

2014 Tohoku University Festival

大学祭あおば



研究テーマ：さんてつ

東北大学鉄道研究会

Tohoku-University Railway Fan Club

CONTENTS

会長挨拶	p. 2
活動内容紹介	p. 3
入場券制作記	p. 5
模型紹介	p. 6
展示写真について	p. 8

大学祭研究発表	さんてつ	p. 10
はじめに		p. 11

1. 三陸鉄道の歴史	p. 12
コラム: 駅の愛称	p. 23
コラム: リアスシーライナー	p. 30
2. 三陸鉄道の車両	p. 32
コラム: 三陸鉄道に乗り入れた車両たち	p. 50
コラム: とある車両実験	p. 55
3. 震災と三陸鉄道	p. 58
・ 三陸鉄道の被災状況	p. 59
・ 復旧までの歩み	p. 62
コラム: 山田線の復旧について	p. 66
4. 「あまちゃん」と三陸鉄道	p. 70
・ あまちゃんと北三陸鉄道	p. 71
・ あまちゃんの経済効果について	p. 75
・ 『北三陸鉄道』誕生裏話	p. 82
・ あまちゃんロケ地巡り	p. 85
コラム: 三陸鉄道のイベント	p. 90
5. 三陸鉄道乗車レポート	p. 96
・ 南リアス線 <平成26(2014)年6月28日>	p. 97
・ 北リアス線 <平成26(2014)年8月2日>	p. 101
おわりに	p. 106
「青葉」のご案内	p. 107

会長挨拶

東北大学鉄道研究会 会長 (B3 工) キマロキ

本日は東北大学鉄道研究会の展示にお越しくださいまして、誠にありがとうございます。昨年度に多くの新入生(つまり我々の学年生)が加入し一段と大規模になった当会ですが、今年度はそれをはるかに凌駕する人数を迎え入れ、さらに大所帯になりました。

そのなか今年度も新入生相互のみならず会全体で協力し合い、その活動の成果として今回展示にて鉄道模型の新セクション発表および本誌発行を無事に成し遂げることができました。

本日は毎年恒例の鉄道模型レイアウト展示や、写真展、また有志によるプラレール展示など、多くの皆様に楽しんで頂けることを願って企画を展開しております。心ゆくまで御覧ください。

今回の本誌のテーマは「さんてつ」です。

昨年度は東日本大震災をテーマに取り上げましたが、被害範囲があまりにも広大であることから、調査対象を宮城県に集中させたという経緯が実がありました。そして震災からさらに月日が流れるなか、去年伝えることのできなかった内容もぜひ調べたい、という或る会員の熱意のもとテーマ選定に入りました。それと時を同じくして、三陸鉄道が全線運転再開にこぎつけ一段と注目を浴びており、これについて我々も目を向けてみよう和本テーマに決定いたしました。

今回も現地に足を運び、実際に三鉄線に乗って・見て・聞いて参りました。そのときの生の記録も「乗車レポ」という新企画に綴り、より気軽に本誌を読み進めていただけるような編集を試みました。また、各種資料も活用し、震災を乗り越えつつ今を走る三陸鉄道がこの1冊でわかる、そんな紙面を目指しました。

テレビドラマにも出演し注目を集める三陸鉄道について、本誌で理解や知識を深めていただければ幸いです。末筆ながら、三陸鉄道の復旧や運行に携わるすべての方々に敬意を表し、また取材にご協力くださった方々に感謝申し上げ、ここに本年度「大学祭あおば」を発表いたします。

活動内容紹介

(B3 理) カタナ

東北大学鉄道研究会(通称「鉄研」)は、1959年に設立された、学内でも歴史あるサークルです。現在は38名の現役会員が在籍し、和気あいあいと様々な活動をしています。

日常活動

普段は各会員が好きな時間に部室に集まっています。部室内では、鉄道やバス、車など乗り物全般をはじめ、技術や芸術、地理歴史から最新社会情勢まで、いろいろな話題で盛り上がります。

時には部室を飛び出して、乗車会(後述)、バス旅行、さらにはクルマを手配して仙台市を飛び出すこともしばしば。会員たちの興味の赴くままに知的探究活動を楽しんでいます。

大学祭研究

毎年10月下旬から11月上旬に行われる大学祭では、研究テーマを設定して発表を行います。ここ5年で扱ったテーマは「交通機関の広告」、「仙台駅を発着した東北本線優等列車」、「仙山線」、「仙石線」、「東日本大震災と宮城県の鉄道」と、様々な方面から鉄道や他の交通機関に関する研究をしています。

会誌『青葉』

会員全員で編集作業を行い、印刷・製本は業者に委託して作る、外部向けの会誌です。鉄研活動の集大成とも言えるもので、現在39号まで発刊されており、通信販売でお求めいただけます。詳しくは当会ホームページの「会誌『青葉』について」及び本誌巻末の「『青葉』のご案内」をご覧ください。

部内誌『あおば』

有志が原稿を持ち寄り、印刷・製本を自分たちで行う部内向けの会誌です。部内のみと言うことで投稿内容も鉄道にとどまらず、旅行記や研究成果報告など、会員各自の趣味活動を宣伝する場としても有効活用されています。

鉄道模型

秋の大学祭と春の「文化フェスティバル」では、当会会員製作の本格的な鉄道模型レイアウトの展示と公開走行を行います。詳しくは「模型紹介」の記事をご覧ください。

花見

新歓活動をかねて毎年4月下旬から5月上旬に開催します。今年も例年どおり大河原町の白石川河川敷で行いました。ここは「一目千本桜」の名で知られる桜並木があり、絶好の花見スポットとなっています。

芋煮

毎年10月上旬に東北本線南仙台駅付近の名取川の河原で行っています。かつては仙山線奥新川駅付近の河原で行っていたこともあります。味噌味の宮城風と醤油味の山形風の両方を作り、集まった会員で盛り上がります。

合宿

毎年度、夏と春の長期休暇の時期に行います。鉄研の合宿は合宿地と集合時間のみを指定し、そこまでの行程は各人の自由に任されます。乗りたい列車や訪れたい土地を思う存分楽しみながら、合宿地に向かいます。

宿では各自の通ってきた行程を発表し合い、盛り上がります。今年は、春合宿は京都府の天橋立で、夏合宿は愛媛県の松山市で行いました。合宿のあとは各自の旅行記をまとめた「合宿あおば」を発行します。

乗車会

公式行事としては新歓活動の一環として新歓乗車会を行います。その他にも珍しい列車が運行されるときには随時開催します。

部室について

鉄研の部室はC棟東側のプレハブ、サークル仮棟のG-12です。出入口上の看板は2011年に作り替えたもので、実際にJRの駅にある駅名標を模したものであり、遠くからでも目立つ存在となっています。近くを通る際には是非一度ご覧ください。

本棚には歴代の先輩方が収集した時刻表や各種資料が所狭しと並んでおり、研究の際に非常に役立っています。

ホームページについて

鉄研のホームページは2000年に開設され、鉄研の情報発信の場として活用されています。アドレスは<http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>です。2012年度春に大幅なりニューアルを行いました。過去の「大学祭あおば」も載せてありますので、是非ご覧ください。上段のQRコードからどうぞ。

また公式ブログもあり、こちらはホームページからアクセスできます。当会の近況や会員の趣味のことなど、様々な話題を載せておりますので是非一度ご覧ください。

Twitterの公式アカウント(@aobatrfc)もごさいます。下段QRコードより、併せてご覧ください。



入場券制作記

(B3 工) キマロキ

(B3 理) カタナ

仙台市交通局では、2014年12月より地下鉄南北線で利用できるICカード乗車券「イクスカ」を導入します。近年ではこのように各地で地域ごとにICカードが発行され、これをコレクションすることを趣味とする人も増えてきました。

さて、当会では毎年紙のきっぷを模した入場券を発行してきましたが、「イクスカ」の登場を受け、当会の入場券もICカード化してみることにしました。今年の学祭あおばのテーマは「さんてつ」ですので、「もし三陸鉄道がICカードを発行したら」をコンセプトにデザインを決定しました。

カード名の「Riaca(リアカ)」とは、三鉄線沿線のリアス式海岸をもじって付けたもので、ロゴマークも他の交通系ICカードに追随して「ic」の文字を強調してみました。地のデザインは三陸鉄道の車両カラーリングをモチーフにしています。

なお、実際のICカードとしてはご利用できませんのでご注意ください。



模型紹介

(B4 理) ハノ10

当会が所有するNゲージ鉄道模型レイアウトは15個のセクションから構成されており、毎年1年生が中心となって古いセクションを1ないし2個解体し、新しく制作したものと置き換えるという作業を行っています。

本年度のセクションは、線路が台地の間の切り通しを通り抜け、田んぼに隣接する郊外の住宅地を眺めつつ、隣の「お茶の水セクション」の都市部へと続いていくもので、切り通しの部分はJR武蔵野線がモデルとなっています。また、レイアウトの裏側はJR上越線がモデルになっています。この部分には、かつて日本で最も短い鉄道用トンネルとして有名であったトンネルであり、ハッ場ダム建設に伴い2014年9月に用途廃止になったJR吾妻線の樽沢トンネルを模したトンネルも設置しています。

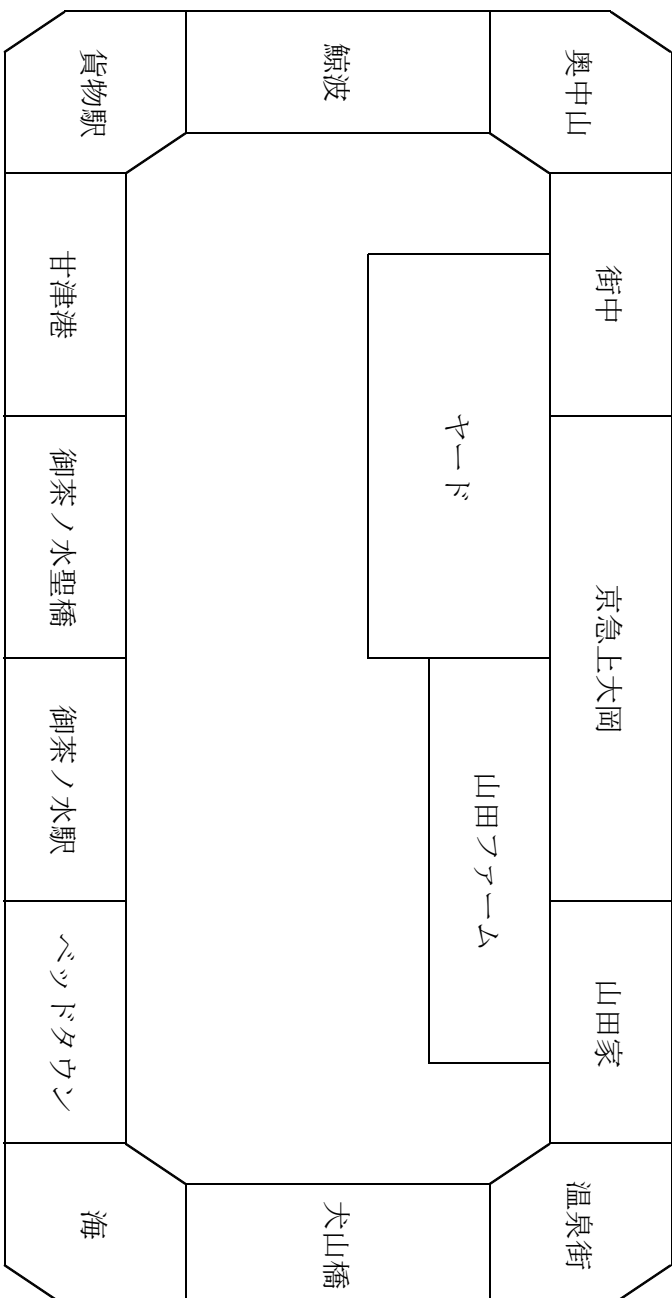
今回のセクションで力を入れた部分は、紙などを用いて自作した住宅、その住宅地に隣接する田んぼ、手前側の台地にあるバスの転回場、奥の台地に立つ学校、セクション裏側の線路に沿って流れる川、そして中央分離帯や橋の鉄骨など細部まで忠実に再現した道路やその高架橋です。セクション全体としては都市部や郊外、山間部など様々な情景が盛り込まれ、見どころが多いセクションが出来上がったのではないかと自負しております。

新たに制作されたセクションに加え、過去に制作された他のセクションにも見所は満載です。多種多様なテーマの元に制作されたレイアウトを、どうぞごゆっくりお楽しみください。

※鉄道模型を鑑賞する際に、皆様にご覧いただけます。

- ・鉄道模型は大変精密でデリケートな物ですので、車両及び線路、セクションに附属する構造物等には、絶対にお手を触れないようお願い致します。
- ・お客様が持ち込まれた車両を当会レイアウト上で走行させることはできません。ご了承ください。

鉄道模型レイアウト セクション見取図



展示写真について

(B3 理) カタナ

ひとくちに鉄道趣味といっても様々なものがありますが、「鉄道写真」といえばその中でも王道とされる印象があります。かつてはカメラもフィルムが限られているため、写真を撮る際は皆慎重に写真を撮ったのでしょう。露出やピントもすべて自分の手で調整して渾身の一枚を撮った時の喜びはひとしおのものだったに違いありません。

しかし、近年ではデジタルカメラやスマートフォンで誰でも簡単に写真が撮れるようになりました。便利になった反面、十分に構図やテーマを考えて写真を撮る人は減ったように思われます。

鉄道写真の面白さは、ただ車両が写っているだけではなく、構図や着眼点によりそこに深い意味を込められる点にあると思います。手軽に写真が撮れる今だからこそ、着眼点にこだわってみてはいかがでしょうか。

今年も会員の撮った写真をパネル展示していますので、ぜひご覧になってください。その中の一部をここで紹介します。



撮影者：(A9 工) 乗鞍

利府町の新幹線車両センターの一般公開にて、トラバサに乘せられたE4系とふれあう親子の様子を撮影しました。ホーム以外から見ると、E4系の巨大さに圧倒されます。



撮影者：(B0 工) 助教

緑濃い宇奈月ダム湖畔を行く黒部峡谷鉄道。オレンジの機関車が映える。
中世ヨーロッパの城のようなものは発電所の施設。



撮影者：(B2 工) みのり

金沢市街地を縫うように走る北陸鉄道浅野川線の列車。穏やかな快晴の下、内灘町へ向けてゆっくりと大野川を渡る。

大学祭研究発表
さんてつ
- 三陸鉄道 -



はじめに

(B3 理) カタナ

本日は「2014 大学祭あおば」を手にとっていただき、ありがとうございます。ここで本誌をお読み頂く前に、編集を担当した私からこの学祭あおば全体の構成を説明させていただきます。

今年度のテーマは「さんてつ」ということで、三陸鉄道にまつわる事項を大きく「歴史」、「車両」、「震災」、「あまちゃん」、「乗車レポ」の5つの章に分けて調査し、まとめています。また、各章で触れられなかった部分に関しては、本文とは別に「コラム」として簡単に解説しています。それぞれの章は独立していますので、最初から順に読んでいただいても、ご自分で気になった箇所から読んでいただいても結構です。詳しくは1ページのCONTENTSをご覧ください。

また編集にあたっては、鉄道に詳しい方にも、そうでない方にも楽しんでいただけるような内容を目指しました。特に「あまちゃん」と「乗車レポ」に関しては、今までの学祭あおばに無かった要素を盛り込んだ興味深い記事になったのでは、と思っています。もちろん、三陸鉄道が開業してから震災を経験し、復旧するまでの歩みも見逃せないポイントです。

それでは「大学祭研究発表 さんてつ」、どうぞお楽しみ下さい。

1. 三陸鉄道の歴史



三陸鉄道北リアス線出発式の様子

三陸鉄道は今年で開業30周年を迎える。国鉄路線として開業してから一度廃止され、第3セクターとして再スタートを切ってから今日までの間、一体どのような道を歩んできたのだろうか。この項では、国鉄線時代から東日本大震災発生までの三陸鉄道の歴史を紹介する。

三陸鉄道の歴史

(B3 理) カタナ
(東北工大) ヒサシ138
(B4 理) キュウベえ

三陸鉄道は岩手県の三陸海岸沿いを走る鉄道である。久慈 - 宮古間を結ぶ北リアス線と、釜石 - 盛間を結ぶ南リアス線の2つの路線を持つ。宮古 - 釜石間はJR山田線で結ばれており、JR八戸線、JR大船渡線などと合わせて三陸海岸縦貫線を形成している。

また、この鉄道は旧国鉄久慈線・宮古線・盛線を引き継ぎ第3セクター鉄道として開業したものであり、日本で最初の第3セクター鉄道としても特筆される。



図1 三陸鉄道路線図

(1) 第3セクター化以前の沿革

表1 久慈線・宮古線・盛線の沿革

元号(西暦)	月/日	内容
明治29(1896)年	6月	東京で三陸鉄道株式会社が発起される計画が持ち上がったが中止される。
大正6(1917)年	不明	地元住民が鉄道建設のため運動を開始。
大正11(1922)年	4/11	久慈 - 宮古間が鉄道施設法による施設予定線に。
昭和36(1961)年	5/12	鉄道建設審議会において、久慈 - 宮古間及び釜石 - 盛間が調査線に編入。
昭和37(1962)年	3/29	鉄道建設審議会において、久慈 - 宮古間及び釜石 - 盛間が工事線に格上げ。
昭和40(1965)年	7/20	久慈 - 普代間の工事実施計画が認可される。
	10/18	盛 - 綾里間の工事実施計画が認可される。
昭和41(1966)年	8/5	宮古 - 田老間の工事実施計画が認可される。
昭和45(1970)年	3/1	国鉄盛線として盛 - 綾里間が開業。
昭和46(1971)年	7/19	田老 - 普代間の工事実施計画が認可される。
昭和47(1972)年	2/27	国鉄宮古線として宮古 - 田老間が開業。一の渡、佐羽根、田老の3駅を新設。
昭和48(1973)年	7/1	盛線綾里 - 吉浜間が延伸開業。甫嶺、三陸、吉浜の3駅を新設。
昭和50(1975)年	7/20	国鉄久慈線として久慈 - 普代間が開業。陸中宇部、陸中野田、野田玉川、堀内、普代の5駅を新設。

三陸鉄道の歴史は明治29(1896)年まで遡ることができる。明治29(1896)年6月15日の三陸大津波の直後、東京で三陸鉄道株式会社を発起して、石巻 - 気仙沼 - 宮古間に鉄道を建設する計画が持ち上がった。これは日清戦争後の投資ブームに乗ったものと言われており、資本金は600万円の予定であったが実現しなかった。その後大正6(1917)年、今度は第一次大戦中の鉄道建設ブームに乗って地元住民が運動を開始している。この動きには自治体も強い熱意を示し、工事速成のための運動組織も地元住民によって組織され激しい運動がなされた。これらの運動は気仙沼線なども含めた三陸縦貫線の建設を求めるものであった。しかし、この動きも日中戦争から太平洋戦争へと戦火が拡大するのに伴い沈静化し、昭和18(1943)年に工事は中止された。

戦後、こうした運動は再開され、昭和36(1961)年には鉄道建設審議会において久慈 - 宮古間及び釜石 - 盛間が調査線に編入された。翌年には同区間が工事線へと格上げされ、本格的に建設が開始された。

その後、昭和45(1970)年に国鉄盛線として盛 - 綾里間が開業し、以後5年の間に宮古線、久慈線が相次いで開業した。しかし、盛線釜石 - 吉浜間と久慈線普代 - 田老間の計47.2kmは未開業であった。

(2) 国鉄線の廃止から第3セクター化までの流れ

表2 三陸鉄道開業までの流れ

元号(西暦)	月/日	内容
昭和55(1980)年	12/27	国鉄再建法が公布・施行。
昭和56(1981)年	6/10	国鉄再建法に従い、久慈線・宮古線・盛線が特定地方交通線の第一次廃止対象線区に指定。
	9/18	運輸省によりこれら3線を含む第一次廃止対象線の廃止が承認。
	11/2	国鉄当局と地元自治体の間で第1回対策協議会が開かれ、3線の第3セクター化が決定。中止されていた未開業区間の工事が再開。
	11/10	株式会社三陸鉄道が設立。
昭和59(1984)年	4/1	三陸鉄道北リアス線・南リアス線が開業。

昭和55(1980)年、国鉄再建法の施行により旅客輸送密度¹が4000人未満の線区が特定地方線区に指定された。このうち、旅客営業キロが30km以下で旅客輸送密度が2000人以下の盲腸線を第一次廃止対象線、これ以外の線区で、旅客営業キロが50km以下で旅客輸送密度が500人未満のものを第二次廃止対象線の基準として当面の間は廃止を進めることとした。そして、これらの線区が廃止された後の代替案としては、バス転換あるいは国鉄以外の経営主体による鉄道の存続が選択肢として挙げられた。この「国鉄以外の経営主体」の形態の一つが第3セクターである。

そもそも第3セクターとは、国や地方公共団体(第1セクター)及び民間企業(第2セクター)の共同出資によって設立される事業主体(第3のセクター)を指す言葉であり、鉄道の場合は、主に国鉄やJRで経営が困難になった路線の経営を地元自治体等に移行して存続させることをいう。それまで旧国鉄営業線の貸付及び譲渡は認められていなかったが、国鉄再建法によりこれらの事項が認められたため、第3セクターのような形態での鉄道経営が可能になったのである。以下、三陸鉄道の場合を紹介する。

昭和56(1981)年6月、久慈線・宮古線・盛線が特定地方交通線の第一次廃止対象線区に指定され、当時鉄建公団²によって建設中であった普代 - 田老間と釜石 - 吉浜間の工事は凍結されてしまった。これを受けて岩手県と沿線自治体はこの3線を第3セクター化した上、未開業区間も含めた開業・

¹ 旅客輸送密度は、営業キロ1kmでの1日あたりの平均乗車人員を指す。昭和52(1977)年度から昭和54(1979)年度の2年間を基準年度として、この間の旅客輸送人数÷(基準期間の日数×旅客営業キロ)で算出される。

² 日本鉄道建設公団の略称。昭和39(1964)年、国鉄の新線建設をより強力に推し進めるため、国鉄の経営母体から実際に鉄道建設を行う事業体を独立させて設置された。鉄建公団が建設した路線は国鉄側に無償で貸し付けられ、国鉄により運営されるという形態を採っていた。

再出発の道を選び、同年11月に三陸鉄道株式会社が設立された。出資は岩手県が48.0%、28市町村が27.3%、民間企業が12.0%、金融機関が6.7%、団体等が6.0%であり、いわゆる「行政主導型」³の第3セクター鉄道といえる。

当時廃止路線を抱える各地の自治体では廃止反対運動が盛り上がったのに対し、三陸鉄道においては廃止決定から会社設立までの期間がおおよそ半年と非常に短く、スムーズに第3セクター化が進んだ。これは近隣の山田町出身で当時首相であった鈴木善幸氏が直接地元住民への説得を行い、地元側が速やかに第3セクターへの転換を受け入れたことが影響している。また、開業に際しては転換交付金・新線補助金が交付され、既設の鉄道施設の無料譲渡がなされた他、未開業区間の建設も引き続き鉄建公団によって行われた。こうした各種の優遇措置の背景には、初の第3セクター鉄道である三陸鉄道を何としても成功させたいという政府の思惑もあったと考えられる。つまり、三陸鉄道の行く末が他の地方交通線整理の将来を占うというわけである。

このような経緯を経て昭和59(1984)年、三陸鉄道北リアス線・南リアス線が開業し、ついに悲願の三陸海岸縦貫線が完成することとなった。

(3) 第3セクター化後の沿革

表3 三陸鉄道の沿革

元号(西暦)	月/日	内容
昭和59(1984)年	5/27-28	「三陸開通記念号」が運行され、三陸鉄道の車両が初めて国鉄線に乗り入れる。 (区間：盛 - 釜石 - 宮古 - 久慈)
	7/25	国鉄からの乗り入れ列車「うみねこ号/むろね号」が運行される(8/26まで)。 (区間：盛岡 - 宮古 - 久慈/一ノ関 - 盛 - 釜石)
	12/22	北リアス線に白井海岸駅を新設。
昭和60(1985)年	7/25	北リアス線から山田線に乗り入れる「シーガル号」が運行される。 (区間：釜石 - 宮古 - 久慈)
	10/16	南リアス線に小石浜駅を新設。
	12/7	三陸鉄道が鉄道友の会の「グローリア賞」を受賞。記念列車が宮古 - 久慈間で運行される。
昭和61(1986)年	7/26	夏季限定の臨時駅として、北リアス線に十府ヶ浦駅、南リアス線に白浜海岸駅を設置(8/17まで)。
昭和62(1987)年	3/22	山田線、大船渡線と定期列車での相互乗り入れを開始する。
昭和63(1988)年	7/24	JRからの乗り入れ列車「三陸パノラマ号」が

³ 逆に民間企業の出資比率が高い「民間主導型」の第三セクター鉄道の例としては阿武隈急行や樽見鉄道などが挙げられる。

		運行される(8/8まで)。 (区間：仙台 - 盛 - 釜石 - 久慈 - 八戸)
平成元(1989)年	3/11	列車最高速度が80km/hから90km/hに引き上げられる。
	4/2	開業5周年記念列車が運行される。各種イベントも開催される。
	4/14-15	北リアス線で開業5周年記念団体列車が運行。 (区間：久慈 - 宮古 - 盛岡 - 花巻)
	4/21-22	南リアス線で開業5周年記念団体列車が運行。 (区間：盛 - 釜石 - 遠野 - 花巻)
平成2(1990)年	4/16	レトロ調車両「おやしお号」「くろしお号」が運行開始。
平成4(1992)年	7/4	「三陸・海の博覧会」の開催に合わせ「三陸マリンライナー」が運行される。 (区間：盛岡 - 釜石/花巻 - 釜石)
	10月	南リアス線白浜海岸駅廃止。
平成6(1994)年	10月	北リアス線十府ヶ浦駅廃止。
平成6(1994)年	2/22	南リアス線小石浜 - 甫嶺間を走っていた列車が、強風により転覆。乗客が軽いケガ。
	5/9	取締役会で、開業以来初めて赤字となることが報告される。経営収支ではこの年度から赤字に転落。
平成9(1997)年	7/26	季節列車「リアスシーライナー」が運行開始。 (区間：仙台 - 盛 - 釜石 - 久慈)
平成11(1999)年	7/31	「リアスシーライナー」の運行区間を八戸まで延長。
	12/4	ダイヤ改正で初めて運行本数が削減。
平成14(2002)年	10/1	お座敷列車「さんりくしおかぜ号」が運行開始。
平成15(2003)年	7/26	宮城県北部地震、岩手県宮古地区の豪雨の影響で一部列車を運休。
	10/4	土日限定で八戸線との相互直通運転を開始。 「ノスタルジックさんりく号/うみねこ号」が運行(11/24まで)。 (区間：盛 - 久慈 - 八戸/宮古 - 久慈 - 八戸)
平成17(2005)年	3/13	レトロ調車両「さんりくしおさい号」が運行開始。
平成19(2007)年	7/1	JRからの乗り入れ列車「さんりくトレイン北山崎号」が運行開始。 (区間：盛岡 - 宮古 - 久慈)
	8/19	「三陸鉄道再出発宣言」が釜石市で発せられる。岩手県と沿線12自治体が財政支援を表明。

平成20(2008)年	8/9	開業25周年を前に社名ロゴマークを変更。
平成21(2009)年	1/24	開業25周年三陸鉄道展が開催。3/1まで釜石、久慈、宮古、大船渡、盛岡、東京で巡回開催。
	7/20	南リアス線小石浜駅を恋し浜駅に改称。
	9/1	北リアス線にアテンダントがデビュー。
	11/1	「鉄道むすめ」をメインにさんてつ祭り開催(鉄道むすめサミットなど)。
	11/30	国土交通省により、三陸鉄道が財政支援や特別措置を受ける鉄道事業再構築実施計画として認定される。
平成22(2010)年	10/16	南リアス線に山口団地駅を新設。
平成23(2011)年	3/11	東日本大震災発生。

第3セクター化後の沿革は事項が多いため、いくつかの項目のみ本文で解説する。

・経営

日本初の第3セクター鉄道として再スタートを切った三陸鉄道は、夏場には多くの観光客を集め、営業成績は昭和59(1984)年度が2,600万円、翌年度が2,050万円と黒字を計上し、好調な滑り出しを見せた。これは関係者にとっても予想以上の結果であった。昭和60(1985)年12月には、三陸鉄道が鉄道友の会の「グローリア賞」を受賞した。この賞は「鉄道の運営や業績に貢献した優れた技術・運営に対して授与される」もので、初の第3セクター鉄道としてある程度成功し、全国にその可能性を示した三陸鉄道の業績が評価されたものだと考えられる。さらに平成4(1992)年には「三陸・海の博覧会」が7月24日から9月15日まで釜石市をメインに開催され多くの観光客を集めるなど、このまま三陸鉄道は順調に歩みを進めていくかと思われた。

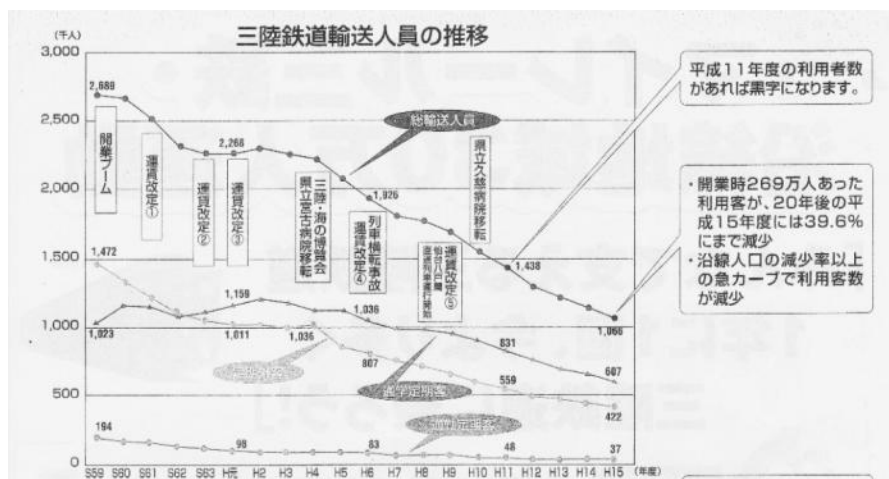


図2 三陸鉄道の各年ごとの輸送人員の推移
(「マイレール三鉄・沿線地域30万人運動」ポスターより転載)

しかし、その後は開業ブームの沈静化や冷夏の影響もあり、図2に示すように年々利用者数が減少していった。これに関しては、宮古駅付近にあった岩手県立宮古病院が、平成4(1992)年に宮古市郊外の崎鍬ヶ崎に移転したことが大きかったと言われている。この病院はこの地域では最も大きく、多くの通院者や見舞客、職員などが三陸鉄道を利用していた。しかし移転後はこういった人々が三陸鉄道を利用しなくなってしまったため、利用者数が大きく減少したのである。

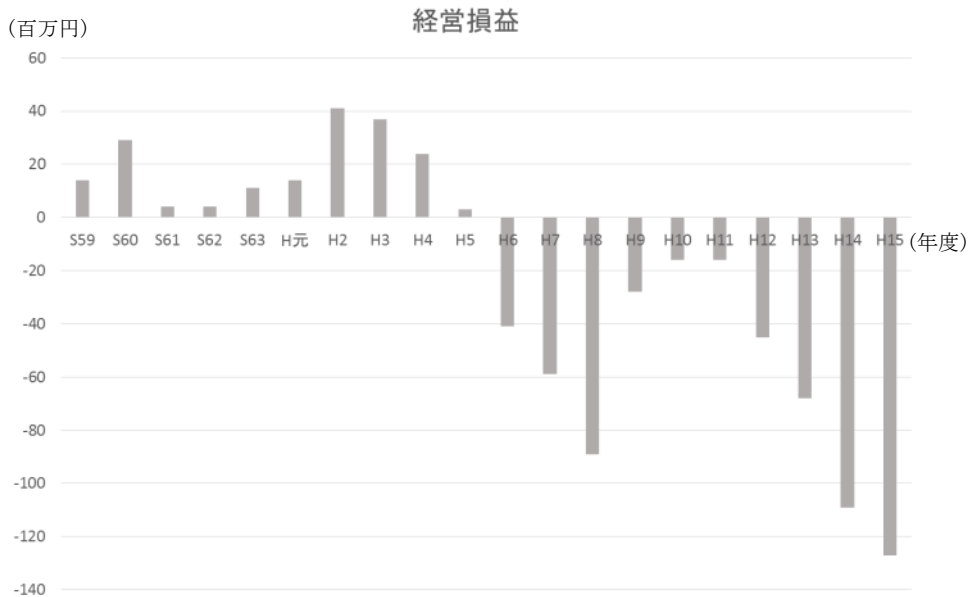


図3 三陸鉄道の各年ごとの経営損益
(「マイレール三鉄・沿線地域30万人運動」ポスターより作製)

図3に、開業初年度から平成15(2003)年度までの経営損益を示した。これを見ると、開業後しばらくは黒字を保っていたもののバブル崩壊以降は急激に収益が減少し、平成6(1994)年以降は赤字が続いていることが分かる。こうした経営赤字は開業時に転換交付金の一部で創設された運営基金で補っていたが、この基金も底をつく見込みとなった。そのため、平成17(2005)年から「マイレール三鉄・沿線地域30万人運動」がスタートした。これは「沿線地域住民30万人が1年に1回今より多く乗車することで、運輸収入が単年度の赤字額を上回り黒字となる」というものであった。さらに平成19(2007)年には「三陸鉄道再出発宣言」が釜石市で発せられ、岩手県と沿線12自治体が財政支援を表明した。こうした運動に加え、リゾート列車に自社製のお座敷車両やレトロ調車両を次々と導入することで、観光客数の増加を図った。

しかしこれらの対策でも利用者数減少に歯止めはかからず、平成21(2009)年国土交通省により、三陸鉄道は財政支援や特別措置を受ける鉄道事業再構築実施計画として認定された。

・国鉄/JR線との乗り入れ

国鉄/JR線との乗り入れは開業当初から活発に行われている。なお、乗り入れ列車に使用された車両と「リアスシーライナー」に関しては、それぞれ当該コラムを参照していただきたい。

まず昭和59(1984)年には、山田線(釜石 - 宮古間)経由で南北リアス線を結ぶ直通列車「三陸開通記念号」が運行された。これは大船渡市の観光会社による団体列車で、釜石 - 宮古間では国鉄の定期列車との併結も行った。さらに同年の7月25日からは、国鉄から夏季限定で北リアス線に「うみねこ号」、南リアス線に「むろね号」の片乗り入れが行われた。これには国鉄型気動車を専用に整備したものが充当された。当初は8月19日までの予定だったが、好評につき8月26日まで運行が延長された。

昭和60(1985)年には「うみねこ号」と「むろね号」に加え、釜石 - 久慈間を結ぶ「シーガル号」が三陸鉄道の車両で運行された。一方、南リアス線からの運行は見送られた。翌年には上記3本の直通列車の運行に合わせ、北リアス線に十府ヶ浦駅、南リアス線に白浜海岸駅が夏季限定の臨時駅として設置された。

昭和62(1987)年からは、ついに定期列車で山田線、大船渡線との相互乗り入れを開始した。これに伴い、夏季限定の列車だった「むろね号」はそのまま快速「むろね」として、「うみねこ号」は急行「陸中3号」に発展・吸収される形でそれぞれ運行されるようになった⁴。この当時は1日辺り計14本もの列車が相互乗り入れを行っていた。

昭和62(1987)年夏には仙台 - 盛 - 釜石 - 久慈 - 八戸間を直通する「三陸パノラマ号」が、仙台発と八戸発で1日おきに交互に運行された。この列車の運行ルートは、その後の「リアスシーライナー」の原型になったと思われる。

平成元(1989)年には開業5周年を記念してブラスバンド演奏や車両基地公開など各種イベントが開催された。さらに団体列車も運行され、三陸鉄道の車両が初めて釜石線と東北本線に乗り入れた。

平成4(1992)年には「三陸・海の博覧会」の開催に合わせ、「三陸マリンライナー」が運行された。これは普通列車扱いで、500円の追加料金で乗車できた。

近年では、平成15(2003)年以降八戸線との相互乗り入れが行われた他、平成18(2007)年からは三陸マリンライナーと同じ車両を用いて盛岡から山田線経由で「さんりくトレイン北山崎号」が運行されていた⁵。

⁴ 急行「陸中」は山田線・釜石線を走行する急行列車で、三陸鉄道開業以前から北上 - 花巻 - 釜石 - 宮古間を結んでいた。三陸鉄道開業後に始発駅を盛岡に変更している。当時は1日2往復が運行していたが、この内、宮古まで「うみねこ号」と同じ区間を走っていた「陸中3号」を久慈まで延長し、「うみねこ号」と統合したということになる。

⁵ この前年から同じ車両で「さんりくトレイン宮古号」が盛岡 - 宮古間で運行されており、宮古から三陸鉄道に乗り換えるよう案内されていたが、より利便性を考慮して久慈まで運行区間を延長したものと思われる。

しかし、定期列車での相互乗り入れはその後減少の一途を辿る。平成6(1994)年12月の改正からは本数が減少した。その後平成21(2009)年にはJR車両の乗り入れが廃止になり、翌年には三陸鉄道からの乗り入れも久慈 - 盛間を直通する1往復のみになった。

さらに震災後は、大船渡線はBRT化され、山田線も宮古 - 釜石間が運休しているため、直通運転はされていない。なお、リゾート列車の乗り入れは引き続き行われている。

・列車転覆事故

平成6(1994)年2月22日、南リアス線甫嶺(ほれい)駅付近で列車転覆事故が発生した。この事故は、車両が脱線し線路の約10m下の水田に横転転落したというものだった。当日は台風並みに発達した低気圧の影響で大荒れの天候であり、現場に近い大船渡では最大瞬間風速23.4m/sの強風が吹いていた。そのため、列車は40km/h程度で徐行運転していた。転落地点は、切り通しを抜けて矢作川に架かる橋を渡り、山から海に抜ける横風を受けやすい場所で、



図5 事故発生地点付近の橋

事故発生以前から強風で有名な場所であり、三陸鉄道側も運行上の要注意ポイントとしていた。この事故により5人の乗客が顔や胸を打つなど軽いけがをし、2両の車両が廃車となった。

この事故以降、三陸鉄道は風に対する運転規制基準を強化、風速計の増設や橋への防風柵の設置を行った他、全ての無人駅で列車遅れ状況等を知らせる案内放送装置を取り付けた。さらに安全強化のため列車無線も完備させた。こうした設備は三陸鉄道のようなローカル線としては最高水準とも言われている。

(4) まとめ

こうして三陸鉄道の歴史を振り返ってみると、その道程は決して平坦ではなかったことがわかる。戦前から開業を待ち望まれた鉄道でありながら、国鉄線時代及び三陸鉄道時代ともに、結局は赤字経営に追い込まれてしまうところを見ていると地方ローカル線経営の難しさを実感させられた。しかしそんな厳しい状況にあっても、多数のイベント列車を運行したり、安全対策を盤石なものにしていったからこそ、しぶとく生き残っていくことができたのだろうと考えられる。この後東日本大震災の被害に見舞われる三陸鉄道であるが、そこからどのように復活を遂げたのか、そちらは当該項目をご覧頂きたい。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル 1981、vol. 31、No. 10、通巻No. 395(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1981、vol. 31、No. 12、通巻No. 397(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1984、vol. 34、No. 7、通巻No. 434(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1984、vol. 34、No. 11、通巻No. 439(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1985、vol. 35、No. 7、通巻No. 450(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1986、vol. 36、No. 3、通巻No. 460(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1987、vol. 37、No. 3、通巻No. 477(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1987、vol. 37、No. 8、通巻No. 483(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1988、vol. 38、No. 11、通巻No. 503(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1989、vol. 39、No. 6、通巻No. 513(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1997、vol. 47、No. 4、通巻No. 636(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 7、通巻No. 687(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2003、vol. 53、No. 10、通巻No. 737(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2009、vol. 59、No. 10、通巻No. 824(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2011、vol. 61、No. 1、通巻No. 843(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 5、通巻No. 862(電気車研究会)
鉄道ファン 1981、vol. 21、No. 12、通巻No. 248(交友社)
鉄道ファン 1984、vol. 24、No. 6、通巻No. 278(交友社)
鉄道ファン 1984、vol. 24、No. 8、通巻No. 280(交友社)
鉄道ファン 1984、vol. 24、No. 11、通巻No. 283(交友社)
鉄道ファン 1985、vol. 25、No. 10、通巻No. 294(交友社)
鉄道ファン 1986、vol. 26、No. 11、通巻No. 307(交友社)
鉄道ファン 1987、vol. 27、No. 9、通巻No. 317(交友社)
鉄道ファン 1989、vol. 29、No. 8、通巻No. 340(交友社)
Imidas2007(集英社)
国鉄解体 戦後40年の歩み(筑摩書房)
鉄道再生論 新たな可能性を拓く発想(中央書院)
第三セクター鉄道(成山堂書店)
三陸鉄道久慈線・盛線工事誌(日本鉄道建設公団盛岡支社)
震災と鉄道 全記録(朝日新聞出版)
線路はつながった(新潮社)
さんてつに乗ろう！(オークラ出版)
河北新報 平成6(1994)年2月23日付

・webサイト

三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画
(www.pref.iwate.jp/dbps_data/_material/_files/000/000/002/872/1_09319_genjou.pdf)

本文中で使用している地図は、Google mapで提供される地図データを一部改編したものである。

コラム: 駅の愛称

(B3 理) カタナ

三陸鉄道に乗車したことのある方は、駅名標に駅の名前とは別に愛称が表記されているのをご覧になったことがあるだろうか。これは三陸鉄道のイメージアップのため、開業時に付けられたイメージネーミングである。愛称は三陸鉄道の全駅に付けられており、それぞれ駅周辺の風土や歴史にちなんだものとなっている。なお、現在では開業当初とは異なる愛称がついている駅もある⁶。

ここでは、各駅の愛称とその由来を紹介する。愛称の由来を知った上で駅を訪ねてみると、また違った出会いや発見があるかもしれない。



図1 久慈駅の駅名標

⁶ 甫嶺駅(鬼の大海→金のしずく)、盛駅(長安・長英→椿の里)など。

(1) 北リアス線

表1 北リアス線の各駅の愛称と由来⁷

駅名	愛称	由来
① 久慈 (くじ)	琥珀いろ	久慈は琥珀の古くからの産地ということから
② 陸中宇部 (りくちゅううべ)	縄文の花	周辺から縄文時代の遺跡が発見されていることから
③ 陸中野田 (りくちゅうのだ)	ソルトロード	江戸時代に野田で海水からつくられた塩を盛岡など内陸に運んだ「塩の道」にちなんで
④ 野田玉川 (のだたまがわ)	西行の庵	歌人：西行法師が玉川海岸の景色に惹かれ草庵を結んだという伝承から
⑤ 堀内 (ほりない)	義経の祈り	義経伝説でも知られる鵜鳥神社にちなんで
⑥ 白井海岸 (しらいかいがん)	ウニの香り	ウニの産地として知られる海岸というところから
⑦ 普代 (ふだい)	はまゆり咲く	普代村の村の花が「はまゆり」であることから
⑧ 田野畑 (たのはた)	カンパネラ	宮沢賢治の童話、「銀河鉄道の夜」の主人公ジョバンニの親友の名前から
⑨ 島越 (しまのこし)	カルボナード	宮沢賢治の童話「グスコーブドリの伝記」の火山島の名前から
⑩ 小本 (おもと)	泉湧く岩	龍泉洞から流れ出る小本川の河口近くにあることから
⑫ 摂待 (せったい)	旅の八郎	摂待畑に住んでいた3人兄弟の末っ子、「八郎」伝説の物語から
⑬ 田老 (たろう)	銀色のしぶき	アワビの養殖や鮭漁が盛んなことから
⑭ 佐羽根 (さばね)	神楽の里	黒森神楽の伝承の地であることから
⑮ 一の渡 (いちのわたり)	うぐいすの小径	うぐいすやカッコーの声が聞こえることから
⑯ 山口団地 (やまぐちだんち)	黒森の鼓動	悲慘の名将源義経が三年三ヶ月滞在したと伝えられる黒森神社の名前から
⑰ 宮古 (みやこ)	リアスの港	陸中海岸国立公園の玄関口、リアス式海岸の宮古湾の港町であることから

⁷ 由来の文章は基本的に三陸鉄道公式ホームページより引用。



図2 北リアス線の各駅

(2) 南リアス線

表2 南リアス線の各駅の愛称と由来⁸

駅名	愛称	由来
① 釜石 (かまいし)	鉄と魚の町	近代製鉄発祥の地、港には三陸の海の幸が水揚げされることから
② 平田 (へいた)	漁火大観音	ホームから岬に立つ釜石大観音が望めることから
③ 唐丹 (とうに)	鮭のふるさと	駅の近くを流れる片岸川には秋に鮭がたくさん遡上することから
④ 吉浜 (よしはま)	キッピン あわびの海	吉浜のアワビは乾鮑として江戸時代から中国に輸出された高級食材であることから(キッピンアワビ)
⑤ 三陸 (さんりく)	科学の光	崎浜地区に北里大学水産学部があり、最近まで気象庁の大気球観測所もあったことから
⑥ 甫嶺 (ほれい)	金のしずく	駅の西側にそびえる今出山では、戦前まで金の採掘を行っていたことから
⑦ 恋し浜 (こいしはま)	愛の磯辺	恋し浜絵馬が待合室に飾られ皆様の願いと「愛」のこもった駅であることから
⑧ 綾里 (りょうり)	綾姫の里	綾姫がこの地に機織を伝えたという伝説から
⑨ 陸前赤崎 (りくぜんあかさき)	貝塚めぐり	周辺に縄文時代の貝塚の遺跡が多いことから
⑩ 盛 (さかり)	椿の里	大船渡市の花が椿。椿の自生する北限ということから

⁸ 由来の文章は基本的に三陸鉄道公式ホームページより引用。



図3 南リアス線の各駅

以下、特筆すべき駅について解説する。

・田野畑(カンパネラ)と島越(カルボナード)

この二つの駅の愛称は、どちらも宮沢賢治の童話にちなんで付けられているが、これは宮沢賢治が大正14(1925)年の1月にこの地域を訪れていたことに由来している。この時賢治は田野畑村の羅賀港から宮古へ、そして宮古から釜石に至る際に発動機船を利用しており、その情景を「発動機船一、二、三」という三つの詩にあらわしている。その宮沢賢治のゆかりの地に鉄道の駅ができるということで、駅の愛称にこのような名前が選ばれたのだと思われる。

島越駅前と田野畑駅前には、それぞれ「発動機船二」「発動機船三」の一部を記した石碑が建てられており、その裏側には以下のように愛称の由来が記されている。

島越(カルボナード)

「カルボナード」は宮沢賢治の童話「グスコーブドリの伝記」の中の火山島の名前です。主人公は燃えるような情熱と意欲を持った青年で、住民を守るために命を捧げました。その行動と勇氣は田野畑村の先人そのものです。島越の「島」にちなんで火山の名を愛称としました。～

田野畑(カンパネルラ)

カンパネルラは宮沢賢治作 銀河鉄道の夜の主人公(ジョバンニ)の友人の名前です。カンパネルラは弱いものを助けて強いものに立ち向かう勇氣のある少年です。これは田野畑村の風土が生んだ 百姓一揆の指導者たちのイメージが重なります。これからも このような人材が村から多く出ることを願って 愛称としました。～

(「賢治の旅 賢治への旅」 本文より引用)

なお、「発動機船一」の石碑は平井賀漁港に建てられていたが、東日本大震災の津波により流されてしまった。これら三つの碑は羅賀港付近にある旅館の当主である畠山栄一氏の強い要望で建てられたもので、流出した「発動機船一」の石碑も、現在海底から引き上げられて畠山氏の旅館の庭に保管されている。

・恋し浜(愛の磯辺)

この駅は、開業当時は小石浜という名称であったものを平成21(2009)年に恋し浜へと変更している。このような名称をつけることで話題を生み、より多くの観光客を集めようという三陸鉄道側のはからいがあったものと思われる。現在では恋のパワースポットとしてカップルに人気があり、来駅の際には記念にホタテの絵馬を吊るすことができる。



図4 恋し浜駅の駅名標

参考文献

・書籍

賢治の旅 賢治への旅(本の泉社)

鉄道ピクトリアル 1984、vol. 34、No. 2、通巻No. 428(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 1987、vol. 37、No. 3、通巻No. 477(電気車研究会)

・webサイト

三陸鉄道公式ホームページ 路線図・駅紹介

(<http://www.sanrikutetsudou.com/category/map>)

本文中で使用している地図は、Google mapで提供される地図データを一部
改編したものである。

コラム: リアスシーライナー

(B3 理) カタナ

夏季限定の季節列車「リアスシーライナー」は、東北・石巻・気仙沼・大船渡・南リアス・山田・北リアス・八戸線を直通し仙台 - 八戸間を結んでいた臨時快速である。その走行距離は400.4km、乗車時間は10時間にもなり、特別車両な料金を取らない普通・快速列車としては当時国内最長の距離を走る列車であった⁹。ここでは、三陸縦貫線を縦走するこの興味深い列車について紹介する。

(1) リアスシーライナー運行の沿革

リアスシーライナーは平成9(1997)年から運行を開始した。車両には36-100、200形が充当され、2連もしくは3連で運行された。当初は久慈までの運行だったが、平成11(1999)年から運行区間が久慈から八戸まで延長された。また、この年はJRのジョイフルトレイン「エーデルワイス」と36形を上りと下りで交互に使用して運行していた。



図1 リアスシーライナー
(仙台駅で撮影)

平成12(2000)年以降はリクライニングシートを装備する専用車両の36-1200形や36-1100形が投入され、居住性が向上した。それまでは一般形車両が使用されていたので、クロスシートでの10時間の旅程はなかなか厳しい物だったかもしれない。

さらに、平成14(2002)年からはレトロ調車両の36-300、400形を使用して「シーライナーリレー号」が運行された。この列車は久慈を発車してリアスシーライナーより1時間後を走り、盛でリアスシーライナーに追いつくようなダイヤで運行されており、そのため接続の心配をすることなく、リアスシーライナーでも途中下車できるというものであった。この年は上りのみの運行であったが、翌年は下りでもリアスシーライナーの2時間後を走る「シーライナーサポート号」も運行された。この2列車は平成16(2004)年から「シーライナーサポート号」に統合され、平成19(2007)年まで運行されていた。

リアスシーライナーは震災の前年、平成22(2010)年の夏まで運行された。震災発生以降は気仙沼線と大船渡線がBRT化、山田線が不通となったため、運行再開の見込みは立っていない。

⁹ 平成22(2010)年現在。

(2) リアスシーライナーの併結列車

リアスシーライナーの大きな特徴として、JRの快速「南三陸1・4号」と併結して運行されていたことが挙げられる。この快速「南三陸」は東北・石巻・気仙沼線を直通し仙台 - 気仙沼間を結ぶ定期快速列車で、小牛田運輸区のキハ58形を使用して運行されていた。「南三陸1・4号」に関しては平成12(2000)年以降キハ48形も使用するようになった。さらに平成19(2007)年からはキハ110系に置き換えられ36形とは連結できなくなったため、リアスシーライナーとの併結運転は終了している。なお、この年に限っては、ジョイフルトレイン「こがね」を使用した仙台 - 気仙沼間を結ぶ臨時快速「こがねふかひれ号」と併結して走る姿が見られた。



図2 快速「南三陸1・4号」と併結して走るリアスシーライナー

(3) リアスシーライナーと青春18きっぷ

通常、三陸鉄道区間内では青春18きっぷを使用することはできない。しかし、それではJR線と三陸鉄道を直通するリアスシーライナーを利用する際に不便が生じる。そのため、運行開始した平成9(1997)年はリアスシーライナーに限り、その日使用している青春18きっぷで三鉄区間を無料で乗車できることにしていた。

翌年からは、その日使用している青春18きっぷで、三鉄区間を通常の半額で乗車できることにしていた。だがこうすると、リアスシーライナーの利用客のほとんどが車内で三鉄の切符を購入することになるため、車内改札をする車掌への負担が大きくなりすぎてしまった。

そこで打開策として、「青春18きっぷ リアスシーライナー三陸鉄道利用券」が発売された。これは車内で販売され、利用区間に応じて「南」「北」「南・北」のいずれかにパンチを入れるようになっていた。これが好評だったため、平成13(2001)年からはリアスシーライナーだけでなく三鉄の普通列車でも使用できる「三鉄1日とく割フリーパス」が発売された。これは青春18きっぷを提示すれば購入でき、三鉄区間内を通常の半額で1日乗り放題というものであった。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル 1997、vol. 47、No. 10、通巻No. 643(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1998、vol. 48、No. 11、通巻No. 661(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 1999、vol. 49、No. 10、通巻No. 675(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 4、通巻No. 683(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 11、通巻No. 693(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2007、vol. 57、No. 11、通巻No. 796(電気車研究会)
線路はつながった(新潮社)

2. 三陸鉄道の車両



久慈駅の車庫で休む車両たち

三陸鉄道では開業から現在に至るまで、様々な車両が活躍していた。ここでは、三陸鉄道に在籍した車両を詳しく見ていく。また三陸鉄道には見る者の目を楽しませるラッピング車両が複数存在するが、こちらについても記述する。

三陸鉄道の車両

(B3 工) 北越

(B3 工) W719

(B4 工) TJライナー

(B4 工) キハ52

三陸鉄道には、一地方ローカル線ながら多様な車両が在籍してきた。開業当初は2形式16両であったが、増備や改造、改番が行われ、最も多い時で23両、形式は延べ12形式に及ぶ。ここでは、三陸鉄道がこれまでに所有した車両について、一般形車両、特別車両をそれぞれ登場した順に紹介する。

はじめに図1に、三陸鉄道の車両の役割や改造、改番による変遷を系譜としてまとめる。表中の符号付きの数字は車両数の増減、実線矢印は形式の変更を伴う改造を表している。なお車両形式の内、網掛けされた形式はお座敷車両及びレトロ調車両を示している。

車両形式													(両)
	100	200	1100	1200	2100	500	700	300 400	600	R	Z		
1984	+10	+6	三陸鉄道開業										
1985		+3→9											
1986													
1987													
1988													
1989													
1990													
1991								+4					
1992													
1993	脱線事故												
1994	-1→9	-1→8											
1995						+1							
1996		100, 200形事故廃車のため500形導入											
1997													
1998													
1999													
2000		-1→7		1									
2001		-1→6		+1→2									
2002	-4→5		+3		+1								
2003													
2004													
2005								-2	+1				
2006								廃車	+1→2				
2007													
2008													
2009						廃車							
2010	更新工事	更新工事											
2011			東日本大震災										
2012		-2→4											
2013	-1→3					+3							
2014			100, 200形被災代替に700形導入					+3→6		R形化	+1→3	+1	

図1 三陸鉄道車両数の変遷

(1)一般形車両
・ 36-100形

表1 36-100形諸元

	全長	18.5m
	幅	2.8m
	高さ	4.0m
	自重	31.1t
	定員	114
	座席定員	57
	設備	ワンマン運転対応 JR車両と統括制御可能 JR線乗り入れ対応 セミクロスシート 便所 カラオケ・ステレオ装置

新潟鐵工所及び富士重工業で昭和58(1983)年12月から翌年1月にかけて10両が製造された。JR山田線を経由して盛 - 久慈間を直通する普通列車や、「リアスシーライナー」に充当するため、JR線への乗り入れ対応設備を備えている他、トンネル区間を多く走るため、地下鉄車両と同じA-A基準¹⁰が適用されている。

形式名称の「36」は、「三陸(さんりく)」の語呂合わせである。塗色はアイボリーホワイトを基調に、えんじ色で三陸の「三」を表現し、マリンブルーを加えたものであり、白は「誠実」、赤は「鉄道に対する情熱」、青は「三陸の海」を意味する。

車内は通学と観光の両方に利用されることを考慮し、図2のようにセミクロスシートをずらして配置している。新製時は非冷房であった。また、昭和59(1984)年11月にはカラオケ・ステレオ装置が団体客向けに新設されており、これを用いて定期列車でもBGM放送を流していた。

平成7(1995)年から平成11(1999)年にかけて、冷房化改造と変速機の取り替え、エンジンの換装を受けた。これにより部品点数と保守費の低減が図られている。さらに平成21(2009)年から平成24(2012)年にかけて再び改造工事が施行され、台車の二軸駆動化などの改造を受けた。これにより、従来の一軸駆動よりも駆動力を確実にレールに伝えられるようになり、エンジンを最大出力で使用することができるようになった。

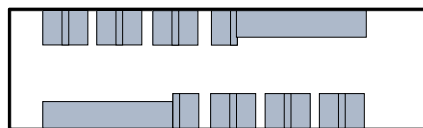


図2 36-100形の座席の配置

¹⁰ 昭和44(1969)年5月15日付の運輸省(現在の国土交通省)通達「電車の火災事故対策について」において使われていた不燃化基準の一つ。

・ 36-200形

表2 36-200形諸元

	全長	18.5m
	幅	2.8m
	高さ	4.0m
	自重	31.4t
	定員	110
	座席定員	53
	設備	ワンマン運転対応 JR車両と統括制御可能 JR線乗り入れ対応 セミクロスシート 便所 自動販売機 ビデオ装置(36-207, 36-209)

基本構造は36-100形と同一である。

新潟鐵工所及び富士重工業で昭和58(1983)年12月から翌年1月にかけて6両が製造された他、昭和60(1985)年3月に3両が増備された。車内に自動販売機を設置しており、これにより定員が4人減少している点が36-100形と異なる。また、36-207、36-209にはビデオ装置が各車1台ずつ設置されており、乗客が席に座りながら三陸の観光ビデオを楽しめるようになっていた。これは路線にトンネルが多く、満足に景色を楽しめないという観光客の不満に応えるものであった。

これら36-100形・36-200形を製造した新潟鐵工所及び富士重工業はバス車体も製造しており、この車両も一部にバス用の部品を導入することでコストダウンを図っている。こうした設計や設備は、その後製造される軽快気動車の原型となった。しかし、その後の軽快気動車の多くが軽量化のためステンレス製の車体を持つのに対し、当形式は国鉄型と同様、重い鋼製車体を持つなど、国鉄型気動車から軽快気動車が発展していく過渡期の車両であるといえるだろう。また、人件費を削減すべく導入されたワンマン運転の設備は鉄道車両としては初めて本格的に導入されたものであるが、これもバス製造で得られたノウハウを応用したものである。これが全国のJRや私鉄の閑散線区などにおけるワンマン運転のはしりとなった。

・ 36-1100形/36-1200形

表3 36-1100形/36-1200形諸元

	全長	18.5m
	幅	2.8m
	高さ	4.0m
	自重	31.1t(1100形) 31.4t(1200形)
	定員	—
	座席定員	—
設備	ワンマン運転対応 JR車両と統括制御可能 JR線乗り入れ対応 リクライニングシート 便所 車椅子スペース(1100形)	

36-1100形は36-100形を、36-1200形は36-200形を種車にそれぞれ改造された車両である。36-1100形は平成14(2002)年に36-103、36-106、36-107の3両が改造され、36-1103、36-1106、36-1107となった。36-1200形は平成12(2000)年に36-206が36-1206に、翌平成13(2001)年に36-201が36-1201に改造された。



図3 通常塗装に戻された36-1107

この二形式は「リアスシーライナー」の快適性を向上するため、腰掛にJRの特急型電車485系の回転式リクライニングシートを装備しており、座面も若干高くすることで眺望が確保されている。座席の換装による車両重量や着席定員の変化については不明である¹¹。また、客室と出入台の間に簡易な仕切を設置した。なお、36-1100形のみ、車内に車椅子スペースが設置されている。

塗装は従来の塗装パターンをそのままに、36-1100形は赤色をベースに青帯が巻かれたもの、36-1200形は青色をベースに赤帯が巻かれたものとなった。この内、36-1107は後述の「てをつな号」ラッピング化の後、通常塗装へと変更された。

36-1106、36-1201、36-1206は平成21(2009)年に廃車された後、ミャンマー国鉄に譲渡されており、エンジンと変速機の取り替え、座席の転換クロスシート化を施された上で平成21(2009)年夏頃にRBE3000形3001 - 3003として竣工した。これら3両のRBE3000形は一般旅客用ではなく、ミャンマー国鉄幹部の巡回視察用として使用されている。さらに平成26(2014)年には、残る36-1103、36-1107も廃車となり、36-1100形/36-1200形は全廃となった。

¹¹ そのため、諸元表の自重は改造元車両のものを記載している。

・ 36-500形

表4 36-500形諸元

	全長	18.5m
	幅	2.8m
	高さ	4.0m
	自重	29.5t
	定員	123
	座席定員	59
	設備	ワンマン運転対応 セミクロスシート 便所

36-500形は、36形の冷房改造・機関更新による予備車の不足や、平成6(1994)年に発生した脱線転覆事故により2両が廃車となったことを受け、これを補填する目的で平成7(1995)年に1両が新潟鐵工所にて製造された。

同時期に製造されたJR九州キハ125形気動車と同タイプの気動車である¹²。既存の車両の設計が流用された理由としては、費用低減の他、事故後緊急に必要となった車両のため時間がなかったことが考えられる。エンジンは新潟鐵工所製ディーゼルエンジンで動台車は2軸駆動である。北リアス線で使用されていたが、平成21(2009)年に廃車となった。

投入された背景には次期導入車両の試作的意味合いもあったようだが、その後増備されることもなく、1両だけの異端な存在であった。

なお、図4に示したのは平成7(1995)年1月15日に奥羽本線森岳駅で撮影された、甲種回送中の36-500形である。この時はEF81形電気機関車に牽引されており、おそらく新潟鐵工所の車両工場で落成した後、三陸鉄道まで回送される最中の写真だと思われる。



図4 甲種回送中の36-500形
(森岳駅にて撮影)

¹² そのため、諸元表はキハ125系のものを記載している。

・ 36-700形

表5 36-700形諸元

	全長	18.5m
	幅	2.8m
	高さ	4.0m
	自重	32.8t
	定員	123
	座席定員	59
	設備	ワンマン運転対応 クロスシート 便所 ノンステップ 車椅子スペース

東日本大震災により失われた車両の代替として、クウェート国からの支援のもと製造された。そのため、前面には同国の紋章、運転台助手席側には同国への感謝の言葉がアラビア語、英語、日本語で記されている。平成25(2013)年の南リアス線の運転再開と、平成26(2014)年の全線運転再開に合わせ、それぞれ3両ずつが製造された。

車体は床面高さを170mm下げ出入り口のステップを廃止し、高齢者の乗降に配慮した。塗装は従来のデザインを踏襲しつつ、より明るく、かつ赤青のストライプに丸みを付け親しみやすいものとした。車内はボックス席がメインに配置されており、座席に簡易テーブルを装備する他、イベント時には着脱式大型テーブルを設置できる。トイレは車いす対応のものが設置されており、車いす乗降用のスロープも積み込んである。また、窓ガラスは紫外線、日射エネルギーカット効果のある大形二重ガラスである。

床下機器は整備の利便性を考慮し、基本的に従来車と同一仕様の機器を設置した。機関は新潟原動機製ディーゼルエンジン、変速機は変速1段直結2段自動切り替え¹³の日立ニコトランスミッション製を採用した。台車はボルスタレス空気ばね支持方式で動台車は2軸駆動とした。



図5 クウェート国への感謝の言葉



図6 DMF13HZ型エンジン

¹³ エンジン回転数や負荷、運転状況を判断して、トルクコンバータを介する変速段と、伝達効率に優れる直結段を自動的に切り替える変速機。直結段はギア比が2組、用意される。

(2) 特別車両

・ 36-300/36-400形

表6 36-300/400形諸元

	全長	16.3m
	幅	2.7m
	高さ	4.0m
	自重	28t
	定員	104
	座席定員	56
	設備	ワンマン運転対応 クロスシート 暖房装置

36-300形と36-400形は、平成元(1989)年に開催された横浜博覧会での列車運行に使用するため、新潟鐵工所で製造されたレトロ気動車2編成4両を、博覧会終了後の平成2(1990)年に岩手県が日本宝くじ協会の援助のもと購入したものである。このような経緯から、車両前部に「宝くじ号」のロゴが、側面に協会名が書かれているのが特徴である。三陸鉄道には岩手県が貸し出すという形で車籍を入れていた。

構造は当時新潟鐵工所で製造されていた他の気動車に準拠しているが、車体や内装は博覧会に用いるため豪華な仕様となった。三陸鉄道入線時に前面窓や側窓上部の固定、36-300形へのトイレ設置などを行った。窓の固定に関しては、横浜博よりも高速で運転をするため、窓が可動式だとトンネル内等で隙間風や騒音が発生することへの対策と思われる。36-301と36-401、36-302と36-402が編成を組み、それぞれが「おやしお」、「くろしお」の愛称で運行された。イベントや団体の他、定期運用でも使用されていた。

新型のレトロ調車両である36-600形が平成17(2005)年から平成18(2006)年にかけて2両製造されたことを受け、36-301と36-401が平成17(2005)年に、36-302と36-402がその翌年に廃車された。車両は岩手県に返却された後、県がミャンマー国鉄に売却した。短命だった理由としては、在来車と装備が異なり統括制御ができなかったため¹⁴、片運転台のため一両編成での運転ができずコストが増大するため、などが考えられる。

¹⁴ ブレーキ関係と連結器そのものは連結可能であり、平成2(1990)年5月12日には在来車と統括制御なしで併結運転を行った。この他にも在来車との併結運転は行われた。

・ 36-2100形気動車

表7 36-2100形諸元

	全長	18.5m
	幅	2.8m
	高さ	4.0m
	自重	31.1t
	定員	—
	座席定員	—
	設備	ワンマン運転対応 畳もしくは掘りごたつ

平成14(2002)年に、36-100形36-110を改造したお座敷車両である。36-2110の1両が在籍している。

愛称は「さんりくしおかぜ」で、三陸の豊かな海をイメージした塗装がされている。コンセプトは漁師の仕事場・休憩所である「番屋」であり、従来の床面から33cm高い位置に木製の床を設置したことでより車内眺望が良くなった。掘りごたつタイプや全面畳敷きなど用途に応じたレイアウトが可能であるため、夏はお座敷列車、冬はこ



図7 うに弁当(実際に車内で販売されるものとは異なる)

たつ列車として北リアス線で運用されている。なお、こたつ列車としての運行を開始したのは平成16(2004)年2月からである。夏には、車内で「うに丼」が堪能できる。ただし、完全予約制の限定弁当である。

冬季に運行される際は、八戸線で運行されているジョイフルトレインの「うみねこ」と久慈駅で接続していた。これは、当時東北新幹線が八戸まで延伸開業しており、八戸で新幹線を降りた観光客に八戸線経由で三陸鉄道に乗りしてもらおうという意図があったものと思われる。

・ 36-R形 (36-600形)

表8 36-R形諸元



図8 36-R1

全長	20.5m
幅	2.8m
高さ	4.0m
自重	34.5t
定員	113/111 (R3のみ)
座席定員	48
設備	ワンマン運転対応 クロスシート 冷蔵庫 カラオケ装置 DVDプレイヤー 車椅子スペース ノンステップ (R3のみ)

36-300、400形の置き換えのため、平成17(2005)年と平成18(2006)年に1両ずつが新潟トランスで製造された新型のレトロ調車両である。登場時は36-600形という形式だったが、平成25(2013)年に36-700形と併結できるように改造され、36-R形に改番された。その後平成26(2014)年には、南リアス線の全線運行再開に伴って36-R3が製造された。36-R1と36-R2には「さんりくしおさい」という愛称が付けられている。



図9 36-R3

車体は36-300、400形のイメージを残した外観で、36-R1と36-R2は茶色、36-R3は紫色の地に、それぞれ金色のラインが入った塗装である。車内にはカラオケを始めDVDプレイヤー、冷蔵庫などを備え、テーブル付きのクロスシートや、カーテンで昔懐かしい雰囲気を演出している。なお、36-R1と36-R2のみ室内にシャンデリアを装備している。さらにこの二両は36-300、400形と同様、日本宝くじ協会からの助成金で製造されたため、乗務員室の横に「日本宝くじ協会」と書かれているのが特徴で、「宝くじ号」とも呼ばれている。一方、36-R3はノンステップであり、車内にもシャンデリアを持たない。この36-R3の側面には36-700形のようにクウェート国への感謝の言葉が記されていることから、資料は得られなかったものの、36-700形と同様にクウェート国からの支援のもと製造されたものと思われる。



図10 36-R1の車内

36-R1と36-R2は北リアス線で、36-R3は南リアス線で、それぞれ運行されている。36-700形と併結していることが多い。

・ 36-Z形

表9 36-Z形諸元

	全長	—
	幅	—
	高さ	—
	自重	34.5t
	定員	48
	座席定員	48(立ち席無)
	設備	ワンマン運転対応 掘りごたつ風座席 映像モニター 伝統工芸品展示 車椅子スペース

平成26(2014)年、36-R3と同時に36-Z1の1両のみが製造された新型のお座敷列車。前述のさんりくしおかぜ号の後継車であることから「さんりくはまかぜ」と名付けられた。赤と茶色の車体に白帯の塗装が特徴である。

コンセプトは「三陸の技まるごと博物館」であり、全体のデザインは岩手の古民家をイメージしている。そのため、客室は36-2100形と同様に高床で畳敷きであり、座席は掘りごたつ風に配置されている。車内では岩手の伝統工芸品を展示しており、博物館の展示のようにスポット照明が付けられている。さらに、車端部には映像モニターも設置されている。



図11 36-Z1形の車内

他の特別車両とは異なり、乗車にあたっては指定席券が1か月前から発売され、電話での予約をする必要がある。その際は指定席料金310円が必要となる。

北リアス線で運行されており、前述の36-R1、R2と併結して運行される。

(3) ラッピング車両

東日本大震災以降、三陸鉄道には様々な形で支援が行われてきた。この章では、三陸鉄道の車両に施されたラッピングを時系列順に紹介しながら、復興の足跡を辿っていこうと思う。

(a) 被災地支援を意識したもの

・てをつな号

平成24(2012)年4月1日の北リアス線野田玉川 - 陸中野田の復旧に合わせ、どーもくんの生みの親であるアニメーション作家の合田経郎さんが発起人となって行われた「てをつなごう だいさくせん」プロジェクトの一つとして実施された。ラッピング当該車両は36-102と36-1107である。小本 - 宮古間、久慈 - 田野畑間でそれぞれ1両が運転された。

「てをつなごう だいさくせん」プロジェクトとは、子供やお年寄りに大好きなキャラクターが手をつないでいる絵を見てもらい、被災地のひとに元気になってほしい、笑顔を取り戻してほしいということで行われたものである。世界各国のキャラクター作家や権利を持つ会社に声をかけ、無償での使用に賛同したものが集められた。その数は約50種類に登り、次項の図12のようにデザインされている。運転期間は1年間で、平成25(2013)年3月31日に運転を終了した。

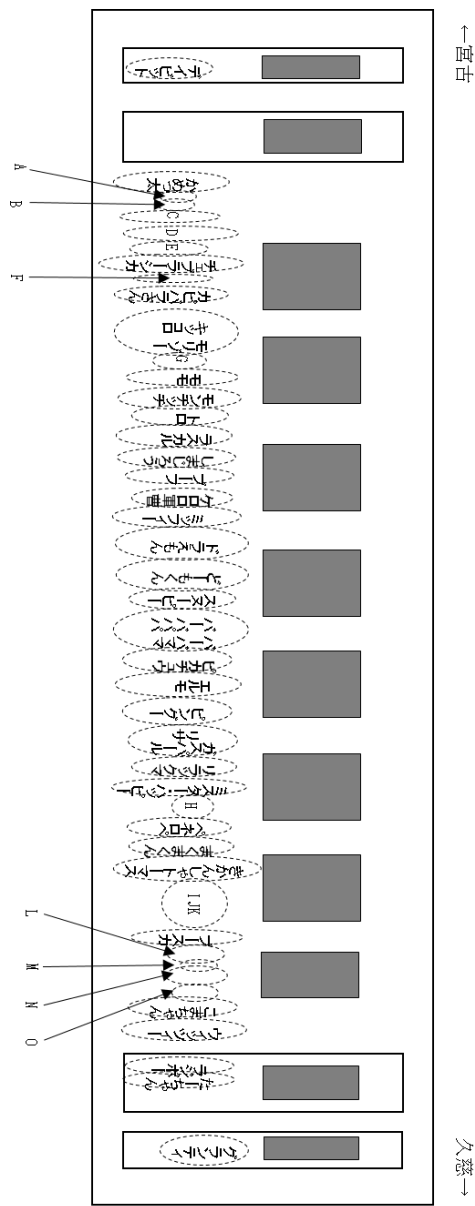


図12 てをつな号のキャラクター配置

- A ももいろちゃん
- B はいはいくん
- C コリヲツクヤ
- D うさじい
- E ケリー
- F キイロイトリ
- G モグ
- H リトル・ミス・サンシャイン
- I ハナリス
- J フロッサム
- K バターカップ
- L シェツキー
- M モツキ
- O サオラル

・キット、ずっと号

東日本大震災から立ち上がろうとする三陸鉄道を応援しようと、ネスレ日本株式会社を中心として、青い森鉄道株式会社、株式会社毎日新聞社、株式会社トミーテック、株式会社日本旅行が平成24(2012)年春より「キット、ずっとプロジェクト」を行っている。このプロジェクトではキットカットの売上金の一部を寄付するなどの事業の他に、三陸鉄道にラッピング車両を走らせている。このプロジェクトによってラッピングが行われた車両は3両あるが、以下ではその3両についての解説を行う。

最初に施されたのは36-101である。桜の花びらがラッピングされているが、その他にも車内外には世界各地から集められたメッセージが書かれている。同車は平成24(2012)年3月5

日に登場し、久慈 - 田野畑間が運転再開した同4月1日から営業運転を開始した。また、これに伴い田野畑駅の駅舎にも同様の桜の花びらのラッピングが施された。この車両は沿線での人気も高く、運転期間も延長され、平成25(2013)年6月に運転を終了した。

続いて施されたのは36-105である。この車両は「奇跡の車両」と言われているが、なぜそのように呼ばれているのかは「震災の影響」の項を参照していただきたい。平成25(2013)年4月3日の南リアス線盛 - 吉浜間運転再開に合わせて登場し、運転開始とともに吉浜駅の駅舎がサクラ・アートでラッピングされた。なおこの車両は、平成26(2014)年6月22日に、一般参加のもと、ラッピング剥しが行われ、運転を終了した。

最後の1両は36-102である。平成25(2013)年12月24日から、北リアス線宮古 - 小本間で運転を開始した。対象車両は36-102である。初代や2号と同じく桜がラッピングされているが、3号はもともとの塗装を活かしてラッピングされているため、車体側面の赤帯は消されていない。



図13 キット、ずっと2号



図14 キット、ずっと3号

・納豆列車

震災直後より三陸鉄道に対し復興支援を行っていた、全国納豆協同組合連合会によるラッピング列車。該当車は36-101である。この列車はデザイナーの稲澤美穂子さんが地元の人々の意見を元に描いたものである。この車両の前面には、「まめでねば〜こぐ がん



図15 納豆列車

ばっぺな」(訳：元気で、粘り強く、がんばろうな)という文章が書かれていた。通常の車両の側面は赤帯が入っているが、この車両は三陸の豊かな海を表す青帯が入っており、帯の周辺には三陸海岸に生息する魚達の絵が描かれていた。平成25(2013)年7月10日(納豆の日)から運転を開始し、一年後の平成26(2014)年7月10日をもって運転を終了した。

(b)企業と提携しているもの

・WAONラッピング列車

イオングループによるラッピング列車で、該当車は36-109である。平成26(2014)年4月8日から北リアス線で運転を開始した。空色の車体に、イオンで利用できる電子マネー「WAON」のキャラクターである「Happy WAON」が至る所に描かれている。



図16 WAONラッピング列車

・ココから号

CD、DVDの制作、販売、レコーディングなどの事業を行う、株式会社デラによるラッピング車両。該当車は36-202である。平成25(2013)年1月19日から運転を開始した。車体には、「デラ」のマスコットキャラクターである「デリーくん」がデザインされている。

なお、「デラ」は平成23(2011)年よりヘッドマークオーナーとして三陸鉄道に支援活動を行っている。ココから号運転開始前は、36-102にヘッドマークが取り付けられていた。



図17 ココから号

・NTTドコモラッピング車両

NTTドコモの依頼を受け、盛岡情報ビジネス専門学校の学生がデザインした車両で、学内コンペによって選ばれた高橋さんのデザインが採用されている。

平成26(2014)年7月28日より南リアス線で運行を開始した。



図18 NTTドコモラッピング車両

まとめ

このようにラッピング車両を紹介してきたが、震災から時間が経つに連れてラッピング車両の内容についても変化が見られたように思える。

震災直後に運転されたラッピング車両では、被災者を勇気づけ、応援することを意識したラッピングが施されたのに対し、最近のものを見ると企業や事業体の広告ラッピングにより三陸鉄道や沿線を応援するものになっている。ラッピング車の運行が継続的に行われていけば広告収入が三陸鉄道に入り、より安定して鉄道を存続させることにつながると思われる。ぜひ今後もいろいろな会社が三陸鉄道の車両を使って、ラッピング車両を走らせてほしいものである。

参考文献

・書籍

- 鉄道ピクトリアル 1983、vol. 33、No. 4、通巻No. 415(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 1987、vol. 37、No. 3、通巻No. 477(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 1993、vol. 43、No. 4、通巻No. 573(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 1997、vol. 47、No. 4、通巻No. 636(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 1998、vol. 48、No. 9、通巻No. 658(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 1999、vol. 49、No. 10、通巻No. 676(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 10、通巻No. 692(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2008、vol. 58、No. 7、通巻No. 805(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2010、vol. 60、No. 10、通巻No. 840(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2011、vol. 61、No. 10、通巻No. 855(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 5、通巻No. 862(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 6、通巻No. 863(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 10、通巻No. 868(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2013、vol. 63、No. 10、通巻No. 881(電気車研究会)
- 鉄道ピクトリアル 2014、vol. 64、No. 10、通巻No. 896(電気車研究会)
- 鉄道ファン 1984、vol. 24、No. 2、通巻No. 274(交友社)
- 鉄道ファン 1990、vol. 30、No. 5、通巻No. 349(交友社)
- 鉄道ファン 1990、vol. 30、No. 7、通巻No. 351(交友社)
- 鉄道ファン 1990、vol. 30、No. 9、通巻No. 353(交友社)

鉄道ファン 2014、vol. 54、No. 6、通巻No. 638(交友社)

さんてつに乗ろう！(オークラ出版)

日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

新版 鉄道用語事典(グランプリ出版)

東京の地下鉄がわかる事典(日本実業出版社)

河北新報 平成6(1994)年2月23日付

平成24(2012)年3月31日付

・webサイト

東日本大震災 - 一般社団法人 共同通信社 ニュース特集「三陸鉄道車両を解体 被災後も憩いの場」

(<http://www.47news.jp/feature/kyodo/news04/2012/11/post-7949.html>)

三陸鉄道 ホームページ

(<http://www.sanrikutetudou.com>)

三陸鉄道企画列車一覧

(http://www.sanrikutetsudou.com/category/event_train)

三陸鉄道全線復旧に向けて(三陸鉄道)

(http://www.tetsushako.or.jp/page_file/20140423112519_QVoCEgUHBz.pdf)

デーリー東北 平成26(2014)年4月8日

(http://www.47news.jp/localnews/iwate/2014/04/post_20140409003254.html)

河北新報 平成24(2012)年3月31日

(http://www.47news.jp/localnews/iwate/2012/03/post_20120331074519.html)

デーリー東北 平成25(2013)年4月1日

(http://www.47news.jp/localnews/aomori/2013/04/post_20130401151839.html) ※元のニュースのページは、期限切れのため削除されています。

全国納豆協同組合連合会納豆PRセンター ホームページ

(<http://www.710.or.jp/topics/130703.html>)

株式会社デラ ホームページ

(<http://www.della.co.jp>)

鉄道ファン 鉄道ニュース 平成24(2012)年12月19日

(<http://railf.jp/news/2012/12/19/160000html>)

てをつなごう だいさくせん こどもたちに えがおを ホームページ

(www.teotsunago.com)

トミーテック ホームページ

(<http://www.tomytec.co.jp/tomix/products/n/2651.htm>)

ネスレ キット、ずっとプロジェクト ホームページ

(nestle.jp/brand/kittozutto_sp/)

盛岡情報ビジネス専門学校 ホームページ

(www.moriyobi.ac.jp/news/2014/07/post-259.php)

コラム：三陸鉄道に乗り入れた車両たち

(B3 工) サンポート

三陸鉄道は利用者数の増加を図るため、現在に至るまで多くの直通列車やリゾート列車を運行している。その際には自社の車両だけでなく、国鉄/JRの車両が乗り入れることも多い。この項では三陸鉄道に乗り入れた車両を簡単に紹介する。

(1) キハ58系

キハ58系とは国鉄が昭和35年度から昭和43年度まで製造した急行用気動車である。当初は全国各地の急行列車で使用されたが、特急列車網の整備により急行が廃止となったため普通列車に転用されたり、ジョイフルトレインに改造された車両も存在した。三陸鉄道には直通運転開始時に国鉄盛岡局の一般車が乗り入れていた時期があったほか、大規模な改造を受けた専用車両も入線していた。しかし近年では、定期列車の直通運転の消滅によりジョイフルトレインと呼ばれる団体臨時列車の入線が多くなっている。以下ではジョイフルトレインをはじめとしたキハ58系列の車両について解説する。



図1 キハ58系盛岡色

(a) うみねこ・むろね用車両

昭和59(1984)年に、盛岡鉄道管理局が三陸鉄道乗り入れ列車「うみねこ」、「むろね」用に改造した車両である。5両が改造され、塗装はアイボリーホワイトにブルーのストライプを配したもので当時としては斬新なものとなった。これは三陸の海と空をイメージしているものである。車内は従来のボックスシートに代わり、東海道新幹線の0系の座席交換で不要となった2人掛け転換クロスシートが装備され、化粧板も当時の東北新幹線で使われていた200系と同じオレンジ色に交換された。また、夏季限定の



図2 うみねこ・むろね専用塗装

運行のため暖房管は撤去されている。このような比較的大規模な改造内容から、当時の国鉄の三陸鉄道乗り入れに対する意気込みが感じられる。現在は廃車されている。

(b) エーデルワイス

昭和63(1988)年から翌年の平成元(1989)年にかけて改造された車両である。先頭車の助手席窓が広げられて展望室になったほか、座席もリクライニングシートに交換されている。登場時は赤・青・黄など5色をあしらったカラフルな外観であったが、平成3(1991)年には塗装変更が行われ白地に紫色を配した塗装となった。平成10(1999)年、平成11(2000)年の2年間、リアスシーライナーとして三陸鉄道に乗り入れていた。こちらも現在は廃車されている。

(c) 三陸マリンライナー⇒Kenji

平成4(1992)年の三陸海の博覧会に合わせ、国鉄新潟局のジョイフルトレイン「アルカディア」を改造して¹⁵誕生した車両である。当初は「三陸マリンライナー」と呼ばれたが、三陸海の博覧会終了後は「Kenji」という愛称になった。このネーミングは岩手出身である宮沢賢治にちなんでいる。三陸鉄道へは「さんりく北山崎号」として乗り入れている。

平成25(2014)年現在でも現役で活躍しており、JRグループが所有している最後のキハ58系列車両となっている。



図3 キハ58系Kenji

¹⁵ 「アルカディア」は3両編成であったが、昭和63(1988)年3月30日に発生した火災事故のため1両が廃車になっていた。「三陸マリンライナー」登場の際には不足する1両を新たに改造して補っている。

(2)キハ52形

キハ52形は国鉄が昭和33(1957)年から昭和41(1966)年にかけて製造した一般用気動車である。従来のキハ20形よりもエンジンの数を1つ増やし、2機関となっているのが特徴である。

三陸鉄道には普通列車として乗り入れていた他、快速「むろね」に使用されることもあった。乗り入れ当初の塗装は「暫定塗装」と呼ばれるもので、従来の首都圏色と呼ばれる朱色一色の塗装に白色の帯を追加させただけのものであった。これは国鉄民営化という新しい時代の到来を表すため、車両のイメージを短期間で変えようとした当時のJR東日本盛岡支社の苦肉の策といえるだろう。これは順次、盛岡色と呼ばれる白地に赤帯の塗装に塗り替えられた。

現在、キハ52形は千葉県のいすみ鉄道で走る姿を見ることができる。



図4 キハ52形盛岡色

(3)キハ40系

キハ40系は国鉄が老朽化した一般形気動車を置き換える目的で昭和52(1977)年から昭和57(1982)年にかけて製造した車両である。

キハ40系列の大規模な改造を受けていない車両は国鉄と三陸鉄道が直通運転を開始したころには運転されていたが、近年は大規模な改造を受けた車両が臨時列車として入線してくることが多い。

キハ40系列のジョイフルトレインの中で改造されたものの中では「リゾートうみねこ」があげられる。以下では大規模な改造を受けたキハ40系列の車両について解説する。



図5 キハ40系盛岡色

(a) うみねこ用車両

平成14(2002)年、東北新幹線が八戸まで延伸されることに伴う八戸線の活性化を図るための観光列車「うみねこ」用に改造された車両である¹⁶。赤地に黄色、白、青のストライプの塗装とされ、座席は回転リクライニングシートに改造されるなどの車内リニューアルが行われている。後述の「リゾートうみねこ」登場後は八戸 - 大湊間を運行する臨時快速「はまなすべライン」などで活躍中である。三陸鉄道には「さんりくトレインうみねこ号」として北リアス線に入線したことがある。



図6 キハ40系うみねこ用車両

(b) き・ら・き・らみちのく⇒リゾートうみねこ

平成14(2002)年の東北新幹線の八戸延伸に際し、観光客を下北、津軽地方に輸送するために改造された車両である。改造内容はリクライニングシートの設置、冷房装置取り付けなどである。この車両はリゾートうみねこに再改造され、北リアス線の久慈 - 田野畑間に乗り入れた。



図7 き・ら・き・らみちのく

(4) キハ100系

旧型気動車の置き換えを目的として平成2(1990)年に登場した気動車である。車長は16mとなり、車内はセミクロスシートである。三陸鉄道には定期列車として乗り入れていた時期があったが、直通運転は平成21(2009)年に廃止されている。



図8 キハ100系

¹⁶ 前述の三陸鉄道乗り入れ列車「うみねこ」とは異なる。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 6、通巻No. 686(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 7、通巻No. 687(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2008、vol. 58、No. 7、通巻No. 805(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2009、vol. 59、No. 9、通巻No. 823(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 5、通巻No. 862(電気車研究会)
鉄道ファン 1984、vol. 24、No. 10、通巻No. 282(交友社)
線路はつながった(新潮社)
JR全車両ハンドブック2008(ネコ・パブリッシング)
JR時刻表 2012年7月号(交通新聞社)
JR全車両大図鑑(世界文化社)

・webサイト

JR東日本 車両図鑑
(<https://www.jreast.co.jp/train/joyful/kenji.html>)
JR東日本「ありがとう こがねふかひれキャンペーンについて」
(http://www.jr-sendai.com/doc/100617_02.pdf)

コラム:とある車両実験

(B2 工) ガイシ

現在の三陸鉄道北リアス線が開業するより前、国鉄宮古線と呼ばれていた時代に1つの実験が行われた。それは当時の国鉄が早急に解明・対策をすべしとしていた列車火災についての実験である。東北の地方路線であった三陸鉄道の前身が、将来の車両設計や防災対策に大きな成果を出した実験の舞台となったのは特筆すべき事項と言えるだろう。本コラムではその実験について詳しく述べることにする。

(1) 実験への経緯

昭和47(1972)年11月6日未明に、北陸本線の北陸トンネルで列車火災事故が発生した。急行「きたぐに」の食堂車から出火した火煙は列車をつつみ、死者35名・負傷者714名という大惨事となってしまった。これは北陸トンネルが13.9kmという長大トンネルであり、消火や救助に手間取ったことが大きな要因である。またこれだけの長さのトンネルにも関わらず、火災対策のための設備が皆無であったことが犠牲者を増やしてしまった。

この事故により当時「列車に火災が発生した場合は、直ちに停車すること」と定められていた規則が、果たしてトンネル内では有効なのかという疑問が生まれた。国鉄はこの事故まで車両防火対策には力を入れていたものの、消火対策や旅客対策などの総合的な火災対策は行われていなかった。故に国鉄は列車火災対策を火災発生防止策・消火対策・旅客対策に分けて、体系的に分析調査を行うこととした。そのためには列車火災についてさらなるデータを得る必要があり、国鉄はいくつもの実験を行った。北陸トンネル火災事故以降に行われた車両実験について表1にまとめた。

表1 北陸トンネル火災事故以降行われた車両実験

元号(西暦)	月/日	内容
昭和47(1972)年	11/6	北陸トンネルにて列車火災事故が発生。
	12月	大船工場でナハ11形客車を、停止状態で燃焼させる実験を実施。
昭和48(1973)年	8月	北海道の狩勝実験線においてナハ11形客車と、それに難燃化改造を施した車両を使い延べ3回燃焼走行実験を実施。
昭和49(1974)年	10月	国鉄宮古線(現三陸鉄道北リアス線)宮古 - 一の渡間でトンネル燃焼走行試験を実施。
昭和50(1975)年	11月	室蘭市輪西貨車職場でオハネフ12型寝台客車を停車させた状態での燃焼実験を実施。
昭和53(1978)年	5月	実車の長さの1/3の模型を使って、難燃化車両の実験を実施。
昭和54(1979)年	7月	ナハ11形の難燃改造車の燃焼実験を実施。
昭和62(1987)年	夏	マニ50形を用いた床下火災実験を実施。

これらの実験結果を受けて、国鉄は昭和50(1975)年4月に鉄道火災対策技術委員会から「トンネル内で列車火災が発生した場合、乗客の被害を最小限度にとどめるには、火災が発生した車両をトンネル内に停車させないで、そのまま運転を継続してトンネル外に脱出させ、乗客の避難に適した位置に停止させることが最も有効である」という結論が出された。北陸トンネルの事故からわずか3年弱、国鉄の運転規則を根本から変えることとなった。この結論を出すにあたり、国鉄宮古線の実験結果が大きな影響を与えたということは想像に難くないだろう。

(2) 実験の詳細

昭和48(1974)年の狩勝実験線において、着火した車両を4kmの直線上で最大60km/hで走らせるという実験を行った。この結果を受けて、着火した車両をトンネル内で走行させる場合でも安全性が十分に確保できると判断した。

その後国鉄は試験に必要な速度と走行時間が得られることに加えて、沿線に民家や森林がなく延焼の恐れがないこと、営業列車の運転間隔が長く試験の時間を十分確保できることを条件に試験場所の選定を行った。そして建設中のトンネルを含め約90箇所のトンネルから、宮古線の猿峠トンネル(延長2870m)が選ばれた。

試験に使われた車両はナハ11形客車である。この客車は昭和32(1957)年から製造された客車で、車体全体で荷重を受け持つという思想のセミ・モノコック構造となっており軽量化が図られているのが特徴である。将来に亘り主力として使われるであろう車両ということで試験対象に選ばれた。この客車を7両編成中に連結して、中間の4両目に着火してトンネル内を60km/hで走行した。その編成を下の図1に示す。測定車は火災の影響を調べるために用意された車両で、計測車は測定機器を積んだ車両である。



図1 試験列車の編成図

試験は昭和49(1974)年10月24、26日にディーゼル機関車を先頭にして行われ、着火車はナハ11 2024とナハ11 2090であった。2回行ったのは、着火車の窓の開き具合による変化を調べるためである。今回の実験に当たり、温度や各ガスのセンサーに加えて多数のマウスやジュウシマツを使って測定が行われた。

新聞紙とエチルアルコールで着火された客車は3分30秒後に炎が勢いよく燃え広がった。それから列車は出発し、最高61km/hで3分間トンネルを走行したのち着火後8分で列車は停止し消火が行われた。機関車の運転は有人で、運転台には観察者も乗り込んでいた。

(3) 実験の成果

この実験の結果から走行中に列車が火災を起こした場合は前部の車両がほとんど煙やガスの影響を受けないこと、火災車から2両目以降ならば15分ほど走行しても乗客に致命的な障害が起きないことが分かった。加えて激しく炎上した列車がトンネルに入っても、走行している限り地上の信号・電気設備は影響をほとんど受けないことも確かめられた。



図2 トンネルから出てくる試験列車※

ゆえに難燃対策が施された国鉄車両にトンネル走行中火災が発生しても、トンネル外に出るまで停止せず脱出することができ、火災発生車両から離れた位置にいる乗客は安全であるという結論が得られた。これを受けて国鉄は、昭和50(1975)年11月に「トンネル内で火災が発生した場合に限り、運転を継続して脱出し、乗客の避難や救護に適した場所で停止する」ように運転取扱規則を改正した。異常があればすぐ停車することと定めていた規則の、画期的な変更となった。

(4) 総括

北陸トンネルの痛ましい事故を契機に進められた一連の火災実験は、国鉄の安全に対する真摯な姿勢の表れといえるだろう。その成果の一部に三陸鉄道の前身が貢献していたことは、大変喜ばしいことであると思う。この実験成果が、末長く乗客の命を守り続けることを願う。

参考資料

・文献

日本火災学会誌

101 vol. 26 No. 2(1976) 鉄道トンネルと火災対策 滝田光雄 白子典雄 木田甫

150 vol. 34 No. 3(1984) トンネル内列車火災とその対策等について(2) 鋤田裕之

・webサイト

鉄道総研RRR 2014. 8 Vol. 71 No. 8

「鉄道総研の技術遺産 File No. 28 旧燃焼実験棟」

(<http://bunken.rtri.or.jp/PDF/cdroms1/0004/2014/0004006110.pdf>)

※図2の写真はこの文献から引用

3. 震災と三陸鉄道



復旧が進む三陸 - 甫嶺間

東日本大震災により三陸鉄道も大きな被害を受けた。三陸沿岸の他の鉄道がBRT化されるなど厳しい局面に立たされる中、三陸鉄道はいち早く運行を再開し、沿線住民の足という使命を果たした。三陸鉄道はあの時どのような被害を受け、どうやって復旧していったのだろうか。

三陸鉄道の被災状況

(B3 工) キマロキ

まず、東日本大震災と三陸鉄道および沿線地域に関連する事柄について紹介する。震災被害全体の概況については『2013年学祭あおば』(<http://aoba-trfc.sakura.ne.jp/contents/sp/gakusaiaoba/>にて公開中)の「総論」を参照されたい。

(1) 地震発生時の列車の状況や初動対応

三陸鉄道では平成23(2011)年3月11日14時46分の東北地方太平洋沖地震発生時点で、南リアス線213D盛発釜石行き(乗客2人)、北リアス線116D久慈発宮古行き(乗客15人)の2列車が走行中だった。以下、各列車を列車番号にて表記する。

両列車は各線の指令より緊急停止の指示を受け、213Dが吉浜駅 - 唐丹駅間の銚台(くわだい)トンネル内、116Dが白井海岸駅 - 普代駅間の山中にそれぞれ停車した。ともに高台での緊急停車であり、乗員乗客および車両は津波の直撃は免れた。しかし、地上設備が津波によりほぼ壊滅(後述)し、停車直後は健全であった無線¹⁷は使用不能になった。このため両列車は一時孤立した。

213Dはトンネル内での停車であり、繰り返し余震に襲われるばかりで外界の被害の状況をなかなか把握できずにいた。地震発生より2時間後、乗務員は乗客を車内に待機させ、単身トンネルの吉浜駅方面へ脱出した。そして近隣の民宿より被害の情報を入手し、乗務員は列車へと引き返した。その後、乗務員・乗客ともにトンネルを吉浜駅方面に脱出し、乗客は通りがかりの乗用車で大船渡市内の避難所へ送られた。116Dでは、指令の指示に基づき災害時用携帯電話で消防への連絡を試みていた。しかし消防機関側での混信もあり通信は上手く行かず、相当の時間が要された。夕方ようやく普代消防署へ連絡を取ることができ、乗客は午後7時すぎより地元消防団により救助された。その後順次、乗客は社用車¹⁸や消防車両により自宅ないし避難所へと送られた。

宮古駅と、駅構内にある三陸鉄道本社は津波被災を免れた。しかし停電により照明も暖房も使えなくなった。このため宮古駅に停車中の車両¹⁹に災害対策本部を移設し、当面の対応にあたった。また、この車両および南リアス線運行部事務室²⁰に避難者の収容も行った。

¹⁷ 無線が使用できていたうちに、指令での列車停止位置把握や乗務員へのある程度の指示は完了していた。

¹⁸ 当時保線作業に出ていた、三陸鉄道の自動車。

¹⁹ 解説は次項に譲るが、三陸鉄道の車両はすべてディーゼル車であり、照明や空調の使用に問題はなかった。なお、取り上げた3列車(車両)とも燃料は十分に残っていた。

²⁰ 盛駅構内に所在。

(2) 車両の被災状況

地震発生時、盛駅には36-104、36-203、36-205の3両が留置されていた。盛駅は大船渡湾から奥まった位置にあったため無事であったが、車庫線に留置されていたこの3両は床下浸水の被害を受け、電気系統が故障した。

走行中だった2本の列車について。213Dには36-105が充当されていた。車両は無事であったが、車両は平成23(2011)年6月24日まで鍬台トンネル内に留置されたままであった。一方、116Dには36-208が充当されていた。こちらも車両は無事であり、その後、普代駅に留置された。

36-104、36-203、36-205の3両は平成24(2012)年11月14日から解体工事が施行され、36-203は同年11月21日付で、36-205は同年11月27日付で、36-104は平成25(2013)年2月2日付で廃車された²¹。

(3) 路線の被災状況

この震災では、南リアス線(延長36.6km)で247箇所、北リアス線(延長71.0km)で70箇所に何らかの被害が見られた。なお、南リアス線で圧倒的に被害が多いのは震度の違い²²によるものとされている。

地震の揺れによる被害として両線各所で、軌道や路盤の変位、橋脚やトンネル側壁などの破損が発生した。盛駅 - 陸前赤崎駅間の盛川橋梁と平田駅 - 釜石駅間の大渡川橋梁が地震の衝撃で損傷し、また恋し浜駅ホームの沈下や陸前赤崎駅付近の盛土陥没もみられた。

沿岸部を走る路線である両線は、津波の被害も極めて大きかった。盛土や法面の流出は58箇所を数え、橋や軌道の流失、および土砂や瓦礫の流入も多数発生した。北リアス線では十府ヶ浦²³付近、南リアス線では甫嶺駅や唐丹駅周辺などで津波が線路を越流し、道床・軌道流出など深刻な被害を受けた。北リアス線島越駅は最も甚大な被害を受け、高架上の駅舎が高架橋や橋梁・橋脚もろとも跡形もなく押し流された。また、この駅の久慈方面に隣接する第二島越トンネルの内部にも津波侵入の形跡が見られた。

他にも、沿線の通信ケーブルや列車無線中継局も複数箇所です断・破壊された。なお、先述の鍬台トンネルの、吉浜駅とは反対方向の唐丹駅側坑口付近にある荒川橋梁も津波で流失した²⁴。また、南リアス線盛駅隣の盛車庫にて、津波により3両が冠水し使用不能となった。

これら震災被害の完全復旧に要する費用は、平成24(2012)年2月時点で約108億円と試算された。

²¹ 被災後も、車両内でカラオケ大会やお茶会が開かれるなど住民の憩いの場となっていた。しかし修理や保存には高額な費用がかかることから、これらは断念された。

²² 釜石以南最大震度6弱、宮古以北最大震度5弱。

²³ 岩手県九戸郡野田村、野田玉川駅 - 陸中野田駅間。

²⁴ つまり、先述の213Dが緊急停車した際、トンネルを抜けた先の橋は崩落していた。もし信号の受信が数十秒遅ければ、この車両も無事では済まなかったことから、213Dに充当されていた36-105は「奇跡の車両」と呼ばれている。

参考文献

・書籍

日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

さんてつ 日本鉄道旅行地図帳 三陸鉄道 大震災の記録(新潮社)

走れ、さんてつ! 三陸鉄道のある風景よ、もう一度!!(徳間書店)

蘇る!被災鉄道 東北被災路線の全貌と復興への道(洋泉社)

・webサイト

国土交通省東北運輸局『よみがえれ!みちのくの鉄道 ～東日本大震災からの復興の軌跡～』

(<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/td/td-sub100.htm>)

国土交通省東北運輸局『東日本大震災後の東北運輸局活動記録 ～復興への歩み～ (H24.3)』

(<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/saigai110311.html> 内より)

復旧までの歩み

(B4 医) グラシア

(B4 工) はつかり

続いて、震災発生から三陸鉄道が全線復旧するまでの3年間の経緯を、時間を追って紹介する。

(1) 北リアス線

・平成23(2011)年3月11日

東北地方太平洋沖地震発生。

大津波により北リアス線は、延べ5.8kmの計5箇所にて甚大な被害を受けた。しかし三陸鉄道のルートはそもそも、明治三陸大津波クラスの津波の影響をほとんど受けないよう津波到達域を想定して作ったものであったことや、区間の大半がトンネルであったことが幸いし、三陸沿岸の他の鉄道路線(大船渡線や気仙沼線、山田線)に比べ局所的な被害にとどまっている。



図1 田老駅にて撮影。
かつて住宅地だったと思われる駅前が空き地となっていた。

・平成23(2011)年6月24日

久慈 - 陸中野田間で「復興支援列車」として列車の運転が再開された。東日本大震災の影響で運転を見合わせている鉄道のなかでは最速での復活であった。この段階ではCTC²⁵が機能しなかったため、本区間及びその後3月29日までに営業運転を再開した宮古 - 小本間では指導式²⁶と呼ばれる方法を用いてその代替としていた。この影響により、これらの区間では徐行運転が行われていた(速度は平成23年4月10日まで25km/h、同11日以降は45km/h)。



図2 島越駅付近の現在の様子。
震災前に周囲にあった観光施設と一体化させる形で駅舎の復旧が行われた。

²⁵ 列車集中制御装置とも呼ばれる。ある一定区域内の鉄道路線の信号やポイントの動きを運転指令所などで一括管理するシステムのことである。

²⁶ 代用閉塞(何らかの理由で通常のシステムが使用できないときに暫定的に用いる信号保安システム)の一種。指導者と呼ばれる乗務員が対象区間の列車に乗り、到着したことが連絡により確認されてから次の列車が発する仕組みをとり、区間内での列車の追突を防ぎ安全を確保する。

・平成24(2012)年4月1日

陸中野田 - 田野畑間が復旧。これに合わせ震災前の信号系統が復旧したことで、指導式の使用は終了し震災前と同じ90km/hでの営業運転ができるようになった²⁷。

・平成26(2014)年4月6日

田野畑 - 島越 - 小本間が営業運転を再開。流失した鉄道橋の代わりに築堤を新たに設けるかたちで復旧した。これにより、三陸鉄道は全線で復旧した。

(2)南リアス線

・平成23(2011)年3月11日

東北地方太平洋沖地震発生。

・平成23(2011)年6月24日

震災前の南リアス線には4両の車両が在籍していたが、トンネル内で緊急停車した213D列車として走行していた36-105号車以外、冠水により使用不能となった。この日、その車が鉾台トンネルから最寄りの吉浜駅まで自走にて回送された。図4は今なお現役で走行する36-105号車を平成26(2014)年6月に甫嶺駅にて撮影したものである。



図4 南リアス線甫嶺駅にて

・平成24(2012)年8月20日

南リアス線の終点、盛(さかり)駅から南へ伸びるJR気仙沼線などの一部区間では、バスによる高速輸送システム(BRT)の暫定運行を開始。鉄道に代わるBRTの運行は、被災地では初めてであった。



図5 BRT盛駅にて

²⁷ 地盤が不安定だった陸中野田 - 野田玉川間を除く。

・平成25(2013)年2月16日

震災後、全線で運転を見合わせていた南リアス線において、2か月後の一部運転再開に合わせ、震災により使用不能となった3両の補完のためクウェート国の支援を受けて製造した新型車両3両を南リアス線に導入。13日に新潟県の製造工場から搬出され陸送された1両目がこの日、南リアス線に到着した。つづいて残り2両も23日に到着する。この車両の車体の側面には「クウェート国からご支援に感謝します。」との一文が、日本語、英語とアラビア語にて表記されている。また、この段階で、今まで「復旧の見込みは立っていない」とされていた吉浜 - 釜石間は、北リアス線の小本 - 田野畑間と並び翌年の「2014年4月再開予定」とされ、1年後の南北リアス線の完全復活が期待された。



図3 島越駅にて撮影。クウェート国の支援への感謝を伝えるプレートが飾られていた。

・平成25(2013)年4月3日

南リアス線の盛 - 吉浜間において、運転を再開。震災後約2年ぶりに南リアス線に鉄道が帰ってきた。再開初日には、記念列車が3往復運転され、いずれも運賃は無料であった。

・平成26(2014)年4月5日及び4月6日

吉浜 - 釜石間が運転を再開。これにより震災以来約3年ぶりに南リアス線は全線で運転再開、追って翌6日の北リアス線全線再開をもって三陸鉄道は完全復活を遂げた。新聞に掲載された三陸鉄道の社長のコメントによると、通学の足としての役目を考え、4月第1週の復旧にこだわったという。この区間の復旧費91億円は全額国が負担。その他の区間の復旧費は、国や自治体をはじめ、国内の私鉄各社や国内外の有志からの寄付で賄った。

・まとめ

三陸鉄道の復旧費用は、最終的な試算では前項の数字を上回り約180億円に達するともいわれた。しかし復旧計画が平成23年(2011年)7月という早い段階で打ち出されたことで資材価格高騰の影響が回避され、さらに沿線自治体からのボランティアや自衛隊による瓦礫撤去などが行われた結果、約92億円と半分程度に抑えられた。国からの支援を得てこの費用を捻出するため、北リアス線の通る土地は鉄道会社から沿線自治体に一時的に引き渡され、「一企業の所有物」ではなく「自治体の所有物」として復旧工事を受けたのち三陸鉄道に返還されている。

また、三陸鉄道の復旧においては中東の産油国・クウェート国の支援が

大きな役割を果たしている。震災直後にクウェート国から贈呈された500万バレル(当時の日本円で約400億円相当)の原油が売却されて義援金となり、その一部が三陸鉄道の施設復旧や車両購入の費用として活用されたのである。それゆえ、同鉄道が震災後に導入した車両や復旧した駅舎にはクウェート国への感謝を示す表記がなされているものが多く見られる。



図7 三陸鉄道車内にて

全線再開後の運転本数は、北リアス線では下り(久慈方面行き)の列車が13本、上り(宮古方面行き)の列車が12本と震災前に比べ1往復減少した一方、南リアス線では下り(釜石方面行き)と上り(盛方面行き)の列車が共に9本と震災前に比べ3往復ずつ減少している。北リアス線の1往復に関しては、震災により被災したJR山田線の釜石 - 宮古間がいまだ復旧しておらず、南リアス線との直通列車を運転できないことが原因である。なお、このJR山田線の未復旧区間については復旧させた上で三陸鉄道に無償譲渡することをJR東日本が地元自治体などに対し今年1月に提案していて、8月には沿線自治体の首長の間でこの案を「有力な選択肢」とする合意がなされている(詳しくは当該コラムを参照)。

(3) 総括

こうして三陸鉄道は全線復旧を達成したが、沿線には津波の爪痕も残り、人口も減少するなかでの経営は容易いものではない。最近では観光列車を積極的に導入し、沿線に広がる海や豊富な海産物を観光資源として全国から注目を集めている。是非、震災をばねに沿線全体に活気を取り戻し、ひいては震災前以上に発展してもらいたいものである。

参考文献

・書籍

河北新報 平成26(2014)年1月31日付、4月7日付、7月10日付、8月8日付
読売新聞 平成23(2011)年6月19日付、6月24日付、8月21日付、11月12日付
平成25(2013)年2月17日付、4月3日付
平成26(2014)年3月23日付、4月5日付、4月7日付、4月19日付

・Webサイト

三陸鉄道株式会社 ホームページ
(<http://www.sanrikutetudou.com/>)
三陸鉄道 北・南リアス線(復旧工事) - 鉄道・運輸機構
(<http://www/jrtt.go.jp/02Business/Construction/const-jutakuRias.html>)

コラム：山田線の復旧について

(B3 理) カタナ

JR山田線は盛岡 - 釜石間を宮古経由で結ぶ路線である。宮古 - 釜石間は図1に示すように三陸鉄道北リアス線と南リアス線を接続しており、三陸鉄道と共に三陸縦貫線を形成している。大正12(1923)年に盛岡 - 上米内間が開業して以降延伸開業を重ね、現在の区間が開業したのは昭和14(1939)年のことである。



図1 山田線路線図 (2重線が山田線、実線が三陸鉄道)

(1) 震災以降の山田線

JR山田線も三陸鉄道と同様に、平成23(2011)年3月11日の東北太平洋沖地震の発生により全線不通となった。この際は津波で織笠、大槌、鵜住居の各駅が流出、陸中山田が大規模火災で焼失したうえ、3箇所の橋で橋桁流出などの被害が出た。

震災発生から約2週間後の3月26日には盛岡 - 宮古間が開通したものの、4月7日に発生した余震²⁸の影響で再び全線不通に追い込まれた。その後、4月13日には再び盛岡 - 宮古間で運行を再開している。

表1 震災以降の山田線

元号(西暦)	月/日	内容
平成23(2011)年	3/11	東北太平洋沖地震の発生により全線不通に。津波で織笠、大槌、鵜住居の各駅が流出。陸中山田が大規模火災で焼失。
	3/18	盛岡 - 上米内間で運転再開(朝・夕のみ)。
	3/26	上米内 - 宮古間で運転再開。
	4/8	余震の発生により再び全線不通となる。
	4/10	盛岡 - 上米内間で運転再開。
	4/13	上米内 - 宮古間で運転再開。

(2) 宮古 - 釜石間の復旧

一方、三陸海岸沿岸を走る宮古 - 釜石間に関しては被害が大きく、平成23(2011)年4月20日には宮古 - 釜石間で岩手県北バス、岩手県交通による振替輸送が開始されたものの、鉄道の復旧はなかなか進まなかった。

当初JR東日本側は、鉄道ではなくBRTによる復旧を提示したが、自治体側はバス専用道の区間が短くBRTの強みである定刻かつ高速での運行が難しいこと、さらに並行する国道45号線に震災以前から民間バスの運行があることを指摘し、BRT化の利点が疑問視された。またJR側は、BRTはあくまで仮復旧であり最終的には鉄道での運行再開を目指すとしたものの、具体的な計画や時期については明言を避けたため、鉄道での復旧を望む地元からは「なし崩し的に鉄道を廃止しバス化しようとしているのでは」との声も上がった。交渉は暗礁に乗り上げるかと思われたが、平成26(2014)年に入りJR東日本がこの区間を鉄道で復旧したうえ、運行を三陸鉄道に移管する案を提案した。鉄道での復旧ということで地元側はより前向きな反応を示したものの、経営における金銭的問題を巡って交渉が現在も続いている。宮古 - 釜石間の復旧に関しては先行きが不透明な状態が続いている。

²⁸ 4月7日23時32分ごろ発生した地震で、震源は宮城県太平洋沖、地震の規模を示すマグニチュードは7.4であった。岩手県沿岸南部及び内陸南部では震度6弱を観測した。

表2 宮古 - 釜石間の復旧に関する動き

元号(西暦)	月/日	内容
平成23(2011)年	4/20	宮古 - 釜石間で岩手県北バス、岩手県交通による振替輸送を開始。
平成24(2012)年	6/25	JR東日本が宮古 - 釜石間をBRTで仮復旧することを正式に提案。地元側は鉄道での復旧を要求。
平成26(2014)年	1/31	JR東が宮古 - 釜石間を鉄道で復旧したうえ、運行を三陸鉄道に移管する案を提案。
	2/11	JR東が線路と用地を沿線自治体に、車両を三鉄に無償で譲渡することを提案。宮古、釜石、山田、大槌の4首長は三鉄への移管を前向きに検討する考えを表明。
	2/21	岩手県、沿線4首長、三鉄が、移管後もJR東が地上設備と用地を所有するよう求める要望をJR東に提出。
	7/24	岩手県、沿線4首長が鉄道復旧後の利用促進策について中間報告を行い、鉄道とバスの接続改善やパーク・アンド・ライド方式を導入することを確認。
	8/7	岩手県と三陸沿岸12市町村が、宮古 - 釜石間の三鉄への移管を前向きに検討することで合意。
	8/19	岩手県知事が、宮古 - 釜石間の三鉄への移管に向けたJR東との交渉について、結論が出るまでにはある程度の時間がかかるとの見通しを示す。

(3) 現状と今後の見通し

現在、JRと自治体の間で争点になっているのは、主に赤字補填額と鉄道設備の維持費の負担である。移管に伴う運行赤字に関しては、JR側は10年分として5億円を負担することを提案しているが、これでは不十分であるとの意見も出ており、自治体側は増額を求めて協議していく方針である。

また、地上設備や鉄道用地の無償譲渡に関しても、その整備や維持にかかる費用の大きさから「将来の負担につながる」として反対の意見が出ており、自治体側は移管後も引き続きJR側がこれらを所有するよう求める要望を提出している。これに対しJR側は復旧にかかる費用を210億円と見積もった上、この内140億円を負担するとしているが、70億円は国の支援が必要としている。

山田線の今後について、私見ではあるが、現状では宮古 - 釜石間を鉄道で復旧しても採算を取るのには難しいと考えられる。JR側はより採算の取りやすい方式としてBRT化を示したものの、鉄道で復旧させたい地元側の強い要望との折衷案として三鉄への譲渡を提案した。確かに、三陸鉄道は山

田線を挟んで南北に分かれているため、この区間を併合すれば宮古・釜石での乗り換えが解消される他、直通列車の運行が容易になる等の利点もある。しかしこのままでは、鉄道を運行することで生じる赤字など負担の多くを地元自治体が負う形になってしまい、たとえ復旧したとしても安定して運行できるかどうかには疑問が残る。山田線宮古 - 釜石間が鉄道の形で復旧できるかどうかは、今後の見通しを現段階でいかに示せるかにかかっているのではないだろうか。

参考文献

・書籍

日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

日本鉄道旅行地図帳2号 東北(新潮社)

国鉄全線全駅(主婦と生活社)

河北新報 平成26(2014)年7月24日付

読売新聞 平成26(2014)年8月8日付

・webサイト

平成24(2012)年6月26日 朝日新聞デジタル

(<http://www.asahi.com/travel/aviation/TKY201206250516.html>)

平成26(2014)年1月31日 MSN産経ニュース

(<http://sankei.jp.msn.com/affairs/news/140131/dst14013120230009-n1.htm>)

平成26(2014)年2月1日 毎日新聞

(<http://mainichi.jp/feature/20110311/news/20140202k0000m040025000c.html>)

平成26(2014)年2月11日 日本経済新聞

(http://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1101H_R10C14A2CR8000/)

平成26(2014)年2月22日 MSN産経ニュース

(<http://sankei.jp.msn.com/region/news/140222/iwt14022203150001-n1.htm>)

平成26(2014)年7月25日 河北新報

(http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201407/20140725_31008.html)

平成26(2014)年8月7日 日本経済新聞

(http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG007033_X00C14A8CR8000/)

平成26(2014)年8月19日 朝日新聞デジタル

(<http://www.asahi.com/articles/ASG8L446JG8LUJUN002.html>)

本文中で使用している地図は、Google mapで提供される地図データを一部改編したものである。

4. 「あまちゃん」と 三陸鉄道



久慈駅前のビルにある看板

昨年、三陸鉄道が連続テレビ小説「あまちゃん」の劇中に架空の鉄道である「北三陸鉄道」として登場し、多くの注目を集めたのは記憶に新しい。この項では、あまちゃんと三陸鉄道の関係を各会員が独自の視点で調査したものを紹介する。番組をご覧になっていた方は、ぜひその内容を思い返しながらか読み頂きたい。

あまちゃんと北三陸鉄道

(B2 工) LP42

(1)はじめに

北三陸鉄道は、NHKの連続テレビ小説「あまちゃん」に登場した架空の鉄道である。(モデルは三陸鉄道)。本稿では、「あまちゃん」全体の概要を述べた後、作中での北三陸鉄道に焦点を絞って述べる。

(2)「あまちゃん」データ

NHK連続テレビ小説「あまちゃん」

平成25(2013)年度前期(第88作)

放映期間 平成25(2013)年度4月1日 - 9月28日

(3)「あまちゃん」あらすじ

第一部 北三陸編(第1週 - 12週)

主人公・天野アキ(能年玲奈)は、地味で冴えない東京の女子高生。そんな彼女が、母・天野春子(小泉今日子)に連れられ、母の地元、北三陸に降り立つ場面から物語は始まる。

田舎が嫌で、かつて家出同然に東京へ飛び出した母。彼女とは対照的に、娘のアキは始めから北三陸に惹かれていた。祖母が素潜りでウニをとる姿に魅力を感じ、北三陸鉄道の車窓から見える豊かな自然に感動し、人々のあたたかさに次第に心を開いていくアキは、東京では見いだせなかった「明るい自分」を発見していく。

海女である祖母に憧れ、自らも海女として素潜りを練習し出すアキ。その様子がインターネットで公開され、好評を博す。これをきっかけに、友人・足立ユイ(橋本愛)とともにユニットを組み、北三陸鉄道のお座敷列車内でパフォーマンスを行うようになった。

一連の活動を経て、『アイドルになりたい』という気持ちが芽生えてきたアキ。自分より先にアイドルを志していたユイと共に上京し、アイドルを目指すことを決意。しかし上京当日、ユイの父が病気で倒れ、アキは一人で東京に向かうこととなる。

第二部 東京編(第13週 - 22週)

上京したアキはアイドル活動を開始。順風満帆とはいかないまでも、持ち前の明るさで様々な困難を乗り切っていく。一方のユイは、家庭間の不和などによりなかなか上京できない。ついに上京を決め、北三陸鉄道に乗り込んだ矢先、東日本大震災が起こる。

第三部 再び北三陸編(第23週 - 26週)

震災の報を受け、アキは居ても立っても居られない。アイドルを辞めて北三陸に帰り、『転んでも、ただでは、起きねえ、北三陸…』と、復興に向けた活動を始めた。

作中では平成24(2012)年7月1日、震災でダメージを受けた北三陸鉄道リアス線が運転再開。同時にアキとユイのユニットも復活、お座敷列車でパフォーマンスを行い、好評を博す。アキ、ユイがまだ見ぬ未来に思いを馳せ、物語は終わる。

(4)「あまちゃん」のリアリティ

前述の通り「あまちゃん」の北三陸鉄道のモデルは、実在する三陸鉄道である。また、舞台となった北三陸のモデルは岩手県久慈市である。作中の北三陸鉄道について述べる前提として、作中に登場する地名や車両等は、どの程度現実と即しているのかを調べた。

・作中の土地名

第1話のナレーションで、東京から北三陸への経路は以下のように説明されている。

『東京から北三陸へ行くには、新幹線で盛岡まで行きバスに乗るコースが一般的です。北三陸鉄道を使う場合、仙台で仙石線に乗り換え、石巻線、気仙沼線に乗り継ぎ、気仙沼で大船渡線に乗り換え、盛で南三陸リアス線に乗り換え、釜石で山田線に乗り換え、宮古で北三陸リアス線、通称北鉄に乗り換えて...』²⁹ 三陸鉄道を使い久慈市に至る経路は他にもあるが、最短距離は上記の通りである。よって、北三陸を久慈市に、南三陸リアス線を三陸鉄道南リアス線に、北三陸リアス線を三陸鉄道北リアス線に置き換えれば現実と即している。

また、主人公の母・春子の故郷については、以下のように説明されている。

『春子の生まれた袖ヶ浜地区は海沿いの集落です。北三陸駅からわずか数キロですが、言葉も文化も大きく違います。』³⁰

このナレーションは、北三陸駅から自動車で袖ヶ浜地区に向かう途中のものである。また、道中では『北リアス海岸』と『つりがね洞』という固有名詞が登場する。

袖ヶ浜地区、北リアス海岸という地名は実在しないが、つりがね洞は実在する。つりがね洞は岩手県久慈市の小袖海岸にある。作中でつりがね洞は北リアス海岸にあるという設定になっているため、北リアス海岸とは小袖海岸のことであろうと推測される。また、作中にはしばしば『袖ヶ浜の漁港』が登場するが、このロケ地は久慈市の小袖漁港であり、作中の『袖ヶ浜』とは実在の小袖を指すと思われる。

主人公アキの友人・ユイは、作中では畑野という土地に住んでおり、作中の北三陸鉄道にも畑野という駅がある。しかし実在の三陸鉄道には畑野

²⁹ NHK 連続テレビ小説「あまちゃん」完全シナリオ集 第1部 p15

³⁰ NHK 連続テレビ小説「あまちゃん」完全シナリオ集 第1部 p17

という駅はなく、畑野という土地名はドラマにおける創作と思われる。

畑野について作中では、『北三陸から北鉄に乗って1時間ほど南下した畑野駅』³¹という説明がある。モデルの三陸鉄道では、久慈から約50分南下すると田野畑に至る。畑野駅のロケ地が田野畑駅であったこと、架空の名称はモデルの名前に近づけることが多いこと（北三陸鉄道、袖ヶ浜など）から、畑野のモデルは田野畑と推測される。

・まとめ

作品の舞台となった地名は名称を少し変えておかれているが、物語に直接関わりのない地名はそのまま使われている。

(5) 北三陸鉄道の歴史

北三陸鉄道は、日本初の第三セクター方式で設立され、昭和59(1984)年に開業した鉄道であり、車両は気動車を用いている。以下、作中で語られる北三陸鉄道の歴史について説明する。

表1 北三陸鉄道の歴史

元号(西暦)	月/日	内容
昭和59(1984)年	7/1	北三陸鉄道リアス線開業。
平成21(2009)年	7/18	開通25周年記念イベントお座敷列車運行。
平成21(2009)年	未詳	臨時列車を運行。
平成23(2011)年	3/11	東日本大震災発生。
平成23(2011)年	3/16	北三陸 - 袖ヶ浜間運転再開。
平成24(2012)年	7/1	北三陸 - 畑野間運転再開、「潮騒のメモリーズ」同乗によるお座敷列車運行。

・開通25周年記念イベントお座敷列車

ジャンケン、ゲーム、北鉄グッズのオークション、カラオケ大会のほか、主人公・天野アキ(能年玲奈)とミス北鉄・足立ユイ(橋本愛)によるユニット『潮騒のメモリーズ』の歌と踊りが楽しめる列車。ミス北鉄は町おこしの一環で、いわば北三陸のアイドル。ミス北鉄の名称は、北三陸鉄道の略称である北鉄に因む。

・臨時列車

上京するアキとユイのため、特別に運行。運転区間は北三陸 - 宮古間。ユイのため畑野のみで停車（ただし前述の理由でユイは乗車せず）。

・東日本大震災

震災発生時点で運行中だった北三陸鉄道リアス線の車両は2両。1両は海に迫る高台で停まり、もう1両は畑野トンネルの中。後者は震災による被害を辛うじて免れたことから「奇跡の車両」と呼ばれ、復興のシンボルと

³¹ NHK連続テレビ小説「あまちゃん」完全シナリオ集 第1部 p152

なる。このエピソードは、東日本大震災発生時、運行中だった盛発釜石行きの列車が、銚台トンネルで急停車したことで辛うじて被災を免れ、後に「奇跡の車両」と呼ばれた、という三陸鉄道南リアス線の実話に基づいていると思われる。

・北三陸 - 袖ヶ浜運転再開

駅長が提案し、職員の尽力により、被災を免れた北三陸 - 袖ヶ浜間で運行再開。1日3便、20km/h(通常は90km/h)で運転。

モデルとなった三陸鉄道では、平成23(2011)年3月16日、久慈 - 陸中野田間で運転を再開している。

(6) 作中での北三陸鉄道による町おこし

アキ・ユイの活躍前から、町おこしの取り組みとして、お座敷列車の運行と改装、記念切符等北三陸駅限定グッズの発売があり、各種イベントが開催されていた。また北三陸駅の駅舎内には、鉄道模型、三陸地方の四季の写真、売店があり、漫画や絵本の貸出も行っている。

ミス北鉄の活動は、北三陸鉄道リアス線の復興と地域活性化のシンボルとして、一年間北鉄および市の各種イベントに出席し、PR活動をするというもの。毎週土曜日、一日車掌として北鉄に乗るなど。一日車掌初日の経済効果は1000万円、北鉄の利用者は2300人(通常約5倍)。

また、アキ・ユイ同乗のお座敷列車は、正午の便・15時の便ともに定員を上回る盛況ぶりで、3往復で200人以上の動員となった。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 5、通巻No. 862(電気車研究会)

JR時刻表 2014年8月(交通新聞社)

NHK連続テレビ小説 あまちゃん 完全シナリオ集 第1巻(株式会社KADOKAWA)

NHK連続テレビ小説 あまちゃん 完全シナリオ集 第2巻(株式会社KADOKAWA)

・webサイト

河北新報 ONLINE NEWS 2014年6月23日

復興支援ありがとう 三鉄南リアス線ラッピング列車運行終了

(<http://www.kahoku.co.jp/>)

三陸鉄道株式会社 公式サイト(<http://www.sanrikutetsudou.com/>)

あまちゃんの経済効果について

(B3 工) 青ガエル

本稿では、平成25(2013)年度上半期に放送されたNHKの連続テレビ小説「あまちゃん」の視聴率から番組自体の人気について考察したのち、「あまちゃん」の放映による北三陸地域への経済波及効果について考察する。

(1)「あまちゃん」の人気について

あまちゃんによる経済波及効果を考察する前に、「あまちゃん」の番組自体の人気について、視聴率をもとに考察する³²。

(i)他の連続テレビ小説との視聴率の比較

まずは平成17(2005)年以降に放送された「あまちゃん」を含む歴代の連続テレビ小説の視聴率を比較する。平成21(2009)年度まではNHK総合にて平日及び土曜日の朝8:15 - 8:30に放送されていたが、平成22(2010)年度以降は15分繰り上げて朝8:00 - 8:15に放送されている³³。

表1 連続テレビ小説の歴代視聴率
出典:ビデオリサーチ社ホームページ

元号(西暦)	作品名	初回平均 視聴率 (%)	最高 視聴率 (%)	期間平均 視聴率 (%)
平成25(2013)年	ごちそうさん	22.0	27.3	22.3
	あまちゃん	20.1	27.0	20.6
平成24(2012)年	純と愛	19.8	20.2	17.1
	梅ちゃん先生	18.5	24.9	20.7
平成23(2011)年	カーネーション	16.1	25.0	19.1
	おひさま	18.4	22.6	18.8
平成22(2010)年	てっぱん	18.2	23.6	17.2
	ゲゲゲの女房	14.8	23.6	18.6
平成21(2009)年	ウェルかめ	16.0	20.6	13.5
	つばさ	17.7	17.7	13.8
平成20(2008)年	だんだん	16.8	18.7	16.2
	瞳	16.5	18.5	15.2
平成19(2007)年	ちりとてちん	17.1	18.8	15.9
	どんど晴れ	14.9	24.8	19.4

³² 視聴率データは主にビデオリサーチ社 HP (<http://www.videor.co.jp/>) を参考にした。

³³ 「あまちゃん」放送期間において朝の本放送以外に計4回再放送されており、実際の視聴者数はこの数値から導かれる人数よりも多いものと考えられる。

平成18(2006)年	芋たこなんきん	20.3	20.3	16.8
	純情きらり	17.7	24.2	19.4
平成17(2005)年	風のハルカ	18.3	21.3	17.5
	ファイト	16.9	21.9	16.7

表1より、放送時間の変更を行った平成22(2010)年度以降低迷気味であった視聴率が回復していることが読み取れる。また、「あまちゃん」は安定して高視聴率を獲得していることが読み取れる。

(ii) あまちゃんの視聴率の推移

次に「あまちゃん」の平成25(2013)年4月1日放送開始から9月28日の放送終了までの計26週の週平均視聴率の推移をまとめた。

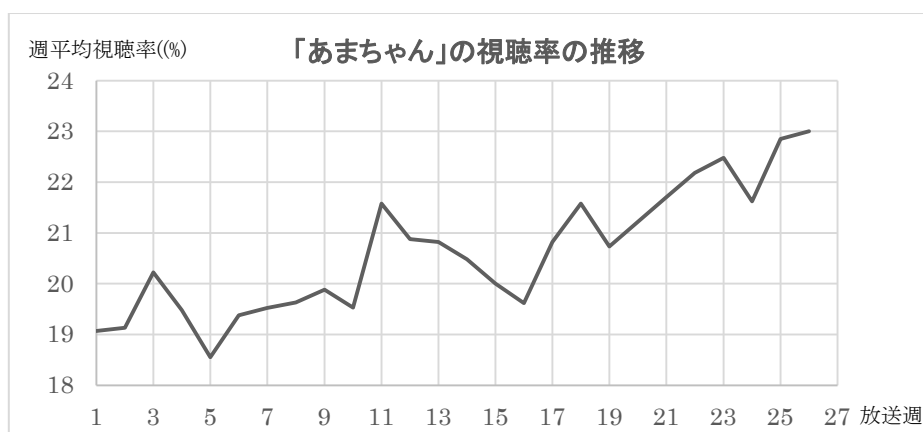


図1 「あまちゃん」視聴率の推移

表2 「あまちゃん」の放送週とサブタイトル

	放送週	サブタイトル	舞台 ³⁴
第一部 故郷編	1	おら、この海が好きだ！	久慈
	2	おら、東京さ帰りたいくねえ	久慈
	3	おら、友だちができた！	久慈
	4	おら、ウニが獲りてえ	久慈
	5	おら、先輩が好きだ！	久慈
	6	おらのじっちゃん、大暴れ	久慈
	7	おらのママに歴史あり	久慈
	8	おら、ドキドキがとまんねえ	久慈
	9	おらの大失恋	久慈
	10	おら、スカウトされる!?	久慈
	11	おら、アイドルになりてえ！	久慈
	12	おら、東京さ行くだ！	久慈

³⁴ ここでは作品中で主人公『天野アキ』のいた場所を舞台とした。

第二部 東京編	13	おら、奈落に落ちる	東京
	14	おら、大女優の付き人になる	東京
	15	おらの仁義なき戦い	東京・久慈
	16	おらのママに歴史あり 2	久慈
	17	おら、悲しみがとまらねえ	東京
	18	おら、地元に帰ろう!?	東京
	19	おらのハート、再点火	東京
	20	おらのばっぱ、恋の珍道中	東京
	21	おらたちの大逆転	東京
	22	おらとママの潮騒のメモリー	東京
	23	おら、みんなに会いでえ!	東京・久慈
	24	おら、やっぱりこの海が好きだ!	久慈
	25	おらたち、いつでも夢を	久慈
	26	おらたち、熱いよね!	久慈

図1より、「あまちゃん」の視聴率は後半になるにつれて高くなっていることがわかる。また図1、表2より東京編序盤で落ち込み気味であった視聴率も東京編中盤以降持ち直していることがわかる。

(iii) 他の連続テレビ小説との視聴者層の比較

次に「あまちゃん」とほぼ同時期に放送された連続テレビ小説の視聴者層を比較する。

図2より、「あまちゃん」はほかの連続テレビ小説と比較して女性の年配層の視聴者数が少ないという、従来の朝ドラ視聴者層とは異なった特徴が読み取れる。女性高齢視聴者層の少なさに対して、女性の若年層や男性視聴者数が他の連続テレビ小説と比べて高いというわけでもないため、昨今のあまちゃんブームは国民的ブームというよりは番組放送を通して熱心な視聴者層を獲得した結果だと考えられる。

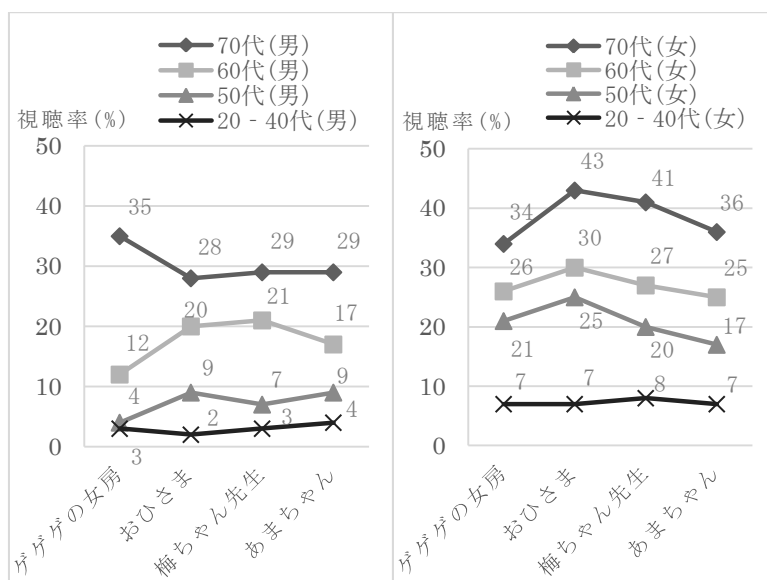


図2 男女年齢別の個人視聴率推移

出典:NHK放送文化研究所「放送研究と調査」2014年3月号
社会実情データ図録

(2)「あまちゃん」による北三陸地域への経済波及効果について

ここでは経済波及効果の定義について触れたのち、「あまちゃん」による岩手県経済に対する経済効果について考察する。

(i) 経済波及効果とは

経済波及効果について計算するにあたり、一般に「直接効果」、「第一次間接効果³⁵⁾」、「第二次間接効果³⁶⁾」の三段階に分けて計算が行われる。前もって設定した地域内に置いて、新たに発生した消費や投資によって域内各産業で誘発される生産額を「直接効果」、直接効果に伴い誘発される原材料の購入などによる域内生産額を「第一次間接効果」、直接効果と第一次間接波及効果を通じて発生した域内の雇用者所得のうち新たな消費に使われ、それに伴い誘発される原材料の購入などによる域内生産額を「第二次間接効果」という。一般に、経済波及効果とは直接効果と第一時間接効果、第二次間接効果の合計額を指す³⁷⁾。

(ii)「あまちゃん」による経済効果

「あまちゃん」放映中及び放映後、多くのファンによって岩手県久慈市周辺は大変賑わった。東日本大震災後、岩手県では観光客数が大幅に減少し、震災直後の平成23(2011)年4 - 6月期には前年同期比で30.9%減となる

³⁵⁾ 「第一次波及効果」、「第一次間接波及効果」などともいう。

³⁶⁾ 第一次間接効果と同様に呼び方には差異がある。算出方法は非常に複雑なのでここでの説明は割愛する。

³⁷⁾ 直接効果と第一次間接効果の合計額を経済波及効果とする場合もある。

251万1000人まで落ち込んだ。その後の「平泉」の世界遺産登録により観光客数は増加に転じたものの、岩手県全体では震災前の水準までの回復には至っていない、そんな状況での「あまちゃん」による観光客増は人々の注目を集め、多くのメディアに取り上げられた。

岩手経済研究所による「あまちゃん」放映効果による岩手県経済への波及効果は、32億8400万円と推定されている。表3より、久慈市の観光拠点であり、久慈市への観光客のほとんどが立ち寄ると推定される「道の駅くじやませ土風館」への観光入込客数が「あまちゃん」放映前後でおよそ2倍に増加していることがわかり、「あまちゃん」効果は大変大きなものだったとわかる。

また、表3より、「あまちゃん」の舞台となった久慈市の周辺自治体にも観光客増が及んでいることがわかる。

表3 岩手県の主要観光地におけるGW期間中の観光客数³⁸

出典：岩手県商工労働観光部観光課資料

観光地名(市町村)	平成25(2013)年 (人回)	平成24(2012)年 (人回)	対前年比 (%)
やませ土風館(久慈市)	60227	30815	195.4
龍泉洞(岩泉町)	16230	12613	128.7
浄土ヶ浜(宮古市)	25365	24003	105.7
猊鼻溪(一関市)	10819	5568	194.3
北上展勝地(北上市)	342427	272955	125.5
平泉(平泉町)	398000	399000	99.7
岩手県主要観光地合計 ³⁹	1006642	904927	111.2

(iii)あまちゃんと他の連続テレビ小説との経済効果の比較

次に「あまちゃん」による経済効果を「ウェルかめ」以降の連続テレビ小説による経済効果と比較し、どれほどのものなのかを考察する。なお「ゲゲゲの女房」「梅ちゃん先生」「カーネーション」「ごちそうさん」は戦前もしくは戦後間もなくから数十年間を描いているため、「純と愛」は序盤以降当初の舞台の宮古島を離れるストーリーであったため、「あまちゃん」との比較にはふさわしくないと考え除外した。

³⁸ 平成24(2012)年4月28日(土) - 5月6日(日)と平成25(2013)年4月28日(日) - 5月6日(月、祝日)の9日間をそれぞれ比較した。

³⁹ 県内主要14観光地における観光入込客数の合計

表4 「あまちゃん」と他の朝ドラによる地元都道府県への経済効果

出典: 日本銀行松本支店、広島支店、高松支店各ホームページ

岩手経済研究2013年9月号

作品名	直接効果 (億円)	第一次間接 効果(億円)	第二次間接 効果(億円)	総額 (億円)	舞台
あまちゃん	20.96	7.07	4.82	32.85	岩手
おひさま	41.00	14.00	12.00	67.00	長野
てっぱん	63.00	22.00	15.00	100.00	広島
ウェルかめ	21.00	6.00	4.00	31.00	徳島

表2より、調査元の調査の仕方によって数値に多少の差が出るものの、それを加味しても「あまちゃん」による経済効果は、他の連続テレビ小説に比べて高いわけではない。大都市圏から比較的近く、観光しやすい広島や長野の例では金額上の経済効果は「あまちゃん」における岩手県よりも大きく、岩手と同様に大都市圏から遠くアクセスに時間がかかる徳島の例では「あまちゃん」における岩手県と同規模の経済効果になったと考えられる。

しかし日本銀行各支店による「おひさま」、「てっぱん」、「ウェルかめ」による経済波及効果の試算は、ドラマの舞台となった都道府県における観光客の増加割合を元に計算しているのに対して、岩手経済研究所による「あまちゃん」による経済波及効果の試算は久慈市のみの観光客数増を対象としていること、そもそもの連続テレビ小説放送以前の観光地における観光客数、観光産業の規模の違いを考慮に入れると、「あまちゃん」による経済効果は大変大きなものといえる。

(4)「あまちゃん」効果を今後活かすためには

表5より、久慈市周辺には「あまちゃん」放送終了後1年が経過した平成26(2014)年のGWも多く観光客が訪れていることがわかる。しかし、「あまちゃん」人気が下火になるのは確実であり、今後被災した北三陸地域が発展していくためには、観光業以外にも漁業をはじめとする産業を立て直していくことが欠かせないと私は考える。

また三陸鉄道についても、津波により多くの住居が高台に移転してしまったのに対して、路線は震災前とほぼ同じ形で復旧したため、移転先と駅が離れるなど、非常に苦しい経営が予想される。高台の移転先近くへの駅新設や、既存の駅でのパークアンドライドの充実など様々な方法で地元住民の利用を喚起しつつ、「あまちゃん」により得た知名度を利用して観光客を呼び寄せることが三陸鉄道存続には欠かせないと私は考える。

表5 岩手県の主要観光地におけるGW期間中の観光客数⁴⁰

出典:岩手県商工労働観光部観光課資料

観光地名(市町村)	平成26(2014)年 (人回)	平成25(2013)年 (人回)	対前年 比(%)
やませ土風館(久慈市)	61194	64481	94.9
龍泉洞(岩泉町)	20348	16672	122.0
浄土ヶ浜(宮古市)	36357	26632	136.5
平泉(平泉町)	401000	401000	97.8
岩手県主要観光地合計 ⁴¹	976469	1063531	91.8

参考文献

・書籍

NHK放送文化研究所「放送研究と調査」2014年3月号
岩手経済研究2013年9月号

・webサイト

ビデオリサーチ社HP(<http://www.videor.co.jp/>)
社会実情データ図録(<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/3965.html>)
日本銀行高松支店徳島事務所資料
(<http://www3.boj.or.jp/takamatsu/econo/pdf/ss090501.pdf>)
日本銀行広島支店資料
(<http://www3.boj.or.jp/hiroshima/Tokubetu-tyousa/teppan.pdf>)
日本銀行松本支店資料
(<http://www3.boj.or.jp/matsumoto/toku/ohisama2304.pdf>)
岡山県ホームページ
(http://www.pref.okayama.jp/uploaded/life/56850_196828_misc.pdf)
岩手県商工労働観光部観光課資料
(http://www.pref.iwate.jp/dbps_data/_material/_files/000/000/004/375/h25gw.pdf)

⁴⁰ 平成25(2013)年4月27日(土) - 5月6日(月、祝日)と平成26(2014)年4月26日(土) - 5月6日(火、祝日)の9日間をそれぞれ比較した。

⁴¹ 県内主要 14 観光地における観光入込客数の合計

『北三陸鉄道』 誕生裏話

(B3 工) キハ285

この項では、連続テレビ小説「あまちゃん」の製作によって生まれた数々のエピソードを、主に三陸鉄道に関連する事柄にスポットを当てて紹介していく。

(1) 朝ドラの舞台に選ばれたのは「東北のローカル鉄道」

平成25(2013)年度前期に放送される、第88回目の連続テレビ小説を任されたNHKのプロデューサー訓覇圭(以下、敬称略)は、脚本家として宮藤官九郎を起用することとした。宮藤は平成23(2011)年6月に設けられた打ち合わせの場で、「田んぼやローカル線のある小さな田舎を舞台にした作品を作りたい」と語ったという。

震災直後から宮藤と共に被災地支援活動を行っていた演出担当の井上剛はそれを聞き、それならば東北を舞台にしてはどうか、と提案した。そこから具体的な題材を探していくうちに、岩手県久慈市の「北限の海女」と、三陸鉄道北リアス線での活性化の取り組みを知り、ドラマの舞台として使えるのではないかと検討を始めたのだった。

ちなみに、宮藤が舞台設定の中にローカル鉄道の存在を盛り込もうと考えたのは、彼の地元を走っていたくりはら田園鉄道が平成19(2007)年に廃止となる際に多くの鉄道ファンが詰めかけたのを見て、鉄道関連のイベントで地域を活性化するという話もドラマに向いているのではないかと考えたからであるという。

(2) あまちゃん制作決定前の、NHKと三陸鉄道のやり取り

NHKはこの番組の企画段階から幾度か三陸鉄道取材し、この鉄道を劇中に登場させることが可能かどうか検討を行っていた。

平成23(2011)年秋にプロデューサー2名⁴²が久慈にある北リアス線運行部を訪れたのが、三陸鉄道と「あまちゃん」の最初の接点である。彼らは三鉄職員に対し、自分たちが東京から来たテレビ局の関係者であることだけは伝えたが、「NHK」や「連続テレビ小説」といった単語は一切口にしなかったという。二人は数回にわたって久慈を訪問し、運行部の業務風景の観察や、三鉄職員に対する質問などを通して、シナリオや舞台設定の詳細を検討したほか、北リアス線を使用したロケが可能であることを確認した。

その後、番組の制作が正式に決定したのに合わせて、ようやく2人のプロデューサーは自分たちがNHKの関係者であることを明かしたのである。なお、「あまちゃん」の番組概要が記者会見で発表されたのは、平成24(2012)年6月4日のことであった。

⁴² 参考文献にはこのプロデューサー2名の名前は記載されていないが、本文中の描写などから訓覇圭と菓子浩であると思われる。

(3)三陸鉄道を使用したロケでの裏話など

平成24(2012)年秋から、三陸鉄道北リアス線を使用したロケが開始された。ロケ用の臨時列車も数多く設定された。北リアス線運行部は20数名の少数精鋭で日々の業務を回しているの、三鉄側が出せる運転計画担当者の数は、一度のロケにあたり2、3名程度とごくわずか。ロケの前日には夜遅くまでNHKと三鉄の担当者の打合せが続くことが多かった。

久慈駅の外観は、看板の取り替えなどの手を加えた上で『北三陸鉄道北三陸駅』として使用された。ロケが行われることが事前に周知徹底されていなかったためか、北三陸駅と書かれた看板を見て地元住民や旅行者が驚く場面も見られ、その都度三鉄職員が説明に追われたという。

北三陸鉄道の車両という設定で撮影に使われたのは、三陸鉄道の36形のうち、開業時に導入された36-100形と200形、それに2100形である。時には三陸鉄道そのままの姿で、時には撮影用にラッピングや装飾が施されて画面に登場し、物語を彩る舞台装置として大活躍を見せた。

ちなみに劇中では、車両の細部が映し出されるシーンにおいて、小さいながらも『三陸鉄道』と書かれた表記を確認することができる。旅客営業を行う鉄道路線で撮影を行っているの、法規⁴³に基づいた車両表記を撮影の為に書き換えることは難しかったのだろう。

車両の方向幕は撮影用のものに差し替えられ、『北三陸』や『畑野』などの架空の駅名が表示された。

放送の度に毎回流れるオープニングでの列車走行シーンは、北リアス線陸中野田 - 野田玉川間で撮影されたもので、撮影には小型ラジコンヘリが使用されている。

列車の走行シーン等の撮影については、NHKから「車窓から海が見える区間を使いたい」という注文が付けられたものの、トンネルの多い北リアス線において条件を満たしている区間は限られる。結局、列車を使ったロケの多くは、「ホームから最も美しく海が見える」と評されることもある堀内駅前後で実施された。なお堀内駅は、劇中では『袖ヶ浜駅』という名称で登場する。

列車内でのロケは断続的に、平成25(2013)年夏まで行われた。冬場に夏のシーンの撮影やその逆が行われることも多く、出演者もスタッフも苦労することとなった。冬場に列車の暖房



図1 袖が浜駅の駅名標

⁴³ 明治33(1900)年に公布、施行された鉄道営業法や、平成14(2002)年に施行された「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、鉄道事業者が自社の車両に必要な表記を施すことが義務付けられている。撮影の為に表記を削除することや、架空の鉄道会社名に変更することは、これらの法令に違反することになると思われる。

をつけると窓が結露してしまい不自然であるため、あえて冷房をつけて撮影するなど、画面の向こうにいる視聴者の知りえない部分で様々な工夫がなされている。

三鉄職員が番組制作に協力した例としてはもう一つ、写真データの提供が挙げられる。これまで業務用に撮影してきた北リアス線の車両、沿線風景、震災での被害状況などをNHKのスタッフに提供したのだ。車両や沿線風景の写真は加工された上で、北三陸鉄道の記念切符やポスター等に使用された。

震災被害の写真は、少々特殊な使われ方をした。地震発生時にトンネル内で停車した列車から避難した大向大吉(杉本哲太)と足立ユイ(橋本愛)がトンネルを出た際に、津波で壊滅的な被害を受けた集落の光景が映し出される。ここで、北リアス線島越駅周辺の被害記録写真が、CG加工された上で背景として使用されているのだ。ちなみにトンネル内停車のエピソードは、実際に南リアス線の吉浜 - 唐丹間で発生した出来事を元になっている。

(4) 三陸鉄道とあまちゃんブーム

平成25(2013)年4月より、「あまちゃん」の放送が始まった。反響は上々で、同年5月の大型連休を前にして早くも久慈周辺の観光客が増加の兆しを見せ始めたため、北リアス線ではお座敷列車の運転開始日を繰り上げて対応した。また、同年の夏休み期間中は例年と比べて三陸鉄道を利用する観光客が非常に多かったため、昼間の定期列車を従来の単行または2連から、すべて4連に増結して運行した。また、ロケ地となった堀内駅での停車時間を従来よりも2分程度増やすことで、観光客の記念撮影の便宜を図ったりもした。

一方、同じ三陸鉄道ではあるものの、南リアス線ではあまちゃんブームの恩恵に授かることはあまり無かった。「あまちゃん」の舞台となり、ロケが行われたのはほとんどが北リアス線であったためである。そのため三陸鉄道の望月社長は、NHKから「突撃！アッとホーム」のあまちゃん関連企画に三鉄の社員を出演させてほしいと依頼された際、南リアス線運行部の職員達を出すことにした。平成25(2013)年9月3日に盛駅で収録が行われ、サプライズゲストとして能年玲奈が登場して会場を沸かせた。この番組は同年10月19日に放送された。

参考文献

三陸鉄道情熱復活物語 笑顔をつなぐ、ずっと…(三省堂)

線路はつながった 三陸鉄道 復興の始発駅(新潮社)

ありがとう あまちゃん じゃじゃじゃ大研究(竹書房)

宮藤官九郎さんが語る！「あまちゃん」はこんなドラマ

(<http://www.nhk.or.jp/dramatopics-blog/100000/122888.html>)

本稿の執筆にあたりお世話になりました、当会OBで岩手県に勤めていらっしゃる高前田和平さんにこの場を借りてお礼申し上げます。

あまちゃんロケ地巡り

(B4 工) 中将

(1) 初めに

「あまちゃん」は三陸鉄道の沿線だけでなく、日本中にたくさんの元気を与えてくれた。この番組の世界にもっと浸りたい、ロケ地を巡ってみたいという方もおられるだろう。ということで今回私たちはあまちゃんの魅力をお伝えするべく舞台のひとつである久慈市に向かい、その空気を味わってきた。

(2) 久慈市の紹介



図1 久慈市の位置



図2 久慈市の地図 破線は市の境界線を表す

今回ロケ地巡りした久慈市は、岩手県北東部、太平洋沿岸に位置する。仙台からは自動車で4時間程度かかる。久慈市は森林面積が87.3%をも占め、海だけでなく山や川の景色も楽しむことができる。ドラマ内でも紹介があった通り、自然豊かなところである。夏は比較的冷涼で(8月の日平均最高気温は28.2℃)、冬は比較的温暖である(1月の日平均最低気温は-6.7℃)。また雪も多くは降らない。産業としては漁業・農業が主だが、特徴的なものとして、作中にも登場した「琥珀⁴⁴」産業がある。日本最大級の産地である。

⁴⁴ 琥珀とは数千万年～数億年前の樹木の樹脂が化石化したものである。宝石などに用いられ、色は黄、茶、白、青、緑など多彩である。久慈の琥珀は約8500万年前のものであるとされ、商業用としては最も古い。

久慈市の観光地の一つに、三角山展望台という場所がある。

久慈駅の近くにある巽山公園から、20分程度遊歩道で山を登ると三角山展望台に着く(図2中のA)。市内や海を一望できる展望台であり、気軽に行けるため、ぜひ訪れたいところである。



図3 三角山展望台からの眺め

(3) ロケ地巡り

まず取材した場所は久慈駅(図2中の①)。劇中では北三陸駅として何度も登場する駅である。三陸鉄道の駅舎は変化してないが、2013年にJR駅舎の改築が行われ、ドラマ撮影当時と外見が変わってしまった。駅内は、観光列車の時間とかぶったためか観光客でにぎわっていた。あまちゃんの集客力はまだあるように感じた。

図5は、ドラマ内では北三陸市観光協会が入っている駅前のビルである。ドラマで登場した、潮騒のメモリーズの看板がいまだに残っており、あまちゃんの世界を感じることができる建物だが、残念ながら近いうちに再開発に伴って解体されるようだ。



図4 三鉄久慈駅



図5 観光協会のあるビル



図6 小袖海岸



図7 OPでアキが走っていた防波堤

次は小袖海岸に向かった(図2中の②)。観光客が多い時期は小袖海岸付近でマイカー規制が行われるため、久慈駅からバスで向かうこととなった。久慈駅からは30分程度で着く。小袖海岸まで移動する途中、海岸沿いの細い道をバスは走り、リアス海岸の絶景を楽しむことができる。

この小袖海岸は劇中では袖ヶ浜という設定であり、まさにアキたちが海女として潜っていたあの海岸である。ドラマと全く変わらない広々とした海や空であり、あまちゃんをととても近くに感じることができた。私が訪れた日は天気の良い日であったこともあって、とても気持ちがよかった。



図8 海女センターへと続く道



図9 漁港へ続く道



図10 防波堤の先端にある灯台



図11 海女たちが潜っていく階段



図12 OPで列車が走っているところ

次に向かったのは図2の③。盛り土の上を列車が走る。OPや、最終回に地元の方たちが旗を振りながら走るシーンなどが撮影されたところである。田んぼのすぐ脇を線路が通っている景色はのどかである。

今回は車でこの地点を訪れたが、陸中野田駅から数百メートルほどの距離にあるため、歩いていくことも可能。

最後に堀内駅を訪れた(図2中の④)。劇中では袖ヶ浜駅という名前で、袖ヶ浜の最寄り駅という設定になっている(実際は小袖海岸から北リアス線の駅まで歩いていくことは距離的に難しい)。アキとユイがよく話をしていた駅である。山と海に挟まれ、道路から見下ろせる位置に駅舎がある。道路から見る駅と海の風景はとてもきれいである。



図13 道路から見た堀内駅



図14 堀内駅から見た海



図15 久慈駅方面



図16 宮古駅方面

(4) 終わりに

久慈の美しい風景があまちゃんの魅力を倍増させていることを強く感じた。久慈のロケ地巡りは、あまちゃんを見たことがある人はもちろんのこと、見たことがない人でも美しい景色を見るだけで十分楽しむことができると思う。

参考文献

・webサイト

琥珀のお話

(<http://www.kuji.co.jp/amber/>)

久慈市の概要

(http://www.city.kuji.iwate.jp/matizukurika/koho_g/outline.html)

国土交通省 気象庁 | 過去の気象データ検索

(<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>)

本文中で使用している地図は、Google mapで提供される地図データを一部改編したものである。

コラム：三陸鉄道のイベント

(B3 理) カタナ

三陸鉄道では、沿線人口の減少や自動車利用の増加、景気の悪化、さらに震災で甚大な被害を受けたことにより利用者数が減少している。それらを受け、利用者の増加を図り鉄道沿線でイベント等を実施している。この項では、過去10年間の三陸鉄道で実施されたイベントや、それに伴い運行された列車を紹介する。

(1) 三陸鉄道沿線で開催されたイベント

実施年	月/日	内容
平成17(2005)年	—	つつじの今出山登山
	8/6	ミッドナイトウォーキング真崎トンネル (時間：23時30分から翌朝4時。全長6532mで東北地方の在来線としては最長のトンネルを歩く)
	—	三鉄健康ウォーキング
	—	3鉄まつり(三陸鉄道、岩手開発鉄道、JR東日本)
	—	ファンクラブの集い
平成18(2006)年	—	唐丹桜ウォーキング
	—	つつじの今出山登山
	—	第20回三鉄山根ウォーキング
	—	3鉄まつり
平成20(2008)年	—	三鉄健康ウォーキング(八戸市での初の県外開催)
	—	三陸鉄道展
平成21(2009)年	4/18	開業25周年記念式典
	7/19	3鉄まつり
	11/1	秋のさんてつ祭
平成22(2010)年	—	3鉄まつり
	—	秋のさんてつ祭
	—	さかなクンと海の科学を学ぶ(宮古地区での地元団体との共同企画イベント)
平成23(2011)年	—	三陸被災地フロンタライン研修(1泊2日の団体バスコース。三鉄社員が添乗し被災状況の説明を行う)
	4/29 — 8/31	ご乗車・ご支援感謝キャンペーン (被災地の鉄道に対する励ましのメッセージへの感謝を込め、東北のローカル鉄道を中心とする13鉄道事業者が共同で実施)
	6/29	がんばろう！「三鉄」の集い (がんばろう！三鉄 ふれあいコンサート、おらほの鉄道自慢、復興支援セールを行った)
	7/6(盛) 2/7(宮古)	日本フィルハーモニー交響楽団によるミニコンサート
	10/2	鉄道フェスティバルin東北 (被災した鉄道の被害状況や復旧工事・運転再開の

		様子を示すパネル展示やグッズ販売、応援メッセージの募集を中心とした「東北の鉄道震災復興PRコーナー」を設置)
	10/9 － 10	東北の鉄道「復興支援セール」 (鉄道グッズや沿線物産品の販売、トレインアテンドやキャラクターによる「おらほの鉄道自慢」などでPR)
	11/6	北リアス線秋のさんてつ祭
	11/19	南リアス線3鉄祭
平成24(2012)年	4月	田野畑・陸中野田駅間運転再開セレモニー
	5月・12月	宮古夢レールフェスタ
	12月	さんてつジオラマカフェとの連携による、イルミネーション/キャンドルナイト・鉄道ミニフェスタ
	10/28	3鉄まつり
	11月	秋のさんてつ祭り
平成25(2013)年	4月	盛～吉浜間運転再開セレモニー
	9月	宮古レールフェスタ(車内で小学生鉄道教室を開催)
	10月	3鉄まつり
	11月	秋のさんてつ祭り

(i) イベントの詳細

〈3鉄まつり〉

三陸鉄道、JR東日本、岩手開発鉄道の3社合同で行われる。鉄道グッズの販売、車両見学、三陸鉄道車両運転体験、体験乗車、車両基地見学などが行われる。

(2) 三陸鉄道の企画列車・イベント列車

元号(西暦)	季節	内容
平成17(2005)年4月 ～ 平成18(2006)年3月	春	春の北リアス線・八戸線直通列車 お花見列車
	夏	リアスシーライナー
	秋	もちつきと十五夜列車
	冬	がんばれ釜石シーウェイブス号 こたつ列車 つばき列車 クリスマス列車 新酒を楽しむタベ 初詣号 初日の出号
平成18(2006)年4月 ～ 平成19(2007)年3月	春	八戸線直通春さんりく号 さんりくトレイン北山崎号 花見カキ列車
	夏	リアスシーライナー
	秋	十五夜列車
	冬	こたつ列車 つばきまつり号 大船渡市成人式列車 クリスマス列車 初日の出号 初詣
	不明	産直列車 よくできました号 南リアスさくら号 結婚式列車 ゴルフコンペ列車
平成19(2007)年4月 ～ 平成20(2008)年3月	春	花見牡蠣列車
	冬	初詣列車 クリスマス列車 こたつ列車
	不明	スイーツ列車
平成20(2008)年4月 ～ 平成21(2009)年3月	春	さんりくトレイン北山崎号
	夏	第6回海フェスタ(7月19日 - 27日)に合わせ、南 リアス線でレトロ列車、お座敷列車を運行
	秋	久慈ありすのスイーツ列車 (「鉄道むすめ」のDS用ゲームシリーズの発売 記念&三鉄開業プレ25周年記念企画)
	冬	こたつ列車 三陸沿線自慢列車
平成21(2009)年4月 ～ 平成22(2010)年3月	春	さんりくトレイン北山崎号(盛岡 - 宮古 - 久 慈) 春の産直リアス号(盛 - 釜石)
	夏	さんりくトレイン北山崎号 リアスシーライナー (7月に5本)

	秋	さんりくトレイン北山崎号 産直列車
	冬	こたつ列車
平成22(2010)年4月 ～ 平成23(2011)年3月	夏	さんりくトレインうみねこ(八戸 - 宮古) さんりくトレイン宮古(盛岡 - 宮古)
	東日本 大震災 以降	復興支援列車
	不明	産直列車
	夏(7/2)	早稲田大学の協力でジャズトレインを運行 宮古市鉄道教室を実施
平成23(2011)年4月 ～ 平成24(2012)年3月	冬	こたつ列車
	春	JRリゾートうみねこの直通運転
平成24(2012)年4月 ～ 平成25(2013)年3月	夏	JRリゾートうみねこの直通運転 レトロ列車等のJR八戸線直通運転 ランチ列車、おやつ列車 震災学習列車(久慈 - 田野畑)
	秋	ランチ列車、おやつ列車 震災学習列車(久慈 - 田野畑)
	冬	こたつ列車の定期運転再開 震災学習列車(久慈 - 田野畑)
	不明	ラッピング列車「てをつな号」(4/1～)
	夏	お座敷列車「北三陸号」 「かいけつゾロリ」企画列車(夏休み期間中) ランチ列車、スイーツ列車(南リアス線) ビール飲み放題列車(南リアス線)
平成25(2013)年4月 ～ 平成26(2014)年3月	秋	お座敷列車「北三陸号」 「かいけつゾロリ」企画列車(夏休み期間中) ランチ列車、スイーツ列車(南リアス線)
	冬	こたつ列車
	通年	震災学習列車
	不明	ラッピング列車「キット、ずっと2号」 キッズジオマスタートレイン
	春	いわてさんりく恋列車
平成25(2014)年4月 ～ 平成26(2014)年11月	夏	くずまきワイン列車 三鉄駅弁列車 ランチ列車&スイーツ列車 お寿司列車
	通年	震災学習列車
	不明	三鉄歌声列車

(i) イベント列車の詳細

〈よくできました号〉

一般用車両の36形気動車の車内に、地元の幼稚園や保育園の児童が描いた絵を展示したもの。



図2 よくできました号



図3 よくできました号の表示

〈産直列車〉

こちらも36形気動車の車内に、手作り郷土菓子や地元ならではの品々が並ぶ「産直コーナー」を設けたもの。南リアス線では団体専用列車として運行される。また、売り子・ガイドとして地元の人が添乗する他、乗務員による虎舞いや漁師姿でのガイドも行われる。

〈震災学習列車〉

貸し切り団体列車として運行し特に修学旅行のコースに組み込んでもらえることを意識して企画された。表1にあるフロントライン研修が大人の防災関係者向けであるのに対し、震災学習列車は子供向けに防災・減災を学んでもらうことが狙いである。

車窓から被災地を見ながら、三陸鉄道の社員や地元の方が、津波の恐ろしさや復興の様子、命の大切さを説明する。また、津波に襲われたところでは、見学ができるように一旦停止や徐行運転を行う。

〈いわてさんりく恋列車〉

列車街コンイベントと称し、車内での交流会や恋し浜駅でのバーベキューパーティで素敵な出会いを応援する。

〈くずまきワイン列車〉

地元のNPO法人「夢ネット大船渡」「くずまきワイン」との協賛と地元のピザハウスやレストランの協力によって運行される。車内ではくずまきワインやぶどうジュースの飲み放題などのサービスがある。

〈三鉄駅弁列車〉

盛市の「碁石給食」の協力により提供される「いわて恵みづくし弁当」が目玉となる。レトロ調車両が充当され、車内では観光ガイドの他マジックショーなども行われる。

〈ランチ列車&スイーツ列車〉

ランチ列車では盛のサンドイッチ店「SANEN」提供のオリジナルランチBOXが、スイーツ列車では盛岡「花月堂」から4種のケーキが振る舞われる。どちらも1日15組までの事前予約制である。

〈お寿司列車〉

さんてつの利用促進と三陸の食の魅力をPRすることを目的とした三陸鉄道と東京の寿司屋「酢飯屋」の交流イベント。車内で寿司職人が握ったお寿司が食べられる他、地酒の浜千鳥や酔仙も用意される。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 7、通巻No. 687(電気車研究会)
よみがえれ！みちのくの鉄道～東日本大震災からの復興の軌跡～(東北の鉄道震災復興誌編集委員会)
線路はつながった 三陸鉄道復興の始発駅(冨手淳)
東日本大震災からの復活 走り出せ！東北の鉄道(イカロス出版株式会社)
甦れ！東北の鉄道(トランスワールドジャパン)
さんてつに乗ろう！(オークラ出版)

・webサイト

三陸鉄道株式会社HP(<http://www.sanrikutetsudou.com/settlement>)
三陸経済新聞(<http://sanriku.keizai.biz/phone/headline.php/id=447>)

5. 三陸鉄道乗車レポ



全線運行再開を祝うヘッドマーク

今年の4月6日、三陸鉄道は震災以来3年ぶりに全線で運行を再開した。震災を乗り越え見事に復活を果たした三陸鉄道であるが、その後はどのような歩みを進めているのだろうか。この項では、その現状を確かめるべく会員が作成した乗車レポをご覧ください。

南リアス線

〈平成26(2014)年6月28日〉

(B3 工) サンポート

(B4 工) よっしー



図1 雨の中、釜石駅に停車中の36-700形

梅雨の時期まっただ中の6月28日、強い雨が降りしきる中、南リアス線盛行きは6時55分に釜石駅を出発した。車両はクウェートからの支援で購入した36-700型の36-703である。乗客は取材のためにこの列車に乗り込んだ会員4名を含む6名、なんとも静かな車内である。

列車は釜石を過ぎると大渡川を超えた後、すぐにトンネルに入った。平田を過ぎ、列車は唐丹駅に到着した。駅自体は綺麗に復旧されており、駅前には商店もあるのだが、遠くを見渡すと海沿いの水門の上にある柵が津波で押し倒されたままになっていることが容易にわかる。東日本大震災から3年以上経ったが、改めて津波被害の大きさを実感する。



図2 甫嶺駅の待合室にあった
木像とその解説

列車は新しいコンクリートで固められた盛り土の上を通り、次の甫嶺駅に到着する。この駅で下車してみることにした。駅から内陸側を見てみると、古くからの建物も建ち並び、いかにも農村という風景である。反対に海側では護岸工事が進められている。盛り土が堤防のような役割を果たし津波の勢いを弱めたのであろう。線路に向かって大きな字で「次世代へつなげ、ふんばれ！ほれい」と書いてある看板があった。震災から3年以上経ったが、被災地の復興はまだまだ途上であることを実感した。

駅の待合室に入る。すると待合室の本棚には2つの小さな木像があった。木像の下には解説があり、そこにはこの木像は東北地方太平洋沖地震の日に海岸に流れ着いた桑の木を有志の方が加工して三陸鉄道に寄贈して下さったということが書いてあった。心温まる話である。

再び甫嶺駅より列車に乗り込む。今度来た列車は36-100形である。

車内は30人ほどの乗客で、地元客と観光客が半々程度に思えた。私は車両後方のボックス席を取り、車両の後端や左右を動きながら過ぎ行く南リアスの景色を堪能した。甫嶺駅を出るとトンネルに入り、すぐに出て盛土を走る。この盛土部周辺には小さな集落を見ることができた。だがすぐに再度トンネル内へ。車窓が暗い。「乗車レポの書くネタを記録できないよ…」と内心思っていると前方に光の点が。

唐丹駅を出発する。再び列車はトンネルの中に入ったり出たりを繰り返しながら三陸海岸を南下していく。途中、この列車に乗っていた初老の男性に話をうかがった。この方は仮設住宅の仕事で大船渡に行く途中であるという。「普段は車のほうが便利なので車で行ってしまおうのですが、乗って残すという意味もあり今日は三陸鉄道を利用しました。」このように地道に一人ひとりが三陸鉄道を利用するというのが、これからもずっとこの鉄道を残していくことにつながるのであらう。

吉浜を過ぎ、列車は三陸駅に到着する。因みに三陸鉄道全駅にはすべて「愛称」というものが付けられていて、三陸駅の愛称は「科学の光」である。面白い愛称であるがこの由来は駅近くにある北里大学水産学部と、最近まであった気象庁の三陸大気球観測所によるものだそうである。

トンネルを出て恋し浜駅に到着。この駅は平成21(2009)年7月20日に「小石浜駅」から「恋し浜」に改名された。その名の通り、恋のパワースポットとして評判である。駅の待合室には絵馬としてたくさんのホタテの貝殻が吊るされ、駅を訪れた方々の願いが伝わってくる。現にこの駅で男女グループが乗車してきた。そういうことに縁のない私からすると羨ましい限りである。

恋し浜駅を出て、緩やかなカーブを描き、トンネルを抜けると集落が広がる。この辺りは比較的高台だったためか、津波の影響を免れたと思われた。綾里駅に到着する。ここで列車の交換が行われた。なんと貸切の紫色をしたお座敷車両36-R3がやってきた！他と異なる車両と巡り合えるとなんだか幸せな気分になれる。綾里駅を出ると、左手に集落を眺めつつトンネルに入る。出ると陸前赤崎駅に到着。車内から見てこの駅の周辺は津波の被害があったということがはっきりとわかる。建物は少ないものの建っているが、明らかに震災前の状態ではない。トンネルをくぐり、大きく右にそれながら市街地へ入り終点の盛駅に到着した。甫嶺から盛まで19分の乗車時間であった。

ホームに降り立つと私にとっては珍しい光景が。駅構内に道路が走っているのである。初めて見るBRT(Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム)の専用道路である。大船渡線の被災区間の線路敷を活用しバスを走らせ気仙沼と盛を結んでいる。この時は大船渡方面への乗り換えバスが停車していた。この「道路」にも一般の何番線のように番号がふられており、駅前から発車する路線バスや高速バスとは一風変わった印象を私に与えた。これは道路であるが元々は大船渡線の線路を撤去後基盤がかさ上げされ、乗り場はそのホームが利用されたものである。その為、他の線路と扱いが同じで、



図3 恋し浜駅のホタテの絵馬



図4 盛駅2番線に停車中の車両



図5 跨線橋から見た車両
奥が大船渡方面

みだりにホームから降りたり道路を横断したりするのは禁止されている。盛駅には南リアス線と大船渡線以外に、南北へ延びる貨物線がある。これらは岩手開発鉄道が運行しており、セメントの材料となる石灰石を南側の赤崎駅、太平洋セメント大船渡工場まで輸送する重要な役割を担っている。

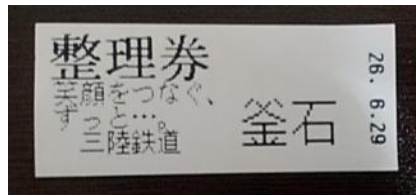


図6 「笑顔をつなぐ、ずっと…」と書かれた整理券

あの日から3年と7ヶ月が過ぎた。まだまだ復興を遂げるには時間がかかると思うが、確実にそれは進んでいる。今年の4月に三陸鉄道が全線で運転再開をしたという事は、私が思っている以上に現地では大きな復興への一歩ではないのだろうか。写真の整理券にも「笑顔をつなぐ、ずっと…」と書かれている。三陸鉄道が復旧し、レールが「つながる」ことで沿線地域が結びつき、さらに住民の方々の笑顔を「つなげ」、これからもこの笑顔が続くようにと願っていると思われる。先の震災、津波は決して風化しないであろう甚大な被害をもたらしたことは事実であるが、できるだけ早く以前の生活に近づくことができるように私は願っている。

参考資料

・書籍

鉄道ピクトリアル 2013、vol. 63、No. 7、通巻No665(電気車研究会)
日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

・webサイト

三陸鉄道ホームページ
(http://www.sanrikutetsudou.com/category//map/eki_sanriku)
(<http://www.sanrikutetsudou.com/>)

北リアス線

＜平成26(2014)年8月2日＞

(B4 理) ハノ10

(B4 理) 桿菌

Part1(大野)

平成26(2014)年8月2日土曜日、私は三陸鉄道北リアス線の始発駅である久慈駅に到着した。久慈駅はJRの駅と三陸鉄道の駅が分かれているが、三陸鉄道の駅では、三陸鉄道の東日本大震災からの復興の軌跡を書いた本が販売されていた。久慈駅の職員の方に三陸鉄道の沿線の見どころを伺ったあと、ホームに向かった。



図1 白井海岸駅前の様子

12時21分、私が乗車した列車は、観光客の乗車に手間取ったためであろうか、久慈駅を6分遅れで出発した。この列車は3両編成で、一番前の車両がお座敷車であった。私は最後尾の車両、平成26(2014)年製の車両である36-700形の36-705に乗車した。久慈駅を出て少しすると、列車は市街地を抜け、線路の周りには木が生い茂り始めた。陸中野田駅を過ぎると、列車から海の見える区間が多くなり始めた。車内放送で、この区間では海辺の松林が流され、レールを流される被害もあったという放送が入り、津波の被害の大きさを改めて実感した。野田玉川駅を過ぎると、観光客のためのサービスであろうか、列車が海の見える橋梁の上で停車した。車内に乗り合わせたたくさんの観光客は一斉にその絶景をカメラに収めていた。

さて、列車はドラマ「あまちゃん」のロケ地として使用された堀内駅を過ぎ、白井海岸駅に停車した。私はここで途中下車することにした。白井海岸駅は一部の鉄道ファンから「秘境駅⁴⁵⁾」と呼ばれる駅である。実際、私が下車した時も、トンネルに両端を挟まれたホームからは、ただ小川の流れる音だけが聞こえた。私以外の降車客は1組の家族連れだけであり、その家族連れは駅前に止めてあった車に乗って去って行った。図1の右側の道を下ってみることにした。漁具が放置されている道を数分下ると、漁港が見えてきた。駅名に「海岸」という言葉がつくだけあって、さすがに駅から近いところに海がある。漁港では、漁業に従事していると思われる方が1人黙々と作業をしていた。訪問当日の天気は快晴、海は穏やかで、

⁴⁵⁾ 牛山 隆信氏のホームページ

(<http://hpl.cyberstation.ne.jp/hikyouseki/>)では、「周囲に人家が少なく大自然の真っ只中にある駅」を「秘境駅」としている。

そこにはテトラポッドに波が打ち寄せる音と鳥の鳴き声だけが時折聞こえるのどかな風景が広がっていた。薄暗いトンネルを抜けて、さらに海沿いに進むと、そこにもまた同じような風景が広がっていた。たまたま車で通りかかった方からお話を伺ったところ、近くによい釣りスポットがあるとのことで、釣り人が訪れることがあるそうである。実際、釣り人と思われる人を何人か目撃した。

駅に戻り、駅ノートを読みながら次の列車を待つ。程なくして、トンネル方から列車の音と思われる音が聞こえ始めた。徐々に音は大きくなり、列車のヘッドライトの光も見えてきた。そしてやってきた14時45分発の列車に乗って白井海岸駅を後にする。今度の列車は36-100形の36-102の単行ワンマン列車である。三陸鉄道カラーの水門が近くにある、田野畑駅を過ぎ、島越駅で再び途中下車する。田野畑 - 島越 - 小本の区間は、東日本大震災で大きな被害を受け、三陸鉄道の中で最後まで運転を再開できなかった区間である。この区間が運転を再開したのは平成26(2014)年4月6日のことであり、私が乗車した時はこの区間が開通してから4か月弱しかたっていなかった。実際、車内からでも明らかに路盤が新しくなっている様子が分かった。島越駅は津波で駅舎や橋梁が流されるという大きな影響を受けた駅であるが、平成26(2014)年7月27日に駅舎がプレオープン⁴⁶しており、駅舎の中に入ることができた。駅舎では、震災後、三陸鉄道が全線開通した後の写真が展示されているスペースがあった。また、物販コーナーもあり、三陸鉄道グッズや島越駅の所在地である田野畑村をはじめとする三陸の名産品も販売されていた。この駅舎の中で最も目を引く部分が駅舎中央部にある階段である。(図2を参照)階段の上部には階段を取り囲むように小さなスペースが設けられていた。非常時には津波から避難するスペースとして機能するのだろうか。この階段を上って上部のスペースへ行ってみると、駅の周りの様子を360度見渡すことができた。駅の周辺には広大な更地が広がり、そこでは多数の車両が工事をしている様子が見られた。このような光景を見ると、改めてこの町が受けた津波による被害の大きさを痛感する。駅舎を出て、仮設の階段、通路を通り、駅前の道路へと降りる。災害復旧工事が行われている漁港の脇を通り過ぎ、「津波浸水区間」と書かれた看板の立った道を進むと、漁船が何艘も泊まっている港が



図2 島越駅舎の中央にある階段

⁴⁶ 駅前広場や周辺施設が完成した後、平成 27(2015)年に正式にオープンする予定である。

見えた。どうやら漁港としての機能は回復しているようである。さらに進むと、真新しい巨大なテトラポッドが多数置かれてあった。一見漁港は日常を取り戻したかに見えるが、まだまだ復興の途上のようなのである。島越駅でも、このような駅から少し離れた場所では、波が打ち寄せる音やクレーン車が作業する音だけがかすかに聞こえ、時折鳥のさえずりや観光船の汽笛だけが聞こえる静かな空間が広がっていた。その後、私は駅に戻り、16時58分発の列車に乗り込み、宮古駅に向かった。

今回私が下車した2駅は、地元の人や観光客で賑わう列車とは対照的に静かな駅であったことが印象に残った。

Part2(魯)



図3 三陸鉄道久慈駅

8月2日、本格的な真夏の晴れた日に、私は久慈駅に到着した。三鉄とJRの駅舎は10mくらい離れており、ロータリーから見てJRの駅の左手に三陸鉄道久慈駅があった。時間のせいだろうか、JRの駅ではあまり人もいなかったのだが、三鉄の駅の方は人で賑やかだった。動くにも、周囲の写真を撮っている人に常に気を配らなくてはならなかった。



図4・5 久慈駅にあった
2次元のキャラクターたち

駅前通りの両側の色鮮やかな花の鉢植えと合わせて、駅の周辺は少しヨーロッパのようであった。今回は久慈の駅に着いてからすぐに三陸鉄道に乗らなければならなかったのだが、今度来たときはぜひ久慈の街歩きをしたい。時間もないので三陸鉄道の久慈駅に入ってみる。駅構内には2次元のキャラクターのポスターやイラストがたくさんあった。

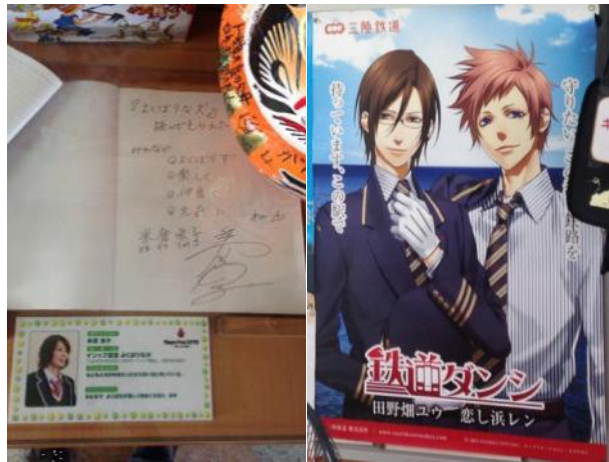


図 6・7 陸中野田駅で見つけた広末涼子さんの
応援メッセージと
女性向け二次元ポスター

さて、列車に向かう。発車3分前に乗ったのですでに席は埋まっていた。私は仕方なく列車の最後尾に立つことにする。12時15分発の列車だがこの日は6分遅れで久慈駅を出発した。乗客の中には高校生もいて、イヤホンをつけながらスマートフォンをいじっていた。

久慈駅を出て十数分、列車は陸中野田駅に到着する。この駅で降りてみた。駅舎内には女優の米倉涼子さんからのメッセージや岩手県立久慈高校の学園祭のポスターなどがあった。その中でも私の目を引いたのは「鉄道ダンシ」というキャラクターのポスターである。久慈駅で見かけたポスターは男性向けであったがこちらは女性向けのポスターのようだ。次の列車まで2時間近くあるので駅周辺を散策してみることにする。北リアス線は海岸沿いを走る鉄道なので海を目指してみる。駅から国道沿いを歩いてみるが、この日はかなり暑く、歩いても歩いても海には辿り着かない。途中の工事現場に勤務している人に海までどれくらいかかるか尋ねてみたところ、まだかなりの距離があるようなので海に行くのはあきらめることにした。

駅に戻り、売店で何か買うことにする。一枚100円のポストカードと216円の「のだ塩アイス」のどちらを買うか迷ったが、後者にすることにした。そのアイスを食べながらホームで列車を待っているうちに列車が到着した。列車に乗り込んでしばらくすると海が見える橋に差し掛かかり、列車は観光客向けに一時停止する。三陸鉄道は海沿いを走っているが沿線にはトンネルも多く、意外と海が見えるところは少ない。列車が混んでいたこともありあまりいい写真は撮れなかったが、この日は晴れていたこともあってとてもいい景色を見ることができた。

陸中野田駅を出て約1時間、列車は田老駅に到着する。田老の街は津波で甚大な被害を受けたので駅前には自動販売機しかなかった。田老の街を歩いてみると、防波堤に辿り着いた。海沿いでは工事が行われていて、復

興していることを感じ取れた。しばらく歩いていると新聞屋を見つけた。当日の新聞を無人で発売しており、代金をポストに入れ、新聞を取っていくシステムである。私はこのシステムに感動し、日本の良さを実感した。

再び田老駅から列車に乗り、宮古を目指す。20分ほど乗車し、17時43分に宮古に到着した。



図8 田老駅の様子



図9 無人で販売されていた新聞

参考資料

・書籍

三陸鉄道情熱復活物語 笑顔をつなぐ、ずっと…(三省堂)

・webサイト

三陸鉄道ホームページ

(<http://www.sanrikutetsudou.com/>)

三陸鉄道北リアス線時刻表

(http://www.sanrikutetsudou.com/service_info/jikoku/H26.4.6_jikoku_kita.pdf)

三陸鉄道北リアス線各駅紹介

(<http://www.sanrikutetsudou.com/category/map#mapN>)

鉄道むすめ®ホームページ

(<http://tetsudou-musume.net/>)

おわりに

(B3 理) カタナ

「2014 大学祭あおば」、いかかだったでしょうか。今年の大学祭あおばは「三陸鉄道」という1つの鉄道をメインに据えながらも、多方面から様々なアプローチで書かれた記事が集まったと思っています。風光明媚なリアス式海岸沿いを走る観光鉄道としての「さんてつ」、震災の被害から力強く立ち上がった復興の象徴としての「さんてつ」、「あまちゃん」劇中に登場しストーリーを彩ったアイコンとしての「さんてつ」…人それぞれのイメージがあるかと思いますが、今回の特集記事を読んでいただくことが、今まで知らなかった新たなさんてつの一面を知るきっかけとなれば幸いです。

執筆時に調査をしていて実感しましたが、三陸鉄道はとても奥の深い鉄道会社です。イベント列車の多様さや、震災後の運行再開の早さから、「まず、できることは何でもやってみる」という強い熱意が感じられました。その熱意に敬意を表し、また復活したさんてつがこれからも元気に走り続けることを願いつつ、筆を置かせていただきます。最後までお読みいただき、ありがとうございました。

東北大学鉄道研究会機関誌

「青葉」のご案内

青葉29号 1988年4月発行 800円

実態、これが仙鉄局だ／弘南鉄道／国鉄全線完乗までの足跡／片隅のバス停／地下鉄時代のバス／道の話、足の話／ボクと旅と手紙／ふと感じたこと／武蔵野線／仙台地区の電車／れべるくろっしんぐ88(市営地下鉄の紹介)

青葉30号 1989年5月発行 1000円

東名ハイウェイバス運行史／新幹線の特急料金／千葉急行電鉄／阿武隈急行／仙山線を売った仙鉄局／小さな写真館／私案ダイヤ釧路 - 上野間寝台特急／新潟交通電鉄線／715系1000番台—その形態を見る—／鳥獣戯話／れべるくろっしんぐ89(宮城のちょっと変わった鉄道風景ほか)

青葉31号 1990年5月発行 1000円

昭和34年の国鉄急行列車／吹雪／仙鉄局は仙山線を売ったのか／阿佐線／賃改／東北硬券白書／急行べにばな3号の旅／利府／線路のない風景／れべるくろっしんぐ90(探検・宮城の貨物線ほか)

青葉34号 1996年5月発行 900円

JRの空港特急について／島旅の扉を開けた頃／概説・大型二種免許／我が郷愁の板谷峠／旧国鉄・2万キロへ(九州編)／鉄道写真～その魅力・私の撮影記録から～／駅

青葉36号 1999年5月発行 1200円

〈東海〉のあしあと／車窓から見える城／気仙沼線の一考察／つばさは北へ／東北本線撮影地ガイドVOL. 1(仙台～黒磯間)／1998年度東北大学大学祭研究発表 仙山線／れべるくろっしんぐ99(みちのく宮城の駅からほか)

青葉37号 2000年6月発行 1450円

西武鉄道レオカード史／昔日の面影／さよならED78／仙台空港アクセス鉄道の経緯とこれから／道の話／北海道紀行1998／小さな旅南東北フリーきっぷの歩み／私と東武のつりかけ車／山形新幹線新庄延伸開業—その変化—／仙石線の活性化についての一考察／北の大静脈／東北本線撮影地ガイド VOL. 2(青森～仙台間)／県北への旅／れべるくろっしんぐ2000(るるむ宮城ほか)

青葉38号 2002年6月発行 1200円

青春18きっぷパンフレットの変遷／北海道の廃止路線をゆく／焔／周極
星たち／北の大静脈2／特集：東北本線

青葉39号 2005年3月発行 1300円

富士に跳ねるウサギ／JR運賃計算におけるトリック／みやぎの鉄道名景
(その1)／バス運賃／大手私鉄運賃の形態解析／陽炎／北海道の廃止路
線・その後／富山の路面電車と佐伯宗義／みやぎの鉄道名景(その2)／鉄
道に関する法律問題／祝！完乗達成！西村将氏に訊く JR全線2万キロ／
2003年度東北大学大学祭研究発表～鉄道と食～／レベルクロッシング
2004(宮城の乗降客数ワースト駅ランキングほか)

上記以外の号の在庫はございません。ご了承下さい。

- ・ 36号と37号のセット販売を実施しております。同時にご注文頂いた場
合に限り、1セット2300円で提供しております。どうぞご利用下さい。
- ・ <http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>で、より詳しい青葉情報を提供
しております。是非ご覧下さい。
- ・ 青葉40号については現在検討中です。詳細が決まり次第ホームページ
にてお知らせいたします。





久慈駅に置かれていた記念パネル

2014 大学祭あおば

2014年11月吉日発行

編集 (B3 理) カタナ

発行 東北大学鉄道研究会

〒980-0862 仙台市青葉区川内

東北大学川内北キャンパス G-12

URL <http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>