

「気象災害等における帰宅困難者対策の推進 に関する調査」の結果(概要)

近畿管区行政評価局は、近畿地方において気象災害等(注)による帰宅困難者が発生し、駅施設周辺での混乱や不便等が生じていたことから、関係行政機関と公共交通機関の連携等、気象災害等における帰宅困難者に係る取組を調査しました。

この度、調査結果を取りまとめ、令和6年7月4日に、近畿運輸局に対し必要な改善措置を講ずるよう所見表示するとともに、総務省本省を通じ国土交通省に参考通知しましたので、その内容を公表します。

(注)台風や大雪などによる気象災害や大規模地震以外の地震による災害などを、気象災害等と整理



◆ 調査結果の全体像

調査項目

① 地方公共団体と鉄道事業者との連携等

② 旅客自動車運送事業の活用

主な調査結果

- 旅客の一時滞在施設への受入れ等に関し、市町村とあらかじめ手順を具体化していない鉄道事業者あり
 - 帰宅困難者発生時、鉄道事業者から市町村への情報提供が行われていない例あり
- ※ 鉄道事業者と市町村の連携が十分ではない状況

旅客自動車運送事業者にとって、道路運送法第20条第1号の営業区域外旅客運送が認められる「災害の場合その他緊急を要するとき」の判断が難しい。

所見表示(近畿運輸局)

帰宅困難者対応における鉄道事業者と沿線市町村等関係機関との連携強化に向けた措置を講ずる必要がある。

参考通知(国土交通省)

当該条項の運用について、今後起こりうる気象災害等においても一定の判断を示すことが有効

照会先



総務省 近畿管区行政評価局
評価監視部 第2評価監視官 江南(えなみ)
電話:06-6941-8905
E-mail: knk21@soumu.go.jp
<https://www.soumu.go.jp/kanku/kinki.html>



気象災害等に伴う帰宅困難者対応に係る地方公共団体と鉄道事業者との連携等

調査の経緯

結果報告書P.8～21、P.32～33

- 近畿地方では、平成30年6月の大阪北部地震や令和5年1月の滋賀県及び京都府の大雪等において、鉄道の運行停止等のため多くの人が帰宅困難となり、駅及び駅周辺施設で混乱や不便等が発生
- 特に、令和5年1月の大雪においては、鉄道事業者からの連絡がなく、夜間に住民の通報で、駅周辺に帰宅困難者が滞留している状況を市町村が把握。通報を受け、当該市町村では、一時滞在施設に誘導する等の対応を行ったケースも

大雨や大雪に伴う帰宅困難者は、高温多湿期や寒冷期に発生するケースが多く、身体への影響も懸念され、また深夜帯などでは、防犯上の問題もあるため、関係する市町村と鉄道事業者の連携した対応が必要ではないか

調査結果

関連する制度・仕組み

- 市町村は、災害対策基本法に基づき作成する地域防災計画において、帰宅困難者対策として一時滞在施設の確保などの取組を実施
- 近畿運輸局では、令和5年2月、同年1月の大雪での事態を受け、鉄道事業者に対し、降積雪に係る乗客の救護や旅客の一時滞在施設への受入れ等に関し、要請手順・内容をあらかじめ具体化しておく等、自治体等との協力体制を強化しておく旨を通達

調査から判明した現状

- 調査した11市町村では、いずれも一時滞在施設を確保
- 令和5年に発出した通達に関して、市町村と具体的な取組等を実施している鉄道事業者は調査した4事業者のうち1事業者
同年1月の大雪後の帰宅困難者の発生時においても、鉄道事業者から情報提供がなく、市町村が一時滞在施設利用の要否の確認のため鉄道事業者に連絡を試みるもなかなか連絡が取れないなどの状況

鉄道事業者の意見・見解

- 帰宅困難者が発生した際は、收容先として市町村の一時滞在施設の利用が必要となる可能性があるため、市町村との連携の必要性は認識
- しかし、多くの事業者は、気象災害等による帰宅困難者発生の可能性が低い、市町村への情報提供のタイミングが分からないとして、市町村に対し積極的に情報提供を行っていない。

市町村の意見・見解

- 一時滞在施設の準備や市町村人員体制の確保のために、帰宅困難者発生に係る情報は、早めに提供してほしい。
- 帰宅困難者対応は、乗客対応でもあるので、一時滞在施設の確保等の取組には鉄道事業者も関わりを持つべき

所見表示

近畿運輸局は、帰宅困難者対応における鉄道事業者と沿線市町村等関係機関との連携強化に向けた措置を講ずる必要がある。

期待される効果

鉄道事業者と市町村等関係機関との連携の取組が拡大 ➢ 一時滞在施設への円滑な誘導

気象災害等に係る帰宅困難者対応への旅客自動車運送事業の活用

結果報告書P.22～31、P.33～34

制度・仕組み

- 市町村作成の地域防災計画においては、国の防災基本計画や都道府県の地域防災計画を参酌し、帰宅困難者対策として、バスやタクシーを活用した代替輸送の体制構築を明記した計画もみられる。
- また、バスやタクシー等の旅客自動車運送事業者は、平常時、道路運送法第20条において、営業区域外旅客運送をしてはならないとされている。
しかし、災害時における地域や時間帯によって発生する営業区域を超えた移動ニーズに対応するため、同条第1号において、「**ただし、災害の場合その他緊急を要するときはこの限りでない**」ともされている。

調査結果

- 調査した11市町村のうち10の地域防災計画において、バス等を活用した代替輸送の体制構築を明記。しかし、帰宅困難者が他市町村の住民の場合もあり、広域的な対応が必要となることなどから、いずれの市町村においても具体的な取組には至っていない状況
- バス協会及びタクシー協会は、鉄道が運行を停止した際、輸送力の違い等からバスやタクシーにより代替輸送をすることは現実的ではないとするものの、**災害時については事業者としても、できるだけの協力はしたいとの意向**
- 一方、道路運送法上の営業区域外旅客運送が認められる「**災害の場合その他緊急を要するとき**」の判断は事業者が行うものとされているが、バス協会及びタクシー協会からは、**自らの判断では難しいとの意見**（「災害の場合その他緊急を要するとき」の判断基準は定められていない。）

関係団体の声

「災害の場合その他緊急を要するとき」に該当するかどうかについて、事業者が判断することは難しい。
国からその都度、指示や通達が出されなければ、**営業区域外旅客運送として処分される可能性があり、そのリスクを冒すことは考えられない。**

国土交通省の対応

令和6年能登半島地震における災害対応に係る輸送力確保のため、物流・自動車局長から地方運輸局長に対し、**法第20条第1号の適用が可能と明示した上、関係団体に協力を要請**
今後も災害の状況に応じて、上記同様の通知等を行うとともに、**本制度の妥当性の検証や適用に係る改善事項の把握に努める。**

参考通知

国土交通省は、道路運送法第20条第1号の運用について、今後起こりうる気象災害等においても一定の判断を示すことが有効ではないかと考えられることから、当局の調査結果（関係団体の声等）を参考とされたい。