

第1項 被害状況

1. 仙台臨海鉄道の概要

当社は、仙台港湾地区と内陸部を結ぶ物流を担うため、日本国有鉄道（当時）、宮城県及び進出企業の共同出資により昭和45年11月会社を設立し、昭和46年10月、既設工業地及び新設東北石油株式会社仙台製油所（当時）の貨物輸送に対応するため、東北本線陸前山王駅と仙台北港駅間5.4kmの営業を開始した。その後、公共埠頭の建設にあわせ昭和50年9月に仙台港駅～仙台埠頭駅間1.6kmの営業を開始し、さらに麒麟ビール株式会社仙台工場の仙台港地区進出に伴い、昭和58年4月から仙台港駅～仙台西港駅間2.5kmの営業を開始した（図2.12.1）。

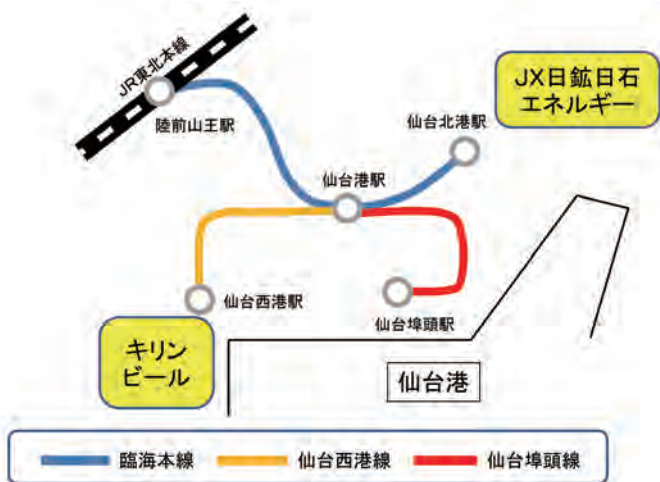


図2.12.1 仙台臨海鉄道路線図

2. 震災発生直後の状況と対応

2011年（平成23年）3月11日午後2時46分ごろに発生した東日本大震災。これまでに経験したことのない激しい揺れ。これまでの訓練どおり本社事務所（仙台港駅構内）から全員外に出て津波の状況を確認、カーラジオでは「津波の高さは4m」とのことなので大丈夫だと思っていたが、トラックドライバーが戻ってきて、「仙台新港は10m」と言っていると聞き、とにかく高いところに逃げなくてはと「事務所を見届ける」という常務と駅長を残し、イオン多賀城店目指して、23

名が逃げた。その後の大津波で目の前の臨海本線は簡単に破壊された。余震のなか、避難した建物の3階まで浸水したため、水が引くまで待つとともに本社事務所に残った二人の安否確認に努めた。携帯が繋がらず確認できなかった。

翌日、水が引いたので本社事務所へ確認に出かけたが、普通なら15分かかるところが、道路が寸断されたことと瓦礫の山をよけながらのため2時間ほどかかってしまった。二人は無事であったが、その光景は、脱線したコンテナ車両や流れ着いた自動車等で埋め尽くされ壊滅状態であり、まさしくこの世のものなのかと疑うほどであった。その後、各社員の安否確認に努め、全員無事を確認したのは3月15日15時30分であった。

3月15日（火）からの全線被災状況調査により現地を確認したところ、「元に戻せるのか？」と思うくらい、異物流入量が多く、線路、信号機、フェンス等が跡形もなく流されてしまった。被害総額は17億4,500万円。壊滅的な大被災であった。

(1) 震災発生時の列車運行状況と営業列車への影響

震災発生時においては、仙台西港駅からビール積列車が仙台港駅に到着し、852列車として陸前山王駅へ向け出発待機中であった。仙台港駅構内に停車中のこのビール積列車は流され脱線していた。102号機関車はタンク車とビール積列車との間に横倒しとなっていた。101、103号機関車は線路上に載線していたが、すっかり水没してしまった。仙台、多賀城市中に数多くのコンテナが無造作に流出し、鉄道輸送は閉ざされてしまった。

3. 鉄道施設等の被害（被害状況の把握）

被害状況については、表2.12.1のとおりである。（写真2.12.1、写真2.12.2）



写真 2.12.1 被災直後の仙台港駅構内



写真 2.12.2 仙台港駅構内から流出したコンテナ

臨海本線	線路流失	2,000m
	道床流失	200m
	踏切流失	2ヶ所
	線路流失	900m
	踏切流失	6ヶ所
(北港専用線内)	線路	8線全線
	タンク車	44両冠水横転
仙台西港線	線路流失	1,500m
	踏切流失	7ヶ所
(専用線内)	コンテナ貨車	9両
	コンテナ流失	143個
仙台埠頭線	踏切流失	6ヶ所
仙台港駅構内	線路流失	13線
	コンテナ貨車	12両
	コンテナ流失	132個
	チキ車	30両
機関車	タンク車	2両
	全冠水	全3両
建築物	駅、機関区、保全区、講習室	

表 2.12.1 被害状況

第2項 復旧に向けた取り組み

震災により甚大な被害を受けたが、幸いにも「社員全員無事」「仙台臨海本線高架線700mの落下破損等皆無」「駅構内中心に液状化現象発生なし」

が確認された。早速、社長を本部長に3月14日13時「東日本大震災復興対策本部」を立ち上げた。また、当社の主な荷主企業も早々と「現地での復興」を宣言された。こうしたなか、毎日のように「諦めなければ必ず復興できる」「みんなでやれば大きな力になる」といった、たくさんの励ましの言葉が伝わってきた。また、東北運輸局をはじめ、東北鉄道協会会長、副会長中心に被災会社一丸となり、復興を目指した国、県への陳情作戦、臨海鉄道協議会*1会長以下会員会社の絶大な支援、さらに、JR貨物本社、東北支社、グループ会社、労働組合などから絶大な応援をいただいた（特に本社事務所が津波で被災したため、震災直後から3月25日の間、JR貨物東北支社内に臨時のオフィスを間借りさせていただいた）。

何はさておき「線路を確保しよう」を合言葉に、重機を投入しての流入異物の処理、社員全員手作業での小物瓦礫処理、主要な荷主企業への復興作業協力など2ヶ月にわたる瓦礫処理大作戦に取り組んだ。

その後、第一期工事として、臨海本線、仙台港駅構内4線、仙台西港線、現業事務所修繕を平成23年10月末復旧完了を目標に取り組んだ。第二期工事としては、平成24年3月を目標として仙台埠頭線、仙台港駅4線から7線化、コンテナホーム整備3線の工程で進めている。

第3項 運転再開

1. 運転再開にあたっての安全確認等

第一期工事における構内設備は完成した。ただし、一部のレール・枕木は従来のもので利用しているのさび落とし等の安全確認が必要であった。3両あった機関車については、社員が必死に修繕した（その結果、103号機関車が唯一、使用可能となった）。検修2番線にとりこになっていた103号機関車は11月1日仮線路を亘り、仕訳1番線に収容した後、何度も試運転を行い、運転再開に備えた（写真2.12.3）。



写真 2.12.3 検修庫から押し出された 103 号機関車

2. 陸前山王駅～仙台港駅～仙台西港駅間（臨海本線～仙台西港線）運転再開（平成 23 年 11 月 25 日）

キリンビール仙台工場の醸造、出荷にあわせて復旧工事を進めた結果、11 月 25 日に鉄道輸送再開にこぎつけた。なお、キリンビール仙台工場は、9 月末に仕込みを始めて 11 月 2 日に出荷を再開した。その後、生産能力を 2～3 週間かけて順次上げ、11 月 25 日に「キリンビール(株)仙台工場鉄道輸送再開式」が開催された（写真 2.12.4）。



写真 2.12.4 再開式で挨拶する横田社長

3. 仙台港駅～仙台埠頭駅間（臨海本線～仙台埠頭線）運転再開（平成 24 年 3 月 16 日）

東北地区内の JR 東日本、JR 貨物及び IGR いわて銀河鉄道(株)並びに青い森鉄道(株)等へのレール輸送の要請に応えるため、復旧工事に取り組み、平成 24 年 3 月 16 日に輸送再開となった。

4. 仙台港駅～仙台北港駅間 運転再開（平成 24 年度上期予定）

JX 日鉱日石エネルギーの燃料輸送については、平成 24 年度上期に同社の専用線内工事を終了す

るとなっており、臨海鉄道線路の復旧工事は平成 24 年 3 月完了で進めている。

第 4 項 得られた教訓と次なる災害への備え

1. 鉄道事業間の相互扶助

（秋田臨海鉄道からの機関車の貸与等）

当社所有機関車 3 両が完全に浸水し、使用不能となったが、103 号機関車は自前で修理・修繕に取り組んだ結果、何とかエンジンがかかり修復した。しかし、他の機関車 2 両については、修復の見込みがつかないことから、修繕を諦め、臨海鉄道協議会機関車分科の力添えにより秋田臨海鉄道(株)及び京葉臨海鉄道(株)の休車を活用することになった。

早速、全般検査を施し、11 月 8 日に秋田臨海鉄道の DE65-2 号機関車の引渡し式が行われた。今後はこの機関車が当社の輸送牽引の中心として活躍することになる（写真 2.12.5）。



写真 2.12.5 引渡し後の記念写真

第 5 項 その他

今回の大震災は、今後長きにわたり当社の経営に大きな影響をおよぼすと認識している。臨海本線、仙台西港線、仙台埠頭線の線路設備等が甚大な被害を受け長期間にわたって運転中止を余儀なくされることとなりましたが、社員が一丸となって災害復旧行程表管理を日々検討しながら着々と突き進んでいます。

「早期復旧、がんばろう！『仙台臨海鉄道』」である。



写真 2.12.6 ビールを満載した 254 列車

(用語解説)

※1 臨海鉄道協議会：

臨海工業地帯の貨物鉄道を運営する目的で、旧国鉄（国鉄民営分割後は、日本貨物鉄道（JR 貨物）が株式を継承）や沿線自治体と荷主企業の共同出資で設立された、八戸、仙台、福島、秋田、鹿島、京葉、神奈川、名古屋、衣浦、水島の臨海鉄道全 10 社により構成され、情報交換等で相互に連携し、発展するための協議会をいう。

SD55 - 103号機復活にあたっての思い

仙台臨海鉄道機関区 M

我社は震災前、機関車を3台所有していました。SD55 - 101号機（平成7年購入）と昭和46年会社発足当時から共に歴史を刻んできたSD55 - 102号機（旧DD55 - 2号機）、SD55 - 103号機（旧DD55 - 1号機）です。

今回の東日本大震災では、この3両全てが仙台港駅に留置してあった為に津波により大変甚大な被害を受けてしまいました。中でも一番被害が大きかったのはSD55 - 102号機で脱線転覆（後に廃車解体）、津波により流れてきた乗用車やトラック等の衝突によって外傷が大きかったSD55 - 101号機（後に廃車解体）、機関区検修庫に入区してあった為に（津波により検修庫の扉を破り外に出てきた）比較的外傷が小さかったSD55 - 103号機、この見た目がしっかりしているSD55 - 103号機だけでも何とか復活させたいという会社の方針が打ち出されました。

しかし、煙突の先までどっぷりと海水に浸かった機関車を復活させることは、電気系統や錆の問題等、常識的には考えられず、私たち機関区検修員7名の中にも修繕作業に消極的な者もいたことは事実であり、検修員全員の士気を高めるのも大変重要な課題でもありました。

そこで皆で話し合ったのが目的意識をはっきりさせることであります。なぜSD55 - 103号機を修繕するのか！会社の復旧経費削減の為は勿論ではありますが、これまで長年私達と一緒に働いてきた機関車をただの鉄くずにしていいのか！それをただ指をくわえて見ているだけでいいのか！元通りになる可能性はないのか！

又、大手荷主様も我社同様、大変甚大な被害を受け、現地での復旧方針が示されない中、私達機関区の一員としては一日でも早く機関車を復活させ、お客様の荷物を運ぶ準備ができていますよと、更には荷主様、現地復旧をお願いしますと祈りも込めた意思表示をすることなど、皆の目的意識を明確にしたことが修善作業を前向きに取り組む原動力になったことだと思います。

しかし、復旧作業は私達が考えていた以上遥か

に困難を極め、体力的にも精神的にも格闘の日々が続きました。工具は全て津波により流された物を拾い集め、水も電気も動力も無く、検修車内での作業が出来ず、常に屋外作業となり、雨、風、炎天下お構いなし、更にエンジン部品を分解した時の塩水、砂、錆、本当にこの機関車は元通りに復活させられるのか、リスクが小さいうちに諦めた方が良いのではないかと、現場を任せられていた私とすると、一日一日の結果と判断に悩まされていた日々だった様に思います。

さて、こつこつと地道な根気の要る作業を続けた3ヵ月後、これまでの成果が試される時が来ました。2台あるエンジンの片側の始動テストです。この頃は、機械的には分解整備すれば何とかなる、問題は電気系統の事だけ。エンジンさえかかればこの機関車は再生するとの願いを込めてエンジンのスタートボタンを押しましたが、一回でうまくいくはずもなく、一つ一つの部品を再検討、今度こそは「エンジンよ生きかえってくれ！」との思いで何度も挑戦し続けました。

やっとエンジンが音を立て、煙を吐いた時の感動と達成感は今でも忘れることが出来ません。

その後、私達の目標はSD55 - 103号機を鉄道輸送再開に間に合わせることに切り換え、作業も加速していった様に思います。

11月25日、鉄道輸送再開セレモニー当日、間に合った！！復活したSD55 - 103号機をお披露目できる時がやってきました。気笛を高らかに鳴らし誇らしげに出発するSD55 - 103号機が私達に「有難う」と感謝を伝えているような気がし、これまでの疲れがいっぺんに吹っ飛んだ時でもありました。

最後に、東日本大震災発生以降、本来であれば私達も仙台港地区の瓦礫かたづけや、ゴミ集めをしなければならないところ、SD55 - 103号機修繕に特化させてくれた仙台港駅の皆さん、又、この間私達を信じて時間を与えて下さった経営者の皆さんに心から感謝を申し上げます。SD55 - 103号機はまだまだ本来の調子には戻ってはいませんが、仙台臨海鉄道復興の象徴になるように、更に乗務員が安全に安心して運転できるようにこれからも機関区一同、精進していきたいと考えております。