

三陸鉄道全線復旧まで半年～三鉄が生き残る術

3年 京王 6000 形

※白黒印刷のため写真が見つらいかと思えます。後ほど鉄研 HP でも公開されますので、そちらも合わせてご覧ください。

1. はじめに

あなたは 2011 年 3 月 11 日の東日本大震災をどのくらい記憶しているだろうか。おそらく、まだ多くの人々の記憶の片隅には震災の記憶が残っていることだろう。しかし、これから 5 年、10 年経てば震災の記憶も大きく忘れ去られてしまうのではないかと思う。

本題に移る。「三陸鉄道」と聞いてその名前を知らない人はほとんどいないだろう。震災直後からメディアに大きく取り上げられ、最近では三陸が NHK の連続テレビ小説「あまちゃん」の舞台となったことで知名度は上がり、観光客も増加している。そんな三陸鉄道の今とこれからをここでは考えて生きたい。

2. 三陸鉄道の現況

三陸鉄道の現況はめまぐるしく変わっている。2012 年 4 月 1 日に陸中野田～田野畑間が復旧し、観光客が少しずつ三陸鉄道を訪れるようになった。2013 年 4 月 3 日南リアス線盛～吉浜間が復旧し、大船渡や釜石にも徐々に活気が戻るようになった。最近では「あまちゃん」効果もあり、北リアス線では観光事業が勢いを取り戻しつつある。

三陸鉄道は多くの観光資源を秘めている。1 つは車窓の美しさである。野田玉川～白井海岸間では海が見えるポイントがいくつかあり、観光列車などは停車するものもある。



三陸鉄道は特徴的な観光列車もいくつか有している。レトロ列車のさんりくしおさい、お座敷列車の北三陸号などだ。観光列車は車内の内装も特徴的で、さんりくしおさいはレトロで洋風のレストランを模したような内装になっている。

現在は北リアス線が久慈～田野畑、小本～宮古間で、南リアス線盛～吉浜間で折り返し運転を行なっている。被害の大きかった北リアス線田野畑～小本間と南リアス線吉浜～釜石間はバスが走っている。田野畑～小本間も吉浜～釜石間も 2014 年 4 月に復旧予定で、この 2 区間が復旧することで三陸鉄道全線が復旧することとなる。

3. 三陸鉄道の問題点

①JR と乗り入れる観光列車がない

2012 年まで三陸鉄道の列車が JR 八戸線に乗り入れていたり、JR のリゾートうみねこが三陸鉄道北リアス線の田野畑まで乗り入れていたりしていた。震災前もリアスシーライナーが仙台～八戸間、さんりくトレイン北山崎号が盛岡～久慈間で運転していた。しかし 2013 年になってからは現時点で乗り入れが可能なはずの JR 八戸線・山田線への乗り入れ列車が 1 本もない。気仙沼線や大船渡線では BRT 化され、鉄道での乗り入れができなくなった。北リアス線と南リアス線に挟まれた位置にある JR 山田線の釜石～宮古間も復旧のめどは立っていない。現在はある程度メディアに取り上げられていたり、「あまちゃん」のヒットもあったりしてそれなりの知名度はあるが、盛岡や八戸まで直通する観光列車がないために利便性が低く、知名度が下がった場合に観光客数が下落することも予測される。



②莫大な赤字

2013 年 3 月 25 日に行われた三陸鉄道の取締役会での報告によれば、今年度の今年 2 月までの利用者は 36 万 6 千 502 人で、前年度同期より 9 万人余り増えたが、経常損失見通しは前年度より約 400 万円増の 1 億 7 千 300 万円余になった。利用客は北リアス線の陸中野田～田野畑間が復旧したことで、観光需要が増加したが、元からの赤字に加えて復旧費用の負担がのしかかったために赤字額が増加した。復旧費用は 108 億円とも言われ、そのほぼ全額を国が負担することが決まった。しかし観光に依存しがちな現状では赤字を跳ね返すことは困難であろう。

③現ルートでの復旧

三陸鉄道は2014年までに全線を復旧させる見込みだが、いずれも現ルートで復旧させる見込みだ。確かに現ルートで復旧させることで費用や時間を最小限に抑えることができる。しかし津波が起これば、また大きな被害を受けてしまう。今回は国が全額を負担してくれたが、次また津波が起きたときに同じように復旧額を出してくれるとは限らない。災害によって廃止に追いやられた路線として記憶に新しいのは2005年9月の台風の被害を受けた高千穂鉄道だろう。高千穂鉄道は主な出資者であった宮崎県、延岡市、高千穂町が「公的負担は不可能」との判断をしたことで、廃止に追い込まれることとなった。三陸鉄道は震災5日後に動かせる区間だけ動かしたことで世間から高い注目を集め、それが三陸鉄道への支援の手や世論の関心を生み出すこととなった。しかし次に震災が起こった時にまた支援の手が伸びるかはわからない。現状でも人によっては、三陸鉄道は廃止にして復旧に出す金を他の復興に使うべきだという意見もある。次の震災では「三陸鉄道は廃止すべき！」という世論が高まってしまうかもしれない。被害が大きかった区間では内陸移設を検討する余地もあっただろう。

また三陸鉄道には一の渡駅や白井海岸駅のように鉄道ファンから「秘境駅」と称される駅がある。三陸鉄道はトンネルや橋梁を多用し、できるだけ直線になるように作られている。しかしその結果、集落から離れたところを走る区間がでてきてしまった。白井海岸駅は「海岸」と名付けられてはいるが、山の中にあり、周囲に人家は見当たらない。駅から少し歩き出すと海岸が広がり、漁師小屋と思えるような建物が出てくるが、人が住んでいる気配はほとんど見当たらない。集落からはそれなりの距離があり、利用客はほとんどいないようだ。集落から離れている区間を走らせている状態では利用客増加も困難であろう。



主な問題点としては以上の3点が挙げられる。しかしこれ以外にも、まだ震災前の水準にまで観光業が復興していないことや、震災前からだが定期利用者が少ないこと、北リアス線の島越駅周辺のように津波で何もかもが流されてしまい人口が戻ってきていないなどたくさん問題を抱えている。

4. 解決策

①JR との直通運転による観光業の発展

まずは自社線内でしか走らせていない観光列車を JR 路線に直通させ、新幹線駅からのアクセスを改善させる必要がある。2014 年に北リアス線が全線復旧した際には JR 八戸線を走るリゾートうみねこを久慈～宮古間で走らせ、Kenji 編成のさんりく北山崎トレインを盛岡から JR 山田、三陸鉄道経由で久慈に直通させる。また南リアス線が復旧した際には、釜石線の SL の直通運転も視野に図るべきだろう。特に南リアス線は自社所有の観光列車が走っていないので、JR の観光列車を延伸させることで三陸鉄道沿線での観光客増加に寄与することができるのではないかと思う。ただしこの際に気を付けなければならないのは新幹線との接続である。JR 九州のように九州新幹線を中心として放射線状に「観光の一部として」観光列車を走らせて成功しているように、三陸鉄道や JR 東日本も東北新幹線を中心として放射線状に「観光の一部として」観光列車を走らせれば、JR 九州のように大きな成功を勝ち取れるのではないだろうか。また現段階ではどうなるかわからないが、JR 山田線の宮古～釜石間は鉄道での復旧を行い、南リアス線と北リアス線の直通もできるようにすることも重要だと考えられる。南リアス線と北リアス線で直通させられれば、北リアス線のさんりくしおさいやお座敷列車を南リアス線に走らせて、北リアス線の観光客が南リアス線にも流れるようになる。

②新駅の設置

どうしても自家用車の普及により、三陸鉄道を利用する定期利用者は少ない。月並みなことしか言えないが、団地など一定の利用客が見られる地域に駅を新設するしかないだろう。2010 年には山口団地駅が開業した。陸中野田～野田玉川間にある米田地区には団地が整備されており、そこに駅を新設する計画もある。駅をやたらと新設するのもどうなのかという意見もあるが、駅の数を増やし少しでも利用者を増やすことも重要なのではないかと思う。

5. 結び

利用者数の減少や莫大な復旧費用を根拠に三陸鉄道はバス転換にした方がよかったのではないかという意見を口にする人もいる。しかし町に「鉄道がある」というだけで町に対するイメージは変わるものである。例えば 2003 年に JR 可部線の可部～三段峡間が廃止されたとき、三段峡温泉を鉄道で利用する客は 1 割程度でほとんどは自家用車で訪れるにも関わらず、廃止された後の観光客は 7~8 割も減少した。その理由は「時刻表の路線図から消えた」という否定的なイメージからだった。否定的なイメージは、観光客はもちろん、地元住民も抱く。バスの本数は増加するどころか減少し続けた。1988 年に国鉄山野線が廃止された後、代わりに走ったバスは 5 年後の 1993 年には半分以下にまで減ってしまった。鉄道廃止は安易にされるべきではないのである。

鉄道は町の「シンボル」として機能する。三陸鉄道も三陸地域の復興の「シンボル」として大きく機能した。震災 5 日後に久慈～陸中野田間を復旧させ、2011 年 3 月 31 日までには「災害復興支援列車」として運賃無料で走らせた。「今は運賃をもらうよりも地域に役立つことを優先したい」という思いが「災害復興支援列車」を生み出した理由だと言う。当然のことながら三陸鉄道の復旧は地元住民に「三陸鉄道の必要性」を再確認させたのではないだろうか。現在三陸鉄道は多くのメディアに取り上げられ、今までにないほどの知名度を獲得しているのではないかと思う。知名度が高い今こそ、三陸鉄道は地元住民への知名度を高め、住民とのつながりをより強固なものにしていくべきではないだろうか。今観光に関してはある程度の効果を生んでいるが、定期利用客の確保はまだまだだと思う。久慈、宮古、盛、釜石といった拠点駅の商店街と連携し、定期利用客の確保により尽力していく必要があると思う。最後になるが、被災地の皆様に一刻も早く日常が戻ることをお祈りしたい。

6. 参考文献（資料はすべて 2013 年 9 月 15 日閲覧）

・朝日新聞デジタル 2013 年 3 月 27 日

<http://www.asahi.com/area/iwate/articles/TKY201303260311.html>

・時論公論「進まぬ鉄道復旧～誰が費用を負担するのか」松本浩司 2012 年

<http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/100/129118.html>

・地方鉄道の危機と新しいビジネスモデル 環境政策研究所 上岡直見 2006 年

<http://www.colgei.org/info/news/42/2.html>

・三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画 2009 年

<http://www.city.miyako.iwate.jp/cb/hpc/cbServlet?FRID=fileDownload&id=3517&index=2>

・岩手日報 2013 年 9 月 12 日

<http://www.iwate-np.co.jp/311shinsai/y2013/m09/sh1309123.html>



※文章内の写真は全て筆者のものです。無断転載は一切ご遠慮ください。