

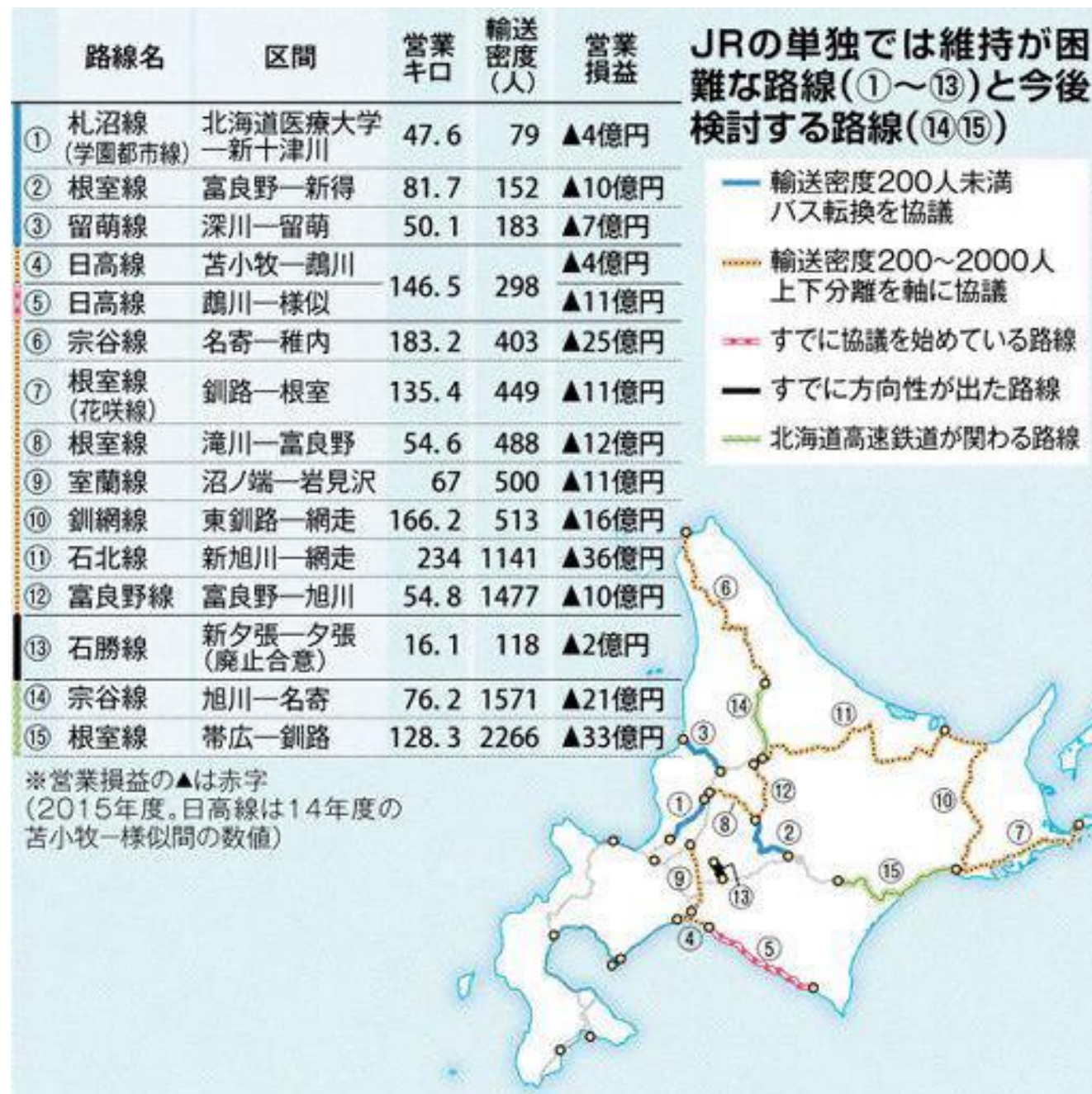
**国鉄「改革」から30年
破たんしたJR北海道
(2017ZENKO 交流のひろば報告)**

**2017.7.30
安全問題研究会**

JR北、13線区を「単独では維持困難」と公表(2016.11)

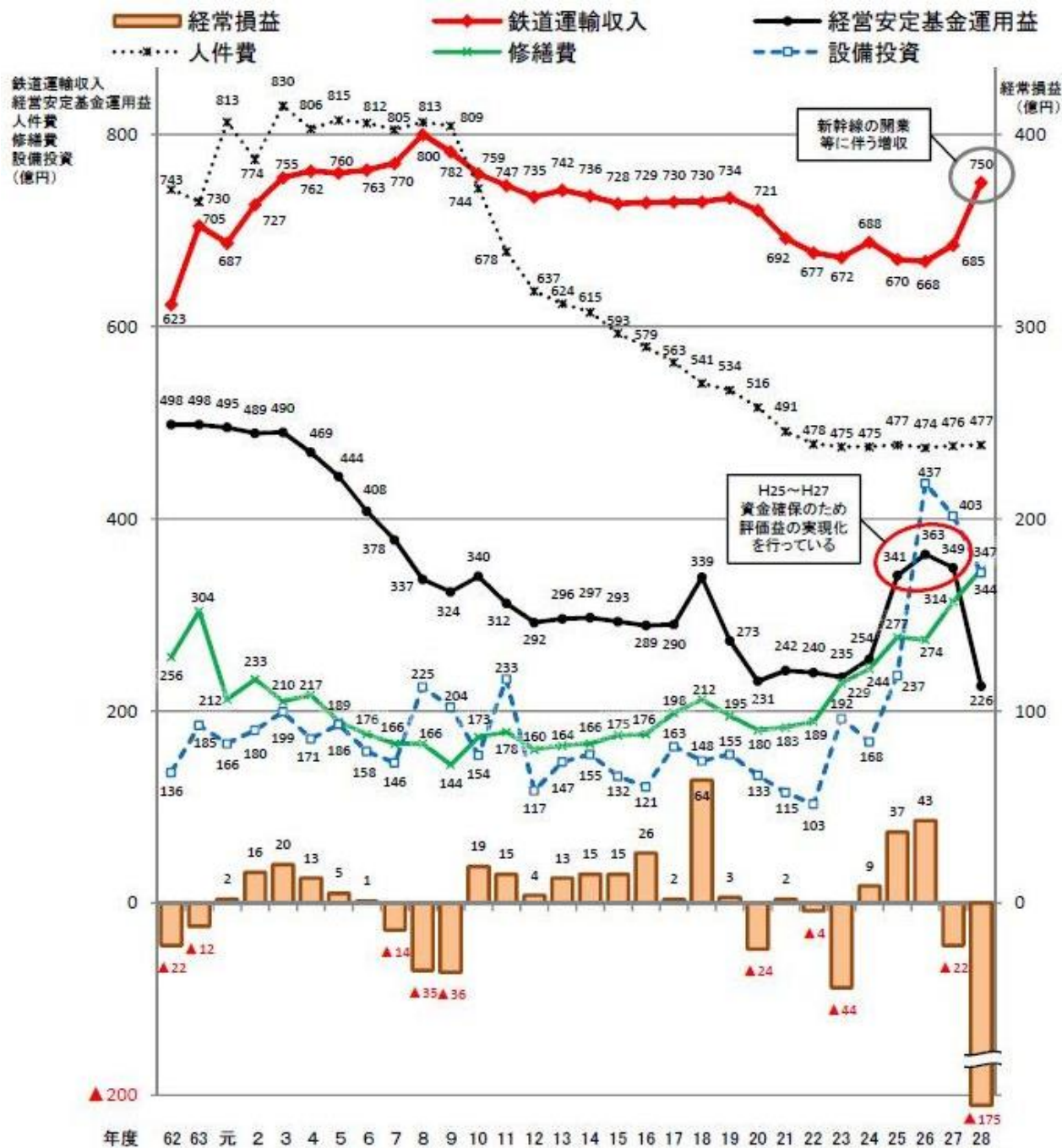
・JR、廃線か上下分離を提案、全道に衝撃

・地元との協議進まず、廃止決定は1線区(石勝線夕張支線-右図⑬)のみ



JRは経営困難と主張するが……①

- ・ JR北海道公表資料より
- ・ 鉄道運輸収入はそれほど減っていない (JR発足直後と同水準)
- ・ 人件費は半分に (労働者にしわ寄せして会社維持)
- ・ 「**経常損益**」の変動と「**経営安定基金運用益**」の変動がほぼ一致
- ・ 減ったのは利用客でなく経営安定基金運用益 (原因は低金利)
- ・ 分割民営化のスキーム崩壊がJR北海道経営崩壊の原因



JRは経営困難と主張するが……②

下 = JR北海道の現状 (JR北公表資料)
右 = 三セク鉄道の現状 (当研究会調べ) **赤字=廃止**
三セクは、輸送密度1000人未満も多くが存続
～廃止は安易なのは？

線 名 ・ 区 間		営 業 キ ロ (km)	平成27年度 輸 送 密 度 (人/キロ/日)	平成27年度 1列車平均 乗車人数 (人)	平成27年度 営 業 損 失 (百万円)	平成27年度 営 業 係 数
札 沼 線	北海道医療大学 ～ 新 十 津 川	47.6	79	7	351	2,213
根 室 線	富 良 野 ～ 新 得	81.7	152	11	979	1,854
留 萌 線	深 川 ～ 留 萌	50.1	183	11	683	1,342
輸送密度200人未満の線区 計		179.4	141	10	2,013	—
宗 谷 線	名 寄 ～ 稚 内	183.2	403	25	2,541	618
根 室 線	釧 路 ～ 根 室	135.4	449	26	1,076	517
根 室 線	滝 川 ～ 富 良 野	54.6	488	23	1,183	1,010
室 蘭 線	沼 ノ 端 ～ 岩 見 沢	67.0	500	32	1,117	965
釧 網 線	東 釧 路 ～ 網 走	166.2	513	34	1,617	561
日 高 線	苫 小 牧 ～ 鷗 川	30.5	※ 589	※ 29	※ 443	※ 803
石 北 線	新 旭 川 ～ 網 走	234.0	1,141	51	3,568	324
富 良 野 線	富 良 野 ～ 旭 川	54.8	1,477	49	956	363
輸送密度200人以上2,000人未満の線区 計		925.7	698	37	12,501	—
石 勝 線	新 夕 張 ～ 夕 張	16.1	118	7	150	1,188
日 高 線	鷗 川 ～ 様 似	116.0	※ 186	※ 13	※ 1,100	※ 1,476
既に話し合いを始めている線区 計		132.1	178	12	1,250	—
当社単独では維持することが困難な線区 計		1,237.2	562	31	15,764	—

会社名	所在地	旧路線名	区間	路線 距離	輸送 密度
北海道ちほく高原鉄道	北海道	池北線	池田～北見	140.0	943
(弘南鉄道)	青森県	黒石線	川辺～黒石	6.6	1,904
(下北交通)	青森県	大畑線	下北～大畑	18.0	1,524
秋田内陸縦貫鉄道	秋田県	阿仁合線	鷹ノ巣～比立内	46.1	1,524
		角館線	松葉～角館	19.2	284
由利高原鉄道	秋田県	矢島線	羽後本荘～矢島	23.0	1,876
三陸鉄道	岩手県	久慈線	久慈～譜代	26.1	762
		宮古線	田老～宮古	12.8	605
		盛線	吉浜～盛	21.6	972
阿武隈急行	宮城県・福島県	丸森線	槻木～丸森	17.4	1,082
会津鉄道	福島県	会津線	西若松～会津高 原尾瀬口	57.4	1,333
真岡鉄道	茨城県・栃木県	真岡線	下館～茂木	42.0	1,620
わたらせ渓谷鐵道	群馬県	足尾線	桐生～間藤	44.1	1,315
いすみ鉄道	千葉県	木原線	大原～上総中野	26.9	1,815
天竜浜名湖鉄道	静岡県	二俣線	掛川～新所原	67.9	1,518
神岡鉄道	岐阜県	神岡線	猪谷～神岡	20.3	445
明知鉄道	岐阜県	明知線	恵那～明智	25.2	1,623
長良川鉄道	岐阜県	越美南線	美濃太田～北濃	72.2	1,392
樽見鉄道	岐阜県	樽見線	大垣～樽見	24.0	951
伊勢鉄道	三重県	伊勢線	河原田～津	22.3	1,508
信楽高原鉄道	滋賀県	信楽線	貴生川～信楽	14.8	1,574
三木鉄道	兵庫県	三木線	厄神～三木	6.8	1,384
北条鉄道	兵庫県	北条線	栗生～北条町	13.8	1,609
若桜鉄道	鳥取県	若桜線	郡家～若桜	19.2	1,558
錦川鉄道	山口県	岩日線	川西～錦町	32.7	1,420
		糸田線	金田～田川後藤寺	6.9	1,488
甘木鉄道	福岡県	甘木線	基山～甘木	14.0	653
松浦鉄道	佐賀県・長崎県	松浦線	有田～佐世保	93.9	1,741
南阿蘇鉄道	熊本県	高森線	立野～高森	17.7	1,093
高千穂鉄道	宮崎県	高千穂線	延岡～高千穂	50.1	1,350

安全崩壊は経営崩壊の予兆だった

石勝線特急列車火災事故(2011年5月)



JR北海道の驚くべき「告白」

- 「限られた財源を都市間高速事業に重点配分したこと等により、結果的に今日の老朽設備の更新不足を招くこととなった」(2014.7.3 「JR北海道再生推進会議」第2回議事録より)
- 「飛行機、高速道路、バスとの競争のため、安全投資を行わなかった」と告白
- 鉄道の得意分野(大量高速輸送、正確性)を生かさず、無謀な競争に突き進んだ「経営の失敗」

JR各社の経営格差は初めから予想されていた (JR発足時=1987年度決算から)

- ・極端に不公平な分割民営化スキーム
- ・「ようかんの切り方を間違えた」(某運輸省幹部の発言)
- ・「商売のわかっていない学校秀才が考えるとこうなる。三島は儲からないと当時からみんな言っていた。JR北海道問題は、抜本的なところを考えないと」(2017.2.8 衆院予算委での麻生太郎副総理・財務相発言)

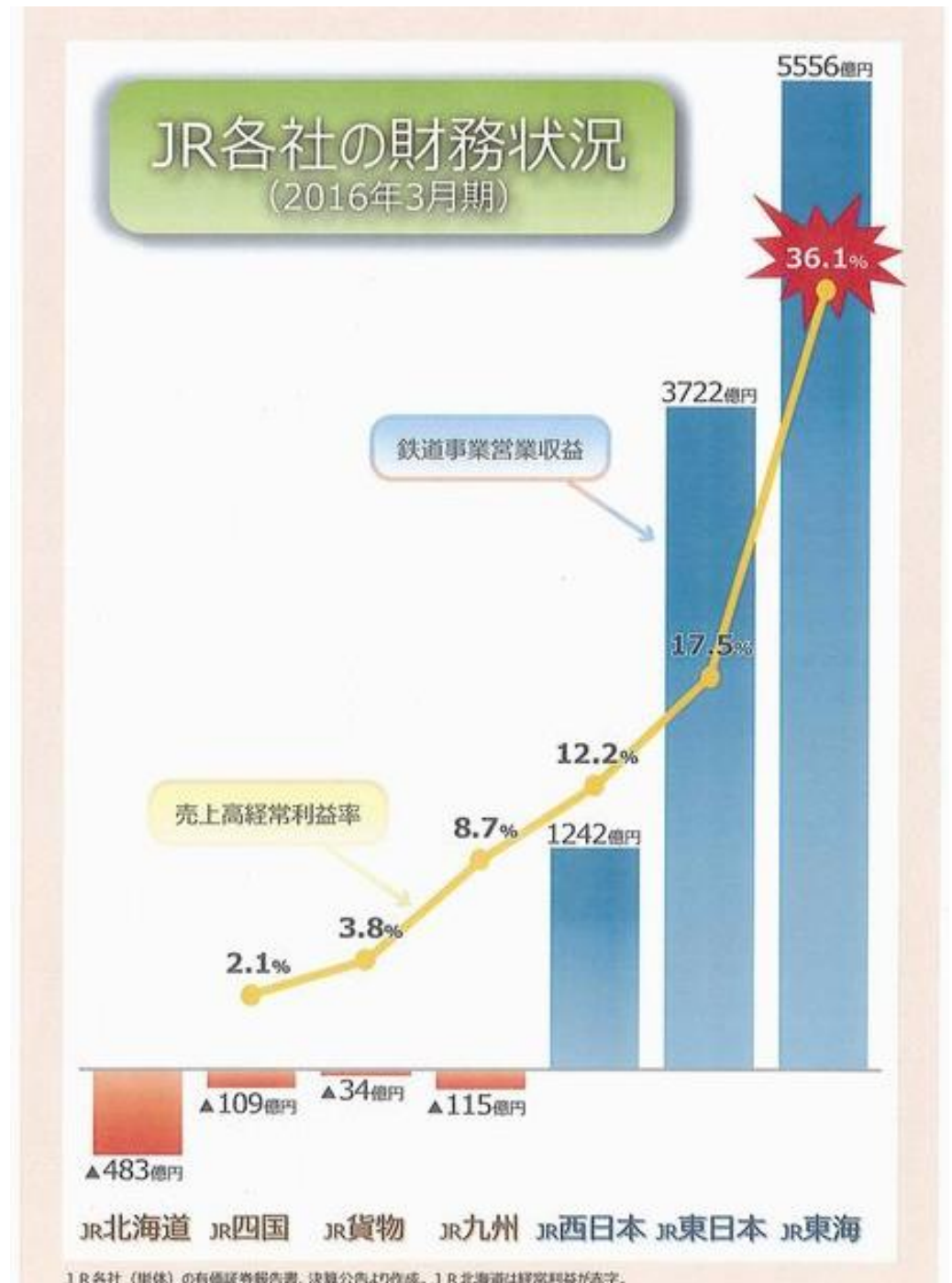
会社	営業収入に占める割合	営業収入
JR北海道	2.5%	919億円
JR四国	1.0%	
JR九州	3.6%	
JR東日本	43.1%	約1,000億円 (東京駅のみ)

こんな経営格差を許容していいのか？

- ・JR3島 + 貨物の赤字は計741億円
- ・本州3社で最も経営体力が弱いJR西日本でも1,242億円の黒字
- ・JR西だけで3島 + 貨物を全部救済できる
- ・国鉄時代は赤字を国が補てんせず債務が雪だるま式に増加、JRになってからは経営安定基金の運用益減少



・高金利時代に国鉄に借金をさせ、低金利時代にJR3島に基金 (= 貯金) を持たせる
ちぐはぐな鉄道政策 (ここでも国の責任)



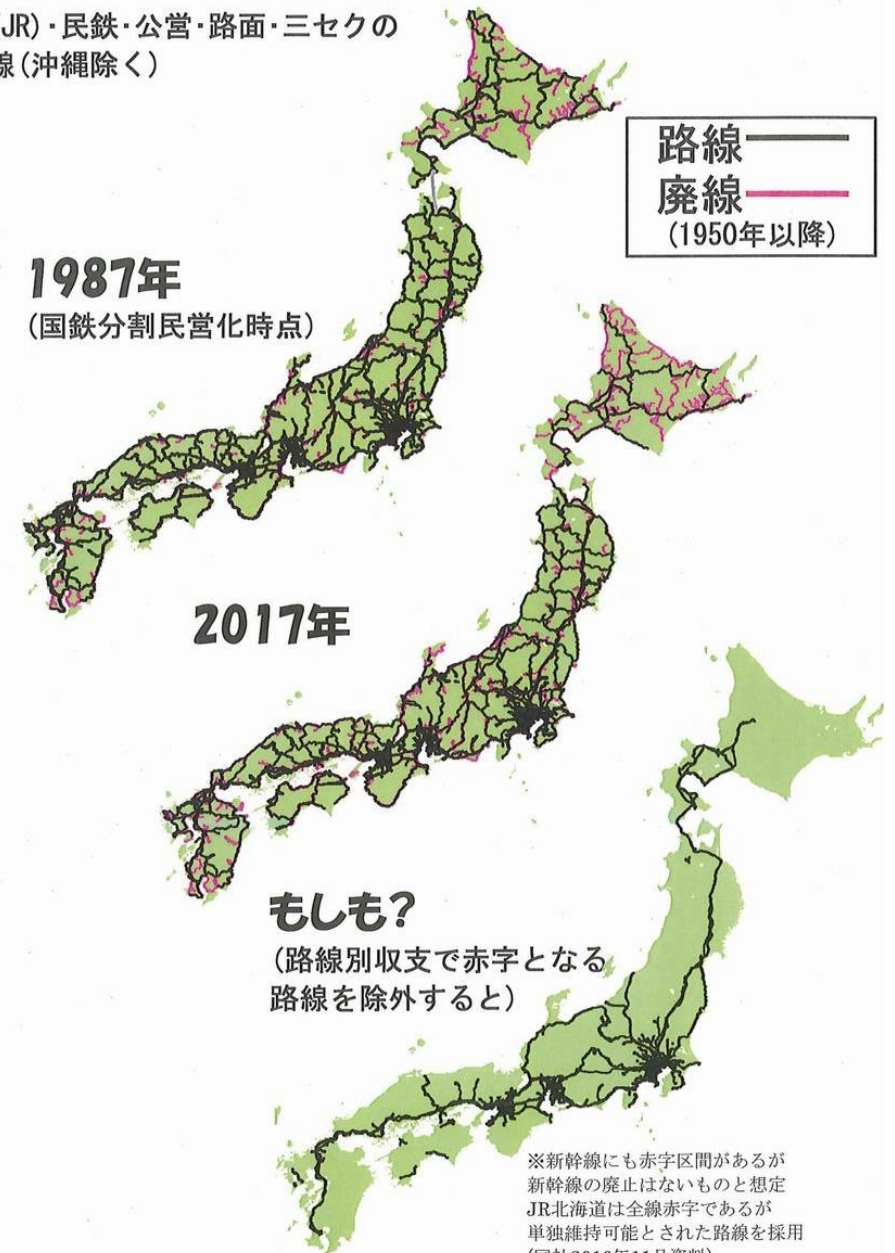
もしも「維持困難線区」 が全部消えたら

・「北海道はたったの5線しか
残らない」と訴えた1986年当
時の分割民営反対派の危惧が
現実に

・これはもはやネットワークで
はない。公共交通**網**としての
機能維持は不可能

鉄道ネットワークの状況

国鉄(JR)・民鉄・公営・路面・三セクの
全路線(沖縄除く)



JR北海道を破たん に導いたのは誰 か？

・出典「北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社の経営状況等について」(会計検査院、2016年2月)

・横ばいで推移していた鉄道収益(上)が、リーマン・ショックと1000円高速制度導入以降、急速に悪化

・輸送密度(下)はそれほど減っていない(リーマン・ショック後の低金利＝経営安定基金運用益の急減が原因)

・道路偏重政策とJR3島を金利依存経営にした**国の責任**

2008(平成20)年
リーマン・ショック発生
1000円高速制度導入

表7 営業損益等の推移 (J R 北海道)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	(単位：億円)	
年度(平成)	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
鉄道収益	855	839	836	835	835	840	823	788	765	757	776	759	756
鉄道営業費	1142	1130	1118	1155	1147	1140	1111	1064	1050	1092	1112	1159	1171
鉄道事業営業損益	△287	△290	△282	△320	△311	△300	△287	△275	△284	△334	△335	△400	△414
関連事業営業損益	0	6	11	12	15	19	21	25	25	27	26	27	24
経営安定基金運用収益	297	293	289	290	339	273	231	242	240	235	254	341	363
機構特別債券受取利息	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	55	55	55
経常損益	15	15	26	2	64	3	△24	2	△4	△44	9	37	43
特別損益	0	△10	△11	△61	△28	13	△32	△0	△18	△9	△0	18	32
法人税等	4	4	13	24	△5	△5	△6	△7	△4	△6	△3	△4	△5
当期純損益	11	0	1	△83	40	21	△50	9	△18	△47	13	60	81

表10 三島会社の輸送密度の推移

(単位：人/日)

年度(平成)	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
J R 北海道	4,786	4,809	4,869	4,893	4,919	4,936	4,872	4,715	4,657	4,631	4,764	4,725	4,699
J R 四国	5,097	4,994	4,894	4,843	4,846	4,846	4,773	4,445	4,418	4,406	4,448	4,535	4,461
J R 九州	10,393	10,435	10,506	10,496	10,544	10,578	10,595	10,205	10,386	10,684	10,756	11,069	11,015

自民党よ、堂々と 嘘つくな！ (当時の意見広告)

★30年後の現在……

- ・会社間をまたがると不便に（「熱海ダツシュ、米原ダツシュ」）
- ・ブルートレイン＝すべて消滅
- ・ローカル線（特定地方交通線以外）＝深名線、江差線など廃止に

国鉄が…あなたの鉄道になります。

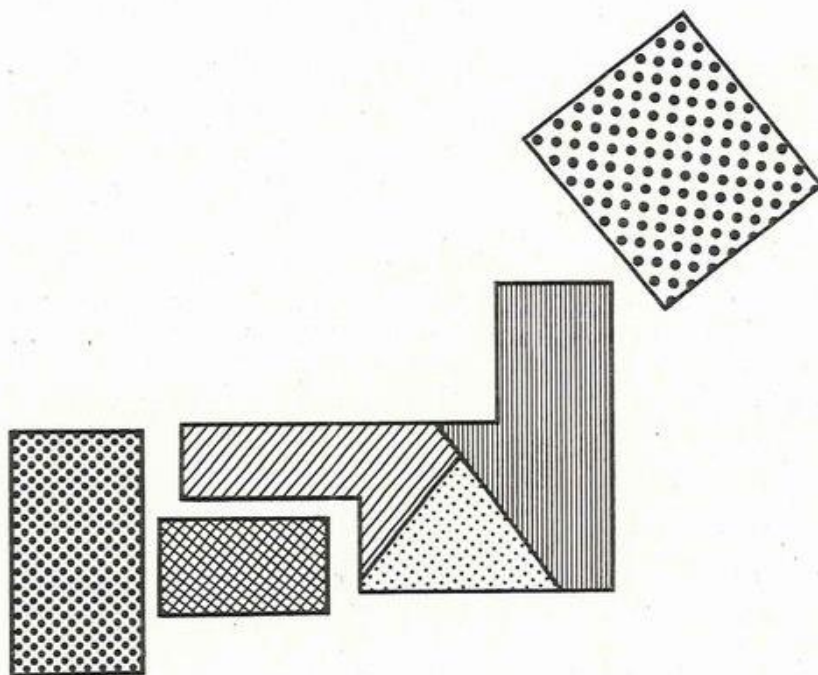
民営分割

ご期待ください。

○全国画一からローカル優先のサービスに徹します。

○明るく、親切な窓口に変身します。

○楽しい旅行をつぎつぎと企画します。



民営分割

ご安心ください。

○会社間をまたがっても乗りかえもなく、不便になりません。運賃も高くなりません。

○ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。

○ローカル線（特定地方交通線以外）もなくなりません。

62年4月を目指して新しい鉄道をみなさんと一緒に考える——

自民党

北海道における旅客特急列車と、貨物列車のうち特急に相当する「高速貨物」列車の本数の比較（いずれも定期列車のみ）。

区間・列車名	旅客特急列車	高速貨物列車
青森～函館（新幹線）	下り15本、上り16本	下り26本、上り25本
函館～札幌（北斗）	下り14本、上り14本	下り26本、上り25本
札幌～帯広（Sおおぞら・Sとかち）	下り11本、上り11本	下り 7本、上り 6本

- ・青森～函館～札幌間は、貨物列車が旅客特急列車の約2倍！
- ・津軽海峡を越えて輸送される貨物は1日当たり25,500トン
- ・青函トンネルでは、新幹線が貨物列車のために減速運転

深刻化する物流問題 もし北海道から鉄道が消えたら①

- トラック(10トン車)で置き換えた場合、青函区間では1日当たり**車両延べ2,550両、運転手延べ2,550人が新たに必要**(それだけの数の運転手も車両もどこにあるのか?)
- 2015年には全国で**トラック運転手が需要に対し、14.1万人も不足**する(「連合」の2006年予測、国交省も参考に)
- 観光バスもトラックも運転手不足、車両不足(**宅配便が配達できない、バス車両発注から納入まで最大1年待ち**)。

深刻化する物流問題 もし北海道から鉄道 が消えたら②

- 「**荷物があるのに運んでくれる人がいない**」「誰も運んでくれないまま、北見で穫れたタマネギが腐っていく」(右写真＝北見駅で発車を待つタマネギ列車)
- 2016年、北海道に4つの台風上陸→首都圏でタマネギなど野菜が高騰、「ポテチショック」発生
- これは私たちの望む未来なのか？ 首都圏の「食」を支えているのは誰か？



国鉄分割民営化が破壊した「助け合い」

	国鉄の営業係数	食料自給率
北海道	100円/3,859円 (美幸線、1974年度)	200% (2012年度カロリーベース)
東京都	100円/ 48円 (山手線、1980年度)	1% (同上)

- ・(出典：食料自給率は農林水産省「都道府県別食料自給率」)

「助け合い」消え、「収奪」残る

- 国鉄時代は、東京が北海道の鉄道を支え、北海道が東京の「食」を支えていた
- 国鉄分割民営化で東京は地方を支えなくなり、地方に対する「収奪」だけが残る
- 利益は中央へ、不利益・損害は「あっちの方」へ～原発、基地、鉄道全部同じ構図、今村雅弘前復興相発言は象徴
- 北海道、地方をどうしたいのか～JRも全国課題
- 植民地政策から「真の地方創生」(持続可能、環境配慮、多様性、弱者も包摂・共生)への転換が必要