

# J R T T

No. 88  
2026 Spring

鉄道・運輸  
機構だより

特集

SPECIAL FEATURE

まちと人が歩んだ10年

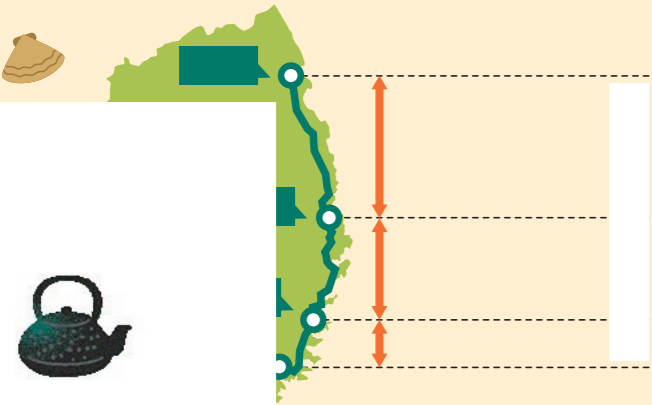
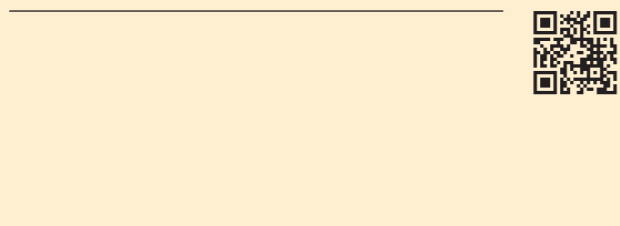
これからも北海道新幹線とともに











# 東日本大震災からの復旧、 三陸の希望として駆け抜けた15年



## 3.11、あの日三陸鉄道で起きたこと

2011年3月11日、戦後最大の自然災害とも言われる東日本大震災が発生し、三陸地方に甚大な被害をもたらしました。三陸鉄道においても、津波は各地で線路を飲み込み、多数の設備が損傷・流失。特に、北リアス線しまのこし島越駅周辺の被害は大きく、駅舎のみならず高架橋や橋りょうまでもが流失する壊滅的な状況となりました。未曾有の事態を受けて、社員たちはすぐさま緊急対策本部を設置。停電が続く本社から、明かりや暖房のつく列車内に本部を移管し、乗客・社員の安否や被害状況の確認を急ぎました。そして、「被災した人々に対して今できるのは、1日も早く列車を走らせることだ」という使命感のもと、復旧への手順を模索し始めました。

## 地震発生からわずか5日での一部運行再開

迅速な初動により、地震から5日後には、比較的被害の少ない区間で運賃無料の「震災復興支援列車」の運行を開始。「三鉄が動いたことを知らせるように、何度も何度も汽笛を鳴らして走行したのですが、人々は片付けの手を止め、笑顔で手を振ってくれました。先が見えない状況の中、失われた日常を取り戻すことへの希望や期待を持つきっかけになったのではないかと思います」と石川社長は語ります。

そんな沿線住民のために至上命題として掲げたのは、「3年での全線復旧」。しかし、資金不足や工期の短さ、工事規模の大きさなど、問題は山積みでした。そこで、国や自治体に支援を要請し、被災レールの販売などにより費用を確保。工事については、JRTTの全面的なバックアップのもと、「1年ごとの部分開通」を目指す方針が採られました。

## Check!

### JRTTが建設し 大津波にも耐えた安家川橋りょう

堀内駅～野田玉川駅の間に位置する、路線随一の絶景ポイントである安家川橋りょう。JRTTが手掛けたこの鉄道橋は、1970年代に試みたPCトラス橋の中でも最大規模を誇ります。建設にあたっては、海からの塩害被害や周辺地形との調和などを考慮し、美観に優れたコンクリート構造を採用。完成した頑丈な橋りょうは、東日本大震災の津波にも耐え抜きました。



詳細は  
こちら YouTube「三陸鉄道北リアス線  
安家川橋りょう-PCトラス橋の建設-」



そして目標の3年を経た2014年4月、ついに三陸鉄道は全線再開を果たします。前年に、前述の『あまちゃん』が放送された影響もあり、車内は連日あふれんばかりの乗客でにぎわいました。「東日本大震災をはじめ、何度も災害に見舞われながらも復旧できたのは、『三陸鉄道はなくてはならない存在』『鉄道を廃止して栄えた町はない』という地元の方々の強い思いがあったから。困難から立ち上がり続ける姿を通して、地域の皆さまにも勇気を届けられたのではないのでしょうか」。石川社長の言葉には、

困難に直面しても決して歩みを止めない、三陸鉄道の不屈の魂が宿っています。

## 震災の記憶を伝える語り部として役割を果たす

震災から15年が経過し、当時のことを知らない世代も増える中で、三陸鉄道は東日本大震災の経験や教訓を次の世代に継承する取り組みを続けています。特に力を入れているのが「視察研修」と「震災学習列車」。地元出身が大半の社員たちが、地域の人々と協力して当時の状況や被災地の今を伝える試みは、各方面から高い評価を受けてきました。石川社長は「多くの方々の支援によって復旧できた当社にとって、当時の記憶や歩みを伝えていくことは一つの責務。2024年には能登半島地震で被害を受けたのと鉄道との連携も生まれ、『列車を活用した震災伝承』の取り組みが広がりました」と言います。災害大国・日本のインフラを担う地方鉄道の先駆けとなるため、そして地域住民の笑顔を守り続けるために――。三陸鉄道は、三陸を超え、日本中、さらには世界中の人々に希望を与える存在であり続けるでしょう。

震災の記憶を後世につなげる

## 視察研修

## 震災学習列車

自治体や防災関連に従事する企業・団体などを対象に、要望にあわせてオーダーメイドで1泊2日程度の行程を組む研修プログラムです。三陸鉄道の社員が線路・施設をはじめ、周辺道路や港湾、河川、住宅地も含めて被災地を案内。地元関係者から特定分野の詳しい解説を聞くこともでき、地域防災の実例を学ぶ貴重な機会となっています。津波の影響や復旧工事の実態を把握して、今後の防潮堤や構造物の設計・施工事業に活かす人もいます。



## 震災学習列車

貸切列車の中で、三陸鉄道の社員や沿線住民が写真や車窓風景を示しながら、震災当時の状況や現在の課題などを解説するプログラム。「震災を教科書の中の出来事と終わらせたくない」という思いのもと、子どもたちに防災の大切さを伝えていきます。県内外問わず学生団体が利用することが多く、計11万人超が乗車しました\*。2026年3月に個人参加もできる列車が運行されます。 ※2025年12月末現在

連載企画

## “ニッポン”の息吹

### -久慈市小袖海岸- 北限の海女



「北限の海女」は、岩手県久慈市の小袖海岸で活躍する海女たちの総称。良質な海藻やウニ、アワビなどの宝庫である三陸の海は、夏でも海水温が冷たいため、素早く潜らなければなりません。海女たちはその伝統の技を、夏季限定で見学客に向けて披露しています。「お客さんとの距離が近いのが私たちの特徴。来てくれた人とのやりとりも大切にしています」と語るのはベテラン海女の中川さん。拠点の小袖海女センターはかつて東日本大震災で全壊しましたが、全国から衣装提供などの支援を受けて復活。「震災後、初めて潜る際は怖かったけれど、相棒から勇気をもらいました。仲間への存在は本当に大きい」。近年は、地元の高校生が「海女クラブ」として共に活躍する姿もあります。ドラマの聖地で、多くの絆に支えられながら力強く活動する海女たちに会いに行ってみませんか？



小袖海女センター  
営業時間 | 9:00～17:00 (4月～11月)  
9:00～16:00 (12月～3月)  
※北限の海女素潜り実演の実施期間は7～9月  
(波状況により中止となる場合あり)  
休館日 | 年末年始(12/30～1/3)  
※天候や管理者の都合により休館となる場合があります。  
〒028-8111 岩手県久慈市宇部町24-110-2  
TEL | 0194-54-2261

# 出向先で活躍する!

## JRTTの職員たち

JRTTからは多くの人材が各地の鉄道会社に出向し、新たな挑戦を続けています。現場での学びや工夫の数々を通して、JRTTの高い技術と志が日本全国の交通インフラづくりにどのように伝播していくのか、5人の出向者の声を紹介します。

### Q1. JRTTでどのような技術を培い、出向先でそれをどう活かしていますか?

#### 建築系統 平川 勇貴さん | 北海道旅客鉄道株式会社

**A1.** 西九州新幹線の嬉野温泉駅などの駅舎における設計監理・工事監理を主に担当しました。出向先でも北海道新幹線札幌駅の駅舎建設を監理しており、土木・電気など他系統との工事調整の際に専門用語を理解しながら打ち合わせを進められるのは、JRTTで培った現場経験によるものだと感じています。



雪の積もる札幌で構造物の柱を目視確認

**A2.** 新幹線駅舎は地元の方々から大きな期待を寄せられる建物です。新幹線札幌駅が完成後も末永く地域に親しまれる存在となるよう努めています。あわせて、営業線に近接した工事における安全管理や鉄道建築物の維持管理の工夫・苦勞を学び、将来のJRTTの業務につなげていきたいと考えています。

先人に続き、  
未来の安心安全な  
交通インフラを支える  
礎となるよう、  
日々精進。



#### 土木系統 田中 智裕さん | 京王電鉄株式会社

**A1.** 西九州新幹線や北陸新幹線の各建設所などで、高架橋やトンネル工事の調整・監理業務に従事してきました。「新たな構造物を構築する」という点は出向先でも共通で、工事費の算出や発注後の施工監理において、JRTTで積み重ねてきた技術が確かな基盤になっています。



終車後、線路に立ち入った夜の夜間巡回の様子

**A2.** 現在は京王線(笹塚~仙川間)の連続立体交差事業\*に携わっています。営業主体の立場に身を置くのはJRTTでは得がたい経験。これまでとは異なる目線で工事の要所を捉え直すことで、JRTTにも還元できる有益なノウハウを着々と吸収しています。

\*鉄道営業線を高架化することで、踏切を撤却し道路と立体化させる事業。



横の事業者間連携を一層密にし、  
鉄道の技術と安全を  
次の時代へ  
継承する。

#### 機械系統 島村 涼太さん | 東日本旅客鉄道株式会社

鉄道にとって開業はゴールではなく日常の始まり。鉄道建設屋として究極の「安全」を支え続けたい。



羽田空港アクセス線・羽田空港新駅の建設予定地

**A1.** 西九州新幹線の機械設備の設計・工事等を担当してきましたが、地下鉄道の設計はキャリアの中でも初めて。地下駅やトンネル特有の技術は勉強の日々です。一方、新線建設という点では培ってきたスキルが活き、他系統や受注者との調整、検討事項の見極めなどに手応えを感じています。

**A2.** 現在担当している羽田空港アクセス線の機械設備設計業務を通して得られる貴重な知識と経験をしっかりと身に付けます。そしてJRTTが今後実施する大規模な地下鉄道のプロジェクトにおいて、その知見を存分に発揮し着実な業務を遂行できるようにしたいと考えています。

### Q2. 出向先で得た知見を、将来のJRTTへどう役立てたいですか?

#### 電気系統 白川 貴久さん | 東急電鉄株式会社

**A1.** 北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)および(新函館北斗・札幌間)や相鉄・東急直通線など多様な路線で変電設備の設計調整と監理を受け持ってきました。出向後も役割は変わらず、JRTTで磨いた「総合調整力」を武器に、限られた工期の中で工事の協力業者や受注メーカーと協議を重ねています。



50年、100年後の鉄道のため  
鉄道電気の技術を絶やさない。  
確かな「技」のバトンを、  
一人でも多くの後進へ  
つないでいく。

**A2.** 新幹線と在来線では変電設備に相違点があります。現在JRTTでは新幹線業務が主軸ですが、将来は在来線設備の新設や更新を行う場面があるかもしれません。出向を経て双方の技術を習得し、それを伝承していくことで、いかなるセクションにおいてもJRTTの高い技術力が発揮される土壌を築きたいと考えています。



列車運行時間外で、迅速かつ確実に変電所へ機器を搬入

#### 事務系統 佐藤 匠さん | 東京地下鉄株式会社

**A1.** 入社後に取り組んだ北海道新幹線の用地取得では、地権者の方々から事業の理解を得る難しさを身をもって実感しました。そこで得た「相手の立場に立って真摯に対応する」「何事も最初が肝心」という2つの信条は、今携わっている東京メトロ有楽町線延伸という新たな舞台でも、用地取得業務の軸となっています。



共にプロジェクトを推進する仲間と

**A2.** 大都市東京における地下鉄道建設プロジェクトの用地取得業務は非常に貴重な経験です。土地の高密度利用による影響範囲の広さに加え、複雑な権利関係や地価上昇など一筋縄ではいかないことばかり。直面する課題の一つ一つを自らの糧とし、JRTTが今後担っていく新たな都市鉄道ミッションに貢献したいです。



鉄道用地を取り巻く  
多様な関係者の  
想いに向き合い、  
「公平性」を保ちながら  
事業を前へと進める。

# 事業の先を 見つめる目



北海道新幹線

壁を乗り越え

山の深部を

掘り進める

トンネルはあらかじめ地質調査をしながら掘り進める必要がありますが、実際に掘り進めると想定外の壁に立ち向かわなければならぬことがあります。進ちよく見えにくい工事ではあるものの、関係する皆が心を一つにし、状況に応じて工夫をしながらトンネルの貫通、そして札幌延伸の実現に向けて一歩ずつ歩みを進めています。

アンケートはこちら



アンケートに答えて

大迫力の鉄道建設現場・船舶写真をゲット!



誌面では掲載しきれない、JRTTの最新情報を発信しています!ぜひご覧ください。

YouTube  
@jrtt\_official



JRTT公式YouTubeチャンネル  
おすすめ動画ピックアップ



北海道新幹線 八雲の大地でつくる未来

JRTT  
ホームページ



X  
@JRTT\_PR



Instagram  
jrtt\_pr

