

ZENKO緊急学習会
「これでいいのか新幹線」
有害残土問題から見える
鉄道政策の問題点

安全問題研究会
2021年7月22日

北海道新幹線札幌延伸工事

- 2016年、新青森～新函館北斗開業
- 2030年開業を目指し札幌延伸工事

札幌延伸工事の目的

- 札幌開業を機に「現在抑制されている新幹線の高速輸送機能を最大限発揮することにより経営的自立」を図る
- 「開発・関連事業」「各地の鉄道路線活性化と観光地域づくり」を経営再建の柱に据えるとしている（「JR北海道グループの経営再生の見通し(案)」より）

「JR北海道グループの経営再生の見通し(案)」では・・・

- 新幹線札幌開業により「収支均衡」を実現する
- 輸送密度200人未満の5線区について「地域の皆様とともに、鉄道よりも便利で効率的な交通手段に転換」と廃止を鮮明に打ち出し。
- これでどうして「新幹線開業効果の道内全域への波及」ができるのか？

「JR北海道グループの経営再生の見通し(案)」への根本的疑問

- 東京～札幌間のうち、JR北海道管轄区間は最も乗客の少ない新青森以北だけ。これで収支均衡をどのようにして実現するのか？
- 2018年度の北海道新幹線は函館開業しかしていない現時点でも**102億円の赤字**。JR北海道の経常損益における赤字額(189億円)の54%。

赤字額だけなら

- JR北海道の赤字全体の半分以上を生み出している新幹線こそ真っ先に廃止でよいはず。
- しかし、新幹線は「別格」で議論すらされない。しわ寄せはローカル線へ。
- 誰も乗らない新幹線のために道内の幹線、本線クラスの路線が廃止でよいわけがない。

今、道内で起きているのは……

- JRが切り捨てるを明確にしている5線区のうち3線区は「本線」
- ローカル線廃止問題ではなく「幹線」「本線」廃止問題である。



そもそも「本線」とは何か？

- 鉄道国有法施行(1906年)後、路線名が「国有鉄道線路名称」(明治42年鉄道院告示第54号)で規定
- 「分岐する支線を持っていること」が本線を名乗る条件
- 木でいえば本線は「幹」、支線は「枝」
- JR北海道は枝を全部切り、幹まで切ろうとしている

根室本線まで廃止？

- 石勝線(1981年開通)まで、根室本線は札幌～帯広・釧路・根室を結ぶ唯一のルート。
- 食堂車連結の特急や貨物列車が頻繁に走った。



- 幌岡信号場←赤平 上り特急「おおぞら」
(「ただいま鉄道写真スキャン中」より拝借
<https://railway-photo.hatenablog.com/>)

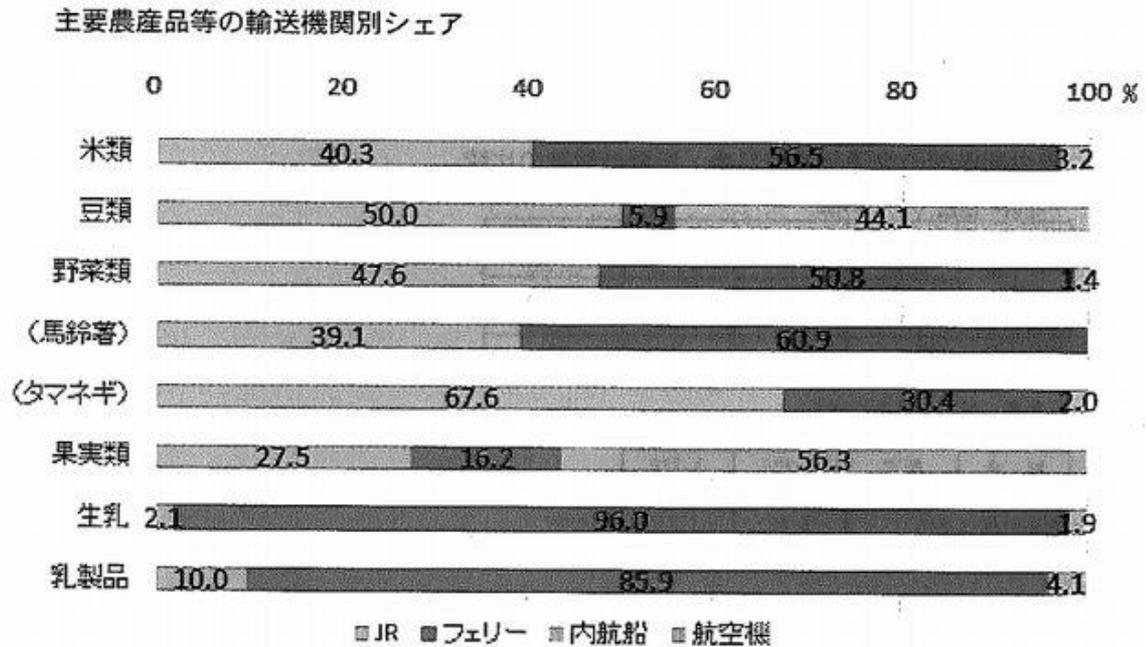
根室本線(富良野～新得)を失ったら

- 2016年の台風災害では石勝線も1か月以上不通に。農産物輸送が滞り首都圏で「ポテチショック」発生
- 冬季に豪雪等で石勝線が不通になった場合、輸送が途絶え、釧路・根室では凍死者・餓死者さえ出かねない。



北海道鉄道の意義は貨物にあり

- 道内～道外を運ばれる農産品の輸送品別シェア。
- コメ、馬鈴薯の4割、豆類・野菜の5割、タマネギに至っては3分の2を鉄道が占める。
- 「鉄道は道内の物流において重要な役割を果たしている」(北海道経済連合会)



(資料) 北海道開発局

「平成 27 年度農畜産物及び加工食品の移出実態 (平成 26 年) 調査結果報告

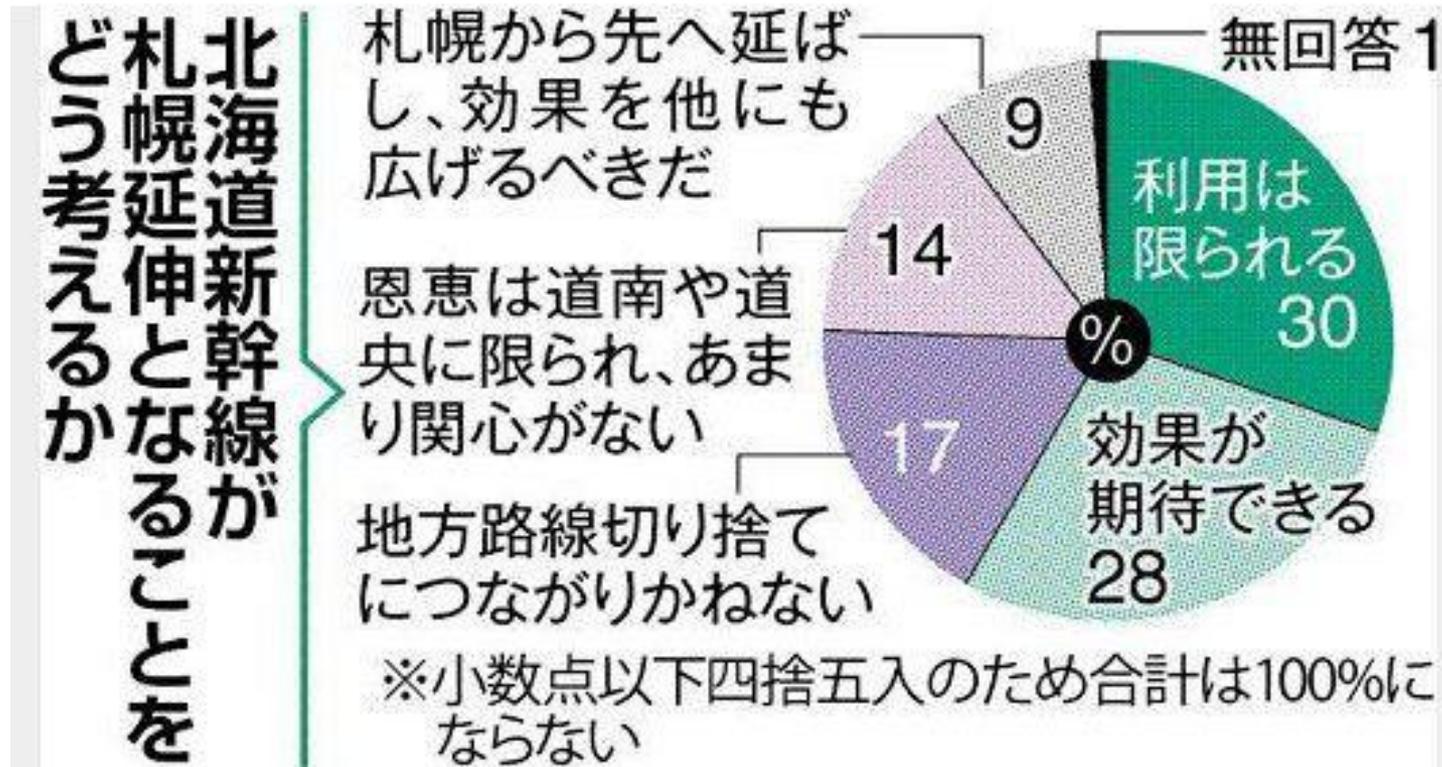
首都圏のみなさまへ

- 食糧自給率200%の北海道が、1%の東京へ、毎日、文句も言わず、除雪費用も全部自分たちの負担で、食料を届けています。
- 除雪費・冬季の線路維持費は年60億円（JR北海道・島田社長・談）。
- それなのに「誰も乗っていないローカル線は廃止でいい」とはあまりに酷くありませんか？

○ 平成30年度(概算値)、平成29年度(確定値)の都道府県別食料自給率 (単位:%)

	カロリーベース			生産額ベース		
	29年度 (確定値)	30年度 (概算値)	前年度 との差	29年度 (確定値)	30年度 (概算値)	前年度 との差
全 国	38	37	▲ 1	66	66	0
北海道	206	196	▲ 10	204	214	+ 10
青 森	117	120	+ 3	236	238	+ 2
岩 手	101	106	+ 5	194	200	+ 6
宮 城	70	74	+ 4	91	93	+ 2
秋 田	188	190	+ 2	141	150	+ 9
山 形	137	135	▲ 2	173	181	+ 8
福 島	75	78	+ 3	88	92	+ 4
茨 城	72	70	▲ 2	136	120	▲ 16
栃 木	68	73	+ 5	106	111	+ 5
群 馬	33	33	0	100	93	▲ 7
埼 玉	10	10	0	20	17	▲ 3
千 葉	26	26	0	68	62	▲ 6
東 京	1	1	0	3	3	0
神奈川	2	2	0	13	12	▲ 1
新 潟	103	107	+ 4	104	108	+ 4

道民6割が新幹線効果に否定的



- 2018年6～7月北海道新聞社アンケートより。
- 東京～札幌が4時間を切っても速さで飛行機には勝てない

道民へのラブコールの一方で

- 2014年8月、宇都宮市長らが札幌を訪れ、北海道商工会議所連合会に「はやぶさ」の宇都宮駅停車実現に協力要請
- 「北関東に空港は茨城空港しかなく、羽田空港や成田空港へ出るのは時間がかかる」「宇都宮駅に新幹線が停車すれば便利になる」(栃木県紙「下野新聞」報道より)



商売を知らない大馬鹿者経営

- 栃木県198万人、群馬県197万人、茨城県約292万人。3県合計677万人の人口は北海道を上回る。
- しかし、JR北海道・東日本はこの要請を無視、宇都宮駅を通過扱いに。
- 「乗らない」と言っている道民に必死に「乗れ乗れ」アピールの一方、「乗せてほしい」と言っている宇都宮市民は無視。
- 始発～終点の2点間輸送しか考えず鉄道の利点を自分で殺している。

鉄道事業の特徴を活かした経営とは

- 鉄道・バス等の陸上交通機関のメリットは、**地上を走りながら途中区間で旅客の乗降、貨物の積み卸しを扱えること。**
- 船舶、飛行機は始発と終点の2点間輸送しかできない**(空中、海中で乗客の乗降を取り扱えるならやってみろ！(笑))**
- 東京～札幌4時間など切らなくてよい。それより飛行機には取り扱えない「途中区間の乗降客」を大切にすれば鉄道はもっと使えるし、伸びる。

ローカル線が維持を望んでも消え、 新幹線が反対しても造られる理由

毎年度の建設事業費は国と地方自治体とJRが負担しています。公共事業関係費と既設新幹線（東海道新幹線等）譲渡収入の一部（年額724億円）を国の分とみなし、地方自治体はその半分を負担し、JRは新幹線建設に伴う受益の範囲を限度とした貸付料を支払います。（下図参照）



（注）所要の地方交付税措置を講ずる。

注目！

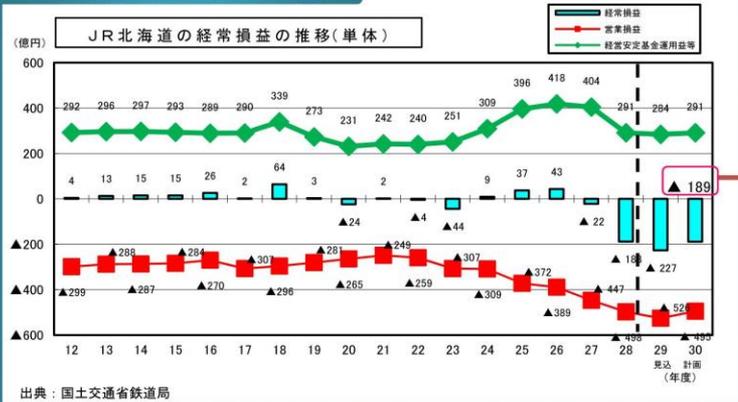
- 出典：「新幹線鉄道の整備 財源スキーム」（国交省 https://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen5_2.html）。地方負担分も交付税で戻されるので、新幹線は地方にとって「実質無料」。コストだけかかり儲からない在来線と、無料の新幹線なら誰でも新幹線を選ぶ。

「失敗公共事業」北海道新幹線

1. エビデンスに基づく事業評価の厳格化③ ～北海道新幹線～

- 北海道新幹線(新青森-新函館北斗)では、開業前の想定(新幹線▲47億円、並行在来線等+49億円)に比べ、赤字が大幅に拡大しており、JR北海道の経営状況を一層悪化させ、地域交通網の維持に影響を及ぼすおそれ。
- 整備新幹線の着工5条件を含め、公共事業の事業採択に当たっては、客観的な見通し策定を制度的に担保し、こうした事例が繰り返されないようにする必要。

JR北海道の計上損益の推移



JR北海道単独では維持困難な線区について

(平成28年11月JR北海道発表資料)

北海道新幹線の赤字拡大(▲47億円→▲102億円)がなければ、維持困難な線区の営業損失(▲158億円)の解消により、経常利益(▲189億円)の黒字化が見通せる状況であった。



JR北海道の新幹線と在来線等の営業損益の推移

(単位:億円)

	27年度実績	28年度(開業前想定)	28年度実績	29年度見込	30年度計画
新幹線	-	▲47	▲54	▲103	▲102
在来線等(並行在来線等)	▲447	▲398(+49)	▲444	▲426	▲393
営業損益全体	▲447	▲446(新幹線効果+1)	▲498	▲526	▲495

(注1) 在来線等の営業損益は、営業損益全体から北海道新幹線に係る営業損益を除いたもの。

(注2) 28年度(開業前想定)の営業損益は、貸付料算定時の営業損益の影響額を27年度実績に加えたもの。

出典: 国土交通省鉄道局

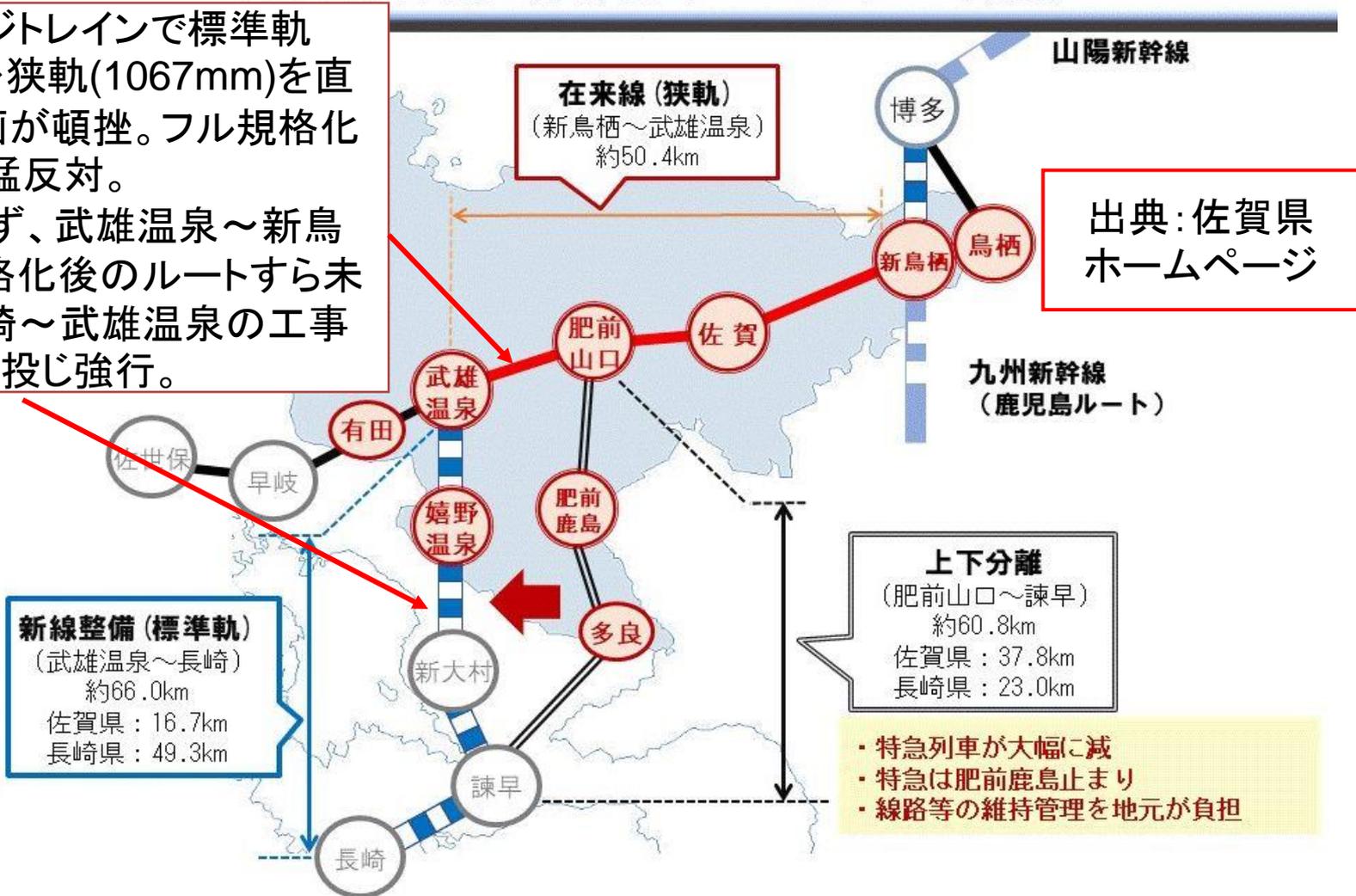
財政制度等審議会(財務相の諮問機関)の2018年報告書。北海道新幹線が「JR北海道の経営状況を一層悪化させ、地域交通網の維持に影響を及ぼすおそれ」があると指摘。

出典: 国土交通省鉄道局

全国的にはさらに酷い例も！

九州新幹線（西九州ルート）の概要

- ・フリーゲージトレインで標準軌(1435mm)⇔狭軌(1067mm)を直通させる計画が頓挫。フル規格化に佐賀県が猛反対。
- ・直通もできず、武雄温泉～新鳥栖はフル規格化後のルートすら未定なのに長崎～武雄温泉の工事が5千億円を投じ強行。



在来線 (狭軌)
(新鳥栖～武雄温泉)
約50.4km

山陽新幹線

出典:佐賀県
ホームページ

九州新幹線
(鹿児島ルート)

新線整備 (標準軌)
(武雄温泉～長崎)
約66.0km
佐賀県 : 16.7km
長崎県 : 49.3km

上下分離
(肥前山口～諫早)
約60.8km
佐賀県 : 37.8km
長崎県 : 23.0km

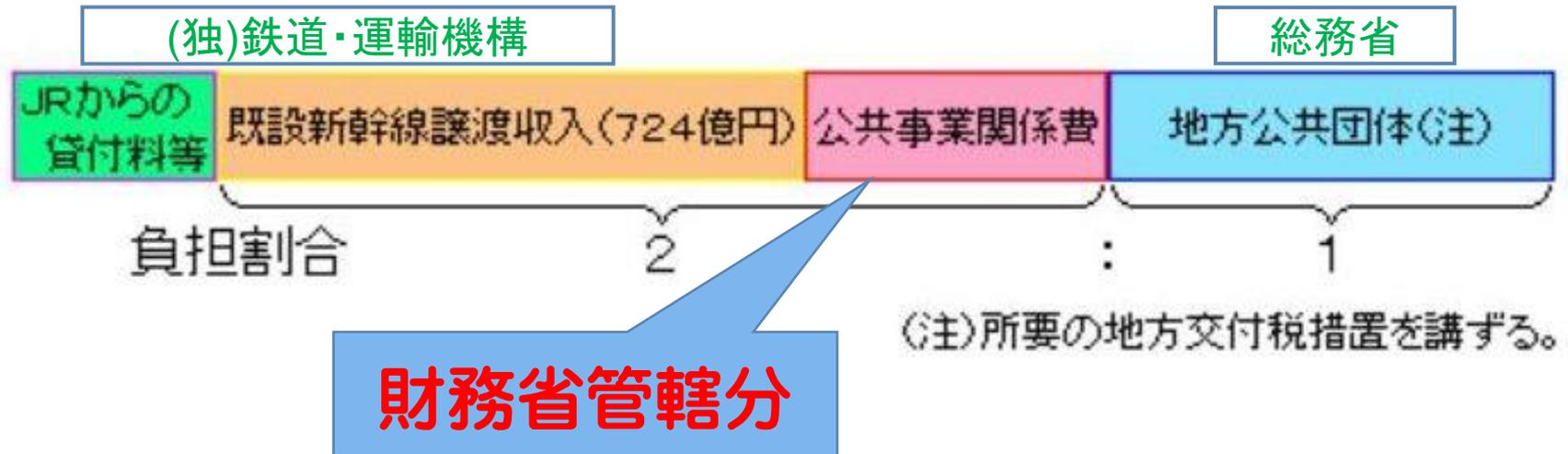
- ・特急列車が大幅に減
- ・特急は肥前鹿島止まり
- ・線路等の維持管理を地元が負担

そして、リニアも問題だらけ



- (出典) 月刊「ZAITEN」(旧「財界展望」) 2017.4
- 大井川からの水問題では静岡県との協議進展は見通せず。他地域でも問題噴出で**2027年開業は絶望**。

「無駄」認定した新幹線を財務省は止められるか？



- 「公共事業関係費」は財務省管轄。本気で止めるつもりなら、この部分の予算を凍結すればよい(本気になれば止められる)。
- 財政審報告を活かし、差し止めを！

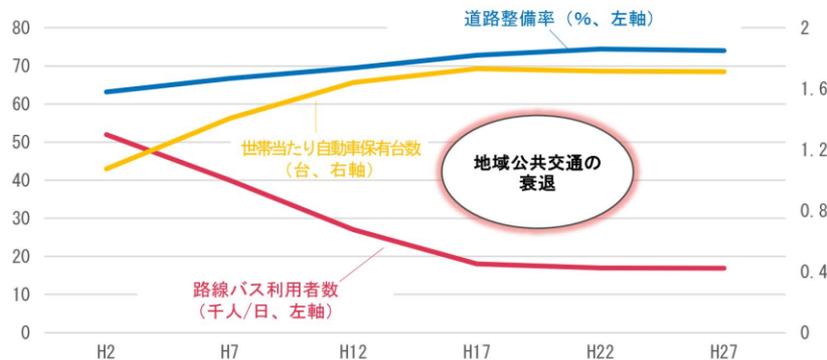
ローカル線の価値とは？

地域公共交通の衰退

財政審2020年報告書。地域公共交通衰退で「地域の活力が低下」「ホームヘルパーの移動コストは1.8倍に」。帳簿上には現れない隠れた価値が地域公共交通にあるという重要な指摘。

- 都市機能が拡散する中、地域公共交通が衰退している現状。
- これに伴い、地域の活力の低下や行政コストの増大等を招くおそれ。

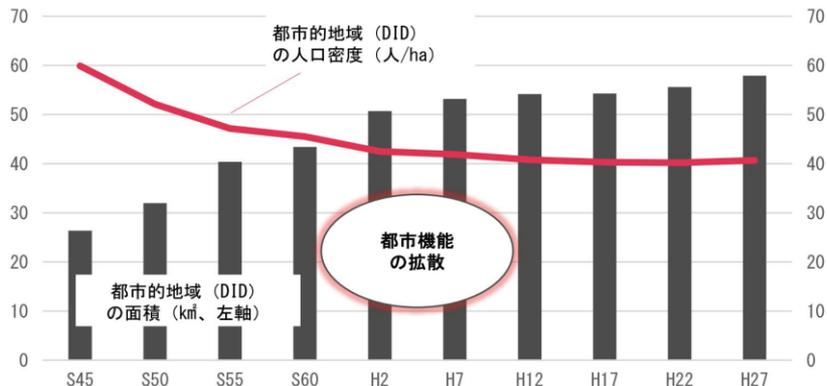
地域公共交通の利用状況の変化（富山市の事例）



地域公共交通の衰退

都市的領域 (DID) の人口密度 (人/ha)

都市機能の拡散



少子高齢化の中で、自動車の代替（地域公共交通）が衰退すると、地域の活力が低下



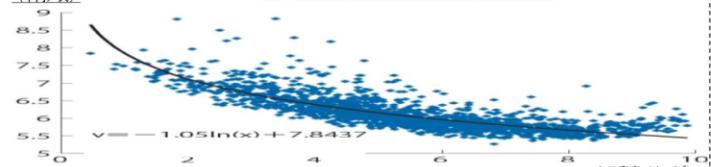
(出典)群馬県交通まちづくり戦略(H30.3)を基に作成

地域の社会・行政コストが増大する可能性
高齢者人口密度とホームヘルパーの年間移動費用



(出典)富山市資料を基に国土交通省作成

二人当たり歳出額 (千円/人) 人口密度と1人当たり財政支出の関係



(出典)H26年度 国土交通白書

(出典) (一財)自動車検査登録情報協会、道路統計年報、富山県HP、富山市都市マスタープラン(H31.3)を基に作成
(注)道路整備率及び世帯当たり自動車保有台数については富山県の値。

よく言われる議論として

- ①「鉄道がなくても町おこしに成功している例はある」→確かにそうだが、元々あった鉄道を失って発展しているところはない（発展している町が持っているものを失うことはない）
- ②「道路と鉄道の両方は贅沢。地方は道路だけでいい」→誰がこの二者択一を設定しているのか。財源は「勝手にないことにされている」が、本当にないのか。
- 物事をゼロベースで考え直してみる

「鉄道は金がかかる」と言うけれど・・・

- JR北海道が公表した2020年3月期決算での赤字額は426億円。「アベノマスク」配布経費は466億円。**JR北海道を1年延命するための費用は「アベノマスク」より安い。**



←466億

>

426億→



危険な残土置き場が生活圏に！

- 「誰も乗らず、隠れた社会的価値もなく、JR北海道の経営を破綻させるだけ」。
- 財務省も認めた失敗公共事業＝新幹線札幌延伸のために地元住民の生活環境まで危険にさらされる。



- 残土の8割が搬入予定の手稲山口地区処理場

残土には有害物質「ヒ素」も！

- 森永ヒ素ミルク中毒事件（1955年発生）では、調製粉乳にヒ素を含む有毒物質が混入。近畿、中国地方を中心に乳幼児に数多くのヒ素中毒患者を出した。
- 1957年3月時点で患者数は約12,300人、130名が死亡（2015年12月末現在被害者数は13,442人）。
- 現在、なお知的発達障害、身体障害が残る人も。



地元では反対運動も

- 町内会が「汚染残土受入候補地からの除外」求め札幌市に要請(2019.12)
- 鉄道・運輸機構はわずか数回の説明会だけで「地元理解が得られた」として手稲山口地区での受入調印を強行(2021.6)
- 原子カムラでもやらない強引な手口



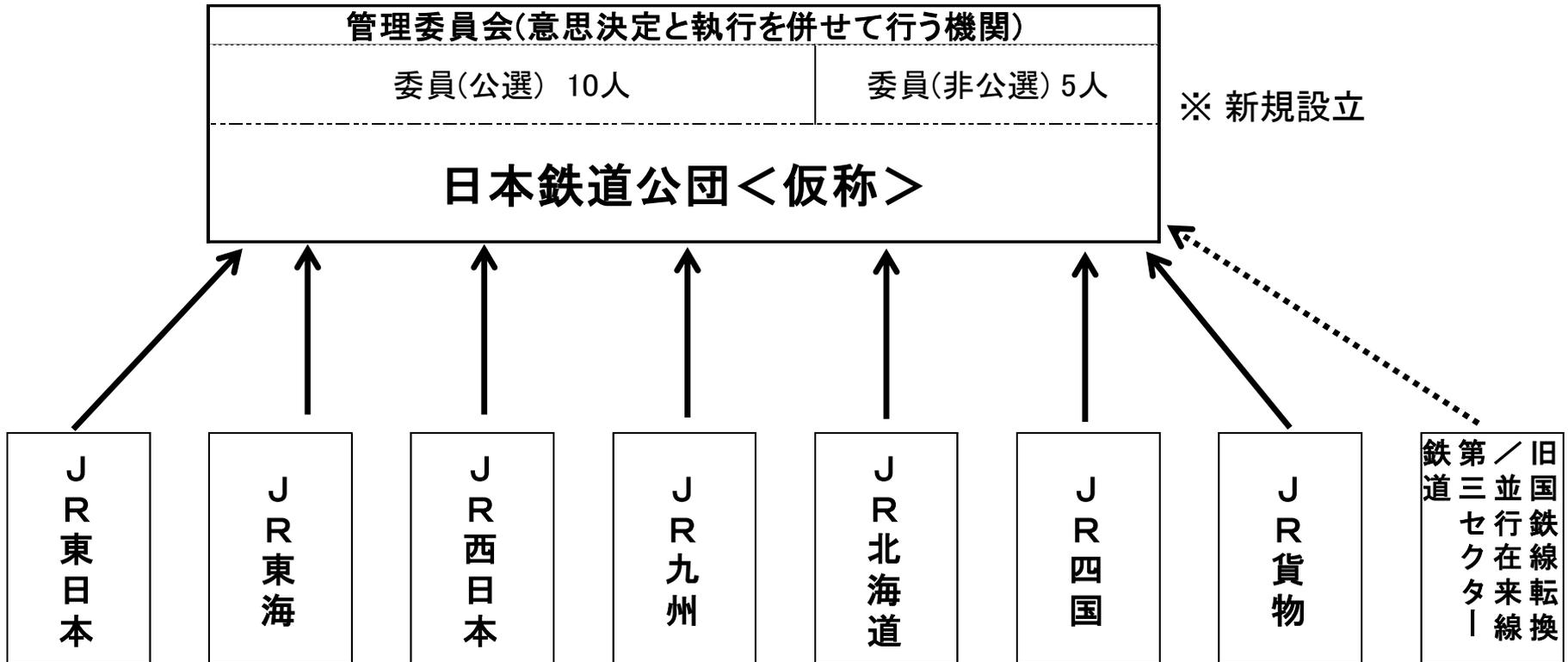
なぜこのような事態に？

- 地方住民の生活に必要な「足」=ローカル線は地元が存続を望んでも毎年のように消えていくのに、誰も望んでいない新幹線だけは反対があっても造られ続ける。
- ①だれが、どこで、どんな手続によって路線の新設・改廃を決めているのか？
- ②そこに民主主義はあるのか？
- 日本の組織の意思決定は「3密」(密室、密談、密約)

密室から会議室へ、私有からコモンへ

- 3つの「密」を避けましょう(3密回避)。
- 意思決定に民主主義を。議論を密室から会議室へ、密談から公開の議論へ、密約から公開のルールへ。
- 私有からコモン(=共有)へ。「公共財としての鉄道」の再確認。
- 自分は乗らなくても、他の誰かのために必要なものは自分にとっても必要。

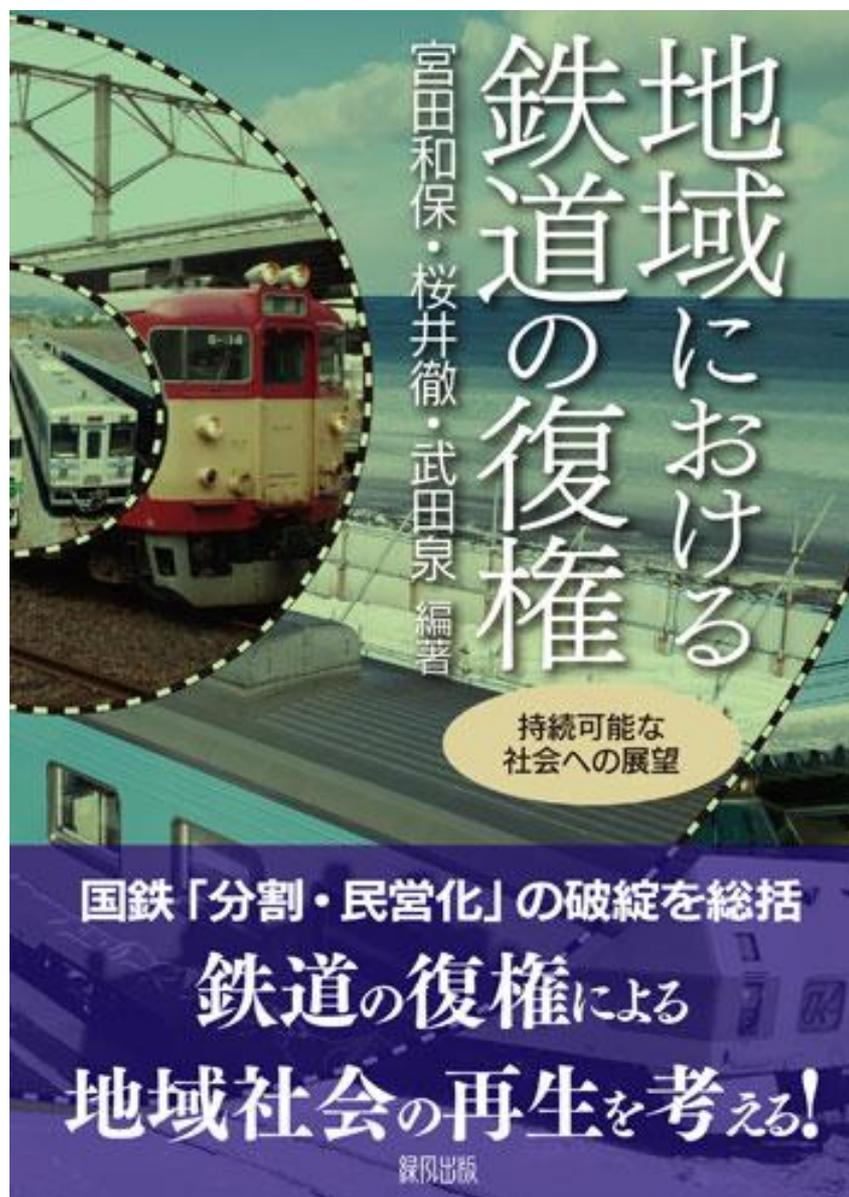
安全問題研究会、 日本鉄道公団法案決定、国会対策へ



<https://transportation.sakura.ne.jp/local/koudan/koudanhouan-top.html> に法案の詳細を記載！

「地域における鉄道の復権」発売中！

- ・国鉄分割民営化の全体像を改めて捉え直し批判
- ・「改革」の背景にある新自由主義についても分析、批判を加えている。
- ・一方だけでもじゅうぶん1冊の本になり得るほどの重い2つのテーマのどちらとも手を抜かずに格闘した労作である。



ご清聴ありがとうございました。

本資料は、安全問題研究会
公式サイトにも掲載します。

<https://transportation.sakura.ne.jp/>

または

安全問題研究会

検 索

