

1. JR西日本安全問題～「のぞみ」台車亀裂事故に関し、運輸安全委員会が調査報告書を公表

- (1) 2019年3月28日に公表。「JR西日本の関係者が異音、異臭等を認めながら、列車の走行に支障があると判断するに至らなかったこと」について、①指令員が異常の重大性を理解するための明確な情報が得られていない状況にあったこと、②車両保守担当社員と指令員との認識の隔たりがあったこと、③指令員と車両保守担当社員が列車運行継続の判断について相互依存していたこと——を指摘。『大したことにはならないだろうとの心理』（正常性バイアス）、『列車の走行には支障がないだろう（支障ないとありがたい）』という自分の思いを支持する情報に対し意識が向く心理（確認バイアス）が作用した可能性が考えられる」とした。
- (2) 「何が起きているのか分からない事態は重大な事故に結びつく可能性があるとの意識が重要」として、鉄道会社に「適切な判断を行うための組織的取り組み」要求。
- (3) 再発防止策のポイントに2ページ、台車亀裂防止の技術面に1ページ、現場が列車を止められない心理面に1ページを割く。福島原発事故でも、技術面もさることながら「安全対策を行うべきであるのにしない」「原子炉を止めるべきであるのに止めない」という人間の行動がクローズアップ。運輸安全委が「巨大技術を扱う人間の問題」を以前より重視するようになっていっているのであれば、好ましい方向への変化（福知山線脱線事故でもJR西日本による厳しい社員締め付け教育（日勤教育）の問題性に触れる場面はあったが、あくまでも副次的な位置づけに過ぎなかった）。
- (4) メーカー（川崎重工業）が台車枠製造の際、設計よりも薄く削ってしまったため強度不足に陥ったことが事故原因。川崎重工業からの部品納入を減らしているJR東海と対照的に、JR西日本は事故後も川崎重工業との取引を続ける。JR西日本は事故から学んでいない。
- (5) 福知山線脱線事故遺族からも批判。「JR西は、（福知山線脱線事故以降の同社は）安全だと言いつけてきたが、それがゼロに戻った。苦しんできた12年間は何だったのか」（原口佳代さん）、
「きちんと連絡が取り合えないなんて、あきれれるしかない」（大森重美さん）。
- (6) 「ハードウェアにより異常を検知するシステムを構築して、乗務員や指令に異常の発生やその程度を知らせる仕組みを検討すること」を報告書が要求。

2. JR北海道問題

JR北海道が、宗谷本線名寄～稚内間など計10路線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）してから2年半が経過。この間の北海道内の状況は以下の通り。

（1）道内全体の情勢

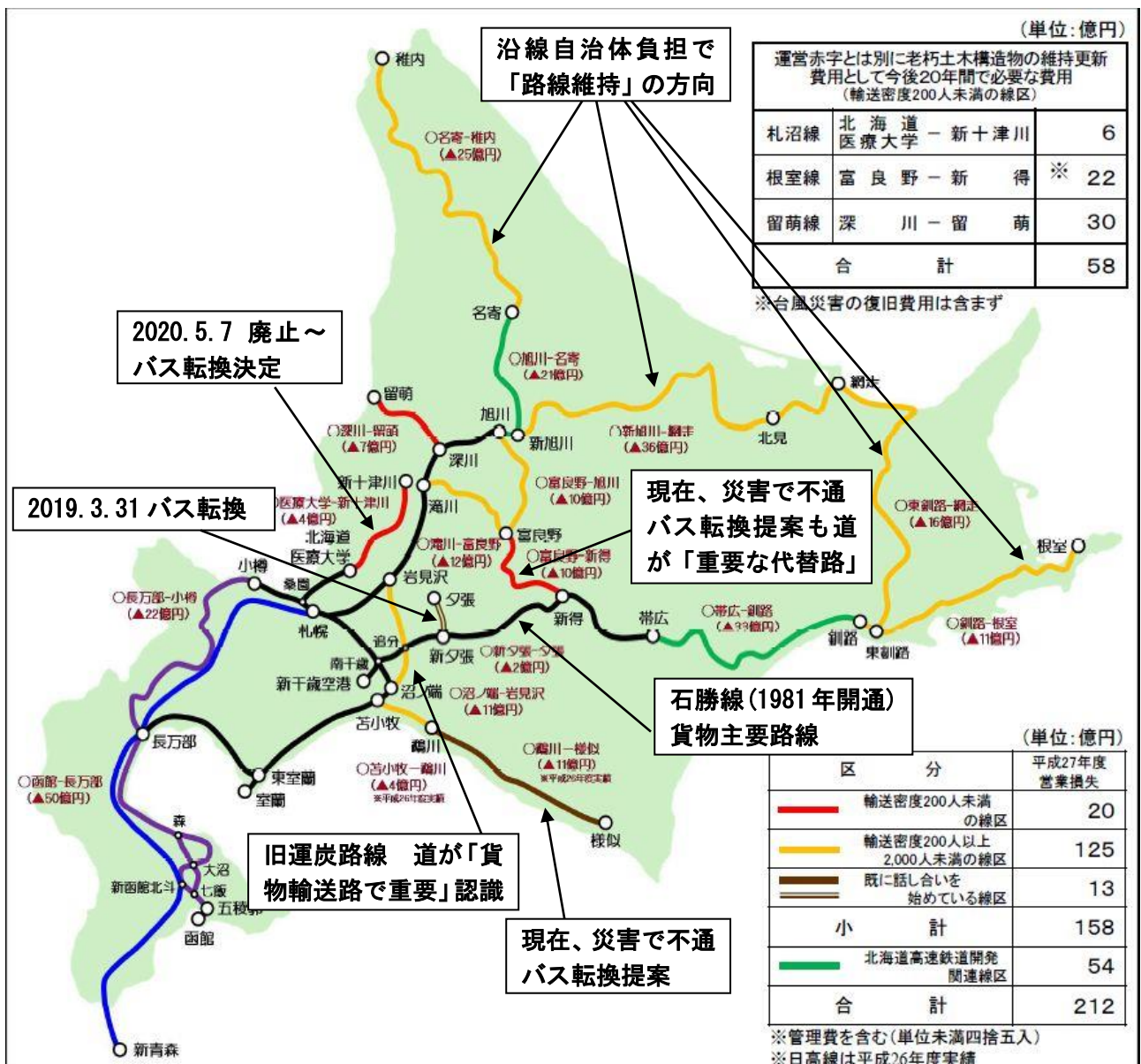
- ① JR北海道に対し、国がJR会社法に基づいて「経営改善に関する監督命令」（2018年7月）。同一会社に二度目の監督命令は史上初。「徹底した経営努力によって収支を改善して、経営自立を図る必要」があり、「関係者による相互の連携及び協力の下で、将来にわたって持続可能な交通体系を構築するとともに、他の輸送機関とも適切に役割を分担して、必要な輸送力の確保に努め」ることを要求。「特に経営状態の悪い5線区（深川～留萌、北海道医療大学～新十津川、富良野～新得、新夕張～夕張、鶴川～様似）は早急に切り捨てて経営自立せよ」を意味するが、JR北海道は全線赤字で経営自立はそもそも不可能。経営自立に貢献しない5線区廃止よりネットワーク維持が重要。
- ② 「公共交通の利用促進のための道民キックオフフォーラム」開催（2018年12月）。道と道内経済界一体となったJR北海道の利用促進運動が始まった。注目すべき動きだが、鉄道を公共財として位置づけ、赤字でも維持するという位置づけがない点に弱さがある。国鉄末期、特定地方交通線整理の際の「乗って残そう〇〇線」運動で実際にはほとんどの路線が残せなかったことを考えると、鉄道を道路、空港、港湾など他の交通と同じ公共財、インフラと位置づけ直す根本的政策転換が必要。
- ③ 道内で豪華列車運行の動き。東急電鉄の観光専用車両「THE ROYAL EXPRESS」を道内で運行、JR北海道が運行会社から線路使用料を徴収する増収策。首相官邸「観光戦略実行タスクフォース」会議（2018年2月）で国交省が「豪華観光列車で増収」を提案。事実上の国策だが抜本的解決ではない。
- ④ 道知事選（2019年4月）では、「必要な路線は残す」（＝全線維持ではない）とした鈴木直道候補（与

党推薦)が「全線維持」を掲げた石川知裕候補(野党共闘候補)をダブルスコアで破る。野党共闘実らず、鈴木新知事は前夕張市長で自分から「攻めの廃線」を言い出し石勝線夕張支線の廃線を提案。しかも自分が提案した廃線なのに、夕張支線の最終日に姿も見せなかった。

- ⑤ 鈴木知事が副知事(JR担当)に総務省からの出向者を起用。自治体負担分に地方交付税を充てさせるなど総務省に資金を拠出させることも今後の1つの方向性。
- ⑥ JR北海道、2019年10月の消費増税に合わせた運賃料金値上げを発表。上げ幅は平均11%(消費増税2%分含む)で、札幌近郊の通勤通学定期の値上げ幅が大きく、新千歳空港アクセス客には「空港線建設費の債務償還が順調」との理由で建設費加算運賃を140円→20円に引き下げる内容。飛行機に乗れる富裕層は優遇し、交通機関の選択権を持たない高校生など弱者から搾り取る不当なもの。逆進性の強い消費税の増税と逆進性の強い運賃値上げで、貧困層に二重の打撃を与える。
- ⑦ 貨物列車の影響で北海道新幹線が速度制限(140km/h)を受けている事態を解消するため、国交省は青函トンネル区間の貨物列車の廃止~海運への転換を含めた研究。道内経済界からは「第2青函トンネル」建設を求める動きも。一方、みずほ総研は「青函トンネルを走行する貨物列車を全廃した場合、北海道全体の経済損失は1462億円に上る」とするレポートを公表(2019年5月)。道内経済を顧みない荒唐無稽な貨物廃止論やゼネコンの利権のための第2青函トンネルではなく、トラック運転手不足の時代に対応して在来線全国ネットワークを活かす鉄道政策が必要。
- ⑧ 鉄道軌道整備法改正案が成立(2018年6月)。黒字会社でも一定条件満たせば災害復旧費補助へ。

(2) 各路線、線区の情勢

① 長大幹線(宗谷、石北、釧網、根室各線)は「維持」の方向だが自治体負担が既成事実化



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、根室各線は基本的に維持の方向ながら、沿線自治体が次々と維持費負担を表明。沿線自治体負担の今後は未定だが恒久化の恐れ。

②新夕張～夕張がバス転換、北海道医療大学～新十津川がバス転換決定

北海道医療大学～新十津川が新たに部分廃止～バス転換決定。沿線4町で最後まで抵抗していた月形町の上坂隆一町長「苦渋の思いで決断」。札沼線はもともと札幌（路線としては桑園）～石狩沼田を結んでいたが、1972年に石狩沼田～新十津川が部分廃止され現在の形に。今回の部分廃止で残る区間は札幌近郊の桑園～北海道医療大学のみとなる。廃止区間沿線の月形高校が「いじめが原因で札幌の高校に進学できない中学生の受け皿になっているのに、廃止で月形高校への進学の実績がなくなる」（地元の教育関係者）。路線廃止は最も底辺の弱者にしわ寄せ。

③日高本線は「バス転換を前提とせず」協議継続

日高本線は、苫小牧～鶴川（むかわ）が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鶴川～様似はJR北海道からバス転換提案。沿線7町で構成する「日高町村会」では浦河町が「全線の災害復旧」を、日高町が「被災していない鶴川～日高門別の即時先行再開」を要求。残る5町は様子見または廃止容認の立場。日高町村会が「多数決による廃止受け入れ」をはかる動きもあったが阻止。現在は「バス転換を前提としない協議」がJR北海道と沿線7町の間で続いているが、JR北海道からは一方的にバス転換の具体案だけが先行提案されている。

④富良野～新得は沿線自治体一致結束して「災害復旧を求める集会」開催～「鉄道がなくなると、女の子のいる家庭から順に町を出て行く」

富良野～新得をめぐるのは、沿線自治体が一致団結して「JR根室本線の早期災害復旧と路線維持を求める十勝集会」を開催（2018年6月）。「線路はJRだけのものでも南富良野町だけのものでもなく北海道全体の財産。北海道は林業が国策のためにつぶされ、次に石炭がつぶされたのもエネルギー政策の転換という国策。全部国策でつぶしておいて、今ごろになって地方創生で頑張れという。線路は地方にとって頑張る基盤であり、赤字黒字で判断するものではない」「本別町で、地元の中学生が帯広市の高校に合格する。北海道ちほく高原鉄道があったころは、男子も女子もみんな鉄道で通った。鉄道がバス転換になって以降、通学時間が延びた。それでもまだ男子の場合はバスに長時間乗せて地元から通わせる親が多いが、女子の場合、通学時間があまりに長いと親が心配する。その結果、短時間で通学できる場所がよいと、家族が娘に合わせて帯広市の近くに引っ越し、父親だけが逆にそこから本別に通ってくるようになる」（高橋正夫本別町長）。廃線は地域消滅への道。

3. 安全問題研究会のこの1年間の取り組み、今後の予定

①近畿運輸局交渉～2018 大阪全交で分科会実施（2018年7月）

JR西日本の相次ぐ事故やリニア問題をめぐり、近畿運輸局に安全対策やリニア建設中止を求める交渉を実施。2018年大阪全交では、分科会でJR北海道問題の報告を行う。

②全国未成線サミット（福岡県赤村）参加（2018年10月）

国鉄再建法施行（1980年）による建設が途中で中止となった未成線跡の活用を行う自治体が参加する連絡会で隔年開催。赤村で未成線跡の活用状況を調査。今回は2020年に鳥取県浜田市で開催。

③JR日高本線富川駅清掃活動に参加（2019年5月）

NHK「新日本紀行」取材を兼ねた富川駅の清掃活動に参加。日高本線不通区間での清掃活動は日高門別駅（2017年1月）以来。この模様を収録した「新日本紀行」は7/12放送予定。

④相次いでラジオ出演、JR問題を訴える（2019年4～5月）

- ・ネットラジオ「あるくラジオ」第5回放送（4月13日収録）「切り捨てられる北海道～JR民営化30年後の末路」に出演。視聴→ <https://aruku-radio.jimdofree.com/>
- ・ラジオカロスサッポロ（札幌市のコミュニティFM局）「つたえるコトバ つながるミライ」（5月21日放送）「JR北海道の経営危機はなぜ？」に出演。

⑤「運賃値上げ、新幹線、北の鉄道を考える市民公聴会」参加（予定、6月20日、札幌市）

安全問題研究会から発言予定。

⑥運輸審議会主催「運賃値上げに関する公聴会」に公述申込み（当選の場合、7月1日、札幌市）

安全問題研究会として値上げ反対で公述予定。

⑦2019 東京全交でも分科会実施、国交省交渉を予定（2019年7月）

2019年東京全交に合わせて国交省交渉を予定。分科会でJR北海道問題の報告を行う。