

住民本位の公共交通のために 国鉄分割民営化を問い直す



2024.4.27 ノーモア尼崎集会報告
安全問題研究会

今日の主な話題

- (川勝知事のおかげで?)
最近また話題のリニア (& 新幹線) 問題
- ローカル線問題
- 物流2024年問題
- 羽田空港事故



最近のホットな話題から JR東海、2027年開業を断念

- ・丹羽俊介・JR東海社長が会見で発表「開業時期は**早くても2034年**」→開業時期明言できず



東京都	神奈川県	山梨県	長野県	岐阜県	愛知県
工区 第一首都圏トンネル	大岩下非常口	南アルプス市N地区	坂島工区	瀬戸非常口	坂下非常口
中央新幹線第一首都圏トンネル新設(北品川工区)シールド掘進工事説明会(調査掘進等) 二〇二一年八月二十七日	工事説明会(二〇二二年六月二五、二六日)	環境影響評価書資料編「工事計画」(二〇一四年八月)	工事説明会(二〇一七年三月三十一日~四月)。中央新幹線伊那山地下トンネル新設(坂島工区) 工事における環境保全について(二〇一七年五月)	一八年一二月。中央新幹線瀬戸トンネル新設工事に	一七年三月。中央新幹線坂下非常口新設工事における環境保全について
概要 二〇二一年一〇月一四日。品川区の北品川非常口(立坑)の地下八三メートルから発進したシールドマシン(掘削機)は五〇メートル掘進したところで止まった。掘進再開は二〇二三年三月予定。工事は少なくとも一年半遅れた。	二〇一八年一〇月一七日に工事契約するも、一部地権者が反対。二〇二〇年六月二六日時点で「地質調査中」。二〇二三年三月時点で未着工。土砂流出防備保安林・解除の手續きが終わっていない。二〇二二年の工事説明会では、工期は本線トンネル工事も含め、二〇一八年一〇月一八日~二〇二六年六月三〇日の約八年間。二〇二三年三月時点で未着工なので四年五カ月の遅れ。	豊丘村の坂島非常口(斜坑)は、二〇一八年一月に開始予定の掘削が始まったのは二〇二一年七月。この時点で三年半の遅れ。さらに、二〇二一年一月から二〇二二年四月までに、作業員が指の骨折を含む重軽傷を負う事故が三回続き、そのたびに工事は中断し、二〇二二年六月八日に再開。工事はさらに遅れた。	中津川市の瀬戸非常口(斜坑)では掘削前の作業ヤードの路盤整備中に巨岩が出現し、二〇二〇年一月頃から開始予定の斜坑掘削は二〇二一年六月にずれこむ。さらに、二〇二一年一〇月二八日、斜坑で崩落死傷事故が発生し工事は中断。二二年五月二三日に工事再開。約二年遅れている。	非常口は二〇二〇年一〇月に完成したが、トンネル掘削は二〇二二年七月。この時点で約三年の遅れ。掘削開始直後にシールドマシンの刃が損傷し工事が中断。二二年秋か冬の再開予定だったが、二〇二三年三月時点で再開していない。三年半以上の遅れ。	

悪者にされてきた静岡だが……

- ・(出典)リアはなぜ失敗したか(緑風出版/2023年)
- ・工事遅れは静岡だけではない
- ・他都県でも静岡と同程度か、それ以上の遅れが見られる
- ・岐阜県中津川市では作業員死亡事故も(2021年10月)

静岡知事の発言内容は……



野村農水相(右から4人目)に「畜産・酪産を守る緊急対策を」と求める長谷川氏(その左)らと、田村(右から2人目)、紙(その左)の両議員14日、農林水産省

離農拡大 畜産・酪農救え

2023.2.15

農家と農民連 農水相に緊急対策要請

配合飼料をはじめとする 民連の長谷川敏郎会長 にはおえませんでした。生産資材の高騰、農産物価格は、各地から寄せられた大格の低迷などで離農・廃業 臣あての「緊急要望書」を 北海道土曜町の酪農家 である十勝酪農法人協会の 小椋幸男会長は「大変な窮地だ。北海道で14万頭の減産の一方、WTO協定によるカレントアクセス(輸入機会の提供)としては7万頭の乳製品輸入が続けられていて」と述べ、輸入見直しを要求しました。

別海町の酪農家・岩崎和雄さん(北海道農民連釧根地区協議会議長)は「3月に向けて離農が拡大し、地域そのものがなくなりかねない」と訴えました。

日本共産党の田村貴昭衆院議員、紙智子参院議員が 同席。乳製品輸入の削減、酪農を生まない緊急対策を求めました。

農民運動全国連合会(農)として、緊急の対策要請

飼料高騰 畜産農家が悲鳴

「これでは年を越せない」。飼料や資材、機械の高騰が続ぎ、畜産農家から悲鳴が上がっています。農民運動全国連合会(農民連)は、高騰分の直接支援などを政府に要求しています。

「年を越せない」「飼料代をなんとかしてほしい」「など切実な声が次々と寄せられています」。畜産経営の継続への支援を求める要望書と合わせて農家へのアンケートに取り組んでいる宮崎県農林連の来任誠太郎書記長はこう語ります。

「亡国農政」の上 農家の苦しみは根本には低迷しています。全国農業協同組合連合会(JA全農)のまとめによると10月の和牛子牛の取引価格は1頭平均約61万円と前年比15・8%下落。宮崎県内各地の市場でも、前年比で16・5%・28・0%下落しています。

来任さんは「繁殖農家が子牛を買い、育てて成牛にする肥育農家が飼料高騰で打撃を受け、購入

和牛子牛の価格は低迷 支援求める声次々



畜産業の危機を訴える人たち=11月30日、農水省前

ん。自民党による「亡国農政」のうえに、コロナ禍、資材高騰など三重の打撃を受けています。農民連緊急要望書 農民連は10月21日、全

(5) 【国民運動】 2022年12月2日(金曜日)

・「赤旗」(左) 2022年12月2日 / 右 2023年2月15日(日)

・「県職員は牛を飼う人とは違う」とは何事か! 「コロナ・円安による燃料・資材高騰……酪農家のこの苦境を知事は知っているか?」

川勝知事の失言辞任でリニア工事はどうなる？

- 静岡以外でも工事は軒並み遅れ(既述)。大きな影響はないのでは？ 「静岡が原因で遅れていたわけではない」ことが遠からず明らかに。
- 2023年7月18日、「STOP！リニア訴訟」傍聴のため宿泊先の立川市から横浜線経由で東京へ。途中、橋本駅(リニア神奈川県駅予定地)を通過しながら見たが、駅は影も形もなかった
- こんな状態で2027年(3年後!)開業は寝言レベル

リニア工事現場から① 建設中の橋脚部分（長野県豊丘村）



リニア工事現場から② 釜沢地区（長野県大鹿村）

・西へ向かうリニアが南アルプ
ストーンネルを抜けた後、一瞬
だけ地上に顔を出す場所



リニア工事現場から③ 非常口（長野県大鹿村）



- ・ 非常口は約5キロメートルにおきに設置。だが事故・トラブルはJRの都合良く非常口の場所で起きない
- ・ 過去の住民説明会では「(住民)地下での事故発生時はどうするのか」「(JR東海)お客様同士で助け合ってください」。非常口はアリバイ作りか、最大限善意に解釈しても壮大なファンタジー

2034年以降も開業困難か？

- 技術評論家兼交通ライター川辺謙一氏はリニア中止を勧告。
- ①「クエンチ現象」(超伝導を維持できなくなる状態)解消の目処が立たない
- ②山梨実験線の延伸区間が単線で、現在まですれ違い走行試験をしていない
- ③車内にトイレ設置不可？
- ④通常新幹線方式に転換は可能だがスーパー・メガリージョン構想を達成できない



JR東海は、もうリニアを諦めている？
「中央新幹線」は在来型新幹線で
開業できるよう、準備されている——。

リニアの実用化は、とうてい不可能では？
複雑な走行原理に超電導磁石の課題、トイレ問題まで、
立ちどころ技術的課題の数々を解説し、
「国家的事業」の見直しを提言する。

草思社

安全問題研究会も中止勧告

- 東海道新幹線の建設費も、国鉄内部でも3000億円かかるとの見通しが事前に出ていたが、1948億円で圧縮し国会提出。最終的には「見込み」通り2倍に。十河信二国鉄総裁辞任。
- リニア建設費9兆円の試算も、公共事業は「当初見込みの2倍」が相場。「最悪20兆円」の可能性も
- これだけの巨費を投じ、できるのは「トイレのないマンション」(元祖「トイレのないマンション」原発でも「核燃料サイクルに19兆円の請求書」指摘)
- 東海道新幹線の客が転移するだけ。「JR倒壊」になる可能性も。ツケは国民負担に。

リニア以外の現状①北陸新幹線

・2024年3月改正で金沢、敦賀間開業。京都府内の反対で敦賀、関西はルート未選定。「敦賀が最後の延伸になるのでは」との声も



リニア以外の現状②西九州新幹線

- 新鳥栖〜武雄温泉間でのフリーゲージトレイン(軌間可変式電車)計画が技術的理由で頓挫。国がフル規格格上げ狙うも佐賀県の反対で実現せず。
- 60キロ開業しただけで「武雄温泉乗換」が半永久的に続く?



リニア以外の現状③北海道新幹線札幌延伸も……

- ・ 24年4月20日付「北海道新聞」
- ・ 北海道新幹線札幌延伸工事も30年度完成を断念。開業時期示さず
- ・ リニアと同じ展開

札幌延伸 30年度断念

道新幹線

来週にも正式表明

工事遅れ開業目標示さず

北海道新幹線の新函館北斗―札幌間（212キロ）について、建設主体の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）と国土交通省は19日、2030年度末の札幌開業を断念することを来週にも正式表明する方向で最終調整に入った。トンネルの難工事が相次ぐなどして31年度以降に工期を延長せざるを得なくなり、建設業者らへの発注を含めた調整を進めるため、目標に間に合わない状況を明らかにする。新たな目標は当面示さず、今後は有識者会議で延期期間の短縮策を含め議論する。（2面）沿線再開発に影響）

札幌延伸の遅れにより、北海道新幹線の運営主体となるJR北海道の経営や、沿線自治体のまちづくりへの影響は必至だ。

新函館北斗―札幌間は総延長の8割をトンネルが占め、難工事が工程遅れの大きな要因になってきた。後志管内倶知安町―ニセコ町間で建設中の羊蹄トンネル（比羅夫工区（5.6キロ）は、巨大な岩塊群により工事が2年以上停止。昨年11月に再開したが、予定より約4年遅れている。北斗市―渡島管内八雲町で建設中の渡島トンネル（32.7キロ）でも軟弱な地盤への対応が難航するなどして、一部で工事が滞っている。

さらに、トンネル以上に人手が必要になる高架橋の工事が本格化しており、電気設備工事も今後控えるが、千歳市でラピダス（東京）が建設中の次世代半導体工場に、機材や人員が集団化する影響を受ける懸念が強まっている。4月に始ま

人口減少問題への関心を高めるため、民間組織「人口戦略会議」がまとめた報告書の概要が19日判明した。2020～50年の30年間で、子どもを産む中心の年代となる20～39歳の女性

人口戦略会議
744自治

人口減少問題への関心を高めるため、民間組織「人口戦略会議」がまとめた報告書の概要が19日判明した。2020～50年の30年間で、子どもを産む中心の年代となる20～39歳の女性

「人口戦略会議」がまとめた報告書概要のポイント

- ・ 2020～50年に、20～39歳の女性が半数以下となる自治体は「消滅可能性」がある
- ・ 全体の40%超の744自治体が該当
- ・ 14年に「日本創成会議」が公表した896自治体からは減少

った建設業の残業規制により、工事に制約が出ることも逆風となる。

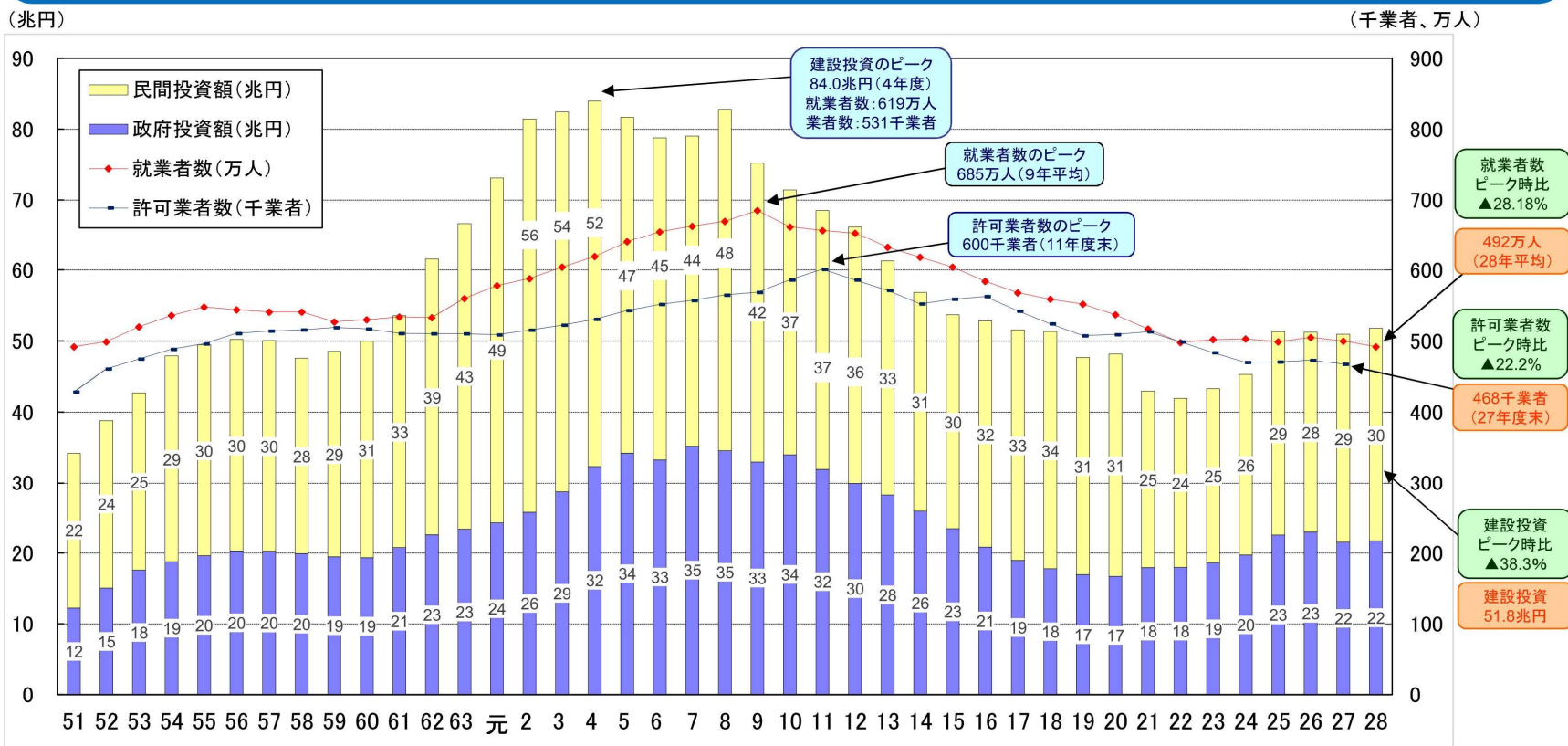
札幌延伸工事を巡って

・(出典)建設業及び建設工事従事者の現
 状(国土交通省)。労働者がピーク時から3割
 近く減り、マンパワーも技術もガタ落ち。

背景に高齢化による建設業弱体化

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移

- 建設投資額はピーク時の4年度：約84兆円から22年度：約41兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、28年度は約52兆円となる見通し(ピーク時から約38%減)。
- 建設業者数(27年度末)は約47万業者で、ピーク時(11年度末)から約22%減。
- **建設業就業者数(28年平均)は492万で、ピーク時(9年平均)から約28%減。**



注1 投資額については平成25年度まで実績、26年度・27年度は見込み、28年度は見通し

注2 許可業者数は各年度末(翌年3月末)の値

注3 就業者数は年平均。平成23年は、被災3県(岩手県・宮城県・福島県)を補完推計した値について平成22年国勢調査結果を基準とする推計人口で遡及推計した値

相次ぐ工事難航・頓挫の背景

- ①高齡化による建設業弱体化(既述)
- ②合意形成の困難さ……多少自然破壊があっても、便利で豊かになるなら合意できる時代は終わった。今は価値観の多様化に加え、合意形成過程における手続・手順、対話の重要性が増す
- リニア、各新幹線が自治体・住民の反対で難航。原因は技術面よりも合意形成のまずさにある(住民に「無視されている」との感情)
- 住民が望まないリニア・新幹線は反対しても建設が強行され、地域の足のローカル線は住民が存続を望んでも廃線が強行される。合意形成と民主主義的公共交通づくり(住民の意思反映)が重要

ローカル線 この数年の動き

2022年2月9日	国交省が「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」設置
2022年4月11日	JR西日本が赤字線区17路線30区間を公表（北海道は10路線13線区なので、規模感はほぼ2倍）
2022年7月25日	「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」提言公表
2022年7月28日	JR東日本も赤字線区公表（35線区66区間～西日本の約2倍、北海道の約4倍）
2022年10月14日	鉄道開業150年
2023年4月28日	改定「活性化再生法」公布
2023年8月2日	JR西日本、芸備線に関し改定「活性化再生法」に基づく「再構築協議会」設置方針を表明
2023年10月1日	改定「活性化再生法」施行
2024年1月12日	国交省、芸備線「再構築協議会」設置決定
2024年3月26日	芸備線「再構築協議会」第1回会合

JR西日本17路線30区間

2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満

— 2,000人/日未満の線区 **今回の開示対象**

※輸送密度：「データで見る」JR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



JR東日本35線区66区間



- 赤字全区間が廃止されたら……
- ①西日本は、貨物列車の走る福井以北除き、日本海側の路線はほぼ全滅
- ②中国地方は北海道以上の鉄道空白地帯となる
- ③東日本も、日本海側はほぼ全滅

中国山地の路線は、 国鉄末期も「指定→除外」

- 三江線(廃止済)、木次線、**芸備線**、福塩線、姫新線……国鉄末期(国鉄再建法施行当時)も一度、第2次特定地方交通線に指定後、除外
- 芸備線、福塩線、姫新線……ピーク時輸送密度が1000人を超えるため(国鉄再建法施行令第3条1号該当)
- 三江線、木次線……並行道路未整備のため(施行令第3条2~3号該当)

芸備線・東城～備後落合間とは？ (1990年代末期の姿)

備後落合駅で発車を待つ急行列車

1日の列車本数は備後落合方面5本、新見方面7本



芸備線 標準時刻
Geibi Line Timetable

備後落合 方面 for Bingo-Ochiai		新見 方面 for Niimi	
5		5	
6	34 ^{****}	6	11 ^{**}
7		7	39 ^{***}
8	27 ^{****}	8	21 ^{**}
9		9	
10		10	
11		11	
12		12	
13	26 ^{****}	13	25 ^{**}
14		14	
15		15	41 ^{***}
16	58 ^{****}	16	32 ^{**}
17		17	
18		18	45 ^{**}
19	8 ^{****}	19	
20		20	
21		21	
22		22	
23		23	
0		0	

停車駅のご案内

当時も今も状況は大きく変わらず

予想されていた未来だが……

- コロナ禍で「三密」禁止→①客単価の高い「インバウンド」、②安定収入をもたらす「通勤定期客」が揃って蒸発
- 儲かる路線で儲からない路線を支える「内部補助」が崩壊（コロナ後は復活も）
- 全国の半数の自治体が「過疎地指定」→人の移動が近距離主体になり長距離客減少
- 2030年頃と思われていた未来が突然来た

内部補助 今後の復活見込みは？

赤字ローカル線 廃止もくろむが

この提言の最大の課題は、JRローカル線の存続に ついて、国鉄分割民営化時

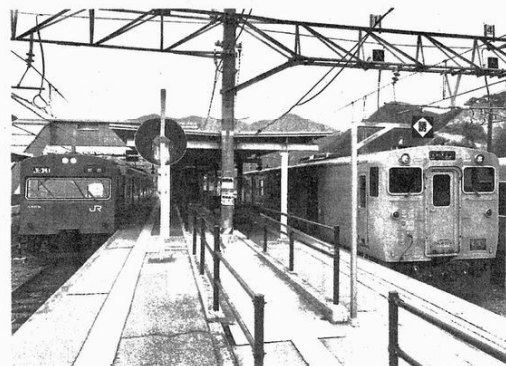
解決押し付け

「JR各社は次々とローカル線の収支を公表しています。ローカル線単体の赤字を理由に存続の相上り難せよとの意見が相聞見ます。一方で、JR東日本、西日本、東海の3社は、莫大な利益剰余金をあてていることが分かります。」

■JR各社の利益剰余金の推移 (国鉄分割民営化時=1987年~現在)

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
1987年	12億円	275億円	166億円	20億円	3億円	9億円
2019年	▲338億円	2兆2285億円	3兆5857億円	6706億円	56億円	1105億円
2021年	▲719億円	1兆5349億円	3兆2620億円	2836億円	▲57億円	862億円

▲=マイナス、1億円未満は四捨五入



兵庫県を走るJR播磨線の寺前駅。同線の非電化区間は利用者が少ない線区(読者提供)

地域の足維持 国は責任果たせ

「日本共産党国鉄運動委員会」が提言した。持続可能な地域社会づくりの基盤であるJRローカル線を維持し、地域の再生、活性化を目指すために国(国交省)がユニバーサルな発着し、地域住民の移動権を守る立場に立つことが求められている。

・(国鉄分割)

日本の 鉄道網

「(三)以上の廃止は認めない」として約束を固めた。さす、責任放棄し続ける。た反省もなく、もはや国民体を利用者に問題解決を求めた。JR各社の有価証券報告書や鉄道統計年報を用いて額を算出した。また、コロナ禍は、前年度のJR東海の利益剰余金は約3兆5000億円、同東日本は約3兆5000億円、同西日本は約3兆5000億円、同四国は約500億円、同北海道は約500億円です。一方、北海道は約500億円の「JR各社の利益剰余金の推移を明らかにしました。円、同九州は約1000億円」

「地方から危険」こうしたローカル線存続の動きに地方自治体では「協議の場で廃止を定めたことになるのでは」と憤慨する声が上がっています。事実、養老鉄道(国交省)は「大半以上の路線が赤字」と発言したと報じられています。これは半分程度の路線が廃止されると表明したことにほかなりません。

JR3社 コロナでも5兆円蓄え

- (出典) 2022.9.11「しんぶん赤旗」
- 本州3社に巨大な内部留保
- コロナ禍は永久に続くわけではない(100年前のスペイン風邪は3~5年で「収束」)
- 内部補助は、アフターコロナでは復活の可能性が高く、赤字線整理の理由にはならない

内部補助 復活へ

JR4社、3年ぶり黒字 コロナ禍から旅客回復 9月中間

11/1(火) 20:52 配信 5  



JR西日本などJR上場4社の2022年9月中間連結決算が1日、出そろった。

新型コロナウイルス感染防止対策の行動制限が解除されたことに伴い、鉄道の旅客需要が回復。純損益は、各社とも感染拡大前の19年以來3年ぶりに中間期として黒字を確保した。

JR西が1日発表した売上高は前年同期比41.2%増の6167億円、純損益は645億円の黒字（前年同期は686億円の赤字）。運輸事業に加え、駅構内での物販やホテル事業も収益が拡大した。

JR九州も各事業が好調に推移し、純損益は120億円の黒字（同20億円の赤字）。前日発表したJR東日本は271億円の黒字（同1452億円の赤字）、JR東海は969億円の黒字（同444億円の赤字）だった。

・(出典)22年11月1日「時事通信」記事。行動制限がなくなり、JR本州3社+九州は再び黒字に。内部補助は復活できる。

「活性化再生法」とは？

- 正式名称「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年制定)
- 略称「活性化再生法」(主にローカル線存続を目指す立場)、「地活化法」(国会議員・行政関係)、「地域交通法」(国交省関係)
- 地方自治体が「地域公共交通活性化再生計画」を作成し国の認可を受ければ地域公共交通に補助金支給。
- 制定時点では、活性化再生計画づくりは基礎自治体(市町村)主体で、ほとんどがバス。
- 都道府県はほとんど関与せず。複数市町村にまたがることが多い鉄道の計画はほとんどなかった。

「活性化再生法」主な改定点

	改定前	改定後(現行)
法定協議会	地域公共交通活性化協議会	特定線区再構築協議会
設置要請	地方自治体からのみ可能	地方自治体、鉄道事業者双方から可能
期間	活性化再生計画に基づく「実証事業」に原則3年(延長可)	存廃の結論までに原則3年
結論の法的拘束力	あり	あり
予算の裏付け	実証運行、車両整備、乗継円滑化措置、利用促進事業に国の予算	左に加え、社会資本整備総合交付金(まちづくり予算)の鉄道投入可
運行経費の赤字補填	なし	なし

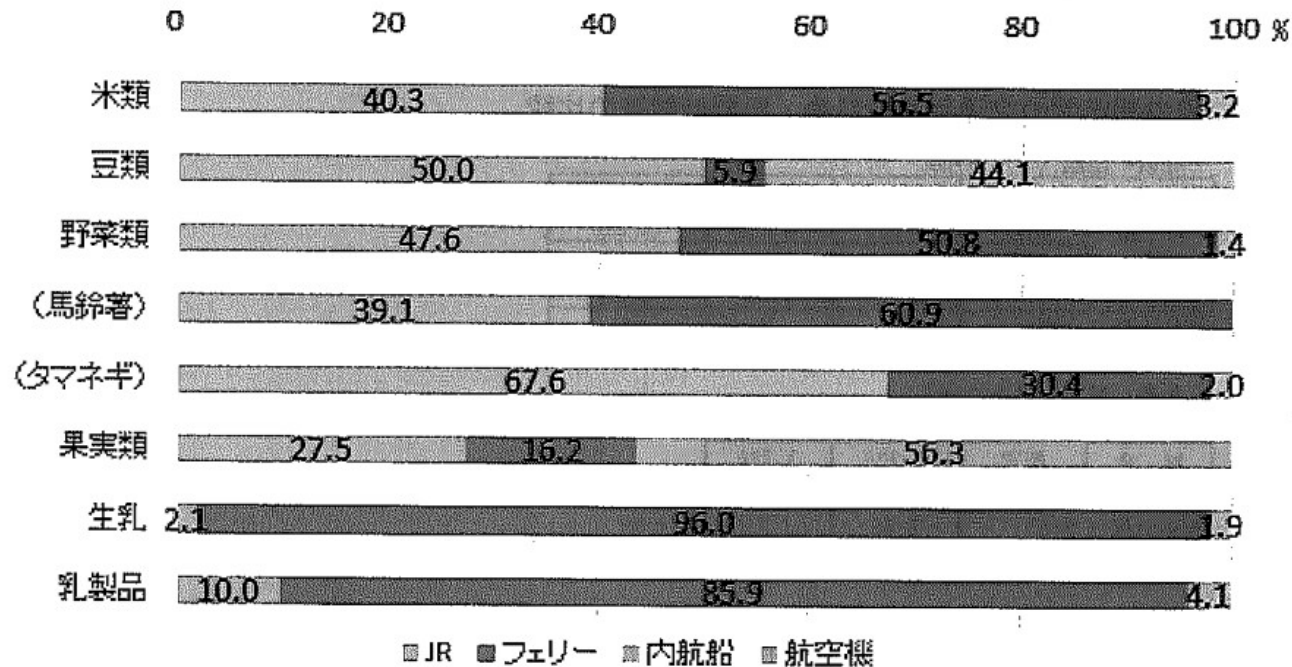
- 青＝前進部分 赤＝後退(改悪)部分 緑＝今後の課題
- 前進部分はわずか。このような法律を、あたかも公共交通の基本法のような名称(地域交通法)で呼ぶことに安全問題研究会は反対です！

「活性化再生法」その他問題点

- 貨物輸送等、旧国鉄から引き継いだ鉄道ネットワークを全国的視点で活用する施策がなく、地域問題に意図的に矮小化。貨物輸送などの全国的課題は「再構築協議会」では解決できない。
- 固定資産の比率が高いため維持コストのかかる鉄道を、財政基盤の弱い基礎自治体(市町村)に押しつけるなら、結論は「廃止」しかない
- 鉄道問題から国が逃げていることが国会審議の過程で浮き彫りに。
- 「地域公共交通を持続可能なものとするため……中長期的な支援の取組や、安定的な財源の在り方」、鉄道ネットワーク維持のため「今後の国の関与の在り方」の検討求める20項目の附帯決議

貨物輸送が大きな比率占める道内

主要農産物等の輸送機関別シェア



(資料) 北海道開発局

「平成 27 年度農畜産物及び加工食品の移出実態(平成 26 年)調査結果報告書」

- (出典) 北海道経済連合会「JR北海道に対する当会のスタンスについて」(2017年5月)
- 道内～道外の輸送シェアのうち豆類50%、野菜類47.6%、タマネギに至っては67.6%を鉄道が占める。

北海道における旅客特急列車と、貨物列車のうち特急に相当する「高速貨物」列車の本数の比較（いずれも定期列車のみ）

区間・列車名	旅客特急列車	高速貨物列車
青森～函館 (新幹線)	下り15本、上り16本	下り26本、上り25本
函館～札幌 (特急北斗)	下り14本、上り14本	下り26本、上り25本
札幌～帯広 (特急おおぞら、とかち)	下り11本、上り11本	下り7本、上り6本

- 青森～函館～札幌間は、貨物列車が旅客特急列車の約2倍！
- 津軽海峡を越えて輸送される貨物は1日当たり25,500トン
- 青函トンネルでは、新幹線が貨物列車のために減速運転

深刻化する物流問題

もし北海道から鉄道が消えたら

- トラック(10トン車)で置き換えた場合、青函区間では1日当たり車両延べ2,550両、運転手延べ2,550人が新たに必要(それだけの数の運転手も車両もどこにあるのか?)
- (コロナ前は)観光バスもトラックも運転手不足、車両不足(宅配便が配達できない、バス車両発注から納入まで最大1年待ち)
- (コロナ後は)車両は足りているのに運転手が不足。需要があるのに増便できない

深刻化する物流問題

もし北海道から鉄道が消えたら②

- 「荷物があるのに運んでくれる人がいない」「誰も運んでくれないまま、北見で穫れたタマネギが腐っていく」(右写真＝北見駅で発車を待つタマネギ列車)
- 2016年、北海道に4つの台風上陸→首都圏でタマネギなど野菜が高騰、「ポテチショック」発生
- これは私たちの望む未来なのか？首都圏の「食」を支えているのは誰か？

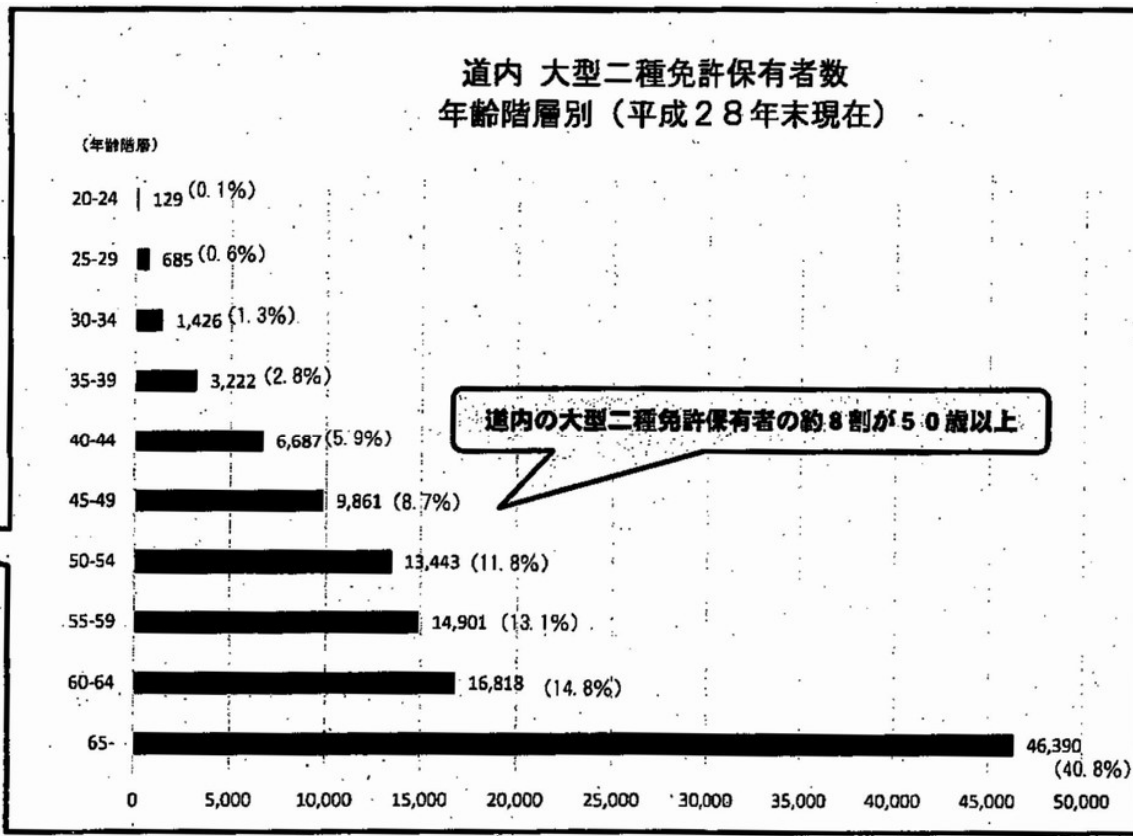
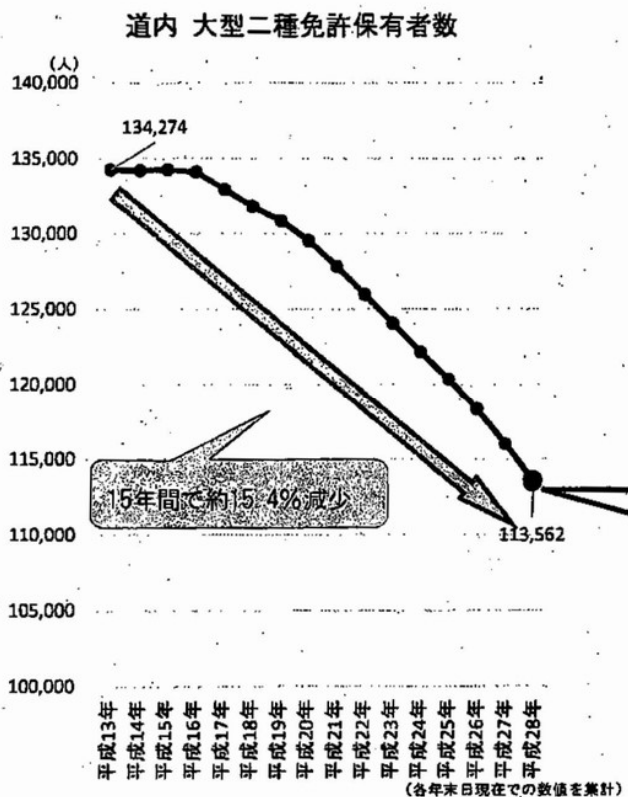


国鉄分割民営化が破壊した「助け合い」

	国鉄の営業係数	食料自給率
北海道	100円/3,859円 (美幸線、1974年度)	217% (2020年度カロリーベース)
東京都	100円/ 48円 (山手線、1980年度)	0% (同上)

- 出典：食料自給率は農林水産省「都道府県別食料自給率」
- 国鉄時代は東京が北海道の鉄道を支え、北海道が東京の「食」を支えていた。国鉄分割民営化で東京は地方を支えなくなり、地方に対する「収奪」だけが残った

自動車中心の物流体系は限界



- 過疎化のため全国に先駆けて危機が進む道内。トラック運転に必要な大型二種免許保有者は15年間で15% (ほぼ年1%) 減少。免許保有者の8割が50歳以上。3K職場の上、低賃金では若者は就きたがらず、今後も減少必至。

国は危機を予見していた！

トラックドライバー需給の見通し

B. ドライバー供給数が経済成長率パターン別に変動するケース

	ハイケース			標準ケース			ローケース		
	必要ドライバー数 (人)	ドライバー供給数 (人)	需給ギャップ (人)	必要ドライバー数 (人)	ドライバー供給数 (人)	需給ギャップ (人)	必要ドライバー数 (人)	ドライバー供給数 (人)	需給ギャップ (人)
2003	823,704	823,704	0	823,704	823,704	0	823,704	823,704	0
2010	897,690	819,236	-78,454	893,312	819,236	-74,076	833,779	837,240	3,461
2015	892,020	742,190	-149,830	883,338	742,190	-141,148	769,526	778,785	9,259

- (出典)「輸送の安全向上のための優良な労働力(トラックドライバー)確保対策の検討報告書」(2008年9月、国交省自動車交通局貨物課資料 <https://www.mlit.go.jp/common/000022941.pdf>)。
- 最も厳しい予測では、2015年にトラック運転手が全国で15万人も不足することを、7年も前に予測していた。わかっているながら無策の政治・行政。

2024年問題に無策の国交省。民間に「残業規制の法順守を」と求めるだけ・・・

- 音声再生 (約2分08秒)
- https://www.youtube.com/watch?v=Tq_73xaWicw
- 「ターミナル整備をやっている」と言うが、民間の自主的取組が多い
- 運転士1人でドライバー65人分　トラック運転手不足で「鉄道貨物」復権へ　2024年問題で注目 (TNCテレビ西日本　2023.12.19放送)
- <https://www.youtube.com/watch?v=28nRBcQy5aY&t=2s>

運転手不足に解決策はあるか？

- 一般的に、運転手の拘束時間(下の**赤矢印**部分)は運転時間に比例。運転時間は距離に比例。
- 自動車は短距離、「ラストワンマイル」(最寄駅から/まで)輸送に徹し、中長距離輸送を公共交通に転換。

<現状>



<今後の改善策>



実現しないモーダルシフト



- 最寄貨物駅～配達先までは結局、自動車が必要。「それなら全区間、自動車でもいい」という物流業界の「自主性」に任せて半世紀。進まないのは行政の怠慢。
- JR貨物発足当時、専用トラックを直接貨車に乗せて運ぶピギーバック輸送(写真)が行われた。運転手不足対策、環境対策のためその価値を再確認する時期に来ている。

「JRに未来はあるか」上岡さんは……



- JR貨物が、道路輸送を代替することで年間1兆4千億円の外部経済効果を生んでいると試算
- 外部経済効果＝大気汚染・気候変動・騒音・交通事故・道路混雑の緩和
- 「国鉄分割民営化と、それともなう鉄道貨物システム縮小は後世に悔いを残す愚策」と痛烈に批判

根室本線(富良野～新得) 2024年3月31日限り廃止



・「根室本線の災害復旧と存続を求め
る会」が最終日行動。小雪がちらつ
く中、平良則代表(左から2人目)も。

路線網としての鉄道の価値

石勝線全通（1981年）まで貨物列車は富良野～新得間を經由。
 ここを廃止後、石勝線が不通になったらどうするか？



JR北海道が廃止方針の区間

路線名	営業km
① 石勝線 夕張支線	16.1km
② 札沼線	47.6km
③ 日高線	116.0km
④ 根室線	81.7km
⑤ 留萌線	50.1km



北海道でも複数ルート確保を

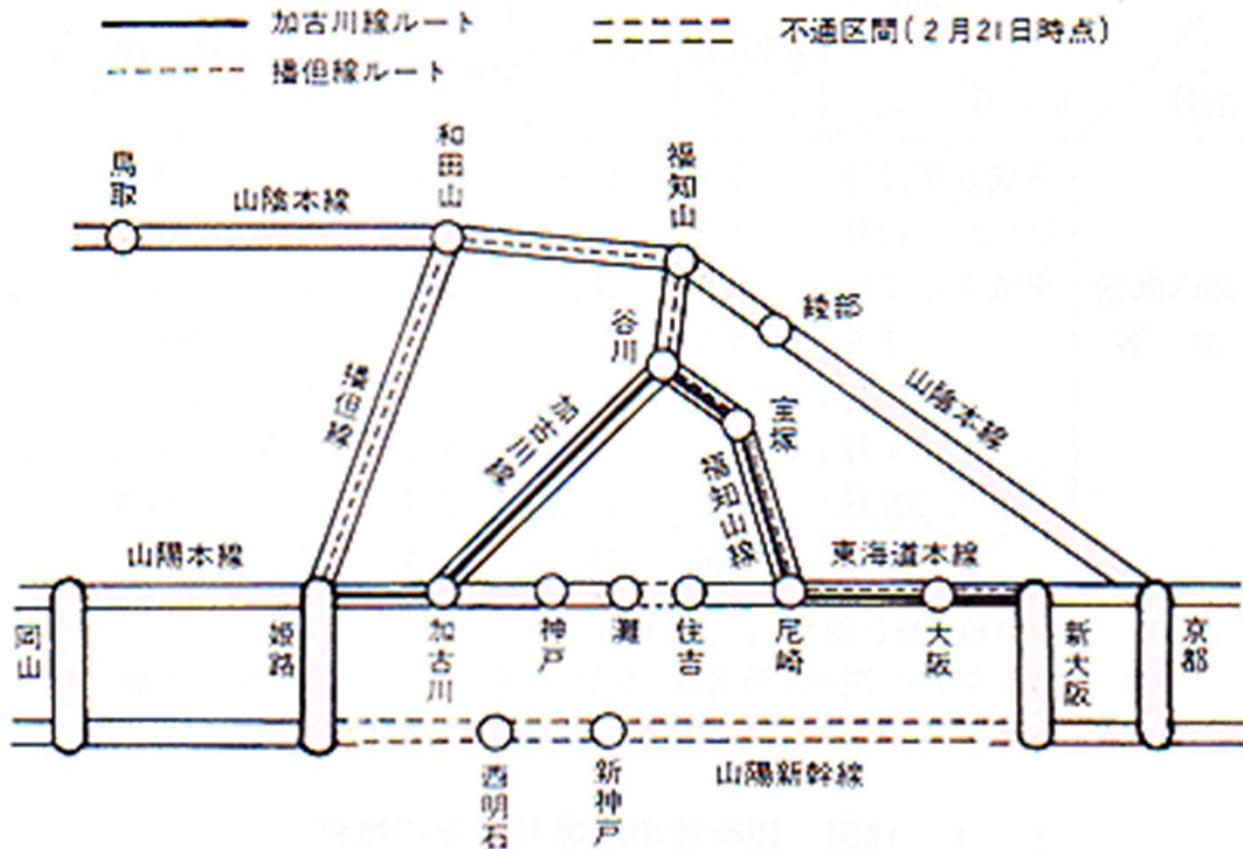


- 北見から本州へのタマネギ列車を、札幌に寄る必要がないのであれば室蘭本線経由に変えてみる。列車ダイヤが過密な千歳線が空き、列車増発の余裕も生まれる。
- 室蘭本線の三川～追分～苫小牧は複線。使わないのはもったいない！

災害時の迂回輸送の例①

～阪神・淡路大震災

1-1-16図 鉄道の迂回ルート図（旅客）



注 運輸省資料により作成

- ・阪神・淡路大震災（95年1月17日）では、山陽本線が大きな被害を受け、加古川線・播但線を使った迂回輸送（主に旅客）実施
- ・迂回輸送は、山陽本線復旧（95年4月1日）まで2ヶ月半も続いた

災害時の迂回輸送の例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



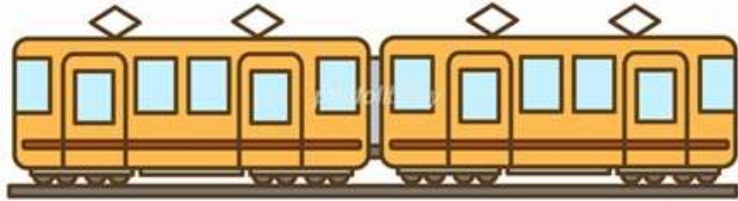
災害列島日本には迂回ルートが必要



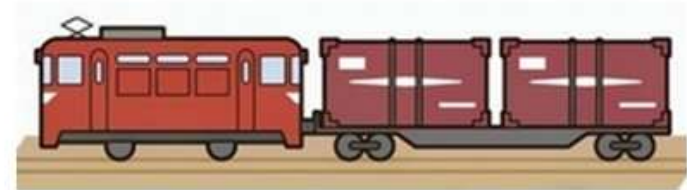
- 磐越西線も被災したが、唯一の迂回ルートとして機能
- ここがなければさらに多くの犠牲者も
- 貨物のことを考えれば重要区間の廃線提案はできないはず。客貨を別会社に分割した弊害。大局観欠くJR北海道に公共交通事業者の資格なし

貨物列車に不利なJRの現状

旅客列車(JR各社)



貨物列車(JR貨物)



線路保有(JR各社)

上下一体

上下分離

- 国鉄分割民営化で発足したJRは、旅客列車のみ上下一体、貨物は上下分離という変則的な形態。
- 線路を保有する旅客会社が自社優先でダイヤを編成するため、貨物列車が有利な時間帯に列車を設定できず、自動車に対して競争力を失っている現状。
- 線路を持つ旅客会社が赤字線の廃線を提起しても、線路を借りる立場のJR貨物は対抗できない。

完全上下分離への提案

旅客列車(JR各社)



貨物列車(JR貨物)



- 線路をJR旅客会社の所有から国または自治体の所有に変更すれば、旅客・貨物同じ条件。最も有利な時間帯に貨物列車の設定も可能に。
- ガラガラの線路も「赤字だから廃線」から「貨物列車を走らせ有効活用しよう」に変わる！
- 旅客列車の都合だけでの廃線は不可能に。旅客列車が不要な区間は貨物専用で残すこともできる。

鉄道は宝物

今だからこそ残し、活かそう！

- JRの枠組みは今のままで良いか？ 客貨混載を拡大するためには貨物が別会社のJRではダメ。上下分離の他、国鉄時代のように客貨一体に戻す検討も必要。
- JR発足時と異なり今は新幹線が函館～鹿児島をカバー。客貨一体に戻せば新幹線で貨物輸送ができる。「函館のイカをその日の夕方に鹿児島の料亭で食べる」も可能
- 乗客が減る一方のローカル線に明るい話題は少ないが、貨物輸送には明るい未来がある。貨物のために線路を残せば、人も利用できる。これからの鉄道は「貨物が主、乗客は従」くらいの発想で良い
- これからの鉄道は3K(環境、観光、貨物)に活路

<補論> 羽田空港衝突事故と 国鉄分割民営化を結ぶ「線」

・(写真)羽田空港で海上保
安庁機と衝突し、炎上する
JAL機(24:i:2)



事故の背景に航空管制官減員

● 結果として管制官1人が扱う航空機数は1.8倍に増加、管制官は15%減少。
 ● (出典)国交省資料。航空機数は1.5倍に増加、管制官は15%減少。

管制取扱機数と定員の推移



管制業務	2,031人
運航情報業務	561人
管制通信業務	33人
管制技術業務	1,143人
航空灯火・電気技術業務	135人
飛行検査業務	71人
交通管制機械業務	107人
システム開発評価管理業務	53人

※ 「航空管制延べ取扱機数」とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。
 ※ 「航空管制延べ取扱機数」は暦年のデータ、「航空管制官等定員数」は年度末の定員数である。
 ※ 平成28年度以前の「交通管制機械業務定員数」は、航空局機械職の全体定員数である。

事故の背景に航空管制官減員



- (写真) 管制官増員を求めて記者会見する国土交通労働組合 (国交省職員の労働組合; 2024年2月6日)

羽田新ルート強行で航空機激増

- ・ 航空機発着回数は国際線で年間6万回から9・9万回へ3・9万回増（国交省見積）。
- ・ 従来の羽田の年間発着枠数（約49万回）から約9%の増加。
- ・ 新ルート強行がコロナ禍で発着回数が減っている時期だったため、コロナ禍が終了した今になって影響が噴出。



新自由主義的交通政策の象徴

- 新ルートが官邸の意向で強行された時期の国交省トップ、本田勝・事務次官(写真)。
- 1976年 旧運輸省入省
- 1985年 大臣官房国有鉄道部 財政課国有鉄道再建実施対策準備室(分割民営化推進)
- 1994年 航空局航空事業課長
- 2009年 鉄道局長
- 2010年 航空局長
- 2014年 国土交通事務次官(羽田新ルート強行)
- 2019年 東京メトロ会長(メトロ株放出→完全民営化推進)



(JR北海道が「国策会社だ」との)誤解は国鉄を破綻させた要因の一つだ。なるべく早く株主を全員民間にし、規律ある経営をする。それが自分たちの任務だという意識を経営者と社員に持ってもらいたい(2016年11月12日)

この6日後(2016.11.18)にJR北海道が「維持困難線区」公表→「改革」路線破綻

今後の見通し～「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	日本初の鉄道開通(新橋～横浜、官設鉄道) 以降、各地に延伸。民間による建設も
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)
2024	物流「2024年」問題(年間残業960時間規制)
2027	<予測> 次の形態へ大再編?

鉄道の経営形態が変わるとき～ 歴史的考察

年	原因
1906年(乱立状態から国有化へ)	軍部(特に陸軍)が、私鉄会社の境界駅における大量の滞貨に対処するため、全国一元化による効率的な輸送形態の確立を強く要求
1949年(官営鉄道から公共企業体へ)	鉄道が戦争・軍事輸送に使われた反省を受け、GHQ(連合軍総司令部)が「国家指令型鉄道」から「自立経営型鉄道」への転換を求めたため
1987年(公共企業体から7分割民営へ)	①貨物輸送における鉄道の地位低下 ②政府・自民党、経済界が「戦う労働組合つぶし」を強く要求

- ・ 過去3度の鉄道経営形態の激変はいずれも旅客ではなく貨物輸送の行き詰まりを契機としている。
- ・ 鉄道省→国交省など鉄道を所管する省庁は主体的には動かず、軍部・GHQなど「絶対的な相手」からの要求で動いている。
- ・ 来年でJRも38年となり国鉄時代に並ぶ。次の変化も国交省以外が主体となる形で、貨物輸送の行き詰まりを契機に起きる。



著書発売中！

安全問題研究会

検索

