

# 復興は終わらない



東日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長

深澤 祐二

FUKASAWA Yuji

## 1. はじめに

今年3月23日、たくさんの地元の方や関係者に見送られて、釜石駅から走り出した列車があった。三陸鉄道リアス線、釜石発宮古行きの運転再開初列車である。2011年3月11日に発生した東日本大震災で被災し、長らく不通になっていたJR山田線が、三陸鉄道に移管され8年ぶりに走り出したのである。

復興担当として、長く被災線区の復旧に携わってきた者として、山田線の全線運転再開を機に、これまでの復旧・復興に係る当社の取り組みを振り返ってみたい。

## 2. 山田線～三陸鉄道への移管～

移管前の山田線は、盛岡から宮古を経て釜石に至る、全長160kmほどの路線であった。北上山地越えの盛岡・宮古間と、三陸海岸沿いの宮古・釜石間で、実質的に別路線と言えるほど性質を異にしていた。

2011年3月11日、東北地方をはじめとする東日本一帯はM9.0の巨大地

震に見舞われ、三陸沿岸部は津波に呑まれた。山田線では、地震発生により津軽石駅に抑止中だった1647D（花巻発釜石経由宮古行き）を津波が襲った。幸いお客さま20名は乗務員と駅社員の適切な誘導により高台に避難して無事だったが、車両は大きく流された。また、軌道や橋りょう、駅舎など設備も甚大な被害を受けた。宮古・釜石間約55kmのうち21kmほどが浸水し、6橋で計44連もの桁が流失したほか、大槌駅など4駅が流失した。

壊滅的な被害を受けた町では、復興に向けて一からまちづくりが検討された。場所によっては、盛り土によって地面をかき上げし、津波に強いまちづくりを目指すところもあった。そのような場所では、当然、線路だけ元の位置に復旧することはできない。そこで山田線をはじめとする被災線区の復旧は、お客さまの安全を確保しつつ、地域全体の復興や「まちづくり」と一体となって進めることとなった。

当時、被災線区のうち気仙沼線や大船渡線では、BRTによる仮復旧を進めていた。BRTは鉄道に比べて本数を大幅に増やすことができるほか、学校や病院、市役所などを柔軟にルートに組み込むことができる。また、バス専用道を走行するため、市街地の渋滞を避けることができ、通常の路線バスに比べて定時性に優れているというメリットもあった。このため、山田線でもBRTによる復旧を自治体等に提案した。しかし、山田線の場合、従来から並行する国道を路線バスが運行されていたことなどの理由で、地元は鉄道による復旧を主張し、協議は難航した。

度重なる協議を経て、山田線（宮古・釜石間）を当社が復旧のうえ、三陸鉄道に移管することになった。これは、三陸鉄道のもと、南リアス線（盛・釜石間）・北リアス線（宮古・久慈間）との3線一体で運営することによって、より効率的な運営がなされるとともに、地域の皆さまの主體的な関与を期待してのことで

あった。そして2015年2月、沿線自治体などとの間で、同区間を三陸鉄道に移管することで正式に合意した。主な合意内容は、当社が鉄道を復旧し、鉄道施設や土地を関係自治体に無償譲渡すること、その際、レールやマクラギなどは三陸鉄道と同水準まで強化すること、移管協力金30億円を沿線自治体に提供すること、当社が三陸鉄道に人的支援を行うこと、関係自治体および三陸鉄道は利用促進を図り、当社は観光キャンペーン等により支援すること、などであった。

2015年3月に始まった工事は順調に進み、震災から実に8年ぶりに再開通の日を迎えることができた。当社では今年4月1日から6月30日まで、「いわて春の観光キャンペーン いわて幸せ大作戦!!～美食・絶景・イベント『黄金の國、いわて。』～」を展開しているが、リアス線周辺でも、絶景や地域の産業を体感する周遊観光をお客さまに楽しんでいただくべく、地域と連携して取り組みを進めている。半年後には「釜石鶴住居復興スタジアム」でラグビーワールドカップが開催され、大勢の観客がリアス線鶴住居駅を利用されるものと見込まれている。リアス線と沿線地域の活性化につながる取り組みを、今後も継続して進めていきたいと考えている。

### 3. 常磐線～原発事故からの復旧～

常磐線も、地震と津波の被害を受けたが、それ以上に大きかったのが福島第1原子力発電所事故の影響である。発電所周辺は警戒区域などに指定され、立ち入りが厳しく制限された。このため、しばらくの間は、被害状況の詳細な調査すらままならなかった。

それでも、避難指示解除準備区域（震災翌年から年間積算線量に応じて区域が見直された）では、住民

の帰還に向けた準備が進められたことから、これに歩調を合わせて常磐線でも除染作業および復旧工事を進めてきた。そして、各市町村による避難指示解除や帰還判断を受けて、徐々に運転再開区間を拡大させてきた結果、現在もなお不通となっているのは富岡・浪江間の20kmあまりとなった。

富岡・浪江間は、福島第1原子力発電所に近く、線量が比較的高い箇所も含まれていた。このため、除草や道床交換、のり面のすき取り・モルタル吹き付けなどの除染作業を試験的に行ったところ、線量低下に有効であることが確認できた。また、除染・復旧工事に伴う仮置き場の確保や発生材の処理も課題であったが、国や関係自治体との調整で課題解決のめどが立ったことから、2019年度内の運転再開を目指して、2016年3月より復旧工事を進めているところである。

運転再開までに、当社用地の避難指示は解除される見込みであるが、再開に当たっては、異常時のお客さまの安全確保に万全を期すべく、様々な対策を検討している。また、不通区間内の夜ノ森、大野、双葉の3駅では、お客さまに便利にご利用いただけるよう、地元自治体と協力してバリアフリー化などを進めている。

このほか、既に運転を再開した区間では、広野・木戸間に、今年4月20日「Jヴィレッジ駅」を開業する予定である。この駅は、「ナショナルトレーニングセンターJヴィレッジ」の全面再開に合わせて開業するものであり、イベント開催時に停車する臨時駅である。

### 4. BRT自動運転の実証実験

昨年末からBRT線区で、最先端技術の実証実験を行っている。これは

大船渡線竹駒駅付近のBRT専用道で実施した、バス自動運転の実証実験である。当社が設立したモビリティ変革コンソーシアムが行った。専用道上に設置した磁気マーカの情報を元に、自動運転バスが正確に位置を把握し、専用道上を自動で走行するとともに、アクセルやブレーキの自動制御を行った。また、BRTのホームに自動で寄せて停止する試験や、他の車両とのすれ違い試験なども行った。報道公開を行ったので、手を触れることなくハンドルが切られる映像をご覧になった方もいると思う。実用化までには克服すべき課題が多いものの、BRTの専用道整備をさらに進めているところでもあり、今後もさまざまな可能性があると考えている。BRTの自動運転を通じて、より安全で便利な交通モードを目指すとともに、新しい技術で被災地の公共交通を支えていきたいと考えている。

### 5. おわりに

東日本大震災から8年が経過した。この間、全国各地で地震や豪雨などの災害が多発したこともあって、ややもすると人々の関心は薄くなっているように思われる。だが、1000年に1度とも言われる震災と、それに伴って発生した原発事故の災禍は、未だ各地に深い爪痕を残したままである。

当社の被災線区は、2019年度末の常磐線全線運転再開を以って一つの区切りを迎える。しかし、各線区のご利用状況を見るまでもなく、復興は緒に就いたばかりである。被災地の就業人口をいかに増やすか、インバウンドをはじめとして、どれだけ交流人口を増やすことができるかが、復興の大きなカギになることは間違いない。地域の皆さまと知恵を出し合って、復興への挑戦をたゆまず続けていきたい。