

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。

II 地方(特に第三セクター)鉄道の状況

1. 地方鉄道路線の危機

2016年12月13日、NHK「クローズアップ現代」で、北海道の鉄道の現状を伝える「暮らしはどうなる? 全国“鉄道縮小”時代」が放送された。2016年11月、JR北海道は、JR単独では維持困難な路線が全路線の半分に達する1,200kmだとの衝撃的な発表をおこなった。維持困難とする判断基準は、1日の乗客数が2,000人未満の路線である。NHKの独自調査でも、路線数の1/3に達した。その一つ「日高線」について、JR北海道はもし存続させたいならば沿線自治体に年間13.4億円の拠出を求めるとの脅しともとれる要求をした。沿線自治体の一つ「新ひだか町」では3億円ほどの拠出が必要となるが、医療関係費が5億円、学校運営費が2億円ほどでしかない弱体な財政では3億円を引き出すことは不可能だとした。JR北海道・島田社長は、「民間会社である当社が単独で全ての費用を担っていくには限界が出てきている」と苦渋の色を見せた。

この事態には、地方鉄道、とりわけ第三セクター鉄道の抱える深刻な現状に通底する問題が垣間見える。

2. 公共の危機

図表－1 国鉄分割民営化年表

年(西暦)	鉄道関連事項	政治・社会・道路事項	廃止路線数
1956	東海道本線全線電化	「日本国政府建設省に対する名古屋・神戸高速道路調査報告書(ワトキンス報告)」道路システムの遅れを指摘。日本道路公団発足	
1959	東海道新幹線着工		
1960	国鉄、指定券予約コンピュータシステム「マルス」運用開始。	道交法制定。60年安保闘争。	
1961	新幹線への8千万ドル世銀借款決定	朴クータタ。農基法。武州鉄道汚職事件。第一回日米貿易経済合同委。首都高1号線。	
1962	名鉄、初のモノレール	第一次全国総合開発計画	
1963		初の高速道路名神一部開通(66年に全線開通)。	
1964	国鉄赤字転落、東海道新幹線開業、鉄建公団設立	東京オリンピック	
1960年代後半	生産性向上運動	貨物輸送で自動車が鉄道を上回る	
1968	国鉄諮問委員会、国鉄財政再建推進会議道路転換対象赤字83線区指定	新宿騒乱事件。東名高速一部開通。	
1969	日本国有鉄道財政再建特別措置法	新全国総合開発計画。東名高速全面開通。	2
1970	職員管理室・能力開発課を設置、反マル生運動激化。全国新幹線鉄道整備法。	血のメーデー事件無罪判決。ヨド号ハイジャック。京都嵯峨川初の6選。日米安保自動延長。交通事故死者数ピーク(交通戦争)。	1

1971	労組提訴 2 件に不当労働行為認定、マル生運動失敗	沖縄返還協定調印。ニクソンショック(金ドル交換停止)。環境庁発足。	3
1972	順法闘争。廃止反対の中、赤字 83 線中 11 線が本年まで廃止。山陽新幹線開業	札幌オリンピック。田中「日本列島改造論」。	9
1973	順法闘争に反発し首都圏国電暴動	オイルショック。変動相場制への移行。	
1974	「日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針」を閣議決定、国鉄スト日数 23 日 国鉄初の全面連休。	田中金脈	
1975	11～12 月に「スト権」スト。12 月 3 日スト中止でスト敗北。15 人の解雇を含む 5405 人の処分	首都圏交通大混乱、「生活物資等確保緊急連絡本部」を政府内に設置。東北自動車道、仙台まで。	
1976	国鉄スト日数 8 日、運輸省は 2 年連続国鉄料金 60% 値上げ方針。国鉄、実用蒸気機関車全廃		
1977	国鉄スト日数 6 日	第三次全国総合開発計画	
1978		日中平和条約	
1979	山口線、観光列車として SL 再開。	南アルプススーパー林道(開発か自然保護か)。名神・中国自動車道連結。	1
1980	日本国有鉄道経営再建促進特別措置法、3 次にわたる特定地方交通線=赤字ローカル線指定、		
1981	特定地方交通線の転換第三セクター・三陸鉄道	第二臨調	
1982	東北新幹線(大宮→盛岡)開業	中曽根内閣成立。中央自動車道全線開通、第 2 次臨調の総合管理庁(後の総務省設置として結実)構想提言。	
1983	国鉄再建監理委員会設置	中国自動車道全線開通	1
1984	第 2 次廃止対象特定地方交通線 27 線区。特定地方交通線の第三セクター転換一号=三鉄	総務庁設置。	6
1985	再建監理委員会は、「分割・民営化」の「国鉄改革に関する意見」書を内閣総理大臣に。	プラザ合意。関越自動車道が全線開通。	19
1986	日本国有鉄道改革法成立。国鉄赤字 1,4 兆円に。第 3 次廃止対象特定地方交通線 12 線区指定		5
1987	国鉄改革、分割民営化。JR 各社の株式保有の日本国有鉄道清算事業団発足。	「多極分散型国土の形成」の第四次全国総合開発計画。11 月、中曽根退陣。東北自動車道全線開通。	9

(出所)各種年表より筆者(高木隆造)作成。

JR北海道の発表とそれを受けた沿線自治体の動揺には、まず通底する第一の問題が伏在している。JRの前身旧国鉄は、東京オリンピックの年、東海道新幹線開通の1964年から赤字転落し、その後、赤字を累積させ1969年5月に日本国有鉄道財政再建特別措置法が、1981年5月には抜本的な再建策として日本国

有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)が公布された。分離されるべき不採算路線を「特定地方交通線」として指定した。「特定地方交通線」に指定された路線は、第1次選定が40線(729.1km)、第2次選定が31線(2,089.2km)、第3次選定が12線(338.9km)だった。つまりは、高度経済成長を背景とした国土開発・鉄道網拡大で生じた公的資金枯渇を「赤字」と言い、その赤字部分を地域的に具体的にあぶり出し分離して他に付け替える方式の出発点だった。

それは、全国総合開発計画路線(1962年策定「第一次全国総合開発」から)の発動を背景に持つものであった。一全総の「国土の均衡ある発展」の標語の下で新鋭重化学工業の太平洋ベルト地帯敷設を進め、同年に「新産業都市建設促進法」で道央、八戸から有明・大牟田までの15新産業都市を指定し、1974年に工業整備特別地域整備促進法で鹿島・周南までの6地区をさらに付加し工業地帯を全国に拡散・分散して行く方式である。その四期目の四全総(1987年策定、目標年次2000年)は、産業展開をベルト状から「交流ネットワーク構想」の分散方式へと転換し「多極分散国土の構築」を目指した。しかし、いずれにしても新幹線網と高速道路網で開発拠点・人口集中地同士を結ぶものである。鉄道は人口を高速鉄道で結び、高速道路は「ジャスト・イン・タイム」で柔軟に工業拠点同士を結ぶものだった。この高速鉄道と高速道路網の組み合わせは、人口希薄地域の地方路線のゆっくりとした少人数の時間・人の流れのテンポとは違っているのであり、そのため基幹交通網外の傍流に取り残されることになった。資金と資源をこの二者に注ぎ込むために、在来路線は「捨石」とされ「赤字路線」と断罪されることになった。同時に、鉄建公団(発足1964年)による政治路線建設に示される無謀な建設ラッシュ、財投資金投入と政府保証鉄道債券方式での資金調達、その「赤字」をさらに固定化し肥大化させていくものであった。

国は、公共の意味を理解し承認した上で、それでも致し方ない許容できる「赤字」幅の範囲を定めて「赤字」を圧縮することもしなく、あげて「赤字」責任を高速鉄道網建設や無計画な路線建設というプロジェクトを担った公共の経営体である国鉄に負わせた。さらにその責任は、国鉄の労使対立と低サービスに転嫁して国鉄経営の財政再建を呼号した。くしくも1960年代後期の順法闘争に示される、マル生と言われた生産性向上運動による深刻な国鉄労使対立を経営困難と赤字の根因だとしてすり替えたのであった。巷間叫ばれた「親方日の丸」の批判標語は、よく世論にしみ込んだ。プロジェクト政策による資金枯渇を公共経営体の経営責任にしたて、経営体の「赤字」なるものを炙り出してその「赤字」を切り離す。そうするとその経営体からは「赤字」は消える。「赤字」は当然、「赤字」でも公的インフラ存続を望む沿線自治体と住民に付け替えられる。

国家は憲法に基づき、あまねく全国民に等しい公共サービスを提供する義務があり、そのことによって国民の公共への信頼感を獲得し、国民は信頼感に基づき公共を支えるというのが近代市民法理念である。しかし現実には、上位の公共である国家は己の責任を不問にして、中間の公共=国鉄に責任を付け替え、さらにその中間の公共=国鉄は、その下位の公共=地方自治体と市民に負担を押し付ける。この場合、「現にサービスを受ける者だけが負担せよ」と地方自治体と市民は公的サービスを受け取るだけの人々になる。住民にとり公共はただただ負担を押し付けるだけの煙たい存在になるが、公的サービスを受けているのが自分達なのだからしょうがないとの公共への諦念を作り出すことになる。こうして市民にとって公共は遠ざかる。公共は市民=住民のもので、市民=住民自身が作り出した我がものだとの観念は崩壊する。公共が公共を壊す、ということがこれらに通底する第一の問題なのである。

その仕上げが公共という名乗りをやめる分割民営化であった。つまり、公ではなく私となったとして公共の役割を放棄するのである。1982年、第二臨調(会長・加藤寛「国鉄解体」論、参与・屋山太郎「国

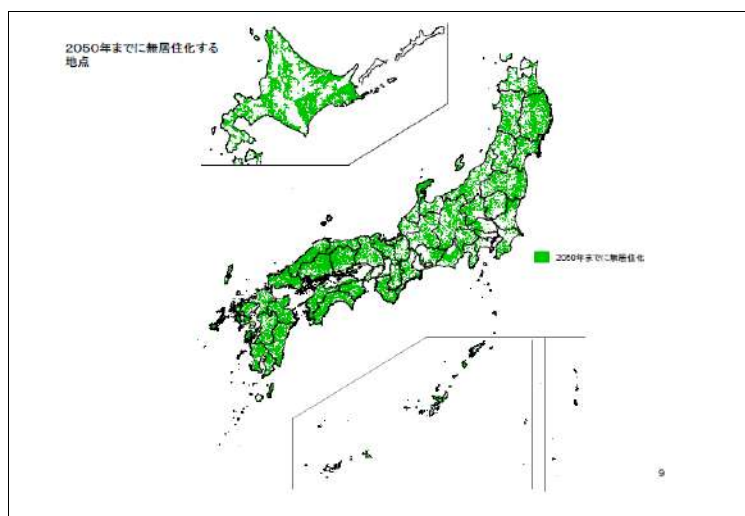
鉄労使国賊」論に示される)によって民営化の道筋ができ、1983年、中曽根内閣による国鉄再建監理委員会設置がなされ、1987年に分割民営化(地域別にバラバラに分解したのだから全国民にあまねく等しい公共サービス提供の理念の否定)がなされた。同時期、電電公社・日本専売公社の民営化も実施された。時あたかもバブル最盛期に突入寸前の時期であった。この民営化は同時にバブルをさらに肥大化させることでもあった。公共の弱体化と個人の個別化、それを示す「自己責任」観念が覆いだした。世界的には、英サッチャー主義、米レーガノミクスと連動する新自由主義が世界を覆った。

3. 人口減少と「地方消滅」

第二の問題は地方の疲弊である。JR日高線存続のために「新ひだか町」は3億円さえ拠出できないという厳しい財政状態だった。そのNHK番組の2016年12月の3か月前、NHKスペシャル「縮小ニッポンの衝撃」が放送された。日本の人口は、2008年をピークとして転げ落ちるように減少していく。当然にもその縮小は地方から始まる。縮小の波は地方辺境から始まり急激に広まり、ついには大都市部にいたる。番組は、縮小の波が今は考えられもしない東京区部にまで至るとの衝撃をつきつけた。夕張市、島根県益田市から東京近郊の横須賀、豊島区に至るというものである。

この番組は、2015年6月の日本生産性本部、日本創生会議の提言、いわゆる人口減少と消滅自治体を示す「増田レポート」を受けてのものだった。それとも関係する国交省「国土のグランドデザイン2050」((2014年3月発表)に掲載の「2050年まで無居住化する地域」図をしてみる。

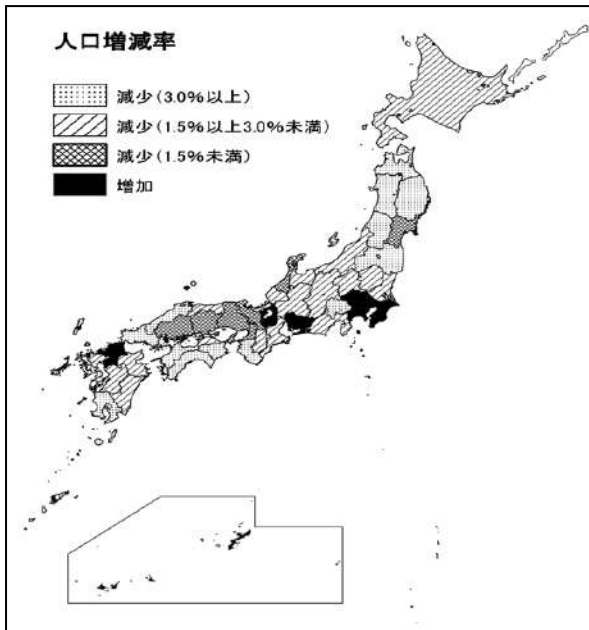
図表ー 2 「2050年まで無居住化する地域」



(出所) 新たな「国土のグランドデザイン」国交省 参考資料(2) 1ページより。

北海道では根室・十勝、本州では岩手県沿岸部・北上山地、福島県浜通り、島根県・山口県、そして四国全域と南九州の無居住化地域の密集が目立つ。これに近年の都道府県別人口増減率を被せてみよう。2015年の対前年比人口増減率は、減少率が高い順に、秋田が-13%、青森-11.3%、高知-10%、和歌山-9.9%、山形-9.6%、岩手-9.1%となっている。先に示したJR廃止路線多発の北海道はまだ-5.6%に過ぎない。

図表－3 人口増減率



(出所)総務省「国勢調査」、「平成 27 年国勢調査 人口速報集計結果」より。

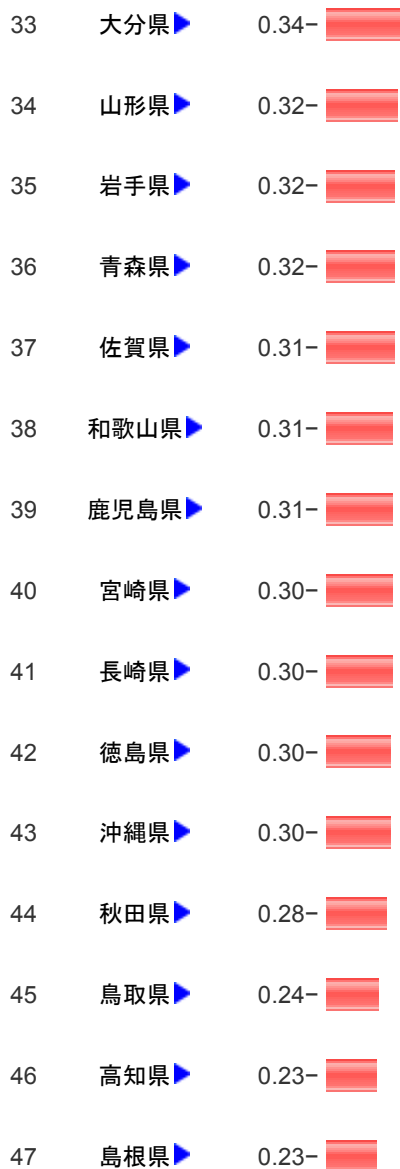
さらに人口ピーク時期も示す。全国的には2008年がピークであったが、秋田は1980年にピークを迎えた。実は、秋田の場合はすでに1956年に135万人のピークを迎えた後に急落し、70年代中期に持ち直して第二のピークを80年に迎えてその後は一気に下降していった。そして、青森・高知・和歌山、山陰の島根、南九州の鹿児島、そして岩手が1985年、山形が1990年、北海道は1995年だった。2000年には東京近郊の茨城が、2005年に栃木がピークを打った。こうして確かにNHK番組が言うように、縮小の波は北東北・南四国・山陰・南九州から始まり徐々に広がりを見せ、2005年には大都市周辺県にも及んできたのであった。

1980年代中期に開始された公共=国鉄・電電公社・専売公社などの民営化は、とりわけいち早く人口減に転換した北東北・南四国・山陰・南九州にJR地方路線の民営化=第三セクター化となり、さらにその民営化が時代の主潮流になったためようやく1990年代に人口減に転じた北海道に、今ではもはや「当然のこと」として強く押し付けられることになった。

人口減は、各地方自治体の財政にも重くのしかかる要因なのだから、地方財政を国家が支援していくシステム(憲法25条生存権に裏打ちされた国家の所得移転と所得・公共サービス平準化)が弱体化すればさらに強いマイナス要因となる。

図表－4 財政力指数ランキング(2014年)

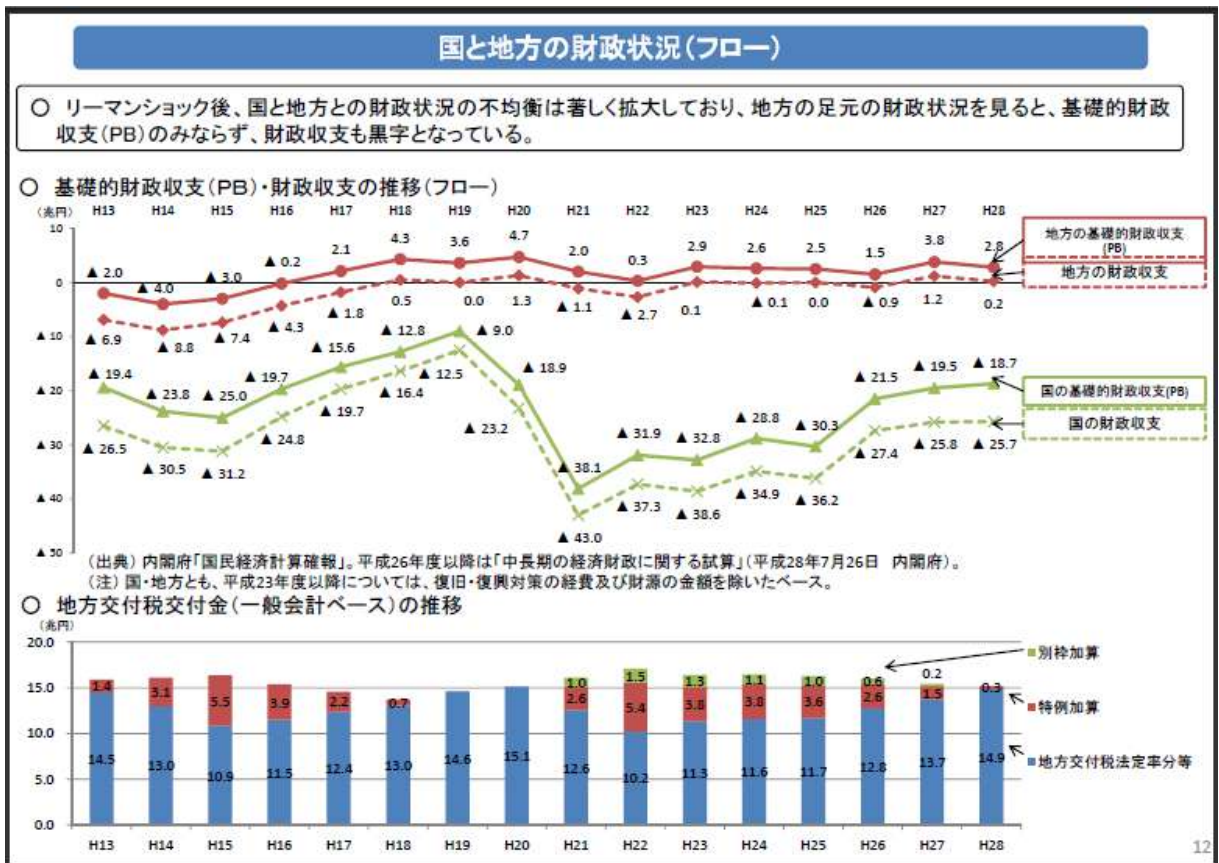
順位	自治体名	財政力指数
30	山梨県▶	0.37-
31	福井県▶	0.37-
32	熊本県▶	0.37-



(出所) 総務省「地方財政状況調査関係資料」から筆者(高木隆造)作成。

2014年の都道府県財政力指数でみると、47都道府県のうち下位15自治体では34位に山形、35位に岩手、36位に青森が位置し、以下、南四国・山陰・南九州が連なる。44位秋田、45位鳥取、46位高知、47位島根である。人口減と財政脆弱化の中で、公共インフラとしての公共交通を縮小地域に「赤字」付きで丸投げされた形なのである。

図表－5 国と地方の財政状況



(出所)財務省「地方財政 資料2」の「国と地方の財政状況(フロー)」の項「地方交付税交付金」12ページ、2016年10月27日。

地方交付税交付金の推移のみを指標として見ると、2010年をピークとして加算部分(特別加算・別枠加算)が減少して全体を押し下げてきている。なお、2016年に財政平準化措置を必要としない財政豊かな不交付団体は、都道府県では東京都のみで、市町村では77団体ある。人口増加の大都市圏の千葉・埼玉・東京・神奈川県に属する30団体、工場立地著しい愛知県の16団体の計46団体を除けば31団体ある。そのうち9団体は泊・六ヶ所・女川・広野・大熊・東海・刈羽・高浜・大飯など原発関連施設自治体であり、地方の疲弊と公共インフラの弱体化、そしてそれゆえとでも言うべき原発関連施設の分布が重なる。

人口減少など地方疲弊は、地方の再生策への要求を強めているが、その再生策の中にしっかりと交通インフラを位置付けていく努力が必要となる。さらに、今やスーダンと並ぶ政府債務残高対GDP比200%超の事態も考慮に入れておかねばなるまい。財投債を除いた普通国債残高はほぼ900兆円(2019年)に達している。「異次元金融緩和」によるマネタリーベース増大で超低金利を実現して、インフレを作り出して景気を浮揚させるとのリフレ政策(インフレターゲット論)は、そもそも論理が逆で破産しているにもかかわらず止めはしない。否、怖くて足抜けもできない地点にまで来たのであった。日銀が国債を買いオペで吸収しない限り国債価格は暴落し金利は暴騰する、そして円の信認は失われる。今や、買いオペを行わないというリスクを取ることができないくらいに国債市場の自律性が失われている。国家は、償還の「60年ルール」さえ重しとを感じるくらいに国債に依存し続けている。これが、地域政策の財政的縛りとして機能する。歳出も国債償還費と利払いである国債費によって大きく圧迫されているからであり、さらに労働力人口減少・高齢人口増大で社会保障費用は止めどもない。

4. 地域再生政策と地方公共交通

人口減少は、2000年代初期には2008年人口ピーク予測に基づいて長らく課題の一つとはなってきた。2011年「東日本大震災」により、この問題は東北被災地の復興とさらにその震災ショックを槓桿とした経済社会改造意欲の高まりとによってより現実味を帯びてきていた。震災の2011年3月のショックのただなか、5月、日本生産性本部に日本創生会議(以下、創生会議)が設置されたのはそのことを示すものである。経済同友会は2013年4月、「改革推進プラットフォーム」(以下、プラットフォームと呼称)を設置した。このことは、その前年12月に第二次安倍政権が成立したことも連動している。この組織の中核を担う事務局長は富山和彦である。富山は、2003年来長らく竹中平蔵らと「ポリシーウォッチ・ジャパン」で共同するとともに、創生会議・増田寛也と共同することになる人物である(同氏はJAL再建に活躍したばかりでなく東日本破綻バス会社再建も手掛けた)。また、竹中と2005年に「日本21世紀ビジョン」を書き上げ、震災時に経済学者連名提言を出した伊藤元重らとも連携している。

ともあれ、小泉改革路線は、麻生内閣の「安全・安心」路線への転換、民主党政権の発足によって経済財政諮問会議不開催に示されるように棚上げとなっていたのだが、大震災発生により「チャンス到来」として復活し、第二次安倍内閣発足によりそのロケットスタートを担うグループとして活動再開した。2013年11月には創生会議増田は雑誌に「壊死する日本」を発表し、同友会プラットフォームは2014年4月に『第2弾成長戦略』に向けた提言を、そして翌5月に創生会議増田は人口減少と地方消滅に関する提言=増田レポートを発表した。これらは、小泉改革の2003年以来の一貫した「改革」の流れの中のものである。

こうした「改革」の流れの中で、2013年11月「交通政策基本法」(以後、基本法)制定、2007年11月施行の「公共交通活性化法」改正が2014年11月に施行されたのであった。この基本法は、小泉政権時代から必要性が叫ばれており、大震災直前に「法案」が閣議決定されていたものであった。その2011年に閣議決定された「交通基本法」案では、交通を「人が人間社会において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉であると言える」⁽¹⁾と捉えた。交通の文化・生活を支える側面を強調したものであった。それは生きる権利を構成するものとして「移動権」⁽²⁾概念を認定するものでもあった。そのため、地方での交通の撤退・減便にも憂慮を示し「これらの地域においては交通サービスの確保が差し迫った問題となっている」とした。

だが、安倍内閣ではこの法案に「大規模災害への対応や、施設の老朽化への配慮などといった規定の追加、国際競争力の強化や地域の活性化といった内容の充実その他の修正を加えた上で⁽³⁾」基本法を制定することになったとした。基本法には、2010年にあった権利としての移動権や地方交通の縮小への憂慮は消えている。そして6条で交通施策推進は国から住民までの関係者が連携・協働しなければならないとし、11条「国民の役割」では「国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める」ことが求められている。不思議にも、住民は公共の交通政策に協力しなければならない客体・統治される地位に落とし込まれている。住民・市民による公共の形成、それゆえの主権者たる住民・市民の生活安定を論理の出発点に置くものではない点に注意しておくべきである。

(1) 「交通基本法案の立案における基本的な論点について(案)」交通基本法案検討小委員会、2010年11月、3ページ。

(2) 同上1ページ。

(3) 「国交省」「交通政策基本法」について」1、「制定に至る経緯」「(2)交通政策基本法の制定」より。

基本法が想定する具体的施策は、地域に拠点たるコンパクトシティを成形し、一方大都市圏を、国際競争力を持つ成長エンジンとして外に開かれたゲートウェイ機能を持つスマートシティに成型する。交通システムはそれらを支え、結びつけるものとして位置付ける。そのことによって「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化」「国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化」⁽⁴⁾をICT技術によって成し遂げるもの、であった。この構図で重心は明らかに後者のスマートシティ成型に置かれ、そこを入り口として地方拠点都市、地方に活力を呼び込むものとして交通システムが位置付けられる。この基本法の具体化は、「交通政策基本計画」(以下、基本計画)によってなされるものとされている。

基本計画は、2014年を初年度として2020年までとし、東京五輪実現に資するものとして位置付けられた。さらに、「本計画による施策の推進に当たっては、『交通安全基本計画』等による交通の安全の確保に関する施策との十分な連携を確保するとともに、『国土形成計画』や『社会資本整備重点計画』、『観光立国実現に向けたアクション・プログラム』、『国土強靱化基本計画』、『まち・ひと・しごと創生総合戦略』とも連携」⁽⁵⁾するものでもある。

この基本計画中の地方鉄道に関わるものを中心として若干見ておこう。人口急減で輸送サービス提供が不可能になる可能性があること、だが、高齢化は自家用車運転不可者の増大であり逆に公共交通を必要とすること、そのため「自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通ネットワークを形成することが不可欠となっている」⁽⁶⁾とした。地域高齢化は地域そのものの再編を必要とするのだが、ここでは運転弱者の増大としてのみ捉えられている。そして、人口急減地で高齢化に対応して公共交通を確保する場合は、その交通に関わる自治体・企業・利用住民が一体となって確保せよ、ということである。ここで、国は外から見ている。地方地域自助が基本であることに注意しよう。

地方都市周辺で経営可能な交通手段の場合、「都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進める」⁽⁷⁾とした。展開すべき居住地域への人口誘導とその人口を都市中心と結合させて街づくりをし、さらにその都市以外から観光などで人を呼び込めるような交通にせよ、ということである。住宅地設定と都市機能とを分けて考える観点や重要ではあるが観光のみしか上げない観点やに不安は隠せない。それは、交流人口増大を通じての「地域間格差是正」という理解にも言いえる。「各地域の固有の歴史、文化、地場産業などを活かした地域活性化」⁽⁸⁾とは、独自の歴史・文化・地場産業の魅力をアピールし、沢山の観光客に来てもらって金を落としてもらい、それが地域間格差解消となる、という驚くべき薄い地方地域理解として表れる。ここには、地域内部循環に基づく生活と産業基盤の安定性確保などという観点は弱い。

そして「各地域がネットワークで結ばれた『コンパクト+ネットワーク』の形成に資するため、2014年に改正された『都市再生特別措置法』等及び『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づき、『立地適正化計画』及び『地域公共交通網形成計画』を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築

(4) 同上、「交通政策基本法について」「(3) 交通政策基本法の概要」より。

(5) 「交通政策基本計画」「はじめに」、1～2 ページ。

(6) 同上、4 ページ。

(7) 同上。

(8) 同上、5 ページ。

し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる」⁽⁹⁾としている。そのため2020年を目標年度として100件の成功事例を作るという「地域公共交通網形成計画」数値目標も出された。この「地域公共交通網形成計画」は「粗製乱造ではないか」（交通政策審議会委員・名古屋大学、加藤博和による）との意見はあったものの、2020年2月には全国の自治体542団体で作成され、目標を大きく上回り、地方地域にとり公共交通確保がいかに強い要求であるかを示した。岩手県は、公共交通に関する被災地特例補助事業が2020年9月に終了することから、公共交通維持のために「岩手県地域公共交通網形成計画」を2019年4月に策定した。同計画は、2023年度を目標年として2017年度水準の維持を掲げている。

さて、上記「地域公共交通網形成計画」は改正「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により実施されているのだが、この法律についても若干見ておこう。この法改正と同時に独立行政法人「鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の一部を改正する法律ができ、認定軌道運送高度化事業等に対する出資等の制度が創設された。改正法は、「地域公共交通網計画」の策定を自治体に促し、国交大臣によって計画が認定されたものには支援する旨が明言されている。2020年2月現在、策定542計画38件が認定を受けている。認定を受けた38件中、北海道は3件、青森は弘前、八戸広域圏の2件で他の東北県では認定はない。他に複数件認定は茨城2件、埼玉2件、岐阜2件、鳥取2件、広島3件、山口2件、長崎3件、大分4件となっている。

また、同改正法24条に基づき「鉄道事業再構築実施計画」の認定も行っており、認定によって課税標準の特例措置、地域公共交通確保維持改善事業費補助金、鉄道施設総合安全対策事業費補助が出ることになっている。現在、当計画が認定された事業者は9事業者であり、三陸鉄道も含まれている。他に、都市新市電であるLRTも改正法で推奨された方式だが、それに関しては「軌道運送高度化事業」として認定・支援を受けるものであるが富山鉄道や札幌交通局が認定を受けている。

基本法や改正法が連携を前提としている諸制度についても若干見ておく。まずは、国土形成法の全国総合開発計画に続く国土形成計画は2015年、前年の「国土のグランドデザイン2050」を踏まえて改訂された。「異なる個性を持つ各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す『対流促進型国土』の形成を図ることとし、この実現のための国土構造として『コンパクト+ネットワーク』の形成を進めること」とした。まさしく基本法の「コンパクト+ネットワーク」形成である。

ここには、太平洋ベルトを軸にして重化学工業を展開していく列島レベルの地域展開の発想はなく、東京等大都市圏とその他に大きく区分したうえで、その他地域のコンパクトシティ形成とコンパクトシティの結合による「連携中枢都市圏」と「小さな拠点」を中心に据えた農山漁村をイメージした地域とが語られる。

そして、人口減少対処、地域個性重視、技術革新と経済成長を支えることを3本柱としている。住み続けることができ、かつ稼げる国土形成でもある。この場合もやはり、力点は「稼げる」国土形成に置かれている。「稼げる」ためには活力と刺激を国土全体に流し込む「対流促進型国土」が必要だ、ということになる。この国土形成には、2020年東京五輪前後10年を「日本の命運を決する10年」⁽¹⁰⁾と位置付ける。

さらに、ICT活用と海外からの人口・消費・活力を取り込んでいき新たな国土形成をするということは、一方では、その活力と刺激の流路にないところは見過ごされていくのではないかと危惧される。また、東京五輪開催のエネルギーを経済成長復活の起爆剤に、とのスローガンでもある。だいたい、20年以上

⁽⁹⁾ 同上、9 ページ。

⁽¹⁰⁾ 国交省「国土形成計画(全国計画)概要、2 ページ。

の設備投資・研究投資の低迷で弱体化した日本産業へ一発で刺激を与えるという発想よりも、底辺から消費と設備・研究投資の涵養で地力を取り戻していくという発想がなぜないのか、不思議でならない。そして、「医療・福祉・商業等の機能をコンパクトに集約」⁽¹¹⁾することは妥当であるが、そこに行政機能・住民自治機能・居住機能もまとめ上げていくという発想もない。また、地域を農山漁村地域、都市地域、研究・教育地域の3つに区分し、そこが互いに対流するとともにそれぞれが海外とも対流するというのが『対流』のイメージ」とされているが、区分の根拠も明確ではない。

それはともかくとして、やはり力点はリニア中央新幹線により結合させる「スーパーメガリジョン」を軸に投資・研究を集約してICT活用の成長拠点とする、そしてそこが人材から投資を海外から引き寄せるという論理に置かれている。他の地域が、「日本海側・太平洋側2面活用型国土」と言われても、それはせいぜい「個性」なるものを磨いて観光客を引き寄せる地域として位置付けられているだけではないかと思われる。横文字の多用、「六次産業化」や「起業増加町」やの笑止な造語も無内容さの糊塗の行為にしか見えない。また、「対流」を強調する割には、それを物的に保証する交通システムの提起もリニア中央新幹線しか具体的には出てこない。

2003年「社会資本整備重点計画法」に基づく2015年から2020年までの「第四次社会資本整備重点計画」も見ておこう。これは主に、インフラ老朽化に直面した我が国がいかにコストカットしながら効率的にインフラを維持していくのかの方針だと言える。公共交通に関しては、都市コンパクト化、道路による都市間速達性、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化」など大都市圏環状道路整備、国際空港、国際港湾施設整備が示されているに過ぎない。そして、「我が国の優れたインフラシステムの海外展開」が唱道されている。総じて、交通・下水道など公共活動の民間委託となる民間による公共サービス提供のPPP/PFIを主流にして、KPI=重要業績評価指標によって管理しようとのことである。PPP・PFI協会が自ら言うように、英サッチャー政権の新自由主義のインフラ版だと考えてよい。

2018年「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」についても若干間説しておこう。これは首相主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」決定を受けたものである。これは他の政策よりも具体的であり、意外性もない。だが、地方公共交通に焦点を当てれば今更の「ジャパンレイルパス」の利便性向上や外国人旅行者のためのレンタカー利用の日本語訳、新幹線のwifi環境整備などあまりにも初歩的な施策で啞然とする。政府中枢が発する基本方針的なものが、レンタカー取り扱い説明書に外国語も用意してね、とはあまりに粗末に過ぎる。そのため、地方鉄道の生活と観光の利用の共存などの提言はない。

2019年12月決定の第二期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」はどうであろうか。ここでも、地域公共交通システムの保全と改善に関するものは少ない。それだけでなく地域住民の生活システムの安定を最重要課題とするためには、地域経済の安定と福祉の安定が無くてはならない。しかし、「地域の外から稼ぐ力を高めるとともに、地域内経済循環を実現する」との言葉に示されるように、安定的な経済の地域相互依存を軸に考えるのではなく「稼ぐ力」は外部から与えられるに過ぎない。外部変動に左右される社会は不安定である、とは考えないらしい。それは外部人材の活力にも期待する「多様な人々の活躍による地方創生」や地域にIoT (Internet of Things)、ロボット、人工知能 (AI)、ビッグデータ等の新たな技術を利用した「Society 5.0の推進」ということにも示されていようか。いずれにせよ、地方

(11) 同上、2ページ。

公共交通の確保・改善の施策はほぼ提起されていない。

こうして、沢山の地域再生プランは、地域住民の生活安定を第一に考えることで地域生活安定という魅力を作り出し、そのことで地域社会の人口減と高齢化進行を押し戻す、そのための重要な社会インフラとして地方公共交通を確保するとの視点が弱いと残念ながら言わざるを得ない。

5. 第三セクター鉄道の苦境

矢継ぎ早に打ち出された輻輳する改革プランも、住民を当事者として参加させて責任を付与するのではあるが、有効な地域社会の再建策とは言い難い。そこで導入される民間投資も赤字が既定路線である場合は、継続的投資は望むべくもない。だから、人口減と高齢化に見舞われた地域の公共は疲弊し、民間会社であるJRも経営を放棄していく。

そして、「赤字」路線を疲弊していく地域に丸投げしていく場合、それは民間資本が受け継ぐはずもなく地域がそれを第三セクター方式で受け取る以外にない。NHK番組放送と前後して雑誌「東洋経済」は2016年11月「半数以上が『赤字』、三セク鉄道の厳しい現状」を報じた。

図表－6 三セク業況

■全国第三セクター鉄道会社 業況一覧 (旧国鉄転換型 31社)

会社名	輸送人員 (千人)		営業収入 (百万円)		経常損益 (百万円)		最終利益 (百万円)		利益剰余金 (百万円)
	2015年度	2014年度	2015年度	2014年度	2015年度	2014年度	2015年度	2014年度	2015年度
■旧国鉄転換型									
三陸鉄道	602	690	446	528	▲135	▲102	5	86	▲87
阿武隈急行	2,592	2,594	713	715	▲17	▲90	8	▲44	▲1,021
会津鉄道	512	513	410	415	▲198	▲199	▲18	▲12	▲1,262
由利高原鉄道	223	235	97	189	▲85	▲86	1	▲22	▲51
秋田内陸縦貫鉄道	312	316	204	186	▲178	▲202	15	▲1	▲146
山形鉄道	597	614	166	175	▲59	▲98	▲8	▲9	▲358
北越急行	1,286	3,854	618	4,656	▲434	1,653	▲622	▲1,178	8,606
鹿島臨海鉄道	2,105	2,109	1,146	1,147	25	▲1	16	17	1,895
真岡鐵道	1,025	1,025	372	369	▲37	▲27	▲4	▲1	▲46
野岩鐵道	352	397	208	278	▲197	▲214	▲6	▲1	▲839
わたらせ渓谷鐵道	439	417	333	330	▲142	▲142	▲22	▲32	▲191
天童浜名湖鐵道	1,523	1,480	459	435	▲138	▲175	7	6	▲451
愛知環状鐵道	16,580	15,380	4,145	3,858	81	▲48	114	7	404
伊勢鐵道	1,699	1,719	592	605	▲1	▲2	4	3	145
樽見鐵道	665	647	162	152	▲63	▲75	▲22	7	▲188
明知鐵道	402	422	186	130	▲67	▲101	10	20	2
長良川鐵道	756	760	268	266	▲161	▲169	▲1	4	▲103
のと鐵道	696	663	281	218	▲49	▲52	▲8	▲25	▲174
信楽高原鐵道	484	450	161	170	10	8	6	4	▲299
北条鐵道	350	358	82	81	▲11	▲18	▲0	▲0	▲29
井原鐵道	1,153	1,112	366	336	▲149	▲177	41	▲33	▲118
錦川鐵道	198	188	249	255	▲68	▲81	7	▲23	▲65
智頭急行	1,124	1,066	2,777	2,753	436	356	282	254	4,605
若桜鐵道	326	347	160	172	▲34	▲31	33	▲33	▲14
土佐くろしお鐵道	1,910	1,916	963	949	▲321	▲359	▲2	▲18	▲109
阿佐海岸鐵道	44	43	9	12	▲65	▲56	▲5	▲6	▲68
甘木鐵道	1,389	1,363	222	217	▲1	▲3	1	▲2	7
平成筑豊鐵道	1,720	1,739	334	324	16	▲20	17	▲15	▲168
松浦鐵道	2,908	2,864	733	735	▲85	▲139	6	1	34
南阿蘇鐵道	257	241	118	115	▲13	▲3	1	6	▲0
くま川鐵道	693	697	146	140	▲26	▲31	14	12	35

東京商工リサーチ調べ

(出所) 「半数以上が「赤字」、三セク鉄道の厳しい現状」伊藤歩著、「東洋経済」2016年11月4日から。

地方別「JRグループ・大手私鉄16社・準大手私鉄5社以外の鉄道会社」

東京商工リサーチの『2015年度全国第三セクター鉄道63社経営動向調査』によると、第三セクターの鉄道運営会社63社のうち、半数以上の35社が経常赤字で、そのうち26社が国鉄の赤字路線から三セクに転換した『旧国鉄転換型』だ(「東洋経済」オンライン2016年11月4日 伊藤歩)とした。この「旧国鉄転換型」31社のうち2015年に黒字の会社は鹿島臨海・愛知環状・信楽高原・智頭・平成筑豊の5鉄道会社のみである。これは「全三セク鉄道表」でも確認できる。

図表-7 全三セク鉄道表(1)~(4)

(1)「第三セクター鉄道の現況」(北海道・東北)

都道府県名	会社数	三セク会社数(会社名「特記事項」)	三セク設立年
北海道	4	1(道南いさりび鉄道)	2016年
青森	5	2(八戸臨海鉄道・青い森鉄道)	2002年
岩手	3	2(三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道)	1981年、2001年
宮城	3	1(仙台空港鉄道)	2000年
秋田	3	3(秋田臨海鉄道・由利高原鉄道・秋田内陸縦貫鉄道)	1970年、1984年・1984年

山形	1	1(山形鉄道)	1988年
福島	4	3(阿武隈鉄道・福島臨海鉄道・会津鉄道)	1984年、1915年、1986年

(2) 「第三セクター鉄道の現況」(関東・甲信)

都道府県名	会社数	三セク会社数(会社名「特記事項」)	三セク設立年
茨城	4	2(ひたちなか海浜鉄道・鹿島臨海鉄道)	2008年、1969年 両社とも国鉄・JR 継承ではない。
栃木	2	2(野岩鉄道・真岡鉄道)	1981年、1987年
群馬	3	1(わたらせ渓谷鉄道)	1988年
埼玉	3	2(埼玉新都市交通・埼玉高速鉄道)	1980年、1992年 両社とも国鉄・JR 継承線ではない
千葉	14	4(いすみ鉄道・東葉鉄道「営団線の継承」、芝山鉄道「京成線の継承」、千葉都市モノレール「東電・三菱重など参加」)	1987年、1981年、1981年、1979年、
東京	8	3(ゆりかもめ、東京臨海高速鉄道「91%株都」、多摩都市モノレール「(80%株都)」)	1988年、1991年、1986年、
神奈川	9	3(神奈川臨海鉄道「JR 貨物・横浜市・神奈川県」、横浜高速鉄道、横浜シーサイドライン)	1963年、1989年、1983年。いずれも国鉄・JR 継承線ではない
新潟	2	2(北越急行、えちごトキめき鉄道)	1984年、2010年
山梨	1	0	
長野	4	1(しなの鉄道)	1996年

(3) 「第三セクター鉄道の現況」(中部・関西)

都道府県名	会社数	三セク会社数(会社名「特記事項」)	三セク設立年
富山	6	3(あいの風とやま鉄道、万葉線、富山ライトレール)	2012年、2001年、2004年、
石川	3	2(IR いしかわ鉄道、のと鉄道)	2012年、1987年
福井	2	1(えちぜん鉄道「京福電鉄継承線」)	2002年
岐阜	5	2(樽見鉄道、明知鉄道、長良川鉄道、)	1984年、1985年 1986年
静岡	7	0	
愛知	11	4(名古屋臨海高速鉄道「非国鉄・JR 継承線」、衣浦臨海鉄道「国鉄・県・市・JFE の貨物」、愛知環状	1997年、1971年、1986年、1999年

		鉄道、中部国際空港連絡鉄道「県・名鉄など」)	
三重	5	1(伊勢鉄道「特定地方交通線指定」、)	1986年。
滋賀	3	1(信楽高原鉄道「特定地方交通線指定、甲賀市 55%株」、)	1987年
京都	7	0	
大坂	10	5(関西高速鉄道、大阪港トランスポートシステム「港ターミナル貨物線」、大阪外環状鉄道「府市・JR」、中之島高速鉄道「京阪・府市」、西大阪高速鉄道「阪神・府・市」)	1988年、1974年、1996年、2001年、2001年、いずれも非国鉄 JR 継承線
兵庫	8	2(神戸新交通「非 JR 継承線」、北条鉄道「特定地方交通線指定」)	1977年、1984年、
奈良	1	1(奈良生駒高速鉄道「近鉄・県」)	1998年
和歌山	2	0	

(4) 「第三セクター鉄道の現況」(中国・四国・九州・沖縄)

鳥取	2	2(若桜鉄道、智頭急行)	1987年、1986年
島根	1	0	
岡山	3	1(井原鉄道「財務状態不明」)	1986年
広島	3	0	
山口	1	1(錦川鉄道)	1987年
徳島	1	1(阿佐海岸鉄道)	1988年
香川	2	0	
愛媛	1	0	
高知	2	1(土佐くろしお鉄道、)	1986年
福岡	7	1(平成筑豊鉄道「財務状況不明」)	1989年
佐賀	0	0	
長崎	3	1(松浦鉄道「特定地方交通線指定」)	1987年
熊本	5	3(南阿蘇鉄道「特定地方交通線指定・財務状態不明」、くま川鉄道「特定地方交通線指定」、肥薩おれんじ鉄道)	1985年、1989年、2002年
大分	1	0	
宮崎	0	0	
鹿児島	1	0	
沖縄	1	0	

(出所) (1)～(4)表は第三セクター鉄道等協議会所属の各社のHPなどから筆者(高木隆造)作成。

(注) (1)～(4)表の赤字は2017年経常損益が赤字の会社。また三セク設立年は「三セク会社数・会社名の記載の順。

ちなみにここでは、「第三セクター鉄道」を「第三セクター鉄道等協議会加盟各社」と限定しておく。この三セク鉄道は、同協会によれば「1、国鉄再建法により国鉄やJRから分離された赤字ローカル線、建設工事凍結線の引き受けるために設立されたものなど。2、整備新幹線開業に伴う並行在来線を引き受けたもの。3、赤字私鉄路線を引き受けたもの。4、貨物輸送のため設立された旧国鉄・沿線自治体・荷主企業三社共同出資の臨海鉄道。5、新交通システム・モノレールの建設・運営のため新規設立された通常民営鉄道協会にも加盟しているもの。」の5種に分類している。

上記分類の1と2は国鉄・JRの路線を引き継いだものである。この国鉄・JRの特定地方交通線転換の第三セクター鉄道の場合、路線距離に応じた転換交付金を受給しており、これを基金として運用し、赤字を埋め合わせることを想定していた。だが、バブル後の超低金利政策の中、基金の運用益は枯渇して経営に大きな打撃を与える状況となってきたという。さらに、2000年に鉄道事業廃止が許可制から届け出制へと簡便になり、経営廃止となる赤字路線が続出した。

バブル崩壊後の長期低迷の中で、2000年以降に地方路線や第三セクター鉄道の廃止が増加した。北海道では「北海道ちほく高原鉄道」ふるさと銀河線が2004年に廃止合意、2005年廃止決定した。JR北海道は、江差線を2013年に、留萌本線は2016年に廃止届けを提出した。またJR石勝線も2019年4月1日をもって廃止となる。そして、JR札沼線も2019年10月廃止で沿線4町と合意。JR根室本線も2016年以降廃止の方向で協議に入っている。ただJR江差線は2015年に廃止届、翌年に第三セクター「道南いさりび鉄道」が開業引き受けとなった。前述した「日高線」は存廃を巡って協議を続けてきたが2019年11月、関係7町臨時会議で廃止容認を決定した。今後は個別にJRとの代替交通手段の協議に入る予定である。

東北の現状も困難な状態にある。沿線3市町村から支援拒否にあった青森の「十和田観光電鉄」も2012年3月に廃止となり89年の歴史に幕を下ろし、代替バス運行に移行した。やはり青森の「弘南鉄道」は、1998年に1984年に国鉄から譲渡された黒石線を廃止して2013年に大鰐線の廃止方針を採択したが、現在は存続している。大鰐線の場合、全線10駅なのだが、そのうち4駅が学校に接続する形となり、典型的な通学線として機能している。弘前・黒石間の弘南線の場合も、13駅中3駅は「高校前」駅となっている。

岩手のJR岩泉線は、当初より半年早く2014年4月に廃止。第三セクターの三陸鉄道は、2009年、2014年、2019年と3回も鉄道事業再構築事業実施計画の認定を受けており、際立っての認定であることに注意されたい。「秋田内陸縦貫鉄道」は経営再建で2005年以降苦闘していたが、2008年に存続に決定、2010年に8年間で20億円を県が負担することになった。秋田県は、同鉄道会社資本の38.6%を出資している。次いで、北秋田市が22.7%の出資である。輸送人員は、2013～2015年に337,334～312,106人に減少しており歯止めはかかっている。宮城の「くりはら田園鉄道」は、2007年に廃止した。山形県で国鉄長井線の移管を受けて1988年に設立された「山形鉄道」は、山形県が31.4%、福島では「福島交通」が2008年に会社更生法適用申請、経営破綻し、その後、経営再建した。再建には、「増田レポート」の増田寛也の協力者の富山和彦が関わった。現在は、バス40路線で国・沿線市町村から補助を受けている。JR只見線は11年豪雨で被災したが、施設と土地を地元が保有し、運行のみJRが行う上下分離方式での2021年運行再開で合意した。

その他の地方も簡潔に見ておこう。関東甲信越では、「日立電鉄」2005年廃止、「伊豆箱根鉄道」駒ヶ岳鋼索2005年廃止、「鹿島鉄道」2007年廃止、「長野電鉄」屋代線2012年廃止がなされた。2005年、「上

田交通」の「上田電鉄」への譲渡、2008年「茨城交通」湊線の第三セクター「ひたちなか海浜鉄道」への分社化・組織改編がなされた。同社は、ひたちなか市が50.56%で、茨城交通が49.44%の出資である。社長は、公募によって任用された。また、1975年に欠損補助対象地方鉄道として国が認定し国・県・市による欠損補助が開始された「銚子電鉄」へ、2014年に県支援が決定された。同社は、2017年に台湾鐵路管理局蘇澳(すおう)線との姉妹鉄道締結を行い、台湾との交流を強めている。北関東複数県を跨ぐ1988年設立の「わたらせ渓谷鉄道」へは、2005年からの群馬・栃木両県と沿線自治体による赤字補填などが行われた。同社の筆頭株主は群馬県で16.66%、群馬県みどり市が10.34%、栃木県日光市が6.69%となっている。この路線の12の無人駅には、公募のボランティア駅長の「ふるさと駅長」が任命されている。

北陸では、2005年、「のと鉄道」廃止、2009年「北陸鉄道」石川線の廃止があった。JR富山港線は2006年に廃止となり、2004年に富山市33.1%、富山県16.1%、そして銀行等が出資し設立された三セクの「富山ライトレール」に同路線が移管され、路面電車LRT路線となった。2020年には、富山市内電車(富山軌道線)を運営する「富山地方鉄道」に吸収合併された。この会社は、富山県が3.56%出資しているが、民間資本主導である。また、北陸には福井県に2002年設立の第三セクター「えちぜん鉄道」がある。福井市を含め5市が70%出資である。これは、私鉄京福電鉄東古市線廃止表明を受け、福井県の音頭により路線の存続のために設立された。同社は北陸新幹線開業を受けてJR平行在来線の問題もあり、福井鉄道などとの合併の話も出てきている。ちなみに「福井鉄道」は1945年設立の古い会社ではあるが、現在鉄道事業の収益は会社の収益の23%程度となっている。鉄道事業の苦境で2007年には経営悪化し、自主再建を断念して県と沿線3市に支援を要請した。県は再建を主導して、大株主である名古屋鉄道の協力を得て存続に漕ぎつけた。その再建の際に、自治体が直接出資するのではなく、市民組織の体裁を持つ支援組織名で資本参加する方式を取った。広く支援を呼びかけるだけではなく、沿線市民の協力も取り込むという方式であった。そのため、出資者は、鯖江商工会議所6.76%、まちづくり福井6.76%、武生商工会議所5.41%、福井市福井鉄道福武線サポート団体協議会4.05%、福井鉄道福武線利用促進鯖江市民会議4.05%などになっており、注目すべき再建方式だった。同社は2009年に三陸鉄道とともに鉄道事業再構築実施計画を認定され補助率がかさ上げ、税制特例を受けることができるようになった。また別に、JR越美北線は別称九頭竜線だが、2005年に廃止と第三セクター化で揺れていたが現在は運行している。しかし、1987年には1日当たり772人乗客は、2016年には423人となり減少に歯止めがかからない状態である。

東海地方では、「名古屋鉄道」三河線ほか5線は2004～2006年に相次いで廃止したが、西尾線・蒲郡線は沿線自治体が施設の修理・維持管理費と減価償却費を2011年度から負担することで存続している。

「桃花台新交通」も2006年廃止、「神岡鉄道」は2007年に廃止、会社解散となった。「近鉄」伊賀線・養老線は2007年に第三セクター「伊賀鉄道」、「養老鉄道」に、内部線・八王子線は2015年にやはり第三セクター「四日市あすなろう鉄道」に移管された。同鉄道は、近鉄が75%、四日市市が25%出資の近鉄子会社の第三セクターであるという特徴を持っている。市が施設と車両を所有し、あすなろう鉄道が経営する方式である。同鉄道も、2015年に鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。1984年設立の国鉄線と鉄建公団予定線とを移管した第三セクターの「樽見鉄道」は、住友大阪セメントのセメント輸送の打ち切りの2006年に経営危機に見舞われたが、それ以降持ち直して2018年度決算では純利益は633万円の赤字に転落した。1986年設立の「長良川鉄道」は、岐阜県・郡上市が出資する第三セクター。2006年以降赤字にあえいでいたが、2017年は66.5万円の黒字となり一息ついたが、2018年度決算では約129

万円の赤字に転落した。同じく 1985 年に国鉄明知線を引き継いだ岐阜県が 32%の株式を持つ第三セクター「明知鉄道」は、やはり 2017 年度で約 2,000 万円の赤字を計上し、輸送人員も最盛期の 1992 年には 180 万人であったが現在では 75 万人に落ち込んでいる（「中日新聞」2016 年 12 月 11 日）。静岡県の「岳南鉄道」は、2011 年に富士市に運行困難を伝え、2014 年から支援を受けている。しかし、ゴルフ場経営・不動産事業も手掛けて多角経営も試みているが予断を許さない。かつては近鉄が運営していた岐阜・三重を走る養老線は、2007 年に近鉄子会社「養老鉄道」に運営が移管されたが経営は不安定であり、2017 年に同鉄道、大垣市・桑名市など沿線 7 市町が鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。

近畿圏では、2008 年に「三木鉄道」が廃止、2016 年に「阪堺電気軌道」では上町線が廃止されたが、阪堺線の廃止方針に対しは堺市が 2010 年に 10 年間 50 億円支援表明をし、存続となった。堺市の支援の下、大阪市内～堺市内間運賃を大人 200 円・子供 100 円均一にする方策を 2011 年に打ち出した。2004 年に廃止表明を行った南海貴志川線は、「岡山電気軌道」が継承を表明し「和歌山電鐵株式会社」を設立し継承した。「神戸電鉄」粟生線の存廃が 2010 年に持ち上がったが、存続している。鉄建公団と国鉄の路線を継承して 1982 年に設立された「北近畿タンゴ鉄道」は、京都府が 44.7%の株主である第三セクター鉄道である。2015 年には、WILLER EXPRESS の子会社 WILLER TRAINS に列車の運行と乗車券販売事業を移譲した。同鉄道（宮福線及び宮津線）も、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。また、1987 年設立で甲賀市が 55.1%、滋賀県が 34.5%出資の第三セクター「信楽高原鉄道」は、2019 年度は営業利益・純利益ともども黒字であり、2013 年には鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた。

中国・四国圏では、「屋島登山鉄道」が 2005 年に廃止となった。JR 三江線は 2016 年に廃止された。1987 年 JR 若桜線を引き継いだ第三セクター「若桜鉄道」は 2006 年から経営危機に陥っていたが、上下分離方式での再建策を 2007 年に打ち出した。しかし、2012 年から赤字転落、2016 年には八頭町が車両と燃料代の負担もすることになった。八頭町が筆頭株主で 38%、若桜町が 27%、鳥取県 15%の所有となっている。同社は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき鉄道事業再構築実施計画の認定を三陸鉄道と共に 2009 年に受けた。九州・沖縄圏では、JR 宮地岳線が 2006 年に第三セクター化も模索したが 2007 年に廃止となった。2007 年に、「島原鉄道」は廃止された。「高千穂鉄道」は、2008 年に資産を沿線自治体に無償譲渡し、廃止となった。

先に指摘した第三セクター鉄道の財務状況は、予断を許さない。前掲の JR 路線から第三セクターとなった 31 社の「全国第三セクター鉄道会社 業況一覧」は、経営が極めて困難なことを示している。2015 年度数値では 31 社中 26 社は、経常損益は赤字であり、鹿島臨海・愛知環状・信楽高原・智頭・平成筑豊の 5 鉄道会社のみが黒字に過ぎない。これら黒字 5 社は輸送人員数が信楽高原鉄道の 48.4 万人を除き全て 100 万人を超えているのだが、100 万人を超える他の 10 社が赤字であり、輸送人員の多少が直接に財務状況を規定しているとは言えないが、100 万人以下はおしなべて赤字であり、輸送人員数が大きな要因の一つであるとは言えよう。また、別表にも示されるように最多の輸送人員で 2015 年には黒字だった愛知環状鉄道は 2017 年には赤字転落をしており、この点でも経営は不安定であることに注意されたい。

6. 小結

公共が弱体化し、それを再建する方策も一方では PPP(Public Private Partnership)の民間委託やビッグデータ=公共データの民間活用であり、公共の弱体化に歯止めがかからない。前経産大臣は、公共活動をどれだけ民間に売り渡すことができるのかに尽力していると明言した。こうした状況では、地方公共

交通、とりわけ第三セクター鉄道は苦境から中々脱出できない。

行政・福祉・医療・教育活動と商業活動、さらには居住もまとめ上げて「コンパクト」な町を成形することで快適・便利な地域を再建し、その「コンパクト」の町々、そして小拠点を持つ周辺村落を交通で結んでより安定的な生活圏を構築することは確かに不可避だ。しかし、街・市域が薄く広く拡大していく現在の状況では公共交通の維持も難しい。でも、増田レポートが指摘したような消滅を目の前にして、踏みとどまって再建にかじを切り替えることは全く不可能ではない。住民と粘り強く協議をし、住民を巻き込んだ資金調達と経営を行うことで新たな協働の生活スタイルを作り上げていく努力をしていくなら、それを社会インフラとして支える地方鉄道にまだほの暗くはあるが一条の光も見えてくる可能性はゼロではない。

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⁽¹²⁾。

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⁽¹³⁾。

「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⁽¹⁴⁾。

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⁽¹⁵⁾。

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⁽¹⁶⁾。

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⁽¹⁷⁾。

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。

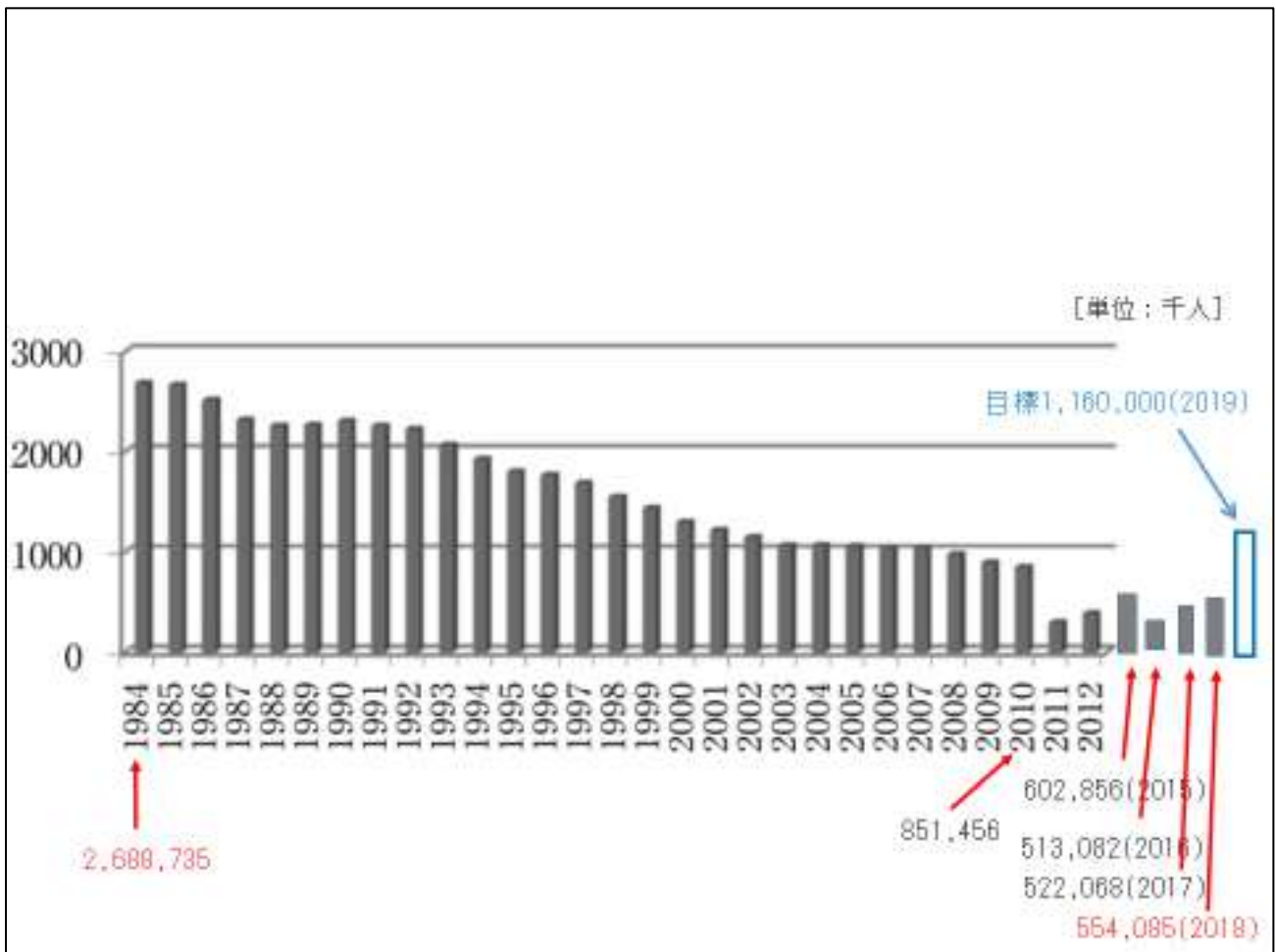
IV 三陸鉄道の輸送人員の減少とその要因

1. 輸送人員の推移

三陸鉄道の開業は、三陸沿岸の住民にとっては、明治以来の悲願であった「三陸縦貫鉄道」の開業であり、地元には大きな「三陸鉄道ブーム」を巻き起こした。開業時1984年（昭和59年）の輸送人員は268万人であり、開業から1993年までの10年間は順調に黒字経営で推移した。しかし、「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」などの要因により、その後の輸送人員は減少を続けることとなる。1989年度から三陸海の博覧会が開催された1992年度まではなんとか横ばいで推移したが、その後一貫して減少傾向に転じ、2007年度は、開業時に比較して38.5%程度水準(61.5%減少)にまで落ち込んだ。そして、2008年度にはさらに100万人を切る事態となり、その後、2011年度に東日本大震災が発生し、100万人を切ったままで推移した。その結果、1994年から経営的には経常損失が続き、公共交通機関としての役割は重要ではあるものの、会計規則上、財務的には破綻状態となってしまった。

図表－8は、三陸鉄道の開業以来の輸送人員の推移である。

図表－8 三陸鉄道の輸送人員の推移



注：『数字でみる鉄道』各年度版より作成。2011年度と12年度は東日本大震災の影響である。

(出所) 安藤陽、前掲稿、9ページの第5図に加筆。

開業以来の経営状態は、次章で詳しく考察することとして、本章では輸送人員減少の主要な要因である「モータリゼーションの進行」と「地域住民の人口減少」についてみておくこととする。

2. モータリゼーションの進行と三陸鉄道の利用

日本では、戦後になってモータリゼーションが急速に進んだが、自動車道路網が未成熟だった1950年代以前には、地方でも鉄道がかなり発展していた。例えば、地方ローカル圏から都市に行く場合、現在は自家用車や高速バスが使われるが、そうしたものがない時代には鉄道が唯一の交通手段であった。しかし、道路網が拡充され、高速道路の整備が進んでいくと、移動手段として高速バスやマイカーが使われるようになり、地方鉄道は利用されなくなっていった。

また、1960年代は人口が地方から都市に流出し、地方圏では人口の社会的減少が生じた。そして現在は、絶対的減少もあり、人口減が続いているのが地方の状況である。

自動車が一般的な移動手段となったことと、人口減の二つの要因により、地方では一貫して鉄道の輸送人員が減ってきた。これにより地方鉄道は赤字となり、存続が難しい状況になっているのが現実である⁽¹⁸⁾。

(1) 日本におけるモータリゼーションの展開と鉄道事業への影響

モータリゼーションとは、自動車が普及し、一般の生活の必需品となる現象、つまり、自動車の大衆化である。

高度経済成長で国民が求めたのは、戦後の「貧乏、空腹」から抜け出し、生活に潤いと楽しさを与える耐久消費財の数々であった。1954年（昭和29年）12月から1957年6月までの好景気を「神武景気」と呼び、その連想から「三種の神器」として白黒テレビ、洗濯機、冷蔵庫が人気の的であった。1960年代半ばの「いざなぎ景気」では、カラーテレビ、乗用車、クーラーが「3C」あるいは「新三種の神器」として喧伝された。

1960年代は「交通革命」の時代でもあったが、その中心はモータリゼーション（自動車普及）であった。公共事業費に占める道路関係費は1955年から急増し、1956年に日本道路公団が発足、翌年から高速道路建設に着手した。一方で、通商産業省は1955年、戦略産業として自動車産業を育成すべく国民車構想を発表した。その結果、小型車・軽自動車研究が進み、1960年代早々にマイカー時代を迎えた。乗用車の保有台数は、1960年の44万台から、1965年188万台、1970年678万台と、驚異的な伸びを示した。

これほど自動車が急速に普及した原因としては、まず巨額の道路投資があった。当時のイギリスの公共投資の内訳では首位が住宅であるのに対し、日本の首位は道路予算で、1960年代の公共投資総額約34兆円の20パーセントを占めた。その結果、高速道路の整備のほか、国道舗装率は1960年の32パーセントから、1975年には92パーセントへと上昇した。

また、日本の道路行政は、横断歩道橋、車道と歩道の不分離、生活道路への遠慮のない自動車の進入など、先進諸国では見られない自動車の通行優先のもので、そこに都市の路面電車撤去やバス専用レーン設置の遅れに見られる、公共交通政策の軽視が加わった。公営バスについても、採算重視という観点から、人員削減・運賃値上げ、さらには路線廃止が増え、一層の客離れと赤字拡大という悪循環を招いた。その結果、自動車は便利な移動道具としてより強く意識され、日常生活における乗用車依存を促進した。

⁽¹⁸⁾ 安部誠治「鉄道の役割と安全を考える」『経済』2018年、3月号、16ページ。

さらに、当時の私生活主義＝マイホーム主義、中流意識と接点を持ったことも自動車の普及を促した。自動車メーカーの流行づくりもあり、ファッション性と格好良さが自家用車を購入する際の重要な要素となり、実用性よりも誇示することが目的となった。「マイカー」を見せることによる差異の確認、そこには中流的生活を誇示する自己本位の欲望があった⁽¹⁹⁾。

日産、日野、いすゞ、新三菱各社は、外国自動車会社との技術援助契約により、1953年から国内でも外国車の国内組み立て生産を始めた。このような機運の中で、1954年4月、初めて全日本自動車ショーが日比谷で開催された。展示された自動車は、バスやトラックなどの商用車やタクシーなどの営業車を中心であった。当時、乗用車は官公庁や法人の所有かタクシーの時代で、個人で所有するのは夢のまた夢であったが、10日間の開催期間中に予想を上回る54万4,000人が詰め掛け、自動車に対する関心と「潜在的需要」の高さを示す出来事となった。組み立て会社の生産が進展する中、1955年1月、トヨタ自動車は自主技術を中心に開発したトヨペット・クラウンRS型を発売した。タクシー全盛時代にあつて、自家用車として設計された最初の車として注目を集めた。通産省はこの年の5月、自動車産業を戦略産業として育成することを企図して、4人乗り、最高時速100キロなどの性能や燃費、価格などを含めた「国民車育成要綱案」を発表し、国民的大衆車の構想を提示した。月産2,000台の場合、15万円以下という価格は当時としては不可能な数字であったが、この構想に呼応して1958年頃から軽乗用車が登場することになる。最初に登場したのは、RR方式で360ccの小型エンジンを搭載した富士重工のスパル360である。モノコック構造や室内スペースの確保のためのコックピットを参考にした運転席などの設計には、旧中島飛行機の航空機製造技術が応用された。最高速度の83キロは国民車構想を下回るものの、価格は東京渡し42万5,000円で、1955年のトヨペットの低価格車マスターの86万5,000円と比較すれば、軽乗用車とはいえ価格的には国民車構想に近い数字となった。トヨペットのような普通車と違って、軽乗用車はタクシーとして使うことは不可能で、設計段階から個人所有のみを前提として造られており、軽乗用車の登場は日本の自動車生産と自動車市場が新段階に入ったことを示す指標といえる。1960年には東洋工業が30万円の価格で4サイクルエンジンを搭載したクーペ360を発売し、同年、三菱重工業が三菱500、1962年にはマツダキャロル、三菱ミニカなどの軽乗用車、小型車が続々登場し、軽乗用車ブームが到来した。1961年、技術評論家の書いた『マイカー 良い車悪い車を見破る法』がベストセラーとなった。价格的に、軽乗用車ならマイカーが全くの夢ではないところまで近づいてきたのである。一方、普通小型車の分野でも、1959年に日産が発売したブルーバード310型（ブルーバード1000、ブルーバード1200）は人気を博し、発売後4年間で21万台が生産され、国内の小型車市場では70%近いシェアを占めた。また、アメリカにも3万2,000台が輸出され、日本の乗用車が国際商品としての地位を築く先駆けとなった。自動車製造会社の量産体制が整い始めた1961年ごろから1963年にかけて、大規模な価格引下げ競争が展開し、1963年には生産台数は100万台、1965年にはアメリカに次ぐ315万台に達した。

モータリゼーションの本格化を前にして、1956年に日本道路公団が設立され、名神高速道路を始めとして全国的に高速道路、有料道路の建設が始まった。名神高速道路は1958年に一部が開通し、ハイウェイ時代が始まるとともに、1964年に全線が開通した（1969年には東名高速道路が完成し、東名・名神がつながった）。

⁽¹⁹⁾ 荒川章二『日本の歴史 16 豊かさへの渴望』小学館、2009年、121～122ページ。

1959年には新幹線の工事が開始され、東京オリンピックの年である1964年、東海道新幹線が開通した。また、この東京オリンピックの年を目標に、東京では首都高速、地下鉄などの道路、交通網が整備された。1964年頃を境に交通は、ハイウェイ、スピード時代に入っていった⁽²⁰⁾。

1966年は、日本の自動車産業にとって「モータリゼーション元年」「マイカー元年」と呼ぶにふさわしい年であった。口火を切ったのは、日本を代表するトヨタ自動車、日産自動車の2大メーカーであった。日産は、4月に「サニー」を発売し、10月にはトヨタが「カローラ」を発売した。この年、日本の乗用車の生産台数が初めてトラック・バスを抜き、乗用車の保有台数が全自動車の保有台数の30%を超えた。乗用車は、一種のステイタスシンボルとなり、やがて「マイカー」という言葉が生活の中に定着するようになる⁽²¹⁾。

トヨタの累積生産台数は、1965年に200万台に達したが、それからわずか1年10カ月後の1967年4月に300万台を達成した。日本のモータリゼーションは、猛スピードで進んだのである。カローラ車種を取り上げて、1966年は1万2,000台だったものが、1967年には16万台となり、その後も年間10万台単位で増え続け、1980年には85万台を生産、1983年には累計1,000万台となった⁽²²⁾。

モータリゼーションの展開には、3つの要素が必要である。1つは、それを得ようとする国民の所得の向上であり、2つが、国民が得ることのできる価格での生産・販売、そして3つ目が、走行可能な道路整備である。高度経済成長は、国民の所得を向上させ、大量生産方式によってコストダウンを図りながら、国民の入手可能な価格での乗用車が提供された。そして、舗装された道路が、国道を中心に広く整備されていくこととなる。1967年12月には、中央自動車道の調布―八王子間が開通し、東名高速道路は、1968年4月に部分開通し、1969年には全面開通を迎えた。欧米諸国に続く本格的なモータリゼーションの流れに対応できる高速道路網が、首都圏を中心に全国に張り巡らされることになる。

このような急速なモータリゼーションの展開は、鉄道事業にどのような影響を与えたのであろうか。

1960年代からの全国のローカル線廃止の経過を見ると、図表-9のように特徴的な3つの山がみられる。

①では、高度経済成長期のモータリゼーションの急速な進展の影響を受けて、主に地方の中小事業者（民営・公営）や路面電車（主に公営）の廃止が急速に進んだ時期である。ただし、この時点では国鉄ローカル線は維持されていた。

②は、国鉄の分割民営（1987年）を挟んで国鉄ローカル線が大量に廃止された時期である。1981年4月に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）」に基づき、全国の国鉄路線を「幹線」と「地方交通線」に区分し、そのうち輸送密度が4,000/日・未満の路線を「特定地方交通線」として積極的に廃止する施策が実施された。ただし、廃止路線がほぼそのままの形態で鉄道として第三セクター等に継承された分があり、この分は廃止に集計していない。

全体の経緯としては、分割民営を境にローカル線の廃止が促進されたわけではなく、一連の既定方針の終盤で分割民営が実施された形となる。

③は、国鉄の廃止ローカル線をいったん引き継いだ第三セクター等が再び廃止され始めた時期である。

さらに、距離的には少ないが大手私鉄の近郊路線まで廃止されるようになった。

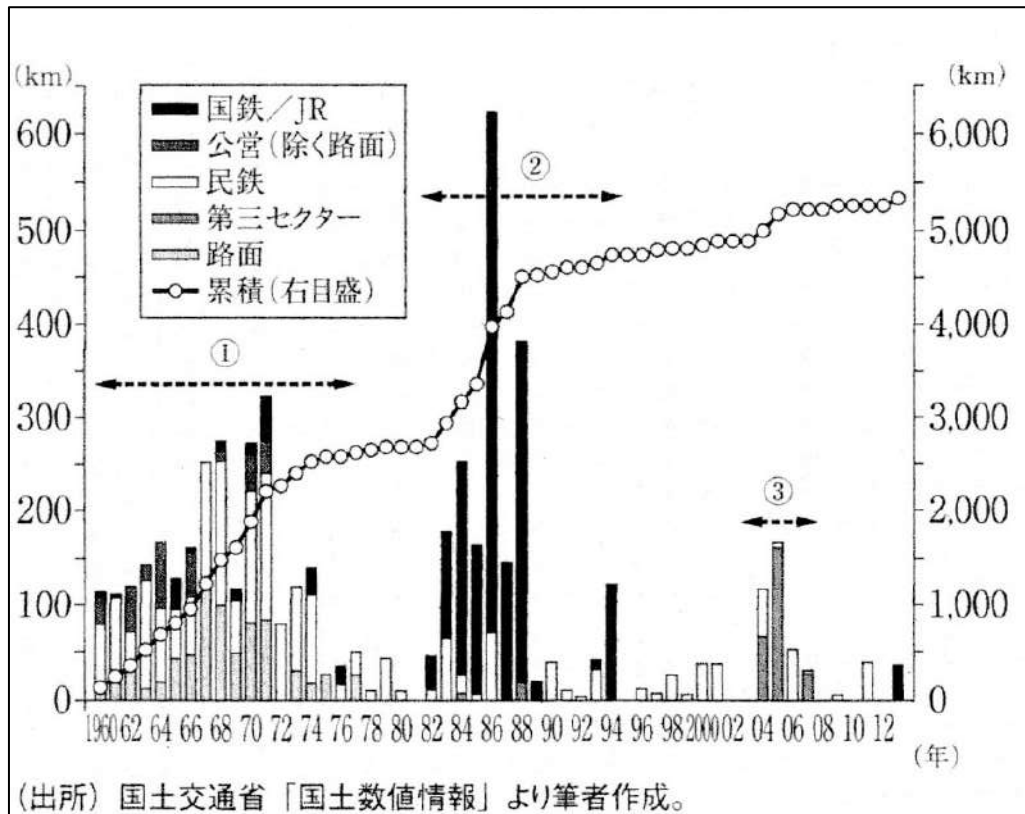
⁽²⁰⁾ 小玉敏彦「科学技術の発達と生活意識の変化」『高度経済成長下の生活世界』（間宏編著、第2章所収）文真堂、1994年、34～36ページ。

⁽²¹⁾ 高村寿一・小山博之編『日本産業史3』日本経済社、1994年、18ページ。

⁽²²⁾ 高村寿一・小山博之編、同上書、122～123ページ。

こうして、戦後の累積で5,500キロ近くの鉄道路線が廃止されている⁽²³⁾。

図表－9 ローカル線廃止の経過



(出所) 上岡直見「ローカル線の現状と将来」『経済』2018年、3月号、44ページ。

(2) 三陸沿岸地域の道路整備事情とモータリゼーション

それでは、三陸沿岸地域におけるモータリゼーションはどのように展開されたのであろうか。そして、鉄道事業にどのように影響を与えたのであろうか。このことを理解するには、まず、三陸沿岸地域の立地に基づく歴史的な交通事情を理解しておく必要がある。その理解こそが、三陸鉄道の存在意義とその役割を考える意味で重要なことなのである。

三陸沿岸地域は、北上山地とリアス式海岸という地形的条件によって、長く県都盛岡への移動や沿岸地域に存在する集落相互の移動が阻まれ、それぞれが孤立的であった。外部との繋がりや、主に海を通じて行われ、三陸定期船が重要な役割を果たしていた。その当時の事情と人々の心情を、1994年5月に開所した(財)三陸地域総合研究センターへの祝辞で、当時の宮古市長菊池長右エ門は次のように述べている。「私共岩手県の北上山系から以東のいわゆる岩手県沿岸部は、内陸の中央部、特に県央・県南部に比べまして大きな格差がございます。・・・この最大の原因はやはり沿岸と内陸との交通アクセスの隘路、これに尽きるものがあつたのではなからうかと思ひます。古来から皆このハードルを乗り越えるのに苦勞をしてきた経緯がございました。例えば、昭和9年に宮古と盛岡の間の鉄道山田線がようやく開通したわけでございますけれども、それ以前は宮古から盛岡に出ますのに三陸汽船に乗って一旦海上を南下して石巻に上陸し、そして東北本線を利用して盛岡まで行くという経路を辿っておりました。また、陸上の道路はどうだったかといいますと、いま南北に走っております国道45号線が現在のような道路になったのは昭和47年でございます。宮古と盛岡の間の国道106号線にいたりましては、今の姿にな

⁽²³⁾ 上岡直見「ローカル線の現状と将来」『経済』2018年、3月号、44～45ページ。

りましたのは昭和 53 年でございます。つい昨日のことのような時間であります。それまでは、道路対策の先覚者であるといわれます鞭牛和尚が対策をした道路に毛の生えた程度の道路しかなかった。そのようなことが沿岸部と内陸部の格差の最大の原因ではなかったのかな、という思いをいたしております⁽²⁴⁾。

三陸沿岸地域は、長きにわたり道路事情が悪く、鉄道整備もない状態で、孤立状態にあった。外部との窓口は、海に求められていたのである。

1888 年（明治 21 年）に、宮古港と塩釜港との間に航路を開き、三陸汽船株式会社に発展していく。海のリバス三陸定期船は、地元民の永年の悲願であった。三陸には魚と鉄が腐るほどあったが、「海に船なく、ヒンターランドに鉄道なきため、日本産業界から孤立」、そのために「船が欲しい」というのは地元民の長い間の願いであった⁽²⁵⁾。ちなみに、ヒンターランドとは、後背地のことである。港湾や都市を維持、発展させる物資の生産・消費地のことである。1908 年（明治 41 年）に、有志の手で三陸汽船株式会社が設立され、東北丸、新興丸、笠井丸、黄金丸等を就航させることになる。これはその後、南は釜石經由塩釜定期の運行、北は八戸港からさらに函館港間の定期船も運行するまでになる。

この三陸定期船は、1934 年（昭和 9 年）の山田線開通まで、海のリバスとして宮古への貨客を運搬した。塩釜往復が毎日の定期便で、東京、函館航路は月数回の運行であった。三陸定期船は、この時期の宮古にとっては唯一の交通手段であり、港は重要な交流拠点として機能していた。

1934 年に大船渡線が開通し、次いで 1939 年 4 月山田線が宮古―釜石を結び全線開通した。旅客は鉄道利用となったが、海産物、米などの荷物輸送は三陸汽船を引続き利用していた。しかし、1945 年 8 月 2 日、三陸定期船生き残りの船は、釜石からセメントを満載して北航中、久慈の三崎沖で機雷に触れ海底深く沈んでしまった。三陸沿岸地域住民の唯一の足として、40 年間魚を積み、米を運び、文化を伝えた船跡は消え去ることとなった⁽²⁶⁾。

日本のモータリゼーションは、すでに述べたように、1960 年代半ばから始まり、1967 年 12 月には中央自動車道の調布―八王子間が開通、1968 年 4 月に東名高速道路の部分開通、1969 年には全面開通を迎えた。そして、本格的なモータリゼーションの流れに対応できる高速道路網が首都圏を中心に全国に張り巡らされることになる。

しかし、三陸沿岸地域を走る国道 45 号は、1962 年 5 月に 1 級国道 45 号となったが、未整備のままで「酷道」といわれる状況にあった。三陸沿岸地域の道路は、リアス式海岸に突き出た半島や地形的に谷間を超える難所が多く、半島の突端まで大きく迂回し、未舗装の狭いガタガタ道、100 メートルもの深い谷、入り組んだリアス式海岸に沿った急カーブなど移動には時間と危険を伴うものであった。それは、まさに「酷道」といわれるレベルのものであった。とくに、田野畑村の高さ 105 メートルの槇木沢橋の完成までは、一度谷底へ降りて、再び上り直すというルートが国道に指定されていた。1 級国道となった後、1963 年から一時改良工事が始まり、1965 年 4 月の道路法改正で一般国道となった 45 号線は、本格的な改良に着工されることとなった。全国的なモータリゼーションの展開が始まる頃、ようやくその改良が開始されたわけである。リアス式海岸に突き出た幾つかの半島の基部にトンネルを掘り、谷間に橋を架け本格的な道路整備を進めようというのである。そして、1963 年の一時改良工事から 10 年を経て、

(24) 『三陸総合研究』（財）三陸地域総合研究センター）第 6 号、1994 年、3～4 ページ。

(25) 小島俊一『陸中海岸こぼればな史』トリョーコム、1986 年 144～145 ページ。小島俊一『陸中海岸こぼればな史』トリョーコム、1986 年 144～145 ページ。

(26) 小島俊一『宮古・閉伊秘話』トリョーコム、1979 年、237～238 ページ。

1972年10月15日によく全線開通するのである。さらに、盛岡から宮古への国道106号が全線開通するのが、1978年なのである。そして、この6年後の1984年に、三陸鉄道の開業となる。

三陸沿岸地域のモータリゼーションの展開は、全国に比べ少なくとも20年は遅れて始まるのである。

三陸沿岸地域のモータリゼーションについて、沿線等12市町村における乗用車等（乗用普通車、乗用小形車、軽自動車）の保有状況を見ると、国道45号、国道106号の全線開通を受けて、三陸鉄道開業（1984年度）以後、保有台数は伸び続け、2006年度（平成18年度）においては、開業時の約2倍の保有台数となっている。また、世帯当りの保有台数の状況を見ると、2006年度で1.54台となっており、高い普及度となっている。保有台数の伸び率を見ると、開業から2003年度（平成15年度）までの間に急速にモータリゼーションが進展した状況が推察される⁽²⁷⁾。

図表－10 沿線等12市町村 乗用車等台数の推移

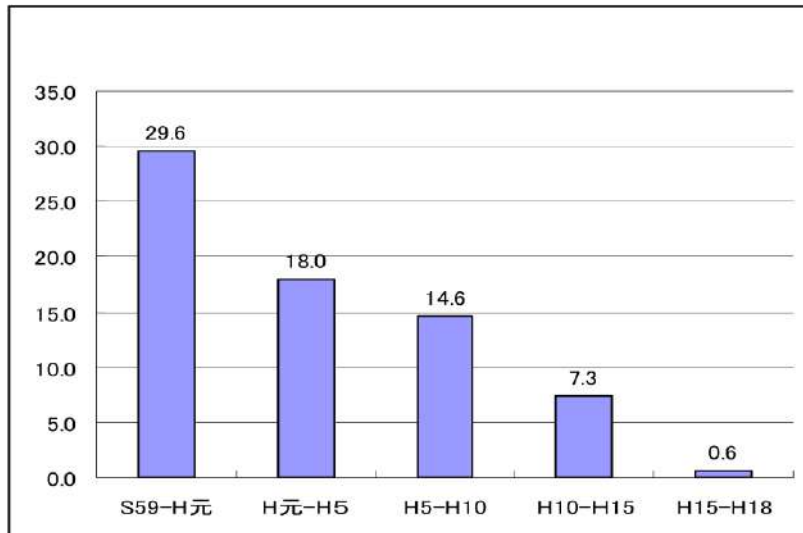


〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

〔出所〕洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」（以下、沿岸等12市町村、「2009年計画」とする）、2009年3月、5ページ。

図表－11 沿岸等12市町村 保有台数の伸び率

⁽²⁷⁾ 洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」（以下、沿岸等12市町村、「2009年計画」とする）、2009年3月、5ページ。

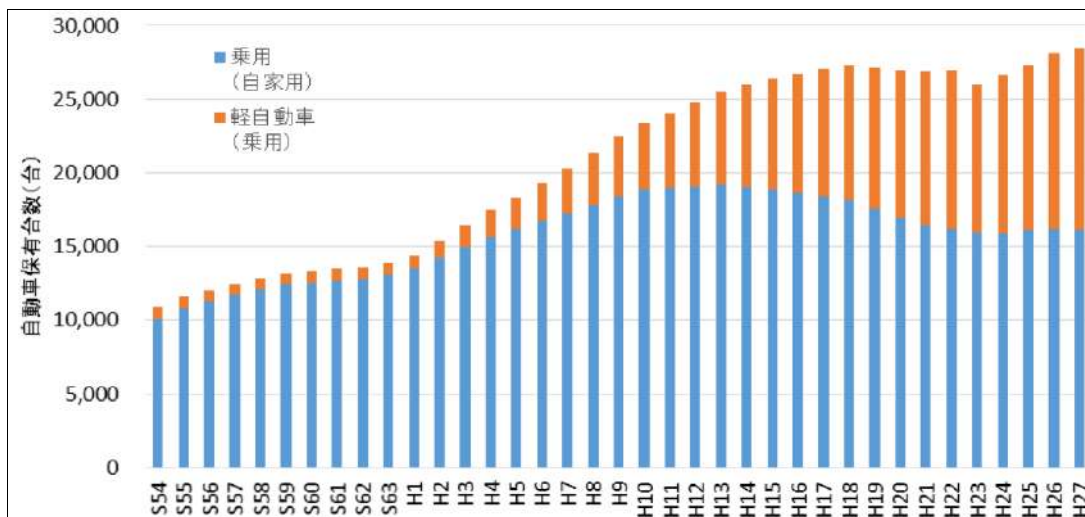


〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

（出所）沿線等12市町村、「2009年計画」、5ページ。

これを宮古市の場合で見ると、1979年（昭和54年）に約10,000台であった乗用車が、1990年（平成2年）に15,000台に、その後急速に増加していく。この増加が三陸鉄道の乗車人員の急激な減少と対応していることが見て取れる。2006年（平成18年）ごろに27,000台ぐらいでピークとなり、2011年（平成23年）の東日本大震災で減少する。その後は再び増加基調となり、2015年（平成27年）の自動車保有台数は、乗用（自家用）が16,109台、軽自動車（乗用）が12,319台、計28,428台となっている。保有台数の推移を見ると、乗用（自家用）は2001年（平成13年）をピークとして減少しつつある一方、軽自動車（乗用）は1990年（平成2年）に1,000台を超えてから急速に増加している⁽²⁸⁾。

図表－12 宮古市の自動車保有台数の推移



資料：S54～H17、岩手運輸支局の統計（各年3月31日現在）

H18～H27、宮古市の統計（各年4月1日現在）

（出所）宮古市「宮古市地域公共交通網形成計画」2017年3月、6ページ。

⁽²⁸⁾ 宮古市「宮古市地域公共交通網形成計画」2017年3月、6ページ。

三陸沿岸地域は、地形的条件によって、沿岸地域に存在する集落相互の連携が阻まれ、それぞれが孤立的であった。外部との繋がりには、主に海を通じて行われ、三陸汽船が重要な役割を果たしていた。その意味でも、三陸沿岸地域の人々にとっては、その繋がりを実現してくれる鉄道の整備、道路の整備は、何にも増した「悲願」であった。

山田線の開通、国道 106 号線、国道 45 号線の整備、そして三陸鉄道の全線開通は、三陸沿岸地域の人たちにとっては「悲願」だったのである。それらは、明治以来、三陸沿岸地域の先人たちが大きな困難の中で闘ってきた証であり、勝ち取ってきた何物にも代えがたい成果であり、輝かしい勲章、宝なのである。三陸鉄道は、三陸沿岸地域の人達にとっては単なる乗り物ではない、それを超越した存在なのである。単なる願いではなく、「悲願」、仏語は別として、『広辞苑』にいう「悲壯な願い。ぜひとも達成しようという心から念じている願望」だったのである。自らが利用しなくても、7~8 割の人たちが乗車しなくとも、7~8 割の人たちが必要だとする所以であり、それは守るべきもの、そこに在るべきものなのであろう。

モータリゼーションの波が日本に押し寄せ、遅れてではあるが岩手県に向かって、「悲願」の一つである道路の整備によって三陸沿岸地域にも今押し寄せようとしている時、さらに、高度経済成長期から続く人口減少の動きがさらに続いていくことが予想されても、国鉄や全国の地方鉄道が置かれた厳しい経営状態を目にしており、今後の鉄道事業の経営悪化が自明であっても、政策的にはその「悲願」、開業をあえて実現させなければならなかったのであろう。1960 年半ばから、日本ではすでにモータリゼーションが進み、すぐそこにその波が押し寄せているとはいえ、完成間近まで来ている三陸縦貫鉄道を廃止することは、決して容認できることではなかったのであろう。岩手県も、その意思を無視することはできなかったものといえる。冷静に考えれば、三陸鉄道の経営上の今日の状況は容易に想像できたであろうし、政策的には本来、選択することはできないことであつたらうけれども、地域のこれまでの歴史的脈絡の中で、地域のこの鉄道に対する「悲願」を無視することはできなかったものと考えられる。「鉄道をどうしても残したいという地元住民の要望を背景にして、地元の自治体は「止むを得ない選択」（岩手県知事）として、第三セクター鉄道を設立して鉄道の存続を図ったということが出来る⁽²⁹⁾」。

三陸沿岸地域におけるモータリゼーションの進展に伴い増加してきた自動車保有台数は、その後の著しい人口減少に伴い 2004 年より緩やかな減少傾向に向かいつつあったが、2011 年の東日本大震災後、交通機関の被災の影響もあって再び増加傾向に転じている⁽³⁰⁾。

図表－13 自動車保有台数及び人口の推移【三陸沿岸地域】

(29) 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、4 ページ。

(30) 洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市、岩手県「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」（以下、沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」とする）、2018 年 12 月、40 ページ。

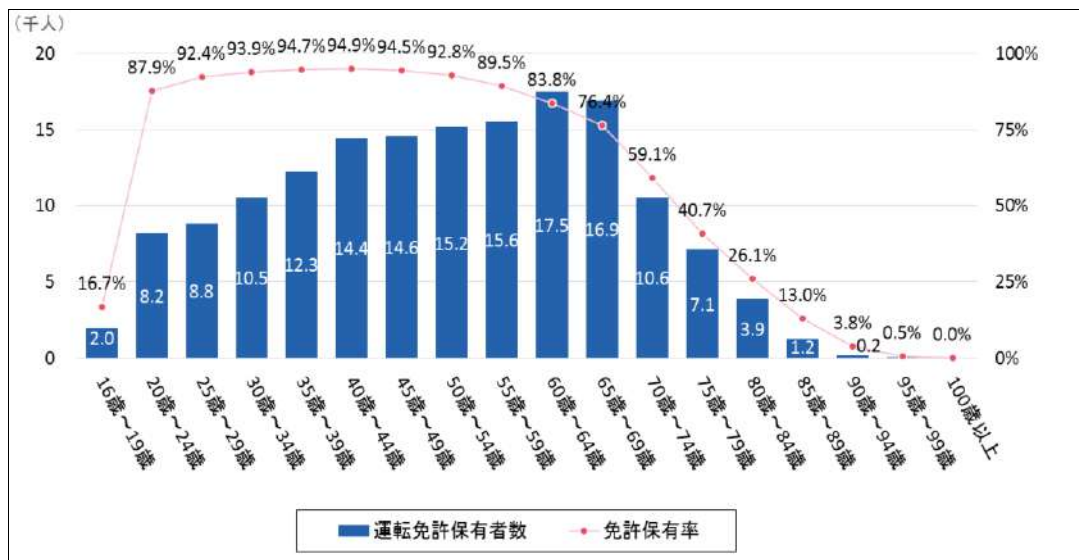


出典：東北運輸局資料（H17～H27）、国勢調査（H17～H27）。

（出所）洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市、岩手県「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」（以下、沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」とする）、2018年12月、40ページ。

運転免許の保有状況については、70歳以上になると運転免許保有率は低くなり、高齢化の進展と相まって運転免許自主返納者数が年々急激に増加し、日常生活の移動に自身で自動車が使えない住民が今後急激に増加していく見込みである⁽³¹⁾。

図表－14 年齢別運転免許保有率【三陸沿岸地域】



出典：住民基本台帳（H27.12.31）、岩手県警資料（H28.1.1）（41ページ）

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

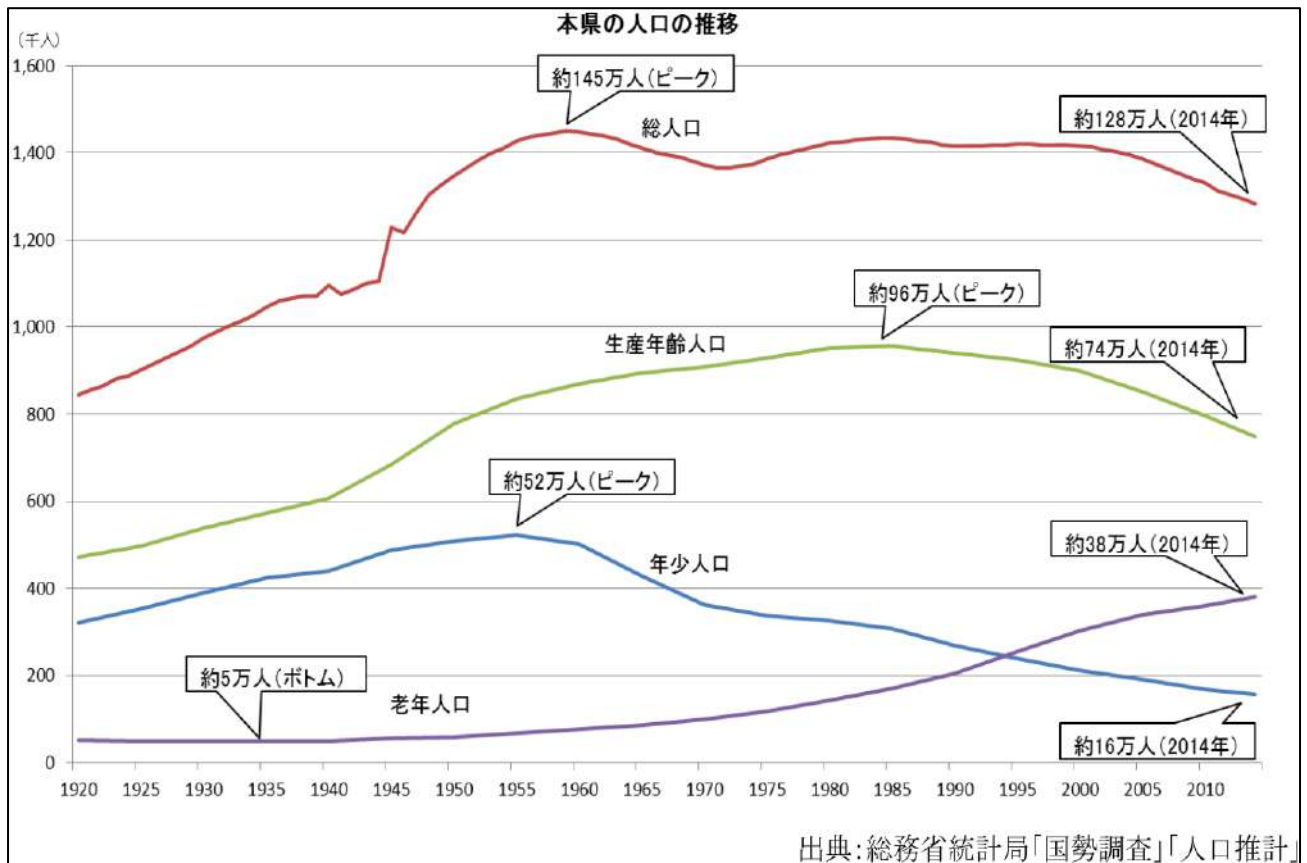
⁽³¹⁾ 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

3. 三陸沿岸地域の人口の推移

(1) 岩手県、三陸沿岸地域の三陸鉄道開業前後の人口の推移

岩手県の人口は 1997 年以降減少し続けており、2014 年の岩手県の人口は 128 万人である。生産年齢人口は、ピークである 1985 年と比べ 21 万人、年少人口はピークである 1955 年と比べ 37 万人減少している一方、老年人口は最も少なかった 1935 年と比べ 33 万人増加している⁽³²⁾。

図表－15 岩手県の人口の推移



(出所) 岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015年10月、2ページ。

岩手県では、戦前・戦後の一時期を除くと、1960年代、1980年代後半および2000年代から現在に続く3つの人口減少期がある。

1960年代及び1980年代後半の人口減少は、一時期に拡大した「社会減」が「自然増」を上回ったことで生じた。1960年代の減少の大きな要因は、高度経済成長期の集団就職にみられるような、都市部への若年労働力の移動である。

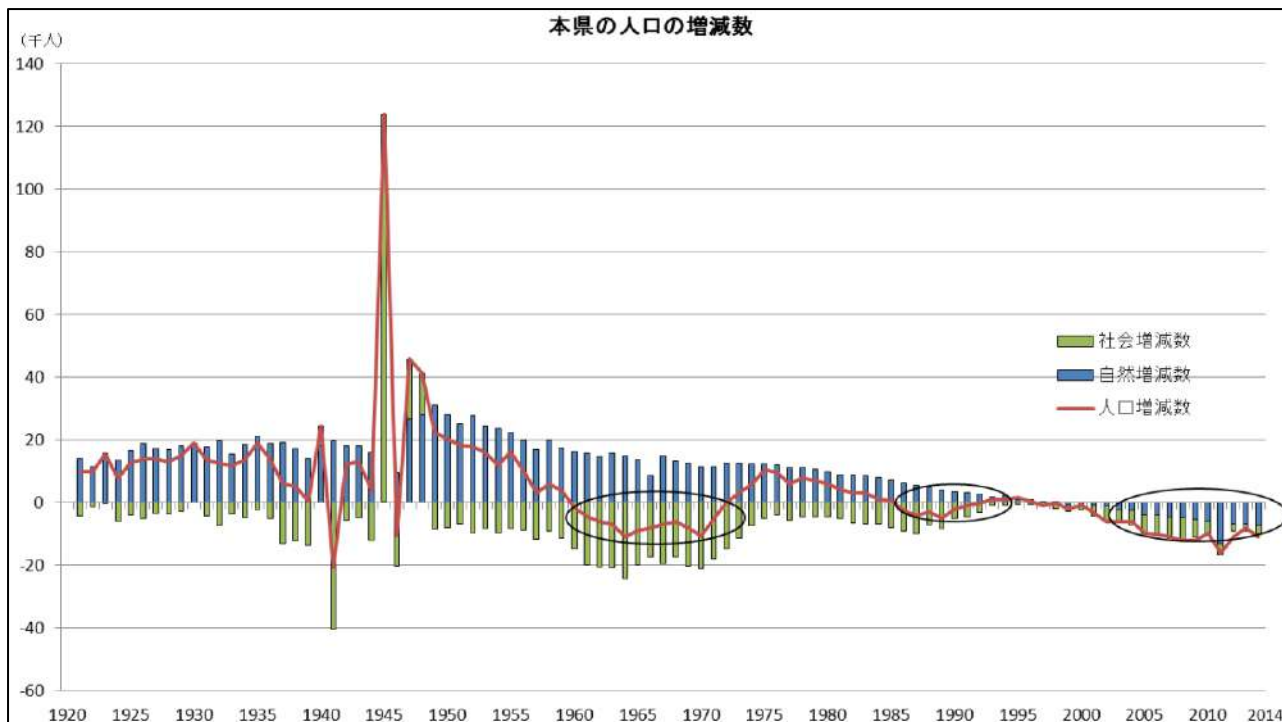
一方、2000年以降は、「社会減」と「自然減」が相まって減少するという本格的な人口減少期に入った⁽³³⁾。

そして、2019年10月1日現在、岩手県の人口はさらに減少し、122万7,000人となっている。

図表－16 岩手県の人口の増減数

⁽³²⁾ 岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015年10月、2ページ。

⁽³³⁾ 同上、2ページ。



出典：総務省「国勢調査」「人口推計」「住民基本台帳人口移動報告」、厚生労働省「人口動態統計」。

(出所) 岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015年10月、2ページ。

1955年3月、岩手県では、集団就職の第1号列車が盛岡駅を出発した。この列車は、1975年3月に廃止になるまで計76本運行され、約4万7,000人の若者が都会へと送られていった。最盛期である1964-1966年には、この3年間だけで1万5,000人が都会の各職場に運ばれたのだという⁽³⁴⁾。

さまざまな職場での深刻な求人難は、新卒の求人だけでは埋めきれず、幅広く労働力を求める傾向に拍車をかけた。ここで注目したいのは“金の卵”の半分以上は女性だったという事実である。いいかえれば、高度成長を支えたのは女性だったといえるのかもしれない。『ああ野麦峠』に描かれたかつての紡績女工たちが、戦争前の日本の産業資本の高度成長を支えたように、高度成長期もまた、トランジスタなどの組み立ては女性の繊細な指でなくてはだめだとまでいわれ、ベルトコンベア生産には欠かせぬ存在だった。さらに1960年代後半から70年代へと高度成長の歩みが進むにつれて、求人難の深刻化とともに、かつては男性だけの職種だとされた分野にも、どんどん女性が起用された⁽³⁵⁾。集団就職で岩手県を離れた女性たちの減少は、後の人口減少に大きく作用していくことになる。

岩手県の2つ目の人口減少期に、三陸鉄道が開業することとなった。

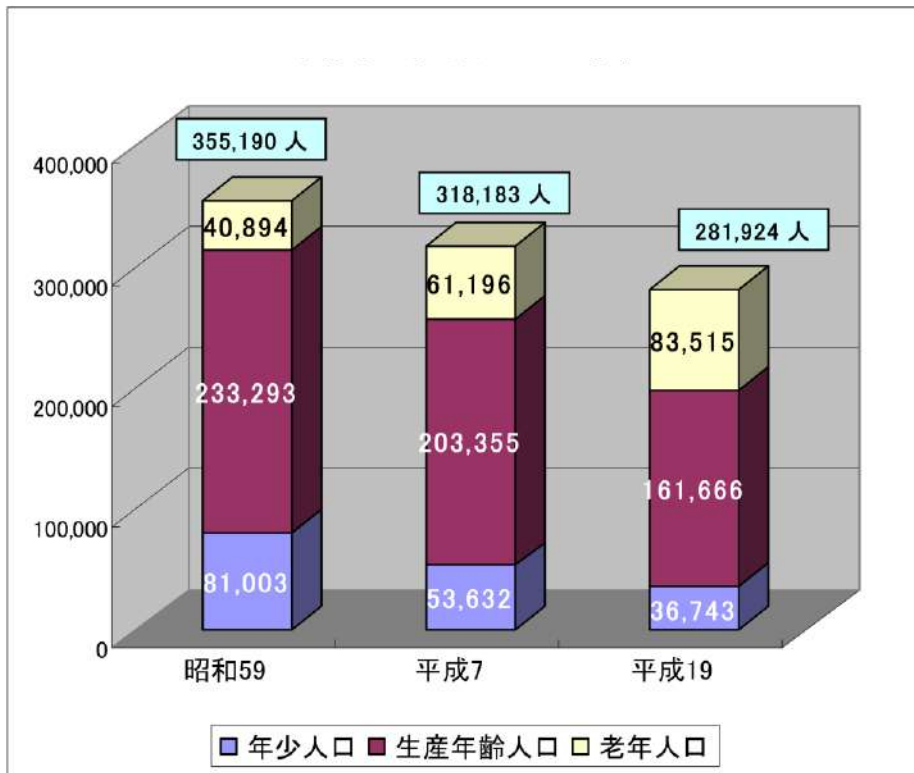
三陸鉄道沿線等12市町村の人口は、開業の1984年(昭和59年)以後減少を続け、2007年(平成19年)では、開業時の355,190人に比較して20.6%(▲73,266人)減少の281,924人となった。また、その年齢構成比の推移を見ると、開業時に11.5%であった老年人口(65才以上)が、2007年には29.6%(42,621人増)に、また、年少人口(15才未満)は開業時に22.8%であったものが、2007年に13.0%

⁽³⁴⁾ 高度成長期を考える会編『高度成長と日本人 1個人編 誕生から死まで』日本エディタースクール出版部、2005年(第1版1985年発行、2005年新装版発行)、147ページ。

⁽³⁵⁾ 高度成長期を考える会編、同上書、156～157ページ。

(44,260人減)となり、少子高齢化が進んでいる⁽³⁶⁾。年少人口の減少は、通学定期の減少となり、その後の乗客人員の減少にも大きく影響してくるものである。

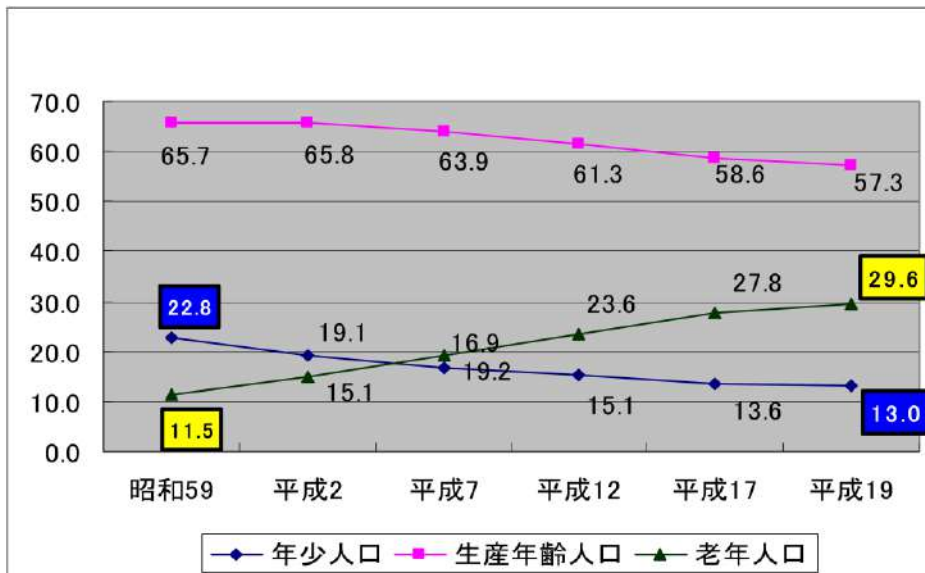
図表-17 沿線等12市町村 人口の推移



〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報

(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、3ページ。

図表-18 沿線人口 年齢構成 動向



〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報

(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、3ページ。

⁽³⁶⁾ 沿岸等12市町村、「2009年計画」、3ページ。

三陸鉄道の輸送人員は、人口減少により、開業時（昭和 59 年度）をピークに、一貫して減少傾向にあり、2007 年（平成 19 年）は、開業時に比較して 38.5%程度の水準（61.5%減少）となっている。

図表－19 三陸鉄道の輸送人員の推移

年 度	59年度	H元年度	H5年度	H10年度	H15年度	H19年度		
北リアス線計	1,610,903	1,402,914	1,242,468	945,482	718,837	711,770	68.7 %	
南リアス線計	1,077,832	865,517	827,320	607,044	347,242	324,383	31.3 %	
合 計	定期外	1,472,115	1,011,491	856,228	599,186	422,339	439,573	42.4 %
	通学	1,022,880	1,158,540	1,119,120	902,580	607,080	561,240	— %
	通勤	193,740	98,400	94,440	50,760	36,660	35,340	— %
	定期	1,216,620	1,256,940	1,213,560	953,340	643,740	596,580	57.6 %
	計	2,688,735	2,268,431	2,069,788	1,552,526	1,066,079	1,036,153	100.0 %

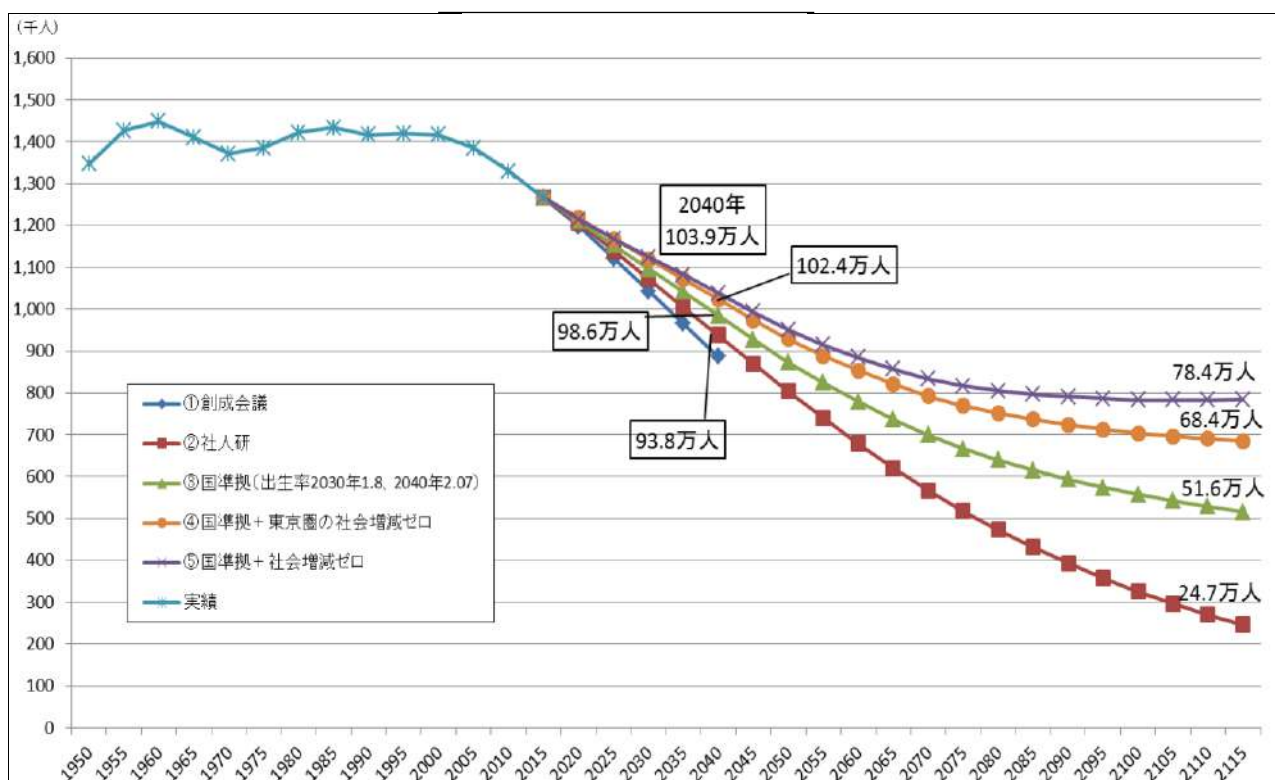
〔出典〕三陸鉄道調べ

（出所）沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、10 ページ。

（2）岩手県、三陸沿岸地域の人口見通し

岩手県の人口は 1997 年（平成 9 年）以降減少を続け、2014 年（平成 26 年）は 128 万人と、ピークであった 1985 年（昭和 60 年）と比べ、12%減少している。国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によれば、岩手県の人口は今後も減少を続け、2040 年には、93 万 8,000 人になることが見込まれ、その後も人口減少は歯止めがかからず、2115 年には 24 万人にまで減少すると推計されている。

図表－20 岩手県人口の長期的な見通し



（出所）岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015 年 10 月、21 ページ。

岩手県は、戦前・戦後の一時期を除き、一貫して続いている社会減と、1999年以降の自然減が相まって、近年毎年1万人程度の人口減少が続いている。こうした傾向が、今後もそのまま継続するとして人口推計を行ったのが日本創成会議（図表－20の①）であり、社会増減は一定程度収束するが社会減はなお継続するとして推計を行ったのが、国立社会保障・人口問題研究所（図表－20の②）である。

この2つの推計は、いわば、何ら対策を講じなかった場合の人口推計であるが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、岩手県の人口は2040年に93万8,000人になると見込まれ、更にその後も減少を続け、2115年には24万人まで減少すると試算されている。一方、出生率が人口置換水準に回復した場合、2040年の岩手県の人口は98万6,000人程度になると見込まれるが、岩手県の社会減は一定程度続くため、2115年には51万6,000人にまで減少すると試算されている（図表－20の③）。また、東京圏の社会増減を均衡させるとの国の総合戦略の目標が実現した場合、2040年の岩手県の人口は102万人になると見込まれるが、依然として東京圏以外の地域との社会増減が発生し続けるため、その後も人口は減少を続け、2115年には68万4,000人にまで減少すると試算されている（図表－20の④）。これら①～④の試算は、いずれの場合も岩手からの人口流出、社会減が続くため、出生率が人口置換水準である2.07に達し得ても、なお人口が減少し続けるという推計である。

岩手県では、ふるさと振興を進めることにより、出生率の向上と社会減ゼロを実現し、超長期的な人口増の可能性も視野に入れた人口の定常状態を目指し、2040年に100万人程度の人口を確保するよう展望している（図表－13⑤）。

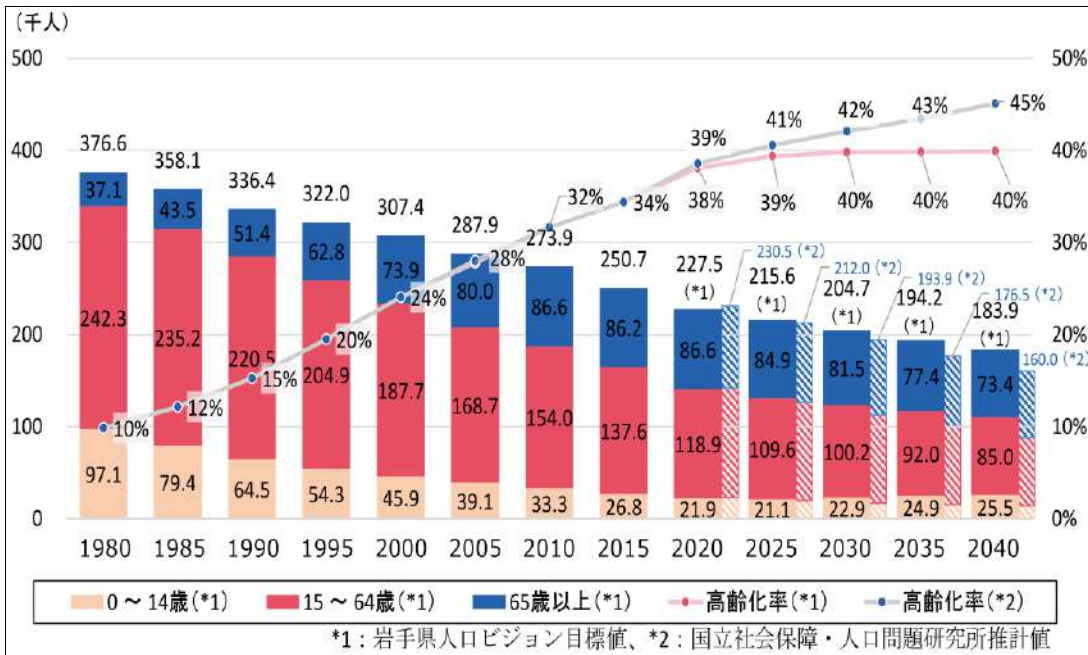
しかし、現実には、2000年以降、「社会減」と「自然減」が相まって進行するという本格的減少期に入っている。図表－21にみるように、急速な人口の減少、特に年少人口の減少予測は、三陸鉄道の経営にとって相当に厳しいものであることがわかる。

三陸沿岸地域の人口は、三陸鉄道の開業時から比較して著しく減少しており、1980年の約38万人から、2015年には約25万人と約3割減少している。更に、県の人口ビジョンにおいても、2040年には、約18万人まで落ち込むという予測となっている。

年齢階層別では、高齢化率が高水準で推移し、1980年の10%から2015年で既に34%、2040年には県の人口ビジョンでは40%、国立社会保障・人口問題研究所の推計では45%まで上昇し、逆に生産年齢人口の比率が、県の人口ビジョンでは1980年の64%から2040年には46%まで落ち込む予測となっている。

一方で、三陸沿岸地域の世帯数は1980年から現在に至るまで横ばいであり、人口減少・少子高齢化の進展に伴い世帯規模が縮小している。

図表－ 2 1 年齢階層別人口・高齢化率の推移【三陸沿岸地域】



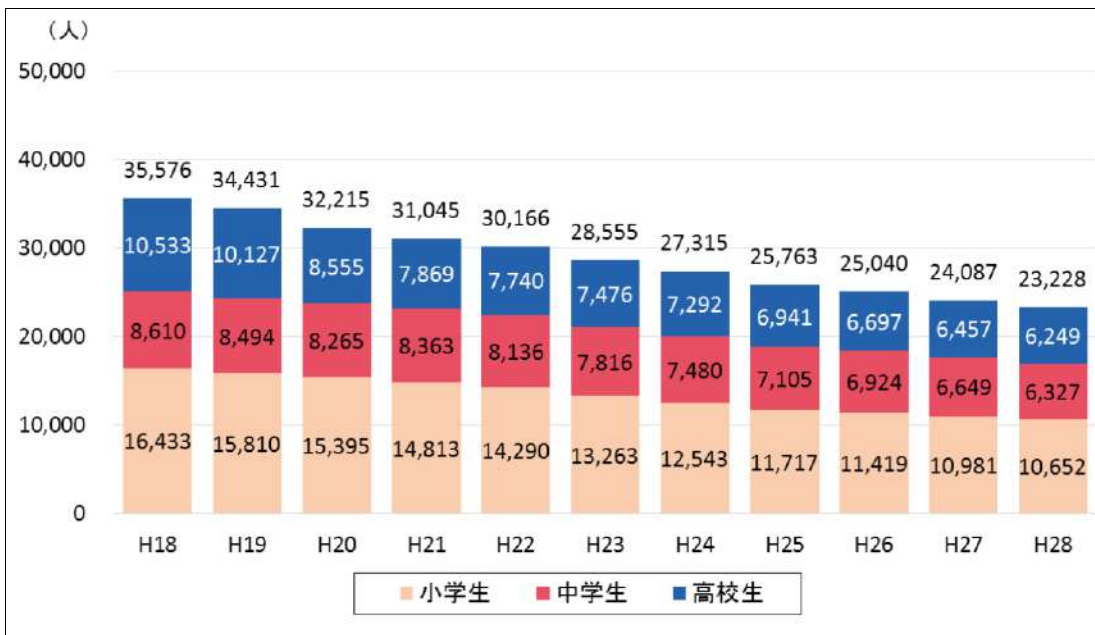
出典：国勢調査（1980～2015）、岩手県人口ビジョン（2020～2040）、国立社会保障・人口問題研究所。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、30ページ。

三陸鉄道にとって重要な公立学校児童・生徒数の推移を見ておこう。

三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数は、直近の10年で約3割減少しており、将来的にも更なる年少人口の減少が見込まれる。

図表－ 2 2 三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数（小学校・中学校・高校）の推移



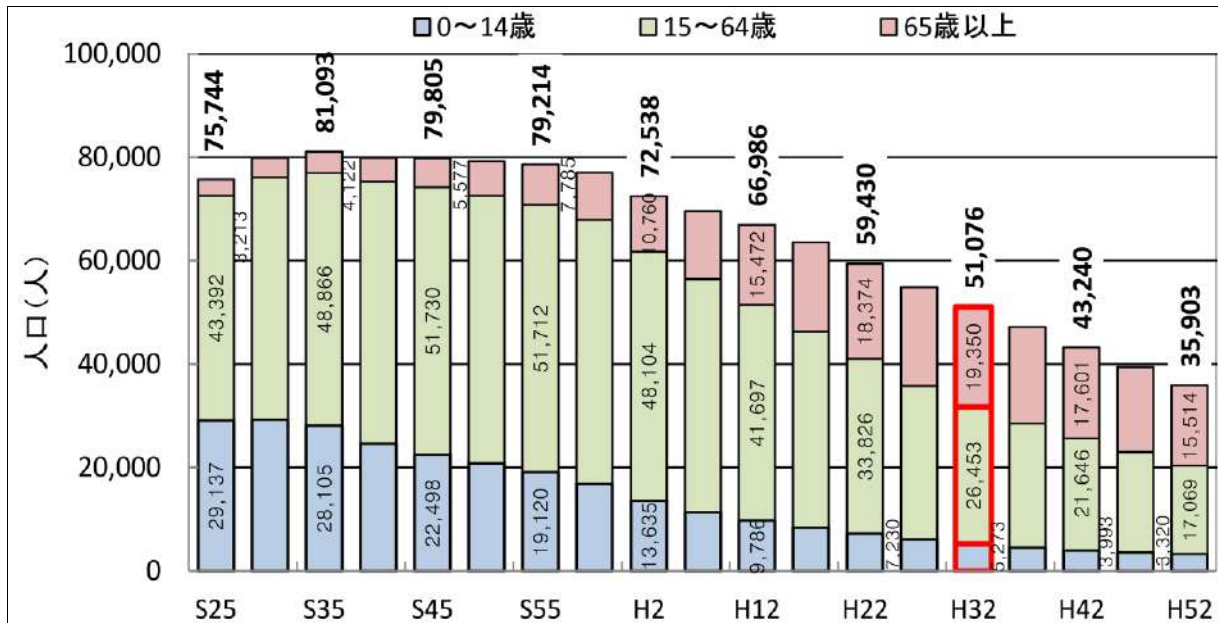
出典：岩手県教育委員会 HP。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、33ページ。

人口動向を、宮古市と山田町で見ると以下のとおりである。

宮古市の人口は、1960年の81,093人をピークに減少を続けており、2020年には51,076人になると推計されている。15歳未満の年少人口の構成比は、1980年（昭和55年）では24%、2010年（平成22年）では12%となっており、2020年（平成32年）には10%まで低下すると推計されている。一方、65歳以上の高齢者人口の構成比は、1980年では10%、2010年では31%となっており、2020年には38%まで増加すると推計されている。

図表－23 宮古市の人口の推移



資料：国勢調査（S25～H22、統計局）

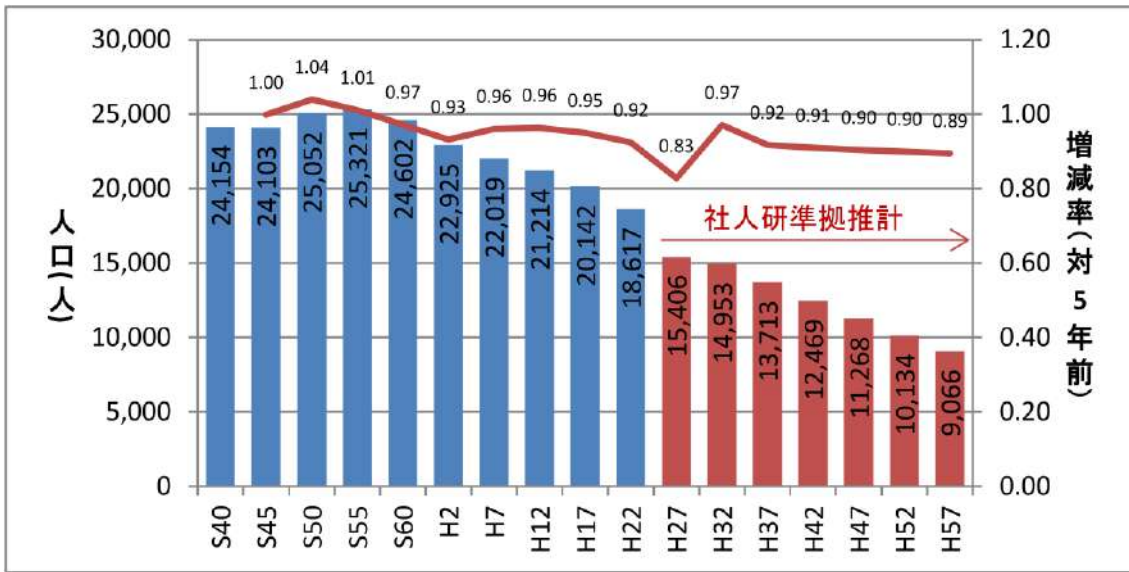
日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所）

（出所）宮古市「宮古市地域公共交通網形成計画」2017年3月、4ページ。

山田町の総人口は、1980年（昭和55年）の25,321人をピークに漸減しており、今後もその傾向が継続すると見込まれている。

年齢構成比でみると、高齢化率は37.7%（2018年（平成30年）10月1日現在）に達しており、県全体（32.5%、2018年（平成30年）10月1日現在）を上回っている。高齢化はさらに進行し、10年後には65歳以上人口は4割に達し、さらに30年後には、15～64歳人口とほぼ同じ割合に達する見込みである。

図表－２４ 山田町の総人口の推移



資料：山田町総合計画（第9次長期計画）人口ビジョン。

（出所）「山田町地域公共交通網形成計画【2019年 ▶ 2023年】」2019年3月、5ページ。

V 三陸鉄道経営の推移

1. 財務諸表から見た三陸鉄道の特徴

三陸鉄道の経営状態を分析するにあたって、まず、その企業の特徴を概略把握しておこう。

三陸鉄道は、株式会社であるが、第三セクターの企業である。第三セクターとは、国や地方公共団体である第一セクターと民間企業である第二セクターとが共同出資して設立された事業体である。三陸鉄道「事業報告」の「II 株式に関する事項」を見ると主な株主の状況が掲載されている。

図表－25 三陸鉄道の株式に関する事項

1	会社が発行する株式の総数	100,000 株	
2	発行済株式の総数	30,600 株	
3	当事業年度末の株主	46 名	
4	主な株主の状況		
	株主名	持株数	持株比率
	岩手県	14,400 株	47.1%
	宮古市	1,350 株	4.4%
	(株)岩手銀行	1,200 株	3.9%
	大船渡市	1,150 株	3.8%
	新日鐵住金(株)	1,000 株	3.3%
	東北電力(株)	1,000 株	3.3%
	一関市	700 株	2.3%
	久慈市	650 株	2.1%
	沿線市町村	6,800 株	22.2%
	沿線外市町村	2,000 株	6.5%

(出所) 三陸鉄道「事業報告」(平成 30 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日まで)、8 ページ。

主な株主として掲載されていないものを含めると、岩手県 47.1% (14,400 株)、沿線市町村 22.2% (6,800 株)、沿線外市町村 6.5% (2,000 株) と、岩手県と岩手県内市町村が発行済み株式総数の 75.8% (23,200 株) を出資している。

「会社役員に関する事項」を見ると、取締役会長が知事、代表取締役社長は岩手県出身者、取締役のほとんどが沿線自治体の長が担っている。代表取締役社長は、一時期 J R 東日本出身者が担ったこともあるが、代々岩手県出身者が担ってきている。

図表－26 取締役及び監査役の状況

会社における地位	氏 名	他 の 法 人 等 の 代 表 状 況 等
取 締 役 会 長	達 増 拓 也	岩手県知事
取 締 役 副 会 長	山 本 正 徳	宮古市長
取 締 役 副 会 長	戸 田 公 明	大船渡市長
取 締 役 副 会 長	遠 藤 譲 一	久慈市長
取 締 役 副 会 長	野 田 武 則	釜石市長
代表取締役社長	中 村 一 郎	
取 締 役	平 野 公 三	大槌町長
取 締 役	佐 藤 信 逸	山田町長
取 締 役	中 居 健 一	岩泉町長
取 締 役	石 原 弘	田野畑村長
取 締 役	柁 屋 伸 夫	普代村長
取 締 役	小 田 祐 士	野田村長
取 締 役	岡 田 真 一	岩手開発鉄道(株) 代表取締役社長
取 締 役	大 井 誠 治	岩手県漁業協同組合連合会 代表理事会長
監 査 役	田 口 幸 雄	(株)岩手銀行 代表取締役頭取
監 査 役	石 塚 恭 路	(株)北日本銀行 代表取締役専務

(出所) 三陸鉄道「事業報告」(平成 30 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日まで)、8 ページ。

三陸鉄道は、出資面、会社役員面から見て、株式会社とはいえほぼ「岩手県・県内市町村有企業」であるといえる。

次に、貸借対照表、損益計算書を見てみよう。

貸借対照表を見たとき、まず気づくのは、流動資産と固定資産の金額の違いである。三陸鉄道は鉄道事業であるのに、流動資産が固定資産の 34.8 倍あり、固定資産のうち鉄道事業固定資産は 4,300 万円程度しかないということである。また、土地は 3 円、構築物、車両、機械装置も 100 万円単位しかないということである。これは何を意味するの

か。後にみるように、三陸鉄道は、上下分離方式（公有民営）という体制を採っているのである。つまり、三陸鉄道の鉄道施設のうち、トンネル、橋梁の重要資産については、2000年に沿線8市町村が三陸鉄道から無償譲渡を受け、沿線8市町村はこれを三陸鉄道に無償で貸付けることにより、三陸鉄道の固定資産税負担の軽減を図っている。また、2000年に鉄道建設公団から無償譲渡を受けた資産に係る固定資産税について、県、沿線8市町村が相当額を補助しており、その後、沿線8市町村が鉄道用地を取得・保有し、三陸鉄道(株)に無償で貸付という上下分離方式がとられているのである。

図表－27 三陸鉄道貸借対照表

貸借対照表

(平成31年3月31日現在)

(単位：円)

科 目	金 額	科 目	金 額
(資産の部)		(負債の部)	
【流動資産】	1,818,796,319	【流動負債】	1,693,668,239
現金・預金	556,084,095	買掛金	6,625,288
未収運賃	18,258,556	短期借入金	0
未収金	1,019,115,039	未払金	1,655,946,250
商品及び貯蔵品	22,905,229	未払法人税等	3,256,400
仮払金	197,349,713	預り連絡運賃	276,250
その他の流動資産	5,083,687	預り金	1,393,422
		前受金	0
【固定資産】	52,208,405	前受運賃	12,446,810
鉄道事業固定資産	43,098,478	仮受金	7,450,300
(有形固定資産)	43,098,478	その他の流動負債	6,273,519
土地	3	【固定負債】	80,127,474
建物・建物附属設備	9,944,682	退職給付引当金	80,127,474
構築物	5,027,138	負債合計	1,773,795,713
車両	3,421,705		
機械装置	7,941,427	(純資産の部)	
工具・器具・備品	2,672,012	株主資本	
運搬具	10	資本金	306,000,000
建設仮勘定	7,350,480	繰越利益剰余金	△ 192,010,734
一括償却資産	6,741,021		
(無形固定資産)	1,103,207	純資産合計	113,989,266
(投資等)	8,006,720		
投資その他の資産	8,006,720		
【繰延資産】	16,780,255		
資産合計	1,887,784,979	負債・純資産合計	1,887,784,979

(出所) 三陸鉄道第 38 期決算公告、1 ページ。

財務諸表の個別注記表には、以下のように記載されている。

「⑥トンネル・橋りょうの無償借り受け

固定資産税の軽減を図るためトンネル・橋りょうを沿線市町村に寄附し、当該資産を無償で借り受けています。

なお、管理は三陸鉄道が行っています。

⑦鉄道用地の無償借り受け

鉄道用地については、沿線市町村から無償で借り受けています。

なお、管理は三陸鉄道が行っています。

⑧鉄道施設の無償借り受け

会社が所有している車両・線路以外の鉄道事業用減価償却資産を沿線市町村に寄附し、当該資産を無償で借り受けています。

なお、管理は三陸鉄道が行っています。⁽³⁷⁾」

次に、純資産の部を見ると、繰越利益剰余金がマイナス 1 億 9,200 万円計上されている。株主資本等変動計算書から、これは当期純損失を加えた累積赤字である。

⁽³⁷⁾ 三陸鉄道第 38 期決算公告、6 ページ。

損益計算書を見てみよう。

図表－28 三陸鉄道損益計算書

損 益 計 算 書

(自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)

(単位：円)

科 目	金 額	
営業収益		
鉄道事業	282,537,639	
関連事業	46,323,742	328,861,381
営業費用		
鉄道事業	683,546,164	
関連事業	21,460,198	
固定資産税	14,803,000	719,809,362
営業利益		△ 390,947,981
営業外収益		
受取利息及び配当金	2,575	
その他の収益	3,738,750	
雑収入	4,798,645	8,539,970
営業外費用		
支払利息		
雑損失	379,943	379,943
経常利益		△ 382,787,954
特別利益		
補助金	2,794,767,439	
固定資産受贈益	5,329,233,205	
		8,124,000,644
特別損失		
固定資産廃棄損	4	
固定資産圧縮損	7,750,943,892	
		7,750,943,896
税引前当期純利益		△ 9,731,206
法人税・住民税及び事業税		4,723,500
当期純利益		△ 14,454,706

(出所) 三陸鉄道第 38 期決算公告、2 ページ。

損益計算書を見て気が付くのは、鉄道事業での大きな損失の計上である。営業収益の2億8,253万円を得るのに、6億8,354万円かかっているということである。鉄道事業で、4億円の赤字であり、関連事業や営業外損益を差し引きした

経常損失は3億8,278円となっている。もちろん、この状態での経営は困難であるが、県、沿岸市町村、国による補助金によって、最終の当期純損失は1,445万円の計上となっている。2018年度の補助金が27億9,476万円と巨額なのは、J R 山田線の移管に伴う三陸鉄道経営移管交付金18億8,186万円が含まれているからである。

このように、三陸鉄道は、上下分離方式を取りながらも、さらに鉄道事業で大幅な赤字を計上し、補助金による補てんで運営されているのである。

2. 財務諸表から見た I G R いわて銀河鉄道の特徴

比較の意味で、同じ岩手県の第三セクター鉄道である I G R いわて銀河鉄道（以下、I G R）の貸借対照表を見てみよう。ちなみに、三陸鉄道の営業距離は 107.6 キロ（J R 山田線の移管で、現在は 163 キロとなっている）、I G R は 82 キロである。

図表－29 IGRいわて銀河鉄道貸借対照表

貸借対照表

(平成31年3月31日現在)

(単位：千円)

科 目	金 額	科 目	金 額
(資産の部)		(負債の部)	
流動資産	1,588,544	流動負債	2,717,595
現金及び預金	201,664	短期借入金	1,000,000
未収運賃	40,780	1年以内に返済する長期借入金	48,300
未収金	1,252,265	未払金	1,353,377
商品	15,720	未払法人税等	48,661
貯蔵品	56,582	未払消費税	59,273
立替金	1,749	未払費用	10,731
前払費用	19,781	預り連絡運賃	5,618
		預り金	46,235
		前受運賃	71,728
		前受金	939
		賞与引当金	40,855
		リース債務	31,874
固定資産	4,322,364	固定負債	630,151
鉄道事業固定資産	4,273,406	長期借入金	132,500
建設仮勘定	16,906	長期前受工事負担金	5,990
投資その他の資産	32,051	退職給付引当金	208,023
長期未収金	5,671	特別修繕引当金	146,787
長期前払費用	6,354	リース債務	136,850
差入保証金	24,920		
その他の投資等	777		
貸倒引当金	△ 5,671	負債合計	3,347,746
		(純資産の部)	
		株主資本	2,563,162
		資本金	1,849,700
		利益剰余金	713,462
		その他利益剰余金	713,462
		繰越利益剰余金	713,462
		純資産合計	2,563,162
資産合計	5,910,909	負債及び純資産合計	5,910,909

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

(出所) IGRいわて銀河鉄道第18期決算書類、1ページ。

総資産は、三陸鉄道が 18 億 8,778 万円であり、I G R は 59 億 1,090 万円である。この差の大きな要因は、三陸鉄道が上下分離方式を採用しているからである。三陸鉄道の鉄道事業固定資産が 4,309 万円なのに対して、I G R は 42 億 7,340 万円である。三陸鉄道の繰越利益剰余金がマイナス 1 億 9,201 万円であるのに対して、I G R はプラスの 7 億 1,346 万円となっている。

損益計算書を見てみよう。

図表－ 30 I G R いわて銀河鉄道損益計算書

損 益 計 算 書

自 平成 30 年 4 月 1 日

至 平成 31 年 3 月 31 日

(単位：千円)

科 目	金 額	
鉄道事業営業利益		
営業収益		4,434,821
営業費		4,531,624
営業損失		96,803
営業外収益		
受取利息	3	
助成金収入	900	
貸倒引当金戻入益	300	
雑収入	19,843	21,046
営業外費用		
支払利息	9,381	
雑損失	3,556	12,938
経常損失		88,694
特別利益		
固定資産売却益	243,033	
補助金収入	85,987	
工事負担金等収入	7,289	336,310
特別損失		
固定資産圧縮損	75,788	75,788
税引前当期純利益		171,827
法人税、住民税及び事業税	46,299	
法人税等調整額	26,433	72,732
当期純利益		99,094

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

(出所) IGRいわて銀河鉄道第18期決算書類、2ページ。

当期の経常損失は8,869万円であるが、営業外収益や特別利益の効果で当期純利益は9,909万円を計上している。損益計算書での一番大きな違いは、本業である鉄道事業営業利益である。三陸鉄道の営業収益が、鉄道事業を主として3億2,886万円であるのに比べて、IGRの営業収益は44億3,482万円計上されている。その内、旅客運輸収入（三陸鉄道の鉄道事業に相当）が12億4,684万円と、三陸鉄道の鉄道事業2億8,253万円の4.4

倍を計上しているのである。三陸鉄道の営業距離は 107.6 キロ、I G R は 82 キロである点を考えると、I G R の料金が
 高いという点はあるものの輸送人員の違いが明瞭である。三陸鉄道の鉄道事業での大きな損失の計上、営業収益
 の 2 億 8,253 万円を得るのに、6 億 8,354 万円かかっていることを指摘したが、I G R の場合はどうであろうか。I G R
 の場合、営業費の中の運送費が 38 億 8,876 万円に対して、旅客運輸収入（三陸鉄道の鉄道事業に相当）が 12
 億 4,684 万円である。I G R の場合は、三陸鉄道と違って上下分離ではないので、減価償却費や固定資産税が営
 業費に算入されている。営業収益には、その他に、J R 貨物の運行に関わる鉄道線路使用料収入がその倍以上の 26
 億 250 万円計上されている。このことが、三陸鉄道との経営上の決定的な違いとなっている。I G R にとっては、鉄道
 線路使用料収入が生命線となっている。

図表－31 I G R いわて銀河鉄道の営業損益

営業収益	4, 434, 821	千円
旅客運輸収入	1, 246, 841	千円
鉄道線路使用料収入	2, 602, 501	千円
運輸雑収	585, 478	千円
営業費	4, 531, 624	千円
運送費	3, 888, 764	千円
一般管理費	230, 398	千円
諸税	115, 239	千円
減価償却費	297, 222	千円

(出所) I G R いわて銀河鉄道第 18 期決算書類、6 ページ。

3. 三陸鉄道経営の時期区分

三陸鉄道の開業以来の35年間は、経常損益や輸送人員の推移から4期に分けてとらえることができる。

第1期は、1984年（昭和59年）～1993年（平成5年）：輸送人員の維持と黒字経営期

第2期は、1994年（平成6年）～2003年（平成15年）：急速な経営悪化期

第3期は、2004年（平成16年）～2010年（平成22年）：上下分離経営と経営改善計画の遂行期

第4期は、2011年（平成23年）～2019年（平成31年）：東日本大震災被災からの復旧期

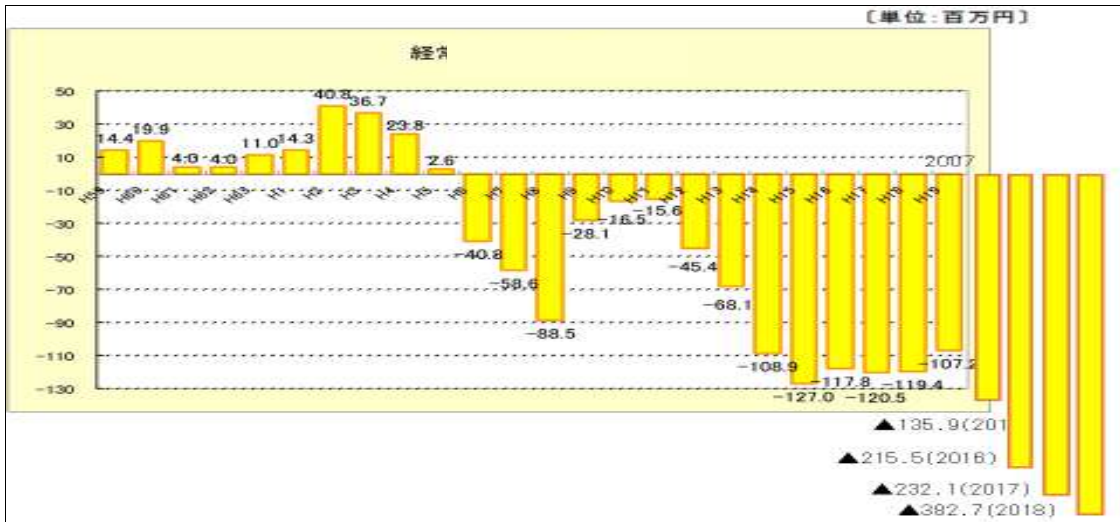
図表－3 2 三陸鉄道の輸送人員の推移（本報告書26ページの再掲）



注：『数字でみる鉄道』各年度版より作成。2011年度と12年度は東日本大震災の影響である。

（出所）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、9ページの第5図に加筆。

図表－3 3 経常損益の推移



(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、21 ページ。

(1) 1984 年 (昭和 59 年) ~1993 年 (平成 5 年) : 輸送人員の維持と黒字経営期

三陸鉄道は、1984 年 (昭和 59 年) 4 月 1 日に、南リアス線 (大船渡市の盛駅~釜石駅) 36.6 キロ、北リアス線 (宮古駅~久慈駅) 71.0 キロで開業した。

三陸鉄道開業は、三陸沿岸の住民にとっては明治以来の悲願であった「三陸縦貫鉄道」の開業であり、地元には大きな「三陸鉄道ブーム」を巻き起こした。

開業から 10 年間は、輸送人員の減少はあったものの、1984 年 (昭和 59 年) 12 月の北リアス線の白井海岸駅、1985 年 (昭和 60 年) の南リアス線の小石浜駅、1986 年 (昭和 61 年) の白浜海岸駅、夏期のみ臨時駅ではあるが十府ヶ浦駅などの新駅開設、1987 年 (昭和 62 年) に国鉄山田線・大船渡線との定期列車相互乗り入れ、1990 年 (平成 2 年) にはレトロ調気動車「くろしお号」、「おやしお号」の導入、そして 1992 年 (平成 4 年) の三陸海の博覧会開催などが功を奏し⁽³⁸⁾、なんとか 200 万人台を維持、経常利益を計上してきた。しかし、モータリゼーション、人口減少の進行によって輸送人員は、1992 年 (平成 4 年) から減少の一途をたどることとなる。経営的には、1993 年 (平成 5 年) 度までなんとか黒字経営を保ってきた。

図表-34 三陸鉄道の輸送人員の推移 (本報告書 39 ページの再掲)

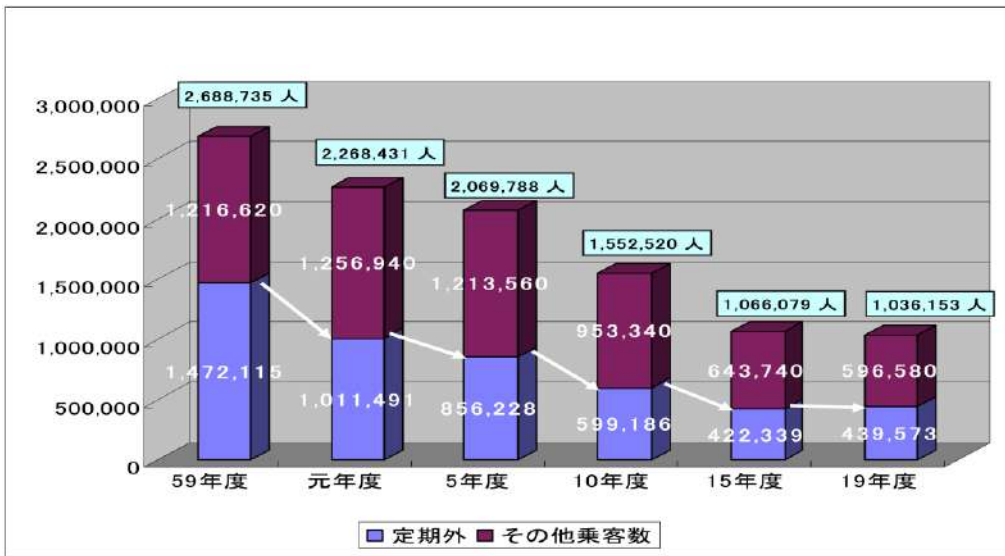
年 度	59年度	H元年度	H5年度	H10年度	H15年度	H19年度		
北リアス線計	1,610,903	1,402,914	1,242,468	945,482	718,837	711,770	68.7 %	
南リアス線計	1,077,832	865,517	827,320	607,044	347,242	324,383	31.3 %	
合 計	定期外	1,472,115	1,011,491	856,228	599,186	422,339	439,573	42.4 %
	通学	1,022,880	1,158,540	1,119,120	902,580	607,080	561,240	— %
	通勤	193,740	98,400	94,440	50,760	36,660	35,340	— %
計	定期	1,216,620	1,256,940	1,213,560	953,340	643,740	596,580	57.6 %
計	計	2,688,735	2,268,431	2,069,788	1,552,526	1,066,079	1,036,153	100.0 %

〔出典〕三陸鉄道調べ

(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、10 ページ。

⁽³⁸⁾ 三陸鉄道ホームページ、「三陸鉄道のあゆみ」。

図表－35 定期・定期外乗客の利用状況



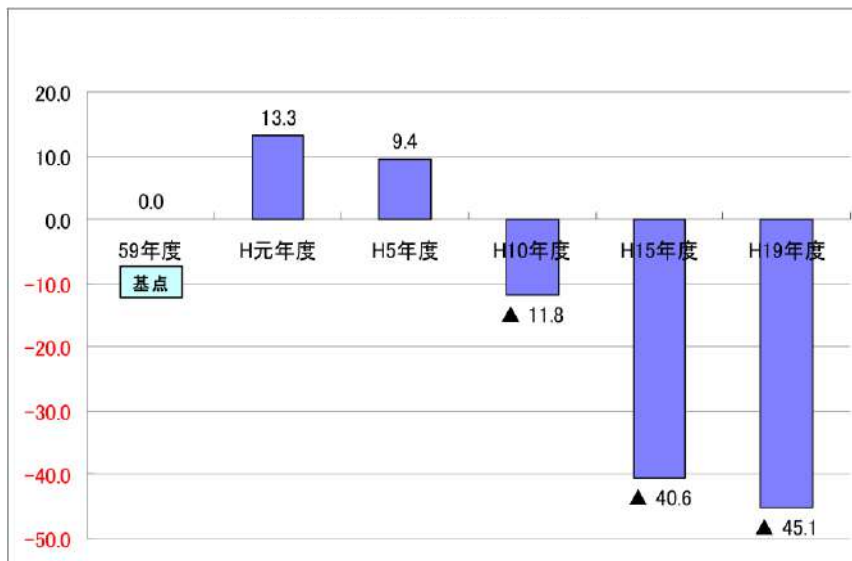
(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、8ページ。

開業年の1984年(昭和59年)の乗客2,688,735人の内訳は、定期券外客が1,472,115人、54.8%、と過半数を占め、定期による乗客は1,216,620人、45.2%であった。その定期による乗客のうち通学は84%を占め、通勤は16%に過ぎなかった。

輸送人員を1984年(昭和59年)と1993年(平成5年)とを比較すると、トータルで1993年(平成5年)は1984年(昭和59年)から618,947人減少している。これを、定期による乗客と定期外の乗客でみると、定期による乗客は3,060人の減に過ぎずほぼ横ばいで、1989年(平成元年)で見ると増加さえしている。したがって、この間の減少は定期外の乗客で、615,887人の減少となっている。

路線の大きな利用層である通学定期利用者の推移を見ると、開業時(S59年度)を基点(100)としてみた場合、1993年度頃までは増加・横ばいの利用基調にあった。

図表－36 通学定期利用者の推移(S59年基点)



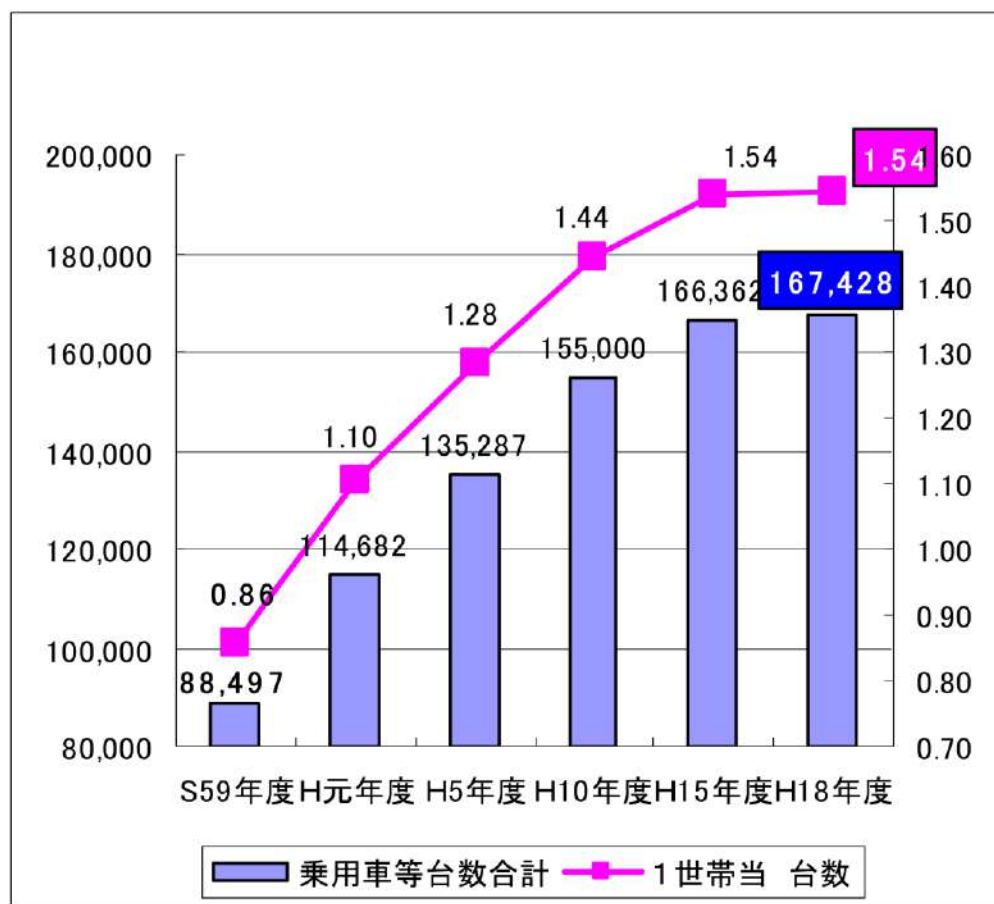
(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、7ページ。

日本におけるノーマライゼーションは、1960年代半ばから始まっているが、三陸沿岸地域の場合は道路整備の遅れから20年ほど遅れて急速に進行することになった。三陸沿岸地域を縦断する国道45号の全線開通が1972年10月であり、盛岡から宮古への国道106号が全線開通するのが1978年なのである。そして、この6年後の1984年に、三陸鉄道の開業となる。まさに、開業とモータリゼーションが同時進行することになるのである。この時期の乗用車の保有数、その伸び率を見るところがよくわかる。

また、宮古・下閉伊地域における唯一の総合病院であり、この地域の中核的医療機関の役割を果たしている岩手県立宮古病院が、1992年（平成4年）6月に宮古駅前から郊外の崎嶽ヶ崎に移転、診察を開始した。広い駐車場を配置し、モータリゼーションに対応した施設移転も、三陸鉄道の輸送人員の減少に作用した。

この時期はまだ、通学定期利用者の減少が始まっておらず、そのことが輸送人員の大幅な減少を抑え、なんとか黒字経営を維持し得たものといえる。

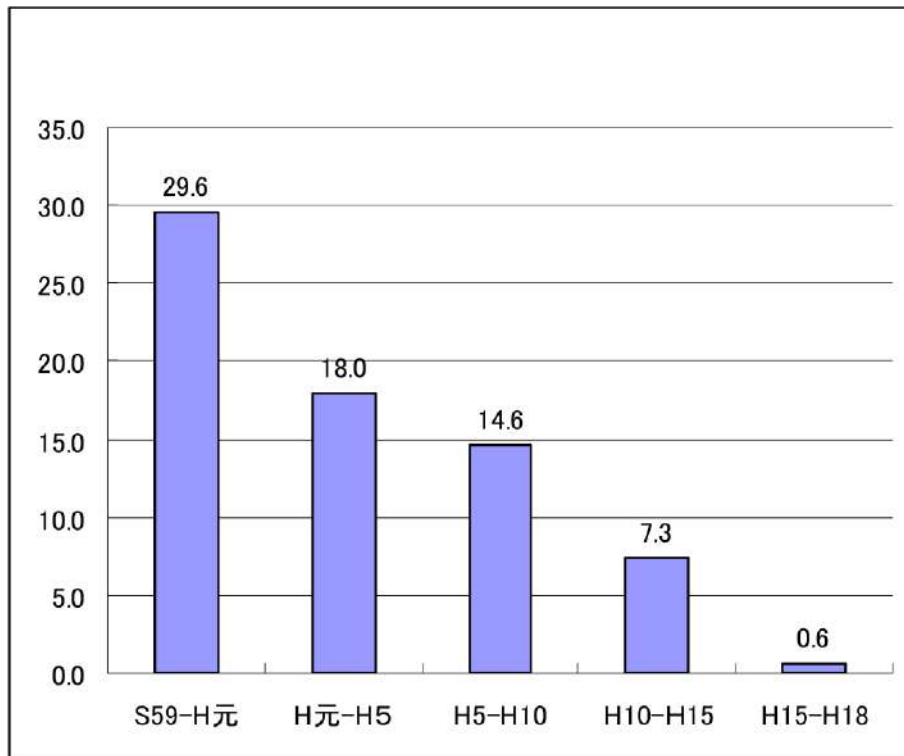
図表－37 沿岸等12市町村 乗用車等台数の推移（本報告書32ページの再掲）



〔出典〕 国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

〔出所〕 沿岸等12市町村、「2009年計画」、5 ページ。

図表－ 3 8 沿岸等12市町村 保有台数の伸び率（本報告書33ページの再掲）



〔出典〕 国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

（出所） 沿岸等12市町村、「2009年計画」、5 ページ。

(3) 2004年(平成16年)～2010年(平成22年)：上下分離経営と経営改善計画の遂行期

2004年は、2004年3月に策定された経営改善計画の初年度にあたる。2003年までの急激な輸送人員の減少、その結果もたらされた継続的な経常損失の体質は経営破綻状態にあり、第三セクター企業であるとはいえ、その経営改革を迫るものであった。経営改善計画では、沿線の人々の日常生活を支える地域の生活路線として安全で安定した輸送を目指すだけでなく、減少する輸送人員を補充すべく、三陸海岸を縦断する観光路線として地域の観光振興に活用していくことが強調された。

図表－47 三陸鉄道の輸送人員の推移 (本報告書26ページの再掲)



図表－48 三陸鉄道乗車人員数・構成の推移

単位：人、%

年度	1984	1989	1994	1999	2004	2009	2010
乗車人員計	2,688,735	2,268,431	1,926,259	1,438,343	1,070,443	895,570	851,456
定期外	1,472,115	1,011,491	806,539	559,283	419,503	413,530	381,476
通学定期	1,022,880	1,158,540	1,036,320	830,580	616,020	449,640	430,200
通勤定期	193,740	98,400	83,400	48,480	34,920	32,400	30,780
乗車人員計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
定期外	54.8	44.6	41.9	38.9	39.2	46.2	44.8
通学定期	38.0	51.1	53.8	57.7	57.5	50.2	50.5
通勤定期	7.2	4.3	4.3	3.4	3.3	3.6	3.6

(出所) 柴田弘捷「東日本大震災と三陸鉄道」『専修大学社会科学研究所月報』(専修大学社会科学研究所2014年度夏季実態調査(三陸)特集号)、2015年、60ページ。

その結果、2004年の輸送人員は1,070,443人、前年比100.4%、旅客運輸収入も373,908,246円・前年比100.4%となり、輸送人員と旅客運輸収入が1990年以来14年ぶりに前年度を上回る事となった。経営改善計画による業務の見直しや効率化による経費削減、観光関連事業の取り組みが一定の効果をもたらしたものであった。

この時期の輸送人員の推移は、急激な減少をもたらした前期と異なり、2004年から2007年までは100万人台を維持し低位横ばいで推移した。しかし、2008年から再び減少傾向が現れ、乗車人員は977,439人と100万人を切った。2009年は、4月に釜石商業高校が釜石工業高校と統合し、釜石商工高校が開校したことにともなって、釜石商業高校は閉校となったことや他の地域でも沿線の高校への鉄道利用が減少したことにより厳しい状況となった。輸送人員は、895,570人と90万人を切る事となった。そして、2010年は、2011年3月10日に発生した東日本大震災の影響を含めて851,456人と、2004年に比べて218,987人の減少となった。

この時期の経常損益の推移は、以下のとおりである。

図表－４９ 鉄道事業・関連事業の営業損益と経常損失の推移

(単位：円)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
鉄道事業							
営業収益	409,819,957	399,017,361	402,418,294	419,832,401	390,424,626	376,537,445	360,542,479
営業費	526,552,969	518,704,317	522,836,958	530,747,812	541,365,799	528,531,873	530,325,673
営業損失	116,733,012	119,686,956	120,418,664	110,915,411	150,941,173	151,994,428	169,783,194
関連事業							
営業利益	91,860	83,549	204,686	4,835,278	4,326,077	31,088,392	29,887,515
経常損失	117,799,259	120,541,170	119,432,625	107,158,298	145,138,441	135,179,612	149,949,892

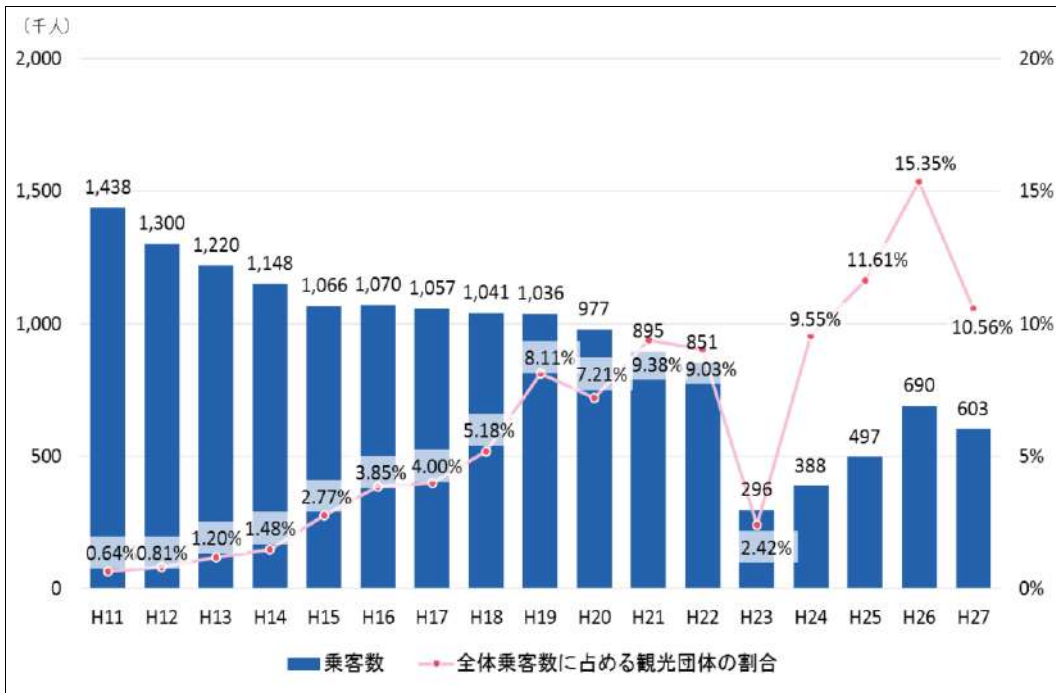
(出所) 三陸鉄道各事業報告から作成。

鉄道事業では、後に見るように、従業員削減と臨時雇用の代替、業務の効率化に努めるも、燃料軽油価格の高騰等で何とか横ばいで推移し、営業収益の減収によって営業損失が拡大していく事となった。2009年からの減収には、高校統合等、定期客の減少が響いている。

図表－５０のように、この時期の全体の乗客数が減少していく中で、まだその割合は少ないものの、全体乗客数に占める観光団体の割合は徐々に上昇していった。

図表－４９のように、関連事業の営業利益が徐々に増加し、2004年の91,860円から2010年の29,887,515円までに325.4倍加している。2008年からは、鉄道事業の損失拡大を補填する存在となってきた。

図表－５０ 全体乗客数に占める観光団体の割合



出典：三陸鉄道資料

(出所) 沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、106 ページ。

ただ、このような経営改善の取組みは、容易にできるものではない。観光関連では、これまでも徐々に取り組んできてはいたが、さまざまな企画列車やイベント列車の開催、リアス・シーライナーに関連した東京、仙台、八戸などへの PR キャラバン、観光誘致に向けた東京、大阪、名古屋などでの大手業者を中心としたエージェントセールス、さらに地元の教育利用セールスなど、従業員の努力は並大抵ではなかったことが想像できる。

この期間は、経営改善計画に沿った業務の見直しや効率の視点から、従業員の状況にも大きな変化があった。

図表－５１ 従業員数の推移

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
従業員数	73	69	67	65	64	65	65	64
臨時雇用数		14	16	19	22	19	28	32

*2008 年の従業員数には、J R 東日本からの出向従業員 2 名を含んでいる。

*2009 年の従業員数には、J R 東日本からの出向従業員 1 名を含んでいる。

(出所) 各年の事業報告から作成。

従業員数は、2003 年から 2004 年に 4 名減少し、2003 年と 2010 年を比較すると、9 名減少している。それに対して、不足分を臨時雇用でまかない、2004 年の 14 名から 2010 年には 32 名まで増加している。

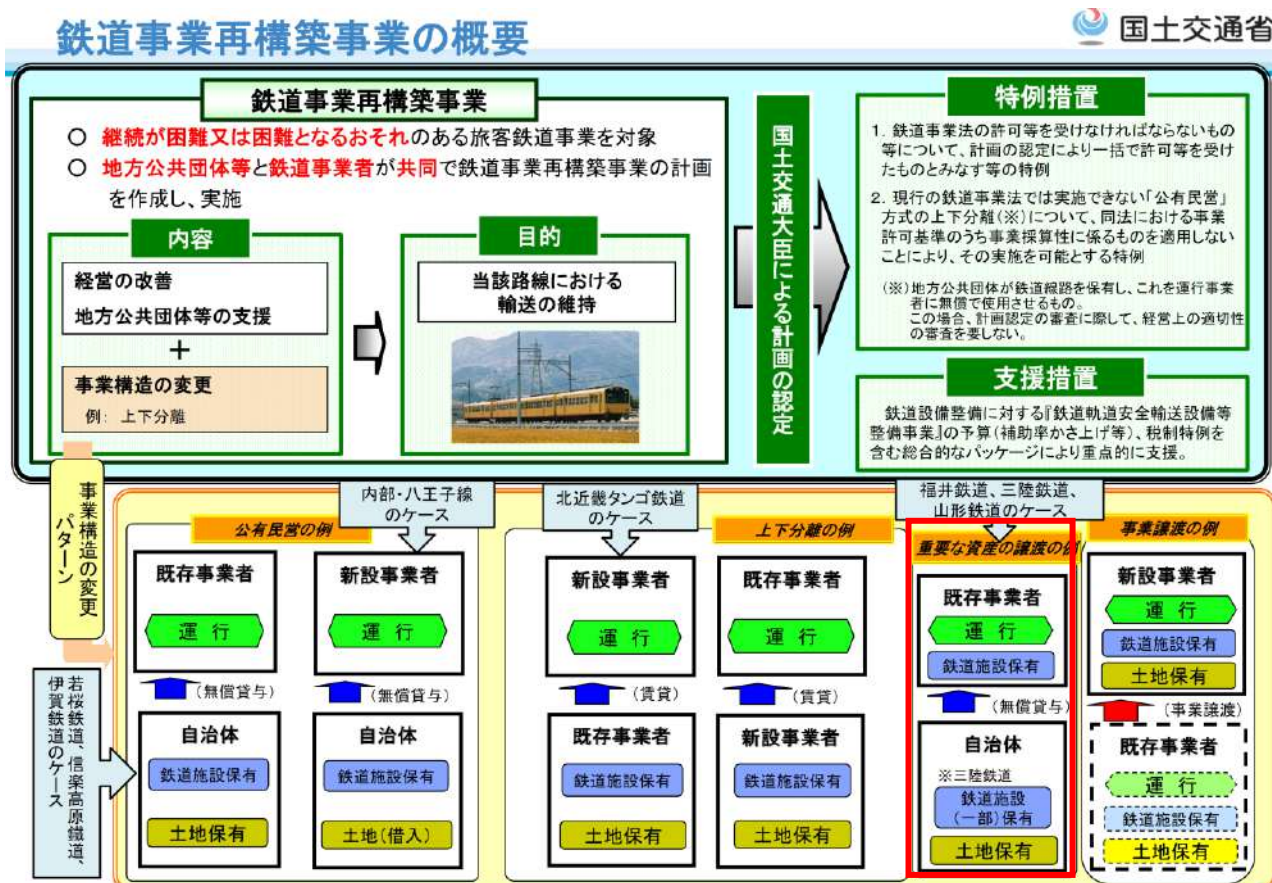
以上のように、1993 年度まで順調に黒字経営を行ってきたが、「モータリゼーション」や「人口減少・少子高齢化」の進展、「沿線公共施設の移転」など、さまざまな環境の変化により輸送人員が減少を続け、1994 年度から収支欠損を生じ 1994 年からは赤字経営に転落、岩手県の運営助成基金に手をつけ始めるこ

とになった。このままでは運営資金が底をつくことから、2004年に「経営改善計画」を策定して、業務の見直しや効率化による経費削減や観光関連事業の取組みなどの改善施策を講じてきた。

その後、全国的な第三セクター鉄道の成立と展開、高齢化の進行と地域公共交通の役割の検証の推移の中で、それまでの「赤字の鉄道路線の廃止とバス転換はやむを得ない」という政策から、「地域公共交通としての鉄道路線の維持・存続」という政策的変化が現れるようになってきた。その具体的政策が、2007年の地域公共交通活性化・再生法である。この法律は、地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組を国が総合的に支援するとともに、地域のニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入円滑化を図るための措置を講ずるものである。そして、地域公共交通の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するための計画の1つの特定事業が、鉄道事業再構築事業であった。

鉄道事業再構築事業とは、経営状況からその継続が困難となり、または困難となる恐れがあると認められた鉄道事業を対象として経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けつつ、「公有民営化」、「土地等の重要な資産の譲渡」等の事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図ることを目的としている。鉄道支援と「上下分離」方式の提起である。

図表－52 鉄道事業再構築事業の概要

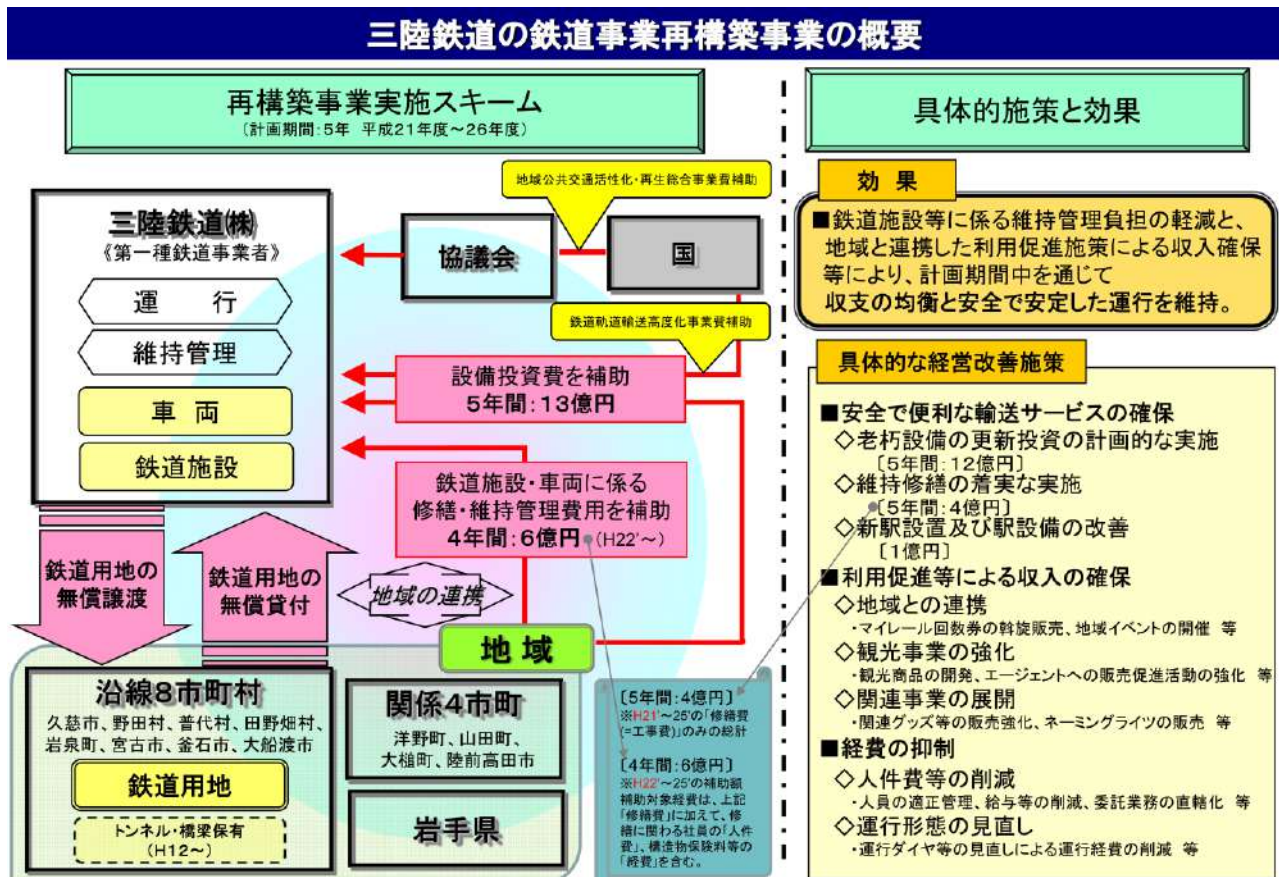


(出所) 国土交通省ホームページ。

三陸鉄道は、すでに2000年に鉄道建設公団から無償譲渡を受けた資産に係る固定資産税について、県、沿線8市町村が相当額を補助しており、事実上、一部「上下分離（公有民営）」方式が採られていた。しかし、今後、継続的な運営を確保していくためには、収支面のみならずインフラ対策も含めた抜本的な経営改善方策が不可欠であるとの考えから、この法律に基づいて2008年7月に法定協議会を設置して、沿線地域の関係者による検討を進めた。そして、2009年11月に、北リアス線および南リアス線の鉄道事業再構築実施計画の認定を受けることとなった。

図表－52にあるように、三陸鉄道の場合は、重要な資産の譲渡による方式による。

図表－53 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



(出所) 国土交通省ホームページ。

三陸鉄道は、上下分離方式という体制、つまり、重要な資産の譲渡（沿線8市町村が鉄道用地を取得・保有し、三陸鉄道(株)に無償で貸付）による事業構造の変更をもって鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、計画に基づき各種事業を進めていくこととなった。

2010年は、鉄道事業再構築実施計画の本格的な実施年度として、「地域の生活路線として住民の足を確保すること」、そして「経営改善計画」以降強化してきた観光路線として観光客を迎える、この2本の柱で取り組まれた。

25年ぶりとなる新駅「山口団地駅」が開設され、観光面では、JR東日本の企画きっぷ「大人の休日倶楽部パス」「北東北・函館フリー乗車券」に三陸鉄道の路線を組み込んでもらい、企画列車の運行では、八戸～宮古の「さんりくトレインうみねこ」、盛岡～宮古の「さんりくトレイン宮古」をアテンダント乗車で運行された。南リアス線では、産直列車を春と秋の連休期間、定期列車に連結し運行された。営業

活動では、駅長、アテンダントによるセールスやポスティングなど、地元への新規営業活動を強化し、大手旅行会社へ営業は、新たに北海道、山陽、東海方面へ拡大した。

旅行業関係では、着地型企画商品を 243 名取り扱い、定番の「三鉄沿線の旅」「三鉄タクシープラン」に加え、新たに三鉄が企画した「地旅」企画が JR に採用され、「びゅう旅市」商品として首都圏びゅうプラザで発売された。受注型団体旅行では、教育旅行、行政視察研修など、37 団体 916 名を取り扱い、募集型団体旅行では、恐山参拝団、大曲花火大会、繋温泉大名湯治など 14 件 484 名の参加を得た⁽⁴¹⁾。

そして、2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、南・北リアス線に甚大な被害を受けることとなった。

⁽⁴¹⁾ 三陸鉄道事業報告、2010 年 3 月 31 日、2～3 ページ。

(4) 2011年～2019年：東日本大震災被災からの復旧期

2011年3月11日に発生した東日本大震災によって、三陸沿岸地域、三陸鉄道は甚大な被害を受けた。三陸鉄道は、南リアス線、北リアス線の営業区間のうち3分の2が被害を受け、全線運転不能、復旧には莫大な費用が必要となり経営の危機を迎えた。

しかし、被災して5日後の3月16日には地域の足として震災復興に寄与していく覚悟で、震災復興支援列車として北リアス線陸中野田駅～久慈駅間を無料乗車で運転を再開した。さらに、3月20日に北リアス線宮古駅～田老駅間、3月29日には北リアス線田老駅～小本駅間について無料乗車で運転を再開した。

復旧には莫大な費用が必要となるわけだが、地域の支持のもと2014年4月の全線運転再開を目指して復旧3か年計画が策定され、国等の支援を得て、2011年11月3日より災害復旧工事が開始された。

第1次復旧工事は順調に進み、計画通り2012年4月1日に、陸中野田駅～田野畑駅間で運転が再開された。さらに、第2次、第3次の復旧工事も着工された。続いて、2013年4月3日に南リアス線盛駅～吉浜駅間、そして2014年4月5日に南リアス線全線が運転を開始し、4月6日に北リアス線全線が運転再開、これで三陸鉄道全線が復旧した。

しかし、三陸鉄道の北リアス線と南リアス線全線が復旧したとはいえ、その間を走るJR山田線の復旧は置き去りにされたままであった。利用者にとっては非常に不便な状況であって、代替バスへの乗り換えで繋ぐことがしばらく続くことになった。

まず、この間の輸送人員と経常損益の推移を見てみよう。

図表－54 輸送人員と経常損益の推移

(税抜/単位：千円)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
輸送人員	851,456	296,586	388,638	497,515	690,776	602,856	513,082	522,068	554,085
(定期外)					(448,915)	(327,529)	(262,867)	(256,434)	(255,524)
(定期)					(241,861)	(275,327)	(250,215)	(265,634)	(298,561)
(内山田線)									(12,779)
運輸収入	322,534	97,718	157,862	226,763	420,652	329,628	264,190	256,576	262,611
(定期外)	(164,456)	(55,274)	(76,195)	(107,322)	(227,596)	(182,060)	(138,165)	(134,741)	(137,884)
(定期)	(92,698)	(36,475)	(45,018)	(47,338)	(53,568)	(58,520)	(55,994)	(56,903)	(61,388)
(地元団体)	(16,062)	(1,273)	(9,266)	(34,873)	(65,217)	(50,919)	(32,876)	(33,264)	(32,740)
(観光団体)	(49,318)	(4,696)	(27,423)	(37,230)	(74,271)	(38,129)	(37,155)	(31,668)	(30,799)
運輸雑収	38,008	36,533	58,615	33,114	32,998	27,353	36,295	29,043	19,927
旅 行 業	11,247	18,607	21,111	12,739	14,597	13,976	10,174	11,209	11,259
物 販 業	13,782	58,175	42,355	28,925	29,496	18,271	12,322	14,370	12,974
経常収益計	432,423	302,996	343,643	348,000	550,032	453,200	362,438	351,755	337,402
人 件 費	327,426	284,313	275,140						
修 繕 費	85,214	64,702	62,013						
動 力 費	48,345	9,407	24,661						

経常費用計	582,373	472,477	481,295	562,828	652,575	589,167	578,009	583,936	720,190
経常損失	149,950	169,481	137,652	214,828	102,543	135,967	215,571	232,181	382,788

(出所) 各年事業報告より作成。

図表－５５ 従業員数の推移 (単位：人)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
従業員数	64	56	53	61	62	64	66	75	79
臨時雇用数	32	14	19	18	18	18	22	20	47

*2011年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名の受け入れを含む。

上記のほかに、I GRへの期間派遣(期間退職)で4名がいる。

*2012年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

上記のほかに、I GRへの期間派遣(期間退職)で5名がいる。

*2013年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

*2014年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名、岩手日報広告社より1名の受け入れを含む。

*2015年の臨時雇用数には、パート従業員2名、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

*2016年の臨時雇用数には、パート従業員2名、岩手県から1名、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

*2017年の臨時雇用数には、パート従業員2名、岩手県から1名を含む。

*2018年の臨時雇用数には、パート従業員4名、岩手県から1名、JR東日本からの出向20名を含む。

(出所) 各年事業報告より作成。

2011年の輸送人員は、東日本大震災の被害によって運転が部分的となり、296,586人、前年比65.2%減、運輸収入は97,718千円、前年比69.7%となってしまった。全国からの温かい支援により、旅行業、物販業等の関連業務の収入が前年比134%増、特に物販業が422%増となった。厳しい状況の中で、経常経費を18.8%削減し、経常損失は169,481千円、前年比13%増となった。

旅行業については、収益性の低い個人旅行販売を廃止し、団体旅行販売に特化した営業に転換、旅客営業部門と統合し、団体販売という共通項のもとで収益確保に努めた。また、被災地の状況をつぶさに見てもらおうと、被災地フロントライン研修の企画が実施された。案内は、147件、3,018名、収益は10,669千円であった。

物販業では、業務を見直し、宮古、久慈の窓口販売、オンラインショップおよびイベント販売に特化して実施された。オリジナル商品の販売はもちろん、各種イベント等での支援販売を41件実施、「復興祈願被災レール」の販売を2回実施し、販売高は24,000千円となった。また、全国の企業、例えばクレディセゾン、東急ハンズ、キットカット、サークルK、徳間書店等において、支援商品の販売を実施した⁽⁴²⁾。

(42) 三陸鉄道事業報告、2012年3月31日、3ページ。

2012年の輸送人員は、2011年11月から着工された復旧工事で一部の運転が再開され、388,638人、前年比31%増、運輸収入は157,862千円、前年比61.5%となった。運輸雑収では、引き続き全国各地からの支援を受け、ヘッドマーク・ラッピング車体等の広告料、商標使用料および他社との合同切符販売などで60.4%増となった。旅行業では、被災地フロントライン研修が158団体、3,593人と増加し、被災地の現状視察と防災を学ぶ役割を果たした⁽⁴³⁾。旅行業は、前年比13.5%増となった。厳しい経営状況の中、運営面の抜本的な見直しを図りながらも経常損失は137,652千円となった。

2013年の輸送人員は、2012年4月の田野畑駅～陸中野田駅間に引き続き、2013年4月の盛駅～吉浜駅間の運行路線の復旧とともに輸送人員はやや増加傾向となり497,515人、前年比28%増の50万人弱までに回復した。被災後の運転再開の中で、「観光客」の割合が大幅に増加した。これには、2013年4月から9月末まで放映されたNHKの朝の連続TV小説「あまちゃん」の舞台となったことによる「あまちゃん人気」が大きい。2013年9月の「旅客流動調査」の利用目的を見ると、2008年調査と比べ「通学、通勤」の割合が減り（平日、68.1%→41.3%）、「観光」の割合が大きく伸びている（平日7.7%→39.6%、休日は40.6%→64.3%）。運輸収入は、226,763千円、前年比43.6%増。旅行業では、被災地フロントライン研修が52団体、1,577人であった⁽⁴⁴⁾。

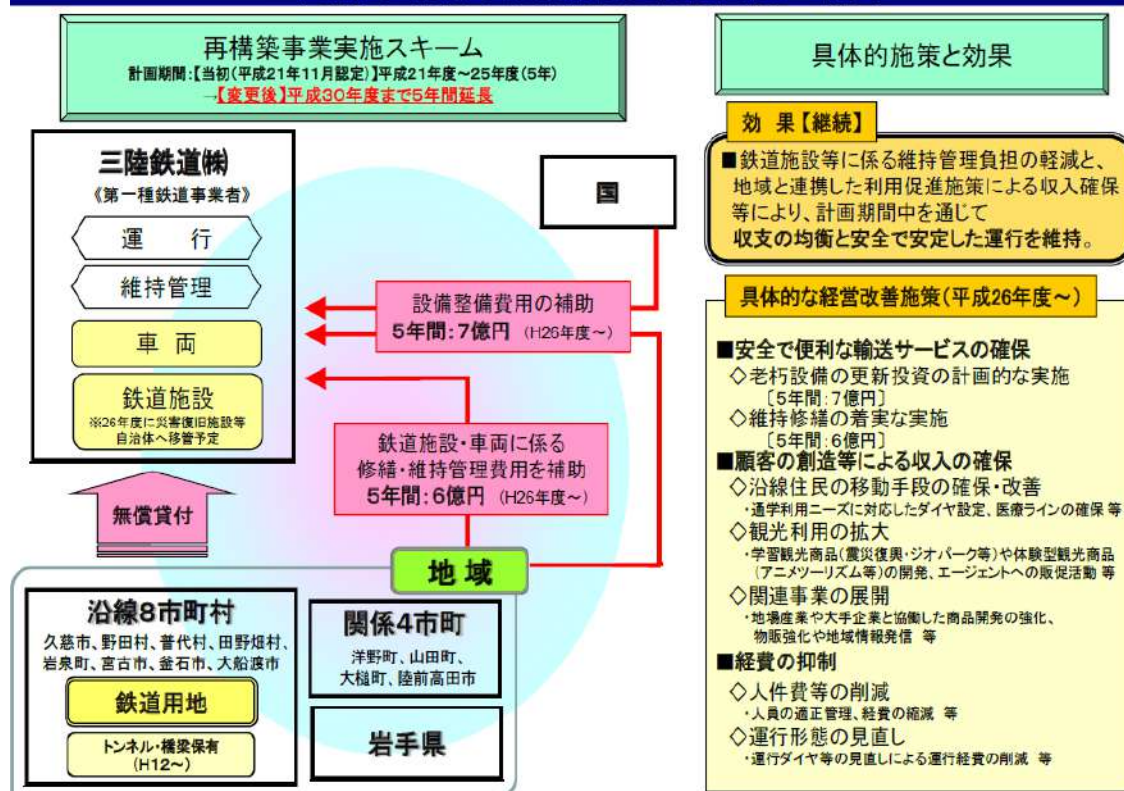
三陸鉄道は、すでに前章で述べたように、2009年11月に、北リアス線および南リアス線の「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、上下分離方式という体制、つまり、重要な資産の譲渡（沿線8市町村が鉄道用地を取得・保有し、三陸鉄道㈱に無償で貸付）による事業構造の変更をもって鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、計画に基づき各種事業が進められてきた。しかし、2011年3月に発生した東日本大震災の被災により、状況が劇的に変化し、事業が一部中止になる等計画どおりには進捗しなかった。しかし、計画どおりには進まなかったとはいえ、本取組みが地域交通の維持改善や速やかな復旧につながる等、十分に効果があったものと認められた。

図表－56 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業（変更後）の概要

⁽⁴³⁾ 三陸鉄道事業報告、2013年3月31日、3ページ。

⁽⁴⁴⁾ 三陸鉄道事業報告、2013年3月31日、3ページ。

三陸鉄道の鉄道事業再構築事業(変更後)の概要



(出所) 国土交通省ホームページ。

その評価から、引き続き鉄道事業再構築実施計画に基づく取組みを進めることが必要であるとして、当初は2014年3月までとしていた計画期間を2018年まで5年間延長する変更申請を行った。三陸鉄道、岩手県及び関係12市町村により、「鉄道事業再構築実施計画」の変更認定申請が行われ、2014年3月28日に、北リアス線および南リアス線の「鉄道事業再構築実施計画」の変更が認定された。

2014年4月5日に南リアス線全線が運転を開始し、4月6日には北リアス線全線も運転を再開し、これで三陸鉄道全線が復旧した。全線運転再開により、2014年の輸送人員は、個人、団体の観光客の利用が好調だったこともあり、690,776人、前期比38.8%増となった。運輸収入は、420,652千円と震災前の2010年322,534千円の30.4%増となった。これは、先に述べた「あまちゃん人気」に三陸鉄道関連のさまざまなイベントが加わり、三陸復興のシンボルとしての三陸鉄道の復旧祝いの「観光」客が増加したことによる。観光団体は、74,271千円、前期比99.5%増、ほぼ2倍化し、震災前の2010年に比べても50.6%増となっている。定期客53,568千円と比べても、いかに多かったかがわかる。経常収益は、550,032千円と震災前の2010年432,423千円を上回ったが、経常損失は102,543千円となった。この経常損失は、一部上下分離経営と経営改善計画が始まった2004年以降最も少ないものとなった。旅行業では、震災学習列車275団体11,130人、被災地フロントライン研修が47団体、1,342人であった⁽⁴⁵⁾。

2014年12月24日、岩手県と関係12市町村は、JR山田線宮古駅～釜石駅間の三陸鉄道移管に合意した。そして、2015年3月7日、JR東日本はJR山田線宮古駅～釜石駅間の復旧工事によりやく着手した。復旧費用210億円の内、JR東日本が140億円を負担し、残りの70億円を復興交付金から支出することとなった。

⁽⁴⁵⁾ 三陸鉄道事業報告、2015年3月31日、3ページ。

2015年の輸送人員は、2014年4月の全線運転再開から1年を経過し、前年度の観光利用者増からの反動減や北陸新幹線開通による影響等から観光需要が大きく落ち込み、乗車人員は602,856人と前年比87.3%、鉄道事業収入は356,982千円で前年比78.7%にとどまった。関連事業では、観光客利用が減少したことにより、弁当、車内販売、駅売り等の物販部門の売り上げが大きく減少した。旅行部門では、震災学習列車204団体10,389人、被災地フロントライン研修が22団体、760人であった。経常費用は、原油価格の大幅な下落により、燃料費が大きく減少したほか、人件費、修繕費等で経費節減に努め、前年比90.3%の589,167千円となった。その結果、経常損失は、135,967千円となった⁽⁴⁶⁾。

2016年の輸送人員は、2014年4月の全線運転再開から3年を経過し、NHKの朝の連続TV小説「あまちゃん」効果が薄れてきた中で、2015年12月に発生したJR山田線盛岡駅～宮古駅間の土砂崩れによる不通によって夏休み期間中の直通運転が中止となり、さらには2016年8月末の台風での沿岸北部の甚大な被害により、観光団体のキャンセルが発生するなどが影響し、513,082人、前年度比85.1%に低減してしまった。運輸収入と運輸雑収を合わせた鉄道事業収入も、前年比84.2%の300,485千円となってしまった。関連事業収入についても、観光客の減少による弁当、車内販売、駅売店等の売り上げの減少が続き、旅行業部門も被災地視察などの需要減などにより56,800千円、前年比63.4%となった。震災学習列車は177団体8,423人、被災地フロントライン研修が10団体、184人であった。経常費用は、JR山田線に向けた新採用で人件費が増加したものの、年度前半の原油価格の下落による燃料費の減少などにより、前年比98.1%の578,009千円となった。その結果、経常損失は、215,572千円とついに2億円を超えることとなった⁽⁴⁷⁾。

2017年の輸送人員は、微増の522,068人であった。2017年4月から通勤定期割引率が改定され、定期客が56,903人、前年比6.2%増であったが、「あまちゃん」効果が薄れ、JR山田線盛岡駅～宮古駅間の土砂崩れによる不通が11月まで続き、2016度に引き続き大手旅行会社の三陸へのツアー販売が減少、そして夏季シーズンの天候不順などが影響し微増にとどまり、鉄道事業収入は前年比95.1%の285,619千円と減収となった。関連事業についても、観光客の減少による駅売店等の売上減少が続き、旅行業部門も被災地視察の需要減などで、関連事業収入は前年比99.9%、56,787千円となった。震災学習列車は165団体7,756人、被災地フロントライン研修が12団体、471人であった。被災地フロントライン研修は、被災地の経年変化や震災に対する風化等により減少傾向が顕著であり、取扱いの中心が大型客船寄港時（久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港、八戸港）のオプションツアーに移行してきた。大型客船寄港オプションツアーについては、7件414人参加（前年度10件、598人）であった。経常費用は、JR山田線移管に向けた社員の新規採用で人件費が増加するとともに、前期に引き続き原油価格の高騰による燃料費増などにより、前年比101.1%の583,936千円となった。その結果、経常損失は、過去最悪の232,181千円となった⁽⁴⁸⁾。

2018年度は、4月から「いわての学び希望基金」を活用し、岩手県による通学定期の半額補助の実施により定期利用の輸送人員が増加したことに加え、2017年度に引き続き、「お座敷列車北三陸号」、「こたつ列車」、「洋風こたつ列車」などの観光列車の運行のほか、「花見かき列車」、「久慈秋祭りツアー列車」などの地域連携企画による誘客や企業ヘッドマークおよび車両ラッピングなど企業等との連携

(46) 三陸鉄道事業報告、2016年3月31日、1ページ。

(47) 三陸鉄道事業報告、2017年3月31日、1ページ。

(48) 三陸鉄道事業報告、2018年3月31日、3ページ。

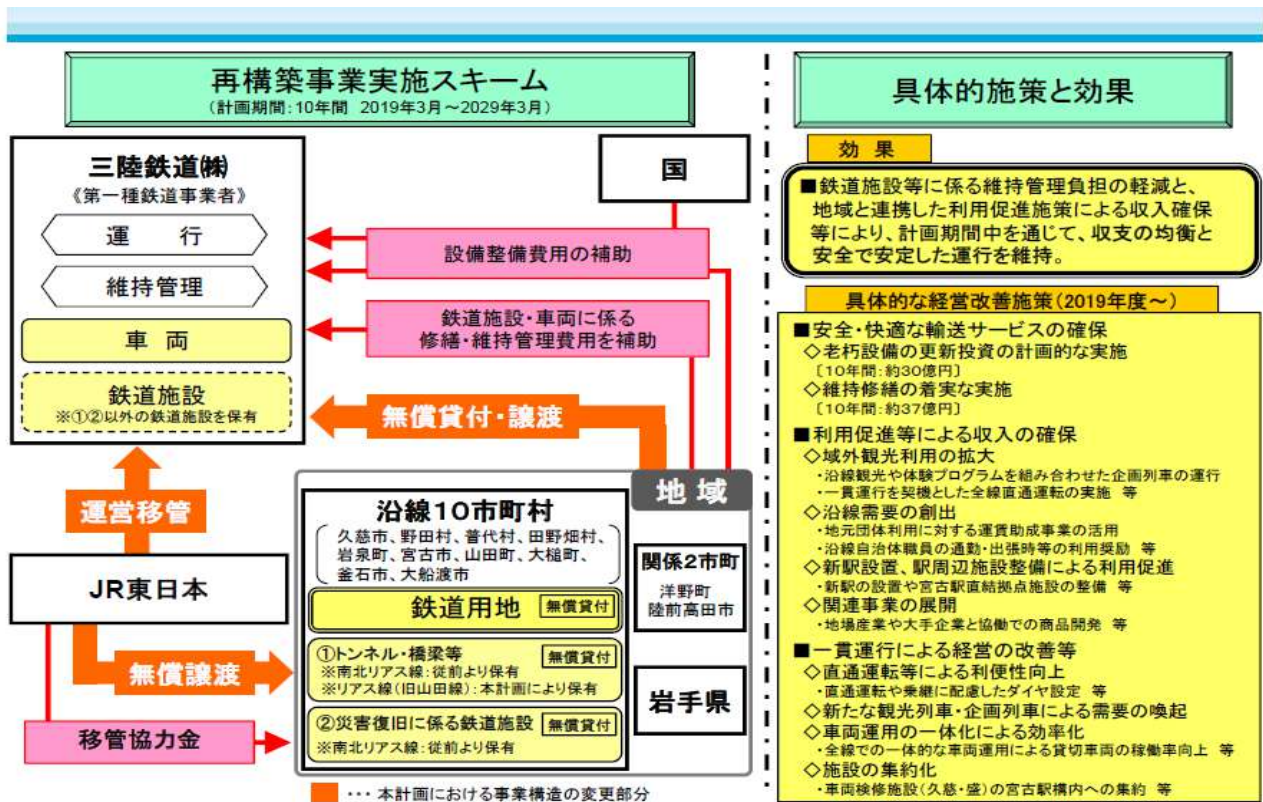
により、利用者の増加に努めてきた。関連事業においては、震災学習列車、被災地フロントライン研修等の継続により、災害学習への需要対応を図ってきた。また、インバウンド対応としては2017年度に引き続き、台湾からの観光客取り込みを見据え、東北・函館の民鉄・第三セクター13社による「東北・函館ローカル鉄道共同パス」の継続発売を実施した。この結果、輸送人員は、リアス線の開通や定期の輸送人員の増加により前年度比106.1%の554,085人となった。しかし、運輸収入では増加したものの運輸雑収の減で、合わせた鉄道事業収入は、リアス線の開通を見据えた団体客の利用控えやラッピング等の広告収入の減少が響き、前年比98.9%の282,538千円となった。関連事業収入は、物産部門での駅売店等の売上の減少や旅行業部門での被災地視察の需要減などにより、前年比81.8%の46,324千円となった。震災学習列車は202団体8,717人、被災地フロントライン研修が7団体111人、大型客船寄港オプションツアー4件305人であった。経常費用は、JR山田線移管に向けた社員採用による人件費（運転士8人、保線・通信など施設系4人の人員増）や広告費、備品購入費が増加するとともに、前期に引き続き原油価格の高騰による燃料費増などの影響で、前年比123.3%の720,190千円と大幅な増加となった。その結果、経常損失は過去最悪であった前年を上回り382,787千円と3億円を突破してしまった⁽⁴⁹⁾。

三陸鉄道は、JR山田線（宮古駅～釜石駅間）の移管を受けるため、従業員の確保、新車両の製造、新駅の整備、各種関連施設の移管、新たなダイヤの作成、踏切事故防止のための安全教室の実施などを進めてきた。そして、国、岩手県の方針を基礎に置きながら、今後の経営方針として、2018年12月に、それまでの「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：平成26年度～平成30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・機関等が一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」を策定した。

そして、これに基づいて、2019年1月30日、三陸鉄道北リアス線・リアス線・南リアス線の鉄道事業再構築実施計画が認定された。

図表－57 2019年1月に、北リアス線・リアス線・南リアス線の「鉄道事業再構築実施計画」の認定

⁽⁴⁹⁾ 三陸鉄道事業報告、2019年3月31日、1ページ。



(出所) 国土交通省プレスリリース、三陸鉄道 北リアス線・リアス線・南リアス線の 鉄道事業再構築実施計画の認定、2019年1月30日。

* 移管協力金 30 億円+14 億円 (新車両 8 両)

* 鉄道事業再構築実施計画認定によって、通常、施設関係の補助 1/3 が、1/2 補助となる。

この計画は、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、事業構造の変更之际、リアス線 (旧山田線) の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地を JR 東日本からリアス線沿線 4 市町 (宮古市、山田町、大槌町、釜石市) に無償譲渡、リアス線沿線 4 市町が取得した鉄道施設・鉄道用地を三陸鉄道に対し無償で譲渡・貸付けることになる。計画期間は、2019 年 3 月 23 日から 2029 年 3 月 31 日までの 10 年間である。

2019 年 3 月 23 日、被災から 8 年を経過して、三陸鉄道の盛駅～久慈駅全長 163 キロの一貫経営が始まった。この粘り強い取り組みとともに、現実的にはその経営がこれからの地域に大きな負担を強いるだろうことを考えるとき、三陸沿岸地域の人々にとっていかに三陸鉄道が必要なのか、その存在の大きさを改めて検討していく必要がある。

三陸鉄道は、3 月 23 日のリアス線開業一貫経営で、2019 年の利用客目標を 116 万人とした。そして、2019 年 6 月 18 日に開催された株主総会に向けた取締役会で、リアス線 163 キロ一貫運行後初の営業概況が公表された。4 月の乗車人員は 94,773 人で、旧 JR 山田線区間 (釜石～宮古) を除く運行の前年比 2.6 倍と大幅な増加となった。定期は 2.4 倍の 51,560 人、観光団体も 4.8 倍のとなり、リアス線効果が顕著に表れた。月別の詳細な目標は定められていないが「想定以上」の快調な出足に、年間目標 116 万人達成に向けて、持続的な利用が鍵となるとされていた。

三陸鉄道の支援の意味も含めて、東日本大震災からの復興に取り組む姿を発信する岩手県の「三陸防災復興プロジェクト」が 2019 年 6 月 1 日に開幕され、三陸沿岸地域 13 市町村を舞台に催しが展開され

た。有名シェフらが一堂に会す三陸国際ガストロノミー（美食学）会議や郷土芸能イベント、三陸鉄道企画列車などが繰り広げられた。プロジェクトは、8月7日、陸前高田市高田町の夢アリーナたかたでクロージングセレモニーを行い閉幕した。音楽家の坂本龍一らのコンサートで、68日間にわたる22事業を締めくくった。全体事業費は4億6千万円で、岩手県は経済波及効果を25億円超と試算した⁽⁵⁰⁾。

そして、2019年10月8日の三陸鉄道の取締役会で、2019年度の当期純利益が約3,000万円の黒字になるとの見通しが示された。当初想定の500万円からの上方修正であった。JR山田線宮古駅～釜石駅間の移管に伴う「リアス線」の開業効果で、4～8月期の輸送人員数、運輸収入とも前年同期比で倍増し、例年客足が鈍る冬季の利用確保が課題となった。4～8月期の輸送人員は、49万4,582人（前年同期比102.8%増）。内訳は、観光などの定期外利用が24万2,219人（同109・1%増）、通勤・通学の定期利用は25万2,363人（同97.1%増）であった。4～8月期の運輸収入は2億9,499万円で、同142.1%増。営業区間の延伸で費用も増加したが、5,373万円の赤字を見込んだ経常損益は、369万円の黒字を確保した（前年同期は9,482万円の赤字）。最終的に当期純利益を確保できれば2015年度以来4年ぶり（2018年度は1,445万円の赤字）であった。3月に目標として掲げた年間利用者116万人を上回るペースであった⁽⁵¹⁾。

しかし、三陸鉄道は、2019年10月12日～13日の台風19号で被災、線路の路盤流出、土砂流入、のり面崩壊等77箇所、ケーブル管路流出、信号器具箱浸水等16箇所被害が発生した。11月14日時点でも、運休しているのは釜石駅～宮古駅間（55.4キロ）と田老駅～久慈駅間（58.3キロ）で、163キロのほぼ7割に当たった。台風19号の経営への影響は大きかった。代行バスの費用は1日90万円に上り、イベントの中止も相次いだ。10月13日に釜石市で行われる予定だったラグビー・ワールドカップのカナダ対ナミビア戦では、3,000人の利用を見込んでいた。11月3日に久慈市で開かれる予定だった「秋のさんてつ祭り」など観光シーズンを狙ったイベントも中止となり、団体客のキャンセルが相次いだ。

三陸鉄道は、2019年3月23日にリアス線開業一貫経営で新たな出発をし、2019年の利用客目標を116万人としていた。そして、4月から10月までの乗車人員が前期の同期の2倍近い67万3,000人と順調であった。開業効果や、三陸防災復興プロジェクト、釜石市でのラグビー・ワールドカップなどイベント開催が利用を伸ばしていた。

しかし、10月12日～13日の台風19号の被害で一時は全線の7割が不通になり、利用者が大幅に落ち込んだ。12月23日に開いた取締役会では、補助金などで補填しても今年度の収支は約1億円の赤字になる見通しとなった。10月の取締役会で示された3,000万円の黒字見通しからは、大きく悪化することとなった。団体や観光客のキャンセルが相次ぎ、運賃収入の見通しは1億円余り減少した⁽⁵²⁾。

問題は、新たな出発の腰を折られた三陸鉄道をいかに復旧させるかということである。これまでの国の方針では、4分の1補助ということになる。しかし、これでは三陸鉄道の復旧はおぼつかない。岩手県は、政府への要請活動を展開した。そして、国土交通省は11月26日、台風19号で被災した鉄道事業者の災害復旧費を実質97.5%支援する方針を決めた。国による現行の補助は25%で、手厚い特例支援となった。一部区間が不通となった三陸鉄道などを念頭に、経営基盤が脆弱な地方鉄道が被害に遭ったこと

(50) 『岩手日報』2019年8月8日付。

(51) 『岩手日報』2019年10月9日付。

(52) 『朝日新聞』2019年12月24日付。

を考慮し、早期復旧への強力な支援策が必要と判断されたものである。

衆議院東日本大震災復興特別委員会で示された特例支援は、国と地方自治体がそれぞれ半額を負担し、国が交付税措置で地方分を工面する、このことで地方負担を実質 2.5%に抑えた。事業者の負担は生じない。今回は、甚大な被害で一部運休が長期化していることからの特例である。

適用条件として、①台風 19 号の被災による復旧費が路線の年間収入を超える、②過去 3 年間赤字が続いている、を設定した。2016 年の熊本地震で被災した第三セクターの南阿蘇鉄道（熊本県）を対象にした支援を踏襲したものである⁽⁵³⁾。

⑤三陸鉄道と補助金

三陸鉄道の開業に当たっては、その経営の厳しさが容易に明らかであるため、国の助成措置が決められていた。具体的には、本報告書Ⅲの 24 ページで明らかにしたように、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転換交付金として一キロ当たり既設線三千万円、新設線一千万円（予定）を支払う。④経常欠損補助は経常欠損額の二分の一を五年間補助する。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。開業以来 10 年間は、通学定期の堅調さに支えられ、何とか経常利益を計上してきたが、その後の輸送人員の激減の中で経常的な損失が続き、すでに見てきたように企業経営的には破綻状態で推移してきた。本来ならば、相当の累積赤字で倒産という結果となるところであるが、累積赤字が抑えられながら経営維持が図られてきた。つまり、経常損失を補填する国、県、地元自治体による各種の補助金が提供されてきたのである。

三陸鉄道に関しては、1984 年の開業以来、さまざまな補助金がつぎ込まれてきた。以下、これまでの三陸鉄道と補助金についてまとめておきたい。今後の三陸鉄道の必要性、存続意義を考える場合にも重要な側面である。

三陸鉄道に対しては、県、沿線等 12 市町村が構成する「岩手県三陸鉄道強化促進協議会」において、利用促進の支援施策を実施しているほか、設備投資や収支欠損に対する財政支援などを行っている。

図表－58 は、1984 年（昭和 59 年）から 2007 年（平成 19 年）までになされた支援状況である。これ以外に、鉄道事業再構築事業等に関連して、国からの各種の支援が講じられている。

本章での財務内容の検討が主に経常損益についてなされてきたのも、当期純利益がそれらの補助金を算出したのちの数値だからである。三陸鉄道の鉄道としての運行にかかわる経営状況を見るうえで、経常損益の分析がより実態に近いからである。ましてや、当期純利益の数値をことさらに強調することは、経営状況の指標としては判断を誤らせるものとなりかねない。また、経常損益についても、上下分離方式の導入によって、経常損益による経営状態の把握も限界があるように思われる。それは、株式会社としての鉄道企業の経営状況を分析しているとは言えないだろうし、公共交通機関としての地方鉄道の分析としては、別の指標を重視していく必要があるのではなかろうか。これは、後に検討することになる。

図表－58 岩手県・沿線等 12 市町村による支援状況（1984 年～2007 年）

⁽⁵³⁾ 『河北新報』2019 年 11 月 27 日付。

【県・沿線等12市町村による支援状況（S59年度 - H19年度）】

補助金名等		実施期間	H19までの補助総額(千円)	うち			備考
				県	市町村	運営助成基金	
岩手県三陸鉄道強化促進協議会事業		S59～	286,952	93,270	193,682		県沿線等12市町村で構成
鉄道近代化設備整備費補助		H6～	334,141	167,070	167,071		鉄道の近代化及び安全性向上に係る事業
鉄道係員安全対策教育指導費補助		H6～ H9	2,324	2,324			
アメニティ向上事業費補助		H13～ H17	45,857	22,927	22,930		利用客の快適性・利便性向上に係る事業
災害復旧事業費補助		H15	6,574	6,574			三陸南地震による災害復旧事業
イベント列車整備事業費補助		H元、2、16、17	458,998	458,998			レトロ列車更新
運営費補助	近代化事業会社負担分	H6～	534,129	7,150	7,150	519,829	
	前年度経常損失相当額	H7～	945,266	59,716	59,717	825,833	
	固定資産税相当額(県3/4 市町村1/4)	H13～	134,108	100,294	33,814		日本鉄道公団からの資産譲渡に伴い発生した固定資産税相当額
	アメニティ補助に係る会社負担分	H13～ H17	22,931			22,931	
	災害復旧補助に係る会社負担分	H15	13,147			13,147	
	計		1,649,581	167,160	100,681	1,381,740	
合計			2,784,427	918,323	484,364	1,381,740	

三陸鉄道の2004年以降の決算公告における注記から、各年度別の国、県、市町村からの補助金の明細をまとめると以下のとおりである。

図表-59 国、岩手県及び沿線市町村からの支援

2004	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：安家川橋梁防風柵	30,000,000円
	岩手県三陸鉄道アメニティー向上事業費補助：軌道修繕工事	17,400,000円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	18,387,300円
	三陸鉄道イベント列車整備事業費補助（宝くじ）：新レトロ調車両さんりくしおさい	136,500,000円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成15年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額《岩手県》	127,048,236円

	2004 年計	329,335,536 円
2005	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：安家川橋梁防風柵	70,570,000 円
	岩手県三陸鉄道アメニティー向上事業費補助：軌道修繕工事	17,290,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	17,889,800 円
	三陸鉄道イベント列車整備事業費補助（宝くじ）：新レトロ調車両さんりく しおさい	136,500,000 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成 16 年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	117,799,259 円
	2005 年計	360,049,059 円
2006	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：北リアス線風速・雨量計更新外	69,200,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	16,930,100 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成 17 年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	120,541,170 円
	2006 年計	206,671,270 円
2007	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：南北リアス線トンネル・橋梁改修外	69,300,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	16,471,400 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成 18 年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	119,432,625 円
	2007 年計	205,204,025 円
2008	鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び車両リニューアル事業（県・市町村各 70,933,000、国 40,934,000 円）	182,800,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に	16,049,400 円

	相当する額	
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成19年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額 （県・市町村各53,579,149円）	107,158,298円
		2008年計 306,007,698円
2009	鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	235,090,162円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	15,180,400円
	久慈駅改修工事、野田玉川駅及び田野畑駅移動円滑化設備整備の補助金	35,444,000円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成19年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	145,138,440円
		2009年計 430,853,002円
2010	鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	248,201,570円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成21年（2009年）11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	147,988,000円
	駅老朽化対応等改修事業補助 駅の老朽化対応として、岩手県より改修工事費の支援を受けました。	42,000,000円
	新駅設置事業補助金（山口団地駅） 新駅設置事業として岩手県及び宮古市より新駅設置工事費の支援を受けました。	60,000,000円
		2010年計 498,189,570円
2011	安全輸送整備事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	53,130,518円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成21年（2009年）11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	112,287,546円
	三陸鉄道駅舎活用事業費補助 釜石駅舎活用対応として、釜石市より改修工事費の支援を受けました。	3,500,000円

	三陸鉄道運営費補助（車両緊急輸送事業費補助） 震災後宮古～小本間の運行の車両確保として、久慈から宮古まで車両2台の車両緊急輸送費を岩手県より支援を受けました。	8,010,000 円
	三陸鉄道運営費補助金（三陸鉄道震災代替バス運行事業） 震災後運休区間において、代替バスを運行したことにより生じた欠損額を岩手県より支援を受けました。	8,091,936 円
	2011 年計	185,010,000 円
2012	安全輸送整備事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	19,753,160 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 21 年（2009 年）11 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	123,232,103 円
	三陸鉄道地域活性化支援事業費補助 岩手県より被災車両の代替として新車両購入費の支援を受けました。	480,000,000 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度震災関連損失補助） 岩手県より前年度損失補助として支援を受けました。	43,568,735 円
	三陸鉄道災害復旧事業費補助金 震災後北リアス線及び南リアス線の軌道及び橋りょう等の鉄道施設の復旧工事費として、国、岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	986,689,527 円
	2012 年計	1,653,243,525 円
2013	安全輸送整備事業費補助金及び地域鉄道公共交通維持改善事業 平成 24 年緊急老朽化対策事業 平成 25 年バリア解消促進事業	64,000,000 円 110,758,058 円
	小本駅エレベーター設備整備補助金として国土交通省及び岩泉町より支援を受けました。	90,006,000 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 21 年（2009 年）11 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	145,160,515 円
	三陸鉄道地域活性化支援事業費補助 岩手県より新車両購入費の支援を受けました。	800,000,000 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度震災関連損失補助） 岩手県より前年度損失補助として支援を受けました。	16,558,482 円
	三陸鉄道災害復旧事業費補助金	6,298,617,999 円

	震災後北リアス線及び南リアス線の軌道及び橋りょう等の鉄道施設の復旧工事費として、国、岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	
		2013年計 7,525,101,054円
2014	安全輸送整備事業費補助金及び地域鉄道公共交通維持改善事業 平成26年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業 (バリア解消促進等事業)	121,411,000円
	三陸鉄道運営費補助(設備維持補助金) 平成21年(2009年)11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	135,400,000円
	三陸鉄道南リアス線恋し浜旅客通路設置業務補助 大船渡市より南リアス線恋し浜駅旅客通路設置費の支援を受けました。	66,243,120円
	三陸鉄道運営費補助(前年度震災関連損失補助) 岩手県より前年度損失補助として支援を受けました。	65,672,451円
	三陸鉄道災害復旧事業費補助金 震災後北リアス線及び南リアス線の軌道及び橋りょう等の鉄道施設の復旧工事費として、国、岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	1,713,701,374円
		2014年計 2,102,427,945円
2015	安全輸送整備事業費補助金及び地域鉄道公共交通維持改善事業 平成27年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業 (バリア解消促進等事業)	130,943,000円
	三陸鉄道運営費補助(設備維持補助金) 平成21年(2009年)11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	146,800,000円
		2015年計 277,743,000円
2016	安全輸送整備事業費補助金(地域鉄道公共交通維持改善事業) 平成28年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業	180,258,000円
	三陸鉄道運営費補助(設備維持補助金) 平成21年(2009年)11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	151,900,000円

	三陸鉄道運営費補助（台風10号被災補助金） 平成 28 年 8 月 30 日に発生した台風 10 号による被害損失（ただし、損害保険金の収入を除く）を岩手県より支援を受けました。	11,302,310 円
	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 国から、訪日外国人旅行者受入環境整備に資する車両の自動放送装置の多言語化（日英 2 ヶ国）に係る支援を受けました。	903,333 円
	新駅建設工事業務委託 平成 28 年野田村より三陸鉄道北リアス線新駅（十府ヶ浦海岸駅）の建設業務の委託を受けました。	166,398,000 円
		2016 年計
		510,761,643 円
2017	安全輸送整備事業費補助金（地域鉄道公共交通維持改善事業） 平成 29 年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業	168,017,000 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 26 年（2014 年）3 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき、整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	154,000,000 円
	釜石駅維持管理運営事業補助金 釜石市より、釜石駅の業務運営事業に要する経費に対し支援を受けました。	2,000,000 円
	三陸鉄道経営移管交付金 岩手県より、2019 年（平成 31 年）3 月に J R 山田線の経営移管を受けるに当たり、初期投資並びに、経営移管に伴い発生する経費に対し支援を受けました。	48,355,833 円
		2017 年計
		372,372,833 円
2018	安全輸送整備事業費補助金（地域鉄道公共交通維持改善事業） 平成 30 年度三陸鉄道安全輸送設備等整備事業費	227,612,125 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 26 年（2014 年）3 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき、整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	161,330,000 円
	釜石駅維持管理運営事業補助金 釜石市より、釜石駅の業務運営事業に要する経費に対し支援を受けました。	2,000,000 円
	三陸鉄道経営移管交付金 岩手県より、2019 年（平成 31 年）3 月に J R 山田線の経営移管を受	1,881,865,904 円

	けるに当たり、初期投資並びに、経営移管に伴い発生する経費に対し支援を受けました。	
	鉄道新駅整備事業費補助金 宮古市及び鉄道運輸機構より、2019年（平成31年）3月に開業した弘川駅、八木沢・宮古短大駅の新駅設置に要する整備費に対し支援を受けました。	521,959,410 円
		2018年計 2,794,767,439 円

（出所）三陸鉄道各年度決算公告より作成。

図表－60 国、岩手県及び沿線市町村からの支援

年度	支援額（円）	年度	支援額（円）
2004	329,335,536	2011	185,010,000
2005	360,049,059	2012	1,653,243,525
2006	206,671,270	2013	7,525,101,054
2007	205,204,025	2014	2,102,427,945
2008	306,007,698	2015	277,743,000
2009	430,853,002	2016	510,761,643
2010	498,189,570	2017	372,372,833
		2018	2,794,767,439
		合 計	17,757,737,599
		震災後	15,421,427,439

（出所）三陸鉄道各年度決算公告より作成。

※ J R 山田線復旧工事費用：210 億円予想

* J R 東日本：復旧 140 億円

* 自治体：まちづくり、地盤の嵩上げ 70 億円

※加えて、台風 19 号復旧費用

■三陸鉄道の鉄道施設に係る復旧工事に対する補助（被災事業者支援）【9 月補正予算（2,000 百万円）】
国庫

■三陸鉄道株式会社が行う運休区間 における代行バスの運行経費に対し 補助するとともに、三陸鉄道の全線運 行再開に向けた誘客促進の強化を支 援（被災事業者支援）【12 月補正（43 百万円）】県単
（代行バスは、国の措置に県単で上乗せ）

4. これからの人口の推移とモータリゼーションの現実

これまで見てきたように、三陸鉄道は、経営的にはきわめて厳しい状況にある。開業以来の輸送人員の激減と長く続く経常損失の計上、それを補填するための補助金と度重なる自然災害等で、地域が支える第三セクターとしては非常に困難な状況にある。とくに、輸送人員の激減という状況にあって、地域にとっての三陸鉄道の存在意義が再確認される必要性が出てきている。今後、輸送人員の増加が見込めるのか、その回復がありうるのか。あるいは、輸送人員だけでなく、そのほかの活用の意義が何かありうるのかが問われてきている。三陸鉄道を今後とも維持していくためには、このことが確認され、地域の合意が図られる必要がある。そして、今後維持していくとしても、厳しい経営的現実を打開していく方策はありうるのかも検討されなければならない。163 キロという全国最長の地方鉄道として新たな出発を始めた三陸鉄道は、これまでの35年間で総括しながら、この時点でその存在意義を、その立脚点を明確にしていく必要がある。それなくしては、地域的にも、県、国としても積極的な支援を継続的に行うことが、今後ますます難しくなっていくのではないかと危惧されるのである。

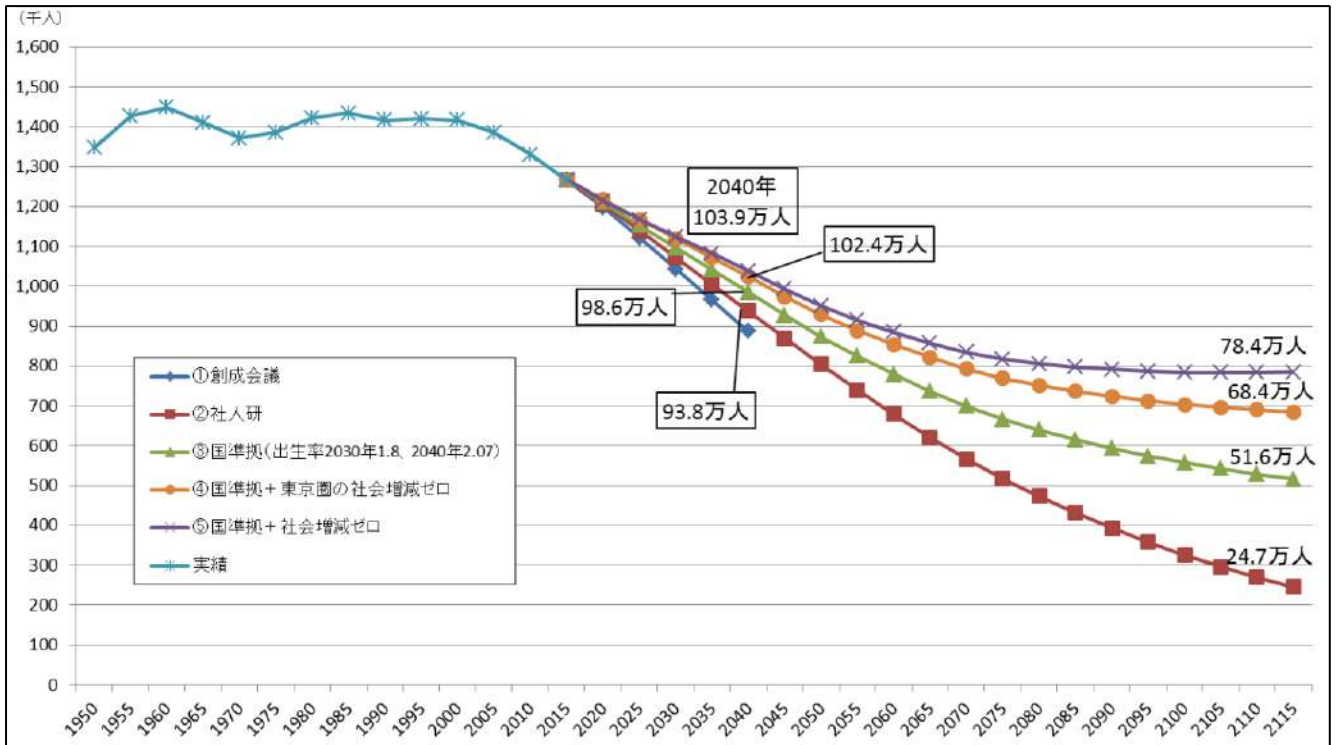
まずは、現状として三陸鉄道が果たして十分に活用されているのかどうか、そして、今後活用されていくという見込みがあるのかどうかを検討されなければならない。

改めて、地方鉄道の現状や三陸鉄道の開業以来の今日の状況を生み出した2つの要因、人口減少・少子高齢化とモータリゼーションについて考察してみよう。この2つの要因について、今後の三陸沿岸地域の状況予測はどうなっているのだろうか。

(1) 年齢階層別人口・高齢化率の推移

先にも見たように、岩手県では、戦前・戦後の一時期を除き、一貫して続いている社会減と、1999年以降の自然減が相まって、近年毎年1万人程度の人口減少が続いている。こうした傾向が今後もそのまま継続するとして人口推計を行ったのが、図表内の①日本創成会議であり、社会増減は一定程度収束するが社会減はなお継続するとして推計を行ったのが、図表内の②国立社会保障・人口問題研究所である。

図表－6 1 岩手県の人口の長期的な見通し（再掲）



（出所）岩手県『岩手県人口ビジョン ～地方が主役になる日本を岩手から～』2015年10月、21ページ。

この2つの推計は、いわば、何ら対策を講じなかった場合の人口推計であるが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、岩手県の人口は2040年には93万8,000人になると見込まれ、更にその後も減少を続け、2115年には24万人にまで減少すると試算されている。

一方、出生率が人口置換水準に回復した場合、2040年の岩手県の人口は98万6,000人程度になると見込まれるが、岩手県の社会減は一定程度続くため、2115年には51万6,000人にまで減少すると図表－6 1内③のように試算されている。

また、東京圏の社会増減を均衡させるとの国の総合戦略の目標が実現した場合、2040年の岩手県の人口は102万人になると見込まれるが、依然として東京圏以外の地域との社会増減が発生し続けるため、その後も人口は減少を続け、2115年には68万4,000人にまで減少すると図表－6 1内④のように試算されている。

これら①～④の試算は、いずれの場合も岩手県からの人口流出、社会減が続くため、出生率が人口置換水準である2.07に達し得ても、なお人口が減少し続けるという推計である。

したがって、岩手県では、ふるさと振興を進めることにより、出生率の向上と社会減ゼロを実現し、超長期的な人口増の可能性も視野に入れた人口の定常状態を目指し、2040年に100万人程度の人口を確保することを図表－6 1内⑤のように目標としている。

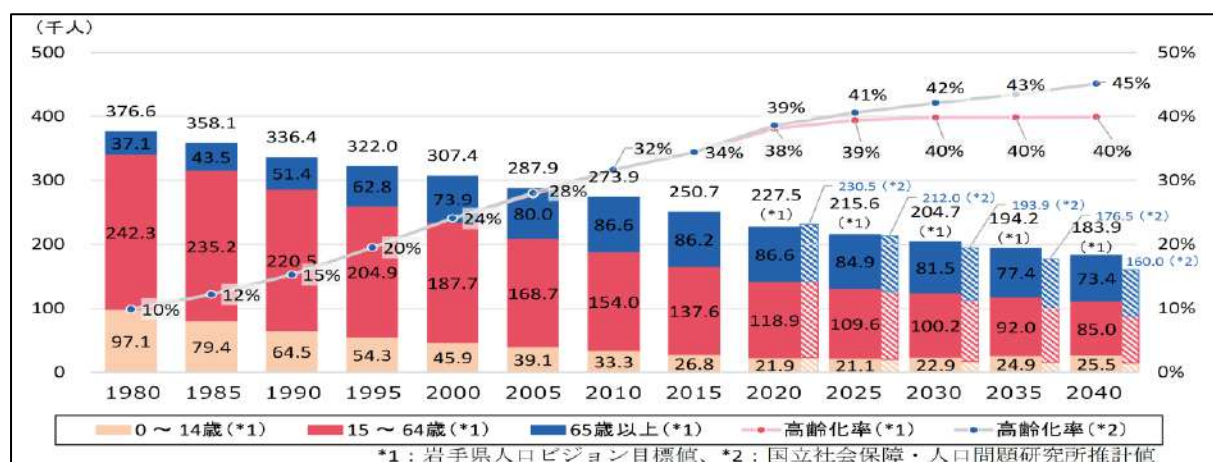
いずれにしても、岩手県の人口は、1997年（平成9年）以降減少を続け、2018年（平成30年）には124万5,000人と、ピークであった1985年（昭和60年）の約145万人と比べ、約14%減少している。

三陸沿岸地域の人口は、三陸鉄道の開業時1984年（昭和59年）から比較して著しく減少しており、1980年の約38万人から、2015年には約25万人と約3割減少している。更に、県の人口ビジョンにおいても、2040年には、約18万人まで落ち込む予測となっている。

年齢階層別では、高齢化率が高水準で推移し、1980年の10%から2015年で既に34%、2040年には岩手県の人口ビジョンでは40%、国立社会保障・人口問題研究所の推計では45%まで上昇し、逆に生産年齢人口の比率が、岩手県の人口ビジョンでは1980年の64%から2040年には46%まで落ち込む予測となっている。

一方で、三陸沿岸地域の世帯数は1980年から現在に至るまで横ばいであり、人口減少・少子高齢化の進展に伴い世帯規模が縮小している。

図表－62 年齢階層別人口・高齢化率の推移【三陸沿岸地域】（再掲）



出典：国勢調査（1980～2015）、岩手県人口ビジョン（2020～2040）、国立社会保障・人口問題研究所。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、30ページ。

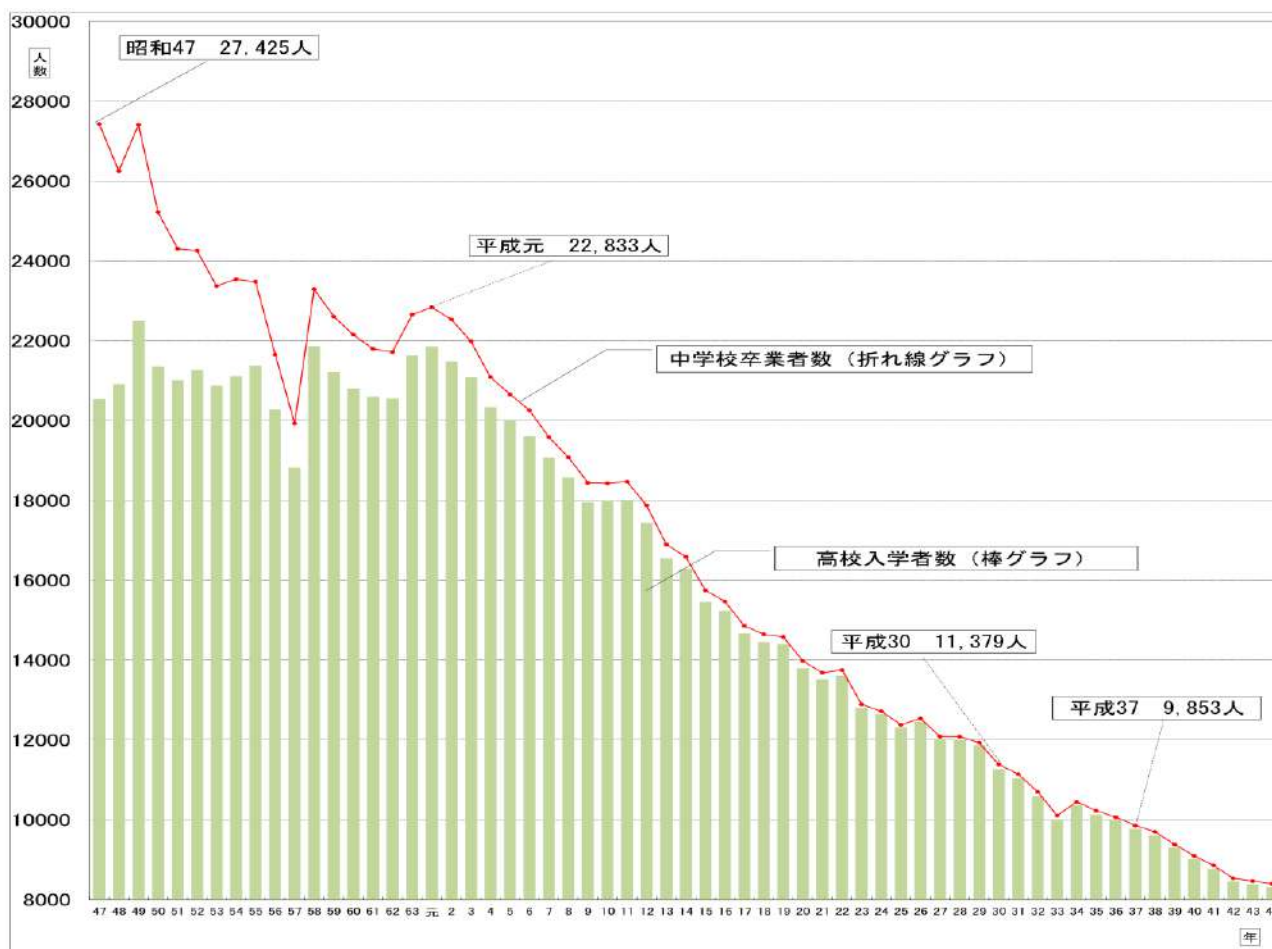
（2）公立学校児童・生徒数の推移

岩手県の人口は、1997年（平成9年）以降減少を続け、2018年（平成30年）には124万5,000人と、ピークであった1985年（昭和60年）の約145万人と比べ、約14%減少している。

小・中・高・特別支援学校の児童生徒数についても、1981年（昭和56年）の26万4,000人をピークに、年々減少を続け、2018年（平成30年）には12万7,000人と、ピーク時に比して52%も減少し、今後さらに減少することが見込まれている。

大きな減少を、中学校卒業生および高校入学者数の推移でみると、図表－63のようになる。異常なほどの減少の推移である。

図表－6 3 岩手県における中学校卒業生数及び高校入学者数の推移



注) 中学校卒業生数及び高校入学者数

各年ごとのデータ

〈中学校卒業生数〉・昭和47年から平成27年までは実績値、平成28年以降は平成27年5月1日現在の在籍生徒数等からの推定値です。

〈高校入学者数〉・昭和47年から平成27年までは実績値、平成28年以降は進学率を99.0%に固定し、高校入学者数を計算したものです。

〈進学率〉・進学率は、学校基本調査からのものとなります。

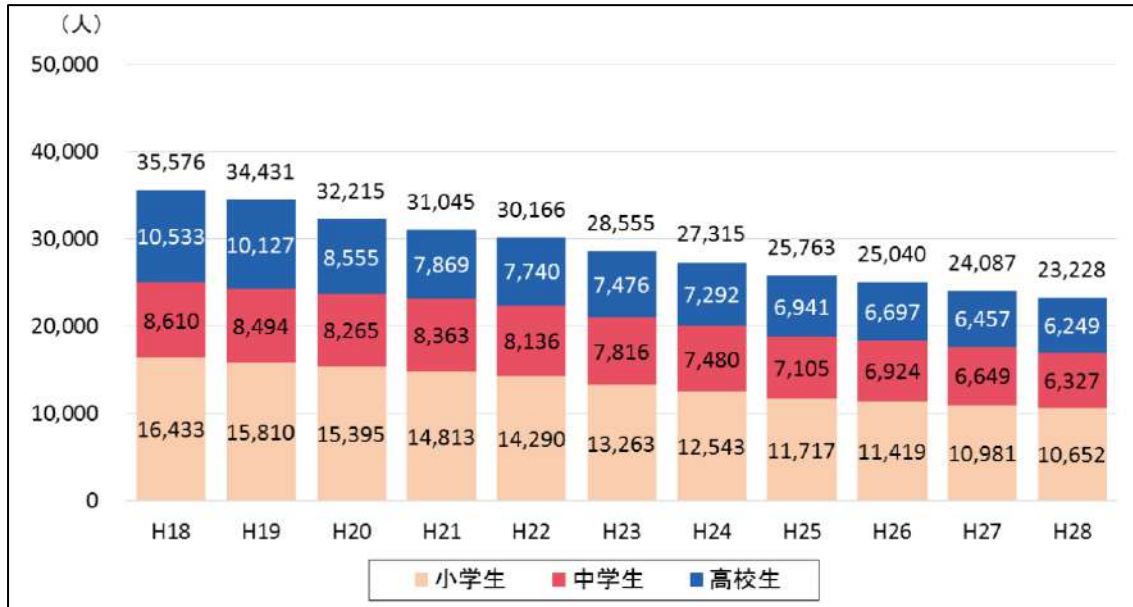
(出所) 岩手県教育委員会事務局学校教育室「本県の高等学校教育の現状について(説明)」、2019年。

三陸鉄道にとって、中学生、高校生の通学定期は、乗車人員の動向に大きく作用する。定期の場合、例えば1ヶ月定期の場合、1人の定期で往復2人分、1ヶ月で60人の輸送人員とカウントされる。したがって、中学生、高校生定期の動向は、輸送人員の増減に大きく影響する。図表－6 3の予想を見る限り、三陸鉄道の通学定期は今後さらに減少を続けると予想される。

これを、三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数(小学校・中学校・高校)の推移としてみたものが、図表－6 4である。2006年から2016年までの10年間に12,348人の減少、34.7%減となったのである。

これがさらに、続いていくと想定されているのが現実である。地元と三陸鉄道にとっての重要な乗客である児童・生徒数の減少は、三陸鉄道の必要性の1つの根拠に影響してくる。

図表－6 4 三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数（小学校・中学校・高校）の推移（再掲）



出典：岩手県教育委員会 HP

（出所）沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、33 ページ。

児童・生徒数の減少は、学校の統廃合として進められてきた。以下は、2019 年度末の統廃合の状況である。三陸沿岸地域での統廃合が多い。統廃合の進展は、三陸鉄道の輸送人員にも大きな影響を与える。

図表－65 岩手県の廃止・新設校

令和元年度末 廃止校

フリガナ 学校名	住所	備考
ミヤコシリフツワジワラシウガッコウ 宮古市立藤原小学校	〒 027 - 0021 宮古市藤原上町 1 - 37	宮古市立磯鶏小学校へ統合
ヤマダチョウウリツオオサワシウガッコウ 山田町立大沢小学校	〒 028 - 1311 下閉伊郡山田町大沢第 6 地割 51	6 校を廃止し、山田町立山田小学校を新設
ヤマダチョウウリツヤマダキタシウガッコウ 山田町立山田北小学校	〒 028 - 1321 下閉伊郡山田町第 14 地割 21	
ヤマダチョウウリツヤマダミナミシウガッコウ 山田町立山田南小学校	〒 028 - 1352 下閉伊郡山田町飯岡第 7 地割 28 - 2	
ヤマダチョウウリツオオサシウガッコウ 山田町立織笠小学校	〒 028 - 1361 下閉伊郡山田町織笠第 11 地割 80	
ヤマダチョウウリツドロキシウガッコウ 山田町立轟木小学校	〒 028 - 1361 下閉伊郡山田町織笠第 20 地割 22	
ヤマダチョウウリツオオサシウガッコウ 山田町立大浦小学校	〒 028 - 1371 下閉伊郡山田町船越第 20 地割 10	
ヤマダチョウウリツアラカワシウガッコウ 山田町立荒川小学校	〒 028 - 1303 下閉伊郡山田町荒川第 4 地割 77 - 1	山田町立豊間根中小学校へ統合
イワイズミチョウウリツコガワシウガッコウ 岩泉町立小川小学校	〒 028 - 5643 下閉伊郡岩泉町袋綿字閑屋 57 番地 1	2 校を廃止し、岩泉町立小川小学校を新設
イワイズミチョウウリツカドシウガッコウ 岩泉町立門小学校	〒 028 - 5641 下閉伊郡岩泉町門町 32 番地 3	

令和元年度末 廃止校

フリガナ 学校名	住所	備考
モリオカシリフツナギチユウガッコウ 盛岡市立繋中学校	〒 020 - 0055 盛岡市繋館市 114 - 1	盛岡市立大宮中学校へ統合
オオフナトシリフツヒロロイチチュウガッコウ 大船渡市立日頃市中学校	〒 022 - 0005 大船渡市日頃市町関谷 60 - 1	大船渡市立第一中学校へ統合
オオフナトシリフツオキライチチュウガッコウ 大船渡市立越喜来中学校	〒 022 - 0101 大船渡市三陸町越喜来前田 41	
オオフナトシリフツシママチュウガッコウ 大船渡市立吉浜中学校	〒 022 - 0102 大船渡市三陸町吉浜字 127 - 2	
ヤマダチョウウリツトヨマネチュウガッコウ 山田町立豊間根中学校	〒 028 - 1302 下閉伊郡山田町豊間根第 3 地割 181 - 3	山田町立山田中学校へ統合
イワイズミチョウウリツアツカチュウガッコウ 岩泉町立安家中学校	〒 027 - 0611 下閉伊郡岩泉町安家松林 166	岩泉町立岩泉中学校へ統合
ヒロノチョウウリツシユクノヘチュウガッコウ 洋野町立宿戸中学校	〒 028 - 7902 九戸郡洋野町種市第 7 地割 116 - 21	洋野町立種市中学校へ統合

令和 2 年度 新設校

フリガナ 学校名	住所	電話番号	備考
イワテケンリツミヤコシウコウコウトウガッコウ 岩手県立宮古商工高等学校	〒 027 - 0022 宮古市赤前 1 - 81 (工業校舎)	0193 - 67 - 2201	
	〒 027 - 0024 宮古市磯鶏 3 - 5 - 1 (商業校舎)	0193 - 62 - 6857	

令和元年度末 廃止校

フリガナ 学校名	住所	電話番号	備考
イワテケンリツミヤコシウコウコウトウガッコウ 岩手県立宮古工業高等学校	〒 027 - 0022 宮古市赤前 1 - 81	0193 - 67 - 2201	
イワテケンリツミヤコシウコウコウトウガッコウ 岩手県立宮古商業高等学校	〒 027 - 0024 宮古市磯鶏 3 - 5 - 1	0193 - 62 - 6857	

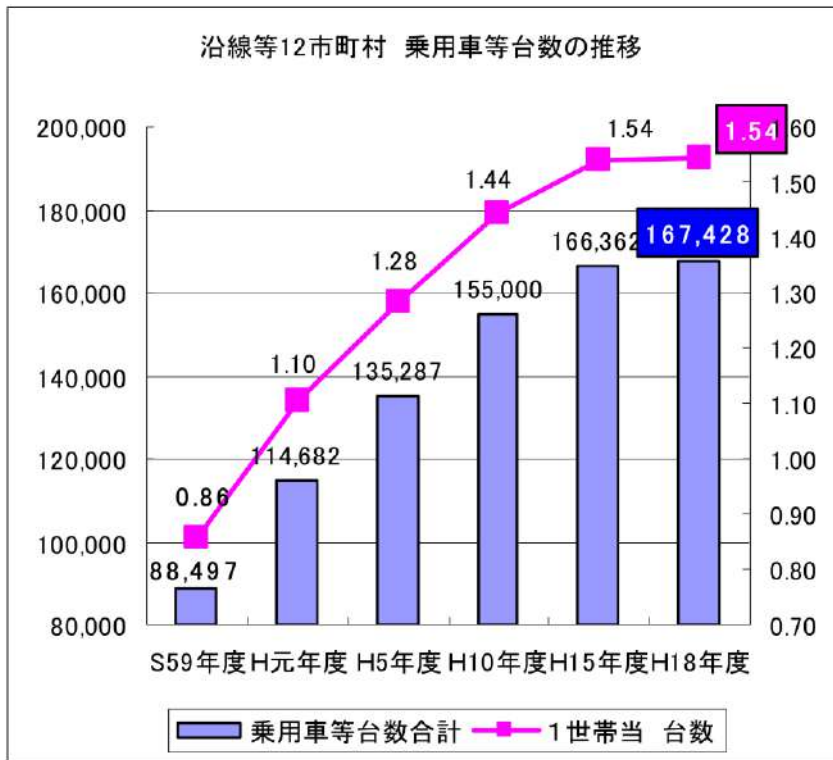
(出所) 岩手県教育委員会事務局資料。

(3) モータリゼーション：三陸沿岸地域住民の自動車の利用環境

日本のモータリゼーションは、すでに述べたように、1960年代半ばから始まり、1967年12月には中央自動車道の調布―八王子間が開通、1968年4月に東名高速道路の部分開通、1969年には全面開通を迎えた。そして、本格的なモータリゼーションの流れに対応できる高速道路網が首都圏を中心に全国に張り巡らされる形で展開されてきた。

しかし、三陸沿岸地域のモータリゼーションについて、沿線等12市町村における乗用車等（乗用普通車、乗用小形車、軽自動車）の保有状況からみると、国道45号、国道106号の全線開通を受けて、三陸鉄道開業（1984年度）以後、保有台数は伸び続け、2006年度においては、開業時の約2倍の保有台数となって、遅れて展開されてきた。また、世帯当りの保有台数の状況を見ると、2006年度で1.54台となっており、高い普及度となっている。保有台数の伸び率を見ると、開業から2003年度までの間に急速にモータリゼーションが進展した状況が推察される。

図表－66 沿線等12市町村 乗用車等台数の推移（再掲）

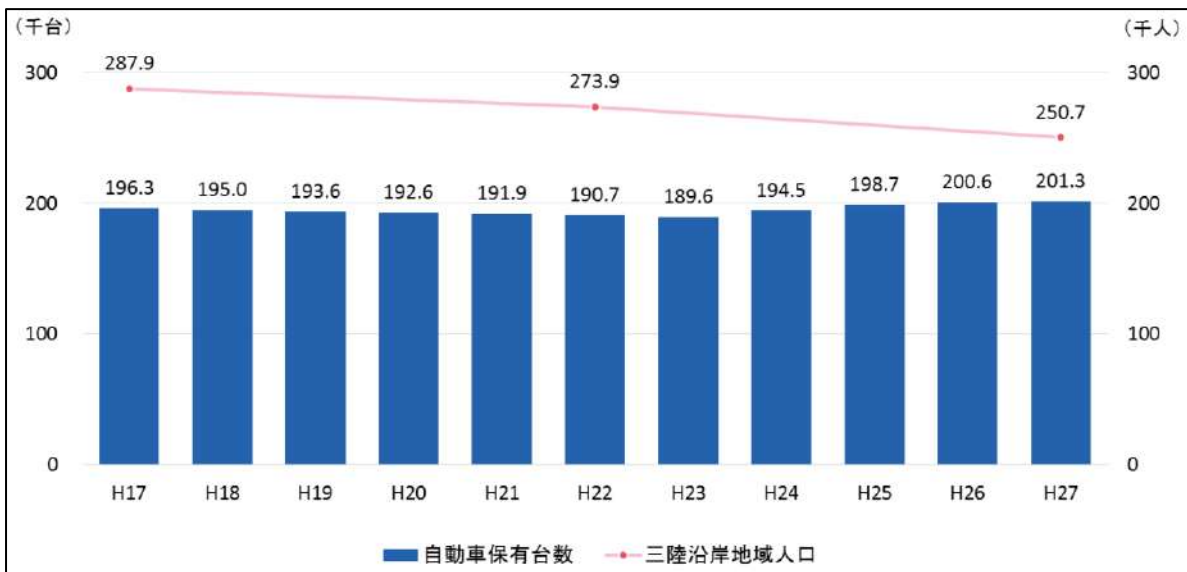


〔出典〕 国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

〔出所〕 沿岸等12市町村、「2009年計画」、5ページ。

三陸沿岸地域において、モータリゼーションの進展に伴い増加してきた自動車保有台数は、著しい人口減少に伴い、2004年（平成16年）より緩やかな減少傾向に向かいつつあったが、2011年（平成23年）の東日本大震災後、再び若干の増加傾向に転じている。

図表－6 7 自動車保有台数及び人口の推移【三陸沿岸地域】（再掲）



出典：東北運輸局資料（H17～H27）、国勢調査（H17～H27）。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、40ページ。

運転免許の保有状況は、三陸沿岸地域では70歳以上になると運転免許保有率は低くなり、高齢化の進展と相まって運転免許自主返納者数が年々急激に増加し、日常生活の移動に自身で自動車が使えない住民が今後急激に増加していく見込みである。

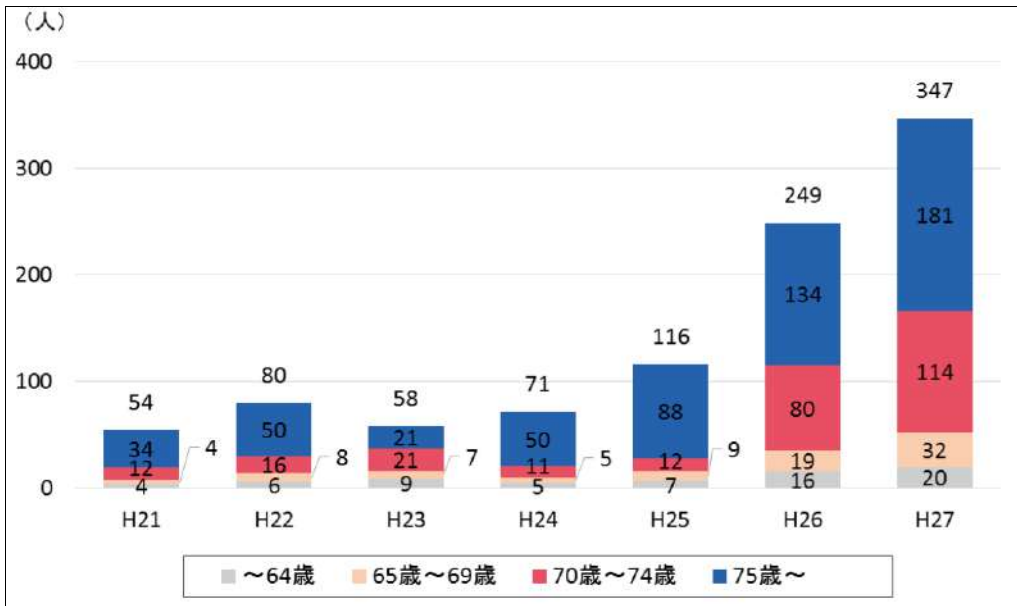
図表－6 8 年齢別運転免許保有率【三陸沿岸地域】（再掲）



出典：住民基本台帳（H27.12.31）、岩手県警資料（H28.1.1）。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

図表－69 運転免許自主返納者数の推移【三陸沿岸地域】



出典：岩手県警資料。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

それでは、三陸沿岸地域の人々は、日常生活でどのような移動手段を利用しているのでしょうか。

2016年に、三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画にあたって、三陸鉄道およびJR山田線代替バス沿線市町村の住民について、現在の日常生活移動の特性や移動ニーズ、交通サービスへの評価、三陸鉄道の必要性や課題等を把握するためのアンケート調査を実施している。調査概要は、以下のとおりである。

<住民アンケート調査概要>

三陸鉄道およびJR山田線代替バス沿線市町村の住民について、現在の日常生活移動の特性や移動ニーズ、交通サービスへの評価、三陸鉄道の必要性や課題等を把握するためのアンケート調査を実施している。調査の概要は、以下のとおり。

調査対象：三陸沿岸地域12自治体（洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、
宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市）

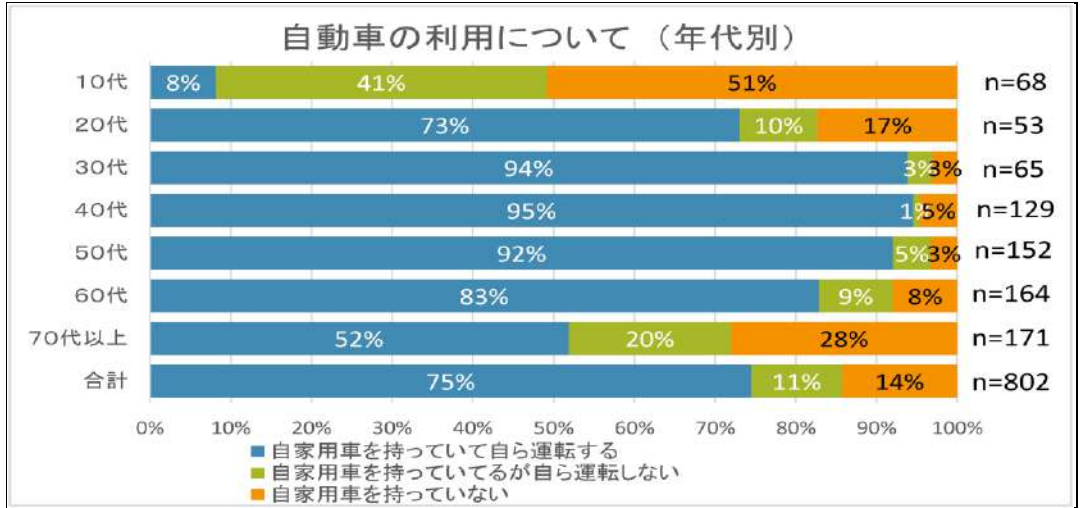
調査方法：市町村協力により住民をランダムで抽出し、郵送配布・郵送回収

配布数：1500世帯（1世帯あたり3票・配布票数4500票）

回収数：852票（回収率18.9%）

自動車の利用環境については、三陸沿岸地域住民の自動車の利用環境を見ると、30～60代では8割以上が自家用車を保有し自ら運転しているが、10代で約9割、70代以上で約5割が自ら運転しておらず、特に70代以上では、約2割が自家用車を保有しながら自ら運転していない状況である。

図表－70 住民の年代別外出頻度【三陸沿岸地域】



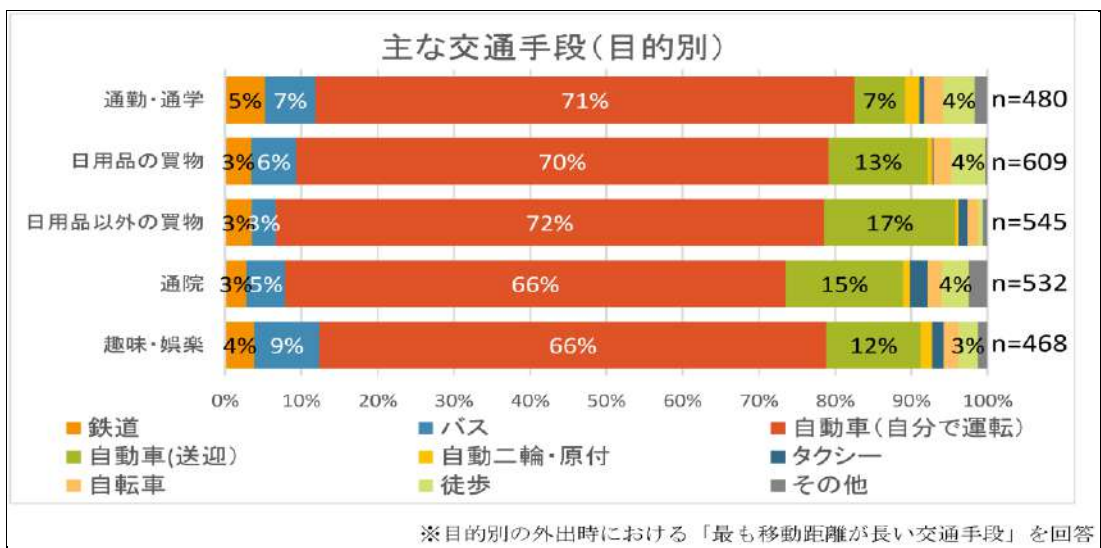
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、115ページ。

三陸沿岸地域住民の日常の移動交通手段について、目的別では、全体的に送迎も含めた自動車の分担率が約8～9割を占めている。鉄道やバスを使う割合が比較的高いのは、通勤・通学、趣味・娯楽となっている。

年代別で見ると、30～50代は8～9割が自分で運転して自動車を利用しており、10代の4割以上、70代の2割以上が送迎に頼っている状況である。鉄道やバスを使う割合が高いのは、10代及び60代以上となっている。

図表－71 住民の目的別交通手段割合【三陸沿岸地域】



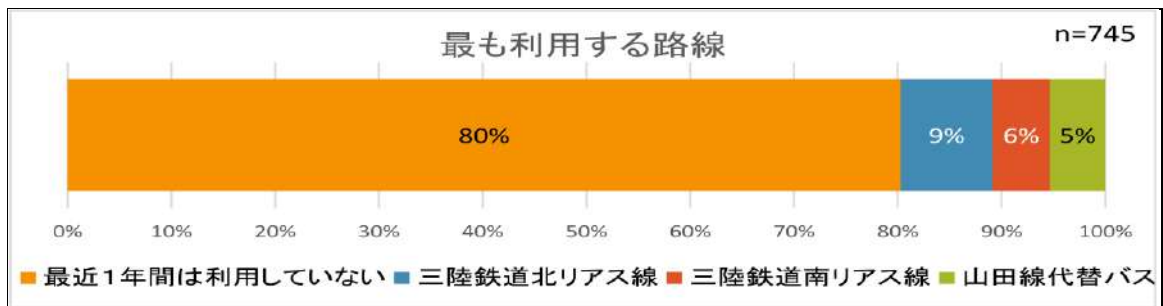
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、116ページ。

三陸沿岸地域住民の三陸鉄道、J R山田線代替バスの利用状況については、約8割が最近1年間はいずれの路線も利用していない状況である。

利用している住民の路線別の利用目的としては、北リアス線が「通院」「観光」「仕事」、南リアス線が「買物」「観光」「通院」、J R山田線代替バスについては、「通学」「通院」が多くなっており、各路線共通で沿線住民が「通院」で使う割合が高くなっている。

図表－72 住民による三陸鉄道等の利用状況



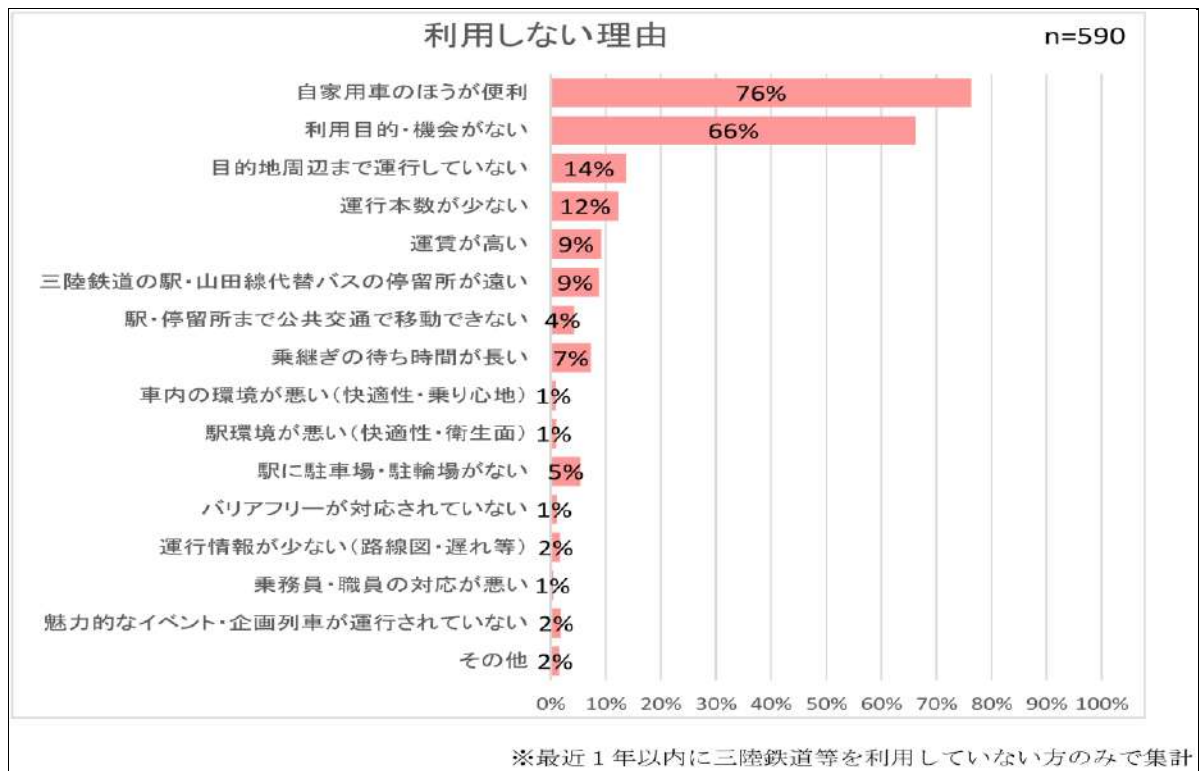
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、117 ページ。

三陸沿岸地域住民で最近1年以内に三陸鉄道等を利用していない住民の理由としては、「自家用車の方が便利」が約8割、「利用目的・機会がない」が約7割と多くなっている。

年代別で見ると、10～20代で「運行本数」「運賃」「乗継の待ち時間」、30～50代で「駅の駐車場・駐輪場」を挙げる割合が高くなっている。

図表－73 住民による三陸鉄道等を利用しない理由



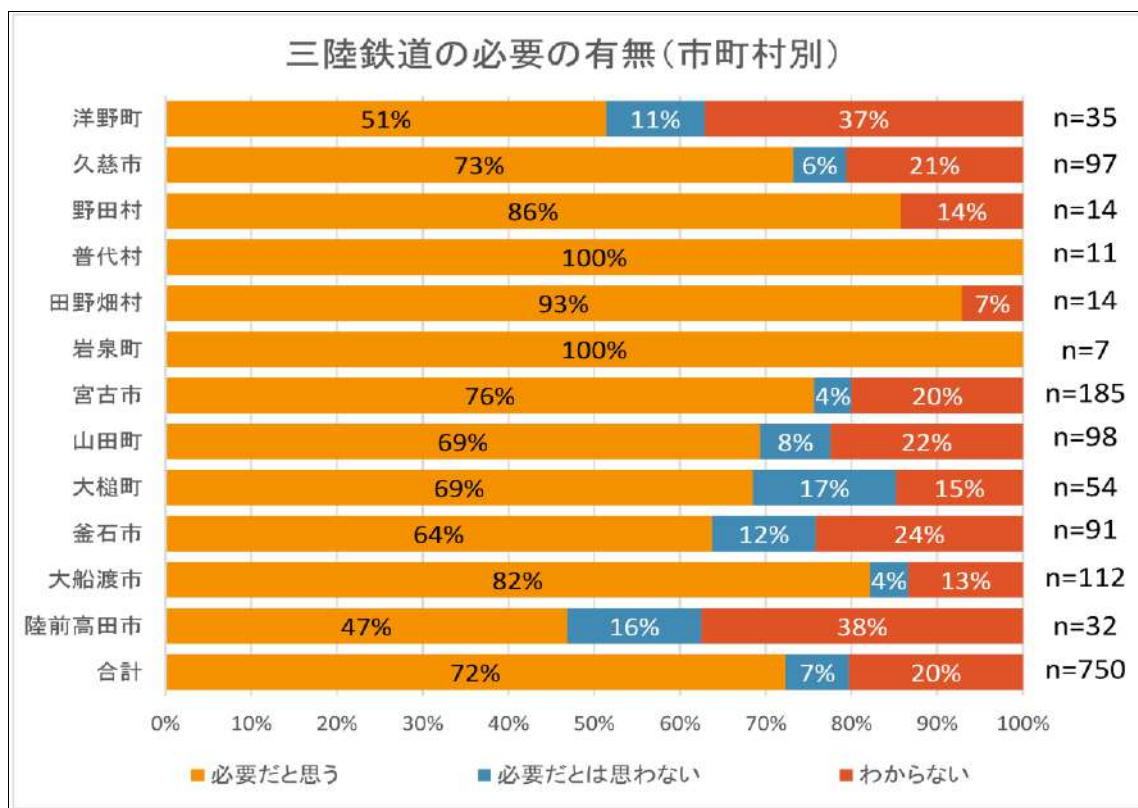
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、118 ページ。

地域住民にとって自動車の方が便利で良く、利用目的・機会のない三陸鉄道であり、その必要性がないように思えるが、その必要性の有無の問いに対しては、必要ありとの答えが返ってくる。

三陸沿岸地域住民による三陸鉄道の必要性としては、沿線外の洋野町、陸前高田市を含め、全体で7割が「必要だと思う」、約1割が「必要だとは思わない」としており、全体的に必要な意識は高い。

図表－74 住民による三陸鉄道の必要性（沿線市町村別）



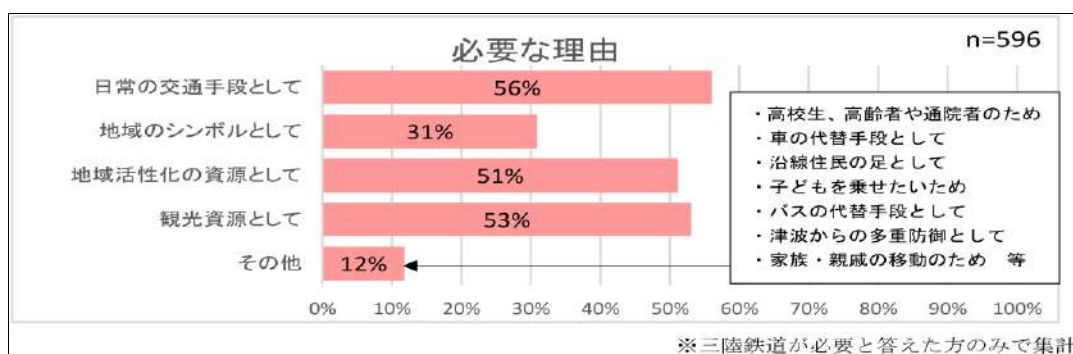
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、122 ページ。

では、何のために必要なのであろうか。

必要な理由としては、「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」が概ね同等で5割以上、「地域のシンボルとして」も約3割から挙げられている。

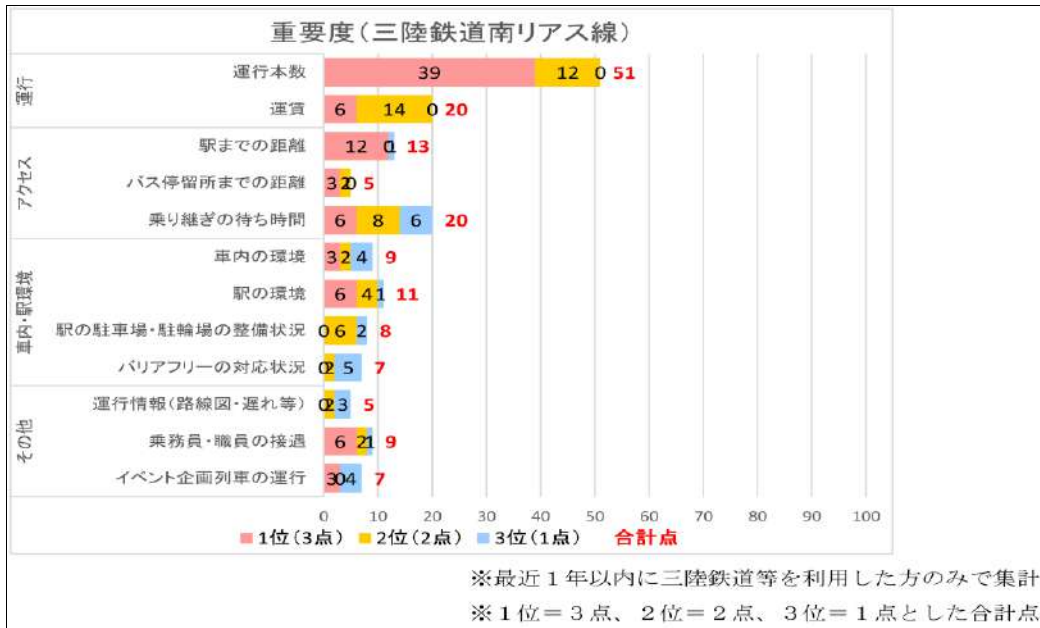
図表－75 住民による三陸鉄道が必要な理由



出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、122 ページ。

図表－76 住民の三陸鉄道等利用者による重要度

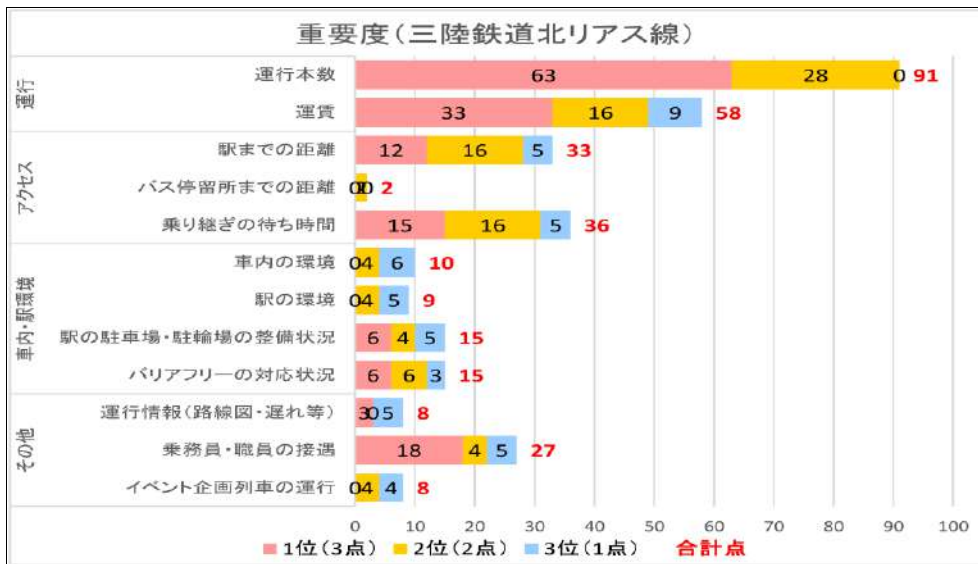


出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、120ページ。

三陸沿岸地域住民のうち、三陸鉄道等の利用者による重要度が高い項目として、北リアス線、南リアス線ともに、「運行本数」「運賃」「乗り継ぎの待ち時間」「駅までの距離」「乗務員・職員の接遇」等が挙げられている。

図表－77 住民の三陸鉄道等利用者による重要度



※最近1年以内に三陸鉄道等を利用した方のみで集計

※1位=3点、2位=2点、3位=1点とした合計点

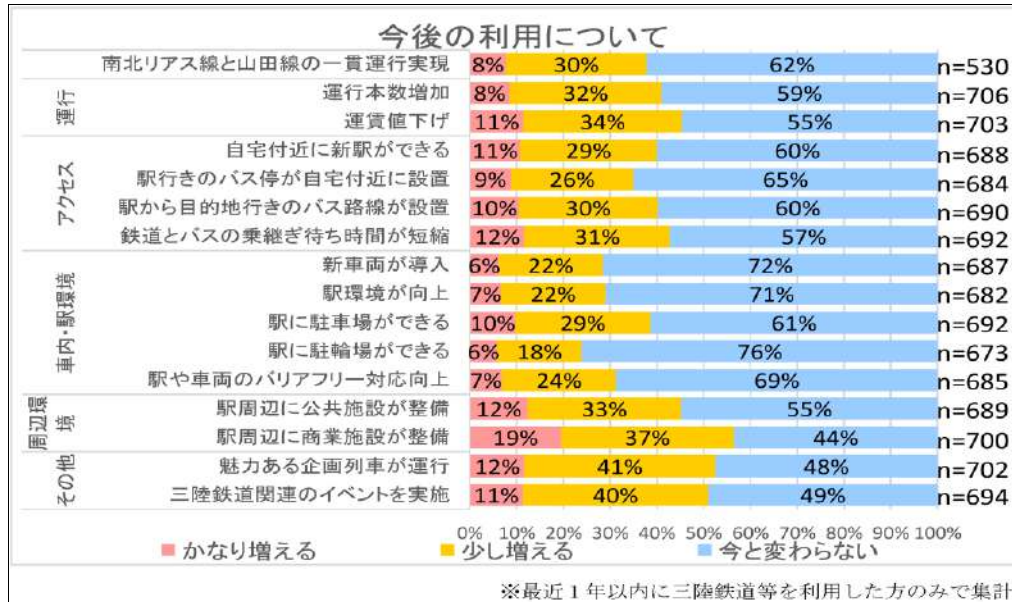
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、120ページ。

三陸沿岸地域住民において、今後利用を増やすための要素としては、「駅周辺に商業施設が整備」「駅周辺に公共施設が整備」といった駅周辺環境の整備や、「魅力ある企画列車が運行」「三陸鉄道関連のイベントを実施」といった観光企画が特に大きい。

また、「運賃値下げ」、「鉄道とバスの乗り継ぎ待ち時間短縮」、「運行本数増加」等のサービス面、「自宅付近への新駅」「駅に駐車場ができる」等のハード整備が挙げられている。

図表－78 三陸鉄道等の今後の利用意向



出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、121 ページ。

5. 岩手県立大学宮古短期大学部生を対象とした三陸鉄道に関するアンケート調査

1. アンケートについて

2011年3月に発生した東日本大震災によりJR山田線（宮古-釜石間）は甚大な被害を受けた。JR東日本は復旧にあたって従来からの鉄道の存続は困難と考えBRTによる復旧案を提示したが、地元市町村の拒否によりまとまらず、JR東日本から復旧費用のうち原状回復に伴う140億円の負担および運賃の上昇を抑える原資や災害時に生じる施設更新費用の負担、その他様々な支援を行うことで、三陸鉄道へと移管され鉄道として継続されることとなった。

アンケートを実施した岩手県立大学宮古短期大学部（以下宮古短大部）は三陸鉄道の沿線（直線距離約300m）に位置し、三陸鉄道への移管、リアス線としての再開にあわせて「八木沢・宮古短大駅」が設置された。宮古短大部は三陸沿岸地域の高等教育の拠点、沿岸部唯一の公立大学として岩手県立宮古短期大学として1990年4月に開学し、1998年に岩手県立大学の開学に伴い、岩手県立盛岡短期大学とともにその併設短期大学部となっている。1学年100名の計200名の定員であり、県内各地からの入学生が多く、学生寮（女子寮）も併設され80名が寮生活をしているが、近隣の市町村から通っている学生も少なくない。JRから三陸鉄道への移管、路線復活により、宮古以南から三陸鉄道を利用し通学することも可能となっている。

本アンケートは、宮古短大部の学生を対象としJR山田線が三陸鉄道へ移管されリアス線として復旧したこと、最寄りの八木沢・宮古短大駅の設置されたことによる、通学、アルバイト等での利用実態および今後の利用可能性を測るために実施した。本アンケート項目については、大槌町にて実施された「大槌町の公共交通に関するアンケート調査」を参考に、宮古短大部学生を対象として作成した。アンケートは三陸鉄道リアス線（宮古以南）の復旧前と復旧後の2回実施し、アンケートを実施した学年は異なるが復旧前と復旧後の比較もおこなった。1回目の調査は復旧前の2019年1月に2018年度入学生に対して実施、2回目は復旧後2019年5月に新入生に対して実施した（アンケート調査の実施：大志田憲）。

<1回目アンケート（三陸鉄道リアス線復旧前）>

アンケート対象者

岩手県立大学宮古短期大学部学生平成30年度入学生のうち 95名

アンケート実施日

2019年1月10日

<2回目アンケート（三陸鉄道リアス線復旧後）>

アンケート対象者

岩手県立大学宮古短期大学部学生平成31年度入学生のうち 102名

アンケート実施日

2019年5月14日

※以下、便宜上復旧前1回目アンケート学生を2年生、復旧後2回目アンケート対象学生を1年生とする。

2. アンケート実施結果

アンケート用紙については最後に添付するが、その中から重要と考えられる項目について、以下にまとめる。

① アンケート実施学生について

本学では年々男子学生の割合が増えてきており、年度によってはほぼ半数となっている。

図表－79 アンケート実施学生数

2年生（復旧前）

男子学生数	48
女子学生数	47
学生数	95

1年生（復旧後）

男子学生数	41
女子学生数	61
学生数	102

② 住んでいる場所について

表2より、男子学生については学生寮が無いいためほぼ自宅あるいはアパート・下宿からの通学となる。自宅生がほぼ10名弱、アパートや下宿が30数名となっている。女子学生の7～8割は学生寮を利用している。自宅生は主に宮古短大部が存在する宮古市および近隣の沿岸市町村から通っている。

図表－80 現在住んでいる場所について

2年生（復旧前）

男子学生	人数	割合
自宅	9	18.8%
アパート、下宿	39	81.3%
女子学生		
自宅	5	10.6%
アパート、下宿	5	10.6%
学生寮	37	78.7%
全体		
自宅	14	14.7%
アパート、下宿	44	46.3%
学生寮	37	38.9%

1年生（復旧後）

男子学生	人数	割合
自宅	10	24.4%
アパート、下宿	31	75.6%
女子学生		
自宅	15	21.7%
アパート、下宿	5	8.2%
学生寮	41	67.2%
全体		
自宅	25	24.5%
アパート、下宿	36	35.3%
学生寮	41	40.2%

図表－80から自宅生を抜き出し、居住地ごとにまとめたものが図表－81となる。2年生の自宅から通っている学生は男女合わせて14名（全体の14.7%）であり、宮古市内10名、山田町3名、大槌町1名であったが、三陸鉄道復旧後に入学をした1年生を見ると、自宅から通っている学生は25名（24.5%）で、宮古市内13名、山田町7名、大槌町3名、釜石市1名、岩泉超1名となっており、今回の調査において2019年度入学生は自宅から通っている学生が増えた結果が確認できる。ただし、復旧前後1回ずつのみのアンケート集計であることから、今後継続した調査を行うことも必要と考えられる。

図表－８１ 自宅生の居住地

2年生（復旧前）		1年生（復旧後）	
宮古市	10	宮古市	13
山田町	3	山田町	7
大槌町	1	大槌町	3
		釜石市	1
		岩泉町	1
計	14	計	25

③ 通学手段について

次に、図表－８２に宮古短大部への通学手段についてまとめる。通学に関しては、寮生以外のアパート、下宿生も公共交通機関を利用する可能性もあるため、寮生以外の学生を集計対象としてまとめた。

図表－８２ 学生の通学手段（寮生以外） ※複数回答

2年生（復旧前）		1年生（復旧後）	
自転車	30	自転車	27
徒歩	26	徒歩	17
自分で車等運転	9	自分で車等運転	4
友人の車に同乗	5	友人の車に同乗	0
親等から送迎	3	親等から送迎	12
三陸鉄道	0	三陸鉄道	13
JR	0	JR	1
バス	8	バス	5
計	58	計	61

2019年度入学生は自宅から通学している学生の数が増えたこともあり、公共交通機関利用数も増えている。この結果は、偶然、2019年度に沿岸部からの自宅からの通学生が増えたことに要因があるのか、あるいは三陸鉄道リアス線として宮古市以南が復旧したことによるものかは経年調査をすることで関係性が判断できると思われる。しかしながら、新入生10名前後が三陸鉄道を利用していることが集計結果からわかり、沿岸地域からの通学を考える宮古短大部の学生にとって利便性が高くなったことは間違いない。また、三陸鉄道を利用する学生はすべて自宅からの通学生であった。1年生で三陸鉄道を利用する学生について、最寄駅をまとめたものが表5となる。これは自宅からの最寄駅であり、三陸鉄道の以外の駅も含まれている。

図表－８３ 三陸鉄道を利用して通学する学生の最寄り駅

最寄り駅	岩泉小元	宮古	津軽石	豊間根	陸中山田	岩手船越	大槌	鶯住居	暮目
人数	1	1	2	2	3	1	1	1	1

以上のアンケート調査結果から、三陸鉄道を利用した宮古短大部への通学生は山田町を中心とした範囲からの通学が多いことがわかる。八木沢・宮古短大駅の新設に伴い、今後三陸鉄道が宮古短大部入学生の利用者増加促進を検討する際、宮古駅以南、山田町（あるいは大槌まで含む）を核とした宮古短大部への三陸鉄道を利用した進学PRを行うことが一案として考えられる。調査結果から、山田町、大槌町からの進学者はほぼ自宅からの通学でもあったことから、この地域からの進学者増加が三陸鉄道を利用する可能性は高いと考えられる。

④ アルバイト、買い物等レジャーでの交通手段について

図表－８４は通学以外で利用する交通手段の調査結果である。学生の余暇の過ごし方として、主にアルバイトと、買い物やレジャーの2つにわけてアンケートを実施した。

図表－８４ アルバイト・買い物等レジャーでの交通手段について ※複数回答

	アルバイトへの交通手段		買い物等レジャーへの交通手段	
	2年(復旧前)	1年(復旧後)	2年(復旧前)	1年(復旧後)
アルバイトをしていない	34	79		
自転車	33	17	54	70
徒歩	25	4	52	36
自分で車等運転	10	4	13	3
友人の車等	7	1	13	1
親の送迎	1	0	5	17
三陸鉄道	0	2	0	10
JR	0	0	4	8
バス	6	3	20	14

1年生（新入生）はまだ入学したばかりであり、アルバイトをしていない学生が多い。アルバイトについてはJR等鉄道の利用は少なく、バス利用が数名いるが但し書きとしてアルバイト先の送迎バス利用との記述もあり、公共交通機関の利用は少ない。一方、買い物・レジャー利用で見ると鉄道、バス利用の学生は比較して多く、1年生のうち10名が三陸鉄道を利用すると回答している。しかしながら、アルバイトのように定期的に利用ではなく、限定的な利用に留まることが想定される。

⑤ 今後の三陸鉄道の利用について

次に今後三陸鉄道を利用するかどうかのアンケート結果を以下に示す。これは現在利用している学生も含めて、今後どのような頻度で利用するかといった内容の調査である。また、その理由についての収集をおこなった。利用予定（現在利用しているもの含）の結果を図表－85に表す。図表－85で利用すると回答した学生が、その理由について回答したものは表8となる。

図表－85 今後の三陸鉄道利用予定（現在利用しているものも含む）

	アルバイトで利用		買い物等レジャーで利用	
	2年（復旧前）	1年（復旧後）	2年（復旧前）	1年（復旧後）
週に数回	4	7	3	5
月に数回	1	3	10	18
年に数回	0	0	7	13
その他	1	1	0	3
計	6	11	20	39

この調査結果からは、2年生の回答時はまだ三陸鉄道リアス線が復旧する前の段階であり、利用をイメージできない学生も少なくなかったと考えられるが、復旧後の1年生に対するアンケートから、利用する予定である（実際に利用している）学生が増えている状況がわかる。月、年に数回という利用予定が多く、自由記述を見ると帰省での利用が目立った。

また利用したい（利用している）学生の理由としては、以下の結果となっている。

図表－86 三陸鉄道を利用したい（利用する）理由 ※複数回答

	2年生（復旧前）	1年生（復旧後）
時間に正確だから	12	14
バスより早く行けるから	10	16
バスより安いから	7	13
バスが行きたい時間がないから	8	6
震災前もJRを利用していたから	3	1
普段からバスは利用しないから	0	7
その他	3	11

三陸鉄道を利用したい理由としては、鉄道のメリットでもある時間、速度、運賃という観点での利用が目立つ。また、その他の項目としては、「唯一の交通手段だから」、「最寄の駅が近いから」、「雨天の際の利用」という回答が多かった。この点に関しては仮にバスの便次第では鉄道からバスへの利用が流れる可能性もある。

⑥ 三陸鉄道も含めた今後の公共交通機関の改善について

宮古市を含む沿岸部において、外出をしやすくするためにどのような改善を行えばよいかとの問いに対するアンケート結果を以下に表す。この結果については、2年生、1年生の集計をまとめたものである。

図表－87 宮古市を含む沿岸部において、
外出をもっとしやすくするためにはどうすればよいか ※上位2つ選択

スーパー、病院を巡回するバス	78
バスと鉄道との接続を良くする	77
駅やバス停から遠い公共交通不便地を対象とした助成制度	25
バスや鉄道の均一料金（例えば200円）運賃	78
バス、鉄道の乗り継ぎ割引	21
バス、鉄道で共通で利用できる定期券、乗車券の導入	18
時刻表や路線図等の情報提供の充実	47
駅やバス停にベンチ等を設置したり、待合スペースを確保する。	15
その他	19

その他自由記述については、本数増加、運賃の値下げといった要望が多い。

また、全体における自由記述、三陸鉄道に対する要望においても「本数増加」、「運賃の値下げ」、「盛岡、仙台への接続改善」といった要望が挙げられた。また実際に通学等で利用している学生からは「八木沢・宮古短大駅から直接宮古短大部へ行ける歩道橋等の設置」といった要望もあった。これは、八木沢・宮古短大駅において列車から上下車する線路側から反対方面に宮古短大部が存在し、遠回りをして短大へ行く必要があるため直線距離では約300mであるが、実際の移動距離としてはかなり遠回りをする必要があり、歩道橋あるは線路を渡る設備の設置等の改善が望まれる。

3. まとめ

本報告はリアス線復旧前と復旧後に宮古短大部学生に三陸鉄道の利用に関するアンケートを実施し、その結果をまとめたものである。復旧前後1回ずつの調整であることから、より正確な三陸鉄道の利用状況を測るためには継続した調査が必要となるが、三陸鉄道および新しく設置された八木沢・宮古短大駅を利用して通学する学生は1学年約100名のうち約1割の10名程度おり、学生の通学の足として利用されていることがアンケート結果から見ることができた。しかしながら、今後少子化の流れが加速する中で、地方の大学自体が学生定員削減、統廃合などの可能性も否定できない。三陸鉄道の安定収入ともなる高校生、大学生の通学を考えた際に、沿岸地域において自宅から通える大学への進学PRといった活動等とおして、三陸鉄道のみならず地域、各団体と連携していく必要が考えられる。

■三陸鉄道の利用に関するアンケート調査■

- J R 山田線の復旧・三陸鉄道への移管、運行、八木沢宮古短大駅設置について

J R 山田線の宮古－釜石間は、東日本大震災によって不通の状態が続いてきましたが 2019 年 3 月 23 日に復旧しました。復旧とともに、この J R 山田線宮古－釜石間は三陸鉄道へ移管され、久慈駅から大船渡市の盛駅までの三陸沿岸一貫経営がされています。また、利便性の向上のため、新駅が開設され、短大前にも八木沢宮古短大駅が設置されました。

J R 山田線の復旧・三陸鉄道への移管、八木沢宮古短大駅の設置は、宮古短大の学生の皆さんにとっても通学、アルバイト等での利用の可能性が考えられます。そこで、以下の事項について、J R 山田線の復旧・三陸鉄道への移管、運行に関する皆さんの意見を伺いたいと思います。



JR 山田線から三陸鉄道への移管区間
(三陸鉄道 Web サイトより)

三陸鉄道研究グループ（岩手地域総合研究所），三陸鉄道

該当する番号に○を付けてください。「その他」を選んだときは（ ）の中に具体的に書いてください

◆質問1 あなたご自身について、当てはまるものを選んでください。

学年	1. 1年生 2. 2年生 3. 過年度
性別	1. 男性 2. 女性
短大への交通手段	1. 学内（学生寮から） 2. 自転車 3. 徒歩 4. 自分の自動車・バイク 5. 友人等による自動車の送り迎え 6. 親等による自動車での送り迎え 7. 三陸鉄道 8. JR 9. バス 10. その他（ ） ※複数利用の場合は、あてはまるものすべてに○をつけてください。

◆質問2 現在通学のために住んでいる住居、地区はどちらですか？

住居の種類	1. 学生寮 2. 自宅（親戚宅含む） 3. アパート 4. 下宿 4. その他（ ）
住居の地区	上の「現在の住居」が「1. 学生寮」以外の方は、以下の地区に○をつけ、住所まで記入をお願いします。ただし、丁目、番地までは必要ありません。 例) 小山田、河南 等 1. 宮古市（住所： ） 2. 山田町（住所： ） 3. 大槌町（住所： ） 4. 釜石市（住所： ） 5. 大船渡市（住所： ） 6. 岩泉町（住所： ） 7. 田野畑村（住所： ） 8. 普代村（住所： ） 9. 野田村（住所： ） 10. 久慈市（住所： ） 11. 盛岡市（住所： ） 12. その他(岩手県内) （市町村名： ）市町村名以下住所（ ） 13. その他(岩手県外) （都道府県名： ）←都道府県名のみお願いします。

◆質問3 実家の住居、地区はどちらですか？

実家の地区	<p>※以下、質問2と同様に住所まで記入をお願いします。丁目、番地までは必要ありません。例) 小山田、河南 自宅から短大に通っている人は記入する必要はありません。</p> <p>1. 宮古市 (住所:) 2. 山田町 (住所:) 3. 大槌町 (住所:) 4. 釜石市 (住所:) 5. 大船渡市 (住所:) 6. 岩泉町 (住所:) 7. 田野畑村 (住所:) 8. 普代村 (住所:) 9. 野田村 (住所:) 10. 久慈市 (住所:) 11. 盛岡市 (住所:) 12・その他(岩手県内) (市町村名:) 市町村名以下住所 () 13. その他(岩手県外) (都道府県名:) ←都道府県名のみお願いします。</p>
-------	--

◆質問4 あなたが現在住んでいるところからの最寄りの駅と、徒歩、自転車、バス・車でそれぞれいくらか時間がかかるかを教えてください。復旧区間の地図は表紙にあります。

最寄りの駅	<p>1. 宮古駅 2. 磯鶏駅 3. 八木沢・宮古短大駅 4. 津軽石駅 5. 弘川駅 6. 豊間根 7. 山口団地駅 8. 一の瀬駅 9. 佐羽根 10. 田老 11. 接待 12. 千徳 13. 花原市 14. 曇目 15. 茂市 16. その他 () 17. わからない</p>	
駅までの距離 (時間)	徒歩	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 10分以上 4. わからない
	自転車	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 10分以上 4. わからない
	バス	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 10分以上 4. わからない

◆質問5 あなたは普段、通学以外でどのくらい外出していますか？(通院、アルバイト、買い物、レジャーなどを指し、通学や家の周りの散歩などの外出を除きます。)

外出をする回数	<p>1. ほぼ毎日 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～3回 5. その他 ()</p>
---------	--

◆質問6 質問5で主にアルバイトの際に利用する交通手段はなんですか？複数利用の場合は、あてはまるものすべてに○をつけてください。

アルバイトに行くための 交通手段	0. アルバイトをしていない 1. 自転車 2. 徒歩 3. 自分の自動車・バイク 4. 友達等によるの自動車での送り迎え 5. 親等による自動車での送り迎え 6. 三陸鉄道 7. JR 8. バス 9. その他 ()
---------------------	---

◆質問7 質問5で主に買い物やレジャーの際に利用する交通手段はなんですか？複数利用の場合は、あてはまるものすべてに○をつけてください。

買い物に行くための 外出の手段	0. 外出での買い物はほとんどしていない 1. 自転車 2. 徒歩 3. 自分の自動車・バイク 4. 友達等によるの自動車での送り迎え 5. 親等による自動車での送り迎え 6. 三陸鉄道 7. JR 8. バス 9. その他 ()
--------------------	---

◆質問8 今後、三陸鉄道を利用すると思いますか？あるいは、現在、三陸鉄道を利用していますか？
 (短大前にも八木沢宮古短大駅ができています。最初のページに路線図を添付しています)
 利用目的別にそれぞれすべてに利用見込み、回数をひとつずつ選んでください。

目的	通学	アルバイト	買い物・レジャー	その他：自由記述 ()
鉄道の 利用見 込み	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない
↓上記の0.「すでに利用している」1.「利用すると思う」を選んだ方は、以下についても回答をお願いします。				
利用 回数	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ()	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ()	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ()	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ()

◆質問9 質問8のいずれかの目的で三陸鉄道を「利用している」「利用すると思う」を選んだ方は、利用する理由を選んでください（複数回答可）

利用する理由	1. 時間に正確だから 2. バスより早く行けるから 3. バスより安いから 4. バスが行きたい時間がないから 5. 震災前も JR を利用していたから 6. 普段からバスは利用しないから 7. その他 ()
--------	--

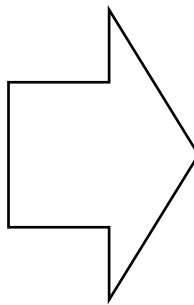
◆質問10 三陸鉄道を利用する（している）として、あなたはどこから出発し、どこに何時までに到着したいですか？目的地ごとに記入してください。特になければ無記入でかまいません。

項目	出発地	目的地	到着時間
※記入例	宮古	釜石	12:00
※記入例	田老	宮古	19:00
回答1			
回答2			
回答3			

◆質問11 現在、宮古-釜石間の鉄道が不通のため不便だと感じることはありませんか？

0. 利用しないのでわからない 1. とても不便だと感じる 2. 少し不便だと感じる 3. あまり不便だと感じない 4. 全く不便だと感じない 5. どちらとも言えない

◆質問12 宮古市を含む沿岸部において、外出をもっとしやすくするためには、どのような改善が行われればよいと思いますか？優先して行うべきと思うもの上位2つを選んでください。

1. スーパー、病院などを巡回するバス 2. バスと鉄道との接続をよくする 3. 駅やバス停から遠い公共交通不便地を対象とした助成制度 4. バスや鉄道の均一料金（例えば200円）運賃 5. バス、鉄道の乗り継ぎ割引 6. バス、鉄道で共通で利用できる定期券、乗車券の導入 7. 時刻表や路線図等の情報提供の充実 8. 駅やバス停にベンチを設置したり、待合スペースを整備する 9. その他 ()		第1位
		第2位

◆質問 13 三陸鉄道に期待すること、ご意見ご要望を自由に書いてください。

参考資料

JR 山田線から三陸鉄道への移管区間

(三陸鉄道 Web サイトより)



◆ご協力ありがとうございました。

VI 三陸鉄道の必要性和政策的判断

1. 三陸鉄道必要性に関するアンケート調査結果

三陸鉄道開業は、先にも述べたように、三陸沿岸の住民にとっては明治以来の悲願であった「三陸縦貫鉄道」の開業であり、地元には大きな「三陸鉄道ブーム」を巻き起こした。輸送人員は、268万8,735人と現状からは考えられない状況であり、地域での存在感、必要性の実証としては申し分のないものであった。そして、その後の10年間は、輸送人員は減少しつつも200万人を維持し、経常利益も計上してきた。この間の特徴は、減少したのが定期外の乗客で、定期の乗客は微減ではあるもののほぼ横ばいだったことである。そして、その定期による乗客のうち通学は84%を占め、通勤は16%に過ぎなかった。三陸鉄道のその後の輸送人員の減少は、ブーム後の地域住民の全国と比較して遅れて現実化するモータリゼーションとそれまで横ばいで推移してきた通学定期の乗客減が大きく作用した。地域住民にとっての三陸鉄道の必要性は、開業後の長年待ちに待った地域の足としての期待と貢献は大きかったものの、とりわけ子供たちの通学の足としてなくてはならない存在であったことは重要な事実ではあるものの、量的にはその必要性は長くは続かなかった。

開業以来なんとか200万人を維持してきた輸送人員は、1993年の2,069,788人から2003年の1,066,079人までに、10年間に半減してしまったのである。この事態は、もはや企業の存在を脅かす緊急事態であり、地域にとっての役割が問われる事態である。公共交通機関としての地域住民の足、重要な移動手段という役割、貢献に変わりはないというものの、その存立基盤としての企業としては存続を危ぶまれる事態である。そのことは、後に見るようなアンケート結果での、地域社会での三陸鉄道の必要性の減退を意味するものでもあるといえる。

そこで、三陸鉄道は、必要性の軸足を修正していくことになる。地域住民の足としての軸足から、地域外からの観光客の必要性の軸足を加えた路線に軌道修正していくことになる。それが、2004年3月に策定された経営改善計画である。経営改善計画では、沿線の人々の日常生活を支える地域の生活路線として安全で安定した輸送を目指すだけでなく、減少する輸送人員を補充すべく、三陸海岸を縦断する観光路線として地域の観光振興に活用していくことが強調された。

ところで、1984年の開業時に、このような事態になることは予想できなかったのであろうか。おそらく、十分に予測可能であったと思われる。それまでの全国で展開されてきたモータリゼーションの波、それによってすでに第1波の地方鉄道の廃止が進んできたことは周知のことであった。そして、遅々として進まなかった道路整備も進められてきたことを考えると輸送人員の激減は想定されたことといえる。さらに、通学定期の乗客の減少も、児童・生徒の推移を考慮すると、何年先に利用者が減少するのかは、モータリゼーションの影響以上に確実に想定できることであったに違いない。それにもかかわらず、三陸鉄道の開業はブームを起こしながら進んだのである。それは、三陸縦貫鉄道としてあと少しでつながる段階に来ていた鉄路、そのつながることへの長年の悲願とそれに対する地域住民の熱気が、もはや抑えようのない重要な地域課題として存在していたからなのだろうと窺える。

では、開業から20年を経て経営改善計画が推進されたこの時点で、三陸鉄道に対する地域住民の意識はどのようなものであったのだろうか。

2007年の地域公共交通活性化・再生法に関連した鉄道事業再構築実施計画の認定を受ける際に実施した、三陸鉄道北リアス、南リアス線の主要駅（沿線8市町村ごと）の駅勢圏（半径おおむね2km以内）に居住している住民対象に行われたアンケート調査がある。

アンケートの調査概要は、以下のとおりである。

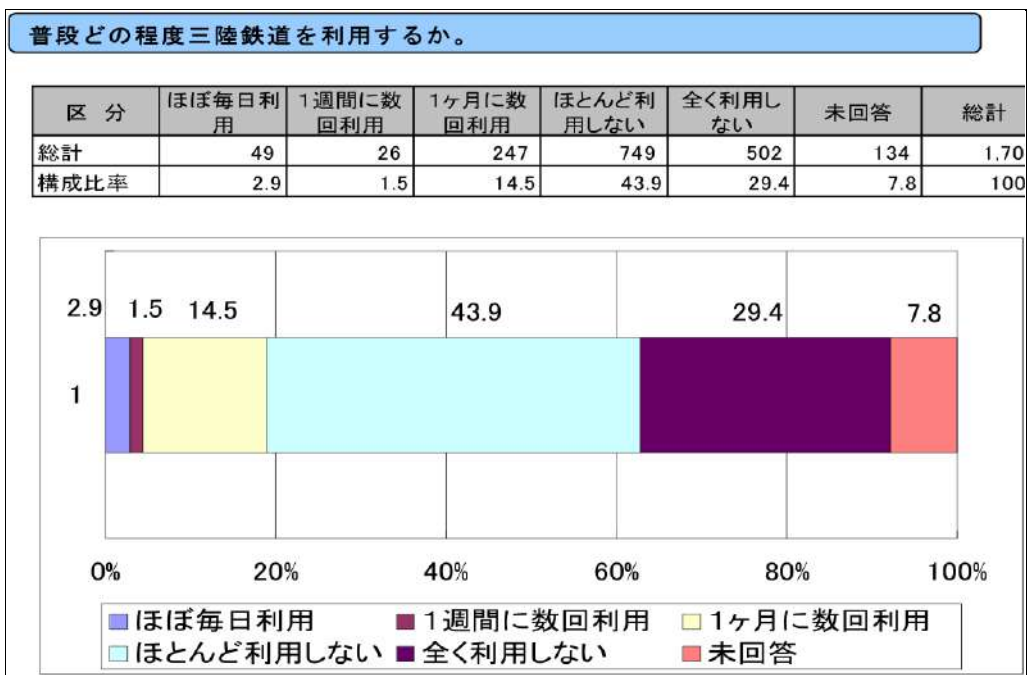
(1) 調査趣旨	三陸鉄道の主要駅の駅勢圏に居住している住民を対象に、日常の交通利用動態や三陸鉄道の利用状況及び三陸鉄道に関する各種意識調査を実施。「連携計画」及び今後の三陸鉄道の活性化施策の基礎資料として活用を図る。
(2) 調査対象	三陸鉄道北リアス線、南リアス線の主要駅(沿線8市町村ごと)の駅勢圏(半径概ね2km以内)に居住している住民 【2, 223世帯】
(3) 調査時期	H20年12月下旬－H21年1月中旬
(4) 調査方法	① アンケート調査票により、郵送配布・郵送回収(一部自治体は、自治会等による配布回収) ② 各世帯には、3通のアンケート用紙を配布。世帯構成員に記入を依頼し、サンプル数の確保、年齢構成の平準化を図った。
(5) 回収率	32.3% (回収 719世帯/配布 2, 223世帯)

(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、25 ページ。

回収率を見ると、配布 2,223 世帯に対して回収が 719 世帯、回収率が 32.3%となっている。先人の大きな苦勞の末に勝ち取った鉄道であり、モータリゼーションの展開や人口減少で経営悪化が見込まれるにもかかわらず開業した経緯を考えると、この回収率は相当に低いように感じる。三陸鉄道の経営状態が非常に悪化しているということも分かっているはずであり、その応援の意味も込めて、もう少し高い回収率を当然視してしまうのであるが、必ずしもそうはなっていない。

三陸鉄道の利用状況については、「全く利用しない」(29.4%)、「ほとんど利用しない」(43.9%)が大部分を占める(両計 73.3%)。今回の調査は、三陸鉄道主要駅の駅勢圏内(半径 2 km以内)住民を対象としているが、駅近辺住民でも利用が少ない状況が推察される。

図表－88 三陸鉄道の利用状況



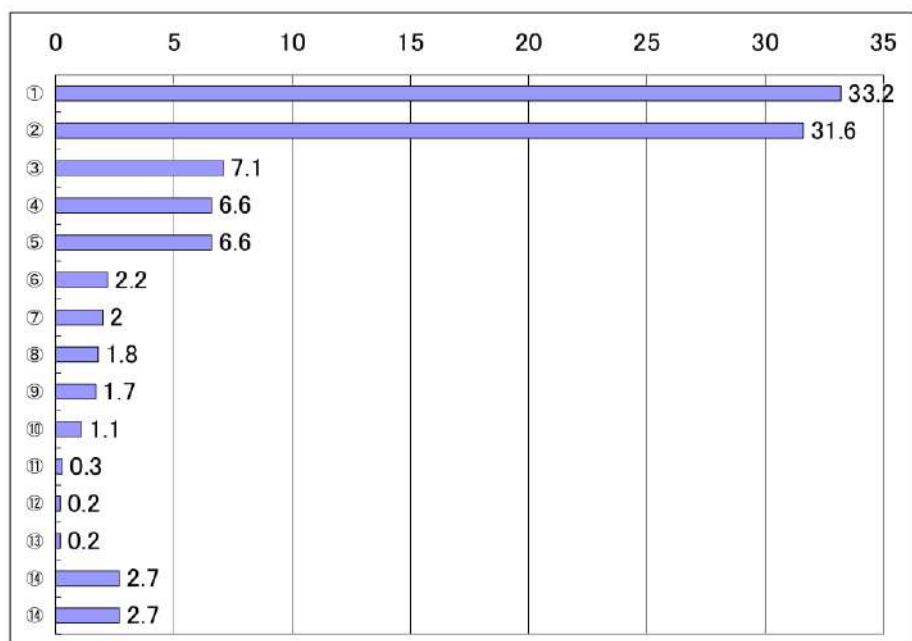
(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、27 ページ。

三陸鉄道を利用しない理由としては、「自家用車の方が便利」（33.2%）との回答が最も多く、本調査における自家用車の利用実態と併せて見ると、モータリゼーションとの競合が三陸鉄道利用に大きく影響していることが推察される。一方、「利用する目的（機会、用事）がない」との回答も同程度（31.6%）を占めており、三陸鉄道の必要性の希薄さが窺える。

図表－89 三陸鉄道を利用しない理由

【利用しない方のみ】 三陸鉄道を利用しない理由は何か。

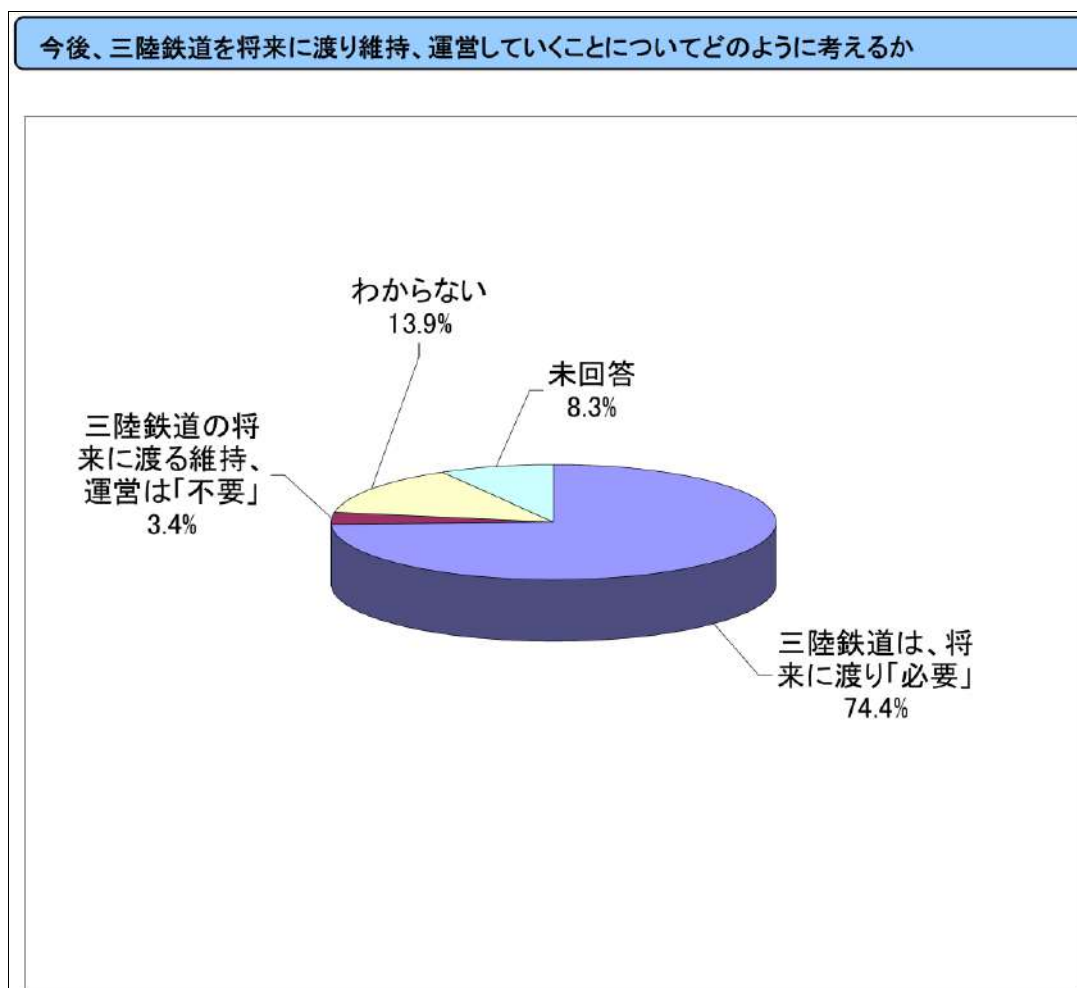
①	自家用車の方が便利	33.2
②	利用する目的(機会、用事)がない	31.6
③	ダイヤが不便	7.1
④	駅が遠い	6.6
⑤	運賃が高い	6.6
⑥	バスとの乗継が不便	2.2
⑦	駅が使いにくい(階段、ホーム)	2
⑧	JR線との乗継が不便	1.8
⑨	駐車場、駐輪場不足	1.7
⑩	路線情報、乗り換え案内、運行状況などの情報が不足	1.1
⑪	車両の乗りごちが悪い	0.3
⑫	駅、車内が不衛生	0.2
⑬	駅員、乗務員、社員の接客態度が悪い	0.2
⑭	その他	2.7
⑮	未回答	2.7



(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、29 ページ。

そして、アンケート調査は、三陸鉄道の地域での必要性について尋ねている。

図表－90 三陸鉄道の必要性



(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、31 ページ。

この結果に関する三陸鉄道のコメントは、以下のとおりである。

【三陸鉄道の必要性】

- ・ 三陸鉄道の役割（生活の足、観光や地域振興の基盤としての役割）と現状における課題点（輸送人員の落ち込み、赤字の恒常化と自治体による損失補てん等の経費の増大など）のデータ等を示した上で、三陸鉄道の必要性について設問したところ、74.4%の大多数が「将来に渡り維持、存続させていくことが必要」と回答。
- ・ 高齢社会の進展による交通弱者の移動手段や通学等の日常生活の足として、また、観光等の地域産業を支える基盤として、三陸鉄道の必要性に対する地元住民の意識は、相当高いものであることが推察される⁽⁵⁴⁾。

ここに見られるように、三陸鉄道の必要性の軸足は、2004年以降の経営改善計画での「生活の足、観光や地域振興の基盤としての役割」に加えて、高齢社会の進展のもとでの役割の強調が重要なファクターとなってきている。

もう1つのアンケート調査は、2018年12月に、それまでの「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合

⁽⁵⁴⁾ 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、31 ページ。

連携計画」(計画期間：平成26年度～平成30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・機関等が一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」を策定したことに関連して2016年に実施されたものである。

アンケートの調査概要は、次のとおりである。

調査対象：三陸沿岸地域12自治体(洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市)
 調査方法：市町村協力により住民をランダムで抽出し、郵送配布・郵送回収
 配布数：1500世帯(1世帯あたり3票・配布票数4500票)
 回収数：852票(回収率18.9%)

表34 住民アンケート調査票配布・回収状況

市町村	対象区域世帯数	配布世帯数	配布票数	回収票数	回収率(対票数)
宮古市	16,686	361	1,082	191	17.7%
大船渡市	12,318	266	798	115	14.4%
久慈市	9,369	202	607	106	17.5%
釜石市	9,912	214	643	97	15.1%
大槌町	5,516	119	358	56	15.7%
山田町	6,605	143	428	102	23.8%
岩泉町	671	14	43	7	16.1%
田野畑村	1,094	24	71	15	21.2%
普代村	1,042	23	68	11	16.3%
野田村	1,578	34	102	15	14.7%
洋野町	3,940	50	150	39	26.0%
陸前高田市	6,402	50	150	33	22.0%
空白・その他				65	-
合計	75,133	1,500	4,500	852	18.9%

回答者属性：各年代約1～2割、男女比は概ね半々

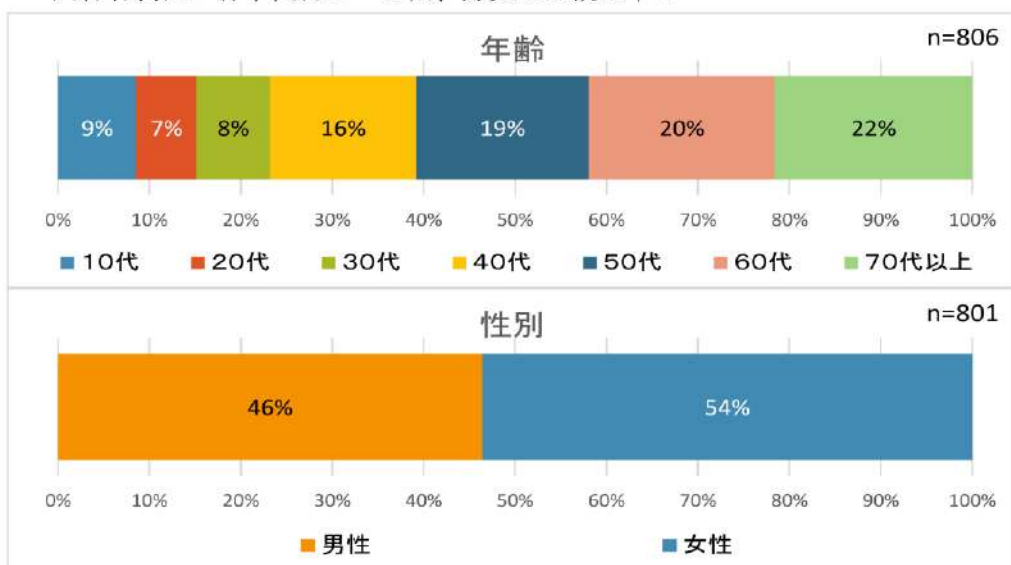


図100 住民アンケート調査回答者属性

出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査

(出所) 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、114ページ。

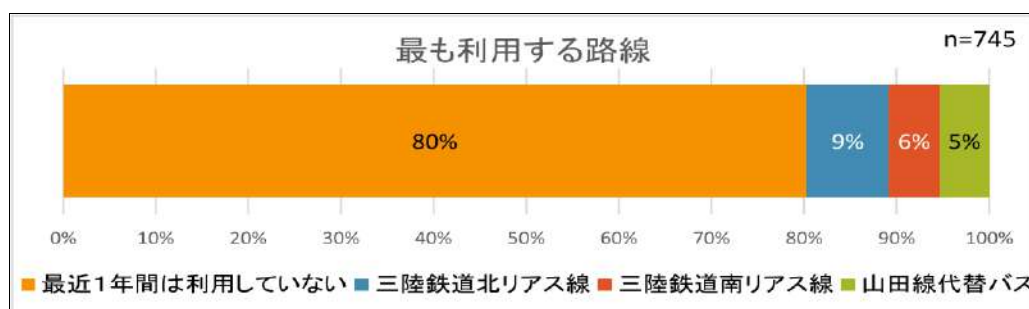
回収率は、18.9%と低率である。単純には比較できないが、前回2008年の回収率32.3%からさらに低いレベルである。東日本大震災があり、三陸鉄道の復旧の取り組みがいかに大変なものであ

たか、三陸沿岸地域の復興に関連して三陸縦貫鉄道を再び実現していこうという時期に、この回収率に唖然としてしまう。また、復旧に際して大漁旗を振りながら、走る列車に歓喜の表情で迎える地域住民とのギャップに驚かされるとともに、これは何なのかと不思議な感じもする。三陸鉄道は、地域の人々にどのように捉えられているのであろうか。

このアンケート調査によると、三陸沿岸地域住民の三陸鉄道、JR山田線代替バスの利用状況について、約8割が最近1年間にいずれの路線も利用していない状況となっている。

利用している住民の路線別の利用目的としては、北リアス線が「通院」「観光」「仕事」、南リアス線が「買物」「観光」「通院」、JR山田線代替バスについては、「通学」「通院」が多くなっており、各路線共通で沿線住民が「通院」で使う割合が高くなっている。

図表－9 1 住民による三陸鉄道等の利用状況



出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査

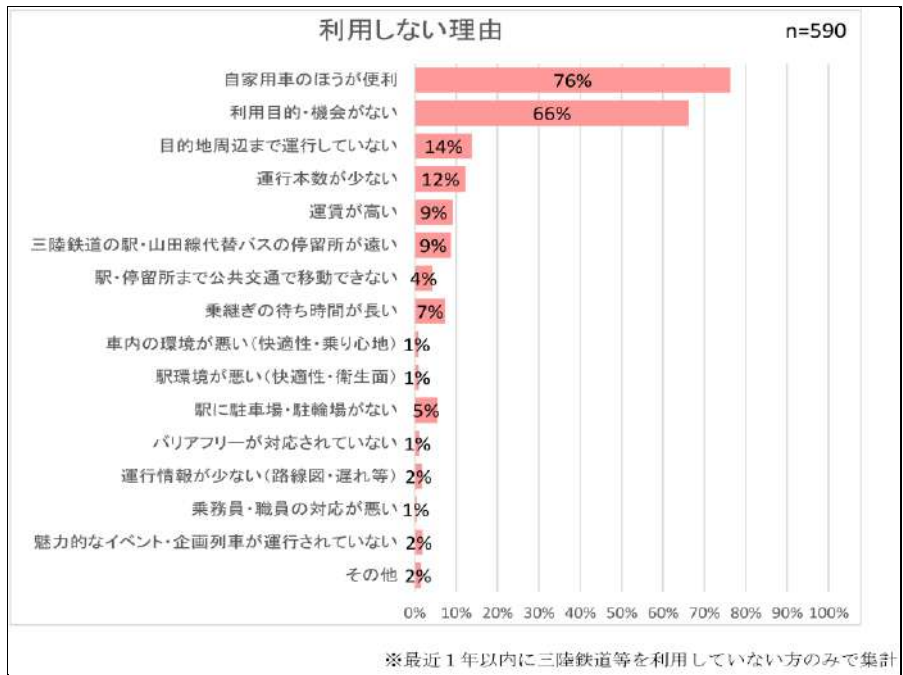
(出所) 沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、117 ページ。

地域住民の8割が、この1年間に三陸鉄道を利用していないのである。ドアツードアの自家用車の便利さが普通に定着しているのが現実である。

三陸沿岸地域住民で最近1年以内に三陸鉄道等を利用していない住民の理由としては、「自家用車の方が便利」が約8割、「利用目的・機会がない」が約7割と多くなっている。

年代別で見ると、10～20代で「運行本数」「運賃」「乗継の待ち時間」、30～50代で「駅の駐車場・駐輪場」を挙げる割合が高くなっている。

図表－9 2 住民による三陸鉄道等を利用しない理由

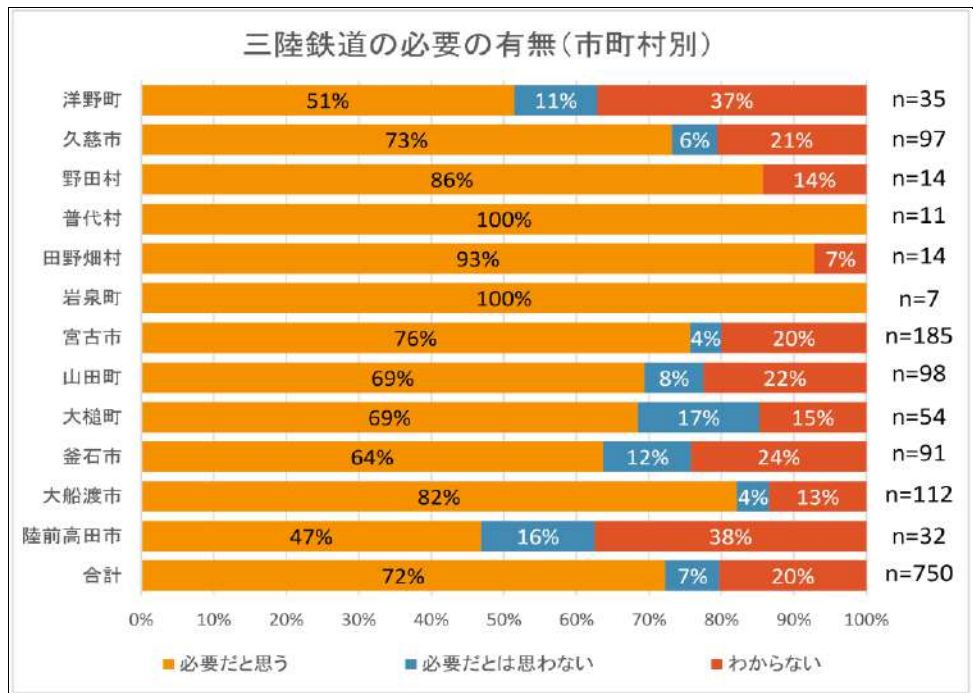


出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査

(出所) 沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、118 ページ。

しかし、利用率は低いものの三陸鉄道の必要性については、沿線外の洋野町、陸前高田市を含め、全体の7割が「必要だと思う」、約1割が「必要だとは思わない」としており、全体的に必要な意識はきわめて高い結果が出ている。

図表－9 3 住民による三陸鉄道の必要性 (沿線市町村別)

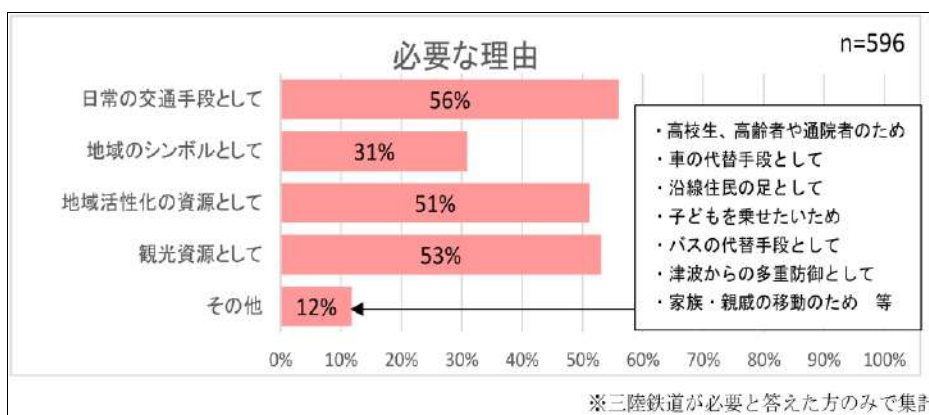


出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査

(出所) 沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、122 ページ。

必要な理由として挙げられているのは、「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」が概ね同等で5割以上、「地域のシンボルとして」も約3割から挙げられている。

図表－9 4 住民による三陸鉄道が必要な理由



出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査

(出所) 沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、122 ページ。

三陸鉄道の必要性の軸足について、2004 年以降の経営改善計画での「生活の足、観光や地域振興の基盤としての役割」に加えて、2008 年のアンケート調査時には高齢社会の進展のもとでの高齢者や交通弱者に対する役割の強調が重要なファクターとなってきていると述べた。そして、今回のアンケート調査では、図表－9 4 に見るように、生活の足と同様に、いやそれ以上に観光を含めた地域活性化への期待に軸足が移行してきているように思われる。ただ、そのような地域活性化での三陸鉄道の役割は、その存在だけでは果たせない、相当の工夫がなければ実現しないものである。その意味では、具体性のない淡い願望、非常にあいまいな必要性の理由といえなくもない。これについては、後にまた検討していく。

2. 「必要性」についての検討

三陸鉄道は、開業 10 年後の激減する輸送人員とそれに伴う経常損失の恒常化の推移の中で、新たな輸送人員の拡大を目指して「観光や地域振興の基盤としての役割」に力点を移してきた。それは、アンケート調査に見られる住民意識での三陸鉄道の必要性の変化にも対応しているところである。

そもそも、三陸鉄道、ひいては苦境にある地方鉄道の必要性とは何なのであろうか。やむなく廃止に追い込まれた地方鉄道には、地域社会における必要性がなかったのであろうか。地域社会での必要性があったにもかかわらず、「企業」としての採算性によってその必要性は廃棄させられてしまったのであろうか。必要性の減退は、それを継続することが「無駄」を意味することになるのであろうか。地方鉄道の廃止論議の中で、さまざまな「必要性」が示されてきている。しかし、その多くは残念ながらあまり掘り下げられもせず、実証的主張もないのだが、公共交通機関でありながら株式会社形態をとらざるを得ないシステムとして、その「必要性」について改めて検討されなければならない。本来ならば、各地で廃線となった地域が、その後どうなったのか、それまでの「必要性」が廃線後、どのように解決されていったのか、あるいは廃線になったがゆえにいかに現状が悲惨な事態となっているのかが明らかにされなければならない。残念ながら、そのような各地の分析はあまり多くないというのが実態である。

ここでは、三陸鉄道、地方鉄道の地域社会での必要性について検討する。

三陸鉄道の輸送人員は、1984年開業時の2,688,735人が2018年には554,085と激減、開業時の20.6%になったのである。開業以来の三陸鉄道の輸送人員減少の推移から、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。確かに、公共交通機関であるから、輸送人員が少数化したとはいえ、必要性がないとは言い切れない。少数化したとはいえ、そこに少なからず必要性があれば、運行することは当然なのかもしれない。しかし、第三セクターとはいえ株式会社形態をとっている以上は、その採算性が継続の有無の大きなファクターとなることもやむを得ないところであろう。ただその他に、必要性の判断を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。鉄道という公共交通機関、三陸鉄道という公共交通機関は、輸送人員の要素だけで判断できない意味を持っているのかもしれない。

三陸鉄道の必要性をいうとき、今でも55万人強の人々にとってはもちろん必要性がある。そして極端な場合、それが1人になっても、必要性はある。利用者の側からすれば、利用者があれば、その必要性は存在するのである。ただ、その必要性を、地域社会で合意されたものとするのかどうかとなると、単純には必要性はあるとはいえないこととなる。その維持には、継続的なコスト負担が伴い、機会コストをどのように考えるのかという問題になってくる。

では、どのレベルの輸送人員で、運行継続の「必要性」の目安となるのであろうか。企業としての観点からは、採算性であろう。継続的な維持のためには、少なくとも損益分岐ラインであることが望ましい。しかし、すでに三陸鉄道は上下分離方式で運営されており、加えてさまざまな補助金を得て運行が可能となっている。この段階まで来ると、「必要性」の判断は、もはや輸送人員、採算性指標が当てはまらないとみるのが正直なところである。三陸鉄道の場合、輸送人員や採算性指標に代わる「必要性」の目安が設定されなければ、その判断は難しい。では、その基準はどのようなものとして設定されるのであろうか。

三陸鉄道が地域社会の不可欠なインフラとして存在しているならば、それはやはり社会的な共通の理解が求められるであろうし、合意形成が求められるであろう。その説明責任が、必須のことであろうと思われる。実は、このようなインフラは我々の身の回りには結構存在している。宮古港を含む岩手県の4つの重要港湾も、同じような問題を孕んでいる。つぎ込まれた資金に比べて、その利用効果はどの程度あるのか。年間の水深12メートルのバース、10メートルのバース等、それぞれの利用頻度は、その能力に見合ったものなのか。道路にしてもしかりである。他の公共施設についても、その「必要性」の評価を下すとき、同じような問題が生じてくる。これらの諸施設が「会社」形態で運営されているとすれば、その採算性はおそらく困難なものとなるであろう。教育機関にしてもしかりである。しかし、これらの施設は、「会社」形態で運営されているのではない。そして、そのように運営されるのには、それなりの社会的必要性の論拠があるのである。しかし、三陸鉄道の場合は、すでに「公共の民営化」が株式会社という形で進められてしまっているということである。そのもとで維持を考えていく場合、「必要性の論拠」が明確になっていなければ地域の合意は得られない。いずれ、この問題の要点は、地域社会の「必要性」に対する共通理解と、継続維持に対する合意ということになる。そのためにも、その社会的「必要性」の説明が重要となるのである。

まずは、公共交通機関としての地方鉄道の必要性、その諸論拠の検討が必要であろう。

必要性の論拠については、これまで以下のような諸点が論じられてきた。

① 「交通権」としての必要性

国鉄から切り離された地方鉄道は、モータリゼーションの進行による利用者の減少と、人口減少、とりわけ、少子高齢化の進行による通学生の減少によってその経営は厳しい状況になってきた。国からの支援には限界があり、地域自治体の財政的厳しさの中で廃止に向かう路線が増加してきた。JRの路線にしても、自然災害の発生による復旧の遅れの中で、バス転換、廃止が地域に突き付けられてきている。

客観的にみれば、利用客の減少はその必要性の減退であり、経営形態が民間企業であれば撤退することが当然のこととして指向されてくる。ただ、公共交通手段の場合、その特別な役割のもとで「廃止」が当然のこととして許されるべきではないとされる。それは、その地域に住む人々の多くの生活基盤としてなくてはならない場合はもちろんのこと、その比率が低下した場合にも、ライフラインとしての存在意義がある場合には、その維持が図られなければならない。いわゆる、「交通権」の存在である。

交通とは、「移動を望む主体が社会参加のために、相互に行き交うための障害となる距離を、移動手段を用いて、目的意識的に克服する行動」をいう。そして、交通権とは、「何人も社会参加のために良好な環境の下で自己の意思にしたがい、安全にして等しく自由に移動し生活財貨を移動させるために、移動手段として適切な交通手段及び交通役務を保障される権利」をいう。ここにいう「移動手段」とは、交通手段 (hard) であるインフラと交通役務 (soft) でもある交通サービスをいう。そこにあっては国民・住民は、①「交通手段」たる陸・海・空における「交通路、交通施設および交通機関」の統一的な組合せにより、②「誰でも、良好な環境の下で、情報の提供を含め、いつでもどこへでも安全、低廉、便利、快適、正確に移動でき、かつ自由に貨物を送り、受け取ることができる」という「交通役務」を保障されることを原則とするものである⁽⁵⁵⁾。

本来、この「交通権」の議論は、民間企業としての地方鉄道がすべてを負うべき役割ではないものである。公共交通機関として「公共」の意義の判断が、どのようなものであるのかというレベルで検討せられるべきものである。しかし、現実には、JRから切り離された多くの地方鉄道は、第三セクターとして運営され、公共と採算性の狭間でその役割、存在意義に苦悩しているのである。

この場合、この「交通権」がイコール鉄道でなければならないのか、という問題は残る。他の交通手段が代替する場合、どこまで「鉄道でなければならない」論が是認されるのか。その内容の検討は必要である。

② 身体的、社会的、経済的に自家用車を利用できない人にとっての必要性

「身体的・社会的・経済的に自家用車を利用できない人にとって、徒歩・自転車で対応できない距離に対しては、公共交通がなければ標準的な生活インフラの利用や社会活動への参加が困難となり生活の質が低下する。また高齢運転者の事故が増えて免許返納運動なども各地で行われるようになり、何らかの代替手段の必要性は多くの人々が認識している。⁽⁵⁶⁾」

この必要性には、自家用車通勤での飲酒時や冬季の雪、寒冷条件での利用も含まれよう。とりわけ、高齢化の進行する地域での公共交通は、生活の維持に最低限必要な手段である。なんらかの交通手段の整備が必須事項である。

⁽⁵⁵⁾ 岡崎勝彦「基本法論議と交通権—交通基本法典（交通権学会版）の法典化に向けて—」『交通権』、2016年2016巻32号、5ページ。

⁽⁵⁶⁾ 上岡直見（環境経済研究所）「ローカル線の現状と将来」『経済』2018年3月号44ページ。

ここでの必要性は、①と同種の論拠といえよう。①が主に「地域として」の観点であるが、②の場合は、ある程度特定化された移動制約を抱えた人々を対象とした論拠である。三陸鉄道の必要論の軸足ともなっているものであろう。

この場合、鉄道の必要性とイコールなのかということそうはいかない。公共交通の役割を果たすものとして、タクシー、バス、鉄道などの中から、どの手段が地域に適しているのかが検討されなければならない。ドアツードアを考えた場合、鉄道が適しているとは必ずしも言えない。

ただ、バス転換には、運賃の上昇やトイレの問題、車いすの人の移動困難などの問題がある⁽⁵⁷⁾。

①、②の必要性については、地域社会の役割というよりは、第一義的には、国がその役割を果たすべき課題というべきであろう。

③ 鉄道の優位性は、速度、輸送量、安全性、定時性、長大路線

速度と輸送量は、バスより鉄道が確実に優れている。それは誰にでも分かる。

バスは、例えば集落のひとつひとつにも立ち寄れる身軽さがある反面、所要時間はかかる。また、路線バス1台の定員は約50人、そのうち座席は半分以下である。需要が増えれば増便するか積み残しとなる。一方、三陸鉄道の気動車は定員110人、そのうち座席は50人分ある。鉄道車両の定員は余裕があるので、突発的な需要が発生したとしても乗車率200%でも運行できる⁽⁵⁸⁾。

また、鉄道は専用の軌道を走るので、踏切事故や自殺者、地震や大雨など突発的な状況を除いて、点検さえ怠らなければ非常に安全な乗り物である。バスやタクシーのような道路事情の変化への対応や自家用車の運転者という不特定多数の状況による交通事故は起こりにくい。そして、専用の軌道を走るという状況により、その定時性は、他の国は別として、日本では高い。

さらに、鉄道の優位性は、遠くへ出かける時の交通手段として発揮される。遠距離を利用する交通手段として、飛行機は別として、料金を含めて鉄道に勝るものはない。

長大路線のバス転換は、時間がかかりすぎる、揺れる・酔うなどの理由で乗客が減り、結果的に地域公共交通の衰退につながる例が少なくない。バス転換には、運賃の上昇やトイレの問題、車いすの人の移動困難などの問題がある⁽⁵⁹⁾。

その意味で、幹線交通は、「面」の輸送ではなく、「線」の輸送であり、速達性と定時性が求められる。

ただ、所要時間に関して、復興道路・復興支援道路の開通により、自動車による都市間の所要時間が大幅に短縮し、現行およびJR線休止前のダイヤで比較すると、三陸鉄道沿線の南北方向においては、鉄道での所要時間が自動車での移動時間より1.5~2倍多くかかり、自動車の優位性が高まることとなる。復興道路・復興支援道路が整備されると、仙台~宮古間が約3時間（約2時間の短縮）、八戸~宮古間が約2時間（約1時間の短縮）で結ばれる（国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所資料による）とともに、三陸沿岸地域と盛岡や北上・花巻などの内陸部の都市との間の所要時間が10~35分短縮される見込となっており、広域での地域間連携強化への期待も高まっている⁽⁶⁰⁾。

⁽⁵⁷⁾ 村井直美（JR日高線を守る会代表幹事）「JR日高線の復旧を 黒字赤字論を超えて鉄道存続の願い」『住民と自治』2018年7月号、17ページ。

⁽⁵⁸⁾ 杉山淳一「それでも「鉄道が必要」—三陸鉄道に見る「三陸縦貫鉄道復活」への道と将来」(ITmedia ビジネスオンライン)。

⁽⁵⁹⁾ 村井直美、前掲稿、16~17ページ。

⁽⁶⁰⁾ 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、43ページ。

図表－95 都市間所要時間の比較

都市間	①鉄道	道路		時間差 (①－③)	時間比 (①／③)
		②H26.4.1時点	③三陸沿岸道路 開通後		
久慈～宮古	98分	105分	60分	▲38分	1.63
宮古～釜石	76分	70分	35分	▲41分	2.17
釜石～大船渡	50分	40分	25分	▲25分	2.00
盛岡～宮古	125分	100分	75分	▲50分	1.67
花巻～釜石	97分	85分	65分	▲32分	1.49

出典：三陸鉄道時刻表、JR東日本時刻表

(出所) 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、43ページ。

④ 公共交通とクロスセクターベネフィット

クロスセクターベネフィットとは、「ある部門で実施された施策が、他の部門に利益（節約）をもたらす効果」である。逆にいえばもしその施策がなければ他の部門に出費が発生する影響をもたらす。これを交通にあてはめれば、地域公共交通サービスが存在することにより、医療・福祉・まちづくり等の行政費用が節約されている効果を指す。便益が発生している分野は表のとおりである。

図表－96 クロスセクターベネフィットの評価項目

分野	公共交通がなかった場合に他のセクターで必要となる費用
医療	病院までの送迎サービス事業 医師による往診 医療費の増大対策
福祉	タクシー券配布や新たな移送サービス事業 さらなる介護予防事業
商業	日用品の訪問販売
交通安全	増価する交通事故対応 高齢者ドライバのさらなる安全教育
教育	スクールバスの運行
総務	事業所近くでの居住による人口流出対策
観光	観光地やイベント会場への送迎バス運行
まちづくり	土地の価値低下等による税収減少対策
建設	道路混雑に対応した道路整備
環境	さらなる温室効果ガス削減対策
防災	災害時における市民の移動手段の調達
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業

(出所) 西村和他「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値—クロスセクターベネフィットの視点から—」『土木学会論文集D3(土木計画学)』(70観光5号、2014年)より。

(出所) 上岡直見(環境経済研究所)「ローカル線の現状と将来」『経済』、2018年3月号、50ページ。

⑤ 基本的公共インフラとして位置づけるべき

鉄道は、道路、港湾、空港、国土保全などと並ぶ基本的公共インフラとして、国の基本政策に位置づけるべきである。そうした公共インフラとしての鉄道を維持するためには、いわゆる「上下分離」の「下」（レール・地盤・橋梁等）の部分を国が担うことを求める必要がある⁽⁶¹⁾。

⑥ 鉄道が消えて、寂れなかった村や町はない

この場合、鉄道が消えたことがどのように作用して寂れたのか検証してみる必要がある。おそらく、衰退する地域の現実があり、鉄道の廃線がそれを加速したのであろう。その場合も、その実証分析が必要であろう。

⑦ 地域の将来の発展を見据え

「問題は「鉄道の速度と輸送量の性能が、三陸地域に必要なか」であろう。JR 東日本が BRT を提案したのは、鉄道による輸送量が見込めないからだ。三陸鉄道の鉄道復活を批判し「BRT でもよかった」という意見も同様だ。確かに、現在の三陸地域の輸送量は少ない。鉄道の性能は過剰かもしれない。しかし、これらの意見は近視眼的である。過去と現在しか見ていない。あるいは三陸地域を「被災により人口が減り、今後も過疎が進む」のように考えている。私はこれらを、三陸地域を見下した考えた方だと思う。

三陸地域は、海産物が豊富で海岸線の景観はすばらしい。2014 年 4 月現在は被災地視察ツアーなどで盛り上がっているようだが、それが落ち着いたとしても、観光需要を掘り起こす要素は多い。産業面においても、養殖業、水産加工業など、仙台または首都圏向けの需要がある。最近では潮力や波力による発電手段など新エネルギーの実験も行われているようだ。交通インフラを整えば、新しいビジネスの掘り起こしも期待できる。

観光需要を掘り起こす要素は多い。産業面においても、養殖業、水産加工業など、仙台または首都圏向けの需要がある。最近では潮力や波力による発電手段など新エネルギーの実験も行われているようだ。交通インフラを整えば、新しいビジネスの掘り起こしも期待できる。

発展する未来にとって「やはり鉄道は必要」である。現在の三陸地方は鉄道の投資に見合わないかもしれない。しかし、この地域を観光、産業ともに発展させていくつもりなら、いずれバスやトラックの輸送力では足りなくなる。地域の将来の発展を見据えたとき、旅客、貨物の両面において、鉄道の輸送力が必要である⁽⁶²⁾」。

⑧ 繋がる安心感

鉄道は、全国ネットである。どんなローカル駅も東京、大阪、名古屋など国や経済の中心となる駅だけでなく、地域の都市部の駅とつながっているという安心感がある。地方に住む人にとって、安心がもたらす誇りや心の落ち着きは、都会に住む人の想像を超えたかけがえのなさがある⁽⁶³⁾。

バスや自家用車では果たせない役割が、鉄道にはある。線路でいつでもつながっているインフラで、地域のブランド価値を高めてくれる⁽⁶⁴⁾。

(61) 小田清「北海道開発と鉄道—その歴史と存続の危機、再生に向けて—」『経済』2018年3月号70ページ。

(62) 杉山淳一、前掲稿。

(63) 上山信一（慶應義塾大学教授）「地方鉄道 生かす手は」のなかでの発言『朝日新聞』2018年5月25日付。

(64) 吉田千秋（ひたちなか海浜鉄道社長）「地方鉄道 生かす手は」のなかでの発言『朝日新聞』2018年5月25日付。

三陸のリアス式海岸は、各集落を孤立させ、長い間移動の困難性は地域の発展を阻害してきた。買い物、通学、通勤、医療等の外部との隔絶は、生活基盤として大きなリスクを持っていた。地域の人々にとって、三陸縦貫鉄道は長い間の悲願であった。三陸沿岸が鉄道で繋がることが、生活基盤を構築するとともに、地域が一体感を持つうえで不可欠な存在であった。三陸鉄道が設立されたことの意義は、まさしくこのような地域の悲願の結実だったのである。「繋がること」に対する、三陸沿岸の人々の思いには、特別な意味を持っている。「効果」だけでは示されない、三陸鉄道の必要性がそこにはある。

⑨ 鉄道を維持する上での雇用効果、経済波及効果

鉄道事業は、常に維持作業が必要であり、定期的に工事が必要な事業である。維持、保全工事のための費用が掛かり、建設関係企業へのそれらの経済効果が地域に及ぼすこととなる。また、関連企業の雇用効果が期待される。

ただ、鉄道工事は、専門的技術が必要なため、どの建設会社でも受注できるわけではない。例えば、鉄道建設や東急建設のような会社がどうしても受注することとなる。

⑩ ノスタルジア

その土地に定着した風景の中で、さまざまな思い出の中で存在する鉄道は、ノスタルジアを感じさせる風景として存在している。

⑪ 地域の抱える「想い」

さて、ここに挙げられている必要性に関する諸論点は、三陸鉄道、地方鉄道の多くに当てはまるものであろう。その必要性の比重に多寡はあるが、おそらくどの点にも頷けるものがある。また、われわれの身の回りにある生活にかかわるもの、諸施設、インフラには、大なり小なり妥当することではないかとも思われる。必要はある。ただ、それを社会で、地域社会で維持していることが可能かどうかである。単純にそれだけを取り上げて「必要かどうか」を尋ねれば、おそらく全く必要はないという結論が出るものは少ないのではないだろうか。

では、必要性についてわれわれはどのように考えていけばよいのであろうか。「渋滞学」や「無駄学」で有名な数理物理学者の西成活裕は、「これは無駄なのか」の定義は、実はとても難しい。判断するためには、「目的」と「期間」という2つの項目を明確にする必要がある。目的を定めなければ効果を評価できないし、期間を決めなければ「どんなことも、いつかは役に立つ」ということで、すべてのことが無駄ではなくなってしまう⁽⁶⁵⁾と述べている。無駄を議論する前提として「目的」と「期間」の捉え方が共有化されていないと、無駄かどうかの判断はできないということである。無駄を巡る議論に「対立」「反論」が付きまとうのは、「目的」と「期間」の捉え方がズレているからに他ならない。目的によっては、短期的には役に立たないように見えても、将来的・長期的には役に立つということもあるので、まず「目的」と「期間」をはっきりさせることが、ムダかどうかを判定するための前提となる。結局のところ、短期的な視野での行動が、長期的なムダを生み、局所最適化が、全体としてのムダを生み、「自分さえよければ」という考えが、社会のムダを生み出すのである。西成活裕は、目先の効率化追求のために、必要なゆとり感が失われて、逆に新たなムダを生んでいる可能性を指摘し、真のムダをなくすためには、長期的視野、全体最適の視野、そして「利他の心」を持つことの大切さを改めて強調している⁽⁶⁶⁾。

⁽⁶⁵⁾ 『朝日新聞』2020年5月29日付。

⁽⁶⁶⁾ 西成活裕「無駄学のすすめ」（慶應丸の内シティキャンパス（慶應MCC）講演：2010年1月14日）、慶應丸の内シティキャンパス（慶應MCC）ホームページ。

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、「公共の民営化」を前提とした鉄道会計規則の採算性に拘束されない評価基準を設定し、社会的合意のもとにその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のではないだろうか。

VII 三陸観光における三陸鉄道の新たな活用策

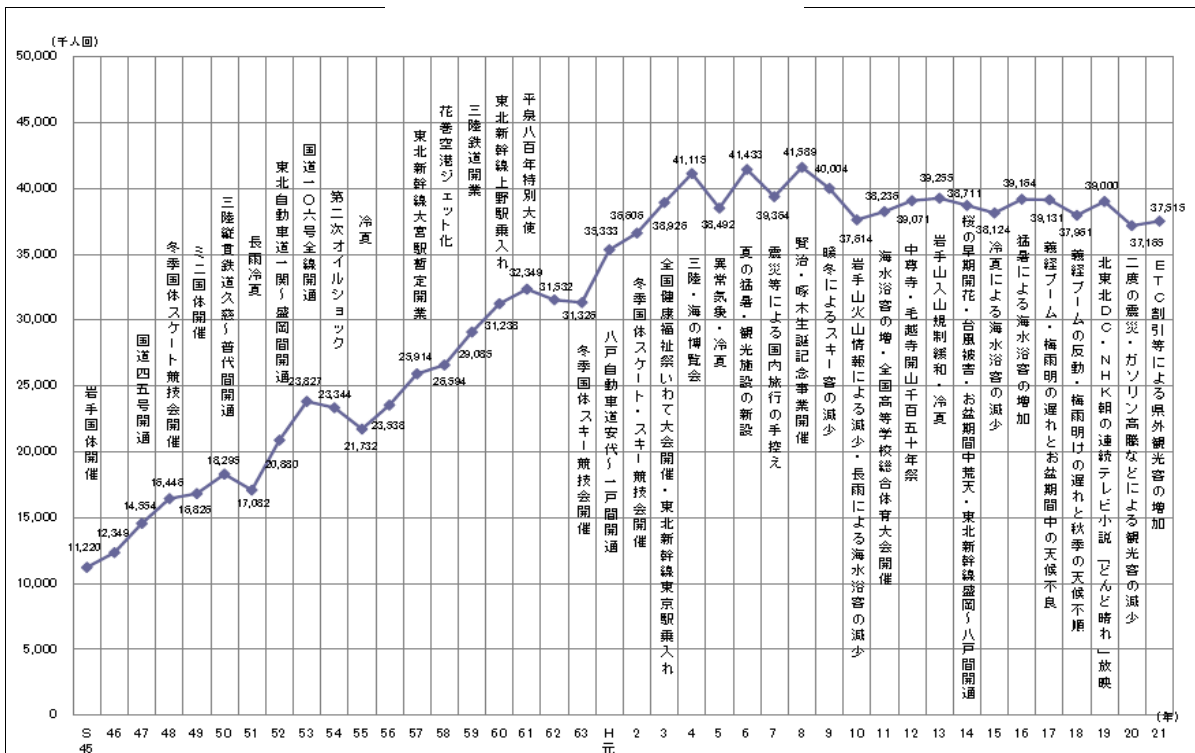
三陸鉄道は、開業時1984年の輸送人員2,688,735人が1994年以降急減していき、2003年の輸送人員が1,066,079人と10年間に60%の減少という危機的事態に直面する。このままいけば輸送人員が100万人を切ってしまう、経常損失も大幅に悪化することが予想され、ここに至って、経営方針の軌道修正を迫られることになった。打開策を模索する中で、2004年3月に「経営改善計画」が策定された。そこでの基本路線は、人員削減と効率化の推進、そして観光関連事業の取組みの重視であった。これ以降、従業員数を抑え、臨時雇用、パートに代替し、観光、物産販売に力を入れていくこととなる。

今や、三陸鉄道にとっては、地域の生活の足としての役割とともに、観光、物産販売が欠かせない重要な経営戦略となってきている。では、三陸鉄道の観光の取り組みは、思惑通りに展開されてきているのであろうか。そもそも、三陸観光において、三陸鉄道はどのような役割を果たしているのであろうか。本章では、岩手県観光、三陸観光の推移と特徴を検討しながら、三陸鉄道と観光との関連を考察してみたい。

1. 観光統計の特徴

まず、1970年(昭和45年)から2009年(平成21年)までの岩手県観光客入込数の推移を見てみよう。図表-97のように、岩手県観光客入込数は、1970年(昭和45年)の11,220千人回から三陸・海

図表-97 岩手県観光レクリエーション客入込数の推移

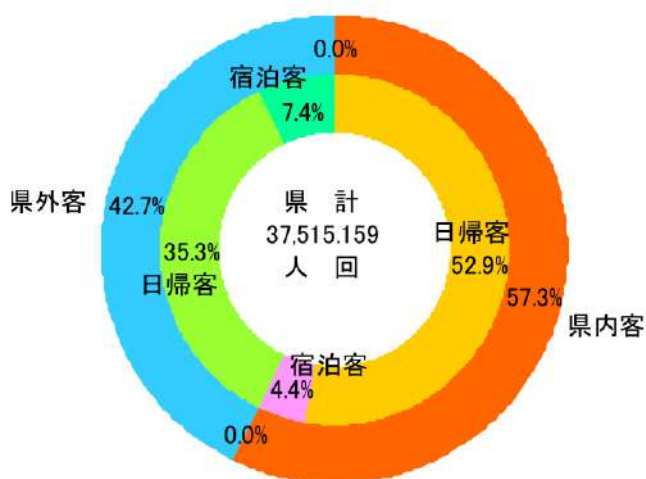


(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成21年版 岩手県観光統計概要-統計で見る岩手の観光-』2010年、1ページ。

の博覧会が開催された1992年(平成4年)の41,115千人回まで右肩上がりに拡大し、この間に約3.7倍化している。図表の中に、その増加要因が書かれているのだが、同様の指摘を岩手経済研究所の『図説岩手県の経済と産業』は次のように述べている。「岩手を訪れる観光客数は、順調に増加しており、こ

これは高速交通網の整備と深いかわりがあると思われる。東北縦貫自動車道が一部開通した昭和 52 年には、観光客入込数が 2000 万人回を突破し、前年対比増加率が 22.2%と飛躍的に増加した。また、東北新幹線が盛岡～大宮間で開業した昭和 57 年には観光客入込数が 2500 万人回を上回り、平成元年東北縦貫自動車道八戸線が開通した年には、観光客入込数が 3500 万人回を超え、増加率が 2 桁の 12.8%となった。このような高速交通網の整備は岩手の観光ルートや観光客流入に大きな影響をもたらした。岩手県商工労働部が平成 3 年 7 月と平成 4 年 1 月に実施した県内観光地 12 地点と 6 スキー場でのアンケート調査によれば、観光地への利用交通機関は夏・冬とも自家用車が一番多く（夏 67.4%、冬 87.6%）、そのうち約半数は高速道路を利用している。県外客についてだけ見ると、高速道路を利用して観光地を訪れた観光客は夏 77.2%、冬 73.8%となっている。また J R 東日本の平成 3 年 10 月の調査によれば、東北新幹線の利用目的のうち 30.8%は観光・レジャーとなっており、高速交通網の発達が県外客の誘致に大きく寄与していることがうかがわれる」。しかし、このような分析では、観光客増加の主要因が高速交通機関を利用する関東地域を中心に達成されたと連想されてしまう。果たしてこれらの増加は、関東、首都圏からの観光客の増加によって達成されたものであるのかどうか。かつて筆者（宮井久男）は、1980 年から 1993 年までの期間を対象に、その増加の内容を分析してみた⁽⁶⁷⁾。詳しい分析は注記の文献で確認してもらいたいが、次のようにまとめている。「確かに高速道路や新幹線の効果として県外客、とりわけ関東からの客は増加していると思われる。しかし、年間入込数が 4,000 万人回に達したというレベルでの大幅増加はしていないように思われる。それよりも、スキー場の整備やレクリエーション施設の整備、イベントの開催による県内客、近県日帰り客の増加が大きく貢献しているように思われる。移動手段としての自家用車の普及をわれわれは、県内客及び近県県外客の増加要因として理解する必要があるのではないか。自家用車の普及により、県内客や近県からの観光客が相当多く含まれているのではないかとことである⁽⁶⁸⁾」。

図表－ 9 8 発地別・日帰宿泊別入込状況

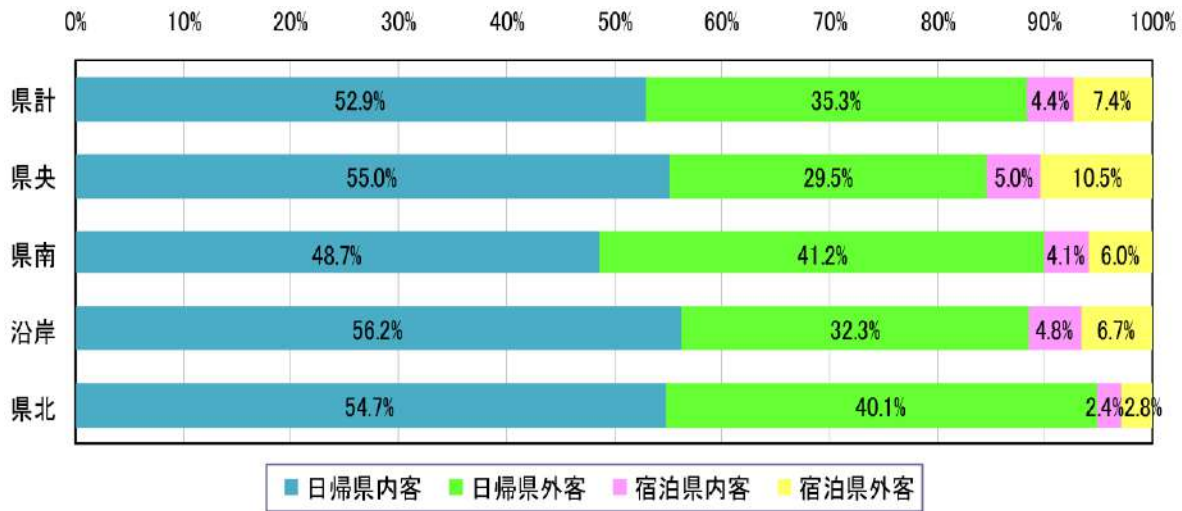


(出所) 図表－ 9 7 と同じ、10 ページ。

⁽⁶⁷⁾ 宮井久男「三陸沿岸地域における観光・リゾート (中)」『三陸総合研究』第 7 号、1995 年、37～42 ページ。

⁽⁶⁸⁾ 宮井久男、同上稿、40 ページ。

図表－99 観光地域別日帰宿泊別入込数の割合



(出所) 図表－97と同じ、19ページ。

2009年(平成21年)における観光客入込数の発地別内訳は、県内客57.3%、県外客42.7%であり、県内客が県外客を上回っている。また、日帰宿泊別では、日帰客88.2%、宿泊客11.8%であり、日帰客が約9割を占めている。おそらく、県内客そして県外客の日帰り客の多くは自家用車利用の観光客であると思われる。

図表－97の岩手県観光の右肩上がりの増加は、先にも見てきたモータリゼーション効果が主要因だったのである。1992年以降の横ばい、微減状況は、モータリゼーションの波が収まったことを意味しているのかもしれない。

1992年(平成4年)の41,115千人回まで、右肩上がりに拡大したもう1つの要因がある。観光客入込数の、統計の取り方である。今、「1992年(平成4年)の41,115千人回」と表現した。「人」ではなく、「人回」である。これは、観光客の実数ではないのである。人回について、『平成21年版 岩手県観光統計概要』は次のように説明している。「観光レクリエーション客の入込数の単位であり、平成21年12月末日において、県内35市町村124箇所の観光地をゲートとしてカウントする延べ人員数をいう」。つまり、カウントのために設定された124箇所を訪れると、同一人物でも何人回にも増幅されるということである。岩手県は広いので、まさか1人で124人回にはならないだろうが、数人回にはなるであろう。例えば、両親と2人の子供が自家用車で、盛岡から宮古、そして田野畑から岩泉へ行って帰ってきた場合、川井村区界高原で4人回、宮古の浄土ヶ浜を散策して4人回、三王真崎に寄って4人回、龍泉洞を見学して4人回、まだいけそうだが無理をしないで、合計16人回、というわけである。観光レクリエーション客入込調査ポイント(観光地)一覧表は、図表－100のとおりである⁽⁶⁹⁾。

⁽⁶⁹⁾ 岩手県商工労働観光部観光課『平成21年版 岩手県観光統計概要－統計で見る岩手の観光－』2010年、4ページ。

図表-100 観光レクリエーション客入込調査ポイント（観光地）一覧表

地域	市町村名		調査観光地名	地域	市町村名		調査観光地名		
	(旧市町村)				(旧市町村)				
(27)	盛岡市		1.市街 2.つなぎ 3.都南 4.姫神山	陸中 海岸南部・ 遠野地域 (23)	大船渡市		1.碓石海岸 2.その他の海岸		
			5.外山、早坂 6.啄木遺跡				3.五葉山 4.五葉温泉 5.三陸		
	八幡平市		1.岩手山 2.いこいの村岩手		陸前高田市		1.高田松原 2.広田半島 3.その他		
			3.八幡平藤七地区 4.松川地区		住田町		1.滝観洞 2.遊林ランド裡山		
			5.東八幡平地区 6.安比高原		遠野市		1.遠野盆地 2.早池峰山		
			7.その他		釜石市		1.根浜海岸 2.鎌崎 3.荒川海岸		
	雫石町		1.小岩井 2.長山 3.鶯宿 4.国見			4.その他の海岸 5.五葉山			
			5.滝ノ上 6.玄武 7.西根 8.その他			6.その他			
	葛巻町		1.町内一円			大槌町		1.浪板海岸 2.吉里吉里海岸	
	岩手町		1.町内一円			3.その他の海岸 4.新山高原			
滝沢村		1.岩手山 2.その他		宮古市		1.浄土ヶ浜 2.三王真崎 3.小堀内			
紫波町		1.町内一円		4.新里地区					
矢巾町		1.町内一円		山田町		1.船越 2.その他			
(37)	花巻市		1.花巻温泉 2.台温泉 3.鉛温泉	陸中 海岸中部地域 (16)	岩泉町		1.龍泉洞 2.早坂高原		
			4.大沢温泉 5.志戸平温泉				3.小木茂師海岸		
			6.宮沢賢治遺跡 7.高村光太郎遺跡				1.北山崎 2.明戸 3.平井賀		
			8.早池峰山 9.石鳥谷地区				4.鳥ノ越 5.榎木沢		
			10.田瀬湖 11.毘沙門				川井村		1.早池峰山 2.区界高原
			12.東和温泉 13.土沢 14.谷内						
			15.その他の温泉 16.その他						
	北上市		1.展勝地 2.夏油温泉 3.その他		県北・ 陸中 海岸北部 地域 (21)	久慈市 (久慈市)		1.市街 2.久慈海岸 3.山根	
	西和賀町		1.湯本温泉 2.湯川温泉			(山形村)		1.平庭高原 2.その他	
			3.葉師温泉 4.巢郷温泉			普代村		1.黒崎 2.その他	
			5.沢内地区 6.その他			洋野町		1.江戸ヶ浜 2.大沢・大谷	
	奥州市	(水沢市)	1.旧水沢市内一円			野田村		1.村内一円	
		(江刺市)	1.旧江刺市内一円			二戸市		1.金田一温泉 2.折爪岳 3.馬仙峽	
		(前沢町)	1.旧前沢町内一円			4.浄法寺地区 5.その他			
		(胆沢町)	1.焼石			軽米町		1.町内一円	
		(衣川村)	1.旧衣川村内一円			九戸村		1.村内一円	
	金ヶ崎町		1.町内一円			一戸町		1.西岳、高森地区 2.馬仙峽	
一関市		1.須川 2.巖美溪 3.狹鼻溪		3.その他					
		4.その他							
平泉町		1.平泉							
藤沢町		1.町内一円							
調査ポイント(観光地): 35市町村 124観光地									

(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成21年版 岩手県観光統計概要—統計で見る岩手の観光—』2010年、1ページ。

つまり、自家用車による県内観光客、近県県外客の数字は、増幅されて実数よりかなり水膨れしているのではないかということである。

ある程度確実に把握できるのは、宿泊施設や観光施設等の観光客数である。その施設を利用した人数は、確実である。ただ、宿泊施設の場合に目的が「観光」なのかどうかは、判別が困難である。

また、かつて筆者(宮井久男)は、三陸沿岸地域の自治体を訪れ、観光客入込数を具体的にどのように把握しているのかと尋ねたことがある。その回答は、「前年と比較してどの程度の来客状況なのかを話し合っ」、「隣の自治体はどう考えているのかを聞いたうえで」決めていたというのである。では、前年はどのように決めていたのであろうか、啞然とした記憶がある。しかし、それもやむを得ないところがある。宿泊者の把握や入館料を取って利用してもらう施設の場合は、数値の確定はできるかもしれな

いが、浄土ヶ浜を訪れた観光客をすべて数え上げるのは至難の業であり、訪れた人が観光客なのか、近場の人の散歩なのか、目的までは明らかにならないわけだから観光統計は難しいのである。

観光立国を標榜し、観光立国推進基本法を制定して観光政策を抜本的に改めていこうということで、それまで各県でバラバラに実施されてきた観光統計の方法を改めなければ、実態を表さない数値を基礎にしては観光政策の立案ができないということで、2010年（平成22年）4月からは、全国的な「観光入込客統計に関する共通基準」（以下、共通基準）による観光入込客統計が導入されることとなった。岩手県でも、2010年4月から共通基準に移行した。

共通基準では、観光地点等入込客数調査（全数調査）が実施され、都道府県内の観光地点及び行祭事・イベントに訪れた人数を、観光地点の管理者、行祭事・イベントの実施者等に四半期ごとに報告を求め調査するものである。そして、延べ人数と実人数が明らかにされる。観光入込客数の実人数とは1人の観光客が1回の旅行で複数の観光地を訪問した場合でも「1」と数えるもので、延べ人数の場合は1人の観光客が1回の旅行で複数の観光地を訪問した場合にその観光地の数だけ数える（例えば5箇所を訪問した場合は「5」と数える）ものである⁽⁷⁰⁾。延べ人数は、以前の数え方に近い。問題は、「観光地点等」をどのように定めるのかである。以前は、35市町村、124の観光地が調査ポイントとして設定されていた。調査ポイントを増やせば増やすほど、トータルの観光客入込数は増えることとなる。共通基準では、図表－106のように423の調査対象地点を設定している。

図表－101 調査対象地点数

総計	観光地点計							行祭事・イベント
	自然	歴史・文化	温泉・健康	スポーツ・レクリエーション	都市型観光	その他		
423	290	38	64	76	56	29	27	133

（出所）岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、4ページ。

観光の大衆化、多様化の進展の中で、古くからの、一般的な観光のイメージである寺社仏閣、歴史・文化施設、祭り、自然景観、温泉地などに加え、スポーツ・レクリエーション、イベント、都市型観光など、ニューツーリズムを考慮した設定となっている。つまり、人々の観光に対する多様化の中で、レクリエーションの要素を多分に含んだ「集客」が、観光客入込数として捉えられているのである。そのことはまた、県内観光客の増加要素としても大きく作用するのである。

図表－102 調査対象地点数

総数	観光地点						行祭事・イベント
	自然	歴史・文化	温泉・健康	スポーツ・レクリエーション	都市型観光	その他	
260	35	59	66	58	22	20	122

（出所）岩手県商工労働観光部観光課『平成22年度版 岩手県観光統計概要』、2011年12月、7ページ。

⁽⁷⁰⁾ 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、3ページ。

この調査対象地点数は、2010年時点と同じなのであろうか。図表－102が2010年の調査対象地点数である。観光地点で30地点、行祭事で11地点、合計41地点の調査対象が増えている。

観光入込客統計で統計量を推計する対象となる観光地点は、以下の3つの要件を満たす観光地点である。ただし、行祭事・イベントについては、②及び③の要件を満たすものを集計の対象として取り扱うものとされる。

①非日常利用が多い（月1回以上の頻度で訪問する人数の割合が半分未満）と判断される地点であること。ただし、「訪問する頻度が高い者＝日常利用者である」とは言い切れない地点については、本要件を満たすものとして取り扱っても差し支えない。

②観光入込客数が適切に把握できる地点であること。

③観光入込客数が年間1万人以上、若しくは特定月の観光入込客数が5千人以上であること。

なお、上記の確認は、毎年1月1日現在で行うこととなっている。調査年の途中で、観光入込客数が上記の要件を満たすこととなった観光地点が新設された場合は、要件を満たすことになる四半期から名簿に追加する。また、1度限りの大規模な行祭事・イベント等、前年の入込客数が把握できないものの、調査年の途中で観光入込客数が上記要件を満たすこととなった場合も、同様に名簿に追加することができる⁽⁷¹⁾。

①、②が十分に判断可能なのか疑問もあるが、いずれ岩手県観光の場合は、自家用車を使った県内観光客や近県の観光客が極めて大きな比重を占め、その動向が観光地点の増減にも大きく作用するようになる。

ここで、比較の意味で、沖縄県の観光客入込数の統計的特徴を見てみよう。沖縄県にとって観光産業は、県経済を支える重要な柱である。そのためにも、その実態把握が重要であり、観光行政の必須の情報、基礎となるものである。

沖縄県は、共通基準以前から観光客の「実数」把握をしてきている。それも、観光地点を設定する方式ではなく、沖縄県への「入域観光客数」の把握である。「入域観光客数」とは、沖縄県に入域する者（沖縄県在住者を除く）全ての人数である。調査の方法は、国内客は本土－沖縄間（本土から沖縄本島以外の離島への直行便も含む）に就航する航空会社と海運会社の航路別月間旅客輸送実績に、航空乗客アンケート調査により算出された混在率を乗じ、国内客（沖縄県在住者を除く）の人数を推計する。混在率とは、沖縄県が実施する航空乗客アンケート調査の結果に基づく、航空乗客に占める沖縄県在住者以外の者の割合である。外国客については、沖縄県内で入国審査を受けた外国人の人数を集計し、外国客数とする。それは、特例上陸者（乗務員などの一時上陸者）を含む。（沖縄県以外の地域で入国した後、国内路線で沖縄県に入域する外国人は国内客数として推計される）⁽⁷²⁾。沖縄県の場合は、島嶼県という地理的特性を活かしてほぼ確実な「入域観光客数」を把握している。ただ、入域観光客とされる人たちが、本当に観光客なのか、ビジネス等観光とは別の目的で入域してきているのかはわからない。それらの人々も、「兼観光」として捉えているのであろう。今一つは、県内観光客という捉え方がなされていない点である。岩手県観光の場合は、非常に重要なファクターなのだが、沖縄県の場合は県の主要産業と

⁽⁷¹⁾ 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、2ページ。

⁽⁷²⁾ 沖縄県『平成30年 観光要覧～沖縄県観光統計集～』、2019年9月、3ページ。

して、県外からの観光客の経済効果に主眼を置いていることから、あえて県内観光客の数は把握していないのであろうと思われる。これを含めると、かなり大きな数値となるであろう。

沖縄県の入域観光客の数値は、図表－103のとおりである。

図表－103 最近5年間の入域観光客数の動向

	入域観光客数		国内客		外国客	
	人数(人)	対前年度比	人数(人)	対前年度比	人数(人)	対前年度比
H26年度	7,169,900	+9.0%	6,183,900	+3.9%	986,000	+57.2%
H27年度	7,936,300	+10.7%	6,266,000	+1.3%	1,670,300	+69.4%
H28年度	8,769,200	+10.5%	6,640,100	+6.0%	2,129,100	+27.5%
H29年度	9,579,900	+9.2%	6,887,900	+3.7%	2,692,000	+26.4%
H30年度	10,004,300	+4.4%	7,003,500	+1.7%	3,000,800	+11.5%

(出所) 沖縄県『平成30年 観光要覧～沖縄県観光統計集～』、2019年9月、4ページ。

2018年(平成30年)の入域観光客数は、1,000万人である。これに、岩手県のような観光地点等を設定し、県内観光客の数を加えると、さらに一層大きな数値となるであろう。

2. 岩手県、三陸観光の観光客入込数の推移

観光統計の特徴を念頭に置いて、2018年の岩手県、三陸観光の観光客入込数を見てみよう。

図表－104 地域別入込客(延べ人数)の推移

【地域別入込客数(延べ人数)の推移】

単位：人回

地域区分	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
県央エリア	8,871,015	8,434,827	9,527,776	10,021,871	9,998,915	10,147,003	9,395,891	9,503,870
県南エリア	11,394,198	10,352,761	11,931,441	11,425,043	11,271,549	11,419,667	11,359,821	11,474,244
沿岸エリア	5,823,487	1,343,733	3,183,651	4,031,174	4,377,028	4,293,194	3,875,932	3,891,025
県北エリア	2,867,659	2,579,822	2,758,276	3,364,750	3,213,724	3,134,428	2,823,279	2,724,720
総計	28,956,359	22,711,143	27,401,144	28,842,838	28,861,216	28,994,292	27,454,923	27,593,859

【上記のうち、沿岸13市町村の入込客数(延べ人数の推移)】

単位：人回

地域区分	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
沿岸13市町村	7,485,540	2,835,771	4,825,076	6,312,581	6,465,078	6,308,146	5,627,215	5,587,375

出典：岩手県観光統計

沿岸13市町村：宮古市、大船渡市、久慈市、陸前高田市、釜石市、住田町、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、野田村、洋野町

地域区分	2018	2017比	2010比
県央エリア	9,773,617	102.8%	110.2%
県南エリア	11,773,565	102.6%	103.3%
沿岸エリア	4,124,442	106.0%	70.8%
県北エリア	2,731,001	100.2%	95.3%
総計	28,402,625	102.9%	98.1%

(出所) 岩手県『みちのく岩手観光立県第3期基本計画(2019～2023年度)』、2019年3月、8ページに2018年の数値を加筆。

2018年の延べ人数の観光客入込数は、28,402,625人回である。延べ人数であるから、1人の観光客が1回の旅行で複数の観光地を訪問した場合にその観光地の数だけ数える（例えば5箇所を訪問した場合は「5」と数える）ものである。エリア別にみると、県南エリアが最も多く、41.5%を占め、県央エリアは34.4%とこの2つのエリアで75.9%を占める。沿岸エリアは、14.5%である。これを東日本大震災前の2010年と比較すると、県の総計では98.1%とようやく震災前の水準に戻りつつあることがわかる。しかし、エリア別にみるとそうはいえない。県央エリア、県南エリアは、震災前の水準を超えているが、沿岸エリア、県北エリアはいまだ震災前の水準には及ばない。とくに、沿岸エリアは70.8%と、観光の復旧はまだまだ果たせないでいる。ただ、資料的に十分に分析できないのだが、先に見たように、観光地点等入込客数調査の調査対象地点数が、2010年の382地点から2018年の423地点に、観光地点で30地点、行祭事で11地点、合計41地点増えているのである。その意味では、県の総計の震災前の復旧も今少し低位にあるのかもしれない。今一つ気になるのは、共通基準前の調査で2009年の観光客入込数37,515,159人回、共通基準で2010年が28,956,359人回となっている点である。共通基準への移行で、8,558,800人回の減少となっている。延べ人数での比較なのに、なぜこれだけの差となって表れたのかははっきりとしない。共通基準以前の調査ポイント（観光地）は35市町村、124の観光地として設定されていたが、共通基準では観光地点290地点、行祭事等133地点の合計423地点である。なぜ、8,558,800人回の減少となったのか資料不足で分からない。

図表－105 地域別・分類別入込客数（延べ人数）

単位：人回

地域区分	自然	歴史・文化	温泉・健康	スポーツ・レクリエーション	都市型観光（買物・食）	その他	行祭事・イベント	合計
県央エリア	1,166,899	994,595	2,390,254	1,607,282	245,443	722,653	2,646,491	9,773,617
県南エリア	1,786,164	2,145,050	2,212,973	584,210	1,619,671	698,659	2,726,838	11,773,565
沿岸エリア	923,839	157,311	310,708	189,478	455,472	1,684,135	403,499	4,124,442
県北エリア	458,250	204,933	534,110	154,883	558,048	462,006	358,771	2,731,001
総計	4,335,152	3,501,889	5,448,045	2,535,853	2,878,634	3,567,453	6,135,599	28,402,625

（出所）岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、7ページ。

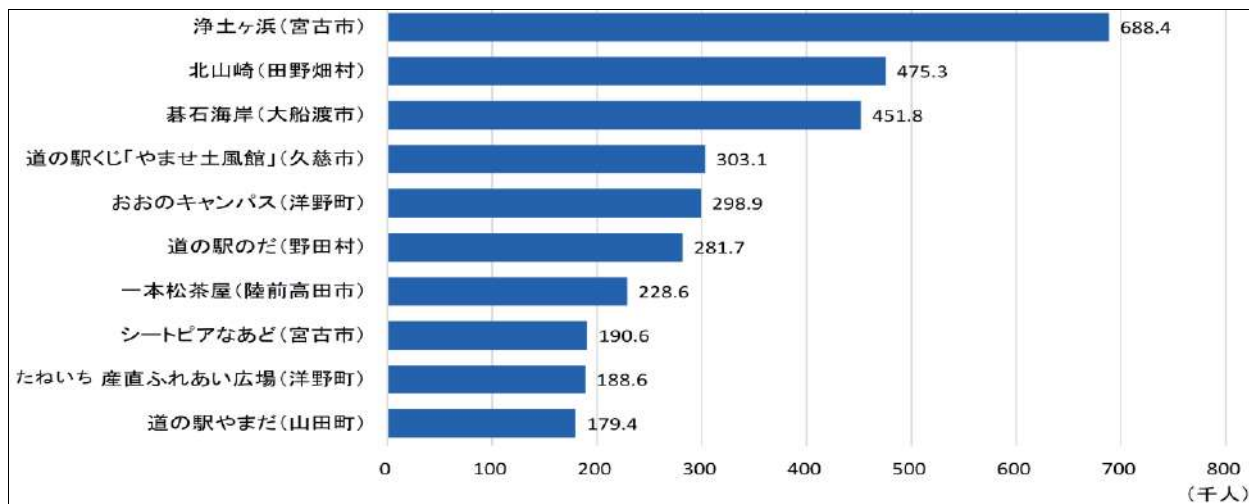
図表－105は、地域エリア別、観光分類別に観光客入込数を延べ人数で見たものである。最も多いのは、行祭事・イベントの6,135,599人回で、総計の21.6%を占めている。行祭事とは、「地域住民の生活において伝統と慣行により継承されてきた、恒例として日を定め執り行う歴史的催し・祭り、郷土芸能等の集合を意味し、イベントとは、常設又は特設の会場施設において行われる博覧会、見本市、コンベンション等を意味する⁽⁷³⁾」。次が温泉・健康の5,448,045人回で、19.2%を占めている。岩手県観光の中心になっているのは、観光の多様化で生み出されてきたイベントやヘルスツーリズムの温泉・健康だということである。おそらくこれらのうちの大きな比重は、県内観光客と近県の県外客が占めているのではないかと思われる。

沿岸エリアでは、「その他」の入込数が他のエリアと比べても異常に多い。この「その他」には、主に道の駅や物産館などが分類される。おそらく、自然に関連する道の駅や物産館、レストハウス等の数値

⁽⁷³⁾ 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、2ページ。

が含まれているものと思われる。三陸沿岸地域の観光地点別観光入込数について、2015年(平成27年)における観光入込客数上位10地点を見ると、宮古市の浄土ヶ浜が最も多く約69万人、次いで田野畑村の北山崎や大船渡市の碁石海岸が45万人程度と海岸部の景勝地が上位となっている。

図表－106 観光地点別観光入込客数(上位10地点)【三陸沿岸地域】



出典：岩手県資料(H27)

(出所) 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、45ページ。

図表－107 日帰り宿泊別・県内県外別入込客数(実人数)

単位：千人・回

推計項目	宿泊			日帰り			年・年度合計	
	宿泊計	県外	県内	日帰り計	県外	県内		
観光目的	平成30年入込客数	2,494	1,603	891	8,323	3,037	5,286	10,817
	平成29年比	98.0%	101.1%	93.0%	132.4%	138.5%	129.1%	122.5%
	平成29年入込客数	2,544	1,586	958	6,285	2,192	4,093	8,829
	平成22年度比※	86.3%	98.8%	70.2%	88.5%	95.1%	85.1%	88.0%
	平成22年度入込客数※	2,891	1,622	1,269	9,403	3,193	6,210	12,294
ビジネス目的	平成30年入込客数	3,161	2,408	753	556	523	33	3,717
	平成29年比	117.7%	132.5%	86.9%	59.0%	62.0%	33.3%	102.5%
	平成29年入込客数	2,685	1,818	867	943	844	99	3,628
	平成22年度比※	208.4%	234.5%	153.7%	54.9%	64.7%	16.1%	146.9%
	平成22年度入込客数※	1,517	1,027	490	1,013	808	205	2,530
合計	平成30年入込客数	5,655	4,011	1,644	8,879	3,560	5,319	14,534
	平成29年比	108.1%	117.8%	90.1%	122.8%	117.3%	126.9%	116.7%
	平成29年入込客数	5,229	3,404	1,825	7,228	3,036	4,192	12,457
	平成22年度比※	128.3%	151.4%	93.5%	85.2%	89.0%	82.9%	98.0%
	平成22年度入込客数※	4,408	2,649	1,759	10,416	4,001	6,415	14,824

※平成22年第2四半期より調査を開始しているため、平成22年度比での比較。

※端数処理の関係で、合計値が合わない場合がある。

(注) 入込客数には訪日外国人を含まない。

(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、8ページ。

実人数での観光入込客数は、図表－107のとおりである。合計は14,534千人回で、うち、目的別では観光目的の入込客が10,817千人回で74.4%を占めている。ビジネス目的は、兼観光ということになる。同じく合計の宿泊・日帰り別では、日帰りが8,879千人回で61.1%を占めている。観光目的だけを見ると、日帰りは、76.9%となる。2018年を2010年と比較すると、合計で98%とほぼ震災前の水準に戻っている。しかし、目的別では、観光目的が88%、ビジネス目的が146.9%と、まだまだ観光目的の回復は進んでいない。ビジネス目的の増加は、震災関連のビジネス目的であろう。

延べ人数の観光客入込数28,403千人回と実人数14,534千人・回を比較すると、延べ人数は実人数の1.95倍である。1人が2箇所訪問していることになる。いずれ、岩手県観光の7～8割が日帰り観光であることに違いはない。

次に、県外客について見ておこう。来訪者の住まいの地域に関する観光地点を対象としたアンケート調査が実施されている。

<観光地点を対象としたアンケート調査の概要⁽⁷⁴⁾>

[調査実施時期] 平成30年2-3月、6月、8-9月、10-11月

[調査地点] 下記のとおり、岩手県内の観光地点10地点で実施

[調査内容] 観光の目的、訪問(予定)観光地点、交通手段、滞在日数、旅行予算など観光に係る項目 [調査票回収件数] 3,445件

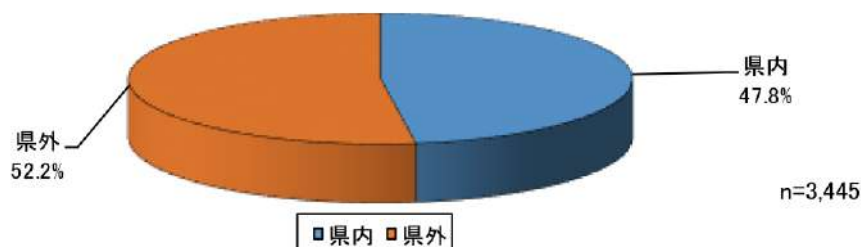
調査地点			調査実施時期		
	市町村名	地域名	調査実施月	調査票回収件数	旅行人数(本人含む)
盛岡手づくり村	盛岡市	県央地域	2-3月 6月 8-9月 10-11月	316	1,391
道の駅にしね	八幡平市	県央地域		371	1,109
小岩井農場	栗石町	県央地域		328	1,368
えさし藤原の郷	奥州市	県南地域		272	1,186
道の駅遠野「風の丘」	遠野市	県南地域		337	1,282
中尊寺(町営第一駐車場)	平泉町	県南地域		333	1,359
道の駅くじ「土風館」	久慈市	県北地域		359	1,560
なにゃ〜と物産センター	二戸市	県北地域		397	1,122
浄土ヶ浜(ビジターセンター)	宮古市	沿岸地域		419	1,521
碁石海岸(レストハウス)	大船渡市	沿岸地域		313	962
合計				3,445	12,860

アンケート調査回答者の5割近く(47.8%)は岩手県内からの来訪者であり、岩手県外からの来訪者は5割強(52.2%)である。

⁽⁷⁴⁾ 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、14ページ。

調査地点別の回収件数、旅行人数は以下のとおりである。

図表－108 来訪者の住まいの地域



図・表 1 地域別・分類別入込割合

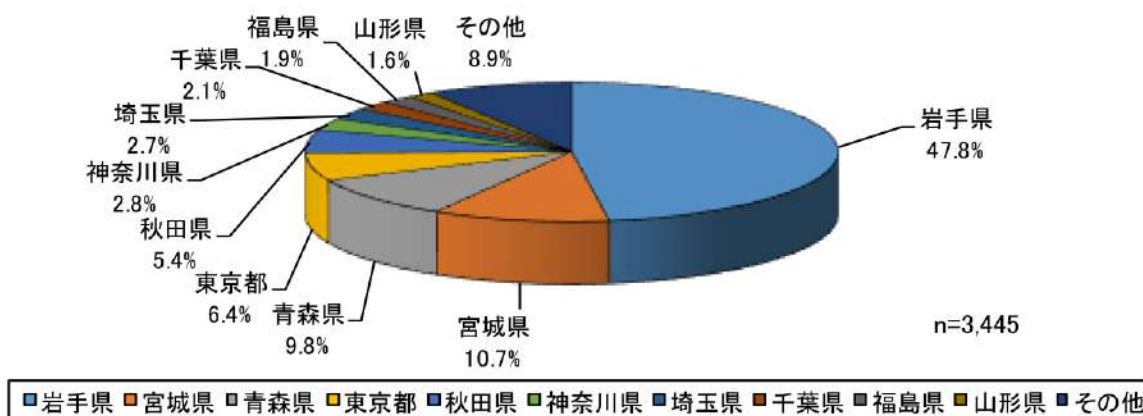
	合計	県内	県外
全体	3,445	1,645	1,800
	100.0	47.8	52.2

(上段:実数、下段:%)

(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、
2019年7月、15ページ。

岩手県外からの来訪者について都道府県別に旅行人数を集計したものが図表－109である。県外客で最も人数が多いのは宮城県(10.7%)、次いで青森県(9.8%)、東京都(6.4%)、秋田県(5.4%)、神奈川県(2.8%)であり、これらの5都県で3割台半ば(35.1%)を占めている。

図表－109 県外客の住まいの地域



(出所) 図表－73と同じ、15ページ。

すでに見たように、岩手県観光をエリア別にみると東日本大震災からの回復は様相を異にしている。県央エリア、県南エリアは、震災前の水準を超えているが、沿岸エリア、県北エリアはいまだ震災前の水準には及ばず、とくに沿岸エリアは70.8%の低位であった。そこで次に、三陸沿岸地域の観光の状況を見ておこう。

三陸沿岸地域の観光については、三陸沿岸地域の観光のプラットフォームを標榜している（公財）さんりく基金の三陸DMOセンターがマーケティング調査をしている。その結果から、三陸観光の特徴を見ておこう。

調査概要は、次の通りである⁽⁷⁵⁾。

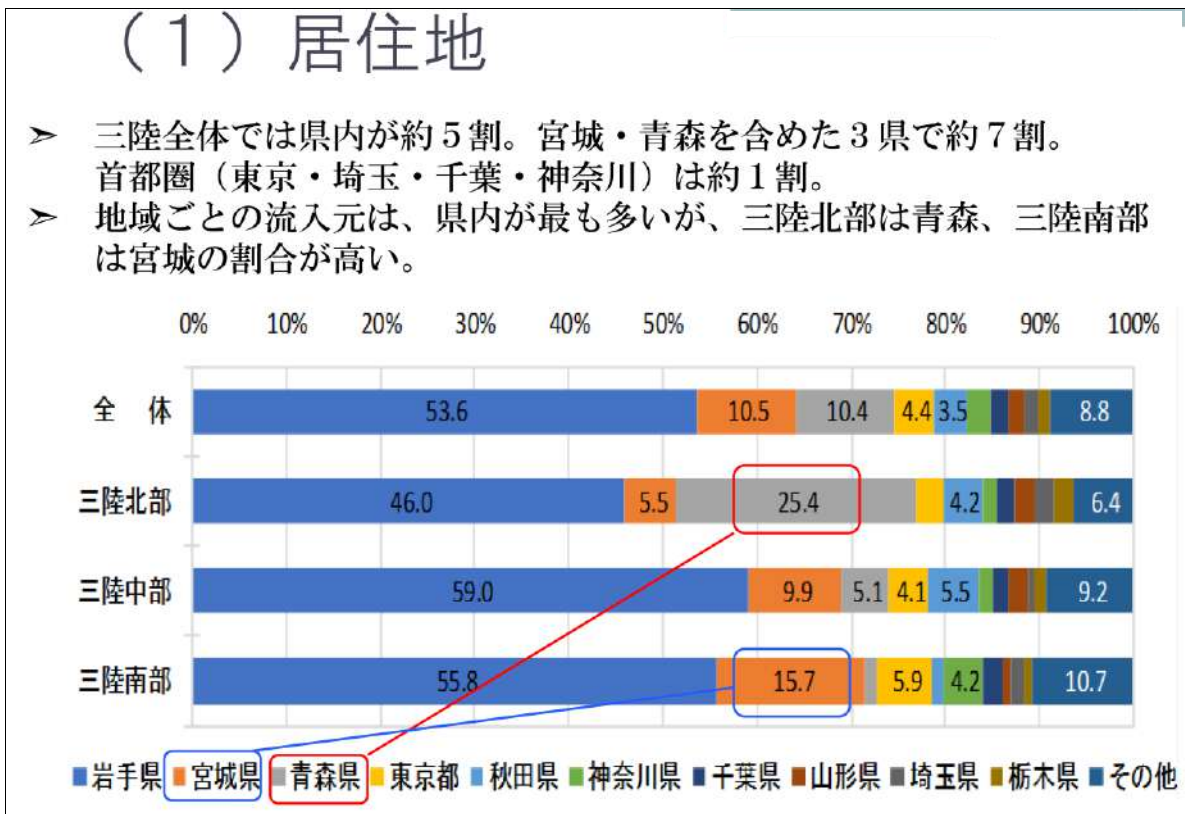
<調査期間・調査対象数>

岩手県三陸沿岸観光地点パラメータ調査

- 調査期間：平成30年10月～平成31年3月
- 調査方法：調査票による調査 有効回答数 941
- 調査対象：三陸地域の6か所の観光地点を訪れた観光客
- 調査地点：道の駅くじ「やませ土風館」、龍泉洞、浄土ヶ浜（ビジターセンター）釜石大観音、碓石海岸（レストハウス）、一本松茶屋

まずは、観光客の居住地である。三陸沿岸地域の場合も、これまで見てきた県資料とあまり違いはないようである。三陸観光も、県内客と近県客で7～8割を占める。

図表－110 観光客の居住地



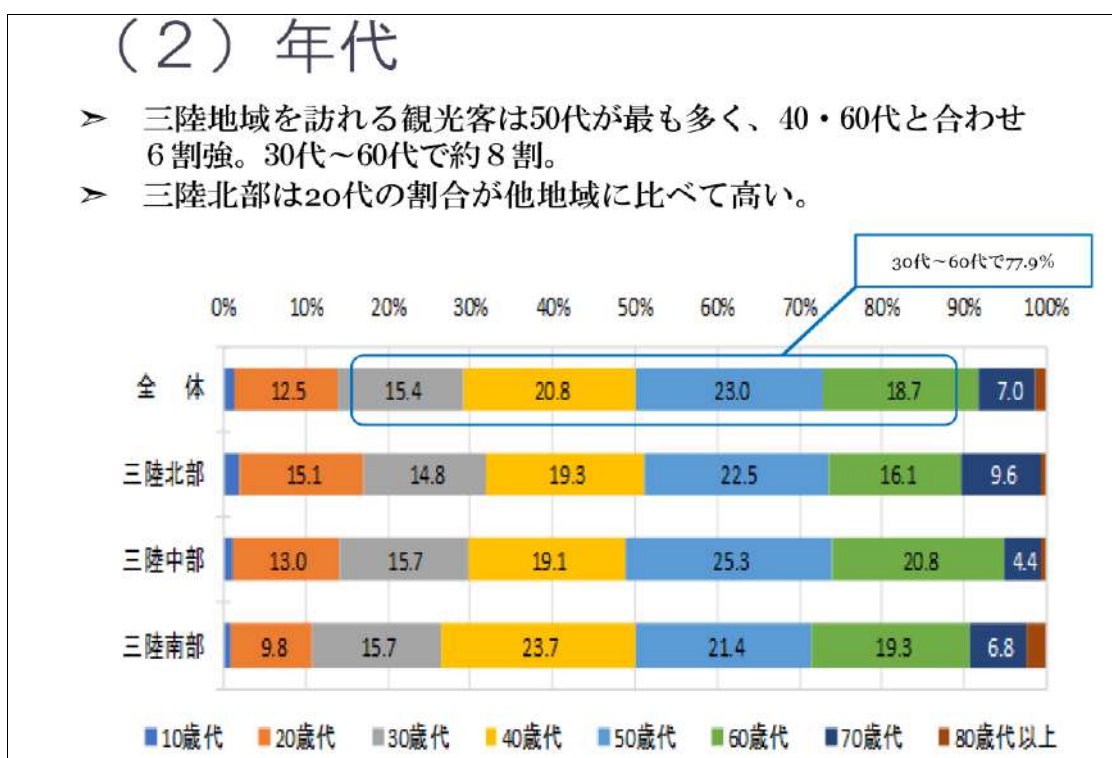
（出所）（公財）さんりく基金 三陸DMOセンター「三陸地域における 観光マーケティング調査結果（H30）」、5 ページ。

観光客の年代は、50代が最も多く23%、40代、60代を合わせると6割強となる。シニア層の観光

⁽⁷⁵⁾（公財）さんりく基金 三陸DMOセンター「三陸地域における 観光マーケティング調査結果（H30）」、2019年11月、4 ページ。

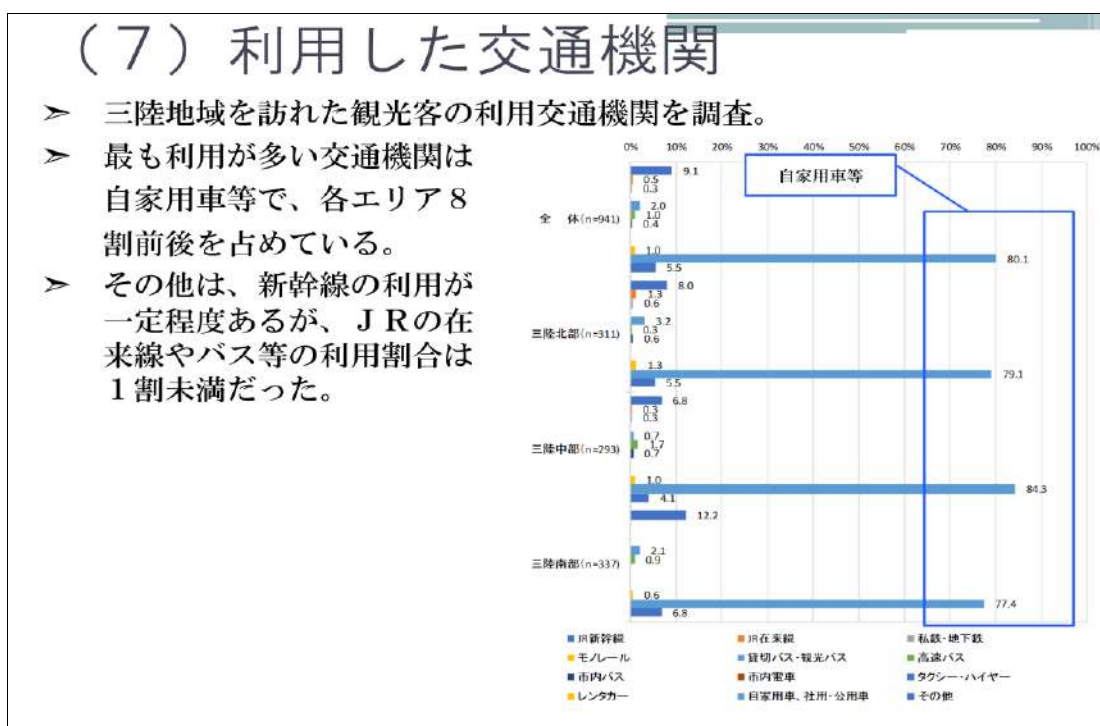
客の多いのわかる。ただ、この調査が10月から3月である点に注意する必要がある。ゴールデンウィークや夏休みの「繁盛期」を考えると、少し数値は変わるかもしれない。

図表-111 観光客の年代



(出所) 図表-110と同じ、6ページ。

図表-112 利用した交通機関



(出所) 図表-110と同じ、17ページ。

3. 県内観光客に向けた観光活性化策の重要性

観光行政上は、県内客よりは県外客、外国人観光客の誘致に力点が置かれ、日帰り通過型観光ではなく、宿泊滞在型観光が志向される。それは、県経済への効果の大きさからで、県外、外国から来訪して県内にお金を落としてもらうということ、宿泊してもらうことで滞在期間を増やし、一時的な人口増加による経済効果を生み出そうという考えからくるものである。人口減少が進む中で、交流人口の増加で経済を活性化させていこうというのである。図表－113は、観光目的とビジネス目的の観光消費額単価を示している。単位の「円／人・回」は、観光入込客1人の1回の旅行における観光消費額を指している。明らかに、県外宿泊観光客の単価は高い。ここに照準を当てて、観光行政が取り組むのも当然である。しかし、岩手観光は、もっと真正面からその活性化に取り組んでいく必要があるのではないだろうか。

図表－113 日帰り宿泊別・県内県外別・観光消費額単価

単位：円／人・回

推計項目		宿泊		日帰り	
		県外	県内	県外	県内
観光目的	平成30年 観光消費額単価	30,853	16,324	6,173	3,412
	平成29年比	95.0%	100.4%	99.5%	90.9%
	平成29年 観光費額単価	32,488	16,254	6,204	3,755
	平成22年度比※	109.7%	95.3%	66.2%	92.1%
	平成22年度 観光消費額単価※	28,119	17,131	9,321	3,703
ビジネス目的	平成30年 観光消費額単価	22,880	21,324	5,721	5,399
	平成29年比	68.0%	131.9%	143.8%	146.3%
	平成29年 観光費額単価	33,655	16,166	3,979	3,690
	平成22年度比※	66.0%	98.2%	47.1%	137.8%
	平成22年度 観光消費額単価※	34,658	21,705	12,147	3,917

※平成22年第2四半期より調査を開始しているため、平成22年度比での比較。

(注) 観光消費額単価には訪日外国人を含まない。

(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、10ページ。

もちろん、県外や外国からの観光客誘致は、岩手観光、三陸観光にとって極めて重要な課題であり、県経済の活性化の観点からも積極的な取り組みが必要である。それは当然のことなのだが、それとともに県内観光客の観光を活性化していく必要があると考えるのである。

1つには、すでに見てきたように、岩手、三陸観光にとって県内観光客は大きな比重を占め、景気や環境の変化があっても安定的な客層であること、第2に、高齢化の進展の中でますます自由時間を観光に充てていこうという高齢者が増えていくこと、第3に、次の章で詳しく見ていくが、岩手、三陸観光の多くの観光資源が県内観光客に受け入れやすいこと、第4に、岩手県は四国4県に匹敵するほどの広大な面積を持ち、各地域の風土に根差した貴重な文化を持っている。それぞれの地域間交流によって岩手を理解し、これからの岩手を考えていく上で観光は非常に重要なきっかけを与えてくれる。第

5に、県内観光客の増加による県経済への寄与、県内観光、三陸観光のいわゆる「オフシーズン対策」にも寄与しながら、地域循環型経済の重要なファクターとなる可能性を秘めていること、そして第6に、何にもまして、観光の機会が増えることで県民の豊かな生活に寄与していく点で、県内観光客の観光が一層活発に展開されるのが望まれるのである。県民の観光が活発化し、日帰り観光から宿泊観光へ、そしてさらにワンモアステイの観光に展開していくことが望まれる。岩手県の観光行政では、これまでも県民対象に宿泊補助事業が行われたことはあり、新型コロナウイルスに関連して市町村も含めて検討、実施されている。しかし、その目的は、各種の風評被害や台風によってダメージを受けた宿泊事業者を支援することに主眼が置かれている。それだけでなく、県民の余暇活動、自由時間活動を積極的に支援する視点からの取り組みが望まれるのである。県民の豊かな生活を実現するために、県民がどのような観光をしているのかを把握し、それを活発化するには何か必要なのか、求める観光を実現するために何をすべきなのか、どのような補助、支援が必要なのか、観光による教育的取組みを含めて観光行政に位置づけられていく必要がある。

国の観光行政では、観光立国を進めようと1963年（昭和38年）に制定された観光基本法を全面改訂し、観光立国に関する、基本理念、国および地方公共団体の責務、施策の基本事項などを定めた「観光立国推進基本法」が2006年（平成18年）12月13日に成立し、2007年（平成19年）1月1日より施行された。その前文では、「観光は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大等国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与するとともに、健康の増進、潤いのある豊かな生活環境の創造等を通じて国民生活の安定向上に貢献するものであることに加え、国際相互理解を増進するものである。」と、国民生活の安定向上への貢献について述べている。そして、第2条2項で「観光立国の実現に関する施策は、観光が健康的でゆとりのある生活を実現する上で果たす役割の重要性にかんがみ、国民の観光旅行の促進が図られるよう講ぜられなければならない。」と規定している。観光立国推進基本法制定の主眼は国際観光の促進によって外国人観光客の誘致を図っていかうというものであり、その後右肩上がりに拡大していったわけであるが、国内観光の重要性も述べられているのである。国内観光に関しては、その後、祝日等の改正や教育機関等での土曜日の扱い、ゴールデンウィークの地域的な設定替え、有給休暇取得促進などが検討されていった。ただ、外国人観光客の爆発的拡大と非正規雇用の拡大、家計のゆとりのなさ、企業の有給休暇取得に対する消極的姿勢等の状況から中途半端な状態で推移し、国際観光の推進一辺倒の様相で展開されてきている。

このような動きの中で、県レベルでは、観光条例を制定して観光行政を進めていくこととなった。岩手県でも、「みちのく岩手観光立県基本条例」が2009年（平成21年）3月30日公布、2009年（平成21年）7月1日に施行された。ただ、県の観光条例には不備がある。そこには、県民の余暇活動、自由時間活動を積極的に支援する視点、県民の豊かな生活を実現するために、県民がどのような観光をしているのか、それを活発化するには何か必要なのか、求める観光を実現するために何をすべきなのか、という視点が欠落しているのである。かつて筆者（宮井久男）は、岩手県議会の「地域資源活用による観光振興等調査特別委員会」で話す機会があった。その際、話の最後の部分で「みちのく岩手観光立県基本条例」について、この点を「注文」しておいた⁽⁷⁶⁾。

岩手県の観光条例の基本理念は以下のようになっている。

⁽⁷⁶⁾ 「地域資源活用による観光振興等調査特別委員会会議記録」（2012年（平成24年）1月12日）。

(基本理念)

第3条 本県の観光振興は、観光立県の実現を目指し、県、市町村、県民、観光に関係する団体および観光事業者の相互理解と協力のもと、次に掲げる事項に取り組むことにより、観光産業を、農林水産業、製造業などに広く波及効果をもたらす総合産業として創り育てていくことを基本理念とします。

- (1) 地域の自然、歴史、文化、さらには地域固有の習わし、食、地場産品など、地域の特性や魅力を最大限活用し、観光客がゆとり、やすらぎと感動を覚え、再び訪れたいと思う魅力ある観光地づくりを進めること。
- (2) 県民の地域を誇りとする気持ちや、おもてなしの心を育み、誰もが安心して快適に観光できる受入れ態勢の整備を進めること。
- (3) 岩手の持つ素朴さを大事にして地域の特性や魅力などの情報を発信するとともに、広域的な連携の下に誘客活動を進めること。

県の観光条例は、観光産業を総合産業として創り育てていくことを理念とし、県民自身の観光については触れていないのである。

その上で、岩手県観光に対する県民の役割が第6条で規定されている。

(県民の役割)

第6条 県民は、基本理念にのっとり、地域における観光振興のための取組に協力するよう努めるものとします。

県民が積極的に県内観光を行い、生活を豊かにし、楽しみ、地域の観光振興に貢献していこうというのではない。「基本理念にのっとり」である。基本理念の「(2) 県民の地域を誇りとする気持ちや、おもてなしの心を育み、誰もが安心して快適に観光できる受入れ態勢の整備を進めること」により、観光産業を総合産業として創り育てていくことに協力しようというのである。

県民の「幸福度」を高めていくためにも、県民の観光活動の促進を考えていく必要があるのではなかろうか。

実人数での観光入込客数は、図表－107のとおりである。合計は14,534千人回で、うち、目的別では観光目的の入込客が10,817千人回で74.4%を占めている。ビジネス目的は、兼観光ということになる。同じく合計の宿泊・日帰り別では、日帰りが8,879千人回で61.1%を占めている。観光目的だけを見ると、日帰りは、76.9%となる。2018年を2010年と比較すると、合計で98%とほぼ震災前の水準に戻っている。しかし、目的別では、観光目的が88%、ビジネス目的が146.9%と、まだまだ観光目的の回復は進んでいない。ビジネス目的の増加は、震災関連のビジネス目的であろう。

延べ人数の観光客入込数28,403千人回と実人数14,534千人・回を比較すると、延べ人数は実人数の1.95倍である。1人が2箇所訪問していることになる。いずれ、岩手県観光の7～8割が日帰り観光であることに違いはない。

次に、県外客について見ておこう。来訪者の住まいの地域に関する観光地点を対象としたアンケート調査が実施されている。

<観光地点を対象としたアンケート調査の概要⁽⁷⁴⁾>

[調査実施時期] 平成30年2-3月、6月、8-9月、10-11月

[調査地点] 下記のとおり、岩手県内の観光地点10地点で実施

[調査内容] 観光の目的、訪問(予定)観光地点、交通手段、滞在日数、旅行予算など観光に係る項目 [調査票回収件数] 3,445件

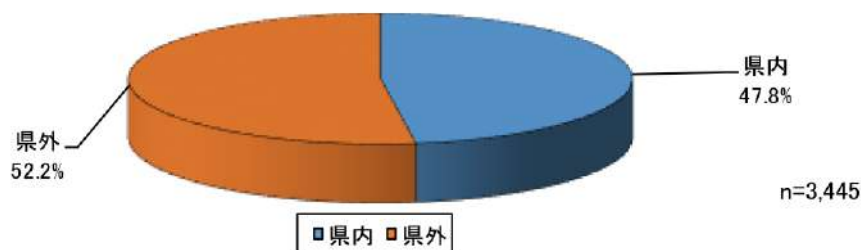
調査地点			調査実施時期		
	市町村名	地域名	調査実施月	調査票回収件数	旅行人数(本人含む)
盛岡手づくり村	盛岡市	県央地域	2-3月 6月 8-9月 10-11月	316	1,391
道の駅にしね	八幡平市	県央地域		371	1,109
小岩井農場	栗石町	県央地域		328	1,368
えさし藤原の郷	奥州市	県南地域		272	1,186
道の駅遠野「風の丘」	遠野市	県南地域		337	1,282
中尊寺(町営第一駐車場)	平泉町	県南地域		333	1,359
道の駅くじ「土風館」	久慈市	県北地域		359	1,560
なにゃ〜と物産センター	二戸市	県北地域		397	1,122
浄土ヶ浜(ビジターセンター)	宮古市	沿岸地域		419	1,521
碁石海岸(レストハウス)	大船渡市	沿岸地域		313	962
合計				3,445	12,860

アンケート調査回答者の5割近く(47.8%)は岩手県内からの来訪者であり、岩手県外からの来訪者は5割強(52.2%)である。

⁽⁷⁴⁾ 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、14ページ。

調査地点別の回収件数、旅行人数は以下のとおりである。

図表－108 来訪者の住まいの地域



図・表 1 地域別・分類別入込割合

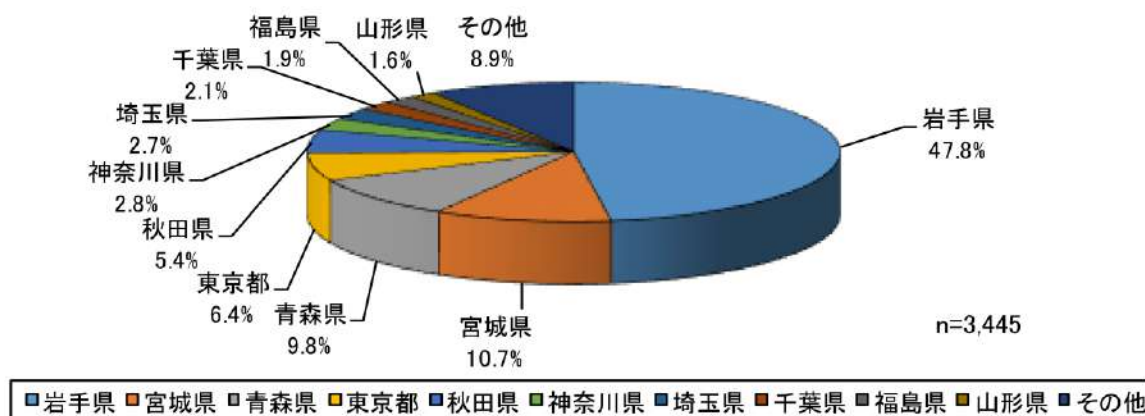
	合計	県内	県外
全体	3,445	1,645	1,800
	100.0	47.8	52.2

(上段:実数、下段:%)

(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、
2019年7月、15ページ。

岩手県外からの来訪者について都道府県別に旅行人数を集計したものが図表－109である。県外客で最も人数が多いのは宮城県(10.7%)、次いで青森県(9.8%)、東京都(6.4%)、秋田県(5.4%)、神奈川県(2.8%)であり、これらの5都県で3割台半ば(35.1%)を占めている。

図表－109 県外客の住まいの地域



(出所) 図表－73と同じ、15ページ。

すでに見たように、岩手県観光をエリア別にみると東日本大震災からの回復は様相を異にしている。県央エリア、県南エリアは、震災前の水準を超えているが、沿岸エリア、県北エリアはいまだ震災前の水準には及ばず、とくに沿岸エリアは70.8%の低位であった。そこで次に、三陸沿岸地域の観光の状況を見ておこう。

三陸沿岸地域の観光については、三陸沿岸地域の観光のプラットフォームを標榜している（公財）さんりく基金の三陸DMOセンターがマーケティング調査をしている。その結果から、三陸観光の特徴を見ておこう。

調査概要は、次の通りである⁽⁷⁵⁾。

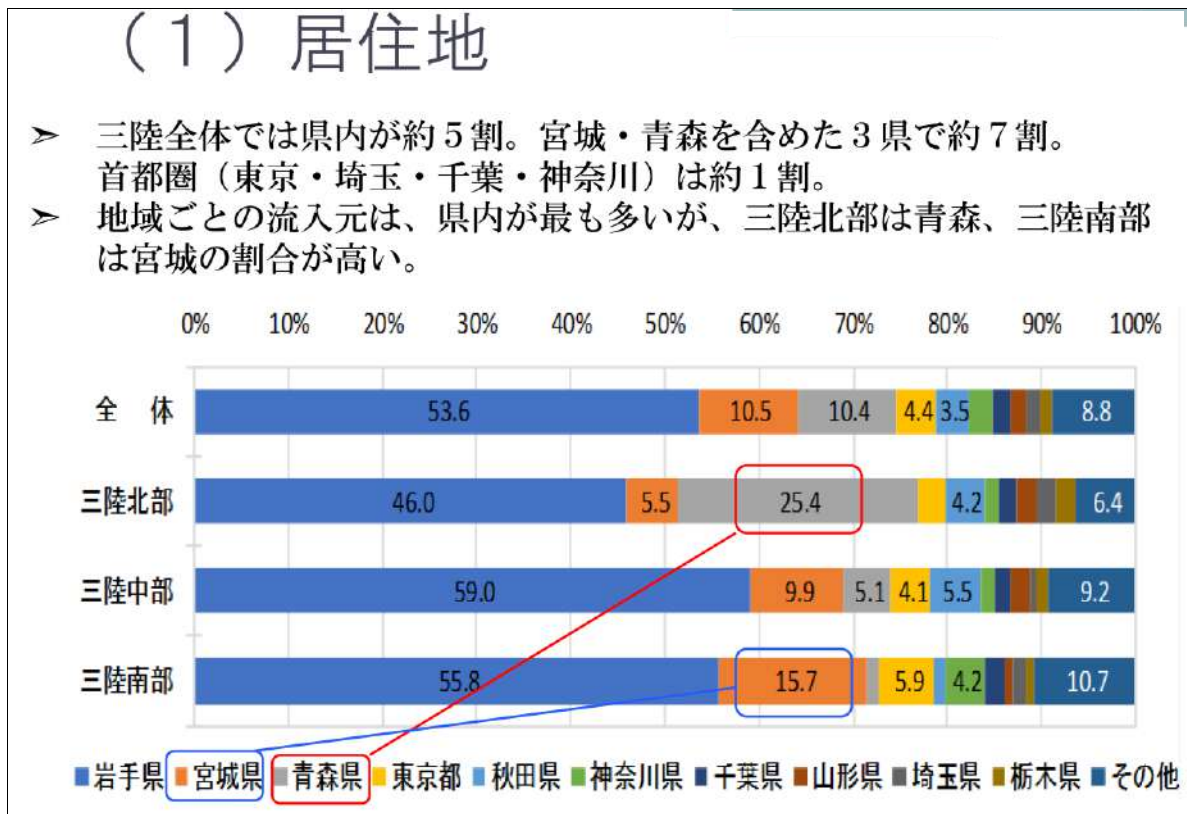
<調査期間・調査対象数>

岩手県三陸沿岸観光地点パラメータ調査

- 調査期間：平成 30 年 10 月～平成 31 年 3 月
- 調査方法：調査票による調査 有効回答数 941
- 調査対象：三陸地域の 6 か所の観光地点を訪れた観光客
- 調査地点：道の駅くじ「やませ土風館」、龍泉洞、浄土ヶ浜（ビジターセンター）釜石大観音、碓石海岸（レストハウス）、一本松茶屋

まずは、観光客の居住地である。三陸沿岸地域の場合も、これまで見てきた県資料とあまり違いはないようである。三陸観光も、県内客と近県客で 7～8 割を占める。

図表－110 観光客の居住地



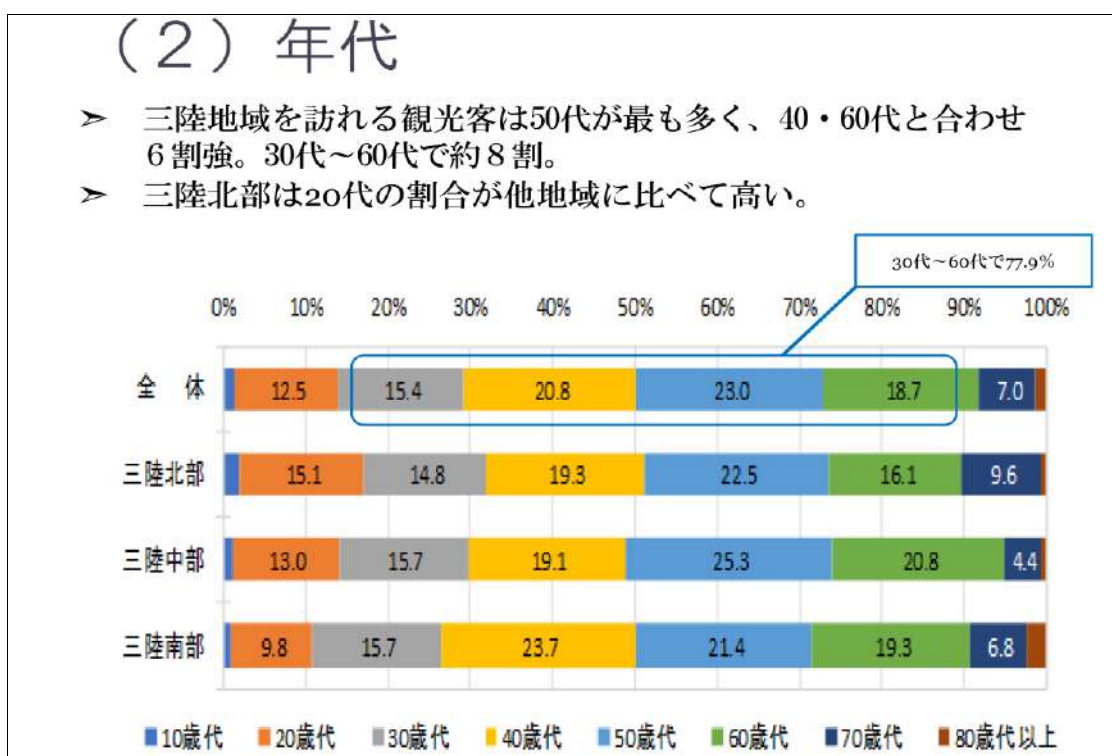
（出所）（公財）さんりく基金 三陸DMOセンター「三陸地域における 観光マーケティング調査結果（H30）」、5 ページ。

観光客の年代は、50 代が最も多く 23%、40 代、60 代を合わせると 6 割強となる。シニア層の観光

⁽⁷⁵⁾ （公財）さんりく基金 三陸DMOセンター「三陸地域における 観光マーケティング調査結果（H30）」、2019 年 11 月、4 ページ。

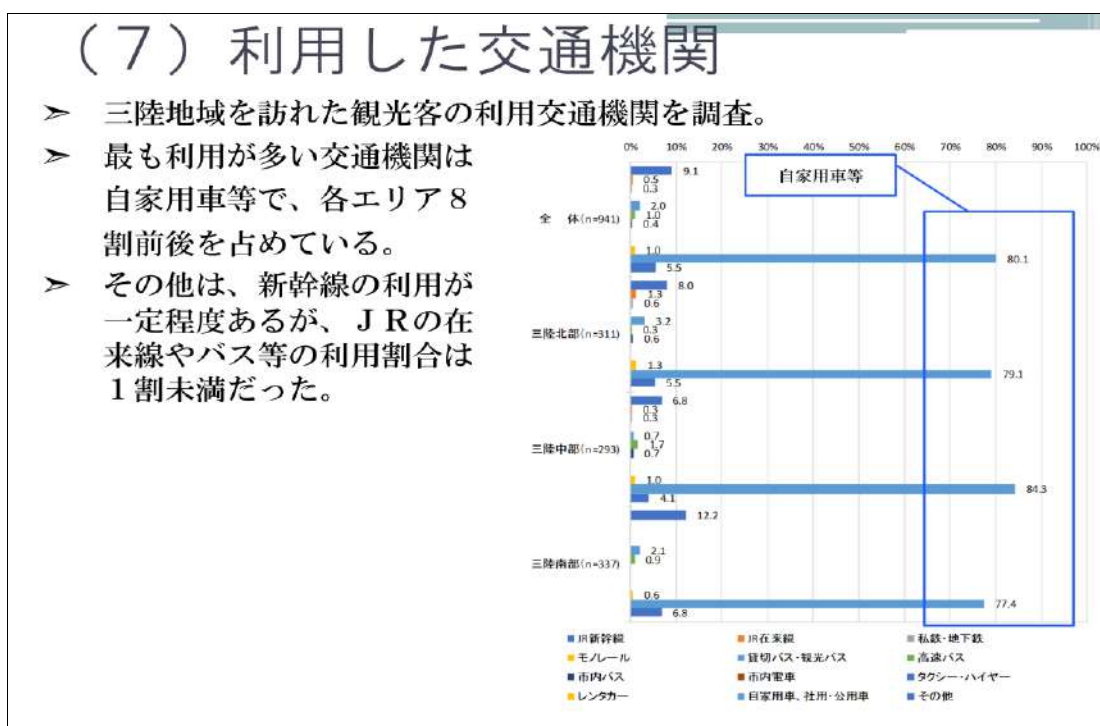
客の多いのわかる。ただ、この調査が10月から3月である点に注意する必要がある。ゴールデンウィークや夏休みの「繁盛期」を考えると、少し数値は変わるかもしれない。

図表-111 観光客の年代



(出所) 図表-110と同じ、6ページ。

図表-112 利用した交通機関



(出所) 図表-110と同じ、17ページ。

3. 県内観光客に向けた観光活性化策の重要性

観光行政上は、県内客よりは県外客、外国人観光客の誘致に力点が置かれ、日帰り通過型観光ではなく、宿泊滞在型観光が志向される。それは、県経済への効果の大きさからで、県外、外国から来訪して県内にお金を落としてもらうということ、宿泊してもらうことで滞在期間を増やし、一時的な人口増加による経済効果を生み出そうという考えからくるものである。人口減少が進む中で、交流人口の増加で経済を活性化させていこうというのである。図表－113は、観光目的とビジネス目的の観光消費額単価を示している。単位の「円／人・回」は、観光入込客1人の1回の旅行における観光消費額を指している。明らかに、県外宿泊観光客の単価は高い。ここに照準を当てて、観光行政が取り組むのも当然である。しかし、岩手観光は、もっと真正面からその活性化に取り組んでいく必要があるのではないだろうか。

図表－113 日帰り宿泊別・県内県外別・観光消費額単価

単位：円／人・回

推計項目		宿泊		日帰り	
		県外	県内	県外	県内
観光目的	平成30年 観光消費額単価	30,853	16,324	6,173	3,412
	平成29年比	95.0%	100.4%	99.5%	90.9%
	平成29年 観光費額単価	32,488	16,254	6,204	3,755
	平成22年度比※	109.7%	95.3%	66.2%	92.1%
	平成22年度 観光消費額単価※	28,119	17,131	9,321	3,703
ビジネス目的	平成30年 観光消費額単価	22,880	21,324	5,721	5,399
	平成29年比	68.0%	131.9%	143.8%	146.3%
	平成29年 観光費額単価	33,655	16,166	3,979	3,690
	平成22年度比※	66.0%	98.2%	47.1%	137.8%
	平成22年度 観光消費額単価※	34,658	21,705	12,147	3,917

※平成22年第2四半期より調査を開始しているため、平成22年度比での比較。

(注) 観光消費額単価には訪日外国人を含まない。

(出所) 岩手県商工労働観光部観光課『平成30年度版 岩手県観光統計概要』、2019年7月、10ページ。

もちろん、県外や外国からの観光客誘致は、岩手観光、三陸観光にとって極めて重要な課題であり、県経済の活性化の観点からも積極的な取り組みが必要である。それは当然のことなのだが、それとともに県内観光客の観光を活性化していく必要があると考えるのである。

1つには、すでに見てきたように、岩手、三陸観光にとって県内観光客は大きな比重を占め、景気や環境の変化があったとしても安定的な客層であること、第2に、高齢化の進展の中でますます自由時間を観光に充てていこうという高齢者が増えていくこと、第3に、次の章で詳しく見ていくが、岩手、三陸観光の多くの観光資源が県内観光客に受け入れやすいこと、第4に、岩手県は四国4県に匹敵するほどの広大な面積を持ち、各地域の風土に根差した貴重な文化を持っている。それぞれの地域間交流によって岩手を理解し、これからの岩手を考えていく上で観光は非常に重要なきっかけを与えてくれる。第

5に、県内観光客の増加による県経済への寄与、県内観光、三陸観光のいわゆる「オフシーズン対策」にも寄与しながら、地域循環型経済の重要なファクターとなる可能性を秘めていること、そして第6に、何にもまして、観光の機会が増えることで県民の豊かな生活に寄与していく点で、県内観光客の観光が一層活発に展開されるのが望まれるのである。県民の観光が活発化し、日帰り観光から宿泊観光へ、そしてさらにワンモアステイの観光に展開していくことが望まれる。岩手県の観光行政では、これまでも県民対象に宿泊補助事業が行われたことはあり、新型コロナウイルスに関連して市町村も含めて検討、実施されている。しかし、その目的は、各種の風評被害や台風によってダメージを受けた宿泊事業者を支援することに主眼が置かれている。それだけでなく、県民の余暇活動、自由時間活動を積極的に支援する視点からの取り組みが望まれるのである。県民の豊かな生活を実現するために、県民がどのような観光をしているのかを把握し、それを活発化するには何か必要なのか、求める観光を実現するために何をすべきなのか、どのような補助、支援が必要なのか、観光による教育的取組みを含めて観光行政に位置づけられていく必要がある。

国の観光行政では、観光立国を進めようと1963年（昭和38年）に制定された観光基本法を全面改訂し、観光立国に関する、基本理念、国および地方公共団体の責務、施策の基本事項などを定めた「観光立国推進基本法」が2006年（平成18年）12月13日に成立し、2007年（平成19年）1月1日より施行された。その前文では、「観光は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大等国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与するとともに、健康の増進、潤いのある豊かな生活環境の創造等を通じて国民生活の安定向上に貢献するものであることに加え、国際相互理解を増進するものである。」と、国民生活の安定向上への貢献について述べている。そして、第2条2項で「観光立国の実現に関する施策は、観光が健康的でゆとりのある生活を実現する上で果たす役割の重要性にかんがみ、国民の観光旅行の促進が図られるよう講ぜられなければならない。」と規定している。観光立国推進基本法制定の主眼は国際観光の促進によって外国人観光客の誘致を図っていかうというものであり、その後右肩上がりに拡大していったわけであるが、国内観光の重要性も述べられているのである。国内観光に関しては、その後、祝日等の改正や教育機関等での土曜日の扱い、ゴールデンウィークの地域的な設定替え、有給休暇取得促進などが検討されていった。ただ、外国人観光客の爆発的拡大と非正規雇用の拡大、家計のゆとりのなさ、企業の有給休暇取得に対する消極的姿勢等の状況から中途半端な状態で推移し、国際観光の推進一辺倒の様相で展開されてきている。

このような動きの中で、県レベルでは、観光条例を制定して観光行政を進めていくこととなった。岩手県でも、「みちのく岩手観光立県基本条例」が2009年（平成21年）3月30日公布、2009年（平成21年）7月1日に施行された。ただ、県の観光条例には不備がある。そこには、県民の余暇活動、自由時間活動を積極的に支援する視点、県民の豊かな生活を実現するために、県民がどのような観光をしているのか、それを活発化するには何か必要なのか、求める観光を実現するために何をすべきなのか、という視点が欠落しているのである。かつて筆者（宮井久男）は、岩手県議会の「地域資源活用による観光振興等調査特別委員会」で話す機会があった。その際、話の最後の部分で「みちのく岩手観光立県基本条例」について、この点を「注文」しておいた⁽⁷⁶⁾。

岩手県の観光条例の基本理念は以下のようになっている。

⁽⁷⁶⁾ 「地域資源活用による観光振興等調査特別委員会会議記録」（2012年（平成24年）1月12日）。

(基本理念)

第3条 本県の観光振興は、観光立県の実現を目指し、県、市町村、県民、観光に関係する団体および観光事業者の相互理解と協力のもと、次に掲げる事項に取り組むことにより、観光産業を、農林水産業、製造業などに広く波及効果をもたらす総合産業として創り育てていくことを基本理念とします。

- (1) 地域の自然、歴史、文化、さらには地域固有の習わし、食、地場産品など、地域の特性や魅力を最大限活用し、観光客がゆとり、やすらぎと感動を覚え、再び訪れたいと思う魅力ある観光地づくりを進めること。
- (2) 県民の地域を誇りとする気持ちや、おもてなしの心を育み、誰もが安心して快適に観光できる受入れ態勢の整備を進めること。
- (3) 岩手の持つ素朴さを大事にして地域の特性や魅力などの情報を発信するとともに、広域的な連携の下に誘客活動を進めること。

県の観光条例は、観光産業を総合産業として創り育てていくことを理念とし、県民自身の観光については触れていないのである。

その上で、岩手県観光に対する県民の役割が第6条で規定されている。

(県民の役割)

第6条 県民は、基本理念にのっとり、地域における観光振興のための取組に協力するよう努めるものとします。

県民が積極的に県内観光を行い、生活を豊かにし、楽しみ、地域の観光振興に貢献していこうというのではない。「基本理念にのっとり」である。基本理念の「(2) 県民の地域を誇りとする気持ちや、おもてなしの心を育み、誰もが安心して快適に観光できる受入れ態勢の整備を進めること」により、観光産業を総合産業として創り育てていくことに協力しようというのである。

県民の「幸福度」を高めていくためにも、県民の観光活動の促進を考えていく必要があるのではなかろうか。

3. 三陸観光発展の方向性と三陸鉄道の役割

これまで述べてきた、岩手、三陸観光の状況を踏まえて、今後の三陸観光発展の方向性とそこでの三陸鉄道の役割について、提言的に述べていきたい。

岩手県には、「平泉の文化遺産」、「明治日本の産業革命遺産（橋野鉄鉱山）」の2つの世界遺産や一関のもち文化、早池峰神楽、スネカの世界無形文化遺産、「十和田八幡平国立公園」、「三陸復興国立公園」の2つの国立公園、さらには、世界遺産を目指す「御所野遺跡」や日本ジオパークの「三陸ジオパーク」など、岩手ならではの観光資源が存在している。これらを組み合わせた広域周遊滞在型観光の推進により、近年の観光入込客数は、概ね震災前の水準に回復してきている。しかし、地域別に見ると、沿岸地域の観光入込客数は震災前の7割程度の状況であり、岩手県としての観光とともに、沿岸の復興という観点からも、今後、沿岸地域への誘客促進に向けた取組みが重要になっている⁽⁷⁷⁾。

三陸沿岸地域の新たな観光の取り組みでは、東日本大震災から何を学ぶのかという視点からの観光、防災に関連した観光、そしてそれらに加えて震災からの復興を含めてテーマとした復興ツーリズムがある。そして、震災後新たに再編された「三陸復興国立公園」のエコツーリズムをベースに置いたみちのく潮風トレイル、さらに、日本ジオパークに認定された三陸ジオパークは、前2つの歴史性と内容の深化に貢献する役割を担っている。以前から取り組まれてきていたグリーンツーリズムも、戦後の急速な都市化、工業化の中で喪失された、風土に根差した生活文化を体験する本来的なグリーンツーリズムの潜在力を持っている。全国的に展開されているグリーンツーリズムの中で、日本の原風景を色濃く残す地域がまだまだ存在しているこの地域では、本来的なグリーンツーリズムが可能な数少ない地域といっても過言ではない。

ただ、残念なことに、これらの観光がバラバラに取り組まれており、観光を基礎づける三陸鉄道等の交通機関を含めて、観光関連機関の連携による観光客に魅力あるシステムが十分に形成されていないのである。また、それは南北に180キロ近くある各地域間の連携も含めてそれぞれが持つ潜在力が十分に発揮されておらず、観光行政の支援も含めて、その魅力あるシステムづくりが求められているのである。

(1) 三陸観光発展の方向性

三陸海岸地域には、豊富な観光資源が存在している。地域的特性として、海岸線の景観美が代表的、伝統的な観光資源である。(財)日本交通公社による全国観光資源評価・海岸の部において、日本で唯一特A級の評価を受けた北山崎海岸。全国的にも有名な宮古市の浄土ヶ浜、遊覧船。この景勝地として知られる浄土ヶ浜は、美しい景観を楽しむだけでなく海水浴や磯遊びもできる。北限の海女の拠点施設。この施設は、奇岩が連なる美しい小袖海岸の先にある海女センターである。久慈市には、久慈地下水族科学館「もぐらんぴあ」もある。大船渡の碁石海岸。地域の多彩な農林漁家の生活体験、食文化などの地域資源を活用したグリーンツーリズム。日本三大鍾乳洞の一つと言われる岩泉町の龍泉洞。久慈地方は国内最大の琥珀の産地として知られ、国内では唯一の琥珀専門博物館がある。豊かな自然環境、風土・歴史の中で育まれてきた文化や民俗芸能、多彩な食材や郷土料理。そして、世界文化遺産の「明治日本の産業革命遺産（橋野鉄鉱山）」、2018年に無形文化遺産として登録された「来訪神 仮面・仮装の神々」を構成する行事の一つである吉浜のスネカ、と地域に根差した多彩な観光資源がこれまでの三陸観光を支えてきた⁽⁷⁸⁾。

⁽⁷⁷⁾ 岩手県『みちのく岩手観光立県第3期基本計画（2019～2023年度）』、2019年3月、7ページ。

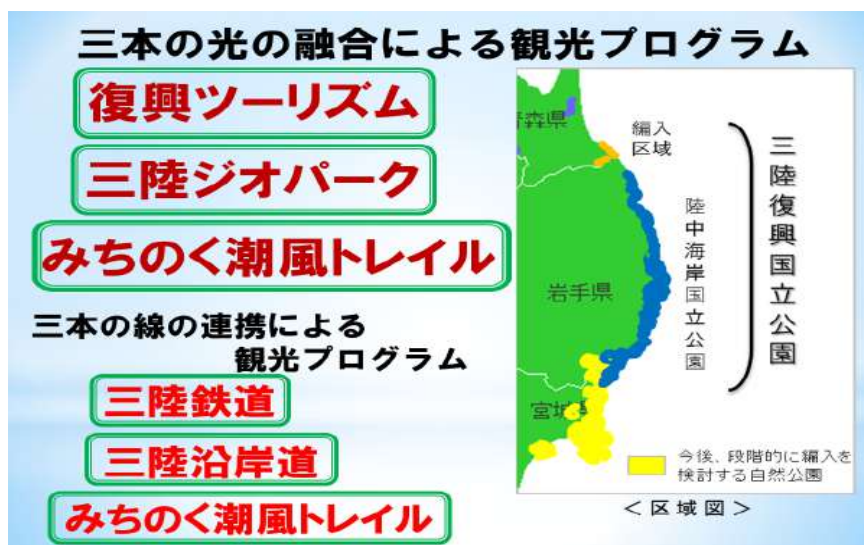
⁽⁷⁸⁾ じゃらんnet「三陸海岸の観光スポット」を参照。

これらの観光資源を基礎として、あるいはこれらの観光資源を一層活かす方向で、新たな三陸観光を展開していく必要がある。

三陸観光の新たな発展のキーワードは、2つある。1つは、「連携」である。正確には、「3つの3本の連携」である。

- ・三本の光：復興ツーリズム、三陸ジオパーク、みちのく潮風トレイル
- ・三本の線：三陸鉄道、三陸沿岸道路、みちのく潮風トレイル
- ・三本の業：第1次産業、第2次産業、第3次産業：（観光は第6次産業＝総合産業）

この、三本の光の融合、三本の線の連携、三本の業の連携による観光プログラム・観光商品の作成によって、魅力ある観光地形成が可能となる。そして、観光行政の手厚い支援が県民観光と県外観光客の観光を拡大することになるのである。



もう1つのキーワードは、「学びの旅」あるいは「スタディツーリズム」である。三陸観光の持つ観光資源は、とくに高度成長期の団体旅行に見られた一時的な憂さ晴らしや享乐的な観光とは異なり、その根底に、好奇心に支えられた学びの要素がある。幅広い層のスタディツーリズムこそ、三陸観光の真骨頂といえる。この2つのキーワードに沿って、その実現のための取り組みが展開される必要がある。

まず、3つの3本の連携について説明する。

① 三本の光：復興ツーリズム、三陸ジオパーク、みちのく潮風トレイルの動向

<復興ツーリズム>

東日本大震災の被災地・三陸沿岸地域で、震災と復興から学ぶ意義は何だろうか。それをテーマとするのが、復興ツーリズムである。

筆者（宮井久男）は、2014年に行われたシンポジウムで、復興ツーリズムの意義について、以下のよう

に述べた⁽⁷⁹⁾。

⁽⁷⁹⁾ 2014年3月27日に東京芝公園で行われた、主催：いわて復興ツーリズム推進協議会・共催：復興庁の「復興庁「新しい東北」先導モデル事業実施報告会兼シンポジウム」基調講演「被災地で震災と復興から学ぶ意義」。

津波の悲惨さや防災上の教訓を知り、日本人の相互扶助、逞しさ、自然との付き合い方、英知を再認識する。

日本の自然とその景観は、災害によって形成されたと言ってもよい。被災当初の10数年こそは破壊と荒涼の不毛の地ではあっても、いつしか、自然は自らの秩序を取り戻し、そこで生き続ける人々に他所では得られない恵みをもたらしてくれる。日本人のDNAには、災害の悲惨に負けない楽天的で前向きな自然観がある。

*地域の歴史文化と関連させながら、自然観などを考える。

*それでも海で働く。海と一緒に生きていく。その恵みをいただく気持ち。

○災害時に見られる日本人の相互扶助、利他と貢献の行動

災害時に見られる強い利他的行為の共有、被災地の現場が持つ教育力、学ぶ力に着目した考え方で、その特徴は強い利他的な行為や貢献の感情をえる。

被災地（応援）ツアーや青少年の修学旅行、教育旅行への参加など、災害被災地や被災者に直接触れる体験を持つことで、そこから得られる強烈なインパクトを伴った「私も何かしなければ」「私でも役立てる」という貢献の意識の醸成が、その人の社会参加をポジティブに変えていくと期待される。

○現場を見る、現場に立つ、現場で考える

情報として知る字面、映像ではない、リアルなインパクト、体を直撃する、空気、臭い、音、五感で体験する意義、体中で受けとめる。直視する現実。

そこにいる人の、悲しみ、痛み、苦しみ、そして忍耐、それでも生きていこうという逞しさ。

テレビ、インターネットでの「認識」の皮相さ。

観光には、日常性を離れ、非日常に立ちこたうことで、疎外された世界を抜け出し、本当の自分を見つけ出そうとする。オーセンティシティ（真正さ、本物）を求める行為としての観光。（自己疎外：人間が本来自己の作り出した経済・政治・宗教などの社会的諸条件にとってかわられ、主体としての在り方を失う状態）

日常の世界で、映像、写真を見て感じるこたうとの違いはそこから来る。現場主義の重要性。

現場に立つこたうで、ごく当たり前の町や村であったこたうは、ボランティアや訪問者である自分の生活や人生に照らし合わせやすく、それだけに強烈な衝撃と共感、そして貢献の衝動を生み出す。現場を見る、現場に立つ、現場で考える、被災者の方から、ボランティアから話を聞くこたうで、通常では得られない大きな学びが生まれる。

○何があったのか、リアルに知る。今後活かす：教訓：風化対策

*津波てんでんこ

*要支援者の避難

*避難場所での障害者、女性問題

*トイレ、電気、備蓄

*避難路の整備

*防潮堤だけではない。

*各種の連携

*高台移転

*復興作業の難しさ

○子供たちが将来自立できるよう様々な「生きる力」を育む活動

命の大切さ、生きぬく力、「現在の学びが将来どのように役立つのか」という学習意欲を引き出す。そのため、本物に触れる機会、本気の大人と出会う機会を創出する。

○地域コミュニティ、社会への参加意識の醸成

*被災した子供も、被災しなかった子供も、被災地の子供たちは、厳しい環境の中で、経験を糧に、何のために自分は学ぶのかを深く考え始めているようだ。

*自分も社会と復興に貢献したいという意識の表れ。

それを交流の中で知ることで、日常性のなかで見いだせない、学ぶ意義を見出す。

○東北の危機を「わがこと」としてとらえ、自分にできることを考える。「生きる力」を養う実践。社会の課題を自ら見つけ、解決策を考え、行動する。わがこととして考え、自らのコミュニティのこと、社会のことを考え、行動するきっかけを与える。

○大学生にとっては、地域まるごと研究対象

自然環境、気象、地質・地形、歴史、文化、民俗学、コミュニティ、まちづくり、建築学、土木、海洋、エネルギー、PDSD、人間関係、家族、文学、観光学、高齢者問題、交通権、防災、医学、水産、農業、林業、さまざまな法律問題、保険、地価、行政、自衛隊、海上保安庁、警察、音楽、絵画、映画、情報処理、資料館、博物館、雇用問題、マスコミ論、食物、教育学、政治学・・・・・・・・。

東日本大震災から9年、以上の意義を復興ツーリズムで考え、捉えていくのが徐々に難しい状況になってきている。それを、風化というのかもしれないが、近年の全国的な異常気象等の大きな災害は、共通するものを多く含んでいるように思われる。だからこそ、これまで展開してきた復興ツーリズムの内容を再編成しながら、一層展開していく意義は大きいと思われる。

復興ツーリズムに震災後いち早く取り組んだのが、三陸鉄道と宮古観光協会（現・宮古観光文化交流協会）である。

ア. 三陸鉄道の三陸・被災地フロントライン研修

三陸鉄道では、被災からすぐの5月2日から、仕事のなくなった社員をガイドとして被災地を案内する「三陸・被災地フロントライン研修」を始めた。1団体4人~45人で実施し、5月2日~12月26日に、自治体、議会、教育・学会、土木・建築会社、各種協会の視察を中心に、115団体、1,700人余を案内した。2011年度全体では、3,000人の参加となった。この取り組みは、まだ対応しきれていないこの地域の団体から個人への観光客層の変化への対応に、得難い経験を積むことになり、後に述べるプラットフォームの必要性を認識させるものとなった。個人や小グループに対応するために、それぞれ求められるニーズにどのようにきめ細かく応じていくのか、個別的なニーズに対応するための地域資源の情報をいかに蓄積しておくのか、各種ガイド等の必要性と適時的な配置などについて考えさせられるものとなった⁽⁸⁰⁾。

三陸・被災地フロントライン研修利用人員は、東日本大震災の発生した2011年から2019年までに、488件、11,607人が利用した。当初は、大災害の実態を視察し、どのような支援が可能なのか、復旧のための実態調査、そこでの教訓を自らの地域にいかにか活かしていくのかなどが目的とされたようである。

⁽⁸⁰⁾ 宮井久男「震災後の岩手・三陸観光の新たな方向性」『復興ツーリズム：観光学からのメッセージ』同文館出版、2013年、170~171ページ。

その後、復旧工事が進むにつれて減少していくが、復興ツーリズムの重要性から風化させてはならず、取り組み内容の工夫とともに継続させて行く必要がある。

図表－114 三陸・被災地フロントライン研修利用人員の推移 (単位：人)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
4月	0	287	69	4	0	0	0	10	0
5月	67	542	152	361	55	34	0	17	0
6月	142	681	329	243	60	31	64	10	30
7月	350	666	138	110	136	33	53	14	35
8月	228	343	338	42	0	16	11	39	76
9月	275	238	228	88	278	355	304	21	245
10月	312	475	155	93	61	30	24	0	62
11月	740	230	116	49	85	0	15	0	40
12月	58	14	0	33	0	0	0	0	21
1月	53	80	24	15	0	48	0	0	0
2月	332	7	14	0	0	0	0	0	0
3月	456	30	32	55	0	0	0	0	0
計	3,013	3,593	1,595	1,093	675	547	471	111	509
件数	146	161	55	54	25	13	12	8	14

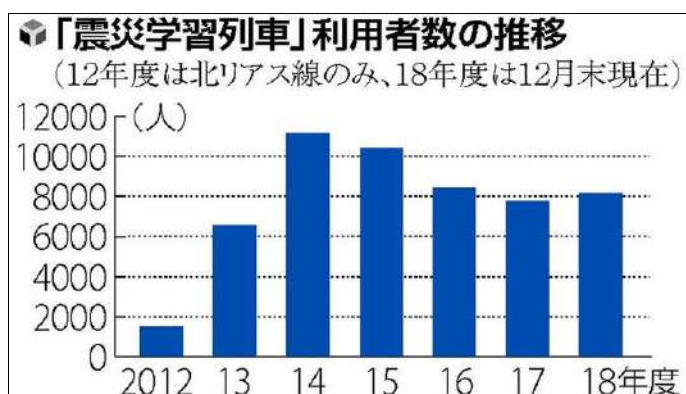
(出所) 三陸鉄道提供資料。

イ。三陸鉄道震災学習列車

三陸鉄道では、「三陸・被災地フロントライン研修」に加えて、「震災学習列車」を2012年6月に北リアス線久慈駅―田野畑駅間、2013年6月に南リアス線盛駅―吉浜駅間で開始した。貸切列車にガイド役の社員や住民が乗り込み、被災状況が分かる場所で徐行や停車を繰り返しながら約1時間走る。2017年12月末までの利用者は1,179団体、5万3,915人。2018年度は2017年度の人数を上回っており、復興の進み具合を確認したいリピーターが増えているとみられる。また、東日本大震災後、8年ぶりに列車の運行が再開された岩手沿岸の区間で、2019年6月8日に三陸鉄道の震災学習列車が運行された。3月のリアス線開業で鉄路が復旧した釜石市の鶴住居駅―宮古駅間をこの列車が走るのは初めてであった。参加者たちは津波被害や復興状況を学びながら、防災への関心を高めていた⁽⁸¹⁾。

⁽⁸¹⁾ 読売新聞オンライン、2019年1月3日。

図表－１１５ 「震災学習列車」利用者の推移



(出所) 読売新聞オンライン、2019年1月3日。

ウ. 宮古観光文化交流協会の「学ぶ防災」

宮古観光文化交流協会（旧・宮古観光協会）は、東日本大震災の翌年の2012年4月から「学ぶ防災」を開始した。その利用者は、2016年5月に10万人を突破、2019年には178,244人となった。

図表－１１６ 学ぶ防災利用者の推移 (単位：件、人)

	2012		2013		2014		2015		2016	
	件数	人数	件数	人数	件数	人数	件数	人数	件数	人数
4月	40	479	85	1,890	102	1,514	66	655	152	1,050
5月	81	1,105	127	2,500	163	2,348	111	2,280	240	3,117
6月	116	2,664	165	4,143	169	4,085	107	2,792	161	3,230
7月	111	2,776	182	3,757	201	3,865	139	2,549	205	3,421
8月	107	1,413	213	3,564	232	3,535	165	2,118	211	2,308
9月	123	2,874	194	4,583	179	3,731	122	2,676	107	2,159
10月	121	2,716	196	3,738	208	3,910	137	3,497	107	2,239
11月	107	2,383	171	4,032	135	2,978	103	1,848	96	1,435
12月	33	464	79	1,238	36	545	27	332	28	170
1月	38	449	53	345	33	246	31	155	15	195
2月	50	612	43	407	41	332	32	154	36	702
3月	90	993	111	1,195	94	978	66	552	94	1,034
合計	1,017	18,928	1,619	31,392	1,593	28,067	1,106	19,608	1,452	21,060
	2017		2018		2019					
	件数	人数	件数	人数	件数	人数				
4月	81	817	74	490	136	1,315				
5月	156	2,639	130	2,357	192	2,944				
6月	126	2,140	130	2,266	145	3,033				
7月	133	2,300	124	2,543	151	3,278				
8月	197	1,977	191	2,206	205	2,392				

9月	132	2,470	151	2,523	165	3,263
10月	129	3,484	127	3,003	92	1,896
11月	94	1,615	96	1,664	102	1,617
12月	31	226	28	201	22	259
1月	34	397	21	174	24	129
2月	51	611	48	523	27	292
3月	94	994	90	944	46	207
合計	1,258	19,670	1,210	18,894	1,307	20,625
		件数		人数		
総計		10,562		178,244		

(出所) 宮古観光文化交流協会提供資料。

学ぶ防災は、東日本大震災の影響で甚大な被害が出てしまった田老地区の現状や当時の状況を、防潮堤に上って災禍の記録や後世への教訓を伝えることで、利用者に防災意識を高めてもらうことを目的としている。現地案内以外に津波の映像を見てもらい、より自然災害の恐ろしさを感じてもらい、学ぶ防災を通じて多くの人に防災意識の向上と自然災害の恐ろしさを考えてもらうプログラムを提供している。また、宮古観光文化交流協会は東日本大震災で甚大な被害を受けた田老地区での「学ぶ防災」体験プログラムから学生自身がどのように感じ、受け止めたかを文章表現することにより、防災意識の向上を図ると共に、次世代の防災の担い手を育むことを目的として小・中学生・全国「防災」作文コンクールを実施している。筆者（宮井久男）も毎年作文を読む機会があるが、県内、県外の生徒、学生を問わず、その内容のレベルの高さに驚かされるとともに、教育的効果の大きいことを感じている。

宮古市では、2014年5月に環境省が、宮古市内で被災したキャンプ場跡地に津波の高さを体感できる丘、津波で壊れたトイレ・シャワー棟と炊事棟等の震災遺構を保存する「震災メモリアルパーク中の浜」を開園した。また、宮古市は、2014年3月に震災遺構の「旧たろう観光ホテル」の土地を買い上げ、復興庁は、たろう観光ホテルを震災遺構として保存するため、国費(復興交付金)約2億円を投じて整備、2015年4月に無償譲渡された建物の保全工事に着手して、2016年4月1日より震災遺構としての一般公開が始めた。

図表－117 震災遺構の保存・整備の概要

	旧明戸防潮堤	旧たろう観光ホテル	震災メモリアルパーク中の浜
被災年月	2011年3月発生の津波	2011年3月発生の津波	2011年3月発生の津波
公開年月	2017年4月	2016年4月	2014年5月
事業主体	田野畑村	宮古市	環境省
管理者	田野畑村	宮古市	環境省
面積・長さ	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積：約6,900㎡ 建築面積：約3,797㎡ 長さ：221m、高さ：9m 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積：約2,499㎡ 建築面積：約586㎡ 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積：15,000㎡ 震災遺構の建築面積 トイレ・シャワー棟：51㎡、炊事棟：32㎡
対象物	被災した明戸防潮堤378m中、221m	被災建物1棟（地上6階建・鉄骨造）	トイレ・シャワー棟1棟、炊事棟1棟、津波で折られた樹木1本、防潮堤の一部
初期整備費	<ul style="list-style-type: none"> 約1億7,200万円 （内復興交付金：約1億3,760万円） 調査費：約1,250万円 保存工事：約1億5,950円 土地：約1,419万円（復興事業費） 	<ul style="list-style-type: none"> 約2億4,393万円 （内復興交付金約1億9,514万円） 調査費：約3,500万円 保存工事：約2億893円 不動産鑑定：約22万円（市単独費） 土地：約2,650万円（市単独費） 建物：無償譲渡 	<ul style="list-style-type: none"> 約2億4,100万円 震災遺構の保存工事費：0円

（出所）石川宏之「復興まちづくりに震災遺構を活かすためのジオパーク活動と大学や博物館の連携体制のあり方」『静岡大学生涯学習教育研究』第18号、2016年、32ページ。

エ.「東日本大震災津波伝承館」（いわてTSUNAMI（つなみ）メモリアル）

岩手県東日本大震災津波伝承館は、鉄筋コンクリート2階で展示面積は1,155平方メートル、展示制作費は約7億7,000万円、併設する道の駅「高田松原」と合わせて建物は国が計21億円で整備した。被災3県では最初の県営震災伝承施設である。岩手県知事が館長となり、2019年9月22日にオープンした。

この施設は、東日本大震災津波の悲劇を繰り返さないため、震災津波の事実と教訓を後世に伝承するとともに、復興の姿を国内外の人々に発信することを目的とするものである。展示テーマは、「いのちを守り、海と大地と共に生きる」である。三陸の津波被害の歴史や、東日本大震災津波、復興の取り組みに関わる映像、写真、被災物などを展示し、東日本大震災津波の悲劇を繰り返さないため、震災の事実と教訓を後世に伝承するとともに、復興の姿を国内外の人々に発信し、支援をいただいた全ての人々に感謝の気持ちを伝えるものとなっている。これからの復興ツーリズムの展開に、大いに役割を果たすものと期待される。累計来館者数は、2019年9月22日のオープンから2020年1月17日までで10万人を突破した。

図表－118 東日本大震災津波伝承館



(出所) 東北地方整備局「東北地方の復興状況～東日本大震災から9年～」(第16回国土交通省東日本大震災復興対策本部会合資料)、2020年3月10日、7ページ。
図表－119 東日本大震災津波伝承館ミッション・ステートメント

<ミッション・ステートメント>

日本列島は、地球上でも特に自然災害の危険性が高い宿命の地であり、この地に生きる私たちは、長年にわたり自然災害への対応力を高めてきました。

しかし、2011年3月11日に発生した東日本大震災津波により、私たちは多くの尊い命を失いました。

この悲しみを繰り返さないためには、知恵と技術で備え、自ら行動することにより、様々な自然災害から命を守り、そして、自然災害を乗り越えていくことが重要です。

東日本大震災津波伝承館は、先人の英知に学び、東日本大震災津波の事実と教訓を世界中の人々と共有し、自然災害に強い社会を一緒に実現することを目指します。

そして、東日本大震災津波を乗り越えて進む姿を、支援への感謝とともに発信していきます。

(出所) 東日本大震災津波伝承館ホームページ。

<三陸ジオパーク>

ジオパークについて、三陸ジオパークホームページで次のように説明している。

ジオパークとは、「地球・大地（ジオ：Geo）」と「公園（パーク：Park）」とを組み合わせた言葉で、「大地の公園」を意味し、地球（ジオ）を学び、丸ごと楽しむことができる場所をいいます。

大地（ジオ）の上に広がる、動植物や生態系（エコ）の中で、私たち人（ヒト）は生活し、文化や産業などを築き、歴史を育んでいます。ジオパークでは、これらの「ジオ」「エコ」「ヒト」の3つの要素のつながりを楽しく知ることができます。

例えば、山や川をよく見て、その成り立ちと仕組みに気づくと、今まで何とも思わなかった景色が変わって見えてきます。またその景色が、何千万年、何億年という途方もない年月をかけてつくられてきたことを知れば、私たち人の暮らしは地球活動なしには存在しえないことも分かります。

ジオパークでは、まずそのジオパークの見どころとなる場所を「ジオサイト」に指定して、多くの人々が将来にわたって地域の魅力を知り、利用できるよう保護を行います。

その上で、これらのジオサイトを教育やジオツアーなどの観光活動などに活かし、地域を元気にする活動や、そこに住む人たちに地域の素晴らしさを知ってもらう活動を行います

ジオパークは、決して地域の地形や地質に限定したものを考えるものではなく、それとの関係で、その場所での生活、産業、文化、歴史等でのかかわりを含めて捉えようというものである。そして、それらを使って、教育や観光などに活用して行こうというものである。

三陸ジオパークは、2013年9月に日本ジオパークとして認定された。エリアは青森県八戸市から岩手県の沿岸を縦断して宮城県気仙沼市までの南北約220km、東西約80kmで、その海岸線は約300kmにもおよぶ日本一広大なジオパークである。

認定後、青森県・岩手県・宮城県にわたる16市町村で構成する三陸ジオパーク推進協議会が中心となり、地域での活動を展開してきた。

しかし、日本ジオパーク委員会は2017年12月22日の再認定審査の結果、三陸ジオパークは、「地域と関係機関の情報共有と連携が不十分」などとして、条件付き再認定を行った。2017年度末までに改善計画を提出し、2019年に再び審査を受けることとなった。

2019年11月12日から14日まで3日間、岩手県沿岸を中心に構成する三陸ジオパークの日本ジオパーク再認定に向けた現地審査が行われ、審査員はガイド間の連携の不備など課題を指摘する一方「住民が地元の自然や文化価値を知り、持続可能な地域づくりにつなげる活動が見えてきた」と述べた。その結果、2019年12月25日、第38回日本ジオパーク委員会において、日本ジオパークの再認定についての審議が行われ、三陸ジオパークが日本ジオパークに再認定された。

ちなみに、「茨城県北ジオパーク」は、2011年に認定されたが、2015年の再審査で「活動への理解や認識が低い」などと指摘を受け、その後認定取り消しとなった。日本ジオパーク委員会は、2017年12月22日、袋田の滝（茨城県大子町）など、県内10市町村の地形や地質を対象にした「茨城県北ジオパーク」について、日本ジオパークの認定を取り消すと発表した。地元自治体や企業の連携不足などを理由に挙げている。茨城県北ジオパークを除く認定地域は全国43カ所で、2008年に認定制度が始まって以来、取り消しは初めてであった。再審査では自治体や企業など組織間の連携が不十分で、地質遺産の保全方針やジオパークの将来計画も整備されていないなど再認定の条件が満たされていないとされた。

ジオパークの場合、広域に諸関係機関の連携が必要である。三陸ジオパークの場合は、とりわけその範囲が広く、諸関係機関が常に連携し、教育、観光等に活かしていくことはたいへんな取り組みとなる。そのためにも、ここで提起しているような、3つの光の融合的取組みがぜひとも必要となるのである。

<みちのく潮風トレイル>

青森県八戸市の蕪島から福島県相馬市の松川浦までの三陸沿岸を1本の自然歩道でつなぐ「みちのく潮風トレイル」(総延長1,025 km)が2019年6月9日、全線開通となった。

環境省が東日本大震災の復興支援として進めてきた「グリーン復興プロジェクト」の一つで、青森、岩手、宮城、福島の4県28市町村の既存の道を繋いだルートで設定されており、日本最長のトレイルである。

岩手県内のみちのく潮風トレイル区間は、洋野町～陸前高田市(499km)で、全区間の49%を占めている。

環境省は、2011年5月18日、青森県の種差海岸から宮城県の松島までの沿岸部にある6つの自然公園を「三陸復興国立公園」として再編することを発表した。その後、中央環境審議会の検討を踏まえて、2012年5月7日、東北地方太平洋沿岸地域(青森県八戸市から福島県相馬市までを対象)における環境省の取組みの方向性が「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興のビジョン」として取りまとめられたのである⁽⁸²⁾。

その基本理念は、「国立公園の創設を核としたグリーン復興－森・里・川・海が育む自然とともに歩む復興－」であり、具体的取組(グリーン復興プロジェクト)として、以下の点が示されている。

- ①三陸復興国立公園の創設(自然公園の再編成)
- ②里山・里海フィールドミュージアムと施設整備
- ③地域の宝を活かした自然を深く楽しむ旅(復興エコツーリズム)
- ④南北につなぎ交流を深める道(東北海岸トレイル)
- ⑤森・里・川・海のつながりの再生
- ⑥持続可能な社会を担う人づくり(ESD:持続可能な開発のための教育)の推進
- ⑦地震・津波による自然環境への影響の把握(自然環境モニタリング)

環境省は、青森県八戸市蕪島から福島県相馬市松川浦までの約1,000kmの道をつなぎ、東日本大震災からの復興に貢献するものとして、また、震災の記憶を引き継ぐため、さらに「歩いて旅をする」ことを理念とした「ロングトレイル」の文化を日本に定着させることを目的として、「東北太平洋岸自然歩道基本計画(2012年12月環境省自然環境局策定)」に基づき、長距離自然歩道「東北太平洋岸自然歩道」(通称:みちのく潮風トレイル)を地域と協働しながら設定した。

長距離自然歩道とは、国土を縦断、横断または循環し、複数の都道府県にまたがる歩道で、多くの人々が四季を通じて手軽に楽しくかつ安全に国土の優れた景勝地を歩くことにより、沿線の豊かな自然、歴史、文化に触れ、わが国土を再認識し、あわせて健全な心身を育成するとともに、自然保護思想の高揚に資することを目的としているものである。

このトレイルは、これらに加え、利用の促進を図ることで、被災地域における交流人口を増加させ、地域の活性化につなげ、復興に寄与するものとして構想されたものである。また、東北太平洋岸を歩くスピードで旅することで、車の旅では見えない風景(自然・人文風景)、歴史、文化(風俗・食)などの奥深さを知り、体験する機会を提供するものである⁽⁸³⁾。

⁽⁸²⁾ 環境省『三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興のビジョン』2012年7月5日。

⁽⁸³⁾ 東北地方環境事務所「東北太平洋岸自然歩道(みちのく潮風トレイル)運営計画」、2019年5月、2ページ。

みちのく潮風トレイルは、2019年10月の台風19号の豪雨で甚大な被害を受け、完全復旧まで数年かかる見通しとなっている。土砂崩れや橋の流失、倒木など被害が報告された場所は約100カ所に上った。東日本大震災の被災地に人を呼び込む目的で、6月に全線開通したばかりであった。宮古市崎鉾ヶ崎の潮吹き穴付近も、ルート脇の斜面が約60メートルにわたって崩れた。

トレイルの拠点となる宮城県名取市の名取トレイルセンターは、ホームページで危険箇所や迂回路を記したマップを公開している。関博充センター長は「応急復旧や迂回路整備を進めており、ルートは今も歩ける。トレイル離れにつながらないように対応と情報発信に力を入れる」と語る。

注意が必要な箇所はあるものの、復旧に時間を要する通行止め箇所には迂回路を設定し、トレイルのルートは再び一本に繋がり、歩けるようになってきている。

みちのく潮風トレイルの活用の中に、これからの岩手・三陸観光の新たな方向性が明確に示されている。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、三陸沿岸が一体となって新たな観光スタイルを創造していこうというのである。みちのく潮風トレイルを柱に、その周辺地域の自然、人々の生き様、食、歴史、民俗芸能などを楽しむ復興エコツーリズムを推進していく。そして、寄り添うように走る三陸鉄道が、ロングトレイル踏破の支えの役割を担い、被災地フロントライン研修で蓄積したノウハウを大いに発揮させながら、地域に根差した観光スタイルを構築していくことになる。

② 三本の線：三陸鉄道、三陸沿岸道路、みちのく潮風トレイル

三陸沿岸地域に国道45号線に加えて、3本の線が走る。この3本の線が相互に関連しながら観光振興の基盤として活用されるならば、3本の光を輝かせ、飛躍的な発展に導くであろう。

三陸鉄道は、2019年3月23日、被災から8年を経過して、盛駅～久慈駅全長163キロの一貫経営が始まった。10月の台風19号の被災で一時分断されたが、2020年3月20日全線で運行を再開した。そして、三陸沿岸道路は2020年度内に全線が開通する予定である⁽⁸⁴⁾。

③ 三本の業：第1次産業、第2次産業、第3次産業：(観光は第6次産業＝総合産業)

観光産業は、総合産業だといわれる。観光産業は、これまで交通機関、旅館・ホテル、観光施設に関する産業と考えられてきたが、観光を契機に引き起こされる経済波及効果の視点から、農林水産業、製造業、建設業、飲食業、土産物販売の小売業、アミューズメント業、広告業等々、さまざまな産業を含めた裾野の広い総合産業として捉えられてきている。裾野の広さから、その雇用効果も大きい。

近年は、経済波及効果の視点だけでなく、観光地形成におけるそれらの観光関連産業の連携の視点から強調されることも多い。地域の魅力ある観光地形成には、交通機関、旅館・ホテル、観光施設などの直接観光客に対応する業種だけではなく、多様な関連産業が一体となって取り組む必要がある。そのような総合産業としての連携が必要だというわけである。

これまで述べてきた三陸観光の魅力ある観光地形成においても、3本の光、3本の線とともに、総合産業としての地域ぐるみの取り組みが重要なのである。

④学びの旅・スタディーツーリズム

「観光」の語源は、易経の「観国之光、利用賓干王。(国の光を観るは、もって王に賓たるに利(よろ)し)」に基づくといわれている。その「光」とは地域の風景、風俗、習慣、文物、制度等を表わし、それぞれの地域で輝いているもの、素晴らしいもの、珍しいものなどをいう。「観」はそれらを心こめて観察

⁽⁸⁴⁾ 国土交通省東北地方整備局記者発表「復興道路・復興支援道路が2020年度までに全線開通」、2019年8月8日。

し、体験し、自己啓発する意味を持っている。単に視覚的に見るだけでなく、洞察力を持って観るのである。また、「観」には誇らしく示すという意味も含まれており、観光とは地域の人々にとっては、来訪者に対し、「光」を示すという意味に解することもできる⁽⁸⁵⁾。本来的に観光とは、自己充実と地域振興につながっていく⁽⁸⁶⁾。観光には、本来的に学ぶ要素が基底にあり、その実践が地域の活性化につながるものなのである。

スタディーツーリズムは、単なる「見る、食べる、遊ぶ」だけでなく、知的好奇心を満たす観光、一過性に終わらないテーマ性、ストーリー性をもった観光を目指そうとするものである。地域の自然、歴史、文化、食、生活、人物等々にテーマを見出し、地域住民との交流、地域との一体化の中で観光活動を展開しようとするものである。この観光は、学びの深まりの中で、一過性に終わらない、継続性、発展性を持つ。したがって、地域にとっては、地域の理解者、観光におけるリピーターとなり、定住的交流人口になる可能性を秘めている。岩手、三陸沿岸地域が持つ観光資源は、そのようなスタディーツーリズムのテーマになる可能性を多く含んでいる。すでに述べた三陸沿岸地域の3つの光、復興ツーリズム、三陸ジオパーク、みちのく潮風トレイルは、まさにスタディーツーリズムのテーマを豊富にもった観光資源なのである。

⑤三陸鉄道の役割

三陸鉄道は、復興ツーリズムでは震災後いち早く取り組み、「復興のシンボル」として先導的な役割を果たしてきた。「地域の生活路線として住民の足を確保すること」という地域の交通機関の役割を超えて、「観光路線として全国から三陸においていただくこと」の2本の柱の取り組みで、自らの復旧だけでなく地域の復旧に大きく貢献してきた。さまざまな観光列車としての企画、各種のイベント、地域の物産販売等々、少ない従業員のフル稼働で大きな役割を果たしてきた。

東日本大震災から9年経過し、3本の線（三陸鉄道、三陸沿岸道路、みちのく潮風トレイル）の整備される段階に来て、三陸観光を一層発展させていく出発の時期に来ている。そのキーワードは、「連携」と「スタディーツーリズム」である。三陸観光には今、3つの線を基盤にして、復興ツーリズム、三陸ジオパーク、みちのく潮風トレイルの融合的プログラムの多様な展開が必要になってきている。

例えば、1つの試案を述べてみる。「みちのく潮風トレイルを歩くプログラムを立案するとして、みちのく潮風トレイルを一気に歩き通す「スルーハイク」は、通常は時間的にも体力的にも難しい観光客が多い。とくに、三陸観光で重視されるシニア層ではそうであろう。その場合は、全線をいくつかに分けて歩く「セクションハイク」を楽しんでもらう。そして、トレイル付近の自然を楽しんでもらい、歴史や地域の生活文化に触れてもらいながら、三陸ジオパークのジオサイトで地域特性を理解してもらおう。もちろん、常にテーマ性をもてる工夫が必要であろう。そのためには、案内役の各種のボランティアも必要となろう。そして、宿泊してもらって、地域の人たちとの交流を工夫する。帰りは、三陸鉄道を利用してもらう。何回かに分けてのセクションハイクの積み重ねに向けて、リピーターになってもらい、全線踏破を目指してもらおう。そして、より一層のテーマの深化を目指してもらおう。

この場合、宮城、青森、秋田等の近県や内陸部から自家用車で来てもらう場合は、自家用車の駐車場の問題がある。これまでの岩手県、三陸観光のパターンを見てもわかるが、観光での移動手段は自家用車の利用が多い。それを、何の工夫もなく、とにかく公共交通機関の利用で来てほしいというのは難し

(85) (社) 日本観光協会『旅から学ぶ—観光教育のすすめ—』、1989年、16ページ。

(86) (社) 日本観光協会、同上書、8ページ。

いところある。ドアツードアで、時間短縮で、荷物も多く楽に運べる自家用車が選択されるのは、やむを得ないところもある。したがって、みちのく潮風トレイルを歩く場合、自家用車の駐車場の整備が必須となる。例えば、盛岡から来て、宮古で自家用車を駐車場に入れ、みちのく潮風トレイルを歩く。そのスタイルを作るためには、「パーク&ライド」の整備が必要になってくる。宿泊に際しては、宿泊事業者の役割は大きく、食の魅力を出すためには三陸産の食材をふんだんに使った工夫が必要であろうし、食材の安定供給のためには農業、漁業者の協力も欠かせない。ホテルや旅館とともに、グリーntourリズムとの組み合わせもあろう。また、これらの観光に参加しにくい障がい者、高齢者、幼児等々、多くの配慮も必要になってくる。バリアフリー観光、ユニバーサルデザイン観光の推進も必要となる。

パーク&ライドについては、すでに宮古市が実施している。

宮古市営駅東駐車場に車を止めて（パーク）、公共交通機関（JR、三陸鉄道、岩手県北バス）を利用（ライド）する際の駐車料金を割引する制度である。

図表－120 宮古駅前のパーク&ライド

駅東駐車場限定

パーク&ライド

公共交通機関をご利用の方は対象駅・停留所までの乗車で
24時間/500円

- 駅東駐車場に車を止めて公共交通でお出かけの方の駐車料金を割引します。
- 最大8日間(4,000円)までご利用できます。
- 観光や出張にご利用ください。

対象駅と停留所

- 宮古駅・宮古駅前から対象駅・停留所までの乗車券を購入してください。
- 片道分の乗車券の購入でも対象となります。
- 106急行バスを利用する場合は、バスカードの購入も対象となります。

JR

宮古駅 → 上米内 → 山岸 → 上盛岡 → 盛岡

三陸鉄道

宮古駅 → 田老 → 旗待 → 岩手小浜 → 島崎 → 田野畑 → 菅代 → 白井海岸 → 盛岡 → 野田玉川 → 十市(高田) → 陸中野田 → 陸中宇都 → 久慈

ビームワン(高速バス)

宮古駅前 → 浜野 → 盛岡 → 盛岡駅前

106急行バス

宮古駅前 → 盛岡公園 → 盛岡八幡町 → 盛岡市役所前 → 中央通二丁目 → 盛岡駅前 → 盛岡駅前西口

(出所) 宮古市ホームページ。

以前は400円だったが、500円になり、指定管理者制度に移行して一般の場合との魅力の差がなくなっているようである。「市営駐車場は、平成30年10月1日から、指定管理者（タイムズ24株式会社）が管理運営を行う指定管理者制度に移行します。パーク&ライド制度は継続して行いますが、平成30年10月1日以後、宮古駅東駐車場において、全ての利用者に対して「入庫後24時間まで最大500円（繰り返し適用）」の料金設定が適用されることから、各交通機関での割引処理が不要となります。

なお、パーク&ライド用の駐車場として利用できるのは、今までどおり駅東駐車場のみとなります。（他の駐車場は不可。最大料金の設定がない、もしくは最大料金の設定方法が異なります。）⁽⁸⁷⁾」ちょっと意

⁽⁸⁷⁾ 宮古市ホームページ。

味がとりにくい表現だが、宮古駅東駐車場だけがパーク&ライドを実施し、その場合の特典は8日間(4,000円)まで利用可能ということのようだ。しかし、「パーク&ライド制度は継続して行います」の意味がよくわからない。今後の課題としては、料金を極端に低くして利用しやすくするか、次の項で述べるエリア共通カードに含めて取り扱うなどの措置が必要となってくるであろう。

県外客、三陸沿岸道路を利用した客、内陸から自家用車で来る客が、企画列車やみちのく潮風トレイルで歩こうとした場合、駐車場の確保が難しい局面があり、コスト面で二の足を踏む場合がある。沿線の2、3か所にパーク&ライドの駐車場を確保し、三陸鉄道を利用する場合に安価で利用できる体制を整える必要がある。

地域が一体となって、三陸観光に取り組んでいく必要がある。その重要な移動手段であり、復興ツーリズムのノウハウを持つ三陸鉄道の役割は大きい。さらに、これらの「地域の一体」となった取り組みを推進する組織が必要となる。それが、後に検討するDMOの役割となる。

(2) 魅力ある観光地形成のためのエリア共通カードの創設

すでに述べてきたように、地域の魅力ある観光地形成には、交通機関、旅館・ホテル、観光施設などの直接観光客に対応する業種だけではなく、多様な関連産業が一体となって取り組む必要がある。そのような総合産業としての連携が必要なのである。だからといって、その実現は、自然と現れるわけではない。地域の観光事業者、関連事業は、中小事業者が多く、連携よりもまず自らの事業の維持、目先の利益を獲得しなければその存在が危ぶまれる事態も招きかねない。また、同業者間、狭い地域間の客の奪い合いもよくあることである。さらに、地域での人間関係が災いすることも少なくない。「有力者」同士の勢力争いが、無用な混乱を引き起こすことも稀ではない。形式的に連携が実現するのは、国からの補助金の獲得のための連携である。補助金自体は、その連携を促進するきっかけとして提供されるわけであろうが、補助金が出ている間はその事業での連携はなされるが、それが切れた時徐々に消滅していく場合が多い。補助金獲得による連携は、一過性で終わることが多い。

では、魅力ある観光地形成のための地域が一体となった取り組みを、どのように組織していけばよいのであろうか。そのシステムづくりをどのように進めればよいのであろうか。

地域が一体となって新たな三陸観光を推進していくためには、まずは、連携こそ発展のカギであることを理解することが重要である。その理解は、具体的な「システムづくり」の作業の中で、関連する事業者の利害を含めた率直な討議と工夫の中でこそ、なされていくものなのである。エリア共通カードの創設は、このような地域の連携づくりの大きなきっかけを与えてくれる。

魅力ある観光地形成のためには、地域の観光資源の特性と想定される観光客層のニーズを検討し、そのニーズに対応した工夫が必要である。三陸観光の場合、より経済効果の高い、観光消費額の高い客層を増やしていくことも重要な取り組みであるが、それとともに、あるいはそれ以上に、三陸観光の客層で考察してきた県内観光、近県の観光客を対象としたシステムづくりが求められる。今日の家計収入の厳しい現実の中でより多くの人たちが、県民が、質の高い魅力ある観光を楽しめるための工夫が必要である。

そのためには、エリア共通カードによる魅力ある観光地形成が、重要な取り組みとなる。それはまた、地域の一体的な取り組みのきっかけを作ってくれる。

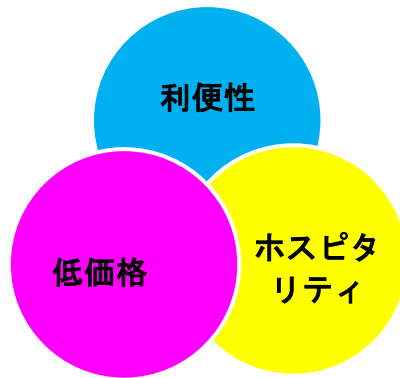
エリア共通カードは、観光客が観光活動をする際、一定の期間、一定のエリア内にある経営主体の異なる交通機関の乗降自由、宿泊施設や観光施設、レストラン等の割引優遇措置等を講じようとするもの

である。エリア共通カードは、観光地における利便性、低価格、ホスピタリティを実現し、広域的観点からの観光地の魅力を高めようとするものである⁽⁸⁸⁾。

エリア共通カードの意義と役割には、以下のような点が考えられる。

- 観光地を面で整備
- 総合産業としての連携：異業種連携を進める
- 観光地の関係者の連携：福祉、医療、住民を含めて推進
- 利便性、低価格、ホスピタリティの実現
- 経済効果の拡大：連携による相乗効果
- 観光者のコスト安、観光地の効率性
- 滞在型観光の実現
- 着地情報の提供

魅力ある観光地形成の3つの要素



エリア共通カードには、一体的な取り組みの質とレベルで相当の幅がある。これまで実践されてきた東北、岩手でのエリア共通カードの事例を示すと以下の通りである。

*東北での先進的取り組み：会津ぐるっとカード、仙台まるごとパス、八戸えんじょいカード、津軽フリーパス。

会津ぐるっとカードを例にとると、大人 2,720 円、子ども 1,360 円の会津ぐるっとカードを買くと、カードの提示により定められた利用エリア内の JR 線、会津鉄道、海津バス、ハイカラさん、磐梯東都バスが 2 日間乗り放題となるほか、観光・宿泊施設や飲食店などの割引優待サービスを受けられるものである⁽⁸⁹⁾。

*北東北ウェルカムカード

ウェルカムカードは、訪日外国人旅行者(外国人観光客)が宿泊施設、料理・飲食店、博物館、美術館、土産物店等の観光施設や交通機関を利用する際に、このカードを提示することにより、割引料金等の優遇措置が受けられるものである。

青森県は、県単位では全国で最も早く 1997 年 10 月に「あおもりウェルカムカード」を導入していた。北東北ウェルカムカードは、これを北東北三県に拡大する形で、2004 年 4 月 1 日から事業をスタートさせた。

(88) 宮井久男「広域観光におけるエリア共通カードの意義と役割」『新時代の観光』同文館出版、2007 年、65～66 ページ。

(89) 会津若松観光ナビ。

*きたいわてぐるっとパス

「■商品内容

盛岡～（IGR いわて銀河鉄道）～二戸～（JR バス東北）～久慈～（三陸鉄道）～宮古～（岩手県北バス）～盛岡のルートでこのエリアを周回できる乗車券です（逆まわりもできますが発売時にご希望で回る方向を指定できます。有効期間内であれば何周でもできます）

※盛岡発の場合の例です。宮古発・久慈発・二戸発でも発売します。

*三陸鉄道、IGR いわて銀河鉄道、岩手県北自動車、JR バス東北の4社連携の共同企画きっぷです。

■発売価格

大人用 5,200 円（通常運賃で一周した場合 7,530 円）

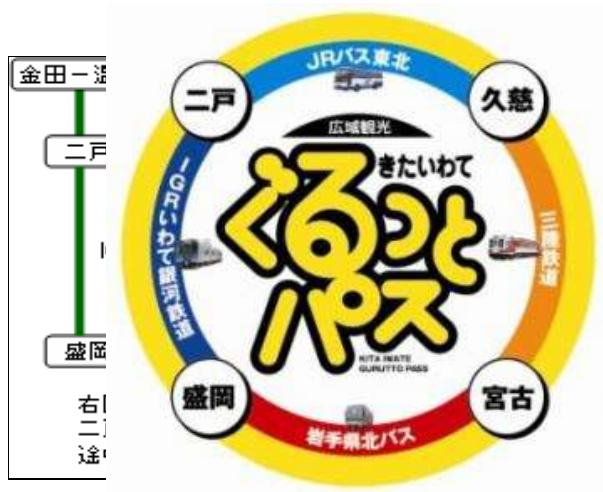
小人用 2,600 円（通常運賃で一周した場合 3,780 円）

■発売期間および利用期間

通年

利用開始日から3日間有効

利用開始日の1ヶ月前から購入できます（ただし発売期間内）⁽⁹⁰⁾」



*106 急行・三陸鉄道観光フリーパス

*さんりく北リアス号：盛岡－久慈直通運転（三陸鉄道、JR）

*湯ったり日帰りきっぷ

*リアス・シーライナー：仙台－八戸 400 キロ直通運転（三陸鉄道、JR）

*ぐるっとさんりくトレイン：盛岡－宮古－釜石－遠野－花巻－盛岡

*南部の湯っこ券

*東北パスポート・新東北パスポート

*「Iwate Area Pass (イワテエリアパス)」の実証実験

イワテエリアパスは、外国人観光客の2次交通利用を便利にするための県内周遊パスポートである。

岩手県は、2019年2月14～17日、外国人観光客の2次交通利用を便利にする県内周遊パスポート「Iwate Area Pass (イワテエリアパス)」の販売に向けた実証実験を行った。

⁽⁹⁰⁾ 三陸鉄道ホームページ。

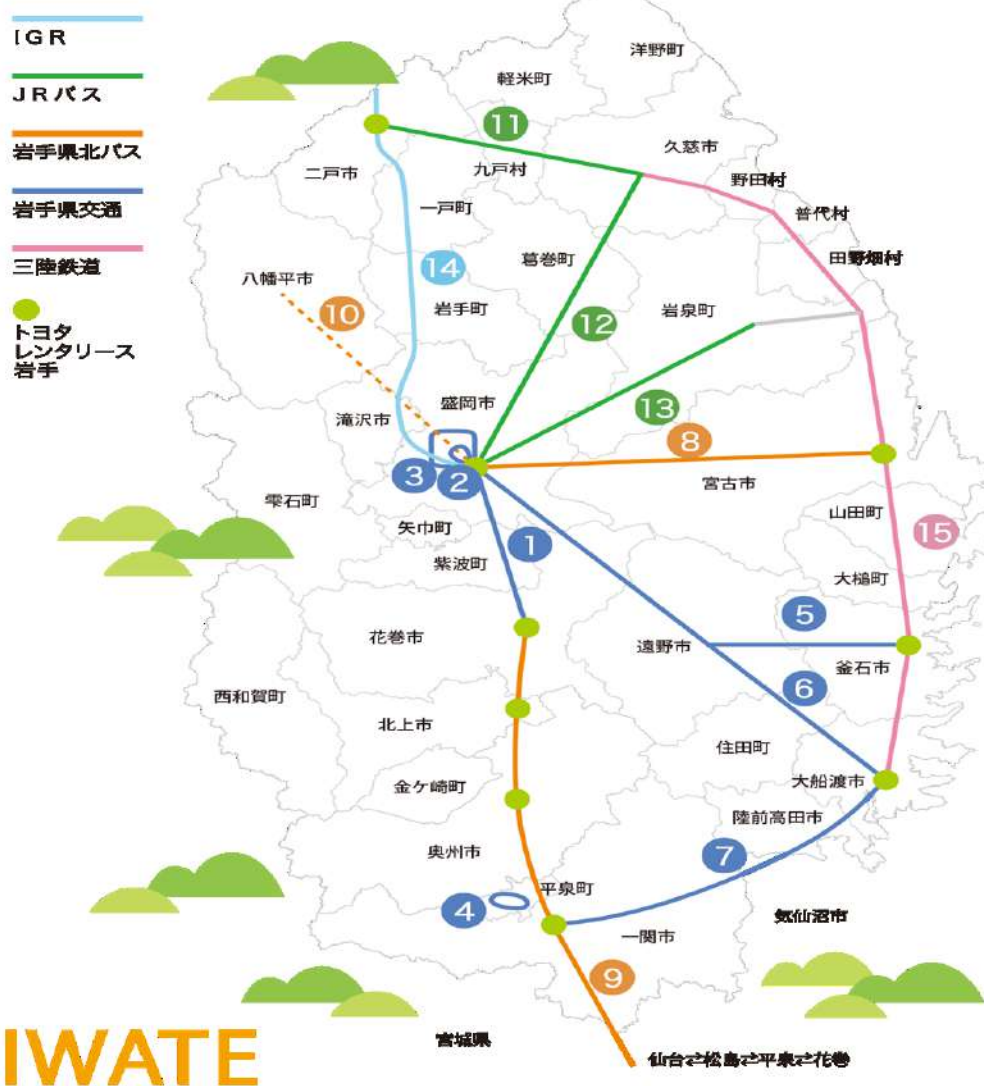
イワテエリアパスは、JRを除く県内交通機関が一定額で乗り放題となるサービスである。実証実験は東京都や仙台市の留学生ら約20人が参加して行われた。

イワテエリアパスは、国外のパスポートを持つ外国人が対象で、1週間1万円、5日間9千円、3日間8千円の3種類を用意する。コンビニで代金を支払って引換券にし、盛岡駅や花巻空港、仙台空港で冊子を受け取る仕組みである。県内のバス、鉄道の主要路線を利用でき、下車後も追加料金を払えばレンタカーを使えるようになる⁽⁹¹⁾。

(Iwate Area Pass 協議会) 岩手県交通、岩手県北バス、JRバス東北、IGRいわて銀河鉄道、三陸鉄道、トヨタレンタカー、JAF、JTB

図表-1 2 1 Iwate Area Pass の使用可の路線

使用可能路線



(出所) Iwate Area Pass 事務局ホームページ。

⁽⁹¹⁾ 『岩手日報』2019年2月15日付。

画期的な取り組みであり、対象を外国人観光客だけでなく国内観光客にも利用可能とすべきだと考えていたが、残念ながら調整不備のため実施には至らなかった。再度、実務化に向けて取り組むようである。

*MaaS (Mobility as a Service) の取り組み

目的地へ最適手段で行くためのバス・鉄道・タクシー、一括予約・決済を行おうというMaaSの取り組みが、全国で実証実験されている。これも、エリア共通カードと同様に、広域的な連携づくりにおける重要な取り組みである。

◆キーワード： <MaaS (マース) >

複数の交通手段をひとまとめに提供し、スムーズな移動を可能にする仕組みのこと。「モビリティ・アズ・ア・サービス」の頭文字をとって「マース」と呼ぶ。フィンランドのベンチャー、マース・グローバルが2016年に鉄道やバスを月額制で乗れるサービスを始めたのが最初とされる。

*みちのりホールディングスのMaaS (Mobility as a Service) 型サービスの取り組み

みちのりホールディングス、岩手県北自動車（岩手県北バス）、エムティーアイは、バスで利用可能なMaaS (Mobility as a Service) アプリを2018年12月中旬にリリースし、岩手県北バスが運行する仙台空港～松島・平泉・花巻線で無料提供を開始。なお本サービスでは、宮城県の仙台空港発着二次交通利用拡大事業委託業務と連携し、インバウンド利用を促進することを目指している。

本アプリでは今後、クーポン提供店舗の拡大や事前購入等の機能を強化し、観光客の利便性を改善することで、日本人旅行者だけでなく、特にインバウンド旅行者の積極的な取り込みを図る。こうした機能強化によってバス路線沿線の観光施設との連携を強化し、バスによる送客機能を充実させ、地域経済の活性化に資する観光型MaaSモデルの実現を目指す。

また、本サービスの本格的なサービス展開に向けて、当面、仙台空港～松島・平泉・花巻線にてサービス機能の検証、及び利便性の改善を行い、段階的にみちのりグループの各路線への展開を予定している。みちのりグループでは東北・北関東の6社で、観光客をターゲットにした企画切符等を発売している路線が約50路線あり、今後はこうした路線への展開を目指す⁽⁹²⁾。

(3) 日本版DMO

これまで述べてきた三陸観光の新たな取り組みを、誰が、どの機関が担い、地域の諸事業者、諸機関と話し合い、コーディネートしていくのであろうか。それをまとめ上げ、リードしていくのはどのような組織なのであろうか。これまでの観光の牽引車を考えれば、そのような役割を担うのは地域の観光協会であろうと思われる。しかし、観光協会がすべてを担っていくには、その作業の多さとこれまでの地域での複雑な諸関係から容易なことではない。全国的にみると、その役割を観光協会が担っているところもあるが、その場合でもその体制を強化しなければなかなか容易なことではない。

現在、観光庁を中心に、観光地域づくりに関連しながら地域の多様な事業者、関係者を巻き込みつつ、マーケティング手法を取り入れた着地型商品の開発と観光地域づくりを行う舵取り役＝「日本版DMO」を各地域で形成・確立する取組みが展開されている。

DMOとは、「Destination Management/Marketing Organization」の略称であり、主に米国と欧州で普及している組織体である。「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」（2015年6月30日閣議決定）によれば、「様々な地域資源を組み合わせた観光地の一体的なブランドづくり、ウェブ・SNS等を活用

⁽⁹²⁾ 朝日新聞デジタル、2019年7月20日。

した情報発信・プロモーション、効果的なマーケティング、戦略策定等について、地域が主体となつて行う観光地域づくりの推進主体⁽⁹³⁾とされている。政府は、2014年12月27日に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、各地域が魅力ある観光地域づくりを自律的・継続的に実施していくためには、地域ごとに複数の主体の合意形成を行い、定量的・客観的なデータ分析に基づく地域課題の抽出等による戦略的なマーケティング、PDCAサイクルによる効率的な事業を継続的に推進する主体として、「日本版DMO」が必要であるとしている⁽⁹⁴⁾。

DMOの役割には、①マーケティングに基づく着地型商品の開発、②ワンストップ窓口としての観光地域づくりプラットフォームの形成、③日本版DMOを核とした観光地域づくりに対する関係省庁連携支援、がある。

そもそも観光資源を含めた「資源」とは、人間が社会生活を維持発展させて行くための糧であり、時代背景や社会環境の変化の中で可変性を持ち、資源となる対象や資源観は大きく変わる性格を持っている。社会全体の価値観が多様化している今日では、その多様性にマッチするべく、知恵と工夫次第であらゆるものが地域資源となる可能性を秘めている。地域住民が時代と市場の流れを読み、自らの身の回りから新たな地域資源の発掘・活用に継続的取り組み、知恵と工夫で産業、商品、観光資源に結び付けていく、地域資源の拡大を図っていくことが必要である。そのためには、「誰に、何を、どのように」を基本とするマーケティング手法が必須となる。

また、観光は、観光資源にかかわる観光事業者だけで実現されるものではない。「どのように」を有効にするには、多様な経営主体の異なる事業者の連携が必要となる。そして、今日的な社会環境のもとでは、観光に費やされるお金と時間に「制約」があり、魅力ある広域的な観光地域を実現するためには、すでに述べたように、素晴らしい観光資源の存在を前提としながら「利便性・低価格・ホスピタリティ」を実現していく必要がある。そのためには、行政区域にとらわれないエリアで、さまざまな関係者が協働し、当該地域の資源を活用した着地型旅行商品を企画・販売する等、滞在型観光につながる持続的な取り組みを活性化させていくことが重要である。地域内の着地型旅行商品の提供者と市場（旅行会社、旅行者）をつなぐワンストップ窓口としての機能を担う事業体、DMOが必要となる所以である。観光地域づくりを実現していく、DMOがぜひとも必要となってくるのである。

政府は、日本版DMOの形成に向けて、新型交付金等の活用も含めて総合的な支援措置を講じている。その際、レベルに応じ支援措置に差を設ける等により、よりハイレベルのDMOを目指すインセンティブも付与していくことが望ましいとしている。

日本版DMOでは、以下のような3段階のレベルの機能をイメージしながら、DMOの実現を図っていかうと考えている。

★各レベルのDMOに求められる機能のイメージ⁽⁹⁵⁾

(レベル1) ビッグデータ等を活用したデータ分析、KPIの設定、PDCAの導入、官民連携による観光地域づくりのビジョンの策定

(レベル2) レベル1に加えてワンストップサイトの活用等による本格的マーケティング、観光産業を中心とするプラットフォームの形成

⁽⁹³⁾ 「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」(2015年6月30日閣議決定)、4ページ。

⁽⁹⁴⁾ 「まち・ひと・しごと創生総合戦略」(2014年12月27日閣議決定)、26ページ。

⁽⁹⁵⁾ 「まち・ひと・しごと創生基本方針検討チーム報告書」(平成27年6月12日)、15ページ。

(レベル3) レベル1、2に加えて 地域資源を活用する多様な主体のプラットフォームの形成、安定的な財源確保による自律的経営の実施、専門的人材の確保と育成、民間投資の拡大、広域連携

「面」としての観光、広域連携としての観光をリードする組織として期待されるのが、DMOである。岩手県のDMOの設立状況は以下の通りである。三陸観光では、三陸沿岸地域を網羅する地域連携DMOのさんりく基金が候補法人、地域DMOでは、宮古と釜石に設立されており、相互の協力の下で、ストーリー性を持った広域観光の展開が求められている。

図表－122 日本版DMO・DMO候補法人登録一覧表

※「日本版DMO」登録一覧（162件）

（2020年3月31日現在）

◆ 広域連携DMO 10件

- *（一社）東北観光推進機構 青森県、岩手県、秋田県、宮城県、山形県、福島県、新潟県

◆ 地域連携DMO 79件

- *（一社）世界遺産平泉・一関DMO 【岩手県】一関市、平泉町

◆ 地域DMO 73件

- *（株）八幡平DMO 【岩手県】八幡平市
- *（一社）宮古観光文化交流協会 【岩手県】宮古市
- *（株）かまいしDMC 【岩手県】釜石市

※「日本版DMO候補法人」登録一覧（116件）

◆ 地域連携DMO 35件

- *（公財）さんりく基金 【岩手県】宮古市、大船渡市、久慈市、陸前高田市、釜石市、住田町、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、野田村、洋野町

◆ 地域DMO 84件

- *（一社）花巻観光協会 【岩手県】花巻市

（出所）観光庁ホームページ資料より作成。

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。