

東日本大震災に対する地域公共交通のあり方調査業務 概要

1. 調査目的

東日本大震災発生後、被災者が通勤・通学、通院、買い物等の日常的な移動を行ったり、他地域に出掛けたりするために、地域公共交通が復旧してきたところである。被災地は復興に向けて動き出しているところではあるが、依然として多くの被災者が仮設住宅に居住せざるを得ない状況にあり、被災者の生活交通の確保が求められている。

このような状況の下、現在、被災地の地域公共交通の現状について、調査・評価分析を行い、今後の被災地における地域公共交通のあり方について検討を行った。

2. 調査方法

東日本大震災の被災地域において、住宅地図・GISデータ等の確認、市町村への聞き取り、現地調査等により、応急仮設住宅からバスで移動可能な施設、応急仮設住宅・最寄りバス停のアクセス距離、アクセス道路の状況等について調査を実施した。

3. 被災地域における生活交通の確保状況評価分析

(1) 応急仮設住宅からバスで移動可能な施設

【調査対象市町村】

対象県名	市町村
岩手県 【13市町村】	洋野町、久慈市、野田村、田野畑村、岩泉町、遠野市、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市、住田町
宮城県 【15市町村】	気仙沼市、南三陸町、石巻市、女川町、東松島市、塩竈市、七ヶ浜町、多賀城市、仙台市、名取市、岩沼市、亘理町、山元町、大郷町、美里町
福島県 【23市町村】	新地町、相馬市、南相馬市、いわき市、須賀川市、福島市、二本松市、伊達市、本宮市、国見町、桑折町、川俣町、大玉村、郡山市、田村市、鏡石市、白河市、矢吹町、西郷村、会津若松市、会津美里市、猪苗代町、三春町

【調査結果】

応急仮設住宅の多くは、既存のバス路線の沿線に建設されているケースが多く、各種施設にバスを利用して「乗り換えなし」で行くことができる応急仮設住宅の割合（戸数ベース）は、市町村役場 97.8%、病院 87.1%、大型小売店 99.3%、仮設商店街 93.8%、コンビニエンスストア 98.8%となっている。

福島県は岩手県・宮城県と異なり、原子力発電所の事故により、他市町村の市街地等に応急仮設住宅が建設されており、バスを利用して「乗り換えなし」で行くことができる施設の割合が高くなっている。また、岩手県では、応急仮設住宅や仮設診療所が高台に建設されたこと等から、病院に「乗り換えなし」で直接行くことができない応急仮設住宅が見られた。

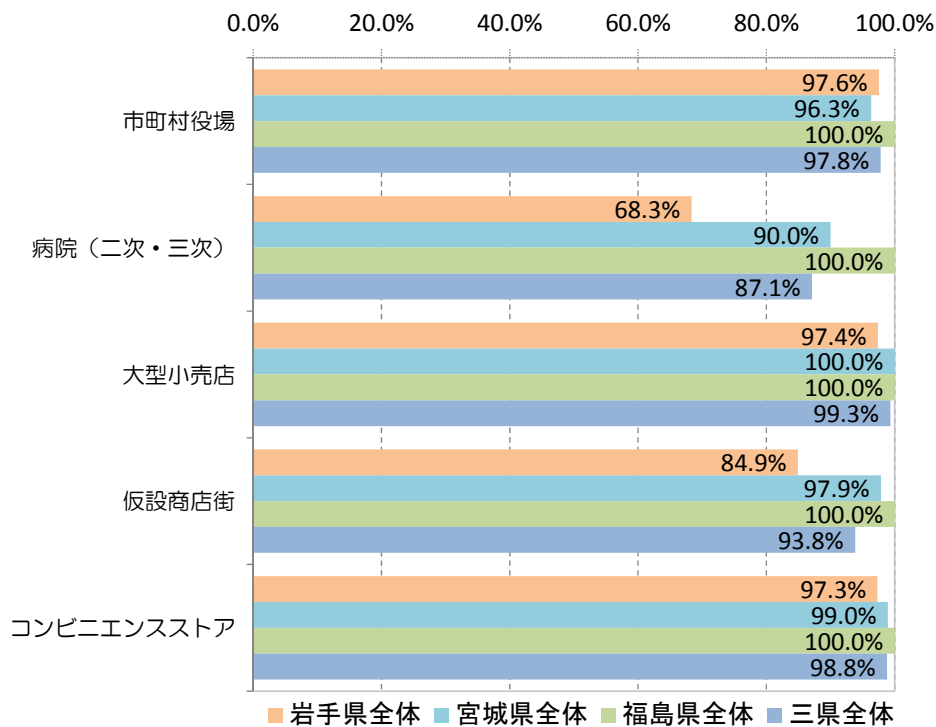


図 1 県別応急仮設住宅からバスで移動可能な施設（仮設住宅戸数ベース）

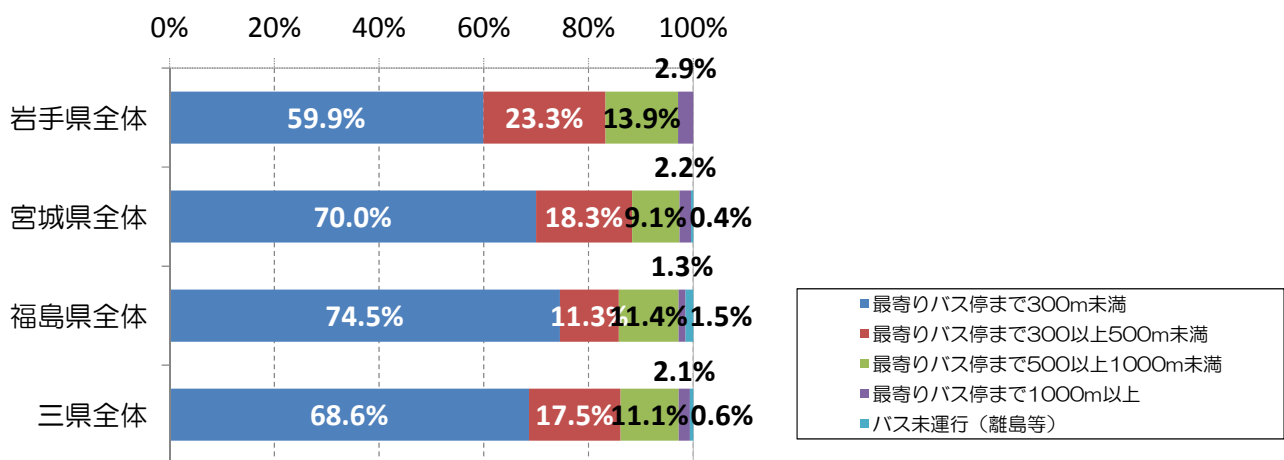
(2) 応急仮設住宅・最寄りバス停のアクセス距離

【調査対象市町村】

(1) と同じ。

【調査結果】

応急仮設住宅から最寄りバス停までの距離を、「300m未満」「300m以上500m未満」「500m以上1000m未満」「1000m以上」「バス未運行」の5区分で整理したところ、被災3県全体で、応急仮設住宅から最寄りバス停まで300m未満は68.6%、500m未満は86.1%、1000m未満は97.2%（戸数ベース）となり、被災3県別に応急仮設住宅から最寄りバス停まで500m未満は、岩手県で83.2%、宮城県で88.3%、福島県で85.8%（戸数ベース）となっている。



【参考】

東北6県における可住地面積に対する公共交通のカバー率※:62.5%(平成22年3月1日現在)

※駅勢圏:駅から1.5km、バス停勢圏:バス停から0.3km

図 2 応急仮設住宅のバス利用カバー率

(3) 応急仮設住宅・最寄りバス停のアクセス道路の状況

【調査対象市町村】

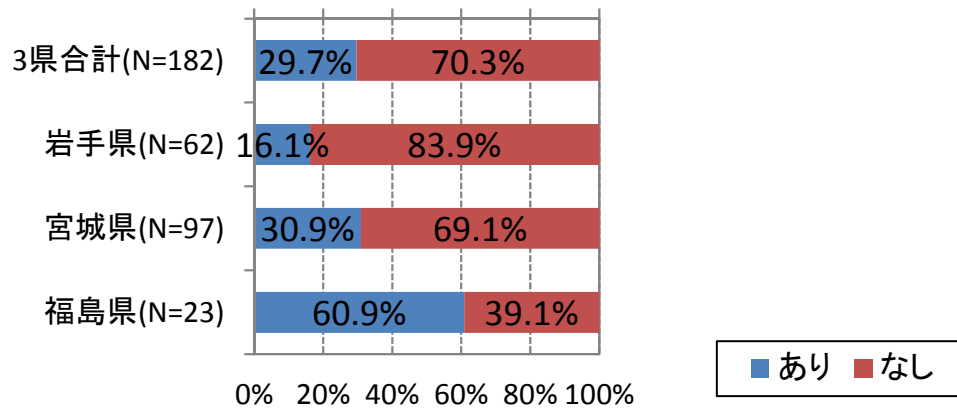
応急仮設住宅建設団地数が10以上で、自然・地形条件が厳しく、山地・高台に応急仮設住宅が建設されている地域を対象に、歩道設置状況、平均縦断勾配等を調査した。

対象県名	市町村
岩手県	宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市
宮城県	気仙沼市、南三陸町、石巻市、女川町
福島県	福島市、いわき市、二本松市、会津若松市、三春町

【調査結果】

(歩道設置状況)

応急仮設住宅・最寄りバス停間の歩道整備率は被災3県全体で29.7%（団地数ベース）となっている。



【参考】

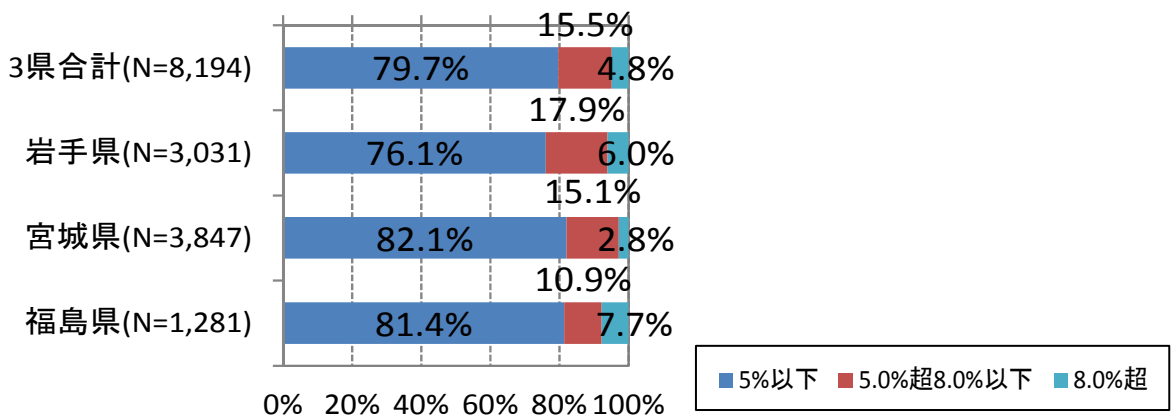
東北6県における歩道設置率※：12.1%

※歩道設置道路延長／道路総延長（出典：道路統計年報 2011）

図 3 歩道設置状況

(平均縦断勾配)

応急仮設住宅と最寄りバス停の標高差・経路距離から平均縦断勾配を算出した結果、被災3県全体で、5%以下は79.7%、8%超は4.8%（戸数ベース）となっている。



【参考】移動等円滑化のために必要な道路の行動に関する基準を定める省令

（平成18年国土交通省令第116号）（抄）

(勾配)

第六条 歩道等の縦断勾配は、五パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。

2 (略)

図 4 平均縦断勾配

(4) 被災地域における生活交通の確保状況の評価分析

東日本大震災の被災地域の応急仮設住宅は、全体的に見れば最寄りバス停までのアクセス距離（500m 未満 86.1%）や、縦断勾配（5%以下 79.7%）に大きな課題は見られないものの、高台等に応急仮設住宅が建設されている一部の被災地域については、「バス停までの距離が長い」「縦断勾配が大きい」「道路幅員が狭い」「バスの転回場所が確保できない」等の問題が生じている。これまで被災3県の27市町村中、14市町村においてバス停の位置の変更が、21市町村において新規路線の導入が実施されるなど、各市町村において、被災者のニーズ等を踏まえて、公共交通の見直しが図られてきたところである。今後も地域のニーズを踏まえつつ、路線変更、道路改良、車両の適正化等の実施を通じて、適切な公共交通の確保を図るべきである。

*** 地域公共交通の改善事例は別紙のとおり。**

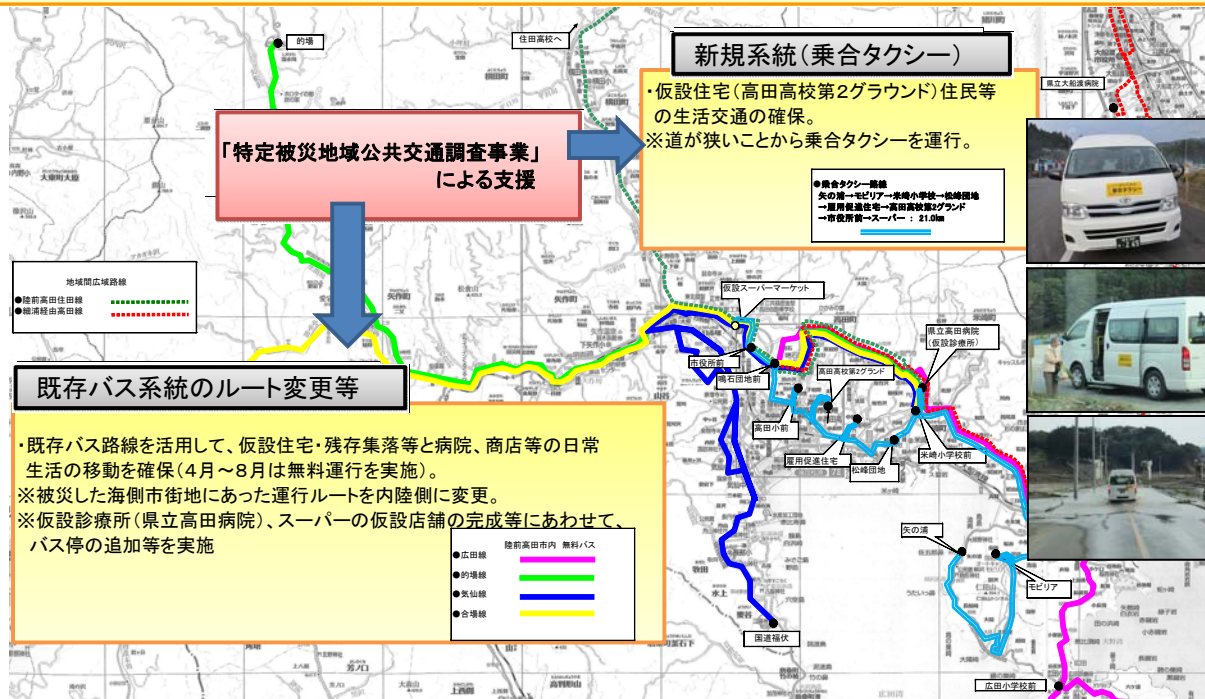
地域公共交通の改善事例（岩手県陸前高田市）

別紙

概要

既存バスシステムのルート変更及び乗合タクシーの運行

平成23年4月に、被災した海側市街地から内陸側に既存バスシステムの運行ルートを変更して、路線バスの運行を再開。また、同年10月より、道が狭くバスの運行が困難である仮設住宅に向けて、乗合タクシーの運行により生活交通を確保。
※住民のニーズ等を踏まえて、今後適宜ダイヤ・ルート等の変更がなされる予定。



地域公共交通の改善事例（宮城県女川町）

概要

仮設住宅と病院・商店等を結ぶ町民バス

被災を免れた車両3台を使用し、平成23年4月より通学用バスの運行を開始。その後、同年7月より町役場仮設庁舎近くの総合体育館（女川運動公園）を中心にして無料町民バス（3路線）に切り替えて運行し、仮設住宅と病院（町立病院）・商店等を結ぶ生活交通を確保。

町民バス運行路線図

運行開始以降の取組み

- ・運行開始以降、仮設店舗の建設等まちの復興とともに、
 - ①運行路線
 - ②運行時刻表
 - ③バス停留所設置場所
 について、適宜見直しを行いながら運行
- ・トヨタの無償提供を受け、南東部の五部浦線に新型乗合車両を導入

