

## V 三陸鉄道経営の推移

### 1. 財務諸表から見た三陸鉄道の特徴

三陸鉄道の経営状態を分析するにあたって、まず、その企業の特徴を概略把握しておこう。

三陸鉄道は、株式会社であるが、第三セクターの企業である。第三セクターとは、国や地方公共団体である第一セクターと民間企業である第二セクターとが共同出資して設立された事業体である。三陸鉄道「事業報告」の「II 株式に関する事項」を見ると主な株主の状況が掲載されている。

図表－25 三陸鉄道の株式に関する事項

1	会社が発行する株式の総数	100,000 株	
2	発行済株式の総数	30,600 株	
3	当事業年度末の株主	46 名	
4	主な株主の状況		
	株主名	持株数	持株比率
	岩手県	14,400 株	47.1%
	宮古市	1,350 株	4.4%
	(株)岩手銀行	1,200 株	3.9%
	大船渡市	1,150 株	3.8%
	新日鐵住金(株)	1,000 株	3.3%
	東北電力(株)	1,000 株	3.3%
	一関市	700 株	2.3%
	久慈市	650 株	2.1%
	沿線市町村	6,800 株	22.2%
	沿線外市町村	2,000 株	6.5%

(出所) 三陸鉄道「事業報告」(平成 30 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日まで)、8 ページ。

主な株主として掲載されていないものを含めると、岩手県 47.1% (14,400 株)、沿線市町村 22.2% (6,800 株)、沿線外市町村 6.5% (2,000 株) と、岩手県と岩手県内市町村が発行済み株式総数の 75.8% (23,200 株) を出資している。

「会社役員に関する事項」を見ると、取締役会長が知事、代表取締役社長は岩手県出身者、取締役のほとんどが沿線自治体の長が担っている。代表取締役社長は、一時期 J R 東日本出身者が担ったこともあるが、代々岩手県出身者が担ってきている。

図表－26 取締役及び監査役の状況

会社における地位	氏 名	他 の 法 人 等 の 代 表 状 況 等
取 締 役 会 長	達 増 拓 也	岩手県知事
取 締 役 副 会 長	山 本 正 徳	宮古市長
取 締 役 副 会 長	戸 田 公 明	大船渡市長
取 締 役 副 会 長	遠 藤 譲 一	久慈市長
取 締 役 副 会 長	野 田 武 則	釜石市長
代表取締役社長	中 村 一 郎	
取 締 役	平 野 公 三	大槌町長
取 締 役	佐 藤 信 逸	山田町長
取 締 役	中 居 健 一	岩泉町長
取 締 役	石 原 弘	田野畑村長
取 締 役	柁 屋 伸 夫	普代村長
取 締 役	小 田 祐 士	野田村長
取 締 役	岡 田 真 一	岩手開発鉄道(株) 代表取締役社長
取 締 役	大 井 誠 治	岩手県漁業協同組合連合会 代表理事会長
監 査 役	田 口 幸 雄	(株)岩手銀行 代表取締役頭取
監 査 役	石 塚 恭 路	(株)北日本銀行 代表取締役専務

(出所) 三陸鉄道「事業報告」(平成 30 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日まで)、8 ページ。

三陸鉄道は、出資面、会社役員面から見て、株式会社とはいえほぼ「岩手県・県内市町村有企業」であるといえる。

次に、貸借対照表、損益計算書を見てみよう。

貸借対照表を見たとき、まず気づくのは、流動資産と固定資産の金額の違いである。三陸鉄道は鉄道事業であるのに、流動資産が固定資産の 34.8 倍あり、固定資産のうち鉄道事業固定資産は 4,300 万円程度しかないということである。また、土地は 3 円、構築物、車両、機械装置も 100 万円単位しかないということである。これは何を意味するの

か。後にみるように、三陸鉄道は、上下分離方式（公有民営）という体制を採っているのである。つまり、三陸鉄道の鉄道施設のうち、トンネル、橋梁の重要資産については、2000年に沿線8市町村が三陸鉄道から無償譲渡を受け、沿線8市町村はこれを三陸鉄道に無償で貸付けることにより、三陸鉄道の固定資産税負担の軽減を図っている。また、2000年に鉄道建設公団から無償譲渡を受けた資産に係る固定資産税について、県、沿線8市町村が相当額を補助しており、その後、沿線8市町村が鉄道用地を取得・保有し、三陸鉄道(株)に無償で貸付という上下分離方式がとられているのである。

図表－27 三陸鉄道貸借対照表

貸借対照表

(平成31年3月31日現在)

(単位：円)

科 目	金 額	科 目	金 額
(資産の部)		(負債の部)	
【流動資産】	1,818,796,319	【流動負債】	1,693,668,239
現金・預金	556,084,095	買掛金	6,625,288
未収運賃	18,258,556	短期借入金	0
未収金	1,019,115,039	未払金	1,655,946,250
商品及び貯蔵品	22,905,229	未払法人税等	3,256,400
仮払金	197,349,713	預り連絡運賃	276,250
その他の流動資産	5,083,687	預り金	1,393,422
		前受金	0
【固定資産】	52,208,405	前受運賃	12,446,810
鉄道事業固定資産	43,098,478	仮受金	7,450,300
(有形固定資産)	43,098,478	その他の流動負債	6,273,519
土地	3	【固定負債】	80,127,474
建物・建物附属設備	9,944,682	退職給付引当金	80,127,474
構築物	5,027,138	負債合計	1,773,795,713
車両	3,421,705		
機械装置	7,941,427	(純資産の部)	
工具・器具・備品	2,672,012	株主資本	
運搬具	10	資本金	306,000,000
建設仮勘定	7,350,480	繰越利益剰余金	△ 192,010,734
一括償却資産	6,741,021		
(無形固定資産)	1,103,207	純資産合計	113,989,266
(投資等)	8,006,720		
投資その他の資産	8,006,720		
【繰延資産】	16,780,255		
資産合計	1,887,784,979	負債・純資産合計	1,887,784,979

(出所) 三陸鉄道第 38 期決算公告、1 ページ。

財務諸表の個別注記表には、以下のように記載されている。

「⑥トンネル・橋りょうの無償借り受け

固定資産税の軽減を図るためトンネル・橋りょうを沿線市町村に寄附し、当該資産を無償で借り受けています。

なお、管理は三陸鉄道が行っています。

⑦鉄道用地の無償借り受け

鉄道用地については、沿線市町村から無償で借り受けています。

なお、管理は三陸鉄道が行っています。

⑧鉄道施設の無償借り受け

会社が所有している車両・線路以外の鉄道事業用減価償却資産を沿線市町村に寄附し、当該資産を無償で借り受けています。

なお、管理は三陸鉄道が行っています。<sup>(37)</sup>」

次に、純資産の部を見ると、繰越利益剰余金がマイナス 1 億 9,200 万円計上されている。株主資本等変動計算書から、これは当期純損失を加えた累積赤字である。

---

<sup>(37)</sup> 三陸鉄道第 38 期決算公告、6 ページ。

損益計算書を見てみよう。

図表－28 三陸鉄道損益計算書

損 益 計 算 書

(自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日)

(単位：円)

科 目	金 額	
営業収益		
鉄道事業	282,537,639	
関連事業	46,323,742	328,861,381
営業費用		
鉄道事業	683,546,164	
関連事業	21,460,198	
固定資産税	14,803,000	719,809,362
営業利益		△ 390,947,981
営業外収益		
受取利息及び配当金	2,575	
その他の収益	3,738,750	
雑収入	4,798,645	8,539,970
営業外費用		
支払利息		
雑損失	379,943	379,943
経常利益		△ 382,787,954
特別利益		
補助金	2,794,767,439	
固定資産受贈益	5,329,233,205	
		8,124,000,644
特別損失		
固定資産廃棄損	4	
固定資産圧縮損	7,750,943,892	
		7,750,943,896
税引前当期純利益		△ 9,731,206
法人税・住民税及び事業税		4,723,500
当期純利益		△ 14,454,706

(出所) 三陸鉄道第 38 期決算公告、2 ページ。

損益計算書を見て気が付くのは、鉄道事業での大きな損失の計上である。営業収益の2億8,253万円を得るのに、6億8,354万円かかっているということである。鉄道事業で、4億円の赤字であり、関連事業や営業外損益を差し引きした



経常損失は3億8,278円となっている。もちろん、この状態での経営は困難であるが、県、沿岸市町村、国による補助金によって、最終の当期純損失は1,445万円の計上となっている。2018年度の補助金が27億9,476万円と巨額なのは、J R 山田線の移管に伴う三陸鉄道経営移管交付金18億8,186万円が含まれているからである。

このように、三陸鉄道は、上下分離方式を取りながらも、さらに鉄道事業で大幅な赤字を計上し、補助金による補てんで運営されているのである。

## 2. 財務諸表から見た I G Rいわて銀河鉄道の特徴

比較の意味で、同じ岩手県の第三セクター鉄道である I G Rいわて銀河鉄道（以下、I G R）の貸借対照表を見てみよう。ちなみに、三陸鉄道の営業距離は 107.6 キロ（J R 山田線の移管で、現在は 163 キロとなっている）、I G R は 82 キロである。

図表－29 IGRいわて銀河鉄道貸借対照表

貸借対照表

(平成31年3月31日現在)

(単位：千円)

科 目	金 額	科 目	金 額
(資産の部)		(負債の部)	
<b>流動資産</b>	<b>1,588,544</b>	<b>流動負債</b>	<b>2,717,595</b>
現金及び預金	201,664	短期借入金	1,000,000
未収運賃	40,780	1年以内に返済する長期借入金	48,300
未収金	1,252,265	未払金	1,353,377
商品	15,720	未払法人税等	48,661
貯蔵品	56,582	未払消費税	59,273
立替金	1,749	未払費用	10,731
前払費用	19,781	預り連絡運賃	5,618
		預り金	46,235
		前受運賃	71,728
		前受金	939
		賞与引当金	40,855
		リース債務	31,874
<b>固定資産</b>	<b>4,322,364</b>	<b>固定負債</b>	<b>630,151</b>
鉄道事業固定資産	4,273,406	長期借入金	132,500
建設仮勘定	16,906	長期前受工事負担金	5,990
投資その他の資産	32,051	退職給付引当金	208,023
長期未収金	5,671	特別修繕引当金	146,787
長期前払費用	6,354	リース債務	136,850
差入保証金	24,920		
その他の投資等	777		
貸倒引当金	△ 5,671	<b>負債合計</b>	<b>3,347,746</b>
		(純資産の部)	
		<b>株主資本</b>	<b>2,563,162</b>
		資本金	1,849,700
		利益剰余金	713,462
		その他利益剰余金	713,462
		繰越利益剰余金	713,462
		<b>純資産合計</b>	<b>2,563,162</b>
<b>資産合計</b>	<b>5,910,909</b>	<b>負債及び純資産合計</b>	<b>5,910,909</b>

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

(出所) IGRいわて銀河鉄道第18期決算書類、1ページ。

総資産は、三陸鉄道が 18 億 8,778 万円であり、I G R は 59 億 1,090 万円である。この差の大きな要因は、三陸鉄道が上下分離方式を採用しているからである。三陸鉄道の鉄道事業固定資産が 4,309 万円なのに対して、I G R は 42 億 7,340 万円である。三陸鉄道の繰越利益剰余金がマイナス 1 億 9,201 万円であるのに対して、I G R はプラスの 7 億 1,346 万円となっている。

損益計算書を見てみよう。

図表－ 30 I G R いわて銀河鉄道損益計算書

損 益 計 算 書

自 平成 30 年 4 月 1 日

至 平成 31 年 3 月 31 日

(単位：千円)

科 目	金 額	
鉄道事業営業利益		
営業収益		4,434,821
営業費		4,531,624
営業損失		96,803
営業外収益		
受取利息	3	
助成金収入	900	
貸倒引当金戻入益	300	
雑収入	19,843	21,046
営業外費用		
支払利息	9,381	
雑損失	3,556	12,938
経常損失		88,694
特別利益		
固定資産売却益	243,033	
補助金収入	85,987	
工事負担金等収入	7,289	336,310
特別損失		
固定資産圧縮損	75,788	75,788
税引前当期純利益		171,827
法人税、住民税及び事業税	46,299	
法人税等調整額	26,433	72,732
当期純利益		99,094

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

(出所) IGRいわて銀河鉄道第18期決算書類、2ページ。

当期の経常損失は8,869万円であるが、営業外収益や特別利益の効果で当期純利益は9,909万円を計上している。損益計算書での一番大きな違いは、本業である鉄道事業営業利益である。三陸鉄道の営業収益が、鉄道事業を主として3億2,886万円であるのに比べて、IGRの営業収益は44億3,482万円計上されている。その内、旅客運輸収入（三陸鉄道の鉄道事業に相当）が12億4,684万円と、三陸鉄道の鉄道事業2億8,253万円の4.4

倍を計上しているのである。三陸鉄道の営業距離は 107.6 キロ、I G R は 82 キロである点を考えると、I G R の料金が  
 高いという点はあるものの輸送人員の違いが明瞭である。三陸鉄道の鉄道事業での大きな損失の計上、営業収益  
 の 2 億 8,253 万円を得るのに、6 億 8,354 万円かかっていることを指摘したが、I G R の場合はどうであろうか。I G R  
 の場合、営業費の中の運送費が 38 億 8,876 万円に対して、旅客運輸収入（三陸鉄道の鉄道事業に相当）が 12  
 億 4,684 万円である。I G R の場合は、三陸鉄道と違って上下分離ではないので、減価償却費や固定資産税が営  
 業費に算入されている。営業収益には、その他に、J R 貨物の運行に関わる鉄道線路使用料収入がその倍以上の 26  
 億 250 万円計上されている。このことが、三陸鉄道との経営上の決定的な違いとなっている。I G R にとっては、鉄道  
 線路使用料収入が生命線となっている。

図表－31 I G R いわて銀河鉄道の営業損益

営業収益	4, 434, 821	千円
旅客運輸収入	1, 246, 841	千円
鉄道線路使用料収入	2, 602, 501	千円
運輸雑収	585, 478	千円
営業費	4, 531, 624	千円
運送費	3, 888, 764	千円
一般管理費	230, 398	千円
諸税	115, 239	千円
減価償却費	297, 222	千円

(出所) I G R いわて銀河鉄道第 18 期決算書類、6 ページ。

### 3. 三陸鉄道経営の時期区分

三陸鉄道の開業以来の35年間は、経常損益や輸送人員の推移から4期に分けてとらえることができる。

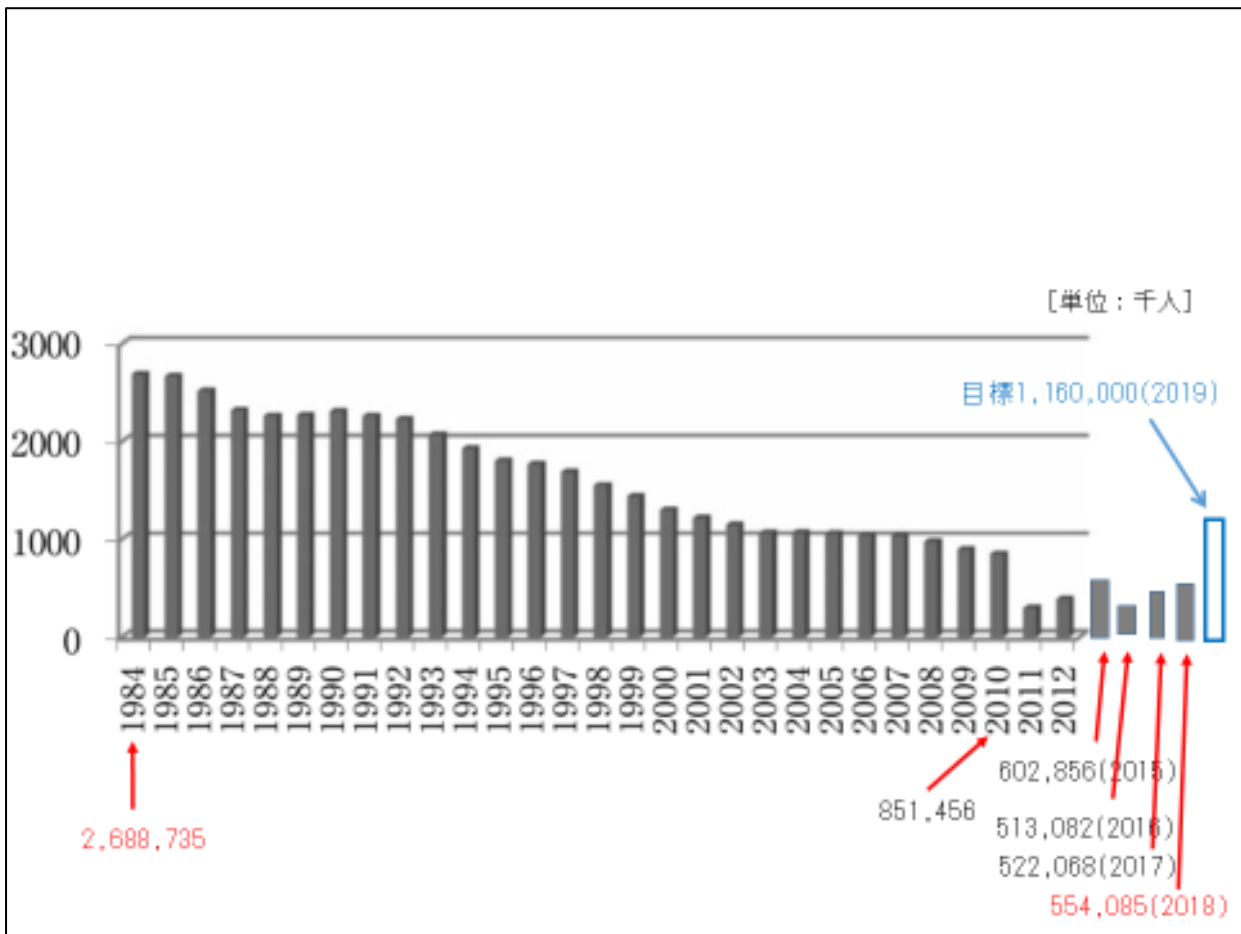
第1期は、1984年（昭和59年）～1993年（平成5年）：輸送人員の維持と黒字経営期

第2期は、1994年（平成6年）～2003年（平成15年）：急速な経営悪化期

第3期は、2004年（平成16年）～2010年（平成22年）：上下分離経営と経営改善計画の遂行期

第4期は、2011年（平成23年）～2019年（平成31年）：東日本大震災被災からの復旧期

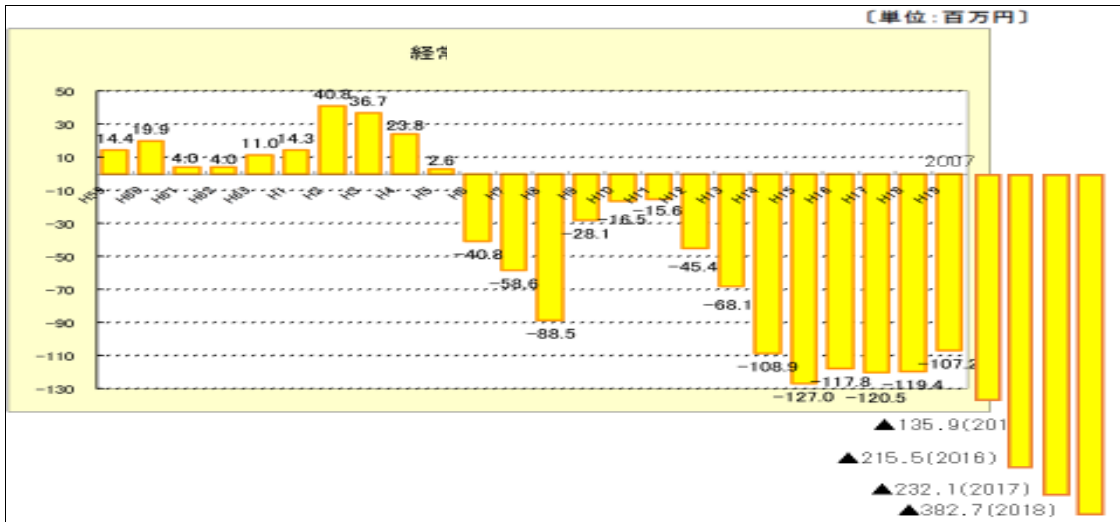
図表－3 2 三陸鉄道の輸送人員の推移（本報告書26ページの再掲）



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、「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、9ページの第5図に加筆。

図表－3 3 経常損益の推移



(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、21 ページ。

(1) 1984 年 (昭和 59 年) ~1993 年 (平成 5 年) : 輸送人員の維持と黒字経営期

三陸鉄道は、1984 年 (昭和 59 年) 4 月 1 日に、南リアス線 (大船渡市の盛駅~釜石駅) 36.6 キロ、北リアス線 (宮古駅~久慈駅) 71.0 キロで開業した。

三陸鉄道開業は、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。

開業から 10 年間は、輸送人員の減少はあったものの、1984 年 (昭和 59 年) 12 月の北リアス線の白井海岸駅、1985 年 (昭和 60 年) の南リアス線の小石浜駅、1986 年 (昭和 61 年) の白浜海岸駅、夏期のみ臨時駅ではあるが十府ヶ浦駅などの新駅開設、1987 年 (昭和 62 年) に国鉄山田線・大船渡線との定期列車相互乗り入れ、1990 年 (平成 2 年) にはレトロ調気動車「くろしお号」、「おやしお号」の導入、そして 1992 年 (平成 4 年) の三陸海の博覧会開催などが功を奏し<sup>(38)</sup>、なんとか 200 万人台を維持、経常利益を計上してきた。しかし、モータリゼーション、人口減少の進行によって輸送人員は、1992 年 (平成 4 年) から減少の一途をたどることとなる。経営的には、1993 年 (平成 5 年) 度までなんとか黒字経営を保ってきた。

図表-34 三陸鉄道の輸送人員の推移 (本報告書 39 ページの再掲)

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	— %
計	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 %	

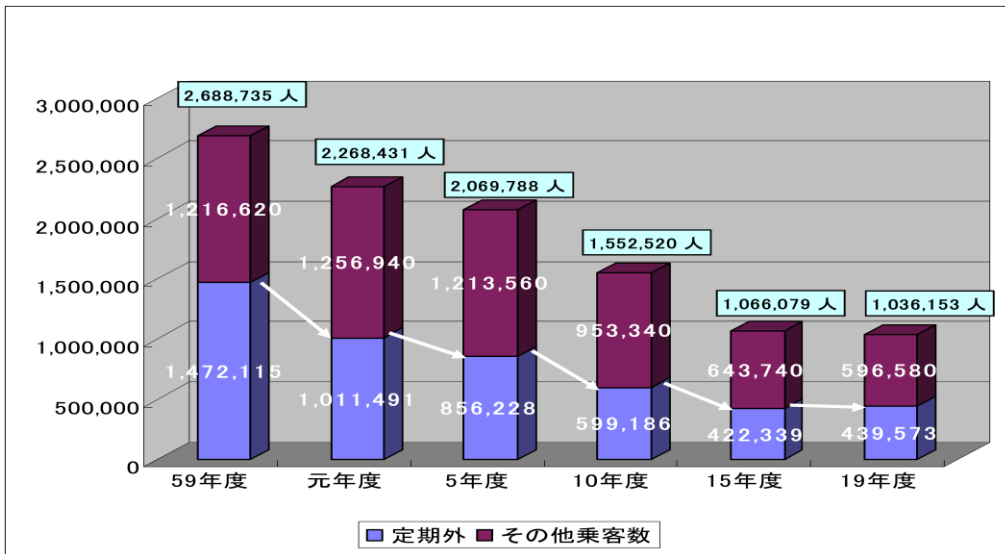
[出典] 三陸鉄道調べ

(出所) 沿岸等 12 市町村、「2009 年計画」、10 ページ。

<sup>(38)</sup> 三陸鉄道ホームページ、「三陸鉄道のあゆみ」。



図表－35 定期・定期外乗客の利用状況



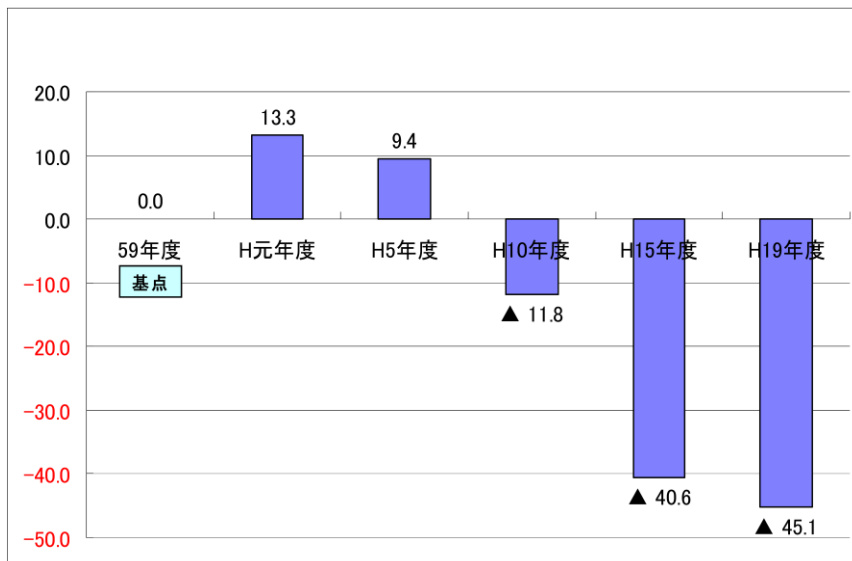
(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、8ページ。

開業年の1984年(昭和59年)の乗客2,688,735人の内訳は、定期券外客が1,472,115人、54.8%、と過半数を占め、定期による乗客は1,216,620人、45.2%であった。その定期による乗客のうち通学は84%を占め、通勤は16%に過ぎなかった。

輸送人員を1984年(昭和59年)と1993年(平成5年)とを比較すると、トータルで1993年(平成5年)は1984年(昭和59年)から618,947人減少している。これを、定期による乗客と定期外の乗客でみると、定期による乗客は3,060人の減に過ぎずほぼ横ばいで、1989年(平成元年)で見ると増加さえしている。したがって、この間の減少は定期外の乗客で、615,887人の減少となっている。

路線の大きな利用層である通学定期利用者の推移を見ると、開業時(S59年度)を基点(100)としてみた場合、1993年度頃までは増加・横ばいの利用基調にあった。

図表－36 通学定期利用者の推移(S59年基点)



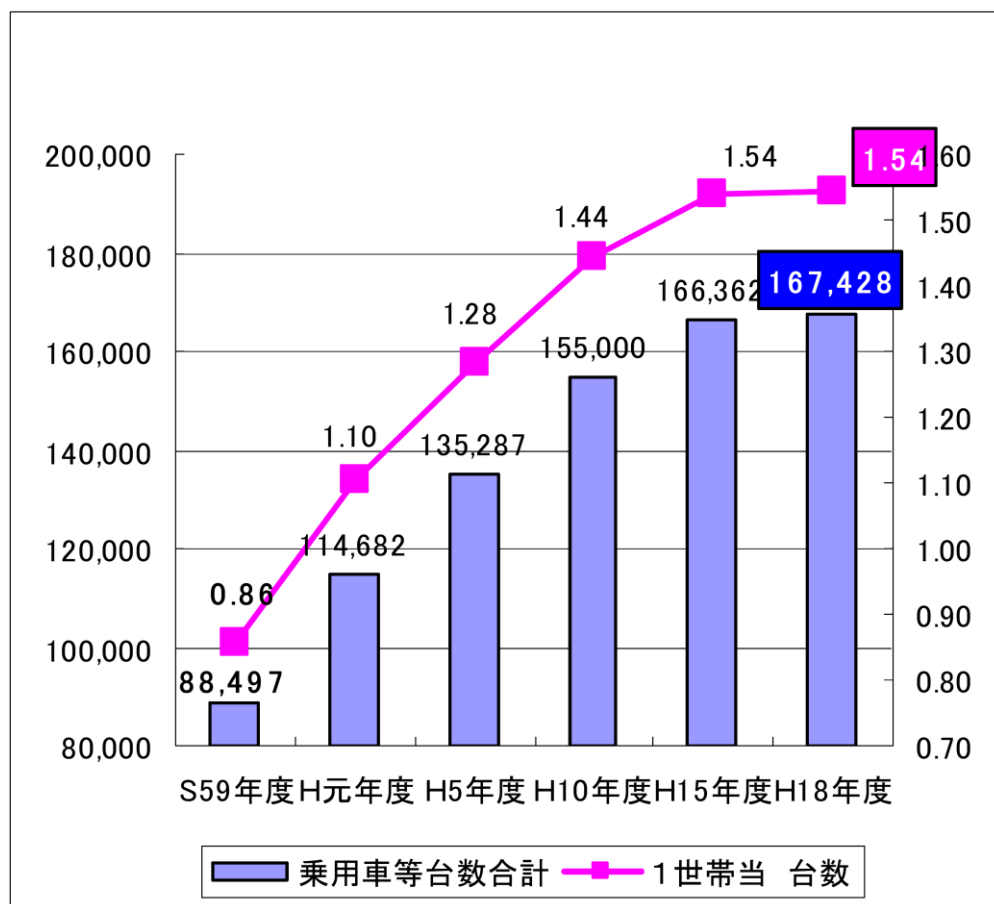
(出所) 沿岸等12市町村、「2009年計画」、7ページ。

日本におけるノーマライゼーションは、1960年代半ばから始まっているが、三陸沿岸地域の場合は道路整備の遅れから20年ほど遅れて急速に進行することになった。三陸沿岸地域を縦断する国道45号の全線開通が1972年10月であり、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。まさに、開業とモータリゼーションが同時進行することになるのである。この時期の乗用車の保有数、その伸び率を見るところがよくわかる。

また、宮古・下閉伊地域における唯一の総合病院であり、この地域の中核的医療機関の役割を果たしている岩手県立宮古病院が、1992年（平成4年）6月に宮古駅前から郊外の崎嶽ヶ崎に移転、診察を開始した。広い駐車場を配置し、モータリゼーションに対応した施設移転も、三陸鉄道の輸送人員の減少に作用した。

この時期はまだ、通学定期利用者の減少が始まっておらず、そのことが輸送人員の大幅な減少を抑え、なんとか黒字経営を維持し得たものといえる。

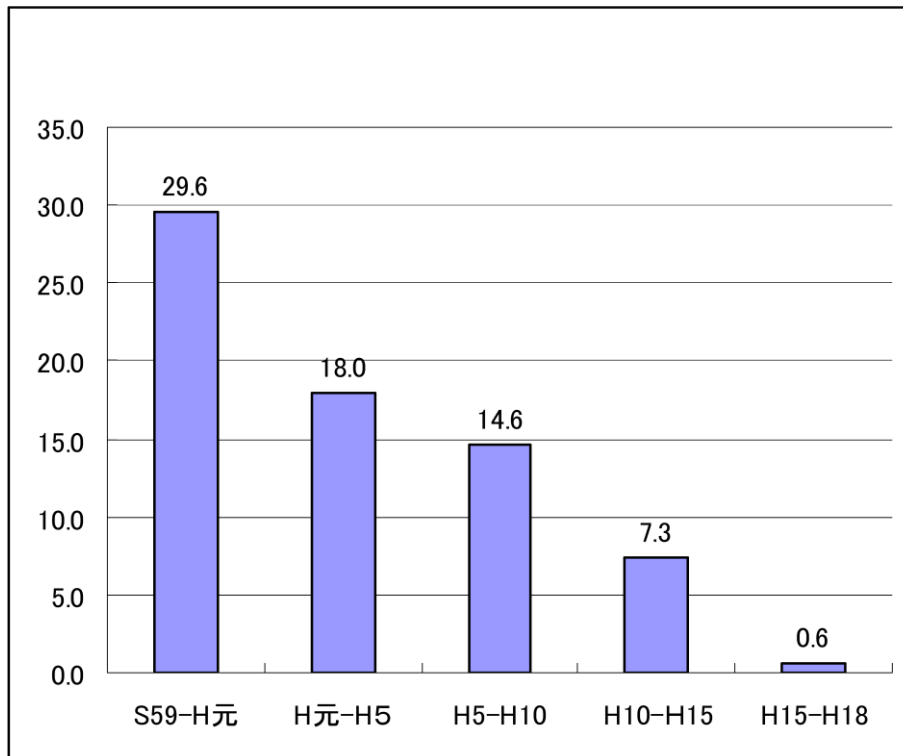
図表－37 沿岸等12市町村 乗用車等台数の推移（本報告書32ページの再掲）



〔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」、5 ページ。

図表－ 3 8 沿岸等12市町村 保有台数の伸び率（本報告書33ページの再掲）



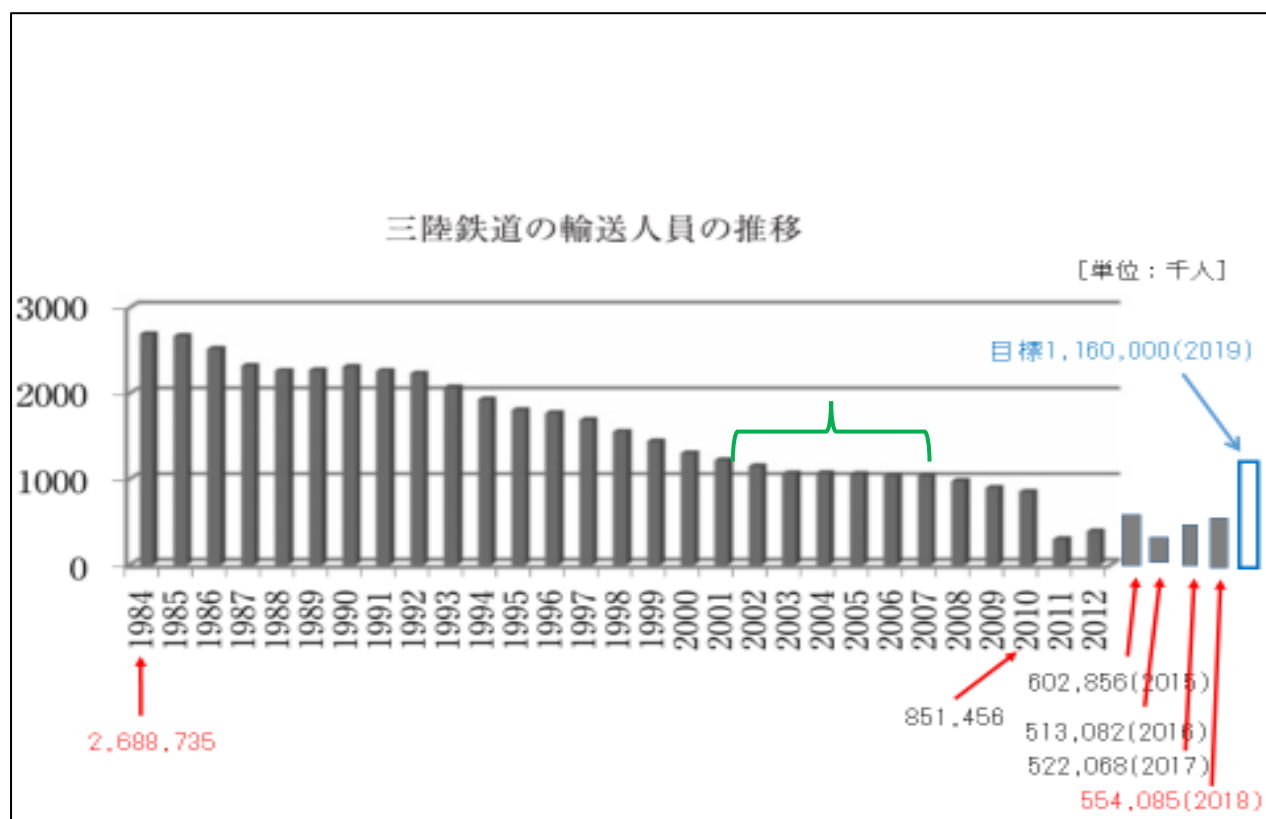
〔出典〕 国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

（出所） 沿岸等12市町村、「2009年計画」、5 ページ。

(3) 2004年(平成16年)～2010年(平成22年)：上下分離経営と経営改善計画の遂行期

2004年は、2004年3月に策定された経営改善計画の初年度にあたる。2003年までの急激な輸送人員の減少、その結果もたらされた継続的な経常損失の体質は経営破綻状態にあり、第三セクター企業であるとはいえ、その経営改革を迫るものであった。経営改善計画では、沿線の人々の日常生活を支える地域の生活路線として安全で安定した輸送を目指すだけでなく、減少する輸送人員を補充すべく、三陸海岸を縦断する観光路線として地域の観光振興に活用していくことが強調された。

図表－47 三陸鉄道の輸送人員の推移 (本報告書26ページの再掲)



図表－48 三陸鉄道乗車人員数・構成の推移

単位：人、%

年度	1984	1989	1994	1999	2004	2009	2010
乗車人員計	2,688,735	2,268,431	1,926,259	1,438,343	1,070,443	895,570	851,456
定期外	1,472,115	1,011,491	806,539	559,283	419,503	413,530	381,476
通学定期	1,022,880	1,158,540	1,036,320	830,580	616,020	449,640	430,200
通勤定期	193,740	98,400	83,400	48,480	34,920	32,400	30,780
乗車人員計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
定期外	54.8	44.6	41.9	38.9	39.2	46.2	44.8
通学定期	38.0	51.1	53.8	57.7	57.5	50.2	50.5
通勤定期	7.2	4.3	4.3	3.4	3.3	3.6	3.6

(出所) 柴田弘捷「東日本大震災と三陸鉄道」『専修大学社会科学研究所月報』(専修大学社会科学研究所2014年度夏季実態調査(三陸)特集号)、2015年、60ページ。

その結果、2004年の輸送人員は1,070,443人、前年比100.4%、旅客運輸収入も373,908,246円・前年比100.4%となり、輸送人員と旅客運輸収入が1990年以来14年ぶりに前年度を上回る事となった。経営改善計画による業務の見直しや効率化による経費削減、観光関連事業の取り組みが一定の効果をもたらしたものであった。

この時期の輸送人員の推移は、急激な減少をもたらした前期と異なり、2004年から2007年までは100万人台を維持し低位横ばいで推移した。しかし、2008年から再び減少傾向が現れ、乗車人員は977,439人と100万人を切った。2009年は、4月に釜石商業高校が釜石工業高校と統合し、釜石商工高校が開校したことにともなって、釜石商業高校は閉校となったことや他の地域でも沿線の高校への鉄道利用が減少したことにより厳しい状況となった。輸送人員は、895,570人と90万人を切る事となった。そして、2010年は、2011年3月10日に発生した東日本大震災の影響を含めて851,456人と、2004年に比べて218,987人の減少となった。

この時期の経常損益の推移は、以下のとおりである。

図表－４９ 鉄道事業・関連事業の営業損益と経常損失の推移

(単位：円)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
鉄道事業							
営業収益	409,819,957	399,017,361	402,418,294	419,832,401	390,424,626	376,537,445	360,542,479
営業費	526,552,969	518,704,317	522,836,958	530,747,812	541,365,799	528,531,873	530,325,673
営業損失	116,733,012	119,686,956	120,418,664	110,915,411	150,941,173	151,994,428	169,783,194
関連事業							
営業利益	91,860	83,549	204,686	4,835,278	4,326,077	31,088,392	29,887,515
経常損失	117,799,259	120,541,170	119,432,625	107,158,298	145,138,441	135,179,612	149,949,892

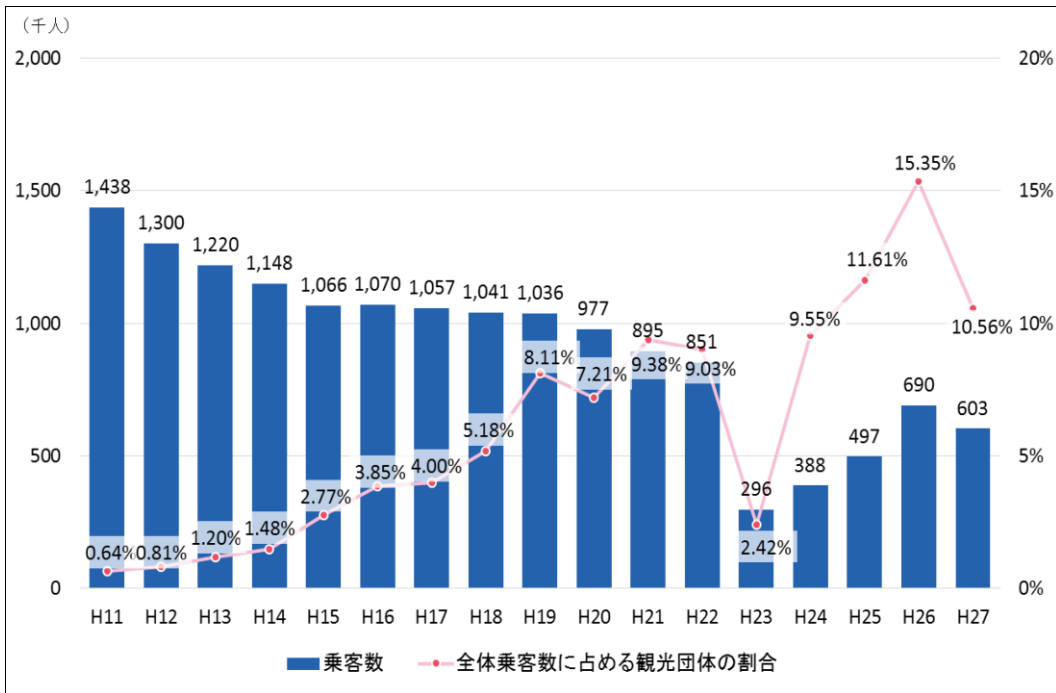
(出所) 三陸鉄道各事業報告から作成。

鉄道事業では、後に見るように、従業員の削減と臨時雇用の代替、業務の効率化に努めるも、燃料軽油価格の高騰等で何とか横ばいで推移し、営業収益の減収によって営業損失が拡大していく事となった。2009年からの減収には、高校統合等、定期客の減少が響いている。

図表－５０のように、この時期の全体の乗客数が減少していく中で、まだその割合は少ないものの、全体乗客数に占める観光団体の割合は徐々に上昇していった。

図表－４９のように、関連事業の営業利益が徐々に増加し、2004年の91,860円から2010年の29,887,515円までに325.4倍加している。2008年からは、鉄道事業の損失拡大を補填する存在となってきた。

図表－５０ 全体乗客数に占める観光団体の割合



出典：三陸鉄道資料

(出所) 沿岸等 12 市町村・岩手県、「2018 年計画」、106 ページ。

ただ、このような経営改善の取組みは、容易にできるものではない。観光関連では、これまでも徐々に取り組んできてはいたが、さまざまな企画列車やイベント列車の開催、リアス・シーライナーに関連した東京、仙台、八戸などへの PR キャラバン、観光誘致に向けた東京、大阪、名古屋などでの大手業者を中心としたエージェントセールス、さらに地元の教育利用セールスなど、従業員の努力は並大抵ではなかったことが想像できる。

この期間は、経営改善計画に沿った業務の見直しや効率の視点から、従業員の状況にも大きな変化があった。

図表－５１ 従業員数の推移

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
従業員数	73	69	67	65	64	65	65	64
臨時雇用数		14	16	19	22	19	28	32

\*2008 年の従業員数には、JR 東日本からの出向従業員 2 名を含んでいる。

\*2009 年の従業員数には、JR 東日本からの出向従業員 1 名を含んでいる。

(出所) 各年の事業報告から作成。

従業員数は、2003 年から 2004 年に 4 名減少し、2003 年と 2010 年を比較すると、9 名減少している。それに対して、不足分を臨時雇用でまかない、2004 年の 14 名から 2010 年には 32 名まで増加している。

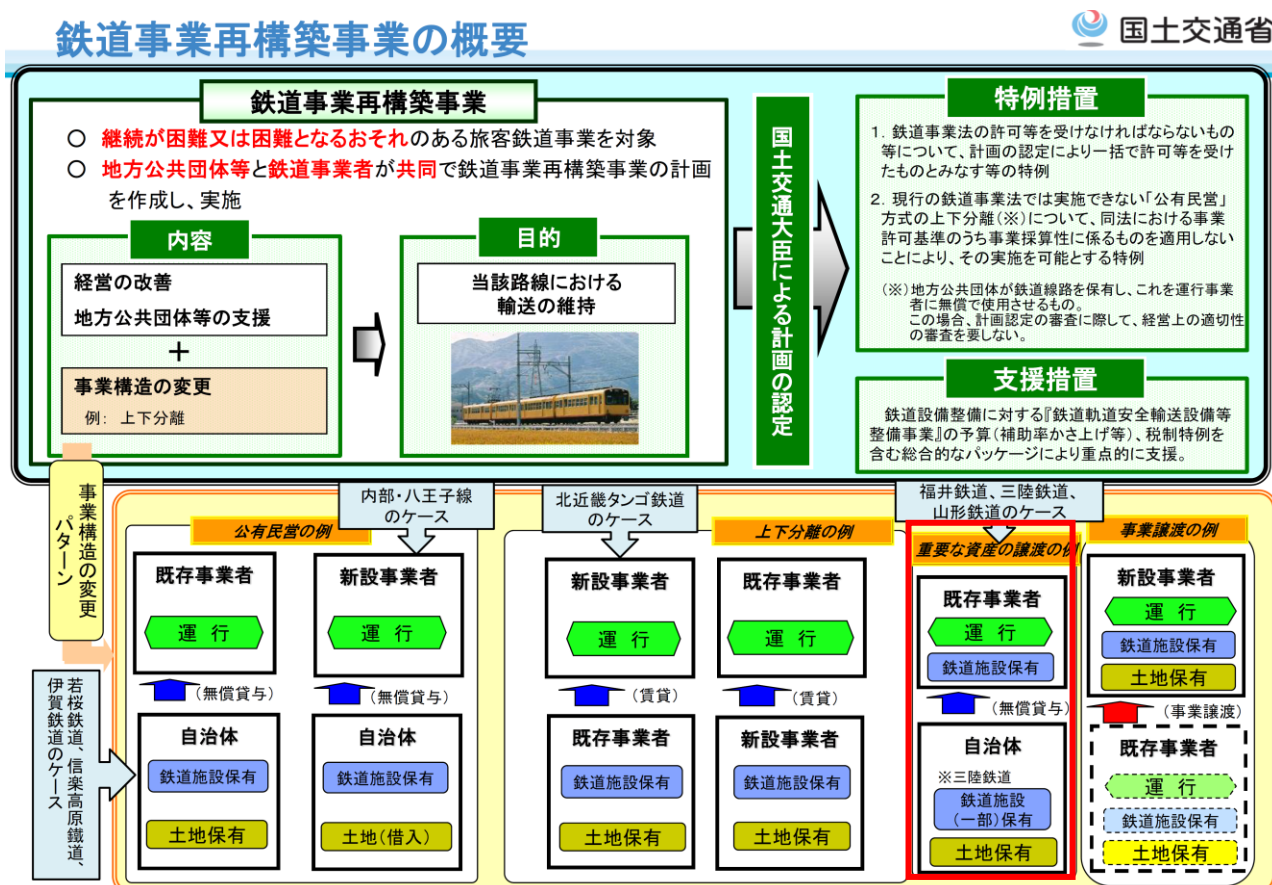
以上のように、1993 年度まで順調に黒字経営を行ってきたが、「モータリゼーション」や「人口減少・少子高齢化」の進展、「沿線公共施設の移転」など、さまざまな環境の変化により輸送人員が減少を続け、1994 年度から収支欠損を生じ 1994 年からは赤字経営に転落、岩手県の運営助成基金に手をつけ始めるこ

とになった。このままでは運営資金が底をつくことから、2004年に「経営改善計画」を策定して、業務の見直しや効率化による経費削減や観光関連事業の取組みなどの改善施策を講じてきた。

その後、全国的な第三セクター鉄道の成立と展開、高齢化の進行と地域公共交通の役割の検証の推移の中で、それまでの「赤字の鉄道路線の廃止とバス転換はやむを得ない」という政策から、「地域公共交通としての鉄道路線の維持・存続」という政策的変化が現れるようになってきた。その具体的政策が、2007年の地域公共交通活性化・再生法である。この法律は、地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組を国が総合的に支援するとともに、地域のニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入円滑化を図るための措置を講ずるものである。そして、地域公共交通の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するための計画の1つの特定事業が、鉄道事業再構築事業であった。

鉄道事業再構築事業とは、経営状況からその継続が困難となり、または困難となる恐れがあると認められた鉄道事業を対象として経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けつつ、「公有民営化」、「土地等の重要な資産の譲渡」等の事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図ることを目的としている。鉄道支援と「上下分離」方式の提起である。

図表－52 鉄道事業再構築事業の概要

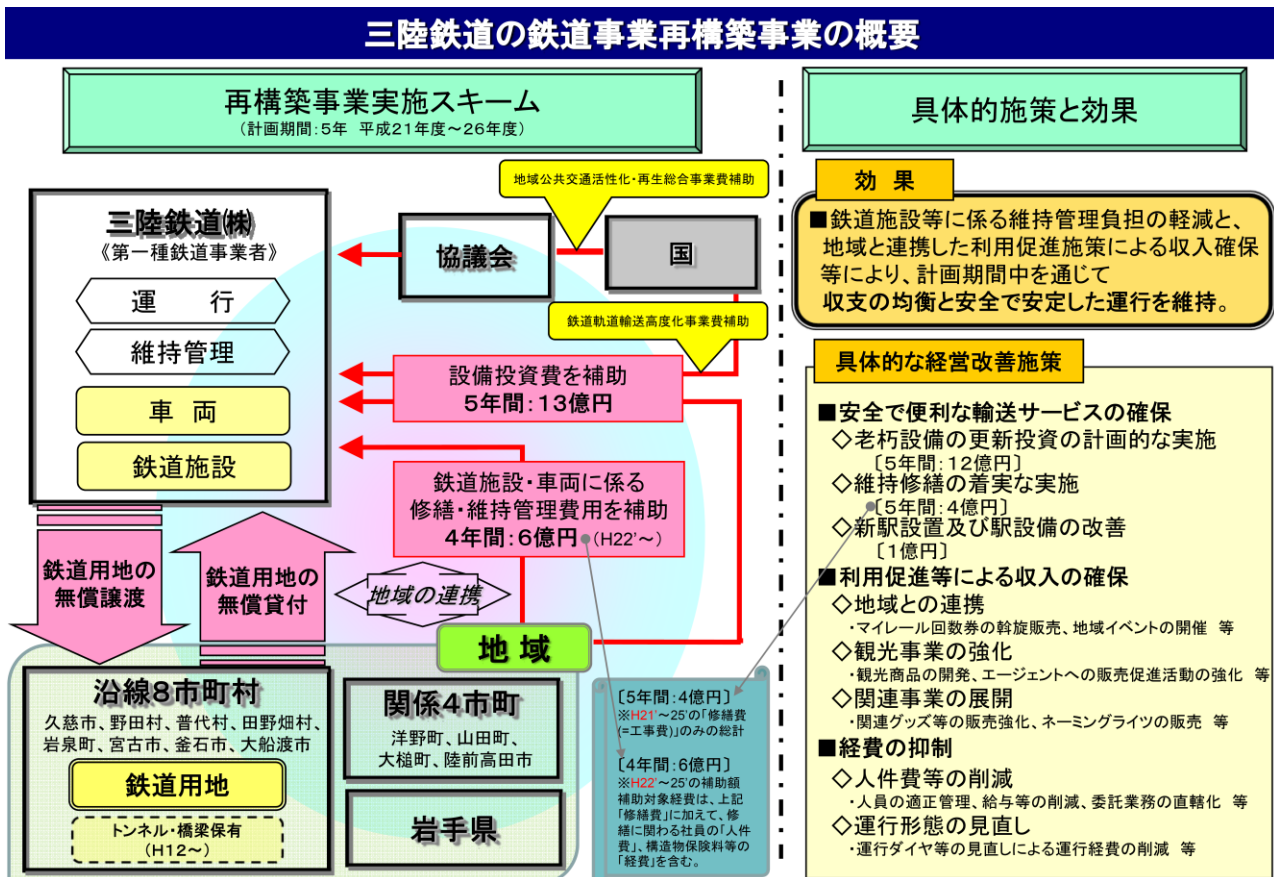


(出所) 国土交通省ホームページ。

三陸鉄道は、すでに2000年に鉄道建設公団から無償譲渡を受けた資産に係る固定資産税について、県、沿線8市町村が相当額を補助しており、事実上、一部「上下分離（公有民営）」方式が採られていた。しかし、今後、継続的な運営を確保していくためには、収支面のみならずインフラ対策も含めた抜本的な経営改善方策が不可欠であるとの考えから、この法律に基づいて2008年7月に法定協議会を設置して、沿線地域の関係者による検討を進めた。そして、2009年11月に、北リアス線および南リアス線の鉄道事業再構築実施計画の認定を受けることとなった。

図表－52にあるように、三陸鉄道の場合は、重要な資産の譲渡による方式による。

図表－53 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



(出所) 国土交通省ホームページ。

三陸鉄道は、上下分離方式という体制、つまり、重要な資産の譲渡（沿線8市町村が鉄道用地を取得・保有し、三陸鉄道(株)に無償で貸付）による事業構造の変更をもって鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、計画に基づき各種事業を進めていくこととなった。

2010年は、鉄道事業再構築実施計画の本格的な実施年度として、「地域の生活路線として住民の足を確保すること」、そして「経営改善計画」以降強化してきた観光路線として観光客を迎える、この2本の柱で取り組まれた。

25年ぶりとなる新駅「山口団地駅」が開設され、観光面では、JR東日本の企画きっぷ「大人の休日倶楽部パス」「北東北・函館フリー乗車券」に三陸鉄道の路線を組み込んでもらい、企画列車の運行では、八戸～宮古の「さんりくトレインうみねこ」、盛岡～宮古の「さんりくトレイン宮古」をアテンダント乗車で運行された。南リアス線では、産直列車を春と秋の連休期間、定期列車に連結し運行された。営業



活動では、駅長、アテンダントによるセールスやポスティングなど、地元への新規営業活動を強化し、大手旅行会社へ営業は、新たに北海道、山陽、東海方面へ拡大した。

旅行業関係では、着地型企画商品を 243 名取り扱い、定番の「三鉄沿線の旅」「三鉄タクシープラン」に加え、新たに三鉄が企画した「地旅」企画が JR に採用され、「びゅう旅市」商品として首都圏びゅうプラザで発売された。受注型団体旅行では、教育旅行、行政視察研修など、37 団体 916 名を取り扱い、募集型団体旅行では、恐山参拝団、大曲花火大会、繋温泉大名湯治など 14 件 484 名の参加を得た<sup>(41)</sup>。

そして、2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、南・北リアス線に甚大な被害を受けることとなった。

---

<sup>(41)</sup> 三陸鉄道事業報告、2010 年 3 月 31 日、2～3 ページ。

(4) 2011年～2019年：東日本大震災被災からの復旧期

2011年3月11日に発生した東日本大震災によって、三陸沿岸地域、三陸鉄道は甚大な被害を受けた。三陸鉄道は、南リアス線、北リアス線の営業区間のうち3分の2が被害を受け、全線運転不能、復旧には莫大な費用が必要となり経営の危機を迎えた。

しかし、被災して5日後の3月16日には地域の足として震災復興に寄与していく覚悟で、震災復興支援列車として北リアス線陸中野田駅～久慈駅間を無料乗車で運転を再開した。さらに、3月20日に北リアス線宮古駅～田老駅間、3月29日には北リアス線田老駅～小本駅間について無料乗車で運転を再開した。

復旧には莫大な費用が必要となるわけだが、地域の支持のもと2014年4月の全線運転再開を目指して復旧3か年計画が策定され、国等の支援を得て、2011年11月3日より災害復旧工事が開始された。

第1次復旧工事は順調に進み、計画通り2012年4月1日に、陸中野田駅～田野畑駅間で運転が再開された。さらに、第2次、第3次の復旧工事も着工された。続いて、2013年4月3日に南リアス線盛駅～吉浜駅間、そして2014年4月5日に南リアス線全線が運転を開始し、4月6日に北リアス線全線が運転再開、これで三陸鉄道全線が復旧した。

しかし、三陸鉄道の北リアス線と南リアス線全線が復旧したとはいえ、その間を走るJR山田線の復旧は置き去りにされたままであった。利用者にとっては非常に不便な状況であって、代替バスへの乗り換えで繋ぐことがしばらく続くことになった。

まず、この間の輸送人員と経常損益の推移を見てみよう。

図表－54 輸送人員と経常損益の推移

(税抜/単位：千円)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
輸送人員	851,456	296,586	388,638	497,515	690,776	602,856	513,082	522,068	554,085
(定期外)					(448,915)	(327,529)	(262,867)	(256,434)	(255,524)
(定期)					(241,861)	(275,327)	(250,215)	(265,634)	(298,561)
(内山田線)									(12,779)
運輸収入	322,534	97,718	157,862	226,763	420,652	329,628	264,190	256,576	262,611
(定期外)	(164,456)	(55,274)	(76,195)	(107,322)	(227,596)	(182,060)	(138,165)	(134,741)	(137,884)
(定期)	(92,698)	(36,475)	(45,018)	(47,338)	(53,568)	(58,520)	(55,994)	(56,903)	(61,388)
(地元団体)	(16,062)	(1,273)	(9,266)	(34,873)	(65,217)	(50,919)	(32,876)	(33,264)	(32,740)
(観光団体)	(49,318)	(4,696)	(27,423)	(37,230)	(74,271)	(38,129)	(37,155)	(31,668)	(30,799)
運輸雑収	38,008	36,533	58,615	33,114	32,998	27,353	36,295	29,043	19,927
旅 行 業	11,247	18,607	21,111	12,739	14,597	13,976	10,174	11,209	11,259
物 販 業	13,782	58,175	42,355	28,925	29,496	18,271	12,322	14,370	12,974
経常収益計	432,423	302,996	343,643	348,000	550,032	453,200	362,438	351,755	337,402
人 件 費	327,426	284,313	275,140						
修 繕 費	85,214	64,702	62,013						
動 力 費	48,345	9,407	24,661						

経常費用計	582,373	472,477	481,295	562,828	652,575	589,167	578,009	583,936	720,190
経常損失	149,950	169,481	137,652	214,828	102,543	135,967	215,571	232,181	382,788

(出所) 各年事業報告より作成。

図表－５５ 従業員数の推移 (単位：人)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
従業員数	64	56	53	61	62	64	66	75	79
臨時雇用数	32	14	19	18	18	18	22	20	47

\*2011年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名の受け入れを含む。

上記のほかに、IGRへの期間派遣（期間退職）で4名がいる。

\*2012年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

上記のほかに、IGRへの期間派遣（期間退職）で5名がいる。

\*2013年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

\*2014年の臨時雇用数には、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名、岩手日報広告社より1名の受け入れを含む。

\*2015年の臨時雇用数には、パート従業員2名、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

\*2016年の臨時雇用数には、パート従業員2名、岩手県から1名、鉄道運輸施設整備機構より1名、いわて復興応援隊より1名の受け入れを含む。

\*2017年の臨時雇用数には、パート従業員2名、岩手県から1名を含む。

\*2018年の臨時雇用数には、パート従業員4名、岩手県から1名、JR東日本からの出向20名を含む。

(出所) 各年事業報告より作成。

2011年の輸送人員は、東日本大震災の被害によって運転が部分的となり、296,586人、前年比65.2%減、運輸収入は97,718千円、前年比69.7%となってしまった。全国からの温かい支援により、旅行業、物販業等の関連業務の収入が前年比134%増、特に物販業が422%増となった。厳しい状況の中で、経常経費を18.8%削減し、経常損失は169,481千円、前年比13%増となった。

旅行業については、収益性の低い個人旅行販売を廃止し、団体旅行販売に特化した営業に転換、旅客営業部門と統合し、団体販売という共通項のもとで収益確保に努めた。また、被災地の状況をつぶさに見てもらおうと、被災地フロントライン研修の企画が実施された。案内は、147件、3,018名、収益は10,669千円であった。

物販業では、業務を見直し、宮古、久慈の窓口販売、オンラインショップおよびイベント販売に特化して実施された。オリジナル商品の販売はもちろん、各種イベント等での支援販売を41件実施、「復興祈願被災レール」の販売を2回実施し、販売高は24,000千円となった。また、全国の企業、例えばクレディセゾン、東急ハンズ、キットカット、サークルK、徳間書店等において、支援商品の販売を実施した<sup>(42)</sup>。

(42) 三陸鉄道事業報告、2012年3月31日、3ページ。

2012年の輸送人員は、2011年11月から着工された復旧工事で一部の運転が再開され、388,638人、前年比31%増、運輸収入は157,862千円、前年比61.5%となった。運輸雑収では、引き続き全国各地からの支援を受け、ヘッドマーク・ラッピング車体等の広告料、商標使用料および他社との合同切符販売などで60.4%増となった。旅行業では、被災地フロントライン研修が158団体、3,593人と増加し、被災地の現状視察と防災を学ぶ役割を果たした<sup>(43)</sup>。旅行業は、前年比13.5%増となった。厳しい経営状況の中、運営面の抜本的な見直しを図りながらも経常損失は137,652千円となった。

2013年の輸送人員は、2012年4月の田野畑駅～陸中野田駅間に引き続き、2013年4月の盛駅～吉浜駅間の運行路線の復旧とともに輸送人員はやや増加傾向となり497,515人、前年比28%増の50万人弱までに回復した。被災後の運転再開の中で、「観光客」の割合が大幅に増加した。これには、2013年4月から9月末まで放映されたNHKの朝の連続TV小説「あまちゃん」の舞台となったことによる「あまちゃん人気」が大きい。2013年9月の「旅客流動調査」の利用目的を見ると、2008年調査と比べ「通学、通勤」の割合が減り（平日、68.1%→41.3%）、「観光」の割合が大きく伸びている（平日7.7%→39.6%、休日は40.6%→64.3%）。運輸収入は、226,763千円、前年比43.6%増。旅行業では、被災地フロントライン研修が52団体、1,577人であった<sup>(44)</sup>。

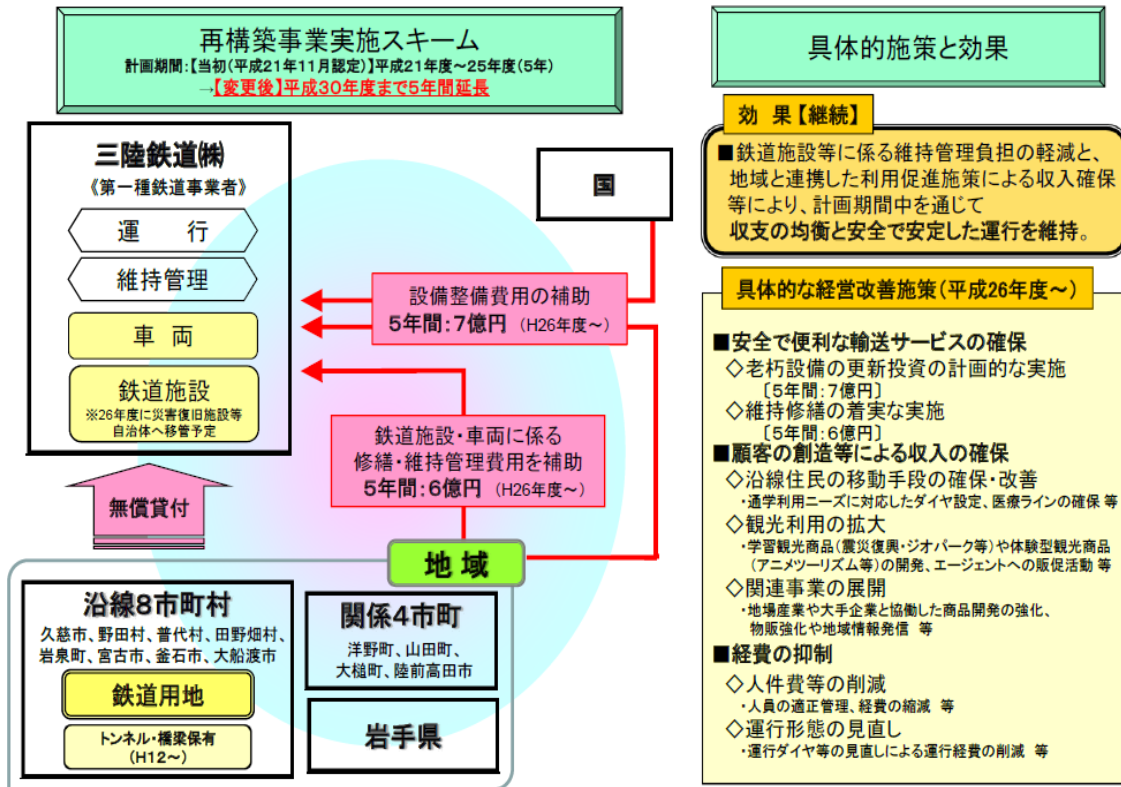
三陸鉄道は、すでに前章で述べたように、2009年11月に、北リアス線および南リアス線の「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、上下分離方式という体制、つまり、重要な資産の譲渡（沿線8市町村が鉄道用地を取得・保有し、三陸鉄道㈱に無償で貸付）による事業構造の変更をもって鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、計画に基づき各種事業が進められてきた。しかし、2011年3月に発生した東日本大震災の被災により、状況が劇的に変化し、事業が一部中止になる等計画どおりには進捗しなかった。しかし、計画どおりには進まなかったとはいえ、本取組みが地域交通の維持改善や速やかな復旧につながる等、十分に効果があったものと認められた。

図表－56 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業（変更後）の概要

<sup>(43)</sup> 三陸鉄道事業報告、2013年3月31日、3ページ。

<sup>(44)</sup> 三陸鉄道事業報告、2013年3月31日、3ページ。

## 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業(変更後)の概要



(出所) 国土交通省ホームページ。

その評価から、引き続き鉄道事業再構築実施計画に基づく取組みを進めることが必要であるとして、当初は2014年3月までとしていた計画期間を2018年まで5年間延長する変更申請を行った。三陸鉄道、岩手県及び関係12市町村により、「鉄道事業再構築実施計画」の変更認定申請が行われ、2014年3月28日に、北リアス線および南リアス線の「鉄道事業再構築実施計画」の変更が認定された。

2014年4月5日に南リアス線全線が運転を開始し、4月6日には北リアス線全線も運転を再開し、これで三陸鉄道全線が復旧した。全線運転再開により、2014年の輸送人員は、個人、団体の観光客の利用が好調だったこともあり、690,776人、前期比38.8%増となった。運輸収入は、420,652千円と震災前の2010年322,534千円の30.4%増となった。これは、先に述べた「あまちゃん人気」に三陸鉄道関連のさまざまなイベントが加わり、三陸復興のシンボルとしての三陸鉄道の復旧祝いの「観光」客が増加したことによる。観光団体は、74,271千円、前期比99.5%増、ほぼ2倍化し、震災前の2010年に比べても50.6%増となっている。定期客53,568千円と比べても、いかに多かったかがわかる。経常収益は、550,032千円と震災前の2010年432,423千円を上回ったが、経常損失は102,543千円となった。この経常損失は、一部上下分離経営と経営改善計画が始まった2004年以降最も少ないものとなった。旅行業では、震災学習列車275団体11,130人、被災地フロントライン研修が47団体、1,342人であった<sup>(45)</sup>。

2014年12月24日、岩手県と関係12市町村は、JR山田線宮古駅～釜石駅間の三陸鉄道移管に合意した。そして、2015年3月7日、JR東日本はJR山田線宮古駅～釜石駅間の復旧工事によりやく着手した。復旧費用210億円の内、JR東日本が140億円を負担し、残りの70億円を復興交付金から支出することとなった。

<sup>(45)</sup> 三陸鉄道事業報告、2015年3月31日、3ページ。

2015年の輸送人員は、2014年4月の全線運転再開から1年を経過し、前年度の観光利用者増からの反動減や北陸新幹線開通による影響等から観光需要が大きく落ち込み、乗車人員は602,856人と前年比87.3%、鉄道事業収入は356,982千円で前年比78.7%にとどまった。関連事業では、観光客利用が減少したことにより、弁当、車内販売、駅売り等の物販部門の売り上げが大きく減少した。旅行部門では、震災学習列車204団体10,389人、被災地フロントライン研修が22団体、760人であった。経常費用は、原油価格の大幅な下落により、燃料費が大きく減少したほか、人件費、修繕費等で経費節減に努め、前年比90.3%の589,167千円となった。その結果、経常損失は、135,967千円となった<sup>(46)</sup>。

2016年の輸送人員は、2014年4月の全線運転再開から3年を経過し、NHKの朝の連続TV小説「あまちゃん」効果が薄れてきた中で、2015年12月に発生したJR山田線盛岡駅～宮古駅間の土砂崩れによる不通によって夏休み期間中の直通運転が中止となり、さらには2016年8月末の台風での沿岸北部の甚大な被害により、観光団体のキャンセルが発生するなどが影響し、513,082人、前年度比85.1%に低減してしまった。運輸収入と運輸雑収を合わせた鉄道事業収入も、前年比84.2%の300,485千円となってしまった。関連事業収入についても、観光客の減少による弁当、車内販売、駅売店等の売り上げの減少が続き、旅行業部門も被災地視察などの需要減などにより56,800千円、前年比63.4%となった。震災学習列車は177団体8,423人、被災地フロントライン研修が10団体、184人であった。経常費用は、JR山田線に向けた新採用で人件費が増加したものの、年度前半の原油価格の下落による燃料費の減少などにより、前年比98.1%の578,009千円となった。その結果、経常損失は、215,572千円とついに2億円を超えることとなった<sup>(47)</sup>。

2017年の輸送人員は、微増の522,068人であった。2017年4月から通勤定期割引率が改定され、定期客が56,903人、前年比6.2%増であったが、「あまちゃん」効果が薄れ、JR山田線盛岡駅～宮古駅間の土砂崩れによる不通が11月まで続き、2016度に引き続き大手旅行会社の三陸へのツアー販売が減少、そして夏季シーズンの天候不順などが影響し微増にとどまり、鉄道事業収入は前年比95.1%の285,619千円と減収となった。関連事業についても、観光客の減少による駅売店等の売上減少が続き、旅行業部門も被災地視察の需要減などで、関連事業収入は前年比99.9%、56,787千円となった。震災学習列車は165団体7,756人、被災地フロントライン研修が12団体、471人であった。被災地フロントライン研修は、被災地の経年変化や震災に対する風化等により減少傾向が顕著であり、取扱いの中心が大型客船寄港時（久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港、八戸港）のオプションツアーに移行してきた。大型客船寄港オプションツアーについては、7件414人参加（前年度10件、598人）であった。経常費用は、JR山田線移管に向けた社員の新規採用で人件費が増加するとともに、前期に引き続き原油価格の高騰による燃料費増などにより、前年比101.1%の583,936千円となった。その結果、経常損失は、過去最悪の232,181千円となった<sup>(48)</sup>。

2018年度は、4月から「いわての学び希望基金」を活用し、岩手県による通学定期の半額補助の実施により定期利用の輸送人員が増加したことに加え、2017年度に引き続き、「お座敷列車北三陸号」、「こたつ列車」、「洋風こたつ列車」などの観光列車の運行のほか、「花見かき列車」、「久慈秋祭りツアー列車」などの地域連携企画による誘客や企業ヘッドマークおよび車両ラッピングなど企業等との連携

(46) 三陸鉄道事業報告、2016年3月31日、1ページ。

(47) 三陸鉄道事業報告、2017年3月31日、1ページ。

(48) 三陸鉄道事業報告、2018年3月31日、3ページ。

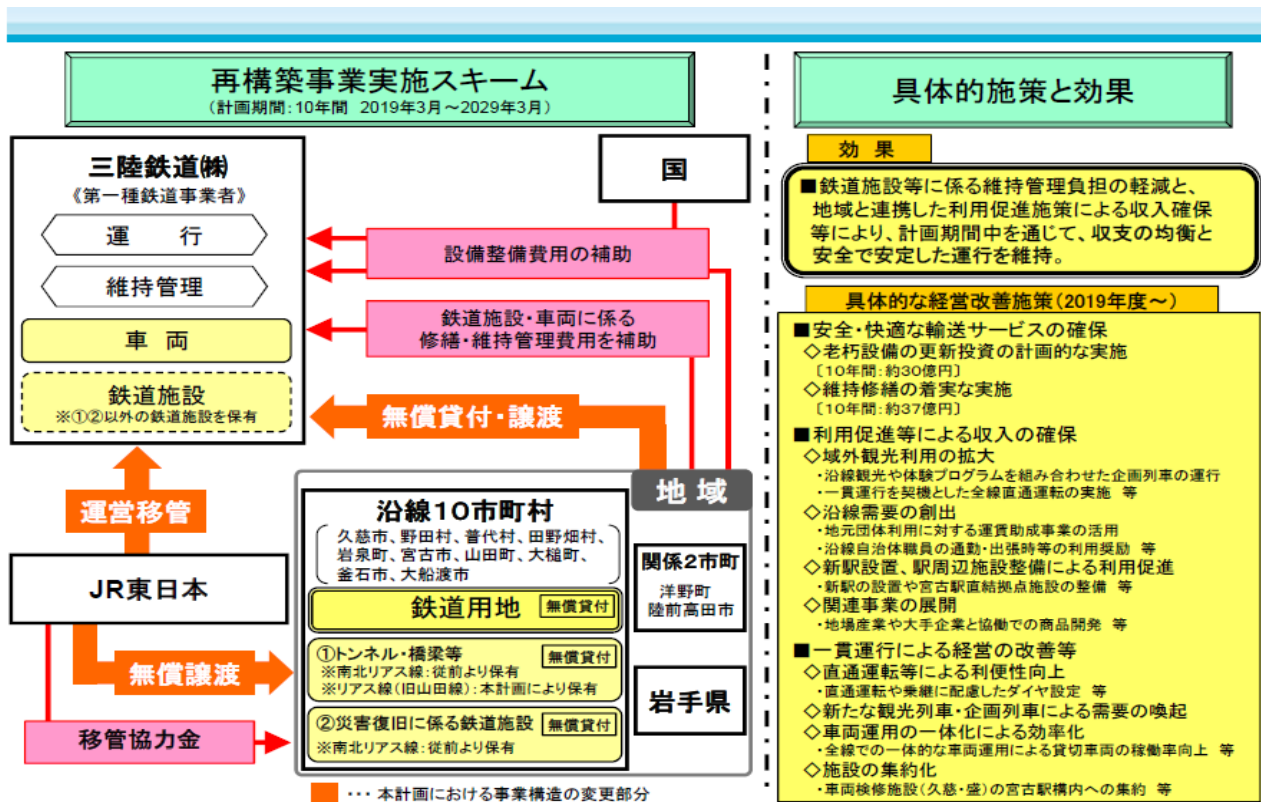
により、利用者の増加に努めてきた。関連事業においては、震災学習列車、被災地フロントライン研修等の継続により、災害学習への需要対応を図ってきた。また、インバウンド対応としては2017年度に引き続き、台湾からの観光客取り込みを見据え、東北・函館の民鉄・第三セクター13社による「東北・函館ローカル鉄道共同パス」の継続発売を実施した。この結果、輸送人員は、リアス線の開通や定期の輸送人員の増加により前年度比106.1%の554,085人となった。しかし、運輸収入では増加したものの運輸雑収の減で、合わせた鉄道事業収入は、リアス線の開通を見据えた団体客の利用控えやラッピング等の広告収入の減少が響き、前年比98.9%の282,538千円となった。関連事業収入は、物産部門での駅売店等の売上の減少や旅行業部門での被災地視察の需要減などにより、前年比81.8%の46,324千円となった。震災学習列車は202団体8,717人、被災地フロントライン研修が7団体111人、大型客船寄港オプションツアー4件305人であった。経常費用は、JR山田線移管に向けた社員採用による人件費（運転士8人、保線・通信など施設系4人の人員増）や広告費、備品購入費が増加するとともに、前期に引き続き原油価格の高騰による燃料費増などの影響で、前年比123.3%の720,190千円と大幅な増加となった。その結果、経常損失は過去最悪であった前年を上回り382,787千円と3億円を突破してしまった<sup>(49)</sup>。

三陸鉄道は、JR山田線（宮古駅～釜石駅間）の移管を受けるため、従業員の確保、新車両の製造、新駅の整備、各種関連施設の移管、新たなダイヤの作成、踏切事故防止のための安全教室の実施などを進めてきた。そして、国、岩手県の方針を基礎に置きながら、今後の経営方針として、2018年12月に、それまでの「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」（計画期間：平成26年度～平成30年度）を継承しつつも、鉄道やバス、まちづくりとの連携等の新たな視点を盛り込んだ、国・県・市町村や交通事業者、住民、NPO、各種団体・機関等が一丸となって取り組むための「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」を策定した。

そして、これに基づいて、2019年1月30日、三陸鉄道北リアス線・リアス線・南リアス線の鉄道事業再構築実施計画が認定された。

図表－57 2019年1月に、北リアス線・リアス線・南リアス線の「鉄道事業再構築実施計画」の認定

<sup>(49)</sup> 三陸鉄道事業報告、2019年3月31日、1ページ。



(出所) 国土交通省プレスリリース、三陸鉄道 北リアス線・リアス線・南リアス線の 鉄道事業再構築実施計画の認定、2019年1月30日。

\* 移管協力金 30 億円 + 14 億円 (新車両 8 両)

\* 鉄道事業再構築実施計画認定によって、通常、施設関係の補助 1/3 が、1/2 補助となる。

この計画は、山田線の JR 東日本から三陸鉄道への移管を基礎としたもので、事業構造の変更に際し、リアス線 (旧山田線) の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地を JR 東日本からリアス線沿線 4 市町 (宮古市、山田町、大槌町、釜石市) に無償譲渡、リアス線沿線 4 市町が取得した鉄道施設・鉄道用地を三陸鉄道に対し無償で譲渡・貸付けることになる。計画期間は、2019年3月23日から2029年3月31日までの10年間である。

2019年3月23日、被災から8年を経過して、三陸鉄道の盛駅～久慈駅全長163キロの一貫経営が始まった。この粘り強い取り組みとともに、現実的にはその経営がこれからの地域に大きな負担を強いるだろうことを考えるとき、三陸沿岸地域の人々にとっていかに三陸鉄道が必要なのか、その存在の大きさを改めて検討していく必要がある。

三陸鉄道は、3月23日のリアス線開業一貫経営で、2019年の利用客目標を116万人とした。そして、2019年6月18日に開催された株主総会に向けた取締役会で、リアス線163キロ一貫運行後初の営業概況が公表された。4月の乗車人員は94,773人で、旧JR山田線区間 (釜石～宮古) を除く運行の前年比2.6倍と大幅な増加となった。定期は2.4倍の51,560人、観光団体も4.8倍のとなり、リアス線効果が顕著に表れた。月別の詳細な目標は定められていないが「想定以上」の快調な出足に、年間目標116万人達成に向けて、持続的な利用が鍵となるとされていた。

三陸鉄道の支援の意味も含めて、東日本大震災からの復興に取り組む姿を発信する岩手県の「三陸防災復興プロジェクト」が2019年6月1日に開幕され、三陸沿岸地域13市町村を舞台に催しが展開され



た。有名シェフらが一堂に会す三陸国際ガストロノミー（美食学）会議や郷土芸能イベント、三陸鉄道企画列車などが繰り広げられた。プロジェクトは、8月7日、陸前高田市高田町の夢アリーナたかたでクロージングセレモニーを行い閉幕した。音楽家の坂本龍一らのコンサートで、68日間にわたる22事業を締めくくった。全体事業費は4億6千万円で、岩手県は経済波及効果を25億円超と試算した<sup>(50)</sup>。

そして、2019年10月8日の三陸鉄道の取締役会で、2019年度の当期純利益が約3,000万円の黒字になるとの見通しが示された。当初想定の500万円からの上方修正であった。JR山田線宮古駅～釜石駅間の移管に伴う「リアス線」の開業効果で、4～8月期の輸送人員数、運輸収入とも前年同期比で倍増し、例年客足が鈍る冬季の利用確保が課題となった。4～8月期の輸送人員は、49万4,582人（前年同期比102.8%増）。内訳は、観光などの定期外利用が24万2,219人（同109・1%増）、通勤・通学の定期利用は25万2,363人（同97.1%増）であった。4～8月期の運輸収入は2億9,499万円で、同142.1%増。営業区間の延伸で費用も増加したが、5,373万円の赤字を見込んだ経常損益は、369万円の黒字を確保した（前年同期は9,482万円の赤字）。最終的に当期純利益を確保できれば2015年度以来4年ぶり（2018年度は1,445万円の赤字）であった。3月に目標として掲げた年間利用者116万人を上回るペースであった<sup>(51)</sup>。

しかし、三陸鉄道は、2019年10月12日～13日の台風19号で被災、線路の路盤流出、土砂流入、のり面崩壊等77箇所、ケーブル管路流出、信号器具箱浸水等16箇所被害が発生した。11月14日時点でも、運休しているのは釜石駅～宮古駅間（55.4キロ）と田老駅～久慈駅間（58.3キロ）で、163キロのほぼ7割に当たった。台風19号の経営への影響は大きかった。代行バスの費用は1日90万円に上り、イベントの中止も相次いだ。10月13日に釜石市で行われる予定だったラグビー・ワールドカップのカナダ対ナミビア戦では、3,000人の利用を見込んでいた。11月3日に久慈市で開かれる予定だった「秋のさんてつ祭り」など観光シーズンを狙ったイベントも中止となり、団体客のキャンセルが相次いだ。

三陸鉄道は、2019年3月23日にリアス線開業一貫経営で新たな出発をし、2019年の利用客目標を116万人としていた。そして、4月から10月までの乗車人員が前期の同期の2倍近い67万3,000人と順調であった。開業効果や、三陸防災復興プロジェクト、釜石市でのラグビー・ワールドカップなどイベント開催が利用を伸ばしていた。

しかし、10月12日～13日の台風19号の被害で一時は全線の7割が不通になり、利用者が大幅に落ち込んだ。12月23日に開いた取締役会では、補助金などで補填しても今年度の収支は約1億円の赤字になる見通しとなった。10月の取締役会で示された3,000万円の黒字見通しからは、大きく悪化することとなった。団体や観光客のキャンセルが相次ぎ、運賃収入の見通しは1億円余り減少した<sup>(52)</sup>。

問題は、新たな出発の腰を折られた三陸鉄道をいかに復旧させるかということである。これまでの国の方針では、4分の1補助ということになる。しかし、これでは三陸鉄道の復旧はおぼつかない。岩手県は、政府への要請活動を展開した。そして、国土交通省は11月26日、台風19号で被災した鉄道事業者の災害復旧費を実質97.5%支援する方針を決めた。国による現行の補助は25%で、手厚い特例支援となった。一部区間が不通となった三陸鉄道などを念頭に、経営基盤が脆弱な地方鉄道が被害に遭ったこと

(50) 『岩手日報』2019年8月8日付。

(51) 『岩手日報』2019年10月9日付。

(52) 『朝日新聞』2019年12月24日付。

を考慮し、早期復旧への強力な支援策が必要と判断されたものである。

衆議院東日本大震災復興特別委員会で示された特例支援は、国と地方自治体がそれぞれ半額を負担し、国が交付税措置で地方分を工面する、このことで地方負担を実質 2.5%に抑えた。事業者の負担は生じない。今回は、甚大な被害で一部運休が長期化していることからの特例である。

適用条件として、①台風 19 号の被災による復旧費が路線の年間収入を超える、②過去 3 年間赤字が続いている、を設定した。2016 年の熊本地震で被災した第三セクターの南阿蘇鉄道（熊本県）を対象にした支援を踏襲したものである<sup>(53)</sup>。

#### ⑤三陸鉄道と補助金

三陸鉄道の開業に当たっては、その経営の厳しさが容易に明らかであるため、国の助成措置が決められていた。具体的には、本報告書Ⅲの 24 ページで明らかにしたように、①鉄道営業を開始するために必要な一切の鉄道施設は第三セクターに無償で貸与する。②未開通区間にかかる施設並びに車両基地、接続駅の新設改良など運営に必要な施設の整備は鉄建公団が行い、無償で貸与する。③転換交付金として一キロ当たり既設線三千万円、新設線一千万円（予定）を支払う。④経常欠損補助は経常欠損額の二分の一を五年間補助する。⑤鉄道施設の災害復旧については国鉄と鉄建公団が第三セクターの負担とならないようルール化したい、という内容であった。開業以来 10 年間は、通学定期の堅調さに支えられ、何とか経常利益を計上してきたが、その後の輸送人員の激減の中で経常的な損失が続き、すでに見てきたように企業経営的には破綻状態で推移してきた。本来ならば、相当の累積赤字で倒産という結果となるところであるが、累積赤字が抑えられながら経営維持が図られてきた。つまり、経常損失を補填する国、県、地元自治体による各種の補助金が提供されてきたのである。

三陸鉄道に関しては、1984 年の開業以来、さまざまな補助金がつぎ込まれてきた。以下、これまでの三陸鉄道と補助金についてまとめておきたい。今後の三陸鉄道の必要性、存続意義を考える場合にも重要な側面である。

三陸鉄道に対しては、県、沿線等 12 市町村が構成する「岩手県三陸鉄道強化促進協議会」において、利用促進の支援施策を実施しているほか、設備投資や収支欠損に対する財政支援などを行っている。

図表－58 は、1984 年（昭和 59 年）から 2007 年（平成 19 年）までになされた支援状況である。これ以外に、鉄道事業再構築事業等に関連して、国からの各種の支援が講じられている。

本章での財務内容の検討が主に経常損益についてなされてきたのも、当期純利益がそれらの補助金を算出したのちの数値だからである。三陸鉄道の鉄道としての運行にかかわる経営状況を見るうえで、経常損益の分析がより実態に近いからである。ましてや、当期純利益の数値をことさらに強調することは、経営状況の指標としては判断を誤らせるものとなりかねない。また、経常損益についても、上下分離方式の導入によって、経常損益による経営状態の把握も限界があるように思われる。それは、株式会社としての鉄道企業の経営状況を分析しているとは言えないだろうし、公共交通機関としての地方鉄道の分析としては、別の指標を重視していく必要があるのではなかろうか。これは、後に検討することになる。

図表－58 岩手県・沿線等 12 市町村による支援状況（1984 年～2007 年）

<sup>(53)</sup> 『河北新報』2019 年 11 月 27 日付。

【県・沿線等12市町村による支援状況（S59年度 - H19年度）】

補助金名等		実施期間	H19までの補助総額(千円)	うち			備考
				県	市町村	運営助成基金	
岩手県三陸鉄道強化促進協議会事業		S59～	286,952	93,270	193,682		県沿線等12市町村で構成
鉄道近代化設備整備費補助		H6～	334,141	167,070	167,071		鉄道の近代化及び安全性向上に係る事業
鉄道係員安全対策教育指導費補助		H6～ H9	2,324	2,324			
アメニティ向上事業費補助		H13～ H17	45,857	22,927	22,930		利用客の快適性・利便性向上に係る事業
災害復旧事業費補助		H15	6,574	6,574			三陸南地震による災害復旧事業
イベント列車整備事業費補助		H元、2、16、17	458,998	458,998			レトロ列車更新
運営費補助	近代化事業会社負担分	H6～	534,129	7,150	7,150	519,829	
	前年度経常損失相当額	H7～	945,266	59,716	59,717	825,833	
	固定資産税相当額(県3/4 市町村1/4)	H13～	134,108	100,294	33,814		日本鉄道公団からの資産譲渡に伴い発生した固定資産税相当額
	アメニティ補助に係る会社負担分	H13～ H17	22,931			22,931	
	災害復旧補助に係る会社負担分	H15	13,147			13,147	
	計		1,649,581	167,160	100,681	1,381,740	
合計			2,784,427	918,323	484,364	1,381,740	

三陸鉄道の2004年以降の決算公告における注記から、各年度別の国、県、市町村からの補助金の明細をまとめると以下のとおりである。

図表-59 国、岩手県及び沿線市町村からの支援

2004	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：安家川橋梁防風柵	30,000,000円
	岩手県三陸鉄道アメニティー向上事業費補助：軌道修繕工事	17,400,000円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	18,387,300円
	三陸鉄道イベント列車整備事業費補助（宝くじ）：新レトロ調車両さんりくしおさい	136,500,000円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成15年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額《岩手県》	127,048,236円

	2004 年計	329,335,536 円
2005	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：安家川橋梁防風柵	70,570,000 円
	岩手県三陸鉄道アメニティー向上事業費補助：軌道修繕工事	17,290,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	17,889,800 円
	三陸鉄道イベント列車整備事業費補助（宝くじ）：新レトロ調車両さんりく しおさい	136,500,000 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成 16 年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	117,799,259 円
	2005 年計	360,049,059 円
2006	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：北リアス線風速・雨量計更新外	69,200,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	16,930,100 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成 17 年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	120,541,170 円
	2006 年計	206,671,270 円
2007	鉄道軌道近代化設備整備費等補助金：南北リアス線トンネル・橋梁改修外	69,300,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	16,471,400 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成 18 年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	119,432,625 円
	2007 年計	205,204,025 円
2008	鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び車両リニューアル事業（県・市町村各 70,933,000、国 40,934,000 円）	182,800,000 円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に	16,049,400 円

	相当する額	
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成19年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額 （県・市町村各53,579,149円）	107,158,298円
		2008年計 306,007,698円
2009	鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	235,090,162円
	三陸鉄道運営費補助（固定資産税額相当経費分）日本鉄道建設公団から鉄道資産の無償譲渡に直接起因して課税された固定資産税額に相当する額	15,180,400円
	久慈駅改修工事、野田玉川駅及び田野畑駅移動円滑化設備整備の補助金	35,444,000円
	三陸鉄道運営費補助（前年度経常損失額相当経費分）平成19年度において、旅客を運送する事業の経常損益の計算上生じた損失額に相当する額	145,138,440円
		2009年計 430,853,002円
2010	鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	248,201,570円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成21年（2009年）11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	147,988,000円
	駅老朽化対応等改修事業補助 駅の老朽化対応として、岩手県より改修工事費の支援を受けました。	42,000,000円
	新駅設置事業補助金（山口団地駅） 新駅設置事業として岩手県及び宮古市より新駅設置工事費の支援を受けました。	60,000,000円
		2010年計 498,189,570円
2011	安全輸送整備事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	53,130,518円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成21年（2009年）11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	112,287,546円
	三陸鉄道駅舎活用事業費補助 釜石駅舎活用対応として、釜石市より改修工事費の支援を受けました。	3,500,000円

	三陸鉄道運営費補助（車両緊急輸送事業費補助） 震災後宮古～小本間の運行の車両確保として、久慈から宮古まで車両2台の車両緊急輸送費を岩手県より支援を受けました。	8,010,000 円
	三陸鉄道運営費補助金（三陸鉄道震災代替バス運行事業） 震災後運休区間において、代替バスを運行したことにより生じた欠損額を岩手県より支援を受けました。	8,091,936 円
	2011 年計	185,010,000 円
2012	安全輸送整備事業費補助金及び会社負担設備投資額補助金	19,753,160 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 21 年（2009 年）11 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	123,232,103 円
	三陸鉄道地域活性化支援事業費補助 岩手県より被災車両の代替として新車両購入費の支援を受けました。	480,000,000 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度震災関連損失補助） 岩手県より前年度損失補助として支援を受けました。	43,568,735 円
	三陸鉄道災害復旧事業費補助金 震災後北リアス線及び南リアス線の軌道及び橋りょう等の鉄道施設の復旧工事費として、国、岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	986,689,527 円
	2012 年計	1,653,243,525 円
2013	安全輸送整備事業費補助金及び地域鉄道公共交通維持改善事業 平成 24 年緊急老朽化対策事業 平成 25 年バリア解消促進事業	64,000,000 円 110,758,058 円
	小本駅エレベーター設備整備補助金として国土交通省及び岩泉町より支援を受けました。	90,006,000 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 21 年（2009 年）11 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	145,160,515 円
	三陸鉄道地域活性化支援事業費補助 岩手県より新車両購入費の支援を受けました。	800,000,000 円
	三陸鉄道運営費補助（前年度震災関連損失補助） 岩手県より前年度損失補助として支援を受けました。	16,558,482 円
	三陸鉄道災害復旧事業費補助金	6,298,617,999 円

	震災後北リアス線及び南リアス線の軌道及び橋りょう等の鉄道施設の復旧工事費として、国、岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	
		2013年計 7,525,101,054円
2014	安全輸送整備事業費補助金及び地域鉄道公共交通維持改善事業 平成26年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業 (バリア解消促進等事業)	121,411,000円
	三陸鉄道運営費補助(設備維持補助金) 平成21年(2009年)11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	135,400,000円
	三陸鉄道南リアス線恋し浜旅客通路設置業務補助 大船渡市より南リアス線恋し浜駅旅客通路設置費の支援を受けました。	66,243,120円
	三陸鉄道運営費補助(前年度震災関連損失補助) 岩手県より前年度損失補助として支援を受けました。	65,672,451円
	三陸鉄道災害復旧事業費補助金 震災後北リアス線及び南リアス線の軌道及び橋りょう等の鉄道施設の復旧工事費として、国、岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	1,713,701,374円
		2014年計 2,102,427,945円
2015	安全輸送整備事業費補助金及び地域鉄道公共交通維持改善事業 平成27年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業 (バリア解消促進等事業)	130,943,000円
	三陸鉄道運営費補助(設備維持補助金) 平成21年(2009年)11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	146,800,000円
		2015年計 277,743,000円
2016	安全輸送整備事業費補助金(地域鉄道公共交通維持改善事業) 平成28年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業	180,258,000円
	三陸鉄道運営費補助(設備維持補助金) 平成21年(2009年)11月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	151,900,000円

	三陸鉄道運営費補助（台風10号被災補助金） 平成 28 年 8 月 30 日に発生した台風 10 号による被害損失（ただし、損害保険金の収入を除く）を岩手県より支援を受けました。	11,302,310 円
	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 国から、訪日外国人旅行者受入環境整備に資する車両の自動放送装置の多言語化（日英 2 ヶ国）に係る支援を受けました。	903,333 円
	新駅建設工事業務委託 平成 28 年野田村より三陸鉄道北リアス線新駅（十府ヶ浦海岸駅）の建設業務の委託を受けました。	166,398,000 円
		2016 年計 510,761,643 円
2017	安全輸送整備事業費補助金（地域鉄道公共交通維持改善事業） 平成 29 年度地域鉄道公共交通確保維持改善事業	168,017,000 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 26 年（2014 年）3 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき、整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	154,000,000 円
	釜石駅維持管理運営事業補助金 釜石市より、釜石駅の業務運営事業に要する経費に対し支援を受けました。	2,000,000 円
	三陸鉄道経営移管交付金 岩手県より、2019 年（平成 31 年）3 月に J R 山田線の経営移管を受けるに当たり、初期投資並びに、経営移管に伴い発生する経費に対し支援を受けました。	48,355,833 円
		2017 年計 372,372,833 円
2018	安全輸送整備事業費補助金（地域鉄道公共交通維持改善事業） 平成 30 年度三陸鉄道安全輸送設備等整備事業費	227,612,125 円
	三陸鉄道運営費補助（設備維持補助金） 平成 26 年（2014 年）3 月国土交通大臣認定による「鉄道事業再構築事業」に基づき、整備保有に係る経費を岩手県及び沿線市町村より支援を受けました。	161,330,000 円
	釜石駅維持管理運営事業補助金 釜石市より、釜石駅の業務運営事業に要する経費に対し支援を受けました。	2,000,000 円
	三陸鉄道経営移管交付金 岩手県より、2019 年（平成 31 年）3 月に J R 山田線の経営移管を受	1,881,865,904 円



	けるに当たり、初期投資並びに、経営移管に伴い発生する経費に対し支援を受けました。	
	鉄道新駅整備事業費補助金 宮古市及び鉄道運輸機構より、2019年（平成31年）3月に開業した弘川駅、八木沢・宮古短大駅の新駅設置に要する整備費に対し支援を受けました。	521,959,410 円
		2018年計 2,794,767,439 円

（出所）三陸鉄道各年度決算公告より作成。

図表－60 国、岩手県及び沿線市町村からの支援

年度	支援額（円）	年度	支援額（円）
2004	329,335,536	2011	185,010,000
2005	360,049,059	2012	1,653,243,525
2006	206,671,270	2013	7,525,101,054
2007	205,204,025	2014	2,102,427,945
2008	306,007,698	2015	277,743,000
2009	430,853,002	2016	510,761,643
2010	498,189,570	2017	372,372,833
		2018	2,794,767,439
		合 計	17,757,737,599
		震災後	15,421,427,439

（出所）三陸鉄道各年度決算公告より作成。

※JR山田線復旧工事費用：210 億円予想

\* JR東日本：復旧 140 億円

\* 自治体：まちづくり、地盤の嵩上げ 70 億円

※加えて、台風19号復旧費用

■三陸鉄道の鉄道施設に係る復旧工事に対する補助（被災事業者支援）【9 月補正予算（2,000 百万円）】  
国庫

■三陸鉄道株式会社が行う運休区間 における代行バスの運行経費に対し 補助するとともに、三陸鉄道の全線運 行再開に向けた誘客促進の強化を支 援（被災事業者支援）【12 月補正（43 百万円）】県単  
（代行バスは、国の措置に県単で上乗せ）

#### 4. これからの人口の推移とモータリゼーションの現実

これまで見てきたように、三陸鉄道は、経営的にはきわめて厳しい状況にある。開業以来の輸送人員の激減と長く続く経常損失の計上、それを補填するための補助金と度重なる自然災害等で、地域が支える第三セクターとしては非常に困難な状況にある。とくに、輸送人員の激減という状況にあって、地域にとっての三陸鉄道の存在意義が再確認される必要性が出てきている。今後、輸送人員の増加が見込めるのか、その回復がありうるのか。あるいは、輸送人員だけでなく、そのほかの活用の意義が何かありうるのかが問われてきている。三陸鉄道を今後とも維持していくためには、このことが確認され、地域の合意が図られる必要がある。そして、今後維持していくとしても、厳しい経営的現実を打開していく方策はありうるのかも検討されなければならない。163 キロという全国最長の地方鉄道として新たな出発を始めた三陸鉄道は、これまでの35年間で総括しながら、この時点でその存在意義を、その立脚点を明確にしていく必要がある。それなくしては、地域的にも、県、国としても積極的な支援を継続的に行うことが、今後ますます難しくなっていくのではないかと危惧されるのである。

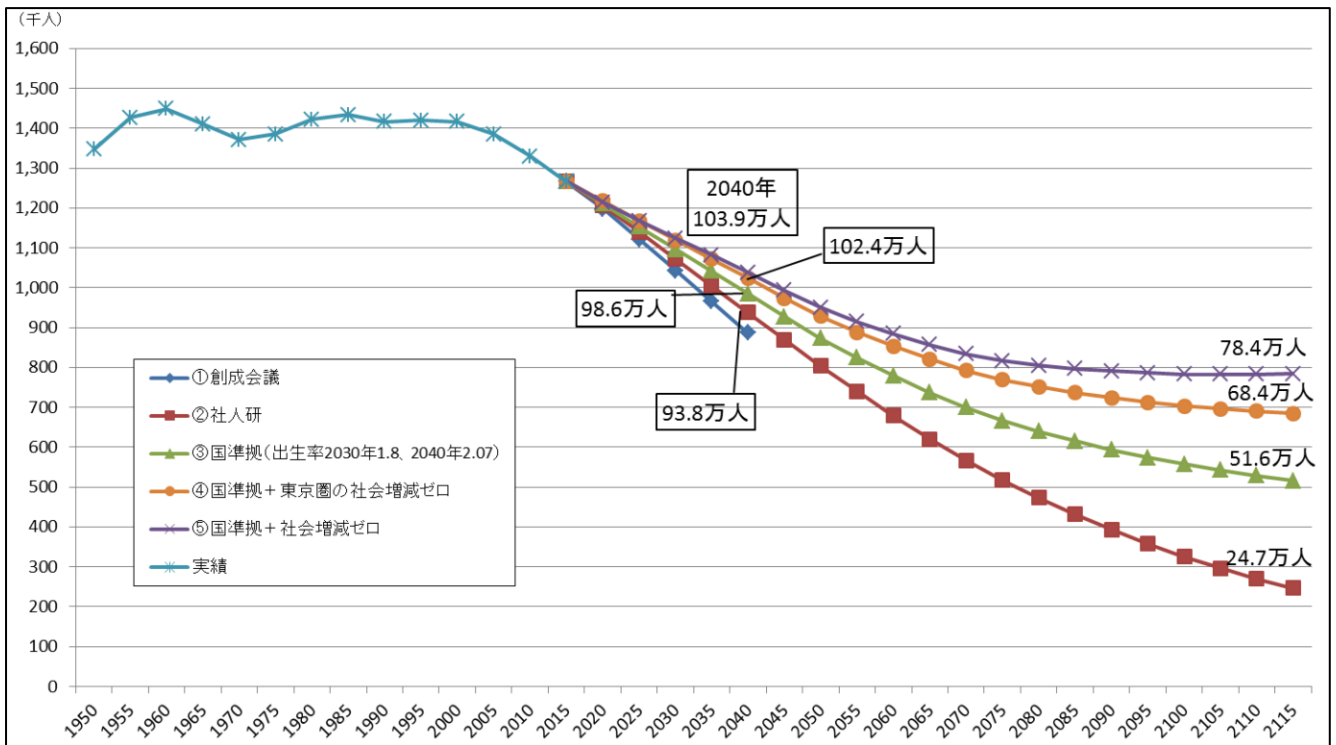
まずは、現状として三陸鉄道が果たして十分に活用されているのかどうか、そして、今後活用されていくという見込みがあるのかどうかを検討されなければならない。

改めて、地方鉄道の現状や三陸鉄道の開業以来の今日の状況を生み出した2つの要因、人口減少・少子高齢化とモータリゼーションについて考察してみよう。この2つの要因について、今後の三陸沿岸地域の状況予測はどうなっているのだろうか。

##### (1) 年齢階層別人口・高齢化率の推移

先にも見たように、岩手県では、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、図表内の①日本創成会議であり、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、図表内の②国立社会保障・人口問題研究所である。

図表－6 1 岩手県の人口の長期的な見通し（再掲）



（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。

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年には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24万人に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図表－6 1内③のように試算されている。

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図表－6 1内④のように試算されている。

これら①～④の試算は、いずれの場合も岩手県からの人口流出、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。

したがって、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ことを図表－6 1内⑤のように目標としている。

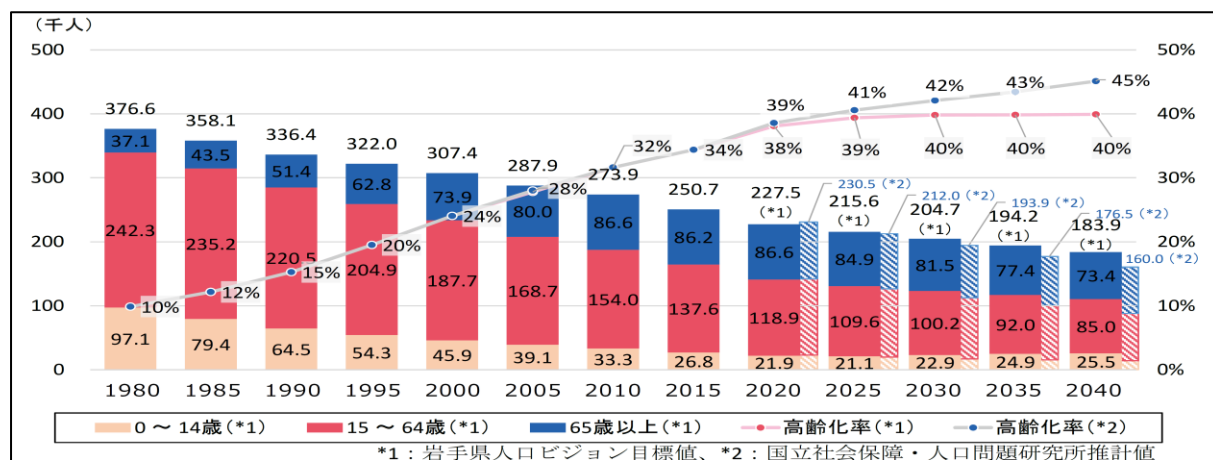
いずれにしても、岩手県の人口は、1997年（平成9年）以降減少を続け、2018年（平成30年）には124万5,000人と、ピークであった1985年（昭和60年）の約145万人と比べ、約14%減少している。

三陸沿岸地域の人口は、三陸鉄道の開業時1984年（昭和59年）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年には岩手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、岩手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－62 年齢階層別人口・高齢化率の推移【三陸沿岸地域】（再掲）



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。

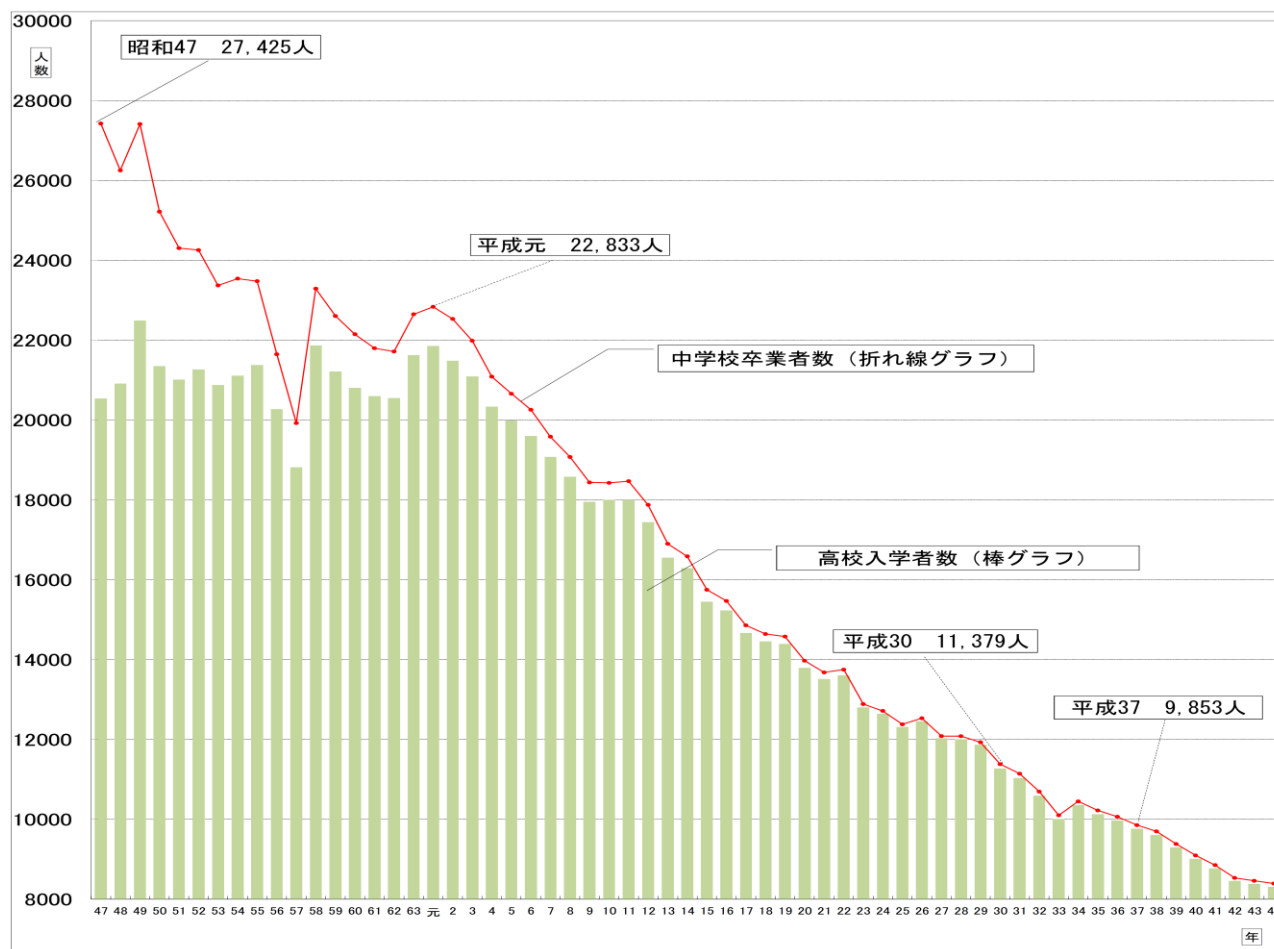
## （2）公立学校児童・生徒数の推移

岩手県の人口は、1997年（平成9年）以降減少を続け、2018年（平成30年）には124万5,000人と、ピークであった1985年（昭和60年）の約145万人と比べ、約14%減少している。

小・中・高・特別支援学校の児童生徒数についても、1981年（昭和56年）の26万4,000人をピークに、年々減少を続け、2018年（平成30年）には12万7,000人と、ピーク時に比して52%も減少し、今後さらに減少することが見込まれている。

大きな減少を、中学校卒業者および高校入学者数の推移でみると、図表－63のようになる。異常なほどの減少の推移である。

図表－63 岩手県における中学校卒業生数及び高校入学者数の推移



注) 中学校卒業生数及び高校入学者数

各年ごとのデータ

〈中学校卒業生数〉・昭和47年から平成27年までは実績値、平成28年以降は平成27年5月1日現在の在籍生徒数等からの推定値です。

〈高校入学者数〉・昭和47年から平成27年までは実績値、平成28年以降は進学率を99.0%に固定し、高校入学者数を計算したものです。

〈進学率〉・進学率は、学校基本調査からのものとなります。

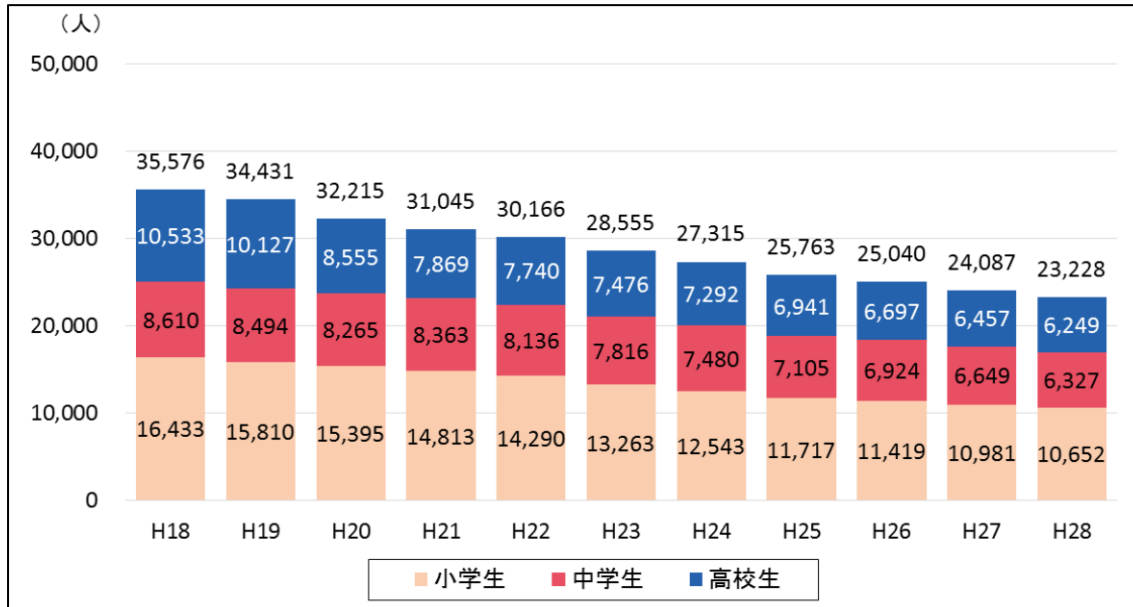
(出所) 岩手県教育委員会事務局学校教育室「本県の高等学校教育の現状について(説明)」、2019年。

三陸鉄道にとって、中学生、高校生の通学定期は、乗車人員の動向に大きく作用する。定期の場合、例えば1ヶ月定期の場合、1人の定期で往復2人分、1ヶ月で60人の輸送人員とカウントされる。したがって、中学生、高校生定期の動向は、輸送人員の増減に大きく影響する。図表－63の予想を見る限り、三陸鉄道の通学定期は今後さらに減少を続けると予想される。

これを、三陸沿岸地域の公立学校児童・生徒数(小学校・中学校・高校)の推移としてみたものが、図表－64である。2006年から2016年までの10年間に12,348人の減少、34.7%減となったのである。

これがさらに、続いていくと想定されているのが現実である。地元と三陸鉄道にとっての重要な乗客である児童・生徒数の減少は、三陸鉄道の必要性の1つの根拠に影響してくる。

図表－6 4 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（再掲）



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。

児童・生徒数の減少は、学校の統廃合として進められてきた。以下は、2019 年度末の統廃合の状況である。三陸沿岸地域での統廃合が多い。統廃合の進展は、三陸鉄道の輸送人員にも大きな影響を与える。

図表－65 岩手県の廃止・新設校

令和元年度末 廃止校

フリガナ 学校名	住所	備考
ミヤコシリツフジワラシウガッコウ 宮古市立藤原小学校	〒 027 - 0021 宮古市藤原上町 1-37	宮古市立磯鶏小学校へ統合
ヤマダチョウリツオオサワシウガッコウ 山田町立大沢小学校	〒 028 - 1311 下閉伊郡山田町大沢第6地割51	6校を廃止し、山田町立山田小学校を新設
ヤマダチョウリツヤマダキタシウガッコウ 山田町立山田北小学校	〒 028 - 1321 下閉伊郡山田町第14地割21	
ヤマダチョウリツヤマダミナミシウガッコウ 山田町立山田南小学校	〒 028 - 1352 下閉伊郡山田町飯岡第7地割28-2	
ヤマダチョウリツオリカサシウガッコウ 山田町立織笠小学校	〒 028 - 1361 下閉伊郡山田町織笠第11地割80	
ヤマダチョウリツトドロキシウガッコウ 山田町立轟木小学校	〒 028 - 1361 下閉伊郡山田町織笠第20地割22	
ヤマダチョウリツオオウラシウガッコウ 山田町立大浦小学校	〒 028 - 1371 下閉伊郡山田町船越第20地割10	
ヤマダチョウリツアラカワシウガッコウ 山田町立荒川小学校	〒 028 - 1303 下閉伊郡山田町荒川第4地割77-1	山田町立豊間根中小学校へ統合
イワイズミチョウリツコガワシウガッコウ 岩泉町立小川小学校	〒 028 - 5643 下閉伊郡岩泉町雲綿字閑屋57番地 1	2校を廃止し、岩泉町立小川小学校を新設
イワイズミチョウリツカドシウガッコウ 岩泉町立門小学校	〒 028 - 5641 下閉伊郡岩泉町門町32番地 3	

令和元年度末 廃止校

フリガナ 学校名	住所	備考
モリオカシリツツナギチュウガッコウ 盛岡市立繫中学校	〒 020 - 0055 盛岡市繫館市114-1	盛岡市立大宮中学校へ統合
オオフナトシリツヒコロイチチュウガッコウ 大船渡市立日頃市中学校	〒 022 - 0005 大船渡市日頃市町関谷60-1	大船渡市立第一中学校へ統合
オオフナトシリツオキライチュウガッコウ 大船渡市立越喜来中学校	〒 022 - 0101 大船渡市三陸町越喜来前田41	
オオフナトシリツヨシハマチュウガッコウ 大船渡市立吉浜中学校	〒 022 - 0102 大船渡市三陸町吉浜字127-2	
ヤマダチョウリツトヨマネチュウガッコウ 山田町立豊間根中学校	〒 028 - 1302 下閉伊郡山田町豊間根第3地割181-3	山田町立山田中学校へ統合
イワイズミチョウリツアツカチュウガッコウ 岩泉町立安家中学校	〒 027 - 0611 下閉伊郡岩泉町安家松林166	岩泉町立岩泉中学校へ統合
ヒロノチョウリツシュクノヘチュウガッコウ 洋野町立宿戸中学校	〒 028 - 7902 九戸郡洋野町種市第7地割116-21	洋野町立種市中学校へ統合

令和2年度 新設校

フリガナ 学校名	住所	電話番号	備考
イワテケンリツミヤコシウコウコウトウガッコウ 岩手県立宮古工商高等学校	〒 027 - 0202 宮古市赤前 1-81 (工業校舎)	0193 - 67 - 2201	
	〒 027 - 0024 宮古市磯鶏 3-5-1 (商業校舎)	0193 - 62 - 6857	

令和元年度末 廃止校

フリガナ 学校名	住所	電話番号	備考
イワテケンリツミヤコシウギョウコウトウガッコウ 岩手県立宮古工業高等学校	〒 027 - 0202 宮古市赤前 1-81	0193 - 67 - 2201	
イワテケンリツミヤコシウギョウコウトウガッコウ 岩手県立宮古商業高等学校	〒 027 - 0024 宮古市磯鶏 3-5-1	0193 - 62 - 6857	

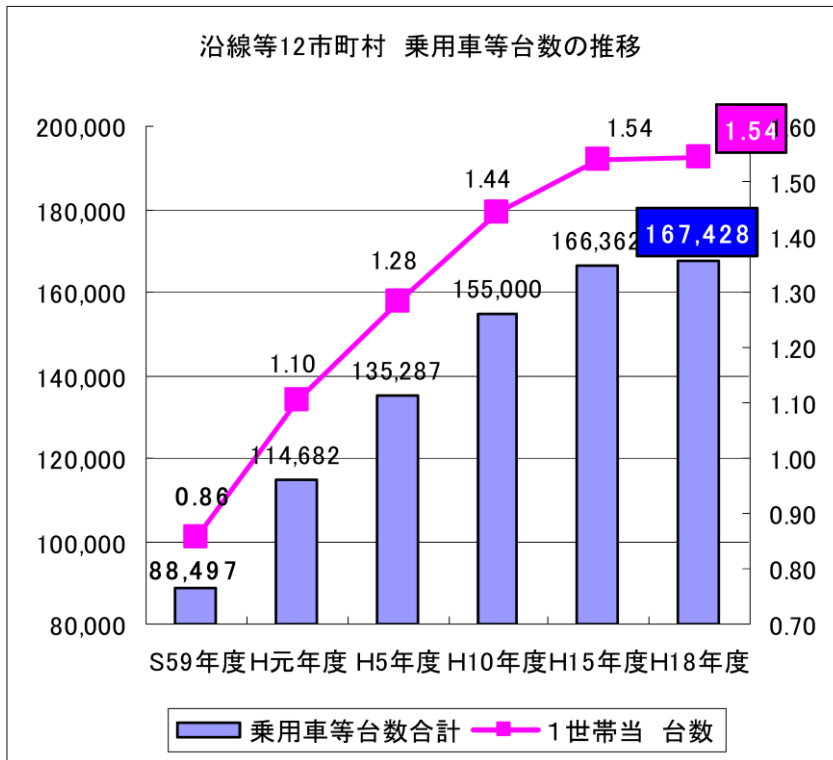
(出所) 岩手県教育委員会事務局資料。

(3) モータリゼーション：三陸沿岸地域住民の自動車の利用環境

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形で展開されてきた。

しかし、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、乗用小形車、軽自動車）の保有状況からみると、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年度においては、開業時の約2倍の保有台数となって、遅れて展開されてきた。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。

図表－66 沿線等12市町村 乗用車等台数の推移（再掲）



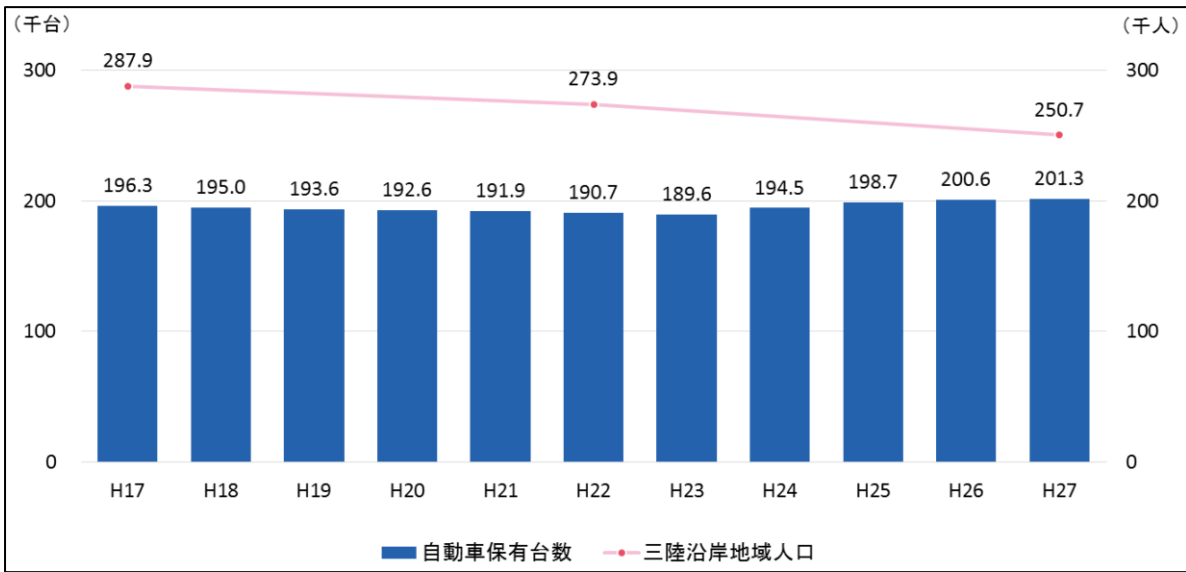
〔出典〕 国勢調査、岩手県人口移動報告年報。

〔出所〕 沿岸等12市町村、「2009年計画」、5ページ。

三陸沿岸地域において、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、著しい人口減少に伴い、2004年（平成16年）より緩やかな減少傾向に向かいつつあったが、2011年（平成23年）の東日本大震災後、再び若干の増加傾向に転じている。



図表－6 7 自動車保有台数及び人口の推移【三陸沿岸地域】（再掲）

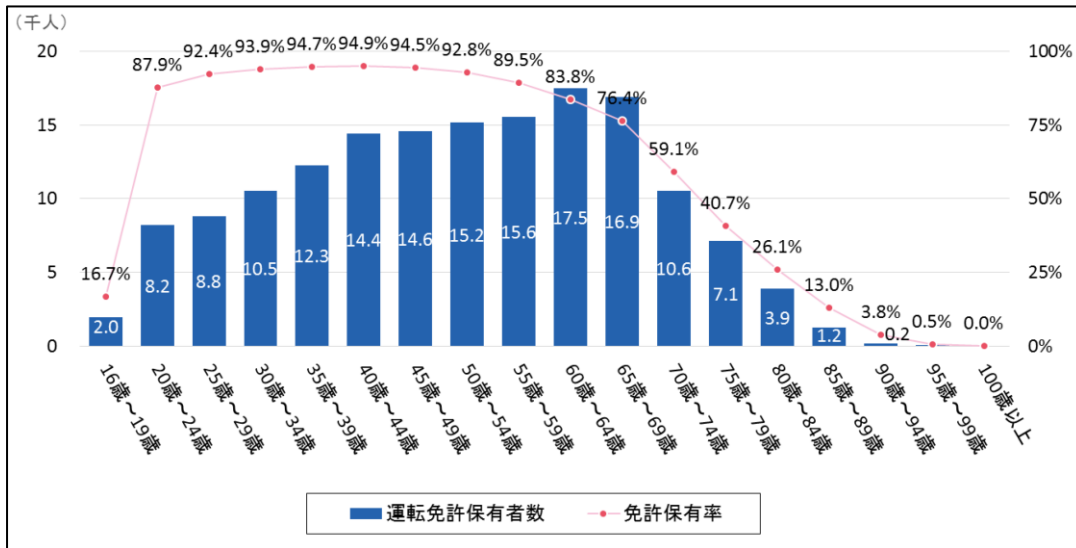


出典：東北運輸局資料（H17～H27）、国勢調査（H17～H27）。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、40ページ。

運転免許の保有状況は、三陸沿岸地域では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。

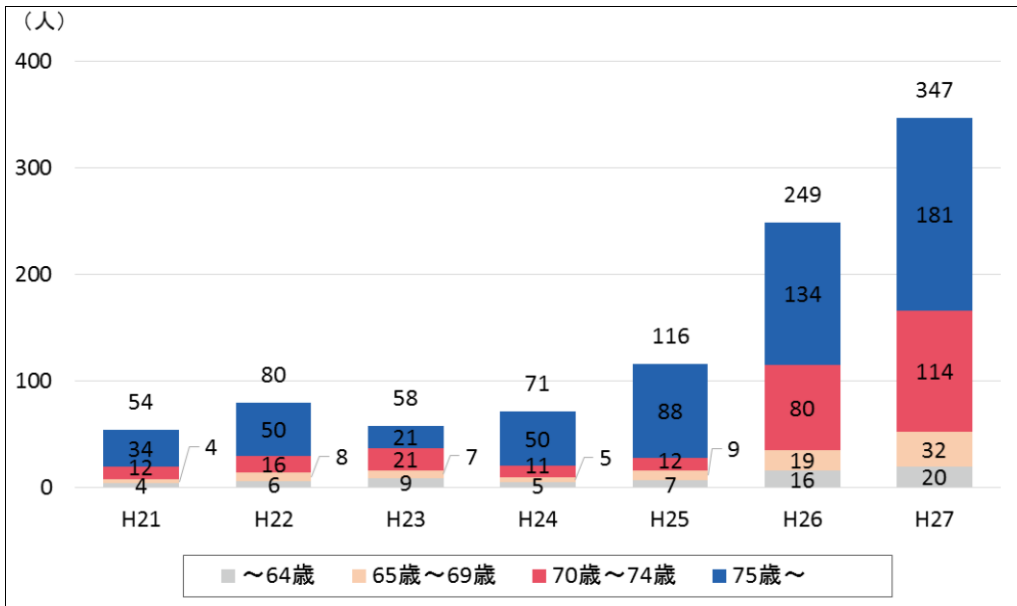
図表－6 8 年齢別運転免許保有率【三陸沿岸地域】（再掲）



出典：住民基本台帳（H27.12.31）、岩手県警資料（H28.1.1）。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

図表－６９ 運転免許自主返納者数の推移【三陸沿岸地域】



出典：岩手県警資料。

（出所）沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、41ページ。

それでは、三陸沿岸地域の人々は、日常生活でどのような移動手段を利用しているのでしょうか。

2016年に、三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画にあたって、三陸鉄道およびJR山田線代替バス沿線市町村の住民について、現在の日常生活移動の特性や移動ニーズ、交通サービスへの評価、三陸鉄道の必要性や課題等を把握するためのアンケート調査を実施している。調査概要は、以下のとおりである。

<住民アンケート調査概要>

三陸鉄道およびJR山田線代替バス沿線市町村の住民について、現在の日常生活移動の特性や移動ニーズ、交通サービスへの評価、三陸鉄道の必要性や課題等を把握するためのアンケート調査を実施している。調査の概要は、以下のとおり。

調査対象：三陸沿岸地域12自治体（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）

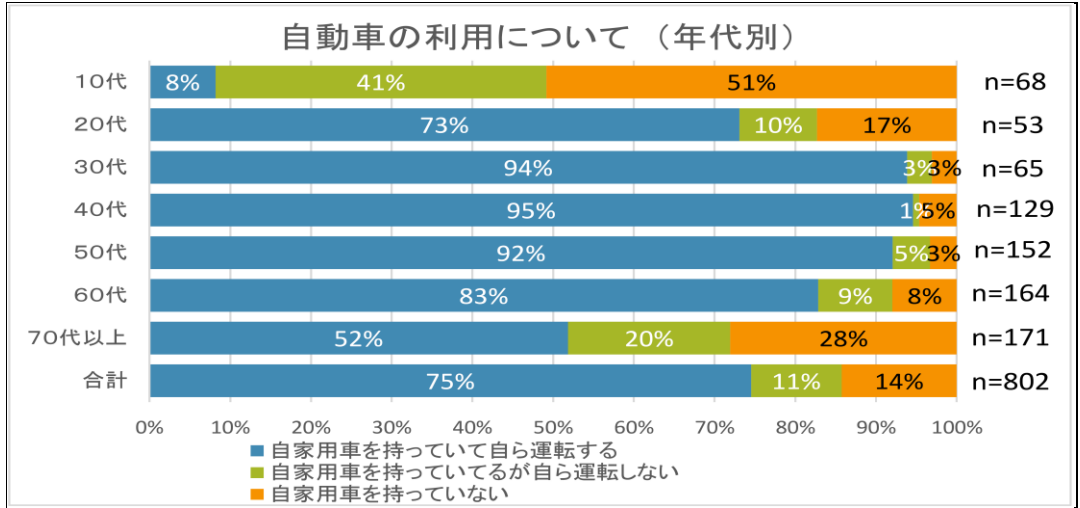
調査方法：市町村協力により住民をランダムで抽出し、郵送配布・郵送回収

配布数：1500世帯（1世帯あたり3票・配布票数4500票）

回収数：852票（回収率18.9%）

自動車の利用環境については、三陸沿岸地域住民の自動車の利用環境を見ると、30～60代では8割以上が自家用車を保有し自ら運転しているが、10代で約9割、70代以上で約5割が自ら運転しておらず、特に70代以上では、約2割が自家用車を保有しながら自ら運転していない状況である。

図表－70 住民の年代別外出頻度【三陸沿岸地域】



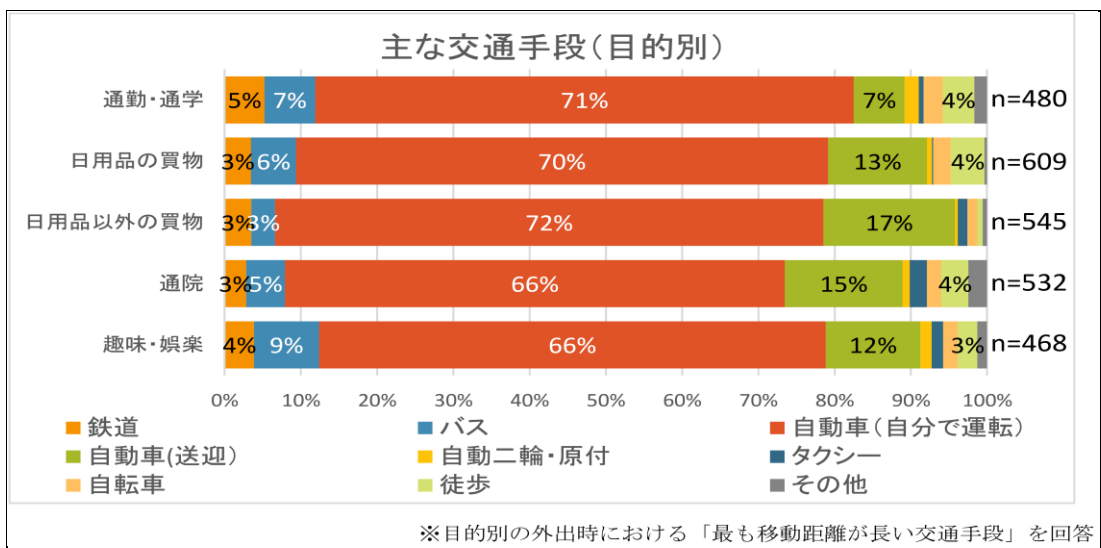
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 沿岸等12市町村・岩手県、「2018年計画」、115ページ。

三陸沿岸地域住民の日常の移動交通手段について、目的別では、全体的に送迎も含めた自動車の分担率が約8～9割を占めている。鉄道やバスを使う割合が比較的高いのは、通勤・通学、趣味・娯楽となっている。

年代別で見ると、30～50代は8～9割が自分で運転して自動車を利用しており、10代の4割以上、70代の2割以上が送迎に頼っている状況である。鉄道やバスを使う割合が高いのは、10代及び60代以上となっている。

図表－71 住民の目的別交通手段割合【三陸沿岸地域】



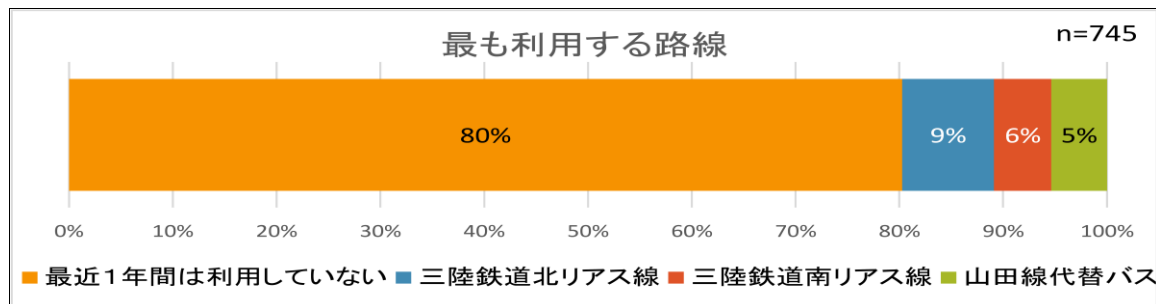
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、116ページ。

三陸沿岸地域住民の三陸鉄道、J R山田線代替バスの利用状況については、約8割が最近1年間はいずれの路線も利用していない状況である。

利用している住民の路線別の利用目的としては、北リアス線が「通院」「観光」「仕事」、南リアス線が「買物」「観光」「通院」、J R山田線代替バスについては、「通学」「通院」が多くなっており、各路線共通で沿線住民が「通院」で使う割合が高くなっている。

図表－72 住民による三陸鉄道等の利用状況



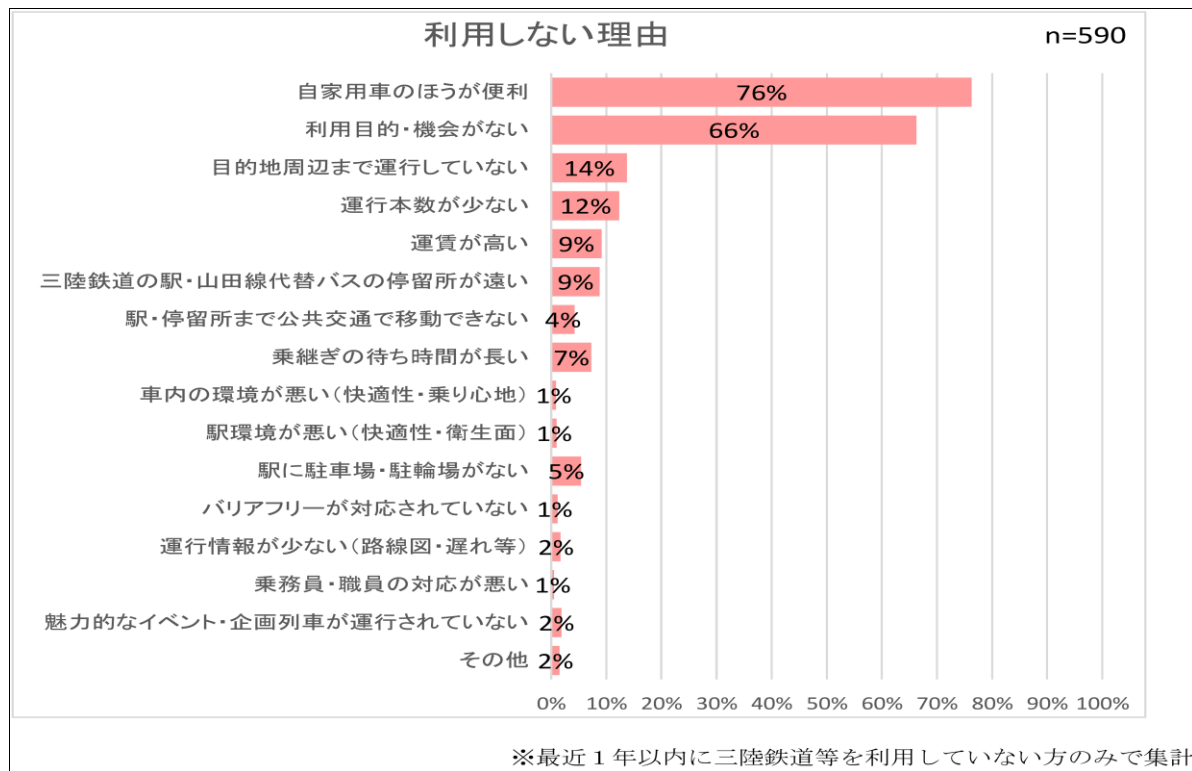
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、117 ページ。

三陸沿岸地域住民で最近1年以内に三陸鉄道等を利用していない住民の理由としては、「自家用車のほうが便利」が約8割、「利用目的・機会がない」が約7割と多くなっている。

年代別で見ると、10～20代で「運行本数」「運賃」「乗継の待ち時間」、30～50代で「駅の駐車場・駐輪場」を挙げる割合が高くなっている。

図表－73 住民による三陸鉄道等を利用しない理由



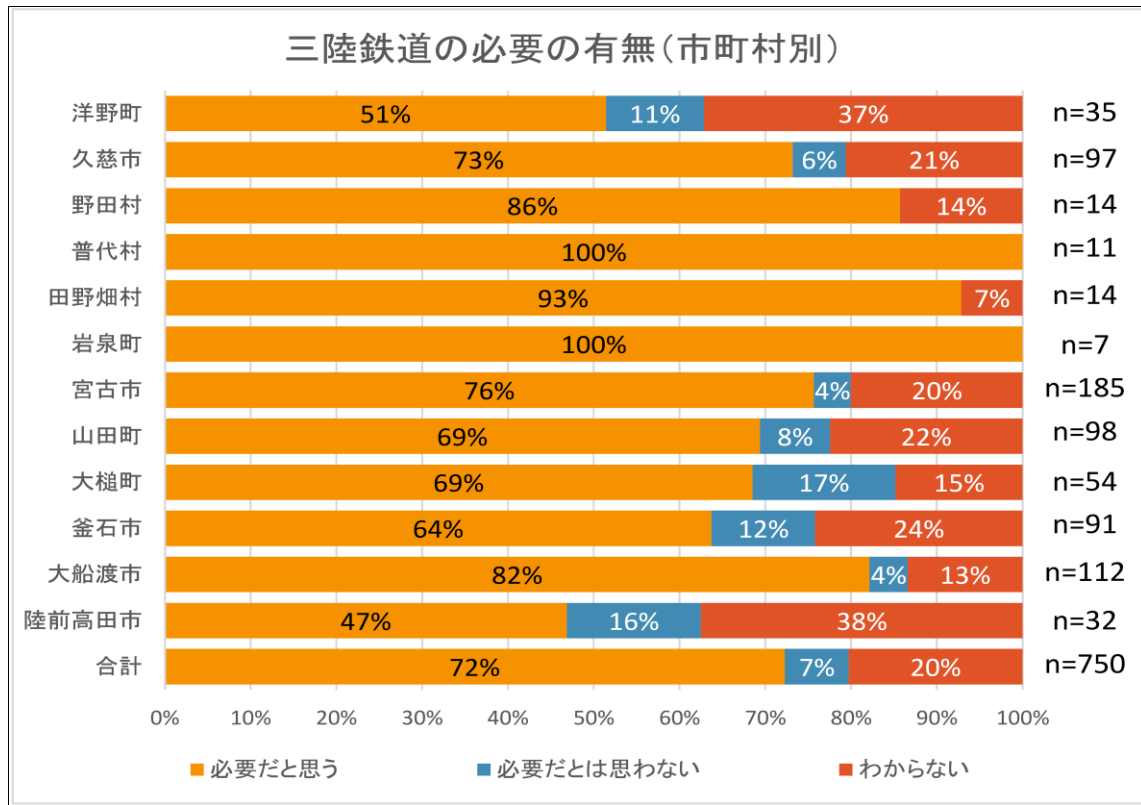
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、118 ページ。

地域住民にとって自動車の方が便利で良く、利用目的・機会のない三陸鉄道であり、その必要性がないように思えるが、その必要性の有無の問いに対しては、必要ありとの答えが返ってくる。

三陸沿岸地域住民による三陸鉄道の必要性としては、沿線外の洋野町、陸前高田市を含め、全体で7割が「必要だと思う」、約1割が「必要だとは思わない」としており、全体的に必要な意識は高い。

図表－74 住民による三陸鉄道の必要性（沿線市町村別）



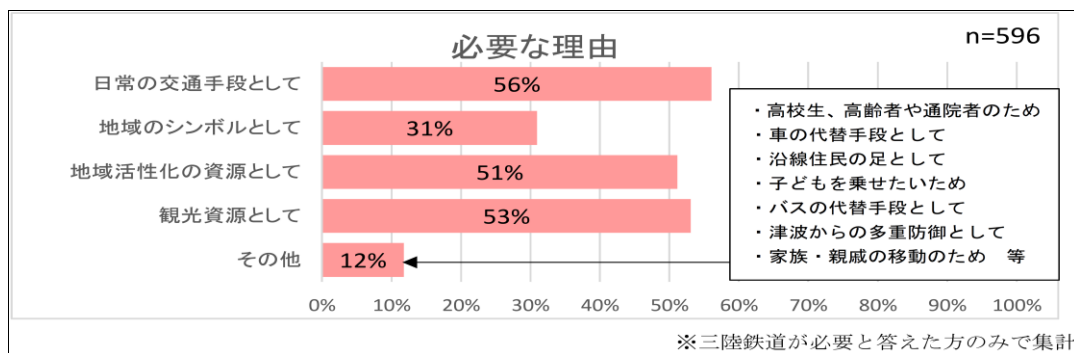
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、122 ページ。

では、何のために必要なのであろうか。

必要な理由としては、「日常の交通手段として」「観光資源として」「地域活性化の資源として」が概ね同等で5割以上、「地域のシンボルとして」も約3割から挙げられている。

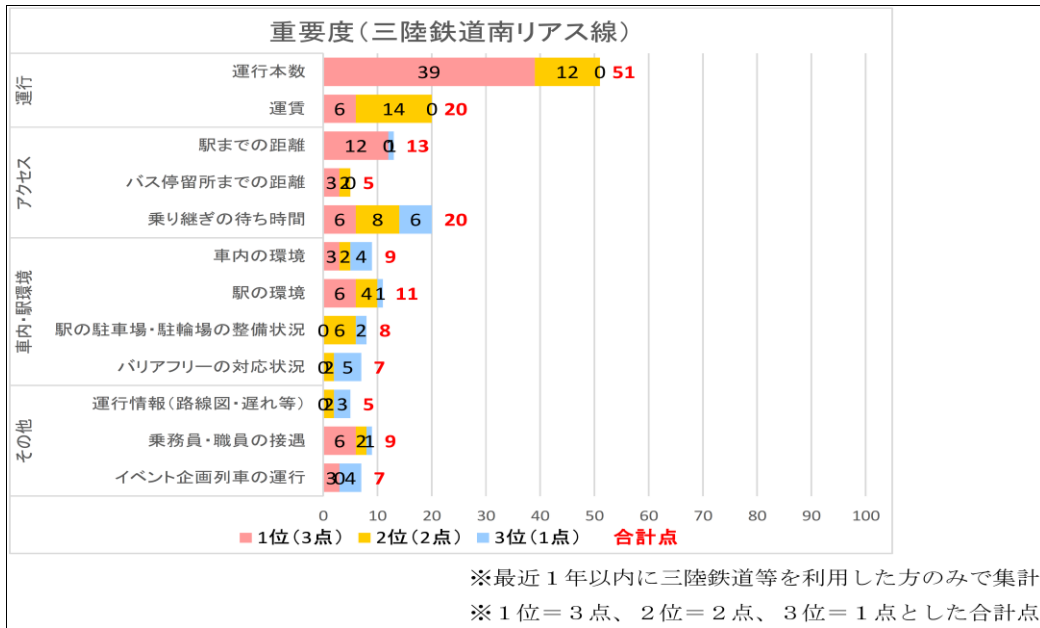
図表－75 住民による三陸鉄道が必要な理由



出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、122 ページ。

図表－76 住民の三陸鉄道等利用者による重要度

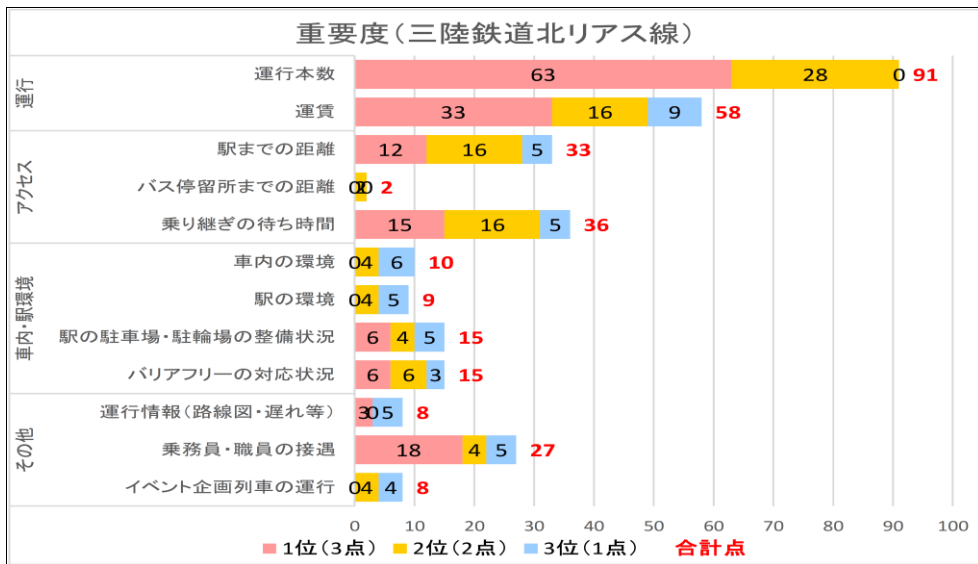


出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、120ページ。

三陸沿岸地域住民のうち、三陸鉄道等の利用者による重要度が高い項目として、北リアス線、南リアス線ともに、「運行本数」「運賃」「乗り継ぎの待ち時間」「駅までの距離」「乗務員・職員の接遇」等が挙げられている。

図表－77 住民の三陸鉄道等利用者による重要度



※最近1年以内に三陸鉄道等を利用した方のみで集計

※1位=3点、2位=2点、3位=1点とした合計点

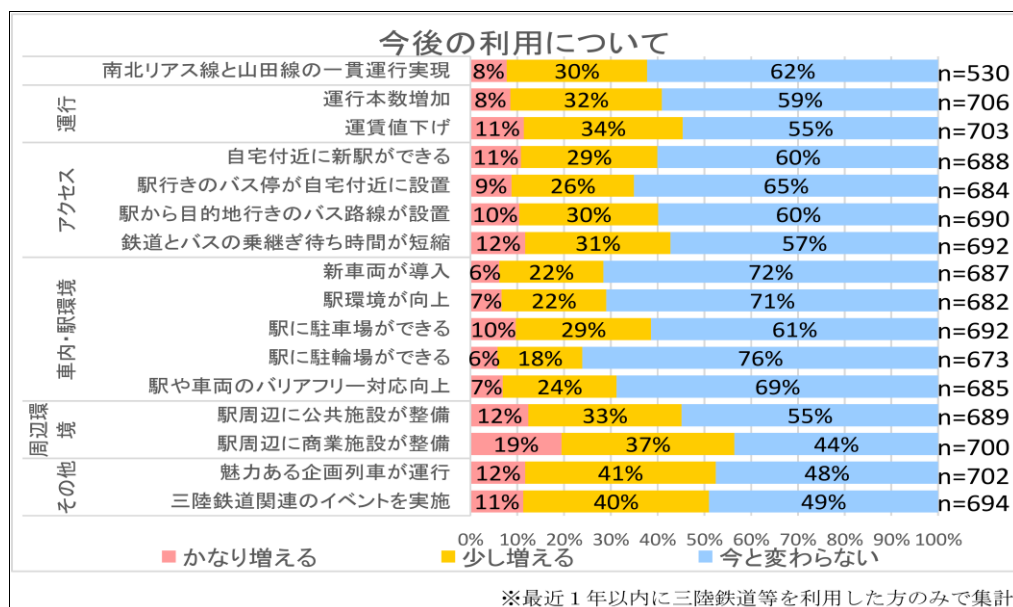
出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、120ページ。

三陸沿岸地域住民において、今後利用を増やすための要素としては、「駅周辺に商業施設が整備」「駅周辺に公共施設が整備」といった駅周辺環境の整備や、「魅力ある企画列車が運行」「三陸鉄道関連のイベントを実施」といった観光企画が特に大きい。

また、「運賃値下げ」、「鉄道とバスの乗り継ぎ待ち時間短縮」、「運行本数増加」等のサービス面、「自宅付近への新駅」「駅に駐車場ができる」等のハード整備が挙げられている。

図表－78 三陸鉄道等の今後の利用意向



出典：H28 三陸沿岸地域住民アンケート調査。

(出所) 図表－70に同じ、121 ページ。

## 5. 岩手県立大学宮古短期大学部生を対象とした三陸鉄道に関するアンケート調査

### 1. アンケートについて

2011年3月に発生した東日本大震災によりJR山田線（宮古-釜石間）は甚大な被害を受けた。JR東日本は復旧にあたって従来からの鉄道の存続は困難と考えBRTによる復旧案を提示したが、地元市町村の拒否によりまとまらず、JR東日本から復旧費用のうち原状回復に伴う140億円の負担および運賃の上昇を抑える原資や災害時に生じる施設更新費用の負担、その他様々な支援を行うことで、三陸鉄道へと移管され鉄道として継続されることとなった。

アンケートを実施した岩手県立大学宮古短期大学部（以下宮古短大部）は三陸鉄道の沿線（直線距離約300m）に位置し、三陸鉄道への移管、リアス線としての再開にあわせて「八木沢・宮古短大駅」が設置された。宮古短大部は三陸沿岸地域の高等教育の拠点、沿岸部唯一の公立大学として岩手県立宮古短期大学として1990年4月に開学し、1998年に岩手県立大学の開学に伴い、岩手県立盛岡短期大学とともにその併設短期大学部となっている。1学年100名の計200名の定員であり、県内各地からの入学生が多く、学生寮（女子寮）も併設され80名が寮生活をしているが、近隣の市町村から通っている学生も少なくない。JRから三陸鉄道への移管、路線復活により、宮古以南から三陸鉄道を利用し通学することも可能となっている。

本アンケートは、宮古短大部の学生を対象としJR山田線が三陸鉄道へ移管されリアス線として復旧したこと、最寄りの八木沢・宮古短大駅の設置されたことによる、通学、アルバイト等での利用実態および今後の利用可能性を測るために実施した。本アンケート項目については、大槌町にて実施された「大槌町の公共交通に関するアンケート調査」を参考に、宮古短大部学生を対象として作成した。アンケートは三陸鉄道リアス線（宮古以南）の復旧前と復旧後の2回実施し、アンケートを実施した学年は異なるが復旧前と復旧後の比較もおこなった。1回目の調査は復旧前の2019年1月に2018年度入学生に対して実施、2回目は復旧後2019年5月に新入生に対して実施した（アンケート調査の実施：大志田憲）。

#### <1回目アンケート（三陸鉄道リアス線復旧前）>

アンケート対象者

岩手県立大学宮古短期大学部学生平成30年度入学生のうち 95名

アンケート実施日

2019年1月10日

#### <2回目アンケート（三陸鉄道リアス線復旧後）>

アンケート対象者

岩手県立大学宮古短期大学部学生平成31年度入学生のうち 102名

アンケート実施日

2019年5月14日

※以下、便宜上復旧前1回目アンケート学生を2年生、復旧後2回目アンケート対象学生を1年生とする。

### 2. アンケート実施結果

アンケート用紙については最後に添付するが、その中から重要と考えられる項目について、以下にまとめる。



① アンケート実施学生について

本学では年々男子学生の割合が増えてきており、年度によってはほぼ半数となっている。

図表－79 アンケート実施学生数

2年生（復旧前）

男子学生数	48
女子学生数	47
学生数	95

1年生（復旧後）

男子学生数	41
女子学生数	61
学生数	102

② 住んでいる場所について

表2より、男子学生については学生寮が無いいためほぼ自宅あるいはアパート・下宿からの通学となる。自宅生がほぼ10名弱、アパートや下宿が30数名となっている。女子学生の7～8割は学生寮を利用している。自宅生は主に宮古短大部が存在する宮古市および近隣の沿岸市町村から通っている。

図表－80 現在住んでいる場所について

2年生（復旧前）

男子学生	人数	割合
自宅	9	18.8%
アパート、下宿	39	81.3%
女子学生		
自宅	5	10.6%
アパート、下宿	5	10.6%
学生寮	37	78.7%
全体		
自宅	14	14.7%
アパート、下宿	44	46.3%
学生寮	37	38.9%

1年生（復旧後）

男子学生	人数	割合
自宅	10	24.4%
アパート、下宿	31	75.6%
女子学生		
自宅	15	21.7%
アパート、下宿	5	8.2%
学生寮	41	67.2%
全体		
自宅	25	24.5%
アパート、下宿	36	35.3%
学生寮	41	40.2%

図表－80から自宅生を抜き出し、居住地ごとにまとめたものが図表－81となる。2年生の自宅から通っている学生は男女合わせて14名（全体の14.7%）であり、宮古市内10名、山田町3名、大槌町1名であったが、三陸鉄道復旧後に入学をした1年生を見ると、自宅から通っている学生は25名（24.5%）で、宮古市内13名、山田町7名、大槌町3名、釜石市1名、岩泉超1名となっており、今回の調査において2019年度入学生は自宅から通っている学生が増えた結果が確認できる。ただし、復旧前後1回ずつのみのアンケート集計であることから、今後継続した調査を行うことも必要と考えられる。

図表－８１ 自宅生の居住地

2年生（復旧前）

宮古市	10
山田町	3
大槌町	1
計	14

1年生（復旧後）

宮古市	13
山田町	7
大槌町	3
釜石市	1
岩泉町	1
計	25

③ 通学手段について

次に、図表－８２に宮古短大部への通学手段についてまとめる。通学に関しては、寮生以外のアパート、下宿生も公共交通機関を利用する可能性もあるため、寮生以外の学生を集計対象としてまとめた。

図表－８２ 学生の通学手段（寮生以外） ※複数回答

2年生（復旧前）

自転車	30
徒歩	26
自分で車等運転	9
友人の車に同乗	5
親等から送迎	3
三陸鉄道	0
JR	0
バス	8
計	58

1年生（復旧後）

自転車	27
徒歩	17
自分で車等運転	4
友人の車に同乗	0
親等から送迎	12
三陸鉄道	13
JR	1
バス	5
計	61

2019年度入学生は自宅から通学している学生の数が増えたこともあり、公共交通機関利用数も増えている。この結果は、偶然、2019年度に沿岸部からの自宅からの通学生が増えたことに要因があるのか、あるいは三陸鉄道リアス線として宮古市以南が復旧したことによるものかは経年調査をすることで関係性が判断できると思われる。しかしながら、新入生10名前後が三陸鉄道を利用していることが集計結果からわかり、沿岸地域からの通学を考える宮古短大部の学生にとって利便性が高くなったことは間違いない。また、三陸鉄道を利用する学生はすべて自宅からの通学生であった。1年生で三陸鉄道を利用する学生について、最寄駅をまとめたものが表5となる。これは自宅からの最寄駅であり、三陸鉄道の以外の駅も含まれている。

図表－８３ 三陸鉄道を利用して通学する学生の最寄り駅

最寄り駅	岩泉小元	宮古	津軽石	豊間根	陸中山田	岩手船越	大槌	鶯住居	暮目
人数	1	1	2	2	3	1	1	1	1

以上のアンケート調査結果から、三陸鉄道を利用した宮古短大部への通学生は山田町を中心とした範囲からの通学が多いことがわかる。八木沢・宮古短大駅の新設に伴い、今後三陸鉄道が宮古短大部入学生の利用者増加促進を検討する際、宮古駅以南、山田町（あるいは大槌まで含む）を核とした宮古短大部への三陸鉄道を利用した進学PRを行うことが一案として考えられる。調査結果から、山田町、大槌町からの進学者はほぼ自宅からの通学でもあったことから、この地域からの進学者増加が三陸鉄道を利用する可能性は高いと考えられる。

④ アルバイト、買い物等レジャーでの交通手段について

図表－８４は通学以外で利用する交通手段の調査結果である。学生の余暇の過ごし方として、主にアルバイトと、買い物やレジャーの2つにわけてアンケートを実施した。

図表－８４ アルバイト・買い物等レジャーでの交通手段について ※複数回答

	アルバイトへの交通手段		買い物等レジャーへの交通手段	
	2年(復旧前)	1年(復旧後)	2年(復旧前)	1年(復旧後)
アルバイトをしていない	34	79		
自転車	33	17	54	70
徒歩	25	4	52	36
自分で車等運転	10	4	13	3
友人の車等	7	1	13	1
親の送迎	1	0	5	17
三陸鉄道	0	2	0	10
JR	0	0	4	8
バス	6	3	20	14

1年生（新入生）はまだ入学したばかりであり、アルバイトをしていない学生が多い。アルバイトについてはJR等鉄道の利用は少なく、バス利用が数名いるが但し書きとしてアルバイト先の送迎バス利用との記述もあり、公共交通機関の利用は少ない。一方、買い物・レジャー利用で見ると鉄道、バス利用の学生は比較して多く、1年生のうち10名が三陸鉄道を利用すると回答している。しかしながら、アルバイトのように定期的に利用ではなく、限定的な利用に留まることが想定される。

⑤ 今後の三陸鉄道の利用について

次に今後三陸鉄道を利用するかどうかのアンケート結果を以下に示す。これは現在利用している学生も含めて、今後どのような頻度で利用するかといった内容の調査である。また、その理由についての収集をおこなった。利用予定（現在利用しているもの含）の結果を図表－８５に表す。図表－８５で利用すると回答した学生が、その理由について回答したものは表８となる。

図表－８５ 今後の三陸鉄道利用予定（現在利用しているものも含む）

	アルバイトで利用		買い物等レジャーで利用	
	2年（復旧前）	1年（復旧後）	2年（復旧前）	1年（復旧後）
週に数回	4	7	3	5
月に数回	1	3	10	18
年に数回	0	0	7	13
その他	1	1	0	3
計	6	11	20	39

この調査結果からは、2年生の回答時はまだ三陸鉄道リアス線が復旧する前の段階であり、利用をイメージできない学生も少なくなかったと考えられるが、復旧後の1年生に対するアンケートから、利用する予定である（実際に利用している）学生が増えている状況がわかる。月、年に数回という利用予定が多く、自由記述を見ると帰省での利用が目立った。

また利用したい（利用している）学生の理由としては、以下の結果となっている。

図表－８６ 三陸鉄道を利用したい（利用する）理由 ※複数回答

	2年生（復旧前）	1年生（復旧後）
時間に正確だから	12	14
バスより早く行けるから	10	16
バスより安いから	7	13
バスが行きたい時間がないから	8	6
震災前もJRを利用していたから	3	1
普段からバスは利用しないから	0	7
その他	3	11

三陸鉄道を利用したい理由としては、鉄道のメリットでもある時間、速度、運賃という観点での利用が目立つ。また、その他の項目としては、「唯一の交通手段だから」、「最寄の駅が近いから」、「雨天の際の利用」という回答が多かった。この点に関しては仮にバスの便次第では鉄道からバスへの利用が流れる可能性もある。

### ⑥ 三陸鉄道も含めた今後の公共交通機関の改善について

宮古市を含む沿岸部において、外出をしやすくするためにどのような改善を行えばよいかとの問いに対するアンケート結果を以下に表す。この結果については、2年生、1年生の集計をまとめたものである。

図表－87 宮古市を含む沿岸部において、  
外出をもっとしやすくするためにはどうすればよいか ※上位2つ選択

スーパー、病院を巡回するバス	78
バスと鉄道との接続を良くする	77
駅やバス停から遠い公共交通不便地を対象とした助成制度	25
バスや鉄道の均一料金（例えば200円）運賃	78
バス、鉄道の乗り継ぎ割引	21
バス、鉄道で共通で利用できる定期券、乗車券の導入	18
時刻表や路線図等の情報提供の充実	47
駅やバス停にベンチ等を設置したり、待合スペースを確保する。	15
その他	19

その他自由記述については、本数増加、運賃の値下げといった要望が多い。

また、全体における自由記述、三陸鉄道に対する要望においても「本数増加」、「運賃の値下げ」、「盛岡、仙台への接続改善」といった要望が挙げられた。また実際に通学等で利用している学生からは「八木沢・宮古短大駅から直接宮古短大部へ行ける歩道橋等の設置」といった要望もあった。これは、八木沢・宮古短大駅において列車から上下車する線路側から反対方面に宮古短大部が存在し、遠回りをして短大へ行く必要があるため直線距離では約300mであるが、実際の移動距離としてはかなり遠回りをする必要があり、歩道橋あるは線路を渡る設備の設置等の改善が望まれる。

### 3. まとめ

本報告はリアス線復旧前と復旧後に宮古短大部学生に三陸鉄道の利用に関するアンケートを実施し、その結果をまとめたものである。復旧前後1回ずつの調整であることから、より正確な三陸鉄道の利用状況を測るためには継続した調査が必要となるが、三陸鉄道および新しく設置された八木沢・宮古短大駅を利用して通学する学生は1学年約100名のうち約1割の10名程度おり、学生の通学の足として利用されていることがアンケート結果から見ることができた。しかしながら、今後少子化の流れが加速する中で、地方の大学自体が学生定員削減、統廃合などの可能性も否定できない。三陸鉄道の安定収入ともなる高校生、大学生の通学を考えた際に、沿岸地域において自宅から通える大学への進学PRといった活動等とおして、三陸鉄道のみならず地域、各団体と連携していく必要が考えられる。

■三陸鉄道の利用に関するアンケート調査■

- J R 山田線の復旧・三陸鉄道への移管、運行、八木沢宮古短大駅設置について

J R 山田線の宮古―釜石間は、東日本大震災によって不通の状態が続いてきましたが 2019 年 3 月 23 日に復旧しました。復旧とともに、この J R 山田線宮古―釜石間は三陸鉄道へ移管され、久慈駅から大船渡市の盛駅までの三陸沿岸一貫経営がされています。また、利便性の向上のため、新駅が開設され、短大前にも八木沢宮古短大駅が設置されました。

J R 山田線の復旧・三陸鉄道への移管、八木沢宮古短大駅の設置は、宮古短大の学生の皆さんにとっても通学、アルバイト等での利用の可能性が考えられます。そこで、以下の事項について、J R 山田線の復旧・三陸鉄道への移管、運行に関する皆さんの意見を伺いたいと思います。



JR 山田線から三陸鉄道への移管区間  
(三陸鉄道 Web サイトより)

三陸鉄道研究グループ（岩手地域総合研究所），三陸鉄道

\*\*該当する番号に○を付けてください。「その他」を選んだときは（ ）の中に具体的に書いてください\*\*

◆質問1 あなたご自身について、当てはまるものを選んでください。

学年	1. 1年生 2. 2年生 3. 過年度
性別	1. 男性 2. 女性
短大への交通手段	1. 学内（学生寮から） 2. 自転車 3. 徒歩 4. 自分の自動車・バイク 5. 友人等による自動車の送り迎え 6. 親等による自動車での送り迎え 7. 三陸鉄道 8. JR 9. バス 10. その他（ ） ※複数利用の場合は、あてはまるものすべてに○をつけてください。

◆質問2 現在通学のために住んでいる住居、地区はどちらですか？

住居の種類	1. 学生寮 2. 自宅（親戚宅含む） 3. アパート 4. 下宿 4. その他（ ）
住居の地区	上の「現在の住居」が「1. 学生寮」以外の方は、以下の地区に○をつけ、住所まで記入をお願いします。ただし、丁目、番地までは必要ありません。 例) 小山田、河南 等 1. 宮古市（住所： ） 2. 山田町（住所： ） 3. 大槌町（住所： ） 4. 釜石市（住所： ） 5. 大船渡市（住所： ） 6. 岩泉町（住所： ） 7. 田野畑村（住所： ） 8. 普代村（住所： ） 9. 野田村（住所： ） 10. 久慈市（住所： ） 11. 盛岡市（住所： ） 12. その他(岩手県内) （市町村名： ）市町村名以下住所（ ） 13. その他(岩手県外) （都道府県名： ）←都道府県名のみお願いします。



◆質問3 実家の住居、地区はどちらですか？

実家の地区	<p>※以下、質問2と同様に住所まで記入をお願いします。丁目、番地までは必要ありません。例) 小山田、河南 自宅から短大に通っている人は記入する必要はありません。</p> <p>1. 宮古市 (住所: )          2. 山田町 (住所: )          3. 大槌町 (住所: )          4. 釜石市 (住所: )          5. 大船渡市 (住所: )          6. 岩泉町 (住所: )          7. 田野畑村 (住所: )          8. 普代村 (住所: )          9. 野田村 (住所: )          10. 久慈市 (住所: )          11. 盛岡市 (住所: )          12・その他(岩手県内)          (市町村名: ) 市町村名以下住所 ( )          13. その他(岩手県外)          (都道府県名: ) ←都道府県名のみお願いします。</p>
-------	---

◆質問4 あなたが現在住んでいるところからの最寄りの駅と、徒歩、自転車、バス・車でそれぞれいくらか時間がかかるかを教えてください。復旧区間の地図は表紙にあります。

最寄りの駅	<p>1. 宮古駅 2. 磯鶏駅 3. 八木沢・宮古短大駅 4. 津軽石駅          5. 弘川駅 6. 豊間根          7. 山口団地駅 8. 一の瀬駅 9. 佐羽根 10. 田老 11. 接待          12. 千徳 13. 花原市 14. 曇目 15. 茂市          16. その他 ( ) 17. わからない</p>	
駅までの距離 (時間)	徒歩	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 10分以上 4. わからない
	自転車	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 10分以上 4. わからない
	バス	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 10分以上 4. わからない

◆質問5 あなたは普段、通学以外でどのくらい外出していますか？(通院、アルバイト、買い物、レジャーなどを指し、通学や家の周りの散歩などの外出を除きます。)

外出をする回数	<p>1. ほぼ毎日 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日          4. 月に1～3回 5. その他 ( )</p>
---------	--

◆質問6 質問5で主にアルバイトの際に利用する交通手段はなんですか？複数利用の場合は、あてはまるものすべてに○をつけてください。

アルバイトに行くための 交通手段	0. アルバイトをしていない 1. 自転車 2. 徒歩 3. 自分の自動車・バイク 4. 友達等によるの自動車での送り迎え 5. 親等による自動車での送り迎え 6. 三陸鉄道 7. JR 8. バス 9. その他 ( )
---------------------	---

◆質問7 質問5で主に買い物やレジャーの際に利用する交通手段はなんですか？複数利用の場合は、あてはまるものすべてに○をつけてください。

買い物に行くための 外出の手段	0. 外出での買い物はほとんどしていない 1. 自転車 2. 徒歩 3. 自分の自動車・バイク 4. 友達等によるの自動車での送り迎え 5. 親等による自動車での送り迎え 6. 三陸鉄道 7. JR 8. バス 9. その他 ( )
--------------------	---

◆質問8 今後、三陸鉄道を利用すると思いますか？あるいは、現在、三陸鉄道を利用していますか？  
(短大前にも八木沢宮古短大駅ができています。最初のページに路線図を添付しています)  
利用目的別にそれぞれすべてに利用見込み、回数をひとつずつ選んでください。

目的	通学	アルバイト	買い物・レジャー	その他：自由記述 ( )
鉄道の 利用見 込み	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない	0. すでに利用している 1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない
↓上記の0.「すでに利用している」1.「利用すると思う」を選んだ方は、以下についても回答をお願いします。				
利用 回数	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ( )	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ( )	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ( )	1. 週5日以上 2. 週に数回 3. 月に数回 4. 年に数回 5. その他 ( )



◆質問 13 三陸鉄道に期待すること、ご意見ご要望を自由にご書いてください。

参考資料

JR 山田線から三陸鉄道への移管区間

(三陸鉄道 Web サイトより)



◆ご協力ありがとうございました。