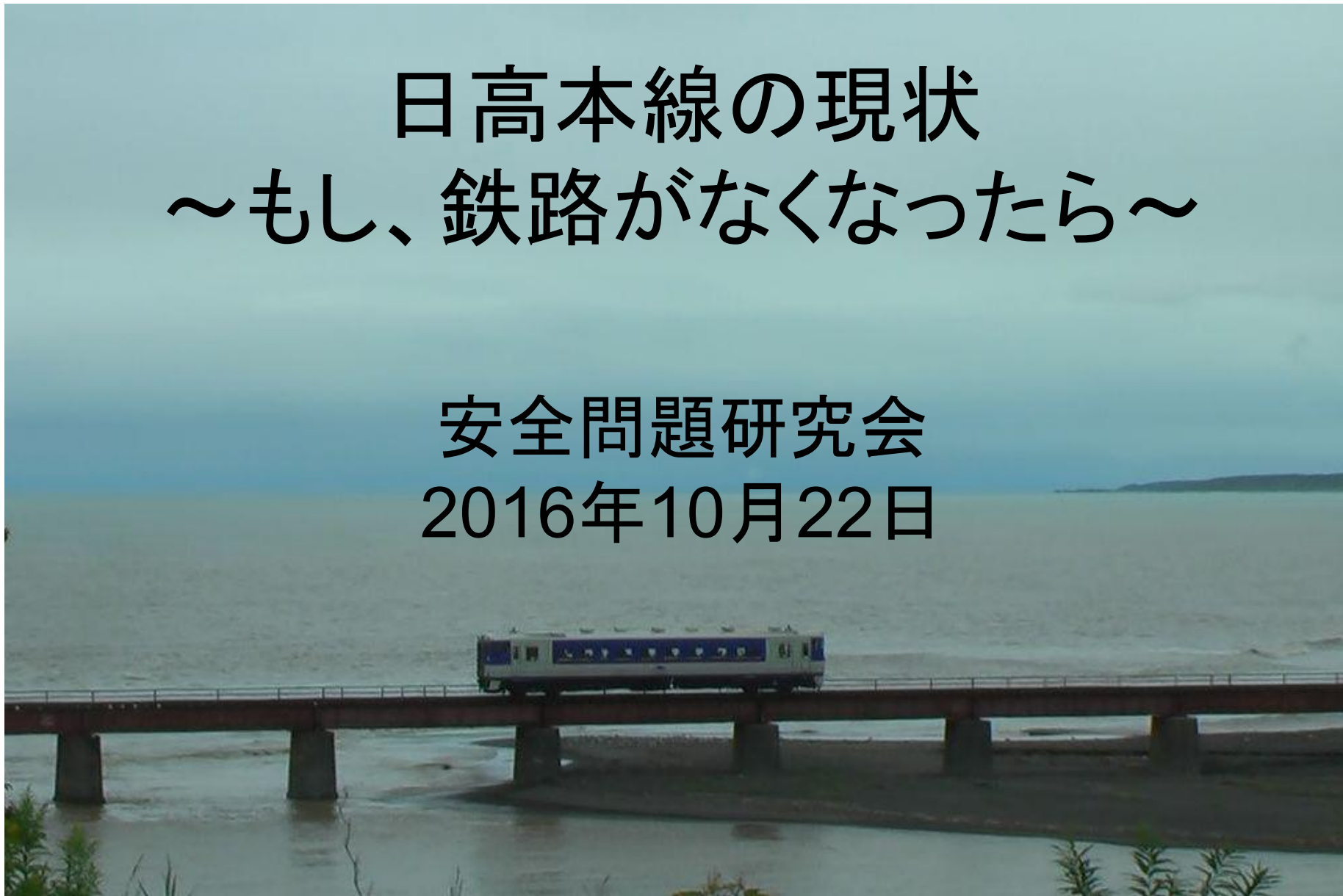


# 日高本線の現状 ～もし、鉄路がなくなったら～

安全問題研究会  
2016年10月22日



# 日高本線の現状

- 輸送密度(1日1kmあたり輸送人員) 298人  
(JR北海道ワースト5位)
- 旧国鉄再建法(国鉄末期)では、4000人以下が「特定地方交通線」(廃止対象路線)に
- 営業係数(100円の売上を上げるための費用) 300以上
- 復旧にかかる経費 38億円(JR北の試算)
- 老朽化対策費 15億円(JR北の試算)

# 2016.8月台風後の被災状況





# 閑散とする静内駅





# 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）

※四捨五入表示のため合計等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)
		平成26年度	《参 考》 昭和50年度	営業収益 (a)	営業費用 (b)	営業損益 (a)-(b)	
留萌線 留 萌～増 毛	16.7	39	1,199	5	212	△ 207	4,161
札沼線 医療大学～新十津川	47.6	81	582	16	307	△ 291	1,909
石勝線 新夕張～夕 張	16.1	117	2,318	14	172	△ 158	1,247
根室線 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
根室線 釧 路～根 室	135.4	436	1,879	247	1,089	△ 842	441
根室線 滝 川～富良野	54.6	460	6,608	120	996	△ 876	827
釧網線 東釧路～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～様 似	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（線区輸送人キロ÷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（鉄道事業計を除く）。  
3. 営業係数とは、100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数をいいます。

# 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で耐えながら、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！
- 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。

**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、親切な窓口に安心します。

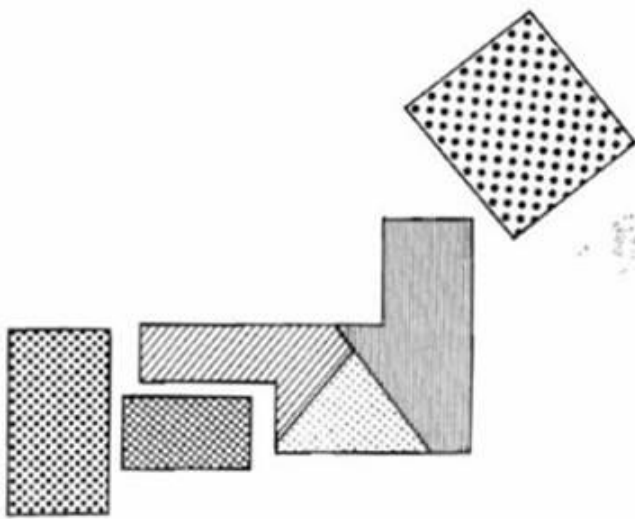
○楽しい旅行をつぎつぎと企画します。

**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

- 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 していると思うこと

- 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)。
- 食事のできるどころがあっても、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、地元に残らない。
- 地元のカネが落ち、地元でお金が循環する仕組みを作る必要がある。

# 静内高校長の危惧

- 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、鉄路を失ったら

- 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」(酒井芳秀・新ひだか町長)

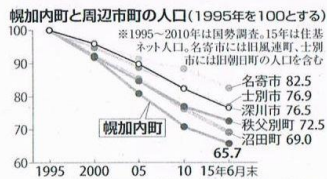
# 鉄道を失った町では・・・

## 鉄道消えしぼむマチ

### JR深名線廃止20年の幌加内



白い花が一面に咲くバ畑の中を走るほろみ号。乗客1人を乗せ、幌加内から旭川まで約1時間かけて走った。3日午後1時45分。野沢俊介撮影

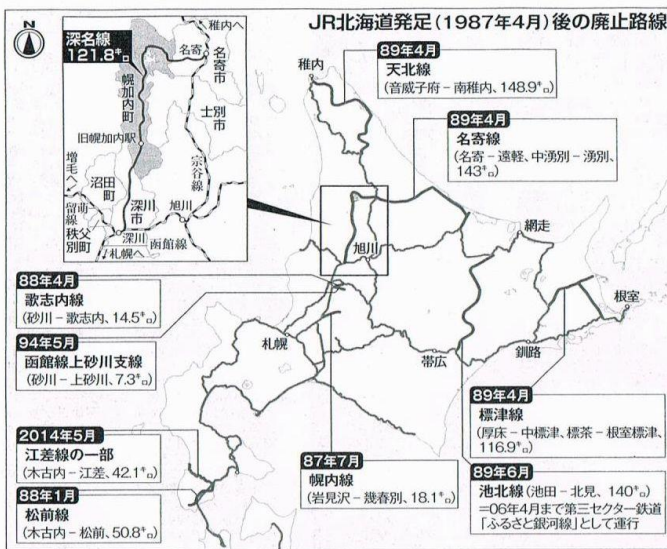


### 乗り合い自動車支え

3日午後、旭川市から幌加内へは、白い花が咲くバ畑の中を快走していた。所要時間は約1時間。旭川の総合病院からの帰りという谷内容子さんは「通院が楽になりました」

【幌加内】深川と名寄を結んだJR深名線。社会面のことば「廃止から、3日で20年が過ぎた。同線が町内を線断していた上川管内幌加内町は、周辺を上回るスピードで人口減が進んだ。深名線の代替バスの利用者も減る中、町は住民のニーズに合った交通網の構築を続ける。JR北海道は今後、留萌線を始めて地方路線見直しを進める方針だが、鉄道廃止はマニ何をもたらずの。その未来図を幌加内町で見た。

(報道センター 荒谷健一郎)



と笑う。昨年10月の試験運行開始から既に20回近く利用する。深名線廃止後、JRの子会社が深川・幌加内、幌加内・名寄間で代替バスを運行するが、バスで深川に向かい、JRに乗り換えて旭川まで2時間半以上かかる。かつては旭川に住む長女に送り迎えを頼んでいた。「娘に申し訳ないから残してほしわ」

9人乗りのほろみ号は、町内6カ所、旭川市内2カ所の停留所を結んで平日2往復、通院や買い物目的の高齢者を好評という。代替バスは当初、1日計37本あったが、現在は計26本に、3,022人いた1日当たりの利用者も昨年度は88人に落ち込んだ。細川雅弘町長は「深川より都市機能が充実した旭川に人が流れる傾向があったが、2010年の支庁再編で町が空知から上川管内に移管されたことで、それがさらに強まった」とみる。

ほろみ号の運行経費は年間約1千万円。道による半額補助は本年度限りで、細川町長は「町単独で無料運行を続けるのは難しいが、方策を考えた」と話す。町は幌加内・旭川間の路線バス開設を目標に掲げており、代替バスを運行するシェイ・アル北海道バス(札幌)に理解と協力を求めたい方針だ。

JRから8月、留萌線の留萌-増毛間の来年度廃止を提示された留萌管内増毛町は同月末、JRに示した廃止への懸念事項の筆頭に「町民の足の確保」を挙げ

た。留萌-増毛間の路線バスが運行していない時間帯について、JRに配慮を求めた。JRに配慮を求めた。深名線廃止当時の幌加内町長、峰岸政義さん(80)は「マチが腐れるという不安感を町民に与えた」と振り返る。約2,400人だった人口は、8月末現在で1,578人に、当時の減少率は34%で、今も鉄道を走る周辺の市町より高い。

旧幌加内駅前は美容室や駄菓子屋、居酒屋など最盛期に20、30軒の店があったが、今は、3軒が残るのみ。半世紀営んだ食堂も5年前にたたんだ松本千恵子さん(86)は「旧駅舎も火災で焼け、人が集まる場所もなくなった」と嘆く。

北海道科学大学の久保勝裕教授「都市計画」は、開拓

とともに延びてきた北海道の鉄道の廃止について「沿線住民の精神面に影響を与え、人口減を加速する原因となっている」と指摘。峰岸さんも「路線がなくなる」とマチの姿は根本から変わる」と話し、廃止論が浮上する可能性のある自治体は、将来負担えたまちづくりを急ぐべきだと警鐘を鳴らした。

# 廃止賛成派は「バスにすればいい」と言うが...

## 利用者減り不採算 運行維持できず...

運輸局の統計によると、バス会社が運行する路線バスの運行路線は、08年度に2万9552キロだったが、最新データの12年度は約4%減の2万8353キロとなった。利用者減も歯止めがかからず、12年度の輸送人員は08年度比約8%減の延べ1億8563万人だった。

7地域別の12年度の運行路線は、北見運輸支局管内(オホーツク管内)が08年度比13%減の3028キロとなるなど6地域で減少。函館運輸支局管内(渡島、檜山管内)だけが同12%増の1551キロとなった。

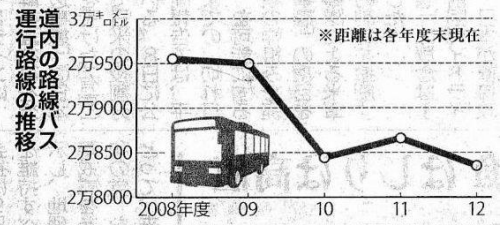
てんてつバス(留萌市)は今年9月末、53年間にわたり定期運行してきた留萌管内小平町運布(留萌間)(44・6キロ)路線を廃止した。マイカー普及と人口減少に伴う利用低迷のためだが、運転できない高齢者や学生から路線維持を要望する声もあった。

このため同社は、路線のうち小平町内の一部区間(約25キロ)を町の委託を受けて同社が運営する予約制のデマンドバスに移行。利用者が前日までに電話予約すれば、自宅近くで乗り降りできる。年間約2千万円の運行経費は町が

# 道内バス路線1000キロ減

道内の路線バスの運行路線が、2008年度から12年度までの5年間で、札幌・関西間の直線距離に相当する約千キロ減ったことが、北海道運輸局のまとめで分かった。人口減少などの影響で利用者が減り、事業者が不採算路線からの撤退を余儀なくされたためだ。地域の交通網が縮小すれば、さらなる人口減少を招きかねず、路線バスに代わって自治体などが予約制のバスや乗り合いタクシーなどを導入する動きも出てきている。

## 12年度までの5年間



### 地域別の路線バス運行路線の距離数

地域別の路線バス(管轄地域)	2008年度	12年度	増減
札幌運輸支局(石狩、後志、空知管内)	1万751	1万484	▲2%
函館運輸支局(渡島、檜山管内)	1388	1551	12%
旭川運輸支局(上川、留萌、宗谷管内)	5184	5010	▲3%
室蘭運輸支局(胆振、日高管内)	1934	1887	▲2%
釧路運輸支局(釧路、根室管内)	4045	3815	▲6%
帯広運輸支局(十勝管内)	2781	2578	▲7%
北見運輸支局(オホーツク管内)	3470	3028	▲13%
全道計	2万9552	2万8353	▲4%

※距離数は各年度末現在。単位はキロ。▲はマイナス ※合計は四捨五入のため内訳と必ずしも一致しない

## 10/12 自治体 「予約制」「乗り合い」移行も

### 人口減少社会

約1200万円、国が480万円補助し、料金は片道1000〜5000円と従来のほぼ半額にした。同社は「利用者が減る一方で、路線バスが必要な高齢者はバス停から離れた場所に住んでいることが多かった。住民が利用しやすい形のバスに転換した」と説明する。

道交企画課は、5年間で運行路線が千キロ減ったことについて「路線バスの代わりに乗り合いタクシーやデマンドバスを導入する地域も多く、結果的に路線バスの運行路線が減っている面もある」とみている。

広大で過疎地の多い道内で路線バスの路線を維持するのは難しく、道東地方のバス会社の担当者は「国や道からの補助金を投入しても採算が合わない路線があり、距離を少しずつ減らしながら、何とか維持しているのが現状だ」と話す。

# 北海道の鉄路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

# 北海道の鉄路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個積みの貨車を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）。

JR北 試算

手元資金

国支援で破綻は回避

18年度末 1122億円不足

JR北海道が今年初めに、給与などの支払いにあてる手元資金が2015年度末にマイナスに転じ、18年度末には1122億円不足して事実上の経営破綻状態になると試算していたことが15日、関係者への取材で分かった。この試算を受け、政府は6月末、設備投資の費用などとしてJR北海道に一部返済義務のある1200億円の支援を決め、資金不足は解消する見通しだ。

国からの経営安定基金の運用益で赤字分を補う経営を続けている。一方、一連の車両火災などを受け、18年度までに安全投資や修繕に総額2600億円を投じる計画を進めており、今回の試算からは、これらの資金拠出も重なって、来春の北海道新幹線開業以降も厳しい経営状況が続くことがあらためて浮き彫りになった格好だ。

定した試算でも、18年度末には681億円足りなくなる計算だった。経費節減には連貫の値上げ、赤字路線の廃止は考慮されていないという。JR北海道の島田修社長は9日の記者会見で、16～18年度に150億円規模の経常赤字が続くとの見通しを示したものの、手元資金が不足する可能性には言及していなかった。

JR北海道の幹部は「政府からの1200億円の支援で資金不足は解消し、18年度末には余裕が出る」との見通しを示している。

JR北海道は鉄道事業で慢性的な赤字状態が続き、



# 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 が...



- 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。