

# 常磐線の全線再開による 東日本大震災被災地への影響



高野 駿

高輪学園旅行・鉄道研究部 OB で現在、大学1年生の高野です。  
今年の1月に福島県の浜通りに行く機会があったので、常磐線と常磐線の浪江駅を中心に研究してみました。いろいろあってOBですが停車場に寄稿することになりました。  
つたない文章ですがお読みいただけると幸いです。

## はじめに

令和2年3月14日のJRダイヤ改正  
(以下R2ダイヤ改正)

によっておこる常磐線の変化とは

R2ダイヤ改正によって、常磐線の浪江-富岡間の運行が再開し、常磐線は全線運転再開した。

そこで、今回は常磐線の関東、東北地方における役割と、R2ダイヤ改正の浪江駅における影響を考察する。

	● 仙台
	● 岩沼
	● 相馬
	● 原ノ町
	● 浪江
常 磐 線	● 双葉
	● 富岡
	● 広野
	● いわき
	...
	● 水戸
	...
	● 日暮里
	● 上野

R2ダイヤ改正で  
再開する区間

常磐線路線図 (主要駅)

# 1. 常磐線の東北地方、関東地方における役割の考察

常磐線とは…

東京都荒川区の日暮里から千葉県北西部、茨城県、福島県浜通り（東部）を經由し、宮城県岩沼市の岩沼までを結ぶ路線である。

列車運行上の常磐線は、東北本線の上野駅-日暮里駅間及び岩沼駅-仙台駅間を含めたものであり、「上野東京ライン」として運行される品川駅-上野駅間を含めた「品川駅 - 仙台駅」を常磐線として表記している例もある。

## 常磐線の東北地方と関東地方における 役割の違いとは

常磐線路線図（地図）

（東北地方）

・宮城県、福島県

仙台-岩沼間の東北本線区間も含めて考える。

常磐線は震災後からの沿線人口の減少などにより乗客は減少している。

乗客輸送は東北本線区間の短距離輸送や仙台-相馬などの中距離輸送が中心となっている。

（関東地方）

・茨城県

茨城県内の都市間の輸送。基本的に水戸もしくは勝田間で運用は分断されている。福島県いわきとも深いつながりがある。また、周辺自治体から日立製作所のある日立駅への乗客輸送も多く、ラッシュ時には 10 両編成の電車が運転される。

・千葉県、東京都

茨城県取手以南は常磐線が複々線になり本数も大幅に増加する。

一部列車は上野東京ラインに直通し、品川まで運行する。

常磐快速線の路線記号は JJ、

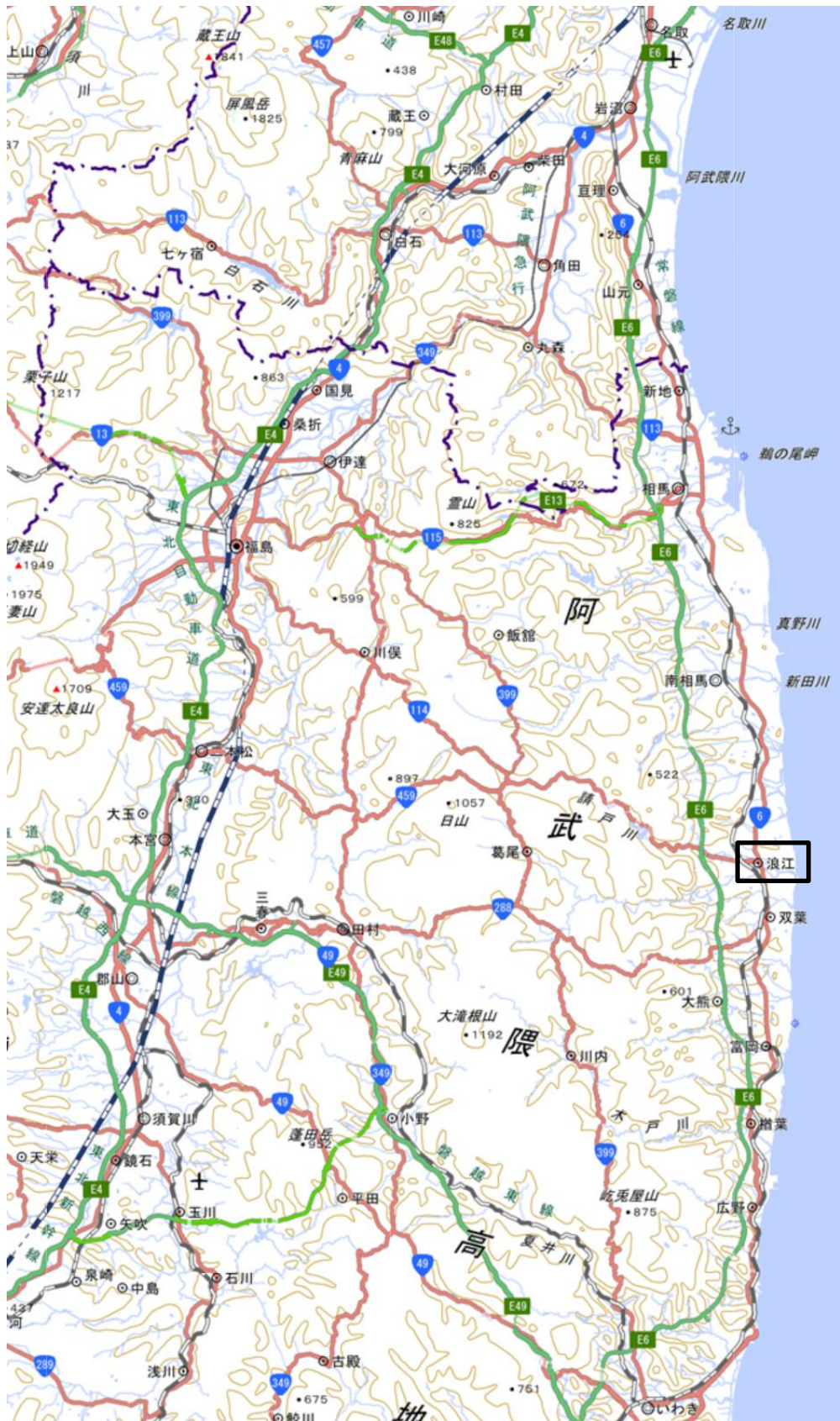
常磐緩行線の路線記号は JL である。

R2 ダイヤ改正後は常磐線全線再開により常磐線沿線から仙台方面への利便性が向上した。



100km

# 福島県中通り・浜通り地図



前ページの地図より東京と仙台を結ぶルートは奥州街道ルートと陸前浜街道ルートの2ルートあることがわかる。

表1 2つのルートの比較

奥州街道ルート	陸前浜街道ルート
東北新幹線・東北本線	常磐線
仙台	
↓	↓
福島（中核市）	相馬
↓	↓
郡山（中核市）	浪江・双葉・富岡
↓	↓
白河	いわき（中核市）
↓	↓
宇都宮	水戸（中核市）
↓	↓
小山	土浦
↓	↓
さいたま（政令指定都市）	柏（中核市）
↓	↓
東京	

奥州街道ルートは東北地方に中核市である福島、郡山があり、関東地方には宇都宮、さいたまといった都市がある。

陸前浜街道ルートは東北地方に中核市であるいわきがあり、関東地方に中核市である水戸、柏がある。

陸前浜街道ルートよりは奥州街道ルートのほうが沿線人口も多く、新幹線が通っていることから東京-仙台間のメインルートになっている。

そして、常磐線は東京-仙台間のサブルートになっていると考えられる。

常磐線は東北本線が不通になった時の貨物列車などの迂回ルートになるため、常磐線の全線再開により関東と東北間の物資の輸送に障害が出ることを回避できるようになる。このため、現在の東北区間の常磐線のダイヤには貨物列車の運行はないが、貨物列車が運行できる設備は整っている。

## 2. R2 ダイヤ改正による常磐線の変化

表 1 常磐線 普通車両 (仙台-いわき)

主要駅	震災前 (～H23)	R2 ダイヤ改正前 (～R2) ※	R2 ダイヤ改正後 (R2～)
仙台	701 系、E721 系	701 系、E721 系	701 系、E721 系
原ノ町			
浪江	701 系、415 系	701 系、(719 系)	E531 系
富岡		不通	
草野		E531 系、E501 系	
いわき		E531 系、E501 系	

表 2 常磐線 特急車両 (仙台～いわき)

主要駅	震災前 (～H23)	R2 ダイヤ改正前 (～R2) ※	R2 ダイヤ改正後 (R2～)
仙台	651 系 (スーパーひたち)	不通	E657 系 (ひたち)
浪江			
いわき			

## 常磐線の車両の変遷が示す常磐線の変化

表 2 からわかるように今回のダイヤ改正により、常磐線の富岡-浪江間が再開した。そして、701 系、E721 系の原ノ町以北の運用が終了し、E531 系の運用が始まった。また、仙台地区の車両の運用領域が狭まり、逆に E531 系などの関東地区の車両が運用される領域が広がる傾向がある。

そして、JR の仙台地区では客車運用が末期まで残っていたためプラットホームの高さが 920 mm であるが、首都圏などのホームは 1100 mm であり仙台地区のホームは首都圏と比べると低い。

したがって、浪江駅では首都圏向けの車両の合うプラットホームの高さにしなければならなかったため浪江駅では一部のプラットホームの底上げ工事が行われていた。

表 3 常磐線の車両



701 系 (仙台地区)



E721 系 (仙台地区)



E501 系



E531 系



651 系



E657 系

### 3. R2 ダイヤ改正による浪江駅の変化

浪江駅とは… 福島県双葉郡浪江町大字権現堂字塚越にある駅  
配線：2面3線の国鉄型配線ホーム



↑ 浪江駅正面口

## 浪江駅の本数の変遷からわかる変化

表 5 浪江駅の本数の変化

方面	震災直前 (～H23)	R2 ダイヤ改正前 (～R2) ※	R2 ダイヤ改正後 (R2～)
相馬・仙台 (北)方面	普通 16 本 特急 6 本	普通 11 本 代行バス 1 本	普通 11 本 特急 3 本
いわき・東京 (南)方面	普通 16 本 特急 6 本	代行バス 5 本	普通 11 本 特急 3 本

※R2 ダイヤ改正前の本数であり、常磐線一部再開時の本数ではない。

浪江駅から相馬方面への常磐線沿線や近隣都市への利便性はほとんど変わっていないと考えられる。

表 6 浪江駅から周辺都市への所要時間と利便性の変化

	R2 ダイヤ改正前	R2 ダイヤ改正後
所要時間	仙台まで 普通(乗換)： 約 1 時間 50 分 いわきまで 代行バス+普通： 約 1 時間 20 分	仙台まで 特急： 約 1 時間 20 分 いわきまで 特急： 約 50 分

表 5、6 によると相馬・仙台方面は R2 ダイヤ改正前には普通のみが運転されており、仙台などへの中距離移動をするには必ず乗換をしなければならなかったため利便性が低かったと考えられる。R2 ダイヤ改正後には仙台行きの特急ひたちの運転が再開し、仙台への

利便性は高くなった。ただ特急ひたちは朝の時間帯は運転されていないため、利便性の向上は一部の時間にとどまる。

いわき・東京方面は R2 ダイヤ改正前には富岡行き代行バスのみが運転されており、さらに 10 時台から 16 時台まで代行バスが 1 本も無かったため利便性はかなり低かった。R2 ダイヤ改正後には特急ひたちと普通列車でいわきに乗換なしで行けるようになり、また本数も増えて※Suica も使えるようになったため利便性は大幅に向上したと考えられる。

(※R2 ダイヤ改正で常磐線のいわき-浪江間まで東京近郊区間に指定される。

この指定により、いわき-浪江間まで Suica エリアが拡大され、浪江から南に行く時には Suica を使うことができるようになった。)

**表 7 浪江駅から東京駅への所要時間と利便性の変化**

	R2 ダイヤ改正前	R2 ダイヤ改正後
所要時間	仙台經由新幹線はやぶさ： 約 3 時間 30 分 多数	特急ひたち： 約 3 時間 20 分 3 本
本数	約 1 万 3000 円	約 7400 円
料金	いわき經由いわき発東京行高速バス： 約 4 時間 40 分 4 本	仙台經由新幹線はやぶさ： 約 3 時間 30 分 多数
	約 4100 円	約 1 万 3000 円

表 5、7 によると R2 ダイヤ改正前では新幹線が最速であったが値段は高かった。また、本数は多く利便性は優れていた。他のルートは値段が低いが本数が限られている。原ノ町発の東京行き高速バス以外のルートでは必ず乗換が 2 回必要だった。

R2 ダイヤ改正後では特急ひたちは東京まで乗換なしで行くことが出来て、新幹線と比べると所要時間はほとんど変わらず、料金は 5000 円以上下回る。ただ、本数が 3 本であり朝の時間には特急が無く、あまり多くはない。

また、いわきに普通列車、特急ひたちで乗換なしで行けるようになったので、いわきで特急や高速バスに乗り換えるルートの利便性が向上した。





↑常磐線全線再開前にあった  
常磐線代行バスの浪江駅バス停



↑駅構内階段



↑左:新ホーム 右:旧ホーム  
プラットフォームの高さが違うことがわかる



↑浪江駅改札前  
画像上部には線量計がある



↑浪江駅3番線ホームに停車する719系電車  
今はもう見る事ができない



↑浪江駅3番線の表示

## 4. 波江町の状況と浪江駅が与える町への影響について

浪江町とは…

福島県浜通り（東部）に位置し、双葉郡に属する町。

町内東部の請戸漁港は、福島県の最東端にあたる。

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災で被災した。地震による揺れや津波による被害に加えて、震災により発生した福島第一原子力発電所事故の影響を受けて、多くの住民が町から移動・避難した。

平成 31 年 3 月 31 日に一部区域の避難指示は解除されたが、令和 2 年現在町内の西側の地区が「帰還困難地域」に指定されている。

また町内の一部地域には※「特定復興再生拠点区域」が設定されており、整備が完了した地域から避難指示を解除していき、令和 5 年 3 月までに拠点区域全域解除される予定である。

浪江町広域図(環境省 除染情報サイト より)



※「特定復興再生拠点区域」とは、将来にわたって居住を制限するとされてきた帰還困難区域内に、避難指示を解除して居住を可能と定めることが可能となった区域のことです。各市町村が復興及び再生を推進するための計画（「特定復興再生拠点区域復興再生計画」）を作成し、内閣総理大臣の認定を受け、区域内の帰還環境整備に向けた除染・インフラ整備等が集中的に行われます。

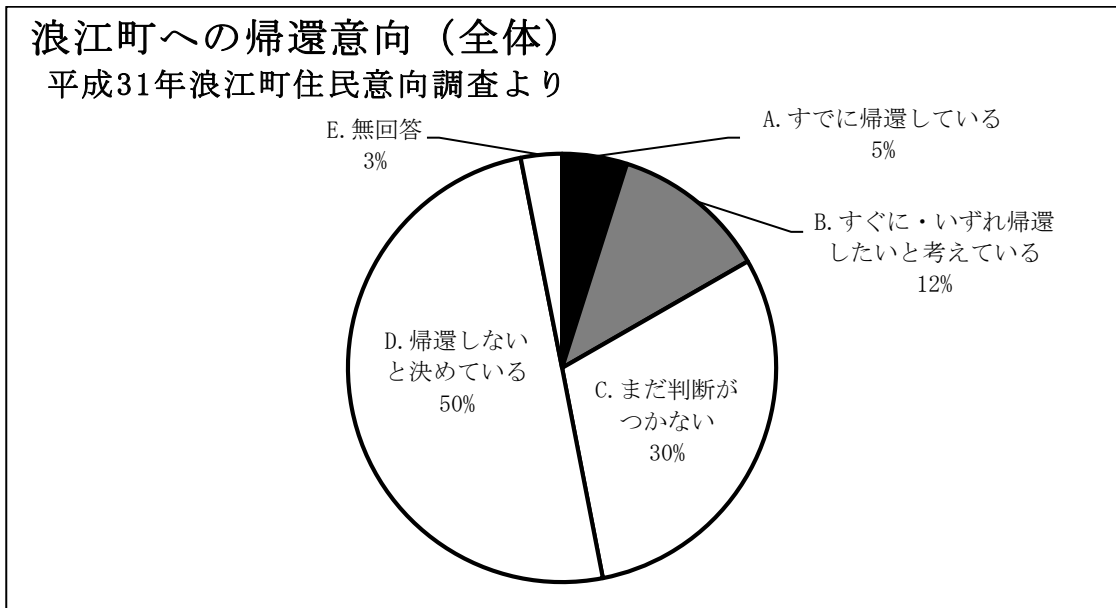
(環境省 除染情報サイト より)

## 浪江町の人口変化

	人口総数	世帯数
平成 22 年	20,905	7,176
平成 27 年	0	0
令和元年（12月）	1,182	772

（出典：平成 22 年、平成 27 年は国勢調査 令和元年は浪江町 HP）

浪江町の人口は平成 23 年の東日本大震災の原発事故の影響により 0 になった。その後、平成 29 年 3 月 31 日の避難指示解除により、町の復興は開始された。



### 調査結果

- A. すでに帰還している 5%
- B. すぐに・いずれ帰還したいと考えている 12%
- C. まだ判断がつかない 30%
- D. 帰還しないと決めている 50%
- E. 無回答 3%

これらの結果から現在の浪江町の人口は震災前と比べて大幅に減少し、帰還する住民も震災前の半数に満たない状況になると考えられる。

このような状況下で鉄道などが地域社会に与える影響について考察する。

浪江町への帰還について、A、B、C、D のどの住人への調査にも医療や介護環境への不安や商業施設の不足が多く挙げられており、これらが行動の原因になっていた。また、原子力発電所の安全性や放射線量への不安があるという意見は帰還していない住民への調査ではどちらも 30～40%に位置しており、一定数見られた。

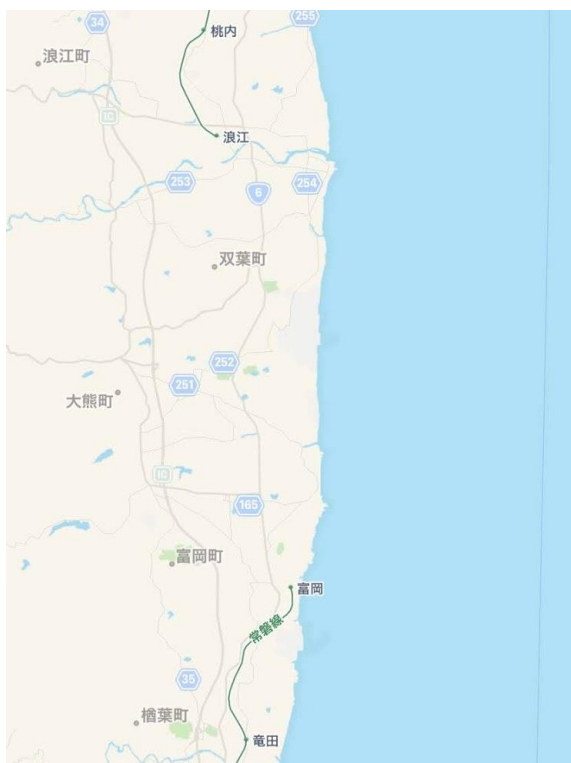
私は原子力災害において原子力発電所の安全性や放射線量への不安が帰還を阻害する最も大きな原因であると考えていたため、放射線に対する不安よりも生活に必要な施設が不足していることをより多くの住民は問題視していたことを知り、生活に必要なものがないと住民の帰還が進まないという厳しい現実を知ることになった。

Aの住人(すでに帰還している住人)への調査では、鉄道などの公共交通機関の再開・充実を必要だと感じている人は帰還住民全体の半数を超えていた。さらに、求めている住民の多くは60代以上であり、交通弱者に対する支援が必要であると感じる。さらに帰還したいと考えている住民にも生活交通の改善は必要であるとする人は約半数おり、公共交通の改善が必要であるとする。

常磐線的全線再開は生活交通の改善に当てはまるかというそれは限定的なものであると感じる。理由として、相馬方面の列車本数は特急ひたちらが加わったことにより3本増えたが、それでも1、2時間に1本という状況であり本数が少ないからだ。

この状況は利便性があまり良いものではない。

生活交通の改善という面では自家用車による病院や商業施設などへの近隣地域への移動をどのように常磐線(公共交通機関)に移行させることが出来るかが重要ではないかと考えられる。また、浪江駅での常磐線との接続を含めた町内のコミュニティバスやオンデマンドバスの拡充などが地域の足としてきめ細かい部分まで対応でき、良いのではないかとと思われる。しかし、現在の人口は約1100人であり、地域交通を拡充する資金が出せる余裕が自治体にはないのだろうと考えられる。



↑常磐線全線再開前のiPhoneの地図アプリによる地図  
浪江-富岡間は電車が運転がされてなかったので地図に載っていなかった。

## 5. 訪問記（令和2年1月9日）

### 浪江町中心部 地図



大学受験を早々に切り抜けた私は卒業式までかなりの時間と余裕があったので、東日本大震災で発生した福島第一原発事故による常磐線の休止区間を訪れることにした。私はこの場所が鉄研の部員、そして所属し始めた頃から大学で都市計画を学ぶ中で一番訪れなければならないと思う場所だと思っていた。東京発の夜行バスに乗って仙台に着いた私はバスから降りた後、常磐線で南の方向に進んでいた。進行方向左に太平洋が見える美しい田んぼの間を電車は進んでいった。私は夜行バスであまり寝られなかったせいか1人ガラガラの車内で爆睡していた。その後、私は途中の原ノ町で乗り換えて、少し乗車したら浪江駅に着いた。



↑原ノ町駅前

浪江駅に到着後、私は駅でこの文章に貼るための車両や駅の写真を撮っていた。ただ、青春18切符でいわき方面に向かう客は足早に改札に向かい、富岡行きの代行バスのある方向に向かっていった。私はこの町に少々留まり取材をする予定だったので、そのバスを見送った。

私は駅を出て、市街地への交通手段を探していた。駅周辺には営業している店は一軒もなく、駅のロータリーも閑散としていた。ただ、駅からは町内を周る路線バスがあった。しかし、訪問当日はバスの運休日だった。町の中心地に行くのにもタクシーを使うのは高いので敬遠し、仕方なく駅から中心地の方向に歩くことにした。



←浪江町営バスの浪江駅バス停

そして、駅から国道6号線沿いにある町の中心地にある浪江町役場を目指すことにした。町に人の気配は無く、静かな町の中を一人で歩き続けた。特に印象に残ったのは営業されていない店があったことだ。その店の看板はそのままであり、店内は資材やゴミで溢れかえっていた。その店は震災当日に店を離れてから店にほとんど戻って来ず、残されたものがそのままになっていたのだらうと思った。そのような建物や施設は町中に多くあり、私はその様子を見て当時どのような苦難があったかが容易に想像できた。



← 国道6号線沿いにある  
帰還困難区域の看板

町役場に着いた後その近くの国道6号線沿いにあるコンビニ(ローソン)に寄った。コンビニは東京にもあるようないたって普通のものであった。また、コンビニの近くには去年の7月に出来たイオンのスーパーマーケットがあり、この町で食料品などの生活物資を得ることは難しいことではないと考えた。ただ、そのスーパーの近くには震災後のまま放置されていて荒廃したヨークベニマルがあった。荒廃しているスーパーを見るのは初めてだった



↑ 浪江町内のヨークベニマル

さらに、国道6号線を南に進んでいくと、しまむらの建物があった。ただ、その建物には原発の処理作業をする会社の事務所が入っていた。このような原発関連施設に改造された建物は国道6号線沿いには多かった。つい数年前まで服を売る店だったのが店の形を残して別の会社の事務所になってしまうのだから、この出来事への奇妙さで戸惑った。その後、私はお腹が減ったので町役場の近くで食事する場所を探した。そして、町役場の隣の仮設商店街に入っていたなみえ焼そばのお店で食事をした。おいしかった。



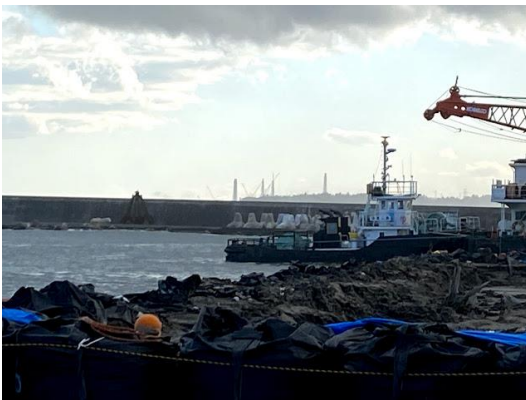
↑ 浪江町の仮設商店街

その後、私は海沿いの地域に行くためにタクシーに乗ることにした。まず、最初に海沿いの町である請戸(うけど)を訪れた。この町は、震災前は請戸漁港とその漁村があったが今は無い。ただ、漁港は再建されており、いくつか漁船もあった。漁港からは遠くに福島第一原発が見えた。漁港から見る原発はこの海の現実を表していた。

漁港から浪江の市街地に戻る時に請戸の町があった場所を走っていった。



↑現在の請戸港



↑請戸港から見る福島第一原発

その後、タクシーでより原発に近い双葉町に入った。タクシーから町内で窓を開けることは許されなかった。

双葉町は現在ほぼすべての区域で立ち入りが制限されており、国道6号線は車やトラックなどの4輪車でのみ通行が許可されている。双葉町内では国道6号線沿いガソリンスタンドが営業していた。それ以外の店は営業していない。

国道には汚染土か何かを運んでいるトラックがひっきりなしに走っていた。私は原発周辺は人がほとんどいないと思っていたので、国道でのトラックの混雑を見て人の多さに驚いた。

この場所で働いている人がいることによって原発の周辺の地域の経済が回っている。この光景は、原発周辺自治体の現実を表していた。

その後、タクシーで浪江駅に戻った。料金は8000円を超えた。高校3年生にはそこそこの大金だ。ただ、このような素晴らしい経験が出来たので後悔はしていない。

その後、駅で少々待った後、富岡行きの代行バスが来た。私はこのバスに乗り、国道6号線を南に向かった。バスは窓側がすべて埋まるくらいの混雑だった。

バスからは原発が近くに見えた。この春、常磐線は全線再開するためこの代行バスは運行を終了し、常磐線の原発区間の代行バスの5年間の歴史に幕を閉じる。私はバスに乗りながら国道6号線を南下していった。

訪問時に撮った写真



↑なみえ焼そば



↑国道114号線沿いにあった倒れたままのバス停



↑国道6号線を通るトラック  
トラックは除去された土壌を運搬するためのものである。  
国道6号線と国道114号線沿いにはこのようなトラックが多く走っている。

以下の写真は帰還困難区域内で撮影したものである。



↑帰還困難区域内のファミリーマート  
ここ何年も営業していない



↑左側にスーパー（イオン）  
右側に浪江町社会福祉協議会の建物と津波から避難するためのタワーが見える



↑常磐線線路 浪江-双葉間



↑浪江町役場



↑auの看板が旧ロゴであるため  
看板が更新されていないことが分かる。





↑ 帰還困難区域内の国道6号線外の道路は原則立ち入ることが出来ない。

## おわりに

2020 年は私も想像つかないくらい大変な年になりました。高校のオープンキャンパスはなくなり、果てには文化祭（高学祭）もオンラインで開催ということになってしまいました。これほど今まであたりまえだったものや常識が崩れていき、新たに生まれ変わった年はありませんでした。ただ、新たな知見も得ることが出来て有意義な1年であったことは間違えありません。人は旅行にしろ何にしろやるかやらないかといった選択肢があるからこそ生きているものなのです。旅行に行くという選択肢を奪われて初めて旅行できないということにストレスを感じました。そして、自由に行動できるすばらしさを感じました。

10 年後にはこのことも過去の思い出になればいいですね。

そして久しぶりに旅行をしたときに感じました。今まで土地、文化、人を自分の目で見て、感じることはやっぱりやめられないですね。

出典：

国土地理院 地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#5/36.104611/140.084556/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1>

JR 東日本 E721 系

<https://www.jreast.co.jp/train/local/e721.html>

JR 東日本 E501 系

<https://www.jreast.co.jp/train/local/e501.html>

ウィキペディア 常磐線

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%B8%E7%A3%90%E7%B7%9A>

参考

平成 31 年浪江町住民意向調査

画像提供

鉄研中3 中嶋 E531 系 E657 系

鉄研高3 牧野 651 系