

多様な地域に対応した交通のあり方を考える

～現場の実情・事例から学ぶ 福島県浪江町編～

〔ご報告〕

ITS Japanでは『第3期中期計画（2016～2020年度）』*の『多様な地域の実情に合ったITSの社会実装』の具体化に向けて、基礎自治体や地域ごとのITS推進団体等との連携強化を図りつつ、『現場を知る』ことを当面の活動の重点に据え、地域の実情を踏まえた交通課題への取り組み状況について、現地視察やヒアリングを中心とした調査を進めています。

(※ITS Japan第3期中期計画 http://www.its-jp.org/katsudou2014/tabid_210/)

今回は福島県浪江町を取り上げます。同町では東日本大震災を発端とした東京電力福島第一原子力発電所の事故による全町民の避難指示が3月31日に解除となり、町民の帰還が始まりました。住民の避難状況や帰還への意向、町の現状と再生に向けた取り組み状況等について紹介します。

浪江町は図1に示す位置にあり、東日本大震災当時、人口約21,500人の漁業、農業が盛んな町でしたが、震度6強の揺れと、15m超の津波による約6km²の浸水で、死者182人（平成28年11月末時点）、全壊家屋651戸の被害を受けました。また原発事故により、町全域の全町民が避難対象となりました。



図 1



図 2

(1) 警戒区域と避難指示解除対象地域

浪江町内は平成25年4月より図2で示す警戒区域に分けられ、空間放射線量が低い順に「避難指示解除準備区域」（A地区）、「居住制限区域」（B地区）、「帰還困難区域」（C地区）とされました。このうち除染・インフラ復旧・生活基盤の再生を集中的に進めたA・B地区が、避難指示解除の対象となりました。

(2) 町民の避難状況と帰還意向について

町民の避難先は福島県内が70%、県外が30%（全国44都道府県）という、広域分散避難でした。また県内約30か所の仮設住宅に、現在も約1,700人が居住しています。

避難指示解除前（平成28年9月）の住民の帰還意向調査（図3）では、「すぐに・いずれ戻りたいと考えている」が17.5%、「まだ判断がつかない」が28.2%、「戻らない」が52.6%と、半数以上の

町民が戻らない意向であり、町の再生に向けた大きな課題となっています。

(3) 浪江町再生へのキーワード

町では再生に向けて、図4に示すようなキーワードを掲げています。インフラ面などの生活環境回復で町民の帰還を加速しつつ、「浪江町総合戦略」で打ち出された産業振興等の取り組みによって、新たな人の流れを創出する計画です。

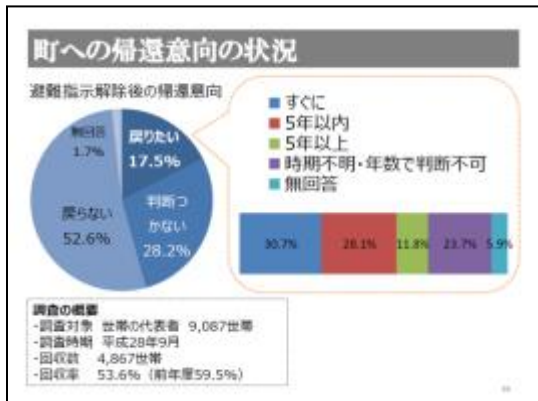


図 3

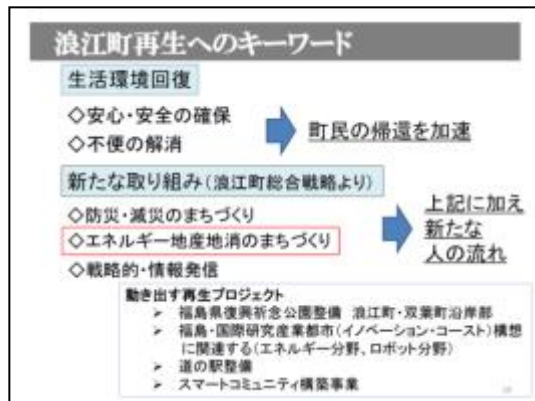


図 4

(浪江町役場HP : <http://www.town.namie.fukushima.jp/site/shinsai/14273.html> より)

(4) 町の現況と当面の交通状況について

以下の写真は、避難指示解除前の平成29年3月1日に視察した際に撮影したものです。町では図4にもある「スマートコミュニティ構築事業」に先立ち、まず役場周辺を中心に街づくりを始める計画です。

交通面では、避難指示解除と同時にJR常磐線の浪江駅が再開し、南相馬、仙台方面が復旧しました。いわき・水戸方面の竜田駅までは平成31年度末の復旧見込みで、現在も代行バスが運行されています。

町民の足の確保としては、デマンドタクシーの運行が4月3日から開始されました。日祝日を除く日中、自宅から役場・医療機関・駅など町内主要施設への利用が可能です。また南相馬市内へもスーパーや医療施設への足として週3日、1日2便運行されます。いずれも当面、無料措置がとられます。



浪江町については原発事故という事情もあり、従来ご紹介した中山間地域での交通施策等とは性質が異なりますが、特殊な一事例として同町の再生の取り組みを今後も継続的に見守ってまいります。