

鉄道復旧が拓く地域復興の道 ～三陸鉄道の復旧に向けて その動向と課題～

金谷 隆正

株式会社日本経済研究所 震災復興プロジェクトチーム

動き始めた三陸鉄道の復旧

東日本大震災の発生から約9カ月、被災地では依然として震災の爪痕が残る中、我が国の歴史に消えることのない辛く悲しい記憶を刻み込んだ2011年は行き、新しい年2012年が明けた。震災による被害があまりに広範かつ甚大であるだけに、この9か月近くにわたる国や地方自治体を中心とした復旧・復興への取組みも、短期間では顕著な効果が表れにくく、ともすれば「遅い」「行き届かない」「足りない」など、マスコミ等の批判にさらされるケースが多かったようだ。ただ、昨年暮れ近く、被災地の復旧・復興に新たな展開がもたらされた。その新展開とは、11月21日の2011年度第3次補正予算案の国会成立である。

この第3次補正予算は、総額が約12兆円（うち震災復興向け約9兆円）で、被災自治体が高い自由度で活用できる「復興交付金」、復興事業の地方自治体負担分に充当する「復興特別交付税」、インフラ整備や被災した学校等の復旧に充てる「公共事業費」など、今後の本格復興に向けた諸方策が盛り込まれている。いわば、これは応急復旧ステージから本格復興ステージへの移行を橋渡しする節目の予算であり、その適切な執行が被災地の復旧・復興に新展開をもたらすものと期待される場所である。

こうした第3次補正予算の中でも注目すべきは、三陸鉄道、仙台空港鉄道等、震災で大きな被害を受けた第3セクター鉄道の早期復旧費として65億円が計上されている点である。特に三陸鉄道については、被害が甚大で復旧費が極めて多額にのぼるうえ、第3セクター会社の経営基盤が脆弱であること

から、震災発生直後より、復旧・存続を危ぶむ声がある一方、地域に密着した鉄道としての重要性を評価、存続を望む声が沿線はもとより全国的に高まるなど、その復旧の帰趨が社会的にも注目されてきた。今般、震災発生からかなりの時日を要したものの、第3次補正予算で上記の通り国が第3セクター鉄道の復旧に向けての支援姿勢を明確にしたことは、今後の被災地域の産業や生活を支えるインフラ等の復旧・復興のあり方を考えるうえでも、重要な意味をもつものと評価されよう。

本稿では、これら一連の三陸鉄道の復旧に向けた動きについて、背景や課題を整理するとともに、その震災復興全般に与える影響について考察してみたい。

地域が育んだ鉄路

三陸鉄道の復旧は、この鉄道がもつ「地域に育まれた鉄道」という特性抜きに考えることはできない。そもそも、三陸鉄道誕生の起源は、奇しくも明治29年の明治三陸地震津波まで遡ることになる。というのは、この津波で三陸沿岸地域が壊滅的な被害を受けたことを契機に、地域住民からも復興策として、「三陸を縦貫する鉄道整備」を切望する声があるようになったからである。ところが、山が海に迫り地形が急峻であるうえ、沿線にこれといった大都市もない三陸地域を縦貫する鉄道整備は大幅に遅れ、昭和47年の国鉄宮古線（宮古～田老間）の開通まで、明治三陸地震津波より実に80年近くを待たなければならなかった。その後も、旧国鉄による三陸を縦貫する鉄道の整備は難航、折からの国鉄再建の動きとも相俟って、既設の旧国鉄八戸線と山田線、

株式会社日本経済研究所では、東日本大震災における被災地域の一日も早い復興を願い、被災地域の復興・再生に向けた方策や提案の企画・検討・実施に取り組む社内横断的なプロジェクトチームを設置、日々、調査研究や議論を行っております。2011年7月号より、この震災復興プロジェクトチームのメンバーによる復興の推進に向けた意見や提案の要約を掲載させていただきます。

山田線と大船渡線とをつなぎ、三陸を縦貫する鉄道を構成する予定であった宮古・久慈・盛の3線とも、昭和56年には全線開通を見ることなく廃止が決定されてしまったのである。

しかしながら、三陸を縦貫する鉄道整備は地域住民にとって明治以来の悲願であり、国鉄ができないのなら地域の力で実現すべく、昭和57年には県や沿線市町村の出資により上記旧国鉄の廃止3線の経営主体となる「三陸鉄道株」を設立、未開通区間の整備にも取り組んだ結果、ついに昭和59年には、未開通区間の開業とあわせ、国鉄地方交通線転換第3セクター鉄道の第1号として「三陸鉄道」の運行が開始されたのである（旧国鉄久慈線・宮古線（久慈～宮古）は北リアス線、旧国鉄盛線（釜石～盛）は南リアス線として開業）。

このように、三陸鉄道は明治三陸地震津波以来90年近くにわたる紆余曲折を経て、三陸地域の人々の願いが結実、開業にこぎつけた鉄道であり、地域の振興、人々の暮らしにとっても掛け替えのない大切な鉄道であることは、論を待たない。まさに、地域が育み、地域と共に歩む鉄道といえよう。

難しい被災鉄道の復旧

三陸鉄道は、地域に密着した鉄道であり、海沿いの集落を丁寧に繋ぎながら、線路が敷設されていた



南リアス線の被災状況（盛～陸前赤崎間）

図表1 三陸鉄道株 経営状況推移

年度（開業後）	輸送人員 （千人）	営業収入 （百万円）	経常損益 （百万円）
昭59（初）	2,689	780	14
平元（6）	2,268	672	14
平6（11）	1,926	640	△41
平11（16）	1,438	553	△16
平16（21）	1,070	443	△118
平21（26）	896	423	△135

だけに、津波による被害も甚大であった。図表にみるように、現在、北リアス線では全線71キロのうち約半分の35キロが不通、南リアス線では全線37キロが不通となっている。特に、比較的高台を走りトンネル区間も多い北リアス線に比べ、海岸近くを走る南リアス線の被害は甚大で、両線合わせての復旧に要する費用は100億円を超えるといわれている。

一般に、民営鉄道の災害復旧費は、半分を国と地方自治体で、残り半分を事業者が負担するのが基本型と考えられる。ところが、三陸鉄道株の経営は、図表1に示すように開業当初は第3セクター鉄道ブームの牽引役として順調に推移したものの、近年は沿線地域の過疎化・少子化、観光客の伸び悩み、モータリゼーション化等の影響を受け、利用者の減少に歯止めがかからず、開業11年目の平成6年度より赤字に転落、現状、資本金3億円、年間収入4億円、経常損失▲1億円といった厳しい経営状況を余儀なくされている。したがって、上記民営鉄道の災



さんりくトレイン北山崎号

害復旧負担の基本型を前提とすれば、三陸鉄道の場合、その甚大な被災状況と零細な経営状況からして、到底復旧費を負担できる状況にはなく、復旧断念、そして廃線という懸念も生じるところである。

ここで、第3セクター鉄道の災害復旧の先例をみてみよう。まず、想起されるのは、旧国鉄高千穂線（延岡—高千穂間50キロ）を継承し、宮崎県等の出資になる第3セクターが経営していた高千穂鉄道の例である。高千穂鉄道は、2005年9月の台風で橋梁流失等甚大な被害を受け、30億円近くにのぼる復旧費負担の目途が立たず、そのまま2005年末には廃線に追い込まれてしまったものである。また、長崎県の島原鉄道の例も忘れてはならない。島原鉄道は、雲仙普賢岳の火山災害により一部区間が1993年から4年間不通となり、沿線自治体からの出資を得るなどして復旧はしたものの、沿線人口減に伴う乗客減少や復旧費負担が経営を圧迫、結局は2007年に路線の約半分を廃止せざるを得なくなっている。

こうした厳しい先例をみると、もともと輸送需要の少ない地域に立地する被災鉄道の復旧が容易でないことは明らかであり、今般の三陸鉄道の復旧についても、困難との見方が生じたのも当然といえよう。

三陸鉄道復旧への胎動とその背景

さて、こうした中、昨年11月に成立した第3次補正予算で、冒頭述べたように、三陸鉄道、仙台空港鉄道等第3セクター鉄道の災害復旧費を国が負担する旨、明示されたことは特筆に値する。具体的には、線路、駅などその復旧に多額を要する施設・設備は地方自治体が整備、その半分を国が負担し、残りの半分についても震災復興特別交付税による手当を想定するなど、国が復旧費の大部分を負担するという内容である。こうした国の支援姿勢の提示により、三陸地域でも「これならば、三陸鉄道の復旧も

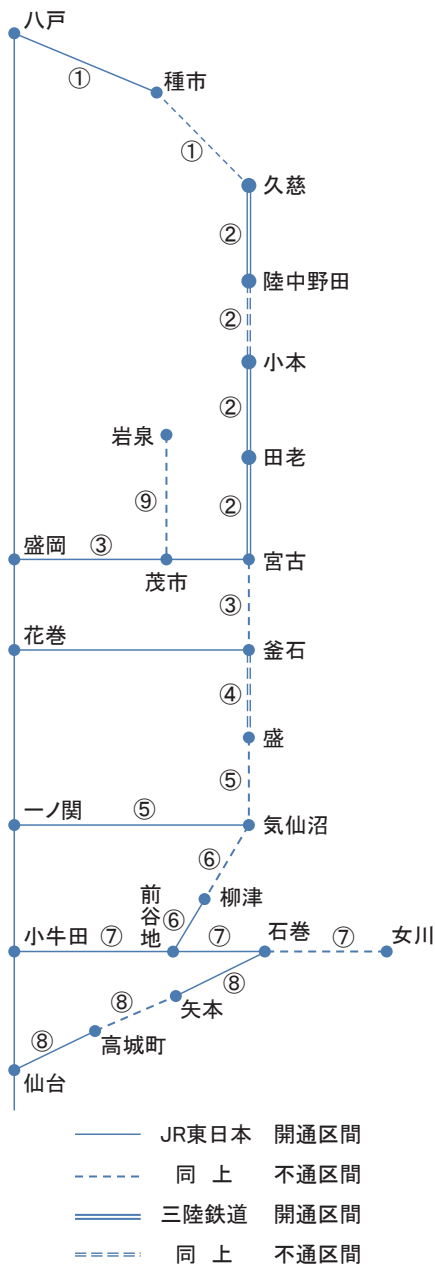
可能ではなかろうか」といった期待感が高まっているものと思われる。

それでは、なぜ、鉄道の復旧につき厳しい先例がある中で、今回の三陸鉄道の復旧には、補正予算とはいえ、国が明確な支援姿勢を示すことになったのであろうか。その主な要因としては、まず第1に東日本大震災が比類なき大災害で、鉄道被害も甚大であり、その復旧は個別の企業や被災地域のみで担えるものではなく、国の関与が必要とされている点、第2に本稿でも既に述べたように、三陸鉄道は地域の足として生まれ、被災地域の生活に不可欠な存在となっている点、第3に三陸鉄道はJR東日本の山田線、大船渡線、気仙沼線と連担し、八戸から仙台に至る三陸縦貫鉄道の一部を構成している点（この点は行き止まり型の高千穂鉄道や島原鉄道と異なる）、そして第4に沿線地域のみならず、全国各地から復旧を後押しする声や支援が寄せられている点等があげられよう。特に、今般の三陸鉄道の復旧において、上記のような「頑張れ！三陸鉄道」という気運が全国的な盛り上がりを見せた背景には、図表2に示した通り、震災により三陸地域の鉄道各線が寸断された中、いち早く三陸鉄道の北リアス線が復興への希望をのせ一部区間で復旧、地域の足として懸命に活躍する姿を示したことが大きかったものと思われる。



さんりくしおかぜ

図表2 三陸地区 鉄道被災復旧状況 (2011年10月現在)



①八戸線 [八戸-久慈 64.9]			
八戸 - 鮫	11.8	3/18	開通
鮫 - 階上	15.7	3/24	開通
階上 - 種市	6.7	8/8	開通
種市 - 久慈	47.3		不通
②三陸鉄道北リアス線 [久慈-宮古 71.0]			
久慈 - 陸中野田	11.1	3/16	開通
陸中野田 - 小本	34.8		不通
小本 - 田老	12.4	3/29	開通
田老 - 宮古	12.7	3/20	開通
③山田線 [盛岡-釜石 157.5]			
盛岡 - 上米内	9.9	3/18	開通
上米内 - 宮古	92.2	3/26	開通
宮古 - 釜石	55.4		不通
④三陸鉄道南リアス線 [釜石-盛 36.6]			
釜石 - 盛	36.6		不通
⑤大船渡線 [盛-一ノ関 105.7]			
盛 - 気仙沼	43.7		不通
気仙沼 - 一ノ関	62.0	4/1	開通
⑥気仙沼線 [気仙沼-前谷地 72.8]			
気仙沼 - 柳津	55.3		不通
柳津 - 前谷地	17.5	4/29	開通
⑦石巻線 [小牛田-女川 44.9]			
小牛田 - 前谷地	12.8	4/17	開通
前谷地 - 石巻	15.1	5/19	開通
石巻 - 女川	17.0		不通
⑧仙石線 [石巻-あおば通 50.2]			
石巻 - 矢本	8.8	7/16	開通
矢本 - 高城町	15.9		不通
高城町 - 塩釜	8.3	5/28	開通
東塩釜 - 小鶴新田	11.6	4/19	開通
小鶴新田 - あおば通	15.6	3/28	開通
⑨岩泉線 [茂市-岩泉 38.4]			
茂市 - 岩泉	38.4	2010/7/31	災害より不通

数字はkm

そして、第3セクター鉄道の被災復旧費が盛り込まれた第3次補正予算案閣議決定後の昨年11月、三陸鉄道は2014年4月の全線運行再開を目標に、本格復旧工事に着手したのである。

三陸鉄道復旧に向けた今後の課題

以上の通り、三陸鉄道の復旧をめぐる動向を概観すると、地域の震災復興における被災鉄道の復旧が

持つ意味の大きさを再認識させられる。まさに、「三陸鉄道の復旧なくして三陸地域の復興なし」、鉄道の復旧こそが地域の震災復興のシンボルとなっている感がある。特に、三陸鉄道のような地域社会に密着した鉄道であれば、その感はおおさら強い。そして、三陸鉄道の復旧をめぐる一連の動きは、官民連携、いや社会全体の協働により地域インフラの復旧・復興に取り組むことの重要性を提起していると



リアス・シーライナー

いえよう。

しかしながら、胎動し始めた三陸鉄道の復旧も、今後、更なる課題が山積していることも確かである。具体的な課題をあげれば、第1に沿線地域の復興計画によっては、街並みとともに鉄道線路の高台移転が必要となるなど、三陸鉄道にとってより大規模な復旧事業となる可能性がある点、第2に島原鉄道の例に見るように、復旧後の鉄道経営の安定がなければ路線存続が難しくなる点、そして第3に三陸鉄道とともに三陸海岸縦貫鉄道の一翼を担っていたJR東日本の山田線、大船渡線、気仙沼線等の復旧も難航、一部ガイドゥエーバスへの転換も検討されるなど、三陸鉄道が復旧したとしても三陸地域の鉄道ネットワークが一部減退する可能性がある点等が考えられよう。被災鉄道の復旧は、単に施設を復元することではない。復旧後、いかに地域の足として安定的に機能し、地域の復興に貢献していけるかである。何れにせよ、三陸鉄道の今後については、鉄道路線の高台移設等創造的復興への取組みや、鉄道経営の上下分離方式（「施設の保有・管理と運営

の分離」）導入等の検討も含め、従来の第3セクター「三陸鉄道株」のみならず、国・県・沿線市町村・民間企業・市民等広範な官民連携により取り組んでいくことが重要と思われる。

東北地方には、1997年より毎年夏季に運転されている臨時快速「リアス・シーライナー」という名物列車がある。走行ルートは、下りでは仙台から東北本線、石巻線、気仙沼線、大船渡線、三陸鉄道南リアス線、山田線、三陸鉄道北リアス線、八戸線を経由して八戸に至るもので（上りはその逆）、三陸海岸沿いに多数の線区をまたいで走る点、全区間走破にはほぼ丸一日を要する長距離快速である点等から、鉄道ファンの間では人気の高い列車であった。ところが、東日本大震災により、まさにこの列車の走行ルートが寸断され甚大な被害を受けたのである。当然のことながら2011年夏はこの列車は運転されていない。新しい年、2012年の年頭にあたり、いつの日か、この「リアス・シーライナー」が三陸地域の人々の希望をのせて、三陸の鉄道を再び駆けることを願ってやまない。

参考文献

「三陸鉄道」三陸鉄道株式会社 編（盛岡タイムス）

「広報 みやこ 第91号」（宮古市）

文中写真は三陸鉄道株式会社HPより出典