。</p> <p><b>期間</b></p> <p>基本構想の期間は、令和3年度から令和12年度までの10年間とします。基本計画は社会情勢の変化に柔軟に対応するため、計画期間を前期と後期に区分し、それぞれ5年間とします。</p> <p><b>基本理念</b></p> <p>夢と希望があふれ 住んでいたいまち 住んでみたいまち ～なかよく みんな えがおの 花咲くまち なみえ～</p> <p><b>復興の基本方針</b></p> <p>I 夢と希望のある産業と仕事づくり II 未来を担う人づくり III 帰還困難区域の再生と住みよい環境づくり IV 健康と福祉のまちづくり V 絆の維持と持続可能なまちづくり</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



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

■浪江町復興計画【第三次】における公共交通に関する方向性

## 施策2 社会基盤の維持・整備

### (3) 交通網の充実

◆町内の道路整備や公共交通の充実により、便利で機能的なまちづくりに取り組みます

#### 目指す姿と取組

- ◆ 町内の交通環境の回復と機能向上、広域避難路の確保等を図るため、常磐自動車道の4車線化や主要幹線道路（国道・県道）の復旧・改良工事の早期実現に向けた要望を継続的に実施します。また、産業団地、住宅団地、請戸漁港を結ぶ新規路線の整備に取り組みむとともに、復興の核となる中心市街地等の機能を向上させるため、道路改良等について検討を行い、必要な整備に取り組みます。
- ◆ 町道については、パトロールを定期的を実施するなど道路管理を強化し、損傷の防止や軽減に努めます。損傷箇所については早急に補修を行うとともに、損傷の激しい路線の道路、側溝等の整備を計画的に進めます。
- ◆ 橋梁については、損傷の度合いや健全性の観点から緊急性の高い橋梁を中心に、橋の長さ、設置場所、建設年次などの影響を考慮して優先順位を定め、適切に補修修繕を行います。
- ◆ 町内外の移動手段の確保については、町独自の公共交通としてデマンドタクシーの運行を継続します。また、高齢者等の交通弱者に配慮した持続可能な地域公共交通の充実に向けて取り組みます。
- ◆ さらに、イノベ機構・大学などの研究機関、企業等と連携し、5G\*等未来技術を生かした自動運転など新たなモビリティサービスの実証等を行い、新しい地域公共交通の実現に向けた取組を進めます。

出典：浪江町復興計画【第三次】

図 「浪江町復興計画【第三次】」における目指す姿と取組

## 4-2 公共交通の役割の整理

上位計画や関連計画では、公共交通に期待される役割や、公共交通に関連する施策が展開されています。公共交通のマスタープランとなる本計画では、これらの計画と相互に連携を図ります。

表 本計画の関連計画

計画	計画期間
まち・ひと・しごと創生浪江町総合戦略（第2期）	2020～2024年度
浪江町国土強靱化地域計画	2021～2025年度
浪江駅周辺整備計画	2021～2030年度
浪江駅西側地区整備計画	—
浪江国際研究学園都市構想	2024～2033年度
浪江町地球温暖化対策総合計画	2018～2027年度
浪江町DX推進計画	2025～2029年度

■まち・ひと・しごと創生浪江町総合戦略（第2期）：2020年3月策定

（計画期間：2020～2024年度）

「基本目標4 被災経験を生かした住民協働の推進」の実現に向けて、「施策3-1 地域での支え合い」の一環として、生活関連サービスの充実を図ることとしています。



図 施策の遂行に共通した4つの視点

基本目標4 被災経験を生かした住民協働の推進

今後の方向性

被災経験を次代や日本に生かす防災まちづくり、未来技術や再生可能エネルギーの活用・導入等持続可能なまちづくりを積極的に推進していきます。人口の減少と少子高齢化社会を見据え、誰もが活躍できるまち、住民協働のまちづくりを進め、双葉郡北部の拠点として他自治体と協力して、魅力あるまちづくりを行っていきます。

■ 施策3 地域が支え合いみんなが健康で元気なまちづくり

誰もが居場所と役割を持つ地域コミュニティの形成・活動の支援や、地域でつながり、支えあう体制づくりを推進し、病気・介護予防活動の充実を図ることで住民が健康で元気なまちを目指します。

施策3の取組

◆施策3-1：地域での支え合い

- ・誰もが活躍できる地域コミュニティの形成と活動を積極的に支援します。
- ・デマンドタクシーの運行による買い物支援など、生活関連サービスの充実を図ります。
- ・巡回訪問など様々な人がつながり、支え合う体制づくりを推進します。



■浪江町国土強靱化地域計画：2021年3月策定（計画期間：2021～2025年度）

1 基本目標

国の基本計画、県の地域計画を踏まえ、本町の基本目標として、次の項目を設定する。

1	人命の保護が最大限図られること
2	町及び地域社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
3	町民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
4	迅速な復旧復興が図られること

2 事前に備えるべき目標

基本目標を達成するため、事前に備えるべき目標として、次の8項目を設定する。

1	大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる
2	大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる
3	大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する
4	大規模自然災害発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する
5	大規模自然災害発生後であっても、経済活動を機能不全に陥らせない
6	大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る
7	制御不能な二次災害を発生させない
8	大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する

(1) 地域公共交通等の確保・・・・・・・・・・・・・・【施策分野6】（企画財政課）

脆弱性評価	災害時に道路や線路の破損等により、公共交通の運行内容が変更となった場合、町民が公共交通等の運行状況を知ることができるようにする必要がある。また、公共交通が不通となると災害発生時に人員・物資等の輸送基盤としての機能が損なわれることから、事業者等へ災害対応強化の要望を行う必要がある。
強靱化施策の推進方針	町は、災害発生時、鉄道等の運行事業者に被害状況や運行状況を確認し、運行状況について、速やかにホームページ等で情報提供を行う。JR常磐線は、住民の生活基盤であるとともに、災害発生時における人員・物資等の輸送基盤としての機能を有することから、町は、災害対策強化の要望をJR東日本㈱に行う。町は、町民の移動手段確保を目的とする、公共交通の検討を進める。

■浪江駅周辺整備計画：2021年3月策定（計画期間：2021～2030年度）

6 浪江駅周辺のまちづくり

浪江駅東西の役割分担と連携強化

「先導整備エリア」としてまちづくりを進めていく浪江駅周辺エリアは、従来から市街地であった駅東側と、浪江町地域スポーツセンターや新たに整備される地域公共施設が集積する駅西側で、機能や役割を分担するとともに、駅東西それぞれが相互に機能や役割を発揮できるように連携を強化する必要があります。



## ■浪江駅西側地区整備計画：2025年4月策定（計画期間：－）

### 4.1 大方針

- 浪江駅西側地区は、浪江駅周辺整備事業とエフレイ施設整備と時期を合わせて一体的に整備することで、各事業・取組の相乗効果を生み、タウンセンター全体の価値を高め、最大限の効果を目指したまちづくりを進めます。
- 浪江駅東西自由通路を通じて、エフレイからの人の流れを中心市街地に回遊させて、駅の東西エリアの活性化を進めます。同時に、この地区が町に不足する機能を補い、町全体の復興に貢献するまちづくりを目指します。
- 今後の浪江町の発展に伴い拡充等が見込まれるサービス機能などについて、より質の高い民間投資を促すため、町が先導的に基盤整備を行い、その後の施設や建物の整備、建築、経営、運営は民間による事業として実施します。
- 浪江駅周辺整備事業やエフレイ施設整備に伴い、この地区の利用者数や利用者の顔ぶれは変化します。地区の成長段階によって、ニーズや課題も変わるため、地区の成長に合わせて柔軟に更新・発展するまちづくりを目指します。

### 4.2 個別方針

#### 4.2.4 交通基盤の整備

- 浪江駅西側地区の交通基盤は、域外から訪れる研究者、事業者、観光客等が快適に移動できる多様なモビリティを誘導することで、まち全体をつなぐ機能の強化を図ります。
- 浪江駅やエフレイ施設を中心に、スモールモビリティのポート、EV充電ステーションなどの配置が可能な敷地として、必要に応じてユーティリティ用地を確保します。
- 中心市街地や高速道路ICへのアクセス道路の整備や道路改良を促進し、広域的なアクセス向上と町内各施設との連携を強化します。



低速度電動コミュニティバス  
(群馬県桐生市)の事例



#### ○交通基盤の整備に関する機能

- 導入機能例
  - ・モビリティポート・スポット
  - ・次世代モビリティに関するインフラ、実証機能
  - ・広域アクセス道路
- 効果
  - ・まちの回遊性向上と町内の交流の活性化
  - ・町内外へのアクセスの利便性増進
  - ・交通利便性向上に伴う交流人口、関係人口の拡大

■浪江国際研究学園都市構想：2024年3月策定（計画期間：2024～2033年度）

目標1 誰もが過ごしやすい まちづくり

《方向性②》 地域と多様な主体の共生を促進する都市整備

②-1 都市整備の考え方

- ◆多言語表記も含めたユニバーサルデザインの推進
- ◆歩いて快適なゆとりある都市空間形成と施設配置
- ◆浪江駅周辺整備事業の先導の実施による居心地の良い都市空間形成
- ◆公民協働の仕組み構築などによる公民の適切な役割分担と、まちづくりへの民間誘導
- ◆公民協働のまちづくりによるにぎわい創出
- ◆森林・水辺などの自然環境や農地が有する憩いの場などとしての機能の活用
- ◆地域の独自性を象徴する自然、景観、建築物、遺構などの可能な範囲での保存など、地域の特性を生かしたまちづくり
- ◆国内外とのネットワークを構築し、先進地が持つ知見を浪江町のまちづくりに活用

②-2 具体的な都市機能

- ◆小中学校から高等教育機関（大学等）まで、多様な教育機能の誘導
- ◆将来を担う子どもを安心して生み育てられる子育て支援機能の充実
- ◆周辺市町村と連携した総合医療体制の構築と民間医療機能の誘導
- ◆外国人対応も視野に入れた高齢者福祉サービス機能の誘導
- ◆居住機能の誘導と、その近傍への店舗・事務所などの衣食住に関わる機能の誘導
- ◆研究成果の産業化や産学官民連携のための機能の充実
- ◆短期・長期のいずれにも対応できる宿泊のための環境整備
- ◆文化・スポーツ・利便施設などの多様な文化機能や若者の娯楽の場の充実
- ◆リラクゼーションを提供する環境整備やサービス機能の誘導

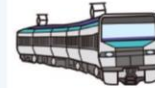
②-3 広域的アクセスの向上のための要望活動の実施《広域連携》

- ◆海外とのハブ空港である成田空港、羽田空港、浜通り地域の最寄り空港である福島空港、仙台空港とのアクセス向上
- ◆東京や仙台などの大都市から浜通り地域へのアクセス向上
- ◆浜通り地域全体の幹線道路及び浜通りと中通り・会津地域へのアクセス・ネットワークの充実



②-4 浜通り地域・浪江町内外アクセスの向上

- ◆JR常磐線浪江駅と国道6号、県道広野小高線（浜街道）、常磐自動車道（浪江IC、常磐双葉IC）とのネットワーク強化
- ◆F-REIへのアクセス向上のための周辺道路整備
- ◆町内交通の確保と様々なモビリティ導入の検討



《様々なモビリティの導入イメージ》



■浪江町地球温暖化対策総合計画：2023年3月策定（計画期間：2018～2027年度）

**2030年将来像の温暖化対策とエネルギーに関わる主なポイント**

- 浪江駅周辺の整備や RE100 産業団地、道の駅・役場庁舎の他、一般家庭などにも地域エネルギー会社から再エネ電力だけでなく、水素供給も行われている。
- 都市部のエリアに再エネ電気を供給して、「エネルギーの地産外消<sup>\*16</sup>」を行い、地域外のエネルギー代金を獲得している。
- 水素研究拠点として、国内外から移住者も増え、町の産業も活発化している。
- PPA<sup>\*17</sup>事業などが進むとともに、市街地エリアでは再エネ導入が進んでいる。
- RE100 産業団地が本格稼働しており、産業団地内では、RE100 の一環として PPA 事業なども行われている。
- 電気自動車と水素自動車、電気バス・水素バスなどが運行し始めている。
- 主要建物は ZEB<sup>\*18</sup>化が進み、また、一般家庭は ZEH<sup>\*19</sup>が進み始めている。
- 帰還困難区域での風力発電や太陽光発電などの開発が進み始めている。

■浪江町 DX 推進計画：2025年1月策定（計画期間：2025～2029年度）

**地域社会  
のDX**

地域の特性やニーズに応じてデジタル技術を活用し、共創することで、地域産業や町民の生活の質の向上を目指します。

また、デジタルを通じて町民とのつながりを促進する仕組みを構築します。

デジタルを用いた  
地域とのつながり

生活の身近な悩み事が気軽に相談できる等、地域のつながりを促進する仕組みを構築します。

また、オンライン診療や地域交通のデジタル化を推進します。教育現場では、タブレット端末の整備やデジタル教材の活用を推進します。防災関係では、デジタルを活用した防災関連情報の発信力強化や防災に強いまちづくりを目指します。

## 4-3 関連事業の整理

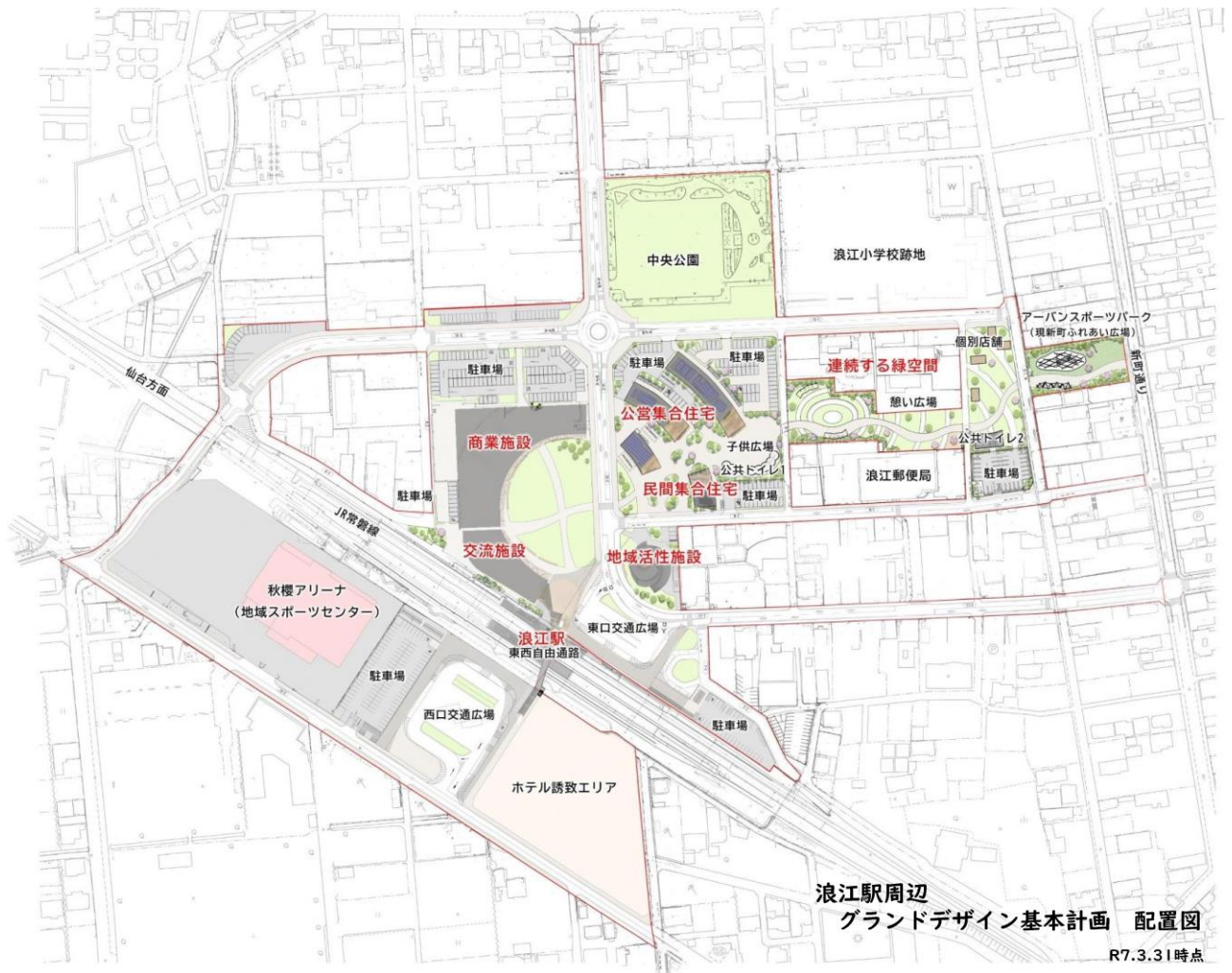
関連事業について、以下の事業を整理した。

表 関連事業の概要

事業	内容
浪江駅周辺整備事業	・浪江駅周辺整備事業は、JR常磐線浪江駅の周辺を、復興の拠点として再整備する計画です。駅前広場の改修や道路拡幅、複合型防災施設の整備などを行い、安心して暮らせるまちづくりと移住・定住の促進を目指して推進されています。
福島国際研究教育機構(F-REI)の施設整備	・F-REIの施設整備は、「福島国際研究教育機構基本構想」(令和4年3月29日復興推進会議決定)において、F-REIが着実に業務を本格実施できるよう、国が施設整備を行っています。復興庁設置期間内(令和12年度)での順次共用を目指しています。
浪江町復興スマートコミュニティ構築事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浪江町の復興にあたり「非常時の安全・安心」「再生可能エネルギーの導入」「生活利便性の向上と新たな雇用の創出」をスマートコミュニティの構築で目指しています。</li> <li>・道の駅をエネルギーマネジメント拠点として、交流人口の確保のための拠点整備を通じ、新たなまちづくりの実現を目指しています。</li> <li>・復興のシンボルになる事業として「環境への配慮」「暮らしやすさ」「安心・安全」「訪れたくなる」ことを目指します。</li> <li>・電気自動車を移動電源等として最大限に活用しています。</li> </ul>

## ■浪江駅周辺整備事業

浪江駅周辺整備事業では、それぞれの機能が分断されることなく連続することで、浪江駅から新町通りまでの人の流れをつくりだします。また、浪江駅においては、改札の外側に位置する東西自由通路により、東西の行き来を促進しています。

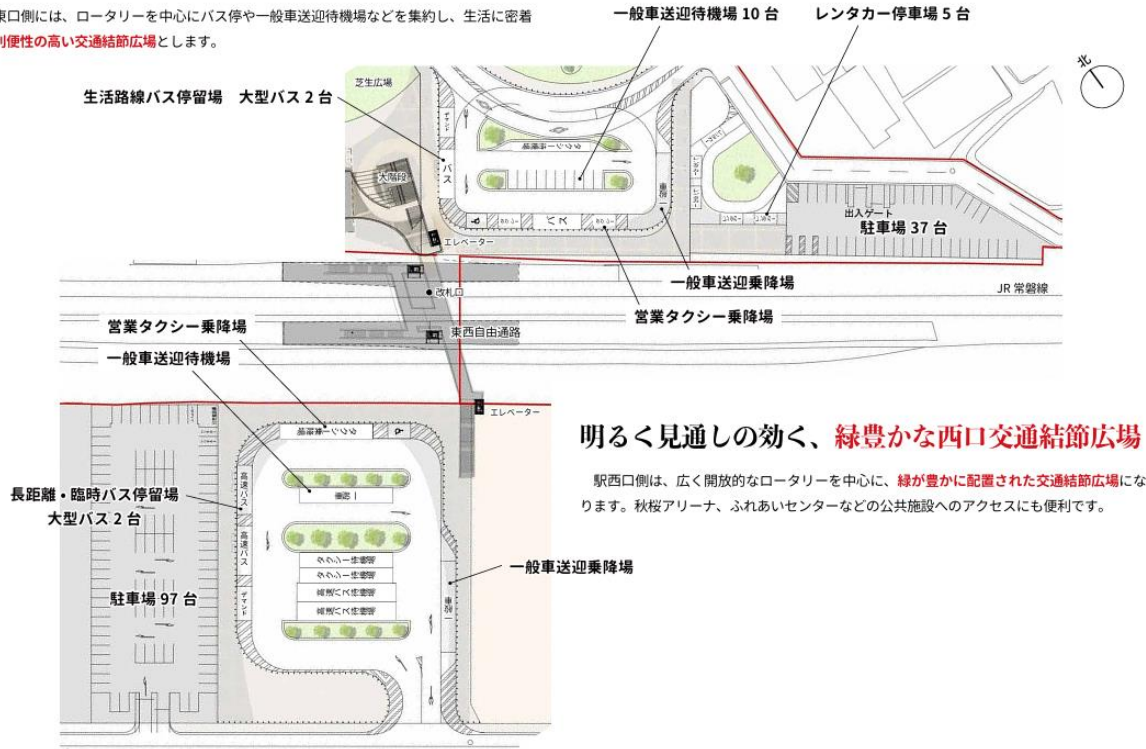


資料：浪江駅周辺グランドデザイン基本計画書

図 浪江駅周辺整備事業の配置図

## 4. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性

駅東口側には、ロータリーを中心にバス停や一般車送迎待機場などを集約し、生活に密着した**利便性の高い交通結節広場**とします。



### 明るく見通しの効く、緑豊かな西口交通結節広場

駅西口側は、広く開放的なロータリーを中心に、緑が豊かに配置された交通結節広場になります。秋桜アリーナ、ふれあいセンターなどの公共施設へのアクセスにも便利です。

資料：浪江駅周辺グランドデザイン基本計画書

### 図 東口交通結節広場のイメージ

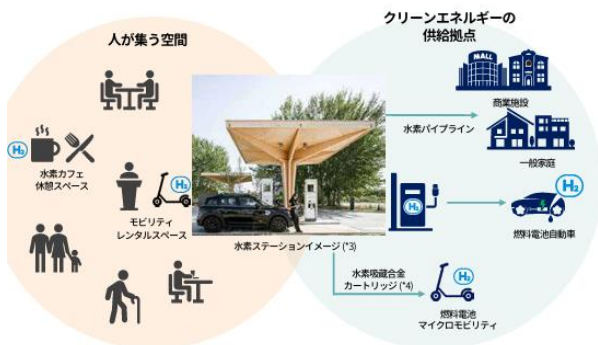
## クリーンエネルギーと人のハブとしての水素ステーション

### ■ 水素利用イメージ

水素ステーションでは、燃料電池自動車(\*1)や燃料電池マイクロモビリティ(\*2)等に、水素を供給します。また、パイプラインなどで水素を運び、駅前エリア内の施設や設備(燃料電池)でも、水素を利用します。利用の際に、燃料電池から発生する熱エネルギーは、さまざまな用途として、効果的に活用していきます。

### ■ マルチ水素ステーション・コンセプト

エネルギー供給のハブでありながら、住民や観光客が気軽に立ち寄りたくなる空間を目指します。また、一部木材も活用した建築とすることで、周辺環境にも溶け込んだ新しい水素ステーションの形を生み出します。



### ■ 水素供給イメージ

福島水素エネルギー研究フィールド(FH2R)で生産された水素を駅前に運び、各施設に設置する燃料電池等に供給します。



福島水素エネルギー研究フィールド (FH2R)



### ■ 施設に設置する燃料電池への水素供給方法の選択肢

- ・柱上パイプライン：電線のように、人の生活圏の上空に水素パイプラインを通す
- ・埋設パイプライン：地中もしくは側溝内に水素パイプラインを敷設する
- ・吸蔵合金：小型の専用ボトル（カートリッジ）に水素を充填して輸送する

\*1&2：水素燃料電池によって発生した電気をエネルギー源として走る自動車やマイクロモビリティ

\*3：写真はデンマークの電気自動車向けステーション (Ultra-fast charging station in Knudshoved, Denmark)

\*4：着脱可能な水素を充填した小型の専用ボトル。定置式燃料電池やマイクロモビリティへの水素供給に活用

資料：浪江駅周辺グランドデザイン基本計画書

### 図 水素ステーションのイメージ

## ■福島国際研究教育機構（F-REI）の施設整備

本敷地の都市計画事業における都市施設（研究施設）の面積は約16.9万㎡。



ゾーン名	主な施設	
連携・交流ゾーン	本部施設	管理・運営を担うための施設
	本部機能支援施設	F-REI関係者の研究活動・職務を支援するとともに、F-REIの活動や研究成果を広報・展示するための施設
	図書・情報施設	研究者等が文献調査を行うほか、研究データの保管等のためのサーバーを設置するための施設
	講堂・ホール施設	研究成果の発表や人材育成のための講義、見学者等の来訪者への情報発信等を行うための施設
研究支援ゾーン	短期宿泊施設	連携大学院制度による大学院生や共同研究等のためのポストドクター等が一時的に滞在するための施設
研究施設ゾーン1	研究実験施設	F-REI研究者や共同研究者等が日常的に滞在し、研究活動を行うための施設
研究施設ゾーン2	固有実験施設	F-REI研究者や共同研究者等が高度な研究活動を行うための施設
—	その他	中央監視施設や廃棄物処理施設、受変電施設等を想定

資料：福島国際研究教育機構の施設基本計画

図 F-REI のゾーニング図／導線図



## 5. 浪江町地域公共交通会議設置要綱

### 浪江町地域公共交通会議規約

(平成 22 年 3 月 12 日規約第 1 号)  
改正 令和 4 年 2 月 14 日規約第 1 号  
令和 5 年 3 月 27 日規約第 1 号  
令和 6 年 9 月 26 日規約第 1 号

#### (目的)

第 1 条 浪江町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び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「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うとともに、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）の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

#### (事務所)

第 2 条 交通会議の事務所は、福島県双葉郡浪江町大字幾世橋字六反田 7 番地の 2（浪江町役場内）に置く。

#### (協議事項)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 路線又は営業区域
- (2) 運行系統又は運送の区間
- (3) 適用する期間又は区間
- (4) 路線の休止又は廃止
- (5) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関する事
- (6) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事
- (7) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事
- (8) 前 7 号に掲げるもののほか、当交通会議の目的を達成するために必要な事項

#### (交通会議の構成員)

第 4 条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 浪江町長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者

- (3) 一般貸切旅客自動車運送事業者
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 福島運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (7) 鉄道事業者
- (8) 国道及び県道の道路管理者
- (9) 双葉警察署長又はその指名する者
- (10) 学識経験者
- (11) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体
- (12) 前各号に掲げるもののほか、必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(交通会議の運営)

第6条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
  - (2) 副会長 1人
  - (3) 監査 2人
- 2 役員は委員の互選により定める。
  - 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
  - 4 副会長は、会長を補佐して交通会議の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
  - 5 監査は、交通会議の出納状況の監査をし、監査の結果を会長に報告する。

(会議)

- 第7条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。
- 2 会議は委員の半数以上の委員の出席がなければ開くことができない。
  - 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができるものとする。
  - 4 会議の議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
  - 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
  - 6 交通会議は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
  - 7 前6項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

---

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(経費の負担)

第9条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第10条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第11条 交通会議の会長、副会長、監査及び委員は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受け取ることができる。

2 前項に規定する報酬及び費用弁償の額並びに支給方法は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第12条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(事務局)

第13条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、浪江町企画財政課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第14条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営について必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成22年3月12日から施行する。

附 則

この規約は、令和4年2月14日から施行する。

附 則

この規約は、令和5年3月27日から施行する。

附 則

この規約は、令和6年9月26日から施行する。

## 6. 浪江町地域公共交通会議委員名簿

表 浪江町地域公共交通会議委員名簿

No	団体名	役職	氏名	備考
1	浪江町	副町長	ヤマモト クニヒト 山本 邦一	副会長
2	新常磐交通株式会社	常務取締役	モンマ マコト 門馬 誠	
3	東北アクセス株式会社	代表取締役	エンドウ リュウタロウ 遠藤 竜太郎	
4	有限会社観光タクシー	取締役	ワタナベ キョコ 渡邊 清子	
5	浪江町行政区長会	会長	サトウ ヒデゾウ 佐藤 秀三	
6	国土交通省東北運輸局福島運輸支局	首席運輸企画専門官	ヒロキ ナギサ 日脇 渚彩	
7	常磐交通労働組合	執行委員長	ナカマル カズミ 中丸 一三	
8	東日本旅客鉄道株式会社	原ノ町駅長	ハマノ キョカズ 濱野 清和	
9	国土交通省磐城国道事務所	調査課長	スズキ ヒカル 鈴木 光	
10	福島県相双建設事務所	企画調査課長	イシイ トオル 石井 徹	
11	福島県富岡土木事務所	業務課長	サトウ リキヒロ 佐藤 力裕	
12	双葉警察署浪江分庁舎	地域交通課長代理	クリタ カズヒロ 栗田 和洋	
13	国立大学法人福島大学	准教授	ムラカミ サキコ 村上 早紀子	会長
14	公益社団法人福島県バス協会	専務理事	シンド シンイチロウ 宍戸 紳一郎	
15	一般社団法人福島県タクシー協会	相双支部副支部長	エンドウ マサフミ 遠藤 正文	
16	福島県相双地方振興局	主幹兼副部長兼課長	ニカイドウ リョウ 二階堂 亮	
17	浪江町商工会	会長	スズキ ヒトネ 鈴木 仁根	
18	浪江町社会福祉協議会	事務局長	サトウ ユウイチ 佐藤 祐一	

## 7. 策定の経緯等

浪江町地域公共交通計画の策定の経緯を示します。

### ■令和7年度 第1回 浪江町地域公共交通会議

- ・時期：令和7年5月15日（木） 14：30～16：00
- ・場所：浪江町役場2階 庁議室
- ・議事：議案第1号 令和7年度事業計画（案）について  
議案第2号 令和7年度歳入歳出予算（案）について  
議案第3号 浪江町地域公共交通計画について  
議案第4号 令和7度なみえスマートモビリティ実証事業の事業計画について

### ■令和7年度 第2回 浪江町地域公共交通会議

- ・時期：令和7年7月3日（木） 13：00～14：30
- ・場所：浪江町役場2階 庁議室
- ・議事：議案第1号 浪江町地域公共交通計画について  
報告第1号 令和7年度浪江町地域公共交通運賃協議会の協議結果について

### ■令和7年度 第3回 浪江町地域公共交通会議

- ・時期：令和7年9月26日（金） 13：00～14：30
- ・場所：浪江町役場2階 庁議室
- ・議事：報告第1号 浪江町地域公共交通計画策定に係る各種調査結果の概要について  
議案第1号 浪江町地域公共交通計画骨子（案）について

### ■令和7年度 第4回 浪江町地域公共交通会議

- ・時期：令和7年11月17日（月） 10：30～12：00
- ・場所：浪江町役場2階 庁議室
- ・議事：議案第1号 浪江町地域公共交通計画 素案について  
議案第2号 【なみえスマートモビリティ】バーチャル停留所の追加について

### ■令和7年度 第5回 浪江町地域公共交通会議

- ・時期：令和7年12月25日（木） 13：00～14：00
- ・場所：浪江町役場2階 大会議室
- ・議事：議案第1号 浪江町地域公共交通計画（案）に係るパブリックコメントについて  
議案第2号 【なみえスマートモビリティ】バーチャル停留所の追加について  
議案第3号 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）について

## ■パブリックコメント

- ・実施期間：令和8年1月15日（木）から令和8年1月29日（木）
- ・意見内容と回答：以下のとおり。

表 意見の内容

項目	件数	内容
意見反映	3件	ご意見を受けて計画書に加除修正を行ったもの
記載済意見	2件	ご意見の趣旨に対応する記載が計画書にすでにあるため加除修正はしていないもの
参考意見	12件	具体的な事業アイデア等のご意見のため今後の施策検討の参考とするもの
質問	5件	ご質問に対して回答したもの
その他	9件	今回のパブリックコメント範囲外のご意見等で上記の分類に分けられないもの

## ■令和7年度 第6回 浪江町地域公共交通会議

- ・時期：令和8年3月3日（火） 13：00～14：30
- ・場所：浪江町役場2階 庁議室
- ・議事：議案第1号 パブリックコメントを踏まえた浪江町地域公共交通計画（最終案）  
について  
議案第2号 令和8年度事業計画（案）について

## 8. 各種調査の実施概要

浪江町地域公共交通計画の策定に向けて、各種調査を実施してきました。

### ■町民アンケート

表 町民アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活の移動に関する実態や地域公共交通の利用実態等を把握するため、町民を対象にアンケートを実施した。</li> </ul> [調査のポイント] <ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活の移動特性が異なる「町内居住者」「町外にお住まいの方」の視点から調査した。</li> <li>○地域公共交通非利用者において、利用促進に向けた潜在的な利用ニーズ（町外にお住まいの方の帰還後の利用意向など）を調査した。</li> </ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民のうち町内居住者と福島県内避難者数</li> </ul> 町内居住者向け：1,900部 町外にお住まいの方向け：6,900部 ※福島県内のみ
調査手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>広報8月号と一緒に配布し、郵送にて回収した。また、二次元コードを経由してWebの入力フォーム上での回答も併用した。</li> </ul>
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年8月1日～8月18日（消印有効）</li> </ul>
回収状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内居住者向け：179票（紙136票、Web43票）、回収率：9.4%</li> <li>町外にお住まいの方向け：560票（紙494票、Web66票）、回収率：8.1%</li> </ul>

### ■デマンドタクシー利用者アンケート

表 デマンドタクシー利用者アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドタクシーの利用実態やニーズ・改善要望等を把握するため、町民を対象としたアンケートを実施した。</li> </ul> [調査のポイント] <ul style="list-style-type: none"> <li>○デマンドタクシーの予約・実績データでは把握できない利用傾向を調査した。</li> <li>○デマンドタクシーの運行内容に対する不便な点や改善要望、利用者の満足度を調査した。</li> </ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドタクシーの利用経験者</li> </ul>
調査手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民アンケート（町内居住者向け）に同封して広報8月号と一緒に配布し、郵送にて回収した。また、二次元コードを経由してWebにて回収した。</li> </ul>
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年8月1日～8月18日（消印有効）</li> </ul>
サンプル数	<ul style="list-style-type: none"> <li>34票</li> </ul>

## ■なみえスマートモビリティ利用者アンケート

表 なみえスマートモビリティ利用者アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なみえスマートモビリティの利用実態やニーズ・改善要望等を把握するため、なみえスマートモビリティの利用者を対象としたアンケートを実施した。</li> </ul> [調査のポイント] ○なみえスマートモビリティの予約・実績データでは把握できない利用傾向を調査した。 ○なみえスマートモビリティの運行内容に対する不便な点や改善要望、利用者の満足度を調査した。
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なみえスマートモビリティの直近の利用者</li> <li>・なみえスマートモビリティの公式LINE登録者</li> </ul>
調査手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の登録情報を基に、二次元コードを送付したメールを送付し、Webの入力フォーム上で回答してもらった。</li> <li>・公式LINEでのアンケート協力を発信し、Webの入力フォーム上で回答してもらった。</li> </ul>
実施期間	・令和7年8月5日～8月11日
サンプル数	・84票

## ■交通関係者の意向等調査

表 交通関係者の意向等調査の実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通サービスの運行主体などの供給者側における課題等を把握するため、交通事業者を対象とした調査を実施した。</li> </ul> [調査のポイント] ○地域公共交通計画の課題（案）の整理にあたって、運行・運営上の課題を調査した。 ○地域公共交通計画の施策（案）の整理にあたって、交通関係者の取組意向を調査した。
調査対象	計7社 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業者：JR東日本(株)</li> <li>・バス事業者：新常磐交通(株)、東北アクセス(株)</li> <li>・タクシー事業者：(有)観光タクシー</li> <li>・デマンドタクシー事業者：(有)観光タクシー</li> <li>・なみえスマートモビリティ事業者：日産自動車(株)、(有)観光タクシー、(株)常交タクシー</li> <li>・レンタカー事業者：(株)伊達重機、(有)観光タクシー</li> </ul>
調査手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に、メール・FAX等にて調査票を配布・回収した上で、調査票の回答内容を踏まえて、ヒアリングを実施した。</li> </ul>
実施時期	・令和7年8月12日～26日





**浪江町**

浪江町地域公共交通計画【資料編】  
2026（令和8）年3月

---