

第 26 回大阪大学野田村サテライトセミナー 「三陸鉄道 31 年の歩み:沿線住民とともに」

2015 年 4 月 11 日、大阪大学未来共生イノベーター博士課程プログラムのもと開設された「大阪大学野田村サテライト」にて、「第 26 回大阪大学野田村サテライトセミナー」を開催しました。今回は、地元、三陸鉄道(株)事業本部旅客サービス担当部長の橋上和司氏を講師にお招きし、三陸鉄道開通から東日本大震災を経て現在に至るまでの歴史と想いをお話いただきました。



悲願の開通から東日本大震災まで

三陸鉄道は、1896 年（明治 29 年）明治三陸地震からの復興策として敷設が構想されました。その後、国鉄再建問題などのあおりをうけましたが、88 年後の 1961 年に全国初の第三セクターによる鉄道会社として悲願の開通を達成しました。開業時には「三鉄ブーム」が巻き起こり、北山崎の観光客が 15 倍になるなど活況を呈していたようですが、その後、モータリゼーションの進展、若い世代の減少などにより赤字に転落したそうです。

ここから三陸鉄道の地域と連携した創意工夫の取り組みがはじまり、旅客が眺望を楽しむために橋梁上で一時停車をしたり、手作りのこたつ列車を走らせたりと、鉄道会社としては全国初の取り組みを次々と手がけてこられたそうです。このような沿線地域と連携した取り組みが注目され、観光客を中心に乗客を増やし、1 年に約 1 万人ペースで増加し、あと少しで 10 万人というところで東日本大震災が発生しました。

東日本大震災での被災と復活

東日本大震災では沿岸部を走る三陸鉄道は甚大な被害を受けました。しかし、社長自らが全線を点検するなど発災直後から早期再開をめざし、被害が少なかった久慈ー陸中野田間を 4 日後に運行を再開させました。道路が寸断され移動手段が限られる中で線路上を、支援物資を持って歩く人も多く、混乱の中にあつたため石油ストーブや自転車、犬なども乗せて、3 月末まで無料で運行されたそうです。しかし、再開当初は再開したことを伝える手段がなく、乗客は少なかったそうですが、徐々に認知されるようになり、三陸鉄道が走る姿が被災者を勇気づける復興へのシンボルとなりました。

全線再開に向けて県や国から予算がつき復旧工事を進める一方で、「直接応援したいが

方法がない」と全国各地から三陸鉄道を応援する人々の声があり、車両のヘッドマークの有料化や被災したレールを「復興祈願レール」として販売したりと、できることは何でも取り組まれたそうです。「復興祈願レール」は社員による手づくりです。また、震災からの復興の過程で橋上氏が最も印象に残っていることの一つとして、2012年1月1日に走らせた初日の出号の写真を紹介されました。本当に多くの方々に支えられ復旧を果たすことができましたと、感慨深げにお話されました。

これからの三陸鉄道

三陸鉄道は、東日本大震災から3年を経て、2014年4月に全線復旧をしました。しかし、同じく沿岸部で被害を受けたJR山田線の復旧が遅れているなど復興への道のりは長いと語られました。少子高齢化、過疎化の進行、高台移転や復興道路によりモータリゼーションのさらなる進行など、課題は山積していますが、長年、沿道住民、自治体と共に歩んできた三陸鉄道は、駅を移動することも視野に入れ、駅周辺のまちづくりが重要だと考えているそうです。これまで培ってきた「三鉄ブランド」をさらに高め、交流人口の拡大、国際化への対応など、沿線の方々と共に三陸鉄道はこれからも頑張っていくと述べられました。

会場から関西で廃線が検討されている鉄道と比較し「三陸鉄道はなぜそんなに地元に愛されているのか？」と質問がありました。橋上氏は、三陸鉄道は地元が長年待ち焦がれていた鉄道であること、第三セクターとして沿線自治体に支えられていること、親子三代で乗車経験を持つなど地元の移動手段として根付いていることなどを理由に述べられました。震災後に取り組み始めた震災学習列車は乗車客数1万人を越え、震災からの復興に加え、災害の教訓を継承する新たな役割も担っているそうです。三陸鉄道は、日本一地元の人と近い鉄道であると自負していると、最後を締めくくられました。

以上