

津波による鉄道被害と次世代生活支援 B R T の被災地での活用

坂田聖二

1. 震災からの復旧

震災から約 2 年半が経過し、被災地では瓦礫の撤去がほぼ完了して、高台移転や海岸部の嵩上げ工事など、復旧作業が進んでいた。今回の視察の約 1 年前、宮城県の被災地を見学させて頂いたことがあったので、その当時の記憶や撮影した写真と比較してみたが、確実に復旧に向かっている、と感じることができた。

ただ、そのなかにあって現在も未だ復旧の目処が立っていないものがあった。それは、津波の影響を強く受けた沿岸部の鉄道路線である。

今回の東北視察のなかで、津波被害を受けた鉄道のひとつである陸前小泉駅とその周辺を訪れた。駅のホームはコンクリート塊と折れ曲がった鉄骨が残るのみ（写真 1）となり、彼方にはトンネルが見えるが、そこに至る線路は見当たらない。橋脚は傾いて、橋桁は津波に流されている（写真 3,4）。津波によって沿岸部の鉄道は壊滅的なダメージを受け、未だにそこから立ち直れていない現状を目の当たりにした。



写真 1 無残な状態の陸前小泉駅のホーム



写真 2 線路が流出した路線の跡



写真 3 津波によって傾いた高架の橋脚



写真 4 橋台。橋桁は流失している。

2 . BRT による鉄道の仮復旧

こうした津波による甚大な被害を受けた鉄道では、BRT (Bus Rapid Transit) を採用して仮復旧している路線がある。今回の視察ルート沿いにあった気仙沼線 (柳津 ~ 気仙沼間) 大船渡線の一部 (気仙沼 ~ 盛間) で、それを確認することができた。

BRT とは、日本語で「バス高速輸送システム」と呼ばれている。本来の BRT は下図の参考資料に示すように、専用道路や専用レーンを走行したり、車両や設備を高度化したりすることにより、バスによって鉄道並みの大量輸送を可能にするシステムのことを指している。

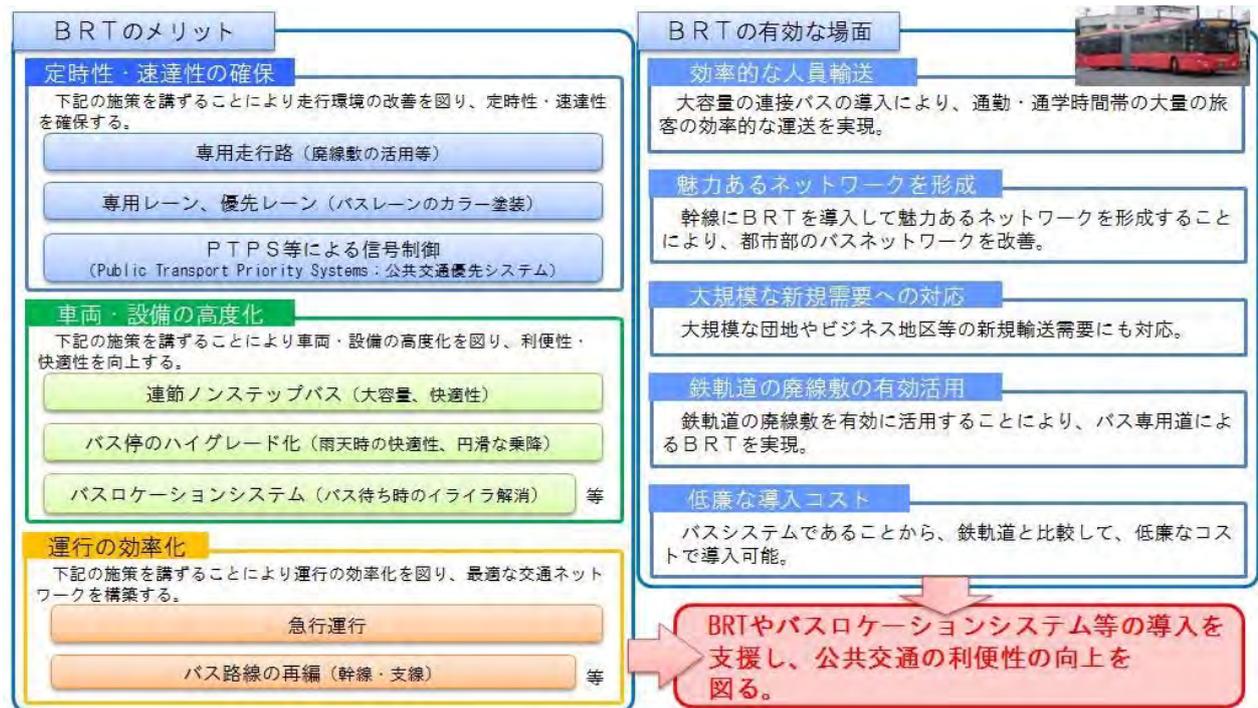


図 1 BRT について (国土交通省 HP より引用)

被災地において採用されている BRT は、線路があった敷地を舗装してバスの専用道としている (写真 5)。専用道を走行すれば交通渋滞に巻き込まれる心配がないため、バスの速達性・定時制を確保できるということがひとつの利点となっている。また、深刻な津波被害を受けて鉄道路線が走行できない区間については、一般道を走行している (写真 6)。一般道を走行する区間では通常の路線バスと同様、停留所 (駅) が道路沿いに整備されていた (写真 7)。

線路敷地を舗装してバスの専用道にするというアイデアは、鉄道復旧までの期間が長期にわたる場合に、早期に利便性の高い交通サービスを確保することができ、代替輸送バスよりも速達性・定時制を確保するうえで有利である。

鳥根県においても西部では鉄道が海岸沿いの低標高部を走行している区間が多いため、仮に津波等によって広範囲にわたって鉄道が壊滅的打撃を受ければ、こうした方法での仮復旧をすることもひとつの選択肢になってくるものと思われる。



写真 5 線路を舗装したバス専用道



写真 6 一般道を走行する BRT バス



写真 7 一般道にある BRT の停留所（駅）



写真 8 変わったかたちの BRT の志津川駅

3 . 被災地での鉄道復旧に関わる問題

BRT による JR 路線の仮復旧も始まっていたことで、一見すると、復興に向けて前進しているかのようにも見えたが、その後いろいろと調べていくうちに鉄道復旧には解決しなければならない難しい問題が山積していることがわかった。

震災によるダメージを負い、現在も未復旧の JR の鉄道路線（気仙沼線、大船渡線、山田線）では現在、復旧時期はおろか、鉄道が復旧するかどうかとも決まっていない状況である。その理由として、壊滅的打撃を受けた路線を元通りに復旧するだけでなく、復興計画が決まらないため路線のルートも定まらないことや、集団移転にあわせたルート変更や駅の移転、土地の嵩上げに合わせた広範囲の鉄道敷地の嵩上げなどで費用が大きく膨らむことが影響しているようである。JR 東日本も、多額の費用をかけてまで利用者の少ない赤字路線を復旧することに対し、慎重な態度のようである。

このような背景があるなかで、線路敷地を利用した BRT による路線の仮復旧の採用は、一時的にせよ線路が廃止されることでそのまま鉄道が忘れ去られ、廃線に繋がりがねないことが危惧される。実際に、気仙沼線と大船渡線の沿線自治体は「鉄道の復

旧が前提」としたうえで BRT 受け入れて運行が始まっているが、山田線の沿線自治体は、あくまで鉄道の復旧を急ぐよう求め、BRT の受け入れを拒否し続けているようである（図 2 参照）。



図 2 津波により甚大な被害を受けた沿岸の鉄道路線

鉄道コム（<http://www.tetsudo.com/>）引用

朝の連続テレビ小説「あまちゃん」で「北鉄」として描かれた、同じ岩手県の第三セクターの三陸鉄道も東日本大震災で大きな被害を受けているが、三陸鉄道の復旧が進んでいるのは 108 億円にのぼる復旧費用のほぼ全額を国が負担しているためである。JR 東日本のように大きな黒字を出している会社は国が支援することはできず、自力での再建が求められおり、なかなか現実には甘くないようである。