

## 仙石線復旧

※白黒印刷のため、写真が一部見づらいところがございます。後にホームページでも公開いたしますのでそちらもご覧ください。

### 1. はじめに

震災より1年半が経過しました。お亡くなりになった方々のご冥福をお祈りいたします。1年半という時間が経過した今でもいまだ被災地の鉄道は復旧できていません。これから取り上げる仙石線もその1つです。今年の春、夏休みに実際に見て感じたことを交えながら考えていきたいと思えます。



(松島海岸駅の様子)

### 2. 仙石線の概要

仙石線はあおば通、仙台～石巻を結ぶ宮城県内屈指の通勤路線である。1時間に1本以上の列車本数があり、仙台～東塩釜までは複線区間である。仙台～苦竹間は地下区間、多賀城・本塩釜周辺は高架区間で近代的である。東塩釜を過ぎると車窓が変わり、陸前大塚付近では海の近くを走る。ローカル線の雰囲気を感じ出すが、その先の石巻や矢本の通勤機能となっていた。

しかし昨年3月の東日本大震災で大きな被害を受け、いまだに鉄道での復旧ができていない区間がある。松島町の高城町～東松島市の陸前小野間(11.7km)は現在でも代行バスが走っている。陸前小野～矢本間は今年3月に復旧したものの1日4本しか列車は運行しておらず、基本的には矢本から出発する代行バスが住民の足となっている。

高城町～陸前小野間は2015年の復旧が予測されているが、現時点では復旧のめどは立っていない。高城町～陸前大塚までは現ルートで、陸前大塚～陸前小野間は500m内陸に線路を移設する形での復旧を計画している<sup>(1)</sup>

### 3. 仙石線の現状

#### ①代行バスによる困難

先にも述べたとおり、仙石線は宮城県内屈指の通勤路線としての役割がある。そのため代行バス1台ではとてもじゃないが乗客を輸送できない。



写真のように2台のバスに乗客を分乗させて輸送する時間帯もある。乗客が立てるスペースがないため、乗降は不便である。代行バスが発着できるスペースがないことから、高城町駅では駅から徒歩15分程度のところに代行バスのバス停があり、利用客にはわかりづらい。

(代行バス輸送の様子)

#### ②所要時間の増加と本数の減少

震災前仙台～石巻間は仙石線を経由し、最短1時間5分で結ばれていた。しかし、現在仙石線経由で仙台～石巻間を経由しようとする最短で1時間30分かかる。仙台～石巻間に関しては直通快速列車が毎日運行しているとはいえ、定期列車は上り(石巻発)朝1本、下り(仙台発)夕方1本で運行本数が非常に少ない。

また、矢本のような東松島市の住民は仙台まで震災前よりも大幅に時間をかけて移動することを強いられている。松島海岸～矢本間の代行バスは運行本数が1時間に1本程度で、全停留所に停車する。震災前の快速列車は松島海岸～矢本間において高城町、野蒜、陸前小野にしか停車していなかったことから考えるとかなり不便になっている。列車本数も日中、快速と普通が30分に1本間隔で運行されていたことを考えると列車本数が半減したことは明らかだろう。

問題はこれだけではない。代行バスは列車との接続は行っていないのだ。バスが遅延しても列車は接続しない。また、普通列車の場合待ちぼうけを食らうこともある。仙台11:21発の普通高城町行は松島海岸に12:02に到着する。しかし、発車する代行バスは12:42発だ。40分間松島海岸駅で待ちぼうけを食らうことになる。そうするとますます所要時間が増えることとなる。

#### 震災前

仙台⇄石巻(仙石線経由、A快速) 最短1時間4分

仙台⇄矢本(A快速) 最短48分

震災後

仙台⇄石巻（直通快速） 最短 1 時間 4 分（ただし 1 日 1 往復）

仙台⇄石巻（石巻線経由） 最短 1 時間 29 分

仙台⇄石巻（仙石線経由、A 快速） 最短 1 時間 22 分

仙台⇄矢本（A 快速） 最短 53 分

### ③復興からはほど遠い野蒜駅・東名駅

仙石線で最も被害の大きい野蒜駅・東名駅周辺。現在でも復興からはほど遠い状態にある。JR 東日本は被害の大きかった陸前大塚～陸前小野間を内陸に 500m 移設し、復興させる計画を打ち出した。現在のルートは東松島市が買い取り、サイクリングロードなどに転用されるようだ<sup>(2)</sup>

しかし、予想していたよりも復旧ははるかに遅いことがわかった。野蒜駅には今にも倒れそうな電柱がそのままの状態だ。隣にあった商店も半壊したまま残されている。



（現在の野蒜駅の様子）



（野蒜駅の横にあった商店）

付近も更地となっていて、津波がどれだけ強いものであったかがうかがえる。



（曲がってしまった街灯）



（茂みに埋もれる湾曲した線路）

20～30分歩くと東名駅が見えてくる。東名駅周辺の線路は津波で捲れあがり、垂直になってしまった。

現在では線路は撤去され、駅のホームのみがポツンと残っている。現在でも水が引かず、周りの土地より低いところは川のようになっていた。



(東名駅の現況)



(線路は撤去されている)

#### ④被害が軽微な陸前大塚駅周辺

東名駅から陸前大塚駅までは2度丘を上がる。1度丘を越えると田んぼが広がり、もう1つ丘を越えると陸前大塚の街並みが広がる。ここでわかることは丘を越えると津波による被害の大きさががらりと変わるということだ。



(丘を越えたところに広がる田んぼ)



(目立った被害は見られない陸前大塚駅)

東名～陸前大塚間の田んぼや陸前大塚駅に関しては目立った被害はなかった。東名駅・野蒜駅周辺と比べると段違いである。陸前大塚駅は目の前が海である。津波が到達してもおかしくはない。しかし、被害は軽微で済んだ。陸前大塚駅の被害はホームに亀裂が入ったぐらいだったという<sup>(3)</sup>また、海が近いながら大規模な堤防が気づかれているわけでもない。先に述べたとおり、JRは陸前大塚駅の高台移転は考えていないようだ。この辺りは津波の被害は受けにくい地域であると考えられる。

#### 4. 復旧への考察

現状ではまだまだ多数の問題点を抱えている仙石線。野蒜・東名地区の復旧状況を見ると復興の兆しがまだ震んでいることがわかる。JR 東日本仙台支社は内陸移設する区間の買収が終わって2年以内に全線復旧させる方針を固めた<sup>(4)</sup>しかし、土地の買収はそんな簡単なものではない。

東松島市は今年1月に用地対策課を新設し、今年4月には発足時4人であった職員を8人に増やした。しかし現在地権者の約4割とは協議がはかどっておらず、これからも協議が難航することが予測される<sup>(5)</sup>また、地元住民の中には仙石線を現ルートで復旧してほしいという声もあるようだ。とはいえ、また震災が起こった時に再び不便を強いられることとなることを考えると高台移転を考えざるを得ないのではないかと思う。

仙石線の陸前大塚～陸前小野の地図を見てみよう。仙石線は陸前大塚駅を過ぎると海岸沿いに走り、東名駅へと向かう。そして野蒜駅を過ぎると再び内陸に向けて走るのである。陸前大塚から陸前小野をまっすぐ結んでいるというわけではなく、いったん野蒜の市街地を通ってから陸前小野を結んでいる。東名・野蒜駅を内陸に移設することで蛇行していた線路がまっすぐに近い形につながることも予想される。

仙石線の全線復旧時期は2015年であると一部メディアは報じている<sup>(6)</sup>が、用地買収が進まない中ではさらなる時間がかかると考えられる。

少なくとも現在の状況を少しでも改善したい。

まず、現ルートで復旧予定の高城町～陸前大塚間を先に復旧させる。そして現在の高城町止りの列車を陸前大塚止りにさせる。また、矢本駅発着の数本の列車を陸前小野発着とする。これにより、仙台から石巻に向かう客と仙台から陸前大塚に向かう客、石巻から松島海岸・仙台に向かう客と石巻から陸前小野に向かう客を分けることが可能となる。代行バスを途中の停留所で降りるのは実はなかなか大変なことである。混雑時にはバスの補助席も利用されていることがあり、降りる際にトラブルが起こることもある。このように客を分けることで、各駅の利用客が使いやすくすることは可能なのではないだろうか。

速達性の改善にはすべての代行バスを快速化させるということも1つの選択肢かもしれない。どういうことかと言えば、途中の停留所を通過するバスを走らせるということだ。この快速化はバス代行輸送区間と列車復旧区間が重複している松島海岸～陸前大塚、陸前小野～矢本間で実施する。松島海岸～陸前大塚間は途中高城町にのみ停車。陸前小野～矢本間は途中の鹿妻を通過させる。(途中の高城町に停車させるのは利用客が線内でも多いほうだからである)では止まらない途中駅への乗客はどうすればいいかと言えば、松島海岸～陸前大塚までの乗客は陸前大塚で乗り換え、鹿妻の乗客は陸前小野で乗り換えさせる。こうすれば多少は時間を短縮させることはできる。しかし、問題点もある。実際道路が渋滞した場合は快速にしても所要時間に差はない。また、陸前大塚駅は入口が狭く、道路も狭いので乗客が乗り換えるには不都合だという点だ。この点は大きなネックである。

バスを増便できれば一番いいのだが、JR以外の会社のバスも利用されていることから簡単にはいかないのではないかと思う。

とにかくまずは復旧できる区間を復旧させていかなければならないだろう。できるだけ早く用地買収を進める必要がある。

## 5. 終わりに

震災から1年半が経過しましたが、実際に現地を訪れてみると思っていたよりもずっと復旧まではほど遠いということがわかりました。できるだけ早く仙石線全線復旧が成し遂げられることを祈っております。

## 6. 引用・参考文献

(1) マイナビニュース 2012年2月24日 (2012年9月18日閲覧)

<http://news.mynavi.jp/news/2012/02/24/048/index.html>

(2) 2012年3月30日付 読売新聞朝刊 (仙台地区)

(3) AERAMook 震災と鉄道全記録 朝日新聞出版社 2011年発行

(4) asahi.com 2012年1月26日 (2012年9月18日閲覧)

<http://www.asahi.com/travel/rail/news/TKY201201250684.html>

(5) 2012年5月1日付 読売新聞朝刊 復興掲示板

(6) 日経BPネット 2012年2月6日 (2012年9月18日閲覧)

<http://kenplatz.nikkeibp.co.jp/article/const/news/20120202/557446/>