

## 震災復興の現場から見た今後の地域公共交通のあり方への一考察

熊本義寛

JR 東日本 復興企画部長

この3月11日で、東日本大震災の発災から丸四年を迎えた。さまざまな議論や経過を経ながらも、多くのまちでかさ上げや区画整理、防潮堤や震災復興住宅の建設が進められ、復興の槌音が力強く感じられる昨今である。

当社においても津波で被災した6線区のうち、八戸線は既に全通、石巻線は本年3月21日、仙石線は5月30日にそれぞれ全線で運転再開する予定だ。特に後者は松島付近における東北線・仙石線短絡線も同時開業することで、大幅な輸送サービスの改善が期待されているところである。常磐線の相馬・浜吉田間は内陸側へのルート移設工事が最盛期を迎えており、福島第一原発事故により不通となっている竜田・原ノ町間も先ごろ政府から方針が示された。気仙沼線、大船渡線はBRTによる仮復旧を行い、現在も専用道路の整備を進めながら鉄道時代の2～3倍の本数を走らせており、地域の足として評価されつつあると感じている。また、山田線は先日三陸鉄道への移管について関係者が合意し、3月7日に宮古駅で着工式を行い、今後復旧工事を進めていくこととなる。

気仙沼線、大船渡線、山田線の鉄道復旧に関する関係者との議論の中で、今後の地域公共交通のあり方について感じるところがあるので、その一端を述べ読者のご批判を仰ぎたい。

最近はやりの「地域創生」を持ち出すまでもなく、わが国の今後の持続的成長と継続的な発展には、地域の活力維持は重要であり、地域公共交通を維持存続していくことの必要性は言うまでもない。しかし現実には、津波被害を受けた東北地方の多くの地域交通はマイカーに頼り切りで、鉄道も路線バスも通学生とご高齢で運転免許を持たない方々の救済手段となっているのが実情である。

われわれ鉄道事業者としては、「鉄道は重要なインフラ」「全国のネットワークが大切」「免許を持たない人の生命線」などという信頼や期待を寄せられることは大変ありがたいことである。しかし翻って利用の現実をみたときに、一次元の乗物である鉄道は地域のニーズにどれだけ応えられる手段なのだろうか。この3線は震災前の輸送密度がJR発足時の3割～6割、400人～800人程度まで減少しており、選択されない交通機関になりつつあった。当社の努力不足も否めないが、利用者減に伴い運転本数も1日に十本程度の頻度しか提供できておらず、整備が行き届いた道路、相対的に安価となった自動車の利便性には太刀打ちできなくなっていた。役場や病院の建替えの際は、郊外で広い駐車場を確保できる場所に移転が進んだ。幹線道路沿いには全国資本の大型SCができ、飲食のみならず、ゲームやシネマなども備え、家族連れや若者のグループで賑わっている。自動車は一家に一台でなく、

免許保有者一人に一台、近所のコンビニに行くのも自動車、というのが地方の実態である。

しかし、こうした自動車中心社会が進展する一方で、取り残される人も増えている現実がある。少子高齢化が進んでいるが、加えて核家族化が進んでいるということが地方交通を議論するうえで大きな問題となる。従来、地方では3世代同居は当たり前で、家族の誰かがお年寄りの移動を支えてきた。今日の日本で最も多い世帯人数は1人との統計がある。こうした単世帯、一人世帯の方が高齢化すると移動難民が増加していく。自由に外出できない高齢者は健康を維持することが困難になり、医療費などの自治体負担の増加を招く。地方交通の問題は、地方自治体にとってますます大きな課題となっていくと思われる。

こうした中、2013年12月に交通政策基本法が施行された。同法では地域の交通施策を策定・実施するのは地方自治体の責務と位置付けている。先進的な取り組みが進んでいる富山市などでは公共交通の利用者が増加するとともに医療費・介護費の自治体負担が減少し始めたと聞く。今後、様々な自治体で利用者に真に役に立ち、持続可能な公共交通のあり方について議論が進んでいくと思われる。

気仙沼線、大船渡線は被害の大きさ、安全確保やまちづくりとの整合、他のインフラとの交差などの物理的調整、多額の費用の負担など多くの課題を抱えていること、また上記のような問題意識を背景に、一つの新たな輸送サービスとして、地域への提案を込めてBRTによる仮復旧を進めてきたところである。この春には大船渡線で一駅間、専用道の新規供用を開始する予定で、気仙沼駅ではディーゼルカーと2系統のBRTが同じホームで接続することになる。今後もご利用のお客さまの声に耳を傾け、BRTのハード・ソフト両面の改善を更に進めながら、お客さま、自治体や地域の方々など関係者とともに、地域の維持発展を支える持続的な地域公共交通のあり方について、更に議論と認識を高めて行ければ幸いである。

## WS（ワークショップ）研修

### ■WS研修（施工計画）スタート

WS研修には、将来構想をテーマとする総合部門と、調査計画段階での施工計画をテーマとする施工計画部門の2部門があります。今回は施工計画で、浜松町駅・我孫子駅・橋本駅に続く第4シリーズです。

研修は全7回で、①山本会長特別講義と調査段階における施工計画のポイント ②事前調査と資料収集と現状把握 ③現地調査と施工計画のコンセプト策定 ④概略施工計画検討（主に基礎等下部工） ⑤概略施工計画検討（主に上部工） ⑥主要な数量と概略工程工事費 ⑦課題図書感想とまとめ を予定しています。

メンバーはJR東日本東京工事事務所・JRC・JRE・鉄建建設からの計9名、ファシリテーターはJR東日本東京工事事務所工事予算計画室の荒井洋さんをお願いしました。もちろん土木と建築の分野から参加頂いています。課題図書は「担い手3法まるわかり」日刊建設通信社刊で、第1回で配布、最終回に感想発表です。

3月25日が第1回で6月上旬まで、参加者皆さんの力で楽しい有意義な研修にしてください。  
(事務局)

## 「夢のまた夢」－東日本大震災津波がれき処理に関して

有岡正樹

NPO 社会基盤ライフサイクルマネジメント研究会

熊谷組の現役時代に大阪で4つの地下鉄建設工事に関わった。1970年からの10年立て続けに3現場、そして海外で7年ほど過ごしたあとの1994年からの3年間がその4つ目である。線路部シールド工事や駅部開削工事など都市土木の様々な工法を経験したが、一つだけ共通点がある。ソイルモルタル工法の適用である。その4つのいずれの現場でも発生土（特に粘土）や土圧シールド排出土、さらには岡山粘土などを泥土化し、それにセメントを配合して、人工的に粘土層を作るのである。強度的には洪積粘土を想定してもらえばよい。変形や透水特性としても過圧密粘土と同じ性質を持っている。

少しまえがきが長くなったが、この話題提供のテーマである東日本大震災への関わりという課題に大きな関係がある。

2011年3月11日に起こった想像を絶する東日本大震災、とくにその津波による大惨事の状態をテレビで片時も目を離さず見やりながら、その膨大な津波がれきと汚泥を一刻も早く処理しない限りは復旧・復興は及ばないと考え続け、その3日後には「3.11 Green Hill」構想（本タイトルを付したのは2011年9月）をスケッチし、日本PFI協会（現日本PFI/PPP協会）と協議し素案をまとめ、4月6日に新聞発表をしたのである。それから、ほぼ4年日本でのその適用は適わなかったが、地球温暖化による海面上昇で低地国として海浜災害リスクが増大しつつある南太平洋珊瑚礁諸国での適用を提案している。

さて、東日本大震災に関連して提案した構想は、木材やプラスチックなどを含む大部分の津波がれきをソイルモルタルで固めて堤・丘のコアとして有効利用するものである。がれきを含んだ洪積粘土層を想像してもらえればよい。その概念図は右図に示す通りであるが、その詳細は、筆者による日刊建設通信新聞「がれき処理 - 経験風化を防げ」(1)～(6)、2012.10.22～11.1を参照願うとして、ここでは我々の提案に類似した例として、270万 $m^3$ もの一般廃棄物を有効利用して築造された北海道の「モエレ沼公園」（2005年7月完成）を紹介するとともに、今回の東日本大震災での実例である宮城県岩沼市の「千年希望の丘」事業の経緯と現況について述べ、津波がれき処

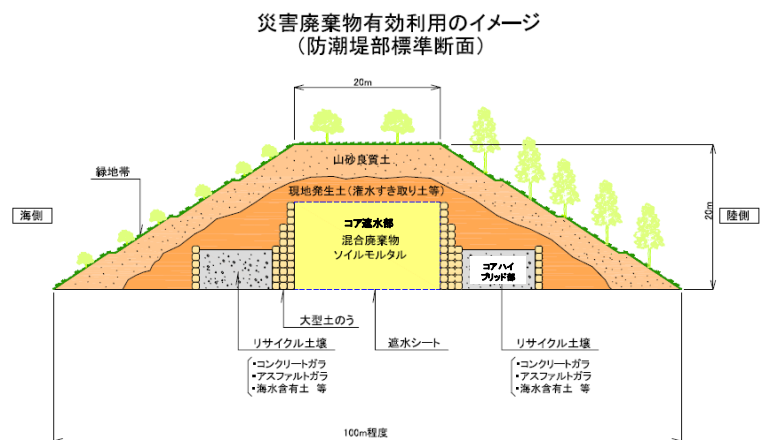


図1-4 「3.11 Green Hill」構想断面図況

理提案に関わったこの4年間で振り返っておきたい。

モエレ沼公園は、もともと札幌市の廃棄物処理場として集積されていた膨大なごみの処理手段として、米国人として帰化した稀代の彫刻家と称されるイサム・ノグチの構想が採用され、広大な地域にいくつかの丘が配置された雄大な緑地公園となっている。次頁の左の写真に示す標高62m（高さ52m）のモエレ山を初めプレイマウンテンなど、札幌市北東部地域のランドマークとして市民の憩いの場所となっている。「奇跡の一本松」で有名となった陸前高田市域のがれき量の3倍にも及ぶ量である。震災の年2011年8月に現地を訪れてみて、モエレ沼の3分の1規模の緑地でも、将来の同種の津波災害で何千人もの人が一時的に避難場所として利用できるであろうことを確信した。

一方、岩沼市の「千年希望の丘」については、当地出身の石川幹子元東大教授（現中央大学）により震災後間もなく提案がなされ、委員会等が設置されてかなり具体的に検討され出した提案である。岩沼市の沿岸に沿って、市域にあふれるがれきを利用して様々な形状・規模の大小約30の丘を築造しようとするもので、多くの島々が湾内に点在する松島湾沿岸では津波高さが低減され、ほとんど被害が出なかったことに例えて「陸の松島」と称されていた。筆者も類似の考え方ということで石川先生と意見交換をし、また岩沼市にも提案を行った経緯がある。震災後わずか2ヶ月で環境省から通達された「分別・リサイクルを基本とする処理方針（マスタープラン）」は、平常時の廃棄物処理法制度に従ってがれき処理を行うことを指示しており、いかなるがれきも原則としてそのまま築堤等に有効利用することは認められず、分別・製品化後に有価物として使用することになる。“丘のコアとして利用しようとしていたコンクリートがらを、トン当たり何千円かで買え”と言ってきたと、不満を漏らしておられた石川先生の顔を思い出す。この案は、その後1年ほどで断ち切れになったと聞いている。

いまひとつ、がれきを利用して森を育成するプランとしては、植物生態学者で横浜国立大学名誉教授宮脇昭氏の提唱による東北地方の太平洋沿岸およそ300キロメートルに及ぶ「いのちを守る森の防潮堤づくり」の提案が有名である。岩手県大槻町はその提案に賛同し、2012年4月に高さ5m、延長50mのモデル築堤・植樹を実施し、翌年5月にさらに250m（計300m）の土系がれき及び流木・倒木などの木質系がれきを活用した盛土を行い、あわせて1万本近い植樹を行った。その最初の植樹祭には細川護熙元総理大臣や当時の細野環境庁大臣なども参加した。横浜ゴムグループなど民間企業を含め、政財界のこうした支援があつてこそこの、彼我の違いの思いを強く持ったものである。この宮脇構想は、震災復興交付金事業として震災から2年余を経て、上記とは名を変え「千年の森」として復活するのである。2013年6月第1号の丘の植樹祭が開催され、約4,500人のボランティアが参加したと報じられている。翌年7月完成した3つの丘からなる公園を視察する機会があつたが、高さ8m、上直径が12mほどの円墳で、コアとしての製品化された津波汚泥改良土およびコンクリートがらは1万立方メートルにも満たないと想定される。完成して間もないのに雑草が生い茂っていて、今後の維持管理を含めた事業計画がどの程度配慮されているのか気になるところであつた。



モエレ沼公園（札幌市：2011.8 撮影）



千年の丘（宮城県岩沼市：2014.7 撮影）

冒頭に述べた筆者らの提案による「3.11 Green Hill」構想では、こうした築堤の底地として必要な用地取得費や完成後 30 年間の維持管理、リスク対応費を含めても、トン当たり 2 万円前後と試算していたから、実際に行われたがれき処理費とだけと比較しても半分の費用である。政府で決められた画一的な方法での廃棄物処理が終わった後、取って付けたように行われた宮脇構想の実現も、正夢とはほど遠い。

震災後 1 年半、知人のオーストラリア NSW 大学名誉教授を被災地に案内した。広く掘られたがれきの前で横一列に数十人が並んでしゃがみ、バケツにがれきを分別しているのを見て、“これでは非常時の対応としてこの経験を国際展開する参考にはならない。地球温暖化による海面上昇による海岸波浪災害対応策として南太平洋や東アジア諸国に、「3.11 Green Hill」構想の適用を提案してみよう。”と押してくれた背中に重みを感じつつ、いままトンガ政府のバックアップを得て、そんな夢を描きながら喘いでいる。

今後の南海トラフ大震災なども想定して、せめて特区構想事業やパイロット事業として試行させてもらえればと意を尽くしてきたが、日本では「夢のまた夢」として終わったのである。そうした思いの一旦は、文中で紹介した日刊建設通信新聞「がれき処理 - 経験風化を防げ」をご一読願いたい。

## たすきリレー

### 「本物の技術力」

高木芳光

ジェイアール東日本コンサルタント

ある将棋の名手が次のように言われたそうです。「定石のような法則を、一応みな覚えることは必要です。しかし、それらを全て忘れて勝負するようであれば勝てない」こんな話を聞いて思い出したのは葉隠れでした。「手跡も行儀正しく、疎略なきより上はあるまじけれども、その分には堅くれ賤しく見ゆるなり。この上に格をはなれたる姿あるべし。諸事にこ

の理あるべし」細かな法則をただ忠実に守っているだけでは本物ではないということでしょうか。我々技術者も同じだと思います。

東日本大震災から4年が経とうとしています。技術者として自然災害との関わりは昭和53年の宮城沖地震から始まり、降雨災害、阪神大震災・・・と、こんなに多く経験するとは思っていませんでした。この関わりの中で、一技術者として強く感じたことを以下に述べたいと思います。

### ① 1982年8月 異常出水による東海道本線富士川橋梁の変状

台風の異常出水により橋脚1基、トラス桁2連が流失しました。当時、私は入社9年目で国鉄構造設計事務所鋼構造におり、災害発生の報告を受け、即ベテラン技術者と現場に行きました。その技術者は現場調査後に直ぐに略図を書き始め、次の日には橋梁メーカーを呼び材料手配、製作の指示を出しました。

復旧工事は急速施工と強風時、増水時の安全性が要求され検討の結果、倒壊した橋脚と同じ位置に橋脚を復旧し上部工は両側の既存のトラスから同時に全径間はね出し架設する工法としました。これにより上・下部工の施工が並行して独立に行い、わずか75日で完全復旧したという、素晴らしい技術力の成果です。

私はその略図を基に後日設計計算書と図面作成しましたが、計算結果の断面はその略図どおりでした。その時に感じたことは、如何に短期間に安全側に主要断面を決められるかが重要なことで、持ち帰って3か月かけて計算しなければ結果を出せない技術力では、災害時には全く役に立たないということです。そのためには、未だ理解できてないものは自らが額に汗し手を動かしながら技術力を高め、主要断面だけは頭に描けるようになる。効率化を図るためには、自分の得意なものは外注し適切に指導する。その逆は、無責任な盲サインとなり、技術力は一向に高まらないということです。

### ② 1995年1月 阪神大震災

阪神大震災では交通施設や港湾施設など土木構造物にも甚大な被害をもたらしました。日本の大動脈である山陽新幹線と東海道本線を早期に復旧させるために、既設構造物を可能な限り再利用とする基本方針が出されました。ここで大きな課題となったのが、被災しひび割れたコンクリート梁、折れ曲った鉄筋をどのように復旧し、如何に耐震性を高めるかです。ここで役立ったのが、旧国鉄時代に作成された構造物設計資料です。例を挙げますと「既設橋脚の鋼板巻き耐震補強に関する研究」「太径鉄筋の熱間曲げ加工に対する注意点」「中層梁の地震被害と復旧について」などです。これらの技術資料がなければ、奇跡の75日間といわれる早期復旧は、できなかったと思います。平常時に、いかに技術情報に触れ、自らも問題意識を



地震により1m落下した高架橋上：阪神大震災

持ち課題に取り組むかが重要だということです。

### ③ 2003年5月 三陸南地震

宮城気仙沼沖を震源とする三陸地震が発生し、東北新幹線の水沢江刺から盛岡間の高架橋に被害が発生しました。復旧支援の要請で現地に入りすぐに感じたことは、損傷した柱本数しか分からず、この調査結果だけでは今後の対策にほとんど生かせないことです。被害調査で重要なことは、損傷した柱本数だけでなく、損傷レベルを判断することです。この損傷レベルにより、列車走行の可否、列車走行可能までの期間および各々の対策方法が異なるからです。ここで生きたのが、阪神大震災時での経験と、その時に作成した調査票の活用です。これを基に応急対策・恒久対策が立てられ、2日後には徐行で運転再開することができました。

これまで経験のない局面に接した場合には、勇気が必要です。ある大先輩から「技術者は勇気が必要である。しかし、けっして蛮勇をふるってはならない」と言われました。私たちの業務は安全に直結したものです。戦国時代の猪武者のように戦況も省みず、とにかく打って出て死ぬか生きるかは時の運というような蛮勇は、私たち技術者には不要なものです。あらゆる情報を駆使し、検討を行い、技術力に裏付けられた技術者の責任で勇気を持って決断する。古代バビロンのハムラビ法典には、事故の原因をつくった人に対して、事故に遭遇した人と同じ苦しみを与えることにしていたそうです。技術者が設計した石造りの建物が地震などで崩壊し、人が死亡した場合には、やはり石の下敷きとなって処刑された。技術者としての責任と技術力の確保が死と表裏一体となっていたことは、ある意味では技術に対する最もシビアな評価であるといえます。現代は、ハムラビ法典ほど厳しくないまでも、何らかの評価基準を自らが持つ自覚と実力を有することが必要であると思います。

技術は難解な構造計算の中にあるのではなく、技術力を高めようとする一人一人の技術者の良心とプライドの中にあると思います。互いに本物の技術力を高めましょう。

## NEWS

### ■技術講演会を開催

去る3月3日、鉄道建設研究会と共催で下記の通り技術講演会を開催しました。

- ・ 講演者：JR 東日本建設工事事部・総合企画本部技術顧問 齊藤 親様
- ・ 演 題：「鉄道マンのための都市計画」より
- ・ 場 所：主婦会館
- ・ 参加者：総数 90 名
- ・ 講演内容

JR 建設工事事部の機関紙「建工部だより」に執筆掲載された「鉄道マンの都市計画」をベースに、“鉄道”と“まちづくり”の連携を願って、というサブタイトルの講演。

講演の構成は以下の通りで、

1. そもそも都市計画って何なの？
2. 土地利用系からの話題・容積率

3. 都市施設系からの話題・都市高速鉄道

4. 都市開発事業系からの話題・都市区画整理事業

最後に・三文字法（河川法、道路法、港湾法）の苦悩・片づける都市計画・片づける技術の薦め、で締めくくられました。

分かりやすい構成で事例を盛り込んだ丁寧な解説、都市計画に縁遠い技術者にも参考になる内容で、参加者全員が大満足の講演でした。終了後の懇親会でも、講演者の周りに人の輪が途切れることがなく実り多い講演会でした。

## ■計画・交通研究会が会報2015-1を発行

### ◇Opinion

交通計画の新しい展開を期待 日本工営副社長 山川朝生

### ◇News Letters

・秋の見学会 東急田園都市線の栄光と未来・TOD先端事例から未来戦略を学ぶ

### ◇Projects

・シリーズ企画「三陸復興の今」③山田町復興計画  
・北陸新幹線（長野・金沢間）3月14日開業！

### ◇Members（会員紹介）

井料美帆さん 東京大学生産技術研究所 紹介者は東北大学 桑原雅夫さん

### ◇Backyard（事務局通信）

・平成26年度第5回イブニングセミナーのお知らせ（\*平成27年2月19日開催されました）

テーマ 鉄道事業の国際展開—鉄道発祥の地英国における挑戦

話題提供者 日立製作所交通システム社技監 鈴木 學様

J R 東日本常務取締役 西山隆雄様

・平成27年度総会の日程 4月23日 18:00より霞が関ビル35階東海大学校友会館

・平成27年度第1回イブニングセミナー及び春の見学会のお知らせ

4月23日総会に引続き開催、テーマは「元祖交通結節、お江戸日本橋のまちづくりと舟運」で9月開催を予定

\*詳細は計画・交通研究会事務局にお尋ね下さい。 jimukyoku @keikaku-kotsu.org

## ■シビルNPO連携プラットフォーム（CNCP）が会報第11号を発行

### ◇巻頭言 「繋がり・つなぐ」

NPO 水・環境ネット東北 専務理事 高橋万里子

### ◇コラム これからの地方行政経営と官民連携（PPP）手法

とうほくPPP・PFI協会 専務理事 川村 巖

### ◇会員紹介 NPO法人 地域インフラ研究会

特定非営利活動法人 日本水フォーラム

### ◇部門活動紹介（事業化推進部門）



「ソーシャルビジネス提案コンテスト」創設ワーキングが発足

◇トピックス CNC P意見交換会結果報告

◇イベントのご案内 水野循環から学ぶ防災対策

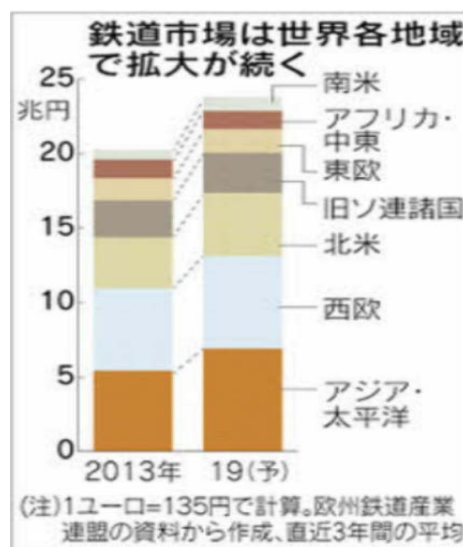
\*問い合わせや申し込みはNPO連携プラットフォーム事務局まで

E-Mail info@npo-cncp.org ホームページURL : <http://npo-cncp.org/>

## 今月の国際比較データ

### ① 鉄道市場は世界各地で拡大が続く

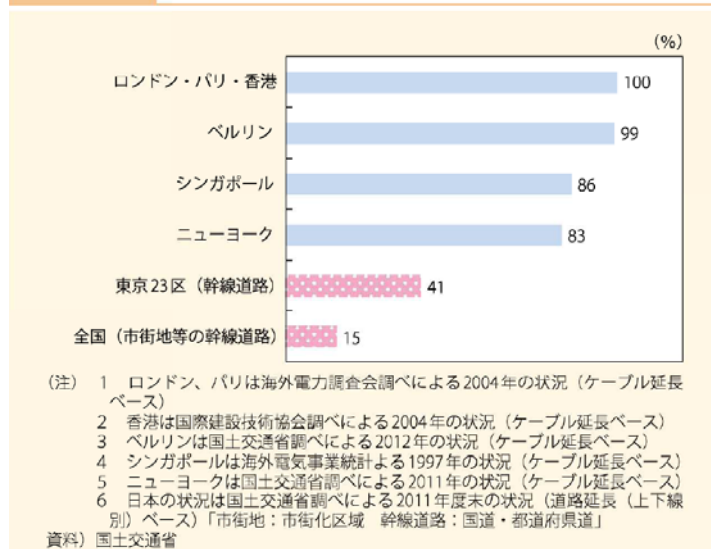
出典：日本経済新聞（2015年2月19日 朝刊 1ページ）



### ② 無電柱化の現状

出典：国土交通白書

図表II-3-3-1 欧米主要都市等と日本の無電柱化の現状



**琥珀色の夢を見る** (竹鶴政孝とリタ ニッカウキスキー物語)

□執筆者 松尾 秀助 □出版社 朝日新聞出版



仙台に住んだことのある方は仙台市西方の山間(宮城峡)にニッカウキスキーの工場(宮城蒸溜所)があることをご存じのことと思います。仙台市中心部から国道48号線で作並温泉方面に車で30分程度のところに位置するこの場所は、広瀬川と新川川(ニッカガワ)が合流する山に挟まれたところにあります。広瀬川は作並温泉を経過してくるため飲料に不適ですが、新川川の水は綺麗に澄んでおりウキスキー造りには最適な水質のようです。

北海道余市市にある「余市蒸溜所」に次ぐ第二の蒸溜所探しをしていたとき、候補地をみに来た創業者の「竹鶴政孝」は、すぐさまニッカウキスキーを取出し新川川の水を汲み、1対2の割合で水割りを作って試飲し、この地と新川川の水質に惚れ込み即決されたとか。竹鶴政孝は、新川の松林と形のよい山を結ぶ線をメインロードにしろとか、できるだけ木は切るなどか、自然をそのままにして工場を造るよう注文が多く、電気・水道・蒸気等の配管は全て景観に配慮し地下埋設とするなど、結果的に仙台工場は自然豊かな美しい公園工場として知られるようになりました。私は、最近まで新川にある工場だから「ニッカウキスキー」なのだと思い込んでいましたが、竹鶴政孝が最初に北海道余市に設立した「大日本果汁(株)」(略称「日果」ニッカ)であったとは、目から鱗です。今、NHK朝ドラで「マッサンとリタの夫婦愛物語」が放映中ですが、日本初のモルトウキスキー造りを夢見てスコッチウキスキーの本場スコットランドで製造を学び、そこで知り合ったリタ夫人共々生涯をウキスキーづくりに捧げた実話です。

この本は、平成16年5月にPHP研究所から発刊されたものを、朝ドラの放映に併せ加筆修正を加え、朝日新聞出版から再版されたものです。この本を読んで改めて分ったことは、日本のウキスキー造りは全て竹鶴政孝にたどり着くことです。サントリーウキスキーの山崎蒸溜所も、大正12年スコットランドから帰還した竹鶴政孝を、当時寿屋(現サントリーウキスキー)の社長「鳥井信治郎」が10年契約で招聘し、山崎蒸溜所長に任じて昭和4年にジャパニーズウキスキー「白札」を製造出荷したものです。

私も若いときには、味も分らずウキスキーを随分呑んでいました。ハイニッカ、ブラックニッカ、G&G、トリスエクストラ、サントリーレッド、角瓶、ホワイト、ゴールド……これからはチョッピリ高めのモルトを少しずつ嗜んでいこうと思っています。

## 事務局通信

◇東日本大震災から4年が経過しました。3.11の記憶は、まだ皆さんの胸に大きく残っていると思います。そこで今回は3月号ということもあり震災特集としました。

◇3月14日のダイヤ改正では2つの大きな話題がありました。北陸新幹線の長野～金沢間開業と上野東京ラインの開業です。ともに人の流れを大きく変えるプロジェクトで、今後の経過が注目されます。

◇1月スタートの「PF書店」と「たすきリレー」、皆さんからの投稿、お待ちしております。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

【仙石線陸前大塚・陸前小野間線路付け替え】



被災した東名駅



被災した野蒜駅



高台に移設の野蒜駅  
奥があおば通り方、手前が石巻方。  
2015年5月30日供用開始予定。



石巻方から野蒜駅を望む。  
周囲はUR都市機構による基盤整備事業。



線路付け替え起点付近。  
被災時 陸前大塚付近から石巻方を望む線路沿いに堤防が位置している。



右側の堤防沿いの旧線路敷に替わり新しい街となる高台地区への別線付け替えが行われた。  
2015年5月30日供用開始予定。



海側から望む東名高架橋。  
左：あおば通り方、右：石巻方  
右奥の高台に東名、野蒜駅が設置  
となる。



線路付替え終点付近。  
手前が旧線路跡。高架橋奥があお  
ば通り方、右が石巻方。線路はま  
ちづくり計画に合わせ、丘陵地  
に付替え。駅は地平部から約 500m山  
側へ移設。切取り部奥が野蒜駅。



野蒜駅終点方の切取部から石巻  
方を望む。高架橋形式で既設の鳴  
瀬川橋りょうへ接続する。

## 【女川駅】



被災後、倒壊家屋等撤去後の女川  
地区



地域を嵩上げし、約 150m 山側  
へ移設して構築の女川駅  
(画面中央奥)



山側から望む女川駅  
石巻線浦宿・女川間は、  
2015年3月21日営業再開予定。

(ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)東北支店 渡部 修)

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。  
連絡先：未来構想 PF 事務局 土井 携帯:090-9150-8613 メール：[info@miraikoso.or.jp](mailto:info@miraikoso.or.jp)  
〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28