

その後の三陸鉄道と 気仙沼線/大船渡線BRT

東北運輸局 交通政策部長 五十嵐 誠
令和4年9月2日

三陸鉄道の概要



会社概要

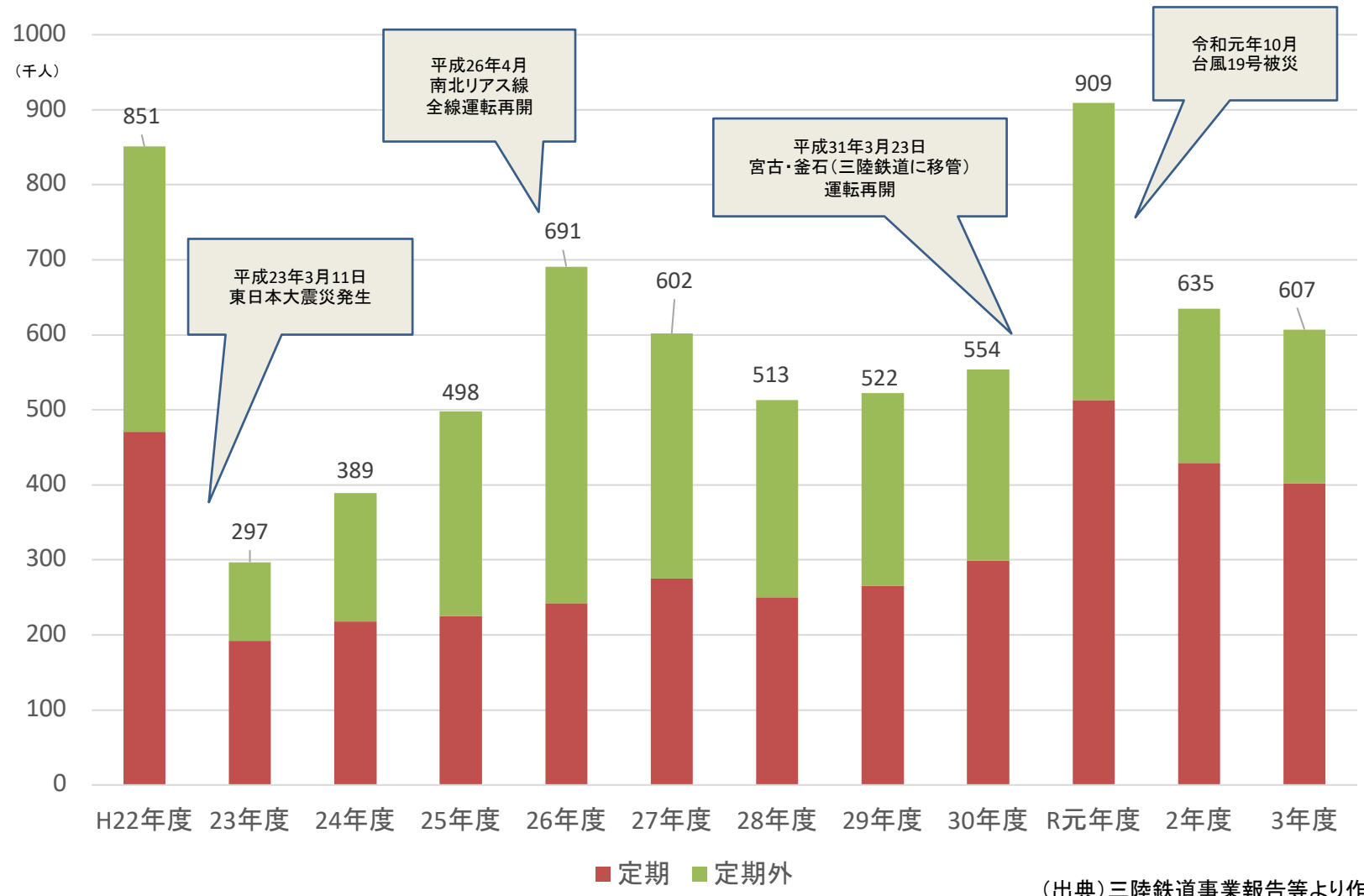
- 【名称】三陸鉄道株式会社
- 【設立】昭和56年11月10日
- 【所在地】岩手県宮古市栄町4
- 【資本金】3億600万円
- 【株主】岩手県47.1%、宮古市4.4%、(株)岩手銀行3.9%、大船渡市3.8%、日本製鉄(株)3.3% 等
- 【事業】鉄道事業、旅行業、物品販売業 等

鉄道事業概要

- 【営業開始】
 - ・三陸鉄道(北リアス線・南リアス線): 昭和59年4月1日
(国鉄宮古線・久慈線・盛線より転換)
 - ・JR山田線: 昭和10年11月17日
(3度の延伸を経て昭和14年9月17日に全線開通)
→宮古駅-釜石駅間について、東日本大震災による不通を経て、平成31年3月23日に三陸鉄道へ移管され、リアス線として運転再開(平成31年1月31日付けで鉄道事業再構築実施計画を認定)
- 【路線延長】163.0km
- 【駅数】41駅
- 【列車本数】※いずれも令和3年度定期列車
 - ・盛～釜石: 22本/日
 - ・釜石～宮古: 22本/日
 - ・岩手船越～宮古: 1本/日
 - ・宮古～久慈: 24本/日
- 【保有車両】26両(平成31年3月末時点)

三陸鉄道の輸送実績

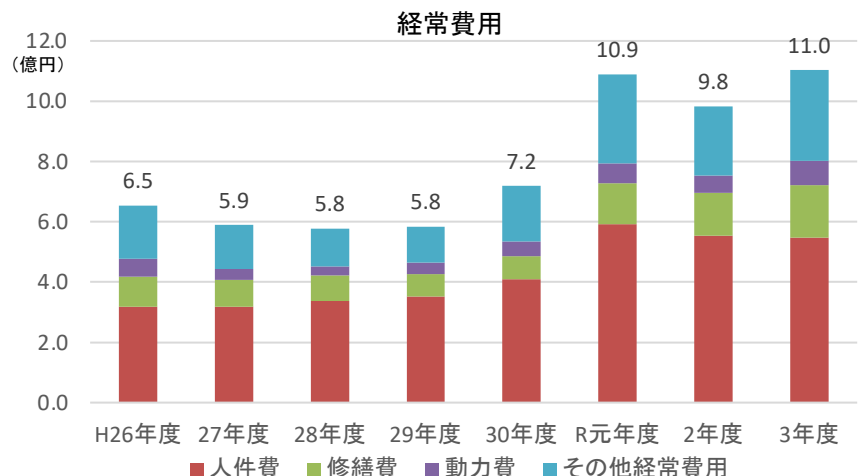
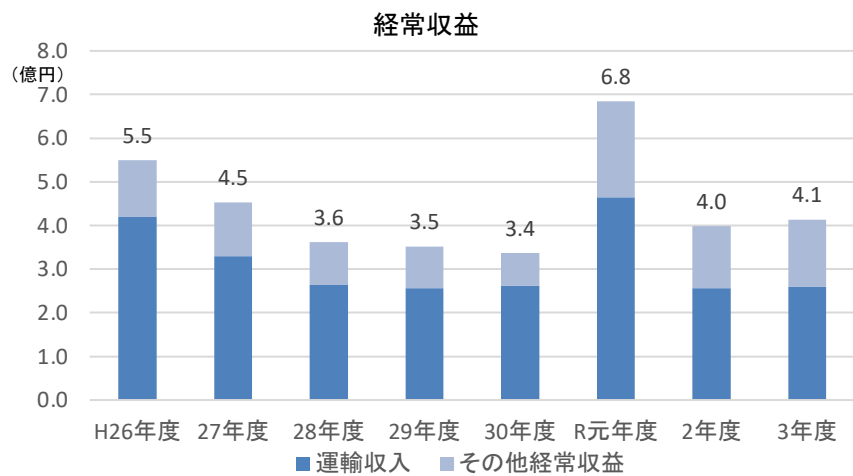
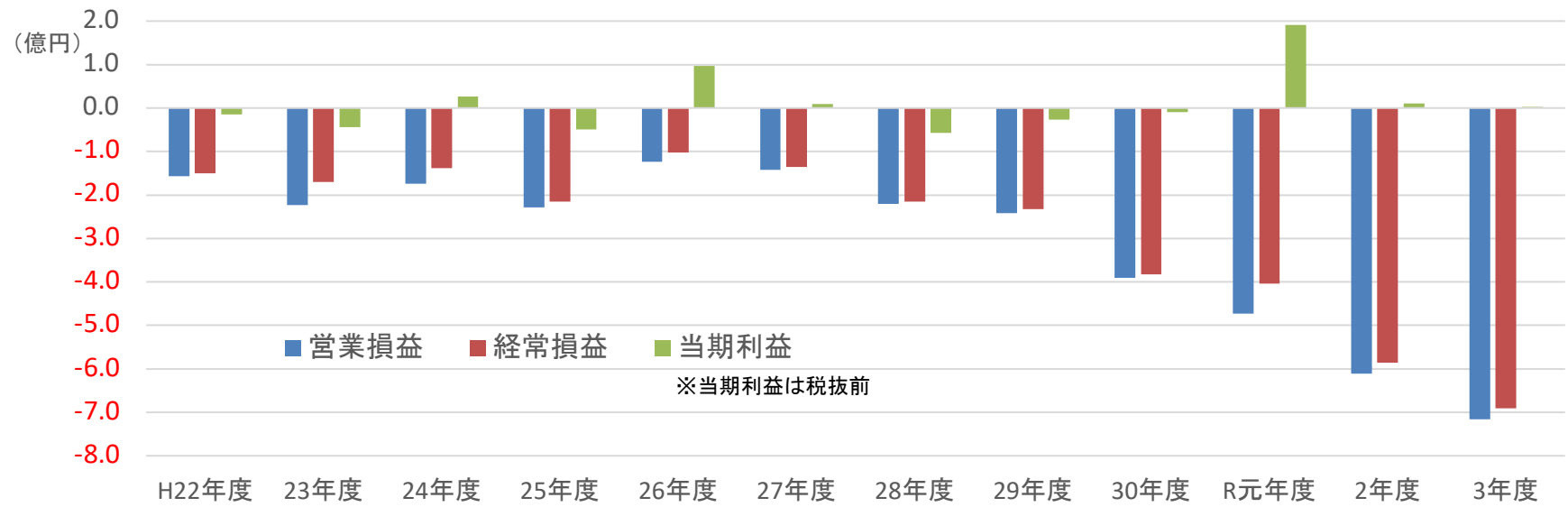
◆東日本大震災での被災後、復旧による運転再開や、各種の企画列車等の利用促進策により、震災前の約3分の1に落ち込んだ輸送人員は徐々に回復。JR山田線(宮古-釜石間)の三陸鉄道への移管を経て、輸送人員は大幅に増加したものの、足下ではコロナ禍の影響により再び利用が大きく落ち込んでいる。



(出典)三陸鉄道事業報告等より作成

三陸鉄道の収支状況

◆ 運送収入を増加させる各種の取組を実施しているものの、宮古-釜石間の移管に伴う人件費、修繕費、動力費等の経常費用の増加が収入の増加を上回り、経常損益としては赤字額が増加傾向、国や自治体の支援等で補填している状況。累次の災害やコロナ禍の影響ものしかかっている。



(出典) 三陸鉄道事業報告等より作成

三陸鉄道の今後

- ◆三陸鉄道の沿線自治体では、岩手県内の他自治体より早いペースで人口減少が進んでおり、地域の利用者は一層減少していく可能性があるところ、地域のニーズのきめ細かな把握や利便性向上策が課題であると考えられる。
- ◆また、三陸鉄道では、これまで様々な観光列車・イベント列車等の利用促進策を打ってきており、利用者からも好評の声をいただいているところ、三陸鉄道だからこそ体験できるような、観光客等が乗りたくなる仕掛け作りが今後も重要であると考えられる。

三陸沿岸地域の人口推移

市 町 村 名	2011 (H23.3.1)	2019 (H31.4.1)	増減(人)	増減率(%)
洋 野 町	17,775	15,452	△ 2,323	△ 13.1
久 慈 市	36,789	33,652	△ 3,137	△ 8.5
野 田 村	4,606	3,925	△ 681	△ 14.8
普 代 村	3,065	2,617	△ 448	△ 14.6
田 野 畑 村	3,838	3,204	△ 634	△ 16.5
岩 泉 町	10,708	9,058	△ 1,650	△ 15.4
宮 古 市	59,229	52,930	△ 6,299	△ 10.6
山 田 町	18,506	14,823	△ 3,683	△ 19.9
大 槌 町	15,222	11,134	△ 4,088	△ 26.9
釜 石 市	39,399	34,448	△ 4,951	△ 12.6
大 船 渡 市	40,579	35,783	△ 4,796	△ 11.8
陸 前 高 田 市	23,221	18,629	△ 4,592	△ 19.8
沿岸計	272,937	235,655	△ 37,282	△ 13.7
内陸計	1,053,706	994,934	△ 58,772	△ 5.6
県 計	1,326,643	1,230,589	△ 96,054	△ 7.2

(出典)岩手県人口ビジョン

こたつ列車

今年も好評！
こたつ列車
運行します。

2021年 12/18(土) から
2022年 3/27(日) までの土休日
および2022年 1/1~1/9の毎日

●大漁舟明膳
●海鮮弁当3種
●おかわり自由

※乗車料金が別途必要です。
詳しい時刻・料金は表紙をご覧ください。

震災学習列車



プレミアムランチ列車

Premium Lunch
プレミアムランチ
列車 2022
宮古～久慈

5/14(土) ▶ 6/26(日)
土休日運行

海の幸満載！
特製盛り三鉄寿司
(全40種類)
2,500円

宮古名物！
二刀庵風ドン
(味噌スープ付)
2,500円

※乗車料金が別途必要です。
詳しくは裏面をご覧ください。

かいけつゾロリ列車

大好評により
再・再・復活コース！

かいけつゾロリ
2022
7/23(土) ▶ 8/27(土)
の12日

「さんてつゾロリ」なぞとぎツアー 2022
さんてつとなぞの秘宝

(出典)三陸鉄道HP

JR気仙沼線・大船渡線におけるBRTの運行について

1. 経緯

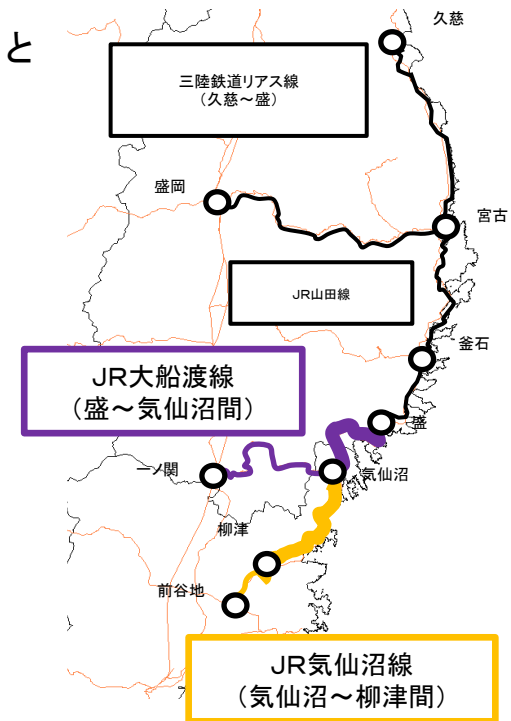
- 東日本大震災により被害を受けたJR気仙沼線・JR大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意。

2. BRT（バス高速輸送システム）の特徴

- ① 専用道路等を走行するため、通常の路線バスに比べて定時性・速達性が高い。
- ② 利用状況により比較的容易に路線の設定・変更が可能。
- ③ 建設コストが鉄道と比較して安価。
- ④ 地震発生から津波来襲までの間の避難が、鉄道と比較して容易。

3. BRTによる効果

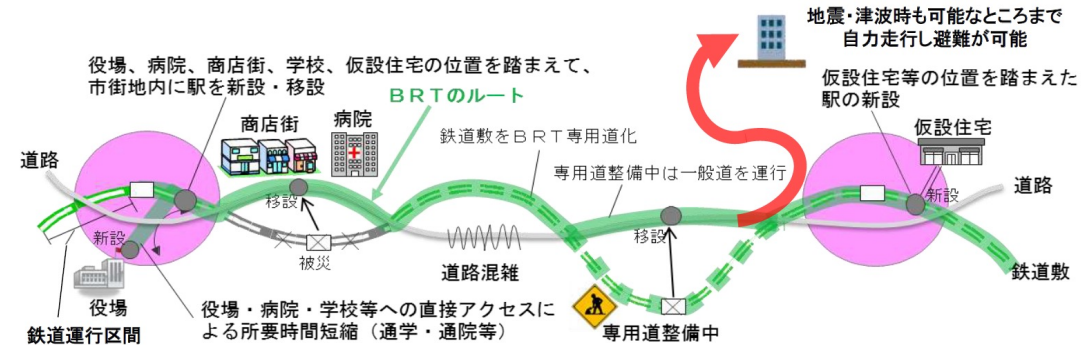
- ① 鉄道運休中の区間を**専用道化**することで、**定時性・速達性を確保**。
- ② 運行便数は**震災前（鉄道）の1.5倍～3倍程度**。沿線高校生等の要望を踏まえたダイヤ改正、JR気仙沼線の前谷地への延伸を実施。
 - JR気仙沼線：1日上下 22本（震災前の鉄道）⇒ 1日上下 68本（続行3本含む）（BRT）
 - JR大船渡線：1日上下 19本（震災前の鉄道）→ 1日上下 53本（BRT）※平日
- ③ **沿線地域の要望を踏まえ、駅（停留所）の新設・移設**を実施。
 - JR気仙沼線： 7駅の新設、8駅の移設。
 - JR大船渡線： 15駅の新設、5駅の移設。
- ④ 運賃は**鉄道と同額**。
- ⑤ ノンステップ型ハイブリッドバスの導入。
- ⑥ ロケーションシステムにより携帯電話等で**運行状況を確認することが可能**。



専用道を走行中のBRT車両（気仙沼線）



駅（停留所）に設置されたバス・ロケーションシステム



JR気仙沼線・大船渡線BRTの利便性確保の取組例

乗り継ぎ利便性の確保（鉄道とBRTの接続駅での乗り換え）



大船渡線BRT盛駅



気仙沼線BRT柳津駅

自治体施設等へのBRT乗入れ

- ・道の駅への乗入れ



【odeca（オデカ） “お出かけしやすいICカード”】



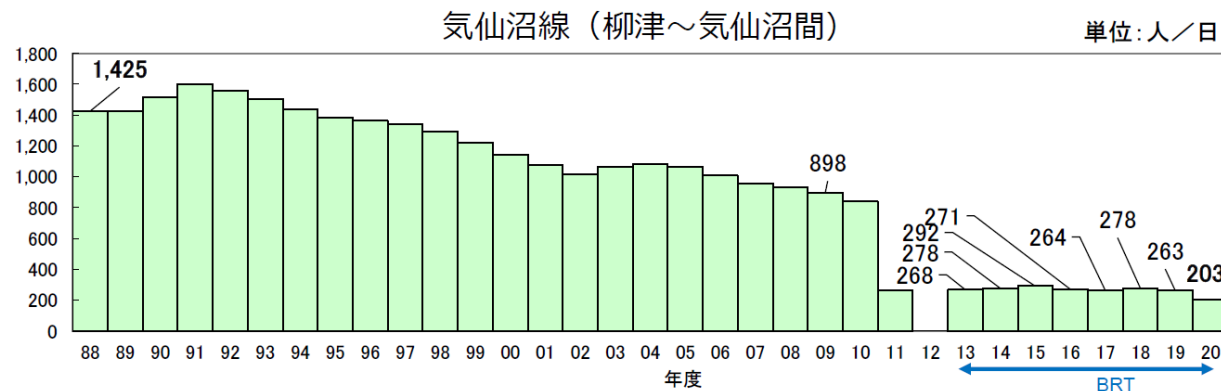
- ・役場・病院への乗入れ



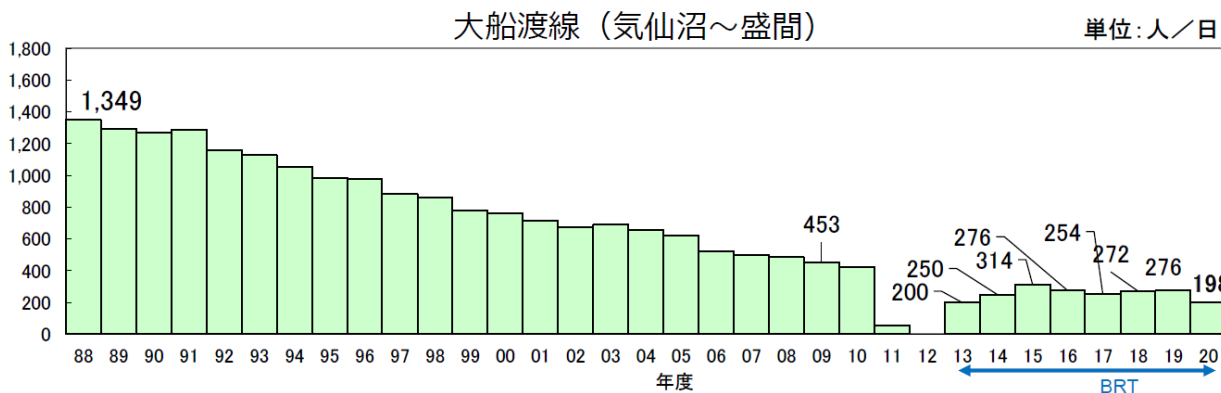
JR気仙沼線・大船渡線BRTの輸送実績

◆特に気仙沼線では、震災を経て、それ以前の減少トレンドを上回って利用者が減少。震災後は気仙沼線・大船渡線とも横ばい～微減という状況だったが、コロナ禍の影響により足下では大きく利用者が減少。

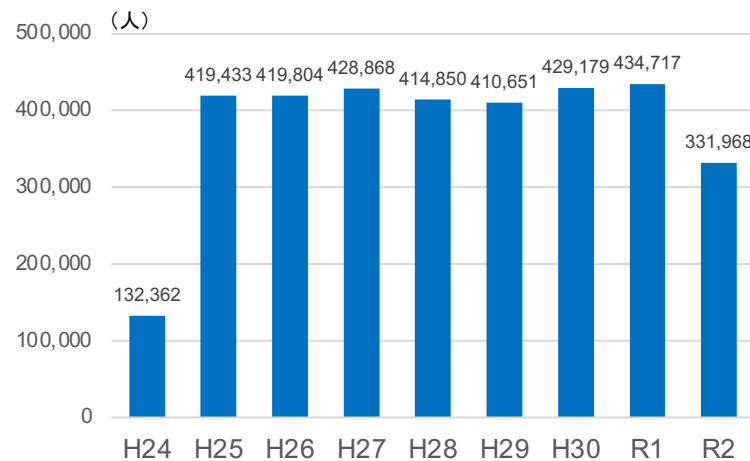
気仙沼線BRT 平均通過人員



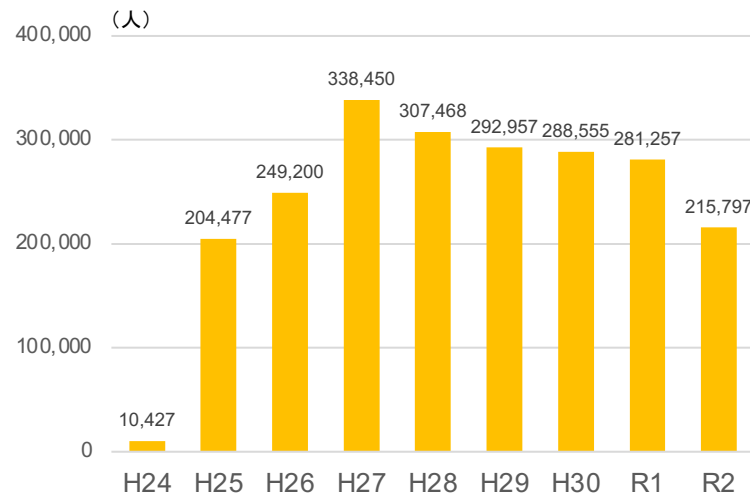
大船渡線BRT 平均通過人員



気仙沼線BRT（上鹿折線含む）輸送人員



大船渡線BRT 輸送人員



- ◆利用者からはBRTについて概ね満足の声が上がっており、生活の足としての一定の定着が見られる。一方で、沿線人口の減少は急速に進行することが予想されるほか、柔軟なダイヤ設定や、主要駅のみ停車する便への要望等もあり、地域のニーズを踏まえた一層の利便性向上が課題。
- ◆また、今後の専用道の維持更新に関する費用負担や、将来的な運転手の確保といった課題もあり、運行の一層の効率化も求められるところ、現在、BRTの自動運転化に向けた実証実験が実施されている。

利用者の声

- ・運賃も鉄道並みであり利用しやすい。運行本数が増えて便利になった。
- ・買い物がしやすい場所や病院前に駅が設置されて便利になった。駅も快適で満足している。
- ・交通系ICカード導入により、スムーズに乗降できる。
- ・スピードや 到達時分、運行の安定性についても概ね満足・不都合ない。

BRT沿線地域の人口推移

(単位:人)	R2	H22	増減	増減率
大船渡市	34,728	40,737	-6,009	-14.8%
陸前高田市	18,262	23,300	-5,038	-21.6%
気仙沼市	61,147	73,489	-12,342	-16.8%
登米市	76,037	83,969	-7,932	-9.4%
南三陸町	12,225	17,429	-5,204	-29.9%
岩手県	1,210,534	1,330,147	-119,613	-9.0%
宮城県	2,301,996	2,348,165	-46,169	-2.0%

(出典)国勢調査より作成

BRT自動運転の実証実験について

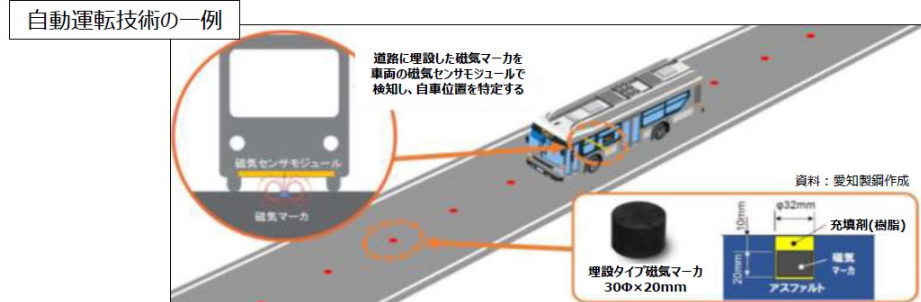
- 気仙沼線BRTで実用化を目指し2018年度より技術検証を実施
 - 2021年は4月～9月に柳津～陸前横山間にて実証実験を実施
 - 同年9月には試乗会を開催
- ⇒地域住民の方に60km/hの自動運転や障害物を想定した自動停車試験等を体験



BRT専用大型自動運転バス



専用道への立入を想定した自動停車試験



専用道内に2m毎に敷設された磁気マーカーから自車位置を特定、正確な運転制御を実施

(出典)JR東日本提供資料