

第 11 章 三江線

1. 路線のデータ

①路線概要¹

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)²

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)³

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

² 総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計」

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

³ 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

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）⁴

⑤赤字額（全線）：約 9 億円⁵

⑥復旧費用：平成 18 年は約 8 億円、平成 25 年は約 11 億円⁶

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⁷（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）⁸

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)

⁴ 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/>

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>

⁶ 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>

⁷ 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>

⁸ 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⁹。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¹⁰。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。

⁹ 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>

¹⁰ 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

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¹¹。

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

¹¹ 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¹²。

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」¹³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、

¹² 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>

¹³ 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。