

被災地における第三セクター鉄道の復旧にむけた支援活動とその特徴

井上 学*

I. はじめに

鉄道交通が台風や地震など自然災害を被った場合、国や地方自治体からの補助金制度があるものの、原則としては鉄道事業者自信がその復旧を行わねばならない¹⁾。そのため、復旧までの期間は、被災した規模の大小にくわえて事業者が金銭的な負担に耐えられるか否かに左右される。また、被災以前から利用者が少なく採算性が悪かった路線では、復旧後も利用者は少ないと判断され、運休が長期化することが多い²⁾。

鉄道事業者が路線の復旧費用を負担することが困難な場合、路線そのものが廃止される事例³⁾や、復旧されたが、その後の利用者の減少にともない路線が廃止される事例も見られる⁴⁾。これらは事業規模が小さく利用者も少ない地方の中小鉄道事業者や、これまでの事業者が利用者の減少に伴う赤字を理由に路線を廃止し、その後の運営を引き受けた第三セクター鉄道などに見られる。特に、鳥原鉄道の運休と利用者の移動手段の変化を扱った後藤・長田(1995)⁵⁾では運休区間でバスによる代行手段が確保されたものの、乗り換えの不便さや代行手段が確保されるまでの間に自動車に移行してしまい、被災前に比べて利用者が減少していることが明らかにされている。このように災害から復旧したとしても利用者数が増加、もしくは被災前の水準まで回復するとは限らないのである。

一方、利用者の減少により鉄道事業の存続が危ぶまれる場合では、沿線自治体による欠損補助金の負担や沿線住民による乗車促進運動などにより事業の存続がはかられてきた。近年はそれらにくわえ、自治体や事業者による乗車促進企画や利用者による支援活動などの取り組みが活発化している。前者は、トロッコ列車やビール電車などに見られるイベント列車の企画や、鉄道に関するオリジナルグッズの販売、動物の駅長など、主に日常的に

当該鉄道を利用しない人たちに向けた取り組みである。後者はサポーターズクラブによる乗車促進や切符の購入、ボランティア団体やNPO組織、鉄道を趣味とする人たちなどによるイベント運営の補助、清掃活動などのボランティアベースによる取り組みである。このような団体や活動は沿線住民や遠隔地を含む沿線以外に居住するメンバーによって構成されている点が特徴である。

ここで注目したいのは、千葉県で運行される銚子電鉄に対する支援活動である。同社では、2006(平成18)年11月に電車車両の点検費用が不足し、同社が販売する濡れせんべいの購入をホームページ上で呼びかけた。それに対し、多くの賛同者がインターネット上で濡れせんべいの購入をそれぞれ呼びかけた。その結果、濡れせんべいの販売の増加につながり、修繕費の不足金額に相当する以上の金額が集まった。これをきっかけに、同社に対するボランティアベースによる支援活動やイベント活動が開始された。沿線外からの利用者が増加し続け、その事実を知った沿線住民を中心に支援組織が立ちあげられ、同社の支援活動が続けられている⁶⁾。

この現象は、①鉄道路線に関心を持った沿線外の住民の活動によって、②沿線住民が地域外の住民から鉄道が注目を集めていると認識し当該路線に関心が移るとともに、③地域にとってその鉄道は必要な移動手段であると認識が変化したといえる。すなわち、自動車を利用する人たちを中心に、鉄道を含む公共交通は関心の低い対象であったが、鉄道が注目を集めることによって、鉄道交通が公共性の高いものであるという意識に結びついたといえよう。

本稿では、このような地域外の住民からのまなざしによって地域住民の認識に変化が起る現象に着目し、災害によって被害を受けた鉄道交通の支援のあり方について検討したい。対象とする鉄道は東日本大震災で被災した三陸鉄道である。この鉄道路線の復旧過程とそれに関わる同社の活動や支援の状況を中心に検討する。

* 平安女学院大学国際観光学部

II. 三陸鉄道の概要と被災前の運行状況

1. 三陸鉄道の開業に至る経緯

三陸鉄道は、北リアス線（久慈～宮古、71.0km）と南リアス線（釜石～盛、36.0km）の2路線で構成される第三セクター鉄道である（図1）。これらは、久慈線（久

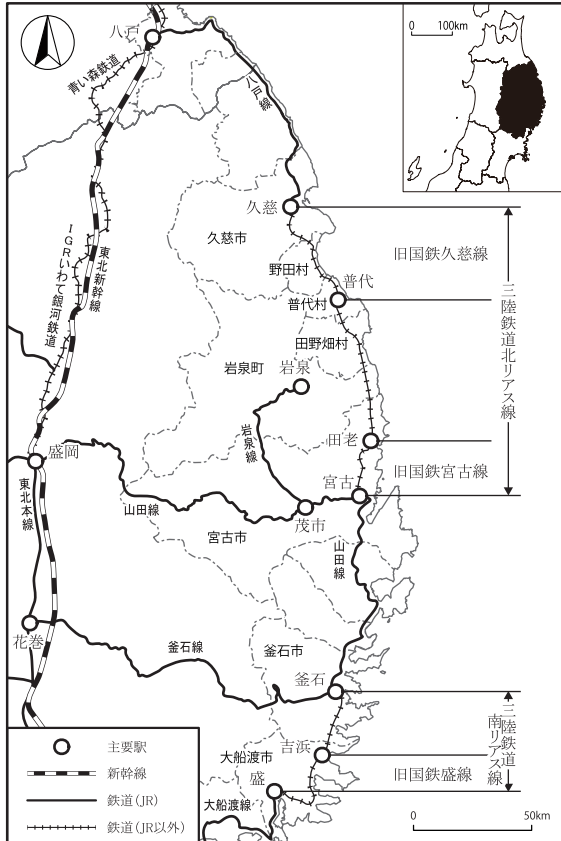


図1 三陸鉄道および旧国鉄が開業した区間の位置図

慈～普代）、宮古線（宮古～田老）、盛線（盛～吉浜）として当時の日本国有鉄道（以下、国鉄）が運行していた路線であった。また、未開通の区間は鉄道建設公団の工事線として建設されていた。しかし、各路線は国鉄の赤字解消を目的とした特定地方交通線に指定され、廃止の対象となった。同時に、工事中の区間も建設が凍結された。沿線地域では、三陸海岸沿いで安定した移動手段の確保が望まれていた。国鉄の路線は部分的な開通であり、建設中の区間も含めて全通することによって、地域間の公共交通としての機能が発揮されると考えられていたのである。しかし、特定地方交通線に指定された路線は将来の廃止が確実であり、バス路線に転換か、民間事業者または第三セクター鉄道が運営を引き継ぐ選択肢のみが残されていた。そこで、岩手県や沿線自治体を中心となって第三セクター鉄道会社が設立され、国鉄路線と工事凍

結区間を一体で運行することとなった。その結果、1984（昭和59）年に三陸鉄道として工事凍結区間も含めて全線が開業した。これは、国鉄特定地方交通線から第三セクター鉄道に転換された最初の事例であった。

このように、沿線地域では鉄道路線の全通が期待されており、また第三セクター鉄道として初めて転換・開業したことに対して、全国の同様の状況にある廃止対象路線の沿線自治体からも注目されていた。すなわち、当時の地域住民にとって三陸鉄道は必要な「公共交通」という意識や積極的に利用しないとなくなってしまうという認識であったといえる。

2. 三陸鉄道の利用状況

開業時の1984（昭和59）年度は全体で270万人弱の利用があったが、年々減少し、2007（平成19）年度は約100万人と開業時の4割弱まで減少している（図2）。

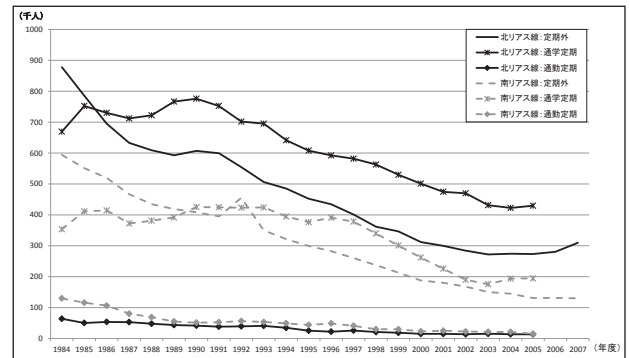


図2 三陸鉄道（北リアス線・南リアス線）における券種別利用者数の変化（1984-2007年度）

※2006年以降の通勤・通学定期券の利用者数は不明のため空白とした

出典：岩手県『三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画』（2009）付属資料より筆者作成

2007年度現在では北リアス線、南リアス線ともに全体に占める通学定期券の割合が高く、通勤定期券の利用者はきわめて少ない。これは三陸鉄道が高校生の通学需要に依存していることを示す。定期券以外の利用者数は開業後3年程度で大きく減少している。1992（平成4）年に南リアス線の定期券外の利用者数が一時的に増加しているが、これは三陸・海の博覧会の開催にともなうもので、博覧会終了後は減少に転じている。定期券以外の乗客は通院や買い物、観光客などである⁷⁾。

通学定期券の利用者数に関しては、第二次ベビーブームと呼ばれた世代が高校を卒業する1990年代の中頃から後半にかけて減少率が著しい。沿線の自治体の人口は減少傾向にあるが、65歳以上の人口は増加し続けている（図3）。高齢者の人口が増加しているにもかかわらず、

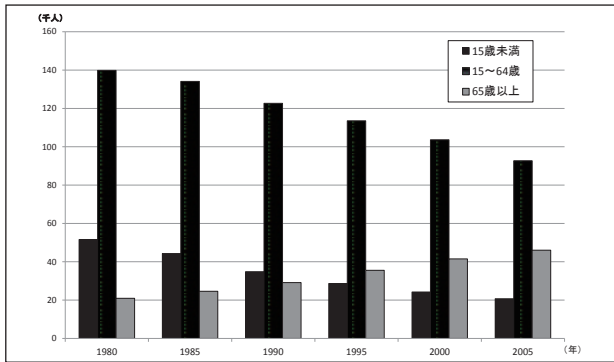


図3 三陸鉄道沿線の自治体における世代別人口の変化 (1980-2005年)

※三陸鉄道沿線の自治体：宮古市・釜石市・大槌町・田老町・山田町・岩泉町・田野畑村・普代村・新里村
 なお、2005年に宮古市・田老町・新里村は合併し宮古市となった

出典：国勢調査各年版より筆者作成

定期券外の利用者数が減少している背景には自家用自動車の利用が増加していることも一因であるが、駅周辺に立地していた病院が移転したことが大きな要因としてあげられよう⁸⁾。

開業から10数年を経た1990年代の中頃には、三陸鉄道は沿線住民にとって日常的に運行される公共交通という認識が広がるとともに、これまで安定的に運行されたことで「無理に鉄道を利用なくしても廃止される可能性は低下した」という認識に変化したと考えられる。この時期には開業当時は子どもであり、三陸鉄道の開業に至る経緯をよく知らない人が増加していたことも考えられる。一方で、国鉄・JRから第三セクター鉄道に転換される事例が全国的にも増加し、三陸鉄道は注目すべき事例から地方で運行されている第三セクター鉄道のひとつとなった。これは、沿線地域以外に居住する人にとっては、よほどのインセンティブがなければわざわざ三陸鉄

道に乗車しに行かないという存在に変化したといえる。換言すると、全国初の第三セクター鉄道という付加価値のあった期間は定期券外の利用者数が大きく減少した、開業後4年程度であったと推察される。

3. 三陸鉄道の利用促進の取り組み

以上のように、三陸鉄道の利用者数は減少しており、それは経営にも大きな影響を与えている。開通当初は経常利益があったが、1994(平成6)年度以降は毎年度、経常損失が生じている。そのため、沿線の自治体を中心となり三陸鉄道の活性化計画が策定された⁹⁾。従来から、三陸鉄道では観光客や沿線に居住しながらも、日常で三陸鉄道を利用しない人たちに向けたイベント企画や鉄道を使ったツアーを実施してきた。活性化計画の策定にともない、特に沿線地域外からの利用を促進するために、様々なイベントや三陸鉄道に関係する商品の販売が行われてきた。それらは以下の通りに大別される。

①こたつ列車や産直列車などのいわゆる「イベント列車」の運行や駅名の改称¹⁰⁾。これらは沿線住民や沿線地域以外に居住する人たちに鉄道を利用してもらうことを目的としている。列車そのものに乗車することが目的でもあるが、沿線地域の観光に移動手段を楽しむという付加価値をくわえた企画といえる。これらは表1のとおりさらに3つに分けられる。②赤字せんべいや三陸鉄道のグッズの販売。これは列車を利用した人が乗車の記念に買い求めることを目的としている。③イメージキャラクター「久慈ありす」の設定と関連商品の販売、切符の通信販売。三陸鉄道の運転士であるというイメージキャラクターを設定し、イラストやそれをもとにしたフィギュア(人形)が販売されている¹¹⁾。従来のイメージキャ

表1 三陸鉄道における主なイベント(2008年度以降)と想定される利用者層

| | 主に沿線住民向け | 主に沿線地域以外の観光客向け | 鉄道の利用を主としない路線の知名度の向上を目指す |
|--------|---|--|--|
| イベント内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ちょっとお得なマイレールキャンペーン ・福豆プレゼント ・初売り列車 ・キッズトレイン ・三陸駅前賑わい市 | <ul style="list-style-type: none"> ・スイーツ列車 ・さんりくしおさいシチュー列車 ・お座敷列車、レトロ列車 ・産直列車リアス号(車内で産直コーナーがついた列車・団体専用) | <ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道むすめキャラクター久慈ありす」イラストコンテスト |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・初日の出号、初詣号 ・ハイキング列車、ウォーキング列車 ・夏休み自由研究列車 ・蝶々、ホテル観察ツアー ・ウォーキングツアー ・龍泉洞ビール飲み放題ツアー ・潮干狩りツアー ・秋の味覚まつり号 ・ボジョレー・ヌーボーを楽しむ列車 ・こたつ列車 ・秋の夜長ワイン列車 ・もちつきとお月見列車 ・餅まき列車 ・クリスマスパーティー列車 ・独身交流会企画列車 | <ul style="list-style-type: none"> ・ありす花満開号 ・ウォーキングツアー ・龍泉洞ビール飲み放題ツアー ・潮干狩りツアー ・秋の味覚まつり号 ・ボジョレー・ヌーボーを楽しむ列車 ・こたつ列車 ・秋の夜長ワイン列車 ・もちつきとお月見列車 ・餅まき列車 ・クリスマスパーティー列車 ・独身交流会企画列車 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・秋のさんてつ祭り ・鉄道むすめサミット | |

出典：三陸鉄道公式サイト (<http://www.sanrikutetsudou.com/>) 内、三陸鉄道ブログ(鉄ログ)、イベント・キャンペーン情報、駅パンフレットなどをもとに筆者作成

クターと異なるのは非実在の人物であり、漫画やアニメのキャラクターと近い、いわゆる「萌え」系の商品である。フィギュアの販売後、バレンタインの時期にあわせたショコラの販売やスイーツ列車、キャラクターのイラストが入った関連商品も企画・販売された。後者の切符の販売とあわせて、鉄道自体に関心をもつ人や、アニメなどのキャラクターに関心を持つ人たちに向けて発信されるものである。また、鉄道そのものの存在を知ってもらう、もしくは乗車しなくても商品の購入により増収を期待するというものである。特に、③の企画は沿線地域からの利用が減少していることや、観光で三陸鉄道を利用しようにも新幹線駅からのアクセスが不便な点¹²⁾も背景にある。

2009(平成21)年11月に国土交通省より認定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築実施計画」¹³⁾の具体的な改善施策についても、運行コストの削減とともに、地域との連携、観光事業の強化、関連事業の展開が記載されており、三陸鉄道や自治体がこれまでの取り組みを継続、発展させようとしていることが伺える。このように、近年は鉄道自体に魅力を持たせることで鉄道に乗りしてもらい取り組みが強化され、その対象は沿線住民や沿線地域以外の居住者にも広がられていた。

Ⅲ. 東日本大震災による三陸鉄道の被災状況

2011年3月11日の東日本大震災では、三陸海岸沿いの自治体が大きな被害を受け、三陸鉄道も被災した(図4)。北リアス線では、鳥越駅が津波によって流出した他、鳥越-田野畑間(2.2km)、野田玉川-陸中野田間(4.0km)で線路が流出し、橋梁や高架橋も15か所で損傷した。南リアス線では流出した駅はなかったが、4つの駅が損傷し、線路の流出も4か所、橋梁や高架橋は20か所で損傷した¹⁴⁾。地震の発生とともに列車の運行は停止されたが、震災発生から5日後にあたる3月16日には、北リアス線の久慈-陸中野田間で運行が再開された¹⁵⁾。列車の運行本数は被災前に比べて限定されたものの、これは被害にあった周辺の鉄道線と比べて極めて早い運行の再開であった。ここで注目すべきは、この列車を「復興支援列車」と名付け、3月末まで運賃を無料にしたことである。4月以降も復興支援列車として特別運賃にしており、通常よりも割安な運賃で列車は運行されている

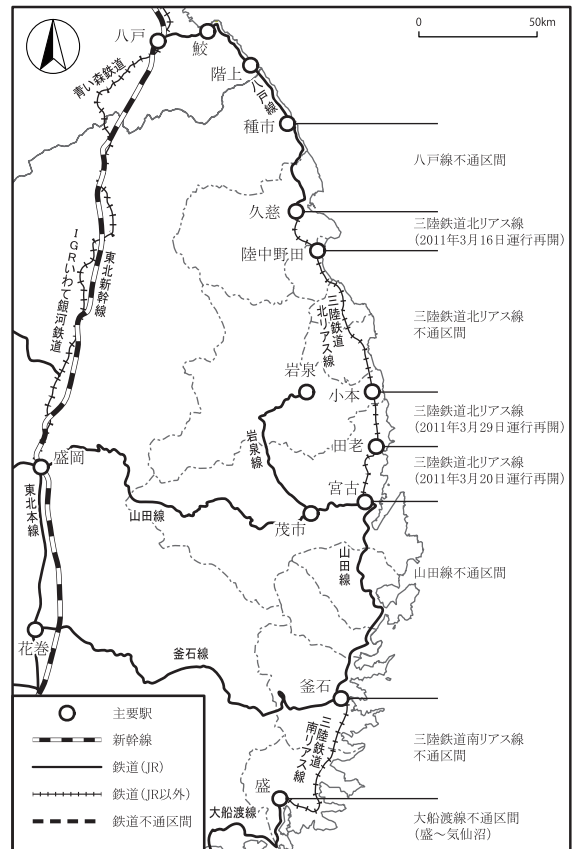


図4 三陸鉄道と周辺路線の被災と復旧状況(2011年12月末現在)

(写真1)。これは、被災により移動手段が限定されるため、被害程度の少ない区間をいち早く運行することで移動手段の確保に努めたこと、地域に役に立つことを優先させたためである。また、この区間は通学客の利用率が最も高く、授業の再開にあわせて通学手段を確保する必要もあった。なお、不通区間では高校生の通学時間帯に限定されてバスが運行されている。



写真1 三陸鉄道北リアス線の復興支援列車(宮古駅)「復興支援列車」の表示の下には復興支援イラストが、右側には支援企業のヘッドマークが掲示されている。車内には復興応援メッセージやイラストが掲示されている。

IV. 三陸鉄道の復旧過程と支援の状況

三陸鉄道では、前述のとおり北リアス線の一部区間の運転を再開するとともに、鉄道グッズや切符の通信販売を再開し、くわえて復興を祈念した「きつと芽が出るせんべい」や「東日本大震災津波被災復興祈願レール」、「3月11日付の切符」などの販売を始めた。また、「復興支援ヘッドマークオーナー」や久慈ありすに続く男性職員キャラクターの募集も行っている。さらに、「被災地フロントライン研修」を実施している。これは、三陸鉄道自身が被災地のガイドとなることで正確な現地情報を提供することや、みだりに人が立ち入ること現場の復旧作業に支障をきたさないよう作業の円滑化をはかることを目的としている。この研修は2011年5月から始まり、2011年末までに約100団体1,500人が参加したという¹⁶⁾。

これらの三陸鉄道の取り組みに対し、他地域の鉄道会社も三陸鉄道の支援を行った。例えば、4月にはいすみ鉄道（千葉県）、近江鉄道（滋賀県）、東急車輛製造がインターネット上や自社鉄道駅での三陸鉄道グッズや復興応援切符の代行販売を行った。このほかにも鉄道会社の車庫見学会や鉄道の日、バスの日に関連したイベントの開催時に、三陸鉄道に関連した商品や切符を販売するブースが設置された。これらは東北の事業者だけではなく、関東やそれ以外の地域で広範囲に行われた。また、東北鉄道協会が主催する「がんばろう！三鉄の集い」が6月に宮古駅前で実施され、そのツアーを旅行会社が企画募集するなどの広がりを見せている。「久慈ありす」「釜石まな」などのフィギュアの製造元である(株)トミーテックでは三陸鉄道の応援製品を企画・販売している。この企画に協賛する鉄道事業者も駅や車内にそのポスターを掲示することで宣伝・告知の支援を行っている(写真2)。これらのように被災しなかった鉄道・バス事業者が被災した事業者を全国的に支援する取り組みは、阪神淡路大震災やそのほかの自然災害が発生したときとは大きく異なる特徴といえる(写真3)。

一方、交通に関わる事業者以外にも個人や任意団体レベルで、三陸鉄道の被災状況が明らかになるとともに、多くのインターネットサイトで復旧を心配する内容やどのような支援ができるのか考える内容などが増加した。被災地周辺では被災地の復興支援に関わるイベント会場などで三陸鉄道のグッズの販売が行われた他、他地域の



写真2 他鉄道会社における三陸鉄道応援ポスターの掲示例（のと鉄道穴水駅：石川県）



写真3 西武鉄道からの応援メッセージの掲示（宮古駅）

鉄道事業者が集めた復興支援メッセージや個人が送った復興祈願イラストなどが駅や車内で掲示されている。復興支援列車の車内にも復興を願うイラストが掲示されており、それらは様々な地域から寄せられている。

これは、銚子電鉄の支援にあったように、インターネットの普及にともない支援したい人たちや支援される事業者がホームページやSNSサイト、ブログなどを使って情報発信できる環境が大きな役割を果たしているといえる。ここで注目したいのは三陸鉄道のこれまでの取り組みである。これらが現在の支援の状況に大きな影響を与えてきたと推察される。すなわち、三陸鉄道に乘車して

もらうためのイベント企画によって、実際に乗車したことがある人や、三陸鉄道に乗車したことがなくても、これまで同社に関する商品を通信販売で購入、もしくはインターネットサイトで知っていたことにより、三陸鉄道自体と同社の企画が知られていたのである。それによって、三陸鉄道が「被災した地方の鉄道」ではなく、「あの企画を実施していた三陸鉄道」と認識され、支援の行動に結びついたと考えられる。

V. おわりに

岩手県や国から復興に関わる予算措置のめどがついたため、三陸鉄道は2014(平成26)年4月までに全線の運行再開を目指し、2011(平成23)年11月から復旧工事に着手している¹⁷⁾。運行再開後は、復興のシンボルとして大きく注目されることが予想される。しかし、開業時に見られたとおり、沿線地域外から注目を集め続けられる期間は短く、沿線居住者の定期的な利用が少なければ、その後の運行が困難になろう。一方で、被災直後から運行を再開するとともに、列車が運行できない状況でも駅を中心に復旧活動を告知することで沿線住民にとって「地域にとって本当に必要とされている公共交通」と再認識される可能性は高まると考えられる。さらに、他地域の交通事業者や居住者が三陸鉄道の関連商品を販売・購入することで、全線運行の再開後には利用者として期待される。その人たちの三陸鉄道に向けるまなざしが、沿線地域に居住する人たちに「他の地域からも必要とされている公共交通である」という気づきに結びつくことによって、地域住民の三陸鉄道にむけるまなざしはより強固となり、定期的な利用に結実するであろう。そのメカニズムを明らかにするとともに、構築するノウハウの蓄積が今後求められよう。

参考文献

[1] 三陸鉄道「地域とともに全面復旧を目指す」(2011) 観光とまちづくり No.55、社団法人日本観光振興協会 36-37頁。

脚注

- 1) 鉄道軌道整備法(2005年7月26日改正)では赤字経営の事業者に対して復旧費用の50%(国:25%・自治体:25%)が補助されると定められている。
- 2) J R 東海の名松線は2009(平成21)年11月の台風被害により、家城-伊勢奥津間が2012年1月現在でもバス代行となっている。同社は路線を復旧しても利用者の増加の見込みが少ないこと、沿線で再度自然災害が発生する危険性が大きいと考え、この区間の鉄道の廃止と代替バスの運行を沿線自治体に提案していた。沿線自治体が同区間沿線の治水・治山事業を行うことで、2016(平成28)年度に不通区間の運行再開が決定された。
- 3) 例えば宮崎県内で運行されていた高千穂鉄道(延岡-高千穂)は2005年(平成17)9月の台風により、橋梁や路盤の流出の被害にあった。復旧費用が約26億円と同社では負担できない金額であったため復旧することができず、2008(平成20)年12月に全線が廃止された。
- 4) 例えば島原鉄道では1991(平成3)年~1993(平成5)年の雲仙・普賢岳の噴火活動にともなう火砕流や土石流により、島原外港-深江間が長期間不通になった。1997(平成9)年に復旧したものの、その後の利用者の減少により2008(平成20)年に同区間を含む島原外港-加津佐間が廃止となった。
- 5) 後藤恵之輔・長田幸市「島原鉄道における雲仙火山災害の影響」、長崎大学工学部研究報告25-45、1995、187~193頁。
- 6) 向後功作『がんばれ銚子電鉄-ローカル鉄道とまちづくり-』、2008、日系BP社、178頁。
- 7) 「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」、2009、13頁資料による(岩手県ホームページ<http://www.pref.iwate.jp/view.rbz?cd=18250> 2012年1月31日最終閲覧)。
- 8) 宮古駅前に立地していた岩手県立宮古病院は1992(平成4)年に1.5km北の高台に移転した。宮古駅から病院まではバスで15分かかる。
- 9) 洋野町他11市町村によって2009(平成21)年に「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」が策定された。
- 10) 1985(昭和60)年に開業した南リアス線の小石浜駅の駅名が2009(平成21)年に恋し浜駅に改称された。これは、恋愛に関係した駅名にすることで恋愛成就の駅にするというストーリーを設定し沿線地域外からの観光客を誘致するとともに、沿線のホタテのブランドである「恋し浜」の知名度の向上を目的としたものである。
- 11) (株)トミーテックによる「鉄道むすめ」シリーズのひとつである。同社では鉄道事業者の制服を着用した架空の女性キャラクターのフィギュアやその関連商品を販売している。三陸鉄道については2006年に販売が始まった。2009年には「釜石まな」というキャラクターも追加され関連商品が販売されている。
- 12) 例えば東北新幹線盛岡駅から宮古駅を結ぶJ R 山田線は1日4往復である。
- 13) 国土交通省報道発表資料(http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000006.html) 2012年1月31日最終閲覧。
- 14) AERA Mook『震災と鉄道全記録』、2011、朝日新聞社、162頁のデータによる。
- 15) 3月20日には北リアス線の宮古-田老間が、3月29日には田老-小本間で運行が再開された。なお、北リアス線の小本-陸中野田間と、南リアス線全線は2012年1月末現在も運休中である。
- 16) 交通新聞2012年1月13日付、2面による。
- 17) 三陸鉄道公式サイト内の「三陸鉄道の復旧にむけて」(<http://www.sanrikutetsudou.com/wp-content/uploads/2011/11/4b7e527cfc3b6a8e281c504f893dd9a.pdf>)。2012年1月31日最終閲覧。