

## IV-118 第三セクター線開業による波及効果について（三陸鉄道の場合）

日本鉄道建設公団 盛岡支社 正会員 小原唯司  
正会員 谷 健史

## 1. はじめに

三陸鉄道は、北リニアス線（宮古～久慈間）71.0km、南リニアス線（釜石～盛岡）38.6kmからなる総延長107.6kmの路線であり、国鉄再建法に基づく、全国初の第三セクター方式による鉄道として、昭和59年4月に開業した。当公団盛岡支社では、建設中及び開業（部分開業を含む）による地域への影響について分析してみた。

## 2. 開業による沿線の波及効果

図-1に示すとおり、国鉄線として、北リニアス線では、宮古～田老間、久慈～普代間が、また南リニアス線では、盛～吉浜間が先行部分開業した。この部分開業及び三陸鉄道としての全線開業が与えたインパクトについて各種統計資料により、定量的に分析してみた。

なお、名リニアス線の通過市町村及び人口は次の表-1のとおりである。

	(単位:千人)									
	北 リ ニア ス 線	南 リ ニア ス 線								
市町村	久慈市	野田村	普代村	田老村	岩泉町	田老町	宮古市	釜石市	三陸町	大船渡市
*人口	39.1	5.4	4.0	5.2	17.0	5.6	61.7	60.0	9.7	39.3

既営業の各国鉄線の一部とし

\*人口は、60年国調による。

この部分開業は、東北地域全体への波及は見られなかったが、開発町村には、次の特徴的点があった。

## (1). 母都市とのトリップ量の推移

国勢調査就業、通学地区別ODの経年変化を図-2に示すが、久慈市と母都市とする隣接の野田村、普代村のトリップ量の伸びは、部分開業により約2倍(50年/40年)及び約3.4倍(55年/50年)と顕著的な上昇を示した。また大船渡市と三陸町の傾向も同様となった。この内訳をみると、通勤の伸びが通学の伸びを2~2.7倍程度上回っている。

## (2). 高校進学率の推移

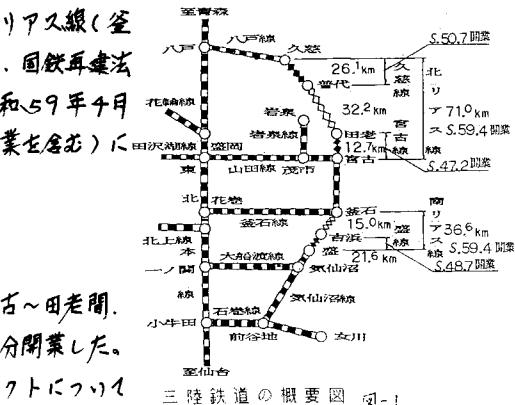
(1)のトリップ量の推移でもわかるとおり、開発町村、特に野田村、普代村及び三陸町において、高校進学率が、母都市及び県平均まで顕著な上昇を示した。(表-2参照)

鉄道輸送の利便性がこれらの上昇に拍車をかけ、特に進学率の上昇は、母都市に下宿せざるを得なかつたのが、自家通学が可能となり、就学費の負担軽減がなされたためと考えている。

## 2. 全線開業による波及効果

県民の期待を受けての全線開業が地域に与えた影響及び課題として、次のことが考えられる。

## (3). 観光客



三陸鉄道の概要図 図-1

表-1

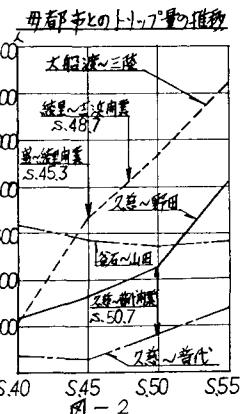
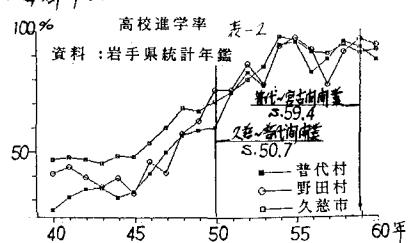


図-2



昭和59年の岩手県の観光入込数は、対前年比を9.4%上回る2908万人・回となり、この観光客の増加は陸中海岸地区の伸びが要因となっており、特に北リアス線の北山崎には、対前年比1.69倍の628千人が入り込み、今までの点の観光から線の観光さらに面の観光へと変りつつあることを示している。なお、開業ダムの去った昭和60年においても減少傾向にはなっていなかった。しかし、三陸地域は観光対象資源として、リアス式海岸による自然景観のほか、海水浴場といった夏季集中型観光であるため、今後は、周年型観光を開拓する必要があると考える。

#### (2) 地域への影響

産業としては、農業を含めた漁業と觀光成りの柱となつてゐるが、觀光宿泊業に与えた影響は、表-3に示すとおり顕著に現われた。昭和59年の岩手県宿泊総数は、対前年比を4.9%上回る212千人の増加である。この内89%が三陸沿岸地域に占めた。この地域だけをみると、対前年比、25.2%増の189千人となった。今後この産業を基盤とした他産業への波及、及び育成が考えられる。

なお、三陸鉄道と並行する多くの路線バスは利用客が減少し、運行本数の減便または廃止されていく。一方沿岸または主要觀光地を結ぶバス路線は、駅からのアクセス交通として増便傾向にあり三陸鉄道との共存共榮を図ろうとする姿勢がわかる。また、三陸沿岸三県としての交通機能は、三陸縦貫鉄道としての運営形態によっていくこと、及び相互の結びつきが今だ弱いため明確には、相互の影響は把握しえなかつた。

### 3. 建設中に及ぼす地域経済波及効果

PC斜張橋等特殊橋梁等の橋梁費、総延長61.0kmにあらずの道賃等の建設費が、東北地域にどのような経済効果を及ぼすか、産業連関表を用いて、生産、付加価値、及び雇用面において試算を行なつた。

前提条件として、建設が昭和39年～昭和59年と長期にわたつたため、建設を昭和55年時点に換算した。換算フロー及び結果を次の表4、5に示す。

換算フロー（表-4）

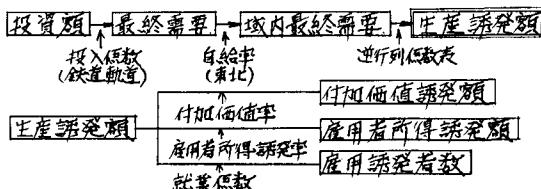


表-4 (単位:億・人)

投入額	862.2
最終需要	507.8 (内生外部)
総合効果	直接効果 間接効果
生産説定額	424 285.2 138.9
付加価値説定額	186.8 120 66.9
雇用説定者数	4,555 3,036 1,519
雇用者所得額	— 62.9 30.8

表-5より、862.2億円の総建設費に対して、285.2億円が東北地域に生産を説定し、その結果として具体的に、138.9億円が波及したことになった。また、総合生産説定額の内訳を見ると、建設工事の特徴として2次産業に50.6%、3次産業に47.8%となり、特に製造、土石製品部門が67.7億円と全体の16%となり、そのほか、商業部門に5.9億円(12.7%)及びサービス部門に43.7億円(10.2%)を占めた。特に沿岸地域には、雇用の促進においても貢献したものと言える。

#### 4. おわりに

三陸鉄道の收支予測では、卓年度償却後損益が好転するのに、5～6年を要すると予測されていたが、開業年には、26百万円の黒字、また、昭和60年においても黒字計上が確定となった。これは、三陸鉄道の経営努力、地域住民への通勤通学通院等の利便性の増大、マイレール意識向上、さらに、觀光客の誘発がこのような結果をもたらしたものと考えている。今後は、三陸縦貫鉄道として、東北沿岸地域全体の鉄道網を形成すべく、その運営形態及び機能について、長期的な検討を行なつていただきたい。