

東日本大震災への路線バス事業者の対応に関する調査研究

○名古屋大学 学生会員 星野雄二

名古屋大学 正会員 加藤博和

名古屋大学 正会員 福本雅之

1. はじめに

東日本大震災は、交通システムに対しても広範囲にわたって甚大な被害をもたらした。主要道路は比較的早い段階で復旧したものの、鉄道の長期にわたる運行停止、自家用車の津波による流失(約 40 万台)、燃料不足による使用不能が生じた。結果として津波被害地域では、路線バスが唯一の移動手段となったところも多かった。しかしながら、バス事業者自身も被災し、事前に大規模災害を想定した対応策を準備していたわけではなく、それぞれ独自に、おかれた状況に応じて対処することを余儀なくされた。

本研究では、東日本大震災被災地における路線バス事業者の対応状況を調査し、整理する。そのために事業者の経営者、および乗合バス担当者(茨城交通、岩手県交通、岩手県北自動車、新常磐交通、福島交通、宮城交通<順不同>)へのヒアリング調査を7月25日～11月2日の間に実施した。

2. 路線バスの被害、不通状況と復旧の概要

東北三県(岩手県、宮城県、福島県)のバス事業者では、人的被害が死亡・行方不明者合わせて13人、バス車両の損害が219車両、社屋の損傷が115棟であった。

地域間高速バスについては、高速道路が復旧したことと、3月14日に高速バスが緊急車両に指定されたことから、首都圏と東北地方を結ぶ高速バスが、発災後2カ月で31路線が順次運行を再開し、延べ約10800台、約30万人を輸送し、その輸送力は震災前と比べ266%になった。これには、貸切バスを乗合運送に使用してよいという緊急措置の発動(3月17日)も大きく寄与している。鉄道が完全に不通になっている中、非常に大きな役割を果たしたと言える。

一般路線バスについては、発災後一週間で内陸部主要都市において運行再開し、4月初めには津波被災地も含め、概ね通常運行(災害対応による変更も

含む)に移行した。被災地では被害や非難状況に対応した臨時的な路線の設定や、無料もしくは割引での運行も行われた。いずれも大半は、事業者の独自の判断によるものであり、自治体からの補助を確約されての運行はまれである。

3. 被災地の路線バス事業者の対応の整理

被害は津波を受けた沿岸部を中心に発生した。営業所については、宮城交通の気仙沼営業所・石巻営業所、岩手県北自動車の小本営業所、岩手県交通の大船渡営業所・陸前高田営業所が津波により水没、流失した。その他にも社屋のひび割れ、浸水等の被害があった。車両に関しては、高台に避難する等、マニュアルにはない対応を行った事業者がほとんどで、被害を最小限にとどめることができた。過去にも何度も津波や地震の被害を受けてきた地域であるため、乗務員の意識は高く、臨機応変の対応ができたと考えられる。

発生直後は、ほとんどの事業者で運行を停止し、その後順次、帰宅困難者対応、原発避難対応の輸送を行ったが、後述のように事業者によって対応が異なる。また、営業所や駅で運行を停止した車両を帰宅困難者の一時避難場所や臨時避難場所として使用する例もあった。バス車両は電源をとることができるので、携帯電話の充電、車載テレビから情報を把握する等、停電時の事業者の対策本部として利用された。

通信手段に関しては、一般に路線バスでは携帯電話が用いられるが、震災直後には概ね携帯電話は不通であり、従業員が駅等に出向いて各車両に指示を出す場合があった。無線を貸切バスや高速バスと営業所との連絡に用いるために有している事業者ではそれを活用したが、営業所が水没・停電等より、使用不可能になった例があった。通信手段の断絶により、安否確認に時間がかかり、翌日の乗務員の出勤人数が確定できず、運行が制限される等の問題が

発生した。沿岸部との通信が長期間途絶え、社員が直接沿岸部に行き、状況を把握した事業者もあった。宮城交通では貸切車両を各営業所に配置し、車載無線にて連絡を取り合った。

また、燃料不足による運行の制限も多数みられた。一般路線では、学校が春休みであったこともあり、運行再開後も4月初め頃まで休日ダイヤか特別間引きダイヤで運行したところが多い。茨城交通では人命を優先し、病院等の発電用に軽油を提供した。また、バス用の軽油の他に乗務員通勤用のガソリンの確保が課題となった。そのために、営業所での宿泊設備準備や、相乗り通勤、通勤バス運行等の対策を行った事業者があった。被災地では給油待ちに起因する渋滞(遅いところでは4月初頭まで)が発生し、バスの運行に影響を与えた例もあった。

運行の復旧優先順序に関しては、各事業者共通して首都圏とを結ぶ高速バスや、近隣空港へのアクセスバスを優先して運行した。その他、岩手県北自動車では、被災地支援を優先し、106 急行バス(盛岡～宮古)は16日に運行再開し、沿岸部と内陸部との手段を確保した。岩手県交通では盛岡市内の主要路線のみに限定した。宮城交通では郡部の路線も優先的に運行した。福島交通では鉄道の代替路線を優先した。新常磐交通では外出が極端に減ったこともあり、原発避難輸送を優先して路線バスは7日ほど運休した。また、避難所や仮設住宅での生活が落ち着いてきた段階で、それらの地区を担保する路線も臨時に運行されるようになった。

震災直後の利用者は普段バスを利用しない人が多く、運行状況に関する問い合わせも多かった。鉄道の不通により、代替路線の利用が増加した半面、鉄道のフィーダー輸送を行っている路線に関しては利用者が減少した。沿岸部被災地と内陸部をつなぐ路線の利用者は、被災地発の場合、避難、物資の調達を目的とした利用が多く、内陸部発の場合、安否確認、親族等への物資の運搬を目的とした利用が多かった。

鉄道が運行を再開し、ガソリンの供給が通常状態に戻ってくると、前年度と比較して利用が減少した事業者もあった。その要因として、高速道路無料化や日常の習慣による自家用車利用の増加、例年の4

倍の売れ行きとなった自転車の利用増加、高齢者の出控え等が挙げられる。福島交通ではICカード販売と運賃上限500円運行を行ったことにより、結果としてバス利用離れを抑制することができた。

また、原発事故による影響が大きく、宮城交通では福島・郡山行きのキャンペーンを行ったが、利用は少なかった。茨城交通では福島から自家用車で避難してきて、燃料の枯渇により車を乗り捨て、高速バスにて首都圏に避難するという利用も多く発生した。新常磐交通では住民の郊外避難によって利用者が減少した。

自治体・国との連携では、震災直後における帰宅支援バス、救急患者輸送等のバスの運行要請を受けた際、指示と現場の需要との間にミスマッチが生じることがあった。運行への補助金投入に積極的でない自治体もあり、路線の復旧が遅れる原因となる場合があった。また、運輸支局との連携は、手続きの簡素化や夜遅くまで対応が行われ、スムーズに運行を再開させる助けとなった。

バス事業者の緊急時対応マニュアルは、異常気象時(大雨、洪水等)、バスジャック等の異常時についてが主であり、地震・津波についての対策は考慮されていなかった。現在、各事業者で見直しを行っている。

4. おわりに

路線バスを対象として、被災地のバス事業者へのヒアリング調査を基に、震災後の状況や対応について整理を行った。

停電、通信断絶、燃料不足が運行を阻害したものの、その後各事業者ができる限りの対応に努め、復旧を進めていった様子が明らかとなった。ただし、災害対応の想定ができていなかったため、場当たり的な対応になったことは否めない。この教訓を基に、事前対応策として、避難行動の確認、連絡手段確立、燃料供給断絶を想定した燃料確保手段の検討、復旧優先路線の選定基準の検討と、混乱を防止するための利用者への告知等の準備を行う必要がある。

—謝辞—

ヒアリング調査にご協力いただいた岩手県北自動車、岩手県交通、宮城交通、福島交通、新常磐交通、茨城交通には、この場を借りて深感謝の意を表す。