

地域のモビリティ確保の知恵袋2012

～ 災害時も考慮した「転ばぬ先の杖」 ～

平成24年3月

国土交通省 総合政策局 参事官室（総合交通体系）

表紙（カバー）の写真について

（表、上から）

- バスを事務所として利用する様子（岩手県交通大船渡営業所） — 岩手県交通(株)提供
- 道路啓開作業の様子（岩手県山田町） — 国土交通省
- 複数の公共交通機関の情報を提供する様子（八戸中心街タミカビ`リイェカー） — (社)北海道開発技術センター提供
- カーシェアリング用の車を利用した被災者同士による送迎の様子 — (社)日本カーシェアリング協会提供

（裏）

- 津波による被害を受けた地域を走る路線バス — 岩手県交通(株)提供

はじめに

「地域のモビリティ確保の知恵袋」も4冊目になりました。今回は災害対策に特化した内容としました。

これは、昨年3月の東日本大震災を受けたものであり、適用範囲は主に地方都市圏を想定しています（大都市圏については、現在関係機関で行われている前提条件や行動要領づくり等の検討結果を受けて、別途検討します）。

本書の発刊目的は「この知恵袋を参考に、出来るだけ早く、各自治体は独自に交通危機管理行動要領を作成、または、地域防災計画に織り込む」ことを推奨することです。理由は明瞭で、交通に関する「まさかの時」の対応をしっかりと定め、訓練を行う、いわば「転ばぬ先の杖」を持ち合わせている自治体が意外と少ないからです。

このように、本書は、主に地方都市圏の自治体関係者向けにまとめたものですが、大都市圏所在の自治体や全国の各種交通事業者の方々にも、是非ご一読されることをお勧めします。参考になること請け合いです。

本書を通してご理解いただきたいことは唯一点「平常時にちゃんとやらないと、災害時には何もできない。」ということです。そういう意味で、「自分達だったらどうしよう」を考えるきっかけになれば幸いです。

本書を取りまとめるにあたり、精力的に被災地での聞き取り調査や資料収集を実施しました。記載した事実は、全く不意に起こった天災に、地元自治体や交通事業者が全力で対処したものです。責任云々ではなく、反省の糧にして、読者に今後に備える参考としていただきたいと考えています。

なお、発災直後から早速利用されたとみられるパーソナル・モビリティ（個別交通）の実態については、被災地の復旧・復興が一段落してから調査することとしたので申し添えます。

最後に、本書の取りまとめにあたり多大なご協力いただいた国、地元自治体や交通事業者、NPOの皆さまをはじめ、勉強会の有識者委員の方々に深く感謝申し上げますとともに、今後の対応について、引き続きご尽力・ご協力いただくようお願い申し上げます。

平成24年3月

参事官（総合交通体系） 秋村 成一郎

*地域の活力・個性の発揮と地域モビリティ

- ・ わが国はかつて経験したことのない継続的な人口減少と世界中のどの国も経験したことのない急速な少子・高齢化の時代を迎えている。
- ・ 持続的発展が可能な国土としていくためには、国土全体にわたり、人々が誇りを持って住み続けることができる生活の場を整えていくことが重要である。地方部では、自地域内では達成できない都市的サービス・医療・福祉・教育・文化などの機能を補完するために、最寄の都市とのアクセシビリティの確保が重要である。特に、若年層の定住促進の観点から、児童、生徒の通学に必要な交通手段の確保等、子育て環境の整備が求められる。また、地方部では、バスや地方鉄道などの公共交通機関が採算性の問題から縮減される現状にあり、高齢者、学生、身体障害者などの自動車利用が困難な人々を含めて、1時間以内で地方中心都市の中心部へ移動を可能にするためには、地域・利用者が支えあう公共交通機関をはじめとする多様な地域モビリティを確保していくことが不可欠である。
- ・ ところで、現民主党政権下で「新しい公共」の議論が盛んになされてきた。新しい公共の原点は、市民自らによる公共サービス提供への起業化（公共性の実践的な創出）によって、人々の間に広まる無力感やモラル低下などの現状をネガティブに捉えずに、個人の絆の向上によって地域をポジティブに見直そうというものであろう。
- ・ 人間の満足の構成要素は多様であるが、その多くは身近なコミュニティの中で成就される。例えば、まず「個人の自由」があり、次に「自らも構成員であるコミュニティによる自助」がある。もしも、自助の発展として自治を考えると、地方自治でできないことを「国に預ける権限」と考えるべきであろう。財源、人的資源、情報もしかりである。「地域のことは地域で決める」という流れは、国から自治体への分権というよりは、地域ガバナンス、すなわち、最適な人が決めて実施する時代に入った。地域主権などの分権議論は、国から自治体への官官分権をイメージするが、地域のことは自分たちで決めるといふ地域社会への分権を考えるべきである。確かに自分たちができることに参加すればコストを下げられる可能性は高い。
- ・ このような状況下、過去3カ年の「知恵袋」は、持続可能な地域を支えるモビリティをいかに確保するか、との視点で取りまとめてきた。

*減災への備えとしての地域モビリティ

- ・ 2011年3月11日に起こった東日本大震災によって、我々は2050年の地方の姿を一瞬にして見た。東北6県の人口は、2010年の1168万人から2050年には地震が起こらなくても727万人に、つまり440万人減るとされていた。復興計画では、東北の再生が、人口減に悩む地方都市に対する先駆的なモデルとなり、日本全国を元気にす

る、そういう強い姿勢で臨むことが、被災地域やそれを支える全国民に課せられている。

- その中には、温暖化対策として原発推進が難しいことを踏まえて、低炭素化戦略の再構築としてのまちづくりが挙げられている。ここでは、ひとり暮らし世帯、独居老人、孤立などに配慮した生活面のコンパクトなまちづくりだけでなく、地域に根ざした農林漁業、製造業等の産業の再生を含めた都市政策と農村漁村政策を合わせた「一体の都市」としてのコンパクト化も議論されている。
- 大災害時には交通システムが機能しないだけでなく、交通需要も繰り返しのない非日常的なものとなる。そのような事象の調査研究はわが国でも殆ど蓄積が無い。
- これを踏まえて、本調査では、避難直後からの非日常の生活に対応して、多様な主体による地域モビリティがどのように形成されていったのかを、明らかにしている。例えば、「車両・燃料・運転手不足」、「車道幅員がとれずバスが入れない道路状況」の中で、安否確認や医療、入浴、買物といった交通需要に対応するため、公共的交手段と個別交手段の確保が如何になされたのか、という事実の把握である。

*

- 東日本大震災を受けて、国は「津波防災地域づくりに関する法律」を平成23年12月14日に制定したところである。そこでは、都道府県が津波浸水想定の設定・公表を行い、これを受けて各市町村がハザードマップの見直しや集団移転などの計画を策定することができるとしている。
- 地震・津波のみならず、風水害、火山災害、雪害などを含めて、安全で安心な国土像について、衣食住の確保、エネルギーの確保、交通手段の確保という、人間生活の最も基本的なところから、わが国民は議論を始めなければならない。
- この新しい国土のランドデザインの立案においては、過去を含めた時間のデザイン、土地利用などの空間のデザインに加えて、人と自然の接点（居住できるか否かの境界）のデザインが重要となろう。例えば、多重防御の視点から、地方部では多極分散小単位自己完結型の地域づくりが求められるかも知れない。
- そこでは、これまでに築いてきた様々なネットワークを繋ぎ直す必要が出てこよう。減災に向けた新しい社会システムづくりという「変化」に対応するためにどのような事が必要であるか、持続可能な地域を支えるモビリティの確保の視点からも一度見つめ直すことが必要ではなかろうか。
- 減災への備えとしての地域モビリティの一步として、災害時も考慮した「転ばぬ先の杖」の検討が活かされる事を願っている。

総合的なモビリティ施策の共有化に関する勉強会

座長 田村 亨（室蘭工業大学 教授）

コラム紹介

本書は、東日本大震災被災地における取り組み等を基に、災害時の地域のモビリティ確保のための重要な事項を整理し、必要となる取り組みの工夫・ノウハウをとりまとめました。

■コラムで取り上げた被災地における取り組み

※【 】は掲載頁。枠線の色は災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項（右頁右上図。詳細は【23頁】参照）と対応

青森県八戸市

各交通機関の運行状況を一元的に情報提供（八戸中心街ターミナルモビリティセンター）⇒E-3-2 地域住民等への交通情報等の提供【E-19頁】



燃料不足の中で時間帯を限定した日祝ダイヤにより路線バスの運行を再開（八戸市営バス）⇒E-6-10 路線バスの運行【E-56頁】

燃料不足の中で様々な方法により乗務員の通勤の足を確保（被災地の交通事業者）南部バスでは、乗務員のための通勤バスを運行⇒E-5-3 乗務員の確保【E-34頁】

燃料不足の中で地区・路線を限定して路線バスの運行を再開（岩手県交通）⇒E-6-10 路線バスの運行【E-55頁】



内陸部の避難所から沿岸部への一時帰宅バスを運行（NPO法人いわて地域づくり支援センター）⇒E-6-12 共助の取り組みの支援【E-66頁】



岩手県大船渡市

災害対応の拠点に車両や公共施設を活用（被災地の交通事業者）岩手県交通大船渡営業所は車両を活用し再開⇒E-2-2 対応拠点の確保【E-11頁】



自治体の委託により無料で路線バスの運行を再開（岩手県沿岸部）大船渡市では無料で再開し、その後ワゴンバス、通常運行に移行⇒E-6-10 路線バスの運行【E-56頁】

宮城県石巻市

障がい者、高齢者等の移動支援ボランティア（災害移動支援ボランティアRera、NPO法人全国移動サービスネットワーク他）⇒E-6-12 共助の取り組みの支援【E-65頁】

住民とボランティアによるカーシェアリング（仮設住宅の住民、(社)日本カーシェアリング協会）⇒E-6-12 共助の取り組みの支援【E-67頁】



代替ルート等の広域的な移動に関する情報提供（山形県）⇒E-3-2 地域住民等への交通情報等の提供【E-20頁】

県が被災市町村を支援（岩手県、宮城県）宮城県からの臨時バスの運行手続きに関する情報提供の結果、最大15市町村において鉄道を代替する臨時バスが運行⇒E-2-1 組織体制の確立【E-7頁】

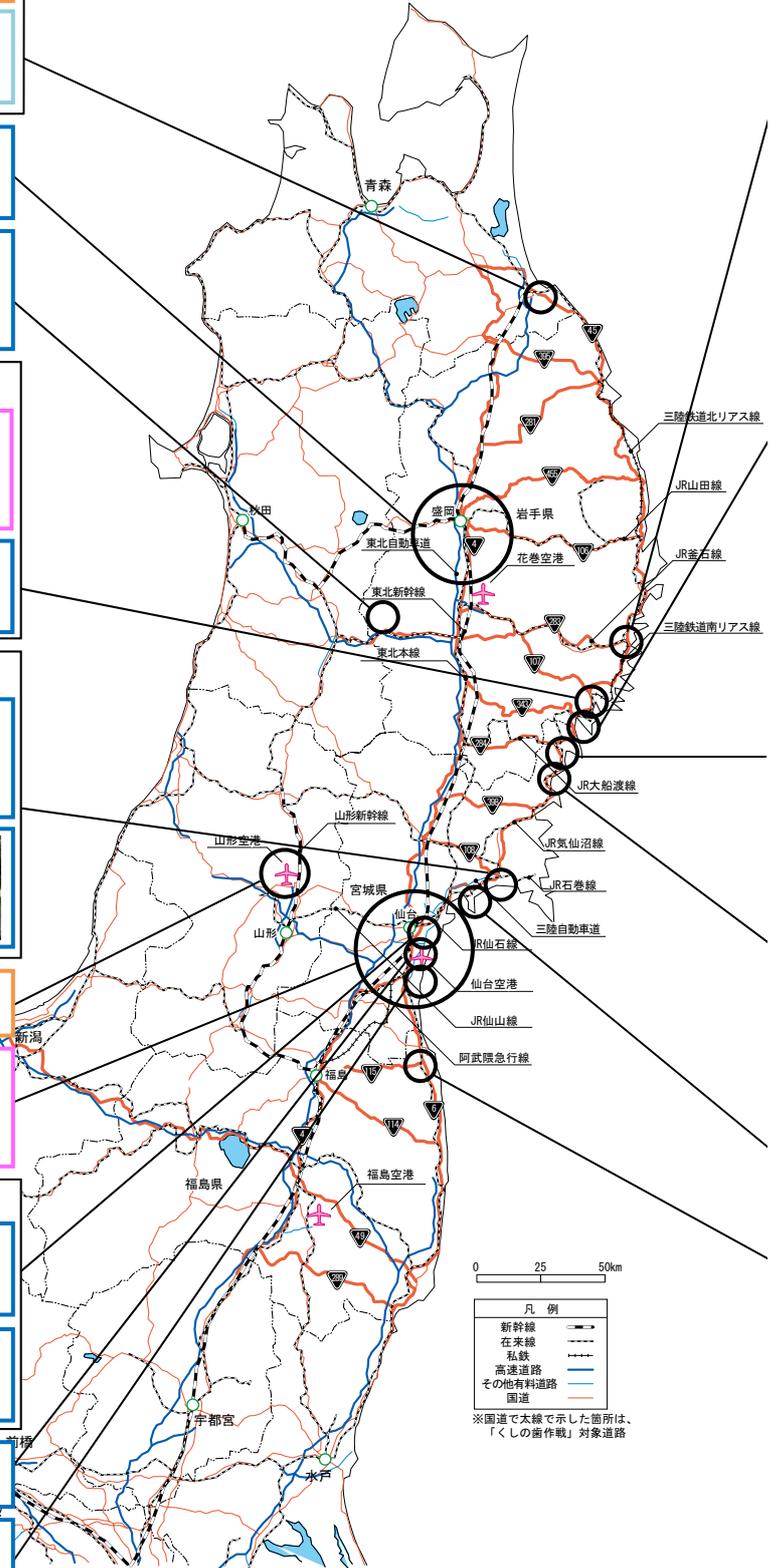
宮城県仙台市

避難所と区役所をつなぐ無料の循環バスを運行（宮城県仙台市）⇒E-6-6 行政手続きのための移動手手段の提供【E-47頁】

「かかりつけ医巡回バス」など避難所での共助によるモビリティの確保（仙台市宮城野区の岡田小避難所）⇒E-6-12 共助の取り組みの支援【E-64頁】

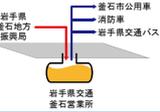
複数のバス事業者による代替バスの共同運行（被災地の交通事業者）⇒E-6-11 鉄道代替輸送の実施【E-60頁】

発災数日後から市役所・避難所と遺体安置所や被災地区を結ぶバスを運行（宮城県名取市、仙南交通）⇒E-6-3 家族等の安否確認のための移動手手段の提供【E-40頁】



岩手県釜石市

交通事業者の営業所を緊急車両の給油拠点として活用(岩手県・岩手県交通釜石営業所) ⇒
E-5-1 燃料の確保[E-29 頁]



ヘリコプターとバスの連携により住民を避難所へ輸送(岩手県釜石市) ⇒
E-6-1 被災者の避難所への移動手段の提供[E-36 頁]

既存・臨時の入浴施設への様々な移動手段を確保(岩手県釜石市) ⇒
E-6-5 入浴のための移動手段の提供[E-44 頁]

岩手県陸前高田市

軽症者を輸送するためのバスを運行(岩手県) ⇒
E-6-2 軽症者の医療機関への移動手段の提供[E-38 頁]

市町村の要請に基づき交通事業者を手配(岩手県・岩手県バス協会) 陸前高田市では市と交通事業者がローテーションを組みながら運行 ⇒
E-6-5 入浴のための移動手段の提供[E-45 頁]

臨時広報により自家用車利用の自粛や相乗りを呼び掛け(岩手県陸前高田市) ⇒
E-7-1 パーソナル・モビリティ(個別交通)の支援[E-69 頁]

被災者に対し燃料や自転車を提供(経済産業省、被災自治体等) 陸前高田市では個人にガソリンを提供 ⇒
E-7-1 パーソナル・モビリティ(個別交通)の支援[E-70 頁]

宮城県気仙沼市

臨時の広報等により被災者に情報提供(被災自治体) 気仙沼市は手書きの図面で経路情報を提供 ⇒
E-3-2 地域住民等への交通情報等の提供[E-18 頁]

自治体支援の一環としてバスを無償譲渡(兵庫県尼崎市) ⇒
E-5-2 車両の確保[E-32 頁]

学区を離れて避難する児童・生徒を対象にしたスクールバスを運行(宮城県気仙沼市) ⇒
E-6-7 通学のための移動手段の提供[E-49 頁]

宮城県南三陸町

避難所と店舗を往復する無料送迎バスを運行(ウジエスーパー) ⇒
E-6-8 買い物のための移動手段の提供[E-51 頁]

既存路線バスを活用した鉄道の代替輸送(ミヤコーバス、JR東日本) ⇒
E-6-11 鉄道代替輸送の実施[E-59 頁]

七ヶ浜町民バス「ぐるりんこ」を医療機関行臨時バスとして無料で運行(宮城県七ヶ浜町) ⇒
E-6-4 通院のための移動手段の提供[E-42 頁]

仮設住宅と市街地を結ぶ「お出かけバス」を運行(福島県相馬市) ⇒
E-6-9 多目的な移動のための移動手段の提供[E-53 頁]

鉄道代替輸送に関する検討会の開催(岩手県) ⇒
E-6-11 鉄道代替輸送の実施[E-61 頁]

東日本大震災を踏まえ、運行中の乗務員の行動マニュアルを作成(岩手県交通) ⇒
R-1-1 乗客の安全の確保策の整備[R-3 頁]

被災地に対し自転車を提供(全国の自治体) ⇒
E-7-1 パーソナル・モビリティ(個別交通)の支援[E-71 頁]

■災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項



■本書の構成

- 0 本書のねらいと内容
 - 1 東日本大震災被災地での交通サービスの提供状況
 - 2 災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項
 - 3 災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方
 - 4 危機管理(災害時対応)編・リスク管理(事前対応)編の読み方
- 危機管理(災害時対応)編
- リスク管理(事前対応)編
- 【別冊】参考資料編

内陸部の自治体が沿岸部の被災自治体を後方支援(岩手県内市町村) ⇒
E-2-1 組織体制の確立[E-6 頁]

申請手続きの簡略化等により迅速なバス運行を支援(国土交通省東北運輸局) ⇒
E-2-1 組織体制の確立[E-8 頁]

会員事業者支援や各種機関の要請に基づきバス事業者を手配(被災地のバス協会) ⇒
E-2-1 組織体制の確立[E-9 頁]

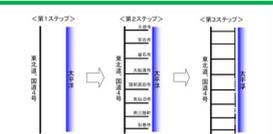
沿岸地域では市町村庁舎も被災し代替施設等を活用(被災地の自治体) ⇒
E-2-2 対応拠点の確保[E-11 頁]

固定電話が通じない中で無線や携帯電話を活用(被災地の自治体、バス事業者) ⇒
E-2-3 通信・連絡手段の確保[E-13 頁]

地方公共団体等に通信機器等を貸与(国土交通省、総務省) ⇒
E-2-3 通信・連絡手段の確保[E-14 頁]

通行実績情報も活用した道路情報の提供(道路管理者、自動車メーカー等) ⇒
E-3-1 交通情報等の収集・伝達[E-16 頁]

“くしの歯作戦”による沿岸部と内陸部を結ぶ道路の確保(国土交通省東北地方整備局) ⇒
E-4-1 道路の安全確保[E-24 頁]



バスへの緊急通行車両確認標章交付による広域的な移動の確保(警察庁) ⇒
E-4-2 交通規制の実施[E-27 頁]

緊急重点サービスステーションを選定し緊急車両に優先給油(国、石油販売業界) ⇒
E-5-1 燃料の確保[E-29 頁]

被災地の交通事業者に対し車両を提供(全国のバス・タクシー事業者) ⇒
E-5-2 車両の確保[E-31 頁]

給油待ちの車列による渋滞により公共交通等の運行に支障(被災地各地) ⇒
E-6-10 路線バスの運行[E-57 頁]

目次

《はじめに》
《本書に寄せて》
《コラム紹介》

0 本書のねらいと内容	1
1) 本書のねらい	1
2) 本書の内容	5
3) ご協力いただいた学識経験者・機関	8
1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況	11
1) 地震・津波による被害が甚大な沿岸地域	12
2) 地震・津波による被害を被った地域	18
2 災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項	23
3 災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方	31
3.1 平常時のモビリティ確保の体制整備の重要性	31
3.2 リスク管理（事前対応）と危機管理（災害時対応）による取り組み	33
3.3 交通危機管理行動要領の策定	35
3.4 地域防災計画との関連付け	38
4 危機管理（災害時対応）編・リスク管理（事前対応）編の読み方	43

危機管理（災害時対応）編

リスク管理（事前対応）編

巻末資料

- 巻末資料 1 自治体・交通事業者等に対するヒアリング結果〈被災地の声〉… 資-1
- 巻末資料 2 地域防災計画とリスク管理（事前対応）編・
危機管理（災害時対応）編個別シートの対応 …… 資-15
- 巻末資料 3 リスク管理（事前対応）編・危機管理（災害時対応）編
個別シートの目的別索引 …… 資-19
- 巻末資料 4 リスク管理（事前対応）・危機管理（災害時対応）
のチェックリスト …… 資-27

《あ と が き》

【別冊】参考資料編

I. 東日本大震災によるモビリティへの影響

II. 被災地における交通サービス等の提供状況

- A 地震・津波による被害が甚大な沿岸地域における交通サービス等提供状況
- B 地震・津波による被害を被った地域における交通サービス等提供状況
- C 東電福島原子力発電所事故に伴う交通への影響と対応状況
- D 首都圏の交通への影響とその後の取り組み

■参考資料編の入手方法

国土交通省総合政策局参事官室（総合交通体系）
ホームページからダウンロードしてください。

【国土交通省 TOP ページ】
（国土交通省の政策クイックリンク）
総合政策

（主な施策）
総合的な交通体系を目指して

地域のモビリティ確保支援

モビリティ確保の知恵袋等報告書

ダウンロードサイト URL

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000001.html

○問い合わせ先

国土交通省 総合政策局 参事官室（総合交通体系）
TEL 03-5253-8111（代表電話） FAX 03-5253-1675
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/index.html>

0 本書のねらいと内容

〇 本書のねらいと内容

1) 本書のねらい

過去3カ年の検討においては、少子高齢化、過疎化などを背景として、平常時の地域のモビリティ確保も厳しい状況にある中で、様々な地域の課題への対応手段として各地で実施された取り組みから地域のモビリティ確保に向けた取り組みの工夫・ノウハウについて、知恵袋としてとりまとめてきた。

平成23年3月に発生した東日本大震災においては、岩手・宮城・福島の3県の沿岸部を中心に多数の避難者が発生したことなどから、被災者の生活の質を確保するための地域のモビリティ確保が課題となった。また首都圏では、通勤・通学輸送を担う鉄道が運行停止したことで多数の帰宅困難者が発生した。さらに、東電福島原子力発電所事故に伴う避難や避難先での生活の足の確保も課題となった。この様に、災害時においても平常時と同様に地域のモビリティ確保が重要であることが認識されたところである。

災害時に地域のモビリティを確保するためには、関係機関の協力や交通サービスの提供に必要な資源の確保が不可欠である。平常時の取り組みが十分でなければ、こうしたことさえ困難な状況になることから、関係機関とともに平常時から取り組むことが重要である。

さらに、より円滑に対応するためには、災害時特有の状況に対してどのように取り組むのかについて、事前に検討し、準備しておくことが重要である。

そのため、過去3カ年の平常時の取り組みに資する工夫・ノウハウの提供に加え、今年度は東日本大震災被災地の自治体、交通事業者、NPO等へのヒアリング調査、既存公表資料の調査及び有識者等による勉強会を通じて、「災害時の地域のモビリティ確保」に向けた取り組みに係る工夫・ノウハウをとりまとめた。とりまとめに当たっては、取り組みの方法を少しでも分かりやすくするため、検討や実施の内容・手順を具体的に示すことを試みたところである。

過去の3カ年の知恵袋に加え、本書を活用した検討が、地域のモビリティ確保における災害時も考慮した「転ばぬ先の杖」となれば幸いである。

東日本大震災からの復旧、復興は一步一步進みつつある。

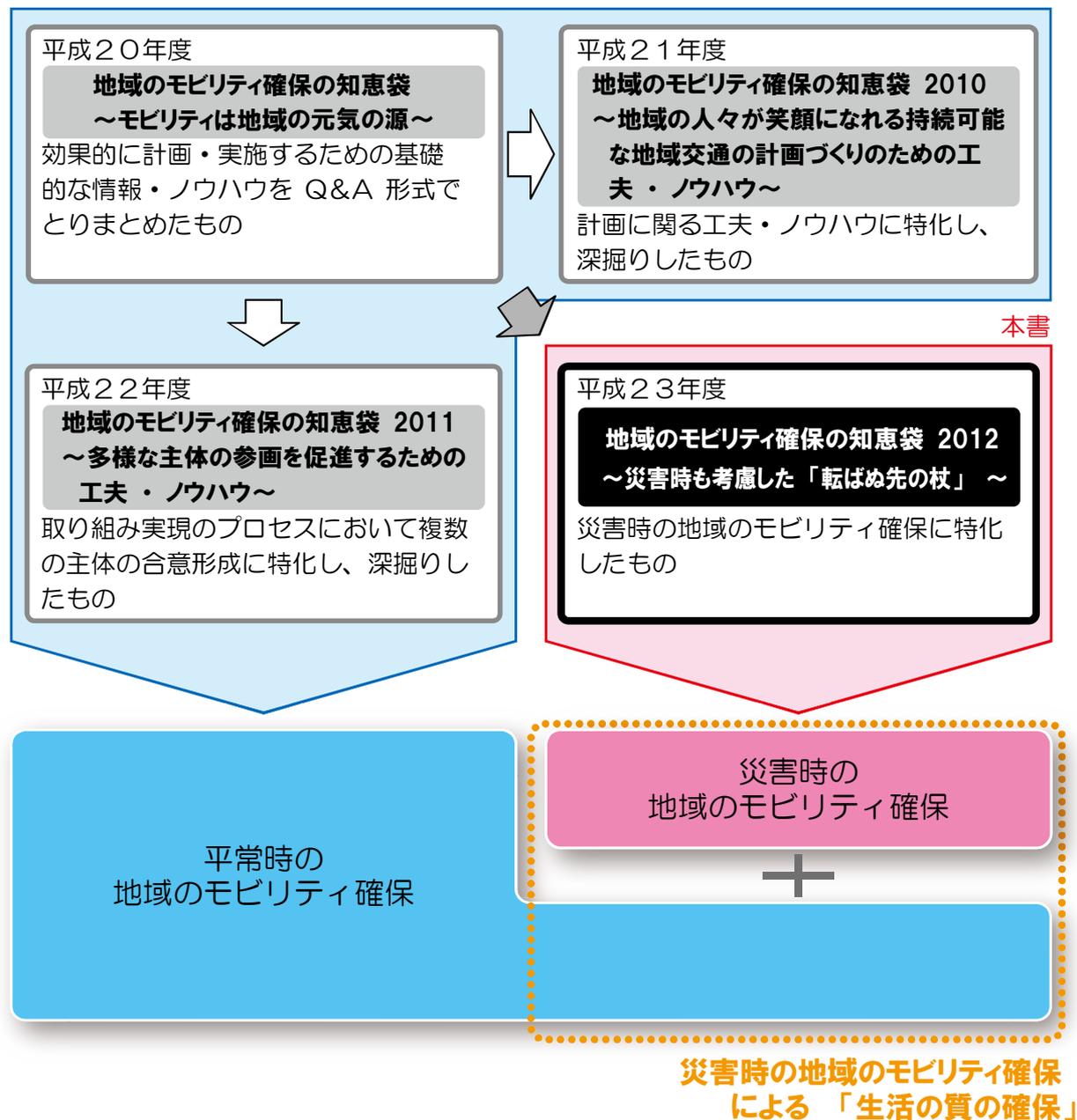
現時点では、被災地における災害時の対応を網羅的に把握し、検証が出来ている状況ではない。また、風水害、土砂災害といった災害への備えも重要であるが、本書では、地震・津波による災害を主として想定している。

このように、今後とも事実関係の把握や、実際の地域・関係機関との連携による検証、他の災害への対応のあり方の検討、既存の法律・規制を踏まえた検証等を継続して行い、よりよい内容にしていく必要がある。

しかしながら現段階でも、これから取り組みを進める地域にとっては、有用と考えており、本書を参考としつつ、各地域の実情を踏まえた、それぞれの取り組みを進めていただきたい。

<過去3カ年の知恵袋と本書の関係>

過去3カ年の知恵袋



<「平常時の地域のモビリティ確保」のための過去3カ年の知恵袋の内容>

地域のモビリティ確保の知恵袋 ～モビリティは地域の元気の源～

■想定する読者：地域モビリティの確保を一から検討したいと考えている方

■内容：効果的に計画・実施するため、以下の取り組みのプロセスや項目ごとに基礎的な情報・ノウハウをQ&A形式でとりまとめ

- (1) 動機・背景
- (2) 体制・組織の設置・運営
- (3) 予算
- (4) 地域交通の現状の把握・分析による課題の整理・具体化
- (5) 基本方針・達成目標の設定
- (6) 施策・事業の検討、選択
- (7) 計画の策定
- (8) 計画の実施、モニタリング・フィードバック
- (9) 人材、計画技術の維持・向上

地域のモビリティ確保の知恵袋 2010

～地域の人々が笑顔になれる持続可能な地域交通の計画づくりのための工夫・ノウハウ～

■想定する読者：計画を立案しようと考えている方や、取り組みの見直しを検討されている方

■内容：持続可能性に係る以下の視点から計画づくりに関する工夫・ノウハウをとりまとめ

- (1) 真のニーズ、隠れたニーズを掘り起こしたい
- (2) 健全な運営への転換を考えたい
- (3) 地域を活かした取り組みを進めたい
- (4) 地域の人々にとって使いやすい地域モビリティに取り組みたい
- (5) 使えるサポートツールを知りたい

地域のモビリティ確保の知恵袋 2011

～多様な主体の参画を促進するための工夫・ノウハウ～

■想定する読者：多様な主体の参画・協力のもとで取組を検討されている方

■内容：主体により類型化した取り組みの実現のプロセスにおける多様な主体の合意形成の工夫・ノウハウをとりまとめ

- (1) 自治体が住民主体の運営を促した取組
- (2) 住民発意・住民主体による取組
- (3) 地域の事業者等が主体となった取組
- (4) 自治体が多様な主体と連携した取組
- (5) 交通事業者同士が連携した取組

過去3カ年の知恵袋は国土交通省総合政策局参事官室（総合交通体系）ホームページからダウンロード可能
URL：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000001.html

■対象範囲

〇対象とする災害

本書は、主に地震・津波による災害を想定している。風水害・土砂災害といった他の災害への対応については、共通する部分、異なる部分を踏まえ、検討していただきたい。

〇対象とする地域

本書は、主に大都市部を除く地域の災害時における地域のモビリティ確保を対象としている。大都市部については、今回の震災を踏まえ、首都圏を中心に帰宅困難者、鉄道再開等について、様々な取り組みが行われているところである。

また、東電福島原子力発電所事故に係る対応については、原発事故という特異な状況下における対応であることから、事実関係の整理にとどめた。

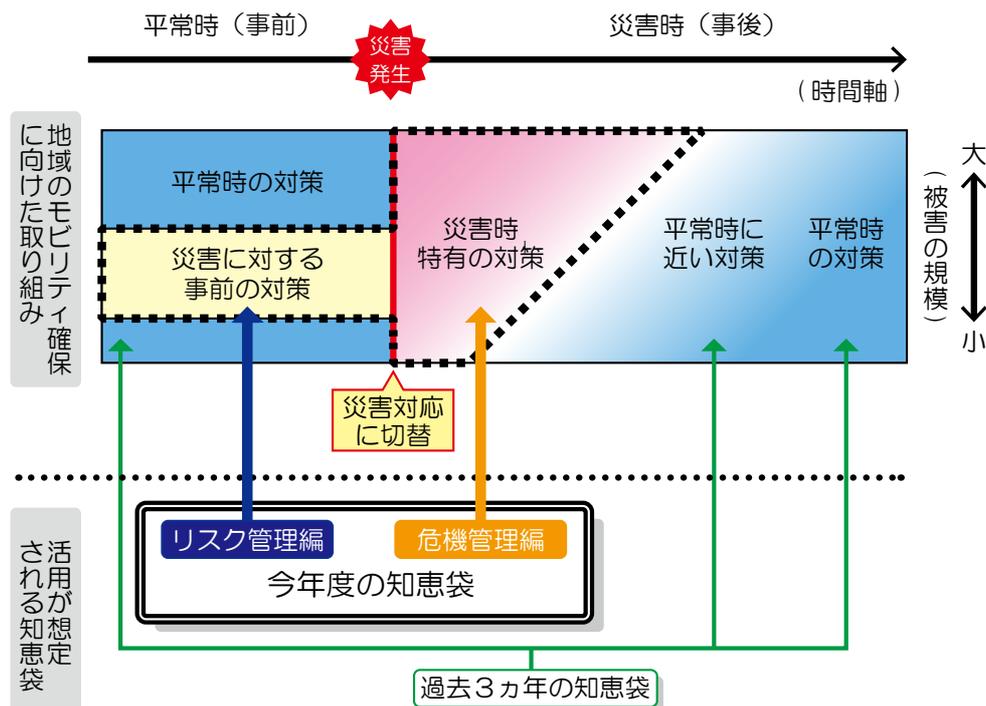
大都市部及び東電福島原子力発電所事故に係る対応については、参考資料編に「首都圏の交通への影響とその後の取り組み」及び「東電福島原子力発電所事故に伴う交通への影響と対応状況」として整理しているため、そちらを参考にいただきたい。

〇対象とする内容

本書は、燃料不足や避難所生活などの災害時特有の状況における、地域のモビリティ確保を想定した「事前の対策」や「災害時特有の対策」（事後に実施）を主な対象としている。

避難所から仮設住宅に移行した段階においても、仮設住宅の規模や立地により、モビリティ確保が困難な事態も想定される。しかしながら、これらは、公共交通が脆弱な地域における生活の足の確保といった「平常時に近い対策」となり、過去3か年の知恵袋の活用が期待されることから、本書では対象範囲とはしていない。

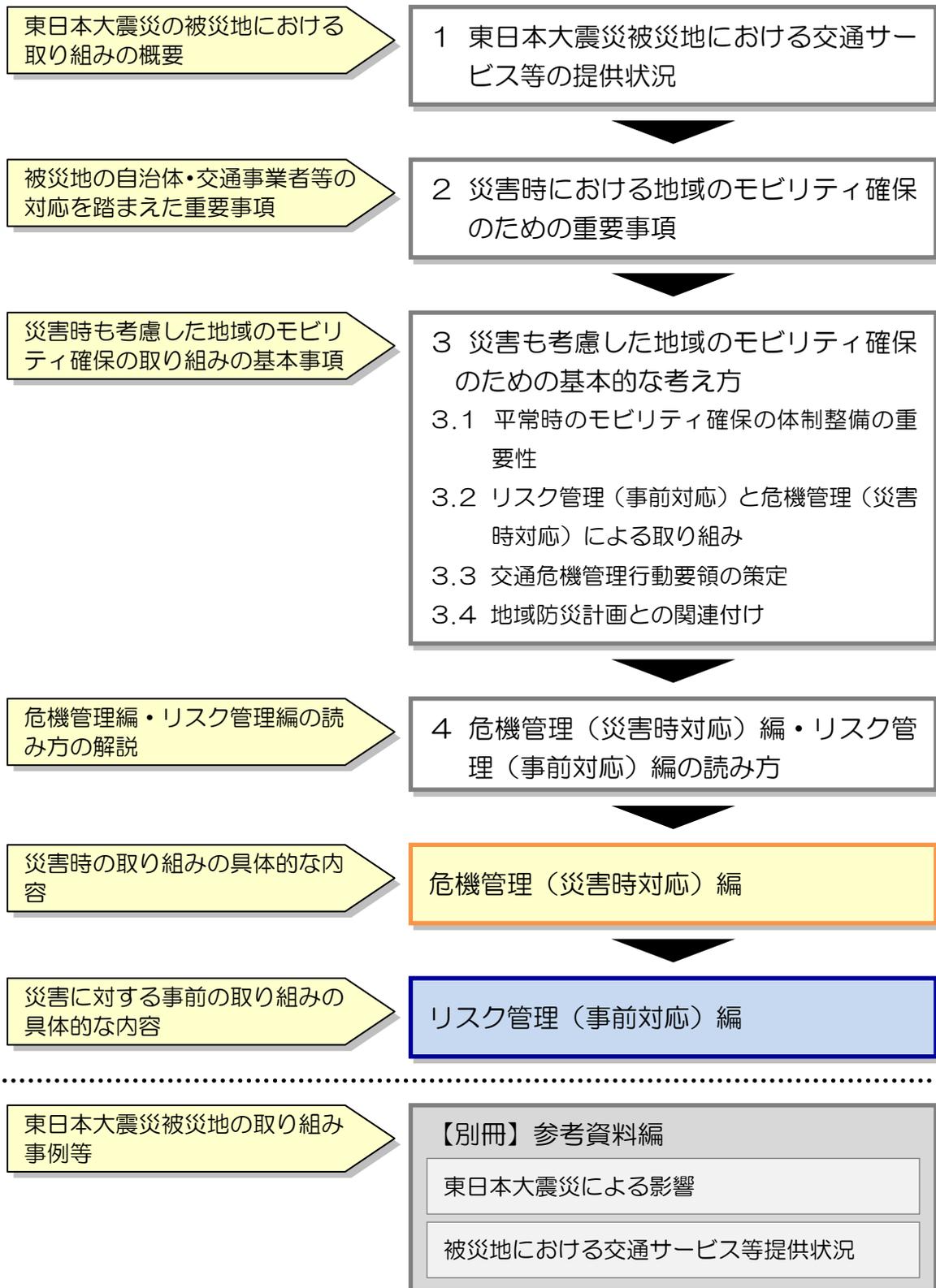
＜平常時・災害時の地域のモビリティ確保に係る対応と活用が想定される知恵袋＞



2) 本書の内容

本書は以下のとおり、4つの章と「危機管理（災害時対応）編」、「リスク管理（事前対応）編」、別冊の「参考資料編」から構成されている。

<本書の構成>



<本書の概説>

1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況

東日本大震災では、被災者の生活の質の確保が課題となった。その対応として、被害・復旧状況に応じた様々な交通サービス等が提供された。

本章では、災害時に地域のモビリティを確保するために求められる交通サービス等を把握するため、ヒアリング調査・既存公表資料調査を基に、発災後に被災地で提供された交通サービス等を被災状況別に整理している。

被災地における交通サービス等の提供状況の特徴

1) 地震・津波による被害が甚大な沿岸地域

- 鉄道や自家用車に大きな被害が生じたことから、バスを中心とした交通サービスが提供された。
- 被災者のニーズや日常生活の再開状況に対応した交通サービスが提供された。
- 交通事業者や自治体が主要な交通サービスを提供するとともに、地域やNPOなどによる補完的な取り組みが行われた。
- 移動販売・訪問診療等様々な手段によりサービスが提供された。

2) 地震・津波による被害を被った地域

- 日常生活の早期再開のため、路線バスの再開や運休した鉄道の代替バスの運行が主な対応となった。

2 災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項

東日本大震災では、通信障害、燃料不足といった、地域のモビリティを確保する上での様々な障害が発生した。

本章では、被災地の自治体・交通事業者・NPO等へのヒアリング調査により把握した交通サービス等の提供に当たっての問題・課題や対応を基に、災害時に地域のモビリティを確保する上で重要となる事項を整理している。

災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項

- 項目1 発災時の安全確保：発災時の乗客・乗務員や職員の安全確保のための行動
- 項目2 災害対応の体制の確保：災害対応に必要な人員・拠点施設・通信の確保
- 項目3 交通に係る情報の収集・共有：交通に係る被災・復旧の情報の関係機関との共有、被災者への提供
- 項目4 交通施設の機能確保：災害時の道路機能確保のための安全対策、復旧対策や運用方法
- 項目5 輸送に必要な資源の確保：輸送に必要な燃料・車両・乗務員の確保
- 項目6 公共交通サービスの提供：被災者のニーズに応じた移動手段の確保や燃料等の制約下での公共交通の再開方針、運休した交通機関の代替輸送、共助の取り組み
- 項目7 パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用：身近な移動手段としてパーソナルモビリティ（個別交通）の平常時からの普及啓発や避難も含めた災害時の活用

3 災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方

災害時に地域のモビリティを確保するためには、平常時の取り組みが重要である。また、関係機関と連携した事前及び災害時の対応や、関連する施策との整合を図ることも重要である。

本章では、東日本大震災を踏まえ、今後の災害への備えとして取り組むべき、災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方を整理している。

災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方

- 3.1 平常時のモビリティ確保の体制整備の重要性
- 3.2 リスク管理（事前対応）と危機管理（災害時対応）による取り組み
- 3.3 交通危機管理行動要領の策定
- 3.4 地域防災計画との関連付け

4 危機管理（災害時対応）編・リスク管理（事前対応）編の読み方

本書では、各地域における取り組みの参考となるよう、災害時の地域のモビリティ確保に向けた取り組みの内容・手順や東日本大震災被災地等での取り組み事例を整理し、それらを災害時の対応に向けた「危機管理（災害時対応）編」、事前の備えに向けた「リスク管理（事前対応）編」の2編にとりまとめている。

本章では、これら2編の読み方を解説している。

危機管理（災害時対応）編

災害時に地域のモビリティを確保するために、災害時に実施すべき対応の内容・手順の例を示している。また、参考として東日本大震災等における取り組み事例を掲載している。

リスク管理（事前対応）編

災害時に地域のモビリティを確保するために、事前に検討・実施すべき内容・手順の例を示している。また、参考として災害に備えた取り組み事例を掲載している。

【別冊】参考資料編

災害時に想定される事態や実施すべき対応について、より理解を深め、事前の備えを含めた取り組みの必要性を実感してもらうため、東日本大震災における事実関係について、右に示す内容を整理している。

- 東日本大震災による影響
 - ・通信障害・燃料不足や交通施設の被害といった地域のモビリティを確保する上での問題・課題や住宅・生活施設の被害といった被災地で発生した移動ニーズの背景
- 被災地における交通サービス等提供状況
 - ・被災状況により4つに分類した被災地域で発災後に提供された交通サービス等

3) ご協力いただいた学識経験者・機関

(1) 学識経験者

本書の作成にあたっては、学識経験者等による勉強会「総合的なモビリティ施策の共有化に関する勉強会」を設置してご指導・ご助言を頂いた。

〇「総合的なモビリティ施策の共有化に関する勉強会」の学識経験者（敬称略、順不同）

	氏名	所属・専門分野
座長	田村 亨	室蘭工業大学 工学部 建設システム工学科 教授 専門分野：都市地域計画
	大串 葉子	新潟大学 経済学部 経営学科 准教授 専門分野：経営情報論
	加藤 博和	名古屋大学大学院 環境学研究科 准教授 専門分野：交通・環境計画
	喜多 秀行	神戸大学大学院 工学研究科 市民工学専攻 教授 専門分野：交通システム工学
	吉田 樹	(前)首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 助教（～H24.2.29） (現)福島大学 うつくしまふくしま未来支援センター 特任准教授（H24.3.1～） 専門分野：地域交通計画

勉強会でのご意見のうち、災害時の地域のモビリティ確保に係るエッセンスを「勉強会委員からのメッセージ」として、以下に整理した。

勉強会委員からのメッセージ

- 〇災害時に、交通事業者が活動しやすい環境をつくるため、事前に必要となる取り決めをしておくことが重要である。
- 〇平常時の取り組みをしっかり行っておかないと、災害時にモビリティの確保はできない。また、災害時に自治体が機能停止した場合には、地域のモビリティを確保する上で、交通事業者の役割が大きくなることから、交通事業者にも読んでいただきたい。
- 〇災害時に、誰もが自家用車を利用すると渋滞を招き、誰も動けなくなる。また、鉄道は発災後すぐには運行できないなど、平常時の交通手段が活用できないことも念頭に置く必要がある。
- 〇各自治体において、想定される被害といった地域特性に応じた検討が必要であり、その作業を通じて災害時の対応をシミュレーションすることが重要である。
- 〇地域防災計画と関連付けることで、関係する機関との間でオーソライズすることができる。
- 〇災害時には状況に応じた対応が必要である。災害が発生した時に、関係機関と対応を議論できる体制をすぐに作れるようにしておくことが重要である。

(2) 自治体、交通事業者等

東日本大震災被災地の自治体、交通事業者、NPO 等に対するヒアリング調査を実施し、発災後の地域のモビリティの確保に向けた取り組みや取り組む上での問題・課題等の貴重な意見を伺った。

〇ヒアリング対象 (21 機関)

区分		ヒアリング対象
行政機関 (6 機関)	国	東北運輸局 自動車交通部旅客第一課
	県	岩手県 政策地域部地域振興室交通担当
		宮城県 震災復興・企画部総合交通対策課
	市町村	青森県 八戸市 都市整備部都市政策課
		岩手県 釜石市 市民生活部市民生活課
		福島県 富岡町 産業振興課
交通事業者 (11 機関)	青森県	八戸市営バス
		南部バス(株)
	岩手県	岩手県交通(株)
		岩手県交通(株) 乗合自動車部
		岩手県交通(株) 釜石営業所
		社団法人 岩手県バス協会
	宮城県	宮城交通(株)
		仙南交通(株)
		社団法人 宮城県バス協会
	福島県	福島交通(株)
		社団法人 福島県バス協会
NPO 等 (4 機関)	NPO 法人 全国移動サービスネットワーク	
	NPO 法人 いわて地域づくり支援センター	
	社団法人 日本カーシェアリング協会	
	岡田小避難所運営本部	

1 東日本大震災被災地における交通サービス等の 提供状況

■内容

東日本大震災では、被災者の生活の質の確保が課題となった。その対応として、被害・復旧状況に応じた様々な交通サービス等が提供された。

本章では、災害時に地域のモビリティを確保するために求められる交通サービス等を把握するため、ヒアリング調査・既存公表資料調査を基に、発災後に被災地で提供された交通サービス等を被災状況別に整理している。

1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況

災害時に地域のモビリティを確保するために求められる交通サービス等を把握するため、

- 1) 地震・津波による被害が甚大な沿岸地域
- 2) 地震・津波による被害を被った地域

のそれぞれについて、被災地で提供された交通サービス等を既存公表資料、ヒアリング調査を基に整理した。

<被災地域の類型>

地域		具体都市	被害状況	交通サービス等の提供状況
1) 地震・津波による被害が甚大な沿岸地域		釜石市 陸前高田市 気仙沼市 仙台市(沿岸部) 等	<ul style="list-style-type: none"> ・津波による市街地の流失等の甚大な被害を受ける ・鉄道の被災や自家用車の流出など交通の被害も大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活の質を確保するため、臨時のサービス提供など様々な取り組みが行われた
2) 地震・津波による被害を被った地域		仙台市(内陸部) 盛岡市 八戸市 等	<ul style="list-style-type: none"> ・地震による一部の建物損壊など比較的被害が小さい ・鉄道の運休や停電・燃料不足などの影響が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の早期復旧のため、代替も含め既存サービスの復旧が主な対応となった
参考	東電福島原子力発電所事故による影響が大きい地域	福島県富岡町等	<ul style="list-style-type: none"> ・沿岸部の津波被害だけでなく、東電福島原子力発電所事故の影響が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・原発事故からの避難と避難先での生活の足の確保が主な対応となった
	首都圏		<ul style="list-style-type: none"> ・建物損壊等の被害は少なかったものの、広範囲で鉄道が運休 	<ul style="list-style-type: none"> ・帰宅困難者対策として、鉄道再開等が主な対応となった

(※東電福島原子力発電所事故による影響が大きい地域、首都圏を含め、それぞれの地域の交通サービスの提供状況の詳細は別冊の参考資料編参照。首都圏については、東日本大震災を踏まえた今後の災害に備えた取り組みの状況についても整理している。)

1) 地震・津波による被害が甚大な沿岸地域

- 鉄道や自家用車に大きな被害が生じたことから、バスを中心とした交通サービスが提供された。
- 被災者のニーズや日常生活の再開状況に対応した交通サービスが提供された。
- 交通事業者や自治体が主要な交通サービスを提供するとともに、地域や NPO などによる補完的な取り組みが行われた。
- 移動販売・訪問診療等様々な手段によりサービスが提供された。

(複数の地域の事例から整理した地震・津波による被害が甚大な沿岸地域における交通サービス等の提供状況を 14 頁に、具体の地域における状況を 16 頁に示す。)

○緊急対応期(発災後概ね 1 週間)

発災直後は、自治体の要請を受けバス事業者等により、被災者の避難所への輸送や遺体安置所の送迎といった緊急的な輸送が行われた。バス事業者は本社と営業所の間で連絡が取れない中で、現地営業所の判断による対応が行われた。

また、公共的な交通サービスが十分に提供されない中で、避難者同士の相乗り・送迎など地域の共助による取り組みも行われていたとの事例も見受けられた。

○応急期(発災後概ね 1 週間から 1 か月まで)

発災後概ね 1 週間からは、通院、入浴など最低限の生活を確保するため、避難所と医療施設、入浴施設などを結ぶバス運行等の臨時的な交通サービスが提供された。

また、幹線道路が早期に復旧し、バスの高速道路の通行が許可されたことで、甚大な被害を受けた沿岸部と被害の少ない内陸部の都市や代替機能を果たす空港や新幹線駅までの高速バスや鉄道代替バスが運行された。

○復旧期(発災後概ね 1 か月以降)

発災後 1 か月以降は、学校再開など日常生活の再開状況に合わせて、スクールバス、地域内巡回バスなどの交通サービスが提供された。また、仮設住宅へ移行に合わせ、仮設住宅に配慮した交通サービスも開始された。

○交通サービスの担い手

発災直後は、自治体や交通事業者により主要な交通サービスが提供される一方で、時間の経過とともに、NPO 等により高齢者・障がい者等を対象とした移動支援や避難所独自の取り組み(一時帰宅バス、カーシェアリングなど)も行われ、補完的な役割を果たした。

○様々な手段によるサービス提供

身近な生活利便施設等が被災した中で、移動販売、訪問診療といったサービス・モノの移動など様々な手段により、被災者に対し各種サービスが提供された。

<提供された交通サービスと対応した主な移動目的>

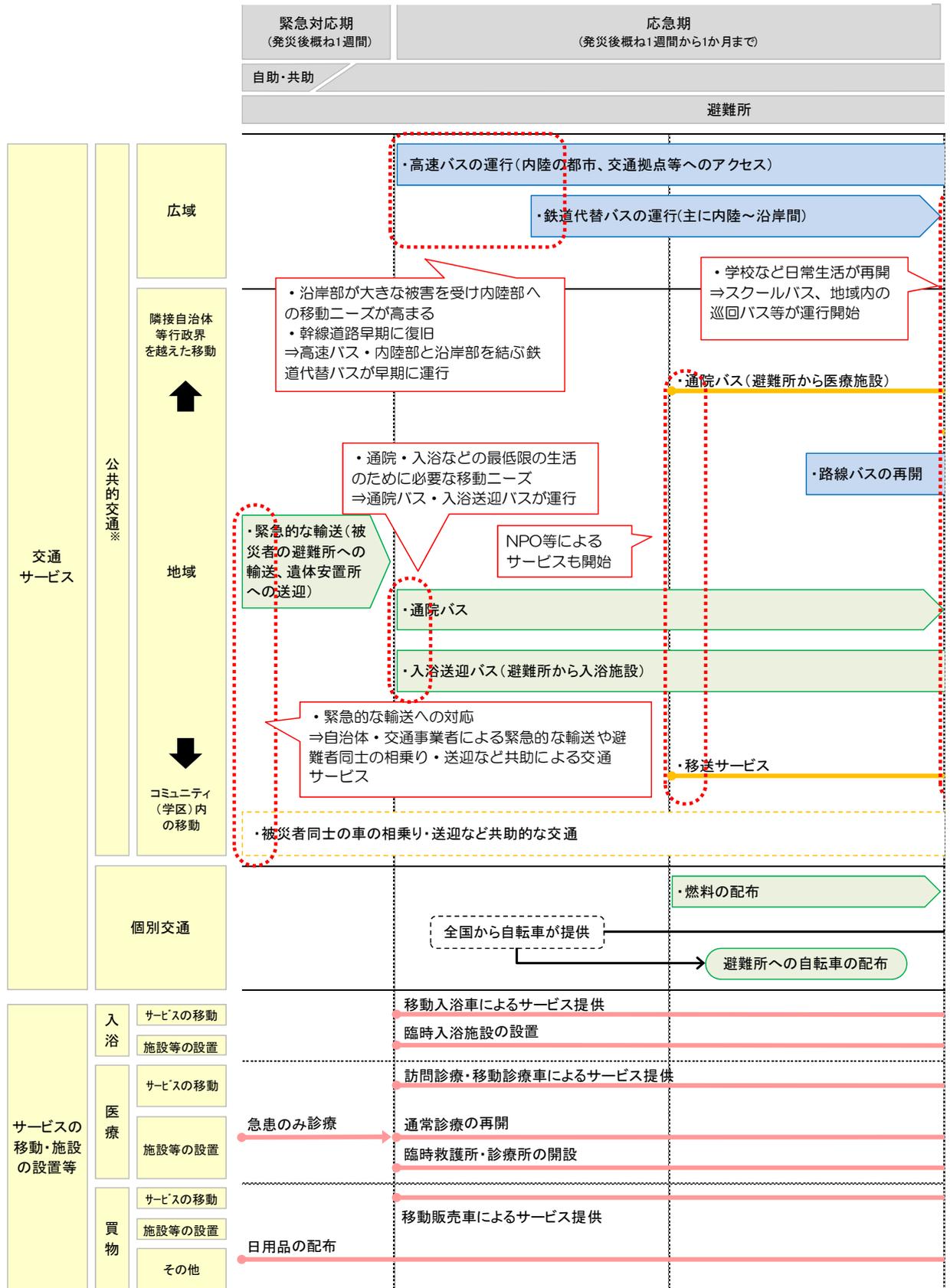
地震・津波による被害が甚大な沿岸地域で提供された交通サービス（14 頁）と対応した移動目的（想定を含む）を整理した。被害が甚大な沿岸地域では、災害時特有の移動目的が発生するとともに、平常時とは異なる様々な方法により、これらに対応する交通サービスが提供された。

概ねの提供開始時期	交通サービス	主な担い手	目的	対応した主な移動目的 (想定を含む)	
緊急対応期 (発災後概ね 1週間)	緊急的な輸送	自治体/交通事業者	災害時特有	被災者の避難所への輸送	
			災害時特有	軽症者の医療機関への輸送	
			災害時特有	家族等の安否確認(避難所や遺体安置所への送迎)	
	被災者同士の 車の相乗り・送迎	その他 (被災者)	通院	避難所から医療機関への通院	
			災害時特有	行方不明者捜索(他の避難所等への移動)	
応急期 (発災後概ね 1週間から 1ヶ月まで)	高速バス	交通事業者	帰宅	来訪者の被災地から首都圏への帰宅	
			災害時特有	内陸部への避難	
			通院	内陸部への通院	
			買物	内陸部への買い物	
	鉄道代替バス (主に内陸部～沿岸部間)	交通事業者	通院	内陸部への通院	
			買物	内陸部への買い物	
			災害時特有	内陸部からの家族の見舞(救援物資を届ける)	
	通院バス	自治体	通院	被災地で再開された医療機関への通院	
		その他 (医療機関・NPO等)	通院	都市部や隣接自治体の医療機関への通院	
	入浴送迎バス	その他 (自衛隊等)	災害時特有	自衛隊等が設置した入浴施設へ入浴	
	移送サービス	その他 (NPO等)	通院	高齢者や障害者の通院	
			買物	高齢者や障害者の買い物	
	燃料の配布	自治体	通院	避難所からの通院	
			買物	避難所からの買い物	
	避難所への 自転車の配布	自治体 (自転車は全国から提供)	買物	避難所生活での短距離の移動 (買い物などでの利用が想定される)	
	復旧期 (発災後概ね 1ヶ月以降)	鉄道代替バス (主に沿岸部間)	交通事業者	通学	学校等の再開に伴い通学の足として運行
		一時帰宅バス	その他 (避難先自治体、NPO等)	災害時特有	内陸部への避難者が被災地の自宅へ一時帰宅
高校スクールバス		自治体 (県教育委員会)	通学	学校の被災による遠距離通学者の通学	
買物バス		その他 (商業施設)	買物	避難所や仮設住宅からの買い物	
路線バス		交通事業者	通院	被災地内での医療機関の再開に伴う通院	
			買物	被災地内での商店などの再開に伴う買い物	
地域内巡回バス		自治体	通院	避難所・仮設住宅からの通院	
			買物	避難所・仮設住宅からの買い物	
			災害時特有	被災に伴う役所手続き	
小・中学校スクールバス		自治体	通学	学校の被災による遠距離通学者の通学	
カーシェアリング		その他 (NPO等による支援)	買物	仮設住宅からの買い物	
	通院		仮設住宅からの通院		
通勤・通学者等への 自転車の配布	自治体 (自転車は全国から提供)	通勤	通勤先の再開に伴う通勤		
		通学	学校の再開に伴う通学		

 : 災害時特有の目的

平常時の主な 移動目的	通勤	買物	観光・行楽・レジャー (日常生活圏外)	業務
	通学	帰宅	食事・社交・娯楽 (日常生活圏内)	通院

<地震・津波による被害が甚大な沿岸地域における交通サービス等の提供状況>

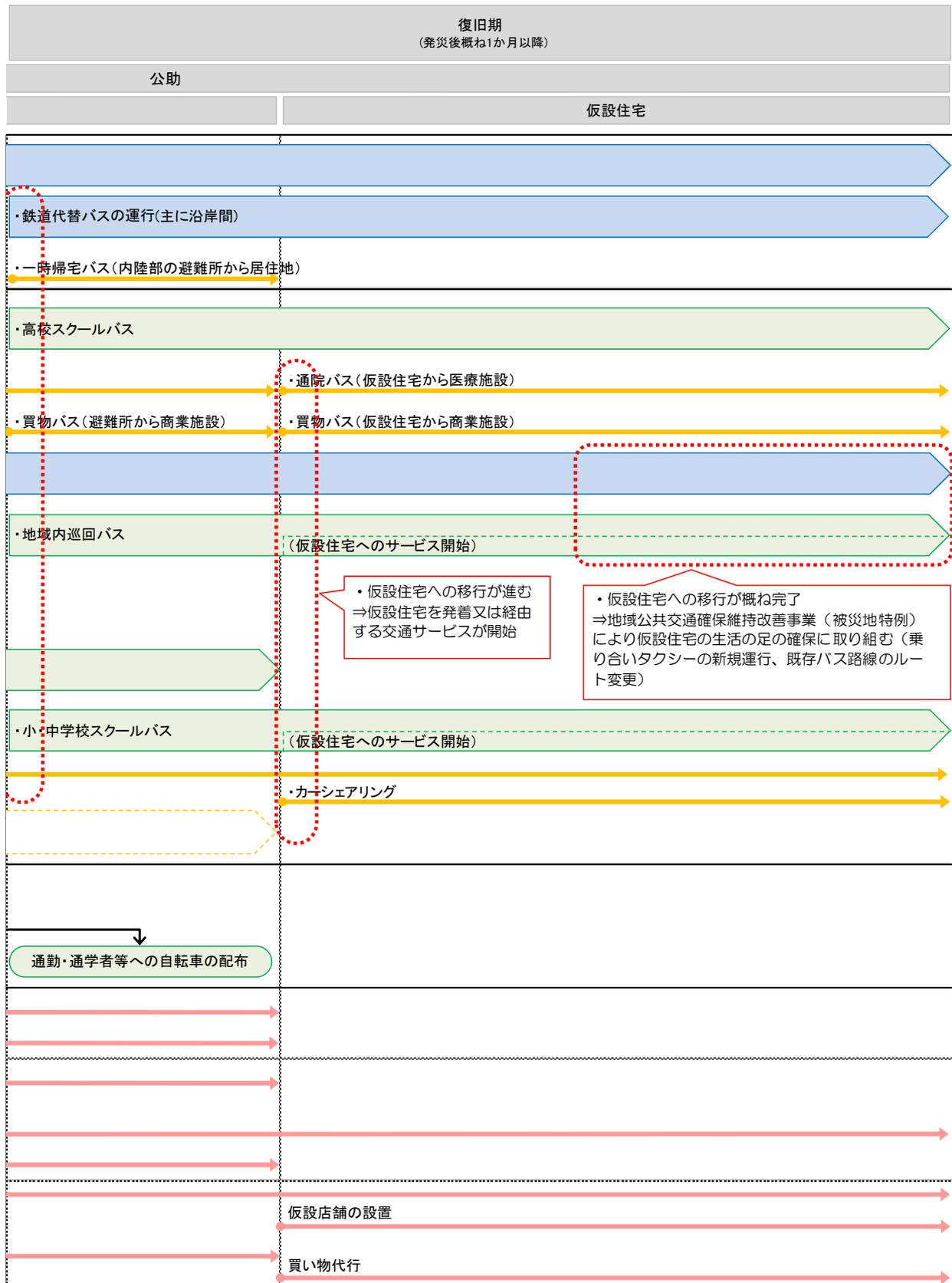


※公共交通: 不特定多数利用者に向けた交通サービス(交通事業者、自治体、NPO等による)

■交通サービスの担い手

➡ 主に交通事業者
 ➡ 主に自治体
 ➡ その他
 ➡ サ

1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況



サービスの移動・施設の設置等

1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況

< 具体の都市における交通サービス等の提供状況（陸前高田市） >

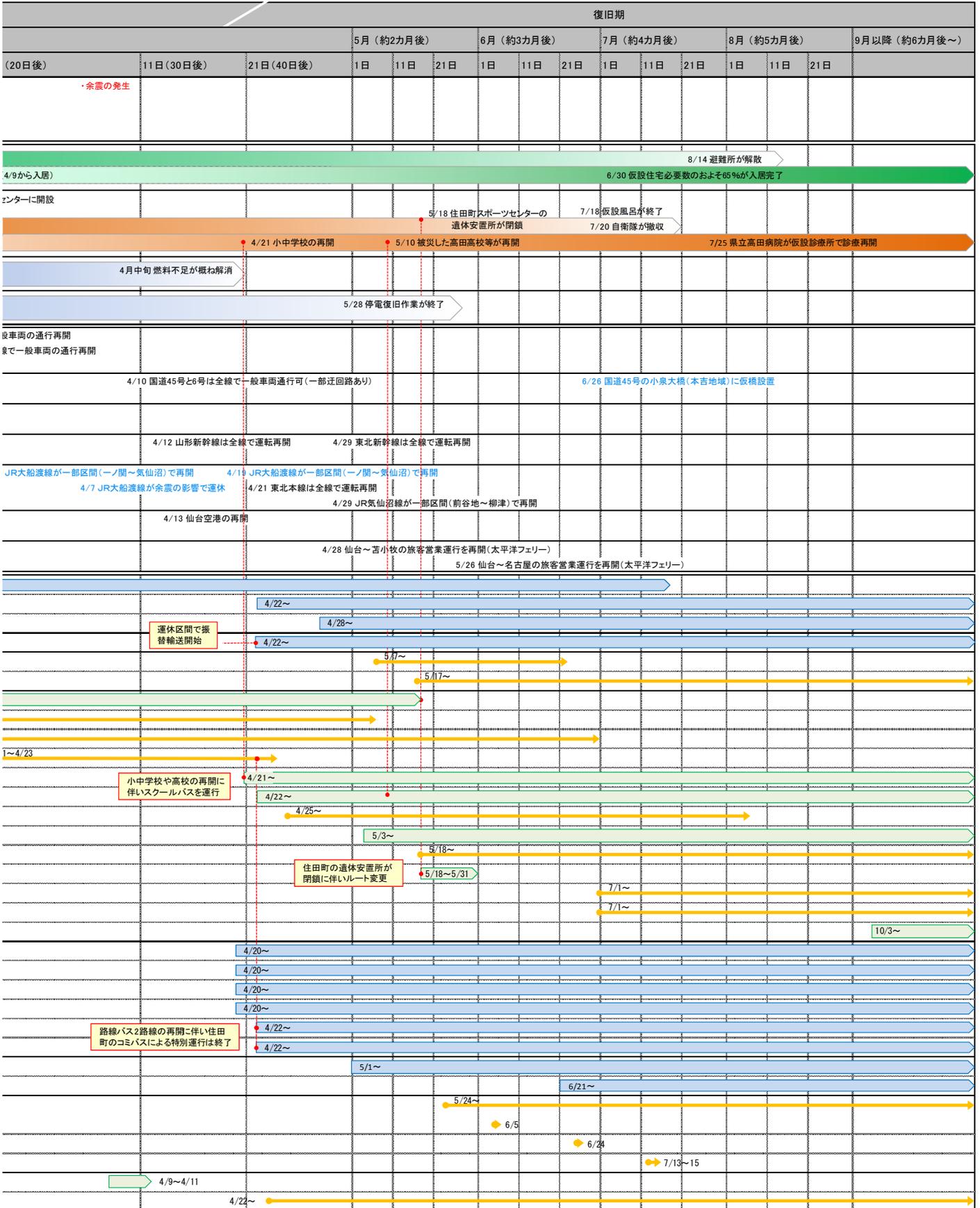
都市機能		緊急対応期		応急期	
		3月		4月	
		11日(震災直後)	21日(震災10日後)	1日(震災1ヶ月後)	15日(震災2ヶ月後)
地震発生と津波警報		<ul style="list-style-type: none"> ・地震発生 ・大津波警報 ・津波警報 ・津波注意報 			
都市機能	避難所・仮設住宅	当初は約9千人(最大時は約1万人)が避難所に避難			
	都市施設	<ul style="list-style-type: none"> 3/19 仮設住宅の着工 3/26 仮設住宅入居申し込み開始(4月) 3/21 自衛隊が入浴サービスを開始 3/20 プレハブ仮設庁舎、臨時診療所を開設 3/18 一部の避難所で応急診療可 3/24 県立高田病院の臨時診療所が米崎コミュニティセンター 			
	ライフライン	<ul style="list-style-type: none"> 燃料(軽油・ガソリン) <ul style="list-style-type: none"> 3/13 燃料不足が顕在化 3/17 経済産業省による対策開始 3月下旬 首都圏の燃料不足が概ね解消 電気 <ul style="list-style-type: none"> 3/11 陸前高田市全域で停電発生 3/18 高田町を通る農免道沿いから復旧 3/19 長部小、広田小と矢作町地域(一部除く)でも復旧 			
交通基盤	道路	<ul style="list-style-type: none"> 3/11 全線で通行止め 3/12 東北道が緊急交通路に指定され一般車両の通行不可(三陸道は3/13~) 3/15 高速バスにも緊急交通路の通行許可 3/16 内陸部と沿岸部を結ぶ国道で一般車両の通行可 3/18 国道4号が全線で通行可能 3/19 高田町光照寺へ向かう道路は交互通行可 3/24 緊急交通路指定が全面解除(一東北道全線で一般) 3/30 三陸道全線 			
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線 その他鉄道 			
	空港	<ul style="list-style-type: none"> 3/12 山形空港と福島空港が再開 3/15 花巻空港の再開 3/24 宮城県の離島航路が順次再開 			
	港湾				
	高速バス等	<ul style="list-style-type: none"> 岩※ 長距離バス(盛岡~高田自動車学校) 他 高速ライナー(陸前高田~一関)IC高速バス停 岩 高速バス(大船渡~仙台) 岩 JR大船渡線振替輸送バス(盛駅~一関駅) 花 一時帰宅バス(花巻市~陸前高田市) 他 一時帰宅バス(西和賀町~陸前高田市) 			
	生活支援バス	<ul style="list-style-type: none"> 市 遺体安置所へのシャトルバス(住田町スポーツセンター) 県 盛岡赤十字病院受診バス 自 入浴支援バス(避難所~入浴施設) 住 住田町コミュニティバスの特別運行(陸前高田~住田) 市 気仙中学校へのスクールバス 県教 高田高校スクールバス(間借する大船渡東高行) 他 買物・通院バス(おもいやりバス) 市・自 巡回バス(各地区を巡回) 他 県立高田病院通院支援バス(避難所等~臨時診療所) 			
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 市 遺体安置所へのシャトルバス(旧矢作小学校) 他 通院支援バス(仮設住宅~高田病院行) 他 通院支援バス(仮設住宅~大船渡病院行) 市 乗合タクシー(スーパー~仮設住宅~県立病院~スーパー) 岩 広田線(広田小学校~鳴石団地間) 岩 的場線(的場~鳴石団地間) 岩 気仙線(福伏~鳴石団地間) 岩 合場線(合場~鳴石団地間) 岩 県立大船渡病院~鳴石団地間 岩 住田高校前~鳴石団地間 				
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 他 高田タクシーの営業再開 他 気仙タクシーの営業再開 				
その他	<ul style="list-style-type: none"> 他 東京へのホームステイバス 他 無料子ども遠足バス 他 被災地巡回コンサートへの送迎バス 他 温泉旅行バス 				
個別交通	ガソリン供給	<ul style="list-style-type: none"> 市 無料ガソリン供給 他 がんばろう陸前高田給油所(GS)の開設 			

※名称の前に書かれている文字は、運行の担い手を示す。市:陸前高田市、県:岩手県、岩:岩手県交通、自:自衛隊、花:花巻市、住:住田町、他:その他。

各交通の運行期間を示す矢印の色は交通サービスの担い手の分類を示す。



1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況



(資料：陸前高田市広報臨時号等既存公表資料を基に作成)

2) 地震・津波による被害を被った地域

○日常生活の早期再開のため、路線バスの再開や運休した鉄道の代替バスの運行が主な対応となった。

(複数地域の事例から整理した「地震・津波による被害を被った地域におけるにおける交通サービス等の提供状況(概要)」を19頁に、「主なバス事業者の路線バスの再開状況」を20頁に示す。)

○路線バスの再開

運転手、燃料など運行に必要な資源に制約がある中で、燃料の確保状況や路線の役割等を踏まえ、日祝ダイヤや地区・路線の限定など、事業者により異なる方法で運行本数を削減し、既存の路線バスが再開された。

<既存バス路線の再開方法>

再開方法の分類	左記の対応を行った主な交通事業者
A. 路線全体を広く薄く (日祝ダイヤ等)再開	<ul style="list-style-type: none"> ・岩手県交通(中部地区、県南地区) ・宮城交通(仙台都市圏) ・福島交通 ・八戸市営バス ・南部バス(八戸市)
B. 特定の地区・路線を優先して再開	<ul style="list-style-type: none"> ・岩手県交通(盛岡地区) ・仙台市交通局

○鉄道代替バス

仙台都市圏では、仙台市への鉄道(JR東北線、JR常磐線)での通勤が多いことから、運休した鉄道を代替するバスが運行された。

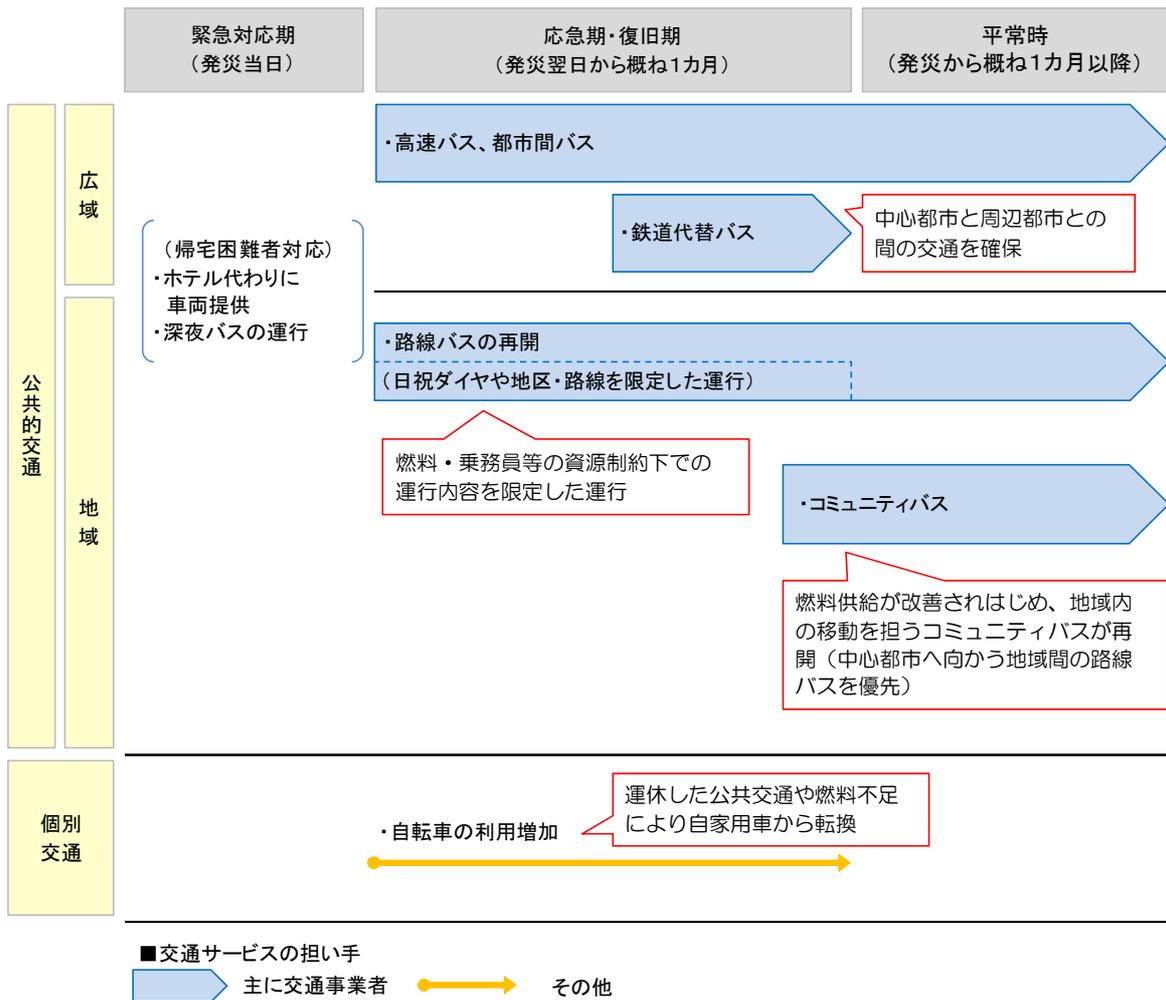
また、仙台市地下鉄では一部区間を除き運行を早期に再開(3/14)したが、運休した泉中央駅~台原駅間では、代行バスが運行された。

○その他

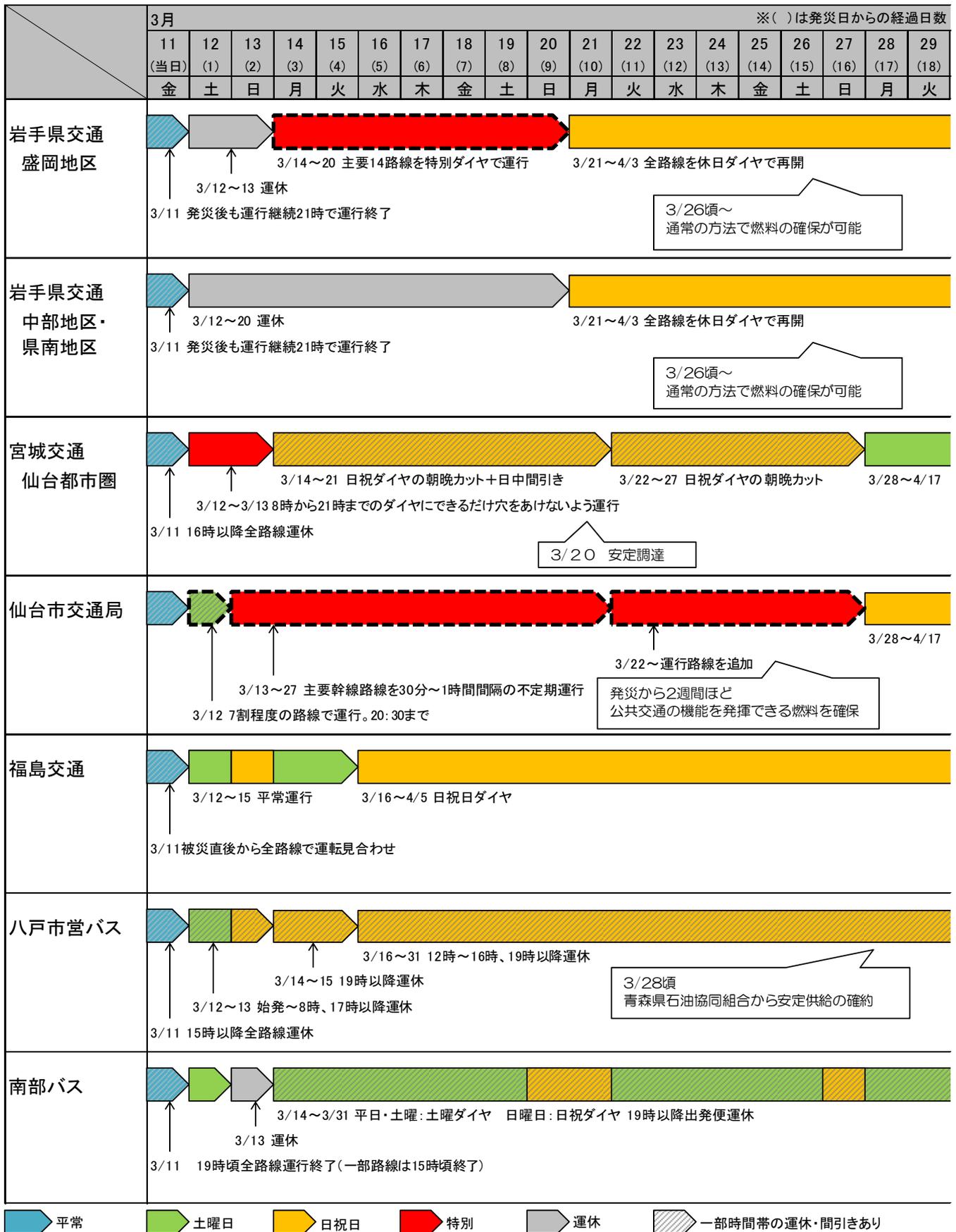
発災当日には、帰宅困難者のため、ホテル代わりとして車両の提供や深夜バスの運行などが行われた。

また、鉄道運休や燃料不足に伴い、自転車の利用が増加した。

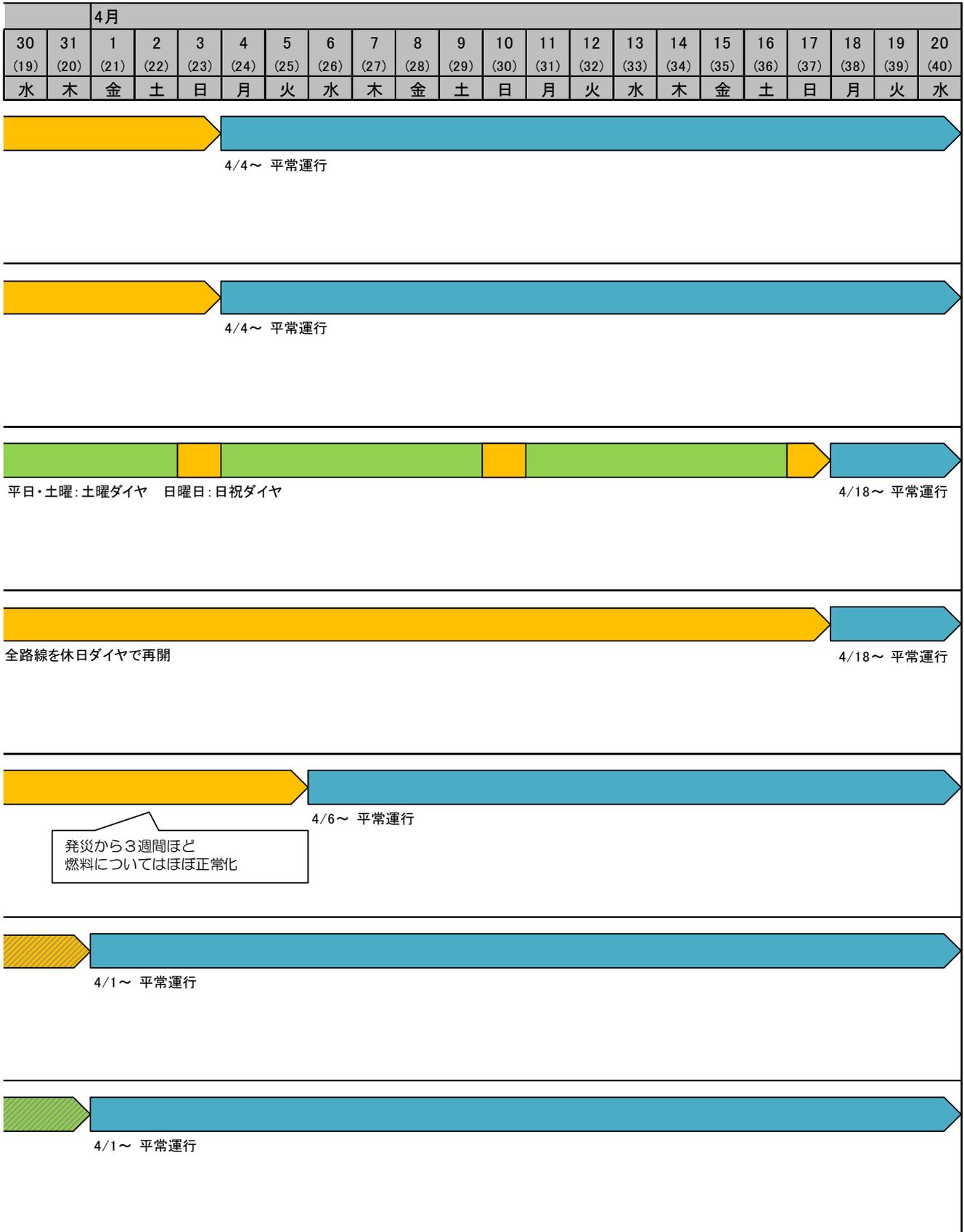
<地震・津波による被害を被った地域における交通サービス等の提供状況（概要）>



<主なバス事業者の路線バスの再開状況（地震・津波による被害を被った地域）>



1 東日本大震災被災地における交通サービス等の提供状況



路線限定 注)この他、道路の被災状況により運休・迂回等がある

(資料：ヒアリング結果・既存公表資料等を基に作成)

2 災害時における地域のモビリティ確保のための 重要事項

■内容

東日本大震災では、通信障害、燃料不足といった、地域のモビリティを確保する上での様々な障害が発生した。

本章では、被災地の自治体・交通事業者・NPO等へのヒアリング調査により把握した交通サービス等の提供に当たっての問題・課題や対応を基に、災害時に地域のモビリティを確保する上で重要となる事項を整理している。

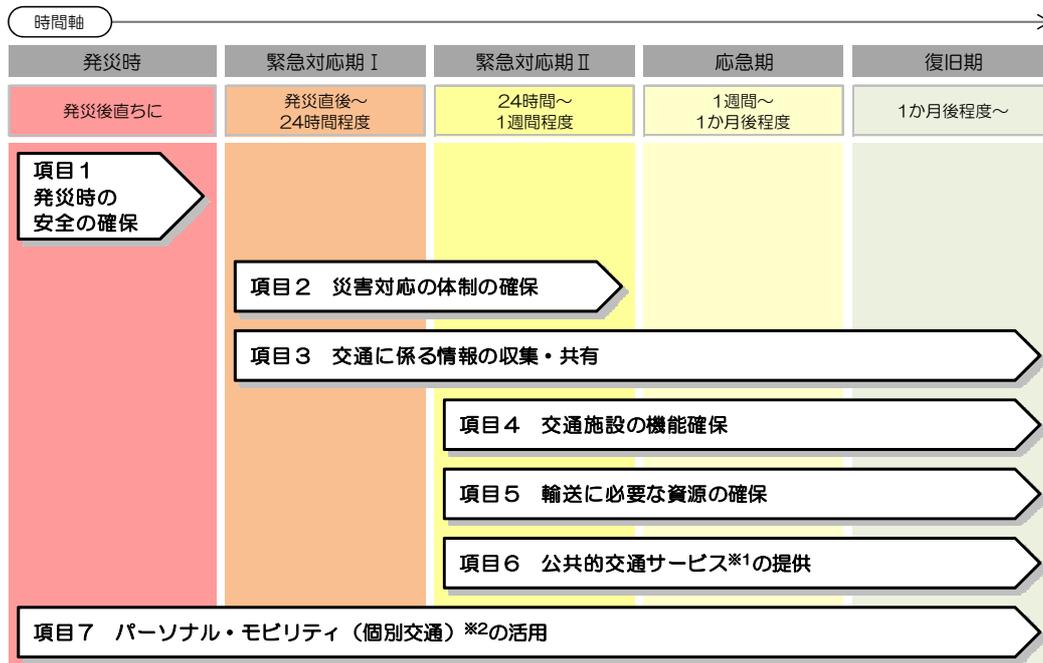
2 災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項

東日本大震災の被災地における事象・事例や自治体・交通事業者等へのヒアリング結果から、災害時に地域のモビリティを確保する上で重要と考えられる事項を、次の7項目に整理した。

災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項は、時間の経過により変化し、それに応じた取り組みが必要になる。(導出過程は28頁を参照)

本書における各時期の区分及び名称は、今回の既存公表資料、ヒアリング調査による東日本大震災被災地における取り組みを踏まえて、設定したものである。

<重要事項の時系列変化>



※1 公共交通：不特定多数の人を対象とした交通。主に自治体、交通事業者等によって提供されるもの。

※2 パーソナル・モビリティ(個別交通)：特定の人を対象とした交通。主に地域住民等の自助によるもの。

時期	取り組み
発災時(発災後直ちに)	発災時には、乗客及び職員の安全を確保する。
緊急対応期Ⅰ(発災直後～24時間程度)	発災直後から、災害対応のための組織・拠点・通信の確保や被災状況等の情報を収集し、関係機関と共有する。
緊急対応期Ⅱ(24時間～1週間程度)	災害対応の体制が確保され、情報に基づき、道路の機能、輸送に必要な資源といった交通サービス提供の必要条件を確保し、緊急的な公共交通サービスを提供する
応急期(1週間～1か月後程度)	情報収集・共有や道路機能、輸送に必要な資源の確保に取り組みつつ、生活に必要な公共交通サービスを提供する。また、状況に応じて、共助の取り組みやパーソナル・モビリティ(個別交通)を支援する。
復旧期(1か月後程度～)	上記に加え、買い物・通学等の平常時の生活に近い目的に応じた公共交通サービスを提供する。

項目1 発災時の安全確保

発災時には運行中の公共交通機関の乗客の安全確保を最優先とした対応が重要である。同時に、職員の安全を確保し、発災後の対応を迅速に開始する必要がある。

そのため、発災時の対応については、乗務員や職員の各自の適切な判断が必要となることから、具体的な行動についての事前の検討が必要である。

東日本大震災における事例等

発災時に沿岸部を多くの公共交通が運行しており、乗務員の適切な対応により、乗客の安全が確保された事例も多数ある。一方で、現場に人を派遣し、運行を中止させたという事例もあり、発災時の現場での乗務員の判断の重要性が明らかになった。

また、自治体や事業者の庁舎・事務所の安全が確保できず、職員の退避が必要になった事例もあった。

※具体の被災地の声、事例等については、巻末資料1、参考資料編を参照（以下同様）

項目2 災害対応の体制の確保

災害時には、地域のモビリティ確保を担う自治体や交通事業者は災害時特有の様々な対応を行う必要があり、対応に必要な人員の確保が困難になることが想定される。また、災害対応を行う上で必要な拠点施設や通信手段が利用できない状況となることも想定される。

そのため、災害時には自治体や交通事業者が災害対応を実施する上で必要な人員・拠点施設・通信を確保するため、関係機関との協力や代替施設・手段の確保も含めた災害対応の体制の整備が必要である。

東日本大震災における事例等

市町村においては、避難所開設・運営等の対応が求められ、地域のモビリティ確保について十分な対応ができる環境ではなかった。また、交通事業者においても、乗客の整理や電話対応などが必要となり、人員の確保が課題となった。

災害対応の拠点となる市町村の庁舎や交通事業者の事務所も被害を受け、代替施設の確保が行われた。また、停電や基地局の被災等により通信障害が発生し、関係機関相互の連絡が不能となった。

項目3 交通に係る情報の収集・共有

災害対応を円滑に実施するためには、行政機関や交通事業者が被災や復旧の状況を把握し、共有することが重要である。また、平常時と異なる様々な交通サービスが提供される中では、被災者等が必要な情報を入手できる必要がある。

そのため、関係機関がそれぞれに管理・運営する施設・サービス等に関する被災及び復旧の状況を収集し、関係機関と共有するための体制が必要である。また、公共交通の運行状況、道路の通行止め等の情報を被災者に提供する体制も必要である。

東日本大震災における事例等

交通事業者が独自に道路の安全を確認するなど、円滑な対応をする上で関係機関の情報共有が課題となった。また、地域住民に対しては、様々な方法により公共交通機関の運行情報等が提供された。

項目 4 交通施設の機能確保

災害時には交通サービス提供の基礎となる道路が損壊することや一般車両の通行による渋滞等で、道路の機能が確保されない事態も想定される。

災害時にも道路の機能を確保するためには、耐震化等の事前の対策を講じるとともに、被害が生じた場合の復旧体制や災害時の運用方法を検討する必要がある。

東日本大震災における事例等

くしの函作戦をはじめとした道路の早期の啓開、応急復旧を受け、道路を利用した交通サービスの提供が可能となった。一方で、発災直後においては、救援物資や応急復旧要員等の輸送のみに通行が限定され、公共交通の運行に支障が出た。

項目 5 輸送に必要な資源の確保

災害時には、人やモノの輸送に必要な燃料・車両等の資源が、被災や流通の停滞により不足することが想定される。

そのため、輸送に必要な資源について、燃料備蓄の見直しなど事前の対策や、災害時の確保体制を関係機関と連携しながら検討する必要がある。

東日本大震災における事例等

製油所の被災や流通の停滞により、燃料不足が深刻な問題となり、交通事業者独自あるいは行政機関との連携など様々な方法で、燃料を確保した。また、燃料不足に伴い、乗務員が出勤できず、路線バス運行の障害となった。

さらに、津波により交通事業者の車両も多く流出したが、グループ会社やバス協会等を通じ、被災地の交通事業者に対して全国の交通事業者から車両の提供も行われた。

項目 6 公共的交通サービスの提供**ア) 被災者の生活の質を確保するための移動手段の提供**

災害時には、避難の状況や生活施設の被災状況により、目的や移動の発着地が平常時と異なる様々な移動ニーズが発生することが想定される。

被災者の生活の質を確保するためには、時間の経過とともに変化する被災者のニーズに対応した移動手段を確保する方策を検討する必要がある。

東日本大震災における事例等

発災直後においては家族の安否確認等、その後は入浴支援や通院などの被災者のニーズに応じた公共的な交通サービスが提供された。

イ) 既存の公共交通の維持・確保

災害時には、燃料不足などの運行に必要な資源の制約により、既存の路線バス等が平常時と同様の運行ができないことが想定される。また、鉄道等の交通機関そのものが被災し、運休する場合も想定される。

生活の復旧状況に応じた交通サービスを提供するためには、運行に必要な資源の制約下での公共交通の再開方針や、運休した場合における代替輸送の実施体制整備が必要である。

東日本大震災における事例等

燃料が不足する中で、路線バスなどの既存の公共交通が、地域・路線の限定や運行本数を削減した形ではあったが再開されたことにより被災者の生活の足となった。一方、鉄道が広範囲にわたり被災したことで、代替輸送が円滑に実施されなかった地域もあった。

ウ) 共助による移動手段の確保

災害時には、自治体や交通事業者のみでは十分な交通サービスが提供されないことが想定される。また、高齢者・障がい者等に対する移動支援の必要性も高まる。

自治体・交通事業者が提供する交通サービスを補完するため、地域における相乗り・送迎やNPO等による交通サービスの提供といった共助による移動手段の確保も必要となる。

東日本大震災における事例等

自治体・交通事業者による交通サービスでは十分に対応できない移動ニーズに対して、自家用車の相乗りやNPO等による移動支援といった取り組みが行われた。

項目7 パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用

災害時には、十分な公共的交通サービスが提供されないことや、道路状況の悪化、燃料不足等による移動手段の制約が想定される。また、発災時の避難についても、地域の状況を踏まえた身近な移動手段が求められる。

このため、避難も含めた災害時における地域のモビリティを確保するには、公共的交通サービスの提供のみならず、パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用についての検討も必要である。

なお、本書で用いる「個別交通」とは、歩行者および「交通具としてのパーソナル・モビリティ」を用いた交通である。文中では便宜上「パーソナル・モビリティ（個別交通）」と記載した。

東日本大震災における事例等

燃料不足によりガソリンスタンド周辺で給油待ち車両による渋滞が起きるなど、自家用車利用による問題も顕在化した。被災者への自転車や燃料の提供といった取り組みも行われた。

補足説明) 本書における公共交通とパーソナル・モビリティ (個別交通) の関係

本書では、不特定多数の人を対象とし、主に自治体、交通事業者、NPO 等によって提供されるものを「公共交通」、特定の人を対象とし、主に地域住民の自助によるものを「パーソナル・モビリティ (個別交通)」とした。

公共交通は、多くの需要に対して、効率的な輸送ができる。

パーソナル・モビリティ (個別交通) は、ドア to ドア、時間制約がない、短距離の移動に適するといった特性を有する。

公共交通とパーソナル・モビリティ (個別交通) それぞれの特性に応じた利用に加え、乗り継ぎ組み合わせることで、より利便性の高い地域のモビリティを確保することが可能となる。

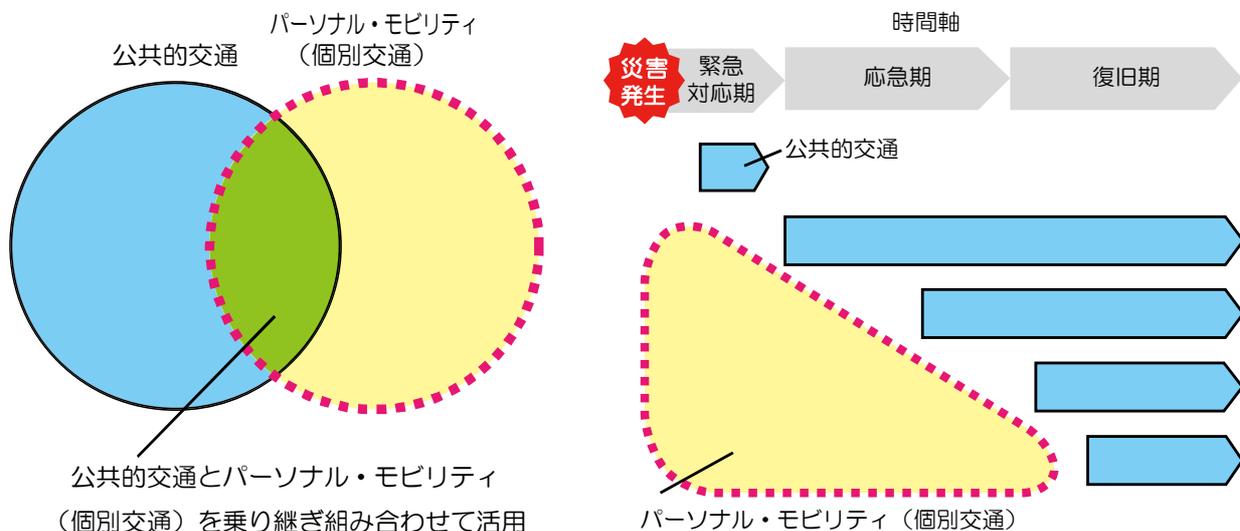
東日本大震災被災地では、公共交通が提供される一方で、様々なパーソナル・モビリティ (個別交通) の事例もみられたことから、公共交通が十分に提供されない、あるいは燃料不足といった状況の中で、パーソナル・モビリティ (個別交通) が重要な役割を担っていたと考えられる。

この様に、災害時に地域のモビリティを確保するためには、公共交通、パーソナル・モビリティ (個別交通) それぞれの特性を活かし、状況に応じて手段を選択できることが重要であると考えられることから、本書においては、双方を取り扱うこととしている。

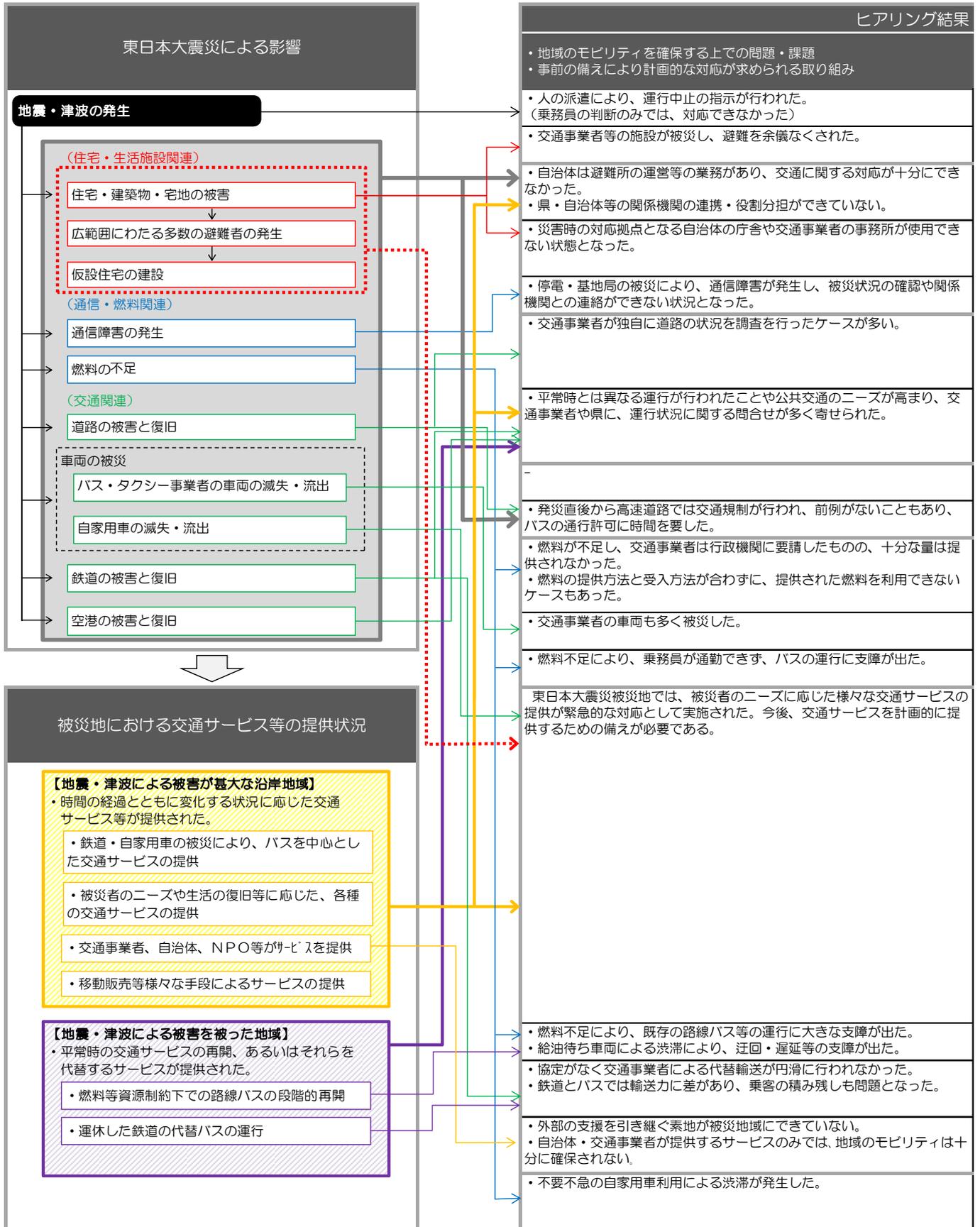
<公共交通とパーソナル・モビリティ (個別交通) の関係>

公共交通とパーソナル・モビリティ (個別交通) のそれぞれの特性の活用と連携させた活用による利便性向上

パーソナル・モビリティ (個別交通) が公共交通の提供されない時間帯を補完



<「災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項」の導出過程>



矢印は事象とヒアリング結果の対応関係を示す。
 線の太さを以下を表している。
 → : 複合的な事象が要因・背景となっているもの
 —→ : 個別的な事象が要因・背景となっているもの
 色・線種については、識別しやすくするため、事象の枠線と一致させている。

2 災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項

(主な意見の要旨)	災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項	R リスク管理 (事前対応)	E 危機管理 (災害時対応)
		重要項目に関する各項目は「リスク管理編」、「危機管理編」を参照	
<ul style="list-style-type: none"> 事前の備えが役に立った取り組み 緊急的な対応であったが参考となる取り組み 	1 発災時の安全の確保	1 乗客の安全確保策の整備 2 職員の安全確保策の整備	1 乗客の安全確保 2 職員の安全確保
<ul style="list-style-type: none"> 日頃の注意喚起や訓練により、乗務員の判断で適切な避難が実施された。 	2 災害対応の体制の確保	1 組織体制の整備 2 対応拠点の整備 3 通信・連絡手段の整備	1 組織体制の確立 2 対応拠点の確保 3 通信・連絡手段の確保
<ul style="list-style-type: none"> 日頃からの関係機関との関わりが災害時にも活かされた。 県から市町村、バス協会からバス事業者などへの支援が行われた。 	3 交通に係る情報の収集・共有	1 交通情報等の収集・伝達体制の整備 2 地域住民等への交通情報等の提供体制の整備	1 交通情報等の収集・伝達 2 地域住民等への交通情報等の提供
<ul style="list-style-type: none"> 国、県の施設は非常用電源等が整備されていたことにより、発災後も使用できた。 交通事業者は車両や公共施設を代替施設として活用した。 	4 交通施設の機能確保	1 道路の安全確保体制の整備 2 交通規制体制の整備	1 道路の安全確保 2 交通規制の実施
<ul style="list-style-type: none"> 電話が使用できない中で使送、無線が連絡手段として活用された。 また、個人の携帯電話も役立った。 	5 輸送に必要な資源の確保	1 燃料確保体制の整備 2 車両確保体制の整備 3 乗務員確保体制の整備	1 燃料の確保 2 車両の確保 3 乗務員の確保
<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者によっては、道路状況を災害対策本部に集まる情報を活用した。 被災者のニーズを災害対策本部や交通事業者に入る情報により把握した。 	6 公共交通サービスの提供	1 被災者の避難所への移動手段の想定 2 軽症者の医療機関への移動手段の想定 3 家族等の安否確認のための移動手段の想定 4 通院のための移動手段の想定 5 入浴のための移動手段の想定 6 行政手続きのための移動手段の想定 7 通学のための移動手段の想定 8 買い物のための移動手段の想定 9 多目的な移動のための移動手段の想定	1 被災者の避難所への移動手段の提供 2 軽症者の医療機関への移動手段の提供 3 家族等の安否確認のための移動手段の提供 4 通院のための移動手段の提供 5 入浴のための移動手段の提供 6 行政手続きのための移動手段の提供 7 通学のための移動手段の提供 8 買い物のための移動手段の提供 9 多目的な移動のための移動手段の提供
<ul style="list-style-type: none"> 被災者向けの広報で交通情報も提供された。 各社の運行状況を集約して提供した事例や広域的な迂回ルートに関する情報を提供した事例もある。 	7 パーソナル・モビリティ (個別交通) の活用	1 パーソナル・モビリティ (個別交通) の普及啓発	1 パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援
<ul style="list-style-type: none"> くしの歯作戦により、沿岸と内陸の交通が早期に確保された。 バスの運行ルートの優先的な瓦礫の撤去も行われた事例もある。 通行規制区間について、バスに対する通行許可も行われた。 			
<ul style="list-style-type: none"> バス事業者の営業所を緊急車両への給油拠点とすることで、バス事業者に燃料が提供された事例もあった。 			
<ul style="list-style-type: none"> 全国の事業者から被災地の交通事業者に対して、車両が提供された。 			
<ul style="list-style-type: none"> 乗務員の通勤手段を確保するため、通勤バス運行や乗務員への燃料提供が行われた。 			
-			
-			
-			
-			
<ul style="list-style-type: none"> 燃料不足の中、土日ダイヤでの運行、路線を限定した運行などが行われた。 			
<ul style="list-style-type: none"> 県からバス事業者に対する代替輸送の要請や県を中心とした代替輸送の調整が行われた。 積み残しを避けるため、2点間輸送といった工夫も見られた。 			
<ul style="list-style-type: none"> 日頃のコミュニティやNPOとの関係が、災害時の相乗りや避難所でのバスの運行といった取り組みに結びついた事例もある。 			
<ul style="list-style-type: none"> 個人へのガソリンの提供、自転車の提供など、個別交通への支援が行われた。 			

3 災害時も考慮した地域のモビリティ確保 の基本的な考え方

■内容

災害時に地域のモビリティを確保するためには、平常時の取り組みが重要である。また、関係機関と連携した事前及び災害時の対応や、関連する施策との整合を図ることも重要である。

本章では、東日本大震災を踏まえ、今後の災害への備えとして取り組むべき、災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方を整理している。

3 災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方

災害時に地域のモビリティを確保するためには、平常時の取り組みが重要である。また、関係機関と連携した事前及び災害時の対応や、関連する施策との整合を図ることも重要である。

本章では、東日本大震災を踏まえ、今後の災害への備えとして取り組むべき、災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方を整理している。

災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方

- 3.1 平常時のモビリティ確保の体制整備の重要性
- 3.2 リスク管理（事前対応）と危機管理（災害時対応）による取り組み
- 3.3 交通危機管理行動要領の策定
- 3.4 地域防災計画との関連付け

3.1 平常時のモビリティ確保の体制整備の重要性

○災害時のモビリティ確保には、地域交通の担い手の存在や担い手（関係機関）同士の円滑な連携が重要であり、平常時から地域においてモビリティ確保の重要性が認識され、多様な関係機関が連携した取り組みが必要である。

災害による被害を極力軽減し、被災者の生活の質を早期に確保するためには、地域のモビリティ確保が重要な要素の一つである。東日本大震災被災地では、各地の状況に合わせ、緊急的な対応として、様々な交通サービスの提供等の取り組みが行われ、被災者の生活の足となった。

災害時に地域のモビリティを確保するためには、関係機関の協力や交通サービスの提供に必要な資源の確保が不可欠である。そのため、日頃から地域のモビリティの重要性が認識され、関係機関の密接な連携が図られていた地域では、地域交通の担い手が存在し、地域の移動手段の確保にあたり円滑な対応が可能となった。一方、日頃からの取り組み状況によっては、移動手段の確保を依頼する機関を探すことから始める必要があるなど対応に差が見られた。

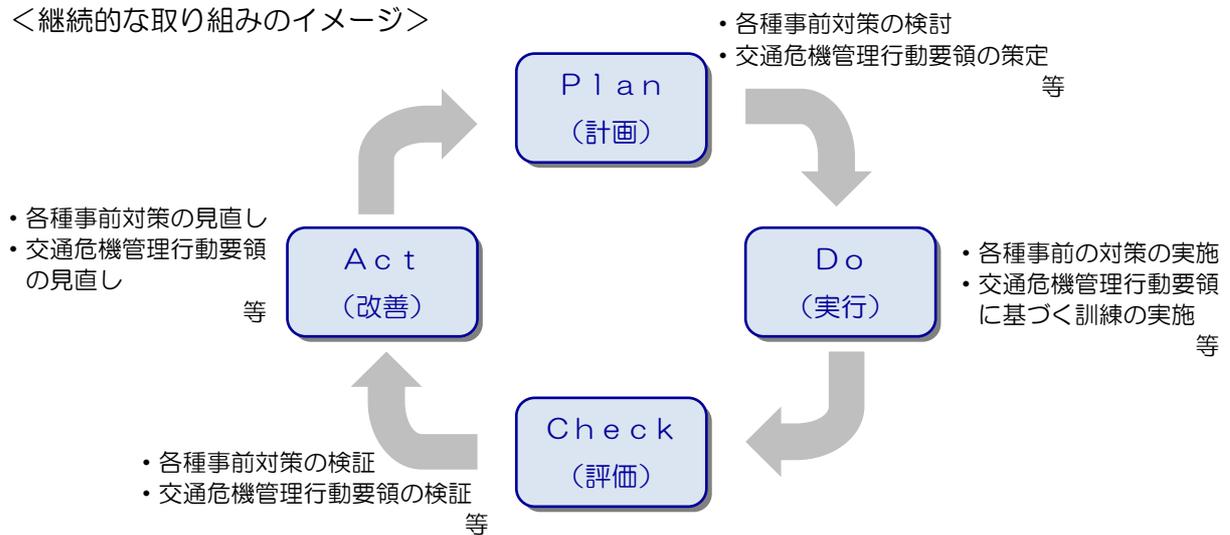
このように、平常時における日常生活に資する取り組みや、それにより培われる関係機関との協力関係は、災害時にも有効である。

そのため、平常時の取り組みを基礎とし、災害時のモビリティ確保に向けた取り組みを行うことが重要である。また、平常時、災害時にかかわらず、地域のモビリティ確保の必要性を市民・事業者・行政などが認識し、多様な主体が参画・協力した取り組みを計画・実施し、内容の検証・見直しを通して継続的な改善を図ることが重要である。

市民・事業者・行政など、地域のモビリティ確保に関係する多様な主体が参加する既存の枠組みとして、「地域公共交通会議」、「地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会」、「都市・地域総合交通戦略に係る協議会」等がある。このような枠組みに代表される、多様な主体が参加した場において、平常時のみならず、災害時の地域のモビリティ確保に係る議論・検討を行うことで、「災害時も」考慮した取り組みを行うことができると考えられる。

過去3年の検討において、平常時のモビリティ確保に係る工夫・ノウハウを知恵袋としてとりまとめている。平常時の取り組みから検討したいと考えている方は、過去の知恵袋を一読いただき、本書とあわせて利用していただきたい。

<継続的な取り組みのイメージ>



<地域交通に関する検討の枠組み>

名称	目的	構成員
地域公共交通会議（道路運送法）	地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより、地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるもの	市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、旅客自動車運送事業者の運転手の団体、道路管理者、都道府県警察等
地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会	地域公共交通のあらゆる課題に対し検討し、地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進	市町村、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民等
都市・地域総合交通戦略に係る協議会	道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、円滑な交通の確保と目指すべき将来像を実現	都道府県、市町村、道路管理者、警察、交通事業者、地元団体、関係者等

3.2 リスク管理（事前対応）と危機管理（災害時対応）による取り組み

○災害時の円滑な対応には、平常時から事前の備えと対応のシミュレーションを行い、災害時には、事前に取り決めた体制・手順に基づき関係機関が必要な対応を実施することが重要である。

災害時の地域のモビリティ確保には、交通施設や車両等の被害の予防・軽減とあわせ、関係機関の円滑な対応が重要である。そのためには、災害時に発生する事態を想定し、事態に対し、発生を回避するため施設・設備の整備・補強といった対策や対体制整備といった事態発生に対する準備を行い、災害時に円滑な対応を行う必要がある。

本書では、災害を、事前においては「リスク（災害が発生する可能性）」、事後においては「危機（災害が発生した状況）」として捉え、事前の対応を「リスク管理」、災害時の対応を「危機管理」とし、この双方について十分な準備を行う事が必要との考え方を提示している。

リスク管理（事前対応）と危機管理（災害時対応）の考え方

○リスク管理（事前対応）～Risk Management～

- ・災害による被害を予防・軽減するために事前に講じることのできる対策を実施するとともに災害時の対応を円滑に進めるための体制・手順の明確化する。

○危機管理（災害時対応）～Emergency Management～

- ・災害時には、事前に取り決めた体制・手順に基づき行動する。

（1） リスク管理（事前対応）

災害時の地域のモビリティ確保に向け、被害想定等の地域の特性を踏まえ、地域防災計画等既存の各種計画を地域交通面から補完する取り組みを関係機関が連携して検討し、これに基づき、被害を予防・軽減するための施設等の整備や発災後の対応に必要な資機材の備蓄、協定の締結等の事前に講じることのできる対策を実施する。また、災害時の対応を円滑に進めるため、関係機関の体制・手順を明確化する。

また、計画を策定するだけでなく、計画策定後に日頃から訓練や研修により、定期的に対応のシミュレーションを行い、その結果や新たな知見を踏まえ、災害対策の継続的な見直しを行うことが重要である。

（2） 危機管理（災害時対応）

災害時には、円滑な対応を実施するため、被災状況も踏まえ、事前に検討した体制・手順に基づき、関係機関はそれぞれに定められた行動をとる。

災害時の地域のモビリティ確保のためのチェックリスト

リスク管理（事前対応）編、危機管理（災害時対応）編の目次の後と巻末資料4（資-27頁）に、災害時の地域のモビリティ確保のためのチェックリストを掲載している。

○リスク管理（事前対応）のチェックリスト

事前の備えについて確認、検討しておくべき事項を整理している。現在の地域の状況について、どのようなことができているか、できていないかを確認する際に活用していただきたい。

重要事項	リスク管理（事前対応）編 1) 対応ページ	チェック項目
項目1 被災時の安全の確保	R-1-1 乗客の安全確保体制の整備 (R-1)	<input type="checkbox"/> 被災時の乗客の安全確保のための乗務員の行動は定められているか。 <input type="checkbox"/> 被災時の乗務員と運行管理者の連絡手段は確保されているか。
	R-1-2 乗客の安全確保体制の整備 (R-6)	<input type="checkbox"/> 事務所・営業所等の災害時の安全性は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 被災時の安全確保のための乗客の行動は定められているか。
	R-2-1 組織体制の整備 (R-9)	<input type="checkbox"/> 災害時の交通に発生する影響・担当者は明確化されているか。 <input type="checkbox"/> 関係機関等との協働体制は確保されているか。
項目2 災害時の安全確保体制の整備	R-2-2 対応拠点の整備 (R-12)	<input type="checkbox"/> 災害対応の拠点・避難所の安全性は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に使用できない備品の代替施設は定められているか。 <input type="checkbox"/> 災害時の関係機関との連絡手段は定められているか。
	R-2-3 連絡・連絡手段の整備 (R-15)	<input type="checkbox"/> 連絡手段が利用できない場合の対応についても定められているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に関係機関が必要とする情報は定められているか。
	R-3-1 交通情報等の収集・伝達体制の整備 (R-18)	<input type="checkbox"/> 情報の収集・伝達の手続きは定められているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に地域住民が必要とする情報は定められているか。
項目3 交通に発生する情報の収集・共有	R-3-2 沿線住民等への交通情報等の提供体制の整備 (R-22)	<input type="checkbox"/> 情報の収集・伝達の手続きは定められているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に発生して情報を確保すべき箇所は定められているか。
	R-4-1 道路の安全確保体制の整備 (R-25)	<input type="checkbox"/> 道路の安全確保体制は整備されているか。 <input type="checkbox"/> 被害を受けた場合の復旧体制は整備されているか。
	R-4-2 交通規制体制の整備 (R-29)	<input type="checkbox"/> 道路の交通規制の考え方は定められているか。 <input type="checkbox"/> 緊急通行車両の対象として被災者の移動も考慮されているか。
項目4 交通施設の機能確保	R-5-1 燃料確保体制の整備 (R-31)	<input type="checkbox"/> 被災車両の燃料を確保する業務と連携し対応する体制はできているか。 <input type="checkbox"/> 広域的な燃料供給体制は整備されているか。
	R-5-2 車庫確保体制の整備 (R-35)	<input type="checkbox"/> 駐車場・待機場所の確保は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に容量が不足する際の確保体制は整備されているか。
	R-5-3 乗務員確保体制の整備 (R-37)	<input type="checkbox"/> 燃料不足等の乗務員の連絡手段は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 乗務員確保体制は整備されているか。

重要事項	リスク管理（事前対応）編 1) 対応ページ	チェック項目
項目6 公共の交通サービスの提供	R-6-1 被災者の避難所への移動手段の確保 (R-39)	<input type="checkbox"/> 自立避難所等避難所への移動手段を確保する必要がある地域の情報を確認されているか。 <input type="checkbox"/> 輸送が必要な場合は確保されているか。
	R-6-2 被災者の避難所への移動手段の確保 (R-42)	<input type="checkbox"/> 災害時の受け入れ可能な避難所は確認されているか。また、それらの災害時の安全性は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 経路等の輸送が必要な場合は確保されているか。
	R-6-3 被災者の安全確保のための移動手段の確保 (R-45)	<input type="checkbox"/> 避難所等への輸送が必要な場合は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 避難所等への輸送が必要な場合は確保されているか。
項目7 行政サービスの提供	R-6-4 災害時の受け入れ可能な避難所は確認されているか。また、それらの災害時の安全性は確認されているか。 輸送のための移動手段の確保 (R-47)	<input type="checkbox"/> 輸送に必要な場合は確保されているか。
	R-6-5 入浴のための移動手段の確保 (R-49)	<input type="checkbox"/> 災害時の被災者のための入浴施設の確保は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 入浴に必要な場合は確保されているか。
	R-6-6 行政手続きのための移動手段の確保 (R-52)	<input type="checkbox"/> 災害時に行政サービスが提供される場所は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 行政手続きに必要な移動手段は確保されているか。
項目8 生活利便施設の確保	R-6-7 通学のための移動手段の確保 (R-55)	<input type="checkbox"/> 災害時に学校が代替施設となる場合は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 通学に必要な移動手段は確保されているか。
	R-6-8 危険物の輸送のための移動手段の確保 (R-58)	<input type="checkbox"/> 危険物の輸送や災害時の安全性は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 高い物に必要な移動手段は確保されているか。
	R-6-9 生活利便施設の確保 (R-60)	<input type="checkbox"/> 生活利便施設の確保や災害時の安全性は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 多目的な移動のための移動手段は確保されているか。
項目9 燃料供給体制の整備	R-6-10 燃料供給体制の整備 (R-62)	<input type="checkbox"/> 燃料供給体制の確保は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 燃料供給体制の確保は確認されているか。
	R-6-11 代替燃料供給体制の整備 (R-65)	<input type="checkbox"/> 輸送に必要な場合は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 輸送に必要な場合は確保されているか。
	R-6-12 救助の取り組みの提供 (R-68)	<input type="checkbox"/> 災害時の救助の取り組みは確認されているか。 <input type="checkbox"/> 災害時の救助の取り組みは確認されているか。
項目10 「ソフト・ゼ」サービス（個別交通）の提供	R-7-1 「ソフト・ゼ」サービス（個別交通）の提供 (R-71)	<input type="checkbox"/> 災害時の交通について地域住民との連携は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 災害時の個別交通への対応は定められているか。

○危機管理（災害時対応）のチェックリスト

発災後1週間程度までに実施すべき内容（例）をまとめている。地域独自の検討を踏まえて作成する災害時のチェックリストの参考としていただきたい。作成したチェックリストは、災害時の活用のみならず、防災訓練等の際に見直し、定期的に災害時の対応を確認することが重要である。

時期	重要事項	危機管理（災害時対応）編 2) 対応ページ	チェック項目
発災直後 （発災直後～発災後1週間程度）	項目1 被災時の安全の確保	E-1-2 乗客の安全確保 (E-3)	<input type="checkbox"/> 乗客の安全は確保されているか。
	項目2 災害時の安全確保体制の整備	E-2-1 組織体制の整備 (E-6)	<input type="checkbox"/> 担当職員が明確化されているか。 <input type="checkbox"/> 被災時の安全確保のための乗客の行動は定められているか。
	E-2-2 対応拠点の整備 (E-10)	<input type="checkbox"/> 災害時の安全確保体制は整備されているか。 <input type="checkbox"/> 被災を受けた場合の復旧体制は整備されているか。	
発災後1週間程度 （発災後1週間～発災後1ヶ月程度）	項目3 交通に発生する情報の収集・共有	E-3-1 沿線住民等への交通情報等の提供体制の整備 (E-16)	<input type="checkbox"/> 情報の収集・伝達の手続きは定められているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に発生して情報を確保すべき箇所は定められているか。
	項目4 交通施設の機能確保	E-4-1 道路の安全確保 (E-17)	<input type="checkbox"/> 道路の安全確保体制は整備されているか。 <input type="checkbox"/> 被害を受けた場合の復旧体制は整備されているか。
	E-4-2 交通規制体制の整備 (E-20)	<input type="checkbox"/> 道路の交通規制の考え方は定められているか。 <input type="checkbox"/> 緊急通行車両の対象として被災者の移動も考慮されているか。	
発災後1ヶ月程度 （発災後1ヶ月～発災後3ヶ月程度）	項目5 燃料確保体制の整備	E-5-1 燃料確保体制の整備 (E-28)	<input type="checkbox"/> 被災車両の燃料を確保する業務と連携し対応する体制はできているか。 <input type="checkbox"/> 広域的な燃料供給体制は整備されているか。
	項目6 車庫確保体制の整備	E-5-2 車庫確保体制の整備 (E-35)	<input type="checkbox"/> 駐車場・待機場所の確保は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に容量が不足する際の確保体制は整備されているか。
	E-5-3 乗務員確保体制の整備 (E-37)	<input type="checkbox"/> 燃料不足等の乗務員の連絡手段は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 乗務員確保体制は整備されているか。	

■関係機関連絡先					
分類	名称	TEL	FAX	メールアドレス	その他の連絡手段
行政機関	運輸局				
	都道府県 市町村				
	警察				
交通事業者	鉄道				
	バス				
道路管理者	国土交通省				
	都道府県 市町村				
その他	消防				
	救急隊				

3.3 交通危機管理行動要領の策定

○災害時の対応を円滑に進めるためには、災害時の対応の体制・手順等を明確化し、要領等としてとりまとめておくことが必要である。また、交通事業者等もBCP策定等に取り組み必要がある。

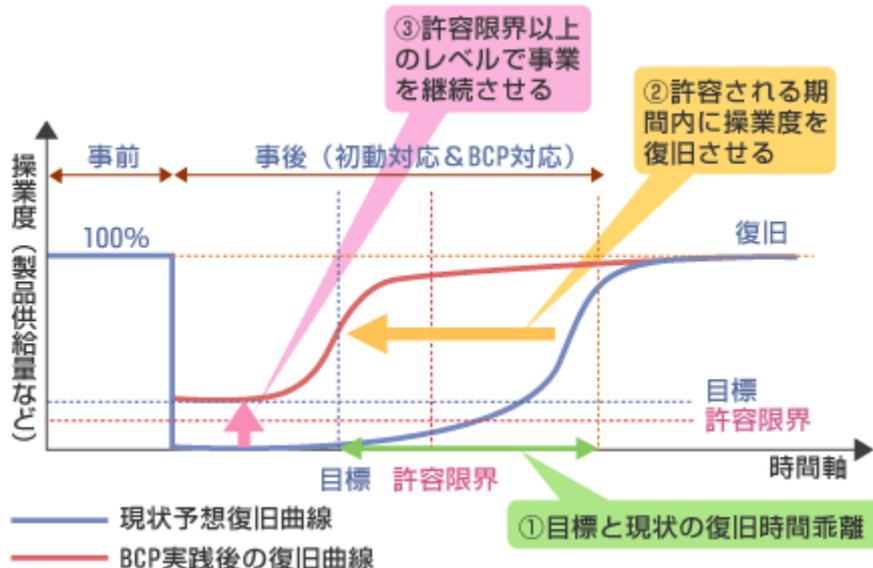
東日本大震災のような大規模災害時には、平常時とは異なる交通サービスの提供、そのために必要な資源の確保など、災害時特有の様々な対応が必要とされる。こうした対応を円滑に行うためには、災害時の体制や手順を具体的に検討し、要領としてとりまとめておくことが重要である。

本書では、災害時の交通に係る体制や手順を示した要領（以下、交通危機管理行動要領）を、自治体が関係機関との協議の上で、策定することを提案するものである。

また、交通事業者等も、燃料・人員といった事業継続に必要な資源を確保し、交通サービスを提供するため、交通危機管理行動要領の策定の考え方などを参考にしつつ、事業継続計画（BCP）※を策定する事が重要である。

※事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）：自然災害等の緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

<事業継続計画（BCP）の概念>



（資料：内閣府ホームページ）

東日本大震災を踏まえた事業継続計画（BCP）に係る動向

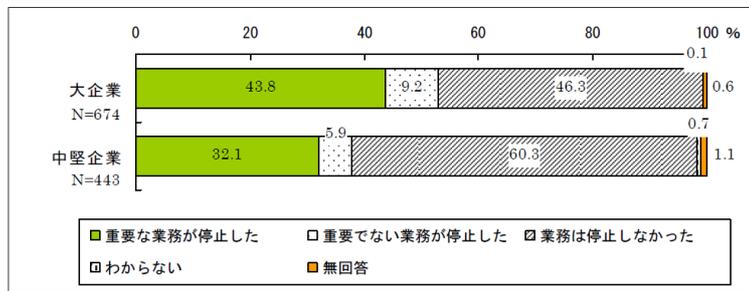
東日本大震災では、多くの企業において、重要な業務が停止した。

業務が停止した理由として、停電などのインフラの障害や従業員や機器・設備などの企業の資源の被災が挙げられている。

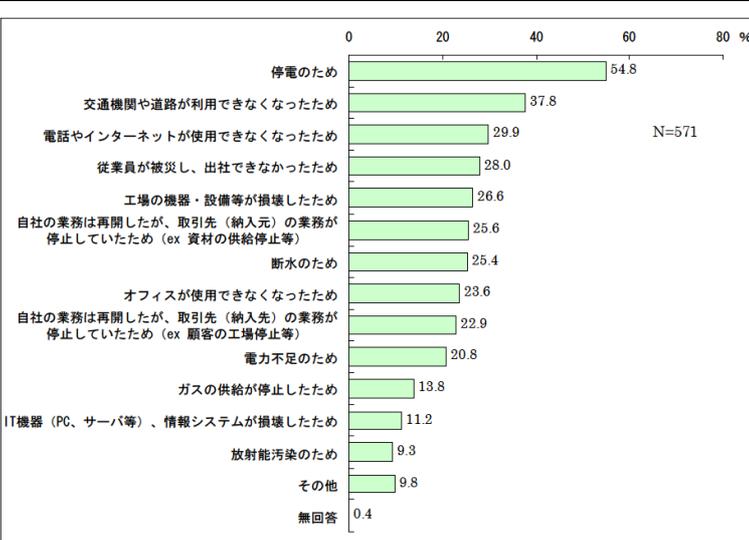
震災時にBCPを策定していなかった企業の半数以上で、策定済・策定中あるいは策定する予定となっている。

また、内閣府「事業継続計画策定・運用促進方策に関する検討会（平成23年度）」による「東日本大震災を踏まえた企業の事業継続への取組みに関する提言」では、「代替戦略の重要性」、「事業継続計画（BCP）の実効性の向上」、「企業内の人材育成」、「事業継続に関する訓練」といった内容が挙げられている。

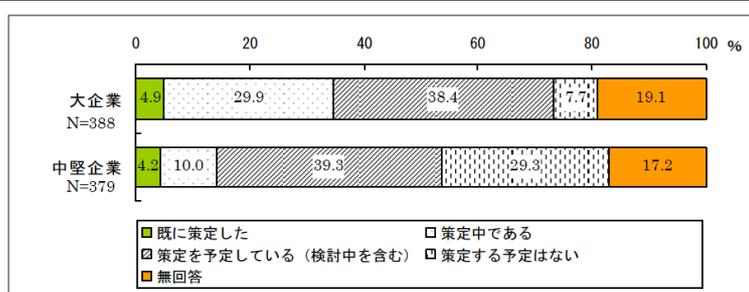
＜東日本大震災発生時に業務が停止したかどうか＞



＜重要な業務が停止した理由＞



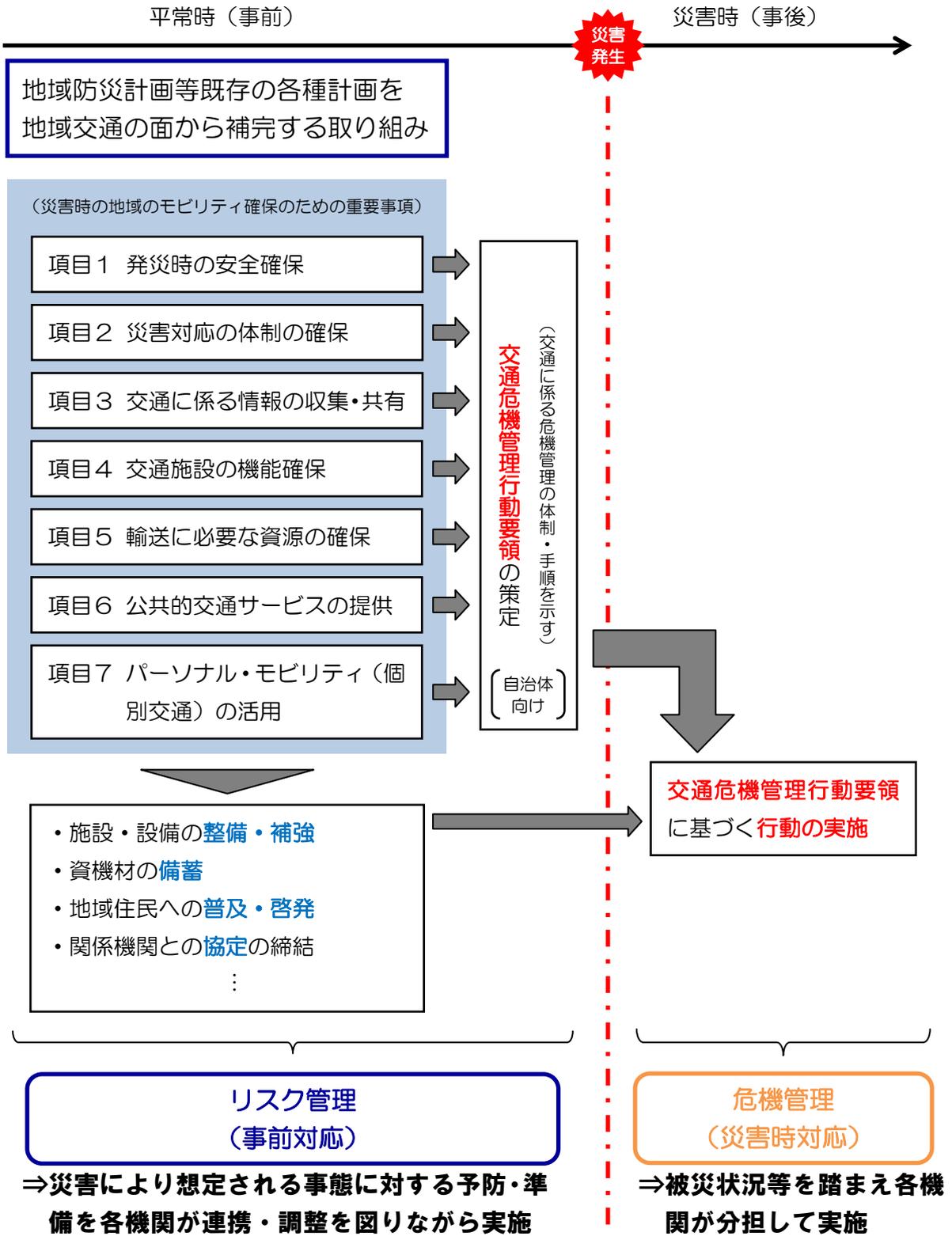
＜東日本大震災発生後に地震又は津波を対象リスクとする事業継続計画（BCP）を策定する予定があるかどうか＞



（アンケートの対象は全国の企業（東日本大震災における津波被害地域と原発事故に伴う福島県の避難区域は除く）

（資料：企業の事業継続の取組に関する実態調査—過去からの推移と東日本大震災の事業継続への影響—、内閣府防災担当）

<リスク管理・危機管理の構成>



3.4 地域防災計画との関連付け

○災害時の地域のモビリティ確保に向けた取り組みを地域の防災に関する総合的な計画である「地域防災計画」に関連付けることも重要である。

地域防災計画は、地方自治体が災害対策基本法に基づき、市民の生命、財産を災害から守るための対策を実施することを目的とし、災害に係わる事務又は業務に関し、関係機関及び他の地方公共団体の協力を得て、総合的かつ計画的な対策を定めた計画である。

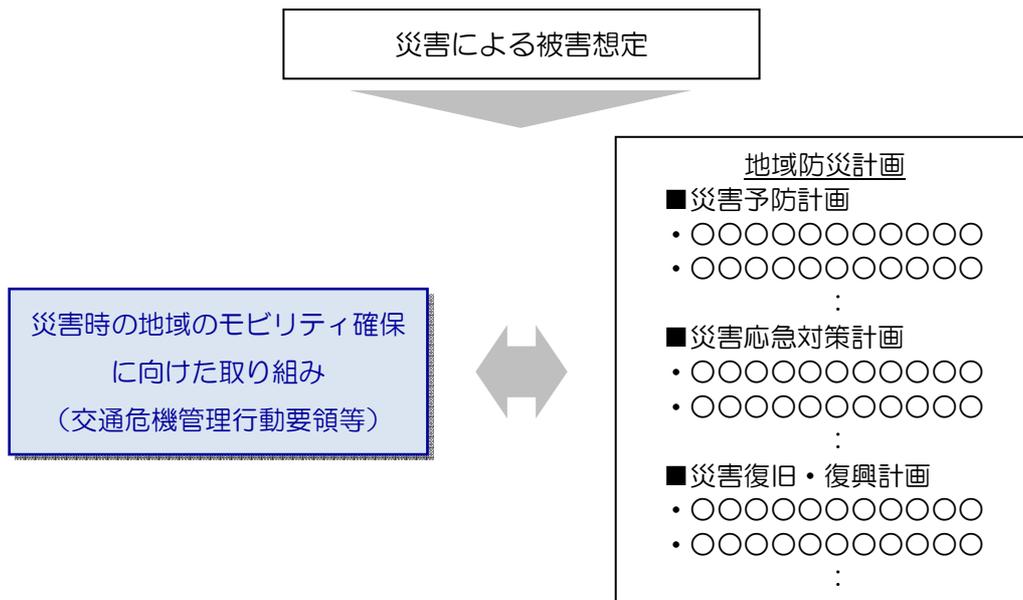
地域防災計画については、上位計画である政府の防災基本計画が、東日本大震災を踏まえて修正されたところである（39頁参照）。また、各地で津波の被害想定等の見直しも進められている。これらを受け、今後、地方公共団体において地域防災計画の見直しが行われることとなる。

災害時における地域のモビリティ確保に向けた取り組みは、災害による被害想定等を踏まえ、関連する他分野と連携しながら、地域の防災に関する全体の取り組みの一環として推進することも重要であると考えられる。

そのため、今後行われる地域防災計画の見直しにおいて、地域のモビリティ確保の観点からも検討されることを視野に入れた取り組みが必要である。

リスク管理（事前対応）編、危機管理（災害時対応）編の個別シートに取り組みと関連すると考えられる地域防災計画の項目との対応を、現在公表されている釜石市の地域防災計画を一例として示し、40頁及び巻末資料2（資-15頁）に対応の一覧を示している。

<地域防災計画との関連（イメージ）>



東日本大震災を踏まえた地域防災計画の見直しに係る動向

①防災基本計画の修正

政府は中央防災会議の下に設けられた「東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会」の報告（平成23年9月28日）等を受けて、国の防災対策に関する基本的な方針を示した計画である防災基本計画について、津波災害対策の充実・強化等を中心とした修正を平成23年12月27日に行った。

災害対策基本法上、地域防災計画は防災基本計画に基づき地方公共団体が作成するものであり、今回の修正に踏まえて、地方公共団体は地域防災計画の見直しを行うこととなる。

②地域防災計画における地震・津波対策の充実・強化に関する検討会報告書の公表

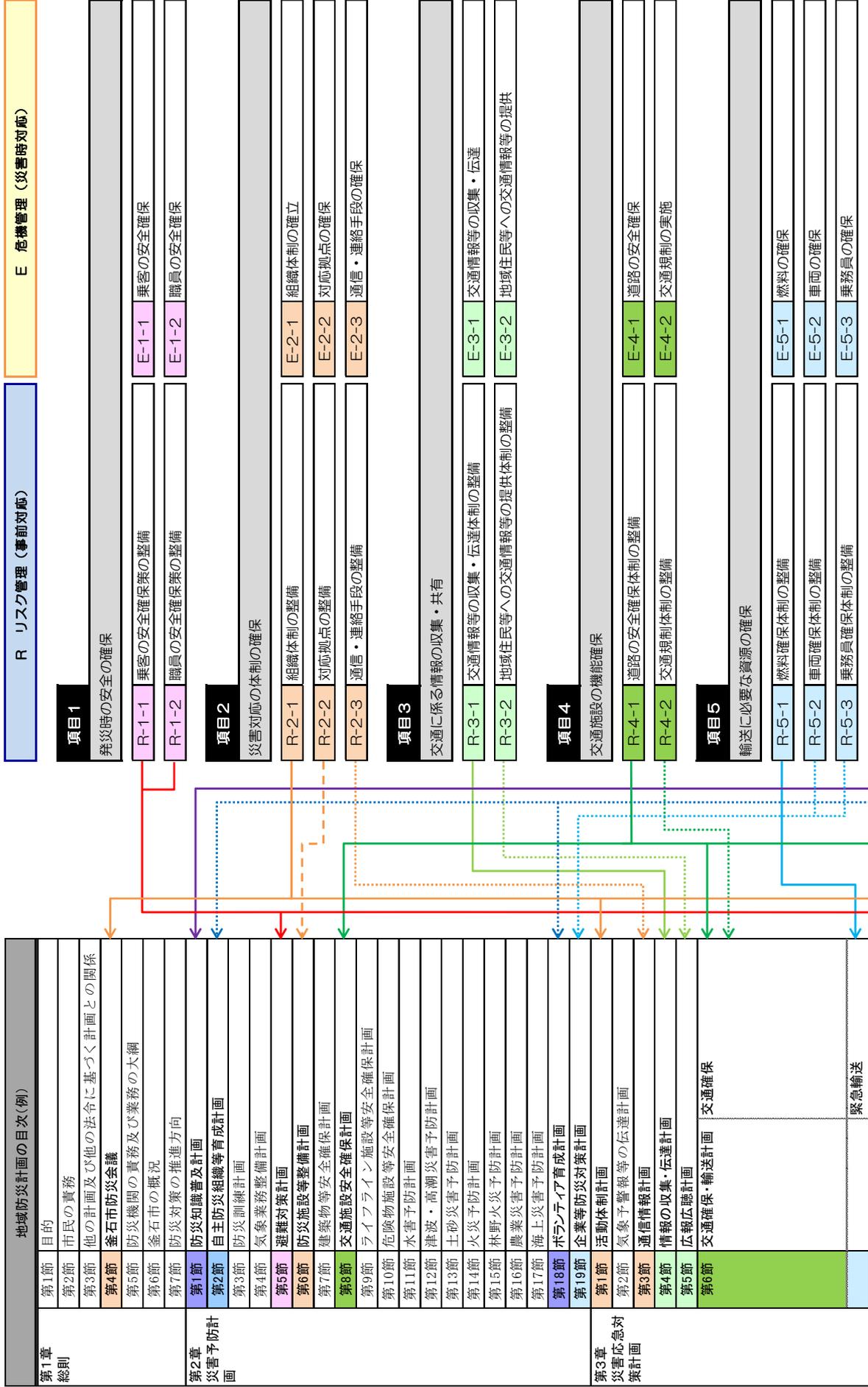
消防庁は東日本大震災を受けて、有識者や地方公共団体の防災担当で構成される「地域防災計画における地震・津波対策の充実・強化に関する検討会」を開催した。

検討会では、東日本大震災を踏まえ、消防庁が地方公共団体に対して発出した防災体制の緊急点検の通知（下図参照）や中央防災会議における防災基本計画修正の動きを踏まえながら、震災で特に甚大な被害のあった岩手県、宮城県及び福島県の沿岸市町村からの聞き取り調査などを基に、地方公共団体が地震・津波対策に係る地域防災計画の見直しを行う際に参考となる留意点や参考事例の取りまとめを行い、中央防災会議で防災基本計画の修正が決定されたことを受けて、報告書を公表した。

<消防庁から発出された防災体制の緊急点検に係る通知の概要>

地域防災計画等における防災体制の緊急点検（通知）	
<p>東日本大震災を踏まえ、地方公共団体に対し、地域防災計画等に基づく防災体制の緊急点検を要請。 （平成23年5月6日付け消防庁長官通知「地域防災計画等に基づく防災体制の緊急点検の実施について」）</p>	
<p>通知の主な内容（地方公共団体への緊急点検の要請内容）</p> <p>I 被害想定等</p> <p>1 大津波等による被害の想定</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の想定を超える発生も必要に応じ考慮 これにあわせて、避難場所、避難路等の検討 <p>2 市町村の災害対策本部機能の喪失又は著しい低下等への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害対策本部機能の維持・確保 都道府県等からの迅速な支援のあり方 <p>II 避難対策等</p> <p>1 津波に関する避難指示等の住民への伝達体制等</p> <ul style="list-style-type: none"> 津波避難指示等の発令基準の速やかな策定、定めている場合は再点検 避難指示等の迅速かつ確実な住民への伝達体制の確保 情報伝達時、避難時の災害時要援護者への配慮 <p>2 津波に関する避難指示等の住民への伝達手段</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災行政無線の未整備団体の早急な整備、災害に強く、かつ住民に確実に伝達されるよう整備 多様な伝達手段の確保（J-ALERT、防災行政無線、コミュニティFM、スマホ、衛星携帯電話など） 	<p>III 災害応急対策等</p> <p>1 初期の情報収集手段</p> <ul style="list-style-type: none"> 多様な手段、速やかな被害情報収集 <p>2 防災事務に従事する者の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難指示等の呼びかけ、水門封鎖等、防災事務に従事する者の安全確保 <p>3 住民の安否情報の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民、特に居住市町村以外へ避難した住民の安否について、迅速な確認や情報提供等の方策 <p>4 中・長期にわたる災害対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難所での集団生活や避難生活の長期化により、持病の悪化やインフルエンザ等集団感染への対策 防災施設等への非常用電源設備の整備 <p>IV 災害予防等</p> <p>1 物資等の備蓄・輸送等</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料供給、物資輸送等につき、民間企業等と協定を締結するなど、備蓄品目、数量等の確保 <p>2 都道府県等の区域を越えた災害時の相互応援協定の締結等</p> <ul style="list-style-type: none"> 都道府県域を超えた自治体のほか、多種・多様な団体との災害時の応援協定の締結 国、海外等からの支援の円滑な受入 <p>3 住民の防災意識向上のための普及啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 津波の正確な知識、住民の防災意識向上のための普及啓発の一層の推進

＜地域防災計画とリスク管理（事前対応）編・危機管理（災害時対応）編個別シートの対応＞



第4章 災害復旧計画	第10節 相互協働計画	第7節 津波・浸水対策計画	項目6 公共交通サービスの提供	R-6-1	被災者の避難所への移動手段の想定	E-6-1	被災者の避難所への移動手段の提供
		第8節 消防活動計画		R-6-2	軽症者の医療機関への移動手段の想定	E-6-2	軽症者の医療機関への移動手段の提供
		第9節 水防活動計画		R-6-3	家族等の安否確認のための移動手段の想定	E-6-3	家族等の安否確認のための移動手段の提供
		第10節 自衛隊災害派遣要請計画		R-6-4	通院のための移動手段の想定	E-6-4	通院のための移動手段の提供
		第11節 ボランティア活動計画		R-6-5	入浴のための移動手段の想定	E-6-5	入浴のための移動手段の提供
		第12節 災害救助法の適用計画		R-6-6	行政手続きのための移動手段の想定	E-6-6	行政手続きのための移動手段の提供
		第13節 避難・救出計画		R-6-7	通学のための移動手段の想定	E-6-7	通学のための移動手段の提供
		第14節 医療・保健計画		R-6-8	買い物のための移動手段の想定	E-6-8	買い物のための移動手段の提供
		第15節 生活必需品供給計画		R-6-9	多目的な移動のための移動手段の想定	E-6-9	多目的な移動のための移動手段の提供
		第16節 食料供給計画		R-6-10	路線バスの運行体制の整備	E-6-10	路線バスの運行
		第17節 給水計画		R-6-11	鉄道代替輸送の実施体制の整備	E-6-11	鉄道代替輸送の実施
		第18節 応急仮設住宅の建設等及び応急修理計画		R-6-12	共助の取り組みの普及啓発	E-6-12	共助の取り組みの支援
第19節 防疫計画	項目7 パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用						
第20節 廃棄物処理・障害物除去計画	R-7-1	パーソナル・モビリティ（個別交通）の普及啓発	E-7-1	パーソナル・モビリティ（個別交通）の支援			
第21節 行方不明者等の捜索及び遺体の処理・埋葬計画							
第22節 応急対策要員確保計画							
第23節 文教対策計画							
第24節 農畜産物応急対策計画							
第25節 公共土木施設応急対策計画							
第26節 ライフライン施設応急対策計画							
第27節 危険物施設等応急対策計画							
第28節 海上災害応急対策計画							
第29節 林野火災応急対策計画							
第30節 防災ヘリコプター活動計画							
第31節 公共施設等の災害復旧計画							
第1節 生活の安定確保計画							
第2節 復興計画の作成							

(矢印で結んだ項目の他、目的に応じた関連する項目等(左表青色着色項目)にも反映も検討する。)

地域防災計画等の見直しの際に、地域のモビリティ確保の観点からも検討を行う場合の参考として、釜石市地域防災計画を例に地域防災計画と知恵袋の各項目の対応を整理している。
自地域の地域防災計画の項目立ても参照しつつ、検討の参考として活用いただきたい。

資料：釜石市地域防災計画(H21修正)
 ゴシック：リスク管理(事前対応)編・危機管理(災害時対応)編の個別シートと関連する項目
 〇：地域防災計画において充実させることが必要と考えられる内容
 □：「項目6 公共交通サービスの提供」と関連する項目

4 危機管理(災害時対応)編・

リスク管理(事前対応)編の読み方

■内容

本書では、各地域における取り組みの参考となるよう、災害時の地域のモビリティ確保に向けた取り組みの内容・手順や東日本大震災被災地等での取り組み事例を整理し、それらを災害時の対応に向けた「危機管理(災害時対応)編」、事前の備えに向けた「リスク管理(事前対応)編」の2編にとりまとめている。

本章では、これら2編の読み方を解説している。

4 危機管理（災害時対応）編・リスク管理（事前対応）編の読み方

（１）読む上での留意事項

本書で示した内容は、東日本大震災の被災地における取り組みに関して、現時点で得られる情報を基にとりまとめたことから、災害時に地域のモビリティを確保する上で必要となる事項を必ずしも網羅的には整理できていないところである。

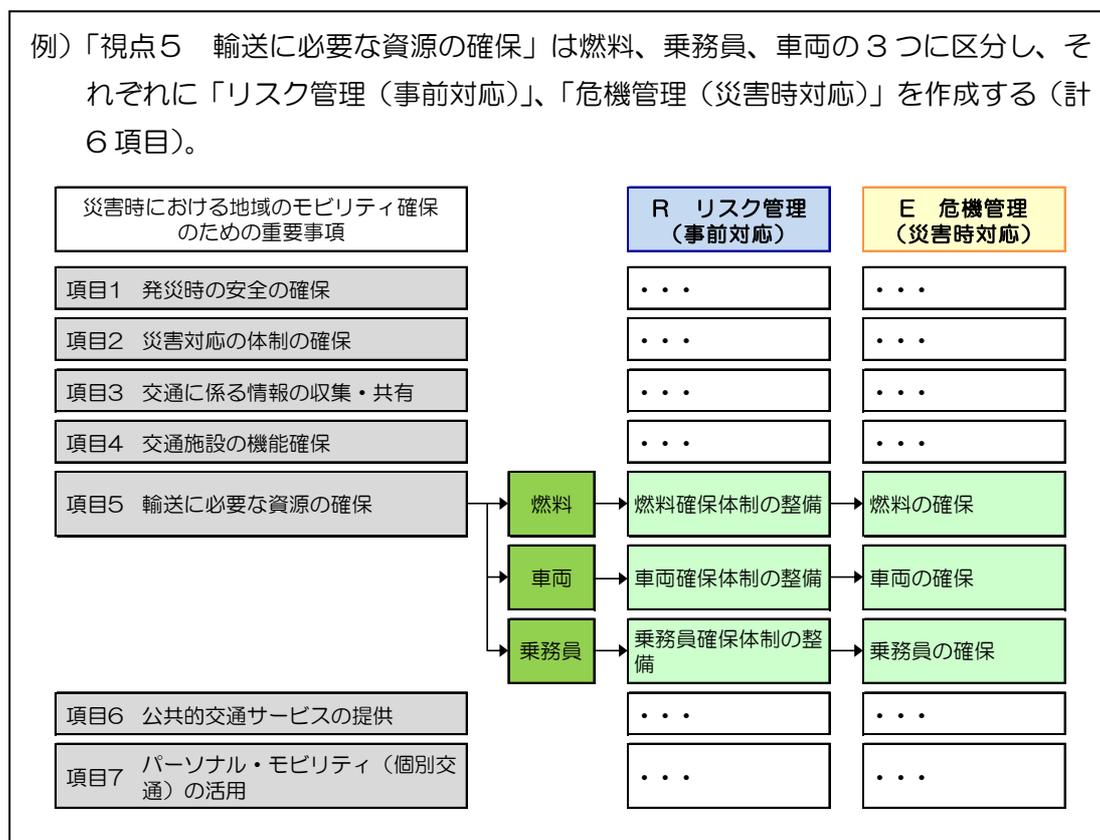
また、コラムに掲載している東日本大震災等における取り組み事例は、その時々状況や地域特性など固有の条件下で成立したものであることから、他の地域において、そのままのやり方を適用することが、最適とは限らないことに留意する必要がある。

上記を踏まえ、各地域においては、本書を一つの例として、地域の状況・特性に応じた独自の取り組みを行う必要があることを念頭に読んでいただきたい。

（２）リスク管理（事前対応）編・危機管理（災害時対応）編の構成

本書において、災害時における地域モビリティ確保のための重要事項に対し、実施する事前の対策を「リスク管理（事前対応）編」、災害発生後の対策を「危機管理（災害時対応）編」で、個別のシートは、重要事項を対象とする内容により区分し、作成している。

<リスク管理編・危機管理編の構成イメージ>

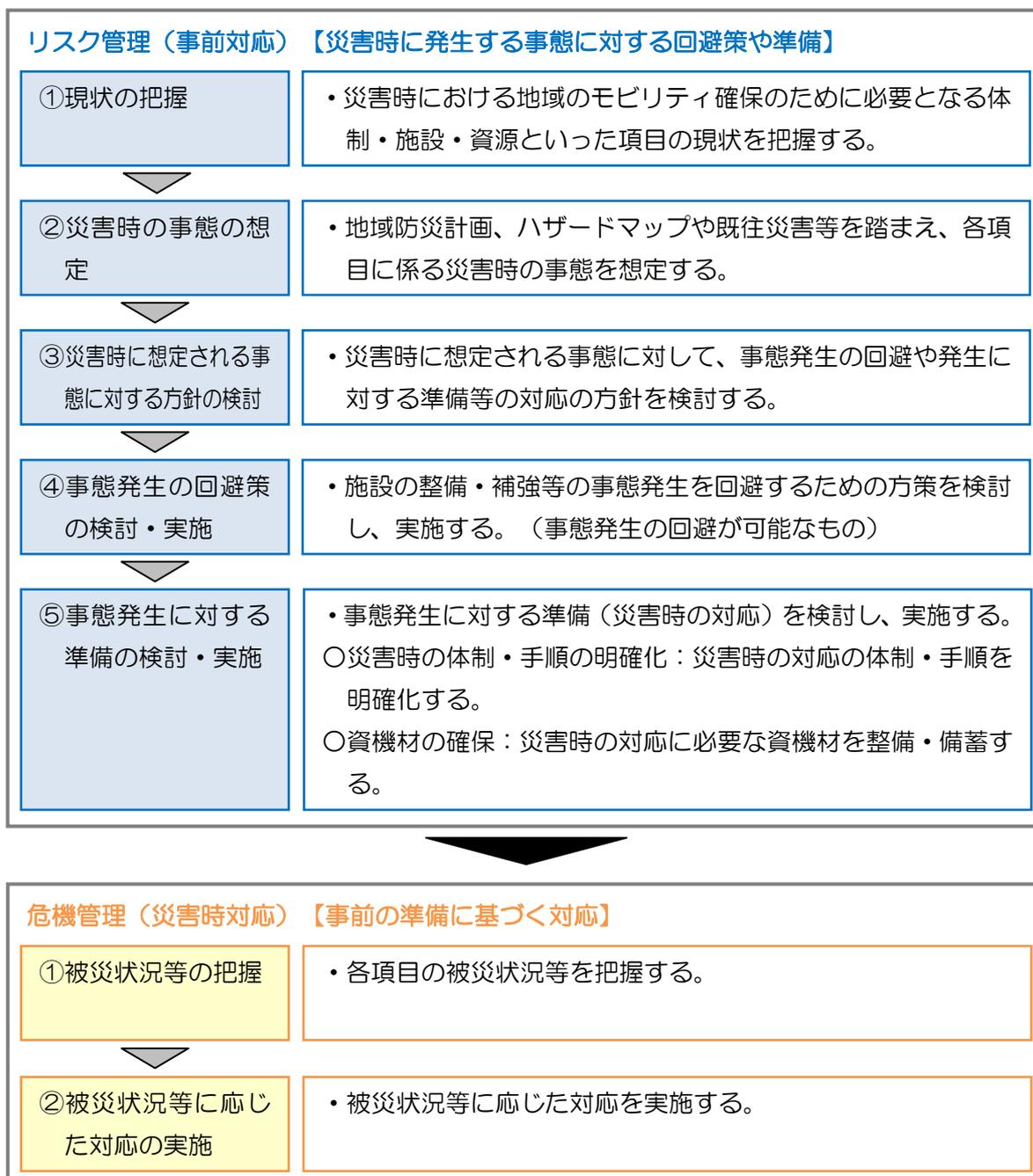


(3) リスク管理（事前対応）編・危機管理（災害時対応）編の個別シートの内容について

リスク管理（事前対応）・危機管理（災害時対応）は、「3 災害時も考慮した地域のモビリティ確保の基本的な考え方」でも述べたとおり、リスク管理は、事前に災害時に発生する事態に対する回避策や準備を行い、危機管理は、災害時に事前の準備に基づき対応するものである。

「リスク管理（事前対応）編」、「危機管理（災害時対応）編」では、以下の基本的な考え方を基に、個別シートで各取り組みの内容・手順の例を示している。

<リスク管理（事前対応）・危機管理（災害時対応）の内容・手順の基本的考え方>



（４） 使い方

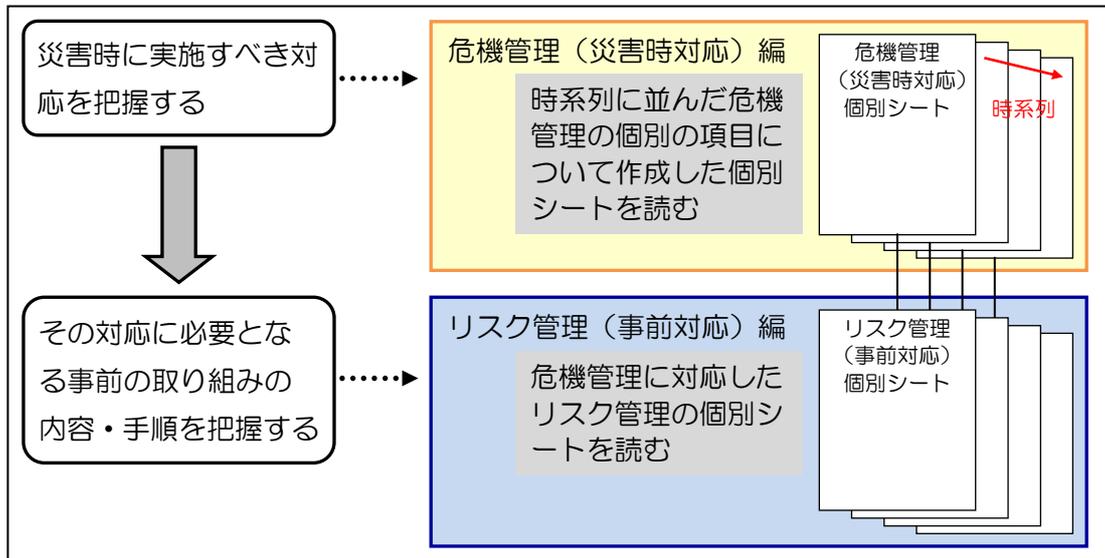
災害時の地域のモビリティ確保に向けた取り組みは、事前に検討・準備を行い、災害発生を受け、事後の対応を実施するという流れとなる。

しかし、これから災害時の対応を検討する方々には、まず、災害時に実施すべき対応を把握した上で、その対応に必要な事前の取り組みをどのように検討・準備するのかを把握することにより、より理解が円滑に進むものと思われる。

この観点から、まず、「危機管理（災害時対応）編」で災害時に実施すべき項目の個別シートを時系列で示し、次に、「リスク管理（事前対応）編」で各項目に必要な事前の取り組みの内容・手順を示している。また、各編に、検討に当たって参考となる事例をコラムとして掲載している。

さらに、目的に応じた使い方ができるよう、個別シートについて、3つの目的別索引を付けている。

＜知恵袋の使い方＞



＜目的別の索引＞

①災害時の取り組みの実施時期からみた索引	災害時には時間の経過に応じた対応が必要となる。いつどのような対応が必要となるかを理解していただくため、「危機管理（災害時対応）編」の個別シートと災害時の実施時期の対応を示す索引を付けている。（リスク管理（事前対応）編は事前の1区分のみ。）
②関係する機関からみた索引	災害時も考慮した地域のモビリティ確保は、様々な関係機関が連携して取り組む必要がある。取り組みに関係する主な機関を理解していただき、各機関が関係するシートを読むことができるよう、個別シートと関係機関の対応を示す索引を付けている。
③交通危機管理行動要領との対応からみた索引	災害時の体制・手順を示す「交通危機管理行動要領」の使い方と作り方の関係を示すため、要領を使う「危機管理（災害時対応）編」、作成する「リスク管理（事前対応）編」の個別シートと要領の対応を示す索引を付けている。

①災害時の取り組みの実施時期からみた索引

災害時における地域のモビリティ確保のための重要事項は、時間の経過により変化するため、変化に応じた取り組みが必要になる。各個別シートと実施時期は以下のとおり対応している。

<各項目の時系列の展開>

R リスク管理 (事前対応)		発災時		緊急対応期 I	
		発災後直ちに		発災直後～24時間程度	
		自助		共	
項目 1 発災時の安全の確保 (掲載頁)		項目 1 発災時の安全の確保		項目 2 災害対応の体制の確保	
R-1-1 乗客の安全確保策の整備	…→ R-1	E-1-1 乗客の安全確保		E-2-1 組織体制の確立	
R-1-2 職員の安全確保策の整備	…→ R-6	E-1-2 職員の安全確保		E-2-2 対応拠点の確保	
項目 2 災害対応の体制の確保				E-2-3 通信・連絡手段の確保	
R-2-1 組織体制の整備	…→ R-9			項目 3 交通に係る情報の収集・共有	
R-2-2 対応拠点の整備	…→ R-12			E-3-1 交通情報等の収集・伝達	
R-2-3 通信・連絡手段の整備	…→ R-15				
項目 3 交通に係る情報の収集・共有					
R-3-1 交通情報等の収集・伝達体制の整備	…→ R-18				
R-3-2 地域住民等への交通情報等の提供体制の整備	…→ R-22				
項目 4 交通施設の機能確保					
R-4-1 道路の安全確保体制の整備	…→ R-25				
R-4-2 交通規制体制の整備	…→ R-29				
項目 5 輸送に必要な資源の確保					
R-5-1 燃料確保体制の整備	…→ R-31				
R-5-2 車両確保体制の整備	…→ R-35				
R-5-3 乗務員確保体制の整備	…→ R-37				
項目 6 公共交通サービスの提供					
R-6-1 被災者の避難所への移動手段の想定	…→ R-39				
R-6-2 軽症者の医療機関への移動手段の想定	…→ R-42				
R-6-3 家族等の安否確認のための移動手段の想定	…→ R-45				
R-6-4 通院のための移動手段の想定	…→ R-47				
R-6-5 入浴のための移動手段の想定	…→ R-49				
R-6-6 行政手続きのための移動手段の想定	…→ R-52				
R-6-7 通学のための移動手段の想定	…→ R-55				
R-6-8 買い物のための移動手段の想定	…→ R-58				
R-6-9 多目的な移動のための移動手段の想定	…→ R-60				
R-6-10 路線バスの運行体制の整備	…→ R-62				
R-6-11 鉄道代替輸送の実施体制の整備	…→ R-65				
R-6-12 共助の取り組みの普及啓発	…→ R-68				
項目 7 パーソナル・モビリティ (個別交通) の活用					
R-7-1 パーソナル・モビリティ (個別交通) の普及啓発	…→ R-71				

地域・NPO等による自発的な取り組みが行われる部分

住民が自発的による自発的な取り組みが行われる部分

凡 例	主体的に実施すべき機関⇒	市町村 (行政サービス)	交通事業者	道路管理者	警察	各機関がそれぞれ に主体的に実施
	各機関が調整を回りながら実施⇒	■	■	■	■	■
	各機関が各自又は分担して実施⇒	■	■	■	■	■

E 危機管理（災害時対応）

緊急対応期Ⅱ	応急期	復旧期
24時間～1週間程度	1週間～1か月後程度	1か月後程度～
助		公助

(掲載頁)

		→ E-1
		→ E-3
		→ E-5
		→ E-10
		→ E-12
		→ E-15
E-3-2	地域住民等への交通情報等の提供	→ E-17
項目4	交通施設の機能確保	
E-4-1	道路の安全確保	→ E-23
E-4-2	交通規制の実施	→ E-26
項目5	輸送に必要な資源の確保	
E-5-1	燃料の確保	→ E-28
E-5-2	車両の確保	→ E-30
E-5-3	乗務員の確保	→ E-33
項目6	公共交通サービスの提供	
E-6-1	被災者の避難所への移動手段の提供	→ E-35
E-6-2	軽症者の医療機関への移動手段の提供	→ E-37
E-6-3	家族等の安否確認のための移動手段の提供	→ E-39
E-6-4	通院のための移動手段の提供	→ E-41
E-6-5	入浴のための移動手段の提供	→ E-43
E-6-6	行政手続きのための移動手段の提供	→ E-46
E-6-7	通学のための移動手段の提供	→ E-48
E-6-8	買い物のための移動手段の提供	→ E-50
E-6-9	多目的な移動のための移動手段の提供	→ E-52
E-6-10	路線バスの運行	→ E-54
E-6-11	鉄道代替輸送の実施	→ E-58
E-6-12	共助の取り組みの支援	→ E-62
項目7	パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用	
E-7-1	パーソナル・モビリティ（個別交通）の支援	→ E-68

②関係する機関からみた索引

災害時も考慮した地域のモビリティ確保に向けた取り組みは、様々な関係機関が連携して取り組むことが重要である。

各個別シートと関係する主な機関の対応は、以下のとおりである。

<各項目と関係機関の対応>

(◎：主体的に実施すべき機関、○：連携・協力すべき機関)

R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		主な関係機関						
				市町村	都道府県	国	警察	交通事業者	NPO等	地域住民
項目 1										
発災時の安全の確保										
(掲載頁)					(掲載頁)					
R-1-1	乗客の安全確保策の整備	→ R-1	E-1-1	乗客の安全確保	→ E-1			◎		
R-1-2	職員の安全確保策の整備	→ R-6	E-1-2	職員の安全確保	→ E-3	◎	◎	◎	◎	
項目 2										
災害対応の体制の確保										
R-2-1	組織体制の整備	→ R-9	E-2-1	組織体制の確立	→ E-5	◎	◎	◎	◎	
R-2-2	対応拠点の整備	→ R-12	E-2-2	対応拠点の確保	→ E-10	◎	◎	◎	◎	
R-2-3	通信・連絡手段の整備	→ R-15	E-2-3	通信・連絡手段の確保	→ E-12	◎	◎	◎	◎	
項目 3										
交通に係る情報の収集・共有										
R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	→ R-18	E-3-1	交通情報等の収集・伝達	→ E-15	◎	◎	◎	◎	
R-3-2	地域住民等への交通情報等の提供体制の整備	→ R-22	E-3-2	地域住民等への交通情報等の提供	→ E-17	◎	◎	◎	◎	
項目 4										
交通施設の機能確保										
R-4-1	道路の安全確保体制の整備	→ R-25	E-4-1	道路の安全確保	→ E-23	◎	◎	◎	○	
R-4-2	交通規制体制の整備	→ R-29	E-4-2	交通規制の実施	→ E-26	○	○	◎	○	
項目 5										
輸送に必要な資源の確保										
R-5-1	燃料確保体制の整備	→ R-31	E-5-1	燃料の確保	→ E-28	◎	○	○	◎	
R-5-2	車両確保体制の整備	→ R-35	E-5-2	車両の確保	→ E-30				◎	
R-5-3	乗務員確保体制の整備	→ R-37	E-5-3	乗務員の確保	→ E-33				◎	

(◎：主体的に実施すべき機関、○：連携・協力すべき機関)

R リスク管理
(事前対応)

E 危機管理
(災害時対応)

主な関係機関					
市町村	都道府県	国	警察	交通事業者	NPO等 地域住民

項目6

公共的交通サービスの提供

R-6-1	被災者の避難所への移動手段の想定	→ R-39	E-6-1	被災者の避難所への移動手段の提供	→ E-35	◎	○					
R-6-2	軽症者の医療機関への移動手段の想定	→ R-42	E-6-2	軽症者の医療機関への移動手段の提供	→ E-37	◎	○					
R-6-3	家族等の安否確認のための移動手段の想定	→ R-45	E-6-3	家族等の安否確認のための移動手段の提供	→ E-39	◎	○					
R-6-4	通院のための移動手段の想定	→ R-47	E-6-4	通院のための移動手段の提供	→ E-41	◎	○					
R-6-5	入浴のための移動手段の想定	→ R-49	E-6-5	入浴のための移動手段の提供	→ E-43	◎	○					
R-6-6	行政手続きのための移動手段の想定	→ R-52	E-6-6	行政手続きのための移動手段の提供	→ E-46	◎	○					
R-6-7	通学のための移動手段の想定	→ R-55	E-6-7	通学のための移動手段の提供	→ E-48	◎	○					
R-6-8	買い物のための移動手段の想定	→ R-58	E-6-8	買い物のための移動手段の提供	→ E-50	◎	○					
R-6-9	多目的な移動のための移動手段の想定	→ R-60	E-6-9	多目的な移動のための移動手段の提供	→ E-52	◎	○					
R-6-10	路線バスの運行体制の整備	→ R-62	E-6-10	路線バスの運行	→ E-54	○	○				◎	
R-6-11	鉄道代替輸送の実施体制の整備	→ R-65	E-6-11	鉄道代替輸送の実施	→ E-58	○	○				◎	
R-6-12	共助の取り組みの普及啓発	→ R-68	E-6-12	共助の取り組みの支援	→ E-62	◎						○

項目7

パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用

R-7-1	パーソナル・モビリティ（個別交通）の普及啓発	→ R-71	E-7-1	パーソナル・モビリティ（個別交通）の支援	→ E-68	◎						○
-------	------------------------	--------	-------	----------------------	--------	---	--	--	--	--	--	---

③交通危機管理行動要領との対応からみた索引

災害時の体制・手順を示す「交通危機管理行動要領」は、リスク管理（事前対応）における検討を踏まえ作成し、危機管理（災害時対応）において使用するものである。

要領を検討する「リスク管理（事前対応）」と要領を使用する「危機管理（災害時対応）」の個別シートと要領の対応は以下の通りである。

<リスク管理（事前対応）・危機管理（災害時対応）と交通危機管理行動要領の対応>

		R リスク管理（事前対応）	
		（掲載頁）	
項目 1	発災時の安全の確保	R-1-1 乗客の安全確保策の整備	→ R-1
		R-1-2 職員の安全確保策の整備	→ R-6
項目 2	災害対応の体制の確保	R-2-1 組織体制の整備	→ R-9
		R-2-2 対応拠点の整備	→ R-12
		R-2-3 通信・連絡手段の整備	→ R-15
項目 3	交通に係る情報の収集・共有	R-3-1 交通情報等の収集・伝達体制の整備	→ R-18
		R-3-2 地域住民等への交通情報等の提供体制の整備	→ R-22
項目 4	交通施設の機能確保	R-4-1 道路の安全確保体制の整備	→ R-25
		R-4-2 交通規制体制の整備	→ R-29
項目 5	輸送に必要な資源の確保	R-5-1 燃料確保体制の整備	→ R-31
		R-5-2 車両確保体制の整備	→ R-35
		R-5-3 乗務員確保体制の整備	→ R-37
項目 6	公共交通サービスの提供	R-6-1 被災者の避難所への移動手段の想定	→ R-39
		R-6-2 軽症者の医療機関への移動手段の想定	→ R-42
		R-6-3 家族等の安否確認のための移動手段の想定	→ R-45
		R-6-4 通院のための移動手段の想定	→ R-47
		R-6-5 入浴のための移動手段の想定	→ R-49
		R-6-6 行政手続きのための移動手段の想定	→ R-52
		R-6-7 通学のための移動手段の想定	→ R-55
		R-6-8 買い物のための移動手段の想定	→ R-58
		R-6-9 多目的な移動のための移動手段の想定	→ R-60
		R-6-10 路線バスの運行体制の整備	→ R-62
		R-6-11 鉄道代替輸送の実施体制の整備	→ R-65
		R-6-12 共助の取り組みの普及啓発	→ R-68
項目 7	パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用	R-7-1 パーソナル・モビリティ（個別交通）の普及啓発	→ R-71

