

## はじめに

皆さん、普段利用する鉄道が明日なくなることを想像してみてください。

例えば一橋大学生であれば、最寄りを走る中央線がなくなったとすると、「国立駅がなくなるから南武線の谷保駅を使う？」、「武蔵野線の西国分寺駅から歩く？」、「京王線の府中駅や JR 立川駅からバスを使う？」と様々な手段を考えます。しかし実際そのような状況になると、「これからどうしていけばいいか」、「なぜ自分は使っているのになくなる必要があるのか」といった不安や不満が最初に出てくると思います。

私含め、大半の方が「自分の利用している鉄道、路線がなくなるわけではない」と考えるかもしれません。しかし、現実日本各地で廃止される路線や廃止するか問題になっている路線が増えています。特に山岳地帯など過疎化が激しい地方では利用者の減少に加え、土砂崩れ等の災害に伴い、廃線になるという、いわば止めを刺される状況も起こっています。そしてその廃線路線が、その地域の唯一の公共交通手段であることも少なくありません。

鉄道は生活のために必要だから、廃線は生活を脅かしかねないと考えている方もいらっしゃるのではないかと思います。

しかし鉄道を利用できることが生活の利益であると認められるかというと、そうとは言い切れないのです。例えば、廃線に対して沿線住民の方が裁判を起こした事案(前橋地判平成 11 年 2 月 26 日、東京高判平成 12 年 2 月 16 日)では、裁判所は、廃線により生活に不都合は発生する可能性は認めつつも、鉄道の利用により生活で得られる利益は、憲法で保障されている生存権、移動の自由、幸福追求権として保障されているものではないとしています。

このように沿線住民からの鉄道を利用する利益の主張は裁判所においても認められない可能性があることを考慮に入れつつ、廃線問題を見ると、沿線自治体の姿勢も廃線問題に関して非常に重要な役割をはたすの

ではないかと考えたのが今年度の研究のきっかけとなりました。

1987(昭和 62)年に国鉄が分割民営化されたことで、旅客鉄道「株式会社」となり、株式会社として社内の赤字、特に赤字路線に関してしっかり目を向ける必要性が高まっています。そのため廃線問題に関しても厳しい状況が生まれています。またこれからも進むであろう過疎化により、廃線問題は拡大していくのではないのでしょうか。

国鉄が民営化した 1987 年から、今年 2017(平成 29)年で、民営化から 30 年を迎えました。この 30 周年を機に、国土交通省は「国鉄の分割民営化から 30 年を迎えて」という題で、これまでの総括を行い、また新聞や鉄道系雑誌など様々な媒体で民営化の功罪、課題に関して考察がなされています。そのような流れの中、弊会の今年度(2017 年度)研究誌は、近年の JR の廃線問題と沿線自治体の姿勢をメインテーマとし、各部員が執筆いたしました。

まず、第 1 部「路線廃止問題を取り巻く要因」では、自治体財政や JR の経営状態など、路線廃止問題に関連する要因を見ていきます。次に第 2 部「事例研究」では近年の路線廃止問題の事例を扱います。第 1 章で事例研究の進め方を説明し、第 2 章以降で各事例の研究を進め、最後に事例研究のまとめを示します。そして第 3 部「結論と提言」では、1 章で示した路線を取り巻く環境と 2 章で行った事例研究を受け、JR の路線廃止問題における意思決定の要因を考察し、それをもとに自治体への提言を行います。

考察が至らぬところは多々あると思われませんが、お楽しみいただき、ご意見・ご感想をいただけると幸いです。

一橋大学鉄道研究会第 55 代部長

## 第0章 研究の背景と目的意識

今回研究テーマとして JR 赤字路線の廃止問題を取り上げた最も大きな理由は、近年 JR において赤字とされる過疎路線の廃止が再び増加し始めたためである。国鉄民営化の前後にまとまった路線の廃止があつてから、JR における過疎路線の廃止は減少し、2003(平成 15)年からは新幹線の開業による並行在来線の分離などといった特殊な事例を除き、10 年以上 JR における過疎路線の廃止は途絶えていた。それが 2014(平成 26)年の岩泉線廃止以降、江差線(江差～木古内間)や留萌本線(留萌～増毛間)が廃止され、2018(平成 30)年には三江線の廃止が予定され、石勝線(新夕張～夕張間)も廃止の方向性がまとまるなど、近年再びこういった路線の廃止が増えてきている。また、石勝線の事故に端を発する経営危機により、多くの路線を「単独では維持できない」とした<sup>1</sup>JR 北海道の発表は北海道内の自治体などに大きな衝撃を与えた。このように JR の過疎路線の廃止の危機が表面化する一方、こうした路線を取り巻く過疎化、少子高齢化やモータリゼーション、それによる利用者数減少といった状況は進む一方であり、今後もこういった赤字の過疎路線の廃止は進むと考えられる。

そのような中で、実際にどのような路線が廃止され、あるいは存続するのかという条件は必ずしも明確ではない。橋脚の流出など大きな被害をこうむり、工事を行って復旧した三江線<sup>2</sup>が復旧後わずか 4 年未満で廃止となったり、輸送密度が 49 人で営業係数が 6700<sup>3</sup>という非常に利用者数が少なく<sup>4</sup>、赤字を垂れ流しているような路線が復旧を決めたりするよ

---

<sup>1</sup> 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>

<sup>2</sup> JR 西日本「三江線(江津～浜原駅間)の運転再開見込みについて」

[https://www.westjr.co.jp/press/article/2013/12/page\\_4923.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2013/12/page_4923.html)

<sup>3</sup> 100 円を稼ぐのにいくら費用がかかるかという数字のこと。この場合、只見線では 100 円を稼ぐのに 6700 円の費用が掛かっていることを表す。

<sup>4</sup> JR 東日本「只見線の状況について」

<http://www.ireast.co.jp/railway/pdf/20160324tadami.pdf>

うななかなか理解しがたい事例が実際に多くある。このように JR の過疎路線の復旧あるいは存続の判断において、何が重要な判断基準となっているのかということをはっきりさせるのが、本研究の目的である。また、そうした JR 側の判断基準を踏まえ、廃止問題に対応する自治体への何らかの提言につなげることが本研究のもう一つの目的である。



# 第1章 国鉄→JR の路線廃止の歴史

この章では国鉄から JR 化初期にかけての、地方ローカル線の廃止の歴史について見ていく。

## 1,ローカル線廃止の始まり

国鉄の地方ローカル線では、昭和 30 年代後半から 40 年代初頭をピークとして、多くの路線で利用客が激減した<sup>1</sup>。高度経済成長の時期に入ると、農村部から都市部への人口移動が加速して、農村の過疎化が進み<sup>2</sup>、また、モータリゼーションの進展によってマイカーを中心とする自動車輸送のシェアが増え、鉄道等の公共交通機関の需要が低下したのである<sup>3</sup>。

そして、1964(昭和 39)年度には国鉄は単年度赤字を計上し、地方ローカル線の赤字体質が問題視されるようになった<sup>4</sup>。そのような中、1968(昭和 43)年、国鉄諮問委員会は「ローカル線の輸送をいかにするか」という意見書の中で、輸送密度が旅客数で約 1,500 人、貨物量で約 2,000t 以上の線区は鉄道輸送、それ以下は自動車輸送の方が低コストであるとし、そのうち国鉄の公共性も考慮したうえで、83 線区 2,600km を自動車輸送に転換すべき、とした<sup>5</sup>。国鉄はこの意見書に基づき当該路線のバス転換を進めたものの、地元の強い反対を受け、結果的に 1972(昭和 47)年度までに 11 線区 121km が廃止されるにとどまった<sup>6</sup>。また、日本鉄道建設公団による地方の国鉄新線の建設は継続され、赤字削減は不十分に終わっ

---

<sup>1</sup> 菅原操(1985)「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」『土木学会論文集 Vol. 1985, No. 353, pp.1~pp.10』3 頁

<sup>2</sup> 一橋大学鉄道研究会(1996)「岐路にたつ地方公共交通」11 頁

<sup>3</sup> 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」1 頁

<sup>4</sup> 「岐路にたつ地方公共交通」13 頁

<sup>5</sup> 同上

<sup>6</sup> 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」2 頁

た。

## 2,特定地方交通線の廃止

赤字 83 線によるローカル線の転換が不発に終わった後、様々な方策がとられてきたが、1979(昭和 54)年、運輸政策審議会の国鉄地方交通線問題小委員会によって「国鉄ローカル線問題について」の報告がなされ、抜本的対策が具体化していくこととなり、この報告書の内容は 1980(昭和 55)年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置(以下国鉄再建法)における地方交通線対策の基礎となった<sup>7</sup>。

国鉄地方交通線問題小委員会の報告書では、「地方交通線について地域における効率的な公共サービスの確保に 十分配慮しつつ、地元の協力を得て適切な措置を講ずること」とされた<sup>8</sup>。そして具体的には、「ローカル線」の範囲を輸送密度 8,000 人/日以下とし、この基準に沿って国民経済的視点からバス輸送の転換が適切な線を区分し、協議会の組織やバス・第 3 セクター等への転換措置を選択し、さらに必要な支援措置を講ずることを示している<sup>9</sup>。

その後、1981(昭和 56)年から再建法施行令の形で地方交通線・特定地方交通線の指定が行われた。まず 8,000 人/日以上が幹線、それ以下は地方交通線と区分したうえで、その後 3 次にわたり特定地方交通線の指定がおこなわれた<sup>10</sup>。

第一次特定地方交通線は、40 線区(729.1km)が指定された。

基準として

- ・営業キロが 30km 以下の盲腸線(行き止まり線)かつ旅客輸送密度が 2,000 人/日未満(石炭輸送量が 72 万 t 以上の路線は除く。)
- ・営業キロが 50km 以下かつ旅客輸送密度が 500 人/日未満

---

<sup>7</sup> 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」 2 頁

<sup>8</sup> 「岐路にたつ地方公共交通」 15 頁

<sup>9</sup> 同上

<sup>10</sup> 同上

が設定された。

ただし、次の条件に該当する線区は指定を除外された

- ・ピーク時の乗客が一方方向 1 時間 1,000 人を超す
- ・代替輸送機関が未整備
- ・代替輸送道路が積雪で年 10 日以上ストップ
- ・1 人の平均乗車キロが 30km を超え、輸送密度が 1,000 人以上
- ・将来沿線に団地などの造成により利用客の増加が見込まれる場合はそれを勘案

最終的に 22 路線がバスに転換され、18 路線が民営もしくは第三セクター鉄道として存続することになった。

第二次特定地方交通線は 31 線区 (2,089.2 km) が指定された。基準として輸送密度 2,000 人/日未満が設定され、また、第一次指定と同様の除外規定も設定された。最終的に 20 路線がバス転換され、11 路線が鉄道として存続することになった。

第三次地方交通線は 12 線区(338.9 km)が指定された。基準として輸送密度 4,000 人/日未満が設定され、第一次指定と同様の除外規定も設定された。最終的に 3 路線がバスに転換され、9 路線が鉄道として存続することとなった<sup>11</sup>。また、鉄建公団による新線建設は国鉄再建法において工事が凍結された。しかし、三陸鉄道のように、第 3 セクター経営が約束された線区に関しては工事の再開が許可された<sup>12</sup>。

そして、これらの特定地方交通線の転換に際しては、赤字 83 線の転換時の反省から、円滑な転換の実施のため、営業キロ 1km あたり 3,000 万円を上限とする転換交付金(補助金)を地元市町村に交付する、転換後 5 年

---

<sup>11</sup> 以上の特定地方交通線の指定に関する内容は、浅井康次(2010)「乗ろうよ！ローカル線 貴重な資産を未来に伝えるために」交通新聞社、19 頁を参考にした。

<sup>12</sup> 「岐路にたつ地方公共交通」15 頁

間は赤字(バス転換は全額、鉄道での転換は半額)を事業者に対して補填する、といったような措置が取られた<sup>13</sup>。

これらの特定地方交通線の転換は1983(昭和58)年の白糠線から開始され、JR化後の1990(平成2)年の宮津線の転換を最後にすべて完了し、地方ローカル線の廃止は一度落ち着くことになった。

### 3,その後の地方ローカル線

しかし、その後も少数ながら赤字ローカル線の廃止は続いた。

1991(平成3)年には七尾線が一部区間の電化の見返りに非電化で残される区間が第三セクターに移管され、1994(平成6)年に函館本線の一部として存続していた函館本線上砂川支線が廃止された。また、1995(平成7)年には深名線が冬季の代替交通路が確保されたとして廃止され、1997(平成9)年には美祢線大嶺支線が廃止された。

また、2000(平成12)年に鉄道事業法が改正され、鉄道事業を廃止する際には許可が必要であったものが、事前に届出をすれば可能になる、という制度変更がなされ、鉄道の廃止が容易となった<sup>14</sup>。

2003年(平成15)には可部線の一部区間が廃止され、2006年(平成18)年には富山駅の高架化に伴って富山港線がLRTに転換された。

このように、赤字ローカル線は国鉄再建に伴って多くが廃止され、JR後もわずかながら廃止が行われていたのである。

### 4,災害と赤字ローカル線

最後に、災害と赤字ローカル線の存廃についての歴史に触れておく。

1983(昭和58)年の日本海中部地震によって、国鉄松前線など、廃止予定の特定地方交通線3線が被害を受けた。これらの路線に対して、赤字を

---

<sup>13</sup> 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」3頁

<sup>14</sup>波床 正敏・山本 久彰(2013)「需給調整規制廃止前後における鉄軌道の廃止状況の変化に関する分析」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』Vol.69, No.5 (土木計画学研究・論文集第30巻) I\_669-I\_676, 669頁

理由に復旧を見送ることはせず、全線を復旧させた<sup>15</sup>。

最近ではよく行われている、災害を機に路線廃止が行われる、といったケースはほとんどなく、むしろ対照的な事例が存在していたのである。

---

<sup>15</sup> 一橋大学鉄道研究会(2011)「災害と鉄道」53頁

## 第2章 過疎地域の自治体を取り巻く環境

第2部の事例研究で扱う区間の沿線自治体のうち、約9割が2017(平成29)年4月時点で過疎地域に指定されている。この章では、全国の過疎地域の財政と人口の状況をみることで、過疎地域を取り巻く環境を考察する。なお、この章の執筆にあたっては、総務省自治行政局過疎対策室による「平成26年度版『過疎対策の現況』について(概要版)<sup>1)</sup>」を参考にした。各種統計データは、同文書に記載されたものを使用している。

### 1. 過疎地域の定義

過疎地域とは、以下のいずれかにあてはまる区域を指す。

- ①過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する市町村の区域
- ②過疎地域自立促進特別措置法第33条第1項の規定により過疎地域とみなされる市町村の区域
- ③過疎地域自立促進特別措置法第33条第2項の規定により過疎地域とみなされる区域

過疎地域自立促進特別措置法とは、同法第1章第1条によれば「人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域について、総合的かつ計画的な対策を実施するために必要な特別措置を講ずることにより、これらの地域の自立促進を図り、もって住民福祉の向上、雇用の増大、地域格差の是正及び美しく風格ある国土の形成に寄与することを目的とする<sup>2)</sup>」法律である。同法では、過疎地域に指定されるための具体的な要件を示しており、それは「財政要件」(財政力指数<sup>3)</sup>)と、「人口要件」

<sup>1)</sup> [http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000392823.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000392823.pdf)

<sup>2)</sup> E-Gov 法令検索「過疎地域自立促進特別措置法(平成十二年法律第十五号)」  
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H12/H12HO015.html>

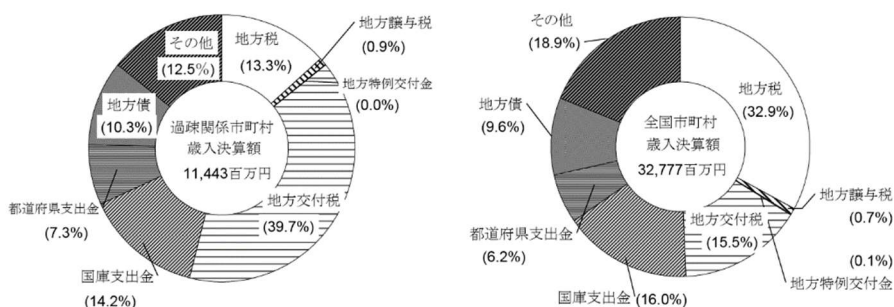
<sup>3)</sup> 地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源

(人口減少率など)である。つまり、過疎地域であるかどうかは、その市町村の財政の状況と、人口の動態によって決まることになる。

## 2. 過疎地域の財政状況

ここではまず、市町村の財政力を示す指標である財政力指数<sup>3</sup>の平均値を、全国と過疎地域とで比較する。2013(平成25)年度において、財政力指数の全国平均は0.49であるのにたいし、過疎地域に限った平均値は0.23であり、大きく差がついている。過疎地域の財政力指数の内訳をみても、0.2未満の市町村がうち4割を超えており、過疎地域には財政力が非常に弱い市町村が多いことがわかる。

また、過疎地域の歳入決算の内訳についてもふれておきたい。2013年度の市町村歳入決算の内訳を、全国と過疎地域とで比較する(図表1-2-1参照)。すると、1市町村当たりの歳入に占める地方税収の割合は、全国32.9%であるのに対し過疎地域13.3%である。一方、国から交付される財源である地方交付税の割合は、全国15.5%であるのに対し過疎地域39.7%である。過疎地域は、歳入額のうち自主財源である地方税収の割合が小さく、多くを国からの補助によって賄う脆弱な財政構造であることがわかる。



(備考) 1 総務省「平成25年度地方財政状況調査」による。  
 2 過疎地域は、平成27年4月1日現在。  
 3 過疎関係市町村には、一部過疎地域を含まない。

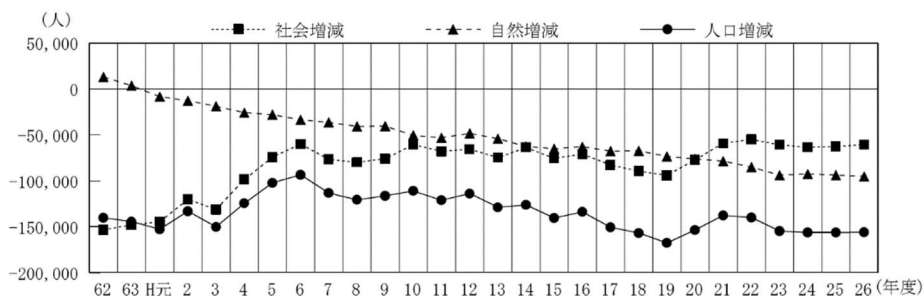
図表 1-2-1 平成 25 年度 市町村歳入決算の状況

が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。(総務省「平成27年度地方公共団体の主要財政指標一覧 1. 指標の説明」

[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000456278.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000456278.pdf) より)

### 3, 過疎地域の人口動態

まず、過疎地域における5年ごとの人口増減率の推移をみると、1960(昭和35)年～2010(平成22)年にかけて、一貫して減少を示している。このうち最も低かったのは1965(昭和40)年～1970(昭和45)年の-9.5%であり、1975(昭和50)年～1985(昭和60)年にかけては-2%代に持ち直しているものの、その後再び減少率は大きくなり2005(平成17)年～2010年には-6.9%を記録した。人口増減の要因を社会増減及び自然増減からみると、1988(昭和63)年度以前は自然増を上回る社会減による人口減少、1989(平成元)年度以降は社会減と自然減の両方が人口減少の要因となった。2008(平成20)年度からは社会減が拡大から縮小に転じ、2009(平成21)年度以降は自然減が社会減を上回っている。



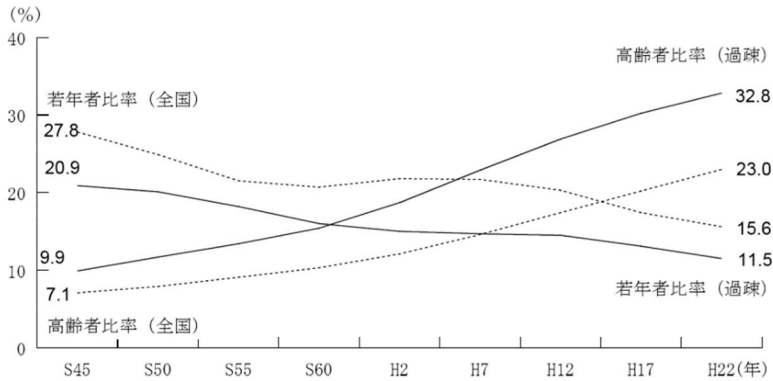
(備考) 1 総務省「住民基本台帳人口要覧」による。

2 過疎地域は、平成27年4月1日現在であり、データの取得ができない一部過疎地域を含まない。

図表 1-2-2 過疎地域における人口増減(社会増減と自然増減)の推移

次に、過疎地域の世代別人口構成比をみると、64歳以下の全ての年齢階層において、過疎地域の構成比は全国よりも低い。その一方で、65歳以上の高齢者の構成比は、全国が22.8%であるのに対し、過疎地域は32.8%となっている。1970年～2010年の高齢者比率及び若年者(15歳～29歳)比率の推移(図表1-2-3)をみると、過疎地域の方が全国と比べ若年者比率が低く、高齢者比率が高い傾向が一貫して続いてきたことがわかる。





区分	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
高齢者比率	全国①	7.1	7.9	9.1	10.3	12.1	14.6	17.4	23.0
	過疎②	9.9	11.7	13.4	15.4	18.7	22.9	26.9	32.8
若年者比率	全国①	27.8	24.9	21.5	20.7	21.8	21.7	20.3	15.6
	過疎②	20.9	20.1	18.2	16.0	15.0	14.7	14.5	11.5
	②-①	△6.9	△4.8	△3.3	△4.7	△6.8	△5.8	△4.3	△4.1

- (備考) 1 国勢調査による。  
 2 過疎地域は、平成27年4月1日現在。  
 3 高齢者比率、若年者比率とも加重平均である。  
 4 年齢不詳人口を除き算出しているため、図表6の数値と一致しない。

図表 1-2-3 高齢者比率及び若年者比率の推移

最後に、過疎地域の人口密度をみてみたい。平成 22 年国勢調査によれば、過疎地域の人口は合計 1,136 万人であり、過疎地域の面積は、合計 58.7%(221,911 km<sup>2</sup>)である。ここから過疎地域の人口密度を算出すると、約 51.19 人/km<sup>2</sup>となる。一方で非過疎地域の人口は合計 11,670 万人、面積は合計 156,039 km<sup>2</sup>であり、人口密度は約 747.89 人/km<sup>2</sup>と算出される。過疎地域と非過疎地域の人口密度を比較すると、14 倍以上の差であることがわかる。

#### 4. 考察

以上でみてきた通り、過疎地域には財政力の非常に弱い自治体が多く、実際に過疎地域は歳入の多くを国からの補助に頼っている。また、過疎地域では著しい人口減少と少子高齢化が進行している。

こうした状況を考えると、過疎地域で鉄道を維持していくのは決して容易ではない。人口減少と少子高齢化は鉄道利用者減少の要因となって

路線の減収につながるし、沿線自治体の財政に余力がなければ、鉄道を維持するための財政支出を行うことも困難だからである。当然のことではあるが、鉄道存廃の問題は、過疎の問題と密接にかかわっている。

## 第3章 JR各社の経営状態

この章ではJR各社(JR貨物を除く)の経営状態を会計情報などの企業の公表する情報を利用し分析する。会計情報は各社が公表している有価証券報告書(非上場会社であるJR北海道とJR四国では計算書類)を使用する。なお、使用するデータの都合上、JR東日本・JR東海・JR西日本・JR九州のデータは連結財務諸表となり、JR北海道・JR四国のデータは個別貸借対照表および個別損益計算書となる。

### 1. JR北海道

以下の検証はJR北海道が公表している平成28年度の計算書類を用いている。

まず、損益計算書から検証する。JR北海道は平成28年度において、鉄道事業によって53,445百万円の営業損失、関連事業によって3,635百万円の営業利益を計上している。また、経営安定基金運用収益が23,639百万円、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債権受取利息収益<sup>1</sup>が5,500百万円計上されている。これがそのまま鉄道事業の営業損失を補填すると仮定すれば、鉄道事業による営業損失は24,306百万円まで縮小されることとなる。しかし、それをもってしても鉄道事業による営業損失は依然として巨額の赤字である。特別損益項目を見ても、各種補助金等<sup>2</sup>が7,287百万円計上されていたり、関係会社株式売却益が1,402百万円計上されていたりするように、外部資金に頼らないし身を削る処置を行って損失を食い止めようとしていることがわかる。なお、JR北海道の経常損失は18,885百万円、当期純損失は12,604百万円である。

つづいて貸借対照表から検証する。以下の表はJR北海道の平成28年度の個別貸借対照表の抜粋である。

---

<sup>1</sup> 鉄道事業者の運輸設備の維持・発展に寄与することを目的とした独立行政法人である鉄道建設・運輸施設整備支援機構の発行した債券である。

<sup>2</sup> 補助金等が1,543百万円、設備投資助成金が5,744百万円である。

流動資産 <sup>3</sup>	36,682	流動負債 <sup>4</sup>	59,802
固定資産 <sup>5</sup>	312,363	固定負債 <sup>6</sup>	153,144
経営安定基金資産	766,820	鉄道敷設・運輸施設整備支援機構 特別債権の引き受けのための借入 金	220,000
うち流動資産	51,414		
うち固定資産	715,406		
鉄道敷設・運輸施設整備支援機構 特別債権	220,000	純資産	902,908
		うち株主資本 <sup>7</sup>	161,788
		うち経営安定基金 <sup>8</sup>	741,095
		うち評価・換算差額等	24

図表 1-3-1 JR 北海道の平成 28 年度の個別貸借対照表(単位:百万円)

この貸借対照表を見ると、株主資本が脆弱であることがわかる。純資産帳簿価額の 8 割以上を経営安定基金という外部資金に頼っており、株主資本は 161,788 百万円しか残っていない。これは、当期の営業損失の 3.25 倍、経常損失の 8.57 倍、純損失の 12.84 倍である。換言するならば、仮に当期の業績が永続した場合 12.84 年で株主資本が食い潰されてしまうこと、JR 北海道の行う経常的な損失のみを考慮した場合 8.57 年分の損失しか株主資本で賄えないことを意味する。平成 28 年度の純損失は「実質的に過去最大」<sup>9</sup>ではあるものの、今後 JR 北海道が従来通りに事業を展開する場合は近い将来に更なる資本の投入が求められ、それが充分になされなければ倒産してしまうということが予測される。しかし、現状でも経営安定基金などに頼った経営がなされていることを考えると、JR 北海道自身が損

<sup>3</sup> 経営安定基金資産および鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債権に係るものを除く。

<sup>4</sup> 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債権引き受けのための借入金に係るものを除く。

<sup>5</sup> 経営安定基金資産および鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債権に係るものを除く。

<sup>6</sup> 鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債権引き受けのための借入金に係るものを除く。

<sup>7</sup> 資本金が 9,000 百万円、資本剰余金が 153,451 百万円、利益剰余金が△663 百万円である。

<sup>8</sup> 経営安定基金評価差額金を含む。

<sup>9</sup> JR 北海道(2017)『平成 28 年度決算 社長談話』

<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyoku/28kessan.pdf> より

失額を小さくし、可能ならば黒字転換することが要求される。

以上を総合すると、JR 北海道の経営状況は非常に厳しく、不採算事業(すなわち赤字路線)からの早期の撤退ないし黒字転換が求められる状況にあるといえる。

## 2, JR 東日本

以下の検証は JR 東日本が公表している平成 28 年度の有価証券報告書を用いている。

まず、損益計算書およびセグメント情報<sup>10</sup>から検証する。JR 東日本は平成 28 年度において、運輸業<sup>11</sup>から 326,419 百万円、駅スペース活用事業から 32,990 百万円、ショッピング・オフィス事業から 75,032 百万円、その他から 34,978 百万円のそれぞれセグメント利益を上げている。鉄道事業からも非鉄道事業からも安定して営業利益があげられていることがわかる。特別損益項目をみても目立つのは耐震補強重点対策関連費用 17,391 百万円程度であり、JR 北海道のような外部に頼る状況、身を削る処置は確認できない。なお、JR 東日本の経常利益は 412,311 百万円、当期純利益は 279,434 百万円である。

つづいてキャッシュフロー計算書から検証する。営業活動によるキャッシュフロー(小計より上)<sup>12</sup>は 848,762 百万円のキャッシュインフロー、投資活動によるキャッシュフローは 557,538 百万円のキャッシュアウトフロー、財務活動によるキャッシュフローは 116,280 百万円のキャッシュアウトフローである。営業活動によってキャッシュを獲得し、それによって投

---

<sup>10</sup> キャッシュフロー計算書・セグメント情報の開示は金融商品取引法上で開示が義務付けられており、会社法では義務付けられていない。そのため、会社法に基づいた計算書類の開示を行う非上場会社についてはキャッシュフロー計算書を確認できない場合がある。本研究の対象については、JR 北海道・JR 四国は開示を行っていないため、これに関する分析は行っていない。

<sup>11</sup> 自動車による運輸サービスや鉄道車両製造事業も含まれている。

<sup>12</sup> キャッシュフロー計算書においては、法人税等の支払額といった営業・投資・財務のいずれの活動にも該当しないキャッシュフローを営業活動によるキャッシュフローと区分する形で営業活動によるキャッシュフローに含めて表示することとされている。ここでは純粹な営業活動によるキャッシュフローを検証するため、法人税等の支払いによるキャッシュアウトフローといったその他の項目を除外した額である、営業活動によるキャッシュフロー(小計より上)を用いることとした。

資を行う、ないし利害関係者への還元を行っているといえるため、良好なキャッシュフローの状況であるといえる。なお平成 28 年度における現金及び現金同等物の増減額は 20,912 百万円のキャッシュアウトフローである。

つづいて、株式に関わる指標から検証する。JR 東日本の過去 5 年の主要な指標(連結)の推移は以下の通りである。ただし、1 株当たり配当と配当性向は個別ベースである。

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
1 株当 たり配 当(円)	120	120	120	130	130
配当性 向(%)	34.2	27.9	30.0	24.4	20.8
1 株当 たり当 期純利 益(円)	443.70	506.77	458.95	625.82	713.96
自己資 本利益 率(%)	9.0	9.5	8.1	10.4	10.9
株価収 益率(倍)	17.4	15.0	21.0	15.5	13.6

図表 1-3-2 平成 24 年度から平成 28 年度の JR 東日本の主要な経営指標  
の推移

配当については平成 27 年度に 10 円/株のベースアップをした以外は安定配当が続いている。配当性向は乱高下しているが、これは配当額を一定にしていることに起因していると考えられる。収益性についても、1 株当たり純利益や自己資本利益率はゆるやかな上昇傾向にあるとわかる。所謂

『伊藤レポート』<sup>13</sup>に示されている自己資本利益率の最低ラインである8%も達成されていることから、投資家の視点からみても経営状況はおおむね良好であると考えられる。

以上を総合すると、JR 東日本の経営状況は多くの黒字路線に支えられ良好であり、赤字路線を維持する体力は十分にあり、廃止は急務でないといえる。

### 3, JR 東海

以下の検証は JR 東海が公表している平成 28 年度の有価証券報告書を用いている。

まず、損益計算書およびセグメント情報から検証する。JR 東海は、平成 28 年度において運輸業<sup>14</sup>から 593,192 百万円、流通業から 7,501 百万円、不動産業から 18,144 百万円その他から 1,684 百万円のセグメント利益をあげている。営業利益のほとんどを運輸業からあげていることが特徴的である。特別損益項目に特筆事項はない。なお経常利益は 563,973 百万円、当期純利益は 391,261 百万円である。

つづいてキャッシュフロー計算書から検証する。営業活動によるキャッシュフロー(小計より上)は 821,103 百万円のキャッシュインフロー、投資活動によるキャッシュフローは 1,909,547 百万円のキャッシュアウトフロー、財務活動によるキャッシュインフローは 1,425,188 百万円のキャッシュアウトフローである。投資および財務活動によるキャッシュフローが巨額となっているが、これは中央新幹線建設長期借入金による収入 1,500,000 百万円および中央新幹線建設資金管理信託<sup>15</sup>の設定による支出 1,500,000 百万円が大きく影響しているにすぎず、これを除けば投資活動によるキャッシュフローは 409,547 百万円のキャッシュアウトフロー、財務活動によるキャッシュフローは 74,812 百万円のキャッシュアウトフロ

---

<sup>13</sup> 経済産業省(2014)『「持続的成長への競争力とインセンティブ～企業と投資家の望ましい関係構築～」プロジェクト「最終報告書」』のこと

<sup>14</sup> バス事業等が含まれる。

<sup>15</sup> 「中央新幹線の建設の推進のため、鉄道・運輸機構より借り入れた資金の分別管理を目的として設定」(東海旅客鉄道株式会社,2017)された信託財産であり、預金の形態の信託財産である。

一となる。なお平成 28 年度における現金及び現金同等物の増減額は 96,207 百万円のキャッシュインフローである。

つづいて、株式に関わる指標から検証する。JR 東海の過去 5 年の主要な指標(連結)の推移は以下の通りである。ただし、1 株当たり配当と配当性向は個別ベースである。

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
1 株当 たり配 当(円)	105.00	115.00	120.00	125.00	135.00
配当性 向(%)	11.0	9.4	9.1	7.5	7.0
1 株当 たり当 期純利 益(円)	1016.12	1299.23	1342.15	1714.64	1996.52
自己資 本利益 率(%)	14.1	15.7	14.0	15.6	15.7
株 価 収 益率(倍)	9.76	9.28	16.20	11.61	9.09

図表 1-3-3 平成 24 年度から平成 28 年度の JR 東海の主要な経営指標の推移

1 株当たり配当は毎年 5 円～10 円の増配を実現している。また、1 株当たり当期純利益や自己資本利益率も JR4 社の中で最高の水準を推移しており、中でも自己資本利益率が過去 5 年間 10%超を推移しているのは JR 東海のみである。安定した配当と高い経営効率性を実現しており、投資家の評価は JR4 社内で最高になると考えられる。

以上を総合すると、JR 東海の経営状況は東海道新幹線の収益力に支えられ良好であり、赤字路線を維持する体力は十分にあり、廃止は急務でな



いといえる。

#### 4, JR 西日本

下の検証は JR 西日本が公表している平成 28 年度の有価証券報告書を用いている。

まず、損益計算書およびセグメント情報から検証する。JR 東海は、平成 28 年度において運輸業<sup>16</sup>から 121,792 百万円、流通業から 5,249 百万円、不動産業から 32,222 百万円、その他から 20,468 百万円のセグメント利益を上げている。JR 東海ほどではないものの、営業利益の多くが運輸業を源泉としている。特別損益項目についても線区整理損失引当金繰入額<sup>17</sup>による特別損失が 11,470 百万円計上されている以外は特筆すべき巨額な項目はない。なお経常利益は 160,783 百万円、当期純利益は 93,524 百万円である。

つづいてキャッシュフロー計算書から検証する。営業活動によるキャッシュフロー(小計より上)は 313,002 百万円のキャッシュインフロー、投資活動によるキャッシュフローは 295,808 百万円のキャッシュアウトフロー、財務活動によるキャッシュフローは 44,304 百万円のキャッシュインフローである。キャッシュフローの構造は JR 東日本と同一であり、良好なキャッシュ運用が行われているといえる。なお平成 28 年度における現金及び現金同等物の増減額は 17,359 百万円のキャッシュアウトフローである。

つづいて、株式に関わる指標から検証する。JR 西日本の過去 5 年の主要な指標(連結)の推移は以下の通りである。ただし、1 株当たり配当と配当性向は個別ベースである。

---

<sup>16</sup> 自動車運送事業および船舶事業が含まれる。

<sup>17</sup> 三江線廃止に伴う橋梁・電気設備の撤去にかかる費用のうち、JR 西日本が撤去するものについての撤去費用の見積もり額を線区整理損失引当金として計上するための特別損失項目である。

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
1 株当 たり配 当(円)	110	115	125	135	140
配当性 向(%)	50.8	45.8	51.1	42.8	38.3
1 株当 たり当 期純利 益(円)	310.87	338.98	344.58	443.53	471.52
自己資 本利益 率(%)	8.3	8.6	8.4	10.2	10.0
株価収 益率(倍)	14.5	12.4	18.3	15.7	15.4

図表 1-3-4 平成 24 年度から平成 28 年度の JR 西日本の主要な経営指標  
の推移

1 株当たり配当は毎年 5~10 円の増配が行われており、平成 28 年度の 140 円/株という配当は JR4 社内で最高である。1 株当たり当期純利益、自己資本利益率についても上昇傾向にあり、自己資本利益率 8% 超もクリアしている。自己資本利益率が近い JR 東日本と比べると、利益の絶対額が小さいことから 1 株当たり当期純利益や株価収益率は見劣りしてしまう面もあるが、おおむね良好な状況であると考えられる。

以上を総合すると、JR 西日本の経営状況は主に運輸事業に支えられ良好であり、赤字路線を維持する十分に体力はあり、廃止は急務でないといえる。

## 5, JR 四国

下の検証は JR 四国が公表している平成 28 年度の計算書類を用いてい

る。

損益計算書から検証する。JR 四国は、平成 28 年度において鉄道事業によって 11,908 百万円の営業損失、関連事業から 92 百万円の営業損失を計上している。また、経営安定基金運用収益が 5,537 百万円、鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債権受取収益が 3,500 百万円計上されている。これがそのまま鉄道事業の営業損失を補填すると仮定すれば、鉄道事業による営業損失は 2,871 百万円まで縮小されることとなるが、依然として赤字である。特別損益項目についてみると、設備投資助成金が 3,702 百万円、工事負担金等受入額が 2,642 百万円特別利益として計上されているが、固定資産圧縮損<sup>18</sup>3,466 百万円が計上されているため、これによって損益計算書に与えられる影響は 2,878 百万円となる。しかし、これを鉄道事業による営業損失に補填すると 7 百万円の営業利益に転換することから、企業全体で見るとギリギリの状態ながら鉄道による損失によるダメージを少なくすることができるといえる。なお、JR 四国の平成 28 年度における経常損失は 2,032 百万円、当期純利益は 1,293 百万円である。

以上を総合すると、JR 四国の経営状況は厳しい状況に置かれているといえ、今後安定した経営を推し進めるためには鉄道事業の収益性の向上が求められる。その過程で不採算路線の廃止が検討される余地はある。

## 6, JR 九州

下の検証は JR 九州が公表している平成 28 年度の有価証券報告書を用いている。

まず、損益計算書およびセグメント情報から検証する。JR 九州は、平成 28

---

<sup>18</sup> 圧縮記帳が行われている。圧縮記帳とは、補助金等による金銭の交付を源泉として固定資産を購入した際に補助金等受贈益相当額を固定資産の帳簿価額から減額するため特別損失を計上する処理である。企業会計上の効果としては減価償却費に係る期間損益計算の適正化が挙げられ、圧縮記帳によって固定資産の帳簿価額を減額することによって各期の減価償却費が圧縮記帳をしない場合のそれと比して小さくなるという効果がある。圧縮記帳を行うか否かは各企業の採用する会計方針により異なる。経常損失が巨額でその縮小が早急に求められる JR 北海道では圧縮記帳を行わず、比較的余裕がある JR 四国では圧縮記帳を行い将来の減価償却費の減額を図ったと考えられる。

年度において運輸サービス<sup>19</sup>から 25,719 百万円、建設から 5,951 百万円、駅ビル・不動産から 22,658 百万円、流通・外食から 3,475 百万円のセグメント利益を挙げている。運輸サービスへの依存度は JR 東日本、JR 東海、JR 西日本より大幅に小さく、運輸サービスの収益性の低さを多角化によってカバーしているといえる。特別損益項目について特筆事項はない。なお経常利益は 60,565 百万円、当期純利益は 44,997 百万円である。

つづいてキャッシュフロー計算書から検証する。営業活動によるキャッシュフロー(小計より上)は 62,154 百万円のキャッシュインフロー、投資活動によるキャッシュフローは 18,366 百万円のキャッシュアウトフロー、財務活動によるキャッシュフローは 692 百万円のキャッシュアウトフローである。財務活動によるキャッシュフローが僅少であることから、借り入れなどを行わず自弁で設備投資を行っていると考えられる。なお平成 28 年度における現金及び現金同等物の増減額は 9,530 百万円のキャッシュインフローである。

つづいて、株式に関わる指標から検証する。JR 九州の過去 3 年の主要な指標(連結)の推移は以下の通りである。ただし、1 株当たり配当と配当性向は個別ベースである。また、「-」は当該指標が有価証券報告書に記載されていなかったことを示す。

---

<sup>19</sup> バス事業、船舶事業、レンタカー事業を含む

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年 度	平成 28 年度
1 株当 たり配 当(円)	-	-	-	-	38.50
配当性 向(%)	-	-	-	-	16.4
1 株当 たり当 期純利 益(円)	-	-	93.83	△2,706.81	279.70
自己資 本利益 率(%)	-	-	2.0	△81.2	13.9
株 価 収 益 率 (倍)	-	-	-	-	12.2

図表 1-3-5 平成 24 年度から平成 28 年度の JR 九州の主要な経営指標の  
推移

JR 九州は 2016 年 10 月に上場したため、2015 年度以前の主要な経営指標の一部は有価証券報告書上で公表されていないことから、経年比較はできない。平成 28 年度の 1 株当たり配当額は 38.50 円と、他の上場している JR 各社の 4 分の 1 程度に大きく落ち込んでいる。これは、平成 27 年度に 521,566 百万円の巨額の減損損失を計上し株主資本が大きく減少したことに伴い、配当に回す剰余金の余裕がなくなったことが理由であると考えられる。また、2016 年度の 1 株当たり当期純利益の水準も他の上場している JR 各社には見劣りするものの、自己資本利益率は 13.9%と JR 東海に次ぐ高水準を達成している<sup>20</sup>。投資家の視点に立つと、現在のパフォ

<sup>20</sup> 前年度の巨額の赤字に伴い株主資本の帳簿価格が減ったことから、自己資本利益率の算定式の分母が小さくなった影響も多分に含まれていると考えられる。

ーマンスは他の上場している JR 各社に見劣りするものの、今後の成長を期待できるような状況にあると考えられる。

以上を総合すると、JR 九州の経営状況は多角化の効果により良好であり、赤字路線を維持する体力はあり、廃止は急務でないといえる。ただし、各種経営指標は他の上場している JR 各社の水準に達していないものが多く、株主からさらなる経営指標向上のため赤字路線の廃止の検討の圧力が加わる可能性はある。

以上の分析を総合すると、JR 各社の赤字路線に対する姿勢はおおむね以下になると推察される。

JR 北海道	極めて厳しい。早急に赤字路線の廃止や自治体による損失補填が求められる。
JR 東日本	良好。他路線や他事業により十分な利益があげられているため、赤字路線の廃止は急務ではない。
JR 東海	良好。他路線や他事業により十分な利益があげられているため、赤字路線の廃止は急務ではない。
JR 西日本	良好。他路線や他事業により十分な利益があげられているため、赤字路線の廃止は急務ではない。
JR 四国	厳しい。長期的な視野に立脚し、経営安定化のために不採算路線の廃線が検討される余地あり。
JR 九州	おおむね良好。多路線や他事業により十分な利益があげられているため、赤字路線の廃止は急務ではない。ただし株主から赤字路線の廃止の検討の圧力が加わる可能性は他の上場している JR 各社より高いと考えられる。

図表 1-3-6 JR 各社の赤字路線に対する姿勢

# 第4章 過疎路線や鉄道復旧に対する 国の補助制度

この章は全体として一橋大学鉄道研究会 2012 年度研究誌を参考としている。

## 1. 過疎路線とは

「過疎路線」といっても、そのような用語は国の定義には存在しない。いわゆる「過疎路線」の多くが、国土交通省の定義に存在する、「地域鉄道」に当たるものであるので、「地域鉄道」と同視していくこととする。

国土交通省によると、「地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んで<sup>1)</sup>いる。

つまり、「地域鉄道」の定義には JR 各社の路線も含まれているが、「地域鉄道事業者」の定義には JR 各社は含まれないということである。この定義が支援制度の対象になるかならないかに大きく影響している。

## 2. 地域鉄道に対する国の姿勢

国土交通省としては、「地域の将来にとってどのような交通機関や輸送サービスが必要不可欠なのかについては、まずは沿線地域において議論し、判断すべきであり、その結論に基づいて鉄道の活性化に取り組んでいく場合にあつては、地元自治体をはじめとする地域が中心的な役割を担うことが何より重要です。国においては、そのような地域が主導する意欲的な取り組みに対し、積極的に支援していくこととしています<sup>2)</sup>。」としている。す

---

<sup>1)</sup> 国土交通省「地域鉄道対策」

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)

<sup>2)</sup> 国土交通省「地域鉄道対策」

なわち、その地域鉄道がある沿線地域の内部・自治体を中心となって、まずは鉄道に限定せずに地域の輸送を考え、次に地域の輸送を鉄道で行うとすることを判断した場合も沿線地域が中心となって活性化していくべきであり、その地域主導の取り組みに対して、国は支援していくという姿勢であるということだ。

これは法律にも表れている。少子高齢化の進展の中、地方公共交通の維持が難しくなっている状況から制定された、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律<sup>3</sup>」の第4条第1項から3項を見てみると、

#### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第4条

1項：国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2項：都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3項：市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

以上のように、地方自治体が主体となって地方公共交通を守り、国はそのバックアップをおこなうという形が現在の地方公共交通、ひいては地方の路線を取り囲んでいる状況である。現状、地方自治体が財政的に厳しい

---

<sup>3</sup> 法令データ提供システム「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」  
<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/strsearch.cgi>



傾向にある地方において自助努力を求める、この姿勢はいかかなものだろうか。

加えて、鉄道に関してはもう 1 つ厳しい国の姿勢がある。本来、鉄道軌道整備法<sup>4</sup>第 8 条には、

#### 鉄道軌道整備法第 8 条

3 項：政府は、第三条第一項第三号<sup>5</sup>に該当するものとして同条の規定により認定を受けた鉄道につき適切な経営努力がなされたにもかかわらず欠損を生じたときは、当該鉄道事業者に対し、毎年、予算の範囲内で、当該鉄道事業の欠損金の額に相当する金額を限度として補助することができる。

4 項：政府は、第三条第一項第四号<sup>6</sup>に該当する鉄道の鉄道事業者がその資力のみによつては当該災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるときは、予算の範囲内で、当該災害復旧事業に要する費用の一部を補助することができる。

とあるように、8 条 3 項では適切な経営努力を条件としながらも、欠損を生じた鉄道事業者に対して、欠損補助を国はできるとし、また同条 4 項では災害の復旧費を補助できるとしている。

問題は同法同条 3 項の欠損補助に関してである。この欠損補助<sup>7</sup>に関しては、経営努力のインセンティブが働かないこと、鉄道は地域の最後の足

---

<sup>4</sup> 法令データ提供システム「鉄道軌道整備法」

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S28/S28HO169.html>

<sup>5</sup> 鉄道軌道整備法第 3 条第 3 項

（助成の対象となる鉄道は）「設備の維持が困難なため老朽化した鉄道であつて、その運輸が継続されなければ国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるもの」

<sup>6</sup> 鉄道軌道整備法第 3 条第 4 項

（助成の対象となる鉄道は）「洪水、地震その他の異常な天然現象により大規模の災害を受けた鉄道であつて、すみやかに災害復旧事業を施行してその運輸を確保しなければ国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるもの」

<sup>7</sup> 国による地方公共交通の欠損補助に関しては鉄道以外のもの、つまり、地方バス、離島航路・航空路には現在でも補助がなされている(国土交通省「地域公共交通確保維持事業」(001198134.pdf)より)。

ではないこと等の理由により 1997(平成 9)年度に廃止された<sup>8</sup>。つまり適切な経営がなされていて赤字が発生しても、その補助は行うつもりはないという姿勢があらわれている。欠損補助の代替として国交省は投資に対して重点的に措置を行うという<sup>9</sup>スタンスのため、安全性の向上や災害復旧に関しての支援制度を中心に次項は述べていきたい。

### 3, 過疎路線への補助制度

この項では章の題名に沿って、国による、過疎路線(地域鉄道)や災害復旧に重点を置いた支援制度に関して見ていく。

#### ①安全対策

##### ・ 鉄道軌輸送対策事業費補助制度

この制度に基づき、事業者が公共か非公共かによってそれぞれ、鉄道軌輸送対策事業費補助制度における「鉄道施設総合安全対策事業費補助(公共)」、同制度における「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(非公共)」の補助を受ける。本制度は、安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援<sup>10</sup>することが目的である。地域鉄道事業者というのが補助対象であるため、JR や大手私鉄は対象にはならない。

この支援を受けると、補助対象事業者はレールをはじめとする基礎の走行設備の更新や落石等防止設備、防風設備の設置といった安全な運行のための施設の更新の費用の補助を、国から更新経費の最大 3 分の 1 の割合で受けることができる。

##### ・ 鉄道施設総合安全対策事業費補助(老朽化対策事業)<sup>11</sup>

鉄道事業者が保有する橋りょうやトンネル等の土木構造物には、法律で

<sup>8</sup> 田中雄章(2013)「一般地方財政篇 地域鉄道支援に対する地方財政措置について」『地方財政』,第 52 巻 6 号, 地方財務協会,p.62-73

<sup>9</sup> 田中雄章(2013)「一般地方財政篇 地域鉄道支援に対する地方財政措置について」『地方財政』,第 52 巻 6 号, 地方財務協会,p.62-73

<sup>10</sup> 国土交通省「地域鉄道の安全輸送の確保」

<http://www.mlit.go.jp/common/001136990.pdf>

<sup>11</sup> 鉄道・運輸機構「Ⅶ 国における鉄道助成制度」

<http://www.jrft.go.jp/02Business/Aid/pdf/bookGuide07.pdf>

定められた耐用年数を大きく越えたものが多く存在している。現在そのような施設を適切に維持管理することが課題となっているため、人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、初期費用は掛かるが、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に値する鉄道施設の補強・改良に要する経費の一部を補助する制度である。

対象となる事業者は、JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 貨物、大手・準大手民鉄、公営の事業者を除いた、地方の鉄軌道事業者である。補助を受ける事業者は橋りょうやトンネル等の土木構造物の補強・改良にかかる経費の最大3分の1を補助される。

この対象には JR 北海道、JR 四国、JR 九州といった、本州以外の、いわゆる 3 島会社は補助を受けられることになっている。

#### ※鉄道防災事業費補助制度<sup>12</sup>

国からの補助制度とは異なるが、独立行政法人鉄道・運輸機構が設置する防災補助も存在する。JR 各社が施行する落石・なだれ等対策、海岸等保全等の施設整備工事のうち、その効果が単に鉄道の安全確保に寄与するのみならず、一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する公共的防災事業に対して、補助が行われる。

落石・なだれ等対策の工事の場合、補助対象経費の2分の1、海岸等保全工事の場合、補助対象経費の2分の1および3分の1が補助される。実績として2015(平成27)年度は JR 北海道(根室本線)、JR 四国(予讃線、土讃線、予土線)、JR 九州(日南線、肥薩線、指宿枕崎線)に補助金が与えられた。

#### ②災害復旧

- ・災害復旧事業費補助金<sup>13</sup>

鉄道軌道整備法8条4項に基づく制度であり、災害復旧工事に関わる費

---

<sup>12</sup> 鉄道・運輸機構「鉄道の助成 業務概要 安全・防災対策 鉄道防災」

<http://www.jrtt.go.jp/02Business/Aid/aid-anzenBousai.html>

<sup>13</sup> 鉄道・運輸機構「Ⅶ 国における鉄道助成制度」

<http://www.jrtt.go.jp/02Business/Aid/pdf/bookGuide07.pdf>

用を対象に、国と地方自治体がそれぞれ同額を、各々が最大4分の1、補助する制度である。すなわち、国・地方自治体合わせて、復旧工事費用の50%を補助として受けることができる。

補助の対象・条件は

- ①当該災害復旧を行うことが、人々の生活の安定上必要であること。
- ②当該災害復旧に要する費用が、前年度における当該災害を受けた鉄軌道の運輸における収入の1割以上であること。
- ③当該鉄軌道事業者が次のいずれにも該当するものであること。
  - (a)鉄軌道事業に関して被災前3年間または被災以降5年以上欠損若しくは営業損失があること。
  - (b)全事業に関して被災前3年間または被災以降5年以上欠損若しくは営業損失があること。
  - (c)当該災害復旧事業を補助なしで行うこととした場合に、その経営の安定に支障を生ずると見込まれること。
- ④当該災害を受けた鉄軌道の収益のみでは、当該鉄軌道費用を償い、かつ、当該災害復旧費用を回収することが困難であると認められること。  
(被災年度前3年間の平均輸送密度指数が8千人以上の鉄軌道は含まれない)

以上より、経営状態が厳しい事業者が被災した場合に補助が受けられる制度であるといえる。

・東日本大震災用復旧に関して<sup>14</sup>

東日本大震災を受け、上述の災害復旧事業費補助制度に加えて、各鉄道会社の被害状況に鑑み、事業者負担を減らす制度ができた。その制度は、自治体が被災した施設を復旧の上保有した場合、国による支援が受けられ、国・自治体がそれぞれ復旧費の2分の1を負担し、自治体の負担分は震災復興特別交付税による手当を受けることができるというものである。これにより、事業者は復旧費によって経営状態が厳しくなることはなく、自治体は、施設保有・管理する負担はあるものの、復旧費は震災復興特別交付

---

<sup>14</sup> 国土交通省「復旧・復興に向けた支援」  
[https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/td/pdf/1\\_4.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/td/pdf/1_4.pdf)

税による手当を受けるので、自治体の負担も少ない制度となっている。

また災害復旧事業費補助制度に関しても、自治体の負担分を震災復興特別交付税により措置され、事業者の補助条件の③など(前頁参照)も緩和し、被害額に比べ、利益額が微小な場合、補助を受けられることとなった。これらの緩和により、三陸鉄道や仙台空港鉄道などが新制度を利用したが、JR 東日本に関しては黒字基調のため、対象外とされた。

このように、どの制度も総じて JR には厳しい補助金制度であるということが見て取れるであろう。

#### 4. これからの展望

現在、最終的に鉄道事業・会社全体で黒字である JR 東日本・東海・西日本といった事業者は、災害被害を受けたとしても、復旧費の支援を受けられず、復旧が進まない路線も存在している。そのような中、「東洋経済オンライン<sup>15)</sup>」によると、2017(平成 29)年 8 月 1 日自民党議員連盟による鉄道軌道整備法の改正案が、自民党国土交通部会で了承された。

上述のとおり現行の鉄道軌道整備法に基づく、災害復旧事業費補助制度の補助要件は、①事業者の低い収益性、②復旧費が運営収入の 1 割以上、③被災路線収入での復旧費用の回収困難性となっていて、改正案では緩和される。「激甚災害に準ずる大規模災害」によって被災した路線は、当該路線が過去 3 年間赤字であれば、全体収支が黒字の鉄道事業者の路線であっても補助の対象となる。

つまり、この改正案は、JR 東日本など黒字の鉄道事業者の路線でも、災害復旧事業費の補助を受けられる。株式上場している鉄道事業者は、株主への説明責任が必要な、利益の減少につながる復旧費負担が軽減される。そのため、採算性の悪さから鉄道事業者の自己による負担での復旧がためられる赤字路線であっても、復旧しやすくなりうる。

このように改正案を提案しなければならないほど、黒字基調の鉄道事業者でも、災害復旧費を受けなければならない厳しい状況に置かれていると

---

<sup>15)</sup> 「黒字鉄道にも災害復旧補助[法改正案]の中身―被災路線が赤字なら国の補助対象に―」『東洋経済オンライン』2017年8月23日 <http://toyokeizai.net/articles/-/185354>

ということに対して、政党も問題視していると推測できる。以上から、復旧費や安全対策の補助のみでは、鉄道を維持するには不十分なのではないだろうかと考える。そこで、今回の改正案に加えて、赤字の鉄道に向けては、現在は制度として利用されていない、鉄道軌道整備法 8 条 3 項に基づく欠損補助が必要であると考え。すなわち、黒字基調の事業者に向けては今回の鉄道軌道整備法の改正案にある、災害復旧費補助制度を提供し、赤字事業者には、現行法にも存在する 8 条 3 項に基づく欠損補助制度を実用的な赤字補填手段として提供すべきであるということだ。欠損補助に関しては地方バス、離島航路・航空路といった鉄道以外のものには現在でも補助がなされて<sup>16</sup>いて、それらの交通機関も事業者が担っている。それではなぜ鉄道という事業形態を行う鉄道会社だけが経営努力を要求され、欠損補助がなく、一方でバス・航空であれば補助があるのかという点、つまり事業形態・運行手段により、欠損補助の有無に差をもうける合理的な理由づけができていないということを主張したい。欠損補助が入ることで、経営努力のインセンティブが削がれるというのであれば、バス、航空の事業者であっても変わらないであろう。

---

<sup>16</sup> 国土交通省「地域公共交通確保維持事業」  
<http://www.mlit.go.jp/common/001198134.pdf>

# 第5章 私企業の意味決定と公共性

## 1. はじめに

日本においてはすべての交通事業者に対して、基本的にその事業を通じた収入で全費用を賄うことを目指す独立採算制が課されている<sup>1</sup>。国鉄分割民営化を経て JR 各社が誕生したが、これは株式会社の形態をとる私企業<sup>2</sup>であり、うち JR 東日本・JR 東海・JR 西日本・JR 九州の4社は、2017(平成 29)年 11 月現在において株式上場を果たしている。極めて公共性の高い鉄道事業が私企業の形態で運営されることは、世界的に見ても珍しい。

この章では、こうした日本の鉄道事業者に特有の事情が、その意思決定に及ぼす影響について考察するために、まず私企業の意思決定一般に触れ、次に公共性と意思決定の関係を述べる。更に、公共性の高い<sup>3</sup>私企業の意思決定について、参考のため鉄道事業者以外の事例を取り上げる。

## 2. 私企業の意思決定

大辞林第三版によれば、企業とは「営利を目的として、継続的に生産・販売・サービスなどの経済活動を営む組織体」、また私企業は「営利追求を目的とし、民間人が出資・経営する企業」とあり、一般に私企業は、営利、すなわち金銭的な利益の追求を目的に活動しているといえよう。あるいは、企業活動に営利追求以外の目的が想定される場合であっても、その達成にあたっては通常、企業の存続が条件であり、その原資を市場から得るためには、一定の利潤を生み出す必要がある。

よって、私企業の意思決定は、営利追求を志向して行われるものと考えられる。すなわち、一定の時間軸の中で企業の営利に貢献すると見込まれ

---

<sup>1</sup> 正司(2001)

<sup>2</sup> JR 各社のうち一部は鉄道・運輸機構を介して日本国が株式の全てを保有している特殊会社ではあるが、株式会社という企業の形態に着目し、ここでは私企業に分類した。

<sup>3</sup> ここでは、事業の公共性が高いこと、すなわちその事業が社会にもたらす便益が大きく、あるいは社会にとって不可欠であり、市民全体に対して合理的な価格水準で安定して供給されることが特に期待されている状況を指す。

る施策が一定の範囲内で実行され、そうでない場合には撤退の意思決定が行われることとなる。

一方で、私企業の意思決定は様々な制約を受ける。企業の周囲には株主・従業員・顧客・地域社会など、様々な利害関係者が存在している。例えばある企業が、稼働率が低下している工場を閉鎖する場合、企業側は収益性の改善を見込むことが出来るが、工場の従業員は職を失うことになるし、工場によって潤っていた地域社会にも大きな影響を与えることとなる。こうした利害関係者に対して説明責任を果たし、適切に利害調整を行うことは、企業が市民社会の一員として存続してゆくうえで不可欠であるし、特に民間の出資を募る私企業においては、これを無視することは難しい。このほか、独占禁止法をはじめとする法制度や規制などのマクロ要因も、企業の営利追求を制限しうるものだろう。

以上をまとめると、私企業は一般に、利害関係者やマクロ要因の制約下において、営利追求を志向した意思決定を行うといえよう。

### 3. 公共性と意思決定<sup>4</sup>

ここでは、私企業の中でも、特に公共性が高い事業を担う企業の意思決定を検討するが、そもそもいかなる企業も、多かれ少なかれ公共性を備えたものであることには留意したい。本業を通じて社会に貢献することを目指すという「CSR 活動」の重要性は社会に広く認知されて、多くの企業が意識的に取り組んでいる。また、利潤を利用したボランティアな社会貢献活動も広く行われている。

公共性が高い事業を担う私企業は、その安定的な供給のために、企業、あるいは産業全体が、何らかの保護下に置かれている状況が一般的である。運輸・物流・電気・通信・ガスなど、いずれも各種規制のために新規参入が困難であり、少数事業者による寡占状態にある。あるいは、公共性の高い私企業の多くは、国有企業の民営化によって誕生しており、その際に事業に必要な莫大な資産の譲渡を受けている。すなわち、公共性の高い私企業は、通常の私企業と比べて遥かに優遇された環境で、事業展開を行うこ

---

<sup>4</sup> この節全体の執筆にあたって甲木(2010)及び関口(1987)を参照している。



とが出来る状況にある。

私企業が特に公共性の高い事業を担っている場合、通常の企業と比べて、営利に結びつかない意思決定への要請が大きくなると考えられる。しかし同時に、通常の企業よりも有利な条件での事業展開が認められていることから、営利に結びつかない意思決定がより正当化されるともいえよう。

#### 4. 鉄道事業者以外の事例

これまでの内容を整理すると「私企業は営利追求を志向した意思決定を行うが、この時利害関係者やマクロ要因の影響を受け、更に、公共性が特に高い事業を担っている場合には、営利に結びつかないような意思決定が正当なものとして、より強く期待される」こととなる。これを踏まえ、この節では、公共性の高い私企業のうち鉄道事業者以外から特徴的な事例を取り上げる。

##### ① 航空

日本の国内航空市場は、日本航空・全日本空輸の主要 2 社が市場の大部分を寡占し、これに新興の格安航空会社があり、さらに各地域の中・小規模航空会社が補う構図にある。このうち主要 2 社については、高収益路線からの内部補助を前提に、不採算路線を含むローカル路線が維持されてきた<sup>5</sup>。これは、公共性の高い航空事業を担う主要 2 社に期待される役割ではあるといえよう。

2015(平成 27)年 10 月、全日本空輸の羽田-大島線が廃止となった。ローカル航空路線について、需給等に応じて運行便数の変更は頻繁に行われるものの、廃止の意思決定が行われるのは稀と言えよう。廃止の理由は「搭乗率の低下」「経営資源の最適配分」が挙げられている<sup>6</sup>。

##### ② 物流

宅配便貨物輸送を担う大手物流事業者のうち、ヤマト運輸と日本郵便の 2 社は、2017 年 11 月現在において、発送元・発送先の都道府県を単位にその運賃を定めており、例えば大阪府から東京都港区へ荷物

---

<sup>5</sup> 国土交通省「3.航空分野」<https://www.mlit.go.jp/common/000115370.pdf>

<sup>6</sup> 日本経済新聞「全日空、羽田-大島線から撤退 経営資源を最適配分」  
[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ19HNJ\\_Z10C15A8TJC000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ19HNJ_Z10C15A8TJC000/)

を送る場合と、離島部である東京都八丈島へ送る場合は、いずれも送料は同一である。実際には、離島部への荷物の輸送、あるいはそのためのインフラの維持には、荷物あたりに換算した場合、都市部よりもはるかに多くの費用がかかると考えるが、両者は同一の送料設定となっている。

ここで挙げた航空路線の廃止・貨物輸送の運賃は、法律に直接拘束されること無く、事業者の届け出のみによって設定できる要素である。いずれも、事業者が、その事業の公共性に配慮して行った意思決定の結果の一例と言えよう。

# 第6章 鉄道の外部効果

## 1. 鉄道における外部効果

この章では、鉄道による外部効果について指摘される内容をまとめ、それが今回の研究で扱うような過疎路線において当てはまるかどうかについて考察する。また、実際の廃線事例の調査などから、こういった外部効果が実際に表れているかについても考察する。

そもそも、外部効果とは何か。外部効果とは、「各経済主体の行動が市場を経ずに他に直接影響を及ぼしあうこと。外部経済と外部不経済を合わせていう語」（大辞林第3版）と定義される。これを鉄道に当てはめると、鉄道の存在により、鉄道事業者及び鉄道事業者と市場で取引する主体以外の者が受ける利益あるいは損失であると考えられる。鉄道事業者と市場で取引する主体としては、運賃を払って鉄道に乗車する乗客のほか、鉄道事業者に費用を払って駅構内で商売をする商業者などが考えられる。一方、鉄道の外部効果を受ける主体としては、鉄道で来る観光客を相手に商売する観光施設といった例が挙げられる。この章では、このような鉄道が他者に与える利益、つまり正の外部効果について扱う。以下、断りがなければ外部効果とはこの正の外部効果を指すものとする。

こうした鉄道がもたらす効果を、「鉄道プロジェクトの評価手法分析マニュアル(2012改訂版)」があげている<sup>1</sup>。このマニュアルは鉄道に関する新しい整備を行う際に用いられるマニュアルだが、鉄道による効果を測定するという点で既存の鉄道路線について考える際にも有効であると考えられる。このマニュアルで挙げられている点をまとめると以下のようになる。

- ①移動時間や費用の減少といった利用者への便益
- ②拠点へのアクセス向上や利便性向上といった住民生活への影響
- ③交通便利性向上による生産性向上や企業増加など地域経済への影響

---

<sup>1</sup> 国土交通省「鉄道プロジェクトの評価手法分析マニュアル(2012改訂版)」  
<http://www.mlit.go.jp/common/000224631.pdf>

- ④鉄道の存在による地域のイメージ、知名度など地域社会への影響
- ⑤局所的、あるいは地球的な環境改善など環境への影響
- ⑥道路交通事故の減少など安全面での影響

このような効果のうち、①や②は主に鉄道を利用する利用者が得る便益であるため、この章で扱う外部効果に当てはまるのは主に③～⑥だと考えられる。また、③の地域経済への貢献に近い効果だが、鉄道廃線問題でしばしば主張される鉄道の効果として観光振興効果があげられる。このほか、①や②に近い効果になるが、鉄道が提供する効果として潜在的利用可能性があげられる。これは普段鉄道を利用しない人に対しても、病気になった時や車を運転できなくなったときに鉄道を利用できる、という状態を提供する効果である。

## 2. 過疎路線における外部効果

次に、こうした効果が今回の研究において扱う過疎路線においてどの程度当てはまるかについて考察する。まず、上の③で扱った交通利便性向上による生産性向上や企業増加など地域経済への影響について検討する。こうした効果は、鉄道が所要時間や本数といった利便性の面で優れていることが前提となる。しかし、今回の研究で扱う路線は本数が少ない路線が多く、所要時間の面でも列車の速度制限や車両の古さといった理由で短いとは言えない路線が多く、利用者数も少ないという点を考えると、鉄道による利便性向上はこうした地域経済への利便性向上につながるまでには至っていないと考えられる。④鉄道の存在による地域のイメージ、知名度など地域社会への影響については、一定の効果が考えられる。地域のイメージアップについては、鉄道が走る風景を原風景としてとらえ、価値を見出す考えがある<sup>2</sup>など、地元にとっても外部にとっても効果を上げる可能性はある。また、知名度の面でも鉄道として存続していれば発行部数 9 万部の JR 時刻表<sup>3</sup>初め、各種の時刻表に必ず掲載さ

---

<sup>2</sup> 和田尚久(1998)「不採算な地域鉄道存続の意思決定について—福井県における地域鉄道と廃線問題を例として—」『運輸と経済』交通経済研究所,第 58 卷 11 号,p.65

<sup>3</sup> JMPA「JMPA マガジンデータ：男女 趣味専門」

[http://www.j-magazine.or.jp/data\\_002/c3.html](http://www.j-magazine.or.jp/data_002/c3.html)

れ、インターネットでの検索も容易であるなど、知名度を上げる一定の効果はあると考えられる。しかし、上記の2つ、特に前者のような効果を客観的に測定し、証明することは難しいという問題はある。⑤の局所的、あるいは地球的な環境改善など環境への影響については、このような環境の改善の前提として自動車といった環境を汚染する交通機関から鉄道への一定の数の利用者の移転が必要になるが、今回の研究で扱う路線は利用者が少なくなっているため、あまり効果は見込めないと考えられる。ただし、過疎路線でもある程度まとまった利用がある路線であれば、移動者が多いラッシュ時に鉄道利用者がいることで渋滞緩和につながるといった効果を上げている可能性はある。⑥道路交通事故の減少など安全面での影響についても、利用者数が少ないことからあまり効果はないとも考えられるが、過疎路線の利用者には高齢者や高校生といった自動車や原付自動車などの運転を行った際に事故を起こす可能性が高いとされる層が多いことを考えると、一定の効果はあるのではないかと推測できる。

観光振興効果については名松線や只見線などの事例において、鉄道の効果として期待されている<sup>4</sup>。実際にも④であげた知名度やイメージ向上の効果や、公共交通によるアクセス方法を探す際にバスよりも鉄道の方が探しやすいことなどから、観光客数を増やす効果がある可能性がある。潜在的利用可能性については、過疎路線があるような地域では自動車を運転する人が多いが、こうした人が飲酒や体調不良等の一時的な要因や、加齢といった長期的な要因で運転できなくなる可能性があるため、こうした人々に対する潜在的に利用可能な鉄道の存在は一定の意義が考えられる。しかし、こういった効果も経済的にどのくらいの貨幣的価値があったかという計測が難しいという問題がある。

以上から、過疎路線において一定の効果が考えられる鉄道の外部効果としては地域のイメージアップ、交通事故減少等の安全面の効果、観光振興、潜在的利用可能性の提供などがあげられる。一方これらは計測や

---

<sup>4</sup> 『朝日新聞』2009年12月20日朝刊  
『毎日新聞』2016年12月27日朝刊

貨幣的価値への換算が困難であるという共通点を持つ。ただし高齢化によって自動車の運転技術が下がる高齢者が今後過疎路線のある地域ではさらに増加するため、鉄道の安全面の効果や潜在的利用可能性などの役割は今後より重要になると考えられる。過疎路線であっても地方自治体が復旧や存続に資金を拠出する背景として、鉄道が利用者以外に対してもこれらの要因に代表されるような外部効果を与え、地域に利益をもたらしているということが考えられる。

### 3. 実際の事例

実際に過疎路線の廃線が行われた路線で、沿線にどのような影響があったかを調べた事例を当会の過去の研究誌でまとめている<sup>5</sup>。廃止鉄道路線の追跡調査においては、交通弱者の顕在化や将来自動車を運転できなくなったときの不安や鉄道廃止を惜しむ声が聞かれたほか、若者が地域から離れ、高齢化、過疎化するのではないかと懸念が示された。のと鉄道廃止後の沿線住民への調査においては、利便性や商業施設の客数、売上への明確な影響はなかった一方で、観光産業や商業は減少傾向か横ばいになるなど、鉄道廃止が地域経済に及ぼす悪影響が見られた。ちほく高原鉄道が廃止された陸別町の調査では、高校生の通学や高齢者の通院が困難になり、通学通院のため転出するといった影響がみられた。また、このような人口減や地元企業への打撃など経済的な影響の判断は困難だが、一定の影響は与えていると考えられるとした。このように、実際に鉄道路線が廃止になった事例では、前章で述べた鉄道の外部効果に関連する悪影響がすべて現れてはいるわけではないものの、観光への悪影響や交通弱者の顕在化などで一定の影響がみられた。また、それ以外にも人口流出や過疎化といった人口面での悪影響がみられている。鉄道の廃止後にこういった事態に陥った原因として、「高校生の通学や高齢者の通院ができなくなる」などの鉄道が利用者に対して提供していた利便性が失われたことのほか、将来運転ができなくなったときに鉄道を使える環境や、鉄道を利用してアクセスする観光客といった鉄道が与えていた外部効果も失われたことが考えられる。

---

<sup>5</sup> 一橋大学鉄道研究会(2013)『観光と地域鉄道の活性化』 pp.16-17

## 第7章 代替交通

この章では鉄道路線が廃止となった場合の代替交通についてその特性と実際に代替交通が導入された例について触れていく。

### 1. 各代替交通の特性

ここでは陸上の代表的な交通手段としてバス・デマンド交通・自家用車を挙げ、それぞれのメリット・デメリットを鉄道輸送と比較した表を示す<sup>1</sup>。

	メリット	デメリット
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線設定が比較的容易にできる。</li> <li>・鉄道に比べて運行に必要な設備が簡便である。</li> <li>・運行本数に弾力性がある。</li> <li>※BRT について</li> <li>・LRT と比べて建設費を抑えられる。</li> <li>・鉄道廃線跡の活用が図れる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性は低い。</li> <li>・周辺道路の混雑に加担することもある。</li> <li>・バス停は駅に比べて拠点性がない。</li> <li>・1便当たりの輸送力は小さい。</li> <li>※BRT について</li> <li>・一般道も走行すると定時性はバスと大差ない。</li> </ul>
デマンド交通 <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経路を変えられるため、バス路線のような線的な範囲の需要だけでなく面的な範囲の需要をカバーできる。</li> <li>・需要に合わせた輸送を提供できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約が必要。</li> <li>・予約状況によって所要時間に差が出る。</li> </ul>

<sup>1</sup>今回は利用者の利便性と公共交通機関としての役割という視点から、乗り物の運用形態に基づいて分類した。(運行主体による定期営業運行および不定期営業運行、個人による使用の3分類。) また以上の基準により BRT はバスに含めた。

<sup>2</sup> デマンド交通とは、「複数の利用者の移動に関する要望に応じ、そのつど運行経路

自 家 用 車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間に縛られず利用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許がない人は利用できない。</li> </ul>
鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模大量輸送が可能である。</li> <li>・定時性が高い。</li> <li>・地域における駅の拠点性。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤの弾力性に乏しい。</li> <li>・ルートが固定的。</li> </ul>

図表 1-7-1 代替交通機関のメリット・デメリット

上の表から考えられるのは定期的に運行しているものほど利用者特性に左右されない、つまり誰でも利用できるといった特徴があるということである。デマンド交通は場合によっては会員登録が必要で、その会員しか利用できない例もある<sup>3</sup>。自家用車については自ら公道を運転する場合、自動車運転免許を保有していなければならないのは周知のとおりである。

しかし、輸送弾力性については自家用車>デマンド交通>バス(>鉄道)の順で弾力性があると考えられる。自家用車についてはほぼ完全に利用者の需要に応じて利用され、デマンド交通もその形態は多様であるが、各利用者の需要に応じて経路や運行自体を決定することが一般的である<sup>4</sup>。しかしバスについてはあらかじめ定められた日に定められた本数だけ運転されるのが一般的であり、大きなイベントや団体利用などが無い限りは一定の輸送力を提供している。

また、輸送力は運行ダイヤ等によって大きく異なるが、それぞれの乗り物単体で見ると(鉄道>)バス≧デマンド交通≧自家用車であると考え

や時刻表を決定して運行する乗合型の交通手段」のことである。

秋山哲男他(2009)『都市科学叢書 3 生活支援の地域公共交通 路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通』学芸出版社 140 ページ

<sup>3</sup> 例えば栃木県小山市では事前の利用者登録を求めており、その際の利用者条件として、基本的にデマンドエリア内に居住もしくはエリア内の企業・施設であることを必要としている。

小山市ホームページ「デマンドバス」

<https://www.city.oyama.tochigi.jp/kurashi/kotsu/bus/demandbus.html>

<sup>4</sup> 秋山哲男他(2009)『都市科学叢書 3 生活支援の地域公共交通 路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通』学芸出版社



られる。デマンド交通という概念には路線バスの経路を需要に応じて一部変更する程度のものから乗り合いタクシーのようなものまで含んでいるため<sup>5</sup>、その運行形態によって輸送力は大きく変化するものであると考えられる。

## 2. バス転換の事例

この項では鉄道廃線によって代替交通機関、特に BRT を含むバス輸送となった例を 2 つ紹介する。のと鉄道の例は過疎地域の交通機関の例として、鹿島鉄道は BRT による輸送改善を図った例として取り扱う。

### 1. のと鉄道

のと鉄道の事例については、当会の 2005(平成 17)年度一橋祭研究『第三セクター鉄道と地域の未来』に詳しいが、今回はバス転換における利便性や公共交通機関の利用者数を簡潔に述べる。

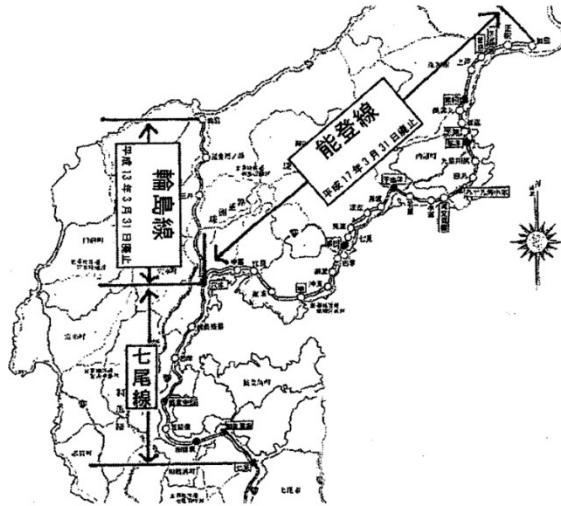
のと鉄道は 1988(昭和 63)年に JR 西日本から能登線を引き受けて開業、1991(平成 3)年には JR 西日本の七尾線の穴水～輪島間が同じくのと鉄道に引き受けられた。

しかし沿線道路の整備や沿線の過疎化などを理由に利用者数は減少し、2001(平成 13)年には七尾線の穴水～輪島間、2005 年には能登線の穴水～蛸島間を廃線し、代替の交通手段としてバスを運行させている<sup>6</sup>。

---

<sup>5</sup> 秋山哲男他(2009)『都市科学叢書 3 生活支援の地域公共交通 路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通』学芸出版社

<sup>6</sup> 『鉄道ジャーナル』第 46 巻 11 号 鉄道ジャーナル社



図表 1-7-2 のと鉄道の路線図<sup>7</sup>

2003(平成 15)年に実施された調査<sup>8</sup>では鉄道路線の廃止によって利便性が変化したとは感じない人も多くいたが、元から鉄道を利用していない人も調査対象となっていたほか、別に実施された調査<sup>9</sup>ではバスを利用している人は利便性の悪さを感じており<sup>10</sup>、運行経路の複雑さから外来者には分かりづらいことも指摘されている<sup>11</sup>。しかしバスの利用者も減少傾向にあり、2011(平成 23)年度における穴水～輪島間の転換バスの利用者数は2002(平成 14)年度(バス転換翌年度)の約 3 分の 1 に減少している<sup>12</sup>。

<sup>7</sup> 宮崎耕輔・高山純一「鉄道が廃止された後の地域住民の意識に関する一考察：のと鉄道能登線廃止におけるケーススタディ」農村計画学会誌

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/arp/31/Special\\_Issue/31\\_387/\\_pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/arp/31/Special_Issue/31_387/_pdf)

<sup>8</sup> 第 31 回土木計画学研究発表会・講演集「地域住民からみたのと鉄道輪島線廃線の影響に関する研究」

[https://www.jsce.or.jp/library/open/proc/maglist2/00039/200506\\_no31/index.html](https://www.jsce.or.jp/library/open/proc/maglist2/00039/200506_no31/index.html)

<sup>9</sup> 児玉一八(2009)「道路偏重の交通政策で石川県はどうなったか」『日本の科学者』第 44 巻 9 号 本の泉社

児玉が転換バス利用者に聞き取り調査を行っている。

<sup>10</sup> 利便性が悪くなったと感じる要因として運賃、所要時間、運行本数などがあり、運賃は転換当初は据え置かれたが、所要時間では穴水～珠洲間で 40 分ほど所要時間が増加している。

宮崎・高山(2012)及び児玉(2009)

<sup>11</sup> 『鉄道ジャーナル』第 46 巻 11 号

<sup>12</sup> 『鉄道ジャーナル』第 46 巻 11 号

利用者の減少については沿線の人口減少との相互作用があることも考えられるが、人口の減少よりもバス利用者の減少率が大きくなっており、バス代替が鉄道の代役を完全には果たしていないことがうかがえる。

## 2. 鹿島鉄道

のと鉄道の例は一般的な路線バスへの転換を行った例であるが、鹿島鉄道では廃線後に一旦、一般的な路線バスになってから BRT を後年導入した例である。



図表 1-7-3 鹿島鉄道の路線(石岡駅～銚田市方面)と BRT の事業区間(石岡駅～小川駅)<sup>13</sup>

鹿島鉄道は 1979(昭和 54)年 4 月に関東鉄道から銚田線を引き継ぐ形で発足した。しかし、つくばエクスプレスの開業で親会社である関東鉄道が減収となり、親会社からの支援がなくなったため、鉄道事業の存続が不可能になり、2007(平成 19)年 4 月に廃止となった。

鉄道事業廃止後は関東鉄道の子会社である関鉄グリーンバスが代替バスを鹿島鉄道線とほぼ並行する形で運行するようになった。しかし、国道 355 号線の混雑から定時性が低くなったことなどが原因で、代替バスの利

<sup>13</sup>国土交通省「鹿島鉄道跡地バス専用道化事業」  
[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kankou/saisei/seminar\\_symposium/date/25/kashitetu.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kankou/saisei/seminar_symposium/date/25/kashitetu.pdf)

用者は鹿島鉄道時代と比べて約 4 割まで減少した<sup>14</sup>。

この状況を踏まえ、石岡市と小美玉市は「鹿島鉄道跡地バス専用道化事業」を立ち上げ、BRT の運行を計画した。2008(平成 20)年 11 月には石岡駅～四箇村駅間 5.1km のバス専用道の事業化が決定し、2010(平成 22)年 8 月には工事が完成。同月末から実証運行が開始された。そして 2012 年 4 月からは本格的な運行が開始された。2013(平成 25)年 4 月時点での平日の利用者数と鉄道、バス時代のそれとの比較は以下のとおりである。

	A. 鹿島鉄道 (2006.2)	B. 代替バス (2012.4)	C. BRT バス (2013.4)
利用者数 (平日)	1608 人	794 人	943 人
増減率		49% (B/A)	59% (C/A) 119% (C/B)

図表 1-7-4 鹿島鉄道と代替バス、BRT バスの利用者の遷移

また、鉄道時代と比較した運行本数、所要時間、運賃は以下のとおりである。

石岡駅～小川駅	本数 (平日下り)	所要時間	運賃
鹿島鉄道	44 本/日	16 分程度	350 円
BRT	49 本/日	18～20 分程度	360 円

図表 1-7-5 運行本数、所要時間、運賃の比較

上記 2 つの表から読み取れるのは BRT 化後の輸送サービスでは鉄道と大差何にかかわらず、利用者が鉄道時代の 6 割弱にとどまっているということである<sup>15</sup>。BRT 化後のアンケートにおいて BRT になって代替バスより便利になったという回答が過半数を占めていたものの<sup>16</sup>、代替バス移

<sup>14</sup> 石岡駅～小川駅間において、運行本数は鉄道時代より片道あたり 9 本減り、所要時間は 4～9 分延び、運賃も 20 円ほど上昇している。定時性だけでなく、利便性も低下していたと考えられる。

国土交通省「鹿島鉄道跡地バス専用道化事業」

<sup>15</sup> 同上

<sup>16</sup> かしてつ沿線地域公共交通戦略会議が 2010 年 11 月にかしてつバス利用者を対象に行った調査では、代替バス時代に比べて利便性がよくなったという回答が 79%を占めた。

小美玉市「かしてつバスネットワークニュース 第 2 号」

行時に流失した利用者の再確保にはまだ至っていない状態にあることがうかがえる。

### 3. まとめ

上記の2つの事例のうち、のと鉄道はバス代替による利便性の悪化が公共交通利用者の減少の要因と考えることもできるが、鹿島鉄道やここには挙げていない日立鉄道や名鉄猿投線の事例では、所要時間や運行本数などが大きく変化していないにもかかわらず利用者が大きく減ったケースもある。のと鉄道については沿線道路網の整備が進み、鉄道利用者が減少したための廃線であったが、鉄道があった時よりも利便性が低下していることが各調査からうかがえる。

また、その逆で桃花台線では鉄道線(新交通システム)の廃止によってバスだけの運行になったにも関わらず、利用者数が大きく減少していない事例もある<sup>17</sup>。

これらの事例を通じて見えてくるのは、利用者に適した公共交通機関の運営は交通手段そのもの(鉄道・バスなどの車両を中心としたインフラ面)だけを見て地域への影響や採算性を考えるのではなく、その運用(ダイヤや運行経路など)に重点を置くべきではないかということである。いくら運転本数や所要時間が鉄道廃線前と変わらなくても利用者が望む経路やダイヤでなければ利用者の逸走につながってくるはずだ。代替交通機関を設ける際にはそれまでの鉄道利用者の利用状況を精査し、代替交通機関の特性が最大限発揮できるよう、運行計画を立てることが欠かせないはずだ。

---

<http://www.city.omitama.lg.jp/manage/contents/upload/58927c59eb75e.pdf>

<sup>17</sup> この事例では桃花台線利用者のうち85%が路線バスに転換したとされており、その要因の一つとして桃花台線廃止時に新設されたバス路線が桃花台沿線の一部地域において名古屋へのアクセスを向上させたことが指摘されている。

竹下博之他「新交通システム桃花台線廃止に伴う沿線住民のアクセシビリティと交通行動変化の分析」『都市計画論文集』第44巻3号

J-STAGE 都市計画論文集

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/44.3/0/44.3\\_463/\\_pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/44.3/0/44.3_463/_pdf)

# コラム 上下分離

## 1, はじめに一上下分離とは

上下分離とは、施設を保有し、建設及び整備を行う主体と、施設を運営する主体を分離させたものである。その形態と方式は極めて多種多様であるが、上下分離が採用される際にあたって期待される効果は、市場原理の導入による経営の効率化とサービスの向上、多様な主体が参入することによる投資リスクの分担、軽減を通じた整備の促進、分離された各事業のフロー効果(公共投資による社会資本の整備過程で、生産、雇用、消費などの経済活動が活発になって生まれる短期的な経済効果)によって税収が増加した結果、最終的に鉄道インフラがもたらす公共性などの外部効果により市場が拡大されること、の三つが主なものとしてあげられる<sup>1</sup>。上下分離方式の採用例は鉄道だけではなく空港や道路、港湾といった陸海空すべての運輸機関に関する施設にみられる。

## 2, 鉄道における上下分離の種類とその採用例

日本国内における上下分離の最たる例は、インフラの整備を沿線の自治体や鉄道会社が出資した特殊会社などが行い、運営を鉄道会社本体が行う第三セクター方式である。第三セクター方式による上下分離方式は、2000(平成 12)年の国土交通省における答申において、有効な整備方式として検討すべきであるとして鉄道政策の基本方針に位置付けられることとなった。第三セクター方式による鉄道運営の主な事例としては、国鉄分割民営化後の特定地方交通線及び建設が凍結された日本鉄道建設公団建設線からの転換線、整備新幹線との並行在来線からの転換線があげられる。こうした施設の所有＝運用の種類をまとめたものが次のページの表<sup>2</sup>である。次のページにあげた例以外の形式では、イギリスやドイツなど海外で広く採用されているオープンアクセス方式による上下分離があり、それについては後

---

<sup>1</sup> 運輸政策研究機構『運輸部門における各種の上下分離方式』, p.1  
<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsrbn/pdf/no18-06.pdf>

<sup>2</sup> 同上, p.2

の項目で取り上げる。

事 例	所有・管理主体	運行主体
東海道、山陽、上越、 東北新幹線	新幹線鉄道保有機構	JR東日本・東海・西日本
	※解散後資産はJRに譲渡	※第一種事業者
北陸新幹線、 その他整備新幹線	日本鉄道建設公団	JR東日本・東海・西日本
	※建設後貸付	※第一種事業者
貨物鉄道	JR旅客会社	JR貨物
	※第一種事業者(民間)	※第二種事業者(民間)
都市鉄道	神戸高速鉄道	阪急・阪神・山陽電鉄、北神急行
	中ノ島高速鉄道	京阪電鉄
	奈良生駒高速鉄道	近畿日本鉄道
	※第三種事業者(3セク)	※第二種事業者(民間)
空港アクセス鉄道	成田高速鉄道	JR東日本、京成電鉄
	※第三種事業者(3セク)	第二種事業者(民間)

**図表 1 国内における上下分離の構造**

鉄道輸送における施設の所有と運営の分離は地方交通線だけではなく、整備新幹線や都市鉄道、空港アクセス鉄道に見られ、また JR 貨物が運行する貨物鉄道は専ら上下分離方式によるものである。鉄道の上下分離方式の事例は次にあげるような種類のものがある。

①施設改良に合わせた上下分離(山形新幹線)

山形新幹線では、一部の区間が在来線との併用区間になっており、新幹線車両を運行させるための施設改良に係る負担を分離するものとなっている。国や沿線自治体、運行事業者である JR 東日本が出資する第 3 セクター会社が施設と新幹線車両を保有し、JR 東日本に対してそれらのリース契約が交わされている。

②整備新幹線の開業による並行在来線の上下分離方式への転換

2017(平成 29 年)までに開業した整備新幹線(北海道新幹線：新青森—新函館北斗間、東北新幹線：盛岡—新青森間、北陸新幹線：高崎—金沢間、九州新幹線鹿児島ルート)に並行する JR 各社の路線は、原則として JR から経営が分離され、一部を除いて第 3 セクター方式に移行された。ただし、東北新幹線の盛岡—新青森と並行する東北本線は、青森県側の区間は

施設保有：青森県、運行：青い森鉄道(第3セクター)という上下分離型の運営がなされているものの、岩手県側の区間は施設保有、運行ともに第3セクターのIGRいわて銀河鉄道によって運営がなされ、両者ともに鉄道施設買い取りなどの公的支援を受けている。

### ③経営難を受けた上下分離方式の採用

群馬県南部の前橋市から同桐生市に路線を保有する上毛電気鉄道は沿線農村部のモータリゼーションの影響を受け、1960年代から長期的な利用客の減少が続き、1976年(昭和51)年から鉄軌道整備法に基づく欠損補助金の交付を受けてきたが、補助金の打ち切り決定を受けて沿線自治体からの公的補助が議論された。結果的に1998年(平成10)年から沿線自治体が鉄道設備の近代化回収に係る費用を負担し、その維持を行いながら、列車の運行を上毛鉄道本体が行うという形で上下分離方式が採用されたものの、沿線の少子高齢化、人口減少を受けて依然として厳しい経営状態が続いている。

## 3. オープンアクセスによる上下分離—海外の事例

欧州では鉄道業において、双方が対等の立場で競争が行えるよう、基盤・条件を同一に揃えるというイコールフットィングという原則のもと、1991(平成3年)のEU指令(EU/1991/440)<sup>3</sup>による共通鉄道政策のもとでオープンアクセスを原則とした上下分離が採用された。この上下分離構造においては、「下部構造」に位置する主体、つまり鉄道インフラの所有者・管理者に対し、「上部構造」に位置する主体、鉄道の運行者が線路使用料を支払うという日本におけるJR貨物線と類似した構造であり、実際に貨物輸送からこの上下分離方式が採用され始めた。この方針は2001年(平成13)年のEU指令から本格的に始まり、2007(平成19)年にはEU域内における国内・国際を問わず、貨物鉄道業での新規事業者参入が全面的に許可された。また国際旅客輸送においても、新規参入者が各国の鉄道インフラを利用して国際旅客列車を運行できるようになった。欧州各国および米国の上下分離構造をまとめたものが次のページの表であ

---

<sup>3</sup>Access to European Union law, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:31991L0440>



る。

国名	上部構造	下部構造
フランス	フランス国鉄SNCF	フランス鉄道線路事業会社RFF
ドイツ	DB旅行 観光会社、DBレギオ会社、DB駅 サービス会社、DBカーゴ	DB路線網会社
イギリス	旅客輸送会社:26社	レールトラック会社
イタリア	トレインイタリア会社	イタリア鉄道会社FS
スウェーデン	スウェーデン鉄道会社S JAB	スウェーデン鉄道庁BV
アメリカ	米国鉄道旅客輸送公社アムトラック	貨物鉄道会社9社

図表 2 欧州およびアメリカ合衆国の上下分離構造の図<sup>4</sup>

このように、オープンアクセスは EU 域内のボーダレス化に大きく寄与したものの、競争促進による運賃低下を通じた利便性向上という EU 官僚の狙いとは裏腹に、そのような効果は確認できず、鉄道経営の責任が不明確なまま、下部構造の主体の負債を累積させていく可能性が高いという指摘もある<sup>5</sup>。また、インフラ管理を行う主体が民営化され、過度のコスト削減・効率化が行われた結果、保守管理のノウハウの維持に支障が生じた結果、事故(ハットフィールド事故、2001(平成 13)年に英国ヨークシャー州で発生したレール破断を原因とする高速列車の脱線事故)につながった例<sup>6</sup>もある。

#### 4. まとめ

鉄道輸送の維持は、効率性という観点だけではなく、社会性、公共性という観点からの評価も必要不可欠であり、インフラ管理と運行の責任をどのように分担すべきか、ということに関してはこれまでに上下分離

<sup>4</sup> 運輸政策研究機構『運輸部門における各種の上下分離方式』, p.2  
<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsrbn/pdf/no18-06.pdf>

<sup>5</sup> 角本良平(2007)『世界の鉄道経営「今後の選択」』流通経済大学出版会, p.50

<sup>6</sup> クリスチャン・ウルマー (坂本憲一訳) (2002)『折れたレール イギリス国鉄民営化の失敗』ウェッジ, pp.6-19

の導入を含めて様々な議論が交わされてきた。とりわけ運行およびインフラ維持のコストの受益者負担という原則において、そのコストを負担すべき「受益者」という概念がどの範囲まで指すのかという論点は、不採算路線の廃線の可否を問う議論において意見が分かれるものとなっている。上下分離に関しては、その導入によって利用者に生じうる利害に関する説明を十分なものとする必要があり、課税や新組織の制度的な在り方の議論がより広くなされなければならないだろう。

# 第1章 事例研究にあたって

## 1. 事例研究の対象路線

今回の事例研究で対象とする路線は、「直近10年において、JR側から具体的に路線名を挙げて廃止を検討された、あるいは実際に廃止された路線」とする。ただし、新幹線開業に伴う並行在来線の分離のみを目的として廃線となった路線は対象としないこととする。

このように路線をJRに限定した理由は、過疎化の非常に進んだ地区を走り、利用者が非常に少ないという特徴を持つとともに、巨大なJRという企業の中で、ある程度の内部補助<sup>1</sup>の恩恵があるためにその路線を廃止しなくとも直ちに倒産するといった大きな影響があるわけではないために、廃止を免れられるという共通点を持つためである。また、新幹線開業に伴う並行在来線問題を除外する理由は、開業時にJRから分離されることが政府の取り決めで定まっているためである<sup>2</sup>。また、取り上げる事例を直近の10年のものに絞ったのは、直近10年の路線であれば上記に挙げたような共通点を持つほか、10年以上前の古い事例では、JRの経営状況など今と異なる点が多く、今後の廃止問題も考えるにあたってできるだけ新しい事例が望ましいためである。また、今回は適切な事例がないため、事例研究でJR九州及びJR四国の路線を扱わないが、これは両者を研究の対象にしないというわけではなく、結論部分では両社も対象とした考察を行う。

## 2. 事例研究の進め方

今回の事例研究で扱う路線においては、廃止問題が起こってから比較の日が浅いものが多いこともあり、こうした路線の廃止に注目して行わ

---

<sup>1</sup> 同じ企業の中で、黒字の部分の利益で赤字の部分の損失を補うなどの補助が行われていること。ここでは、赤字路線の損失を黒字路線やほかの事業の利益で補っていることを表す。

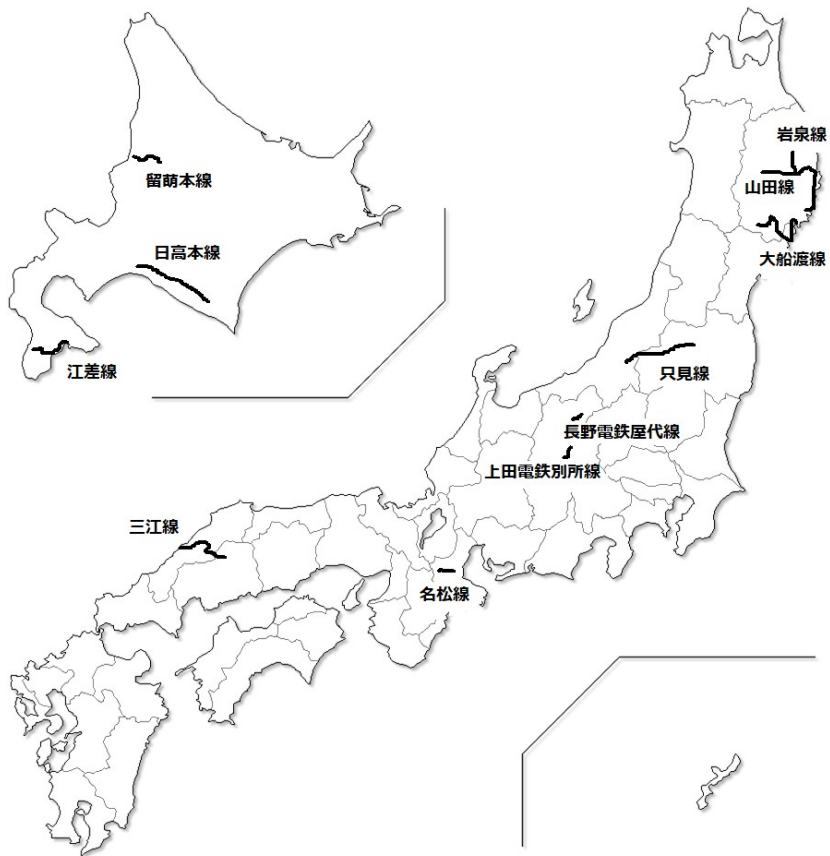
<sup>2</sup> 国土交通省「整備新幹線の取り扱いについて 政府与党合意」

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6\\_kanren.html#gou](http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6_kanren.html#gou)

れた研究はあまり見当たらない。そのため、今回の事例研究においては報道や JR 各社のリリース等から廃止問題の経緯や JR 各社や自治体など関係者の意向などを探り、そういった情報と路線を取り巻く環境から廃止に至った理由を考察するという形をとる。

各章の第 1 節では、利用者や輸送密度といった路線の概要、人口や財政など路線にかかわる沿線地域の情報をまとめる。第 2 節では、路線廃止の提起から存続あるいは廃止の方向が決まるまでの JR 各社および自治体の動きを中心とした経緯をまとめる。第 3 節及び第 4 節では、それぞれ JR と自治体の動きの背景にある主張や考えをまとめる。これを受け、5 節では各路線で廃止あるいは存続といった決定に至った要因を考察する。このように各事例で考察を進め、第 3 部でこれらの事例研究をまとめ、JR の意思決定の考察につなげることを目的とする。各事例において、人口のデータは総務省統計局の平成 27 年国勢調査人口等基本集計、JR 各社の経営状況のデータは直近の平成 28 年度の決算の数字を用いている。なお、各章で単に JR といった場合には基本的に対象路線を運営する JR 社を指すものとする。また、各事例において略称を用いる場合、JR 東は JR 東日本、JR 西は JR 西日本、JR 北は JR 北海道、JR 海は JR 東海を指すものとする。

## 第2章 事例研究で扱う各路線の位置



# 第3章 留萌本線

## 1. 路線のデータ

### ① 路線概要<sup>1</sup>

所属JR：JR北海道

路線長(全線)：66.8km 廃止対象区間：16.7km

区間(全線)：深川～増毛間 廃止対象区間；留萌～増毛間

駅数(全線)：20 廃止対象区間：9

### ② 沿線人口

廃止対象区間を挙げる

市町村	～15歳	15歳～64歳	65歳～	総人口
留萌市	2,290	12,391	75,13	22,221
増毛町	427	2,179	1,891	4,497

図表2-3-1 廃線対象区間自治体の人口<sup>2</sup>

### 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)
留萌市	0.31	13,730,920
増毛町	0.13	4,876,248

図表2-3-2 廃線対象区間自治体の財政<sup>3</sup>

### ④ 輸送密度

<sup>1</sup> 北海道旅客鉄道「平成28年度決算 社長談話」<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyou/28kessan.pdf>

<sup>2</sup> 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.htm>

<sup>3</sup> 総務省「平成27年度市町村別決算状況調」[http://www.soumu.go.jp/iken/kessan\\_jokyo\\_2.html](http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html)

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)		
	深川～留萌	留萌～増毛	合計
廃止問題浮上前2014 (平成26)年度			142
廃止問題浮上後2015 (平成27)年度	183	67	250
2016(平成28)年度	188	134	322

図表2-3-3 輸送密度

⑤赤字額(H25)

区間	営業損益(百万円)	
	管理費除く	管理費含む
深川～留萌	△589	△683
留萌～増毛	△160	△177

図表2-3-4 赤字額

⑥復旧費用：

(廃止に関するJR北海道側の理由は、主に営業赤字であり、脱線事故などはあったが復旧費用については述べていない)

⑦今後運行を続けるのに必要な費用：防災工事費に数十億円

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)

単位：百万円	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益 <sup>4</sup>
JR 北海道	172,500	△39,800	△10,300	△14,800

図表 2-3-5 JR 北海道の経営状況

⑨沿線の高校数：3校<sup>5</sup>（廃止対象区間）

<sup>4</sup> 親会社株主に帰属する当期純利益

<sup>5</sup> 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>

## 2. 廃止問題の経緯

廃止問題が浮上する以前から、留萌本線の事故は相次いで起きていた。2005(平成17)年3月22日、箸別駅～増毛駅間で、雪崩による路線上での積雪に列車が乗り上げ脱線する事故が発生した<sup>6</sup>。また、2012(平成24)年3月7日、同区間・同理由で列車脱線事故が再発し、2013(平成25)年1月3日は大雪により全面運休になる<sup>7</sup>など、地域環境による事故と運休が頻繁に起こった。

このような状況の中、2015(平成27)年2月23日以降、雪崩および斜面崩壊の恐れがあることから留萌駅～増毛駅間で終日運転見合わせが始まり、4月29日から運転再開になったものの、8月10日にJR北海道は営業赤字および防災工事費を理由で留萌駅～増毛駅間の区間を2016(平成28)年までに廃止することを留萌市長と増毛町長に正式に伝えた<sup>8</sup>。

これに対して翌日の8月11日、留萌市議会により留萌線検討対策会議が設置され<sup>9</sup>、12月9日に路線存続を求める要望書をJR北海道に提出した<sup>10</sup>。しかし、廃止の時期や補償の内容を巡って交渉は難航し、結局、JR北海道の留萌駅～増毛駅間の最終運行日を2016年12月4日にするということについて、増毛町長と留萌市長は受け入れることになった<sup>11</sup>。

2016年12月5日、留萌駅～増毛駅間が廃止された<sup>12</sup>。

---

<sup>6</sup> 運輸安全委員会「鉄道事故の概要 2005年3月22日北海道旅客鉄道株式会社 留萌線 箸別駅～増毛駅間 列車脱線事故」<http://web.archive.org/web/20130105230040/http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail.php?id=1679>

<sup>7</sup> 北海道ニュースリンク「15日ぶり運航再開JR留萌本線留萌～増毛間」<http://web.archive.org/web/20131104025818/http://www.hokkaido-nl.jp/detail.cgi?id=14320>

<sup>8</sup> マイナビニュース「JR北海道、今年度限りで廃止予定の留萌本線留萌～増毛間を4/28から運転再開」<http://news.mynavi.jp/news/2016/04/22/423>

<sup>9</sup> 留萌市議会「議会かわら版2015年10月号」<http://rumoishigikai.hokkaido.jp/27-10gyouji.pdf>

<sup>10</sup> 留萌市議会「留萌線検討対策会議が要望書提出」<http://www.komei.or.jp/km/rumo-i-murakami-hitoshi/2015/12/14/留萌線検討対策会議が要望書提出>

<sup>11</sup> 日本経済新聞「JR留萌線の留萌～増毛間、地元首長が廃止に同意」[http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y\\_Z00C16A4CC1000/](http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y_Z00C16A4CC1000/)

<sup>12</sup> 北海道旅客鉄道株式会社「留萌線(留萌・増毛間)の廃止日繰上げの届け出について



### 3. JRの主張

JR北海道のプレスリリースによると、該当路線の沿線地域の過疎化、モータリゼーションの進展、高校の閉校などによる利用者の減少が原因で大幅な営業赤字になっていることを廃止の理由の一つとして挙げている。また、沿線の地質的特徴による災害が多発する線区であり、2005年および2012年の列車脱線事故を例に挙げながら、「数十億円」に及ぶ多額の防災工事費が必要であり、該当線区では路線バスの方が地域により適合した輸送手段であることを理由として挙げている<sup>13</sup>。

### 4. 自治体の主張

廃止前、留萌市議会がJR北海道に提出した要望書によると、“JR北海道が「JR北海道再生のための提言書」を盾に赤字路線の切り捨て、廃止（減便）ありきの提案という流れを強めていくことが危惧され、特に、市民が留萌本線の将来展望に大きな不安を抱えている状況にあり、地域の公共交通としての鉄道交通網の存続を求める市民の願いは切実”と述べている<sup>14</sup>。

しかし、2016年4月9日、増毛町長はJRが代替交通の運行費用の一部を負担するなどの条件を追加し、廃止を受け入れ、留萌市長も廃止に同意した<sup>15</sup>。

### 5. 考察

留萌本線の廃止に関して、JR側の主な理由は防災工事費および営業赤字

---

て」<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160628-1.pdf> 2016年6月28日

<sup>13</sup> 北海道旅客鉄道株式会社「留萌線(留萌・増毛間)の鉄道事業廃止について」<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150810-2.pdf>

<sup>14</sup> 留萌市議会「留萌本線に関する要望書」<http://www.e-rumoi.jp/content/000002894.pdf> 2015年12月9日

<sup>15</sup> 日本経済新聞「JR留萌線の留萌―増毛間、地元首長が廃止に同意」[http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y\\_Z00C16A4CC1000/](http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y_Z00C16A4CC1000/)

がである。すでに2度も起きた列車脱線事故に備えて、安全を確保するために防災工事をしなければならないが、現在の路線の営業および財政の状況ではそれが賄えないということである。しかし、路線のデータからわかる通り、留萌本線の輸送密度はJR北海道の全路線の中でもほぼ最下位である「500人未満線区」として分類されていて、営業収支も赤字となっている。また、JR北海道の経営状況は営業赤字が毎年続いていて、留萌本線の営業状況の悪化を自力で解決するのはできないと思われる。

このような状況で路線廃止を防ぐためには自治体の支援が必要になるが、該当線区の沿線地域である留萌市・増毛町は財政規模が小さく、財政力指数は両方0.4未満で低く、財政に余裕がないため、支援は期待できないと考えられる。

以上のことから、留萌本線の廃線の主な原因は金銭的問題であり、このような財政的問題が解決されなければ、運行再開はできないのではないかとと思われる。

## 第4章 日高本線

### 1. 路線のデータ

#### ① 路線概要<sup>1</sup>

所属 JR : JR 北海道

路線長(全線) : 146.5 km 廃線対象区間 : 116.0km

区間(全線) : 苫小牧～様似間 廃線対象区間 : 鷓川～様似間

駅数(全線) : 29 廃線対象区間 : 24

#### ② 沿線人口

廃線対象区間を挙げる

自治体	～15歳	15歳～64歳	65歳～	総人口
勇払郡むかわ町	845	4,609	3,141	8,596
沙流郡日高町	1,456	6,961	3,961	12,378
新冠(にいかっふ)郡新冠町	733	3,115	1,708	5,592
日高郡新ひだか町	2,798	12,991	7,427	23,231
浦河郡浦河町	1,509	7,670	3,895	13,075
様似(さまに)郡様似町	449	2,432	1,635	4,518

図表 2-4-1 廃線対象区間自治体の人口<sup>2</sup>

#### 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)
勇払郡むかわ町	0.20	9,451,846
沙流郡日高町	0.24	10,737,361

<sup>1</sup> 北海道旅客鉄道「平成28年度決算 社長談話」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2017/170509-2.pdf>

<sup>2</sup> 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>

新冠郡新冠町	0.19	5,830,143
日高郡新ひだか町	0.32	17,927,228
浦河郡浦河町	0.29	9,315,427
様似郡様似町	0.17	4,849,877

図表 2-4-2 廃線対象区間自治体の財政

④輸送密度

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
廃線問題浮上前 2014(平成 26)年度 <sup>3</sup>	298(全線)
廃線問題浮上後 2015(平成 27)年度 <sup>4</sup>	185(全線)
2016(平成 28)年度 <sup>5</sup>	125(廃線検討区間鷓川～様似間) 462(それ以外苫小牧～鷓川間)

図表 2-4-3 輸送密度

⑤赤字額<sup>6</sup>(全線)

営業損益(管理費抜き):-940 百万円、(管理費含む):-1,667 百万円

⑥復旧費用：86 億円

⑦今後運行を続けるのに必要な費用：老朽土木構造物維持更新に今後 10 年で 53 億円

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)

単位：百万円	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益 <sup>7</sup>
--------	------	------	------	--------------------

<sup>3</sup> 北海道旅客鉄道「平成 26 年度決算 社長談話」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyou/26kessan.pdf>

<sup>4</sup> 北海道旅客鉄道「平成 27 年度決算 社長談話」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyou/27kessan.pdf>

<sup>5</sup> 北海道旅客鉄道「平成 28 年度決算 社長談話」

<sup>6</sup> 北海道旅客鉄道「平成 27 年度線区別収支状況について」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/senkubetsu/27senkubetsu.pdf>

<sup>7</sup> 親会社株主に帰属する当期純利益

JR 北海道	172,500	△39,800	△10,300	△14,800
--------	---------	---------	---------	---------

図表 2-4-4 JR 北海道の経営状況

⑨沿線の高校数<sup>8</sup>：8校

## 2. 廃止問題の経緯

今回廃線問題として浮上したのは、全区間苫小牧～様似間のうち、鶴川～様似間である。全区間が 146.5km で、廃線問題となった区間が 116.0km であることから、廃線問題区間が非常に長いことが見てわかる。

経緯としては 2015(平成 27)年 1 月 8 日に厚賀～大狩部間で高波による土砂流出が発生し、鶴川～様似間で不通となり、同月 13 日にはバス代行が始まった<sup>9</sup>。また 27 日には土砂流出区間を回送で当該区間に送り込むことで静内・様似間で鉄道の運行が再開された<sup>10</sup>。しかし翌月には厚賀～大狩部間の土砂流出が悪化し、回送すら不可能になり、再び鶴川～様似間が不通となり、バス代行に切り替わった<sup>11</sup>。4 月には災害対策費用が最低約 26 億円であることが JR 北海道により示された<sup>12</sup>。

一方、6 月には国土交通相が、国交省と道、JR 北海道の 3 者間で、月内にも事務レベルの協議会を発足させることを明らかにした<sup>13</sup>。また同時に沿線の 7 町などが JR 北海道本社を訪問し、日高管内の 16 歳以上の人口の約 52%である住民 3 万 1865 人分の署名とともに、同線の早期復旧を求める要望書を提出した<sup>14</sup>。

そのような中、さらに災害の被害が拡大し、台風 17 号により豊郷～清

<sup>8</sup> 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>

<sup>9</sup> 北海道旅客鉄道「日高線 厚賀～大狩部間 67k506m 付近における盛土流出について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150113-3.pdf>

<sup>10</sup> 北海道旅客鉄道「日高線 静内～様似間折り返し運転の実施について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150120-1-2.pdf>

<sup>11</sup> 「読売新聞」2015 年 2 月 28 日朝刊

<sup>12</sup> 北海道旅客鉄道「日高線における災害対策の概算工事費と必要工期について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150428-1.pdf>

<sup>13</sup> 「読売新聞」2015 年 6 月 6 日朝刊

<sup>14</sup> 「読売新聞」2015 年 6 月 10 日朝刊

島間および厚賀～大狩部間でさらなる路盤流出が発生した<sup>15</sup>。10月にはJR北海道が厚賀～大狩部間の復旧に向けた実施設計を発表し、当初、26億円と試算していた工事費は、4億円増の30億円となることを示した<sup>16</sup>。

11月に行われた国交省、道、JR北海道との間で行われた3者協議では、経営難を理由に復旧工事費の負担を拒んできたJR北海道が、沿線自治体などとの協議会の設置といった条件付きで工事費負担に前向きな姿勢を示した<sup>17</sup>。JR北海道の条件提示を踏まえ、12月にはJR北海道と日高地方の7町、道による「JR日高線沿線自治体協議会」が初会合を行い<sup>18</sup>、復旧へ一歩前進かとみられた。

しかし2016(平成28)年1月には、前年9月に発生した台風被害の復旧概算工事費の算定結果が8億円と発表され<sup>19</sup>、前年1月の暴風雪被害の復旧費と含め、計38億円の復旧費に膨らんだ<sup>20</sup>。加えて、同月の国交省、道、JR北海道の3者協議では復旧工事の着工時期が不透明になり<sup>21</sup>、2月、5月のJR日高線沿線自治体協議会の会合においても進展がなかった<sup>22</sup>。

8月、JR北海道は復旧後の同区間維持に向け、単年度赤字分11億1千万円、年間の防災・老朽対策費が5億3千万円合わせて年間16億4千万円をJR北海道と管内7町で負担することが必要だ、と考えを示した。復旧工事に加え、維持に関しても自治体の負担が求められることになった形になり、これに対し自治体は懸念を示した。また北海道知事は負担の大きさに言及し、JR北海道が求める負担の程度などの説明を求めた<sup>23</sup>。

そして9月には鵠川・様似間の復旧を議論する第5回沿線自治体協議会が開催され、JR北海道が、上下分離方式により、毎年の維持費16億4千

---

<sup>15</sup> 北海道旅客鉄道「台風17号の影響に伴う日高線の波浪災害について」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150914-1.pdf>

<sup>16</sup> 「読売新聞」2015年10月10日朝刊

<sup>17</sup> 「読売新聞」2015年11月19日朝刊

<sup>18</sup> 「読売新聞」2015年12月15日朝刊

<sup>19</sup> 北海道旅客鉄道「平成27年9月に発生した日高線における災害箇所への復旧対策費について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160114-2.pdf>

<sup>20</sup> 「読売新聞」2016年1月15日朝刊

<sup>21</sup> 「読売新聞」2016年1月22日朝刊

<sup>22</sup> 「読売新聞」2016年2月29日朝刊

<sup>23</sup> 「読売新聞」2016年8月10日朝刊

万円のうち、列車運行費の年間3億円をJR側が負担し、残り毎年13億4千万円を地元自治体が負担する案を提示した。これに対し、沿線自治体からは費用負担に難色を示す声が相次いだ<sup>24</sup>。

11月にJR北海道は2016年夏季に起こった台風被害により増大した復旧費48億円を、これまで算出してきた38億円の復旧費に加え、鷓川～様似間の復旧費が86億円と試算し、さらに当面の運行に必要な防災対策や老朽対策の費用53億円を加えると、営業再開に必要な費用は計139億円に膨らむと報告した<sup>25</sup>。一方で、結局自治体はJR日高線沿線自治体協議会の会合で、9月に示された、自治体の13億4千万円に上る負担を拒否した<sup>26</sup>。

JR北海道は同月に「当社単独では維持することが困難な線区について<sup>27</sup>」を発表し、日高線は全線が「自社単独では老朽土木構造物の更新を含め『安全な鉄道サービス』を持続的に維持するための費用を確保できない線区」という指定をうけた。そのような中、日高町長が鷓川～日高門別間の存続という一部区間の存続を訴え始めるなど、自治体側にも変化が見られ始めた<sup>28</sup>。

しかし12月にはJR北海道は少なくとも鷓川～様似間の鉄道による復旧を断念し、バス転換とする方針とした<sup>29</sup>。

そして2017年2月、沿線自治体は鷓川～様似間の復旧を断念し、代替手段の検討を始めることで合意し、代替手段を検討することになった<sup>30</sup>。また7月にはJR北海道がバス転換の方針を示している鷓川～様似間について、沿線7自治体に対し、バスに転換した際に運行経費の自治体負担を補填する期間の目安として「18年間」を提示した<sup>31</sup>。さらに同月13日には住民団体の「日高の公共交通を考える有志の会」が新ひだか町内で開く

---

<sup>24</sup> 「読売新聞」2016年9月8日朝刊

<sup>25</sup> 「読売新聞」2016年11月8日朝刊

<sup>26</sup> 「読売新聞」2016年11月8日朝刊

<sup>27</sup> 北海道旅客鉄道「当社単独では維持することが困難な線区について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-4.pdf>

<sup>28</sup> 「読売新聞」2016年11月26日朝刊

<sup>29</sup> 「読売新聞」2016年12月22日朝刊

<sup>30</sup> 「読売新聞」2017年2月19日朝刊

<sup>31</sup> 「読売新聞」2017年7月12日朝刊

シンポジウムで、バス転換を受け入れることを JR 北海道に伝え<sup>32</sup>、住民レベルでの廃線容認がなされた。

### 3, JR の主張

JR 北海道は 2016 年 12 月 21 日に発表した、「日高線(鷓川・様似間)の復旧断念、並びにバス等への転換に向けた沿線自治体との協議開始のお願いについて<sup>33</sup>」のなかで、以下の 5 点から鉄道による復旧を断念せざるを得ないとしている。

- (1) 相次ぐ被災により、復旧費が約 86 億円にのぼる試算になり、JR 北海道単独では負担できないことに加え、復旧費とは別に、海岸浸食対策として離岸堤の整備が必要で、その費用を含めると、総額が 100 億円を超える規模(約 139 億円)になること。
- (2) 日高線(鷓川・様似間)を持続的に維持するために必要な、収支差額および、土木構造物老朽対策の単年度費用 16.4 億円が、JR 北海道単独では負担できないこと。
- (3) 単年度費用 16.4 億円のうち、JR 北海道が負担するとした列車運行経費相当額の 3 億円を差し引いた 13.4 億円について、地元自治体に、上下分離方式の導入または地元自治体による費用支援を提案したが、受け入れは困難との回答があり、復旧の前提である「鉄道を持続的に維持する仕組み」が合意に至らなかったこと。
- (4) モータリゼーションの進展、沿線人口・高校通学者の減少などの影響により、鉄道の利用状況が 2014 年度の輸送密度で 186 人と、JR 北海道発足時の 1987(昭和 62)年と比較し、約 3 分の 1 となっており、収支状況も 2014 年度で年間約 11 億円の赤字となっていること。
- (5) 隣接する高規格幹線道路である日高自動車道について、2017 年度には厚賀 IC(仮称)まで延伸予定であり、また静内 IC(仮称)まで事業区間と

---

<sup>32</sup> 「読売新聞」2017 年 7 月 14 日朝刊

<sup>33</sup> 北海道旅客鉄道「日高線(鷓川・様似間)の復旧断念、並びにバス等への転換に向けた沿線自治体との協議開始のお願いについて」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161221-4.pdf>



されていることから、鉄道のさらなる利用減が想定されること。

(1)に関して補足をする、日高線が海岸沿いを走るため、常に高波をはじめとする自然災害の影響を受けやすく、2014年度までの10年間で総計267件の災害が発生している<sup>34</sup>ように、相当な多頻度で災害が発生している。そのために護岸対策には抜本的な対策が必要であると、コンサルティング依頼を受けた鉄道総合技術研究所からの報告がある<sup>35</sup>。

2017年7月にはバス転換に関して、沿線自治体にバスに転換した際に運行経費の自治体負担を補填する期間の目安として「18年間」を提示し、鉄道廃止後の自治体に対しての補助を行う姿勢を表明している。

#### 4. 自治体の主張

第2項にもあるように、自治体は復旧費に加え、維持費として毎年約13億円を負担するように要求され、その負担は地方の財政には大きすぎるとして、拒否していた<sup>36</sup>。

さらに自治体の主張を見てみたい。読売新聞2016年12月22日朝刊によると、沿線自治体は、そもそもJR日高線沿線自治体協議会は2015年1月の高波被害に伴う復旧策をJR北と話し合う場だったとしている。しかし、JR側が「持続可能な公共交通網」という言葉によって、線区存廃を議論する場にすり替えたという経緯から、沿線自治体はJR北海道に不信感があったようだ。それに加え、JR北海道が沿線7町に示した、毎年13億4000万円の経営負担を求める「上下分離方式」も、厳しい各町の懐事情を知った上での提案と受け取られ、反発を招いたようである。そのうえでの同月のJR北海道の当該区間廃止案の発表にかんしては、「あまりにも乱暴すぎる」という意見も出てきていた。

しかし2017年になると、沿線自治体も鉄道での復旧をあきらめ、代替

---

<sup>34</sup> 北海道旅客鉄道「日高線 厚賀～大狩部間 67k506m 付近における盛土流出について」参考資料1「日高線 災害マップ(日高線全線)」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150113-3.pdf>

<sup>35</sup> 北海道旅客鉄道「日高線における今後の災害対策について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150311-1.pdf>

<sup>36</sup> 「読売新聞」2016年11月8日朝刊

バスや DMV の開発を要求するといった方向に代わっていった<sup>37</sup>。

## 5, 考察

JR 側・自治体側ともに鉄道での復旧を断念した大きな理由として第 1 に挙げられるのは、度重なる災害により復旧費が 100 億円超という莫大な額まで膨らみ続けたことである。

第 2 項にあるように、復旧費が 30 億円程度の時期には、JR 北海道は路線利用促進のための沿線協議会を設けることなどを条件に、復旧費の負担を承諾している。つまり、当初は JR 側も復旧させようとしていたことがうかがえる。しかし、度重なる災害で被害箇所が拡大・増加し、復旧費がドミノ倒しのように増加し、約 139 億円に膨らんでしまった。復旧費は、国と JR 北、道が 3 分の 1 ずつを負担する国庫補助事業を軸にした費用負担の枠組みが有力であった<sup>38</sup>ことから、もしこの比率で負担するとすれば、JR 北は約 46.3 億円負担することになる。第 1 項より JR 北海道の営業収益は約 1,725 億円であるから、単純計算で営業収益の約 2.7 パーセントが日高線の復旧費に充てられることとなる。純利益は赤字であることを考えると、維持費で毎年 16 億円の赤字を出す当該路線に、これほどの額を投資する必要性は考えにくい。また維持費だけを見ても、JR 北の営業収益の約 0.9 パーセントを占めることとなる。つまり、単純な計算で、1 年で復旧費をまとめて払うとして、JR 北海道は、1 年目は収益の約 3.6 パーセント、その次の年以降は 1 パーセントに近い額を出さなければならない。

このように考えると、毎年の維持費負担を上記の計算の約 4 分の 1 程度にするために、自治体に約 16 億円のうち約 13 億円を負担するよう要請したことはやむをえないように思える。加えて、JR、国、北海道は負担している一方で、復旧要請をしている主たる要素である沿線自治体が金銭的負担をしないというのは公平に反しているように見えるため、JR 側の要請は納得がいくように思える。

しかし、JR 日高線沿線自治体協議会の沿線自治体が主張するように、自治体はその約 13 億円を負担できないと、“足元をみて”、要請し、負担で

<sup>37</sup> 「読売新聞」2017 年 2 月 19 日朝刊

<sup>38</sup> 「読売新聞」2015 年 11 月 18 日朝刊

きないのであれば廃止というのは、まさに廃線ありきの提案であったというように見える。そもそもこの協議会は日高線利用促進目的、すなわち利用者を増やすということが目的としているが、これでは協議会の目的・趣旨に合わないものではないだろうか。

以上のことから、第 2 の廃止要因としてその復旧費に加え、毎年 16 億円程度の維持費が出る一方で、その負担をできる主体がどこもないということも挙げられる。維持ができないということは、安定運行が不可能であるから、JR 側は廃線を提案することになる。しかし、もし他の施策を模索するならば、復旧費・維持費に関しても、北海道や国が積極的に関与すべきであったのではないだろうか。

# 第5章 江差線

## 1, 路線のデータ

### ①路線概要

所属：JR 北海道 路線長：79.9 キロ

区間：五稜郭～江差間 駅数：22 駅

うち、廃止区間：木古内～江差間 42.1 キロ 10 駅<sup>1</sup>

### ②沿線人口

自治体	～14 歳	15～64 歳	65 歳～	総人口
上磯郡木古内町	307	2236	2004	4,547
檜山郡上ノ国町	506	2427	1943	4,876
檜山郡江差町	818	4589	2839	8,246

図表 2-5-1 沿線人口(人)<sup>2</sup>

### ③財政

自治体	財政力指数	歳出額(千円)
上磯郡木古内町	0.17	5,733,449
檜山郡上ノ国町	0.13	5,045,796
檜山郡江差町	0.28	5,424,508

図表 2-5-2 沿線自治体の財政<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 『JR時刻表』通巻 600 号 2013 年 交通新聞社

<sup>2</sup> 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.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka.html>

<sup>3</sup> 同上

④輸送密度（木古内～江差間）

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
昭和 62 年度	253
平成 21 年度	48
平成 22 年度	45
平成 23 年度	51
平成 24 年度(9 月 JR、廃止を通告)	55
平成 25 年度	165
平成 26 年度(5 月、廃止)	618

図表 2-5-3 輸送密度<sup>4</sup>

⑤赤字額(存廃が問題になっている区間)

年間三億円以上の赤字(新聞中の表現)<sup>5</sup>

約 5700 万円(H24 年度営業損失額)<sup>6</sup>

⑥復旧費用

廃止を決定したので具体的な言及は無いが、積雪に対する措置、複数の橋脚、駅舎、路線の損傷がひどくかなりの額を要する、という想定だった

⑦今後運行を続けるのに必要な費用

H26 年度営業費用<sup>7</sup>

木古内～江差間 84 百万円(うち 6 百万円が管理費)

五稜郭～木古内間 3,125 百万円(うち 390 百万円が管理費)

が計上されている。

<sup>4</sup> JR 北海道「江差線（木古内・江差間）の鉄道事業廃止について」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2012/120903-3.pdf>

<sup>5</sup> 毎日新聞 「江差線廃止問題: JR が沿線 3 町に正式提案」

<http://web.archive.org/web/20121023085439/http://mainichi.jp/area/hokkaido/news/20120903hog00m040001000c.html>

<sup>6</sup> JR 北海道「第 2 回 地域公共交通検討会議 資料」

[http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/07\\_280129\\_material3.pdf](http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/07_280129_material3.pdf)

<sup>7</sup> 同上

⑧所属する JR の経営状況

	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益
JR 北海道	172,500	△39,800	△10,300	△14,800

図表 2-5-4 JR 北海道の経営状況<sup>8</sup>

⑨沿線の高校数 1 校

北海道上ノ国高等学校(最寄り：上ノ国駅)

**2,廃止問題の経緯**

主だった動きは北海道新幹線の開業が決定してからである。2005(平成 7)年の 4 月より北海道新幹線の新青森～新函館(当時仮称)間の追加工事の認可が下り、並行在来線は、これまでの新幹線の開業と同じく、それに伴い廃止や第三セクター化が候補として挙げられた。新幹線工事でも貨物列車が青函トンネル内を通ることを前提とした工事がなされていたため、同貨物列車の通る木古内～五稜郭駅間は廃止になる可能性が低いとの見立てであったが、JR 北海道は新幹線規格の車両に在来線列車を載せるトレイン・オン・トレイン方式によって、北海道新幹線を経由した貨物輸送を行うことも検討しており、これが実現すれば江差線が廃止される可能性もあった。

利用客の減少が著しかった木古内～江差間については開業に伴っての廃止・バス転換が濃厚とされていた。2011(平成 23)年の 10 月に北海道が五稜郭～木古内間のバス転換、その負担割合を道と三市町とで 1 : 1 とすること、などを提案し、これに鉄道維持を掲げる北斗市が反発、函館市、木古内町も負担割合に難色を示した。2012(平成 24)年の 1 月には北海道はバス転換案を撤回し、第三セクターとして同区間の路線を維持する方針を表明し、北海道がその 8 割を負担することで JR 北海道と同意した。さらに 2013(平成 25)年 3 月、JR 北海道からの、木古内～江差間を廃止しバス

<sup>8</sup> 北海道旅客鉄道「平成 27 年度線区別収支状況について」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161104-1.pdf>

転換する、という旨の連絡に沿線の江差・上ノ国・木古内 3 町の首長が同意し、2014(平成 26)年 5 月に廃止された

### 3, JR の主張

そもそも新幹線の開業の前の着工段階で、自治体は並行在来線の JR からの経営分離を了承しているため、五稜郭～木古内間の廃止問題は自治体が議論の中心であって JR 側の関与はほぼない。木古内～江差間については、並行在来線の第三セクター化、あるいはバス転換に伴い、JR 路線としての飛び地になるほか、年々利用客が減少しており、他にも、

- ・線路設備等の老朽化により今後莫大な費用が必要
- ・モータリゼーションの進展、沿線地域の過疎化などの影響により利用者が減少の一途
- ・高校の閉校や道立病院の移転などの線区を取り巻く環境変化から、現状では通学など地域における鉄道のご利用はごく限られたものとなっている
- ・当該線区の一部は山間豪雪地域であり、トンネルや雪覆い設備、落石防護工事、長大橋りょう等の鉄道施設も老朽化
- ・沿線道路は、木古内・上ノ国間は道道江差木古内線、上ノ国・江差間は国道 228 号がそれぞれ並行。道道江差木古内線については平成 23 年度に新トンネルの建設が着工された他、改良工事も進行中、現状でも、鉄道不通時の代行バスなど支障なく運行。”

等々の理由<sup>9</sup>から鉄道が地域の交通手段としての役割を担うのは大変厳しいとして廃止を提案している。

### 4, 自治体の主張

五稜郭～木古内間については上記のとおり、JR は特に関連してこないため道と沿線各自自治体との動きを見る。道は自治体との協議会で、鉄道では将来的に通勤・通学者が減少することから、開業以来赤字経営が続く見込みを示し、また第三セクター化した鉄道に対する国の今後の財政支援策

---

<sup>9</sup> JR 北海道「江差線(木古内・江差間)の鉄道事業廃止について」  
<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2012/120903-3.pdf>

が不透明であるとの見解を示した。一方、バスでは通勤・通学に便利なルート設定が可能なことや、開業後 17 年間は黒字経営が見込まれる試算から、バス転換が望ましいとして提案した。負担割合については、ふるさと銀河線(池田～網走間 140 キロ、2006 年 4 月廃止)の第三セクター設立時に 1 : 1 とした前例を考慮し道：沿線三自治体=1 : 1 を提案。また、五稜郭～木古内間の貨物輸送ルートとしての維持に向け、国や関係機関と協議を進めるとした。このバス転換案に対し、高谷北斗市長は「大変残念な提案で納得できない。バスは冬場の定時性、安定性に欠け、通勤、通学者に不便を強いる。ただちに撤回して新しい提案を」と反対。大森木古内町長は「道は責任を持って対応すると言うが、1 対 1 は極めて残念」と述べ、さらなる道の負担を求めた。工藤函館市長も一定の理解を示しながらも「道が過半を負担すべきだ」と主張した<sup>10</sup>。

木古内～江差間については、元より各自治体は JR の廃止提案に対し、代替輸送機関の確保が出来るならば了承する構えであり、JR から正式にバス転換の旨の連絡が届きこれに合意したため、特に軋轢は生じていない。

## 5. 考察

JR からの経営分離は北海道新幹線の着工時に各自治体が容認しており、新幹線が拡大する以上、経営分離は避けられない“流れ”といえる。経営分離によって飛び地路線となった木古内～江差間については、JR からの廃止についての説明会の時には、各自治体の町長らが、代替交通機関が設置されるのであれば廃止はやむを得ないとの見解を示していることから、莫大な維持費用の負担が路線維持によるメリットを大きく上回っていたことがわかる。

---

<sup>10</sup> 函館新聞社「道「バス転換」正式提案 江差線五稜郭～木古内間」

[http://www.ehako.com/news/news2010a/3629\\_index\\_msg.shtml](http://www.ehako.com/news/news2010a/3629_index_msg.shtml)



## 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<sup>1</sup>；2 億 5,700 万円

<sup>1</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf)

⑥ 復旧のために必要な費用<sup>2</sup>；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<sup>3</sup>；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<sup>4</sup>；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<sup>5</sup>。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<sup>5</sup>。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<sup>5</sup>。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

<sup>2</sup> 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>

<sup>3</sup> 総務省「市町村別決算状況調」[http://www.soumu.go.jp/iken/kessan\\_jokyo\\_2.html](http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html)

<sup>4</sup> 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>

<sup>5</sup> 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<sup>6</sup>。

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<sup>7</sup>。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<sup>8</sup>。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<sup>9</sup>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<sup>10</sup>、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<sup>11</sup>。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<sup>12</sup>、翌 8 日には国土交通省に廃止届が提出された<sup>13</sup>。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<sup>14</sup>。

---

<sup>6</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf)

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

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

<sup>9</sup> 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](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)

<sup>10</sup> 「読売新聞」2013 年 9 月 11 日朝刊

<sup>11</sup> 「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>

<sup>12</sup> 『RAILWAY TOPICS』「鉄道ジャーナル」通巻 567 号，鉄道ジャーナル社，p144

<sup>13</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_20131107.pdf)

<sup>14</sup> 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](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<sup>15</sup>。

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<sup>16</sup>。

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<sup>17</sup>、2013(平成 25)年9月5日に廃止を正式通達した<sup>18</sup>。

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<sup>19</sup>。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<sup>20</sup>。その後運輸省は岩泉線を廃止した場合に

---

<sup>15</sup> 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

<sup>16</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf)

<sup>17</sup> 「朝日新聞デジタル」2012年11月13日

<sup>18</sup> 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](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)

<sup>19</sup> 「読売新聞」2013年9月11日朝刊

<sup>20</sup> 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<sup>21</sup>。

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<sup>21</sup>。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<sup>22</sup>。

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<sup>23</sup>、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<sup>24</sup>。

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<sup>25</sup>。

## 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

---

<sup>21</sup> 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

<sup>22</sup> 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

<sup>23</sup> 「朝日新聞デジタル」2012 年 11 月 13 日

<sup>24</sup> 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](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)

<sup>25</sup> 「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。

# 第7章 山田線

## 1. 路線のデータ

### ①路線概要

所属 JR : JR 東日本

路線長(全線) : 157.5km 運行停止区間 : 55.4km

区間(全線) : 盛岡～釜石間 運行停止区間 : 宮古～釜石間

駅数(全線) : 28 運行停止区間 : 13

以下、上に示した「運行停止区間」についてのみ取り扱う。

### ②沿線人口

自治体名	～14 歳	15～64 歳	65 歳～	総人口
宮古市	6,060	31,218	19,167	56,676
山田町	1,655	8,568	5,603	15,826
大槌町	1,193	6,555	4,009	11,759
釜石市	3,649	19,994	13,044	36,802

図表 2-7-1 運行停止区間自治体の人口(単位:人)<sup>1</sup>

### 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)
宮古市	0.35	63,959,423
山田町	0.27	48,545,454
大槌町	0.24	55,945,655
釜石市	0.47	69,665,889

図表 2-7-2 運行停止区間自治体の財政状況<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 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](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)

<sup>2</sup> 総務省統計局「平成 27 年度 市町村別決算状況調」  
[http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27\\_shichouson.html](http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27_shichouson.html)

④輸送密度

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
震災発生前 2010(平成 22)年度	693
震災発生後 2011(平成 23)年度	265
2016(平成 28)年度	275

図表 2-7-3 運行停止区間の輸送密度<sup>3</sup>

⑤赤字額

営業係数 257.6 円<sup>4</sup>(ただし公式データではない)

⑥復旧費用

約 200 億円<sup>5</sup>

⑦運行再開後に、運行を続けるのに必要な費用

新線敷設と同様の工事が必要となるため、この費用は上記の復旧費用と同等のものと見なす。

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)

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

図表 2-7-4 JR 東日本の経営状況<sup>6</sup>

<sup>3</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2007-2011.pdf)

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

<sup>4</sup> 『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>

<sup>5</sup> 東日本旅客鉄道「被災線区の復旧等事例について」

<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160519tadami.pdf>

<sup>6</sup> 東日本旅客鉄道「2017(平成 29)年度 決算短信」

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



⑨沿線の高校数：9校<sup>7</sup>(ただし県立・公立高校のみ)

## 2, 運行停止に至った経緯

当区間の運行が長らく停止している要因は6年前の東日本大震災であるといえよう。それを指し示すデータとして1の④に着目すると、震災発生前と後では輸送密度が6割ほど減少しており、この数値は2016年時点でもほぼ同様の値となっている。津波による甚大な被害を受けた当該線区では4駅の流出や70箇所近くの線路流出などが確認された<sup>8</sup>。だが、JR東日本は当路線の原形復旧を自社負担で行ったのちに三陸鉄道に移管することを決定しており(後述も参照されたい)、現在は復旧工事の最中であるためここから廃線に転じる可能性はきわめて低いと考えられる。

## 3, JR側の主張

震災発生後から定期的にかかれた「山田線復興調整会議」にて復旧方法やその後のあり方についてJR・各自治体・三陸鉄道間でたびたび話し合いがなされていた。約200億円の復旧費用のうち140億円をJR側が負担すると明言し、また鉄道が完全復旧するまでの間は暫定的にBRTでの運行をすとの提案も同時に示した。しかし、これに対して各自治体は宮古～釜石間にはすでに路線バスが運行されている<sup>9</sup>(現在も運行中)ことやBRTでの復旧によって鉄道復旧計画が白紙になる懸念(2部8章の大船渡線の事例も併せて参照されたい)を理由に難色を示し、議論の決着はつかずに平行線をたどった<sup>10</sup>。

こうした状況の中で迎えた2014(平成26)年1月31日の第7回目の会議にて、JRは議論の均衡を破る。山田線からの撤退を表明し、原形復旧の負

---

<sup>7</sup> 岩手県公式ホームページ「教育統計情報 学校一覧 平成28年度」  
<http://www.pref.iwate.jp/kyouiku/ippan/toukei/019767.html>

<sup>8</sup> 東日本旅客鉄道「津波を受けた7線区の主な被害と点検状況」  
<http://www.jreast.co.jp/pdf/check.pdf>

<sup>9</sup> 岩手県北バス「宮古～釜石間 乗り継ぎ時刻表」[http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/miyako\\_kamaishi\\_1.pdf](http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/miyako_kamaishi_1.pdf)

<sup>10</sup> 「被災路線を突然移管、JR東が変心した理由」『東洋経済オンライン』2014年3月2日 <http://toyokeizai.net/articles/-/31272>

担は自社持ちのまま復旧後の当路線を三陸鉄道に移管する旨を発表した<sup>11</sup>。加えて同年2月11日に開かれた「山田線沿線首長会議」にてJRは鉄道設備や用地を三陸鉄道に無償で譲渡し、また当分の間の赤字補填も行うことを示した<sup>12</sup>。さらに同年11月25日には復旧費用の140億円とは別に、当初は5億円としていた「移管協力金」を6倍に引き上げ、30億円を関係自治体に提供することを発表した<sup>13</sup>。これらのことから、山田線の復旧および存続についてJR側が支援の規模を拡大していった結果、当初は路線存続に消極的だった各自治体が譲歩の姿勢を見せたといえよう。

#### 4. 自治体の主張

先にも述べた通り第7回の「山田線復興調整会議」が開かれるまで各自治体はJR側の示した復旧案に難色を示していた。また山田線は震災による甚大な影響を受けた被災路線であることに加え、1の③に示した通り各自治体は財政面に余裕の無い状態であるといえるため、慎重な姿勢をとり続けていた。しかし、2014年1月31日に当路線復旧の最大の転機である、三陸鉄道への移管案がJR側から提示されてからは復旧への姿勢を好転させ、同年2月11日に開かれた会議にて出された各案に対して(先述)沿線4市町の首長は前向きに検討する考えを述べた。そして同年12月24日、JRからの「移管協力金」が大幅に拡充されたことも相まって岩手県と沿岸12市町村は当路線を三陸鉄道に移管するとしてJRの提案を受け入れることで合意した<sup>14</sup>。県はこの2日後にJRへ提案の受け入れを通達し、以後より運行再開へ向けた復旧工事が開始された<sup>15</sup>。

---

<sup>11</sup> 「JR 東日本、山田線運行の三陸鉄道移管提案 自治体に」『日本経済新聞』2014年1月31日

[https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG3104Z\\_R30C14A1CR8000/](https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG3104Z_R30C14A1CR8000/)

<sup>12</sup> 「JR 山田線移管 沿線4市町の首長『一定の評価』」『日本経済新聞』2014年2月11日 [https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1101H\\_R10C14A2CR8000/](https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1101H_R10C14A2CR8000/)

<sup>13</sup> 「被災の山田線、三セク移管に30億円 JR 東日本が支援拡充」『日本経済新聞』2014年11月25日

[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG25H3T\\_V21C14A1CN0000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG25H3T_V21C14A1CN0000/)

<sup>14</sup> 「JR 山田線被災区間、三陸鉄道に移管 岩手県と地元市町村合意」『日本経済新聞』2014年12月24日

[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG24H44\\_U4A221C1CC0000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG24H44_U4A221C1CC0000/)

<sup>15</sup> 東日本旅客鉄道「山田線（宮古・釜石間）の鉄道復旧に関する基本合意書及び覚

## 5, 考察

復旧後は三陸鉄道に移管する形が取られたとはいえ、当路線の存続が決定された要因を考察すると、JR 側の大幅な負担請負によって安定した運行や財政面での当分の懸念解消が実現するものだと考えられる。そのうえで、JR からの移管協力金が引き上げられたのちに関係自治体が JR 側からの提案を受け入れたように、自治体の費用負担の意思表示も前向きなものになったと解される。だが、当路線の復旧および存続に対して JR から実際になされたほどの大幅な支援が仮に無かったとしたら、自治体は積極的な姿勢を取っていたかについては疑問が残る。3 および 4 で述べてある通り、まず各自自治体は財政面に不安を抱えており、ゆえに JR からの支援案が提示されるまでは慎重な姿勢を取っていたため、また当初の各自自治体は路線を復旧せずとも定期運行の路線バスでこと足りるのではないかとの意見などを挙げていたためである。

ゆえに、当路線を検討するにあたっては上記に挙げられたもの以外にも新たな要因を考えねばならない。ここで注目すべきは、当路線が運行停止になった直接の要因は東日本大震災による多数の線路流出や土砂崩落であるということだ。いわば、この路線が長らくの間不通となっているのは「特例」と形容するに相応しいと言えよう。そのため、JR は即座に廃線を決意せず、たびたび各自自治体と協議を重ねたと解される。

しかし、これを路線存続に踏み切った決定打と評するにはいまだに疑念が残る。そこで上記の内容を踏まえたうえで新たにその要因を探ると、沿岸部の被災路線を復興させることは震災復興事業の一環として、鉄道会社にとっての一種の「社会的使命」となっていることが考えられる。2014 年 4 月 6 日に三陸鉄道の南リアス線(盛～釜石間)・北リアス線(宮古～久慈間)が全線再開した際は、メディア各社はこぞって一面に「復興牽引」「期待高まる」等の見出しを躍らせた<sup>16</sup>。ここからも、被災路線の復旧および運行の再開は単に利便性や収益性ばかりが考慮されるのではなく、復興の象徴

---

書の締結と着工式について」<https://www.jreast.co.jp/press/2014/20150205.pdf>

<sup>16</sup> 「三陸鉄道が全線再開 震災復興、期待高まる」2014 年 4 月 6 日『日本経済新聞』<https://www.nikkei.com/article/DGXZZO68165440S4A310C1000042/>

<sup>17</sup> 「三陸鉄道、きょう全線再開 復興牽引、歓喜の被災地 岩手」『産経新聞』2014 年 4 月 6 日朝刊

の一つとして捉えられることも大いに考えられるということである。したがって、JR が相当の負担を請け負いつつも山田線の復旧を決定した最たる要因は、大震災による被災路線を復興させることへの会社としての社会的責任およびそれによる更なる復興の表頭であると言えよう。

# 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)<sup>1</sup>

### 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<sup>2</sup>

### ④ 輸送密度

<sup>1</sup> 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](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)

<sup>2</sup> 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](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 <sup>3</sup>	426(廃線対象区間) 903(その他)
廃線問題浮上後 2013(平成 25)年度 <sup>4</sup>	200(廃線対象区間)
2016(平成 28)年度 <sup>5</sup>	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<sup>6</sup> 2016(平成 28)年：6700 万円

営業係数<sup>7</sup> 2014(平成 26)年:257.4 円

⑥復旧費用<sup>8</sup>：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) <sup>9</sup>

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

<sup>3</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2007-2011.pdf)

<sup>4</sup> 東日本旅客鉄道「路線別ご利用状況 2007 年度～2011 年度」

<sup>5</sup> 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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2012-2016.pdf)

<sup>6</sup> 東日本旅客鉄道「路線別ご利用状況 2012 年度～2016 年度」

<sup>7</sup> 『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>

<sup>8</sup> 「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)

<sup>9</sup> 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<sup>10</sup>：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<sup>11</sup>。

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、原則として鉄道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、大船渡線の鉄道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

---

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

<sup>11</sup> 『東海新報』2011年5月12日  
[http://www.tohkaishimpo.com/scripts/index\\_main.cgi?mode=kiji\\_zoom&cd=nws6603](http://www.tohkaishimpo.com/scripts/index_main.cgi?mode=kiji_zoom&cd=nws6603)

輸送バス<sup>12</sup>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<sup>13</sup>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

---

<sup>12</sup> 支線の役割を持つバスのこと

<sup>13</sup> 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。

# 第9章 只見線

## 1. 路線データ

### ① 路線概要

- ・ 管轄：JR 東日本
- ・ 区間：会津若松～小出間 135.2km(運休区間：会津川口～只見間 27.6km)
- ・ 駅数：37(うち運休区間 8 駅)

### ② 沿線人口(運休区間のみ)<sup>1</sup>

自治体名	14 歳以下	15～64 歳	65 歳以上
大沼郡金山町	103	821	1,259
南会津郡只見町	426	2,060	1,976

図 2-9-1 沿線人口(単位：人)

### ③ 沿線自治体の財政状況(運休区間のみ)<sup>2</sup>

自治体名	財政力指数	歳出総額(千円)
大沼郡金山町	0.22	3,737,380
南会津郡只見町	0.25	6,674,552

図 2-9-2 財政状況

### ④ 輸送密度(運休区間)<sup>3</sup>

年度	輸送密度(人/日)
2010	49

<sup>1</sup> 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](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)

<sup>2</sup> 総務省「平成 27 年度 市町村別決算状況調」  
[http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27\\_shichouson.html](http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27_shichouson.html)

<sup>3</sup> 東日本旅客鉄道、「只見線の状況について」  
<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160324tadami.pdf>

2012	21
2014	43

図 2-9-3 輸送密度

⑤赤字額(運休区間)<sup>4</sup>

約 3.3 億円(2009 年度)

⑥復旧費用<sup>5</sup>

81 億円(福島県が 2/3 の 54 億円、JR が 1/3 の 27 億円を負担)

⑦今後の運行に必要な経費

年間の維持管理費：約 7 千万円(JR 負担分)約 2.1 億円(自治体負担分)<sup>6</sup>

⑧JR 東日本の経営状況(2017 年 3 月期)<sup>7</sup>

売上高(百万円)	営業利益(百万円)	純利益(百万円)
2,880,802	466,309	277,925

図表 2-9-4 JR 東日本の経営状況(2017 年 3 月期)

⑨沿線の高校数：2

## 2,廃止問題の経緯

2011(平成 23)年 7 月の新潟・福島豪雨によって、只見線は鉄橋が流出するなどの被害を受け、会津坂下～小出間が不通となった<sup>8</sup>。その後、徐々に

<sup>4</sup> 東日本旅客鉄道、「只見線の状況について」

<sup>5</sup> 福島民報「只見線 鉄路で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」2017 年 6 月 18 日  
<https://web.archive.org/web/20170813010605/http://www.minpo.jp/news/detail/2017061842550>

<sup>6</sup> 福島民報「只見線、復旧なら JR 負担 3 分の 1 復興会議で一致」2016 年 11 月 28 日  
<http://web.archive.org/web/20161129153558/http://www.minpo.jp/news/detail/2016112836828>

<sup>7</sup> 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>

<sup>8</sup> 河北新報「<只見線>鉄路 20 年度にも復旧 上下分離式」2016 年 12 月 27 日

復旧したものの、会津川口～小出間に関しては、2013(平成 25)年に JR 東日本が復旧費 85 億円、工期 4 年以上という試算を公表し、鉄道での復旧の可否について総合的に検討を進めていく、とするなど<sup>9</sup>、復旧工事が行われず、存廃が問題となった。

自治体側は鉄道での復旧を目指し、様々な活動を行うとともに、2014(平成 26)年には、福島県が JR 東日本に対して復旧に向けた 21 億円の基金の積み立ての方針を伝えるなど、費用負担の方針を見せ始めた<sup>10</sup>。2016(平成 28)年には JR 側が上下分離方式による復旧案を提示し、最終的に、復旧費 81 億円のうち、福島県が 2/3、JR が 1/3 を負担して復旧し<sup>11</sup>、復旧後は線路や駅などの鉄道施設を福島県に無償譲渡し、県が鉄道施設や土地を保有し、JR 東が列車の運行を担う「上下分離方式」が採用され、2021 年度の復旧を目指して復旧工事が開始されることになった。復旧後の維持管理費約 2 億 1000 万円は福島県が 7 割、会津地方 17 市町村が 3 割を負担することとなる<sup>12</sup>。

### 3. JR の主張

只見線の存廃問題に対し、JR 東日本は当該区間の利用客減少などを理由に不通区間を廃止し、バスによる輸送に転換することを提案した<sup>13</sup>。

JR 東日本による只見線不通区間に関する資料を見てみると、多額の復旧費用が必要なこと、しかし、当該区間の利用者は極端に少ない事、代行バスの利用者も少なくバスで十分なこと、代行バスの所要時間は鉄道と遜色なく、また冬期運休も鉄道より少ないこと、代行バスの利便性向上に努めてきたこと、只見線の利用客増加やコスト削減にはかなり取り組んできたこと、

---

[http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201612/20161227\\_63006.html](http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201612/20161227_63006.html)

<sup>9</sup> 東日本旅客鉄道「只見線について」

[https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522\\_tadami.pdf](https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522_tadami.pdf)

<sup>10</sup> 河北新報「<只見線> 鉄道 20 年度にも復旧 上下分離式」

<sup>11</sup> 同上

<sup>12</sup> 福島民報「只見線 鉄道で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」2017 年 6 月 18 日

<https://web.archive.org/web/20170813010605/http://www.minpo.jp/news/detail/2017061842550>

<sup>13</sup> 福島民報「只見線 鉄道で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」

などが書かれており<sup>14</sup>、利用客が極端に少なくバス輸送で十分であり、鉄道で復旧しても赤字が続く当該区間を多額の復旧費をかけて復旧させることは困難であり、バス転換したい、という JR 東日本の主張を読み取ることができる。

そして、JR 東日本は単独での費用負担は難しいとしたうえで、復旧費用の試算額を公表し、県、沿線市町村と財政支援等について対応を協議するとした<sup>15</sup>。

最終的に JR 東日本は復旧費用が発生せず、赤字額が少なく済むバス代替輸送案を採用したいとする意向を示し、その場合は地元の負担を求めないとした<sup>16</sup>。ただし、JR 東日本の坂井究執行役員経営企画部長は「JR としてはバス代行の継続が望ましいと考えているが、地元の方針が決まれば尊重したい」と述べた<sup>17</sup>。

#### 4,沿線自治体の主張

一方、地元自治体である福島県は只見線を「地域住民の生活の足であり、重要な観光資源」とし、存続を要請した<sup>18</sup>。そして存続要請と同時に復旧に向けた財政支援に取り組む意向を示し、沿線の市町村も JR 東日本から要請があった場合は福島県の方針に従って支援を検討する方針を示した<sup>19</sup>。このことから、只見線復旧に関する自治体側の主導権は福島県が握っていたことがうかがえる。

最終的に沿線自治体は復旧費の 2/3 を負担し、復旧後は上下分離方式によって維持管理費を負担する、という方針を決め、JR 東日本に復旧を要請した<sup>20</sup>。

---

<sup>14</sup> 東日本旅客鉄道「只見線に関する地元説明会」（金山町・只見町）の説明資料」

<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20140819tadami.pdf>

<sup>15</sup> 福島民報「JR、単独復旧『困難』 只見線不通区間 財政支援、県などと協議へ」

2013年5月13日 [http://www.minpo.jp/pub/topics/jishin2011/2013/05/post\\_7136.html](http://www.minpo.jp/pub/topics/jishin2011/2013/05/post_7136.html)

<sup>16</sup> 福島民報「只見線、復旧なら JR 負担 3分の1 復興会議で一致」

<sup>17</sup> 同上

<sup>18</sup> 福島民報「JR、単独復旧『困難』 只見線不通区間 財政支援、県などと協議へ」

<sup>19</sup> 同上

<sup>20</sup> 福島民報「只見線、復旧なら JR 負担 3分の1 復興会議で一致」

## 5, 考察

最後に、どうして只見線の鉄道による復旧が実現したのか、考察していく。

まず言えるのは、自治体による費用負担の大きさである。JR が単独復旧は困難である、とした直後から沿線自治体は費用負担を行う姿勢を見せていた。そして復旧費の 2/3 や復旧後の施設の維持管理費の負担などのかなりの費用負担を、福島県を中心とする地元自治体が行うことが決まっている。東日本大震災によって多くの路線が被災したとはいえ、現在も上で見たように巨額の利益をあげている JR 東日本であっても、81 億円の復旧費は負担しきれなかったことから、この自治体の費用負担への積極性が只見線を存続に導いた要因の一つであろう。

また、只見線を管轄しているのが JR 東日本であったことも要因の一つであろう。自治体が多く費用負担をするとはいっても、JR 東日本は 27 億円もの復旧費を負担し、さらにその後も 7 千万円の車両の維持管理費を負担し続けることになる。先に述べたように十分な余力がなければ、このような負担は耐えられないであろう。

加えて、JR 東日本が只見線の鉄道による復旧を決断した最終的な理由として、福島民報の記事では、(1)鉄道を核とした新たな地域振興策の展開が可能になる(2)只見線の歴史的価値が守られる—など鉄道復旧による将来性を評価したこと、さらに、豪雪地帯の会津地方では只見線に対する住民の信頼が厚く、只見町と新潟県魚沼市を結ぶ 252 号国道が通行止めになった場合、只見線が代替路となるため、防災上の観点でも鉄道復旧が適当と判断した、とされている<sup>21</sup>。このように、只見線の鉄道としての役割が完全には失われていない、と JR 東日本が判断したことが今後発生する赤字額のより少ないバス輸送ではなく、鉄道輸送を継続しよう判断した理由ではないだろうか。

---

<sup>21</sup> 「只見線 鉄道で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」

# 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<sup>1</sup>

## 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)<sup>2</sup>

## 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<sup>3</sup>

## 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<sup>4</sup>

1 日当たりの利用者数：90 人(家城～伊勢奥津間)<sup>5</sup> (運休前)

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

<sup>2</sup> 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](http://www.estat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)

<sup>3</sup> 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>

<sup>4</sup> 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/>

<sup>5</sup> JR 東海「被災状況」[http://jr-central.co.jp/news/release/\\_pdf/000006523.pdf](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<sup>6</sup>

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<sup>7</sup>

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<sup>8</sup>。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<sup>9</sup>。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<sup>10</sup>。

<sup>6</sup> 『朝日新聞』2016 年 3 月 24 日 夕刊

<sup>7</sup> 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](http://company.jr-central.co.jp/ir/brief-announcement/detail/_pdf/000033807.pdf)

<sup>8</sup> 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>

<sup>9</sup> 『朝日新聞』2009 年 10 月 30 日朝刊

<sup>10</sup> 『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<sup>11</sup>。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<sup>12</sup>。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<sup>13</sup>。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

---

<sup>11</sup> 『朝日新聞』2010 年 2 月 19 日朝刊

<sup>12</sup> 同上

<sup>13</sup> 『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<sup>14</sup>。

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<sup>15</sup>。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<sup>16</sup>。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、

---

<sup>14</sup> 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>

<sup>15</sup> 『朝日新聞』2010 年 2 月 19 日朝刊

<sup>16</sup> 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<sup>17</sup>、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<sup>18</sup>。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<sup>19</sup>、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<sup>20</sup>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

---

<sup>17</sup> 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=>

<sup>18</sup> 『毎日新聞』2010年1月18日朝刊

<sup>19</sup> 『毎日新聞』2010年3月26日朝刊

<sup>20</sup> 『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<sup>21</sup>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<sup>22</sup>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

---

<sup>21</sup> 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

<sup>22</sup> 「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。

# 第 11 章 三江線

## 1. 路線のデータ

### ① 路線概要<sup>1</sup>

所属 JR : JR 西日本

路線長 : 108.1km (全線)

運行区間 : 江津～三次間 (全区間)

駅数 : 35

### ② 沿線人口 (全線)

都道府県	市区町村	人口			
		0～14 歳	15～64 歳	65 歳～	総人口
島根県	江津市	2,760	12,745	8,942	24,468
	川本町	331	1,618	1,493	3,442
	美郷町	548	2,140	2,212	4,900
	邑南町	1,182	5,119	4,779	11,101
広島県	三次市	6,677	27,983	18,655	53,615
	安芸高田市	529	2,745	3,179	6,472

表 2-9-1 沿線人口 (年齢層別)<sup>2</sup>

### ③ 財政

都道府県	市区町村	財政力指数	歳出総額 (千円)
島根県	江津市	0.33	17,180,995
	川本町	0.16	4,946,933
	美郷町	0.13	7,414,724
	邑南町	0.17	14,304,469
広島県	三次市	0.33	38,316,518
	安芸高田市	0.21	19,213,551

表 2-9-2 各種財政指標 (市町村別)<sup>3</sup>

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

<sup>2</sup> 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>

<sup>3</sup> 総務省統計局「市町村別決算状況調」

[http://www.soumu.go.jp/iken/kessan\\_jokyo\\_2.html](http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html)

④輸送密度

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
2015(平成 27)年度	58
2016(平成 28)年度	83

表 2-9-3 輸送密度（時期別）<sup>4</sup>

⑤赤字額（全線）：約 9 億円<sup>5</sup>

⑥復旧費用：平成 18 年は約 8 億円、平成 25 年は約 11 億円<sup>6</sup>

⑦今後の運行を続けるのに必要な費用：運行費用年間 8 億 5 千万円<sup>7</sup>（初期費用含まず）

⑧所属 JR の経営状況（平成 28 年度）

単位：百万円	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益
JR 西日本	1,451,300	△181,539	△162,260	△85,868

表 2-9-4 JR 西日本経営状況（H28.3 期）<sup>8</sup>

⑨沿線の高校数：5

## 2. 廃止問題の経緯

廃止経緯を考察するにはまず路線の沿革や特徴から見ていきたい。大正時代よりすでに企画され、前身としての三江北線(1926(大正 15)年着工)

<sup>4</sup> タビリス「三江線、関西空港線、桜島線が好調。JR 西日本の輸送密度ランキング 2017 年版」<http://tabiris.com/archives/jr-west-5/>

<sup>5</sup> 産経新聞「赤字 9 億円、打つ手なく...JR 三江線、廃止の公算」

<http://www.sankei.com/west/news/160829/wst1608290101-n1.html>

<sup>6</sup> 三江線改良利用促進期成同盟会・三江線活性化協議会「三江線に関する「検討会議」経過報告書」<http://sankousen.com/wp-content/uploads/2016/04/d2df239d42583696fcdcb0dbb8612136.pdf>

<sup>7</sup> 毎日新聞「存廃問題 年間運行費、バス転換で半額以下 検討会議が試算 / 島根」<https://mainichi.jp/articles/20160527/ddl/k32/020/465000c>

<sup>8</sup> JR 西日本「平成 28 年 3 月 決済短信〔日本基準〕(連結)」

<https://www.westjr.co.jp/company/ir/financial/pdf/16/09.pdf>

及び、三江南線(1936(昭和 11)年着工)からなる路線である。全通した昭和 50 年以来芸備線とともに島根県と広島県両県の県庁所在地を結ぶという目的を果たせず、地域ローカル利用が中心となっており、路線そのものは利益を生みにくい性格を持っている。

国鉄は JR に民営化されたとき、三江線の存続問題は一度挙げられたが、当時代替交通手段の未整備により、廃止検討対象から外された経緯があった<sup>9</sup>。もっぱらローカル利用である通学利用がメインとなった三江線は後に歯止めがかからない人口減・少子高齢化により、路線の経営状況がさらに深刻となっていた。

それだけではなく、2006(平成 18)年には豪雨災害があり、全線の復旧に 1 年程度を要した。これにより、実際の利用状況である一日の乗車人数は、1992(平成 4)年の 1,409 人に対し、2009(平成 21)年には 324 人と 4 分の 1 に減少している。復旧から間もなく 2013(平成 25)年 8 月に 2 回ほどの豪雨による土砂流入が発生し、約一年後に復旧したが、復旧費用はおよそ 10 億 8 千万円に及んだ。

こうした背景の下で JR 西日本と沿線自治体が路線を存続させるための多様な努力を払ったにもかかわらず、平成 26 年度の輸送密度は 1 日当たり 50 人となり JR 発足時の約 9 分の 1 にまで落ち込んでいた<sup>10</sup>。結果的に 2016(平成 28)年 9 月 30 日、JR 西日本は三江線江津～三次駅間の鉄道事業廃止を公表した。

路線を存続させようとどのような策略が計られていたのか、また、その期待通りに上手くいかず廃止せざるを得ない現状に関してこの廃止決定に至る各側の主張について後節で詳しく見ていきたい。

### 3. JR の主張

まずは運営側の主張について検討する。2016 年 9 月 30 日に JR 西日本のホームページにて三江線の廃止について意思が表明された。結論としては、2018(平成 30)年 3 月 31 日は最終運転日となり、同年 4 月 1 日をもって当該路線の鉄道事業が廃止されることとなった。この決定についての JR 西日本の主張は大きく 3 点にまとまっている。

---

<sup>9</sup> 三次市・安芸高田市・邑南町・美郷町・川本町・江津市「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」<http://sankousen.com/wp-content/uploads/2011/03/c44de1c29b173eb4f1f1e06e5aaceb33.pdf>

<sup>10</sup> JR 西日本「三江線鉄道事業廃止の意思表示について」  
[https://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page\\_9174.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page_9174.html)



第一に、三江線の運営は鉄道事業の特性を發揮できず、地域のニーズに合致していないという点である。鉄道は本来「拠点間を大量に輸送する」という目的で事業として運営されているが、近年の三江線の利用状況を見てみると、利用者数は概ね400人超の利用で推移した。また、利用者の約半数は通学利用が占めた<sup>11</sup>。

年度	H23	H24	H25	H26	H27	合計
利用数	464	712	410	454	457	2,497

表 2-9-5 三江線の利用状況 (H27年度はH28.3.24)

目的別	通学	通院・買い物	通勤	その他・不明
割合	53.0	24.7	8.3	14.0

表 2-9-6 三江線の目的別利用状況 (H27年度はH28.3.24)

なお、沿線地域の特徴として、ほとんどの移動目的は市町内で完結しているため、市町間の移動が少なく、また鉄道が敷設されない場所への移動需要もあるため、輸送モードとして鉄道が地域のニーズに合致しないとJR西日本が判断した。

第二に、利用者減に歯止めがかからないという点である。近年の輸送密度は以下の表のとおりである。

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
輸送密度	70	66	59	60	44	50	49

表 2-9-7 輸送密度の推移 (H27.9までの実績)

全体の方向として、輸送密度が年々減少していく。2013年の密度が激減した要因としては同年8月に発生した豪雨だと考えられる。2010年からJRと沿線自治体と協力し、活性化事業を多様な形で展開し始めたにもかかわらず、2015(平成27)年9月までの輸送密度が49に減少し、活性化事業開始時(66)と比べ74%に低下した。

第三に、自然災害の多発により鉄道事業の安全性、収益性が確保されておらず、社会経済的に合理でない事業になったという点である。三江

<sup>11</sup> 三次市・安芸高田市・邑南町・美郷町・川本町・江津市「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」<http://sankousen.com/wp-content/uploads/2011/03/c44de1c29b173eb4f1f1e06e5aeceb33.pdf> 1

線は江の川に沿って山間部を走っている区間が多いため、災害リスクが大きいと指摘された。

	H24	H25	H26	H27	H28
落石	5	1	8	2	5
土砂崩壊	0	0	0	1	1
倒木	4	2	6	6	3
その他	0	0	1	4	0
計	9	3	15	13	9

表 2-9-8 三江線土木設備災害件数

(H25 は 8.1 と 8.24 の豪雨災害を含まない。H28 は 6.30 時点)

また、2006年と2013年に発生した豪雨災害によって復旧に莫大な費用と長時間が必要となり、2006年には約8億円、2013年には約11億円がかかった。

#### 4. 自治体の主張

次に利用者側から三江線の廃止問題に対してどのようなことを主張しているのかを考えたい。ここで主に見ていきたいのは JR 西日本が廃止を正式に決定した以前の主張及びその後の主張である。

前節ですでに言及したように 2010(平成 22)年より三江線の活性化事業が展開され、存続のために多くの策が練られていた。代表的なのは三江線改良利用促進期成同盟会が設立しことである。沿線の江津市、川本町、美郷町、邑南町、安芸高田市、三次市の3市3町で組織している。

まずは沿線のイベントにより利用を促進することがあげられる。これに伴い、三江線利用旅行推進事業補助制度も実施された。それだけではなく各市町の広報誌掲載、各駅や公共施設へのチラシ設置、ホームページ掲載、各種会議での周知、利用団体へのダイレクトメール送付などを行ったほか、教育委員会との連携を図った。その結果、補助制度の利用は保育所の園外保育、小学校での授業時間を活用した体験乗車、遠足での利用、中学校の部活での移動の利用など多彩となった。

そのほかに、路線の魅力づくりや知名度向上に向けて、帰省者の利用促進、同窓会利用促進、沿線の観光ガイドによる旅客の利用促進という様々な路線を存続させる手段が図られていた。

また、三江線の存続にまつわる検討会議では第3セクターへの移転および上下分離式(2案)という2つの法案が会議中に持ち出されたが、どれも沿線自治体に億円程度の負担額をかけるため、採択されなかった<sup>12</sup>。

これで三江線の廃止方針が表明された昨年の9月の時点で島根県、広島県両県の沿線6市町長はこの決定に関して「残念だが受け止めざるを得ない」<sup>13</sup>と容認し、今後の新交通プラン(バス)についてJRと協力する姿勢を表している。

## 5. 考察

廃止方針がすでに決定された状況の下で以上の各側の主張を踏まえてこの決定を導いたいくつかの仮説を考察したい。

最初に3章で述べたように、JR西日本に指摘された通りに三江線が長距離における大量輸送という鉄道事業本来の役割を果たせず、なおかつ、利用者減により、収益性を失い、赤字状況を脱出できないという困難な経営状況に陥っている。

次に、通常、鉄道会社が自力で路線を利益を生み出せるように経営できない場合、沿線自治体は、路線を存続させる意思のある限り、財政的な協力をする場合がある。しかし、三江線の場合は沿線市町の経済規模(1章で見たように三次市以外に歳出総額が20億円台に達していない)なおかつ歳入総額もほぼ同程度で、経済的余裕がないことを考えれば、この赤字状況下でJRと協力して運営すると自治体の経済に大きな負担をかけることになるため、最終的にこの案は実行されず、地元の協力は沿線イベントや利用促進の程度の効果の薄い施策にとどまった。一方、自治体側は路線利用者減少の根本的な原因である人口減に対して適切で有効な政策をおこなわなかった。そのため、沿線人口の減少が続き、路線の利用者減少が進んで活性化事業が上手く行かない結果(輸送密度の推移参照)となった。このように、自治体による路線存続のために必要な対策が行われなかったという理由で路線が廃止されることになったと考えられる。

また、自然災害という要因も忘れてはいけない。災害が発生しやすい地域を走る路線として運行の安定・安全問題は極めて重要である。表2-9-8により、近年ではほぼ毎年災害が発生し、運行状況が乱れている。また、

---

<sup>12</sup> 産経新聞「赤字9億円、打つ手なく…JR三江線、廃止の公算」  
<http://www.sankei.com/west/news/160829/wst1608290101-n1.htm>

<sup>13</sup> 朝日新聞「島根）三江線廃止「残念だが受け止める」沿線6市町長」  
<http://www.asahi.com/articles/ASJ914HLBJ91PTIB007.html>

運行中に災害が発生する可能性も考えてみると、三江線は極めて危険な状態にあると言えるだろう。

以上のように、路線の困難な経営状況、自治体による不十分な協力及び自然災害の頻発を背景に、三江線の廃止が決定したと考えられる。

# コラムー中小私鉄における路線の廃止

## 1. はじめに

ここまで第2部ではJR各社の路線を事例研究の対象として扱ったが、その他にも日本には多くの鉄道会社と多くの路線が存在している。本稿は、コラムという形でそういったJR各社以外での存続・廃止問題を2件取り上げ、その対象となった路線に関して、①で路線のデータを示し、②で現在までにどのようなことが路線を取り巻くこととして起こったのかを簡単に表し、③存続・廃止の要因となったであろうことを考察する。

対象とする路線は、上田電鉄別所線と長野電鉄屋代線であるが、選択した理由は廃止問題の浮上した時期が比較的近く、両線とも長野県内に路線があり、結果が対照的であったためである。

## 2. 事例①上田電鉄別所線

### ①路線概要

所属：上田電鉄(上田交通) 路線長：11.6キロ<sup>1</sup>

区間：上田～別所温泉間 駅数：15駅 廃線対象区間：全線

### ②廃止問題の経緯

2000(平成12)年から2001(平成13)年にかけて相次いで発生した京福電鉄の事故を受け、2003(平成15)年より上田交通別所線で「安全性緊急評価」が行われた。これを受け2004(平成16)年には老朽化した鉄道施設の更新などのために、10年間で11億3100万余円の整備費が必要であるとする結果を示した。既にモータリゼーションの進展等により、利用者数の減少に見舞われていた上田交通において、運行継続のため多額の投資をすることは困難であったため、存続・廃止問題が浮上することとなった。別所線のこの事態を受け、上田市は同年末に向

---

<sup>1</sup> 国土交通省『鉄道統計年報(平成26年度)』

こう 3 年間の公的支援や大幅な税の補助などを行うことを決定し、また国からの援助もなされた。2005(平成 17)年 10 月には、別所線について経営の透明化を図るため上田交通より分社化がなされ、新しく誕生した上田電気鉄道の所属となった。2010(平成 22)年には「上田電鉄別所線の運行に関する協定」を締結し、継続して別所線への支援が決定された。以後も数年毎に同様の協定が締結され、継続して別所線への公的支援がなされ路線は廃止を免れている。

### ③考察

別所線の廃止が回避された要因として、数多くの公的支援を上げることもできるが、特に着目したいのは沿線自治体・住民の活動である。具体的には、沿線の温泉地である別所温泉の旅館組合による回数券の購入や、上田市役所内に「別所線電車存続期成同盟会」を設置し、パークアンドライドの実施や写真撮影会の実施などを行い、その様子を web サイト「別所線にのろう！」<sup>2</sup>による周知を行う等がある。さらに沿線の商店街や商業施設と協力し、一定金額以上の買い物で切符の贈与を行うなどの試みもある。このように沿線による存続に向けた取り組みは非常に大きなものとなっており、予想されていた利用者数の現象に歯止めをかけるだけでなく増加させることにもなり着実に成果を出している(表 1 参照<sup>3</sup>)。

---

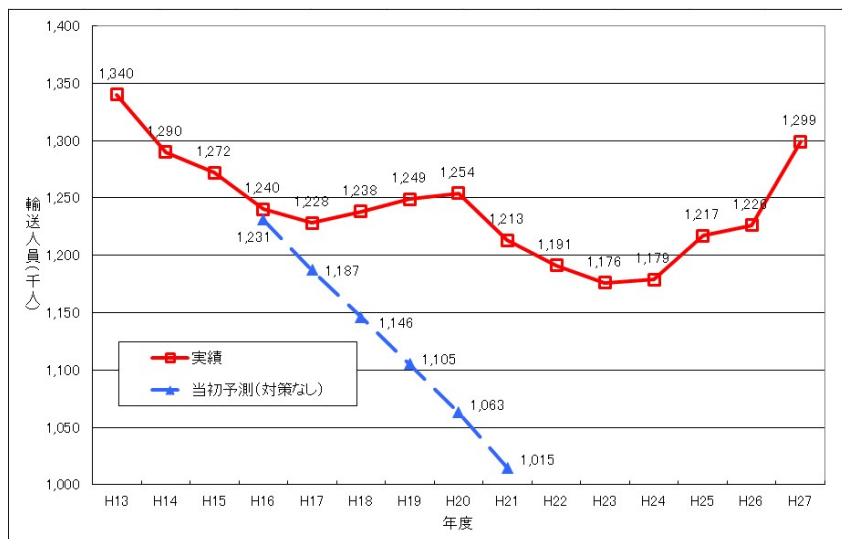
<sup>2</sup> 上田市「別所線にのろう！」

<http://www.city.ueda.nagano.jp/besshosen/index.html>

<sup>3</sup> 上田市「別所線の現状」

<http://www.city.ueda.nagano.jp/ipro/besshosen/genjo.html>

以上のような「草の根」的運動により路線への支援意識が醸成され、それが会社側にも影響を与えることとなった<sup>4</sup>。結果として沿線地域・住民、行政、会社の三者の存続に向けた協力を容易なものとする事ができ、廃止問題浮上以後現在に至るまで継続する路線応援運動を展開することができていると考えられる。



図表 1 輸送人員の推移

### 3. 事例②長野電鉄屋代線

#### ①路線概要<sup>5</sup>

所属：長野電鉄 路線長：24.4 キロ

<sup>4</sup> 上田電鉄側の発言から、「市民の活動は、存続への意思の表れだと思います。(中略)会社もその気持ちに応えようと思います」とあるように、市民運動が会社の意識の変化に影響を与えていることが分かる。(発言の引用：古平浩(2012)「別所線存続運動における市民協働の方向」『信州自治研』長野県地方自治研究センター,239 巻,pp7-12)

<sup>5</sup> 長野電鉄(2012)『ありがとう・さようなら屋代線』長野電鉄株式会社

区間：屋代～須坂間 駅数：13 駅 廃線対象区間：全線

## ②廃止問題の経緯

戦前では生糸の、戦後ではりんごや鉱石の輸送が盛んであり、さらに上野から屋代経由で湯田中まで直通する列車が毎日運行するなど、貨客共に盛んに利用され沿線地域の発展に寄与していた。しかしながら昭和 40 年代をピークに利用者数は減少していった。利用者数減少に苛む中、2007(平成 19)年には当年度までの累積赤字が 50 億円、当年度の経営損失が 1.8 億円、さらに今後 10 年間で設備投資などに 30 億円必要であるとする報告がなされ、廃止問題が浮上した。2009(平成 21)年には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律<sup>6</sup>の下、「長野電鉄活性化協議会」が設置され路線存続への道が模索され始めた。協議会は最終答申で「長野電鉄屋代線総合連携計画」を策定し、屋代線でパークアンドライドやサイクルトレインなどの社会実験を 3 年間実施することが決定された。同時に沿線自治体による駅へのパネルの設置など独自の利用促進運動が展開された。しかし実験開始から 1 年ほど経過した 2011(平成 23)年に、協議会内の多数決で屋代線の廃止およびバス転換が可決され、2012(平成 24)年 4 月に全線廃止された。

## ③考察

「長野電鉄屋代線総合連携計画」により 3 年間の社会実験が決定されていたにも関わらず、1 年ほどで切り上げられ廃線へと向かった。実験の行われた 1 年間で、自治体独自の取り組みもあり約 1 割の利用者数増加を果たしていた<sup>7</sup>。成果を出していながらも、協議会の多数決で廃止されてしまったのは何故であろうか。おそらく、協議会内での各自治体代表者間の意思疎通がなされていないことが

---

<sup>6</sup> 法令データ提供システム「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」  
<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/strsearch.cgi>

<sup>7</sup> 小林隆夫(2011)「突きつけられた屋代線の危機—《住民自治》のスタディです」『信州自治研』229 巻,pp8-11



とがひとつ要因として挙げられるだろう。そもそも屋代線の廃止問題の浮上が、「急に持ち上がった話であり、行政をはじめ沿線の関係機関や地元の自治会等にとっては寝耳に水のような出来事であった」<sup>8</sup>と言われるほどのことであった。そのため問題解決のために現状認識から始めるような事態であり、総じて路線への関心が低い状態であった。そういった中、各自治体間で意思疎通を図り路線存続といった1つの目標に向け歩調を合わせることは困難であっただろう。

また周辺自治体の合併といったことも見逃せない。沿線自治体の多くは、既に「昭和の大合併」<sup>9</sup>とその後に長野市へ編入合併されているが、旧屋代町があった更埴市は「平成の大合併」<sup>10</sup>時に周辺自治体と新設合併し千曲市へ、また長野市では2005年と2010年に相次いで周辺自治体の編入合併が起きた。このことで長野市などの大きな自治体が、より多くの地域から構成されるようになり、沿線自治体の立場の相対的低下をもたらし、路線廃止問題が軽視されることとなった。屋代線の事例で言えば、廃止決定後に沿線が市議会に請願書を出し、地元議員による存続に向けた前向きな議論も起こった。しかし、他地域の議員から「特定の地区のために多額の税金を投入して良いのか」<sup>11</sup>という声が上がリ、全市的な動きとすることができなかった。つまり、沿線とそうでない多くの地域が1つの大きな自治体にまとめられることで、同一市内であっても問題への態度に温度差を生み出すこととなり、世論を存続へと導くことができなかつたと考えられる。

#### 4, おわりに

---

<sup>8</sup> 古平浩(2011)「長野電鉄屋代線存続問題と長野電鉄活性化協議会」『信州自治研』229巻,p2

<sup>9</sup> 沿線自治体に関して、1959(昭和34)年に綿内村・川田村・保科村が合併し若穂町となり、1966(昭和41)年に若穂町や松代町などが長野市に新設合併された。

<sup>10</sup> 平成17年に大岡村・豊野町・戸隠村・鬼無里村が、22年に信州新町・中条村がそれぞれ長野市に編入合併された。

<sup>11</sup> 『朝日新聞』2011年9月1日朝刊

当然のことであるがこれまで第 2 部で扱ってきた JR 各社と比較して、地方中小私鉄の場合経営規模も格段に小さく、地域も非常に限定的である。本稿で見えてきた事例の 2 社も同様であるが、そうであるからこそ存続・廃止問題に大きな影響を与えることのできるものとして住民による運動を挙げることができるだろう。別所線の存続については上田市をも巻き込んだ「別所線電車存続期成同盟会」が大きな役割を果たし会社にまで影響を与え、廃止されたものの屋代線の事例においても沿線自治体による独自の取り組みにもより利用者数の増加に一役買っていた。

また合併がプラスの要因にもマイナスの要因にもなりうることがわかった。第 2 部の名松線の事例では、沿線自治体が津市に合併されたことで財政面に良い影響を与えたというプラスの要因として捉えられていたが、屋代線の事例では「一地域の問題」として捉えられるようになり、問題が軽視されることとなったというマイナスの要因として捉えた。

先にも述べたが経営規模の違いや限定された地域など JR 各社の問題と同様に捉えることはできないと考えられる。しかし存続・廃止問題を地方中小私鉄という異なる視点から検討することで、新たな要因を本稿で見いだせたのではないだろうか。

## コラム 赤字路線の意思決定会計分析

ここでは、ケーススタディで検証した数値例を利用し、各路線の存廃の判断について意思決定会計の観点から分析する。なお、意思決定会計を行うにあたって、以下のような仮定を置き検証することとする。

- ・江差線については初期復旧額が不明であるため考察から除外し、これを除く 8 路線を分析対象とする。

- ・計算上考慮する期間は路線を復旧させてから 20 年間<sup>1</sup>とし、それ以降の影響は考慮しない。その 20 年間は各年とも計算初年度と同じ経営成績をあげることとする。

- ・計算の便宜上、すべてのキャッシュフローは各期末に一括して発生するものとする。

- ・キャッシュフロー額の見積額と実際発生額が乖離するリスクは考慮しないこととする。

- ・法人税等の影響を考慮する。法定実効税率は平成 29 年度の値である 29.97%を全期間通して利用することとし、税率の変更は考慮しないものとする<sup>2</sup>。

- ・各線の初期復旧額については、全額が有形固定資産として計上され、経済的耐用年数 20 年間の期間を通して定額法で償却<sup>3</sup>されることとする。残存価値および 20 年経過後の処分価値はゼロとし、20 年後に有形固定資

---

<sup>1</sup> 固定資産の減損に係る会計基準において割引前将来キャッシュフローを計算する際、21 年目以降に見込まれる将来キャッシュフローに基づいて算定された 20 年経過時点における回収可能価額を 20 年目までの割引前将来キャッシュフローに加算することから、20 年間という期間が合理的に将来キャッシュフローを予測可能な最長期間であるという仮定を置いた。

<sup>2</sup> JR 北海道は赤字企業であり本来は赤字による節税効果は発生しないが、他路線との比較の観点や平成 27 年度まで黒字基調だったことを考慮し、法人税等の影響を考慮することとして計算する。

<sup>3</sup> 鉄道業用又は軌道業用の軌条や電車線の法定耐用年数が最長で 20 年でありそれ以外の構築物についても法定耐用年数が 20 年前後とされていること、また今回の検証において検証期間を 20 年としていることから、償却期間を 20 年とした。償却方法は、法定償却方法は定率法であるものの、計算の簡便や経年による低価の速度が一般的な構築物より遅いと考えられることから、定額法によって行うこととした。

産の処分等に係るキャッシュフローは一切発生しないこととする。また、減価償却費は法人税法に規定される償却限度額と同額であり、税効果を考慮しなくてよいとする。

・減価償却費を除くすべての収益・費用はキャッシュフローを伴うものとする。

・各年の赤字額は、営業係数を100で除した値に管轄JR各社の鉄道事業売上高を各路線の輸送人キロ基準按分した額を乗じて算出した値を用いる。

以上の仮定を踏まえ各路線に係るデータをまとめると以下の通りである。

	初期復旧額 <sup>4</sup>	各年の赤字額(A)	各年の減価償却額(B)	各年のキャッシュアウトフロー額 (A×(100-29.97)%-B)
留萌本線	30 <sup>5</sup>	3.45	1.50	0.92
日高本線	139	13.13	6.95	2.24
岩泉線	130	0.75	6.50	△5.97 <sup>6</sup>
山田線	140	20.31	7.00	7.22
大船渡線	130	24.43	6.50	10.61
只見線	27	17.53	1.35	10.93
名松線	5	3.58	0.25	2.26
三江線	0	6.27	0	4.39

表1 各路線の経営状況(単位:億円)<sup>7</sup>

<sup>4</sup> うちJR各社が負担する額のみを考慮する。

<sup>5</sup> 20~40億円となっているため、便宜上その中央値の30億円とした

<sup>6</sup> 各年5.97億円のキャッシュインフローがあることを意味する。

<sup>7</sup> 各路線の各年の赤字額は、国土交通省『鉄道統計年報(平成21年度)』p26、p38

および、東洋経済新報社「【特集 「鉄道」再起動】part4 在来線は生き残れるか より早く！より正確に！最新JR&私鉄、全路線収支 JR 私鉄・その他 [P90 ~

以上のデータを使い、以下の4手法で検証する。

① 割引率 4.00%<sup>8</sup>を利用して割引現在価値を算出し、比較する。

この検証によって、時間価値を考慮した収益性を比較することができる。結果は以下の通りである。ただし△は割引現在価値がマイナスであることを示す。

留萌本線	日高本線	岩泉線	山田線	大船渡線	只見線	名松線	三江線
△42.5	△169.4	△48.9	△238.1	△274.2	△175.5	△35.7	△59.7

表2 検証①の検証結果(単位:億円)

② 各社の ROE を利用して割引現在価値を算出し、比較する。

この検証によって、各赤字路線の収益性の悪さを、管轄 JR 各社の収益性を加味しつつ比較することができる。ただし、△は割引現在価値がマイナスであることを示し、また各社の ROE は JR 北海道は△7.8%、JR 東日本は 10.9%、JR 東海は 15.7%、JR 西日本は 10.0%を利用する。

留萌本線	日高本線	岩泉線	山田線	大船渡線	只見線	名松線	三江線
△78.1	△256.0	△82.2	△197.9	△215.1	△114.6	△18.6	△37.34

表3 検証②の検証結果(単位:億円)

③ キャッシュアウトフロー総額が 100 億円になるまでの期間を算出し、比較する。

この検証によって、各赤字路線の存続によってどれだけ早く JR 各社に

P95] <https://dcl-toyokeizai-net.ezproxy.lib.hit-u.ac.jp:8443/ap/naviContents/contentsViewInit/toyo/2012022100/20120225TKW043>を参考にして試算した。

<sup>8</sup> JR 東日本の 20 年社債利率 0.675%(これに法人税等の減税効果を加味する)と ROE10.9%を負債・純資産簿価を用いて加重平均した値 4.00%を基準としている。

一定規模の損失を与えるのかを比較できる。

留萌本線	日高本線	岩泉線	山田線	大船渡線	只見線	名松線	三江線
76.1	0	0	0	0	6.7	42.0	22.8

表 4 検証③の検証結果(単位:年)

- ④ 20年間のキャッシュフロー総額を算出し、比較する。これによって、単純にどれだけのキャッシュが企業外に流出するかが検証できる。ただし△はキャッシュフロー総額がキャッシュアウトフローであることを示す。

留萌本線	日高本線	岩泉線	山田線	大船渡線	只見線	名松線	三江線
△48.4	△183.8	△10.6	△284.4	△342.2	△245.6	△50.2	△87.8

表 5 検証④の検証結果(単位:億円)

以上の結果を収益性の悪い順番に並べると以下の通りになる。

順位	検証① (単位:億円)	検証② (単位:億円)	検証③ (単位:年)	検証④ (単位:億円)
1	大船渡線 △274.2	日高本線 △256.0	日高本線 0(同率1位)	大船渡線 △342.2
2	山田線 △238.1	大船渡線 △215.1	岩泉線 0(同率1位)	山田線 △284.4
3	只見線 △114.6	山田線 △197.9	山田線 0(同率1位)	只見線 △245.6
4	日高本線 △169.4	只見線 △114.6	大船渡線 0(同率1位)	日高本線 △183.8
5	三江線 △59.7	岩泉線 △82.2	只見線 6.7	三江線 △87.8
6	岩泉線 △48.9	留萌本線 △78.1	三江線 22.8	名松線 △50.2

7	留萌本線 △42.5	三江線 △37.4	名松線 42.0	留萌本線 △48.4
8	名松線 △35.7	名松線 △18.6	留萌本線 76.1	岩泉線 △10.6

表 6 各検証法による収益性の悪さの順位づけ

以上の表を見ると以下のような傾向を確認できる。

収益性が著しく悪かったのは山田線、大船渡線であった。両路線はすべての検証方法において上位 3 位以内に入っていることから、今回検証した 8 路線の中でも特に収益性の悪い路線である事がわかる。これは、両路線が東日本大震災による甚大な被害を被っており初期復旧額が高額である上に各年の赤字額も巨額の赤字であったことが原因であると推察される。同様に初期復旧額が巨額である岩泉線については、初期復旧額が巨額であるものの、輸送人キロの実績値が著しく小さいことで各年の赤字額が低く算定されたために上記 2 路線のような収益性の悪さは見られなかった。実際に岩泉線の営業によってキャッシュインフローが発生するとは考えにくいいため、実際の岩泉線の営業成績はこれより悪くなると推察される。

一方で、初期復旧額がさほど高くない路線(留萌本線・名松線・三江線)は、只見線を除き、おおむね下位に名を連ねていることがわかる。しかし、初期復旧額が低いものの各年の赤字額が巨額である只見線は、検証③を除き上位 4 位以内に入っていることから、収益性が悪いことが見て取れる。

ここで実際の存廃状況とこの検証を比較してみる。上記 8 路線のうち廃線(ないしその見込み)となったのは留萌本線、日高本線、岩泉線、三江線の 4 路線であり、JR の負担で復旧の上第三セクターに譲渡することとなったのは山田線、BRT 転換の上存続となったのが大船渡線、JR の路線として存続となったのが只見線、名松線の 2 路線である。比較的収益性の悪かった日高本線が廃線になったり収益性のよかった名松線が存続となったりしたことは、上記の検証と合理的に対応する<sup>9</sup>。一方で、収益性が特に悪か

<sup>9</sup> もっとも、この意思決定会計分析の結果のみを意思決定に反映するならば、全路線とも収益性がマイナスとなっているため、全路線を廃線とすべきという結果になる。

った山田線、大船渡線、只見線が存続となったり、収益性が相対的にはよかつた留萌本線や三江線が廃線となったりしたことは、上記の検証とは矛盾する結果となっている。

このような矛盾は、意思決定会計の検証に表れない種々の要因によるものであると推察される。山田線・大船渡線を例にとると、本誌で前述したように、その立地が東日本大震災の被災地であり、廃線を決断しにくい世論の風があったと考えられる。また、JR 東日本は首都圏在来線や新幹線といった黒字路線を多く抱えており、企業体力があることから、多少収益性の悪い路線であってもそれを保持しうる余裕があると考えられる。結果、収益性は悪いものの沿線自治体が路線存続に積極的な姿勢を示した只見線を存続させたり、多額の復旧費がかかる大船渡線や山田線を JR 東日本の負担で復旧させたいうで BRT 転換をしたり第三セクターに譲渡したりするという意思決定がなされたと考えられる。一方、留萌本線を例にとると、その管轄をする JR 北海道が利益剰余金に欠損を生じさせるほどの苦しい経営状況にあることから、相対的には収益性の悪さの程度が低い留萌本線でさえ存続させる余裕がないものだと考えられる。三江線については、自治体が財政的支援をおこなわなかったことから、JR 西日本が当該路線は沿線自治体や沿線住民にとって重要性の低い路線であると判断し、存続させる道義がないとして、廃線に踏み切ったと考えられる。このように各路線が抱える数字に表れない背景を考慮すると、一見不合理とも思われる意思決定がなされるのである。

以上のように、意思決定会計を用いることによって各路線の収益性の悪さを数字で示し、比較して意思決定に資することができる。しかし、意思決定会計は、計算の煩雑を避けるために様々な仮定をおいたり、企業の財政状況や世論といったキャッシュフローに表れない様々な要因を考慮できなかつたりと必ずしも万全ではない。特に今回行った分析は、企業外部から収集可能な情報にのみ基づいていることから、その正確性は JR 各社が実際に行っているであろう分析の精度よりもさらに不正確なものとなると考えざるを得ない。JR 各社の意思決定においては、より精緻化された意思決定会計による検証と併せてその他の財務的・非財務的な要因を総合的に勘案した意思決定がなされているのであろう。



# 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<sup>1</sup>。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」<sup>2</sup> 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。

---

<sup>1</sup> 「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](https://www.ireast.co.jp/eco/pdf/pdf_2011/all.pdf))

<sup>2</sup> 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。

## 第2章 考察

はじめに、これまでの各事例の要点をまとめた表を2つに分けて示す。  
各項目の詳細は脚注及び各事例を参照されたい。

単位(億円)	復旧額 <sup>1</sup>	安全経費 <sup>2</sup>	内自治体 <sup>3</sup>	赤字額 <sup>4</sup>
名松	5	10	10	?
只見	81	0	54	3
日高	86	53	0	17
三江	0	0	0	9
山田	200	0	60	?
大船渡	400	0	0	1
江差	0	※	0	1
岩泉	5	125	0	3
留萌	0	数十	0	2

表 3-2-1 事例まとめ①

<sup>1</sup> 路線の復旧に要する額。単位：億円

<sup>2</sup> 上記復旧額とは別に、老朽化対策等路線の安全確保に要するものとして示されている額。単位：億円

<sup>3</sup> 自治体による金銭的な支援の額。単位：億円

<sup>4</sup> 当該路線の当該区間の赤字額。?は公表されていないもの。単位：億円

	安全性 <sup>5</sup>	経営状態 <sup>6</sup>	輸送密度 <sup>7</sup>	存続 <sup>8</sup>
名松	×	◎	?	○
只見	×	◎	49	○
日高	×	×	298	×
三江	×	○	58	×
山田	○	◎	693	△
大船渡	○	◎	706	×
江差	○	×	165	×
岩泉	×	◎	46	×
留萌	×	×	67	×

表 3-2-2 事例まとめ②

## 1. はじめに

この章では、前章での事例のまとめを受け、JR 各社が最終的に路線を存続させるか廃止するかを決断する際の判断要因となる事項について考察する。なお、この章では基本的に JR が示した廃止の方針に対して自治体が反対した際、JR 側が最終的な廃止の判断に用いる要因について考察する。そのため、江差線の江差～木古内間のように、自治体側が廃止に反対しなかった事例からは離れたものになる。

<sup>5</sup> 各路線の安全性に対して JR 各社が示した懸念。JR のリリース等の発表で災害や老朽化等安全性に懸念が示されているものを×とし、そうでないものを○とした。

<sup>6</sup> 路線が所属する JR 各社の経営状態。最終利益が 1000 億円を超える JR 東海と東日本を◎、最終黒字を確保した西日本を○、最終赤字の JR 北海道を×とした。

<sup>7</sup> 平均通過人員(輸送密度)とは、営業キロ 1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員をいいます。平均通過人員 = 旅客輸送人キロ ÷ 営業キロ ÷ 営業日数

JR 四国「区間別平均通過人員(輸送密度)および旅客運輸収入(平成 28 年度)」

[http://www.ir-shikoku.co.jp/04\\_company/company/kukanheikin.pdf](http://www.ir-shikoku.co.jp/04_company/company/kukanheikin.pdf)

首都圏では中央線(神田～高尾間)で 679,307 人/日、利用者数の少ない相模線で 28,903 人/日といった程度。

JR 東日本「路線別ご利用状況」

[http://www.jreast.co.jp/rosen\\_avr/pdf/2012-2016.pdf](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2012-2016.pdf)

?は公表されていないもの。

<sup>8</sup> 現時点で鉄道として廃止または廃止の方向が示されている路線を×、JR のまま鉄道の形で復旧が見込まれる路線を○、三陸鉄道の形で復旧する山田線を△とした。

## 2. 利用者数の問題

こういった路線の多くが廃止を検討されるに至った背景の最も大きいものとしては、利用者数が少ないこと、さらにもともと少ない利用者数が近年さらに減少を続けているといった利用者数の問題があげられる。これは JR 各社のリリースでもたびたび触れられており、例えば留萌本線において「高校の閉校などによる利用者の減少」、只見線において「極端に利用者数が少ない」などとして触れられている。また、このような利用者数減少を理由として明言していない場合においても、名松線の事例のようにリリースにおいて利用者数の減少を示すグラフを記載するなどしている。こうした利用者数の減少から鉄道が「拠点間を大量輸送する」という鉄道本来の役目を果たさなくなったという判断に至り、廃止につながった三江線のような事例もある。このように、JR 側は路線廃止の検討に至るまでの過程において、利用者数の問題を非常に重視していると考えられる。今後の路線廃止においても、JR 北海道再生推進協議会が利用者数の少ない路線の廃止を含めた見直しを主張しているように、今後も路線廃止問題において利用者数が重視されることは変わらないとみられる<sup>9</sup>。

一方、路線廃止検討の背景として利用者数の減少が考えられるが、各事例のまとめを見ると、利用者数の比較的多い大船渡線や日高本線が廃止される一方で、利用者数の少ない只見線の復旧が決まるなど、廃止が検討される路線の中での存廃と利用者数の間にあまり関係性は見られない。そこで、以下では利用者数以外に存廃を決すると考えられる要因について考察する。ここでは、まず初めに考えられる要因を挙げ、そののちにそれぞれの要因を明確に定義し、廃線の判断の要因になるのかについて述べていく。また、これ以外で一般に廃線の判断の要因になりそうであるが、今回の研究では明確に判断の要因とは考えにくいとした要因については、次章で扱う。それでは、以下に大前提として考えられる判断要因として考えられる 4 要因を示す。

---

<sup>9</sup> タビリス「JR 北海道はどこまで廃線にするのか。輸送密度 500 未満廃止なら営業キロの 36%が消える。焦点は『宗谷北線』と『花咲線』」  
<http://tabiris.com/archives/jr-hokkaido-4/>

- ①JR の経営状態
- ②輸送の安全性
- ③自治体からの支援
- ④運行を続けるための費用

### 3, ①JR の経営状態

①の JR の経営状態とは、JR 各社にどれだけ赤字路線を支えられるだけの経営上の余裕があるかというものである。なお、ここで経営状態を表す指標としては、JR 各社の事業での利益を表す営業損益額を用いる。以下は JR 各社の営業損益額である。JR 各社が仮に赤字路線を復旧させた場合、毎年の運営による赤字額に加え、復旧や安全対策などで工事を行う場合は、その分の支出も長期的には営業損失として計上される。JR 各社は営利企業であり、最終赤字を出し続け、自己資本を食いつぶせば将来的には存続できなくなるうえ、特に上場した 4 社は株主から利益を出すことを求められる。そのため、仮に赤字路線を残すことによる費用を計上しても十分な利益を上げ、株主の期待に応じて存続を続けられる、黒字額の大きい企業であるほど赤字路線を復旧させやすいと考えられる。また、毎年赤字を計上する JR であればその赤字を止めるため、企業を存続させるために廃止を行う決定がなされやすいと考えられる。

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
営業損益	△49,800	466,309	619,564	176,300	△10,512	58,473

**表 3-2-3 2016(平成 28)年度 JR 営業利益(単位：百万円)**

この表を見ると、いわゆる JR の「本州 3 社」にあたる東海、東日本、西日本に加えて、不動産業をはじめとする多角化などで黒字化を果たした JR 九州までが黒字となる一方、JR 四国と JR 北海道は赤字となっている。また、それぞれの黒字、赤字の額にも差が出ており、本州 3 社の中でも東海、東日本と西日本の間では黒字額に 2 倍以上の差があり、JR 四国と経営危機といわれる JR 北海道の間では 4 倍近い赤字額の差があるなど、JR 各社で利益額に大きな差がある。ただし、JR 四国、JR 北海道にはこの営業損益とは別に経営安定基金の運用益が存在している。この運用益によっ



て JR 四国は最終黒字を確保する一方、JR 北海道はこの運用益を含む最終損益でも赤字となっている。

ここで復旧が見込まれる事例を見ると、JR の形で復旧する 2 路線はそれぞれ JR 東海と JR 東日本、JR 負担での復旧後、三陸鉄道への転換が見込まれる山田線は JR 東日本と、営業利益額の上位 2 社の路線となっている。一方、復旧が見込まれない 6 社のうち路線 2 社は JR 東日本、1 社が JR 西日本と黒字の企業もあるが、半数を占める 3 社は赤字額が最も大きい JR 北海道の路線であり、9 事例と数は少ないながらも、全体として黒字額の大きい JR の路線ほど復旧されやすいという傾向が見て取れる。多額の営業黒字を出す JR 東日本でも 3 路線中 2 路線が廃止になった理由としては、両事例ともに後に挙げる復旧費の問題のほか、大船渡線では地元自治体が鉄道の廃止に理解を示したことが考えられる。一方、経営に余裕があるといわれる本州 3 社に含まれる JR 西日本が運営し、かつ災害による路線の被害がないために復旧費も必要ない三江線が廃止となった理由の一つとしては、JR 西日本は東海道新幹線や首都圏輸送といった金城湯池を持ち、多額の利益を上げる JR 東海や JR 東日本に比べて利益額が大幅に小さく、今後の営業エリア内の人口減少によるさらなる減益が予想される、という面も考えられる。

#### 4. ②輸送の安全性

②の輸送の安全性も各事例における意思決定で重視されていると考えられる。なお、ここでは各事例で輸送の安全性が懸念されているかどうかを、JR 各社が廃止検討路線に関して出したリリースで災害リスクや設備老朽化などの路線の安全性に言及しているかどうかによって判断する。この基準によると、全 9 事例のうち山田線、大船渡線を除く 7 事例で災害リスクや設備老朽化などの安全性に関する懸念がリリースで示されており、廃線を検討する際に路線の安全性が重視されていることがうかがえる。この背景としては、JR 各社の安全に対する高い意識がある。JR 北海道は 2011(平成 23)年の石勝線以降の連続する事故を受け、「鉄道会社として一番重要な『安全』を問われ、危機的な状況に陥ることとなった原点を忘れ

ず、安全最優先の鉄道会社再生に全力をあげて取り組<sup>10</sup>むようになった。こうした姿勢が一部の赤字路線において設備の老朽化や災害リスクにより安全な運行ができないとの判断につながり、廃線という決定につながった面があるとみられる。同じように JR 各社も安全を「経営の最重要課題(東日本)」「最大の使命(東海、西日本)」<sup>11</sup>と最重視する考えを見せ、赤字の過疎路線であっても運行を続ける(あるいは再開する)ためには高いレベルでの安全性の確保が必要になるとの判断につながっていると考えられる。こうした傾向の背景としては、今回取り上げる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<sup>12</sup>ことが考えられる。

実際の事例を見ても、復旧された只見線や名松線においては復旧やそれに関する安全対策工事を行い、安全の確保が行われたうえでの復旧となっている。また、山田線の事例では安全面での懸念は示されていない。一方で、地元自治体が廃止にあまり反対しなかった大船渡線を除き、廃止された路線の事例では安全面での懸念が示されており、それが解消されないまま廃線の方向に進んだことがうかがえる。このように、安全性が確保されるかどうかも路線の存続に深くかかわっているといえる。

### 5. ③自治体からの支援

③の自治体からの支援も JR 各社が最終的な廃止を検討する際に重要な要因になると考えられる。なお、各事例における自治体からの支援の有無は、路線の復旧やそれに関連する安全対策等の工事、あるいは路線の運営に対して自治体が金銭的援助を行う(あるいはその意思を正式に表し、明文化する)ことをもって定義する。①で述べたように営利企業である JR 各社

---

<sup>10</sup> JR 北海道「安全性向上のための取り組み」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/safe/index.html>

<sup>11</sup> JR 東日本「究極の安全を目指して」<https://www.jreast.co.jp/safe/>

JR 東海「安全確保に向けた基本方針」[http://company.jr-](http://company.jr-central.co.jp/company/achievement/report/policy.html)

[central.co.jp/company/achievement/report/policy.html](http://company.jr-central.co.jp/company/achievement/report/policy.html)

JR 西日本「安全の取り組み」<https://www.westjr.co.jp/safety/>

<sup>12</sup> 『朝日新聞』2009年12月20日 朝刊

は安全対策費を含む路線の復旧費の支出や路線の運営による費用は最小限に抑えたいと考えるため、こうした費用を補填して経営への悪影響を抑える自治体の支援は JR 各社にとって復旧を行いやすくする要因となると考えられる。それに加え、自治体がただ復旧を求めるのみでなく金銭的支援を行うことは、自治体はその路線に税金を投入してでも残す意義を見出しているということになると考えられる。このことも、鉄道を運営する JR がその路線を存続させる意義があるものと認識させることを通じ、路線の存続につながると考えられる。

この観点から事例を見ると、JR の形で復旧される只見線、名松線の事例では両方の事例で都道府県と市町村が連携し、金銭面での支援が行われている。この両事例においては、県の金銭的支援の影響が大きく、名松線では三重県は津市とほぼ同程度、只見線では福島県は復旧費全体の 2/3 を支出している。また、JR が復旧させる山田線の事例においても路線の復旧費は全額 JR 東日本が負担するものの、総復旧費 210 億円のうちまちづくりや地盤のカサ上げなどに要する 70 億円は公的資金を用いることが決まっております<sup>13</sup>、かつ復旧後の運営は第 3 セクターの三陸鉄道が行うこととなっている。この三陸鉄道は 6 割以上を岩手県や宮古市などの地元自治体が出資する企業であり<sup>14</sup>、実質的に復旧後の路線運営による赤字を間接的に地元自治体が負担する形となっている。一方、路線が復旧しなかった事例においては三江線や岩泉線はじめすべての路線で地元自治体は金銭的支援を行っていない。また、日高本線の廃止問題において日高町が費用負担の検討を行う<sup>15</sup>など金銭的支援が全く検討されていないわけではないものの、多くの場合はこうした費用負担の検討もなく、協定のような形での明確な費用負担の意思も見られない。このように、復旧される路線においては地元自治体の金銭的支援が行われる一方、復旧が決まらない路線ではそうし

---

<sup>13</sup> 東洋経済 ONLINE 「JR 山田線、『震災 4 年で復旧工事』の舞台裏

JR 東日本は、『山田線方式』を広げていくのか」

<http://toyokeizai.net/articles/-/63203>

<sup>14</sup> 三陸鉄道「事業報告(平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日まで)」

<http://www.sanrikutetsudou.com/wp-content/uploads/2017/07/37b59796d9a6b28aa04054a902a55f56.pdf>

<sup>15</sup> 『北海道新聞』2016 年 11 月 25 日 朝刊

た支援がないという傾向がみられる。

## 6. ④運行を続けるための費用

④の運行を続けるための費用も、廃線の判断において重要な要因となると考えられる。ここで「運行を続けるための費用」とは、災害で路線が寸断された際の復旧費のほか、老朽化した設備の取り換えや今後の災害リスクを軽減するために必要な費用など、JR がリリースを通して示した今後運行を続けるにあたって必要となる費用を指すものとする。この基準から各事例を見ると、三江線を除く全ての路線で何らかの復旧費、あるいは安全対策等の費用が必要となることが示されている。額が大きいほうから見ると大船渡線が 400 億円、山田線が 210 億円、日高本線が 139 億円、岩泉線が 135 億円と 100 億円を超える巨額の費用が必要になっており、只見線の 81 億円、名松線の 15 億円が続いている。また、具体的な費用は示されていないものの留萌本線は「数十億円」、江差線も「莫大な費用」が必要とされている。多くの事例でこうした巨額の費用が必要となっている背景として、前章であげた JR 各社の安全に対する高い意識により、復旧費のみでなく安全性を確保するための費用が積みあがっているという面が考えられる。こうした費用は大企業である JR 各社にとっても重大な額である。日高本線の復旧と安全確保に要する費用は JR 北海道の営業損失の 30%以上にあたる金額であり、大船渡線の復旧費も JR 東日本の営業利益の 1 割近いものになっているなど、こうした費用は各社 JR 各社の経営に重要な影響を与えかねない規模になっており、廃止を決定する要因になっていると考えられる。費用が具体的に示されている路線のうち、100 億円を超す 4 事例では山田線を除いて復旧が断念されているのに対し、それ未満の 2 事例では両者とも復旧が決まっている。只見線と名松線の事例では費用がもともと比較的少ないのに加え、地元自治体からの支援があり、経営する東日本と東海の両社も経営に余裕があることから、JR が負担する復旧費はそれぞれ 27 億円、5 億円と営業利益の 1%未満にとどまり、経営に重大な影響がないレベルで収まっていることが復旧につながったと考えられる。留萌本線も費用は「数十億円」とされていることから必要な費用は 100 億円未満とみられるが、運行を行う JR 北海道の規模や利益額が

小さいこと、自治体の支援がなかったことが廃線につながったと考えられる。この逆が山田線で、復旧費は巨額だが自治体からの支援や運行する JR 東日本の経営状態の良好さが復旧に結びついたと考えられる。

運行を継続するための費用はこれまでの①～③の要因ほどきれいに存廃との関連は見られないものの、費用が少ないほど復旧されやすい傾向はみられ、この費用は経営に影響を与えうる巨額ものであることを考えると、自治体の支援や経営状態とも関連しながら路線の復旧に影響を与える要因となると考えられる。

## 7. その他の要因

この項では、上記の 4 要因以外の例外的な要因について考察する。山田線の事例では、JR 東日本は原形復旧を自社負担で行ったのちに三陸鉄道に移管することを決定した。また当分の間の赤字補填や、自治体に対して移管協力金の提供も行うとした。JR 東日本が同線を廃止にせず、鉄路での存続に踏み切ったのは、日本社会に大きなインパクトを与えた東日本大震災によって被災した路線であった、という要因が少なからず影響していたと考えられる。

2011 年 3 月に発生した東日本大震災は、東日本各地に甚大な被害をもたらした。日本のみならず世界にも大きな衝撃を与えた。その後、被災地の現況は長きにわたって度々メディアによって報道され、世間から大きな注目を集めた。復興を支援するため、多数の国や機関、企業や個人が、人や物資の派遣、義援金の寄付など様々な形で被災地への支援を行った。このようにして、被災地の復興を皆で応援しようというムードが生まれていった。

JR 東日本においても、被災地へ移動する旅客を対象にした割引切符の発売、青森デスティネーションキャンペーンの開催、義援金の拠出など、様々な形で復興支援を表明した<sup>16</sup>。また震災後、駅構内や車両などに「つなげよう、日本。」や「がんばろう日本！がんばろう東北！」といったキャ

---

<sup>16</sup> JR 東日本「～JR 東日本は復興に向けた様々な取り組みを実施します～」  
<https://www.jreast.co.jp/press/2011/20110505.pdf#search=%27%E9%A0%91%E5%BC%B5%E3%82%8D%E3%81%86%E6%9D%B1%E5%8C%97+jr%27>

ッチコピーを掲げていた。

このことから、JR 東日本は被災地域で鉄道事業を行う会社として、被災地域の復興に寄与することを一種の使命として捉えていたことが読み取れる。被災地域に対して自社ができる貢献の仕方の一つとして、JR 東日本は鉄道の復旧という形を選んだのではないか。

## 8. まとめ

以上のように、JR が廃線を検討する前提として利用者数の少なさや現象といった利用者数に関する問題があったうえで、路線廃止の意思決定の基準として①～④の4要因が考えられる。これらの要因はそれぞれ独立しているわけではなく、安全性が運行継続にかかる費用を左右する、輸送の安全性確保のための自治体からの支援が行われ、運行継続に必要な費用が軽減される、路線存続の意思決定に際して運行継続にかかる費用を経営状態との兼ね合いで見ると、相互に関連している。JR 各社はこれらの要因をそれぞれ見ながら、路線の存廃に関する意思決定を行っていると考えられる。一方、路線存廃に関連するといわれる要因はこれらですべてではなく、一部の特殊な事例に当てはまる要因について次章以降で述べる。

## 第3章 自治体への提言

### 1. はじめに

第1部2章でふれたように、我が国では非常に多くの自治体で過疎化が進んでおり、本研究の事例研究で取り上げた路線以外にも、今後多くの自治体において、鉄道路線の廃線問題が浮上することが考えられる。この章では、将来的に廃線問題が浮上した際、その路線の沿線自治体が路線を存続させるためにはどのような手を打っていくべきであるのか、考えられる対策を提言したい。

### 2. 利用者数に関する問題

まず、路線廃止にいたる前提となる利用者減少という状況にたいして、自治体が取ることのできる有効な解決策はあるだろうか。一つ考えられるシナリオとしては、地域を訪れる観光客の数を増やし、そうした人々に鉄道を利用してもらうことで、利用者数の減少に歯止めをかける、というものがある。しかし、多くの人々が旅行の目的地とするほどの高い魅力をもった観光地が沿線にあるような地方のローカル線はあまり多くはない。また、利用者数の少ない路線は本数、設備等のサービス面で劣るため、観光客にとって利用しやすい交通手段であるとはいいがたい。それに加え、今までも多くの自治体が鉄道の観光利用促進策を打ってきたが、成功例は少ないのが現状である。観光客の呼び込みで利用者数を食い止めることに成功した路線の実例としては、JR 五能線、いすみ鉄道、大井川鉄道などが挙げられるが、こうした路線は鉄道会社主導で利用者の取り込みに成功した例であり、自治体主導での成功例はほとんど見られない。すでに競合となる観光地やローカル線が多く存在する現状において、新たに観光での利用者を増やしていくのは決して容易ではないと考えられる。

しかし、成功事例がほとんど見られないとはいっても、今後観光資源の開発や発掘をすることで、鉄道路線の利用者数の増加につながる可能性がないとはいえない。最近では、訪日外国人観光客の数は増加しており、さらにこうした人々の間では都市部ではなく地方に足を運ぶ動きが高まっ

ている。外国人観光客などに対して積極的な情報発信を行うほか、旅行会社に対する路線利用の提案など、観光振興策を打っていくことで少しでも利用者数を増やす努力をすることは不可欠であるだろう。

利用者減少に対するもう1つの対策としては、地元在住の利用客を増やす施策をとる、というのが考えられる。ただし、過疎地では人口の減少が進んでおり、特に鉄道利用の多い高校生を含む若年層は顕著に減少している。今後も過疎地域では人口が減少していくことが予測されている。また、これまでも過疎路線の沿線自治体では協議会等を設置して利用者数増加に努めたものの、全体として効果は見られなかった。こうしたことを踏まえると、今後も日常的に鉄道を利用する客の数を増やしていくのは困難な状況だ。

しかし、このような状況においても、まちづくりを工夫することで沿線住民が日頃から鉄道を生活の一部に組み込めるようにしたり、駅までのデマンドタクシーなど二次交通の整備を行ったりすることで、観光客に偏らず地元住民にとって利用しやすい環境づくりを行っていくことが求められる。

人口が少なく、また減少している状況下においても、このような利用者数を増やす取り組みは大きくはなくても一定の効果をもたらすことが見込めるため、行っていくべきであろう。

### 3. 復旧費用に関する問題

路線廃止の判断につながる要因の1つ目として、前章では①JRの経営状態を挙げたが、これに対して自治体が影響を与えることはできるだろうか。結論としては、ほぼ不可能であろう。仮に自治体の主導で当該路線の利用者数をいくらか増加させることができて、存廃の問題が浮上するような路線はもともとの収入が非常に小さいため、全体としての効果はかなり小さいと考えられる。また②運行を続けるために必要な費用、それに関連して③復旧費といったことを挙げた。第2部でみた事例からもわかるように、路線が災害等の被害を受け不通となった場合、経済的に困難な自治体がただ安全面で妥協し安価に済ませられるような復旧方法を提案したところで、JR側は受け入れないことが大半であった。そのため自治体側に



求められることは、名松線の事例で三重県と津市が沿線の治山、治水工事を行ったように、自治体側が JR の主張する安全・安定運行を当該路線で行えるよう、一部工事の代替など何らかの形で安全対策に資することであろう。自治体による工事代替は、ただ JR に責任を押し付けるのではなく、自らのもとに問題を引きつけて考える姿勢を表明することにもなる。このことで、自治体の主体的な態度<sup>1</sup>を示すこととなり<sup>2</sup>、JR 側の前向きな路線存続への態度を引き出せるのではないだろうか。また、突然不通が発生したことで、経済的困難を抱えた自治体が巨額の費用を払うことができないといった声を上げることもあった。これに関しては、そういった自治体であっても、JR と協力し、鉄道施設総合安全対策事業費補助(老朽化対策事業)や鉄道防災事業費補助制度など、国家による補助制度を有効に活用することで、災害が起こる以前から安全対策を行うことで、そういった事態を回避することができるように思われる。

#### 4. 資金援助に関する問題

また、④資金援助といったことも要因として挙げた。財政規模が小さく、財政力指数も非常に低く、自主財源も限られていることからわかるように、廃線問題を抱える路線のある自治体の多くは過疎化が進展しており、財政的にもほとんど余裕がない。②③とも共通することであるが、鉄道として存続させるためには、災害によるものであれ赤字によるものであれ自治体が復旧費用を補填するなど、JR 側の負担を減らす必要がある。また後に述べることにも関することだが、普段から国や都道府県に対して鉄道の存続意義を説くことで、路線が困難に直面した際に資金援助を請えるようにするといったことも有用であろう。そのためには、鉄道の存在意義とは一体どういったものであるのか、自治体内で議論しある程度であれ提示できるようにしていくことが求められよう。

産業振興によって税収を増やし鉄道存続の費用に充てるといったこと

---

<sup>1</sup> 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で明記されている努力義務主体は沿線市町村である。

<sup>2</sup> 加藤博和(2017)「鉄道が地域を支え、地域が鉄道を支えるために」日本民営鉄道協会広報委員会『みんてつ』日本民営鉄道協会,63号,p.24

も考えられるが、先にも述べたとおり限界がある。しかし、近年ではふるさと納税やクラウドファンディングなど制度面での追い風も吹いている。そういったものを利用しながら、自治体で負担できる範囲で支援を行っていくことが不可欠であろう。

## 5. その他の要因に関する問題

その他の要因に関することでは、都道府県の積極的な関与を促せるような働きかけを、市町村が行うべきであるということが言えるだろう。只見線では、福島県が復旧を主導しており、費用の多くを供出したり、関係市町村間の意見集約を行ったりした。一方、北海道は日高本線の復旧に関して只見線における福島県のような役割を果たさず、有効な手立てを打たなかったことで問題をより複雑化させ、廃線へと繋がってしまっている。災害からの復旧以外にも、三江線のような廃止に関しても同様のことが言えるだろう。例えば、鉄道の存続を目指す方法として上下分離を行ったとする。今までの事例で見てきたように、廃線の検討対象になるような路線のある市町村の多くは財政的に困難を抱えており、上下分離をとったとしても市町村の負担できる費用は多くないと考えられる。そこで都道府県が市町村の負担すべき費用の一部を肩代わりすることで、安定した上下分離での鉄道の運行が達成できるだろう。そのことで「地域が鉄道を支える」といった構図を生み出すことができ、存続の大義ともなり得る。鉄道の存続に関して都道府県が主導することで大きな役割を果たすことができる可能性があるため、沿線市町村は積極的に働きかけることが求められるだろう。

廃止問題の浮上後、路線の利用方を模索する協議会が設置されるが、その内部で意見の一致を図ることができないだけでなく、衝突までしばしば発生している。そのため具体的な施策を協議会が示すことができず、本来の役割を果たせず、時間ばかり無駄に消費し、結果的に廃線に導いてしまうことが起こってしまう。鉄道会社だけでなく社会全体に鉄道の存続を訴えていくには、少なくとも関係市町村が結束し、意見を一致させることは必要最低限のことであろう。その上で、鉄道存続を強く訴えていくためには、なぜその路線を残すことが欲せられるのか、その必要性を明確に打ち

出していかなければならない。しばしば唱えられる鉄道の社会的意義、即ち拠点間の大量輸送ということは、廃線の検討対象になるような路線では既に果たされておらず、鉄道を残す大義とはなりえない。そのためオルタナティブを提示していく必要がある。例えば、只見線の事例であれば、予備の交通路としての鉄道の有用性を主張し、どのような場合でも住民の足を絶やさないようにすることや、鉄道の走る風景がその地域のアイデンティティであることを主張するなど、方法は多岐にわたると思われる。関係市町村間の意見を集約、一致させることで確固とした存続への姿勢を示し、その上その地域に鉄道を残す意義を明確にしていく必要があるだろう。

## 6. 国との関係

この項では、国との関係に関して沿線市町村が行える行動について考察する。自治体の現状についての章でみたように、鉄道の廃線が検討されるような市町村においては財政状況が非常に厳しく、路線存続のために支出を行いたくとも、そのための支出を行うのは非常に難しい場合が多い。このため、上でみたように都道府県の支援を求める以外に、財政が厳しくとも規模が桁違いに大きい国の財政からの支援を求めるという手段が考えられる。

補助制度の章でまとめたように、国による補助制度は現状の JR 各社においては利用しにくい場合が多いが、鉄道軌道整備法における路線復旧への補助の対象制度を広げる法改正が自民党内で了承されるなどの改善が見込まれている。この法改正が実現すれば、事例でみた路線の多くで廃線検討の契機となった災害からの復旧が大幅に行いやすくなることが見込まれる。こうした復旧への補助のほか、鉄道路線の毎年の赤字額の一部を補填する制度が存在すれば、JR が路線を長期的に存続させる際に自治体に求める金銭的支援額は少なくなり、路線存続が容易になると考えられる。こうした制度は JR 各路線の対し現在実施されていないが、制度としては鉄道軌道整備法第 8 条の中に存在しており<sup>3</sup>、この法自体を変えずとも、対

---

<sup>3</sup> 電子政府の総合窓口 e-Gov 「鉄道軌道整備法」  
[http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0500/detail?lawId=328AC1000001](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=328AC1000001)

象路線の認定など運用を改善することで路線への補助を行うことができる状態にある。

市町村側としては、こうした運用の改善や法改正を実現させるため、国に対して働きかけを行うことが求められる。その手段としては、地元出身の国会議員を通じてのものがあげられる。上記の鉄道軌道整備法における復旧補助対象を拡張する法改正においては、金山町や南会津町など廃止検討区間を含む只見線沿線を地盤とする菅家一郎<sup>4</sup>が、赤字ローカル線の災害復旧等を支援する議連の事務局長として法律案をとりまとめ<sup>5</sup>、自民党内での改正案了承につながった。このように、地元選出議員を通じて路線存続に向けた補助を求める働きかけを行うことは有効であると考えられる。

別の方法としては、JRに限らず全国に路線廃止の危機に陥っている自治体が多いことから、こうした自治体で結束して鉄道維持に国が責任を果たすべきであるという考え方を広めていく方法があげられる。具体的には、地域における鉄道の必要性を訴えたうえで、公共交通への補助では、バスや航空路線、海上運輸路線などの一部に対しては運営費用の補助が現在行われている<sup>6</sup>一方、鉄道路線に対してこのような補助がない点や、公共交通維持のために国が責任を持つべきであることなどを訴え、補助制度を正当化したうえで赤字路線存続に向けた補助制度を国に対して求めていくという方法があげられる。

## 7. 自治体の意思決定

以上の節では、要因ごとに自治体がとるべき対応や行動について考察してきたが、ここでは自治体側の意思決定自体について考察する。

路線の沿線市町村が JR 側から路線の廃止を提案されたとき、多くの場

---

[69&openerCode=1#15](#)

<sup>4</sup> 比例東北ブロック選出だが、小選挙区では只見線沿線を含む福島4区から出馬している。

朝日新聞「小選挙区開票速報：福島(定数5)」

<http://www.asahi.com/senkvo/sousenkvo47/kaihyo/A07.html>

<sup>5</sup> 菅家一郎「鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案が審議入り」

<http://www.election.ne.jp/kanke/98970.html>

<sup>6</sup> 国土交通省「地域公共交通確保維持事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/001198134.pdf>

合、自治体は様々な理由から、廃止に反対する。これは、外部効果の章でみたように鉄道の存在が事業者・利用者以外にも恩恵を与えるとともに、鉄道が利用者にとっては貴重な移動手段となっているため、住民からも反対の声が上がるからであると考えられる。しかし、このように廃止を検討される路線は利用者の大幅な減少で収支の面で大幅な赤字であると考えられ<sup>7</sup>、拠点間の輸送といった鉄道の本来の存在意義も薄れている。さらに、JR 本州 3 社と九州では株主からの利益要求、JR 四国と北海道では経営の厳しさもあり、赤字路線の維持を今後も続けることは難しいと考えられる。事例研究で扱った近年の事例では、鉄道の形で存続した 3 事例の全てで自治体側が何らかの金銭的支援<sup>8</sup>を行っており、考察でも見たように、廃止を検討された路線を存続させるためには、自治体は何らかの金銭的支援を行うことが必要になると考えられる。ここで、各自治体は廃線問題にどう対応するか、特に金銭的支援を行っても鉄道を存続させるかどうかの意思決定を迫られる。

こうした意思決定を行う際、各市町村と住民は本当に鉄道が必要かどうかを真剣に考える必要がある。鉄道には様々な外部効果があるとはいえ、廃止を切り出されるような路線においては利用者が非常に少なく、沿線住民のほとんどは自家用車を利用しているため、鉄道は必要とされてはいないという場合も少なくない。また、鉄道がある程度利用されているとしても、代替交通の章でみたように地域の状態や輸送形態によっては鉄道よりバスなどの方が適している場合もある。鉄道が廃止されても、大船渡線において廃止後の BRT の本数や乗降場所の数が増えるなど、利用しやすくなった事例も存在する。こうした実態を直視したうえで、自治体や住民が当事者意識を持ち、本当に鉄道が必要かどうかを真剣に考え、議論する必

---

<sup>7</sup> JR 各社は全ての路線の収支を公表してはいないが、路線廃止が検討された JR 北海道の各路線や JR 東日本の只見線の一部など公表されている路線では大幅な赤字になっていることが示されており、ほかの路線も似たような状況にあると考えられる。

JR 北海道「線区別の収支状況等について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160210-1.pdf>

福島民報「JR 只見線、再開後の赤字補填へ 県と沿線市町村」

<https://web.archive.org/web/20151213090531/https://www.minpo.jp/news/detail/2015121327369>

<sup>8</sup> 各路線において、沿線自治体が路線の復旧または移設額の一部を負担している。

要がある。こうした意思決定を行う際、鉄道単体や短期的な視点のみで考えるのではなく、包括的かつ長期的な視点で考えることが求められる。鉄道は利用者が少なくとも、地域の公共交通手段の中心としてバスを含む地域全体の交通体系や公共施設の配置にも影響するため、地域全体への長期的な影響も含めて考える必要がある。住民側から見ても、鉄道が廃止されると今後自動車の運転ができなくなった時に不安であるといった声が聞かれたように<sup>9</sup>、今後鉄道が必要になるかどうかも考慮に入れることが望ましい。また、こうした鉄道の存在は沿線の駅から接続するバスが公共交通での主要なアクセス手段になる市町村など、沿線外の市町村にも影響を与える場合もある。このため、路線存続の意思決定を行う際にはこうした利害関係を持つ自治体も巻き込み、支援を含めた意思決定を行うことが望ましい。

一方、鉄道を存続させるためには、上でもふれたように何らかの金銭的支援が必要になる。この支援は特に小規模な市町村には非常に重い負担になり、日高本線のように市町村側が JR 側の求める金銭的負担をのめず、最終的に廃止の方向が決まったように金銭的支援が廃線のネックになる場合も多い。このため、安易に金銭的支援を前提とした復旧を決めることがないよう、自治体側は JR 側から路線存続のためにはどの程度の支援額が必要であるかを引き出し、その額を明らかにしたうえで、一人当たりの負担額などの住民にとってわかりやすい形で示し、意思決定に役立てさせることが求められる。

具体的な最終的な意思決定を行うための手段としては、鉄道の存在がもたらす効果は必ずしも客観的数値としては示せず、住民の意思による部分が大きい<sup>10</sup>ため、住民投票を行うことが考えられる。これが難しい場合は、住民の議論や意見を踏まえ、議会における議決を行うことも考えられる。こうした意思決定を行った後にはその決定に基づいた意識の統一をおこない、路線の存続なら存続を求める態度を明確にして、それを実現するための行動を団結してとることが求められる。

---

<sup>9</sup> 一橋大学鉄道研究会(2013)『観光と地域鉄道の活性化』p16

<sup>10</sup> 和田尚久 (1998)「不採算な地域鉄道存続の意思決定について―福井県における地域鉄道と廃線問題を例として―」『運輸と経済』交通経済研究所,第 58 卷 11 号,p.70

## 8, まとめ

事例研究でみてきた以外にも、JR 北海道が 2016(平成 28)年に 11 線区を「当社単独では維持困難な線区」に指定し<sup>11</sup>、自治体との協議を始め、JR 九州や JR 西日本も利用者の少ない路線の維持について言及するなど、今後も利用者数の少ない路線に存廃問題が浮上することが考えられる。こうした問題が浮上した場合、事例研究でも自治体側が金銭的支援を行わなかった路線がすべて廃止されたように、市町村を中心として、自治体側が何も行動を起こさなければ路線がそのまま廃止される可能性が高い。

こうした事態に陥らないためには、まず路線廃止が具体化する前から自治体や住民が路線の存在する地域の当事者として、利用者数の減少や運行の安全確保といった問題に取り組み、改善に向けた努力を行わなくてはならない。そして、このような努力をしても廃線問題が浮上した場合には、鉄道の存続及び廃線が与える影響を長期的かつ包括的に考え、そのメリット及びデメリットを明らかにしたうえで、必要な支援額も考慮して、その路線の廃止を含めた存続の意思決定を行う必要がある。この章でまとめた提言は容易なものから困難なもの、費用のかからないものから多額の費用を要するものまで幅広く、全ての提言が各路線の存廃問題で有効であるわけではない。しかし、もし路線存続の方向性を決めたならば、各自治体や各路線の状態や自治体の実情を考え、それに合った提言を利用し、存続に向けた行動をとってほしい。こうした路線存廃問題浮上前の行動にせよ、意思決定にせよ、その後の行動にせよ、共通して求められるのは、住民や自治体が当事者意識をもって、主体的に路線の問題を考え、改善のための行動を起こすことではないだろうか。

---

<sup>11</sup> JR 北海道「当社単独では維持困難な路線」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>

## おわりに

一橋祭研究「JR路線廃止問題を考える」をお読みいただき、ありがとうございました。本文中でも述べましたが、直近の5年間でも留萌本線や大船渡線の一部、江差線、岩泉線などが廃止され、今後も三江線や石勝線支線の廃止が予定されるなど、一時期落ち着いていたJRによる利用者の少ない鉄道路線を廃止する動きが再燃しています。今年度の研究では、こうした状況を踏まえて「JRの鉄道路線廃止」をテーマといたしました。そのうえで、路線の廃止に至る条件を、路線廃止問題を取り巻く要因、廃止問題が浮上した路線の事例研究の2つをふまえて考察し、そこから自治体への提言を考えました。

鉄道趣味者としては鉄道路線の廃止は避けてほしいものですが、地域の過疎化や利用者数の減少、相次ぐ災害など、路線を取り巻く環境は厳しさを増しています。路線を運営するJR各社も、いつまでも赤字を出す路線を支えられるとは限りません。特に、自然災害で路線が被害を受け、多額の復旧費が必要になる場合は存続が難しくなります。沿線自治体の財政も厳しく、このような鉄道路線への支援を無尽蔵には行えません。こうした中で、鉄道を廃止してコストの低さや運行の柔軟性などのメリットがあるバスに転換するというのも一つの方策でしょう。

このような厳しい環境の中で路線の廃止問題が浮上したら、地域にとって本当に鉄道が必要なのか、それがなぜ必要なのかについて、地域全体が当事者として熟考し、路線をどうするかについて意思決定を行う必要があるのではないのでしょうか。そして、仮に路線存続の方向性を決めたら、金銭的支援も含め、路線存続のために自治体や住民が主体的に行動することが求められるのではないのでしょうか。

ここまでで鉄道路線を取り巻く困難な状況ばかりを書いてきましたが、こうした地域の鉄道路線を取り巻く環境は厳しいものばかりではありません。政治の世界では、与党の自民党内で鉄道路線の復旧補助対象を拡張する法改正案が了承され、国会提出が待たれています。また、ま



すまず数を増やし、地方に向かう人も増える訪日外国人を、鉄道を通して地域に呼び込むことも不可能ではないでしょう。こうした追い風も利用し、日本各地の存続の危機にある鉄道が、地域住民の支持の下で存続し続けることを祈っています。

改めまして、当会の研究誌をお読みいただき、また一橋祭展示に足をお運びいただきまして、まことにありがとうございました。

最後になりますが、積極的な議論や原稿執筆を通して当研究を支えていただいた一橋鉄研部員の皆さんに改めて深い感謝を申し上げます。

一橋大学鉄道研究会2017年度研究主担当

一橋大学鉄道研究会2017年度研究副担当

一橋大学鉄道研究会 2017 年度研究副担当

参考文献(web サイトは 2017 年 11 月 11 日閲覧、確認)

## 第 1 部

### 第 0 章

研究の背景と目的意識

- ・ 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.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>

- ・ JR 西日本「三江線(江津～浜原駅間)の運転再開見込みについて」

[https://www.westjr.co.jp/press/article/2013/12/page\\_4923.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2013/12/page_4923.html)

- ・ JR 東日本「只見線の状況について」

<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160324tadami.pdf>

### 第 1 章

- ・ 浅井康次(2010)『乗ろうよ！ローカル線 貴重な資産を未来に伝えるために』交通新聞社

- ・ 菅原操(1985)「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」『土木学会論文集』Vol. 1985 No. 353, 土木学会, p.1-10

- ・ 波床正敏・山本久彰(2013)「需給調整規制廃止前後における鉄軌道の廃止状況の変化に関する分析」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』Vol.69, No.5 (土木計画学研究・論文集第 30 巻)I\_669-I\_676, 土木学会

- ・ 一橋大学鉄道研究会(1996)『岐路にたつ地方公共交通』

- ・ 一橋大学鉄道研究会(2011)『災害と鉄道』

### 第 2 章

- ・ 総務省自治行政局過疎対策室「平成 26 年度版『過疎対策の現況』について(概要版)」

[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000392823.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000392823.pdf)

- ・ E-Gov 法令検索「過疎地域自立促進特別措置法(平成十二年法律第十五号)」

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H12/H12HO015.html>

- ・ 総務省「平成 27 年度地方公共団体の主要財政指標一覧 1. 指標の説明」

[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000456278.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000456278.pdf)

### 第3章

- ・北海道旅客鉄道株式会社(2017)『平成28年度決算公告』

[https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessan/28/pdf/00\\_jrhokkaido.pdf](https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessan/28/pdf/00_jrhokkaido.pdf)

- ・北海道旅客鉄道株式会社(2017)『平成28年度決算 社長談話』

<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyoku/28kessan.pdf>

- ・東日本旅客鉄道株式会社(2017)『第30期有価証券報告書』

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

- ・経済産業省(2014)『「持続的成長への競争力とインセンティブ～企業と投資家の望ましい関係構築～」プロジェクト「最終報告書」』

<http://www.meti.go.jp/press/2014/08/20140806002/20140806002-2.pdf>

- ・東海旅客鉄道株式会社(2017)『第30期有価証券報告書』

[http://company.ir-central.co.jp/ir/financial-statements/detail/\\_pdf/000034275.pdf](http://company.ir-central.co.jp/ir/financial-statements/detail/_pdf/000034275.pdf)

- ・西日本旅客鉄道株式会社(2017)『第30期有価証券報告書』

[https://www.westjr.co.jp/company/ir/library/securities-report/pdf/report30\\_04.pdf](https://www.westjr.co.jp/company/ir/library/securities-report/pdf/report30_04.pdf)

- ・四国旅客鉄道株式会社(2017)『第30期決算公告』

[http://www.jr-shikoku.co.jp/04\\_company/kessan/30\\_stage.pdf](http://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/kessan/30_stage.pdf)

- ・九州旅客鉄道株式会社(2017)『第30期有価証券報告書』

[https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/securities\\_report/files/afieldfile/2017/06/23/2016.yuhou.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/securities_report/files/afieldfile/2017/06/23/2016.yuhou.pdf)

### 第4章

- ・一橋大学鉄道研究会(2012)『地域公共交通を考える』

- ・国土交通省「地域鉄道対策」

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)

- ・法令データ提供システム「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/strsearch.cgi>

- ・法令データ提供システム「鉄道軌道整備法」

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S28/S28HO169.html>

- ・田中雄章(2013)「一般地方財政篇 地域鉄道支援に対する地方財政措置について」『地方財政』第52巻6号, 地方財務協会,p.62-73
- ・国土交通省「地域鉄道の安全輸送の確保」

<http://www.mlit.go.jp/common/001136990.pdf>

- ・鉄道・運輸機構「Ⅶ 国における鉄道助成制度」

<http://www.jrtt.go.jp/02Business/Aid/pdf/bookGuide07.pdf>

- ・鉄道・運輸機構「鉄道の助成 業務概要 安全・防災対策 鉄道防災」

<http://www.jrtt.go.jp/02Business/Aid/aid-anzenBousai.html>

- ・国土交通省「復旧・復興に向けた支援」

[https://www.ttb.mlit.go.jp/tohoku/td/pdf/1\\_4.pdf](https://www.ttb.mlit.go.jp/tohoku/td/pdf/1_4.pdf)

- ・「黒字鉄道にも災害復旧補助「法改正案」の中身—被災路線が赤字なら国の補助対象に—」『東洋経済オンライン』

<http://toyokeizai.net/articles/-/185354>

- ・国土交通省「地域公共交通確保維持事業」

<http://www.mlit.go.jp/common/001198134.pdf>

## 第5章

- ・正司健一(2001)『都市公共交通政策:民間供給と公的規制』千倉書房
- ・甲木正行(2010)『企業の社会的責任(CSR)とは何か』たまきな出版舎
- ・関口昌弘(1987)『日経産業シリーズ 私鉄』日本経済新聞社
- ・国土交通省「3.航空分野」<https://www.mlit.go.jp/common/000115370.pdf>
- ・日本経済新聞「全日空、羽田-大島線から撤退 経営資源を最適配分」

[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ19HNJ\\_Z10C15A8TJC000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ19HNJ_Z10C15A8TJC000/)

## 第6章

- ・国土交通省「鉄道プロジェクトの評価手法分析マニュアル(2012改訂版)」

<http://www.mlit.go.jp/common/000224631.pdf>

・和田尚久(1998)「不採算な地域鉄道存続の意思決定についてー福井県における地域鉄道と廃線問題を例としてー」『運輸と経済』交通経済研究所, 第58巻11号,p65

・JMPA「JMPA マガジンデータ：男女 趣味専門」

[http://www.j-magazine.or.jp/data\\_002/c3.html](http://www.j-magazine.or.jp/data_002/c3.html)

・『朝日新聞』2009年12月20日朝刊

・『毎日新聞』2016年12月27日朝刊

・一橋大学鉄道研究会(2013)『観光と地域鉄道の活性化』

## 第7章

・小山市ホームページ「デマンドバス」

<https://www.city.oyama.tochigi.jp/kurashi/kotsu/bus/demandbus.html>

・秋山哲男他(2009)『都市科学叢書 3 生活支援の地域公共交通 路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通』学芸出版社

・鉄道ジャーナル社(2012)『鉄道ジャーナル』第46巻11号

・宮崎耕輔・高山純一(2013)「鉄道が廃止された後の地域住民の意識に関する一考察：のど鉄道能登線廃止におけるケーススタディ」『農村計画学会誌』31巻,pp.387-392

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/arp/31/Special\\_Issue/31\\_387/pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/arp/31/Special_Issue/31_387/pdf)

・第31回土木計画学研究発表会・講演集「地域住民からみたのど鉄道輪島線廃線の影響に関する研究」

[https://www.jsce.or.jp/library/open/proc/maglist2/00039/200506\\_no31/index.html](https://www.jsce.or.jp/library/open/proc/maglist2/00039/200506_no31/index.html)

・児玉一八(2009)「道路偏重の交通政策で石川県はどうなったか」『日本の科学者』本の泉社,第44巻9号

・国土交通省「鹿島鉄道跡地バス専用道化事業」

[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kankou/saisei/seminar\\_symposium/date/25/kashitetu.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kankou/saisei/seminar_symposium/date/25/kashitetu.pdf)

・竹下博之他(2009)「新交通システム桃花台線廃止に伴う沿線住民のアクセシビリティと交通行動変化の分析」『都市計画論文集』J-STAGE 都市計画論文集,第44巻3号

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/44.3/0/44.3\\_463/pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/44.3/0/44.3_463/pdf)

・大塚良治(2013)「鉄道廃止が地域に与える影響に関する一考察 - BRT 化が提案されている内部・八王子線への示唆 -」

## 第 2 部

### 第 1 章

・国土交通省「整備新幹線の取り扱いについて 政府与党合意」

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6\\_kanren.html#go](http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6_kanren.html#go)  
[ui](#)

### 第 3 章

#### 参考文献

・北海道旅客鉄道株式会社「留萌線(留萌・増毛間)の鉄道事業廃止について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150810-2.pdf>

・留萌市議会「留萌本線に関する要望書」

<http://www.e-rumoi.jp/content/000002894.pdf>

・日本経済新聞「JR 留萌線の留萌―増毛間、地元首長が廃止に同意」

[http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y\\_Z00C16A4CC1000/](http://www.nikkei.com/article/DGXLASDG09H3Y_Z00C16A4CC1000/)

・運輸安全委員会「鉄度事故の概要 2005 年 3 月 22 日北海道旅客鉄道株式会社 留萌線 箸別駅～増毛駅間 列車脱線事故」

[http://web.archive.org/web/20130105230040/http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/ra](http://web.archive.org/web/20130105230040/http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/detail.php?id=1679)  
[ilway/detail.php?id=1679](#)

・北海道ニュースリンク「15 日ぶり運航再開 JR 留萌本線留萌―増毛間」

[http://web.archive.org/web/20131104025818/http://www.hokkaido-](http://web.archive.org/web/20131104025818/http://www.hokkaido-nl.jp/detail.cgi?id=14320)  
[nl.jp/detail.cgi?id=14320](#)

・マイナビニュース「JR 北海道、今年度限りで廃止予定の留萌本線留萌～増毛間を 4/28 から運転再開」

<http://news.mynavi.jp/news/2016/04/22/423>

・留萌市議会「議会かわら版 2015 年 10 月号」

<http://rumoishigikai.hokkaido.jp/27-10gyouji.pdf>

・留萌市議会「留萌線検討対策議会が要望書提出」

<http://www.komei.or.jp/km/rumoi-murakami-hitoshi/>

・北海道旅客鉄道株式会社「留萌線(留萌・増毛間)の廃止日繰上げの届け出について」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160628-1.pdf>

・北海道旅客鉄道(株)「平成 28 年度決算 社長談話」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyoku/28kessan.pdf>

・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>

・総務省「平成 27 年度市町村別決算状況調」

[http://www.soumu.go.jp/iken/kessan\\_jokyo\\_2.html](http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html)

・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>

#### 第 4 章

・北海道旅客鉄道「平成 28 年度 お客様のご利用状況について」『平成 28 年度決算 社長談話』

<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2017/170509-2.pdf>

・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>

・北海道旅客鉄道「平成 26 年度 お客様のご利用状況」『平成 26 年度決算 社長談話』

<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyoku/26kessan.pdf>

・北海道旅客鉄道「平成 27 年度 お客様のご利用状況」『平成 27 年度決算 社長談話』

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessangaikyoku/27kessan.pdf>

・北海道旅客鉄道「平成 28 年度 お客様のご利用状況」『平成 28 年度決算 社長談話』

・北海道旅客鉄道「平成 27 年度線区別収支状況について」別紙 1

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/senkubetsu/27senkubetsu.pdf>

・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>

・北海道旅客鉄道「日高線 厚賀～大狩部間 67k506m 付近における盛土流出について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150113-3.pdf>

・北海道旅客鉄道「日高線 静内～様似間折り返し運転の実施について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150120-1-2.pdf>

・「読売新聞」2015年2月28日朝刊

・北海道旅客鉄道「日高線における災害対策の概算工事費と必要工期について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150428-1.pdf>

・「読売新聞」2015年6月6日朝刊

・「読売新聞」2015年6月10日朝刊

・北海道旅客鉄道「台風17号の影響に伴う日高線の波浪災害について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150914-1.pdf>

・「読売新聞」2015年10月10日朝刊

・「読売新聞」2015年11月19日朝刊

・「読売新聞」2015年12月15日朝刊

・北海道旅客鉄道「平成27年9月に発生した日高線における災害箇所の復旧対策費について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160114-2.pdf>

・「読売新聞」2016年1月15日朝刊

・「読売新聞」2016年1月22日朝刊

・「読売新聞」2016年2月29日朝刊

・「読売新聞」2016年8月10日朝刊

・「読売新聞」2016年9月8日朝刊

・「読売新聞」2016年11月8日朝刊

・北海道旅客鉄道「当社単独では維持することが困難な線区について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-4.pdf>

・「読売新聞」2016年11月26日朝刊

・「読売新聞」2016年12月22日朝刊

・「読売新聞」2017年2月19日朝刊



- ・「読売新聞」2017年7月12日朝刊
- ・「読売新聞」2017年7月14日朝刊
- ・北海道旅客鉄道「日高線(鶴川・様似間)の復旧断念、並びにバス等への転換に向けた沿線自治体との協議開始のお願いについて」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161221-4.pdf>
- ・北海道旅客鉄道「日高線 厚賀～大狩部間 67k506m 付近における盛土流出について」参考資料1「日高線 災害マップ(日高線全線)」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150113-3.pdf>
- ・北海道旅客鉄道「日高線における今後の災害対策について」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/150311-1.pdf>
- ・「読売新聞」2015年11月18日朝刊

## 第5章

- ・『JR時刻表』通巻600号 2013年 交通新聞社
- ・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.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka.html>
- ・JR北海道「江差線の鉄道事業廃止について」  
<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2012/120903-3.pdf>
- ・毎日新聞「江差線廃止問題:JRが沿線3町に正式提案」  
<http://web.archive.org/web/20121023085439/http://mainichi.jp/area/hokkaido/news/20120903hog00m040001000c.html>
- ・JR北海道「第2回 地域公共交通検討会議 資料」  
[http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/07\\_280129\\_material3.pdf](http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/07_280129_material3.pdf)
- ・北海道旅客鉄道「平成27年度線区別収支状況について」別紙1
- ・函館新聞社「道『バス転換』正式提案 江差線五稜郭一木古内間」  
[http://www.ehako.com/news/news2010a/3629\\_index\\_msg.shtml](http://www.ehako.com/news/news2010a/3629_index_msg.shtml)
- ・北海道旅客鉄道「平成27年度線区別収支状況について」  
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161104-1.pdf>
- ・JR北海道「江差線(木古内・江差間)の鉄道事業廃止について」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2012/120903-3.pdf>

## 第6章

- ・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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20120730_iwaizumi.pdf)

- ・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>

- ・総務省統計局「市町村別決算状況調」

[http://www.soumu.go.jp/iken/kessan\\_jokyo\\_2.html](http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html)

- ・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>

- ・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

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

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

- ・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](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)

- ・「読売新聞」2013 年 9 月 11 日朝刊

- ・「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>

- ・『RAILWAY TOPICS』「鉄道ジャーナル」通巻 567 号,鉄道ジャーナル社

- ・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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_20131107.pdf)

- ・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](http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_20140108top.pdf)

- ・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

- ・「朝日新聞デジタル」 2012 年 11 月 13 日

## 第 7 章

- ・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](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&_tclassID=000001077438&_cycleCode=0&_requestSender=estat)

- ・総務省統計局「平成 27 年度 市町村別決算状況調」

[http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27\\_shichouson.html](http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27_shichouson.html)

- ・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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2007-2011.pdf)

- ・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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2012-2016.pdf)

- ・『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>

- ・東日本旅客鉄道「被災線区の復旧等事例について」

<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160519tadami.pdf>

- ・東日本旅客鉄道「2017(平成 29)年度 決算短信」

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

- ・岩手県公式ホームページ「教育統計情報 学校一覧 平成 28 年度」

<http://www.pref.iwate.jp/kyouiku/ippan/toukei/019767.html>

- ・東日本旅客鉄道「津波を受けた 7 線区の主な被害と点検状況」

<http://www.jreast.co.jp/pdf/check.pdf>

・岩手県北バス「宮古―釜石間 乗り継ぎ時刻表」[http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/miyako\\_kamaishi\\_1.pdf](http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/miyako_kamaishi_1.pdf)

- ・「被災路線を突然移管、JR 東が変心した理由」『東洋経済オンライン』

<http://toyokeizai.net/articles/-/31272>

・『日本経済新聞』「JR 東日本、山田線運行の三陸鉄道移管提案 自治体に」

[https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG3104Z\\_R30C14A1CR8000/](https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG3104Z_R30C14A1CR8000/)

- ・『日本経済新聞』「JR 山田線移管 沿線 4 市町の首長『一定の評価』」

[https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1101H\\_R10C14A2CR8000/](https://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1101H_R10C14A2CR8000/)  
・『日本経済新聞』「被災の山田線、三セク移管に 30 億円 JR 東日本が支援拡充」

[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG25H3T\\_V21C14A1CN0000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG25H3T_V21C14A1CN0000/)  
・『日本経済新聞』「JR 山田線被災区間、三陸鉄道に移管 岩手県と地元市町村合意」

[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG24H44\\_U4A221C1CC0000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG24H44_U4A221C1CC0000/)  
・東日本旅客鉄道「山田線（宮古・釜石間）の鉄道復旧に関する基本合意書及び覚書の締結と着工式について」

<https://www.jreast.co.jp/press/2014/20150205.pdf>  
・『日本経済新聞』「三陸鉄道が全線再開 震災復興、期待高まる」

<https://www.nikkei.com/article/DGXZZO68165440S4A310C1000042/>  
・『産経新聞』「三陸鉄道、きょう全線再開 復興牽引、歓喜の被災地 岩手」

## 第 8 章

・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](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)

・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](http://www.soumu.go.jp/main_content/000456282.xls)

・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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2007-2011.pdf)

・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](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2012-2016.pdf)

・東洋経済オンライン「「JR 中央線」はどの区間で儲かっているのか」

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

・『岩手新報 WebNews』

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

- ・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>
- ・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](https://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?xlsDownload&fileId=000004894365&releaseCount=1)
- ・『東海新報』2011年5月12日  
[http://www.tohkaishimpo.com/scripts/index\\_main.cgi?mode=kiji\\_zoom &cd=nws6603](http://www.tohkaishimpo.com/scripts/index_main.cgi?mode=kiji_zoom&cd=nws6603)

## 第9章

- ・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](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?toGL08020103&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)
- ・総務省「平成27年度 市町村別決算状況調」  
[http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27\\_shichouson.html](http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27_shichouson.html)
- ・東日本旅客鉄道、「只見線の状況について」  
<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160324tadami.pdf>
- ・『福島民報』「只見線 鉄路で復旧 2021年度全線開通目標 JR決定」  
<https://web.archive.org/web/20170813010605/http://www.minpo.jp/news/detail/2017061842550>
- ・『福島民報』「只見線、復旧ならJR負担3分の1 復興会議で一致」  
<http://web.archive.org/web/20161129153558/http://www.minpo.jp/news/detail/2016112836828>
- ・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>
- ・『河北新報』「<只見線>鉄路20年度にも復旧 上下分離式」  
[http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201612/20161227\\_63006.html](http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201612/20161227_63006.html)
- ・東日本旅客鉄道「只見線について」  
[https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522\\_tadami.pdf](https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522_tadami.pdf)
- ・『福島民報』「只見線 鉄路で復旧 2021年度全線開通目標 JR決定」

<https://web.archive.org/web/20170813010605/http://www.minpo.jp/news/detail/2017061842550>

・東日本旅客鉄道「只見線に関する地元説明会」(金山町・只見町)の説明資料」<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20140819tadami.pdf>

・『福島民報』「JR、単独復旧『困難』 只見線不通区間 財政支援、県などと協議へ」

[http://www.minpo.jp/pub/topics/jishin2011/2013/05/post\\_7136.html](http://www.minpo.jp/pub/topics/jishin2011/2013/05/post_7136.html)

## 第 10 章

・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 &tcl assID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat>

・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>

・北海道旅客鉄道「平成 26 年度決算について」

・JR 東海「被災状況」

<http://jr-central.co.jp/news/release/pdf/000006523.pdf>

・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>

・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>

・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/>

・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-](http://www.kaigiroku.net/kensaku/cgi-bin/WWWframeNittei.exe?USR=mietsus&PWD=&A=frameNittei&XM)

[bin/WWWframeNittei.exe?USR=mietsus&PWD=&A=frameNittei&XM=0000000000000000&L=1&S=15&Y=%95%bd%90%ac21%94%4e&B=](http://www.kaigiroku.net/kensaku/cgi-bin/WWWframeNittei.exe?USR=mietsus&PWD=&A=frameNittei&XM=0000000000000000&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=

- ・『朝日新聞』2009年10月30日朝刊
- ・『朝日新聞』2009年10月23日朝刊
- ・『朝日新聞』2010年2月19日朝刊
- ・『朝日新聞』2016年3月24日夕刊
- ・『朝日新聞』2011年5月19日朝刊
- ・『毎日新聞』2010年1月18日朝刊
- ・『毎日新聞』2010年3月26日朝刊
- ・『毎日新聞』2010年9月27日朝刊
- ・『福島民報』2017年6月18日朝刊
- ・『読売新聞』2016年11月8日朝刊
- ・JTBパブリッシング(2017)『JTB時刻表』1094号

## 第11章

- ・JTBパブリッシング(2017)『JTB時刻表』1094号
- ・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>
- ・総務省統計局「市町村別決算状況調」  
[http://www.soumu.go.jp/iken/kessan\\_jokyo\\_2.html](http://www.soumu.go.jp/iken/kessan_jokyo_2.html)
- ・タビリス「三江線、関西空港線、桜島線が好調。JR西日本の輸送密度ランキング2017年版」  
<http://tabiris.com/archives/jr-west-5/>
- ・産経新聞「赤字9億円、打つ手なく...JR三江線、廃止の公算」  
<http://www.sankei.com/west/news/160829/wst1608290101-n1.html>
- ・三江線改良利用促進期成同盟会・三江線活性化協議会「三江線に関する『検討会議』経過報告書」  
<http://sankousen.com/wp-content/uploads/2016/04/d2df239d42583696fcdcb0dbb8612136.pdf>
- ・毎日新聞「存廃問題 年間運行費、バス転換で半額以下 検討会議が試算／島根」

<https://mainichi.jp/articles/20160527/ddl/k32/020/465000c>

・ JR 西日本「平成 28 年 3 月 決済短信〔日本基準〕(連結)」

<https://www.westjr.co.jp/company/ir/financial/pdf/16/09.pdf>

・ 三次市・安芸高田市・邑南町・美郷町・川本町・江津市「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」

[http://sankousen.com/wp-](http://sankousen.com/wp-content/uploads/2011/03/c44de1c29b173eb4f1f1e06e5aeceb33.pdf)

[content/uploads/2011/03/c44de1c29b173eb4f1f1e06e5aeceb33.pdf](http://sankousen.com/wp-content/uploads/2011/03/c44de1c29b173eb4f1f1e06e5aeceb33.pdf)

・ JR 西日本「三江線鉄道事業廃止の意思表示について」

[https://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page\\_9174.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2016/09/page_9174.html)

・ 朝日新聞「(島根) 三江線廃止「残念だが受け止める」沿線 6 市町長」

<http://www.asahi.com/articles/ASJ914HLBJ91PTIB007.html>

第 3 部第 1 章

・ 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.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>

・ JR 東日本『社会環境報告書 2011』 p.4

[https://www.jreast.co.jp/eco/pdf/pdf\\_2011/all.pdf](https://www.jreast.co.jp/eco/pdf/pdf_2011/all.pdf)

第 3 部

第 2 章

・ JR 北海道「安全性向上のための取り組み」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/safe/index.html>

・ JR 東日本「究極の安全を目指して」

<https://www.jreast.co.jp/safe/>

・ JR 東海「安全確保に向けた基本方針」

<http://company.jr-central.co.jp/company/achievement/report/policy.html>

・ JR 西日本「安全の取り組み」

<https://www.westjr.co.jp/safety/>

・ 『朝日新聞』 2009 年 12 月 20 日 朝刊

・ 東洋経済 ONLINE「JR 山田線、「震災 4 年で復旧工事」の舞台裏

・ JR 東日本は、「山田線方式」を広げていくのか」

<http://toyokeizai.net/articles/-/63203>



・三陸鉄道「事業報告(平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日まで)」

<http://www.sanrikutetsudou.com/wp-content/uploads/2017/07/37b59796d9a6b28aa04054a902a55f56.pdf>

・『北海道新聞』2016 年 11 月 25 日 朝刊

・JR 四国「区間別平均通過人員(輸送密度)および 旅客運輸収入(平成 28 年度)」

[http://www.jr-shikoku.co.jp/04\\_company/company/kukanheikin.pdf](http://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/company/kukanheikin.pdf)

・JR 東日本「路線別ご利用状況」

[http://www.jreast.co.jp/rosen\\_avr/pdf/2012-2016.pdf](http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/2012-2016.pdf)

・タビリス「JR 北海道はどこまで廃線にするのか。輸送密度 500 未満廃止なら営業キロの 36%が消える。焦点は『宗谷北線』と『花咲線』」

<http://tabiris.com/archives/jr-hokkaido-4/>

・JR 東日本「～JR 東日本は復興に向けた様々な取り組みを実施します～」

<https://www.jreast.co.jp/press/2011/20110505.pdf#search=%27%E9%A0%91%E5%BC%B5%E3%82%8D%E3%81%86%E6%9D%B1%E5%8C%97+jr%27>

### 第 3 章

・加藤博和(2017)「鉄道が地域を支え、地域が鉄道を支えるために」日本民営鉄道協会広報部『みんてつ』日本民営鉄道協会,63 号,pp.22-25

・電子政府の総合窓口 e-Gov 「鉄道軌道整備法」

[http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0500/detail?lawId=328AC1000000169&openerCode=1#15](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=328AC1000000169&openerCode=1#15)

・朝日新聞「小選挙区開票速報：福島(定数 5)」

<http://www.asahi.com/senkyo/sousenkyo47/kaihyo/A07.html>

・菅家一郎「鉄道軌道整備法の一部を改正する法律案が審議入り」

<http://www.election.ne.jp/kanke/98970.html>

・国土交通省「地域公共交通確保維持事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/001198134.pdf>

・ JR 北海道「線区別の収支状況等について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/160210-1.pdf>

・ 福島民報「JR 只見線、再開後の赤字補填へ 県と沿線市町村」

<https://web.archive.org/web/20151213090531/https://www.minpo.jp/news/detail/2015121327369>

・ 一橋大学鉄道研究会(2013)『観光と地域鉄道の活性化』

・ 和田尚久(1998)「不採算な地域鉄道存続の意思決定について—福井県における地域鉄道と廃線問題を例として—」『運輸と経済』,第 58 卷 11 号

・ JR 北海道「当社単独では維持困難な路線」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>

## コラム

### 上下分離

・ 運輸政策機構「運輸部門における各種の上下分離方式」

<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no18-06.pdf>

・ 堀雅通(2007)「スウェーデンの鉄道改革にみる上下分離とオープンアクセス、その機能と役割及び政策評価」

<http://rdarc.itakura.toyo.ac.jp/webdav/frds/public/kiyou/0708/kannkou/0703/hori.pdf>

・ 地域公共交通支援センター「上毛鉄道上毛線」

<http://koutsu-shien->

[center.jp/jirei/index.php?act=pdfDownload&pdfNo=26](http://center.jp/jirei/index.php?act=pdfDownload&pdfNo=26)

・ クリスチャン・ウルマー、坂本憲一訳(2002)『折れたレール イギリス国鉄民営化の失敗』 ウェッジ

・ 角本良平(2007)『世界の鉄道経営「今後の選択」』 流通経済大学出版社

## 民鉄

・ 国土交通省『鉄道統計年報(平成 26 年度)』

・ 矢澤勉(2017)「上田電鉄地域との連携で別所線ブランドの向上！」『運輸協会誌』 59 卷 3 号,pp.13-16

・ 恩田睦、小谷田文彦(2014)「地方鉄道の活性化と地域社会の役割」『弘前大学人文学部戦略経費(地域貢献社会連携)報告書』 2014 年度弘前大学人文

学部戦略経費(地域貢献社会連携)報告書編集委員会,pp63-76

・古平浩(2012)「別所線存続運動における市民協働の方向」『信州自治研』長野県地方自治研究センター,239 巻,pp.7-12

・上田小県近現代史研究会(2006)『夢と暮らしを乗せて走る別所線』上田近現代史研究会

・「別所線にのろう！」

<http://www.city.ueda.nagano.jp/besshosen/index.html>

・古平浩(2011)「長野電鉄屋代線存続問題と長野電鉄活性化協議会」『信州自治研』229 巻,pp.2-7

・小林隆夫(2011)「突きつけられた屋代線の危機－《住民自治》のスタディです」『信州自治研』229 巻,pp.8-11

・清水増二(2011)「屋代線 鉄路を考える住民の集い：長野電鉄屋代線の再生を目指して」『信州自治研』237 巻,pp.11-19

・黒岩勉(2011)「長野電鉄我が社の現状と今後の課題」『運転協会誌』53 巻9号,pp.14-17

・長野電鉄(2012)『ありがとう・さようなら屋代線』長野電鉄株式会社

・『朝日新聞』2011年9月1日 朝刊

・千曲市「千曲市誕生までの経緯」

<http://www.city.chikuma.lg.jp/docs/2013071900016/>

・長野県「長野県の市町村合併の経過(平成の大合併)」

<http://www.pref.nagano.lg.jp/shichoson/kensei/shichoson/gappei/gappei/index.html>

意思決定会計

・国土交通省『鉄道統計年報(平成21年度)』

・東洋経済新報社「【特集 「鉄道」再起動】part4 在来線は生き残れるかより早く！より正確に！ 最新 JR&私鉄、全路線収支 JR 私鉄・その他 [P90 ~ P95]」

<https://dcl-toyokeizai-net.ezproxy.lib.hit-u.ac.jp:8443/ap/naviContents/contentsViewInit/toyo/2012022100/20120225TKW043>