

第6章 岩泉線

1. 路線のデータ

① 路線概要

JR 東日本、路線長 38.4km、茂市～岩泉間 10 駅

② 沿線人口

自治体	14 歳以下	15～64 歳	65 歳以上	総人口
宮古市	6,060	31,218	19,167	56,445
岩泉町	946	4,891	4,004	9,841

表 2-6-1 廃線対象区間の沿線人口(人)

③ 財政

自治体	財政力指数	歳出額(千円)
宮古市	0.35	63,959
岩泉町	0.31	15,013

表 2-6-2 廃線対象区間の財政

④ 輸送密度

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
廃止問題浮上前 (1977～79 年度平均)	667
廃止問題浮上後(1999 年度)	83
運休直前(2009 年度)	46

表 2-6-3 廃線対象区間の輸送密度

⑤ 赤字額¹；2 億 5,700 万円

¹ 東日本旅客鉄道「岩泉線(茂市～岩泉)について」
http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf

⑥ 復旧のために必要な費用²；事故発生現場の工事のために 4.9 億円

⑦ 今後の運行のために必要な費用³；全線の安全工事のための 130 億円

⑧ 所属 JR の財政状況

単位;百万円	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益
JR 東日本	2,880,802	466,309	412,311	277,925

表 2-6-4 所属 JR の財政状況

⑨ 沿線の高校数⁴；6

2. 廃止問題の経緯

岩泉線の廃止問題が初めて浮上したのは国鉄再建法が制定された 1980(昭和 55)年のことであり、住民はこのとき路線の存続のみならず岩泉～小本(現在の三陸鉄道北リアス線岩泉小本駅)の早期着工をも求める運動を行ったが、輸送密度が特定地方交通線の選定基準を満たしていなかったため、1982(昭和 57)年には第二次特定地方交通線に選定されている⁵。この時点では、岩手県が後述のように反対の意見書を提出しており、廃止には至らなかった。

しかしその後も利用者の減少は続き、1994(平成 6)年の時点で、1km あたりの輸送密度は 94 人/日に落ち込んだ⁵。1995(平成 7)年、JR 東日本岩手支社は沿線自治体に対し岩泉線の今後を考えるための「勉強会」を申し入れた⁵。この時点でも、これを「廃止通告」と受け止めた自治体が反発し、廃止は避けられた。その後も利用者減少に歯止めはかからず、2009(平

² 総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計」

<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka.html>

³ 総務省「市町村別決算状況調」http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html

⁴ 総務省統計局「市町村別集計 学校調査(高等学校 全日制・定時制)」

<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?bid=000001079872>

⁵ 鈴木文彦(1997)「ローカル線の現状と問題を現地に見る 63 岩泉線」『鉄道ジャーナル』通巻 374 号、鉄道ジャーナル社、p74

成 21)年度になると輸送密度が 46 人/日にまで落ち込み、JR 東日本の在来線全 67 線はもとより、JR グループ全路線、私鉄や第三セクターを含めた全鉄道路線の中でも最下位となった⁶。

そのような中、2010(平成 22)年 7 月 31 日に押角～岩手大川間で土砂崩れによる脱線事故が発生した⁷。それ以来長期にわたる運休が続き、2012(平成 22)年 3 月 30 日に JR 東日本から「岩泉線の復旧を断念し、バスによって輸送を継続したい」という方針が発表された⁸。しかし、2013 (平成 25)年 9 月 5 日に JR 東日本が廃止を正式通達してもなお自治体側が存続を要求していたこと⁹から見えるように、JR 東日本側と自治体側との協議は難航した。

同月 9 日に JR 東日本が国道 340 号押角峠の道路改良に協力することを提案し¹⁰、岩手県も廃線が避けられない場合に同線の押角トンネルを国道 340 号の改良のために利用する方針を示している¹¹。かくしてこの年の 11 月 7 日には岩泉線を廃止することで JR 東日本、岩手県、宮古市、岩泉町が合意し¹²、翌 8 日には国土交通省に廃止届が提出された¹³。その後 2013 年 12 月 19 日に意見聴取がなされた結果、廃止日の 2014(平成 26)年 4 月 1 日への繰り上げが認められ、廃止日を繰り上げる届け出が 2014 年 1 月 8 日に国土交通省に提出された¹⁴。

⁶ 東日本旅客鉄道「岩泉線（茂市～岩泉）について」

http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf

⁷ 「RAILWAY TOPICS」『鉄道ジャーナル』第 529 号，鉄道ジャーナル社，p149

⁸ 「RAILWAY TOPICS」『鉄道ジャーナル』第 548 号，鉄道ジャーナル社，p146

⁹ MSN 産経ニュース「JR 東、岩泉線廃止を正式伝達 地元は存続要求」

https://www.weblio.jp/wkpja/content/%E5%B2%A9%E6%B3%89%E7%B7%9A_%E5%B2%A9%E6%B3%89%E7%B7%9A%E3%81%AE%E6%A6%82%E8%A6%81

¹⁰ 「読売新聞」2013 年 9 月 11 日朝刊

¹¹ 「岩手日報 WEB-NEWS」

<https://www.weblio.jp/redirect?url=http%3A%2F%2Fsankei.jp.msn.com%2Faffairs%2Fnews%2F130905%2Fdst13090518450015-n1.htm&etd=a3d493263c2d62c2>

¹² 『RAILWAY TOPICS』『鉄道ジャーナル』通巻 567 号，鉄道ジャーナル社，p144

¹³ 東日本旅客鉄道「岩泉線の廃止について」

http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_20131107.pdf

¹⁴ 東日本旅客鉄道「岩泉線の廃止日繰り上げの届出について」

http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_20140108top.pdf

3, JR の主張

1995(平成 7)年、JR 東日本岩手支社は沿線自治体に対し岩泉線の今後を考えるための「勉強会」を申し入れ、これに沿線自治体が反発すると、翌年には第三セクターへの転換提案を行った¹⁵。

第二項で述べたように、2010年7月31日の土砂崩れによる脱線事故以来長期にわたる運休が続き、2012(平成 24)年3月30日に岩泉線の復旧を断念し、バスによって輸送を継続する方針を発表するに至った。JR 東日本はこの時点で、廃止を正当化する根拠として、①全線に落石および岩盤崩壊対策が必要な箇所が分布しており、今後も列車の安全運行を確保するためには多大な時間と費用が必要であること、②利用客が極めて少なく、今日に至るまで利用客の減少が続いていることの二点を挙げている¹⁶。

自治体がこれに反対し復旧を主張しても、「事業者としてきちんと対策をしないと責任を負いかねる」と反論して復旧に難色を示し¹⁷、2013(平成 25)年9月5日に廃止を正式通達した¹⁸。

同月9日に JR 東日本が国道 340 号押角峠の道路改良に協力することを提案し、この時点では岩泉線の廃線とは切り離して考えるとされている¹⁹。しかし、第四項で述べるように、これをきっかけに自治体側が廃線を受け入れる方針に動いたため最終的に岩泉線廃止の合意が成立した。

4, 自治体側の対応

岩手県は 1983(昭和 58)年3月15日付で運輸大臣あてに岩泉線廃止反対の意見書を提出している²⁰。その後運輸省は岩泉線を廃止した場合に

¹⁵ 鈴木文彦(1997)「ローカル線の現状と問題を現地に見る 63 岩泉線」『鉄道ジャーナル』第 374 号, 鉄道ジャーナル社, p.74

¹⁶ 東日本旅客鉄道「岩泉線(茂市～岩泉)について」
http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf

¹⁷ 「朝日新聞デジタル」2012年11月13日

¹⁸ MSN 産経ニュース「JR 東、岩泉線廃止を正式伝達 地元は存続要求」
https://www.weblio.jp/wkpja/content/%E5%B2%A9%E6%B3%89%E7%B7%9A_%E5%B2%A9%E6%B3%89%E7%B7%9A%E3%81%AE%E6%A6%82%E8%A6%811

¹⁹ 「読売新聞」2013年9月11日朝刊

²⁰ 青木栄一(1983)「特定地方交通線の実態と問題を現地に見る 27 岩泉線」『鉄道ジャーナル』第 202 号, 鉄道ジャーナル社, p.73

代替バスのルートとなる国道 340 号線の現地調査を行った結果、1984(昭和 59)年 6 月に廃止承認を保留、翌年 8 月には承認先送りを決定し、国鉄も岩泉線の承認申請を取り下げた²¹。

1995 年に JR 東日本が前述の「勉強会」を申し入れたとき、JR 東日本は一方的に廃止と述べていなかったものの、沿線自治体ではこれを「廃止通告」と受け止めている²¹。このとき沿線自治体は「宮古広域圏鉄道対策協議会」を設立し、JR 東日本に対してダイヤ改善やスピードアップなどの要望書を提出した²²。

2010 年の豪雨災害による脱線事故で運休が長引き、東日本が復旧断念かつバス転換の方針を発表したのちも、岩手県、宮古市、岩泉町は JR 東日本に岩泉線の早期復旧を求め、「22 億円で復旧できる」と主張し²³、2013 年 9 月 5 日に廃止を正式通達してもなお存続を要求している²⁴。

だが、2013 年 9 月に JR 側が国道 340 号線の改良に協力するといった時点で、岩手県はその後廃線が避けられない場合に国道 340 号の押角峠改良のために岩泉線の押角トンネルを利用する方針を示し、宮古市と岩泉町が同年 11 月中にも県のそのような方針を受け入れる方向で最終調整を進めた²⁵。

5. 考察

復旧を断念した理由としては、極端な輸送密度の低さと安全運行のために必要な莫大な費用の二点があげられると考えられる。つまり、長らく大幅な利用者減少が続き、極端に利用者が少なくなっている路線であるというだけで廃止を真剣に考えざるを得ず、ましてや災害により長期

²¹ 鈴木文彦(1997)「ローカル線の現状と問題を現地に見る 63 岩泉線」『鉄道ジャーナル』第 374 号、鉄道ジャーナル社、p.73

²² 鈴木文彦(1997)「ローカル線の現状と問題を現地に見る 63 岩泉線」『鉄道ジャーナル』第 374 号、鉄道ジャーナル社、p.74

²³ 「朝日新聞デジタル」2012 年 11 月 13 日

²⁴ MSN 産経ニュース「JR 東、岩泉線廃止を正式伝達 地元は存続要求」

https://www.weblio.jp/wkpja/content/%E5%B2%A9%E6%B3%89%E7%B7%9A_%E5%B2%A9%E6%B3%89%E7%B7%9A%E3%81%AE%E6%A6%82%E8%A6%811

²⁵ 「岩手日報 WEB-NEWS」

<https://www.weblio.jp/redirect?url=http%3A%2F%2Fsankei.jp.msn.com%2Faffairs%2Fnews%2F130905%2Fdst13090518450015-n1.htm&etd=a3d493263c2d62c2>

運休に追い込まれ、安全運行を今後続けるために巨額の費用が必要だと判明した以上存続のためにコストをかけ続けることなどできないということである。

さらにそのような状況の中、JR 東日本が廃止後に救済措置として何を行うかを提案したことにより、ようやく自治体側が廃止を受け入れる方向へ進んだのだといえる。