

2025. 7. 27 黒鉄 好（安全問題研究会）

1. 2025 年、公共交通にとって節目の年

- ① J R 福知山線脱線事故（2005. 4. 25）から 20 年
- ② 日航機墜落事故（1985. 8. 12）から 40 年
- ③ 国鉄分割民営化～ J R 発足（1987. 4. 1）から 38 年。国鉄時代（1949. 6. 1～1987. 3. 31、37 年 10 か月）より長くなる

2. 深刻化する新幹線の危機

（1）進行中の新幹線工事「総崩れ」状態

① 北海道新幹線・新函館北斗～札幌間の延伸工事

北側で羊蹄山の下を掘る羊蹄工区でシールドが固い岩盤に阻まれ止まっている。南側では函館市に近い工区で軟弱地盤が見つかり工事が遅れている。施工主体の鉄道・運輸機構は、当初開通見込みを 2035 年としていたが、札幌冬季五輪（2030 年）招致に合わせるよう求める道内政財界からの圧力を受け、無理を承知で 2030 年に繰り上げたが、肝心の 30 年五輪招致が失敗。鉄道・運輸機構も開通見込みを 2038 年に延期。道内では「結局、2040 年代までずれ込むのでは」との見通しまで公然と語られる状況。

② 敦賀（福井県）まで開業した北陸新幹線大阪延伸工事

決まっていたはずの小浜～京都ルートの変更を求める反対運動が激しさを増す。京都仏教会は昨年末、小浜～京都ルートの建設は「国宝、重要文化財への影響も大いに危惧」され「千年の愚行」だとする申入書を府知事に提出、署名活動もしている。米原ルートへの変更を求める声が強まっているが、課題はダイヤ。現状、1 時間あたり 13 本（のぞみ 11、ひかり 1、こだま 1）が走る過密区間に北陸新幹線を割り込ませる余裕があるか。なければ米原止まりで乗り換えとなる弱点。

③ リニア中央新幹線は、大井川からの流量減少問題への対処を求める静岡県の動きを受け、最大の焦点の南アルプストンネル静岡工区を含め未着工のトンネル工事が 16 か所もある（今年 6 月時点、ジャーナリスト榎田秀樹さん調べ）。J R 東海は、当初 2024 年としていた開業時期を「最速でも 2034 年で、明言できない」と大幅に後退した（実際の工事進捗状況から 2034 年は絶望的）。

④ 先行開業区間（武雄温泉～長崎）が「離れ小島」状態のままの西九州新幹線も、フリーゲージトレイン（軌間可変式電車）計画の失敗で在来線を走行させる当初計画が頓挫。鳥栖（佐賀県）～長崎の全線を新幹線方式に切り変える国の案は佐賀県がルート案に同意せず宙に浮く（フル規格の新幹線建設を打診されておらず、どのルートを選ぶか以前にフル規格前提のルート選定自体に同意できないとの姿勢）

＜小括＞2040 年代に入っても本日（2025. 7. 27）時点と同じまま、新幹線が 1 駅も延伸できない可能性も現実味を帯びてきた。

（2）相次ぐ新幹線事故・トラブル

- ① 昨年だけでも東北新幹線で併結運転された「はやぶさ・こまち」の連結器が走行中に外れる事故が二度発生。山形新幹線にデビューした「最新鋭」E 8 系車両の急停車トラブルも相次ぐ。東京～山形間の直通運転は 3 往復を除き中止。利用客が福島駅で乗り換える姿は、1992 年の山形新幹線開業前に戻ったように見える。

②東海道新幹線でも、架線トラブルによる長時間の運休や、保線車両の衝突事故で東海道新幹線が丸 1 日不通になる事例（自然災害以外では、1964 年の東海道新幹線開業以来、初）もあった。

＜小括＞新幹線延伸どころか、既存の新幹線さえ安全・安定運行できないところまで J R 各社の基礎体力は落ちており、いずれ大事故発生は避けられない。

3. コロナ禍以降、加速するサービス・ローカル線切り捨て

(1) 縮小するローカル線

①国土交通省の資料等によると、鉄道路線の廃止が許可制から届出制に切り替えられた 2000 年以降、全国の廃止路線は 1275.3km 及ぶ。ここ 10 年は J R ローカル線の廃止が進む。特に北海道では、J R が廃線を表明したいわゆる「赤線区」5 路線のバス転換が 2026 年 3 月末の留萌本線（深川～石狩沼田）を最後に終了する。

②本州でも、災害で不通となっていた 2 区間で、相次いでバスや B R T への転換決定

(1)津軽線一部区間（青森県／蟹田～三厩（みんなや））→バス転換

(2)美祢線全線（山口県／厚狭～長門市）→B R T 転換（実態はバス転換）

③この他、廃線、バス転換に向けた動きが進む路線

(1)久留里線 (2)米坂線 (3)吾妻線一部区間（万座・鹿沢口～大前）

④2023 年の改正「地域公共交通活性化再生法」に基づく「鉄道事業再構築協議会」設置第 1 号となった芸備線（備中神代～備後庄原）では、増便による乗客数の推移を見極めるための実証実験が 7 月から始まる。実施期間を 11 月までの 4 か月とする J R 西日本に対し、広島県は 1 年間の実施を求めており、せめぎ合いが続く。

⑤実証実験で乗客増加が見られなかった場合、廃線が浮上する恐れもある（1 日わずか 1 本の増発では「乗客が増えないことの確認」に逆利用される可能性が強い）。目先の乗客数や収支だけでなく、地域社会の維持など鉄道・公共交通が持つ「多面的価値」を認めさせる協議にできるかがポイントになる。

⑥鉄道の多面的価値を認めさせるためには、費用便益分析（クロスセクター分析）が重要であり、2023 年改正「活性化再生法」に基づく国交省のガイドラインでも推奨している。少なくとも、鉄道が存在することによる価値として、以下の項目程度は見込む必要がある。

(1)廃線の場合に自治体が運行するスクールバス、通院バス、買い物バスなどの経費

(2)公共交通が廃止されることによって流出が見込まれる人口と、それに伴う「逸失利益」

⑦過去に行われた費用便益分析としては、(1)滋賀県が近江鉄道で行った事例、(2)兵庫県福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例——がある（(2)は近畿運輸局がパンフレットにまとめており、鉄道にも応用可能）。

(2) 切り捨てられるサービス

J R 各社はコロナ禍以降、駅窓口削減などサービス低下の動きを強める。特に J R 東日本は駅窓口「7 割削減」を打ち出した。利用客の強い反発で見合わせているが、高齢者や外国人など機械操作に不慣れな利用客が増加する今、きめ細かな対面サービスを提供できる窓口はむしろ増強すべき。

＜結論＞民営化検証と再国有化を！

新幹線の安全・安定運行に赤信号が灯り、駅でのサービスもローカル線も切り捨て。「利益の見込めない部門には投資しない」民間企業の論理が生み出した。J R 38 年間で民営化を検証し再国有化を！