

第 10 章 名松線

1,路線のデータ

①路線概要 所属：JR 東海 路線長：43.5 キロ 区間：松阪駅～伊勢奥津駅
駅数：15 駅 うち、廃止検討区間家城～伊勢奥津間 17.7 キロ、6 駅¹

②沿線人口(平成 27 年)

自治体	～14 歳	15 歳～64 歳	65 歳～	総人口
三重県津市	35,663	165,058	77,624	278,345

図表 2-10-1 沿線人口(単位：人)²

③財政(平成 27 年度)

自治体名	財政力指数	歳出額(千円)
三重県津市	0.75	114,565,979

図表 2-10-2 沿線自治体の財政³

④輸送密度(全線)

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
廃線問題浮上前 2009(平成 21)年度	298(全線)

図表 2-10-3 輸送密度⁴

1 日当たりの利用者数：90 人(家城～伊勢奥津間)⁵ (運休前)

¹ 『JTB 時刻表』通巻第 1094 号 2017 年 JTB パブリッシング

² 総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計(男女・年齢・配偶関係、世帯の構成、住居の状態など) 全国結果」

http://www.estat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat

³ 津市「財政状況資料集(平成 22 年度～)」

<http://www.info.city.tsu.mie.jp/www/contents/1001000006927/index.html>

⁴ タビリス「名松線の家城～伊勢奥津間の運転再開は 2016 年春。輸送密度「333」のローカル線が 6 年ぶり全線復旧へ。」<http://tabiris.com/archives/meisho/>

⁵ JR 東海「被災状況」http://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000006523.pdf

⑤赤字額(存廃が問題になっている区間)

対象区間は不明、全線 7 億 6000 万円⁶

⑥復旧費用

JR 負担：4 億 6000 万円 自治体負担：12 億円

全体：16 億 6000 万円

⑦今後運行を続けるのに必要な費用：なし

⑧所属する JR の経営状況

単位:百万円	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益
JR 東海	1,756,980	619,564	563,973	392,913

図表 2-10-4 JR 東海の経営状況⁷

⑨沿線の高校数：1 校(津市の高校で、最寄り駅が家城～伊勢奥津間)

2. 廃止問題の経緯

今回廃止が検討されたのは三重県を走る名松線のうち、末端区間の家城～伊勢奥津間の 17.7 km である。名松線は 2009(平成 21)年 10 月に台風の被害を受け、10 月 8 日より全線が運休した。その後、1 週間後の 10 月 15 日には松阪～家城間では鉄道での運行が再開されたが、家城～伊勢奥津間では鉄道は運休し、代行バスでの輸送が開始された⁸。この区間では土砂の流入や流出、流木により、復旧しても再び被災することが懸念される状況だった⁹。名松線は雨に弱く、前年度にも雨により 13 日ほどの運休期間があったが、今回の被災は JR 東海になってから最大の被災であった¹⁰。

⁶ 『朝日新聞』2016 年 3 月 24 日 夕刊

⁷ JR 東海「平成 29 年 3 月期 決算短信 日本基準 連結」http://company.jr-central.co.jp/ir/brief-announcement/detail/_pdf/000033807.pdf

⁸ JR 東海「名松線の今後の輸送計画について」<http://jr-central.co.jp/news/release/nws000410.html>

⁹ 『朝日新聞』2009 年 10 月 30 日朝刊

¹⁰ 『朝日新聞』2009 年 10 月 23 日朝刊

このような中で、JR 東海は 10 月 29 日に鉄道のバス転換を提案した。さらに、この方針に基づいて地元住民への説明会などを行った。これに対し、地元では存続を求める声が上がリ、路線の復旧を求める会が立ち上がった。また、自治会や自治会連合会が JR 東海に復旧を求める申し入れを行った。さらに、復旧を求める署名活動も行われ、復旧を求める 10 万以上の署名が集まった。県も被災区間に関する調査を行い、2010(平成 22)年の 2 月に JR 東海が懸念を示した線路周囲の被災状況について「沿線で特段の対策が必要な山腹崩壊はない」との結果を公表した¹¹。県は JR 東海に対し、路線の復旧を申し入れた。

その後、11 月には前月に行われた三重県、津市、JR 東海の協議を受け、JR 東海は自治体側による治山、治水工事が行われることを条件として復旧させる方針を示した¹²。翌月には県が治山、市が水路工事をを行う方針を表明し、それぞれ 5 億円ほどの事業費を見込んだ。このような取り組みを受け、2011(平成 23)年 5 月には三重県、津市、JR 東海の三社で名松線復旧に関する協定が結ばれた。この協定では三重県が治山、津市が水路の工事をし、JR 東海がその工事に合わせて路線の復旧工事を行ったうえで、2015 年度末の工事終了を目指すことが定められた¹³。この協定に基づいて治山・水路整備の工事が行われ、JR 東海も 2013(平成 25)年 5 月には路線の復旧工事を開始した。そして、当初の計画通り 2015(平成 27)年度末に当たる 2016(平成 28)年 3 月 26 日に名松線は全線での復旧を果たした。

3, JR の主張

JR 東海は、2009(平成 21)年 10 月 29 日に名松線は険しい地形を走る中で、速度制限など従来から様々な安全策をとって運行してきたこと、路線周囲の山林などから鉄道設備が受ける影響が大きいこと、今後復旧したとしても再び長期の運休が発生しうることなどを挙げ、「安全・安定輸送の提供という当社の基本的な使命を全うでき」ないとして、家城～伊勢奥津間のバス転換を提案した。これに加え、「別紙」という形で路線に並行する道

¹¹ 『朝日新聞』2010 年 2 月 19 日朝刊

¹² 同上

¹³ 『朝日新聞』2011 年 5 月 19 日朝刊

路の整備が進んでいることや、利用者数が大幅な減少を見せている(22年で80%の減少)という内容を示した。また、バス転換において、JR 東海は転換後のバス輸送に責任を持つ考えを示した¹⁴。

JR 東海はこの後の住民らに対しての説明会や記者会見などでも一貫して安全性を理由に、バス転換を行うという考えを示し続けた。「JR の被害評価は過大すぎる」として行われた 11 月の津市による現地調査に対しても、「根拠と対策が明確とは言えない。バスへの移行により安全を確保することが現実的と考える」として、従来通りの主張を行った。県は名松線復旧に特段の治山工事は必要ないとの見方を示したが、JR 東海は主張を変えなかった¹⁵。この後 JR 東海は三重県、津市と何度も会談を行い、11 月には初めて自治体による治山・治水工事を行うことを条件として復旧を行う考えを示した。その後、この条件に沿った協定を県・市と結び、2013 年 5 月には「鉄道の復旧の前提となる、三重県・津市による治山事業・水路整備事業が順調に進捗する」ことを受け、路線の復旧工事に着手した。

以上のように、JR 東海は名松線の復旧において一貫して輸送の安全性が重要であること、それが路線周囲の状況によって影響を受けることを主張した。当初のバス転換の提案、その後の自治体の工事による安全確保を前提とした復旧の協定締結、復旧工事の開始といった JR 東海の行動は、全てその主張に基づいた、一貫性のある行動になっていると考えられる。

4. 自治体の主張

先行して 2009 年 10 月中に JR 東海に対して路線の存続を求め始めた地元住民や自治会に続き、津市は 12 月に「排水路の整備で復旧が可能」とする報告書を、三重県が 2010 年 2 月に復旧に向けて「沿線で特段の対策が必要な山腹崩壊はない」とする調査結果を公表した¹⁶。両者ともに路線の復旧に向けて JR 東海が主張するほどの障害はないとしている点で共通しており、これを前提として JR 東海に対して路線の存続を求めた。また、

¹⁴ JR 東海「名松線の今後の輸送計画について」<http://jr-central.co.jp/news/release/nws000410.html>

¹⁵ 『朝日新聞』2010 年 2 月 19 日朝刊

¹⁶ 同上

津市は12月7日にJR東海が求める治山・治水やその調査について県と連携をとって行っていく考えを明らかにし¹⁷、25日には費用の一部負担を検討する考えを示した。県もこれを受け、2010年1月に市の要望に協力したい考えを示した¹⁸。その後も自治体側はJR東海が主張するほどの復旧への障害はないという主張をもとに復旧を求めたが、3月には復旧に向けたJR東海との認識の違いを認めたくえで復旧に向けた協議を再開し¹⁹、9月には必要な治山事業を自治体側が行うことでJR東海に復旧を求める²⁰など、JR東海の主張通り復旧に向け路線周囲の工事を行う方向に主張が傾いた。そして、翌年の2011年5月にはJR東海の要望に近い形で、自治体が治山・治水事業を行うことを定めた協定を締結した。

このように、自治体側は名松線の復旧問題において復旧を求める姿勢は一貫していた。一方、復旧に向けた治山・治水工事に対して当初自治体側は消極的であったが、路線の安全性を重視するJR東海に譲歩し、必要性を認めて自治体側の負担で工事を行うというように主張を転換させた。

5. 考察

この章では、JR東海と自治体の側からなぜ名松線の復旧が実現したかを考察する。JR側は3章でも述べたとおり、一貫して安全輸送を重視しており、この安全輸送が自治体側の工事によって可能になったことが復旧の理由として最も大きいと考えられる。このように安全が重視された背景としては、名松線のような過疎路線であっても、万が一事故などが起これば鉄道会社にとっては大きな問題となり、企業イメージの悪化や行政による指導などが起こりうるほか、事故を予見できた場合刑事事件にもなりかねないことがあげられる。また、このような廃線問題の際には路線の赤字が問題となることが多いが、JR東海はそれについてはほとんど言及しな

¹⁷ 津市議会「平成21年12月定例会(第4回)-12月07日-02号」

<http://www.kaigiroku.net/kensaku/cgi-bin/WWWframeNittei.exe?USR=mietsus&PWD=&A=frameNittei&XM=00000000000000&L=1&S=15&Y=%95%bd%90%ac21%94%4e&B=-1&T=-1&T0=70&O=-1&P1=&P2=&P3=&P=1&K=520&N=1369&W1=&W2=&W3=&W4=>

¹⁸ 『毎日新聞』2010年1月18日朝刊

¹⁹ 『毎日新聞』2010年3月26日朝刊

²⁰ 『毎日新聞』2010年9月27日朝刊

かった。JR 東海は年間におよそ 6200 億円の営業利益をあげる高い収益力を持ち、名松線の廃止検討区間の 3~4 億円と考えられる²¹赤字額はあまり問題にならなかったため、これも復旧につながる要因になったと考えられる。また、利用者数の減少や並行道路の整備による鉄道の存在意義の低下については JR 東海による名松線バス転換に関する考え方に「別紙」という形で示されていたり、復旧に際して、「多くの人に利用いただくことが維持の前提条件。地元でも知恵を出してほしい」と社長が述べていたり一定程度考慮されてはいる。しかし、JR 東海側がこれを復旧しない理由として明確に述べたことはなく、JR 東海の中でも特に利用者数が少なく、並行道路も問題ないこの路線を復旧するという判断を行った点から考えても、それほど重視されなかったと考えられる。

一方、自治体側にとっては路線の復旧に向けて自治体が負担しなくてはならない額が当初 10 億円、実際の額で 12 億円程度と、只見線や日高本線などといった復旧に必要な額が百億円近い他路線²²に比べれば低かったという点があげられる。このように復旧に必要な額が比較的低い一方で、沿線市町村である津市は県庁所在地の比較的大きい都市であり、歳出額が約 1100 億円と財政規模も大きく、財政力指数も 0.76 と財政の余裕度の面でもそれほど問題がないなど鉄道路線復旧に向けた支出が可能な状態であった。また、復旧に向けて津市と三重県は連携して対応し、最終的には路線工事に向けた支出を行った。こうした連携が可能であった背景として、沿線の津市が県庁所在地の大きい都市であり、県への要望が比較的实现しやすく、県との連携もとりやすかったことが考えられる。また、名松線のほとんどの区間は 2006(平成 18)年に合併して津市となった旧美杉村に位置している。この美杉村は人口 6000 人程度で規模が小さく、さらに財政力指数も 0.22 と非常に低く鉄道復旧に向けた財政支出は非常に困難と思われる自治体であった。この点を考慮すると、バス転換問題が浮上した時点で津市と合併していたことが復旧につながった面があると考えられる。こうした自治体の積極的な対応の背景としては、早期から JR 東海に復旧

²¹ 名松線全線での営業費用は約 8 億円、赤字額は約 7 億 6000 万円ほどであり、対象区間の路線長は全体の 40%強であるため、赤字額はこの程度ではないかと思われる

²² 「福島民報」2017 年 6 月 18 日、「読売新聞」2016 年 11 月 8 日朝刊

を求め、名松線沿線の殆どを占める旧美杉村の人口の 15 倍を超える 10 万人以上のもの署名を集めるなどした地元住民の活発な運動もあげられる。

以上をまとめると、名松線が復旧に至った最も大きい要因は、JR 東海が最も重視する安全・安定な輸送を実現するために必要な工事額が比較的小さく、地元自治体もそれに応じる財政的余裕があり、運行する JR 東海も復旧後に毎年の赤字を負担するだけの収益力があるという、復旧費用の面で余裕のある要因が積み重なったことであると考えられる。