

ローカル線の廃線と 自動車交通への転換について

2026年6月26日

青森県本部／今別町職員組合 小鹿 亮磨

目次

1. 今別町と津軽線の状況について
2. 津軽線運休・自動車交通転換の経緯
3. 大雨被害の状況
4. 運休期間の地域交通
5. 津軽線被災に伴う各団体の主張
6. そもそも民間業者に廃線しないことを求めることができるのか
7. 全世帯アンケートについて
8. どうやって復旧断念に至ったか
9. 津軽線廃線、自動車転換へ
10. これからの運行について
11. まとめ

今別町と津軽線の状況について

今別町と津軽線の状況

位置：青森県の北西、津軽半島の先にあり、海を挟んで北海道と面している

人口：2,000人弱

状況：県内一の高齢化率、人口減少も著しい

夏の荒馬まつりには県内外から参加者多数

津軽線：昭和33年に全線開通、中小国～三厩間非電化
年々利用者が減少

今別町と津軽線の位置関係

津軽線は青森市から外ヶ浜町三厩地区までを結ぶ鉄道で、主に通学や通院、買い物などの生活交通として利用されている。



(1)

津軽線運休・自動車交通転換の経緯

津軽線運休・自動車交通転換の経緯①

- 令和4年8月 大雨災害発生（蟹田以北13カ所で津軽線被災）
- 令和4年11月 JR東日本から復旧工事が困難との説明
- 令和5年1月 地域交通検討会議を開始
- 令和5年2月 JR東日本による第1回住民説明会実施（5月に第2回、11月第2回）
- 令和5年4月 JR東日本から自動車交通への転換案の提案
- 令和5年7月 今別町長・町議会議員BRT視察
- 令和5年9月 今別町全世帯アンケート実施

津軽線運休・自動車交通転換の経緯②

- 令和6年5月 苦渋の決断として津軽線復旧を断念（県も転換案を容認）
- 令和6年8月 町とJR東日本による町内の鉄道施設の合同視察
- 令和6年10月 JR東日本盛岡支社及び本社に要望書提出
- 令和7年6月 合意書・覚書締結
- 令和8年1月 NPO法人発足

大雨被害の状況

大雨被害の状況（町内）

- 今別町では8月の平均降水量154mmに迫る129mmが1日で降る。
- 国道や県道の土砂崩れにより、一時陸の孤島になる。
- 町道も複数個所で冠水、地区が分断される。
- 新幹線駅前や道の駅周辺も冠水。
- 田畑も冠水し、農業被害も発生。
- 職員も24時間体制で業務にあたる。



町道(土砂崩れ)



新幹線駅前(冠水)

大雨被害の状況（津軽線）

■説明内容

①津軽線の被災状況

- ・ 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



枝沢橋りょう応急処置後
幅28m高さ4.5mの盛り土が流出

②復旧工事の検討状況

- ・ 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

③津軽線の利用状況

- ・ 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

④今後の進め方

- ・ 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たい
- ・ 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

運休期間の地域交通

運休期間の地域交通

1. 津軽線のダイヤをベースにし、増便して代行バスで運行
2. 通勤通学を除く、利用者が少ない時間帯をわんタク定時便（ハイエース）による定期路線運行
3. わんタクフリー便によるエリア型デマンド交通で振替輸送

わんタクについて

- わんタクフリー便は、今別町と外ヶ浜町ほぼ全域をエリアとしたドア・ツー・ドア交通
- わんタク定時便は定時路線型で予約すれば路線上どこでも乗車可能、降車場所は自由

津軽エリアをスイスイ観光! 気軽にお出かけ!

電話やネットで 簡単予約! **乗合タクシー わんタク**
(青森県今別町・外ヶ浜町の一部エリア)

わんタクフリー便
エリア内ならどこでも乗降予約OK!
WANDO TAXI

わんタク定時便
新幹線や在来線からも乗り継ぎ便利!
ルート上はどこでも乗車可能!
WANDO TAXI

更に便利になって2024年度もサービス継続

「わんタクフリー便」と名称を改め 運行エリア拡大!

営業時間: 9:00~17:00
配車のご予約は9:00~16:30までの30分間隔

運行本数追加&乗り継ぎ改善で お出かけをより便利に!
4つの乗降箇所を新設!
〔ホテル電報〕、〔三陸体育館〕、
〔浜名五十嵐温泉〕、〔マエダストア黒田店〕

予約は 電話予約 050-3135-2258
WEB予約 <https://weborder2.dennokotsu.jp/form/wando>

運賃 (1人1回)
500円 (17歳定額乗車 3,000円)
300円 (17歳以下乗車 2,000円)

※運賃のお支払いは乗車時に、現金のほか、交通系電子マネー、クレジットカード、QRコードで決済可能
※定期乗車利用は予約制で外ヶ浜町在住の方限定

期間 2025年3月31日(月)まで

※ わんタク定時便はルート上どこでも乗車可能(乗降箇所以外での乗車は要予約)
※ ルート外でも、〔外ヶ浜中込病院〕〔黒田店〕〔青森トンネル記念館〕を予約可能

地域交通の導入について

1. 今別町でもデマンド交通については長年検討してきた
2. タクシー会社が1社しかなく、従業員も当時2～3人であったため、町内のデマンド交通を断念してきた
3. JRが委託したことにより、従業員と車両が急増
4. JR東日本による多額のお金が動かなければ、町内のデマンド交通は実現できなかった

津軽線被災に伴う各団体の主張

JR東日本の主張

1. 年々利用者が減ってきている
2. 復旧のためには森林事務所などとの協議が必要であり、技術的にも根本的な改善が難しい
3. 大量輸送という面で鉄道の特性が発揮できていない
4. 災害は廃線理由ではない

今別町の主張

1. 津軽線を早期復旧してほしい
2. 他市町村に行くための重要な生活交通
3. 通院や通学で利用している方がいる
4. 今別～蟹田間には冬季に事故が多発する峠がある
5. 県にリーダーシップをとってほしい

外ヶ浜町の主張

1. 鉄路にこだわらない
2. 料金が高くなり、利便性が落ちないのであれば、電車以外の方向も考えたい
3. こ線橋の階段で苦勞している高齢者が多くいるため改善してほしい

青森県の主張

1. 自治体の意見を尊重する
2. 災害が起こってもすぐ復旧する路線もあるため、災害を契機に存廃の議論が行われるということは筋違い
3. 一方で地域としての最適な交通がその何なのか一旦冷静に考えていく必要がある

そもそも民間業者に廃線しない
ことを求めることができるのか

民間業者に鉄路復旧を求める理由付け①

JR会社法附則第2条（指針の公表等）

国土交通大臣指針として「新会社は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十八条の二の規定により、**現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明するものとする。**」とされている。

民間業者に鉄路復旧を求める理由付け②

明確に法律等で定められているわけではなく、国土交通大臣の指針ですら「承諾を得る」ではなく、「十分に説明すること」となっている。

公共交通を民間事業者が運行することについて

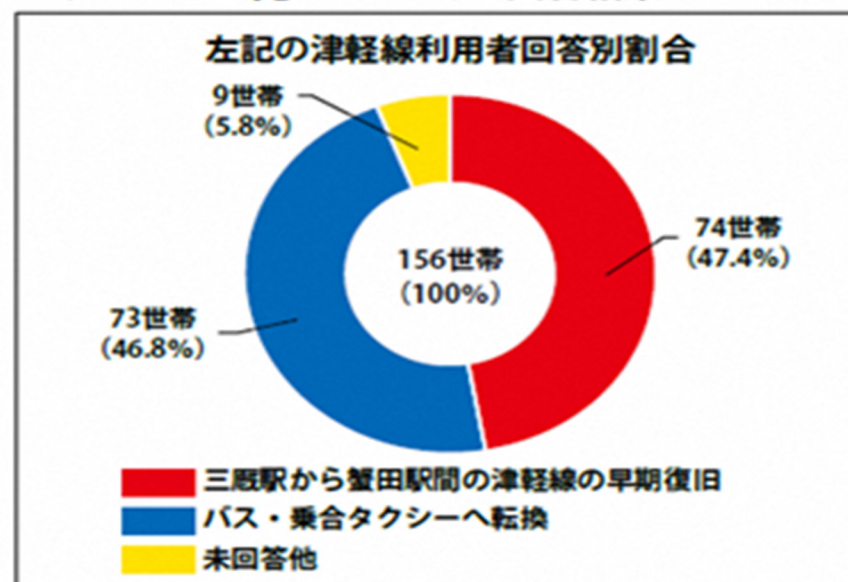
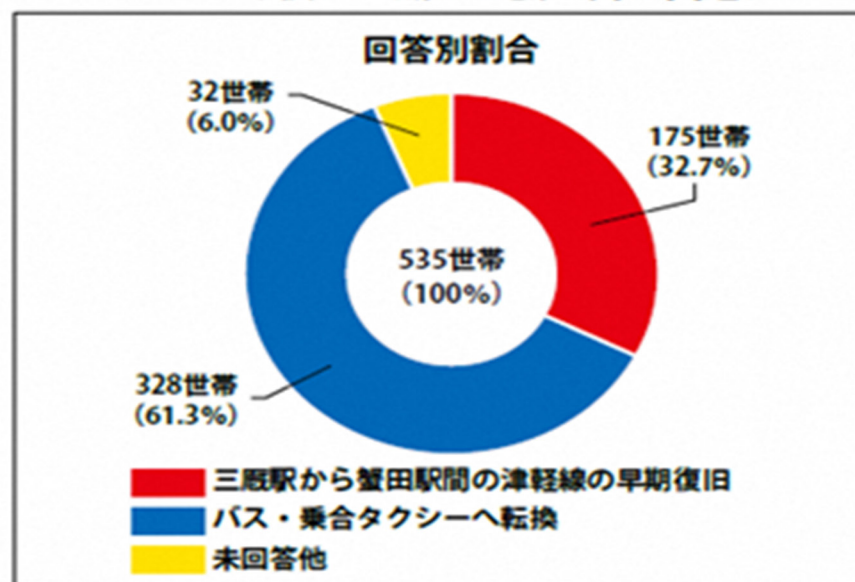
1. 利益を追及する民間業者としては、赤字を解消するのは当然
2. 人口減少が進んでいく中で地方で黒字を維持するのは困難
3. 赤字路線を廃線していくのであれば、地方の路線はなくなる
4. 人口が少ない地域は、そもそも地域交通が少なく、1つなくなるだけで交通空白地帯になる可能性もある
5. 公共交通を守るには市町村、県、そして国がしっかりと支援しなければならない
6. 特に国は国鉄を民営化したことを踏まえ、地方の交通をしっかりと支えなければならない

全世帯アンケートについて

全世帯アンケート

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べきか。」についての回答結果



(4)

アンケート結果に対する今別町の見解

町民の 1 / 3、津軽線利用者の 1 / 2 が復旧を望んでいる。
過半数ではないにしても、これほど多くの意見を切り捨てるわけにはいかない。

アンケートのメリット

- 客観的な町民の意見を得られる
- 結果によっては、町の主張の裏付けとなる
- **JR**東日本への請願のための根拠となる

アンケートのデメリット

- 結果が予想できない
- 結果が町の主張に沿わない場合もある
- 結果については、どんな結果でも公表が必要になる
- そもそも関心のない人もいる

どうやって復旧断念に至ったか

検討された様々な案

- 完全な津軽線の復旧
- 新幹線駅のある二股まで復旧
- 自動車交通へ転換
- 新幹線の線路を使った復旧
- **BRT化**

議論は平行線

各団体で意見が異なったことから、下記のとおり議論は平行線となった。

- **JR東日本**は自動車交通転換を提示
- 今別町では早期復旧求め続ける
- 外ヶ浜町は自動車交通転換容認
- 青森県は自治体の意見を尊重

決め手になったのは

- 青森県がJR東日本の自動車交通案を容認し、それを今別町に伝えに来た。
- それが決定打となり、これ以上議論を続けていても町や沿線自治体のためにならないと判断し、今別町も廃線容認の苦渋の決断をした。

町民の反応について

- アンケート結果からも想像以上に自動車転換の意見が多かった
- 災害があったから津軽線が運休し、無理やりにでも自動車交通で代行することになった。一度バス運行を始めると抵抗感がなくなる。
- 高齢化率も高く、保守的な町であることを踏まえれば、本来はもっと多くの鉄道復旧の意見が出されることが想定された。

津軽線廃線、自動車転換へ

JR東日本の自動車交通転換案

- 正式な自動車転換は令和9年4月1日から実施
- **JR東日本**では、年間1.7億円を18年間拠出することを提案
- 1.7億円は代替交通の年間経費
- 18年間は**NPO**で地域交通を一体的に運営（町営バスとの重複も解消）
- 効率的な運営により経費を削減
- **NPO**には**JR東日本**から職員を2人派遣

廃線・自動車交通転換に伴い、何を決めるか

1. 地域交通をどのように再編するか
2. どの経費を誰が負担するか
3. 残された鉄道施設はどうするか
4. その他、町への貢献は？

JR東日本盛岡支社及び本社への要望内容

- 18年以上の自動車交通の運行
- 金額の増額
- 自動車交通のダイヤ等を地域の要望を踏まえた設定
- 一部の停留所の待合室を設置
- 直通路線のJR負担での新設
- 自治体の鉄道用地活用の容認
- 鉄道用地の除草や除雪
- 交通や支障の支障になる鉄道施設の撤去
- 地域貢献について（所有者不明のこ線橋補修など）

結果的には

- 年間 1. 8 7 億円（消費税含む）をJR東日本より抛出
- 積算根拠は 1. 7 億円は代替交通の年間経費＋消費税
- 1 8 年間はNPOで地域交通を一体的に運営（町営バスとの重複も解消により経費を削減）
- NPOでの運行は 1 8 年以上を目指す
- NPOにはJR東日本から職員を 2 人派遣
- 支障となる鉄道施設については、JR費用で撤去

廃線後のJRの施設について

- 今別町には、踏切、鉄橋、ホームなど腹痛の鉄道施設が存在
- 基本的には線路などは残置（引き続きJR東日本が管理）
- **JR東日本の負担で支障となる鉄道施設を撤去**
- 施設撤去後は町に移管
- 廃線になる令和9年4月までは施設の撤去は開始できない

廃線後の施設使用

今別町は廃線後の鉄道用地を利用した駅前整備事業を発表

1. 道の駅の拡張整備
2. 宿泊施設の増設
3. イベント広場の整備

これからの運行について

NPOでの地域交通運行

NPOにより 2 町を跨ぐ一体的な運行が行われれば、乗り継ぎや重複の問題も解消され、経費も削減できることから理想出来ではある。

しかし、**JR**東日本がバス運行のノウハウを持っていないことや誰が運行を行うかなどの大きな問題も残っている。

また、町営バスとスクールバスの両方を運行することで効率化を図っている場合、交通を統合することが困難

まとめ

まとめ①

1. 資金の投入によって今まで解決できなかった問題を解決できる可能性がある
2. 廃線を拒むにあたっての法的根拠が乏しい
3. 民営化の責任も含め、国が地方の交通を責任もって支えていかなければならない
4. 住民アンケートの実施はアンケート後のことも考慮して実施する必要がある
5. 市町村間で意見が別れたときは、県が梃をとらなければいけない場合がある

まとめ②

6. 新しい交通への転換は住民も不安、災害等で一時的にでも転換しなければならぬ状況は、ある意味で新しい交通を試すチャンス
7. 廃線後の鉄道施設を活用する方法もある
8. NPOによる一体的な交通には、バス交通のノウハウ不足や運行事業者どうするかなどの大きな課題がある
9. 町営バスとスクールバスの両方を運行することで効率化を図っている場合、交通を統合することが困難

参考文献

- (1) 今別町ホームページ内－交通アクセス
- (2) 広報いまべつ令和5年3月号8ページ
- (3) わんタクチラシ
- (4) 広報いまべつ令和6年1月号4ページ