

どこに行く？日本の公共交通 リニア・新幹線とローカル線から



2024.4.13 「越路」読者会in大鹿村
安全問題研究会

今日の主な話題

- ・(川勝知事のおかげで?) 最近また話題のリニア(&新幹線)問題
- ・ローカル線問題
- ・物流2024年問題
- ・その他(時間があれば羽田事故など)



最近のホットな話題から JR東海、2027年開業を断念

- ・丹羽俊介・JR東海社長が会見で発表「開業時期は早くても2034年」→開業時期明言できず



悪者にされてきた静岡だが……

- ・工事遅れは静岡だけではない
- ・他都県でも静岡と同程度か、それ以上の遅れが見られる
- ・岐阜県中津川市では作業員死亡事故も(2021年10月)
- ・(出典)リニアはなぜ失敗したか(緑風出版/2023年)

区間	開業時期	現状
東京部	第一区間(品川～大塚) 2022年10月4日開業	品川～大塚(約8.3km)は2022年10月4日開業済み
山梨部	山梨区間(山梨県内) 2023年3月開業予定	山梨区間は2023年3月に開業予定
静岡部	静岡区間(静岡市～浜松) 2027年開業予定	静岡区間は2027年開業予定
長野部	長野区間(長野県内) 2027年開業予定	長野区間は2027年開業予定
新潟部	新潟区間(新潟県内) 2027年開業予定	新潟区間は2027年開業予定
東北部	東北区間(東北地方) 2027年開業予定	東北区間は2027年開業予定

静岡知事の発言内容は……

- ・「県職員は牛を飼う人とは違う」とは何事か！「ロナ、内安による燃料・資材高騰……酪農家のこの苦境を知事は知っているか？」
- ・赤旗「左」2022年12月2日／右2023年2月15日



川勝知事の暴言辞任でリニア工事はどうなる？

- ・静岡以外でも工事は軒並み遅れ(既述)。大きな影響はないのでは？「静岡が原因で遅れていたわけではない」ことが遠からず明らかに。
- ・2023年7月18日、「STOP！リニア訴訟」傍聴のため宿泊先の立川市から横浜線経由で東京へ。途中、橋本駅(リニア神奈川(県)駅予定地)を通過しながら見たが、駅は影も形もなかった
- ・こんな状態で2027年(3年後!)開業は寝言レベル

2034年以降も開業困難か？

- ・技術評論家兼交通ライター川辺謙一氏はリニア中止を勧告。
- ・①「クエンチ現象」(超伝導を維持できなくなる状態)解消の目処が立たない
- ・②山梨実験線の延伸区間が単線で、現在まですれ違い走行試験をしていない
- ・③車内にトイレ設置不可？
- ・④通常新幹線方式に転換は可能だがスーパー・メガリジョン構想を達成できない



**JR東海は、もうリニアを諦めている？
「中央新幹線」は在来型新幹線で開業できるよう、準備されている。**

リニアの実用化は、とうてい不可能では？
複雑な走行原理に超電導磁石の課題、トイレ問題まで、
立ちどころ技術的課題の枚々を解説し、
「国家的事業」の見直しを提言する。

安全問題研究会も中止勧告

- ・東海道新幹線の建設費も、国鉄内部でも3000億円かかるとの見通しが事前に出ていたが、1948億円に圧縮し国会提出。最終的には「見込み」通り2倍に。十河信二国鉄総裁辞任。
- ・リニア建設費9兆円の試算も、公共事業は「当初見込みの2倍」が相場。「最悪20兆円」の可能性も
- ・これだけの巨費を投じ、できるのは「トイレのないマンション」(元祖「トイレのないマンション」原発でも「核燃料サイクル」に19兆円の請求書)指摘)
- ・東海道新幹線の客が転移するだけ。「JR倒壊」になる可能性も。ツケは国民負担に。

リニア以外の現状①北陸新幹線

・2024年3月改正で金沢、敦賀間開業。京都府内の反対で敦賀、関西はルート未選定。「敦賀が最後の延伸になるのでは」との声も



リニア以外の現状②西九州新幹線

・新鳥栖、武雄温泉間でのフリーゲージトレイン(軌間可変式電車)計画が技術的理由で頓挫。国がフル規格格上げ狙うも佐賀県の反対で実現せず。60キロ開業しただけで武雄温泉乗換が半永久的に続く?

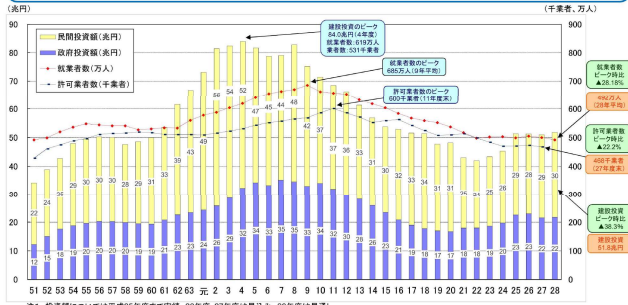


背景に高齢化による建設業弱体化

・(出典)建設業及び建設工事従事者の現状(国土交通省)。労働者がピーク時から3割近く減り、マンパワーも技術もガタ落ち。

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移 国土交通省

- 建設投資額はピーク時の4年度(約84兆円)から22年度(約41兆円)まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、28年度は約52兆円となる見通し(ピーク時から約38%減)。
- 建設業者数(27年度末)は約47万業者で、ピーク時(11年度末)から約22%減。
- 建設業就業者数(28年平均)は492万人で、ピーク時(9年平均)から約28%減。



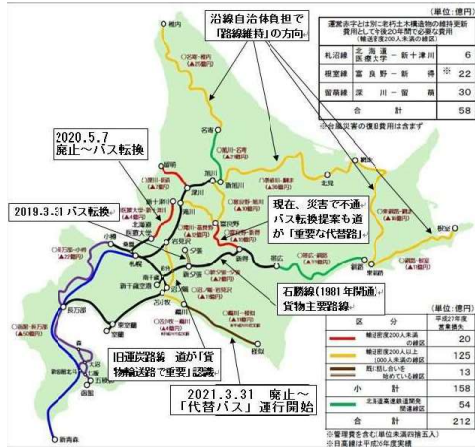
注1 投資額については平成26年度まで実績、26年度・27年度は見込み、28年度は見通し。
注2 許可業者数は各年度末(翌年3月31日)の数。
注3 就業者数は年平均。平成25年は、被災3県(岩手県・宮城県・福島県)を補完集計した値について平成22年国勢調査結果を基準とする推計人口で選及集計した値。

相次ぐ工事難航・頓挫の背景

- ① 建設業者のプライド喪失……昔は「いいものを造って反対派を見返してやる」「反対派だって、完成したらどうせ使うだろう?」というプライドがあった。今は「工事進捗度合いに応じて税金から部分払いされればそれでいい」→完成見込みのない公共事業が繰り返されるモラルハザードに
- ② 合意形成の困難さ……多少自然破壊があっても、便利で豊かになるなら合意できる時代は終わった。今は価値観の多様化に加え、合意形成過程における手続・手順、対話の重要性が増す
- ・リニア、各新幹線が自治体・住民の反対で難航。原因は技術面よりも合意形成のまずさにある(住民に「無視されている」との感情)
- ・合意形成と民主主義的公共交通づくりが重要

「11.18ショック」からはや8年……

・JR北海道「自社単独では維持困難」10路線13線区公表(2016.11.18)から8年の現状



根室本線(富良野～新得) 2024年3月31日限り廃止



ローカル線 この数年の動き

2022年2月9日	国交省が「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」設置
2022年4月11日	JR西日本が赤字線区17路線30区間を公表(北海道は10路線13線区なので、規模感はほぼ2倍)
2022年7月25日	「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」提言公表
2022年7月28日	JR東日本も赤字線区公表(35線区66区間～西日本の約2倍、北海道の約4倍)
2022年10月14日	鉄道開業150年
2023年4月28日	改定「活性化再生法」公布
2023年8月2日	JR西日本、芸備線に関し改定「活性化再生法」に基づく「再構築協議会」設置方針を表明
2023年10月1日	改定「活性化再生法」施行
2024年1月12日	国交省、芸備線「再構築協議会」設置決定
2024年3月26日	芸備線「再構築協議会」第1回会合

「活性化再生法」とは？

- ・正式名称「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年制定)
- ・略称「活性化再生法」(主にローカル線存続を目指す立場)、「地活化法」(国会議員・行政関係)、「地域交通法」(国交省関係)
- ・地方自治体が「地域公共交通活性化再生計画」を作成し国の認可を受ければ地域公共交通に補助金支給。
- ・制定時点では、活性化再生計画づくりは基礎自治体(市町村)主体で、ほとんどがバス。
- ・都道府県はほとんど関与せず。複数市町村にまたがることが多い鉄道の計画はほとんどなかった。

「活性化再生法」主な改定ポイント

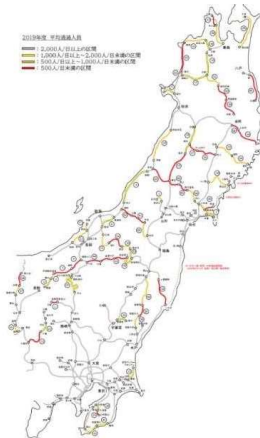
	改定前	改定後(現行)
法定協議会	地域公共交通活性化協議会	特定線区再構築協議会
設置要請	地方自治体からのみ可能	地方自治体、鉄道事業者双方から可能
期間	活性化再生計画に基づく「実証事業」に原則3年(延長可)	存廃の結論までに原則3年
結論の法的拘束力	あり	あり
予算の裏付け	実証運行、車両整備、乗継円滑化措置、利用促進事業に国の予算	左に加え、社会資本整備総合交付金(まちづくり予算)の鉄道投入可
運行経費の赤字補填	なし	なし

- ・ 青=前進部分 赤=後退(改悪)部分 緑=今後の課題
- ・ 前進部分はわずか。このような法律を、あたかも公共交通の基本法のような名称(地域交通法)で呼ぶことに安全問題研究会は反対です!

JR西日本17路線30区間



JR東日本35線区66区間



- ・ 赤字全区間が廃止されたら……
- ・ ①西日本は、貨物列車の走る福井以北除き、日本海側の路線はほぼ全滅
- ・ ②中国地方は北海道以上の鉄道空白地帯となる
- ・ ③東日本も、日本海側はほぼ全滅

中国山地の路線は、国鉄末期も「指定→除外」

- ・ 三江線(廃止済)、木次線、芸備線、福塩線、姫新線……国鉄末期(国鉄再建法施行当時)も一度、第2次特定地方交通線に指定後、除外
- ・ 芸備線、福塩線、姫新線……ピーク時輸送密度が1000人を超えるため(国鉄再建法施行令第3条1号該当)
- ・ 三江線、木次線……並行道路未整備のため(施行令第3条2~3号該当)

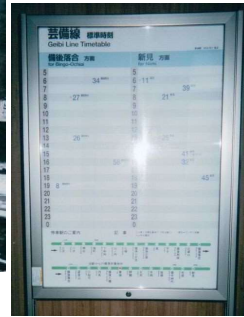
芸備線・東城～備後落合間とは？ (1990年代末期の姿)

備後落合駅で発車を待つ急行列車

1日の列車本数は備後落合方面5本、新見方面7本



当時も今も状況は大きく変わらず



JR北海道は輸送密度2000人未満を維持困難としたが……

国鉄末期の特定地方交通線は、ほとんどが2000人未満。

しかし、30年以上経った今日、ほとんどが存続。三セクでできることが、なぜJRではできないのか？

1. 存続している路線

特定	会社名	所在地	旧路線名	区間	路線距離 (km)	輸送密度
②	秋田内陸縦貫鉄道	秋田県	阿仁合線	奥ノ巣～北立内	46.1	1,524
①			青森線	松葉～青森	19.2	284
①	由利高原鉄道	秋田県	矢島線	羽後本庄～矢島	23.0	1,876
①	山形鉄道	山形県	長井線	赤湯～荒砥	30.6	2,151
①			久慈線	久慈～雄代	26.1	762
①	三陸鉄道	岩手県	宮古線	田巻～吉吉	12.8	605
①			盛岡	田巻～盛	21.6	973
①	阿武隈急行	宮城県・福島県	丸森線	桐木～丸森	17.4	1,052
②	会津鉄道	福島県	会津線	西若松～会津高原尾瀬口	57.4	1,333
②	真岡鉄道	茨城県・栃木県	真岡線	下館～茂木	42.0	1,620
②	わたらせ渓谷鐵道	群馬県	足尾線	相生～間藤	44.1	1,315
①	いずみ鉄道	千葉県	丸舞線	大塚～上野中野	26.3	1,813
②	天竜鉄道	静岡県	二俣線	掛川～新所原	67.9	1,518
①	明知鉄道	岐阜県	明知線	吉原～明善	25.2	1,623
②	長良川鉄道	岐阜県	岐阜南線	美濃太田～北濃	72.2	1,392
①	樽見鉄道	岐阜県	樽見線	大垣～樽見	24.0	951
③	愛知環状鉄道	愛知県	岡多線	岡崎～新豊田	19.5	2,757
②	伊勢鉄道	三重県	伊勢線	伊勢田～津	22.3	1,508
①	京都市営鉄道	京都府	富津線	西舞鶴～豊田	83.6	3,120
①	信濃高原鉄道	新潟県	信濃線	粟生川～信濃	14.8	1,574
①	北条鉄道	兵庫県	北条線	粟生～北条町	13.8	1,609
①	磐梯鉄道	鳥取県	磐梯線	磐城～磐城	19.2	1,556
①	福川鉄道	山口県	福川線	川西～福町	32.7	1,420
①	土佐くろしお鉄道	高知県	中村線	窪川～中村	43.0	2,260
③	平成筑豊鉄道	福岡県	伊田線	直方～田川伊田	16.2	2,871
③			糸田線	糸田～田川後藤寺	6.9	1,488
③			田川線	田川伊田～行橋	26.3	2,132
①	甘木鉄道	福岡県	甘木線	藤山～甘木	14.0	653
①	松浦鉄道	佐賀県・長崎県	松浦線	有田～佐賀	93.9	1,741
①	南阿蘇鉄道	熊本県	高森線	立野～高森	17.7	1,093
①	くま川鉄道	熊本県	清前線	人吉～清前	24.9	3,292
	合計				1,005.3	

転換三セクで廃止はわずか！

2. 廃止路線

特定	会社名	所在地	旧路線名	区間	路線距離 (km)	輸送密度
②	北海道ちほく高原鉄道	北海道	池北線	池田～北見	140.0	943
①	弘南鉄道	青森県	黒石線	川辺～黒石	6.6	1,904
①	下北交通	青森県	大畑線	下北～大畑	18.0	1,524
③	のと鉄道	石川県	能登線	穴水～蛸島	61.1	2,045
①	神岡鉄道	岐阜県	神岡線	猪谷～神岡	20.3	445
①	三木鉄道	兵庫県	三木線	厄神～三木	6.8	1,384
②	高千穂鉄道	宮崎県	高千穂線	延岡～高千穂	50.1	1,350
	合計				302.9	

盲腸線

※「特定」欄の丸数字は第1次～第3次の別を示す。輸送密度は国鉄再建法の基準年度(1978年度)。
※「鉄道要覧(平成24年版、国交省鉄道局監修)」鉄道図書刊行会を基に筆者作成

- 北海道ちほく高原鉄道以外の廃止路線は、すべて盲腸線(行き止まり路線)
- 盲腸線化(行き止まり化)は滅びの道～なぜつながっている線路をわざわざ切るのか？(根室本線など)

輸送密度は「破たんした尺度」

- 輸送密度とは「1日1km当たり乗車人員/貨物輸送量」のこと
- 乗客10人が10kmの区間を乗車したら
 $10人 \times 10km = 100人キロ$
- 50tの貨物を1,000kmの区間で輸送したら
 $50t \times 1,000km = 50,000トンキロ$
- 「乗客/荷主が鉄道会社にいくら支払ったか」は輸送密度では測れない(コストも同様)

「輸送密度が低いから維持できない」は本当か？

東京～新横浜 (28.8km)	乗客1人で新幹線グリーン車乗車	乗客5人で普通列車乗車
運賃	500円	500円
特急料金	860円	0円
グリーン料金 (~100km)	1,280円	0円
合計	2,640円	500円 (5人2,500円)
輸送密度	28.8人/人 (28.8 × 1)	144.0人/人 (28.8 × 5)

- 東京～新横浜間 (28.8km) で比較
- 新幹線グリーン車に1人で乗る場合と普通列車に5人で乗る場合では、輸送密度では普通列車の方が大きいですが、売上げは新幹線に1人で乗る方が多い
- 客単価を上げれば輸送密度が低くても鉄道は維持できる (3セク鉄道はこの手法で維持)

コロナ禍で10年早く訪れた破局

朝日新聞デジタル > 記事

過疎地域、全国自治体の半分超に 政府の地方創生策、実効性薄く

小泉浩樹 2022年1月21日 20時05分

シェア ツイート ブックマーク スクラップ メール 印刷



総務省が人口減少率などから「過疎地域」に指定する自治体が、全国の市町村の半分以上を超えてきたことがわかった。過疎自治体が5割を超えるのは1970年の指定制度開始以降初めて。政府は地方創生策を進めているが、地方の衰退に歯止めがかかっていない。

過疎地域に指定されている高知県大川村は見渡す限り山が広がる＝2019年1月

1月1日付の官報で公示する。

2020年の国勢調査を受け、総務省は1月中旬、過疎地域持続的発展支援特別措置法（過疎法）に基づいて、「過疎地域」に指定される自治体への通知を行った。4

今年、ついに全国自治体の半数以上が「過疎自治体」指定！

予想されていた未来だが……

- コロナ禍で「三密」禁止→①客単価の高い「インバウンド」、②安定収入をもたらす「通勤定期客」が揃って蒸発
- 儲かる路線で儲からない路線を支える「内部補助」が崩壊 (コロナ後は復活も)
- 全国の半数の自治体が「過疎地指定」→人の移動が近距離主体になり長距離客減少
- 2030年頃と思われていた未来が突然来た

内部補助 今後の復活見込みは？

赤字ローカル線 廃止もくろむが

JR3社「コロナで5兆円蓄え」

地域の足維持 国は責任果たせ

地方自治体の財政状況は、コロナ禍の影響で深刻化している。特に赤字ローカル線の廃止が懸念されている。JR3社はコロナ禍で5兆円以上の蓄えを確保したが、今後の復活見込みは不明である。国は地域の足維持に責任を果たさなければならない。

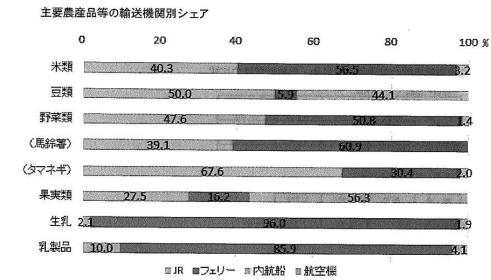
- (出典) 2022.9.11「しんぶん赤旗」
- 本州3社に巨大な内部留保
- コロナ禍は永久に続くわけではない (100年前のスペイン風邪は3～5年で「収束」)
- 内部補助は、アフターコロナでは復活の可能性が高く、赤字線整理の理由にはならない

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)	217% (2020年度カ リベース)
東京都	100円/ 48円 (山手線、1980年度)	0% (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」
- ・ 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」だけが残った

貨物輸送が大きな比率占める道内



(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)調査結果報告書」

- ・ (出典) 北海道経済連合会「JR北海道に対する当会のスタンスについて」(2017年5月)
- ・ 道内～道外の輸送シェアのうち豆類50%、野菜類47.6%、タマネギに至っては67.6%を鉄道が占める。

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 (特急北斗)	下り14本、上り14本	下り26本、上り25本
札幌～帯広 (特急おおぞら、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

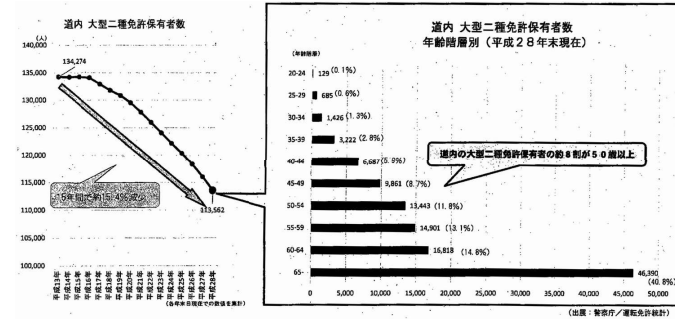
- ・トラック(10トン車)で置き換えた場合、青函区間では1日当たり車両延べ2,550両、運転手延べ2,550人が新たに必要(それだけの数の運転手も車両もどこにあるのか?)
- ・観光バスもトラックも運転手不足、車両不足(宅配便が配達できない、バス車両発注から納入まで最大1年待ち)。

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ない人がいない」「誰も運んでくれないまま、北見で腐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、「ボテテショック」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？



自動車中心の物流体系は限界



- 過疎化のため全国に先駆けて危機が進む道内。トラック運転に必要な大型二種免許保有者は15年間で15% (ほぼ年1%) 減少。免許保有者の8割が50歳以上。3K職場の上、低賃金では若者は就きたがらず、今後も減少必至。

国は危機を予見していた！

トラックドライバー需給の見通し

B. ドライバー供給数が経済成長率パターン別に変動するケース

	ハイケース			標準ケース			ローケース		
	必要ドライバー数 (人)	ドライバー供給数 (人)	需給ギャップ (人)	必要ドライバー数 (人)	ドライバー供給数 (人)	需給ギャップ (人)	必要ドライバー数 (人)	ドライバー供給数 (人)	需給ギャップ (人)
2003	823,704	823,704	0	823,704	823,704	0	823,704	823,704	0
2010	897,690	819,236	-78,454	893,312	819,236	-74,076	833,779	837,240	3,461
2015	892,020	742,190	-149,830	883,338	742,190	-141,148	769,526	778,785	9,259

- (出典)「輸送の安全向上のための優良な労働力(トラックドライバー)確保対策の検討報告書」(2008年9月、国交省自動車交通局貨物課資料 <https://www.mlit.go.jp/common/000022941.pdf>)。
- 最も厳しい予測では、2015年にトラック運転手が全国で15万人も不足することを、7年も前に予測していた。わかっているながら無策の政治・行政。

2024年問題に無策の国交省。民間に「残業規制の法順守を」と求めるだけ・・・

- 音声再生(約2分08秒)
- https://www.youtube.com/watch?v=Tq_73xaWicw

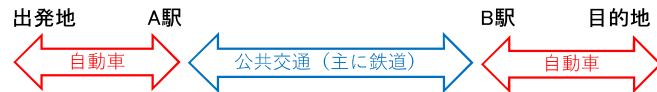
運転手不足に解決策はあるか？

- 一般的に、運転手の拘束時間(下の**赤矢印**部分)は運転時間に比例。運転時間は距離に比例。
- 自動車は短距離、「ラストワンマイル」(最寄駅から/まで)輸送に徹し、中長距離輸送を公共交通に転換。

<現状>



<今後の改善策>



今後の見通し～「鉄道40年周期」説

日本の鉄道は、概ね35～40年ごとに経営形態を変えてきた。

年	出来事
1872	日本初の鉄道開通(新橋～横浜、官設鉄道)以降、各地に延伸。民間による建設も
1906	34年 鉄道国有法成立、主要路線国有化(民営鉄道から官営鉄道へ)
1949	43年 運輸省鉄道総局から国鉄へ(官営鉄道から公共企業体へ)
1987	38年 国鉄分割民営化、JRへ(公共企業体から再民営化へ)
2016	JR北海道の経営危機が表面化(「維持困難線区」公表)
2024	37年 物流「2024年」問題(年間残業960時間規制)
2027	40年 <予測>次の形態へ大再編?

鉄道の経営形態が変わるとき～歴史的考察

年	原因
1906年(乱立状態から国有化へ)	軍部(特に陸軍)が、私鉄会社の境界駅における大量の滞貨に対処するため、全国一元化による効率的な輸送形態の確立を強く要求
1949年(官営鉄道から公共企業体へ)	鉄道が戦争・軍事輸送に使われた反省を受け、GHQ(連合国軍総司令部)が「国家指令型鉄道」から「自立経営型鉄道」への転換を求めたため
1987年(公共企業体から7分割民営へ)	①貨物輸送における鉄道の地位低下 ②政府・自民党、経済界が「戦う労働組合つづし」を強く要求

過去3度の鉄道経営形態の激変はいずれも旅客ではなく貨物輸送の行き詰まりを契機としている。
 ・鉄道省、国交省など鉄道を所管する省庁は主体的には動かず、軍部・GHQなど絶対的な相手からの要求で動いている。
 ・来年でJRも38年となり国鉄時代と並ぶ。貨物輸送の行き詰まりを契機に起きる。



著書発売中!



安全問題研究会

検索

