

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2012-9

発行日：平成24年9月●日

発行元：（社）計画・交通研究会

### 目次

Opinion ..... 1-2  
東日本大震災の被害と今後の鉄道復旧について

News Letters ..... 3-4  
事業報告・活動報告

Backyard ..... 4  
事務局通信

## □ Opinion 東日本大震災の被害と今後の鉄道復旧について

林 康雄  
東日本旅客鉄道(株)  
常務取締役

### 1. はじめに

2011年3月11日に発生した平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震は、当社営業エリアを中心に鉄道網に甚大な被害を及ぼした。また、その後の津波により、跡形もなく流され今なお復旧作業が続いている線区があるなど、鉄道史に残る被害であった。このような大規模な被害であったにも関わらず、地震に対して致命的な設備災害を免れ、幸いなことに乗車中のお客さまに死傷者は発生していない。これは、1995年の阪神淡路大震災や以後の三陸南地震及び新潟県中越地震の経験を踏まえた地震対策を着実に進めてきた結果と言える。以下にこれまでの当社での取り組みと、今後の鉄道復旧の考えを述べる。

### 2. 新幹線における地震対策と発揮した効果

地震発生時、東北新幹線では27本の列車が営業運転中だったが、早期地震検知システムがいち早く揺れを検知し、全ての列車を緊急停車させるほか、構造物についても致命的な損壊が生じなかったことから、お客さまの死傷事故を免れることができた。

当社ではこれまで、過去に発生した地震を教訓とし、①走行している列車を早く止める対策、②構造物が壊れないようにする対策、③脱線後の被害を最小限にする対策の3点を柱とした地震対策を進めており、これらが東日本大震災においても大きな効果を示した。このような地道な地震対策が適切に機能し、お客さまの死傷者ゼロを達成できたものと評価している。

### 3. 地震による被害と応急復旧

今回の地震（余震を含む）により、東北新幹線においては大宮～いわて沼宮内間約500kmにわたって約1,750箇所、在来線においては関東から東北の広範囲にわたって約5,250箇所の被害が発生した。

被災直後から、限られた重機や燃料、復旧材料で復旧作業に着手したが、特に被害の大きかった新幹線の電化柱復旧工事には、JR他社や民間鉄道会社など多くの鉄道関係者から人的・物的な支援を得ながら復旧作業を進めた。新幹線および在来線で合わせて1日当たり概ね8,500人が従事したオールジャパンでの協力体制により、新幹線においては、4月29日、被災から49日間という極めて短期間での全線運転再開を果たすことができた。

### 4. 津波による被害と復旧

#### 4-1. 津波による被害状況

本地震に伴う津波により、福島県相馬で高さ9.3m以上など、特に東日本の太平洋沿岸を中心に非常に高い津波を観測した。

当社設備においても、沿岸部の7線区約325kmにおいて駅舎流出、線路や橋げたの流出・埋没など甚大な被害を受けたものの、津波警報発令を受けた列車の乗務員がお客さまを自治体指定の避難場所等へ誘導したことによって、お客さまの死傷者は幸いにして発生することはなかった。

#### 4-2. 津波被災線区の復旧

津波により甚大な被害を受けた沿岸7線区の復旧については、地域全体の復興やまちづくりの計画策定と一体となって進めるべく、国土交通省、関係自治体等が参加した線区別の「復興調整会議」に限らず、個別の自治体が開催している復興のための「まちづくり」に関する会議にも参加して、議論を行ってきた。

これらの議論と並行して、安全確保可能な区間について工事を順次進めており、2012年7月現在の沿岸被災線区の運転見合わせ区間は原発の警戒区間を含めて、当初の約400kmから約260kmとなっている。引き続き、関係自治体等と協議しながら、復旧の方向性などを決めて行きたいと考えている。

##### 1) 線路移設を伴う鉄道復旧

線路流出や駅舎の損壊など、津波により甚大な被害を受け、運転見合わせ区間となっていた仙石線（高城町～陸前小野間）、常磐線（相馬～亘理間）については、それぞれ関係自治体と復旧方針について協議を続けてきたが、線路を高台へ移設する方針のもと、鉄道ルート変更に関し合意形成が図られたことから、まちづくり計画と一体となった復旧を進めることとした。

同区間の運転再開については、現時点では鉄道工事着手から仙石線で2年程度、常磐線で3年程度を見込んでいるが、鉄道工事着手のためには、現場の調査測量や設計、線路移設部分の用地確保等が必要となると共に、移設部分の造成工事などのまちづくりのための工事の実施も必要となる。そのため、当社と関係自治体との間でそれぞれ覚書を締結し、早期復旧を望む地元の声に応えられるよう事業を進めていくこととした。

なお、広野～原ノ町間の常磐線については、福島第一原発の警戒区域見直しに伴い、今後住民の帰還に向けた取組みが進むと想定されることから、復旧方針の検討・策定なども今後必要となってくると考えている。

##### 2) BRT（Bus Rapid Transit）による仮復旧

気仙沼線、大船渡線及び山田線の3線については、それぞれ深刻な被害が広範囲に亘っており、沿線地域の復興にはまだ相当の時間がかかることが想定される。鉄道での復旧に関しても、お客さまの安全の確保やまちづくり計画との整合性など検討すべき課題が多く、復旧までには地域復興と同様に相当の時間がかかるものと考えている。

そのような中、当社としては地域の交通手段を責任を持って守るという観点、早期に安全な輸送サービスを提供するという観点から、「BRTによる仮復旧」を一つの選択肢として、各沿線自治体に対して、復興調整会議あるいは公共交通確保会議にて提案しているところである。

BRTは、バス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）の略であり、常設の走行路や専用レーンを活用し、一般自動車交通と共存しながらも、通常の路線バスよりも高速かつ高頻度に運行することが可能な交通モードである。メリットとしては①鉄道敷を活用することによる速達性・定時性の確保②まちづくりの各段階に合わせたルート設定、駅の増設等の柔軟な対応③地震・津波時も可能なところまで自力走行することで、お客さまがより避難しやすい④構造物の復旧に時間のかかる箇所は一般道で迂回することができ、格段に早期運転が可能となる点などが挙げられる。

気仙沼線においては、年内のBRT正式運行に向け工事を進めており、先行して8月20日には暫定的なサービス提供を開始している。大船渡線及び山田線においても、地元自治体等関係者と議論を行っているところである。

#### 5. おわりに

東日本大震災後の取組みと今後の復旧のあり方について述べたが、現時点では、津波被災線区の復旧はまだまだ道半ばである。引き続き地域全体の復興やまちづくりの計画策定と一体となって1日でも早い被災地の復興に取り組んでいきたいと考えている。

## ■2012年7月 計交研・当て塾共催セミナー (第XII講・第6回)

●日時：平成24年7月11日(水) 17:00～20:00

●場所：計画・交通研究会会議室

●講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

日本の中山間地利用を考える (7)

－「新・日本の自殺」(文藝春秋)の解題

●参加者：14名(うち計交研関係4名)

[講義概要]

先に解題を行った「予言の書『日本の自殺』再考」(文藝春秋3月号)に続いて、下記の論文が掲載されたので、その解題を行った。

○藤吉雅春とグループ「1984 II」

「シミュレーション国家破綻 新・日本の自殺」

(文藝春秋、2012年5月号、PP.94-113)

この論文は、架空の人物が登場する小説の形で書かれている。消費増税法案をめぐる動きから始まり、法案が通過しなかったために(実際は通過)、格付け会社が“日本は財政回復の見込みなし”と判断して格下げを行った。このため国債と円が暴落し、銀行の取り付け騒ぎ、インフレ、高金利等々が生じるというシナリオである。このままの状況では、我が国は自殺＝国家破綻するという警告である。

冒頭に、“人間は、見て見ぬふりができる人間と、できない人間の二種類に分かれる”とし、見て見ぬふりをする人間の問題を指摘する。

物語の中では、“首相の執務室に「日めくりカレンダー」があった。政治家は要領よく今を切り抜けることしか考えていない”との指摘や、日本を恐竜に例えて、“恐竜は体(経済)が大きく筋肉もしっかりしているが、脳(政治)は退化して小さくなり、手足のケガの痛みが脳に届くのが遅すぎる。”など、政治・経済の状況を分かりやすく説明している。

混乱の後に“結局、世の中は生産力”として国づくりとしての農業政策の重要性を指摘しており、私が語ってきた中山間地活性化に通じる。

最後に、登場人物が“身の丈にあった生活を”

と言う。身の丈が何であるかを考え、稼ぎに応じた社会システムとすることが大切である。

## ■2012年7月 計交研・当て塾共催セミナー (第XII講・第7回)

●日時：平成24年7月25日(水) 17:00～20:00

●場所：計画・交通研究会会議室

●講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

Topics1：旦那と番頭(政治家と官僚)

●参加者：22名(うち計交研関係6名)

[講義概要]

講義資料の表題に「Topics1」と付けたが、今後、時々、この形で特別講義を行っていく。今回は、2012年7月8日(日)の読売新聞に掲載された葛西敬之氏の論文を解題した。

◇葛西敬之(JR東海 会長)

「原発再稼働 官僚機構に苦い教訓」

(2012.7.8 読売新聞 朝刊)

講義タイトルの「旦那と番頭」は鈴木によるもので、国の政治家と官僚の関係を示す。旦那は見栄を張ってお金を使うが、番頭が使い過ぎないように注意する。国でも、かつては、赤字財政にならないように官僚にチェック機能があった。しかし、現在は大幅な赤字を抱え、番頭＝官僚の役割が機能していない。

論文では、原発再稼働の問題を取り上げ、“日本経済の体力維持のためには、低コストで安定的に電力を供給する必要があり、原発の活用は必須である”とし、稼働原発ゼロの状態を招いた政権を批判している。

原発再稼働の問題は、国民生活や社会・経済への電力の影響を真剣に考える必要性を示すものである。また、人間が開発してきた技術の多くがエネルギーを必要としており、その曲がり角にあると言える。

さらに、論文では、脱原発論への批判とともに、“官僚機構の沈黙”を指摘する。官僚組織は“個人的思い入れや反原発の時流に流され、制度的使命としてのチェック機能を発揮できな

かった”とする。近年は、中央官庁自体が旦那になりつつあるように思われるが、政治が不安定な今日こそ、官僚には良識的な抑制機能が期

待され、武士道における「忠義」が求められる。  
(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

## □ Backyard

## 事務局通信 □

### ■現場視察会

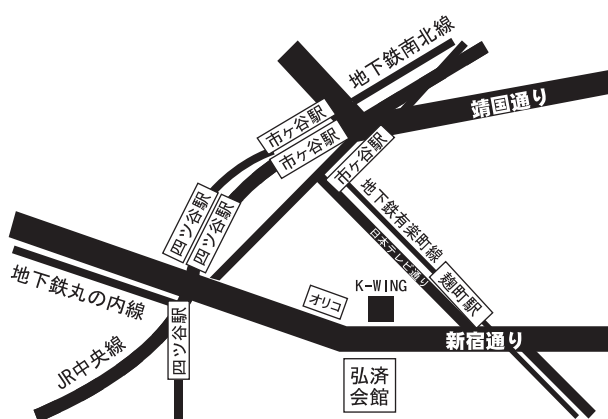
会報7月号およびメールにてお知らせしたように、本年秋の現場視察会は、関西地方の奈良県、和歌山県にまたがって、『熊野地方における災害と歴史から学ぶ～豪雨地域十津川街道と世界遺産の熊野古道を辿る』とのテーマで実施することになりました。国交省近畿地域整備局ならびに奈良県、和歌山県のご協力により、行程もほぼ固まりましたので、現在会員の皆様にもメールにて参加募集中です。法人会員におかれては、各社の連絡窓口の方にお問い合わせ願います。

申し込みの締め切りは、9月28日（金）となっていますので、早めのお申し込みをお願いいたします。

### (社) 計画・交通研究会

会長	森地	茂
副会長	石田	東生
副会長	家田	仁
副会長	屋井	鉄雄
事務局長	水野	高信
会報編集委員長	日比野	直彦

〒102-0083  
東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F  
TEL=03-3265-1774  
FAX=03-3221-5489  
E-Mail=  
jimukyoku@keikaku-kotsu.org  
Homepage =  
<http://www.keikaku-kotsu.org/>



(社) 計画・交通研究会案内図

### 交通

JR中央線四谷駅麹町口から徒歩6分/地下鉄丸の内線四谷駅徒歩6分/南北線四谷駅徒歩7分/有楽町線麹町駅4番出口より4分

弘済会館前の大きなビル（オリコ）の右隣、1階にドラッグストアー（クスリ）の入った小さなビル。