

第 8 章 大船渡線

1. 路線のデータ

① 路線概要

所属 JR : JR 東日本

路線長(全線) : 105.7 km 廃線対象区間 : 43.7km

区間(全線) : 一ノ関～盛間 廃線対象区間 : 気仙沼～盛間

駅数(全線) : 25 廃線対象区間 : 12

② 沿線人口

廃線対象区間のみ抜粋する。

自治体	～15 歳	15 歳～64 歳	65 歳～	総人口
宮城県気仙沼市	6,579	35,264	22,709	64,988
岩手県陸前高田市	1,951	10,472	7,230	19,758
岩手県大船渡市	4,014	20,921	12,906	38,058

図表 2-8-1 廃線対象区間自治体の人口(単位:人)¹

③ 財政(財政の余裕度の指標として財政力指数、規模の指標として歳出額)

自治体名	財政力指数	歳出額(千円)
気仙沼市	0.40	147,712,514
陸前高田市	0.26	64,396,657
大船渡市	0.45	56,423,974

図表 2-8-2 廃線対象区間自治体の財政²

④ 輸送密度

¹ 総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計」http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat

² 総務省「平成 27 年度地方公共団体の主要財政指標一覧 全市町村の主要財政指標」

http://www.soumu.go.jp/main_content/000456282.xls

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
廃線問題浮上前 2010(平成 22)年度 ³	426(廃線対象区間) 903(その他)
廃線問題浮上後 2013(平成 25)年度 ⁴	200(廃線対象区間)
2016(平成 28)年度 ⁵	276(廃線対象区間) 838(それ以外)

図表 2-8-3 輸送密度

⑤赤字額（廃線対象区間）

旅客運輸収入⁶ 2016(平成 28)年：6700 万円

営業係数⁷ 2014(平成 26)年:257.4 円

⑥復旧費用⁸：JR 負担額 130 億円、自治体負担額 270 億円

⑦今後運行を続けるのに必要な費用：自治体負担額の 270 億円が移設に伴う増額費用に相当する。

⑧所属する JR の経営状況(売上収益(売上高)、営業損益、純損益) ⁹

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

図表 2-8-4 JR 東日本の経営状況

³ 東日本旅客鉄道「路線別ご利用状況 2007 年度～2011 年度」

http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2007-2011.pdf

⁴ 東日本旅客鉄道「路線別ご利用状況 2007 年度～2011 年度」

⁵ 東日本旅客鉄道「路線別ご利用状況 2012 年度～2016 年度」

http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2012-2016.pdf

⁶ 東日本旅客鉄道「路線別ご利用状況 2012 年度～2016 年度」

⁷ 『JR 中央線』はどの区間で儲かっているのか『東洋経済オンライン』

<http://toyokeizai.net/articles/-/120630>

⁸ 「岩手新報 WebNews」2015 年 7 月 12 日 [http://www.iwate-np.co.jp/cgi-](http://www.iwate-np.co.jp/cgi-bin/news.cgi?sh=20150712_1)

[bin/news.cgi?sh=20150712_1](http://www.iwate-np.co.jp/cgi-bin/news.cgi?sh=20150712_1)

⁹ 東日本旅客鉄道「2017 年(平成 29 年)3 月期 決算短信」

<http://www.jreast.co.jp/investor/financial/2017/pdf/kessan01.pdf>

⑨沿線の高校数¹⁰：9校

2. 廃止問題の経緯

2011(平成23)年3月に発生した東日本大震災により、沿岸部で大きな津波の被害を受け一時全線で運転を見合わせた。特に竹駒～細浦の各駅や大船渡駅のほか、気仙川橋梁など3箇所の橋梁が流失した¹¹。

被害の激しい気仙沼～大船渡間について、2012(平成24)年10月4日、BRTによる仮復旧にJR東日本と沿線自治体の気仙沼市、陸前高田市、大船渡市の3市が合意した。その翌年3月2日、気仙沼～盛間がBRTによって運転再開した。

大船渡線の復旧方針が本格的に議論されるようになったのは2015(平成27)年に入ってからのことである。まず6月5日に大船渡線沿線自治体首長会議が行われ、JR東日本からは復旧費の総額400億円の自社負担は難しいこと、利用者数がJR発足時の3分の1になっているため既に鉄道の特性を活かしているとは言い難い状況になっていること、そしてBRTの利便性の高さが提示された。

一方、この段階では自治体からは、原則として鉄路復旧が望ましいことや、まちづくりとの関係から早急に復旧方針を決定したいという意見が出されている。また、国からは黒字企業たるJR東日本に復旧費用を支援することは難しいとの説明がなされている。

7月24日には第2回大船渡線沿線自治体首長会議が行われた。この時にはじめてJR東日本により、大船渡線の鉄路による復旧を断念し、BRTによる本復旧を行いたいとの提案が正式に示された。またBRTの利便性についても、復興の進捗に合わせた柔軟なルート変更が可能であることや鉄道よりバリアフリー化が可能であること、更には高速バスやフィーダー

¹⁰ 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）」
https://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_xlsDownload_&fileId=000004894365&releaseCount=1

¹¹ 『東海新報』2011年5月12日
http://www.tohkaishimpo.com/scripts/index_main.cgi?mode=kiji_zoom&cd=nws6603

輸送バス¹²との連携も可能になるなど、鉄道と比べた時の BRT 独自のメリットがはっきり提示された。

そして 12 月 25 日には第 3 回大船渡線沿線自治体首長会議が行われ、沿線自治体はここで BRT による本復旧の受け入れに合意した。これをもって、鉄道としての大船渡線の一部区間は廃線が決定したのである。

3, JR の主張

先述の通り、大船渡線被災区間の現状復旧費は 130 億円、そして移設に伴う費用がこれとは別に 270 億円かかるという発表が既になされている。当初、JR 東日本は前者の現状復旧費については自社で負担できるという意向を示したものの、後者について自社負担は難しいとのことであった。

BRT による仮復旧が行われて以降は、その利便性を強化し自治体に BRT のメリットをアピールする方向に変化している。ここでいう BRT の利便性とは以下の通りである。1 つは、BRT 化により本数が大幅に増加しパターンダイヤ¹³となったこと。もう 1 つはロケーションシステムが整備されたこと。それ以外には、IC カードの導入や時刻表への掲載、定時性の高さなどがあげられる。

4, 自治体の主張

首長会議の資料を見る限り、鉄道による復旧を少なくとも当初は要請していたようである。しかし、第 2 回首長会議で JR から BRT 復旧のメリットを示されて以降は、鉄路廃線もやむなしという考え方に変わっている。これは自治体としても費用負担が少なくなることと、トータルで考えた際に事実 BRT の方が利便性が高くなる状態であったことが要因と考えられる。

5, 考察

BRT による仮復旧が決定した時点で、JR 東日本は鉄路廃線というスキ

¹² 支線の役割を持つバスのこと

¹³ 列車の発車時刻が一定の周期になっているダイヤグラムのこと

ームを適用しなかったのだろうということが見える。というのも、初めから鉄道で復旧させる予定ならば一般的な代行バスを使い、費用を最小限に抑えようと考えるほうが自然だからだ。実際、JR は沿線自治体首長会議の際に鉄路復旧に比べた BRT 復旧のメリットを強くアピールしている。何れにせよ、今後も黒字にはならないであろう路線を数百億かけて復旧させる気は初めからなかったと考えられる。

復旧会議が紛糾しなかった要因としては、JR が早々に BRT による仮復旧を行い自治体および沿線住民に理解を深めさせたことと、自治体が復旧の形態よりも決定の迅速さにこだわったことの2つが挙げられる。利便性を向上させるための廃線ということで、さしずめ「積極的廃線」とでも言うべきだろうか。