

## 巻末資料

### ■内容

- 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〉
  
- 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
  
- 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
  
- 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



## 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＞

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果	
	リスク管理 (事前対応)	E 危機管理 (災害時対応)	回答者	内容	回答者	内容
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	乗客の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域のモビリティを確保する上での問題・課題</li> <li>・事前の備えにより計画的な対応が求められる取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前の備えが役に立った取り組み</li> <li>・緊急的な対応であったが参考となる取り組み</li> </ul>	<p>：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載</p>
	R-1-1	乗客の安全確保策の整備	E-1-1	乗客の安全確保	八戸市営バス	<p>3/14に津波警報が出た際には停車していなかつたので、バスログの情報を見て、危険な箇所を通行する運転手にはバスログ車載無線機(携帯電話方式)で連絡して避難させた。</p>
					南部バス	-
					-	-
					岩手県交通	<p>沿岸部の営業所では、乗務員などの現場の判断で避難が行われた。日頃から点呼の際等に津波等の注意について確認していたことや、震災の2日前の地震でも乗車を高台に避難させるなど、発災直後の行動については、日頃の取り組みが役に立った。</p> <p>乗務員には、これまで、「逃げる」という方針だけを伝えていたが、今回の震災を踏まえ、行動マニュアルを作成した。</p>
					宮城交通	<p>発災時に、沿岸部を38台のバスが走っていた。しかし、乗客、従業員ともに被害はなかつた。これは、運が良かったということもあるが、前年に発生した手すり地震での避難行動の成果だと思う。</p>
					仙南交通	-
					岩手県交通	<p>発災直後、ラジオで10m以上の津波が来るとの警報が流れたため、全ての運行を中止させることとした。</p> <p>沿岸部を運行する名取市のコミュニティバスについては、車で現地まで行き、運行を中止させた。</p>
	R-1-2	職員の安全確保策の整備	E-1-2	職員の安全確保	岩手県交通	<p>通常は本社の2階に対策本部を設置するが、停車したことや余震も多かったことから、屋外に設置し、ラジオや携帯電話での情報収集を行った。</p>
					岩手県交通	<p>大船渡営業所と高田バスターミナル(営業所)が津波により、流失した。釜石営業所の車庫も流失した。</p>
				岩手県交通	<p>従業員の安否については、避難所の名簿、県の安否確認情報、新聞などに従業員の行方不明者がいないかを確認した。3月中には概ね確認できたが、死亡した社員が確認できたのは、ゴールデンウィーク過ぎや夏になってからである。</p>	
				宮城交通	<p>対策本部を設置する本社は倒壊のおそれがあった。</p>	
				宮城交通	<p>気仙沼営業所、石巻営業所、岡田受託出張所は、津波による甚大な被害があった。そのほか、女川車庫、古川営業所も被災した。</p>	
				岩手県バス協会	<p>協会が入居するビルは古く、2階建ての建物にあとから3階部分を増築したもので、揺れが強く、床に落ちたもので足の踏み場もないような状態になった。</p> <p>会員の被災状況を確認しようとしたが、発災当日は電話もfaxも使えず、また、入居しているビルから避難指示が出たため、何も出来なかつた。</p>	

重 要 事 項	R リスク管理 (事前対応)	E 危機管理 (災害時対応)	ヒアリング結果		: リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載		
			回答者	内容		回答者	内容
項目2 災害対応の体制の確保	R-2-1 組織体制の整備	E-2-1 組織体制の確立	回答者	内容	回答者	内容	
	釜石市	市民課は交通を担当しているが、火葬業務、窓口業務、避難所の運営の補助や食料班なども担当しており、交通について十分な対応ができるわけではないが、専門に対応できる部署や職員も必要ではないか。	釜石市	被災後の交通事業者の対応については、災害直後は混乱するところもあったが、基本的に市民課が対応した。	釜石市	被災後の交通事業者の対応については、災害直後は混乱するところもあったが、基本的に市民課が対応した。	
	-	-	-	釜石市	県とは鉄道・バスだけでなく、「減クルマ』キャンペーン」などの取り組みでも連携しており、平常時から気軽に連絡できる関係はできていた。被災後も県は経費の支援やアドバイスなど市町村の支援を行っており、県と市町村はよい関係ができていないか。	釜石市	県とは鉄道・バスだけでなく、「減クルマ』キャンペーン」などの取り組みでも連携しており、平常時から気軽に連絡できる関係はできていた。被災後も県は経費の支援やアドバイスなど市町村の支援を行っており、県と市町村はよい関係ができていないか。
	八戸市	市は、バス事業者に対して運行に関する指示を出すなどのことはしていない。もともと、市自体も避難所対応等があり、必ずしも公共交通に特化した業務を行える環境ではなかった。	-	-	-	-	
	岩手県	県のバス担当は少数であり、今回の対応は経験がないことばかりで大変だった。人的な支援があればあったであらうが、土地勘がないと難しいところがあるのではないか。	-	-	-	-	
	岩手県	交通事業者との日頃のコミュニケーションが非常に重要である。いろいろなことを交通事業者と言い合えるようになっていないと災害時の対応は難しい。	-	-	-	-	
	岩手県	今回の震災では、県内市町村では、職員も多く被災し、十分な人手を確保できず、交通事業者の手配などに手が回らないという状況となった。	岩手県	県では、市町村の要請や避難所への希望調査に基づき、内陸部への一時避難、入浴支援、患者の輸送の手配を行った。	岩手県	県では、市町村の要請や避難所への希望調査に基づき、内陸部への一時避難、入浴支援、患者の輸送の手配を行った。	
	-	-	-	岩手県	県内の市町村は、発災後交通事業者に委託し、無料バスを運行する等したが、市町村からはこれらの経費の支援要請があり、4/1以降の運行分について、3ヶ月間を上限に、その1/2を補助することとした。	岩手県	県内の市町村は、発災後交通事業者に委託し、無料バスを運行する等したが、市町村からはこれらの経費の支援要請があり、4/1以降の運行分について、3ヶ月間を上限に、その1/2を補助することとした。
	宮城県	臨時バスの運行についての関係機関の役割分担、連絡体制を明確にするなどの検討も行いたい。	宮城県	仙台への移動手段を確保するため、3/16に道路運送法21条による貸切バスによる乗合運行を認めてもらうよう運輸局に要請し、市町村に対してその旨を通知した。市町村は独自にバス事業者に依頼し、最大15の自治体が臨時バスを運行させた。	宮城県	仙台への移動手段を確保するため、3/16に道路運送法21条による貸切バスによる乗合運行を認めてもらうよう運輸局に要請し、市町村に対してその旨を通知した。市町村は独自にバス事業者に依頼し、最大15の自治体が臨時バスを運行させた。	
	宮城県	自治体の対応は、バス運行の制度に精通しているかどうかが大きく影響してくる。日頃から交通への関わりがないと、災害時にどうすればよいか、どこに問い合わせればよいかを考えるとそこから始まるため、対応に時間がかかる。	宮城県	バスの運行について、市町村はどこに問合せをしたらよいか分からず、県に問合せをしていくケースもある。県としては、バスの運行に関わる手続きや活用ができる補助制度、問い合わせ先などについて整理しアドバイスを行っている。県であれば、他市町村の状況も分かるので、手続きの経験がある市町村の紹介もしている。	宮城県	バスの運行について、市町村はどこに問合せをしたらよいか分からず、県に問合せをしていくケースもある。県としては、バスの運行に関わる手続きや活用ができる補助制度、問い合わせ先などについて整理しアドバイスを行っている。県であれば、他市町村の状況も分かるので、手続きの経験がある市町村の紹介もしている。	
	-	-	-	岩手県交通	釜石、大船渡、陸前高田の営業所は、ダイヤなどについて日頃から市の担当との付き合いがあり、災害時の窓口となってもらった。	岩手県交通	釜石、大船渡、陸前高田の営業所は、ダイヤなどについて日頃から市の担当との付き合いがあり、災害時の窓口となってもらった。

重要事項		ヒアリング結果		：リスク管理（事前対応）編・危機管理（災害時対応） 編掲載	
R リスク管理（事前対応）	E 危機管理（災害時対応）	内容	内容	回答者	回答者
		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のモビリティを確保する上での問題・課題</li> <li>事前の備えにより計画的な対応が求められる取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前の備えが役に立った取り組み</li> <li>緊急的な対応であったか参考となる取り組み</li> </ul>	内容	内容
		<p>回答者</p> <p>宮城交通</p> <p>災害時には、混雑するバス停の人員整理、吹き出しなど仕事はたくさんある。乗務員には運行に専念してもらえよう、他の出勤してきた従業員でなんとか対応したという状態だった。</p>	<p>回答者</p> <p>宮城交通</p> <p>電話が復旧してから、利用者からの電話が殺到し、震災で仕事が減ったバスガイドが対応するなどした。バス停の乗客の整理については、現場に出たことない部署の職員にもお願いした。</p>	宮城交通	宮城交通
		<p>回答者</p> <p>宮城交通</p> <p>被災者輸送に対する取りまとめ役の不在（行政から、無償での運行依頼がたくさん来た。また、県や自治体から要請がバラバラにきたため、整理に混乱を極めた）</p>	<p>回答者</p> <p>宮城交通</p> <p>昨年1回、各自治体回って意見交換を行っている。その環境を整えていたことにより、今回の被災後の調整でも、話し合いをしやすいかった。</p>	宮城交通	宮城交通
		<p>回答者</p> <p>宮城交通</p> <p>複数の市町村との広域的な連携が必要になったが、自治体間の取りまとめ役が機能したとは言えず、当社が調整役となった場面もある。広域をまとめる県の役割等対応策が必要。</p>	-	-	-
		-	<p>回答者</p> <p>岩手県交通 釜石営業所</p> <p>バスの運行に担当課と細かな調整があったが、基本的には災害直後は災害対策本部（防災課）、平常時に近い形でバスを運行するようになった。からには市民課が連絡窓口となった。</p>	岩手県交通 釜石営業所	岩手県交通 釜石営業所
		-	<p>回答者</p> <p>仙南交通</p> <p>バス協会を通じて輸送については、一度輸送要請を受けたところに要請が集中しているようなところがあり、東北の事業者が県南の輸送を行っているものがある。</p> <p>協会は全ての事業者に要請を伝えるべきではなかったかと思う。また、要請の一部なら対応できるような場合も考えられるため、事業者を上手く調整し、効率的にバスを確保することもあってもよいのではないかと。ただ、現在のバス協会の人員ではこれ以上の対応は難しいと思う。災害時には、会員事業者が人を出すような仕組みがあってもよいのではないかと。</p>	-	-
		<p>回答者</p> <p>岩手県バス協会</p> <p>バス協会として災害対応ができるよう対策本部の設置など防災計画のようなものが必要である。</p> <p>また、緊急輸送要請に対応するための具体的なスキーム作りが必要である。</p>	<p>回答者</p> <p>岩手県バス協会</p> <p>会員のために何ができないかを考え、震災発生直後に県への燃料確保の要請を行った。また、東北バス協議会として、日本バス協会を通して全国のバス事業者に対して中古バス車両の提供依頼を行なった。</p> <p>平時も通運などがあればその都度、委員に情報提供を行っているが、震災後は3/18から会員向けに「バス協会だより」を発行し、被害状況、中古車のあっせん、資金繰り等に関する情報を提供した。基本的にfaxであるが、faxで送信できない場合は郵送した。</p> <p>事務所が流され運行に必要な帳票等の書類がない事業者（4社）には、必要な書類を一式送るなどの支援もした。</p>	岩手県バス協会	岩手県バス協会

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	R-2-2	対応拠点の整備	E-2-2	対応拠点の確保	回答者	内容	
					回答者 宮城県バス協会	内容 ・地域のモビリティを確保する上での問題・課題 ・事前の備えにより計画的な対応が求められる取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前の備えが役に立った取り組み</li> <li>緊急的な対応であったが参考となる取り組み</li> </ul>
					回答者 宮城県バス協会	内容 自治体からの輸送要請に対応できたことはよかったが、要請が県、バス協会や事業者などからバラバラにきたため、それぞれ個別に対応している。県などが全体をみてコーディネートするような仕組みも必要ではないか。また、県や自治体、バス協会などが人を出し合って、輸送要請に対応するようなことができればよいのではないか。バス協会は4人しかおらず、協会だけでは対応できない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>会高事業者への支援として、以下のことを行った。</li> <li>① バス譲渡の要請</li> <li>② 帳票、物資等の支給</li> <li>③ その他(見舞金の支給や会費の免除等)</li> </ul>
	R-2-2	対応拠点の整備	E-2-2	対応拠点の確保	-	-	<p>庁舎は停電していたが非常用電源により照明は点灯した。また、炊事場に非常用電源を使えるコンセントが一つあることが分かり、そこから延長コードを引き、自動車交通部のパソコンが1台使えるようになった。これにより、本省とのパソコンによる連絡も可能になり、災害対策本部の資料もパソコンで作成したもになった。(震災当日の資料は手書きのものだった。)</p>
					-	-	<p>県庁内は棚が倒れる等の被害はなく、また、非常用電源があったため停電せず、通常の業務ができた。</p>
					岩手県交通	通常は本社の2階に対策本部を設置するが、停電したことや余震も多かったことから、屋外に設置し、ラジオや携帯電話での情報収集を行った。	<p>夜になり、矢巾営業所から観光バスを一台用意し、そこを対策本部とした。21時に運行を終了してからは、県庁前にバスを移動させ、県の対策本部で情報収集するとともに、県の担当者と翌日の運行について打合せなどを行った。</p>
					岩手県交通	大船渡営業所と高田バスターミナル(営業所)が、津波により流失した。釜石営業所の車庫も流失した。	<p>大船渡営業所は車両1台を事務所として配備し、現地で再開した。現在は、高台に移転した仮設の営業所で営業を再開している。高田バスターミナル(営業所)は高台に土地がなく、再開の見込みは立っていない。大船渡営業所から車両を回している。</p>
					宮城交通	対策本部を設置する本社は倒壊のおそれがあった。	<p>建物が安全で、観光バスがある(無線とテレビが設置されている)本社に隣接する仙台北営業所に対策本部を設けた。</p>
					宮城交通	気仙沼営業所、石巻営業所、岡田受託出張所は津波による甚大な被害があった。そのほか女川車庫、古川営業所も被災した。	<p>車両の活用(石巻営業所、古川営業所)や公共施設の借用(気仙沼営業所)により対応。気仙沼は既存用地での再開は困難。</p>
					岩手県バス協会	協会が入居するビルは古く、2階建ての建物にあとから3階部分を増築したもので、揺れが強く、床に落ちたもので足の踏み場もないような状態となった。会員の被災状況を確認しようとしたが、被災当日は電話もfaxも使えず、また、入居しているビルから避難指示が出たため何も出来なかった。	-
	R-2-3	通信・連絡手段の整備	E-2-3	通信・連絡手段の確保	東北運輸局	所管事業の被害状況、運行状況については、管内(東北6県)の交通事業者に連絡を試みたが、なかなか電話が通じず当日に連絡が取れたのは5事業者(秋田2社、青森2社、宮城1社)のみである。	-

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	内容	回答者	内容	回答者	内容	回答者	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のモビリティを確保する上での問題・課題</li> <li>事前の備えにより計画的な対応が求められる取り組み</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>事前の備えにより計画的な対応が求められる取り組み</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>事前の備えが役に立った取り組み</li> <li>緊急的な対応であったか参考となる取り組み</li> </ul>		
		東北運輸局	<p>災害時には、交通事業者が運輸局、支局の防災用のメールアドレスに被災状況、運行状況等を報告することになっているが、停電したこともあり報告がなかった。交通事業者の状況はほとんど把握できない状況であった。</p>				
		岩手県	<p>発災直後から交通事業者に被災状況、運行状況を確認するため電話をした。固定電話は全く通じない状況であったが、個人の携帯電話には、通信状況が悪かったものの、繋がることがあった。</p>	岩手県	<p>運行状況や被災状況等が収集できないことから、各社のバスが集まるバスセンターへ行き、バスセンターで待機するドライバーに状況を聞いたり、事業者の担当者等の携帯電話の番号を教えてもらったりした。翌日以降は、個人の携帯電話を中心に、交通事業者に連絡し、被災状況、運行状況が徐々に入手できるようになってきた。</p>		
		岩手県	<p>交通事業者との連絡体制については、固定電話だけでなく、携帯電話の番号、メールアドレスを把握しておく有効である。</p>				
		八戸市	<p>バス事業者の電話に利用者の問合せが集中し、市から電話してもつながらない状態だった。</p>				
				釜石市	<p>災害直後は電話が繋がらず、職員には現場に出る際は防災無線を携帯させた。携帯電話が通じるようになってからは、個人の携帯電話が役に立った。電話が通じない中では、関係機関が無線を共有できるとよい。</p>		
		岩手県交通	<p>発災直後に全ての営業所に対し、電話で安全確認(人、施設、運行状況)を行った。この時点では、沿岸部の事業所とも連絡が取れたが、その後、津波により携帯電話の基地局が被災したため、沿岸部の営業所とは連絡が取れなくなった。</p>	岩手県交通	<p>大船渡営業所は津波により営業所が流失したことから、本社まで直接状況報告に来るなどの対応が取られた。</p>		
				岩手県交通	<p>災害直後は電話が通じず、本社や市とも連絡が取れない状況だった。3日目くらいに遠野に携帯電話が通じる場所があることが分かり、本社と連絡するようになった。その後、都南営業所と無線が通じ、都南営業所を經由し、本社と連絡を取るようになった。</p>		
				岩手県交通 釜石営業所	<p>災害直後は電話が通じず、本社や市とも連絡が取れない状況だった。発災当日に市の災害対策本部から伝令が来て、翌日以降のバス運行の要請があった。</p>		
		宮城県	<p>3/11、12は停電もあり電話などが一切通じず、外部との連絡がとれない状況であった。</p>	宮城県	<p>被害、運行状況の収集については、直接行き来したり、個人の携帯電話を活用したりと、さまざまな手段により情報を入手した。</p>		
		宮城県	<p>被災等の状況が分からないことが一番不安な状態であるため、情報手段がない中で、市町村や事業者と密に連絡を取るための情報網の整備が必要である。</p>				
		岩手県バス協会	<p>今回の震災では、会員事業者の被災状況の確認に時間を要し、緊急輸送への対応も大変だった。通信が確保できない事態でも、協会と会員事業者が連絡できる方法の検討や体制が必要である。</p>				

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	交通情報等の収集・伝達体制の整備	交通情報等の収集・伝達	回答者	内容	回答者	内容	
			宮城交通	普通の電話回線、災害優先電話回線、携帯電話は全く使えない状態に陥った。また、市内の営業所をつなぐ路線バス用のデジタルMCA無線も、本社に予備電源がなかったため使えなかった。	宮城交通	運行しているバスに対し、運行営業所より路線バスのMCA無線を使用し、「道路状況に注意して終点まで向かい、その後運行を中止して、営業所に戻るように」指示した。対策本部では、各営業所に無線を搭載した観光バスを配置し、情報の収集に努めた。	・事前の備えが役に立った取組み ・緊急的な対応であったが参考となる取組み
			宮城県バス協会	発災直後は停電などにより全く電話が通じなかったため、会員事業者の安否確認はできなかった。 3/14(月)に電話が通じるようになり、会員事業者と連絡が取れるようになったが、三陸地域の事業者とは2、3週間連絡が取れなかった。	宮城県バス協会	会員事業者の非常時の緊急連絡先を定期的(年1回)に調査している。一部の事業者は、携帯電話番号を添付しており、発災後の連絡に役に立った。固定電話以外の連絡先も必要と考えていたが、個人情報保護の問題などもあり、届出があったものをそのままにしていた。	
			福島交通	災害時の連絡体制の整備が必要である。営業所には衛星電話、車両には無線の設置も必要である。 その他、バスロケーションなどの位置を把握できるような設備も必要である。	-	-	
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					
	E-3-1	交通情報等の収集・伝達					
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	岩手県交通	沿岸部の道路状況については独自に調査した。	岩手県交通	道路の被害状況については、基本的に交通事業者が現場の営業所等で独自に確認しているが、問い合わせがあったものについては災害対策本部で調べて回答している。	
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	宮城交通	道路の状況は、交通量の少ない夜間と早朝に2人ペアで現地を確認した。道路の被害状況については、情報が欲しかった。早く道路の状況確認ができていれば、それだけ早く運行できたのではないだろうか。	宮城県	道路の被災状況については土木部等が対応していた。県災害対策本部に圃などの関係機関も入っており、情報が集まっていた。交通事業者からの問い合わせはなかったため各自で確認していたのではない。	
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	岩手県交通	沿岸部の道路状況については独自に調査した。	岩手県交通	幹線的な道路については県が収集した情報を活用した。また、従業員に通勤ルート上の道路の状況を確認するなどを行なった。	
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	岩手県交通	道路の状況については市の災害対策本部にも確認したが、実際の走行の前に一度現地を確認した。	-	-	
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	岩手県交通	道路状況については、試走(現地確認)の他、地図で沿線の商業施設を探し、そこに電話をかけ、状況を確認した。	-	-	
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	釜石市	発災後の道路の状況確認の方法は徒歩で行っていた。徐々に情報が入ってくるという状態であった。また、自衛隊や建設会社が啓蒙作業を行っており、報告は受けていたものの、災害対策本部でも全体の把握に苦慮した。	釜石市	被災者のニーズは、災害対策本部に集まるものや市民課に寄せられる意見から把握した。また、交通事業者にも直接入る要望もあり、打合せで随時確認し、路線・ダイヤ等の見直しを協議した。	
	R-3-1	交通情報等の収集・伝達体制の整備	岡田小遊		岡田小遊	避難所運営本部は毎朝会議を開催し、これには仙台市の職員と自衛隊員も参加した。自衛隊の吉竹駐屯地にある、自衛隊のお風呂に週に3日、市のバスで通った。3月20日ごろから4月いっぱい続いた。また、市で書類手続きなどのため市役所行きバスも運行され、書類手続きが必要な人は利用した。	

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		: リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	地域住民等への交通情報の提供体制の整備	地域住民等への交通情報の提供	回答者	内容	回答者	内容	
			宮城県バス協会	被災状況について報告の統一様式がないため、会員事業者に確認などの作業が発生し、対応が変更だった。	-	宮城県バス協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前の備えが役に立った取り組み</li> <li>緊急的な対応であったか参考となる取り組み</li> </ul>
	R-3-2	地域住民等への交通情報の提供体制の整備	宮城県	一般から鉄道・バスの運行状況の問合せが多かった。	-	福島交通 宮城県	<p>道路状況については県・市町村の情報を収集した。</p> <p>鉄道・バスの運行状況については、3/15あたりから事業者から入手した情報をHPに掲載した。</p>
			八戸市	(事業者別の対応では名々の対応になってしまうので) 第三者的機関が、事業者や交通モードの区別なく公共交通情報を総合的にまとめて出すことが望ましい。	八戸市	八戸市	今回の災害では、市の職員は人手が割けなかったが、代わりにモビリティセンターがあったがゆえに情報提供の手助けを担うことができた。
			八戸市	利用者からの交通に対する具体的な問合せに、画一的な情報では対応できない。そのため最終的には人手（コミュニケーション）が重要。	八戸市	八戸市	八戸市中心市街地モビリティセンターでは、各事業者の情報を収集し、分かちやすく加工し提供。新聞等に掲載される文字情報だけでは利用者は分からないのではないか。
			八戸市	運行時間帯が頻りに変わっていたので、「明日はどうなるのか」という問合せが多かった。また、ホームページを見て、普段バスを利用しない人には理解しにくいので、電話で問合せがある。	八戸市	-	-
			八戸市営バス	1日あたり600~700件の問合せがあり、3/16には、1日で915件の問い合わせがあった。	八戸市営バス	八戸市営バス	運行状況が変更になる場合には、全停留所・全待合所にお知らせを掲示。そのほか、ホームページへの情報提供、「ほっとスルメール」（八戸市安全・安心情報メール）で情報発信、電話での問合せへの対応。
			岩手県交通	3日後に電話が復旧すると運行状況の問い合わせが殺到した。	岩手県交通	岩手県交通	回線が復旧してからは、ホームページに運行情報を掲載した。
			-	-	岩手県交通	岩手県交通	災害対策本部は被災状況等の情報を優先するため、バス運行情報については十分に周知されないもので、災害対策本部の掲示板に運行状況を掲示し、マスキング等に提供した。
			-	-	岩手県交通	岩手県交通	特別ダイヤで運行を再開したため、運行再開の前日深夜に時刻表をバス停に貼り出した。
			-	-	岩手県交通 通乗事業部	岩手県交通 通乗事業部	バスの運行情報は災害対策本部への提供、全バス停へ掲示の他、利用者の多い盛岡駅、県庁・市役所前、バスセンターの3箇所に人を配置し、案内などをさせた。
			-	-	岩手県バス協会	岩手県バス協会	高速バスについて各事業者が情報提供を行っていたが、正確な情報が必要と考え、関係事業者と協議し、3/16から翌日の各社の運行予定をまとめ、鉄道駅やバスセンター等乗車券販売所に掲示するとともに、県や運輸支局に提供した。また、最初は高速バスの情報だけでなく、都市間バス、路線バスの情報も提供した。

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	内容	回答者	内容	回答者	内容	回答者	
					<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のモビリティを確保する上での問題・課題</li> <li>事前の備えにより計画的な対応が求められる取り組み</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>事前の備えが役に立った取り組み</li> <li>緊急的な対応であったが参考となる取り組み</li> </ul>
					内容	宮城交通	内容
							電気や電話がつかなくなるようになってから、それぞれ以下の情報提供を行った。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・マスコミに運行情報を連日FAXで流した。</li> <li>・電話の問合せに対応した。</li> <li>・3/14からホームページを修正した。(名古屋経由で修正)</li> </ul>
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	釜石市	E-4-1 道路の安全確保		発災後の道路の状況確認の方法は徒歩で行っていた。徐々に情報が入ってくるという状態であった。また、自衛隊や建設会社が啓蒙作業を行っており、報告は受けていたものの、災害対策本部でも全体の把握に苦慮した。		-
	R-4-2 交通規制体制の整備	八戸市	E-4-2 交通規制の実施		発災後、学生の移動や家族の安全確認等で高速バスの利用ニーズがあったが、高速道路をバスが通行できず、運行が再開できなかったことは問題である。	岩手県	今回の震災では、くしの歯作戦で内陸部と沿岸部を結び幹線道路が早期に再開されたことで、内陸部と沿岸部との交通を確保することができた。
		岩手県			(内陸部と沿岸部を結び幹線道路は) 啓開直後は緊急輸送道路に指定され、バスの通行が許可されず、交通事業者からの要請もあり、通行許可を県警等にお願いした。	通	バスの運行ルートを決めると、県の振興局や市がそのルートの瓦礫の除去を自衛隊に要請するなど、優先的な対応をしてくれた。
		東北運輸局			震災直後は、バスは緊急輸送車両扱いとはされておらず、高速道路など緊急輸送路の通行はできない状態であった。3/14に北信局から中越地震での経験を踏まえ、高速道路を長距離バスが通行できるように、警察に要請してはどうかとのアドバイズがあり、東北運輸局から宮城県警に要請をしたが、命に直接関わらない限りバスを緊急車両にした前例がないことなどから、最初は難色を示された。しかし最終的には、運輸局長または県の要請があるものについては事業者が申請をすれば通行可能という回答を得た。	通	通行止めの区間についても県警に相談し、バスは通行の許可をもらうなどの対応を取ってもらったところもある。
		岩手県バス協会			高速バスの高速通行の許可は出されたものの、警察担当者が内容を理解しておらず、運行の許可がおりるまでに、数時間を要する場面もあった。		-
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	東北運輸局	E-5-1 燃料の確保		燃料不足が深刻となり、交通事業者からは燃料を確保できないかとの要請があった。燃料列車の運行などにより、徐々に燃料が行き渡るようになってきたが、燃料不足は震災後約1ヶ月は続いた。	東北運輸局	JR貨物が日本海ルート(青森経由)で燃料列車を運行することとなった。そこで、東北運輸局鉄道部から、計画停電で列車が止まらないように東北電力へ要請した。
						岩手県	燃料不足は3月いっぱいまで続いたが、沿岸部ではオイルターミナルから燃料を確保し、バス事業者に提供もしている。

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果	
	リスク管理 (事前対応)	危機管理 (災害時対応)	回答者	内容	回答者	内容
			宮城県	交通事業者から燃料確保の要請があり、担当する経済産業省観光部商工経営支援課に希望数量を伝えたが、十分な確保はできなかった。結局確保できなかったのは、希望の1~2割ほどである。確保できた燃料も、ドラム缶に入ってきたものもあり、事業者によっては、バス営業所のタンクに移し替える必要があるなど、事業者の受け入れ体制と合わない場面もあった。	宮城県	被災した仙台港にあるJXのタンクから残った燃料を取り出し配布した。ことなどで、燃料不足は徐々に解消された。
			宮城県	交通事業者からの要請として燃料確保が一番強かった。また、全く想定していなかった事態であり、災害時に燃料を安定的に供給ができる仕組みが必要である。	-	-
			八戸市営バス	今回の震災では、燃料不足が最も問題だった。発災時には3日分(16000リットル)しか備蓄がなかった。	-	-
			岩手県交通	燃料不足が一番苦勞した点である。国、県などにお願ひしたが、軽油は自衛隊や消防の緊急車両が優先され、確保できなかった。	-	-
			岩手県交通	盛岡地区では独自に商社等に掛け合い確保した。利田からローリー輸送されたが、給油場所を2か所とされたため、盛岡の営業所に給油をお願いした。そのため、県南地区への供給に遅れが出た。	岩手県交通 釜石営業所	厚の振興局に燃料の提供を要請したところ、釜石営業所で緊急輸送車両にも給油する条件で提供された。
			-	-	仙南交通	知り合いなどに聞いて自力で確保した。トラック会社などは自前でGSを持っているところがあり、こうしたところから入手した。
			福島交通	燃料タンクは1週間分もなく、発災直後から燃料がボトルネックとなった。	福島交通	燃料については県に依頼し確保した。従業員の通勤用の燃料についてはガソリンスタンドを回し確保した。
R-5-2	車両確保体制の整備	車両の確保	岩手県交通	バスは乗合車両19台、貸切車両1台が流出した。	岩手県交通	沿岸部の営業所では、20台のバスが使用不能になり、内陸部の予備車両を投入した。その後、国際興業グループ、日本バス協会(貸切バス1台)、東京都交通局(路線バス19台)から車両の提供があった。
R-5-3	乗務員確保体制の整備	E-5-3 乗務員の確保	宮城県交通	31台が流失。	宮城県交通	名鉄グループをはじめ全国のバス会社から60台以上のバスの提供があった。
			東北運輸局	燃料不足により、バスの運行だけでなくバスのドライバーや従業員の通勤にも影響がでた。そのためにバスを有効に運行できない状況であった。	-	-
			宮城県交通	ドライバーが何人出社できるのか分からなかった。毎日ダイヤを改正した。車両の弾力的な運用(他社名義のバスでの運行等)だけでなく、ドライバーの派遣等の弾力的な運用があったのも良かったのではないかと感じる。	宮城県交通	従業員の車のガソリンがないため、朝の3時くらいから従業員の通勤のため小型バスを運行した。夜も各戸を回った。従業員に貸したり、融通の利くガソリンスタンドで少しずつ従業員に分け与えたりした。
			-	-	南部バス	燃料不足で通勤できない乗務員のための通勤バスを運行した。
項目6 公共的交通安全サービスの提供						
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	-	-	釜石市	発災の翌日の3/12からは、沿岸部の孤立地区から避難所までの被災者の輸送を行った。

：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載

- ・事前の備えが役に立った取組
- ・緊急的な対応であったか参考となる取組

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		: リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	R-6-2	R-6-3	E-6-2	E-6-3	回答者	内容	
	軽症者の医療機関への移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	軽症者の医療機関への移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	-	・事前の備えが役に立った取組み ・緊急的な対応であったが参考となる取組み
	軽症者の医療機関への移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	軽症者の医療機関への移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	登石市	3/14頃から、被災者のニーズに合わせ避難所間や避難所と遺体安置所、医療機関を結ぶバスを運行した。
	通院のための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	通院のための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	岩手県交通 釜石石島 通釜石島 業所	被災の翌日から道路が通行できないことから、沿岸部に残された被災者を内陸の市の体育館等までヘリコプターで輸送しており、そこから、市内の避難所へ輸送を行った。
	通院のための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	通院のための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	仙南交通	3/15からボランティアで、災害復興支援バスとして被災場所の観察や遺体安置所と避難所を結ぶバスを運行した。このバスは、市役所の担当者が乗車し、行き先を指示しながら運行するよう形だった。家族の捜索や自宅の状況確認などで利用されていた。
	入浴のための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	入浴のための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	仙南交通	イオンの依頼により、石巻市で渡辺地区などの避難所と石巻日赤病院を結ぶバスを6/20～7/19まで運行した。 乗車は無料で、運行費用はイオンと仙南交通がそれぞれ1/2ずつ負担した。
	行政手続きのための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	行政手続きのための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	-	-
	行政手続きのための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	行政手続きのための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	-	-
	通学のための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	通学のための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	仙南交通	バス協会を通じて依頼があった農業高校のスクールバス（名取市体育館～加美農業高校）を運行した。 農業高校は津波により被害を受け、加美農業高校を間借りしたために運行したものである。
	買い物のための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	買い物のための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	-	-
	多目的な移動のための移動手段の想定	家族等の安全確認のための移動手段の想定	多目的な移動のための移動手段の提供	家族等の安全確認のための移動手段の提供	-	-	-

重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載	
	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	回答者	内容	回答者	内容	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	
			岩手県交通乗合事業部	盛岡地区では、一部の沿線市町村から運休した路線の再開の要望もあった。今回のような燃料の不足等により通常の運行ができないうちに、どのような路線を優先的に再開させるかなどを、事前に市町村と話し合ってもよいのではないか。	岩手県交通	燃料不足であったが、盛岡地区では通勤の足を確保するため、3/14から各営業所の幹線路線2路線を選び運行を再開した。その他の地区の路線バスは通学で主に利用されており、発災後は休校となると考え運行を決定した。今考えらるるももう少し運行できたらと思うが、燃料が不足し、運行判断が慎重になった。東日本大震災を踏まえ、燃料の使用量を考慮した緊急時特別ダイヤを事前に作成する予定である。		
			-	-	八戸市営バス	今回の震災では、燃料不足が最も問題だった。発災時には3日分(16000リットル)しか備蓄がなかった。運休を避けるため、軽油を長く使えるように、運行ダイヤと運行時間帯を工夫した。(軽油が不足していたため、通常ダイヤに戻せなかった)		
			八戸市	バスの運行時間を頻りに変えるのは、利用者には分かりにくいかもしれない。	-	-	-	
			八戸市営バス	災害時のバスの運行時間等を検討する際には、学校等の関係機関に確認をすることが重要である。発災の時期によっては、バスへの影響の大きさは変わる。今回は学校が休業の時期だったが、通常の時期であれば影響はさらに大きかったと考えられる。	-	-	-	
			-	-	南部バス	軽油不足で苦労した。これに対処するため、土曜日ダイヤにするとともに19時以降を運休にして便数を減らした。		
			-	-	釜石市	3/16からは道路の開通状況に合わせながら、運行経路や運行本数など随時見直しを行いつつ、釜石町(教育センター、釜石駅近傍)を起点とした既存のバス路線に近い循環バスを無料で運行している。釜石町を起点としたバス路線は震災前からバス路線の効率化のために検討していたものである。		
			岩手県交通	今考えらるるももう少し運行できたらと思うが、燃料が不足し、運行判断が慎重になった。	岩手県交通	これだけの震災であれば、土日に遊びに出る人はいないだろうと考え、また、燃料不足も懸念されたことから、翌日、翌々日は運休とした。盛岡地区では通勤の足を確保するため、3/14から3/20まで、各営業所の幹線路線2路線を選び特別ダイヤで運行を再開した。ダイヤ作成や時刻表の貼り出し等時間的な制限の中では、2路線ぐらいいい程度で考えた。県南地区の路線バスは通学で主に利用されており、発災後休校となると考え運休を決定した。3/21は沿岸部を除く県南地区でも土日ダイヤで運行を再開した。4/4からは通常ダイヤで運行を再開した。		

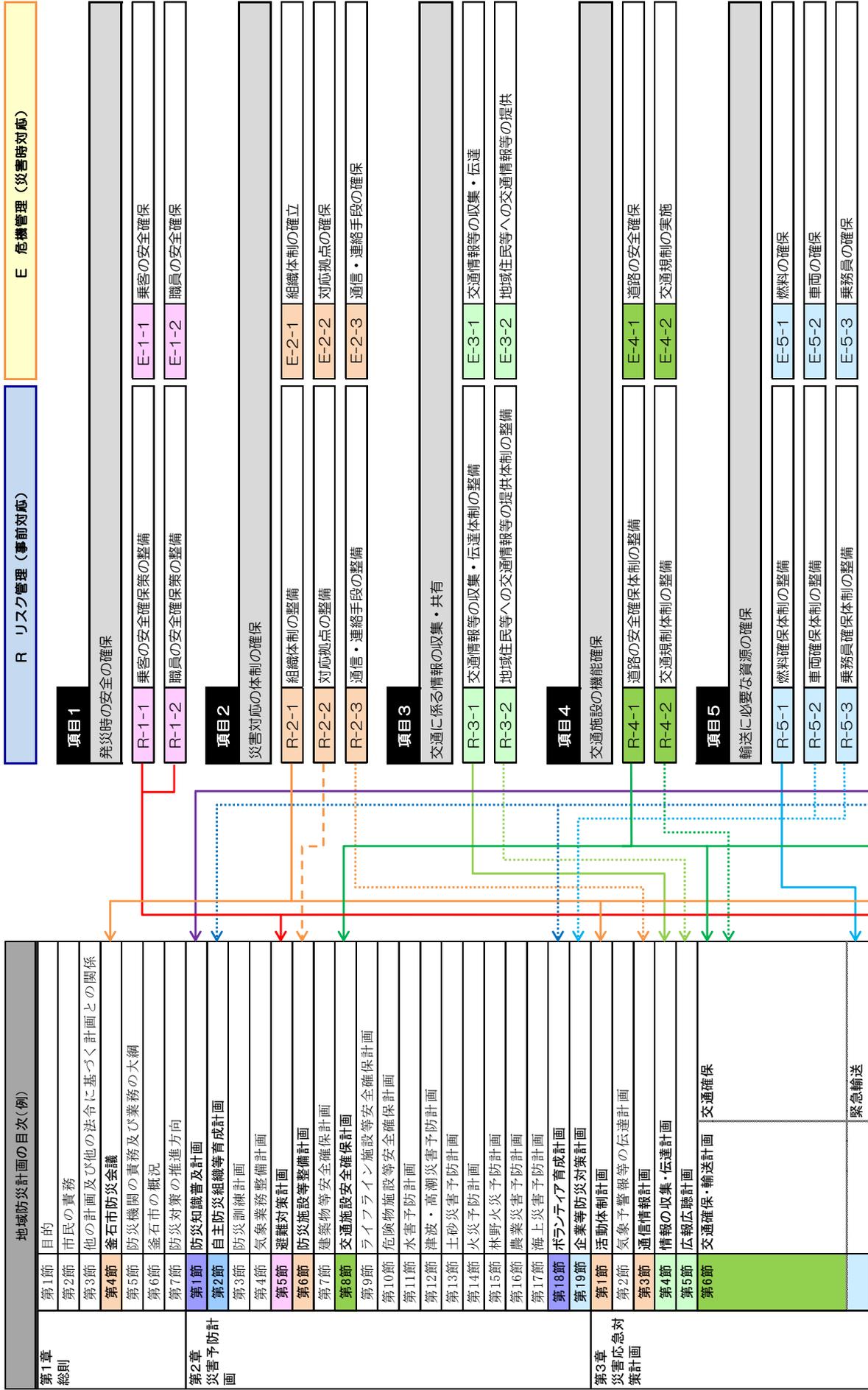


重要事項	R リスク管理 (事前対応)		E 危機管理 (災害時対応)		ヒアリング結果		：リスク管理 (事前対応) 編・危機管理 (災害時対応) 編掲載
	回答者	内容	回答者	内容	回答者	内容	
	(社)日 本カー シェアリ ング協会	万石浦仮設住宅の場合、バス停は近くにあるが、本数が少ない、目的の場所に行けない、乗り継ぎに時間がかかるという声を聞く。	(社)日 本カー シェアリ ング協会	カーシェアリングを成功させるためには、気軽に使える文化や利用者間の信頼関係を醸成する必要がある。そのため、車両の提供だけでなく、懇親会の開催などの取り組みも一体的に進めている。	(社)日 本カー シェアリ ング協会	石巻市仮設住宅管理室には、カーシェアリング用の専用駐車場の設置の許可や仮設住宅の所在地、入居状況やニーズ、コミュニティの状況等の情報提供といった協力をしてもらっており、効果よく活動する上で役に立っている。	・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
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	パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援	パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援	パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援	パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援	パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援	パーソナル・モビリティ (個別交通) の支援
	東北運輸局	東北運輸局	宮城県	宮城県	宮城県	宮城県	これを受け、生活の足である路線バスの安全運行の確保のため渋滞の解消が必要との判断にたち、県警への交通整理の要請のほか、3/15に報道機関に対して給油待ちの車のドライバーへの「他の車や路線バスの運行への配慮」や「警察による交通整理への協力」についての報道要請を行った。県警では、カソリンスタンドへの指導 (整理券の発行) や現場での交通整理などを行った。
	八戸市	八戸市	八戸市	八戸市	八戸市	八戸市	災害時においても、過度に自家用車に頼らない、あるいは公共交通を有効活用 (優先) するという観点から、広い意味でのモビリティマネジメントが重要ではないか。今回のカソリン不足のように、自家用車以外に頼れる移動手段がないと、いざという時にパニックになることが考えられる。
	宮城交通	宮城交通	宮城交通	宮城交通	宮城交通	宮城交通	カソリンの給油待ちの渋滞については、警察はもっと規制する必要があるのではないか。また、あらかじめルールを決めておけばよかったのではないかと。この渋滞が連日にわたり発生したため、バスの運行経路の変更・迂回運行を招き、事業者だけでなく利用者を混乱させた。
	岩手県交通	岩手県交通	岩手県交通	岩手県交通	岩手県交通	岩手県交通	カソリンスタンドの渋滞は、多車線道路では追い越し車線を走行するなどあまり問題にならなかったが、2車線道路では迂回し、バス停を飛ばして運行することもあった。このことは事後に運輸支局に報告した。

## 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

＜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  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 ：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	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  (生活交通)  項目7 パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用 パーソナル・モビリティ（個別交通）の普及啓発	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	相互応援協力計画		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	ボランティア活動計画		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	災害救助法の適用計画		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	避難・救出計画		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	医療・保健計画		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	生活必需品供給計画		R-6-10	路線バスの運休体制の整備	E-6-10	路線バスの運行
	第17節	食料供給計画		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	給水計画		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	応急仮設住宅の建設等及び応急修理計画						
第20節	防疫計画						
第21節	廃棄物処理・障害物除去計画						
第22節	行方不明者等の捜索及び遺体の処理・埋葬計画						
第23節	応急対策要員確保計画						
第24節	文教対策計画						
第25節	農畜産物応急対策計画						
第26節	公共土木施設応急対策計画						
第27節	ライフライン施設応急対策計画						
第28節	危険物施設等応急対策計画						
第29節	海上災害応急対策計画						
第30節	林野火災応急対策計画						
第31節	防災ヘリコプター活動計画						
第1節	公共施設等の災害復旧計画						
第2節	生活の安定確保計画						
第3節	復興計画の作成						

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。



## 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

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	
<b>項目 1</b> 発災時の安全の確保 (掲載頁)		<b>項目 1</b> 発災時の安全の確保		<b>項目 2</b> 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	…
<b>項目 2</b> 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			<b>項目 3</b> 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				
<b>項目 3</b> 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				
<b>項目 4</b> 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				
<b>項目 5</b> 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				
<b>項目 6</b> 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				
<b>項目 7</b> 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
	各機関が調整を図りながら実施⇒	<span style="background-color: red; color: black;">■</span>	<span style="background-color: green; color: black;">■</span>	<span style="background-color: orange; color: black;">■</span>	<span style="background-color: blue; color: black;">■</span>	<span style="background-color: purple; color: black;">■</span>
	各機関が各自又は分担して実施⇒	<span style="background-color: pink; color: black;">■</span>	<span style="background-color: lightgreen; color: black;">■</span>	<span style="background-color: yellow; color: black;">■</span>	<span style="background-color: cyan; color: black;">■</span>	<span style="background-color: lightblue; color: black;">■</span>

## 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
<b>項目4 交通施設の機能確保</b>		
E-4-1	道路の安全確保	→ E-23
E-4-2	交通規制の実施	→ E-26
<b>項目5 輸送に必要な資源の確保</b>		
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
<b>項目6 公共交通サービスの提供</b>		
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
<b>項目7 パーソナル・モビリティ（個別交通）の活用</b>		
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
<b>項目 1</b>										
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	◎	◎	◎	◎	
<b>項目 2</b>										
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	◎	◎	◎	◎	
<b>項目 3</b>										
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	◎	◎	◎	◎	
<b>項目 4</b>										
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	○	○	◎	○	
<b>項目 5</b>										
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>

		<b>R リスク管理（事前対応）</b>	
		（掲載頁）	
<b>項目 1</b>	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
<b>項目 2</b>	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
<b>項目 3</b>	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
<b>項目 4</b>	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
<b>項目 5</b>	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
<b>項目 6</b>	公共交通サービスの提供	R-6-1 被災者の避難所への移手段の想定	→ R-39
		R-6-2 軽症者の医療機関への移手段の想定	→ R-42
		R-6-3 家族等の安否確認のための移手段の想定	→ R-45
		R-6-4 通院のための移手段の想定	→ R-47
		R-6-5 入浴のための移手段の想定	→ R-49
		R-6-6 行政手続きのための移手段の想定	→ R-52
		R-6-7 通学のための移手段の想定	→ R-55
		R-6-8 買い物のための移手段の想定	→ R-58
		R-6-9 多目的な移動のための移手段の想定	→ 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
<b>項目 7</b>	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

交通危機管理行動要領	E 危機管理（災害時対応）	
	（掲載頁）	
	E-1-1 乗客の安全確保	→ E-1
職員の安全確保	E-1-2 職員の安全確保	→ E-3
組織体制の確立	E-2-1 組織体制の確立	→ E-5
対応拠点の確保	E-2-2 対応拠点の確保	→ E-10
通信・連絡手段の確保	E-2-3 通信・連絡手段の確保	→ E-12
交通情報等の収集・伝達	E-3-1 交通情報等の収集・伝達	→ E-15
地域住民等への交通情報等の提供	E-3-2 地域住民等への交通情報等の提供	→ E-17
道路の安全確保	E-4-1 道路の安全確保	→ E-23
交通規制の実施	E-4-2 交通規制の実施	→ E-26
燃料の確保	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
被災者の避難所への移動手段の提供	E-6-1 被災者の避難所への移動手段の提供	→ E-35
軽症者の医療機関への移動手段の提供	E-6-2 軽症者の医療機関への移動手段の提供	→ E-37
家族等の安否確認のための移動手段の提供	E-6-3 家族等の安否確認のための移動手段の提供	→ E-39
通院のための移動手段の提供	E-6-4 通院のための移動手段の提供	→ E-41
入浴のための移動手段の提供	E-6-5 入浴のための移動手段の提供	→ E-43
行政手続きのための移動手段の提供	E-6-6 行政手続きのための移動手段の提供	→ E-46
通学のための移動手段の提供	E-6-7 通学のための移動手段の提供	→ E-48
買い物のための移動手段の提供	E-6-8 買い物のための移動手段の提供	→ E-50
多目的な移動のための移動手段の提供	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
共助の取り組みの支援	E-6-12 共助の取り組みの支援	→ E-62
パーソナル・モビリティ（個別交通）の支援	E-7-1 パーソナル・モビリティ（個別交通）の支援	→ E-68



## 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

リスク管理（事前対応）のチェックリスト

この表は、事前の備えとして確認しておくべき事項、整備しておく体制等を取りまとめたチェックリストの例である。

重要事項	リスク管理（事前対応）編 （ ）内はページ	チェック項目
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)	<input type="checkbox"/> 発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"/> 発災時の乗務員と運行管理者の通信手段は確保されているか。
	R-1-2 職員の安全確保策の整備  (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"/> 発災時の安全確保のための職員の行動は定められているか。
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)	<input type="checkbox"/> 災害時の交通に係る担当部署・担当者は明確化されているか。 <input type="checkbox"/> 関係機関等との協力連携体制は確保されているか。
	R-2-2 対応拠点の整備  (R-12)	<input type="checkbox"/> 災害対応の拠点施設の災害時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場合の代替施設は定められているか。
	R-2-3 通信・連絡手段の整備  (R-15)	<input type="checkbox"/> 災害時の関係機関との通信手段は定められているか。 <input type="checkbox"/> 通信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。
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)	<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。 <input type="checkbox"/> 情報の収集・伝達の手段は定められているか。
	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)	<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。 <input type="checkbox"/> 情報の収集・伝達の手段は定められているか。
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)	<input type="checkbox"/> 災害時に優先して機能を確認すべき道路は定められているか。 <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"/> 災害時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)	<input type="checkbox"/> 被災者等の移動を確保する車両を含め優先給油され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 車両確保体制の整備  (R-35)	<input type="checkbox"/> 駐車場・待機場所の安全は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 災害時に車両が不足する場合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通勤手段は確保されているか。

重要事項	リスク管理（事前対応）編 （ ）内はページ	チェック項目
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)	<input type="checkbox"/> 孤立集落等避難所への移動手段等を確保する必要がある地域の有無を確認できているか。 <input type="checkbox"/> 輸送が必要な場合の手段は確保できるか。
	R-6-2 軽症者の医療機関への移動手段の想定 (R-42)	<input type="checkbox"/> 災害時の受け入れ可能な医療機関は確認できているか。また、それらの災害時の安全性は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 軽症者等の輸送が必要な場合の手段は確保できるか。
	R-6-3 家族等の安否確認のための移動手段の想定 (R-45)	<input type="checkbox"/> 遺体安置所の候補場所、避難所等は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 遺体安置所等への輸送が必要な場合の手段は確保できるか。
	R-6-4 通院のための移動手段の想定 (R-47)	<input type="checkbox"/> 災害時の受け入れ可能な医療機関は確認できているか。また、それらの災害時の安全性は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 通院に必要な場合の手段は確保できるか。
	R-6-5 入浴のための移動手段の想定 (R-49)	<input type="checkbox"/> 災害時の被災者のための入浴施設の場所は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 入浴に必要な場合の手段は確保できるか。
	R-6-6 行政手続きのための移動手段の想定 (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できているか。 <input type="checkbox"/> 行政手続きに必要な移動手段は確保できるか。
	R-6-7 通学のための移動手段の想定 (R-55)	<input type="checkbox"/> 災害時に学校の代替施設となる場所は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 通学に必要な移動手段は確保できるか。
	R-6-8 買い物のための移動手段の想定 (R-58)	<input type="checkbox"/> 店舗等の場所や災害時の安全性は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 買い物に必要な移動手段は確保できるか。
	R-6-9 多目的な移動のための移動手段の想定 (R-60)	<input type="checkbox"/> 生活利便施設の場所や災害時の安全性は確認できているか。 <input type="checkbox"/> 多目的な移動のための移動手段は確保できるか。
	R-6-10 路線バスの運行体制の整備 (R-62)	<input type="checkbox"/> 燃料等資源制約時の運行方針は検討されているか。
	R-6-11 鉄道代替輸送の実施体制の整備 (R-65)	<input type="checkbox"/> 災害時の被害を受ける可能性のある路線等を確認できているか。 <input type="checkbox"/> 運休した場合の代替手段は確保できるか。
	R-6-12 共助の取り組みの普及啓発 (R-68)	<input type="checkbox"/> 地域コミュニティ等に災害時に共助の取り組みを行う意識の醸成はできているか。 <input type="checkbox"/> 災害時の共助の取り組みへの対応は定められているか。
	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)

危機管理（災害時対応）のチェックリスト

この表は、発災時～緊急応急期（発災から1週間程度）に実施すべき内容を取りまとめたチェックリストの例である。

時期	重要事項	危機管理 （災害時対応）編 （ ）内はページ	チェック項目
発災時 （発災直後に）	項目1 発災時の安全の確保	E-1-2 職員の安全確保  (E-3)	<input type="checkbox"/> 職員の安全は確保されているか。
初期 （発災後～24時間程度）	項目2 災害対応の体制の確保	E-2-1 組織体制の確立  (E-5)	<input type="checkbox"/> 担当職員が配備についているか。 <input type="checkbox"/> 都道府県等への応援要請は必要ないか。
		E-2-2 対応拠点の確保  (E-10)	<input type="checkbox"/> 拠点施設の安全は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 代替施設の確保は必要ないか。
		E-2-3 通信・連絡手段の確保  (E-12)	<input type="checkbox"/> 通信機器の作動確認も含め通信・連絡手段は確保されているか。 <input type="checkbox"/> 通信機器の貸出要請は必要ないか。
	緊急対応期 （24時間～1週間程度）	項目3 交通に係る情報の収集・共有	E-3-1 交通情報等の収集・伝達  (E-15)
E-3-2 地域住民等への交通情報等の提供  (E-17)			<input type="checkbox"/> 地域住民等に交通情報等が提供されているか。
	項目4 交通施設の機能確保	E-4-1 道路の安全確保  (E-23)	<input type="checkbox"/> 道路の被害状況が把握されているか。 <input type="checkbox"/> 被害を受けた道路の啓開・応急復旧が開始されているか。
		E-4-2 交通規制の実施  (E-26)	<input type="checkbox"/> 道路の交通規制が実施されているか。 <input type="checkbox"/> 地域住民等に交通規制が周知されているか。 <input type="checkbox"/> 緊急車両に確認標章が交付されているか。
	項目5 輸送に必要な資源の確保	E-5-1 燃料の確保  (E-28)	<input type="checkbox"/> 緊急車両等への優先供給が実施されているか。 <input type="checkbox"/> 燃料供給の見通しが確認されているか。 <input type="checkbox"/> 都道府県等への協力要請は必要ないか。
	項目6 公共的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)	<input type="checkbox"/> 避難所への輸送に移動手段の確保は必要ないか。 （移動手段の確保が必要な場合） → <input type="checkbox"/> 避難所への移動手段は確保されているか。
		E-6-2 軽症者の医療機関への移動手段の提供  (E-37)	<input type="checkbox"/> 軽症者の医療機関への輸送は必要ないか。 <input type="checkbox"/> 医療機関等の受け入れの状況は把握されているか。 （移動手段の確保が必要な場合） → <input type="checkbox"/> 医療機関等の移動手段は確保されているか。
		E-6-3 家族等の安否確認のための移動手段の提供  (E-39)	<input type="checkbox"/> 遺体安置所・避難所の設置状況は確認されているか。 <input type="checkbox"/> 遺体安置所・避難所等への移動手段は必要ないか。 （移動手段の確保が必要な場合） → <input type="checkbox"/> 遺体安置所・避難所等への移動手段は確保されているか。

■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				
	その他				
交通事業者	鉄道				
	バス				
	タクシー				
	その他				
道路管理者	国				
	都道府県				
	高速道路				
	その他				
燃料取扱事業者					
その他					

## あとがき

---

平成23年3月11日、東北地方太平洋沖地震が発生、揺れや大津波により多大なる被害にみまわれました。この東日本大震災に対し、日本国中の力を総動員し、緊急的な対応を図る時期を越え、被災地における復旧、復興の動きが進んでいます。

そのような中、「地域のモビリティ確保の知恵袋」の作成を通し、地域のアクティビティの拡大に向けた円滑な移動（モビリティ）の確保を進めるために必要な考え方や知恵、ノウハウを整理、提供してきた我々に何ができるか？ということ、緊急的な対応の後、考えてきました。

まずは、「今回起きたこと、今起きていることをしっかり記録、把握しよう」そして、災害発生後の地域の円滑な移動の確保を目指す各地域にとって支えとなる「杖」、より円滑に検討の歩みを導く「杖」のようなものを提供できないか、と考え本書の作成に至りました。

いまだ十分ではありませんが、本書が各地域における検討の契機となり、参考となれば幸いです。

最後に、本書の作成にあたり多大なる協力を頂いた、ヒアリング調査にご協力頂いた皆様、資料提供いただいた皆様、そして勉強会にて活発なご議論を頂いた先生方、より読んで頂ける資料となるよう昼夜を分かたずご尽力頂いた関係各位へ、この場を借りて感謝申し上げます。

参事官室（総合交通体系）付 専門調査官 野津隆太

---

## 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月作成

---

■編集・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>

---