

JR 東日本はなぜ被災した鉄道を復旧しないのか

三陸鉄道（三鉄）が被災5日目に（無料で）部分開通したのに比べて、JR 東日本（JR 東）の気仙沼線（柳津⇄気仙沼間）、大船渡線（気仙沼⇄盛間）、山田線（釜石⇄宮古間）は、3年経った現在も、復旧のめどが立っていません。

福島県・宮城県・岩手県の JR 東の復旧事業費は、約1千億円と言われます。JR 東は、経常利益2,545億円（2011年3月末期決算）、内部留保は2兆3,499億円です。JR 東には利益も体力も十分にあります。現在 JR 東は、長野新幹線の金沢延伸（15年3月開通）、東北新幹線の函館延伸（16年3月開通）に総力を挙げています。そのエネルギーの1%でも被災鉄道の復旧に充てれば、十分に鉄道を復旧することができます。

なぜ、三鉄は全線開通し、JR 東は復旧のめどが立っていないのか。それは、経営者や社員にとって、乗客の顔が見えるのかどうかが決定的だと思います。

①3・11の後、三鉄の望月社長は社員と被災した鉄道を見て回りました。被害のあまりの大きさを見て、「鉄道の復旧は無理だ。廃線しかない」と思ったそうです。その時、住民の人から「三鉄はいつ復旧するのですか」と聞かれて、よし、絶対に復旧してみせると決意したそうです。JR 東の経営者は被災した鉄道を見て、果たして何を感じたのでしょうか

②三鉄の本社は宮古市に、JR 東の本社は東京に支社は仙台にあります。JR 東の経営者にとっては、被災地の鉄道が復旧するかどうかは、自身の生活には関係がありません。

③三鉄は、乗客は切符を買って改札口を通ったり、運転手に料金を払います。一方、JR 東は IC 化を進めています。スイカでは、駅員には乗客の思いは伝わりません。

被災した鉄道は復旧しないで廃線に

今年2月、岩手県の被災した自治体と JR 東の調整会議の場で、JR 東は、山田線と三鉄との一体運営化を持ち出し、①原状復帰は JR 東が負担、②赤字想定額の補てん（一時金）一等を提案しました。

宮古市の山本正徳市長は、「一義的には、JR 東に復旧してほしいというのが沿線のみんなの思いです。このまま列車が走らない状況が続いてはならないとの思いで、どんな条件なら三鉄が運営を引き継ぐことが可能か、国の支援が得られるかなどを検討しているところです」と話します。

水害で不通になっていた岩泉線（岩手県、茂市⇄岩泉間（龍泉洞のある街））が、今年になって廃線になりました。現在、同じく水害で不通になっている只見線（福島県、会津川口⇄只見間（只見川のある街））は、復旧のめどが立っていません。

被災した赤字ローカル線は、復旧しないで廃線にする。JR 東日本はいつから“ぼっぼ屋の魂”を亡くしてしまったのでしょうか。

【復旧のめどが立っていない JR 大船渡線（気仙沼駅）】



【集団就職の中学生達が故郷に錦を飾る時に乗った「寝台特急あけぼの（当時は急行）」—3月15日で姿を消す（秋田駅）】

