

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¹JR 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²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 6700³という非常に利用者数が少なく⁴、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

¹ 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>

² 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

³ 100 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。

⁴ 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。