第4章 復旧・復興に向けた支援

第1項 復旧のための財政支援措置

1．国による被災状況等調査（第一次補正予算）

東日本大震災からの復旧に向けた第一弾の財政支援措置として、平成23年度第一次補正予算が5月2日に成立した。当該予算においては、津波により大規模な被害を受けた中小鉄道事業者（三陸鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、仙台臨海鉄道、福島臨海鉄道、鹿島臨海鉄道の6鉄道事業者）を対象として、鉄道施設の被災状況や健全度を調査・把握し、復旧方策について検討する「中小民鉄等鉄道施設の津波被災状況調査及び復旧方策検討業務（約1億円）」が計上され、被災鉄道の早期復旧に大きく寄与した（この業務は独立行政法人 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。）が実施）。

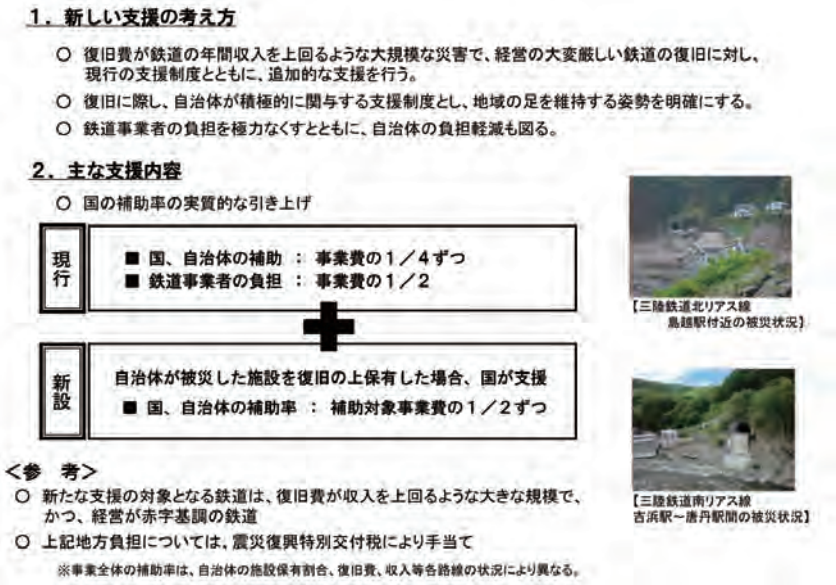

図 1.4.1　第三セクター旅客鉄道の復旧支援について

2．本格復旧事業への支援（第三次補正予算）

東日本大震災からの本格的復旧策を柱とした平成23年度第三次補正予算（総額：約12.1兆円）が、11月21日に成立した。当該予算においては、被災鉄道の本格的な復旧事業に要する経費（国費：65億62百万円）を計上している。

この第三次補正予算においては、既存の鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助（復旧費用のそれぞれ1／4を国と関係地方自治体が、残り1／2を鉄道事業者が負担）に加え、三陸鉄道や仙台空港鉄道など第三セクター旅客鉄道においては、その公共性や被害の甚大さに鑑み、『国と地方自治体が負担を分担し、鉄道事業者の負担を極力減らす』という新たな制度を創設するとともに、自治体の負担（協調補助分）についても、震災復興特別交付税により措置することとした（図1.4.1参照）。この拡充措置は、阪神・淡路大震災において被災した鉄道に対して実施した財政支援措置以上の手厚いものであるといえる。

また、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助においても、このたびの震災被害の甚大さに鑑み、自治体の負担（協調補助分）について、震災復興特別交付税により措置されるとともに、災害発生以前の3年間の各年度において損失が生じていること等の補助要件（いわゆる「赤字要件」）を緩和し、被害額に比較してその利益額が微少であると認められる場合には、今般の東日本大震災に限り補助の対象とする等の基準緩和措置を講じることとなり、これにより黒字基調であった臨海鉄道に対しても所要の財政支援措置が適用されることとなった。

〔補助対象鉄道事業者（東北運輸局管内）〕

- 三陸鉄道（北リアス線・南リアス線）（※）
- 仙台空港鉄道（※）
- 阿武隈急行
- 八戸臨海鉄道
- 仙台臨海鉄道
- 福島臨海鉄道

・ＪＲ貨物
注１）※印は、新制度の適用事業者
注２）ＪＲ東日本については、黒字基調のため補助対象外とされた。

３．その他

仙台空港鉄道においては、前述の財政支援措置に加え、当該鉄道の有する高い公共性に着目し、地方公営企業に準ずるものとして、それと同様の特例措置が適用されることとなった。

また、岩手開発鉄道や仙台臨海鉄道においては、中小企業庁による「中小企業等グループ施設等復旧整備補助事業（いわゆる中小企業グループ補助事業）」[※1]による支援も講じられている。

第２項　政府全体としての取り組み

１．復興構想会議による提言、復興基本法

４月14日、我が国の叡智を結集し、幅広い見地から復興に向けた指針策定のための復興構想について議論を進め、未来に向けた骨太の青写真を描くことを目的として、「東日本大震災復興構想会議（議長：五百旗頭 真 防衛大学校長、神戸大学名誉教授）」が設置され、続いて６月25日、同構想会議は「復興への提言～悲惨のなかの希望～」を策定した。この提言において、「鉄道については、防災・『減災』機能を強化しつつ、既存施設の活用が十分可能な鉄道は、被災前のルートで復旧する。他方、甚大な津波被害を受けた地域の鉄道は、現行ルートの変更も含め、まちづくりと一体的に復興しなければならない。〔提言第２章（６）〕」とされている。

また、東日本大震災からの復興の円滑かつ迅速な推進と活力ある日本の再生を図ることを目的とし、復興についての基本理念、復興のための資金の確保、復興特別区域制度の整備その他の基本となる事項を定めるとともに、東日本大震災復興対策本部の設置及び復興庁の設置に関する基本方針を定めた「東日本大震災復興基本法（以下、「復興基本法」という。）」が、６月20日に成立、同月24日より施行されている。

２．復興対策本部の設置等

復興基本法に基づき、復興基本方針の企画・立案及び総合調整、地方公共団体が行う復興事業の支援、関係行政機関が行う復興施策の推進などを実施する組織として、「東日本大震災復興対策本部（本部長：内閣総理大臣、以下「復興対策本部」という。）が設置（６月28日に第１回会合）されるとともに、岩手、宮城、福島の３カ所に現地対策本部が置かれた。

復興対策本部では、「東日本大震災からの復興の基本方針」を７月29日に策定（８月11日改訂）しており、同基本方針においては、被災した鉄道の復旧について以下のように規定している。

> 東日本大震災からの復興の基本方針（抜粋）
> ５．復興施策
> （１）復興に強い地域づくり
> ①高齢者や人口減少等に対応した新しい地域づくり
> ・高齢者や子ども、女性、障害者などに配慮したコンパクトで公共交通を活用したまちづくりを進める。
> ②『減災』の考え方に基づくソフト・ハードの施策の総動員
> ・二線堤の機能を有する道路、鉄道等の活用
> （３）地域経済活動の再生
> ⑨交通・物流、情報通信
> ・被災状況や地形等の地域の特性に応じ、既存施設を有効に活用しつつ、まちづくりや産業の振興と一体となった鉄道の復旧等
> ・交通・物流施設への防災機能の付加

また、８月26日には、「復興施策の事業計画及び工程表」をとりまとめ公表しており、以降、適宜更新している。

これらについては、復興対策本部のホームページ（http://www.reconstruction.go.jp）を参照頂きたい。

なお、この復興対策本部は、平成24年２月10日に設置された復興庁に、その役割が引き継がれることとなった（後述）。

３．復興特区法の制定と復興庁の設置

(1) 復興特区法

東日本大震災からの復興を進めるため、復興基

本法に則り、復興特別区域基本方針、復興推進計画の認定及び特別の措置、復興整備計画の実施に係る特別の措置、復興交付金事業計画に係る復興交付金の交付等について定めた「東日本大震災復興特別区域法（以下、「復興特区法」という。）が平成23年12月7日に成立、同月26日に施行され、あわせて、同法に基づく「復興特別区域基本方針」が翌平成24年1月6日に閣議決定されている。

復興特区法における規定事項と鉄道の復旧との関係は以下のとおりである。

①「復興推進計画」と鉄道の復旧

鉄道ルートの変更に関する事業（被災鉄道移設事業）を定めた「復興推進計画」について、国土交通大臣の同意を経て内閣総理大臣の認定を受けたときは、鉄道事業法第7条（事業基本計画等の変更）の認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

②「復興整備計画」と鉄道の復旧

「復興整備計画」に定められた復興整備事業として行われる鉄道の建設・改良事業に係る環境影響評価について、地域住民や地方公共団体への意見聴取及び環境大臣意見の提出等の機会を最低限確保するとともに、既存資料等を活用して環境アセスメントを実施することにより、適正な環境保全の配慮をしつつ、手続きの迅速化を図る。

その他、平成23年度第三次補正予算において措置された、被災自治体が地域の実情にあわせて復興事業を行うための一括交付金「東日本大震災復興交付金（事業費総額：約1.9兆円）」の執行に関する計画である「復興交付金事業計画」についての規定もあり、現在、被災市町村等において、「復興推進計画」、「復興整備計画」及び「復興交付金事業計画」の策定作業が進められている。

(2) 復興庁設置法と復興庁の設置

東日本大震災からの復興を円滑かつ迅速に推進するため、平成23年12月9日に成立した「復興庁設置法」に基づき、翌平成24年2月10日に復興庁が設置されている。

この復興庁は内閣総理大臣を長とし、復興対策本部の業務を継承しつつ、①復興に関する国の施策の企画、調整（基本的な方針などの企画立案、各省の復興施策の総合調整・勧告、復興関係予算要求等に関する調整など）、②地方公共団体への一元的な窓口と支援（被災自治体の復興計画策定への助言、復興特別区域の認定、復興交付金と復興調整費の配分、国の事業の実施や県・市町村の事業への支援に関する調整・推進など）を担い、「本庁」を東京都に、出先機関である「復興局」を岩手県盛岡市、宮城県仙台市、福島県福島市に置き、さらに、甚大な津波被害を受けた太平洋沿岸部の

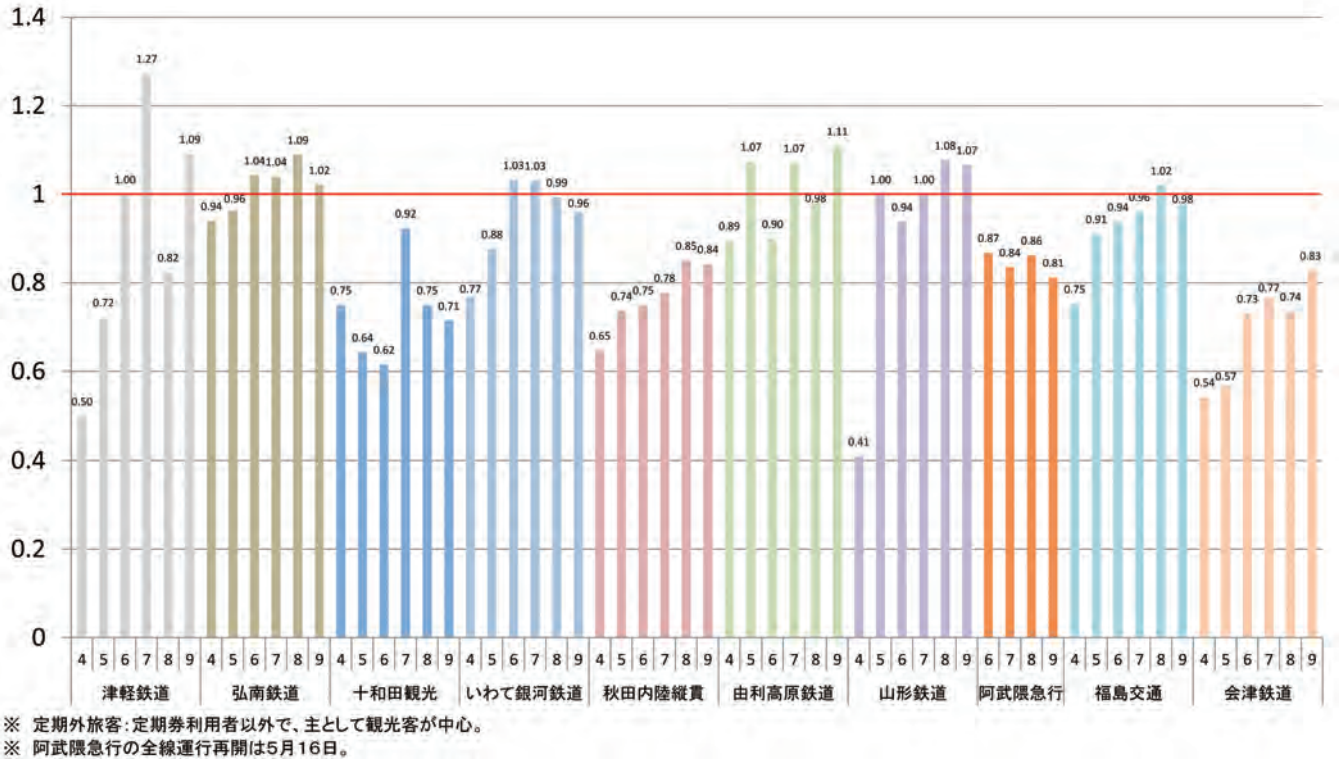

図1.4.2　東北ローカル鉄道における定期外利用客の推移〔平成23年度対前年同月比〕

岩手県宮古市と釜石市、宮城県気仙沼市と石巻市、福島県南相馬市といわき市の６地域に「支所」を、青森県八戸市と茨城県水戸市には「事務所」を配置し、復興施策に万全を期すこととしている。

第３項　東北ローカル線復興支援キャンペーン

早期に運行を再開したローカル鉄道においても、風評被害や自粛ムード等によって団体客が軒並みキャンセルされるなど、厳しい経営環境が続いている（図 1.4.2 参照）。東北鉄道協会（東北の地下鉄・民鉄・三セク鉄道等 19 事業者で構成、会長 澤田長二郎 津軽鉄道（株）代表取締役社長）では、こうした状況を打開するため、『東北ローカル線復興支援キャンペーン』と題し、以下の取り組みを精力的に進めている。

なお、こうした企画がいち早く実現したのは、数年前から東北鉄道協会加盟事業者で実施してきた「技術力共有化事業（大規模な合同訓練の実施、枯渇した部品や機器の融通等）」や「相互送客事業（例：Ａ鉄道の沿線住民を募って、Ｂ鉄道に乗車する視察ツアーの企画）」などによって、従前より様々な課題や困難を鉄道事業者間の連携により解決しようとする土壌が培われていたことが大きな要因と考えている。

図 1.4.3　ご乗車・ご支援感謝キャンペーン

１．ご乗車・ご支援感謝キャンペーン

震災以降、被災地の鉄道に対して温かい励ましの言葉やメッセージをいただいた全国の皆様への感謝の気持ちを込め、東北のローカル鉄道を中心とする 13 鉄道事業者が共同で「ご乗車・ご支援感謝キャンペーン」を実施した。このキャンペーンは、主要駅窓口で発行する「乗車記念証」を提示すれば、沿線施設等で各種サービスを受けられ、また抽選で 800 名に岩手県三陸鉄道沿線の特産品等豪華賞品が当たる企画で、平成 23 年４月 29 日～８月 31 日のキャンペーン実施期間中、首都圏を始め、遠くは北海道・九州からのお客様など全国各地から 24,410 名もの方々にご利用いただいた。（図 1.4.3、図 1.4.4 参照）

図 1.4.4　乗車記念証

２．がんばろう東北の鉄道！リレー写真展

震災後、厳しい経営環境に置かれている東北のローカル鉄道の１日も早い復興への願いを込めて、震災以前の列車の勇姿、被災の状況、そして復興へ向け奮闘する姿を伝える「がんばろう東北の鉄道！ リレー写真展」を開催している。

この写真展は、各ローカル鉄道事業者等

との共催で、東北各地をリレー方式で巡回するもので、平成 23 年 6 月 18 日の秋田内陸縦貫鉄道 / 比立内駅を皮切りに、津軽鉄道 / 五所川原駅他、山形鉄道 / 宮内駅、会津鉄道 / 会津田島駅、東北福祉大 / 鉄道交流ステーション、福島交通（飯坂線）/ 飯坂温泉駅などで順次開催しており、多くの住民、鉄道ファン等に親しまれている（平成 24 年 3 月時点継続中）。（図 1.4.5 参照）

図 1.4.5　東北の鉄道　リレー写真展

3．津軽鉄道けっぱれ！フェスタ

震災以降、ストーブ列車のキャンセルなど厳しい経営状況の続く津軽鉄道を応援するため、平成 23 年 6 月 28 日、津軽鉄道サポーターズクラブと共催で「津軽鉄道 けっぱれ！フェスタ」を、津軽鉄道の移動列車内及び中泊町総合文化センター「パルナス」にて開催した。

この企画には、東北のローカル鉄道の復興支援に賛同頂いた大石まどか様、伍代夏子様、城之内早苗様、杉良太郎様（以上、五十音順）による 1 日駅長や地元三味線グループによる「けっぱれ！津鉄 ふれあいコンサート」、お楽しみイベント満載の「特別仕様 津軽弁列車」の運行等が催され、沿線住民等約 700 人の皆様に大いに楽しんで頂いた。（図 1.4.6、写真 1.4.1 参照）

図 1.4.6　津軽鉄道 けっぱれ！フェスタ

写真 1.4.1　津軽鉄道 けっぱれ！フェスタ
（写真：国土交通省東北運輸局提供）

4．がんばろう！「三鉄」の集い

震災により壊滅的な被害を受けつつも、沿線住民への支援・貢献のため、被害の小さかった区間をいち早く運行再開させ「災害復興支援列車」を走らせる三陸鉄道、並びに、鉄道沿線の被災者の方々への慰問・激励のため、平成 23 年 6 月 29 日、「がんばろう！『三鉄』の集い」を、三陸鉄道宮古駅及び駅前広場にて開催した。

この企画においても、東北のローカル鉄道の復興支援に賛同頂いた伍代夏子様、清水宏保様、杉良太郎様、瀬川瑛子様、山本譲二様（以上、五十音順）を１日駅長として招いた「がんばろう！三鉄 ふれあいコンサート」、東北ローカル鉄道事業者のトレインアテンダント＆キャラクターによる「おらほの鉄道自慢」、鉄道グッズ等を販売する「復興支援セール」等を行い、仮設住宅や避難所にお住まいの方々を含め、約 3000 人の皆様に大いに楽しんでいただいた。（図 1.4.7、写真 1.4.2、写真 1.4.3 参照）

図 1.4.7　がんばろう！「三鉄」の集い

写真 1.4.2　がんばろう！「三鉄」の集い（１）
（写真：国土交通省東北運輸局提供）

写真 1.4.3　がんばろう！「三鉄」の集い（２）

５．東北の鉄道 震災復興ＰＲコーナー

平成 23 年 10 月 2 日、「鉄道の日」記念行事として、「東北地区『鉄道の日』実行委員会（委員長：澤田長二郎 東北鉄道協会会長）」が毎年実施している「鉄道フェスティバル in 東北（於：JR 貨物 / 仙台貨物ターミナル駅）」において、東日本大震災で被災した鉄道の被害状況や復旧工事・運転再開の様子を示すパネルの展示、三陸鉄道のグッズ販売や応援メッセージの募集等を中心とした「東北の鉄道震災復興 PR コーナー」を設置した。

当日のフェスティバルには、およそ１万６千人の家族連れや鉄道ファンが集まるほどの大盛況であった。（写真 1.4.4 参照）

写真 1.4.4（1）　東北の鉄道震災復興 PR コーナー（鉄道フェスティバル in 東北）

写真 1.4.4（2）　三陸鉄道への応援メッセージ（鉄道フェスティバル in 東北）

６．東北の鉄道「復興支援セール」

前述の「鉄道フェスティバル in 東北」とともに、「東北地区『鉄道の日』実行委員会」の平成 23 年度行事として、平成 23 年 10 月 9 ～ 10 日の 2 日間、ＪＲ仙台駅２階コンコースにて、東北の鉄道『復興支援セール』を開催した。

９つの鉄道事業者･グループが参加し、鉄道グッズや沿線物産品の販売、トレインアテンダントやキャラクターによる「おらほの鉄道自慢」などにより、復旧・復興に向けて頑張っている元気な東北の鉄道を PR した。（写真 1.4.5、写真 1.4.6 参照）

写真 1.4.5　おらほの鉄道自慢（1）（JR 仙台駅にて）

写真 1.4.6　おらほの鉄道自慢（2）（三陸鉄道アテンダント）

第４項　震災後のローカル鉄道の利用促進

震災後、早期に運行を再開したものの風評被害や自粛ムード等で厳しい経営環境にある東北のローカル鉄道の利用促進・経営安定化等に向けた検討に資するため、平成 23 年 12 月より、国土交通省鉄道局及び東北運輸局では、「東日本大震災後における東北地方の鉄道利用促進策等の検討調査」を実施した。

１．検討内容

震災後、厳しい経営環境が続くと見込まれる東北地方の被災鉄道における新たな利用促進策・経営安定化策について、阿武隈急行をモデルとして、以下の検討を行った。

(1) 東北のローカル鉄道の輸送動向、東日本大震災が及ぼした影響 等
(2) 阿武隈急行における震災前後の輸送動向 等
(3) 全国の先進事例調査と東北のローカル鉄道への適用
(4) 新たな利用促進策 / 経営安定化策の検討・提案

２．実施体制・検討状況・成果の活用

検討にあたっては、具体的に阿武隈急行をモデルとし、学識経験者、鉄道事業者（阿武隈急行）、福島県・宮城県、沿線市町、観光関係者、国土交通省東北運輸局等からなる「阿武隈急行ワーキンググループ」を設け協議を重ね、平成 24 年春にとりまとめた。

また、平成 24 年 2 月に開催された第 3 回ワーキンググループにおいては、山形鉄道の野村浩志代表取締役社長を講師に招き、山形鉄道フラワー長井線で取り組んでいる観光客誘致や鉄道と沿線地域とのかかわりについて講演を行った（写真 1.4.7 参照）。

このワーキンググループで得られた成果（利用促進策等）は、広く東北のローカル鉄道や関係する自治体に提案した。

写真 1.4.7　山形鉄道 野村浩志社長の講演（阿武隈急行ワーキンググループ）

第５項　その他の特記事項

１．鉄道・運輸機構等による技術支援

震災以降、東北の鉄道が順調に復旧を遂げた舞

台裏では、鉄道事業者の不眠不休の努力に加え、被災直後から高度な技術力を有する鉄道技術者集団が現地入りし、被災調査や復旧工法等を指導したことで、早期復旧・コスト削減・耐震性能の向上等が実現している。

まず、鉄道技術に関して高いノウハウを持つ鉄道・運輸機構が、震災直後から仙台空港鉄道に現地入りし、被災調査、早期復旧工法及び再度の被災を防止する対策を指導するとともに、三陸鉄道の本格復旧工事にあたっての施工管理業務を担っている。（写真 1.4.8 参照）

写真 1.4.8　仙台空港鉄道の復旧について打ち合わせする鉄道・運輸機構の職員等

また、復旧工法に関し優れたノウハウを有する JR 東日本／東北工事事務所が仙台市地下鉄南北線の復旧工法についてアドバイスし、約一ヶ月の工期短縮とコスト削減を実現した。

さらに、阿武隈急行の復旧にあたっては、被災した構造物の健全度判定のノウハウを有するジェイアール総研エンジニアリング（鉄道総研グループ）が現地入りし、被災調査や復旧工法等を指導した。

２．優先給油のための緊急車両証明証の発行

震災後１ヶ月程度は仙台を中心とした被災地の自動車燃料が枯渇しており、連日連夜、ガソリンスタンドには給油を待つ車両の長蛇の列ができていた。こうした状況であったため、被災した東北新幹線等の調査・点検を行う JR 車両（自動車）が十分に稼働することができず、早期復旧に向けた障害となっていたことから、東北運輸局ではＪＲ東日本の要請に応じ、東北新幹線の被災調査・復旧作業用車両に対し、宮城県内の緊急車両用ガソリンスタンドで優先給油が可能となる「緊急車両証明証」を発行した。（写真 1.4.9 参照）

この証明証は、宮城県、宮城県石油商業組合及び石油卸売業者との調整の後、地震直後の３月 18 日以降、JR 東日本と施工会社 44 社の所有する車両 792 両に発行し、東北新幹線の早期復旧に大きく寄与した（その他にも JR 貨物（磐越西線経由の緊急石油列車関係）や仙台市交通局、仙台臨海鉄道にも同様の証明証を発行した）。

緊急車両証明

下記車両は、東北地方太平洋沖地震における緊急車両であることを証明する。

トヨタ　プリウス

仙台３００た[redacted]

平成２３年３月１５日

東北運輸局長

清谷　伸吾

写真 1.4.9　緊急車両証明証

３．ＪＲ貨物による緊急石油列車への支援

震災直後、被災地で枯渇していた油を届けるため、寸断されていた東北本線を迂回し、新潟経由日本海・青森ルートで盛岡へ、或いは、新潟経由磐越西線ルートで郡山へ油を輸送する緊急石油列車の運行が計画されていた。この列車の運行にあたっては、JR 貨物の努力は勿論のこと、限られた期限内に復旧工事を終えた JR 東日本、青い森鉄道、IGR いわて銀河鉄道の協力も不可欠であった。

また、当時は電力需給の逼迫による計画停電も想定されていたため、当該列車の運行に際し、東北運輸局長から東北電力会長に対し「JR 貨物の緊急石油列車の運行に影響する計画停電の見合わせ」を要請し、了承された（詳細は第２編第９章「JR 貨物」参照）。

４．仙台空港再開に向けたアクセス確保検討会議

津波により仙台空港（宮城県名取市・岩沼市）も甚大な被害を被ったものの、同じく被災した仙台空港鉄道に先行して運航再開するものと見込まれていた。

そこで、３月 25 日、宮城県（土木部空港臨空地域課）、（社）宮城県バス協会、仙台空港鉄道（株）、仙台空港ビル（株）、東京航空局仙台空港事務所、東北運輸局（鉄道部・自動車交通部・宮城運輸支局）

からなる「仙台空港再開に向けたアクセス確保検討会議（事務局：東北運輸局鉄道部）」を設置し、仙台空港における民航機の運航再開に向けた仙台市内等への緊急的・暫定的なアクセス手段についての検討を開始した。

この検討会議には、最終的にバス事業者やタクシー事業者等も加わり、仙台空港の暫定開業日となった４月 13 日迄の間に、現地調査を含めて４回の会議を開催した。その結果、開業初日にはフライトスケジュールと連動した仙台空港～仙台駅・名取駅間の連絡バスや、空港と市内等とを結ぶタクシーの運行が行われ、混乱なく空港の暫定開業を迎えることができた。（図 1.4.8 参照）

なお、これに関連して、４月７日、東北運輸局長から（社）宮城県バス協会長宛に、「仙台空港再開に伴うアクセス交通の確保について」の要請書を発出している。

図 1.4.8　仙台空港と仙台市等を結ぶ暫定アクセス

４月 13 日以降も、フライトスケジュールに連動したバス輸送の増便によりピーク日で仙台空港～仙台駅間は１日 36 便（往復）、仙台空港～名取駅間は１日 33 便（往復）の運行を行うとともに、仙台空港鉄道の部分開業（名取駅～美田園駅間）に伴う運行ルートの一部変更を行った。

なお、仙台空港から仙台駅間のバス輸送は道路運送事業法第 21 条許可（乗合許可）、仙台空港から名取駅間は仙台空港鉄道（株）による貸切バスチャーターとして実施し、いずれも 10 月１日の仙台空港鉄道全線開業にあわせて終了した。

５．その他

(1) 第 10 回「日本鉄道賞特別賞」を受賞

「日本鉄道賞」は、毎年 10 月 14 日の「鉄道の日」の記念行事として、我が国の鉄道事業の発展に貢献した取り組み等に対し「鉄道の日」実行委員会（会長：中村英夫 東京都市大学学長）が表彰するものである。

このたびの復旧にあたって、被災鉄道事業者の不眠不休の努力はもとより、高度な鉄道技術を有する JR 東日本／東北工事事務所、鉄道・運輸機構、ジェイアール総研エンジニアリングが、被災した中小鉄道事業者等に対して、積極的な技術支援を行ったこと、並びに、東北鉄道協会が中小鉄道事業者の復旧・復興支援イベントを精力的に開催し、沿線の被災者を勇気づけるとともに、ローカル鉄道の意義、魅力を多くの地域住民等に訴えたことが高く評価され、平成 23 年 10 月、「よみがえる

図 1.4.9　日本鉄道賞特別賞（１）

図 1.4.10　日本鉄道賞特別賞（２）

鉄路（東日本大震災からの復旧・復興）～東北の中小鉄道事業者等を支えた鉄道技術者集団と東北ローカル線復興支援キャンペーン～」として、「日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞」を受賞した。（図1.4.9 ～ 10 参照）

同様に、JR 貨物が関係事業者の協力を得て、日本海側の路線や磐越西線等を使って、盛岡や郡山に大量の燃料を運び、被災地の復興に貢献した「緊急石油列車が被災地の燃料不足解消に貢献！」も「表彰選考委員会特別賞」を受賞した。

これらの受賞は、三陸鉄道など未だ復旧途上の鉄道の一日も早い復旧・復興を心から願う気持ちが込められたものと、東北の鉄道関係者も大いに勇気づけられた。

(2) 東北鉄道協会による緊急要望

震災後の混乱が未だ収まらない 4 月 14 日、東北鉄道協会に加盟する被災 10 鉄道事業者の社長等が夜行バス等に便乗して国土交通省鉄道局長等幹部を訪れ、このたびの震災直後の鉄道現場の状況、早期復旧に向けた職員の懸命な取り組みを直接訴えるとともに、災害復旧事業における必要額の満額確保及び国費補助率の最大限の嵩上げ等を要望した。

限られた時間ではあったが、現場の実情を直接、国の行政サイドに伝えた貴重な意見交換の場であったと考えている。（写真 1.4.10 参照）

写真 1.4.10　東北鉄道協会の緊急要望（4 月 14 日）

(3) 相互扶助の精神による被災事業者支援

震災により大半の区間で運休中の三陸鉄道からの要請を受け、IGR いわて銀河鉄道が三陸鉄道の職員 4 名を 1 年間正社員として雇用した事例（写真 1.4.11 参照）、被災した仙台臨海鉄道の機関車の代替として、秋田臨海鉄道等から機関車を融通してもらった事例（写真 1.4.12 参照）など、営業面・

写真 1.4.11　三陸鉄道職員の入社式（IGR にて）

写真 1.4.12　仙台臨海鉄道、秋田臨海鉄道
「かぎ引渡セレモニー」

経営面においても、鉄道事業者間の連携によって様々な支援が行われた（詳細は第 2 編第 7 章「IGR いわて銀河鉄道」、同第 12 章「仙台臨海鉄道」を参照）。

(4) その他、全国の鉄道事業者等からの支援

被災した東北の鉄道事業者や東北鉄道協会に対して、（社）日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、（社）日本地下鉄協会、関西鉄道協会、土木学会、JR 他社その他全国の鉄道事業者から、多額の義援金、支援物資等を頂戴した。

また、関係県や沿線市町村からも財政支援等格別のご支援とご配慮を頂くとともに、瓦礫の撤去等にあたって、各所でボランティア団体や自衛隊・米軍（JR 仙石線、三陸鉄道、仙台空港鉄道）等の手厚いご支援を頂いた。誌面を借りて厚く御礼申し上げる。

（用語解説）

※1　中小企業グループ補助事業：
　被災地域の中小企業等のグループが復興事業計画を作成し、地域経済・雇用に重要な役割を果たすものとして県から認定を受けた場合に、施設・設備の復旧・整備に対して事業費の一部を補助するもの。