

今回の旅は、津軽半島の三厩（みんなや）駅から八戸駅～久慈駅～宮古駅～釜石駅～盛駅～気仙沼駅～石巻駅～女川駅～仙台駅を訪ねてみました。

釜石線は平成 26 年 9 月、津軽線、八戸線、三陸鉄道南北リアス線、山田線、大船渡線、気仙沼線、石巻線、仙石線、仙石東北ラインは平成 27 年 7 月と 8 月に分けて乗車してきました。

特に、三陸被災地への個人として支援を実施できるのは、現地への訪問、ホテル宿泊、列車・バスの乗車、地元お土産品の購入と考え訪れてみました。

それでは、旅は東北新幹線終着駅である新青森駅から青森駅に向かいます。



青森駅から奥津軽の三厩駅まで津軽線が運行されています。元々の計画は、津軽半島を馬蹄形に廻り五所川原方面を結ぶ路線として計画され、五所川原駅～津軽中里駅間は津軽鉄道線として 1930 年（昭和 5 年）に開通しています。【写真 1：新青森駅（奥羽本線）】

一方、津軽線の開通は 1950 年（昭和 25 年）代と新しく結果的には全通しませんでした。当初の津軽線は、片田舎を結ぶ超ローカル線でしたが、津軽海峡トンネル開通により本州と北海道を結ぶ大動脈として、津軽海峡線の一部を構成しています。蟹田駅で津軽線と北海道に渡る津軽海峡線に分かれます。



更に、津軽線大平駅付近では 2016 年（平成 28 年）3 月開通予定の北海道新幹線と津軽海峡線が合流し、3 線軌道になります。3 線軌道とは、広軌（新幹線）のレール間に狭軌（津軽海峡線）のレールが 1 本加わり、北海道新幹線、津軽海峡線、そして JR 貨物列車が運行します。【写真 2：左側：北海道新幹線、右側：津軽海峡線合流地点】

同じ線路を共用しているためやはり混みあいますね。

同じ線路を共用しているためやはり混みあいますね。

JR 東日本最北端の三厩駅は、下北半島の大間同様にマグロの町です。更に、竜飛岬へのバス観光の起点にもなっています。時間を作って訪れるのも良いと思



います。【写真 3：八戸線久慈駅ホーム】  
八戸線は、八戸駅から久慈駅を結んでおり歴史も古く 1894 年（明治 27 年）から一部営業を開始し 1930 年（昭和 5 年）に全通しました。

一方、宮古駅～久慈駅間は遅れること 40 数年、各々旧国鉄宮古線、久慈線と



#### 【写真 4：三陸鉄道北リアス線】

して部分開業しましたが、全通を見ないまま 1984 年（昭和 59 年）三陸鉄道北リアス線として第三セクターに転換されました。当初より営業は厳しい状況でしたが、更に追い打ちをかけるように 2011 年（平成 23 年）3 月 11 日に発生した東日本大震災の津波で路線に被害が発生しました。



#### 【写真 5：田野畑駅：モニュメント】

しかし、明治三陸大津波の経験を生かしたルート選定により、被害は限定的であったことが幸いし、震災 5 日後に三陸鉄道社長の決断により【震災復興

列車】として 3 月末まで運賃無料の列車を走らせたことは記憶に新しいです。

最終的には、2014 年（平成 26 年）4 月 6 日に全面復旧しました。



#### 【写真 6：NTT 東日本宮古ビル】

宮古駅からは山田線が盛岡方面、釜石方面に接続されていましたが、現時点では釜石方面は全面運休扱いとなっており、代行バス 2 社により宮古駅～釜石駅間を結んでいます。そして、本区間を JR により災害復旧工事を行い三陸鉄道に転換し、南北のリアス線を接続されることが決定されていますが開通時期は未定です。この区間には、路線名である山田町、大槌町があり東日本大震災で甚大な津波被害を受けました。

山田線建設の歴史も古く 1923 年（大正 12 年）に盛岡駅から部分開通を行い、全通したのは 1939 年（昭

和 14 年) のことでした。しかし、盛岡駅～宮古駅間は 1948 年 (昭和 23 年) に発生した台風災害により 1954 年 (昭和 29 年) まで実に 6 年間も不通となっていたのです。これにより、当時全通していなかった釜石線 (花巻駅～釜石駅) の工事が急遽実施されることになりました。【写真 7: 釜石駅】



釜石線を語るのには、まず地図を見ていただくと以下の話が良くわかると思います。途中の仙人峠付近でヘアピンカーブのようなトンネルがあります。このトンネル部分が当時開通していませんでした。建設の歴史も古く、花巻駅～仙人峠駅間 (釜石西線) が 1915

### 【写真 7: 釜石線 (銀河鉄道)】

年 (大正 4 年) に開通 (実際はもっと複雑ですが)、陸中大橋駅～釜石駅間 (釜石東線) は更に複雑で、1880 年 (明治 13 年) から政府による鉱山開発が進められたのがスタートです。そして、当時としては西線と東線を結ぶ技術・

資金も無いため、この間を荷物は索道 (ロープウェイ)、人間は徒歩と変わった接続を行っていました。しかし、前述のとおり不通となっていた山田線の迂回路線として脚光を浴びたのです。全通したのは、1950 年 (昭和 25 年) です。スイッチバックを多用しても困難だった高低差 300m の接続をトンネル技術で完成させたのです。現在では、輸送量は大幅に減少してしまいましたが、その面影は残っています。花巻駅から釜石駅に向かう時には気が付きませんが、釜石駅から花巻駅に向かう時、峠のトンネル手前左手眼下に次の駅が見えますので是非ご覧下さい。 【写真 8: 恋し浜駅】



### 【写真 9: 駅舎内に飾ってあります】



釜石駅～盛 (さかり) 駅間を三陸鉄道南リアス線が結んでいます。この区間も旧

国鉄盛線 1970 年（昭和 45 年）に一部が開通していましたが、1984 年（昭和 59 年）三陸鉄道に転換されました。そして盛駅では、1992 年（平成 4 年）まで岩手開発鉄道が旅客営業を行っていました。この岩手開発鉄道は、1939 年（昭和 14 年）から工事を開始し、途中戦時下で中断となりました。

**【写真 9：一番左：岩手開発鉄道、左ホーム：南リアス線、右ホーム：BRT】**



1950 年（昭和 25 年）盛駅～日頃市駅を開業、更に岩手石橋駅まで延伸し旅客および貨物輸送を行っていました。そして釜石線の平倉駅まで結ぼうと計画していたのです。なお、岩手開発鉄道は会社設立当時より近隣自治体の出資もあり、現在の第三セクターの草分け的存在と言われています。

**【写真 10：大船渡線（BRT）】**



盛駅からは、大船渡線が気仙沼駅経由で一ノ関駅までを結んでいます。大船渡線は、一ノ関駅～気仙沼駅間が 1925 年（大正 14 年）から 1934 年（昭和 9 年）にかけて開通し、気仙沼駅～盛駅間が 1935 年（昭和 10 年）に開通しました。

**【写真 11：BRT 上下交換】**



残念ながら気仙沼駅～盛駅間は、東日本大震災の津波被害で大船渡市、陸前高田市が甚大な被害を受け、大船渡線も同様な状態となりました。現在、BRT 方式にて同区間を結んでいます。

BRT（バス・ラビット・トランジット）方式とは、列車の路盤にアスファルトを引いてバスが走るバス専用レーンでの運行です。実際現地で乗車してみると、この方式が最良と思われます。何故ならば、災害復旧工事（かさ上げ工事等）の完成まで待っていると、いつまでも不通状態が続いてしまうこと、道路の迂回が発生しても柔軟に対応できること、バス専用レーンを設けることで渋滞が避けられることです。現在、懸命な災害復旧工事の最中ですので、現地を訪れて応援するのも一つと思います。

陸前高田市では【奇跡の一本松】のモニュメント近くを通過します。

**【写真 12 上段：気仙沼駅、写真 13 下段：南三陸町防災対策庁舎震災遺構】**



は内陸側に 200m 移動し土地のかさ上げを行い、街びらきに合わせ列車の運行が再開されました。駅舎内には温泉施設もあり、近郊の市場には食堂もあり新鮮な魚介類が堪能できます。是非訪れていただきたいと思います。

**【写真 15：石巻駅左ホーム：仙石線、右ホーム：石巻東北ライン】**



気仙沼駅～前谷地駅（石巻線）間を気仙沼線が、1957 年（昭和 32 年）および 1973 年（昭和 48 年）に一部区間で運行を開始し 1977 年（昭和 52 年）に全通しました。しかし、同区間も海岸線を走るため津波災害の被害が甚大で、現在は BRT 方式で気仙沼駅～柳津駅（前谷地駅）を運行しています。同区間には、最後まで非難を呼びかけた南三陸町防災庁舎の破壊された建物が見えます。この建物は津波被害の震災遺構として残されることが決定しています。石巻線は、東北本線の小牛田駅～女川駅間を結ぶ路線で小牛田駅～石巻

**【写真 14：新設の女川駅】**

駅間を 1912 年（大正元年）に開通、女川駅まで延伸したのは 1939 年（昭和 14 年）でした。終点の女川駅も津波災害により駅舎は土台だけが残り、停車中の列車は流されるなど甚大な被害が発生しました。このため、新駅舎

最後に仙石線および仙石東北ラインをご紹介します。

まず仙石線ですが、私鉄である宮城電気鉄道が仙台と石巻を結ぶ路線として計画し 1925 年（大正 14 年）、仙台～西塩釜間を開通させました。仙台駅では、国営の東北本線と交差するため日

本発の地下ホームとして初めて運用されました。これは、地下鉄銀座線の地下ホ

ームより 2 年半も早かったのです。更に、当初から直流電化の列車を走らせ 1928 年（昭和 3 年）、石巻駅まで全通させました。その後、戦時下買収により国有化されたのです。



【写真 16：石巻駅】

一般的に、首都圏が直流電化区間、郊外から交流電化区間に切替わります。

常磐線は、取手駅（直流）～藤城駅（交流）、東北本線が黒磯駅構内で切替わり、この区間はデッドセクションと呼ばれています。



【写真 17：石ノ森章太郎作品 1】

昔は、この区間を通過する時は車内灯が消えましたが、現在はそのようなことはありません。

仙石線は、短区間直流電化の利点を生かし首都圏導入前の試験列車運行、制御系試験などに活用されています。



【写真 18：石ノ森章太郎作品 2】

同区間も東日本大震災の津波被害に遭遇し、特に陸前小野駅～陸前大塚駅までの約 6Km 区間での被害が甚大であったことから、内陸側に約 500m 移転し 2015 年（平成 27 年）5 月 30 日に全面復旧しました。

一方、仙石東北ラインですが、当初は仙台駅から石巻駅までを仙石線に快速電車を走らせていました。しかし、前述のとおり仙石線は津波被害により長期間運休状態となってしまいました。このため、仙石線と東北本線が隣接する区間での接続が可能か検討し、ついにデッドセクションを必要としない交流・直流区間を運行できる環境に優しいハイブリッド気動車（小海線などで活躍中）を運行することになりました。接続区間は、仙台駅～松島駅間を東北本線、松島駅～高城町駅間を接続線、高城町駅～石巻駅間を仙石線で結び 2015 年（平成 27 年）5 月 30 日より営業を開始しました。

石巻市は、宮城県出身の石ノ森章太郎の漫画を基本に街づくり行っています。鳥取県境港市の【水木しげるロード】と同様に【マンガロード】があります。

震災時は、旧北上川の氾濫により駅一帯が一時水没しましたが、現在は綺麗に整備されています。

今回の旅により、東北6県全ての旧国鉄区間（JR東日本線、第三セクター線）の乗車が完了しました。三陸の被災地は、まだまだ復興途中にあります。

私たちが小学生から中学生の頃、岩手県は【日本のチベット】と呼ばれていました。特に田野畑村出身の知人の話では、バスが唯一の交通手段であり7～8時間かけて近隣の都市に出かけ非常に不便だったそうです。

また、村は貧しく何かしなければ人並みの生活が送れなかったそうです。

このため、三陸沿線の皆さんは、鉄道にける思いは人一倍強いそうです。

たしかに、三陸鉄道南北リアス線の全面開通は1984年（昭和59年）であり、他の路線に比べると実に40数年後にやっと全通しています。

皆さん、是非三陸に訪問し実情をご覧ください。それが大きな支援になります。

