

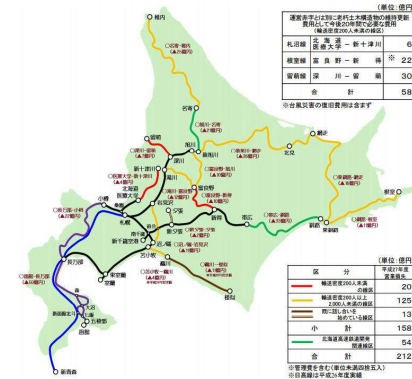
ローカル線の現状と 全国鉄道再建への具体策

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）貨物専用線化で存続の方向。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）

JR、新幹線優先を転換

札幌延伸40年代も

道新幹線数年後に再精査

千歳線増強／苗穂工場更新 経営改善へ前倒し検討

2025. 3. 16 「北海道新聞」

函館本線（山線）バス転換協議、いったん振り出しに？

- ・「何を前提に協議すればいいかわからなくなった」（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

生活の足どうなる

バス転換議論 停滞必至

新幹線延伸さらに遅れ

具体計画作りは困難

沿線住民「山線絶対必要」

2025. 3. 15 「北海道新聞」

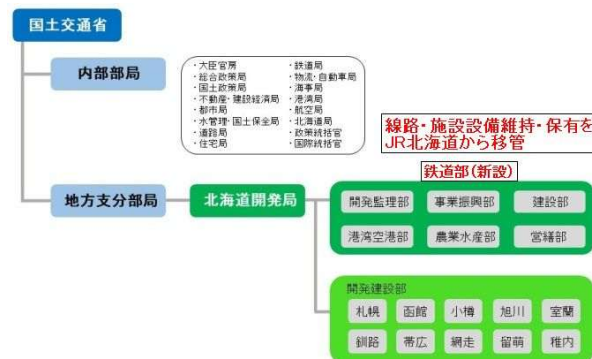
北海道の問題点は？

- 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、線路保有に依拠してもよい」（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依拠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】

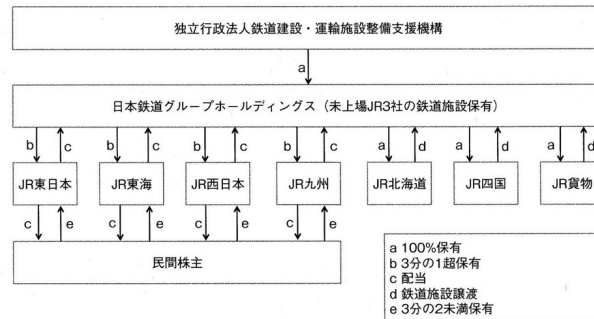
- ・鉄道線路が国有財産、保線職員も国家公務員（国土交通省職員）として身分保障され、国家公務員の給与体系となるため、離職防止となる（現在、JR北海道の賃金は「財政再建団体」となった夕張市より低い）。
- ・道内の鉄道線路の維持管理・災害復旧が北海道開発局の公共事業となり、災害による廃線を防止できる。
- ・道路と一体化した事業管理が可能となるため、予算の適切な執行につながる（縦割り解消が課題）。

【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業務が不可能となる点で、列車運行部門も含めた兼業務を再国有化する点で解消可能。

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 JR 7 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

- JR 非上場 3 社は JRHD 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 JRHD に移管／上場 4 社は引き続き上下一体を維持）。
- JR 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 JRHD に鉄道施設譲渡後も、保線業務を JRHD から JR 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」

- ・JR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

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



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