

## □三陸鉄道の再開

三陸鉄道株式会社

旅客サービス部長 富手 淳

平成23年3月11日、東日本大震災が発生、三陸鉄道も大きな被害を受けた。復旧が危ぶまれる被害ではあったがそれから3年、平成26年4月6日に全線運行再開となった。この3年間の運行再開までの経緯を振り返ってみたいと思います。

### 第1項 三陸鉄道の概要

三陸鉄道は、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。南リアス線は、大船渡市の盛・釜石駅間の36.6km。盛～吉浜は旧国鉄盛線、吉浜～釜石間は新線区間である。北リアス線は、宮古・久慈駅間の71.0km。宮古～田老は旧国鉄宮古線、普代～久慈は旧国鉄久慈線、田老～普代は新線区間の全線単線非電化の路線である。そして今年、平成26年4月1日に30周年をむかえた。そして、東日本大震災による被災から3年、4月6日に全線運行再開となったのである。

### 第2項 発災時の状況

#### (1) 本社の震災対応

宮古市にある本社では、3月11日午後3時4分に災害対策本部を設置。しかし大津波警報の発令により、本社の全社員が避難を余儀なくされた。本社幹部は近くの陸橋に避難したが、午後6時前に本社に戻った。

しかし宮古市全域が震災後すぐに停電し、電話も不通、暖房も使用不能となっていた。そこで宮

古駅に停車中の列車内に移動。車内に対策本部を設置した。三陸鉄道の車両は気動車であり、エンジンをかけると照明、暖房が使えた。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、情報収集や指示連絡に当たった。結局停電が復旧した16日夜まで列車内に留まった。

#### (2) 震災時の列車運行状況

震災時、いずれもワンマン運転の2本の列車が走行中だった。南リアス線盛発釜石行き(乗客2名)は、吉浜駅を発車した直後。北リアス線久慈発宮古行き(乗客15名)は、白井海岸駅を発車した直後だった。各列車は、いずれも各運行部の運転指令からの指示により緊急停止した。停止場所は、南リアス線が大船渡市と釜石市の境の吉浜駅～唐丹駅間の銚台トンネル内。北リアス線が普代村の白井海岸駅～普代駅間の山中だった。これらの列車の乗客は、3月11日の夕方までには救助が完了した。南リアス線では停止後2時間経過してから運転士はトンネル外にでて状況を確認しお客様を誘導、国道を通りかかった車に乗せていただき大船渡市内の避難所にお客様をお送りした。北リアス線については夕刻にやっと連絡が取れた普代消防署の車両により、乗客を午後7時30分に普代村の避難所に送致した。

### 第3項 被害状況

東日本大震災による三陸鉄道の被害状況は次表のとおり。南リアス線の被害箇所数が北リアス線

の3倍以上となっている。これは地震の強さの違い（釜石市以南は震度6弱、宮古市以北は震度5弱以下）によるところが大きい。南リアス線では、強い地震により橋脚の損傷、路盤の陥没等が多数発生したことによるものであった。3月13日に津波警報が解除されたことからただちに被害状況の調査を開始した。

#### (1) 軌道・土木構造物

北リアス線では2ヶ所で津波による大きな被害が出た。

野田村の野田玉川駅～陸中野田駅間の十府ヶ浦付近で軌道が2kmにわたり流出した。最大の被害箇所となった島越駅周辺では観光センターの建物はおろか高架橋等が跡形もなく流出した。島越駅～田野畑駅間にあるハイペ沢とコイコロベ沢の橋梁も流出している。このほか田老駅構内にも津波が到達しガレキが散乱し地下道にガレキが流入、観光センターは内部が壊滅的な被害であった。なお、地震の揺れによる被害はほとんどなかった。このことから部分的に運転が可能な区間もあることがわかった。

南リアス線では、南リアス線についても同日、運行部長が全線を目視確認した。盛駅付近・甫嶺駅周辺の線路流出、甫嶺～三陸間泊地区の築堤、軌道流出、盛川・大渡川橋梁の損傷、荒川橋梁の流出等を確認し、南リアス線は全線で運行できる状態でないことが判明した。

#### (2) 駅

北リアス線では前述のとおり島越駅が流出し壊滅した。

田老駅は観光センターが使用不能になった。

南リアス線は、陸前赤崎駅に津波が到達したが揺れによるホームの変状が大きいものであった。

駅そのものの流出は島越駅のみである。

#### (3) 車両等

南リアス線運行部の車両基地が津波で冠水し、留置中の車両3両のエンジン等の走行部が海水に浸かり使用不能となった。この3両については後に解体処分となった。

#### (4) 人的被害

勤務中の社員、お客様には被害がなかったのは本当に幸いなことであった。なお、休日の社員が自宅で津波に流され軽傷を負ったが助かっている。

ただ、休暇、非番の社員の安否確認には時間を要し、全員の確認が終わったのは3月15日となった。

### 第4項 運転再開へ

#### 1. 部分運転再開

3月13日の夜、線路や駅の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・車の燃料不足で困窮している状況に鑑み、南北両リアス線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。

久慈・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、同日夕刻に試運転列車を運転し異状のないことを確認。16日から営業運転を再開した。ただ余震が続いていたため、25Km/Hの徐行運転とした。

宮古駅～田老駅間は、田老駅周辺が壊滅状態であり、道路も土砂と瓦礫で覆われていたため、まず駅までの道路啓開を行う必要があった。駅の乗降階段も瓦礫に覆われていた。宮古市の要請を受けた自衛隊により国道45号から駅までの道路啓開が行われ、地元消防団の協力もあって昇降口や駅周辺の瓦礫が撤去された。軌道整備のうえ20日午前中に試運転列車を運転。同日正午からの営業運転再開となった。田老・小本駅間は、3月16日以降、自衛隊等による線路上の瓦礫撤去が行われた。線路上の瓦礫撤去が終了した後、小本駅からモー

ターカーを使用して田老駅構内に砕石約70m<sup>3</sup>を散布。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。宮古口は通信ケーブルが津波で寸断され常用閉そく（CTC）が使えないため、代用閉そくである指導通信式を施行し手信号や指導票を使用しての運行を1年間続けることになった。

なお、3月中は被災者支援のため、運賃は無料とした。4月からは有料としたが、復興支援のため1年間9～33%割引の運賃とした。

しかし、自力での復旧はここまでであった。全線運行再開には莫大な予算が必要であった。

## 2. 全線復旧に向けて

### (1) 国等への要望活動

震災により東北地方の鉄道は何らかの被害を受けた。東北鉄道協会4月14日に国土交通省鉄道局を支援を要望した。三陸鉄道もその一員として被災の実情を説明し、復旧経費等への支援を求めた。

4月18、19の両日沿線の市町村長を訪問し、次のとおり復旧方針を説明した。今後、国や県に支援を求めるに当たり、まず沿線市町村と意思疎通を図り復旧の方針を固めておく必要があったからである。

- ① 三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一次～三次に分けて行うこと。
- ③ 被災した区間でもルートは変更しないこと。

ルートを変更しないとしたのは、①三陸鉄道のルートは津波を想定した設定となっており津波被害はピンポイントであること、②海岸近くの明かり区間は築堤となっており結果的に二線堤の役割を果たして集落を守った例が多数あること、③三陸鉄道の駅はトンネルとトンネルの間に設置されているものが多くルート変更するためにはトンネルを掘り直す必要があり非現実的であること、であり関係者も了承した。

5月9日には岩手県の達増知事に対し、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。岩手県知事や沿線市町村長も、様々な機会をとらえて三陸鉄道の復旧への支援を国に訴えてくれた。

### (2) 本格復旧工事

平成23年7月に開催した定時株主総会において、今後の復旧計画について説明した。この震災から3年以内に全線復旧をめざす方針は、満場一致で承認された。国は、第三次補正予算において震災で大きな被害を受けた鉄道会社の復旧経費を措置した。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。

#### 【第1次復旧：田野畑・陸中野田駅間】

平成23年11月から始められた復旧工事は順調に進んだ。そして、まず平成24年4月1日、田野畑～陸中野田が運転再開となった。

#### 【第2次復旧：盛・吉浜間】

平成24年4月3日、南リアス線盛・吉浜駅間で運転を再開。

#### 【第3次復旧：吉浜・釜石間、小本・田野畑間】

そして、平成26年4月5日吉浜・釜石間が運行再開し南リアス線全線での運行が再開された。翌6日には小本・田野畑間が運行再開で三陸鉄道全線が運行再開となったのである。

当初の見込みでは108億円の工事費が見込まれたが、沿線市町村や建設業者様などから様々な協力を得て、最終的に91億円で復旧することができた。たいへんな金額ではあるが、新たに道路や鉄道を建設する場合は、とてもこの金額では不可能であり僅かな距離しかできないのである。

## 第5項 今後の課題と対応策

### 1. 安全対策

今回の津波は想定を超えたものであった。従来、津波注意箇所を3ヶ所としていたが、今回の被害をもとに7区間に拡大した。また、従来は「高台への避難」としていたものを各地点での避難場所、避難経路を明確にした。

また、新たに「大規模災害発生時の社員初動・安否確認対応ガイドライン」を制定し社員や家族へ周知を図っている。

### 2. 利用者の確保

東日本大震災の爪痕は大きく、前途は容易ではない。

課題としては、震災からの復興の遅れなどにより、沿線地域に住民がなかなか戻っていない状況が続いていることがある。このため、対応策として次のような取り組みを進めることとしている。

#### (1) 交流人口の拡大

首都直下型地震や東南海地震の発生が心配されている中、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」の一層のプログラムの充実を図ることにしている。

#### (2) 「駅を中心としたまちづくり」の推進

公共交通機関の結節点すなわち駅を中心にしたまちづくりの推進を沿線市町村に働きかけている。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自治体もある。小本駅の観光センターは解体され新たに岩泉町小本支所や診療所などが入る新たなビルを建設し地域の拠点になる。

## 8 おわりに

震災を経て、地域を衰退させないためにも、鉄道の持つ優位性を活かしていくことが大切ではないだろうか。観光客の誘致には鉄道がいかに大きな役割を担っているかも忘れてはならない。三陸鉄道は、震災からこれまで多くの皆様から支援・応援をいただいた。企業の皆様、各鉄道会社の支援など、またクウェート国からの支援で新車両が購入できた。これは震災の復興支援として日本政府に原油が送られてきたもので、それを換金して支援金が生まれ被災3県に日本赤十字社を介して配分された。岩手県では一部を三陸鉄道車両の購入に充てたのである。そしてたくさんの個人の皆様から支援があった。この場を借りて改めて感謝申し上げたい。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。