

## 第3章 復旧に向けた取り組み

## 第1項 運転再開までの軌跡(旅客鉄道)

震災以降、鉄道事業者等関係者の懸命な努力により、比較的被害の少なかった線区を中心として徐々に運転が再開され、ゴールデンウィーク頃迄には、東北新幹線、JR東北本線、仙台市地下鉄南北線を始めとする仙台都市圏の鉄道網など、津波で被災した沿岸部を除き概ね運行再開した(こうした鉄道運行再開の情報は、当時、震災被害に係る悲惨な報道が続く中で、着実な復旧・復興を実感できる非常に明るいニュースとして伝えられ、奮闘する被災地の鉄道関係者にとって唯一の

励みだったように思う)。

なかでも、新幹線については、3月11日の被災以降、迅速に復旧作業が進められ、18日には秋田新幹線(盛岡駅～秋田駅間)が、31日には山形新幹線(福島駅～新庄駅間)が、それぞれ全線で運転を再開した。東北新幹線についても、3月15日に那須塩原駅以南が、22日に新青森駅～盛岡駅間が運転を再開するなど、順次復旧が進められた。4月7日の余震により、再度、各新幹線で運転が休止されたが、東日本大震災から49日後の4月29日までに全線での運転が再開された(通常ダイヤでの運転再開は9月23日)。(図1.3.1参照)

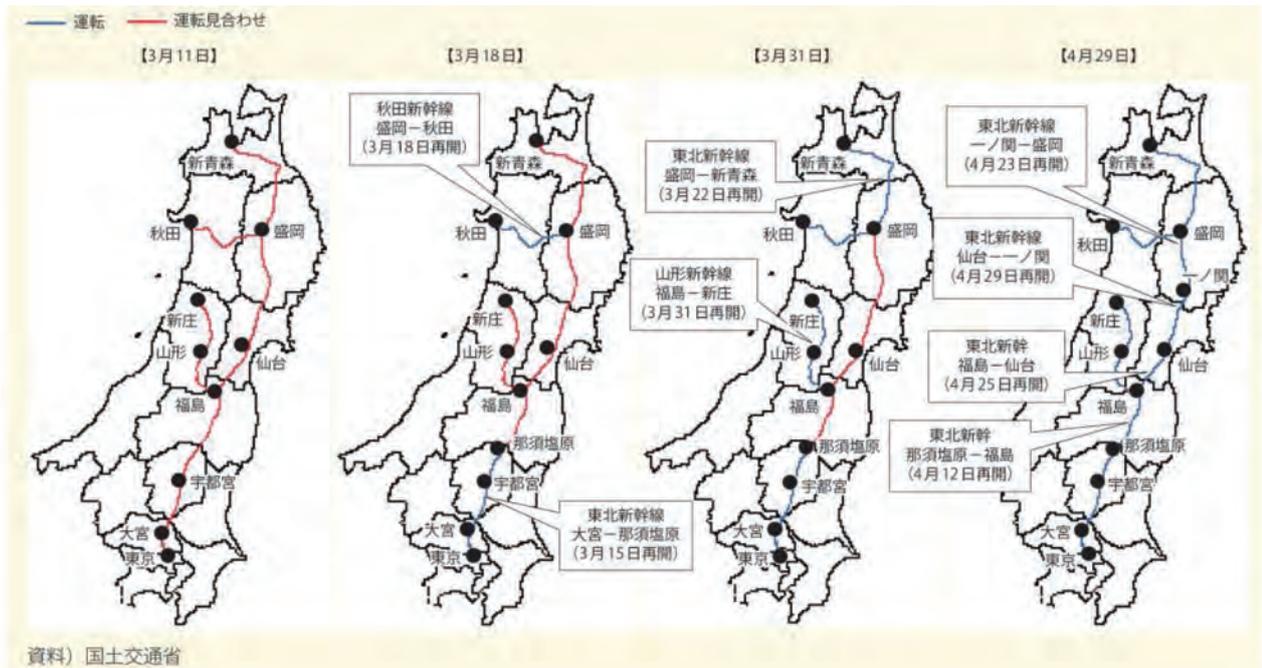


図1.3.1 新幹線の復旧状況(資料:国土交通白書)

このたびの震災からの新幹線の復旧にあたっては、平成7年1月の阪神・淡路大震災での山陽新幹線の運転再開(81日後)、平成16年10月の新潟県中越地震での上越新幹線の運転再開(66日後)と比べ、非常に短期間で復旧となった(前章表1.2.3参照)。早期復旧の要因はふたつあると考えられ、ひとつは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、研究機関、鉄道・運輸機構、関係団体が総力を挙げて要員の確保や資材の調達など復旧を支援した

ことであり、もうひとつは阪神・淡路大震災、新潟県中越地震での教訓を踏まえ、施設の耐震補強の実施、早期地震検知システムの充実、列車の脱線・逸脱防止対策の実施を行ってきたことにより、高架橋が倒壊する、或いは営業列車が脱線するなど致命的な被害がなかったことである(第1編第5章第1項、第2編第1章参照)。

以下に、被災直後から現在までの鉄道復旧の経過概要を記載する。

## 1. 3月21日(震災から10日)までの状況

震災発生直後、東北管内の全ての鉄道で一旦運行が停止された。各鉄道事業者は被災の状況に応じ社内体制等を整えたうえで、鉄道施設等の点検、復旧工事に取りかかった。

3月14日には、比較的被害の少なかった仙台市地下鉄南北線富沢駅～台原駅間、17日には青い森鉄道及びIGRいわて銀河鉄道のそれぞれ全線、18日には秋田新幹線秋田駅～盛岡駅間で運行を再開している。震災から10日後の3月21日までは、JR東北本線の盛岡駅～一ノ関駅間を始めとして、JR羽越線やJR奥羽線の一部、JR五能線やJR花輪線といった、日本海側や北東北エリアで徐々に運行再開していった(震災直後、東北地方と首都圏とを繋ぐ鉄道、高速道路等はほとんど利用できない状況であったが、会津鉄道～野岩鉄道～東武鉄道を経由して福島県会津地方と首都圏とを結ぶルートは震災翌日の3月12日から運行を再開している)。

また、既にこの時点で三陸鉄道北リアス線の久慈駅～陸中野田駅間、宮古駅～田老駅間が復旧し、「災害復興支援列車」の運行を開始していることは特筆すべきことである。

さらに、被災地で枯渇していた燃料を緊急的に輸送するため首都圏を出発したJR貨物の「緊急石油列車」が、JR羽越線～JR奥羽線～青い森鉄道線～いわて銀河鉄道線を経由して、19日夜に盛岡貨物ターミナル駅に到着している(同じく3月26日には、首都圏からJR磐越西線を経由するルートで郡山駅に到着している)。

なお、この頃には、鉄道施設や車両等に被害はなかったものの、列車燃料不足のため運休・減便する第三セクター鉄道等もあった(図1.3.2参照)

## 2. 4月7日(余震発生前)までの状況

運行再開区間は徐々に延伸され、山形新幹線(福島駅～新庄駅間)が3月31日に運行を再開、東北新幹線は3月22日に新青森駅～盛岡駅間、4月7日(午後)には一ノ関駅まで運行を再開している。

在来線についても、内陸部ではJR奥羽線・JR陸羽東線・JR陸羽西線等が全線で、また、内陸部から太平洋岸へ向かうJR山田線やJR釜石線、JR大船渡線の一部区間、その他にも、仙台都市

圏の路線の多くが運行を再開している。

また、全線で運休中であった阿武隈急行も4月6日、梁川駅～保原駅間で運行を再開した。(図1.3.3、図1.3.4参照)

なお、代行バス輸送・路線バスによる振替輸送(以下、「代行バス等」という。)については、3月14日の仙台市地下鉄の不通区間(当時)である台原駅～泉中央駅間での運行を皮切りに、道路等の復旧・安全性の確認の後、4月以降順次、鉄道不通区間において運行が始まり、その後、鉄道不通区間の変更等にあわせて代行バス等の運行区間やダイヤを見直している(新幹線、東北本線等については、輸送力が確保できないこと、都市間輸送(高速バス)が早期に復旧したこと等の理由により代行バス等は運行していない)。

## 3. 4月7日(余震発生)直後の状況

4月7日深夜、仙台市等において震度6強を記録する大きな余震が発生した。

この余震により東北地方ほぼ全域で再び運休が発生した(施設の点検によるものを含む)。一度は運行を再開した東北新幹線の一ノ関駅以北の区間やJR山田線、JR釜石線、JR大船渡線の一部区間のほか、宮城県内のJR東北本線も大きな被害を受け、再び暫くの間、運休が続くこととなった。

3月11日以降、不眠不休の努力により復旧工事に携わってきた多くの鉄道関係者の心理的ダメージは計り知れないものであったろう。(図1.3.5参照)

## 4. 4月29日(震災から49日後)までの状況

4月7日の余震以降、改めて点検を終えた区間から順次復旧作業は再開され、運行区間は再び延伸されていった。4月21日にはJR東北本線が、4月23日にはJR仙山線がいずれも全線で運行を再開し、さらに4月29日は東北新幹線及び仙台市地下鉄南北線も全線で運行を再開した。この時点では、太平洋岸を除きほとんどの鉄道が運行を再開している。(図1.3.6、図1.3.7参照)

なお、JR東日本では、4月12日に東北新幹線の福島駅以南が運行再開したことにあわせて、福島駅で乗り継ぐかたちで同日よりJR東北本線福島駅～仙台駅間で臨時快速列車「新幹線リレー

号」による首都圏～仙台への鉄道輸送が再開された（「新幹線リレー号」は4月24日まで運行）。

## 5. 10月1日までの状況

復旧工事の進捗にあわせて順次運行再開してきた阿武隈急行が5月16日に全線で運行を再開するとともに、7月23日には仙台空港鉄道名取駅～美田園駅間が運行を再開した。

JR在来線においても、JR常磐線四ツ倉駅～久ノ浜駅間が5月14日、JR石巻線前谷地駅～石巻駅間が5月19日、JR仙石線東塩釜駅～高城町駅間が5月28日、同石巻駅～矢本駅間が7月16日、JR八戸線階上駅～種市駅間が8月8日など、短区間ではあるが、徐々に運行を再開している。

また、東北新幹線は電化柱の復旧等本格復旧工事が終了し、9月23日始発より震災前の通常ダイヤでの運行を開始した。震災から約半年でのスピード復旧は、東北全体の復興を後押しする極めて明るいニュースとして大きく報道された。

続いて10月1日には仙台空港鉄道の全線（新たな運行再開区間は、美田園駅～仙台空港駅間）で運行を再開した。（図1.3.8参照）

## 6. 10月1日から現在（平成24年4月）まで

JR常磐線久ノ浜駅～広野駅間が10月10日に、原ノ町駅～相馬駅間が12月21日に、JR八戸線全線（新たな運行再開区間は種市駅～久慈駅間）、JR石巻線石巻駅～渡波駅間及びJR仙石線陸前小野駅～矢本駅間が平成24年3月17日に、三陸鉄道北リアス線の陸中野田駅～田野畑駅間が4月1日に運行再開している。特にJR常磐線の原ノ町駅～相馬駅間（約20.1km）の運行再開にあたっては、南側は福島原発の警戒区域に相当する区間、北側が津波により甚大な被害を受けルート変更が検討されている区間に挟まれた区間をピストン輸送するかたちで運行することから、そのための車両の搬入や車両検修体制の整備を整えたうえでの運行再開となった（図1.3.11参照）。

また、平成23年12月1日には、一部で徐行区間の残っていた阿武隈急行が通常ダイヤに復旧している。

なお、石巻圏から仙台圏への通勤・通学輸送に対応するため、一部区間で運休しているJR仙石線を迂回し、石巻線・東北本線を経由して、石巻

駅→小牛田駅→仙台駅への直通列車を12月1日より（平日朝1便）、また、仙台駅→小牛田駅→石巻駅への直通列車を平成24年1月10日（平日夕1便）より運行している。

こうした結果、平成24年4月1日現在での運休区間は2事業者8線区約304kmとなっている。（図1.3.9、図1.3.10、表1.3.1、巻末資料参照）

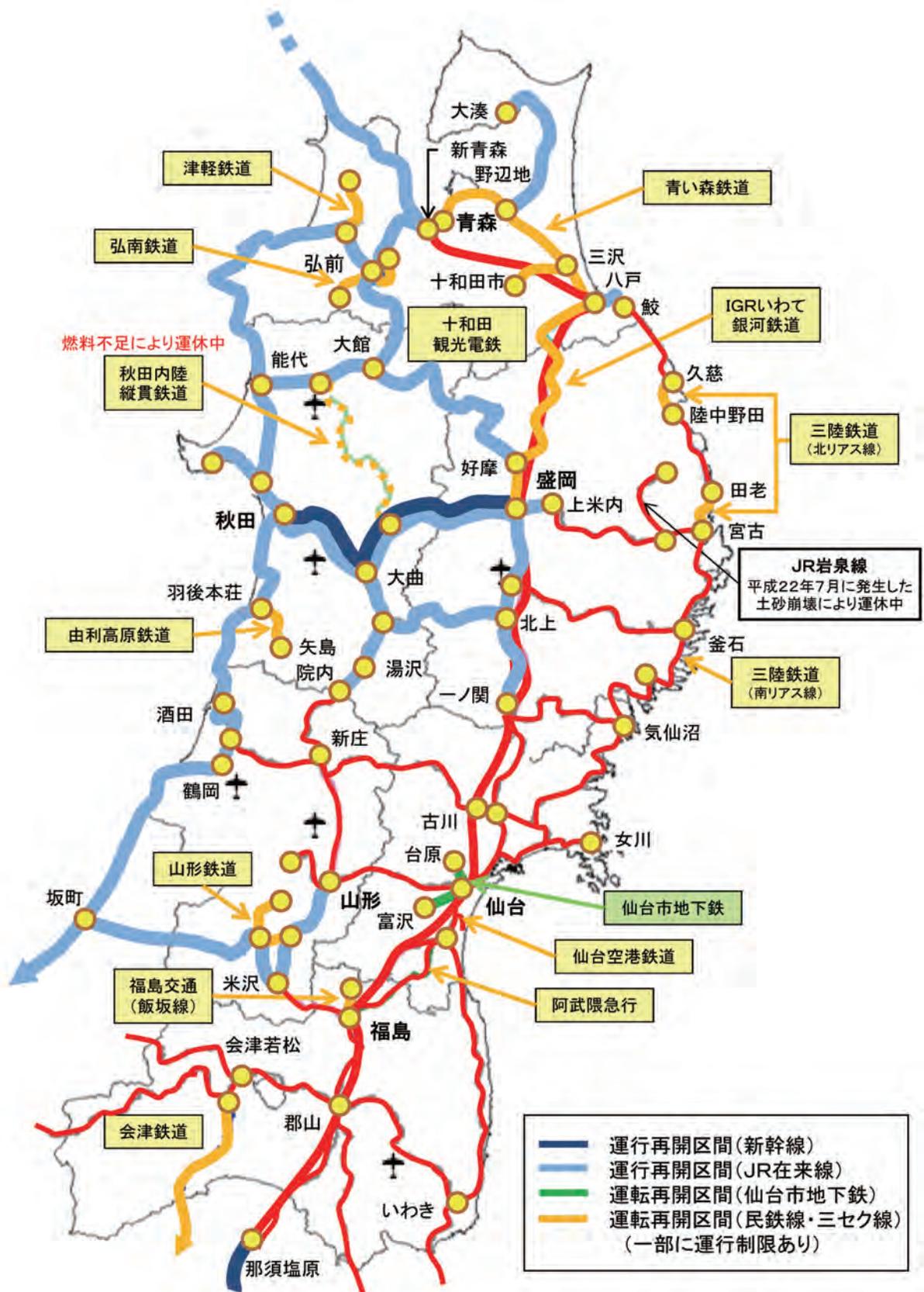


図 1.3.2 震災から10日後における鉄道復旧状況 (3月21日)

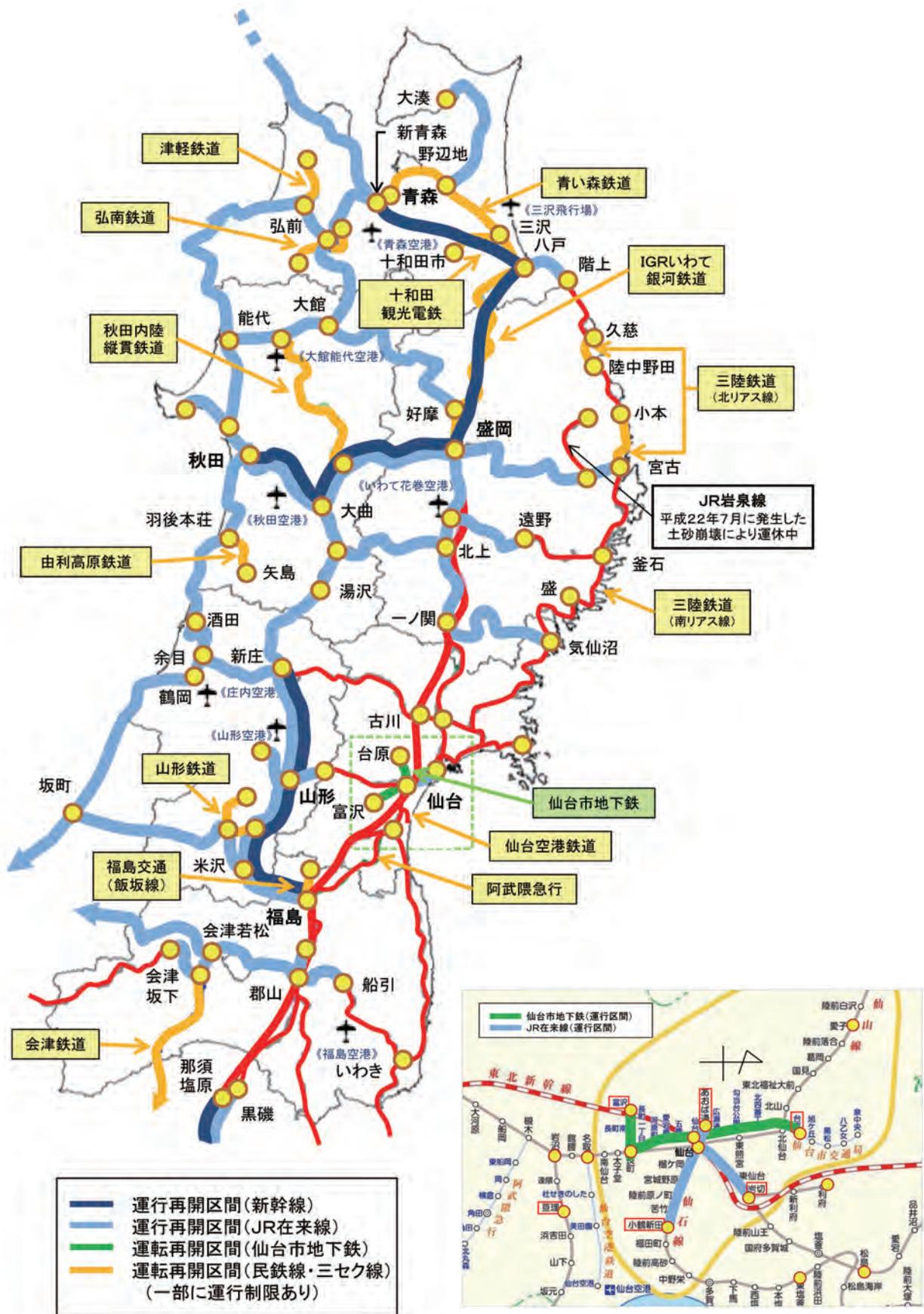


図 1.3.3 鉄道復旧状況 (4月1日)





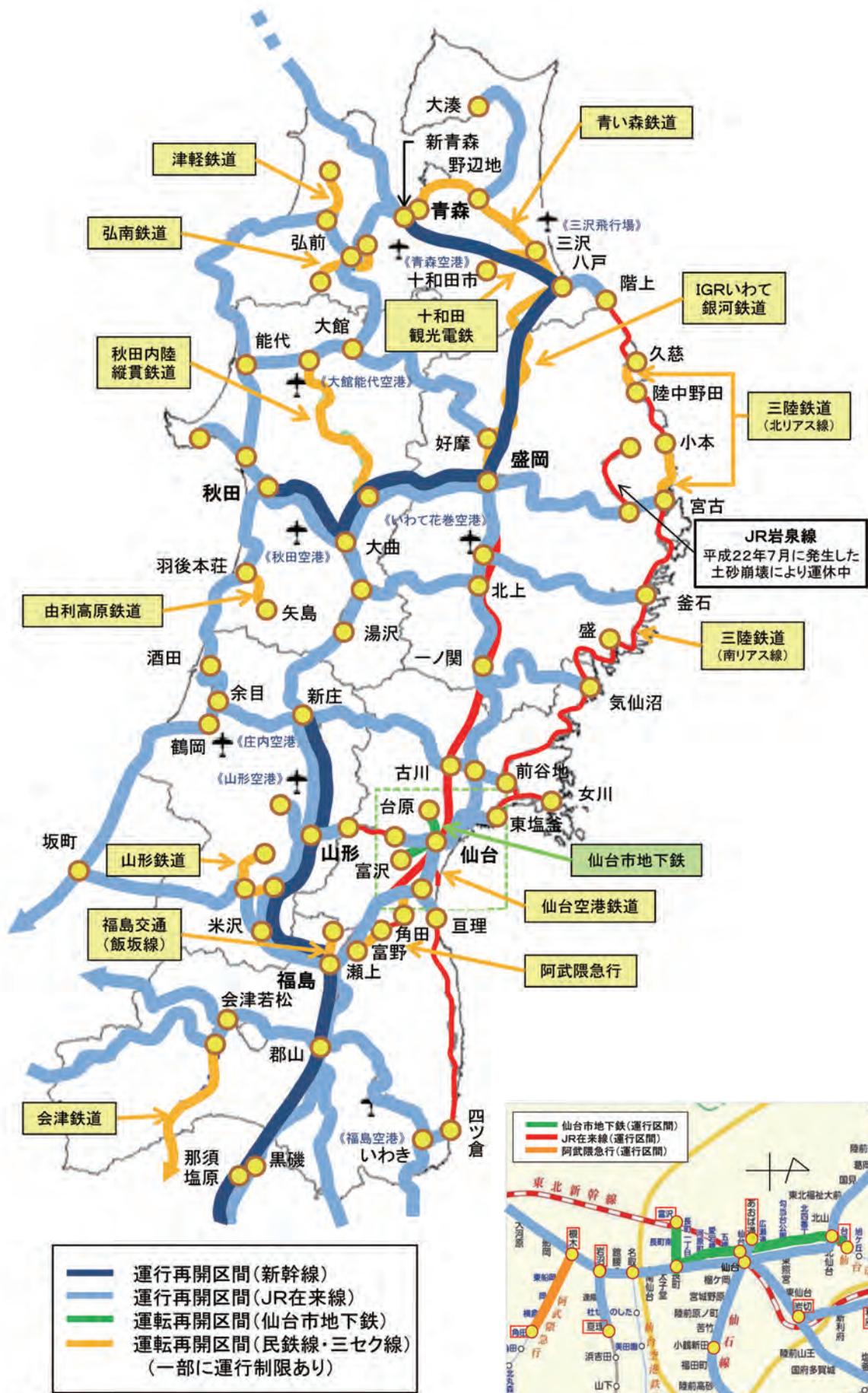


図 1.3.6 鉄道復旧状況 (4月21日)

仙台市近郊の鉄道復旧状況 (4月21日)







JR東日本/路線別運行再開状況(新幹線・在来線(1) 地震発生～4月末まで)

JR	区間	3月																											
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
東北新幹線	大宮～那須塩原	三月十一日 東日本大震災発生																											
	那須塩原～福島																												
	福島～仙台																												
	仙台～一ノ関																												
	一ノ関～盛岡																												
	盛岡～新青森																												
東北本線	黒磯～安積永盛																												
	安積永盛～郡山																												
	郡山～本宮																												
	本宮～福島																												
	福島～岩沼																												
	岩沼～名取																												
	名取～仙台																												
	仙台～岩切																												
	岩切～松島																												
	松島～小牛田																												
	小牛田～花泉																												
	花泉～一ノ関																												
	一ノ関～水沢																												
	水沢～北上																												
	北上～花巻																												
花巻～盛岡																													
岩切～利府(支線)																													
大湊線	野辺地～大湊																												
八戸線	八戸～鮫																												
	鮫～階上																												
	階上～種市																												
	種市～久慈																												
山田線	盛岡～上米内																												
	上米内～宮古																												
	宮古～釜石																												
田沢湖線	盛岡～秋田(秋田新幹線)																												
	大曲～赤湊																												
	赤湊～盛岡																												
花輪線	好摩～松尾八幡平～荒屋新町	3月18日の再開区間は下り:好摩方面→荒屋新町、																											
	松尾八幡平～荒屋新町～大館																												
釜石線	花巻～遠野																												
	遠野～釜石																												
北上線	北上～ほっとゆだ																												
	ほっとゆだ～横手																												
大船渡線	一ノ関～気仙沼																												
	気仙沼～盛																												
石巻線	小牛田～前谷地																												
	前谷地～石巻																												
	石巻～渡波																												
	渡波～女川																												
気仙沼線	前谷地～柳津																												
	柳津～気仙沼																												

注1) 運行再開日以降においても、徐行や減便等の場合がある

注2) 4月7日23時32分の余震発生時においては、ほとんどの鉄道で運転終了後であったため、翌日(終日)以降運休した場合のみ、4月7日を参考)日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

図 1.3.10 (1) 路線別運行再開状況【JR 東日本（新幹線・北東北等・前期）】



## JR東日本/路線別運行再開状況(新幹線・在来線(1) 5月以降)

JR	区間	5月	6月	7月	8月
東北新幹線	大宮～那須塩原				
	那須塩原～福島				
	福島～仙台				
	仙台～一ノ関				
	一ノ関～盛岡				
	盛岡～新青森				
東北本線	黒磯～安積永盛				
	安積永盛～郡山				
	郡山～本宮				
	本宮～福島				
	福島～岩沼				
	岩沼～名取				
	名取～仙台				
	仙台～岩切				
	岩切～松島				
	松島～小牛田				
	小牛田～花泉				
	花泉～一ノ関				
	一ノ関～水沢				
	水沢～北上				
	北上～花巻				
花巻～盛岡					
岩切～利府(支線)					
大湊線	野辺地～大湊				
八戸線	八戸～鮫				
	鮫～階上				
	階上～種市				
	種市～久慈				8月8日
山田線	盛岡～上米内				
	上米内～宮古				
	宮古～釜石				
田沢湖線	盛岡～秋田(秋田新幹線)				
	大曲～赤淵				
	赤淵～盛岡				
花輪線	好摩～松尾八幡平～荒屋新町				
	松尾八幡平～荒屋新町～大館				
釜石線	花巻～遠野				
	遠野～釜石				
北上線	北上～ほっとゆだ				
	ほっとゆだ～横手				
大船渡線	一ノ関～気仙沼				
	気仙沼～盛				
石巻線	小牛田～前谷地				
	前谷地～石巻		5月19日再開		
	石巻～渡波				
	渡波～女川				
気仙沼線	前谷地～柳津				
	柳津～気仙沼				

注1) 運行再開日以降においても、徐行や減便等の場合がある

注2) 4月7日23時32分の余震発生時においては、ほとんどの鉄道で運転終了後であったため、翌日(終日)以降運休した場合のみ、4月7日を参考)日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

図 1.3.10 (2) 路線別運行再開状況【JR 東日本（新幹線・北東北等・後期）】







## JR東日本/路線別運行再開状況(在来線(2) 5月以降)

JR	区間	5月	6月	7月	8月
仙石線	あおば通～小鶴新田				
	小鶴新田～東塩釜				
	東塩釜～高城町	5月28日再開			
	高城町～陸前小野				
	陸前小野～矢本				
	矢本～石巻			7月16日再開	
仙山線	仙台～愛子				
	愛子～山寺				
	山寺～山形				
常磐線	高萩～いわき				
	いわき～四ツ倉				
	四ツ倉～久ノ浜	5月14日再開			
	久ノ浜～広野				
	広野～原ノ町				
	原ノ町～相馬				
	相馬～亘理				
	亘理～岩沼				
磐越東線	いわき～小野新町				
	小野新町～船引				
	船引～郡山				
水郡線	常陸青柳～安積永盛				
磐越西線	郡山～会津若松				7月30日再開
	会津若松～津川				7月30日再開
只見線	大白川～只見				
	只見～会津川口				
	会津川口～会津板下				
	会津板下～西若松				7月30日再開
	西若松～会津若松				7月30日再開
奥羽本線	福島～新庄(山形新幹線)				
	福島～米沢				
	米沢～山形				
	山形～新庄				
	新庄～院内				
	院内～横堀				
	横堀～横手				
	横手～大曲				
	大曲～秋田				
	秋田～大館				
大館～弘前～青森					
津軽線	青森～中小国				
	中小国～三厩				
五能線	東能代～岩館				
	岩館～鱒ヶ沢				
	鱒ヶ沢～川部				
男鹿線	追分～男鹿				
米坂線	米沢～小国				
	小国～坂町				
陸羽東線	小牛田～新庄				
陸羽西線	新庄～余目				
左沢線	北山形～左沢				
羽越本線	酒田～羽後本荘				
	羽後本荘～秋田				

注1) 運行再開日以降においても、徐行や減便等の場合がある

注2) 4月7日23時32分の余震発生時においては、ほとんどの鉄道で運転終了後であったため、翌日(終日)以降運休した場合のみ、4月7日を参考)日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)



民鉄		区間	3月																											
			11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
津軽鉄道																														
津軽鉄道線	津軽五所川原～津軽中里																													
弘南鉄道																														
弘南線	弘前～黒石																													
大鰐線	大鰐～中央弘前																													
青い森鉄道																														
青い森鉄道線	青森～浅虫																													
	浅虫～八戸																													
	八戸～目時																													
十和田観光電鉄																														
十和田観光電鉄線	十和田市～三沢																													
IGRいわて銀河鉄道																														
いわて銀河鉄道線	盛岡～いわて沼宮内																													
	いわて沼宮内～二戸																													
	二戸～目時																													
三陸鉄道																														
北リアス線	久慈～陸中野田																													
	陸中野田～田野畑																													
	田野畑～小本																													
	小本～田老																													
	田老～宮古																													
南リアス線	盛～吉浜																													
	釜石～吉浜																													
仙台市交通局																														
南北線	富沢～台原																													
	台原～泉中央																													
仙台空港鉄道																														
仙台空港線	名取～美田園																													
	美田園～仙台空港																													
由利高原鉄道																														
鳥海山ろく線	羽後本荘～矢島																													
秋田内陸縦貫鉄道																														
秋田内陸線	鷹巣～角館																													
山形鉄道																														
フラワー長井線	赤湯～荒砥																													
阿武隈急行																														
阿武隈急行線	福島～瀬上																													
	瀬上～保原																													
	保原～梁川																													
	梁川～富野																													
	富野～角田																													
	角田～槻木																													
福島交通																														
飯坂線	福島～飯坂温泉																													
会津鉄道																														
会津線	西若松～会津高原尾瀬口																													

三月十一日 東日本大震災発生

注1) 運行再開日以降においても、徐行や減便等の場合がある  
 注2) 4月7日23時32分の余震発生時には、ほとんどの鉄道で運転終了後であったため、翌日(終日)以降運休した場合のみ、4月7日を参考)日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

図 1.3.10 (5) 路線別運行再開状況【地下鉄・民鉄・三セク鉄道（前期）】



## 地下鉄・民鉄・三セク鉄道（5月以降）

民鉄	区間	5月	6月	7月	8月
津軽鉄道					
津軽鉄道線	津軽五所川原～津軽中里				
弘南鉄道					
弘南線	弘前～黒石				
大鰐線	大鰐～中央弘前				
青い森鉄道					
青い森鉄道線	青森～浅虫				
	浅虫～八戸				
	八戸～日時				
十和田観光電鉄					
十和田観光電鉄線	十和田市～三沢				
IGRいわて銀河鉄道					
いわて銀河鉄道線	盛岡～いわて沼宮内				
	いわて沼宮内～二戸				
	二戸～日時				
三陸鉄道					
北リアス線	久慈～陸中野田				
	陸中野田～田野畑				
	田野畑～小本				
	小本～田老				
	田老～宮古				
南リアス線	盛～吉浜				
	釜石～吉浜				
仙台市交通局					
南北線	富沢～台原				
	台原～泉中央				
仙台空港鉄道					
仙台空港線	名取～美田園			7月23日再開	
	美田園～仙台空港				
由利高原鉄道					
鳥海山ろく線	羽後本荘～矢島				
秋田内陸縦貫鉄道					
秋田内陸線	鷹巣～角館				
山形鉄道					
フラワー長井線	赤湯～荒砥				
阿武隈急行					
阿武隈急行線	福島～瀬上				
	瀬上～保原				
	保原～梁川				
	梁川～富野				
	富野～角田		5月16日再開		
	角田～槻木				
福島交通					
飯坂線	福島～飯坂温泉				
会津鉄道					
会津線	西若松～会津高原尾瀬口				

注1) 運行再開日以降においても、徐行や減便等の場合がある

注2) 4月7日23時32分の余震発生時においては、ほとんどの鉄道で運転終了後であったため、翌日(終日)以降運休した場合のみ、4月7日を参考)日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

図 1.3.10 (6) 路線別運行再開状況【地下鉄・民鉄・三セク鉄道（後期）】



《新幹線・JR在来線》

事業者名	路線名	運行情報(運休区間:km)	備考(全線運行再開日等)		
JR東日本	新幹線	東北新幹線	全線運行中	全線(23/4/29～) <sup>注1</sup>	
		秋田新幹線	全線運行中	全線(秋田～盛岡間)(23/3/18～)[23/4/9～]	
		山形新幹線	全線運行中	全線(新庄～福島間)(23/3/31～)[23/4/11～]	
	在来線	津軽海峡線(JR北海道)	全線運行中	全線(23/3/15～)[23/4/9～]	
		津軽線	全線運行中	全線(23/3/15～)[23/4/10～]	
		奥羽線	全線運行中	全線(23/3/31～)[23/4/11～]	
		大湊線	全線運行中	全線(23/3/17～)[23/4/11～]	
		八戸線	全線運行中	全線(24/3/17～)	
		五能線	全線運行中	全線(23/3/19～)[23/4/10～]	
		男鹿線	全線運行中	全線(23/3/15～)	
		花輪線	全線運行中	全線(23/3/19～)[23/4/11～]	
		田沢湖線	全線運行中	全線(23/3/18～)[23/4/9～]	
		山田線	運行中		盛岡～宮古間(23/3/26～)[23/4/13～]
			運休中 55.4		宮古～釜石間
		岩泉線	全線運休中		全線(茂市～岩泉間) <sup>注2)</sup>
		釜石線	全線運行中		全線(23/4/6～)[23/4/12～]
		北上線	全線運行中		全線(23/3/20～)[23/4/11～]
		大船渡線	運行中		一ノ関～気仙沼間(23/4/1～)[23/4/18～]
			運休中 43.7		気仙沼～盛間
		気仙沼線	運行中		前谷地～柳津間(23/4/29～)
			運休中 55.3		柳津～気仙沼間
		陸羽西線	全線運行中		全線(23/4/1～)[23/4/9～]
		陸羽東線	全線運行中		全線(23/4/3～)[23/4/16～]
		石巻線	運行中		小牛田～渡波間(24/3/17～)
			運休中 9.0		渡波～女川間
		東北本線	全線運行中		全線(23/4/21～)
		仙石線	運行中		あおば通～高城町間(23/5/28～)
運休中 11.7			高城町～陸前小野間		
運行中			陸前小野～石巻間(24/3/17～)		
仙山線	全線運行中		全線(23/4/23～)		
左沢線	全線運行中		全線(23/3/28～)[23/4/9～]		

注1)東北新幹線の通常ダイヤでの運行再開は平成23年9月23日

注2)JR東日本・岩泉線は平成22年7月の土砂崩壊により全線運休中

注3)[ ]書きは、震災後一旦運行再開したものの、4月7日の余震により再度運休が発生し、その後運行再開した日付

表 1.3.1 旅客鉄道運行再開状況 (平成 24 年 4 月 1 日現在)

事業者名	路線名	運行情報(運休区間:km)	備考(全線運行再開日等)
JR東日本	常磐線	運行中	岩沼～亘理間(23/4/12～)
		運休中 27.6	亘理～相馬間
		運行中	相馬～原ノ町間(23/12/21～)
		運休中 54.5	原ノ町～広野間
		運行中	広野～いわき～高萩間(23/10/10～)
	羽越線	全線運行中	全線(24/3/14～)[23/4/9～]
	磐越東線	全線運行中	全線(23/4/15～)
	磐越西線	全線運行中	全線(23/3/26～)[23/4/9～]
	只見線	運行中	会津若松～会津川口間(23/4/8～)
		運休中	会津川口～大白川間 <sup>注4)</sup>
	水郡線	全線運行中	全線(23/4/15～)
米坂線	全線運行中	全線(23/3/20～)	
震災による運休区間(JR東日本:6路線)		257.2	

注4)JR東日本・只見線は平成23年7月の河川洪水により区間運休中

注5)[ ]書きは、震災後一旦運行再開したものの、4月7日の余震により再度運休が発生し、その後運行再開した日付

### 《地下鉄・民鉄・三セク鉄道》

事業者名	路線名	運行情報(運休区間:km)	備考(全線運行再開日等)
仙台市交通局	南北線	全線運行中	全線(23/4/29～)
津軽鉄道	津軽線	全線運行中	全線(23/3/13～)
弘南鉄道	大鰐線	全線運行中	全線(23/3/14～)
	弘南線	全線運行中	全線(23/3/14～)
十和田観光鉄道 <sup>注6)</sup>	十和田観光電鉄線	( - )	全線(23/3/13～)
青い森鉄道	青い森鉄道線	全線運行中	全線(23/3/17～)[23/4/10～]
IGRいわて銀河鉄道	いわて銀河鉄道線	全線運行中	全線(23/3/17～)[23/4/10～]
三陸鉄道	北リアス線	運行中	久慈～田野畑間(24/4/1～)
		運休中 10.5	田野畑～小本間
	運行中	小本～宮古間(23/3/29～)	
	南リアス線	全線運休中 36.6	釜石～盛間
秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	全線運行中	全線(23/3/14～)
由利高原鉄道	鳥海山ろく線	全線運行中	全線(23/3/13～)
山形鉄道	フラワー長井線	全線運行中	全線(23/3/20～)[23/4/9～]
仙台空港鉄道	仙台空港線	全線運行中	全線(23/10/1～)
阿武隈急行	阿武隈急行線	全線運行中	全線(23/5/16～)
福島交通	飯坂線	全線運行中	全線(23/3/13～)
会津鉄道	会津線	全線運行中	全線(23/3/12～)
震災による運休区間(三陸鉄道:2路線)		47.1	

注6)十和田観光電鉄は平成24年4月1日より廃止

注7)[ ]書きは、震災後一旦運行再開したものの、4月7日の余震により再度運休が発生し、その後運行再開した日付

震災による運休区間(2事業者:8路線)	304.3	
---------------------	-------	--

## 第2項 今後の運行再開見込み(旅客鉄道)

### 1. JR 在来線

平成24年4月時点における、今後の運行再開見込みとしては、JR仙石線全線(新たな運行再開区間は、高城町駅～陸前小野駅間)が平成27年度のうちに、JR常磐線(巨理駅～相馬駅間)が鉄道工事着手から3年程度のうちに、いずれも内陸部にルートを変更のうえ運行再開することとされている。また、JR石巻線(渡波駅～浦宿駅間)については、現ルートで、平成25年度初までに運行再開することとされている(後述)。

その他の区間にあつては、東京電力福島第一原発事故の影響で運休中となっているJR常磐線広野駅～原ノ町駅間を除き、今後の沿線まちづくりと一体となって鉄道の復旧方針を検討しているところである(第4項参照)。(図1.3.11参照)

なお、福島第一原子力発電所事故に伴い設定された避難指示区域(警戒区域を含む)内のJR常磐線(運休区間は広野駅～原ノ町駅間)については、警戒区域及び避難指示区域等の見直し等を踏まえながら、鉄道の運行再開に向けた検討を進めることとしている。

### 2. 三陸鉄道

三陸鉄道については、被災程度が小さい区間から順次運行再開を遂げており、全線約108kmのうち、平成24年4月1日現在で北リアス線の久慈駅～田野畑駅間及び小本駅～宮古駅間(合計約61km)で運行を再開している。

今後も段階的に運行を再開することとし、南リアス線吉浜駅～盛駅間を平成25年4月頃に、残った北リアス線田野畑駅～小本駅間、南リアス線釜石駅～吉浜駅間を平成26年4月頃に運行再開することによって全線での運行再開を成し遂げる予定である(詳細は第2編第3章「三陸鉄道」参照)。

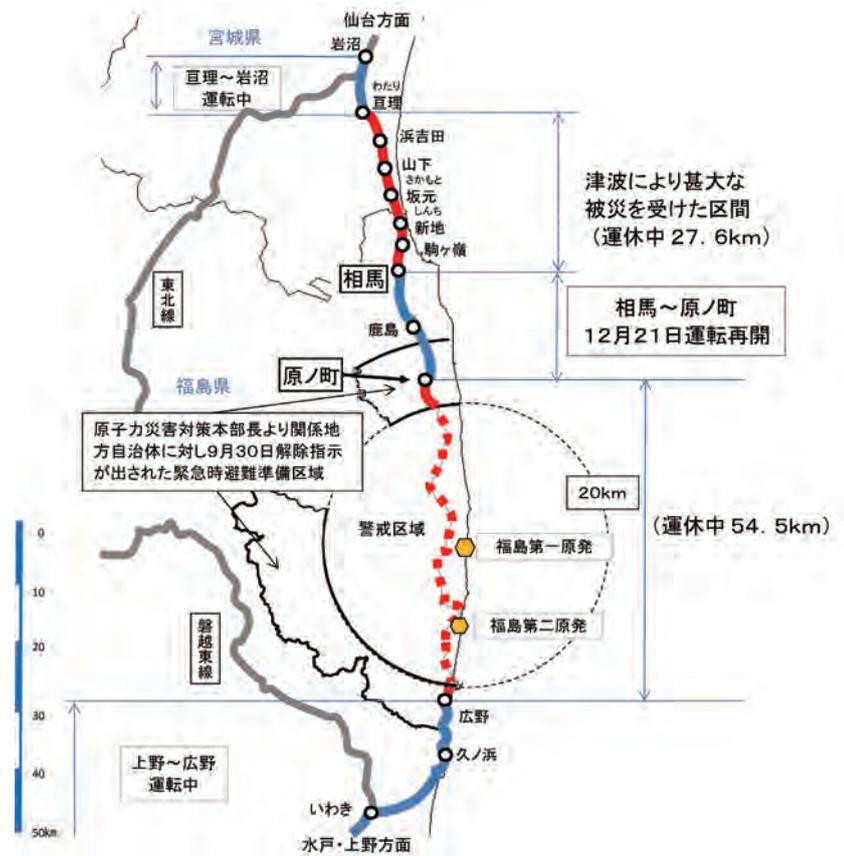


図1.3.11 福島第一原発の警戒区域と常磐線の復旧状況

## 第3項 貨物鉄道の復旧と運行再開見込み

太平洋側に位置する貨物鉄道線はいずれも地震・津波で大きな被害を受けた。各貨物鉄道事業者は荷主企業の再稼働の計画等を踏まえつつ、懸命に復旧工事を進め、6月2日に八戸臨海鉄道が、11月7日に岩手開発鉄道が、平成24年2月1日には福島臨海鉄道がいずれも全線で運行を再開しており、仙台臨海鉄道についても、11月25日に陸前山王駅～仙台西港駅間が、平成24年3月16日に仙台港駅～仙台埠頭駅間が運行再開している。

今後の運行再開見込みとしては、仙台臨海鉄道の全線運行再開が平成24年9月、JR貨物石巻港線の全線運行再開が、平成24年10月に予定されている。(図1.3.12、表1.3.2参照)

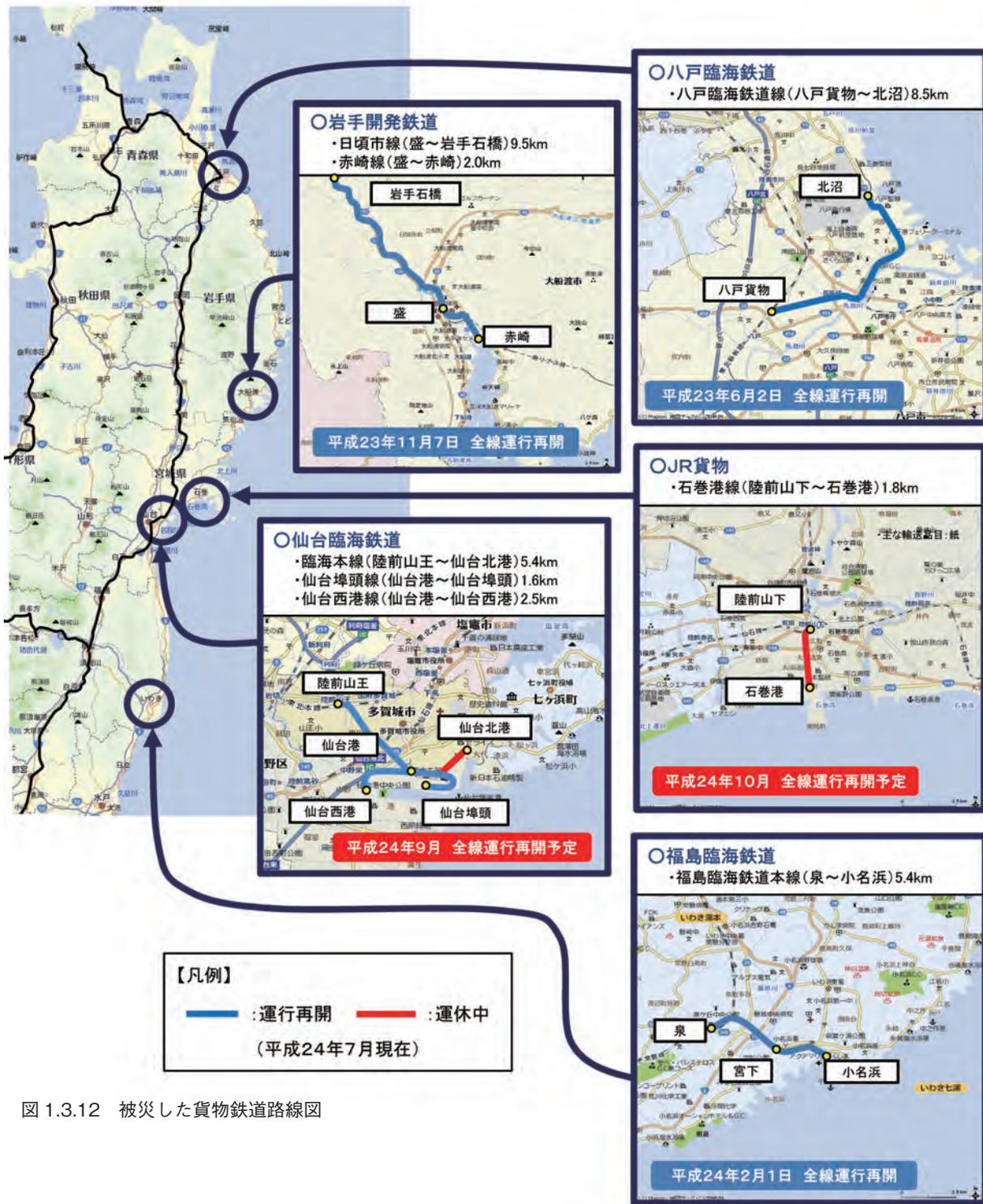


図 1.3.12 被災した貨物鉄道路線図

事業者名	線区名	起終点	延長	運行状況	主な荷主企業	備考
JR貨物	石巻港線	陸前山下駅～石巻港駅	1.8km	平成24年10月 全線運行再開予定	日本製紙	注1
八戸臨海鉄道	八戸臨海鉄道線	八戸貨物駅～北沼駅	8.5km	平成23年6月2日 全線運行再開	三菱製紙	
岩手開発鉄道	日頃市線	盛駅～岩手石橋駅	9.5km	平成23年11月7日 全線運行再開	太平洋セメント	
	赤崎線	盛駅～赤崎駅	2.0km			
仙台臨海鉄道	臨港本線	陸前山王駅～仙台北港駅	5.4km	平成24年9月 全線運行再開予定 (陸前山王駅～仙台港駅間(約4.2km)については、平成23年11月25日に運行再開)	JX日鉱日石エネルギー	注2
	仙台埠頭線	仙台港駅～仙台埠頭駅	1.6km	平成24年3月16日 全線運行再開	鉄道事業者(レール)	
	仙台西港線	仙台港駅～仙台西港駅	2.5km	平成23年11月25日 全線運行再開	キリンビール	
福島臨海鉄道	福島臨海鉄道本線	泉駅～小名浜駅	5.4km	平成24年2月1日 全線運行再開 (泉駅～宮下駅間(約3.6km)については、平成23年5月30日に運行再開)	東邦亜鉛 ミツエイ クレハ等	

注1)JR貨物については、上表のほか、郡山総合鉄道部、郡山駅、東福島駅、仙台総合鉄道部、泉駅、並びに、運行中の貨物列車等も被災している。  
 注2)仙台臨海鉄道/仙台埠頭線については、平成24年3月16日のレール輸送に備えて、同月13日より貨車(JR東日本所有)の輸送を行っている。

表 1.3.2 主な被災貨物鉄道と復旧状況

## 第4項 沿岸部の鉄道の復旧

### 1. まちづくりと一体となった鉄道の復旧

ゴールデンウィーク後暫くすると、新たに運行再開する路線も少なくなり、被害が甚大等の理由により容易に復旧しがたい線区が残った。震災から1年以上が経過した現時点（平成24年4月1日現在）においても、沿岸部の鉄道約304kmが運休中であり、その多くが未だ運行再開時期を明らかにできていない。こうした状況は、鉄道の復旧が、より困難な次の段階に移ったことを窺わせる。

このように沿岸部の鉄道の復旧に時間を要する理由のひとつとして、まちづくりと一体となった鉄道の復旧が求められていることが挙げられる。

つまり、津波により壊滅的な被害を受けた沿岸地域では、被災自治体が策定する復興計画（新たなまちづくり構想等）において集落の高台移転や地盤の嵩上げ等も検討されており、仮に鉄道だけ先行して現位置に復旧したとしても、集落がもとの場所から移転してしまい、結果として、利用者にとって極めて不便な位置に駅が取り残されてしまう等といった状況も起こりかねないことから、こうした地域の鉄道の復旧にあたっては、「安全な鉄道」を前提に、沿線地域のまちづくりと整合を図りながら、必要に応じてルート変更や駅の移設等を検討する必要がある。（写真1.3.1参照）

なお、三陸鉄道やJR八戸線においては、津波等による被害が局所的であったこと等から、ルートの変更等を伴うことなく現位置で復旧することを基本としている。



写真1.3.1 震災直後のJR大船渡線陸前高田駅付近

### 2. 復興調整会議の設置と検討状況

こうした状況に鑑み、東北運輸局では平成23年5月以降、壊滅的な被害を受けた沿岸部のJR在来線被災線区毎に、JR東日本、沿線市町、県、国（復興局・東北地方整備局・東北運輸局）等をメンバーとする「復興調整会議」を設置し、復旧方針等についての検討を進めており、現在、①仙石線・石巻線、②常磐線、③山田線、④大船渡線、⑤気仙沼線の6線区を対象とする5つの復興調整会議が設置されている。（図1.3.13、写真1.3.2参照）



写真1.3.2 復興調整会議の様子

このうち、常磐線（山元町・新地町）や仙石線（東松島市東名・野蒜地区）においては、まちづくりと一体となったルート変更等の検討が進んでおり、現在、具体的な変更ルート、運行再開までのスケジュールなどを協議している。また、気仙沼線においては、鉄道以外の輸送モードについても幅広く検討を進めており、JR東日本より沿線自治体等に対し、BRT（バス高速輸送システム）による仮復旧の提案がなされたところである。

また、鉄道運休中の区間では、代行バスや既存の路線バス（振替輸送）により、地域の方々の移動の足を確保しているが、全線復旧までには数年単位の期間を要すること、こうした代行バス等は輸送頻度や定時性などに課題もあり、利用者に少なからずご不便・ご負担を強いていることから、復興調整会議の場を活用して、代行輸送機関のサービス改善についても、あわせて議論しているところである。

以下に、それぞれの線区の復興調整会議における現時点までの検討状況を簡単に整理しておく。

#### (1) 常磐線（巨理駅～相馬駅間）

津波により甚大な被害を受けた常磐線の山下駅・坂元駅・新地駅付近においては、沿線自治体



図 1.3.13 沿岸部の鉄道の復旧に向けた体制について

(山元町・新地町)のまちづくりとあわせて鉄道ルートを内陸側に移設するための検討を進めており、平成23年9月21日に開催された第3回JR常磐線復興調整会議において移設ルート案が合意され、続いて平成24年3月2日に開催された第4回復興調整会議において、移設ルートの見直しがなされた。その後(3月5日)、JR東日本よ

り「鉄道工事着手から3年程度で運行再開を見込む」と発表されたところである。(図1.3.14参照)

#### (2) 仙石線(高城町駅～陸前小野駅間)

津波により甚大な被害を受けた仙石線の東名駅・野蒜駅付近においては、東松島市のまちづくりとあわせて鉄道ルートの内陸部の高台に移設するための検討を進めており、平成23年9月30日

に開催された第3回JR仙石線・石巻線復興調整会議において移設ルート案が合意され、続いて平成24年2月23日に開催された第4回復興調整会議において「平成27年度のうちに運行再開することとし、関係者は早期再開に向け協力することとされた。(図1.3.15参照)

### (3) 石巻線（渡波駅～女川駅間）

鉄道線路に隣接する万石浦の護岸が地震により被災するとともに、女川町市街地は津波により壊滅的な被害が発生している。平成24年2月23日に開催された第4回JR仙石線・石巻線復興調整会議において、渡波駅～浦宿駅間については、「護



注1) JR東日本、沿線市町、県等で構成する「第4回JR常磐線復興調整会議(事務局 東北運輸局)」資料(平成24年3月 東北運輸局作成)

注2) 今後、詳細な検討、関係者との調整等を踏まえて変更することがある。

図1.3.14 JR常磐線のルート変更について(案)



注1) JR東日本、沿線市町、県等からなる「JR仙石線・石巻線復興調整会議(事務局 東北運輸局)」資料(平成23年9月 東北運輸局作成)  
 注2) 今後、詳細な検討、関係者との調整等を踏まえて変更することがある。

図 1.3.15 JR 仙石線(東名・野蒜地区)のルート変更について(案)

岸の復旧工事を行ったうえで、現ルートで復旧するとともに、浦宿駅～女川駅間については今後の女川町のまちづくりと整合を図りつつ、引き続き検討する」こととなった。これをうけて3月5日 JR 東日本より「渡波駅～浦宿駅間について、護岸工事が順調に進むことを前提に、平成25年度初の運行再開を目指す」と発表されたところである。(図 1.3.16 参照)

#### (4) 山田線(宮古駅～釜石駅間)

平成24年5月21日に開催された第3回 JR 山田線復興調整会議において、鉄道復旧に向けた課題について協議を行うとともに、鉄道復旧までの間の代替交通等については、別途、線区毎に設置される「JR 山田線公共交通確保会議」において議論することとなった。

#### (5) 大船渡線(盛駅～気仙沼駅間)

平成24年5月24日に開催された第3回 JR 大船渡線復興調整会議において、鉄道復旧に向けた課題について協議するとともに、鉄道復旧までの間の代替交通等については、別途、線区毎に設置される「JR 大船渡線公共交通確保会議」において議論することとなった。

#### (6) 気仙沼線(気仙沼駅～柳津駅間)

平成23年12月27日に開催された第3回 JR 気仙沼線復興調整会議において、国土交通省都市局より、鉄道以外の輸送モードも含めた復旧方策に関する検討結果をヒアリングするとともに、JR 東日本から BRT(バス高速輸送システム)での仮復旧の提案を受け、その後の協議の結果、平成24年5月7日に開催された第5回復興調整会議において、BRTによる仮復旧について関係者の合意がなされたところである。今後は鉄道復旧に向けた協議と平行して、BRTによる仮復旧のための手続き等が進められることとなる。

### 3. 沿岸部の鉄道の復旧に向けた課題

沿岸部の鉄道の復旧方策については、今後とも復興調整会議において検討を継続していくこととしているが、その復旧にあたっては、①鉄道が安全なルートで運行再開できること、②新たなまちづくりと整合のとれた駅位置やルートであること、さらには③事業実施にあたっての関係者間の協力体制の構築の3点が重要なポイントとして挙げられる。

いずれにしても、震災から1年以上が経過した現時点においても、沿岸部の多くの区間が未だ運休中であり、幾つかは運行再開時期を未だ明確にできていないことは純然たる事実であることから、残された線区について、鉄道事業者、関係自治体間の協議を重ね、1日も早く運行再開の目処をつけることが大切と考えている。



図 1.3.16 JR 石巻線の復旧について

## 震災から1年を振り返って

国土交通省東北運輸局 岸谷 克己

震災発生時は、立ってられないほどの激しい揺れもさることながら、その継続時間も随分と長く感じられた（気象庁によると「震度4以上の揺れが3分以上継続した」とのことであった）。テーブルの下で、庁舎の骨格が歪むような「メキメキ」という音を聞きながら、終わらない揺れのなかで「これは大変なことになるなあ」と漠然と思っていた。

その後、即、停電。非常電源によるテレビに映し出された仙台沿岸部の津波の映像を、まるでリアリティーのない映画のように眺め、夕方にはJR仙石線の列車が津波で流されている映像がニュースで放映されたと聞き、背筋が凍る思いであった。

一般電話回線等はパンク状態であったが、本省鉄道局や鉄道事業者との連絡は、鉄道電話（ソフトバンクテレコムのJR電話サービス）が有効に機能した。しかしながら、津波警報により沿岸部の立ち入りが禁止されていたこともあって、沿岸部の被災状況や脱線情報はほとんど集まらなかった（幸いにして列車の乗客に犠牲者が一人もいなかったことは、暫く後になって知り得たことである）。

東北運輸局では、地震発生直後の15時02分に一時避難所となった屋外駐車場において「緊急災害対策本部」を立ち上げ、極度の混乱状態のなか緊急対策をスタートさせた。そのまま役所に泊まり込むこととなったが、東北エリア内の通話事情は最悪で、仙台在住の家族とは電話・携帯メー

ルも全く通じないままであった。比較的通話のしやすかった兵庫県在住の両親や千葉県在住の義父母に、私と家内が双方から連絡を入れたことで、間接的に家族の安否が確認され、それからは仕事に没頭する日々となった（その間、眼鏡をかけたまま顔を洗おうとしたり、歯ブラシを胸ポケットに差したまま打ち合わせをしていたりと、結構笑える話もある）。

さて、震災直後、悲惨な報道が続く中で、日々報じられる鉄道運行再開の情報は、着実な復旧を実感できる非常に明るいニュースとして伝えられ、その頃の私達にとって唯一の励みだったように思う。

これまでの間、東北運輸局では、JR沿岸線区の復興調整会議を立ち上げたり、東北鉄道協会とともに復興支援イベントを企画したり、災害復旧補助の要求作業を行ったりと、様々なことに取り組んできたが、現時点でも、沿岸部の鉄道約300kmが運休中である。時折、クラブ活動を途中で切り上げて帰宅せねばならない学生や、通院のために震災前より数時間も早く自宅を出発しなければならぬお年寄り、被災地域の人口流出やまちの衰退を少しでも抑止しようと鉄道の早期復旧を願う住民の方々など、様々な報道等に触れるたび、鉄道が、地域生活に密着した重要な役割を担ってきたということ、早期に彼らの足を確保せねばならないことを改めて強く感じている。

ここまで、多くの方のお力添えを得て、東北の鉄道は徐々に復活してきた。只、まだまだ道半ばであり、「3.11」を過去のことのようには思えない。完全なる復旧・復興までは長い道のりが続くが、粘り強く職責を全うしたい。

原発事故による貸切列車のキャンセル状況について

会津鉄道株式会社 佐藤 啓一

3月11日は、13:00から仙台第4合同庁舎の2階会議室で東北鉄道協会運輸技術委員会の会議中だった。14:46、出席者の携帯電話が一斉に「ピーッ、ピーッ」と鳴り出し、「何だ?」というように一同顔を見合わせた。その時、今までに体験したことのないものすごい揺れに見舞われた。

とにかく立ってられないので、庁舎の窓側の柱につかまろうとして何とか近づいたら、柱が「ミシミシ」と音を立てていた。一旦、揺れが小さくなり、ようやく治まるのかと思ったが、その後更に揺れが強くなり、机の下に身を寄せようとしたが、机が上下にガタガタと動きながら前後左右に動き回り、じっとしていられなかった。これは、大変だ、ただ事ではない、これで終わりか、線路は大丈夫か、という思いが一瞬頭をよぎった。

長かった揺れがようやく治まり、直ちに会社に電話を掛けたが、話し中、何度もかけ直してもつながらなかった。会議室のテーブルなど、大きく散乱しているなかで、携帯電話でテレビを見た。各局とも大きな地震があった、という報道をしていたが、まだ、どの程度の被害かは把握できていないようだった。

私は、幸運にも仙台から新潟に行くという人に車に同乗させてもらい、その日の21:00前に会津若松市内の会社に着くことができた。

会社に戻って施設の状況、ケガ人、車両の被害の状況等を聞き取りしたところ、その時点では「異常なし」の報告を受け、一応安堵した。

地震発生当日、保守用車で安全確認を行う準備をしたが、余震が多く発生しているため、その日の安全確認は中止とした、と報告を受けた。このため、翌日の3月12日、日が昇ってから午前中に安全点検を行うこととした。点検の結果、「線路・施設等異常なし」を確認、午後から列車の一部を運行することができた。

会津地方と首都圏を結ぶ交通機関は、当会津鉄道、JR、高速道路（高速バス、マイカー等）があるが、地震直後は、JRが止まり、高速道路も通行止め、会津鉄道が唯一の交通手段となり、ご利用されるお客様からは大変重宝がられ、「災害に強い会津線」と称賛された。

しかし、3月14日からは、東京電力の計画停電の影響で電車列車が全面運休となってしまった。この状態では、会津と首都圏を結ぶ会津鉄道

の存在がなくなってしまうことになる。このため、東武鉄道との協議により、会津と東武浅草間の連絡特急列車の運転を何とか朝昼夕に各1往復ずつ辛うじて動かせることになった。

しかし、問題は福島第一原子力発電所の事故である。原子力発電所は「安全で安定的に電気を発生するもの」という安全神話が一気に崩れた瞬間でもあった。

水素爆発、放射線の状況等、毎日、テレビや新聞等で生々しく報じられ、未曾有の体験をすることになった。

この状態では、福島県に観光のお客様等来るはずもないし、旅行エージェントでも東北地方、特に福島県には旅行の計画さえも立てられず、パンフレットを置いてもお客様は、見向きもしなかったそうである。福島県と聞いただけで「怖いところ」という風評である。

普段なら、3月からはいくつもの団体のお客様が押し寄せ、列車の増結に頭を痛める時期なのに、予約していた団体のお客様はすべてキャンセルとなった。

会津鉄道を利用されるお客様は、定期のお客様と地域の一部の方々だけとなり、やむなく定期列車の間引き運転を行った。

この状態が続いたらいったいどうなるのか、社長を含め社員一同、不安が募る。3月からは南会津郡下郷町の「大内宿」等は、訪れるお客様の車で道路は大渋滞、駐車場は車の整理で大忙しになるはずである。それが、訪れる観光客は全く無し、駐車場はガラガラ。（別添写真）会津地方への観光バスも全く無しの状態が続いた。

平成23年3月11日から平成24年3月31日までの当社の団体の申し込みとキャンセルの状況であるが、申し込み数891件（人数44,062人）に対し、キャンセル数が717件、（80.6%）（キャンセル人数が37,388人、84.9%）、催行団体数はわずか137件（秋紅葉シーズン以降の催行。）だけとなった。

観光のお客様誘致のため、福島県、会津地方の自治体、旅行エージェント等との連携により、昨年の秋以降から少しずつではあるがようやくお客様が訪れるようになったが、まだまだ、通年の約半分を超えたくらいであり、風評による影響で厳しい状況が続いている。

会津地方の放射線量は、国で示した基準値以下で安全上問題ないので、関係機関と連携し、情報を提供するとともに、少しでもお客様に理解していただき、是非おいで頂くよう切に希望する次第である。



H23.4.8 (金) 大内宿 14:00 頃の写真



H23.4.14 (木) 大内宿 14:00 頃の写真



H23.6.8 (水) 大内宿 12:00 頃の写真



大内宿の H22.3 月末 (震災前) 頃の写真