

公共交通機関の復旧

東日本大震災では、県内の多くの公共交通機関が運行（航）休止を余儀なくされ、安定した移動手段の確保が課題であった。そのため、運行情報を収集、周知し、膨大な問合せに対応する必要があった。そこで、発災直後から交通事業者からの情報をもとに県内外の公共交通機関の運行状況を行政庁舎1階ロビーに貼り出すとともに、総合交通対策課のウェブサイトに掲載した。さらに県民等からの公共交通機関に関する電話等の問合せに対応した。

発災直後の移動手段としては、タクシーを除きバスが唯一の公共交通機関であったため、県から県内交通事業者へ安定的なバスの運行を口頭で要請した。

鉄道については、運転見合せ区間における代替交通手段の確保のため、随時JR東日本に対して代行バス運行の要請を行うとともに、各市町及び交通事業者等との調整を行った。

離島航路についても、被災状況の把握と運航再開に向けて関係者との調整を行った。

年		主な県の対応等											
月	日												
		H23											
		3	13	26	30	8	21	29	5	6	7	11	25
		10	30	2	20	22	19	2	23	2	19	21	25
		・県庁ロビーに各交通機関の運行状況を貼り出し、来庁者に周知（4月11日） ・関東方面への帰宅困難者のため他県（山形県、新潟県）や県外交通事業者（山交バス株式会社、新潟交通株式会社）に県外高速バスの増便の協力を要請 ・塩竈市営汽船が運航再開 ・大島汽船が運航再開 ① 国に対し、東日本大震災に対処するための特別立法等を求める要望 ・JR東北本線が県内路線運行再開 ・東北新幹線が全線運行再開、JR気仙沼線が小牛田～柳津間運行再開 ・JR仙石線・石巻線復興調整会議設置（国土交通省東北運輸局主催、県も参画） ・JR常磐線（亘理～相馬間）復興調整会議設置（国土交通省東北運輸局主催、県も参画） ① JR気仙沼線、JR大船渡線復興調整会議設置（国土交通省東北運輸局主催、県も参画） ① 国が民間バス、住民バスに対する被災地特例補助制度を創設 ・シーパル女川汽船が運航再開 ① 国が平成23年度第3次補正予算を概算閣議決定（第3セクター鉄道復旧に係る国・自治体の補助率の拡充措置） ・JR常磐線が県内路線（浜吉田～相馬間）運行再開（県内のJR線が全線復旧）											
		H24											
		H25											
		H27											
		H28											

何が起ころっていたのか

発災直後の移動手段の確保

発災直後～発災後1週間

バス運行の要請

発災直後の移動手段としては、タクシーを除きバスが唯一の公共交通機関であったため、県から県内交通事業者（宮城交通株式会社、株式会社ミヤコーバス）へ安定的なバスの運行を口頭で要請し、交通事業者の努力により順次県内外の路線が再開された。

総合交通対策課職員

「バスを運行するに当たっては、国の許認可が必要ですが、国に対してバス運行手続の簡素化や、仙台市内のバス停の確保等々についても緩和措置を求めました」

「燃料の確保の問題もありまして、当然軽油などの燃料は不足していました。燃料がなければ運行に支障を来すわけですが、軽油については国の支援などによって、製油所からドラム缶に移し替えて各営業所に届けるということもありました。これについては自衛隊から全面的な協力を頂き、宮城交通をはじめとする路線バスの事業者、営業所の方にお届けしました」

帰宅困難者対策

地震の影響により交通機関が麻痺し、関東方面への帰宅困難者等が多く発生したことから、これらに対応するため、県外へのバス運行の確保について、3月13日に他県（山形県、新潟県）や県外交通事業者（山交バス株式会社、新潟交

① 転機となった取組等

り出すとともに、総合交通対策課のウェブサイトに掲載し、情報提供を行った。

総合交通対策課職員

「災害発生直後の公共交通機関の運行については、じかに情報がかめないという状況にありましたが、結局はテレビ報道などによって、相当の被害があったということはある程度想定できました。情報が集まり始めたのは確か震災発生から2、3日が過ぎたあたりからだったと思います。国・事業者・市町村からの連絡や、被害状況に関する情報、それから要望事項もありました」

「3月後半くらいからJRの復旧についての情報を毎日災対本部に届ける業務を担当しましたが、JRとの調整や、各市町村からの情報への対応などの業務ウエイトが大きかったです」

「沿岸部中心に、気仙沼線も含めて鉄道網が津波の影響で軒並み駄目になってしまったので、県も4月に市町村の状況確認と合わせて被災した線路の状況確認を行い、今後の方針などを整理しました」

各交通機関の復旧に向けて

平成23年度～令和元年度

国への要望活動

県では、甚大な被害を受けた公共交通機関の復旧支援のため、既存の国庫補助制度の拡充や新たな支援制度の創設等、数回にわたって要望等を実施した。また、国土交通省東北運輸局主催による沿線市町、東日本旅客鉄道株式会社、及び県（総合交通対策課）で構成する「復興調整会議」が路線ごとに設置され、鉄道の早期運転再開を図る調整が行われた。

総合交通対策課職員

「離島航路に対する国の補助制度は平成23年の4月に大きく変更となり、いろいろな経費を積み上げて標準的な金額に基づいた分しか補助されません。事務経費は収入の何割と決まっていたのですが、震災後の航路事業の収入に当てはめられてしまうと経費が低くなるので、そこだけは震災前の基準で算出させてほしいと要望しました」

「阿武隈急行がかなり被害を受けていたので8月の中旬くらいだったと思うのですが、当時の副知事を中心に、各県の部長クラスの方にお願いしながら、岩手、宮城、福島、茨城の4県合同での国への要望という形で調整を始めました」

「JRについては、鉄道軌道法により、直近の3年間で黒字経営であった事業者には、災害が起こった場合でも国は支援をしないことになっています。JR東日本は会社としては黒字経営ですが、県民生活への影響が非常に大きいので、県としてはあえて国に対してJRへの支援を要望しました」

バス

バスの運行についても、国の補助制度の拡充を踏まえて財政的な支援をしたほか、バス運行に係る手続等について、国土交通省東北運輸局に確認を行い、市町村へ情報提供するとともに、路線再編や便数の確保に係る支援を行った。

総合交通対策課職員

「運行経費のほぼ全額を国費で負担するという、かなり手厚い補助制度がありました。それを受け、市町村では避難所や仮設住宅の足の確保のために、路線をかなり組み直しました。その手続が非常に複雑なので、市町村と



県民向け公共交通機関状況周知の掲示（県庁ロビー）



ミヤコーバス気仙沼営業所で被災したバス

一緒に考えつつ、必要な手続について国との
中継ぎをやっていました」
「被災者の足の確保がきちんとできているの
かは議会でも再三聞かれたので、市町村ごと
にデータを作ったり、市町村と情報交換をし
ながら進めていきました」

「バスについては震災前から乗る人が少なく
なっていて、どう維持するのがすごく問題
になっていたと思います。そのような中で、
震災の津波で町そのものが変わってしまった
ところに、新たにどうやって路線を引くのか
というのは、まちづくりと直結するので、バ
ス単体では考えられないと思っていました」

離島航路

航路については、他の交通機関と比べて被害
が大きかったため、東北運輸局と情報交換をし
ながら運航正常化に向けて支援を行うことと
なった。また、震災の影響による観光客の減少
や島外への移住等により営業収入が大きく減少
したため、県は離島航路維持のため補助制度を
拡充し、関係市町に対して財政的援助を行った。

総合交通対策課職員

「震災以前から、離島航路は島の住民の方に
とっては唯一の交通機関でありながら、利用
者数の減少によって事業者は苦しい状態が続
いていました。そこで、ちょうど震災があ
った年に県独自の支援策を打ち出し、支援を
始めた矢先の震災でした。県内に四つの離島
航路の事業者がありますが、全て沿岸部に位
置しているので建物の浸水や崩壊、さらには
地盤沈下等々もあって発着所そのものが使え
ない状態にあり、当分運航はできませんでし
た」
「女川では運航を再開するにしても、船を動

まずは交通弱者への対策を

総合交通対策課職員

「震災直後はまず帰宅困難者対策を考えなけ
ればいけません。遠方からこられた方を帰し
てあげるための対策に一番注力するべきだっ
たと思います」
「公共交通機関を真に必要としているのは高
校生やお年寄りなどの車を運転できない方々
なので、BRTはJRですぐに復旧していた
だいて、便数もかなり動かせるということど
かなり有効な手段だったと思っています」

路線の復旧は長期的な視点で

総合交通対策課職員

「鉄道沿線の市町のまちづくりと合わせて一
部の区間を内陸に移設するため、かなり長期
間になってしまったんですが、その間元々の
駅の近くの住民から『駅が遠くなる』という
反対もありまして、便利になった方、逆に不
便になった方がいます。同じ所に復旧すれば
もっと早く復旧はできたとは思いますが、50
年後、100年後まで長い目で見たときに、
同じ場所だとまた被災する可能性もあります
ので、かなり苦労はしましたけれども、まち
づくりに合わせて内陸に移設できたことは良
かったと思います」

利用者からの無理な要求もくる

総合交通対策課職員

「相当無理な要求も結構ありました。団体で
ボランティアに行くからバスをチャーターし
てほしいとか、チャーターできなければ既存
の路線に乗るから料金を無料にしてほしいと
かです。料金については交通事業者にお願

かせる人はいるんですが、取り回しをできる
人がいなくなっていました。逆に、気仙
沼では船が全部津波と一緒に浜に上がってし
まって、動かす船がなく、取り回しをできる
人はいても、船がないという状況でした。そ
こで、運輸局と調整して女川の船を気仙沼に
有償で一旦貸したということもありました」
「運転資金の問題もありました。国の補助金
が交付される3月までの運転資金は県で貸付
けをしました。貸付額は3か年の欠損額の平
均ということになっていましたが、それでは
震災直後は運転資金が回らなくなるので、落
ち着くまでは欠損の見込みの額を貸し付けま
した」

阿武隈急行

宮城・福島両県及び沿線市町が株式の8割を
所有する阿武隈急行株式会社については、経営
状況を考慮し、災害復旧事業における会社負担
分を共同で補助することにより、財政的な支援
を行った。

総合交通対策課職員

「阿武隈急行についても、利用者の減少が非
常に深刻で経営面などから早急な運行再開が
重要でした。本県を含む自治体が8割の株式
を保有していることから、県が主体的に関わ
りました。鉄道事業に携わる工事業者は限定
的なので、優先順位上、JRの復旧の後に阿
武隈急行の工事という順番になり、営業再開
までには相当時間を要しました」

JR東日本

「復興調整会議」において、仙石線は線路を内
陸部に移転することを決定し、平成27年中に全
線開通とすることを目標と定めた。常磐線につ

事業者や市町村の要望を整理する

総合交通対策課職員

「バスの運行や離島航路については事業者や
市町村が主体的に関わるものなので、県とし
ては具体的な対応が困難ということもあって
県の役割は運行再開に向けた情報の提供や、
国に対する支援の要望など、限定的なものに
なっていました。利用者である県民の足
の確保については、事業者や市町村がどのよ
うなことを要望するのかを今後しっかりと整
理しておいたほうがいいと思います」

他用途のバス確保の調整に限界があった

総合交通対策課職員

「教育委員会から通学のためのバスの確保や
保健福祉部から透析患者の輸送のためのバス
の確保などの要請はあったんですが、私たち
では調整までは到底至らず、交通事業者やバ
ス協会を紹介するにとどまりました」

職員だけで路線計画をするのは困難

総合交通対策課職員

「バスを使う方の利用目的は大体買い物か、
通学、通院になります。ターゲットとなる利
用者を考慮すると、市町村の職員や私たちが
バスの路線を描くというのは正直厳しいと思
いました。交通政策の専門家は数えるほどし
かおらず、その先生方も震災直後はあちこち
の市町村に入って路線を描くのを手伝いし
ていました」

補助金打ち切り後のバスの維持

総合交通対策課職員

いても、駅を内陸に移設することを決定し、ル
ー卜案について合意した。また、気仙沼線及び大
船渡線は被害が甚大であり、復旧に時間を要す
ことから、仮復旧としてBRT(バス高速輸送
システム)による運行を行うことについて合意さ
れた(のちに、平成27年度に沿線市町が本格復
旧を受入れ)。



レールの至んだ阿武隈急行線の線路(丸森町)



JR気仙沼線BRT(旧志津川駅)

総合交通対策課職員

「JRは気仙沼線をいかに復旧するのか、こ
れが重要な課題でした。常磐線など沿岸部の
路線も線路そのものや列車が流されるなど相
当な被害を受けましたが、この復旧は時間的
なもので解決できると思えました。一方、気
仙沼線については気仙沼線単独ではなく、大
船渡線の問題も絡んでくるので、幾度となく
気仙沼の方で会議がありました。気仙沼線と
して存続するのか、もしくは代替的な輸送に
切り替えるのか、そういった議論になりました
が、最終的には、BRTというバス運行と
なりました」

今後の災害対応に 向けた取組等

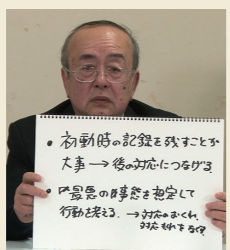
「国からの補助は仮設住宅を回る路線に対す
る制度なので、仮設住宅がなくなると補助が
もらえなくなります。市町村にとっては補助
金がなくなると住民バスの維持がさらに難し
くなるので、被災地域の今後の課題です」

帰宅困難者対策の見直し

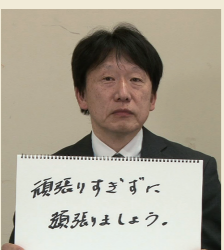
県の地域防災計画を見直し、帰宅支援対策に
ついて仕組みとして定め、災害発生時に公共交
通が不通となった場合、県と市町村が交通事業
者と連携し、帰宅困難者の移動支援対策をあら
かじめ講じることを新たに規定した。
そのためには、交通事業者が安定的に輸送サー

後輩たちへのメッセージ

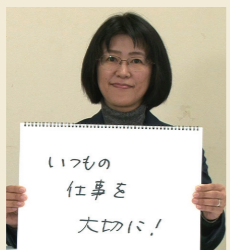
※所属は本テーマに関する業務に従事した当時のもの



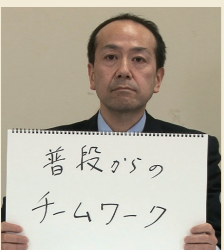
総合交通対策課



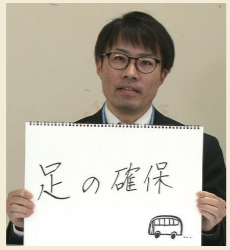
総合交通対策課



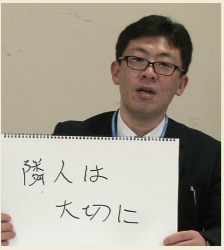
総合交通対策課



総合交通対策課



総合交通対策課



総合交通対策課

災害対応の経験から 学んだこと

隣県との協力体制を結んでおく

総合交通対策課職員

「隣県との個別的な連絡体制や協力体制は確
保しておいたほうがいいと思います。既に災
害協定などは結んでいます。バスの要請など
のハード的な面だけではなく、関東方面
に抜ける交通情報の周知などのソフト的な支
援というのも非常に大事だと思います」

バスを提供できるようにするとともに、日頃か
ら交通事業者等との協力体制の構築が必要であ
る。

参照

- 記録誌等
- ・東日本大震災〜震災から3年間の活動記録〜(国
土交通省東北運輸局平成26年3月)
- ・東日本大震災〜宮城県発災後1年間の災害対応
の記録とその検証〜(宮城県総務部危機対策課平
成27年3月)



↑ウェブサイトでも
御覧いただけます