

BRT方式によるJR大船渡線の復旧について

1 JR大船渡線について

日本国有鉄道が運行していた大船渡線は、岩手県一関市の一ノ関駅から宮城県気仙沼市を経由して、岩手県大船渡市の盛駅までを結ぶ路線で、昭和 10 年開通しました。昭和 62 年からは、JR 東日本が JR 大船渡線として運行しておりましたが、平成 23 年の東日本大震災で被災し、沿岸部の気仙沼駅から盛駅の区間が不通となりました。

現在は、この区間が鉄道ではなく BRT として運行されています。なお、鉄道事業は令和 2 年 4 月 1 日に廃止されました。



被災前の JR 大船渡線を走る鉄道車両



被災後の JR 大船渡駅

※BRTとは

Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）の略。連結バス、公共車両優先システム、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性、定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムです。（国土交通省 HP）

2 BRTによる本復旧の受入れ

鉄路復旧を望む市民の意見も少なくありませんでしたが、沿線自治体では、高台移設に係る費用負担が難しいことや、将来の人口減少等を考慮すると、鉄路復旧は現実的な選択肢とはなり得ないと考え、JR から提案された BRT による復旧について検討を進めました。

BRT については、地域の実情に合致した交通手段で、鉄路より建設・運営コストが低廉なことや、新たな停留所の設定など地域の要望に応えられる柔軟な対応が可能であることなどから、将来、持続的に地域の公共交通を確保していくための有効な交通手段となり得ると判断し、JR 大船渡線の BRT による本復旧を受け入れました。

《BRT 導入に至る経緯》

H23.3.11	東日本大震災により被災し、JR 大船渡線（気仙沼駅～盛駅間）が全線不通に。
H24.7.13	第 1 回大船渡線公共交通確保会議で、JR 東日本が「大船渡線の復旧に関する基本的な考え方」を示し、「BRT による仮復旧」を提案。
H25.3.2	仮復旧として BRT の運行開始。 沿線自治体は、仮復旧後も鉄路による復旧を求めているが、JR 東日本から復旧

	に係る概算費用として 400 億円（J R 東日本 130 億円、沿線自治体 270 億円（うち大船渡市 62 億円））の提示を受ける。
H27.7.24	第 2 回大船渡線沿線自治体首長会議で、J R 東日本が「B R T による本格復旧」を提案。 市としては費用負担の問題や今後の人口減少等を考慮し、B R T が地域の実情や要望に応えられる柔軟な対応が可能であることなどから、鉄路復旧は現実的ではないとして本格復旧の受け入れを決断した。
H27.12.25	第 3 回大船渡線沿線自治体首長会議で、沿線 3 市が B R T による本格復旧の受け入れを決定。
R 2.4.1	J R 大船渡線（気仙沼駅～盛駅間）の鉄道事業が廃止に。

※詳細は、別紙「JR 大船渡線における BRT 導入経過」を参照。

3 J R 大船渡線 B R T の各駅利用状況

気仙沼駅～盛駅間の令和 6 年度の平均通過人員（1 日 1 km 当たりの平均輸送量）は 219 人で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により減少して以降、横ばいで推移しています。

令和 6 年度の駅別の 1 日当たり平均通過人員は、盛駅が 155 人と最も多く、大船渡駅や碓石海岸口駅も増加傾向にあります。

《気仙沼駅～盛駅間の平均通過人員》 (単位：人)

区間	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
気仙沼駅～盛駅	250	314	276	254	272	274	198	202	183	207	219

《^{乗車}駅別平均通過人員》 (単位：人)

駅名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
盛駅	226	272	248	222	220	226	171	173	135	160	155
田茂山駅						6	11	9	12	16	15
地ノ森駅						7	14	10	9	17	17
大船渡駅	46	56	59	62	66	71	46	56	48	66	83
大船渡魚市場前駅		8	10	10	11	6	5	3	7	6	6
下船渡駅	18	29	26	23	22	20	11	18	13	20	19
大船渡丸森駅						8	5	9	4	2	3
細浦駅	21	29	26	23	22	20	11	18	16	20	21
碓石海岸駅	23	32	29	24	24	28	23	24	25	28	46
合計	334	426	398	364	365	392	301	315	269	335	365

J R 東日本 H P より



専用道と一般道との交差点（田茂山駅付近）



J R 大船渡線 B R T と三陸鉄道（盛駅）

4 市として考えている B R T の課題

市内には B R T の駅が 9 駅（盛、田茂山、地ノ森、大船渡、大船渡魚市場前、下船渡、大船渡丸森、細浦、碓石海岸口）設置されたほか、各駅へのバスロケーションシステムの設置、B R T 専用の I C カード（スイカ、オデカ）の導入など、J R 東日本には利用者の利便性の向上のために、まちの復興に合わせて柔軟な対応をしていただきました。

鉄道時代から比較すると、B R T は速達性が落ちるものの、駅の増設や運行本数の大幅な増加等により利便性は向上しています。また、鉄路と違い B R T は、一般道への乗り入れができるため、津波発生時における迅速な避難対応が可能であり、安全面においてもメリットが大きいものと考えられます。

しかし、利用者からは、所要時間の短縮や更なる利便性の向上を望む声が寄せられております。このような声に対しては、岩手県を通じて J R 東日本に毎年度要望しており、「速達性」と「利便性」の双方の向上を目指し、地域・利用者の声を情報共有する意味でも引き続き要望していきたいと考えています。

5 J R 東日本との連携

J R 東日本には、市や各種団体と連携・協力しながら、盛駅や大船渡駅周辺のにぎわい創出のほか、令和 7 年に発生した大規模林野火災への支援などに取り組んでいただいています。

今後についても、地域住民がいつまでも安心して日常生活が送れるように、地域の声を聞きながら、利用者目線に立ち、利用しやすいダイヤ改正など、利用者の利便性向上のために引き続き連携を図っていきます。

6 県や沿線市町との連携

J R 東日本は、令和 4 年 7 月に地方路線の収支を初めて公表しました。令和元年度の 1 キロ当たりの 1 日平均乗客数が 2 千人未満の路線は、35 路線 66 区間（R6 年度：36 路線 71 区間）で、岩手県では、大船渡、釜石、北上、八戸、花輪、山田の 6 路線 10 区間が対象路線となりました。

これを受けて岩手県では、令和 4 年 11 月に J R ローカル線の維持確保に向けた今後の対応として、地域が望む鉄道の維持に向け、国や J R 東日本への要望、沿線住民の意識醸成や利用促進等を含めた対応策を協議・検討する場として「J R ローカル線維持確保連絡会議」を沿線市町と連携し

て設置しています。

J R大船渡線(一ノ関駅～気仙沼駅)については、令和6年1月に沿線市町(一関市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市)、宮城県及び岩手県で「J R大船渡線沿線自治体首長会議」を設置し、利用促進策を検討しています。

7 B R Tの導入後における市の公共交通について

少子高齢化や人口減少の急速な進展に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化を背景として、公共交通の利用者は減少し、交通事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増しています。

このような状況の中にあっても、地域住民の生活を支える公共交通を維持・確保することは必要不可欠であり、とりわけB R Tは、市民の日常生活を支える重要な公共交通機関として大きな役割を担っています。

こうした状況を踏まえ、市では、市民・利用者の視点に立ち、地区や地域の実情に応じた交通サービスの実現を目指して、既存の輸送資源の有効活用やA I技術等を活用した新たなモビリティサービスの導入も視野に入れた「大船渡市地域公共交通計画」を令和8年3月に策定しました。

現在、市では、B R T以外に、三陸鉄道や路線バスの運行に対して支援をしているほか、交通空白地域を補完する交通手段として、デマンド交通や高齢者へのタクシーチケットの交付、患者輸送車への一般混乗など、多様な交通サービスを展開し、地域住民の日常生活に必要な移動手段の確保に努めております。

今後は、さらなる利便性の向上を図るため、観光・福祉分野との連携や地域との協働による公共交通の利用促進に取り組むとともに、新たな交通サービスの導入についても検討を進め、市民が安心して暮らし続けられる持続可能な地域公共交通の実現を目指していきます。

また、B R Tをはじめとする公共交通を将来にわたり維持していくためには、行政や交通事業者だけでなく、地域住民を含めた関係者が一体となって取り組むことが重要です。「地域の交通は地域で支える」という意識の醸成を図りながら、地域の実情に即した持続可能な公共交通の確保に努めていきます。

8 おわりに

東日本大震災の津波により、壊滅的な被害を受けた鉄道をB R Tとして運行再開ができたことは、将来の新たなまちづくりにおいて、公共交通の基幹的な存在として地域住民の生活を支えるだけでなく、市内経済の発展にも大きく貢献してきました。

地域公共交通を取り巻く環境は、自家用車の普及、人口減少や少子高齢化、物価高騰の影響など厳しさを増していますが、今後もJ R東日本及び県・沿線市町と連携を密にし、J R大船渡線の利用促進を図りながら、より多くの地域住民がB R Tを安心して便利に利用できるよう、交流人口の拡大や地域の活性化に繋げていきたいと考えています。

福祉施設・中継・運行(特定←特定)の移動、福祉施設⇄商業施設の往復

↑
補助金
の
用
で
運
行
し
て
い
る
燃
料
・
経
費
の
支
援
が
な
さ
れ
て
い
る

す
べ
て
大
事
な
こ
と

横浜市会まちづくり委員会 事前質問事項

1 運行・サービス

問1 運行本数・ダイヤ設計の考え方について 需要に応じた柔軟性やピーク対応策

(回答)

- ・運行本数及びダイヤ設計は、運行主体である JR 東日本が行っております。
- ・JR 東日本からは、①BRT による仮復旧受入時に朝夕については 20～30 分おきに運転する②本復旧受入時には三陸鉄道や新幹線などの鉄道との接続利便性向上に努めていく一との説明・回答があり、現在も同内容が維持されているものと認識しております。
- ・朝夕については、通勤通学に配慮したダイヤ設定がされているほか、需要増が見込まれるイベント「三陸・大船渡夏まつり」開催時には、当市からの要請を受けて、臨時便を運行頂くなど、柔軟に対応いただいております。

問2 定時性確保の仕組みについて 専用道・信号制御など、遅延対策

(回答)

- ・定時性を確保するため、大船渡市内は全て専用道化されております。また、一般道との交差部には信号が設置され、BRT が優先的に走行できるようになっています。

問3 鉄道代替としての利便性評価 輸送力・所要時間・乗り心地の評価はどうか

(回答)

- ・鉄道時と比較すると、1 回当たりの輸送力は低下、所要時間は駅（停留所）の増加に伴い掛かり増ししています。
- ・乗り心地は、バス車両ゆえの縦揺れが気になる方もいらっしゃるようです。
- ・しかしながら、震災前に比較して運行回数が下記のとおり増加していること、また、市内に新駅が5駅も設置されていることから、市民の利便性は向上しているものと評価しています。

○気仙沼駅－盛駅間の運行本数

震災前：19 本、現在：71 本（両市直通便：24 本）

2 利用者・地域影響

問1 利用者数の推移 開業当初と現在の変化

(回答)

- ・配付資料を参照願います。

問2 利用者層の分析

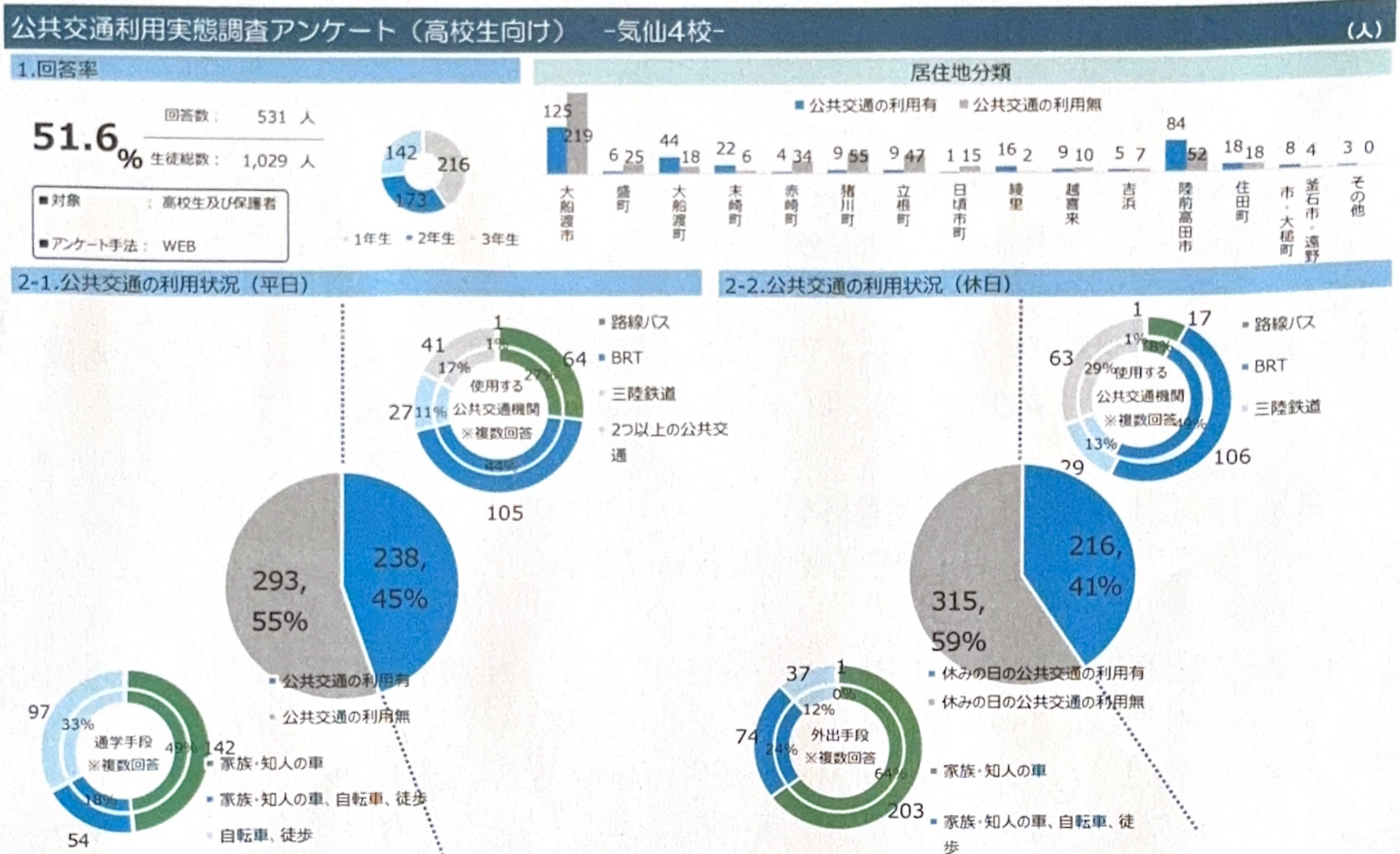
通勤・通学・観光それぞれの割合

(回答)

- ・BRTのみの通勤及び観光利用数については把握していませんが、通学に関しては、昨年度当市が気仙管内の4つの高等学校に対し実施した公共交通利用実態アンケート※においては、約2割の高校生がBRTを利用している状況でありました。

※昨年度、大船渡市地域公共交通計画の策定に当たり、市内の公共交通機関の状況を把握するため、気仙管内4校に通う生徒1,029人に実施。回答数は531人で、回答率は51.6%。

○大船渡市地域公共交通計画より



問3 住民満足度・評価

アンケート結果や課題認識

(回答)

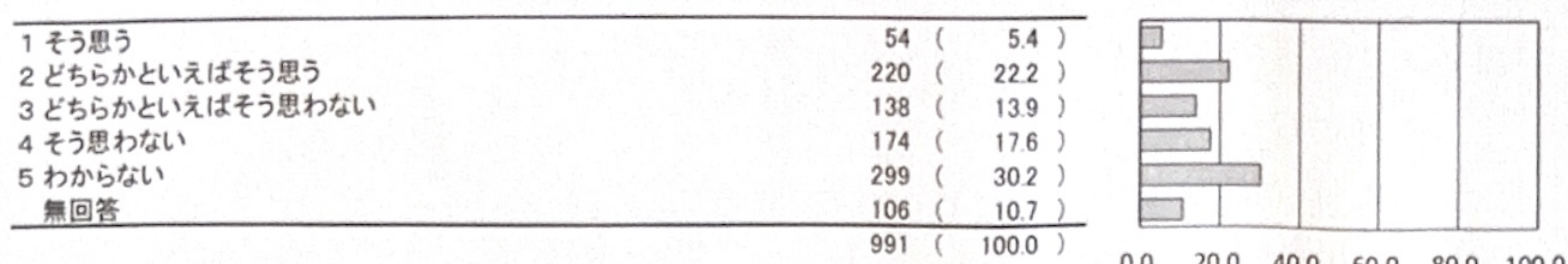
- ・令和5年度において、JR東日本から提示のあったアンケート調査結果によると、運賃、本数、スピード、安定性、快適性（車両、駅）について、8割以上の方が「満足」または「不都合はない」と回答しているとのことです。
- ・また、令和7年度において、市が実施した市民意識調査結果※によると、「市内を走るBRTが利用しやすい」という問いに対して、回答者の27.6%の方が「そう思う」または「どちらかといえばそう思う」と回答しています。
- ・さらに、当課が実施した公共交通利用実態アンケートにおきましては、約3割の方が、「満足」または「やや満足」との回答がありました。

※大船渡市の現状や将来のまちづくりに関する市民意識調査。18歳以上の男女2,000人を無作為に抽出して実施。回答数は991人で、回答率は49.6%。

○市民意識調査結果公表資料より

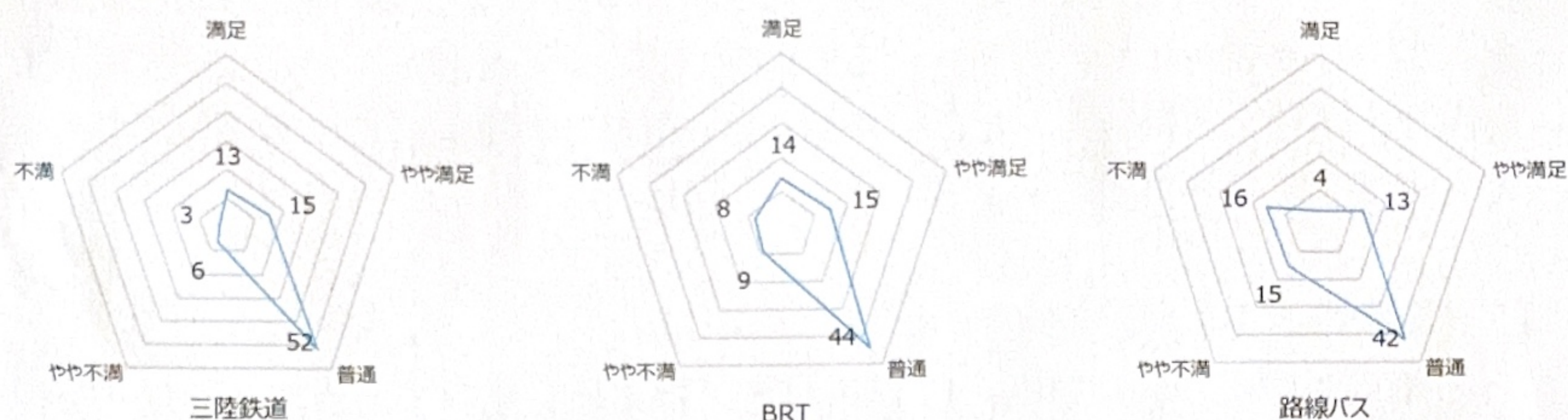
問 公共交通環境について、どのように感じていますか。

②市内を走る BRT が利用しやすい



○大船渡市地域公共交通計画より

14.三陸鉄道・BRT・路線バスの満足度



3 地域交通との連携

問 1 他交通機関との接続性について

鉄道・路線バス・デマンド交通との連携

(回答)

- ・ JR 東日本からは、本復旧受入時に三陸鉄道や新幹線などの鉄道との接続利便性向上に努めていくとの回答があり、現在も同内容が維持されているものと認識しております。
- ・ 市内路線バスは、運行事業者が JR 大船渡線や三陸鉄道を幹線とみなし、運行ダイヤの調製を図っています。

4 構造・インフラ

問 1 専用道路と一般道の使い分けについて

混在区間の課題と解決策

(回答)

- ・ 市内は全て専用道となっているため、照会の事案は発生しておりません。

問 2 災害対応力について

再度の災害時における復旧性や強靱性の評価

(回答)

- ・ 災害が発生した場合、鉄道時については、乗客は徒歩等で避難せざるを得ませんでした。が、現在は、一般道を走行することにより、乗車したまま迅速な避難が可能となっています。

令和 8 年 4 月 20 日に発生した三陸沖地震に伴う津波警報が発令された際にも、大船渡管内では 2 台が運行しておりましたが、両車両とも一般道を走行して、高台の大船渡温泉と大船渡小学校に避難しています。

- ・大規模な災害によって専用道が使用不可となった場合でも、一般道を利用して運行することが可能であることから、災害時における復旧性・強靱性は高いものと評価しています。

5 将来展望・課題

問1 現在の最大の課題

利用促進・財政・人材など、最も重要な問題

(回答)

- ・JR 東日本が運行しているため、当市の財政・人的負担はありませんが、平均乗車密度は鉄道時代末期に比較して1/2程度に落ち込んでいる状況と伺っております。
- ・JR 東日本からは、BRTによる本復旧を決定する際、復興に貢献する持続可能な交通手段として、今後も弊社で責任をもって運行する旨、回答を頂いていたところですが、今後も現在の運行を維持していただくためには、市では利用促進に努めていく必要があるものと認識しております。

問2 今後の改善・発展計画

輸送力強化、自動運転、IT導入などの将来ビジョン

(回答)

- ・輸送力の強化については、現在の利用状況を鑑みると市として要望することは難しいものと認識しております。
- ・自動運転やIT導入については、令和8年5月からJR気仙沼線の一部区間においてレベル4の自動運転走行が行われていることから、将来的には大船渡線でも導入されることを期待しております。

60km.
金・土 15

→ 利用者バリエーション

○JR大船渡線におけるBRT導入経過

年月	概要（協議事項等）
H23.3.11	東日本大震災 JR大船渡線 線路・駅舎の流失
H23.7.19	第1回JR大船渡線復興調整会議 (被災したJR大船渡線・気仙沼線の復旧、代替交通について)
H23.11.30	第2回JR大船渡線復興調整会議 (沿線自治体の復興計画及び運休区間の代替交通について)
H24.5.24	第3回JR大船渡線復興調整会議 (沿線自治体の復興計画と鉄道復旧に向けた課題について) ⇒以降、「公共交通の充実(代替手段等)」については、復興調整会議から分離した「JR大船渡線公共交通確保会議」で検討
H24.7.13	第1回JR大船渡線公共交通確保会議 (代替交通の現状と課題について) ⇒JRからBRTによる代替復旧の提案
H24.8.27	第2回JR大船渡線公共交通確保会議 (BRTによる仮復旧提案に対する要望事項について)
H24.10.4	第3回JR大船渡線公共交通確保会議 JR大船渡線のBRTによる仮復旧提案に対して回答 ⇒沿線自治体がBRTによる仮復旧受入れ表明
H24.11.22	第4回JR大船渡線復興調整会議(鉄道復旧の課題について)
H25.3.2	仮復旧として大船渡線BRTの運行開始
H25.9.4	第5回JR大船渡線復興調整会議(鉄道復旧の課題について) ⇒JRからルート移設案が提示

年月	概要（協議事項等）
H26.2.19	第6回JR大船渡線復興調整会議(鉄道復旧の工事費について) ⇒JRからルート移設に係る事業費400億円が提示 (原状復旧130億円、ルート移設に係る増額分270億円) 大船渡 → BRT使用
H27.6.5	第1回大船渡線沿線自治体首長会議
H27.7.24	第2回大船渡線沿線自治体首長会議 ⇒JRがBRTによる本格復旧を提案
H27.8.26 ~11.10	第1~4回JR大船渡線の今後のあり方を考える懇談会 (会議、BRT試乗会、ワークショップ)
H27.11.16	JR大船渡線の本復旧に係る市議会からの提言 ⇒現実的に、BRTによる本復旧を受け入れざるを得ない
H27.11.25	市議会全員協議会で、本復旧方針等(案)について説明
H27.12.16	市の本復旧方針等の決定⇒BRTによる本復旧受入
H27.12.18	市がJRに要望書「BRT受け入れに関する改善要望等」を提出
H27.12.25 4年	第3回大船渡線沿線自治体首長会議 ⇒沿線自治体はBRTによる本格復旧の受け入れを決定 ★
H27.12.28	市の要望書に対してJRが回答「改善要望等に取り組んでいく」
~現在	サービス向上 ・専用道の整備 ・新駅の設置(H25.9「基石海岸口駅」、H27.12「大船渡魚市場前駅」、R2.3「大船渡丸森駅」、「地ノ森駅」、「田茂山駅」)

至仙台・古川・小牛田
前谷地
石巻線
至石巻
柳津

BRT

路線案内

気仙沼線

【前谷地～気仙沼】72.8km(営業キロ)

志津川

南三陸町役場・病院前
志津川中央団地
清水浜

歌津

蔵内

陸前港

本吉

小金沢

大谷海岸
気仙沼線

陸前階上

最知

岩月

松岩

赤岩港

南気仙沼

不動の沢

鹿折唐桑

(東陵高校)

八幡大橋

上鹿折

大船渡線

長部

唐桑大沢

奇跡の一本松

陸前今泉

陸前矢作

竹駒

陸前高田

高田高校前

高田病院

協ノ沢

西下

小友

基石海岸口

細浦

大船渡丸森

大船渡

大船渡魚市場前

大船渡

地ノ森

田茂山

三陸鉄道いんあ入口

盛

至釜石

大船渡線

【気仙沼～盛】43.7km(営業キロ)

協ノ沢

西下

小友

基石海岸口

細浦

大船渡丸森

大船渡

大船渡魚市場前

大船渡

地ノ森

田茂山

三陸鉄道いんあ入口

盛

至釜石

BRT沿岸復興
キャラクター
おっぽくん

BRTおよび気仙沼線、大船渡線沿線の復興を象徴するキャラクターです。キャラクターのリスの外見の特徴である「尻尾の大きさ」を東道に名前で表現。



odecaは、「Suica(スイカ)」エリアではご利用にはなりません。BRTとBRT区間の駅をまたがってご利用になる場合は、あらかじめ乗車券をお買い求めください。

odeca

ICカード「odeca」
でスマートに

2013年8月に登場したBRT専用カード。チャージ済カードをタッチするだけで自動精算する他、乗り越しも便利な定期券も。現金不要で安心、便利な1枚です。

BRT

とは

BRTとはBus Rapid Transitの略で、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等と組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる機能を備えたバスシステムです。

三陸の街から街へ。
街と人をつなぐ BRT が、さらに便利・快適に向けて加速中です。

使いやすい運行本数とダイヤ



鉄道運行時に比べ1.5～3倍の本数となり、昼間は概ね気仙沼線30分間隔、大船渡線1時間間隔の分かりやすい時刻で運行。朝夕はさらに増発で、見えやすく使いやすいダイヤが魅力です。

安心で快適な駅をめざして



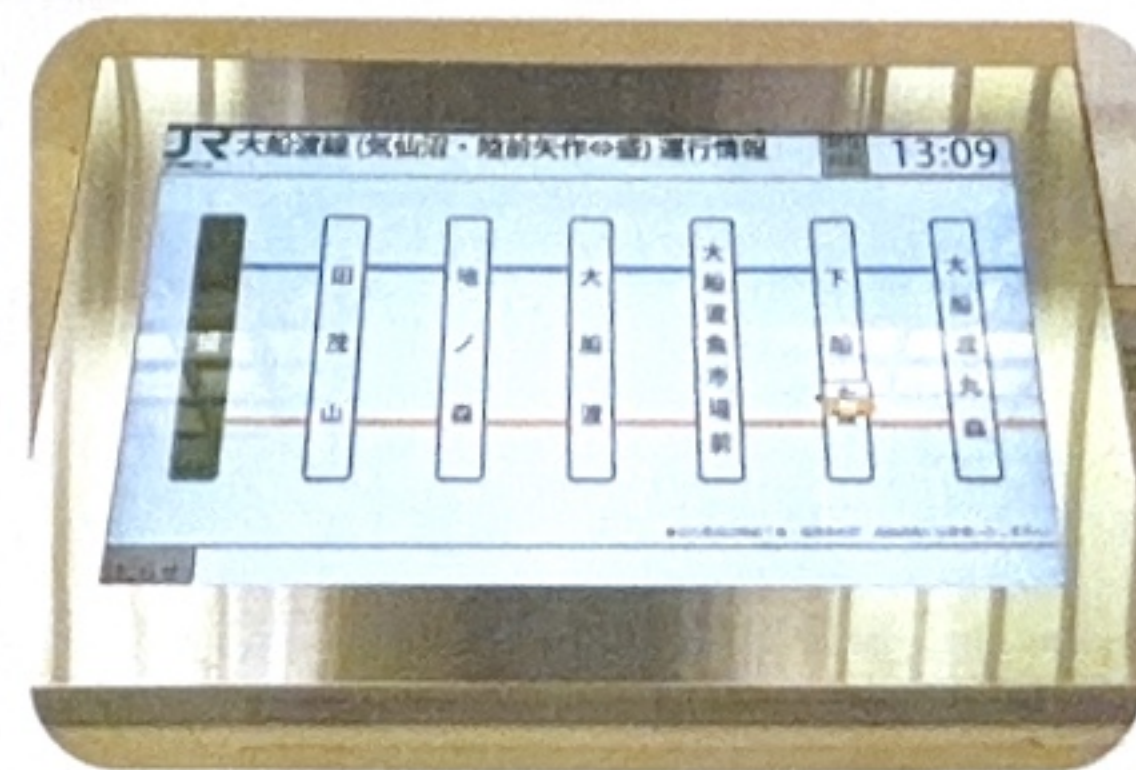
明るく心地良くご利用頂けるスマートな駅を整備。便利な運行情報モニターや清潔なトイレと共に、荒天時や夜間でもホッとできる使いやすさを追求しています。

ユニバーサルな新しい駅の形



気仙沼及び盛駅では鉄道とBRTが同じホームに乗り入れ、段差を極力なくしたレイアウトは乗り換えにも便利で、賑わいのスペースも設けました。

定時性の高い運行とロケーションシステム



BRTの走行位置はいつでもGPSで管理し、駅には運行状況が一目で分かるロケーションシステムを設置。専用道の効果と合わせ、遅れの少ない運行を分かりやすく提供します。