

地方ローカル鉄道を活用した震災学習による観光振興*

—三陸鉄道株式会社的事例—

Promoting Tourism to Learn about the Earthquake Disaster by Local Railway
-A Case Study of the Sanriku Railway-

岩田智・大志田憲・宮井久男

Satoshi IWATA・Ken OHSHIDA・Hisao MIYAI

<目次>

- 1 問題提起
- 2 三陸鉄道の状況
- 3 震災遺構
- 4 三陸鉄道支援策としての震災学習列車
- 5 おわりに

1 問題提起

岩手県三陸地域が活力に満ちた産業振興地域として継続的に発展していくためには、観光の発展が不可欠である。本研究対象地域である三陸地域は、「北上山地から太平洋にそそぐ久慈川・小本川・閉伊川などは、いずれも深い峡谷を形成して流れ、平地にとぼしい。全体として太平洋に向かってゆるく弓状に突き出し、北部と南部では大きな地域差がある。すなわち、宮古以北は隆起海岸で、湾入りが少なく、海岸段丘と海食棚が、高い海岸崖となって太平洋に面している。これに対し宮古以南は沈降海岸で鋸の歯状の複雑な湾入りの連続で、典型的なリアス式海岸の様相を呈している。急な山地にかこまれた湾の奥には小さな三角州がよく発達しており、この三角州に港街や漁港が発達している。昭和46年(1971)の追加指定で、三陸沿岸の直線距離にして200km、太平洋岸のほとんど全域が、陸中海岸国立公園に指定された。」¹

平成25年(2013)には、青森県の種差海岸階

上岳県立公園及び八戸市鮫町の2地区を編入して「三陸復興国立公園」と名称変更している。その後、平成27年(2015)には、南三陸金華山国立公園を編入している。

さらに、平成25年(2013)には、当該地域(青森県八戸市から岩手県沿岸を縦断して宮城県気仙沼市)は日本ジオパークに認定されている。²

東日本大震災では、多くの観光施設が甚大な被害を受け、かなり復旧が進んだとはいえ観光事業者を取り巻く環境は厳しいのが現状である。また、近年、観光旅行ニーズは、画一化した旅行から目的性、テーマ性の高い旅行へと変化しつつあり、旅行形態も団体旅行型から小グループ型などに移行している。このような状況などにより三陸地域への観光客の来訪は減少傾向が続いている。現在は、震災復興過程を学習する目的の観光旅行需要に助けられているが、震災復興後はその需要が減少すると考えられ、その減少分を補う対策が必要である。

また、平成30年(2018)6月には宮古と室蘭間にフェリーが定期就航する予定(1日往復)で

*本稿は、日本観光学会第111回全国大会(2017年11月3日開催)にて発表した内容に加筆・修正したものである。

あり、北海道の室蘭からの観光客の誘致が期待されている。このため、宮古市では、平成28年(2016)6月に「宮古港フェリー利用促進協議会」(会長：山本市長、構成団体39団体)を設立し、岩手県初のフェリー定期航路開設にむけた準備を進めている。

表1 フェリー運賃表

航路開設	平成30年(2018年)6月22日(金) 宮古発(8時00分)から
運航計画	1日1往復(片道10時間) 宮古発 8時00分 - 室蘭着 18時00分 室蘭発 20時00分 - 宮古着 翌 6時00分
運賃	
使用船舶	
船名	シルバークイーン
総トン数	7,005トン
全長	134メートル
航海速力	20.7ノット
車両積載能力	トラック 69台 乗用車 20台
旅客定員	600人

宮古市HPより。なお、運賃は、特等でも15,000円(2等6,000円)であり、JR東日本を利用した場合の18,160円(在来線と新幹線利用)よりも安い。時間は、フェリーが約10時間、JR東日本が8時間である。

以上の問題意識を持って本研究では、三陸鉄道を中心にその沿線に所在する震災遺構および観光資源を有機的に結びつけ、観光客の誘致および三陸鉄道乗車客の増加を目的とした研究の1つとして、震災学習列車に関する調査研究を実施した結果、若干の知見を得たので報告するものである。

2 三陸鉄道の状況

(1) 概況

三陸鉄道は、平成5年度(1993)まで順調に黒字経営を行ってきたところであるが、「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」などの様々な環境の変化により、輸送人員が減少を続け、平成6年度(1994)から収支欠損を続けている。それに加え、東日本大震災により、甚大な被害を受けている。地域にとっては必要不可欠な鉄路という認識

のもと、平成26年(2014)4月には復旧している。平成30年度末(2018)には、北リアス線、南リアス線の間を結ぶJR山田線の三陸鉄道への移管により、久慈～盛間を結ぶ総延長163kmの路線となる予定である。³

岩手県は、移管初年度の同区間が7,000万円、6年後(2024)には1億1千万円、20年後(2038)には1億7千万の経常損失と試算している。JR東日本からの移管協力金30億円は、設備の維持管理や人件費などの運営支援、初期投資、運賃の激減緩和、安全設備などの更新費用、災害発生時や利用促進などに活用する留保財源に利用される予定である⁴。このように、北リアス線と南リアス線が統合され久慈から盛までの一貫経営となったことにより、さらに赤字幅が大きくなることが予想されており、何らかの経営支援策が継続的に必要不可欠である。

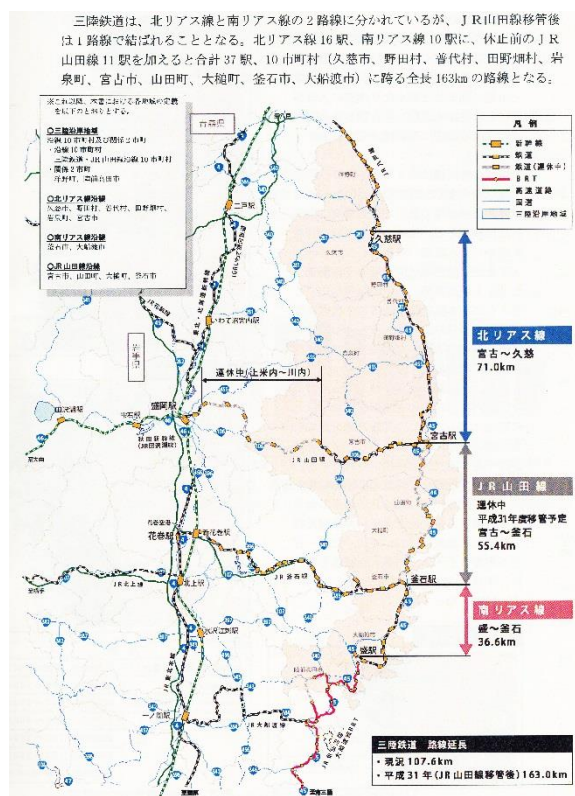


図1 三陸鉄道及び周辺路線図⁵

(2) 三陸鉄道利用促進事業

以上のような三陸鉄道を取り巻く状況に対処するために、三陸鉄道の利用促進と地域振興及び活

性を図るため、岩手県、三陸沿岸地域 12 市町村を構成員とする三陸鉄道強化促進協議会が中心となり、関係団体等と連携し三陸鉄道の利用促進に向けたさまざまな利用促進策がとられている。⁶

①情報発信の強化

情報発信の戦略的展開を図り、三陸鉄道のブランドの向上を図るため、外部専門家等を交えた(仮)「三陸鉄道ブランディング・チーム」が設置され、同チームを司令塔に情報発信の企画、展開、効果測定を一貫して実施し、戦略的情報発信・公報・PR を展開している。

②利用者補助

地元利用の促進と観光団体の誘客を図るため、運賃補助が実施されている。

表2 主な利用者補助

事業名	内容
団体利用等 助成事業	・団体利用者（8名以上）に対する半額補助 ・旅行代理店による団体利用運賃の10分の5以内を補助
貸切列車借 り上げ料助 成補助	・列車貸切利用料（借り上げ料）を半額補助 ・旅行代理店による列車貸切利用運賃（借り上げ料）の10分の5以内を補助

③地元利用促進

地元利用の拡大を図るため、モビリティ・マネジメントや回数券の販売強化、定期券販売キャンペーン

表3 地元利用促進事業

事業名	内容
モビリティ・マネジメント事業	・主要駅の駅勢圏居住者に対する情報提供と行動変容を促すアンケート等（モビリティマ・マネジメント）実施
回数券・定期券営業支援事業	・自動車に転移した通学生に対する回数券のスポット販売強化支援

	・定期券等販売キャンペーンの実施
--	------------------

④さんてつアワーレール運動推進

地元利用の利用拡大と「私たちの三陸鉄道」という意識の醸成を図るため、各種企画列車やイベントが実施されている。

表4 さんてつアワーレール運動推進事業

事業名	内容
園児お絵かき列車等運行支援事業	・沿線市町村の幼稚園の園児等と対象に三陸鉄道を利用したお絵かき列車を実施 ・応募作品展示列車を運行、優秀作品を表彰
地域密着型企画列車運行支援事業	・市町村が地域と連携し、特色ある企画列車を自主企画する場合の運行経費を補助
地域イベント運営費補助事業	・三鉄のPRと三鉄の乗車機械創出を図るための「さんてつまつり」等の開催を支援
山田線沿線 鉄路啓発・ PR事業	・山田線沿線を中心に広く(仮)「山田線がある風景写真」を公募し、沿線地域主要施設において巡回写真展を開催

他：ランチ列車、冬のコタツ列車など

⑤南リアス線利用促進

県内外からの団体観光客の誘致や、通院の安心をサポートするための事業

表5 南リアス線利用促進事業

事業名	内容
観光ボランティア育成事業	・南リアス線における、観光・郷土の歴史、震災語り、民族・芸能紹介等を実施するボランティアガイドを養成
通院利用者支援事業	・通院利用者掘り起こし試験的事業として、利用者割引やアテンダ

	ントによる三陸鉄道乗車支援などを実施
モビリティ・マネジメント事業 回数券・定期券営業支援事業	・地元利用促進事業を南リアス線において重点展開

インバウンド対応支援	・平成30年のラグビーW杯開催等を見据え、インバウンド環境整備を支援
------------	------------------------------------

その他、平成29年度(2017)に久慈市主体で実施された主な三陸鉄道促進策を紹介する。

⑥企画列車等造成支援

企画列車の造成支援による三陸鉄道への乗車機会の拡大が図られている。

表6 企画列車等造成支援

事業名	内容
ゾロリ列車造成支援事業	・北リアス線において、小学生に人気の「かいけつゾロリ」と一緒に三陸を冒険する企画列車の造成を支援(ポプラ社協力企画)
(仮)「三陸鉄道ブランドینگ・チーム」による企画列車造成支援事業	・効果的な情報発信も可能とする南リアス線における定番企画列車の造成を検討

⑦誘客支援交流人口拡大

県内外からの団体観光客の誘客を図るため、各種事業が実施されている。

表7 誘客支援交流人口拡大

事業名	内容
観光ガイド派遣事業	地元団体と連携し、車内に観光ガイド(なもみ等)を派遣(団体利用の場合のみ。)
エージェント営業強化支援事業	・観光協会等との連携営業支援 ・営業向けプログラム(震災学習列車、ジオパーク、国体等関連企画)強化/達成支援
地域連携・ネットワーク強化支援事業	・沿線自治体観光素材(観光地、イベント等)と三陸鉄道利用の連携企画の造成支援

①三陸鉄道強化促進協議会「地域密着型企画列車造成支援事業」

・事業名：出発進行おおのっ子号！～公共交通学習列車～

期日・実績：平成29年(2017)6月24日(土)
36名(集客対象：洋野町大野)

概要：路線バス久慈大野線と三陸鉄道、双方の利用側意を図る事業。三鉄車内ではクイズ、下車後は車両基地の見学などを実施。

・事業名：久慈秋まつり観覧ツアー

期日・実績：平成29年(2017)9月17日(日)
34名(集客対象：宮古地区)

概要：昼食付き、久慈秋祭り観覧ツアー(のんさんパレード等)。三鉄車内では「あまちゃん」ロケ秘話を披露。

②その他(久慈市企画)

・北限の海女フェスティバル・三鉄利用者先着プレゼント

期日・実績：平成29年(2017)8月6日(日)
22名(集客対象：北リアス線沿線)

概要：観光担当課と協議し、三鉄を利用して訪れたイベント来場者に先着プレゼントを用意。企画周知は、北リアス線の沿線市町村に協力を依頼。

・コミバス利用促進企画における三鉄連携

期日：平成29年(2017)9月16日(土)・17日(日)
126名(集客対象：久慈市内)

概要：久慈秋祭り観覧に対応した便の往路利用者に、三鉄商品引換券(飲料)をプレゼント。利用者は三鉄久慈駅で商品と交換。

また、三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化協議会では、「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」の中で、次の4つの課題を掲げそれを実施するための個別課題を実施するための施策を計画している。

課題1：安全・安全な公共交通の継続的な運行の

確保

課題2：三陸鉄道を含めた地域公共交通が地域の足で在り続けるため、住民ニーズに基づいた利便性の向上を図る必要

課題3：三陸地域への交流人口の拡大による利用者増加を導く必要

課題4：住民・地域、交通事業者、行政が役割を果たし、公共交通を社会資本として機能させる一体的な取り組みが必要

この課題を実施するための施策の中で、観光関係として注目される施策としては、域外からの観光客誘致支援（「三陸鉄道強化促進協議会」による利用者補助制度等の実施）、県・沿線等12市町村等の観光施策との連携、宮古・室蘭間フェリー就航及びクルーズ客船の寄港に併せた公共交通の活用、沿岸地域の大規模イベント（ラクビーワールドカップ2019等）の開催に併せた公共交通の活用である。

(3) 三陸ジオパーク

三陸沿岸地域を中心とする三陸ジオパークは、平成25年（2013）9月、地球活動遺産を見所とする自然公園「日本ジオパーク」に認定されている。エリアは青森県八戸市から宮城県気仙沼市に及び南北約220km、海岸線は約330km及び日本一広大なジオパークである。これを受け、地質学や地理学などの科学的観点を持つ「ジオツーリズム」の推進による三陸沿岸地域の観光振興や交流人口の拡大に向けた取組が進められており、三陸鉄道への誘客効果が期待されている。

3 震災遺構

震災遺構を残す場合、その遺構を管理する自治体は、遺族をはじめとした住民感情や維持管理コストをどのように捻出するなどの課題を解決しなければならない。震災遺構の話し合いで宮城県の有識者会議座長だった平川新宮城学院女子大学長は「震災を残して教訓とするハードルは高く、行政のサポートが欠かせない。訪れた人数などから遺構の価値を客観的に評価し、恒久保存やその手法を検討すべきだ」としている⁷。

震災遺構については、復興庁は平成25年（2013）年11月に、保存費用の初期費用や保存や解体かの結論が出るまでの応急的な修理費、結果的に解体に決まった場合の撤去費用を復興交付金で支援することを表明している。ただし、保存する遺構は各市町村1カ所に限定し、維持管理費は対象外となっている。

本調査では、三陸地域に所在する遺構に関して代表的な2つの事例について取り上げた。

(1) たろう観光ホテル

たろう観光ホテル（宮古市田老野原80）は、平成25年（2013）年11月、復興庁が保存費用を負担する震災遺構第1号である。宮古市は、復興交付金約2億円を活用して保存整備工事を進め、平成26年（2014）年3月25日に保存工事が完了した。この震災遺構を活用した宮古観光文化交流協会が行う「学ぶ防災」は、平成24年（2012）年4月から始まり、平成27年（2015）年5月末の累計見学者は約8万2千人を数え、津波の脅威と教訓を学ぶ新たな資源として定着している。

宮古市はこのような「学ぶ防災」の成果を受けて震災遺構を観光資源として活用するために、隣接地に「道の駅たろう」を国道45号と防潮堤の間にある田老町漁協の南側に整備する。面積は約1haで、同漁協の新鮮な魚介類などの直売施設や食堂などを併設し、概算事業費は約3億円で、平成30年（2018）4月7日にオープンした。

(2) 大槌町旧町役場

大槌町旧町役場（上閉伊郡大槌町新）、東日本大震災で2階まで浸水し当時の町長ら40人が死亡している。この建物について大槌町民の意見が分かれ、遺族や学識経験者らによる旧役場庁舎保存調査技術専門委員会で結論が出ず、平成25年（2013）に前町長が一部保存の方針を発表した。平成26年度（2014）に大部分を解体し現在は中央棟正面部分のみが残っている。平成27年度（2015）内解体を掲げた現平野公三町長が8月の町長選で当選し、方針が一転している。保存の場合、約3200万円から9000万円必要で、かつ維持費が年間約60万円～120万円必要である。解体の場合、約4200万円必要である⁸。

平成30年(2018)3月15日、大槌町議会は、町が提案した解体慣例費用などの補正予算案を可決し、解体が決定している。

なお、本原稿執筆時点では解体工事が始まっている。

4 三陸鉄道支援策としての震災学習列車

岩手県立大学宮古短期大学部では、学生の震災学習を主目的とし、三陸鉄道支援策を副目的とした震災学習列車を平成26年度(2014)から平成28年度(2016)まで実施した。

(1) 目的

この震災学習列車(宮古短大三鉄ゼミ列車)の目的は、次の点である。

- ①東日本大震災の被災地で、現地を見て、考える。
- ②東日本大震災と三陸鉄道、ホテル羅賀荘、そしてこれからの過大を探る。
- ③宮古観光文化交流協会の「学ぶ防災」と教育旅行プログラムを考える。
- ④大学生のゼミ列車企画を含む、スタディ・ツーリズムの可能性を探る。

(2) 2014年度調査の概要



図2 行程表

表8 経費内訳

日	摘要	数量	単価	金額
9/18	宮古-田野畑往復交通費	1	80,000	80,000
	食事飲物代	30	1,500	45,000
	学ぶ防災ガイド	1	4,000	4,000
	旅行保険	30	308	9,240
	社長講演費用	1	10,000	10,000
	添乗費用	1	20,000	20,000
	旅行取扱料金	30	540	16,200
合計(税込)				184,440

平成26年度(2014)に実施した本事業の反響は大きく、新聞社7社、テレビ局3社など、多くのマスコミ関係者10名以上がこの列車に同乗した。

(3) 平成27年度(2015)調査の概要

平成27年度(2015)の調査は、平成26年度(2014)が北リアス線(久慈~宮古)を利用したので、南リアス線(釜石~盛)を利用した。

表9 旅行費行程及び経費内訳

岩手県立大学「三陸鉄道南リアス線ゼミ列車」要領

1、期日 平成28年10月8日(土)

2、行程

- 8:00 宮古短大 マイクロバス出発
- 10:00 三陸鉄道釜石駅着
- 10:20 三陸鉄道釜石駅臨時列車発、社員より震災についてガイド(一般車)
- 10:50 三陸鉄道吉浜駅着、マイクロバスにて根白漁港移動
- 11:00 吉浜元気組による「震災~浜復活への取組み」ガイド
- 11:30 郷土料理製作体験(ホタテ焼き等、磯汁、あわび・ほたておにぎり)
- 12:00 食体験と地元漁業者とのディスカッション
- 12:50 根白漁港発、大船渡地区を車窓ガイド(大船渡観光協:平田氏)
- 13:30 盛駅着
- 14:00 レトロ列車車内にてゼミ受講(レトロ車)
- 14:54 釜石駅着
- 15:10 釜石駅よりマイクロバス発車
- 17:30 宮古短大着

日	摘要	数量	単価	金額
10/8	宮古-大船渡往復交通費(大型)	1	120,000	120,000
	郷土料理制作体験料	25	2,000	50,000
	臨時列車代(一般車)	1	20,000	20,000
	臨時列車代(レトロ)	1	26,000	26,000
	三鉄ガイド代(三鉄、元気組)	2	15,000	30,000
	現地ガイド代(大船渡観光協会平田様)	1	10,000	10,000
	旅行保険料	25	317	7,925
	旅行取扱料金	25	540	13,500
	添乗費用	1	20,000	20,000
合計(税込)				297,425

(4) 総括

本研究では、本学学生を主体とする「ゼミ列車」を企画し、震災学習列車として運行する場合の課題について実態調査を実施した。参加した教員および学生アンケート結果等の調査結果から、震災学習列車を継続的な事業として位置付けるための主な課題としては次のことが指摘できる。

①三陸鉄道の停車駅から観光拠点までの、交通のアクセスが悪い。これについては、バス、タクシーなどで補完が考えられるが、利便性の面で、観光バス、乗用車、レンタカーなどの交通手段で劣る。その対策としては、停車駅から観光拠点までルートに徒歩で見て回るような景観（たとえば展望台など）、観光名所（古民家などの整備）をつくり利便性の面での短所を長所に変えるなどの工夫が必要である。

②三陸沿岸道路（三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路、八戸・久慈自動車道：仙台～八戸間総延長359km）の整備が完了した場合、観光バス・自家用車による観光客が多くなると考えられ、三陸鉄道を利用しない可能性が高い。その対策としては、三陸鉄道の始発駅などに駐車場を完備し、三陸鉄道に乗り換えて観光した方がよりよい観光が楽しめるような仕組みづくりが必要である。

③平成30年(2018)6月に、フェリー航路開設

（宮古～室蘭）されることにより、北海道からの誘客が期待される。この誘客を効果的に三陸鉄道に乗せる仕組みが必要である。

5 おわりに

本調査研究は、平成26年度(2014)から平成28年度(2016)までの3年計画の事業である。本稿は、平成26年度(2014)から平成28年度(2016)まで3年間の最終報告である。平成28年度(2016)の課題は、①震災と復興から学ぶ「気づき」の仕組みづくりとして、三陸鉄道とともにゼミ列車の企画化を進める、②各地の震災遺構の保存と活用を調査し、岩手県各地に所在する震災遺構広域的視点からの意義と役割を考える、③震災遺構の保存と積極的な活用を展開するために、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連携の下でのスタディ・ツーリズムの仕組みづくりを検討していくことである。

最後に、本事業の実施にあたってご協力をいただいた、宮古短期大学部の齋藤香織先生、作新学院大学中川仁美先生ならびに関係各位の皆様にお礼を申し上げます。なお、本研究の一部は、岩手県立大学学部等研究費を得て実施したものである。

1 人文社観光と旅編集部(1977)『郷土資料事典—岩手県・観光と旅』人文社、19ページ。

2 但し、平成29年(2017)12月22日に開催された第32回日本ジオパーク委員会では、条件付き再認定となっている。

3 パシフィックコンサルタンツ株式会社(2017)『平成28年度三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画関連調査報告書(案)』、2ページ。

4 岩手日報、2017年2月3日。

5 前掲報告書、3ページ。なお、JR山田線(上米内～川内)間は復旧している。

6 岩手県等(2018)『三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画(素案)』、75～77ページ。

7 岩手日報、2015年7月27日。

8 岩手日報、2015年11月4日。

