

## 岩手県の交通の被災状況と課題

八千代エンジニアリング株式会社 総合事業本部 道路・交通部  
森 和也・藤田 光宏

### 1. 調査概要

本調査は、東日本大震災による岩手県内の公共交通の被災状況及び震災後の復旧に向けた取り組み、今後の計画等を把握することを目的とし、2012年7月に国土交通省東北運輸局（鉄道部、企画観光部、交通環境部）、岩手県（政策地域部地域振興室）、岩手県北バスに対してヒアリング調査を実施するとともに、岩手県久慈市から宮古市にかけての三陸沿岸部の現地視察、関係機関の調査結果をもとに、岩手県の三陸沿岸部を中心とした震災後の交通状況の変化、および今後の計画等の整理を行った。

### 2. 岩手県内の鉄道路線に関する被災・復旧状況

#### (1) 県内鉄道路線の被災状況

東日本大震災によって東北地方全体の鉄道路線約4,000kmのうち約304km（旅客7路線、貨物2路線）が運休となった。

岩手県内の鉄道事業においては、三陸沿岸部の路線を中心に大きな被害を受け、宮城県と岩手県に跨るJR大船渡線（気仙沼～盛岡：約43.7km）、三陸鉄道南リアス線（盛～釜石間：約36.6km）、JR山田線（釜石～宮古間：55.4km）、三陸鉄道北リアス線（小本～田野畑間：10.5km）の4路線が現在も運休となっている。

#### (2) 鉄道路線の復旧の推移

沿岸部の路線の中で、駅舎や鉄軌道、河川橋梁の被災が比較的少なかった、JR八戸線、三陸鉄道北リアス線については、JR八戸線（八戸～階上間）、三陸鉄道北リアス線（久慈～野田間、宮

古～小本間）において2011年3月中の運行再開となっている。

また、JR八戸線（階上～久慈間）、三陸鉄道北リアス線（野田～田野畑間）については、2012年3月（震災から1年後）に復旧となっている。

上記以外の路線で、三陸鉄道については平成26年4月までに全線運行再開を予定しているが、JR山田線、JR大船渡線については、駅舎や鉄軌道、河川橋梁の流出状況が甚大であり、現在のところ鉄道路線による運行再開の目途は立っていない。

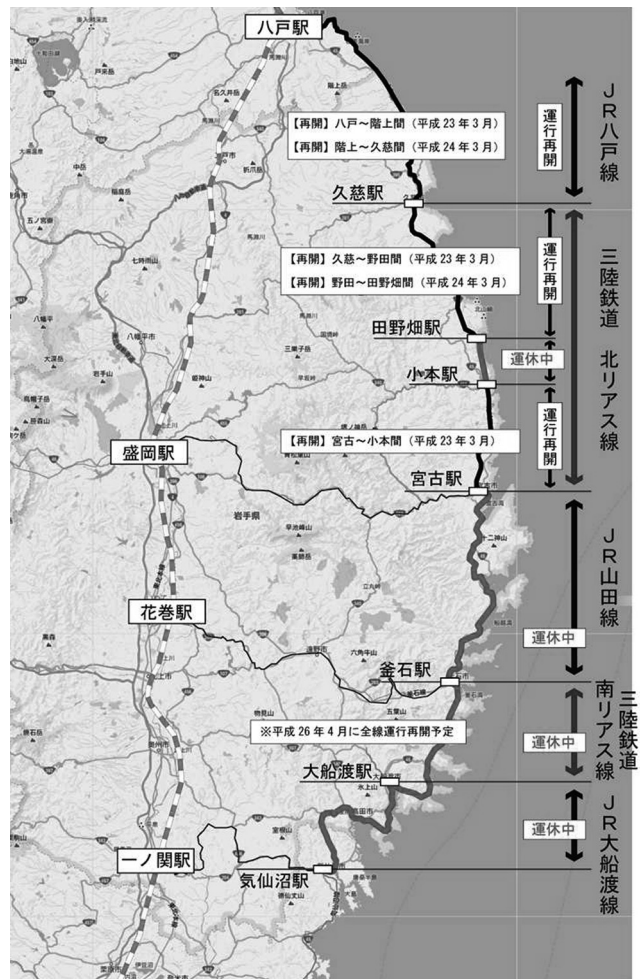


図1 岩手県における鉄道路線の被災・復旧状況



図2 各地区の被災状況  
【2012年7月22日、撮影者：森】

### (3) 鉄道路線の復旧に向けた取り組み

沿岸部の鉄道復旧に向けた取り組みとして、被災局、東北地方整備局、東北運輸局などで構成される「復興調整会議」を立ち上げ、地域の状況や地元住民の意向を踏まえながら、復旧の方向性について継続的に協議が実施されている。

JR大船渡線については「JR大船渡線復興調整会議（H23.7～H24.11月の間に計4回開催）」において復旧方針を検討するとともに、BRTによる仮復旧について関係者で合意（平成25年春頃の運行開始を目指す）している<sup>1</sup>。

JR山田線については、「JR山田線復興調整会議（H23.6～H24.11月の間に計4回開催）」において復旧方針を検討中、となっている<sup>1</sup>。JR東日本としては、現状復旧に関する費用は負担するとしているが、線路の嵩上げ、踏切の新設、駅移設などに関する費用は自治体が負担する、としており、被災自治体での負担は困難であるため、協議を継続していくこととしている。

## 3. 岩手県内のバス路線に関する被災・復旧状況

### (1) 岩手県内バス事業者の被災状況

岩手県三陸沿岸部の地域公共交通を担っていたバス事業者の1つである岩手県北バスは、津波の影響で、人命1名、車両2台、事務所流出1箇所（小本）となっている。営業中のバスは運転手の判断で速やかに高台に避難したこと（乗客含め）、営業所従業員が待機中のバス車両を高台まで運転

したことで、人命、車両の被害を最小限にとどめることが可能であった。

これは、従業員各々が高い防災意識を持っていたことが理由となっているが、行動マニュアルの不足、内陸と沿岸部の連絡手段がバス車両の無線機のみとなった事態など、課題が残されている。（岩手県北バスへのヒアリング結果より）

### (2) バス路線の復旧に向けた取り組み

震災発生時から3月末までの、岩手県北バス営業路線の主な復旧状況を表1に示す。

震災発生当日から14日までは、盛岡地区の一部を除き、被災地区では運休が続いた。また停電が続く中で従業員や車両、営業所の被災状況の確認が急務となっており、燃料不足も深刻となっていた。内陸部と被災地を結ぶバス路線については、盛岡と宮古を結ぶ106急行バスの運行再開の要望を行っている（緊急車両として認定するよう災害対策本部に要請）。

3月16日以降は、盛岡～宮古を結ぶ106急行の運行を再開（1日3往復）、宮古地区、久慈地区において一部バス路線の再開を行っている。

3月17日以降は、盛岡～宮古間（106急行）の運行本数を増加するとともに、仙台、大館、青森、東京夜行便など、県外への高速線の再開を順次開始している。また、東北新幹線の全線運行再開が2011年4月以降となったため、それまでの都市間輸送として盛岡から県外各都市への高速線が運行された。

東北新幹線の運行再開までは、高速バス及び上越新幹線～羽越本線の日本海側鉄道路線、空路が首都圏と被災地を結ぶ公共交通網として機能したため、「みちのりホールディングス」のグループ会社である福島交通グループと連携し、盛岡～郡山間（当初は盛岡～那須塩原間）路線など運行を再開している。

表1 バス路線の復旧状況【岩手県北バス資料を参考】

	復旧状況	備考
3/11	全線運休	
3/12	全線運休	・社員、車両、家族の安否確認 ・沿岸部の津波被害を確認
3/13	盛岡地区で2系統のみ運行	・燃料の在庫を確認し、災害対策本部へ緊急要望
3/14	盛岡地区で2系統のみ運行 一戸地区で一部運行再開	・106急行を緊急車両として認定するよう災害対策本部へ要望 ・東北自動車道での高速バスの通行許可に関する要望
3/15	盛岡市、岩手町、八幡平市方面通常運行 一戸町、九戸村方面通常運行	
3/16	宮古地区、久慈地区一部再開 ⇒106急行の再開（3往復）、地区内運行便の再開 盛岡地区、北部地区通常運行	
3/17	106急行（5往復）、仙台線（4往復）、久慈線（1往復）、大館線（2往復）、青森線（1往復）の運行再開 一般路線バスは3/16と同じ	
3/18	ピーム1（宮古・東京夜行便）の運行再開 106急行（6往復）、仙台線（4往復）、久慈線（1往復）、大館線（2往復）、青森線（1往復）の運行 宮古地区：崎山・休暇村方面一部再開、宮古～船越間5往復運航再開	
3/19	久慈線（2往復）で運行、盛岡～八戸線（2往復）で運行再開、他は3/18と同じ	
3/20-22	各高速線の運行本数を増加	
3/23	宮古地区：小本線4往復運行再開	
3/24	緊急支援：盛岡～東京高速バス昼行便 運行開始	
3/25	仙台～盛岡線の増便	
3/26	106急行 9往復で運行 緊急支援：盛岡～郡山駅昼行便 2往復運行開始	



図3 バスの状況【2012年7月22日、撮影者：森】

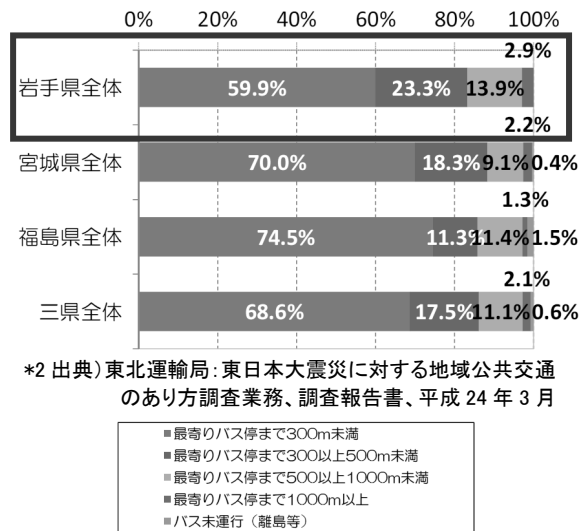
(3) 鉄道不通区間でのバス路線による対応

岩手県内でのJR山田線及び三陸鉄道北リアス線の不通に伴い、宮古駅～山田～船越駅前（4/20～継続中、1日12往復での運行）路線、野田駅～小本駅（4/11～継続中、1日4往復での運行、現在

は田野畑～小本間での運行）を実施している。どちらの路線についても、主に通学輸送を目的としている。（岩手県北バスへのヒアリング結果より）

(4) 仮設住宅における生活交通の確保

震災後の仮設住宅建設に合わせて、既存バス路線について一部経路の変更バス停の新設などを行うことで、仮設住宅からの交通手段の確保を行ってきている（図5を参考）。岩手県の応急仮設住宅から最寄りバス停までの距離については、300m未満の割合が60%弱となっており、東北3県のうちもっとも低くなっている（図4）。



\*2 出典）東北運輸局：東日本大震災に対する地域公共交通のあり方調査業務、調査報告書、平成24年3月

図4 仮設住宅から最寄りバス停までの距離

また、応急仮設住宅から最寄りバス停までの歩行空間において、歩道の有無を整理した結果を図6に示す。岩手県では歩道の整備状況が特に低くなっており、自家用車を保有していない、高齢者や障害者にとって不便な現状となっている。

また、仮設住宅からバスを用いて移動可能な施設について整理したものを図7に示す。岩手県では、他の県と比較し病院（二次・三次）や仮設商店街への移動可能な割合が低くなっており、仮設住宅からの通院や買い物などの移動について課題を持っていることがわかる。

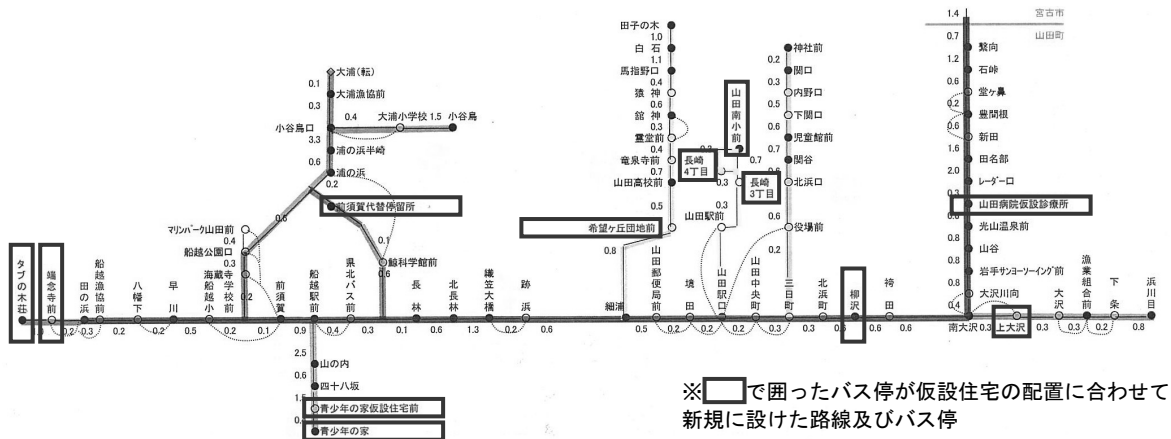
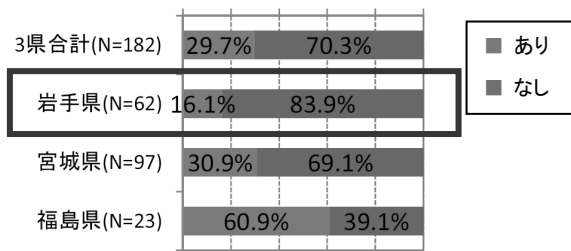
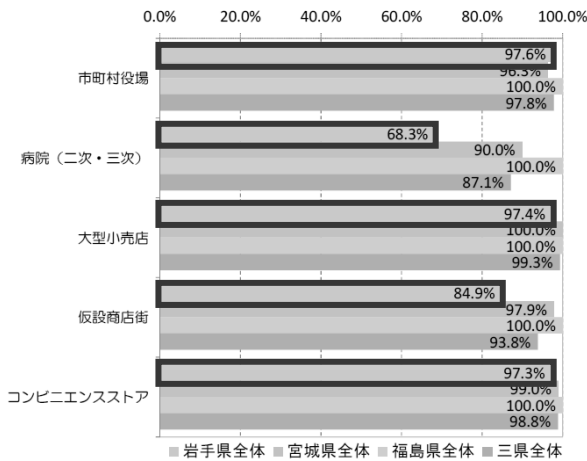


図5 山田町における仮設住宅に対応したバス路線整備の例(岩手県北バス提供資料より)



0% 20% 40% 60% 80% 100%  
 \*2 出典)東北運輸局:東日本大震災に対する地域公共交通のあり方調査業務、調査報告書、平成24年3月

図6 仮設住宅・最寄りバス停間歩道設置状況



\*2 出典)東北運輸局:東日本大震災に対する地域公共交通のあり方調査業務、調査報告書、平成24年3月

図7 仮設住宅からバスで移動可能な施設の割合

### (5) バス路線の早期復旧が可能となった背景

被災地での仮設住宅からの交通手段の確保など、公共交通について課題は残るものの、岩手県内のバス路線が震災後1ヶ月程度で震災前のダイヤで運行開始に至った経緯として、以下の2点が考えられる。

### ① 許認可上の特別措置(国による制度緩和)

路線バスの運行を申請する際には、バス路線の運賃や停留所、ルートなどに関して許認可制度が規定されており、通常これらの手続きには1ヶ月~3ヶ月の期間を要する。しかし、震災時には国が許認可上の特別措置による制度緩和の判断を下したことで、バス車両を緊急車両として登録することで、災害対応路線として事業者の準備が整い次第運行再開可能となる状況が整備されたことから、バス路線の早期運行再開が可能となった。

### ② バス事業者、自治体、被災住民の連携

仮設住宅からのバス路線について、仮設住宅の居住者が自治体にバス路線運行の要望を提出することで、バス事業者と自治体が協議を行い、運行可能な路線については順次仮設住宅に対応した路線の設置することで、仮設住宅からの交通手段の早期確保が可能となった。

## 4. 公共交通における今後の課題

### (1) 復興計画との整合

沿岸部の被災自治体では、それぞれ復興計画の策定が進められており、今後は復興計画との整合を図りながら、交通計画を策定していく必要がある。しかしながら、陸前高田市や大船渡市、大槌町など中心部で壊滅的な被害を受けた地域については、まちの将来がみえないなどの点が懸念される(岩手県庁へのヒアリングより)など、将来の人口減少の考慮、区画整理と福祉と交通を合わせたまちづくりが必要などの課題がある。

## (2) 地域公共交通に関する財源の確保

現在、被災自治体については「特定被災地地域公共交通調査事業」の補助金として、自治体ごとに年間3,500万円の範囲内で地域内バスの無償運行や実証調査を含め、最大3年間保証している。

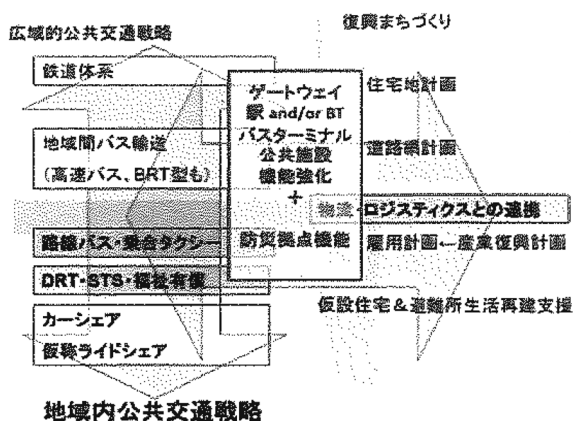
地域内路線バス等はこの制度を用いて運行を行っているが、補助制度の期限が平成23～25年度となっており、平成26年度以降の財源確保および補助金の廃止を見据え、地域公共交通の維持・継続に向けた計画策定とその取組みが必要となる。

## (3) 地域での交通手段の棲み分け

現在は、既存バス路線の活用などにより仮設住宅からの交通手段を確保しているが、バスが進入できない地域、サービスが低い地域の運行、スクールバスの今後のあり方などの課題がある。

バスが進入できない地域ではタクシー車両による運行、バスのサービスが低く成立しづらい地域ではNPO等による乗合タクシー（福祉有償運送・過疎地有償運送等）、スクールバスについては復興計画に対応し、5～10年後の施設配置や都市像を見据える必要がある。

また、これらを踏まえ、地域住民のモビリティ確保のための地域公共交通計画として、地域交通の役割分担の整理が必要となる。参考として、地域交通での役割分担の整理の例を図8に示す。



\*3 出典) 中村文彦:「復興まちづくりにおける地域公共交通～そのあり方についての一考察～」、季刊まちづくり、Vol.34

図8 地域交通での役割分担の整理の一例

## 謝辞

本論文執筆にあたり、調査に応じていただいた東北運輸局企画観光部長坂本様、鉄道部長岸谷様、交通環境部嶋中様、齋藤様、企画観光部大水様、岩手県政策地域部地域振興室佐藤様、山本様、岩手県北バス取締役副社長鈴木様、常務執行役員三上様、乗合事業部長藤沢様に対し、この場をお借りして御礼申し上げます。

## 参考文献

- \*1: 沿岸部の鉄道の復旧に向けた検討状況、国土交通省東北運輸局報道資料（2012年12月17日）
- \*2: 東日本大震災に対する地域公共交通のあり方調査業務調査報告書、東北運輸局、平成24年3月
- \*3: 中村文彦:「復興まちづくりにおける地域公共交通～そのあり方についての一考察～」、季刊まちづくり、Vol.34、pp.32-38、2012