

# 三陸沿岸の鉄道復旧問題: 三陸鉄道とJR山田線の経営一体化について

日本大学 桜井 徹

# 要旨

東日本大震災で他のインフラに比較して鉄道はその復旧スピードにおいて大いに遅れていた。その間の問題に関してはすでに、拙稿「三陸鉄道とJR東日本路線の被害復旧と公共交通としての再建課題」(交通運輸政策研究会『調査報告書 被災地の交通再建の現状と課題』同研究会、2012年7月、17-34ページ)で明らかにしてきた。しかしながら、その後、JR気仙沼線、JR大船渡線ではBRTでの「仮復旧」が進行し、他方では、2014年にはいってJR東日本からJR山田線の三陸鉄道への移管が提案されるに至っている。

本報告は、この移管案の内容と論点について、3月12日・13日に実施した宮古市役所、三陸鉄道、東北運輸局へのインタビューを踏まえて分析することを目的としている。しかも、上記の拙稿でJR山田線などの第3セクター化を提案しているので、研究者の社会的責任もあると考えている。

# 目次

- I. 問題提起
- II. 論点1について
- III. 論点2について
- IV. 論点3について
- V. 暫定的結論
- VI. 参考文献

# I .問題提起

- ① 鉄道復旧の三つの特徴
- ② JR東日本による「山田線(釜石・宮古間)の復旧と三陸鉄道運営に関する提案」

# ①鉄道復旧の三つの特徴

## a. 電力、道路などに比較しての復旧の遅れ

1. 電力、道路の100%復旧は2011年4月、5月(岩手県)
2. 鉄道復旧度は2012年3月でも56.5%

## b. 幹線鉄道に比較しての三陸沿岸ローカル線の遅れ

1. 東北本線:4月21日、東北新幹線:4月29日復旧
2. 三陸沿岸鉄道路線

## c. 三陸鉄道とJR東日本路線の復旧における対照性

1. 三陸鉄道復旧の進展
2. JR東日本復旧の遅れ
  - i. 工事中:石巻線・仙石線(
  - ii. BRTによる仮復旧:大船渡線気仙沼線
  - iii. 目処不明:山田線(釜石・宮古間)

表1 NIRA『東日本大震災復旧・復興インデックス更新一』岩手県

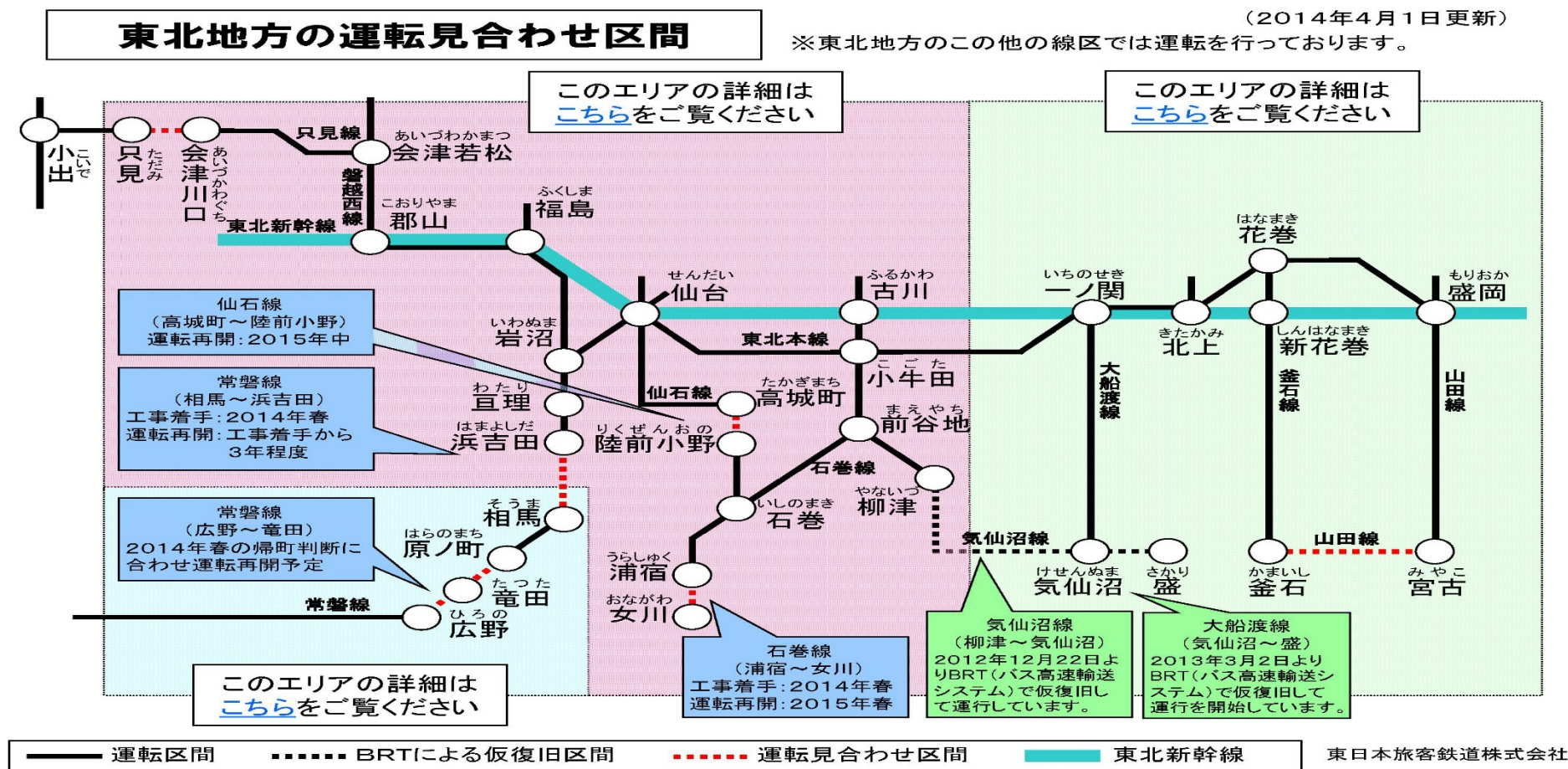
	電力復旧度	鉄道復旧度	国道復旧度	生活基盤復旧度全体の平均
2011年3月	92.6	39.8	99.7	47.1
2011年4月	99.1	46.5	100.0	61.2
2011年5月	100.0	46.5	100.0	68.1
2011年6月	100.0	46.5	100.0	72.9
2011年8月	100.0	48.3	100.0	79.6
2011年11月	100.0	48.3	100.0	81.2
2012年3月	100.0	56.5	100.0	84.3

「被災3 県の復旧状況が伸び悩んでいる要因は、鉄道、瓦礫撤去率、医療施設数が十分に回復していないことにある」(2011年12月更新版、3ページ)

鉄道復旧度:市販の時刻表および今尾恵介監修『日本鉄道旅行地図帳』(新潮社, 2011 年8 月24 日発行)を参考とした。

①鉄道復旧度は、市町村内を通る鉄道の総営業距離を算出し、市町村内で開通済の路線の営業距離をこれで割った。(鉄道復旧度＝市町村内の開通済営業距離÷市町村内の総営業距離)②市町村内の総営業距離は、時刻表に掲載されている「営業距離」を使用した。また、区間は上りの始発駅に近い駅に寄せて計算した。

図1 JR東日本の鉄道未復旧区間(2014年4月1日現在)



## ②JR東日本による「山田線(釜石・宮古間)の復旧と三陸鉄道運営に関する提案」

### a. 内容

1. 三陸鉄道による南北リアス線との一体的運営
2. 鉄道での原状復旧費(70億円)はJR東日本が負担
3. JRからの支援
  - i. 車両・地上設備・用地の無償譲渡
  - ii. 暗示総定額の補填(一時金)

### b. 論点

1. JR東日本による切り捨てか三陸縦貫への第一歩か
2. JR東日本からの経営分離としての並行在来線との共通性と差異
3. 一体経営の前提条件



# 資料1

## 山田線（宮古・釜石間）の三陸鉄道運営に関する提案

2014 年 2 月 11 日

東日本旅客鉄道株式会社

○三陸鉄道が第一種鉄道事業者として南北リアス線との一体運営を行う

○JRで復旧工事を実施。

原状復旧費はJR負担、かかり増し分は公的資金を活用して自治体等が負担。

○車両は三陸鉄道または自治体が、地上設備・用地は自治体が保有。

○利用促進検討会議での検討結果を踏まえ、県・自治体で利用促進を図る

○JRからの支援内容

- ・車両・地上設備・用地を無償譲渡
- ・災害時の復旧等は国庫補助を活用しつつ、JRが一定の支援を実施
- ・赤字想定額の補填（一時金）
- ・三陸鉄道一体運営時のための効率化施策を実施
- ・地上設備の強化

・人的支援

2014/5/30

・観光客誘致に向けた観光キャンペーン等を行い、利用促進に協力

## 山田線（宮古・釜石間）の鉄道復旧について

2014 年 1 月 31 日

東日本旅客鉄道株式会社

### 1. 鉄道での復旧検討について

・当社として提起している課題

- 「お客さまの安全の確保」
- 「まちづくり計画との整合」
- 「鉄道と道路や河川との交差等」
- 「復旧に要する費用の負担」
- 「利用者の確保」

・「まちづくり」「交差」「復旧の費用負担」に関しては一定の方向性

### 2. 残された課題

・利用者の減少

震災前でも JR 発足時から四半世紀を経て 6 割減

⇒持続可能性の高い仕組みによる地域主体の地域交通の確保、利用者確

保への取り組み（地域のマイレール意識）が必要

※「JR山田線利用促進検討会議」で議論中。

### 3. 課題の解決に向けての提案

三陸鉄道(株)にて南北リアス線と山田線（宮古・釜石間）の一体運営を行う。

① 活性化した地域密着の運営による利用者確保・促進

② コンパクトで持続可能性の高い地域交通の提供

③ 赤字補填や設備改良などの様々な支援

## Ⅱ.論点1 JR東日本による復旧と経営は無理か

- ① 阪神大震災におけるJR西日本のばあいとの比較
- ② JR東日本の超良好な経営体質
- ③ 地震保険金の行方
- ④ 株主総会での議論

## 表2 JR西日本の復旧費とその財源

### ■ 復旧費:1020億円

- 線区別:新幹線約350億円、在来線約670億円
- 勘定別:建設工事670億円、修繕費等の損益経費350億円

### ■ 財源

- 損益経費:投資有価証券の売却 144億円+営業利益
- 建設工事:低利融資による借入金など

### ■ 当時の経営成績(1995年3月末)

- 剰余金:1180億円
- 営業利益:1011億円
- 経常利益:204億円

## 表3 JR東日本の被災額と財務影響

- 震災による減収:約590億円
- 復旧による特別損失:587億円(太平洋沿岸路線を除く)
- 被災除去費用:12億円
- 復旧引当金:569億円(太平洋沿岸路線を除く)
- 帳簿価格(太平洋沿岸路線の取得価格－減価償却積立金):220億円(除く車両等2.65億円)
- 地震保険:上限710億円補償額の設定(2005年3月  
に加入、どれだけ支払われるかは不明)

## 表4 JR東日本の財務成績(2010年度)

- 
- 営業収入:2兆5374億円
  - 営業利益:3451億円
  - 純利益:762億円
  - 資本剰余金:967億円
  - 資本積立金:1兆5343億円
-

## 資料2 2013年JR アニュアルレポートの記述

- 2012年度の営業収益 2兆6718億円
- 同 営業利益 3976億円
- 「2011年3月の地震からの保険収入やその他の増加の故に、純利益(net income)は61.3%増加して1754億円となった」(p.6).

# 資料3 JR東日本株主総会での定款一部変更の提案

- 議案内容(株主総会の権限の定款による拡張)
- 定款「第○章 株主総会」の章に、「第16条の○として新たに以下の条文を加える。
- 第16条の○株主総会は、会社法に規定する事項の外、東日本大震災の復興に関する事業計画策定・実施に関して決議をすることが出来る。
- 提案理由
- 2011年○月11日にあった東日本大震災は当社の営業範囲である東北地方太平洋沿岸地域に甚大な被害をもたらした。当社もこれに伴い鉄道、営業施設に大きな被害を受け、営業実績の低下がみられたばかりでなく、多く社員も被災した状態であったにも拘らず、当社役員らは、役員報酬の外○億0234万円の役員賞与を得た。このような当社役員らの常識を欠いた体質は、被災地の復興事業にも影響しており、気仙沼線、大船渡線、山田線の一部区間についてバス高速輸送システム(BRT)の導入計画は、「事実上の廃線」ではないかとして、地元自治体の反対を受けている。国鉄分割民営化以降の利益至上の当社の経営姿勢に鑑みれば、地元自治体の不安は当然であり、取締役会での利益を最優先する復興への取組姿勢を改め、地元自治体の復興計画と軌を一にした、公共交通としての鉄道が真の地域復興に資する復興計画を策定することが必要であり、上記の通り提案する。

# Ⅲ.論点2:並行在来線との共通性と差異

## ① 共通性

- a. JRからの経営分離
- b. 第三セクターによる経営
- c. 既存第三セクターへの譲渡:しなの鉄道との共通性
- d. JRによる経営支援:長崎新幹線の並行在来線との共通性

## ② 差異

- a. 最長の第三セクター鉄道の成立
- b. 営業係数が極めて低い
- c. 縦貫鉄道実現



# 並行在来線第三セクター鉄道の類型

## ■ 上下一体か上下分離か

□ 上下一体: しなの鉄道、IRGいわて銀河鉄道、肥薩おれんじ鉄道

□ 上下分離(1): 青い森鉄道

□ 上下分離(2): 西九州新幹線開業後の長崎本線

■ 上: JR九州が20年間運行

■ 下: 第三セクター鉄道(名称未定)

## ■ 県別経営か県際経営か

□ 県別経営: しなの鉄道、IRGいわて銀河鉄道、青い森鉄道

□ 県際経営: 肥薩おれんじ鉄道、長崎本線

## ■ 特急電車運行の有無

□ 無: しなの鉄道、IRGいわて銀河鉄道、青い森鉄道、肥薩おれんじ鉄道

2014/5/30 □ 有: 長崎本線(限定: 肥前山口・肥前鹿島間)

## 表5.経営諸元

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森 鉄道	肥薩おれ んじ鉄道
営業開始 日	1997/10/1	2002/12/1	2002/12 /1	2004/3/13
路線距離 (km)	65.1	82	121.9	116.9
輸送密度 (2000)	8377	3417	1919	1247
同上 (2004)	7958	2887	1380	986(2007)

# 表6.出資者

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ 鉄道
払込資 本金	23億6445万円	18億4970 万円	資本金6億円(2008 年12月23億円を増 資して29億円)	15億6000万 円
出資者 と出資 額	長野県(17億 8200万円)・沿 線9市町(3億 5200万円)・7金 融機関(1億 5500万円)・5交 通事業者(7000 万円)・その他 5000万円	岩手県54%, 8市町村 42.29%・東 北電力 2.18%	青森県68.8%・11市 町19.9%・民間企業 (東京中小企業投資 育成・青森銀行・み ちのく銀行・東京電 力・東北電力)11.2%、 内3.45%出資	熊本県(6億 6300万円)・4 市町(1億1700 万円), 鹿児 島県(6億6300 万円)・3市(1 億1700万円), JR貨物(1億 円)

# 表7.沿線地方公共団体による経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄道
補助金収入	4141.9万円別に工事負担金等受入額2269.1万円	補助金・助成金・負担金収入 8億5814万円		1億4065万円
地方公共団体等による補助内容	下記の「国の補助」参照 長野県によるしなの鉄道による銀行借入金償30億6517.8万円にたいする損失補償貸付金103億円の貸付金を増資に回す	岩手県から1億21512万円	線路使用料6億9123万円は免除	固定資産取得費の一部として補助金, 経営安定基金5億円設定 非沿線自治体3億7500万円2008年度から赤字補填を実施, JR九州からの出向社員約80人の人件費負担(年3-4億円)

肥薩おれんじ鉄道の補助金の八代市の事業評価書から算定(2011年度)

# 表8.JR旅客会社による経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄 道
資産譲渡形態	JR 資産購 入約103億 円, 県が貸 付金による 提供	94億円県に よる無償提 供	JR資産購入23億 6550万円 八戸・青森間有償 譲渡80億円(資産 簿価160億円)	有償 10億円 (資産簿価63億 円を減損会計方 式で減額)
JR寝台列車線路使 用料		3億円		
その他の経営支援			鉄道資産の修繕・ 中古車両の譲渡・ イベント列車の導 入・出向社員の負 担(八戸・青森間)	出向社員の経 費の一部負担

# 表9.JR貨物による経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて銀河 鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄 道
貨物運行本数	上下約10本	上下48本		1日4往復, 上下 とも年間20トン
貨物線路使用 料	当初はアボイダ ルコスト	14億円		年間1.1億円が 約2.8億円に(10 年保証)
JR寝台線路使 用料		3億円		
JR貨物の調整 金(2007年 度)09年度から 運行指令シス テムなどの設 備投資にも拡 大)	1535.7万円	11億1109.9万円	3億3600.6万 円(20	1億87668.7万円

# 表10. 国の経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて銀河 鉄道	青い森鉄道	肥薩おれ んじ鉄道
国からの補助	国と地方公共団体から工事負担金等(2006年度末累計 額4億3205.2万円 中期経営計画では設備投資総額約53億円の内約9億7千万円を見込む(2005.1.27信濃毎日) 固定資産税と都市計画税の軽減期間をさらに10年延長	固定資産税と都市計画税の減免固定資産の取得原価から直接減額された補助金累計額110億5804.4万円(2007年度末)	固定資産税と都市計画税の減免	固定資産税と都市計画税の減免

# 表11. 利用者負担と自主努力

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄 道	肥薩おれんじ鉄道
運賃水 準の変 化	2001年3月に10%値上げ, 2002年10月, 通勤・通学定 期の割引率の引き下げ, 2007年6月12.5値上げと同 時にJR, しなの鉄道との乗 り継ぎ割引廃止 (しなの鉄 道は同乗り継ぎ割引を継続)	普通1.58倍, 通勤2.12倍	全体で1.49 倍	全体で1.39 倍
増収の 取り組み	各種イベント列車, レール& サポーター制度	沿線バスと の割安乗り 継ぎ切符 「すごー きっぷ」, イ ヌ名誉駅長		おれんじ友の会, イベ ント列車, 熊本駅・鹿 児島中央への乗り入 れ(土・日, 祝日の朝夕 2往復のみ, 2年間試 行),

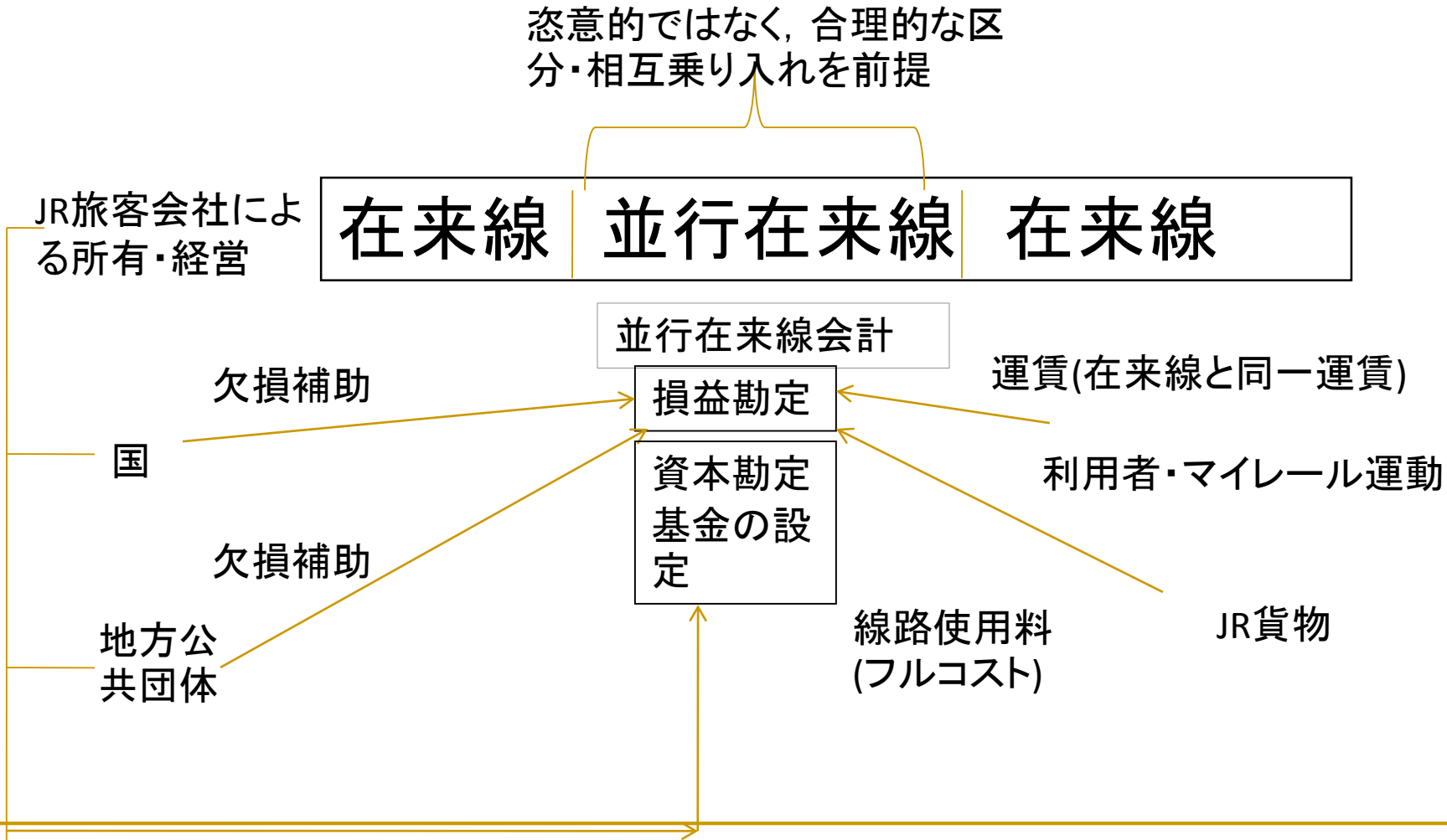


# 表12. 経営成績 2011年度

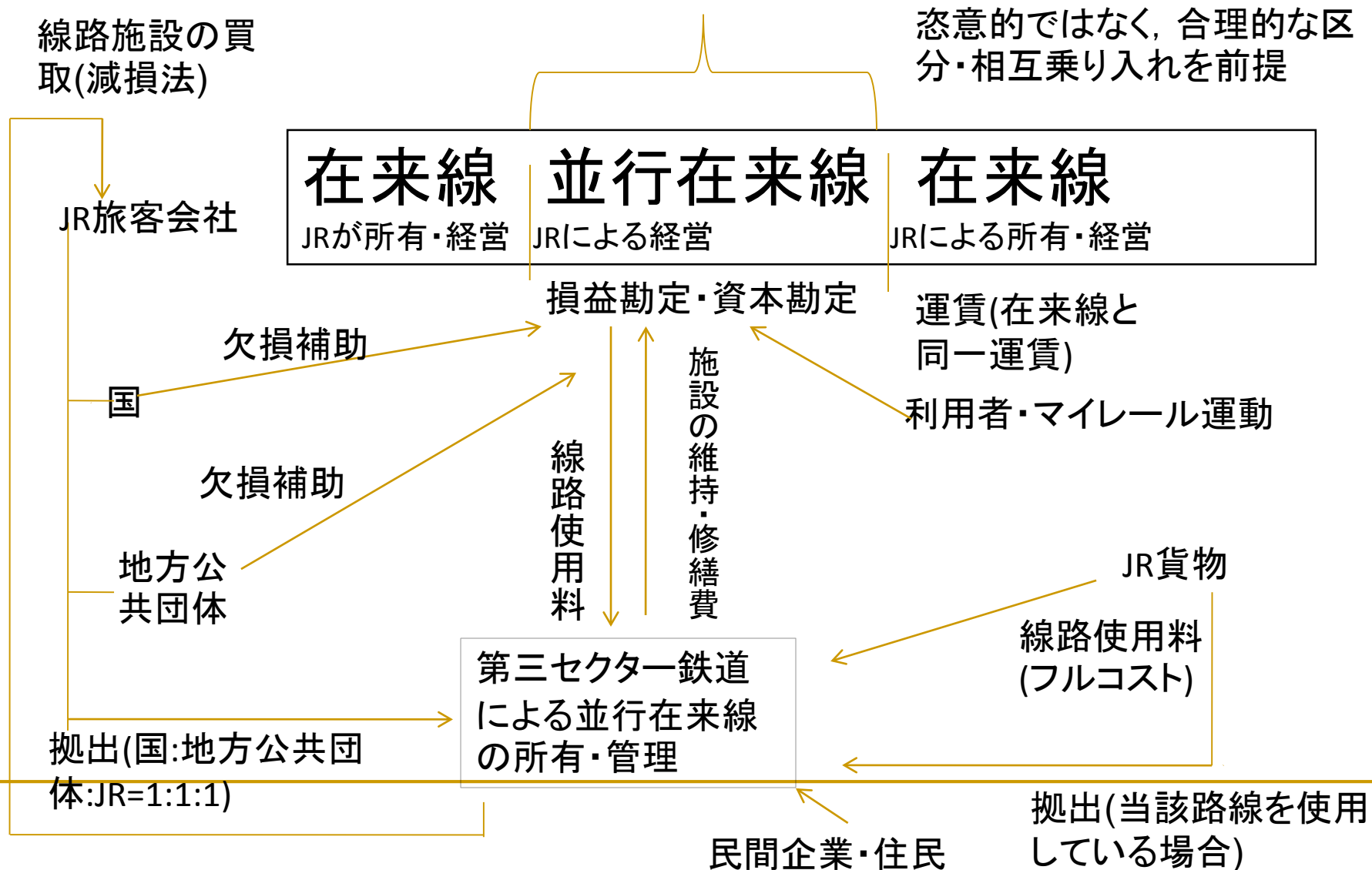
	しなの鉄道	IGRいわて銀河 鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄 道
鉄道営業収益		38億6173万円	22億378万円	7億9602.7万円
鉄道営業費		35億4688万円	22億253万円	9億7797.8万円
当期純損益 (2007)	2億890万円	3億11645万円	359万円	マイナス1億 5429.1万円
累積損失		1億7463万円	3億6942万円	6億8269.9万円

いわて銀河鉄道:線路使用料収  
入21億2934万円、2011年度か  
ら新制度

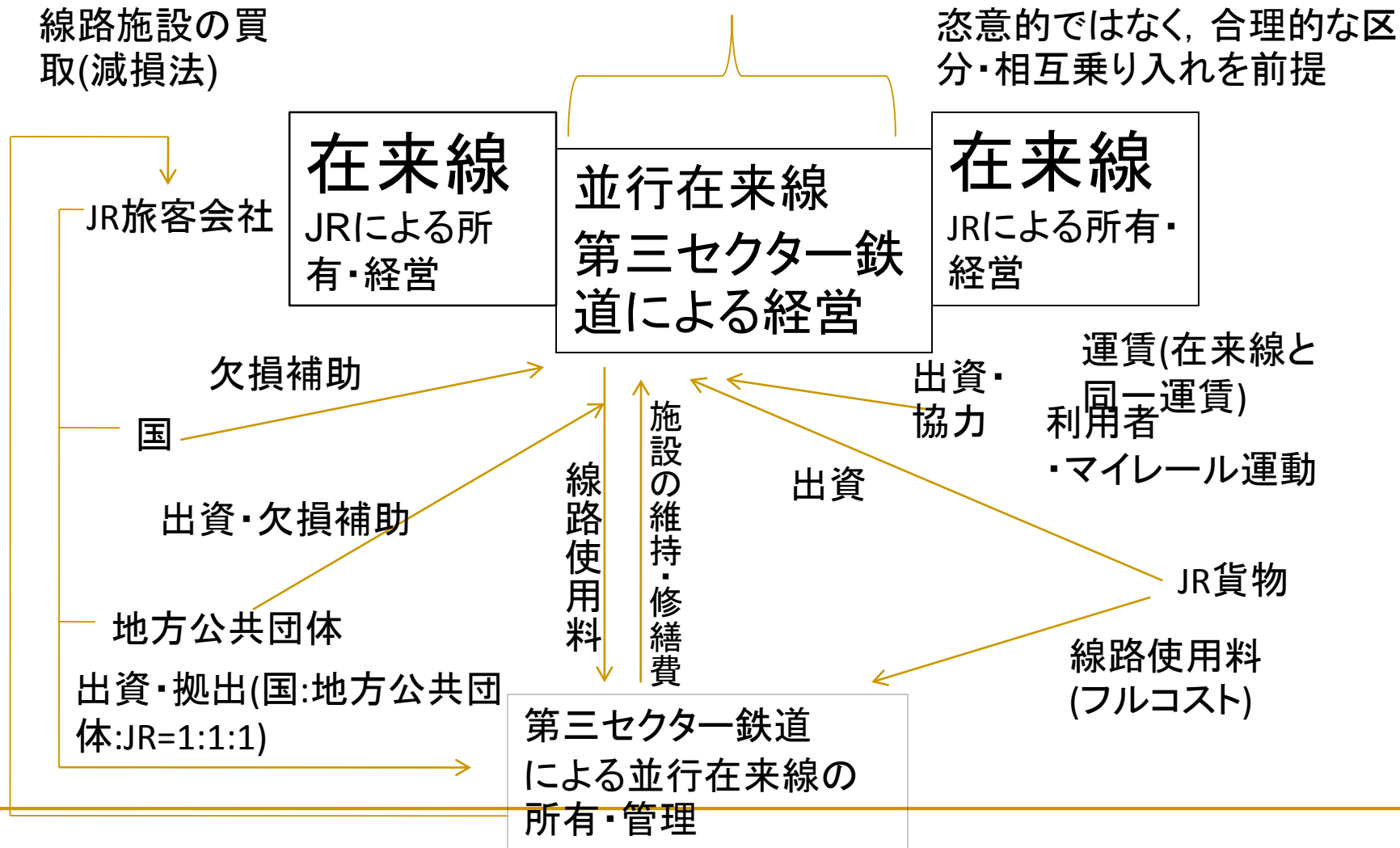
## 図2 並行在来線維持方策1 区分会計方式



## 図3 並行在来線維持方策2 修正長崎方式



## 図4 並行在来線維持方策3 第三セクター鉄道による経営方式



## IV. 論点3 一体経営の前提条件

### ① 設備面

- a. 山田線は高規格で復旧されるか
- b. 踏切の閉鎖とまち作り

### ② 運営面

- a. 赤字補填額の計算根拠
  - 1. 人口の一層の減少が予想
  - 2. 三陸縦貫道路の完成
- b. 運賃の平準化:三陸鉄道の高運賃
- c. 一部自治体(山田町)の出資負担

## V.暫定的結論

- ① 論点1について:基本的にはJR東日本が経営すべきだが, 三陸縦貫鉄道の実現という点からは一体経営も可
- ② 論点2について: 並行在来線以上の国とJR東日本からの経営支援の必要
- ③ 論点3について: 論点1と論点2を考慮すれば, JR東日本が運営している場合と同様の支援の必要

# 参考資料

- 交通運輸政策研究会『調査報告書 被災地の交通再建の現状と課題』2012年7月、
- 国鉄労働組合「並行在来線の維持活性化にむけて」2010年1月
- 東日本旅客鉄道株式会社「山田線(宮古・釜石間)の鉄道復旧について」2014年1月31日
- 東日本旅客鉄道株式会社「山田線(宮古・釜石間)の三陸鉄道運営に関する提案」2014年2月11日
- 宮古市「宮古市公共交通ビジョン(案)-みんなでつくる みんながつつながる 公共交通-」2014年3月