

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¹。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²、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³。

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⁴。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⁵。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⁶。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

¹ 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

² 一橋大学鉄道研究会(1996)「岐路にたつ地方公共交通」11 頁

³ 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」1 頁

⁴ 「岐路にたつ地方公共交通」13 頁

⁵ 同上

⁶ 「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⁷。

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⁸。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⁹。

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¹⁰。

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

⁷ 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」 2 頁

⁸ 「岐路にたつ地方公共交通」 15 頁

⁹ 同上

¹⁰ 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¹¹。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¹²。

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

¹¹ 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。

¹² 「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¹³。

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¹⁴。

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

¹³ 「国鉄地方線問題の経緯と将来動向」3頁

¹⁴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¹⁵。

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。

¹⁵ 一橋大学鉄道研究会(2011)「災害と鉄道」53頁