

第1章 東日本大震災からの復旧・復興の過程で得られた教訓

第3編では、東日本大震災の発生からおよそ1年が経過した現時点において、我々東北の鉄道関係者がこの震災とその後の復旧の過程で得た様々な教訓と、次の災害に備えるうえで必要な現時点における課題についてまとめる。

第1項 津波来襲時における乗客の避難誘導

このたびの震災では、幸いにして乗客に被害がなかった。その要因としては、鉄道施設の耐震補強をはじめとする耐震性の向上への取り組み、乗客の避難誘導等に係る平常時の訓練や乗客の協力等によるものと考えているが、他にも幾つかの幸運（地震発生時、偶然にも標高の高い位置やトンネル内に列車が緊急停止した等）が重なったこともある。

現在、沿岸部の鉄道事業者においては、こうした東日本大震災での経験を踏まえ、地震発生から津波来襲までの僅かな時間内での乗客の避難誘導の方法等について精緻な検証を行い、「津波対応マニュアル」や「避難誘導マニュアル」等の検討・見直しが行なわれるとともに、これにあわせた避難路の整備や避難訓練が行われている。

第2項 計画面・ハード面における防災対策

地震・津波に対する安全確保のための計画面・ハード面での取り組みとして、①津波に対して安全なルートへの移設（JR 仙石線・JR 常磐線）、②運輸指令所の上層化（仙台空港鉄道）、③地下トンネル内を列車が走行中に地震が発生した場合を想定した迅速な避難のための設備の設置（仙台空港鉄道）、④より避難路に近い位置への駅の移設（三陸鉄道）、⑤避難路の整備（JR 八戸線等）などが進められている。

これらのハード整備等は上記「第1項」に掲げる「避難誘導マニュアル」等の検討・見直しといったソフト面の取り組みと相まって、より災害に強い安全な鉄道の構築を推進するものである。

第3項 臨時列車等による被災地への貢献、復興への支援

このたびの震災からの運行再開にあたっては、単なる復旧・バス代行等にとどまらず、時々刻々と変化する被災地や復興ニーズに適宜適切に対応しながら、被災地住民の利便性確保や社会経済活動の支援のための臨時列車等を運行した。特に、ネットワークの多重性に着目した創意工夫例として、①寸断された東北本線を迂回した「緊急石油列車」による被災地への油輸送（JR 貨物及びJR 東日本等施設を保有する鉄道事業者の協力による）②地震翌日には、会津鉄道～野岩鉄道～東武鉄道を経由する首都圏と会津地方を結ぶ移動ルートの確保 ③東北新幹線の不通区間（福島駅以北）を補完する JR 東北本線（在来線）福島駅～仙台駅間での「新幹線リレー号」の運行 ④一部区間で運休中の仙石線を迂回して、JR 石巻線・東北本線（小牛田駅）経由で石巻駅～仙台駅間を結ぶ直通列車の運行 ⑤本来電化路線である JR 仙石線（石巻駅～矢本駅・陸前小野駅間）の早期運行再開にあたっての気動車の投入、等々が多くの関係者の努力と創意工夫により次々と実現された。

なかでも、全国の鉄道関係者の力を結集して、震災から僅か49日で全線運行再開した東北新幹線、被災住民のため震災5日後に運行再開した三陸鉄道/北リアス線久慈駅～陸中野田駅間の「災害復興支援列車」、福島第一原発の警戒区域と津波により甚大な被害を被った区域に挟まれた JR 常磐線原ノ町駅～相馬駅間のピストン運行の実現等は、被災地の社会経済活動の復興に寄与し、震災や原発事故に苦しむ被災地の住民等を大いに勇気づけたことであろう。

第4項 鉄道関係者の結束・連携

前述のとおり東北新幹線の復旧にあたっては、JR 東日本の取り組みはもとより、全国の鉄道事業者、施工会社、メーカー等が総力を挙げて要員

確保や資材調達など復旧を支援するとともに、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。）による仙台空港鉄道や三陸鉄道など被災中小鉄道事業者への全面的支援が非常に有効であった。

その他にも、①震災後の大混乱のなかで JR 貨物の「緊急石油列車」を運行させるための施設保有会社（JR 東日本、IGR いわて銀河鉄道、青い森鉄道）の協力 ②仙台市地下鉄南北線の一部区間の運休期間を大幅に短縮することとなった JR 東日本（東北工事事務所）等のアドバイス ③津波により本社や機関車を失った仙台臨海鉄道に対し、仮オフィスを提供した JR 貨物（東北支社）、代替車両を提供した秋田臨海鉄道や京葉臨海鉄道の支援 ④ IGR いわて銀河鉄道による三陸鉄道職員の臨時雇用など、鉄道復旧の舞台裏では様々な鉄道関係者・鉄道事業者からの支援や連携が進められてきたことも忘れてはならない。

また、東北鉄道協会が中心となって実施した様々な復興イベント「東北ローカル線 復興支援キャンペーン」は多くの鉄道利用者や関係者を勇気づけたことと思う。