

復旧はいつ

～被災したローカル線の未来～

京王 6000 形

1. はじめに

3月11日に起きた、東日本大震災で亡くなられた方のご冥福をお祈りします。未曾有の被害を出した巨大津波は、多くの鉄道施設も破壊することとなりました。下の図をご覧ください。被害は、赤字路線に集中していることがわかると思います。

このような大きな被害に対応していけるのか考えていこうと思います。

路線名	2007年 平均通過数量 (人/日キロ)	1986年 平均通過数量 (人/日キロ)	増減率	07年 営業係数 (円)
J R 山田線	419	1,362	-69.2	331.5
J R 大船渡線	788	1,780	-55.7	311.8
J R 気仙沼線	938	946	-0.8	304.6
J R 釜石線	1,090	2,085	-47.7	297.7
J R 八戸線	1,131	2,697	-58.1	295.9
J R 石巻線	1,738	3,430	-49.3	272.1
J R 仙石線	22,656	22,471	0.8	104.9
J R 常磐線	71,397	73,285	-2.6	73.4
三陸鉄道	474	804	-41.0	131.5

(注) 三陸鉄道は三セク化した1984年のデータ。平均通過数量：1日1kmあたりの輸送人員、営業係数：100円の運賃収入を得るために必要な経費。数値が100を超えると赤字である。週刊東洋経済2010年4月3日号より引用。

2. 現状 (2011年9月8日現在)

J R 山田線

- ・盛岡～宮古間は暫定ダイヤで運行中
- ・宮古～釜石間は再開のめどが立たず。

J R 気仙沼線

- ・前谷地～柳津間は暫定ダイヤで運行中
- ・柳津～気仙沼間は再開のめどが立たず。

J R 釜石線

- ・花巻～釜石間全線で平常運転

J R 大船渡線

- ・一ノ関～気仙沼間は平常運転
- ・気仙沼～盛間は再開のめどが立たず。

J R 八戸線

- ・八戸～種市間は暫定ダイヤで運行中（階上～種市間が 8 月 8 日に運転再開）
- ・種市～久慈間は代行バスを運行中（2012 年始に再開予定）

J R 石巻線

- ・小牛田～石巻間は暫定ダイヤで運行中
- ・石巻～女川間は復旧のめどが立たず。

J R 仙石線

- ・あおば通～高城町は平常運転
- ・高城町～矢本間は再開のめどが立たず。
- ・矢本～石巻間は 7 月 16 日に運転再開し、暫定ダイヤで運行中

J R 常磐線

- ・上野～いわき間の特急・普通列車は平常運転
- ・いわき～久ノ浜間と亘理～仙台間は暫定ダイヤで運行中
- ・久ノ浜～亘理間は復旧のめどが立たず。（警戒区域に入っている区間もあるため、調査もままならない）

三陸鉄道

- ・北リアス線陸中野田～久慈間が 3 月 16 日に再開
- ・北リアス線宮古～田老間が 3 月 20 日に再開
- ・北リアス線田老～小本間が 3 月 29 日に再開
- ・北リアス線陸中野田～久慈間と宮古～小本間は暫定ダイヤで運行中
- ・北リアス線陸中野田～小本間と南リアス線全線は再開のめどが立たず。

3. これからどう復興していくか

J R

「責任を持って復旧させます。」と J R 東日本の清野智社長は力強く言い切ったが、現実には厳しい。7月5日の定例記者会見で社長はこうも言っている。「地震前の状況に戻すには、1000億円強かかる」と。

国からの資金援助も現行の制度では、4分の1にとどまり、かなりきつい状況にある。また、昨年7月に土砂崩れのために運休となった岩泉線の復旧のめどが立っていないことも考えると、いつ復旧できるかは疑問である。

そこで復旧には何が必要か考えてみた。

① 国からの更なる資金援助

地方自治体からの資金を合わせても、半分は自己負担である。震災補助金としてさらなる資金援助が必要である。

② L R T 化

これについては J R 東日本としても選択肢にいれる構えである。2011年7月1日の読売新聞（仙台版）によると、特に被害が大きく、赤字がひどい、大船渡線と気仙沼線で導入を検討中とのことだ。L R T は比較的 low budget で建設可能で、輸送量も多く、速達性もある。また L R T を中心とした復興、防災の街づくりにより、利便性の向上や利用者増加にもつながる。

③ DMV の導入

鉄道・バス両用車として J R 北海道が開発した DMV。コスト抑制にも役立ち、一台の購入費用も普通の鉄道車両に比べると、低価格で購入できる。赤字で財政が厳しい被災地の鉄道にも応用が可能である。

④ 観光客の集客

復興が進んでいる路線から、観光客を集められるようなプランを考える。これはすでに行われている。東日本パスの発売により、東北方面への観光促進を推し進めることができた。これからはさらに、地元自治体との連携により、さらなる観光客を呼ぶことが必要である。東北本線では一ノ関～北上間で SL がんばろう岩手号を 2011年11月19日・20日に各日一往復を運転予定。C61 20号機を38年ぶりに復活させるとのこと。平泉が世界遺産登録となったこともあり、観光客をある程度集められるのではないかと考えられる。

三陸鉄道

2011年7月16日読売新聞朝刊岩手版によると、方針としては、2014年4月までに全線を完全復旧させるつもりらしい。

2012年4月までに北リアス線陸中野田～田野畑間（24.3キロ）

2013年4月までに南リアス線盛～吉浜間（21.6キロ）

2014年4月までに北リアス線田野畑～小本間（10.5キロ）

南リアス線吉浜～釜石間（15.0キロ）

を復旧させる予定だが、現状は非常に厳しい。今年の経常損失は1億5000万円にのぼり、復旧までの3年間では7億5000万円にのぼる。これを補填できるほどの観光客の増加、利便性向上を達成できるかは不明である。同じく災害によって廃止におこまれた路線というと2005年9月の台風によって大きな被害をうけた高千穂鉄道が記憶に新しいだろう。営業係数は138.5（1999年度）と三陸鉄道とほとんど変わらない。また「神話鉄道」というキャッチフレーズで観光客を呼び込もうとしていた面も三陸鉄道が観光事業で生き残りをかけようとする部分と似ている。このまま高千穂鉄道の二の舞を踏み、三陸鉄道は廃止となってしまうのだろうか。もし、復旧できたとしても、それはいつか。不通区間の復旧には110億円もかかるとされているなかで、いったいどうやって。

三陸鉄道の早期復興にはいったいなにが必要か、それを考えてみた。

① 国からの更なる資金援助

110億円もの資金をどこから集めるのか。会社のみでは到底不可能だという意見もでていいる。三陸鉄道の試算によると、8割を国または、自治体負担としてほしいという構えである。そのため、国や自治体の支援は不可欠である。だが、あまりの負担の大きさから出資を断念した例もある。高千穂鉄道の場合、主な出資者であった、宮崎県や延岡市、高千穂町などが「公的負担は不能」との判断をし、廃止へと追い込まれる結果になった。JRの例でも資金援助については言ったが、JRとは財政力が全く異なり、少しの援助では到底まかなうのは厳しいであろう。

② 地元自治体との連携による街づくり構想

大船渡市三陸町の吉浜地区では明治・大正の大津波からの復興の際、高台に集落をつくったために、被害を最小限におさえることができた。そのことから、大船渡市長などが、高台への集団移転案を唱え、国に支援を訴えている。この案が広く採用されると、鉄道の場合従来の駅の周辺から人がいなくなることも予想される。新しい町の交通手段としての鉄道普及により、利用客増加やそれにもなう利便性向上にもつながることが予想される。鉄道を中心とした復旧方針を地方自治体に打診すれば、先ほど述べた利用者増加によって、復旧の促進も予想される。

③ 観光事業の促進および、JRとの連携

三陸鉄道では復興を少しでも促進しようと、記念切符を発売している（2011年7月20日現在の状況）。しかし、それだけではまだまだ足りない。復興が進みつつある、宮古地域や久慈地域から観光事業も復興させていくべきであろう。JRと連携して、観光列車を走らせてみても、いいかもしれない。例えば、盛岡から、JR山田線経由で小本まで直通させる臨時快速列車を走らせてみるのも悪くはないと思う。それか、山田線を走る臨時快速秘境駅号を乗り入れさせてもいいだろう。どちらにせよ、多くの鉄道ファンを集められると思うのだが・・・

それか、赤字カットせんべいを東京の百貨店で売り出してみるのもいいかもしれない。それによって銚子電鉄のぬれせんべいのように全国区で有名になるかもしれない。あるいは、テレビドラマや映画のロケ地に名乗りをあげ、映画ファンを地元と連携し、呼び込んでみるのもいいと思う。

いろいろな方法を駆使して、沿線や鉄道を活性化させるのもいいことだと思う。

4. 最後に

東北の人々を苦しめるとともに、鉄道をも苦しめる津波の爪痕。鉄道が復旧するのは果たしていつなのでしょう。私は東北の現状を調べていて、悲しい現状に私は心を痛めることとなりました。しかし、見つかったものは悲しい現状を表している記事だけではありませんでした。三陸鉄道は震災からたった5日間で運転を再開しました。再開しただけではなく、災害復興支援列車として、無料で走らせました。「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」そのような思いから復旧した三陸鉄道は多くの人々の救いとなったのです。また、他の路線においても、復旧が進んでいます。私は東京で募金をすることぐらいしかできませんが、被災地の鉄道の早い復旧を願っています。

5. 参考文献

- ・週刊東洋経済 2010年4月3日号 特集鉄道新世紀 東洋経済新聞社
- ・週刊東洋経済 2011年4月16日号 特集鉄道被災 東洋経済新聞社
- ・読売新聞（仙台版） 2011年7月1日朝刊
- ・読売新聞 2011年7月6日朝刊
- ・読売新聞（岩手版） 2011年7月16日朝刊
- ・Wikipedia-三陸鉄道 (<http://ja.wikipedia.org/wiki/三陸鉄道>)
- ・Wikipedia-高千穂鉄道高千穂線 (<http://ja.wikipedia.org/wiki/高千穂鉄道高千穂線>)
- ・三陸鉄道の公式サイト (<http://www.sanrikutetudou.com/>)
- ・JR東日本：東日本旅客鉄道株式会社公式サイト (<http://www.jreast.com.jp/>)
- ・高千穂鉄道 (<http://www.geocities.co.jp/SilkRoad-Ocean/5951/tanboutakachiho.htm>)