

## 【巻頭言】東日本大震災から10年が経過した今思う 地域鉄道の役割

星山幸男 Hoshiyama Yukio

東日本大震災で津波の大きな被害を受けてから今年3月で10年が経過し、被災地ではさまざまな形で復興の歩みを進めてきました。住宅の整備や新しい商店街ができるなどしていますが、心の復興は人によって大きな差があり、まだ多くの問題を抱えています。三陸沿岸の鉄道は、懸命の努力で復活し、全国からそして世界から支援の手が届けられました。それでも復興の歩みは本当に進んでいるのか、改めて問い直す場面が多いのも事実です。



石巻線の終点、女川駅（2015年3月運転再開）がある女川町役場のある職員は、再開前の試運転初日に「ディーゼルカーの警笛が聞こえたとき、ジーンと熱いものが胸にこみ上げてきた。うれしかった。」と話してくれました。鉄道がまたやってくるということは、復興の証であると同時に、そこに住む人にとっては希望であり、力が湧いてくる出来事だったのです。新しい駅舎が作られ、その前に商店街も建設されました。集客力はまだそれほどではないものの、街づくりはここから始まり、女川町復興のシンボリック的存在になっています。

また、宮城県東松島市矢本では、大震災からの地域復興事業の一環として「仙石線全線運転再開記念フォーラム」を2015年6月に開催しました。テーマは「JR仙石線とこれからの街づくり」で、その会場にあふれていたのは仙石線の運転再開を待ちわびた人たちの喜びでした。鉄道の再開は地元から熱烈な歓迎を受け、住民の喜びもひとしおであることが伝わってきます。そこにはバス輸送では代えがたい何かがあり、鉄道の不思議な力が強く感じられるものでした。駅は人が集まり行き交うところであり、その土地に足を踏み入れる入り口でもあります。鉄道は人もものも文化も運んできます。これは現在も変わらないといえます。そして地場産品の開発や販売促進の工夫など、新しい駅から歩み出しています。

これらと対照的な道をたどったのが気仙沼線です。住民の悲願だった気仙沼線が全線開業したのが1977年、仙台から直通の列車も運行されましたが、赤字が続いていました。そこに東日本大震災があり、被害があまりに大きかったため、JR東日本は工事経費と再開後の営業見通しを勘案して復旧をあきらめたのです。

BRTによる代行運転を開始し、気仙沼線は廃止に至ってしまいました。被災から間もない時期にボランティア支援で三陸を訪れた際、見上げた鉄橋の10メートルを超す高さに海藻が引っ掛かっていた光景を今も忘れることはできません。志津川駅、清水浜駅、歌津駅、大谷海岸駅など、破壊された無残な姿に大変なショックを受けました。そして復興は容易ではないと実感しました。

しかし、住民が高台に集団移転した後の地区に反対を押し切って必要のない高さの巨大な堤防を強引に築いたり、求められてもいない施設や道路を作ったりという状況を見せつけられる度に、どうして？という思いが私の中に拡がりました。その費用の一部だけでも鉄道の復旧に向けられなかったのか、鉄道会社だけに負担を負わせるのではなく、国や地元自治体、さらには住民の知恵を集めて気仙沼線の存続は何とかならなかつたのかと、今も強く思います。沿線の南三陸町の中心地志津川では、「さんさん商店街」に多くの人を集め、新しい公共施設の建設などの復興のシンボルもあります。歌津や大谷海岸でも商業施設が整備されるなど、着実な歩みが見られます。

しかし、かつての駅の跡は、忘れ去られようとしています。人々がそこに住み続けようと頑張っている努力には頭が下がりますが、駅を中心とした街づくりは構想すらできなくなっているのです。ここまでは来たけれど、これからどこを向いてどんな希望を持って進んでいくのか、その着実な夢すら描きにくいのが現状なのです。



厳しい経営状態の中でもがいてきたのは、東北各地を走る鉄道路線はどれも同じです。例えば三陸鉄道は全国初の第三セクターとして注目されてきました。開業当初から約10年間は黒字を計上していましたが、輸送人員の減少などが続き、赤字に転落してしまいました。その後、いろいろな策を講じてきたにもかかわらず、なかなか黒字には戻れません。東北では鉄道による輸送人数が減少し、路線の廃止

も各地で続きました。交通手段の中の鉄道分担率は、東北は全国に比べても五分の一と低く、人口減少・少子高齢化に施設や車両の老朽化が加わって利用者は減少し、イベント列車などによる観光客の増加の取り組みだけでは、黒字転換は困難な状況になっているのです。

そうしたなかで岩手県では、鉄道部門だけの収支ではなく、県外の観光客による観光消費や地域経済の活性化（宿泊・土産・食事・グッズなど）などの経済波及効果を試算し、収支欠損額のおよそ13倍の効果があることを踏まえて三陸鉄道への支援の継続と拡大に踏み切っています（東北運輸局がまとめたデータ参照）。県のこうした発想の転換は、各地で行われてもよさそうなものですが、現実はそうなってはいません。

くりはら田園鉄道も2007年3月に惜しまれながら廃止されました。長年赤字に悩まされ、自治体の支援で存続してきましたが、宮城県が支援の打ち切りを決定し、廃止となってしまいました。バス輸送に切り替えられましたが、財政的・経済的効果や住民生活には寄与しているとはいえません。県による方針の違いは、根本的には「鉄道による地域への波及効果の捉え方の違い」によるものであることは明らかです。栗原市では鉄道廃止後、車両基地のあった若柳駅にくりはら田園ミュージアムを作り、ディーゼルカー（動態保存）の運転乗車会やレールバイクの運転が行われています（いずれも900メートル）。それなりに人々を集め人気を得てはいますが、地域住民の生活を支えるための交通事情は改善されていません。

一度廃止したものは元には戻せないのです。



鉄道を自分たちで支えるという思いが人々の間で拡がり、鉄道を媒介にした新たな地域のつながりを作り出す試みが各地にみられます。赤字を克服しようという取り組みや震災からの復興の動きの中にもこのような試みは確かにあります。それは県外や地域外の人の支えが重要です。地元と外の人々をつなぐ力が求められています。

こうした中での鉄道資料館の役割は大きいのではないかと考え、私たちも震災による被害の甚大さと復興の歩みを広く伝えてきました。緻密で専門的な内容を誰もが分かりやすく一般市民に向けて情報を発信していくことの大切さを痛感し

ています。愛好家の期待を受け止め歴史や今の技術を伝えていくことと同時に、丁寧な発信が求められていると思います。

今回の震災以降の各地の様子を見てきて、地域鉄道が担っているものの大きさと存続の必要性を今改めて声を大にして伝えなければならないと考えています。困難な問題は山積みですが、発想を変え、地域の人でもそれ以外に住む人も力を合わせれば道が開ける可能性が多くあることを伝え続けなければならないと思っています。

ほしやまゆきお  
星山幸男 氏



東北福祉大学 教授

1953年東京生まれ  
東北大学教育学部助手を経て  
1991年4月から東北福祉大学に  
おいて教鞭を執る。現在、同大学  
教育学部並びに大学院教育学研  
究科教授。  
2007年から東北福祉大学鉄道交  
流ステーション運営委員長とし  
て、大学と地域の鉄道との関わ  
りを深度化し、地域における鉄  
道の成り立ち、その役割や効果  
の研究、情報発信の指揮を執る。  
専門は、教育社会学・社会教育  
学。