

VIII おわりに

地域住民へのアンケート調査からみると、ノーマライゼーションが定着した現在、地域住民にとってドアツードアの自家用車利用の方が、他の交通手段を利用するより便利で、三陸鉄道の利用目的・機会のない住民にとっては日常的な必要性が希薄になってきているとあってよい。客観的にみて、1984年開業時の輸送人員2,688,735人が2018年には554,085と開業時の20.6%に減少したのである。開業以来の三陸鉄道の輸送人員の減少の推移は、日常的な利用に関して、明らかに地域住民にとっての必要性は減退しているといわざるを得ない。そして、今後の人口減少予測、少子化に伴う生徒・学生の減少予測は、第三セクター鉄道として日本最長の163キロという路線を維持していくのはきわめて至難のことといわざるを得ない。

しかし、地域住民へのアンケート調査では、その必要性の有無の問いに対しては、7~8割の住民から必要ありとの答えが返ってくる。その理由は、すでに述べてきたように、明治以来の三陸縦貫鉄道の悲願がある。とくに、中高年層にはこの思いが相当に強くあるものと思われる。その意味では、地域の「宝」としての存在なのである。ただ、ノーマライゼーションの進展、定着の中で、若い層を中心にその意識は薄れてきているように思われる。また、必要性の意識の変化もみられる。日常の交通手段としての必要性と同等に、あるいはそれ以上に、地域の活性化、観光資源、地域のシンボルとして必要だとしているのである。これは、三陸鉄道が現在標榜している2本の柱の役割「地域の生活路線として住民の足を確保すること」と「観光路線として全国から三陸においていただくこと」にマッチしているのだけでも、観光路線としての役割は、特別の取り組みなくしてはきわめて困難な仕事である。

観光の多様化が進行し、それまでの観光資源である歴史的建造物や寺社仏閣、自然景観、伝統的な祭り、温泉、食文化などに加えて、テーマパークや各種のイベント、グリーンツーリズム、スポーツツーリズム、それぞれの地域特性に応じた「着地型観光」が、体験型を中心に、人々のニーズの多様化に対応してさまざまなニューツーリズムが生み出されてきた。つまりは、それまで観光地ではなかった地域が、人々のニーズに対応するべく創意工夫によって新たな観光地となる可能性のある時代となってきた。地方の三重苦（第一産業の低迷、企業誘致の停滞、公共事業の伸び悩み）のもとで、「困ったときの観光頼み」よろしく、全国の地域がこぞって観光地化を目指す事態が引き起こされてきたのである。その大きな流れの1つが、1980年代中葉以降のリゾート開発であって、バブル崩壊とともに壊滅状態となった。そもそも、レジャー産業、観光産業は、「景気」、「天気」、「人気」の「三気商売」といわれる。景気動向に大きく左右され、天気の状態に大きく左右される。とりわけ、三陸観光のように海岸線の景観や海をテーマとしたレジャーやグリーンツーリズム等の体験型観光にとって、その年の天候、気象状況が観光客入込数に大きく影響する。そして、「人気」である。レジャー、観光では、ひとたび人気が出るとその人気は喧伝され、続々と観光客が押し寄せてくる。とりわけ、インターネットの時代では、瞬く間に全国、世界に知れ渡ることとなる。逆に、否定的な事柄が引き起こされると瞬く間に「人気」が落ち、閑散とした観光地に成り下がる。あるいは、よほどのノウハウか、特許のようなもので保護されていない限り、「人気」の要因を分析され、それを模倣した他の競合事業者との戦いがすぐに始まってしまう。その意味では、常に新たな魅力ある「人気」づくりの必要性が出てくるのである。全国の観光入込数が低迷、ないしは減少している状況の中で、至る所に競業者がいるそのような産業の中で事業を展開しなければならないのである。よほどの工夫と努力がなければなりたない分野、それが観光なのである。

国内観光は、家計収入の低迷、減少、非正規雇用の増加、有給休暇の取得向上の未実現等々の状況の中で、低迷、減少しつつある。全国どこでも観光地という状況の中で、突出した成功を収めるのは並大抵なことではない。「さあ、観光だ」で実現できる分野ではないのである。

国の観光行政も、観光立国推進基本法の制定のもとで、国内観光の厳しい現実を打開しようと、休日、連休を増やす取り組みをしたり、ゴールデンウィークを地域ごとに移動させる案を提起したり取り組みを展開した。しかし、家計状況、労働者の勤務状況の改善なくしては抜本的な改革はできないという判断で、国内観光の低迷の中で国の観光行政は国際観光へ大きく舵を取り、結果的には右肩上がり外国人観光客の誘致を果たしてきた。

では、そういう現実の中で、三陸観光はどのように進めればよいのであろうか。すでに述べてきたように、観光客入込数の大部分を国内観光、県内観光に依拠している三陸観光は、地域の持つ自然豊かで、風土に育まれた魅力ある民俗芸能などを活かしながら、三陸沿岸地域が一体となって新たな観光スタイルを創造していくことが必要である。それらの観光資源を生かす方向性は、「スタディーツーリズム」をベースにした「地域を知り、地域に学び、地域を楽しむ」観光を創造し、実践していくことであろう。そのコーディネート、イニシアティブをとるのが、DMOである。三陸沿岸地域のDMOと内陸のDMO連携、そして県全体を有機的にまとめ上げるDMOの設立が待たれる。

スタディーツーリズムでは、震災直後から一部の教育機関で実践されていた小学校、中学校、高校の震災学習、防災学習を、10年という節目に全県的に少なくとも1度は在学中に体験するよう制度化してはどうだろうか。岩手県では、平泉の世界遺産教育と震災・防災教育を必ず受けるようぜひとも制度化する必要があるのではなかろうか。また、岩手大学、岩手県立大学でも、地域研究として、必修科目の設定が望まれる。その際には、三陸鉄道を大いに活用することが期待される。岩手県立大学が設立された当初、総合政策学部と宮古短大部で三陸鉄道を使った「走るゼミナール」というプログラムを実施したことがある。四国4県に匹敵する広い県土で、内陸と沿岸との距離がカリキュラムの過密な状況の中でどうしても躊躇してしまうのは分かるが、学生たちに生涯に渡る貴重な体験と生きる上でのさまざまなきっかけを与えてくれるだろうと確信する。

三陸鉄道が現在標榜している2本の柱の役割「地域の生活路線として住民の足を確保すること」と「観光路線として全国から三陸においていただくこと」を果たし、地域の「宝」として維持、発展していくためには、今後どのような方向で経営改善されていくべきなのか。そのための方策を、いくつか示しておきたい。

① 三陸鉄道は、岩手県・三陸沿岸市町村にとって重要な生活路線、観光の基盤路線であるだけでなく、その設立経緯にみるように、それらの役割を超えた、三陸沿岸地域の一体感の象徴であり、リアス式海岸という地形的特性から来る地域分断性やそれらの地域の過疎の進行のもとでの連帯の基盤を意味している。その喪失は、三陸沿岸地域の人々にとっては、地域外との遮断を意味し、地域の孤立を意味しているのである。東日本大震災後の「絆」の意味は、まさに、このような三陸沿岸地域の一体感を基盤とした意味合いを含んでいるのであり、その象徴こそ三陸鉄道の「繋がり」なのである。

三陸鉄道の今後を考える場合、まずは、このことを理解しておく必要がある。

② ただ、現実には、1984年開業時の乗車人員2,688,735人が2018年には554,085と開業時の20.6%に激減しているのである。鉄道を、「金を失う道」と揶揄される場合もある。公共交通機関なのだから、輸送人員の推移だけで判断してよいのかという問題も存在する。少人数になったとはいえ、そこに必

要性があれば運行することは当然なのかもしれない。とりわけ、数は減ったとはいえ通学での教育的役割、地域医療の問題からくる通院手段という医療・福祉的役割、そして高齢者等の交通弱者対策からもなくてはならない存在でもある。先に述べたように、採算性を別として、地方鉄道のさまざまな必要性が存在しているのである。

三陸鉄道の必要性を考える場合も、公共交通機関としての性格を前提に、「目的」と「期間」を明確にしながら提起されているさまざまな「必要性」について評価する必要がある。適切な評価基準を設定し、その評価に基づいて地域的合意を図り、今後の運営について判断をしていくべきであろうと思われる。そのためには、現状を、実態を透明化、可視化し、実証的な検討が進められる必要がある。

③ 現状において問題なのは、第三セクターとはいえ三陸鉄道が株式会社形態をとり続けていることである。三陸鉄道は、2000年に導入された上下分離方式経営以降は、実質的には第三セクターの株式会社というよりも、県・沿線市町村有・国支援鉄道であるといえる。

上下分離方式、補助金依存経営の状態を考えると、株式会社形態での三陸鉄道の運営はもはやあり得ないのであって、企業実態にそぐわない経営形態が社会的に長期間続けられていることは不正常的なことであるといわざるを得ない。それは、それを抱える自治体、地域住民、そしてそこで働く従業員にとってもきわめて厳しい状況を押し付けられることになっている。

株式会社という形態をとる限り、経営上は当然のこととして「黒字化」を模索することとなる。それは、さしあたり運賃の値上げと従業員の合理化という方策になるだろう。しかし、現実にはもはやその段階をはるかに超えた状況なのであり、この方策は採用される余地はない。そのうえで、さらにこの方策が目指されることがあれば、安全運行に差しさわりの出る恐れも考えられる。すでに、国も地方鉄道に対する考えを改めてきている経緯もあり、それをあくまでも自治体が維持する構えならば支援しましょうというのは間違いであろう。改めた考えに従って、維持するシステムも改めるべきであり、公共の民間化から、その役割に見合った「公共」のためのシステムを構築していく必要がある。

現在の県、沿線自治体、国の補助金は、経常損益での損失填補と捉えるのではなく、必要な事業の、必要な資金提供と捉えなおす必要がある。だからこそ、その「事業」の評価が重要となる。経営指標として、鉄道事業会計規則による会計上の経常損益云々を用いるのではなく、社会的に必要であるという合意の下で、その利用度、活用度、利用者の満足度等が第一義的指標として用いられるべきではないだろうか。どのくらい、どのように利用されたのか、活用されたのかが、最も重要な経営指標として用いられるべきであろう。そして、新たな「公共」のためのシステムが構築されれば、それに見合った評価制度が設定される必要がある。

本研究メンバーの岩田智は、安定的な経営環境を維持するためには安定的で具体的な財政支援策が必要であるとして、以下のような（仮称）「いわて三鉄応援県民税」の創設を提案している⁽⁹⁶⁾。

「いわて三鉄応援県民税」の創設

岩田智

⁽⁹⁶⁾ 2018年9月6日に開催された「三陸鉄道を勝手に応援する会総会」で配布された「提言集」所収。

I 問題の所在

三陸沿岸地域の交通状況は、地域住民の主な移動手段は自家用車であり、公共交通は高校生の通学や自家用車を運転できない交通弱者等の通院・買い物等による利用が多くを占めているのが実態である。このような地域の実情から、三陸鉄道の開業は、三陸沿岸の住民にとって、明治以来の悲願であった。

しかし、三陸鉄道の経営状況は、モータリゼーションや人口減少・少子高齢化の進展、沿線公共施設の移転などの環境変化により、輸送人員が継続的に減少し、平成6年度後以降から経常損失を計上している。特に、平成14年度以降は毎年1億円以上の損失となっており、県、市町村が様々な形で支援をしている状況である。

このような厳しい経営状況の中においても、三陸鉄道は、地域の通勤通学、通院、買い物、高齢者等の交通弱者の足として重要な役割を果たしている。また、本県屈指の観光資源である三陸沿岸の鉄道として、観光産業等においても重要な地域振興基盤と位置づけられている。平成31年3月には、宮古から釜石間のJR山田線の経営移管を受ける予定であり、久慈から盛までの運行が可能となる。このことにより、利用者の利便性は向上するものの、移管さえる沿線地域の実情から見て、さらに経営が困難になると想定されている。また、試算の段階ではあるが、受益者負担としてJR東日本の経営の時に比較して、普通運賃が1.5倍以上になると試算されている。

また、平成28年10月に実施された利用者アンケート調査によれば、三陸沿岸地域の住民は、「日常の交通手段として」「観光資源として」「地域活性化の資源として」「地域のシンボルとして」といった理由で、約7割が三陸鉄道を必要だと思っている。一方で、約8割が最近1年間、三陸鉄道を利用しておらず、必要性に認識と実際の利用のギャップが大きい状態となっている。

II 財政支援の状況

経営が厳しい三陸鉄道に対して財政支援としては、①岩手県三陸鉄道強化促進協議会負担金、②地域交通確保維持改善事業補助、③三陸鉄道運営費補助がある。いずれも、岩手県と三陸沿岸地域の市町村があらかじめ決められた負担割合で財政支援を実施している。

しかしながら、最近5年間の三陸鉄道の経常損益は、平成23年(△169.5百万円)、平成24年(△137.7百万円)、平成25年(△214.8百万円)、平成26年(△102.5百万円)、平成27年(△136.0百万円)となっている。宮古駅から釜石駅まで路線が三陸鉄道に移管することにより、この赤字幅は拡大されると予想される。今後の、三陸沿線地域の状況から判断した場合、毎年△300.0百万円以上の赤字を計上することを見越した対策をする必要があるといえよう。

III 「いわて三鉄応援県民税」の創設

このような将来の状況に対して種々の財政支援策や経営改善策が提案され実行されたとしても、赤字の縮小化はできたとしても黒字化は厳しいといわざるをえない。しかし、安定的な経営環境を維持するためには安定的で具体的な財政支援策が必要である。

そこで、(仮称)「いわて三鉄応援県民税」の創設を提案する。この県民税のモデルは、「いわての森林づくり県民税」である。この県民税は、年額(個人1,000円、法人2,000円~80,000円)である。

【年度別の税収と寄付金の推移】

〔単位:千円〕

項目・年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27 (見込)	合計
税収 (A)+(B)	556,967	742,695	745,419	747,276	722,460	675,983	728,531	772,173	778,641	747,000	7,217,145
個人 (A)	529,263	602,531	599,113	606,588	578,896	558,547	612,130	628,459	631,731	601,000	5,948,258
うち徴収取扱費 (a)	37,048	45,212	44,109	38,373	37,418	33,339	34,699	35,164	34,661	32,058	372,081
法人 (B)	27,704	140,164	146,306	140,688	143,564	117,436	116,401	143,714	146,910	146,000	1,268,887
基金積立額 (i)+(ii)+(iii)	520,085	698,225	702,008	716,704	695,561	642,708	694,853	738,063	744,495	715,442	6,868,143
税収分 (A)-(a)+(B)-(i)	519,919	697,483	701,310	708,903	685,042	642,644	693,832	737,009	743,980	714,942	6,845,064
寄付金 (ii)	0	0	0	7,246	10,357	0	687	585	0	0	18,875
運用益 (iii)	166	742	698	555	162	64	334	468	515	500	4,204

出典：平成28年度以降の「いわての森林づくり県民税」

上記の表から、この県民税による税収は、約7億円で推移していることがわかる。三陸鉄道の年間赤字額を補填するためには、年間約3億円もあれば十分である。したがって、

「いわての森林づくり県民税」と同額の県民税を徴する必要はなく、単純に考えれば2分の1程度、金額では（個人：500円、法人1,000円～40,000円）程度となる。

ただし、「いわての森林づくり県民税」は、すべての県民が森林から様々な恩恵を受けており、森林は公共的な財産であるという観点に立ち、その受益者である県民全体で負担することにより、多様で公益的機能を有する森林環境を維持保全し、良好な状態で次の世代に引き継ぐという目的を持って創設されている。しかし、「いわて三鉄応援県民税」は、岩手県民が受益者なる森林づくりと異なり、三陸鉄道の直接的な受益者とならない個人・法人もこの県民税を負担することになる。そのため、この県民税を導入するには、三陸鉄道が岩手県民全体にとって、必要不可欠であり、維持存続のために必要な負担であることを説得できるような説明が必要であろう。

④ 環境問題として、自家用車から鉄道利用への転換を強調することも重要である。地球温暖化に関わるCO₂の排出量が少なく環境面でのメリットがあり、モーダルシフト化の社会情勢を踏まえ、自家用車から公共交通機関としての鉄道への利用の転換が重要である。

⑤ 三陸鉄道は、その必要性を実証するためにも、より多くの地域住民、県民が利用する必要がある。利用しやすい運行システムの改善も必要であろう。

ノーマライゼーションの定着により、ドアツードアの便利さに慣れたものにとって、鉄道の利用は時間的、肉体的に困難な場合が多い。また、東日本大震災によって高台移転となった住民にとっては、駅までの繋がりや乗り換えが不便さとなってあらわれる。運行ダイヤ、運行本数、バスなどとのつながり等、その意味では、現在進められている地域公共交通総合連携計画に基づく交通ネットワークが、実効性のあるものになることが期待される。また、自家用車利用との違いは、高齢者や通院者の乗り降り、車内での不安である。さらに、手荷物や少し大きな荷物を携帯する場合も不便さを感じる。通院については、IGRいわて銀河鉄道が行っている、「アテンダントが乗車し、お客さまをサポートする」

あんしん通院きっぷも参考となる。荷物に関しては、小荷物から、少し大きな荷物まで、適宜預かる方法を考えることもできるであろうし、さらには、163 キロという長さを活かした「貨客混載」システムの導入も検討していく必要があるだろう。

とくに、定期券乗客については、経常損失の損失補填より、定期券値下げなり、定期券補助の拡大により利用客を増やす方を講じるべきである。場合によっては、沿線の公的機関は基本的には自家用車通勤から三陸鉄道利用に移行する方を講じるべきであろうし、沿線の企業にも同様の方向で検討してもらう必要がある。