

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)¹

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²

¹ 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

² 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

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³

⑤赤字額

営業係数 257.6 円⁴(ただし公式データではない)

⑥復旧費用

約 200 億円⁵

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⁶

³ 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

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

⁴ 『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>

⁵ 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>

⁶ 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⁷(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⁸。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⁹(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¹⁰。

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

⁷ 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>

⁸ 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>

⁹ 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

¹⁰ 「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で復旧後の当路線を三陸鉄道に移管する旨を発表した¹¹。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¹²。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¹³。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、慎重な姿勢を取り続けていた。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¹⁴。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¹⁵。

¹¹ 「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/

¹² 「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/

¹³ 「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/

¹⁴ 「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/

¹⁵ 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¹⁶。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>

¹⁶ 「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/>

¹⁷ 「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。