

静岡知事の発言内容は……

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

・「赤旗」左 2022年12月2日 / 右 2023年2月15日



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ない
過去の住民説明会では「住民の地下での事故発生時はどうするのか」「JR東海にお客様同様に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、立ちはだかる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。

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って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

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

国土交通省

- 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492万人で、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月末日)の数。
注3 就業者数は年平均。平成23年は、親手続・官制員・種高員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補計人口で推定された値。

相次ぐ工事難航・頓挫の背景

- ① 高齢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



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

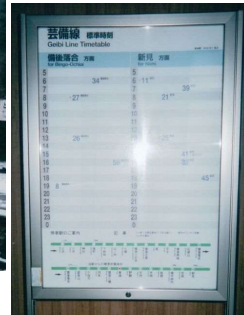
中国山地の路線は、国鉄末期も「指定→除外」

- 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



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？

2022. 9. 11

赤字ローカル線 廃止もくろむが

JR 3社「コロナ禍も5兆円蓄え」

地域の足維持 国は責任果たせ

- (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

・(出典) 2022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。

JR4社、3年ぶり黒字 コロナ禍から旅客回復 9月中旬

11/1(火) 20:52 配信



JR西日本などJR上場4社の2022年9月中旬連結決算が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年以来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。

「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」主な改定ポイント

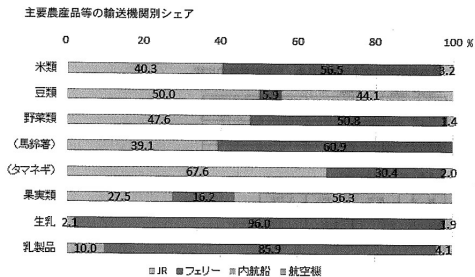
	改定前	改定後(現行)
法定協議会	地域公共交通活性化協議会	特定線区再構築協議会
設置要請	地方自治体からのみ可能	地方自治体、鉄道事業者双方から可能
期間	活性化再生計画に基づく「実証事業」に原則3年(延長可)	存廃の結論までに原則3年
結論の法的拘束力	あり	あり
予算の裏付け	実証運行、車両整備、乗継円滑化措置、利用促進事業に国の予算	左に加え、社会資本整備総合交付金(まちづくり予算)の鉄道投入可
運行経費の赤字補填	なし	なし

- 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



(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？

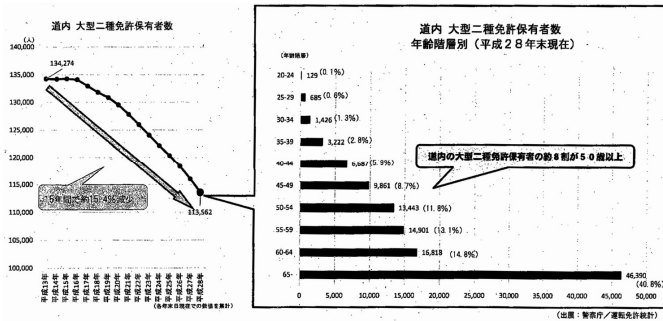


国鉄分割民営化が破壊した「助け合い」

	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年度カオリーベース)
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、それに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

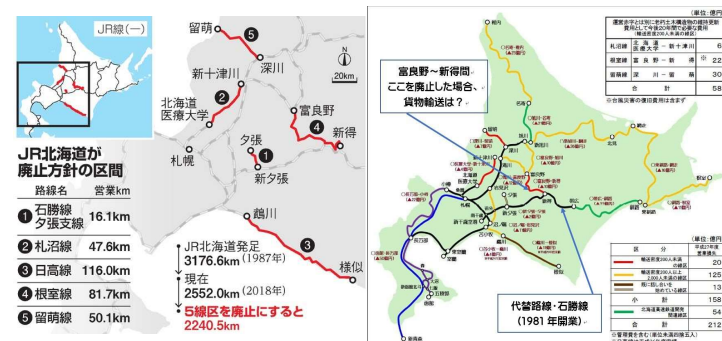
根室本線(富良野～新得) 2024年3月31日限り廃止



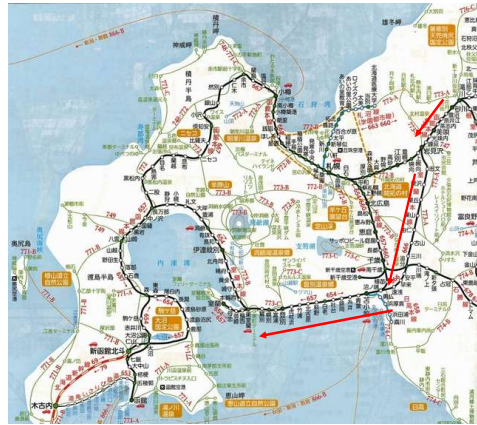
・「根室本線の災害復旧と存続を求める会」が最終日行動。小雪がちらつき中、平良則代表(左から2人目)も。

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？

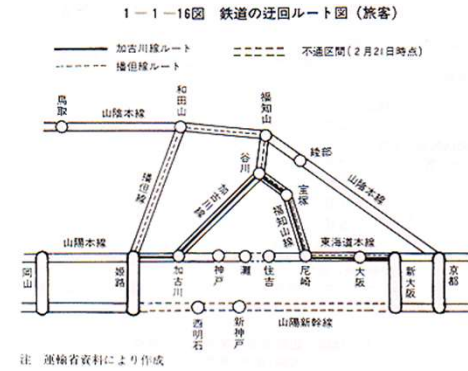


北海道でも複数ルート確保を



- 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



- 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



- 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



- 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！

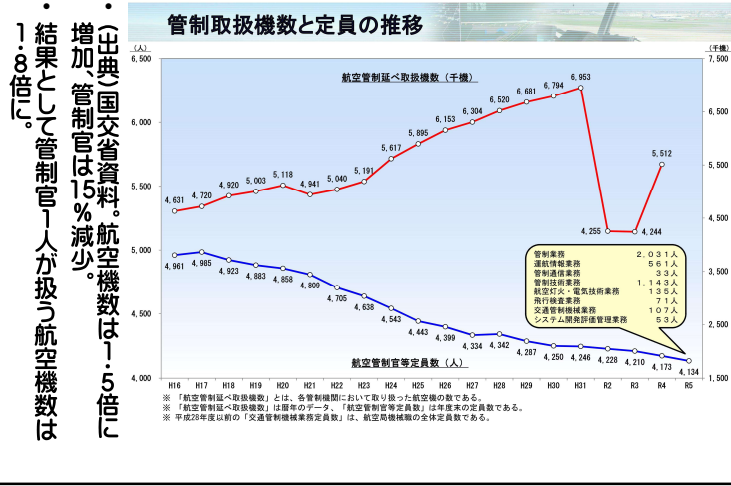
- JRの枠組みは今のままで良いか？ 客貨混載を拡大するためには貨物が別会社のJRではダメ。上下分離の他、国鉄時代のように客貨一体に戻す検討も必要。
- JR発足時と異なり今は新幹線が函館～鹿児島をカバー。客貨一体に戻せば新幹線で貨物輸送ができる。「函館のイカをその日の夕方に鹿児島の料亭で食べる」も可能
- 乗客が減る一方のローカル線に明るい話題は少ないが、貨物輸送には明るい未来がある。貨物のために線路を残せば、人も利用できる。これからの鉄道は「貨物が主、乗客は従」くらいの発想で良い
- これからの鉄道は3K(環境、観光、貨物)に活路

<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歳）



事故の背景に航空管制官減員



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59.9万回へ3.9万回増(国交省見積)。

従来の羽田の年間発着枚数約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増減している時期だったため、コロナ禍が終了した今にはつて影響が噴出。

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」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

分割民営37年、正しかったのは？

国鉄が…あなたの鉄道になります。

自民党

62年4月を目指して新しい「鉄道をみなさんと一緒に考える」

(出典)

- ・上 = 自民党の意見広告 (1986年5月2日、新聞各紙)
- ・右 = ペテン師たちの国鉄つぶし (1986年9月、国鉄の分割・民営化に反対する北海道共闘会議)

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	34年 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	43年 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	38年 国鉄分割民営化、JRへ (公共企業体から再民営化へ)
2016	37年 JR北海道の経営危機が表面化 (「維持困難線区」公表)
2024	40年 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 (連合国軍総司令部) 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年となり国鉄時代と並ぶ。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