

**東日本大震災の被災地域における
公共交通の確保・維持・改善に関する調査**

報告書

平成 25年 3月

国土交通省東北運輸局

東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査 － 概 要 －

1. 調査概要

東日本大震災の発生後、市街地・産業の構造等、交通を取り巻く状況が大きく変化している中、被災地においては、特定被災地域公共交通調査事業等を活用して、利用者ニーズの変化等に対応しながら、生活交通の確保が図られている。

東北運輸局においては、学識経験者、県及び交通事業者を構成員とした調査検討会を設置し、被災地の中から複数の地域を抽出して、地域公共交通の確保状況等を整理するとともに、課題や今後の方向性について検討を行った。

検討の結果、被災地によって多少異なる部分はあるものの、主な課題として、「住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持」「多様な交通サービスの連携・調整」「復興計画と連動した交通計画づくり」「バスターミナル・交通拠点の整備」「運転手・担い手の確保」「バス車両の確保」「運行経費の増加への対応・財源の確保」が挙げられた。

本調査検討会においては、これらの課題に対して、参考となる事例やガイドラインを紹介しながら、今後被災地が地域公共交通の確保・維持・改善を進める上で必要な取組み・方向性を示している。

上記の課題のうち、「バスターミナル・交通拠点の整備」「バス車両の確保」については震災特有の課題と考えられるものの、その他については、人口減少や少子高齢化が進む地域においては一般的に起こり得る課題であり、震災によって顕在化・加速化した課題といえる。このため、ここで示す取組み・方向性は、将来他の地域においてもヒントになり得るものと考えられる。

今後被災地においては、ここで示された課題や必要な取組み・方向性を参考にして、まちづくり等復興事業に連動しながら、将来を見据えた地域公共交通の確保・維持・改善を図ることが求められる。

詳細は別紙のとおり。

表 1 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性（被災パターン1：津波により壊滅的な被害を受け、まちの基盤がなくなったエリア）

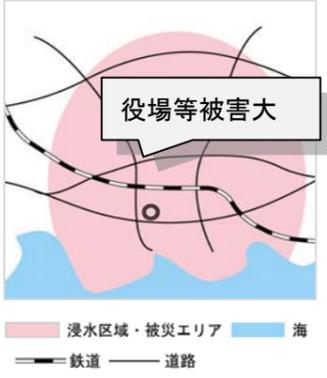
被災パターンと対象地域の現状	市町村	課題等	原因	地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での方向性
<p>津波により壊滅的な被害を受け、まちの基盤がなくなったエリア</p>  <p>浸水区域・被災エリア 海 — 鉄道 — 道路</p> <p>役場等被害大</p> <p>現状の課題解決に対応した地域交通の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興計画が流動的で随時修正。 復興計画と整合を図った交通計画の検討まで対応できない。 路線バスの他に、公営バス等を運行し、現状の課題・利用者のニーズに対応している。 	<p>岩手県 大槌町</p>	<ul style="list-style-type: none"> 分散した仮設住宅、生活交通空白地域の存在等、非効率な生活交通ネットワークへの対応が当面の課題。 バス需要の増加に伴い、「満員で乗車できない時間帯」「地域間幹線系統バスへの乗り継ぎが悪く、朝の通学、病院の予約に間に合わない」等の問題が生じている。 復興計画と連動し将来を見据えた交通ネットワーク計画づくりまで検討できる状況ではない。 バス需要の増加に対応できる運転手・バス車両の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 平野部が少なく、仮設住宅が山間部に広範囲に分散立地。そのため、通学・通院・買い物等のバス利用の需要が増加・分散。 土地区画整理事業・まちづくりの対応を進めているが計画が流動的で見通しが立たない。 J R山田線の運休に伴い、バス需要が増加。 町営バス運行事業者が被災し、運転手・バス車両が減少。 	<p><u>住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業やまちづくりの計画が流動的であり、当面は仮設住宅から病院、商店等への交通サービスの提供が求められる。住民ニーズの変化に対応した、柔軟な運行見直し・改善が引き続き重要。 ニーズの適切な把握・反映にあたっては、地域公共交通会議等の協議会を積極的に活用しながら、行政と事業者との実質的なパートナーシップを構築することが重要。 複数市町村を跨がる地域間幹線交通についてもニーズ把握が必要。 (大槌町、陸前高田市、南三陸町) <p><u>多様な交通サービスの連携・調整</u></p> <ul style="list-style-type: none"> B R Tの運行等の導入やボランティア輸送（日赤バス）の廃止など、交通体系の変化が大きい。 様々な交通サービスが運行され、一部重複・競合が見られる。地域間幹線交通も含めて、地域全体としてバランスの取れた交通体系に向けた連携・調整が必要。 (陸前高田市、南三陸町) <p><u>復興計画と連動した交通計画づくり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業が長期間にわたるとともに、高台移転等により居住地や生活拠点機能が分散。 このような状況を前提として、まちづくりと一体となって、地域全体でどのような交通サービスを確保・維持するか、運行主体も含めた検討が必要。 交通に配慮したまちづくりや、バスベイ・転回場所等の確保がなされるよう、道路・交通・まちづくりの関係部署の連携・協力体制の構築や交通事業者の参画・情報共有が必要。 (大槌町、陸前高田市、南三陸町) <p><u>バスターミナル・交通拠点の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> バス営業所等が被災し、回送距離が長くなるなど、十分な運行体制を確保できないため、需要に対応した交通サービスの提供が行えるよう、復興計画と整合の取れた交通拠点の整備が必要。 先事例を参考に、支援制度の活用を検討。 (陸前高田市) <p><u>バス車両の確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の実情を踏まえた車種を選択するとともに、寄贈や補助制度の活用について検討。 (大槌町、南三陸町)
	<p>岩手県 陸前高田市</p>	<ul style="list-style-type: none"> 様々な交通サービスが運行し、運行エリアの一部重複・競合が生じている。「地域間交通」「地域内交通」の棲み分け・交通体系の見直し・再編が課題。 まちづくりの方向性が決まらないため、復興計画と連動した交通計画の検討まで至らない。 バスの営業拠点の整備・運転手の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 震災後、B R T、路線バス、デマンド交通、乗合タクシー、スクールバス等様々な交通サービスが運行。 復興計画の事業を進めているが、まちづくり・都市計画が流動的で固定化されない。 営業拠点の被災により、現在別の拠点を使用しているため、回送距離が長くなるなど運行が非効率。 バス需要の増加に伴い、運転手が不足しており、内陸部・貸切バスの運転手を沿岸部に回すことで対応。 	
	<p>宮城県 南三陸町</p>	<ul style="list-style-type: none"> 復興計画と連動した交通計画を検討したいができない。 登米市・南三陸町間の通学・通院等の交通需要に対応した地域公共交通の確保・維持が課題。 町営バスを運行するための財源確保が課題。 町営バスを運行する運転手・車両・行政担当者が不足。 安全な運行体制の確保・運営体制の構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設等、復興事業のスケジュールが不透明。 登米市と南三陸町に仮設住宅が分散。町単費で登米市・南三陸町間の町営バスを運行（ボランティア輸送（日赤バス）がH25.3末撤退）。 町内路線も含めて町営バスは無償で運行。 町営バスを運行している地元交通事業者が被災しており、少ない運転手と車両で対応。 民間交通事業者の撤退以降、町営でバスを運行。震災後、復興事業の業務増加により、町の負担が増加（町営バスの担当者が不足）。 	

表 2 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性（被災パターン2：津波により壊滅的な被害を受けたものの、市街地への被害が小さくまちの基盤が残ったエリア）

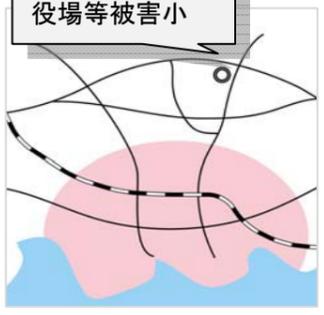
被災パターンと対象地域の現状	市町村	課題等	原因	地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での方向性
<div data-bbox="121 514 468 709" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>津波により壊滅的な被害を受けたものの、市街地への被害が小さくまちの基盤が残ったエリア</p> </div> <div data-bbox="121 724 468 1123" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>役場等被害小</p>  <p>● 浸水区域・被災エリア ● 海 — 鉄道 — 道路</p> </div> <div data-bbox="121 1207 468 1291" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>復興計画を見据えた地域公共交通の維持</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存路線バスのルート変更、運行本数の増便等により仮設住宅の交通サービスを確保している。 ・ 宮古市では、復興事業の進捗を見据えた「公共交通ビジョン」の策定に向け、研究事業で公共交通関連の基礎データを収集・分析調査を実施中。 	<p>岩手県 宮古市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災集団移転促進事業、災害公営住宅等、復興事業と整合の取れた交通計画づくり。 ・ バス需要の増加に対応するため、運転手の確保が課題。今後の増便対応は困難。 ・ 運行本数の増加に伴い、交通拠点整備が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 震災復興後の新しいまちの形に合わせた「持続可能な公共交通体系」を構築するためのあり方、指針として「宮古市公共交通ビジョン」を策定予定。データ収集を実施。 ・ J R 山田線・三陸鉄道の運休、仮設住宅への対応などによりバス需要が増加。 	<div data-bbox="2003 304 2908 955" style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> <p>住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃・料金体系の違い、運行・未運行エリアの存在等、一部地域で交通サービスに格差が見られる。公平でバランスの取れた交通サービスを提供できるよう、運行実態や利用者・地域住民ニーズの把握が必要。 ・ 一方で、利用者・地域住民のニーズのすべてには対応できないため、優先順位についても検討が必要。 ・ 復興計画と連動し、将来を見据えた交通計画づくりの前提として、災害公営住宅の入居予定者や地域住民へのアンケート調査等の実施が求められる。 ・ ニーズの適切な把握・反映にあたっては、地域公共交通会議等の協議会を積極的に活用しながら、行政と事業者との実質的なパートナーシップを構築することが重要。 ・ 複数市町村を跨る地域間幹線交通についてもニーズ把握が必要。 (宮古市、気仙沼市、石巻市、山元町) </div> <div data-bbox="2003 1039 2908 1459" style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p>多様な交通サービスの連携・調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B R T の運行に伴い、既存路線バスの利用者数の減少等の影響が懸念されるため、中長期的視点に立った連携・調整が必要。 ・ 地域間幹線交通も含めて、地域全体としてバランスの取れた交通体系に向けた連携・調整が必要。 ・ 地域公共交通会議等の法定協議会を活用し、行政・交通事業者・市民・学識経験者など多様なメンバー構成による交通・まちづくりの連携・調整を検討。パートナーシップの構築を行う。 (気仙沼市、石巻市) </div> <div data-bbox="2003 1543 2908 1963" style="border: 1px solid purple; padding: 5px;"> <p>復興計画と連動した交通計画づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 石巻市などでは、防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設が早い段階で完成予定。 ・ このため、復興計画と連動した、地域全体の交通計画の策定が早期に求められる。 ・ 交通に配慮したまちづくりや、バスベイ・転回場所等の確保がなされるよう、道路・交通・まちづくりの関係部署の連携・協力体制の構築や交通事業者の参画・情報共有が必要。 (宮古市、気仙沼市、石巻市、山元町) </div>
	<p>宮城県 気仙沼市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 仮復旧の B R T 運行に伴い、既存路線バスに影響があるおそれ。中長期的な影響の把握が課題。 ・ 仮設住宅居住者にアンケート調査を継続的に実施しているが、すべてのニーズに対応できない。優先順位の検討が課題。 ・ バス需要の増加に対応できる運転手の確保、運行体制の構築が課題。 ※バスターミナルの整備については、中小企業グループ補助金の活用により目途が立っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 気仙沼線が被災し、鉄道が運休。仮復旧として B R T が運行。その他、路線バスや一部地域で乗合タクシーを運行。 ・ 交通事業者の被災により、供給力に限界がある。 ・ ミヤコーバス気仙沼営業所が被災し、現在仮設で対応。 ・ 仙台～気仙沼間のバス需要はあるが、対応できる運転手・拠点が不足。運転手については、休日出勤により対応。 	
	<p>宮城県 石巻市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃設定の見直し・改善が課題。 ・ 様々な補助事業を活用した交通サービスが運行し、一部重複・競合。交通サービスの棲み分け・交通体系の再編が課題。 ・ 復興事業の進捗、施設立地・移転に対応した地域公共交通サービスの見直し・改善が課題。 ・ 地域公共交通を継続運行するための財源確保が課題。 ・ バス需要の増加に対応できる運転手の確保、運行体制の構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 100 円バスと通常の距離制運賃のバスが運行しており、バス運賃に格差が生じている。 ・ 商業施設巡回バス、スクールバス、住民バス等、様々な交通サービスが運行。 ・ 防災集団移転、災害公営住宅が平成 26 年、27 年に完成。市立女子高校の統合、石巻市立病院の移転等によりまちが変化。 ・ 市税収入の減少等に伴う財政力の低下。 ・ 今後仮設住宅だけでなく、災害公営住宅への対応により運行経費が増加するおそれ。 ・ バス需要が増加し、運転手が不足。 	
	<p>宮城県 山元町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯、J R 等の乗り継ぎに配慮し、わかりやすく、利用しやすい運行形態の見直し・改善が必要。 ・ 町民バスの未運行地域があり、交通サービスの格差が発生。すべてのニーズに対応できていない。 ・ 町民バスを継続的に運行するため、有償化・運行体系の見直し・改善が課題。 ・ 「復興まちづくり」と整合の取れた地域公共交通体系の構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯ごとに停車するバス停が替わり(午前中は病院前に停車するが、午後は停車しない等)、町民からわかりづらいという苦情。 ・ J R の代行バスとの接続が悪く、乗り継ぎができない。 ・ 限られた車両台数で運行しており、全てのニーズに対応できていない。 ・ 町民バスは補助事業を活用し、無料運行。 ・ 復興計画では、新たな駅周辺に新市街地の整備を予定。まちの変化と整合の取れた地域公共交通の見直し・改善が必要。 	

表 3 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性（被災パターン3：原発事故の影響により警戒区域等から避難しているエリア又は受入エリア）

被災パターンと対象地域の現状	市町村	課題等	原因	地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での方向性
<p>原発事故の影響により警戒区域等から避難しているエリア又は受入エリア</p> <p>分散した町民の地域公共交通を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 域外避難者と帰還者が存在。 分散した町民への交通手段を提供するため、一時帰宅や帰還者の生活に対応した交通がそれぞれ運行している。 	<p>福島県南相馬市</p>	<ul style="list-style-type: none"> 行政・交通事業者ともに対応できる人材の確保が課題。 仮設住宅と借り上げ住宅に交通サービスの格差が発生。（借り上げ住宅居住者から要望あり） 地区別に交通サービスの格差が発生。 継続的に運行するために財源確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 原発事故の影響でバスの営業所が被災。 市担当者も復興事業の対応に追われている。 現状のニーズに可能な範囲で対応する以外、余裕がない。 借り上げ住宅は、既存路線バスで対応。 仮設住宅はルートを延伸し仮設住宅前まで乗入れ。 借り上げ住宅と仮設住宅とで交通サービスの対応が異なる。 地区別に公共交通サービスが異なる。（例：小高区には乗合タクシーが運行、原町区・鹿島区には運行していない等） 地域間を運行する帰還支援のジャンボタクシー等を市の単費で運行。 	<p><u>住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 域外からの避難者、受入側の市民、帰還者が混在する地域については、それぞれが求める交通サービスが異なるため、関係市町村等と連携の上、それぞれのニーズに対応した地域公共交通の見直し・改善が必要。 域外への避難により居住者（帰還者を含む）が少なく、人口密度が低くなっている地域については、利用者ニーズ等を踏まえつつ、地域全体でどのような交通サービスを確保・維持するか検討が必要。 ニーズの把握ができていない地域については、アンケート調査等の実施により、まずは把握が必要。 複数市町村を跨がる地域間幹線交通についてもニーズ把握が求められる。 <p>（南相馬市、広野町、いわき市（5町1村を含む））</p>
<p>市民と避難者に対応した地域公共交通を確保</p>  <ul style="list-style-type: none"> 市民と受入避難者が混在。 市民と避難者に対応するため、既存路線バスを活かした交通サービスの提供を行っている。 	<p>福島県いわき市</p>	<ul style="list-style-type: none"> 復興事業の進捗に合わせた路線バスの見直し・改善が課題。 利用者・地域住民のニーズを反映した交通サービスとなっていない。 ニーズを踏まえた見直し・改善が必要。 運転手の不足。 <p><その他：いわき市内の避難町村の公共交通の対応状況></p> <ul style="list-style-type: none"> 避難している5町1村（双葉町、大熊町、富岡町、楡葉町、広野町、川内村）、いわき市、学識経験者、交通事業者で連絡協議会を組織。 内陸部の工業団地等に立地している仮設住宅には復興支援バスを運行し、避難者に無料乗車証を発行。 既存路線の沿線に立地している多くの仮設住宅については、復興支援バスと同様、避難者には区間を限定して無料乗車証を発行。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市町村含めて復興事業の時期が不明。 今後の対応は未定。 地域住民と協議・意見交換ができていないため、どのようなニーズがあるのか把握できていない。 原発事故の影響で南相馬市の営業所が被災。 	
	<p>福島県福島市</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス需要の増加に伴い、運転手の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 震災により運転手の減少に加え、周辺市町村からの避難者の増加によりバス需要が増加。貸切バスの運行を抑え、乗合バスを優先して運行。 	<p><u>将来を見据えた交通計画づくり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 原発事故の影響で、復興計画の見直し、域外避難者の帰還の目処が立たない中で、先行地域の進め方等を参考に今後の対応を検討するとともに、現時点から道路・交通・まちづくりの関係部署の連携・協力体制の構築や交通事業者の参画・情報共有を実施。 <p>（南相馬市、広野町、いわき市）</p>

◆ 3つの被災パターンに共通する課題・方向性

① 運転手・担い手の確保

- ・ 震災前から運転手は不足していたものの、震災後、急激なバス需要の増加や復旧関連工事・トラック輸送等の求人の増加などにより、更に運転手が不足し、募集しても応募が少ない状況となっている。
- ・ このような状況の中で、広報紙・掲示板の活用など行政の協力や交通事業者間の連携により対応している地域がある

② 運行経費の増加への対応・財源の確保

- ・ 持続可能性を考慮して、有償化や運賃の見直し等とともに、地域全体でどのような交通サービスを確保・提供するか検討していくことが求められる。
- ・ また、特定被災地域公共交通調査事業を活用して、バス、乗合タクシー等を運行している市町村については、将来的に既存の補助制度へのソフトランディングを見据えた検討や準備が必要となる。
- ・ さらに、復興庁等、幅広い支援制度の活用を検討することも有効である。

2. 地域公共交通の確保・維持・改善を進める上での参考事例・ガイドライン

本業務で実施した市町村・交通事業者へのアンケート・ヒアリング調査結果から今後、被災地において参考になる取組み事例・ガイドラインを紹介する。

① 住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持

【地域公共交通会議等を活用した行政と事業者の実質的なパートナーシップの構築】

- ・ 行政、事業者等の関係者が連携し、住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持を図るためには、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」を参考としながら、地域公共交通会議等の協議会の場を活用することが望まれる。
- ・ 自治体が一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して乗合バスの運送を行う場合、運行主体の選定にあたっては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」を参考としながら、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価することが重要である。

【福島県いわき市：行政・事業者・学識経験者の連携による復興支援バスの運行】

- ・ 東日本大震災・福島第一原子力発電所の事故により福島県いわき市内の応急仮設住宅等に避難している5町1村（双葉町、大熊町、富岡町、楡葉町、広野町及び川内村）の住民の生活交通を確保するため、5町1村にいわき市・バス事業者・学識経験者を加えた協議会（浜通り地区地域公共交通確保維持改善調査事業連絡協議会）を組織し、仮設住宅と駅・病院・商店等をつなぐ「復興支援バス」を運行している。
- ・ 複数市町村及び産・学・官が連携することにより、避難住民のニーズに対応した運行を実現している。

② 復興計画と連動した交通計画づくり

【宮城県東松島市・山元町：新たな駅の整備を中心とした新たなまちづくり】

- ・ J R 仙石線（高城町～陸前小野間）は、東名・野蒜駅周辺を高台に移設の上、平成 27 年内の全線運行再開を目指している。
- ・ 新駅周辺には土地区画整理事業により住宅や公共施設等が整備され、駅を中心とした新しい市街地が形成される予定である。
- ・ J R 常磐線（浜吉田～相馬間）は、新しい市街地とともに、浜吉田～駒ヶ嶺間を内陸に移設することとしており、用地取得等が順調に進めば概ね平成 29 年春頃に運行再開予定である。
- ・ まちづくりと一体となった鉄道復旧が進められている。

【岩手県宮古市：新しいまちに合わせた持続可能な公共交通体系構築のためのビジョンの策定】

- ・ 震災復興後の新しいまちの形に合わせた「持続可能な公共交通体系」を構築するためのあり方、指針として、平成 25 年度に「宮古市公共交通ビジョン」を策定する予定である。現在、データ収集を実施している。

③ バスターミナル・交通拠点の整備

【ミヤコーバス(株)：中小企業等グループ施設等復旧整備補助事業を活用したバスターミナルの整備】

- ・ ミヤコーバス(株)では気仙沼営業所が被災したため、震災後、気仙沼エリアの運行については、他地域の営業所からバス車両を回送して対応を行っていた。
- ・ 回送距離が長く非効率な運行となり供給力が限られていたが、中小企業等グループ施設等復旧整備補助事業を活用することによって、バスターミナルの再建の目途が立っている。

④ 運転手・担い手の確保

【ミヤコーバス(株)：行政の協力による運転手の募集】

- ・ ミヤコーバス(株)では鉄道の運休、B R T の運行等により、急激にバス需要が増加し、路線バスの運転手が減少した。その際、行政の協力の下、運転手募集のポスターを役場内や応急仮設住宅入口の掲示板に掲載してもらうなどの支援・協力を得ている。

【青森県八戸市・南部バス(株)：緊急雇用創出対策事業を活用した路線バス運転手の育成】

- ・ 若年層の路線バス運転手の確保のため、八戸市が緊急雇用創出対策事業を活用して、南部バス(株)に委託を行って、大型自動車第二種免許の取得等、知識・技術習得のための実践的な研修を行い運転手の育成を行っている。

【岩手県陸前高田市・岩手県交通(株)：貸切バス事業者・タクシー事業者との連携】

- ・ 路線バスの運転手が不足する中、バス利用の需要の増加に対して、岩手県交通(株)だけでは対応できないため、地元の貸切バス事業者やタクシー事業者と連携・協議し、一部路線について、両者が道路運送法第 21 条に基づく乗合バスや乗合タクシーの運行を行っている。

東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査

報告書

～目次～

1. 調査概要	1
1-1 調査目的	1
1-2 調査対象地域	1
1-3 業務の検討フロー	2
2. 調査対象地域の抽出	3
2-1 調査対象被災市町村の抽出の考え方	3
2-2 調査対象地域の抽出結果	5
2-3 被災地以外の調査対象市町村の抽出	7
3. 被災地における地域公共交通確保に関する調査	8
4. 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性の整理	15
4-1 地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性の整理	15
4-2 整理結果	16
4-3 地域公共交通の確保・維持・改善を進める上での参考事例・ガイドライン	20
5. 参考資料	22
5-1 調査対象地域を抽出するための既存データ整理	22
5-2 震災前後の交通を取り巻く状況の変化及びこれに伴う交通への影響分析	26
5-3 被災3県における震災前後の自動車保有台数月別推移	33
5-4 震災前後の運転士の推移	34
5-5 防災集団移転促進事業及び災害公営住宅の進捗状況	35
5-6 市町村・交通事業者アンケート調査結果(カルテ形式)	36
5-7 市町村・交通事業者アンケート調査票(ヒアリング事前調査)	65
5-8 「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査検討会」の開催	90

1. 調査概要

1-1 調査目的

東日本大震災の発生により、東北地方、とりわけ太平洋沿岸部の被災地域における人口、高齢化率、市街地・産業の構造等、交通を取り巻く状況は大きく変化している。

本業務は、このような状況の変化や交通に及ぼす影響を分析することにより、東日本大震災後の東北地方の交通体系を明らかにするとともに、平成23年度に実施した「東日本大震災に対する地域公共交通のあり方調査」を踏まえて、被災地における地域公共交通の確保状況等に関する調査・分析を実施することにより、被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を図るものである。

1-2 調査対象地域

本業務は、東日本大震災の被災市町村及び応急仮設住宅が建設されている市町村を対象とし、復興事業の進捗、新たなまちの整備と整合の取れた地域公共交通の確保・維持・改善の方向性を検討する上で重要な地域を抽出し、調査を実施する。

また、被災地だけでなく、東北地方の地域公共交通の動向を把握するため、調査対象地域として抽出された被災地と同規模の市町村への調査も実施する。

表 1-1 調査対象地域の抽出

対象県名	市町村
岩手県 【14市町村】	洋野町、久慈市、野田村、普代村、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 【17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、亶理町、山元町、松島町、利府町、大郷町、美里町
福島県 【29市町村】	新地町、相馬市、南相馬市、浪江町、双葉町、大熊町、富岡町、楢葉町、広野町、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

【岩手県・宮城県・福島県】の被災市町村から調査対象地域の抽出
(※被害状況別に2～3地域抽出)



被災3県以外

上記調査対象地域と同規模の市町村を追加抽出

1-3 業務の検討フロー

本業務は、次頁に示すフローに従い検討を行った。

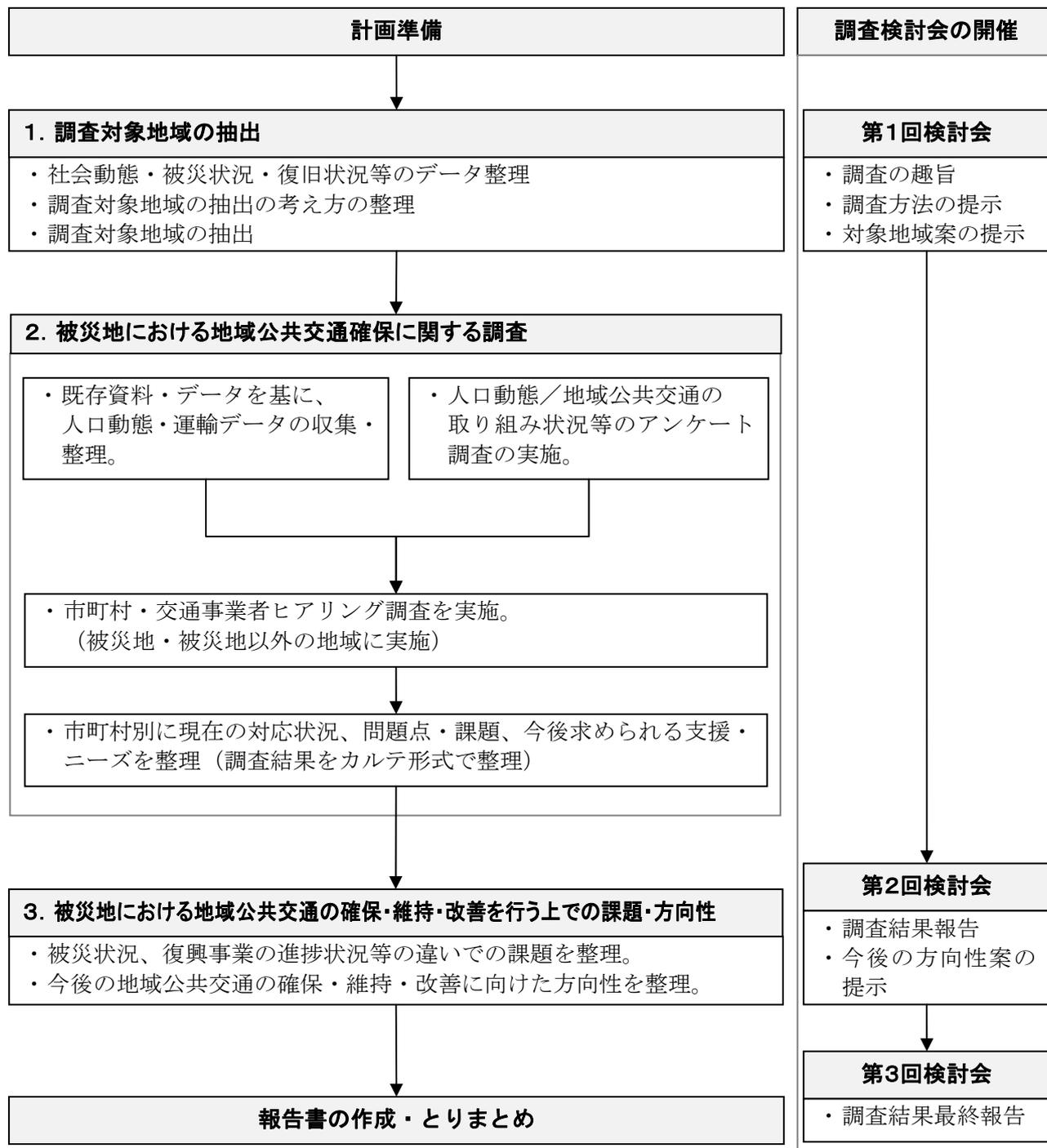


図 1-1 業務フロー

2. 調査対象地域の抽出

2-1 調査対象被災市町村の抽出の考え方

本業務は、被災地の地域公共交通に関して、今後2～3年の見直し・改善状況を整理することを目的としている。本調査を実施するにあたり、下記5つの視点を設定し、被災3県（岩手県・宮城県・福島県）の中から、調査対象被災市町村を抽出した。

表 2-1 調査対象被災市町村の抽出にあたっての視点の整理

区分	抽出内容
視点①	<p>交通ネットワークが甚大な被害を受けた地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者、バス事業者の被災状況が甚大で、地域公共交通ネットワークを維持することが困難と考えられる地域を抽出。 <p>→<u>鉄道・バス事業者の人的・物的被害状況を基に抽出。</u></p>
視点②	<p>応急仮設住宅の戸数・団地数が多く、人口分散が大きい地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 震災による住宅被害が大きく、応急仮設住宅の建設・入居が多く、人口分散が大きいと考えられる地域を抽出。 <p>→<u>応急仮設住宅の建設戸数及び借り上げ住宅の戸数が多い地域を抽出※。</u></p> <p>※借り上げ住宅については、宮城県・福島県のみ公表。岩手県は未公表。</p>
視点③	<p>主要施設の位置、都市構造が大きく変化する地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 震災により行政機能等、主要な施設が被災し、都市構造が大きく変化すると考えられる地域を抽出。 <p>→<u>行政機能、病院の被害状況、仮設商店街の開店状況を基に抽出。</u></p>
視点④	<p>防災集団移転促進事業・災害公営住宅の建設が進んでいる地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設着工が進み、地域公共交通の見直し・改善の検討が求められる地域を抽出。 <p>→<u>集団移転促進事業計画の策定状況、災害公営住宅事業の整備状況※が他地域に比べ進んでいる地域（H25年度建設完成予定）を抽出。</u></p> <p>※福島県は未公表</p>
視点⑤	<p>避難者の転入により公共交通の需要が増加している地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福島第一原子力発電所事故に伴い警戒区域等に設定された地域の避難者を受け入れ、交通需要が大きく変化している地域を抽出。 <p>→<u>福島県内で避難者の受け入れが多い地域を抽出。</u></p>

【参考】視点①～⑤を整理する上で確認した資料・データ

調査対象地域を抽出する上で整理した資料・データは以下の通り。

視点①交通ネットワークが甚大な被害を受けた地域

「沿岸部の鉄道の復旧に向けた検討状況（H24.12.10）」及び「東北地方太平洋沿岸地域路線バスの状況（H23.4.28）」（東北運輸局）を基に整理。

視点②応急仮設住宅の戸数が多く、人口分散が大きい地域

「応急仮設住宅着工・完成状況（H24.11）」（国土交通省住宅局）及び各県公表の「借り上げ住宅市町村別入居戸数（※）」を基に整理。

※岩手県は未公表。

視点③主要施設の位置、都市構造が大きく変化する地域

役所の被害状況、移転状況は、消防防災博物館 HP「現地調査報告（市町村）」及び各市町村 HP を基に整理。

二次・三次救急医療施設の被害については、病院 HP 等を基に整理。

仮設商店街については、過年度報告書及び（独）中小機構 HP、各県・各市町村の HP を基に整理。

視点④防災集団移転促進事業・災害公営住宅の建設が進んでいる地域

「集団移転促進事業計画策定済み地区（H24.11）」（国土交通省都市局都市安全課）を基に整理。

災害公営住宅整備状況（※）については、各県 HP を基に整理

※福島県は未公表。

視点⑤避難者の転入により公共交通の需要が増加している地域

上記視点②で整理した応急仮設住宅及び借り上げ住宅が 1,000 戸以上建設され、避難者の受け入れ対応を行っている市町村を抽出。

2-2 調査対象地域の抽出結果

各視点で3県の被災市町村を整理すると以下の通り。

(※4つ以上の視点に該当する市町村名を赤文字で表記。)

表 2-2 各視点の該当状況一覧

県 区分	市町村 区分	視点① 交通ネットワークが 甚大な被害を受けた 地域	視点② 応急仮設住宅の戸数・ 団地数が多く、人口 分散が大きい地域	視点③ 主要施設の位置、 都市構造が大きく 変化する地域	視点④ 防災集団移転促進事業・ 災害公営住宅の建設が 進んでいる地域	視点⑤ 避難者の転入により 公共交通の需要が 増加している地域
岩手県	洋野町	—	—	—	★	—
	久慈市	★	—	—	—	—
	野田村	★	—	★	★	—
	普代村	★	—	★	—	—
	田野畑村	★	—	★	—	—
	岩泉町	★	—	★	★	—
	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	★	★	★※	★	—
	東松島市	★	★	—	★	—
	松島町	★	—	—	—	—
	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	★	★	★	★	—
福島県	相馬市	★	★	★	★	—
	新地町	★	—	★	★	—
	南相馬市	★	★	★	★	—
	いわき市	★	★	★	★	★
	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	—	★	★	—	★
	須賀川市	—	—	★	—	—
	田村市	—	—	—	—	—
	鏡石町	—	—	—	—	—
	白河市	—	—	—	—	—
	矢吹町	—	—	—	—	—
	西郷村	—	—	—	—	—
	会津若松市	—	—	—	—	★
	会津美里町	—	—	—	—	—
	猪苗代町	—	—	—	—	—
	三春町	—	—	—	—	—
	広野町	★	—	★	—	—
	富岡町	★	—	★	—	—
	浪江町	★	—	★	—	—
	大熊町	★	—	★	—	—
双葉町	★	—	★	—	—	
楢葉町	★	—	★	—	—	
川内村	—	—	—	—	—	

凡例： ★ 前頁で設定した視点に該当している市町村

※：役場・病院が壊滅的な被害を受けた市町村

各県で、いずれかの視点に該当する市町村が多く存在するため、該当の多い市町村（4つ以上の視点に該当する市町村）を候補地として設定することとする。その結果、調査対象被災市町村の候補地は以下の表の通り。

表 2-3 調査対象市町村

県別	調査対象市町村	関係する交通事業者
岩手県	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>宮古市</p> <p>大槌町</p> <p>大船渡市</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>山田町</p> <p>釜石市</p> <p>陸前高田市</p> </div> </div>	岩手県交通(株) 岩手県北自動車(株) 三陸鉄道(株) 東日本旅客鉄道(株) 地元タクシー会社
宮城県	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>気仙沼市</p> <p>石巻市</p> <p>亘理町</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>南三陸町</p> <p>女川町</p> <p>山元町</p> </div> </div>	宮城交通・ミヤコーバス(株) 東日本旅客鉄道(株) 地元タクシー会社
福島県	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>相馬市</p> <p>広野町※¹</p> <p>福島市※²</p> <p>郡山市※²</p> <p>※¹福島第一原子力発電所事故に伴い避難している住民が戻ることが想定される地域として追加</p> <p>※²内陸部の受け入れ代表地域として追加</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>南相馬市</p> <p>いわき市</p> <p>二本松市※²</p> <p>会津若松市※²</p> </div> </div>	新常磐交通(株) 福島交通(株) 会津乗合自動車(株) 東日本旅客鉄道(株) 阿武隈急行(株) 会津鉄道 地元タクシー会社

検討会において、上記候補地のうち、人口、位置、関係する交通事業者のバランスから、岩手県では「宮古市」「大槌町」「陸前高田市」の3市町、宮城県では「気仙沼市」「南三陸町」「石巻市」「山元町」の4市町、福島県は「南相馬市」「広野町」「いわき市」「福島市」の4市町を対象に調査を実施することとした。

2-3 被災地以外の調査対象市町村の抽出

被災地以外の地域の公共交通の動向を把握するため、「2-2. 調査対象地域の抽出結果」で抽出した市町村と人口・高齢化率・都市構造が同規模の地域を抽出する。調査対象市町村は以下の通り。

表 2-4 被災3県以外の調査対象候補市町村

県別	調査対象被災市町村	被災地以外の調査対象市町村
岩手県	宮古市	秋田県能代市
	大槌町	青森県鶴田町※
	陸前高田市	青森県南部町
宮城県	気仙沼市	秋田県大館市
	南三陸町	山形県山辺町
	石巻市	青森県弘前市
	山元町	青森県鶴田町※
福島県	南相馬市	秋田県由利本荘市
	いわき市	秋田県秋田市
	福島市	山形県山形市

【参考：調査対象被災市町村に類似する市町村の抽出】

県名	市町村名	人口総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	高齢化率	人口増減率	可住地面積	製造品出荷額等	道路実延長
		人	人	人	人	%	%	km ²	百万円	km
岩手県	岩手県 宮古市	58,318	6,871	33,577	17,870	30.6%	96.3%	117	77,884	1046.2
	青森県 五所川原市	59,958	7,130	36,328	16,500	27.5%	98.2%	170	20,883	816.6
	秋田県 能代市	59,204	6,305	33,445	19,454	32.9%	97.7%	170	16,803	369.5
	岩手県 大槌町	13,249	1,416	7,800	4,033	30.4%	81.9%	24	14,324	254.8
	青森県 鶴田町	14,237	1,672	8,308	4,257	29.9%	98.2%	45	6,563	239.9
	岩手県 陸前高田市	20,813	2,303	11,654	6,856	32.9%	85.7%	45	17,874	664.1
	青森県 南部町	20,437	2,255	11,961	6,221	30.4%	96.8%	76	4,451	683.1

県名	市町村名	人口総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	高齢化率	人口増減率	可住地面積	製造品出荷額等	道路実延長
		人	人	人	人	%	%	km ²	百万円	km
宮城県	宮城県 気仙沼市	69,620	7,825	40,532	21,263	30.5%	92.9%	93	109,118	1322
	秋田県 大館市	78,849	8,728	44,838	25,283	32.1%	98.0%	188	16,803	369.5
	宮城県 南三陸町	15,352	1,719	9,241	4,392	28.6%	86.2%	37	16,803	369.5
	山形県 山辺町	15,231	1,909	9,201	4,121	27.1%	98.9%	37	16,803	369.5
	宮城県 石巻市	152,025	18,612	92,701	40,712	26.8%	92.9%	242	360,076	2364.6
	青森県 弘前市	181,622	21,781	112,434	47,407	26.1%	98.8%	281	157,431	1626.1
	宮城県 山元町	14,226	1,416	8,411	4,399	30.9%	84.2%	43	29,405	315.5
	青森県 鶴田町	14,237	1,672	8,308	4,257	29.9%	98.2%	45	6,563	239.9

県名	市町村名	人口総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	高齢化率	人口増減率	可住地面積	製造品出荷額等	道路実延長
		人	人	人	人	%	%	km ²	百万円	km
福島県	福島県 南相馬市	66,385	8,356	39,974	18,055	27.2%	92.5%	182	84,095	1513.8
	秋田県 由利本荘市	84,712	9,737	50,314	24,661	29.1%	97.7%	297	16,803	369.5
	福島県 いわき市	338,139	44,285	209,250	84,604	25.0%	96.8%	341	832,999	4153.8
	秋田県 秋田市	320,904	39,172	202,369	79,363	24.7%	99.2%	280	16,803	369.5
	福島県 福島市	285,409	37,437	178,909	69,063	24.2%	97.6%	270	670,958	3288.7
	山形県 山形市	250,021	33,548	155,045	61,428	24.6%	100.0%	171	16,803	369.5
	福島県 郡山市	325,296	45,053	212,325	67,918	20.9%	97.3%	335	737,238	3831.8

3. 被災地における地域公共交通確保に関する調査

「2. 調査対象地域の抽出」で抽出したモデル地域を対象に、アンケート調査・ヒアリング調査を通して、被災地・非被災地における震災前後の交通を取り巻く状況の変化及び交通への影響を整理した。

(1) 調査概要

本調査は、既存資料・データでは確認できない、直近の「人口動態」「都市構造の変化」や東日本大震災以降の「地域公共交通の運行見直し・改善状況」「利用実績」や東日本大震災から2年経過後の「地域公共交通確保・維持を行う上での問題点・課題」「問題点・課題の要因」「課題解決に向けた取り組み、対応状況」等、各被災地の実態を把握するため、「市町村担当部署」及び「交通事業者」を対象に「アンケート調査」及び「ヒアリング調査」を実施した。

また、ヒアリング調査と併せて、「復興事業の進捗・新たな動き」「地域公共交通の取り組み」等、モデル地域の最新の資料・データを収集し、今後、都市構造を踏まえた「公共交通の確保・維持・改善」を検討する上での基礎資料を整理した。

(2) 調査方法

調査方法は、調査対象市町村担当部署・交通事業者へメールまたはFAXによって「アンケート調査票」を送付し、調査の趣旨を説明し、協力を得られた上後日改めて訪問し、ヒアリング調査を実施した。アンケート調査票は、「5. 参考資料5-7市町村・交通事業者アンケート調査票（ヒアリング事前調査）」の通り。

(3) 調査対象地域

調査対象市町村及び交通事業者は、以下の通り。

表 3-1 調査対象市町村及び交通事業者

	県別	調査対象市町村関係部署	調査対象交通事業者
被災地	岩手県	宮古市 総務企画部 企画課 大槌町 総合政策部 総合政策課 陸前高田市 企画部 企画政策課	岩手県北交通(株) 岩手県交通(株) 大槌地域振興(株)
	宮城県	気仙沼市 商工課 南三陸町 復興企画課 石巻市 総合政策課 山元町 企画財政課	ミヤコーバス(株) ※ 南三陸町・山元町は、 町営バスのため、市町 村担当者に確認
	福島県	南相馬市 復興企画部 企画課 広野町 総務課 いわき市 総合交通対策課 福島市 交通政策課 (※広野町、楡葉町、富岡町、大熊町、双葉町も含む)	福島交通(株) 新常磐交通(株)
被災地 以外の 地域	青森県	弘前市 都市整備部 交通政策室 鶴田町 総務課 南部町 企画調整課	弘南バス(株) 南部バス(株)
	秋田県	秋田市 都市整備部 交通政策課 大館市 建設部 都市計画課 能代市 環境産業部 商港港湾課 由利本荘市 企画調整部 地域おこし 課	秋田中央交通(株) 秋北バス(株) 羽後交通(株)
	山形県	山形市 都市整備部 交通政策課 山辺町 建設部 都市計画課	山交バス(株)

(4) 調査項目の設定

検討会の議論を踏まえて、調査項目は以下の通りとした。

表 3-2 ヒアリング調査項目

	調査地域	主な調査内容
公共交通実態把握調査	抽出した市町村 すべて (東北6県)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口動態の変化 震災前後の増減比較（震災前の将来人口推計と震災後の人口動態の比較）、転出入の状況の把握 ・ 年齢構成・少子高齢化率の変化（震災前後の比較） ・ 輸送人員の推移 ・ 系統数・本数・運行回数の推移
	抽出した 被災市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者の被災状況 ・ 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布・転出状況 ・ 公的施設、病院、商業施設等主要施設の立地状況 ・ スクールバス、患者輸送バス、スーパーの無料送迎バス、移動スーパー等、路線バス以外の輸送サービスの運行状況 ・ 復興まちづくり（防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等）の進捗状況、それに連動した交通計画の検討・策定状況 ・ 鉄道・BRT・タクシーの運行状況 ・ 自動車保有台数 ・ 警戒区域等からの避難者の受入状況（福島県のみ） ・ 上記を踏まえた路線バス、乗合タクシー等の運行状況、ルート・ダイヤ・運賃等の見直し状況

(5) 調査期間

本調査は、下記スケジュールの通り実施した。

- 【調査準備】** 平成24年1月上旬 実施計画書及び調査票の協議・調整。
- 【調査実施】** 平成24年1月中旬～ メール・FAXによるアンケート調査開始。
平成24年1月下旬～ ヒアリング調査開始。
- 【調査結果の整理】** 平成24年2月上旬～ 調査結果の整理、借用データの整理。

(6) 調査結果

調査結果の概要は表3-3の通りである（全体版はP.36参照）。

今後、復旧・復興に向けた地域公共交通の確保・維持・改善の方向性を検討する上で、必要な基礎資料となる現状や課題の整理を行うことができた。東日本大震災の発生後2年が経過したが、被災状況、復興事業の進捗状況等の違いにより、地域によって「現状の問題点・課題」、「地域公共交通の見直し・改善対応」、「今後、検討が必要な項目・事項」が異なることがわかる。

表 3-3(1) 市町村別ヒアリング調査結果

県	市町村	交通需要の変化	地域公共交通の見直し・改善対応	今後、検討が必要な項目・事項
岩手県	宮古市	<p>■人口減少が続いている</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べて約2千人、4%減少。 ここ1年、減少傾向は鈍化。 <p>■仮設住宅居住者は減少傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅居住者は減少傾向。既存路線バスの利用が定着。既存路線バスに対する意見・要望はあるが、少なくなっている。 <p>■鉄道運休によりバス利用者増加</p> <ul style="list-style-type: none"> J R・三陸鉄道の運休により、バス利用者が増加（通学利用が増加）。 	<p>■既存路線バスネットワークを基に仮設住宅への交通サービスを提供（運行本数・ルートを改善）</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部地域を除いて、既存路線バス沿線に仮設住宅が建設されており、鉄道代替バスの運行による運行本数の増便。仮設住宅に対応したルートの延伸・見直しを実施。 利用者アンケート調査結果を基に1ヶ月毎に見直し。 <p>■バス運行できない地域へ「送迎タクシー」を試験運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭隘道路等、道路構造上の問題で、バスが運行できない地域については、「送迎タクシー」を試験的に運行開始。 	<p>■防災集団移転・災害公営住宅建設事業の進捗、仮設住宅の集約・減少に対応した既存路線バス等の見直し・改善の検討が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災集団移転事業・災害公営住宅事業等は、段階的に整備される。また、仮設住宅も集約・統合されていくため、進捗状況に合わせて既存路線バスの見直し・改善を行う必要がある。 宮古市では、仮設住宅がなくなるまで公共交通の維持・確保を継続する。 応急仮設住宅がなくなるまで、公共交通の維持・確保が必要。 <p>■復興計画や将来を見据えた公共交通ビジョンの策定を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業の進捗に合わせて、既存路線バスネットワークを見直すのではなく、「まちづくり」と「交通」が連動した計画づくりを行う必要がある。 本年度から研究事業として、公共交通に関する基礎データを収集・整理し、次年度以降、復興計画と整合の取れた「公共交通ビジョン」を作成し、将来を見据えた公共交通ネットワークの再編・見直しを検討する。 <p>■鉄道代替バスの運行等、バス需要が増加したため、運転手の確保及び交通拠点の整備が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道代替バスの運行、仮設住宅への対応でバス需要が増加。しかし、需要に対応できるだけの運転手がいないため、今後、運行本数の増便は難しい。 また、バスターミナルが狭くなっており、今後、整備が必要になる。
	大槌町	<p>■人口減少が続いている</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べて約3千人、20%減少。 ここ1年、減少傾向は鈍化。 <p>■既存路線バスは運行本数が減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後、乗務員不足により運行本数が減少。 鉄道代替バスの運行が増加し、既存路線バスの運行は減少。 <p>■町民バスは無償運行により利用者増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後から町民バスを無償運行。 仮設住宅へ運行し、バス利用者が増加。 <p>■病院・商業施設の立地・再開</p> <ul style="list-style-type: none"> マスト（商業施設）や復興商店街の立地・再開に伴い、移動需要が変化。 	<p>■運賃有償化、運行ルートの見直し、運行本数の増加を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 町民バス（無償）と既存路線バス（有償）ルートが重複する区間があり、交通サービスに格差が生じたため、町民バスの有償化を行った。 既存路線バスを運行する交通事業者の運転手・車両が減少し、町内で運行できないエリア発生した。そのため、町民バスがカバーする形で運行ルートの見直し、運行本数を増便した。 <p>■道路構造上、町民バスが運行できない地域へ乗合タクシー・マイクロバスを運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭隘道路・急勾配区間等、道路構造上問題がある仮設住宅へ、利用者限定の乗合タクシー・臨時バスを運行した。 病院・商業施設の再開等、利用需要の変化に合わせて運行ルート、運行ダイヤを適宜見直し。 	<p>■広範囲に分散立地した仮設住宅への交通サービスの提供が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 山間部や既存路線バスが運行していない地域に仮設住宅が分散立地したため非効率な公共交通ネットワークとなっている。 土地区画整理事業・まちづくりの対応を進めているが、計画が流動的で見通しが立たないため、現状では、交通ネットワーク計画まで検討できない。 当面、仮設住宅への交通サービスを確保・維持することが重要となっている。 2月1日改正（運行本数の増便、運行ルートの改善、運賃有償化等）に伴い、利用者・地域住民のニーズを踏まえ見直し・改善を検討。 <p>■地域間幹線との乗り継ぎが悪い、満員で乗車できない等、利用需要に対応した運行形態の見直し・改善が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> J R山田線の運休に伴い、バス利用者が増加し、満員で乗車できない時間帯がある。また、地域間幹線との乗り継ぎが悪く、朝の通学等に対応できていない等の問題が生じている。 町民バスと既存路線バスを乗り継がなければ、通学、通院できない地域が存在しており、乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの見直しが必要。 運行本数の増便等に対応するには、運転手及びバス車両の確保が必要。 <p>■バス需要に対応するには運転手・バス車両の確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 急激なバス需要の増加で、運転手・バス車両が対応できていない。運行本数の増便等に対応するには、運転手・バス車両の確保が必要。また、二種免許取得や車両購入の支援が必要。
	陸前高田市	<p>■人口減少が続いている</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べて約3.6千人、15%減少。 ここ1年、減少傾向は鈍化。 <p>■交通事業者が被災</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両の流出、事務所の被災、バスターミナルの全壊等、交通事業者の被災規模が大きい。 <p>■既存路線バスは運行本数等を減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手の被災により、系統数・運行本数が減少。 一部区間乗合タクシーに変更。 <p>■通学需要はスクールバスが対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 高校の被災により、大船渡へ通学。 県が無料でスクールバスを運行。 	<p>■交通事業者の被災、バス需要の増加等の状況で出来る範囲での運行見直し・改善を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行本数の増便等の意見・要望はあるが、交通事業者の被災や鉄道代替バス等、急激なバス需要の増加で運転手と車両が確保できない。 地元タクシー事業者と連携し、一部乗合タクシーを運行。 <p>■既存路線バスの運行本数・ルートを改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業施設・病院を重要な拠点として位置づけ、既存路線バスの見直し・改善を実施。 一部乗り継ぎが悪く、更に見直しが必要。 <p>■デマンドバスの実証実験を開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存路線バスの運行が比較的少ない、気仙町、小友町、広田町に2月1日から陸前高田市がデマンドバス実証実験を実施。 <p>■既存路線バスで通学対応は検討していない</p> <ul style="list-style-type: none"> 通学需要に対応した路線バスを運行しても利用が少ないため、現状では対応していない。 	<p>■BRT運行に伴う既存路線バスの見直し・再編が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、既存路線バス、デマンド交通、乗合タクシー、スクールバス等、様々な交通サービスが運行しており、一部の区間で競合が見られる。平成25年からJ R仮復旧としてBRTの運行がスタートすることから、地域全体としてバランスの取れた交通体系にするため、「地域間交通」「地域内交通」の棲み分け・再編の検討が必要。 <p>■復興計画との連動将来を見据えた公共交通計画は必要だが、まちづくりの方向性が流動的で対応できない</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業、まちづくり・都市計画と整合を図った交通計画の方針・ビジョンの策定の必要性は感じている。しかし、現状では、まちづくりの方向性が固定化されておらず、計画策定まで対応できていない。既存補助事業への移行を見据えた対応も必要。 <p>■BRT等、様々なバスが運行しているため、既存路線バスの増便等を行うためには、運転手が必要。バスターミナルも被災しており、効率的な運行をするために交通拠点整備が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅・バスターミナルが被災し、地域内の交通拠点がないため、地域外拠点からの運行を行っており、運行距離（回送含む）が長く、震災前のサービス水準まで戻っていない。 また、急激なバス需要の増加に伴い、運転手が少なく、運行体制が整わない。効率的な運行を行うためにも交通拠点整備や運転手の確保が必要。

表 3-3(2) 市町村別ヒアリング調査結果

県	市町村	交通需要の変化	地域公共交通の見直し・改善対応	今後、検討が必要な項目・事項
宮城県	気仙沼市	<p>■人口減少が続いている</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べて約5千人、7%減少。 ここ1年、減少傾向は鈍化。 <p>■借り上げ住宅居住者も多い</p> <ul style="list-style-type: none"> 応急仮設住宅65%、借り上げ住宅35%。 <p>■交通事業者が被災</p> <ul style="list-style-type: none"> 気仙沼営業所が焼失。バス20台流失。 交通事業者の被災により運行本数等が減少。 	<p>■運行見直し・改善により病院へのルートが増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者・住民ニーズを踏まえて運行見直し・改善を進めた結果、市立病院周辺にルートが集中してしまっている。 <p>■利用需要に合わせて路線バスから乗合タクシーへ運行形態を一部変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の需要等を踏まえ、バスから乗合タクシーに変更した路線がある。 <p>■路線バスの他にスクールバス、患者輸送バス、商業無料送迎バスが運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 各目的バスが運行。スクールバスは12月に見直し。ビッグハウス本郷店で無料送迎バスを運行。 	<p>■BRT運行による既存路線バス等への中・長期的な影響把握、対応策の検討が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> BRTの運行に伴い、他の交通手段との接続性や競合による影響が懸念される。 BRT運行による中・長期的な影響、問題点・課題を把握し、対応策の検討が必要。 <p>■仮設住宅居住者への対応は優先順位の検討が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅居住者の移動・交通ニーズに対応するため、アンケート調査等を実施しているが、すべての意見・要望に対応することはできない。現状の問題点・課題を整理し、課題解決の優先順位を検討する必要がある。 <p>■既存路線バスの増便等を行うためには、運転手が必要。バス営業所も被災しており、効率的な運行をするために交通拠点整備が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> バス営業所が被災し、運行拠点が狭くなっている。 急激なバス需要の増加に伴い、運転手が不足し、十分な運行体制が整わないため、新たな取り組みや運行改善を行うことができない。 仙台～気仙沼間はバス利用のニーズが高く、需要はあるが運転手が少なく対応できない。
	南三陸町	<p>■人口減少が続いている</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べ約2.5千人、14%減少。 ここ1年では約300人、2%減少継続。 <p>■登米市との行き来のニーズが高い</p> <ul style="list-style-type: none"> 登米市仮設住宅等居住者が約4割。 登米市に転居している町民が南三陸町の高校・診療所へ通う移動需要が存在。また、南三陸町内の居住者が登米市へ通学するケースもある。 南三陸町内には買物場所・商業施設がなく、登米市佐沼方面へのニーズが高い。 高齢者などは、外出や体を動かす機会が減り、生活不活発病が増加。 町内居住者の登米市への高校通学。 <p>■平成25年3月末で町外への足がなくなる</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後の被災者支援・救援として、日赤バスや志津川高校臨時便、患者送迎などの町内と登米市を結ぶ交通手段が期間限定で運行していたが、平成24年度で廃止となる。 	<p>■南三陸町と登米市を結ぶ「町外仮設住宅循環」を運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 南三陸町と登米市の仮設住宅等（登米市南方・米谷）を結ぶ無料の町民バス新路線を運行し、町内への通院や高校通学の「足」を確保する。 南三陸町から登米市佐沼方面や公立志津川病院へアクセスし、通院・買物・通学の足を確保する。 <p>■通学・通院への対応を図るため町民バスを再編</p> <ul style="list-style-type: none"> 町外の仮設住宅（横山・柳津）から南三陸診療所への移動できるよう町民バス（1路線）のルートを延伸した。 「町外仮設住宅循環」では登米市への高校通学時間帯に対応できていなかった。登米市への通学対応を図るため町民バス（1路線）のルートを延伸した。 仮設住宅とバス停が離れているところは、仮設住宅入口まで乗入れするルートに変更。 BRTや町外仮設住宅循環などの幹線軸へ接続するフィーダー交通として再編する。 	<p>■復興計画との連動・将来を見据えた公共交通計画は必要だが、復興事業が流動的で対応できない</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災集団移転事業や災害公営住宅等の復興事業の時期が不透明で、復興計画と連動した公共交通の検討は未定。 <p>■町民バスを運行している交通事業者も被災しており、安全・安心して利用でき、持続可能な運行・運営体制の構築が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災の影響で、地元交通事業者も被災しており、少ない運転手・車両で運行を行っている。 厳しい運行体制で交通サービスを提供しており、安全で安心して利用できる運行、持続可能な運営体制の構築が必要。 <p>■公共交通サービスを継続していくため運賃の有料化、財源確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 町単費で運行している町民バスの財源確保が課題であり、H26以降の町民バスの有料化に向けた検討が必要。 有料化にあたっては、利用者負担の軽減するため、定額制・会員制サービス等の導入を検討する。 <p>■町の負担軽減、持続可能な交通体系を構築するため官民連携によるサービス提供及び公共交通マネジメント組織のあり方を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通分野から復興を支援するサービスや「交通・移動」以外の付加価値サービス等の提供が必要であると認識している。また、公共交通の運営に関する町の負担軽減等を図るため、官民連携によるマネジメント組織の設立を検討。 平成24年度に立ち上げた「南三陸町地域公共交通研究会」を継続的に開催し、町民バスの再編や官民連携による公共交通マネジメント組織のあり方について検討。
	石巻市	<p>■震災前に比べ、1万人減少。減少傾向は鈍化</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べ約1万人、6%減少している。減少傾向は鈍化。 <p>■借り上げ住宅が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅等居住者は約3万人でその約半数が借り上げ住宅に点在。 市内には女川町の仮設住宅も立地。 <p>■利用者から大きな不満は聞かれない</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存路線に加えて、仮設住宅経由路線をニーズにあわせて運行。 <p>■新たなニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 蛇田地区には仮設住宅や大型ショッピングモール、郊外型ショッピング施設が多いため、新たな交通ニーズが生まれている。 	<p>■利用者ニーズを踏まえ、通院・買い物・温泉施設等を経由する運行に見直し・改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 河北地区住民バスは、買い物に対応した運行時間帯の変更し、仮設住宅や温泉施設を経由するルートへの変更。大川地区住民が暮らす仮設住宅を経由するルートに変更。 市内仮設住宅循環線は、仮設住宅最寄りバス停を追加。 <p>■経済産業省の補助を活用した商業施設巡回バスを運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ヨークベニマル蛇田店と中里店が経済産業省の「東北復興に向けた地域ヘルスケア構築推進事業」を活用し仮設住宅と商業施設・店舗を結ぶ巡回バスを運行。 <p>■仮設住宅から仮校舎への通学に対応したスクールバスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 被災した小中学校・幼稚園の仮校舎へのスクールバス、仮設住宅から市内各小中学校へのスクールバスの運行。 <p>■住民バスの運賃を見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は無料や震災前と同額であった運賃を原則100円に見直した。 	<p>■バス運賃に格差が生じており、運賃・料金体系の見直し・改善が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 100円住民バスと通常の距離制運賃の路線バスが運行しており、100円住民バスが運行していない地域から「賃を下げたい」というニーズがある。 運賃・料金体系の格差解消・是正の検討が必要。 <p>■税込減少・財政力低下に伴い、地域公共交通の運行を継続するための財源確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 市税収入の減少等に伴う財政力の低下が見込まれ、持続的な公共交通の取組に対して不安がある。 平成26,27からは仮設住宅に加えて、防災集団移転・災害公営住宅を経由して運行することになるため更に運行経費が高くなる懸念され、財源の確保が必要。 <p>■バス需要に対応するには運転手の確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、住民バス、スクールバス等、急激なバス需要の増加で、運転手が不足している。 運行体制が整わず、運行本数の増便等の運行改善、新たな取り組みなどの対応ができない。 <p>■施設立地・移転等に伴う運行見直し・改善が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27年度に「市立女子高校」と「市立女子商業高校」が統合、平成28年度以降に市立病院が石巻駅周辺に移転する予定があり、「まちの変化」に合わせた運行の見直し・改善が必要。

表 3-3(3) 市町村別ヒアリング調査結果

県	市町村	交通需要の変化	地域公共交通の見直し・改善対応	今後、検討が必要な項目・事項
宮城県	山元町	<p>■人口減少が続いている</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べ、震災2年後は約3千人(約18%)減少している。 <p>■町民バスの運行要望</p> <ul style="list-style-type: none"> 限られた車両台数での運行となるため、全てのニーズを反映することは難しい。 	<p>■町民バスの運行委託先を変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 町民バスについて、震災以降もタクシー会社に委託して運行していたが、平成24年10月より、運行委託先を貸切バス事業者に変更した。 <p>■町民バスのルート、ダイヤの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年10月より運行ルートの変更、運行本数の増便等の利用者のニーズに対応するため、車両を1台増加し、4台体制で運行を開始。運行ルートや運行本数は震災前を上回っている。 <p>■町民バスの運行ダイヤの詳細設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間を短縮するため、運行時間帯によってバス停止位置を変更したダイヤ設定を実施(※快速と各駅停車のイメージ。例えば病院前のバス停は午前中の便は停車するが、午後の便は停車しないなど) 	<p>■複雑な運行ダイヤを設定したため利用にくく、町民バスの運行ダイヤの再調整が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯を短縮するため、時間帯別にバス停位置が変わる運行をしたため、町民からわかりづらい・利用しにくいという苦情があった。わかりやすい運行ダイヤに再調整が必要。 また、JR(列車及び代行バス)との接続が悪く、乗り継ぎに配慮した見直しが必要。 <p>■町民バス運行・未運行が存在し、交通サービスの格差解消・是正の検討が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議等で運行ルートの見直し・改善を検討し、交通サービスの格差解消・是正を検討する必要がある。 <p>■新市街地の整備・新たなまちの中心と地域を結ぶ公共交通の見直し・改善が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 新山下駅・坂元駅の周辺に新市街地を整備予定。交流センターや避難所も建設予定。「新しいまちづくり」に合わせた公共交通の運行見直し・改善が必要。 <p>■町民バスを継続していくため、無償運行から有償運行への見直し・改善が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、町民バスは補助金等を活用し、無料で運行している。町民バスを継続していくためには有償化・運賃体系の見直し・改善が必要。今後、地域公共交通会議等で検討する。
福島県	南相馬市	<p>■地区別の仮設住宅建設に差異があり、移動が変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後、緊急時避難準備区域の影響で鹿島区に仮設住宅が集中し、そこからの移動が多く発生した。 緊急時避難準備区域の解除を受け、原町地区にも仮設住宅が建設され、鹿島区から原町区に戻り、原町区からの移動が発生した。 <p>■市内の小中学校が再開</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急時避難準備区域の解除等により小中学校が再開し始めたため、運行の要望が発生。 <p>■仮設住宅から自宅への一時帰宅</p> <ul style="list-style-type: none"> 小高区等から仮設住宅に避難している住民が一時帰宅を開始。 	<p>■バス事業者撤退路線のバス運行を再開</p> <ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故により、新常磐交通(株)はこれまで運行していた9路線が運行できない状態となった。 再開した小中学校の保護者等から路線バスを再開して欲しいとの要望があり、3路線について(有)はらまち旅行に委託をして運行を再開。 <p>■帰宅支援のための交通サービスを導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 帰宅支援のため、仮設住宅団地と自宅(小高区、原町区)を結ぶジャンボタクシーを平成24年10月30日から運行している。 <p>■仮設住宅と主要な施設を結ぶ巡回バスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後から仮設住宅と病院、市役所等の公共施設を結ぶ巡回バスを運行している。 <p>■仮設住宅からスクールバスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅から小中学校への移動を確保するため、スクールバスを運行している。平成24年度は8路線運行している。 	<p>■新たな交通サービスの提供・取り組みや公共交通計画は必要だが、復興事業への対応もあり、現状では対応できていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな取り組みや交通計画を検討していく必要があるが、交通事業者が被災しており、復興事業の対応もあるため、現状のニーズに対して、可能な限りサービスを提供する以外に余裕がない状態。 <p>■地区別の公共交通サービス格差の改善に向けた検討が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 原町区、鹿島区、小高区で提供している公共交通サービスに格差があるため改善が必要。例えば乗合タクシーは小高区で運行しているが原町区と鹿島区では運行していないなど。 <p>■仮設住宅だけでなく、借り上げ住宅への対応も必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスについて、仮設住宅周辺だけでなく、借り上げ住宅もカバーしてほしいとの要望が出ているため、検討が必要。 <p>■公共交通サービスを継続していくための財源確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス3路線以外にも、スクールバス、帰宅支援のためのジャンボタクシーなどを運行しているが、補助金等を適用することができない。市の補填等で対応しており、財源確保に向けた検討が必要。
	広野町	<p>■現在も避難者(人口)が大きく変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 広野町内の人口は、被災直後の100人在住から現在600~1,000人程度に増加。 未だ5,000人程度はいわき市などに避難中。 H24.5~町内の仮設住宅2箇所、東電住宅の借り上げ住宅に避難者居住。 <p>■いわき市との行き来のニーズが高い</p> <ul style="list-style-type: none"> いわき市に避難している住民の町内への通勤、通学、通院が再開。 町内居住者のいわき市への買い物、通院、通学。 	<p>■いわき市内等での復興支援バスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 1市5町1村で2ヶ月に1回の連絡協議会を実施。適宜見直しながら運行(H23.11~いわき市内、四倉~広野)。 <p>■町民バスの運行再開</p> <ul style="list-style-type: none"> 町単費で町内3系統の無料バスを運行。 避難者が戻っていないこともあって利用者は少ない。(震災前は100円バスとして運行) H25.3~乗り継ぎを考慮して運行を見直し。 <p>■いわき市避難者のスクールバス運行</p> <ul style="list-style-type: none"> いわき市内仮設住宅等から町内小中学校までスクールバスを運行(90人、タクシー会社に委託)。 H25.3~いわき市内高校に通う高校生等への対応のため登校・下校時のJRを増便。 	<p>■町民の居住状況の変化に対応した地域公共交通の見直し・改善が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 町外に避難している町民の帰還等、居住者の変化が続いており、その需要に対応する必要がある。 H26.3供用予定の復興住宅などにより需要が変化する。 広野駅周辺の復興ゾーンの農地転用手続きなどによる遅れなど、復興事業の完了時期が見込みにくい。 <p>■地域公共交通の運行を継続するための財源確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 町単費で運行している町民バス(無料)の財源確保が必要。 県補助を受ける上で財政力指数の要件はクリアできるが有料化しなければならないため、今後検討が必要。 <p>■利用者・地域住民のニーズ把握が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 町民バスの運行に関して住民のニーズを把握していない。 町民ニーズに対応した運行見直し・改善を行う必要がある。

表 3-3(4) 市町村別ヒアリング調査結果

県	市町村	交通需要の変化	地域公共交通の見直し・改善対応	今後、検討が必要な項目・事項
福島県	いわき市	<p>■周辺からの避難と市民の避難</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べて人口は約1万1千人減少したが、ここ1年は減少傾向が鈍化。 周辺からの避難者は約2万4千人で、市外への避難者は約8千人。 <p>■借り上げ住宅が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮設住宅等居住者は約8千人。 その約94%が借り上げ住宅に点在。 	<p>■仮設住宅等は既存路線でカバー</p> <ul style="list-style-type: none"> 応急仮設住宅や雇用促進住宅が既存路線沿線に立地しており、避難している市民向けの新たなバス運行は行っていない。 避難しているいわき市民に無料乗車証の発行は行っていないが、大きな不満は聞かれない。 <p>■沿岸被災地域小中学校へのスクールバス運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内に避難している小中学生（市民）の通学。 	<p>■地域住民のニーズを把握しきれていない。ニーズ把握が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民との協議・意見交換等ができていないためニーズを把握し切れていない。ニーズ把握が必要。 <p>■復興計画との連動・将来を見据えた公共交通計画は必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業の進捗状況に合わせた地域公共交通の見直し・改善が必要。 周辺市町村を含めて、復興住宅の建設など復興事業の時期が不明で今後の対応が未定。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>その他（いわき市内で受入れている避難町村の公共交通の対応・動き）</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難町村による連絡協議会に参加。適宜見直しながら運行（H23.11～）。 多くの仮設住宅が既存路線沿線に立地しており、既存路線バスで利用できる無料乗車証の発行で対応。 一部の内陸部の工業団地等に立地している仮設住宅等には復興支援バスを運行。 </div>
	福島市	<p>■震災後転出が増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後1年目は転出が震災前に比べて1.4倍に増加し、1万4千人転出したが、2年目は1.1倍に鈍化。 <p>■市民の避難者は借り上げ住宅に点在</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の避難者約4百人は全員借り上げ住宅に居住。 <p>■周辺からの避難者の受入</p> <ul style="list-style-type: none"> 浪江町、双葉町、飯舘村からの避難者の仮設住宅等居住者は約1万人でその79%が借り上げ住宅に居住。 	<p>■市民の避難者は既存路線利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の避難者は借り上げ住宅に居住しているため既存路線バスを利用。 <p>■周辺からの避難者のニーズにより運行見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 浪江町、双葉町の事業として仮設住宅と公共施設・病院・商業施設を結ぶバスを運行し、アンケート調査でニーズを把握して運行見直し・改善。 	<p>■受入避難者への交通サービスをさらに充実するには運転手の確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 受入れた避難者への交通サービスを提供するため、交通事業者は貸切バス事業を抑え、乗合バスを優先して運行している。バス需要の増加により、運転手が不足している。

4. 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性の整理

4-1 地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性の整理

調査対象地域として抽出した市町村及び交通事業者へのアンケート・ヒアリング調査結果から、被災パターン別に今後検討が必要な項目が異なることがわかった。

ここでは、下記、被災パターン別に地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性を整理した。

表 4-1 被災パターン分類

		津波により壊滅的な被害を受け、まちの基盤がなくなったエリア	
パターン1		岩手県	大槌町、陸前高田市
		宮城県	南三陸町
		福島県	
		津波により壊滅的な被害を受けたものの、市街地への被害が小さくまちの基盤残ったエリア	
パターン2		岩手県	宮古市
		宮城県	気仙沼市、石巻市、山元町
		福島県	
		原発事故の影響により警戒区域等から避難しているエリア又は受入エリア	
パターン3		岩手県	
		宮城県	
		福島県	南相馬市、広野町、いわき市、福島市

4-2 整理結果

被災地の復興計画事業の進捗等を踏まえ、調査結果を基に、今後2～3年の被災地における地域公共交通の確保・維持・改善に向けた方向性を整理すると、下記7つの項目に区分される。

1. 住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持
2. 多様な交通サービスの連携・調整
3. 復興計画と連動した交通計画づくり
4. バスターミナル・交通拠点の整備
5. 運転手・担い手の確保
6. バス車両の確保
7. 運行経費の増加への対応・財源の確保

被災地の地域公共交通の確保・維持・改善を行う上で、「被害状況」「問題点・課題」「復興事業の進捗」等、被災パターン別に対応が異なるため、それぞれの地域の実情に合わせた方向性を整理・検討する必要がある。

被災パターン別の地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性の詳細は次頁以降に示す通りである。

表 4-2(1) 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性(被災パターン1:津波により壊滅的な被害を受け、まちの基盤がなくなったエリア)

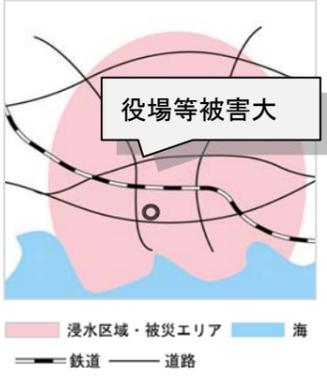
被災パターンと対象地域の現状	市町村	課題等	原因	地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での方向性
<p>津波により壊滅的な被害を受け、まちの基盤がなくなったエリア</p>  <p>浸水区域・被災エリア 海 — 鉄道 — 道路</p> <p>役場等被害大</p> <p>現状の課題解決に対応した地域交通の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興計画が流動的で随時修正。 復興計画と整合を図った交通計画の検討まで対応できない。 路線バスの他に、公営バス等を運行し、現状の課題・利用者のニーズに対応している。 	<p>岩手県 大槌町</p>	<ul style="list-style-type: none"> 分散した仮設住宅、生活交通空白地域の存在等、非効率な生活交通ネットワークへの対応が当面の課題。 バス需要の増加に伴い、「満員で乗車できない時間帯」「地域間幹線系統バスへの乗り継ぎが悪く、朝の通学、病院の予約に間に合わない」等の問題が生じている。 復興計画と連動し将来を見据えた交通ネットワーク計画づくりまで検討できる状況ではない。 バス需要の増加に対応できる運転手・バス車両の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 平野部が少なく、仮設住宅が山間部に広範囲に分散立地。そのため、通学・通院・買い物等のバス利用の需要が増加・分散。 土地区画整理事業・まちづくりの対応を進めているが計画が流動的で見通しが立たない。 J R山田線の運休に伴い、バス需要が増加。 町営バス運行事業者が被災し、運転手・バス車両が減少。 	<p>住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業やまちづくりの計画が流動的であり、当面は仮設住宅から病院、商店等への交通サービスの提供が求められる。住民ニーズの変化に対応した、柔軟な運行見直し・改善が引き続き重要。 ニーズの適切な把握・反映にあたっては、地域公共交通会議等の協議会を積極的に活用しながら、行政と事業者との実質的なパートナーシップを構築することが重要。 複数市町村を跨がる地域間幹線交通についてもニーズ把握が必要。 (大槌町、陸前高田市、南三陸町) <p>多様な交通サービスの連携・調整</p> <ul style="list-style-type: none"> BRTの運行等の導入やボランティア輸送(日赤バス)の廃止など、交通体系の変化が大きい。 様々な交通サービスが運行され、一部重複・競合が見られる。地域間幹線交通も含めて、地域全体としてバランスの取れた交通体系に向けた連携・調整が必要。 (陸前高田市、南三陸町) <p>復興計画と連動した交通計画づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興事業が長期間にわたるとともに、高台移転等により居住地や生活拠点機能が分散。 このような状況を前提として、まちづくりと一体となって、地域全体でどのような交通サービスを確保・維持するか、運行主体も含めた検討が必要。 交通に配慮したまちづくりや、バスベイ・転回場所等の確保がなされるよう、道路・交通・まちづくりの関係部署の連携・協力体制の構築や交通事業者の参画・情報共有が必要。 (大槌町、陸前高田市、南三陸町) <p>バスターミナル・交通拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> バス営業所等が被災し、回送距離が長くなるなど、十分な運行体制を確保できないため、需要に対応した交通サービスの提供が行えるよう、復興計画と整合の取れた交通拠点の整備が必要。 先行事例を参考に、支援制度の活用を検討。 (陸前高田市) <p>バス車両の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の実情を踏まえた車種を選択するとともに、寄贈や補助制度の活用について検討。 (大槌町、南三陸町)
	<p>岩手県 陸前高田市</p>	<ul style="list-style-type: none"> 様々な交通サービスが運行し、運行エリアの一部重複・競合が生じている。「地域間交通」「地域内交通」の棲み分け・交通体系の見直し・再編が課題。 まちづくりの方向性が決まらないため、復興計画と連動した交通計画の検討まで至らない。 バスの営業拠点の整備・運転手の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 震災後、BRT、路線バス、デマンド交通、乗合タクシー、スクールバス等様々な交通サービスが運行。 復興計画の事業を進めているが、まちづくり・都市計画が流動的で固定化されない。 営業拠点の被災により、現在別の拠点を使用しているため、回送距離が長くなるなど運行が非効率。 バス需要の増加に伴い、運転手が不足しており、内陸部・貸切バスの運転手を沿岸部に回すことで対応。 	
	<p>宮城県 南三陸町</p>	<ul style="list-style-type: none"> 復興計画と連動した交通計画を検討したいができない。 登米市・南三陸町間の通学・通院等の交通需要に対応した地域公共交通の確保・維持が課題。 町営バスを運行するための財源確保が課題。 町営バスを運行する運転手・車両・行政担当者が不足。 安全な運行体制の確保・運営体制の構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設等、復興事業のスケジュールが不透明。 登米市と南三陸町に仮設住宅が分散。町単費で登米市・南三陸町間の町営バスを運行(ボランティア輸送(日赤バス)がH25.3末撤退)。 町内路線も含めて町営バスは無償で運行。 町営バスを運行している地元交通事業者が被災しており、少ない運転手と車両で対応。 民間交通事業者の撤退以降、町営でバスを運行。震災後、復興事業の業務増加により、町の負担が増加(町営バスの担当者が不足)。 	

表 4-2(2) 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性(被災パターン2:津波により壊滅的な被害を受けたものの、市街地への被害が小さくまちの基盤が残ったエリア)

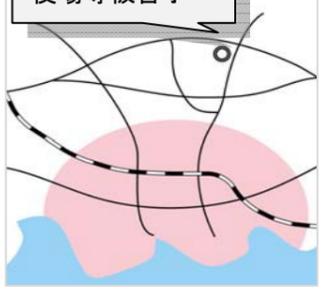
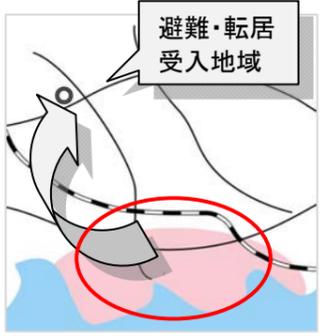
被災パターンと対象地域の現状	市町村	課題等	原因	地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での方向性
<div data-bbox="133 520 468 709" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>津波により壊滅的な被害を受けたものの、市街地への被害が小さくまちの基盤が残ったエリア</p> </div> <div data-bbox="133 724 468 1123" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>役場等被害小</p>  <p>● 浸水区域・被災エリア ● 海 — 鉄道 — 道路</p> </div> <div data-bbox="133 1207 468 1291" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>復興計画を見据えた地域公共交通の維持</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存路線バスのルート変更、運行本数の増便等により仮設住宅の交通サービスを確保している。 ・ 宮古市では、復興事業の進捗を見据えた「公共交通ビジョン」の策定に向け、研究事業で公共交通関連の基礎データを収集・分析調査を実施中。 	<p>岩手県 宮古市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災集団移転促進事業、災害公営住宅等、復興事業と整合の取れた交通計画づくり。 ・ バス需要の増加に対応するため、運転手の確保が課題。今後の増便対応は困難。 ・ 運行本数の増加に伴い、交通拠点整備が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 震災復興後の新しいまちの形に合わせた「持続可能な公共交通体系」を構築するためのあり方、指針として「宮古市公共交通ビジョン」を策定予定。データ収集を実施。 ・ J R 山田線・三陸鉄道の運休、仮設住宅への対応などによりバス需要が増加。 	<div data-bbox="2003 304 2908 955" style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> <p>住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃・料金体系の違い、運行・未運行エリアの存在等、一部地域で交通サービスに格差が見られる。公平でバランスの取れた交通サービスを提供できるよう、運行実態や利用者・地域住民ニーズの把握が必要。 ・ 一方で、利用者・地域住民のニーズのすべてには対応できないため、優先順位についても検討が必要。 ・ 復興計画と連動し、将来を見据えた交通計画づくりの前提として、災害公営住宅の入居予定者や地域住民へのアンケート調査等の実施が求められる。 ・ ニーズの適切な把握・反映にあたっては、地域公共交通会議等の協議会を積極的に活用しながら、行政と事業者との実質的なパートナーシップを構築することが重要。 ・ 複数市町村を跨る地域間幹線交通についてもニーズ把握が必要。 (宮古市、気仙沼市、石巻市、山元町) </div> <div data-bbox="2003 1039 2908 1459" style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p>多様な交通サービスの連携・調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B R T の運行に伴い、既存路線バスの利用者数の減少等の影響が懸念されるため、中長期的視点に立った連携・調整が必要。 ・ 地域間幹線交通も含めて、地域全体としてバランスの取れた交通体系に向けた連携・調整が必要。 ・ 地域公共交通会議等の法定協議会を活用し、行政・交通事業者・市民・学識経験者など多様なメンバー構成による交通・まちづくりの連携・調整を検討。パートナーシップの構築を行う。 (気仙沼市、石巻市) </div> <div data-bbox="2003 1543 2908 1963" style="border: 1px solid purple; padding: 5px;"> <p>復興計画と連動した交通計画づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 石巻市などでは、防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設が早い段階で完成予定。 ・ このため、復興計画と連動した、地域全体の交通計画の策定が早期に求められる。 ・ 交通に配慮したまちづくりや、バスベイ・転回場所等の確保がなされるよう、道路・交通・まちづくりの関係部署の連携・協力体制の構築や交通事業者の参画・情報共有が必要。 (宮古市、気仙沼市、石巻市、山元町) </div>
	<p>宮城県 気仙沼市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 仮復旧の B R T 運行に伴い、既存路線バスに影響があるおそれ。中長期的な影響の把握が課題。 ・ 仮設住宅居住者にアンケート調査を継続的に実施しているが、すべてのニーズに対応できない。優先順位の検討が課題。 ・ バス需要の増加に対応できる運転手の確保、運行体制の構築が課題。 ※バスターミナルの整備については、中小企業グループ補助金の活用により目途が立っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 気仙沼線が被災し、鉄道が運休。仮復旧として B R T が運行。その他、路線バスや一部地域で乗合タクシーを運行。 ・ 交通事業者の被災により、供給力に限界がある。 ・ ミヤコーバス気仙沼営業所が被災し、現在仮設で対応。 ・ 仙台～気仙沼間のバス需要はあるが、対応できる運転手・拠点が不足。運転手については、休日出勤により対応。 	
	<p>宮城県 石巻市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃設定の見直し・改善が課題。 ・ 様々な補助事業を活用した交通サービスが運行し、一部重複・競合。交通サービスの棲み分け・交通体系の再編が課題。 ・ 復興事業の進捗、施設立地・移転に対応した地域公共交通サービスの見直し・改善が課題。 ・ 地域公共交通を継続運行するための財源確保が課題。 ・ バス需要の増加に対応できる運転手の確保、運行体制の構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 100 円バスと通常の距離制運賃のバスが運行しており、バス運賃に格差が生じている。 ・ 商業施設巡回バス、スクールバス、住民バス等、様々な交通サービスが運行。 ・ 防災集団移転、災害公営住宅が平成 26 年、27 年に完成。市立女子高校の統合、石巻市立病院の移転等によりまちが変化。 ・ 市税収入の減少等に伴う財政力の低下。 ・ 今後仮設住宅だけでなく、災害公営住宅への対応により運行経費が増加するおそれ。 ・ バス需要が増加し、運転手が不足。 	
	<p>宮城県 山元町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯、J R 等の乗り継ぎに配慮し、わかりやすく、利用しやすい運行形態の見直し・改善が必要。 ・ 町民バスの未運行地域があり、交通サービスの格差が発生。すべてのニーズに対応できていない。 ・ 町民バスを継続的に運行するため、有償化・運行体系の見直し・改善が課題。 ・ 「復興まちづくり」と整合の取れた地域公共交通体系の構築が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯ごとに停車するバス停が替わり(午前中は病院前に停車するが、午後は停車しない等)、町民からわかりづらいという苦情。 ・ J R の代行バスとの接続が悪く、乗り継ぎができない。 ・ 限られた車両台数で運行しており、全てのニーズに対応できていない。 ・ 町民バスは補助事業を活用し、無料運行。 ・ 復興計画では、新たな駅周辺に新市街地の整備を予定。まちの変化と整合の取れた地域公共交通の見直し・改善が必要。 	

表 4-2(3) 被災地における地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での課題・方向性(被災パターン3:原発事故の影響により警戒区域等から避難しているエリア又は受入エリア)

被災パターンと対象地域の現状	市町村	課題等	原因	地域公共交通の確保・維持・改善を行う上での方向性
<p>原発事故の影響により警戒区域等から避難しているエリア又は受入エリア</p> <p>分散した町民の地域公共交通を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 域外避難者と帰還者が存在。 分散した町民への交通手段を提供するため、一時帰宅や帰還者の生活に対応した交通がそれぞれ運行している。 	<p>福島県南相馬市</p>	<ul style="list-style-type: none"> 行政・交通事業者ともに対応できる人材の確保が課題。 仮設住宅と借り上げ住宅に交通サービスの格差が発生。(借り上げ住宅居住者から要望あり) 地区別に交通サービスの格差が発生。 継続的に運行するために財源確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 原発事故の影響でバスの営業所が被災。 市担当者も復興事業の対応に追われている。 現状のニーズに可能な範囲で対応する以外、余裕がない。 借り上げ住宅は、既存路線バスで対応。 仮設住宅はルートを延伸し仮設住宅前まで乗入れ。 借り上げ住宅と仮設住宅とで交通サービスの対応が異なる。 地区別に公共交通サービスが異なる。(例：小高区には乗合タクシーが運行、原町区・鹿島区には運行していない等) 地域間を運行する帰還支援のジャンボタクシー等を市の単費で運行。 	<p><u>住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 域外からの避難者、受入側の市民、帰還者が混在する地域については、それぞれが求める交通サービスが異なるため、関係市町村等と連携の上、それぞれのニーズに対応した地域公共交通の見直し・改善が必要。 域外への避難により居住者(帰還者を含む)が少なく、人口密度が低くなっている地域については、利用者ニーズ等を踏まえつつ、地域全体でどのような交通サービスを確保・維持するか検討が必要。 ニーズの把握ができていない地域については、アンケート調査等の実施により、まずは把握が必要。 複数市町村を跨がる地域間幹線交通についてもニーズ把握が求められる。 <p>(南相馬市、広野町、いわき市(5町1村を含む))</p>
<p>市民と避難者に対応した地域公共交通を確保</p>  <p>避難・転居受入地域</p> <p>● 浸水区域・被災エリア ● 海 — 鉄道 — 道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民と受入避難者が混在。 市民と避難者に対応するため、既存路線バスを活かした交通サービスの提供を行っている。 	<p>福島県いわき市</p>	<ul style="list-style-type: none"> 復興事業の進捗に合わせた路線バスの見直し・改善が課題。 利用者・地域住民のニーズを反映した交通サービスとなっていない。 ニーズを踏まえた見直し・改善が必要。 運転手の不足。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市町村含めて復興事業の時期が不明。 今後の対応は未定。 地域住民と協議・意見交換ができていないため、どのようなニーズがあるのか把握できていない。 原発事故の影響で南相馬市の営業所が被災。 	<p><u>将来を見据えた交通計画づくり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 原発事故の影響で、復興計画の見直し、域外避難者の帰還の目処が立たない中で、先行地域の進め方等を参考に今後の対応を検討するとともに、現時点から道路・交通・まちづくりの関係部署の連携・協力体制の構築や交通事業者の参画・情報共有を実施。 <p>(南相馬市、広野町、いわき市)</p>
	<p>福島県福島市</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス需要の増加に伴い、運転手の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 震災により運転手の減少に加え、周辺市町村からの避難者の増加によりバス需要が増加。貸切バスの運行を抑え、乗合バスを優先して運行。 	

4-3 3つの被災パターンに共通する課題・方向性

① 運転手・担い手の確保

- ・震災前から運転手は不足していたものの、震災後、急激なバス需要の増加や復旧関連工事・トラック輸送等の求人の増加などにより、更に運転手が不足し、募集しても応募が少ない状況となっている。
- ・このような状況の中で、広報紙・掲示板の活用など行政の協力や交通事業者間の連携により対応している地域がある

② 運行経費の増加への対応・財源の確保

- ・持続可能性を考慮して、有償化や運賃の見直し等とともに、地域全体でどのような交通サービスを確保・提供するか検討していくことが求められる。
- ・また、特定被災地域公共交通調査事業を活用して、バス、乗合タクシー等を運行している市町村については、将来的に既存の補助制度へのソフトランディングを見据えた検討や準備が必要となる。
- ・さらに、復興庁等、幅広い支援制度の活用を検討することも有効である。

4-4 地域公共交通の確保・維持・改善を進める上での参考事例・ガイドライン

本業務で実施した市町村・交通事業者へのアンケート・ヒアリング調査結果から今後、被災地において参考になる取組み事例・ガイドラインを紹介する。

① 住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持

【地域公共交通会議等を活用した行政と事業者の実質的なパートナーシップの構築】

- ・行政、事業者等の関係者が連携し、住民ニーズに対応した地域公共交通の確保・維持を図るためには、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」を参考としながら、地域公共交通会議等の協議会の場を活用することが望まれる。
- ・自治体が一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して乗合バスの運送を行う場合、運行主体の選定にあたっては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」を参考としながら、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価することが重要である。

【福島県いわき市：行政・事業者・学識経験者の連携による復興支援バスの運行】

- ・東日本大震災・福島第一原子力発電所の事故により福島県いわき市内の応急仮設住宅等に避難している5町1村（双葉町、大熊町、富岡町、楡葉町、広野町及び川内村）の住民の生活交通を確保するため、5町1村にいわき市・バス事業者・学識経験者を加えた協議会（浜通り地区地域公共交通確保維持改善調査事業連絡協議会）を組織し、仮設住宅と駅・病院・商店等をつなぐ「復興支援バス」を運行している。
- ・複数市町村及び産・学・官が連携することにより、避難住民のニーズに対応した運行を実現している。

② 復興計画と連動した交通計画づくり

【宮城県東松島市・山元町：新たな駅の整備を中心とした新たなまちづくり】

- ・ JR 仙石線（高城町～陸前小野間）は、東名・野蒜駅周辺を高台に移設の上、平成 27 年内の全線運行再開を目指している。
- ・ 新駅周辺には土地区画整理事業により住宅や公共施設等が整備され、駅を中心とした新しい市街地が形成される予定である。
- ・ JR 常磐線（浜吉田～相馬間）は、新しい市街地とともに、浜吉田～駒ヶ嶺間を内陸に移設することとしており、用地取得等が順調に進めば概ね平成 29 年春頃に運行再開予定である。
- ・ まちづくりと一体となった鉄道復旧が進められている。

【岩手県宮古市：新しいまちに合わせた持続可能な公共交通体系構築のためのビジョンの策定】

- ・ 震災復興後の新しいまちの形に合わせた「持続可能な公共交通体系」を構築するためのあり方、指針として、平成 25 年度に「宮古市公共交通ビジョン」を策定する予定である。
- ・ 現在、データ収集を実施している。

③ バスターミナル・交通拠点の整備

【ミヤコーバス(株)：中小企業等グループ施設等復旧整備補助事業を活用したバスターミナルの整備】

- ・ ミヤコーバス(株)では気仙沼営業所が被災したため、震災後、気仙沼エリアの運行については、他地域の営業所からバス車両を回送して対応を行っていた。
- ・ 回送距離が長く非効率な運行となり供給力が限られていたが、中小企業等グループ施設等復旧整備補助事業を活用することによって、バスターミナルの再建の目途が立っている。

④ 運転手・担い手の確保

【ミヤコーバス(株)：行政の協力による運転手の募集】

- ・ ミヤコーバス(株)では鉄道の運休、BRTの運行等により、急激にバス需要が増加し、路線バスの運転手が減少した。その際、行政の協力の下、運転手募集のポスターを役場内や応急仮設住宅入口の掲示板に掲載してもらうなどの支援・協力を得ている。

【青森県八戸市・南部バス(株)：緊急雇用創出対策事業を活用した路線バス運転手の育成】

- ・ 若年層の路線バス運転手の確保のため、八戸市が緊急雇用創出対策事業を活用して、南部バス(株)に委託を行って、大型自動車第二種免許の取得等、知識・技術習得のための実践的な研修を行い運転手の育成を行っている。

【岩手県陸前高田市・岩手県交通(株)：貸切バス事業者・タクシー事業者との連携】

- ・ 路線バスの運転手が不足する中、バス利用の需要の増加に対して、岩手県交通(株)だけでは対応できないため、地元の貸切バス事業者やタクシー事業者と連携・協議し、一部路線について、両者が道路運送法第 21 条に基づく乗合バスや乗合タクシーの運行を行っている。

5. 参考資料

5-1 調査対象地域を抽出するための既存データ整理

調査対象地域を抽出にあたっては、「東日本太平洋岸地域のデータ及び被災関係データ～「社会・人口統計体系（統計でみる都道府県・市区町村）」より～（総務省統計局 H24.11 時点）」の資料・データを基に整理を参考に行った。調査結果は次頁に示す通り。

(1) 岩手県の調査対象抽出

県名	市町村名	人口総数 人	人口規模 人口規模	65歳以上 人口増減率	高齢化率 %	人口増減数 (前年増減比) ※住民基本台帳	人口 増減率 %	可住地 面積 km ²	死者数 人	行政機能 被災状況	二次/三次医療 施設の被災状況	仮設商店街の 建設状況	避難者数 人	浸水範囲 面積 km ²	可住地の 浸水率 %	仮設住宅 戸数 戸	借り上げ 仮設住宅 ※岩手県は 未公表	被災 パターン 区分	特定被災地域 公共交通事業	過年度調査 対象地域	過年度調査 対象	視点① 交通ネットワークが大きな被害を受けた地域		視点② 緊急仮設住宅の戸数が多く、 人口分散が大きい地域		視点③ 主要施設の位置、都市構造が 大きく変化する地域		視点④ 防災集団 移転促進事業、災害公営住宅の建 設が進んでいる地域			視点⑤ 避難者の転入により公共交通の 需要が増加している地域
																						OH24適用した XH24適用しない	○被災地 ▲仮設建設	○ノット・リカフ 実施 ▲ノット・リカフ 実施 ×調査対象外	○：鉄道/バス事業者被災 -：被災情報なし	内容	仮設住宅 戸数	借り上げ 仮設住宅戸数	行政機能、病院の移転や仮設 店舗の立地が進んでいる地域	防災集団 移転事業 地区数	災害公営住 宅事業
岩手県	洋野町	18,904	1~5万人	42	29.8%	-610	-3.1%	62.21	0	現状維持	-	-	0	1	1.6%	5	-	パターン2	×	○	▲	-	-	5	-	-	-	1	H25	-	
岩手県	久慈市	37,488	1~5万人	12	26.2%	-776	-2.0%	79	2	現状維持	-	-	0	4	5.1%	15	-	パターン2	×	○	▲	○	【三陸鉄道北リアス線】 -久慈～田野畑間：運行再開。 【JR八戸線】 -久慈～八戸間：全線運行再開。	15	-	-	-	3	H26	-	
岩手県	野田村	4,641	1万人未満	-34	30.0%	-243	-5.0%	11	39	一部浸水 被害あり (現状復旧)	-	【浸水エリア内】 野田村本町地区仮設店舗	0	2	18.9%	213	-	パターン2	×	○	▲	○	【三陸鉄道北リアス線】 -久慈～田野畑間：運行再開。	213	-	○	-	2	H25	-	
岩手県	普代村	3,001	1万人未満	-18	31.6%	-98	-3.2%	10	0	現状維持	-	【浸水エリア外】 普代村仮設店舗	0	1	10.4%	0	-	パターン2	×	○	▲	○	【三陸鉄道北リアス線】 -久慈～田野畑間：運行再開。	0	-	○	-	-	-	-	
岩手県	田野畑村	3,852	1万人未満	-46	32.3%	-124	-3.1%	21	15	現状維持	-	【浸水エリア外】 田野畑村仮設店舗	0	1	4.7%	186	-	パターン2	○	○	▲	○	【三陸鉄道北リアス線】 -久慈～田野畑間：運行再開。 -田野畑～小本間：平成26年4月再開予定。	186	-	○	-	1	H25 以降	-	
岩手県	岩泉町	10,867	1~5万人	-171	37.4%	-451	-4.0%	79	8	現状維持	-	【浸水エリア外】 みらいにむけて商店街	0	1	1.3%	143	-	パターン2	○	○	▲	○	【JR岩泉線】 -彦市～岩泉間：現在長期運休中(廃止も検討) 【三陸鉄道北リアス線】 -小本～宮古間：運行再開。 【岩手県北交通(株)】 -小本支所全壊。 -バス車両2両大破。	143	-	○	-	2	H25	-	
岩手県	宮古市	58,318	5~10万人	-511	30.6%	-2,230	-3.7%	117	447	一部浸水 被害あり (現状復旧)	-	【浸水エリア外(高台)】 たろちゃんハウス	0	10	8.6%	2010	-	パターン2	○	○	○	○	【JR山田線】 -宮古～釜石間：現在復旧方針協議中 【三陸鉄道北リアス線】 -小本～宮古間：運行中	2010	-	○	4	16	H25 H26以降	-	
岩手県	山田町	17,416	1~5万人	-646	31.1%	-2,045	-10.5%	26	648	一部浸水 被害あり (現状復旧)	山田病院 仮設病院移転	【浸水エリア内】 高砂商店街 八幡通り商店街 長崎仮設店舗 なかよし公園商店街	0	5	19.2%	1990	-	パターン2	○	○	○	○	【JR山田線】 -宮古～釜石間：現在復旧方針協議中	1990	-	○	2	6	H25 H26 H27以降	-	
岩手県	大槌町	13,249	1~5万人	-1,073	30.4%	-2,922	-18.1%	24	838	全壊・流出 被害あり (施設新設)	大槌病院 仮設病院移転	【浸水エリア外】 福幸きり商店街 恵水講スミル商店街 わらびっこ商店街 ニコニコ出合いの広場 浪板真心SHOP	0	4	16.4%	2146	-	パターン1	○	○	○	○	【JR山田線】 -宮古～釜石間：現在復旧方針協議中	2146	-	○	6	9	H25 H26以降	-	
岩手県	釜石市	37,590	1~5万人	-1,162	33.8%	-2,748	-6.8%	52	968	一部浸水 被害あり (現状復旧)	-	【浸水エリア外】 復興天神15商店街 福はまなす商店街 青葉公園商店街 平田パーク商店街 釜石はまゆり飲食店街	0	7	13.4%	3164	-	パターン2	○	○	○	○	【JR山田線】 -宮古～釜石間：現在復旧方針協議中 【三陸鉄道南リアス線】 -釜石～盛岡間：平成26年度全線再開予定 【岩手県交通(株)】 -釜石営業所東側車庫全壊。 -バス車両4両大破又は不明。	3164	-	○	11	17	H25 H26以降	-	
岩手県	大船渡市	39,244	1~5万人	-510	31.0%	-1,772	-4.3%	59	402	現状維持	-	【浸水エリア内】 おふるなと夢商店街 大船渡屋台村 おふるなとプレハブ横丁 他	0	8	13.6%	1811	-	パターン2	○	○	○	○	【三陸鉄道南リアス線】 -盛岡～吉浜間：H25.4、釜石～盛岡間：H26年度再開。 【JR大船渡線】 -釜石～盛岡間：平成26年度全線再開予定 【岩手県交通(株)】 -大船渡営業所全壊。 -バス車両9両大破又は不明。	1811	-	○	9	15	H25 H26以降	-	
岩手県	陸前高田市	20,813	1~5万人	-1,283	32.9%	-3,464	-14.3%	45	1588	全壊・流出 被害あり (施設移転)	高田病院 仮設病院移転	【浸水エリア外(高台)】 未来商店街 つどいの丘商店街 振ッペー 陸前高田元気会	0	13	28.6%	2168	-	パターン1	○	○	○	○	【JR大船渡線】 -BRTIによる復旧に合意。 【岩手県交通(株)】 -高田バスターミナル全壊。 -バス車両7両大破又は不明。	2168	-	○	4	6	H25 H26以降	-	

(2) 宮城県への調査対象抽出

県名	市町村名	人口総数 人	人口規模 人口規模	65歳以上 人口増減数 人	高齢化率 %	人口増減率 (前年度増減率) %	人口 増減率 %	可住地 面積 km ²	死者数 人	行政機能 被災状況 被害 状況	二次/三次医療 施設の被災状況 被害 状況	仮設商店街の 建設状況 (独)中小規模 各種HP確認	避難者数 人	浸水範囲 面積 km ²	可住地の 浸水率 %	仮設住宅 戸数	借り上げ 仮設住宅 ※若手県民 未公表 戸数	被災 パターン 区分	特定被災地域 公共交通事業 対象地域	過年度調査 対象地域	過年度調査 対象	視点① 交通ネットワークが大きな被害を受けた地域		視点② 緊急仮設住宅の戸数が多く、 人口分散が大きい地域		視点③ 主要施設(病院、都市構造が 大きく変化する地域)		視点④ 防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設 が進んでいる地域		視点⑤ 避難者の転入により公共交通の 需要が増加している地域
																						内容	仮設住宅 戸数	借り上げ 仮設住宅戸数	行政機能、病院の移転や施設 店舗の立地が進んでいる地域	防災集団 移転事業 地区数	災害公営住 宅事業 戸数	災害公営 住宅入居 予定年度	福島県内の受入市町村	
宮城県	気仙沼市	69,620	5~10万人	-1,312	30.5%	-5,306	-7.1%	93	1204	一部浸水 被害あり (現状復旧)	-	【浸水エリア内】 気仙沼 鹿折復興マルシェ 気仙沼復興飲食組合 福幸小町 復興舞台村 気仙沼橋下 【浸水エリア外】 気仙沼復興商店街 南町堂市場	0	18	19.3%	3504	1376	パターン2	○	○	▲	○	【JR気仙沼線】 -気仙沼～柳津間: BRTIによる仮復旧。 (平成24年8月から暫定運行。12月22日から本格運行開始予定) -気仙沼～釜石間: BRTIによる仮復旧。 (平成24年8月から暫定運行。12月22日から本格運行開始予定) -気仙沼～釜石間: BRTIによる仮復旧。 (平成24年8月から暫定運行。12月22日から本格運行開始予定) ミヤコーバス(株)気仙沼営業所 被災。 バス車両21両水没又は焼失。	3504	1376	○	36	1	H27	-
宮城県	南三陸町	15,352	1~5万人	-823	28.6%	-2,463	-13.8%	37	611	全壊・流出 被害あり (施設移転)	志津川病院 仮設病院移転	【浸水エリア内】 南三陸町歌津伊里前福幸商店街 【浸水エリア外】 南三陸さんさん商店街	0	10	27.1%	2195	53	パターン1	○	○	○	○	【JR気仙沼線】 -気仙沼～柳津間: BRTIによる仮復旧。 (平成24年8月から暫定運行。12月22日から本格運行開始予定)	2195	53	○	17	2	H25	-
宮城県	石巻市	152,025	10万人以上	-3,189	26.8%	-11,569	-7.1%	242	3471	一部浸水 被害あり (現状復旧)	市立病院 仮設病院移転 雄勝病院 全壊・流出	【浸水エリア内】 おがつ店こ屋街 社鹿船川浜仮設商店街・おしかのれん街 石巻まちなか復興マルシェ 石巻立町復興ふれあい商店街	0	73	30.2%	7297	4476	パターン2	○	○	○	○	ミヤコーバス(株)石巻営業所 1階部分浸水。 バス車両3両不明。	7297	4476	○	43	9	H25 H26 H27	-
宮城県	女川町	8,335	1~5万人	-775	32.1%	-1,897	-18.5%	10	595	全壊・流出 被害あり (施設移転)	女川病院 現状復旧	【浸水エリア内】 おながわコンテナ村商店街 【浸水エリア外】 きぼうのかね商店街	0	3	30.9%	1294	56	パターン1	○	○	○	○	【JR石巻線】 -渡波～涌宿間: 平成25年度の運行再開を目指す。	1294	56	○	1	1	H25	-
宮城県	東松島市	40,555	1~5万人	-542	22.9%	-2,782	-6.4%	70	1125	現状維持	-	【浸水エリア内】 東松島あてなしよつばまちなか 復興仮設店舗「ひびき」 【浸水エリア外】 復興仮設店舗「ゆき」 復興仮設店舗「緑ヶ丘」	0	37	53.1%	1753	922	パターン2	○	○	○	○	【JR仙石線】 -高城町～陸前小野駅: 平成27年度運行再開を目指す。	1753	922	-	1	2	H26	-
宮城県	松島町	15,255	1~5万人	63	31.0%	-285	-1.8%	26	7	現状維持	-	-	0	2	7.6%	0	168	パターン2	×	○	▲	○	【JR仙石線】 -高城町～陸前小野駅: 平成27年度運行再開を目指す。	0	168	-	-	-	-	-
宮城県	塩竈市	56,642	5~10万人	158	27.5%	-1,195	-2.1%	15	49	現状維持	-	【浸水エリア内】 しおがま・みなと復興市場	0	6	39.5%	206	512	パターン2	○	○	▲	○	ミヤコーバス(株)塩竈営業所。 バス車両1両不明。	206	512	○	1	2	H25 H26	-
宮城県	七ヶ浜町	20,133	1~5万人	15	22.4%	-858	-4.1%	11	73	現状維持	-	【浸水エリア外(高台)】 七の市商店街	0	5	44.4%	421	87	パターン2	○	○	▲	-	-	421	87	○	3	5	H26	-
宮城県	多賀城市	61,166	5~10万人	393	19.2%	-1,492	-2.4%	19	213	現状維持	-	-	0	6	31.4%	373	1105	パターン2	○	○	▲	○	【JR仙石線】 -高城町～陸前小野駅: 平成27年度運行再開を目指す。 【JR東北本線】 -平成23年4月に運行再開。	373	1105	-	-	1	H26	-
宮城県	仙台市	1,020,241	政令指定都市	8,510	19.3%	9,985	1.0%	339	891	地震被害 (現状復旧)	-	-	0	0	0.0%	1523	8905	パターン2	○	○	▲	-	-	1523	8905	-	1	12	H25 H26	-
宮城県	名取市	71,844	5~10万人	-144	18.9%	-306	-0.4%	71	944	地震被害 (現状復旧)	-	【浸水エリア内】 岡上さいかい市場	0	27	37.8%	910	873	パターン2	○	○	○	○	ミヤコーバス(株)名取営業所。 バス車両2両不明。	910	873	○	1	-	-	-
宮城県	岩沼市	43,530	1~5万人	126	20.0%	-778	-1.8%	47	185	現状維持	-	-	0	29	61.8%	384	580	パターン2	○	○	▲	-	-	384	580	-	1	1	H26	-
宮城県	亶理町	34,091	1~5万人	-51	23.7%	-1,557	-4.4%	61	264	地震被害 (施設移転)	-	【浸水エリア内】 ふるさと復興商店街	0	35	57.3%	1126	248	パターン2	○	○	○	○	【JR常磐線】 -亶理～浜吉田間: 平成25年度運行再開を目指す。 -浜吉田～相馬間: 平成29年度運行再開を目指す。	1126	248	○	1	1	H26	-
宮城県	山元町	14,226	1~5万人	-807	30.9%	-2,666	-15.8%	43	697	地震被害 (現状復旧)	-	【浸水エリア外】 合戦原仮設店舗	0	24	56.2%	1030	81	パターン2	○	○	○	○	【JR常磐線】 -亶理～浜吉田間: 平成25年度運行再開を目指す。 -浜吉田～相馬間: 平成29年度運行再開を目指す。	1030	81	○	1	2	H25	-

(3) 福島県の調査対象抽出

県名	市町村名	人口総数 人	人口規模	65歳以上人口増減率		人口増減率 %	可住地面積 km ²	死者数 人	行政機能被災状況	二次/三次医療施設の被災状況	仮設ホテルの建設状況	避難者数 人	浸水範囲面積 km ²	可住地の浸水率 %	仮設住宅戸数 戸	借り上げ仮設住宅※岩手県は未公表 戸	被災パターン区分	特定被災地域 公共交通事業	過年度調査対象地域	過年度調査対象	視点① 交通ネットワークが大きな被害を受けた地域		視点② 緊急仮設住宅の戸数が多く、人口分散が大きい地域		視点③ 主要施設の位置、都市構造が大きく変化する地域		視点④ 防災拠点移転促進事業、災害公営住宅の建設が進んでいる地域		視点⑤ 避難者の転入により公共交通の需要が増加している地域	
				人	%																人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
福島県	相馬市	36,601	1~5万人	-315	25.4%	-1,538	-4.0%	91	456	現状維持	0	【深水エリア外】 塚田地区 仮設店舗 西地区 仮設店舗	0	29	32.0%	1500	0	パターン2	○	○	▲	○	【JR常磐線】 - 亘理～浜吉田間：平成25年度運行再開を目指す。 - 浜吉田～相馬間：平成29年度運行再開を目指す。	1500	-	○	1	-	-	-
福島県	新地町	8,031	1万人未満	-128	26.9%	-418	-4.9%	29	106	現状維持	0	【深水エリア内】 谷地小屋仮設店舗	0	11	37.3%	573	0	パターン2	○	○	▲	○	【JR常磐線】 - 亘理～浜吉田間：平成25年度運行再開を目指す。 - 浜吉田～相馬間：平成29年度運行再開を目指す。	573	-	○	1	-	-	-
福島県	南相馬市	66,385	5~10万人	-583	27.2%	-5,347	-7.5%	182	852	現状維持	0	【深水エリア外】 かしま福寿商店街	285	39	21.5%	2853	0	パターン2	×	○	▲	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定） 【福島交通(株)】 - 亘理～相馬間：平成25年度運行再開を目指す。 - 原町営業所等一部損壊。 - バス車両2両不明。28両置き去り。	2853	-	○	1	-	-	-
福島県	いわき市	338,139	中核市	-600	25.0%	-11,042	-3.2%	341	393	地震被害 (施設移転)	0	【深水エリア外】 久の浜・浜風商店街	0	15	4.4%	3512	556	パターン2	○	○	○	○	新常盤交通(株)本社・中央営業所一部損壊。	3512	556	○	4	-	-	○
福島県	福島市	285,409	20万人以上	928	24.2%	-6,892	-2.4%	270	6	地震被害 (分庁舎移転)	0	-	0	0	0.0%	1382	205	パターン3 避難者 受入地域	○	▲	▲	-	-	1382	205	○	-	-	-	○
福島県	二本松市	59,255	5~10万人	-322	26.4%	-2,064	-3.4%	188	0	現状維持	0	-	0	0	0.0%	1069	24	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	▲	-	-	1069	24	-	-	-	-	○
福島県	伊達市	65,626	5~10万人	-107	28.3%	-2,058	-3.0%	132	1	現状維持	0	-	0	0	0.0%	126	15	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	126	15	-	-	-	-	-
福島県	本宮市	31,216	1~5万人	8	22.8%	-518	-1.6%	59	0	現状維持	0	-	0	0	0.0%	421	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	421	-	-	-	-	-	-
福島県	国見町	10,154	1~5万人	9	30.6%	-248	-2.4%	24	1	地震被害 (施設移転)	0	-	0	0	0.0%	100	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	100	-	○	-	-	-	-
福島県	桑折町	12,805	1~5万人	-43	30.7%	-457	-3.4%	25	0	現状維持	0	-	0	0	0.0%	300	0	パターン3 避難者 受入地域	○	▲	×	-	-	300	-	-	-	-	-	-
福島県	川俣町	15,425	1~5万人	-148	31.5%	-640	-4.0%	39	0	地震被害 (施設移転)	0	-	0	0	0.0%	230	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	230	-	○	-	-	-	-
福島県	大玉村	8,606	1万人未満	-13	22.8%	46	0.5%	27	1	現状維持	0	-	0	0	0.0%	418	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	418	-	-	-	-	-	-
福島県	郡山市	325,296	中核市	1,517	20.9%	-8,893	-2.7%	335	1	地震被害 (分庁舎移転)	0	-	0	0	0.0%	1282	339	パターン3 避難者 受入地域	○	▲	▲	-	-	1282	339	○	-	-	-	○
福島県	須賀川市	78,835	5~10万人	23	21.7%	-1,517	-1.9%	161	10	地震被害 (施設移転)	0	-	0	0	0.0%	177	0	パターン3 避難者 受入地域	○	▲	×	-	-	177	-	○	-	-	-	-
福島県	田村市	40,821	1~5万人	-334	28.2%	-1,304	-3.1%	157	1	現状維持	0	-	580	0	0.0%	410	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	410	-	-	-	-	-	-
福島県	鏡石町	12,944	1~5万人	58	21.5%	-87	-0.7%	28	2	現状維持	0	-	0	0	0.0%	100	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	100	-	-	-	-	-	-
福島県	白河市	63,617	5~10万人	-41	22.8%	-1,211	-1.9%	132	12	現状維持	0	-	0	0	0.0%	260	20	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	260	20	-	-	-	-	-
福島県	矢吹町	17,869	1~5万人	-24	23.7%	-237	-1.3%	49	0	現状維持	0	-	0	0	0.0%	85	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	85	-	-	-	-	-	-
福島県	西郷村	19,642	1~5万人	73	18.7%	-99	-0.5%	62	3	現状維持	0	-	0	0	0.0%	42	17	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	42	17	-	-	-	-	-
福島県	会津若松市	124,978	10万人以上	41	25.3%	-1,645	-1.3%	148	4	現状維持	0	-	0	0	0.0%	825	114	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	○	-	-	825	114	-	-	-	-	○ (※939戸)
福島県	会津美里町	23,047	1~5万人	-246	30.9%	-729	-3.1%	73	0	現状維持	0	-	0	0	0.0%	259	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	259	-	-	-	-	-	-
福島県	猪苗代町	15,903	1~5万人	-119	30.4%	-369	-2.3%	76	0	現状維持	0	-	0	0	0.0%	10	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	10	-	-	-	-	-	-
福島県	三春町	18,489	1~5万人	-59	25.9%	-509	-2.7%	49	1	現状維持	0	-	0	0	0.0%	770	0	パターン3 避難者 受入地域	×	▲	×	-	-	770	-	-	-	-	-	-
福島県	広野町	5,277	1万人未満	-9	23.5%	-218	-4.0%	15	28	他地域へ 避難	0	-	992	2	13.8%	46	0	パターン2 +原発	○	○	×	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定）	46	-	○	-	-	-	-
福島県	富岡町	14,630	1~5万人	-227	21.6%	-1,238	-7.8%	27	137	他地域へ 避難	0	-	5382	1	3.6%	-	0	パターン2 +原発	○	○	×	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定） 【福島交通(株)】 - 原町営業所等一部損壊。 - バス車両2両不明。28両置き去り。	-	-	○	-	-	-	-
福島県	浪江町	19,866	1~5万人	-361	26.4%	-1,711	-7.9%	63	344	他地域へ 避難	0	-	1	6	9.5%	-	0	パターン2 +原発	○	○	×	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定） 【福島交通(株)】 - 原町営業所等一部損壊。 - バス車両2両不明。28両置き去り。	-	-	○	-	-	-	-
福島県	大熊町	10,962	1~5万人	-86	19.3%	-443	-3.9%	29	78	他地域へ 避難	0	-	0	2	6.9%	-	0	パターン2 +原発	○	○	×	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定）	-	-	○	-	-	-	-
福島県	双葉町	6,589	1万人未満	-154	26.8%	-589	-8.2%	21	90	他地域へ 避難	0	-	3552	3	14.0%	-	0	パターン2 +原発	○	○	×	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定）	-	-	○	-	-	-	-
福島県	楢葉町	7,676	1万人未満	-101	25.8%	-385	-4.8%	25	77	他地域へ 避難	0	-	1016	3	12.0%	-	0	パターン2 +原発	○	○	×	○	【JR常磐線】 - 原/町～広野：被災状況・除染状況・住民の期間状況等を踏まえて検討（運行再開未定）	-	-	○	-	-	-	-
福島県	川内村	2,826	1万人未満	-69	0	-203	-6.7%	25	27	現状維持	0	-	0	0.0%	0	50	0	原発	○	×	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-

5-2 震災前後の交通を取り巻く状況の変化及びこれに伴う交通への影響分析

東北地方全体としての状況の変化・交通への影響を既存資料・データを基に整理を行った。

(1) 東北地方全体としての状況の変化

① 人口

- ・東北6県の人口を見ると、東日本大震災で被害の大きかった岩手県・宮城県・福島県だけでなく、青森県・秋田県・山形県も減少傾向。平成22年度から約1～2%程度減少。
- ・特に福島県の減少幅が大きく、震災1年後には2%減少している。

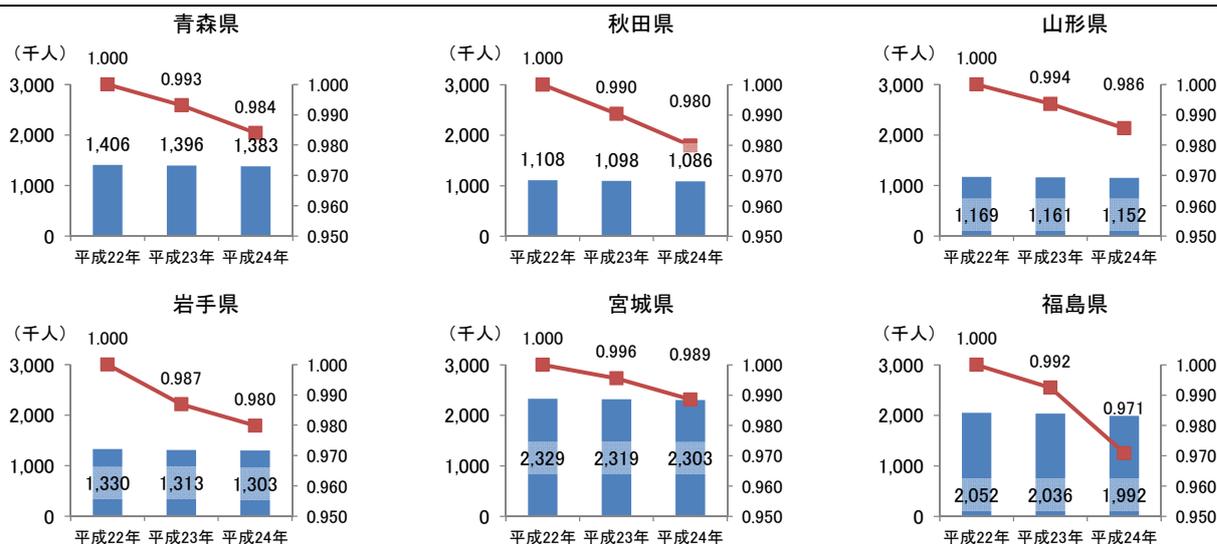


図 5-1 震災前後の人口動態

② 年齢構成比

- ・東北6県の年齢構成を見ると、全体的に高齢者の割合が増加傾向にある。
- ・秋田県は、平成24年度高齢化率が30%を上回っている。
- ・福島県は14歳未満の若年層の減少が他県と比べて大きく、平成23年度から平成24年度にかけて0.5%減少している。

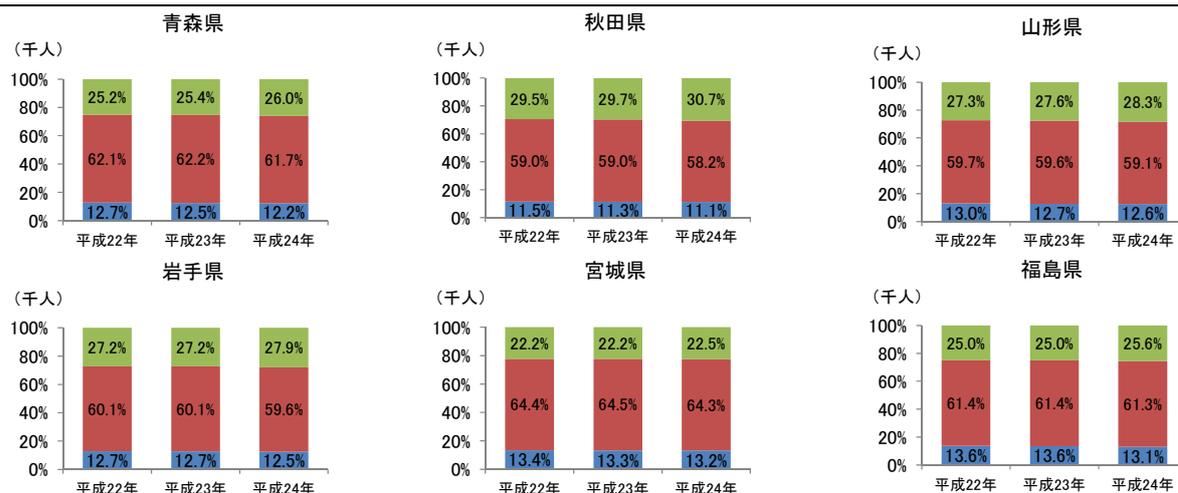


図 5-2 震災前後の年齢構成比

＜出典＞ 青森県人口移動統計調査（毎年10月1日） 秋田県年齢別人口流動調査（毎年10月1日）
 山形県社会的人口調査（毎年10月1日） 岩手県人口移動報告年報（毎年10月1日）
 宮城県住民基本台帳年報（3月31日） 福島県現住人口調査年報（毎年10月1日）

③ 高齢者の推移

・東北6県の65歳以上の高齢者は、全体的に増加傾向。
 ・岩手県・宮城県・福島県は、東日本大震災の影響により、平成23年度に減少。平成24年度には増加している。青森県・秋田県・山形県は、被災3県に比べ、増加幅が大きく、高齢者の人口が増加している。

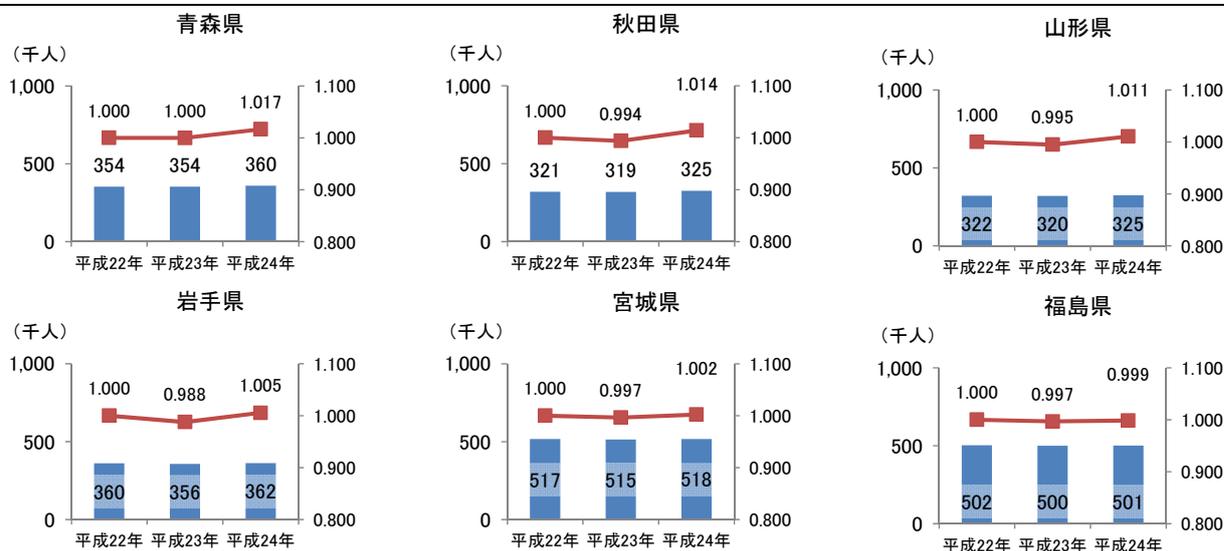


図 5-3 震災前後の高齢者の推移

<出典> 青森県人口移動統計調査（毎年10月1日） 秋田県年齢別人口流動調査（毎年10月1日）
 山形県社会的人口調査（毎年10月1日） 岩手県人口移動報告年報（毎年10月1日）
 宮城県住民基本台帳年報（3月31日） 福島県現住人口調査年報（毎年10月1日）

(2) 東北地方全体としての交通への影響

① 一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績の推移

<走行キロの推移>

・東北6県の一般乗合旅客自動車運送事業の走行キロの推移を見ると、全体的に減少傾向。
 ・被災3県では、岩手県・宮城県は減少であるのに対し、福島県は走行キロが増加している。

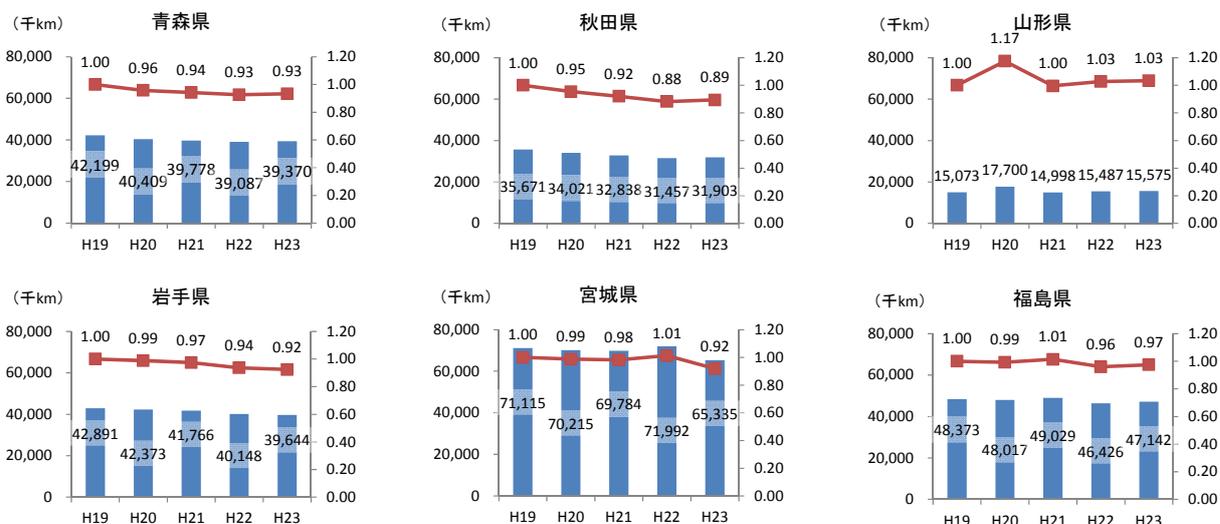


図 5-4 震災前後の走行キロ

<出典> 平成24年度運輸要覧(東北運輸局)

＜輸送人員＞

- ・東北6県の一般乗合旅客自動車運送事業の輸送人員を見ると、全体的に減少傾向。
- ・被災3県では、岩手県・福島県で微増。宮城県は平成22年度に比べ減少。

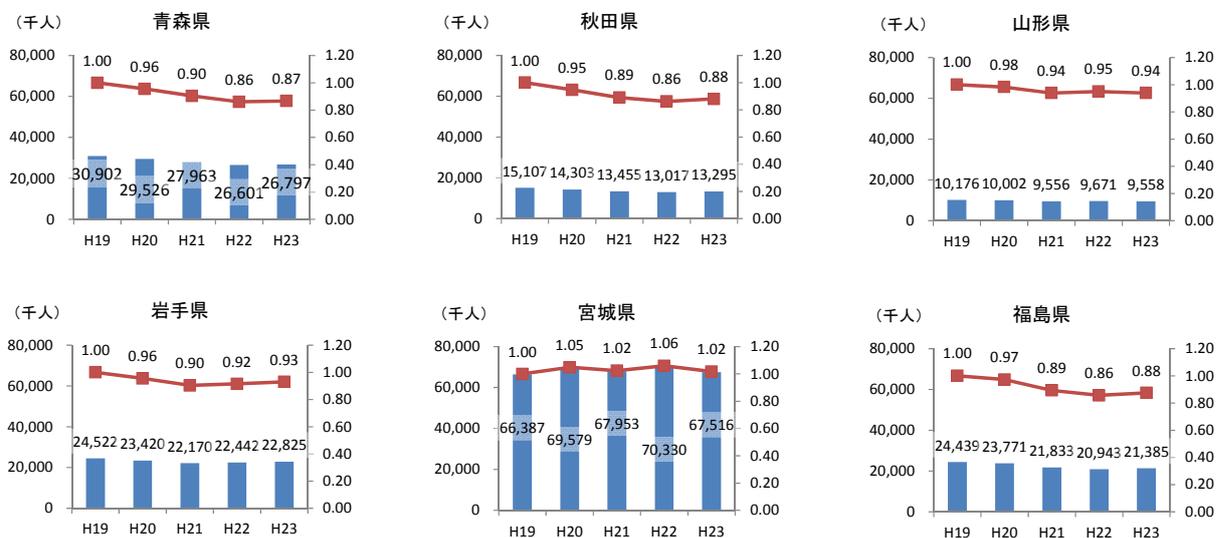


図 5-5 震災前後の輸送人員

＜営業収入＞

- ・東北6県の一般乗合旅客自動車運送事業の営業収入を見ると、全体的に減少傾向。
- ・被災3県では、岩手県・福島県で微増。宮城県は平成22年度に比べ減少。
- ・青森県・秋田県は、平成19年度と平成23年度で比較すると約1～2割程度減少。

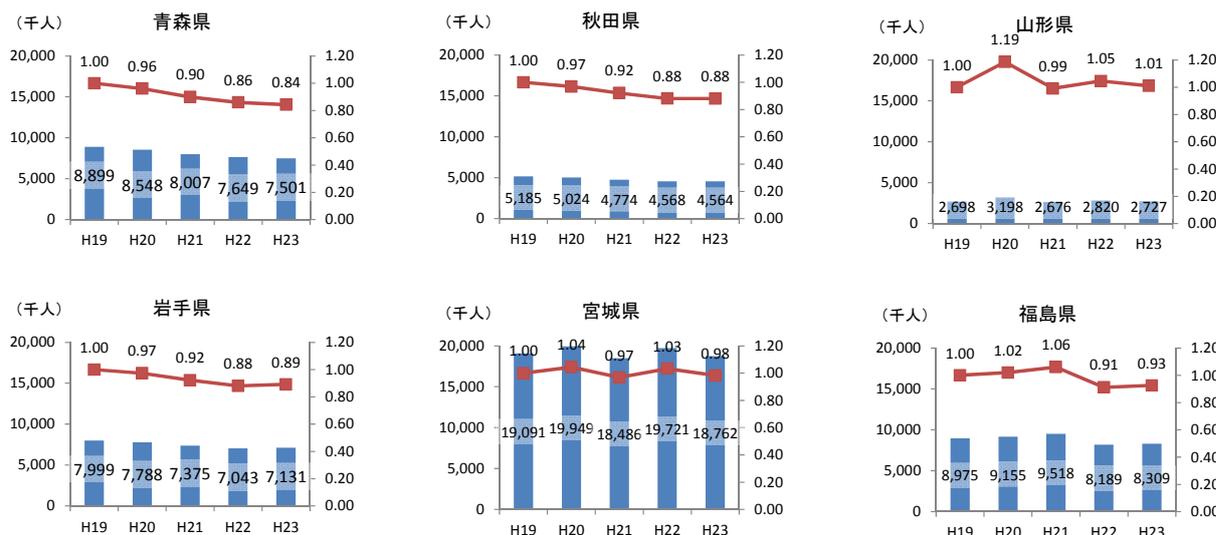


図 5-6 震災前後の営業収入

＜出典＞
平成24年度運輸要覧(東北運輸局)

＜事業者数＞

- ・東北6県の一般乗合旅客自動車運送事業の事業者数を見ると、全体的に増加傾向。
- ・被災3県のうち福島県は、平成22年度から平成23年度で18事業者増加。約1.5倍。
- ・青森県・秋田県・山形県も、事業者数が増加。平成19年度と平成23年度を比較すると約1.5～3倍となっている。

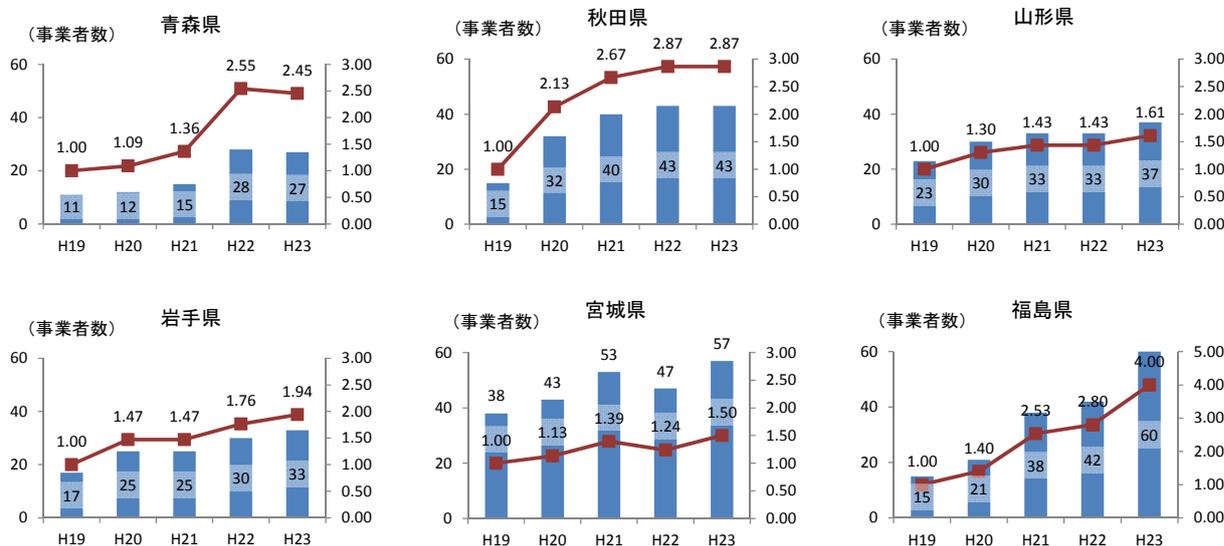


図 5-7 震災前後の事業者数

＜車両数＞

- ・東北6県の一般乗合旅客自動車運送事業の車両数を見ると、全体的に増加傾向。
- ・被災3県のうち宮城県は、平成22年度から平成23年度で481台増加。約1.3倍。
- ・青森県・秋田県・山形県も、車両数が増加。平成19年度と平成23年度を比較すると約1.3～1.5倍まで増加している。

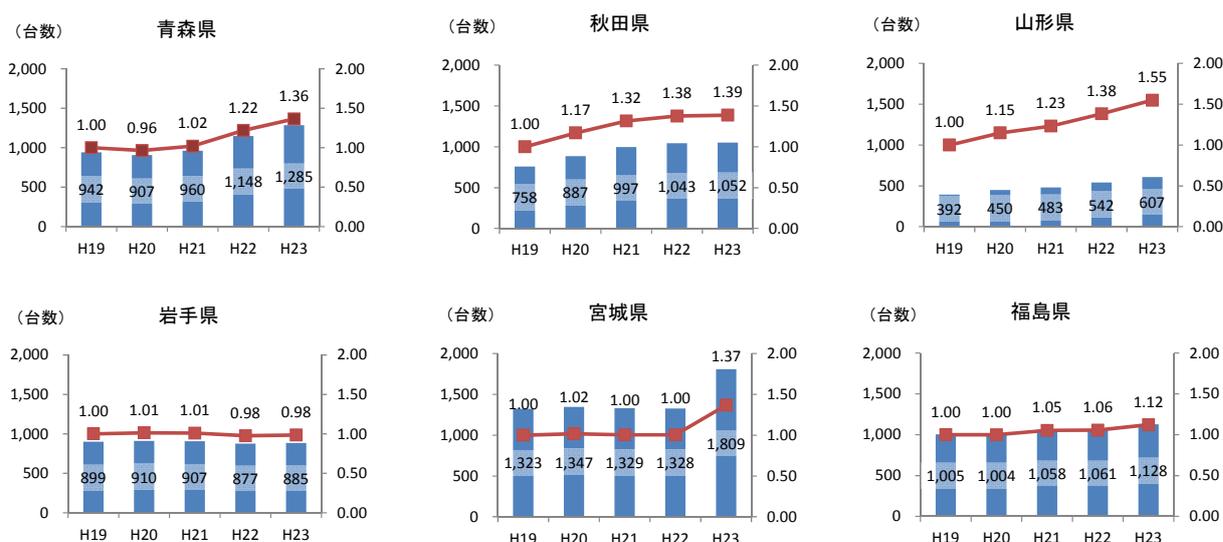


図 5-8 震災前後の車両数

＜出典＞
平成24年度運輸要覧(東北運輸局)

<路線延長>

- ・東北6県の一般乗合旅客自動車運送事業の路線延長を見ると、全体的に増加傾向。
- ・被災3県の岩手県・宮城県・福島県は、平成19年度と平成23年度を比較すると約1割程度延伸。青森県・秋田県は横ばい、山形県は平成19年度から約4割程度延伸。

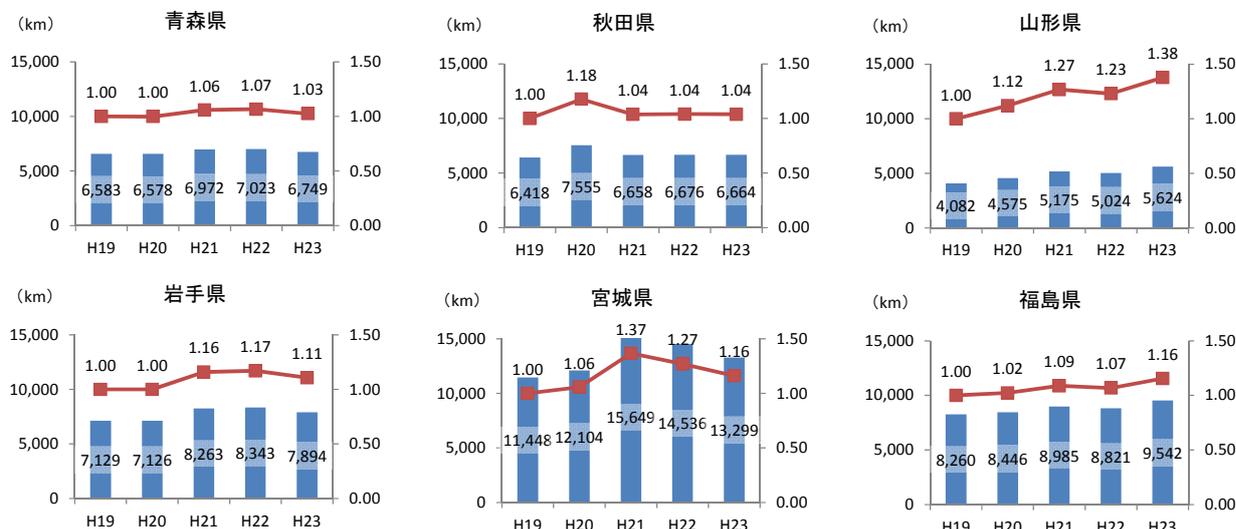


図 5-9 震災前後の路線延長

② 一般乗用旅客自動車輸送事業輸送実績の推移

<走行キロの推移>

- ・東北6県の一般乗用旅客自動車輸送事業の走行キロの推移を見ると、全体的に減少傾向。
- ・被災3県のうち岩手県・福島県は走行キロが増加している。

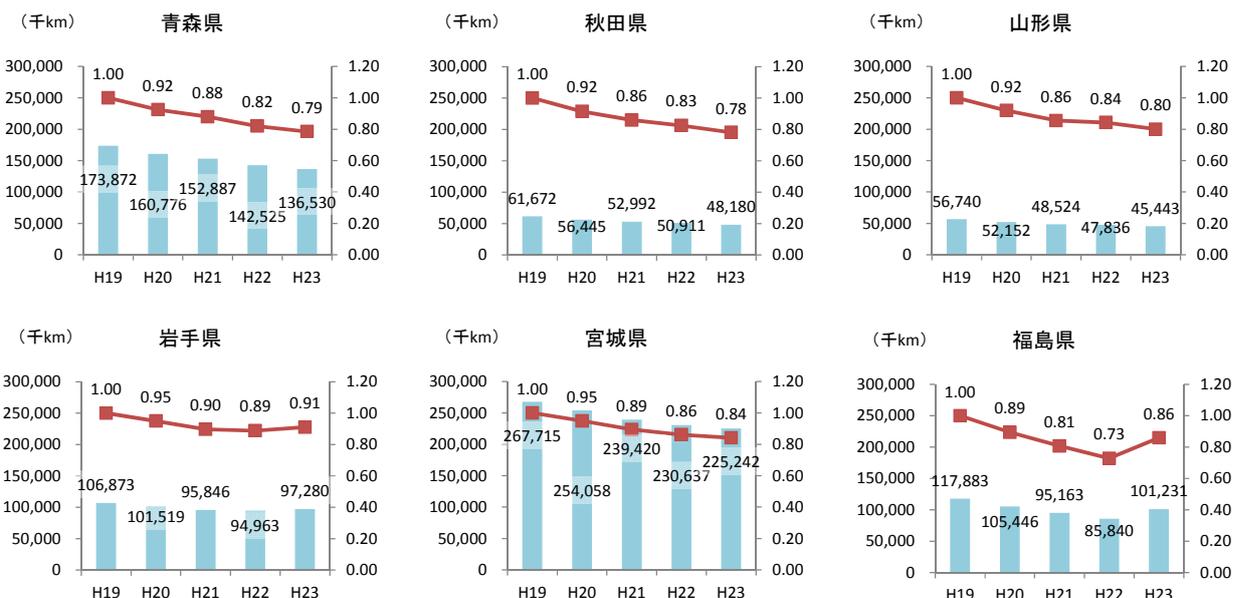


図 5-10 震災前後の走行キロ

<出典>
平成24年度運輸要覧(東北運輸局)

<輸送人員>

- ・東北6県の一般乗用旅客自動車輸送事業の輸送人員を見ると、全体的に減少傾向。
- ・平成19年度と比較すると約2～3割程度まで減少している。
- ・宮城県は、平成22年度に比べ、平成23年度は微増している。

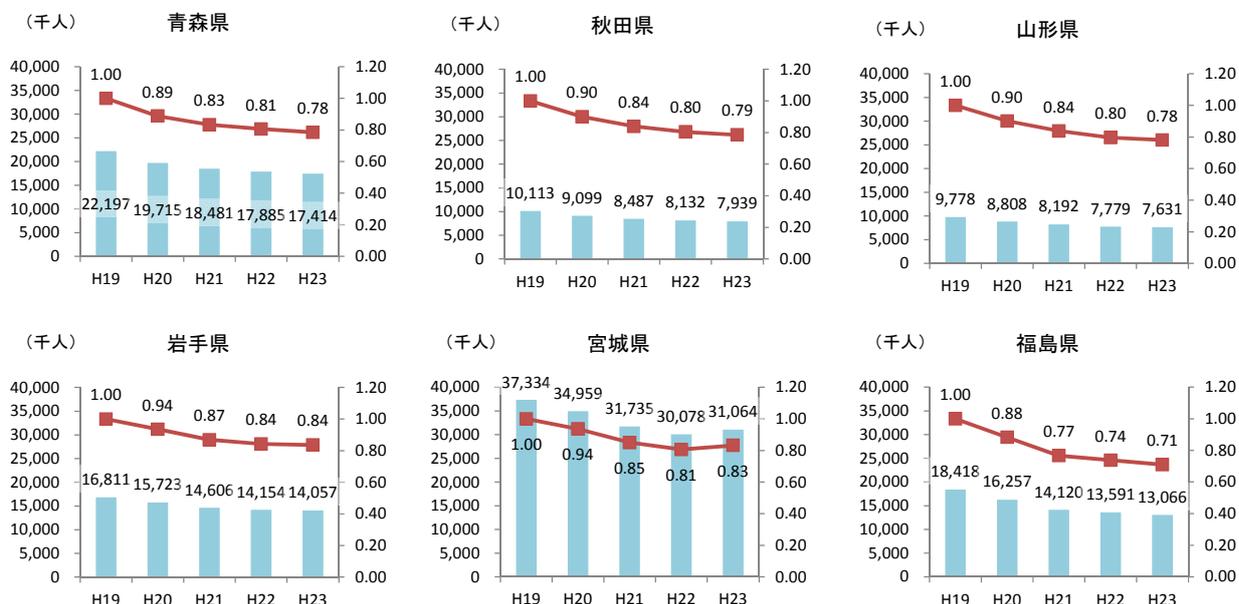


図 5-11 震災前後の輸送人員

<営業収入>

- ・東北6県の一般乗用旅客自動車輸送事業の営業収入を見ると、全体的に減少傾向。
- ・被災3県の岩手県・宮城県・福島県は、平成22年度以降、増加している。

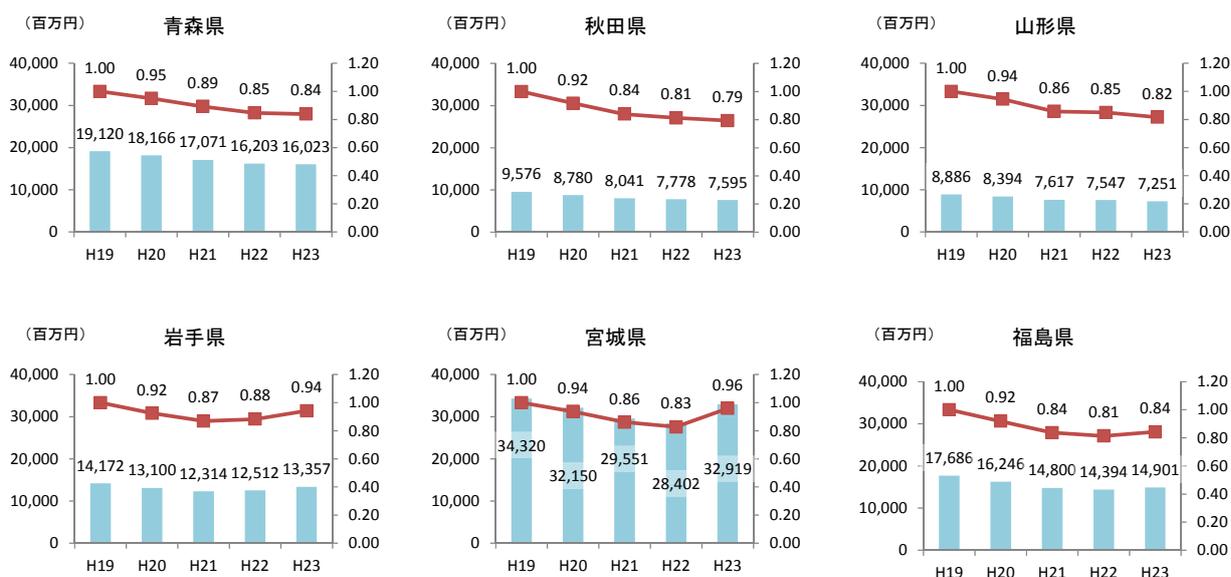


図 5-12 震災前後の営業収入

<出典>
平成24年度運輸要覧(東北運輸局)

＜事業者数＞

- ・東北6県の一般乗用旅客自動車輸送事業の事業者数を見ると、岩手県を除いて増加傾向。
- ・青森県・福島県の伸び率が顕著。

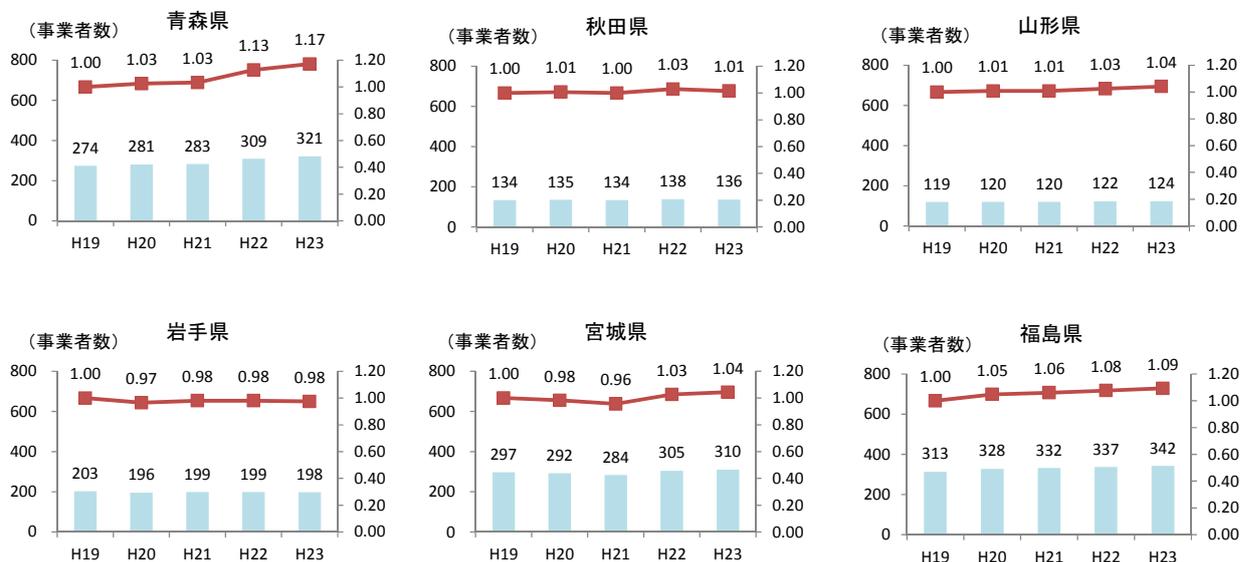


図 5-13 震災前後の事業者数

＜車両数＞

＜出典＞
平成 24 年度運輸要覧(東北運輸局)

- ・東北6県の一般乗用旅客自動車輸送事業の車両数を見ると、全体的に減少傾向。
- ・秋田県・宮城県は平成19年度と比べて1割以上減少している。

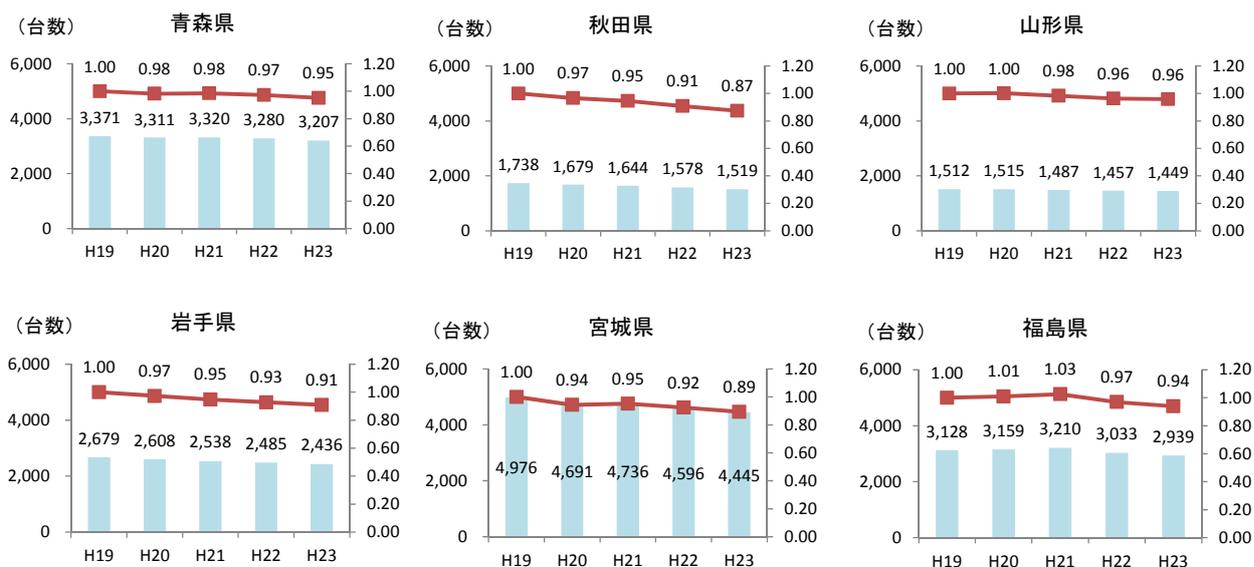
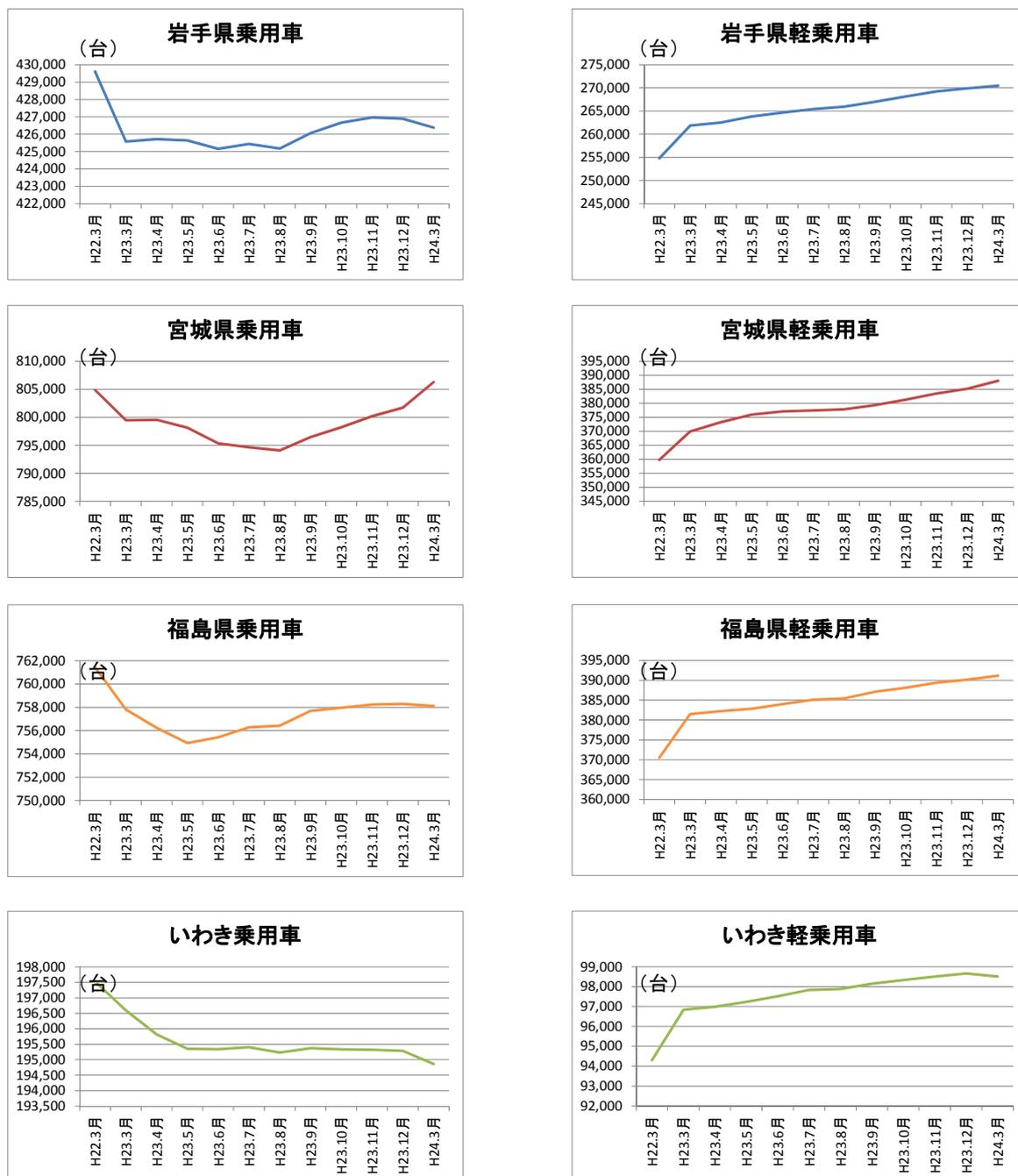


図 5-14 震災前後の車両数

＜出典＞
平成 24 年度運輸要覧(東北運輸局)

5-3 被災3県における震災前後の自動車保有台数月別推移

震災前後の自動車保有台数の推移を確認するため東北運輸局の各運輸支局・検査登録事務所の自動車の登録・抹消データを整理した。その結果、震災直後は岩手・宮城・福島で乗用車の登録台数が一旦大幅に減少しているが、1年後に回復傾向となっている。一方、いわきにおいては、震災後、減少傾向が続いている。また、軽自動車については、どの地域においても、震災後、保有台数が増加している。



※いわき・・・いわき市、東白川郡（棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村）、石川郡（石川町、玉川村、平田村、浅川町、古殿町）、双葉郡（広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村）、田村郡（小野町）のエリアの自動車保有状況を示している。

図 5-15 被災3県における震災前後の自動車保有台数月別推移

<出典>東北運輸局資料

5-4 震災前後の運転士の推移

震災前後の「運転士の推移」を見ると、被災地だけでなく、被災地以外の地域においても運転士が減少傾向であることがわかる。被災地では震災前から運転士不足が課題であったが、震災によりバス需要が増加する一方で、復旧関連工事、トラック輸送等の求人が増加するなど、交通を取り巻く環境が変化し、運転士不足が更に加速したと考えられる。

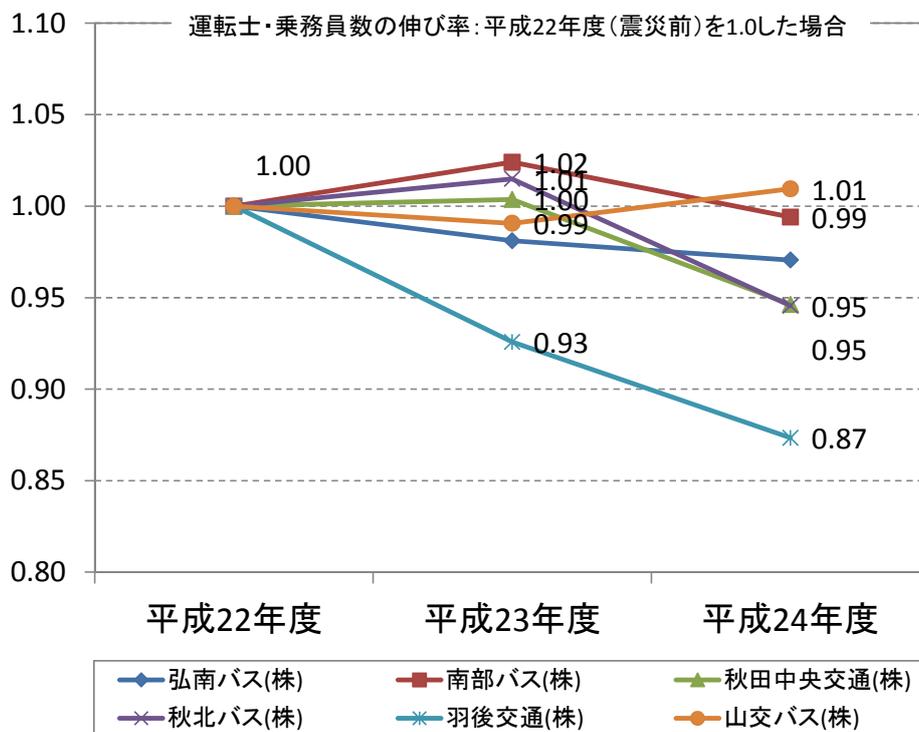
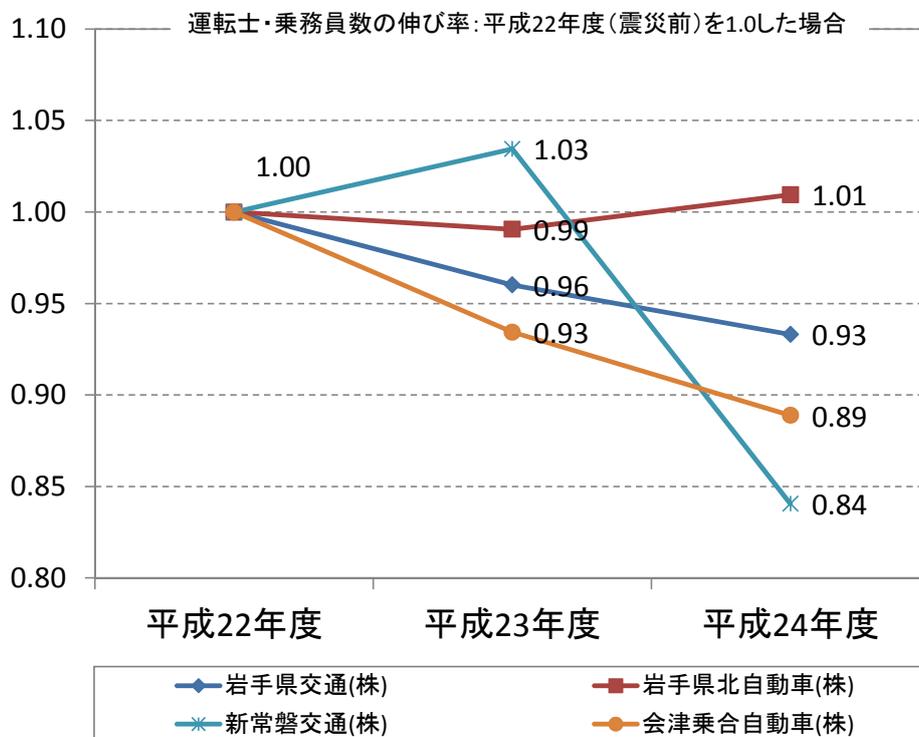


図 5-16 震災前後の運転士数の推移(上:被災地、下:被災地以外の地域)

5-5 防災集団移転促進事業及び災害公営住宅の進捗状況

(1) 防災集団移転促進事業

「防災集団移転促進事業（国土交通省都市安全課 H25.3.4 公表資料）」計画策定済み地区の移転戸数、事業期間を見ると、いわき市では平成25年度内に42.4%（39戸）、石巻市では、平成26年度までに62.6%（1,170戸）が事業完了予定となっている。2市は、他の地域よりも早い段階で仮設住宅から移転・転居するため、防災集団移転促進事業の進捗に合わせた地域公共交通の確保・維持に向けた対応が求められる。

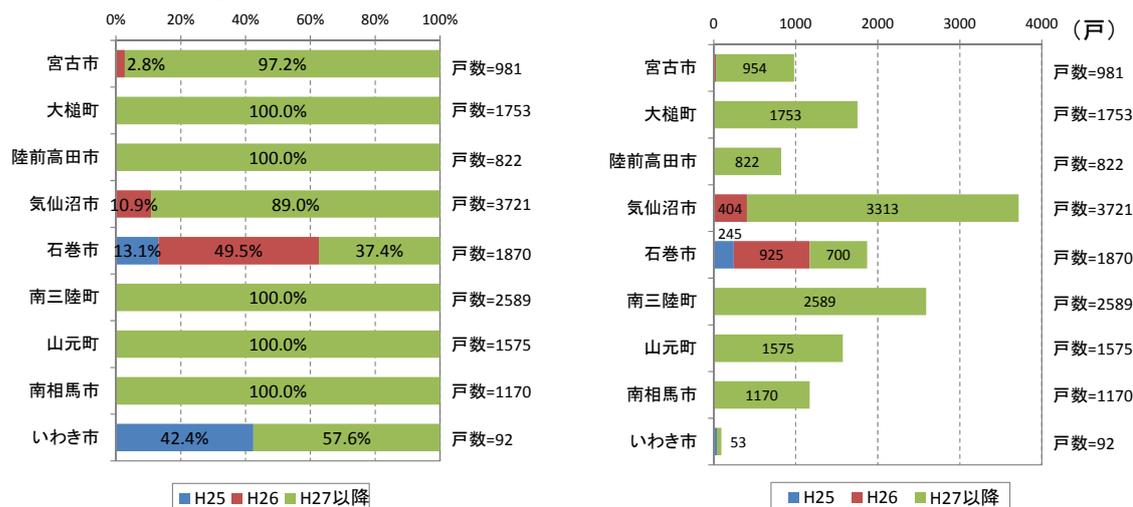


図 5-17 防災集団移転促進事業の進捗状況
(左図:建設戸数の割合、右図:市町村別事業完成時期)

出典:国土交通省都市安全課 H25.3.4 公表資料

(2) 災害公営住宅

「災害公営住宅（岩手県、宮城県、福島県ホームページ公表）」の進捗状況を確認し、建設戸数・完成予定時期を見ると、南三陸町、山元町、広野町では平成25年度内に全て完成予定となっている。南相馬市では、平成26年度までに全て完成、大槌町、陸前高田市、石巻市、いわき市では60%以上が完成予定となっている。

各地域で完成予定時期を見据えて事業進捗、入居者の属性・状況を把握した上で、計画的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討が必要と考えられる。

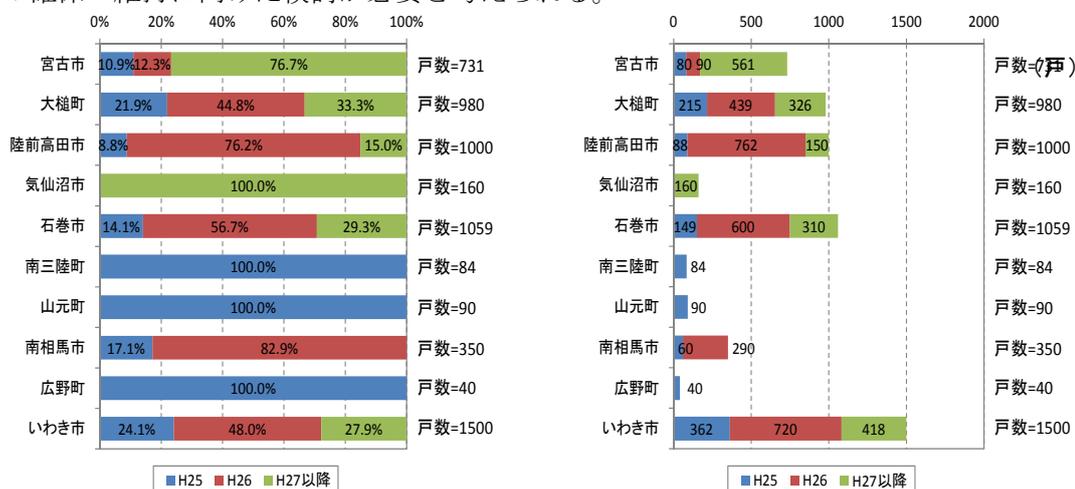


図 5-18 災害公営住宅の進捗状況
(左図:建設戸数の割合、右図:市町村別事業完成時期)

出典:岩手県、宮城県、福島県及び各市町村ホームページ公表資料

5-6 市町村・交通事業者アンケート調査結果（カルテ形式）

◇被災3県市町村及び交通事業者アンケート調査結果◇

1. 岩手県

<市町村>

- ・ 宮古市 総務企画部 企画課
- ・ 大槌町 総合政策部 総合政策課
- ・ 陸前高田市 企画部 企画政策課

<交通事業者>

- ・ 岩手県北自動車(株)
- ・ 大槌地域振興(株)
- ・ 岩手県交通(株)

2. 宮城県

<市町村>

- ・ 気仙沼市 商工課
- ・ 南三陸町 復興企画課
- ・ 石巻市 総合政策課
- ・ 山元町 企画財政課

<交通事業者>

- ・ ミヤコーバス(株)

3. 福島県

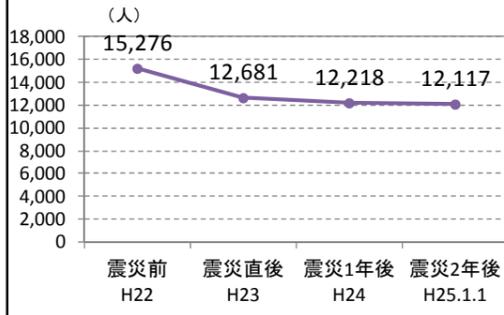
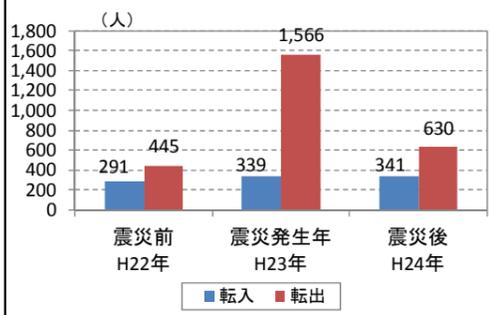
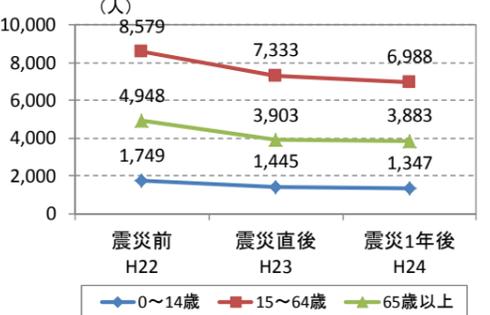
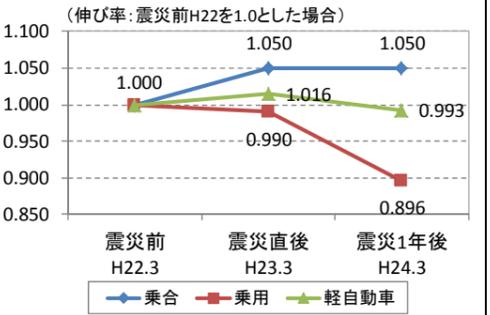
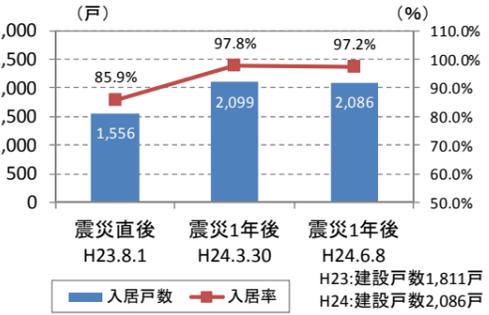
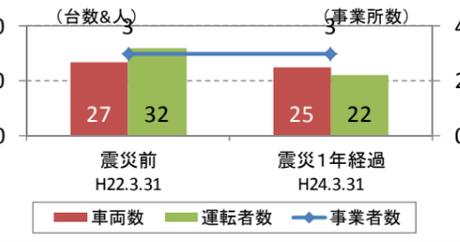
<市町村>

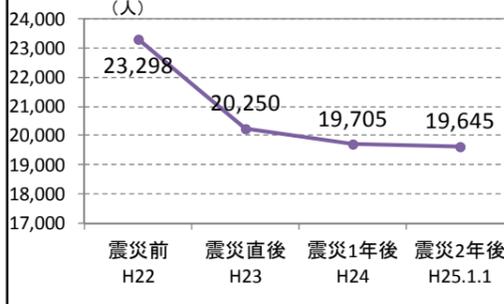
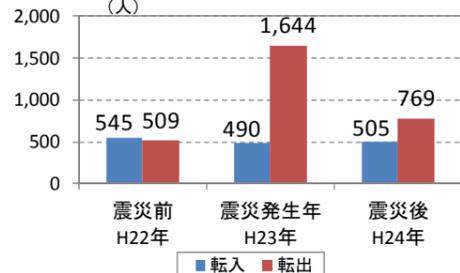
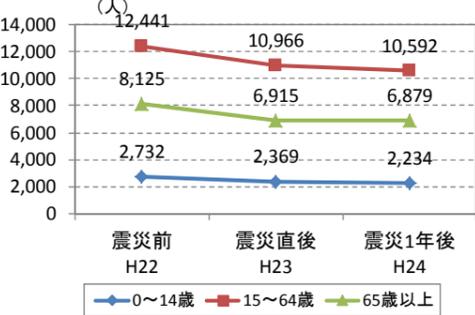
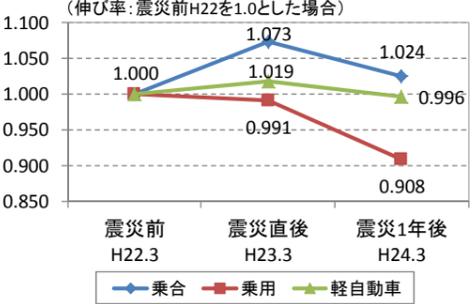
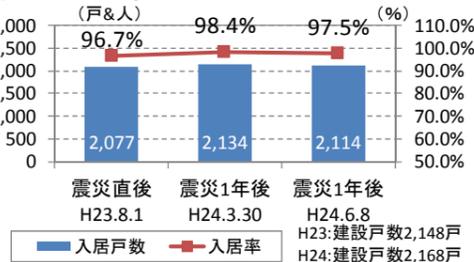
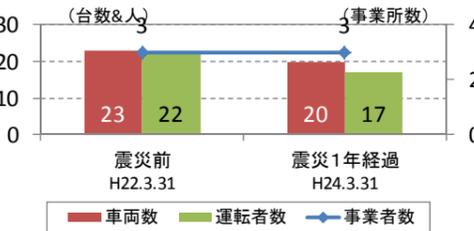
- ・ 南相馬市 復興企画部 企画課
- ・ 広野町 総務課
- ・ いわき市 総合交通対策室
- ・ 福島市 交通政策課

<交通事業者>

- ・ 福島交通(株)
- ・ 新常磐交通(株)

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
岩手県 宮古市 総務企画部 企画課		■全体の人口変化 2.減少している。 ・震災前に比べ、人口は2,068人減少。 ・約3.7%減少で、現在も減少傾向。 	■転出・転入状況 5.その他 ・転入・転出ともに増加している。 	■各年代の人口変化 ・各年代で減少傾向。 ・若年層・中年層の減少幅が大きい。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災前に比べ、増加。 ・乗用車は、震災後、減少傾向。 ・軽自動車は、震災前の水準まで回復。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 ・応急仮設住宅の戸数・入居戸数・居住者数は把握。入居率は約80%。 ・借り上げ住宅は把握していない。
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ・復旧期(H26.3)、再生期(H29.3)、発展期(H32.3)の3カ年毎に計画設定。 ・復旧期(H26.3)に「持続可能な交通体系」の検討を行う予定。 ※宮古市公共交通ビジョン作成	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 <防災集団移転促進事業> ・計画策定済地区は981戸。 ・防災集団移転事業は、H24から開始。H26.H27年度を目標に事業を展開。 <災害公営住宅の整備状況> ・県8地区377戸、市:12地区354戸予定。 ・県整備分はH25~27に入居予定。 ・市整備分はH27以降、入居予定。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 ・現在、該当する施設はない。 ・公益施設の移転予定はない。 ・大型店等の立地はわからない。	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 1.復興まちづくりに連動した交通計画を現在検討。 ・研究事業としてデータ収集を実施。 ※現時点で提供できる資料はない。 ・宮古市公共交通ビジョン作成予定。 ※震災復興後の新しいまちの形に合わせた「持続可能な公共交通体系」を構築するためのあり方・指針を策定。	■JR・新しい交通サービスの対応状況 ・狹隘道路等、バス運行が困難な仮設を対象に送迎タクシーを試験運行。 ・BRTでの仮復旧は行わず、代替バスで対応。今後もJRと協議予定。
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 1.運行ルートの見直し 2.運行本数の見直し 3.その他 ・既存路線の延伸等により仮設住宅へ対応。 ・通学、通院等、利用需要に応じた運行本数の見直しを実施。 ・狹隘道路等により、バスが運行できない地域へ無料送迎タクシーを運行。	■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題 8.その他 ・鉄道が復旧していない。通学が不便。 ・バスに需要が集中し、混雑。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 3.需要に合わせた運行本数に変更。 ・混雑が予想される時間帯の増便。	■路線バス以外で運行している交通サービス等 1.スクールバスを運行。 2.患者輸送バスを運行。 3.商業施設等が無料バス等を運行。 4.移動販売車両が運行。 	■タクシーの運行状況の変化 1.被災の影響で事業者が減少 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		■新たな交通サービスに対するニーズ 4.新規路線の運行に対するニーズがある 5.既存路線の見直し・改善ニーズがある	■新たなニーズに対する上での問題点・課題 8.その他 ・新規路線の運行等を行うためには費用が発生。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 4.その他 ・特定被災地域公共交通調査事業を活用する。	<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見> ・防災集団移転促進事業等、復興に時間を要している。 ・今後、引き続き応急仮設住宅に居住することが想定される。 ・順次、移転・転居するため、その間の公共交通の維持・確保は必要となる。 ・宮古市では仮設住宅があるうちは、公共交通の対応は継続する予定。 (※調査事業が継続しない場合、市単補助を検討。) ・平成26年度以降も特定被災地域公共交通調査事業を継続して欲しい。	

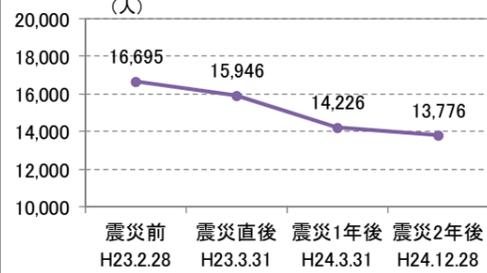
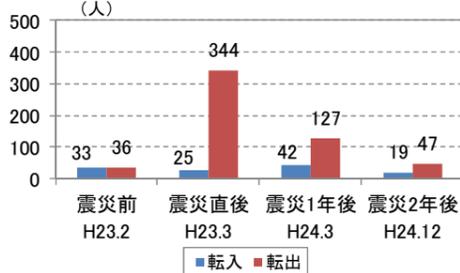
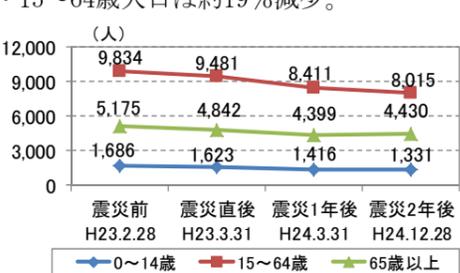
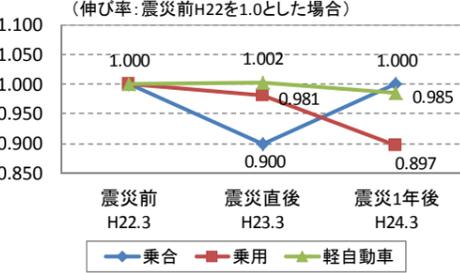
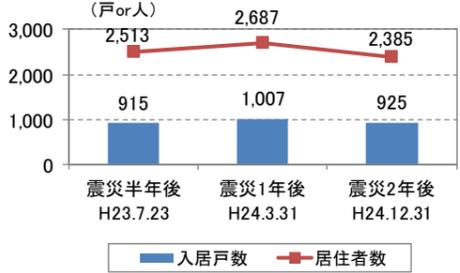
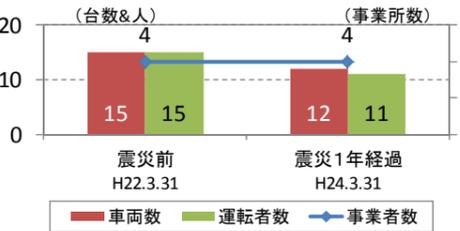
岩手県 大槌町 総合政策部 総合政策課	調査対象 <人口・仮設住宅の動向・推移>	■全体の人口変化 2.減少している(公表データで整理) ・震災前に比べ、人口は3,159人減少。 ・約20.7%減少。現在も減少傾向。 	■転出・転入状況 2.被災者など他地域への転出が増えた ・震災発生年H23度の転出が1,566人。 ・H24も転出が転入を上回っている。 	■各年代の人口変化 ・各年代で減少傾向。 ・生産人口15～64歳の減少幅が大きい。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災後、増加。 ・乗用車は、震災後、大幅に減少。 ・軽自動車は、震災前の水準まで回復。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 ※公表データを基に整理すると、応急仮設住宅の入居率は、H24時点で97.2%。 ※借り上げ住宅は不明。 	
	<復興計画・その他関連計画>						
	■復興計画の最新情報 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ・復旧期(H26.3)、再生期(H29.3)、発展期(H31.3)の3カ年毎に計画設定。 ・交通体系の基本的な考え方を記載。 →JR山田線の早期復旧を目指す。 →利用しやすい路線の設定、運行計画の改善などにより充実を図る。	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 <防災集団移転促進事業> ・計画策定済地区は1,753戸。 ・事業期間はH24～27年。 ・H26.H27年度を目標に事業を展開。 <災害公営住宅の整備状況> ・県5地区500戸、町:9地区480戸予定。 ・県整備分はH25～26に入居予定。 ・町整備分はH25に2地区、H26.2地区。 ・現在3地区で建設中。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 ・小中学校、公営住宅等今後建設予定。(マスト(大型商業施設はH23.12再開))	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 2.復興まちづくりに連動した交通計画を今後検討する予定。 ・既存町民バスの見直し・改善を中心に現在対応している。 ・運行見直し・改善のPR周知するためモビリティ・マネジメント推進事業を実施。	■JR・新しい交通サービスの対応状況 ・狭隘道路等、バス運行が困難な仮設を対象にマイクロバスによる「臨時バス」を運行中。既存路線バス・町民バスで対応中。 		
	<地域公共交通の見直し・改善状況>				<路線バス以外の交通サービス>		
	■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 1.運行ルートの見直し ・バスが運行していなかった応急仮設住宅に対応するためルート変更。 ・商業施設の再開・復興商店街の開店に伴い、ルートを見直し 2.運行時間帯・ダイヤの見直し ・通学、通院に対応した時間帯に見直し。 3.運行本数の見直し ・利便性向上のため、運行本数を増便。 4.運賃・料金の見直し ・無償運行から有償運行へ変更。	■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題 1.役場等、施設移転により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった 2.運行ルートが重複・競合し、非効率な運行になる地域が生じた 8.その他 ・既存路線バスとの乗り継ぎ・接続が悪くなった ・運賃・料金の見直しに伴い、乗降時間を想定したダイヤを設定したが、有償化による問題はなく、バス停の待ち時間が発生(国道で待機することもある)。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 2.利用しやすいダイヤに変更 3.需要に合わせた運行本数に変更 ・通学・病院等、混雑が予想される時間帯の増便が必要。 5.地形や需要に合わせた車両に変更 ・狭隘等、バスが運行できないところへ小型車両で対応する必要がある。 6.時刻表・バスマップなど利用者への周知を実施 ・2月1日改正に伴い、路線図・時刻表を作成。見直し時には周知徹底が必要。 7.その他 ・昨年3月に大槌町地域公共交通会議を設置。 ・昨年12月に会議開催。	■路線バス以外で運行している交通サービス等 1.スクールバスを運行 4.移動販売車両が運行 その他、NPOが無料送迎バスを運行 	■タクシーの運行状況の変化 1.被災の影響で事業者に変化はない 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった 		
	<新たな交通需要・ニーズ>				<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見>		
	■新たな交通サービスに対するニーズ 2.コミュニティバスに対するニーズがある 4.新規路線の運行に対するニーズがある 5.既存路線の見直し・改善ニーズがある ・2月1日改正前に住民説明会を行った際、様々な意見・要望をいただいた。	■新たなニーズに対する上での問題点・課題 1.交通事業者が被災しており、新たな取り組みを行う余裕がない 2.復興事業の調整・準備が多く、交通計画の検討までできていない 3.まちづくりの方向性等が決まっていないため、新たな交通サービスの検討ができない。 ・現状では、交通計画等の検討までできない状況。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 2.運輸局・交通事業者等に相談し、運行形態等を見直している 3.地域公共交通会議を設置 ・昨年12月に地域公共交通会議を設置し、2月1日の改正を行った。 ・今後、新たに発生した課題、バス利用者アンケート、住民説明会で得られた意見を踏まえ見直しを行う。	・町民バスを運行するにあたって、運転手・車両が少ない。 ・運転手の二種免許取得の支援、車両提供等の支援が被災地限定であると良い。 ・今後、防災集団移転促進事業、災害公営住宅の建設、仮設住宅の集約・減少を見据えた交通計画について、検討していきたい。			

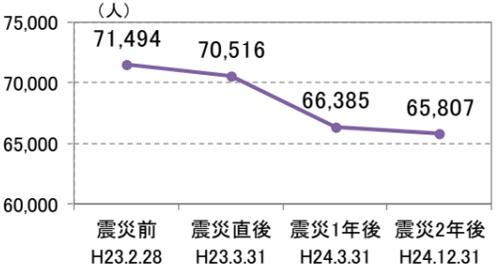
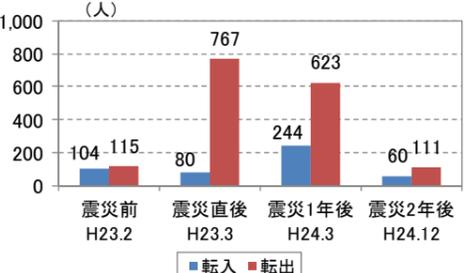
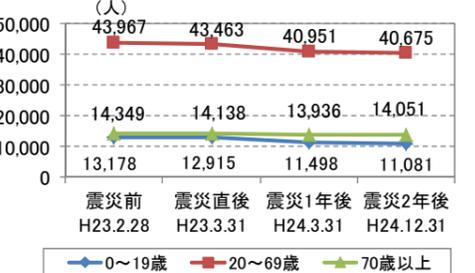
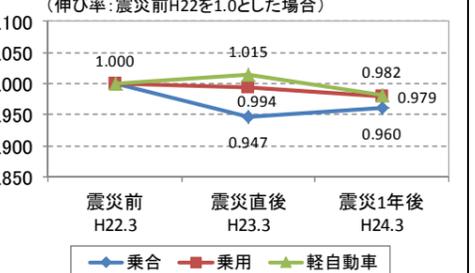
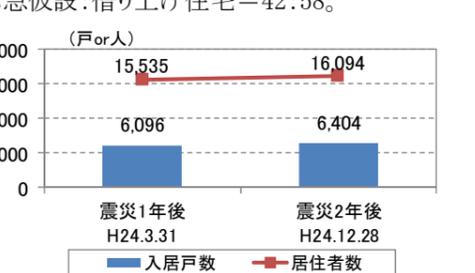
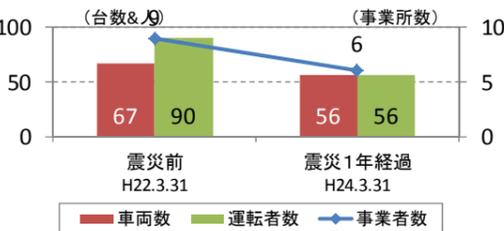
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況
岩手県 陸前高田市 企画部 企画政策課		<p>2.減少している。(公表データで整理) ・震災前に比べ、人口は3,653人減少。 ・約15.6%と大幅に減少。現在も減少傾向。</p> 	<p>2.被災者など他地域への転出が増えた ・震災前は転出よりも転入が多かった。 ・震災発生により転出が1,644人。 ・H24も転出が転入を上回っている。</p> 	<p>・各年代で減少傾向。 ・若年層が18.2%減少。減少幅が大きい。</p> 	<p>・乗合車両は、震災後、増加。 ・乗用車は、震災後、大幅に減少。 ・軽自動車は、震災前の水準まで回復。</p> 	<p>・応急仮設住宅の入居率はH24.6時点で97.5%。 ・借り上げ住宅は雇用促進住宅49戸、市町村営住宅に6戸。大船渡市への移動が114人。</p> 
		<復興計画・その他関連計画>				
		<p>■復興計画の最新情報</p> <p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ・復興基盤整備期(H26.3)、復興展開期(H31.3)の2期に分けて計画を設定。 ・「第2:快適で魅力あるまちづくり」に「旅行誘客や地域間交流を促進し、安全・快適で利用しやすい公共交通環境を形成する」と位置づけている。 →JR大船渡線復旧整備促進事業 →公共交通体系調査・整備事業 →バスターミナル整備促進事業</p>	<p>■集団移転事業・災害公営住宅の状況</p> <p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 <防災集団移転促進事業> ・計画策定済地区は4地区822戸。 ・防災集団移転事業は、H24～27で事業を展開。 <災害公営住宅の整備状況> ・県7地区700戸、市:7地区300戸予定。 ・県整備分はH26に入居予定。 ・市整備分はH26～28、入居予定。</p>	<p>■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画</p> <p>・市役所、高校、病院等中心市街地の整備に合わせて移設予定。 ・場所等は検討しているが未確定。 ・計画は流動的で確定したものはない。 ・キャピタルホテルが来年度開業予定。(新聞記事による情報) ・ホテルは観光等への対応ではなく、復興関連工事関係者の滞在対応用のホテルの予定。</p>	<p>■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況</p> <p>1.復興まちづくりに連動した交通計画を現在検討。 ・地域公共交通会議を来年度設置。 ・今後、公共交通の見直し・改善等の協議・調整出来る環境を整備。</p>	<p>■JR・新しい交通サービスの対応状況</p> <p>・2月1日から気仙・広田・小友の3地域限定でデマンド交通を運行開始。 ・その他3月以降、BRTが運行予定。</p> 
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		<p>■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況</p> <p>1.運行ルートの見直し 2.運行時間帯・ダイヤの見直し 3.運行本数の見直し 4.運賃・料金の見直し 5.車両の小型化等の変更 ・どの路線も病院に行けるよう見直し。 ・バス路線と乗合タクシーを運行。 ・バス路線の便数を増便 ・乗合タクシーの地域は100円→200円変更 ・バス路線は上限500円に設定 ・広田・矢の浦 1日1往復→2往復変更</p>	<p>■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題</p> <p>8.その他 ・乗合タクシーの運行本数を増やすため運行ルートを変更した。そのため商業集積エリア(竹駒)へ行くのに乗継ぎが発生。</p>	<p>■課題解決に向けた対策・改善策の検討</p> <p>7.その他(デマンド運行開始) ・直接、商業集積エリアに行けるよう「デマンド交通」を新たに導入。(復興交付金を活用し試験運行中) ・路線バスや乗合タクシーとの重複・競合を避けるため、公共交通が運行していない時間帯のみ運行。</p>	<p>■路線バス以外で運行している交通サービス等</p> <p>1.スクールバスを運行。 2.患者輸送バスを運行。 3.商業施設等が無料バス等を運行。 4.移動販売車両が運行。 ・県の補助で無料でスクールバスを運行。(被災した高田高校の学生のみ) ・患者輸送はNPOが独自で運行。市としては運行実態を把握していない。 ・マイヤが無料の買い物バスを運行。(曜日ごとに運行地域を設定) ・イオンが仮設住宅へ移動販売を実施。</p>	<p>■タクシーの運行状況の変化</p> <p>1.被災の影響で事業者に変化はない 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった</p> 
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		<p>■新たな交通サービスに対するニーズ</p> <p>1.デマンド交通サービスに対するニーズがある 5.既存路線の見直し・改善ニーズがある ・デマンドバス、運行時間帯を変更して欲しいという要望あり。 ・路線バス・乗合タクシー等の乗り継ぎ等に対応したダイヤの設定。</p>	<p>■新たなニーズに対する上での問題点・課題</p> <p>1.交通事業者が被災しており、新たな取り組みを行う余裕がない 5.地域公共交通会議がないため具体的な検討ができない ・バス事業者はバスターミナルの被災、運転手・車両の減少により運行体制が構築できない。また、タクシー事業者も余力がなく、増便したくてもできない。 ・地域公共交通会議は来年度設置予定。</p>	<p>■課題解決に向けた対策・改善策の検討</p> <p>2.運輸局・交通事業者等に相談し、運行形態等を見直している 3.地域公共交通会議を設置を予定 4.その他 ・BRTの運行にあわせて、見直し・改善が必要。 ・小友町・気仙町にBRT駅ができた際の路線バス等の見直しは必要。</p>	<p><国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見></p> <p>・まちづくりを進めているが固定化されていない。流動的に変更・見直しを行っている。 ・現状では、利用者・地域住民の意見・要望に対応する見直し・改善となっている。 ・特定被災地域公共交通調査事業は、引き続きお願いしたい。 ・デマンド交通は、別途復興交付金を活用しているため、補助事業が分かれていることから活用・運用方法が難しい。 ・今後、特定被災地域公共交通調査事業終了後、既存補助事業に移行することが想定される。移行できるのかの検討や対応方法がわからない。 ・同じ時間軸の中で、計画策定や現状の見直し・改善、将来的な既存補助事業への移行に向けた検討ができるか整理する必要がある。</p>	

宮城県 気仙沼市 商工課	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
		■全体の人口変化 2.減少している ・震災前に比べ、5千人、7%減少。 (死者1,211人、行方不明234人) ・1年前に比べ、5百人減少。 (減少傾向は緩やかに。) 	■転出・転入状況 2.被災者など他地域への転出が増えた ・震災1年目は転出が3,600人。 ・震災前の2.2倍に増加。 ・震災2年目は、転入は震災前の1.3倍、転出は1.2倍。 	■各年代の人口変化 ・震災前に比べ、65歳以上が3%減少 ・15～64歳は7%減少にとどまっている。 ・14歳以下は12%減少。 ・若年層の減少が目立つ。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災前に比べ減少。 ・乗用車は、震災前に比べ減少。 ・軽自動車は、震災直後は増加。 震災1年後、減少。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 ・居住者数は減少傾向、対人口17%。 ・居住者数構成比は、 応急仮設：借り上げ住宅＝65：35。 ・応急仮設入居率は90%→87%に減少。
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報 3.その他(未回答) ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・平成32年度までの10年間。 ・平成23～27年度を集中復興期間に設定。 ・公共交通は、震災前に計画していた市内循環バスを幹線としたネットワーク型のバス路線を再構築を予定。 ・平成23～27年度：暫定運行＋計画策定 ・平成28～30年度：実証実験 ・平成31年度：本格運行	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・H25年度に完成予定事業が多い。 <防災集団移転促進事業> ・計画策定済地区は42地区1,427戸。 ・H25完了予定地区が15地区245戸。 <災害公営住宅の整備状況> ・15地区1059戸予定。 ・H25完了予定地区が5地区149戸入居予定。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 (Blank)	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 2.復興まちづくりに連動した交通計画を今後検討する予定。	■JR・新しい交通サービスの対応状況 (Blank)
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 1.運行ルートの見直し 2.運行時間帯・ダイヤの見直し 3.運行本数の見直し 7.その他 ・バスから乗合タクシーに変更した路線あり。	■現在の運行に関連して新たに生じた問題点・課題 8.その他 ・BRTとの接続性 ・中長期的な影響の検討 ・全仮設住宅のニーズへの対応に一定の限度がある。等	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 8.その他 ・仮設住宅を経由する内容にルートを変更した事例が4路線あり	■路線バス以外で運行している交通サービス等 1.スクールバスを運行している 2.患者輸送バスを運行している 3.商業施設等が無料バス等を運行している ・ビッグハウス本郷店が運行	■タクシーの運行状況の変化 1.被災の影響で事業者が減少 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		■新たな交通サービスに対するニーズ 4.新規路線の運行に対するニーズがある 5.既存路線の見直し・改善ニーズがある	■新たなニーズに対する上での問題点・課題 3.まちづくりの方向性等が決まっていないため、新たな交通サービスの検討ができない	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 2.運輸局・交通事業者等と相談し、運行形態、ルート、ダイヤ、運賃等を見直してる	<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見> 地域公共交通確保維持改善事業(特定被災地域公共交通調査事業)の継続適用を希望します。	

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況
宮城県	南三陸町復興企画課	<p>2. 減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前に比べ、2500人、14%減少。(死者444人、行方不明349人) 1年前に比べ、160人減少(減少傾向は緩やかに) 	<p>4. 状況が把握できていない</p>	<ul style="list-style-type: none"> 震災直後に比べ、65歳以上が11%減少。 15～64歳は9%の減少。 14歳以下は15%減少。 若年層の減少が目立つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合車両は、震災後、大幅に減少。 乗用車は、震災後、減少傾向。 軽自動車は、横ばい傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 居住者数は減少傾向、対人口38%。 居住者数構成比は、応急仮設：借り上げ住宅＝97:3。 応急仮設入居率は99%→97%に減少。
		<復興計画・その他関連計画>				
		<p>■復興計画の最新情報</p> <p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。</p> <p>※HPで公表されているものを確認し記載。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成32年度までの10年間。 平成24～29年度を本格的な復興期間に設定。 公共交通は、「安心して暮らし続けられるまちづくり」の中で復興事業として位置づけられている。 平成23～25年度：地域公共交通再構築事業 平成23～32年度：JR気仙沼線災害復旧事業 	<p>■集団移転事業・災害公営住宅の状況</p> <p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。</p> <p>※HPで公表されているものを確認し記載。</p> <p><防災集団移転促進事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画策定済地区は27地区。 H25造成、H26以降建設開始予定。 <p><災害公営住宅の整備状況></p> <ul style="list-style-type: none"> 最大1000戸予定(志津川700戸、歌津140戸、戸倉110戸、入谷50戸)。 H25に210戸、H26に190戸、H27に400戸、H28に200戸が完了予定。 	<p>■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 公立志津川病院の町内への移転。 移転先は南三陸町志津川沼田。 平成27年度に移転予定。 	<p>■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況</p> <p>2.復興まちづくりに連動した交通計画を現時点では策定、又は検討していないが、今後検討する予定</p>	<p>■JR・新しい交通サービスの対応状況</p> <ul style="list-style-type: none"> JRの復旧までの代行バス。 NPO輸送。
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		<p>■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況</p> <p>1.運行ルートの見直し 2.運行時間帯・ダイヤの見直し 3.運行本数の見直し</p>	<p>■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題</p> <p>1.役場、病院、スーパー等の移転等により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった 2.運行ルートが重複・競合し、非効率な運行になる地域が生じた</p>	<p>■課題解決に向けた対策・改善策の検討</p> <p>1.幹線・支線に仕分けるなど、わかりやすい運行ルートに変更する 3.利用者が多い時間帯の運行本数を増やすなど、需要に合わせた運行本数に変更する 6.時刻表・バスマップなど利用者への周知を実施する</p>	<p>■路線バス以外で運行している交通サービス等</p> <p>1.スクールバスを運行している 2.患者輸送バスを運行している 4.移動販売車両が運行している</p>	<p>■タクシーの運行状況の変化</p> <p>1.被災の影響で事業者が減少 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった</p>
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		<p>■新たな交通サービスに対するニーズ</p> <p>1.デマンド交通サービスに対するニーズがある 4.新規路線の運行に対するニーズがある 5.既存路線の見直し・改善ニーズがある</p>	<p>■新たなニーズに対する上での問題点・課題</p> <p>3.まちづくりの方向性等が決まっていないため、新たな交通サービスの検討ができない</p>	<p>■課題解決に向けた対策・改善策の検討</p> <p>1.復興計画等との整合が取れた交通計画の策定を検討している 2.運輸局・交通事業者等と相談し、運行形態、ルート、ダイヤ、運賃等を見直している 3.地域公共交通会議を設置した、又は設置を予定している</p>	<p><国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見></p>	

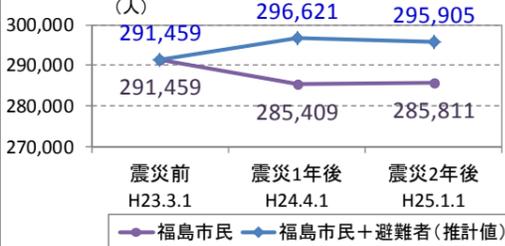
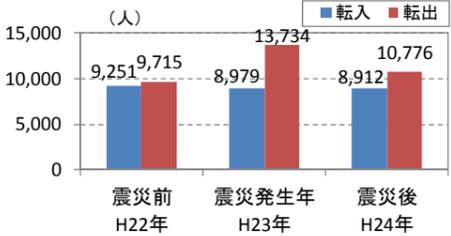
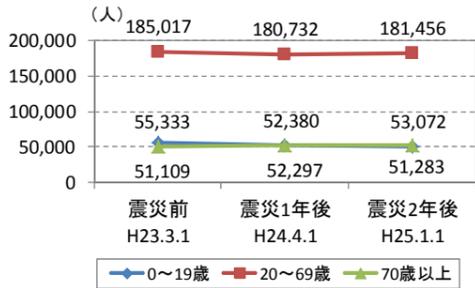
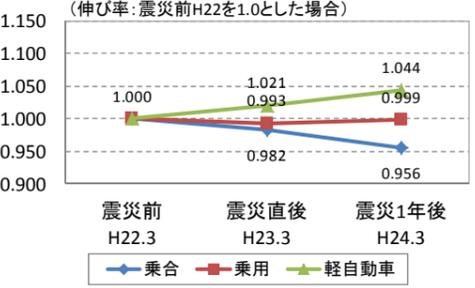
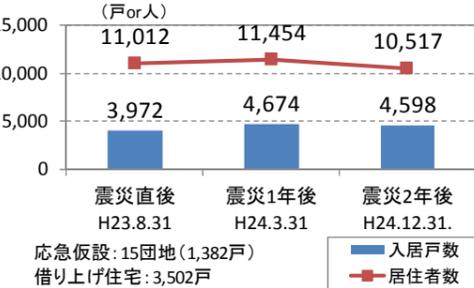
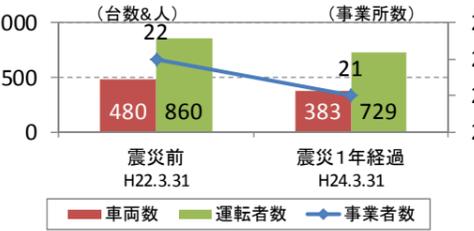
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
宮城県 石巻市 総合政策課		■全体の人口変化 2. 減少している ・震災前に比べ、1万人、6%減少。 (死者3,490人、行方不明453人) 	■転出・転入状況 2. 被災者など他地域への転出が増えた ・震災1年目は転出が3,600人。 ・震災前の2.2倍に増加。 ・震災2年目は、転入は震災前の1.3倍、転出は1.2倍。 	■各年代の人口変化 ・震災前に比べ、65歳以上が5%減少。 ・15～64歳は6%の減少にとどまっている。 ・14歳以下は10%減少。 ・若年層の減少が目立つ。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災後、大幅に増加。 ・乗用車は、震災後、減少傾向。 ・軽自動車は、震災後、増加傾向。 ・乗合、軽自動車が増加傾向。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 ・居住者数は減少傾向、対人口20%。 ・居住者数構成比は、 応急仮設: 借り上げ住宅=54:46。 ・応急仮設入居率は98%→98%に減少。
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・復旧期(H26.3)、再生期(H30.3)、発展期(H33.3)に期間設定。 ・生活環境の整備の中で公共交通の復旧が位置づけられている。 →バス路線構築事業:H23からスタート →総合交通改訂事業:H23からスタート ・公共交通の復旧に向けた取り組みは早い段階で事業を展開。	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・H25年度に完成予定事業が多い。 <防災集団移転促進事業> ・計画策定済地区は42地区1,427戸。 ・H25完了予定地区が15地区245戸。 <災害公営住宅の整備状況> ・15地区1059戸予定。 ・H25完了予定地区が5地区149戸入居予定。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 ・市立女子高校と市立女子商業高校の女子高校所在地での統合。 ・市立病院の石巻駅周辺への移転。	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 1.復興まちづくりに連動した交通計画を策定する予定はない	■JR・新しい交通サービスの対応状況 ・JRの復旧までの代行バス。 ・NPO輸送。
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 1.運行ルートの見直し 3.運行時間帯・ダイヤの見直し 4.運賃・料金の見直し	■現在の運行に関連して新たに生じた問題点・課題 ・新たに生じた問題点・課題はなし ・比較的満足度は高い	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 (Blank)	■路線バス以外で運行している交通サービス等 1.スクールバスを運行。 3.商業施設等が無料バス等を運行。	■タクシーの運行状況の変化 1.被災の影響で事業者が減少 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		■新たな交通サービスに対するニーズ 7. その他 ・運行本数の増便、料金に対する要望ニーズがある。	■新たなニーズに対する上での問題点・課題 6. その他 ・市税収入の減少等に伴う、財政力の低下が見込まれる。 ・持続的な公共交通の取組に対して不安がある。 ・H26,27からは仮設住宅に加えて、復興住宅を経由して運行することになるため更に運行コストが高くなると考えられる。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 (Blank)	<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見> (Blank)	

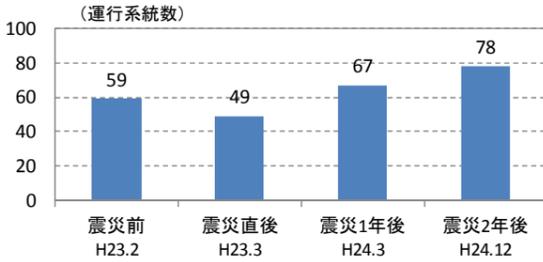
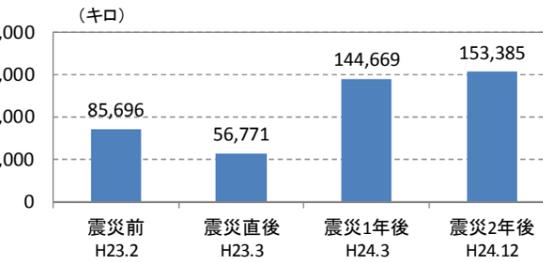
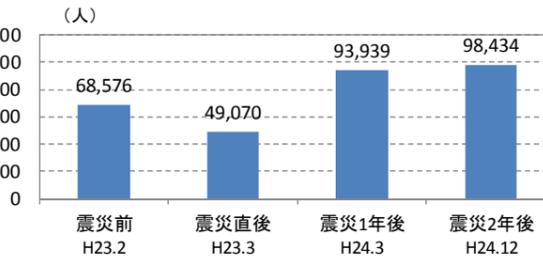
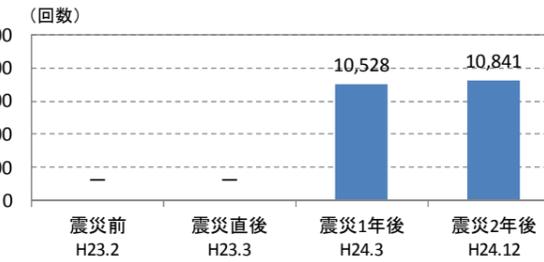
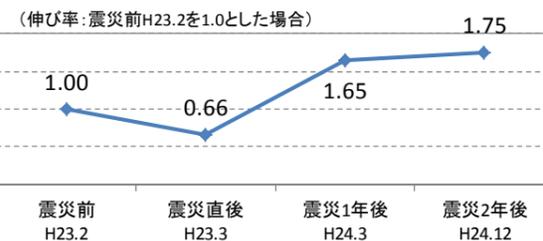
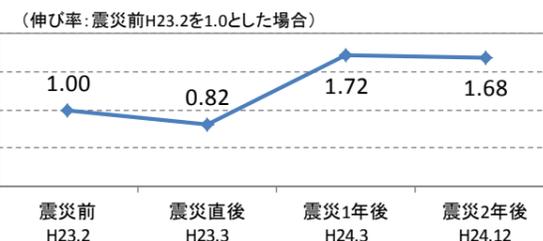
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
宮城県 山元町 企画財政課		■全体の人口変化 2.減少している ・震災前に比べ、震災直後は約5%減少。 ・震災1年後は約15%減少。 ・震災2年後は約18%減少している。 	■転出・転入状況 2.被災者など他地域への転出が増えた ・震災直後に約340人転出。 ・震災1年後に約130人が転出。 ・震災1年後に約40人が転入。 	■各年代の人口変化 2.各年代で減少している ・震災前と震災2年後で、比較すると全体で約17%減少 ・0～14歳人口は約21%減少。 ・15～64歳人口は約19%減少。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災直後が減少、現在では震災前の水準まで回復。 ・乗用車は、震災後、減少傾向。 ・軽自動車は、震災前の水準。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 2.変化していない ・居住者数は震災1年後で約2千7百人。 ・震災2年後で約2千4百人。 ・入居者数は若干減少。 
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・復旧期(H26.3)、再生期(H29.3)、発展期(H31.3)の概ね8年。 ・ランドデザインの土地利用計画で「災害に強い交通ネットワーク整備」の1つとして「町民バスの充実」が記載。 ・計画期間内において、「町民バス運行事業」が位置づけられ、各期において利便性向上を図る。	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料がある。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 <防災集団移転促進事業> ・新山下駅周辺:200区画、宮城病院周辺:46区画、新坂元駅周辺:104区画。合計298区画 ・防災集団移転事業は、H24～27年度。 <災害公営住宅の整備状況> ・新山下駅周辺:155戸、宮城病院周辺:62戸、新坂元駅周辺:52戸。合計269戸。 ・H25年度:新山下駅周辺(1期)で50戸供用。 ・H25年度:新山下駅周辺(2期)で40戸設計着手。 ・その他は設計・工事着手予定。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 ・新山下・坂元駅前に交流センター及び避難所を建設予定。	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 2.復興まちづくりに連動した交通計画を現時点では策定、又は検討していないが、今後検討する予定。	■JR・新しい交通サービスの対応状況 ・JR東日本がJR常磐線の代行バスを運行している。 ・有限会社はらまち旅行が仙台駅直行バスを運行している。
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 1.運行ルートの見直し 2.運行時間帯・ダイヤの見直し 3.運行本数の見直し ・平成24年4月より町民バスを車両3台体制で運行。 ・平成24年10月より4台体制で運行。運行路線及び運行本数も増加。	■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題 8.その他(路線が増えたため、複雑でわかりづらくなった。JR(列車及び代行バス)との接続が合わないときがある。) ・運行時間帯によって、同じバス停でも停車したり、停車しなかったりするダイヤを設定しており、住民の方からわかりづらいとの苦情もあった。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 7.その他(できる限りわかりやすい路線及びJRとの接続を改善する。) ・時間帯によって停車バス停が変化するダイヤ設定を改善する予定。	■路線バス以外で運行している交通サービス等 (This cell is currently empty in the image)	■タクシーの運行状況の変化 1.被災の影響で事業者に変化はない 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった 
		<新たな交通需要・ニーズ>		<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見>		
		■新たな交通サービスに対するニーズ 1.デマンド交通サービスに対するニーズがある 3.乗合タクシーに対するニーズがある 4.既存路線バスの見直し・改善ニーズがある	■新たなニーズに対する上での問題点・課題 6.その他 ・限られた車両台数での運行となるため、全てのニーズを反映することは難しい。	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 6.その他 ・地域公共交通会議にて運行路線等の見直しについて検討している。		

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況
福島県	南相馬市復興企画部企画課	<p>2.減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前と比べ、震災直後は約1%減少。 震災1年後は約7%減少。 震災2年後は約8%減少している。 	<p>2.被災者など他地域への転出が増えた</p> <ul style="list-style-type: none"> 転出は震災直後に約770人。 震災1年後の転出は約620人。転入は約240人。転出が上回っている。 	<p>2.各年代で減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前と震災2年後を比べると、0～19歳人口は約16%減少、20～69歳人口は約8%減少している。 	<p>乗合車両は、震災後、減少。乗用車は、震災前と同水準まで回復。軽自動車は、震災直後、微増。震災1年後は減少。</p> 	<p>1.変化している</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住者数は震災2年後で約1万6千人と増加傾向。 震災2年後の居住者数構成比は、応急仮設：借り上げ住宅＝42：58。 
		<p>■復興計画の最新情報</p> <p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。</p> <p>※HPで公表されているものを確認し記載。</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興計画は、平成23年～32年度の概ね10年間の計画。 復帰・復旧期(H23から概ね3年間)、復興期のステップに分けて展開。 応急仮設住宅の住環境の確保で巡回バスの運行、移動販売の実施が記載。 	<p>■集団移転事業・災害公営住宅の状況</p> <p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料がある。</p> <p>※HPで公表されているものを確認し記載。</p> <p><防災集団移転促進事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿島区11地区122戸、原町区10地区、198戸、小高区8地区52戸。 現在ワークショップ等を開催し調整。 防災集団移転事業は、H24～27年度。 <p><災害公営住宅の整備状況></p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿島区90戸、原町区220戸、小高区40戸。予定。 H25年度：鹿島区30戸供用開始予定。 その他H26年度に供用開始。 	<p>■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画</p>	<p>■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況</p> <p>3.復興まちづくりに連動した交通計画を策定する予定はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> H20年度に地域公共交通総合連携計画を策定。 計画期間は平成23年度で終了。 今後、新たな取り組みや交通計画を検討する必要があるが対応できない。 	<p>■JR・新しい交通サービスの対応状況</p> <ul style="list-style-type: none"> H23年10月30日から帰宅支援のため、仮設住宅団地と自宅(小高区、原町区)を結ぶジャンボタクシーを運行。 有限会社はらまち旅行が仙台駅直行バス及び福島駅直行バス(県庁経由)を運行している。
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		<p>■一昨年からの公共交通の運行見直し・改善状況</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <p>※調査事業路線のみ</p>	<p>■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題</p> <p>8.その他(津波災害・原発事故によりバス会社の運休、通学児童利用者減)</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで路線バスを運行していた新常磐交通株式会社の浪江営業所が東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故により警戒区域に入ったため、路線バスが運行できなくなった。 また、市内の小中学校も緊急時避難準備区域の影響等で通学児童が減少。 	<p>■課題解決に向けた対策・改善策の検討</p> <p>7.その他(他のバス事業者による運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急時避難準備区域の解除等により小中学校が再開し始めた状況の中で、路線バス運行に対するニーズが高まったため、H24年5月から有限会社はらまち旅行に委託し、運休していた9路線のうち3路線について運行を再開した。 	<p>■路線バス以外で運行している交通サービス等</p> <p>1.スクールバスを運行している</p> <p>5.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 帰宅支援のための仮設住宅と自宅を結ぶジャンボタクシーの運行 仮設住宅と病院、公共施設を結ぶ巡回バスの運行 	<p>■タクシーの運行状況の変化</p> <p>1.被災の影響で事業者が減少</p> <p>2.被災の影響で台数が減った</p> <p>3.被災の影響で運転手が少なくなった</p> 
		<新たな交通需要・ニーズ>		<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見>		
		<p>■新たな交通サービスに対するニーズ</p> <p>1.デマンド交通サービスに対するニーズがある</p> <p>3.乗合タクシーに対するニーズがある</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、運行しているジャンボタクシーについて、小高区の借り上げ住宅もカバーして欲しいとの要望がある。 乗合タクシーは現在、小高区で運行しており、原町区と鹿島区でも運行して欲しいとの要望がある。 	<p>■新たなニーズに対する上での問題点・課題</p> <p>1.交通事業者が被災しており、新たな取り組みを行う余裕がない。</p> <p>2.復興事業の調整・準備が多く。交通計画の検討までできていない。</p>	<p>■課題解決に向けた対策・改善策の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス、他市町村を結ぶバス、帰宅支援のバスなどは補助対象となっていない。 補助対象とすることを検討して欲しい。 	

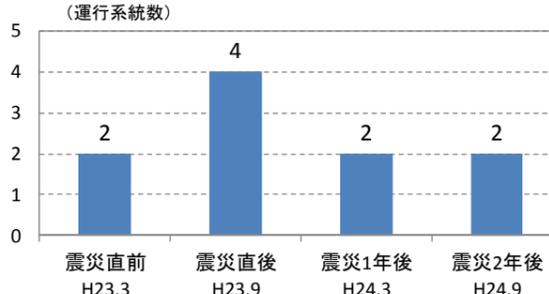
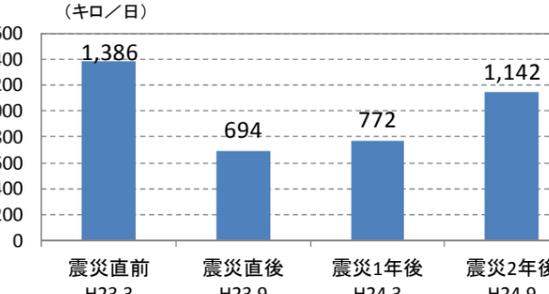
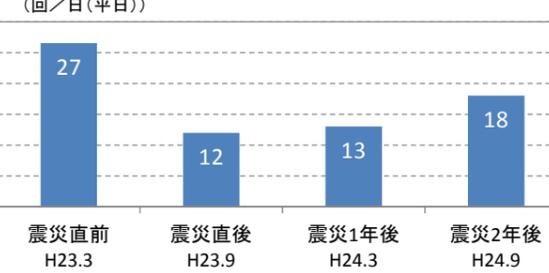
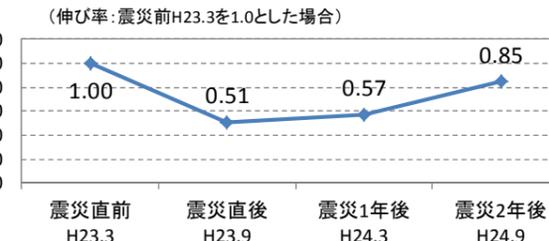
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況
福島県	広野町総務課	<p>2.減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後100人程度は町内に在住。 H23.9時点で275人、H24.3時点で400～500人 現在は640人の町内在住の申し出がある。(実際は1,000人程度が在住) <p>参考：福島県現住人口調査結果</p>	<p>・一時、町民の9割にあたる5,200人がいわき市へ避難。相双地域から10人程度の避難者が在住。</p> <p>・震災直後、転出が急激に増加。</p> <p>・現在は、転入・転出とも減少。</p> <p>参考：福島県現住人口調査結果</p>	<p>2.各年代で減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前と震災2年後を比べると、 0～14歳人口は約18%減少、15～64歳人口は約5%減少している。 <p>参考：福島県現住人口調査結果</p>	<p>・乗合車両は、震災後、大幅に減少。</p> <p>・乗用車は、震災前後で変化はない。</p> <p>・軽自動車は、震災前後で変化はない</p> <p>(伸び率:震災前H22を1.0とした場合)</p> <p>参考：福島県現住人口調査結果</p>	<p>・町内の応急仮設住宅はH24.5から2団地</p> <p>・東京電力の社宅の借り上げ1箇所</p>
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報	■集団移転事業・災害公営住宅の状況	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況	■JR・新しい交通サービスの対応状況
		<p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> H25年度に再度見直し予定。 <p>※HPで公表されているものを確認し記載。</p> <p><復興計画 (H24.3)></p> <ul style="list-style-type: none"> 復興計画内に公共交通関連の事業は記載されていない。 <p><復旧計画 (H23.9)></p> <ul style="list-style-type: none"> 町民バス定期運行に向け、車両の点検・整備を開始。 町民帰還後、運行改善を予定。 	<p>2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> H26.3供用で広野駅西側に公営住宅を建設予定 <p>※HPで公表されているものを確認し記載。</p> <p><防災集団移転促進事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 復興計画では、平成26年度までに整備するスケジュールとなっている。 <p><災害公営住宅の整備状況></p> <ul style="list-style-type: none"> 町:1地区40戸予定。 H25年度入居開始予定。 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な予定はない 広野駅西側を復興ゾーンとして整備予定。 農用地であり、農地転用の手続きで事業が遅れ気味。 	<p>3.復興まちづくりに連動した交通計画を策定する予定はない</p>	<ul style="list-style-type: none"> H23.10.10からJR常磐線がいわき～広野間で運行再開 H23.11.15からいわき市内で復興支援バスを運行 H23.9から浜通り地区調査事業連絡協議会に参加 H24.6.1から町民バスを運行 役場を起点に3系統、町が直営運行。 震災前は100円、現在、無料。
		<地域公共交通の見直し・改善状況>			<路線バス以外の交通サービス>	
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況	■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題	■課題解決に向けた対策・改善策の検討	■路線バス以外で運行している交通サービス等	■タクシーの運行状況の変化
		<p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> H25.3に町民バスの乗り継ぎに考慮し、運行ルート・ダイヤの見直しを実施。 	<p>8.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 変化する町民の居住地への対応。 	<p>7.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> JRの朝夕の増便。 浜通り地区調査事業連絡協議会での検討・対応。 	<p>1.スクールバスを運行</p> <p>2.患者輸送バスを運行</p> <p>4.移動販売車が運行している</p> <ul style="list-style-type: none"> いわき市内仮設住宅等から町内の小中学校までスクールバスを運行。(※利用者90人、タクシー会社に委託) 社会福祉協議会が患者用バスを運行。 いわき市内の仮設住宅団地には移動販売が来ている。 	<p>1.被災の影響で事業者に変化はない</p> <p>2.被災の影響で台数が減った</p> <p>3.被災の影響で運転手が少なくなった</p>
		<新たな交通需要・ニーズ>			<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見>	
		■新たな交通サービスに対するニーズ	■新たなニーズに対する上での問題点・課題	■課題解決に向けた対策・改善策の検討		
		<p>7.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> いわき市内の高校生の通学等で、JRいわき～広野間のダイヤ変更を求める意見・要望、ニーズがある。 いわき方面行き:朝7時台 →広野方面行き:19時台 上記のニーズに対応するため、H25.3ダイヤ改訂予定。 	<p>6.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> いわき市内へ避難している町民に対するフォローが必要。(不慣れな生活環境への対応が必要) 広野町内における買い物などの生活の「足」の確保。 H25年度までの調査事業終了後の復興支援バスの財源の確保。 町単費で運行している町民バスの財源確保。 ※県補助を受ける上で財政力指数の要件はクリアできるが有料化しなければならない。 	<p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> いわき市内については2ヶ月に1度の浜通り地区調査事業連絡協議会で検討しながら対策を講じている。 町民バスの小型化やデマンド化の検討が必要と感じている。 	<p>町民バスの定期運行開始に向け、車両の点検・整備を実施する。運行再開については、町民帰還の状況や、幼稚園・小学校の再開時期等を勘案するとともに、運行ルートや運行時刻の見直しを行う。</p>	

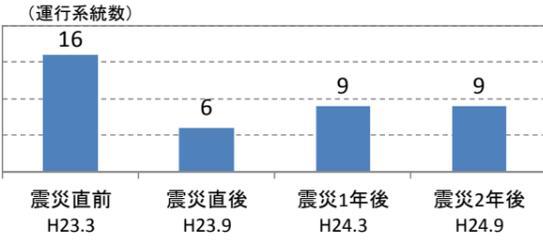
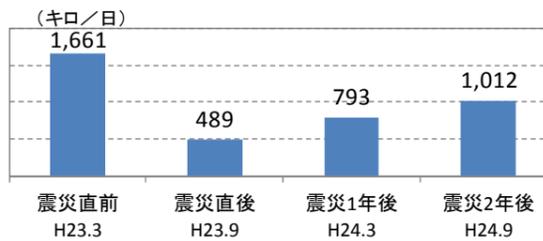
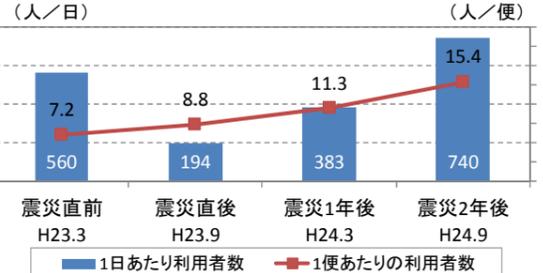
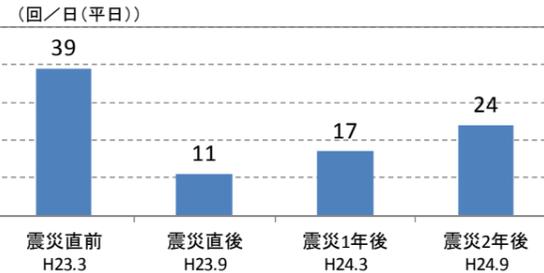
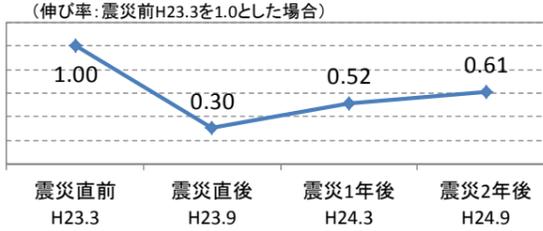
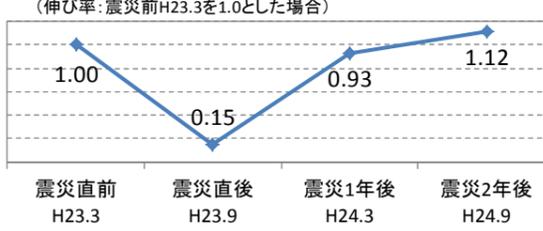
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
福島県	いわき市 総合交通 対策室	■全体の人口変化 2.減少している ・震災前に比べ、11,409人減少、約3.3%減少。 ・震災による死者441人(H25.1.7現在)。 ・地域外からの避難者数は増加傾向。 ・避難者数を合わせると人口は増加(推計値)。 	■転出・転入状況(避難状況) 1.被災者など他市町村からの転入が増えた ・周辺町村からいわき市内への避難者は23,791人。この1年間で更に増加。 ・いわき市民の市外への避難状況は7,750人で横ばい。 	■各年代の人口変化 ・震災前に比べ、65歳以上が2%増加。 ・15～64歳は4%の減少にとどまっている。 ・14歳以下の若年層は9%減少。 ・若年層の減少が目立つ。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災前と同水準まで回復。 ・乗用車は、震災前と同水準。変化なし。 ・軽自動車は、震災前と同水準。変化なし。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 ・市民居住者数は8,232人(H25.1.4現在)。対人口2%。 ・震災1年後に比べ、659人減少。 ・居住者数構成比は、応急仮設:借り上げ住宅=6:94。 ・応急仮設入居率は78%→100%に増加。
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・「いわき市生活交通ビジョン」策定(H24.3) ・市の望ましい公共交通のあり方、公共交通施策の方向性を定めたもの(計画年度H23～36)。 ・ビジョン推進にあたり、復興計画と連携を図ることとしている。 ・「いわき市復興事業計画(第二次)」策定(H24.12)。 ・社会基盤の再生・強化の中で、津波被災地域をはじめとした市内公共交通網の再整備を位置づけている。(事業年度:H25～27)	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料がある。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 <防災集団移転促進事業> ・計画策定済地区は4地区92戸。 ・防災集団移転促進事業は、H24年度から開始。 <災害公営住宅の整備状況> ・7地区1,500戸予定。 ・H25年度:362戸入居開始予定。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 ・久之浜地区防災拠点施設 ・市立総合磐城共立病院建て替え ・ショッピングセンター3件	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 1.復興まちづくりに連動した交通計画を今後検討予定(沿岸域を中心に) ・「いわき生活交通ビジョン」を踏まえ、今後検討予定。	■JR・新しい交通サービスの対応状況
		<地域公共交通の見直し・改善状況>		<路線バス以外の交通サービス>		
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 6.地域公共交通の見直しは行っていない	■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題	■課題解決に向けた対策・改善策の検討	■路線バス以外で運行している交通サービス等 1.スクールバスを運行。 2.患者輸送バスを運行。 4.移動販売車両が運行。	■タクシーの運行状況の変化 1.被災後、事業所数が増加 2.被災の影響で台数が減った 3.被災の影響で運転手が少なくなった
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		■新たな交通サービスに対するニーズ 7.その他 ・大きな変化はみられない。	■新たなニーズに対する上での問題点・課題 4.地域住民との協議・意見交換等ができていないためニーズを把握しきれていない	■課題解決に向けた対策・改善策の検討 7.その他 ・地域住民等のニーズ・課題を把握する必要がある。	<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見> (公共交通には関係ないが) ・市外からの避難者受入が増加するに伴って、危険運転や騒音に対する苦情が多発。 ・暴走行為を助長するような不正改造の防止等に積極的な対応をお願いしたい。	

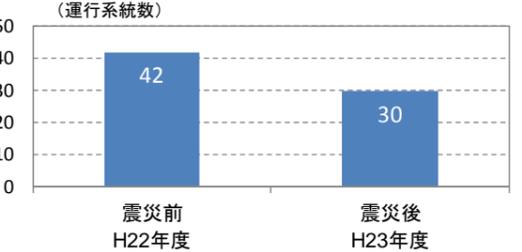
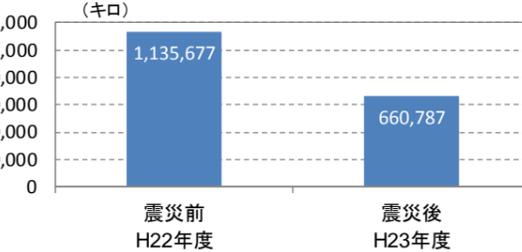
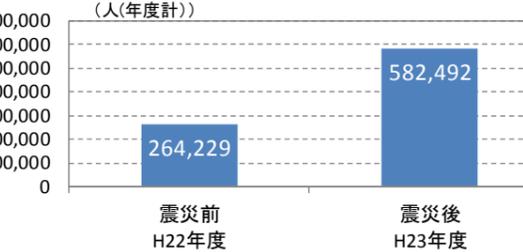
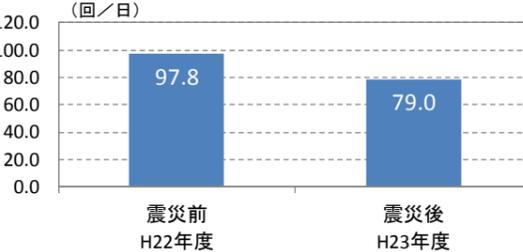
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
福島県	福島市 交通政策課	■全体の人口変化 2.減少している ・震災前に比べ、5,648人減少(約1.9%減)。 ・震災による死者13人。 ・地域外からの避難者数は減少傾向。 ・避難者数を合わせると人口は増加(推計値)。 	■転出・転入状況 2.被災者など他地域への転出が増えた ・震災1年目は転出が13,734人。 ・震災前の1.4倍に増加。転入は横ばい。 ・震災2年目は、震災前の転出1.1倍。 	■各年代の人口変化 ・震災前に比べ、70歳以上が4%増加。 ・20～69歳は2%の減少にとどまっている。 ・19歳以下の若年層は7%減少。 ・若年層の減少が目立つ。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、震災後、減少。 ・乗用車は、震災前と同水準まで回復。 ・軽自動車は、震災後、増加傾向。 	■応急仮設住宅等の入居状況・分布状況 ・居住者数は1万人で減少傾向、対人口4%。 ・居住者数構成比は、 応急仮設: 借り上げ住宅=21:79。 ・応急仮設入居率は77%→79%にやや増加。 
		<復興計画・その他関連計画>				
		■復興計画の最新情報 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・復興計画は、福島市総合計画を補完する計画として位置づけ ・平成27年度までの5年間で重点期間として位置づけ事業を展開。 ・公共交通関連としては、「路線バス高齢者利用促進事業」が記載。 ・広域避難者を対象に含め、高齢者バス無料乗車証の交付を実施。	■集団移転事業・災害公営住宅の状況 2.HPで公表されているもの以外に最新資料はない。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 <防災集団移転促進事業> ・国土交通省公表の計画策定済地区に福島市の事業は掲載されていない。 <災害公営住宅の整備状況> ・福島市内での災害公営住宅の建設予定はない。	■公共交通の運行に影響を与える施設の建設計画 ・県庁前の大原病院は、老朽化に伴い建て替え。 ・福島医大、日赤病院の放射線研究機能 ・駅前周辺の老朽化ビルの建て替え ・土湯温泉の旅館の解体や建て替え	■復興まちづくりの進捗に応じた交通計画の検討状況 1.復興まちづくりに連動した交通計画を策定済み ・復興計画等に基づき事業を展開。 ※HPで公表されているものを確認し記載。 ・平成23年度に策定済。 ・平成25年度以降、公共交通の再編、利用促進事業を実施予定。 ・平成26年度から公共交通機関の総合連携強化施策の実施検討。	■JR・新しい交通サービスの対応状況
		<地域公共交通の見直し・改善状況>				
		■一昨年から公共交通の運行見直し・改善状況 1.運行ルートの見直し 2.運行時間帯・ダイヤの見直し	■現在の運行に関連して新たに乘じた問題点・課題	■課題解決に向けた対策・改善策の検討	■路線バス以外で運行している交通サービス等 1.スクールバスを運行。 2.患者輸送バスを運行。 3.商業施設等が無料バス等を運行。 4.移動販売車両が運行。	■タクシーの運行状況の変化 被災の影響で事業者・車両・運転手減少。その他、平成20～24年タクシー減車計画を実施した影響もあり減少。 
		<新たな交通需要・ニーズ>				
		■新たな交通サービスに対するニーズ	■新たなニーズに対する上での問題点・課題	■課題解決に向けた対策・改善策の検討	<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見>	

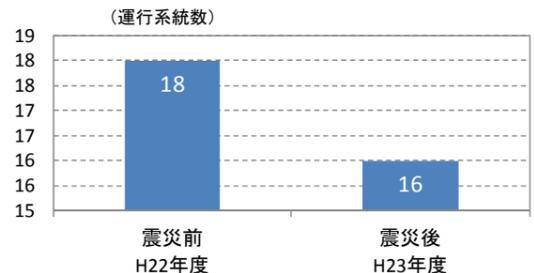
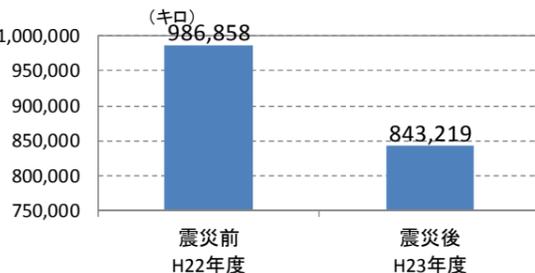
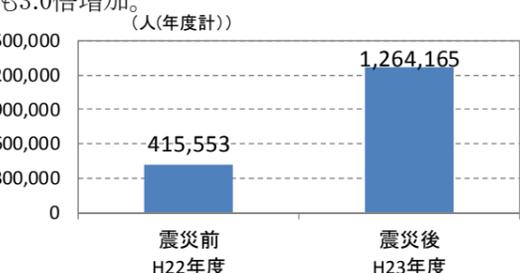
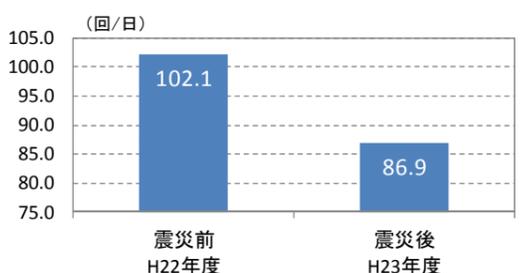
県区分	調査対象	＜地域公共交通の利用者・運行回数等の変化＞			
岩手県 宮古市	岩手 県北 自動車 (株)	■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■輸送人員の変化	■運行回数の変化
		<p>1.運行系統・路線数は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は49本。10本運行系統・路線が減少。 現在は78本。震災前に比べ19本増加している。 仮設住宅への対応・JR代替バス運行が要因。 	<p>1.実走行距離は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は56,771キロまで減少。 現在は153,385キロまで延長し、震災直後から96,614キロまで実走行距離が伸びている。 	<p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は49,070人まで減少。 現在は98,434人利用しており、利用者数は1年前と比較しても増加傾向にある。 	<p>1.運行回数は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線数の増加に伴い、運行回数も増加。 ※震災前・震災直後のデータは未借用。 
		＜運行経費・収入の変化＞		＜交通事業者の運営状況＞	
		■運行経費の変化	■運賃収入の変化	■被災状況・規模	■現在の運行・運営体制
		<p>1.運行経費は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、運行系統・本数等の減少等により運行経費は震災前に比べ減少。 現在は運行系統・路線数の増加、増便により、震災前に比べ運行経費が1.75倍まで増加。 	<p>1.運賃収入は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、運行系統・本数等の減少等により運賃収入は大幅に減少。 現在は鉄道代替バスの運行等、バス利用者が増加しており、運賃収入は震災前に比べ1.68倍。 	<p>1.交通拠点・営業所が被災した</p> <p>2.車両が損壊・流出した</p> <p>3.運転手が被災した</p> <ul style="list-style-type: none"> 岩泉小本営業所が津波被害。 バス2台、観光船2隻流出。 山田町運行中に被災。運転手1名死亡。 	<p>1.震災前の状況に戻った</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行・運営体制は震災前の状況まで復旧。 運行系統・路線数の増加、運行回数の増便をギリギリ対応している状況。 運転手の確保、車両の確保、バスターミナルの整備が今後必要。
		＜地域公共港交通の運行見直し・改善状況＞			
		■運行見直し・改善内容	■運行見直し・改善による新たな課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	
		<p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <p>4.運賃・料金の見直し</p> <p>5.車両の小型化等の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果を基に1ヶ月ごとに変更。 既存路線の延長、運行本数の増便を基本に変更している状況。 	<p>8.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 無償運行・有償運行が重複している。 道路幅員が狭く、バスで対応できない仮設住宅が存在している。 バスルートが設定できない。 	<p>3.利用需要に合わせた運行本数の変更</p> <p>4.運賃・料金体系の変更</p> <p>6.時刻表・バスマップなどの周知実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要に見合った運行本数の見直しはニーズに合わせて随時見直し。 料金の上限設定を行うなどの対応を実施。 運行見直し・改善がわかるよう周知・PRの徹底。 	
		＜新たな交通需要・ニーズ＞			
		■被災者・住民に求められているサービス	■新たな生じた問題点・課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	＜国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見＞
<p>3.乗合タクシーに対するニーズ</p> <p>5.既存路線の見直し・改善ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的には既存路線バスの見直し・改善ニーズは常にある状況。 仮設住宅居住者の減少に伴い、ニーズは徐々に減少傾向。 乗合タクシーについては、現在試行運行として無料の「送迎タクシー」が運行している。 	<p>3.運転手・担い手が不足。</p> <p>7.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手が少なく、運行本数の増便が難しい。 需要が増加し、営業所・拠点が狭くなった。今後、立て替え・新設を検討。 まちづくりの方向性は概ね決まったが、具体的な対応・施策は今後検討。(鉄道・空白地域への対応等課題が多い。) 	<p>1.交通拠点・営業所等の支援が必要。</p> <p>2.車両の購入が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通拠点・バスターミナル等の建設への補助も検討して欲しい。 市のスマートシティプロジェクトに合わせ、電気バス・ハイブリットバス等を購入。車両の購入等についても支援が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 調査事業の補助はとてよかった。 申請、報告等の手続きがやりやすかった。 調査事業は、復興まで継続して欲しい。(仮設住宅がなくなり、新たなまちができるまで) 被災状況に応じて、求める支援が異なる。 現在、運行・運営費を補填しているが、交通拠点の整備、運転手確保、車両購入等の対応もできる支援の枠組みがあると良い。 		

県区分	調査対象	＜地域公共交通の利用者・運行回数等の変化＞																									
		■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■輸送人員の変化	■運行回数の変化																						
岩手県 大槌町	大槌 地域 振興 (株)	<p>1.運行系統・路線数は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後から系統数・路線数を増やした。 復興商店、商業施設の再開に合わせて見直し。 <p>(運行路線数)</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>運行路線数</th></tr> <tr><td>震災前 H21年度</td><td>3</td></tr> <tr><td>震災時 H22年度</td><td>3</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>4</td></tr> </table>	時期	運行路線数	震災前 H21年度	3	震災時 H22年度	3	震災後 H23年度	4	<p>1.実走行距離は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線、運行回数の増加に伴い、実走行距離は増加。 <p>(運行路線数)</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>実走行距離</th></tr> <tr><td>運行改正前 ~H25.1</td><td>137,545</td></tr> <tr><td>運行改正後 H25.2以降</td><td>145,326</td></tr> </table>	時期	実走行距離	運行改正前 ~H25.1	137,545	運行改正後 H25.2以降	145,326	<p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後から現在まで無償運行。利用者増加。 2月1日から有償化。利用者数の減少が懸念。 <p>(人)</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>輸送人員</th></tr> <tr><td>震災前 H21年度</td><td>21,252</td></tr> <tr><td>震災時 H22年度</td><td>18,872</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>31,229</td></tr> </table>	時期	輸送人員	震災前 H21年度	21,252	震災時 H22年度	18,872	震災後 H23年度	31,229	<p>1.運行回数は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線の増加、仮設住宅対応のため運行回数は大幅に増加。 国・町の補助で運行。車両4台で対応中。 <p>【金沢線】 現状：平日5.5便、休日3便 2月以降：平日8便、土日祝日5便</p> <p>【小釜線】 現状：平日5.5便、休日3便 2月以降：平日8便、土日祝日5便</p> <p>【臨時バス（大槌流域線、吉里吉里流域線）】 現状：平日3.5便 2月以降：平日8便、土日祝日5便</p>
		時期	運行路線数																								
		震災前 H21年度	3																								
		震災時 H22年度	3																								
		震災後 H23年度	4																								
		時期	実走行距離																								
		運行改正前 ~H25.1	137,545																								
		運行改正後 H25.2以降	145,326																								
		時期	輸送人員																								
		震災前 H21年度	21,252																								
震災時 H22年度	18,872																										
震災後 H23年度	31,229																										
＜運行経費・収入の変化＞		＜交通事業者の運営状況＞																									
<p>■運行経費の変化</p> <p>1.運行経費は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災時の平成22年度は運行できなかった時期があったことから一時減少。 震災後の平成24年度は、運行系統・路線、運行回数の増加で運行経費は増加。 <p>(伸び率:震災前H21年度を1.0とした場合)</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>伸び率</th></tr> <tr><td>震災前 H21年度</td><td>1.00</td></tr> <tr><td>震災時 H22年度</td><td>0.82</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>1.13</td></tr> </table>	時期	伸び率	震災前 H21年度	1.00	震災時 H22年度	0.82	震災後 H23年度	1.13	<p>■運賃収入の変化</p> <p>4.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、無償運行のため、現在運賃収入はゼロ。 すべて国・町の補助で対応している。 <p>(伸び率:震災前H21年度を1.0とした場合)</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>伸び率</th></tr> <tr><td>震災前 H21年度</td><td>1.00</td></tr> <tr><td>震災時 H22年度</td><td>0.93</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>0.00</td></tr> </table>	時期	伸び率	震災前 H21年度	1.00	震災時 H22年度	0.93	震災後 H23年度	0.00	<p>■被災状況・規模</p> <p>1.交通拠点・営業所が被災した</p> <p>2.車両が損壊・流出した</p> <ul style="list-style-type: none"> 営業所全壊・流出。 バス2台流出。 	<p>■現在の運行・運営体制</p> <p>1.震災前の状況に戻った</p> <ul style="list-style-type: none"> 昨年10月に営業所を現在の場所に建設。 車両の寄付等もあり、震災前の状況まで再建。 								
時期	伸び率																										
震災前 H21年度	1.00																										
震災時 H22年度	0.82																										
震災後 H23年度	1.13																										
時期	伸び率																										
震災前 H21年度	1.00																										
震災時 H22年度	0.93																										
震災後 H23年度	0.00																										
＜地域公共港交通の運行見直し・改善状況＞																											
<p>■運行見直し・改善内容</p> <p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興商店・商業施設の再開に合わせて見直し。 利用者の意見・ニーズを踏まえて見直し。 2月1日改正によりルート・運行本数を見直し。 また、無償化から有償化へ運賃体系を変更。 	<p>■運行見直し・改善による新たな課題</p> <p>8.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭隘道路・急勾配等、バスが運行できない地域が存在する。 利用者が多く、バスに乗れない程の需要がある時間帯もあるため対応が必要。 乗り継ぎが必要な地域もあり、県交通とのダイヤ調整が必要など存在する。 2月1日改正以降に、様々な意見・要望が出てくると考えられる。 	<p>■問題点・課題解消に向けた改善策</p> <p>7.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 2月1日改正以降に、様々な意見・要望が出てくると考えられる。 																									
＜新たな交通需要・ニーズ＞																											
<p>■被災者・住民に求められているサービス</p> <p>3.乗合タクシーに対するニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通は仮設住宅に固定電話がないため、導入できない。(高齢者は携帯電話が使えない。) 予約に対する抵抗が強くなじまないと思う。 臨時バス・コミュニティバスは、現在運行。 	<p>■新たな生じた問題点・課題</p> <p>2.車両の購入等が必要</p> <p>3.運転手・担い手が不足</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手がいいため、現状のサービス以上の対応は難しい。 	<p>■問題点・課題解消に向けた改善策</p> <p>2.車両の購入が必要</p> <p>3.運転手の確保・担い手育成支援が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手がいらない。募集しても来ない。 車両購入、運転手の確保に対する支援が必要。 	<p>＜国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見＞</p>																								

県区分	調査対象	＜地域公共交通の利用者・運行回数等の変化＞			
岩手県 大槌町	岩手県 交通 (株)	■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■平均乗車人数の変化	■運行回数の変化
		<p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前後で運行系統・路線数に変化はない。 	<p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前後で半分くらい減少。 運行回数が減少したため。 	<p>4.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日平均利用者数は減少傾向。 但し、1便あたりの利用者数は増加。鉄道代替バス利用者が増加したことが考えられる。 	<p>2. 運行回数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は、震災前の半分まで減少。 現在、鉄道代替バスの運行、既存路線バスの減少。震災前の運行回数まで回復していない。 
		＜運行経費・収入の変化＞		＜交通事業者の運営状況＞	
		■運行経費の変化	■運賃収入の変化	■被災状況・規模	■現在の運行・運営体制
		<p>2.運行経費は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、実走行距離、運行回数の減少に伴い、運行経費は震災前に比べ減少。 現在は実走行距離、運行回数の見直しに伴い、増加。震災前に比べ運行経費は減少。 	<p>2.運賃収入は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、無償運行により運賃収入はゼロ。 実走行距離、運行回数が減少しているが、利用者が増加したため、震災前の水準まで運賃収入が回復傾向。 	<p>2.車両が損壊・流出した</p> <ul style="list-style-type: none"> 釜石市の営業所で車両が4台流出。 赤浜までの路線バスが運行できなくなった。 	<p>4.運転手が少なく、震災後の需要・ニーズに対応できていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 以前は運行本数が多かったが、現状では必要最低限の運行しかできていない。 通学に間に合う運行ダイヤに見直して欲しいという要望は多いが対応できていない。
		＜地域公共港交通の運行見直し・改善状況＞			
		■運行見直し・改善内容	■運行見直し・改善による新たな課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	
		<p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は赤浜・波板を運行。 鉄道代替として山田・釜石間を運行。 商業施設の再開に伴い、運行ルート等見直し。 	<p>3.運行時間帯・ダイヤの変更が多く、不便</p> <p>8.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝学習に間に合わなくなった。 広域路線バスのため、学校・病院等への乗り入れ要望はあったが対応できなかった。 乗り換え・乗り継ぎをお願いするしかなかった。 	<p>3.需要に合わせた運行本数に変更</p> <p>7.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯・運行本数の増便を検討。 運転手が確保できれば、対応を検討。 病院・学校への乗り継ぎが発生する地域への配慮を検討。 	
		＜新たな交通需要・ニーズ＞			
		■被災者・住民に求められているサービス	■新たな生じた問題点・課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	＜国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見＞
<p>5.既存路線の見直し・改善ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 釜石市鶴住居～大槌間の運行要望がある。 需要を見定め検討する。 大槌町・釜石市内の運行に対する要望がある。広域路線と市内路線の運賃に差があるため、利用者が使い方を分けて利用している。 	<p>3.運転手・担い手が不足</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手が少なく、運行体制が整わない。 まちづくりの方向性は少し把握しているが、運行見直し・改善まで検討できていない。 	<p>1.交通拠点・営業所等の支援が必要</p> <p>3.運転手の確保・担い手育成支援が必要</p> <p>6.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手を募集しても集まらない。運転手・担い手確保の支援も検討して欲しい。 復興に向け、まちづくり・都市計画と合わせて公共交通関連計画策定の支援も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 国庫補助と特定被災地域公共交通調査事業の適用範囲を柔軟にして欲しい。 仮設住宅以外への運行、被災地域間の運行についても活用できるようにして欲しい。 調査事業は市町村と事業者で申請できるが、今後どのようなのか確認したい。 特定被災地域公共交通調査事業は、復興まで時間を要するため、支援が必要。 一部制度内容は変わっても、継続して欲しい。 		

県区分	調査対象	＜地域公共交通の利用者・運行回数等の変化＞			
岩手県 陸前高田市	岩手県 交通(株)	■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■平均乗車人数の変化	■運行回数の変化
		<p>2.運行系統・路線数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、7系統→6系統に減少。 車両・運転手が確保できず、路線系統を減少。 現在、一部、乗合タクシーに変更。 現在、9系統。震災前の水準まで回復していない。 	<p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手・車両が確保できない。 バスターミナルが被災。大船渡が営業拠点。 運行系統・路線数等が維持できず、実走行距離は減少。 	<p>1.平均乗車人数(輸送人員)は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、利用者数が減少。 震災1年、2年後は利用者数が増加。 鉄道代替バス等の利用者が増加。 	<p>2.運行回数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後は、震災前の1/3まで減少。 現在、鉄道代替バス、乗合タクシーで回復。 しかし、震災前の運行回数まで回復していない 
		＜運行経費・収入の変化＞		＜交通事業者の運営状況＞	
		■運行経費の変化	■運賃収入の変化	■被災状況・規模	■現在の運行・運営体制
		<p>2.運行経費は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、実走行距離、運行回数の減少に伴い、運行経費は震災前に比べ減少。 現在は実走行距離、運行回数の見直しに伴い、増加。震災前に比べ運行経費は減少。 	<p>2.運賃収入は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災直後、無償運行により運賃収入が大幅に減少。 震災前より運行系統・実走行距離・運行回数が増加しているが、運賃収入は増加。 	<p>1.交通拠点・営業所が被災した</p> <p>2.車両が損壊・流出した</p> <p>3.運転手が被災した</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸前高田のバスターミナルが全壊。 バス7台流出。 	<p>1.交通拠点・営業所が被災したまま、復興・復旧の目処が立っていない</p> <p>4.運転手が少なく、震災後の需要・ニーズに対応できていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行本数等、充実させて欲しいという要望・ニーズはある。 交通拠点が無い・運転手が少ない等により、運行本数を増やすことができない。 通学需要はあるが、陸前高田・大船渡間はスクールバスが運行している。路線バスを増便しても利用は少ないことが想定される。
		＜地域公共港交通の運行見直し・改善状況＞			
		■運行見直し・改善内容	■運行見直し・改善による新たな課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	
		<p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <p>4.運賃・料金の見直し</p> <p>5.車両の小型化等の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーが現在運行している。 2月からデマンド交通がタクシー会社を中心に運行する予定となっている。 	<p>8.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> BRTの運行で、料金・ルート等の見直しが必要。 BRTと路線バスの運賃の格差、乗り継ぎ等、地域間・地域内路線バスとの調整が必要。 	<p>1.支線・幹線の仕分け、わかりやすいルート変更</p> <p>3.需要に合わせた運行本数に変更</p> <ul style="list-style-type: none"> BRTと地域間・地域内交通の棲み分けが必要。 BRTの運行が充実していれば、既存路線バスは運行本数等を見直すことも検討。 	
		＜新たな交通需要・ニーズ＞			
		■被災者・住民に求められているサービス	■新たな生じた問題点・課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	＜国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見＞
<p>1.デマンド交通に対するニーズ</p> <p>5.既存路線の見直し・改善ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通は、市主体で2月から運行予定。 乗合タクシー・既存路線バス・デマンド交通、3つの交通サービスが運行する。重複する時間については、見直し・改善が必要。 	<p>1.交通拠点・営業所が被災、余裕がない</p> <p>3.運転手・担い手が不足</p> <p>4.まちづくりの方向性が未定</p> <ul style="list-style-type: none"> バスターミナルが被災。震災前のサービス水準まで戻せない。新たな取り組みの余裕がない。 運転手が少なく、運行体制が整わない。 まちづくりの方向性は決まっていない。復興の進捗等に合わせて随時検討する必要がある。 	<p>1.交通拠点・営業所等の支援が必要</p> <p>3.運転手の確保・担い手育成支援が必要</p> <p>4.公共交通関連計画策定の支援が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> バスターミナル等の建設への補助も検討。 運転手を募集しても集まらない。運転手・担い手確保の支援も検討して欲しい。 復興に向け、まちづくり・都市計画と合わせて公共交通関連計画策定の支援も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 様々な目的バスが運行しており、需要の取り合いとなっている。 方針・ビジョンがないまま公共交通が運行。 市全体としてバランスの取れた計画策定等の対応が必要。 		

県区分	調査対象	<地域公共交通の利用者・運行回数等の変化>			
宮城県 気仙沼市	宮城交通(株)	■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■輸送人員の変化	■運行回数の変化
		<p>2.運行系統・路線数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度は42系統。 震災後、平成23年度は30系統に減少。 被災エリアでの運行が減少したため。 	<p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度は1,135,677キロ。 震災後、平成23年度は660,787キロまで減少。 前年比40%減。 	<p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度の年間輸送人員は264,229人。 震災後、平成23年度は582,492人まで増加。 利用者数は、震災前よりも2.2倍増加。 	<p>2.運行回数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度の運行回数は97.8回。 震災後、平成23年度は79回まで減少。 前年比20%減少。 
		<運行経費・収入の変化>		<交通事業者の運営状況>	
		■運行経費の変化	■運賃収入の変化	■被災状況・規模	■現在の運行・運営体制
		<p>3.運行経費は概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後、実走行距離が減ったため燃料代は減少。 運転手が確保できず、人件費が上昇傾向。 データは取っていないが運行経費は変化なし。 	<p>1.運賃収入は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前を1.0とした場合、震災後の伸び率は1.546で増加。 震災前より運賃収入は増加。 	<p>1.交通拠点・営業所が被災した</p> <p>2.車両が損壊・流出した</p> <p>3.運転手が被災した</p> <ul style="list-style-type: none"> 気仙沼営業所、南町案内所、津谷車庫が被害。 気仙沼だけでバス20台流出。 業務中に被災したのは7人。 	<p>2.交通拠点・営業所が被災したままで復興・復旧の目処がたっていない</p> <p>4.運転手が少なく、震災後の需要・ニーズに対応しきれっていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 営業所はまだ被災したまま。 営業所は平成26年3月までには復旧予定。 利用需要が増加し、ニーズは高い。 あと5～6人は補充したい。 特に仙台～気仙沼間を増便したい。
		<地域公共港交通の運行見直し・改善状況>			
		■運行見直し・改善内容	■運行見直し・改善による新たな課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	
		<p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート調査は市が実施。 復興の進展、市のニーズに合わせて適宜変更している状況。 	<p>1.役場、病院、スーパー等の移転等により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった</p> <p>2.運行ルートが重複・競合し、非効率な運行になる地域が生じた</p> <ul style="list-style-type: none"> 気仙沼市立病院周辺に運行ルートが集中。 重複・競合している状況。 	<p>3.利用需要に合わせた運行本数の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要に見合った運行本数の見直しはニーズに合わせて随時見直し。 	
		<新たな交通需要・ニーズ>			
		■被災者・住民に求められているサービス	■新たな生じた問題点・課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	<国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見>
<p>5.既存路線の見直し・改善ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的には既存路線バスの見直し・改善ニーズは常にある状況。 	<p>1.新たな取り組みを行う余裕がない</p> <p>3.運転手・担い手が不足</p> <p>4.まちづくりの方向性等が決まっていない</p> <p>5.行政・地域住民のニーズを把握しきれっていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 営業所が被災したまま。狭い敷地内で対応中。 復興関連業務が活況のため、運転手が不足。 運転手を入れても、定着・持続しない。 	<p>1.交通拠点・営業所等の支援が必要</p> <p>2.車両の購入が必要</p> <p>3.運転手・担い手不足</p> <ul style="list-style-type: none"> グループ補助金がようやく決まった。 車両の老朽化で高齢者ニーズに対応できない。 車両購入費の支援が必要。 大型2種免許取得を公的な機関で養成する等、運転手・人材確保の支援策が必要。(※20～30代の担い手が大幅に減少・不足。) 			

県区分	調査対象	＜地域公共交通の利用者・運行回数等の変化＞			
宮城県 石巻市	宮城交通(株)	■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■輸送人員の変化	■運行回数の変化
		<p>2.運行系統・路線数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度は18系統。 震災後、平成23年度は16系統に減少。 被災エリアでの運行が減少したため。 	<p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度は986,858キロ。 震災後、平成23年度は843,219キロまで減少。 前年比約15%減。 	<p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度の年間輸送人員は415,553人。 震災後、平成23年度は1,264,165人まで増加。 100円バス等の運行に伴い、利用者数は、震災前よりも3.0倍増加。 	<p>2.運行回数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前、平成22年度の運行回数は102.1回。 震災後、平成23年度は86.9回まで減少。 前年比15%減少。 
		＜運行経費・収入の変化＞		＜交通事業者の運営状況＞	
		■運行経費の変化	■運賃収入の変化	■被災状況・規模	■現在の運行・運営体制
		<p>3.運行経費は概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後、実走行距離が減ったため燃料代は減少。 運転手が確保できず、人件費が上昇傾向。 データは取っていないが運行経費は変化なし。 	<p>2.運賃収入は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前を1.0とした場合、震災後の伸び率は0.917で減少。震災前より運賃収入は減少傾向。 震災後、定額の100円バス利用が増加した一方、距離制運賃バス利用が減少したため、運賃収入が減少。 	<p>1.交通拠点・営業所が被災した</p> <p>3.運転手が被災した</p> <ul style="list-style-type: none"> 石巻営業所が床上浸水。 	<p>1.震災前の状況に戻った</p> <p>4.運転手が少なく、震災後の需要・ニーズに対応できていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 営業所は再開。 利用需要が増加し、ニーズは高いが、運転手が不足。対応できない。
		＜地域公共港交通の運行見直し・改善状況＞			
		■運行見直し・改善内容	■運行見直し・改善による新たな課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	
		<p>1.運行ルートの見直し</p> <p>2.運行時間帯・ダイヤの見直し</p> <p>3.運行本数の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート調査は市が実施。 復興の進展、市のニーズに合わせて適宜変更している状況。 	<p>1.役場、病院、スーパー等の移転等により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった</p> <p>8.その他(渋滞問題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 蛇田地区へのアクセスが欲しいという意見・要望、ニーズがある。 市内の渋滞が激しく定時運行ができない。 朝夕に限らず突発的に渋滞が発生する。 	<p>3.利用需要に合わせた運行本数の変更</p> <p>4.運賃・料金体系の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要に見合った運行本数の見直しはニーズに合わせて随時対応。 100円バスの運行など、利用者負担を軽減。 	
		＜新たな交通需要・ニーズ＞			
		■被災者・住民に求められているサービス	■新たな生じた問題点・課題	■問題点・課題解消に向けた改善策	＜国土交通省 東北運輸局へのご意見・自由意見＞
<p>4.新規路線の運行ニーズ</p> <p>5.既存路線の見直し・改善ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規路線としてニーズが高いのは蛇田地区。 基本的には既存路線バスの見直し・改善のニーズは常にある状況。 	<p>3.運転手・担い手が不足</p> <p>4.まちづくりの方向性等が決まっていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興関連業務が活況のため、運転手が不足。 運転手を入れても、定着・持続しない。 	<p>3.運転手・担い手不足</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両購入費の支援が必要。 大型2種免許取得を公的な機関で養成する等、運転手・人材確保の支援策が必要。(※20～30代の担い手が大幅に減少・不足。) 			

県区分	調査対象	<地域公共交通の利用者・運行回数等の変化>																											
		■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■輸送人数の変化	■運行回数の変化																								
福島県 福島市	福島交通(株)	<p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前後で比較すると運行系統数に変化なし。 <p>(運行系統数)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>運行系統数</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>77</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>77</td></tr> </table>	年度	運行系統数	震災前 H22年度	77	震災後 H23年度	77	<p>1.実走行距離は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行回数の増加に伴い、実走行距離は104,552km増加。前年度比2%増。 <p>(キロ)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>実走行距離 (キロ)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>4,026,197</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>4,130,749</td></tr> </table>	年度	実走行距離 (キロ)	震災前 H22年度	4,026,197	震災後 H23年度	4,130,749	<p>1.平均乗車人数(輸送人員)は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 他地域からの避難者等の受入等に伴い、輸送人員の増加が考えられる。 <p>(人(年度計))</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>平均乗車人数 (人)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>4,550,061</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>5,152,404</td></tr> </table>	年度	平均乗車人数 (人)	震災前 H22年度	4,550,061	震災後 H23年度	5,152,404	<p>1.運行回数は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 被災者支援のため、運行回数が増加したと考えられる。 <p>(回/日)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>運行回数 (回/日)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>738</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>745</td></tr> </table>	年度	運行回数 (回/日)	震災前 H22年度	738	震災後 H23年度	745
		年度	運行系統数																										
震災前 H22年度	77																												
震災後 H23年度	77																												
年度	実走行距離 (キロ)																												
震災前 H22年度	4,026,197																												
震災後 H23年度	4,130,749																												
年度	平均乗車人数 (人)																												
震災前 H22年度	4,550,061																												
震災後 H23年度	5,152,404																												
年度	運行回数 (回/日)																												
震災前 H22年度	738																												
震災後 H23年度	745																												
<運行経費・収入の変化>		<p>■運行経費の変化</p>	<p>■運賃収入の変化</p> <p>1.運賃収入は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前を1.0とした場合、震災後の伸び率は1.133で増加。震災前よりも運賃収入増加。 <p>(伸び率:震災前H22を1.0とした場合)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>運賃収入 (伸び率)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>1.000</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>1.133</td></tr> </table>	年度	運賃収入 (伸び率)	震災前 H22年度	1.000	震災後 H23年度	1.133																				
年度	運賃収入 (伸び率)																												
震災前 H22年度	1.000																												
震災後 H23年度	1.133																												
福島県 いわき市	新常磐交通(株)	<p>2.運行系統・路線数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前後で比較すると11系統増加。 <p>(運行系統数)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>運行系統数</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>123</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>134</td></tr> </table>	年度	運行系統数	震災前 H22年度	123	震災後 H23年度	134	<p>1.実走行距離は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統、運行回数の増加に伴い、実走行距離は増加。 <p>(キロ)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>実走行距離 (キロ)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>3,314,097</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>3,548,636</td></tr> </table>	年度	実走行距離 (キロ)	震災前 H22年度	3,314,097	震災後 H23年度	3,548,636	<p>1.平均乗車人数(輸送人員)は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 他地域からの避難者等の受入等に伴い、輸送人員の増加が考えられる。 <p>(人(年度計))</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>平均乗車人数 (人)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>3,350,944</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>3,529,674</td></tr> </table>	年度	平均乗車人数 (人)	震災前 H22年度	3,350,944	震災後 H23年度	3,529,674	<p>1.運行回数は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線数の増加に伴い、運行回数も増加。 <p>(回/日)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>運行回数 (回/日)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>519.5</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>544.5</td></tr> </table>	年度	運行回数 (回/日)	震災前 H22年度	519.5	震災後 H23年度	544.5
		年度	運行系統数																										
震災前 H22年度	123																												
震災後 H23年度	134																												
年度	実走行距離 (キロ)																												
震災前 H22年度	3,314,097																												
震災後 H23年度	3,548,636																												
年度	平均乗車人数 (人)																												
震災前 H22年度	3,350,944																												
震災後 H23年度	3,529,674																												
年度	運行回数 (回/日)																												
震災前 H22年度	519.5																												
震災後 H23年度	544.5																												
<運行経費・収入の変化>		<p>■運行経費の変化</p>	<p>■運賃収入の変化</p> <p>2.運賃収入は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災前を1.0とした場合、震災後の伸び率は0.987で微減。震災前とほぼ同じ水準。 <p>(伸び率:震災前H22を1.0とした場合)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>運賃収入 (伸び率)</th></tr> <tr><td>震災前 H22年度</td><td>1.000</td></tr> <tr><td>震災後 H23年度</td><td>0.987</td></tr> </table>	年度	運賃収入 (伸び率)	震災前 H22年度	1.000	震災後 H23年度	0.987																				
年度	運賃収入 (伸び率)																												
震災前 H22年度	1.000																												
震災後 H23年度	0.987																												

◇被災地以外の市町村及び交通事業者アンケート調査結果◇

1. 青森県

＜市町村＞

- ・ 弘前市 都市計画課 交通政策室
- ・ 鶴田町 総務課
- ・ 南部町 企画調整課

＜交通事業者＞

- ・ 弘南バス(株)
- ・ 南部バス(株)

2. 秋田県

＜市町村＞

- ・ 秋田市 都市整備部 交通政策課
- ・ 大館市 建設部 都市計画課
- ・ 能代市 環境産業部 商工港湾課
- ・ 由利本荘市 企画調整部 地域おこし課

＜交通事業者＞

- ・ 秋田中央交通(株)
- ・ 秋北バス(株)
- ・ 羽後交通(株)

3. 山形県

＜市町村＞

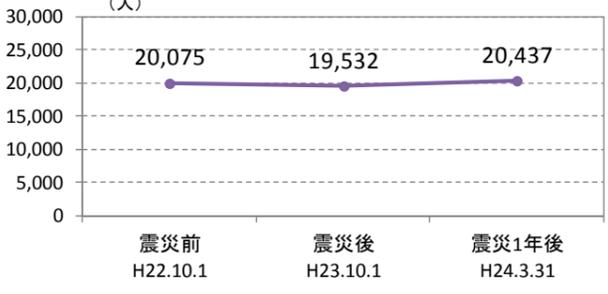
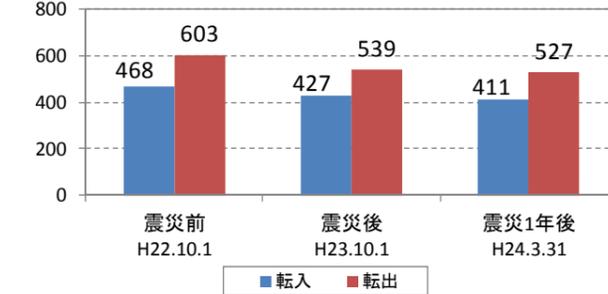
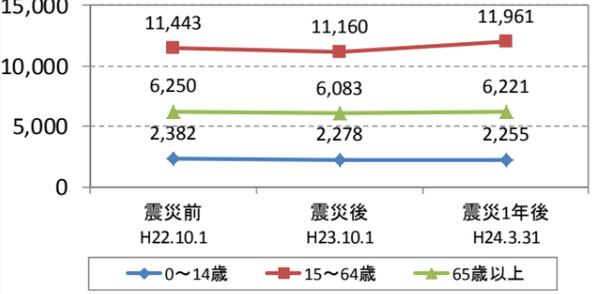
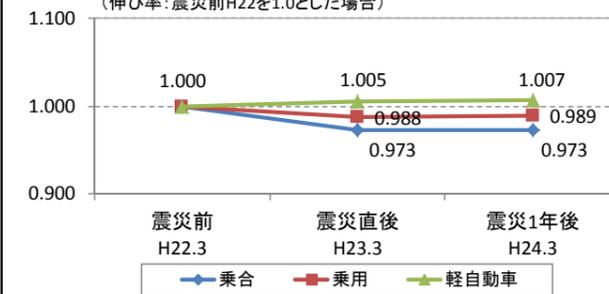
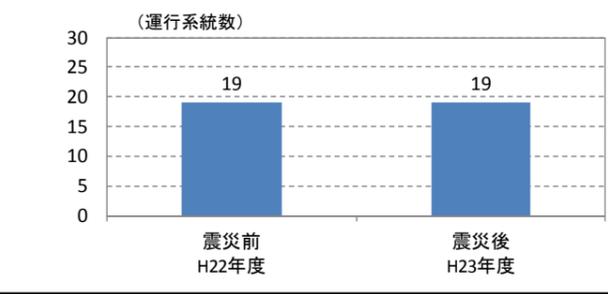
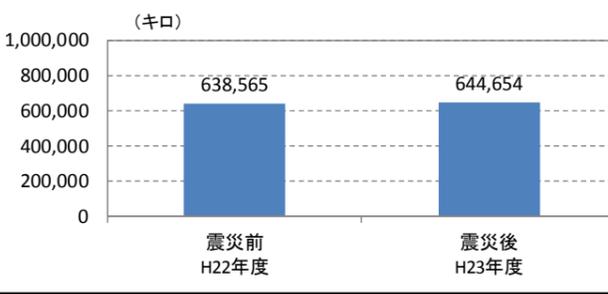
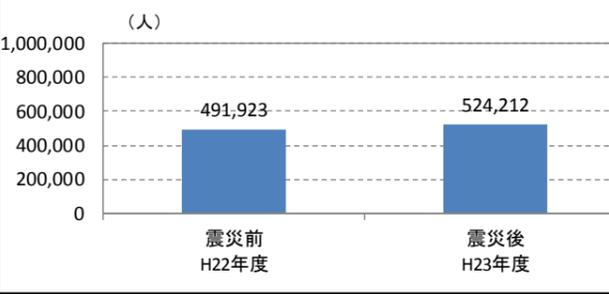
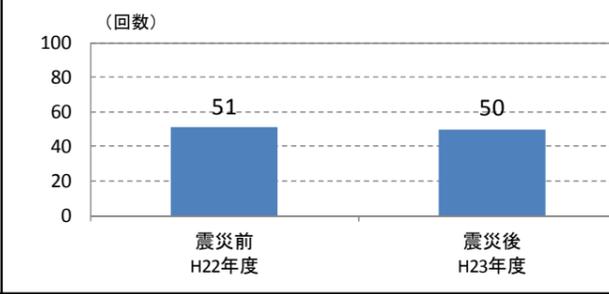
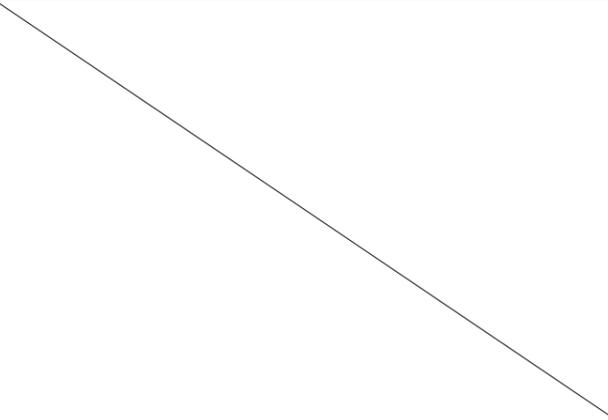
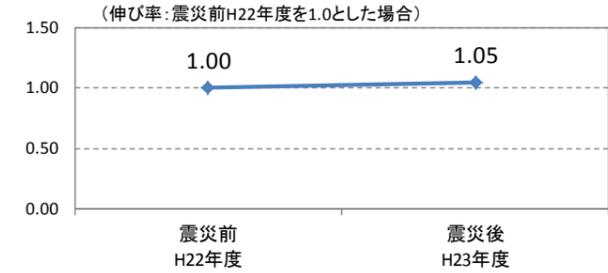
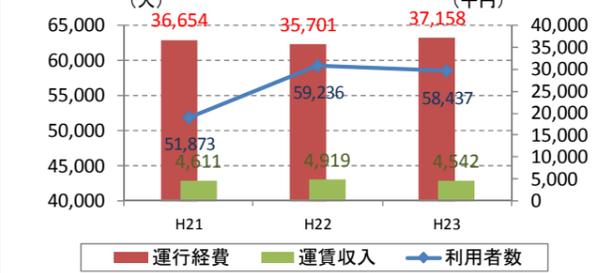
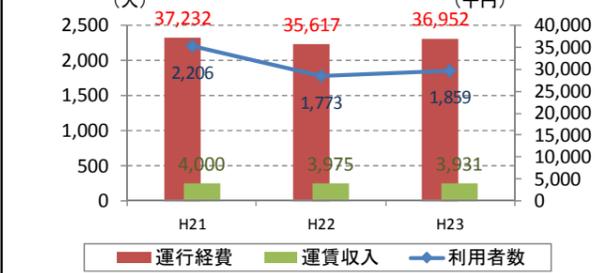
- ・ 山形市 企画調整部 企画調整課
- ・ 山辺町 政策推進課

＜交通事業者＞

- ・ 山交バス(株)

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化
青森県	弘前市 都市計画課 交通政策推進室	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
		<p>2.減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年から平成23年度は327人増加。 平成23年から平成24年は910人減少。 震災の影響かは不明。 	<p>5.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年以降、転入より転出が上回っている。 転入・転出の動きは減少傾向。 	<p>・高齢者・若年層は増加、中年層は減少傾向。</p>	<p>・乗合車両は、減少傾向。 ・乗用車は、減少傾向だが、軽自動車は、増加傾向。</p>
		<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>			
		<p>■運行系統・路線数の変化</p> <p>2.運行系統・路線数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線数は1路線減少。 	<p>■実走行距離の変化</p> <p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は3,896,939キロ。 平成23年度は3,868,100キロまで短縮。 ルート見直し等により実走行距離が短くなっている。 	<p>■輸送人員の変化</p> <p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は2,923,359人利用。 平成23年度は2,946,545人と利用者が増加。 	<p>■運行回数の変化</p> <p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行回数が3.5回減少。 大きな変更はない。
<p><震災前後の公共交通の変化></p> <p>■運行経費の変化</p>	<p>■運賃収入の変化</p> <p>2.運賃収入が減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送人員の増加しているが、運賃収入は減少。 				

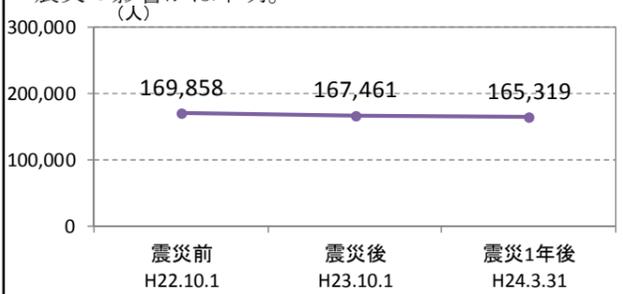
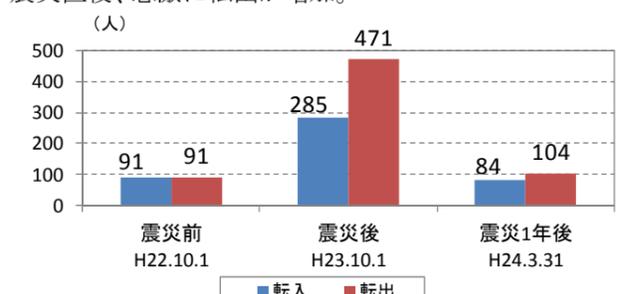
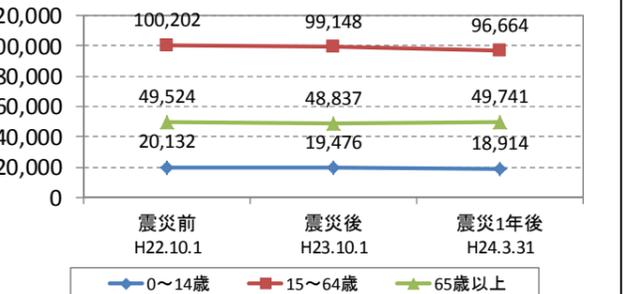
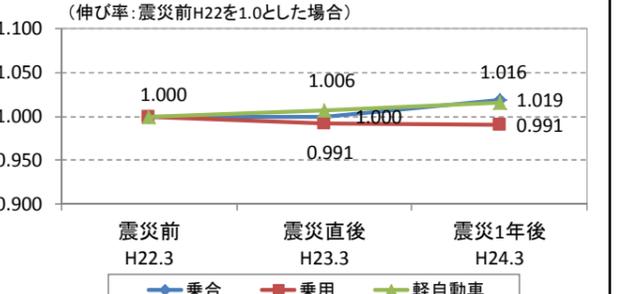
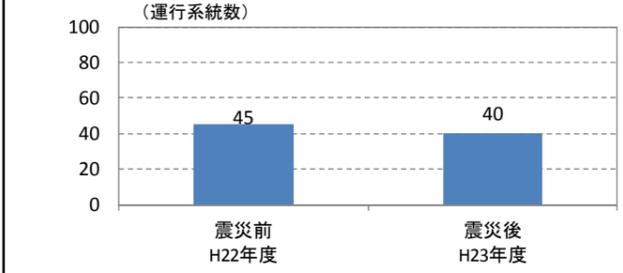
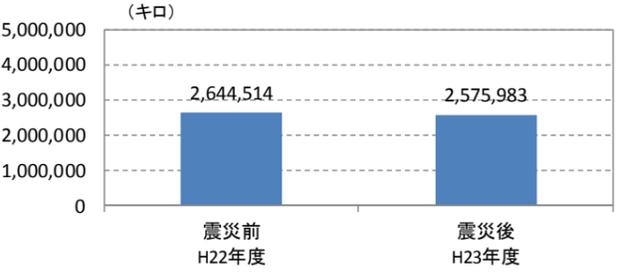
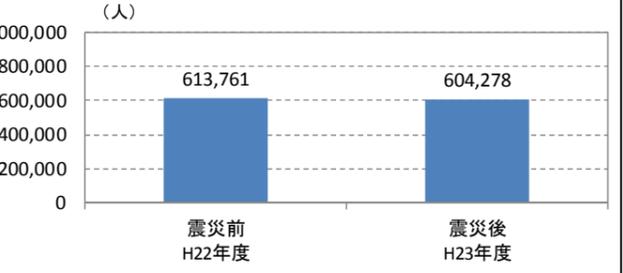
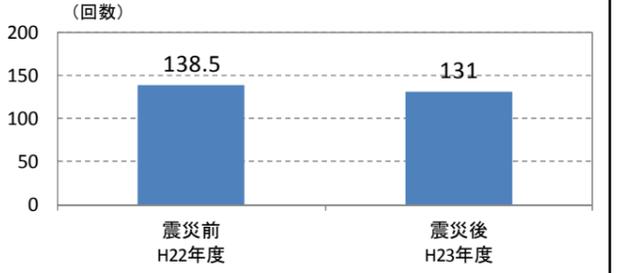
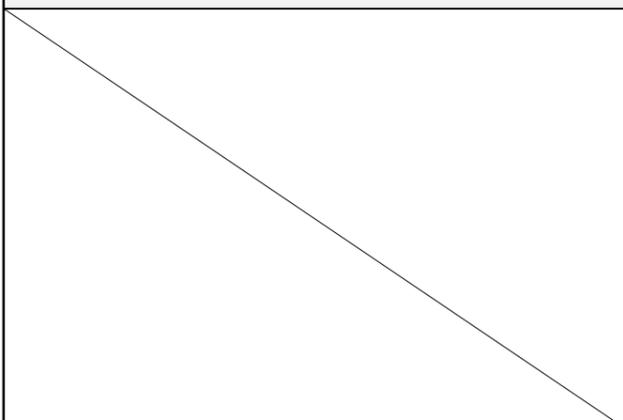
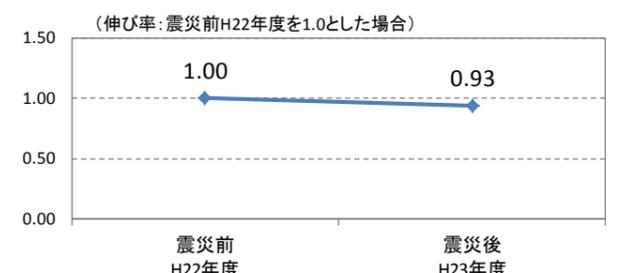
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
青森県	鶴田町 総務課	■全体の人口変化 3.概ね変化はない ・平成22年から平成23年度は125人減少。 ・平成23年から平成24年は95人増加。 ・震災の影響かは不明。 	■転出・転入状況 5.その他 ・平成22年以降、転入より転出が上回っている。 ・転出は減少傾向。 	■各年代の人口変化 ・高齢者・若年層は減少。 ・中年層は微増。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、減少傾向。 ・乗用車は、減少傾向だが、軽自動車は、増加傾向。
	弘南バス	<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>			
		■運行系統・路線数の変化 3.概ね変化はない ・運行系統・路線数に変化は見られない。 	■実走行距離の変化 1.実走行距離は増加した ・平成22年度は270,599キロ。 ・平成23年度は271,517キロまで延長。 ・ルート見直し等により実走行距離が伸びている。 	■輸送人員の変化 1.輸送人員は増加した ・平成22年度は96,404人利用。 ・平成23年度は98,043人と利用者が増加。 	■運行回数の変化 3.概ね変化はない ・変化なし。
		<震災前後の公共交通の変化>			
		■運行経費の変化 	■運賃収入の変化 2.運賃収入が減少した ・利用者数は増加しているが、運賃収入は減少。 		

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
青森県	南部町 企画調整課	■全体の人口変化 1.増加している ・平成22年から平成23年度は543人減少。 ・平成23年から平成24年は905人増加。 ・震災の影響かは不明。 	■転出・転入状況 5.その他 ・平成22年以降、転入より転出が上回っている。 ・転入・転出の動きは減少傾向。 	■各年代の人口変化 ・中年層・高齢者は増加、若年層は減少傾向。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、減少傾向。 ・乗用車は、減少傾向だが、軽自動車は、増加傾向。 
		<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>			
		■運行系統・路線数の変化 3.概ね変化はない ・運行系統・路線数に変化は見られない。 	■実走行距離の変化 1.実走行距離は増加した ・平成22年度は638,565キロ。 ・平成23年度は644,654キロまで延長。 ・ルート見直し等により実走行距離が伸びている。 	■輸送人員の変化 1.輸送人員は増加した ・平成22年度は491,923人利用。 ・平成23年度は524,212人と利用者が微増。 	■運行回数の変化 3.概ね変化はない ・運行回数が1回減少。 ・大きな変更はない。 
		<震災前後の公共交通の変化>		<町営バス等について>	
■運行経費の変化 	■運賃収入の変化 1.運賃収入が増加した ・運賃収入が5%増加。 ・輸送人員の増加等の影響。 	■多目的バス ・市町村合併に伴い、交通空白地域への対応としてH19年から運行開始。路線系統は5路線。 ・道路運送法第4条で運行(南部バス柵)。運賃100円。 ・担当課の統合、なんぶ里バスとの統一も含め、今後2カ年で見直しを行う予定。 	■なんぶ里バス ・名川地区の公共交通空白地域への対応としてH14年から運行開始。路線系統は4路線。 ・運行管理業務を事業者へ委託。運賃100円。 ・白ナンバー・町所有の車両を活用し運行。 		

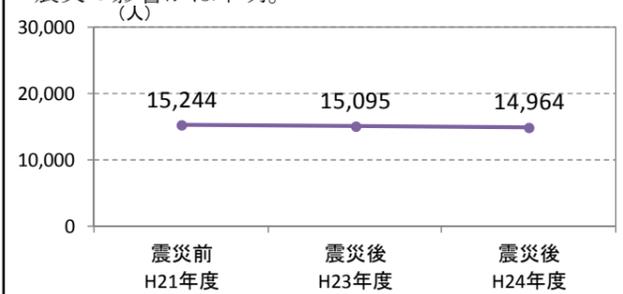
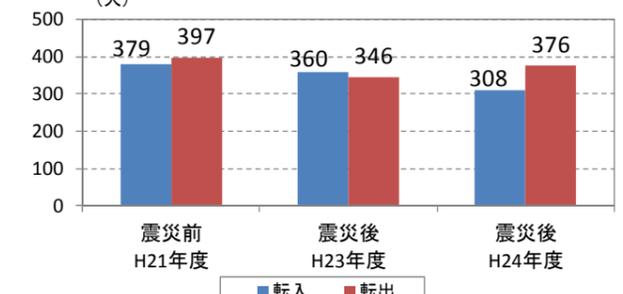
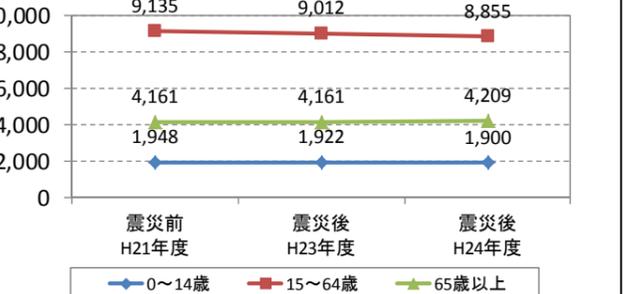
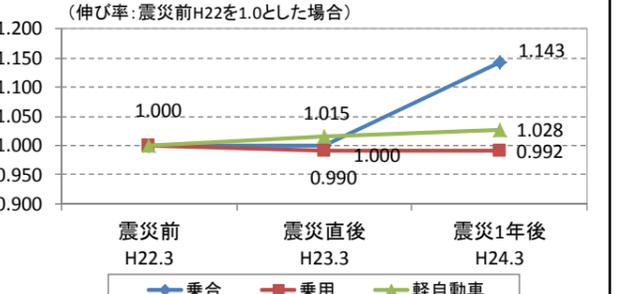
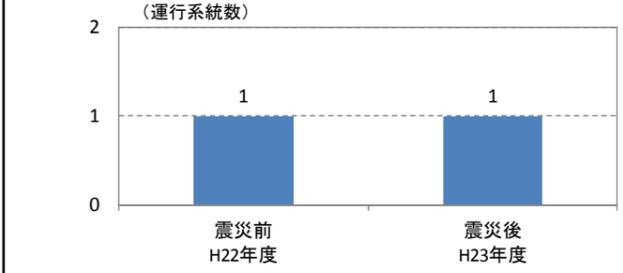
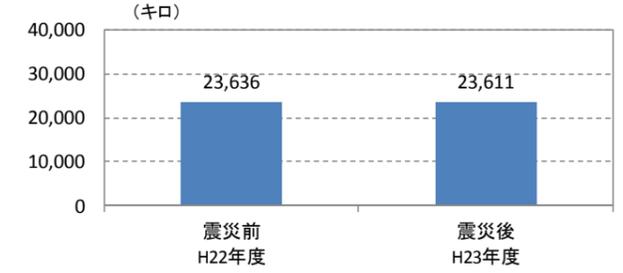
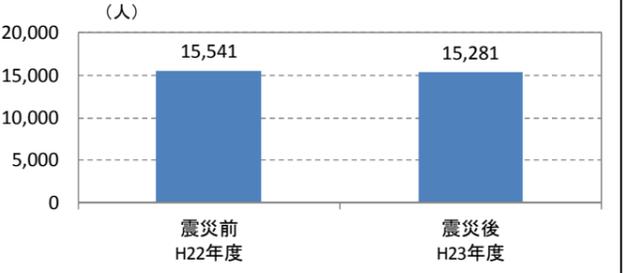
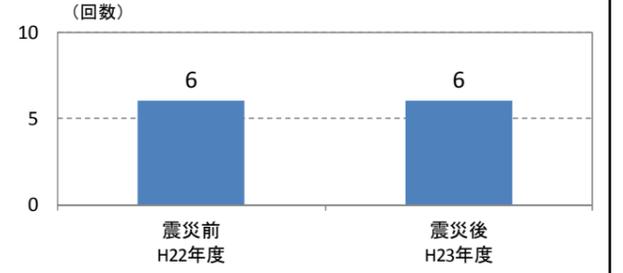
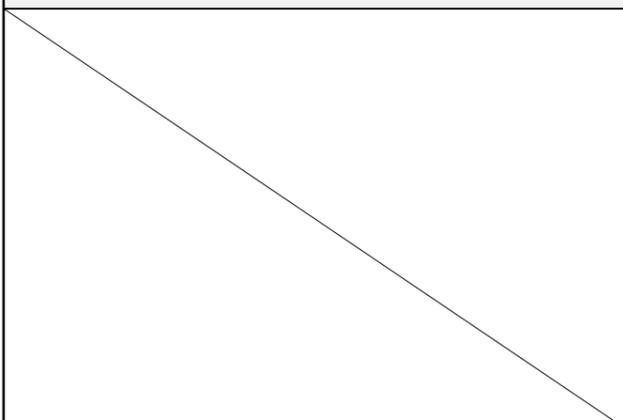
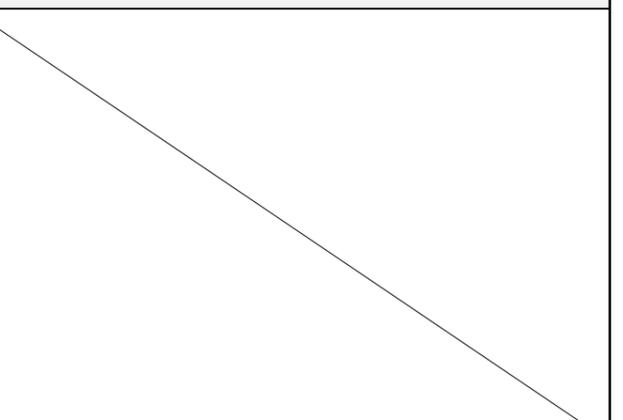
県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>				
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化	
秋田市	都市整備部 交通政策課	<p>2.減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年から平成23年度は5,137人減少。 平成23年から平成24年は1,509人減少。 震災の影響かは不明。 	<p>5.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年以降、転入より転出が上回っている。 震災直後、急激に転出が増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者は増加、中年層・若年層は減少傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合車両・乗用車は、減少傾向。 軽自動車は、増加傾向。 	
		<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>				
秋田県	秋田中央バス	<p>■運行系統・路線数の変化</p> <p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線数は微増。 	<p>■実走行距離の変化</p> <p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は7,089,998キロ。 平成23年度は6,991,984キロまで短縮。 ルート見直し等により実走行距離が短くなっている。 	<p>■輸送人員の変化</p> <p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は7,343,340人利用。 平成23年度は7,392,186人と利用者が増加。 	<p>■運行回数の変化</p> <p>2.運行回数は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行回数が142回減少。 大きく減少した。 	
		<震災前後の公共交通の変化>				
				<p>■運行経費の変化</p>	<p>■運賃収入の変化</p> <p>2.運賃収入が減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃収入が減少している。 	

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
大館市 建設部 都市計画課	■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化	
	<p>2.減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年から平成23年度は345人減少。 平成23年から平成24年は2,115人減少。 震災の影響かは不明。 	<p>5.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年以降、転入より転出が上回っている。 震災直後、急激に転出が増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者は増加、中年層・若年層は減少傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合車両は、減少傾向。 乗用車は、減少傾向だが、軽自動車は、増加傾向。 	
秋田県 秋北バス	<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>				
	■運行系統・路線数の変化	■実走行距離の変化	■輸送人員の変化	■運行回数の変化	
	<p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線数は微減。 	<p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は1,986,748キロ。 平成23年度は1,981,153キロまで短縮。 ルート見直し等により実走行距離が縮んでいる。 	<p>2.輸送人員は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は1,141,503人利用。 平成23年度は1,108,791人と利用者が減少。 	<p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行回数が微減。 大きな変更はない。 	
	<震災前後の公共交通の変化>				
■運行経費の変化	■運賃収入の変化				
	<p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃収入が減少しているが、大きな変化等はない。 				

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化
能代市	環境産業部 商工港湾課	<p>2.減少している</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年から平成23年度は802人減少。 平成23年から平成24年は1,573人減少。 震災の影響かは不明。 	<p>5.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年以降、転入より転出が上回っている。 転入・転出の動きは減少傾向。 震災直後、急激に転出が増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者は増加、中年層・若年層は減少傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合車両・乗用車は、減少傾向。 軽自動車のみ増加傾向。
		<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>			
秋田県	秋北バス	<p>■運行系統・路線数の変化</p> <p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行系統・路線数は微減。 	<p>■実走行距離の変化</p> <p>2.実走行距離は減少した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は998,983キロ。 平成23年度は977,642キロまで短縮。 ルート見直し等により実走行距離が縮んでいる。 	<p>■輸送人員の変化</p> <p>1.輸送人員は増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度は383,850人利用。 平成23年度は385,152人と利用者が増加。 運行経路をショッピングセンター「いとく」に乗り入れたことにより、利用者が増加。 	<p>■運行回数の変化</p> <p>3.概ね変化はない</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行回数が微減。 大きな変更はない。
		<震災前後の公共交通の変化>			
		<p>■運行経費の変化</p>	<p>■運賃収入の変化</p> <p>1.運賃収入が増加した</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行経路の見直しにより利用者が増加。 運賃収入の増加した。 		

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
秋田県	由利本荘市 企画調整部 地域おこし課	■全体の人口変化 2.減少している ・平成22年から平成23年度は2,397人減少。 ・平成23年から平成24年は2,142人減少。 ・震災の影響かは不明。 	■転出・転入状況 5.その他 ・平成22年以降、転入より転出が上回っている。 ・転入・転出の動きは減少傾向。 ・震災直後、急激に転出が増加。 	■各年代の人口変化 ・高齢者は増加、中年層・若年層は減少傾向。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、増加傾向。 ・乗用車は、減少傾向だが、軽自動車は、増加傾向。 
	羽後交通バス	<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>			
		■運行系統・路線数の変化 3.概ね変化はない ・運行系統・路線数は微減。 	■実走行距離の変化 2.実走行距離は減少した ・平成22年度は2,644,514キロ。 ・平成23年度は2,575,983キロまで短縮。 ・ルート見直し等により実走行距離が縮んでいる。 	■輸送人員の変化 2.輸送人員は減少した ・平成22年度は1,141,503人利用。 ・平成23年度は1,108,791人と利用者が減少。 	■運行回数の変化 3.概ね変化はない ・運行回数が微減。 ・大きな変更はない。 
		<震災前後の公共交通の変化>			
		■運行経費の変化 	■運賃収入の変化 2.運賃収入が減少した ・輸送人員の減少等、運賃収入が減少している。 		

県区分	調査対象	＜人口・仮設住宅の動向・推移＞			
		■全体の人口変化	■転出・転入状況	■各年代の人口変化	■自動車保有台数の変化
山形市	企画調整部 企画調整課	2.減少している ・平成22年から平成23年度は149人減少。 ・平成23年から平成24年は287人減少。 ・転入は増加傾向だが、人口は横ばい。 (人) 	5.その他 ・平成22年以降、転出より転入が上回っている。 ・震災後、福島県からの転入が増加。転出は減少傾向。 (人) 	・高齢者は増加、中年層・若年層は減少傾向。 (人) 	・乗合車両は、減少傾向。 ・乗用車・軽自動車は。増加傾向。 (伸び率:震災前H22を1.0とした場合)
		＜震災前後の公共交通の変化(町営バス)＞			
山形県	山交バス	■運行系統・路線数の変化 2.運行系統・路線数は減少した ・運行系統・路線数は減少したが、大きな変化は見られない。 (運行系統数) 	■実走行距離の変化 2.実走行距離は減少した ・平成22年度は3,530,094キロ。 ・平成23年度は3,498,819キロまで短縮。 ・ルート見直し等により実走行距離が短くなっている。 (キロ) 	■輸送人員の変化 2.輸送人員は減少した ・平成22年度は6,036,458人利用。 ・平成23年度は5,879,665人と利用者が減少。 (人) 	■運行回数の変化 3.概ね変化はない ・運行回数が6回増加。 ・大きな変更はない。 (回数)
		＜震災前後の公共交通の変化＞			
		■運行経費の変化 (Diagonal line)	■運賃収入の変化 2.運賃収入が減少した ・実走行距離の減少、輸送人員の減少に伴い、運賃収入が減少。 (伸び率:震災前H22年度を1.0とした場合) 		

県区分	調査対象	<人口・仮設住宅の動向・推移>			
山形県	山辺町 政策推進課	■全体の人口変化 2.減少している ・平成22年から平成23年度は149人減少。 ・平成23年から平成24年は131人減少。 ・震災の影響かは不明。 	■転出・転入状況 5.その他 ・平成22年以降、転入が減少傾向。 	■各年代の人口変化 ・高齢者は増加、中年層・若年層は減少傾向。 	■自動車保有台数の変化 ・乗合車両は、増加傾向。 ・乗用車は、減少傾向。 ・軽自動車は、微増。 
	山交バス 町営バス	<震災前後の公共交通の変化(町営バス)>			
	■運行系統・路線数の変化 3.概ね変化はない ・運行系統・路線数に変化は見られない。 	■実走行距離の変化 2.実走行距離は減少した ・平成22年度は23,636キロ。 ・平成23年度は23,611キロまで短縮。 ・ルート見直し等により実走行距離が縮んでいる。 	■輸送人員の変化 2.輸送人員は減少した ・平成22年度は15,541人利用。 ・平成23年度は15,281人と利用者が減少。 	■運行回数の変化 3.概ね変化はない ・大きな変化は見られない。 	
	<震災前後の公共交通の変化>		<町営バス等について>		
	■運行経費の変化 	■運賃収入の変化 1.運賃収入が増加した ・170円～480円の運賃に幅があり、遠距離利用者が増加。運賃収入が増加。 ・年度によって変化がある。 	■多目的バス ・やまのベコミュニティバス。 ・路線系統は7路線。曜日によって運行コースが異なる。 ・運賃は100円。フリーストップ区間。 ・利用者は減少しているが運賃収入は横ばい。 ・回数券購入費が含まれているため、運賃収入の減少幅は利用者数の減少幅よりも小さい。 		

5-7 市町村・交通事業者アンケート調査票（ヒアリング事前調査）

(1) 被災市町村

〇〇市〇〇課 御中

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課長

「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査」

ご協力をお願い

拝啓

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、日頃より、東北運輸局の施策の推進にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、東北運輸局では、地域公共交通確保維持改善事業（特定被災地域公共交通調査事業）等を活用して、東日本大震災の被災地域における公共交通の確保を支援しておりますが、この度、「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査」を実施し、被災地域における公共交通を取り巻く状況、公共交通の確保状況・課題・今後の展望等を整理・分析することといたしました。

つきましては、貴市の取組み状況等について調査を実施することといたしましたので、ご多忙中のこととは存じますが、調査の趣旨をご理解いただき、何卒ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

なお、調査は、調査業務委託先である(株)ケー・シー・エスの調査職員が、事前に連絡を入れさせて頂いた上で訪問し、関連資料の収集・聞き取り調査をさせていただきます。

敬具

本調査に関するお問い合わせ

【調査機関】

(株)ケー・シー・エス 東北支社 担当：石田（いしだ）・佐野（さの）

〒980-0014 仙台市青葉区本町 1-11-2 SK 小田急ビル

TEL 022-224-1591

FAX 022-264-4713

【事業主体】

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課

担当：白木（しろき）・佐藤（さとう）

〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1 番地 仙台第4合同庁舎

TEL 022-791-7507

東日本大震災後の地域公共交通の確保・維持・改善状況に関する調査票(案)

問. ご回答者の方についてお尋ねします。

所属役職： _____	Eメールアドレス： _____
回答者名： _____	_____

問1. 震災1年経過後の人口動態等の変化についてお尋ねします。

問1-1：東日本大震災1年経過後、人口の転入・転出状況はどのような状況ですか。

1. 震災後、人口が増加している
2. 震災後、人口が減少している
3. 震災前後で人口増減に変化はない
4. 人口は増減していないが、被災者の転入が多い
5. 人口は増減していないが、被災者の転出が多い
6. 人口の転入・転出状況の詳細は把握できていない
7. その他 ()

※住民基本台帳等、字・町丁目人口の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-2：東日本大震災1年経過後、自動車保有台数の変化はどのような状況ですか。

1. 震災後、自動車保有台数が増加している。
2. 震災後、自動車保有台数が減少している。
3. 震災前後、自動車保有台数に変化はない。
4. 自動車保有台数については把握していない。
5. その他 ()

※自動車保有台数の変化について把握している資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-3：応急仮設住宅・借り上げ住宅の居住者の属性・入居状況・推移を把握していますか。

1. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の居住者属性、入居状況・推移を把握している。
2. 応急仮設住宅の居住者属性、入居状況・推移は把握している。
3. 借り上げ住宅の居住者属性、入居状況・推移は把握している。
4. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の居住者属性、入居状況・推移は把握していない。

※仮設住宅の居住者数、入居率の変化等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-4：応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布状況は変化していますか。

1. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数は増え、分布状況が昨年とは異なっている。
2. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数は減って、分布状況が昨年とは異なっている。
3. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布状況に変化はない。
4. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布状況について詳細を把握していない。

※仮設住宅等の戸数・分布状況の変化等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問2. 復興計画・その他関連計画についてお尋ねします。

問2-1：復興計画やその他震災後に策定した関連計画について、インターネット等で公表されている以外の最新の情報についてお教え下さい。

1. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データがある
2. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データはない
3. その他 ()

※復興計画等、震災後に策定した関連計画の最新情報・データがあれば借用願います。

問2-2：防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等の進捗状況についてお教え下さい。

1. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データがある
2. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データはない
3. その他 ()

※防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等の立地予定箇所、事業内容等の最新情報・データがあれば借用願います。

問2-3：公的施設、病院、商業施設等の立地状況、今後の建設予定についてお教え下さい。

1. 公的施設、病院、商業施設等の建設を開始している。
2. 公的施設、病院、商業施設等の移転先、建設予定地が決まっている。
3. 公的施設、病院、商業施設等の移転先、建設予定地など何も決まっていない。
4. 既存の施設を活用するため、新たな建設等を行わない。
5. その他 ()

※公的施設、病院、商業施設等、現状の分布状況、建設計画等の情報・データがあれば借用願います。

問2-4：復興まちづくり（防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等）の進捗に応じた交通計画の検討状況や策定状況についてお教え下さい。

1. 復興まちづくりに連動した交通計画を策定、又は現在検討している。
2. 復興まちづくりに連動した交通計画を現時点では策定、又は検討していないが、今後検討する予定。
3. 復興まちづくりに連動した交通計画を策定する予定はない
4. その他 ()

※復興計画、震災後に策定した関連計画の最新情報・データがあれば借用願います。

問3. 地域公共交通の運行見直し・改善状況についてお尋ねします。

問3-1：震災1年経過後の地域公共交通のルート・運行本数等の見直し・改善状況をお教え下さい。

- | | |
|---------------|----------------------|
| 1. 運行ルートの見直し | 2. 運行時間帯・ダイヤの見直し |
| 3. 運行本数の見直し | 4. 運賃・料金の見直し |
| 5. 車両の小型化等の変更 | 6. 地域公共交通の見直しは行っていない |
| 7. その他（ | ） |

※公共交通の見直し・改善の具体的な内容等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問3-2：震災1年経過後、地域公共交通を確保・維持・改善するため新たに生じた問題点・課題はありますか。

- | | |
|--|---|
| 1. 役場、病院、スーパー等の移転等により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった | |
| 2. 運行ルートが重複・競合し、非効率な運行になる地域が生じた | |
| 3. 運行時間帯・ダイヤの変更が多く、利用しにくくなった | |
| 4. 運行本数を減らしたため、利用者が少なくなった | |
| 5. 「無償運送」から「有償運送」に変更したため、利用者が少なくなった | |
| 6. 小型車両に変更したため、利用者が乗れない事態が生じた | |
| 7. 運行の見直し・改善の周知徹底ができず、利用者が増えなかった | |
| 8. その他（ | ） |

※利用者の意見・要望等を把握したアンケート調査資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問3-3：問題点・課題を解消するために実施した対策・改善策はありますか。具体的な対策・改善策をお教え下さい。

- | | |
|--|---|
| 1. 幹線・支線に仕分けるなど、わかりやすい運行ルートに変更する | |
| 2. パターンダイヤを設定し、利用しやすいダイヤに変更する | |
| 3. 利用者が多い時間帯の運行本数を増やすなど、需要に合わせた運行本数に変更する | |
| 4. 利用者の負担が大きくなりすぎないように運賃・料金体系を変更する | |
| 5. 走行ルートの地形や需要に合わせた車両に変更する | |
| 6. 新しい交通サービスの広報・PRを実施する | |
| 7. 時刻表・バスマップなど利用者への周知・PRを実施する | |
| 8. その他（ | ） |

※現在、検討している対策・改善策等の内容が記載されている資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 4. 路線バス以外の交通サービスについてお尋ねします。

問 4-1 : 既存路線バス以外の交通サービスの運行状況をお教え下さい。

1. スクールバスを運行している。
2. 患者輸送バスを運行している
3. 商業施設等が無料バス等を運行している。
4. 移動販売車両が運行している。
5. その他 ()

※現在、運行している公共交通以外の交通サービスについての詳細がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 4-2 : タクシーの運行状況をお教え下さい。

1. 震災後、被災の影響でタクシー事業者が減った。
2. 震災後、被災の影響でタクシーの台数が減った。
3. 震災後、被災の影響でタクシーの運転手が少なくなった。
4. 震災前後で大きな変化はない。
5. その他 ()

※タクシーの運行状況等についての資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 5. 新たな交通需要・ニーズについてお尋ねします。

問 5-1 : 震災 1 年経過し、被災者・地域住民の地域公共交通に対するニーズが変化してきていると考えられます。既存路線バスの変更・見直し、新たな交通サービスに対するニーズはありますか。

1. デマンド交通サービスに対するニーズがある
2. コミュニティバス（循環型小型バス）に対するニーズがある
3. 乗合タクシーに対するニーズがある
4. 新規路線の運行に対するニーズがある
5. 既存路線の見直し・改善ニーズがある
6. 地域公共交通に関するニーズはない
7. その他 ()

※利用者の意見・要望等を把握したアンケート調査資料・データの提供が可能であれば借用願います。

(2) 被災市町村（福島県用）

〇〇市〇〇課 御中

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課長

「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査」

ご協力をお願い

拝啓

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、日頃より、東北運輸局の施策の推進にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、東北運輸局では、地域公共交通確保維持改善事業（特定被災地域公共交通調査事業）等を活用して、東日本大震災の被災地域における公共交通の確保を支援しておりますが、この度、「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査」を実施し、被災地域における公共交通を取り巻く状況、公共交通の確保状況・課題・今後の展望等を整理・分析することといたしました。

つきましては、貴市の取組み状況等について調査を実施することといたしましたので、ご多忙中のこととは存じますが、調査の趣旨をご理解いただき、何卒ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

なお、調査は、調査業務委託先である(株)ケー・シー・エスの調査職員が、事前に連絡を入れさせて頂いた上で訪問し、関連資料の収集・聞き取り調査をさせていただきます。

敬具

本調査に関するお問い合わせ

【調査機関】

(株)ケー・シー・エス 東北支社 担当：石田（いしだ）・佐野（さの）

〒980-0014 仙台市青葉区本町 1-11-2 SK 小田急ビル

TEL 022-224-1591

FAX 022-264-4713

【事業主体】

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課

担当：白木（しろき）・佐藤（さとう）

〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1 番地 仙台第4合同庁舎

TEL 022-791-7507

東日本大震災後の地域公共交通の確保・維持・改善状況に関する調査票(案)

問. ご回答者の方についてお尋ねします。

所属役職： _____	Eメールアドレス： _____
回答者名： _____	_____

問1. 震災1年経過後の人口動態等の変化についてお尋ねします。

問1-1：東日本大震災1年経過後、人口の転入・転出状況はどのような状況ですか。

1. 震災後、人口が増加している
2. 震災後、人口が減少している
3. 震災前後で人口増減に変化はない
4. 人口は増減していないが、被災者の転入が多い
5. 人口は増減していないが、被災者の転出が多い
6. 人口の転入・転出状況の詳細は把握できていない
7. その他 ()

※住民基本台帳等、字・町丁目人口の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-2：原発事故で警戒区域等に指定された地域からの避難者をどのくらい受け入れていますか。

1. 市町村別に避難者数を把握している
2. 市町村別に避難者数を把握していないが、全体の避難者数は把握している
3. 避難者数は把握できていない
4. その他 ()

※警戒区域等に指定された地域別の避難者数の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-3：原発事故で警戒区域等に指定された地域からの避難者をどのくらい受け入れていますか。

1. 市町村別に帰還状況を把握している
2. 市町村別に帰還状況を把握していないが、全体の帰還状況は把握している
3. 帰還状況は把握できていない
4. その他 ()

※警戒区域等への帰還状況がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-4：東日本大震災1年経過後、自動車保有台数の変化はどのような状況ですか。

1. 震災後、自動車保有台数が増加している。
2. 震災後、自動車保有台数が減少している。
3. 震災前後、自動車保有台数に変化はない。
4. 自動車保有台数については把握していない。
5. その他（ ）

※自動車保有台数の変化について把握している資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-5：応急仮設住宅・借り上げ住宅の居住者の属性・入居状況・推移を把握していますか。

1. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の居住者属性、入居状況・推移を把握している。
2. 応急仮設住宅の居住者属性、入居状況・推移は把握している。
3. 借り上げ住宅の居住者属性、入居状況・推移は把握している。
4. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の居住者属性、入居状況・推移は把握していない。

※仮設住宅の居住者数、入居率の変化等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-6：応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布状況は変化していますか。

1. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数は増え、分布状況が昨年とは異なっている。
2. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数は減って、分布状況が昨年とは異なっている。
3. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布状況に変化はない。
4. 応急仮設住宅・借り上げ住宅の戸数・分布状況について詳細を把握していない。

※仮設住宅等の戸数・分布状況の変化等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問2. 復興計画・その他関連計画についてお尋ねします。

問2-1：復興計画やその他震災後に策定した関連計画について、インターネット等で公表されている以外の最新の情報についてお教え下さい。

1. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データがある
2. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データはない
3. その他（ ）

※復興計画等、震災後に策定した関連計画の最新情報・データがあれば借用願います。

問2-2：防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等の進捗状況についてお教え下さい。

1. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データがある
2. インターネット等、公表されているもの以外に最新資料・データはない
3. その他（ ）

※防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等の立地予定箇所、事業内容等の最新情報・データがあれば借用願います。

問2-3：公的施設、病院、商業施設等の立地状況、今後の建設予定についてお教え下さい。

1. 公的施設、病院、商業施設等の建設を開始している。
2. 公的施設、病院、商業施設等の移転先、建設予定地が決まっている。
3. 公的施設、病院、商業施設等の移転先、建設予定地など何も決まっていない。
4. 既存の施設を活用するため、新たな建設等を行わない。
5. その他（ ）

※公的施設、病院、商業施設等、現状の分布状況、建設計画等の情報・データがあれば借用願います。

問2-4：復興まちづくり（防災集団移転促進事業や災害公営住宅の建設等）の進捗に応じた交通計画の検討状況や策定状況についてお教え下さい。

1. 復興まちづくりに連動した交通計画を策定、又は現在検討している。
2. 復興まちづくりに連動した交通計画を現時点では策定、又は検討していないが、今後検討する予定。
3. 復興まちづくりに連動した交通計画を策定する予定はない
4. その他（ ）

※復興計画、震災後に策定した関連計画の最新情報・データがあれば借用願います。

問3. 地域公共交通の運行見直し・改善状況についてお尋ねします。

問3-1：震災1年経過後の地域公共交通のルート・運行本数等の見直し・改善状況をお教え下さい。

1. 運行ルートの見直し
2. 運行時間帯・ダイヤの見直し
3. 運行本数の見直し
4. 運賃・料金の見直し
5. 車両の小型化等の変更
6. 地域公共交通の見直しは行っていない
7. その他（ ）

※公共交通の見直し・改善の具体的な内容等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問3-2：震災1年経過後、地域公共交通を確保・維持・改善するため新たに生じた問題点・課題はありますか。

1. 役場、病院、スーパー等の移転等により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった
2. 運行ルートが重複・競合し、非効率な運行になる地域が生じた
3. 運行時間帯・ダイヤの変更が多く、利用しにくくなった
4. 運行本数を減らしたため、利用者が少なくなった
5. 「無償運送」から「有償運送」に変更したため、利用者が少なくなった
6. 小型車両に変更したため、利用者が乗れない事態が生じた
7. 運行の見直し・改善の周知徹底ができず、利用者が増えなかった
8. その他（ ）

※利用者の意見・要望等を把握したアンケート調査資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問3-3：問題点・課題を解消するために実施した対策・改善策はありますか。具体的な対策・改善策をお教え下さい。

1. 幹線・支線に仕分けるなど、わかりやすい運行ルートに変更する
2. パターンダイヤを設定し、利用しやすいダイヤに変更する
3. 利用者が多い時間帯の運行本数を増やすなど、需要に合わせた運行本数に変更する
4. 利用者の負担が大きくなりすぎないように運賃・料金体系を変更する
5. 走行ルートの地形や需要に合わせた車両に変更する
6. 新しい交通サービスの広報・PRを実施する
7. 時刻表・バスマップなど利用者への周知・PRを実施する
8. その他（ ）

※現在、検討している対策・改善策等の内容が記載されている資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問4. 路線バス以外の交通サービスについてお尋ねします。

問4-1：既存路線バス以外の交通サービスの運行状況をお教え下さい。

1. スクールバスを運行している。
2. 患者輸送バスを運行している
3. 商業施設等が無料バス等を運行している。
4. 移動販売車両が運行している。
5. その他（ ）

※現在、運行している公共交通以外の交通サービスについての詳細がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問4-2：タクシーの運行状況をお教え下さい。

1. 震災後、被災の影響でタクシー事業者が減った。
2. 震災後、被災の影響でタクシーの台数が減った。
3. 震災後、被災の影響でタクシーの運転手が少なくなった。
4. 震災前後で大きな変化はない。
5. その他（ ）

※タクシーの運行状況等についての資料・データの提供が可能であれば借用願います。

(3) 被災地以外の市町村

〇〇市〇〇課 御中

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課長

東日本大震災後の東北地方における地域公共交通に関する実態調査
ご協力をお願い

拝啓

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、日頃より、東北運輸局の施策の推進にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、東北運輸局では、地域公共交通確保維持改善事業等を活用して、地域公共交通の確保や活性化を支援しているところですが、東日本大震災の発生後、東北地方において地域公共交通を取り巻く状況は大きく変化し、バス交通の輸送人員等も変化していることが想定されます。

このような事態を踏まえて、この度、現状を把握し今後の施策の参考とするため、東北地方全体から、被災地域を中心として複数市町村を抽出し、地域公共交通に関する実態調査を実施することといたしました。

つきましては、貴市における状況についても調査させていただきたいと存じます。ご多忙中のこととは存じますが、調査の趣旨をご理解いただき、何卒ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

なお、調査にあたっては、調査業務委託先である(株)ケー・シー・エスの調査職員が、事前に連絡を差し上げた上で訪問し、関連資料の収集・聞き取り調査をさせていただきます。

敬具

本調査に関するお問い合わせ先

【調査機関】

(株)ケー・シー・エス 東北支社 担当：石田（いしだ）・佐野（さの）

〒980-0014 仙台市青葉区本町 1-11-2 SK 小田急ビル

TEL 022-224-1591

FAX 022-264-4713

【事業主体】

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課

担当：白木（しろき）・佐藤（さとう）

〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1 番地 仙台第4合同庁舎

TEL 022-791-7507

東日本大震災後の東北地方における地域公共交通に関する実態調査票(案)

問. ご回答者についてお尋ねします。

所属役職： _____	Eメールアドレス： _____
回答者名： _____	_____

問1. 震災後の人口動態等の変化についてお尋ねします。

問1-1：東日本大震災の発生後、人口はどのように変化していますか。

1. 震災後、人口が増加している
2. 震災後、人口が減少している
3. 震災前後で人口増減に変化はない
4. 震災前の推計以上に、人口が増加している
5. 震災前の推計以上に、人口が減少している
6. 震災前後の人口の増減は把握できていない
7. その他 ()

※住民基本台帳等、字・町丁目人口のデータや震災前の人口推計が分かる資料の提供が可能であれば借用願います。

問1-2：東日本大震災の発生後、人口の転入・転出はどのような状況ですか。

1. 被災者など他地域からの転入が多い
5. 被災者など他地域への転出が多い
6. 人口の転入・転出状況の詳細は把握できていない
7. その他 ()

※人口の転入・転出状況が分かる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-3：東日本大震災の発生後、年齢構成・少子高齢化率はどのように変化していますか。

1. 震災後、65歳以上の人口が増加している
2. 震災後、15～64歳の人口が増加している
3. 震災後、0～14歳の人口が増加している
4. 震災後、65歳以上の人口が減少している
5. 震災後、15～64歳の人口が減少している
6. 震災後、0～14歳の人口が減少している
7. その他 ()

※年齢構成・少子高齢化率の変化が分かる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-4：東日本大震災の発生後、自動車保有台数はどのように変化していますか。

1. 震災後、自動車保有台数が増加している。
2. 震災後、自動車保有台数が減少している。
3. 震災前後、自動車保有台数に変化はない。
4. 自動車保有台数については把握していない。
5. その他 ()

※自動車保有台数の変化について把握している資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 2. 震災前後の地域公共交通の変化についてお尋ねします。

問 2-1 : 震災前後の運行系統・路線数の変化についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運行系統数・路線数は増加した
2. 運行系統数・路線数は減少した
3. 運行系統数・路線数に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの系統数・路線数の推移がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 2-2 : 震災前後の実走行距離の変化についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 実走行距離は増加した
2. 実走行距離は減少した
3. 実走行距離に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの実走行距離の推移がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 2-3 : 震災前後の平均乗車人数の変化についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 平均乗車密度は増加した
2. 平均乗車密度は減少した
3. 平均乗車密度に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの平均乗車密度・利用者数の推移がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問 2-4 : 震災前後の運行経費の変化についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運行経費は増加した
2. 運行経費は減少した
3. 運行経費に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの運行経費の推移がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。また、運行経費が変化した理由もお教え下さい。

問2-5：震災前後の運賃収入の変化についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運賃収入は増加した
2. 運賃収入は減少した
3. 運賃収入に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの運賃収入の推移がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。また、運賃収入が変化した理由もお教え下さい。

問2-6：震災前後の運行回数の変化についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運行回数は増加した
2. 運行回数は減少した
3. 運行回数に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの運行回数の推移がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。また、運行回数が変化した理由もお教え下さい。

問3. 国土交通省東北運輸局へのご意見等がございましたらご自由にご記入下さい。

ご協力ありがとうございました。

(4) バス事業者

平成 25 年 1 月**日

〇〇株式会社〇〇課 御中

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課長

「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査」

ご協力のお願い

拝啓

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、日頃より、東北運輸局の施策の推進にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、東北運輸局では、地域公共交通確保維持改善事業（特定被災地域公共交通調査事業）等を活用して、東日本大震災の被災地域における公共交通の確保を支援しておりますが、この度、「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査」を実施し、被災地域における公共交通を取り巻く状況、公共交通の確保状況・課題・今後の展望等を整理・分析することといたしました。

つきましては、貴社の取組み状況等について調査を実施することといたしましたので、ご多忙中のこととは存じますが、調査の趣旨をご理解いただき、何卒ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

なお、調査は、調査業務委託先である(株)ケー・シー・エスの調査職員が、事前に連絡を入れさせて頂いた上で訪問し、関連資料の収集・聞き取り調査をさせていただきます。

敬具

本調査に関するお問い合わせ

【調査機関】

(株)ケー・シー・エス 東北支社 担当：石田（いしだ）・佐野（さの）

〒980-0014 仙台市青葉区本町 1-11-2 SK 小田急ビル

TEL 022-224-1591

FAX 022-264-4713

【事業主体】

国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課

担当：白木（しろき）・佐藤（さとう）

〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1 番地 仙台第4合同庁舎

TEL 022-791-7507

東日本大震災後の地域公共交通の確保・維持・改善状況に関する調査票(案)

問. ご回答者の方についてお尋ねします。

所属役職 : _____	Eメールアドレス : _____
回答者名 : _____	

問1. 震災前後の地域公共交通の実態についてお尋ねします。

問1-1 : 震災前後で、運行系統・路線数の変化状況についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運行系統数・路線数は増加した
2. 運行系統数・路線数は減少した
3. 運行系統数・路線数に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの系統数・路線数の推移・変化状況がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-2 : 震災前後で、実走行距離の変化状況についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 実走行距離は増加した
2. 実走行距離は減少した
3. 実走行距離に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの実走行距離の推移・変化状況がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-3 : 震災前後で、平均乗車人数の変化状況についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 平均乗車密度は増加した
2. 平均乗車密度は減少した
3. 平均乗車密度に変化はない
4. その他 ()

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの平均乗車密度・利用者数の推移・変化状況がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問1-4：震災前後で、運行経費の変化状況についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運行経費は増加した
2. 運行経費は減少した
3. 運行経費に変化はない
4. その他（ ）

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの運行経費の推移・変化状況がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。また、運行経費が変化した理由もお教え下さい。

問1-5：震災前後で、運賃収入の変化状況についてお教え下さい。当該地域全体でお答え下さい。

1. 運賃収入は増加した
2. 運賃収入は減少した
3. 運賃収入に変化はない
4. その他（ ）

※当該地域の、「震災前」「震災経過1年後」「現在」それぞれの運賃収入の推移・変化状況がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。また、運賃収入が変化した理由もお教え下さい。

問2. 交通事業者の運営状況についてお尋ねします。

問2-1：交通事業者の被災状況・規模をお教え下さい。

1. 交通拠点・営業所が被災した
2. 車両が損壊・流出した
3. 運転手が被災した
4. その他（ ）

※被災状況・規模の数値がわかる資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問2-2：震災1年以上が経過し、現在の運営・運行体制をお教え下さい。

1. 震災前の状況に戻った
2. 交通拠点・営業所が被災したままで復興・復旧の目処がたっていない
3. 車両が購入できず、震災後の需要・ニーズに対応しきれていない
4. 運転手が少なく、震災後の需要・ニーズに対応しきれていない
5. その他（ ）

問3. 地域公共交通の運行見直し・改善状況についてお尋ねします。

問3-1：震災1年経過後の地域公共交通のルート・運行本数等の見直し・改善状況をお教え下さい。

- | | |
|---------------|----------------------|
| 1. 運行ルートの見直し | 2. 運行時間帯・ダイヤの見直し |
| 3. 運行本数の見直し | 4. 運賃・料金の見直し |
| 5. 車両の小型化等の変更 | 6. 地域公共交通の見直しは行っていない |
| 7. その他（ | ） |

※公共交通の見直し・改善の具体的な内容等の資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問3-2：震災1年経過後、地域公共交通を確保・維持・改善するため新たに生じた問題点・課題はありますか。

- | | |
|--|---|
| 1. 役場、病院、スーパー等の移転等により、運行ルートが実態やニーズに合わなくなった | |
| 2. 運行ルートが重複・競合し、非効率な運行になる地域が生じた | |
| 3. 運行時間帯・ダイヤの変更が多く、利用しにくくなった | |
| 4. 運行本数を減らしたため、利用者が少なくなった | |
| 5. 「無償運送」から「有償運送」に変更したため、利用者が少なくなった | |
| 6. 小型車両に変更したため、利用者が乗れない事態が生じた | |
| 7. 運行の見直し・改善の周知徹底ができず、利用者が増えなかった | |
| 8. その他（ | ） |

※利用者の意見・要望等を把握したアンケート調査資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問3-3：問題点・課題を解消するために実施した対策・改善策はありますか。具体的な対策・改善策をお教え下さい。

- | | |
|--|---|
| 1. 幹線・支線に仕分けるなど、わかりやすい運行ルートに変更する | |
| 2. パターンダイヤを設定し、利用しやすいダイヤに変更する | |
| 3. 利用者が多い時間帯の運行本数を増やすなど、需要に合わせた運行本数に変更する | |
| 4. 利用者の負担が大きくなりすぎないように運賃・料金体系を変更する | |
| 5. 走行ルートの地形や需要に合わせた車両に変更する | |
| 6. 新しい交通サービスの広報・PRを実施する | |
| 7. 時刻表・バスマップなど利用者への周知・PRを実施する | |
| 8. その他（ | ） |

※現在、検討している対策・改善策等の内容が記載されている資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問4. 新たな交通需要・ニーズについてお尋ねします。

問4-1：震災1年経過し、被災者・地域住民の地域公共交通に対するニーズが変化してきていると考えられます。既存路線バスの変更・見直し、新たな交通サービスに対するニーズはありますか。

1. デマンド交通サービスに対するニーズがある
2. コミュニティバス（循環型小型バス）に対するニーズがある
3. 乗合タクシーに対するニーズがある
4. 新規路線の運行に対するニーズがある
5. 既存路線の見直し・改善ニーズがある
6. 地域公共交通に関するニーズはない
7. その他（ ）

※利用者の意見・要望等を把握したアンケート調査資料・データの提供が可能であれば借用願います。

問4-2：被災者・地域住民のニーズへ対応・新たな取り組みを行う上での問題点・課題があればお教え下さい。

1. 交通拠点・営業所等が被災しており、新たな取り組みを行う余裕がない
2. 車両の購入・変更等が必要になるため、現状では対応できない
3. 運転手・担い手が不足しているため、現状では対応できない
4. まちづくりの方向性等が決まっていないため、現状では対応できない
5. 行政・地域住民のニーズを把握しきれていない
6. 地域公共交通会議（法定協議会）がない、または、具体的な検討を行っていない
7. その他（ ）

※具体的な問題点・課題について、整理している資料・データがあれば借用願います。

問4-3：問題点・課題を解消するために実施した対策・改善策はありますか。具体的な対策・改善策をお教え下さい。

1. 交通拠点・営業所等の復興・復旧整備の支援が必要
2. 新たな交通サービスを行う上での車両の購入に対する 支援が必要
3. 運転手の確保・担い手育成に関する支援が必要
4. 行政の公共交通関連計画策定に向けた支援が必要
5. 新たな交通サービスニーズを把握するための調査費等の支援が必要
6. その他（ ）

※今後の対応方法について検討している資料・データがあれば借用願います。

問5. 国土交通省東北運輸局へのご意見等がございましたらご自由にご記入下さい。

ご協力ありがとうございました。

5-8 「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査検討会」の開催

(1) 検討会の設置・目的

被災地における地域公共交通の確保状況等に関する調査・分析を実施し、今後の課題、方向性等を明らかにするにあたって、学識経験者、バス事業者、県より適切な助言を得るため、国、県、学識経験者、バス事業者を構成員とした検討会を設置した。検討会の委員は以下の通り。

表 5-1 東日本大震災に対する地域公共交通のあり方検討会 委員名簿

区分	所属・役職	氏名	備考
学識 経験者	岩手県立大学 総合政策部 教授	元田 良孝	座長
	宮城大学 事業構想学部 教授	徳永 幸之	
	福島工業高等専門学校 教授	芥川 一則	
	福島大学 うつくしまふくしま未来センター 特任准教授	吉田 樹	
	NPO 岩手地域づくり支援センター 常務理事	若菜 千穂	
バス 事業者	岩手県北自動車(株) 営業本部 乗合事業部長	藤原 昌広	
	岩手県交通(株)取締役 運輸統括本部長	古屋 正史	
	宮城交通(株) 営業部 計画課長	奥山 武信	
	福島交通(株) 自動車部 次長兼乗合営業課長	千葉 正人	
	会津乗合自動車(株)取締役	中里 基	
	新常磐交通(株)乗合部長	門馬 誠	
国	国土交通省 東北運輸局 企画観光部長	坂本 慶介	
	国土交通省 東北運輸局 交通環境部長	吉元 博文	
	国土交通省 東北運輸局 企画観光部 交通企画課長	白木 雄志	
	国土交通省 東北運輸局 交通環境部 環境課長	嶋田 達也	
県	岩手県 政策地域部 地域振興室 交通課長	野中 広治	
	宮城県 震災復興・企画部 総合交通対策課長	杉下 泰彦	
	福島県 生活環境部 生活交通課長	杉浦 孝幸	

(※順不同)

(2) 検討会の開催状況

「東日本大震災の被災地域における公共交通の確保・維持・改善に関する調査検討会」の開催状況は以下の通り。

表 5-2 検討会の開催状況

開催回	開催日	議事内容
第1回	平成24年 11月12日	1. 本検討会の設置・趣旨について 2. 本年度実施予定の調査について 3. その他
第2回	平成25年 2月22日	1. 市町村・交通事業者ヒアリング調査結果（中間報告） 2. 今後のスケジュールについて 3. その他
第3回	平成25年 3月19日	1. 第2回検討会を踏まえた再整理結果（最終報告案） 2. その他

(3) 検討会要旨

検討会における主な指摘事項については以下に示す通り。

第1回（平成24年11月12日）：調査項目（案）、調査実施市町村候補について

- ・ 人口は住民基本台帳で確認を行っているが、住民票の転出・転入届出をしていないケースもあり、正確性には限界がある。いわき市では避難者が転入し、実質的には増加しているため、現地調査・サンプル調査等が必要ではないか。
- ・ 被災地域は、震災前からそもそも人口減少していた。震災の影響がわかるように整理する必要がある。
- ・ 被災地域の公共交通の確保・維持・改善の方向性を検討していく上では復興計画とのリンクが必要になる。復興計画を確認し、都市がどのように形成され、戻っていくのかを整理する必要がある。調査項目の一つに復興計画を入れるべきではないか。
- ・ 都市計画・まちづくりが先行し、交通の問題は後回しになる傾向がある。都市計画の尻ぬぐいが交通に押しつけられている。本調査を通じて交通分野が計画づくりに積極的に参画できるようになればよい。
- ・ 復興計画だけでなく、現場でどのような事業が活用されているのか把握する必要がある。宮城県では「防災集団移転事業」の移転先が本年度に概ね決定されると聞いている。いつ、どのような場所のできるのか整理し、防災集団移転計画のような計画と交通計画とをリンクさせることが必要である。
- ・ 復興計画については、方向性・ビジョン等が記載されているものが多く、事業の詳細は復興計画とは別に確認する必要がある。復興計画との整合性や中・長期的な方向性の確認は現時点では難しいため、直近の対応状況の整理（スーパーの新設等）や集団移転先の整理を行い、2～3年後の公共交通確保・維持・改善に向けた検討を行う必要がある。
- ・ 公共交通の取組みが先行している市町村があるため、遅れている市町村の参考になればよいのではないか。ケーススタディ・事例調査として、市町村・交通事業者の取り組み状況、利用者

ニーズの変化等を把握してはどうか。

- ・ 交通事業者から車両と人員確保という課題が挙げられた。市町村や利用者の視点だけでなく、供給側である交通事業者を対象とした調査項目が必要である。
- ・ 乗合バス事業者だけでなく、中小民鉄やタクシー事業者が抱える課題も整理すべきではないか。
- ・ 仮設住宅の居住状況、防災集団移転事業の転居等を踏まえた公共交通の確保・維持・改善の方向性を整理する必要がある。
- ・ 市内完結路線だけでなく、地域間幹線路線バスについても問題点を把握する必要がある。
- ・ 福島県では仮設住宅よりも借り上げ住宅の方が多い。仮設住宅への公共交通の対応状況を確認するだけでは実態を把握し切れない。また、仮設住宅の入居状況・推移等、需要の変化を把握する必要がある。
- ・ 各市町村で運行しているスクールバス、患者輸送バス、スーパーの無料送迎バス等の交通実態も合わせて把握する必要がある。自動車保有台数は公共交通の利用状況に大きな差が見られる。陸前高田市は震災後、自動車を購入する人が多く、大槌町では自動車を保有しない人が多いと聞いた。自動車保有と公共交通の需要との関係も重要である。調査項目として検討してほしい。
- ・ 人口や高齢化率、輸送人員等の基本的な確認事項に加えて、市町村・交通事業者に対しては、アンケート方式よりもヒアリング方式で調査を実施した方がよい。個別にヒアリングを実施することでそれぞれの課題を確認できる。調査方法についても検討する必要がある。



図 5-19 第1回検討会開催状況(平成24年11月12日)

第2回（平成25年2月22日）：中間報告について

- ・ 地域によって問題点・課題に差があり、今後の対応方法も異なる。「現状の課題解決に対応した地域公共交通の改善」を行っている地域は、交通とまちづくりの視点を含めた計画づくりが行える支援・提案ができればよい。「復興計画を見据えた地域公共交通の維持」を行っている地域については、ニーズの把握方法や運行見直し・改善方法等の方向性を整理し、今後の震災時に活用できるようにまとめ、方向性を示す考え方もよい。
- ・ 被災パターン分類を提示したうえで課題・方向性を整理した流れが必要だと思う。
- ・ 各被災地域は震災前から公共交通の課題が深刻であった。震災を契機に課題が現れたものが多いのではないか。また、震災特有の課題についても整理する必要がある。
- ・ 各被災地域の復興には違いがあるため、今やるべき内容は異なる。この点について丁寧に整理する必要がある。また、地域・都市の規模や交通事業者がバスを運行している地域と行政が運行している地域によっても対応方法が異なる。被災前後の公共交通運行主体状況も合わせて整理しておく必要がある。
- ・ 行政が対応すべき項目、交通事業者が対応すべき項目を整理する必要がある。被災地域のバス事業者が委員となっているので、現状の課題、対応してほしい内容等の意見・要望を確認したい。
- ・ 今後このような対応を図った方がよいというマニュアルが必要と考える。将来の計画のモデルプランのような形で整理することが有効だと思う。
- ・ 課題の整理をもう少し丁寧にしてほしい。「ニーズに対応できていない」「ニーズ把握できていない」等あるが、車両がないのか？担当者の問題なのか？普遍的な課題を整理し、国・県・市町村・バス事業者・市民等、誰が担うのかの役割分担を明確にした方がよい。
- ・ 事例を集めて、成功事例・失敗事例をマトリックスで整理することにより他の地域の参考資料になる。
- ・ 運転手の運賃市場が上がっている。震災による賃金上昇状況を整理する必要もある。運転手の増減等のデータを整理し、今後の参考にする。
- ・ 役割分担、事例整理、平時で対応できる項目・できない項目の仕分けが重要になる。



図 5-20 第2回検討会開催状況(平成25年2月22日)

第3回（平成25年3月19日）：最終報告案について

- ・ 被災地域以外の地域でも運転手は減少しており、運転士の人数、運転士の給料水準の推移だけでは、被災地特有の問題として運転手不足を明らかにすることは難しい。
- ・ 運転手の不足の実態については、交通事業者に個別に確認することとしたい。
- ・ 課題・方向性の整理については、平時でも共通しているものが多い。運転手・担い手は平時でも問題である。
- ・ 住民ニーズに対応するためには、交通事業者と行政がパートナーシップを組んでいるかが重要である。
- ・ 実質的なパートナーシップを構築するためには、地域公共交通活性化・再生法上の連携計画や、道路運送法上の地域公共交通会議の活用が有効である。
- ・ 行政が事業者にもバスの運行委託を行う際には、運行体制や安全性等の評価にあたって、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」等を参考にするとよい。
- ・ 法定協議会の実質化に関して、その運営方法等については、国土交通省のガイドラインが参考となる。
- ・ 方向性の整理をもう少し掘り下げる必要がある。「運転手の確保」「財源確保」だけでなく、確保するための方法・具体的な事例を入れた方がよい。また、「効率性」「持続性」などの記載があるが、被災地においては「効率性」を追求しないやり方も必要なのではないか。
- ・ 特定被災地域公共交通調査事業を活用している市町村については、将来的に既存の補助制度へのソフトランディングを見据えた検討・準備が必要となる。
- ・ 課題・方向性のまとめ方はよいが、具体的な事例を掲載し、イメージが湧くような整理を行うとなおよい。
- ・ 本日の議論を踏まえると、大きく二つのカテゴリーがあり、一つは協議会を含めたあり方など従来地域交通が抱えていた課題の視点。もう一つは震災特有の問題で、運転手の確保や持続可能性といった視点。また、本日パートナーシップや協議会の運営の方法など、現状抱えている問題に対して具体的な対策を頂戴した。再度整理を行って方向性の中で抽象的な部分に具体的な事例などキーワードを加えていくことで、まとめさせていただきたい。

**図 5-21 第3回検討会開催状況(平成25年3月19日)**