

第2章 復旧・復興への取組

第1節 鉄道

第1節 鉄道



鉄道事業者等の懸命な復旧作業により、運行区間が徐々に延伸され、駅の移設・ルート変更による復旧方針が決定される一方、沿岸部の鉄道被害は余りに大きく、復旧には長期間を要すると考えられた。

このため、BRT（バス高速輸送システム）による仮復旧など当面の交通手段の確保を図りながら、関係者と協議を継続し、復興まちづくりと一体となった復旧・復興に取り組んでいる。

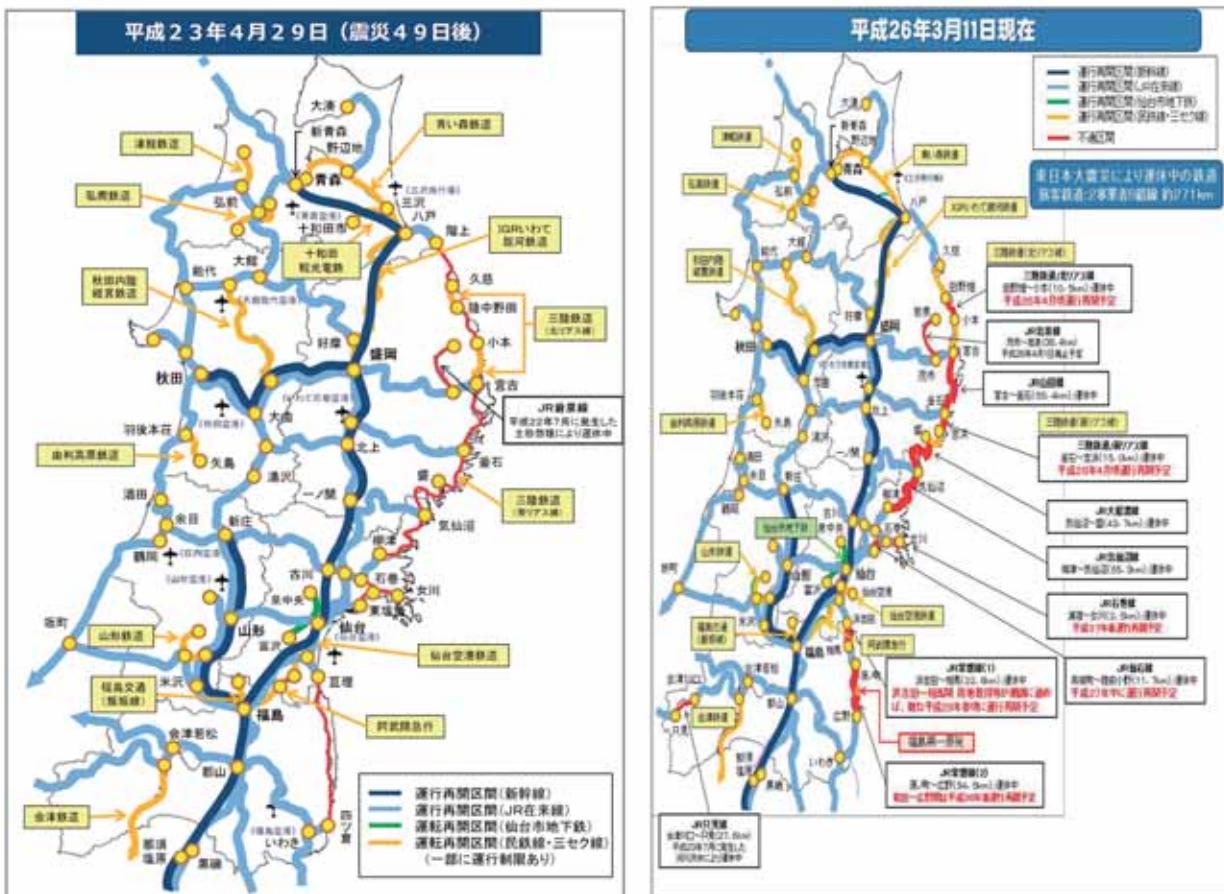
年月日	東北運輸局の対応等
平成23年4月14日	東北鉄道協会による本省鉄道局への緊急要望。
平成23年4月21日	<u>東北本線全線で運転再開</u>
平成23年4月28日	<u>東北ローカル線 復興支援キャンペーン開始。</u>
平成23年4月29日	<u>東北新幹線・仙台地下鉄全線で運転再開</u>
平成23年5月2日	中小鉄道事業者の被災状況調査等を含む第一次補正予算成立
平成23年5月23日	<u>JR仙石線復興調整会議（第1回）開催。</u> 平成23年 ・ 7月13日 : 第2回仙石線・石巻線復興調整会議 ・ 9月30日 : 第3回仙石線・石巻線復興調整会議 平成24年 ・ 2月23日 : 第4回仙石線・石巻線復興調整会議 ・ 8月9日 : 第5回仙石線・石巻線復興調整会議
平成23年6月2日	<u>JR常磐線（亘理～相馬間）復興調整会議（第1回）開催。</u> 平成23年 ・ 8月4日 : 第2回常磐線復興調整会議 ・ 9月21日 : 第3回常磐線復興調整会議 平成24年 ・ 3月2日 : 第4回常磐線復興調整会議 ・ 10月12日 : 第5回常磐線復興調整会議
平成23年6月16日	<u>JR山田線復興調整会議（第1回）開催</u> 平成23年 ・ 11月24日 : 第2回山田線復興調整会議 ・ 5月21日 : 第3回山田線復興調整会議 平成24年 ・ 11月7日 : 第4回山田線復興調整会議 平成25年 ・ 3月8日 : 第5回山田線復興調整会議 ・ 9月25日 : 第6回山田線復興調整会議 平成26年 ・ 1月31日 : 第7回山田線調整会議 (JR東日本から三陸鉄道へ運営移管を提案)

年月日	東北運輸局の対応等
平成23年6月18日	<p><u>「東北ローカル線 復興支援キャンペーン がんばろう東北の鉄道！リレー写真展」開催。（秋田内陸線比立内駅）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 7月16日～ : 第2回（津軽鉄道/五所川原駅等） ・ 8月13日～ : 第3回（山形鉄道/宮内駅） ・ 9月16日～ : 第4回（会津鉄道/会津田島駅） ・ 10月12日～ : 第5回（東北福祉大ステーションキャンパス） ・ 11月5日～ : 第6回（福島交通/飯坂温泉駅）
平成23年6月28日	<u>「津軽鉄道けっぱれ！フェスタ」開催。（青森県中泊町）</u>
平成23年6月29日	<u>「がんばろう！『三鉄』の集い」開催。（岩手県宮古市）</u>
平成23年7月19日	<u>JR大船渡線・気仙沼線復興調整会議（第1回）開催。</u> ※第2回より線区ごとに開催
平成23年8月3日	<p><u>鉄道震災復興誌「よみがえる鉄路～東日本大震災からの復興の軌跡～（仮題）」第1回編集委員会開催。</u></p> <p>平成23年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 9月12日：第2回編集委員会 ・ 12月14日：第3回編集委員会 <p>平成24年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3月26日：第4回編集委員会 ・ 6月8日：第5回編集委員会 ・ 9月11日：第6回編集委員会（最終回）
平成23年10月2日	<u>仙台貨物ターミナル駅にて、「鉄道フェスティバル in 東北」開催。（東北の鉄道 復興支援PRコーナー設置）</u>
平成23年10月14日	<u>「鉄道の日」祝賀会（東京渋谷）にて、東北鉄道協会等の「よみがえる鉄路（東日本大震災からの復旧・復興）」、JR貨物の「緊急石油列車が被災地の燃料不足解消に貢献！」が、日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞を受賞。</u>
平成23年11月8日	<p><u>JR気仙沼線復興調整会議（第2回）開催。</u></p> <p>平成23年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 12月27日：第3回気仙沼線復興調整会議（JRがBRT仮復旧を提案） <p>平成24年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3月3日：第4回気仙沼線復興調整会議 ・ 5月7日：第5回気仙沼線復興調整会議（BRT仮復旧に合意） ・ 12月12日：第6回気仙沼線復興調整会議 <p>平成25年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 8月7日：第7回気仙沼線復興調整会議 <p>平成26年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2月5日：第8回気仙沼線復興調整会議
平成23年11月21日	<u>平成23年度第三次補正予算成立（鉄道復旧に向けた新たな支援制度創設）</u>
平成23年11月30日	<p><u>JR大船渡線復興調整会議（第2回）開催。</u></p> <p>平成24年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 5月24日：第3回大船渡線復興調整会議 ・ 11月22日：第4回大船渡線復興調整会議 <p>平成25年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 9月4日：第5回大船渡線復興調整会議 <p>平成26年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2月19日：第6回大船渡線復興調整会議

年月日	東北運輸局の対応等
平成24年4月1日	三陸鉄道/北リアス線（陸中野田～田野畠間）運行再開。
平成24年6月5日	東北福祉大学/鉄道交流ステーションにて、「がんばれ東北のローカル鉄道絵画展」開催。（～6月30日）
平成24年6月25日	「第1回JR山田線公共交通確保会議」開催。 平成24年 ・ 7月9日：第2回JR山田線公共交通確保会議
平成24年7月13日	「第1回JR大船渡線公共交通確保会議」開催。 (JRがBRT仮復旧を提案) 平成24年 ・ 8月27日：第2回JR大船渡線公共交通確保会議 ・ 10月4日：第3回JR大船渡線公共交通確保会議(BRT仮復旧に合意)
平成24年8月20日	気仙沼線BRT暫定運行開始。（陸前階上駅）
平成24年9月11日	復興誌「よみがえれ！ みちのくの鉄道～東日本大震災からの復興の軌跡～」を発行。 
平成24年10月31日	東北運輸局及び鉄道・運輸機構主催による「鉄道の日」記念講演会『三陸鉄道復興フォーラム』開催。（久慈市）
平成24年12月21日	JR仙石線、常磐線の復旧に係る事業基本計画の変更認可。
平成24年12月22日	JR気仙沼線BRT仮復旧運行開始。
平成25年2月13日	JR仙石線のルート変更に係る鉄道施設の変更認可
平成25年3月2日	大船渡線BRT運行開始。（大船渡市）
平成25年3月4日	小冊子「走り出せ！ 東北の鉄道～東日本大震災から2年間の歩み～」を発行。
平成25年3月8日	東北福祉大学/鉄道交流ステーションにて、「東北の鉄道、復興展」開催。（～3月22日） (3月12日、製作者から被災駅舎の所在する自治体への被災駅舎模型贈呈及び東北運輸局長より製作者への感謝状贈呈)
平成25年3月19日	JR常磐線のルート変更に係る鉄道施設の変更認可。
平成25年4月3日	三陸鉄道/南リアス線（吉浜～盛間）運行再開。
平成25年5月1日	第1回山田線利用促進検討会開催 平成25年 ・ 5月23日：第2回山田線利用促進検討会開催 ・ 6月19日：第3回山田線利用促進検討会開催 ・ 8月22日：第4回山田線利用促進検討会開催 ・ 11月20日：第5回山田線利用促進検討会開催 平成26年 ・ 1月21日：第6回山田線利用促進検討会開催

年月日	東北運輸局の対応等
平成25年12月18日	JR石巻線女川駅の位置に係る事業基本計画の変更認可。
平成26年2月7日	JR石巻線浦宿～女川間に係る鉄道施設の変更認可。
平成26年4月5日	三陸鉄道/南リアス線（吉浜～釜石）運行再開予定【全線復旧】
平成26年4月6日	三陸鉄道/北リアス線（小本～田野畠）運行再開予定【全線復旧】

■鐵道復旧・運休状況



平成23年4月7日の余震以降、改めて点検を終えた区間から順次復旧作業は再開され、運行区間は再び延伸。4月29日は東北新幹線が全線で運行を再開した。この時点では、太平洋岸を除きほとんどの鉄道が運行を再開している。

平成 26 年 3 月現在、運休中の鉄道旅客鉄道は、2 事業者 8 路線、約 271 km である。



東北新幹線・運行再開 H23.4.29

■復興調整會議

津波による甚大な被害は沿岸部の鉄道のみならず沿線地域にも及んでいることから、鉄道の復旧にあたっては、まちづくりと一体となった復旧計画（駅位置やルートの変更）策定が必要である。

東北運輸局では、平成23年5月以降、沿岸部のJR在来線被災6線区毎に、沿線自治体・JR東日本・復興局等で構成する「復興調整会議」を設置し、復旧方針等についての検討を進めている。



復興まちづくりと一体となった鉄道復旧

JR仙石線(高城町～陸前小野)

東松島市の復興まちづくりに合わせJR仙石線（東名・野蒜地区）を高台に移設のうえ復旧、新駅周辺には土地区画整理事業により住宅や公共施設等が整備され、駅を中心とした新しい市街地が形成されます。



JR常磐線(浜吉田~相馬)

【用地取得等が順調に進んでおり、概ね平成29年春頃に運行再開予定】

JR常磐線浜（浜吉田～相馬間）では、山元町(宮城県)及び新地町(福島県)の進める集落や公共施設等の移転と合わせて、駅の移設やルート変更等による用地買収等が進められています。



■鉄道復旧に向けた新たな支援制度

東日本大震災からの本格的復旧策を柱とした平成23年度第三次補正予算が、平成23年11月21日に成立。

新たな支援制度の創設（平成23年度第3次補正予算等）

- 復旧費が鉄道の年間収入を上回るような大規模な災害で、経営の大変厳しい鉄道の復旧に対し、現行の支援制度とともに**追加的な支援**を行う。
 - 復旧に際し、自治体が積極的に関与する支援制度とし、地域の足を維持する姿勢を明確にすることで、**鉄道事業者の負担を極力なくすとともに、自治体の負担軽減も図る。**
- 【追加的支援】**
自治体が被災した施設を復旧のうえ保有した場合、国、自治体の補助率は補助対象事業者の1/2ずつ（自治体負担については震災復興特別交付税により措置）

参考）現行支援制度の補助率（国・自治体は1/4ずつ、鉄道事業者は1/2）

三陸鉄道や仙台空港鉄道など第三セクター旅客鉄道においては、その公共性や被害の甚大さに鑑み、新たな制度を創設し、自治体の負担（協調補助分）についても、震災復興特別交付税により措置することとした。

■BRTによる仮復旧



鉄道敷きを舗装して走るBRT H24.8.20



沿線高校生が乗車する様子



環境に配慮したハイブリッド車両

現在、気仙沼線、大船渡線においては、鉄道復旧に向けた協議を繼續しつつも、仮復旧としてBRT（バス高速輸送システム）による運行が行われている。

両線とも順次専用道区間を伸ばすことにより定時性、速達性の向上が図られるとともに、地域の要望に応じた新たな駅の設置や、25年8月にはICカードシステム"odeca（オデカ）"を導入する等、利用者の利便性向上に努めている。今後は電気バスの導入も予定されている。

BRTでの導入が予定されている電気バス（イメージ図）



仮復旧までの経緯と現状

【気仙沼線】

年月日	会議・運行状況
H24.5.7	「第5回 JR気仙沼線復興調整会議」で関係者が合意
H24.8.20	暫定運行開始
H24.12.22	本格運行開始
H25.9.25	運休区間約55kmのうち、21.7kmを専用道化。

【大船渡線】

年月日	会議・運行状況
H24.10.4	「JR大船渡線公共交通確保会議」で関係者が合意
H25.3.2	運行開始
H25.9.28	運休区間約44kmのうち、13.7kmを専用道化。

■東北ローカル線復興支援キャンペーン

東北のローカル線は、沿線自治体やNPOと連携しながら、地域の生活に不可欠な生活の足として、或いは、観光客の誘客に力を注いできたが、震災により長期間にわたる運休を余儀なくされ、運行再開後も風評被害等により団体観光客のキャンセルが相次ぐところとなった。

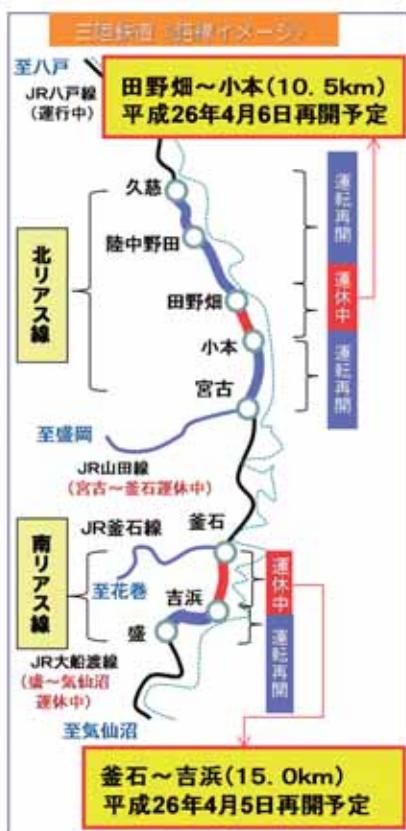
東北運輸局では、各鉄道事業者、東北鉄道協会、東北地区「鉄道の日」実行委員会等と連携しながら、被災鉄道の早期復旧に向けた機運醸成や激励等を目的として様々なイベントを開催した。



有名芸能人も応援に駆けつけた「津軽鉄道 けっぱれ！フェスタ」(平成23年6月)



三陸鉄道(三鉄)の全線復旧について



「あまちゃん」で沸いた“きたてつ”こと三鉄は、東日本大震災により発生した津波等による甚大な被害を受け、その復旧費用は約91億円にのぼりました。

しかし、これだけの被害を受けたにもかかわらず、被災から5日後には一部区間での運行再開を果たし、さらに「災害支援列車」として無料運行するなど、震災直後から地域の足として重要な役割を果たしました。

僅か5日で再開した「災害復興支援列車」
H24.3.16



これは単に地域交通としてだけでなく、その走る姿が地域の住民をはじめ全国に強い希望を与え、震災復興のシンボルとして非常に重要な役割を果たしてきました。

その後も順次運行区間を伸ばし、平成25年4月には全線運休していた南リアス線が盛・吉浜間で再開を果たし、そして、ついに平成26年4月、全線運行再開を果たすことになりました。

【4月5日：南リアス線吉浜・釜石間 運行再開】

【4月6日：北リアス線小本・田野畑間 運行再開】

さらに、運行再開にあたってはクウェート国からの



震災復興の支援を活用した新たな車両も5両投入することになっています。

震災から3年。

復旧には単なる財政支援に留まらず、沿線住民をはじめ、全国、また海外からの温かい応援や、「あまちゃん」ブームによる多くの観光客が訪れるなど多岐にわたる支援を受けてきた三鉄が、いよいよ再出発です。



震災直後の北リアス線(島越駅付近)



復旧工事の進む北リアス線(島越駅付近)



クウェート国の支援で製作した新レトロ列車(H26.4 使用開始)

■今後の取組み

鉄道復旧のための重要なポイント

1

鉄道が安全なルートで運行再開できること

2

新たなまちづくりと整合のとれた駅位置やルートであること

3

事業実施にあたっての関係者間の協力体制の構築

震災から3年近くが経過した現時点においても、沿岸部では未だ運休中の区間も残されており、幾つかは運行再開時期を未だ明確にできていない。

残された線区について、鉄道事業者、関係自治体間の協議を重ね、1日も早く運行再開の目処をつけることが大切と考え、今後とも復興調整会議等において検討を継続していくこととしている。

復興まちづくりと鉄道の将来像



駅舎イメージ(石巻線女川駅)



野蒜地区の鉄道施設工事(仙石線) H25.11.28



常磐線新山下駅周辺地区イメージ図

東北地方は從来から全国に先駆けて少子・高齢化が進んできていたが、特に震災後の沿岸被災地では、その動向に拍車がかかることが予測され、極めて切実な問題として捉えられている。鉄道事業者においても、この状況を放置すれば旅客需要を大きく減らすことは避けられない。

現在、沿岸部の被災自治体においては、高台移転や宅地の集約など新しい復興まちづくりを早期に進めるとともに、人口の流失に歯止めをかけるべく、様々な雇用創出・地域振興策等を検討している。

そのような中、復旧・復興に向けた鉄道や沿線地域の将来像として、駅を中心としたコンパクトシティを形成し、より鉄道を利用しやすい住環境や総合的な交通体系の整備を推進することが極めて重要と考えている。路線バスやデマンド交通など駅からの二次交通の結節機能強化、バリアフリー化や交通情報案内の充実が図られるよう、支援等を行っていくこととしている。