

三陸鉄道の開業後の輸送実績について

日本鉄道建設公団盛岡支社 正会員 ○高瀬 田雄
正会員 斎辺 和義
三陸鉄道株式会社 堀籠 明

1. はじめに 三陸鉄道は、北リアス線(宮古～久慈間)71.0 km、南リアス線(釜石～盛岡)36.6 kmからなる総延長107.6 kmの路線であり、昭和59年4月に、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開業している。三陸鉄道株式会社と鉄道建設公団盛岡支社では、昨年の5月と10月に合同で乗降人員調査を行なう機会を持ったので、その結果も含めて開業後の輸送状況を報告する。

2. 開業後の輸送実績 図3に開業後の月別輸送人員の変化を示す。南北両線とも定期客は休学期を除いてほぼ一定しているが、普通客は8月をピークにして大きな変動を示しており、冬場に向かい減少の傾向にある。表1は、4月～12月の実績の1日あたりの平均と、参考として三陸鉄道株式会社による予想値を示したものである。輸送人員

は、南リアス線の定期客が予想値の約4.3倍であり、全体でも約83%にとどまっている。一方、1人平均乗車キロは、普通客が、北リアス線が予想値の約1.15倍、南リアス線が約1.77倍であり、全体で

も約1.23倍の20.5kmに達している。これは国鉄時代の実績(久慈・宮古・釜石線の計)の1.7倍程度の値であり、三陸地蔵が一本の線路で結ばれた事等により利用客の足が伸びたものと想定される。乗降人員調査結果 前述のように2回にわたって乗降人員調査を行なったが、うち10月の調査結果を次ページの図4に示す。調査は、各駅に調査員を配置して、カウント及び聞きとり調査により、目的別乗降客数とそのODの把握を目的としたものである。図中、北リアス線の地元客(定期客と地元普通客)は、宮古駅と久慈駅の両駅を頂点としたスリバ状の流動図となっており、旧宮古線、旧久慈線区間に比べて新線区間内(田老～善代間)の流動人員が極端に少なく、現状ではまだ従来の生活圏、特に宮古圏、久慈圏内での流動が中心である事がわかる。一方観光客は、調査日がシーズンオフの平日であるにもかかわらず603人の利用があったが、うち宮古駅からの入込

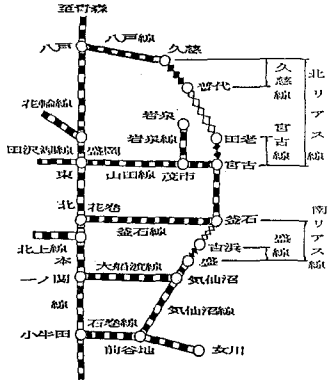


図1 三陸鉄道の概要

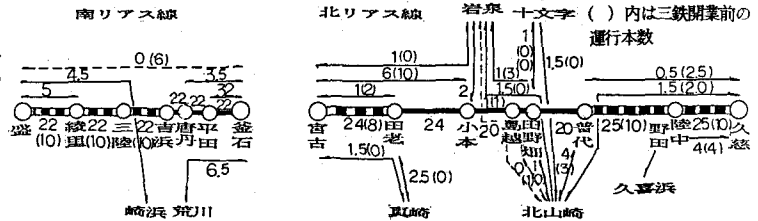


図2 開業前後の輸送形態図(鉄道・バス)

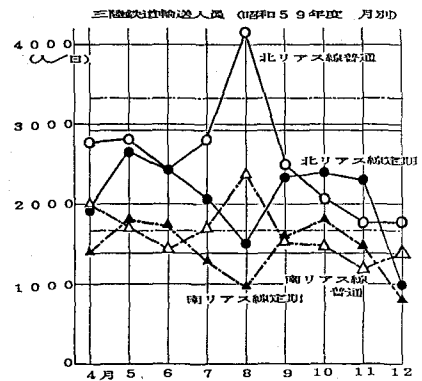


図3 輸送人員の月別変化

項目	線別	三陸鉄道(開業)による調査(乗降人員)予想値 (S59年度)			三陸鉄道(開業)による調査(乗降人員)実績値 (S59・4～12月)			三陸鉄道(開業)による調査(乗降人員)予想値 (S59年度)		
		定期	普通	計	定期	普通	計	定期	普通	計
輸送人員(人)	北	1,396	2,924	4,320	2,065	2,553	4,618	1,480	0,871	2,351
	南	3,330	1,670	5,000	1,440	1,655	3,095	0,430	0,999	1,429
	計	4,726	4,594	9,320	3,505	4,208	7,713	1,910	1,870	3,780
1人平均乗車キロ(人・km)	北	14.8	26.7	22.9	13.2	30.7	22.9	0.89	1.15	1.00
	南	10.8	12.7	11.4	10.6	22.5	16.9	0.98	1.77	1.48
	計	12.0	21.6	16.7	12.1	27.5	20.5	1.01	1.27	1.23

表1 開業後の輸送実績

みが261トク急駅から113人と両駅で全体の約60%を占めた他、龍泉洞への連絡口である小本駅の降車人員が35人と以外に少ない数字にとどまった。また観光客は、144人が全線通過客であり、平均乗車キロも40kmと長い点に特徴がある。

次に南リアス線については、地元客の流動は北リアス線と同様、釜・釜石の両端駅を頂点とした形状になっている。このうち釜石～平田間の輸送人員は、当初の予想では1032人であったのが、調査結果では445人と1/2以下であった。これは釜石線沿線から平田(釜石商業)への通勤客が、南リアス線を利用した場合釜石駅で約30分の待ち時間が必要となり、バスを利用した方が便利である事も影響していると考えられる。又、観光客は145人の利用客のうち全線通過客が100人、平均乗車キロもほぼ営業キロに近い34.9kmになっており、釜石市及び大船渡市を観光対象とした、西都市間の利用が中心となっている。

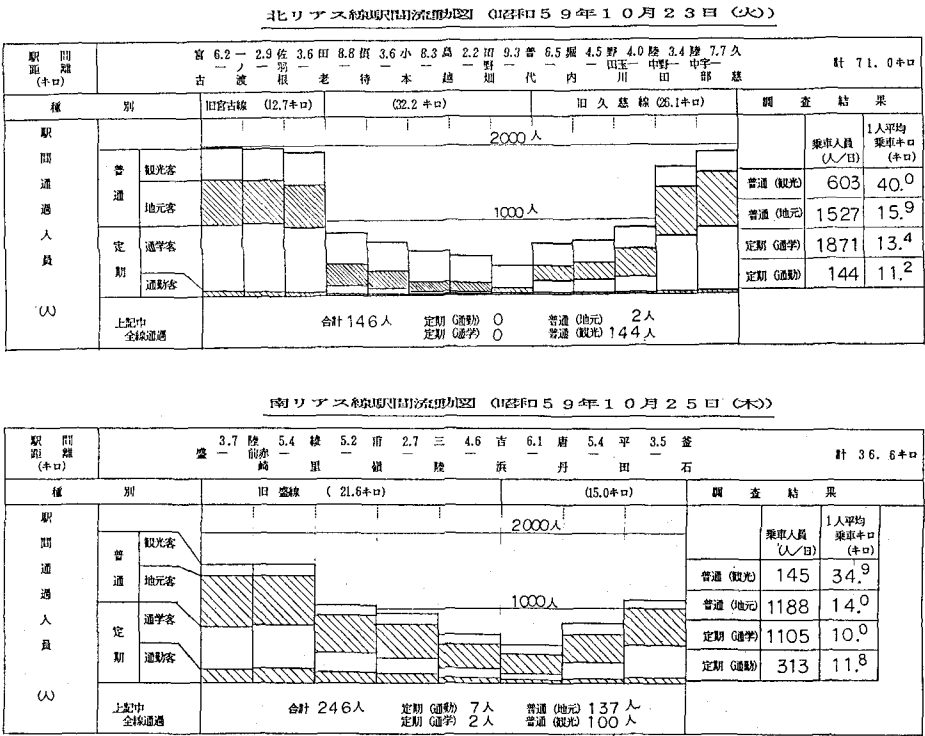


図4 乗降人員調査結果

4. おわりに 今回は開業後まだ日の浅い事等から、実績についてのみ簡単に報告した。このうち乗降人員調査結果、特に観光客に関する結果は、10月後半の一調査日におけるものであることを断っておく。今後は、鉄道の短絡効果・フリー・クエニエーの輸送に及ぼす影響等の課題について、長期的な検討を行なっていきたい。