

東日本大震災後の 地域モビリティ確保に関する考察

吉田 樹¹・松浦 克之²・川崎 謙次³・長谷川 潤⁴

¹正会員 福島大学特任准教授 うつくしまふくしま未来支援センター（〒960-1296 福島県福島市金谷川1）
E-mail:itsuki-y@mue.biglobe.ne.jp

²正会員 株式会社千代田コンサルタント 東京事業部（〒114-0024 東京都北区西ヶ原3-57-5）
E-mail:y-matsu@chiyoda-ec.co.jp

³正会員 株式会社千代田コンサルタント 東京事業部（〒114-0024 東京都北区西ヶ原3-57-5）
E-mail:k-kawasa@chiyoda-ec.co.jp

⁴正会員 株式会社千代田コンサルタント 東京事業部（〒114-0024 東京都北区西ヶ原3-57-5）
E-mail:jun-hase@chiyoda-ec.co.jp

2011年3月11日に発生した東日本大震災は、東北から関東にかけての太平洋沿岸で甚大な津波被害をもたらした。こうしたなかで、とりわけ岩手・宮城・福島の沿岸被災地では、応急仮設住宅から商店や医療機関、高校などの生活関連施設へ向けたモビリティの確保が進められつつある。一方で、地震発生後の応急期から、多くの避難所生活者が存在する復旧期にかけてもモビリティ確保に関する課題は数多く存在しており、その内容を記録しておくことが災害時におけるモビリティ確保策を考えるうえで極めて重要となる。本稿では、福島県第一原子力発電所事故による被害も受けた福島県南相馬市と津波により市街地に大きな被害のあった岩手県大船渡市を事例として、現在に至るまでのモビリティに関する課題を緊急対応期、応急期、復旧期に分けて時系列で整理した。その結果、復旧期に至るまでのモビリティ確保は、平時と異なる対応が求められる一方で、応急仮設住宅への入居が進む復旧期は、平時のモビリティ確保施策と共通した考え方が求められることが示された。

Key Words : *the East Japan Great Earthquake, mobility*

1. はじめに

2011年3月11日に発生した東日本大震災は、東北から関東にかけての太平洋沿岸で甚大な津波被害をもたらした。そのうち、岩手・宮城・福島の沿岸被災地では、応急仮設住宅から商店や医療機関、高校などの生活関連施設へ向けたモビリティの確保が進められつつある。一方で、地震発生後の応急期から、多くの避難者が存在する復旧期にかけてモビリティ確保に関する課題は数多く存在しており、その内容を記録しておくことが災害時におけるモビリティ確保策を考える上で極めて重要となる。

本稿では、津波で市街地に大きな被害のあった岩手県大船渡市と福島県第一原子力発電所事故による被害も受けた福島県南相馬市を事例として、緊急対応期から現在までのモビリティに関する課題を時系列で整理するとともに、災害時のモビリティ確保策を考える上で重要な点について考察する。

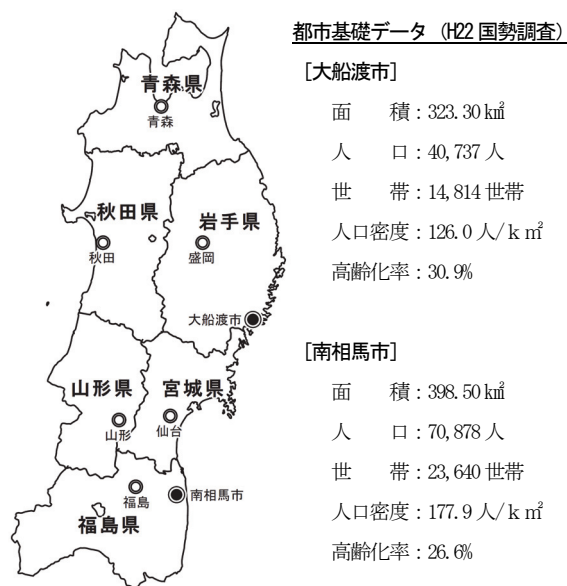


図-1 東北地方全体図

2. 大船渡市の概況

(1) 被害状況

大船渡市は、岩手県の沿岸南部に位置する人口約4万人の地方都市である。東日本大震災では、同市で震度6弱が観測され、同市沖にある検潮所では高さ8.0m以上の津波に襲われた。市内の人的被害（2012年3月15日時点）は、死者340人、行方不明者82人であり、家屋等の全半壊による罹災証明は3,673戸（2011年5月23日時点）になっている。津波被害は、国の重要港湾である大船渡港の周辺で特に甚大であり、JR大船渡駅は駅舎ごと流失した。また、市役所や商業施設などが立地する盛町では、高台に位置していた市役所は無事であったが、低地にあった公共施設や商店街などは浸水被害を受けた。

(2) 震災後のモビリティ確保の状況

大船渡市内を営業エリアとする岩手県交通は、津波により大船渡営業所が全壊したほか、所有する31両の車両のうち9両が流失する被害を受けた。震災時に営業所で待機していた車両については、同市立根町にある回転場など高台に避難をさせ、車両被害を可能な限り食い止めた。同営業所には、津波災害時のマニュアルは整備されていなかったものの、前年2月に発生したチリ地震においても、岩手県沿岸地域では大津波警報が発令され、その際も立根町の回転場に車両を誘導した経験があったことが結果として役に立った（同営業所へのヒアリング）。

一方、同市を運行するJR大船渡線と三陸鉄道南リアス線は、いずれも甚大な被害を受けており、本稿の執筆段階（2012年5月）においても運休が継続されている。

大船渡市における震災後のモビリティ確保状況は、a) 緊急対応期（震災後～4月上旬）、b) 応急期（4月～8月頃）、c) 復旧期（8月～現在）の3区分に整理することができる。以下に、その概要を整理する。

a) 緊急対応期（震災～4月上旬）

路線バスとしての通常の運行が不可能となった岩手県交通大船渡営業所は、大船渡市からの依頼を受けて3月13日から営業を再開した。当初は、米軍などのレスキュー隊の輸送を行うとともに、自衛隊による入浴施設が開設された3月下旬には、避難所と入浴施設との間の送迎を行った。一方、都市間輸送に関しては、同市と盛岡市を結ぶ急行盛岡大船渡線が3月19日より運行を再開している。このように、大船渡市における緊急対応期のモビリティ確保は、交通事業者による都市間輸送の復旧が進められた一方で、域内交通については、行政からの依頼による救援従事者や入浴に関する送迎など、平時のモビリティ確保とは異なる目的に対応していた。

b) 応急期（4月～8月頃）

大船渡市では、市民の買物や通院、通学、通勤などの日常生活における移動手段を確保することを目的として、2011年4月4日より、岩手県交通と三光運輸（地元のタクシー会社による貸切輸送）に運行委託を行い、市内8路線で無料バスの運行を開始した。いずれの路線とも、震災前とは異なる運行経路をとっているが、岩手県交通に運行受託された7路線については、すべて県立大船渡病院と市役所前、市街地のショッピングセンター（サンリア）を經由しており、概ね一日に4往復程度の運行である。また、4月22日には、隣接する陸前高田市の鳴石団地（仮設市役所等が立地）と大船渡市を結ぶ路線が再開されるなど、近隣市町へのモビリティが確保されるようになった（一部路線では、鉄道の代行輸送として、JRや三陸鉄道の定期券でも乗車可能となっている）。さらに、4月28日には、仙台市と大船渡市を結ぶ高速バスの運行も再開されている。

一方、4月下旬には、大船渡高校、大船渡東高校、高田高校（大船渡市立根町に移転中）がそれぞれ再開されることになり、高校生の通学輸送を確保する観点から、岩手県教育委員会が通学バスの運行を開始した（陸前高田市に居住する高校生が対象）。また、壊滅的被害を受けた陸前高田市から大船渡市内の病院やスーパーに向けた移動手段をNGOピースウィンズ・ジャパンが運行するなど、外部のボランティアによるモビリティ確保事例も見られるようになった。

c) 復旧期（8月～現在）

大船渡市内を運行していた無料バスは、応急仮設住宅

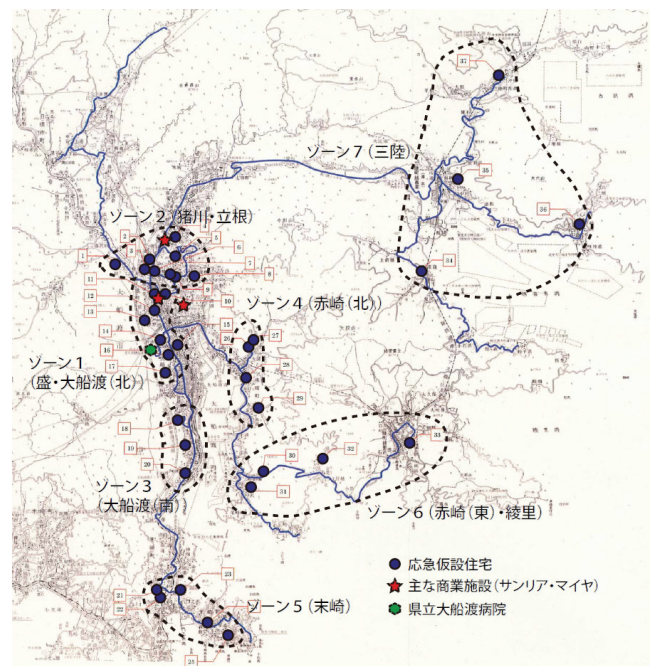


図-2 大船渡市における応急仮設住宅団地とバス路線

* 出所；大船渡市地域公共交通会議資料に筆者が加筆

への入居にあわせて、同年8月8日に一部路線の経路変更を行い、9月5日からは有償化（一乗車100円（中学生以下無料））、10月17日からは、岩手県交通が運行する路線バスとして、通常対キロ区間運賃が設定されるようになった。図-1は、大船渡市における応急仮設住宅団地とバス路線の関係を示したものであるが、市内37箇所に設置された応急仮設住宅団地の周辺には、団地の出入口から概ね300m～600mの範囲でバス停留所が設置されている。また、市外を結ぶ路線バスの運行経路も市内路線の経路と可能な限り統一させ、ほぼすべての路線が県立大船渡病院と市役所前、市街地のショッピングセンター（サンリア）を經由している。そのため、運行が開始された2011年4月以降、利用者数は増加傾向にあり、有償化される直前の8月までの間に、2倍近くの利用者数となった。また、対キロ区間運賃に変更された現在においても、無料運行時の7割程度の乗客が利用している状況にある。その背景として、①各路線の運行経路が日常の外出にフィットしたものであることに加え、②基本的な運行経路は、応急仮設住宅の入居募集前から設定されていたことから、仮設住宅を申し込む時点からモビリティの提供状況を判断材料とできたことなどを挙げることができる。このように、復旧期におけるモビリティ確保は平時のモビリティ確保と共通した考え方が適用可能になると考えられる。

3. 南相馬市の概況

(1) 震災前の地域概況

南相馬市は、平成18年1月1日に旧小高町、旧鹿島町、旧原町市の1市2町の合併により誕生した市である。福島県北東部に位置し、本市中心部から県都福島市まで約60km、いわき市まで約70kmの距離にある。

本市の人口は71,494人（平成23年2月末時点）で、福島県内6位の人口規模を有し、高齢化率25.9%であった。

震災前の公共交通をはじめ、日常生活における移動手段は、JR常磐線（上野～仙台間、市内5駅）、路線バス24系統（福島交通14系統、新常磐交通8系統、はらまち旅行2系統の3社運行）、デマンド交通の「おだかまちタクシー」（小高区内のみ）のほか、一部小学校を対象としたスクールバス、病院送迎バス「しあわせ号」（鹿島区内のみ）となっていた。

本市の路線バスの運行状況や利用特性としては、小学生の通学利用が大部分を占めており、運行経路、ダイヤなども小学校カリキュラムに対応した運行を基本としていた。

また、本市では、平成20年6月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づき、「南相馬市公共交通活性化協議会」を設置し、平成21年3月に「南相馬市

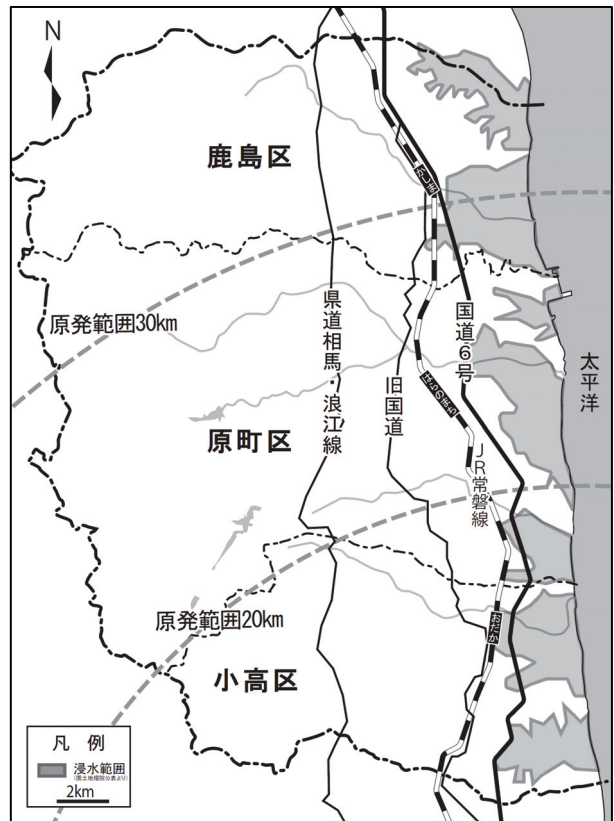


図-3 南相馬市全体図

地域公共交通総合連携計画」を策定、平成21年度から市全域を対象に路線再編、デマンド交通サービスの拡大など、公共交通の見直しを進めてきている状況にあった。

(2) 震災直後の状況

本市は、東日本大震災で震度6弱（14時46分観測）、津波到達（15時35分頃）により、市東部の沿岸部の集落、農地、漁港などに甚大な被害を受けている（表-1）。

さらに、福島第一原子力発電所事故により、震災翌日3月12日には小高区の大部分を含む福島第一原子力発電所から半径20km圏内の住民に避難指示、3月15日には同半径20km以上30km圏内の住民に屋内退避指示が出されるなど、震災による地震、津波、原子力災害によって市民生活に大きな混乱が生じていた。震災直後から、市内の鉄道やバス等の全ての公共交通網が遮断した状況下、市は3月15日に市民へ向けて、市外避難誘導を行って

表-1 南相馬市の被災状況

人的被害：平成24年3月12日現在	
死者	896人（うち関連死 266人）
行方不明者	4人
負傷者	59人（重傷 2人、軽傷57人）
住家被害：平成24年3月15日現在（全壊から一部損壊まで含む）	
小高区	849世帯（全世帯割合22.5%）
鹿島区	1,025世帯（全世帯割合29.6%）
原町区	1,791世帯（全世帯割合10.8%）
合計	3,665世帯（全世帯割合15.3%）

表-2 南相馬市における震災後の経過

日時	事象
3/11 14:46	南相馬市で震度6弱の地震観測
3/11 15:35頃	津波到達
3/12 05:44	福島第一原発から半径10km圏内の住民に避難指示
3/12 18:25	福島第一原発から半径20km圏内の住民に避難指示
3/15 11:00	福島第一原発から半径20km以上30km圏内の住民に屋内退避を指示
3/15～3/17	市がバスで市外に避難を誘導 (1,939人)
3/18～3/20	市がバスで集団避難を誘導 (2,725人)
3/25	市がバスで集団避難を誘導 (142人)
4/22 00:00	福島第一原発から半径20km圏内を警戒区域に設定
4/22 09:44	福島第一原発から半径20km以上30km圏内に指示していた屋内退避を解除、計画的避難区域及び緊急時避難準備区域を設定
9/30 18:11	緊急時避難準備区域を解除
4/16 00:00	市内計画区域解除、新たな区域設定

り、自家用車に加えて、市内バス事業者、他の自治体などの協力で、3月15日からの約10日間で市民の大部分が市外へ避難、一時的に人口が1万人程度まで減少した(表-2)。

(3) 震災後のモビリティ確保の状況

本市では、東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故により、津波被災地は、日常生活が困難な状況に陥るとともに、津波被災地以外においても、原子力災害の影響により4月22日の原子力災害区域が指定されるまでの期間、市民生活における屋外活動に制約が生じた。

本市では、4月22日の原子力災害区域指定に合わせて、原発から30km圏外に位置する地域(主に鹿島区)から学校再開、応急仮設住宅の建設など、部分的に日常生活復旧へ向けた動きが始まっている。また、9月30日には、原発から20km圏外に位置する地域(主に原町区)における緊急時避難準備区域の解除に伴い、市の行政機能、都市機能が集中している中心部においても日常生活復旧への動きが始まっている。

なお、本市では原発から20km圏内に位置する地域(主に小高区)は、平成24年4月16日の区域見直しまでの期間、原則的に地域内への立入は規制された。

表-3 モビリティ確保の状況整理にあたっての区分

区分	市民生活の状況
緊急対応期 (震災後～4月)	<ul style="list-style-type: none"> 小高区は立入制限、原町区は屋内退避、鹿島区は主要施設閉鎖(学校・福祉等) 市民は一時市外へ集団避難 その後、被災者は市内外の避難所へ入所
応急期 (4月～9月)	<ul style="list-style-type: none"> 小高区は立入制限、原町区は主要施設閉鎖、鹿島区は部分的に施設再開 鹿島区仮設住宅へ入居開始(5月末～)
復旧期 (9月～現在)	<ul style="list-style-type: none"> 小高区は立入制限、鹿島区及び原町区は部分的に施設再開 原町区仮設住宅へ入居開始

本市における、震災後のモビリティ確保状況の整理にあたっては、震災以降の市民生活における段階的な制約状況を考慮し、a) 緊急対応期(震災後～4月下旬頃)、b) 応急期(4月下旬～9月下旬)、c) 復旧期(9月下旬～現在)までの3区分に着目し、各時期における市民生活の動向と合わせたモビリティ確保の状況についてとりまとめを行う(表-3)。

a) 緊急対応期(震災～4月)

[主な事象]

- 3月11日午後、地震発災、津波到達
- 3月12日福島第一原子力発電所から半径10km圏内、その後、半径20km圏内の住民に避難指示。
- 3月15日福島第一原子力発電所から半径20km以上30km圏内の住民に屋内待機を指示。

[モビリティ確保の状況]

本市は、3月11日発災後から市内の全ての公共交通等のモビリティが運休状態にあった。また、東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故の情報が交錯する中、市長の決断により、3月15日から約10日間をかけて、市外へ向けて市民の一時避難を実施。自主避難者約55,000人のほか、市が用意したバスを利用した避難者約5,000人は、福島県内のほか群馬県や新潟県へ集団避難している。

本市では、震災後の原子力災害に関する不確定な情報により、支援物資が隣接市町村までしか届かない状況が発生していた。市民の集団避難にあっても、市外バス事業者が市内まで入れない状況から、川俣町や二本松市等に中継地を設けて、市内と中継地間を市内バス事業者及び市保有車両等で誘導し、中継地から各地へ市民を避難させた状況にあった。

本市では、震災前に約7万人いた人口が、3月末時点で約1万人にまで減少したと言われている。

4月に入り、市内に留まった市民のほか、一部で本市へ帰還する市民が出てきており、市内スーパーやコンビニなどの小売店の一部が再開を始めていた。依然として市内の公共的移動手段は運休状態にあった。また、一方で市外避難した市民は、各地の避難所・ホテル・旅館に滞在しており、本市では避難者からの要望に応じて、避難先の各地における通学児童・生徒の通学手段として、スクールバスの運行を支援していた。

b) 応急期(4月～9月)

[主な事象]

- 4月22日、福島第一原発から半径20km圏内を警戒区域に設定。福島第一原発から半径20km以上30km圏内に指示していた屋内退避を解除、計画的避難区域及び緊急時避難準備区域を設定。
- 4月22日、福島第一原発から半径30km圏外に位置す

る鹿島区内の小学校3校及び中学校1校が自校再開、その他小中学校は鹿島区内に設けた仮設校舎において授業再開。

[モビリティ確保の状況]

本市では、4月22日の原子力災害区域指定によって、原発30km圏外の鹿島区が先行して日常生活復帰への動き、公共的移動手段再開の動きが開始された。また、本市から首都圏側の移動を担っていたJR常磐線の復旧見込みが立たない状況の中、仙台方面や福島方面へ向けた広域バス路線の新設も出てきている。4月以降に運行を再開・新規開設したモビリティは(表-4)のとおりである。

表-4 南相馬市応急期のモビリティ

開始日	路線	事業者	区分
平成23年			
4月13日	しあわせ号	鹿島厚生病院	再開
4月15日	原町・仙台線(1往復/日)	はらまち旅行	新設
4月18日	相馬・原町線	はらまち旅行	新設
4月22日	市内路線(5系統)	福島交通	再開
4月22日	鹿島区スクールバス	はらまち旅行	新設
4月27日	相馬・原町線	福島交通	再開
5月16日	福島・南相馬線(相馬経由)	福島交通	新設
5月23日	亘理・南相馬線(JR代行)	JR東日本	代行
7月23日	東京・南相馬線	SDトラベル	新設

本市の応急期においては、鹿島区の2次医療機関「鹿島厚生病院」が、震災前から運行していた病院送迎バス「しあわせ号(無償)」を最も早く運行を開始している。しあわせ号は、震災前から鹿島区内を4つの経路で循環する無償送迎サービスであり、高齢者の移動手段として大いに活用されていたサービスである。

続いて、市内バス事業者による広域バス路線の新設があり、4月18日新設の「相馬・原町線」は、本市に位置する高校が、隣接する相馬市で4月22日再開することから、スクール利用を目的に運行された路線となっている(5月17日以降は福島県によるスクールバス運行開始により廃止)。

4月22日からは、鹿島区内の小中学校再開にあたって、市内4条路線5系統が運行再開しており、加えて本市では、市内仮設住宅や相馬市避難地からの通学者移動手段を提供するためスクールバスを運行。4月27日には、福島交通の幹線系統「相馬・原町線」が運行再開している。

5月に入ってから、福島交通による「福島・南相馬線」、JR代行バスによる「亘理・南相馬線」の運行開始によって、福島方面、仙台方面への移動手段が確保された状況にあった。

c) 復旧期(9月～現在)

[主な事象]

- ・ 9月30日、福島第一原発から半径20km以上30km圏内

に指示していた緊急時避難準備区域を解除。

- ・ 10月17日、緊急時避難準備区域の解除に伴い、原町区の小学校3校及び中学校2校が自校再開
- ・ 平成24年1月10日、損傷していた校舎修繕等が完了し、原町区3校が自校再開。

[モビリティ確保の状況]

本市では、鹿島区で先行していた日常生活復帰への動きの中、9月30日に原町区の大部分を含む緊急時避難準備区域の解除に伴い、原町区においても公共施設再開や公共的移動手段再開の動きが開始された。

市内移動では、鹿島区で完工した仮設住宅を対象に「仮設住宅巡回バス」の運行が開始されている。市外移動では、福島方面や仙台方面への路線バスが順次増便の動きが見られる。9月以降に運行を再開・新規開設したモビリティは(表-5)のとおりである。

表-5 南相馬市復旧期のモビリティ

開始日	路線	事業者	区分
平成23年			
9月1日	仮設住宅巡回バス(2系統)	鹿島厚生病院	新設
9月26日	仮設住宅巡回バス(2系統)	はらまち旅行	新設
10月17日	原町区スクールバス	はらまち旅行	新設
11月17日	原町・仙台線(2往復/日)	はらまち旅行	増便
12月15日	福島・南相馬線(川俣経由)	福島交通	新設
12月21日	JR常磐線(相馬～原ノ町間)	JR東日本	再開
12月23日	原町・仙台線(6往復/日)	はらまち旅行	増便
平成24年			
1月10日	太田小循環線	はらまち旅行	再開
4月1日	原町・仙台線(8往復/日)	はらまち旅行	増便
4月1日	福島・南相馬線(川俣経由)	はらまち旅行	新設

本市の復旧期においては、鹿島区で先行していた仮設住宅の完成に伴い、早い地区では5月下旬から入居が開始された。そうした背景の中、市内移動については、鹿島区内の仮設住宅が概ね完成し、入居完了した9月頃において、前記の鹿島厚生病院による「しあわせ号」が、新たに仮設住宅巡回路線を2系統新設している。また、本市では福島県補助金「福島県地域支え合い体制づくり助成事業補助金」を活用し、仮設巡回バス2系統をはらまち旅行へ委託運行している。2路線は運行日が週3日間ずつで重複しないように配慮されている。

9月の原町区学校再開にあたって、本市は鹿島区スクールバスを原町区通学者用にも対応を図っている。

また、本市では平成24年3月28日「南相馬市公共交通活性化協議会」を再開しており、5月からの原町区内路線バス再開に関する協議・承認を諮っている。

市外移動については、福島方面や仙台方面の需要が顕著であり、随時増便の対応、他事業者による路線新設が見られる。また、福島方面は、当初運行されていなかった飯舘村や川俣町を経由する経路新設で時間短縮・利用者利便向上が図られている。

表-6 南相馬市におけるモビリティ確保の状況整理

年月	H23.2	H23.3	H23.4	H23.5	H23.6	H23.7	H23.8	H23.9	H23.10	H23.11	H23.12	H24.1	H24.2	H24.3	
区分	震災前	緊急対応期		応急期						復旧期					
集団避難		3/15～10日間													
JR常磐線				5/23～JR代行バス						12/21～相馬⇄原ノ町再開					
路線バス(広域)			4/15～仙台線(新設)、4/27～相馬線(再開)、5/16～福島線(新設)、7/23～東京線(新設)												
路線バス(市域)			4/22～鹿島区(一部再開)						1/10原町区(一部再開)						
その他(しあわせ号)			4/13～しあわせ号(鹿島厚生病院)						9/1～仮設住宅巡回バス(鹿島厚生病院)						
その他(スクールバス)			4月～鹿島区学校再開に伴うスクールバス運行						10月～原町区学校再開に伴うスクールバス運行						
その他(仮設巡回バス)									9/26～仮設住宅巡回バス(県補助)						
参考)居住人口	71,635	約1万人まで減		27,391	35,222	38,377	40,566	41,572	42,748	43,549	44,982	45,401	45,496	46,534	

12月21日には、高校生通学者の移動手段確保のため、地元からの強い要望に応じて、暫く運休状態にあったJR常磐線の一部区間(相馬～原ノ町間)が再開している。

4. さいごに

本稿では、東日本大震災による津波で市街地に大きな被害を受けた岩手県大船渡市と福島県第一原子力発電所事故による被害も受けている福島県南相馬市を事例として、緊急対応期から現在までのモビリティに関する課題を時系列で整理した。

原発事故により、多くの市民が広域的な避難を余儀なくされた南相馬市では、市外への避難あるいは、市外における通学手段の確保など、大船渡市とは異なる移動ニーズにモビリティが対応してきたことが分かった。また、大船渡市では、発災数日後から乗合バス事業者(岩手県交通)が営業を再開したものの、米軍など支援者の輸送や入浴施設への送迎など、平時の乗合公共交通とは異なる移動ニーズに対応していた。

しかし、両市に共通しているのは、復旧期に入り、買物や通院など平時と同様な移動ニーズが主体となった段階においては、災害時といえども平時のモビリティ確保施策と共通した考え方が求められる。応急仮設住宅への入居申し込みが開始される以前に、市内のバス路線網を提示した大船渡市の取り組みは、無料運行が終了した後も無料運行当初と比較して多くの乗客が利用していることから、路線網の設計に関する考え方も含めて、平時の公共交通計画においても示唆に富んだ事例であると考えられる。また、南相馬市では、鉄道の復旧が短期には見込めないなかで、既存の乗合バス事業者と新規事業者がそれぞれ都市間バスの運行に踏み切った点が特徴的である。鉄道と路線バスを含め、直通での路線が存在していなかった福島市と南相馬市の間には、2社が乗合バス事業として路線新設をしているが、こうした取り組みが、広域的な避難者が多い原発被災地のモビリティ確保策、あるいは復興まちづくりにおいて、どのように寄与して

いくかを今後考察していくことが求められる。

応急仮設住宅や借り上げ住宅を中心にモビリティ確保を考える復旧期から復興期へとステージが進むにつれ、復興まちづくりのなかに、モビリティをどう位置付けるかが重要となる。東日本大震災からの復興計画では、多くの市町村で、施設や土地利用の配置図が示される一方、交通が連動して考えられていないケースが大半である。岩手から福島にかけての沿岸自治体では、もとより多くの市町村が人口減少局面にあった。そのため、今回の震災は、人口減少トレンドを「先取り」する結果になることが想定され、新たな「生活難民」を産み出さないライフスタイルを土地利用とモビリティの連携で創造していくことが求められる。

謝辞： 本稿の執筆にあたり、大船渡市商工港湾部商業観光課、南相馬市復興企画部企画課、ならびに関係する事業者の皆さまには、貴重な情報を頂戴した。この場を借りて御礼申し上げる。なお、本稿の記述は、すべて筆者の責任によることを申し添える。