

列車の前ではほほ笑む中村一郎社長



吉村昭の小説『梅の蕾』(うめのつぼみ)は、三陸の人々の厚い情感がそのエンディングで涙を誘う。それは熱い涙である。一方で冷たい涙もあつた。10年前の東日本大震災の地震と津波は、尊い命を奪い、誰もが希望を失った。繰り返す津波と津波。遠く太平洋対岸のチリの地震でも津波として襲撃する。筆者が小学生の頃にも「チリ地震津波」が襲った。三陸海岸は、リアス式海岸として、漁業の面では優れた漁場や漁港となるが津波は潮位を高める。『梅の蕾』の舞台は、田野畑村であるが、40代の潮位として村を襲った。東日本大震災3・11では三陸鉄道も寸断され不通となった。その当時、三陸鉄道(略称、三鉄)は若手県の太平洋側において、北リアス線が久慈に交代した。中村氏は、

# チャレンジする Someone NEWS

～挑戦者の履歴書

## 第22回

### 中村一郎氏 (三陸鉄道社長)

#### 未来に向かう三鉄の旗手

一般社団法人 洗楓座 代表理事 佐藤建吉

連載

は若手県の太平洋側において、北リアス線が久慈に交代した。中村氏は、

中村氏への交代は、同氏の経歴からすると、まさに命とされる。今回は、その余りに代えがたく適材適所であるといえる。昭和30年12月に盛岡市浪民の生まれで、現在は66歳。当時は60歳。石川啄木の絶景ポイントの大沢橋梁(白井海岸～堀内間)

#### 余りに代えがたい中村氏

三陸鉄道株式会社は、第3セクターの鉄道会社である。第3セクターとは、全国のローカル鉄道ではよくある経営方式である。三鉄は、国鉄から民間への移譲だけでなく、路線整備を図り発展的に第3セクターとしてスタートした鉄道会社の第1号であるという。1984年の操業開始当初は経営も黒字でローカル鉄道の会社経営、さらには国鉄からJRに移行する時のモデルとなった優良ローカル鉄道であったという。2011年の3・11からの復興は望月前社長の指導で進められた。その後2016年には、中村一郎氏が社長に交代した。第3セクターの三鉄の社長は出資者の若手県出身者が就任している。それは望月氏の前の社長の6年間は若手県の最大の課題である三陸沿岸の



社長就任後の大きな当面課題は、2019年3月に予定されていたJR山田線(宮古～釜石間)の経営移管を円滑に実現することであった。具体的には、運転手をはじめ必要な要員の確保、ダイヤ設定に当たっての各種調整、宮古～釜石間の駅の愛称募集・決定、8年ぶりの運行再開に当たっての地元への周知(踏切事故防止など)などが挙げられた。

それ以外では、地域の足としての役割の確保と交流人口拡大(観光等)による地域の振興への貢献があった。「地域の足」としては、日常的に利用するのは、高校生と高齢者(通院や買い物等)である。車を運ばない(できない)人たちでもあり、足(交通手段)をしっかりと確保してあげる必要がある。が、少子化により高校生の人数も減少傾向にある三鉄の会社経営を営が難しい。交際人口の拡大(観光の推進など)により、地元外客による利用促進への取り組みが必要となる。地元利用では、貸切列車や各種企画列車をPRし、普段は乗らない方々

にも、年に1度でも乗車してもらおう働きかけを、地元企業や各種団体等に働きかけた。地元外客の利用促進のPRは、観光エージェンツ等へ、震災後の震災学習列車(教育旅行の推進)へ、修学旅行等での調整、宮古～釜石間の震災学習列車は、首都圏の中学、高校等の利用が多かったが、コロナ後は、若手県内のほか宮城、秋田、青森の隣接県での利用が増えた。

鉄道の業務は、運行部門・旅客部門・施設部門など多部門からなるので、人口減少やコロナ問題など厳しい経営環境の下では、その全社的な理解と認識が必要である。しかも自分たちでいかに乗り越えていくかという前向きな姿勢が大切である。これは、筆者がしばしば用いる「できる状況づくり」を教訓している。地元住民からの理解のためにも、市町村と連携しながら多くの集まりに出向いて三鉄の現状を話さし、また広報誌で話題を受けながら、何とかこの難局を乗り越えてきた。結果、本年10月からは少しずつ回復傾向となった。今後については、断念を許さず、国策のGO-TOTとヘルズ事業等の早期再開を要望しながら、観光客に

は、三陸の自然や沿線の美味しいものを楽しんで頂くだけでなく、スタディ・ツーリズム(例、震災学習列車や「海と希望の学校0.3三鉄」など)、ヘルズ・ツーリズム(三鉄と沿線ウォーキング)など、いろいろな企画を提供していくとしている。また、仙台から八戸までの三陸沿岸道路は、12月18日、全線開通を迎える。これを活用し、仙台市や八戸市からの誘客を図るため、観光庁の事業を活用し、高速バスを活用して、若手の三陸まで来てもらい、三陸鉄道に乗り込んで、お弁当や各種の体験等を楽しんでもらうモニターツアーを実施予定(12月～1月)である。道路と鉄道はライバル関係の側面もあるが、共存関係を目指した取組みを提案している。

復興に関わる県行政の中核的責任者であった。ゆえに、定年後の三鉄社長としての業務遂行は最も相応しい人物である。中村氏は、写真にあるように、厳めしい官僚ではななく、穏やかで親しみやすいが好感度もある。なお、氏は、休みの時に、のんびり乗って楽しむ鉄道派でもあるという。

その職務で、2010年4月からは沿岸広域振興局長として、三陸沿岸地域の振興のほか、震災後は三陸の復興に携わっている。さらにその2年後は、政策地域部長として、JR山田線とJR東日本東北線(宮古～釜石間)の復旧問題でJR側と折衝し方向性をつけている。定年までの2年間は、復興の局長として、三陸の復興の全般を所管して三陸の復興と鉄道の復旧に携わってきた。

こうして現実に民間会社の中村社長が誕生した。自身の人生を捧げるような現場再生の機会となった。筆者が勝手に「新生・三鉄」の取り組み

「新生・三鉄」の取り組み

提供して頂くなど、地道で継続的な取り組みが必要である。ところで、観光客は震災からの復興のシンボルとして三鉄を見ている方も多いという。2019年3月にリアス線として一本につながったこと、全国的にも知名度を上げる機会となった。復興した姿をみせること、他、その後の姿や取り組みも示して行かねばならない。

前述のようにリアス線開通では、全国から多く来客を迎えたが、2019年10月の台風19号で大きな被害を受けた。早期復旧に努めた結果、2020年3月に全線運行再開を果たしたが、これからと思っていた矢先、今度は、新型コロナウイルスの影響で、観光客が激減。2020、21年は、その前年に比べ、4～5割の運賃収入の減少となった。

山田線のリアス線として線路が一本につながったことから、それまでの南北リアス線と分離していた車両基地も中央の宮古駅に集約でき、車両や運転士等の運用が一体的に行えるようになったこと、メリットといえる。一方で、路線距離が約55キロ伸びたことから、運転士や施設等の社員を含め約40名が増員となり

面的に社員採用を始めている。当面は、運転、車両検査、指令部門、施設部門、旅行部門など各部門で、オンラインジョブトレーニングとして、業務を行いつつ指導育成するという。またJRほかの研修等に参加させるなどでも育成している。

出身者が就任している。それは望月氏の前の社長の6年間は若手県の最大の課題である三陸沿岸の

復興に関わる県行政の中核的責任者であった。ゆえに、定年後の三鉄社長としての業務遂行は最も相応しい人物である。中村氏は、写真にあるように、厳めしい官僚ではななく、穏やかで親しみやすいが好感度もある。なお、氏は、休みの時に、のんびり乗って楽しむ鉄道派でもあるという。

その職務で、2010年4月からは沿岸広域振興局長として、三陸沿岸地域の振興のほか、震災後は三陸の復興に携わっている。さらにその2年後は、政策地域部長として、JR山田線とJR東日本東北線(宮古～釜石間)の復旧問題でJR側と折衝し方向性をつけている。定年までの2年間は、復興の局長として、三陸の復興の全般を所管して三陸の復興と鉄道の復旧に携わってきた。

こうして現実に民間会社の中村社長が誕生した。自身の人生を捧げるような現場再生の機会となった。筆者が勝手に「新生・三鉄」の取り組み

「新生・三鉄」の取り組み

提供して頂くなど、地道で継続的な取り組みが必要である。ところで、観光客は震災からの復興のシンボルとして三鉄を見ている方も多いという。2019年3月にリアス線として一本につながったこと、全国的にも知名度を上げる機会となった。復興した姿をみせること、他、その後の姿や取り組みも示して行かねばならない。

面的に社員採用を始めている。当面は、運転、車両検査、指令部門、施設部門、旅行部門など各部門で、オンラインジョブトレーニングとして、業務を行いつつ指導育成するという。またJRほかの研修等に参加させるなどでも育成している。



山田線のリアス線として線路が一本につながったことから、それまでの南北リアス線と分離していた車両基地も中央の宮古駅に集約でき、車両や運転士等の運用が一体的に行えるようになったこと、メリットといえる。

山田線のリアス線として線路が一本につながったことから、それまでの南北リアス線と分離していた車両基地も中央の宮古駅に集約でき、車両や運転士等の運用が一体的に行えるようになったこと、メリットといえる。

山田線のリアス線として線路が一本につながったことから、それまでの南北リアス線と分離していた車両基地も中央の宮古駅に集約でき、車両や運転士等の運用が一体的に行えるようになったこと、メリットといえる。

山田線のリアス線として線路が一本につながったことから、それまでの南北リアス線と分離していた車両基地も中央の宮古駅に集約でき、車両や運転士等の運用が一体的に行えるようになったこと、メリットといえる。