



2014年4月6日 3年ぶりの全線再開を果たした三陸鉄道 提供:三陸鉄道株式会社

『三鉄』と聞いてピンと来なくても、『北鉄』ならご存知の方も多だろう。去年上半期、NHKで放送され、空前のブームを巻き起こしたドラマ『あまちゃん』のモデルになった岩手県の鉄道会社だからだ。

同日行われた記念式典の様子は、テレビの中継などで全国のお茶の間に届けられた。運良く記念列車の切符を手にした乗客、ホームや沿道に殺到した地元の人々、全国から集まったであろう鉄道ファンのごぼれるような笑顔。未曾有の災害からの復旧を象徴するような明るいニュースに、日本中が勇気づけられたのではないだろうか。

実は私もその中の一人。ご多分に漏れず『あまちゃん』に熱狂し、あまロスに陥って半年経つが、未だ心にぽっかり空いた穴が埋まらず、春になったらドラマの舞台になった三陸へ旅行に出かけよう決めていたところへ飛び込んできたのが、このニュースなのだ。

三鉄の路線には革新的なPC(プレストレストコンクリート)橋も多いと聞く。「撮り鉄」と呼ばれる鉄道写真オタク

4月6日早朝の岩手県宮古市に、東日本大震災からの復興を告げる狼煙ならぬ汽笛が響き渡った。続く歓声と斉に振られる小旗に見送られ、始発列車は堂々と久慈駅へ向かって発車。津波による被害のため、3年余りに渡って部区间が不通となっていた三陸鉄道(愛称「三鉄」)の全線再開だ。

祝 おかえり三鉄

#001

が、三陸海岸の断崖絶壁にそびえるPC橋の凛とした勇姿をまるで競うようにブログで紹介していたりもする。千年に一度と言われる大津波を生き延びた三鉄のPC橋。これらが残ったからこそ、わずか3年での全線復旧にこぎ着けることが出来たと言ってもおかしくはないだろう。

奇しくも三鉄は今年4月で開業30周年を迎えたのだとか。テレビのニュースでは2011年3月11日の乗車中に震災に遭い、避難のためやむなく列車を置き去りにしたという運転士が、全線再開の始発列車で車掌を勤めたことを伝えている。

「震災のとき、あの場所に(車両を)置き去りにしたことでは後ろ髪を引かれ、時間が止まったような気持ちで3年間を過ごしてきたが、きょう宮古から久慈までお客様を乗せて運転できたことで時間がつなげた気がする。」

さあ、レールはつなげた。次の30年へ向け、再出発を果たした三陸鉄道が待っている。

Index

#007	#006	#005	#004	#003	#002	#001
PC建協だより	北から南から	仕事場拝見	研究・教育の現場から	明日を築くプロジェクトの風景	特別企画 PCの更なる普及に向けて	祝・おかえり三鉄
p.34	p.30	p.26	p.24	p.16	p.8	p.1



表紙のイラスト/安家川橋梁
「祝・おかえり三鉄」で紹介する安家川橋梁に三陸鉄道の車両が走行する様子をイメージしたものです。

広報誌の名称について



「PCプレス」は、コンクリート(C)にプレストレス(P)の力が作用した様子を表現したもので、「プレス」は定期刊行物を意味しております。



い、防潮堤を築いている様子が見えた。トンネルを2つ抜けたところで渡るのが安家川(あつかがわ)橋梁。なのだ。が、列車が橋の上で徐行し、停車してしまつた。何かかと思つていたら、車窓からの眺めが素晴らしいので写真撮影などができるように停車するのだと相席していた地元の人が教えてくれた。さらに、車内アナウンスのサービス、橋の説明が始まつた。いわく、この橋は三鉄の開業直前に完成したという高さ約33m、全長305mの日本最長のPCトラス橋で、秋になると川を遡上する鮭の姿を上から眺めることができるのだという。また、近くには、源義経が海の安全を願つて建てたとされる鶴鳥(うのとり)神社があるのだとか。建設当初から津波被害を想定して作られた安家川橋梁とはいえ被害を最小限に食い止めることができたのは、密かに加護があったのではないかと神秘的な気持ちになった。

列車は再び発車し、堀内(ほりない)



上:ドラマ『あまちゃん』でおなじみの巨大パネル(久慈駅前ビル)
下:大沢橋梁 三鉄を代表するRCアーチ橋 周辺の景観に溶け込んでいる 提供:三陸鉄道株式会社

駅へ。実はこれも『あまちゃん』ゆかりの駅。ドラマではアキ一家が住む家の最寄り『袖が浜駅』として何度も登場した。ここでも数分間のサービス停車が設けられ、一斉にホームへ降り立つ人の中には、勝手に地元の方だと思つていた子連れのお母さんまでが写真撮影に夢中になっていて微笑ましい。堀内駅を出ると大沢橋梁へ。高さ30m、全長170m、RC逆ランガーアーチが美しいこの橋は、三陸海岸の景観と美しい自然環境の両面を考慮して設計されたという三鉄を代表する橋。そして、またまた『あまちゃん』である。そう、東京へ向かう春子とアキを見送る夏バツパが大漁旗を振るあのシーンの鉄道橋なのだ!車窓から見下ろせばアキ目線、下から見上げれば夏バツパの目線を体感できるのがま



安家川橋梁 日本最長のPCトラス橋梁で車窓からの眺めが秀逸 提供:三陸鉄道株式会社

さにこの旅の醍醐味。とはいえ、もともと撮り鉄の気も高いこの橋は、三陸路線でも必見のポイントと言えるだろう。やがて列車は、北リアス線でもっとも被害の大きかった島越(しまのこし)駅へ到着。ここは、駅舎、ホーム、続くコンクリート高架橋がすべて津波で流失した場所で、私が訪れたこの日も実はまだ駅舎が完成していなかった。在りし日、ドーム型のブルーの屋根に特徴があった駅舎だが、再建後は茶にするという。聞けば、新しい屋根は銅製ののだとか。海岸沿いに建ち、海との共存を強いられる立地を逆手に取って長い年月を経て青く変わることを期待しているのだという。三陸人のたくましさなのか、この地に生きる覚悟を物語っているようにも思えて、なんだか頭が下がる気がした。

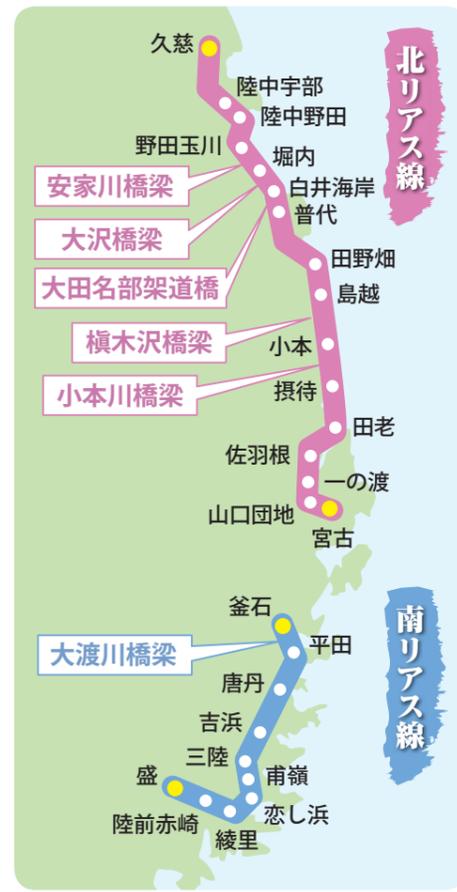


横木沢橋梁 日本で最初のPCトラス連続橋で、張出架設で施工した 上部工が津波の被害を受けた

東京では花見の狂乱も過ぎた頃。まだ春うららかな岩手県久慈市の駅前ロータリーに立つと頭の中で鳴り響く、あの軽快なテーマソング……。「じゃえじゃえーっ!北鉄のユイちゃん!と海女のアキちゃんだー!!」NHKの朝ドラ『あまちゃん』のヒロインを描いた大きな看板が目立つのは、『北三陸市観光協会』が入居している設定だった久慈駅前ビル。実際にドラマの撮影が行われた場所に立つと否が応でもテンションが上がる。ビルの前でござりと自分撮りの記念写真をおさめ、いそいそと駅舎内へ入れば、ベンチに座っているロングヘアの女子高生が横顔までがユイちゃんに見えてくる。売店でうに弁当を購

入すると、すでに発車2分前。慌てて列車に乗り込んだ。乗車率は7割ほどだろうか。地元の人とおぼしきおばあちゃん一行のほか、平日にもかかわらずカメラを抱えた観光客の姿もちらほら。あまちゃん効果が続いているんだなと感じる。三陸鉄道・北リアス線は、宮古駅と久慈駅を結ぶ全長71km・約1時間35分。『あまちゃん』に登場した駅のモデルが点在する路線で、ドラマの放映と共に知名度が爆発し、一般のファンを獲得していった。久慈駅を出て2つ目の駅、陸中野田を過ぎたところで突然、左手に海が開けた。目と鼻の先にある十府ヶ浦海岸だが、震災前には林や民家が建ち並び、車窓からは見えなかったという。津波で根こそぎやられたであろう海岸線沿いをシヨベルカーが行き交

北リアス線



三陸鉄道路線図

出迎えてくれたのは等身大の「鉄道ファンシ・恋し浜レン」。オリジナルグッズやPR活動に登場する、三鉄の男性社員という設定のイケメンキャラクターだ。名前の由来は、小石浜（恋し浜）は読みが同じ）地区の出身という経歴から来ているらしい。また、三鉄の沿線を再現したというジオラマがあり、目をキラキラと輝かせてコントローラーを操作している男の子と並んで発車時刻を待った。

いよいよ南リアス線に乗車。釜石駅から盛岡まで全長36.6km、北リアス線の約半分を1時間ほどで結ぶ旅の始まりだ。こちらもほぼ満席。お昼を過ぎていたためか通勤客や学生は見当たらず、地元のお年寄りの姿が目立つ。



大渡川橋梁 大がかりな修復工事が必要だったが、PC桁は補修して使用している



小本川橋梁 鉄道橋としては世界初のPC斜張橋

鉄の路線にあるというのだから（残る一つは大田名部架道橋）、建設当時の1970年代はもとより、現代においても、三鉄に架かる橋がいかに革新的だったかを物語っている。

さらに、小本駅を過ぎて渡る小本川（おもとがわ）橋梁は、鉄道橋で世界初のPC斜張橋。この橋長178mのヒストリカルな橋は、東日本大震災でほとんど無傷だったというのだから、つくづく驚かされる。

終点・宮古駅へ向かってひた走る列車は、やがて長いトンネルへ入った。全長6kmを超えるという真崎トンネルの中では、軽い耳鳴りを覚える人もいるのではないだろうか？この路線はとにかくトンネルが多い。海岸段丘（浸食と隆起を繰り返した階段状の地形）が続き、崖と崖の間を走るために、ともすれば「地下鉄」と揶揄されるほどで景観を楽しむには厳しいが、これも津波対策。そのおかげで災害を免れた箇所が多いと聞けば、仕方がないと言わざるを得ない。こうした長いトンネルを幾つも越え、列車はやがて北リアス線の旅の終着駅、宮古に到着した。

釜石駅を出るとすぐ、大渡川橋梁の赤い柱をくぐる。この橋は、津波よりも地震被害が大きく、橋脚の壁がはがれ落ちて鉄筋が露出したり、支承（ししょう）が数カ所で損傷したりと大掛かりな修復工事が必要だったと聞く。横揺れのためPC桁同士がぶつかって23cmずれた箇所もあったという。また、周辺の工事に時間がかかった理由の一つに、米軍の不発弾というのがあるらしい。というのも、近代的な製鉄発祥の地とされる釜石市は大

戦中、米軍の標的となり、三千発の不発弾が眠っているとされたからだ。釜石から2つ目の唐丹（とうたん）駅では、ホームから「過去の津波浸水区間 ここまで」という看板が見えて生々しい。この日、目の前に広がる海はこんなに穏やかなのに、時として民家や駅舎、コンクリート橋まで押し流すほどの猛威を振るうことがあるのだと思つたら身震いがした。



2014年4月5日 南リアス線出発式に出席したクウェート大使（盛駅） 提供：三陸鉄道株式会社

駅を出ると今度は、全長3906mの鍛台（くわだい）トンネルに差しかけた。ここはあの瞬間、緊急停車の無線を受けた運転士と2名の乗客が約2時間、待機したトンネルだという。そう、『あまちゃん』で描かれた2011年3月11日は、この実話がベースになっている。

長いトンネルを抜けて視界が開けると、ドラマのシーンが鮮明によみがえったこともあって、車窓からの眺めが北リアス線と大きく異なることに気づく。何も無いのだ。いや、正しくは、様々な建設資材が積まれた合間を工事車両が行き交っているだけ。テレビで何度も見た被災地の光景は瓦礫の山が痛々しかったが、3年経った今ではすべてが撤去され、すっかり更地になっ

南リアス線

朝ご飯を食べべていないおなかかうに弁当を呼ぶ音がする。宮古駅前のベンチに腰掛けて蓋を開けると、ごはんが見えないほどの蒸しウニがびっしり。さつそく頬張ると、口いっぱいに香りが広がり、思わず「じえいじえい」とうなる美味さ。ウニの身とエキスで炊きあげたごはんも絶品で、こんなに美味しい駅弁は生まれて初めて食べた。お世辞抜きで。



一日20食限定で販売されるうに弁当は絶品（久慈駅舎内で販売）

すっかり満足したところで顔を上げると、信号の向こうにレンタカーの看板を発見。震災の発生以降、JR山田線の宮古―釜石間が不通となっているため南リアス線の釜石駅まで列車では乗り継げない。ここだけは車で移動することにした。

市街地を抜けて海沿いの国道45号線を南下し始めると、そのすぐ右手で何台ものトラックが行き交うのが目に入ってきた。実は、国道に並行して走るこの工事用道路こそ、JR山田線の線路跡。津波でレールや枕木がすっかり流出してしまったのだという。

戦前の1930年代半に敷設されたこの路線は三陸鉄道に比べて施設が古く、大津波にあらがう強度が足りなかったのは不運と言わざるを得ない。カーナビに表示されるだけ

で実物が見当たらないJR山田線に沿うように、山田町と大槌町を走り抜けるのは複雑な気持ちだ。この辺りの町には、津波だけでなく二次災害による火災にも見舞われて何もかも失った人が多い。とりわけ大槌町は当時の町長を津波で失い、一時は行政機能まで麻痺した被災地として知られるようになってしまった。ふだんは多くを語らないであろう地元の「おばあちゃん」がテレビのインタビューで「それでもこの町が好き。よそへは行きたくない。」と答えているのを見て衝撃を受けたのを運転しながら思い出していた。おばあちゃんの真意は分からないが、震災前の暮らしを一日も早く取り戻してほしいと、この地を訪れてあらためて思った。

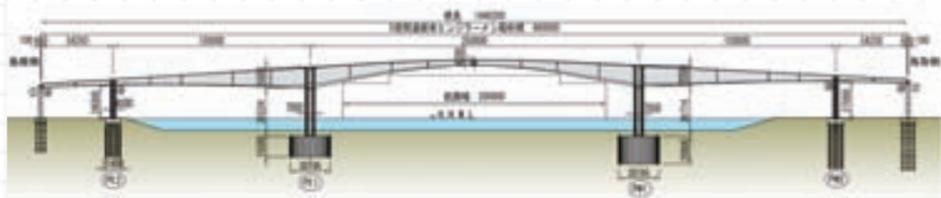
Column

噂のPC橋! 江島大橋

米子鬼太郎空港に着陸する際に、機内から巨大なコンクリート橋をみてとることができます。この橋こそ、ダイハツ工業株式会社のCMにでてきた「ベタ踏み坂」を有する江島大橋です。インターネット上でも大きな話題になったあの坂は、CGなどではなく実在するプレストレストコンクリート橋の一部なのです。



CMの舞台となった江島大橋は、鳥取県境港市と島根県松江市の間に位置する1級河川斐伊川(中海)を渡り、両市を結ぶ全長1.4キロにも達する橋梁です。この橋は、取付高架橋と主橋梁部で構成され、主橋梁部は5径間連続の有ヒンジPCラーメン橋です。主橋梁部の中央支間の長さは250mで、これはPCラーメン橋として、国内はおろか東洋で第1位、世界でも第3位の長さになります。この地域は、近くに重要港湾である境港があるうえ、両県の工業団地となっており、貨物輸送として重要な役割を果たしてまいりました。かつて中浦水門管理橋によって結ばれておりましたが、同橋は跳ね橋構造であり、重量制限があったため、交通量の増加にとまぬ、道路交通に支障が生じるよう



になりました。そのため、輸送のコストや時間削減、広域的な交通ネットワークの一翼を担うことを目的として昭和60年より江島大橋の計画がスタートし、平成9年に工事が着手され、16年より供用が開始されております。

さてCMに登場した例の坂は、この橋の松江市側の取付部になります。この勾配は6.1%あり、角度にすると約3.5度になります。数字で見てもあまり実感がわきませんが、いざ橋の取付け部に立つと確かとてつもない急坂のように見え、ついついアクセルをベタ踏みしないと上っていかなそうな気にさせます。このような勾配になった背景には斐伊川に計画されている5000トン級船舶の航行が可能な桁下空間が必要であったためです。それゆえに橋梁の最高地点は高さ44.7mにも達します。

施工方法は張出し架設工法を採用しましたが、工期を短縮するために通常の施工方法に比べて4倍も能力の大きい移動作業車を用いました。また柱頭部高さが15.5mもあるためコンクリートを5回に分割して打設したとのことですから、まさに圧巻のスケールです。この大きな姿で、冬場は風雪厳しい日本海側の環境に耐え、地元の発展に寄与し、さらに地域住民に愛されていることを思うと、PCの無限の力を感ずることができます。

三井住友建設(株) 片 健一



提供:ダイハツ工業株式会社

三陸鉄道・望月正彦社長



「三鉄、いつ動くんだ?うちの子供が、三鉄で高校に通うんだ」

震災から2日後、地元住民の発したこの一言が、未曾有の震災からわずか3年での全線再開にこぎ着ける原動力になったと望月社長は回想する。

死者1万5885人、行方不明者2623人(注:警視庁調べ)2014年4月10日現在を出した東日本大震災で大きな被害を受けた東北地方の企業の中で、わずか3年余りでの復旧を果たした三陸鉄道の望月社長に話を聞いた。

「震災直後から、大津波警報が注意報に変わるまでの2日間ずっと考えていたことは、三鉄がこれからも必要な会社かどうかだった」

この自問自答に対する答えが、冒頭の地元住民の一言だ。開業から30年。旅客数の減少に伴い、20年も赤字経営が続

いている三陸鉄道に対し、不要論を唱える人がいても不思議はない。しかし、岩手県と沿線市町村からの支援で成り立つ第三セクターでもある三鉄は、採算だけで列車を走らせる鉄道会社とは事情が異なる。動かせるなら動かした方がいいと望月社長は決断し、3年という目標を設定。実行した。

必要論だけでは語れないエピソードもある。三鉄の誇りの一つは、駅などに落書きがひとつもないことだ。というのも、三鉄が開通するまで、沿線に住む学生の多くは高校にすら通えなかった。3年間親が車で送り迎えをするのは大変な労力がかかる。お年寄りにとっては、一人で通院も出来ない。こうした土地柄だからこそ、三鉄を必要とし、愛する土壌が生まれる。震災後の5月には、沿線で草刈りや駅舎の掃除をしている地域の人を見かけることもあったという。不通区間でしかも誰に頼まれたわけでもないのに、である。こうした地元の熱望が、三鉄職員を支えたことは言うまでもないだろう。

三鉄にはレトロなデザインのお座敷列車をはじめ、ドラえもんやスヌーピーなどのキャラクターが描かれた「手をつな号」など様々なデザイン車両があるが、その中にアラビア文字が刻まれたものもある。というのも、震災発生後、世界中から届いた支援の中にクウェートから無償提供さ

れた500万バレルの原油があった。これを売った資金が日本赤十字を通じて被災者に配分され、三鉄の車両に姿を変えたことから、アラビア語で「ご支援に感謝します」と記してあるのだ。

「実はクウェート大使にちよつとおねだりをした」

望月社長は、クウェートの国章を車体に使うことを願った。

「一人単価500円で年間10万人のツアー客が来ても三鉄には5000万円しか入らないが、三陸に泊まり、食事や酒を楽しみ、お土産を買って1万円でも使ってくれば、地域への波及効果は10億円にのぼる」

三陸には、美しい景観や海の幸など他の地域にはない特色がある。しかし三鉄はそれに甘んじることなく、様々な企画で観光客をもてなす努力を怠らない。赤字経営を逆手に取った「三鉄赤字せんべい」や大きな骨付きチキンが入っている「三鉄カレー」、アニメ風のキャラクター「鉄道むすめ」と「鉄道ダンシ」によるグッズ販売は土産品として好評を博している。また、震災後には「震災学習列車」を走らせ、職員をガイドに付けて被災地の実態を案内する取り組みも行っている。

「あまちゃん人気をあと1年引っ張る」望月社長はそう言うて笑う。しかし、ブームはいつか下火になることも知っている。開業からちょうど30周年。二度目の開業を迎えた三鉄は、復興の始発駅となる覚悟だ。



新調車体に使用されたクウェートの国章

取材を終えて

三年前の震災以来、全線での運行再開が待望されていた三陸鉄道は、四月五日に南リアス線、六日に北リアス線が運行再開の運びとなりました。三陸鉄道には、津波の洗礼を受けても耐えて残った横木沢橋梁をはじめとして、意欲的な試みで新形式のPC橋が数多く架けられています。その中の一つである「安家川橋梁」を表紙に選びました。

現地取材するにあたって、多忙を極めておられた三陸鉄道(株)の望月社長には快くインタビューに応じていただき心よりお礼申し上げます。清水川さんには貴重な写真を提供いただきありがとうございます。

また、今回の復旧の立役者である、鉄道運輸機構東京支社三陸鉄道復興工事課の佐々木課長と三陸鉄道復興鉄道建設所の進藤所長には、本当にお忙しい中現地のご案内と丁寧なご説明をいただき感謝に堪えません。

三陸鉄道は全線開通しましたが、鉄道沿線の復興はこれからということをお今回の取材で痛感しました。全線開通が観光へ与えるインパクトにより地域が活性化して、震災復興のさきがけになることを祈念しています。(取材班)