

震災と地域交通の復興

～ 三陸地方のBRTを事例に ～

家田 仁

政策研究大学院大学



天竜浜名湖鉄道
(旧国鉄二俣線)
掛川～新所原
68 km

- 地域鉄道とは？
- 91社、全鉄道事業者の何%？
- 延長3500km、全国の何%？
- 輸送人員は、全国の何%？
- 収支率（収益/費用）はどのくらい？
- コスト構造は？ 施設・設備関係費は何%？

二つの方向性

- 新たな世界を切り拓く
- 施設/設備のオフバランス

二つの方向性

- 新たな世界を切り拓く
- 施設/設備のオフバランス

→ 真に質が高い独創的な世界を切り拓けるか？

→ 非利用者に負担してもらう納得が得られるか？

→ 鉄道の維持が最適な選択か？



2011.3.11
沿岸部の鉄道も
壊滅的被害！



東日本大震災により被災した三陸沿岸部鉄道路線とその復旧



路線		三陸鉄道北リアス線	JR山田線	三陸鉄道南リアス線	JR大船渡線	JR気仙沼線
区間		小本～田野畑	宮古～釜石	盛～吉浜	盛～気仙沼	気仙沼～柳津
延長(km)		10.5	55.4	21.6	43.7	55.3
震災前	開業時期	1984年	1939年	1984年	1935年	1977年
	運行本数(本/日)	30	20	31	20	18
	表定速度(km/h)	48.5	42.6	41.8	42.3	42.0
	賃率(円/km)	36.2	20.0	31.5	18.8	20.1
復旧後	復旧時期	2014年	2018年度予定	2014年	2013年3月(BRT)	2012年12月(BRT)
	運行本数(本/日)	19 (-37%)	?	22 (-37%)	27 (+35%)	29 (+61%)
	表定速度(km/h)	45.0 (-7%)	?	38.1 (-9%)	31.6 (-25%)	29.4 (-38%)
	賃率(円/km)	37.1 (+3%)	?	32.4 (+3%)	19.2 (+2%)	20.6 (+3%)
鉄道復旧費用(億円/km)		2.8 ^{※2}	3.6	2.8 ^{※2}	9.2	12.7

芳山慧子・家田仁（2016）による

※1 増減は1998年から2015年現在

※2 三陸鉄道は実績、両線合計

データソース

朝日新聞
読売新聞
河北新報
岩手日報

計535件

2011年3月～2015年12月

ステークホルダー別のコメント数

利用者	...	98 件
自治体首長(利用費利用者)	...	239 件
自治体職員	...	72 件
国	...	52 件
交通事業者	...	201 件
有識者・マスコミ	...	100 件

芳山慧子・家田仁（2016）による



大船渡線コメント数



気仙沼線コメント数

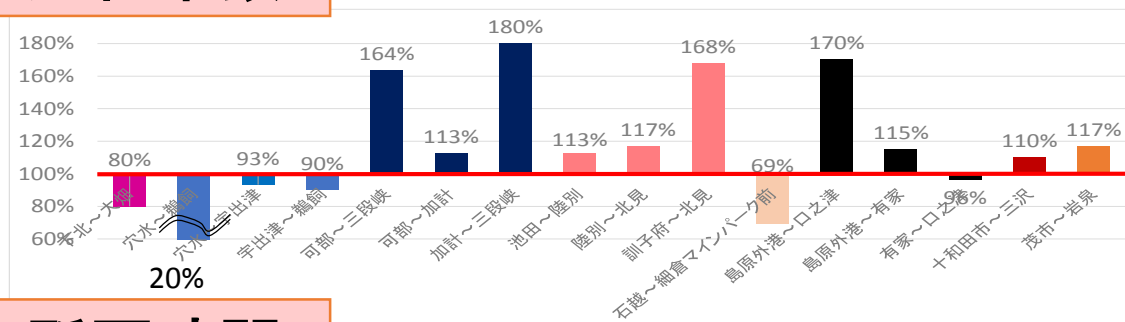


鉄道からの転換事例（2001～2013年）

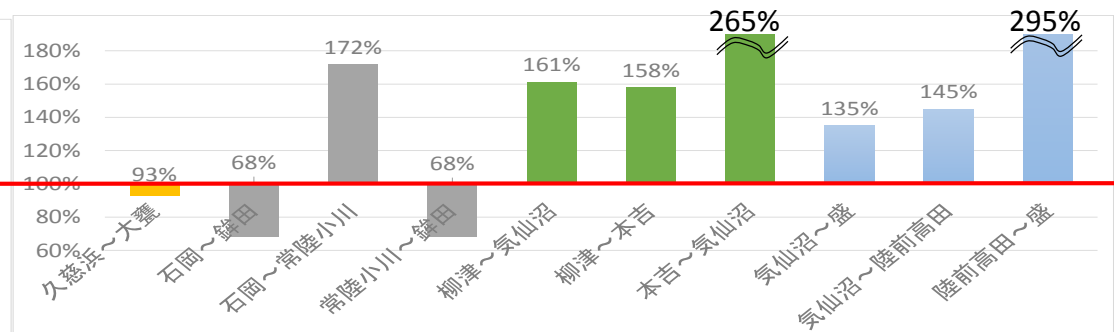
芳山慧子・家田仁（2016）による

運行本数

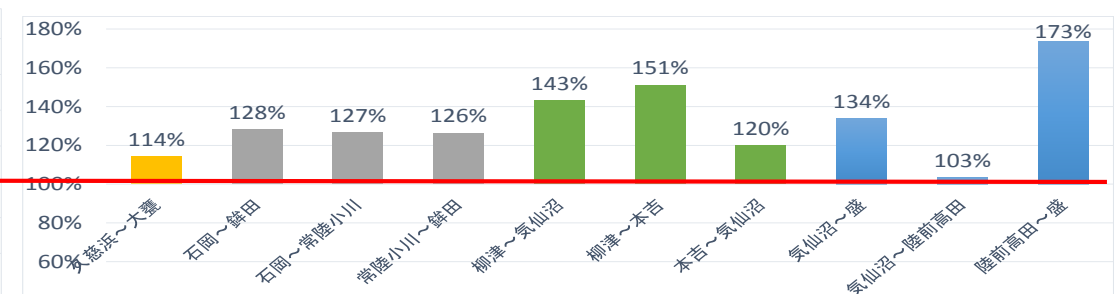
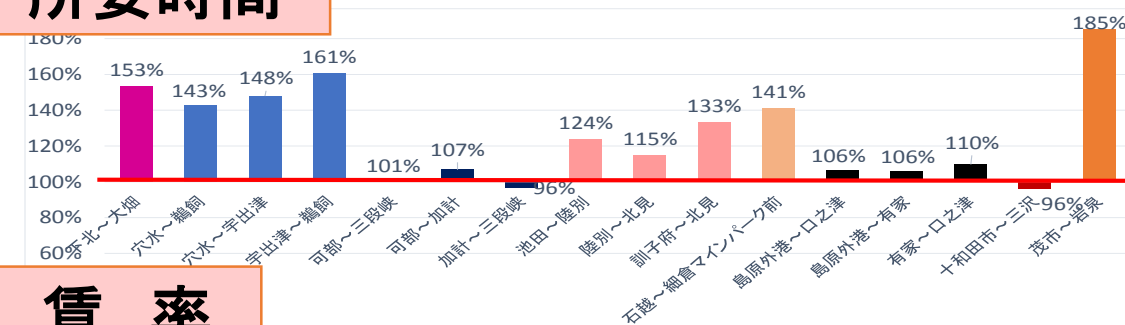
鉄道→バス



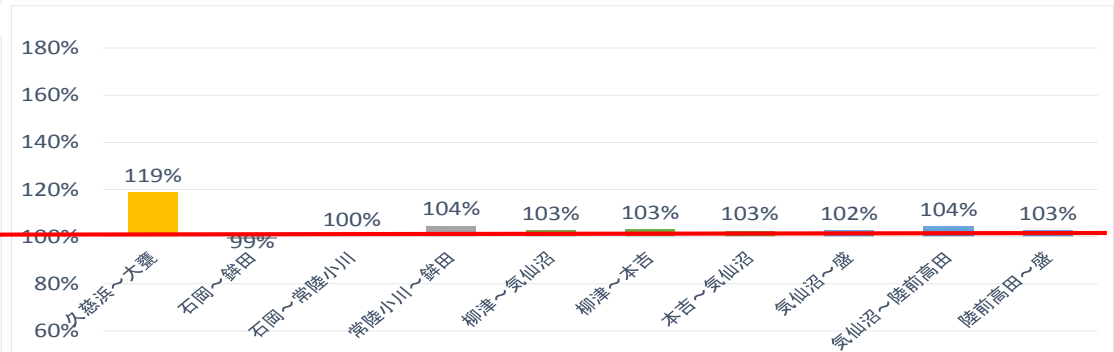
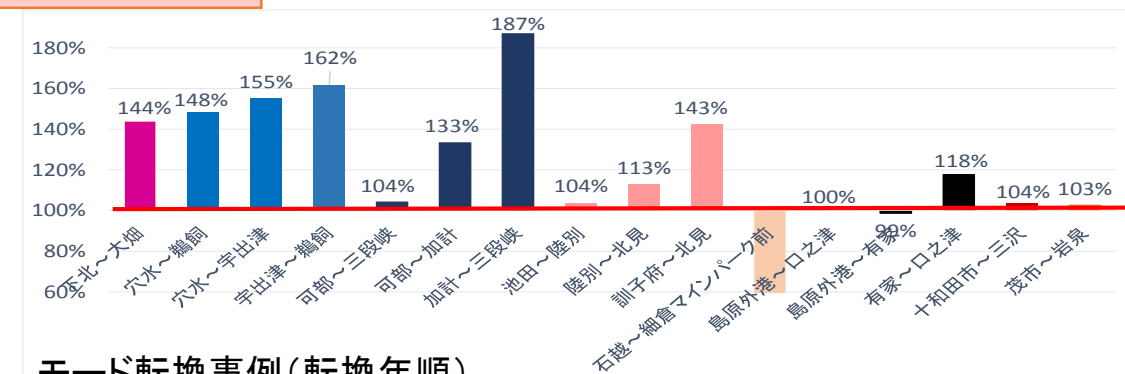
鉄道→BRT



所要時間



賃率



モード転換事例（転換年順）

下北交通	のと鉄道	JR可部線	北海道ちほく高原鉄道	くりはら田園鉄道	島原鉄道	十和田観光電鉄	JR岩泉線
------	------	-------	------------	----------	------	---------	-------

日立電鉄	鹿島鉄道	JR気仙沼線	JR大船渡線
------	------	--------	--------



気仙沼線・大船渡線のBRT運行

- 1) 部分的に**専用走行路**
- 2) **柔軟**な路線・停留所設定
- 3) **地域復興計画**との整合化
- 4) 商業施設などとの**連絡性**
- 5) 質の高い**停留所**
- 6) **運行本数**の大幅増加
- 7) **存在感**の強化
- 8) **低廉な運行・メンテ費用**



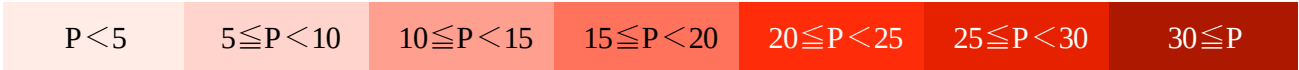
- 充実した専用道
- 踏切はBRT優先
- 広報戦略と吉永小百合さんのアピール



各ステークホルダーの関心分布（大船渡線のケース）

（数字は各ステークホルダーの全コメント数に占める割合（%））

項目		利用者	住民	首長 議員	国	有識者 マスコミ	コメント数 合計
移動手段 の確保	(1) 移動手段を何か確保	23.4	10.6	16.4	16.1	13.8	65
	(2) サービスの高い手段を確保	12.8	4.3	9.5	3.2	12.1	36
交通サービス 利便性 の向上	(3) 速達性	27.7	7.4	1.6	0.0	0.0	23
	(4) 本数	21.3	2.1	0.0	6.5	1.7	15
	(5) 快適性	21.3	5.3	0.5	0.0	1.7	17
	(6) 運賃水準	0.0	1.1	0.5	0.0	0.0	2
復旧方法、 将来形態	(7) 鉄道か、BRTか？	17.0	40.4	42.3	32.3	63.8	173
	(8) 路線	8.5	11.7	4.2	9.7	5.2	29
	(9) 負担・財政	0.0	5.3	7.4	48.4	31.0	52
復旧 まちづくり	(10) 復興の推進	6.4	5.3	8.5	6.5	17.2	36
	(11) まちづくりとの連携	2.1	8.5	9.5	19.4	29.3	50
	(12) 観光振興その他	2.1	9.6	5.8	10.0	8.6	26
延べコメント数 合計		67	105	201	44	107	

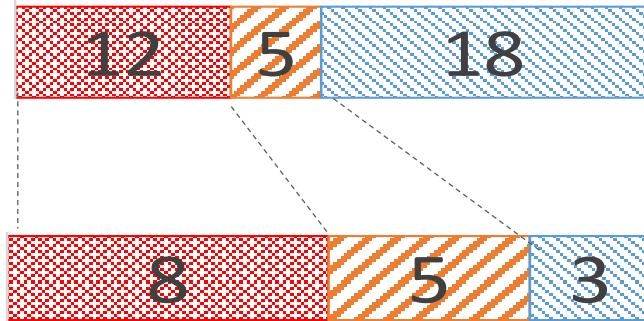


BRT仮復旧の前後におけるBRTに対する意見分布の変化

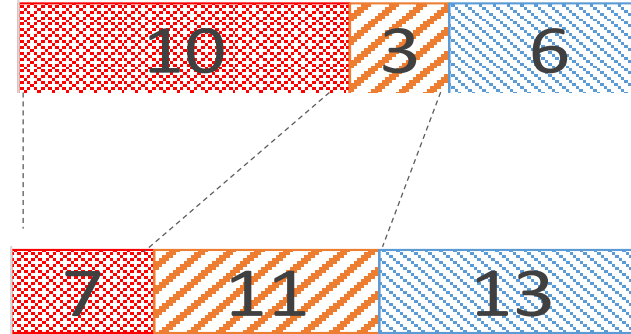
気仙沼線

BRT
運行
開始前

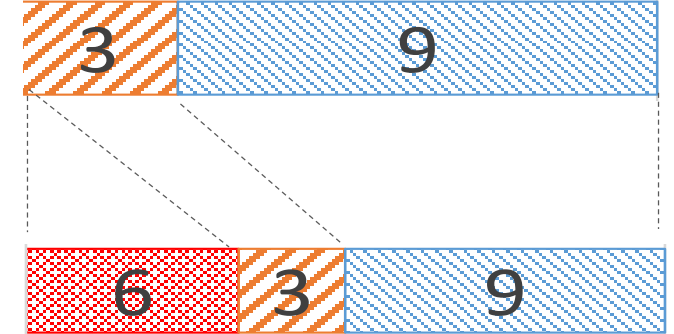
利用者 (N=51)



首長・議員 (N=50)

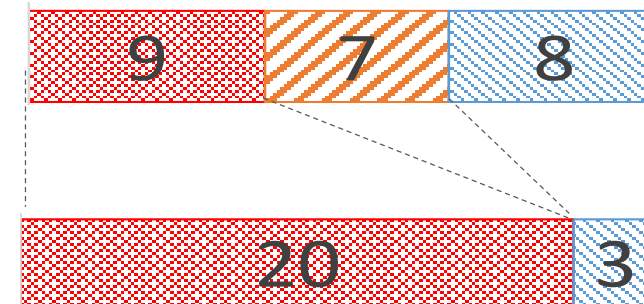


住民 (N=30)

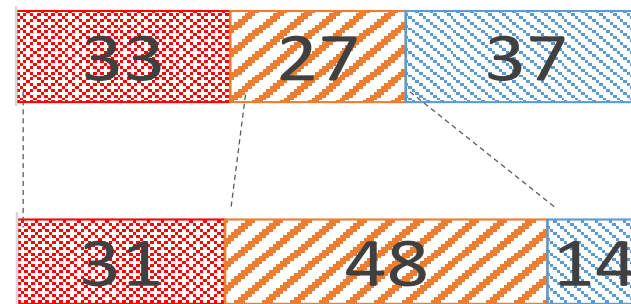


BRT
運行
開始後

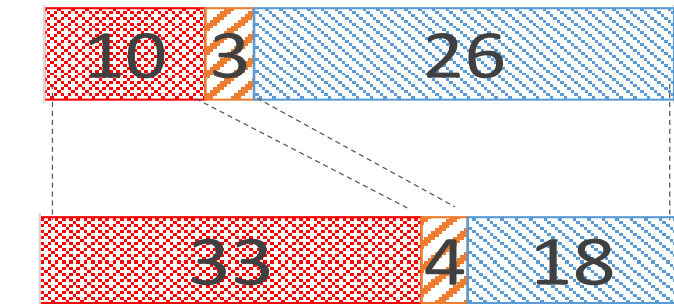
利用者 (N=47)



首長・議員 (N=189)



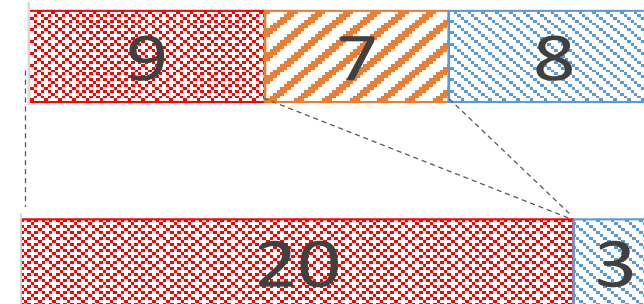
住民 (N=94)



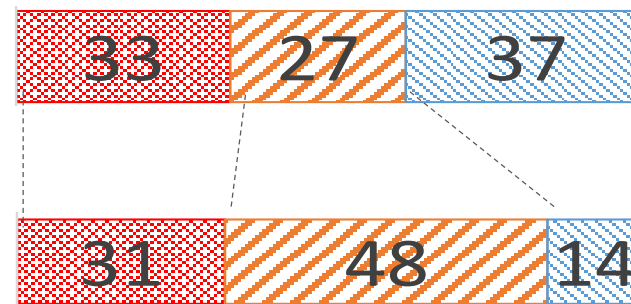
大船渡線

BRT
運行
開始前

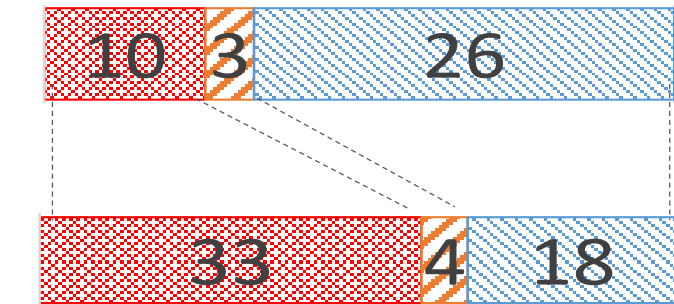
利用者 (N=47)



首長・議員 (N=189)

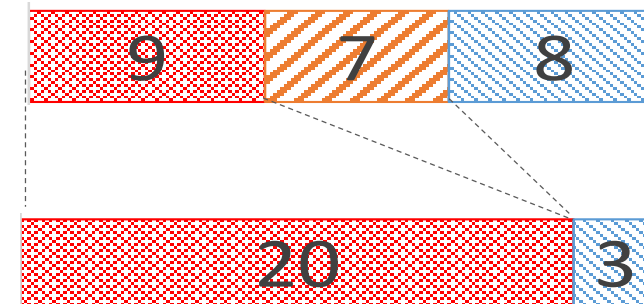


住民 (N=94)

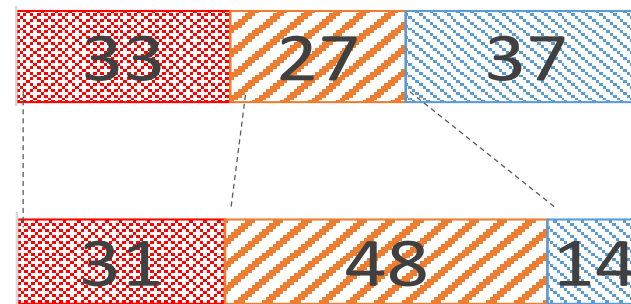


BRT
運行
開始後

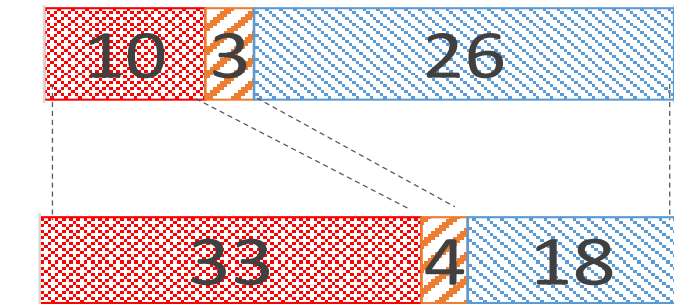
利用者 (N=47)



首長・議員 (N=189)



住民 (N=94)



■ ポジティブ ■ ニュートラル ■ ネガティブ

- 人々は、**目にしてないもの、想像できないもの**に対して**保守的**。
- **使わない市民**は理想論・存在論。**利用者**は現実論。
- 政治の風見鶏傾向。
- 短期的な「**無負担**」は、**長期的な判断**を鈍らせる。
- 「**無負担**」はともすると「**無責任**」
- **ビッグポケット**への依存体質をどう乗り越えるか？
- **リアリティ**をどう見せるか？
- **ユーザー本位**の議論をどう進めるか？

END

ご清聴ありがとうございました。