

岩手地域総合研究所「公募型研究」研究成果報告書

(研究期間：2018年度～2019年度)

三陸観光における三陸鉄道の役割

2020年4月

三陸鉄道研究グループ

(岩田智・大志田憲・高木隆造・宮井久男)

三陸観光における三陸鉄道の役割

三陸鉄道研究グループ

(岩田智・大志田憲・高木隆造・宮井久男)

目 次

- I はじめに
- II 地方（特に第三セクター）鉄道の状況
- III 三陸縦貫鉄道構想と三陸鉄道開業の経緯
- IV 三陸鉄道の輸送人員の減少とその要因
- V 三陸鉄道経営の推移
- VI 三陸鉄道の必要性と政策的判断
- VII 三陸観光における三陸鉄道の新たな活用策
- VIII おわりに

I はじめに

本報告書は、三陸鉄道研究グループ（岩田智・大志田憲・高木隆造・宮井久男）がNPO法人岩手地域総合研究所の研究費で2018年度、2019年度の2年間に実施した研究の成果報告書である。

研究は、5回のグループ研究会、三陸鉄道との話し合い、岩手県立大学宮古短期大学部学生へのアンケート調査等を通じて実施し、まとめたものである。2018年度は、三陸鉄道に関する文献等の資料収集、三陸鉄道との話し合い、岩手県立大学宮古短期大学部学生に対するアンケート調査を中心に取り組み、3回の研究会を開催した。2019年度は、文献等の資料収集を継続し、三陸鉄道の現地調査の準備を進めた。しかし残念なことに、現地調査については、グループメンバーの日程調整の困難さと10月の台風19号で三陸鉄道が線路への土砂流入や路盤流出など77カ所で被災したため、実施できなくなってしまった。ただ、三陸鉄道の現状を分析するにあたっては、2019年1月30日に認定された「北リアス線・リアス線（旧JR山田線）・南リアス線の鉄道事業再構築実施計画」に向けて、2018年12月に策定された「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」によって、必要な多くの研究資料を入手することができた。この

計画は、JR山田線のJR東日本から三陸鉄道への移管を基礎としたものであり、久慈駅から大船渡市の盛駅までの163キロの一貫運行、一貫経営のもとでの、2019年3月23日から2029年3月31日までの10年計画である。2014年5月21日に、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が公布され、同年11月20日に施行された。これを受け、従前の「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」（計画期間：2014年度～2018年度）を継承しつつも、鉄道やバス、まちづくりとの連携等の新たな視点を盛り込んだ、国・県・市町村や交通事業者、住民、NPO、各種団体・機関等が丸となって取り組むための「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」として策定されたものである。本研究では、この計画から多くの資料を入手することができた。

本研究の課題は、三陸観光における三陸鉄道の役割を考察することである。後にみるように、三陸観光は、東日本大震災によって大きなダメージを受け、観光客入込数は岩手県全体としては震災前に比べて回復、微増しているが、三陸沿岸地域はまだ7割程度にとどまっている。三陸沿岸地域の復興のためには、観光産業は重要な分野であり、沿岸地域を繋ぐ三陸鉄道の役割も大きい。ただ、三陸鉄道自体の復旧に時間もかかり、特に、JR山田線の復旧がなかなか進まなかったことや2019年10月の台風19号の被災により、その役割を十分に発揮しているとはいいがたい状況にある。さらに、東日本大震災前から三陸鉄道の経営は長く経常損失が続いており、その存在意義自体も問題にされるところでもある。

このような脈絡の中で、本研究の課題が三陸観光における三陸鉄道の役割であるものの、まずは、JRから分離されて第三セクターとして開業された三陸鉄道が、どのように運営されてきたのか、株式会社として果たしてどのように運営されてきたのか、開業以来の経営状態を分析するとともに、地域住民にとってどのような存在であったのかを分析することから始めることとなった。これが、第1の課題である。その分析を踏まえて、観光とのかかわりを見ていくこととなった。

三陸鉄道の輸送人員は、開業時をピークに、その後一貫して減少傾向にあり、その結果、開業から10年間は経常利益を出したが1994年以降は損失が続き、2003年からは1億円を超える経常損失を計上することとなった。近年はさらに厳しく、2016年には2億1,550万円と2億円を超え、2017年には2億3,210万円、そして2018年には3億8,278万円の経常損失を計上することとなった。

このような長期間にわたる経常損失計上の企業は、株式会社としては本来経営維持困難な状態にある。それを、県・沿線自治体、国の支援で、なんとか存在を維持して来ているのである。それはなぜなのか。もちろん、地域の公共交通機関としての重要な役割はあるのだが、その現実的な必要性が具体的にどこにあるのかが確認される必要があり、また、問われる段階に来ている。三陸鉄道がこれからも地域で維持されていくためには、その存在意義が地域に十分理解される必要があり、その存在についての地域的合意が必要であろう。

鉄道は、地域にとっては単なる移動手段にとどまらず、まちづくりで言えば、駅周辺に中心街が形成され、地域のコアとしての役割を担う場所であり、祭りやイベントの開催、交流の場所としての役割などを担う。また、鉄道が地域外との繋がり、連携の窓口として、産業的、文化的役割を担っている。そのようなさまざまな役割を担う鉄道を、地域が持っていることを誇りに思う価値もある。鉄道の存在意義がさまざまに指摘されるところではあるが、それらのことを現時点で、地域住民にどのように捉えられているのか検証されなければならない時期に来ていると思われる。このことが、第2の課題である。そして、地域住民が今後減少していくと予測される中で、三陸鉄道はいかにあるべきなのか、仮に維持

していくことの重要性を認識する場合にも、どのように維持していけばよいのか、このことを考察する必要がある。

第3の課題は、第2の課題の検討によつてその必要性が確認された場合、長期間にわたる経常損失計上の企業として、経営を立て直す手立てはあるのか、という点を考察することである。三陸鉄道は、地域の足として、地域の生活路線として運行されているが、この路線で経営安定化を図ることが可能であるのか。それが極めて困難だとすれば、果たしてどのような打開策が考えられるのかということである。よく、地方鉄道の大きな役割は、3Kだといわれる。会社（通学も含めて）、買い物、観光の頭文字から、3Kだというのである。生活路線としては、最初の2つが中心的役割をなすのだろうが、人口減少とモータリゼーションの推移の中で、その役割だけでは厳しい経営状態を改善できないとすれば、もう一つのK、観光にその打開策を求めていくことが考えられる。第3の課題は、三陸鉄道存続のための新たな活用策を検討することである。本研究では、とくに観光分野を中心に、提言を含めて考察している。

当初、観光面を中心に三陸鉄道の役割を考えていこうと始めた研究であるが、三陸鉄道の現実の厳しい局面を踏まえつつ、また、三陸沿岸地域の今後の人口減少と産業的局面的厳しい予測を踏まえ、三陸鉄道と地域社会という研究テーマに近いものとなった。地域社会の今後の発展に向けて、新たな観光的役割に関する研究が引き続く課題となった。