

## 第51回 運輸政策セミナー

# 真の復旧・復興を目指して

## —東日本大震災から4年を経過したみちのく—

平成27年7月9日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師———七尾英弘 国土交通省東北運輸局次長  
2. 司会———杉山武彦 運輸政策研究機構運輸政策研究所長

### ■ 講演の概要

未曾有の大震災から4年4か月が経過した。同震災による人的被害は、死者と行方不明者を合わせて2万人弱に及んだ。当時の被災状況を振り返る。

写真—1は、津波が押し寄せる気仙沼合同庁舎の様子を捉えたものである。現在は復旧しているが、法務局等の官署は被災後に移転し、3階以下は未入居という状況にある。写真—2は、炎に包まれる気仙沼湾の様子を捉えたものである。写真—3は、仙台湾に散乱したコンテナの様子を捉えたものである。おびただしい数の40ftコンテナが仙台港に散乱している。写真—4は、八戸港の岸壁に漁船が横倒しになり乗り上げてしまっている様子を捉えたものである。写真—5は、全国から救援物資が集められた様子を捉えたものである。道路寸断箇所や激しい混雑などにより、各被災地のニーズに対する物資の円滑な供給が困難な状況にあった。写真—6は、仙台～福島間的高速バスの運行が早期に開始され長蛇

の列が出来ている状況を捉えたものである。

現在、東北運輸局では復興施策3本柱を掲げ取り組んでいる。復興施策3本柱とは、①沿岸部の鉄道を復旧させて被災地の生活交通の確保を目指す「被災地の足の確保」、②復興基盤が整いつつある太平洋沿岸エリアへの旅行需要を回復させることを目指す「観光の復

興」、③被災地域の基幹産業である水産業に貢献する造船業を立て直し、経営基盤を強化することを目指す「造船業の復興」である。

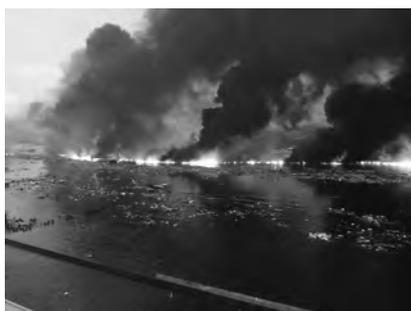
### 1——復興施策3本柱

#### 1.1 被災地の足の確保

図—1は、太平洋沿岸部の鉄道の復旧に向けた取組みを整理したものである。



■写真—1 津波が押し寄せる宮城県気仙沼合同庁舎 (3.11)



■写真—2 宮城県気仙沼海事務所から見た気仙沼湾 (3.11)



■写真—3 仙台港に散乱したコンテナ



■写真—4 船が横倒しに乗り上げた八戸港岸壁



■写真—5 全国から寄せられた救援物資



■写真—6 仙台駅前～福島行き的高速バス運行再開



講師: 七尾英弘

三陸鉄道北リアス線及び南リアス線は、平成26年春に全線運行を再開した。

JR山田線の不通区間（宮古～釜石間）においては、「JR山田線復興調整会議」を設け、復旧方針の検討を進め、平成27年2月に関係自治体、三陸鉄道、JRの3者が三陸鉄道への運営移管を最終的な方針として合意し、同年3月に着工した。

JR大船渡線の不通区間（盛～気仙沼間）においては、「JR大船渡線復興調整会議」を設け、復旧方針を検討し、震災から2年が経過した平成25年3月から、BRTの運行を開始している。

JR気仙沼線の不通区間（気仙沼～柳津間）においては、「JR気仙沼線復興調整会議」による復旧方針の検討を経て、BRTによる仮復旧について合意し、平成24年12月から運行を開始した。

JR石巻線の不通区間（浦宿～女川間）においては、「JR石巻線・石巻線復興調整会議」の検討を経て、女川町のまちづくりにあわせて、ルート及び女川駅を高台に移設し、平成27年3月に全線で運行が再開された。

JR仙石線の不通区間（高城町～陸前小野間）においては、「JR仙石線・石巻線

復興調整会議」の検討を経て、東名・野蒜駅周辺を高台に移設し、平成27年5月に全線で運行が再開された。

JR常磐線においてはやや複雑な状況にある。津波による被害を受けた区間においては、「JR常磐線復興調整会議」を設け、まちづくりと一体となった復旧計画を策定し工事を実施している。一方、福島第一原発の事故に伴い帰還困難区域等に指定された区間においては、「浜通りの復興に向けたJR常磐線復旧促進協議会」を立ち上げ、検討を進め、平成27年3月に当該区間の開通等の見通しを公表した。同協議会では、国土交通副大臣及び復興副大臣を座長とし、また県部長や沿線市町の副首長にはオブザーバーとして入っていただき議論を進めている。

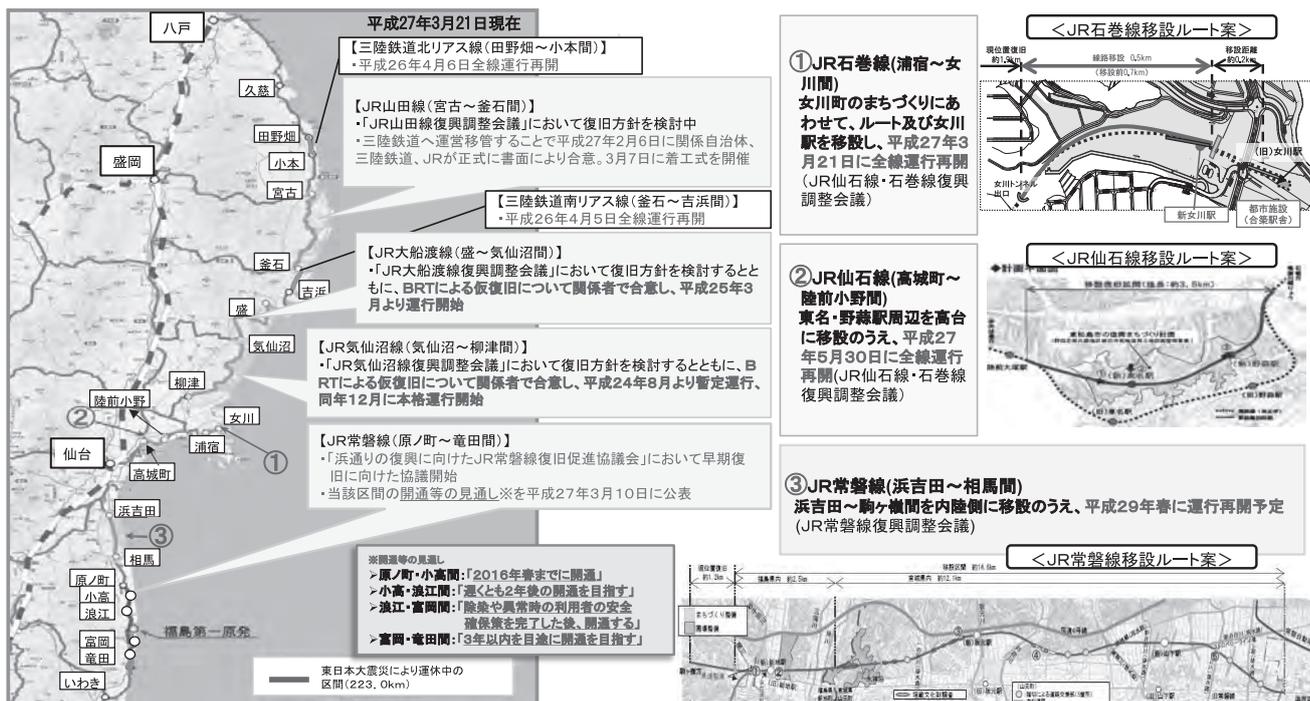
被災地の生活交通の確保については、バス交通や乗合タクシー等を上手く組み合わせた円滑な運営の確保に取り組んでいる。特に、地域間輸送においては、バス交通の輸送量要件（15人/日以上）の緩和、路線バス以外の貸切バスも補助対象になるよう補助対象システムの緩和、減価償却費に加え中古車を含む車

両購入も補助対象となるようバス車両補助の緩和など、様々な要件緩和を通じた支援を行っている。

## 1.2 観光の復興

東北地方の外国人延べ宿泊人数は、平成22年で505千人泊であったが、震災の影響により平成23年は184千人泊まで落ち込んだ。その後徐々に持ち直し、平成26年では341千人泊であった。震災後は、親日の方がたくさんいらっしゃる台湾から多くの観光客にお越しいただいており、震災前の8割程度まで回復している。他方、中国は7割程度、香港や韓国は3割前後に留まっている。海外からの観光客の多くは、東京や大阪での買い物を楽しみながら富士山等の世界遺産を巡る観光パターンを採る。東北地方としては、自然・食・祭といった豊富な観光資源を一層発信していかなければならない。

図-2は東北各県の観光をめぐる動向を整理したものである。現在までの取組み、及び今後実施予定の取組みとして、デスティネーションキャンペーンやサミット、国際会議等の行事を整理したも



■図-1 沿岸部の鉄道の復旧に向けた取組み(JR在来線等)

のである。今後も様々な策を講じて東北に来ていただけるよう取り組んでいかなければいけない。

図一3は、観光庁と東北運輸局が推進している観光復興対策事業を整理したものである。具体的には、①情報サイト「東北物語」を通じた太平洋沿岸エ

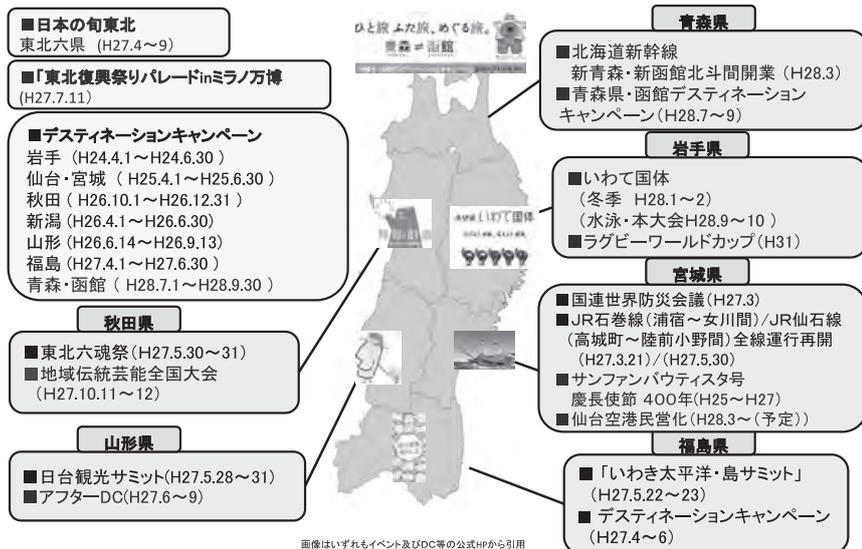
アの最新の旅情報の発信、②旅行の着地側では、専門家と地域の方が一緒になった様々なコンテンツの旅行商品化の検討、③旅行の発地側では、日本旅行業協会との連携によるモニターツアーを実施し、その感触を踏まえた商品造成支援等を行っている、このように、発地

側・着地側の双方で様々な工夫を行っている状況である。

また、平成26年12月には台北で日本東北六県感謝祭を行った。台湾は迅速な見舞金・義援金による支援だけでなく、非常に多くの方が東北を訪れてくださった。同感謝祭は台湾花博会場 EXPO Domeで、4日間に渡って開催された。東北各県の伝統芸能の披露や名産品の試食・試飲などが好評であり、期間中4万人の方が入場した。現地のメディアも大々的に報道し、大盛況であった。

### 1.3 造船業の復興

国土交通省は、被災地域の基幹産業である水産業を支えるため、造船業の復興を通じた市町の立て直しに貢献したいと考えている。同地域には、津波によって甚大な被害を受けたことで、事業を再開できていない造船所や、大きな揺れにより地盤が沈下し、建造や修繕能力を十分に回復できていない造船所等がある。関東と比べて、零細な造船所が多いので、合併等を通じた経営基盤の強化を行い、本格的な復興へとつなげていきたいと考えている。平成25年8月に造船



■図一 観光をめぐる最近の東北各県の動向



■図三 観光復興に向けた取組み (東北地域観光復興対策事業)

H27.5.26現在

地区	造船所名	概要	補助金額
岩手県 大船渡市	南大船渡ドック 南須賀ケミカル産業	両者で合同会社大船渡ドックケミカルを設立し、船台、工場等を整備 H27.3交付決定 H27.11竣工予定	1.8億円
岩手県 大船渡市	南弘伸化工 南伊藤輸送(イトウマリンサービス)	両者で合同会社コーシングケミカルシステムを設立し、工場、移動設備 等を整備 H27.3交付決定 H28.2竣工予定	0.3億円
宮城県 気仙沼市	木戸浦造船所 榑吉田造船鉄工所 榑小瀬造船鉄工所 榑渚田造船所	造船四社が合併し、新たに「みらい造船所」を設立、関連事業者が出 資等で協力の下、船台(シップリフト方式)、工場、クレーン等を整備 H27.5補助金交付決定 H29.3竣工予定	70.3億円
宮城県 南三陸町	南志津川造船鉄工所 小野造船所	両者及び関連事業者一社で榑南三陸造船鉄工所を設立し、船台、工 場、上乗設備等を整備 H26.9補助金交付決定 H27.9竣工予定	1.1億円
宮城県 石巻市	榑遠山工業 シズモーターズ	両者でマリン遠山合同会社を設立し、工場、クレーン等を整備 H26.9補助金交付決定 H27.6竣工予定	1.1億円
宮城県 石巻市	佐藤造船所	関連事業者と佐藤造船所・及川電機合同会社を設立し、工場等を 整備 H26.2補助金交付決定 H27.10竣工予定	4.6億円
宮城県 石巻市	榑船木造船所 榑海洋技研	両者で榑木造船所・海洋技研合同会社を設立し、船台、工場等を 整備 H27.2補助金交付決定 H28.10竣工予定	20.2億円
宮城県 石巻市	榑聖人堀鉄工所 玉木造船化工機	聖人堀鉄工所に吸収合併し、上乗設備、工場、係留橋棧等を整備 H27.4補助金交付決定 H29.3竣工予定	14.9億円
合計			8件 114.3億円



■図四 造船業の復興 (補助金交付予定の造船所)

業等復興支援事業費補助金という制度を創り、8件の事業への補助金交付が決定している(図一4)。最大規模の事業は、宮城県気仙沼市で約70億円に及ぶ。同事業は、地盤沈下による土地の制約等により震災前と同様の造船・修繕能力まで回復できない造船所4社が合併し、最新鋭の造船施設を整備していこうというプロジェクトである。しかし、新会社は設立されたものの、造船施設予定地の取得や整備等の課題が残っているため、東北運輸局は本省海事局や地元自治体と連携しつつ、支援を進めていく予定である。

## 2—鉄道、自動車、海上交通の各分野にわたる取組み

### 2.1 安全・安心の確保

東北地方は、10社以上の地方民鉄・三セクが運行している。また、管内の全ての県が海に面していることから海上交通の安全確保が極めて重要であり、船舶や船員の安全確保の徹底を図っている。しかし、漁船の海難は後を絶たない。平成24年には宮城県の金華山東方沖でパナマ船籍の貨物船とカツオー本釣り

漁船が衝突し、漁船乗組員13名が亡くなったという痛ましい事故が起きた。こうした漁船の海難を防止するため、平成26年末に国土交通省東北運輸局、海上保安庁第二管区海上保安本部、総務省東北総合通信局の連携のもと、東北地区漁船海難防止連絡会が設置され、対策強化に取り組んでいる。具体的には、合同での訪船指導やAIS(船舶自動識別装置)の導入促進などの安全対策を進めている。

陸上交通においては、平成24年に開越道で、乗客7名死亡38名重軽傷の高速ツアーバスの大きな事故が発生し、これを契機に安全対策の強化が図られた。東北地方では、高速道路の拡充により、多くの高速バスや貸切バスが運行されているが、東北運輸局としては平成25年に策定された「高速・貸切バスの安全安心回復プラン」のもと、的確な運用を行っていきたいと考えている。また、「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しを踏まえ、運転者の体調急変に伴う事故防止等の新たな重点施策等についても取り組んでいきたいと考えている。

### 2.2 地方創生

人口減少や高齢化が急速に進行するなか、地方創生や人口減少の克服に向けて政府一丸となって取り組む司令塔として、まち・ひと・しごと創生本部が平成26年に設置された。現在、同事業では、人口減少が進む地域で生活サービスが効率的に入手できるよう買い物や医療といった「まちの機能」をできるだけコンパクトに集約し、都市内部や近接都市間を交通ネットワークで適切に結ぶという、いわゆる「コンパクト+ネットワーク」をキーワードとした施策を進めている。具体的には、①平成25年に施行された交通政策基本法に基づいた交通政策基本計画(平成27年2月策定)や地域公共交通活性化再生法(平成26年11月改正)等の制度面、②地域の足の確保を支援する地域公共交通確保維持改善事業といった予算面、③シンポジウム開催などの情報面等の多方面から、地域公共交通の活性化・再生、ひいては地方創生を進めているところである。

図一5は、東北管内のまちづくり等と連携した公共交通ネットワークの再構築を目指した、地域公共交通網形成計画

#### 1. 交通網形成計画を策定した自治体

##### ○由利本荘市(秋田県)【人口81,759人、面積1,209 km<sup>2</sup>】

・平成27年度、交通空白地帯の解消や、コミュニティバス・路線バス・スクールバスの競合地域での路線統廃合、接続ダイヤの見直し等を図るため、交通網形成計画を策定。

#### 2. 平成27年以降に交通網形成計画策定予定の自治体

##### ○小国町(山形県)【人口8,316人、面積737 km<sup>2</sup>】

・都市的機能を有する町中心部と地域コミュニティを活用した運行拠点とを結ぶ交通サービスの整備等を図るため、交通網形成計画を策定予定。  
・再編の主な内容は、町営バス・デマンド交通・スクールバスの重複部分の効率化、過疎地有償運送の導入による交通空白地帯の解消、乗継拠点の整備等。

##### ○鷹巣町(秋田県)【人口3,582人、面積282 km<sup>2</sup>】

・お出かけを楽しめる町内の交通環境をつくり、基礎生活圏の機能維持を図ることと安心して外出できる広域の交通環境をつくり、高次生活圏の機能を享受することを基本方針とし、平成27年度に交通網形成計画を策定予定。  
・主な地区内のデマンド交通の導入、乗継拠点の整備、鉄道(JR線)との連携のための接続ダイヤ調整、観光交通と生活路線との調和・連携等を想定。

##### ○青森市(青森県)【人口293,859人、面積824 km<sup>2</sup>】

・公共交通を取り巻く環境変化に対応し、立地適正化計画と連携しつつ網形成計画を策定し、「コンパクトシティ」の更なる推進を図る。  
・バス路線を都市計画の区分に合わせて階層化し、需要に応じた効果的な運行を目指す。

##### ○八幡平市(岩手県)【人口27,584人、面積862.25 km<sup>2</sup>】

・市政・まちづくりの方針に即して公共交通ネットワークを再編・構築するため交通網形成計画を策定予定。  
・JR花輪線大更駅周辺開発に対応し駅を起点とした幹線・コミュニティバスの新しい路線網を策定し、スクールバスと路線バスの統合も想定。

##### ○弘前市(青森県)【人口178,886人、面積524 km<sup>2</sup>】

・主に市中心部の公共交通ネットワーク強化を図るため、交通網形成計画を策定予定。  
・市中心部にある2駅のネットワーク強化、郊外と中心部とのアクセス向上、重複路線の整理、風雪等に対応した待合環境の整備、共通乗車券の発行等を想定。

##### ○酒田市(山形県)【人口107,174人、面積602.97 km<sup>2</sup>】

・市の特性、住民実態に見合う路線再編や中山間地への新たな交通手段の転換等を総合的に計画するため交通網形成計画を策定予定。  
・市街地におけるバス路線の改編や山間部等における交通モードの転換等を目指す。

##### ○鶴岡市(山形県)【人口132,844人、面積1,312 km<sup>2</sup>】

・広大な市域の公共交通ネットワークを再編するため、交通網形成計画を策定予定。  
・公共交通ネットワークの階層化(幹線・枝線の設定)、学校の統廃合に伴うスクールバスと公共交通との連携、コミュニティバス・デマンドバス・自家有償運送の導入、乗継拠点の整備等を検討。

##### ○会津若松市(福島県)【人口122,513人、面積383 km<sup>2</sup>】

・観光都市として観光客が利用しやすい交通体系づくり等を図るため、交通網形成計画を策定予定。  
・市内商店街をハブとした路線再編、郊外における交通空白地域の解消等を想定。

※上記の他に複数交通網形成計画策定を予定している自治体がある。

■図一5 地方創生の推進(交通網形成計画・再編実施計画の策定状況等)

や地域公共交通再編実施計画の策定状況を整理したものである。由利本荘市は平成27年度に地域公共交通網形成計画を策定、それ以外の自治体は平成27年度以降に策定する状況である。

### 3—結びにかえて

地元新聞・TVなどでは、亡くなられた多くの方々や心の傷を抱えながら暮らしておられる御遺族その他被災された方々を取り上げ、鎮魂を主題とした特集を続けている（例：河北新報「挽歌の宛先」）。御遺族その他の方々にも状況は千差万別なので一括りにすることはできないが、被災地を忘れずに心を寄せていただきたいと思っている。そして、本日のセミナーが、真の復旧・復興とは何なのか、自分には何をすることが可能なのかといったことについて、お考えいただく機会になれば、この上なく幸いであると思っている。

### ■ 会場からの御意見

○交通全体（JRだけでなく、私鉄、バス、航空など他の交通機関を含む）の稼働状況など、横断的な交通情報が発信される仕組みを考えていただけないか。また、災害時は携帯電話等により多くの情報量が輻輳し、電話が通じにくい状況に陥るので、その点についても配慮していただきたい。

○被災後、建設業界では復興に向けて取り組む建設業への理解を深めていただくために、JTBとともに復興現場ツアーを実施している。被災の風化防止という観点からも、このようなツアーを推進してはいかがだろうか。特に、インバウンド観光の観点からは、風評被害を払拭し、北海道新幹線の開業などとともに海外に向けた展開も進めていただきたい。

○福島の観光復興のためには、補助金依存からの脱却が不可欠である。事業として収益を出さないと、良い人材も集まらないし、設備投資も進まない。観光の自立に向け、支援をお願いしたい。地元の観光業としては、特に福島県の温泉街の街並みが崩れている点が懸念される。昨今、空き家に対しては制度変更等が進められているが、高齢者の独居世帯等に対しては対策が進んでいない。旅行者からは、旅館や温泉は良いが、街並みは良くないといった声が挙げられている。観光振興という観点に留まらず、まちづくりという観点からも検討を進めていただきたい。

○地方部の旅館は、夏休み等の時期、自動車学校の生徒が合宿免許の関係で長期で宿泊され、地域に対してもある程度の経済効果をもたらしている。今後の東北の観光を考えた場合、人生のなかで何か大切なことを地方部で経

験するような機会を設けてはどうか。

○様々な商品を購入することができるコンビニエンスストアを防災拠点の一つとして位置付けられないだろうか。

○自動車は、災害発生時において、移動・情報収集・休息という観点から非常に便利な道具であるが、ガソリンの確保が問題である。自動車のガソリンタンクの容量を増やしていただけないか。

○阪神淡路大震災のときは、情報を発信する基地局の倒壊により、小学校などの避難所でアナログ手段により交通情報を収集していた。

○訪日外国人の発地分布をみると、数は少ないが親日国であるタイの観光客数も回復している。タイで働く東北出身の日本人を通じて、プロモーションを掛けることが可能なのではないか。

○東北地方は工業も比較的盛んである。東京では東北の見本市や産業展がよく開催されるが、東北での開催はいかがだろうか。

○復旧・復興は元に戻すことに留まる。新興という観点から検討されてみてはいかがだろうか。

（とりまとめ：小室充弘、海老原寛人）