

富岡町地域公共交通計画 (本編)

令和 6 年 3 月

富 岡 町

【 目 次 】

序	計画策定の目的と位置付け	1
1	富岡町の現況整理.....	3
2	公共交通の課題の整理	20
3	目指すべき公共交通の方向性.....	21
4	計画の目標及び実施事業.....	22
4-1	計画の目標.....	22
4-2	取り組むべき実施事業.....	22
4-3	計画目標の達成状況を評価するための評価指標	38
5	計画の達成状況の評価	44

序 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

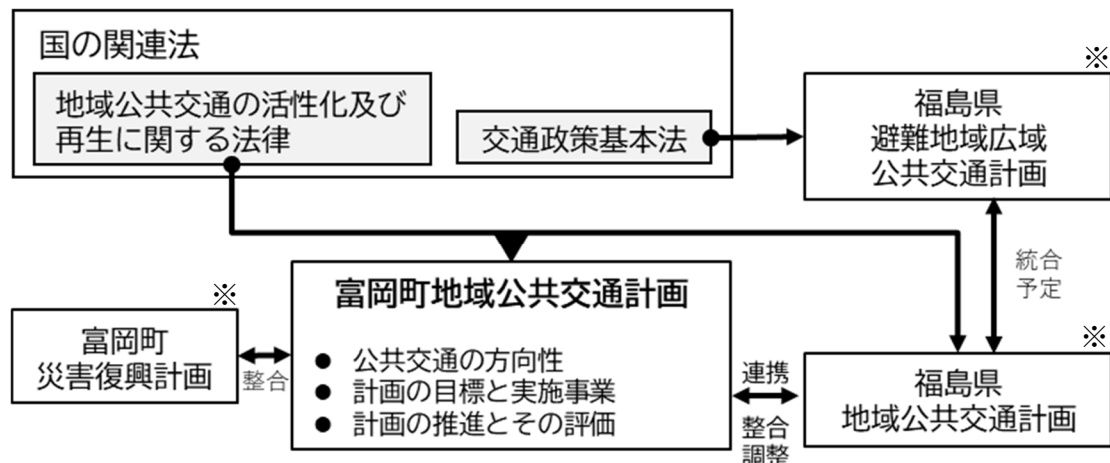
富岡町の避難指示解除や生活関連サービスの整備状況、住民・利用者の移動ニーズ等を踏まえ、公共交通分野の視点から今後における住民の暮らしを支え、まちづくりを着実に進めるため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「活性化再生法」という。)に基づく地域公共交通計画を策定することを目的とする。

(2) 計画の位置付け

本計画は、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、「富岡町災害復興計画（第二次）後期（令和2年3月）」との整合を図り、関連計画である「福島県地域公共交通計画（令和6年3月策定予定）」や「福島県避難地域広域公共交通計画（令和5年3月（令和5年5月一部改定）」等と連携した、富岡町の公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。

なお、ここでは、「富岡町災害復興計画（第二次）後期」を災害復興計画と示す。また、富岡町では、令和6年度末の第3次災害復興計画の策定に向けた準備を進めている。

■本計画の位置付け



(3) 計画区域部分

本計画の区域は、富岡町全域とする。ただし、日常的な交通行動は町域をまたがっているため、周辺市町村も考慮する。

※富岡町災害復興計画、福島県地域公共交通計画、福島県避難地域広域公共交通計画 … P.19
富岡町の関連計画…参考資料編 P 1 ～P2

■計画対象範囲



(4) 計画期間

本計画の計画期間は、「福島県地域公共交通計画」及び「福島県避難地域広域公共交通計画」の目標年次を踏まえつつ、当町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不透明であることから、2024(令和6)年度から2026(令和8)年度までの3年間とする。

なお、計画の期間後においても、「富岡町災害復興計画(第三次)(令和6年度策定予定)」等を踏まえ、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
福島県地域公共交通計画		R6~R12						
福島県避難地域広域公共交通計画	R5~R9							
富岡町災害復興計画	R2~(第2次)		R7~(第3次)					
富岡町地域公共交通計画	計画策定	R6~R8(3年間)			R9~R13(見直し)			

※富岡町災害復興計画(第3次)はR7~R16の10年間とする。

（２）復興拠点について

○復興状況

富岡町では、複合商業施設や富岡小学校・富岡中学校、共生サポートセンターさくらの郷が設立されたほか、現在、２０２３（令和５）年４月に避難指示が解除された新夜ノ森地区では、富岡第二産業団地（仮称）整備事業が進められている。

■主な施設関連

施設名	設立時期	住所	最寄り	バス会社他	概要
富岡小学校・富岡中学校	令和４年４月	富岡町大字小浜字中央２３７－２	曲田住宅バス停	新常磐交通	町立富岡第一・第二小学校、富岡第一・第二中学校がそれぞれ統合し、令和４年度から新たに小中併設型・小中連携校「富岡小学校」「富岡中学校」として開校している。
富岡町複合商業施設 さくらモールとみおか	平成２９年３月	富岡町中央３丁目５３番地	富岡駅	JR常磐線	食品スーパー、ドラッグストア、ホームセンターが揃い、暮らしを支える拠点として利用されている。
共生サポートセンターさくらの郷	令和４年４月	富岡町大字本岡字王塚３６	二小前バス停	新常磐交通	旧富岡第二小学校跡地に建てられた施設「特別養護老人ホーム 桜の園」と、カフェやフィットネスジムを併設する地域交流・健康増進などを目的とした「トータルサポートセンターとみおか」の２事業所からなる。
富岡町放課後児童クラブ施設	令和４年３月	富岡町大字本岡字王塚３６	夜ノ森駅		旧富岡第二小学校体育館を活動拠点とし、学習スペースや多目的ホールを始めとし、児童クラブ室など、子育て環境の充実につながる施設。なお、同施設は富岡幼稚園跡地に整備しており、令和６年度以降は、機能等を移設する。

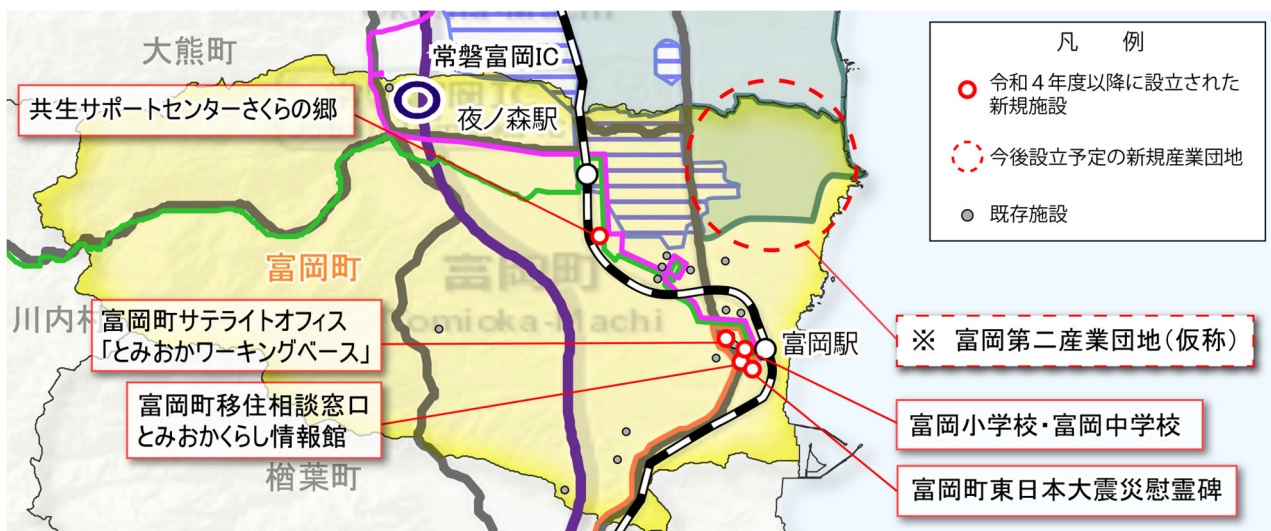
※参考資料編 P.9 富岡町及び周辺町の施設立地状況 参照

■富岡町内にある産業団地

施設名	設立時期	住所	最寄り	バス会社	概要
富岡工業団地	平成16年	富岡町大字本岡字赤木地内	—	—	立地企業数:3社(2021年12月10日時点)
富岡第二工業団地	平成19年	富岡町大字上手岡字茂手木地内	上手岡	新常磐交通	立地企業数:2社(2021年12月10日時点)
富岡産業団地	令和3年4月全面供用開始	富岡町大字上郡山地内	—	—	立地企業11社(令和5年1月26日時点)
富岡第二産業団地(仮称) 整備事業(小良ヶ浜地区)	—	新夜ノ森地区	—	—	—

※参考資料編 P.12 富岡町及び周辺町の産業団地(第二次産業)立地状況 参照

■富岡町の復興拠点の立地状況(令和4年度以降に設立された新規施設)

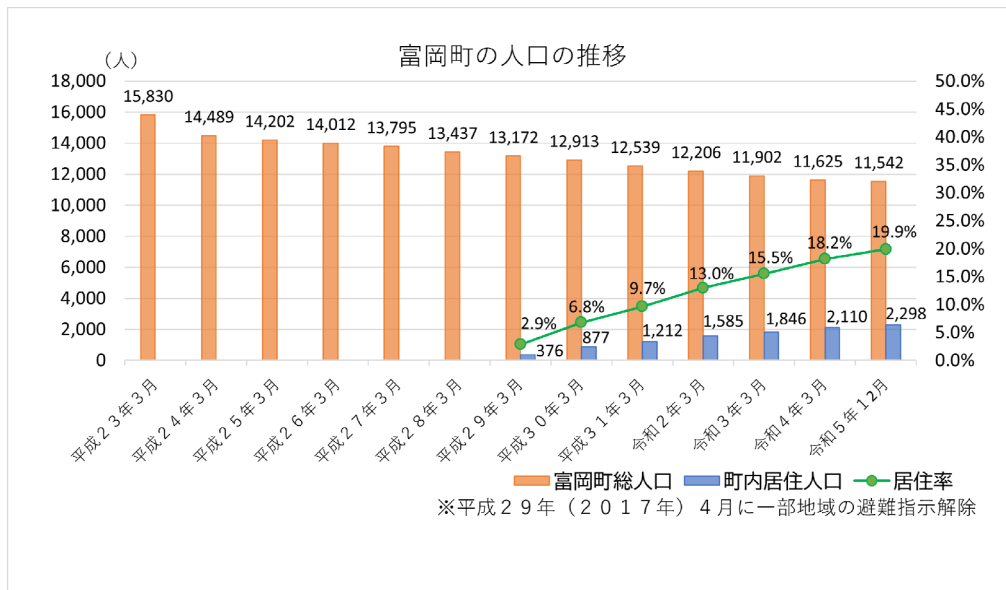


(3) 人口（帰還者推移）について

○町内の人口の推移

富岡町の人口は、2011（平成23）年3月末は15,830人であったが、2023（令和5）年12月1日時点では町総人口11,542人となっている。帰還・移住定住事業の推進によって、町総人口の約20%（2,298人）が居住しており、帰還した町民は微増、仕事等によって新しく町民となられた方は急増の傾向が見られる。

■富岡町の人口の推移

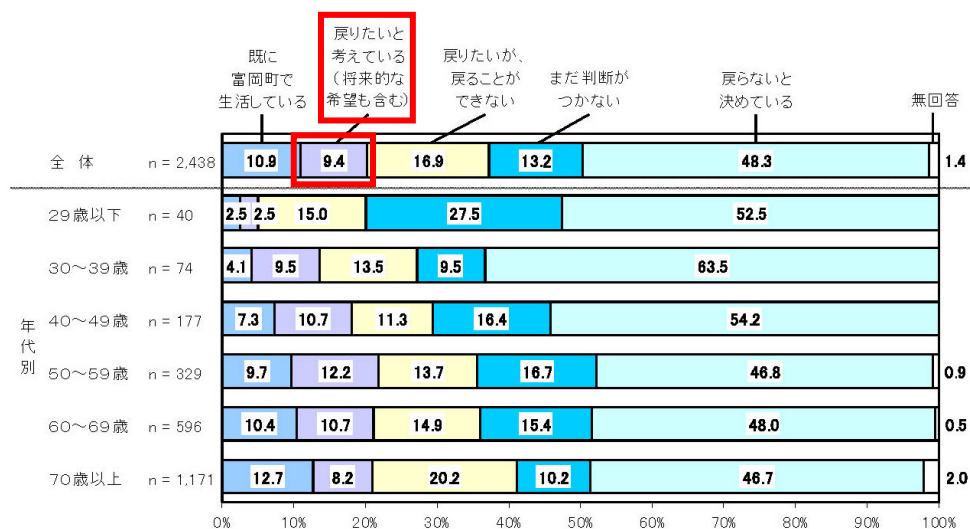


資料）富岡町 調べ

○町民の帰還意向について

■町民の帰還意向割合

復興庁の帰還意向調査（令和5年8月～9月実施）では、回答者全体の約1割が「戻りたいと考えている（将来的な希望も含む）」と帰還意向を示している。一方で、住民アンケート未回答の方や約5割は「戻らないと決めている」と回答している。

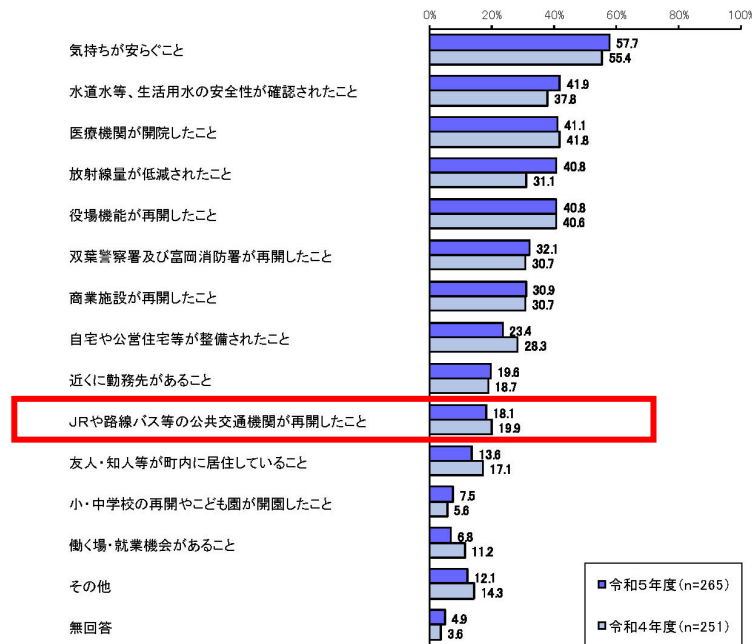


出典）令和5年度 富岡町住民意向調査 調査結果（速報版） 復興庁、福島県、富岡町
https://www.tomioka-town.jp/saigai_fukko/tomi_saigaifukkokeikaku/jyuminikotyosa/1410.html

■富岡町への帰還を決めた理由

既に富岡町で生活している人が帰還を決めた理由のうち、「ＪＲや路線バス等の公共交通機関が再開したこと」と回答した人は約１８％となっている。

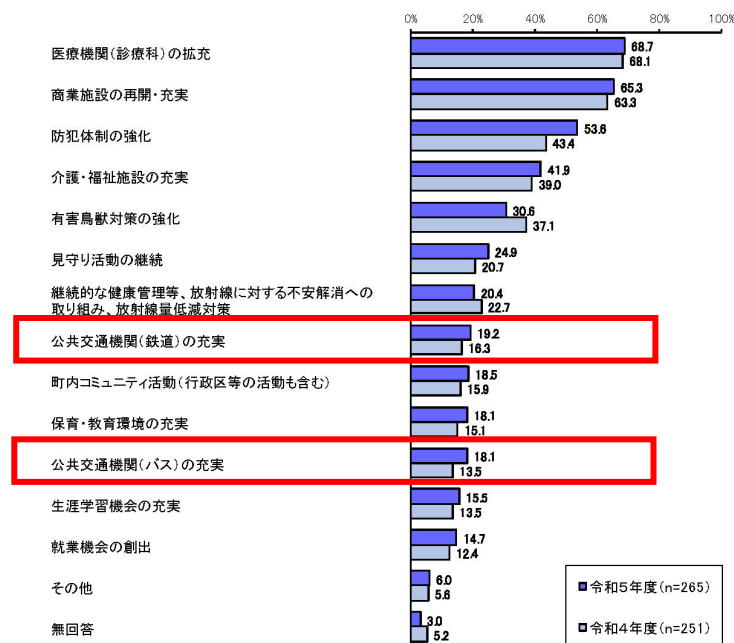
※〔１．富岡町への帰還意向〕で「既に富岡町で生活している」と回答した方のみ
※複数回答可



■富岡町内での今後の生活において必要だと感じていること

既に富岡町で生活している人が「今後の生活で必要だと感じているか」の問いに対しては「公共交通機関（鉄道）の充実」と回答した人が約１９％、「公共交通機関（バス）の充実」が約１８％となっている。

※〔１．富岡町への帰還意向〕で「既に富岡町で生活している」と回答した方のみ
※複数回答可

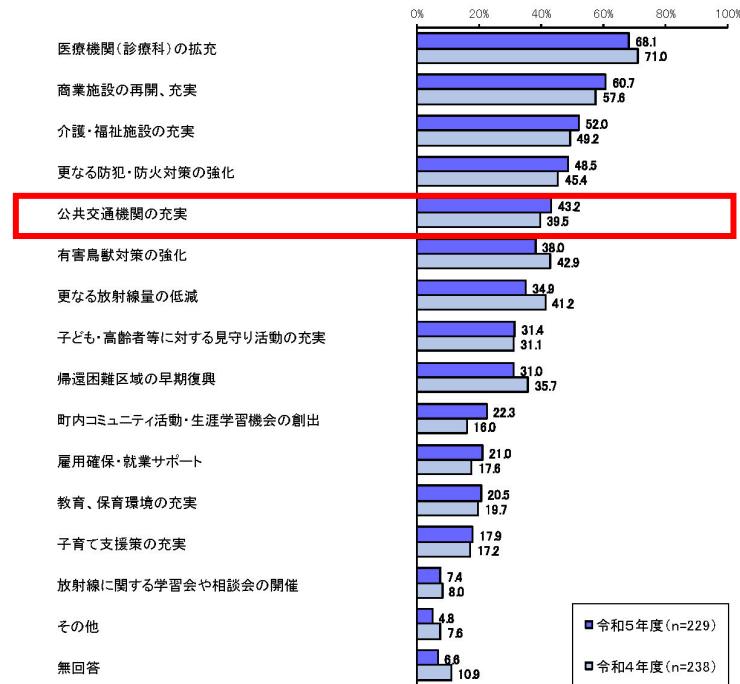


出典）令和５年度 富岡町住民意向調査 調査結果（速報版） 復興庁、福島県、富岡町
https://www.tomioka-town.jp/saigai_fukko/tomi_saigai-fukkokeikaku/jyuminikotyosa/1410.html

■富岡町へ帰還する場合に必要な施策

今後、帰還意向のある人が帰還する場合に必要な施策については、「公共交通機関の充実」と回答した人が約43%となっており、「医療機関（診療科）の拡充」「商業施設の再開、充実」「介護・福祉施設の充実」「更なる防犯・防火対策の強化」に次いで回答が多くなっている。

※〔1. 富岡町への帰還意向〕で「戻りたいと考えている（将来的な希望も含む）」と回答した方のみ
※複数回答可



出典) 令和5年度 富岡町住民意向調査 調査結果（速報版） 復興庁、福島県、富岡町
https://www.tomioka-town.jp/saigai_fukko/tomi_saigaifukkokeikaku/jyuminikotyosa/1410.html

(4) 公共交通を取り巻く環境

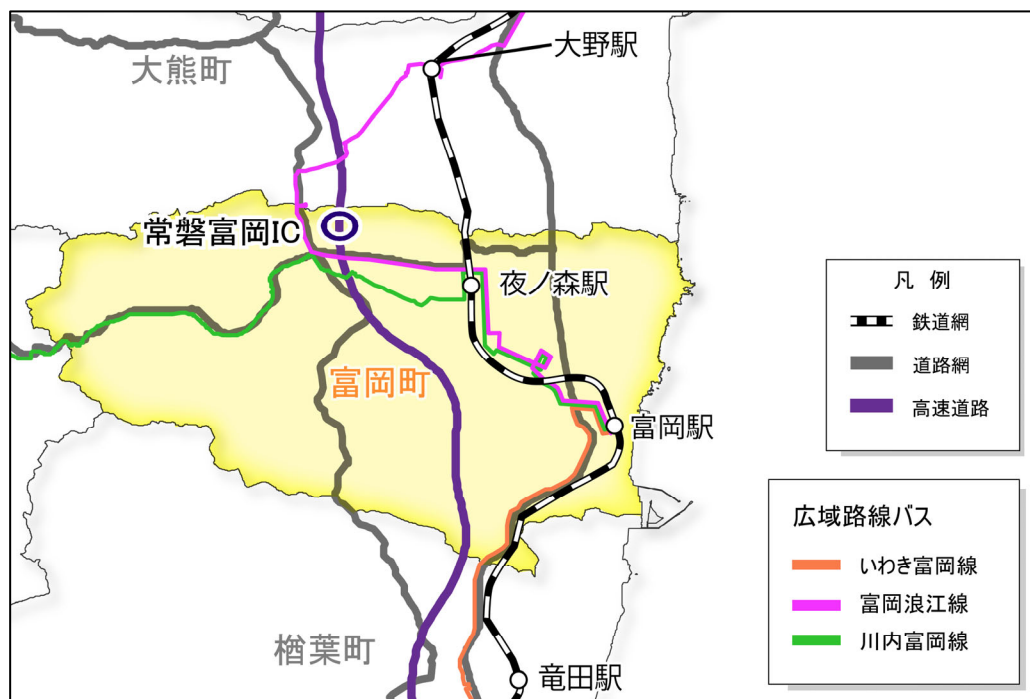
○富岡町の公共交通

富岡町では現在、ＪＲ常磐線、広域路線バス、町内循環バス、デマンドバスの他、タクシー（３社）が運行されている。

■富岡町の公共交通の概況 ※

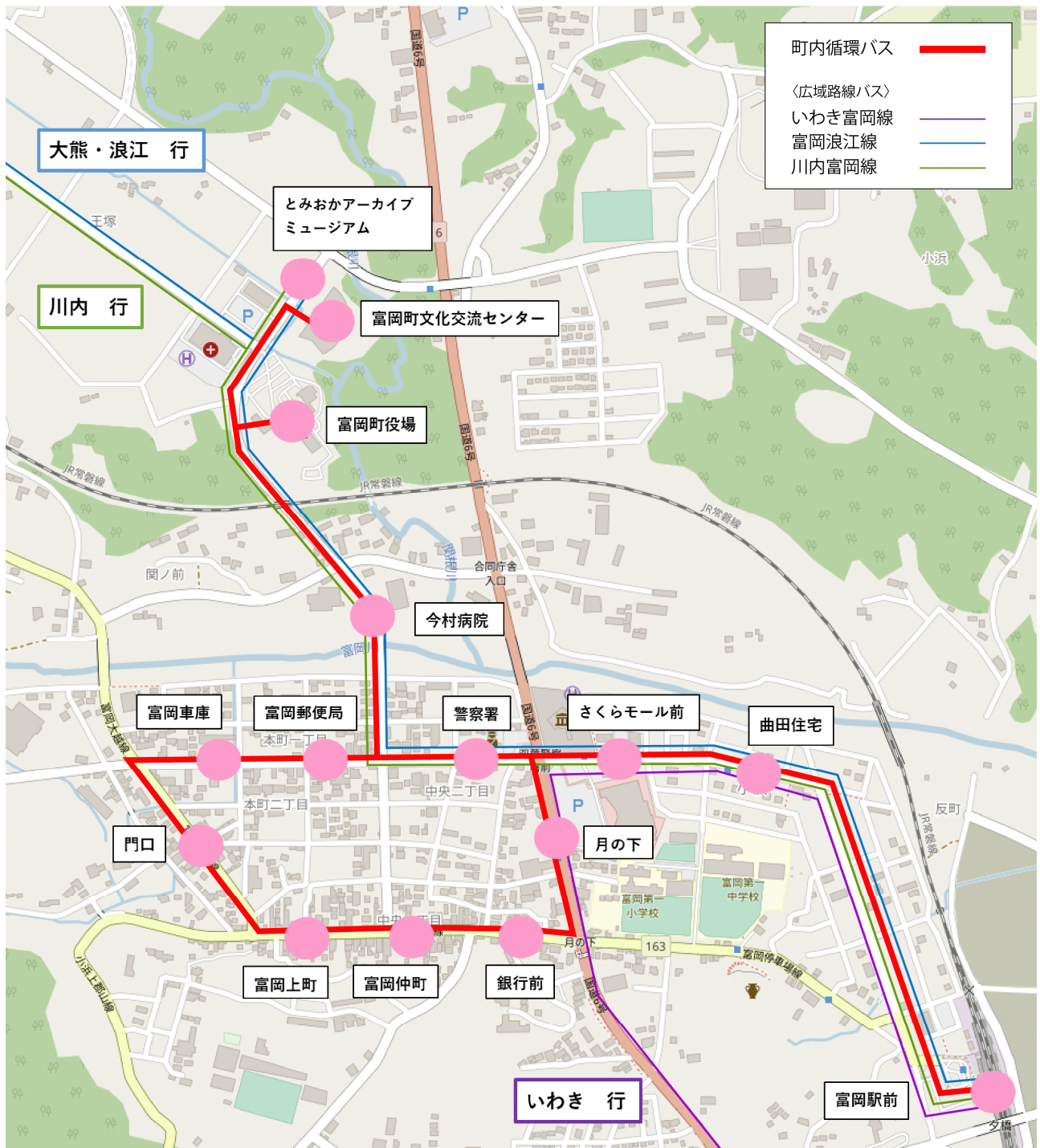
交通手段			運行内容	備考
鉄道	JR 常磐線	富岡駅	平日・休日 14 往復	無人駅、特急停車駅
		夜ノ森駅	平日・休日 11 往復	無人駅
広域路線バス	いわき富岡線		平日3往復	新常磐交通(株)が運行 福島県避難地域の広域路線バスに位置付け
	富岡浪江線		平日4往復	
	川内富岡線		平日3往復	
町内循環バス			平日 6 便	富岡駅前～さくらモール・診療所～富岡町役場～富岡中町 などを循環 運賃 170 円(割引乗車券使用時 100 円)
デマンドバス			週 4 日 (月・水・金・土曜) 9～17 時	自宅と指定の発着点(富岡駅周辺)の運行、運賃は無料、電話による予約
タクシー	常交タクシー		6:30～22:00	主なのりば:富岡駅、富岡町役場
	報徳タクシー		8:00～24:00	
	檜葉タクシー		8:00～21:00	

■富岡町の公共交通ネットワーク



※富岡町の公共交通の概況 … 参考資料編 P.13～P.22 富岡町の公共交通の現状について 参照

■町内循環バスルート図



■デマンドバス発着範囲図



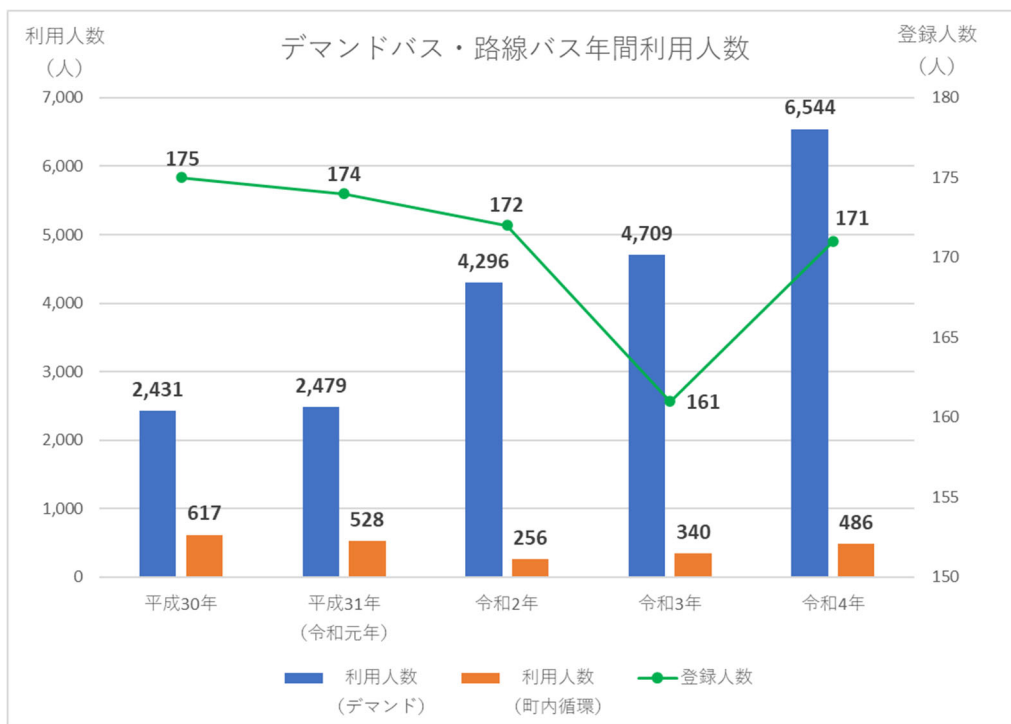
- ◆黄色枠内の発・着のいずれかで利用可。 例：自宅（枠外）→さくらモール
- ◆範囲外での利用は不可。
- ◆黄色枠内であっても、近距離での利用は不可。 例：とみおか診療所→さくらモール

○デマンドバス及び町内循環バスの年間利用者人数の推移

富岡町のデマンドバスの年間利用人数は増加傾向だが、路線バスの年間利用人数は減少傾向にある。
2022(令和4)年度からは、旧特定復興再生拠点区域内の居住者への交通支援策としてデマンドバスが1台追加され、現在2台運行されている。

■富岡町の公共交通利用者数の推移

時期	利用人数 (デマンド)	利用人数 (町内循環)	登録人数	備考
平成30年	2,431人	617人	175人	デマンドバス1台運行
平成31年(令和元年)	2,479人	528人	174人	
令和2年	4,296人	256人	172人	
令和3年	4,709人	340人	161人	
令和4年	6,544人	486人	171人	デマンドバス2台運行



資料) 富岡町 調べ

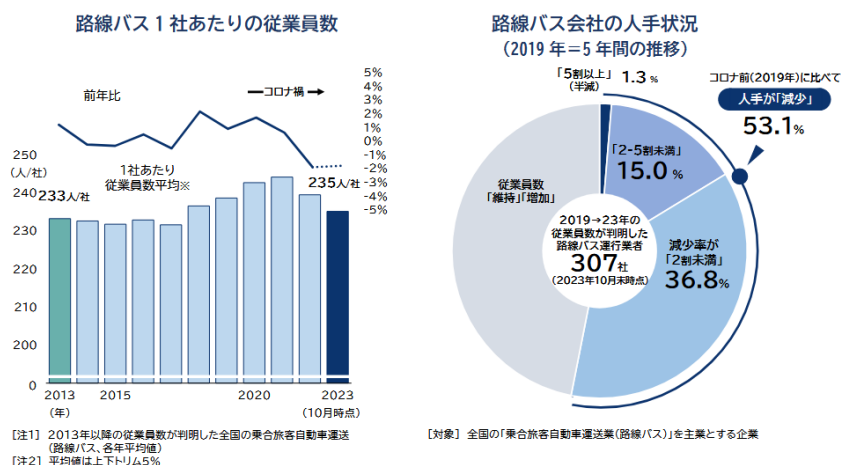
○路線バスの運転手の動向

少子高齢化、利用者の低迷が全国的にある中で、富岡町内においても同様に、公共交通を担う運転手不足が深刻な問題となっている。

(コラム) 2024 年問題への対応を含めたダイヤ維持に必要な運転者の増員が困難

「人手不足」深刻 コロナ前から人手「減少」が約半数を占める

運転手不足が大きな問題となっている路線バス会社について、運転手を含めた 1 社当たりの従業員数について調査を行った。その結果、コロナ前の 2019 年時点に比べ、対象 307 社のうち 53.1% にあたる 163 社で「減少」した。1 社あたり従業員数の推移をみると、コロナ禍には、貸切バス業界からの人材流入もあり 240 人/社を超えたものの、以降は再び減少傾向で推移し、23 年 10 月時点では 235 人/社にとどまった。近時は「待遇の良い貸切観光バスに人材が流出している」などを背景に、2024 年問題への対応も含めたダイヤ維持に必要な運転手の増員が難しくなっている。



出典) 帝国データバンク 「全国「主要路線バス」運行状況調査 (2023 年)」

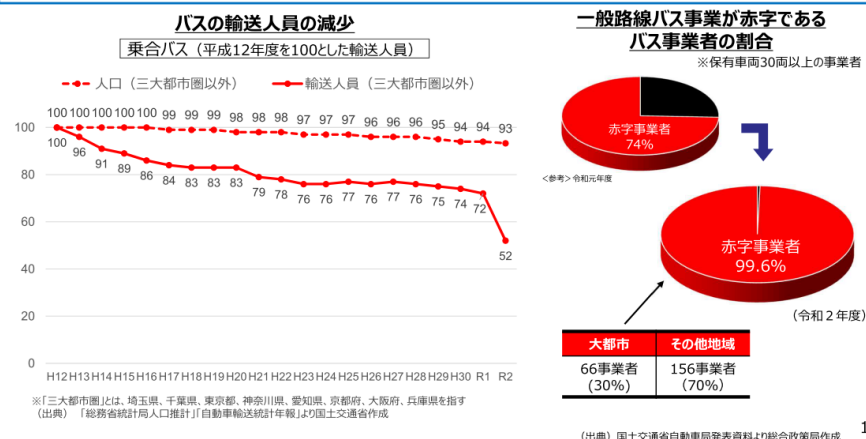
<https://www.tdb.co.jp/report/watching/press/pdf/p231109.pdf>

○バス輸送人員の推移

全国的には、2000 (平成 12) 年度から 2020 (令和 2) 年度の 20 年間に於いて、バスの輸送人員は約 5 割減少している。2020 (令和 2) 年度は新型コロナウイルス感染症拡大により前年度より約 3 割減少している。

(コラム) バス輸送人員の減少と厳しい経営環境

- 地方部では、人口の減少等を背景に、乗合バスの利用者は依然として減少傾向。
- 一般路線バス事業者の 99.6% が赤字事業者となっているなど、大変厳しい経営状況にあり、地方部においては、路線廃止が進み、経営破綻した事例も発生。



出典) 国土交通省「令和 4 年度第 1 回 交通政策審議会」

(5) 町民アンケート結果に基づく実態整理

○調査概要

町民の移動実態やニーズについて把握し、これからの公共交通の方向性を検討する上での基礎資料とするために、住民アンケート調査を行った。

■住民アンケート調査概要

配布対象	富岡町の15歳以上の町民2,092人(住民基本台帳による無作為抽出) ※10月13日現在 町内に居住している町民を対象
配布・回収機関	郵送配布、郵送回収 ※令和5年11月14日(木)発～11月30日(月)
回収状況	回収数:496通(回収率:24.0%) 1月末日時点 ※配布数(2,092通)から不在数(29通)を除く ◇回答者の属性 (性別)男性 55.9%、女性 43.9% (年代)70歳代 23.9%、50歳代以上が8割近くを占める (免許保有状況)9割近くが免許あり (自動車の保有状況)持っていない人が1割

○調査結果の総括

富岡町における移動実態やニーズに係る総括は以下の通りとなった。

- ・ 運転免許や自動車の保有率が高く、自動車の利用頻度が高い一方、バスやタクシー等の利用実態は極めて少なく、自動車での移動の方が便利と考える人が多い。
- ・ 将来的には運転免許を返納しても良いと考える人が半数以上いる一方、返納するつもりはないと考える人も一定数いる。
- ・ 現在、公共交通でアクセスできる「さくらモールとみおか」や「富岡町役場」等、「普段よく行く施設」と「公共交通が通っていれば行きたい場所」が同じ場所の傾向を示していることから、公共交通が利用できるという情報周知が不足している。
- ・ 今後、自家用車の過度な利用を控えるかという問いに対しては、そう思う人と思わない人が半々となっている。

【自動車利用の有無によるクロス集計】

- ・ 自分や家族で利用できる車を持っている方は路線バス・デマンドバスをほとんど利用していなく、車を持っていない方の半数以上は普段からデマンドバスを利用している。
- ・ 自分や家族で利用できる車を持っている方に比べ、車を持っていないの方がタクシーの利用頻度は多い。

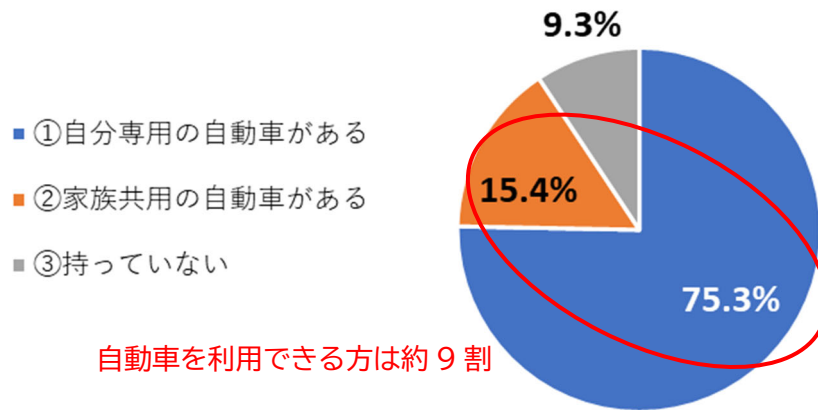
【年代別のクロス集計】

- ・ 免許を返納してもよいという割合は70歳代が最も高い。
- ・ 免許返納時期は、20～40歳代は「70歳以上75歳未満」、50歳代以上では「80歳以上85歳未満」と回答した割合が最も多い。

※アンケート調査結果 … 参考資料編 P.22～P.109 住民アンケート調査 参照

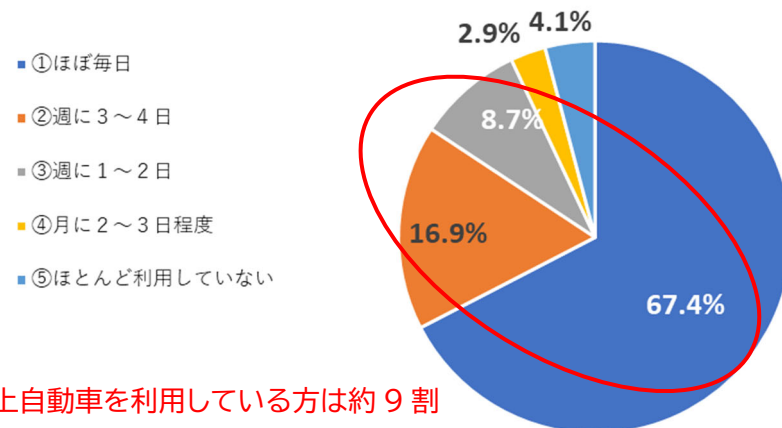
■自家用車を利用できる環境

問 1. 7) 自動車の所有状況



■自家用車の利用頻度

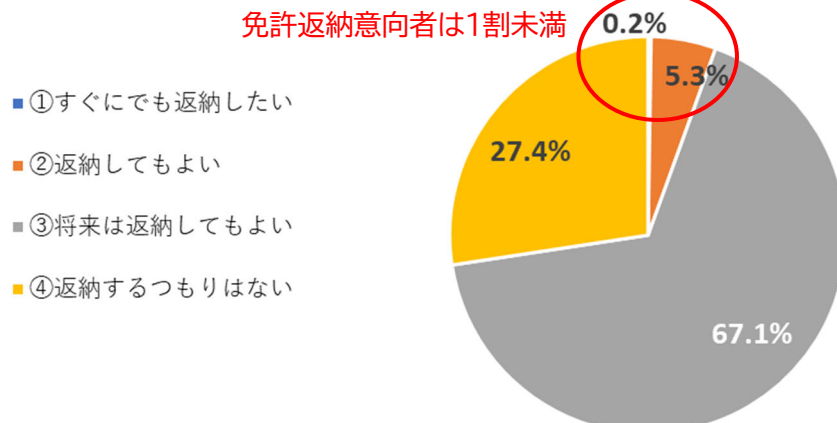
問 2. (1) 自動車はどの位の頻度で利用していますか



■免許返納意向について

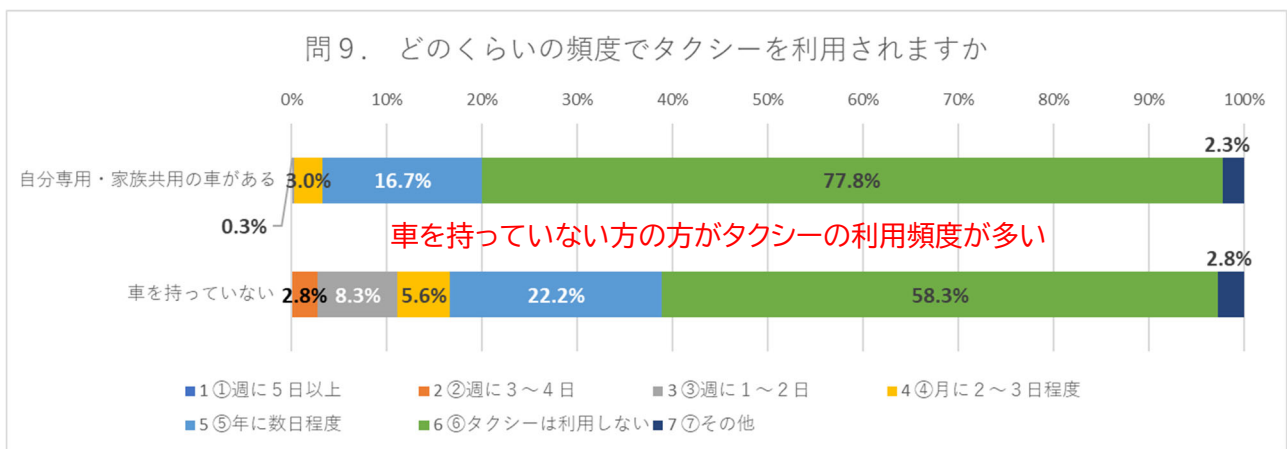
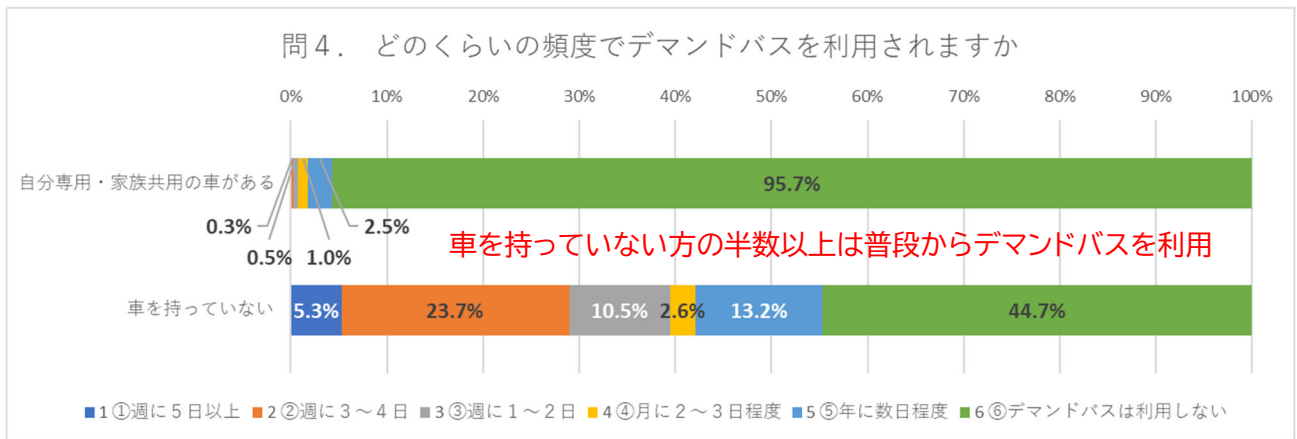
問 2. (3) 運転免許の返納について、
将来的にどのようにお考えかお答えください

免許返納意向者は1割未満

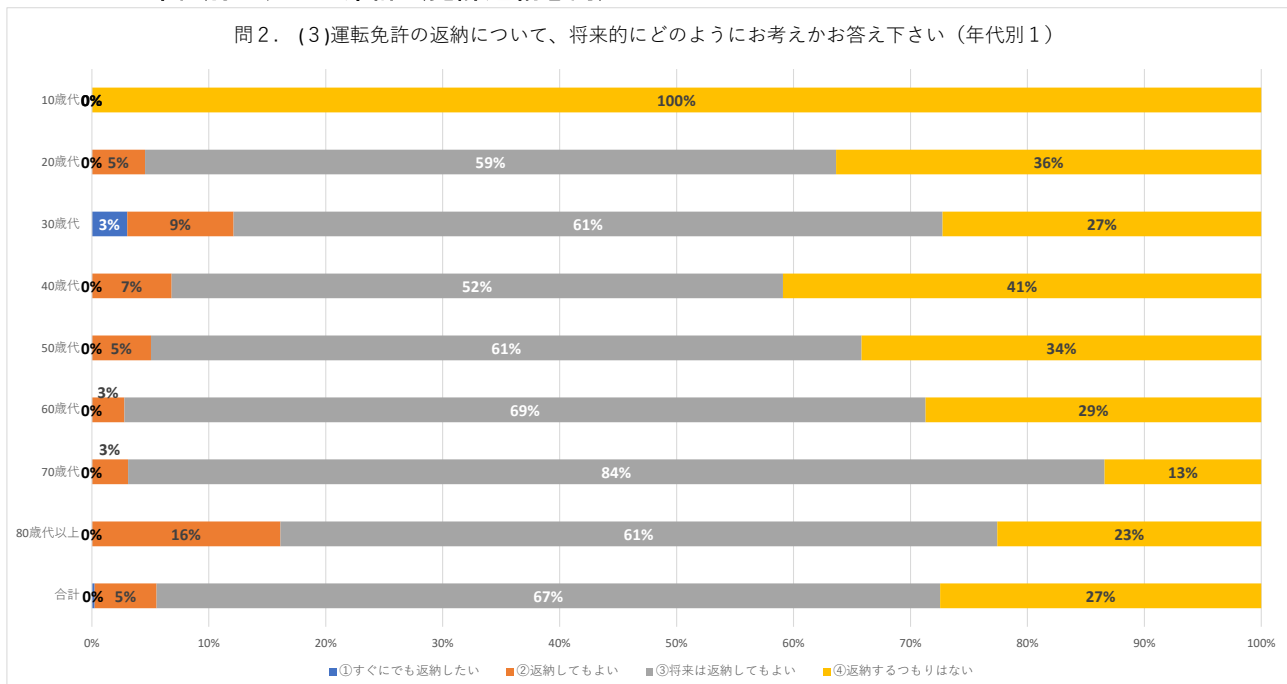


※令和 5 年 1 1 月「富岡町公共交通に関する住民アンケート調査」より

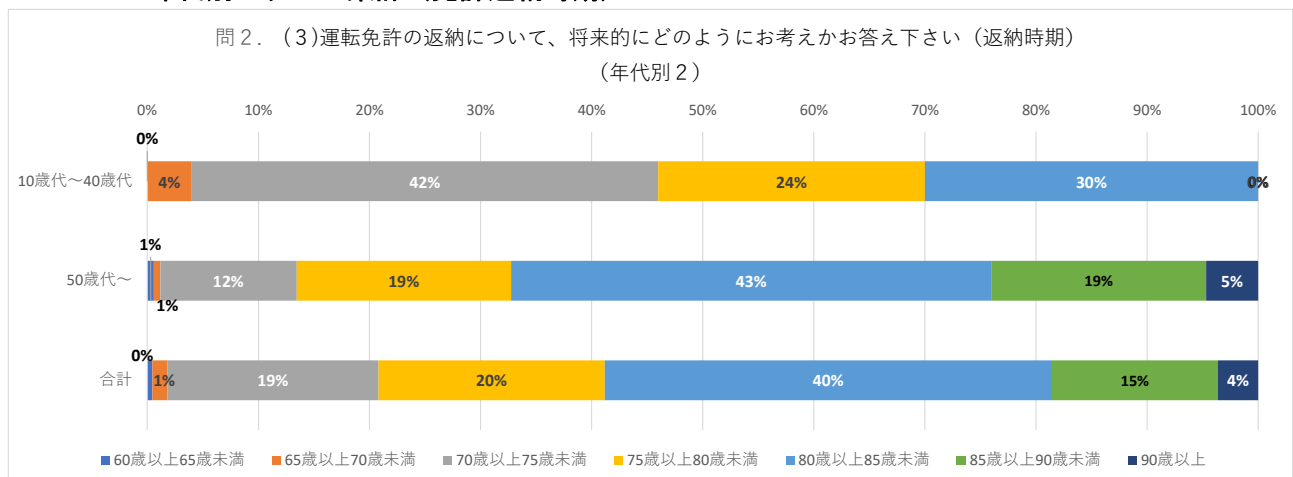
■自動車利用の有無によるクロス集計（バス・タクシーの利用）



■年代別のクロス集計（免許返納意向）



■年代別のクロス集計（免許返納時期）



20～40 歳代は「70 歳以上 75 歳未満」、50 歳代以上では「80 歳以上 85 歳未満」が多い

■主要な設問の回答結果

No.	設問	回答結果
問2 (3)	運転免許の返納意向	67.1%が「今は返納するつもりはないが、将来は返納してもよい」、27.4%が「返納するつもりはない」
問3	日常の外出行動	最もよく行く施設は、「さくらモールとみおか(買い物)」、「とみおか診療所(医療機関)」、「富岡町役場(富岡町文化交流センター「学びの森」)(公共的施設)」
問4	路線バス・デマンドバスの利用頻度	路線バスの利用率は4.8%、デマンドバスの利用率は10.2% 路線バス利用者の3.7%、デマンドバス利用者の3.5%が「年に数回程度」と回答
問7	路線バス・デマンドバスを利用しない理由	【路線バス】「自動車・タクシーのほうが便利だから」が最も多く40.4%、次いで「バスに乗る習慣がないから(16.5%)」、「自宅の近くにバス停がないから(14.3%)」 【デマンドバス】「自動車・タクシーのほうが便利だから」が最も多く40.3%、次いで「バスに乗る習慣がないから(16.6%)」、「利用したい時間に運行していないから(9.7%)」
問9	タクシーの利用頻度	「タクシーは利用しない」が最も多く74.7%、次いで「年に数日程度(17.5%)」、「月に2～3日程度(4.3%)」
問11	タクシーを利用しない理由	「自動車のほうが便利だから」が最も多く87.0%、次いで「その他※1(8.3%)」 ※1 自分で運転、家族が送迎

No	設問	回答結果
問14 (2)	どこへ外出するときに困ることが多いか	「病院(17.9%)」、「さくらモールとみおか(16.6%)」が最も多く、次いで「鉄道駅(15.9%)」、「町外(15.9%)」
問14 (3)	外出するときに交通手段が無く困ったときの対処法	26.5%が「家族、友人・知人などに送迎してもらう」、次いで「外出するのをあきらめる(22.2%)」、「タクシーを利用する(17.9%)」
問15	公共交通の利用意向(行きたい場所)	最も行きたい場所が「さくらモールとみおか」、次いで「富岡駅」、「富岡町役場(富岡町文化交流センター「学びの森」)
問16	公共交通の今後のあり方(取り組む方向性)	「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が34.7%、「人口減少などの社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない」が20.1%、一方で「分からない」も21.1%が回答
問17	今後、自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたいと思うか?	「そう思う」「できる限りしたいと思う」合わせて41.4%、「思わない」が45.3% 取り組める内容は「買い物や通院などには、公共交通機関を使う」が42.5%と最も多く、次いで「自家用車の代わりに、公共交通機関や自転車・バイクを使う(22.3%)」、「徒歩や自転車等で歩いて行ける場所に目的地を変える(21.2%)」
問18	効果的な公共交通利用促進策	「公共交通マップの作成」が最も多く26.9%、次いで「運転免許証返納者への運賃割引の導入(19.1%)」、「公共交通割引チケットなどの発行(14.3%)」

◆回答者数 496 件。詳細は、「参考資料編」参照

(6) 富岡町の関連計画

富岡町の公共交通を取り巻く関連計画は以下の通りとなっている。

■富岡町の関連計画

関連計画	内容
富岡町災害復興計画 (第二次)後期 (令和2年3月)	■進捗状況の検証と町を取り巻く状況の変化を踏まえた上で、新たな取り組みを進めるため今後5年間の目指す方向性や取り組みを確認し、成果目標の達成度などにより計画の進捗を検証する仕組みを整え、復興再生から創生へと町の魅力的な発展を目指す。 政策2)インフラ復旧・拠点整備 ・幹線道路の整備や利便性向上により町内生活環境の向上を図る。 (4)住民の為の生活拠点の整備・拡充 ・路線バスの路線変更などによる夜の森地区と富岡地区を結ぶ公共交通機関の利便性の向上 (5)広域的な道路・基本交通の整備 ・デマンドバスの活用などによる公共交通機関の利便性向上
福島県地域公共交通計画 (令和6年3月策定予定)	■本県が目指す将来の姿の実現に向けて、重要な社会インフラである地域公共交通を 確保・維持し、安心・快適な生活環境を構築していくとともに、交流人口の拡大等地域の活性化に寄与する地域公共交通を目指す。 目標③ 将来にわたり地域公共交通サービスを提供し続けられる運営・運行体制を整える 施策4:効率的・持続的な運営・運行体制の確立 ・地域公共交通に係る利用実績データの利活用方策の確立 ・地域公共交通の確保・維持、活性化に向けた新技術活用の研究 ・市町村及び圏域における計画策定等に係る支援 ・乗務員確保の推進
福島県避難地域広域公共交通計画 (令和5年3月(令和5年5月一部改定))	■避難地域12市町村において、全ての住民が安心して暮らすとともに、交流人口等の新たな活力を呼び込むため、先進的で利便性が高く、充実した移動手段が確保され、生活拠点施設や福島イノベーション・コースト構想などにより構築された施設を相互につなぎ、交流の拡大やにぎわいを創出し、地域の魅力や価値を高めていく、持続可能な広域公共交通ネットワークの形成を目指す。 目標2:広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携 ・復興拠点の整備等、復興まちづくりと連携を図りながら、広域公共交通と域内公共交通の結節点を設定し、双方の乗り継ぎ円滑化(ダイヤの調整や乗り継ぎ場所の確保等)を図る ・JR常磐線・広域路線バスと二次交通(タクシー・デマンド交通等)との機能分担を明確にし、域内公共交通の機能強化と通院・通学・買物の利便性向上を図る ・高齢者や移動困難者のための外出機会を促進するための支援策を行う 目標4:避難地域の公共交通の利用促進と公共交通マネジメントの推進 ・公共交通の利用促進に向け、公共交通事業者や民間企業との連携を図りながら、避難 地域の総合的な公共交通マネジメントの推進を図る ・避難地域に初めて訪れる方や、これから帰還される方の公共交通の利用促進を図るため、バス利用の効果的な周知の実施を行う ・県の主導の下、市町村間の広域公共交通を計画するための調整機関として「方部会」を開催し、各自治体間で地域公共交通のノウハウや事業・情報の共有化を図るとともに、バス事業者の運転者の確保や、タクシー事業の再開・継続に向けた、避難地域の公共交通を支える人材の育成や確保のための支援を行う

2 公共交通の課題の整理

富岡町の現状を踏まえ、公共交通の問題や課題について、以下のように整理する。

人口動態（住民の居住）

全国的に人口減少が問題になっている中で、富岡町の人口は、2011（平成23）年3月末は15,830人であったが、2023（令和5）年12月1日時点では町総人口11,542人となっている。そのうち、町内居住者2,298人となっており、年々微増しているものの、町内居住率は約20％に留まっている。

また、帰還意向調査においては、帰還を希望する割合が1割程度であり、半数以上の町民は調査時点で帰還の意向が無い結果となっている。

このため、全国的な人口減少と比較して、富岡町は人口減少が加速的に進んでおり、それに付随して、以下の課題が生じている。

課題① 公共交通担い手不足への対応

少子高齢化、利用者の低迷が全国的にある中で、富岡町内においても同様に、公共交通を担う運転手不足が深刻な問題となっている。

このため、**公共交通の担い手不足**への対応が課題である。

課題② 公共交通の利用減少への対応

全国的には、2000（平成12）年度から2020（令和2）年度の約20年間において、バスの輸送人員は約5割に減少している。

また、住民アンケート調査において、自家用車の利用者数が約9割となっていることに加え、今後の免許返納者数についても、全回答者の1割未満となっている。

このため、**公共交通の利用者の減少**への対応が課題である。

3 目指すべき公共交通の方向性

富岡町の目指す公共交通の将来像

～現状の交通資源を最大限に活かした地域公共交通サービスの維持・確保～

「人口減少」や「公共交通の担い手不足」、「公共交通の利用減少」といった課題への対応や、上位関連計画の方向性を踏まえ、富岡町が目指すべき公共交通の将来像を、「**現状の交通資源を最大限に活かした地域公共交通サービスの維持・確保**」とし、基本方針を以下のように整理する。

基本方針 1 車を使用できない町民の移動手段の確保

現状において自家用車以外の交通手段に頼らざるを得ない人や、将来自動車が利用できなくなる状況を踏まえ、車を使用できない町民の移動手段を確保する。

基本方針 2 公共交通サービスの効率化

人口減少や公共交通の担い手不足が深刻化している状況を踏まえ、公共交通との乗り継ぎ環境改善やバスルートの見直しなどバスやタクシーの公共交通サービスの効率化を図る。

基本方針 3 新たな公共交通サービスの導入検討

現状の公共交通ではカバーできない路線バス増便やバス停の変更など、現行でカバーできないニーズに対応するため、新たな公共交通サービスの導入について検討を行う。

基本方針 4 公共交通の利用促進

町民のほとんどが公共交通を利用していないことを踏まえ、公共交通の利用促進を図る。

4 計画の目標及び実施事業

4-1 計画の目標

4つの「公共交通の基本的な方針」を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

【公共交通の基本的な方針】

基本方針 1
：車を使用できない町民の
移動手段の確保

基本方針 2
：公共交通サービスの効率化

基本方針 3
：新たな公共交通サービスの
導入検討

基本方針 4
：公共交通の利用促進

【計画の目標】

目標①：公共交通の維持確保

自家用車両を使用できない町民の移動手段として既存の基幹公共交通を確保する。

目標②：地域公共交通の満足度の向上

町内での公共交通での移動を便利なものとし、公共交通サービスの効率化や利用促進を図ることで、地域公共交通の満足度を向上させる。

目標③：新たな公共交通サービスの導入検討

新たな公共交通サービスの導入についての検討を深めていくため、新たな公共交通サービスを導入、もしくは実験的に実施している事例の視察実施を行う。

目標④：地域公共交通の認知度の向上

公共交通の利用促進を図ることで、地域公共交通の認知度を向上させる。

4-2 取り組むべき実施事業

(1) 実施事業

4つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

【計画の目標】

目標①：
公共交通の維持確保

目標②：
**地域公共交通の
満足度の向上**

目標③：
**新たな公共交通
サービスの導入検討**

目標④：
**地域公共交通の
認知度の向上**

【実施事業】

《事業 1》 広域公共交通との乗り継ぎ環境の改善
《事業 2》 町内循環バスの見直し（ルート・バス停）
《事業 3》 デマンド交通の見直し

《事業 4》 タクシー補助制度の導入検討
《事業 5》 地域による自家用有償運送の検討
《事業 6》 自動運転の導入検討

《事業 7》 公共交通利用の周知の強化
《事業 8》 利用促進策の実施

(2) 実施事業の実施時期

前項で掲げた8つの実施事業について、本計画の計画期間である2024(令和6)年度から2026(令和8)年度までの3年間の実施時期は、下記のとおりである。

■各事業の実施時期

実施事業	計画期間		
	令和6年度	令和7年度	令和8年度
《事業1》広域公共交通（JR常磐線）との 乗り継ぎ環境の改善			
《事業2》町内循環バスの見直し （ルート・バス停）			
《事業3》デマンド交通の見直し			
《事業4》タクシー補助制度の導入検討			
《事業5》地域による自家用有償運送の検討			
《事業6》自動運転の導入検討			
《事業7》公共交通利用の周知の強化			
《事業8》利用促進策の実施			

 検討  事業実施

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。

(3) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体を整理する。

【事業1】 広域公共交通との乗り継ぎ環境の改善

■現在運行されている町内循環バス及びデマンド交通と、広域公共交通であるＪＲ常磐線との乗り継ぎがスムーズとなるよう、乗り継ぎ環境の改善を関係機関と協議を行っていく。

【実施主体】 富岡町、鉄道事業者、バス事業者

【実施時期】 事業の検討・協議期間：２０２４（令和６）年度から２０２５（令和７）年度まで
事業の実施期間：２０２６（令和８）年度

現在、ＪＲ常磐線は平日、土曜・休日とも、上り下りで各１４本の列車が運行されており、町内循環バスは平日６便が運行されている。現在の乗り継ぎ状況を確認すると、ＪＲ常磐線から町内循環バスへの３０分以内の乗り継ぎは６便のうち３便が可能であり、町内循環バスからＪＲ常磐線への乗り継ぎは６便のうち５便で可能となっている（下表）。

福島県避難地域広域公共交通計画では、「広域公共交通と域内公共交通の有機的な連携」が目標として掲げられていることから、町民や来訪者の方がバスと鉄道の乗り継ぎがスムーズになるよう、毎年の鉄道ダイヤ改正に合わせてバスの時刻表の見直しを行うことで、乗継環境の改善を行っていく。

また、デマンド交通の利用者については、ＪＲ富岡駅の時刻表を周知することで、鉄道への乗り継ぎ環境の改善を図る。

なお、協議にあたっては、福島県及び周辺市町村で進めていく。

■現在の鉄道と町内循環バスの乗り継ぎ状況（乗継時間３０分以内のＪＲ発着時刻を記載）

便番号	①	②	③	④	⑤	⑥
JR 常磐線 富岡駅 着	下り 8:31 上り 8:31	下り 10:08 上り —	—	—	下り — 上り 14:47	下り — 上り 16:05
町内循環バス 富岡駅 発	9:00	10:20	11:50	13:05	15:15	16:30
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
町内循環バス 富岡駅 着	9:18	10:38	12:08	13:23	15:33	16:48
JR 常磐線 富岡駅 発	下り — 上り 9:23	下り 10:58 上り —	下り — 上り 12:37	—	下り 15:46 上り 15:46	下り — 上り 17:02

※ＪＲ常磐線富岡駅は、2024. 3. 16 ダイヤ改正後

【事業2】町内循環バスの見直し（ルート・バス停）

■現在運行されている、町内循環バスのルート及びバス停の見直しを行う。

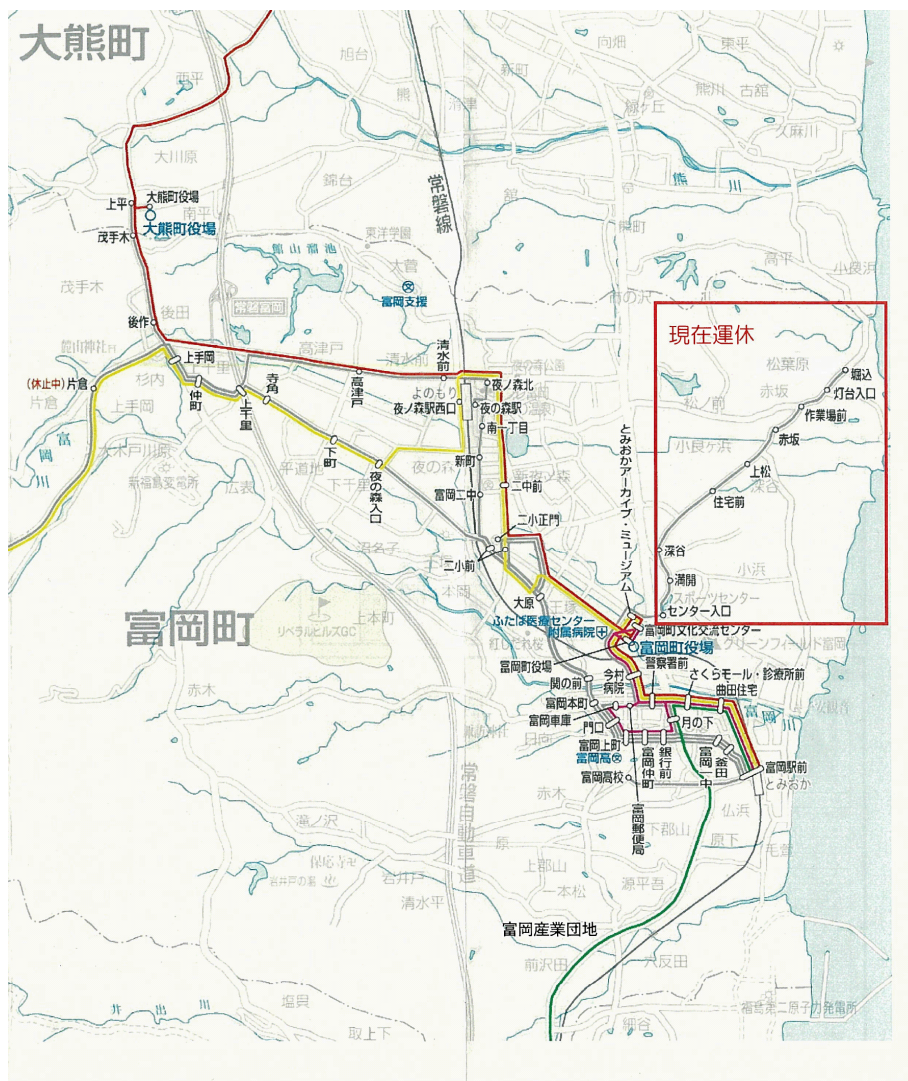
【実施主体】富岡町、バス事業者

【実施時期】事業の検討・協議期間：2024(令和6)年度から2025(令和7)年度まで
事業の実施期間：2026(令和8)年度

町内循環バスは、年間利用者が500人程度と低調であることから、利用されていないバス停を精査していく。

また、路線沿道で計画されている新たな集客施設などの整備に伴い、バス停を追加することなどの視点により、バスルートの見直しを検討していく。

■現在の富岡町の路線バス・町内循環バス路線図



【事業3】デマンド交通の見直し

■現在運行されている、デマンドバスの運行方法に関する見直しを行う。

【実施主体】富岡町、バス事業者

【実施時期】事業の検討・協議期間：2024(令和6)年度から2025(令和7)年度まで
事業の実施期間：2026(令和8)年度

デマンドバスは、今後の補助事業スキームの見直しに伴い、運行形態の見直しが求められる。

このことから、富岡駅や富岡町役場が中心となってる発着地点の見直しや、現在無料で利用可能となっている運賃体系の検討及びタクシー補助制度の見直しなど検討していく。

■現在の富岡町デマンドバスの概要

デマンドバスのご利用方法について

デマンドバスは月・水・金・土曜日の週4日(9:00~17:00)に運行しています。

令和6年度 配車電話番号 (株式会社報徳タクシー)
0240-23-5151(受付は9:00~16:30)

【ご利用方法】

- ・ご利用の際に上記電話番号にご連絡ください。
 - ・黄色枠内の発・着いずれかにご利用ください。
- 例：清水（自宅）→さくらモール、曲田団地（自宅）→ふたば医療センターなど
※近距離でのご利用はお控えください。例：とみおか診療所→さくらモール



【事業４】タクシー補助制度の導入検討

- 自宅までのラストワンマイルのニーズに対応し、町内の移動サービス向上を図るため、タクシー補助制度の導入検討を行う。

【実施主体】 富岡町、バス事業者

【実施時期】 事業の検討・協議期間：２０２４(令和６)年度から２０２６(令和８)年度まで

現在、町内循環バスやデマンドバスの今後の補助事業スキームや運行形態の見直しに応じ、現在のタクシー事業を活用しながら町内の移動サービスの向上を図るため、行政が利用者の運賃の一部を助成するなど、タクシー補助制度の導入検討を行っていく。

実施地域	檜葉町	小野町	本宮市								
目的	自家用車等の交通手段を持たない方などを対象に町内を片道300円で利用できるタクシー制度。	タクシーを利用する時に一定の負担額が乗車できる補助制度を実施している。	メーター運賃に応じた3段階の定額運賃で利用できる公共サービスで、本宮一中学区(本宮・高木地区)在住の方が利用可能。								
利用方法	①乗車時に「タクシー助成証」を運転手へ提示。 ②降車時に300円を支払う。 例:利用料 800円の場合 300円自己負担で500円町負担	①乗車時に「対象者証」を運転手へ提示。 ②800円を超えた場合、800円支払う。800円以下は全額自己負担。 例:利用料金 1,510円の場合 800円自己負担で710円町負担	①乗車時に「登録証」を運転手へ提示。 ②メーターに応じて支払う。料金以下のとおり <table><tr><th>メーター運賃</th><th>支払額</th></tr><tr><td>初乗り580円~670円</td><td>300円</td></tr><tr><td>760円~1,480円</td><td>500円</td></tr><tr><td>1,570円超</td><td>800円</td></tr></table>	メーター運賃	支払額	初乗り580円~670円	300円	760円~1,480円	500円	1,570円超	800円
メーター運賃	支払額										
初乗り580円~670円	300円										
760円~1,480円	500円										
1,570円超	800円										
対象者	檜葉町に住民票を有し、以下に該当する方 ・65才以上の方 ・身体障害者手帳等の交付を受けている方 ・運転免許証を自主返納された方 ・妊娠中または産後3か月以内の方	町民であり、以下に該当する方 ・70歳以上の方 ・身体障害者手帳1級または2級の交付を受けている方 ・療育手帳の交付を受けている方 ・妊娠中または出産後12か月以内の方 ・運転免許証自主返納者	本宮一中学区(本宮・高木地区)在住の方								
備考	乗降場所はどちらも檜葉町内であること。 檜葉タクシーまたはウインズタクシーの車両を利用すること。 乗車証を提示できない場合は無効。 運行費のみ対象(待機料金は対象外)	町内での移動のみ有効で駅から駅への移動は利用不可。 月16回(片道で1回) 対象者証を持っている方と乗車であれば制度対象。 タクシーを待たせることは不可。	自宅と指定乗降場所(指定施設)での乗降が可能。 途中で他の場所に寄り道することはできない。 指定乗降場所(指定施設)								
出典	https://www.town.narah.a.lg.jp/life/007140.html	https://www.town.ono.fukushima.jp/soshiki/3/taxi-ivosei_1.html	https://www.city.motomiya.lg.jp/soshiki/10/mac-hitaku1.html								

【事業5】地域による自家用有償運送の検討

■ 地域公共交通の担い手不足の解消に向けて、地域による自家用有償運送の検討を行う。

【実施主体】 富岡町、バス事業者、タクシー事業者、地域住民

【実施時期】 事業の検討・協議期間：2024(令和6)年度から2026(令和8)年度まで

近年、バスやタクシー事業が成り立たない一方で、地域における輸送手段が必要な場合は、必要な安全上の措置をとった上で市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービスである自家用有償運送サービスが全国各地で導入されている。

当町においても、交通事業者とも連携を図りながら、地域公共交通の担い手不足の解消に向けて、地域による自家用有償運送の検討を行っていく。

【施策事例】自家用有償運送（福島県会津若松市）

- ・市と住民主体のNPOをはじめとする関係者の連携・協働により、広域的な路線再編と環境負荷の低い地域内交通の導入とを一体的に実施し、交通空白地を解消。
- ・地域内交通（みなとバス）の運行に当たっては、利用目的に応じた運行形態の設定、地域の合意による目標設定など、地域住民が主体的かつ持続的に運営する仕組みを構築・運用。
- ・路線バスの運行時間に合わせた「路線バス接続便」と各集落へ運行する「地域内用足し便」がある。
- ・前日の13時までに予約が必要。

NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク・福島県会津若松市（福島県会津若松市湊地区）

市と住民主体のNPOが連携し、風力発電事業者等の協力も得て環境負荷の低い地域内交通を構築。路線再編と一体的な地域内交通の導入により交通空白地を解消。市の伴走的支援と、住民による活発かつ継続的な議論を可能とする組織づくりによってPDCAサイクルを確立し、持続的な運行を実現。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

（1）地域主体のNPOによる段階的な運行実施と市の伴走的支援

- 急激な人口減少等の地域課題に対応するため、**地域活性化を目指す地域運営組織**を設立(H27)。地域行事での無償送迎バス運行など実証的取組も経て、**地域を経由するバス路線の再編を契機に、地域主体による地域内交通「みなとバス」の無償運行を開始（R1-）**。令和2年に**NPO法人化し、令和3年より自家用有償旅客運送**として運行。
- 市は、**組織の立上げから積極的に働きかけ、サポート**するとともに、地域ビジョンの策定支援、運行経費支援、バス乗車体験会の開催による利用促進など、**幅広く継続的に支援。毎月の会議にも担当者が参加。**
- （2）**地域住民の参画とエネルギー事業者の協力**
- 運転は地域住民（NPO会員）10名程度で分担。風力発電事業者より、**PHEV車両の寄贈や急速充電施設の無料設置開放**等の協力も得て、環境負荷の低い地域内交通を実現。

2. 創意工夫

（1）市の主導による再編実施計画に基づく路線再編

- 一部重複する路線バス・コミュニティバスを統合。低利用区間の廃止に代えて、増便により全体の利便性を向上しつつ、統合後の路線に接続する地域内交通として「みなとバス」を導入し、**交通空白地を解消。**

（2）活発かつ継続的な議論を可能とする組織・仕組みづくり

- NPOは地域住民計20名程度で構成。地区区長会など各種団体や事業者、湊地区住民が参画し、**毎月、全体会・役員会・各部会を開催。**「みなとバス」事業の検討・評価は、「生活・福祉部会」が担う。

（3）多様な取組の実施

- 「みなとバス」によるおでかけツアーの開催（地域内の交流機会増加に寄与）のほか、**農産物直売所の運営、環境維持活動、スポーツ少年団の支援等、地域活性化に資する多様な関連サービスを実施。**

3. 自立性・継続性

（1）地域の合意による目標の設定とPDCAサイクルの実施

- 地域で議論を重ね、**運転者の持続的な確保と住民の利用**を両立可能な水準を見据え目標設定。コロナ禍での有償化後も着実に利用者数を伸ばし、**目標（6.3人/日）を達成（7.6人/日）（R4）**。毎年度、事業計画に基づき事業を実施し、**定期的に取組を評価**。路線バスとの接続性の向上など**随時サービスの改善**を行っている。

（2）青年部会との連携

- NPO内には**青年部会が設置**され、広く意見交換を実施。若い世代の意見が反映される仕組みとなっているほか、青年部会と連携した運転手確保など**長期的・継続的な運行に向けた取組が可能**な環境が整っている。



出典）令和5年地域公共交通優良団体大臣表彰について

https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2023120700054/file_contents/touhoku_000307599.pdf

【施策事例】グリーンスローモビリティ（千葉県松戸市）

- ・時速20km/h未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス
- ・高齢者の外出支援を目的にしながらも、だれもが利用でき、運賃は無料（自家用無償運行）
- ・車両は松戸市が購入し、地域のボランティアが運行、現在、小金原地区・河原塚地域で運行
- ・小金原地区は、午前、午後各3便、曜日によって運行ルートを変えることで、広い地域を運行
- ・出発地の時間は定時、手を上げれば停車し、運転手に声をかけ停車（フリー乗降）
- ・ゾーン30内を通行することで、一般車の速度抑制に寄与（ゾーン30との親和性が高い）
- ・1時間に数本であれば、後続車が追い抜けないのは一時的で、一般車への影響はさほど大きくない

検討に向けた視点

- ◆車幅が小型バスより狭い（ミラーを除くと1.5m）ため、小型バスでは入り込めない地区への通行が可能
- ◆ドライバーの担い手等を地域が主体的に進められれば、ランニングコストがほとんど掛らない



(株)タジマモーターコーポレーション NAO



ゾーン30内を通行



協力企業の車外ステッカー

【事業6】自動運転の導入検討

■ 今後の新たな技術の活用による公共交通サービスの効率化に向けて、自動運転の導入検討を行う。

【実施主体】 富岡町、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者

【実施時期】 事業の検討・協議期間：2024(令和6)年度から2026(令和8)年度まで

近年、我が国では公共交通サービスの維持・確保や交通安全の向上に向けて、自動運転技術の導入に関する取り組みが進められている。

当町においても、周辺自治体の導入に関する取り組みを参考にしながら、今後の新たな技術の活用による公共交通サービスの効率化に向けて、自動運転の導入検討を行っていく。

【施策事例】自動運転バスの実証運行（福島県田村市）

- 令和5年12月9(土)～12月22日(金)に自動運転の社会実験を実施。
- 実験期間中に合計630人(平均45人/日)が利用し、乗車時に実施したアンケート調査では、86%が「自動運転に危険を感じなかった」、94%が今後も自動運転バスの利用を希望する結果となった。

運行車両

- 運行車両**
 - 車 名：「ARMA」(アルマ)
 - 乗車定員：10人(乗務員除く)
 - 運行速度：最大20km/h未満
 - 乗車料金：無料
- 運行事業者**
 - BOLDLY株式会社



運行ルート



運行期間

令和5年12月9日(土)～12月22日(金)

※12月9日(土)は午後2時(第6便)から一般運行を開始します。

乗車料金

無料

停留所



運行ダイヤ

運行ダイヤ 「通学利用ルート」と「日中走行ルート」の合計1日8便 運行します

通学利用ルート		日中走行ルート							
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	
① 船引駅北口	7:00	7:30	9:00	10:00	11:00	14:00	15:00	16:00	
② 田村産業 展示場	7:02	7:32	9:02	10:02	11:02	14:02	15:02	16:02	
③ アグリテック東北	7:04	7:34	9:05	10:05	11:05	14:05	15:05	16:05	
④ ヤマダアウトレット船引店	7:06	7:36	9:06	10:06	11:06	14:06	15:06	16:06	
⑤ メガステージ田村	7:11	7:41	9:10	10:10	11:10	14:10	15:10	16:10	
⑥ 船引高校前バス停	7:15	7:45	9:13	10:13	11:13	14:13	15:13	16:13	
⑦ 石崎バス停	7:18	7:48	9:15	10:15	11:15	14:15	15:15	16:15	
⑧ 船引駅北口	7:22	7:52	9:20	10:20	11:20	14:20	15:20	16:20	
			9:25	10:25	11:25	14:25	15:25	16:25	
			9:28	10:28	11:28	14:28	15:28	16:28	
			9:32	10:32	11:32	14:32	15:32	16:32	
			9:35	10:35	11:35	14:35	15:35	16:35	
			9:43	10:43	11:43	14:43	15:43	16:43	

利用方法

利用方法 無料

- ① 停留所でバスを待ちます
※時刻表と行き先を確認してください。
 - ② バスに乗ります
シートベルトを着用してください。
 - ③ バスは全ての停留所に停まります。ご希望の停留所で降車ください。
-
- 注意** 大雨や大雪などの悪天候時、運行車両のシステムメンテナンス等で予告なく運休となる場合がありますので、ご了承ください。
- 車内ディスプレイの停車マップをご確認ください。**
※押しボタンはありません。

出典) <https://www.city.tamura.lg.jp/soshiki/1/jidouunten.html>

【施策事例】自動運転バス（茨城県境町）

- ・ソフトバンク株式会社の子会社である BOLDLY 株式会社が、複数の自動運転車両の運行を遠隔地から自動に管理・監視できる自動運転車両運行プラットフォーム「Dispatcher（ディスパッチャー）」で運行を管理。
- ・運賃は無料、乗車定員は10名、最高速度は20km/hのため、機能としてはグリーンスローモビリティと同等。
- ・バス停で乗降客がいなくても停車することで、後続が追い越しやすくするなどを工夫。
- ・オペレーターが乗車し、手動と自動運転の切り替えが可能。

検討に向けた視点

- ◆障害物に敏感であり、急ブレーキが掛ることから、狭い道路や自動車や自転車の交通量の多い道路の通行は困難



NAVYA ARMA(ナビヤ アルマ)



走行空間の路面標示



運転席の無い車内

【事業7】公共交通利用の周知の強化

■ 広報・ホームページ・パンフレット・リーフレットを作成し、住民に配布することにより公共交通利用の周知を強化する。

【実施主体】 富岡町、バス事業者、地域住民

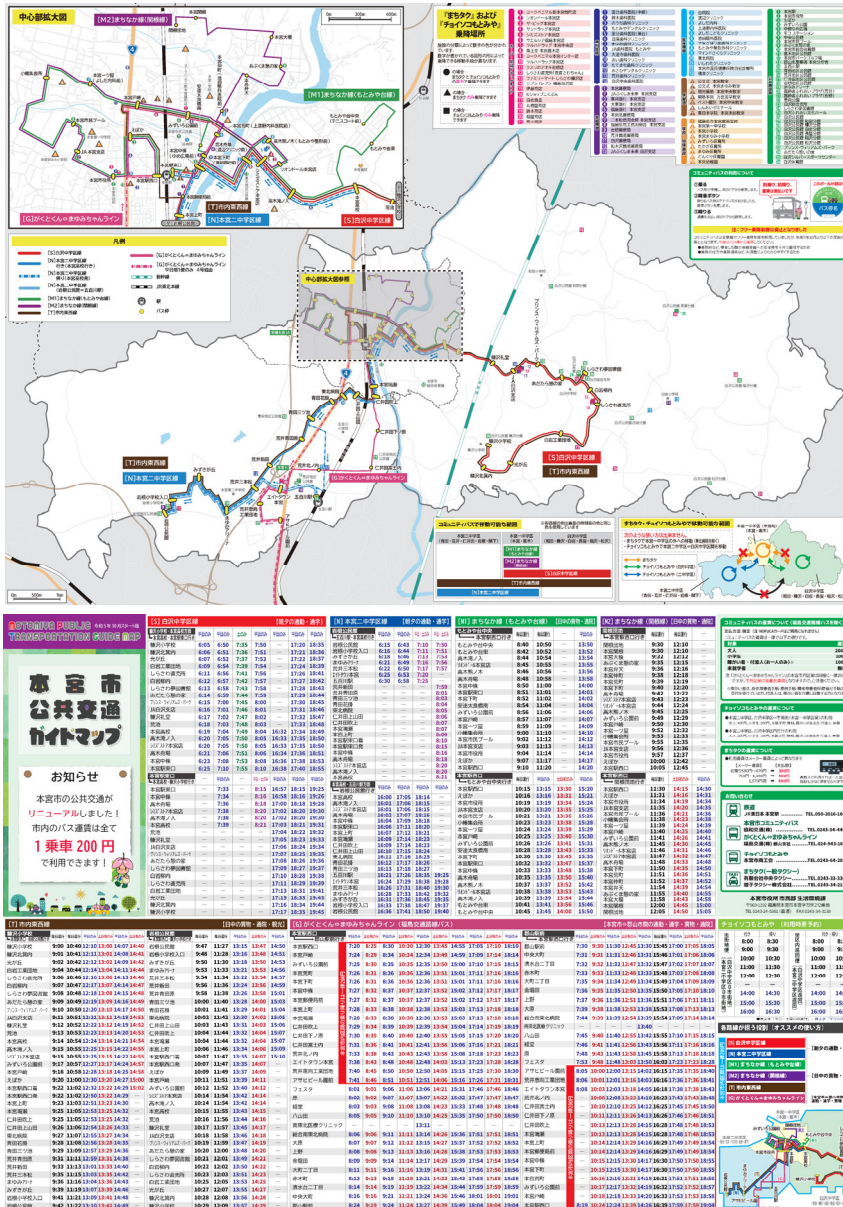
【実施時期】 事業の検討・協議期間：2024(令和6)年度

事業の実施期間：2025(令和7)年度から2026(令和8)年度まで

当町の地域性から運転免許や自家用車の保有率が高く、時間に縛られない自家用車の利用頻度が高いため、バスやタクシー等の利用機会は少なく、自家用車での移動の方が便利と考える人が多い状況となっている。

公共交通サービスの認知度が低いため、向上するために広報・ホームページ・パンフレット・リーフレットを作成し、住民に配布することにより公共交通利用の周知を強化する。

【施策事例】本宮市公共交通ガイドマップ（福島県本宮市）



出典) <https://www.city.motomiya.lg.jp/soshiki/10/koutsu1001.html>

- 33 -

【事業8】利用促進策の実施

■運転免許返納者への運賃割引支援や、バスの乗り方教室の開催等の公共交通利用促進策を実施する。

【実施主体】バス事業者、タクシー事業者、地域住民、富岡町

【実施時期】事業の検討・協議期間：2024(令和6)年度から2025(令和7)年度まで
事業の実施期間：2026(令和8)年度

当町では、将来的には運転免許を返納しても良いと考える人が半数以上いる一方、返納するつもりはないと考える人も一定数いる状況となっている。また今後、自家用車の過度な利用を控えると考える人も半数程度に留まっている。

このため、運転免許返納者への運賃割引支援や、バスの乗り方教室の開催等の公共交通利用促進策を実施する。

■運転免許の自主返納者等に対する高齢者支援施策一覧（富岡町周辺の自治体）

自治体名	取組み内容
いわき市	・75歳以上の平成30年4月1以降に運転免許証自主返納者に対し、5,000円相当の公共交通機関・健康増進施設の利用券(1人1回)交付
南相馬市	・運転経歴証明書を提示した65歳以上の方に対し、タクシーの利用券(20,000円分)を交付・運転経歴証明書用のパスケースを贈呈
檜葉町	・運転免許証を自主返納した方等に対し、檜葉町内でのタクシー利用料金の自己負担300円とする助成
広野町	・町内居住の75歳以上の高齢者で運転免許証を自主返納した方に対し、1年間有効のタクシー利用券2万円分(500円券×40枚)を配布

出典) <https://www.police.pref.fukushima.jp/06.koutuu/jisyuhennousesaku.pdf>

【施策事例】 パリポリくんバス乗り方教室(埼玉県草加市)

利用促進策

4月27日(土)春の子どもフェスタへ参加



パリポリくんバス乗り方教室
(99名参加)

タクシー啓発 JPNタクシー展示

オリパララッピングバスを使った
オリパラ啓発



令和元年5月27日(月)第18回草加市地域公共交通会議

出典) <https://www.city.soka.saitama.jp/cont/s1710/010/020/020/030/20190527-1siryou1.pdf>

夏休みは

パリポリくんバス
で自由研究!



☎ 7月21日(金)~31日(月)に交通対策課へ。 ☎922-16855 922-1030

バスの乗り方教室や整備見学、車内から見る洗車体験など、普段は知ることのできないバスの秘密を学ぼう! 参加者全員に「パリポリくんバス 1周年記念乗車券」をプレゼント。

■日時 8月26日(土)

第1回 午前10時30分~(午前10時集合)

第2回 午後2時30分~(午後2時集合)

■会場 東武バスセントラル(株)草加営業事務所
(市役所に集合後、市のバスで移動)

■定員 各回30人



出典) https://www.city.soka.saitama.jp/kohosoka/sozai/koho_28_R2pdf/29/20170720.pdf

■富岡町で検討が必要な公共交通サービス手段一覧

交通サービス手段	内容	法律
デマンドバス	・路線不定期運行であり、予約に応じて車両を配車し、ドアツードアに近い交通サービスを提供する運行方式。	・道路運送法第4条
路線バス	・路線を定めて定期に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態。	・道路運送法第4条 ・道路運送法施行規則第3条の3
自家用有償旅客運送	・バスやタクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。 ・市町村やNPO法人等が交通空白地において、当該地域の住民、観光客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白有償運送」と、市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドアツードアの個別輸送を行う「福祉有償運送」に区分される。	・道路運送法第78条、79条 ・道路運送法施行規則第51条
ライドシェア	・一般的には「相乗り」や「配車サービス」を指し、自家用車の所有者と自動車に乗りたい人を結び付ける移動手段。	・道路運送法第78条より禁止。
自動運転	・乗り物や移動体の操縦を人の手によらず、機械が自動的に行うシステム。	・道路交通法第75条の12第1項(公安委員会による特定自動運行の許可)

メリット	デメリット	備考
・利用者にとって一番メリットが高く、交通空白地を面的にカバーできる。必要な区間のみ運行するため、経費の節約になる。	・多くの予約に対応できない。相乗りしない場合は需要をまとうることができずに効率が落ちる。	・現在、富岡町では被災者支援総合交付金により100%補助で運行。今後の運行形態については検討が必要。
・人口密度が高く、需要が見込まれる区域で有効、効率的な運行が可能。 ・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。	・一定の需要がないと事業性が低下。 ・近年、利用者の減少により行政の財政負担が増加。	・町内循環バスは再生加速化交付金で運行。 ・地域間では被災地特例として福島県で行っている。
・道路運送法の許可を受けた交通事業者以外が主体となり運行することが可能。 ・バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型」では、運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能であり、委託費の確保等による交通事業者の収入面での向上が期待できる。	・様々な交通事業者がいて簡単には進まない。 ・過疎地域等は人がいないため、バス・タクシー同様に運転手不足。	・タクシー運賃の1/2を目安に対価を得る。協議会の協議が調ったものが必要である。
・提供者側：資産の活用として資産（車両）を活用して稼ぐことで、車両の維持費軽減になる。 ・利用者側：タクシーより割安で移動にかかる費用が軽減できる。	・提供者側：サービスを取りやめた場合、ドライバーに対する補償がない。 ・利用者側：ドライバーとのトラブルが絶えない。	・2024年4月から部分的に解禁。
・運転ミスによる事故防止 ・渋滞に繋がる運転の抑制 ・高齢者の移動手段の確保など	・事故時の責任で自動車メーカーなのかソフトウェアメーカーなのか、新たな法整備が必要となってくる可能性がある。	・道路交通法の改正により2023年4月よりレベル4の自動運転が可能。

4-3 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、それぞれの目標に対し、評価指標を設定する。なお、当町の地域公共交通を取り巻く環境が不透明なため、適宜目標値を見直す場合がある。

目標1:公共交通の維持確保

・自家用車両を使用できない町民の移動手段として既存の基幹公共交通を確保する。



評価指標	現況値	目標値
評価指標 1-1 市民 1 人あたりの公共交通等の利用回数	3.3 回／人・年 2022(令和4)年度	3.3 回／人・年 2026(令和8)年度
評価指標 1-2 公共交通での外出頻度	5% 2023(令和5)年度	5% 2026(令和8)年度

※人口が少ないため、実数値は上がる。

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 1-1 市民 1 人あたりの公共交通等の利用回数

＜算定方法＞ ①町内路線バス・循環バス・デマンド交通の合計年間利用者数÷②富岡町人口
 $(486 + 6,544) \div 2,087 = 3.3$ 回／人・年

＜使用データ＞ ①町内路線バスの年間利用者数（令和4年度）
 新常磐交通：いわき・富岡系統、川内・富岡系統、富岡・浪江FH2R系統
 循環バス：富岡町内循環バス（486人）
 デマンド交通：デマンドバス（6,544人）
 ※公共交通サービスが変更となった場合は新たに集計方法を検討する
 ②富岡町人口
 ※令和5年3月時点の町内居住者数 2,087人

■評価指標 1-2 公共交通での外出頻度

＜算定方法＞ ①アンケート調査に基づく外出頻度（路線バス）
 ＜使用データ＞ ①（現況値）令和5年11月の住民アンケート調査に基づく外出頻度（問4）
 路線バス又はデマンドバスを利用している人の割合
路線バス:5% デマンドバス：10%

【参考】

- ・路線バス乗降者数（400人/年→700人【5年後】）
 ※富岡町災害復興計画（第二次）後期（令和2年3月）

目標2:地域公共交通の満足度の向上

- ・町内での公共交通での移動を便利なものとし、公共交通サービスの効率化や利用促進を図ることで、地域公共交通の満足度を向上させる。



評価指標	現況値	目標値
評価指標 2-1 公共交通利用者の満足度	4% 2023(令和5)年度	5% 2026(令和8)年度

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 2-1

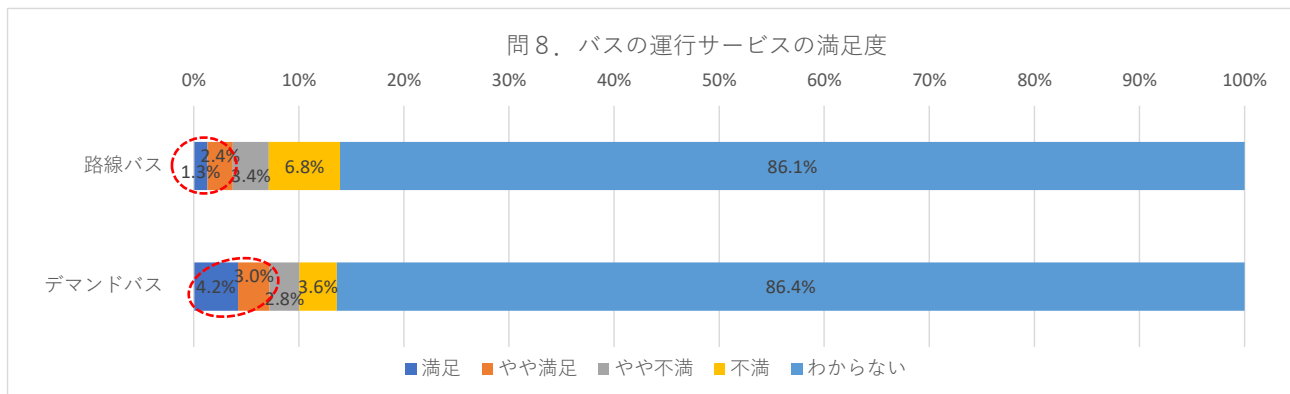
<算定方法> ①アンケート調査に基づく満足度

<使用データ> (現況値) 令和5年11月の住民アンケート調査に基づく満足度(問8)
路線バス又はデマンドバスの運行サービスに「満足」「やや満足」と回答した人の割合

路線バス:3.7% デマンドバス:7.2%(①～⑥各項目の加重平均)

- (①運行本数 ②運行時間帯 ③運行ルート(行き先) ④運賃
⑤他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ
⑥時刻表・路線図などの運行情報案内)

■路線バス・デマンドバスの運行サービス満足度



※令和5年11月「富岡町公共交通に関する住民アンケート調査」より

目標3:新たな公共交通サービスの導入検討

- ・新たな公共交通サービスの導入についての検討を深めていくため、新たな公共交通サービスを導入、もしくは実験的に実施している事例の視察実施を行う。



評価指標	現況値	目標値
評価指標 3-1 公共交通社会実験等の視察回数	— 2023(令和5)年度	2回／年 2026(令和8)年度

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 3-1 公共交通社会実験等の視察回数

<算定方法> ①公共交通社会実験等の視察回数 実績値

<使用データ> ①公共交通社会実験等の視察回数（年度合計）

目標4:地域公共交通の認知度の向上

・公共交通の利用促進を図ることで、地域公共交通の認知度を向上させる。



評価指標	現況値	目標値
評価指標 4-1 公共交通パンフレット配布枚数	— 2023(令和5)年度	2,500 枚 2026(令和8)年度
評価指標 4-2 バスの乗り方教室開催回数	— 2023(令和5)年度	2回／年 2026(令和8)年度

(算定方法及び使用データ)

■評価指標 4-1 公共交通パンフレット配布枚数

＜算定方法＞ ①配布枚数の実績値（町内に居住する全町民を対象）
※令和5年12月時点の町内居住者数 2,298人

＜使用データ＞ ①配布枚数の実績値（年度合計）

■評価指標4-2 バスの乗り方教室開催回数

＜算定方法＞ ①バスの乗り方教室の開催回数 実績値

＜使用データ＞ ①バスの乗り方教室の開催回数（年度合計）

■計画で定めた事業を評価するためのデータの取得方法

基本方針	計画の目標	評価指標	取得データ
1:車を使用 できない 町民の移 動手段の 確保	①:公共交通の 維持確保	1-1 市民1人あたりの公共交通等の利用 回数	町内路線バスの年間利用者 数
			富岡町人口
		1-2 公共交通での外出頻度	住民アンケート調査に基づく 外出頻度(路線バス)
2:公共交通 サービスの 効率化	②:地域公共交 通の満足度の 向上	2-1 公共交通利用者の満足度	住民アンケート調査に基づく 満足度
3:新たな公 共交通サー ビスの導入 検討		③:新たな公共 交通サービス の導入検討	
		3-1 公共交通社会実験等の視察回数	公共交通社会実験等の視察 回数
4:公共交通 の利用促進	④:地域公共交 通の認知度の 向上	4-1 公共交通パンフレット配布枚数	公共交通パンフレット配布枚 数
		4-2 バスの乗り方教室開催回数	バスの乗り方教室開催回数

現況値	目標値	目標値の考え方	取得方法(時期)	算出方法	備考
3.3 回／人・年 2022(令和4)年度	3.3 回／人・年 2026(令和8)年度	現状維持	各交通事業者データ(毎年)	新常磐交通：いわき・富岡系統、川内・富岡系統、富岡・浪江 F H 2 R 系統 循環バス：富岡町内循環バス デマンド交通：デマンドバス	※公共交通サービスが変更となった場合は新たに集計方法を検討する
			町データ(毎年)	毎年 3 月時点の町内居住者人口	
5% 2023(令和5)年度	5% 2026(令和8)年度	現状維持	町アンケート調査 ※見直し年度(R8)	住民アンケート調査に基づく外出頻度（路線バスを利用している人の割合）	
4% 2023(令和5)年度	5% 2026(令和8)年度	公共交通サービスが維持・確保されることによる向上	町アンケート調査 ※見直し年度(R8)	住民アンケート調査に基づく満足度（路線バスの運行サービスに「満足」「やや満足」と回答した人の割合）	
— 2023(令和5)年度	2 回／年 2026(令和8)年度	視察の実施を評価	町データ(毎年)	公共交通社会実験等の視察回数の実績（年度合計）をカウント	
— 2023(令和5)年度	2,500 枚 2026(令和8)年度	全町民に配布することを評価	町データ(毎年)	町内に居住する全町民への配布枚数（年度合計）をカウント	
— 2023(令和5)年度	2 回／年 2026(令和8)年度	開催回数を評価	町データ(毎年)	バスの乗り方教室の開催回数の実績（年度合計）をカウント	

5 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

本計画では、目標の達成状況や利用状況などを評価・検証し、必要に応じて見直しを行い、改善するため「PDCAサイクル」による進行管理を実施する。

なお、復興状況などの急速な進展等により、地域公共交通を取り巻く環境が不透明となっていることや、自動運転等の新しい技術などにより「人の移動」は大きく変革することが予想されたため、社会情勢を踏まえ必要に応じて、柔軟に実施事業や目標値など計画の見直し等を検討する。

(2) 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、富岡町地域公共交通活性化協議会において、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う。

(3) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールは次のとおりとする。

本計画の評価は、最終年度（令和8年度）に事業者から提供された利用実績や住民アンケート調査等から、計画及び施策の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業の追加を検討し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

(年度)

項目		令和6	令和7	令和8
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○
	住民アンケート調査			○
事業実施状況の評価		○	○	○
目標達成度の評価				○
計画・目標値の見直し				○
富岡町地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○