

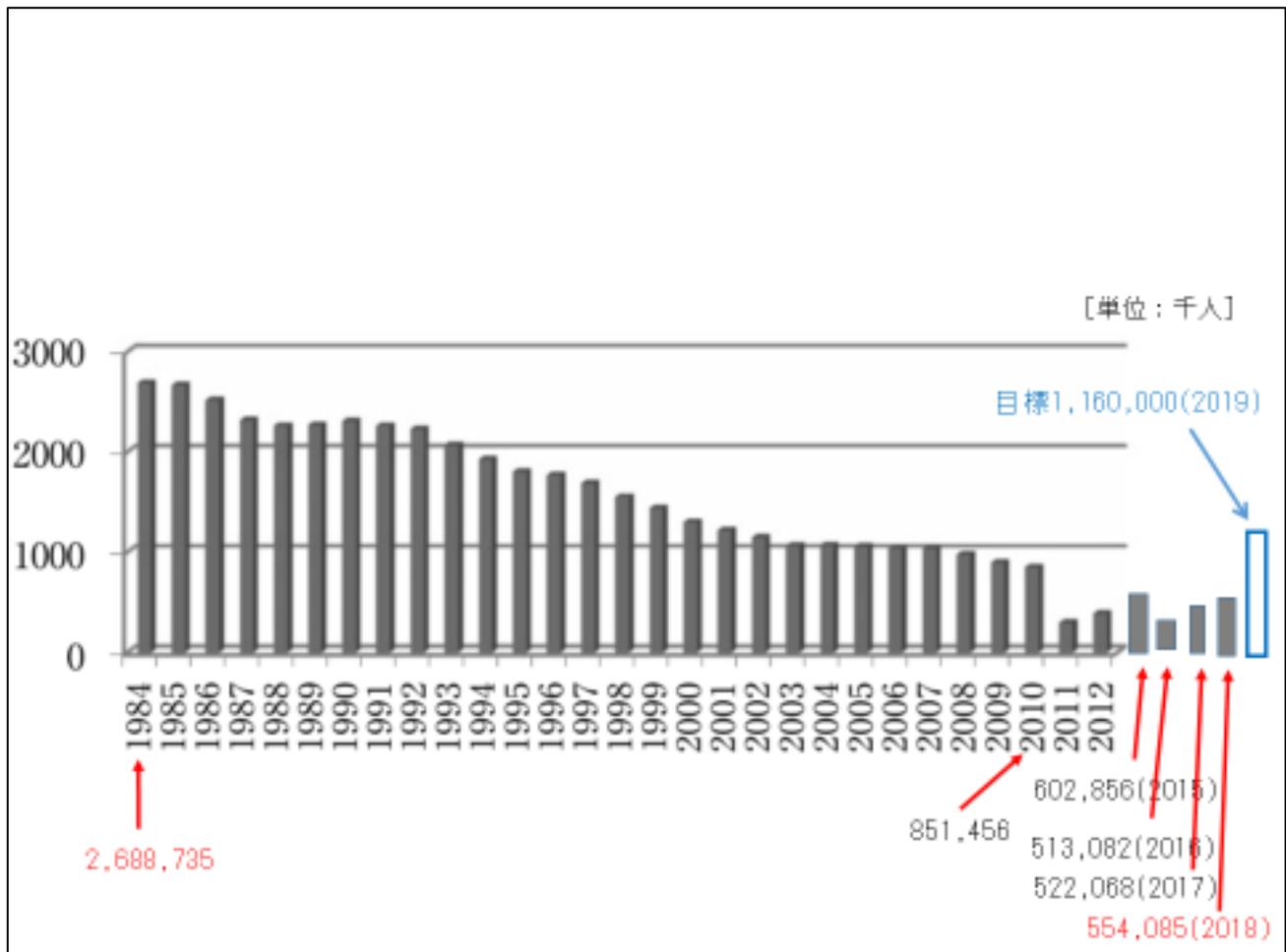
IV 三陸鉄道の輸送人員の減少とその要因

1. 輸送人員の推移

三陸鉄道の開業は、三陸沿岸の住民にとっては、明治以来の悲願であった「三陸縦貫鉄道」の開業であり、地元には大きな「三陸鉄道ブーム」を巻き起こした。開業時1984年（昭和59年）の輸送人員は268万人であり、開業から1993年までの10年間は順調に黒字経営で推移した。しかし、「モータリゼーション」や「人口減少・少子高齢化」の進展、「沿線公共施設の移転」などの要因により、その後の輸送人員は減少を続けることとなる。1989年度から三陸海の博覧会が開催された1992年度まではなんとか横ばいで推移したが、その後一貫して減少傾向に転じ、2007年度は、開業時に比較して38.5%程度の水準(61.5%減少)にまで落ち込んだ。そして、2008年度にはさらに100万人を切る事態となり、その後、2011年度に東日本大震災が発生し、100万人を切ったままで推移した。その結果、1994年から経営的には経常損失が続き、公共交通機関としての役割は重要ではあるものの、会計規則上、財務的には破綻状態となってしまった。

図表－8は、三陸鉄道の開業以来の輸送人員の推移である。

図表－8 三陸鉄道の輸送人員の推移



注：『数字でみる鉄道』各年度版より作成。2011年度と12年度は東日本大震災の影響である。

(出所) 安藤陽、前掲稿、9ページの第5図に加筆。

開業以来の経営状態は、次章で詳しく考察することとして、本章では輸送人員減少の主要な要因である「モータリゼーションの進行」と「地域住民の人口減少」についてみておくこととする。

2. モータリゼーションの進行と三陸鉄道の利用

日本では、戦後になってモータリゼーションが急速に進んだが、自動車道路網が未成熟だった1950年代以前には、地方でも鉄道がかなり発展していた。例えば、地方ローカル圏から都市に行く場合、現在は自家用車や高速バスが使われるが、そうしたものがない時代には鉄道が唯一の交通手段であった。しかし、道路網が拡充され、高速道路の整備が進んでいくと、移動手段として高速バスやマイカーが使われるようになり、地方鉄道は利用されなくなっていった。

また、1960年代は人口が地方から都市に流出し、地方圏では人口の社会的減少が生じた。そして現在は、絶対的減少もあり、人口減が続いているのが地方の状況である。

自動車が一般的な移動手段となったことと、人口減の二つの要因により、地方では一貫して鉄道の輸送人員が減ってきた。これにより地方鉄道は赤字となり、存続が難しい状況になっているのが現実である⁽¹⁸⁾。

(1) 日本におけるモータリゼーションの展開と鉄道事業への影響

モータリゼーションとは、自動車が普及し、一般の生活の必需品となる現象、つまり、自動車の大衆化である。

高度経済成長で国民が求めたのは、戦後の「貧乏、空腹」から抜け出し、生活に潤いと楽しさを与える耐久消費財の数々であった。1954年（昭和29年）12月から1957年6月までの好景気を「神武景気」と呼び、その連想から「三種の神器」として白黒テレビ、洗濯機、冷蔵庫が人気の的であった。1960年代半ばの「いざなぎ景気」では、カラーテレビ、乗用車、クーラーが「3C」あるいは「新三種の神器」として喧伝された。

1960年代は「交通革命」の時代でもあったが、その中心はモータリゼーション（自動車普及）であった。公共事業費に占める道路関係費は1955年から急増し、1956年に日本道路公団が発足、翌年から高速道路建設に着手した。一方で、通商産業省は1955年、戦略産業として自動車産業を育成すべく国民車構想を発表した。その結果、小型車・軽自動車研究が進み、1960年代早々にマイカー時代を迎えた。乗用車の保有台数は、1960年の44万台から、1965年188万台、1970年678万台と、驚異的な伸びを示した。

これほど自動車が急速に普及した原因としては、まず巨額の道路投資があった。当時のイギリスの公共投資の内訳では首位が住宅であるのに対し、日本の首位は道路予算で、1960年代の公共投資総額約34兆円の20パーセントを占めた。その結果、高速道路の整備のほか、国道舗装率は1960年の32パーセントから、1975年には92パーセントへと上昇した。

また、日本の道路行政は、横断歩道橋、車道と歩道の不分離、生活道路への遠慮のない自動車の進入など、先進諸国では見られない自動車の通行優先のもので、そこに都市の路面電車撤去やバス専用レーン設置の遅れに見られる、公共交通政策の軽視が加わった。公営バスについても、採算重視という観点から、人員削減・運賃値上げ、さらには路線廃止が増え、一層の客離れと赤字拡大という悪循環を招いた。その結果、自動車は便利な移動道具としてより強く意識され、日常生活における乗用車依存を促進した。

⁽¹⁸⁾ 安部誠治「鉄道の役割と安全を考える」『経済』2018年、3月号、16ページ。

さらに、当時の私生活主義＝マイホーム主義、中流意識と接点を持ったことも自動車の普及を促した。自動車メーカーの流行づくりもあり、ファッション性と格好良さが自家用車を購入する際の重要な要素となり、実用性よりも誇示することが目的となった。「マイカー」を見せることによる差異の確認、そこには中流的生活を誇示する自己本位の欲望があった⁽¹⁹⁾。

日産、日野、いすゞ、新三菱各社は、外国自動車会社との技術援助契約により、1953年から国内でも外国車の国内組み立て生産を始めた。このような機運の中で、1954年4月、初めて全日本自動車ショーが日比谷で開催された。展示された自動車は、バスやトラックなどの商用車やタクシーなどの営業車を中心であった。当時、乗用車は官公庁や法人の所有かタクシーの時代で、個人で所有するのは夢のまた夢であったが、10日間の開催期間中に予想を上回る54万4,000人が詰め掛け、自動車に対する関心と「潜在的需要」の高さを示す出来事となった。組み立て会社の生産が進展する中、1955年1月、トヨタ自動車は自主技術を中心に開発したトヨペット・クラウンRS型を発売した。タクシー全盛時代にあつて、自家用車として設計された最初の車として注目を集めた。通産省はこの年の5月、自動車産業を戦略産業として育成することを企図して、4人乗り、最高時速100キロなどの性能や燃費、価格などを含めた「国民車育成要綱案」を発表し、国民的大衆車の構想を提示した。月産2,000台の場合、15万円以下という価格は当時としては不可能な数字であったが、この構想に呼応して1958年頃から軽乗用車が登場することになる。最初に登場したのは、RR方式で360ccの小型エンジンを搭載した富士重工のスパル360である。モノコック構造や室内スペースの確保のためのコックピットを参考にした運転席などの設計には、旧中島飛行機の航空機製造技術が応用された。最高速度の83キロは国民車構想を下回るものの、価格は東京渡し42万5,000円で、1955年のトヨペットの低価格車マスターの86万5,000円と比較すれば、軽乗用車とはいえ価格的には国民車構想に近い数字となった。トヨペットのような普通車と違って、軽乗用車はタクシーとして使うことは不可能で、設計段階から個人所有のみを前提として造られており、軽乗用車の登場は日本の自動車生産と自動車市場が新段階に入ったことを示す指標といえる。1960年には東洋工業が30万円の価格で4サイクルエンジンを搭載したクーペ360を発売し、同年、三菱重工業が三菱500、1962年にはマツダキャロル、三菱ミニカなどの軽乗用車、小型車が続々登場し、軽乗用車ブームが到来した。1961年、技術評論家の書いた『マイカー 良い車悪い車を見破る法』がベストセラーとなった。价格的に、軽乗用車ならマイカーが全くの夢ではないところまで近づいてきたのである。一方、普通小型車の分野でも、1959年に日産が発売したブルーバード310型（ブルーバード1000、ブルーバード1200）は人気を博し、発売後4年間で21万台が生産され、国内の小型車市場では70%近いシェアを占めた。また、アメリカにも3万2,000台が輸出され、日本の乗用車が国際商品としての地位を築く先駆けとなった。自動車製造会社の量産体制が整い始めた1961年ごろから1963年にかけて、大規模な価格引下げ競争が展開し、1963年には生産台数は100万台、1965年にはアメリカに次ぐ315万台に達した。

モータリゼーションの本格化を前にして、1956年に日本道路公団が設立され、名神高速道路を始めとして全国的に高速道路、有料道路の建設が始まった。名神高速道路は1958年に一部が開通し、ハイウェイ時代が始まるとともに、1964年に全線が開通した（1969年には東名高速道路が完成し、東名・名神がつながった）。

⁽¹⁹⁾ 荒川章二『日本の歴史 16 豊かさへの渴望』小学館、2009年、121～122ページ。

1959年には新幹線の工事が開始され、東京オリンピックの年である1964年、東海道新幹線が開通した。また、この東京オリンピックの年を目標に、東京では首都高速、地下鉄などの道路、交通網が整備された。1964年頃を境に交通は、ハイウェイ、スピード時代に入っていった⁽²⁰⁾。

1966年は、日本の自動車産業にとって「モータリゼーション元年」「マイカー元年」と呼ぶにふさわしい年であった。口火を切ったのは、日本を代表するトヨタ自動車、日産自動車の2大メーカーであった。日産は、4月に「サニー」を発売し、10月にはトヨタが「カローラ」を発売した。この年、日本の乗用車の生産台数が初めてトラック・バスを抜き、乗用車の保有台数が全自動車の保有台数の30%を超えた。乗用車は、一種のステイタスシンボルとなり、やがて「マイカー」という言葉が生活の中に定着するようになる⁽²¹⁾。

トヨタの累積生産台数は、1965年に200万台に達したが、それからわずか1年10カ月後の1967年4月に300万台を達成した。日本のモータリゼーションは、猛スピードで進んだのである。カローラ車種を取り上げて、1966年は1万2,000台だったものが、1967年には16万台となり、その後も年間10万台単位で増え続け、1980年には85万台を生産、1983年には累計1,000万台となった⁽²²⁾。

モータリゼーションの展開には、3つの要素が必要である。1つは、それを得ようとする国民の所得の向上であり、2つが、国民が得ることのできる価格での生産・販売、そして3つ目が、走行可能な道路整備である。高度経済成長は、国民の所得を向上させ、大量生産方式によってコストダウンを図りながら、国民の入手可能な価格での乗用車が提供された。そして、舗装された道路が、国道を中心に広く整備されていくこととなる。1967年12月には、中央自動車道の調布―八王子間が開通し、東名高速道路は、1968年4月に部分開通し、1969年には全面開通を迎えた。欧米諸国に続く本格的なモータリゼーションの流れに対応できる高速道路網が、首都圏を中心に全国に張り巡らされることになる。

このような急速なモータリゼーションの展開は、鉄道事業にどのような影響を与えたのであろうか。

1960年代からの全国のローカル線廃止の経過を見ると、図表―9のように特徴的な3つの山がみられる。

①では、高度経済成長期のモータリゼーションの急速な進展の影響を受けて、主に地方の中小事業者（民営・公営）や路面電車（主に公営）の廃止が急速に進んだ時期である。ただし、この時点では国鉄ローカル線は維持されていた。

②は、国鉄の分割民営（1987年）を挟んで国鉄ローカル線が大量に廃止された時期である。1981年4月に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）」に基づき、全国の国鉄路線を「幹線」と「地方交通線」に区分し、そのうち輸送密度が4,000/日・未満の路線を「特定地方交通線」として積極的に廃止する施策が実施された。ただし、廃止路線がほぼそのままの形態で鉄道として第三セクター等に継承された分があり、この分は廃止に集計していない。

全体の経緯としては、分割民営を境にローカル線の廃止が促進されたわけではなく、一連の既定方針の終盤で分割民営が実施された形となる。

③は、国鉄の廃止ローカル線をいったん引き継いだ第三セクター等が再び廃止され始めた時期である。

さらに、距離的には少ないが大手私鉄の近郊路線まで廃止されるようになった。

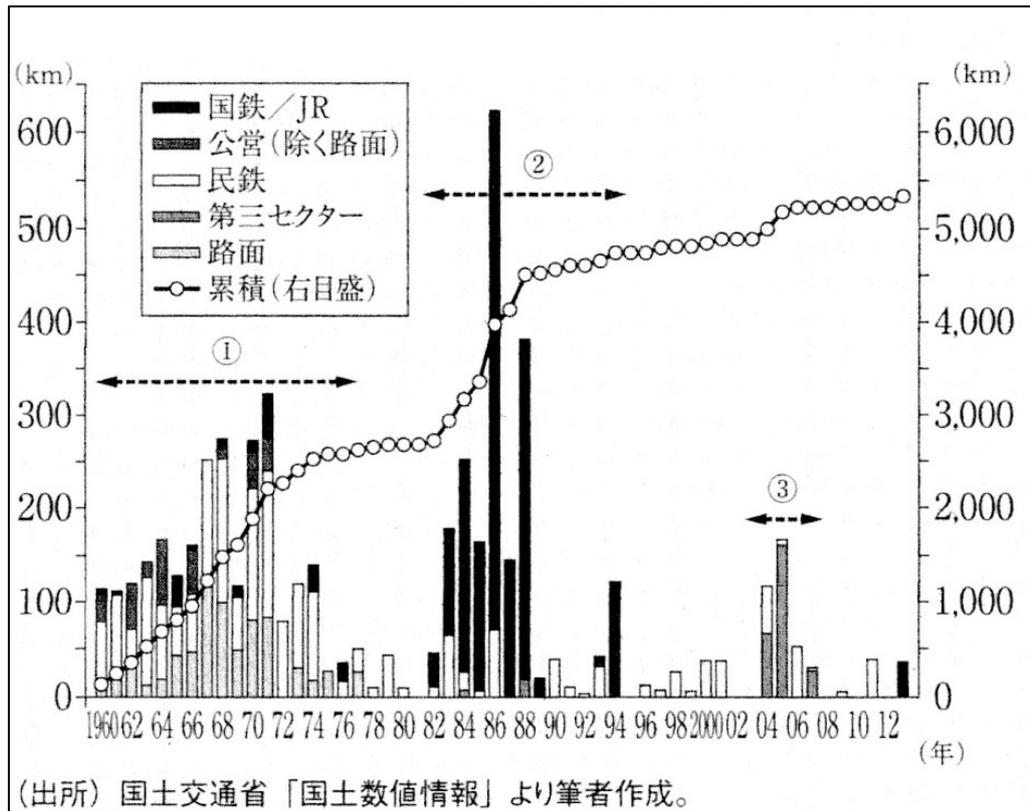
⁽²⁰⁾ 小玉敏彦「科学技術の発達と生活意識の変化」『高度経済成長下の生活世界』（間宏編著、第2章所収）文真堂、1994年、34～36ページ。

⁽²¹⁾ 高村寿一・小山博之編『日本産業史3』日本経済社、1994年、18ページ。

⁽²²⁾ 高村寿一・小山博之編、同上書、122～123ページ。

こうして、戦後の累積で5,500キロ近くの鉄道路線が廃止されている⁽²³⁾。

図表－9 ローカル線廃止の経過



(出所) 上岡直見「ローカル線の現状と将来」『経済』2018年、3月号、44ページ。

(2) 三陸沿岸地域の道路整備事情とモータリゼーション

それでは、三陸沿岸地域におけるモータリゼーションはどのように展開されたのであろうか。そして、鉄道事業にどのように影響を与えたのであろうか。このことを理解するには、まず、三陸沿岸地域の立地に基づく歴史的な交通事情を理解しておく必要がある。その理解こそが、三陸鉄道の存在意義とその役割を考える意味で重要なことなのである。

三陸沿岸地域は、北上山地とリアス式海岸という地形的条件によって、長く県都盛岡への移動や沿岸地域に存在する集落相互の移動が阻まれ、それぞれが孤立的であった。外部との繋がりや、主に海を通じて行われ、三陸定期船が重要な役割を果たしていた。その当時の事情と人々の心情を、1994年5月に開所した(財)三陸地域総合研究センターへの祝辞で、当時の宮古市長菊池長右エ門は次のように述べている。「私共岩手県の北上山系から以東のいわゆる岩手県沿岸部は、内陸の中央部、特に県央・県南部に比べまして大きな格差がございます。・・・この最大の原因はやはり沿岸と内陸との交通アクセスの隘路、これに尽きるものがあつたのではなからうかと思ひます。古来から皆このハードルを乗り越えるのに苦勞をしてきた経緯がございました。例えば、昭和9年に宮古と盛岡の間の鉄道山田線がようやく開通したわけでございますけれども、それ以前は宮古から盛岡に出ますのに三陸汽船に乗って一旦海上を南下して石巻に上陸し、そして東北本線を利用して盛岡まで行くという経路を辿っておりました。また、陸上の道路はどうだったかといいますと、いま南北に走っております国道45号線が現在のような道路になったのは昭和47年でございます。宮古と盛岡の間の国道106号線にいたりましては、今の姿にな

⁽²³⁾ 上岡直見「ローカル線の現状と将来」『経済』2018年、3月号、44～45ページ。

りましたのは昭和 53 年でございます。つい昨日のこのような時間でありませう。それまでは、道路対策の先覚者であるといわれます鞭牛和尚が対策をした道路に毛の生えた程度の道路しかなかった。そのようなことが沿岸部と内陸部の格差の最大の原因ではなかったのかな、という思いをいたしております⁽²⁴⁾。

三陸沿岸地域は、長きにわたり道路事情が悪く、鉄道整備もない状態で、孤立状態にあった。外部との窓口は、海に求められていたのである。

1888 年（明治 21 年）に、宮古港と塩釜港との間に航路を開き、三陸汽船株式会社に発展していく。海のリバス三陸定期船は、地元民の永年の悲願であった。三陸には魚と鉄が腐るほどあったが、「海に船なく、ヒンターランドに鉄道なきため、日本産業界から孤立」、そのために「船が欲しい」というのは地元民の長い間の願ひであった⁽²⁵⁾。ちなみに、ヒンターランドとは、後背地のことである。港湾や都市を維持、発展させる物資の生産・消費地のことである。1908 年（明治 41 年）に、有志の手で三陸汽船株式会社が設立され、東北丸、新興丸、笠井丸、黄金丸等を就航させることになる。これはその後、南は釜石經由塩釜定期の運行、北は八戸港からさらに函館港間の定期船も運行するまでになる。

この三陸定期船は、1934 年（昭和 9 年）の山田線開通まで、海のリバスとして宮古への貨客を運搬した。塩釜往復が毎日の定期便で、東京、函館航路は月数回の運行であった。三陸定期船は、この時期の宮古にとっては唯一の交通手段であり、港は重要な交流拠点として機能していた。

1934 年に大船渡線が開通し、次いで 1939 年 4 月山田線が宮古―釜石を結び全線開通した。旅客は鉄道利用となったが、海産物、米などの荷物輸送は三陸汽船を引続き利用していた。しかし、1945 年 8 月 2 日、三陸定期船生き残りの船は、釜石からセメントを満載して北航中、久慈の三崎沖で機雷に触れ海底深く沈んでしまった。三陸沿岸地域住民の唯一の足として、40 年間魚を積み、米を運び、文化を伝えた船跡は消え去ることとなった⁽²⁶⁾。

日本のモータリゼーションは、すでに述べたように、1960 年代半ばから始まり、1967 年 12 月には中央自動車道の調布―八王子間が開通、1968 年 4 月に東名高速道路の部分開通、1969 年には全面開通を迎えた。そして、本格的なモータリゼーションの流れに対応できる高速道路網が首都圏を中心に全国に張り巡らされることになる。

しかし、三陸沿岸地域を走る国道 45 号は、1962 年 5 月に 1 級国道 45 号となったが、未整備のまま「酷道」といわれる状況にあった。三陸沿岸地域の道路は、リアス式海岸に突き出た半島や地形的に谷間を超える難所が多く、半島の突端まで大きく迂回し、未舗装の狭いガタガタ道、100 メートルもの深い谷、入り組んだリアス式海岸に沿った急カーブなど移動には時間と危険を伴うものであった。それは、まさに「酷道」といわれるレベルのものであった。とくに、田野畑村の高さ 105 メートルの槇木沢橋の完成までは、一度谷底へ降りて、再び上り直すというルートが国道に指定されていた。1 級国道となった後、1963 年から一時改良工事が始まり、1965 年 4 月の道路法改正で一般国道となった 45 号線は、本格的な改良に着工されることとなった。全国的なモータリゼーションの展開が始まる頃、ようやくその改良が開始されたわけである。リアス式海岸に突き出た幾つかの半島の基部にトンネルを掘り、谷間に橋を架け本格的な道路整備を進めようというのである。そして、1963 年の一時改良工事から 10 年を経て、

(24) 『三陸総合研究』（財）三陸地域総合研究センター）第 6 号、1994 年、3～4 ページ。

(25) 小島俊一『陸中海岸こぼればな史』トリョーコム、1986 年 144～145 ページ。小島俊一『陸中海岸こぼればな史』トリョーコム、1986 年 144～145 ページ。

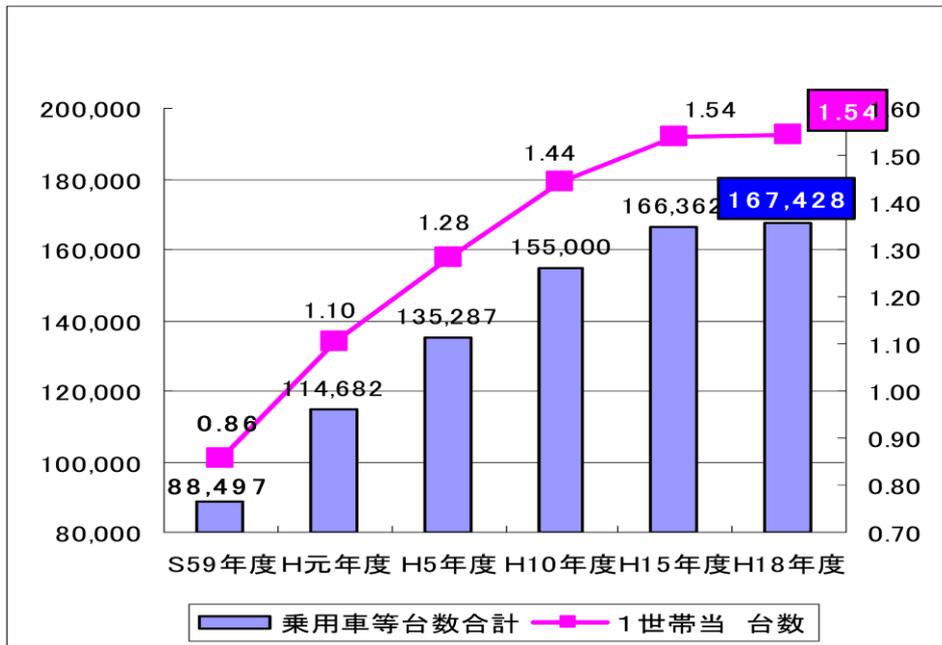
(26) 小島俊一『宮古・閉伊秘話』トリョーコム、1979 年、237～238 ページ。

1972年10月15日によりやく全線開通するのである。さらに、盛岡から宮古への国道106号が全線開通するのが、1978年なのである。そして、この6年後の1984年に、三陸鉄道の開業となる。

三陸沿岸地域のモータリゼーションの展開は、全国に比べ少なくとも20年は遅れて始まるのである。

三陸沿岸地域のモータリゼーションについて、沿線等12市町村における乗用車等（乗用普通車、乗用小型車、軽自動車）の保有状況を見ると、国道45号、国道106号の全線開通を受けて、三陸鉄道開業（1984年度）以後、保有台数は伸び続け、2006年度（平成18年度）においては、開業時の約2倍の保有台数となっている。また、世帯当りの保有台数の状況を見ると、2006年度で1.54台となっており、高い普及度となっている。保有台数の伸び率を見ると、開業から2003年度（平成15年度）までの間に急速にモータリゼーションが進展した状況が推察される⁽²⁷⁾。

図表－10 沿線等12市町村 乗用車等台数の推移

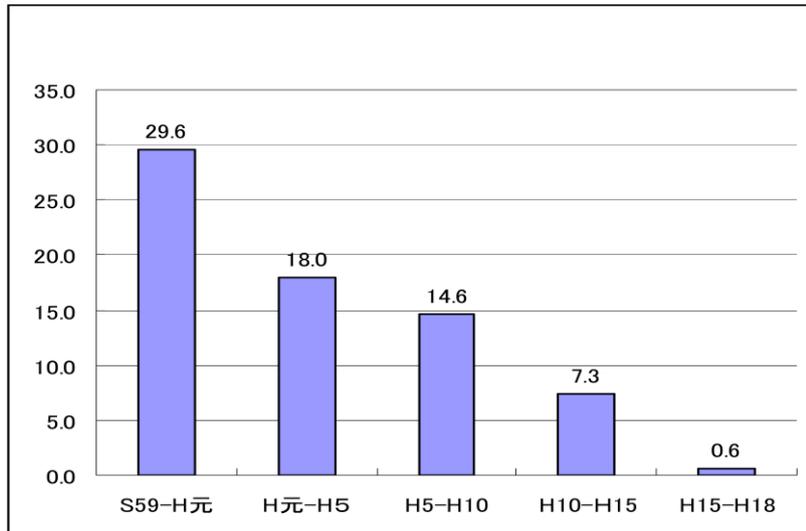


〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

〔出所〕洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」（以下、沿岸等12市町村、「2009年計画」とする）、2009年3月、5ページ。

図表－11 沿岸等12市町村 保有台数の伸び率

⁽²⁷⁾ 洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」（以下、沿岸等12市町村、「2009年計画」とする）、2009年3月、5ページ。

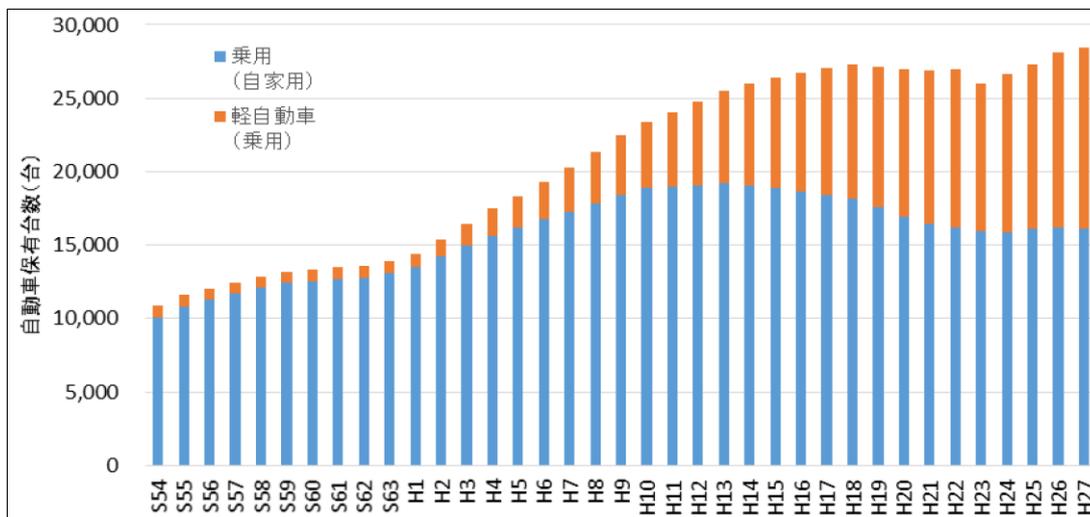


〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

〔出所〕沿線等12市町村、「2009年計画」、5ページ。

これを宮古市の場合で見ると、1979年（昭和54年）に約10,000台であった乗用車が、1990年（平成2年）に15,000台に、その後急速に増加していく。この増加が三陸鉄道の乗車人員の急激な減少と対応していることが見て取れる。2006年（平成18年）ごろに27,000台ぐらいでピークとなり、2011年（平成23年）の東日本大震災で減少する。その後は再び増加基調となり、2015年（平成27年）の自動車保有台数は、乗用（自家用）が16,109台、軽自動車（乗用）が12,319台、計28,428台となっている。保有台数の推移を見ると、乗用（自家用）は2001年（平成13年）をピークとして減少しつつある一方、軽自動車（乗用）は1990年（平成2年）に1,000台を超えてから急速に増加している⁽²⁸⁾。

図表－12 宮古市の自動車保有台数の推移



資料：S54～H17、岩手運輸支局の統計（各年3月31日現在）

H18～H27、宮古市の統計（各年4月1日現在）

〔出所〕宮古市「宮古市地域公共交通網形成計画」2017年3月、6ページ。

⁽²⁸⁾ 宮古市「宮古市地域公共交通網形成計画」2017年3月、6ページ。

三陸沿岸地域は、地形的条件によって、沿岸地域に存在する集落相互の連携が阻まれ、それぞれが孤立的であった。外部との繋がりには、主に海を通じて行われ、三陸汽船が重要な役割を果たしていた。その意味でも、三陸沿岸地域の人々にとっては、その繋がりを実現してくれる鉄道の整備、道路の整備は、何にも増した「悲願」であった。

山田線の開通、国道 106 号線、国道 45 号線の整備、そして三陸鉄道の全線開通は、三陸沿岸地域の人たちにとっては「悲願」だったのである。それらは、明治以来、三陸沿岸地域の先人たちが大きな困難の中で闘ってきた証であり、勝ち取ってきた何物にも代えがたい成果であり、輝かしい勲章、宝なのである。三陸鉄道は、三陸沿岸地域の人達にとっては単なる乗り物ではない、それを超越した存在なのである。単なる願いではなく、「悲願」、仏語は別として、『広辞苑』にいう「悲壯な願い。ぜひとも達成しようという心から念じている願望」だったのである。自らが利用しなくても、7~8 割の人たちが乗車しなくとも、7~8 割の人たちが必要だとする所以であり、それは守るべきもの、そこに在るべきものなのであろう。

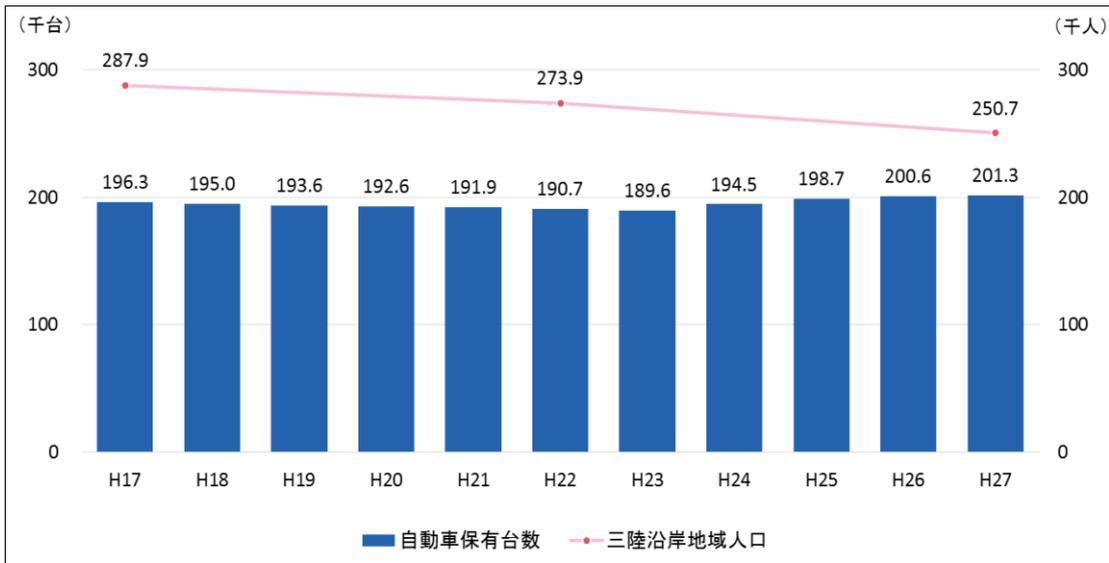
モータリゼーションの波が日本に押し寄せ、遅れてではあるが岩手県に向かって、「悲願」の一つである道路の整備によって三陸沿岸地域にも今押し寄せようとしている時、さらに、高度経済成長期から続く人口減少の動きがさらに続いていくことが予想されても、国鉄や全国の地方鉄道が置かれた厳しい経営状態を目にしており、今後の鉄道事業の経営悪化が自明であっても、政策的にはその「悲願」、開業をあえて実現させなければならなかったのであろう。1960 年半ばから、日本ではすでにモータリゼーションが進み、すぐそこにその波が押し寄せているとはいえ、完成間近まで来ている三陸縦貫鉄道を廃止することは、決して容認できることではなかったのであろう。岩手県も、その意思を無視することはできなかったものといえる。冷静に考えれば、三陸鉄道の経営上の今日の状況は容易に想像できたであろうし、政策的には本来、選択することはできないことであつたらうけれども、地域のこれまでの歴史的脈絡の中で、地域のこの鉄道に対する「悲願」を無視することはできなかったものと考えられる。「鉄道をどうしても残したいという地元住民の要望を背景にして、地元の自治体は「止むを得ない選択」（岩手県知事）として、第三セクター鉄道を設立して鉄道の存続を図ったということが出来る⁽²⁹⁾」。

三陸沿岸地域におけるモータリゼーションの進展に伴い増加してきた自動車保有台数は、その後の著しい人口減少に伴い 2004 年より緩やかな減少傾向に向かいつつあったが、2011 年の東日本大震災後、交通機関の被災の影響もあって再び増加傾向に転じている⁽³⁰⁾。

図表－13 自動車保有台数及び人口の推移【三陸沿岸地域】

(29) 安藤 陽「第三セクター鉄道の成立・展開・課題 ―三陸鉄道、30 年の軌跡を踏まえて―」『社会科学論集』第 142 号、2014 年、4 ページ。

(30) 洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市、岩手県「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」（以下、沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」とする）、2018 年 12 月、40 ページ。



出典：東北運輸局資料（H17～H27）、国勢調査（H17～H27）。

（出所）洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市、岩手県「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」（以下、沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」とする）、2018年12月、40ページ。

運転免許の保有状況については、70歳以上になると運転免許保有率は低くなり、高齢化の進展と相まって運転免許自主返納者数が年々急激に増加し、日常生活の移動に自身で自動車が使えない住民が今後急激に増加していく見込みである⁽³¹⁾。

図表－14 年齢別運転免許保有率【三陸沿岸地域】



出典：住民基本台帳（H27.12.31）、岩手県警資料（H28.1.1）（41ページ）

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

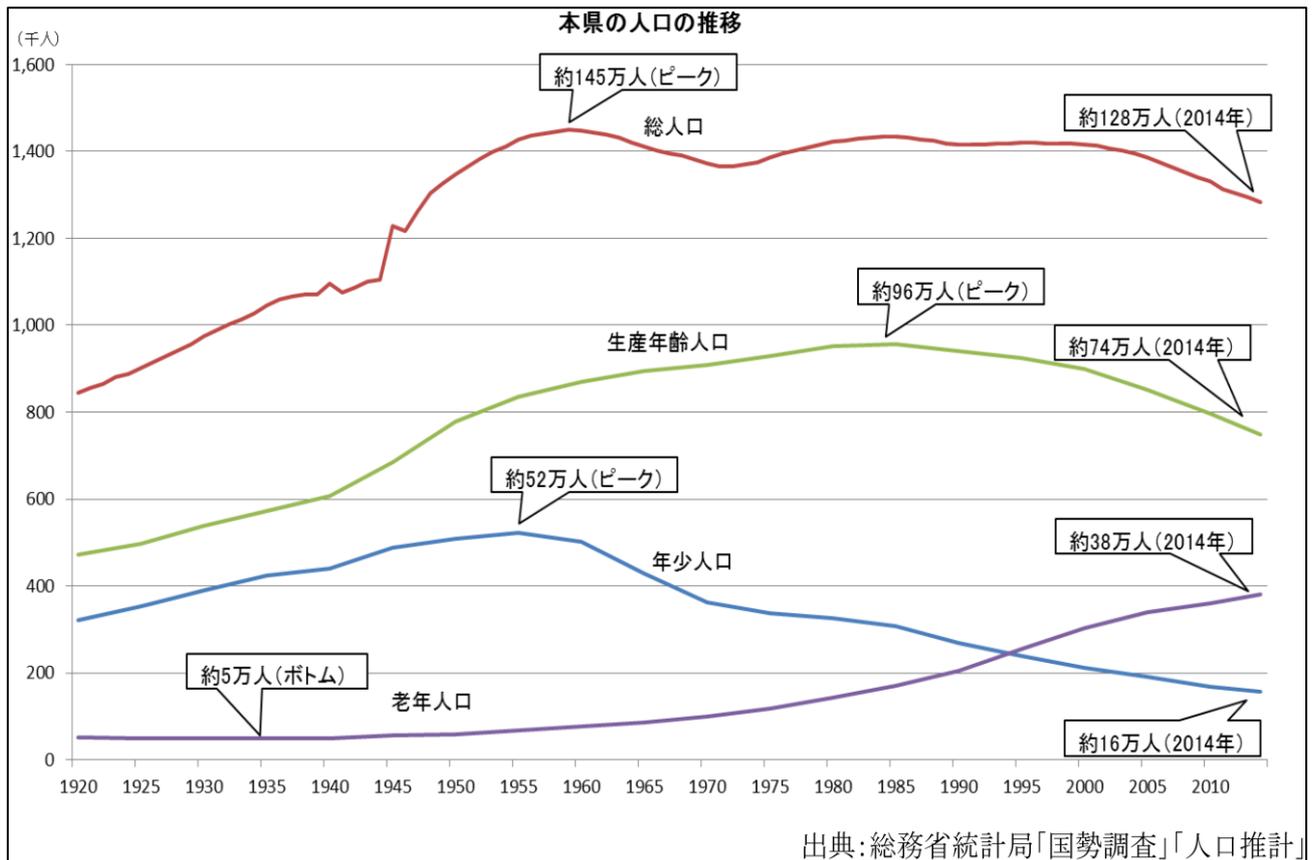
⁽³¹⁾ 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

3. 三陸沿岸地域の人口の推移

(1) 岩手県、三陸沿岸地域の三陸鉄道開業前後の人口の推移

岩手県の人口は 1997 年以降減少し続けており、2014 年の岩手県の人口は 128 万人である。生産年齢人口は、ピークである 1985 年と比べ 21 万人、年少人口はピークである 1955 年と比べ 37 万人減少している一方、老年人口は最も少なかった 1935 年と比べ 33 万人増加している⁽³²⁾。

図表－15 岩手県の人口の推移



(出所) 岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015年10月、2ページ。

岩手県では、戦前・戦後の一時期を除くと、1960年代、1980年代後半および2000年代から現在に続く3つの人口減少期がある。

1960年代及び1980年代後半の人口減少は、一時期に拡大した「社会減」が「自然増」を上回ったことで生じた。1960年代の減少の大きな要因は、高度経済成長期の集団就職にみられるような、都市部への若年労働力の移動である。

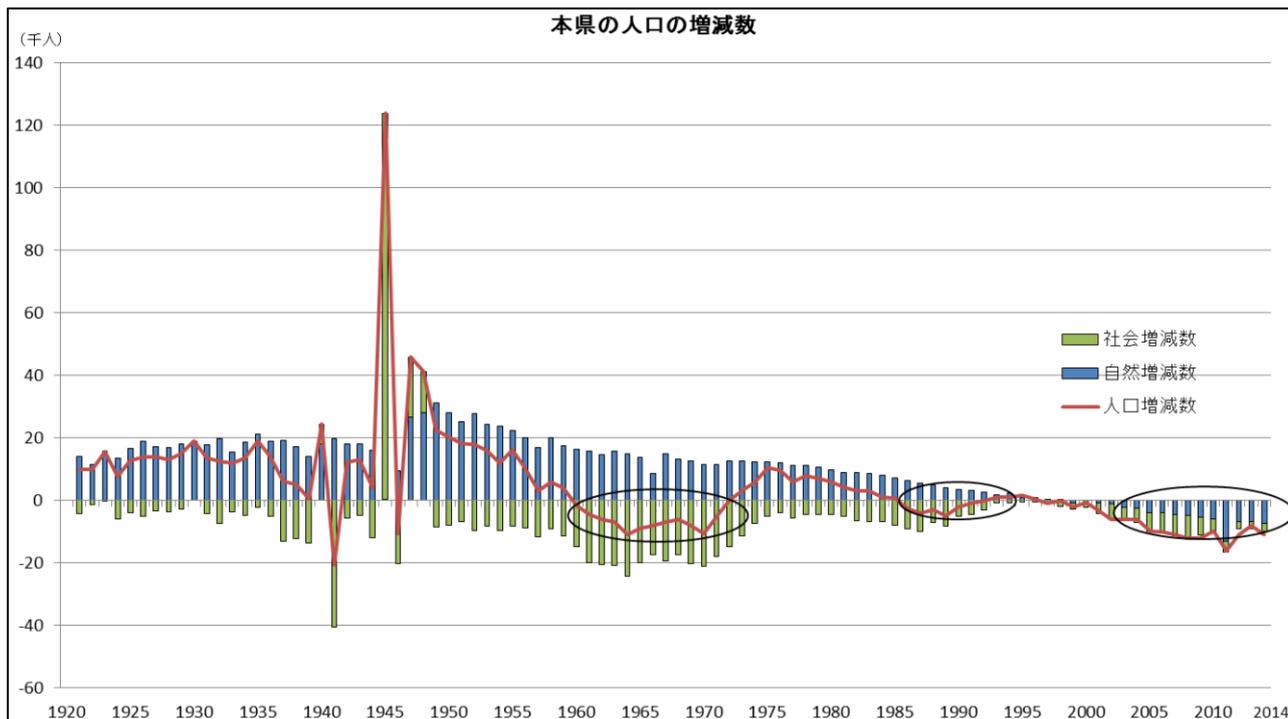
一方、2000年以降は、「社会減」と「自然減」が相まって減少するという本格的な人口減少期に入った⁽³³⁾。

そして、2019年10月1日現在、岩手県の人口はさらに減少し、122万7,000人となっている。

図表－16 岩手県の人口の増減数

⁽³²⁾ 岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015年10月、2ページ。

⁽³³⁾ 同上、2ページ。



出典：総務省「国勢調査」「人口推計」「住民基本台帳人口移動報告」、厚生労働省「人口動態統計」。

(出所) 岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015年10月、2ページ。

1955年3月、岩手県では、集団就職の第1号列車が盛岡駅を出発した。この列車は、1975年3月に廃止になるまで計76本運行され、約4万7,000人の若者が都会へと送られていった。最盛期である1964-1966年には、この3年間だけで1万5,000人が都会の各職場に運ばれたのだという⁽³⁴⁾。

さまざまな職場での深刻な求人難は、新卒の求人だけでは埋めきれず、幅広く労働力を求める傾向に拍車をかけた。ここで注目したいのは“金の卵”の半分以上は女性だったという事実である。いいかえれば、高度成長を支えたのは女性だったといえるのかもしれない。『ああ野麦峠』に描かれたかつての紡績女工たちが、戦争前の日本の産業資本の高度成長を支えたように、高度成長期もまた、トランジスタなどの組み立ては女性の繊細な指でなくてはだめだとまでいわれ、ベルトコンベア生産には欠かせぬ存在だった。さらに1960年代後半から70年代へと高度成長の歩みが進むにつれて、求人難の深刻化とともに、かつては男性だけの職種だとされた分野にも、どんどん女性が起用された⁽³⁵⁾。集団就職で岩手県を離れた女性たちの減少は、後の人口減少に大きく作用していくことになる。

岩手県の2つ目の人口減少期に、三陸鉄道が開業することとなった。

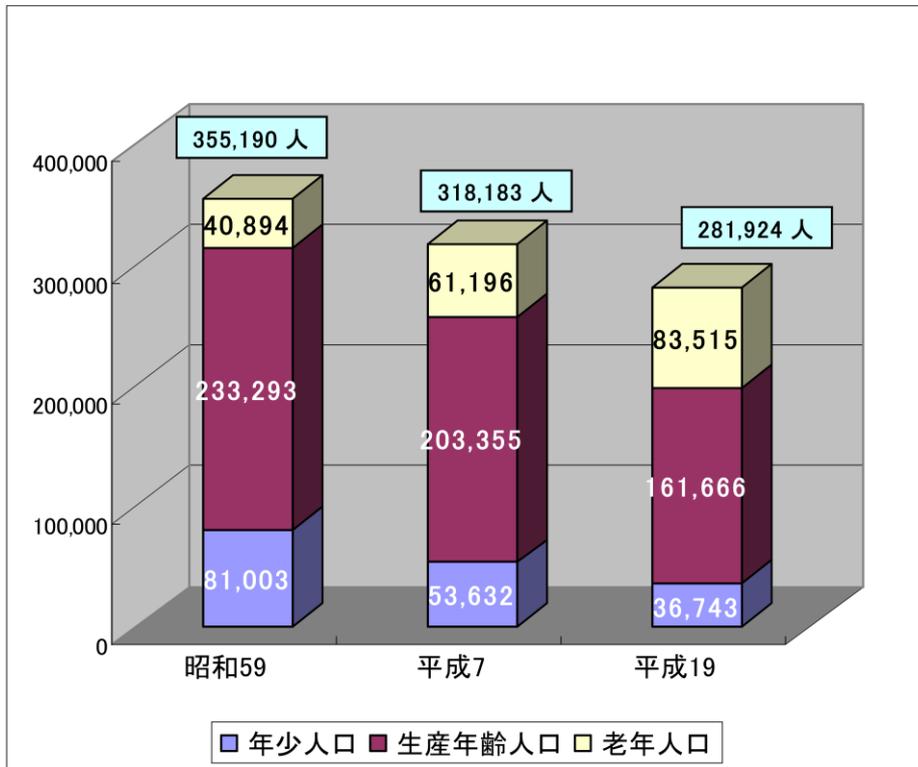
三陸鉄道沿線等12市町村の人口は、開業の1984年(昭和59年)以後減少を続け、2007年(平成19年)では、開業時の355,190人に比較して20.6%(▲73,266人)減少の281,924人となった。また、その年齢構成比の推移を見ると、開業時に11.5%であった老年人口(65才以上)が、2007年には29.6%(42,621人増)に、また、年少人口(15才未満)は開業時に22.8%であったものが、2007年に13.0%

⁽³⁴⁾ 高度成長期を考える会編『高度成長と日本人 1個人編 誕生から死まで』日本エディタースクール出版部、2005年(第1版1985年発行、2005年新装版発行)、147ページ。

⁽³⁵⁾ 高度成長期を考える会編、同上書、156～157ページ。

(44,260人減)となり、年少高齢化が進んでいる⁽³⁶⁾。年少人口の減少は、通学定期の減少となり、その後の乗客人員の減少にも大きく影響してくるものである。

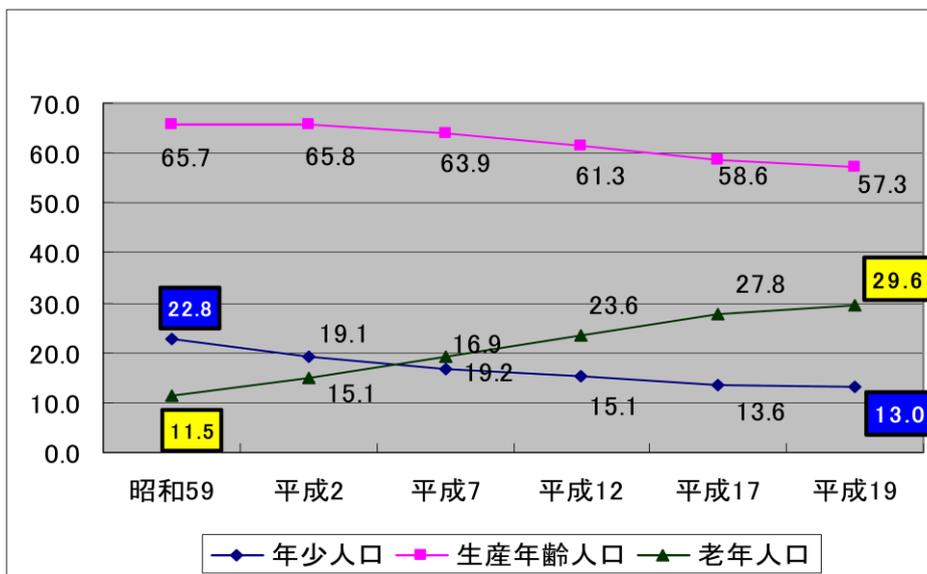
図表－17 沿線等12市町村 人口の推移



〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報

(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、3ページ。

図表－18 沿線人口 年齢構成 動向



〔出典〕国勢調査、岩手県人口移動報告年報

(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、3ページ。

⁽³⁶⁾ 沿岸等12市町村、「2009年計画」、3ページ。

三陸鉄道の輸送人員は、人口減少により、開業時（昭和 59 年度）をピークに、一貫して減少傾向にあり、2007 年（平成 19 年）は、開業時に比較して 38.5%程度の水準（61.5%減少）となっている。

図表－19 三陸鉄道の輸送人員の推移

| 年 度 | 59年度 | H元年度 | H5年度 | H10年度 | H15年度 | H19年度 | | |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 北リアス線計 | 1,610,903 | 1,402,914 | 1,242,468 | 945,482 | 718,837 | 711,770 | 68.7 % | |
| 南リアス線計 | 1,077,832 | 865,517 | 827,320 | 607,044 | 347,242 | 324,383 | 31.3 % | |
| 合 計 | 定期外 | 1,472,115 | 1,011,491 | 856,228 | 599,186 | 422,339 | 439,573 | 42.4 % |
| | 通学 | 1,022,880 | 1,158,540 | 1,119,120 | 902,580 | 607,080 | 561,240 | — % |
| | 通勤 | 193,740 | 98,400 | 94,440 | 50,760 | 36,660 | 35,340 | — % |
| | 定期 | 1,216,620 | 1,256,940 | 1,213,560 | 953,340 | 643,740 | 596,580 | 57.6 % |
| | 計 | 2,688,735 | 2,268,431 | 2,069,788 | 1,552,526 | 1,066,079 | 1,036,153 | 100.0 % |

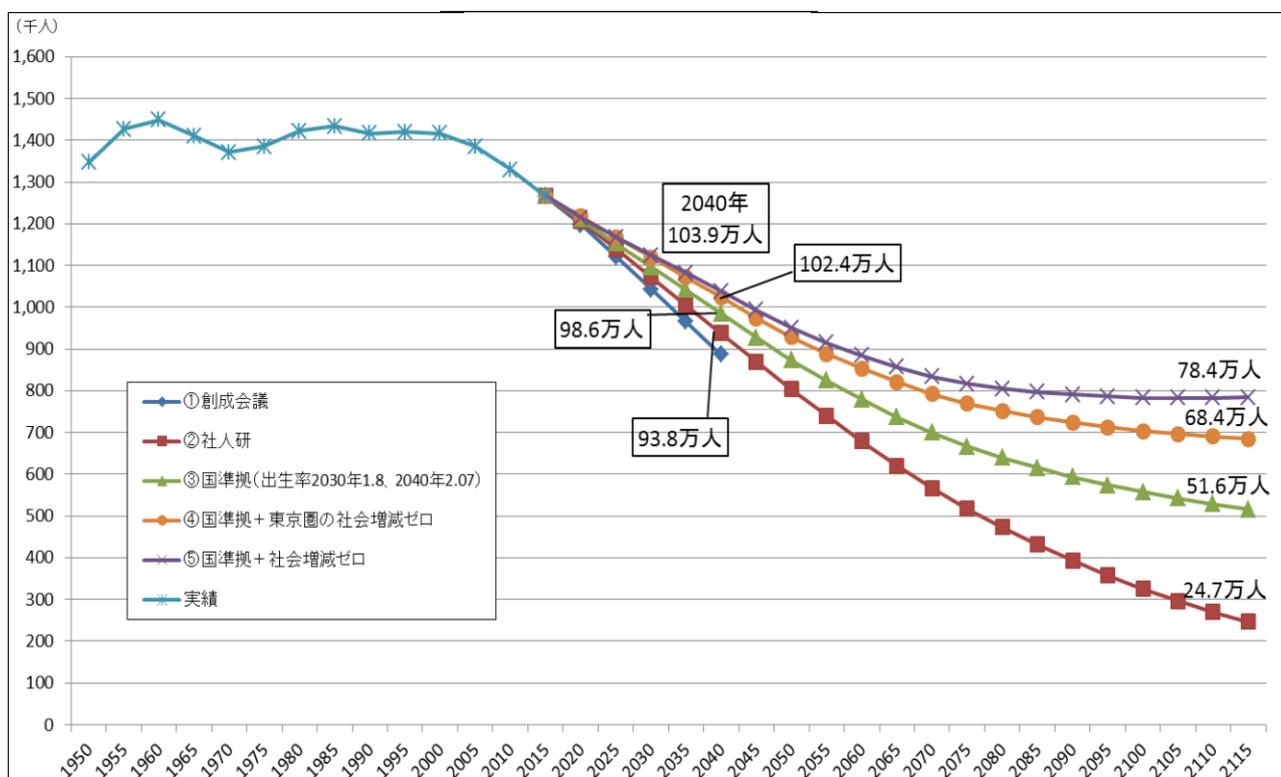
〔出典〕三陸鉄道調べ

（出所）沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、10 ページ。

（2）岩手県、三陸沿岸地域の人口見通し

岩手県の人口は 1997 年（平成 9 年）以降減少を続け、2014 年（平成 26 年）は 128 万人と、ピークであった 1985 年（昭和 60 年）と比べ、12%減少している。国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によれば、岩手県の人口は今後も減少を続け、2040 年には、93 万 8,000 人になることが見込まれ、その後も人口減少は歯止めがかからず、2115 年には 24 万人にまで減少すると推計されている。

図表－20 岩手県人口の長期的な見通し



（出所）岩手県「岩手県人口ビジョン～地方が主役になる日本を岩手から～」2015 年 10 月、21 ページ。

岩手県は、戦前・戦後の一時期を除き、一貫して続いている社会減と、1999年以降の自然減が相まって、近年毎年1万人程度の人口減少が続いている。こうした傾向が、今後もそのまま継続するとして人口推計を行ったのが日本創成会議（図表－20の①）であり、社会増減は一定程度収束するが社会減はなお継続するとして推計を行ったのが、国立社会保障・人口問題研究所（図表－20の②）である。

この2つの推計は、いわば、何ら対策を講じなかった場合の人口推計であるが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、岩手県の人口は2040年に93万8,000人になると見込まれ、更にその後も減少を続け、2115年には24万人まで減少すると試算されている。一方、出生率が人口置換水準に回復した場合、2040年の岩手県の人口は98万6,000人程度になると見込まれるが、岩手県の社会減は一定程度続くため、2115年には51万6,000人にまで減少すると試算されている（図表－20の③）。また、東京圏の社会増減を均衡させるとの国の総合戦略の目標が実現した場合、2040年の岩手県の人口は102万人になると見込まれるが、依然として東京圏以外の地域との社会増減が発生し続けるため、その後も人口は減少を続け、2115年には68万4,000人にまで減少すると試算されている（図表－20の④）。これら①～④の試算は、いずれの場合も岩手からの人口流出、社会減が続くため、出生率が人口置換水準である2.07に達し得ても、なお人口が減少し続けるという推計である。

岩手県では、ふるさと振興を進めることにより、出生率の向上と社会減ゼロを実現し、超長期的な人口増の可能性も視野に入れた人口の定常状態を目指し、2040年に100万人程度の人口を確保するよう展望している（図表－13⑤）。

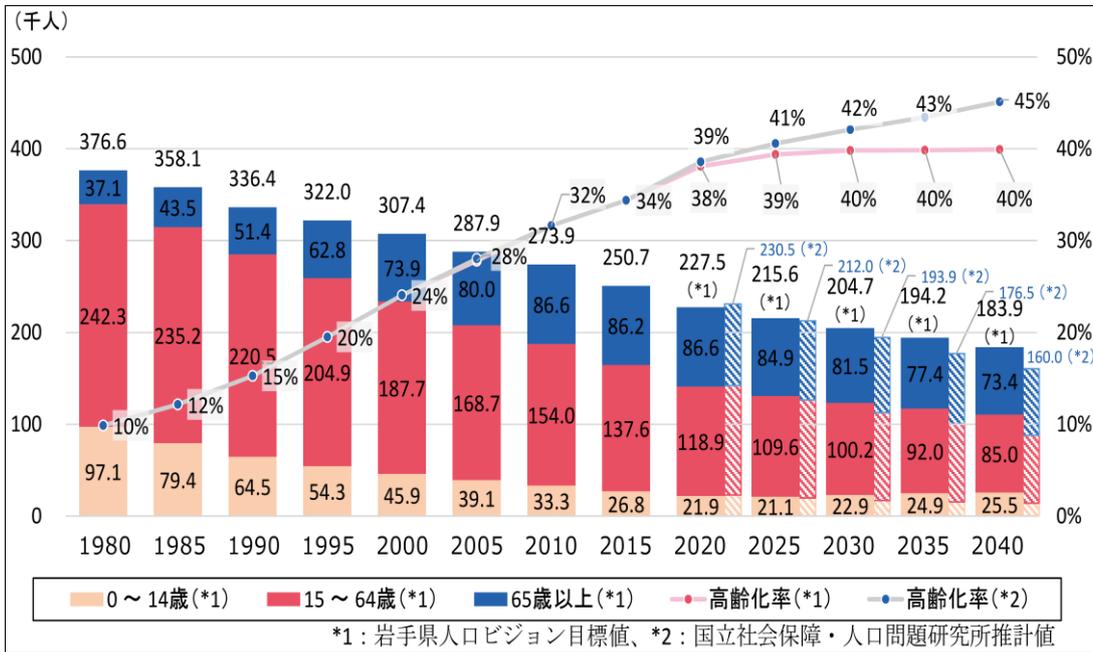
しかし、現実には、2000年以降、「社会減」と「自然減」が相まって進行するという本格的減少期に入っている。図表－21にみるように、急速な人口の減少、特に年少人口の減少予測は、三陸鉄道の経営にとって相当に厳しいものであることがわかる。

三陸沿岸地域の人口は、三陸鉄道の開業時から比較して著しく減少しており、1980年の約38万人から、2015年には約25万人と約3割減少している。更に、県の人口ビジョンにおいても、2040年には、約18万人まで落ち込むという予測となっている。

年齢階層別では、高齢化率が高水準で推移し、1980年の10%から2015年で既に34%、2040年には県の人口ビジョンでは40%、国立社会保障・人口問題研究所の推計では45%まで上昇し、逆に生産年齢人口の比率が、県の人口ビジョンでは1980年の64%から2040年には46%まで落ち込む予測となっている。

一方で、三陸沿岸地域の世帯数は1980年から現在に至るまで横ばいであり、人口減少・少子高齢化の進展に伴い世帯規模が縮小している。

図表－ 2 1 年齢階層別人口・高齢化率の推移【三陸沿岸地域】



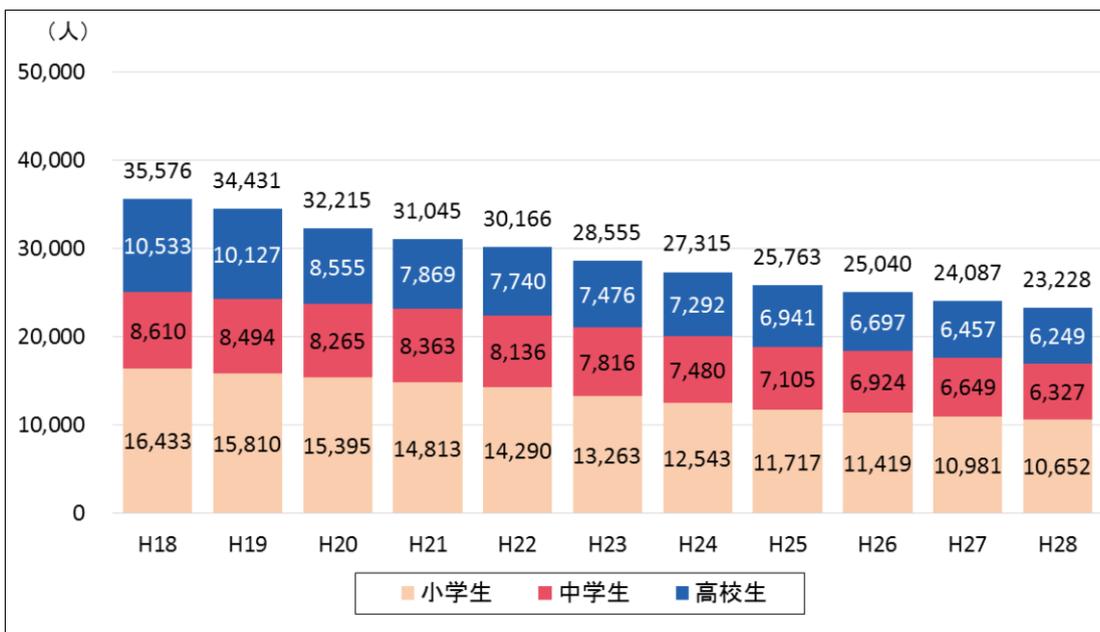
出典：国勢調査（1980～2015）、岩手県人口ビジョン（2020～2040）、国立社会保障・人口問題研究所。

（出所）沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、30 ページ。

三陸鉄道にとって重要な公立学校児童・生徒数の推移を見ておこう。

三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数は、直近の10年で約3割減少しており、将来的にも更なる年少人口の減少が見込まれる。

図表－ 2 2 三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数（小学校・中学校・高校）の推移



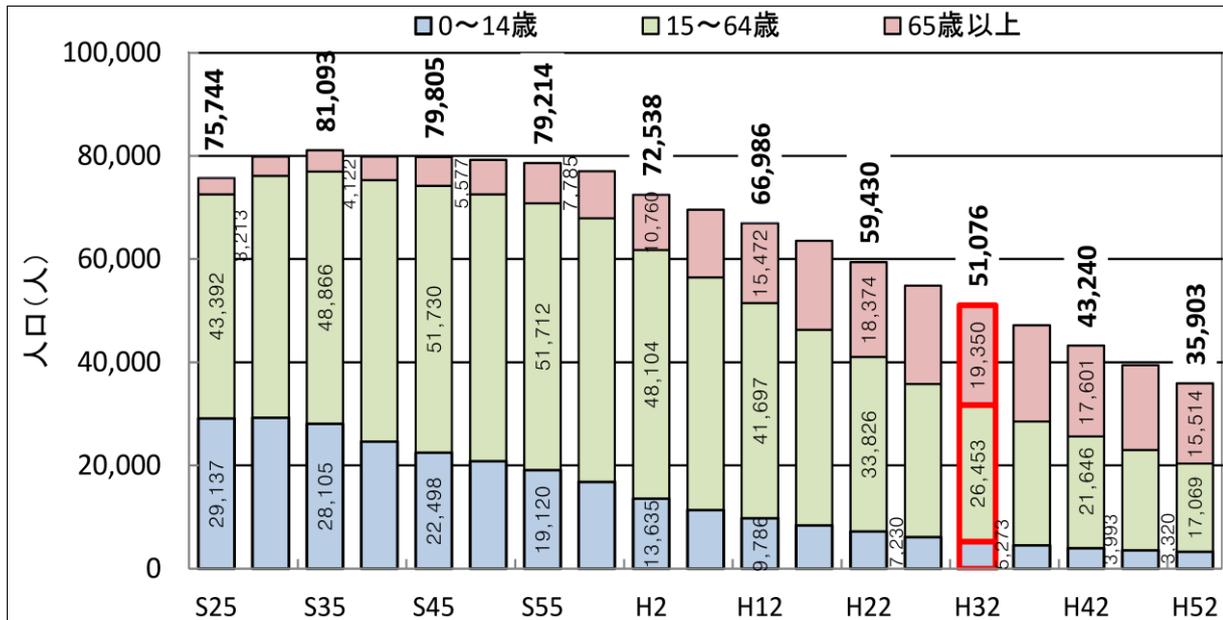
出典：岩手県教育委員会 HP。

（出所）沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、33 ページ。

人口動向を、宮古市と山田町で見ると以下のとおりである。

宮古市の人口は、1960年の81,093人をピークに減少を続けており、2020年には51,076人になると推計されている。15歳未満の年少人口の構成比は、1980年（昭和55年）では24%、2010年（平成22年）では12%となっており、2020年（平成32年）には10%まで低下すると推計されている。一方、65歳以上の高齢者人口の構成比は、1980年では10%、2010年では31%となっており、2020年には38%まで増加すると推計されている。

図表－23 宮古市の人口の推移



資料：国勢調査（S25～H22、統計局）

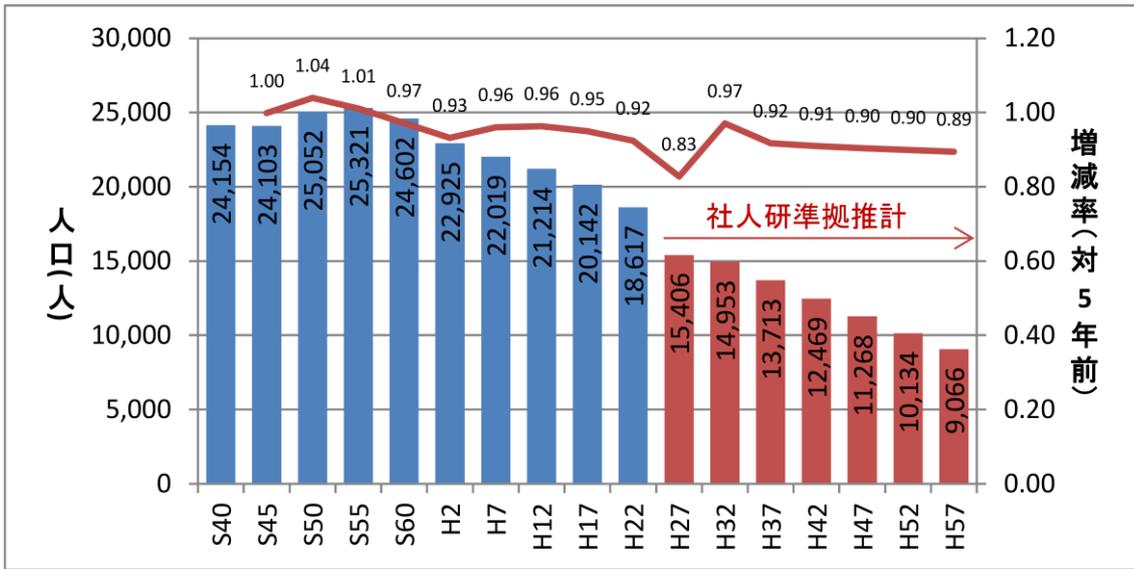
日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計、国立社会保障・人口問題研究所）

（出所）宮古市「宮古市地域公共交通網形成計画」2017年3月、4ページ。

山田町の総人口は、1980年（昭和55年）の25,321人をピークに漸減しており、今後もその傾向が継続すると見込まれている。

年齢構成比でみると、高齢化率は37.7%（2018年（平成30年）10月1日現在）に達しており、県全体（32.5%、2018年（平成30年）10月1日現在）を上回っている。高齢化はさらに進行し、10年後には65歳以上人口は4割に達し、さらに30年後には、15～64歳人口とほぼ同じ割合に達する見込みである。

図表－２４ 山田町の総人口の推移



資料：山田町総合計画（第9次長期計画）人口ビジョン。

（出所）「山田町地域公共交通網形成計画【2019年 ▶ 2023年】」2019年3月、5ページ。