

【研究論文】

津軽線の行方と鉄路の存廃をめぐる論点

The Future of the Tsugaru Line and Issues Concerning the Existence and Abolition of the Railroad

櫛引 素夫

青森大学社会学部

Abstract

The Tsugaru Line, a regional railway operated by JR East Japan, spans the Tsugaru Peninsula within Aomori Prefecture. In August 2022, an intense rainfall event resulted in significant damage to the northern section of the Tsugaru Line, leading to its temporary suspension. Along this railway line, Sotogahama Town and Imabetsu Town are contending with declining populations and an aging demographic, with limited prospects for substantial future demand. Coincidentally, in July 2022, JR East Japan initiated an experiment aimed at developing a new transportation system by integrating the Tsugaru Line with on-demand shared taxi services. JR East Japan collaborated with Sotogahama Town, Imabetsu Town, and Aomori Prefecture to establish a research consortium and introduced a novel proposal. This proposal entailed discontinuing the railway segment affected by the suspension, with the intention of creating a transportation system that combines buses and taxis. Nonetheless, local stakeholders express a preference for the continued operation of the railway, and as of September 2023, a definitive resolution has not been reached. The crux of the issue lies not solely in the preservation of the railway but in the assurance of "regional sustainability." Furthermore, there is potential for refinement in the methods employed for agenda setting and communication among the involved parties.

Keywords : *Tsugaru line, Sotogahama town, Imabetsu town, demand-based shared-ride cab, East Japan Railway Company, regional sustainability*

1. はじめに

津軽線は青森県の津軽半島を走る JR 東日本のローカル線である (図 1)。沿線の人口減少と高齢化、鉄道離れによって利用が低迷し、新たな交通体系の模索が始まった矢先の 2022 年 8 月、記録的豪雨により北半分の蟹田―三厩間が不通となった。その後、JR 東日本は不通部分の復旧に地元負担を求め、さらにはバスとデマンド型乗合タクシーへの転換を提案した。2023 年 8 月時点で、復旧を求める地元側と協議が続いている。

筆者は津軽線の利用状況に関する調査を行い、その結果を公表してきた (あおもり新幹線研究連絡会・2020, 櫛引・2020a)。また、津軽線の被災および存廃をめぐる経緯を速報的に報告してきた (櫛引・2022b, 2023a, 2023b)。本稿においては、これらの報告を踏まえて、津軽線の存廃をめぐる交通体系の模索の経緯および論点を速報的に整理するとともに、鉄路の存廃の先にある、地域の存続をめぐる論点について整理と考察を試みる。

2. 沿線の概要

2-1. 津軽線

津軽線は青森－蟹田－中小国－三厩間を結び、青森市と蓬田村、外ヶ浜町、今別町を通る 55.8km のローカル線である。沿線の拠点・蟹田にちなんで、沿線では「ガニ（蟹）線」の愛称で親しまれている。1951年、青森－蟹田間 27.0km が開業した。さらに 1958年、蟹田－三厩間 28.8km が開通し、全線開業した。

青森から蟹田の西隣駅・中小国までの区間はかつて、青森駅と函館駅を結ぶ津軽海峡線の一部を構成し、1988年3月から2016年3月までの28年間、本州－北海道間の輸送を担った。蟹田駅には、2010年12月の東北新幹線・新青森開業までは特急「はつかり」が、その後は2016年3月の北海道新幹線開業まで「白鳥」「スーパー白鳥」が停車していた（あおり新幹線研究連絡会・2020）。

2015年3月時点では、蟹田には10往復の特急列車がすべて止まり、青森とは30分弱、函館とは1時間30分前後で往来できた。

北海道新幹線の開業に伴い、JR北海道の奥津軽いまべつ駅が津軽線・津軽二股駅に隣接して開業し、津軽半島の新たな結節点となった。半面、津軽海峡線の特急全廃によって、蟹田－函館間は直接の行き来ができなくなり、乗り継ぎも極めて不便になった。2022年8月時点の運行本数は青森－蟹田間が1日9往復、蟹田－三厩間が5往復だった。

JR東日本が公表した2019年度の平均通過人員（輸送密度）によると、青森－中小国間は720人

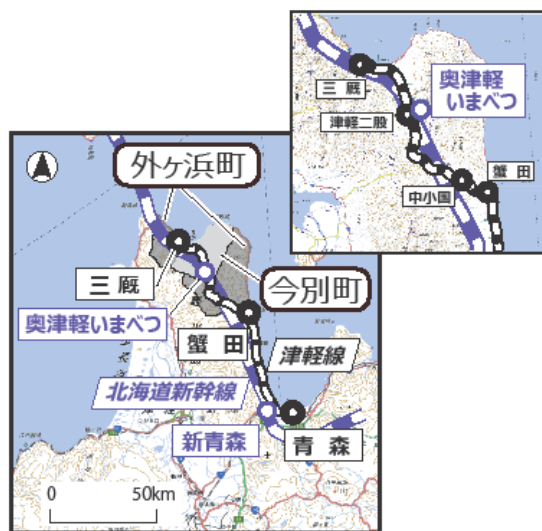
／日、中小国－三厩間が107人／日だった。線区全体では452人／日と、同社の全68路線中59位だった。津軽海峡線時代に比べると、利用が大幅に落ち込んでいる。輸送密度の推移をみると、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響でさらに需要が落ち込んでいる（図2・3）。

2-2. 外ヶ浜町と今別町

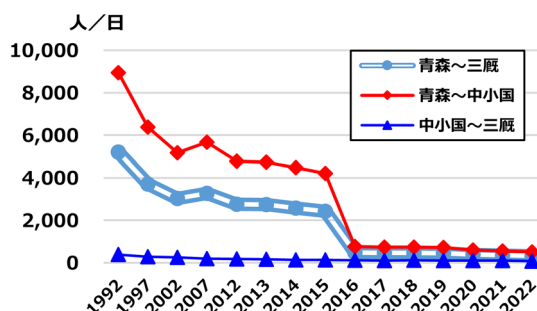
青森県は全国に先駆けて人口減少と高齢化が進んできた。津軽線沿線、特に外ヶ浜町と今別町は、その県内でも人口減少と高齢化の先端を行く地域である。

外ヶ浜町は「平成の大合併」により2005年、蟹田町と平館村、三厩村が合併して発足した。図1に示したように、町域は合併しなかった今別町を挟んで飛び地となっている。

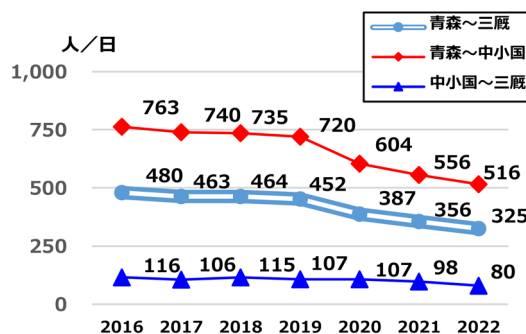
県国民健康保険団体連合会がまとめた2023年2月1日現在の高齢化率は、県全体の34.38%に対し、今別町が最高で57.02%、外ヶ浜町が51.42%



【図1】津軽線と沿線の略図（地理院地図に加筆）



【図2】津軽線の平均通過人員の推移（JR東日本資料¹⁾から筆者作成）



【図3】北海道新幹線開業後の津軽線の平均通過人員推移（JR東日本資料¹⁾から筆者作成）

と2番目だった²⁾。

また、青森県が公表した6月1日現在の推計人口は、外ヶ浜町が4,884人、今別町が2,065人と、両町合わせて7,000人に満たない。同日時点での直近5年間の減少率は、外ヶ浜町は14.5%、今別町が18.2%と、県全体の6.1%を上回り、40市町村中でそれぞれ2番目、7番目の大きさだった³⁾。

県が集計した2019年度の1人当たり市町村所得は、外ヶ浜町が2,202千円と40市町村中37位、今別町は2,147千円と39位だった。RESAS（地域経済分析システム）の2016年度の数字をみると、事業所単位の従業者数や付加価値額は、外ヶ浜町は医療・福祉、卸売業・小売業が上位を占める。同じく今別町は、建設業、医療・福祉が上位を占める⁴⁾。

2-3. 津軽線の利用状況

筆者は青森学術文化振興財団の助成事業として2019年度、外ヶ浜町、今別町の協力を得て、津軽線の利用状況を調査した。以下、あおり新幹線研究連絡会（2020）の内容を要約して記載する。

2019年10月、両町の全世帯に調査票を配付し、11月までに回収して分析を行った。配付数は外ヶ浜町が2,612枚、今別町が1,207枚、回収数と回収率（カッコ内）は外ヶ浜町が323枚（12.4%）、今別町が325枚（26.9%）だった。今別町の回収率が高い理由は不明だが、新幹線駅ができたことなどが関わっている可能性がある。

表1・2に示したように、津軽線を「ほぼ毎日利用する」利用者はほとんどが高校生だが、高齢化の進展を反映し、その割合は両町とも極めて低い。一方、回答者の大半を占める高齢者は、多くが無職である事情も手伝って、「月に何回か使う」が外ヶ浜町で2割、今別町が1割、「年に何回か使う」がそれぞれ3割、2割程度である。最も多いのは「ほとんど使わない」で、外ヶ浜町は38.4%、今別町は65.6%に達している。

高校生でも津軽線を利用しづらいため、自動車でも通学を支援してもらっている回答者が存在した。利用区間は、沿線の相互利用は少なく、青森市との往来が大半を占めている。

回答者の属性を反映して、用途は圧倒的に「通院」が多く、それに付随するであろう用足し、買い物が続く。通勤・通学は少なく、特に今別町は非常

【表1】外ヶ浜町の世帯の津軽線利用状況

	中学生	高校生	18～ 64歳	65歳 以上	合計	
毎日のように使う	0	16	4	4	24	6.9%
月に何回か使う	0	1	15	55	71	20.3%
年に何回か使う	7	3	38	72	120	34.4%
ほとんど使わない	5	0	54	75	134	38.4%
合計	12	20	111	206	349	100.0%
	3.4%	5.7%	31.8%	59.0%	100.0%	

【表2】今別町の世帯の津軽線利用状況

	中学生	高校生	18～ 64歳	65歳 以上	合計	
毎日のように使う	0	3	1	0	4	1.0%
月に何回か使う	1	0	13	29	43	11.2%
年に何回か使う	1	4	23	57	85	22.1%
ほとんど使わない	5	5	97	145	252	65.6%
合計	7	12	134	231	384	100.0%
	1.8%	3.1%	34.9%	60.2%	100.0%	

に少ない。他方、旅行や行楽に使っている人も存在する（図4・5）。

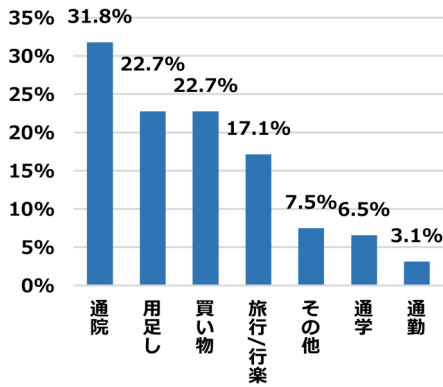
津軽線に対する評価は「便利」「まあ便利」を合わせたポジティブな評価が、外ヶ浜町は27.1%、今別町は21.3%、これに対し「多少、不便」「とても不便」はそれぞれ38.6%、26.7%だった。いずれもネガティブな評価が上回ったが、外ヶ浜町は22.4%、今別町は4割超が「利用していないので何とも言えない」と答えている（図6・7）。

津軽線を利用しない理由は「乗用車があるから」が突出し、車の普及と人口減少による需要の縮小、ダイヤや駅までの距離による「使い勝手の悪さ」が負のスパイラルを構成している様子を確認できた（図8・9）。一方で、全体の記述をみると、免許返納後の交通手段に不安を訴える声も散見された。また、「津軽線を利用しない理由」として跨線橋の昇降の困難さを挙げる人が少なくないことも注目された。

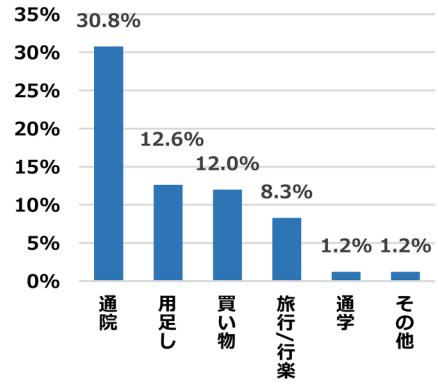
3. 沿線振興の取り組み

3-1. JR津軽線プロジェクトの展開

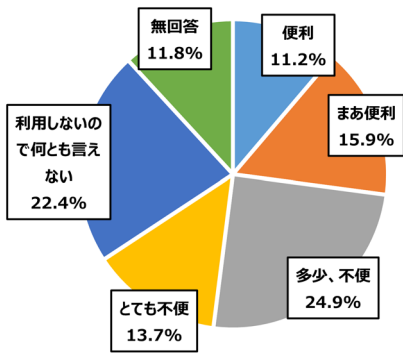
JR 東日本や沿線は津軽線の利用低迷を座視していた訳ではない。前記の津軽線利用状況調査を端緒として2020年度、JR 東日本盛岡支社、外ヶ



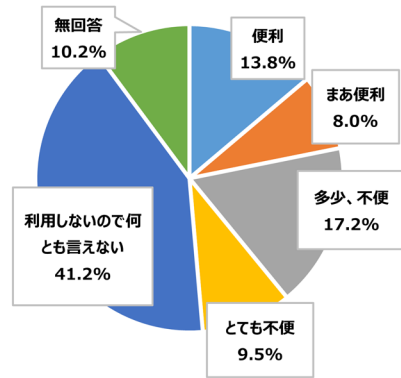
【図4】外ヶ浜町の回答者の津軽線利用目的（複数回答）



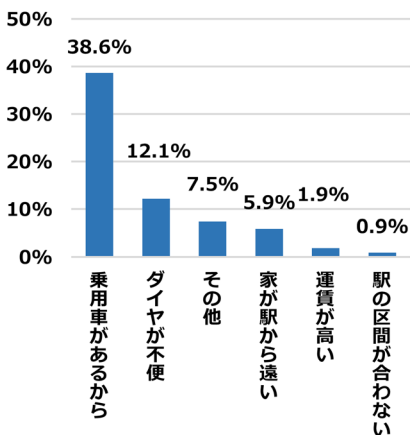
【図5】今別町の回答者の津軽線利用目的（複数回答）



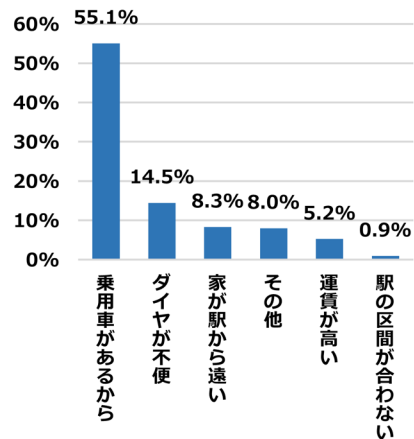
【図6】外ヶ浜町の住民の津軽線に対する評価



【図7】今別町の住民の津軽線に対する評価



【図8】外ヶ浜町の住民が「津軽線を使わない」理由（複数回答）



【図9】今別町の住民が「津軽線を使わない」理由（複数回答）

浜町, 今別町, 青森大学・櫛引研究室の4者による「JR 津軽線プロジェクト」がスタートした。地元2町はかねてから, JR 東日本盛岡支社と津軽線の振興策を検討していたため, 3者と櫛引研究室との連携案が持ち上がった(櫛引, 2020b)。当初は, 青森大学生の活動を軸に, 交流をベースとした教育・研究・社会貢献活動の構築を目指した。その後, COVID-19 拡大に伴って当初, 想定した活動は困難になったが, それでも「大学生が起点となることができること」を構想して着手, 実施してきた。その流れは現在も続いている。

2020年度は「オンラインでもできること」を検討し, 「外ヶ浜, 今別の両町が, 沿線の光景の画像や動画, 各地の情報を送り, これらの素材を学生が動画に編集して発信する」というプランを立てた。そして COVID-19 の小康状態を縫って学生が沿線を探検し, 短編動画3本を制作, 大学サイトで公開した。

さらに学生たちは, 津軽線沿線に住み, 独自の活動を展開したり, 存在感を発揮していたりする「人」を紹介することを発案した。その手段として「津軽線(ガニ線)」カードを制作, 青森駅などで無料配付し, 話題を呼んだ⁵⁾。

2021年度も COVID-19 が収束せず, 活動は限定的な内容となったが, 学生たちは「ガニ線カード」の第2弾を制作, 配付して好評を博した。さらに, JR 東日本と JR 北海道の接点である今別町の奥津軽いまべつ駅を会場に, 津軽線カード制作の意義を確認・検証する「ガニ線トーク」を12月に開催, 東洋経済オンラインで報じられるなどの反響があった(大坂, 2022)。



【図10】デマンド型乗合タクシー。
後方は奥津軽いまべつ駅
(2022年8月撮影)

2022年度は後述するデマンド型乗合タクシーの運行に合わせて, PR 活動や利用状況調査を展開予定だった。しかし, 2022年8月の豪雨に伴う津軽線の被災に伴い, 活動は実質的に中断した。それでも, 学生たちは津軽線沿線の「隠れた名所・おすすめの場所」の写真を集めた「津軽線観光案内マップ(ガニ線マップ)」制作を発案し, 2023年度に Google マップ上でリリースした。

なお, 一連の活動の経費は主に, 学生たちが青森大学の学生活動支援制度「あおりんプロジェクト」に応募し, 獲得してきた。

3-2. デマンド型乗合タクシーの始動

JR 東日本盛岡支社は2022年7月, JR 東日本スタートアップ, 電脳交通, 奥津軽観光と連携し, デマンド型乗合タクシー運行の実証実験を始めた(図10)。津軽線の本数の少なさ, そして観光スポットが駅から離れた地域に点在している事情に対応するとともに, 地域住民の日常利用を想定した, 新たな交通体系の試行と位置づけられていた(櫛引, 2022b)。

ネットまたは電話で事前予約し, 乗降場所は蟹田駅周辺から龍飛崎の周辺までの間で自由に指定できる。毎日, 午前10時~午後4時に30分間隔で運行するタイプと, 遅い時間の帰宅需要を想定した, 夜9時に蟹田駅から三厩駅に向かうタイプが設定された。

料金は1人1回につき500円で, 通常のタクシー利用なら最大で1万円以上かかる区間を極めて安価に, また時間の自由度が高く移動できる仕組みができた。

ただ, 低廉なモニターツアーも実施されたものの, 知名度不足から利用は伸び悩み, ヒアリングによれば, 特に地元在住者の利用が低迷していた。

運用は当初, 同年9月までを想定していた。しかし, 次章で述べる水害などによって運用が変更され, 期間も2024年3月まで延長された。

2023年8月の時点では, 午前9時から午後5時まで30分おきに運行し, 乗降場所を自由に選べる「わんタク」, および8つの停留所を経由して定時で運行する「わんタク定期便」3往復が運行している。このほか, 運休中の蟹田~三厩間の代行バスが1日3往復運行し, 蟹田以北の輸送網を構成している。

4. 国・JRの動きと豪雨被害の概要

4-1. 国とJRの動き

COVID-19による鉄道各社の旅客輸送激減が引き金となり、「利用の少ない鉄道」をめぐる議論が2020年夏に動き始めた。以下、櫛引(2023b)の記述を要約・引用する。

国土交通省の有識者検討会議は同年7月25日、輸送密度が1,000人未満の地方鉄道について、JRまたは自治体の要請に基づいて国主導の「特定線区再構築協議会」を設置し、3年以内をめどに存廃を判断する仕組みを導入するべきだ、と提言した。

その直後の7月28日、JR東日本は「利用が少ない地方路線」の2019年度の収支を初めて公表した。「利用2,000人未満の路線」として全35路線66区間が対象となった。津軽線は青森—中小国間が21億6,400万円、中小国—三厩間が7億1,100万円、計28億7500万円弱の赤字だった。同年度の利用者は、JR東日本が発足した1987年度に比べて、青森—中小国間が93%減、中小国—三厩間が74%減だった。

さらに8月1日、JR東日本は2021年度の各路線の利用状況を公表した⁶⁾。津軽線は全線の利用が1日当たり356人、青森—中小国間が556人、中小国—三厩間が98人だった。2019年度に比べると、それぞれ21%、23%、8%の減少だった。

4-2. 豪雨被害の概要

国やJR東日本の動きにより津軽線の将来像に不透明さが増す中、2022年8月上旬に青森県一帯を記録的な豪雨が襲った。同月3日の豪雨により、津軽線の蟹田—三厩間が被害を受けた。さらに、それを上回る豪雨が9~10日に襲い、JR東日本は10日、蟹田—三厩間の復旧のめどが立たないと公表した。8月19日になって、JR東日本は、盛り土・表土の流出が9カ所で、土砂流入4カ所で発生したことを明らかにした(櫛引・2022b)。

迅速な復旧は困難な状況となり、くしくも前月に運行を開始していたデマンド型乗合タクシーが代替交通手段となった。

5. 協議のスタートと経緯

JR東日本は9月末、長期にわたる復旧工事と冬季の降雪を考慮すれば、年度内の復旧工事着手が困難であると発表した。さらに12月19日、復旧

には4カ月を要し、6億円以上の費用がかかるとの見通しを公表するとともに、運休区間について「鉄道の特性である大量輸送のメリットを発揮することが困難」と、復旧に否定的な見解を明らかにした。その上で、不通区間の存続か、新たな交通体系の構築を目指すかについて、地元と協議の場をつくることを提案した⁷⁾。

この提案を受けて2023年1月18日、外ヶ浜町・今別町両町と青森県、JR東日本盛岡支社が構成する「今別・外ヶ浜地域交通検討会議」が発足した。国の有識者検討会議が提言した、国が主導する「特定線区再構築協議会」とは別の組織である。

その後、検討会議は2023年7月までに5回開催され、JR東日本は自らが費用を全額負担しての鉄道存続は困難との認識を伝えた。さらに、バスが専用レーンを走るBRT(Bus Rapid Transit=バス・ラピッド・トランジット)なども含めて検討した上で、選択肢として、①JR東日本が費用を全額負担し、鉄道を廃止して路線バスと乗合型タクシーを軸にした交通体系へ転換する、②鉄道存続の場合は「上下分離」方式などにより維持費用を分担し、地元側が約4億円、JR側が約2億円を負担する、という2案を提示し、バス・タクシー転換が望ましいとの意向を示した。

だが、地元2町と県は、鉄道の存続と、さらなる詳細な検討を要望して協議は平行線をたどり、2023年9月6日時点で決着を見ていない。ただ、8月以降、地元の姿勢に変化がみられ、また、2町の姿勢の差異も明確になってきた。

8月3日、NHK青森が放映した両町の町長単独インタビューによると、外ヶ浜町長は「利用者が少なく撤退したいというのは、民間の企業として正しい判断だと思う」、「地域の交通は大事なインフラなので、住民が不便にならず、値段が高くならず、時間かからない方であれば前向きに検討したい」と、JR東日本の提案に理解を示した⁸⁾。

他方、今別町長は8月10日に放映されたインタビューで「津軽線は生活の足で、JRが全額負担で早期復旧するのが当然だ。もう一度、大雨の前の姿に戻すことが先決だ」と述べた⁹⁾。

さらに8月18日、地元紙・東奥日報社の取材に対し、9月中に全世帯を対象として路線の存廃をめぐるアンケートを実施する意向を示すとともに、津軽線沿線の青森市、蓬田村を交えた4市町村長

による検討が必要だと主張した¹⁰⁾。

しかし、9月1日に4者が開催した検討会議で今別町は、JR東日本が蟹田―津軽二股間を復旧させることを条件に、津軽二股―三厩間のバス・タクシー転換を容認する考えに転じた¹¹⁾。

なお、4市町村長による検討について、青森市の西秀記市長と蓬田村の久慈修一村長は8月30日までに、応じる姿勢を明らかにした¹²⁾。

6. 考察

6-1. 被災・廃線となった前例

1987年の国鉄分割民営化以降、人口の偏在および減少の加速に伴い、全国各地で地方鉄道の存廃が課題となってきた。国土交通省の2023年5月1日現在の資料によると、2000年以降に廃止された地方鉄道は46路線、1,193.6kmに達する¹³⁾。

JR東日本は他社に比べると路線廃止に慎重な姿勢を取ってきたものの、岩手県の岩泉線（茂市―岩泉間・38.4km）が2010年7月末に発生した土砂崩れから復旧することなく、2014年、地元との合意の上でバス転換した例がある¹⁴⁾。JR東日本の資料によると、同線の輸送密度は1日46人と、同社のみならず全国の鉄道路線で最も少なかった¹⁵⁾。

一方、水害で被災し、バス転換がJR東日本から提案されたものの、復旧にこぎ着けたのが、福島県と新潟県を結ぶ只見線である。2011年7月の豪雨で会津川口―只見間27.6kmが大きな被害を受けた。11年越しの協議の結果、地元が「上下分離方式」によって年間3億円を負担することになり、2022年10月1日、1日3往復の運行が再開された。地元には歓迎する声の一方、将来的な財政負担や災害の再発を恐れる声があるという¹⁶⁾。

このほか、宮城県と岩手県を走る気仙沼線・大船渡線の一部は、2011年の東日本大震災で被災し、BRTに転換している。

6-2. 鉄道の存廃をめぐる先行研究と論点

地方鉄道をめぐっては、急激な環境変化を反映して、特に近年、さまざまな視点から多くの研究が行われ、その成果が公表されている。

例えば、植松ほか（2021）は、1981―1990年の間に廃止された地方鉄道の駅および存続している地方鉄道の駅を対象として、2010年までの10年

ごとの人口変化を検討し、鉄道廃止が統計的に有意に、駅圏人口の負の影響をもたらすこと、その影響が地域特性によって異なることを明らかにした。

また、松中ほか（2020）は同じ期間を対象として全国の160路線を対象に人口の変化を分析した結果、地方鉄道の存廃と「5～9歳」、「10～14歳」といった「10年以内に高校を卒業する年齢階層」の社会減との間に、有意な関連性があることを見いだした。そして、「これらの年齢階層の人々は今後生産年齢層として地域を支えていく人々であり、これらの年齢階層の流出がさらなる人口の減少や地域の衰退を招くことが懸念される」と指摘した。

同時に、松中らは分析において代替バスを考慮していないことから「代替バスの設定によって、バスの輸送特性を生かし、鉄道よりもアクセス可能人口が増加している場合もあり、それについて考慮する必要がある」と述べている。

一方、佐川・中谷（2020）は1993年度以降に鉄道が廃止された28市町村を対象として、廃止後の人口および所得データを、鉄道が残存した337市町村と比較・分析した。その結果、廃線が生じた鉄道路線の沿線自治体は、生じなかった鉄道路線沿線自治体と比較すると、もともと人口減少率の高い地域であり、「廃線の起きた自治体にみられる高い人口減少率は廃線以前から継続するものであり、鉄道の廃止によって人口減少率が一層高くなる効果は認め難い」と結論づけた。また、鉄道の廃止は所得変化率に対し、統計的に有意な影響を及ぼしたとは認めがたいとした。

佐川らは前者の要因として、モータリゼーションの進展や道路網の整備、鉄道廃止後の代替バスの存在を挙げ、廃止以前から地域住民の交通手段が自家用車やバス、タクシーに移行している可能性を指摘している。

ただ、以上の研究結果については、手法や地域に差異がある、他の先行研究と単純な比較検討が難しい、統計的な分析の結果であり個別の地域については必ずしも当てはまらない例がある、といった課題があり、筆者らも言及している。

他方、山下ほか（2012）は、2005年に日立電鉄（茨城県）が廃線となった沿線の常陸太田市民を対象として、廃線6年後にアンケート調査を実施した結果を報告している。

山下らは、代替バスは利便性・経済性の面から必ずしも鉄道の代替となり得ないこと、その一方で住民もある程度の適応は可能であると考えていること、ただし廃止が地域住民の精神的な安心感を奪い、喪失感を生んでいることを指摘している。

その上で、「病院や買い物に関する移動など、一部の交通弱者の社会的福祉サービスへのアクセスを保証し、いくらかの住民の精神的な安心感、地域資源としての愛着を保証することに、公共支援としてどの程度資金を投じられるか、また住民自身がどの程度の自己負担を容認しうるかを評価することにより、より具体的かつ客観的な地方鉄道の存廃論議に繋がる」と提起している。

6-3. 津軽線をめぐる協議の論点

(1) 新聞報道にみる地元町村の主張と背景

本来であれば、外ヶ浜町や今別町については、住民や行政にヒアリングを行い、主張とその根拠、背景を確認した上で協議の論点を整理する必要がある。しかし、事態がまだ流動的である事情などから、ヒアリングを実施できる状態にない。このため、地元紙・東奥日報の報道から、地元住民や沿線2町の主張と背景を整理する。

被災から間もない時期、2023年9月1日の東奥日報記事は高齢者の次のような状況と声を伝えている¹⁷⁾。

「…青森市内に住む子どもらの元へ向かう大事な交通手段という。運行中は同線1本で通えたが、運休している間は、バスで奥津軽いまべつ駅まで行き、新幹線で市内へ行く…『高齢化が進む中で、電車を使う住民にとってはずっと運行を続けてほしい路線だ』と話す」

「…『病院通いの住民や高校生たちにとって重要な路線』と早期復旧を望み、『列車が通っているだけで住む人にとってはものすごく安心感がある特別な存在』と同線や駅の存在意義を強調した」

次に、JR東日本が2022年12月、存廃の協議を開始すると表明した際、同紙は外ヶ浜町三厩地区および今別町の住民の反応を掲載している¹⁸⁾。

三厩地区については、一連のJR東日本の動きをみれば部分廃止の提案は予想できた、という観光

関係者の指摘や、「線路の修繕には費用がかかるし、直したとしても（人口減少などで）収益も見込めない。残ってほしいけれど、時代の流れかもしれない」という寿司店経営者の諦念を伝えている。

一方、今別町については、夏に開催している「荒馬まつり」を、津軽線を利用して訪れている参加者が多いという観光関係者の証言を記し、廃止となった場合は「まつりに訪れる人が減ってしまい、郷土芸能が廃れてしまう恐れもある」という不安を報告している。

さらに、JR東日本が2月12日に両町で開催した町民限定の住民説明会に際し「参加者からは生活の足として鉄道維持を求める声が続いた」と記述した上で、今別町の高齢者の証言を「…利用者が約30年で7割減少しているとのデータが記載された資料を見て『廃止の方向』と感じたと強調。通院や買い物のために青森市まで自動車を運転するには不安があるとし『赤字でも捨てられない路線もある』と訴えた」と紹介している¹⁹⁾。

しかし、5月13日の住民説明会の際は、「住民からは鉄道維持を求める意見が出た一方、JR東（日本）が利便性の向上につながるとしている新たな交通体系導入に理解を示す声もあった」と記している。さらに、地元の空気の変化を伝える以下の記述もあった²⁰⁾。

「今別町開発センターでは、鉄道復旧に約6億円かかるというJR東の試算に対し、住民が『もっと安くできるはず。復旧を再検討してほしい』と訴えた。外ヶ浜町三厩地区の総合交流促進センターかぶとも鉄道維持の意見が上がった。ただ、蟹田駅での乗り換えは階段の上り下りがあり、高齢者は不便一などと指摘した上で、バス、タクシーの導入に理解を示す人もいた」

「今別町の説明会に参加した同町の会社員男性は『運営費用を考えるとバス、タクシーに代えざるを得ない』と語った。一方、外ヶ浜町の会場に参加した、三厩駅近くに住む主婦は『自分も子どもたちも通学で鉄道を使った。特別な思いがあるので、廃線になったとしても観光資源として駅舎は残してほしい』と求めた。

以上から、地元には鉄道の廃止が日常の利便性

低下に直結するという「不安」が非常に根強いこと、一方で諦念も存在していることが確認できる。

なお、一連の報道をみる限り、青森県は「鉄道の存続」を大前提としつつも、あくまでも地元2町の判断を最優先する立場を堅持しており、只見線存続時の福島県と比較すると、関与は抑制的といえる。

(2) 「地域の持続可能性の確保」という論点

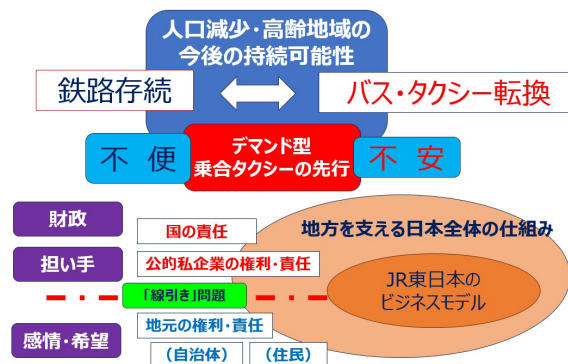
以上のように、一連の検討や協議は、地元側は「不安」を軸とし、一方でJR東日本側は「経営の論理」に立って、あくまで「鉄道の存廃」を中心テーマに進んでいる。そのこと自体は、これまでの経緯から当然であり、また、やむを得ないとも言える。ただ、地元の動きに伴走しつつ分析を重ねてきた筆者の立場からは、より本質的な「地域の持続可能性」が必ずしも論じられていない懸念を抱く。

津軽線をめぐる協議の論点を筆者の視点から整理した案が図11である。

まず、地元側の核心にある一方、必ずしも意識され、あるいは言語化されていないポイントは「青森県内で先端を行く『人口減少・高齢社会』である外ヶ浜、今別両町が、いかに『今後の持続可能性を確保していけるか』という課題」だと位置づけられよう。「鉄道の存続」か、「バス・タクシー転換」かは、極めて切実な課題ではありながら、少なくとも地元にとっては持続可能性を確保するための「手段の選択の問題」である。このことは、地元側もJR東日本側も、あらためて確認する必要があるように見える。

その意味で、地元側から、「鉄道の存続」がなぜ、いかに地域の持続可能性の確保につながり得るのか、一方で「バス・タクシー転換」がなぜ、地域の持続可能性を損なうのか、より実態に即した説明があれば、検討作業の解像度が上がる可能性を指摘できる。

特に強く鉄道の存続を要望している今別町は人口約2,000人、高齢化率55%超と、極めて厳しい環境に置かれている。それだけに、少しでもインフラの毀損を避けたいという心情を抱くことは当然と言える。とはいえ、これまで通りの社会の仕組みを維持すること自体が困難になってきた現状を踏まえれば、鉄道の存続を、どのような、持続可能



【図11】津軽線の協議をめぐる課題の整理案 (筆者作成)

な社会づくりにつなげるか、さらに踏み込んだ検討と提起が求められよう。

一方、JR東日本側は、やはり切実な経営上の問題を抱えつつ、鉄道が失われることに対する地元の「不安」にどう向き合うかが課題と言える。一定数の地元利用者が「不安」を訴えている理由と背景をどう分析し、対応するか。バス・タクシー転換による「不便」の解消、という視点から説得を試みても、視点や意識がかみ合わない可能性がある。

なお、鉄道の存廃を問わず、地域には交通網の再デザインという課題がある。津軽半島北部はこれまで、北海道新幹線や津軽線、町営バス、そして各交通拠点が必ずしも十分に連携していなかった。誰が主導して、どんな主体が、どんな仕組みを検討して最適解を探るのか。どのような結論に至っても、このような連携を再構築する必要がある。

(3) 津軽線のケースの特徴

津軽線のケースは、さらに、各地の先行事例に比べて、いくつかの特徴を指摘できる。

まず、被災に先立ち、「鉄道のない時代」を先取りするようなデマンド型乗合タクシーの運行が始まっていた点である。

結果的に、デマンド型乗合タクシーは運休を余儀なくされた津軽線区間の受け皿となったが、仮にデマンド型乗合タクシーが運行していなければ、被災による運休が鉄道の存廃検討にこのような形で直結しなかった可能性を否定できない。デマンド型乗合タクシーは鉄道の廃止を前提に運行を開始した訳ではないだけに、皮肉な展開と言える。

次に、青森県一円で結果的に鉄道の「線引き」が

行われた点である。2022年8月の豪雨では、五能線の岩館（秋田県八峰町）―深浦（青森県深浦町）間、深浦―鱒ヶ沢（青森県鱒ヶ沢町）間も大きな被害を受け、長期運休を余儀なくされた。しかし、12月23日までに全線が復旧した。

五能線の運休・復旧部分を含む区間の輸送密度（2019年度）は、能代―深浦間が309人、深浦―五所川原間が548人と、いずれも、国の有識者検討会議が存廃を検討すべきだとした「1,000人未満」に該当し、津軽線・青森―中小国間の720人を下回っていた。

一連の報道によると、同じく被災しながら復旧の有無が分かれたことに、今別町には強い不公平感が存在する。「線引き」の根拠をどう説明するかは一つの論点となろう。

青森県関連では五能線の両線区のほかに、大湊線の野辺地（野辺地町）―大湊（むつ市）間、八戸線の鮫（八戸市）―久慈（岩手県久慈市）間が同年度で「1,000人未満」に該当している。このため今後、津軽線の存廃をめぐる展開は、議論の入り口として、県内他地域の路線・線区に影響を及ぼす可能性もある。

加えて、津軽線に関する検討会議は、国の有識者検討会議が示した国主導の協議会とは異なり、JR東日本が主導して開設された。この成り立ちの差異が今後、どのような形で「先例」をつくり得るのか、あるいはあくまでも別種の試行例と切り分けられるのかが注目される。

その意味では、鉄道存廃の結論だけでなく、どのような視点から、どのようなデータに基づいて議論を重ね、結論に至るかというプロセスそのものが、JR東日本にとっても地元側にとっても一つの試金石となる。

ただ、一連の検討会議は部外者が参加できないため、直接の議論の様子は報道を通じて確認するしかないが、検討会議の様子をみても、あるいは外ヶ浜、今別両町の様子をみても、町民の意向がどう確認され、あるいは、検討作業全体に関する状況や制約の認識がどう共有されているのか、外部からは分かりづらい。その意味で、一般町民を含む当事者間には、アジェンダ設定やコミュニケーションの手法において、改善の余地が存在する可能性がある。

清水ほか（2021）が報告しているような、多様

な主体が構成する市民組織までは望むべくもないにせよ、せめて、さまざまな主体が抱える課題や制約、不安を図解して共有する仕組みがあれば、鉄道の行方をめぐる結論が出た後の、何らかの建設的な議論や対応が生じやすいのではないかと。

なお、今別町長が主張する「沿線4市町村長」による検討も、広域的な観点からは一考の余地があると見受けられる。今別町や外ヶ浜町を含む東津軽郡の各町村は、青森市と青森圏域連携中枢都市圏を構成している。奥津軽いまべつ駅における北海道新幹線と津軽線の乗り換えなどを視野に入れ、「津軽線は誰のものか」と考えた際、結果はどうあれ、広域的な視点を含めた検討は重要だろう。

（4）津軽線のケースが内包する普遍的な課題

今回のケースはもちろん、全国に通底する普遍的な課題を抱えている。

JR東日本はかねてから人口減少を予測し、ビジネスモデルの転換に備えてきた。利用の少ない路線の存廃をめぐる議論も、いつかは到来したと考えられる。しかし、COVID-19による利用者激減は、その到来を急激に前倒しした。加えて、水害によって、津軽線の北半分が議論の俎上に上った。

国鉄の分割民営化以来、JR東日本は「関東圏と新幹線、駅ナカによって確保してきた収益によって、東北や信越地域の路線を支える」スキームを維持してきた。しかし、そのスキームの限界を自ら認める形になった。

そもそも、国鉄の分割民営化に際し、不採算路線は廃止もしくは第三セクターに転換される一方、残ったローカル線は「廃止しない」と強調されていた。しかし、結果的にはなし崩し的に路線の廃止がなされてきたのは前述の通りであり、津軽線が今回の検討の俎上に上ったことには、公共性の観点から強い反発の声が筆者の近辺からも聞かれる。分割民営化時は、現在に比べれば地方の経済的疲弊も、人口減少と高齢化も、今日に比べればまだ緩やかな段階にあったとはいえ、また、JR東日本はこれまで路線の廃止に抑制的だったとはいえ、2022年夏以降の国やJR東日本の政策転換には、強い批判が存在する²¹⁾。

さらに言えば、JR各社は営利企業、そして地域寡占または独占の公共的企業という二つの側面を持つ。営利の追究と公共性の堅持という課題をど

う両立させるか、人口も財政も縮む日本社会の中で、新たな解が求められている一面もある。

「人口減少地域の公共交通機関を誰がどう支えるか」、「採算性を期待できない場合はどうするか」といった問題をさらに突き詰めると、「人口が減り、産業にもめぐまれない地方を、誰がどう支えるか」という問い、つまりは国の財政や仕組み、そして国の将来像そのものの在り方への問いをも突きつけられる。

以上を踏まえた上で、あらためて問われるのは「国はこの国の交通の在り方をどうしたいのか、どうすべきだと考えているのか」という論点である。

現時点で、国は「輸送密度 1,000 人未満の路線」について、存廃の論議のボールを投げかけた形である。しかし、国としてどのようなビジョンを描いているのか、極めて分かりにくい。また、直近の情勢をみる限り、何らかのビジョンを提示する可能性が高いとは考え難い。

以上のような構図・状況が存在していることは、たとえ解決が困難であっても、銘記しておく必要があるように感じられる。

7. おわりにー将来への希望をどうつなぐか

本稿では、津軽線をめぐる情勢が流動的な中、速報的な視点から存廃をめぐる経緯および論点の整理を試みた。

筆者の調査結果をみる限り、沿線住民の多くは日常生活において津軽線を必要としていない。しかし、自らが利用しなくても、津軽線の存在が重要なら、あるいは隣人や親類縁者が津軽線を利用しているなら、関心を持ち、何らかの形で関与するか否か、その姿勢が問われている。それを喚起できるかどうか、行政側の意識と取り組みも問われよう。

厳しい状況に置かれた津軽線と沿線ではあるが、将来では希望をつなぎ得る地域活動が進展している（榎引・2022a）。特筆すべきは、例えば「風乃まち」プロジェクトである。

2020年7月、匿名の外ヶ浜町民が COVID-19 の給付金を活用し、地域の交流と経済活動の振興を図って、若い女性のキャラクター「風乃まち」（図 12）を創出し、プロジェクトを始動させた。「風乃まち」の名は、青森県出身の小説家・太宰治

が蟹田を「風の町」と呼んだことにちなむ。

蟹田駅前のコーヒーショップ、商店街にある地元スーパー、郊外の酒店を拠点として、店の看板などをキーホルダー化した「地元民ガチャ」開発をはじめとする多彩な活動を展開し、ファンづくりを進めてきた。さら

には、活動拠点の地元スーパーが廃業を余儀なくされようとした際、従業員だった経営者の娘が事業を継承、売り場の半分を高齢者や旅人の交流スペースに改装して再スタートを切る道筋を付けた（榎引・2023b）。

鉄路の存廃をめぐる検討がどのような結論に至るにせよ、検討の視点や過程をこのような営みに接続させられれば、地域の存続に関する住民側の主体的な活動に道を開き得る。逆に、鉄路の存廃の検討自体が目的化してしまい、その後の展開に関する検討がなおざりになれば、「持続可能な地域づくり」はさらに遠ざかる。

鉄路を選ぶにせよ新たな交通体系を選ぶにせよ、町内外の人々との新たなパートナーシップをつくり続け、社会的・経済的な効果を追求し続ける営みは、地域の持続可能性の確保に不可欠だろう。

津軽線・蟹田―三厩間の存廃に関する経緯、および「風乃まち」に関する考察は、機会をあらためて報告する予定だが、筆者が提唱する「人口減少社会の再デザイン」をめぐる、青森県の将来に大きく関わる事象が 2023 年 9 月の時点で進行していることを最後に強調したい。

付記

2019 年度、津軽線の利用状況調査にご協力いただいた外ヶ浜町役場、今別町役場、および両町の住民の皆さま、そして津軽線に関する資料をご提供いただいた JR 東日本盛岡支社、青森県交通政策課に感謝申し上げます。なお、本研究は青森学術文化振興財団・令和元年度助成事業『人口減少



【図 12】「風乃まち」のキャラクター
(制作者提供)

×新幹線』社会の再デザイン①在来線の活用と町村部の振興」(あおり新幹線研究連絡会=事務局・青森大学櫛引研究室)の成果の一部である。また、本研究の一部を日本地理学会 2023 年秋季学術大会(2023 年 9 月 18 日, 関西大学)で報告した。

注釈

- 1) JR 東日本資料「路線別ご利用状況」(https://www.jreast.co.jp/rosen_avr/=2023 年 7 月 31 日閲覧)
- 2) 2023 年 7 月 11 日東奥日報記事による。
- 3) 青森県の推計人口・月報-2023 年 (<https://opendata.pref.aomori.lg.jp/dataset/1733.html>=2023 年 7 月 31 日閲覧)
- 4) 青森県・2019 年度市町村民経済計算 (<https://opendata.pref.aomori.lg.jp/dataset/1727.html>=2023 年 7 月 31 日閲覧)
- 5) 当時、青森県庁が考案・展開して話題を呼んでいた、地元漁師を海産物の販売現場で PR する「漁師カード」に触発されたという。
- 6) この数値は例年、7 月に公表されていたが、この年は 8 月の公表となった。
- 7) J R 津軽線 蟹田一三厩 存廃協議へ 赤字路線、バス転換案も 県・沿線 2 町と来月以降
- 8) NHK ニュースサイトによる (<https://www3.nhk.or.jp/lnews/aomori/20230803/6080020174.html>=2023 年 8 月 3 日閲覧)。
- 9) NHK ニュースサイト「復旧か廃線か 揺れる津軽線」(<https://www.nhk.or.jp/aomori-blog2/3010/487187.html>=2023 年 9 月 6 日閲覧)。
- 10) 東奥日報 2023 年 8 月 19 日記事「津軽線・蟹田一三厩存廃 今別町、全世帯を調査 町長意向 来月中に実施 沿線 4 首長で意見交換も」
- 11) 東奥日報 2023 年 9 月 2 日記事「津軽線存廃 津軽二股一三厩 バス・タク運行 今別町、一部転換容認」
- 12) 2023 年 8 月 31 日, 東奥日報記事「J R 蟹田一三厩 4 市町村長意見交換 青森、蓬田応じる方針」
- 13) 国土交通省「近年廃止された鉄軌道路線」(<https://www.mlit.go.jp/common/001344605.pdf>=2023 年 8 月 3 日閲覧)
- 14) JR 東日本「岩泉線の廃止について」(https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_20131107.pdf=2023 年 8 月 3 日閲覧)。

- 15) JR 東日本「岩泉線(茂市~岩泉)について」(https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/iwaizumi_course.pdf=2023 年 8 月 3 日閲覧)。
- 16) 朝日新聞 2022 年 10 月 1 日記事「只見線、きょう 11 年ぶりに全線開通」(<https://digital.asahi.com/articles/ASQ9Z721SQ9ZUGTB001.html>=2023 年 8 月 3 日閲覧)
- 17) 東奥日報 2023 年 9 月 1 日記事「津軽線不通『早期復旧を』大雨被害の蟹田一三厩 沿線住民の大事な足」
- 18) 東奥日報 2022 年 12 月 20 日記事「津軽線・蟹田一三厩 存廃協議へ『鉄道維持』県・2 町鮮明 観光関係者、町の将来懸念」
- 19) 東奥日報 2023 年 02 月 14 日記事「路維持求める声 津軽線説明会 今別、外ヶ浜町民に不安」
- 20) 東奥日報 2023 年 5 月 14 日記事「津軽線・蟹田一三厩間 説明会 住民から鉄道維持の声 バス・タク転換に理解も」
- 21) 朝日新聞デジタル 2023 年 9 月 1 日記事「JR 赤字ローカル線『地元が金出せば存続、おかし』鳥塚亮氏は語る」(<https://www.asahi.com/articles/ASR80755HR8XOXIE03F.html>=2023 年 9 月 6 日閲覧)

文献

【引用文献】

- あおり新幹線研究連絡会(2020)『『人口減少×新幹線』社会の再デザイン①在来線の活用と町村部の振興』成果報告書, 34p
- 植村洋史・松中亮治・大庭哲治(2021)「地方鉄道の存廃が駅勢圏人口に及ぼす因果的影響の分析」, 土木計画学研究・論文集 D3(土木計画学), 76(5), pp.I_1127-I_1135
- 大坂直樹(2022)「」, 東洋経済オンライン 2022 年 1 月 24 日記事 (<https://toyokeizai.net/articles/-/504679>=2023 年 7 月 31 日閲覧)
- 櫛引素夫(2020a)「人口減少地域における在来線・整備新幹線の利用状況と行方-津軽半島の住民調査から-」, 日本地理学会 2020 年春季学術大会発表要旨集
- 櫛引素夫(2020b)「コロナ禍における協働プロジ

- エクト2題」, 青森大学附属総合研究所・総研だより, 2 (2), pp.1-3
- 櫛引素夫 (2022a) 「世界遺産登録と新幹線は地域をどう変えるのかー北海道・北東北エリアの観光に注目して」, 弘前大学大学院地域社会研究科年報, 18, pp.87-105
- 櫛引素夫 (2022b) 「津軽線, 被災して見えた『もし鉄道がなかったら』/8月の豪雨で部分運休, 乗合タクシーが振替輸送」, 2022年9月25日東洋経済オンライン記事 (<https://toyokeizai.net/articles/-/616278>=2023年7月31日閲覧)
- 櫛引素夫 (2023a) 「JR 津軽線の試練と今後の展望 (速報)」 (東北地理学会 2022 年秋季学術大会発表要旨), 季刊地理学, 75 (1), pp.37-38
- 櫛引素夫 (2023b) 「津軽線, 『鉄道存廃議論』の先にある地元の課題/蟹田一三厩間が存続しても住民連携は不可欠」, 2023年2月11日東洋経済オンライン記事 (<https://toyokeizai.net/articles/-/651477>=2023年7月31日閲覧)
- 佐川大輔・中谷友樹 (2020) 「鉄道路線の廃止が沿線自治体の人口・所得水準変化率に及ぼす影響」, 季刊地理学, 72 (2), pp.107-121 清水省吾・中川大・金山洋一・本田豊・村尾俊道 (2021) 「地方鉄道再生の合意形成過程において市民組織が果たした役割に関する研究ー福井県における事例を踏まえてー」, 土木学会論文集 F5 (土木技術者実践), 77 (1), pp.101-111
- 松中亮治・大庭哲治・植村洋史 (2020) 「地方鉄道の存廃と駅勢圏における年齢階層別人口の社会増減との関連分析」, 土木計画学研究・論文集 D 3 (土木計画学), 75 (6), pp.I_239-I_247
- 山下良平, 石下諒, 新井健 (2012) 「地方鉄道廃止後の沿線住民の交通行動と意識の変化に関する研究」, 地域学研究, 42 (4), pp.977-989

The Future of the Tsugaru Line and Issues Concerning the Existence and Abolition of the Railroad

Motoo KUSHIBIKI

Faculty of Sociology, Aomori University

要 旨

青森県の津軽半島を走る JR 東日本のローカル線・津軽線は, 2022 年 8 月の豪雨で北側半分の間が被害を受け, 運休を余儀なくされた. 沿線の外ヶ浜町と今別町は人口減少と高齢化が進んでおり, 将来的に大きな需要が見込めない. 一方で, JR 東日本は 2022 年 7 月, 津軽線とデマンド型乗合タクシーを組み合わせた新しい交通体系の構築を試行していた. このため, JR 東日本は 2 町と青森県に対し, 検討組織の開設を呼び掛け, 運休区間の鉄道を廃止してバスとタクシーを組み合わせた交通体系を構築するプランを提案した. 地元側は鉄道の存続を希望しているが, 2023 年 9 月現在, 結論は出ていない. 問題の本質は, 鉄道の存廃ではなく「地域の持続可能性の確保」であり, 当事者間のアジェンダ設定とコミュニケーションの手法には, いくつか改善の余地が存在する可能性がある.

キーワード: 津軽線, 外ヶ浜町, 今別町, デマンド型乗合タクシー, JR 東日本, 持続可能性