

「大船渡線沿線自治体首長会議」

議事次第

日時：平成 27 年 6 月 5 日（金）14:00～15:00

場所：国土交通省

中央合同庁舎 3 号館 4 階幹部会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

(1) 東日本旅客鉄道株式会社からの現状報告

(2) 各自治体からの現状報告

(3) その他

4. 閉 会

(配付資料)

- ・大船渡線沿線自治体首長会議 名簿
- ・大船渡線沿線自治体首長会議について
- ・東日本旅客鉄道株式会社説明資料

大船渡線沿線自治体首長会議 名簿

西村 明宏	国土交通副大臣（座長）
戸田 公明	大船渡市長
戸羽 太	陸前高田市長
菅原 茂	気仙沼市長
千葉 茂樹	岩手県副知事
三浦 秀一	宮城県副知事
深澤 祐二	東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長
藤田 耕三	国土交通省鉄道局長
菱田 一	復興庁統括官

（敬称略）

大船渡線沿線自治体首長会議について

1. 目的

これまでの復興調整会議における議論を踏まえつつ、大船渡線の復旧方針をハイレベルで協議することを目的とする。

2. 構成員

西村	明宏	国土交通副大臣（座長）
戸田	公明	大船渡市長
戸羽	太	陸前高田市長
菅原	茂	気仙沼市長
千葉	茂樹	岩手県副知事
三浦	秀一	宮城県副知事
深澤	祐二	東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長
藤田	耕三	国土交通省鉄道局長
菱田	一	復興庁統括官

（敬称略）

大船渡線鉄道復旧の課題

○お客さまの安全の確保

脇ノ沢・細浦間の「安全が確保された移設ルート案」

- ・防潮堤整備は進捗中(2016年度末完成予定)だが、現ルートは「移転促進区域」に指定

⇒L2津波で被災する非居住の移転促進区域に巨額の費用をかけて鉄道を復旧することは、まちづくりや鉄道の永続性の観点から適切でない。

「防潮堤整備」

- ・全ての防潮堤の整備が決定していることから、完成後はL1津波では被災しないものの、L2津波では崖地のため大きく被災。

「移転促進区域」

- ・「住民の生命・身体及び財産を災害から保護するため住居の集団的移転を促進することが適当」とされている地域
- ・自力再建で元位置に留まる住民の方もいるが、市は全住居が移転されるよう配慮しなければならない(法4条※)ことから、脇ノ沢・小友間は非居住が基本。

※防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律(昭和四十七年十二月八日法律第百三十二号)

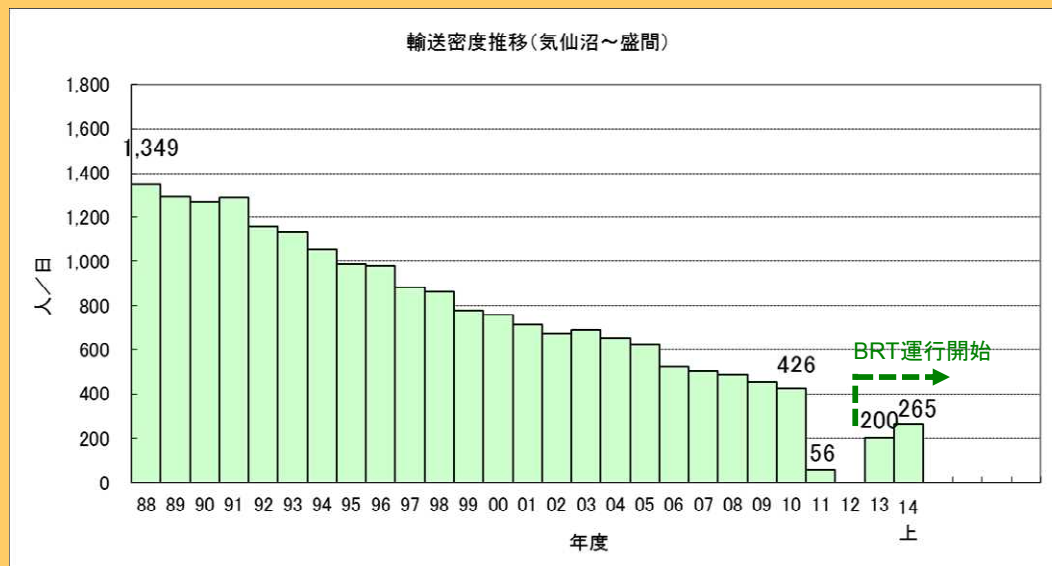
○復旧費の当社単独負担は難しい

原状復旧	安全・まちづくり考慮	差額
130億円	400億円	+270億円

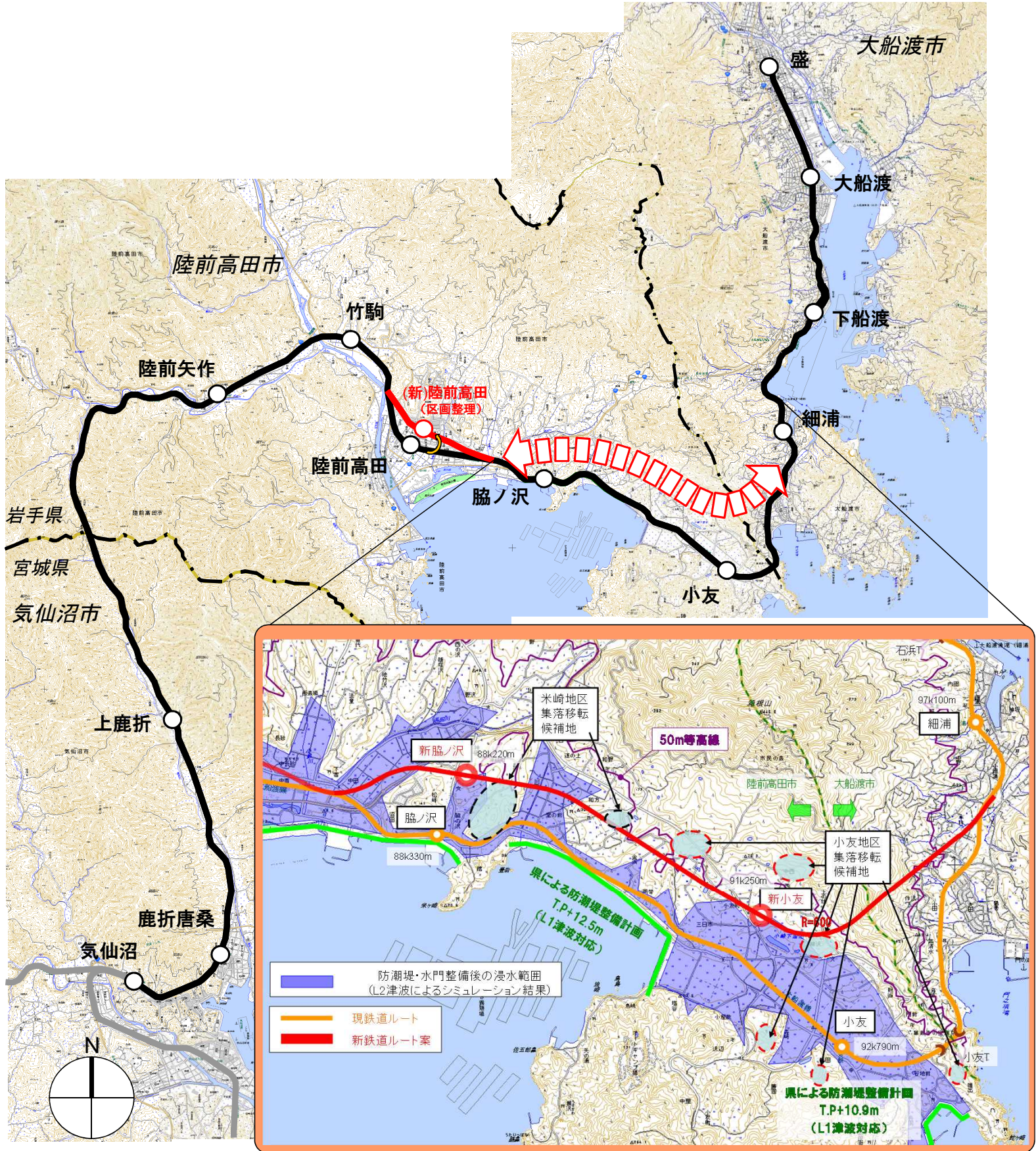
(参考)ご利用状況

- ・利用者の減少

- ・鉄道の特性を発揮できる水準とは言い難い
- ・地域交通としての役割を果たせなくなる恐れ



大船渡線の安全が確保された移設ルート案



出典: 国土地理院

○鉄道とBRTのサービスレベルの比較 ※鹿折唐桑・上鹿折間、陸前矢作発着の一部を除く

大船渡線(気仙沼・盛)		
	鉄道(震災前)	BRT(現在)
駅数	12駅	17駅 (うち自治体要望に合わせた新駅5)
日中の運行頻度(運行本数)	1時間~3時間半程度のバラつきのある運行(19本)	30分or1時間のパターン運行※(29本~53本)
所要時間の变化(専用道整備率)	65分	74分 ※現在、大船渡市内の区画整理事業等による迂回で82分(約16km(37%))

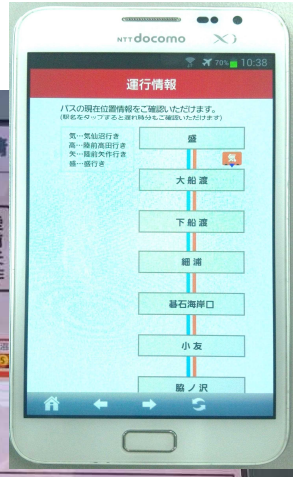
○2014年度の大船渡線BRTの遅れ実績

遅れ時間	5分未満	5分以上10分未満	10分以上
本数	21,056	1,603	402
構成比率	91.3%	7.0%	1.7%

5分未満の遅れが90%以上⇒定時性は概ね確保



○ロケーションシステムとBRTネット



駅での案内画面表示例

ケータイスマホでもチェック可能

○Odeca (オデカ、BRT専用IC乗車券・定期券)



○時刻表へのBRTダイヤ掲載 (緑:鉄道 赤:BRT)



※2015年3月14日より、「Suica」利用が可能に

インターネット

- ・ニュース
- ・天気予報
- ・生活関連情報
- ・観光情報 など

BRT ネットサーバ



車内モニター

大船渡線BRT運行ルート

