

6 お年寄りや高校生の足「三鉄」の震災から復興へ



望月 正彦
MOTIDUKI Masahiko

三陸鉄道株式会社
代表取締役社長

日本初の第三セクター鉄道として誕生した三陸鉄道。全国の地方鉄道が抱える課題と同様に、鉄道利用者の減少に対して独自のアイデアで乗り越えてきた矢先の震災。住民の足として、被災9日目に一部復旧を果たした三鉄は、復興支援と地域振興を使命として走り続けている。

三鉄立て直しの矢先の被災

岩手県の沿岸部を走る三陸鉄道（略称「三鉄」）は、昭和59年4月1日に開業した。旧国鉄の特定地方交通線から転換した第三セクター鉄道の第1号である。三鉄の路線は、大船渡市から釜石市までの南リアス線（36.6km）と宮古市から久慈市までの北リアス線（71.0km）からなる。中間の釜石と宮古駅間（55.4km）はJRの山田線となっている。

交通の便が悪かった岩手県の沿岸部。三鉄の開業は地域の悲願だった。住民の日常生活の足として、通学、買い物、通院等が格段に便利になった。また陸中海岸国立公園の景勝地に恵まれ、多くの観光客が訪れるようになった。開業から10年間は黒字を計上した。

しかし平成6年から赤字に転落した。理由はマイカーの普及、人口の減少、公共施設（病院や高校）の郊外移転などである。しかし車を運転できないお年寄りや高校生の大切な生活の足であり、多くの観光客や鉄道



写真1 北リアス線「こたつ列車」の観光客（震災前）

ファンに利用いただくことで地域の活性化にも貢献していた。三鉄は「こたつ列車」や「歌声列車」など、様々なイベントの実施や、観光客の誘致に努めていた。ようやく乗客の減少に歯止めがかかったかに見えた矢先に、東日本大震災に遭遇したのである。

被災状況と復興支援列車

● 震災直後の対応

宮古市にある本社では、大津波警報を受けて一旦避難した。10名ほどの幹部は平成23年3月11日午後6時、宮古駅に停車中の車両内に移動。車内に災害対策本部を設置した。三鉄の車両は気動車であり、エンジンをかけると明かりと暖房を手に入れることができた。車内にはホワイトボード、ノート、災害優先携帯電話を持ち込み、情報収集や指示に当たった。宮古市街の停電が復旧した16日夕方まで車内に留まった。

● 震災による被害と運転再開

北リアス線の久慈駅～普代駅間については3月12日までに報告が入り、陸中野田駅～野田玉川駅間で線路が流出したことが判明していた。翌日に行った現地確認の結果、田老駅周辺は駅舎や昇降口にガレキが山積していること、線路の一部を津波が越えていることが確認された。鳥越駅周辺は壊滅的な状況であった。しかし、これ以外の北リアス線の駅と線路は大きな被害を受けていないことが確認された。

南リアス線については、同日までに盛駅付近と甫嶺駅周辺での線路流出、盛川と大渡川橋梁の損傷等により、全線で運行できる状態でないことが判明した。



写真2 列車内対策本部の様子（H23.3.12）



写真3 応急復旧工事の様子（田老駅付近 H23.3.23）



写真4 手旗信号による出発合図（H23.3.20）

表1 三陸鉄道被害概要



○ 点検状況

線区	駅間	延長 km	点検率 %	被害箇所数						合計	
				盛土切土	橋りょう高架橋	トンネル	駅乗降場	軌道	信号通信電力		踏設備
南リアス線	盛～釜石	36.6	100	61	20	4	4	96	52	10	247
北リアス線	宮古～久慈	71.0	100	11	15	0	1	38	5	0	70
合計		107.6	100	72	35	4	5	134	57	10	317

○ 被害概要

種別	被害概要	箇所数
土木	橋台・橋脚・桁の流失	8
	橋台・橋脚・桁・音の損傷	10
	高欄・点検台その他損傷	17
	盛土・法面の流出	58
	土留擁壁等損傷	14
	トンネル側壁・アーチ部クラック発生	4
	駅・乗降場流失	1
	駅・乗降場損傷	4
	踏設備（立入禁止欄、転落防止欄等）	10
	軌道流失	15
軌道	運床流出	46
	軌道変位	50
電気	土砂流入	23
	通信設備損傷（ケーブル、通信機器）	38
	信号設備損傷（ケーブル、信号機器）	15
	電力設備（橋内、トンネル受電設備）	4
合計		317

○ 運転再開区間（5月22日現在）

南リアス線（36.6km）		北リアス線（71.0km）	
盛	3.7km	宮古	1.6km
陸前赤崎	5.4km	山口岡地	4.6km
綾里	2.9km	一の渡	2.9km
恋し浜	2.3km	佐羽橋	3.6km
甫嶺	2.7km	田老	8.8km
三陸	4.6km	積竹	3.6km
吉浜	6.1km	小本	8.5km
唐丹	5.4km	鳥越	2.2km
平田	3.5km	野田玉川	9.3km
釜石		普代	3.4km
0km/36.6km		白井海岸	3.1km
合計	36.2km/107.6km	34%	
		境内	4.5km
		野田玉川	4.0km
		陸中野田	3.4km
		陸中宇野	3.4km
		久慈	7.7km
		36.2km/71.0km	

3月13日の夜には被災状況がある程度判明したこと、また地域の住民が交通途絶や車の燃料不足で困窮している状況に鑑み、全線の点検調査よりも復旧可能区間の点検を優先する決定をした。翌日、点検班が復旧可能と見込まれた北リアス線の久慈駅～陸中野田駅間、宮古駅～小本駅間の点検調査を行った。その結果、いずれも応急的な修繕で運行可能と判断された。

久慈駅～陸中野田駅間については3月15日に若干の軌道整備を行い、翌日から運転を再開した。宮古駅～田老駅間は、宮古市を通じて自衛隊に要請し、駅までの道路啓開、昇降口や線路上のガレキが撤去された。3月17日以降、応急軌道整備を実施し、20日正午からの営業運転再開となった。田老駅～小本駅間はガレキ撤去が終了した後、田老駅構内に碎石を散布し人力で突

き固め作業を行った。27日までに軌道整備を終了し、28日に試運転を実施。29日から営業運転を再開した。宮古駅～小本駅間は通信ケーブルが津波で寸断されたため、手旗信号等を使用しての運行を1年間続けることになった。

このように、3月中に北リアス線の一部36.2kmで運行を再開した。なお、3月中は被災者に配慮し、運賃は無料にした。その後1年間は「復興支援列車」として、通常より2～3割安い臨時割引運賃とした。

3月中に全線の被災状況調査が終了。線路は全線107.6km中、5.8kmが流出した。南リアス線は247箇所、北リアス線は70箇所被害が生じた。南リアス線の被害が多いのは、津波に加え震源地に近かったため、地震による橋脚の損傷、トンネルのクラック等の被害が大



写真5 田老駅を走る「復興支援列車」(H23.4.23)

きかったことによる。

調査の結果、復旧にかかる費用は80億円以上と見込まれた。

全線復旧に向けて

● 国等への要望活動

4月18、19日の両日、私は沿線の市町村長を訪問し、①3年以内の全線復旧を目指すこと、②復旧は被災状況に応じ1次～3次に分けて行うこと、③ルートは変更しないこと、を説明し了承を得た。今後、国や県に支援を求めるに当たり、まず沿線市町村長を固めておく必要があったからである。

5月9日には岩手県知事に対し、沿線8市町村長と三陸鉄道社長の連名で全線復旧への支援を要望した。同月24日には現地視察に訪れた枝野官房長官、7月23日には大島国土交通大臣（いずれも当時）に対し、復旧工事への支援を直接要望した。

● 増収活動

震災により営業区間は1/3、輸送力は1/10に激減した。このことによる運賃収入の落ち込みをカバーするため、様々な対策を行った。その一つが「被災地フロントライン研修」である。

「震災の実態を研究したい」「震災から教訓を得たい」といったニーズは多い。当社では旅行業の資格を活か

し、こうしたニーズに応えるための現地視察研修を実施している。この研修は大学等の研究者、自治体関係者、防災関係者などから好評を博しており、平成23年度は146団体・約3,000名を、平成24年度は158団体・約3,600人を案内している。

また、津波により流出したレールを加工・販売したのが「復興祈願レール」である。8月に鳥越駅周辺の被災レールを使い、社員自らが切断・加工し、幅10cmのものを5万円、幅5cmのものを3万円とし、各100個限定でネット販売したところ、多くの反応があった。10月には第2弾として盛駅周辺のレールを使い、400個限定で売り出し、いずれも完売した。この他にも様々な地域産品を売り出し、増収に取り組んでいる。

本格復旧工事と運行再開

岩手県は平成23年9月、補正予算において三陸鉄道の復旧工事費の一部、5億7千万円余りを計上した。これを受け、11月3日に野田村の十府ヶ浦地区において復旧工事の起工式を開催した。国にも第3次補正予算において、震災で大きな被害を受けた鉄道の復旧経費を措置していただいた。復旧工事は、独立行政法人鉄道・運輸機構の全面協力で進められることになった。

● 田野畑駅～陸中野田駅間で運転再開（1次復旧）

北リアス線の野田村の十府ヶ浦地区では、津波に耐えて残った築堤上の路盤を強化し、新たにレールを敷設した。また同村の米田地区では、築堤をコンクリートで補強した。平成24年3月にはこの区間の工事が終了した。そして4月1日、田野畑駅において田野畑～陸中野田駅間24.3kmの運行再開式典を開催した。平野復興大臣（当時）や達増岩手県知事にも参加いただき、地域の皆様と運行再開を喜び合った。

● 盛駅～吉浜駅間で運転再開（2次復旧）

南リアス線では、津波により線路や築堤が破壊された盛駅～陸前赤崎駅間及び、甫嶺駅～三陸駅間の復旧工事を中心に、地震により発生した軌道変位の修正等



写真6 「フロントライン研修」田老地区で被災状況を説明 (H23.7.7)



写真7 復興祈願レール (5万円)



写真8 北リアス線に乗り入れたJR東日本「リゾートうみねこ」(野田村H24.4.30)



写真9 南リアス線新車搬入 (H25.2.16)



写真10 南リアス線の「震災学習列車」



写真11 お座敷列車「北三陸号」のアテンダントとウニ丼

が行われた。また被災し使用不能となった気動車3両に代わり、クウェートの支援を得て製作された新車両3両が導入された。平成25年4月3日には、南リアス線盛駅～吉浜駅間も運行を再開した。新車両は平成26年3月までに、新たに南北リアス線合わせて5両が導入されている。

● 全線運行再開（3次復旧）

2次復旧した時点で、未開通区間は南リアス線の吉浜駅～釜石駅間（15.0km）と北リアス線の小本駅～田野畑駅間（10.5km）であった。鳥越駅周辺はそれまでの高架橋から築堤に変更し、駅の位置も北側に約100mずらした。これらの区間の復旧工事も順調に進み、一部の付帯工事を除き平成26年3月中旬に工事が終了。ただちに訓練運転を行い、全線での運転再開に備えた。

4月5日に南リアス線の運行再開式典を、翌日には北リアス線の運行再開式典を実施し、全線で運行再開の運びとなった。

地域と共に

当初の予定どおりこの4月に全線で運行を再開することができた。しかし東日本大震災の爪痕は大きく、前途は決して容易ではない。それは、被災地の復興の遅れや人口減少、さらに「高台移転」などによりモータリゼーションが一層進展することが考えられるからだ。このため、対応策として次のような取り組みを進めているところである。

● 交流人口の拡大

三鉄沿線は豊かな自然や、ウニ・アワビなどの産物に恵まれている。これを活かした観光客誘致に努めている。また、首都直下型地震や東南海地震の発生が懸念されている中、これまでも取り組んできた「フロントライン研修」や「震災学習」のプログラムの一層の充実を図ることとしている。平成25年の「三陸復興公園」の指定や「三陸ジオパーク」の認定、さらにNHKの朝ドラ『あまちゃん』の波及効果継続をねらった取り組みを進



写真12 三鉄グッズや地域コラボ商品

めていくことにしている。

● 「駅を中心としたまちづくり」の推進

平成23年8月に沿線市町村に対し、駅を中心としたまちづくりの推進を要請した。これを受け、沿線市町村では公共施設や住宅地を駅周辺に設置することを検討している。また、駅のバリアフリー化や復興住宅地の新駅設置検討も始まっており、「駅を利用しやすくする」「駅をにぎわいの場にする」ことが期待されている。

● 物販の拡大

震災以降、三鉄の情報発信力を活かして「三鉄オリジナルグッズ」や地域産品の販売を行ってきた。今後も三陸地域の海産物など、地域の特産品をネットショップなどで全国に販売することにより、収益の確保と地域の産業振興に貢献していくことにしている。

鉄道の持つ力

震災を経て、鉄道の持つ優位性（安全・安心、定時性、速達性、大量輸送）が再認識されている。また私が知る限り、鉄道が廃止されて栄えた街はない。地域を衰退させないためにも、鉄道の持つこうした優位性を活かしていくことが大切ではないだろうか。

三陸鉄道は今後も地域住民の生活の足として、また、全国から多くのお客様をお招きして地域振興に貢献することを使命として走り続けていきたい。