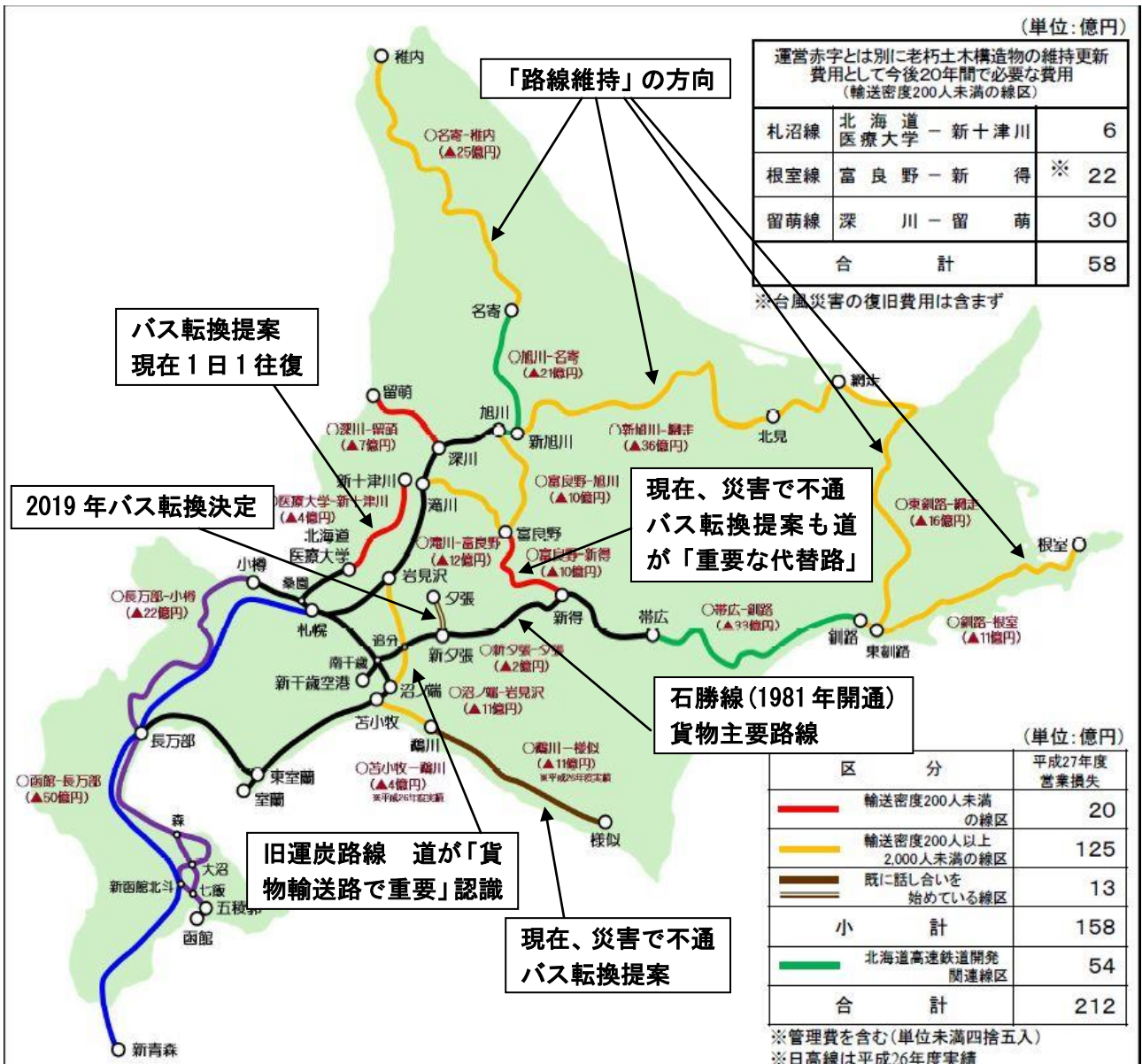


「ノーモア尼崎事故！生命と安全を守る4. 21集会」JR北海道問題報告資料
路線廃止ありきの協議許さず、存続に向け押し返す動きも

2018. 4. 21 安全問題研究会

JR北海道が、宗谷本線名寄～稚内間など計13区間について、同社単独では「維持が困難」になったことを公表（2016年11月18日）してから1年半が経過した。この間のJR北海道、JR貨物、国（国交省）、北海道、沿線市町村を交えた協議の進展状況などは以下の通りである（なお、本資料で「JR」とあるのは、特に断り書きがない限りJR北海道のことを指す）。



●各路線、線区の現状

道内鉄道網の在り方を集中審議している道の「鉄道ネットワークワーキングチーム (WT)」のフォローアップ会議は2018年2月3日、JR北海道が「単独では維持困難」とする10路線13区間を重要度別に5段階に区分して示す報告書をまとめた。道民の生活の足と交通権を守るべき北海道が各路線の重要度に格差をつけ、重要度の低い路線については「廃線を容認」と受け取られかねない内容の報告を取りまとめ公表することには大きな問題がある。以下、各路線の状況を見ていく。

(1) 長大幹線（宗谷、石北、釧網、根室各線）は「維持」の方向

主要都市間を結ぶ重要で、かつ長大路線である宗谷、石北、釧網、根室各線はWTが「守るべき

路線」として重要度1に区分。基本的に維持の方向が明確になった。今後は「どのようにして維持するか」と活性化策が議論の中心になると見られる。

(2) JRの思惑通り「バス転換決定」は1区間(新夕張～夕張)のみ

特異な状況にあるのが、地元自治体から「廃線」を申し入れ、早々と条件闘争に転じた石勝線夕張支線(新夕張～夕張、16.2km)である。バス転換(2019.4.1予定)を受け入れる代わりに、JRがバス転換支援金として7億5千万円を拠出する。この金額は営業キロ1km当たり4600万円の高額で、国鉄分割民営化当時、国鉄再建法に基づいて第三セクター鉄道またはバスに転換する路線の沿線自治体に交付された転換交付金(3000万円/km)の1.5倍。JRとしてはこれを「餌」に他の路線のバス転換も促す思惑があると見られるが、①沿線自治体が夕張市のみであること、②夕張市が日本唯一の財政再建団体(破綻自治体)であること、③鈴木直道夕張市長が「官房長官室に出入りし、直接、菅官房長官と話ができる人物」とされるなど安倍政権特有の「お友達」優遇政策が背景にあると見られること——から、他路線・線区には適用できない特殊事例といえる。

(3) 日高、札沼線はバス転換に「地元同意せず」

JR北海道からバス転換を提案された盲腸線(行き止まり路線)の日高本線については、苫小牧～鷓川(むかわ)がWT報告書で「重要度3」とされ基本的に維持の方向。一方、2015年1月の高波災害以降不通となったままの鷓川～様似は重要度4でJRからバス転換の提案が行われている。「廃止、バス転換以外の意見には耳を傾けようとしなさい」JRの頑なな姿勢に沿線7自治体、住民団体は不満を募らせており、沿線自治体とJRとの協議は事実上ストップしている。鷓川～日高門別の区間は被災もしていないのにJRが一方向的に運休を続けており、地元でこの区間の即時運行再開を求める署名活動が続いている。

札沼線(北海道医療大学～新十津川、重要度5)は現在、列車が1日1往復しかなく、事実上公共交通としての機能は失われているが、「自分で列車削減を繰り返しながら“公共交通としての役割は終わった”と一方向的に廃止を提案する」JRの姿勢に沿線4自治体の反発は強く、廃止に沿線が同意する見通しは立っていない。

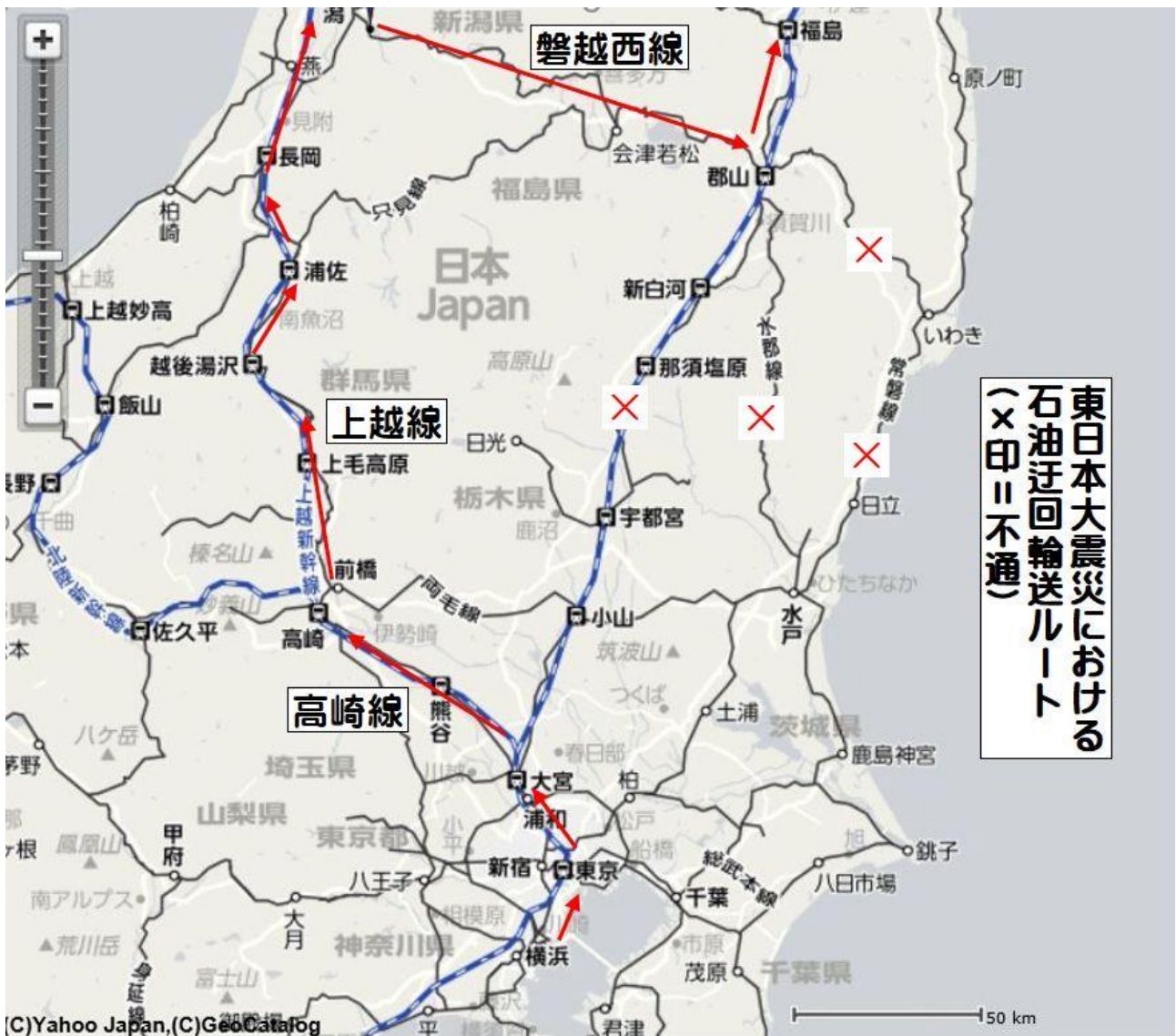
(4) 富良野～新得、岩見沢～沼ノ端は道が「災害時や貨物代替輸送ルートとして重要」認識

一方、WT報告で日高本線鷓川～様似と同様「重要度4」とされ、JRからも廃止～バス転換が提案されている根室本線(富良野～新得)は大きな情勢の変化があった。今年2月に北海道が取りまとめた「北海道交通政策総合指針(案)」が、鉄道についての言及が少なく、WT報告による10路線13線区の重要度による分断も追認する内容であったことから、2月下旬に行われた意見募集(パブコメ)には道内外から批判が殺到。安全問題研究会も14項目に及ぶ意見を提出、鉄道政策の再考を求めた。その結果、安全問題研究会の意見のうち2項目が採用され、指針(案)の一部が修正されることになった。

①WT報告が『圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討・協議を進めていく』としてJRによるバス転換の方針を追認していた根室本線富良野～新得について、「石勝線が開通するまで、この区間は札幌～釧路間における貨物輸送に使われていた実績がある。石勝線が不通となった場合における貨物輸送の迂回ルートとして「維持」を明確にすべき」とする安全問題研究会の意見が採用され、「道北と道東を結ぶ災害時の代替ルート」としての役割が明記されることとなった。②WT報告が『(貨物輸送について)代替ルートとなりうる千歳線の厳しい線路容量等を考慮』して『トラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討していくことが適当』としていた室蘭本線(岩見沢～沼ノ端)について、「石炭輸送の名残で複線区間を有するなど恵まれた環境にある。“代替ルートとなりうる千歳線の厳しい線路容量等を考慮する”のであれば、これらの環境を活かした貨物輸送の迂回ルートとしての利用などを積極的に検討すべき」とする安全問題研究会の意見が採用され、貨物輸送の代替路線としての活用の方角性が明記されることとなった。とりわけ、JRが「代替交通の検討」(＝バス転換)を求めていた富良野～新得について、鉄道の役割を重視する内容が指針(案)に明記される方向になったことは、この区間の廃止を阻止し、路線維持の展望を切り開く大きな前進といえよう。

仮に、この区間廃止後、石勝線が不通になった場合、札幌方面から道東(根室・釧路方面)への生活物資の輸送ルートは完全に絶たれることになる。東日本大震災では、根岸製油所(横浜市)から福島以北への太平洋側の輸送ルートが完全に絶たれた結果、新潟を迂回して東北への石油輸送が

行われた実例もある（下図参照）。災害時に備え、複数の輸送ルートを用意しておくことは危機管理の意味からも重要だが、こうした貨物輸送上の重要ルートさえ「乗客数が少ない」ことを理由に廃止～バス転換を提案するJRの姿勢は大局観を欠いており、また旅客輸送と貨物輸送を別会社に分離した国鉄分割民営化の明らかな弊害である。この意味からも、30年を経過した国鉄分割民営化は破綻しており、速やかな見直しが必要な時期に来ている。



●安全問題研究会が国交省、総務省要請～国による支援は十分可能だ！

安全問題研究会は、2017年11月から12月にかけて、国交省、総務省に要請を行った。現在の地方交付税は「地方自治体から集めた資金を、各自治体の財政力に応じて再配分する制度」（総務省）であり、特定のインフラ整備のための資金を援助するものではないとされているが、実際には、道路、空港、港湾を保有する自治体にはその維持費用が算定対象とされる仕組みになっている。一方、上下分離を導入し、自治体が鉄道の線路を保有することになった場合でも、鉄道の維持費用は地方交付税の算定対象に含まれず、このことが上下分離が進まない大きな要因となっている。総務省への要請行動は初めてであり、鉄道も地方交付税の算定対象とするよう求めた。

総務省は、安全問題研究会の要請に対し、国交省からの制度改革の要望や、将来の社会情勢の変化があった場合は検討の可能性がないわけではない、と将来の制度改革に含みを持たせる回答をした。既存の制度の手直しで済むことから導入のハードルも低いと考えられる。導入されれば、沿線市町村が線路を保有し、その維持費用を国が地方交付税で補てんする「日本型上下分離」が可能になる。

●全道連絡会が路線維持のための全道署名

このような中、路線維持のための学習会などの行動を続けてきた道内の学者グループを中心に「北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道連絡会」が発足。今後、JRへの要請・交渉、自治体決

議、署名などの活動を行うとしている。

全道連絡会は、4月末をめどに「北海道の鉄道の存続・再生を求める全道署名」を50万筆集め、道知事へ提出することとしている。①鉄道を道路、港湾、空港と同様に社会資本と位置づけ、維持・再生に国が責任を持つ②北海道全体の鉄道網のあり方について全道民に開かれた議論を行い、十分時間をかけて結論を出す③国の抜本的支援を引き出すため、北海道の鉄道路線の維持・再生のために先頭に立つ——の3点を高橋はるみ北海道知事に求めることが目的だ。事実上道内全路線の維持を求めるものである。北海道の人口は538万人。北海道民の11人に1人に相当する署名を1か月半で集めきるという意欲的な目標だ。北海道の人口の約4割が札幌に集中する現状を考えると札幌でどれだけ集められるかが鍵を握る。

国鉄分割民営化から30年、アジア金融危機の影響による1997年の北海道拓殖銀行経営破たんから20年。北海道は経済も社会も衰退の一途をたどってきた。この流れに歯止めをかけるためにも、署名を道民全体の闘いにする必要がある。

●内閣府世論調査「公共交通がもっと便利になれば外出増やす」4割～いつでも乗れる公共交通を！

内閣府が行った「公共交通に関する世論調査」(2017年2月公表)によれば、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」と答えた人は39.4%。男性34.2%、女性44.1%が(少しは)増えると回答した。「公共交通機関にはまだ高い潜在力がある」(国交省)ことが示されており、いつでも乗れる公共交通にすることがローカル線を危機から救う有力な方法だ。<下図=内閣府「公共交通に関する世論調査」から抜粋>

