

### Ⅲ 三陸縦貫鉄道構想と三陸鉄道開業の経緯

#### 1. 三陸縦貫鉄道構想実現の取り組み

三陸鉄道のルーツは、1896年（明治29年）7月4日に逓信大臣白根専一に提出された「三陸鉄道株式会社創立申請趣意書」であるといわれる。これは、岩手県沿岸だけでも18,150人の命と財産を奪った、1896年6月に発生した明治三陸津波に関連して提出されたものである。復旧のためには三陸沿岸の地形が支援物資の輸送を困難なものとしていることを踏まえ、「津波の復旧対策には三陸鉄道の敷設こそ決めて」であるとして、鉄道の建設が考えられたことによる。しかし、この鉄道計画は、日清戦争後の津波の「災害復旧」だけで精いっぱい、採算性的にも無理であるとして画期的な鉄道構想ではあったが却下されてしまった<sup>(12)</sup>。

1917年（大正6年）には、岩手県議会で「三陸鉄道敷設に関する件」の意見書が可決された。これは、東北開発上からその必要性を強く訴えたものであった。そして、1918年の“平民宰相”原敬の誕生は、三陸縦貫鉄道の敷設運動に拍車をかけるものとなった。1919年4月に「地方鉄道法」が公布され、1920年11月新鉄道敷設法案が内定した。そこでは、三陸縦貫鉄道は、「久慈より小本を経て宮古に至る鉄道」「山田より釜石を経て大船渡に至る鉄道」として国の予定線となっていた（宮古―山田間はすでに旧鉄道敷設法で定められていた）。三陸縦断鉄道は、原内閣によって国政の舞台に浮上したのである。しかし、この法案は1921年3月第四十四帝国議会で衆議院は通過したが、貴族院で流産してしまった。そして11月4日、原敬は東京駅頭で暗殺された<sup>(13)</sup>。

「三陸縦貫鉄道構想」は、引き継がれ、1928年11月22日に仙台駅―石巻駅間（宮城電気鉄道、現・仙石線）、1930年3月27日には久慈駅―八戸駅（現・本八戸駅）間（八戸線）が開通した。そして、1933年3月3日の昭和三陸津波を経て、1935年9月29日に気仙沼駅―盛駅間（大船渡線）、1939年9月17日に釜石駅―宮古駅間（山田線）が開通した。

この「三陸縦貫鉄道構想」は第二次大戦後も継続され、1957年2月11日に気仙沼駅―本吉駅間（気仙沼線）が開通し、1962年には宮古駅―久慈駅間と盛駅―釜石駅間が工事線に格上げされた。そして、高度経済成長期には、1972年2月27日に宮古駅―田老駅間（宮古線）、1973年7月1日に盛駅―吉浜駅間（盛線）、1975年7月20日に普代駅―久慈駅間（久慈線）が相次いで開通した<sup>(14)</sup>。

#### 2. 国鉄再建法と三陸鉄道開業

しかし、三陸縦貫鉄道の完成を目前にして、国鉄の財政悪化により建設が凍結されることになった。1980年12月に制定された国鉄再建法は、「赤字ローカル線」廃止の基準を明確に規定し、国鉄線を幹線系線区と地方交通線とに区分、後者の一部を「特定地方交通線」に指定し廃止対象とすることにより、従来、地元の反対運動によって十分に進められなかった「赤字ローカル線」の廃止を一気に進めることとした。

国鉄再建法は、旅客輸送密度8,000人／日等を基準として、国鉄の線区を幹線系線区（70線、約13,160km）と地方交通線（175線、約10,160km）とに区分した。地方交通線は「運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難」とされた路線であり、このうち4,000人／日を

(12) 菊池弘『三陸鉄道物語』サンケイ新聞盛岡支局、1983年、75～77ページ。

(13) 菊池弘、同上書、92～93ページ。

(14) 菊池弘、同上書、183～189ページの三陸縦貫鉄道関係年表〔三陸鉄道関係〕から記述。

ひとつの目安にして、それ以上の路線を「鉄道輸送の方が経済的な路線」（41 線、約 2,550km）として維持させることとし、それ未満の路線のうち、「バス輸送への転換が困難な路線」（51 線、約 4,450km）を除いた 83 線（3,157km）を特定地方交通線と位置づけ廃止対象とした。これらの路線は、鉄道輸送よりもバス輸送が効率的であるとの判断のもとで鉄道の廃止とバスへの転換を促進するとともに、もし地方自治体が鉄道を存続させたい場合には私鉄への譲渡ないしは第三セクター化を勧告している。この基準の適用により特定地方交通線に指定された多くの「赤字ローカル線」は一気に廃止されることになった。

政府は、特定地方交通線をバス転換させる政策を強く打ち出しており、バス転換の場合には転換交付金その他の優遇措置を、バス転換への協議が不調の場合には、地元の要望にかかわらず鉄道の廃止を進める「見切り発車」条項を用意した。このような政府の強硬な姿勢により、道府県・市町村といった地元の地方自治体は、それぞれの特定地方交通線対策協議会において、鉄道の廃止を強制されることになり、バスへの転換か、鉄道を残すにしても私鉄による引き受け、ないしは第三セクター化といった選択を迫られたのである<sup>(15)</sup>。

三陸鉄道が第三セクターとして開業するにあたって、開業後の見通しはどのように描かれていたのだろうか。第三セクター化が決定的となった段階で、1981年5月に岩手県は、久慈、盛両線の建設促進調査（第三セクターで運営した場合の経営問題）を東京の東日交通コンサルタントに委託している。その報告書には、「開業初年度は約三千万円の欠損が発生し、三年目で赤字は六千五百万円となる。五～六年目で赤字と黒字を繰り返す、経営欠損金の補助がない場合でも、第三セクターとして運営が成り立つと思われる。しかし株主への配当、経営利益の内部留保は困難」とあった。

そして、当時の中村知事は、1981年8月20日～21日の両日、塩川正三郎運輸大臣、高木文雄国鉄総裁、仁杉巖鉄建公団総裁とそれぞれ個別に会談。特別地方線の選定承認申請、国の助成措置、許認可手続、工事再開などについて回答を得たのであった。具体的には、①鉄道営業を開始するために必要な一切の鉄道施設は第三セクターに無償で貸与する。②未開通区間にかかる施設並びに車両基地、接続駅の新設改良など運営に必要な施設の整備は鉄建公団が行い、無償で貸与する。③転換交付金として1キロ当たり既設線3,000万円、新設線1,000万円（予定）を支払う。④経常欠損補助は経常欠損額の2分の1を5年間補助する。⑤鉄道施設の災害復旧については国鉄と鉄建公団が第三セクターの負担とならないようルール化したい、という内容であった。つまりは、「持参金」として、久慈、宮古、盛線の既存レール（60.3キロ）については18億円、新設レール（47.3キロ）については4億7,200万円を出す。開業に必要な施設の一切は国が面倒を見る。開業後赤字が出たら、赤字額の半分を5年間補助し、鉄道の災害復旧費は国が負担するというものである<sup>(16)</sup>。

三陸沿岸地域では、この時点での未開業区間は吉浜駅～釜石駅間 15.2km と田老駅～普代駅間 32.2km の計 2 区間で、路盤は既に完成しており、レールの敷設もほぼ終了していた。ようやく開通に至った盛線、宮古線、久慈線は、1981年9月18日に国鉄再建法による第一次特定地方交通線に指定され、国鉄路線として廃止されることが決定された。そこで、これを受けて岩手県と沿線市町村は、1981年11月10日に第三セクター「三陸鉄道株式会社」を設立することとした。社名は、三陸縦貫鉄道、三陸観光鉄道などの案の中から岩手県知事が決めたという。この時点ですでに、「三陸観光鉄道」という案が出ていた

(15) 安藤 陽「第三セクター鉄道の成立・展開・課題—三陸鉄道、30年の軌跡を踏まえて—」『社会科学論集』第142号、2014年、3ページ。

(16) 菊池弘、前掲書、158～159ページ。

ことが興味深い。

翌年 1982 年から未開業区間の建設を進め、久慈線と宮古線、盛線の引き継ぎと同時に未開業区間を開通させて北リアス線および南リアス線の営業を開始し、地元の悲願であった三陸縦貫鉄道は、三陸鉄道として 1984 年 4 月 1 日に全通した。また、これは特定地方交通線を転換して開業した初めての第三セクター鉄道となった。

開業初年度からの約 10 年間は黒字を計上し、三陸鉄道の成功はその後の第三セクター鉄道の誕生を強く後押しした。

地方自治体の多くがなぜ第三セクター鉄道としての存続を選択したのであるだろうか。

第一に、地域社会における鉄道に対する高い評価があげられる。国鉄路線は、地域住民にとって通学、通勤、通院、買物などに不可欠の生活路線であり、また沿線開発、観光開発など地域経済の活性化のための路線であり、何よりも過疎への歯止めとして位置づけられている。

第二には、バス転換に対する不安があげられる。バス転換による運賃の大幅な上昇、輸送量の制約、定時運行に対する危惧などとともに、バス転換が結局はバス路線の廃止に結びつくのではないかという不安がある。鉄道の廃止とバスへの転換が、将来的にはバスそのものの廃止にならざるを得ない状況のもとで、多くの地方自治体はバス転換ではなく、鉄道の存続を選択することになったのである<sup>(17)</sup>。

しかし、三陸鉄道は、開業から10年後の1994年に経常損失の計上に転じ、2002年に経常損失1億円を突破、2003年には1億2,700万円の経常損失を計上することとなったのである。

---

(17) 安藤 陽、前掲稿、3～4 ページ。