

JR連合 政策News

第256号

2014年6月3日

一日も早い復興と公共交通ネットワークの再生を！

～3年が経過した東日本大震災の被災地を訪問し、気仙沼線BRTを視察～

5月29日（木）、JR連合及び各単組の政策担当役員が、東日本大震災から約3年が経過した現在の被災地における復興状況に触れるべく、石巻、南三陸及び気仙沼地区を訪れた。

交通運輸の仲間で開催する交運労協が前日から松島の地で開催した「交通運輸政策研究集会」で、東北の仲間より、東日本大震災から3年が経過しても一向に復興が進んでいないとの

現状報告を受けた。実際に現地を訪れてみると依然として復興が進んでいない実情を目の当たりにし、一日も早い復興と、復興を基礎から支える公共交通ネットワークを早期復旧させる必要性を参加者全員が痛感するに至った。



甚大な被害を受けた沿岸地区では、その殆どが「災害危険区域」として指定され、同じ場所に市街地を形成することが困難であるため、公共交通ネットワークを復旧させるにしても街づくりとともに、むしろ街づくりを先行して検討していかなければならない。しかし肝心の街づくりが高台移転先などの調整により一向に進捗していないため、公共交通が本格再生できない事実も把握できた。また、現地では至る所でダンプカーが土砂を運び込む作業が頻繁に確認でき、盛土によって地盤の抜本的嵩上げを行う作業が急ピッチで進んでいる。地区自体が現在の場所とは全く異なる地形の中で形成されるため、公共交通の形成はどうしても遅れてしまうことになる。

しかしながら、復旧には人的・物的交流の活発化が必要不可欠であり、その一端を公共交通が担わなければならない。道路は片側2車線化工事も鋭意進捗中である三陸自動車道をはじめとして整備が進んでいるが、同時に鉄道やバスをはじめとする公共交通ネットワークの再生を急がなければならない。

なお、視察の途中、東日本大震災で甚大な被害を受けた気仙沼線の一部で運行しているBRT（バス・ラピッド・トランジット）に乗車した。軌道上にアスファルトを敷き詰めた専用道路を一部利用したバス走行は確かに新しい運行形態として注目に値する。また、専用軌道の割合が増えれば増えるほど定時性が高まる。そういう意味では将来可能性を有する輸送手段と言える。その一方で、一般道を走行する自家用車がBRT専用道を横断する際にどちらが優先されるのか理解できず直前横断をし、BRTがクラクションを鳴らして警告するという事象も乗車中に数回見受けられた。このように、システム運用が開始して暫く経過してもなお、自家用車や自転車をはじめとして当該システムが馴染んでいないという懸念も見受けられた。乗務後運転士に話を伺うと、乗務中様々なヒヤリハットに遭遇するとのことであった。そういう意味でも整理すべき課題は山積していると言える。



東日本大震災から3年が経過したが、いまだ復興は道半ばである。真の復興には公共交通ネットワークの再生が必要不可欠であるとの認識に立ち、JR連合は今回の訪問を通じて得られた知見等を踏まえた政策提言を展開していく。

以上