

## 岩泉線(茂市～岩泉)について

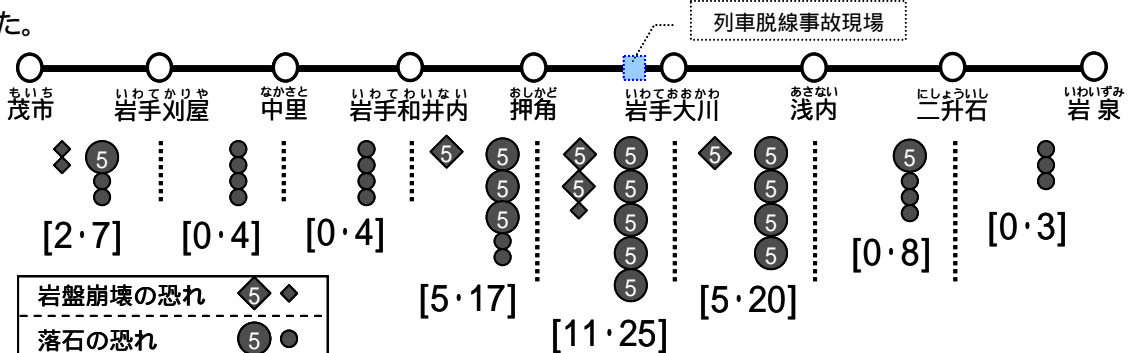
2010年7月31日に押角～岩手大川間で発生した列車脱線事故により、岩泉線は全線で運転を見合わせ、バスによる代行輸送を行ってまいりました。この事故を受け、当社では「岩泉線土砂崩壊災害原因調査検討委員会」(以下、「委員会」とします)を設置し、事故原因の調査や岩泉線全線の安全性の評価等を行いました。昨年12月に委員会の結論が出されましたので、その後、当社として必要となる安全対策について検討を進めてまいりました。

### 安全性評価と対策

列車の安全を確保するためには多額の費用と長期にわたる工事が必要

委員会での安全性評価の結果、今回の事故と類似した大規模な岩盤崩壊の恐れのある箇所が23箇所、列車の運行に影響のある大きな落石の恐れのある箇所が88箇所あることが判明しました。

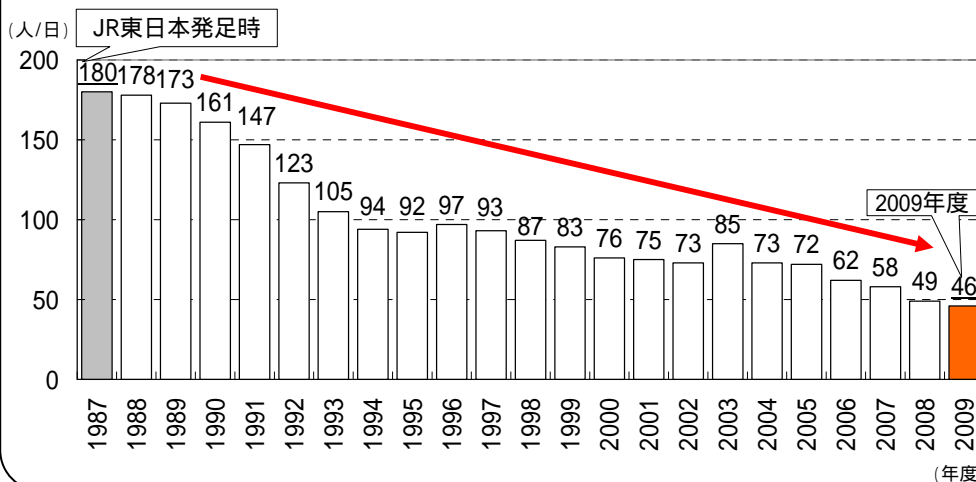
安全性評価に基づき、列車の安全運行を確保するために必要な安全対策について検討した結果、列車の安全を確保するためには少なくとも約130億円の費用と長期にわたる工事が必要であることが明らかになりました。



### ご利用状況の推移

ご利用のお客さまは大変少なく、今日まで減少が続いている

岩泉線については、ご利用になるお客さまが年々減少し、今日では大変少ないご利用状況となっております。お客さまの平均通過人員(1日1kmあたりの通過人員)は、JR発足時の1987年度は180人/日でしたが、2009年度では46人/日となっており、約1/4に減少しております。



当社全67路線(在来線)のご利用状況  
(2009年度の平均通過人員)

1位	山手線	1,067,341
2位	埼京線	700,169
3位	東海道本線	333,963
4位	横浜線	218,655
5位	総武本線	203,461

63位	米坂線	436
64位	北上線	408
65位	山田線	392
66位	只見線	388
67位	岩泉線	46

[参考] 三陸鉄道(全線):449  
2008年度鉄道統計年報より

こうした状況に鑑み、岩泉線を鉄道として復旧することは断念せざるを得ず、当社の責任において、バスにより地域の交通を確保していきたいと考えております。

# 岩泉線(茂市～岩泉)について

2012年3月30日  
東日本旅客鉄道株式会社

# 岩泉線押角～岩手大川間列車脱線事故

発生日時 2010年(平成22年)7月31日(土) 7時33分頃

## 事故概要

- ・茂市発・岩泉行の683D列車(1両)が線路上に堆積した土砂に乗り上げて脱線
- ・お客さま7名と乗務員(運転士・車掌)2名のうち、お客さま3名と乗務員2名が負傷

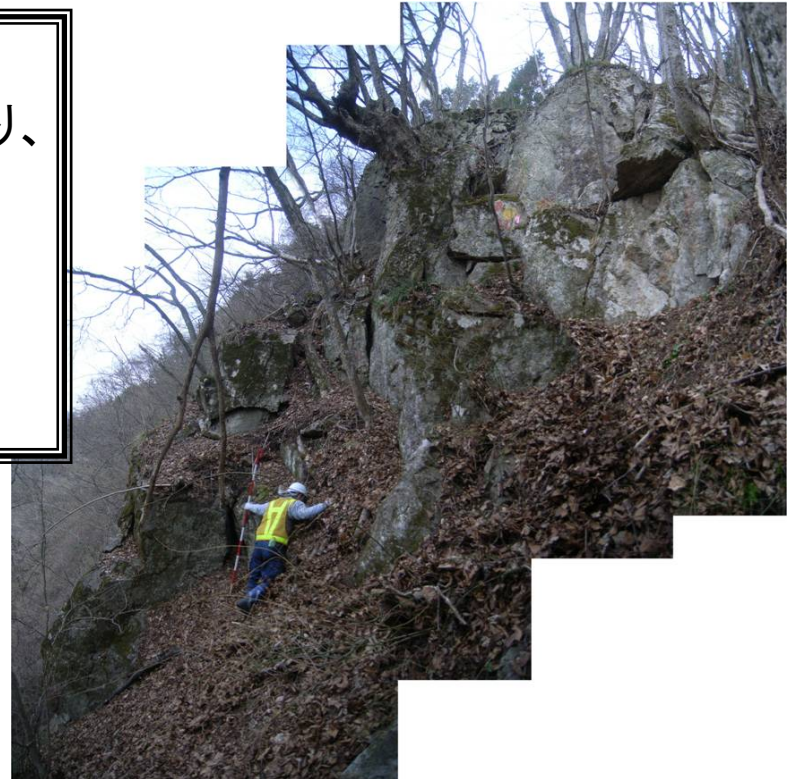
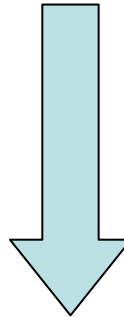


2010年8月2日より代行バス輸送(8便/日)

# □岩泉線土砂崩壊災害原因調査検討委員会

- 今回の土砂崩壊は、  
先行降雨の少ないなかで発生した稀な事象であり、  
**安全の確保を最優先する観点から、  
詳細な原因調査を実施した。**
- 委員会では発生原因とメカニズムを解明し、  
**岩泉線全線における安全性の評価  
及び災害防止対策の検討を行った。**

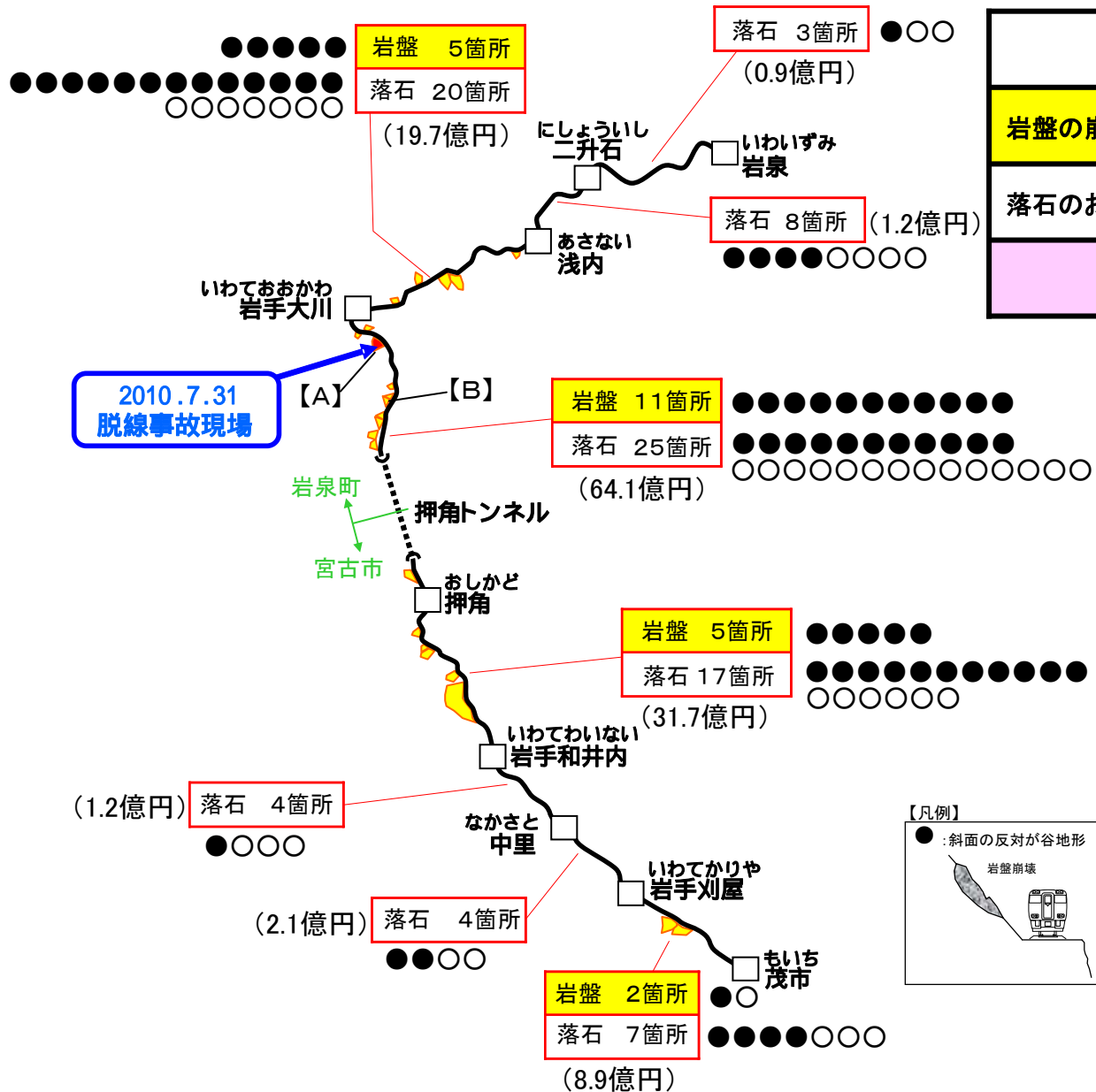
第1回 : 2010年 8月30日  
第2回 : 2010年11月19日  
第3回 : 2011年 7月 1日  
第4回 : 2011年12月 9日



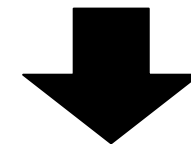
## 【委員会の結論】

- 長年にわたる降雨や地震、凍結融解作用などにより表層付近の岩盤の緩みや風化が少しずつ進行し、斜面全体が徐々に不安定な状態となり崩壊した。
- 今回と類似した**大規模な岩盤崩壊**の恐れのある箇所が**23箇所**、列車の運行に影響のある**大きな落石**の恐れのある箇所が**88箇所**あることが判明した。

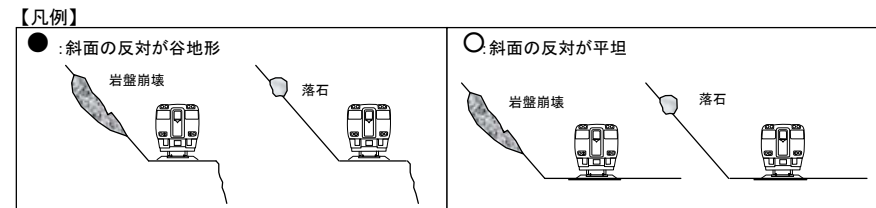
# □岩泉線全線の安全性評価と対策費用



	箇所数	対策費用
岩盤の崩壊のおそれのある箇所	23箇所	103億円
落石のおそれのある箇所	88箇所	27億円
計	111箇所	130億円

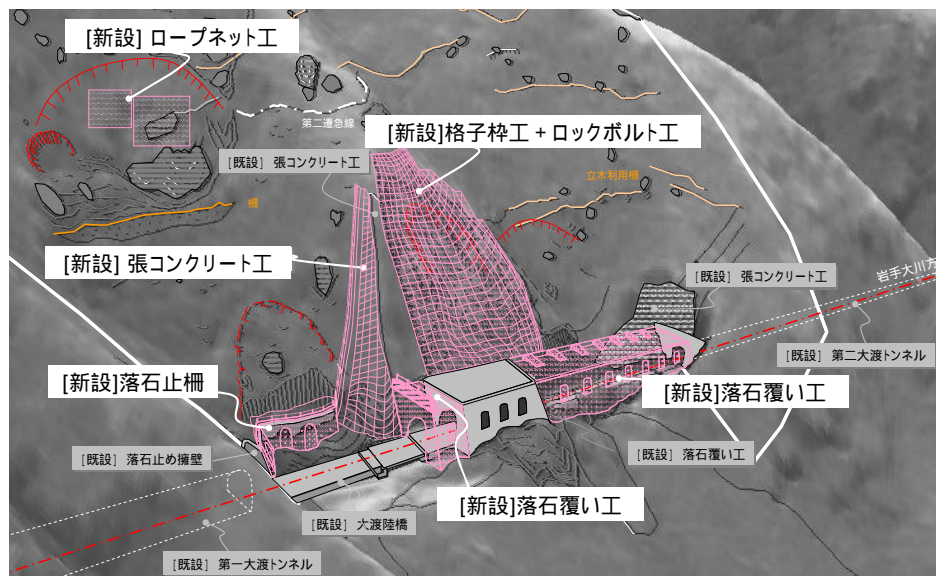


**列車の安全運行に  
必要な対策費用  
少なくとも約130億円**



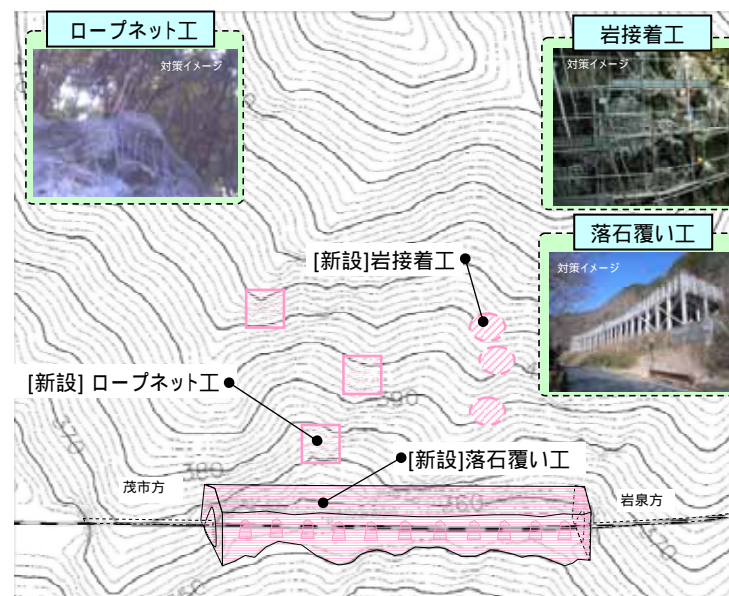
# 対策事例

## 【A】押角～岩手大川間【脱線事故現場】



工種		数量	対策費
岩盤崩壊対策	落石覆い工	32m	1.3億円
	格子枠工 + ロックボルト工	1,600m <sup>2</sup>	2.8億円
	張コンクリート工	650m <sup>2</sup>	0.4億円
落石対策	ロープネット工	200m <sup>2</sup>	0.1億円
	落石止柵	30m	0.3億円
合計			4.9億円

## 【B】押角～岩手大川間

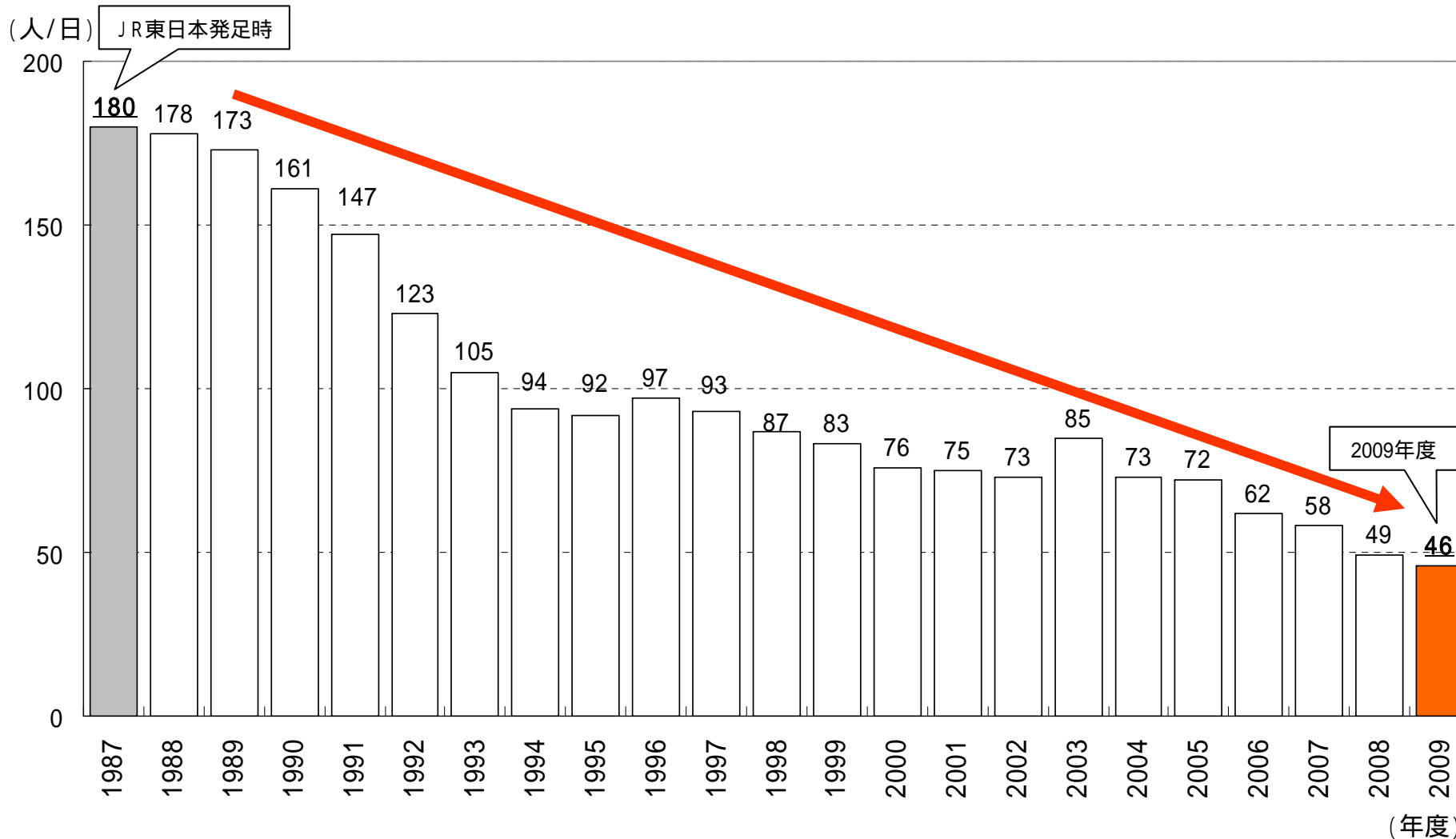


工種		数量	対策費
岩盤崩壊対策	落石覆い工	100m	4.0億円
	岩接着工	3箇所	0.9億円
	ロープネット工	300m <sup>2</sup>	0.1億円
合計			5.0億円

# 岩泉線のご利用状況



「平均通過人員」 ご利用されるお客さまの1日1kmあたりの人数



# ご利用状況の比較



「平均通過人員」 ご利用されるお客さまの1日1kmあたりの人数

## JR東日本路線別の状況

(2009年度・在来線全67線区) (人/日)

1位	山手線	1,067,341
2位	埼京線	700,169
3位	東海道本線	333,963
4位	横浜線	218,655
5位	総武本線	203,461

}

63位	米坂線	436
64位	北上線	408
65位	山田線	392
66位	只見線	388
<b>67位</b>	<b>岩泉線</b>	<b>46</b>

## 全国のご利用の少ない路線(2008年度の下位10路線)

JR線	(人/日)	JR線以外	(人/日)
山田線(JR東日本)	404	三陸鉄道(北リアス線)	530
只見線(JR東日本)	400	南阿蘇鉄道	496
日高線(JR北海道)	355	東海交通事業	483
名松線(JR東海)	333	長良川鉄道	458
予土線(JR四国)	280	長野電鉄(屋代線)	450
木次線(JR西日本)	267	錦川鉄道	435
留萌線(JR北海道)	188	津軽鉄道	423
大糸線(JR西日本)	170	秋田内陸縦貫鉄道	402
三江線(JR西日本)	83	三陸鉄道(南リアス線)	292
<b>岩泉線(JR東日本)</b>	<b>49</b>	阿佐海岸鉄道	124

2008年度鉄道統計年報より

- ・長野電鉄(屋代線) は、2012年4月1日廃止予定
- ・十和田観光電鉄(1,177人/日)は、2012年4月1日廃止予定



「」は  
第三セクター



# 岩泉線の収支状況

収支(2009年度)

(単位 百万円)

営業収益		営業費	
運賃収入	8	列車運行にかかる経費	208
		固定資産税	8
その他の収入	0	減価償却費	48
<b>営業収益 計</b>	<b>8</b>	<b>営業費 計</b>	<b>265</b>
		<b>営業損益</b>	<b>257</b>

(単位 百万円)



上記の表は、岩泉線の今後の輸送サービスを考えるにあたり、特に同線に直接関係する収入・費用を切り分けて算出し、作成したものである。小数点以下を切り捨てて表記しているため、合計値が合わない場合がある。

# 代行バスのご利用状況

2012年1月16日～2月29日までの実績



上り	2便	4便	6便	8便
岩 泉		8:04	16:47	19:17
岩手和井内	6:29	9:14	17:57	20:27
茂 市	6:55	9:44	18:27	20:57
宮 古	=	10:17	=	21:30

下り	1便	3便	5便	7便
岩 泉	7:39	8:41	17:53	20:16
岩手和井内	6:29	7:27	16:39	19:02
茂 市	6:03	7:01	16:13	18:36
宮 古	5:30		15:40	

2011年12月12日改正(冬ダイヤ)

平均乗車人数(人)

平 日	9.3	13.1	1.9	3.4
土休日	2.4	7.6	2.1	1.2

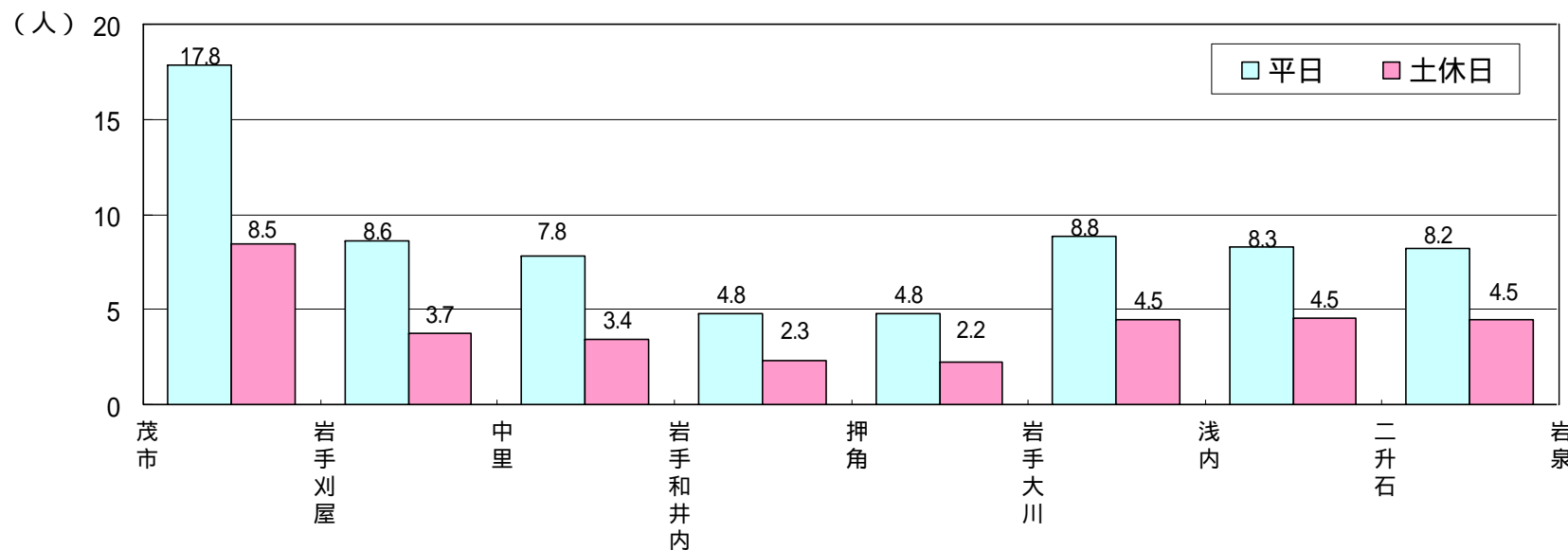
平 日	7.3	0.4	7.1	8.8
土休日	4.3	0.4	6.7	2.7

全便平均

6.4
3.4

ご利用延べ人数を集計

区間別乗車人数(1日あたり)

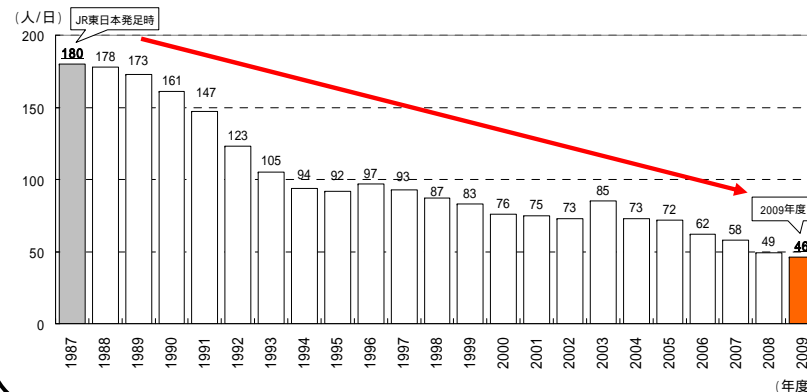


# 岩泉線についての方針

列車の安全運行を  
確保するためには  
多大な費用と時間が必要



ご利用のお客さまは  
大変少なく、  
今日まで減少が続いている



岩泉線を鉄道として復旧することは断念せざるを得ず、  
当社の責任において、バスにより地域の交通を  
確保していきたい。

このたび岩泉線につきまして、誠に残念ながら鉄道での復旧を断念せざるを得ないという結論に立ち至りました。

既にご承知のように、岩泉線は2010年7月31日に<sup>おしかど</sup>押角・<sup>いわて</sup>岩手大<sup>おお</sup>川間で発生した列車脱線事故により全線で運転を見合わせ、バスによる代行輸送を行ってまいりました。

この事故を受け、社外の有識者を交えた「岩泉線土砂崩壊災害原因調査検討委員会」による全線の安全性評価等を行った結果、今回と類似した大規模な岩盤崩壊の恐れのある箇所が23箇所、列車の運行に影響のある大きな落石の恐れのある箇所が88箇所あることが判明しました。

この委員会での安全性評価に基づき、当社として列車の安全運行を確保するために必要な方策を検討した結果、安全対策に少なくとも約130億円の費用と長期にわたる工事が必要であることが明らかになりました。

一方、岩泉線をご利用になるお客さまは年々減少し、当社発足時の1987年度は180人/日(1日1kmあたりの通過人員)だったものが、事故発生前の2009年度には46人/日と、約4分の1にまで減少して、大変少ないご利用状況となっております。

こうした状況に鑑み、今後、鉄道に代わる地域のみなさまの交通手段を当社が責任をもって確保するという立場から、岩手県、宮古市、岩泉町等、関係のみなさまに対して、引き続き十分なお説明と協議を丁寧に行ってまいりますので、何卒ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

2012年3月30日  
東日本旅客鉄道株式会社