

第11章 岩手開発鉄道

第1項 被害状況

1. 岩手開発鉄道の概要

当社は、昭和14年8月に岩手県大船渡港と本県内陸部を鉄道で結び、産業振興とその沿線地域の開発を目的とし、岩手県、沿岸市町村並びに関係企業による第三セクター地方鉄道として設立された。その後、昭和35年より石灰石輸送が開始され、旅客輸送とあわせて営業を開始。平成4年に旅客営業を廃止し、鉱山より採掘された石灰石を大船渡湾に面した太平洋セメント大船渡工場まで輸送する貨物鉄道輸送として事業を行っている。

この東日本大震災により、全長11.5kmの路線のうち、津波浸水先端の盛駅付近よりセメント工場のある赤崎駅までの約2kmにわたり被災した。(図2.11.1参照)



図 2.11.1 岩手開発鉄道路線図

2. 震災直後の状況と対応

(1) 震災発生時の列車運行状況

震災当日は、幸いにも運休日であり機関車（4両）の被災は免れた。

(2) 地震発生直後の状況と対応

地震発生と同時に通信網は遮断された。しかし、ラジオの情報はこんな恐ろしい津波が押し寄せてくると感じさせるものでもなく、まずは作業員の所在確認を行った。3名の施設作業員が、海に程近い踏切で遮断機交換作業をしていることが判明

したが、連絡が取れなかった。約30分後、盛駅構内にある指令所にどす黒い水が湧き上がってきたため、携帯無線機を持ち全員避難。その後、3名の作業員から無事の無線連絡があり胸を撫で下ろした。

3. 鉄道施設等の被害（被害状況の把握）

(1) 軌道・土木構造物

- ①盛土・法面流出……………2ヶ所 220㎡
- ②道床流出……………9ヶ所 1550㎡
- ③軌道変異……………13ヶ所
- ④落石・土砂崩落箇所………3ヶ所
- ⑤橋脚の洗掘……………5基
- ⑥横桁ストッパー欠損………2ヶ所
- ⑦踏切設備……………3ヶ所

(写真2.11.1、2.11.2参照)

(2) 駅・信号通信設備

- ①全壊……………赤崎駅
(写真2.11.3参照)
- ②床上浸水90cm……………盛駅、詰所、倉庫
- ③信号通信設備……………2km区間全壊

(3) 車両

- ①ホキ車……………40両浸水
- ②工所用車両……………4両浸水

(4) その他

- 地盤沈下……………赤崎駅構内



写真 2.11.1 法面の流出



写真 2.11.2 赤崎駅構内



写真 2.11.3 赤崎駅旧駅舎

第2項 復旧に向けた取り組み

1. 復旧に向けた組織体制の構築

(1) 平成 23 年 3 月 12 日災害対策本部設置

- ① 鉄道社・関連子会社社員の安否確認
- ② 全社員連絡体制の確保と生活用物品の調達
- ③ 部課長リーダー打合せ（毎週末開催）
- ④ 全体会議の開催（適宜）
- ⑤ 外部組織との連絡体制の構築
- ⑥ 復旧工事計画の策定
- ⑦ 安全管理・連絡体制の再構築
- ⑧ 国・県・市各行政機関への復旧支援要請

2. 復旧工事

荷主である太平洋セメント(株)大船渡工場もこの震災により甚大な被害を受けた。しかし、4月1日、同社より工場を完全復旧し、セメント生産を再開する方針が発表されたことで、復旧作業にも一段と拍車がかかり、運転再開に向け全社員一丸となって立ち向かった。

(1) 復旧方針

- ① 3月、4月は国の「雇用調整助成金」を受けながら支障物撤去、被災建物内汚泥除去、被災車両修繕
- ② 自社でできることは直轄で復旧する
- ③ 当社設備は「原状に復す」

(2) 復旧計画の策定

- ① 4月 支障物撤去・被災建物内汚泥除去・被災車両修繕開始……直轄
- ② 5月 軌道土木復旧工事開始……直轄
- ③ 6月 信号通信設備復旧工事開始……外注
- ④ 9月 運転及び駅業務作業確認訓練
- ⑤ 10月 検査、調整、試運転
- ⑥ 11月 運転再開（図 2.11.2 参照）

運転再開までの取組み					
※10月の試運転、11月の運転再開に向けて復旧作業を完了させる！					
	7月	8月	9月	10月	11月
軌道土木	復旧工事			点検・調整・試運転	運転再開
信号通信	復旧工事			点検・調整・試運転	
車両関係	復旧工事		定期保守点検・調整・試運転		
運転関係		運転用品点検・整備		点検・調整・試運転	
				点検・調整・試運転	

図 2.11.2 復旧計画

(3) 荷主企業の稼働見込み

- ① 太平洋セメント株式会社大船渡工場
復旧作業には、当社からも毎月5名から10名の人員を派遣した。
(ア) 5号キルン
5月17日 瓦礫処理開始
11月4日 火入 セメント焼成開始
(イ) 1号キルン
11月13日 瓦礫焼却処理開始
平成 24 年 6 月 セメント焼成開始予定

(4) 復旧工事

- ① 軌道土木関係
当社施設グループ（7名）が中心となり、他職場からの応援（4、5名）を受け一部を除き全線直轄により復旧。（写真 2.11.4 参照）
- ② 信号通信設備関係
当社施設グループ電気係（2名）が中心となり、外注業者（大館桂工業株式会社）を交え復旧。
- ③ 被災車両、被災道工具類

当社車両グループ直轄により復旧



写真 2.11.4 社員による線路復旧

第3項 運転再開

1. 運転再開にあたっての安全確認等

- ①全線軌道検測の実施
- ②試運転列車の運行 軌道安全確認
信号保安装置機能確認
- ③指導訓練の実施
事故想定訓練（10月31日実施）
- ④運転再開 11月7日（写真 2.11.5 参照）



写真 2.11.5 平成 23 年 11 月 7 日「災害復旧一番列車出発式」

第4項 得られた教訓と次なる災害への備え

震災発生から復旧活動そして運転再開と、その過程のなかで各方面からの支援、地域の方々からの温かい声を受け、「教訓」「備え」とし記す。

1. 教訓

(1) すべてを破壊する自然災害が、現実にかかる。常日頃の業務の中で、どう行動するか一人一人の体の中に沁みこませておかねばならない。

(2) すべてのライフラインが寸断され、情報収集や連絡報告ができず、孤立した状態になる。その中、無線装置の重要性を再認識した。

(3) 当社の地域社会における存在意義と使命、また荷主企業、関連会社との連携と信頼関係の重要性を、全社員が感じることができた。

(4) 社員の団結力、技術力の高さを改めて認識することができた。

2. 備え

(1) 「社員の命を守る」「列車を安全な場所へ安全確実に収容する」を念頭に置く。

①自然災害対応マニュアルの見直し

②きめ細かい指導訓練の実施

(2) 自然災害発生予報・情報の正確な収集方法の確立。

(3) 列車無線装置設備の充実を図り、定期的な指導訓練の実施。

(4) 地域・社会への貢献。

①社員の団結力、技術力をますます高め、安全安定輸送の継続を図る

②荷主企業、関連会社との信頼・協力関係の充実強化に努める

(5) 地盤沈下による冠水対策の実施。