



### JR北海道のワースト路線(日高線は6位)

○ご利用が少ない線区(輸送密度500人/キロ/日未満) 乗降客数5人表示のため赤字が合わない場合があります。

線名・区間	営業キロ(km)	輸送密度(人/キロ/日)		収 支 (百万円)			営業係数(円)
		手20時	(乗客) 50時	営業収益(収)	営業費用(支)	営業損益(収)	
留萌線 留 萌～増 毛	16.7	39	1,199	5	212	△ 207	4,161
札沼線 医学大学～新十津川	47.6	81	582	16	307	△ 291	1,909
石勝線 美夕美～夕 美	16.1	117	2,318	14	172	△ 158	1,247
樺室線 富良野～新 得	81.7	155	6,271	60	856	△ 796	1,430
留萌線 深 川～留 萌	50.1	177	2,245	46	605	△ 559	1,316
宗谷線 名 寄～稚 内	183.2	405	1,878	487	2,649	△ 2,161	543
樺室線 釧 路～樺 室	135.4	436	1,879	247	1,089	△ 842	441
樺室線 滝 川～富良野	54.6	460	6,608	120	996	△ 876	827
網走線 東網走～網 走	166.2	466	1,817	334	1,739	△ 1,405	520
合 計	751.6	354	2,629	1,330	8,624	△ 7,294	648

《別掲》

日高線 苫 小牧～樺 岳	146.5	298	2,164	143	1,462	△ 1,319	1,022
--------------	-------	-----	-------	-----	-------	---------	-------

・日高線については、平成27年1月の高波による線路被害のため、1～3月の列車の運転を中止しています。また、一部区間のバス代行に伴う経費などを含んでいるほか、列車回送経費を含んでいます。

鉄 道 事 業 計	2,499.8	4,791	-	75,664	117,131	△41,467	154
-----------	---------	-------	---	--------	---------	---------	-----

(注)1. 輸送密度とは、旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます(国鉄輸送人員×営業キロ/日数)。  
2. 営業費用には、本社計画部門などの管理費を含んでおりません(旅客営業キロ除)。  
3. 営業係数は、100円の営業収益を得るために必要な営業費用の額数をいいます。

### なぜ、こんなことになったのか① ～JR発足時の状況(1987.4)

会社名	JR7社の営業収入全体に占める割合
JR北海道	2.5%
JR四国	1.0%
JR九州	3.6%
JR東日本	43.1%

### なぜ、こんなことになったのか② ～JR発足時の状況(1987.4)

- JR北海道全体の営業収入(919億円)は東京駅の収入(約1000億円)より少ない
- JR四国全体の乗客数は品川駅の乗客数とほぼ同じ
- 1987年度(民営化初年度)のJR7社決算を見た運輸省幹部「ようかんの切り方を間違えた」～初年度から分割の誤りを認める(「JRの光と影」立山学・著、岩波新書、1989年)

### 民営化当時のマスコミ報道

- 「なぜ東京の私たちが毎日満員電車に耐えながら、北海道の熊しか乗らない路線を支えなければならないのか」～国鉄末期、メディアを使ってこのようなサラリーマンの声を放送。
- 「国鉄分割やむなし」に世論誘導。
- 「熊しか乗らない」!? 失礼なら!
- 民営化の見直しが必要

### 「熊しか乗らない」が事実としても

	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)

- 食料自給率は農林水産省「都道府県別食料自給率」より
- 国鉄時代、東京は地方の鉄道を支え、地方は東京の「食」を支えていた。

### 民営化当時の約束は守られているか (当時の自民党意見広告より)

国鉄が…あなたの鉄道になります。

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

- ブルートレイン→既になし
- ローカル線(特定地方交通線以外)→廃止相次ぐ

## 最近の地方の駅前の状況



- 静内駅前。見通せる範囲にはコンビニもない

## 地方衰退は北海道だけではない



- 羽越本線酒田駅(山形県)の駅前通(2007年撮影)。人口10万規模の都市なのに、駅前通で営業中は3店、うち1店はパチンコ屋(写真)という惨状。

## 日本全国で鉄道の乗り歩きを していて思うこと

- とにかく駅前が寂れ、県庁所在地以外の都市では、駅員が配置されているような主要駅の駅前ですら食堂もないことが多い(食堂探しに疲れ、弁当を買ってホテルで食べるが増えた)。
- 食事のできる場所があっても、中央の大手資本系列のチェーン店ばかり。これではせっかく地方の旅先で食事をして、そのカネは中央に吸い上げられ、地元に着かない。
- 地元にかねが落ち、地元でお金が循環する仕組みを作る必要がある。

## 静内高校長の危機

- 日高線の不通が3年続くと、電車通学の経験を持つ現役生徒がいなくなる(静内高校長)。
- ↓
- 優秀な生徒が静内高校を目指さなくなり、静内高校のレベルも下がることになる。
  - そのことによって、静内の将来展望がますます描けなくなる。

## もし、鉄道を失ったら

- 地域が鉄道地図から消える(そこに住民の生活があり、息吹がある、とわからなくなる)
- 観光客がどうやってそこを訪れたらいいかわからなくなる
- 車いすで病院に通えない
- 鉄道がなくなって以前より栄えた地域はない
- 「こんなことになるのなら、国鉄のままでよかった」(酒井秀秀・新ひだか町長)

## 鉄道を失った町では・・・



## 廃止賛成派は「バスにすればいい」と言うが・・・



## 北海道の鉄道をなくしてはならない理由 ①

- 中距離輸送(300~700km)は鉄道の得意分野。ここに道内主要区間がほぼ入る
- 札幌~函館 318.7km
- 札幌~釧路 348.5km
- 札幌~根室 483.9km
- 札幌~網走 374.5km
- 札幌~稚内 422.1km

## 北海道の鉄道をなくしてはならない理由 ② ~貨物輸送の比率が高い(1)

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

## 北海道の鉄道をなくしてはならない理由 ② ~貨物輸送の比率が高い(2)

- 貨物列車1編成に5tコンテナ×5個積み、貨車を20両連結して走る形態が一般的。貨物列車1編成当たり500tの貨物を輸送可能。
- 道内の鉄路がなくなった場合、同じ輸送力をトラック(10t車)で代替するとして、延べ50台もの車両、延べ50人もの運転手が新たに必要。

## 北海道の鉄道をなくしてはならない理由 ② ~貨物輸送の比率が高い(3)

- 青森~函館~札幌間では、500t×51本(上下合わせて)の貨物列車で1日当たり25,500tもの貨物が運ばれている。
- 仮にトラック(10t車)で置き換えるなら、車両は1日当たり延べ2,550両、運転手も延べ2,550人も必要。
- ネット通販の拡大で、全国でトラック運転手が14万人不足するとの試算も。鉄路廃止はこの運転手不足、トラック不足に拍車をかける。
- 北見のタマネギを「誰も運んでくれない」。これが私たちの望む未来なのか？

## もうJRには頼れない？



- 2015~2018年度、JR北は社員の給与も払えないほど困窮(中小企業なら社長が夜逃げレベル)。
- JR北海道は「絞っても血も出ない状態」(一方で、役員報酬は公表もされていない)。

## 日高線復旧のために

- 鉄道(ある意味ではぜいたく品、ステータス)の価値を再確認する必要。
- 車窓から馬が見える区間は、室蘭本線の一部区間を除けば日高本線だけ。鉄道ファン、道外の観光関係者から高く評価。他の地域、路線との差別化が可能。
- 鉄道廃止でインバウンド(外国人観光客)が「日高への行き方がわからない」では話にならない。
- JRには頼れない。復旧費は国に負担を求めるべき。赤字は沿線の責任ではない。

## オール日胆で観光振興を (以下、思いつきの提案)

- 様似町の「世界ジオパーク」認定は追い風。
- 登別温泉、日高の乗馬・牧場見学、二十間道路桜並木、様似のジオパーク。日胆には見どころ満載。

## JR九州とJR北海道を比較して

- JR九州は、国鉄時代に急行、普通列車しか運転実績がないローカル線にも大胆に特急列車を運転(篠栗線、指宿枕崎線など)。
- 特に、指宿枕崎線は高速道路がなく、鉄道が競争力を持つ区間。JRが「独占」している区間で特急料金を取るなど商売上手。
- JR北海道は、高速道路と競合していない区間でも普通列車しか運転しない(料金を取らない)など商売が下手。

## JRは「車両を造るカネがない」という



- ローカル線では、宝くじ協会からの寄贈車を走らせる例もある(写真は土佐くろしお鉄道)

## 札幌・新千歳～日高線に特急を

	～25km	～50km	～100km	～150km	～200km	～300km	～400km
指定席	830	1,140	1,650	2,320	2,680	2,900	3,110
自由席	310	620	1,130	1,800	2,160	2,380	2,590

- 上の表はJR北海道の特急料金(指定席は通常期)。
- 国鉄時代、急行「えりも」の運転実績あり。
- 札幌～様似(217.7km)の場合、指定席特急料金は2,900円。
- 列車1本あたり100人の乗客でも29万円の増収。

## 最近話題の上下分離方式とは

	上下一体	上下分離	費用負担
上 (列車運行)	鉄道事業者	鉄道事業者	運行経費
下 (線路維持)	鉄道事業者	国・自治体	維持費・復旧費

- 線路の保有・維持管理を国・自治体が行うものが上下分離
- <上下一体>運賃料金収入－運行経費－維持費・復旧費＝損益
- <上下分離>運賃料金収入－運行経費＝損益
- 上下分離では、維持費・復旧費を鉄道会社が負担しなくてよい

### 上下分離方式は

- 第三セクター鉄道で導入例。ただし、関係自治体は1～2程度が多い。
- JRの路線は規模が大きすぎ、自治体での保有・維持は不可能。国が主体となるべき。
- 上下分離を「自治体の線路保有で」とJRが主張した場合、拙速に応じることは避けるべき。
- 国によるJR北海道の路線一体での線路保有となるよう、時間をかけて協議する必要。

- ご清聴ありがとうございました。