

# 鉄道存廃論議の課題 —東北地方の経験から考える—

福島大学 経済経営学類  
准教授 吉田 樹

(東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」メンバー)

## 0. はじめに

### ■ 青森県・十和田観光電鉄の廃線(2012年3月)を経験して



- ◆ 鉄道の存廃問題は、運行管理施設や変電施設等の改修、大規模災害時に**突然**やってくる
- ◆ わが国の公共交通政策; 地域鉄道に対する取り組みがバスに比べて弱い
- # 国鉄の経営健全化
- # 整備新幹線
- … 鉄道は「贅沢品」?
- … バスで代替できる?

(東奥日報2011年8月22日朝刊記事)

## 1. 只見線の被害と利用状況

### ■ JR只見線不通区間の被害と利用状況

- ◆ 2011年7月の豪雨災害により、橋梁などが甚大な被害
  - 冬期に道路閉鎖となる只見駅以西は既に復旧
  - 会津川口～只見間(27.6km)が依然として不通
- ◆ 不通区間は鉄道としての機能が十分に発揮できていなかった
  - 所要時間は鉄道が短い(鉄道44分, バス50分)
  - 冬期のバス運休率はバスが低い(バス1.0%, 鉄道9.6%)
  - 沿線の川口高校には寄宿舎あり

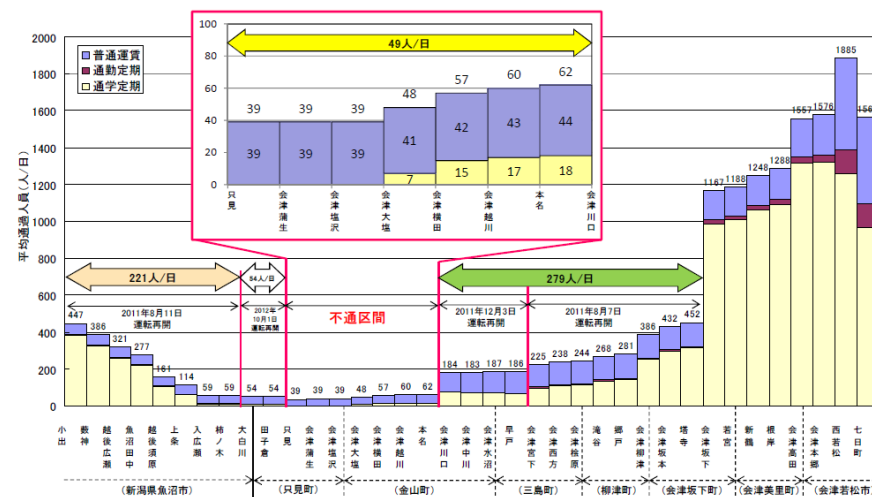
←只見町の従業地・通学地集計(H22国調); 同町を常住地とする自宅外通勤・通学者1,866人中、**鉄道利用は1人のみ**



(只見線応援団パンフレットを一部加工)

## 1. 只見線の被害と利用状況

### ■ 2010年度の平均通過人員



(JR東日本「只見線の状況について」(2016年3月24日))

## 2. 只見線の存廃論議

### ■ 只見線不通後の変遷(1)

2011年7月23日	「平成23年7月新潟・福島豪雨」により、全線で不通 ✓ 2011年中に、会津若松～会津川口間、大白川～小出間が順次再開
2012年10月1日	只見～大白川間運転再開 ✓ 不通区間は、会津川口～只見間(27.6km)。現在に至る。
2013年1月29日	佐藤雄平知事(当時)がJR東日本に復旧を要請 ✓ 沿線市町村と協議し、 <b>JRへの具体的な支援の在り方を検討と表明</b>
2013年5月22日	JR東日本、復旧した場合の工事費は約85億円、工期4年以上と公表。 ✓ 「今後、当社としましては、 <b>只見線の現状等について地元の方々にもご説明するとともにご意見を伺い、相互理解に努めてまいります。</b> 」
2013年11月10日	福島県主宰で「福島県JR只見線復興推進会議」を設置 ✓ 「 <b>只見線応援のシンポジウム</b> 」に先立ち、初会合を開く
2013年12月	「只見線復旧基金」創設 ✓ 福島県、沿線市町村、寄付等で4年間で約21億円積み立てる計画
2014年1月22日	国土省鉄道局主宰で「JR只見線検討会議」を設置

**福島県が「JRへの具体的支援の在り方を検討」と表明したこと自体は評価も、鉄道再開が「スローガン化」してしまった。**

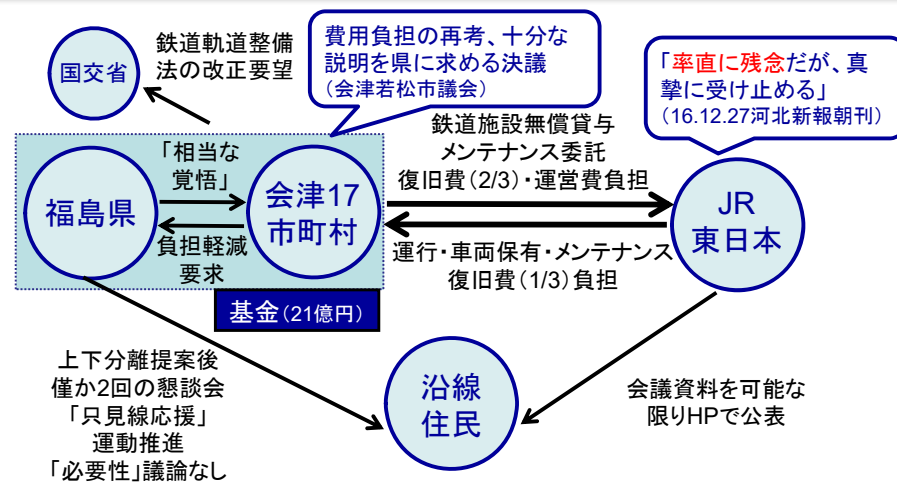
## 2. 只見線の存廃論議

### ■ 只見線不通後の変遷(2)

2016年3月24日	福島県主宰で「只見線復興推進会議検討会(以下、検討会)」を設置
2016年5月19日	JR東日本が「第2回検討会」で、「被災線区の復旧等事例」として、①仙石線(JR単独復旧)、②山田線(JRが復旧費負担→三鉄へ譲渡)、③気仙沼・大船渡線(BRT)、④岩泉線(JRの支援下でバス転換)を提示
2016年6月18日	JR東日本が「第3回検討会」で、バス転換案とともに、 <b>鉄道復旧の上下分離案</b> を初めて提示
2016年11月30日 2016年12月1日	「 <b>只見線沿線市町村住民懇談会</b> 」が開催され、JR東日本は、バス転換の際の支援策を具体的に提示 ✓ JR東日本がバス転換を進めたい意思が明示される
2016年12月26日	「第5回検討会」で、鉄道での復旧方針を決定。(注:推進会議は3月予定) ① 復旧費用(81億円)・・・行政:JR東=2(54億円):1 ② 上下分離に伴う負担「案」(年2.1億円)・・・県:会津17市町村=7:3 ③ 福島県と市町村、有識者のプロジェクトチームを設置し、「 <b>只見線を生かす地域活性化計画</b> 」の策定に合意

**鉄道復旧の「覚悟」=財政負担と配分を決めること? 必要性、投資と便益の考量、地域との議論を「後回し」の違和感**

## 3. 只見線復旧に向けた図式と課題



**「上下分離」「只見線応援」「負担割合」のキーワードが先行事業者、行政、沿線住民の「リスク分担」が不明確**

## 4. 大船渡線の被害状況と検討経過

### ■ 被害状況

◆ 気仙沼(宮城県)～盛(岩手県大船渡市)間にある**12駅中6駅が駅舎流失**。路線長(43.8km)の約半分が浸水区間であり、**35%の区間で線路が流出**。鉄道による現状復旧に最低130億円かかるうえ、平均通過人員も低く(250人/日)、JR東日本は「復旧費の当社単独負担は難しい」「鉄道の特徴を發揮できる水準とは言い難い」とする。(大船渡線沿線自治体首長会議(2015年6月5日)資料)

### ■ 検討体制

- ◆ 国土省主宰の「JR大船渡線復興調整会議」は、**鉄道復旧議論に特化**。(→15年12月:BRTによる本格復旧受入れ)
- ◆ 「JR大船渡線公共交通確保会議」を設置し、**代替手段を協議**。BRTの復旧に合意(2012年10月4日)。



