

三陸鉄道南リアス線（大船渡（盛）―釜石間）の盛―吉本間が、4月3日に部分開通しました。沿道の人々は手に手に旗を振って、一番電車を迎えました。三陸鉄道の復旧は、地域の復興の象徴だからです。東京では3月16日に東急東横線とメトロ副都心線が渋谷駅で相互乗り入れを開始しましたが、旗を振った人はいなかったと思います。（地下鉄のトンネル内では、人も入れませんガ）

三陸鉄道北リアス線（宮古―久慈間）では、小本―田野畑間が現在のところ不通です。三陸鉄道の北リアス線と南リアス線は、2014年4月の全面開通を目指して頑張っています。沿線のお年寄りや高校生達は、全面開通を心待ちにしています。

一方、JRはほとんど復興が進んでいません。三陸の南から北へ、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、復旧の目処が全く立っていません。気仙沼線と大船渡線では、鉄道の軌道をアスファルトで舗装して専用レーンにして、BRT（高速代替えバス）が走っています。（このことは評価されますが）。

もしも私がJR東日本の社長ならば、東北新幹線の新青森―函館間の建設工事を一部ストップしてでも、三陸のローカル線の復旧に取り組みます。それが、鉄道屋の使命だと思うからです。

JRの歴史は、赤字ローカル線の廃止の歴史でもあります。前述の三陸鉄道は、採算が取れないということで、廃止されて第三セクターになりました。第三セクターにされたおかげで、全線開通になったので、逆に感謝をしていますガ！地元で一番心配していることは、3・11を契機として、JR東日本は、これらのローカル線を復旧しないで、廃止するのではないかということです。現に、岩手県のJR山田線の沿線自治体では、BRTが開通すると在来線が復旧されないということで、BRTに反対しています。

さて、4月1日は職員の辞令の発令によって、慌ただしく過ぎました。約60人の全国からの派遣職員が、市長から新たに辞令をもらいました。その結果、昼食の弁当を買ったり、ランチを食べに行くのが混雑して大変です。

私の所属する課も、「水産基盤整備課基盤整備係」に組織改正されました。今までの漁港漁場係から「漁港」という名前が取れて、少し寂しい思いです。一緒の係だった魚市場の建設部門は独立しました。

3月までは係長と事務職を除いて、技術職は6人でしたが、4月からは12人になりました。そして、12人全ての技術職員は、各自治体からの派遣職員です。内訳は、気仙沼市採用1人、兵庫県5人（阪神淡路大震災での三陸からの応援に感謝をして）、宮城県2人（私も含めて）、江戸川区1人（ちなみに、江戸川区からは、14人が気仙沼市へ応援に派遣されています。葛飾区も見習え！）、名古屋港1人、清水市1人、浜田市1人です。内9人が4月1日付、（1人が5月1日付）で赴任しました。私は係の序列

では第2位になりましたが、周りからの評価は今までと余り変わりません。

係の仕事の内容は、(全体のことは分かりませんが、) ①漁港の災害復旧、②水産加工団地の造成、③用地の嵩上げ、④臨港道路の建設、⑤集積地の整備、⑥防潮堤の新設、⑦漁港施設の応急修繕です。平成25年度の復興予算は、100億円ぐらいかと思います。

私は、葛飾区の道路保全事務所では、道路の修繕に1万円・2万円を節約していました。しかしここでは、10万円・20万円はおろか100万円・200万円もマードウでもいかという気持ちになります。日本円ではなく、インドルピアを使っているような金銭感覚です。(給料から復興予算を天引きされている皆さん、ゴメンナサイ)。ただし、私生活では10円・20円を節約しています。

私は、防潮堤の建設と漁港施設の応急修繕を担当しています。仕事の内容は、22の漁港の防潮堤の建設または護岸の災害復旧です。平成25年度は、主にこれらの施設の測量設計委託です。その後用地買収が伴うので、工事は平成26・27年度に集中して施工することになりそうです。東京にいる時は、なぜ三陸の復旧が進まないのかと思っていましたが、自分が仕事を実際に担当して、仕事の膨大さと私の仕事能力が原因だということがようやく分かりました。

さて、12人の応援部隊の先鋭メンバーで、平成25年度の復興予算の仕事を乗り切ります。(実際の戦力は、11.5人ではないのかという噂もあります)

気仙沼では、やっと梅の花が咲いて、桜の花も咲き始めました。それでも気温が0℃ぐらいの日があります。三陸の人達の「春が待ち遠しい」と思う気持ちが、私にもやっと実感することが出来ました。



【写真は、吉浜駅の三陸鉄道の車両です。】

「宮城県で任期付職員(土木・建築)を募集しています。申込受付期間5月17日(金)～6月7日(金)です」