東日本大震災被災地における BRT の評価に関する研究

岩手県立大学　　学生会員　○湯田　直人
岩手県立大学　フェロー会員　元田　良孝
岩手県立大学　　正会員　宇佐美　誠史

１．はじめに

2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、公共交通を含め東北地方沿岸部の都市は壊滅的な被害を受けた。沿岸部にはかつて気仙沼線をはじめとした鉄道路線が通っていたが、現在は鉄路復旧までの暫定措置として BRT(バス・ラピッド・トランジット)化され、気仙沼線では 2012 年 8 月 20 日から暫定運行が開始され、12 月 21 日から本格運行となった。大船渡線でも 2013 年 3 月から運行を開始している。今回の BRT の開業により、BRT が、利用者数が少ない鉄道路線の代替手段となりえるのかどうかが全国的に注目されている。気仙沼線が震災で被災して以降、気仙沼市は当初から鉄道での復旧を求めており、JR との協議の結果 BRT となった。鉄道復旧には国の試算で最大 900 億円かかるとされており、JR 東日本仙台支社は、「三陸は地形的に鉄道復旧が大変で、津波への安全性やコスト面から課題山積だ。」[1] として鉄道復旧に難色を示している。そこで、ここでは利用者の評価を調査し BRT が鉄道の代替となりうるかどうかを考察する。

２．ダイヤの特徴

図-1､2 に震災前と BRT 化後のダイヤの比較を示す。12 月 22 日以降､主に本吉～気仙沼間で暫定運行時と比べて本数が増え、下り 33 本、上り 30 本(暫定運行時は下り 26 本、上り 24 本、鉄道時代は下り 12 本、上り 10 本)に、志津川～本吉間は下り 21 本、上り 18 本(暫定運行時より上り 1 本増加)、柳津～志津川間は暫定運行時と同じ 15 往復となった。図を見て分かる通り鉄道時代からの変化は、本数の大幅な増加と、仙台行き、小牛田行きが無くなったという事である。また、BRT 化でベイサイドアリーナ駅が追加されたが、仮の町役場へのアクセスのために設けられているため、朝と夕の便は通過する。所要時間は、鉄道時代は柳津～気仙沼間は各駅停車が 1 時間 21 分、快速は 54 分、BRT 化後は柳津～気仙沼はベイサイドアリーナに停車する場合、2 時間 4 分を要する。また、小牛田方面へは、柳津駅での乗り換えが必要である。

図-1　上り(柳津方面)の運行図

図-2　下り(気仙沼方面)の運行図

３．市役所でのヒアリング

2012 年 11 月 27 日、気仙沼市役所において BRT 担当の震災復興・企画課にヒアリングを行った結果、概要は次のとおりである。

①BRT の設備について

現在は運行を宮城交通に委託しているが、今後バス事業者としての許認可を JR が取得する予定である。設備は JR が管理しており、今後幅の広い道路との交差部には運転手がリモコンで開閉する遮断機を設置予定だが、設置しない箇所は、徐行して通過する。

②既存交通機関との連携・競合について

宮城交通と乗り継ぎがスムーズに行える様にダイヤ等を調整するが、冬季は大幅な遅れを見越し、市と学校側で協議し、学生に 1 便早いバスに乗るよう

キーワード　BRT、評価、東日本大震災
連絡先　　〒020-0193 岩手県滝沢村巣子 152-52
岩手県立大学総合政策学部　ＴＥＬ019-654-2700
g041i094@s.iwate-pu.ac.jp

に呼びかける。BRT の利用者層は、高校生や、病院に通う車を持たないお年寄りが大半だと予測している。BRT の利用者数は表-1 の通りで、鉄道時代の利用者数は、平成 18 年度で約 900 人/日と BRT 化による極端な変化は無いと考える。BRT は本数が多く、料金も安いため、利用者が BRT に移り、既存の路線バスは影響を受けていると考えられるが、BRT は旧鉄道駅の停留所のみに停車するため、短距離の人は既存の路線バス、長距離の人はBRT という体系となっている。

表-1　BRT 利用者数(JR による)

利用者数(JR による 2012/9/29～2012/10/5 分の統計)				
平日	上り	下り	休日	上下線あわせて約 400 人
	約 500 人	約 500 人		

③今後の整備方針・希望する運行ルートについて

現在、本吉～小金沢間、不動の沢～気仙沼駅間、最知～松岩間で工事を進めており、最終的に全体の 6 割を専用道化する計画である。危険な地域以外では、堤防の整備や避難路が確保できている箇所から工事を進めるが、河川堤防が高くなると、線路部の嵩上げが必要となる。大船渡線の高田方面は、線路が被災せず残っているため、早期に運行される事を望む。

④仮復旧での BRT について市が考えるメリット

市としては、利用者の足の確保を最優先に考えた。その結果、BRT 化によって高校生や通院している人の足の確保ができたことはメリットだと考えている。

⑤市が把握している住民の声・BRT の現状の課題

市ではアンケートを行っていないが、地区の懇談会等で鉄路復旧について意見を聞いている。JR 側でも利用者から改善して欲しい事について、病院と高校生から聞き取り調査を行ったが、報告はまだ出来ていない。市でも高校生から要望に関する聞き取りを行い、最終便を伸ばして欲しい等といった要望を踏まえ、高校生に合わせたダイヤを調整していく。

⑥BRT の運行頻度について、市が求める水準

12 月の本格運行から、ほぼ 30 分に 1 本来る様になる。日中は利用者が少ないが、あくまで仮復旧なので、利便性が高すぎて、鉄道復旧を諦める様な空気になっても困る。当面は今のダイヤで続けて欲しい。

⑦市と JR との協議について問題となった点

BRT は暫定運行ではあるが、ダイヤや乗り継ぎの調整など、最低限の利便性は確保することは要望した。バス停が設置できない箇所もあり、どこに作るのかが問題となっている。

⑧BRT の運行車両について

12 月からハイブリット車の新車が入る。大型車両や、低床車両では、道路との兼ね合いで、運行できない場所が出てきてしまう。この点は今後協議が必要である。ニーリングバス等は導入可能だと考える。ノンステップバスについては、乗る人数が少なくなってしまうため、良し悪しを今後調査していきたい。

⑨今後の既存交通機関との連携・BRT のダイヤや料金の見直し・その他

暫定運行中に調査、協議を行い、本数について検討する。料金は、2012 年 12 月から変更がある。被災直後に JR 東日本の社長が、被災路線は責任をもって復旧するとの発表があったが、何の約束も無いのに、鉄道は復旧すると思い込む空気が出来た事、JR グループ経営構想内で、気仙沼線を将来鉄道にするとは明記されて無く、これでいいのかと考えている。BRT では乗客の急な増加には対応できないので、鉄路復旧を強く望んでいる。同じ赤字路線の三陸鉄道は国からの支援があるが、黒字企業の JR が管理する気仙沼線には国からの支援が無い事に納得がいかない面もある。JR とは震災前はあまり協議する機会は無かったが、震災後は頻繁にコンタクトがあり、互いの考えや立場も理解できる様になった。

５．おわりに

BRT 化で本数が増えたが時間がかかること、将来の鉄道復旧が不当目になる等の問題点も明らかとなった。また、ラッシュの積み残し、天候による影響等、バスならではの問題も露呈した。今後は、高校生等 BRT のヘビーユーザーを対象にアンケート調査を行い、気仙沼線 BRT への評価の実態を明らかにしたい。このため、気仙沼高等学校を対象にアンケート調査を行う予定である。最終的には BRT はどのような要因でどう受け止められているのか、廃止で良いと考えている人、BRT が良いと考えている人はそれぞれどのような属性の人なのかを明らかにしたい。

1) http://mainichi.jp/area/miyagi/news/20121027ddlk04040129000c.html 毎日新聞 2012 年 10 月 27 日付