



慶應義塾大学ビジネス・スクール

三陸鉄道株式会社(B)

5

昭和61年4月初旬、三陸鉄道株式会社（以下三鉄あるいは三陸鉄道と呼ぶ）は、昭和60年度（60年4月～61年3月）の営業報告書を発表した。

それによると、過去1年間の乗車人数は266.6万人で対前年比95.9%とわずかに減少した。開業ブームにわたった59年度より10%減少するであろうとする当初の予想に反して4%の減少にとどまった。

10

しかし、旅客種類別にみると、非定期客は対前年比10.6%減少しており、なかでも団体客は20%以上の減少になっていた。これは開業ブームが終ったことや、夏から秋にかけての週末に雨天が続いたことが原因であると考えられる。

一方、定期客は対前年比103.3%と増加してきていた。なかでも北リアス線の定期客は105.6%と着実な伸びを示していた。

15

収入面では総額7億400万円を記録し、対前年比8,900万円の減少になった。そして当期純利益として2,000万円を計上した。

開業後2年間わずかではあっても利益を計上（59年度2,600万円、60年度2,000万円）したことは、開業以前の予想に反して三鉄の経営努力、関係諸団体の協力の成果と考えられた。

とくに月別旅客数の推移をみると、観光シーズンである夏季の乗車人員が前年より減少しているのに対し、冬季の乗車人員は増加傾向にあった。これは冬季における利用客増加のために、三鉄が沿線市町村と提携してさまざまな企画を実施してきたからであった。

20

その主なものとして、北リアス線普代駅、田野畑駅、陸中野田駅では、12月から三陸名物の新巻きザケの直売が1月中旬まで行なわれ、またこれに呼応して沿線各地で3月までサケ祭り、味覚祭が繰り広げられた。

25

さらに三鉄では、宴会専用列車などの団体客向けの列車運行に力を注いできており、これらが冬季の乗車人員の増加に貢献したものと考えられる。

本ケースは、慶應義塾大学藤枝省人教授と同大学大学院生平井岳哉氏が共同で、(A)ケースの続編として作成されたものである。本ケースの作成にあたっては、三陸鉄道株式会社、岩手県総合交通対策室、田野畑村、大船渡市の各関係者の御協力を頂いた。ここに御好意に対し、深甚なる感謝の意を表したい。（昭和61年5月 作成）

30

（本ケース(B)は、三鉄の第三セクターとしての経営が公益事業としての効率性と公共性（社会的便益・費用分析による純便益の配分）をどう達成してきたかを検討するために、必要な資料と情報を収集する目的で作成されたものである。読者は効率性と公共性の接点をめぐって考察を推めることが望まれる。）

地 元 民 の 意 識

昭和61年2月中旬、ケースライターはその後の三陸鉄道株式会社の運営状況を調査するため、再度三陸地方を訪れた。朝方盛岡駅を出発した国鉄ディーゼル列車は、雪深い北上山系の山谷をゆっくりと（山田線）宮古駅に向かった。

今回の目的は、開業から2年近くを経過し、今後の三鉄の経営を占う意味で、北リアス線・南リアス線両線の沿線に位置する各自治体の中から田野畑村、大船渡市の各行政および商工関係に携わっている人達を訪ね、三陸鉄道がもたらした影響および現在自治体が抱えている問題について、意見を聴くことであった。

列車が進むにつれ盛岡ではほとんどなかった雪が車窓に溜まりかけていた。その自然の急変化とともに、ケースライターは東北本線のどの主要な駅からも太平洋の海岸線に出る為には、鉄道で2時間以上もかけなければならないという岩手県の広さに（それは四国4県の面積に匹敵する）、驚かざるを得なかった。

しばらくすると、列車は雪の北上山系を越え、ゆるやかな勾配を下り始めていた。それと同時に雪は消え、冬の東北地方とは思えない穏やかな天候の中、やがて列車は宮古駅に到着した。

ケースライターはある考えを持ちながら、さっそく三鉄の宮古駅に向かった。というのは、この冬の季節に三陸鉄道を訪れる観光客などそういるものではない。とすると、この時期三鉄に乗車しているのは、その大半が地元の人々であろう。地元住民の三鉄に対する利用意識が一番はっきり表れるのが実はこの季節に違いない、と思っていたからであった。

北 リ ア ス 線

次の列車が発車する約20分前の駅は正直言ってたくさんの人でいっぱいであった。そのほとんどの人が子供を連れた買物婦りの女性であり、また通院婦りと思われる年配の人達であった。昼間の閑散時だけに列車は1両編成であり、列車は満員の客を乗せ、定刻通り久慈に向かって出発した。

三鉄では途中の駅はすべて無人駅の為、駅での乗客の乗り降りについては車掌が切符の受け渡し業務を行っていた。しかし、1両編成であるこの列車はワンマン運転をしており、運転手が切符の受け渡し業務を行なう為、乗降口は前だけに限られていた。

3つめ、4つめの駅を過ぎるにつれて、客はみるみるうちに減り始めていた。やがて出発から45分後、目的地である田野畑駅に到着した。しかし先を急ぐかのように走り去る列車には、わずか2、3人の客しか乗っていないのが、妙に印象に残った。

田野畑村訪問

駅から車で走ること14, 5分で、田野畑村役場に到着した。そこで我々は、総務課長広内文男氏、企画課長中嶋昭男氏ならびに同村商工会の早野和平氏に面談した。

広内総務課長談

「昨年国勢調査を行ないまして、人口は55年の5,255人から5,199人に減少しております。しかし正直言って、村では当初5,000人近くまで減少するのではないかと予想しておったのです。それがこの程度の減少で済んだのもある面で三鉄開業のおかげと考えております。

三鉄開業で一番変化したことと言えば、何と言っても村内への観光客の変化です。開業前の58年度57万人だった延べ入込観光客は、59年度には114万人に、そして60年度は121万人にまで増えております。

ただし、観光客の全員が三鉄で来ているわけではないと考えられますので、その点は差し引いて考える必要があると思います。

当然一部の商店には好影響があったと思われます。もっともその内訳を見ると95%が日帰りまたは通過型の客で占められており、まだ税収入の面において正確な数値は出ていませんが、1人当たりが村で消費する金額も限られたものだと思いますので、実際には観光客の増加に見合った程の好影響は出ていないのではないのでしょうか。

今後宿泊型の観光客を増やそうと、団体客の招へいや中高校生の体験学習を積極的に広めようと頭をしばっている最中です。

それに対処する為に、村では岩手県北自動車(株)と一緒に第三セクターの北部陸中海岸観光開発(株)という会社を設立しました。

ただし、これには2つの課題があります。1つは宿泊施設の整備です。特に団体用の施設が急務かもしれません。しかし仮にできたとしても2つめの課題として稼働率の問題があります。現在の状況では夏は良くても、冬はカバーしきれないと思われます。恥ずかしい話ですが、この点が解決しない限りにおいては、なかなか進展しないのではないのでしょうか。

次に村民について御説明すると、三鉄は比較的海岸線の近いところを走っている為に村の中心からは少し離れたところにあります。したがって三鉄を利用する為には何らかの手段で駅に行く必要があります。国鉄バスがありますが時間がかかること、便数が少ない為に、極限られた人しか利用していません。その為村民バスを一部の地域走らせてはいるのですが、国鉄バスと競合する区間については国鉄がその運転を認めていないのが実情です。おそらく三鉄利用の人は主として沿線周辺の人で、内陸になればなるほど車、それも自家用車の利用で直接宮古や久慈に出る人が増えてくるのではないのでしょうか。

沿線における三鉄利用者のうち、その大半が通学に利用する高校生と買物ないしは通院を目的とした客に分けられると思います。このうち通院客を例にとると、主としてこの恩恵に浴する人は比較的年配の人だと言えますね。

あと通学する高校生については、その数自体は思ったより少ないと思います。と言うのは内陸の人にとっては駅へのアクセスの関係から依然通学は無理な人がかなりいるからです。中学校卒業者のうち村内にある高校の分校に通学するのが約半分。そして三鉄で宮古等に通学しているのが全体の2割しかないでしょう。あとの残りは依然として宮古等での下宿生活をしいられていると思います。なお進学率そのものについては三鉄開業の影響があったかどうかはわかりませんね。」

商工会 早野和平氏談

「現在村内には小売り店が45, 6店あります。そこでの消費意識を高める為に、一定枚数を集めると商品の交換に応じるというスタンプ券の発行を、我々商工会では実施しています。

三鉄が開業する以前の58年度のスタンプ券の売り上げから比較すると、開業後の59年度の売り上げは3億9,000万円から実に2,000万円もダウンしているのが実情です。実際にはスタンプ券は50円お買い上げに1枚が原則ですから、当然スタンプ券がもらえない端数があるわけです。それらを考慮すると3,000万円近くダウンしたのではないのでしょうか。

品物では衣料品関係は大半が村外で購入されているようです。特に婦人服・子供服についてはほとんどが宮古で購入されているのではないのでしょうか。食料品と雑貨品のみ従来通り地元で購入されている感じです。率直に言って、地元と非地元の消費の比率は3対7以上ではない

でしょうか。

村民の三鉄利用目的には通勤・通学を除けば通院と買物があります。しかし実際には通院している人達は『ついでに買物』もしてしまうケースが多いようです。

あと我々の調査では、村内の消費者の大部分が「買物したらスタンプをくれた」という様な消極的な買物行動が目立つようです。もう少し村内で積極的に買物をさせるように仕向けるべきだとは思いますが。

でも対策となるとお手上ですね。いや、やっていないのが正解ですね。と言うのはですね、小売り店のほとんどは兼業でやっているのが真相なんです。農林漁の何かを一方でやっていますから、生活するのには困らないのです。ですから小売り店で絶対生計を立てていかなければならないということがないのです。これが対応を遅くさせている本当の原因かもしれませんね。」

なお物価については宿泊施設の宿泊代を含めて、ここ2, 3年はそれほど上ってはいないと思います。」

中嶋昭男企画課長（田野畑懐かし村企画課）談

「田野畑村では、三鉄開業と同時に『マイレール運動推進本部』を結成して、三鉄への意識高揚を図る為に北リアス杯中学校野球大会、ロックコンサート、絵画コンクールなどの活動を行なっています。

また『懐かし村民』というものをつくりました。これは村民の義務である税金（会費）を納めていただいた人達には、村でとれた新鮮な山海の珍味を御自宅にお届けするほか、村の施設等を優先的に利用できるような制度です。

まだまだ開業そのものから日が浅いので、数も今のところ 520 名ほどですが、まずはこういうことから地道に村への観光客を増やしていきたいですね。

それから言い忘れましたが、田野畑村では『教育立村』を目指していきまして、その一環として、現在早稲田大学の『思惟の森』、日本体育大学の『自然大学校』などの野外活動が村内で行なわれており、夏には多くの学生がここを訪れるんですよ。

それから宿泊施設は、現在は次のようになっています。

宿 泊 施 設	数	収容人員
ホ テ ル	1	240 人
旅 館	9	445 人
民 宿	22	525 人
バンガロー、ケビン等	26	132 人
計	58	1,341 人

これなどまだまだ整備を要すると思うのですが、先ほども指摘しましたように観光客が必ず来るという保証がないので、どの業者もその整備に二の足を踏んでいるのが実情ではないでしょうか。

結局のところ今の状態では北山崎という北部陸中海岸のシンボルとも言うべき景勝地がこの村内にありながら、観光に関しては未整備な状態にあると言えるかもしれませんね。

しかしその北山崎もその景勝美を見るだけであって、施設と違ってお金を取るわけではないので、実際には村の収入にはなっていないのです。

では施設をつくってはとお考えになるかもしれませんが、あの地域は国立公園に指定されていますので、景観を損なうようなものはつくれないのです。これがジレンマになっているところなのです。

あと冬季の施設としてはアイススケート場を田野畑駅から車で 2, 3 分のところにつくろう

と現在計画はしています。

また近く国の地下ダム建設の調査がこの村で行なわれる予定になっていますので、もしこれが公共事業として決定すれば、村の所得面でかなり期待ができるかもしれません。過去にも田野畑大橋を架けた時には、すぐ所得にはね返りましたからね。

いずれにせよ冬の対策と宿泊の問題について頭をしばっているところです。

それから最後に地価についてですが、駅周辺は若干上昇したようですが、その他の地域についてはほとんど上っていないと思われます。」

南 リ ア ス 線

翌日ケースライターは宮古から国鉄山田線に乗って釜石に向かった。現在三鉄の北リアス線と南リアス線は地理的にも離れている状態にあった。これを解消する為に国鉄山田線の宮古－釜石間を早期に三鉄に移管し、一貫経営にしたいのが三鉄および県・地元自治体の意向である。今のところそのメドはたっていないが、近い将来にそれが実現する見通しもある。

釜石到着後、南リアス線に乗り継いだ。釜石市は新日本製鉄㈱で有名な街であるが、鉄鋼不況でかつてほどの賑わいはない。

今度の車両は2両編成であった。やはり昼前ということもあって乗客はまばらであり、北リアス線と同様買物客とおぼしき女性客と年配の人達が目立っていた。

約50分後列車は終点の盛駅に着いた。大船渡市は大船渡町と盛町の合併によってできた南北に細長い都市であり、三鉄で盛駅までやってきた乗客の半数以上はさらに国鉄大船渡線に乗り換えることによって、大船渡・気仙沼方面に行くのが現状であった。

大船渡市訪問

大船渡市役所は盛駅からほど近いところにあり、今度はここを訪れて市の収入役吉田伊勢生氏と企画調整課長今野光雄氏に話を伺うことにした。

今野光雄企画調整課長談

「当地には国立公園の碇石海岸がございます。ここの入込観光客数が56年以降微増ではありますが増加しております。この原因としましては東北新幹線の開通および上野までの乗り入れ、そして三鉄の開業があったと思われます。

一般的なルートとしましては、盛岡まで来た観光客が宮古までまいります。そこから一部が南下してくるのではないのでしょうか。一ノ関からも鉄道（国鉄大船渡線）があるのですが、3

時間近くもかかる為に実際に乗り継いで当地に来る人はほとんどいないのではないのでしょうか。

あと三鉄利用の地元客についてですが、沿線の三陸町（大船渡市ではない）では通勤・通学で利用する人がかなりいるはずですが、しかし残念ながら、盛から三鉄で釜石方面に行く人はあることはあるのですが、やはり少ないと思います。以前は吉浜（三陸町内）というところまで国鉄が通じていましたから、ほとんどが大船渡方面に流れていました。それが今では大船渡、釜石とも吸引力という点ではほぼ同じだと考えられますので、徐々にではありますが釜石に行く人が出てきているかもしれません。現に高校生についてはかなりの数が釜石の学校に通っているとされます。

三鉄がきて、大船渡と釜石の交流は確かに従来よりは密になりました。その流れの方向についてはほぼ同じ程度ではないのでしょうか。ただし買物客についてだけ、某百貨店の本店が大船渡にありまして、釜石には支店しかないものですから、その為か本店に来る人がかなりいるようです。

もっとも三鉄の影響は多分に沿線地域に限定できるかもしれません。と言うのも三鉄は比較的海岸沿いを走っており、これに対して釜石への道路は内陸部を走っています。ですから鉄道を利用したくても利用しにくい人達がいる可能性はあると思われるからです。

また、この地方は自家用車の普及率が県でもトップクラスなんです。ですから三鉄沿線に住んでいる人達でも、実際には鉄道を利用せずに車を利用している人がかなりいるのではないかと思います。

その理由として、三鉄は盛駅止まりですが、乗車してきた人の半数以上は通勤・買物等を含めて大船渡駅周辺まで行かれると考えられます。その為盛駅で三鉄から国鉄に乗り換える必要があるのですが、実際にはその便数が三鉄ほどないのです。こんなことからどうしても車を利用してしまおうのではないのでしょうか。

いずれにせよ交流が密になり、都市間で提携がしやすくなった反面、各都市が独自の顔を出す為に今後苦労していかなければならないのが本音ではないのでしょうか。

三鉄は今のところ観光面では好影響をもたらしたと思われれます。また地元の足として確かに多くの人達に利用されています。しかし残念ながら、産業面・経済面で有効に活用しきっていないのが実情だと思われれます。ですから、この点に関して、今模索している最中と言えるかもしれません。

もっともその観光についても、全体の数から比べてみますと三鉄を含めた鉄道利用の人は約2割にも満たないでしょう。ほとんどの人は車かバスで来るようですね。ですから内陸との道路網を整備することの方が市にとっては切実な問題だと言えるかもしれませんね。」

吉田伊勢生収入役談

「三陸海岸沿いの市町村の最重要課題は、内陸との交通体系の整備にあると思います。ロッド骨にあたる県内横断道路の整備こそがその中心になるかもしれません。まだ構想の段階ですが、一部には軽飛行機用のコンピューター空港設置の話もあります。しかし需要が未知数の為まだまだ実現の可能性は低いでしょうね。

なお鉄道に関しては、国鉄には再三そのスピードアップ化と利用しやすいダイヤ編成をお願いしているのですが、なかなか実現しないのが実情です。その点三鉄は地元の住民の要望に応える弾力的な運行をしてくれています。しかし、路線が海岸沿いに限定されていますから、その影響はまだまだ小さいものと言えるかもしれません。

大船渡を含めた三陸海岸地域は、観光地として適していますが、産業なり経済面ではまだまだ空白な地域だと思われます。

大船渡にある有力企業と言うと小野田セメントぐらいしかなく、あと産業と言うと水産ないしは外材を使った木工関連程度しかありません。しかし釜石における新日鉄と同様そのいずれもが業績がおもしろくない為、市全体の活気が停滞しがちなのが現状です。

かと言って企業を誘致するには、幾つかの問題を当市は抱えております。

まず地形上平坦地が少ないのです。その為か地価が内陸地に比べて高いようです。また海辺ですから潮風の影響をどうしても受けやすいのです。ご存じのように今の先端企業は潮風を嫌いますから、金型関連には当地は不向きなのかもしれません。

さらに先ほど申したように、内陸部へのアクセスの件もあります。ですからこれらの問題をクリアしない限り、企業誘致が実現する可能性は低いと言えるでしょうね。

大船渡の強みと言えば、港湾施設と水産施設があげられます。しかし、港湾施設に関して、今の時期港湾を使って受け渡しが行なわれる貨物として、いったい何があるのでしょうか。

港湾についてはさらに整備が進められていますが、これが即効薬になるとは正直のところ考えておりません。

また水産業にしても、今やっていることと言えば、すぐ冷凍にするか、簡単な加工をするかです。もう少し付加価値をつけることはできないかと考えあぐねているところなのです。

したがって地場産業のより以上の充実を図るには、ある面で限界があるのかもしれません。このような点から、現状では観光が市にとってかなり重要な位置付けになると思われます。

三鉄はちょうどそんな時期にできた鉄道です。ですから市としては三鉄に対して何がしかの期待はしているところなんです。

もっとも、観光は鉄道だけで成り立つものではありません。バス・船などの他の交通機関と

の連絡，さらに大型ホテルを含んだ宿泊施設の整備が必要になってくると思います。

そんなことから，本来なら大手観光業者にきてほしいのが本音ですね。」

三鉄開業による時間便益

5

鉄道開業のメリットとして目的地への時間短縮がまず考えられる。さらに鉄道が従来の交通機関と比べて数多い運行を実施しているのであれば，現地ないしは目的地における滞在時間の増加も鉄道はもたらすことになる。

ここでは，これら2つから発生した時間を他の活動に費すことのできる新たな余裕時間の発生と定義しよう。

10

ケースライターは，三鉄開業によって地元住民が享受する時間便益を調査するため，60年9月にアンケート調査を実施した。

通勤客と買物客では時間の経済価値が違ふと考えられる。

そこでサンプルの採集としては，バイアスを防ぐ意味から実際に三鉄に乗っている様々な客層をできるだけ考慮し，その乗車人員数の比率にそって行なうようにした。

15

ここでは，60年度の総輸送人員（延べ）をその年度の4月から8月までの数字と昨年度の実績から次のように予想した。（端数省略）

		北リアス線	南リアス線	計
定期客	通勤	7万人	14万人	21万人
	通学	72万人	37万人	109万人
	小計	79万人	51万人	130万人
非定期客	地元	30万人	28万人	58万人
	観光	39万人	19万人	58万人
	小計	69万人	47万人	116万人
総計		148万人	98万人	246万人

20

25

60年度の輸送人員を選んだのは，59年度は一過性の開業ブームの為輸送人員が水増し的に多かっただと考えられるからであり，開業ブームが過ぎれば以後は概ね同じ程度の輸送人員で推移すると考えたからである。

30

次にアンケートで集められた有効サンプル約400人を上記の数字の比率が守られるように構

成し直した。

このうち非定期客における観光客を除いたサンプル 188 人に対して、次のような質問を行った。

(観光客は時間に余裕があったから当地に来たと考えられ、三鉄に乗ったことによって享受する便益はこの調査対象から除外した。)

Q1. 三鉄の開業により時間に余裕ができたか。

Q2. その時間とは1日当たりどれくらいか。

Q3. できた余裕時間に対して、得をしたと感じるか。

Q4. ではそれを金銭化した場合、いくらぐらいだと思うか。

結果は以下の通りであった。

Q1. ゆとり時間発生を検証

「三鉄により時間に余裕ができたか否か」

		北	南	計	
定 期	通勤客	Y	7人	12人	19人
		N	0人	2人	2人
	通学客	Y	59人	34人	93人
		N	13人	3人	16人
非定期	地元客	Y	26人	27人	53人
		N	4人	1人	5人
	計	Y	92人	73人	165人
		N	17人	6人	23人

Q2 ゆとり時間

「余裕のできた時間はどれくらいか」

		北		南		計	
		分	人	分	人		
定期	通勤客	5分	1人	0分	2人		
		30分	1人	5分	1人		
		60分	3人	30分	1人		
		120分	1人	60分	4人		
		180分	1人	70分	1人		
				90分	2人		
				130分	1人		
				150分	1人		
				210分	1人		
				平均	73.57分	平均	73.93分
定期	通学客	0分	13人	0分	3人		
		5分	6人	5分	2人		
		20分	3人	10分	1人		
		30分	3人	20分	1人		
		40分	1人	30分	5人		
		60分	25人	40分	2人		
		70分	1人	60分	16人		
		90分	6人	70分	1人		
		120分	12人	90分	2人		
		180分	1人	120分	4人		
		240分	1人				
		平均	58.19分	平均	52.97分	平均	56.42分
非定期	地元客	0分	4人	0分	1人		
		5分	1人	5分	1人		
		10分	1人	20分	2人		
		30分	4人	30分	2人		
		40分	1人	50分	3人		
		60分	4人	60分	11人		
		70分	1人	120分	3人		
		90分	1人	170分	1人		
		100分	1人	180分	1人		
		120分	6人	240分	3人		
		140分	1人				
		180分	2人				
		210分	1人				
240分	2人						
		平均	86.17分	平均	83.75分	平均	85.00分
	計	平均	66.88分	平均	67.59分	平均	67.18分

Q3. ゆとり時間の便益化

“余裕時間の発生を得したと感じるか否か”

			北	南	計
定 期	通勤客	Y	5人	8人	13人
		N	2人	6人	8人
	通学客	Y	35人	18人	53人
		N	37人	19人	56人
非定期	地元客	Y	10人	11人	21人
		N	20人	17人	37人
	計	Y	50人	37人	87人
		N	59人	42人	101人

Q4. ゆとり時間の便益化

“具体的に余裕時間の発生に対して、自発的支払い価値はいくらか”

		北		南			
定期	通勤	0円	5人	0円	10人		
		600円	1人	1,300円	1人		
		3,000円	1人	2,000円	1人		
				3,500円	2人		
		平均	514円	平均	736円	平均	662円
	通学	0円	48人	0円	21人		
		50円	2人	50円	2人		
		200円	7人	300円	1人		
		300円	3人	400円	1人		
		500円	4人	500円	3人		
1,000円		6人	600円	1人			
1,500円		1人	1,000円	6人			
2,000円		1人	1,400円	1人			
	平均	193円	平均	319円	平均	236円	
非定期	地元客	0円	14人	0円	12人		
		50円	1人	50円	1人		
		100円	2人	100円	1人		
		200円	1人	400円	3人		
		300円	2人	500円	2人		
		400円	1人	1,000円	4人		
		500円	1人	2,000円	1人		
		600円	1人	3,000円	2人		
		1,000円	5人	4,000円	2人		
		1,500円	1人				
		3,500円	1人				
			平均	418円	平均	798円	平均
(観光客は対象外)							
計	平均	276円	平均	563円	平均	396円	

資料 1

〔三陸鉄道と競合する私営バスの営業実績〕

岩手県北自動車（北リアス線）

	(58年)	(59年)	(差)
輸送人員	527,366人	358,072人	-169,294人
運賃収入	162,299千円	77,264千円	-85,035千円

岩手県交通（南リアス線）

	(58年)	(59年)	(差)
輸送人員	1,431,876人	981,890人	-449,986人
運賃収入	240,640千円	188,391千円	-52,249千円

資料：岩手県，会社記録

資 料 2

三陸鉄道開業後の陸中海岸地域の観光客入込み状況

三陸鉄道が開業した59年4月から60年3月までの1カ年間の陸中海岸地域（5市、6町、3村）における観光客の入込数は、1,038万3千人となっており、前年同期に比べ234万2千人（29.1%）増加した。

発地別では、県内客523万4千人（対前年同期比30.7%）、県外客514万9千人（対前年同期比27.5%）となっており、県内、県外とも大きく増加した。月別にみると、4月が123.4パーセント、以下5月（115.4%）、6月（116.4%）、7月（139.2%）、8月（145.2%）、9月（126.2%）、10月（115.5%）、11月（116.5%）、12月（106.0%）、1月（100.3%）、2月（90.3%）、3月（106.2%）となっており、三陸鉄道の開業に沸いた4月は勿論のこと、冬季を除くと各月とも順調な入込みとなり、特に7月、8月の海水浴シーズンには、5年ぶりの好天に恵まれたことも相まって、大巾な伸びとなった。

なお、2年目に入った60年4月から8月までの入込み状況をみると、前年のような爆発的な伸びとはなっていないものの、東北新幹線の上野開業や行楽シーズンに好天に恵まれたこともあって、順調な伸びを示している。

(1) 陸中海岸地域（14市町村）の入込み状況

区 分	59/4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	60/1月	2月	3月	59年4月～ 60年3月計
県内客	256,550 (127.3)	401,686 (121.9)	360,503 (118.3)	1,070,251 (144.9)	1,803,461 (150.2)	466,070 (117.9)	326,938 (118.9)	166,246 (113.5)	124,189 (100.9)	161,191 (94.0)	52,047 (79.1)	97,278 (100.5)	5,234,410 (130.7)
県外客	179,425 (118.3)	453,913 (112.0)	407,767 (114.6)	940,689 (132.6)	1,738,495 (140.2)	588,517 (132.7)	423,427 (113.0)	153,834 (119.9)	88,176 (114.3)	86,971 (114.6)	32,172 (117.1)	55,211 (118.1)	5,148,597 (127.5)
計	435,975 (123.4)	855,599 (115.4)	768,270 (116.4)	2,010,940 (139.2)	3,541,956 (145.2)	1,002,587 (126.2)	750,365 (115.5)	320,080 (116.5)	212,365 (106.0)	248,162 (100.3)	84,219 (90.3)	152,489 (106.2)	10,383,007 (129.1)

区 分	60/4月	5月	6月	7月	8月
県内客	297,669 (116.0)	444,092 (110.6)	368,546 (102.2)	1,079,975 (100.9)	1,885,736 (104.6)
県外客	221,628 (123.5)	523,971 (115.4)	423,241 (103.8)	1,050,636 (117.7)	1,776,034 (102.2)
計	519,297 (119.1)	968,063 (113.1)	791,787 (103.1)	2,130,611 (105.9)	3,661,770 (103.4)

(岩手県観光課資料)

概 数

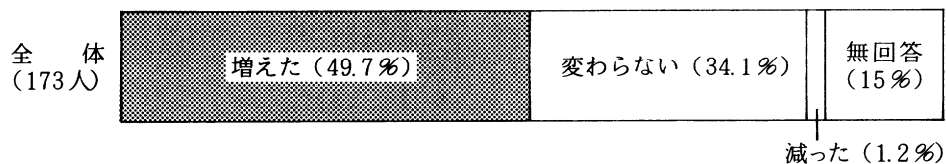
資料 3

商業への影響

商業統計調査は、今年度実施予定であり、開業後の影響を把握することは現時点ではできないが、岩手県商工会連合会が59年12月に実施した「三陸鉄道乗客意識動態調査」によると、地域間流動の高まりが予想され、そのことによる影響（郡部から市部への流入）があることをうかがいしることができる。

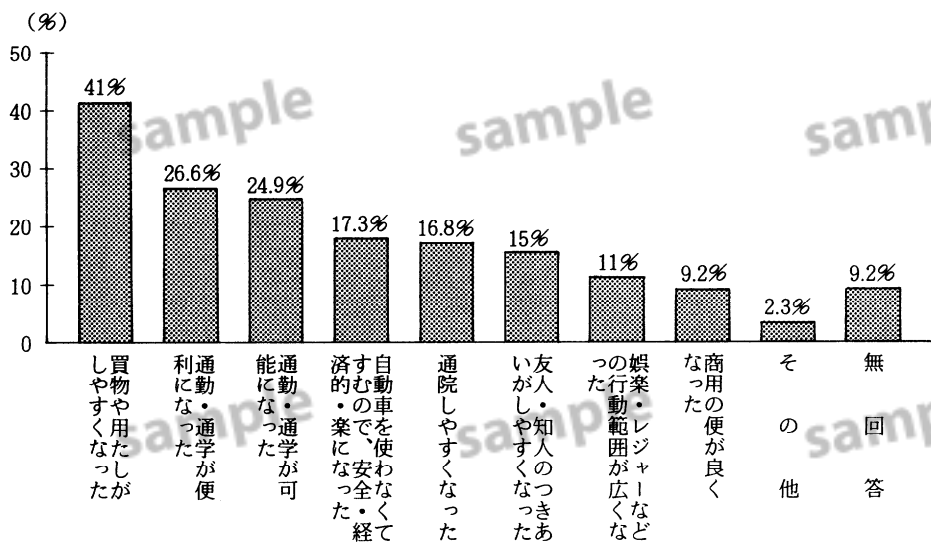
（北リアス線）

三陸鉄道の開通で隣接市町村へ出かける回数は増えましたか。



「増えた」と答えた人は49.7%と約半数近くを占め、三陸鉄道を利用して出かけることが多くなっていることを表わしている。「変わらない」は34.1%と約1/3を占め、「減った」と答えた人はわずか1.2%に過ぎなかった。

三陸鉄道が開通して良くなったと思われることは何ですか。（※ 重複回答あり）



三鉄が開通して良くなったことの一位は「買物や用がたしやすくなった」で41%を占め断然多い。次いで「通勤・通学が便利になった」が26.6%、3番目は「通勤・通学が可能になった」で24.9%とそれぞれ1/4前後を占めている。4番目は「安全で経済的になった」が17.3%で自動車から鉄道に乗り替えている人がけっこういることを示しており、さらに運行本数が多いこと等から「通院しやすくなった」「友人・知人のつきあいがしやすくなった」が15～16%弱あり、さらに「行動範囲が広がった」とか「商用の便がよくなった」も10%前後を占めており、三陸鉄道の開通による恩恵がいろんな方々にあったことを表わしており、又、そのことが鉄道を利用して出かける回数が増えたと答える人が多かった背景であろう。

資料 3 続き

(南リアス線)

三陸鉄道の開通で、隣接市町村へ出かける回数は増えましたか。

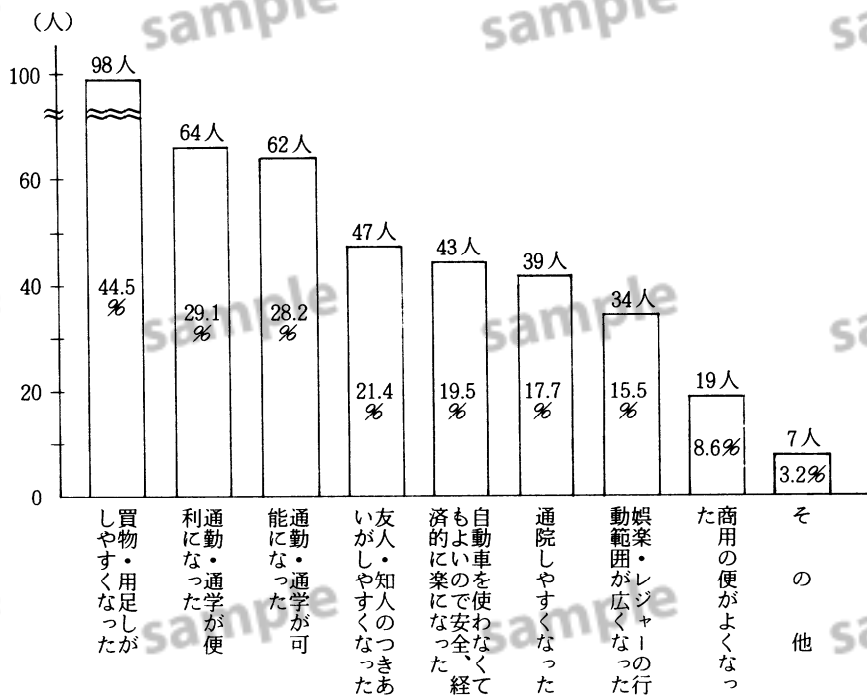
(回答者数 169人)

増えた 109人 (64.5%)	変わらない 59人 (34.9%)	
------------------	-------------------	--

減った 1人 (5.9%)

回答総数169のうち「増えた」と答えたもの109で、64.5%、「変わらない」もの59で34.9%となっており、三陸鉄道の開通が出かける回数の増加を促したものと思われる。

三陸鉄道が開通して良かったと思われることは何ですか。(複数回答)



この回答は複数で求めたものであるが、回答総数 440 のうち、第 1 位は「買物や用足しがしやすくなった」で 98、第 2 位は「通勤・通学が便利になった」で 64、第 3 位は「通勤・通学が可能になった」で 62 となっており、この数字から見ると、この線の開通がいかに沿線住民の日常生活のために大きく役立っているかが伺われる。続いて第 4 位の「友人・知人のつきあいがしやすくなった」の 47、第 5 位の「自動車を使わなくても済むので安全、経済的に楽になった」の 43 となっている。

資料 4

工業への影響

漁価の下落という特殊事情があった前年度に比し、59年度は久慈、大船渡を除き全て伸びを示している。三陸鉄道開業による海産物等のみやげものの品の増加による影響もあったものと思われるが、事業所数の絶対数が少ない沿岸地域におけるその伸びも、県全体のそれには及ばなかった。

製造品出荷額等の推移

		57年		58年		59年		
		百万円	前年比 %	百万円	前年比 %	百万円	前年比 %	
北 リ ア ス 線	久慈市	25,844	111.1	26,189	101.3	24,677	94.2	
	野田村	653	104.3	690	105.7	690	100.0	
	普代村	750	131.5	635	84.7	719	113.3	
	田野畑村	1,101	104.5	1,076	97.7	1,111	103.3	
	岩泉町	7,539	107.1	7,778	103.2	8,255	106.1	
	田老町	2,440	145.1	2,719	111.4	44,172	153.5	
	宮古市	81,640	120.5	77,399	94.8	77,106	99.6	
	(小計)	119,967	119.2	116,486	97.1	116,730	100.2	
南 リ ア ス 線	釜石市	102,431	93.7	101,439	99.0	114,275	112.7	
	三陸町	2,874	111.2	3,049	106.1	3,308	108.5	
	大船渡市	87,281	99.4	85,224	97.6	83,761	98.3	
	(小計)	192,586	96.9	189,712	98.5	201,344	106.1	
	合計	312,553	104.4	306,198	98.0	318,074	103.9	
								(注) 59年については速報である。
	県計	1,137,316	103.6	1,213,300	106.7	1,424,959	117.4	

(「岩手県の工業」統計調査課調)

県内4港水揚量の推移

県内4港 久慈・宮古・釜石・大船渡の各港

項目	57年		58年		59年		60年 (1月～6月)	
	数量	前年比 %	数量	前年比 %	数量	前年比 %	数量	前年比 %
数量	238,207 t	153.7 %	333,433 t	140.0 %	447,806 t	134.3 %	45,589 t	73.3 %
kg当たり	140円	78.2 %	82円	58.6 %	81円	98.5 %	(不明)	%

(岩手統計情報事務所調)

資料 5

所得額への影響

住民税の納税義務ある者の所得額の推移は、釜石市を除く全市町村が前年を上回り、うち5市町村が県平均の伸びを上回った。

納税義務ある者に係る所得額の推移

(単位：百万円)

市町村名	57年度分		58年度分		59年度分		
		前年比		前年比		前年比	
北 リ ア ス 線	久慈市	23,944	109.3%	23,712	99.0%	24,496	103.3%
	野田村	3,151	110.5	2,972	94.3	3,272	110.1
	普代村	2,876	100.8	2,440	84.8	2,670	109.4
	田野畑村	2,245	110.8	2,164	96.4	2,503	115.7
	岩泉町	7,093	107.7	7,256	102.3	7,534	103.8
	田老町	3,137	110.9	2,974	94.8	3,154	106.1
	宮古市	40,377	105.9	40,230	99.6	41,680	103.6
(小計)	82,823	108.2	81,748	98.7	85,309	104.4	
南 リ ア ス 線	釜石市	45,813	104.7	44,984	98.2	44,458	98.8
	三陸町	3,623	105.5	3,496	96.5	3,758	107.5
	大船渡市	25,343	106.4	24,880	98.2	25,587	102.8
	(小計)	74,779	105.3	73,360	98.1	73,803	100.6
合計	157,602	106.8	155,108	98.4	159,112	102.6	
県計	880,406	108.3	896,962	101.9	938,218	104.6	

(「市町村の課税状況」岩手県地方課)

資料 6

高校進学への影響

高校進学率の推移

		57年	58年	59年	60年	
北 リ ア ス 線	久慈市	90.7	91.0	91.1	92.4	
	野田村	84.4	89.1	96.6	94.5	
	普代村	92.3	83.3	84.0	88.5	
	田野畑村	95.9	81.5	93.5	92.0	
	岩泉町	87.2	91.4	87.8	92.7	
	田老町	85.2	89.8	88.1	88.1	
	宮古市	95.1	92.6	94.1	94.1	
	(小計)	—	—	—	—	
南 リ ア ス 線	釜石市	96.0	95.8	95.4	95.4	
	三陸町	97.8	98.2	97.2	95.9	
	大船渡市	96.5	96.4	97.3	96.0	
	(小計)	—	—	—	—	
	合計	—	—	—	—	
	県計	94.4	93.9	93.8	93.9	

「学校基本調査」より

資料 7

接続する国鉄在来線への影響

三陸鉄道開業後、接続する国鉄在来線4線区の輸送量は開業ブームの影響により、58年度までの低落傾向が鈍化した。なお、山田線の場合は前年度実績を2ポイントながら上回った。

線 区 名	58 年度		前年比	59 年度		前年比
	()	千人キロ		()	千人キロ	
八 戸 線	(78,014)	72,526	(95) 93	69,835	96	
山 田 線	(104,333)	88,425	(95) 85	90,273	102	
釜 石 線	(87,202)	79,155	(95) 91	78,057	99	
大 船 渡 線	(85,149)	78,074	(93) 92	77,644	99	
盛 鉄 局 (計)	(2,756,397)	2,738,515	(101) 99	2,647,729	97	

(注) () 内は57年度の実績

(盛鉄局調べ)

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.