

2015 年 9 月 14 日

東日本大震災から 4 年半、今、三陸沿岸の鉄道の今

可児紀夫（愛知大学非常勤教員）

東日本大震災後、2011 年（平成 23 年）8 月から毎年、三陸沿岸を中心に地域交通を中心に調査を行い、今年で震災後 4 年半経つが、まだまだ復興への道のりが遠いことを感じた。今回は特に、三陸沿岸の鉄道から現地の現状や課題をとらえることを目的に調査を進めた。あらためて、原子力発電所事故による災害が地域の人たちの生活を奪った憤りを感じた。

分断された三陸沿岸の幹線鉄道網

2015 年（平成 27 年）8 月 25 日から 9 月 1 日まで三陸沿岸を中心とした鉄道の現状を把握する調査では、三陸沿岸線の常磐線（東京・日暮里駅～宮城県・岩沼駅）、仙石線（仙台駅～石巻駅）、石巻線（石巻駅～前谷地駅）、気仙沼線（前谷地駅～気仙沼駅）、大船渡線（気仙沼～盛）、三陸鉄道南リアス線、山田線（釜石駅～宮古駅）、三陸鉄道北リアス線、八戸線、東北本線（八戸駅～青森駅）に乗車し、沿線地域の人たちから地域の交通について聞き取りを行った。

これまで一体的な運行がされていた三陸沿岸地域の鉄道網は原発災害により常磐線竜田駅から原ノ町駅間が運行見合わせになり、自然災害により山側に線路をうつし工事中の相馬駅から亘理駅間が運休している。相馬駅から浜吉田間は 2017 年（平成 29 年）春に運転再開、原ノ町駅から小高駅までは 2016 年（平成 28 年）春に運転再開と JR 東日本は発表している。これら運転見合わせ区間は JR 東日本による代行バスによる運行がされている。

また、気仙沼線柳津駅から気仙沼駅までは 2012 年（平成 24 年）12 月 22 日から BRT（バス高速輸送システム）による仮復旧での運行がされ、大船渡線気仙沼駅から盛駅までは 2013 年（平成 25 年）3 月 2 日から BRT による仮復旧がされている。

しかし、釜石駅から宮古駅までの山田線は運休し、民間バスにより地域の交通が確保されている。その山田線は 2014 年（平成 26 年）2 月に JR 東日本は三陸鉄道への移管案を発表し、自治体を中心に検討がされている。

このように、三陸沿岸地域の交通は、原発事故により運休されている区間、自然災害により山側への路線変更による工事で運行している区間、さらに、BRT が運行している区間、自然災害による区間を第三セクター会社へ移管することが検討されている区間と分けられる。

原発事故による災害はさらに深刻な状況をはらんでいる

常磐線は福島県いわき駅から檜葉町竜田駅まで運行されているが、富岡町の富岡駅、夜ノ森駅、大熊町の大野駅、双葉町の双葉駅、浪江町の浪江駅、南相馬市（旧小高町）の桃内駅、小高駅、南相馬市（旧原町）の磐城太田駅は原発災害によりいまだ、全線復旧のめどがたっていない。竜田駅前の檜葉町は 2015 年（平成 27 年）9 月 5 日に避難指示が解除されたが、調査時の同年 8 月 31 日には除染作業員以外は店舗で働く人と一人の老人を見かけたほか地域住民の人影はみられなくここで生活ができるまで相当な時間を要すると思われた。

運休区間は、国道 6 号線をレンタカーで走行し、各駅を確認したが、富岡駅前商店街のビルは崩壊して、いまだ手もつけられない状況である。（写真・富岡駅からみた駅前商店街）



夜ノ森駅、大野駅、双葉駅は国道から入る道路は封鎖されているため入れず、当日の福島新聞によれば富岡町夜ノ森駅前北集会所¹では 2.52 マイクロシーベルト／時を記録している。準備宿泊対象地域である小高駅前商店街では一部家の片付けをしている方を見かけたが、小高駅前駐輪場には 4 年前と同じように多くの高校生のものと思われる自転車が痛々しい姿で今も放置されている。国道 6 号線沿いの家々や商店の入り口にはバリケードが張り巡らされ、浪江駅へ

¹ 富岡町・夜ノ森駅前北集会所の 2015 年 8 月 30 日の 1 時間あたりの空気中の放射線量（マイクロシーベルト／時）（原子力規制委員会、福島県公表による）調査日の 2015 年 8 月 31 日（月）（曇り）は大熊町 3.506、富岡町 3.076。

通じる商店街への入り口は封鎖されている。運行が再開されている原ノ町駅手前で多くの高校生の姿をみたので聞いてみると、原発事故のため県立小高工業高校が移設して日本通運の倉庫を借り、実習棟として教室が間仕切りをされていた。仮設住宅へ急ぐ生徒、徒歩では遠いと感じる原ノ駅まで相馬まで帰る生徒と倉庫にある実習等をみて、原子力発電所事故さえなければ楽しい生活を過ごしていたのにとと思うと悲しみとともに大きな責任を感じる。

自然災害により山側へ JR 路線を変更しまちづくりがすすむ区間

災害公営住宅の整備を中心に新駅前周辺地区でまちづくりがすすむ宮城県山元町新山下駅周辺地区と坂元駅周辺地区を歩きながら地元の人からまちづくりと交通について聞き取りをおこなった。山元町では海岸沿いの常磐線の線路を 1 km くらい山側に移設する JR 東日本による高架事業がすすめられている。すでに震災前の JR 山下駅と JR 坂元駅は撤去され跡形もないが、山下駅前では地元の「やまもと語り部会」が震災資料を展示していた。山下駅前商店街では数軒しか営業をしていないが、駅前で日用品など販売する商店と郵便局が再建され、小学生の女の子 3 人が店のなかにあるテーブルを囲んで楽しそうに話していた。新たな新駅周辺は開発が進み、一部入居が始まっている。町内の交通は「ぐるりん号」が運行されているが、新たなまちづくりにともなう交通政策について町の担当者「交通のことなど考えていられない」と話す。旧山下駅周辺から海岸沿いは鉄路も含めて草が鬱蒼として荒れ果て何ひとつないが、真新しい苺農園のハウスがいち早く復興している。語り部の人「新駅周辺だけでなく、（沿岸部も含めた）山元町全体を考えたまちづくりをすすめてほしい」と話す。

坂元地区でも新駅建設が進み、新駅から山側に店舗を中心とした商店街地区、国道をはさんで復興住宅地区の造成がはじまり一部入居が始まっている。早朝、散歩する 68 歳の一人暮らしの男性は「日陰がなく、暑いからみんな家に引きこもっているよ」と地域のコミュニティがないことを憂いていた。道路は避難を考慮して幅広く、幹線道路の建設もすすんでいる。そのため、地区にある唯一の旅館は県道建設のため立ち退きが決定されている。

山元町の交通の中心は役場敷地内に設置された待ち合い場所である仮の山下駅です。ここを町内バス「ぐるりん号」や代行バス、高速バスなどが通過する。1 時間以上バスを待ち合わせている人は、「(復旧にあたっては) まず、最初に鉄道整備を進めるべきだった」と浜吉田駅まで開通したときに坂元駅まで復旧させるべきだったと住民の声が届かなかったことを悔やむ。また、最寄りの駅の JR 浜吉田駅までのアクセスが不便のため、「うちもそうだが、中学 3 年生になると高校への通学を考え、不便なため町外へ引っ越しする。山元町には高校がないから。ここは、本当に涼しくて住み良いところなんだよ」と交通の不便が山元町からの転出による人口減少の要因の一つとなり、人口減少は深刻だ。町の人口は 2012 年(平成 24 年) 5 月で 14,064 人が 2015 年(平成 27 年) 5 月では 12,564 人と 1500 人減少している。2011 年(平成 23 年)

2 月に、町長はコンパクトシティ構想を復興計画にした基本構想を発表し、被災した沿岸部の 10 の集落を内陸で造成する横山、山下、坂元地区の新市街地へ集約するとともに、JR 常磐線の山下駅、坂元駅も移設する計画である。議会や市民の一部からは住民の合意が形成されていないと批判もある。2015 年（平成 27 年）8 月 26 日付の河北新聞は、新山下駅周辺地区新市街地に保育所と児童館を併設した子育て拠点施設の着工式が 24 日行われてことを報じている。



（写真・工事が進む山元町の坂元江駅）

BRT により運行がされている区間

JR東日本は、「東日本大震災で甚大な被害を受けた、気仙沼線、大船渡線。深刻な被害が広範囲に及んでおり、復旧にあたり、多くの課題があります。そこで、鉄道復旧の検討と並行して、できるだけスピーディに安全で便利な高速輸送サービスを提供できるよう、「BRT」による仮復旧を進めています」（ホームページより）と沿線自治体にBRT（バス高速輸送システム）による運行を提案し、2012年（平成24）5月に気仙沼市、南三陸町、登米市が提案に合意し、気仙沼線柳津駅から気仙沼駅までは2012年（平成24年）12月22日から、大船渡線気仙沼駅から盛駅までは2013年（平成25年）3月2日からBRTによる仮復旧として運行している。

2015年（平成27年）7月25日付河北新聞は、「鉄路復旧断念 JR東、BRTでの復旧提案」と報じた。その内容は、「東日本大震災で被災したJR気仙沼線と大船渡線の復旧方針をめぐり、JR東日本は24日、国土交通省で開かれた沿線自治体首長会議の第2回会合で宮城、岩手両県と沿線自治体5市町に対し、鉄路の復旧を断念してバス高速輸送システム（BRT）による本格復旧を提案した。」と報じ、その理由として、「鉄路復旧では多額の費用が掛かる。震災前から利用者が少なく、大量輸送機関として鉄道の特性を十分に発揮できる水準を下回っている」とし、「BRTは運行本数や駅の位置などを地域の実情に合わせられる」としてBRTの利点をあげた。これに対して、「各自治体は復旧に向けたそれぞれの考えを年内開催予定の次回会合で示す。」こととなった。新聞では「登米、南三陸、大船渡、陸前高田の4市町の首長はJRの提案をおおむね評価し、市民が話し合う機会を設ける意向を示した」、気仙沼市長は「気仙沼線が果たしてきた仙台へのアクセスの確保がなされていない」と提案は不十分だと指摘。地域振興策も含め、さらなる具体案を求める方針だ。これまで、「JRは両線の復旧にはルートの移設費を含め計1100億円が必要とし、全額負担は困難との考えを表明していた」と報じている。同様なJRの考えが国土交通省のホームページでも公開がされている。

さらに、調査中の2015年（平成27年）8月27日付河北新聞は「BRTで本格的復旧どうみる 沿線5首長に聞く」という特集記事を組んだ。気仙沼市長（宮城県）は「JRが民間企業である以上、提案は重く受け止めている。BRT継続だけでは了承できない。鉄路が持っていた機能がよりよい形で回復するような提案を求め、JRと協議に入る」、そのほか、仙台への高速バスでのアクセス、大量輸送できる鉄路が担っていた地域振興や観光振興機能の回復を要望する。登米市長（宮城県）は「鉄路での復旧は現実的でない。（きめ細かいニーズに応え定時性も確保でき）BRTは評価している」、さらに、地域の足としてBRTにするのであれば、将来的な運行本数の減少あるいは廃止とならないよう強く求めているとしている。南三陸町長（宮城県）は「JRの提案を受入れる。かさ上げ工事が進み現行ルートでの復旧は不可能で、気仙沼線を移設する場合は400億円足りない。国の財政支援はかなわず、町は到底負担できない。鉄路復旧にかかる時間問題だ」。大船渡市長（岩手県）は「JRは勇気を持って今回の提案をしてきたと思う。責任ある公共交通の事業者としてベストな提案と評価している。地域の公共交通の在り方として、まず配慮しなければいけないのは高齢者だ」と高齢者の足確保が大切と見出しがでる。陸前高田市長（岩手県）は「JRが「BRTしかない」と断言した以上、こちらに選択肢がない。持続可能な公共交通をどのような形で実現するか議論は移った。BRTが地域交通の基幹部分を担い、BRTの駅を起点に離れた地域をコミュニティーバスなどでつなぐべきだ。公共交通の在り方を示す新たなケースになると思う。JRに求めたいのは地元の高校生が使いやすい路線だ。」と各自治体の首長は地域の課題をあげる。

これに対し、国土交通省西村副大臣は会議の座長を務め、2015年（平成27年）7月24日の「第2回大船渡線沿線自治体首長会議」及び「第2回気仙沼線沿線自治体首長会議」ではJR東日本からのBRTによる本格復旧の提案に対し、「JR東日本の提案については、各自治体を持ち帰り、検討いただいた上で、次回の会議において各自治体の考え方を示していただき、復旧方針について議論を進めていきたい」と述べるにとどまり、国としての広域的な交通政策を示していない。（以上、国土交通省のホームページから）



鉄道貨物など広域交通体系の維持と走行安全などの課題が残る

調査では、これまで柳津駅から運行していたBRT路線を2015年（平成27年）6月27日に前谷地駅まで延伸したため、石巻駅から前谷地駅までJR石巻線に乗車し、前谷地駅から気仙沼駅までBRTに乗車した。乗車して感じたことは、三陸沿岸部の基幹的交通機関として担う旅客をはじめ貨物輸送としての鉄道の一体的な路線が寸断され、各都市間の交通と貨物輸送への影響を危惧した。

また、走行の安全について鉄道と比較してBRTとは格段に差があると感じる。鉄道が100km以上で走行しても危険を感じないが、バス専用道での時速80kmでの走行や国道県道での急停車など相当な危険を感じた。立ち席の下校する高校生も慣れているかもしれないが、安心感はない。

いように感じた。専用道以外の国道・県道での走行は渋滞が多く、朝夕の通学・通勤には安心感がないように感じた。

仮復旧から本格的な復旧は、国鉄民営化法制定時に決議された付帯決議にもとづいて、国は災害時としての特別な配慮をすべきである。今必要なことは、オスプレイ12機1321億円を安全保障として歳出することではなく、国土の一体的な交通網の整備と地域の生活再建と安全保障のために歳出することではないだろうか。

山田線（釜石駅から宮古駅間）は第三セクターでの復旧でいいのか

この区間は民間バスが運行しているからだろうか、JRによる代行バスの運行がされていない。そのため、釜石駅から宮古駅までの直通バスはなく、山田町での乗り継ぎとなる。この区間にある山田町、大槌町では仮設の岩手県立病院、かさ上げ工事、港湾工事などの様子から自然災害からの復旧にはまだまだ時間を要する感じを受ける。あらためて、基幹・幹線的な交通網の整備が広域的にしかも地域内のまちづくりには中心的な役割を果たし、いち早く国を中心として整備をすすめるべきであると考えます。

山田線の災害状況やこれまでの復旧への道のりを新聞記事等で調べると、「宮古駅～釜石駅間（55.4km）で21.7kmが浸水し、13駅中の4駅と線路の1割、鉄橋など6か所、盛り土10か所が破壊された」との被害状況に対し、JR東日本は2012年（平成24年）6月の会議で「本復旧は安全の確保、まちづくりとの整合性など課題が多く、資金調達も含め相当時間がかかる」としてBRTによる仮復旧を提案をしたが、沿線自治体は「鉄路復旧を前提としたまちづくりをすすめている」という理由から提案を拒否した。さらに、JR東日本は2013年（平成25年）9月に専用道の区間を延長した路線等を提案したが自治体は再度拒否した。

そして、2014年（平成26年）1月の会議において、JR東日本は復旧費用や運行による赤字補填などを含めたこの区間の運行を三陸鉄道に経営移管をする案を示し、関係自治体を中心に検討がされ、2014年（平成26年）12月、岩手県をはじめ宮古市などが三陸鉄道への移管を受け入れ、2015年（平成27年）3月から復旧工事に着工した。全線復旧は2018年度（平成30年度）とみられる。なお、前回調査で確認をした女川町への石巻線は路線の変更を行い運行がされている。

交通体系の整備と国土の保全は国の責任において

この調査をつうじ、自然災害における復旧は、国が国民の安全保障として「国土を守る」という責務を果たすうえから、また、鉄道による貨物輸送を含めた全国交通体系を維持・保全するという観点からも国が責任を持って現状復元する責務があることをあらためて確信した。また、国の政策にもとづいた原子力行政による原子力災害は国と発生させた企業の責任のもと

で解決をする。鉄道の復元も政策責任者である国と事故発生企業が責任をもって復旧させる責務があると考ええる。

また、鉄道の復旧を地域の交通だから自治体の同意と民間企業の事業として解決を図ることは事故の発生原因とともに本質を見失う議論である。鉄道事業をおこなう JR は民間事業であるが国家財産を引き継ぎ、これまで国家が確立した交通体系を維持し地域の交通を確保するという責務は国鉄から JR に引き継がれた法律の付帯決議²である「地域交通の健全な保持」「総合交通体系の整備確立」を図ることが明確にされており、非常に高い公共性を有する民間企業であることを再度確認する必要があるとともにいち早く、国は付帯決議にもとづいた「必要な資金の確保についての特別な配慮」を行うことが求められる。

東日本大震災後、4年半が経つ今、国、自治体が果たすべき責務をあらためて問い直し、どのような地域においても最小限の交通が享受されるという基本的人権としての交通権の保障と地域の復興を憲法の前文にある「日本国民は国家の名誉にかけ、全力をあげてこの崇高な理想と目的を達成すること」を心に誓い、努力する必要がある。

² 国鉄改革関連法案の施行にあたって、付帯決議は「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の輸送の安全の確保及び災害の防止のための施設の整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保について特別の配慮を行うこと」と国等の特別な配慮を求めている。