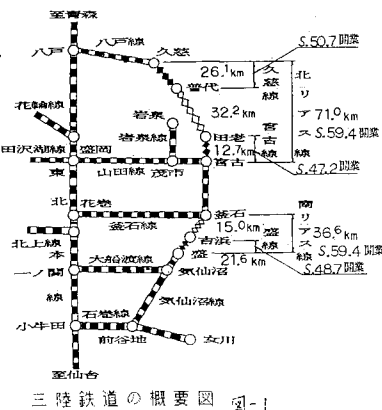


IV-118 第三セクター線開業による波及効果について(三陸鉄道の場合)

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、北リアス線(宮古～久慈間)71.0km、南リアス線(釜石～盛岡)36.6km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。



昭和59年の岩手県の観光入込数は、対前年比で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、開業ゲームの去った昭和60年においても減少傾向にはなっていない。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があるため、今後は、周年型観光を開発する必要があると考える。

(2) 地域への影響

産業としては、養殖業を含めた漁業と観光がその柱となっているが、観光宿泊業に与えた影響は、表-3に示すとおり顕著に表れた。昭和59年の岩手県宿泊総数は、対前年比で4.9%上回る212千人の増加である。この内89%が三陸沿岸地域を占めた。この地域だけを見ると、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る。一方沿岸または主要観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栄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をとっていること、及び相互の結びつきが今般弱いため明確には、相互の影響は把握しなかった。

3. 建設中における地域経済波及効果

PC斜張橋等特殊橋梁等の橋梁費、総延長61.0kmにおよぶずい道費等の建設費が、東北地域にどのような経済効果と及ぼすか、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った。

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

検討フロー（表-4）

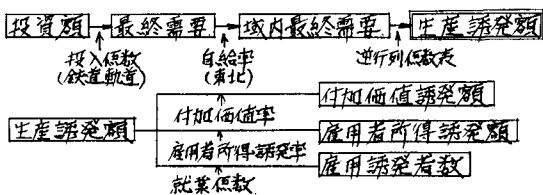


表-5 (単位: 億・人)

投入額	862.2		
最終需要	507.8 (内生需要)		
	総合効果		
	直接効果	間接効果	
生産誘発額	424	285.2	138.9
付加価値誘発額	186.8	120	66.9
雇用誘発者数	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、285.2億円が東北地域に生産を誘発し、その結果として間接的に、138.9億円が波及したことになる。また、総合生産誘発額の内訳をみると、建設工事の特徵として2次産業に50.6%、3次産業に47.8%となり、特に窯業、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54億円(12.7%)及びサービス部門に43.4億円(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考える。

4. おわりに

三陸鉄道の収支予測は、単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実となった。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、マイルール意識向上、さらに、観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っていくきたい。