

第 1 章 事例研究のまとめ

第 3 部では、JR 側がどのような基準に基づいて存続、廃止を決定しているのか考察すると同時に、今後鉄道の存続・廃止問題に直面するであろう自治体への提言を行う。本稿では第 2 部で示された事例研究について、主に考察に注目しまとめ、以後の考察に繋げる役目を果たす。

1. 各事例のまとめ

名松線については、平成 21 年台風第 18 号による土砂流入などの被害により廃止問題が本格的に浮上した。JR 東海は今後の安全・安定輸送継続のための復旧費用や利用者数の減少を理由に、バス転換の方針を示していたものの、沿線自治体や三重県が治山治水工事等の費用を負担することで廃止を免れた。

名松線と同様の事例と見て取れるのが只見線である。平成 23 年 7 月新潟・福島豪雨によって鉄橋の流出などの被害に見舞われ不通区間が発生した。JR 東日本は約 81 億円という莫大な復旧費用に加え、利用者数の減少を理由としバス転換の方針を示した。一方鉄道による復旧を望む沿線自治体は福島県と連携しながら復旧費用の 2/3、また上下分離による復旧後の維持管理費用を負担する姿勢を示し、鉄道での復旧で合意した。

上記 2 例と原因が災害という点で共通しているものの、廃線へと至ったのが日高本線の事例である。日高本線は 2015(平成 27)年 1 月の高波による土砂流出に始まる度重なる災害に苛まれ、復旧費用だけでなく安全・安定運行のための膨大な維持・防災費用も必要となった。JR 北海道は沿線自治体に費用の一部負担を請うものの、難色を示した。

直接の廃線原因が利用者減少など、鉄道の本分を發揮していないということ挙げられているのが三江線である。「拠点間を大量輸送する」ものが鉄道の役割であるとする JR 西日本にとって、利用者数が減少し、沿線自治体内で利用が完結することの多いこの路線は、存続に値しないと評した。加えて、災害のリスクや沿線自治体による継続的な財政支援が困難であることもこの決定に拍車を掛け、2018(平成 30)年 3 月の廃線が決定された。

2011(平成 23)年 3 月 11 日の東北地方太平洋沖地震による甚大な被害を受け存廃問題が浮上したのは、山田線と大船渡線である。山田線は JR 東日本による復旧、三陸鉄道への無償譲渡および移管、赤字補填など約 200 億円という大規模な費用負担がなされ、2019(平成 31)年 3 月の完了を目指している。大船渡線は多額の復旧費用を JR が負担することが困難であり、また沿線自治体による支援も望めず早期の復興計画制定を目指していたこともあり、BRT での仮復旧が早々になされた。JR による BRT のメリットの強調や沿線自治体も負担減を図れることもあり、本復旧を BRT で行うことに合意した。

江差線は北海道新幹線の開業に伴う並行在来線の問題と共に浮上した。この事例は他路線とは異なり、沿線自治体は JR から経営分離の申し出があったとしても、代替輸送機関の確保がなされていればそれを受け入れる構えであり、JR と沿線自治体の間に対立は生じなかった。

日高本線のように、度重なる災害に悩まされ廃線問題に直面したのが留萌本線である。雪崩による脱線や斜面崩落など、安全・安定運行を果たすためには数億円の費用が必要とされたこと、沿線の過疎化の進行による利用者数の減少などが理由としてあげられた。沿線自治体は当初反発したものの、代替交通の一部費用負担を条件に廃止を受け入れ、2016(平成 28)年 4 月に廃止された。

2. 事例のグループ化

1,では、第 2 部で示された事例の簡単な振り返りを行った。いくつかの路線では廃止に至る経緯や結果などに共通点を指摘できる一方、似たような事例であっても全く異なる結果をもたらしたものもあった。以上のことを整理するうえで、事例をいくつかの存続・廃止の要因と考えられるものを基とし、グループ化を行う。

江差線については、北海道新幹線開通に伴う並行在来線の切り離し問題という要因が大きな影響を及ぼしたと考えられるため、他の事例とは毛色の異なるものとなっている。そのため江差線は他の事例とは区別する。

山田線、大船渡線については、東日本大震災という未曾有の災害による被害が大きな要因となった。結果だけを見ると、山田線では、ほかの事例

と比較してもかなり膨大な復旧費が必要とされていたにも拘らず復旧し、一方の大船渡線は自治体の意向を反映し BRT による復旧となっており、ほかの事例と比して異例なものとなっている。これは、リリースからもわかるように JR 東日本が東日本大震災で被災した線区を復旧させることを「社会的使命」だと考え、他の災害とは異なり特にその「使命」の大きいものとして考えているためであろう¹。結果に差が出ているが、沿線自治体の意向に沿う「積極的廃線」ともいえる大船渡線は、まちづくりの一端を担い早期の復興の一助となっていると考えれば、「社会的使命」を果たしているということができよう。ここまで見たように、この 2 事例は JR 東日本が大きな「社会的使命」を果たすことを目的とした路線であることがわかり、事例研究の中で一つのまとまりとしてみることができるだろう。

上記以外の路線に関し、グループ化する上で着目したいのは JR 各社の経営状態である。いくつかの事例について振り返ると、JR 東日本や JR 東海といった経営の安定した会社が多く、地方赤字路線を存続させたとしても内部補填などで十分その損失を埋め合わせることができると思われる。一方廃止が決定された 3 路線は、経営状態の厳しい JR 北海道管轄の路線である。これに関して、2016(平成 28)年に「当社単独では維持することが困難な線区について」² が発表され、管轄下多くの路線が事実上の廃線対象として挙げられたが、JR 北海道の過酷な経営状況を如実に反映したものである。このことを考えると、日高本線と留萌本線が廃線へと向かったのも無理はないと考えられる。災害が大きな要因となっている両線に関して、安全を確保し確実な運行を果たすために多額の費用を要するため、管轄会社がどの程度その路線の存続に向けて出資することができるかが大きく影響してくる。つまり、親会社の経営状態が鉄道の廃止・存続に大きな影響を与えており、その要因下で日高本線、留萌本線の存続・廃止が判断されたと思われる。

¹ 「最大の使命は、地域の皆さま、そして社会にとってなくてはならない『鉄道』という事業を着実に運営していくこと」という、JR 東日本社長からの言葉からこのようなことが分かる。(JR 東日本『社会環境報告書 2011』p.4
https://www.ireast.co.jp/eco/pdf/pdf_2011/all.pdf)

² JR 北海道「当社単独では維持することが困難な線区について」
<https://www.irhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>

さらに、経営状態を踏まえた上で事例を眺めてみると、岩泉線が廃線となっている一方で只見線は存続しているなど、同一社内においても結果が分かれていることから、他の要因も大きく影響していると思われる。この2路線を比較してみると、自治体がどれだけ支援しているかが大きな分かれ目となっていると思われる。只見線は81億円の復旧費のうち、沿線自治体だけでなく福島県も巻き込み実に54億円もの支援を行っているが、岩泉線に関してはそういったことが行われていない。復旧したほかの事例である名松線に関しても、沿線が合併によって財政的に裕福な津市の一部となり、多くの支援を自治体として行った。三江線に関しても、自治体側が有用な手立てを立てることができなかつたという点で、同様なことを指摘できるだろう。以上のように、親会社の経営状況が良い場合であっても、自治体からの支援の有無によって結果が変化することが分かった。したがって、会社の状態が良いことを前提とし、自治体からの支援が得られたかどうかで廃止・存続が決定したと言える事例として、名松線、只見線、岩泉線、そして三江線を一つの要因グループとみることができだろう。