



三陸鉄道株式会社 (A)

昭和60年8月初旬、東北新幹線で一ノ関駅に下り立ったケースライターは、真夏の陽光が強くふりそそぐなかを国鉄ローカル線（大船渡線）に乗り込み、盛駅へ向かった。

起伏の多い山間部を約3時間かけて、列車は漸く盛駅へ到着した。ここは日本初の第三セクターとして、昭和59年4月営業運転を開始した三陸鉄道株式会社（以下三陸鉄道、あるいは三鉄と略称）の南リアス線の始発駅である。

ここから北へ久慈までの163kmは美しいリアス式海岸が連なっており、そのうち南北リアス線に三陸鉄道のアイボリー・ホワイトにマリン・ブルーと情熱の赤を配色した洒落たジーゼルカーが運転されている。このジーゼルカーはローカル線にしては垢ぬけた、清潔さを感じさせる。車内には飲料自動販売機が配置され、汚物処理装置付トイレが付いている。

ケースライターはこの2両編成のジーゼルカーに乗りながら、乗務員の接客態度や業務に対する真摯な態度に好感をもつと同時に、三陸鉄道がその経営にかける意気込みを垣間見る想いであった。

三陸鉄道が開業後1年余を経過した時点で、予想に反し昨年度は黒字を計上したとは言え、今年度に入ると夏の観光シーズンを迎えても昨年同期比10%近く旅客数が減少していた。

同社の首脳陣は、昨年は開業ブームという特殊要因による所が大きく、今年度の旅客数の減少はブームの鎮静化を考慮すれば、目標値に近い数字であると考えていた。同時に、三鉄の首脳陣は今後の対策に慎重に取り組もうとしていた。

沿 革

昭和59年4月1日営業運転を開始した三陸鉄道株式会社は、北リアス線（宮古－久慈）、南リアス線（盛－釜石）の両線を営業区間とする、いわゆる第三セクターである。同鉄道が敷設されている三陸沿岸は青森、岩手、宮城の各県にまたがり（180km）、その全長が美しい陸中海岸国立公園に指定されている。

本ケースは、慶應義塾大学藤枝省人教授が同大学大学院生平井岳哉氏の協力を得て、教育に使用する目的で作成したものである。本ケースの作成にあたっては、三陸鉄道株式会社および岩手県総合交通対策室の御協力を得た。ここにその御好意に対し、深甚なる感謝の意を表したい。（昭和60年11月 作成）

北部地域には 100 m を越す断崖（北山崎）が、南部地域には日本の代表的な美しいリアス式海岸が連なっている。

この優れた景観は自然の美しさを象徴するものではあるが、他方その複雑な地形は交通と地域開発にとって大きな阻害要因ともなっている。

この複雑な地形をなす三陸海岸を縦貫する三陸縦貫鉄道（国鉄八戸線八戸～気仙沼線前谷地間を縦貫する鉄道）の敷設は、明治 29 年の三陸大津波以来、沿岸住民や岩手県民にとっての悲願として今日まで続いてきた。

大正 11 年鉄道敷設法が制度され、そのなかでこの三陸縦貫鉄道が予定線として組み入れられた。これに基づき鉄道敷設に向けて工事が進められてきた。その進捗は遅々たるものがあったとはいえ、昭和 45 年 3 月に国鉄盛線の盛～綾里間が、47 年 2 月に宮古線の宮古～田老間が、さらに 48 年 7 月に盛線の綾里～吉浜間が、また 50 年 7 月には久慈線久慈～普代間が、それぞれ開通するなど、着実な歩みをたどっていた。しかし、54 年 12 月日本政府は「日本国有鉄道の再建について」と題する一連の対策を発表した。その一環として明らかにされた地方交通線対策にそって、この三陸縦貫鉄道構想は凍結（55 年度より工事費が凍結された）され、その継続工事は中止を余儀なくされた。

さらに、56 年 6 月国鉄再建法の施行にともない、58 年度末までに第一次特定地方交通線が廃止されることになり、そのなかに久慈線、宮古線、盛線が含まれた。これにより、三陸を縦貫する鉄道の敷設を国鉄によって実現することは絶望となった。

昭和 58 年現在、三陸縦貫にとって未開通区間は、久慈線田老～普代間 32.2 km、盛線吉浜～釜石間 15.0 km であった。これらの区間の敷設工事は 46 年から 54 年までに合計 320 億円以上が日本鉄道建設公団（鉄建公団と略称）によって投入されていた。

そのなかで久慈線は駅路盤工事を完成し、駅舎などの関連工事を残すだけであった。また、盛線も釜石との接続部分（約 70 m）を残して、路盤、レール工事が完了していた。これらの建設工事が中断のまま、廃止が決定されることになった。

三陸鉄道株式会社の設立

三陸縦貫鉄道を建設することは岩手県民の百年にわたる悲願であった。この完成を目前にして日本政府がこれを中止したことは、地元や岩手県民に少なからずショックを与えた。

岩手県及び関係市町村はこの事態に対し再三協議を重ね、現実的な対応策として第三セクターによる当該路線の運営を図ることとし、県及び関係市町村が中心となって、その他の関係諸団体の協力を得ながら早急にその具体化を進めることになった。

日本政府はこの第三セクター方式による運営を条件として工事を再開し、58年末に漸く未開通区間の工事を完成させることが出来た。この未開通区間の工事は鉄建公団の負担で行なわれ、46年以來総額390億円が投入された。

三陸鉄道工事費の概要

(1) 全 体 (単位：100万円)

区 間	総工事費	55年度まで	56～58年度
久慈線 (宮古・久慈) 盛線 (盛・釜石)	57,685	49,885	7,800

(2) 北リアス線

区 分	区 間	総工事費	55年度まで	56～58年度
免許申請線	田老・普代	26,105	23,054	3,051
既開業線区	宮古・田老	3,792	3,422	370
	久慈・普代	8,601	7,868	733
	小 計	12,393	11,290	1,103
合 計		38,498	34,344	4,154

(3) 南リアス線

区 分	区 間	総工事費	55年度まで	56～58年度
免許申請線	吉浜・釜石	13,190	10,141	3,049
既開業線区	盛・吉浜	5,997	5,400	597
合 計		19,187	15,541	3,646

(注) 資料：岩手県交通対策室

第三セクター「三陸鉄道株式会社」は昭和56年11月10日設立された。同社は授權資本10億円、設立時の払込資本は3億円をもって発足した。

出資比率は岩手県48%、関係市町村27.3%、その他の団体24.7%である。また同社は宮古～久慈間（北リアス線）、盛～釜石間（南リアス線）を営業区間とし、鉄道輸送を行なうことを主たる事業とする。

同社の創立総会では、岩手県、関係市町村及び関係諸団体が、相携えて地域の交通を確保し、かつ地域の振興を図るとともに、ひいては岩手県全体の均衡ある発展に資するという公共的な目的の達成を旨とすることを決議した。

三 陸 鉄 道 の 役 員

役 職 名	人員	主 な 職 業	
取 締 役	代表取締役社長	1	岩手県知事
	取締役副社長	3	宮古・久慈・釜石各市長
	専務取締役	1	(専任)
	取 締 役	11	盛岡・大船渡各市長、三陸・田老・岩泉各町長、田野畑・普代・野田各村長、岩手開発鉄道社長、岩手県漁連会長、岩手県企画調整部長
	計	16	
監 査 役	2	岩手銀行頭取、北日本相互銀行社長	
相 談 役	1	西武鉄道監査役（前専務取締役）	
顧 問	8	岩手県副知事、陸前高田市市長、山田・大槌・種市・住田各町長、盛岡鉄道管理局長、日本鉄道建設公団盛岡支社長	

(注) 資料：会社記録

(組 織)

三鉄を運営する社員の採用は当初127名が計画されたが、効率運営を旨とし、車両検修と施設の保繕を部外委託するなどして、計画より少ない97名で発足した。

鉄道による旅客輸送という性格からみて、社員の過半数を国鉄退職者で賄ない、高卒～25才未満の鉄道営業未経験者を38名採用した。

これらの社員のうち宮古総合鉄道事務所（実質的本社機能が所在）に17名、久慈鉄道事務所に44名、大船渡鉄道事務所に36名が配置された。（資料2参照）

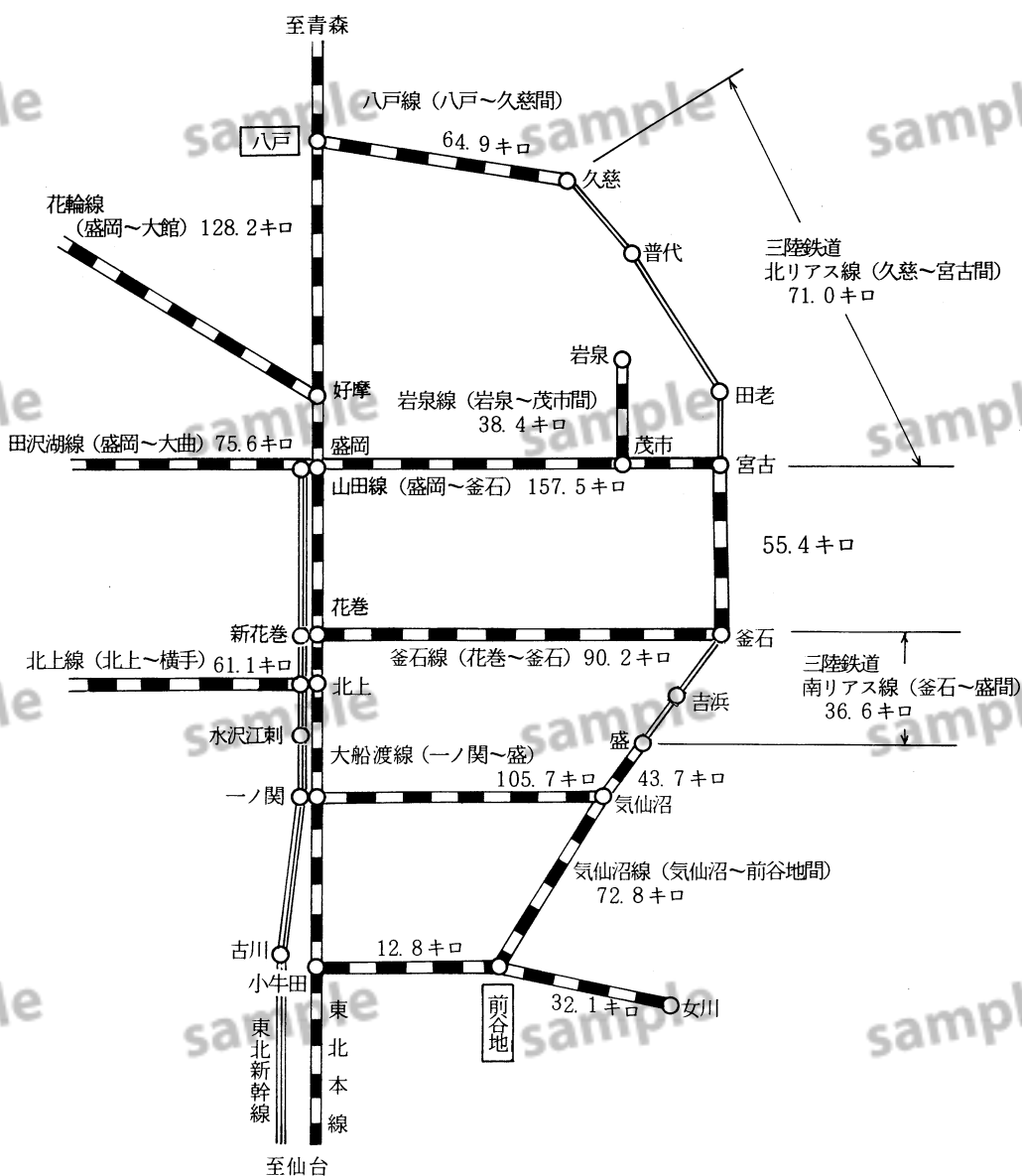
三鉄職員の給与水準は、原則として東北6県の民営鉄道の給与ベースと、岩手県職員のそれを参考にして決められている。

国鉄退職者については、支給される年金を考慮した給与額（年金と給与を合せると国鉄在職時の給与水準になる）を採用している。

このようにして、三鉄は組織面でも人材配置に、また給与水準についても、その効率化に努めている。

業務内容の効率化も徹底して行っている。すなわち三鉄には24駅があるが、駅員が配置されるのは久慈、宮古、釜石、盛の国鉄と接続する4駅のみである。その他の駅は原則として無人駅になっているが、なかには地元市町村が建設した観光センターが駅の代行をしている所もあり、それらは北リアス線で6駅、南リアス線で1駅となっている。

三 陸 鉄 道 概 要 図



(運転計画)

二両編成で車掌の添乗を基本としている。

ただし、朝夕以外の閑散時間帯では、一両編成のワンマン運転を行なう。ワンマン運転は原則として前乗り前降りとし、運転士は旅客の乗車時に整理券を発行し、降車時に運賃の徴収を行なう。

5

運転本数は、ラッシュ時間帯には40分間隔、閑散時間帯には1時間間隔とし、北リアス線が1日11往復、宮古～小本間に1日1往復、普代～久慈間に同じく2.5往復の区間運転を行なう。この計画では国鉄営業時と比べると、宮古～田老間で9往復、久蒸～普代間で8.5往復運転本数が増えることになる。

10

南リアス線では、盛～釜石間が1日12往復運行されていて、国鉄営業時に比べて盛～吉浜間が7往復増えている。

国鉄と三鉄は夏季多客期に相互乗り入れ計画を実施している。すなわち、開業当初の夏の観光シーズン(7月20日から1か月間)の間国鉄車両が盛岡～宮古～久慈間と、一の関～盛～釜石間に毎日1往復運転された。(旅客に好評であったので、この運転はさらに一週間延長された。)

15

60年の夏のシーズン(7月25日から8月21日)には、初めて三鉄の車両が久慈～宮古～釜石間に1日1往復乗り入れ運転される。そのほか昨年と同じく、国鉄の乗り入れ運転も実施される。

20

三陸鉄道の運転計画

項目	線別	北リアス線	南リアス線
運転区間		宮古～久慈	盛～釜石
キロ程 (km)		71.0	36.6
運転形態	運転方法	・ラッシュ時3両 (車掌添乗) ・閑散時 1両 (ワンマン)	同 左
	運転系統 (注)	・宮古～久慈 11 往復 ・宮古～小本 1 往復 ・普代～久慈 2.5 往復	・盛～釜石 12往復
	輸送力 (人/日)	・宮古～小本 2,800 ・小本～普代 2,464 ・普代～久慈 2,800	・盛～三陸 2,464 ・三陸～釜石 2,464
	表定速度 (km/h)	・45.8 km/h (下り) ・44.5 km/h (上り)	・44.9 km/h (下り) ・46.0 km/h (上り)
	最高速度 (km/h)	80.0	同 左
	所要時間 (分)	90.0 (基準運転時分84分)	45.0 (基準運転時分43分)
	営業時間	宮古 { 始発 6:21 終発 20:43 } 久慈 { 始発 5:50 終発 20:23 }	盛 { 始発 6:54 終発 19:54 } 釜石 { 始発 6:26 終発 19:30 }
	運転間隔	・朝夕ラッシュ時 約40分 ・その他(最小) 60分	同 左
	連絡する鉄道(駅)	・国鉄山田線 (宮古駅) ・国鉄八戸線 (久慈駅)	・国鉄大船渡線 (盛 駅) ・国鉄山田線 (釜石駅)
	列車キロ (km/日)	1,742.7	878.4
車両キロ (km/日)	3,431.1	1,538.4	
配置車両	・36-100形 6両 } 11両 ・36-200形 5両	・36-100形 4両 } 8両 ・36-200形 4両	
乗務員	・運転士12名 ・車掌8名	・運転士7名 ・車掌5名	

(注) 国鉄との相互乗り入れ、臨時列車は含まれない。

(旅客運賃)

三鉄は従来の国鉄久慈線、宮古線、盛線を受け継いで営業することから、民間鉄道の運賃水準を基本にしながら、同時に国鉄の運賃水準も考慮した独自の運賃体系を設定した。

普通旅客運賃は最低運賃160円、但し3kmまでは140円、以後1km当り20円の増加とする。

三鉄の開業当初国鉄の運賃は1km当り普通運賃13.25円であったから、三鉄の運賃は国鉄の1.5倍の水準に設定されたことになる。その後国鉄運賃が改定(59年)されたために、60年8

月現在三鉄の運賃（開業以来改定していない）は国鉄の1.25倍の水準にとどまっている。

また、定期旅客運賃の割引率はつぎのようになっている。

通勤定期の割引率は30%、通学定期の割引率は60%。

なお、定期運賃については別途国鉄からの補助金が交付されている。^(注)（三鉄への助成措置を参照）

（三鉄の車両）

三鉄は開業当初16両の新車両を購入した。（その後新たに3両購入し、現在合計19両）。これらの新車両の特徴は、概ねつぎの通りである。

- ① 三陸沿岸の美しい自然の景観にふさわしいスタイルにする。
- ② 安全で、軽快な機能を備える。
- ③ 運転し易く、車両の保守も比較的容易で、経済的に優れている。
- ④ 通勤・通学旅、観光旅にも適した居住性をもつ。

以上の諸特徴を目標とした車両の設計を行なった。その結果、新車両の外装は「アイボリー・ホワイト」を基調とし、「赤」と三陸の紺碧の海を象徴する「マリーン・ブルー」で配色した明るく、清潔、誠実さを感じさせるデザインを採用した。

新車両は省エネ、高出力タイプのジーゼルエンジンを搭載し、車両のシートは座面を低くして、奥行きを深くした設計になっている。

また、19両のうち9両は車内に清涼飲料水の自動販売機を備える外、カセットデッキ、ビデオも取付けるなど、従来になく快適性と旅客サービスに配慮がされている。尚、全車両に循環式汚物処理装置付トイレを装備し、沿線の環境保持にも努めている。

三陸鉄道の助成措置

三陸鉄道の建設にあたっては、従来の国鉄線であった久慈線、宮古線、盛線の廃止にともなう助成措置と、新線の建設にともなう助成措置が、それぞれ講じられた。

前者は特定地方交通線の廃止と転換に対する交付金であり、後者は新線に対する補助金である。

特定地方交通線転換交付金

久慈線、宮古線、盛線の廃止にともない、国鉄から1km当り3,000万円を限度として転換交

(注) 通勤定期は開業から1年間、通学定期（高校生）は開業時2、3年生は3年修了まで、3年生は1年間とする。

付金が交付された。その内容は、定期利用客に対し定期運賃差額の交付金，三陸鉄道に対し初期投資交付金，関係地方公共団体に対し転換促進関連事業交付金に分けられた。

定期運賃差額は、廃止線を利用する旅客のうち59年3月末現在の通勤客が以後1年間、国鉄と実質的に同程度の通勤費になるよう差額を国鉄が負担するものであった。また通学者については、国鉄が59年3月末の通学者に対して、通学期間終了まで国鉄並みの通学定期運賃を保証しようとするものである。

三鉄に交付された初期投資交付金は、全額車両（10両）の購入と、開業に必要な備品購入などに当てられた。

関係地方公共団体に交付される転換促進関連事業交付金は、岩手県が一括して交付を受け、この金額を三陸鉄道運営助成基金として積み立て、三鉄に対する運転資金の貸し付け及び欠損補助の財源として運用される。

特定地方交通線転換交付金の概要

名称	目的, 交付額	内 訳	交付対象者	交付金の対象	三陸鉄道関係の交付内容
特定地方交通線転換交付金	<ul style="list-style-type: none"> 特定地方交通線の廃止転換の円滑な実施を図るために国鉄から交付されるものであること。 転換交付金の額特定地方交通線の営業キロに3,000万円を乗じて得た額を限度とすること。 	1 定期運賃差額交付金	通勤, 通学定期利用客	廃止時の国鉄定期運賃と代替輸送機関の定期運賃との差額 (1) 通勤 …… 1年間 (2) 通学 …… 在学中の学校卒業まで	51百万円
		2 初期投資交付金	代替輸送を行う地方鉄道業者等	代替輸送を行うため初期に要すると認められる費用 (1) 鉄道車両等の購入費 (2) 駅, その他施設の整備費	977百万円 鉄道車両の整備 駅設備等の整備
		3 転換促進関連事業交付金	特定地方交通線対策協議会会議の構成地方公共団体	特定地方交通線の転換促進に資すると認められる事業 (1) 交通施設の整備費 (2) 代替輸送事業者に対する補助, 出資 (3) その他廃止転換の円滑な実施に資すると認められる事業 (4) (1)~(3)の事業を行うための地方自治法第241条の規定に基づく基金の設置(注)	781百万円 三陸鉄道運営助成基金の設置
					計1,809百万円 (キロ当たり3,000万円×60.3km 営業キロ:久慈線26.0km, 宮古線12.8km 盛線21.5km, 合計60.3km)

(注) 資料5：三陸鉄道運営助成基金条例（岩手県）参照

新線への補助金

北リアス線のうち田老～普代間 32.2kmと南リアス線の吉浜～釜石間の 15.0kmは、新線として開業することから、47.2kmの開業に必要な車両（6両）購入費及び駅設備の整備費に充当する資金として、1km当り 1,000 万円、合計 4 億 7,200 万円の地方鉄道新線補助が日本政府から三鉄に交付された。

転換後の運営費補助

国鉄 3 線の廃止にともなう代替輸送の実施によって発生し、あるいは増加した欠損額（適切な経営努力を行なったにもかかわらず発生した欠損）について、その半額を転換後 5 年間日本政府が三鉄に補助する。

（三陸鉄道の資産）

三鉄の資本金は 3 億円である。主な株主は岩手県 48%，宮古，久慈，釜石，大船度の各市がそれぞれ 2.2%，岩手銀行 4.0%，新日本製鉄 3.3%，東北電力 3.3% などである。

会社設立以来 57，58 年度は鉄道営業収入がゼロであった理由で、それぞれ 494 万円，7,530 万円の赤字を計上した。それが鉄道の開業にともなって 59 年度には 2,600 万円の黒字を計上するまでになった。（資料 4 参照）

この間三鉄の総資産も 57 年度 2 億 9,300 万円から、59 年度には 4 億 6,100 万円に増加した。

60 年 3 月末現在の固定資産（貸借対照表に計上）は総額 1 億 6,000 万円であるが、それ以外に三鉄の鉄道関連施設に投入された投資累計額は 591 億 3,400 万円に達する。このうち鉄道施設工事額 576 億 8,500 万円は、国鉄及び日本鉄建公団から無償で借受け、あるいは譲受けたものである。^(注1) 残りの 14 億 4,900 万円は初期投資交付金と新線補助金である。これらの金額 14 億 4,900 万円は三鉄に対する国庫補助金に該当するから、企業会計原則により貸借対照表には圧縮記帳^(注2)されている。

(注1) 北リアス線：宮古～田老間（12.7km），久慈～普代間（26.1km）及び南リアス線：盛～吉浜間（21.6 km）の鉄道施設は、国鉄再建法第 12 条第 1 項の規定にもとづき、国鉄から無償で借受け又は譲受けたものである。また、北リアス線田老～普代間（32.2 km）と南リアス線吉浜～釜石間（15 km）の鉄道施設は、国鉄再建法第 15 条第 1 号の規定にもとづき、日本鉄道建設公団から無償で借受けたものである。

(注2) 企業会計規則の「圧縮記帳に関する監査上の取扱い」の「監査上の取扱い」2，（注1）：

「国庫補助金、工事負担金等により取得した固定資産について、国庫補助金、工事負担金等に相当する金額をその取得価額から控除した場合も、企業会計原則注解注 24 の趣旨に照して、監査上、妥当なものとして取扱う。」

「企業会計原則注解」の〔注 24〕：

国庫補助金等によって取得した資産について

国庫補助金、工事負担金等で取得した資産については、国庫補助金等に相当する金額をその取得原価から控除することが出来る。

この場合においては、貸借対照表の表示は、つぎのいずれかの方法によるものとする。

(1) 取得原価から国庫補助金等に相当する金額を控除する形式で記載する方法。

(2) 取得原価から国庫補助金等に相当する金額を控除した残額のみ記載し、当該国庫補助金等の金額を注記する方法。

有形固定資のうち車両分として1億6,000万円が計上されている。これは昭和60年3月に信託方式^(注1)で購入した2車両分である。またその外に1車両をリースしている。したがって三鉄はこれらを含めて、現在合計19車両が運転されている。

旅客市場の開発

過去1年間の旅客の変動をみると、1日平均8,000人が三鉄に乗車したことがわかる。

このうち6,000人が固定客（定期客と買物客）で、残り2,000人が観光客であった。これらの固定客が今後減少するのを防ぎ、さらにその増加をはかる対策として、「三陸縦貫鉄道強化促進同盟会」が結成されている。この組織は岩手県知事を会長とし、各市町村長などがメンバーとなって、「乗れ乗れ運動」を展開してきた。なかでも毎月3の日はクリーンデーと明記し、各市町村民が自発的に地元駅の清掃を行なっている。

観光客誘致対策は、主として三陸鉄道が中心となっていて行なわれている。とくに三陸海岸の観光資源をより積極的にPRすること、そのためには各種のマスメディアを活用することなどに重点が置かれている。このなかには、例えば特殊列車（納涼、見合い、披露宴など）を運転するなど、話題性のあるものを取り上げ、検討する案も考えられている。

このほか、同社は岩手県の観光課が全国で行なう観光PRに参加し、他地域からの新規旅客の誘致に努めている。

観光客の誘致に必要な宿泊施設として、岩手県の公共施設であるグリーンピア田老が田老に建設されている。これは若者向きの施設で、各種のスポーツ設備が整っている。また、田野畑には県民ハイツが建設され、温泉、スケート場を開設するなど、通年型のリゾート施設として活用することが計画、実施されている。また、三陸町にも温泉をもつ観光センターが建設されている。

これらの宿泊施設はすべて公的性格のものであるが、他方民間ベースでは市部に大型ホテルが建設され、観光客の増加に対応するよう努力がされている。^(注2)

(注1) この信託方式を車両信託という。これは三陸鉄道がメーカーから車両を引き渡されると同時にこれを信託する。受託した信託銀行は受益権証書を発行し、三陸鉄道はこの証書を投資家に売却し車両建設費を調達し、メーカーに支払う。一方、車両を信託銀行がもう一度三陸鉄道に売却する。三陸鉄道はこの代金を毎年の収入から信託銀行に支払い、同銀行はこのなかから受益権証書を買った投資家に配当する。

(注2) ホテルの増設、改築実績：久慈市1、宮古市3、釜石市2、大船渡市1。

三 陸 海 岸 の 観 光 資 源

複雑な入江が連なる三陸沿岸の市町村では、毎年11月～1月の冬期に鮭まつりが催される。

産卵のために回帰する鮭のつかみどりは、その名物になっている。（久慈市、野田村、普代村、田野畑村、田老町、宮古市、釜石市、大船渡市）そのほか、アワビ、ホタテ貝、ホヤ、ワカメ、コンブ、ウニ、カキなど豊富な海の幸が安く賞味出来る。

5

三陸鉄道の沿線には陸中海岸国立公園に相応しい景勝地が数多く点在している。なかでも北リアス線の北山崎（田野畑）は、紺碧の海から空へ聳立する200mの大断崖で有名である。ここは海のアルプスとも呼ばれ、その勇壮な岩礁に太平洋の波濤がしぶきをあげ、洗い返す様子は、近くの絶壁に生える赤松が彩りを添えて、見る者を感動させる。さらに近くには180mの鵜の巣断崖があり、豪壮で雄大な北リアスの特徴をみせている。

10

山手に入ると岩泉に、日本三大鐘乳洞の一つ、龍泉洞がある（小本）。この鐘乳洞は世界でもめずらしい地底湖が数多くあり、国の天然記念物に指定されている。豊富な地下水が湧き出るエメラルドグリーンの地底湖は、最も深いもので120mもあり、透明度世界一（41.5m）の神秘的たたずまいを感じさせる。

15

宮古の海岸には、波静かな入江に白い岩礁群が宝石のようにちらばる浄土ヶ浜があり、夏は海水浴客が終日憩う場所となっている。

南リアス線の釜石は南部藩土、大島高任が日本最初の洋式高炉を築き、出銑した新日本製鉄釜石工場がある。また釜石港は外国船が出入する国際港となっている。またここには鉄鋼博物館がある。

20

吉浜には、規模の大きな吉浜海水浴場があり、夏には多くの海水浴客が憩う。

太平洋の荒波が洗う碁石海岸（盛）には碁石のような白石、黒石が海岸いっぱい広がっており、全長12kmの海岸線には無数の小島、断崖、洞窟、洞門が点在するなど、南リアスの代表的な景勝地となっている。

25

また、綾里には、気象ロケット観測所がある。

このほか、南北両リアス線の沿線には無数の海岸、海水浴場、岬が散在し、自然の美しい景観を形造っている。（資料10参照）

30

三鉄の工事と駅舎

路線工事

三鉄の路線には、基礎工事、路盤、レール敷設に幹線並みの工事が施されている。この工事は主として鉄建公団が施工したものであるが、とくに鉄道レールに幹線に敷設される上質重量軌条（40kg ないし 50kg 軌条）が採用されている。さらに枕木も大部分PC 枕木（コンクリート製）が使われ、トンネル内ではスラブ軌条が採用されている。これらの材料は耐久性が高く、補修費もあまりかからない、という利点がある。

このように路線工事に最新技術が取り入れられているために、走行中車両のゆれが少なく、快適な旅が楽しめる。

トンネル、橋りょう

三鉄は複雑なりアス式沿岸を縦貫することから、トンネルや橋りょうが多く設けられている。北リアス線（71km）では、橋りょうは202か所、総延長4,415m（最長橋りょう402m）、トンネルは43か所、総延長39,084m（最長トンネル6,532m）の長さである。

南リアス線（36.6km）では、橋りょう106か所、同2,585m（同348m）、トンネルは19か所、同22,390m（同4,670m）の長さである。

このようにトンネルが全区間の57%を占めているが、これらの路線は美しい海岸の景色とトンネルが交互にあらわれ、独特のコントラストをなしている。

新駅舎の建設

北リアス線の普代～田老間に4つの新駅（田野畑、島越、小本、摂待）が建設された。

そのなかで、田野畑、島越にはそれぞれしょう洒な駅舎が建っている。これらの駅舎のうち駅フォームは路線の一貫として作られたが、その他の施設は地元自治体が岩手県の観光開発公社からリースし、運営している。また、この要員はそれぞれ1人が常駐しているが、それらは地元観光協会から委託された雇用人である。

島越駅舎は外装が白色、洋風の2階建であり、田野畑駅舎は和風2階建である。駅舎内には食堂、喫茶店、売店などが配置されている。また、駅前広場はカラー舗装されているなど、全体として洒落たイメージを感じさせており、旅客の目を楽しませる。

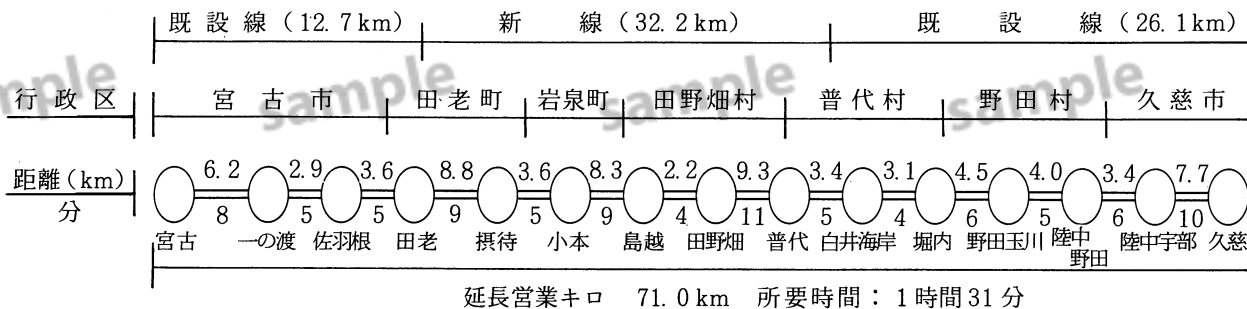
北リアス線の白井海岸駅は地元住民の要望を配慮して設けられたもので、この建設費はすべて（駅舎、フォーム）地元自治体の負担であった。

南リアス線でも同様に地元住民の要望で、甫嶺～綾里間に新駅を建設することが決定している。(小名浜駅 60年10月開業予定)

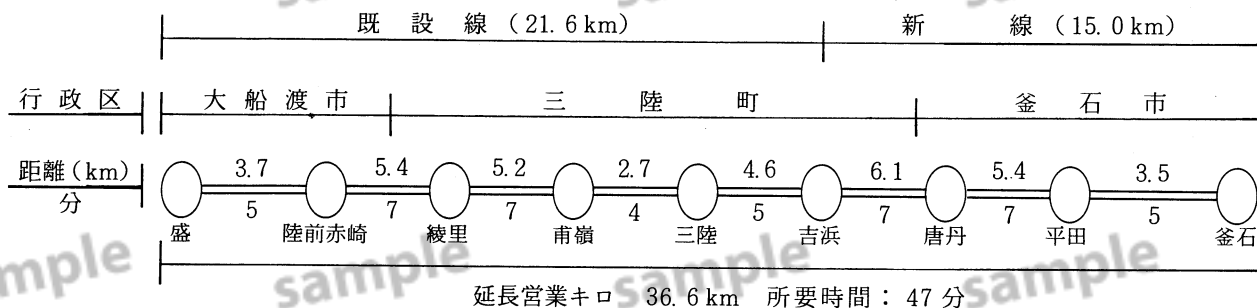
こうして三鉄では、車両の運行時間にあまり影響しない限り、出来るだけ地元住民の要望に答える駅の配置を考えている。

路線概略

(1) 北リアス線



(2) 南リアス線



旅客と収入の動き

三陸鉄道の運転が開始された昭和59年度は合計278万人の旅客が同鉄道を利用した。運転開始当初の4月～9月には毎月24万人以上が乗車しており、とくに夏のシーズンである8月には33.2万人の旅客数が記録された。10月になると旅客数は24万人を下回り、以後翌年3月までこの傾向は続いた。なかでも12月と翌3月には15万人台に旅客が減少した。

この旅客のなかで定期券による通勤、通学客は平均46%であるが、北リアス線は45%、南リアス線は47%と後者がやや多くなっている。59年度でみると、三陸鉄道には1日平均7,600人が乗車しており、そのうち定期外の地元客(主として買物客)と他地域からの旅客がそれぞれ27%を占めていた。

三鉄の運転開始当初の6か月は、その後の6か月に比べて40%も旅客数が多く、これは開業ブームが前半、とくに夏の観光シーズンに集中していたことを示している。(資料8-1参照)

旅客数の変動は運賃収入面に顕著にあらわれていた。前期の収入は4億9,000万円、後期の収入は2億8,000万円を記録し、前期は後期より75%も多かった。(資料8-3参照)

このように1年のうち春から夏に集中する乗車傾向は、季節的要因によるものと考えられた。

同社首脳陣は、59年度の旅客と収入の動きには多分に開業ブーム的な要素が強く影響している、と感じており、平常の状態に戻った後の動きがどうなるかに注目していた。その意味で、60年度の動きが今後の見通しをたてる上で、重要な情報を提供するであろうと考えていた。事実、60年3月～7月までの期間、旅客数は対前年同期比88.4%に減少している。(平均して乗車距離が短くなっていることから、収入面では15%程度の落ち込みになっている)同社首脳陣もこの程度の減少は予想していた。また、今後秋、冬の季節が同様に減少するか否かは不明であったが、首脳陣は年間を通じて約8～10%減の旅客数になると予想していた。これは主に地元の回遊客(全通したので、一度乗ってみようという客)の減少であり、今後は大巾な旅客減は考えられないというのが、同社の考えであった。

三陸鉄道 堀籠明専務取締役談

「三陸鉄道が開業する以前は、この陸中海岸に久慈線、宮古線、盛線が運転されていましたが、これらの三線は地方交通線で、営業係数がいずれも300～600位でした。なかでも開業直前の昭和58年では、旅客数が年間120万人、営業収入は1億8,400万円位でした。それが三鉄が開業した59年度は旅客数278万人、運賃収入だけでも7億6,000万円でしたから、旅客数で2倍以上、収入で約6倍以上になりました。

開業当初の予想では、1年間の営業で9,800万円の赤字が見込まれたのが、結果的には2,600万円の黒字を確保しました。今年度は7月現在10%近くの収入減となっていますが、昨年の実績は開業ブームという特殊事情による部分が入っていますから、平年度としての目標値からみれば、今年度は大体目標通りで、若干の増加も期待出来るかもしれません。

昨年度に利益が出たとしても、すぐ配当を出すわけにはいきません。開業以来累積赤字8,000万円ありますから、まだ5,000万円の累積赤字が残っています。会社としては早く配当が出せるようにしたいが、これにもいろいろ問題がありますね。三鉄は大部分の株主が地方自治体ですので、利益が出たら配当を出すより運賃を引き下げて地元還元をすべき

だという意見もあります。しかし利益を出さなくてもよいという考え方は問題だと思いません。これは親方日の丸的な意識を生むことに連がる危険があります。

この気持ちが社内に広がることは防がねばなりません。また割引券や優待券を地元自治体へ発行することもしていません。知事自身公務で来るときも、キップを買って乗っけてもらっています。

利益が出たといっても、三鉄の建設には多額の資金が投入されているのです。昭和56年に久慈線、宮古線、盛線の旧三線の廃止が決定されたとき、未開通区間の既工事費を含めた過去の総投資額は500億円にも達していました。これらの資金は国の鉄道建設公団が負担してきたわけですから、なんとかこれを生かすことが国民経済的にも必要だったわけです。そこで新線部分の追加工事80億円を投入して、漸く三陸鉄道の開通にこぎつけることが出来たのです。これらの投資額は国の負担であり、三鉄は全く負担していないのです。

三陸の運営を安定したものにするには、どうしても収入を増やさなければなりません。そのために鉄道業以外に付帯事業（保険代理店、各種の販売業）が出来るようになっていきます。しかし現在は保険関係の事業しかやっていませんが、近々旅行業等の事業も行うべく着々準備をすすめているところです。

しかし三陸地方の観光資源対策として、各地元の人々と相談をしている所です。海産物を中心とした土産品の開発、観光客の接待方法など、各地の青年層と話し合ってきましたし、彼らに助言もしています。

観光客ばかりでなく、地元固定客の増加対策も必要です。それには新しく企業を誘致しなければなりません。しかし盛岡市や内陸から遠く、足の便が悪い。今後は道路整備に重点が置かれるものと考えています。

すでに大船渡、宮古、久慈、釜石には工業団地としての用地が残っており、企業にとって条件が悪いとも思えません。地元の労働者は豊富です。足の確保さえ出来たら企業も進出すると予想されますし、将来に夢が持てると考えています。」

バス路線への影響

三陸沿岸はリアス式であるために道路（国道45号線）が複雑に入りくみ、曲りくねっている。山間の谷間も深く、橋も多い。この45号線には、民営バス（岩手県北自動車と岩手県交通）と国鉄バスが営業している。

バス運行には、大変時間がかかる。例えば三鉄開業以前には、宮古～久慈間に直通の定期バスは運行されていなかった。この間は、宮古～小本、小本～普代、普代～久慈にそれぞれ定期バスが運行され、旅客はこれらを乗り継がねばならなかった。そのため、宮古～久慈間はバスでは1日の行程であった。三鉄開業以来、この間は約1.5時間で旅行出来るようになった。

また例えば、田老～宮古間はバスで40分かかかるが、三鉄は20分足らずで運行しており、運賃も1/2と安くなっている。

南リアス線の釜石～盛間には、三鉄開業以前には岩手県交通が運行していたが、赤字営業であった。三鉄開業8か月後に、この区間の直通運行は廃止された。

岩手県の北部を営業区域とする岩手県北自動車と、南部を営業区域とする岩手県交通は、三鉄開通後その運行計画を大巾に変更し、部分路線を中心として運行している。

また、国鉄バスも民営バスと並行する形で運行されている。

このほか新しく出来た主な駅へのアクセスとして、市町村営バスが運転されている。

三鉄開業以後の全バス路線の休廃止状況は、概ね以下の通りであった。

	県内路線数 (59.3.31)	不採算路線	59年度中 休廃止路線	純廃止路線	休廃止路線に対する 地元市町村の対応
国鉄バス	129	—	7	—	地元市町村が貸切バス、村民バスで対応
岩手県交通(株)	512	366	41	6	34路線は同社の他路線に統合、1路線は市町村バスで対応
岩手県北自動車(株)	154	96	4	2	2路線は同社の他路線に統合

(注) 資料：岩手県交通対策室

民間コンサルタントの調査

久慈・宮古間、釜石・盛間を第三セクターによって経営する場合の採算性について、民間のあるコンサルタント会社が調査した結果は、概ねつぎの通りであった。

〔久慈線・盛線建設促進調査報告書〕〔昭和56年7月〕

調査の概要と現状

本調査の対象は、久慈線久慈・宮古間(71km)、及び盛線盛・釜石間(36.5km)の未開通区

間を含めた2路線、総延長107.5kmの三陸沿岸鉄道と、その関連市町村である。

調査対象区域の定住人口は4市3町3村で約26万5,000人（昭和50年現在）となり、岩手県全体の19%が定住している。とくに地域の中心都市として位置づけられる久慈、宮古、釜石、大船渡の各市は人口も多く、釜石市以外はいずれも増加傾向を示しており、今後さらに増え続けられると思われる。一方、これら地域中心都市の中間に位置する各市町村の人口はわずかながら減少している。生活環境の整備、産業の振興などが今後積極的に推進されれば、減少から横這の状態になるとも考えられる。

就業通学人口は、定住人口の約50～56%を占めている。地域中心都市は定住人口が多く、自宅外就業率も高いので、他の市町村に比べて自宅外就業通学人口がいずれも多くなっている。将来は第一次産業の就業人口が減少し、第二次、第三次産業の就業人口が増加し、地域中心都市と隣接する市町村の自宅外就業人口は増加すると予想される。

久慈線の基本計画

調査を行なうにあたり、つぎの8項目の基本条件を設定した。

- 1) 同鉄道は未開通区間を含め延長71kmを第三セクターの運営主体とする。
- 2) 運営上の準拠法律は地方鉄道法とする。
- 3) 路盤、軌道、構築物、通信、信号などの在来鉄道施設で使用可能なものは、国鉄、鉄建公団から無償で貸与を受ける。
- 4) 未開通区間（延長32.2km）は鉄建公団が建設し、整備した施設を無償で貸与を受ける。
- 5) 現在営業中の区間で、第三セクターが運営するために必要な施設（車両は除く）は、政府出資により鉄建公団が建設、整備して無償で貸与を受ける。
- 6) 運営は旅客輸送を対象とし、貨物は取り扱わない。
- 7) 国鉄との接続駅は、駅施設を一部共用するが、この場合、共用する施設の管理や必要な経費は別途協議して決定する。
- 8) 路盤、軌道、建造物などの保守は第三セクターが行なう。ただし、無償貸与を受けた施設の災害時の復旧工事は国が行ない、また全施設の減価償却などは行なわない。

旅客需要予測

53年度実績の輸送密度（1日1km当りの平均輸送人員）は全線で741人、全線開通と東北新幹線の開業を前提とした予想では、輸送密度は昭和60年1,435人、65年1,457人と推計した。

なお、廃止対象路線にあげられている久慈線、宮古線及び未開通部分の開通した場合の需

要予測はつぎの通り推計した。

(単位：人／キロ日)

路線名	53年 (実績)	60年	65年
久慈線（久慈～普代）	797	1,660	1,714
“（普代～田老）		1,154	1,162
宮古線（宮古～田老）	628	1,685	1,673
全通	741	1,435	1,457

運転計画

基本的な考え方は、現状をベースにして輸送サービスが現状より低下しないよう設定し、計画列車本数は、久慈から宮古まで通し運転で11往復とし、現行より4～3本多くした。

なお、輸送力は乗車効率の上限を約180%とし、平均乗車効率は約80%を目標とした。

施設計画

普代、田老間に設置される平井賀、島越、小本、撰待の4駅を含めた全線14駅のうち始終点の久慈、宮古の2駅が有人駅、他の駅はすべて無人駅とする。なお、車両基地は久慈駅とする。

経営収支予測

経営収支計算を行なうため、人件費、経費、運賃率およびそれらのアップ率、調達資金額、借入金の償還方法、支払いおよび受取り利息などの項目について条件を設定、金額は56年価格とし営業年度を60年度と設定した。ただし、経営欠損金の補助と転換交付金については、金額、用途が不明のため、本調査では考えない。

まず、人件費は役員1人、管理職3人、一般職81人、計85人の人員計画に基づき、総額は3億5,830万円とする。また、経費は線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費など総額1億4,690万円と見込まれる。

一方、運賃は現在の国鉄運賃の50%アップを目標に1km当り定期6円、定期外18.5円とする。(同運賃を100として他の交通機関と比較すると、定期の場合在来の国鉄久慈線は67、中小私鉄6社平均では228、定期外の場合在来の国鉄久慈線は76、中小私鉄6社平均では115となる)。

調達資金は、59年度価格で出資金3億円、長期借入金1億760万円、計4億760万円。

耐用年数に達した後の新規購入車両は、内部留保金及び長期借入金によって調達し、その金額は開業時の車両購入費を年5%でスライドさせて算定した。長期借入金の償還方法は3年据え置き7年償還とし、元金均等払いとして設定。支払い利息は長期に対し年利9%、短期は8%と設定した。

予測結果の評価

収支計算は予測条件などに基づいて、開業後20年間を行なったが、開業初年度は約1,700万円の欠損金が出、最大の累積赤字は開業後2年で約2,600万円にとどまる。

3年目以降は単年度の黒字が続き、14年目に約200万円の赤字が出るものの累積黒字額が大きいため全く問題がない。なお、開業後5年目で黒字転換となり、以降黒字が続くので經常欠損金の補助がない場合でも運営が成り立つ。

盛線の基本計画

同鉄道は未開通区間を含めて延長36.5kmを第三セクターで運営することとする。その他の条件は久慈線と全く同じである。

旅客需要予測

盛線の現状乗車人員は定期外率が約30%と低いことから、気仙沼線の全線開通後の定期外の増加傾向を参考として、ケース1（定期外率31.8%、全通補正率2.0）、ケース2（同40%、同2.0）、ケース3（同40%、同2.5）の3つのケースについて需要予測をした。その結果は下記の通りである。

(単位：人/キロ日)

路線名	53年 (実績)	60年			65年		
	ケース1, 2, 3とも同じ	ケース1	ケース2	ケース3	ケース1	ケース2	ケース3
盛線 (盛～吉浜)	925	1,266	1,572	1,807	1,286	1,568	1,803
〃 (吉浜～釜石)		755	978	1,212	738	945	1,179
全通	925	1,056	1,328	1,562	1,061	1,328	1,562

運転計画

久慈線と同様に現状をベースにして輸送サービスが現状より低下しないよう設定し、計画列車本数は盛から釜石まで通し運転で9往復とし、現行より4本多くした。

なお、輸送力は久慈線と同様、乗車効率の上限を約180%とし、平均乗車効率は約80%を目標とした。

施設計画

吉浜・釜石間に設置される唐丹、平田の2駅を含めた全線9駅のうち、始終点の盛、釜石の2駅が有人駅で他の駅はすべて無人駅とする。なお、車両基地は盛駅とする。

経営収支予測

経営収支計算の考え方は前途の久慈線と同様である。まず、人件費は役員1人、管理職1人、一般職54人、計56人の人員計画に基づき、総額2億3,530万円とする。

また、経費は線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費など総額6,910万円と見込まれる。一方運賃は現在の国鉄運賃の50%アップを目標に、1km当りで定期7.1円、定期外20.2円とする。(同運賃を100として他の交通機関と比較すると定期の場合、在来の国鉄盛線は68、中小私鉄6社平均では193、在来の国鉄盛線は72、中小私鉄6社平均では105となる)。

調達資金は59年度価格で出資金2億円、長期借入金1億150万円、計3億150万円。

なお、耐用年数に達した後の新規車両購入、長期借入金の償還方法などの考え方は前述の通り久慈線と同じである。

予測結果の評価

開業後5年目及び6年目で若干の黒字が出るものの、その他の年度はすべて欠損となるため開業初年度からの累積赤字が年々増加することになる。したがって、盛線単独で運営した場合は経営欠損金の補助を受けなければ運営が成り立たない。

久慈線、盛線運営上の総合評価

久慈線及び盛線を一体として運営した場合の開業初年度は約3,400万円の欠損が出るが、開業後3年目で累積赤字が最大となり約6,500万円となる。その後6年目で黒字に転換するものの、赤字と黒字を繰り返しており、経営欠損金の補助がない場合でも第三セクターとして運営が成り立つと思われる。しかし、株主への配当あるいは経常利益の内部留保などを行なうことは困難であると思われる。

人件費及び経費

(単位：千円)

区 分	久 慈 線	盛 線	合 計
人 件 費	358,300	235,300	593,600
経 費	146,900	69,100	216,000
計	505,200	304,400	809,600

調達資金等

(単位：千円)

項目	区分	久慈線	盛線	合計
出資金		300,000	200,000	500,000
長期借入金		107,600	101,500	209,100
計		407,600	301,500	709,100
車両購入費		342,300	256,200	598,500
創業開業費		7,000	7,000	14,000
運営資金(営業経費総額×1/12)		53,500	33,700	87,200
長期借入金利息		4,800	4,600	9,400
計		407,600	301,500	709,100

三陸鉄道の経営方針

三陸鉄道は開業当初、6年間は赤字を予想していた。開業後数年間の輸送需要として、年平均約300万人を見込んだ(5,600万人キロ)。

この予想値は、同社の長期経営計画にもとづいて算定されたものであった。この長期経営計画は民間コンサルタント会社の報告書を参考にして策定された。

この計画は、つぎの諸条件を前提にしていた。

- ① 輸送需要、社員数の増減は見込まない。
- ② 運賃は、2年毎に11%増を見込む。
- ③ 開業後5年間につき、国鉄再建法第24条第1項に基づく運営費補助を見込む(経常欠損の1/2)。
- ④ 転換交付金交付要綱に基づく転換促進関連事業交付金を原資とする基金(岩手県)からの運営費補助(開業後5年間は欠損額から国の運営費補助を除いた額とし、6年目以降の赤字については全額及び車両更新費)を見込む。
- ⑤ 開業のための初期投資に用する費用については、転換交付金交付要綱に基づく初期投資交付金を充当する。

その結果、開業後6年間は赤字が続くと予想された。昭和59年度は、

収入 8億6,000万円

原 価	9 億 5,800 万円
損 益	(-) 9,800 万円

と見込まれた。また、この6年間のうち60年度の欠損金は1億2,500万円が予想されていた。この計画では、7年目になって漸く黒字に転換することになっていた。

昭和59年度の営業実績は、予想に反して2,600万円の黒字を計上した。しかし60年度に入って輸送需要は10%もの減少が予想されている。今後の輸送需要を少なくとも同社の長期計画の範囲内になる様に確保することが、同社首脳陣の主要課題であった。そのためには、各種のイベントの開発、地元住民の「マイレール」意識の昂揚、観光客誘致などが、急務とされた。

三鉄の最大の出資者である岩手県の担当者である岩手県企画調整部長兼総合交通対策室長(注)の中原良一氏は、三鉄の今後の課題をつぎのように要約している。

「いうまでもなく、鉄道経営は、鉄道の立地する沿線の状況に強く影響される。元来、鉄道は一定時間に一定方向へ大量の輸送を行なう場合にその特性を発揮するが、人口や産業の集積の少ない地域においては、機動性、随意性を特性とする道路交通との競合には弱いとされる。特に地方における厳しい環境下では、非凡な経営者をもってしても、相応のサービスレベルと安全性を確保しながら鉄道経営を維持することは容易でないことと考えられる。国鉄経営から第三セクターによる運営に切り換えたとしても、第三セクターそれ自身も株式会社の形態をとる民鉄であることから、当然ながらあらゆる手段を講じて経費の節減と増収に努め、事業体として自立していく努力が必要である。

三陸鉄道は、地域住民の通勤、通学等の生活路線に加え、地元の観光開発等に重要な役割を果たす路線としての意義を有している。特に東北新幹線の開通、東北自動車道の県土縦貫、花巻空港のジェット化などにもとまない、首都圏との時間距離が短縮され、観光入込客の増大が期待されることから、積極的な営業施策を展開し、旅客需要を掘り起こさなければならぬ。

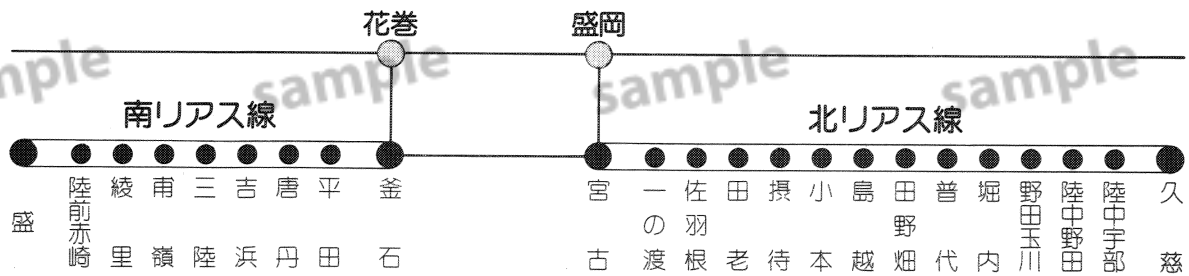
もとより鉄道経営の根源となる運賃収入は、運賃水準と輸送費の積で決まるものであるが、運賃水準は、国鉄運賃や競合する交通手段との関係から、その水準の設定には自ずから限界がある。したがって収入を規定する要因として、輸送需要の拡大が重要な鍵である。幸に、地元住民が三陸鉄道を利用した旅行会を企画するなど自発的にさまざまなイベントを展開しており、この鉄道を地域振興の核として生かしていこうとする意欲がみなぎっている。しかし、会社自身も国鉄ローカル線が、輸送量の減少→列車本数削減→サービス水

(注) 「開業した三陸鉄道」、中原良一、ESP、1984年8月。

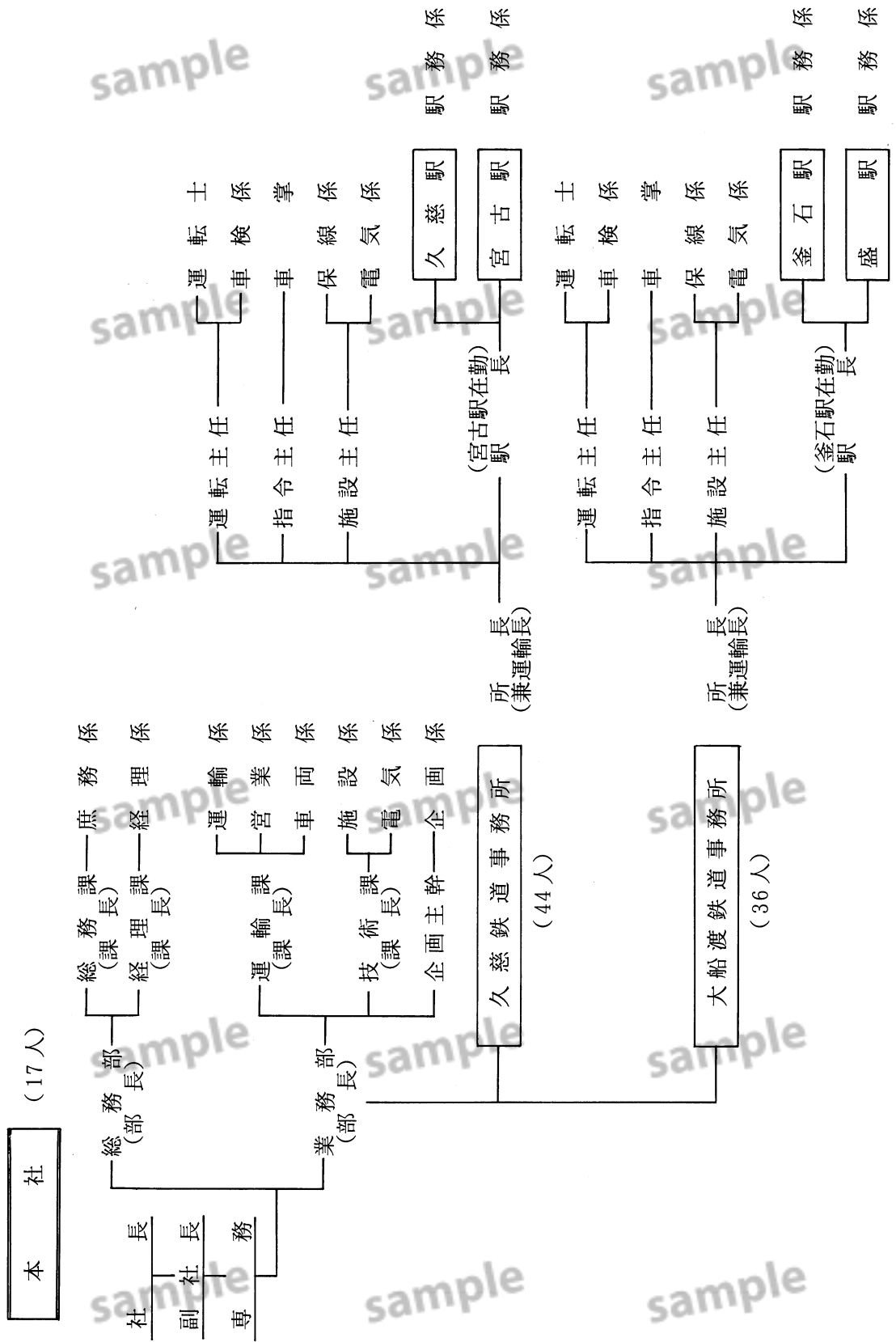
準の低下→輸送量の減少という悪循環に陥ったところがあることを忘れてはならない。

一切の鉄道施設を無償で貸与され初期投資などに要する経費について転換交付金など国からの助成があるとしても、開業時の輸送密度が、1,500人程度と予測される三陸鉄道においては、まさに血の滲むような経営努力が必要であると考えられる。したがって、合理化を徹底しながらも列車回数を確保し、地域住民に利用しやすいダイヤ編成や、国鉄線との乗り入れの実施など、あらゆる面で利用促進のための工夫をこらす一方、支出の面においても、合理化に真摯に取り組んでいる中小民鉄の範として、徹底した減量経営を進めていかなければならない。しかし、何といても、経営合理化の焦点は要員の削減にある。三陸鉄道においては業務委託、駅の無人化やワンマン運転、職種間の相互運用などによる合理化策を進めているが、これらの一層の推進を図る必要がある。

本来、第三セクターによる鉄道経営は、バス輸送に切り換えた方が適切ところで鉄道経営を行なうわけであるから、尋常なやり方では経営を維持することが困難であることを銘記し、そして、何より増して地域の方々が『自分の足』、『自分の鉄道』として積極的に利用していただくことが大切であると考えている。」



資料 2 組織 図



資料：会社記録

資 料 3

三陸鉄道株式会社の株式の引受者及び引受額一覧表

出 資 区 分			出 資		出 資 区 分			出 資	
			出 資 額	構 成				出 資 額	構 成
公 共 団 体	岩手県 宮古市 大船渡市 久慈市 釜石市 三陸町 田老町 岩手県 野畑村 普代村 野田村 陸奥市 大槌町 山田町 種岡町 花巻市 一関市 遠野市 東和町 大東町 千厩町 室根村 川崎村 住田町 宮守村 新里村 川井村	144,000	48.0	千円	％	金融機関	(株)岩手銀行	12,000	4.0
				(株)北日本相互銀行	5,000		1.7		
				(株)東北銀行	3,000		1.0		
				小 計	20,000		6.7		
				農業団体	岩手県共済		1,600	0.5	
					岩手県経済		1,700	0.6	
					岩手県信用		1,700	0.6	
					小 計		5,000	1.7	
				漁業団体	岩手県漁業		4,000	1.3	
					岩手県信用		1,000	0.3	
	小 計	5,000	1.7						
	林業団体	岩手県森林	1,000		0.3				
		岩手県木材	1,000	0.3					
		小 計	2,000	0.6					
		商 工 団 体	岩手県商工	1,670	0.6				
	岩手県商工振興		1,660	0.6					
	盛岡商工		400	0.13					
	釜石		140	0.05					
	一関		150	0.05					
	宮古		160	0.05					
花巻	120		0.04						
水沢	200		0.07						
北上	140		0.05						
大船渡	140		0.05						
江刺	100	0.03							
久慈	120	0.04							
(財)岩手県観光開発公社	1,000	0.3							
小 計	6,000	2.0							
小 計	226,000	75.3	合 計	300,000	100				
民 間 企 業	新日本製鉄(株)	10,000	3.3						
	東北電力(株)	10,000	3.3						
	小野田セメント(株)	5,000	1.7						
	ラサ工業(株)	3,000	1.0						
	岩手開発鉄道(株)	5,000	1.7						
(株)岩手電子計算センター	3,000	1.0							
小 計	36,000	12.0	合 計	300,000	100				

資料：会社記録

資 料 4-1

三 陸 鉄 道 の 貸 借 対 照 表

(昭和60年3月31日現在)

(単位：円)

資 産 の 部		負 債 及 び 資 本 の 部	
科 目	金 額	科 目	金 額
流動資産	294,157,046	流動負債	56,066,848
現金・預金	279,677,706	未払費用	40,977,761
貯蔵品	14,479,340	前受運賃	1,459,600
固定資産	167,061,328	預り金	3,121,899
鉄道業固定資産	167,061,328	仮受金	660
有形固定資産	166,176,528	賞与引当金	9,596,928
建物	264,635	法人税等引当金	910,000
建物附属	2,710,333	固定負債	160,964,918
構築物	469,443	長期未払金	157,600,000
車両	160,219,023	退職給与引当金	3,364,918
工具・器具・備品	2,513,094	負債合計	217,031,766
無形固定資産	884,800	資本金	300,000,000
電話加入権	884,800	欠損金	55,813,392
		当期未処理損失	55,813,392
		(うち当期利益)	(26,176,078)
		資本合計	244,186,608
資産合計	461,218,374	負債・資本合計	461,218,374

注1. 減価償却累計額 1,738,183円

注2. 圧縮記帳額 1,300,000円

注3. 1株当たりの当期利益 873円

資料：会社記録

資 料 4-2

三 陸 鉄 道 の 損 益 計 算 書

(昭和59年4月1日から
昭和60年3月31日まで)

(単位：円)

費 用 の 部		収 益 の 部	
科 目	金 額	科 目	金 額

経 常 損 益 の 部

(営業損益の部)

鉄道業営業費	715,436,093	鉄道業営業収益	779,715,702
運 送 費	613,196,034	旅 客 運 輸 収 入	766,251,125
案 内 宣 伝 費	21,068,891	運 輸 雑 収	13,464,577
厚生福利施設費	5,389,163		
一 般 管 理 費	71,056,713		
諸 税	3,002,467		
減 価 償 却 費	1,722,825		
営 業 利 益	64,279,609		

(営業外損益の部)

営業外費用	64,130,864	営業外収益	14,289,808
支払利息・割引料	6,062,202	受取利息・割引料	7,612,797
開業準備費償却	58,068,662	有価証券利息	1,129,187
		土地物件貸付料	503,880
		雑 収 入	5,043,944
経 常 利 益	14,438,553		

特 別 損 益 の 部

特別損失	1,300,000	特別利益	14,260,855
固定資産圧縮損	1,300,000	高 齢 者 助 成 金	14,260,855
税引前当期利益	27,399,408		
法 人 税 等	1,223,330		
当 期 利 益	26,176,078		
前期繰越損失	△ 81,989,470		
当期末処理損失	△ 55,813,392		

資料：会社記録

資 料 4 - 3

営業成績および財産の状況の推移

区 分	57 年 度 (第2期)	58 年 度 (第3期)	59 年 度 (第4期)
鉄 道 業 営 業 収 入	—	—	779,716千円
当 期 利 益	△ 4,938千円	△ 75,300千円	26,176千円
1 株 当 た り 当 期 利 益	△ 164円	△ 2,510円	873円
資 産 合 計	293,331千円	222,157千円	461,218千円
資 本 合 計	293,311千円	218,010千円	244,186千円

資料：会社記録

三陸鉄道運営助成基金条例（岩手県）

（設 置）

第1条 三陸鉄道（久慈市から下閉伊郡岩泉町を経て宮古市に至る鉄道及び釜石市から気仙郡三陸町を経て大船渡市に至る鉄道をいう。）により旅客を運送する事業を営む地方鉄道業者に対する当該事業の運営に要する費用の補助等の財源に充てるため、日本国有鉄道からの交付金を資金として三陸鉄道運営助成基金（以下「基金」という。）を設置する。

（積 立 て）

第2条 基金に積み立てる額は、一般会計歳入歳出予算で定める。

（管 理）

第3条 基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

2 基金に属する現金は、必要に応じ、最も確実かつ有利な有価証券に代えることができる。

（運用益金の処理）

第4条 基金運用から生ずる収益は、一般会計歳入歳出予算に計上して基金に編入するものとする。

（補 則）

第5条 この条例に定めるもののほか、基金の管理に関し必要な事項は、知事が定める。

附 則

1 この条例は、公布の日から施行する。

2 岩手県基金管理審議会条例（昭和39年岩手県条例第21号）の一部を次のように改正する。

第1条中「産業振興基金」の次に「三陸鉄道運営助成基金」を加える。

資 料 6

出資市町村人口

(昭和59年10月1日現在)

北 リ ア ス 線	人 口	就 業 人 口 (注)
久 慈 市	38,960人	17,426人
野 田 村	5,222	2,307
普 代 村	4,001	2,005
田 野 畑 村	5,160	2,656
岩 泉 町	16,872	8,554
田 老 町	5,576	2,749
宮 古 市	61,897	28,231
南 リ ア ス 線		
釜 石 市	61,498	29,354
三 陸 町	9,728	4,771
大 船 渡 市	39,206	19,539
そ の 他		
種 市 町	16,804	7,109
盛 岡 市	234,246	108,694
川 井 村	5,039	2,861
新 里 村	4,654	2,389
山 田 町	24,735	11,153
大 槌 町	20,686	9,142
遠 野 市	30,116	16,703
宮 守 村	6,003	3,608
東 和 町	12,148	7,238
花 巻 市	69,847	36,564
住 田 町	8,554	4,914
陸 前 高 田 市	28,637	14,278
大 東 町	12,148	7,238
室 根 村	6,998	4,247
千 厩 町	15,159	8,699
川 崎 村	5,391	3,173
東 山 町	9,057	4,856
一 関 市	60,886	30,225

(注) 就業人口は昭和55年10月1日現在

資料：岩手県勢要覧

資 料 8-1

昭和 59 年度 輸 送 人 員

昭和 59 年度

単位：人

月別	種別	線別	北リアス線	南リアス線	合 計
4 月	定 期		81,240	56,100	137,340
	定 期 外		85,037	62,414	147,451
	計		166,277	118,514	284,791
5 月	定 期		75,702	54,839	130,541
	定 期 外		85,504	53,268	138,772
	計		161,206	108,107	269,313
6 月	定 期		72,990	51,330	124,320
	定 期 外		76,822	45,295	122,117
	計		149,812	96,625	246,437
7 月	定 期		63,612	40,083	103,695
	定 期 外		95,436	57,037	152,473
	計		159,048	97,120	256,168
8 月	定 期		74,245	49,538	123,783
	定 期 外		133,114	75,308	208,422
	計		207,359	124,846	332,205
9 月	定 期		70,110	47,220	117,330
	定 期 外		79,177	46,154	125,331
	計		149,287	93,374	242,661
4 - 9 累 計	定 期		437,899	299,110	737,009
	定 期 外		555,090	339,476	894,566
	計		992,989	638,586	1,631,575

資料：会社記録

月別	種別	線別	北リアス線	南リアス線	合 計
10 月	定 期		73,811	56,234	130,045
	定 期 外		66,143	44,692	109,835
	計		138,954	100,926	239,880
11 月	定 期		68,880	43,920	112,800
	定 期 外		52,861	35,680	88,541
	計		121,741	79,600	201,341
12 月	定 期		30,876	28,334	59,210
	定 期 外		54,030	43,432	97,462
	計		84,906	71,766	156,672
1 月	定 期		75,330	44,857	120,187
	定 期 外		57,608	46,769	104,377
	計		132,938	91,626	224,564
2 月	定 期		54,376	34,720	89,096
	定 期 外		47,241	34,110	81,351
	計		101,617	68,830	170,447
3 月	定 期		18,690	19,920	38,610
	定 期 外		68,037	50,509	118,546
	計		86,727	70,429	157,156
10 - 3 累 計	定 期		321,963	227,985	549,948
	定 期 外		344,920	255,192	600,112
	計		666,883	483,177	1,150,060
年 度 計	定 期		759,862	527,095	1,286,957
	定 期 外		900,010	594,668	1,494,678
	計		1,659,872	1,121,763	2,781,635

資 料 8-2

昭和60年度輸送概況

	北リアス線		南リアス線		計	
	人 員	対前年比	人 員	対前年比	人 員	対前年比
	千人	%	千人	%	千人	%
60年4月	140	84.3	89	75.4	229	80.6
5月	146	90.7	104	97.2	250	93.3
6月	138	92.0	84	86.6	222	89.9
7月	142	89.3	91	93.8	233	91.0
計	566	88.9	368	87.6	934	88.4

資料：会社記録

資 料 8-3

運 輸 収 入

昭和 59 年度

単位：千円

月別 種別 線別	北リアス線	南リアス線	合 計	
4 月	定 期	15,613	12,410	28,023
	定 期 外	43,100	22,777	65,877
	計	58,713	35,187	93,900
5 月	定 期	7,488	3,748	11,236
	定 期 外	42,599	20,665	63,264
	計	50,087	24,413	74,500
6 月	定 期	6,456	4,190	10,646
	定 期 外	36,447	17,207	53,654
	計	42,903	21,397	64,300
7 月	定 期	8,189	5,061	13,250
	定 期 外	45,035	19,605	64,640
	計	53,224	24,666	77,890
8 月	定 期	9,245	5,635	14,880
	定 期 外	66,060	28,820	94,880
	計	75,305	34,455	109,760
9 月	定 期	7,121	3,891	11,012
	定 期 外	38,204	16,814	55,018
	計	45,325	20,705	66,030
4 - 9 累 計	定 期	54,112	34,935	89,047
	定 期 外	271,445	125,888	397,333
	計	325,557	160,823	486,380

月別 種別 線別	北リアス線	南リアス線	合 計	
10 月	定 期	7,946	6,512	14,458
	定 期 外	31,662	14,950	46,612
	計	39,608	21,462	61,070
11 月	定 期	7,315	4,133	11,448
	定 期 外	22,545	12,327	34,872
	計	29,860	16,460	46,320
12 月	定 期	3,057	2,097	5,154
	定 期 外	21,140	12,316	33,456
	計	24,197	14,413	38,610
1 月	定 期	9,410	6,316	15,726
	定 期 外	23,119	13,355	36,474
	計	32,529	19,671	52,200
2 月	定 期	6,155	3,192	9,347
	定 期 外	17,504	10,189	27,693
	計	23,659	13,381	37,040
3 月	定 期	2,637	2,446	5,083
	定 期 外	25,784	13,764	39,548
	計	28,421	16,210	44,631
10 - 3 累 計	定 期	36,520	24,696	61,216
	定 期 外	141,754	76,901	218,655
	計	178,274	101,597	279,871
年 度 計	定 期	90,632	59,631	150,263
	定 期 外	413,199	202,789	615,988
	計	503,831	262,420	766,251

資料：会社記録

〔三陸鉄道の開通に伴う住民意向調査〕（岩手県）

(1) 調査の目的

本調査は三陸地方，とりわけ岩手県沿岸地域の振興を図るため，三陸鉄道の開通を機会に広く地域住民の意向を把握し，今後の県政運営の参考とするために行ったものである。

(2) 調査の主体

久 慈	地方県民室
岩 泉	地方県民室
宮 古	地方県民室
釜 石	地方県民室
大 船 渡	地方県民室

(3) 調査の期間：昭和60年2月1日から昭和60年2月12日

(4) 調査の内容

三陸鉄道の開通に伴う住民の各種意向

(5) 調査の対象

久慈，岩泉，宮古，釜石，大船渡の各地方県民室が所管する市町村内に居住している成年男女

(6) 標本数：1000人（抽出方法：層化二段無作為抽出法）

(7) 調査の方法：郵送法

(8) 回収の結果

回収実数：612人（回収率：61.2%）

男 319人（52.1%） 女 293人（47.9%）

問1 あなたは、三陸鉄道の開通についてどう思いますか。

	基数 (N)	=	612 (100.0%)
1 大変良かったと思う	332	(	54.2%)
2 良かったと思う	212	(	34.6%)
3 別になんとも思わない	59	(	9.7%)
4 悪かったと思う	4	(	0.7%)
無回答	5	(	0.8%)

問2 三陸鉄道は全国で初めての第三セクター（自治体、民間共同出資）によって運営されていますが、あなたは、マイレール（自分達の鉄道）としての意識を感じますか。

	基数 (N)	=	612 (100.0%)
1 大いに感じる	123	(	20.1%)
2 感じる	230	(	37.6%)
3 あまり感じない	214	(	35.0%)
4 感じない	33	(	5.4%)
無回答	12	(	2.0%)

（問2で、「1 大いに感じる」または「2 感じる」と答えた方だけに伺います。

S Q マイレール意識をどのような形で表わしていますか。次の中からいくつでも選んでください。

	基数 (N)	=	353 (100.0%)
1 積極的に三陸鉄道を利用するようにしている	119	(	33.7%)
2 家族・親戚・友人・知人・観光客などに三陸鉄道の利用を勧めている	231	(	65.4%)
3 車中・駅・ホームなどを汚さないように心懸けている	69	(	19.5%)
4 その他（具体的に記入してください）	31	(	8.8%)

問3 あなたは、三陸鉄道を利用したことがありますか。

	基数 (N)	=	612 (100.0%)
1	利用したことがある	→ S Q へ	333 (54.4%)
2	利用したことがない		275 (45.2%)
	無回答		4 (0.7%)

(問3で、「1 利用したことがある」と答えた方だけに伺います)

S Q 主に何のために利用しましたか。

	基数 (N)	=	333 (100.0%)
1	通勤のため		18 (5.4%)
2	通学のため		2 (0.6%)
3	通院のため		35 (10.5%)
4	商談・会議など仕事上の用務のため		38 (11.4%)
5	親戚・友人などの知人を訪問するため		71 (21.3%)
6	買物のため		23 (6.9%)
7	遊び・観光のため		106 (31.8%)
8	一度、三陸鉄道に乗ってみたかったため		39 (11.7%)
	無回答		1 (0.3%)

問4 三陸鉄道の開通以前と現在で、あなた自身あるいは、あなたの家で何か変わったか、あるいは変わりつつあると感じることがありますか。

	基数 (N)	=	612 (100.0%)
1	変わった (変わりつつある)	→ S Q へ	164 (26.8%)
2	変わっていない		315 (51.5%)
3	何ともいえない		117 (19.1%)
	無回答		16 (2.6%)

(問4で、「1 変わった(変わりつつある)」と答えた方だけに伺います)

S Q 具体的に変わった(変わりつつある)と思うことは何ですか。次の中からいくつでも選んでください。

	基数(N)	=	164 (100.0%)
1 通勤・通学・通院などが楽になった	60	(	36.6%)
2 行動・交際の範囲が広がった	34	(	20.7%)
3 親戚・友人などの知人を訪ねることが多くなった	40	(	24.4%)
4 親戚・友人などの知人が訪ねて来ることが多くなった	51	(	31.1%)
5 買物・遊び・観光に出かけることが多くなった	59	(	36.0%)
6 家族全員がそろうことが多くなった	12	(	7.3%)
7 家計の支出が多くなった	10	(	6.1%)
8 暮らし向きが良くなった	7	(	2.4%)
9 その他(具体的に記入してください)	20	(	12.2%)

問5 三陸鉄道の開通以前と現在で、あなたのまち(地区、市町村)で何か変わったか、あるいは変わりつつあると感じることがありますか。

	基数(N)	=	612 (100.0%)
1 変わった(変わりつつある)————→ S Qへ	250	(	40.8%)
2 変わっていない	169	(	27.6%)
3 何ともいえない	167	(	27.3%)
無回答	26	(	4.2%)

S Q 具体的に変わった(変わりつつある)と思うことは何ですか。次の中からいくつでも選んでください。

	基数(N)	=	250 (100.0%)
1 街(地区、市町村)に活気がでてきた	73	(	29.2%)

2	買物客が多くなってきた	54 (21.6 %)
3	買物客が少なくなってきた	12 (4.8 %)
4	観光客が多くなってきた	162 (64.8 %)
5	観光客が少なくなってきた	1 (0.4 %)
6	催し物などが多くなってきた	31 (12.4 %)
7	街並みがきれいになってきた	13 (5.2 %)
8	街の中が騒がしくなってきた	10 (4.0 %)
9	物価が高くなってきた	7 (2.8 %)
10	物価が安くなってきた	3 (1.2 %)
11	三陸地域の住民としての連帯感が出てきた	91 (36.4 %)
12	その他（具体的に記入してください）	22 (8.8 %)

問6 あなたは、三陸鉄道の開通が地域振興の力になっていると思いますか。

	基数 (N)	=	612 (100.0 %)
1	大きな力になっていると思う	231 (37.7 %)	
2	いくらか力になっていると思う	244 (39.9 %)	
3	まだ力になっていないと思う	53 (8.7 %)	
4	何とも言えない	75 (12.3 %)	
	無回答	9 (1.5 %)	

問7 三陸地方、とりわけ本県の沿岸地域は三陸鉄道が開通したことに伴い、全国的にも脚光を浴びていますが、あなた自身は「三陸」という地域をどのように思っていますか。次の中から三つだけ選んでください。

	基数 (N)	=	612 (100.0 %)
1	美しい自然にあふれた静かな地域	420 (68.6 %)	
2	自然条件が厳しく開発の遅れている地域	220 (35.9 %)	
3	海の幸、山の幸に恵まれている地域	366 (59.8 %)	
4	地下資源に恵まれている地域	8 (0.5 %)	

5	やませや津波などの災害の多い地域	109 (17.8%)
6	産業が発達し、物資流通の盛んな地域	3 (0.5%)
7	観光客が多く、活気あふれる地域	66 (10.8%)
8	教育・文化活動の盛んな地域	17 (2.8%)
9	人情味豊かな地域	190 (31.0%)
10	県内陸部と比較して格差のある地域	266 (43.5%)
11	その他(具体的に記入してください)	12 (2.0%)

問8 県では、沿岸地域の振興を図っていくため、将来(21世紀)に向け、いろいろな施策の推進に努めていますが、あなたはどのような施策を重点的に推進してほしいと思いますか。次の中から三つだけ選んでください。

	基数(N)	=	612 (100.0%)
1	畜産及び高冷地野菜など高収益畑作農業の振興	111 (18.1%)	
2	林道網の整備による森林資源の活用	48 (7.8%)	
3	漁場や漁港の整備などによる漁業の振興	227 (37.1%)	
4	鉱物資源の開発と利用	18 (2.9%)	
5	優良企業の育成・導入による雇用機会の確保	323 (52.8%)	
6	商業・流通の近代化	101 (16.5%)	
7	住宅・上下水道などの居住環境の整備	107 (17.5%)	
8	沿岸都市間を結ぶ道路網の整備	107 (17.5%)	
9	沿岸と内陸を結ぶ道路網の整備	283 (46.2%)	
10	沿岸と内陸を結ぶ空路の開設	48 (7.8%)	
11	港湾の整備による流通機能の拡充	60 (9.8%)	
12	石油備蓄基地の建設	49 (8.0%)	
13	原子力発電所または石炭火力発電所の立地	20 (3.3%)	
14	海洋性レクリエーション基地の建設による観光開発	122 (19.9%)	
15	自然環境の保全と活用	99 (16.2%)	
16	その他(具体的に記入してください)	8 (1.3%)	

問9 県沿岸地域の振興を図るため、このようなことをしてみてもどうかと思うことや、してみたいと思うようなあなたのアイデアがありましたら、お聞かせください。

県沿岸地域の振興を図るためのアイデアについては、企業の誘致、雇用の確保、交通網の整備、コピューター航空の導入、観光開発、水族館の設置等となっている。

主なものを挙げると、次のとおりである（20例）。

1. 若い人が県外に就職したり、出稼ぎする人をあまり出さないように、県内に働ける所をたくさん作ってほしい（岩泉町・男・50代・農林水産業）
2. 沿岸部は仕事場が少なく、内陸部に比べると遅れているようなところもあると思うので、沿岸地域にも、もっと多くの職場がほしい（大槌町・男・30代・農林水産業）
3. 若い青年達が意欲を持って働ける企業の誘致が必要である（三陸町・女・20代・無職の主婦）
4. 交通網の整備が第一。例えば、三鉄も八戸～久慈～宮古～釜石～大船渡～仙台と沿岸部を直結すること（種市町・男・40代・商工自由業）
5. 山田線と三陸鉄道を一本化し、盛～久慈間が開通すると、ますます発展すると思う（大槌町・女・40代・無職の主婦）
6. 広い県内を自由に走れる道路があったらと思う（山形村・女・30代・労務職）
7. 沿岸地域の発展を阻害しているものは、内陸部との動脈ともいえる横断道路がいまだに整備されていない事と、異常なまでの速度規制にあると思うので、市街地及び危険な場所を除いて「全面規制緩和」の思い切った措置を取らないと、物資の流通も悪く、誘致企業の導入はおろか、永久に現状維持型になる危険があると思う（釜石市・男・40代・労務職）
8. 何と言っても、沿岸と内陸を結ぶ高速道路網の整備に力を入れてほしい（宮古市・男・事務職等）
9. 空路をつくって、都会的にしてはどうか（釜石・女・30代・無職の主婦）
10. コピューター航空を耳にする昨今だが、早く設置し、空からの三陸観光ができれば良いと思う……陸は三鉄、海は遊覧船……（久慈市・女・30代・事務職等）
11. 私達の周辺には大変な遊休地があるが、この遊休地を利用すれば、一大観光地ができると思う。ミニ空港等が出来れば、大変な活気が出てくるのではないかと（宮古市・男・

- 40代・農林水産業)
12. 道路の整備, 各市町村の史蹟の掘り起こし, 特産品の振興, 年間通じてのレジャー, レクリエーション施設の設置 (大野村・女・20代・事務職等)
 13. 安価な宿泊施設や海底遊歩道を設置して観光客を集める (釜石市・男・30代・事務職等)
 14. 海洋博などの大きなイベントを開催してはどうか (三陸町・女・20代・事務職等)
 15. 三鉄ブームが今のままでは2~3年だと思うので, 海洋性レクリエーション基地等の施設が必要だと思う (山形村・男・40代・事務職等)
 16. 沿岸部に大規模レクリエーション施設を建設する。碁石海岸の開発に期待する (三陸町・男・30代・商工自由業)
 17. 水族館を設置してもらいたい (久慈市・男・30代・商工自由業)
 18. 大規模水族館の建設, 本州最東端の重茂半島のPR, 三陸海岸の両極端である男性美, 女性美のPRとともに地元の施設完備も必要だと思う (宮古市・女・30代・無職の主婦)
 19. 田野畑周辺に, 8,000人規模の大学を誘致する (大野村・男・30代・事務職等)
 20. 自然を守りながら, 原子力発電所などの未来の工場の立地を考えてほしい (大槌町・男・50代・労務職)

問10 三陸鉄道をより多くの人に利用してもらうためには, 今後どのようなことをしたら良いと思いますか。具体的に記入してください。

三陸鉄道の利用度を高めるための意見については, 国鉄との連携強化, ダイヤの見直し, 車内サービスの工夫, 学校教育との連携, 自然の活用とPR, 観光開発等となっている。

主なものを挙げると, 次のとおりである (20例)。

1. 国鉄と接続するダイヤを設定してほしい, 観光のみを目的としないで, 生活列車として重視してほしい (大船渡市・女・30代・無職の主婦)
2. 東北本線との関連を考え, 八戸から一本でつないだ急行を作ってはどうか (久慈市・男・20代・事務職等)
3. 本数を増やして国鉄とのつながりを良くするともっと便利になり, 利用客が増えると思う (大槌町・女・40代・無職の主婦)
4. 観光シーズン中の列車の増発, 通勤・通学者の時間に合わせた時刻表の設定 (大野村・男・30代・事務職等)

5. 観光客の多い夏の期間には、料金を割安にする。停車する駅を、観光と通学の面から検討してはどうか（住田町・男・30代・事務職等）
6. 現在よりも時間を短縮する（普代村・男・60代・事務職等）
7. 運賃の値上げをしないように努力すること（陸前高田市・女・30代・商工自由業）
8. 安全に留意して、事故を起こさないでほしい（陸前高田市・女・60代・無職の主婦）
9. 車内で観光気分させるように、静かな音楽または民謡等を流してみてもどうか（釜石市・女・60代・無職の主婦）
10. 急行、その他ロマンス・カー等を走らせてみたら良いと思う（山形村・男・30代・事務職等）
11. クイズあるいはクロスワード・パズル等のついたキップや定期券の発行（宮古市・男・20代・労務職）
12. 三陸鉄道に因んだイメージ・ソングを発表してはどうか（住田町・女・40代・農林水産業）
13. 駅の周辺を整理する（田老町・女・50代・無職の主婦）
14. 少年達の育成を目的とする各種イベントで、さらにはそれが地域産業にも関連があり、親なども積極的に興味を持つような施策の実施、自然と人間の触れ合いを未来学習と関連づけて考え、都市にある学校の分校を誘致するなどしてはどうか（田野畑村・男・30代・商工自由業）
15. 海のない学校の生徒の修学旅行の目的地になるようにコースを設定し、宿泊地を各市町村、部落等に分散させ、岩手の自然と親しみ、いろいろな体験ができるように行事を組む（山田町・男・50代・農林水産業）
16. 郵便絵はがきを作成して地区民に有料配付し、全国の知人に発送してもらおう（宮古市・女・50代・無職の主婦）
17. 三陸の自然を求めて来るのだから、自然を破壊しないこと（川井村・男・50代・商工自由業）
18. 知名度は全国一なのだが、そればかりに頼ると他に追いつかれ、追い越される危険があるので、例えば夏に花火大会の日程にあわせた各種イベントを組むなど、観光客の誘致に努力してほしい（釜石市・男・30代・商工自由業）
19. 観光地を多く作りルート化すれば、人が集まり、利用すると思う（種市町・女・20代・事務職等）
20. ラドン温泉のような観光客が足を止める施設を（大槌町・女・40代・農林水産業）

問11 今後、三陸鉄道に力を入れて取り組んでほしいと思うことは何ですか。望むことがありましたら、具体的に記入してください。

三陸鉄道に対する今後の要望については、南北リアス線の一本化、車内外のサービス向上、安全運行、経営の健全化、ダイヤの見直し、PRの強化等となっている。

主なものを挙げると、次のとおりである（20例）。

1. 釜石～宮古間も開通しなければ、三陸鉄道の意味がない。盛～久慈間の直結を望む（大船渡市・男・30代・労務職）
2. 北・南リアス線の早期直結を望む（岩泉町・男・70代・商工自由業）
3. 久慈から大船渡までを一本化してほしい（久慈市・男・30代・労務職）
4. 仙台～八戸間の直通急行及び特急列車の運行を、国鉄と共同で1日6本以上行ってほしい（宮古市・女・50代・無職の主婦）
5. 当初は久慈～盛岡間を乗り換えなしの全通路線とし、将来は仙台～八戸間の直通化計画を進めていくべきだと思う。短期間で実現するように努力しないと、赤字解消はあと4年では無理だと思う。三陸鉄道の存在を全国に周知してもらうために季節毎にパンフレットの発行を忘れないことが大事だと思う。しかる後に高速化に移行して行くべきだと思う（釜石市・男・40代・労務課）
6. 観光シーズンには、マイカー客の吸収のため必要に応じてカー・トレインを接続してほしい（大船渡市・男・40代・事務職等）
7. トンネル内を楽しむため、沿岸のビデオを紹介してほしい（普代村・男・60代・事務職）
8. 沿岸の景色の名所と列車時刻を案内してほしい（大船渡市・女・40代・商工自由業）
9. 国鉄には見られないような態度で利用客に接することが三陸鉄道の利用につながる（三陸町・男・20代・事務職等）
10. 特に社員（駅員）の接客マナーの教育を望む（山田町・女・50代・事務職等）
11. 降りる時ドアが閉まったりするので、ブザーで知らせるようにしたら良いと思う（久慈市・女・30代・無職の主婦）
12. 駅員は沿岸に関する知識を持ってほしい（田野畑村・男・50代・労務職）
13. サービスの向上と安全性の確保、そして合理的な運行を望む（山形村・男・50代・労務職）

14. 安全運行と地域の特色を活かした利用者へのサービスを望む（大野村・男・30代・事務職等）
15. 車内外の安全管理を望む（田老町・男・30代・労務職）
16. 経営の健全化を望む（陸前高田市・女・60代・無職の主婦）
17. 地域振興に役立ってほしい。一企業として、黒字経営に努力してほしい（住田町・男・30代・事務職等）
18. 今後も、地域住民の足として便宜を図ってほしい（山田町・女・20代・事務職等）
19. 運転本数をもっと増やしてほしい。1日に何本かは国鉄と直結しているのかなと思っている方を釜石線，山田線で多くみかけることがあるので，もっとPRしたほうが良いと思う（大槌町・女・30代・無職の主婦）
20. 三鉄に乗ってみても，行き先に“目玉”がなかったらおもしろくない，ゲーム・センター博物館，しろうと美術館など，各駅ごとの夏祭りがあっても良いのではないか（宮古市・男・20代・労務職）

資 料 10-1

三陸鉄道沿線の主要施設概況

区 間	駅 名	沿 線 観 光 施 設 等			
		宿泊施設収容人数 (宿泊施設数)	観 光 地 及 び 観 光 客 数 等		
			主 要 観 光 地	58年利用観光客数	駅からの所要時間
北 り ア ス 線	久 慈	ホテル (3軒) 225人 旅館 (4軒) 213人	久慈海岸 (海水浴場、海釣り) 赤浜展望台	153千人	国鉄バス 15分 " 15分
	陸中宇部		小袖浜 (海水浴場、海釣り、 北限の海女 (観光))		国鉄バス 10分
	陸中野田	民 宿 (2軒) 58人 旅 館 (2軒) 25人	野田海岸 (海釣り)	113千人	徒 歩 10分
	野田玉川	ユースホステル (1軒) 86人 民 宿 (1軒) 17人 国民宿舎えぼし荘 120人	玉川海岸 (海水浴場) 玉川キャンプ場 (海水浴場)	1千人	徒 歩 5分 " 10分
	堀 内	民 宿 (4軒) 85人 普代村宮海の家 旅 館 (1軒) 40人	安家川溪流 堀内海岸 (海釣り)	123千人	徒 歩 20分 " 5分
	白井海岸				
	普 代	民 宿 (19軒) 625人 くろさき荘 300人	普代浜 普代キャンプ場 黒崎海岸 (景勝地、展望台) 太田名部海岸 (海水浴場) ネダリ浜 (海釣り公園)	330千人 22千人 349千人 300千人 1千人	国鉄バス 5分 国鉄バス 20分 国鉄バス 5分 国鉄バス 20分
	田野畑	旅 館 (7軒) 393人 民 宿 (16軒) 353人 ケビンハイツ明戸 95人	北山崎海岸 (景勝地、展望台) 平井賀海岸 (海釣り) 明戸海岸 (キャンプ場) 机海水浴場	257千人 54千人 22千人 2千人	国鉄バス 10分 徒 歩 1分 徒 歩 30分 国鉄バス 10分
	島 越	旅 館 (3軒) 168人 民 宿 (8軒) 154人 家族公園 95人	鵜の巣断崖 (景勝地、展望台) ひらなめ海岸 (景勝地、展望台) 島ノ越海水浴場	42千人 8千人	国鉄バス 15分 徒 歩 15分 徒 歩 1分
	小 本	民 宿 (10軒) 210人	小本川 (溪流、川釣り) 小本海岸 (海水浴場) 茂師海岸 (海水浴場)	59千人	徒 歩 10分 徒 歩 10分 徒 歩 25分
撰 符	民 宿 (2軒) 50人				
田 老	国民宿舎三王閣 253人 旅 館 (6軒) 329人 民 宿 (25軒) 430人	三王岩 (景勝地) 真崎海岸 (海水浴場、展望台) 佐賀部 (ウミネコ) 沼の浜キャンプ場	594千人 6千人	徒 歩 20分 県北バス 20分 県北バス 20分	

資 料 10-1 (続き)

区 間	沿 線 観 光 施 設 等				
	駅 名	宿泊施設収容人数 (宿泊施設数)	観 光 地 及 び 観 光 客 数 等		
			主 要 観 光 地	58年利用観光客数	駅からの所要時間
北 リ ア ス 線	佐 羽 根	老人憩の家小田代山荘 24人			
	一 の 渡	国民休暇村 300人 ホテル(1軒) 25人 民 宿(13軒) 346人	女遊戸海岸(海水浴場) 中ノ浜キャンプ場	18千人 6千人	徒 歩 30分 " 30分
	宮 古	旅館、ホテル(49軒)2,327人 民 宿(3軒) 63人	浄土ヶ浜 (景勝地、海水浴場) 海釣り公園	738千人	県北バス17分 徒歩10分 " " 5分
釜 石	ホテル(2軒) 285人 旅 館(38軒) 1,234人	釜石大観音 魚 市 場 橋 上 市 場	250千人		県交通バス 10分 " 5分 徒 歩 2分
南 リ ア ス 線	平 田	ホテル(1軒) 160人	尾崎灯台 青出浜海水浴場 杉の浜海水浴場		県交通バス30分 徒歩20分 " 30分 " 10分 徒 歩 15分
	唐 丹	旅 館(4軒) 172人 民 宿(1軒) 25人	唐丹桜並木(景勝地) 片岸川(サケ川) 荒川海水浴場	30千人 5千人 25千人	徒 歩 15分 " 2分 " 20分
	吉 浜	旅 館(5軒) 159人 民 宿(17軒) 438人	吉浜海水浴場 千歳海岸(景勝地) 五葉山県立自然公園 (カモンカ・サルの生息地)	40千人 12千人	徒 歩 3分 県交通バス 15分 登 山 3時間
ア ス 線	三 陸	旅 館(5軒) 211人 民 宿(9軒) 316人	鳥頭海岸(景勝地) 首崎海岸(") 越喜来海水浴場	152千人	県交通バス15分 徒歩20分 " 15分 徒歩100分 徒 歩 5分
	浦 嶺		新釜(景勝地) 松島(")		県交通バス10分 徒歩30分 " 5分
	綾 里	旅 館(2軒) 58人 民 宿(7軒) 299人	垂水海岸(景勝地) 大崖海岸(") 綾里崎 (気象庁ロケット基地) 白浜海水浴場		県交通バス 3分 徒歩60分 " 10分 " 15分
線	陸前赤崎		大洞貝塚(史 跡) 長崎海岸(景勝地)	79千人	徒 歩 8分 県交通バス 20分
	盛	旅 館(4軒) 125人 ホテル(1軒) 22人	基石海岸 (景勝地、海水浴場) 樋口沢ゴトランド紀層	796千人	県交通バス 30分 " 15分

資料：岩手県交通対策室

資 料 10-2

陸 中 海 岸 国 立 公 園 主 要 観 光 地

区分	観光の見どころ	案 内	最 寄 駅	所要時間
景 勝 地	首 崎	蝦夷の酋長が坂上田村麻呂に討たれ、首の部分が流れついたらと伝えられる岬。巨大な岩峰と首崎灯台が見どころ。	三 陸	車 15 分 徒歩 90 分
	千 歳 海 岸	トド島、虹の島など大小の島々が点在し、海岸には椿、赤松が群生する東北25景勝のひとつの海岸。	吉 浜	車 15 分
	浄 土 ケ 浜	陸中海岸の代表的景勝。白色の石英粗面岩からなる半島は浄土のようである。	宮 古	車 20 分
	真 崎	田老湾の北に突き出た岬。佐賀部から鮭ヶ崎までの海岸線の展望が見事。	田 老	車 10 分
	鶉 の 巣 断 崖	180 mの高さの断崖の連続する海岸。断崖の中腹にウミウの巣が見られる。付近にハマナス家族公園がある。	島 越	車 20 分
地	北 山 崎	北部陸中海岸の代表的景勝。かつて、記念切手の図柄ともなった。海のアルプスという名があてはまる景観を誇る。	田野畑 普 代	車 20 分 車 40 分
	黒 崎	北山崎の北に連なる断崖、北山崎から久慈への海岸が見渡せる。	普 代	車 25 分
名 所	気象ロケット観測所 釜石大観音	気象庁の気象観測基地。高さ48.5 mの本尊魚籃観音をあらわす観音様。	綾 里 釜 石 平 田	車 25 分 車 15 分 車 5 分
	茂 師 海 岸	化石層が多く、昭和53年には大型の草食恐竜の化石が発見されモン竜と名づけられた。	小 本	車 10 分
	小 久 慈 焼 窯 元	岩手を代表する焼物の窯元。	久 慈	車 5 分
	小 袖 海 岸	北限の海女の活躍場所。	久 慈	車 25 分
行 事	大 船 渡 夏 ま つ り	大船渡湾の花火大会。市内の七夕がメイン。 8月4日～7日	盛	
	す ね か 釜石港まつり	吉浜で行われるナマハゲに似た行事。1月15日 7月15日綿津見神社例祭、20日の海の記念日を中心に行われる。	吉 浜 釜 石	
	釜石まつり	尾崎神社、釜石製鉄所山神社の合同例祭。 10月15日～19日	釜 石	
	久 慈 秋 ま つ り	みこし、山車、流し踊りなど各町内から出て行われる。 9月17日～19日	久 慈	
	宮古港まつり	宮古港を中心に花火大会などが行われる。 7 月 末	宮 古	
	鮭 ま つ り	* 盛 川 (12月初旬) * 片 岸 川 (11月下旬～12月初旬) * 津 軽 石 川 (1月初旬) * 田 老 川 (11月末～1月初旬) * 久 慈 川 (11月又は12月)	盛 唐 丹 宮 古 田 老 久 慈	

資料：会社案内

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

不 許 複 製

慶應義塾大学ビジネス・スクール

Contents works Inc.