

JR北海道問題の現状

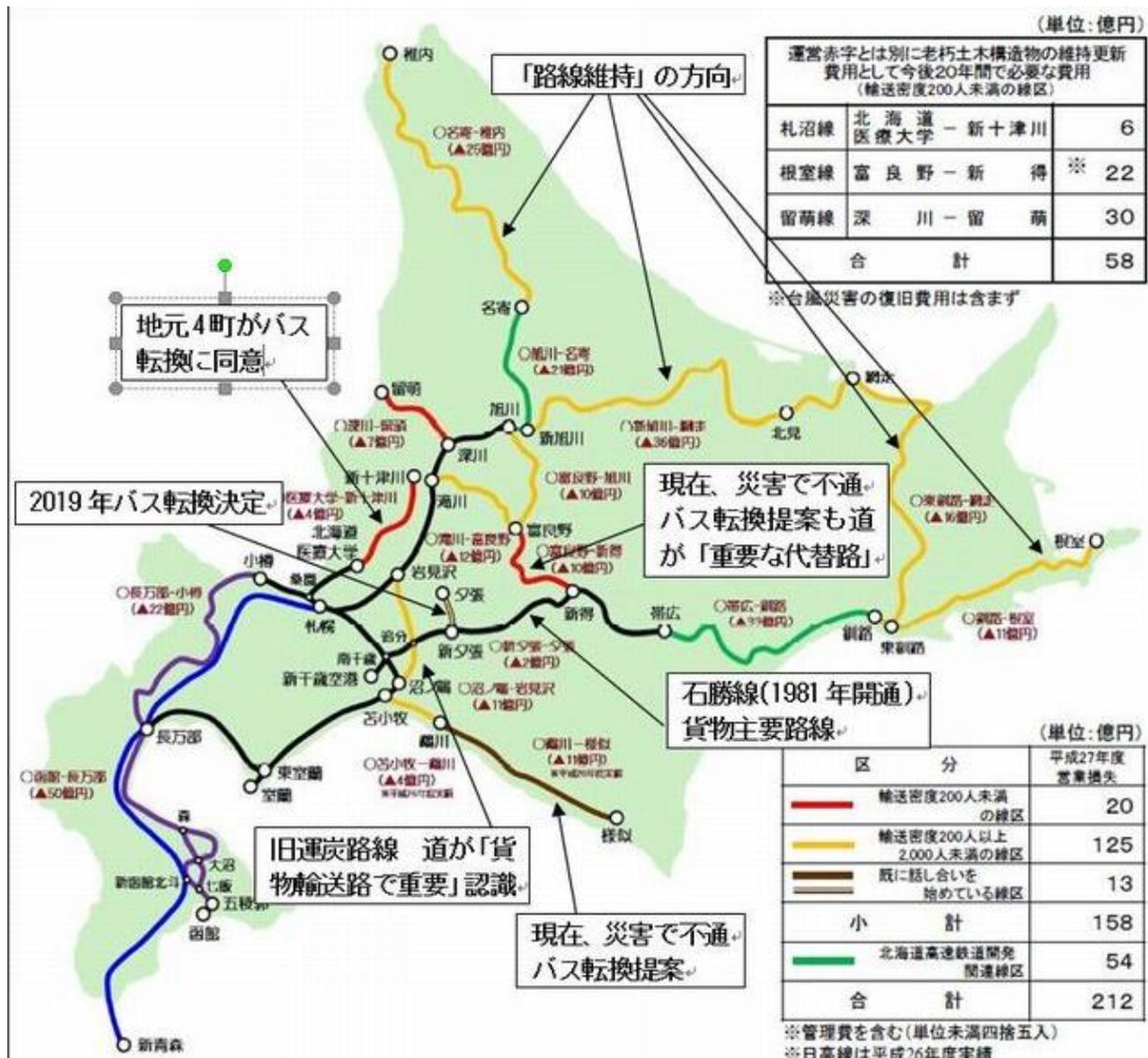
安全問題研究会
2018年7月29日

「単独維持困難」10路線13線区の現状

・廃線提案に地元が同意したのは石勝線（夕張～新夕張）のみ。札沼線（北海道医療大学～新十津川）は近く同意か？

・JRがメティアを使って廃止を既成事実化しようとしている日高本線（鷗川～様似）は地元町村会、住民団体が「路線維持」を求める。

・根室本線（富良野～新得）は「災害時の重要な代替路」（北海道交通政策指針）との認識（安全問題研究会の意見採用）。



廃線危機はJR北海道の「ダメ経営」が原因

JR北海道路線	輸送密度 (1975年度)	第三セクター 移行路線	輸送密度 (1977年度)	現状
日高本線(全線)	2,164	旧矢島線(現・由利高原 鉄道(秋田、羽後本荘 ～矢島))	1,876	存続
石勝線夕張支線(新夕張 ～夕張)	2,318	旧越美南線(現・長良川 鉄道(岐阜、美濃太田 ～北濃))	1,392	存続
札沼線(北海道医療大学 ～新十津川)	582	旧甘木線(現・甘木鉄道 (福岡、基山～甘木))	653	存続

- JR北海道が「自社単独で維持困難、支援も求めず」とした5線区から3線区を抽出。国鉄再建法により第三セクターに移行した鉄道の中から輸送密度が近いものを選んで比較(由利高原鉄道は北海道並みの豪雪地帯)。
- 輸送密度が5線区と同じか、それ未滿の路線が現在も存続。
- 廃線論議に入る前に「第三セクター鉄道にできることがなぜJR北海道にできないのか」の検証が必要。

北海道ローカル線はもうダメなのか？

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人キロ (28.8 × 1)	144.0人キロ (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)

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。

地方鉄道再生のためには

- 地元にかネが落ち、地元でお金が循環する仕組みを作る必要がある。
- 役場も学校も病院もすべて鉄道から離れた道路沿いにある。「駅に降りてもどこにも行けない問題」を解決しない限り、鉄道は地元住民の「選択肢」にすらなれない。
- 若者が鉄道に乗らないのは乗る文化がないから。20～30年後を見据え、今から子どもたちを「未来のお客さん」に位置づける。

まちづくりの中に鉄道を位置づける ひたちなか海浜鉄道(茨城県)の事例



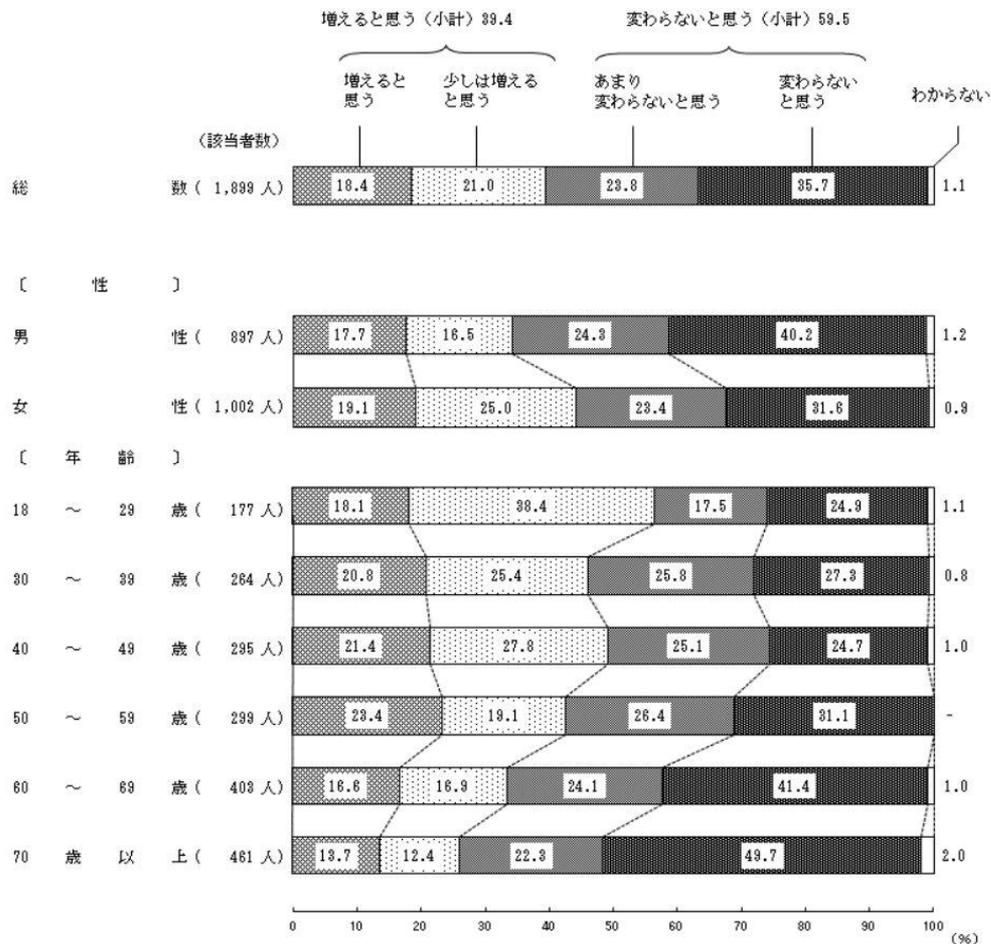
- 旧茨城交通を転換
- 写真は、ひたちなか海浜鉄道沿線の学校移転予定地
- 少子化で生徒数減少→小中学校を統合、沿線に移転、新駅設置
- 「学校を移転させ、近くに新駅を設けるのは非常に珍しい」(地元記者)
- 鉄道復権には行政の協力が不可欠

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
- 若者の貧困化、高齢者の免許返納……こんな時に鉄道を縮小すれば地域住民の「移動権剥奪」につながる

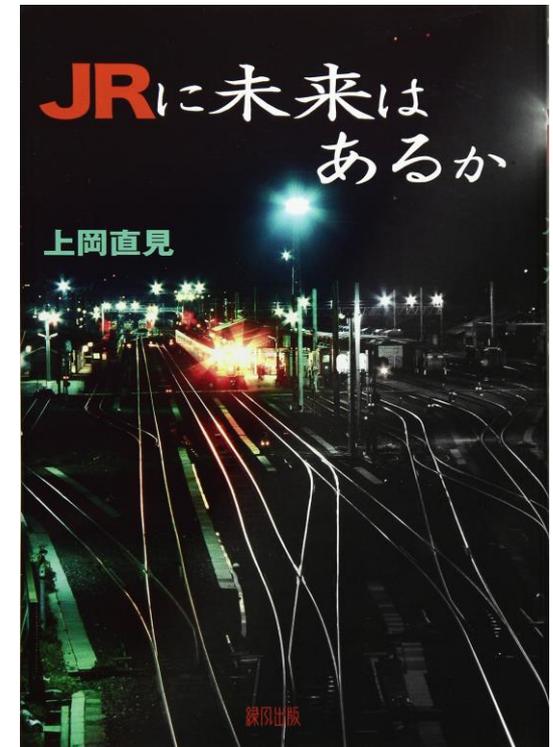
「高齢者 = 交通弱者」は本当か？

- 「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)



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



国による「5線区切り捨て」策動強まる

- JR北海道の2度目の「監督命令」へ（JR会社法を根拠）
- 2014年の監督命令は安全対策が内容
- 今回の監督命令は「経営改善」主眼
- 「5線区をさっさと切り捨てなければ2年後に財政支援はない」の脅し
- 国の脅しに屈せずオール北海道で全路線維持を！

JRに監督命令へ

国交省支援策 経営再建迫る

経営難で赤字路線見直しを進めるJR北海道への国の支援策の全容が25日、分かった。国土交通相が経営改善を求め、JR会社法に基づき異例の監督命令を出す。国交省は決算内容を四半期ごとに検証するなど経営を徹底的に監視。2019、20年度の2年間で400億円の赤字削減を求められ、14年1月以来、2度目。JR北海道は30年度までの長期支援を求めているが、国交省は罰則を伴う監督命令を根拠に、JR北海道に経営再建を厳しく迫る構えだ。

●鉄道設備や車両の修繕など	助成金(国と自治体で同程度ずつ負担)
●貨物列車の運行に必要な設備投資や修繕など	助成金
●青函トンネルの維持管理	
●経営基盤の強化につながる設備投資(快速エアポートの増強などを想定)	2分の1は助成、2分の1は無利子貸し付け

JR会社法に基づく監督命令 未上場のJR3社（北海道4国貨物）の業務に関し、監督する国土交通相が必要と判断した場合に行う行政処分の一環で、異議があれば不服申し立てが可能。命令内容に違反すると取締役、執行役員、会計参与らに100万円以下の過料が科せられる。

0億円超の財政支援を行いつつ、支援継続を判断する。石井啓一国土交相が27日、こうした方針を発表する。JR北海道が監督命令を受けるのは、レール幅の検査、タータ改ざん問題により安全対策を求められた14年1月以来、2度目。JR北海道は30年度までの長期支援を求めているが、国交省は罰則を伴う監督命令を根拠に、JR北海道に経営再建を厳しく迫る構えだ。国は、JR単独では維持困難とする10路線13区間のうち、輸送密度（1キロ当たりの1日の輸送人数）が200人未満の留萌線（深川一方、国は貨物列車の運行）など5区間については、バス転換などを進めるよう求める。同200人以上2千人未満の宗谷線（名寄―稚内）など8区間は、19、20年度を「第1期集中改革期間」と位置付け、自治体と一体となって利用促進やコスト削減に取り組むよう要求。鉄道施設や車両の設備投資に助成金を充て、同水準の金額を国と自治体で負担する。自治体負担を軽減する。地方財政措置も検討する。21、23年度も事業の再構築を求め、最終年度に総括的な検証を行う。

行で生じる修繕や、青函トンネルの維持管理に対して助成。快速エアポートの増強など経営基盤の強化につながる設備投資には、国の助成金と無利子貸付金で2分の1ずつ支援する。鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定を活用し、沿線自治体にも一定の負担を求める。支援額は400億円台となる見通しで、国の予算編成で総額が確定する。

特例業務勘定による支援は、国鉄清算事業団債務等処理法に基づくもので、21年度以降の支援を継続するには、20年度の国会で改正案を審議、可決する必要がある。（権勝泉、木村啓大）

2018.7.26
「北海道新聞」

災害路線の地元も復旧望む (左 = 日高町役場 右 = 日高町農協)



災害不通続く日高本線の 復旧求めるキャラバン行動

- 2017.4.26、
JR鷗川(むかわ)駅前通りを
歩くキャラバン
隊。
- 冬に戻ったかの
ような肌寒い日
も、行動は続け
られた。



札幌駅前での宣伝行動(2018.6.1)

- 北の鉄路を守る会、JR日高線を守る会、建交労北海道鉄道本部(旧全動労)の共同行動。



根室本線の早期災害復旧と路線維持を 求める十勝集会 (2018.6.21、新得町)

- 林業も石炭も、全部国策でつぶしておいて、地元にとって頑張る基盤のはずの線路まで剥がすのか。
- 線路は地方にとって頑張る基盤。赤字黒字で判断するものではない。
- 鉄道がなくなると、若い女性から町を出て行き、子どもがいなくなった町は滅ぶ。(高橋正夫・本別町長)



北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道署名提出行動(2018.6.27、道庁)

全国から集まった7万3千筆の署名。



北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道署名提出行動(2018.6.27、道庁)

- 北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道連絡会の宮田和保代表(左)より提出。
- 「13線区全体を区別することなくしっかり対応する」(道交通政策局長、右)



北海道交通政策指針案(2018年3月策定)に当研究会の意見が採用！

- 根室本線富良野～新得について「石勝線が不通となった場合の貨物輸送迂回ルートとして「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。
- 「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。

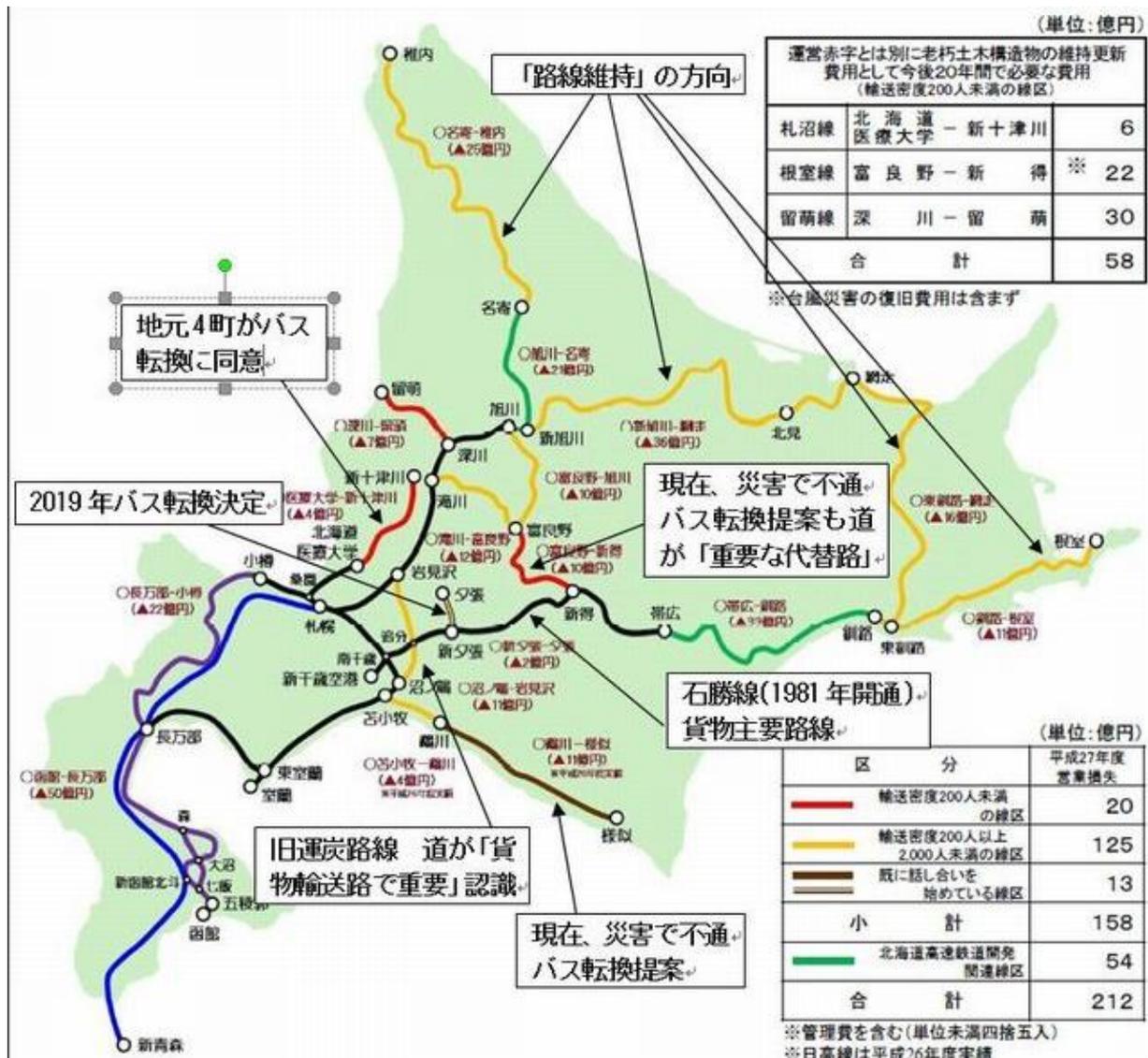
北海道交通政策
総合指針 (仮称)

【案】

人とモノの流れが加速する！
北海道の新たなステージを創る！
安全・安心、便利で快適な交通ネットワークを
道民みんなで実現する！

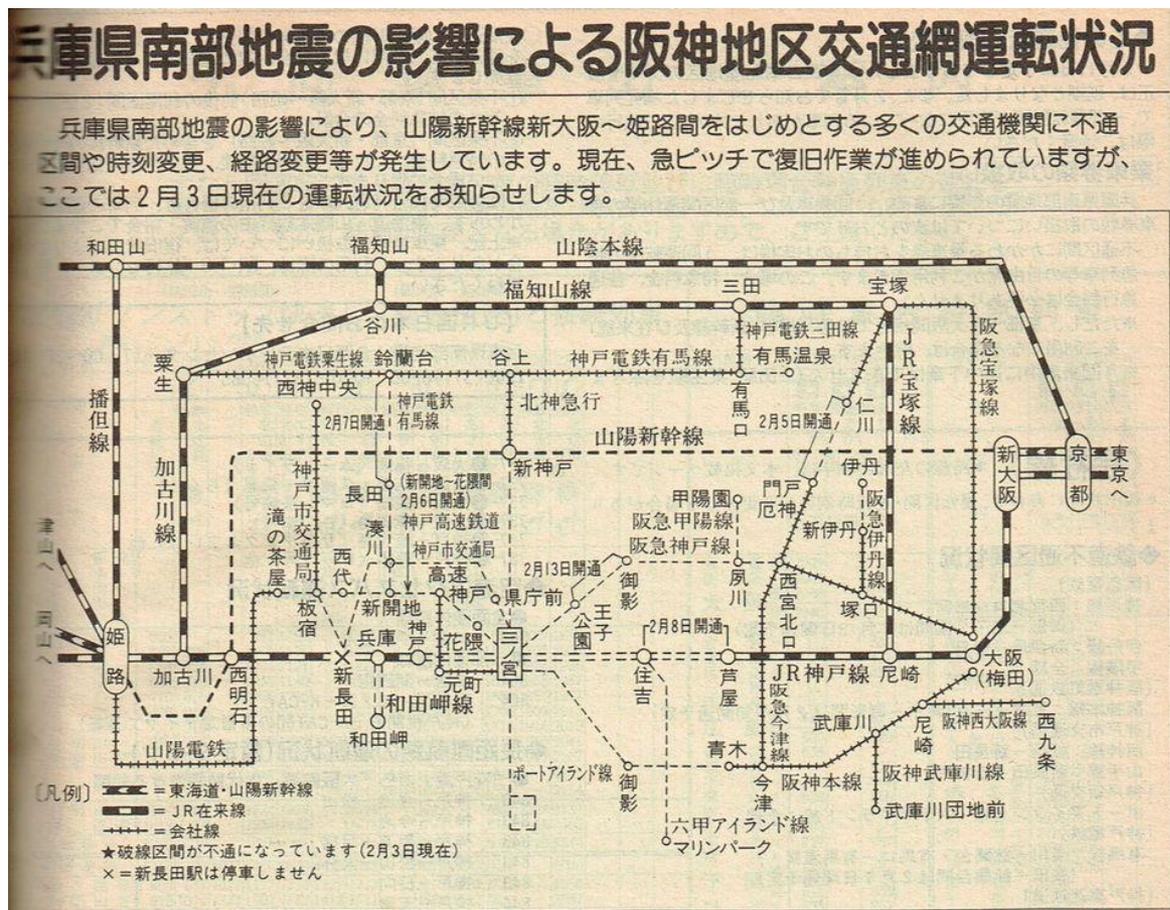
北海道交通政策 指針案(2018年 3月策定)に当研 究会の意見が採 用！

- ・ 1981年に石勝線が開通するまで、根室本線(富良野～新得)は札幌と道東(釧路、根室)を結ぶ大動脈だった。
- ・ 石勝線が不通となった場合、今後も代替輸送ルートとなる可能性がある。
- ・ 線区ごとの特性を見極め、果たすべき役割をきちんと与えることが路線維持の鍵。



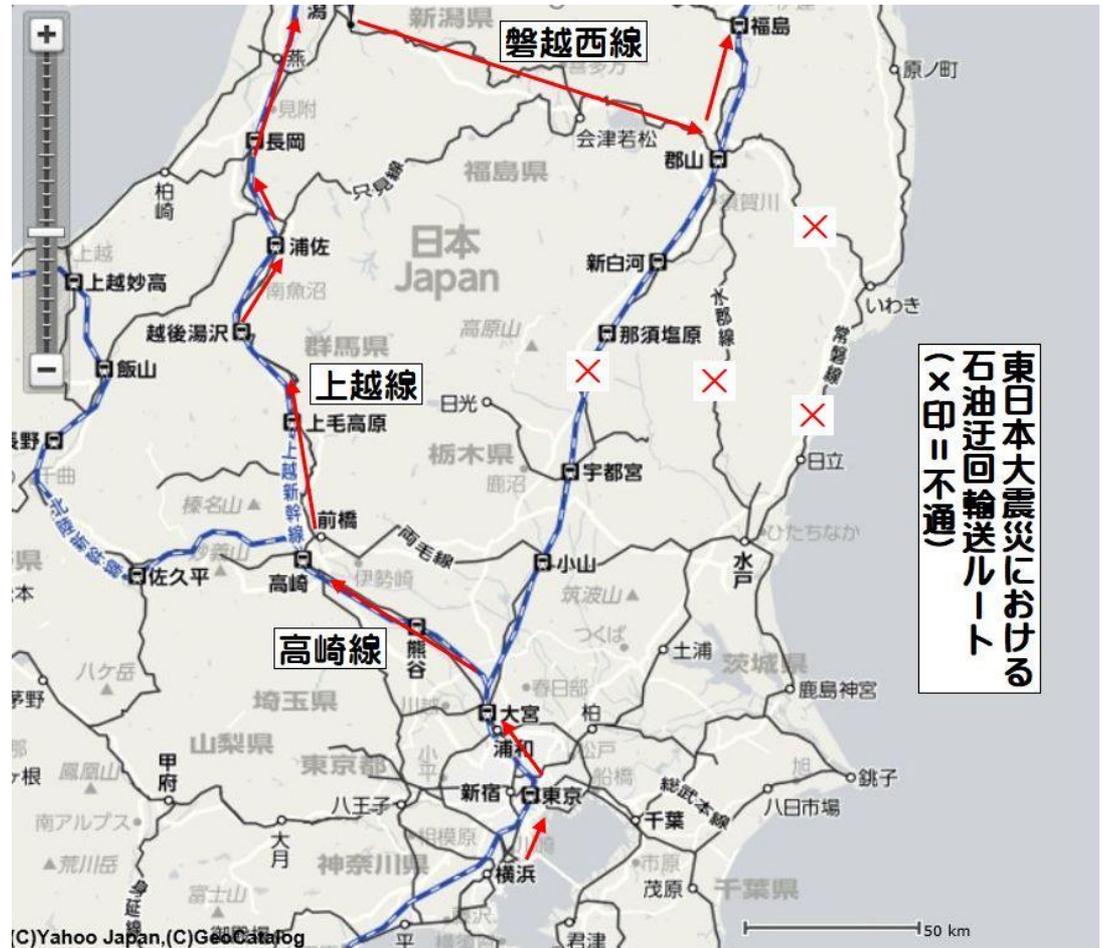
代替輸送ルートが必要となった 大災害の例①阪神・淡路大震災

- 右 = 「JR時刻表」(1995年3月号)より
- 山陽本線復旧 → 95年4月1日
- 山陽新幹線復旧 → 95年4月8日
- 地震発生から復旧まで2か月半を要した。



代替輸送ルートが必要となった 大災害の例②東日本大震災

- 東日本大震災
(2011.3)で、根岸
製油所(横浜市)から福島
以北の東北
地方への輸送ル
ートがすべて断絶
- 上越線経由で新潟
に出て、磐越西線
で郡山へ向け石油
の迂回輸送が行わ
れた



災害列島日本には迂回ルートが必要(東日本大震災の経験から)

- 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



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/>