

第3章 三陸鉄道

第1項 被害状況

1. 三陸鉄道の概要

三陸鉄道は昭和59年4月1日に開業した国鉄地方交通線転換第3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駅から釜石駅までの36.6kmの路線で盛駅～吉浜駅間は旧国鉄盛線、吉浜駅～釜石駅間は新線区間である。北リアス線は宮古駅から久慈駅までの71.0kmの路線で宮古駅～田老駅間は旧国鉄宮古線、普代駅～久慈駅間は旧国鉄久慈線、田老駅～普代駅間は新線区間となっている。なお、全線非電化単線でCTCにより集中制御を行っている。全26駅中、直轄営業は4駅、乗車券委託販売が8駅で、その他14駅は無入駅である。(図2.3.1)

運転については、車両数16両(うちレトロ調車両2両、お座敷車1両のイベント車両を含む)震災前は南リアス線12往復、北リアス線は13.5往復の運転態勢でJR山田線への直通運転を行い、JR東日本からの臨時列車直通運転なども実施していた。(※数字は震災前のもの)

2. 震災発生直後の状況と対応

(1) 震災発生時の列車運行状況と営業列車への影響

震災時、2本の列車が走行中だった。南リアス線盛発釜石行き(213D列車 お客さま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(116D列車 お客さま15名)は、白井海岸駅を発車した直後だった。南リアス線の列車は、盛駅に隣接する南リアス線運行部の運転指令から、北リアス線の列車は、久慈駅に隣接する北リアス線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、213D列車が大船渡市と釜石市の境の吉浜駅～唐丹駅間の鉄台トンネル内。116D列車が普代村の白井海岸駅～普代駅間の山中だった。この時点では、無線が通じていたため運転指令と運転士の連絡がとれ停止位置は把握でき安全な場所であることから移動しないよう指示をし

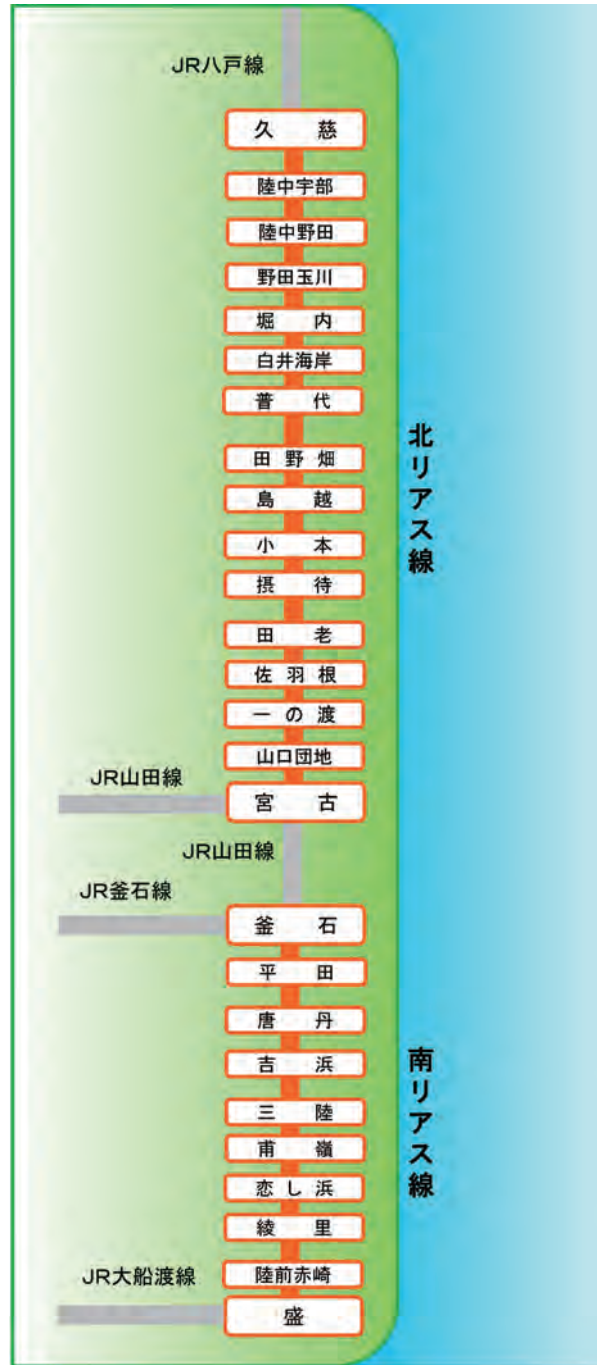


図2.3.1 三陸鉄道路線図

た。この後、津波の襲来により停電や通信ケーブル切断等が発生。運転指令と列車との連絡手段が断たれた。

震災時以降、全ての列車が運転できない状況となった。

## (2) 乗客等の救済、避難誘導

北リアス線 116D 列車の<sup>しももと</sup>下本運転士は、緊急停止後 15 名のお客さまに対し、大地震により緊急停止命令があったこと、津波の恐れがあるが停止場所は高台であり安全なこと、外は寒いので要請している救援が来るまで車内にとどまることを告げた。お客さまも運転士の説明に従った。乗車していた女性自衛官が運転士に身分証明書を提示し、何か手伝えることがあればと協力を申し出た（コラム「あの日の 116D」参照）。

南リアス線 213D 列車の<sup>やすみいし</sup>休石運転士は、2 名のお客さまに状況を説明した。余震が続きトンネル内でもあること、外部との連絡がまったくとれないことから停止してから 2 時間後に状況を確認するためトンネルを出ることにした。釜石方の出口は見えていたが、距離は<sup>さかり</sup>盛方が短いと判断。単独でトンネルを出て吉浜の民宿で三陸沿岸が大津波で壊滅的な被害を受けたという情報を得、トンネル内の列車に引き返しお客さまとともにトンネルを盛方に脱出することにした。

宮古市にある本社では、地上電話が途絶し連絡・情報収集手段が限られた中、平成 22 年 8 月に導入していた災害優先携帯電話により北リアス

線運行部に 116D 列車のお客さまの救援を消防に要請するよう指示した。<sup>ふだい</sup>普代への直接の連絡が通信途絶で困難であるため久慈、盛岡の消防本部経由で連絡を取ろうとした。しかし消防無線も混信で各消防本部から<sup>ふだい</sup>普代消防署への通信も困難を極めた。夕刻にやっと連絡が取れた<sup>ふだい</sup>普代消防署の車両により、お客さまを午後 7 時 30 分に<sup>ふだい</sup>普代村の避難所に送致した。なお、保線作業に出ていた社用車が、このお客さまのうち近隣の 4 名を自宅までお送りした。下本運転士はその後、施設担当社員と野田玉川駅付近で一夜を明かし、翌日（12 日）久慈駅に隣接する北リアス線運行部に帰着した。

南リアス線の 213D では、お客さま 2 名と運転士が懐中電灯の明かりを頼りにトンネルを 1.4Km 歩いて吉浜駅側に脱出。通りかかった車に乗せられて大船渡市内の避難所にお客さまを送り届け、運転士は午後 7 時 49 分に盛駅に隣接する南リアス線運行部に帰着した。

震災後、各駅は閉鎖したが、南リアス線運行部では避難してきた住民 9 名を運行部事務所内に収容。宮古駅では行き場を失った旅行者 5 名を列車内に収容。社員とともに車内で一夜を過ごした。

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	諸設備	
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

表 2.3.1 (1) 点検状況

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・沓の損傷	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
	諸設備(立入禁止柵、転落防止柵等)	10
軌道	軌道流失	15
	道床流出	46
	軌道変位	50
	土砂流入	23
電気	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(構内、トンネル受電設備)	4
合計		317

表 2.3.1 (2) 被害概要

## 3. 鉄道施設等の被害

鉄道施設の被害状況は表 2.3.1 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（釜石以南は震度 6 弱、宮古以北は震度 5 弱）によるところが大きい。南リアス線では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。



## (1) 軌道・土木構造物

北リアス線では、2ヶ所で津波が大きく線路を越えた。野田村の野田玉川駅～陸中野田駅間の十府ヶ浦付近で線路が流出。築堤も大きな被害を受けた。最大の被災箇所である島越駅周辺では高架橋、松前川橋梁が跡形もなく流出。島越駅～田野畑駅間にあるハイペ沢橋梁、コイコロベ沢橋梁も流出した。



写真 2.3.1 駅と高架橋が流出した島越駅付近



写真 2.3.2 軌道が流出した陸中野田駅～野田玉川駅間



写真 2.3.3 流出したコイコロベ沢橋梁

南リアス線では、盛<sup>さかり</sup>駅周辺、甫<sup>ほれい</sup>嶺<sup>ほれい</sup>駅周辺、甫<sup>ほれい</sup>嶺<sup>ほれい</sup>駅～三陸<sup>とうに</sup>駅間の泊<sup>とうに</sup>地区、唐<sup>とうに</sup>丹<sup>とうに</sup>駅周辺の4ヶ所で津波が大きく線路を越えた。このため線路が流出し、築堤も大きな被害を受けた。また吉浜<sup>さかり</sup>駅～唐<sup>さかり</sup>丹<sup>さかり</sup>駅間にある荒川<sup>さかり</sup>橋梁が流出した。地震により盛<sup>さかり</sup>駅～陸前<sup>へいた</sup>赤崎<sup>へいた</sup>駅間の盛<sup>さかり</sup>川<sup>へいた</sup>橋梁、平田<sup>へいた</sup>駅～釜石<sup>へいた</sup>駅間の大渡<sup>へいた</sup>川<sup>へいた</sup>橋梁が大きく損傷したほか、陸前<sup>へいた</sup>赤崎<sup>へいた</sup>駅付近の築堤が大きく陥没した。このほか、トンネルのクラック発生、軌道変位等の被害が多数発生している。



写真 2.3.4 波が築堤を破壊した泊地区



写真 2.3.5 津波でレールが流出した甫<sup>ほれい</sup>嶺<sup>ほれい</sup>駅付近



写真 2.3.6 (1) 亀裂が入った大渡川橋梁橋脚





写真 2.3.6 (2) 亀裂が入った大渡川橋梁橋脚



写真 2.3.8 高架橋・駅舎が流出した島越駅付近被災後

## (2) 電気・通信設備

津波により通信ケーブルが南リアス線で<sup>ほれい</sup>甫嶺駅周辺など5ヶ所、北リアス線では島越駅周辺など6ヶ所で寸断された。また、駅構内やトンネルの受電設備も4ヶ所で損傷した。列車無線は中継基地局が南リアス線で2ヶ所、北リアス線で2ヶ所の津波による被災が発生した。北リアス線の宮古駅～小本駅間の運転再開の際は、無線の使用が不可能であったが、10月に復旧し宮古駅から列車に対し無線で指令を出すことが可能になった。



写真 2.3.9 津波が到達した田野畑駅前

## (3) 駅舎

### 北リアス線

島越駅は、駅舎（観光センター）・ホーム・階段等が津波のため跡形もなく流出した。田野畑駅では、駅前まで津波が到達し駅舎（観光センター）が若干浸水したが大きな被害はなかった。田老駅は、ホーム等の駅施設に大きな被害はなかったが、切符販売等を行っていた田老物産観光センターが被災。ホームに出入りする階段が瓦礫で埋め尽くされた。また駅前の住宅地は全壊し、国道から駅までの取付道路も1m以上の土砂、瓦礫で覆い尽くされた。



写真 2.3.10 土砂・瓦礫で覆われた田老駅前

### 南リアス線

陸前赤崎駅は地震によるホームの陥没・擁壁の損傷等の大きな被害が出た。恋し浜駅は地震によるホームの沈下、<sup>ほれい</sup>甫嶺駅は津波の越流によりホーム下の洗掘、<sup>とうじ</sup>唐丹駅も津波の越流により階段破損・法面土砂流出等が、また、釜石駅は駅舎に津波による冠水等の被害が出ている。



写真 2.3.7 島越駅付近被災前





写真 2.3.11 津波の瓦礫が駅前に堆積した陸前赤崎駅



写真 2.3.12 津波が越流した<sup>とうに</sup>唐丹駅

#### (4) 運輸指令所・運行制御装置

##### 北リアス線運行部指令センター（久慈駅隣接）

地震直後に停電となり、CTC 制御は不可能となった。停電は翌 12 日の夜には復旧したが、津波によりケーブルが流出したことで CTC 制御できるのは陸中野田駅～久慈駅間のみとなった。3 月 16 日の陸中野田駅～久慈駅間運転再開に際し初日は指導通信式<sup>\*1</sup>で運転し、機器の状況を確認し異状がないため翌日からは CTC 制御に復した。宮古方では 3 月 20 日から運転を再開したが、CTC 制御ができないため指導通信式による運転を継続しており、平成 24 年 4 月に予定している CTC 復旧工事完成を待って所定に復することとしている。

##### 南リアス線運行部指令センター（<sup>さかり</sup>盛 駅隣接）

運行部事務所が津波で 1 m ほど冠水したため、1 階にあった CTC リレー室が冠水し使用不能となったものの制御卓等は 2 階にあったため被害は免れている。現在、南リアス線は全線で運転中止している。

#### (5) 車両

北リアス線にあった車両 12 両に被害はなかった。南リアス線では、4 両の在線車両のうち震災当時盛駅に隣接する南リアス線運行部の車両基地に留置されていた車両 3 両が 1 m ほど冠水し、使用不能となっている。電気系統、台車等を中心に大規模な修繕が必要である。

なお、運転中に震災にあった北リアス線の 116D 列車の車両は 3 月 17 日に普代駅に移動させ留置した。南リアス線の 213D 列車の車両は、軌道の仮整備を行った後 6 月 24 日にトンネル内から出し吉浜駅に留置した。



写真 2.3.13 釜台トンネルから出される車両

#### (6) その他

三陸鉄道の路線は明治三陸大津波等の被災経験を踏まえ、ある程度津波を想定したルート設定がされている。全路線の半分以上がトンネルとなっているほか、明かり区間でも高台に線路が敷設されており、比較的津波には強い。

このため今回の津波により線路・橋脚等が流出したのは、海岸部に近い築堤・高架橋を中心に 5ヶ所、延長 5.8km と極めて局所的な被害であり、復旧にあたって内陸部へのルート変更の必要はないと判断した。

## 第 2 項 運転再開に向けたこれまでの取り組み

### 1. 復旧に向けた組織体制の構築

#### (1) 連絡網の確立

震災直後から停電と電話回線の断絶により、本社と現場との連絡が困難となった。唯一の情報収集・連絡の手段となった災害優先携帯電話により、連絡をとりあった。本社、運行部ともに連絡担当者を定め、みだりに持ち場を離れないよう指示し

た。東北運輸局、岩手県とも携帯電話により連絡をとりあうこととした。

3月11日の夜、列車内で幹部が当面の対応を協議し、次の事項を確認し各運行部に指示した。

- ①社内の連絡体制を確立すること。
- ②速やかにお客さま・社員の安否を確認すること。
- ③津波警報解除後、早期に被害状況を把握すること。
- ④復旧の手順を検討しておくこと。

## (2) 指示連絡の徹底

本社の災害対策本部となった車両内には、ホワイトボードとノートを持ち込んだ（コラム「対策本部は列車内」参照）。重要な情報や指示連絡事項は、すべてボードに書き込み情報の共有化を図った。またノートには指示・連絡・報告の内容、時刻、相手方を全て記載した。これにより社員相互の情報の共有が図られ、また連絡・確認ミスを最小限に抑えることができた。

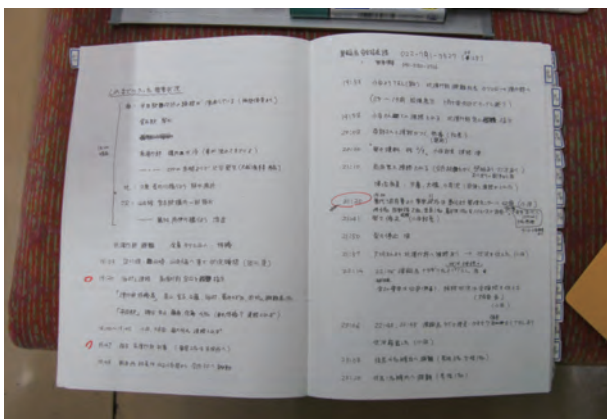


写真 2.3.14 記録ノート

## (3) 社員の安否確認

震災時に走行中だった列車のお客さま・乗務員の安否はその日のうちに確認した。当日、出勤していた社員の安否確認はすべて確認できたが連絡手段・交通途絶により、休日、非番となっていた社員や家族の安否確認には時間を要した。

津波被害が相対的に少なかった久慈地区在勤者の安否は、3月12日朝に確認できた。宮古・釜石・大船渡地区在勤者については社員2名一組の「捜索隊」を編成し、自宅・避難所を訪ねることにした。その結果、3月15日までに臨時職員を含め全員の無事を確認することができた。

## 2. 復旧方針と復旧計画の策定

### (1) 現地の目視確認・点検調査

3月13日早朝に津波警報が解除され、ただちに駅や線路の状況等について現地確認を行うことにした。久慈駅～<sup>ふだい</sup>普代駅間については、3月12日までに陸中野田駅～野田玉川駅間で線路が流出した旨、報告が入っていた。

そこで社長と旅客サービス部長は、情報がほとんどない北リアス線の宮古駅～<sup>ふだい</sup>普代駅間の確認に向かった。その結果、田老駅周辺は駅舎・昇降口に瓦礫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。島越駅周辺は壊滅的な状況であった。しかし、これ以外の駅・線路は大きな被害を受けていないことが確認できた。

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。<sup>さかり</sup>盛 駅付近・<sup>ほれい</sup>甫嶺駅周辺の線路流出、<sup>さかり</sup>盛 川・大渡川橋梁の損傷、荒川橋梁の流出等を確認し、南リアス線全線で運行できる状態でないことが判明した。



写真 2.3.15 流出した荒川橋梁付近の状況

### (2) 点検優先順位の決定

このように線路、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。

当社の施設管理部門は久慈市の北リアス線運行部に置かれている。通常であれば久慈市から逐次南下して宮古に至り、以後釜石から大船渡まで点検を行うのが順当である。しかしこのやり方では最低でも2週間かかってしまう。復旧を急ぐため、点検は復旧の可能性が高い区間から行うという、



あえて非効率なやり方を選択した。

点検順位は次のとおりである。( )内は目視確認結果による優先順位の理由

- ①久慈駅～陸中野田駅間（地震・津波の被害が少ない）
- ②宮古駅～田老駅間（田老駅までの道路啓開<sup>\*2</sup>ホーム階段の瓦礫撤去等で運行が可能）
- ③田老駅～小本駅間（田老駅北側の瓦礫撤去・碎石投入で運行が可能）

### (3) 施設担当者・業者による点検調査

3月14日、施設管理部長を班長に協力会社の社員6名の応援を得て、上記優先順位に従って点検調査を行った。この区間の点検は15日までに終了し、いずれも比較的応急的な修繕で運行可能と判断された。ただし、田老駅周辺については国道から駅までの道路啓開と線路上の大量の瓦礫撤去が課題となった。



写真 2.3.16 田老駅付近の線路上の瓦礫

### (4) その他の区間の点検調査

北リアス線の残区間の調査は3月23日までに終了。陸中野田駅～野田玉川駅間で約2Kmにわたって線路が流出していること、島越駅周辺で橋脚が流出しトンネル内にも大量の瓦礫や土砂・流木が流入していること、などが確認された。

南リアス線については3月28日から31日にかけて実施し、盛<sup>さかり</sup>駅付近の橋脚損傷や線路流出、陸前赤崎駅のホーム陥没、甬<sup>ほれい</sup>嶺駅周辺の線路流出、平<sup>へいた</sup>田駅～釜石駅間の橋りょう損傷等の甚大な被害が出ていることを確認した。

## 3. 復旧工事

### (1) 久慈駅～陸中野田駅間

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。これは東日本大震災で運転不能となった沿岸部の鉄道としては、初めての運転再開であった。

### (2) 宮古駅～田老駅間

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。このため3月15日早朝に社長が宮古市長と会談。瓦礫撤去と国道から田老駅までの道路啓開への協力を要請。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。

3月17日以降、田老駅上り線の碎石を下り線に投入する応急軌道整備を実施。閉そく電話回線調査等を行い、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。

### (3) 田老駅～小本駅間

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。瓦礫撤去終了後、小本駅からモーターカーを使用して田老駅構内に碎石約70m<sup>3</sup>を散布。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。

### (4) その他の区間

上記以外の区間は被害が甚大であり、自力での復旧は不可能だった。10月には岩手県が9月補正予算に復旧経費の一部を計上。国も3次補正予算に復旧経費を計上したことから、11月3日に南北両リアス線の起工式を実施。平成26年4月までの全線復旧を目標に本格的に工事が開始された。



写真 2.3.17 社員による復旧作業の様子

震災当日から3月31日までの復旧にかかる経過は次のとおりである。

#### 復旧ドキュメント

- 3.11 14:46 東日本大震災発生⇒ 15:04 本社（宮古市）に災害対策本部設置。
- 18:00 36-102号車内に対策本部移動（連絡体制、乗客の安全確認等を協議）。
- 18:15 北リアス線乗客・乗員の救助を消防に要請。
- 19:47 南リアス線乗客・乗員の無事・避難を確認。
- 21:20 北リアス線乗客・乗員の避難を確認。
- 23:20 宮古駅付近の旅行者5名を列車内に収容。
- 3.12 04:10 施設管理部長から協力会社による点検要員確保の連絡。
- 09:37 社長、運転課長が宮古駅～長根トンネル間の線路状況調査。
- 3.13 08:17 社長、旅客サービス部長が宮古～普代間の駅・線路状況確認開始。
- 20:03 南リアス線運行部から被災状況報告。深刻な被害状況が判明。
- 21:52 北リアス線の優先復旧を決定。優先順位に基づく点検を指示。
- 3.14 08:49 施設管理部長を班長に北リアス線の点検開始。
- 13:00 被災地視察に訪れた宮舘副知事に被害状況・復旧方針を説明。
- 19:00 3月16日から久慈駅～陸中野田駅間の運転再開を決定。
- 3.15 07:40 「災害復興支援列車」とし当面運賃を無料とすることを決定。
- 08:30 社長が宮古市長と面談。田老駅付近の道路啓開・瓦礫撤去を要請。
- 11:26 東北運輸局に運行再開予定を報告。局から「試運転実施」の指導。
- 17:12 県と協議し久慈駅～陸中野田駅間で1日3往復の無料運行を最終決定。
- 17:52 社員全員の無事を確認。
- 18:30 久慈市・野田村に防災無線による運転再開の広報を依頼。
- 3.16 08:00 久慈駅～陸中野田駅間で「災害復興支援列車」運行開始。
- 17:10 本社停電復旧。対策本部を列車内から本社に。
- 3.17 10:27 北リアス線の震災時運行車両を普代駅に留置完了。
- 3.18 09:58 IGR いわて銀河鉄道から食糧等の支援物資が到着。
- 10:03 県に宮古駅～田老駅～小本駅間の復旧方針を説明。
- 16:15 東北運輸局と宮古駅～田老駅間の運転再開協議。
- 3.19 18:20 宮古駅～田老駅間の軌道整備完了。駅までの道路啓開も完了。
- 20:10 南リアス線車両基地からの宮古車両用の軽油2klの輸送完了。
- 3.20 09:00 試運転列車宮古発⇒異常なしを確認。12時の便から運行開始。
- 3.23 08:30 社長・運行本部長が北リアス線沿線市町村長に状況説明。
- 3.26 14:30 社長が県に出向き被災状況・今後の方針を説明。
- 3.28 14:56 田老駅～小本駅間の軌道整備完了し試運転。異常なし。
- 3.29 06:30 宮古駅～小本駅間運行開始。
- 3.31 19:25 南北両リアス線の被災状況調査終了。

#### 【4月以降の経過】

- 4.01 臨時割引運賃による運行（原則駅間1コイン）。被災証明書持参者は4月中無料。久慈駅～陸中野田駅間を1日5往復に増便。
- 4.06 国会内で民主党の災害対策ヒアリングに出席。早期復旧に向けた支援を要望。
- 4.11 それまでの時速25km運転を時速45km運転にスピードアップし、これに伴い久慈駅～陸中野田駅間6往復、宮古駅～小本駅間4往復に増便。
- 4.14 東北鉄道協会の一員として国土交通省鉄道局長に国庫補助率の大幅な引上げ等を要望。
- 4.18～19 沿線市町村長を訪問し今後の復旧方針（①3年以内の全線復旧を目指すこと、②ルートは変更しないこと）



- を説明し内諾を得た。
- 5.02 「被災地フロントライン研修」を開始。
- 5.09 久慈駅～陸中野田駅間を1日8往復に増便。
- 5.22 被災地視察に訪れた枝野官房長官（当時）に対し、現地で久慈駅～島越駅間の状況等を説明するとともに復旧に向けた支援を要望。
- 5.26～28 県の支援を得て久慈の車両基地から車両2両を陸送し、宮古方の車両を3両に。30日から運行開始。
- 6.08 復興祈願商品としてリニューアルした「きつと芽がでるせんべい」を発売開始。
- 6.16 現地を訪れた鉄道・運輸機構の石川理事長に対し、国等の支援があった場合に全面復旧に向けた機構の全面協力を要請。機構側も了承。
- 6.17 知事の要請により自衛隊が開始した「三鉄の希望作戦」による瓦礫撤去が終了。甫嶺駅で作戦終了セレモニー実施。
- 6.29 国土交通省等の支援により、宮古駅前広場で杉良太郎、瀬川瑛子等が参加して「がんばろう！「三鉄」の集い」を開催。約3千人の観衆で大盛況。
- 7.15 株主総会を開催し復旧計画を提示。県、沿線市町村等から正式に了承を得る。
- 7.23 大島国土交通大臣（当時）の現地視察に際し十府ヶ浦付近の被災状況等を説明するとともに復旧に向けた支援を要望。大臣は支援を表明。
- 8.01 社員4名をIGRいわて銀河鉄道に派遣（1年間）。
- 8.15 車両に取り付けるヘッドマーク販売を開始。3日で完売。
- 8.26 社員手づくりの「復興祈願レール」限定200個発売。1日で完売。
- 10.21 岩手県が9月補正予算で三陸鉄道復旧経費の一部を措置。
- 11.3 野田村において三陸鉄道復旧工事の起工式を開催。

- 11.21 三陸鉄道の復旧経費を含む国の第三次補正予算が可決成立。
- 11.24 鉄道・運輸機構の「三陸鉄道復興鉄道建設所」が久慈市に開所。

#### 4. 各種イベント開催、グッズ販売の実施等

##### (1) イベント

6月29日、東北運輸局・東北鉄道協会の尽力により三陸鉄道宮古駅で「がんばろう！「三鉄」の集い」が開催された。杉良太郎さん、瀬川瑛子さんなど5人の方が出演。杉さんらは1日駅長をつとめた後、駅前を埋めた約三千人の聴衆を前にコンサートを開催。聴衆を魅了した。



写真 2.3.18 がんばろう！「三鉄」の集い（東北運輸局提供）

##### (2) ヘッドマークオーナー

6月29日のイベント後に、ヘッドマークオーナーを企画した。これは列車のヘッドマークを企業、個人で購入していただき1年間オーナーとして契約していただくものである（年間契約料300千円）。ヘッドマークはオーナー様が自由にデザインできるようにした。このオーナー第1号になったのが杉良太郎さんである（写真2.3.19）。マスコミ報道された直後、予定の8両分が完売となった。



写真 2.3.19 杉良太郎ヘッドマーク

### (3) グッズ販売

6月に復興祈願商品「きっと芽がでるせんべい」の販売を開始。全国小売チェーン店、JRグループ企業などの協力もあり、好評を得ている。また、「鉄道むすめグッズ」や硬券乗車券、回数券なども当社支援の意味で購入いただいている。一人で切符1千枚を購入した方もいる。

8月末には鳥越駅付近の被災レールを社員が切断・研磨等の加工をし、台座を取り付けた「復興祈願レール」を二百個限定販売した。一日で完売。10月末には盛<sup>さかり</sup>駅付近の被災レールを第二弾として四百個限定販売。こちらも完売となった。

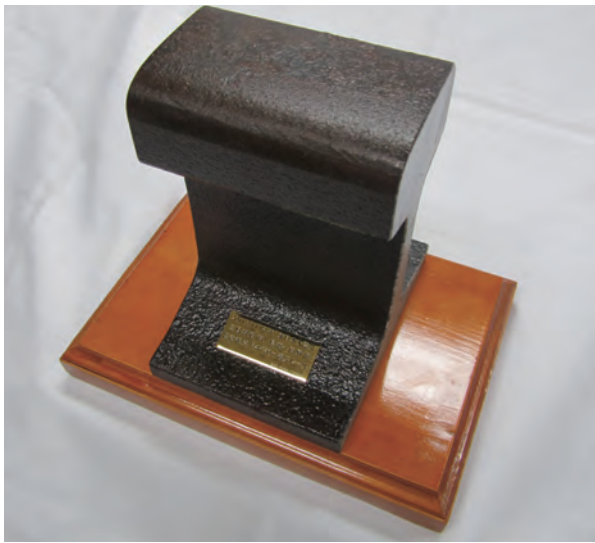


写真 2.3.20 復興祈願レール

### (4) 「被災地フロントライン研修」

自治体・研究機関・防災関係団体・NPOなどでは被災地を訪れ、課題や今後の展望を見出そうとするニーズは高い。一方、現地の情報が乏しく、また復旧活動や被災者の迷惑にならずに視察する対応が必要。

こうした点を踏まえ、5月からフロントライン研修を開始した。①原則10名以上、②視察の目的を明確にする、③目的によっては市町村の協力を得る、④被災者や復旧作業の邪魔にならない、等を徹底した研修を主催している。特に市町村職員・議会、防災関係者などから好評をいただいております、また当社の売り上げにも寄与している。



写真 2.3.21 フロントライン研修

## 第3項 震災後の輸送確保

### 1. 運転再開に当たっての安全確認等

3月11日以降、余震が続いており津波警報・注意報も頻繁に出されていた。一方、運転再開を目指していた北リアス線は、停電や通信ケーブルの寸断により信号は使えない状況だった。(久慈駅～陸中野田駅間は3月17日からCTCによる運転)

このため、列車の運転再開に当たっては速度を25 km/h以下とすること、閉塞方式は指導通信式として要員を駅に配置すること、等を決定した。また指導通信式を行う要員を確保するため、南リアス線運行部から運転士等を派遣することとした。

### 2. 陸中野田駅～久慈駅間運転再開(3月16日)

3月15日、モーターカーによる線路や無線等の確認を実施。その後、試運転列車を運行し安全を最終確認した。燃料供給の不安等から本数は1日3往復とした。また、復興支援の意味から運賃は当面無料とし、車両には「災害復興支援列車」の表示をした。久慈市と野田村に防災無線により住民への周知を依頼。また、県に報道機関への発表を依頼した。(表2.3.2 運転再開時からの列車時刻表)

列車は予定通り3月16日午前8時に久慈駅を発車し、以後3月末まで無料運転を行った。



三陸鉄道列車時刻表(震災にともなう特別時刻)

2011.3.16~当分の間

上り

久慈	8:00	12:00	16:00
陸中宇部	8:20	12:20	16:20
陸中野田	8:30	12:30	16:30

下り

陸中野田	9:00	13:00	17:00
陸中宇部	9:10	13:10	17:10
久慈	9:30	13:30	17:30

表 2.3.2 ① 3月16日久慈～陸中野田運転再開時刻表

三陸鉄道列車時刻表(震災にともなう特別時刻)

2011.3.20~当分の間

下り

宮古	8:00	12:00	16:00
山口団地	8:07	12:07	16:07
一の渡	8:20	12:20	16:20
佐羽根	8:28	12:28	16:28
田老	8:40	12:40	16:40

上り

田老	9:00	13:00	17:00
佐羽根	9:10	13:10	17:10
一の渡	9:20	13:20	17:20
山口団地	9:33	13:33	17:33
宮古	9:40	13:40	17:40

表 2.3.2 ② 3月20日宮古～田老運転再開時刻表

三陸鉄道列車時刻表(震災にともなう特別時刻)

2011.3.29~当分の間

下り

駅名	11D	13D	15D
宮古	8:00	12:45	17:45
山口団地	8:05	12:50	17:50
一の渡	8:19	13:04	18:04
佐羽根	8:28	13:13	18:13
田老	8:40	13:25	18:25
撰待	9:04	13:49	18:49
小本	9:15	14:00	19:00

表 2.3.2 ③ 3月29日宮古～小本下り時刻表

三陸鉄道列車時刻表(震災にともなう特別時刻)

2011.3.29~当分の間

上り

駅名	12D	14D	16D
小本	6:30	9:35	16:10
撰待	6:41	9:46	16:21
田老	7:05	10:10	16:45
佐羽根	7:16	10:21	16:56
一の渡	7:25	10:30	17:05
山口団地	7:38	10:43	17:18
宮古	7:45	10:50	17:25

表 2.3.2 ④ 3月29日小本～宮古上り時刻表

三陸鉄道列車時刻表(震災にともなう特別時刻)

2011.4.1~当分の間

上り

駅名	2D	4D	6D	8D	10D
久慈	6:25	8:20	12:00	16:00	18:00
陸中宇部	6:45	8:40	12:20	16:20	18:20
陸中野田	6:55	8:50	12:30	16:30	18:30

下り

駅名	1D	3D	5D	7D	9D
陸中野田	7:15	9:00	13:00	17:00	19:00
陸中宇部	7:25	9:10	13:10	17:10	19:10
久慈	7:45	9:30	13:30	17:30	19:30

表 2.3.2 ⑤ 4月1日久慈～陸中野田増発時刻表5往復

### 3. 宮古駅～田老駅間運転再開 (3月20日)

#### (1) 運行管理の課題

宮古駅～田老駅間には震災当日宮古駅にあった車両1両(36-102号車)しかなく、車両への給油や点検を行う設備もないため、どのような保守管理を行うかも課題であった。また、北リアス線で唯一の踏切(館合踏切、JRと共用でJR側の機器が損傷し踏切作動せず)の運用も工夫が必要だった。なお、通信ケーブルは寸断されていたが、この区間の鉄道電話は使用可能だったので、宮古派遣駅長と小本派遣駅長間の専用電話を指定し連絡を行うこととした。

#### (2) 燃料の確保

3月中は、被災地全体が燃料不足に陥っていた。北リアス線の車両基地の地下燃料タンクには6KLほどの軽油があり、陸中野田駅～久慈駅間の運行にはしばらくの間問題はなかった。一方、宮古方に1両のみ残された102号車のタンクには、280Lしか燃料が残されていなかった。これは宮古駅～田老駅間を約20往復しかできない量である。このため、北リアス線の運行部にあった4tトラックにドラム缶を積み込み、南リアス線運行部の貯蔵タンクから宮古駅に運ぶことにした。

3月19日、機材の取り扱いを熟知した総務部長が、久慈市からトラックで大船渡市の南リアス線運行部に向かった。運行部の社員を指揮して集めたドラム缶10本に手動ポンプで計2KLの軽油を移し、宮古に陸送した。これで当面の燃料を確保することができた。

なお、宮古地区については燃料取扱店と協議し、3月下旬からタンクローリーを駅に横付けして車両に給油できるようになった。

#### (3) 閉塞と要員確保等

各駅に要員を配置する余裕がないため、宮古駅～田老駅間を1閉塞とし、各駅の転てつ機はキールト鎖錠した。また、駅要員が不足するため、南リアス線運行部から3人ずつ3日交替で北リアス線で勤務させることにした。車両の点検要員は、3日おきに南リアス線運行部から派遣することにした。

3月20日朝には各駅及び踏切に要員を配置し、試運転列車を運行し安全を最終確認した。正午、再開列車第一便が宮古駅を発車した(本数・運賃

無料は久慈方と同じ)。



写真 2.3.22 宮古駅～山口団地駅間総合踏切保安要員



写真 2.3.23 手旗信号による出発合図



写真 2.3.24 指導通信式指導票交付

#### 4. 田老駅～小本駅間運転再開 (3月29日)

3月27日までに田老駅周辺の修復工事が終了。28日に試運転を行い異常がないことを確認した。閉塞区間はそのまま延長し、宮古駅～小本駅間を一閉塞とした。列車無線が使用できないことから安全確保のため田老駅に連絡要員を配置する手配をとり29日の初列車から運転を再開した。なお、3日間だけではあるがこの区間も運賃無料とした。

3月21日には燃料取扱業者と協議し、3月下

旬からは宮古駅において車両にタンクローリーから直接給油できることになった。

#### 5. 運行再開以降の状況

##### (1) 4月中の状況

4月1日から運賃をいただくことにしたが、復興支援の意味あいから原則1駅間ワンコイン(100円)の臨時割引運賃とした。また、被災者については、4月中は罹災証明書の提示で無料とした。

4月1日からは久慈駅～陸中野田駅間を一日5往復に増便。また、4月11日にダイヤ改正を行い、運転速度をそれまでの25 km/hから45 km/hに上げるとともに久慈駅～陸中野田駅間を6往復に、宮古駅～小本駅間を4往復に増便した。

##### (2) 5月以降の状況

5月9日から久慈駅～陸中野田駅間を8往復に増便した。5月30日以降は久慈市の車両基地から陸送した車両の運行を開始し、朝夕の混雑時には2両編成で運行している(コラム「車両の陸送」参照)。

6月には岩手県知事の要請により自衛隊第9師団が「三鉄の希望作戦」を実施。述べ2000名の自衛隊員の活動により南リアス線全線の瓦礫撤去が終了。6月17日に甫嶺駅で終了セレモニーが実施された(写真2.3.26)。

車両の定期検査は、従来久慈の車両基地で行っていたが、線路が寸断されたため宮古駅～小本駅間で運用している車両を検査することができなくなった。このためJR東日本の協力を得て盛岡車両センターで検査を実施することにした。最初の検査は9月に実施され、山田線内でJR東日本のDE10形ディーゼル機関車に牽引され回送された(写真2.3.27)。



写真 2.3.25 荒川橋梁付近の瓦礫撤去を行う自衛隊





写真 2.3.26 「三鉄の希望作戦」完了報告会



写真 2.3.27 山田線を機関車に牽引され回送される 36 形

## 6. 代替バス輸送

今回のような甚大な災害の場合、不通区間の鉄道代行輸送を行うことは当社の規模の会社では困難となった。このため地元バス会社に臨時バス路線を設定していただき、最低限の足の確保をお願いする方法をとり、収入に対して運行経費が超過する部分を当社で負担するという形をとった。運賃等はバス会社に決めていただいたもので、鉄道の運賃と別体系とし列車代行の形式をとらなかった。

### (1) 北リアス線

岩手県北自動車(株)に依頼し、4月11日から小本駅～陸中野田駅間に臨時バス路線を設定していただき平日のみ1日4往復を運行した。基本的に田野畑、<sup>ふだい</sup>普代地区から宮古、久慈方面への通学生の足を確保するためで宮古駅～小本駅間と陸中野田駅～久慈駅間のどちらか片方の列車に接続するダイヤとしているため、双方の列車を継送するダイヤとはなっていない部分がある。

6月11日からは土曜日の2往復運行が追加された。このバス路線は、10月から国庫補助路線に認定されたことで、当社の運行経費差額負担は解消された。なお、北リアス線では震災前13往

復していたことから、震災後は高校生の部活動や通院に大きな支障となっていた。このため、普代村と田野畑村では日中時間帯に独自にバスを運行する対応を行った。



写真 2.3.28 岩手県北バス小本～陸中野田臨時路線バス

その後、平成24年4月1日の田野畑駅～陸中野田駅の運転再開に伴い岩手県北自動車(株)の臨時バス路線は小本駅～田野畑駅に変更のうえ増便が実施され、日中帯の運行も行うようになり利便性は改善された。

### (2) 南リアス線

岩手県交通(株)に依頼し、4月12日からサンリア前(盛駅)～釜石駅間に臨時路線バスを設定していただき1日1往復運行を開始した。4月22日からは2往復に増便、5月9日からはさらに増便し4往復となった。

10月中旬に同バス路線が、国庫補助路線に認定されたことで当社の運行経費超過差額負担は不要となり、代わって当社発売の定期乗車券による振替乗車を開始することになった。道路と鉄道の運行ルートが大きく異なるため、特に旧三陸町地区が大きな不便を強いられている。このため<sup>さかり</sup>盛駅～<sup>りょうり</sup>綾里駅間は岩手県交通(株)の定期路線バスを利用していただく形になっている。

## 第4項 全線運転再開に向けた取り組み

### 1. 復旧計画の策定

#### (1) 国等への要望

全路線の点検終了により、復旧経費は莫大な金額にのぼることが確実にになった。特に南リアス線の橋りょうの損傷や北リアス線の島越駅周辺の高架橋流出の被害は大きく、復旧経費は100億円以

上と見込まれた。

現行制度では国の支援は4分の1であり、被害の大きさから復旧のためには国等の支援制度の拡充と必要経費の確保が不可欠であった。このため、4月14日には東北鉄道協会の一員として国土交通省鉄道局長に支援を要望した。5月9日には沿線市町村長と連名で岩手県知事に対し、全線復旧への支援を要望した。



写真 2.3.29 岩手県知事に対する要望

また、5月22日には現地視察に訪れた枝野官房長官（当時）に鳥越駅周辺の状況を、7月23日には同じく大畠国土交通大臣（当時）に野田村<sup>とふがうら</sup>十府ヶ浦付近の状況をそれぞれ説明し、支援を要請した。達増岩手県知事や沿線市町村長も来県する閣僚にその都度支援を要請している。

## (2) 復旧目標の設定

復旧には莫大な経費と時間が必要と見込まれたが、国の大幅な支援拡充と復旧工事実施に当たっての独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）の協力が得られることを前提に、復旧目標を設定した。

7月15日に株主総会を開催し、平成26年4月までに全線で運転を再開すること、被害は局地的なことからルート変更は行わないこと、を説明し株主である県・沿線市町村等の了承を得た（図2.3.2）。

## 2. 復旧工事の起工式

岩手県が復旧工事の経費の一部として9月補正予算で5億7千万円余りの補助を決めたこと、国が第3次補正に復旧工事の経費を計上したことから、本格的な工事に着手することにした。

11月3日、国・県・沿線市町村等の関係者を

招き、野田村において南北両リアス線の復旧工事の起工式・安全祈願祭を実施した。



写真 2.3.30 復旧工事起工式

なお、復旧工事の実施については、鉄道・運輸機構の全面協力が得られることになり、11月24日には久慈市に鉄道・運輸機構の「三陸鉄道復興鉄道建設所」が開所した。

## 3. 田野畑駅～陸中野田駅間運転再開（平成24年4月1日）

復旧工事は、まず田野畑駅～陸中野田駅間を優先した。津波で大きな被害を受けた野田玉川駅～陸中野田駅間の軌道工事は約5ヶ月で予定通り完了し（写真2.3.31）、平成24年4月1日、田野畑駅～陸中野田駅間で運転再開した。平野復興大臣をはじめ関係者列席のもと記念式典を挙行（写真2.3.32）、記念列車の出発式のほかイベントが田野畑、普代、陸中野田、久慈の各駅で開催された。また、この日から「てをつな号」、「キット、ずっと号」などのラッピング列車の運転もスタート（写真2.3.33）し、レトロ列車使用の臨時列車増発などで、この日1日、沿線は鉄道復活の喜びに包まれた。

なお、これに併せて宮古駅～小本駅間のCTCが復旧し、指導通信式による運転作業は終了した。



写真 2.3.31 復旧工事



# 三陸鉄道全線復旧スキーム

## 1. 基本的考え方

(1) 平成26年4月全線運転再開

復旧計画	線区	駅 間	運転再開
1次復旧	北リアス線陸中野田	～ 田野畑	H24.4
2次復旧	南リアス線盛	～ 吉浜	H25.4
3次復旧	北リアス線小本	～ 田野畑	H26.4
3次復旧	南リアス線吉浜	～ 釜石	H26.4

(2) 第1次～第3次までの復旧計画で施工。北リアス線は、最初に陸中野田～田野畑間の早期開通を目指す。南リアス線は、最初に国道との平行区間が少ない(交通インフラに乏しい)盛～吉浜の早期開通を目指す。

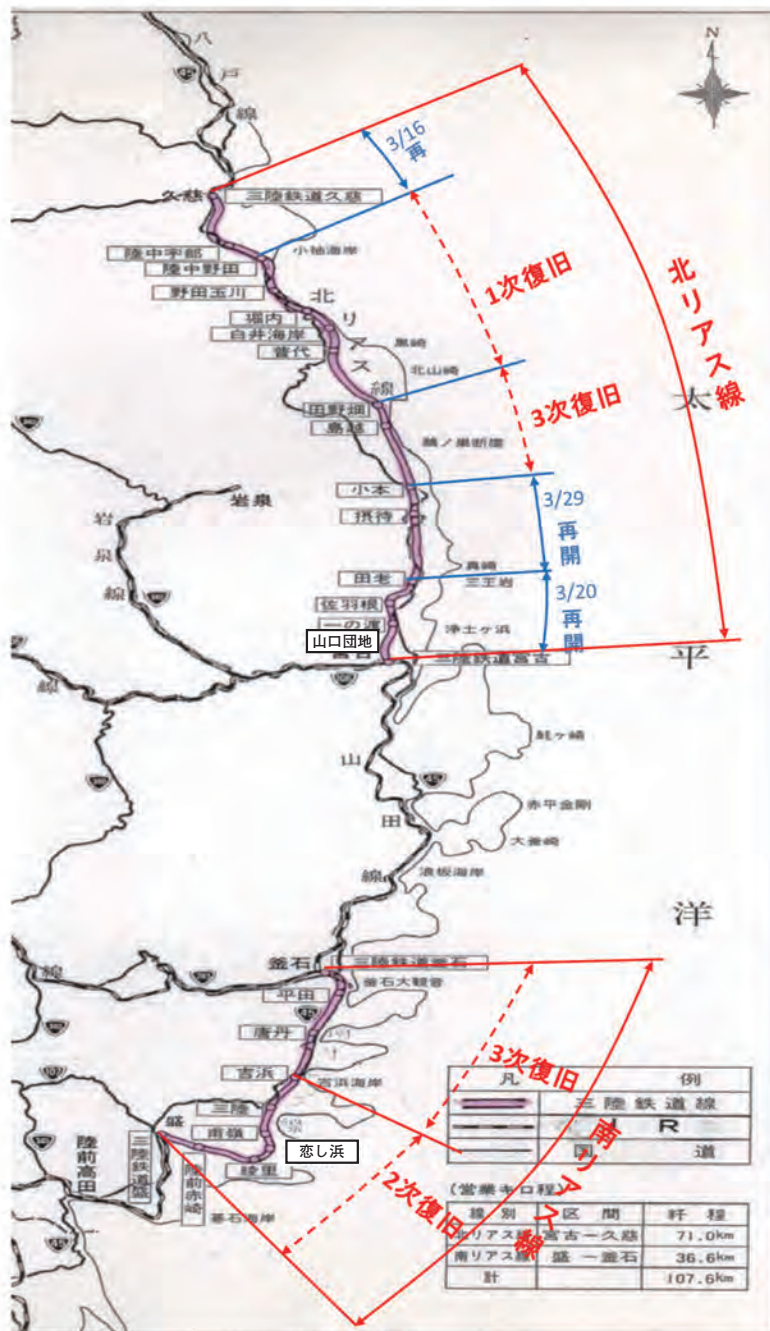


図 2.3.2 三陸鉄道の全線復旧スキーム



写真 2.3.32 記念式典



写真 2.3.33 ラッピング列車

## 第5項 得られた教訓と次なる災害への備え

### 1. 情報断絶・錯綜への対応

東日本大震災では震災後すぐに停電・地上電話回線の途絶が発生した。また、幹線道路も通行不能となり、情報収集・指示連絡の手段が限定されることになった。本社で情報収集に活用できたのは、トランジスタラジオ、携帯電話のワンセグ機能、それに災害優先携帯電話による限定的・断片的な連絡、報告のみであった。

また、情報が錯綜し、誤報も多かった。たとえば次のようなものである。

- ①南リアス線の乗客・乗員は徒歩で唐丹駅に避難（実際はまだトンネル内で待機中）
- ②北リアス線陸中野田駅が冠水（実際は駅周辺は冠水せず）
- ③南リアス線で列車が行方不明との報道（当社では車両の停車位置、乗員・乗客無事を確認）
- ④南リアス線所属社員の無事確認（実際は非番の者等の安否確認せず）

このため報告等があった際に、いつ、誰が、何を、どのように確認したかをノートに記録した。また指示した事項についても、いつ、誰が、誰に、何を、どのようにしろと指示したか記録することにした。十分ではなかったが、ある程度の混乱を抑制することができた。

今後、どのような災害が起こったとしても、情報収集を適切に行い、迅速かつ最良の選択ができ、さらに適切な指示連絡ができる体制の確立が必要である。

### 2. 社員の統制・秩序の確保

岩手県沿岸部の被災や当社の被災の実態が明らかになるにつれ、一部の社員は絶望感に襲われ思考停止状態となった。特に事務所や周辺が被災した南リアス線運行部では、幹部も狼狽し指揮命令系統が混乱した。本社からの指示も十分に伝達されず、個々の社員が無統制に行動することが危惧される事態になった。

このため本社から総務課長を南リアス線運行部に派遣し、社内の連絡体制を確立するとともに、指揮命令系統を整備した。社員に目的意識を持たせ、具体的な仕事を割り振ることにより、士気・社内秩序の維持を図ることができた。

また、親族を亡くしたり自宅が流出したりした被災社員については2～4日の休暇を与え、心身の整理を行わせた。社員がそれぞれの立場、持ち場で適時適切に判断し、迅速に行動できるようにすることは組織の永遠の課題である。こうした大災害の時は特に必要と思われた。

### 3. 災害に対する備えと復興

当社の路線は、前述のとおりある程度津波を想定したルート設定がなされているが、そのため

- ①トンネルとトンネルの間の駅が多く、こうした駅は比較的海に近く海拔が低いこと。
- ②海岸に近い駅・築堤では避難路が少ないことが課題となっている。

当社では、復旧に際しルート変更は行わないこととしているが、甫嶺駅の場合は、築堤が防波堤の役割を果たし津波による内陸部の被害を最小限に食い止めたことで同種の構造で復旧するほか、今回、被災した島越駅、陸前赤崎駅については駅の位置を移設し避難路に直結するような形態を検



討している。今後、沿線市町村等と協議し避難路を確保していく必要がある。また、沿岸の被災した地区の商店、住宅を内陸側の駅周辺に移動したり、駅の改築を行い行政や公共機能を駅舎に入れて鉄道駅を中心とした街づくりの構想を検討している地区があり、今後このような取り組みの拡大を期待したい。

#### 4. おわりに

今回の震災に際しては、現地を知ること、被災の現場を実際に目で見ることの重要性を再認識した。また、社員が結束して目標に向かって一丸となって取り組むことの大切さも実感した。

当社が震災の5日後にわずか3駅間とはいえ復旧できたのも、また3月中に復旧できる区間を全て復旧できたのも、本社幹部を含めて社員が現場を熟知していたからである。当初絶望感を口にしていた一部の社員も、部分復旧してお客さまから感謝の言葉をかけられると目に輝きを取り戻した。

三陸鉄道は、今後とも地域住民の生活の足として、また産業振興や地域の活性化に貢献するため、地域とともに着実に復興に向けた歩みを続けていきたい。

(用語解説)

##### ※1 指導通信式：

常用閉そく方式が施行できないとき、トークン（通票）としての指導者を定め、指導者が列車に同乗して列車運転の安全を図る方式。

##### ※2 啓開（けいかい）：

進路を切り開くこと、障害物を除去して道路や航路を通行可能とすること。

## コラム①

### 対策本部は列車内

三陸鉄道株

3月11日午後3時4分に災害対策本部を設置。ただし、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。震災後すぐに停電し、電話も不通。暖房も使用不能となった。そこで本社幹部は、午後6時に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。車両は気動車であり、エンジンをかけると明かりと暖房が手に入った。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。結局電気が復旧した16日夜まで列車内に留まった。



列車内対策本部の様子

## コラム③

### 車両の陸送

三陸鉄道株

震災後線路が寸断されたため、宮古～小本間は当時宮古駅に停車していた車両1両のみで運行していた。しかし、学校が再開されて以降混雑が激しく、1両に150人が乗り込むこともあった。また、車両の点検や故障の際の対応が課題となっていた。

このため県の支援を得て5月26日から3日にかけて久慈の車両基地からトレーラーで車両2両を宮古に陸送し、5月30日から朝夕の混雑時には2両編成とした。



宮古市内を陸送される車両

## コラム②

### 全国の鉄道会社が販売協力

三陸鉄道株

震災以降、全国の鉄道会社等が三鉄グッズの販売に協力してくれた。最初に手を挙げていただいたのは千葉県のいすみ鉄道。復興支援切符の販売や「久慈ありすグッズ」などの当社商品の販売に協力いただいた。このほか西武・京王などの大手私鉄から北越急行、肥薩おれんじ鉄道などの第三セクター鉄道まで多くの社に協力いただいた。

当社との合同乗車券（記念乗車券タイプで各社の乗車券等を組み込んだもの）を発売していただいたのは、いすみ鉄道、北総鉄道、近江鉄道、三岐鉄道、相模鉄道である。



## あの日の116 D

三陸鉄道(株) 運転士 下本 修

あの日、いつものとおり116 Dの乗務を終了できていると思っていました。3月11日の「東日本大震災」。その時、私は北リアス線の久慈発、宮古行のワンマン列車に乗務していました。

白井海岸駅を定刻に発車し、速度45キロの力行から惰行に切り替え、第三白井トンネルを走行中に無線機のスピーカーからノイズの高い音がしてきました。3度目のノイズの中に「…止まれ、止まれ。」と言う運行部指令からの呼び出しが聞こえて、14時48分に緊急停車しました。

私が、地震だと認識したのは列車の速度が低速になった時でした。停車後に視界に入った景色は普段と変わらず、ただ数本の木が揺れ、体感だと「震度四」程度だろうと思っていました。運行部指令に無線連絡を入れ停車位置の47 K 500 m付近を伝え、「大きな地震があり、停電しています。怪我人はいませんか？大丈夫ですか？」、その言葉に、体感以上の大きな地震があったのだとわかりました。

その後、お客様一人一人の怪我の有無と行き先を乗務手帳に記入し、指令からの情報をお客様に伝えました。15時2分に、指令に「乗客15名、乗員1名負傷者なし。」と連絡を入れると、指令から「大津波警報3mが発令になりました。」と言われ、私は「停車位置が30m～40mの高さにあり安全な場所なので、この場所で連絡を待とうと思うがどうですか？」と伝えました。「運行部で停車位置の安全確認をしますので待って下さい。」とのこと。私は車内の中央付近で、お客様に大津波警報の発令を伝えたのですが、パニックになる事もなく落ち着いた様子でした。

私は、「申し訳ありませんが、これから先は私の指示に従って頂きます。」と話しました。15時12分に指令から「運行部は、避難命令が出たので全員避難するが、列車は安全な場所なのでそのまま待機し場合によっては運転士の判断で避難するように。」と指示を受けました。その時「えっ…」と小さな声で言葉が洩れたのを覚えています。指令に「了解しました。」と伝え、車内の中央でお客様に「この停車位置は安全な場所です。大津波情報が3mですから2倍3倍としても、10mです。ここの高さは30m～40mはありますから、この場所で連絡・救助を待ちます。」と、これから先の事を話しました。

車両には久慈発車の際に燃料が満タンに入って

いて、翌日の朝まででも車内を確実に温かく保てること、トイレが有ること、また飲料の自動販売機が設置されている車両だから水分の補給が出来るので安心感がありました。無線が途絶え雪がちらつく中、15名のお客様と救助されるまでの時間を共有しました。

情報が入らず幾度も襲う余震に不安が増す中、20代女性のお客様が回りに見えないように自衛官の身分証明書をお出しになり、「何かお手伝いします。」と言ってくださいました。私は「ありがとうございます、その時が来たらお願いします。」と一礼しました。お客様のやさしさと使命感に触れ、心強く思いました。あの空間の中で冷静に対応できたのは、落ち着いたお客様の様子と明るく振る舞う高校生のおかげだと思っています。

19時を過ぎて、暗闇の中に一つの電灯が見え誰かが来てくれたと、ホッとしました。運行部からの要請を受けた消防署員と当社の施設係員が、列車の客室ドアに脚立をかけ4名～5名でガードして一人一人安全に救助して頂きました。その時のお客様の和らいだ顔は忘れられません。その際に初めて津波の襲来を聞きました。お客様に「10m位の津波があって被害が大きい様です。ここでお別れしますが皆さん気をつけていらっしゃってください。」と最後の言葉をかけました。19時30分でした。列車を離れる鉄道ファンのお客様から「列車監視、ごろうさまです。」と、ペットボトルのお茶を頂きました。私が列車から離れたのは23時頃、社用車で朝を迎えたその時、私たちの使命の重さを改めて感じました。その夜の異様に星の綺麗だったことを今でも覚えています。久慈の運行部に向かう為、野田玉川のスタンドで燃料を10L分けて頂いて落石の多い山道を通り8時に運行部に辿り着く事が出来ました。

情報を十分にお客様に伝えられなかった事は、今でも申し訳なかったと思っています。現在は、乗務用のカバンに災害対応用のラジオを個人で購入して入れています。

私たち三陸鉄道の社員は、出来る事を一つ一つ達成し全線復旧に向け汗を流しております。一日でも早くレールをつなぎ、たくさんの笑顔をつないでいきます。多くの方々からの、温かいご支援・ご声援に厚くお礼申しあげます。

私自身、昨年の3月11日、14時48分で止まった時間を全線復旧により進めることで胸のつかえを、取る事が出来ればと思っています。

## コラム⑤

### 復旧・復興はこれから!引き続き三陸鉄道を応援しよう

みちのく鉄道応援団 高橋 敏昭

インフラ系企業に勤めているため3/11 東日本大震災直後から災害復旧応援従事して、仕事に流れているラジオからは、三陸鉄道をはじめ沿岸部の鉄道が壊滅状態であることも伝わってきました。仕事の傍ら「大好きな東北のローカル鉄道の復旧につながる何かができないか」という思いが募り、マスコミを通して各地で活躍するボランティアの姿を見て、被災鉄道に対しても何かしたいのだけれど、何ができるのか自分でも分からない状態が続きました。

そんな状況の中で、関係者からお声掛けをもらい三陸鉄道のボランティアをする機会を得て、宮古の復興イベント、仙台の鉄道フェスティバルにおける三鉄ブースの手伝いを行うことができました。2つのイベントとも鉄道好きの仲間が三鉄を応援しようと参加してくれました。特に仙台では、仲間のアイデアで人寄せ用に持参した蒸気機関車の汽笛をコンプレッサーで本物のように大きな音で鳴らし、そんな甲斐があつたか三鉄グッズは飛ぶように売れて一部では売り切れ状態。後から

聞いた話では、三陸鉄道が当日の売上一位だったとか。また、三鉄グッズを買ってくれる人のほとんどが「がんばって」とか「必ず復旧!」「また乗りに行くね」と熱いエールを送ってくれ、売っているみんなの心がとても熱くなってしまいました。

そしてイベントが終わり、さらに何かできないかと考えていたところ、勤務先で震災関連の社会貢献活動の募集があり、三陸鉄道支援の提案に上司も賛成してくれました。その後、三陸鉄道・望月社長を訪れて勤務先との掛け渡しもうまくいき、昨年未には不通区間のわずかな距離でしたが軌道上の支障林伐採・除草作業を職場ボランティアで実施。寒い時期ではありましたが参加者たちのモチベーションは高かったようで、今後もしばらく継続してもらえることにもなりました。

今年から全線復旧に向けて三陸鉄道の運行区間も徐々に長くなるそうで、再び多くの人たちが三陸地域へやって来る仕掛けとなり、復興の象徴としてたくさんの笑顔を運ぶ鉄道となることを期待しています。ただ、鉄道は復旧したら応援は終わりではありません。これからも機会を見つけて、三陸鉄道をはじめとして東北のローカル線を応援・支援したいと思っています。



難を免れ譜代駅（北リアス線）で運行再開を待つ「あの日の116 D」