



県民センター ニュースレター

かさ上げ地の中に埋もれるように立つ南三陸町元防災庁舎（17年5月撮影）

48号 2017年5月24日

発行：東日本大震災復旧・復興支援みやぎ県民センター

〒980-0804 仙台市青葉区大町2丁目5-10-305 TEL022-399-6907 fax022-399-6925

http://www.miyagikenmin-fukkoushien.com/ E-mail:miyagi.kenmincenter@gmail.com

この号の主な内容

- ①「復興公営住宅」緊急署名開始
- ②～⑤線路なき鉄道をBRTはゆく
- ⑥国の責任で復興を 5.10 国会行動
- ⑦石巻中心市街地復興
- ⑧県民センター設立6周年総会案内

仙台市「復興公営住宅」家賃軽減等に関する緊急署名要望事項

- ①国に対して「特別家賃低減事業」の「交付期間」（10年）の撤廃を働きかけるとともに、仙台市として対象世帯について、6年目からの家賃の段階的引き上げを行わないでください。
- ②家賃負担の困難を抱える世帯については、家賃の軽減又は家賃補助補助に関わる支援制度を作ってください。
- ③ 政令月収が「基準」を超える入居者に対しての3年目からの家賃引き上げ、5年目以降の明け渡し措置を強要しないでください。
- ④入居後の世帯構成の変化に伴う「住み替え」を強制しないでください。

こんなに差がある災害公営住宅家賃（朝日新聞 5/16）

入居世帯数	平均家賃額
多賀城市 (531)	18528円
仙台市 (3069)	18492
名取市 (207)	17704
利府町 (25)	17368
松島町 (49)	17012
岩沼市 (202)	16204
東松島市 (818)	15029
巨理町 (421)	14946
気仙沼市 (1446)	14726
涌谷町 (48)	14351
石巻市 (3302)	13892
大崎市 (160)	13038
山元町 (426)	12748
塩釜市 (198)	12612
南三陸町 (462)	12301
七ヶ浜町 (176)	12201
栗原市 (14)	11114
登米市 (84)	10611
美里町 (31)	8482
女川町 (312)	5838

2月末現在、県調へ。3世帯のみの大郷町(3216世帯)は除いた

このままでは「終の棲家」にならない 仙台市「復興公営住宅」緊急署名開始

東日本大震災から6年余、かけがえのない家族や友人、住み慣れた家屋を失った被災者の方々の喪失感は大きく、その傷も簡単に癒えるものではありません。復興公営住宅を含む「住い」については「被災者（人間）の生活再建の基本」であり、本来、何よりも先に整備され、かつ「終の棲家」として広く社会全体で支えられる生活財・公共財です。

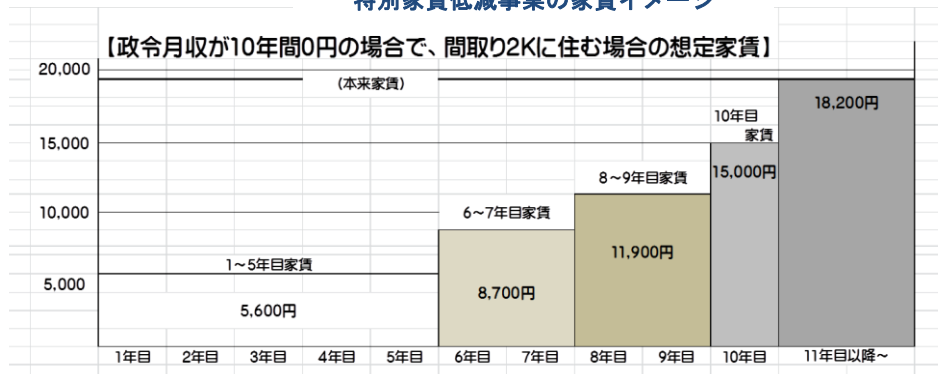
仙台市では「復興公営住宅」を「安心な毎日と、笑顔が集まる場所」として整備し、この4月末時点で計画戸数全3,206戸のうち3,086戸に入居済みです（仙台市調べ）が、震災直後からの被災者の意向・動向（仙台市への集中）にも示されているとおり、復興を先導する役割が求められています。

しかし、国の事業として「特別家賃低減事業」（下図参照）により、入居当初5年間は家賃が低く抑えられていますが、6年目以降は、段階的に家賃は引き上げられていきます。仙台市ではこの家賃低減事業対象となる入居世帯は全入居者の78%（16年10月調べ）もの割合になっています。このままだと復興公営住宅が「終の棲家」にならない事態が起ることが懸念されます。

19万5千円の家賃も

また、そもそも高い家賃で「こんなはずじゃなかった」と退去する被災者もいます。左下欄にあるように県内自治体ごとの平均災害公営住宅家賃は3倍以上もの格差があります。震災後の住宅建設ラッシュで建築費が高騰し、それに伴い災害公営住宅の建築コストが高騰し、家賃が上がった影響のためです。政令月収が基準を超える入居者の場合、仙台市の3Kタイプの最高額は14万5千円、石巻市の2LDKタイプで19万5千円にもなります（朝日新聞 5/16）。今回、27名（5/18現在）の入居者の方々が呼びかけ人となり、仙台市に対して左欄にある「4項目」の要望を掲げた緊急署名が始まりました。呼びかけ人の皆さんは多くの方々の賛同を呼びかけています。用紙は県民センターホームページからダウンロードできますので、大きく賛同の輪を広げましょう。

特別家賃低減事業の家賃イメージ



線路無き鉄道をBRTはゆく

被災地と鉄道

気仙沼線・大船渡線復旧に国支援は不可欠

東日本大震災で寸断された県内の鉄道は、昨年12月10日に常磐線浜吉田・相馬間（23.2キロ）が5年9ヶ月ぶりに復旧し、仙台から福島県浪江までの区間が繋がりました。県北部では2015年3月21日に女川までの石巻線が繋がりと、現在BRT（*）で運行されている気仙沼線前谷地・気仙沼間（72.8キロ）、大船渡線気仙沼・岩手県盛間（43.7キロ）は復旧していません。被災鉄道と復興への道を考えます。

*BRT=バス・ラピッド・トランジット バスを基盤とした大量輸送システムの略。JR東日本は「バス高速輸送システム」と略している。2012年8月20日から柳津・気仙沼間が暫定開通し、15年6月27日に柳津・前谷地間が開通している。



宮城県内の鉄道復旧状況

気仙沼線の今

気仙沼線は1957年に本吉・気仙沼間、68年に前谷地・柳津間、そして国鉄再建法が制定される直前の77年に柳津・本吉間が国鉄最後の地方交通線として開業し、全線開通しました。国鉄民営化の1987年には気仙沼駅発着運行本数は気仙沼線上り8本、下り8本（内仙台直通2本）、大船渡線は上り11本、下り8本でした。震災直前には気仙沼線は上り9本、下り10本の運行で、仙台・気仙沼間に快速が2往復運行されており、最速1時間58分で到達していました（普通は約3時間）。

現在、仙台から気仙沼までJR（気仙沼線=BRT）を使った場合、凡そ4時間前後の時間がかかります（運賃2360円）。気仙沼・柳津間は1時間50分程度、柳津・小牛田間は45分程度、小牛田・仙台間は45分程度かかり、これに乗り換え時間待ち合わせがそれぞれ加わります。一方、新幹線・大船渡線（11本運行）を使うと2時間10～50分程度（運賃4860円）、高速バスで2時間30分前後（2本運行：運賃2000円）です。

では、気仙沼線利用者が震災前とBRTが本格運行された13年度以降（11年以降は振替バス等）でどう変化したかを見てみましょう。【表1】はJR東日本が発表している「路線別ご利用状況」（2011～15年度）で示されている一日あたりの利用者数です。震災前（10年度）に比べて前谷地・柳津間は60%、柳津・気仙沼間は65%と大幅に減少していることがわかります。

【表1】平均通過人員推移（注） 人／日

気仙沼線	区間	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	震災前(10年度)と比べた15年度の減少率(%)	復旧後運行形態
		前谷地～気仙沼	805	255	-	-	-		
	前谷地～柳津	696	228	265	263	255	277	▲60.2%	列車/BRT
	柳津～気仙沼	839	263	-	268	278	292	▲65.2%	BRT

なお、30年前の利用者は前谷地・気仙沼間は1357人の利用者でしたから、それに比べれば約80%も減少しています。



右側がBRT専用道
全線の約30%



運行しているBRT
(要するに普通のバス)

（注）平均通過人員とは？
一日あたり対象区間を何人往復したかをみるデータ



前谷地
上：BRT 駅
下：鉄道駅



柳津駅



気仙沼駅
大船渡線は鉄道だが気仙沼
線はBRT 駅

運行本数は震災前の3倍以上

気仙沼線は全長72.8キロですが、そのうち前谷地・柳津間は、鉄道はほとんど被害がなかったためそのまま残っています。従ってこの区間は上り下り各9本鉄道で運行されています（BRTも各10本運行）。柳津からの全区間は「仮復旧」という位置づけで、BRTで運行されています。いままでの鉄道路線を利用した「専用道」は22.7キロあり、その距離は気仙沼線全体の約30%にあたります。70%を専用道にする予定でしたが未完成です。BRTは一般道と専用道を利用して運行されています。

柳津からのBRTの運行本数は気仙沼発着上り31本（内、本吉止まり12本）、下り38本（内、本吉発12本）と震災前の3倍以上の本数が運行されています。本数だけみれば、「利便性は格段に向上した」と見えます。しかし、実際には利用者が60%以上減少しているのです。下表は実際にBRTの乗客数を調査したものです。17年6月8日、柳津・気仙沼間は上りで乗車客は6人、下りで16人でした。13年6月同様の調査をおこなった例（後藤智春氏）では区間上りで5人、下りで19人でしたから、二つの調査結果はほぼ同じ状況を示しています。

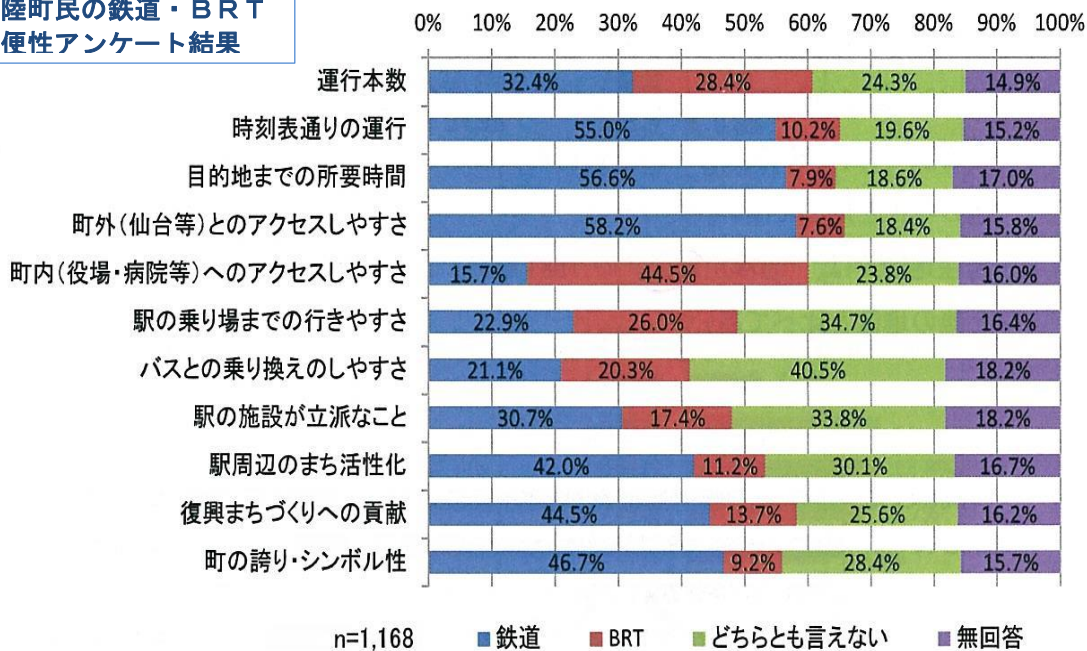
2017年5月8日調査									
下り 前谷地発12:07			気仙沼着14:34		上り 気仙沼発14:55			前谷地着17:22	
	乗車	降車	乗客		乗車	降車	乗客		乗客
柳津	(2)	0	2	気仙沼	1	-	1		
陸前横山			2	不動の沢	1		2		
陸前戸倉			2	南気仙沼	4		6		
志津川			2	松岩			6		
ベイサイドアリーナ			2	最知	1		7		
清水浜			2	陸前階上		1	6		
歌津	1		3	大谷海岸		2	4		
陸前港			3	小金沢			4		
蔵内			3	本吉	4		8		
陸前小泉			3	陸前小泉			8		
本吉		1	2	蔵内			8		
小金沢			2	陸前港			8		
大谷海岸			2	歌津		2	6		
陸前階上			2	清水浜			6		
最知			2	ベイサイドアリーナ		4	2		
松岩			2	志津川	4		6		
南気仙沼	3		5	陸前戸倉	1		7		
不動の沢				陸前横山			7		
気仙沼	-	5	0	柳津		4	3		

利用者大幅減少の原因

利用者が震災前から大幅に減少したということは、BRT本数は増えたけれども、1本あたりの乗車人数は大幅に減少した、ということです。この数値変化が示していることは、復興がなかなか進まないなかで、この地域全体の人口減少（震災前より気仙沼9607人・南三陸5472人減少）を根本原因とし、地域全体の経済の停滞による人的移動の減少、観光客入込数の減少（10年362万人⇒15年215万人 147万人の減少）等が考えられます。

さらに見逃せないことは、鉄道自体がもつ交通手段としての優位性です。南三陸町の調査（次ページ）によれば、鉄道とBRTの評価は「町内（役場・病院等）へのアクセスのしやすさでBRTが高評価になっていることを除き、町外（仙台等）とのアクセスのしやすさ、目的地までの所用時間、時刻表どおりの運行など鉄道を評価する人がBRTを評価する人を圧倒しています。震災前は、本数は少なかったとしても、前谷地まで乗り換えなしで利用できたという利便性、定時性、所用時間の短さが鉄道に対する評価につながっています。さらにバスに比べ列車がもつ車内居住性の優位も見逃せません。こうしたことを背景に震災前は805人（10年度）が利用していたと見て良いでしょう。逆に言えば、そうした鉄道がバス（BRT）に対してもつ優位性が損なわれたことも利用者減少の要因として考えられます。

南三陸町民の鉄道・BRT
に利便性アンケート結果



出典：「JR気仙沼線の今後の復旧に関する『アンケート調査』調査結果」(株)ケー・シー・エス東北支社

「仮復旧」からの道の困難さ

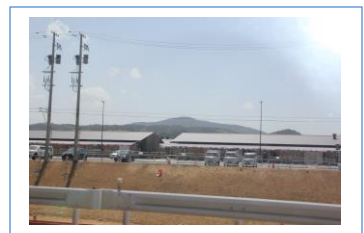
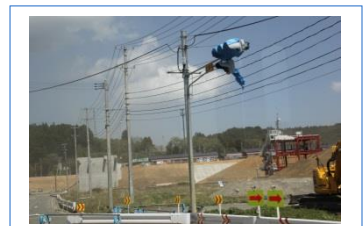
いままで見てきたように気仙沼線は、いまだ「仮復旧」の状態にあります。今後の復旧を検討する場合は「JR気仙沼線復興調整会議」で行われてきました。これまでに14年2月まで8回開催されましたが、それ以降ストップしています。「復興会議」が部課長クラス参加だったものから首長級参加に格上げされた「沿線自治体会議」は15年12月までに開催されています。(その後の開催はホームページ上、告知されていない)

ストップしている最大の問題は費用負担問題です。

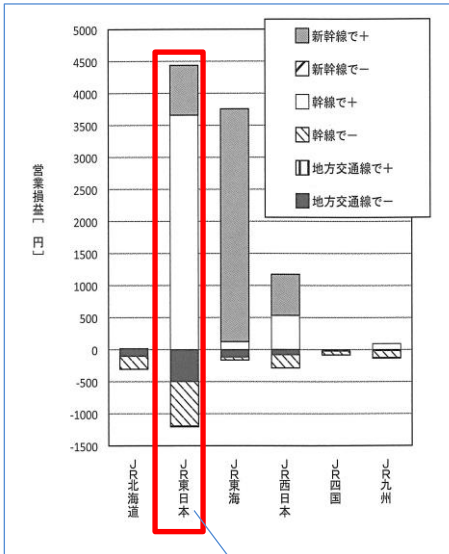
JR東日本では、安全が確保された鉄道の復旧費用として、気仙沼線で約700億円、大船渡線で約400億円、合わせて約1100億円を見込んでいます。しかし、このうち原状回復分430億円はJR東日本が負担するが、ルート移設等に要する費用670億円は公的支援(国の支援)を求めています。「コストが確定しても誰が負担するか、国、自治体がどこまで負担してくれるのか。そういう条件が明確にならない限り、鉄道復旧は確約できない」「一事業者が負うべき範囲を超えている。地域の足を守る責任は確かにあるが、国にも負担をお願いしたい」というのがJR東日本の考えです。

しかし国は「黒字会社(JR東日本は黒字会社)への復旧支援は行わない」という姿勢を崩さず、具体的支援策は示されていません。そのような状況にあるため、JR東日本は気仙沼線、大船渡線とも明確な復旧意志を示していません。気仙沼市は鉄道復旧に要する「公的支援」について地方自治体による負担は極めて困難であることから、「国において復興まちづくりと併せて実施する鉄道復旧事業費はもとより、復興事業と関連しないルート移設箇所についても支援スキームを創設するなど財政支援を」国に求めています。

JR東日本の鉄道事業の営業利益(2016年3月期)は3722億円と巨額ですから、ルート移設等の費用670億円を支出できないものではないでしょうが、それを一地方線に投入するという判断はしづらいかもかもしれません。その意味でたしかにJR東日本への公的支援要請は必要なことです。気仙沼線・大船渡線の現状をみれば、いまだかつてなかった激甚災害からの鉄道復旧には国費投入は極めて重要な意味を持ちます。それがなされないために復旧が遅れているからです。



BRTからの南三陸町風景



J R 東 営業利益
「鉄道は誰のものか」(上岡直見)より

鉄道軌道整備法という法律があり、それによれば鉄道が被災した場合、復旧事業費は国と自治体が四分の二ずつ、残りの四分の一は鉄道事業者負担とされています。「(岩手県の)三陸鉄道の場合、自治体を支援する形での補助スキーム等により、約108億円の費用はほぼ全額国が負担」(鈴木智春)されました。しかし、この法律は「補助を受ける鉄道事業者の被災前3ヵ年度が営業損失となっている」(同)ことなどが要件で、前述のような巨額の営業利益をあげるJR東日本は補助の対象とならないのです。国が支援しない理由はこの法律に拠ります。

震災から6年。気仙沼線沿線の復旧・復興は困難を極めています。気仙沼・南三陸のまちづくりの上で、鉄道の復旧は女川町を見ればわかるように決定的な意味を持ちます。仮に女川駅まで鉄道が通らなかったら、女川のまちづくりは土台の形成すらできなかったでしょう。鉄道軌道整備法に拠らない国の支援は切実なものがあります。国が現在の鉄道網を維持し、未来に引き継ぐ責任を果たすことが強く求められます。気仙沼線・大船渡線「仮復旧」からの道は国の支援なしには描けるものではありません。

J R 東日本の「惨事便乗」経営

鉄道軌道整備法の改正は「議員立法による方法で今国会で議論できるように現在各党で調整中」(菅家一郎自民党衆院議員)で、その動向が注目されます。しかし、JR東日本の責任も重大です。

5月1日、JR東日本は豪華クルーズトレイン「四季島」の運行を始めました。この事業費は100億円とされています。しかし、JR九州が導入したクルーズトレイン「ななつ星」は年間4億円にも満たない売上で、運行経費も4億円かかりほとんど利益はないとされているように、「四季島」も同様であろうと推定されています。さらに仙台駅の東口再開発に100億円以上、東京駅復元工事等に500億円投入しています。

その一方で、JR東日本は赤字が続く気仙沼線のような「地方交通線は、ご利用の増加と徹底した事業運営の効率化を推進する。その上で鉄道として維持することが極めて困難な路線・区間については、当社グループを事業主体とする鉄道以外の輸送モードの導入も含め、全体としてのサービス水準の維持・向上をめざす」(グループ経営ビジョン 2020—挑む—)としています。つまり、赤字線は現在気仙沼線と同じような運行(鉄道以外に)切り換えますとっているわけです。ここで言う「鉄道以外の輸送モード」とはまさにBRTです。巨大開発には巨額の営業利益を投入するが、地方鉄道は切り捨てるという方針です。BRTと言うと何か新しい交通手段のようにイメージされますが、現在の気仙沼線は「要するにバス路線、というのが実態なのです。気仙沼線の今の姿は将来の地方赤字線廃止のステップの見本のようなものです。

バス転換は地域消滅への道

地方鉄道路線のバス転換によって「大部分の路線において利用者数が大きく減少している」という実態が数多く指摘されています。そして「鉄道をバスに転換することにより当面の運行経費は節減されるとしても、利用者数が大幅に減少すればやがてバスの運行も出来なくなる」(「鉄道は誰のものか」182p上岡直見)可能性は極めて高いと言わざるを得ません。

BRTというバスをいわば「人身御供」のように運行し、「乗客数が少ないので減便」⇒「減便したがさらに利用者減が止まらないのでさらに減便」⇒最終的に「路線廃止」という今JR北海道が進めようとしている地方線廃止の実験を、気仙沼線でやっているというのが現在の姿です。震災被害に便乗して赤字路線切捨てる格好の口実にする「災害便乗」経営が今気仙沼線で行われているのです。鉄道は日本の「生活文化遺産」(芦原伸)です。鉄道の復旧なしに復興のメドはつきません。地方線切捨てはボディブローのようにジワジワと地域の体力を奪い、疲弊を進めます。国は財政支援に踏み切ること、JR東日本はその公的責任を果たしきることが今求められます。

交通権学会誌「交通権」31号「JR気仙沼線BRTをめぐる原状について」後藤智春著を参考にしました。

被災者切り捨てを許すな！ 国の責任で復興を 5・10 国会行動



5月10日、「被災者切り捨てを許すな！国の責任で復興を5・10国会行動」が行われ、全国から200名余、宮城県からは被災当事者7名を含む34名が参加しました。

午前11時からの環境省への要請行動（宮城県独自）には県議・市議を含めて10名が参加。「東京電力福島第一原発事故由来の100Bq/kg以上の放射性物質汚染廃棄物の処理は国と東京電力の責任で行う事」「被災地である仙台港地域への小規模火力発電所建設について、環境保全に責任をもつ監督官庁として指導性を発揮する事」の2点について「要望書」を手渡し、意見交換を行いました。放射性物質汚染廃棄物処理については前年度に続いての要請でしたが、環境省担当者からも「保管を余儀なくされている農家の皆さまの負担を解消することが急務」との認識は一致しているので、財政的な援助については農水省の交付金の活用も含めて情報提供に努めたいとの発言があり、翌週には具体的な予算メニューも紹介されました。一方、小規模火力発電所をめぐる「法的に矛盾がなければ現状以上の指導はできない」旨の発言に終始し、歯切れの悪さが際立ちました。

「最後の一人まで救済」必ず

午後は院内集会で共産・民進・自由の各党国会議員からの連帯のあいさつを受けた後に対政府要求交渉（内閣府・復興庁・厚労省・国交省／経産省・復興庁・環境省）に入り、冒頭、全国災対連の住江代表世話人が今村前復興相の暴言を厳しく糾弾しました。「生活再建支援金制度の拡充（支援金額の引き上げと一部損壊への適用）」については、2011年度に見直しの予定を先送りして今日に至っていることはサボタージュに等しいと追及。4野党が昨年共同提出した「改正案」の早期の成立を強く求めました。宮城県の参加者からは災害公営住宅入居後の生活実態、医療費免除打ち切りの影響を示しながら、復興格差・支援の格差を克服する上でも現場の実情を良く見たうえで「国の責任で被災者一人ひとりに実効ある支援」を行うことが強く求められているとの発言がありました。

新任の復興大臣は「最後の一人まで救済」と明言しています。支援を必要とする人がいる限り、国は被災者に寄り添った支援を続ける必要があります。

「私たちの市長を選ぶ仙台市民の会」スタート

奥山現仙台市長が次期市長選挙への不出馬表明したことを受け、7月23日投票の仙台市長選挙に向けて「私たちの市長を選ぶ仙台市民の会」が5月6日スタートしました。

「市民の会」では市長候補として6つの理念を共有する候補の選定を目指しています。

その理念の一つとして「東日本大震災による被災者の心に寄り添った復興を実現するリーダー」が掲げられています。奥山市長は、震災復興計画を5年で終了させ、地方自治体としてもっとも心をそそぐべきテーマであった被災者医療・介護の窓口負担減免措置の打ち切りを行うという被災者に冷たい姿勢に終始しました。今度の仙台市長選挙はそうした「被災者に冷たい市政」を転換させる絶好の機会です。

“被災者の立場に立った仙台市長”を誕生させ復興政策の転換を実現しましょう。

被災者の

医療・介護

電話相談受付

お困りのこと、誰に相談していいかわからないことなど被災者の医療・介護についてご遠慮なくご相談ください。

電話：022-399-6907

Fax：022-399-6925

受付時間 10～16時

平日のみの受付です。

東日本大震災復旧・復興支援みやぎ県民センター

石巻市中心商店街復興 更地・駐車場増えるなか 複合施設着工へ

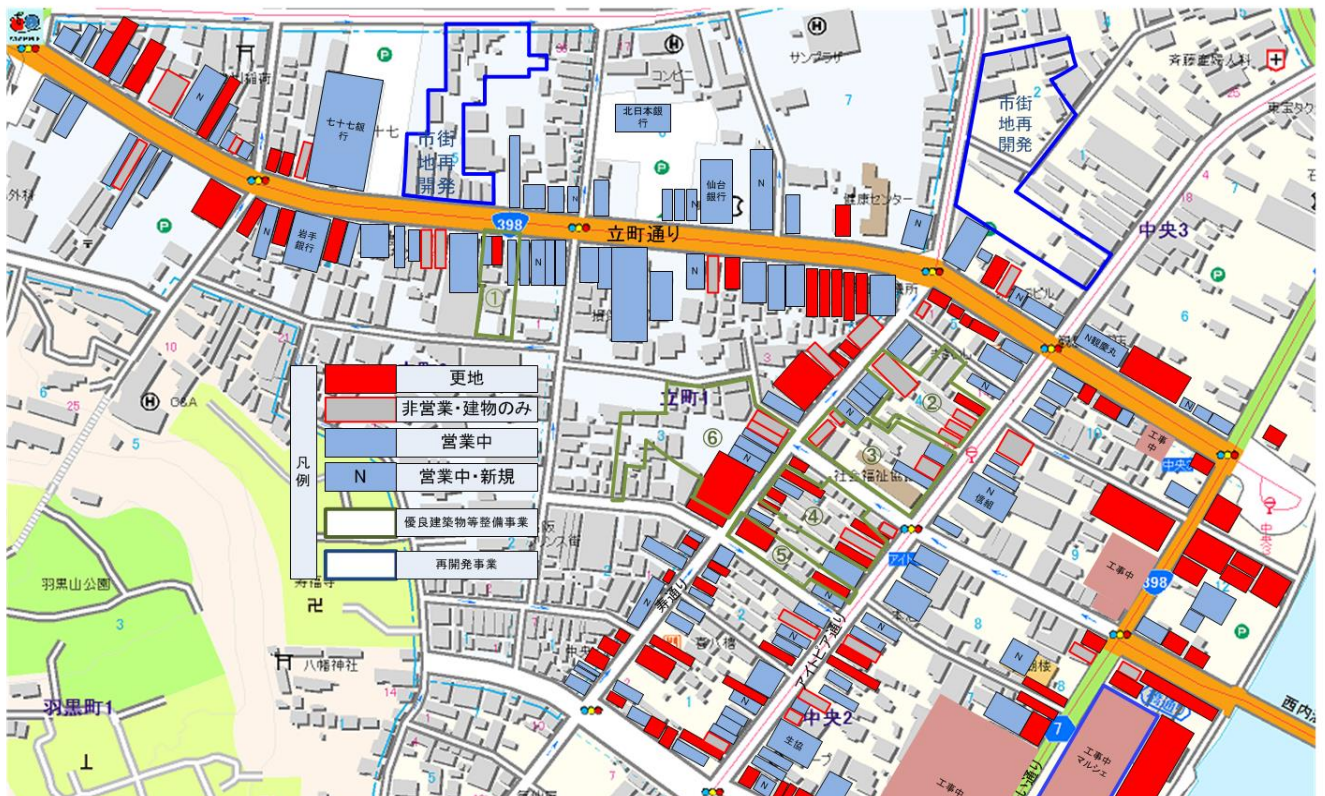
県民センターでは定期的に石巻中心部商店街の営業状況を調査しています。下表は12年6月調査と今年4月調査の結果をまとめたものです。またそれを地図に表現したものが下図です。

単位：間口	店舗総間口	営業店舗	休業店舗	更地・駐車場
12年6月	233	92	90	51
17年4月	214	119	31	66
増減率	▲8%	+29%	▲66%	+29%

5年経過し営業店舗が増加し、休業店舗が減少していることは速度の問題はあるかもしれませんが、「前進」していることがわかります。しかし「更地・駐車場」（下地図の赤塗り部分）が増加していることも目を引きます。商店街復興の難しさをうかがえます。このエリアでは「優良建築物等整備事業（優建）」として6ヶ所の都市再開発事業がスタートします。この5年のうちで市街地再開発事業が相次いで白紙となり、空洞化が懸念されていたのですが、今回の開発事業を通じて、中心商店街の復興・活性化が期待されています。

計画されている優建事業は下図の①～⑥（緑色）の各地区です。被災した地権者が協議会を結成し、共同事業として商業施設や集合住宅を建設するというものです。中央2丁目4番南地区では低層階に商業施設、上層階には分譲住宅等を整備する予定で、12階の複合施設となります。各地区とも来年度中の完成予定です。これら事業は中心部商店街再生に極めて大きな影響を与えることとなります。県民センターでは継続して調査を行っていきます。

石巻市中心商店街 営業状況



「スーパーマップル・デジタル Ver. 9」使用

桃浦かき 他産地流用問題 実態解明は不十分 まず事実を明確に

3月17日に河北新報は「水産特区」で漁業権を免許された「桃浦かき生産者合同会社」が桃浦以外の浜のかきを「桃浦かき」として販売していたことを報道しました。この間、宮城県は調査を行い「法令違反はなかったが、ブランド意識に欠けた姿勢があった」とする報告を県議会や海区漁業調整委員会に行っています。違反していなかったとする法令は「食品衛生法」「景品表示法」の二つです。しかし、県は「商標法」は調べていませんでした。

他産地流用は「商標法」違反

「桃浦かき」は商標法により商標として登録されています（商標権者は仙台水産）。その登録内容は「宮城県石巻市桃浦産の牡蠣」と産地をはっきりと限定したものです。つまり、『桃浦かき』は桃浦以外のものは使わないものですよ」と社会に約束しているわけです。しかし実際には侍浜のかきを「桃浦かき」として流用販売したのです。

これは「ブランド意識に欠け」ているどころか「商標法」第51条（商標権者が故意に指定商品に類似する商品を提供した場合…（だれでも商標登録の取り消しを求める審判を求めることができる））に違反する行為です。この点は5月19日の県議会委員会で中嶋廉議員（日本共産党）が特許庁（商標審査基準室）や宮城県の知的財産総合支援窓口との確認を踏まえて県を質しました。県は商標法に関しては何も調査していませんから答弁不能で、「確認する」と繰り返すばかりで、県自身の調査が全く不十分であることを露呈しました。今必要なことはなぜこのようなことが起ったのかを「5W1H」で明確にすることです。実態解明はどのような事実があったのかを明らかにすることなく解明できるものではありません。その上で、何が問題なのかが始めて浮き彫りになるでしょう。県民センターは「水産特区」に反対する立場から、県に対して事実の明確化を求めています。

被災者・被災地が主役の復興を目指して

村井県政・奥山市政の

「復興の6年間」を検証する

県民センター設立6周年総会

2017年6月24日（土）13：30～

仙台弁護士会館 4階大ホール

（仙台市青葉区一番町 2-9-18 Tel.022-223-1001（代）

被災当事者、支援の方々をはじめ、どなたでも参加いただけます。それぞれの立場からの発言で、これからの復興をともに考える場にしたいと考えています。多くの県民の皆様のご参加をお待ちしています。

東日本大震災復旧・復興支援みやぎ県民センター