

**こうしたら日高門別まで
運行再開できる**

～日高線復旧後に描く夢～

**2017.11.24(金)
安全問題研究会**

JR日高本線

- 苫小牧～様似、146.5km
- 2015年1月、高波により不通に～まもなく3年
- 「列車通学ができると思って静内高校を選んだのに、1回も列車に乗れないまま卒業になりそう」（静内高生徒の親）

最もひどい被災 区間

- 大狩部駅付近
- 2017.3.20撮影



苫小牧～日高門別 別は被災せず

- 日高門別駅
(2017.1.8撮影)
- 苫小牧～鷗川は
列車運行、鷗川
～日高門別は被
災していないの
に運休続く(JR
北海道の怠慢)



鵜川～日高門別の運行再開にいくら必要？

- ① 0円
- ② 6,000万円
- ③ 1億円

鷓川～日高門別の運行再開にいくら必要？

- 正解は……
- ①0円 (列車1本のみでの運行で良い場合)
- ②6,000万円 (列車2本以上を運行する場合)
- ③(1億円)は被災箇所への復旧を含んだ費用 (JR自社負担分として日高町に提示)
- ただし、いずれも運行再開後の赤字は含まず

0円で運行 再開する方法

- スタッフ閉塞式(通票式)で運行
- スタッフ(通票)を1つ用意し駅員が運転士に手渡す
- 鵜川～日高門別ではスタッフを携行した列車のみ進入可とする(写真は広島県・可部線)



具体的な運行方法(スタッフ閉塞)

- 交換駅(すれ違い可能駅)から次の交換駅まで(鷗川～日高門別)を1区間とし、運転士にスタッフを携行させ運行
- メリット→信号設備が不要(人による確認運行)
- デメリット→列車1本しか走れない
- 折り返し時間が長くなるほど列車運行本数が減るため、長距離区間には不向きだが、鷗川～日高門別(20.8km)程度であれば十分、検討に値する
- 1時間に1本程度の運転が可能

具体的な運行方法（スタッフ閉塞）

- 信号設備が不要である代わりに、スタッフ受け渡しのための要員が鷺川駅で最低1名必要
- 現在、列車が運行していないのに静内駅に駅員が3人もいる。このうち1人を鷺川に回せば人件費も現行のまま対応可能
- 苫小牧～日高門別の全区間をスタッフ閉塞としても良い（この場合、鷺川に要員は不要）
- 結果的に、追加費用無しで運行再開できる！

具体的な運行方法 (スタッフ閉塞)



スタフ閉塞式は鉄道ファンに人気

- 国鉄時代は「通票式」と呼ばれた
- 現在は非自動閉塞(信号)方式の一種
- タブレット閉塞式（国鉄時代は「通票閉塞式」と呼ばれた）とは似ているが別（通票閉塞式では2本以上の列車を運転可）。
- 旧国鉄「運転保安設備基準規程」改正により、国鉄が全線で自動信号化を達成するまでの間における「過渡期の閉塞方式」と位置づけ→いずれ消える運命に
- しかし、信号が不要で安上がりのため、短距離で列車本数の極端に少ない末端区間（貨物引込線など）ではしぶとく残る。JRでは札沼線、名松線、越美北線末端部に残るのみ
- 鷗川～日高門別間で採用すれば、それだけを見にわざわざ全国からファンが集まる可能性も

鵜川～日高門別 運行再開後は

- 日高町役場、門別中、門別国保病院まで列車で行ける
- 地域の人も通学、通院で使えるようにする
- イベント列車を走らせ増収につなげる(写真は留萌線のバーベキュー列車)



静内、様似まで復旧したときは

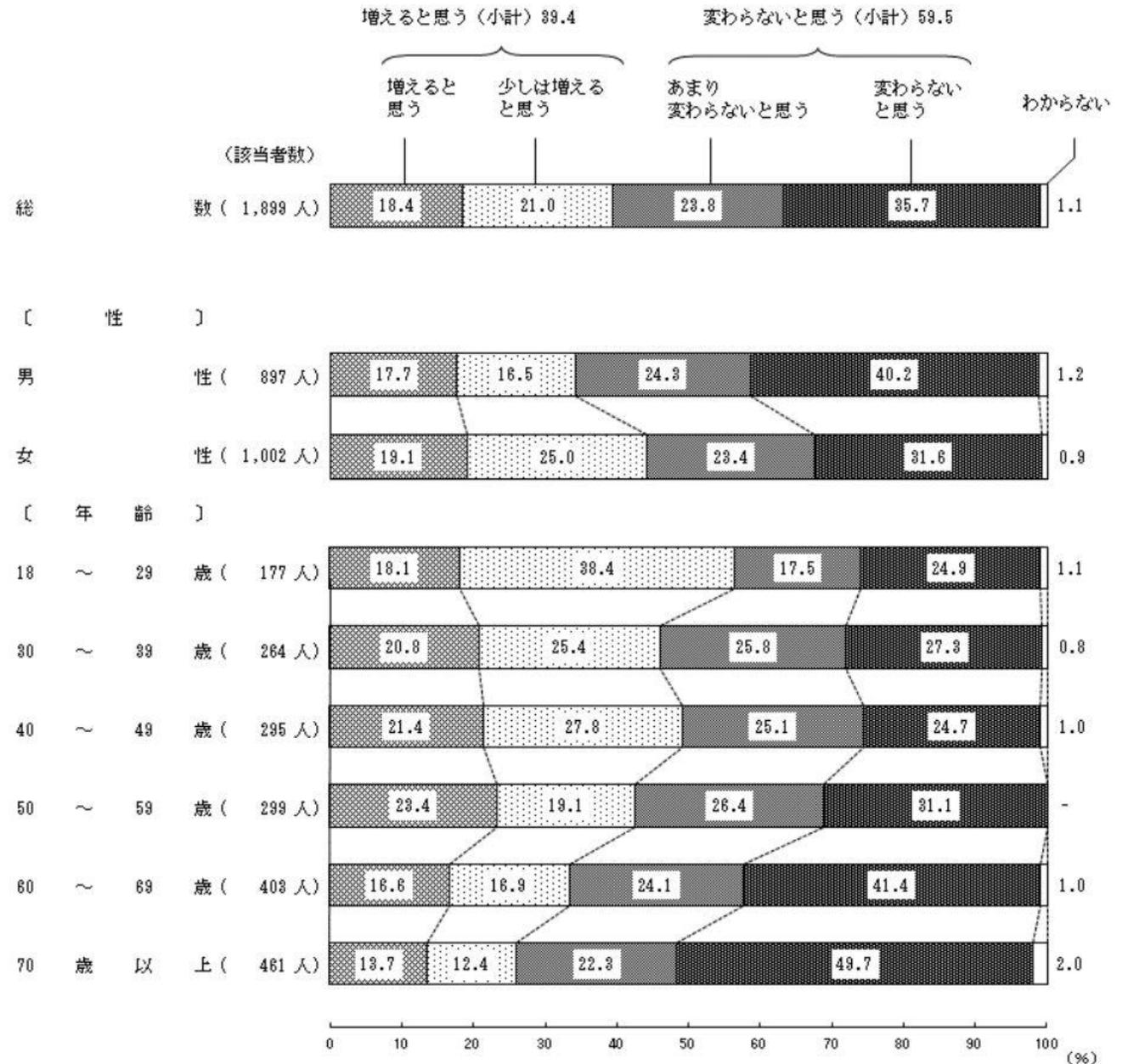
- 鷓川～日高門別をスタフ閉塞としたままでは対応できない。鷓川～静内（様似）を別の閉塞方式に変える
- 現状の特殊自動閉塞方式に戻しても良いが、この方式は交換駅（すれ違い可能駅）に停車せず、通過する列車を設定できないため優等列車の運転に向かない。優等列車を走らせるなら自動閉塞化が必要。
- 交換駅が鷓川、日高門別、静内、本桐の4駅しかない。列車を増発するなら交換駅を増やす必要

いつでも乗れる鉄道にすれば乗客は増える

- 内閣府「公共交通に関する世論調査」（2017年2月公表）
- 鉄道やバスがもっと利用しやすければ、出かける回数が「増える」「少しは増える」の合計……39.4%
- 男性34.2%、女性44.1%が（少しは）増えると回答
- 「公共交通機関にはまだ高い潜在力がある」（国土交通省）
- 外に出たい人が出られない……消費の減少、生活習慣病増加など「見えない社会的コスト」が増える

「高齢者 = 交通弱者」は本当か？

- 「増える」「少しは増える」の合計は……
- 18～29歳 56.4%
- 30～39歳 46.2%
- 40～49歳 49.2%
- 70歳以上 26.1%
- 「交通弱者 = 子ども」との結果(49歳以下は小さな子どもを持つ世代)

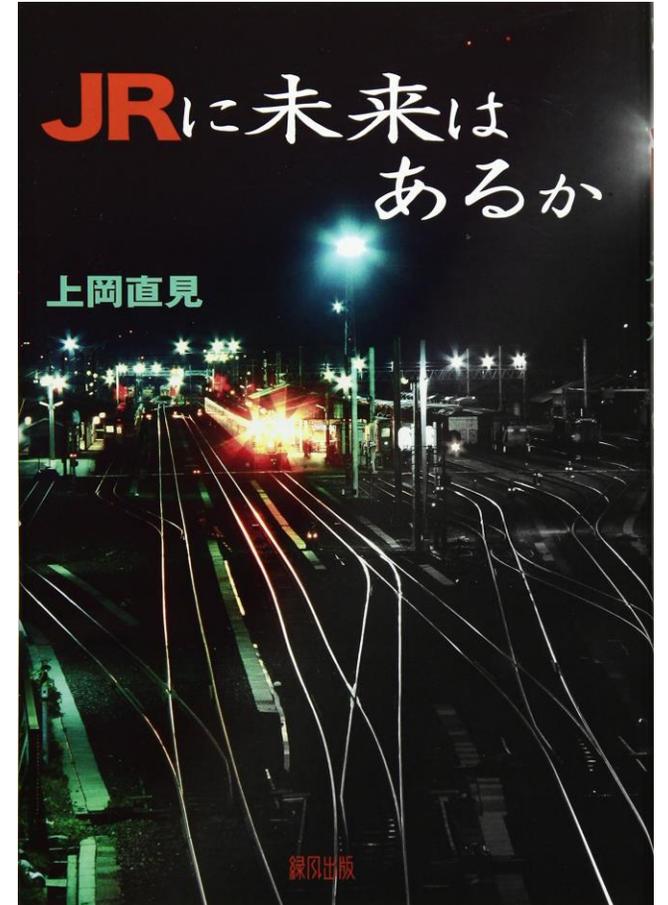


なぜ公共交通は整備されないのか

- 高齢者（病気の人除く）＝交通強者が社会で支配権→「子ども第一」への転換（少子化対策にもつながる）
- 鉄道もバスも民間企業による営利事業＝「儲からなければ廃止当然」の意識が浸透。→民から公への転換
- 「自分が使わないのに存続を訴えていいのか」という地元意識→「自分が日頃使わないから病院や警察、消防署は不要か」と考えてみる

民営事業としての鉄道の行き詰まり

- お勧め本「JRに未来はあるか」（上岡直見・著、緑風出版、2017年）
- 民営化で鉄道が採算性原理に直接晒されるようになり、設備投資が減少→大都市では大混雑、地方では路線廃止が起きている。
- 大都市の「痛勤」とローカル線廃止は根が同じ問題、との重要な指摘
- 「真に国民本位の交通政策を指向するのであればあらゆる選択肢」→JR再国有化を提案。必読の書



廃止危機のローカル線、
もうひとつの夢

貨物輸送で鉄道復権を！

廃止危機のローカル線、もうひとつの夢

- ネット通販拡大で、2016年はヤマト運輸だけで貨物取扱量が7.8%増、値上げでも荷物量は減らず
- トラック運転手の有効求人倍率は2.7倍！（2016年12月。2.7件の募集に1人しか応募がない）
- 人手不足、過重労働、事故、遅配の「物流危機」
- 乗客が減る一方でも荷物は増える一方。人が乗らなくても貨物がある

高まる鉄道輸送への期待

- 「この1~2年で明らかに潮目が変わり、貨物鉄道への評価や期待が数十年ぶりに高まっている」「メーカー・流通などの荷主企業トップから『困っている』という声を聞くことが非常に増えた」（石田忠正・JR貨物会長）
- 鉄道貨物は大型トラック65台分を1人の運転士で輸送可能（大量輸送性）、CO2排出量がトラックの9分の1、船舶の約半分（環境に優しい）
- JR貨物の貨物列車は全国で1日に地球5周分の距離を走行し、定時発着率が約95%（高い定時性、安全・安定性）

公共交通を使った宅配便輸送、拡大

- 京福電鉄嵐山線におけるヤマト運輸宅急便専用電車(荷物のみ、人は乗せない)



路線バスに混載の例も

- 客貨混載の例。車内に荷物用スペースを設けている（宮崎交通バス）



北海道でも

- ふるさと銀河線転換バスによる宅配便輸送の例（十勝バス）



東北地方でも

- 岩手県北バス（岩手県）の「ヒトものバス」による客貨混載輸送



東京メトロ でも

- 東京メトロ(旧・営団地下鉄)新木場車両基地
- 交通渋滞緩和、CO2削減、ドライバー不足解消など、公共交通として具体的な解決策を考えた」(東京メトロ)



(追加)長良川鉄道(岐阜県)でも

- 旧国鉄越美南線転換の第三セクター鉄道
- 長良川鉄道は人口減による収入減を荷物運送で補う。ヤマト運輸は運転手不足を鉄道輸送でカバー
- 2017年11月から1ヶ月間、関～美並苅安間で乗客の少ない午後に実証実験。2018年4月に本格導入へ



(追加)旧国鉄時代の客貨混載専用車両

- 国鉄時代の合造車(キハニ15系)
- 乗客の少ない地方路線では1両を半分ずつに区切って客貨混載
- 最近の旅客車への宅配荷物混載は国鉄時代の輸送形態の「復活」



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」)

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

路線網としての 鉄道の価値

- JR北海道は、根室本線(富良野～新得)までバス転換を提案
- 石勝線全通(1981年)まで貨物列車は富良野～新得間を經由。ここを廃止後、石勝線が不通になったら？



災害列島日本には迂回ルートが必要

- 磐越西線も被災したが、唯一の迂回ルートとして機能
- ここがなければさらに多くの犠牲者も
- 貨物のことを考えれば重要区間の廃線提案はできないはず。客貨を別会社に分割した弊害
- 大局観欠くJR北海道に公共交通事業者の資格なし



北海道の宝物＝鉄道を今だからこそ残そう！

- JRの枠組みは今のままで良いか？ 客貨混載を拡大するためには貨物が別会社のJRではダメ。国鉄時代のように客貨一体に戻す必要がある
- JR発足時と異なり今は新幹線が函館～鹿児島をカバー。客貨一体に戻せば新幹線で貨物輸送ができる。「函館のイカをその日の夕方に鹿児島の料亭で食べる」も可能
- 乗客が減る一方のローカル線に明るい話題は少ないが、貨物輸送には明るい未来がある。貨物のために線路を残せば、人も利用できる。これからの鉄道は「貨物が主、乗客は従」くらいの発想で良い

ご清聴ありがとうございました。

安全問題研究会ホームページ
<http://www.geocities.jp/aichi200410/>