

三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画



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

平成21年3月

目 次

第1章 計画の位置づけ	P1
第2章 三陸鉄道の現況と課題	
1 三陸鉄道の現況	
(1) 路線の概況	P2
(2) 沿線等の人口動態	P3
(3) 乗用車保有状況	P5
(4) 輸送人員の動向	P6
(5) 車両・設備の状況	P17
(6) 運営状況	P20
(7) 三陸鉄道への支援	P22
(8) 住民意識等	P25
2 三陸鉄道の課題	
(1) 「輸送人員減少」への対応	P32
(2) 「車両・設備の老朽化」への対応	P32
(3) 「安定的な経営確保」への対応	P32
第3章 三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画	
1 計画の区域	P33
2 計画対象とする地域公共交通	P34
3 計画の期間	P34
4 基本方針	P35
5 計画の目標	P36
6 計画の目標を達成するための事業	P37
7 連携計画の推進に関する事項	P43
附属資料	P44

第1章 計画の位置づけ

三陸鉄道は、旧国鉄から廃止転換された久慈線、宮古線、盛線及びこれらを結ぶ新線（田老～普代、吉浜～釜石）の完成をうけ、昭和59年4月に全国初の国鉄地方交通線転換の第三セクター鉄道として開業した鉄道である。

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る「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。

以後、平成5年度まで順調に黒字経営を行ってきたところであるが、「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、様々な環境の変化により、輸送人員が減少を続け、平成6年度から収支欠損を生じている。

一方、三陸鉄道は、依然として地域の通勤、通学、通院、買物、高齢者などの交通弱者の日常生活の足として重要な役割を果たしているほか、三陸海岸という本県屈指の観光資源を沿線に抱え、観光産業等における重要な地域振興基盤となっている。

また、近年、地方鉄道の果たす役割として、「まちづくり」の装置としての役割や「中心市街地の活性化」、「地球環境の保全」更には「ランドマークとしての機能」や拠点地域とつながっていることなどによる「安心感の確保」など、多面的な機能が評価されてきている。

このことから、三陸鉄道をはじめとした地方鉄道については、単なる採算性といった側面のみからではなく、その社会的価値も踏まえながら、地域が全体の問題として主体的にそのあり方を考えることが重要である。

以上の考え方から、三陸鉄道沿線の8市町村（久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、釜石市及び大船渡市）と関係する4市町（洋野町、山田町、大槌町及び陸前高田市）は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月25日法律第59号。以下、「法」という。）に基づく協議会を設置し、今後の三陸鉄道のあり方について、「自らの鉄道」との思いのもとに検討し、この公共交通活性化総合連携計画を策定したものである。

この計画の位置づけは次のとおりである。

計画の位置づけ

法第5条第1項に定める地域公共交通総合連携計画として、三陸鉄道の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画であり、三陸鉄道の

- (1) 利便性の向上
- (2) 地域振興への活用
- (3) 持続的な運営

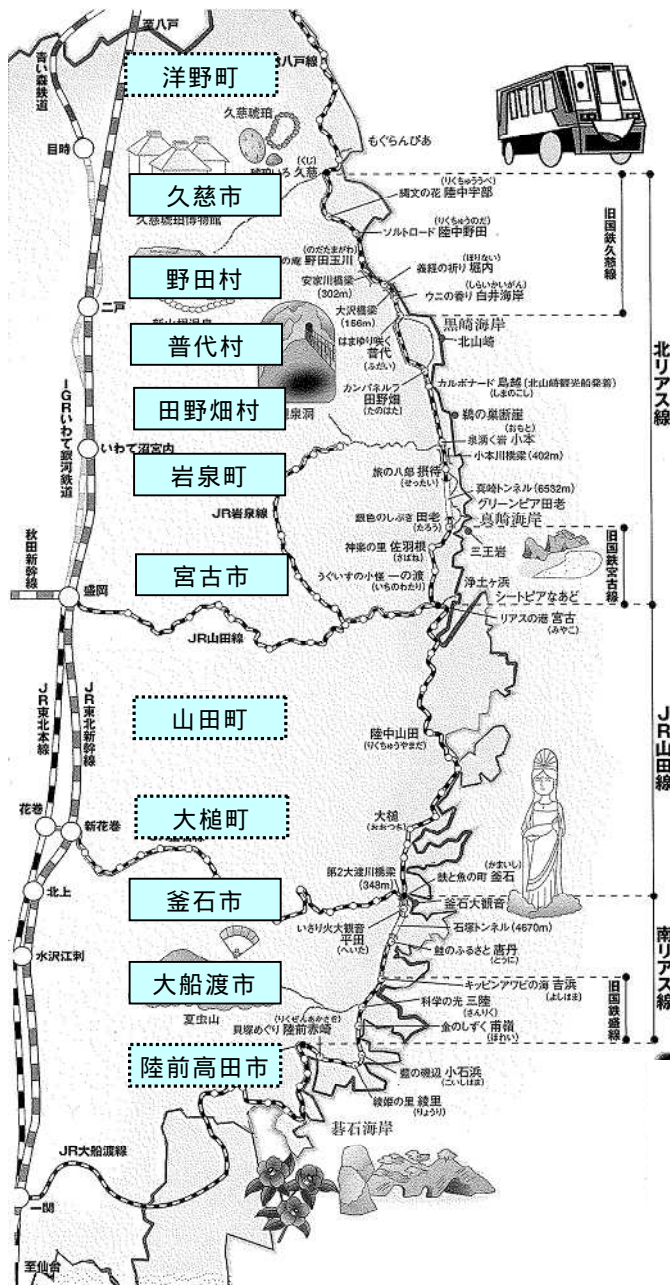
のための施策方向性を具体化するものであること。

第2章 三陸鉄道の現況と課題

1 三陸鉄道の現況

(1) 路線の概況

- 1) 三陸鉄道は、北リアス線（宮古 - 久慈間 71km）と南リアス線（盛 - 釜石 36.6km）の2路線（107.6km）で構成される第三セクタ - 鉄道。
 - 2) 駅数 25 駅（有人：久慈、宮古、釜石、盛〔4 駅〕 無人：21 駅）
 - 3) 沿線 8 市町村（久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市）
- 関係 4 市町（JR 八戸線接続：洋野町、JR 山田線接続：山田町、大槌町、JR 大船渡線接続：陸前高田市）



計画中、市町村は次の区分により記載する。

【沿線 8 市町村】（上記 3）

三陸鉄道沿線の 8 市町村

【関係 4 市町】（上記 3）

三陸鉄道に接続する路線を持つ 4 市町

【沿線等 12 市町村】

沿線 8 市町村及び関係 4 市町

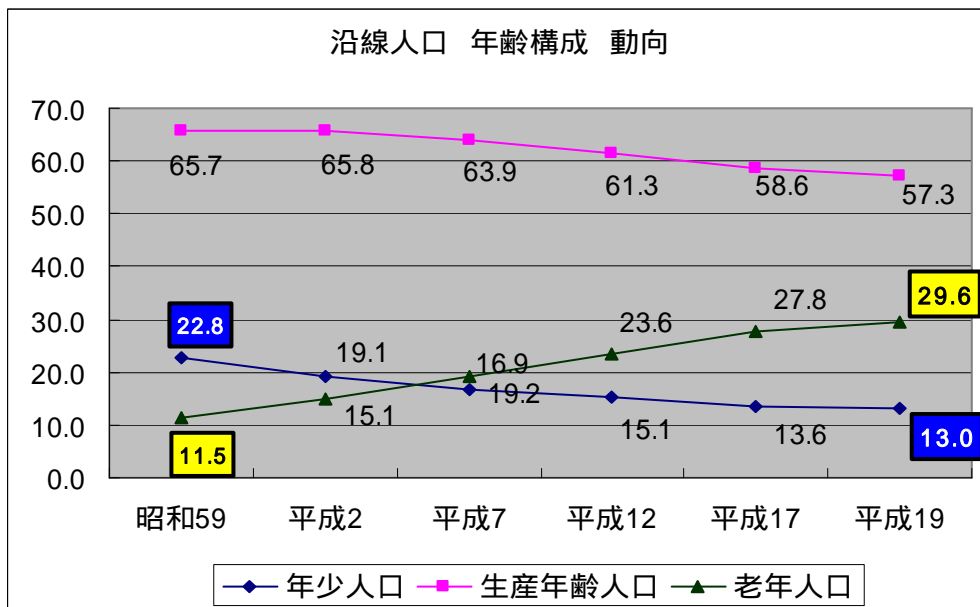
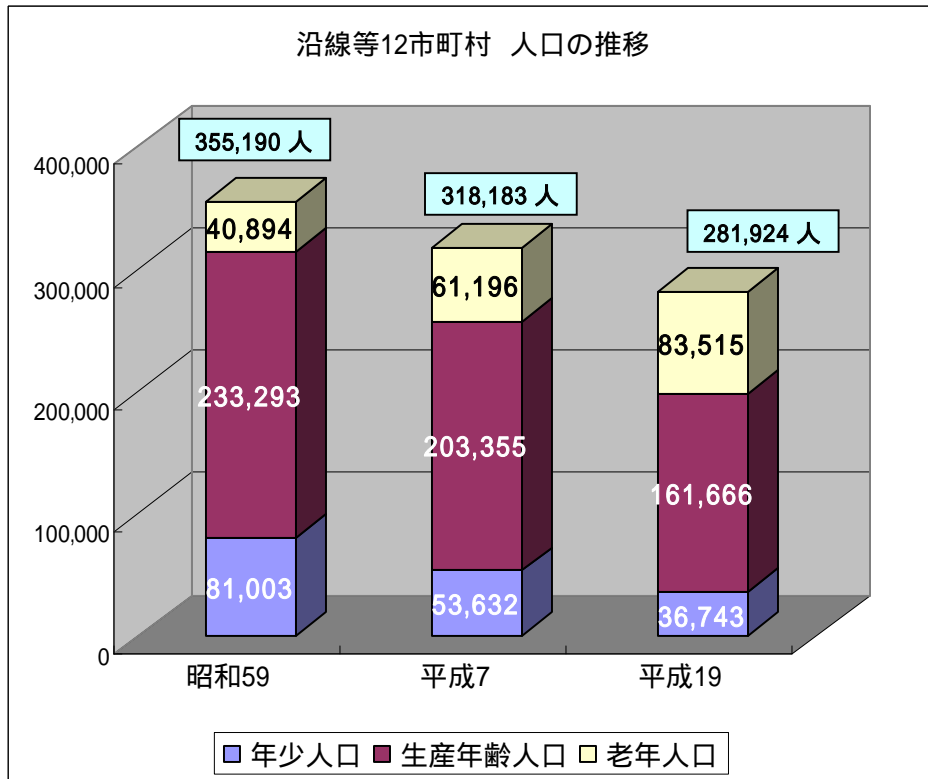
北リアス線(宮古 - 久慈)
71 km

南リアス線(盛 - 釜石)
36.6 km

計 107.6 km

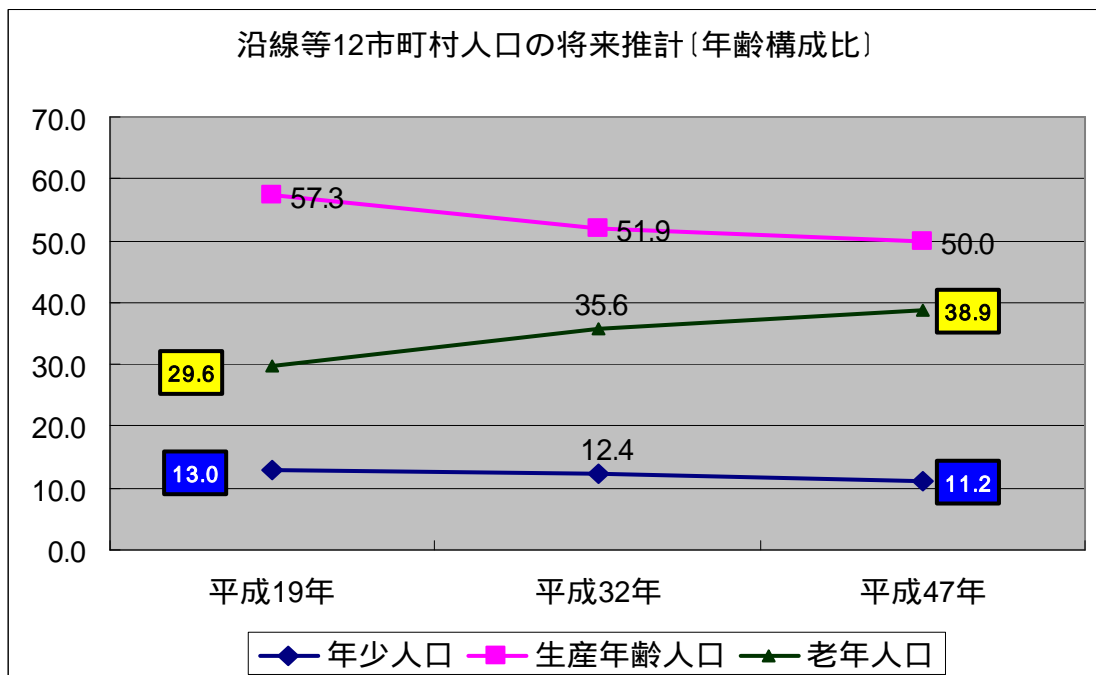
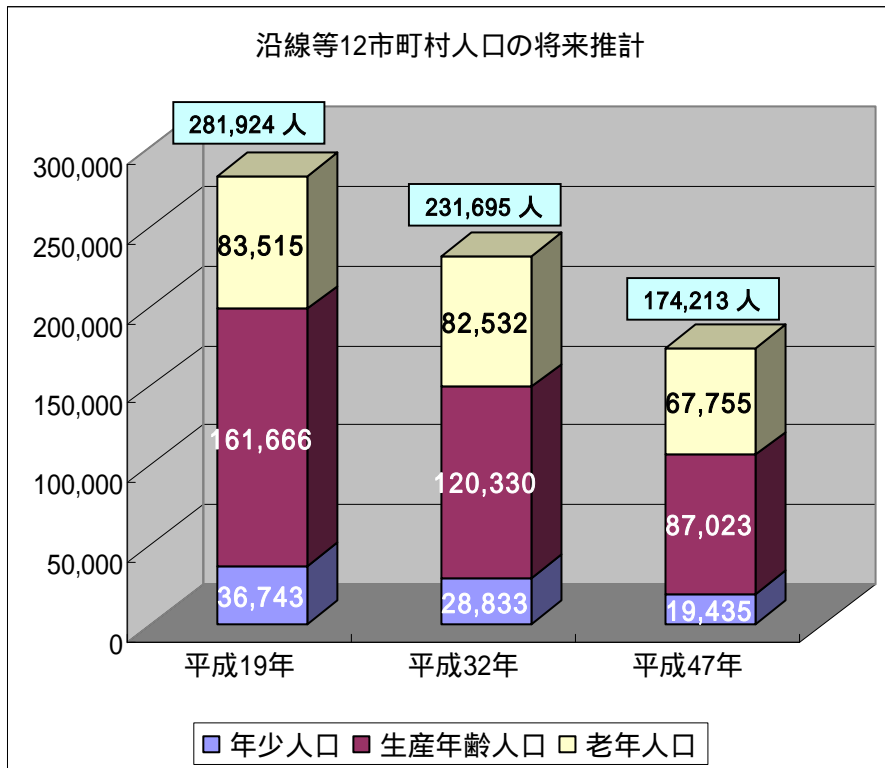
(2) 沿線等の人口動態

- 1) 沿線等 12 市町村の人口は、開業（S59 年）以後、減少を続け、平成 19 年では、開業時に比較して 20.6%（73,266 人）減少している。
- 2) 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、平成 19 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、平成 19 年に 13.0%（44,260 人減）となり、少子高齢化が進んでいる。



〔出典〕 国勢調査、岩手県人口移動報告年報

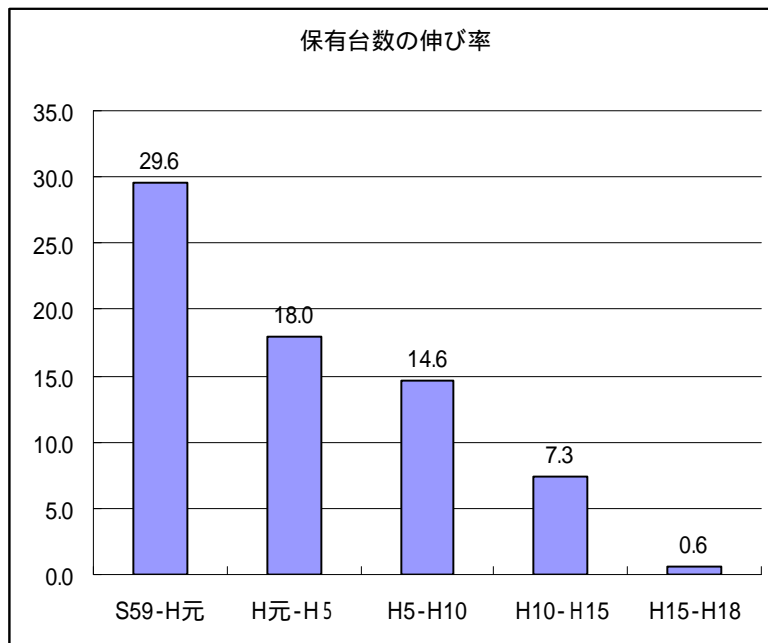
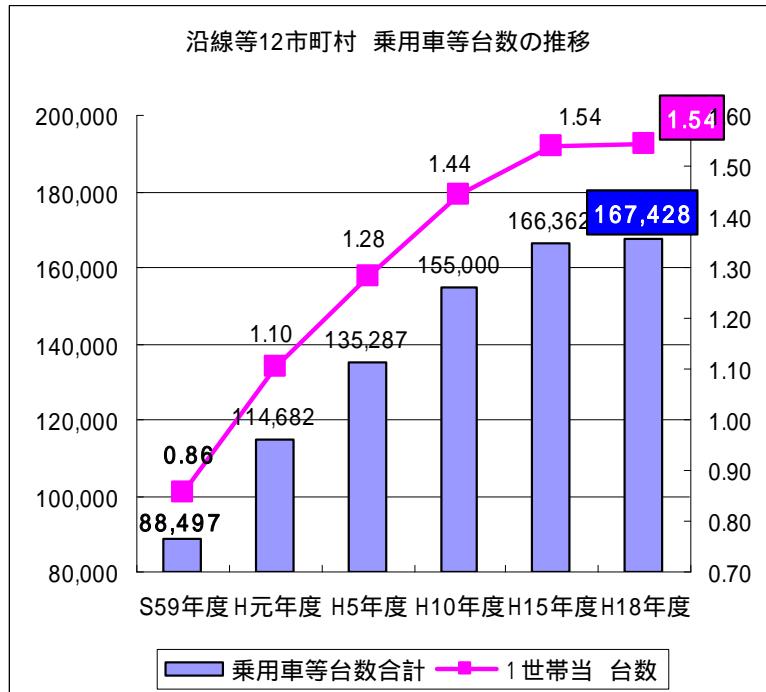
- 3) 沿線等12市町村人口の将来推計によると、平成32年には平成19年から17.8% (50,229人)減少し、同様に平成47年には38.2% (107,711人)減少する予測となっている。(開業(S59年)時と比較すると、平成47年は51.0% (180,977人)減少)
- 4) また、その年齢構成比の推移を見ると、平成19年に29.6%であった老年人口(65才以上)が、平成47年には38.9%(15,760人減)に、また、年少人口(15才未満)は平成19年に13.0%であったものが、平成47年に11.2%(17,308人減)となり、全体人口の急減とともに、少子高齢化も一層進むことが予想される。



(出典) 岩手県人口移動年報、国立社会保障・人口問題研究所簡易予測データベース

(3) 乗用車保有状況

- 1) 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）の保有状況をみると、開業（S59年度）以後、保有台数は伸び続け、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。
- 2) また、世帯当りの保有台数の状況をみると、平成18年度で1.54台となっており、高い普及度となっている。
- 3) 保有台数の伸び率を見ると、開業から平成10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。



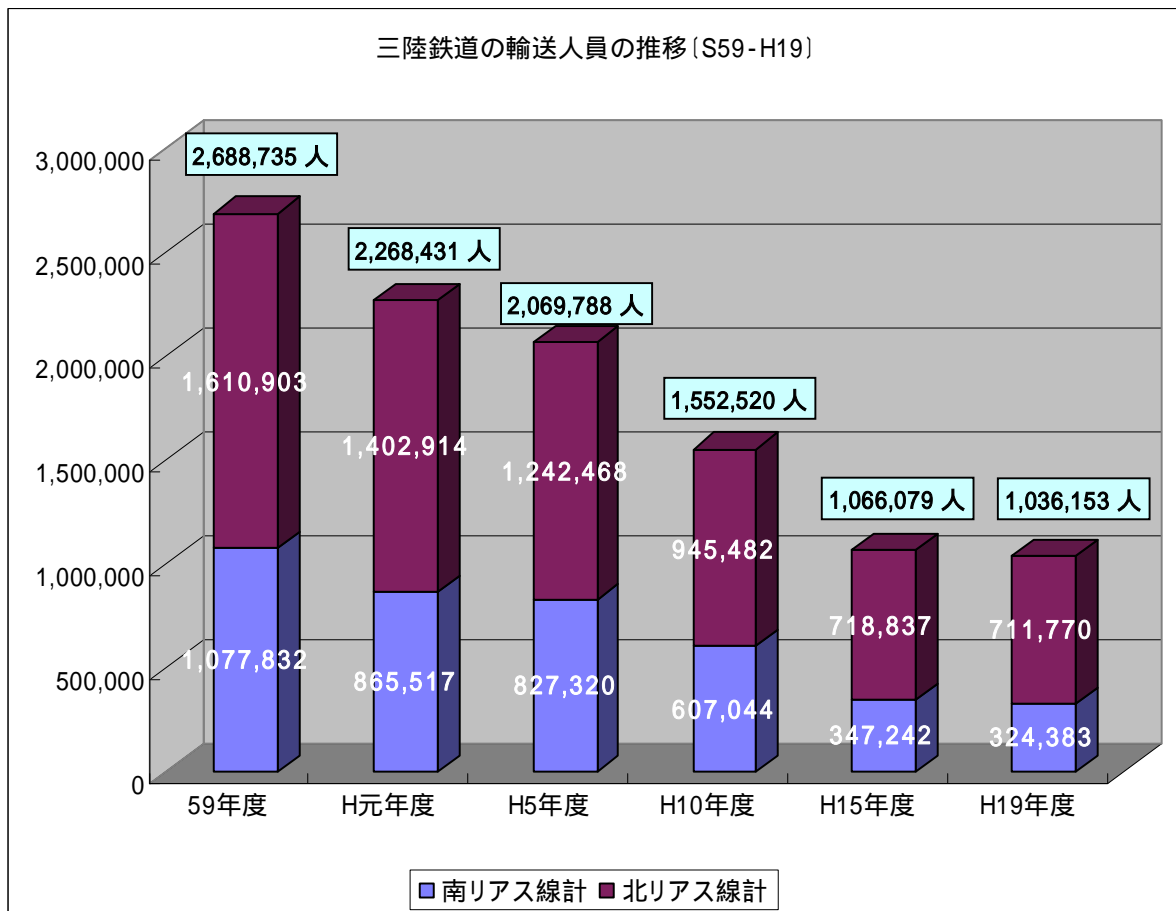
〔出典〕 岩手県統計年鑑、岩手県人口移動報告年報

(4) 輸送人員の動向

- 1) 三陸鉄道の輸送人員は、開業時(S59年度)をピークに、一貫して減少傾向にあり、平成19年度は、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。
- 2) 一方、近年、輸送人員の減少は下げ止まり傾向にあり、年間約100万人程度で推移している。
- 3) 線区別にみると、北リアス線の利用が過半であり、H19年度で全体の68.7%を占めている。
- 4) また、定期利用者が約6割を占め、そのほとんどが通学利用者であるなど、地域の重要な生活路線となっている。

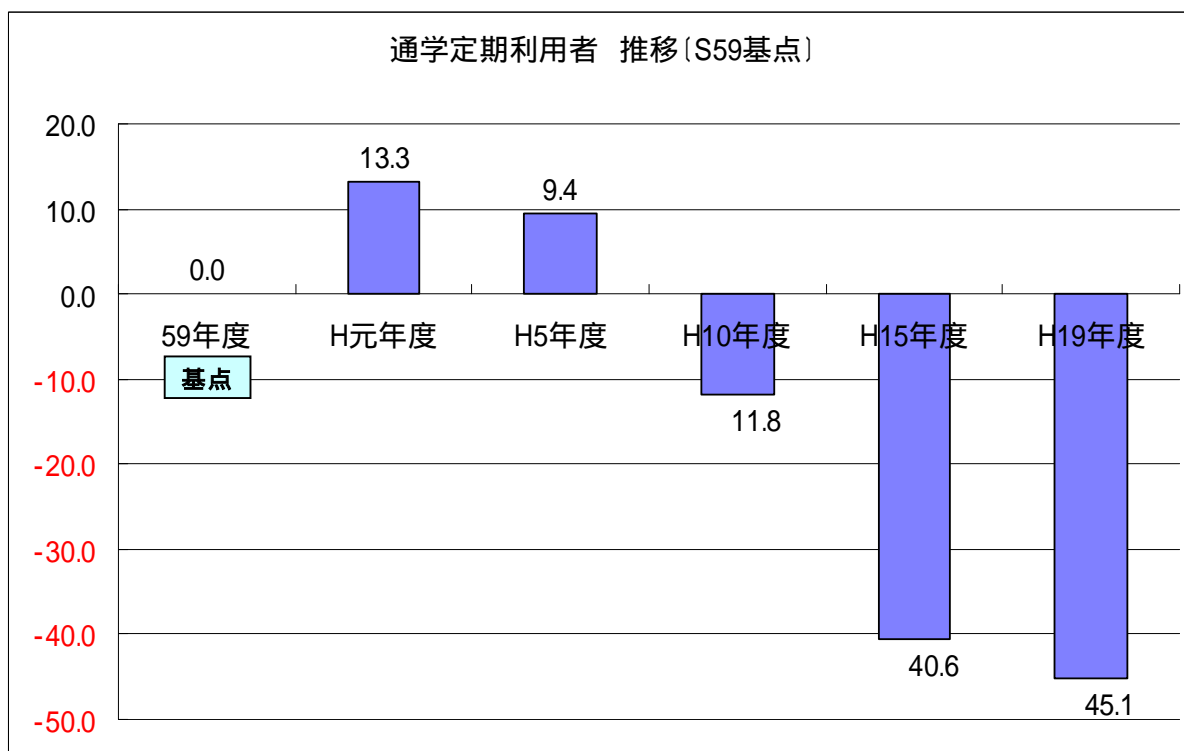
【三陸鉄道の輸送人員の推移】

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

- 5) 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、平成5年度頃までは増加・横ばいの利用基調にあったが、以後、減少を続け、平成19年度では開業時の54.9%程度の水準(45.1%減少、620,040人減少)となっている。
- 6) 沿線等12市町村の年少人口(15歳未満)は、開業以来一貫して減少しており(P3参照)平成19年で開業時の52.9%程度の水準(47.1%減少、17,308人減少)となっているが、通学利用者の減少は、この少子化の動きが影響しているものと推察される。



【通学定期利用者数と年少人口の動向】

区分	開業時(S59) A	H19年度 B	増減(B-A)	
通学定期利用者数	1,022,880	561,240	461,640	45.1
関係市町村年少人口	36,743	19,435	17,308	47.1

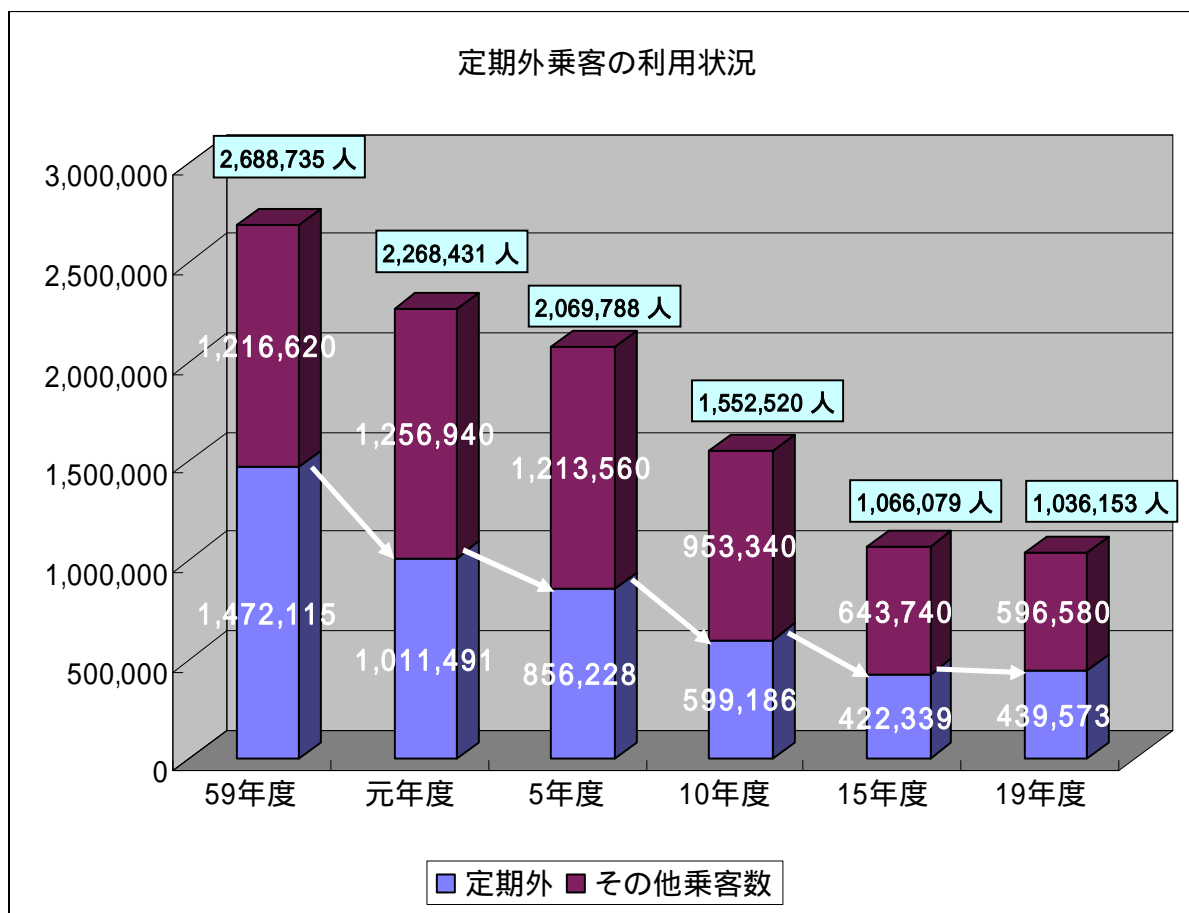
出典: 三陸鉄道調べ、国勢調査、岩手県人口移動報告年報

7) 総乗客数が減少する中で、定期外乗客数はこれを上回る率で減少。開業時(S59年度)と、平成19年度を比較すると、総乗客数が61.5%の減少率であるところ、定期外乗客数は70.1%の減少。

8) 割引の少ない定期外乗客は、三陸鉄道の収入の要であり、この減少が経営に大きな影響を及ぼしている。

【定期外乗客数の動向】

区分	開業時(S59)	平成19年度	増減	
			増減	減少率
定期外乗客数	1,472,115	439,573	1,032,542	70.1
総乗客数	2,688,735	1,036,153	1,652,582	61.5



〔出典〕 三陸鉄道調べ

9-1)【旅客流動 - 乗降駅】

旅客流動調査(OD調査)の結果によると、休日・平日あわせた乗降数を上位駅別に見ると「久慈駅」(928人)、「宮古駅」(747人)、「盛駅」(568人)、「釜石駅」(486人)、「陸中野田駅」(404人)の順となっている。

【旅客流動調査】

調査対象区間 三陸鉄道北リアス線、南リアス線 全線
 調査日時 《休日》平成20年11月16日(日)
 5時30分(始発) - 22時30分(最終)
 《平日》平成20年11月17日(月)
 5時30分(始発) - 22時30分(最終)
 調査方法 調査員乗車により、旅客乗車時に調査票配布、降車時に調査票を回収

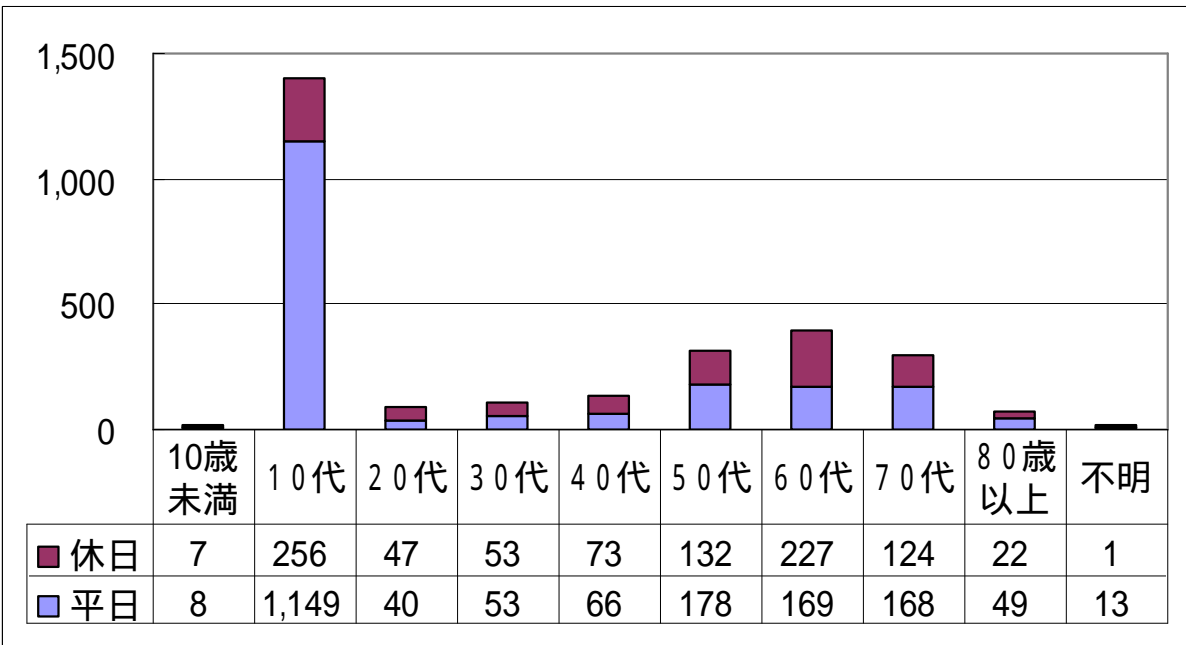
各駅乗降者数

順位	平日+休日乗降者(乗降者数)		平日乗降者(乗降者数)		休日乗降者(乗降者数)	
1	久慈	(928人)	久慈	(593人)	久慈	(335人)
2	宮古	(747人)	宮古	(483人)	宮古	(264人)
3	盛	(568人)	盛	(347人)	盛	(221人)
4	釜石	(486人)	陸中野田	(326人)	釜石	(186人)
5	陸中野田	(404人)	釜石	(300人)	普代	(152人)
6	普代	(388人)	普代	(236人)	田老	(111人)
7	田老	(332人)	田老	(221人)	田野畑	(100人)
8	綾里	(230人)	平田	(191人)	陸中野田	(78人)
9	平田	(206人)	綾里	(177人)	綾里	(53人)
10	田野畑	(203人)	小本	(108人)	小本	(50人)

9-2)【旅客流動 - 利用者属性】

- ・ 平日利用は、10代の利用が圧倒的（通学利用）である一方、休日は、50代以上の利用の割合が高まっている。
- ・ また、20代から40代の利用は、平日、休日ともに少ない状況にある。

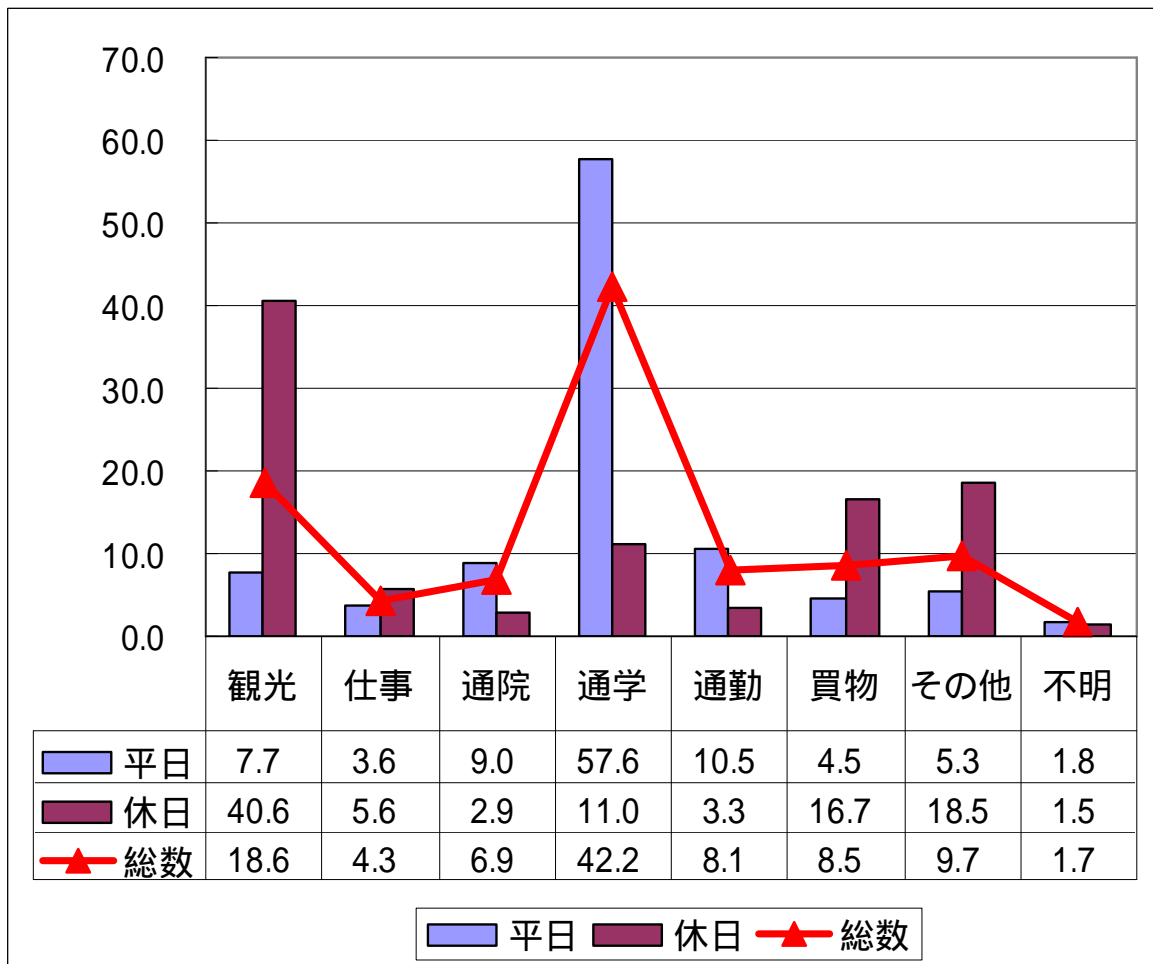
利用者属性（年齢）



9-3)【旅客流動 - 利用目的】

- ・ 平日、休日を含めた総数では、利用目的が明らかな順に、「通学利用」(42.2%)、「観光利用」(18.6%)、「買物利用」(8.5%)となっている。
- ・ 平日では、「通学利用」(57.6%)が圧倒的であり、「通勤利用」(10.5%)、「通院利用」(9.0%)が続く。
- ・ 休日では、「観光利用」(40.6%)が圧倒的。「買物利用」(16.7%)のほか、クラブ活動と考えられる「通学利用」(11.0%)が続く。
- ・ 休日においては、「その他利用」(18.5%)が一定割合を占めており、多様な利用目的が推察される。

利用目的



9-4)【旅客流動 - 駅間流動】

- ・ 駅間の流動を見ると、平日では、拠点駅（久慈駅、宮古駅、釜石駅、盛駅）への流動が多く、休日では、一定距離の区間（久慈 - 普代、久慈 - 宮古、釜石 - 盛、三陸 - 盛）などに流動が見られる。
- ・ 平日は、「通学」目的による利用により、拠点駅側の流動が高まり、休日は「観光」や「所用」目的での利用により、一定距離の区間流動が高まっていることが推察される。

駅間流動

目的 区間	総計																					
	北リアス線										南リアス線											
	休日					平日					休日					平日						
曜日	(人)					(人)					(人)					(人)						
順位	1位	2位	3位	4位	5位	1位	2位	3位	4位	5位	1位	2位	3位	4位	5位	1位	2位	3位	4位	5位		
利用者数(人)	131	73	60	59	43	266	200	175	88	65	102	42	30	23	16	143	126	67	66	39		
利 用 区 間	久慈	●				●																
	陸中宇部	●				●																
	陸中野田																					
	野田玉川																					
	堀内																					
	白井海岸	●																				
	普代																					
	田野畑																					
	島越																					
	小本																					
	棋待																					
	田老		●																			
	佐羽根																					
	一の渡																					
	宮古		●																			
釜石										●												
平田																						
唐丹																						
吉浜																						
三陸																						
南嶺																						
小石浜																						
綾里																						
陸前赤崎																						
盛																						
花巻方面																						
釜石宮古間																						
気仙沼方面																						
盛岡方面																						
八戸方面																						

平日の流動（上位5区間）

流動区間		流動数	左記目的別内訳〔上位3項目〕		
北 リ ア ス 線	久慈 - 陸中野田	266	通学 (210)	通院 (32)	仕事 (6)
	田老 - 宮古	200	通学 (149)	通勤 (20)	買物 (13)
	久慈 - 普代	175	観光 (80)	通学 (70)	通院 (12)
	小本 - 宮古	88	通学 (57)	通勤 (15)	通院 (8)
	田野畑 - 宮古	65	通学 (37)	通勤 (10)	通院 観光 (7)

流動区間		流動数	左記目的別内訳〔上位3項目〕		
南 リ ア ス 線	綾里 - 盛	143	通学 (96)	通院 (24)	その他 (8)
	釜石 - 平田	126	通学 (102)	通勤 (11)	通院 その他 (3)
	三陸 - 盛	67	通学 (39)	通勤 (9)	通院 (7)
	釜石 - 唐丹	66	通学 (29)	通勤 (21)	通院 (6)
	釜石 - 盛	39	仕事 その他 (10)	通勤 (9)	観光 (5)

休日の流動（上位5区間）

流動区間		流動数	左記目的別内訳〔上位3項目〕		
北 リ ア ス 線	久慈 - 普代	131	観光 (112)	その他 (7)	通学 (5)
	田老 - 宮古	73	その他 (23)	買物 (20)	通学 (16)
	久慈 - 宮古	60	観光 (29)	その他 (12)	通学 (6)
	久慈 - 陸中野田	59	通学 (23)	買物 (15)	通院 (7)
	小本 - 宮古	43	買物 (17)	その他 (16)	通院 (4)

流動区間		流動数	左記目的別内訳〔上位3項目〕		
南 リ ア ス 線	釜石 - 盛	102	観光 (78)	その他 (12)	買物 (6)
	綾里 - 盛	42	通学 (14)	買物 (13)	その他 (7)
	釜石 - 唐丹	30	買物 その他 (9)	通学 (6)	通勤 (4)
	三陸 - 盛	23	その他 (10)	買物 (5)	観光 仕事 (3)
	釜石 - 吉浜	16	通学 (7)	買物 (4)	仕事 (3)

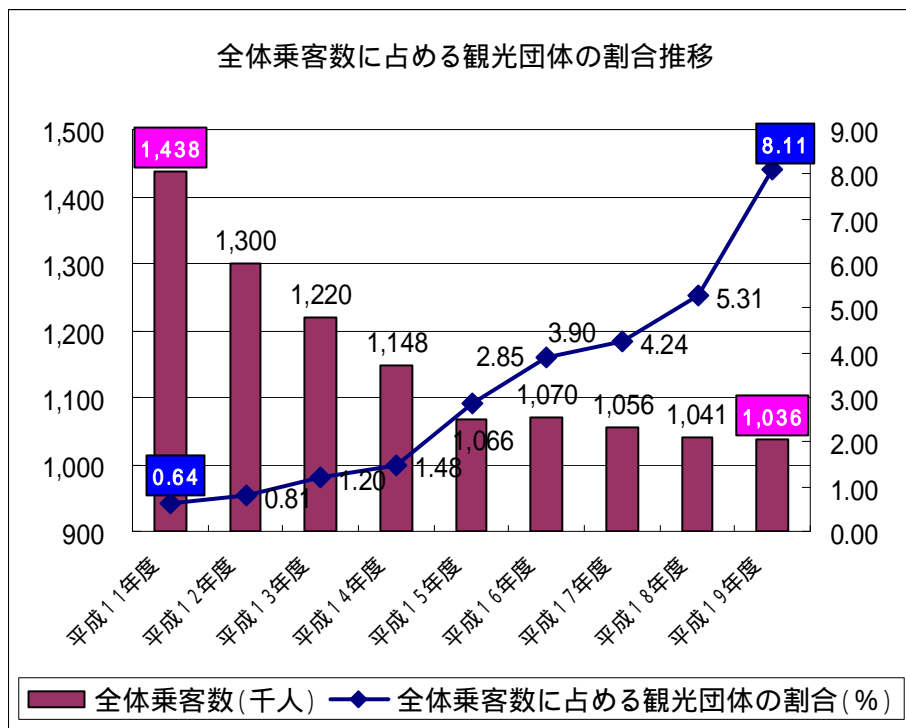
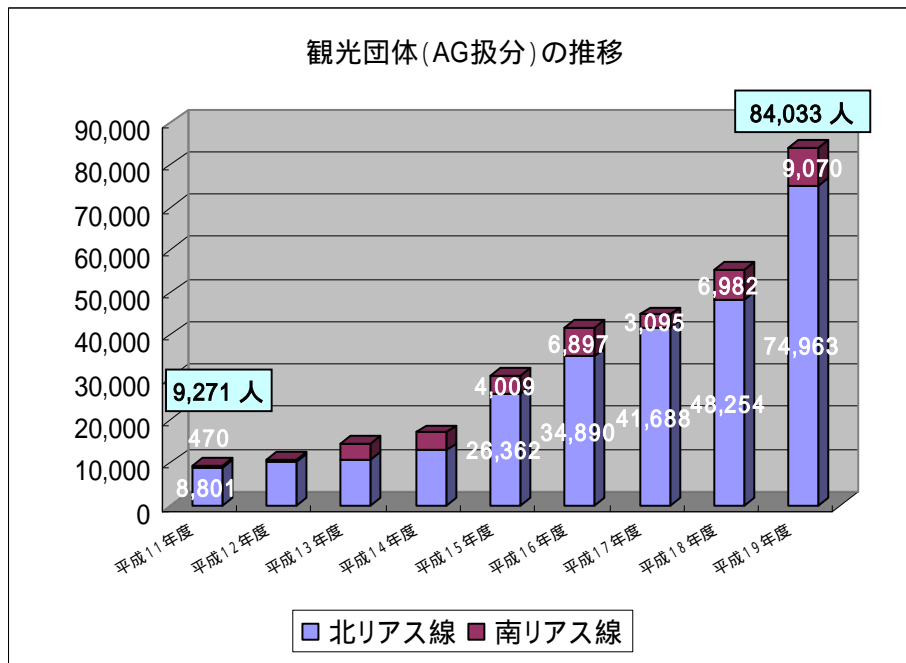
三陸鉄道 旅客流動調査(OD調査) - 1 全体流動 - 平日

合計	陸里駅																			合計													
	久盛	陸中宇部	陸中野田	野田玉川	郷内	白井海岸	菅代	田野畑	馬越	小本	撰待	田老	佐羽根	一の渡	宮占	釜石	平田	唐丹	吉浜		三陸	南郷	小石浜	綾里	陸前赤崎	盛	釜石吉岡	八戸方面	気仙沼方面	花巻方面	盛岡方面	未回答	
295	32	208	10	8	1	73	43	15	41	10	131	4	4	255	119	111	51	37	73	22	5	100	10	161	15	6	8	6	2	37	1893		
0	31	175	9	3	1	45	12	1	3	1	1	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	298	
20	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	
91	0	2	0	0	0	11	1	1	1	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	118	
6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
13	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
130	8	0	0	0	0	1	2	3	1	0	2	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163	
8	0	5	0	2	0	4	0	1	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	13	
2	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	4	0	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	
0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	
1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	1	0	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
17	1	6	1	0	0	10	26	6	31	7	116	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	228	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	37	11	27	1	0	1	3	23	1	1	1	0	0	0	0	181	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	8	6	3	0	0	2	0	0	1	7	0	0	1	0	0	80	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	1	0	0	40	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	5	0	0	0	0	0	3	0	0	13	0	0	0	2	0	0	33	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	6	0	1	0	5	0	4	1	30	0	0	0	3	0	0	0	63	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	13	0	0	0	0	0	0	0	16	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	0	10	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	3	3	0	0	0	0	3	61	0	0	3	0	0	0	77	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	11	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	1	4	15	37	15	5	82	3	1	1	1	0	0	1	0	0	186	
0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	13	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	22	
0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	9	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
295	32	208	10	8	1	73	43	15	41	10	131	4	4	255	119	111	51	37	73	22	5	100	10	161	15	6	8	6	2	37	1893		

三陸鉄道 旅客流動調査(OD調査) - 2 全体流動 - 休日

合計	陸奥駅																	合計																			
	久慈	陸中宇部	陸中野田	野田玉川	郷内	白井海岸	菅代	田野畑	馬越	小本	撰待	田老	佐羽根	一の渡	宮古	釜石	平田		唐丹	吉浜	三陸	南郷	小石浜	綾里	陸前赤崎	盛	釜石宮古間	八戸方面	気仙沼方面	花巻方面	盛岡方面	盛岡方面	未回答				
久慈	0	5	32	6	2	3	53	36	0	1	0	2	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	176
陸中宇部	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
陸中野田	27	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
野田玉川	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	
郷内	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
白井海岸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
菅代	78	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	
田野畑	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	35	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	
馬越	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11		
小本	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24		
撰待	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		
田老	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35		
佐羽根	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
一の渡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
宮古	28	0	3	0	0	0	5	5	6	21	4	39	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	2	0	0	0	0	0	121		
釜石	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	18	7	3	2	0	0	0	0	1	79	0	0	0	0	0	0	0	131		
釜石	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7			
平田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7		
唐丹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17		
吉浜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16		
三陸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9		
南郷	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
小石浜	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
綾里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	
陸前赤崎	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	20	0	0	0	0	0	0	0	6		
盛	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	8	7	20	4	3	22	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94	
釜石宮古間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		
八戸方面	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7		
気仙沼方面	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5		
花巻方面	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
盛岡方面	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
未回答	3	0	1	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	35	
合計	159	5	42	9	2	3	65	44	6	26	4	76	1	0	143	55	8	27	18	24	7	5	26	5	127	0	4	17	4	0	0	0	30	942			

- 10) エージェント（旅行代理店）扱い（AG扱）の観光団体の利用動向を見ると、近年その利用が増加しており、平成19年度で84,033人の誘客実績となっている。
- 11) また、全体輸送人員（乗客数）が年々減少しているなか、その占める割合は年々増加しており、平成19年度で8.11%となっている。
- 12) なお、線区別の入り込みでは、北リアス線の利用がほとんどであり、平成19年度で89.2%を占めている。



出典：三陸鉄道調べ

(5) 車両・設備の状況

- 1) 三陸鉄道は、開業後 25 年を経過し、車両、設備ともに老朽化が進んでいる。
- 2) 車両については、内燃気動車の標準耐用年数（11 年）を超えて使用されており、走行距離も平均 200 万 km を超えている。近年、故障などのトラブルが多発している他、部品交換の頻度も高まっている。
- 3) また、設備についても、旧国鉄から引き継いだ施設の中には、40 年を超えるものもあり、更に、沿岸を走る長大路線で、塩害の影響も大きく受けていることから、コンクリートの剥離や漏水、レール締結装置や分岐器の破損、橋梁の腐食などが進んでいる。



車両（ピストン破損）



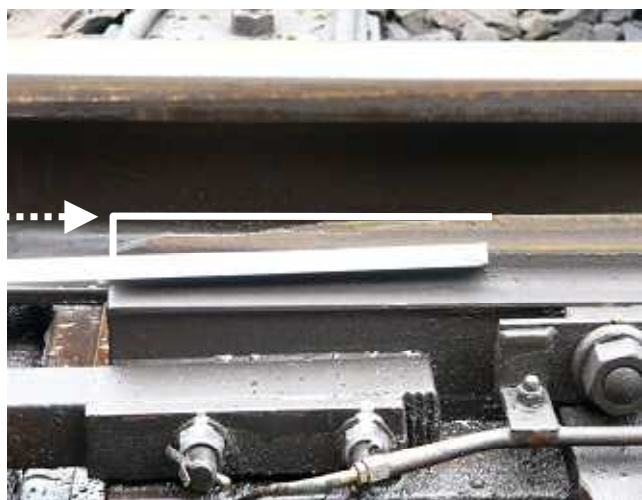
車両（推進軸脱落）



トンネル（コンクリート剥離）



マクラギ腐食（犬釘脱落）



分岐器（トングレール欠損） 脱線の恐れ

(出典) 三陸鉄道提供

4)【老朽化状況 - トンネル・橋梁】

- ・ 三陸鉄道には、南北リアス線あわせて、62箇所（総延長 61,475m）のトンネルがあるが、漏水箇所が多数確認され、漏水による凍害、レールへの支障等から、安全運行に影響を及ぼす恐れがある。
- ・ 同様に橋梁（南北リアス線 296箇所、総延長 7,014m）についても、全体的に錆による劣化が進み、防錆対策や腐食対策が必要な状況となっている。
- ・ また、一部乗降場においては、地盤の沈下や構造物の腐食が進む等、施設劣化が著しい例も見られる。

トンネル



猿渡トンネル(建設S38年)
漏水箇所334箇所。レール等に
影響すると判定:54箇所



レール磨耗、締結装置腐食

漏水程度	発生箇所数
滲み(W0)	73
滴水(W1)	235
流下(W2)	25
噴出(W3)	1
計	334

橋梁



第2世代橋梁(建設S53年)



防錆効果失効。立体的に錆が進行
(判定:早急な塗り替え必要)



下部工にクラック(判定:安全に対
する影響-将来脅かす)

乗降場



陸前赤崎駅(開業S45年)
土留壁側に乗降場が傾斜



背面盛土は300mm沈下



ホーム受台・桁 劣化、錆の侵
食が激しい

(出典) 三陸鉄道施設老朽化調査報告書(H20)

5)【老朽化状況 - 軌道・電気・信通】

- ・ 軌道に関しては、レール締結装置の腐食やマクラギ不良区間が数多く確認されている。
- ・ CTC に関しては、供用25年を超えており、標準耐用年数が10年程度であることを勘案すると、システム動作の確保が懸念される。
- ・ 電気系統については、耐用年数内の装置が多いが、一部蓄電池等について、取替え期間を超えているものもあり、全体的に適切なメンテナンスが必要となっている。

軌道



レール締結装置は、トンネル区間での腐食が激しく、このままでは軌間を一定に保てないことによる安全上の問題が発生する恐れ。また、マクラギ不良区間も数多く、同様の懸念。



トンネル部での波状磨耗。レール損傷等の恐れ



田野畑駅構内のトングレーール欠損。



電気・信通



CTC:耐用年数(10年程度)を超過(24年)



継電連動装置や列車無線装置は、耐用年数内。引き続き使用に耐えられる状態。



電気転つ機。オーバーホールを適切に実施する必要



三種踏切



踏切保安装置の蓄電池の計画的取替え必要。

(出典) 三陸鉄道軌道等老朽化調査報告書 (H20)

(6) 運営状況

- 1) 三陸鉄道の平成19年度の収支構造を見ると、収入の主なものは、定期外運賃(41.1%)、定期運賃(24.4%)、観光団体利用収入(12.1%)となっており、466,760千円の経常収益となっている。
- 2) 一方、経常費用については、人件費が過半を占めている(50.7%)ほか、修繕費(16.7%)、光熱水費などの「その他経費」(14.2%)が主なものとなっており、573,918千円の費用を計上している。
- 3) 以上により、年間収支は、107,158千円の欠損を生じている。

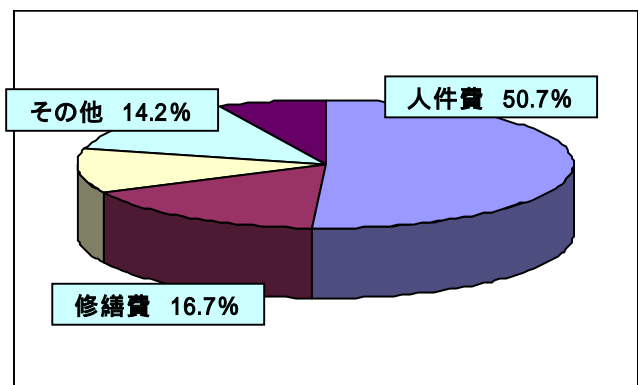
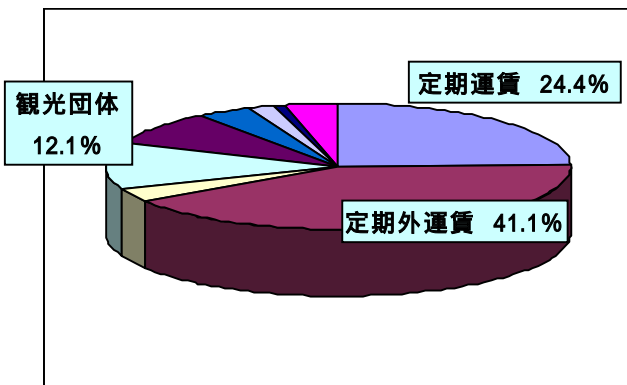
【平成19年度 三陸鉄道決算内容】

(単位:千円、%)

経常収益 A	466,760	100.0
定期運賃	113,662	24.4
定期外運賃	191,834	41.1
地元団体利用収入	16,342	3.5
観光団体利用収入	56,661	12.1
運輸雑収 (車両使用料、構内営業等)	41,335	8.9
旅行業収入	16,860	3.6
物販収入	9,938	2.1
営業外収入	3,657	0.8
その他収入	16,471	3.5

経常費用 B	573,918	100.0
人件費	291,336	50.7
修繕費	95,680	16.7
動力費	66,133	11.5
その他経費	81,337	14.2
固定資産税等	39,432	6.9

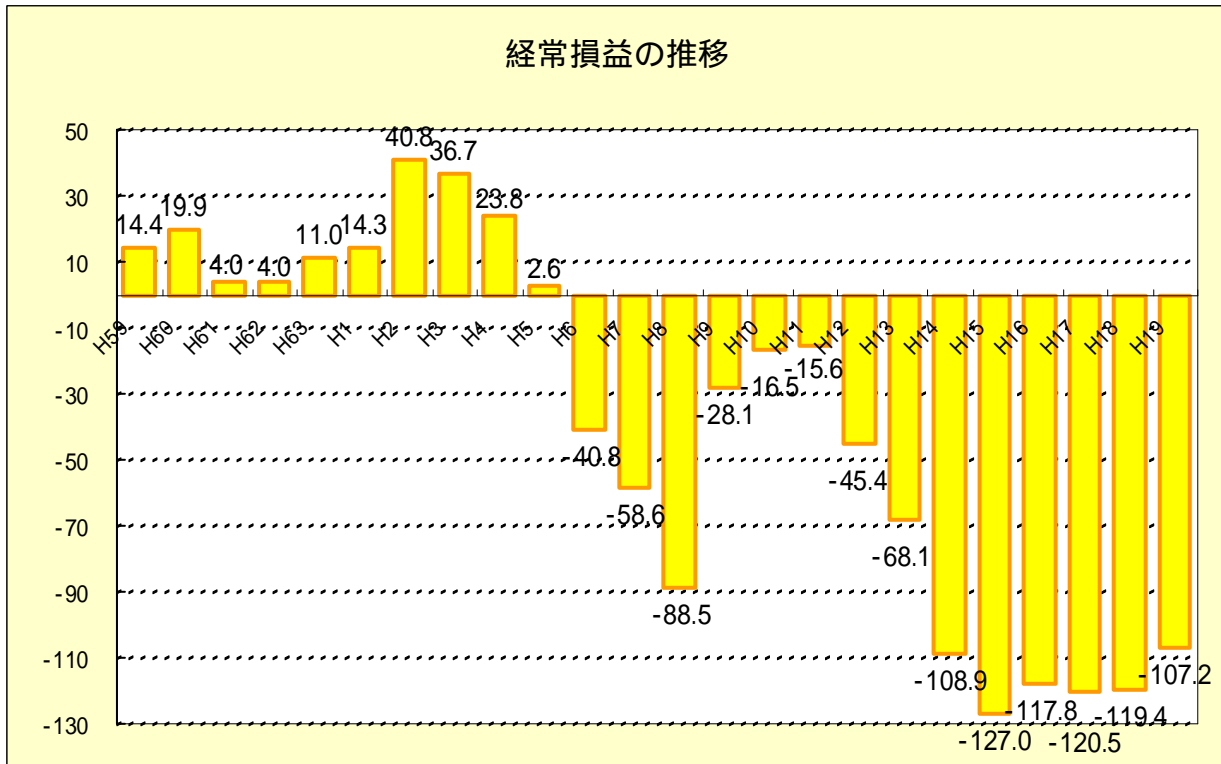
収支 (A - B)	107,158
------------	---------



(出典) 三陸鉄道平成19年度決算資料

4) 三陸鉄道の経常損益については、平成5年度までは経常利益を計上していたが、平成6年度以後、経常損失を生じている。

(単位:百万円)



(出典) 三陸鉄道資料

(7) 三陸鉄道への支援

1) 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他、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。

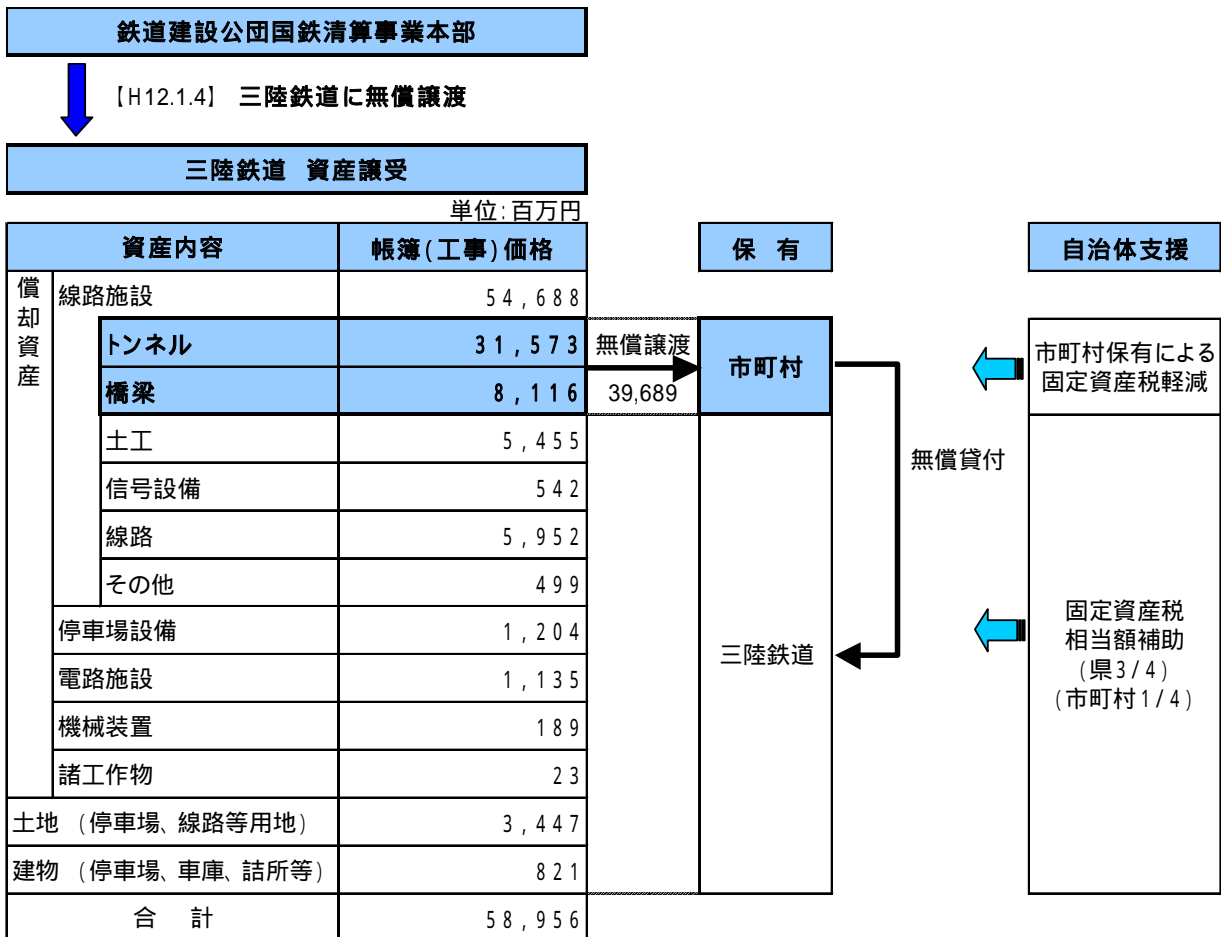
【県・沿線等12市町村による支援状況（S59年度 - H19年度）】

補助金名等		実施期間	H19までの補助総額(千円)	H19までの補助総額(千円)			備考
				うち 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	

(出典) 岩手県調べ

- 2) 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、平成12年に沿線8市町村が三陸鉄道から無償譲渡を受けた。
- 3) 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。
- 4) また、平成12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）」方式がとられている。

【鉄道建設公団からの無償譲渡資産に対する支援】



5) 沿線等 12 市町村においては、「マイレール 30 万人運動」など、官民が連携した利用促進の取組みが活発に行われている。



事業所訪問による利用促進活動
(洋野町)



駅舎等を活用した各種イベント
(野田村)



イベント等におけるマイレール 30
万人運動の P R



県・沿線等 12 市町村による「三陸鉄
道再出発宣言イベント」(H19.8)

(8) 住民意識等

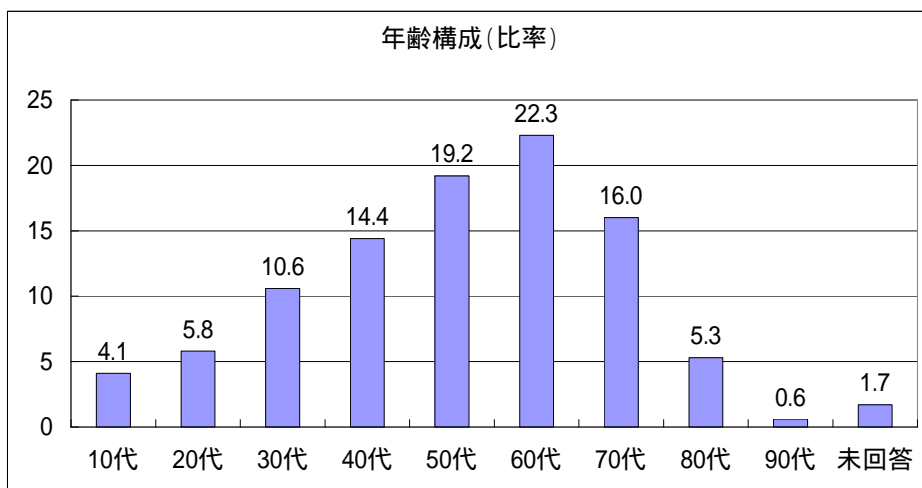
1) 三陸鉄道北リアス、南リアス線の主要駅（沿線8市町村ごと）の駅勢圏（半径おおむね2km以内）に居住している住民対象にアンケート調査を実施。

調査概要

(1) 調査趣旨	三陸鉄道の主要駅の駅勢圏に居住している住民を対象に、日常の交通利用動態や三陸鉄道の利用状況及び三陸鉄道に関する各種意識調査を実施。「連携計画」及び今後の三陸鉄道の活性化施策の基礎資料として活用を図る。
(2) 調査対象	三陸鉄道北リアス線、南リアス線の主要駅（沿線8市町村ごと）の駅勢圏（半径概ね2km以内）に居住している住民 [2,223世帯]
(3) 調査時期	H20年12月下旬 - H21年1月中旬
(4) 調査方法	アンケート調査票により、郵送配布・郵送回収（一部自治体は、自治会等による配布回収） 各世帯には、3通のアンケート用紙を配布。世帯構成員に記入を依頼し、サンプル数の確保、年齢構成の平準化を図った。
(5) 回収率	32.3%（回収 719世帯 / 配布 2,223世帯）

回答者属性

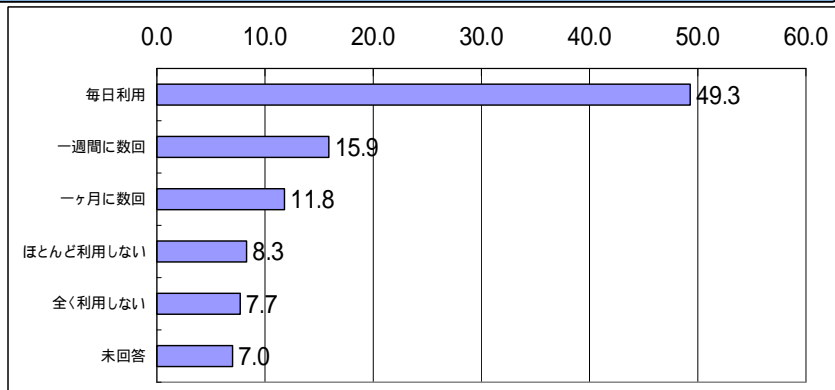
区分	男性	女性	未回答	総計
実数	805	887	15	1,707
構成比	47.2	52.0	0.9	100



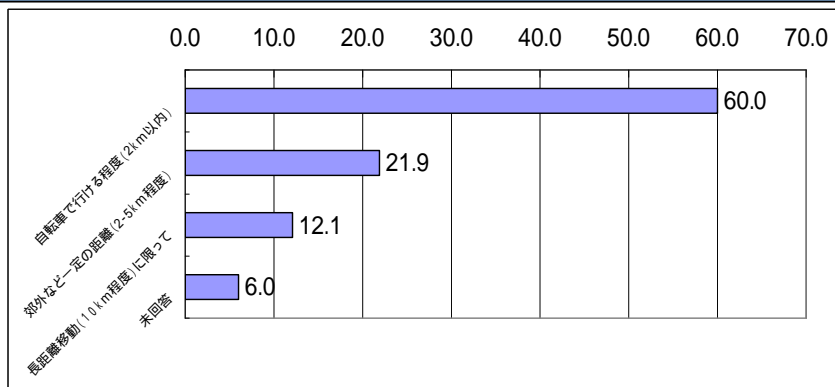
2)【自動車の利用状況】

- ・ 自動車の利用に関しては、「毎日利用」が半数（49.3%）。また、利用動態（感覚）としては、「自転車で行ける程度の距離」でも自動車を使うとの回答が60.0%と多数。
- ・ 現状として、生活において、自動車への依存が高い状況がうかがわれる。
- ・ 移動距離との関係を見ると、短距離、長距離を問わず、自動車での移動が大多数であるが、長距離の都市間移動（例：久慈 - 宮古）では、鉄道利用の比率が高まっている。（域内移動：6.6% 長距離移動：18.6%）

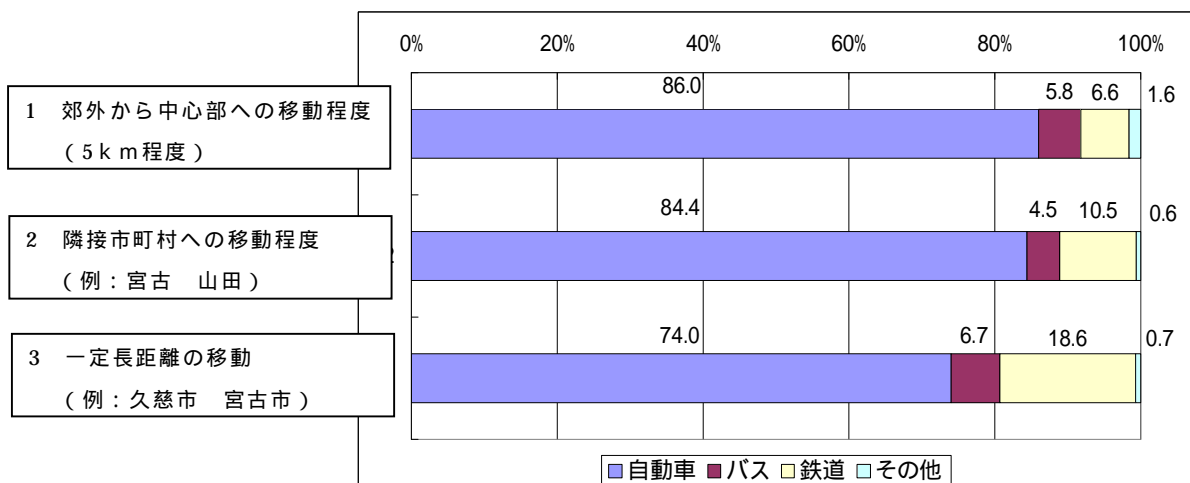
普段の自動車の利用状況



どの程度の距離から自動車を利用するか。



長距離を移動する場合、どのような交通手段を利用するか。

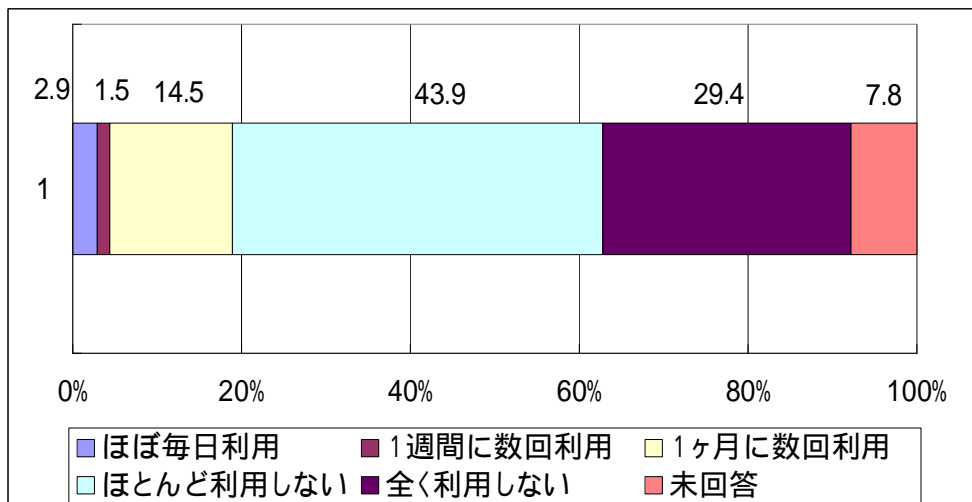


3)【三陸鉄道の利用状況】

- ・ 「全く利用しない」(29.4%)、「ほとんど利用しない」(43.9%)が大部分を占める。
(両計 73.3%)
- ・ 今回調査は、三陸鉄道主要駅の駅勢圏内(半径2km以内)住民を対象としているが、
駅周辺住民でも利用が少ない状況が推察される。

普段どの程度三陸鉄道を利用するか。

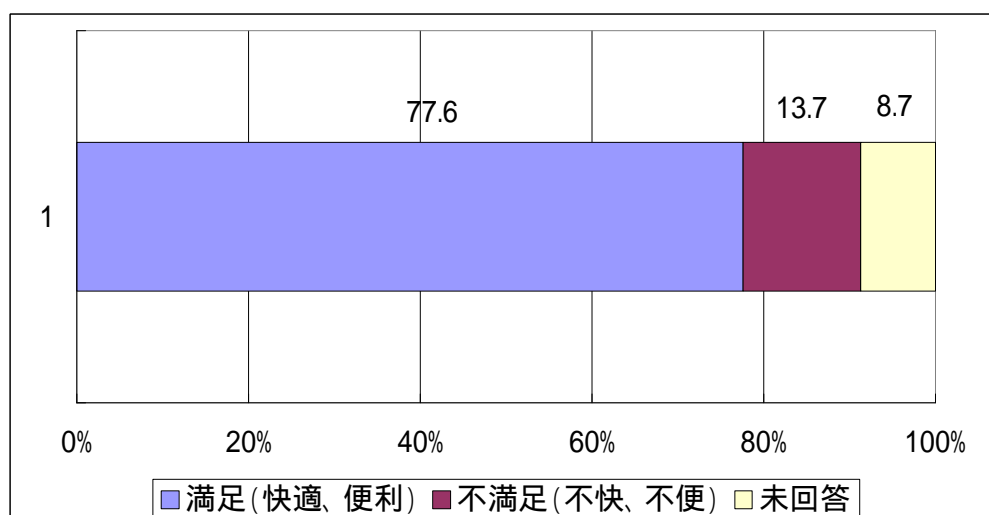
区分	ほぼ毎日利用	1週間に数回利用	1ヶ月に数回利用	ほとんど利用しない	全く利用しない	未回答	総計
総計	49	26	247	749	502	134	1,707
構成比率	2.9	1.5	14.5	43.9	29.4	7.8	100.0



4)【三陸鉄道の利用満足度】

- ・ 三陸鉄道の運行内容やサービスに満足しているとの回答は、77.6%
- ・ 現在の三陸鉄道に不満足な点は、「ダイヤが不便」(17.3%)、「運賃が高い」(15.1%)、「バスとの乗継が不便」(14.0%)などの運行・営業面に関するものが多い。
- ・ また「駅が使いにくい」(12.8%)との回答も多く、高齢社会を踏まえた、施設面での改善が課題である。

(1) 現在の三陸鉄道の運行内容やサービスに満足しているか。



(2) 現在の三陸鉄道に不満足と思う点は何か。

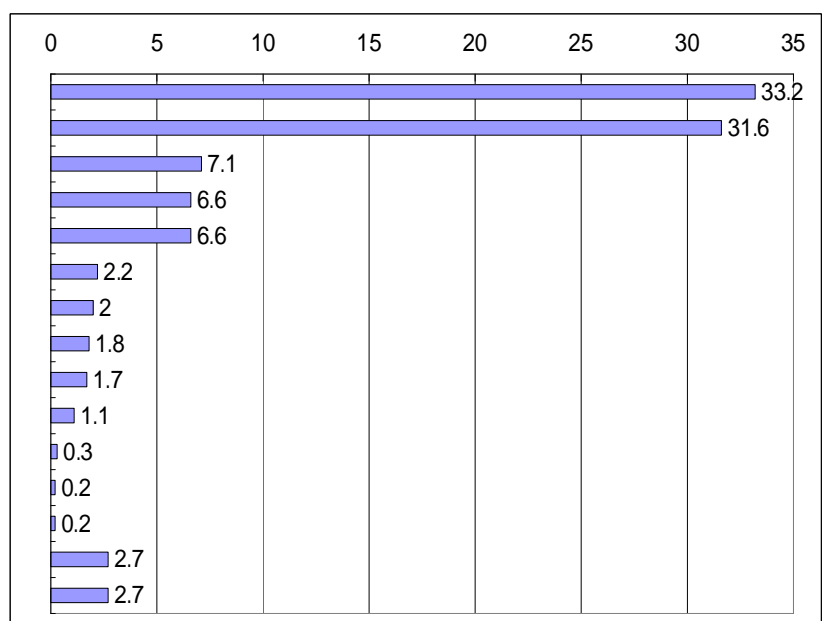
ダイヤが不便	17.3
運賃が高い	15.1
バスとの乗継が不便	14.0
駅が使いにくい(階段、ホーム)	12.8
JR線との乗継が不便	6.3
路線情報、乗り換え案内、運行状況などの情報が不足	3.3
駐車場、駐輪場不足	2.6
車両の乗りごごちが悪い	1.8
駅、車内が不衛生	1.8
駅員、乗務員、社員の接客態度が悪い	1.5
その他	3.2
未回答	20.3

5)【三陸鉄道を利用しない理由】

- ・ 三陸鉄道を利用しない理由では、「自家用車の方が便利」(33.2%)との回答が最も多く、本調査における自家用車の利用実態と併せて見ると、モータリゼーションとの競合が三陸鉄道利用に大きく影響していることが推察される。
- ・ 一方、「利用する目的(機会、用事)がない」との回答も同程度(31.6%)を占めており、イベントなどの乗車機会創出やまちづくりの中での適切な施設、機能配置などが求められる。

【利用しない方のみ】 三陸鉄道を利用しない理由は何か。

自家用車の方が便利	33.2
利用する目的(機会、用事)がない	31.6
ダイヤが不便	7.1
駅が遠い	6.6
運賃が高い	6.6
バスとの乗継が不便	2.2
駅が使いにくい(階段、ホーム)	2
JR線との乗継が不便	1.8
駐車場、駐輪場不足	1.7
路線情報、乗り換え案内、運行状況などの情報が不足	1.1
車両の乗りごごちが悪い	0.3
駅、車内が不衛生	0.2
駅員、乗務員、社員の接客態度が悪い	0.2
その他	2.7
未回答	2.7



6)【取組みの認知度・評価】

- ・ 三陸鉄道の取組みに関しては「企画列車運行」が認知度（32.6%）、評価（35.7%）ともに高い数値を示している。一方、「お中元・お歳暮の斡旋販売」については、認知度（5.8%）、評価（4.3%）ともに低い。
- ・ 県・市町村の取組みについては、「三陸鉄道の運営費などへの補助支援」、「お絵かき列車」、「3人以上の団体への半額利用補助」、「マイレール30万人運動」の認知度、評価がそれぞれ高い。
- ・ 「企画列車運行」、「お絵かき列車」などの乗車機会の創出、「団体への利用補助」などの利用サービス面でのインセンティブづくり等へのニーズが高いほか、「マイレール」運動などの利用促進の取組みにも一定の理解があるものと推察される。

三陸鉄道の取組みで知っているものは何か。また、知っているもののうち、評価するものは何か

区 分	認知度	評価
コタツ列車、スイーツ列車などの企画列車運行	32.6	35.7
赤字せんべいやホヤの燻製、久慈アリスグッズなどの物産販売	20.5	19.6
三鉄ツーリストによる旅行業	16.8	15.5
1日乗り放題券や106急行バスとのセット往復割引券などの割引切符	12.6	13.4
地元イベントなどへの物産販売等での参加	11.7	11.5
お中元やお歳暮の斡旋販売	5.8	4.3

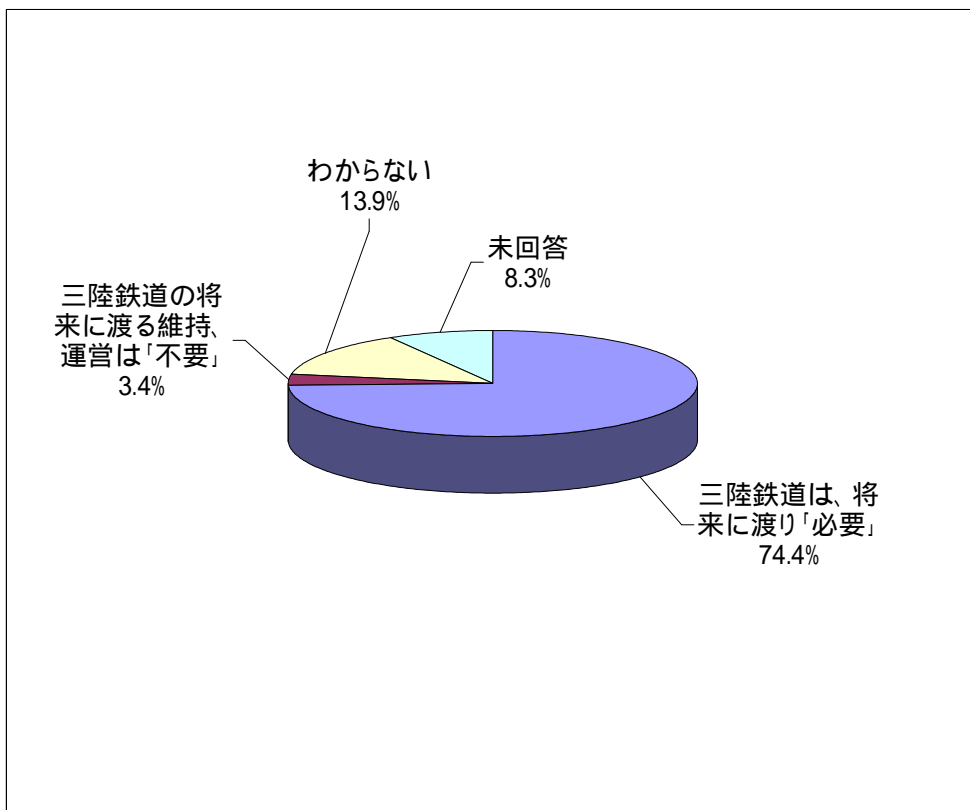
県・関係市町村の取組みで知っているものは何か。また、知っているもののうち、評価するものは何か

区 分	認知度	評価
三陸鉄道の運営費（設備投資や収支欠損等）などへの補助支援	18.3	18.2
お絵かき列車	17.8	18.2
3人以上の団体への半額利用補助	17.6	17.2
マイレール30万人運動	16.6	16.9
観光団体の誘客支援	12.6	12.4
利用促進用のパンフレット等の発行	11.7	11.9
キッズトレイン	5.4	5.2

7)【三陸鉄道の必要性】

- ・ 三陸鉄道の役割（生活の足、観光や地域振興の基盤としての役割）と現状における課題点（輸送人員の落ち込み、赤字の恒常化と自治体による損失補てん等の経費の増大など）のデータ等を示した上で、三陸鉄道の必要性について設問したところ、74.4%の大多数が「将来に渡り維持、存続させていくことが必要」と回答。
- ・ 高齢社会の進展による交通弱者の移動手段や通学等の日常生活の足として、また、観光等の地域産業を支える基盤として、三陸鉄道の必要性に対する地元住民の意識は、相当高いものであることが推察される。

今後、三陸鉄道を将来に渡り維持、運営していくことについてどのように考えるか



2 三陸鉄道の課題

現 状

- 1) 三陸鉄道の輸送人員は、開業以来、一貫して減少基調。
- 2) 沿線等の人口も減少を続け、地元利用を前提とした経営環境も変化。
- 3) 定期外利用の減少が大きい一方、観光団体の利用が増加。

【課題】「輸送人員減少」への対応

- 輸送人員の減少は、経営の根幹となる収入確保に直結する問題。
- 地元利用の一層の増加を図るほか、近年利用が増加している観光団体など、域外からの利用促進を図る施策の検討が必要。

現 状

- 1) 開業後25年を経て、車両、施設共に老朽化。
- 2) 旧国鉄から引き継いだ施設は40年を超え、また、沿岸を走る長大路線であり、塩害による施設の劣化も著しい。

【課題】「車両・設備の老朽化」への対応

- 安全運行を確保するため、老朽化設備等への適切な設備投資を進めるほか、維持修繕費の軽減につながる先行的な設備設備投資を進めることが必要。

現 状

- 1) 平成6年度から収支欠損を生じている状況。
- 2) 収支欠損や設備投資等に、国・県・沿線等12市町村の財政的支援が不可欠な経営状況。

【課題】「安定的な経営確保」への対応

- 収支の改善や事業構造の転換などを図り、将来に渡る「安定的な経営」を確保することが必要。