

陸前高田市の応急仮設住宅に住む人々の生活活動と交通

宇佐美 誠史¹・元田 良孝²

¹正会員 岩手県立大学助教 総合政策学部（〒020-0193 岩手県滝沢村滝沢字巣子152-52）
E-mail:s-usami@iwate-pu.ac.jp

²フェロー会員 岩手県立大学教授 総合政策学部（〒020-0193 岩手県滝沢村滝沢字巣子152-52）
E-mail:motoda@iwate-pu.ac.jp.

東日本大震災によって発生した津波によって、三陸沿岸各地で甚大な被害が生じた。主に浸水区域外に立地している各地の応急仮設住宅は、津波が来ないように高台にあるため、不便な場所が多い。そこで、陸前高田市内に建設された応急仮設住宅に住む住民を対象として、交通実態を把握するためのアンケート調査を行った。内容は日常の生活活動と利用する交通手段、公共交通の認知や利用、評価、応急仮設住宅付近の道路状況、自動車の購買状況などである。ほとんどの人が震災以降の早い時期に自動車を取得しており、公共交通を利用しなくてもよい状況である。公共交通の利便性は、公共交通利用の有無にかかわらず低いと感じている人が多い。応急仮設住宅は高台にあるため、勾配がきついと感じている人が多い。

Key Words : temporary dwelling, public transportation, mobility

1. はじめに

平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、岩手県沿岸南部に立地する陸前高田市は、震度6弱を記録し、津波により本庁舎が全壊、当時の人口に対する死者数の割合が約7%、全壊した家屋が3,159戸など、甚大な被害を受けた¹⁾。応急仮設住宅は市の中心部を含む津波浸水区域の外に建てられているため、通勤通学、買い物、通院などの移動手段の確保が課題となることはすぐにわかった。また、着地点となる施設の被害も大きく、住民の移動形態や移動に対するニーズも大きく変化した。

著者らは陸前高田市と協働しながら、まずは、この応急仮設住宅に住んでいる人たちの移動実態についてアンケート調査をすることとなった。本稿では、その調査結果について示す。

2. 調査概要

調査対象は陸前高田市内に設置されている応急仮設住宅（入居世帯は2,171世帯）に居住している16歳以上の方全員で、基本的に一世帯あたり3票の自記式調査票を市役所経由で各地区の仮設住宅の代表者より直接配布している。3票でも足りない場合は調査対象者が市役所に連絡して、市役所が不足分を渡している。記入が終わった

調査票は岩手県立大学が郵送で回収している。調査期間は2012年1月11日から1月22日で、2,082票の調査票を回収した。属性は性別が男性46%、女性54%、年代は60歳代が一番多く22%、次いで70歳代の19%、50歳代の18%となっている（図1）。

調査項目は主に、①震災後の日常の活動（通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽）の頻度や移動時間、交通手段、②路線バスや乗合タクシーの認知や利用状況、評価、③移動販売やネット販売の利用状況や応急仮設住宅の道路状況、④属性である。世帯主には、世帯の自動車保有状況、購買状況、駐車場の充足状況、自転車駐輪場の充足状況について別途尋ねている。

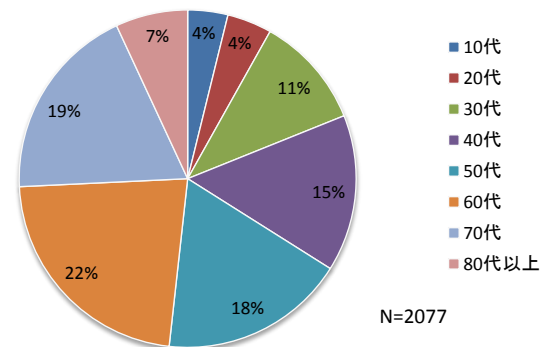


図1 回答者の年齢分布

3. 調査結果

(1) 仮設住宅の道路現状

図2は応急仮設住宅に向かう道路の勾配について尋ねた結果を示したものである。「勾配がきつい」と回答している人が一番多く38%、「ややきつい」と回答している人が31%、「ちょうどよい」と回答している人が31%である。図3は応急仮設住宅の敷地内の舗装について尋ねた結果を示したものである。「今のままでよい」と回答している人が70%である。「舗装して欲しい」と回答している人は30%である。図4は応急仮設住宅の敷地内の段差について尋ねた結果を示したものである。「特に気にならない」と回答している人は88%で、「段差が多くて不便」と回答している人は12%である。

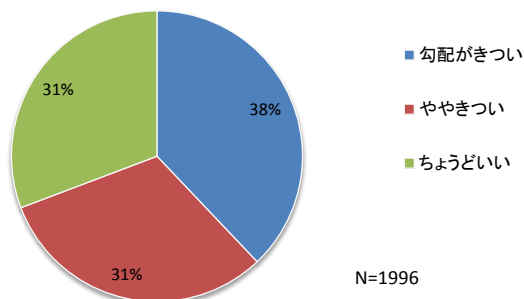


図2 応急仮設住宅に向かう道路の勾配について

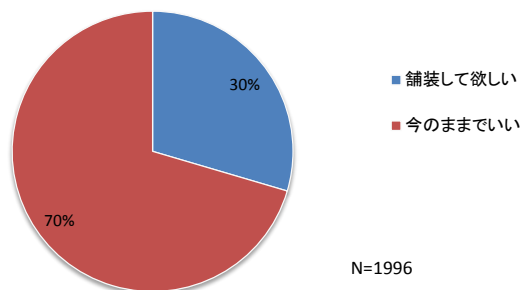


図3 応急仮設住宅の敷地内の舗装について

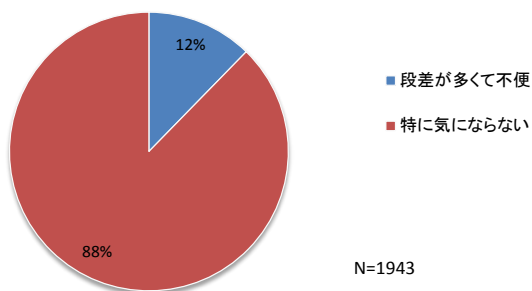


図4 応急仮設住宅の敷地内の段差について

(2) 自動車の取得状況

世帯主の方に、世帯で保有している自動車の状況について尋ねた結果を示す。図5は震災によって使えなくなった自動車の台数である。「1台使えなくなった」という人が一番多く35%、2台が20%、「使えなくなった車はない」という人が25%である。

図6は震災以降の自動車の購入時期を示したものである。20%の人が5月1日から6月末に、17%が4月末までに、12%が7月1日から8月末までにというように、震災から早い時期に自動車を購入していることがわかる。

図7は新たな自動車の購入時期の以降について示したものである。72%の人が「購入の予定はない」ということで、12%が「2年以上先」というように、震災以降、調査時点では自動車の購買はある程度終わったのではないと思われる。

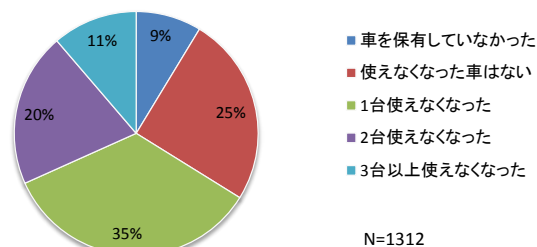


図5 震災によって使えなくなった自動車の台数

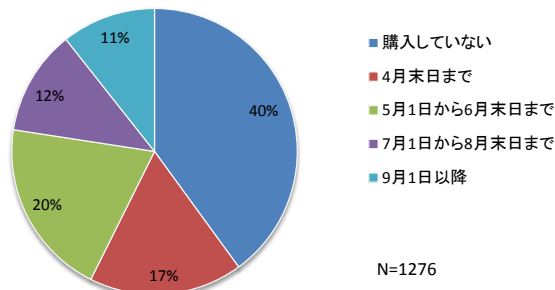


図6 震災以降の自動車の購入時期

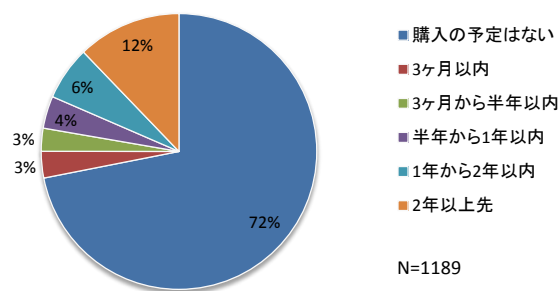


図7 新たな自動車の購入予定時期

(3) 日常の生活活動と交通

今回の調査では、日常の生活活動について、通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽について、頻度や交通手段、移動時間などの実態を尋ねている。

図8に買い物、図9に通院時の交通手段を示す。どちらも自家用車での移動が大半を占めることがわかる。送迎も含めれば、8割程度が自動車を使っている。図には示さないが、通勤・通学や娯楽においても同程度自動車を使っている。そのため、公共交通はほとんど利用されていない。

図10に送迎状況を示す。送迎することが「よくある」、「たまにある」と回答した人は44.6%，送迎されることが「よくある」、「たまにある」と回答した人は40.3%であった。多くの人が送迎に頼っていることがわかる。

図11に震災後の外出回数を示す。「かなり減った」という人が一番多く43%，次いで、「やや減った」という人が21%，「ほとんど変わらない」という人が20%である。増えたという人は16%である。

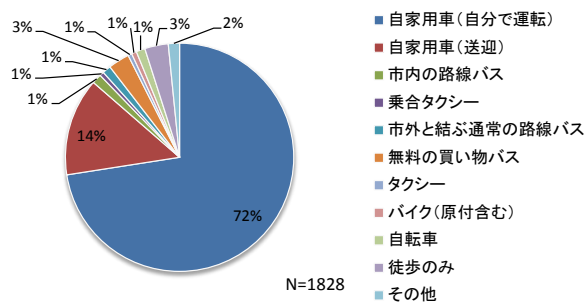


図8 買い物時の交通手段

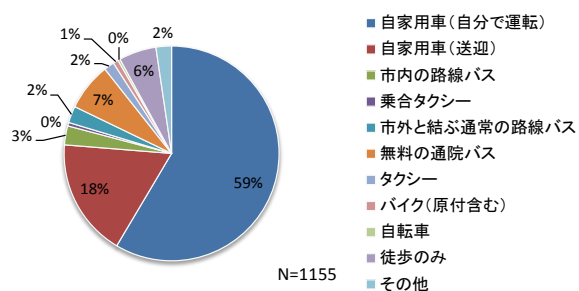


図9 通院時の交通手段

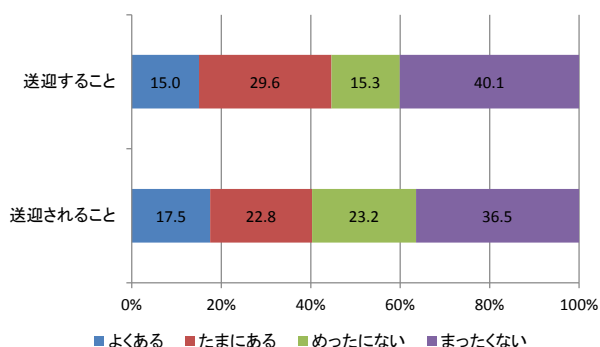


図10 送迎状況

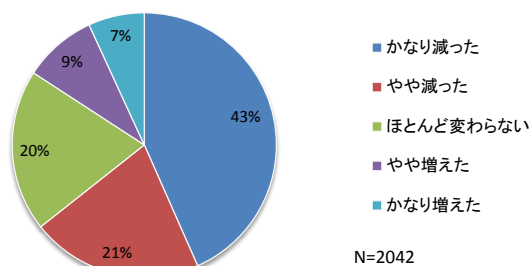


図11 震災後の外出回数

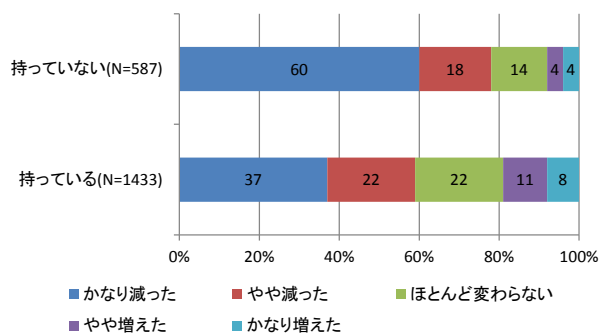


図12 自由に使える自動車の有無と外出回数

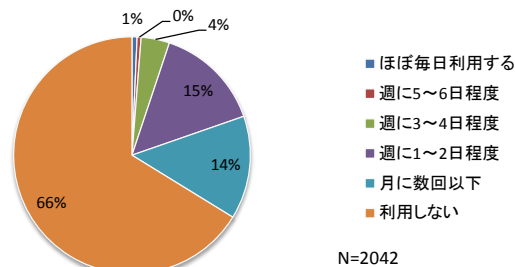


図13 移動販売の利用

震災後における外出回数の変化であるが、自動車による移動が多いこの地では、自由に使える車があるのとないのとはどのように違っているかを図12に示す。自由に使える自動車があり、外出回数が「かなり減った」と回答した人は37%で、自由に使える自動車を持っていない人の60%に比べはるかに少ないことがわかる。仮設住宅は浸水区域にない高台などに分散して建設されているため、公共交通を使うことが難しくなっている。

移動販売の利用実態を図13に示す。移動販売を「利用しない」人がほとんどで66%，「週に1～2日程度」利用が15%，「月に数回以下」が14%である。ほとんどの人が自動車を手に入れたこともあって、移動販売を利用する理由がなくなっていると思われる。

(4) 公共交通に対する意識

これまでに示した結果で、公共交通がほとんど利用されていない実態がわかったが、仮設住宅の住民の公共交通利用に対する意識を見ていく。図14は公共交通で行き

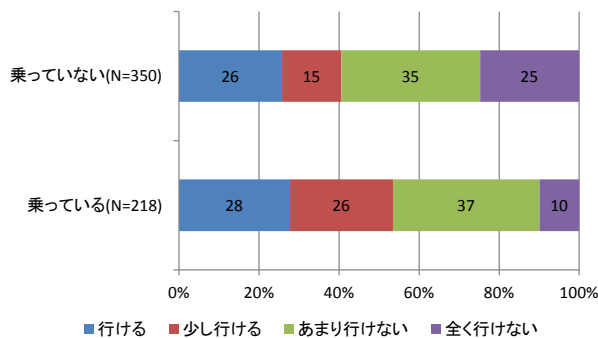


図14 公共交通利用の有無と行きたいところへ行けるか

たいところに行けるかという質問で、公共交通利用の有無による違いを見ている。これを見ると、公共交通に乗っている人は行きたいところに行けると思っている人が54%あるのに対し、そうでない人は41%である。多くの人は公共交通で行きたいところに行けないと思っている。なお、ここで言う公共交通は路線バスと乗合タクシーのことである。

次に仮設住宅からバス停までの距離の認知について、やはり公共交通利用の有無による違いを見る（図15）。これを見ると、公共交通に乗っていない人の方がバス停までの距離を短く認知していることがわかる。仮設住宅によっては、路線バスが通る幹線道路までの距離が長かったり、勾配が大きかったりするなどのために、公共交通利用が困難なところがあることが別途わかっている。

図16は公共交通の運行本数を増やして欲しいかどうか尋ねた結果を示したものである。公共交通利用に関係なくどちらも同じような傾向を示している。「もっと増やして欲しい」と思っている人は40%強であり、「現状のままでよい」と思っている人は10%強である。

4. おわりに

本稿では、陸前高田市内に設置された応急仮設住宅の全住民を対象として、移動実態や公共交通の評価、仮設住宅の道路状況などについてアンケート調査を行った。その結果わかったことを以下に示す。

- ・自由に使える自動車を持っているかいないかによって、外出頻度が違っている。自動車が使える人は路線バスや乗合タクシーは利用しない。
- ・自動車を使える人で送迎をしている人は約4割、使えない人で送迎されている人も約4割である。
- ・自動車は震災によって使えなくなっても比較的早い段階で新たに購入しており、一部を除いては駐車場も足りていると思われる。
- ・路線バスや乗合タクシーを使っている人でもそれが便利だと思っていない人が多い。

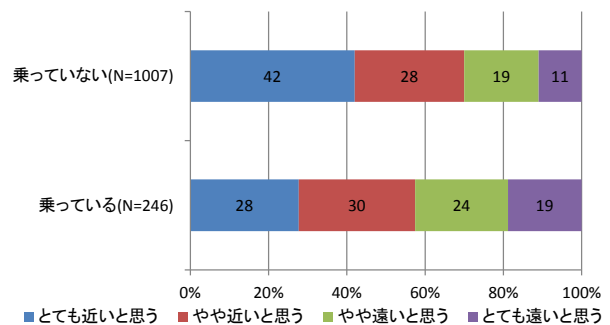


図15 公共交通利用の有無とバス停までの距離

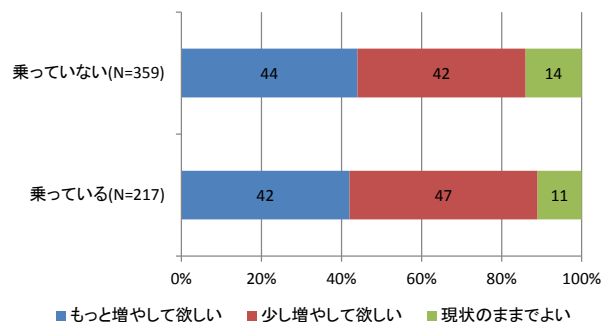


図16 公共交通利用の有無と運行本数

- ・応急仮設住宅や周辺の道路状況は、居住者にとってあまりよい評価とはなっていない。勾配がきつかったり、道路の幅が狭かったりするためである。段差や舗装状況に関しては概ねよい評価である。
- ・移動販売を利用している人は約35%で、図には示していないがインターネットなど通販を利用している人は20%程度である。

今後は、公共交通への震災関連補助が切れた以降の公共交通計画を検討するために、全市民からサンプルを取りアンケートを行う予定である。なお、第44回土木計画学研究発表会にて、震災後の陸前高田市の公共交通復旧プロセスについて報告している²⁾。

謝辞：調査に協力いただいた陸前高田市応急仮設住宅の住民の皆様、調査票の配布に協力いただいた各仮設住宅の代表の皆様、調査を委託していただいた陸前高田市役所と岩手県交通株式会社に対して、感謝申し上げる。

参考文献

- 1) 陸前高田市：陸前高田市震災復興計画，p.2，2011.12
- 2) 元田良孝，宇佐美誠史：津波被災地の公共交通復旧プロセス―陸前高田市の事例―，土木計画学研究・講演集，Vol.44，CD-ROM，2011.