

私のほんせい記

～津波と建築～ 13

建築家 三木 哲

● 島越駅の復旧

仙台から石巻や三陸海岸を経由し、岩手県、八戸に至る国道45号線が通っている。

2011年3月11日の東日本大震災に伴い発生した津波により国道45号線は、落橋、道路流失、法面崩落等の被害を受けた。

2015年5月、視察団がチャーターしたバスは、国道45号線の不通箇所を迂回しながら、被災地を調査して廻った。

鉄道は国道45号線に沿って敷かれ、津波により同様の被害を受けていた。

岩手県内では、第三セクターの三陸鉄道・北リアス線が国道45号線の山側の高い位置を通っていた。

この鉄道線路は明治三陸津波の経験を踏まえて、路線の半分以上をトンネルとしたため復旧が早く、地震発生後5日目に北リアス線は運転を再開した。

人口、約4200人(震災当時)の岩手県田野畠村にある北リアス線沿線の島越駅付近が津波で大きな被害を受け、復旧までに多くの時間と、解決すべき技術的課題や費用を要した。

岩手県下閉伊郡田野畠村松前沢の北リアス線の島越駅は、トンネルと次のトンネルの間の短い区間が、松前川と、集落と港を繋ぐ道路の上を跨ぐ鉄筋コンクリート造の高架になっており、その高架橋の上にホームと駅舎が設けられていた。

津波により駅および近接する松前川の橋梁、コイコロベ橋梁、ハイベ沢橋梁が破壊され、トンネル間の路床を支える鉄筋コンクリート造の架構も壊され流失していた。架構がピロティー形状で津波を受け流しても、架構全体が倒されてしまった。

復旧工事は鉄筋コンクリート造の高架橋を除却して、トンネルとトンネルの間の区間を線路の高さまで盛り土、嵩上げし、ゆったりとした勾配の法面の土手に作り直した。更に、松前川の橋梁を土手と合わせて作り直し、その土手の上を鉄道線路の路盤及びホームとしている。

三陸鉄道北リアス線は、NHK朝の連続ドラマ「あまちゃん」で有名になったが、第三セクター、岩手県と各停車駅の自治体(島越駅の場合：田野畠村)の共同経営となっている。

この駅は、三陸鉄道北リアス線の停車駅の中で、平均60人程度(2015年)と、一日の乗降客数が比較的多い。

島越駅の場合、田野畠村の職員が発券、改札や土産物

売店や喫茶室の経営などを行っている。

島越駅は、宮沢賢治の「グスコープドリの伝記」に出てくる火山島の名前にちなんだ「カルボナード島越」という名前と、メルヘンチックな外観の駅舎が人気であった。

2014年7月に当時のデザインをイメージした新たな駅舎が修復完成した。

島越駅舎は、島越集落と合わせて、三陸鉄道の線路の高さ以上に嵩上げして完成している。

モダンな八角形の塔屋など、流失した旧駅舎の面影を残し、復興のシンボルとして人気を集めている。

旧駅舎跡地には、津波に耐えた宮沢賢治の詩碑が被災当時からの姿で佇んでいる。

観光コースとして人気がある北山崎断崖クルーズ観光船へはこの駅から徒歩10分程度の距離に乗船場がある。

さて、津波で被害を受けた宮城県と岩手県は鉄道の復旧への姿勢は対照的だった。

宮城県側ではJRがバス路線に切り替えた。

岩手県側は第三セクターの三陸鉄道が鉄道路線の復旧に積極的に努力した。

2012年に島越駅が修復され、2013年に北リアス線久慈 - 宮古間が全線の運転再開した。

2013年4月5日に南リアス線、釜石 - 盛間の全線が運転再開した。

更に、南北リアス線の間の釜石駅 - 宮古駅間はJR東日本が山田線として運営していた。この区間をJR東日本が復旧工事を行った上で三陸鉄道に移管されることになった。そして2019年3月23日にリアス線として運行再開。同時に既存の南リアス線・北リアス線とあわせ、盛 - 久慈間の案内上の路線呼称を「リアス線」に統一することになった。

三陸鉄道リアス線は、岩手県大船渡市盛駅と同県久慈市の久地駅を結ぶ、三陸鉄道の鉄道路線の総称で、路線の長さは合計163kmで、リアス式海岸として知られる岩手県の三陸沿岸沿いを南北に縦貫する。

みき・てつ

(有)共同設計・五月社一級建築士事務所創設者。1943年生まれ。建築家がメンテナンスを手がけることなど考えられなかった時代から「改修」に携わり、40年以上にわたって同分野を開拓し続けてきたバイオニア。2023年6月没。

三木哲氏は2023年6月17日に逝去されました。この「津波と建築」編は、三木氏が生前に脱稿されたものを、(有)共同設計・五月社代表の三木剛氏(哲氏のご子息)のご承諾、確認を経て掲載しているものです。

編集部



2011年3月11日以前の島越駅付近の風景。



2011年3月11日の島越駅の津波被害状況。トンネルを出ると高架橋の上を鉄道の線路が走る。トンネルより高い位置に建っていた民家は津波被害は見られない。トンネルより低い位置に建つ民家は全てなくなっている。



画面右方向が島越集落。
左が北山崎断崖。クルーズ観光船の船着き場がある。



鉄筋コンクリート造の橋脚は津波により転倒している。橋脚は杭のない置き基礎であった。



高架橋の支柱、鉄道の線路とも壊れてしまった。



橋梁の支柱は杭なしの置き基礎で津波で転倒した。



津波に流されなかつた松前川を渡る橋梁の支柱。この支柱は杭基礎であったため津波に流されなかつたと判断される。



高架橋の支柱、鉄道線路とも流失する。





復旧工事中の島越駅。高架橋を撤去し、盛り土し、ゆったりとした土手につくりかえる。



防潮堤による駅舎と線路の嵩上げ。



島越駅と線路の下をくぐる松前川と道路。



ホームに上がる階段が残されていた。



コイコロベ橋梁の復旧。



ハイペ沢橋梁の復旧。

〈訂正〉 前月号の本連載「ホテル羅賀荘」につき、一部記載に誤りがありました。三木氏が羅賀荘に宿泊したのは、「2016年5月の三陸調査」と書かれていましたが、あらためて資料を確認したところ、「2015年5月」の誤りでした。訂正いたします。