

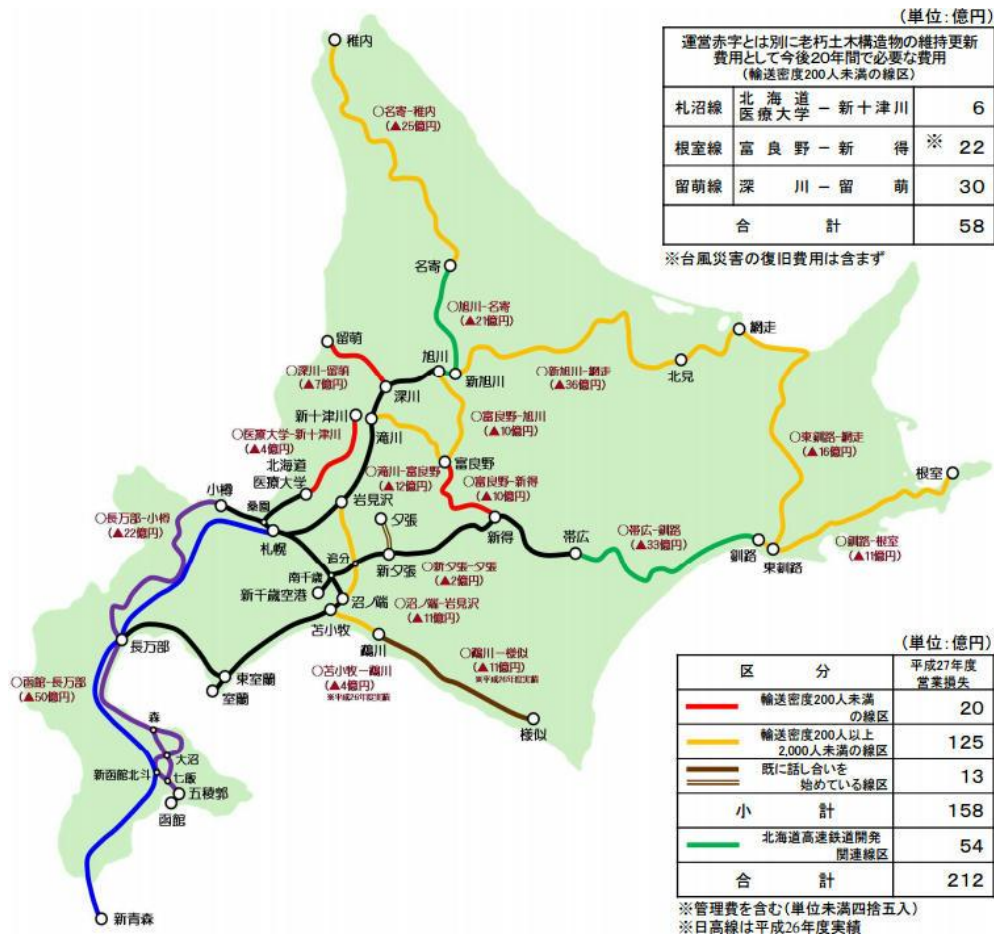
ローカル線の現状と 全国鉄道再建への具体策

2025.4.12

ノーマア尼崎事故！生命と安全を守る集会
安全問題研究会

北海道内の現状

- 函館本線（長万部～新函館北斗）貨物専用線化で持続の方向。線路を誰が持つか10年議論も決まらず。国、道、沿線自治体、JR貨物、「存続すべきだが、自分たちは費用負担できない」
- 2026年3月の留萌本線廃止で「赤字5線区」整理完了（2016年の自社単独では維持困難「10路線13線区」公表から10年）



JR北海道、新幹線工事遅れでようやく在来線投資へ(遅い！)

北海道新幹線開業延期 2035年→2030年（札幌冬季五輪誘致を目的に）→2038年以降（札幌五輪招致失敗＋トンネル工事難航で）

北海道新聞 1942年10月29日第3報載付録

7) 北海道新聞 1942年10月29日第3報載付録

有識者会議がまとめた報告書のポイント

- 開業はおおむね2038年度末の見込み
- さらに数年単位で遅れる可能性もある
- 渡島、羊蹄、札幌の3トンネル8工区で工程の遅れが顕著
- 離れているトンネル工事に一定のめどが立った後、全体工程を改めて精査し、開業時期を定める
- 工程遅延などが事業費に与える影響を注視する
- 県知安一札幌を部分開業させると全線開業がさらに遅れる可能性が高い
- 沿線自治体の理解と協力を得るためにも、随時情報共有することが必要

長（政策研究大学院大学）有識者会議の森地茂座 名誉教授は報告書の提出後、記者団に対し、開業時期が40年体にはずれ込む可能性もあるとの認識を示した。その上で「3トンネル工区は、開業見通しを改めて精査する必要がある」と述べ、報告書では、トンネル工事でも最も遅れる可能性

札幌延伸大幅遅れ

北海道新幹線新函館北
札幌間の開業時期が
2038年度末以降に大
幅に遅れる見通しとな
ったことを受け、JR北海
道は経営戦略の見直し
に着手する。札幌延伸後
に定める予定だった千歳
線の経営強化や、苗穂工
場（札幌市東区）の更新
の計画などを検討する
方向だ。これまでの「新
幹線延伸」の姿勢から転
換し、延伸を待たず収益
拡大が見込める事業を加
速させる。

JRは30年度末の札幌
延伸を前提に、31年度の
経営目玉を目指して、新
幹線札幌延伸の工事や、札
幌駅南口再開発ビルの建
設計画などを集中的に進
めてきた。ただ、札幌延
伸の大幅遅れは事実とな
り、新幹線以外の収支は
善策を講ずる必要がある
ならない。社員の士気を
低下させないためにも

計画していた大型事業を
先行させる必要がある」
（幹部）と判断した。
検討される一つは千歳
線（白石～沼ノ端）南千
歳（新千歳空港）の輸送
力拡大。沿線には、防犯
客増加が続く新千歳空港
や、プロ野球北海道日本
ハムの本拠地エスコンフ
ィールド北海道を含む
「北海道ポータルパーク
ドレッシン」（北広島市）
があり、成長が見込める。
新千歳と札幌間を結ぶ
快速エスポートは、1編
成6両が上限。増結する
には、空港駅ホームを延
ばす改修が必要となる。

また、エスポートは平日
の日中に1時間6本運行
しているが、南千歳～新
千歳は単線区間のため、
これ以上の増便は困難。
複線化できれば運行本数
を増やすことができる。
行き止まりの空港駅か
ら苫小牧方面に抜けて道
南、道東方面の路線と直
結させる「スルー化」を

JR、新幹線優先を転換

千歳線増強／苗穂工場更新 経営改善へ前倒し検討

視野に入れた空港駅の移
転や拡大も選択肢になり
得る。JRは今後、どの
方策が収益拡大に効果的
か検討を本格化する。

また、札幌中心部に近
い約20万平方メートルの
敷地で車庫整備などを行う苗穂
工場で、老朽化した施設の
移転や建て替えを進め
られれば、再開発の余地
も生まれる。

千歳線強化や工場更新
は、いずれも巨額の事業
費が必要で、JR単独で
の実施は困難。国などの
支援を得て財源を確保で
きるかが課題となる。

このほか、並行在来線
の経営分離も検討されて
いる。JRはこれまで
の当分の人員体制も維持し
ながら、JRの経営改善
が長は「経営目玉として向
けて必要な経営改善策を
全力で推進することにも
な、一日も早い新幹線の
全線開業に向けて取り組
む」とコメントしている。
（工藤雄高）

札幌延伸40年代も 道新幹線数年後に再精査

「38年度末」有識者会議が報告書

北海道新幹線新函館北～札幌間（21.2km）の整備に関する国土交通省の有識者会議は14日、開業時期の新たな見通しをおおむね2038年度末とする報告書をとりまとめ、中野洋一郎交相に提出した。想定外のトラブルが起きれば、さらに数年単位で遅れる可能性があるとの見通しも盛り込まれ、今後の対応について、難工事が続くトンネルの貫通にめどが立った段階で、改めて開業時期を定めるのが適切とした。

（3面）バス転換の議論待たず、33面）住民の足しとなる

がある渡島トンネル（北
斗市・渡島管内八雲町）
台場山工区の工期見直し
から開業時期を検討し
た。同区間の工事には
計画より6年程度遅い30
年11月に完了すると予
測。その後の軌道・電気工
事や試験走行を含めた監
査・検査も労働時間規制
などで遅れるとして、同工
区の完了予定は30年2月
となったため、開業時期
を38年度末と見込んだ。

難工事では渡島トンネル
に加え、羊蹄（後志管内
倶知安町・同管内ニセコ
町）と札幌（札幌市・小
樽市の3トンネルでも
続く。地質などは把握で
きず、工期予定は把握で
きず、工期予定は把握で
きず、工期予定は把握で

2025. 3. 16「北海道新聞」

- ・「何を前提に協議すればいいか分からなくなった」（迫俊哉・小樽市長）
- ・運転手不足によるバス減便、札幌市内でも郊外中心に顕著に

JR余市駅から小樽行きの普通列車に乗り込む乗客＝13日午前、余市町

[illegible]

沿線住民「山線絶対に必要」

北海道幹線の札幌延伸が早くとも1年後となり、バス転換されるJR函館線長万部～小樽間（通称「山線」、140km）の沿線住民からは、在来線のバスを前提とする延伸計画の見直しを求めた声が続出した。バス運転手不足が深刻化する中、在来線廃止後に住民の足がつかまて守られるのかは不透明だった。一方、観光関係者からは「観光振興が停滞しかなない」と戸惑いが広がった。

（1面参照）

(1) 面参照

西暦に添った大福草
さし込は、余市町と
小樽や札幌の高校生
を希望する中道者
といひ、バス通学で
しに換へて時間がかか
て学、後輩たちの進
学の望みをふたない
と訴へる。

市販で買得る「余
市町民謡」の「余
市町民謡」は53は
止バス転換合意を「森
並みの轉送」が阻
害運行不足、バス各
團體になるが合意を
と北は札幌の、後輩
交通のあり方を含め、
身体組みも一度
する必要がある」と訴
える。

JR安知駅周辺（中央奥）に進む高家橋の建設 左は在来線

工事の遅れが最も深刻な渡島トンネル台場山工区の様子と新たな開業見通し

これまでの
開業予定
2030年度末
(31年3月)

土木・工事
地質不良、
労働時間規制
±6年±2ヵ月

軌道・電気・工事
人手不足、
労働時間規制
±6ヵ月

監費・検査
高コストに伴う
延滞の増加
±1年3ヵ月

±1ヵ月遅れ

新たな開業見
通し
38年度末
(38年2月)
ごろ

さらなる
リスク

新たな地質不良
や岩塊の出現

工事の
遅滞不調

設備の損傷や
盗難

数年単位
で遅れる
可能性

40年代に
ずれ込む
恐れ

書の類を必要で、早期のバス転換を求めている。町料部は「協議を交わす進めるにしても力が入らないマチもあるだろう」と漏らす。

25年度に経営分離後の方向性について結論を出す予定だった運行在来線の南端一長万部間も「取支予測をこれから見直さなければならぬだろう」(南端市幹部)として議

具体計画作りは困難

北海道新幹線新札幌―札幌間の開業がある程度年度末に
降大雪に連れた見通しとなり、沿線自治体のまづくちは先
行きの不透明な状況に陥った。並行在来線のJR函館線及び
小樽線のバス路線の譲渡は事実上凍結する可能性もあり、
R株叩きなど「マチの顔」となるはずの新駅周辺の整地計画も
見直しは必至だ。(一面参照)

[illegible]

2025. 3. 15
「北海道新聞」

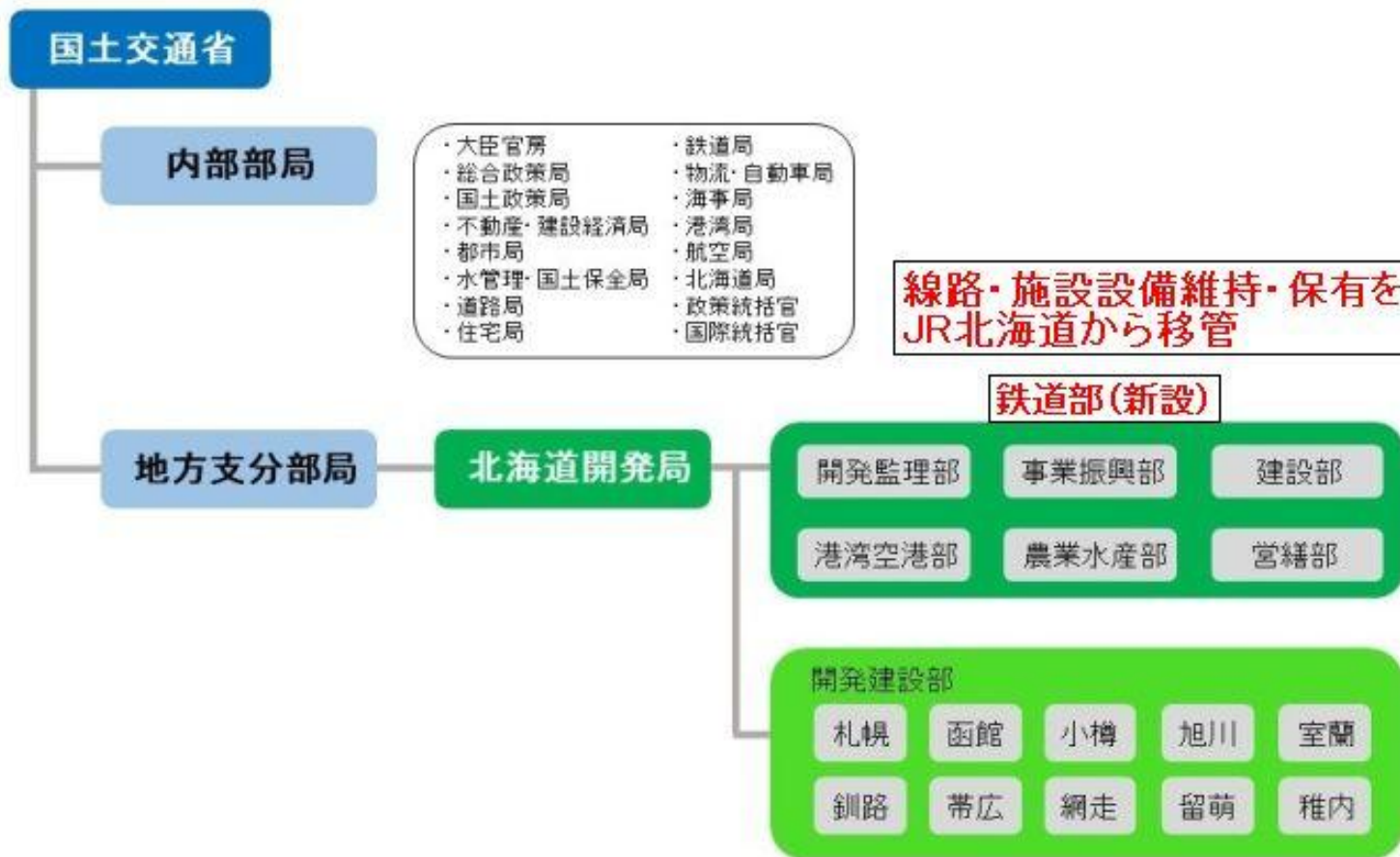
北海道の問題点は？

- とにかく「道庁が鉄道維持に消極的」。利用促進の呼びかけはしても鉄道維持に動かない。
「新幹線さえ札幌に来ればいい」との立場。
- **国鉄末期の特定地方交通線整理で全路線の1/3が廃線に。残る2/3のうち、JR化以降さらに1/3が廃止。この40年で鉄路が半分になった。**
- 道外では、県・沿線自治体が積極的に線路を保有する動き（JR只見線・近江鉄道・養老鉄道etc）
- 沿線自治体にとっても莫大な負担となるが、「まずは走り出しておき、国に制度を作らせる」姿勢が必要（上下分離など）。困る自治体が多くなれば、制度を作る動きになる。

今後に向けた提案①：地方交付税算定根拠に鉄道を加える

- 道内自治体首長の意見「鉄道を地方交付税の算定根拠となる指標として認めてもらえるのであれば、線路保有に応じてよい」（池田拓・浦河町長他1名）
- 総務省見解（当研究会電話聴取り）「地方交付税は自治体の財政力に応じ税を再配分する制度。道路などどこにでもあるインフラでないと算定対象にできない」
- （海沿いの自治体にしかない港湾は算定対象になっているが？との当研究会の問いに）「我々はあくまで国交省さんが算定対象にしてほしいと言ってくれば相談に乗る立場。我々からこうしたらどうですかと申し上げる立場ではない」→全面否定ではなかった

今後に向けた提案②(北海道限定)：JR北海道の国有化



この案のメリット & デメリット

【メリット】

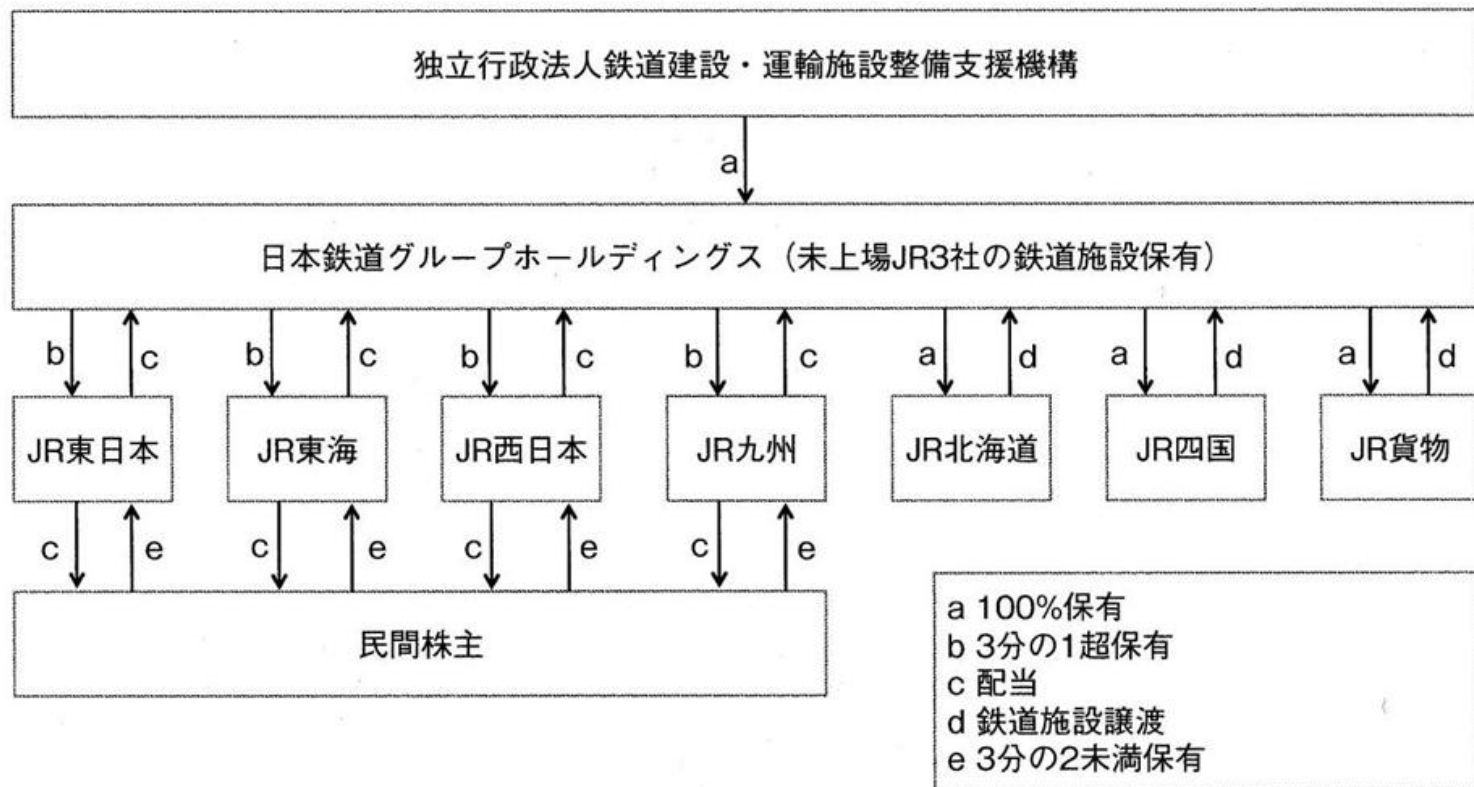
- 鉄道線路が国有財産、保線職員も国家公務員（国土交通省職員）として身分保障され、国家公務員の給与体系となるため、離職防止となる（現在、JR北海道の賃金は「財政再建団体」となった夕張市より低い）。
- 道内の鉄道線路の維持管理・災害復旧が北海道開発局の公共事業となり、災害による廃線を防止できる。
- 道路と一体化した事業管理が可能となるため、予算の適切な執行につながる（縦割り解消が課題）。

【デメリット】

- 北海道開発局という北海道のための特別組織を使った救済案であるため、道外への展開が難しい。
- 保線職員が国家公務員となるため、列車運行業務との兼務が不可能となる（この点は、列車運行部門も含め全業務を再国有化することで解消可能）。

大塚良治・江戸川大学教授案； JR各社を持株会社に再編

図 5-1-2 持株会社「日本鉄道グループホールディングス（仮称）」設立による未上場 JR3 社の持続的運営実現の枠組み



出所：出典：大塚 [2014]、9 頁の図 2 を一部修正のうえ、引用。

大塚案の概要

- 現在、バラバラに運営されているＪＲ７社を支配する持株会社（ＪＲＨＤ）を設立。ＪＲＨＤにＪＲ非上場３社（北海道、四国、貨物）の全株式及びＪＲ上場４社（東日本、東海、西日本、九州）の株式の３分の１以上の保有を義務づけ、上場４社の株式配当収入を非上場３社の赤字の補てんに充てる。
- ＪＲ非上場３社はＪＲＨＤに鉄道施設を譲渡。
- 北海道に限定しない全国レベルの解決策であり、ＪＲ上場４社の完全民営化後、完全に廃止された「ＪＲグループ内部補助」の全面的復活である。

大塚案のメリット

- J R 非上場 3 社は J R H D に鉄道施設を譲渡するため、保線業務・コストから解放される（保線業務は J R H D に移管／上場 4 社は引き続き上下一体を維持）。
- J R 上場 4 社からの配当は、大塚教授の試算では毎年度481億円。北海道・四国の赤字のほぼ全額を補てんできる（貨物はコロナ前黒字であり、補てんの必要がない。ただし、赤字補てんをしない前提として、アボイダブルコストルールは維持）。
- 初期の株式取得以外の国民負担（税投入）が不要。国民の理解を得やすい。鍵は財務省か？
- 非上場 3 社から J R H D に鉄道施設譲渡後も、保線業務を J R H D から J R 非上場 3 社に委託すれば、保線現場の実務としては現状と変わらず混乱を回避できる。

大塚案実施に必要な資金は？

表 5-1-2 JRHD が上場 JR4 社株式の 3 分の 1 を取得する場合の必要資金額と年間配当額

会社	時価総額	必要資金額	取得株数	年間配当額
JR 東日本	3 兆 450 億円	1 兆 150 億円	1 億 2597 万 7467 株	208 億円
JR 東海	3 兆 5143 億円	1 兆 1714 億円	6866 万 6667 株	103 億円
JR 西日本	1 兆 2760 億円	4253 億円	6377 万 8167 株	121 億円
JR 九州	4612 億円	1537 億円	5243 万 3867 株	49 億円
合計	8 兆 2965 億円	2 兆 7655 億円	—	481 億円

(出典) 2020 年 4 月 24 日終値を基に大塚算定。年間配当額は会社予想を基に算定。四捨五入の関係で合計は一致しない場合がある。

- 上場4社の株式の1/3取得のために2兆7655億円の「初期費用」が必要（その後の維持費への税投入は不要）。
- 全株式の1/3（議決権ベース）を保有する大株主は、株主総会で会社提案特別決議（株主配当、役員報酬etc.）に「拒否権」を行使できる（会社法309条3項）

大塚案実施のために必要な 2兆7655億円の「調達案」

- J R北海道、四国の経営安定基金、鉄道・運輸機構債券、過去の支援積み増し分を回収（→約1兆4831億円）。残る1兆2824億円はリニア、新幹線中止で捻出（全額をここからでも良い）。

（単位：億円）	JR北海道	JR四国	2社計
経営安定基金	6,822	2,082	8,904
機構債券	2,200	1,400	3,600
支援積み増し	1,302	1,025	2,327
支援合計	10,324	4,507	14,831

京都仏教界が新幹線京都延伸反対 へ署名～新幹線を「千年の愚行」

change.org

賛同・開始した署名

オンライン署名一覧

会員プログラム

検索

オンライン署名を始める



署名ページ

コメント

オンライン署名一覧

「京都が京都でなくなる」北陸新幹線延伸計画の見直しを求めます



7,459

賛同

7,500

次の目標

👤 今週は177人が賛同しました

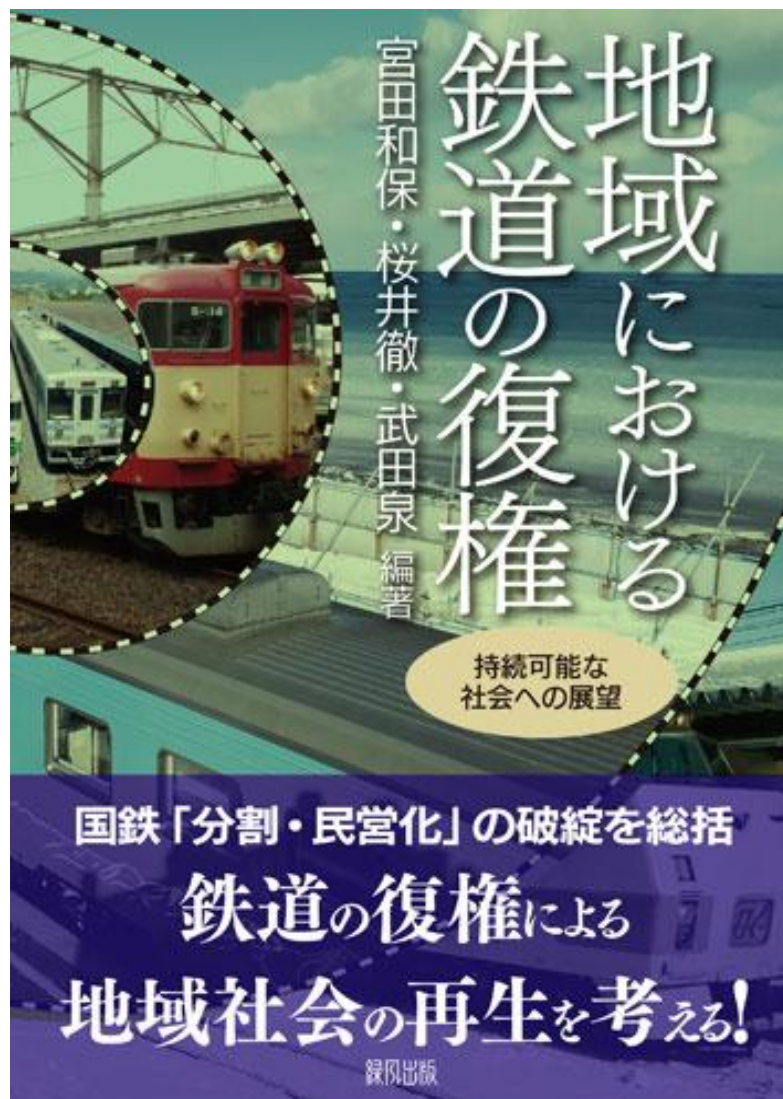
あと41名の賛同者で、次の目標に達します！この署名活動の成功を後押しするために、力を貸してくださいませんか？

署名成功のために、賛同を広げよう！

尼崎事故20年～今、JRの安全は

- 東海道新幹線での保線車衝突、東北新幹線の連結分離などトラブル相次ぐ
- 人手不足、技術力低下で深刻な安全崩壊





著書発売中！

安全問題研究会

検索

