＜安全問題研究会声明＞
ＪＲ北海道・日高本線廃止決定を受けて
新自由主義を乗り越え、持続可能な鉄道を再建するために

ＪＲ北海道が２０１６年１１月に「自社単独では維持困難」な１０路線１３線区を公表し、全国に大きな衝撃をもたらしてからまもなく４年が経過する。ＪＲ会社法に基づく国土交通大臣の監督命令を受けたＪＲ北海道は、とりわけ「重要度が低い」とした５線区について、事業「再生」に名を借りた事実上廃線ありきの強硬姿勢で地元との協議に臨んできた。国鉄末期、国鉄再建法で規定された特定地方交通線対策協議会に見られるような、地元住民を交えた民主的な協議体制が結局は最後まで作られないまま、住民を排除したＪＲ北海道と自治体との間の密室「協議」だけで地元住民の重要な生活路線が次々と奪われてきた。このような非民主主義的な廃線協議のあり方に対し、当研究会は強い怒りをもって抗議する。

１０月２３日、ＪＲ北海道と日高本線地元７町との間で廃線を前提とした調印式が行われた。鵡川から様似まで、116.0kmにも及ぶ長大区間は２０１５年１月の高波災害で被災後、地元住民が５年半もの長きにわたって復旧を求める活動を続けてきたが、ついにそれも実らず廃線となる。本線の名称を持つ路線の廃止は国鉄末期の名寄本線以来、２例目という不名誉なものである。

一方で、２０１９年１１月に行われた地元７町の協議では、浦河町が最後まで反対の姿勢を貫いた結果、全町一致での廃線合意を「演出」しようとしたＪＲ北海道のもくろみは挫かれた。国鉄分割民営化と前後して、３０年近く前に闘いに踏み出した当研究会の長い歴史を振り返っても、被災して不通となった鉄道路線の復旧を求める運動が５年半にもわたって継続した例はない。これほど長く粘り強い闘いが継続したこと、そこから廃線に最後まで反対を貫く自治体が生み出されたことは、敗北の中にあって手にした巨大な成果であり希望である。「ＪＲ日高線を守る会」「ＪＲ問題を考える苫小牧の会」とともにこの闘いに主体的に関わり、路線復旧と維持を訴え続けてきたことは当研究会の誇りである。

しかしながら、これほど長大でかつ本線の名称を持つ重要路線が、地元住民のこれほどの努力によっても維持できなかったことは、日本における既存の法制度が根本的に誤っていることを余すところなく示している。今回、日高本線の廃止決定と時期をほぼ同じくして、国鉄分割民営化推進の張本人である中曽根康弘元首相の国葬が、１億もの巨費をかけて強行されたことは歴史の皮肉と言うほかない。中曽根元首相が強行した国鉄分割民営化の亡霊は、北海道では今なお毎日、住民を襲い続けているのだ。

国鉄分割民営化が産み落とした鉄道事業法は、日本のすべての鉄道事業者に事業収支見積書の提出を求め、これを基に「事業の計画が経営上適切なものであること」が認められなければ鉄道事業免許を与えないと規定する。やや極端な表現になるが、息もできないようなぎゅうぎゅう詰めの１６両編成の満員電車を３分間隔で運転して利益を上げること、それができなければ鉄道事業から撤退することを、地方含むすべての鉄道事業者に要求しているのが鉄道事業法なのである。

今年になって発生した新型コロナウィルスの感染拡大を防止するためには、人の密集を

回避することが欠かせないが、こうした事態が長く続けば、大都市部の大手私鉄ですら生き残りは困難となる。鉄道事業法及びこれに基づく公共交通諸制度がその前提としていた条件が大きく崩れた今、このような極端に新自由主義的な法制度を放置するならば、２１世紀は日本にとって鉄道滅亡の１００年となるであろう。

当研究会は、ＪＲ北海道が提起した廃線への動きに抵抗しつつ、ホームページやブログでの情報発信、集会や講演会での発言、ラジオ番組出演、運輸審議会主催のＪＲ北海道運賃値上げに関する公聴会における公述人としての意見陳述などを通じてこうした諸制度の抜本的見直しを訴え続けてきた。結果として、他の交通分野と比べ鉄道だけインフラ部分を民間企業が保有し維持管理しなければならないことの不公平性や上下分離の必要性等に関しては訴えが一定程度浸透してきた。だが、新自由主義的諸制度の抜本的改革につながる政財官界の動きはついに表面化しないままこの日を迎えるに至った。

当研究会は、公共交通の分野における日本社会の人材払底が最終段階に来ていることを改めて強く認識した。残念ながら日本の政財官界は、窮地に陥っている公共交通を持続可能な諸制度の下に置くための抜本改革を行う意思、能力のいずれをも欠いていると判断せざるを得ない。しかし、だからといって当研究会は、このまま何の手当もされず鉄道が死を迎えるのを座してただ待つこともできない。

こうした認識の下、当研究会は、鉄道を持続可能な諸制度の下に置くための抜本的改革のためには、みずからその方策をまとめ、政財官界に提案する以外に道はないと判断した。当研究会が目指す抜本的改革の方向性は、別紙「コロナ禍、また近年相次ぐ大規模自然災害等による公共交通機関の危機を受け、地方における鉄道路線を維持するため、今後採るべき新しい鉄道政策についての基本的考え方（案)」に示したとおりである。ＪＲグループ各社の再国有化、地方路線の廃線促進法としてしか機能していない鉄道事業法の全面廃止とこれに代わって地方路線の維持発展に資するための「地方鉄道振興基本法」の制定、上下分離の導入と国または自治体による線路保有・維持・復旧の義務化、鉄道運営における独立採算制の全面禁止を柱とする当研究会の提案は、公共交通に対する日本社会のこれまでの観念を根本から変え、ポストコロナ時代にふさわしく、かつ国際標準に照らしても遜色のない公共交通を確立する新時代の幕開けを告げるものになると確信する。

当研究会は、この基本的考え方に基づく抜本的改革のための法律案を、みずからの手で作成し、早ければ年明けにも各政党に示したいと考える。既存の制度が不満なら、みずから対案を示し実現を目指す。破壊された公共交通復活のための政策提言とその実現に、当研究会は残りの人生をかけて取り組むことを宣言する。

２０２０年１０月２３日
安 全 問 題 研 究 会

（別　紙）

コロナ禍、また近年相次ぐ大規模自然災害等による公共交通機関の危機を受け、地方における鉄道路線を維持するため、今後採るべき新しい鉄道政策についての基本的考え方（案）

２０２０．１０．２３
安全問題研究会

１．はじめに～当会の問題意識

国鉄分割民営化によって日本から国有鉄道が消滅して３３年が経過した。東海道新幹線開業によって世界で初めて高速鉄道を成功させたことで確立した日本の鉄道大国の地位は、国有鉄道を消滅させるという誤った鉄道政策によって完全に地に墜ち、近年発展した多くの国や地域の後塵を拝する状況となりつつある。

とりわけ、独立採算性が採用され、コストを運賃料金収入でまかなえない鉄道事業者に対し、経営体としての持続を保障する制度がないこと、国鉄改革法可決成立時の国会における附帯決議で特別の配慮が必要とされたにもかかわらず、災害復旧に関する安定した制度が今もないことは、日本の鉄道政策における最大の欠陥と言わなければならない。

また、新型コロナ感染対策上、人の密集が困難になったことで、満員電車の運行を前提とした従来の鉄道経営は完全に破綻した。今、日本の鉄道政策は根本的な転換を迫られている。

２．鉄道網維持に役立たない既存の法制度

日本の鉄道政策の欠陥の根底にあるのは、国鉄改革とともに成立した鉄道事業法及びそれに基づく新自由主義的諸制度である。地方鉄道であっても、地域社会経済に重要な役割を果たしているもの、貨物輸送を通じて地域社会や住民生活の安定に寄与しているものなど、収支にかかわらず存続を認めなければならない路線はなお多い。しかし、鉄道事業開設に当たって事業収支見積書の提出を求め、これを基に「事業の計画が経営上適切なものであること」が認められなければ鉄道事業免許を与えないとする同法の諸規定が、事実上地方鉄道の持続を阻むものとして作用してきた。極端な表現をすれば、鉄道事業法及びこれに基づく現在の諸制度は、息もできないようなぎゅうぎゅう詰めの１６両編成の満員電車を３分間隔で運転して利益を上げること、それができなければ鉄道事業から撤退することを、地方含むすべての鉄道事業者に要求しているのである。

このようなでたらめな法制度の下では、新幹線と三大都市圏の私鉄会社を除く鉄道は、遅かれ早かれすべて維持困難な状態に追い込まれるであろう。今、ＪＲ北海道を舞台に起きていることは、１０年後、全国に拡大が見込まれるこうした事態の予兆である。

こうした事態を転換し、収支均衡を達成することが困難な地方においても公共交通機関としての鉄道網を維持してゆくためには、もはや鉄道事業法を全面的に廃止し、これに代わる新たな法制度を構築する以外の道はない。そこで、当研究会は今回、以下の通り提案する。

３．当会が提案する新法制度の骨子

（１）ＪＲの国有鉄道への再編（鉄道国有法）

①　国鉄改革法の施行によって、旧日本国有鉄道からＪＲ各社に継承された路線のうち現存するものは、再び国有鉄道（以下「新国鉄」という。）に戻す。この再国有化は、ＪＲ北海道、四国、九州に帰属する路線は遅くとも２０２５年までに、その他は遅くとも２０３０年までに行われるものとする。

②　日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づいて第三セクター鉄道に移管された路線に関しては、各地の地域事情を踏まえ、上記①の経過期間中において地元が希望した場合には、新国鉄へ編入できるよう諸制度を整える。

（２）鉄道事業法の全面廃止と「地方鉄道振興基本法」の制定

①　現「鉄道事業法」を全面廃止し、国有鉄道法及び地方鉄道法に再編する。国有鉄道法は「新国鉄」について、地方鉄道はそれ以外の鉄道について規定するものとする。

②　地方鉄道法には、少なくとも以下の規定を盛り込む。

（ア）線路の保有は公的主体にのみ認め、維持も公的主体が行うことを原則とする。

（イ）災害復旧は公共事業として国の責任で実施する。

（ウ）上記（ア）（イ）のための予算は、国の責任で措置する。

③　国及び自治体に対して、従来の自動車中心のまちづくりから、鉄道と駅を中心としたまちづくりへの転換を促すため、地方鉄道振興基本法を制定する。この法律には、鉄道中心のまちづくりに転換した地域に対し、地方交付税の増額などの優遇措置を盛り込むほか、国及び自治体に対しては、鉄道を中心としたまちづくり基本計画（以下「基本計画」という。）の策定及び５年ごとの見直しを義務づける。さらに、国に対しては、基本計画の達成状況の国会への報告を義務づける。

（３）鉄道事業における独立採算制導入の禁止

鉄道事業法の下で多くの地方路線が廃線になったことを踏まえ、新制度では独立採算制による鉄道運営を禁止する。この禁止には一切の例外を設けない。

４．新法案の作成及び政党対策について

上記の考え方に基づいた新法案は、一括して当研究会が作成し、各政党に提案する。

（了）