

# 福島県12市町村における 地域公共交通網形成に関する調査 ～ 概要資料 ～

平成29年5月9日



復興庁

Reconstruction Agency

新たなステージ 復興・創生へ

# 福島県12市町村における地域公共交通網形成に関する調査結果概要

## 調査概要

- 【目的】 福島県避難地域広域公共交通検討協議会における地域公共交通網形成計画に向けた検討に資するため、地域公共交通の現況整理や課題等を整理する。
- 【調査方法】 アンケート調査、ヒアリング調査、文献調査
- 【調査対象】 自治体、避難地域12市町村に住民登録のある15歳以上の住民(避難元から県外・県内へ避難されている住民、既に避難元に帰還されている住民を含む)、公共交通事業者、高等学校、医療施設、商業施設、復興関連事業者
- 【主な調査内容】 公共交通に関する現況及び課題、地域公共交通計画に対する要望や課題 等

## 公共交通に関する現況

- 【住民】
- 公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多く、移動に制約のある方は「かかりつけ医に通える公共交通」への期待が特に大きい。
  - 買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は7割から8割。
  - 帰還住民においては、買物や通院時の目的地までの所要時間が避難住民よりも相対的に長い。
  - 買い物、通院では、市町村をまたぐ移動が活発。
- 【事業者等】
- スクールバスの運行を行っている学校は1校。
  - シャトルバスの運行を行っている医療施設は50%(17施設)シャトルバスの運行を行っている商業施設は8.3%(2施設)。
  - 自社送迎バスの運行を行っている復興関連事業者は56.5%(13社)。

## 地域公共交通計画に対する要望等

- 【自治体】
- 10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。
  - 各市町村の拠点整備と並行して進めていく方が良い、という意見がある。
  - 路線の再編等が必要、という意見がある。
- 【事業者等】
- バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。
  - 高等学校や医療施設において公共交通への期待が高い。
- 【文献情報】
- 福島イノベーション・コースト構想や復興拠点の整備等が進展。
  - 避難指示の解除が進展。

## 地域公共交通網形成にあたっての課題

- 通院や買物等のニーズに対応し、避難地域での更なる高齢化と、移動制約者への対応を見据えて、安心して日常生活を送るための公共交通体系の構築が課題
- 避難地域の意見を踏まえ、財政負担等に配慮し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題
- 避難地域の公共交通を担う乗務員を確保するとともに、運行路線の充実・再編が課題
- 帰還した住民のみならず、新たな居住者が安心して日常生活を送ることができる地域公共交通網の確保が課題
- 移動サービスレベルを向上させ、避難住民の帰還を促す交通網の確保が課題
- 福島イノベーション・コースト構想の進展や復興拠点の整備等にともない、拠点等をつなぐ利便性の高い公共交通の確保が課題

# アンケート調査等の概要

## (1) 住民向けアンケート

- ① **調査対象** 避難地域12市町村に住居登録のある15歳以上の住民(避難元から県外・県内へ避難されている住民、既に避難元に帰還されている住民を含む)
- ② **実施期間** 平成28年12月～平成29年1月
- ③ **実施方法** 郵送又は広報による配布、郵送による回収 1世帯当たり3枚の調査票を配布
- ④ **アンケート回収率等**  
アンケート配布数 13,837世帯(1世帯当たり3枚の調査票を配布)  
アンケート回収率 38.2%(配布世帯数13,837世帯に対する回収数5,282枚)

## (2) 交通事業者向けアンケート

- ① **調査対象** 避難地域12市町村及び、福島市・いわき市等で営業されている公共交通事業者(バス4社、タクシー43社)
- ② **実施期間** 平成29年1月
- ③ **実施方法** FAXによる配布、メール又はFAXによる回収
- ④ **アンケート回収率等**  
【バス】有効配布数:4社 回収率:50%(回収数2社)  
【タクシー】有効配布数:43社 回収率:16%(回収数7社)

## (3) 高等学校向けアンケート

- ① **調査対象** 避難地域12市町村に所在する高等学校(サテライト校を含む31校)
- ② **実施期間** 平成29年1月
- ③ **実施方法** メールによる配布、メール又はFAXによる回収
- ④ **アンケート回収率等** 有効配布数:31校 回収率:45%(回収数14校)

## (4) 医療施設向けアンケート

- ① **調査対象** 避難地域12市町村及び、福島市・いわき市・郡山市・伊達市に所在する二次医療施設(90施設)
- ② **実施期間** 平成29年1月
- ③ **実施方法** 郵送・メールによる配布、メール又はFAXによる回収
- ④ **アンケート回収率等** 有効配布数:85施設 回収率:40%(回収数34施設)

## (5) 商業施設向けアンケート

- ① **調査対象** 避難地域12市町村及び、いわき市に所在する大型商業施設(141施設)
- ② **実施期間** 平成29年1月
- ③ **実施方法** 郵送による配布、郵送・メール又はFAXによる回収
- ④ **アンケート回収率等** 有効配布数:97施設 回収率:25%(回収数24施設)

## (6) 復興事業者向けアンケート

- ① **調査対象** 避難地域12市町村で活動されている復興関連事業者(26社)
- ② **実施期間** 平成29年1月
- ③ **実施方法** メールによる配布、メール又はFAXによる回収
- ④ **アンケート回収率等** 有効配布数:27社(1社より複数回答あり) 回収率:85%(回収数23社)

## (7) 自治体向けヒアリング

- ① **調査対象** 避難地域12市町村全ての自治体
- ② **実施期間** 平成28年9月～平成28年10月
- ③ **実施方法** 訪問によるヒアリング

# 公共交通に関する現況及び課題

## 1) 地域公共交通整備に関して重視すべき点

- 住民が公共交通に期待する役割は「かかりつけ医に通える公共交通」「食料品・日用品の買物に使える公共交通」が最も多い(図1-1)。

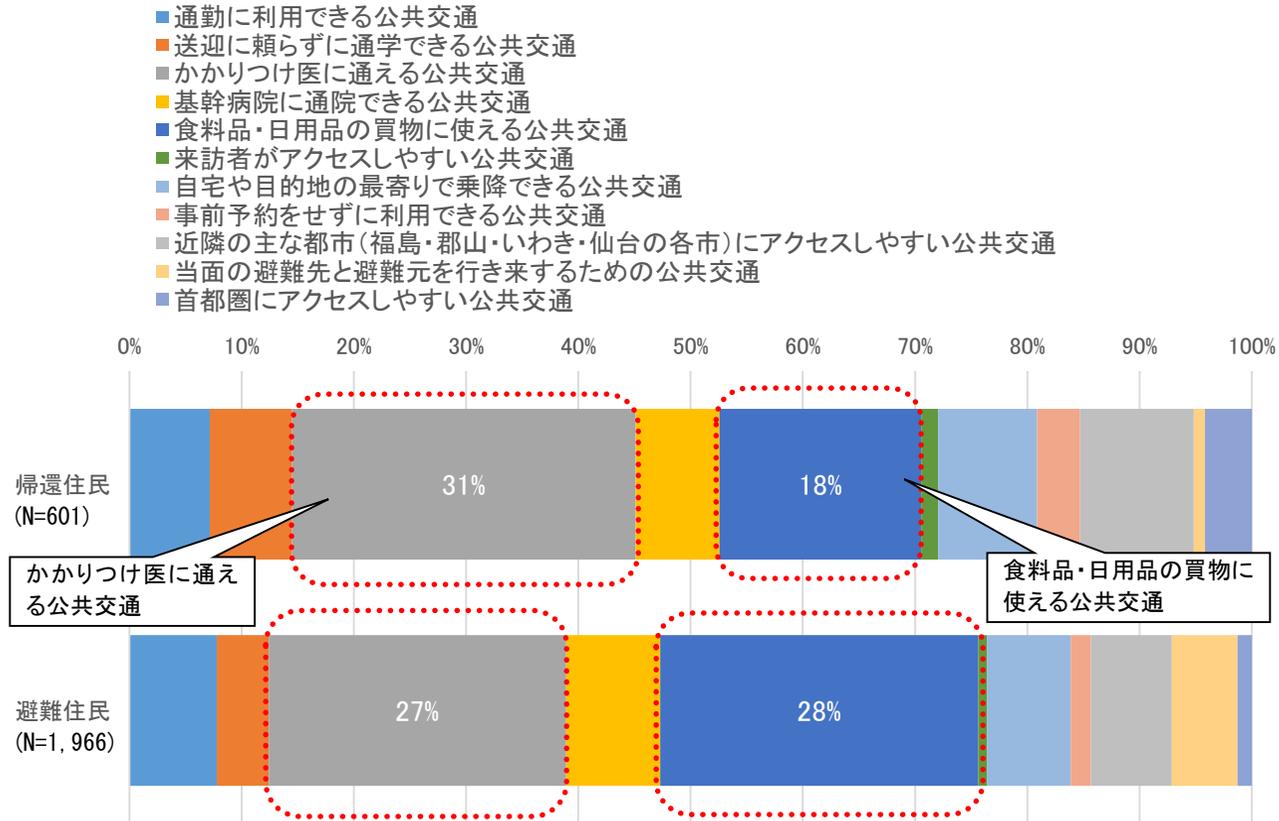
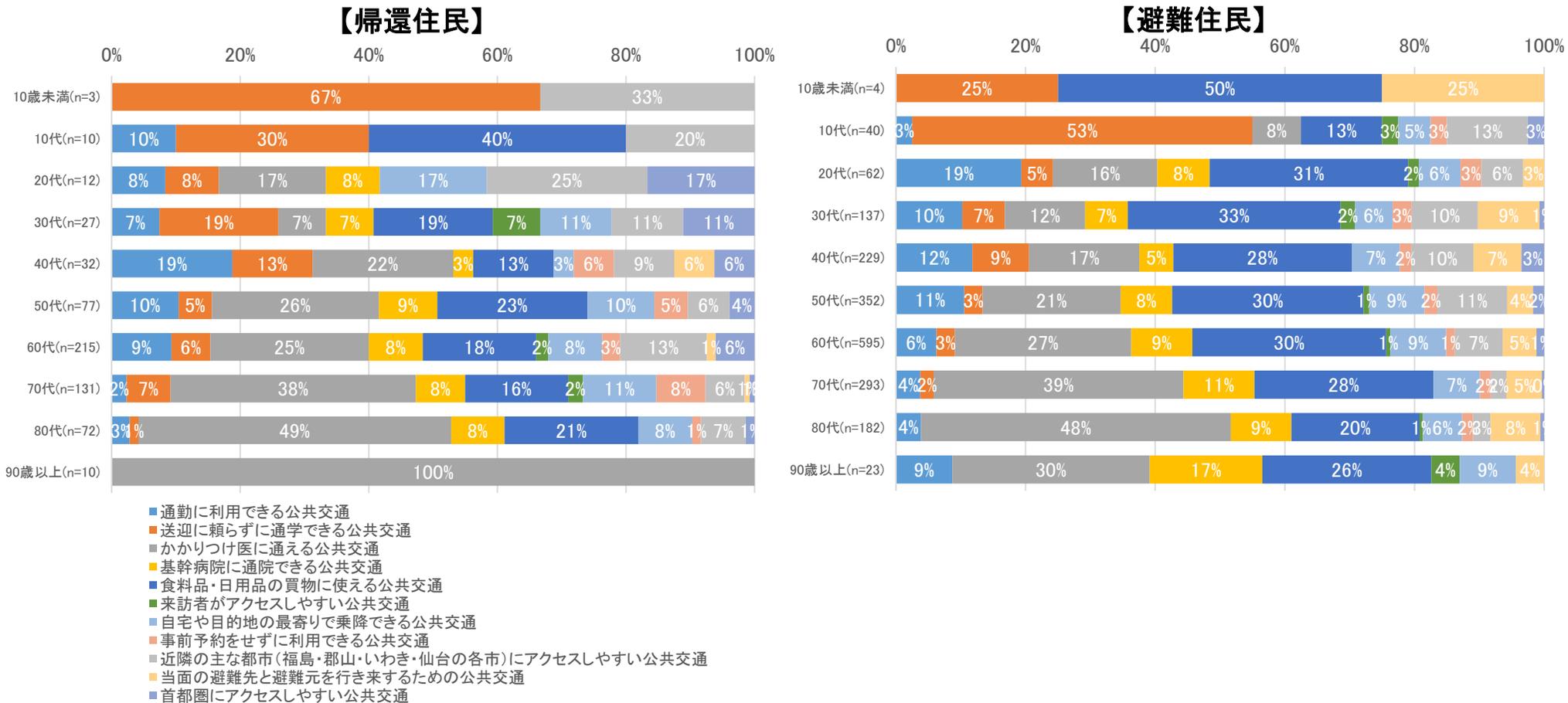


図1-1 住民が公共交通に期待する役割

出典:住民向けアンケート

- 世代別や地域別に分析すると、高齢層では「かかりつけ医に通える公共交通」のニーズが高くなっている一方で、若年層では「送迎に頼らずに通学できる公共交通」が多いことや、避難住民においては、「近隣の主な都市(福島・郡山・いわき・仙台の各市)にアクセスしやすい公共交通」のニーズが相対的に高くなっているなどの特徴がみられる(図1-2)。

→ 通院や買物等のニーズに対応し、将来を見据えた公共交通ネットワークの構築が課題



## 2) 交通行動と高齢化の実態

- 避難地域では、帰還住民・避難住民を含め買物・通院時に自動車での移動に依存している(図2-1)。
- 一方で、移動に制約のある方(「ひとりで十分にできる」「ひとりで何とかできる」と回答した以外の方)が約13%いることや、今後、高齢化が進展すると予想されることから、買物や通院時の移動に対する不安が伺える(図2-2、2-3)。

→ 避難地域での更なる高齢化と、移動制約者への対応を見据えて、安心して日常生活を送るための公共交通体系の構築が課題

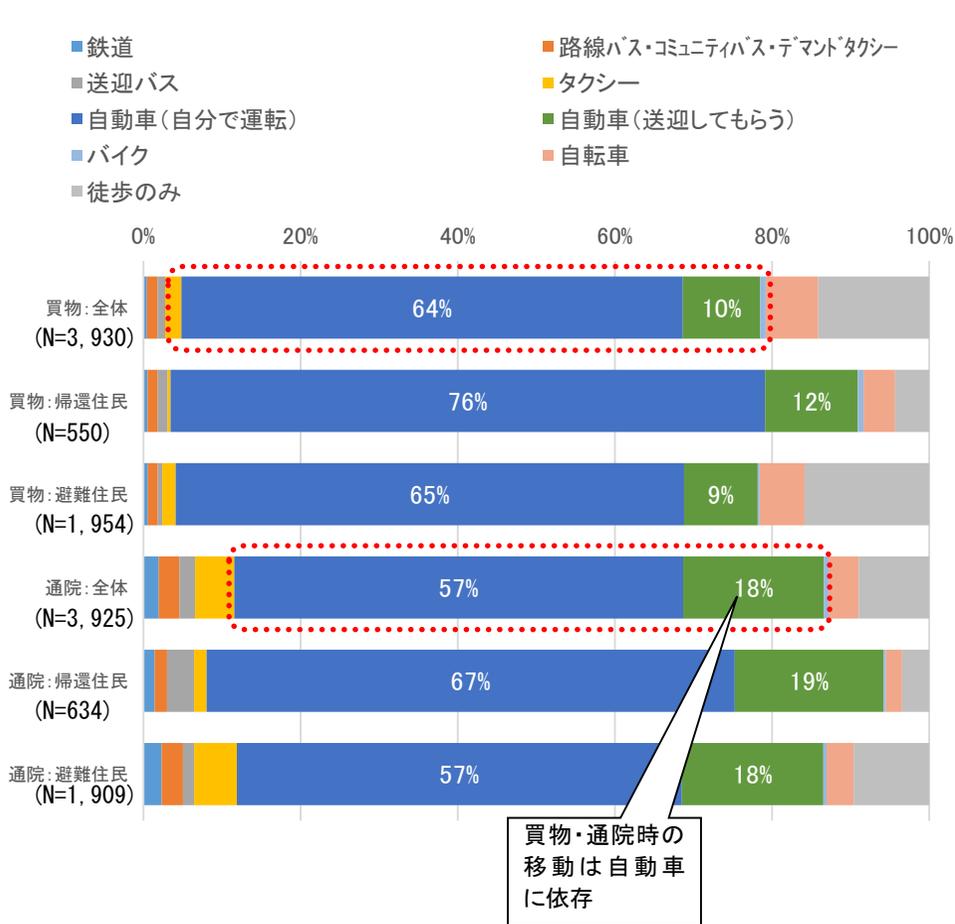
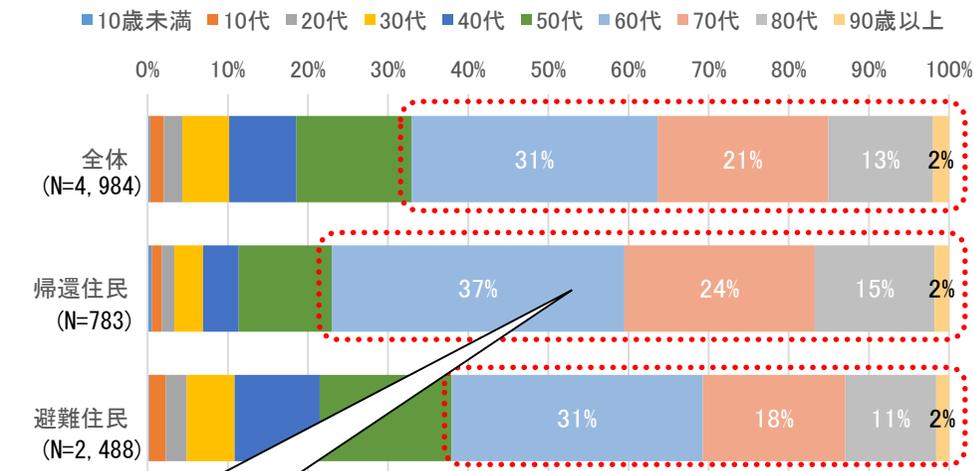


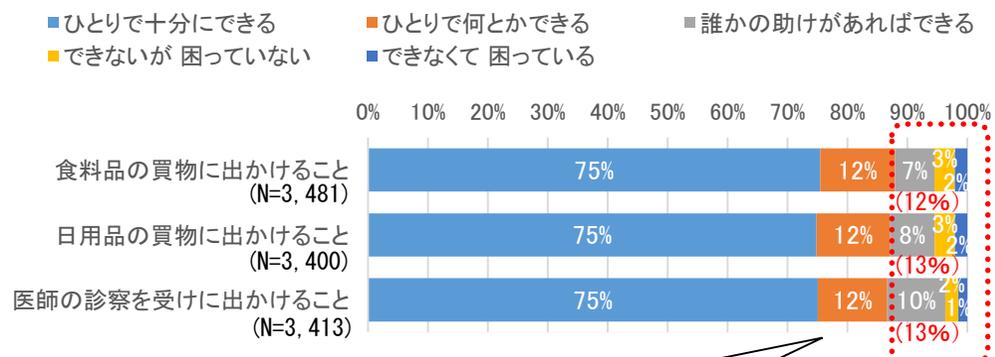
図2-1 買物・通院時の交通手段分担割合

出典: 住民向けアンケート



帰還住民の方が回答者に占める高齢者の割合が高い

図2-2 回答者の年齢構成



日常生活における移動に支障・不安を抱えている方が13%程度

図2-3 日常生活行動の状況

### 3) 買物・通院時における帰還住民と避難住民の自動車利用の実態比較

- 自動車利用(自分で運転)の外出頻度と所要時間を比較すると、帰還住民と避難住民で差が見られ、帰還住民は、「買物での外出頻度が少なく、所要時間が長い、出発時刻が早い(時間をかけて帰還市町村外へ移動することが多いことが想定される)」傾向がある。一方で、避難住民は、「買物での外出頻度が相対的に多く、所要時間が短い、出発時刻が相対的に遅い(避難市町村内での移動が多いことが影響していると想定される)」傾向を示している(図3-1~3-4)。
- 2)で示した通り、買物や通院において、避難住民も帰還住民も、自動車利用の割合は7割から8割を占めているが、目的地までの所要時間で31分以上かかる割合が、帰還住民は避難住民よりも長い。

→避難住民の帰還を促進するためには、まちづくり等とも連携しながら公共交通体系を構築し、移動サービスレベルを向上させることが課題

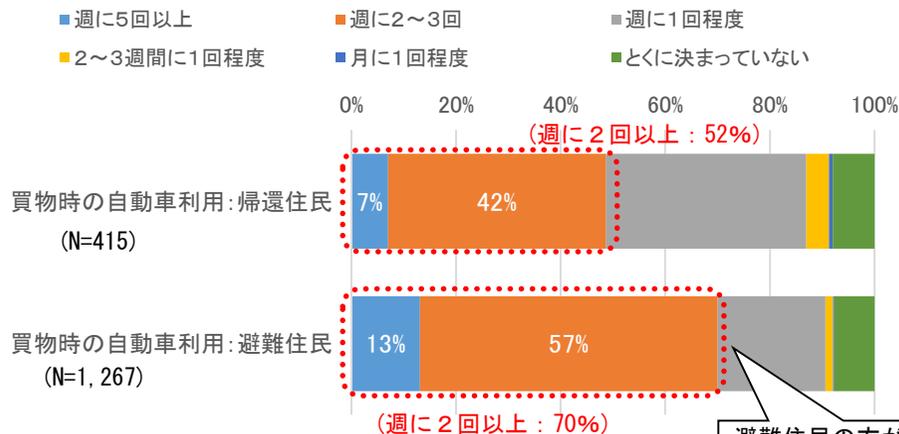


図3-1 買物における自動車利用時の頻度

避難住民の方が買物時の自動車利用頻度が多い

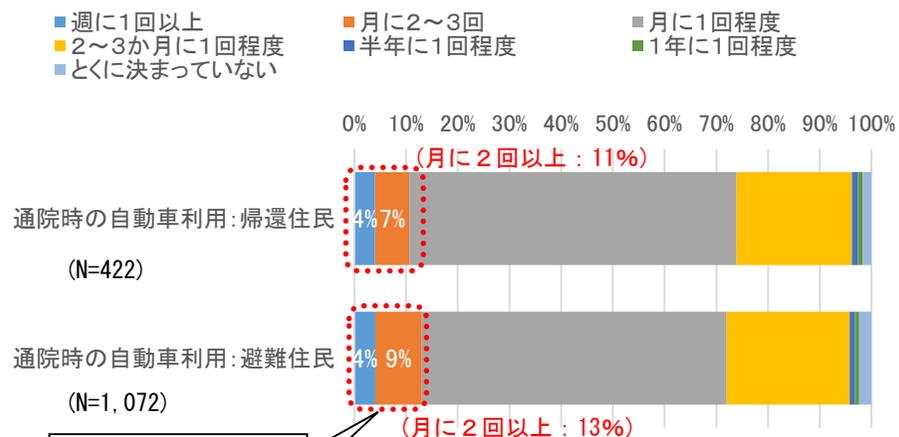
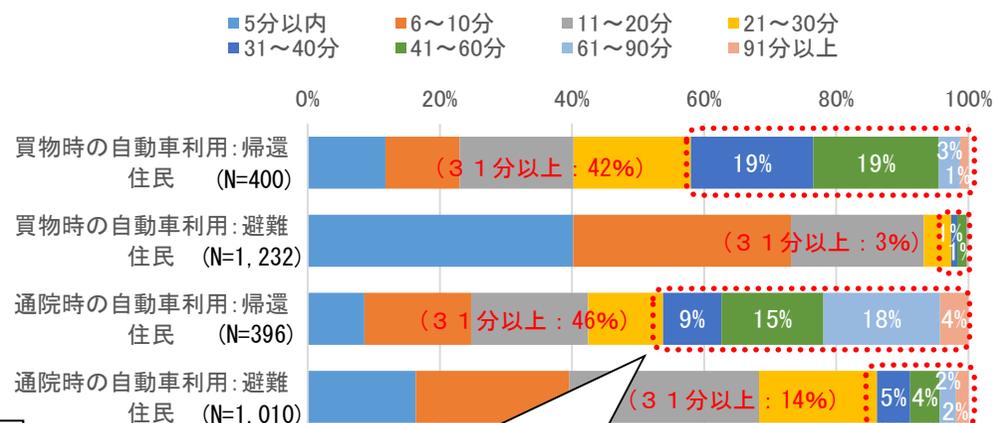


図3-2 通院における自動車利用時の頻度

月に2回以上自動車  
で通院する頻度は、  
避難住民のほうが多い



帰還住民の方が所要時間は相対的に長い

図3-3 買物・通院における自動車利用時の所要時間

帰還住民の方が  
出発時刻は相対的に早い

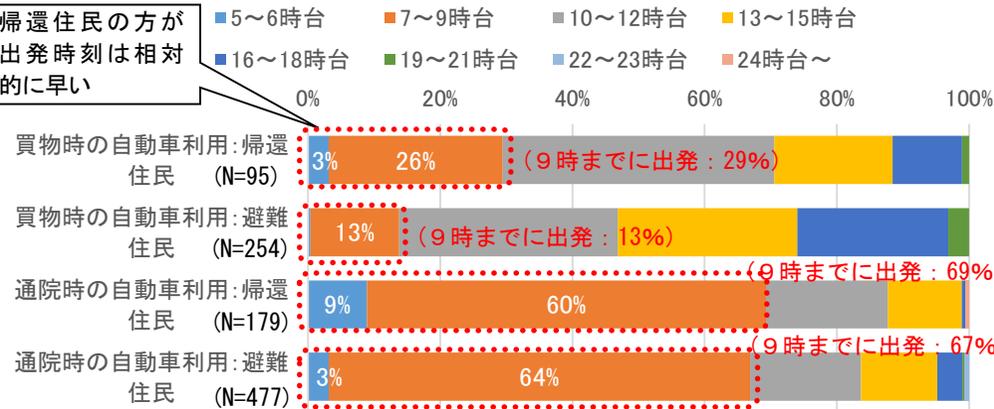


図3-4 買物・通院における自動車利用時の出発時刻

出典: 住民向けアンケート

#### 4) 地域の生活圏域(地域の結びつき)

- 12市町村の居住者は、それ以外の市町村以外居住者と比べ、買物や通院において、市町村をまたぐ移動が活発(図4-1～4-4)。

→ バス等の公共交通の再編に向けては、他市町村間の生活圏域を捉えた、住民ニーズに合致したネットワーク構築が課題

#### 買物店舗への移動内訳

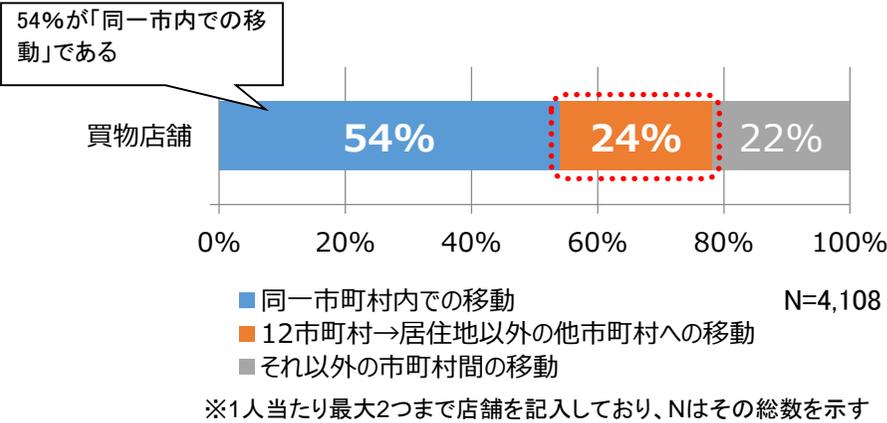


図4-1 買物店舗への移動内訳

#### 医療施設への移動内訳

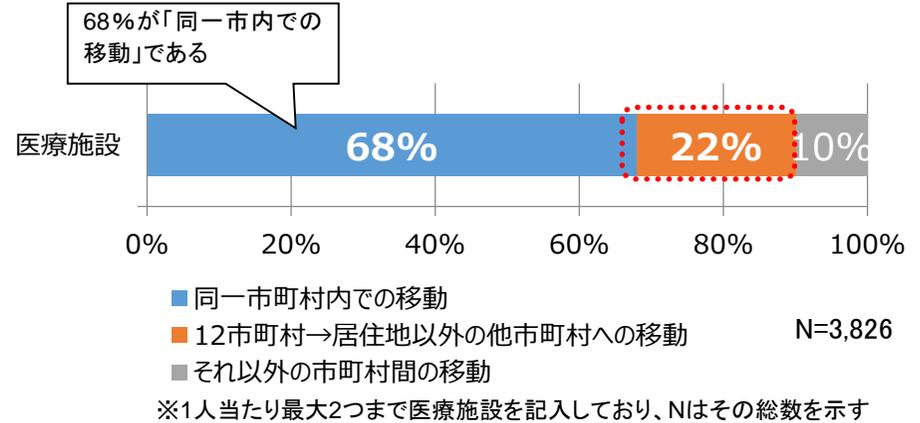


図4-3 医療施設への移動内訳

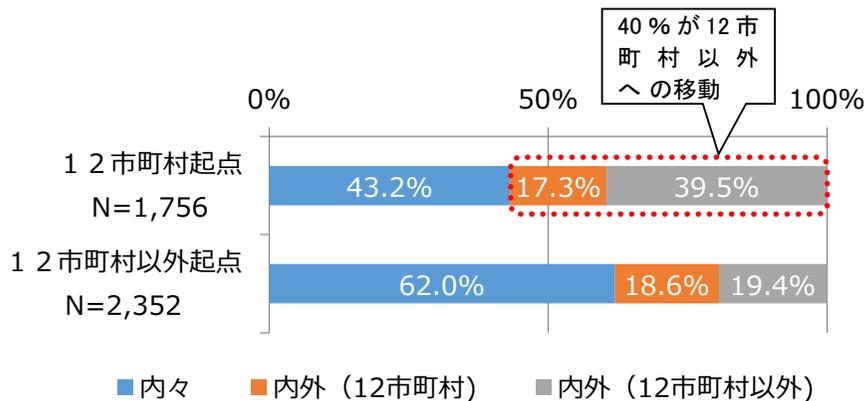


図4-2 12市町村とそれ以外の市町村における買物店舗への移動内訳

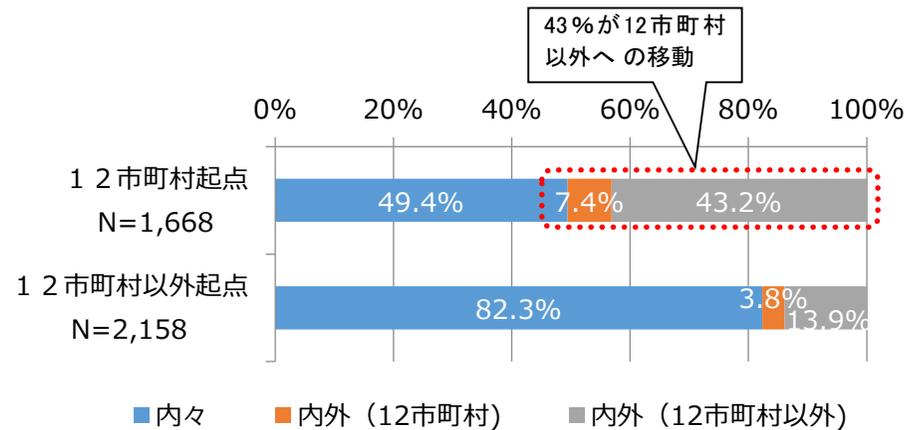


図4-4 12市町村とそれ以外の市町村における医療施設への移動内訳

## 5) 地域公共交通計画に対する要望や課題

### ①自治体の意見

- 10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要、という意見がある。
- 各市町村の拠点整備と並行して進めていくことがベターである、という意見がある。
- 路線の再編等が必要、新たなバス停設置を検討している、という意見がある。

→避難地域の意見を踏まえ、運行路線の充実・再編、財政負担等に配慮し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題

表5-1 自治体の意見

自治体	ヒアリング結果
市町村 A	・市内交通については、廃止を検討している区間があるため、広域交通との関係で住民の合意形成に留意が必要である。
市町村 B	・交通網形成計画を策定し、再編実施計画の策定も行っている。バスターミナルは拠点の一つとなる。 ・再編実施計画の認定のためには路線再編等が必要になってくるが、調整をどうしていくか今後考えていかなければならない。
市町村 C	・通過ではなく乗降までとなると、町の負担割合が発生するため、近隣町村や事業者との調整は必要。 ・新規で路線を始めるのは良いが、終了する時は住民への説明が大変である。この先も恒久的に継続していくのならともかく、期限付きでバスを運行するといった方針を考える必要がある。
市町村 D	・帰還者については自家用車を運転出来る方が多いため、バスが無くとも大体の方が自家用車の利用となる。ただし、運転が出来ず公共交通機関を利用する高齢者の方もいる。 ・継続性の担保については重要である。
市町村 E	・現在はジャンボタクシーによるデマンドバスを運行。避難指示解除後いつまで当該事業を活用できるか不安はあるが、震災前も町単費で交通事業を実施していたので運行のハードルは低い。
市町村 F	・10年先も公共交通を維持していくためには、運行財源・バス車両・運転士の確保が必要である。 ・4条許可で運行するのであれば、市町村に財政負担のないスキーム作りが必要である。
市町村 G	・いわき市になるべく短時間で行ければ通学・通勤等での公共交通の選択肢が増えると思われる。
市町村 H	・6号線をJR常磐線と平行して走る路線については、常磐線が31年に全線開通予定ということもあり、バス一辺倒と考える訳にはいかないという事情もある。 ・JRへは便数等で要望は出しているが、逆に乗客がいるのか、等問われており大変である。
市町村 I	・各市町村の拠点整備と並行して進めていくことがベターである。
市町村 J	・399号を軸に飯舘村～川内村の町村での連携が過去あった。 ・船引駅と都路診療所等に行く無料タクシーを運行している。来年度も継続運行していきたい。
市町村 K	・要望路線としては、南相馬～飯舘～川俣～福島医大を結ぶ路線を検討中である。 ・道の駅構想が実現すれば、そこにバス停車場を設けることも考えている。

②交通事業者等の意見

- バス事業者からは、「南相馬～福島線」における福島医大への乗入れ要望や、「船引～葛尾線」の運行、「船引～川内線」の運行の維持等の意見がある。
- バス事業者やタクシー事業者からは乗務員不足が課題という意見がある。
- 高等学校や医療施設においても公共交通への期待が高い。
- 復興関連事業者からは公共交通の運行本数の充実等の意見がある。

→避難地域の公共交通を担う乗務員を確保するとともに、運行路線の充実・再編が課題

表5-2 交通事業者等の意見

区分	主な意見
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「南相馬～福島線」での福島医大への乗入れ要望。「船引～葛尾線」の運行。「船引～川内線」の運行維持。</li> <li>・乗務員不足も大きな課題。</li> </ul>
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足により今後の事業展開にまったく見通しがたない。</li> </ul>
高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常磐線が利用できないため通学が不便。</li> <li>・サテライト校までの公共交通手段がなく不便。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路が通っていない地域での広域バスや乗り合いタクシーなどを利用した交通網の整備が望まれる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校まで（学校付近まで）の（広域）路線バスがほとんどない。（又は本数が非常に少ない）ため、通学が不便。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新地駅から学校、商店街、医療機関等アクセスできる交通機関があると便利。</li> </ul>
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の運行便数が少ないため利便性に欠ける。</li> <li>・避難地区からのアクセスを充実させると双方のまちづくりに繋がる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス、電車の運行本数が少なく不便。</li> <li>・周回バスなどで医療機関を経由地にできると良いと思う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地から離れた立地である事に加え、公共交通機関網も未発達な為、通院・通所・通勤が不便である。</li> </ul>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期バスの時間帯（1時間）での運行（走る）回数が少なく買物をしてバス待ち時間が長く、不便である。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原町駅を中心として、東西に分けた小型バス運行をして頂きたい。学校・病院・市役所・公共施設を循環する交通網。</li> </ul>
復興関連事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝晩の交通渋滞と駐車場の場所やスペース</li> <li>・運行本数の充実と待ち時間を短くできる方を期待</li> <li>・JR 常磐線の完全復旧及び駅前公共駐車場（大規模）の整備。</li> <li>・福島第一発電所近傍までの公共交通機関（バス、JR等）の早期復旧。</li> </ul>

