

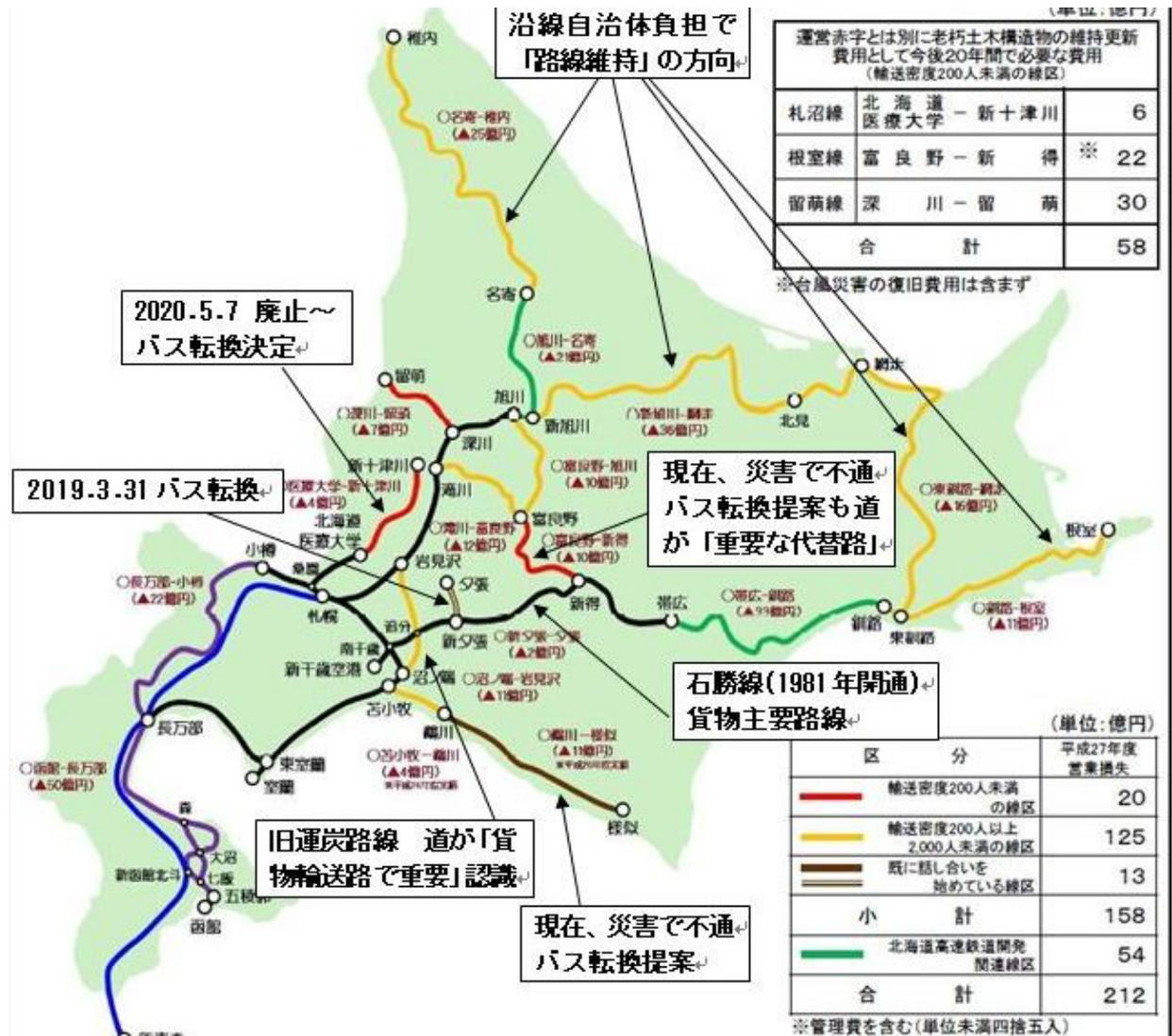
JR北海道問題の現状

安全問題研究会 地脇 聖孝

2019年7月28日

「単独維持困難」10路線13線区の現状

- ・石勝線夕張支線(夕張～新夕張)が廃止(2019.3.31)。札沼線(北海道医療大学～新十津川)は地元同意。
- ・日高本線(鷗川～様似)は地元住民団体が「路線維持」を求める。沿線自治体とJRが廃止前提とせず継続協議。
- ・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)。



<第1部>

道内全体のこの1年間の
主な動きについて

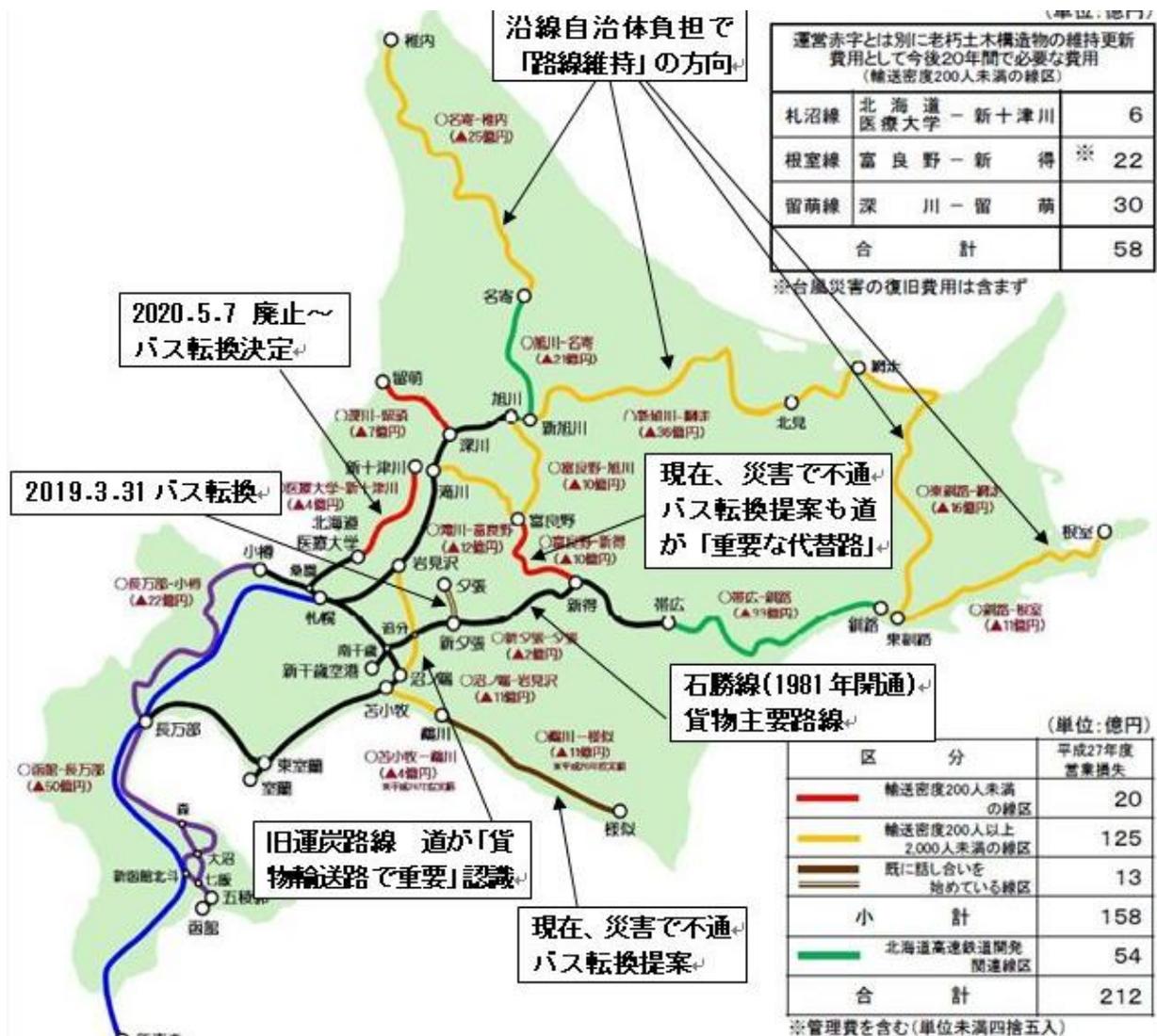
JR北海道に2度目の監督命令

- 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)。
- 「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。

JR北海道に 2度目の監督 命令

- ・「特に経営状態の悪い5線区は早急に切り捨て経営自立せよ」の意味。
- ・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。

※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)。右の図中、赤、茶の線区 + 石勝線夕張支線



「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**
- 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。

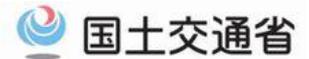
道内で豪華列車運行の動き



- 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

道内で豪華列車運行の動き

外国人に人気の高い北海道における新たな鉄道旅行需要の創出



○ 北海道の豊富な観光資源を活用した観光列車の運行

- ・ JR北海道の線路を開放して、意欲のある外部事業者を国内外から広く公募し、魅力ある多様な観光列車を運行させる仕組みを検討
- ・ 北海道の恵まれた自然環境を活かし、2017年に施行された自転車活用推進法に基づく取組と連携しながら、世界最高水準のサイクリング環境の実現に向け、自転車旅行者に使いやすい鉄道サービスを提供

- 首相官邸「観光戦略実行タスクフォース」(2018年2月)会議での鉄道局提出資料(上)
- 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。

北海道知事選(2019.4)

- 「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」として石勝線夕張支線の廃線を提案。
- 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。

JR北海道、運賃値上げ申請

- 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国に申請。上げ幅は平均11%（消費増税2%分含む）。
- 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。

その他の動き①

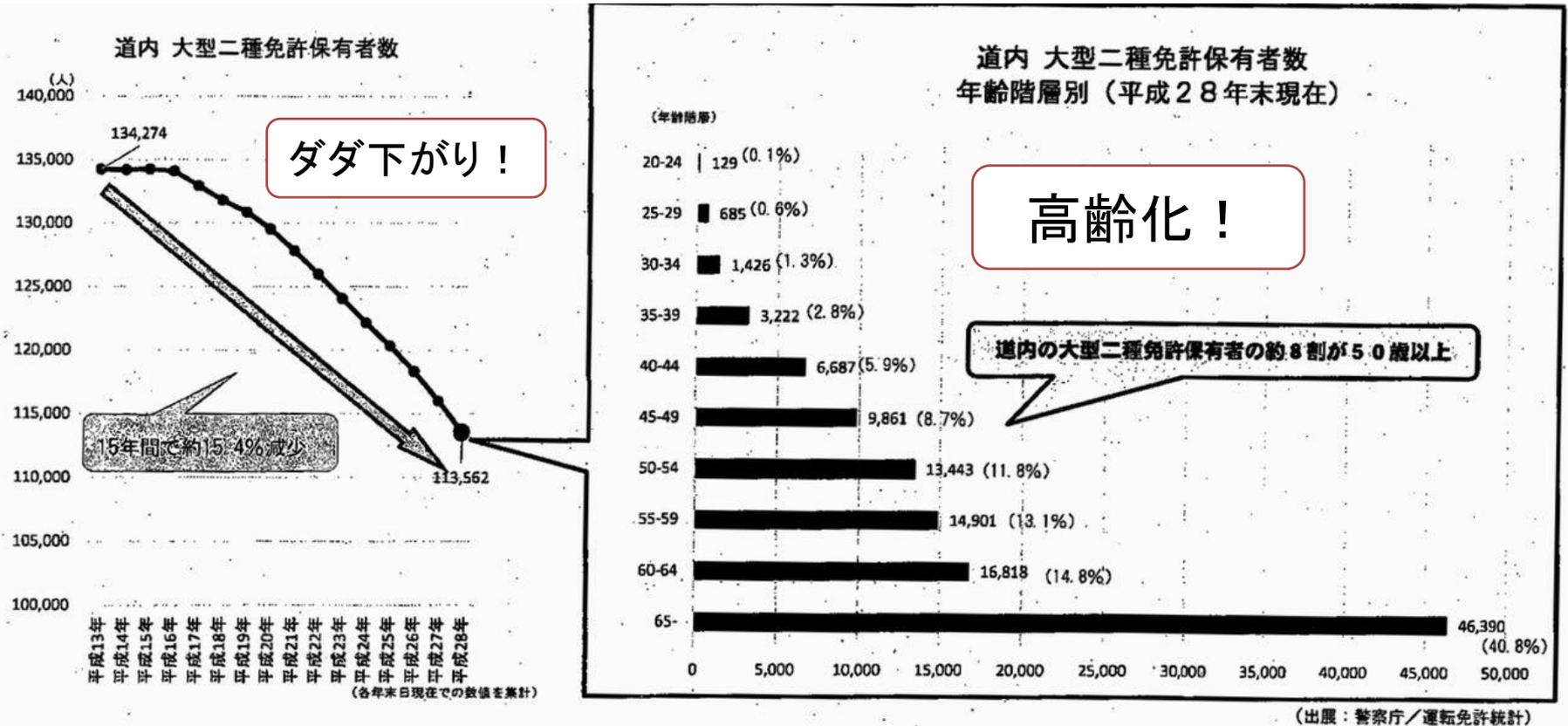
- 貨物列車の影響で北海道新幹線が速度制限(140km/h)を受けている事態を解消するため、国交省は青函トンネル区間の貨物列車の廃止～海運への転換を含めた研究。
- 道内経済界からは「第2青函トンネル」建設を求める動きも。
- みずほ総研、「青函トンネルを走行する貨物列車を全廃した場合、北海道全体の経済損失は1462億円に上る」とするレポートを公表(2019年5月)。

その他の動き②

- 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。
- 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。

バス転換 = バラ色の未来…… なんてことは絶対にありません！

道内大型二種免許保有者数はダダ下がり＋高齢化
～そしてバス運転手は消える(いずれ全国に波及)



バス運転手不足はいずれAI (人工知能) と自動運転で解決？

- ↑ などと主張して日高本線のバス転換を推進している人もいるが……

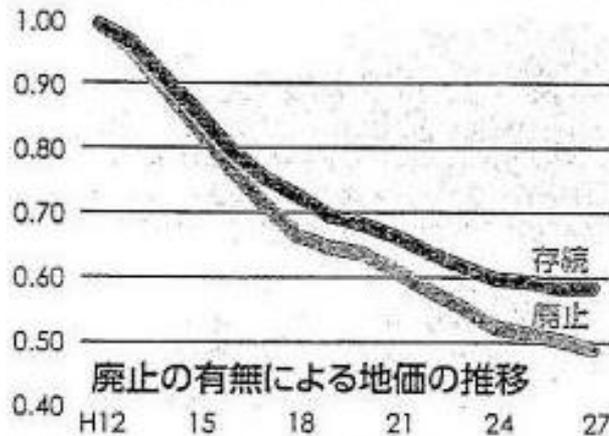
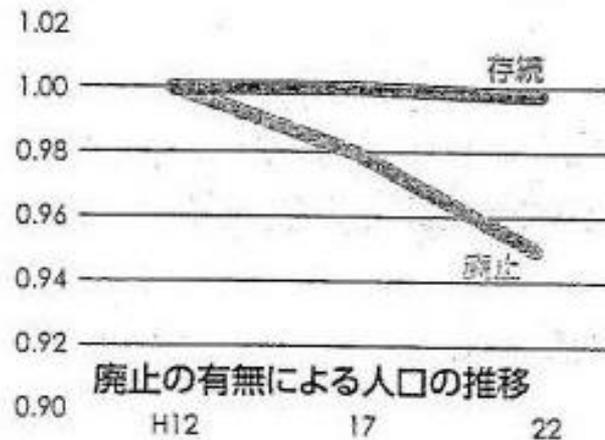
現在「AI技術を使って実現」と表現されていることの多くは、実際には(中略)機械学習による判断の実現を指している。機械学習の実現(中略)は1960年代と1980年代に、2度ブームを迎えており、現在は3度目のブームにあると言える。(2018年版「情報通信白書」総務省)

- 政府みずから「人工知能は過去何度か起きる周期的なブームに過ぎない」と指摘。鉄路廃止後の地域住民の交通手段を単なるブーム的技術に委ねるのは無責任。

鉄道廃止の社会的影響

地域鉄道廃止と 地域活力との関係

鉄道が平成12年以降に廃線になった市区町村を対象に、廃止駅と存続駅の駅勢圏の人口と地価を比較すると、いずれも廃止駅の方が減少率が高くなっています。地域公共交通の廃止と地域のあり方には、大きな関わりがあることが分かります。



国交省パンフレット「もし赤字の地域鉄道が廃止になったら？」より

●人口(グラフ左)

存続=1

廃止=0.95

●地価(グラフ右)

存続=0.60

廃止=0.50

※存続でも廃止でも人口減少に違いはないが、存続で負け幅が小さくなる

出典:国土交通省資料

<第2部>
安全問題研究会の
この1年間の取り組み

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 サミット参加

- ・国鉄再建法施行（1980年）により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

- ・2018年10月、福岡県赤村で未成線跡の活用状況を調査。

- ・次回は2020年に鳥取県浜田市で開催。



③ J R北海道 レール検査テ ータ改ざん事 件裁判傍聴

・ 被告側最終弁論
(2018年11月)、
判決公判(2019年2
月)

・ 法人としてのJ
R北海道に罰金
100万円の有罪判
決、労働者3名は
無罪。

(写真:札幌簡裁)



④富川駅の清掃活動に参加(2019年5月)

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。



⑤安全問題研究会代表、相次ぎラジオ出演(1)

- ・一般市民に直接政策訴え。
- ・インターネットラジオ「あるくラジオ」第5回(2019.4.13放送)「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/>



⑤安全問題研究会代表、相次ぎラジオ出演(2)

- ・一般市民に直接政策訴え。
- ・ラジオカロスサツポロ(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。
(図＝「ラジオカロスサツポロ」キャラクター「カロ助」)



⑥札幌で毎月1日に行われる「いちの日」情宣行動



札幌で市民公聴会
疑問の声が相次ぐ

JR北海道が国に申請中の運賃値上げの妥当性を議論する「市民公聴会」が20



日、札幌市中央区で開かれた。「定期利用の高校生への影響が大きい」と心配する声や「JRの経営危機は国策の失敗が原因だ」との指摘が上がった。

札幌の市民団体「北の鉄路存続を求める会」の主催で70人が参加。国土交通相の諮問機関「運輸審議会」が、7月に開く公聴会で意見を述べる3氏が講演した。

市民団体「安全問題研究会」の地協聖孝^{またか}代表は、JR北海道の値上げに対し疑問の声が上がった「市民公聴会」

⑦運賃値上げ反対！市民公聴会 (2019.6.21)

・1976年に実施した運賃5割値上げは国鉄の息の根を止め、87年の分割民営につながった。

・今回、3割もの大幅値上げもJR北海道の息の根を止めることになる」と安全問題研究会が指摘。

(2019.6.22「北海道新聞」)

R北海道が赤字にあえぐ一方で、本州のJR3社が数千億円規模の利益を出す現状を挙げ「JR間の格差を放置したのは国の怠慢。消費税増税と運賃値上げが同時に行われれば、貧困層に打撃となる」と強調。道教育大札幌校の武田泉准教授は「値上げに際してJRが掲げる自助努力は抽象的で、運輸審議会は厳しく審査するべきだ」と指摘した。

求める会の小室正範事務局長は「札幌近郊の高校では半数がJRで通学しており、1カ月千円以上の負担増になる」と説明した。

(吉田隆久)

2019.7.2
朝日

JR値上げ、反対相次ぐ

国の運輸審が札幌で公聴会

岐路の 鉄路

JR北海道が10月の消費増税に合わせて平均15・7%の運賃値上げを申請したことをめぐり、国の運輸審議会が1日、札幌市中央区で公聴会を開いた。国鉄の分割民営化がJR北の経営

危機につながったとの指摘や、通学に利用する高校生らの負担増を懸念する意見が相次いだ。

値上げを認可するかどうかは、運輸審議会の答申をもとに国土交通相が決める。公聴会の冒頭、JR北の島田修社長は「安全で持続可能な交通体系を維持していくため、徹底した経営努力を前提に、お客様にも

一部負担をお願いしたい」と理解を求めた。

これに対し、市民団体の代表ら3人がいずれも反対の立場で意見を述べた。「北の鉄路存続を求め、北の小室正範事務局長は、1987年の国鉄分割民営化の際に赤字補填のために国が用意した「経営安定基金」が、長引く低金利で減少していると指摘。

「『国策破綻』のツケを道民に強いる値上げは認められない」と強調した。札幌都市圏など近距離の運賃ほど値上げ幅が大きいことから、通学にJRを利用する高校生らの負担が大きすぎることにも批判した。

JR北の島田社長は「経営自立を果たし、任んで良し、訪れて良し北海道の実現に貢献する企業グループをめざす」と訴えた。運輸審議会の原田尚志会長は公聴会終了後、報道陣の取材に「(公聴会を)今後の審議の参考にしたい。法律の趣旨にのっとり審議していく」と述べた。(長崎潤一郎)

⑧運輸審議会主催公聴会 (2019.7.1)で当研究会代表が公述

JR値上げ「負担大きい」

2019.7.2
読

公聴会で反対意見 社長は理解求める

10月の消費増税に伴ってJR北海道が国に申請した運賃引き上げについて、国土交通省運輸審議会の公聴会が1日、札幌市で開かれた。3人の一般公述人は、「負担が大きい」などとして反対意見を述べた。

道内での公聴会開催は、北海道新幹線の特急料金について意見を交わした2

015年11月以来。公述人はいずれも公募で選ばれた。

JR北が5月に申請した平均値上げ率は、11・1%でJR北の発足以来最も大きい。初乗り運賃はJR各社で最高の200円となるが、市民団体「安全問題研究会」代表の地協聖孝さん(48)は「道民だけ日本一高い運賃を払わされるのは理

不尽」と批判した。北海道教育大准教授の武田泉さん(56)は「事業計画がずさんで説明が少ない。道民への押しつけを厳しく査定することが必要だ」と不満をぶちまけた。

これに対し、JR北の島田修社長は「近距離では今、バスや地下鉄より割安になっている。(値上げで)長距離とのバランスをとった」などと理解を求めた。

同審議会は公聴会の議論を踏まえて審議し、国交相に答申する。

当研究会の公述内容(要旨)

- JR北海道の経営が苦境に追い込まれた根本原因は、そもそも旧国鉄を地域ごとのJRグループ各社に分割した際の切り分け方にある
- JRグループ各社の企業努力の範囲を超える格差に関してはその是正のための制度を導入することこそ国として、今行うべき政策である

島田修JR北海道社長の反応は？

国鉄という全国1社の巨大組織が非効率を生み経営破綻

適正な経営規模の下、地域ごとの自立的経営を行い、鉄道の再生をめざすのが国鉄改革の精神



- という使い古された反論のみ
- 30年前の分割民営化推進派の主張そのまま

利用者・市民の納得得られず

- JR北海道は会場を埋め尽くした報道関係者や傍聴者を納得させることができなかった。
- ほとんどの報道機関が公聴会后、値上げに対し批判的な論調だったことは、当研究会の主張の正しさを裏付けるとともに公述の成功を物語っている。
- 32年の時を経て、JRグループをめぐる情勢は根本的に変化。新幹線が新潟、盛岡、博多までしか走っていなかった時代の認識のまま、JR北海道の危機をその場しのぎの対処で乗り切ることなど不可能。
- **国鉄改革の失敗を指摘されることを彼らは何よりも恐れている**

運輸審議会委員からも異論

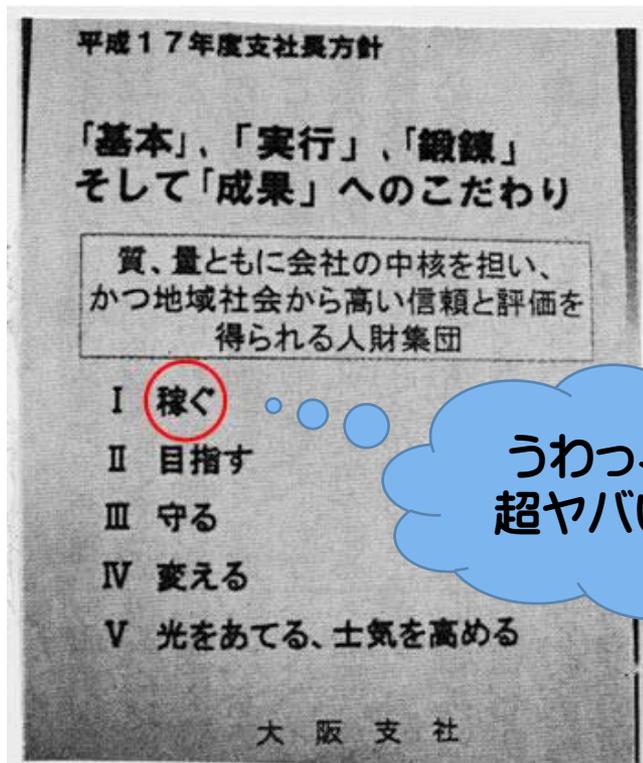
定期運賃の値上げ幅が大きく、これでは乗客離れが起きるのではないか。新幹線の改良に120億円も使いながら、在来線利用者の定期は値上げというのでは利用者の理解が得られるとは思えない。

(山田攝子委員)

これだけの値上げを行う以上、日常生活上の利用者の皆さんに納得してもらえようサービスを向上させることは当然。話を聞いていても、JR北海道の鉄道企業としての責任、将来像が見えてこない。

(河野康子委員)

破たん明白なJR、解決策は？



うわっ、コレ
超ヤバいっす



国鉄時代の安全綱領をやめ
「稼ぐ」を大阪支社長方針の
トップに掲げるようなJRの
企業体質が事故原因。
もうJRは再国有化すべき
(2019.6.8「ノーモア尼崎事故！
生命と安全を守る集會」で)

- 福知山線事故遺族・藤崎光子さんも指摘
- 今こそJR再国有化を！

(おまけ) 鉄道40年周期説

日本の鉄道は、概ね35～40年ごとに経営形態を変えてきた。

年	出来事
1872	民間資本により鉄道開通(新橋～横浜) 以降、民間資本の手で各地に延伸
1906	鉄道国有法成立、主要路線国有化 (民営鉄道から官営鉄道へ)
1949	運輸省鉄道総局から国鉄へ (官営鉄道から公共企業体へ)
1987	国鉄分割民営化、JRへ (公共企業体から再民営化へ)
2016	JR北海道の経営危機が表面化 (「維持困難線区」公表)
2027	<予測> 次の形態へ大再編?

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

<https://transportation.sakura.ne.jp/>

安全問題研究会ブログ

<https://blog.goo.ne.jp/hitorasiku>