

【レポート】

豪雨災害による J R 津軽線運休後の交通のあり方をめぐり、現時点での状況を概観。

豪雨災害による J R 津軽線運休後の交通のあり方をめぐって

青森県本部／一般社団法人青森県地方自治研究センター・団体会員・今別町職員組合

1. はじめに

2022年8月の豪雨災害により J R 津軽線は大きな被害を受けた。今別町は「町民の足を守る」立場で、J R 東日本等へ復旧にむけた要請をしてきたが、2024年5月23日、鉄路にこだわり続けても、今別町や沿線自治体のためにはならないと判断し、自動車交通転換の協議に応じることを発表した。

本稿では、J R 津軽線が果たしてきた役割と、利用者が減少してきた中での自然災害（豪雨）による運休により、住民が今後の交通（J R 津軽線）をどうするべきか等を問う全世帯アンケート調査の結果等から今後の課題等を考察する。

2. 津軽線の概要

津軽線は津軽半島の東部を縦貫する青森駅と三厩駅を結ぶローカル線で、1958年10月21日に全通した。以来、住民の足として沿線住民の暮らしを支えてきた。1988年3月13日、途中の新中小国（しんなかおぐに）信号場から分岐する海峡線が開業し、これに合わせて青森～新中小国（信）間が交流電化されている。海峡線開業後は本州と北海道を結ぶ大動脈の一部として特急や貨物列車などが多数行き交うようになった一方で、非電化のまま残された末端区間は過疎化等による利用者減が著しい。中小国～三厩間の平均通過人員（輸送密度）は海峡線開業前年の1987年度には415人/日あったものが、被災前年の2021年度には98人/日まで減少していた。

3. 豪雨による被害

2022年8月3日未明、青森県で初めて線状降水帯が発生した。今別町では8月の平均降水量154mm（1991～2020年）の3分の1にあたる53mmが1時間のうちに降り、1日あたり129mmという今まで経験したことのない降水量となった。

一時的に県道14号や国道280号が土砂崩れや冠水により通行止めとなり、さらに田畑も冠水するなど様々な被害が発生した。

また、J R 津軽線も路盤や盛土の流出、土砂流入など大きな被害を受け、以来、三厩駅から蟹田駅の間は運休となった。

J R 東日本の運休状況の説明

2022年11月4日に8月の大雨での津軽線の三厩駅から蟹田駅間の運休について J R 東日本盛岡支社より、今別町の阿部義治町長はじめ、同町議会議員への説明会が行われた。

久保公人 J R 東日本盛岡支社長（当時）は、今回の大雨による津軽線の被災状況について、「大平駅

ー津軽二股駅間で盛土の流出など12箇所、津軽浜名駅ー三厩駅間で1箇所の被害があり、特に第一今別橋りょうに係る河川の工事や枝沢橋りょうの流木による被害に係る山林の工事など関係機関との調整に時間を要し、また、降雪期による融雪水の影響を考慮すると年度内の工事着手は困難な状況で見通しが立たない状況にある」とし、また、三厩駅ー蟹田駅間の運転見合わせ期間中の代行バス運行と乗合タクシー「わんタク」の振替輸送についても説明している。



令和4年8月撮影 津軽線（被災状況）

町議会議員からは、「町民が通勤・通学や通院、買い物等で利用している。今後の見通しが立てられないと不安になる」、「復旧の経費はどれくらいになるのか。町負担はあるのか」など意見や質問があがった。阿部町長は、「冬期間の代行バスの運行は非常に危険である。現状、待合室が無い停留所もあり、雪や雨の対策をとってほしい。必要であれば町巡回バスの待合室の利用も検討してはどうか」といった意見と「乗客数の少ない路線であるが、町民は不便を強いられている、早期復旧を強く望む」と要望した。

また、同年12月12日には、2回目の説明会が開催され、復旧も含め、今後の津軽線の在り方や冬期間の代行バスの運行について意見交換が行われた。

町では、引き続き復旧に係る進捗状況等について情報収集するとともに、県や関係機関と連携を図りながら、一日でも早い運転再開を働きかけていき、町民への情報提供をしていくことにした。

4. 青森県選出国会議員への協力要請

阿部町長はじめ町議会議員は2022年12月7日、青森県選出国会議員に対し8月の大雨による今別町の被害状況を報告し、今後の対応等について意見交換をはかった。

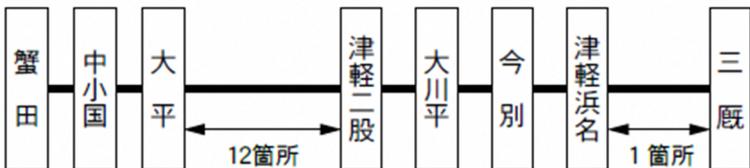
阿部町長からは、今別町は災害救助法が適用されていないが、同レベルの被害状況であることを説明し、国道280号と県道14号の早期復旧、山崎地区の急傾斜地崩落の対応と、JR津軽線三厩駅・蟹田駅間の復旧に向けた働きかけ等、今後の取り組みへの協力を要請した(2)。

5. JRが津軽線現状と今後の進め方について住民説明

2023年2月12日、JR東日本盛岡支社による「津軽線現状と今後の進め方」に関わる住民説明会が開催された。

質疑応答の時間では「病院へ行くために必要だから復旧させてほしい」「人口が減っているのはわかるが、鉄道がなくなったらもっと人口が減る」などの津軽線完全復旧を求める声や「代替交通の情報が住民に入っていない」や「蟹田駅で青森行きに乗り換えする際の階段が辛いからどうかしてほしい」などの意見が参加者からあがった。

■説明内容

<p>①津軽線の被災状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年8月の大雨は大平駅～津軽二股駅間に集中 ・「枝沢橋りょう」「第一今別川橋りょう」の被害が甚大   <p>枝沢橋りょう応急処置後 幅28m高さ4.5mの盛り土が流出</p>		
<p>②復旧工事の検討状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早くても雪解け後の着手 ・着工から4ヶ月程度かかる見込 ・費用は少なくとも6億円程度 復旧費用内訳 応急対応(実施済)に約2億円 盛り土やレールに約4億円以上 	<p>③津軽線の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中小国～三厩の平均通過人員 1987年度：415人 2019年度：107人 74%減 ・朝晩の代行バスは平日・休日とも概ね被災前の鉄道と同水準 ・昼時間帯のデマンドタクシーは被災前に比べて下回っている 	<p>④今後の進め方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR東日本の考え 復旧するしないの前提を置かずに持続可能な地域交通の維持と構築について地域の方と話し合い ・令和5年1月18日から「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」を開催し、検討を深めている

また、2023年5月13日、JR東日本盛岡支社による第二回津軽線住民説明会が開催された。

JR東日本盛岡支社から同年2月12日に開催された住民説明会の後に行われた今別・外ヶ浜地域交通検討会議（今別町・外ヶ浜町・青森県・JR東日本・オブザーバーとして東北運輸局）の第二回から第四回までの内容と、利用者と住民へのアンケートと津軽線を利用して通学している高校生への聞き取り調査について説明を受けた。

■説明内容

【今別・外ヶ浜町地域の公共交通の現状】

- ・外部要因
少子高齢化、自家用車普及による利用者の減少
- ・経営面の要因
費用負担増、地域間連携の難しさ
- ・公共交通の問題
乗り継ぎが不便、新規投資が難しい

【アンケート調査の結果】

アンケートや聞き取り調査により、高校生・高齢者・観光客のほか、鉄道の利用が少ない方も含めて幅広い方から意見を聴取した。

● 主要な結果

利用者	評価	不満	要望
高校生	通学に欠かせない	運行本数が少ない	増発と新幹線定期への補助
高齢者	移動に欠かせない	蟹田駅の乗り換え	乗り換え負担の軽減
観光客	旅情を感じる	わんタクの運行時間や予約方法	目的地まで乗り換え少なく移動

● 結果を踏まえた公共交通の将来像

高校生	登下校の所要時間を短縮
高齢者	乗り換え負荷が小さい
観光客	観光地まで乗り継ぎが少ない

【地域交通の方向性】

第四回検討会議では、他県の先行事例を参考とした具体策について、被災前の津軽線と比較し、利便性または持続性が大きく向上するものに絞り込むために評価を行っている。JRとしては、今後、鉄道・自動車のいずれかの公共交通に進んでも地域への関わりを継続していくことと、将来の地域公共交通について、JRも運営費の負担を行うことを前提に検討をした。

その結果、JRとして次の2つの方向性について、今後詳細な比較検討を行うことを、費用負担の考え方の案と共に提案した。

	鉄 道	自動車
具体例	上下分離（みなし上下分離）	バス・乗合タクシー化
利便性	向上しない	大きく向上する
持続性	大きく向上する	大きく向上する
方向性	自治体との費用分担を前提とした鉄道復旧	蟹田～龍飛崎までのバス・乗合タクシー化
復旧費用	JRが負担	なし
初期費用	なし	1億～2億円（JRが負担を検討）
運営費用	JRと自治体で分担	JRが負担検討
利便性向上	向上しない	蟹田駅乗り換え改善 運行本数増 （JRが負担を検討）

被災前は蟹田駅での乗り換えに階段を利用し、こ線橋を渡り2番線へ移動する必要があったが、自動車の場合は1番線に青森蟹田間の車両が発着することが可能になり、乗り換えが楽になると提案があった(4)。

6. 宮下宗一郎青森県知事に現状説明

2023年8月8日、阿部町長は、2022年8月3日から運休となっているJR津軽線の状況について宮下県知事に説明した。

町長からは「今別町としては津軽線の早期復旧を求めるスタンスは変わっていない」と伝えた。それに対して県知事は「去年の災害から復旧作業に入らず、だいぶ時期も経ってしまったことにはJRの意図的なものを感じる」とコメントした。

また、町長から「この津軽線の問題解決のため、今別町と外ヶ浜町だけではなく、沿線自治体である青森市と蓬田村を加えた4市町村が話し合いをする際には、知事にリーダーシップをとってほしい」と要請した(5)。

7. 交通についてどうするべきか ＝津軽線に関する全世帯アンケートを実施＝

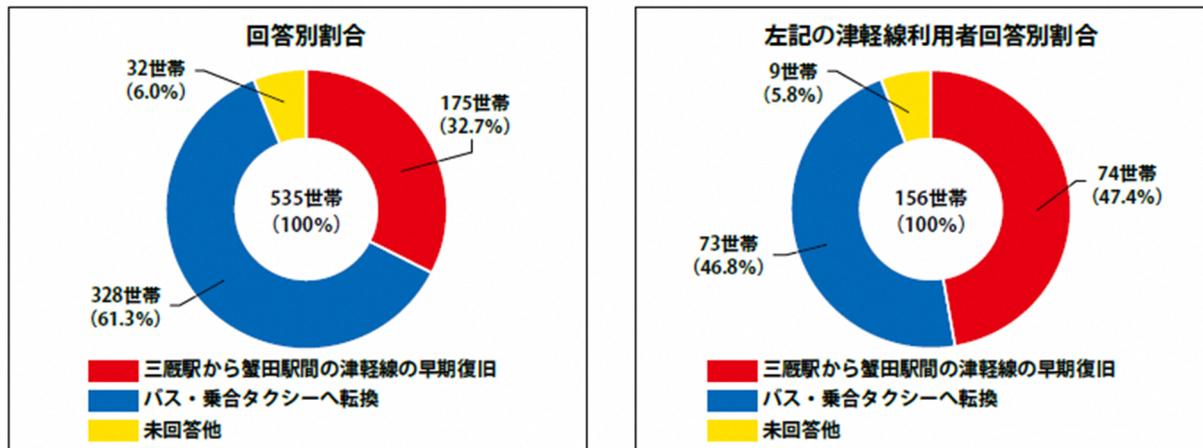
運休している津軽線について、今別町ではJR東日本に対して早期復旧を希望しており、これまで今別・外ヶ浜地域交通検討会議において、蟹田から三厩間の今後の交通についての検討を進めてきた。

そこで、町では今後の協議の参考とするために全世帯アンケートを2023年9月に実施した。

津軽線全世帯アンケート結果

調査方法	配付日	回収日	アンケート配付数	回答数	回答率
毎戸配付によるアンケート配付	令和5年 9月4日～8日	令和5年 9月21日	1,176世帯	535世帯	45.0%

「今後、三厩から蟹田間の交通についてどうするべきか。」についての回答結果



調査項目「今後、三厩から蟹田間の交通についてどうするべきか」の結果について、多い順に「バス・乗合タクシーへの転換」61.3%、「津軽線の早期復旧」32.7%、「未回答他」6.0%となりました。また、津軽線を利用されている方による回答では、多い順に「津軽線の早期復旧」47.4%、「バス・乗合タクシーへの転換」46.8%、「未回答他」5.8%という結果となった。



津軽線代行バスに乗り込む利用者

(6)

8. JR東日本からの自動車交通転換案 — 令和6年度地区代表者および事務局会議

2024年5月13日、町が開催した令和6年度地区代表者および事務局会議において、JR津軽線に関わり、JR東日本からの自動車交通転換案が示された。町民からは「蟹田駅から平館経由のバス交通の利便性は向上するのか」という質問や「踏切があることで修理できなかった水道管を直せるようになるのは良いことだ」などの意見があがった(7)。

9. 津軽線復旧断念・自動車交通の協議へ — J R 津軽線沿線自治体市町村長会議

【これまでの経緯】

2022年8月の大雨被害で運休中のJ R 津軽線蟹田駅・三厩駅間について、これまで町では、J R 東日本の全額負担で復旧と運行再開を主張してきた。

【県からの事前説明と対応】

2024年3月下旬に、県から津軽線沿線の市町村に対して、J R 東日本が提案する自動車交通への転換案に対する県の見解と、この提案を受け入れたいとの説明があったことから、町では全員協議会を開催、町議会議員とも協議し意見交換を重ねてきた。

【市町村長による会議の概要】

5月23日にJ R 東日本盛岡支社長、県副知事、沿線4市町村長による「第3回J R 津軽線沿線自治体市町村長会議」が開催され、小谷知也副知事から、正式に県として復旧を断念し、自動車交通転換を容認する考えが示された。これを受けて、阿部町長からは、この問題については知事に沿線市町村の意見を取りまとめるようお願いしてきたこともあり、町としては苦渋の決断に至り、復旧を断念し、自動車交通転換へ向けた協議に応じることを表明した。

J R 東日本からの自動車交通に関する提案

○ J R が地域とともにつくる地域交通について

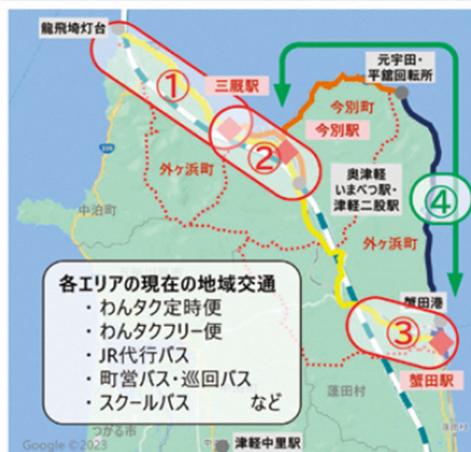
- ・今別町、外ヶ浜町の交通を地域とともに一体的に運営し、便利で持続的な地域交通の実現を目指します。
- ・地域交通を通して、観光を起点に地域の活力の向上に取り組みます。
- ・地域のニーズやご要望を伺いながら、高齢化や日々の生活に関わる地域の課題に対応して参ります。

○ 地域交通への貢献策の進め方について

- ・まず、転換に当たっては、蟹田駅の1番線発着化をはじめ、必要な設備を整備します。
- ・その後、当社主体でN P O 法人等を設立し、当社の運営する自動車交通と、町営バスなどを一括して地域の皆さまとともに運営し、キャッシュレス化をはじめとした発展的・持続的な地域交通の確保に努めます。
- ・長期的な運営（18年以上）を想定しており、N P O 法人等への社員派遣を含め、人的な協力も継続して参ります。両町の地域交通の維持・発展のため尽力いたします。

J R 津軽線から転換する自動車交通と既存の町営バス等を含め、地域全体の交通ネットワークを最適化していく

わんタクおよび代行バスと町営バス等の運行状況について



- ・①～③等、代替交通と既存の町営バス等との重複が想定されるエリアでは、ダイヤ調整などにより最適化を図っていく

- ・④では、直通運転路線を新設する

注）短距離運行の一部バス路線については、縮尺の都合で記載を省略している

J R東日本提案の自動車交通への転換に対する青森県の見解

1. 地域交通の確保
 - ・ 現在と将来の利用ニーズへの対応
運行本数増、デマンド交通運行エリア拡大、運賃は鉄道以下
通学定期利用者は今後大幅に減少
 - ・ 輸送サービスの供給体制
J R東日本の責任で確保
N P O法人等が車両・運転手等を一元管理
 - ・ 運行年数18年以上
これから生まれてくる子どもが、少なくとも高校を卒業するまで
 - ・ 他県事例との比例
運行期間、金額ともに概ね妥当なものと思料
2. 地域の意見への対応
 - ・ 住民の意見
今別町全世帯アンケート、外ヶ浜町住民意見
交換会、高校生通学ニーズ対応、代替交通アンケートで高評価
 - ・ 冬期間の安全・安定運行
鉄道に比べ運休が少ないなど、輸送サービスの安定性は高い
 - ・ 高齢化への対応
蟹田駅での乗り換えの際階段を使用しない方法に改築を予定
代行バスと電車のドア t o ドア輸送

(8)

10. まとめ

J R津軽線について、青森県はJ R東日本が示した自動車交通への転換案を容認し、今別町は鉄道の復旧を断念した。今後は、J R津軽線（蟹田駅から三厩駅間）廃止に伴う鉄道施設の撤去及び管理、町営バス等の統合、財政負担・支援、住民への周知などの課題が顕在化されていく。住民の意見や要望を聞き取りながら住民の足の確保、利便性の向上に向けて、自動車交通転換に関する協議がすすめられていくことになる。

《参考文献》

- (1) 広報いまべつ令和5年1月702. 今別町. 4ページ
- (2) 広報いまべつ令和5年1月702. 今別町. 5ページ
- (3) 広報いまべつ令和5年3月704. 今別町. 8ページ
- (4) 広報いまべつ令和5年6月707. 今別町. 4ページ
- (5) 広報いまべつ令和5年9月710. 今別町. 4ページ
- (6) 広報いまべつ令和6年1月714. 今別町. 4ページ
- (7) 広報いまべつ令和6年6月719. 今別町. 4ページ
- (8) 広報いまべつ令和6年6月719. 今別町. 5－6ページ