

- ◆震災前から地域の基幹交通としての鉄道特性を十分に発揮できる利用者水準と
は言い難い状況。持続的に役割を果たせなくなる恐れ。
- ◆BRTによる仮復旧によって、新駅設置、復興の進捗に合わせた運行ルートや駅位
置の変更、速達性・定時性・利便性の確保による機能の維持・向上を図ることが
でき、地域の実情に合致した交通手段となっている。
- ◆今後も、これに加えて沿線自治体からの要望に基づく新駅設置や地域の拠点と
しての駅の活用、交流人口の拡大に向けた利便性向上、産業・観光振興による地
域活性化等、地域のニーズに柔軟にお応えすることで地域交通としての役割を果
たしていきたい。
- ◆震災前：12駅、1～3.5時間おきバラつきある19本、所要65分。
BRT現在：17駅、0.5～1時間おきパターン運行による29～53本、
専用道化率37%、所要74分。
BRT将来：17駅+ α 、0.5～1時間おきパターン運行による29～53本、
専用道化率51%、所要74分以下。
- ◆延伸が図られる三陸道を利用した高速バスとの連携や、フィダー交通※と連携し
た交通ネットワークの確保の観点からも両線の担ってきた機能の提供には、引き
続き、現在運行しているBRTが最もふさわしいと考えている。
※フィダー交通：幹線（主に鉄道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バスないしそ
の路線
- ◆被災地の復興まちづくりが本格化する中、地域が更に発展していくために復興
に貢献する持続可能な手段としてBRTを提案する。

JR大船渡線の復旧・要点【他市町の動向・本市の対応と考え】

他市町の動向

- ▲大船渡市 …BRT受け入れを踏まえ、市として意見を集約中
- ▲陸前高田市…BRT受け入れを踏まえ、市として意見を集約中
- ▲全体として年内の結論を目指す。

本市の対応と考え

- 利用者の中心である大船渡市や陸前高田市の意向を尊重するとともに、上鹿折駅までのJRとしてのアクセスの将来的な確保を求める。
- 大船渡市、陸前高田市の考えを尊重するとの観点から、BRT化受け入れ必至と判断

JR気仙沼線の復旧・要点【JR東日本の提案】

- ◆震災前から地域の基幹交通としての鉄道特性を十分に発揮できる利用者水準と
は言い難い状況。持続的に役割を果たせなくなる恐れ。
- ◆BRTによる仮復旧によって、新駅設置、復興の進捗に合わせた運行ルートや駅位
置の変更、速達性・定時性・利便性の確保による機能の維持・向上を図ることが
でき、地域の実情に合致した交通手段となっている。
- ◆今後も、これに加えて沿線自治体からの要望に基づく新駅設置や地域の拠点と
しての駅の活用、交流人口の拡大に向けた利便性向上、産業・観光振興による地
域活性化等、地域のニーズに柔軟にお応えすることで地域交通としての役割を果
たしていきたい。
- ◆震災前：18駅、1～5時間おきバラつきある19～22本、所要90分。
BRT現在：19駅、0.5～1時間おきパターン運行による30～65本、
専用道化率41%、所要106分。
BRT将来：19駅+ α 、0.5～1時間おきパターン運行による30～65本、
専用道化率90%、所要90分。
- ◆延伸が図られる三陸道を利用した高速バスとの連携や、フィダー交通※と連携し
た交通ネットワークの確保の観点からも両線の担ってきた機能の提供には、引き
続き、現在運行しているBRTが最もふさわしいと考えている。
※フィダー交通：幹線（主に鉄道を指す）と接続して支線の役割をもって運行される路線バスないしそ
の路線
- ◆被災地の復興まちづくりが本格化する中、地域が更に発展していくために復興
に貢献する持続可能な手段としてBRTを提案する。

JR気仙沼線の復旧・要点【他市町の動向・本市の対応と考え】

他市町の動向

- ▲南三陸町 ……BRTでの復旧を受け入れる方針を示した。
- ▲登米市 ……BRTでの復旧を容認。将来的な運行本数の減少あるいは廃止とならないよう強く要望する。
- ▲全体として年内の結論を目指す。

本市の対応と考え

- 本市としては、鉄道による復旧が基本
- 一方で気仙沼線が担ってきた機能が向上し利便性が確保され地域振興につながるものであれば検討すべき。特に観光振興等に寄与するJR東日本の取り組みについて、並びに仙台へのアクセスについて協議を進める。
- 並行して市民への状況を説明、意見をJR東日本との協議に反映させる。