



くじ 久慈駅

りくちゅううべ 陸中宇部駅

りくちゅうのだ 陸中野田駅

とふがうらかいがん 十府ヶ浦海岸駅

のだたまがわ 野田玉川駅

ほりない 堀内駅

しらいかがん 白井海岸駅

ふだい 普代駅

たのはた 田野畑駅

しまのこし 島越駅

いわいずみおもと 岩泉小本駅

せったい 摂待駅

しんたろう 新田老駅

たろう 田老駅

さばね 佐羽根駅

いちのわたり 一の渡駅

やまぐちだんち 山口団地駅

みやこ 宮古駅

そけい 磯鶏駅

やぎざわ 八木沢・宮古短大駅

つがるいし 津軽石駅

旧北リアス線区間



久慈駅出発セレモニーの様子



宮古駅開業式典の様子



昭和59年4月1日に久慈駅を出発する一番列車

三陸鉄道 開通までの道のり

三陸鉄道が開通するまでには、とても長い月日がかりました。その始まりは明治時代までさかのぼります。岩手県の本格的な鉄道の建設は、東京都と青森県を結ぶ線路の建設から始まりました。明治23年に盛岡までの線路が完成。翌年の明治24年には青森まで達しました。

三陸沿岸への鉄道建設が強く望まれるきっかけとなったのは、明治29年に発生した明治三陸大津波。復興や沿岸地域の開発などを理由に、同年7月、白根専一（通信大臣）に三陸鉄道創立申請書を提出しています。当時の計画は、石巻から宮古まで達する計画でした。これが「三陸鉄道」という名前が初めて歴史に表れたときといわれています。現在の三陸鉄道株式会社と直接の関係はありません。その後、明治、大正、昭和と時代は進み、戦後には、岩手県沿岸の鉄道は、盛

三陸鉄道(株)が発足

順調に整備されてきた三陸縦貫鉄道でしたが、もうすぐ全線開通というところで、日本国有鉄道（現在のJR）の経営状況が悪化。経営の大きな負担となっている赤字の路線廃止が進められました。盛、宮古、久慈の3路線は、廃止路線に選ばれ、国鉄が運営する路線として存続が困難となり、県と関係市町村による協議の結果、第3セクターの会社を設立し、鉄道を継続する方針を固めました。こうして昭和56年11月に三陸鉄道(株)は発足。昭和57年には未開通区間の工事が再開され、急ピッチで作業が進められました。昭和58年には

釜石、宮古、久慈を除き完成。この2路線はルート設定の対立などで時間がかかり、昭和36年ようやく建設に向け動き出しました。2路線が完成すると、宮城県石巻市の前谷地駅から八戸まで、鉄道で直結されることになり、このルートは「三陸縦貫鉄道」と呼ばれるようになりました。

昭和40年には、普代、久慈間の工事が始まり、その後も順次区間ごとの工事が開始。完成した区間から部分開業されました。昭和45年3月に盛、綾里の盛線が開業。盛線は昭和48年には、吉浜まで延長されました。北側の路線は昭和47年2月に、宮古、田老の宮古線が開業。昭和50年には普代、久慈が開業されました。

(※) 通信省：内閣創設時から第二次世界大戦中の行政機構改革で統合されるまで、交通・通信・電気を幅広く管轄した中央省庁。現在の総務省、日本郵政、NTTなどの前身。

新卒を中心に社員を採用。同年12月には普代、久慈間で試運転が始まりました。

悲願の全線開通

昭和59年4月1日、盛、釜石をつなぐ南リアス線（36・6キ）、宮古、久慈をつなぐ北リアス線（71・0キ）が開通し、三陸鉄道は全国の注目を集めて開業しました。

初日は久慈、宮古、釜石、盛の各駅で出発式が開かれ、全国から集まった乗客で大混雑。1日で約1万3千人が乗車し、1千万円を超える収入を記録しました。この日は取材ヘリが飛び交い、全国に三陸鉄道の開業を生中継。日本中の目が、三陸鉄道に集中しました。