

# 三陸鉄道旧山田線区間における沿線住民の マイレール意識に関する研究

濱本 徹<sup>1</sup>・屋井 鉄雄<sup>2</sup>

<sup>1</sup>非会員 ジェイアール西日本コンサルタンツ(株) (〒532-0011 大阪市淀川区西中島5-4-20)  
E-mail:hamamoto\_t@jrnc.co.jp

<sup>2</sup>正会員 東京工業大学 環境・社会理工学院 土木・環境工学系 都市・環境学コース  
(〒226-8502 横浜市緑区長津田町4259-J3-26)  
E-mail:tyai@enveng.titech.ac.jp

東日本大震災により運休していたJR山田線の宮古～釜石の区間は2019年3月に三陸鉄道に移管された上で復旧した。しかし今後も2019年10月から台風19号のように災害に襲われる可能性があり、さらに沿線の人口が減少する中で鉄道を維持するためには運営主体である三陸鉄道の努力や自治体によるサポートだけでなく沿線住民がマイレール意識を持ち、鉄道を支える必要がある。そこで本研究では三陸鉄道、特にその中でも2019年3月に移管された旧山田線区間におけるマイレール意識の把握を試みた。その結果旧山田線区間の沿線住民は北リアス線の沿線住民に比べて全体的なマイレール意識に大きな差はないが、三陸鉄道への意見交換会への参加意向のみは低いこと、また三陸鉄道の経営状態を心配する住民は三陸鉄道への意見交換会への参加意向が高いことがわかった。

**Key Words :** Sanriku Railway, Yamada Line, Reconstruction, Residents' Awareness of Supporting Railway, Interview

## 1. はじめに

近年日本の地方部では少子高齢化や人口減少が進展しており、これに伴い地方鉄道の経営が厳しくなり廃線となる路線も出てきている。またこれらの廃止となった路線の中には2005年の高千穂鉄道、2010年のJR岩泉線といったように災害で運休しそのまま廃線となったものもあり、今後も災害による運休が原因で廃線となる路線は多く出てくると考えられる。

一方で2011年3月の東日本大震災により岩手県沿岸部を走る三陸鉄道は大きな被害を受けたが復旧を果たしており、また同じく沿岸部を走るJR山田線宮古～釜石間も東日本大震災により運休したものの、2019年3月に復旧し、また復旧を機に三陸鉄道に運営が移管された。またこれらの路線は2019年10月の台風19号でも運休したが2020年3月の全線復旧を予定している。この三陸鉄道においては沿線住民による支援活動が数多く行われており、住民自ら地域の鉄道を守り育てていく意識であるマイレール意識が高いと考えられる。このマイレール意識とは沿線住民自ら地域の鉄道を守り育てていく意識のことであり、この高まりが復旧を後押しする方向に働いた可能性があり、これを把握することは地方鉄道存続のための

ヒントとなる可能性がある。また震災を機にJR山田線宮古～釜石間は三陸鉄道に移管されたが、このように災害を機に運営する鉄道事業者の属性が変わった場合マイレール意識がどう変化するかは不明である。そこで本研究では沿線住民へのヒアリングを通じて現在の三陸鉄道、特に旧山田線区間の沿線のマイレール意識を把握する。併せて住民のマイレール意識に影響を与えたであろう山田線および三陸鉄道をとりあげた新聞記事の分析を行うことで様々な角度から山田線および三陸鉄道と沿線住民に関する知見を得ることを目的とする。

## 2. 既往研究

佐川ら<sup>1)</sup>の研究ではJR山田線(釜石～宮古間、三陸鉄道への移管が決定する前)と三陸鉄道(北リアス線、南リアス線)の沿線住民のマイレール意識を比較し、山田線は大企業であるJRが運営しており、近隣住民にとっては大事というよりはあって当たり前の存在という意識が強いのに対し、三陸鉄道においては国鉄が手放して以降、地元が支えており「自分たちの鉄道」という意識が高いと指摘している。また風呂本<sup>2)</sup>は2018年に廃線となったJR三江線においては沿線住民に三江線の赤字問題に対する

当事者意識が薄く、沿線住民は自治体や自分たちでなくJRが問題を解決すべきと考えていたことを指摘している。清水ら<sup>3)</sup>は京福電気鉄道の福井県内の路線が事故によって運休しえちぜん鉄道によって復旧する間に、沿線住民のマイレール意識が高まったことが鉄道の復旧に大きな役割を果たしたと指摘している。これらの先行研究ではマイレール意識に着目して定量的な分析を試みたものは少ない。またこれらの先行研究ではJRの路線では沿線のマイレール意識が低く、三陸鉄道のような地域に密着した鉄道ではマイレール意識が高い傾向にあるとされるが、旧山田線釜石～宮古間のようにJRから地域に密着した鉄道事業者に移管された場合、沿線のマイレール意識がどのようなものになっているか分析した論文は少ない。

### 3. 三陸鉄道の将来の経営状況の推定

三陸鉄道は旧山田線の区間も含めて復旧を果たしたも

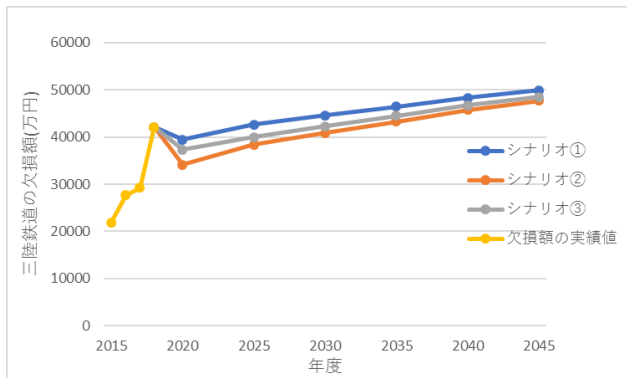


図-1 将来の三陸鉄道の欠損額の推定値

の、現在経営は厳しく、欠損分は岩手県および沿線市町村からの税金によって穴埋めされている状況である。そして将来人口減少が進んだ場合、当然運賃収入は減少し、欠損額を埋めるために必要な税金は増加していき、今以上に経営が苦しくなると予想される。そこで将来旧山田線の区間も含む三陸鉄道を存続させるには沿線市町村の住民一人当たりどれくらいの額を補助金(=税金)として負担する必要があるか、またどの程度のスケールの利用促進策が必要かを示すために、将来の三陸鉄道の欠損額を現在の経営状態のデータ<sup>4)</sup>と現在の沿線自治体の人口<sup>5)6)</sup>および将来の人口の推定値<sup>7)</sup>を用いて推定した。欠損額の計算においては三陸鉄道の運輸収入を沿線住民の通学による利用、沿線住民の通学以外の利用による収入と沿線住民外の人の利用による収入の3つに分けた上で、三陸鉄道の運輸収入を沿線住民の通学による利用による収入は沿線の15~19歳の人口に比例、沿線住民の通学以外の利用による収入は沿線の人口に比例して変化すると推定した。また沿線住民外の人の利用による収入は沿線の人口の変化によらず将来も一定として計算した。三陸鉄道の利用率が2015年から2018年の水準で推移した場合(シナリオ1)、沿線住民の三陸鉄道の利用率が震災前の2006年から2010年の水準に回復した場合(シナリオ2)、回復傾向にある通学利用の利用率のみ震災前の水準に回復し他の利用は2015年から2018年の水準で推移した場合(シナリオ3)の3種類の場合について計算した。計算の結果を図-1,表-1に示す。三陸鉄道の欠損額は2015年には約2.2億円だったものが、2020年には約3.4~4億円、2045年には約4.7~5億円となり2045年には2015年

表-1 将来の三陸鉄道の欠損額・沿線市町村の負担する補助金額の推定値

		2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050(注2)
欠損額(万円)	シナリオ①	394682	426520	445967	464744	483278	498656	514033
	シナリオ②	341358	383323	408486	432837	456929	476840	496751
	シナリオ③	372712	399801	422652	444725	466589	484334	502078
沿線市町村の負担する補助金額(万円)	シナリオ①	152714	165033	172558	179824	186995	192945	198895
	シナリオ②	132082	148319	158056	167478	176800	184504	192208
	シナリオ③	144214	154695	163537	172078	180538	187403	194269
沿線市町村の負担する住民一人当たりの補助金額(円/人)	シナリオ①	762	894	1021	1170	1347	1553	1814
	シナリオ②	659	803	935	1089	1274	1486	1753
	シナリオ③	720	838	967	1119	1301	1509	1772
沿線市町村負担分を埋めるために必要な沿線住民一人当たりの乗車回数(回)(注1)	シナリオ①	0.92	1.08	1.23	1.41	1.62	1.87	2.19
	シナリオ②	0.79	0.97	1.13	1.31	1.53	1.79	2.11
	シナリオ③	0.87	1.01	1.17	1.35	1.57	1.82	2.14
注釈	(注1) 1回の乗車につき2015年の三陸鉄道の定期外利用者の平均利用距離である28.5km乗車し、運賃収入はこの距離にほぼ等しい盛唐丹の830円を1人1回の乗車につき支払うとして計算 (注2) 2050年における値は欠損額、沿線人口ともに2040年から2045年と同じ割合で変化すると計算							

表-2 過去に運行休止になった地方鉄道における廃止直前期の沿線市町村が支出する補助金額

	用いたデータの年度	沿線市町村の負担する住民一人当たりの補助金額(円/人)
北海道ちほく高原鉄道	2006	1591
神岡鉄道	2005	2309

の2倍以上に膨らむと推定できた。また沿線市町村が支出する住民一人当たりの補助金額は2020年で659~762円、2045年で約1486~1553円と推定された。また表-2に過去に沿線市町村が欠損額を負担できないため運行休止になった地方鉄道である北海道ちほく高原鉄道および神岡鉄道の廃止直前期の沿線市町村が支出する住民一人当たりの補助金額<sup>8)9)10)</sup>を示す。これを三陸鉄道の沿線市町村が支出する住民一人当たりの補助金額と比べた場合三陸鉄道は2046年以降に北海道ちほく高原鉄道の水準に達する。ただしこの三陸鉄道に沿線市町村が支出するは沿線市町村の住民一人当たりの補助金額は住民全員がそれぞれ年1回、年2回三陸鉄道に乗れば解消できる額であり、マイルール意識を高めて住民乗車回数を増やす際は住民に年1~2回より多く三陸鉄道に乗ってもらうことが目標の目安となると考えられる。

#### 4. 山田線・三陸鉄道に関する報道の分析

##### (1) 目的

2011年の東日本大震災による山田線の運休以降、および2019年の台風19号による三陸鉄道の運休以降、これらの路線は報道で取り上げられる機会が増加している。これらの報道は沿線住民の声を拾うと同時に、記事を読んだ沿線住民にも記事の論調に触れ鉄道の将来について考えさせるという点でなんらかの影響を与えていると考えられる。こうした山田線・三陸鉄道に関する報道の傾向を明らかにすることは、沿線住民の山田線・三陸鉄道に対して持っている意識を把握することの一助となると考

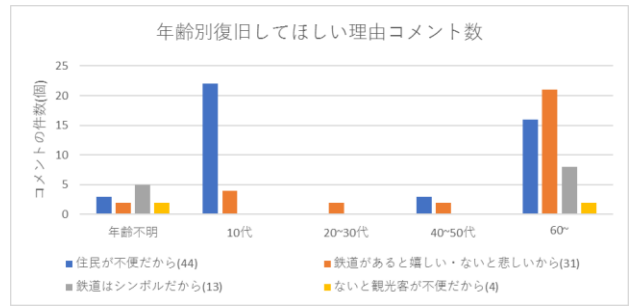


図-2 年齢別山田線に復旧してほしい理由のコメント数

えられる。そこでこれらの報道について分析した。

##### (2) 東日本大震災以降の山田線に関する報道の分析

東日本大震災の起きた2011年3月から復旧した2019年3月までの間の朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、日本経済新聞、産経新聞(全国向けの記事のみ)の記事<sup>9)</sup>から山田線に対する記事を抜き出し、どのような論調であったか分析した。分析した記事数は153件である。

新聞記事の中には住民にインタビューを行いそれをコメントとして掲載することで山田線への意見を発信する記事も多く見られた。住民コメントのうち山田線に復旧してほしいというものをコメントした住民の年齢別・理由別に分類したところ図-2のようになった。結果として10代は「山田線がないと自分が不便だから」というものが多かったのに対し、60代以上では「山田線があると嬉しい・ないと悲しいから」という意見が多く見られ、年齢によって傾向に違いが見られた。また「山田線が無いと観光客が不便だから」という意見は年齢に関わらずあまり取り上げられていなかった。

また住民コメントの内容について、どのような意見が同じコメントの中で触れられているか探るため、アソシエーション分析で信頼度を求めた結果を表-3に示す。

山田線を鉄道で復旧することに後ろ向きなコメントをした人は同じコメントで災害後のまちづくりに言及している割合が高くなっており、山田線復旧に後ろ向きな人は、まちづくりのこ(地域のこ)を考えており、地域の問題への意識が高い可能性があるという結果が得られた。

表-3 住民コメントのアソシエーション分析の信頼度(赤字:信頼度30%以上, 背景青:リフト値>1)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
信頼度(%)	鉄道が復旧してほしい	鉄道復旧に後ろ向き	賛成とも反対とも言えない	マイルール意識	まちづくり	JRや国が責任をもって復旧すべき	市町村がやるべき	議論が必要	ないと住民が移動に困る	鉄道はシンボル	あると嬉しい・ないと寂しい	バスでいい	将来負担になる	車社会になる	ないと観光客が困る
1	100.00	0.00	0.00	13.91	13.91	6.96	0.87	0.87	9.79	9.57	26.96	0.00	0.00	0.87	3.48
2	0.00	100.00	0.00	0.00	75.00	0.00	0.00	12.50	0.00	0.00	0.00	18.75	60.00	50.00	0.00
3	0.00	0.00	100.00	20.00	60.00	0.00	0.00	0.00	20.00	40.00	20.00	20.00	60.00	60.00	0.00
4	94.12	0.00	5.88	100.00	17.65	5.88	0.00	0.00	11.76	11.76	17.65	0.00	5.88	5.88	0.00
5	45.71	34.29	8.57	8.57	100.00	0.00	0.00	2.86	14.29	11.43	5.71	5.71	22.86	31.43	2.86
6	100.00	0.00	0.00	12.50	0.00	100.00	12.50	0.00	0.00	0.00	25.00	0.00	0.00	12.50	0.00
7	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00	50.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8	12.50	25.00	0.00	0.00	12.50	0.00	0.00	100.00	0.00	0.00	0.00	12.50	0.00	12.50	0.00
9	91.49	0.00	2.13	4.26	10.64	0.00	0.00	0.00	100.00	4.26	10.64	0.00	2.13	2.13	0.00
10	64.71	0.00	11.76	11.76	23.53	0.00	0.00	0.00	11.76	100.00	5.88	5.88	0.00	5.88	0.00
11	83.75	0.00	2.70	8.11	5.41	5.41	0.00	0.00	13.51	2.70	100.00	0.00	2.70	2.70	0.00
12	0.00	42.86	14.29	0.00	28.57	0.00	0.00	14.29	0.00	14.29	0.00	100.00	14.29	14.29	0.00
13	0.00	53.33	20.00	6.67	53.33	0.00	0.00	0.00	6.67	0.00	6.67	6.67	100.00	26.67	0.00
14	5.88	47.06	17.65	5.88	94.71	5.88	0.00	5.88	5.88	5.88	5.88	5.88	5.88	23.53	100.00
15	40.00	0.00	0.00	0.00	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.00

表-4 分析した報道の一覧

メディアの種類	分析した記事	記事数	メディア名
地元の地方紙	インターネット上で公開されている記事	39	岩手日報、河北新報、デーリー東北新聞
地元のテレビ	インターネット上で公開されている記事	43	IBC岩手放送、岩手朝日テレビ、岩手めんこいテレビ(注3)、テレビ岩手
全国紙(全国版)	期間中のすべての記事	23	
全国紙(地方版)	期間中のすべての記事	59	朝日新聞、読売新聞、産経新聞、毎日新聞、日本経済新聞、日経産業新聞
全国紙(他地方版)	期間中のすべての記事	2	
他地方の新聞	インターネット上で公開されている記事	5	中日新聞、東京新聞、静岡新聞
通信社	インターネット上で公開されている記事	9	共同通信、時事通信
スポーツ紙	インターネット上で公開されている記事	2	日刊スポーツ、スポーツニッポン
全国のテレビ	インターネット上で公開されている記事	19	NHK、TBS、FNN、日テレ、ANN
雑誌	インターネット上で無料公開されている記事	4	週刊朝日、東洋経済、SPA
その他	インターネット上で無料公開されている記事	20	Response、トラベルWatch、鉄道チャンネル、RailLab、マイナビニュース、GetNaviWeb
合計		225	
注釈	(注3)岩手めんこいテレビは11月12日以前の記事については取り扱っていないものがある。		

また佐川らや風呂本の研究ではJRが運営している路線は沿線住民の鉄道路線の問題への当事者意識が低いとされていたが、山田線を応援するコメントや応援する活動を紹介する記事は山田線が三陸鉄道に移管されることが決定した2014年以降に多くみられるようになっており、この2014年以降に住民の当事者意識が高まった可能性がある。

(3) 台風19号以降の三陸鉄道に関する報道の分析

台風 19 号により三陸鉄道が運休した 2019 年 10 月 13 日から 2019 年 12 月 31 日までの三陸鉄道に関する報道についてどのような論調であったか分析した。分析した記事数は 225 件であり、詳細な内訳を表-4 に示す

住民コメントのうち三陸鉄道に復旧してほしいというものを年齢別・理由別に分類したものを図-3 に示す。結果として10代は「三陸鉄道がないと住民が困るから」というものが多かったのに対し、他の世代では「三陸鉄道があると嬉しい・ないと悲しいから」という意見も多

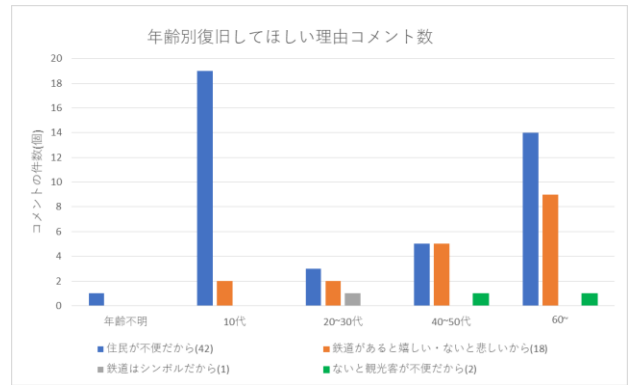


図-3 年齢別山田線に復旧してほしい理由のコメント数

く見られ、年齢によって傾向に違いが見られた。また「三陸鉄道が無いと観光客が不便だから」というものはあまり取り上げられていなかったが、この傾向は山田線の東日本大震災後の運休時の住民のコメントと同じ傾向である。

5. 住民の方へのインタビュー調査について

(1) 概要

以上の検討を踏まえて、三陸鉄道の沿線住民の方にマ イレール意識の表れである「沿線住民による三陸鉄道への支援活動に興味・参加意向があるか」、また「三陸鉄道についてどのように考えているか」についてインタビューを行った。「沿線住民による三陸鉄道への支援活動に興味・参加意向があるか」については表-5 に示した 12 種類の活動についてそれぞれ参加意向を回答してもらった。またインタビューの実施日、実施場所、回答者

表-5 参加意向を質問した支援活動

支援活動の分類	支援活動の内容
三陸鉄道の取り組みに参加する・三陸鉄道の取り組みに参加する	①三陸鉄道に関する商品の購入
	②三陸鉄道に関するイベントへの参加
	③三陸鉄道を走るイベント列車への乗車
三陸鉄道の運営への協力	④ボランティア団体による駅及び駅周辺の清掃活動、整備活動への参加
集客・増収策の企画	⑤三陸鉄道を利用した街歩きツアーなどの主催・企画
	⑥駅周辺での集客を図ったイベントの主催・企画
	⑦三陸鉄道に関連したグッズの企画・作成
情報の発信	⑧三陸鉄道を利用する観光客へのガイド
	⑨三陸鉄道に関する情報発信のためのWEB (ホームページ、ブログ、Facebook、twitter、Instagramなど)の企画
	⑩沿線におけるイベントや取組を掲載した地域情報誌の作成
その他	⑪三陸鉄道を応援する団体への参加
	⑫意見交換会への参加

表-6 参加意向を質問した支援活動

実施日	2020年1月14日,15日
実施場所	イーストピア宮古 (宮古市役所)
回答者数	48人
回答者一人当たり の回答時間	10~15分

数を表-6に示す

(2) 旧山田線沿線の住民と北リアス線沿線の住民での支援活動への参加意向の比較

回答者の方の居住地が2019年3月から新たに三陸鉄道に移管された旧山田線沿線(最寄り駅が磯鶏~大槌)である場合、および三陸鉄道が運営していた旧北リアス線沿線(最寄り駅が摂待~山口団地)である場合のそれぞれで、各支援活動に参加したいと答えた人数と支援活動に参加したくないと答えた人数を表-7に示す。また旧山田線沿線と旧北リアス線沿線の間で支援活動に参加したいと答えた人の割合に差がないかフィッシャーの正確確率検定を行ったところほとんどの支援活動においては参加意向について有意差が見られなかった。ただ唯一「意見交換会への参加」についてはもともと三陸鉄道が運営していた旧北リアス線区間の沿線住民のほうが旧山田線沿線の住民に比べ参加意向が高い(5%有意)という結果が得られた。

(3) 住民の三陸鉄道について心配な事項について

インタビューの中で住民に三陸鉄道の将来について心配していることは何かないと質問した結果を表-8に示す。寄せられた意見としては「将来また災害で止ま

表-8 住民の三陸鉄道の将来について心配なこと

住民の心配なこと	将来また災害で止まってしまうのではないか	将来経営は成り立つのか	JRに比べて三鉄の技術力が低いのではないか	こう災害が続くと社員の方の士気が下がってしまわないか	将来も観光客が来てくれるのか
人数(人)	5	11	2	1	1

ってしまうのではないか」という意見と、「将来経営が成り立つのか」という意見が多かった。これら二つの参加意向について旧山田線の沿線住民と、旧北リアス線の沿線住民で回答した割合に差がないかフィッシャーの正確確率検定を行った結果を表-9に示す。結果として両線の沿線住民の間で回答傾向に有意差は見られなかった。

またこの二つの意見について、それぞれ意見を回答した人と意見を回答していない人の間で、支援活動への参加について何らかの意見を表明した人に対する支援活動に参加したいと答えた人の割合に違いがないかフィッシャーの正確確率検定を行った結果を表-10に示す。結果として「将来経営は成り立つのか」と答えた人は、そうでない人より「意見交換会への参加」について積極的であり、ただ三陸鉄道の経営を心配するだけでなく実際に意見を伝えたいという傾向があることが明らかになった。また「将来また災害で止まってしまうか」と答えた人とそうでない人の間では三陸鉄道を走るイベント列車への乗車意向に差が見られた。

(4) 三陸鉄道が必要な理由について

インタビューの中で住民の方に三陸鉄道が必要な理由について質問したところ、表-11のような結果となった。これより「沿線住民の移動手段として必要」と答えた人が最も多く33人となっていた。また「地域に活気をもたらす存在だから」(12人)、「観光客のために必要だから」(11人)がこれに次いで多かった。ここで「観光客のために必要」という意見は報道の分析ではあまり触れられておらず、山田線及び三陸鉄道に関する報道の分析

表-9 居住地別の「将来また災害で止まってしまうのではないか」、「将来経営が成り立つのか」と回答した人数

	居住地(最寄り駅)	回答しているか	また災害で止まってしまうのではないか	将来経営は成り立つのか
回答人数(人)	旧山田線沿線 (磯鶏~大槌)	回答している	4	3
		回答していない	15	16
	旧北リアス線沿線 (山口団地~摂待)	回答している	0	1
		回答していない	6	5
フィッシャーの正確確率検定でのp値(両側)			0.54	1.00

表-7 居住地別の各支援活動に参加したいと回答した人数

回答人数(人)	居住地(最寄り駅)	支援活動への参加意向	①商品購入	②イベント参加	③イベント列車乗車	④清掃整備活動参加	⑤街歩きツアー企画	⑥イベントの主催	⑦グッズの企画	⑧観光客へのガイド	⑨WEBでの情報発信	⑩地域情報誌の作成	⑪応援団体に参加	⑫意見交換会に参加
回答人数(人)	旧山田線沿線 (磯鶏~大槌)	積極的	5	7	9	9	3	7	3	4	4	5	5	2
		消極的	10	9	8	7	11	9	12	11	11	9	11	13
回答人数(人)	旧北リアス線沿線 (山口団地~摂待)	積極的	1	3	3	4	1	2	2	1	1	1	1	3
		消極的	3	3	2	2	3	3	3	5	5	4	4	2
フィッシャーの正確確率検定でのp値(両側)			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.56	1.00	1.00	1.00	1.00	0.07

表-10 三陸鉄道について心配する事項別の各支援活動に参加したいと回答した人数

心配な項目		心配しているか	支援活動への参加意向	①商品購入	②イベント参加	③イベント列車乗車	④清掃整備活動参加	⑤街歩きツアー企画	⑥イベントの企画主催	⑦グッズの企画	⑧観光客へのガイド	⑨WEBでの情報発信	⑩地域情報誌の作成	⑪応援団体に参加	⑫意見交換会に参加
将来また災害で止まってしまうのではないかと	回答人数(人)	心配している	積極的	1	1	0	2	0	1	2	1	0	1	0	0
		心配していない	消極的	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	4
	フィッシャーの正確確率検定でのp値(両側)	心配している	積極的	18	20	22	21	11	16	10	13	11	12	13	10
		心配していない	消極的	15	17	13	13	20	18	22	21	23	20	22	23
将来経営難にならないかと	回答人数(人)	心配している	積極的	6	5	6	4	5	6	3	5	5	5	5	6
		心配していない	消極的	3	4	3	6	4	3	6	4	5	4	5	4
	フィッシャーの正確確率検定でのp値(両側)	心配している	積極的	13	16	16	19	6	11	9	9	6	8	8	4
		心配していない	消極的	15	16	14	10	20	18	19	20	22	19	21	23
				0.45	1.00	0.70	0.26	0.10	0.25	1.00	0.25	0.12	0.23	0.25	0.01

表-11 住民の三陸鉄道が必要な理由

三鉄の必要な理由	沿線住民の移動手段として必要だから	観光客のために必要だから	地域に活気をもたらす存在だから	シンボル・希望だから	日常の一部だから
人数(人)	33	11	12	4	7

と住民相手のインタビューとの間で異なる結果となった。

また住民の三陸鉄道の必要な理由の回答結果を回答者の年齢別に集計したものを表-12 に示す。「三陸鉄道は観光客のために必要」と回答した人に着目すると 10 代以下では観光客のために必要と回答した人が他の年代に比べて著しく少ないという結果になった。この理由としてはインタビューで質問した 10 代以下の学生の多くは高校生であり、通学のため住民のために毎日利用しているという学生も多く(9 人)、また利用していない学生にしても高校で回りの他の学生が利用しているのを見ており住民が使うものであるというイメージが強いがゆえに観光客のためという回答した割合が低いという結果になったのではないかと考えられる。

また表-13 にインタビューの中で出てきた各支援項目に関する住民からの観光客に関連した意見を取り上げた。これらの意見の中には住民が支援活動に参加することは

表-13 住民からの観光客に関連する三陸鉄道への意見

意見	回答者数
イベント列車は観光客のもので、日常の足を守るためにはこれで稼ぐことが大切	1
田老に住んでいるけど何が見どころで観光客が来ているかわからない	1
イベントは外からでなく宮古の人が参加すると思うがみんな車でくるので意味がない	2
いわゆる「聖地巡礼」やアイドルを作ったの撮影会などで客を呼び込むべき	1
地元住民より観光客の意見を聞くべきでは	2
テレビなどで三鉄がとりあげられることは観光客にアピールするために大切。	1

効果がない、地元住民より観光客のことを重視すべきというものもあり、住民ではなく観光客が三鉄を支えていると考えているというものもあった。そのため今後は住民が三陸鉄道を使ったり支援活動に参加することが三陸鉄道の役に立つことを示し、それを住民にアピールしていく必要があると考えられる。

(5) 三陸鉄道の支援活動に参加したいがどのように参加したらいいかわからないという意見について

表-14 に示したようにインタビューの中で三陸鉄道に対して住民から支援活動に参加したいがどのようにしたら参加したらいいかわからないという声が寄せられていた。具体的な内容としては駅に三陸鉄道に関する情報が張ってあっても三陸鉄道を使わないから見ない、三陸鉄道への寄付をしたいけどどこにしたらいいかわからないといった意見が寄せられた。そのため今後はこの人たちに三陸鉄道を利用してもらったり、支援活動に参加してもらうために、三陸鉄道に関する情報を発信する方法を検討していく必要がある。

表-12 年齢別住民の三陸鉄道が必要な理由

年齢層	各年齢層のアンケート回答者数	住民の移動のために必要	観光客のために必要	地域に活気をもたらすために必要	シンボル・希望だから	日常だから
~19	23	16	1	7	0	2
20~39	4	0	2	1	1	1
40~59	9	6	3	2	2	1
60~	12	11	5	2	1	3

表-14 住民からの三陸鉄道への支援活動に参加したいが方法がわからないという意見

意見	回答者数
イベントは駅のポスターで告知しても乗らない人には意味がないのでCMとかちらしとか、自治会に回すなどして広報してほしい	1
イベント列車は乗りたいが日程がわからない	1
三陸鉄道への寄付制度があるならしたい	2

## (6) インタビュー調査のまとめ

三陸鉄道沿線住民を対象としたインタビュー調査の結果として旧山田線区間の沿線住民と震災前から三陸鉄道が運営していた旧北リアス線区間の沿線住民を比較するとほとんどの支援活動については参加意向に差が見られなかった。そのため佐川らや風呂本の研究では JR が運営している鉄道路線では沿線住民のマイレール意識が低いとされていたが、旧山田線の宮古～釜石の区間については震災による運休から約 9 年近く経過した現在では元から三陸鉄道が運営していた北リアス線と比べて住民の三陸鉄道へのマイレール意識に大きな差はないと言える。

ただ今回質問した支援活動の中では唯一三陸鉄道への「意見交換会の参加」については沿線住民の参加意向が旧北リアス線区間のほうが旧山田線区間に比べ高いという結果となり、震災前から三陸鉄道が運営している区間では三陸鉄道が地域に密着した運営を行ってきた中で住民に積極的に意見を出していこうという意識が根付いているのではないかと推察される。一方で先行研究<sup>2)</sup>では JR が運営する路線では赤字問題に対する当事者意識が薄く、沿線住民は自治体や自分たちでなく JR が問題を解決すべきと考えていたと指摘されている。そのことから考えても三陸鉄道の旧山田線区間においても住民が意見交換会に参加しなくても鉄道会社に対応してくれるという意識が住民に残っている可能性がある。そのため今後は旧山田線区間の沿線住民の方にも積極的に意見を出してもらえるように意見交換会への参加をアピールしていくことも考えられる。

三陸鉄道について「将来経営が成り立つのか」と心配している人の割合については旧山田線区間の沿線住民と旧北リアス線区間の沿線住民で有意差はみられなかった。またこの三陸鉄道について「将来経営が成り立つのか」と心配な人たちは「意見交換会への参加」に積極的な傾向にあり、ただ心配するだけでなく実際に意見を三陸鉄道に伝えたいという意向が強いことが分かった。

また「三陸鉄道は観光客のために必要」という意見については 10 代以下ではあまり見られないのに対し、他の世代では言及している人も多く世代間で認識が異なるという結果になった。

## 6. 結論と今後の課題

本研究では三陸鉄道、特に旧山田線区間の沿線住民のマイレール意識に着目し、報道の分析の後に三陸鉄道沿線住民にインタビューを行うことで把握を試みた。その結果として旧山田線区間の沿線住民は震災前から三陸鉄道が運営していた旧北リアス線区間の沿線住民に比べほとんどの支援活動について参加意向に差が見られないという結果になり、もともと JR が運営していた旧山田線

区間と旧北リアス線の沿線住民の間でマイレール意識に大きな差はないと言える。ただ唯一三陸鉄道への「意見交換会の参加」については旧山田線区間の沿線住民のほうが、旧北リアス線の沿線住民に比べ参加意向が低いという結果となり、今後は旧山田線区間の沿線住民の方に意見交換会への参加をアピールしていく必要がある。

また三陸鉄道の将来の経営状況の推定を行ったが、インタビューの中でも三陸鉄道の将来の経営状況を心配する人は多いという結果になった。またこのインタビューで「将来経営は成り立つのか」と答えた人たちはそうでない人たちより意見交換会への参加意向が高いという傾向にあった。

過去の山田線・三陸鉄道についての報道の中では復旧してほしい理由として「三陸鉄道は観光客のために必要」ということはあまり触れられていなかったが、住民の方へのインタビューでは「三陸鉄道は観光客のために必要」と答える人たちも多いという結果になり報道と実際に住民にインタビューした間で結果が異なっていた。また住民の中でも 10 代以下は「三陸鉄道は観光客のために必要」と答える割合が他の年齢層に比べ少なく「三陸鉄道は観光客のために必要」という意見は住民の間でも世代間で認識が異なっている。

今後の課題としてはこの結果を基に三陸鉄道の沿線において住民にどのように働きかけていけばマイレール意識を高めていけるか、地方の鉄道を住民が一層主体的に支えていく方策はどのようなものであるのか、などの検討を行っていく必要がある。

**謝辞：**本研究のインタビュー調査の実施においては宮古市役所の職員の皆さま、宮古市役所を訪問された多くの三陸鉄道沿線住民の方々にご協力を頂いた。ここに記して謝辞を表す。

## 参考文献

- 1) 佐川夏紀, 屋井鉄雄: 山田線沿線住民アンケートを用いた利用意向の実態把握, 平成 26 年度東京工業大学卒業論文, 2014.
- 2) 風呂本 武典: 廃止対象 JR ローカル線の存続問題—三江線廃止問題から産業遺産、観光資源としての地域鉄道化を考察する—, 交通権, 2017 巻, 34 号, pp78-92, 2017.
- 3) 清水 省吾: 福井における鉄軌道再生と LRT 推進の状況, 交通権, 2006 巻, 23 号, pp9-14, 2006
- 4) 三陸鉄道 HP/企業情報/決算告示・事業報告 <https://www.sanrikutetsudou.com/?p=360>
- 5) 平成 27 年国勢調査人口等基本集計結果
- 6) 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査
- 7) 国立社会保障・人口問題研究所: 日本の地域別将来

- 推計人口（平成 30（2018）年推計）
- 1, 同志社商学, 58 卷, 第 4・5 号, pp136-144, 2007
- 8) 堀畑まなみ：地方鉄道廃止が及ぼす地域社会への影響：北海道ふるさと銀河線の廃止の事例, 桜美林論考. 自然科学・総合科学研究, 1 卷, pp49-62, 2010
- 11) 報道各社データベース
- 9) 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査
- 12) 報道各社データベース, 報道各社ホームページ
- 10) 青木真美：第三セクター鉄道の現状と問題点 その

## A STUDY ON RESIDENTS' AWARENESS OF SUPPORTING YAMADA LINE SECTION OF SANRIKU RAILWAY

Tetsu Hamamoto and Tetsuo Yai

Section of Yamada Line from Miyako to Kamaishi, which was suspended due to the earthquake, was restored and was transferred to Sanriku Railway in 2019. However, the management of Sanriku Railway including the Yamada Line section will be difficult in the future and residents' awareness of supporting Sanriku Railway is necessary to Sanriku Railway.

In this study, we grasped residents' awareness of supporting Sanriku Railway including the Yamada Line Section. As a result, there is no big difference between residents' awareness of supporting Sanriku Railway along the Yamada Line section and that along the Kita-Rias Line section. However, residents along the Yamada Line section has higher intention to participate discussion meeting between residents and Sanriku Railway than residents along the Kita-Rias Line section. Residents worried about Sanriku Railway's business status has higher intention to participate discussion meeting between residents and Sanriku Railway than residents did not worry about that.