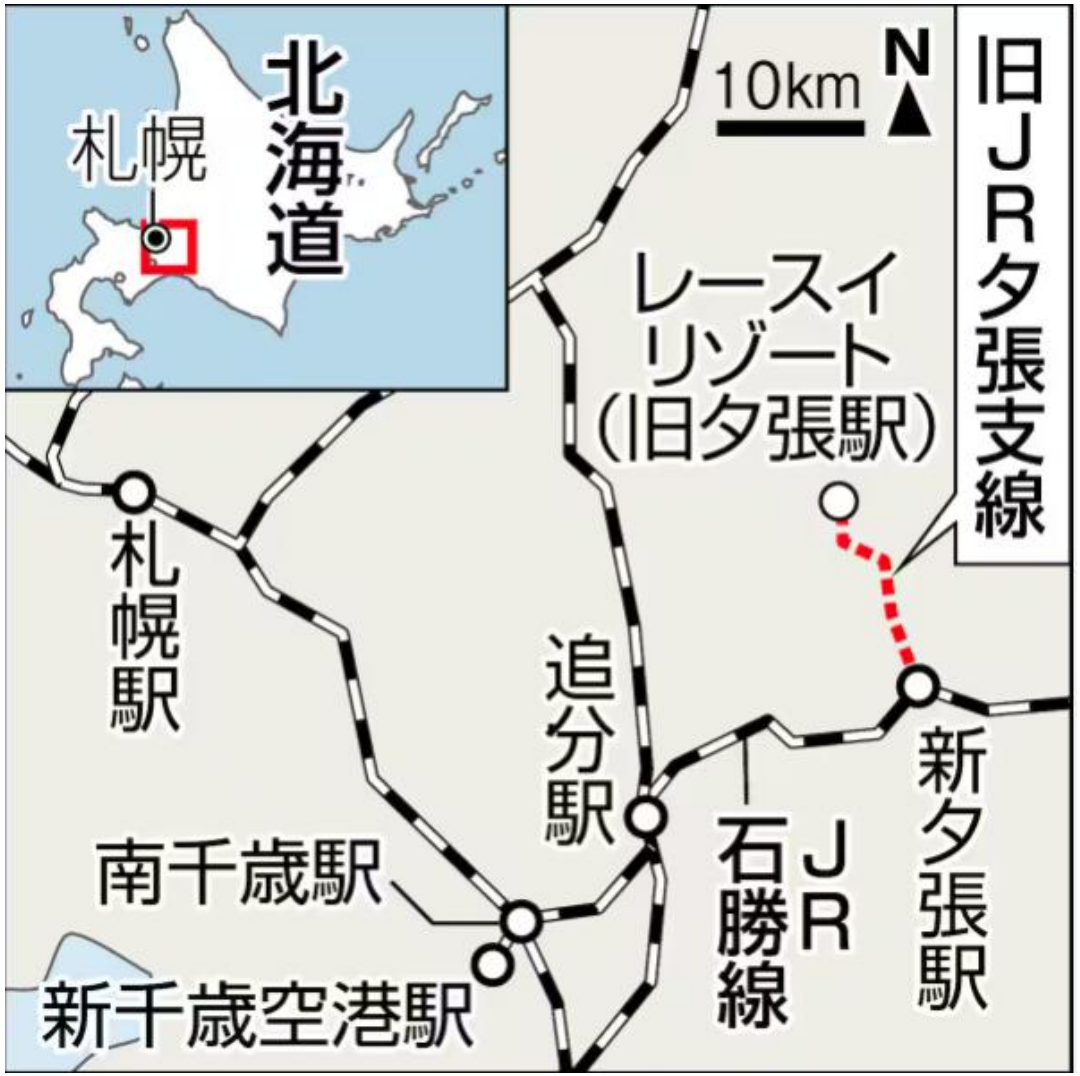
# 鉄道とバス～転換から役割分担へ

2025.8.8　さっぽろ自由学校「遊」講演

安全問題研究会

# 「攻めの廃線」から9年 夕張は今

- 2016年　JR北海道による「維持困難5路線13線区」公表に先駆け、鈴木直道夕張市長（現知事）が自分から石勝線夕張支線（新夕張～夕張）の廃線を提案。
- 2019年3月31日限り廃止



# 衰退止まらず①ホテルも廃業

・夕張駅前のホテル「マウントレースイ」

・鈴木市政当時、中国系企業に売却後倒産・廃業。

# 衰退止まらず②路線バスも廃止

- 「廃止」の張り紙が貼られるだけで、停留所も放置（2024.10.13撮影、現在撤去）
- 市内にホテルも居酒屋もなくなり、夜タクシーに乗る客がいなくなったので、タクシー会社も運転手削減。「呼んでも来ない」
- 札幌行き高速バスも廃止、夕張は「陸の孤島」に

# 「攻めの廃線」から9年

- 「JR北海道から7億5千万円を拠出させ、バス網を整備するなどで住民の利便向上を図った」ことを「攻めの廃線」と称した鈴木市長。
- 2011年からの10年で、市の人口は1万人台から6000人台に減少。約9億円あった税収も約8億円へと10%以上も減少。
- 2007年に財政破綻した市の借金の返済額は年間約35億円にのぼり、地方交付税など国からの交付金が今も支払いに充てられる。

# 悪い流れ作った「攻めの廃線」

・町の衰退は加速し、「足」がない
ため観光客も来ず。攻めの廃
線」が5線区（赤線区）廃線の
流れを作ってしまった。

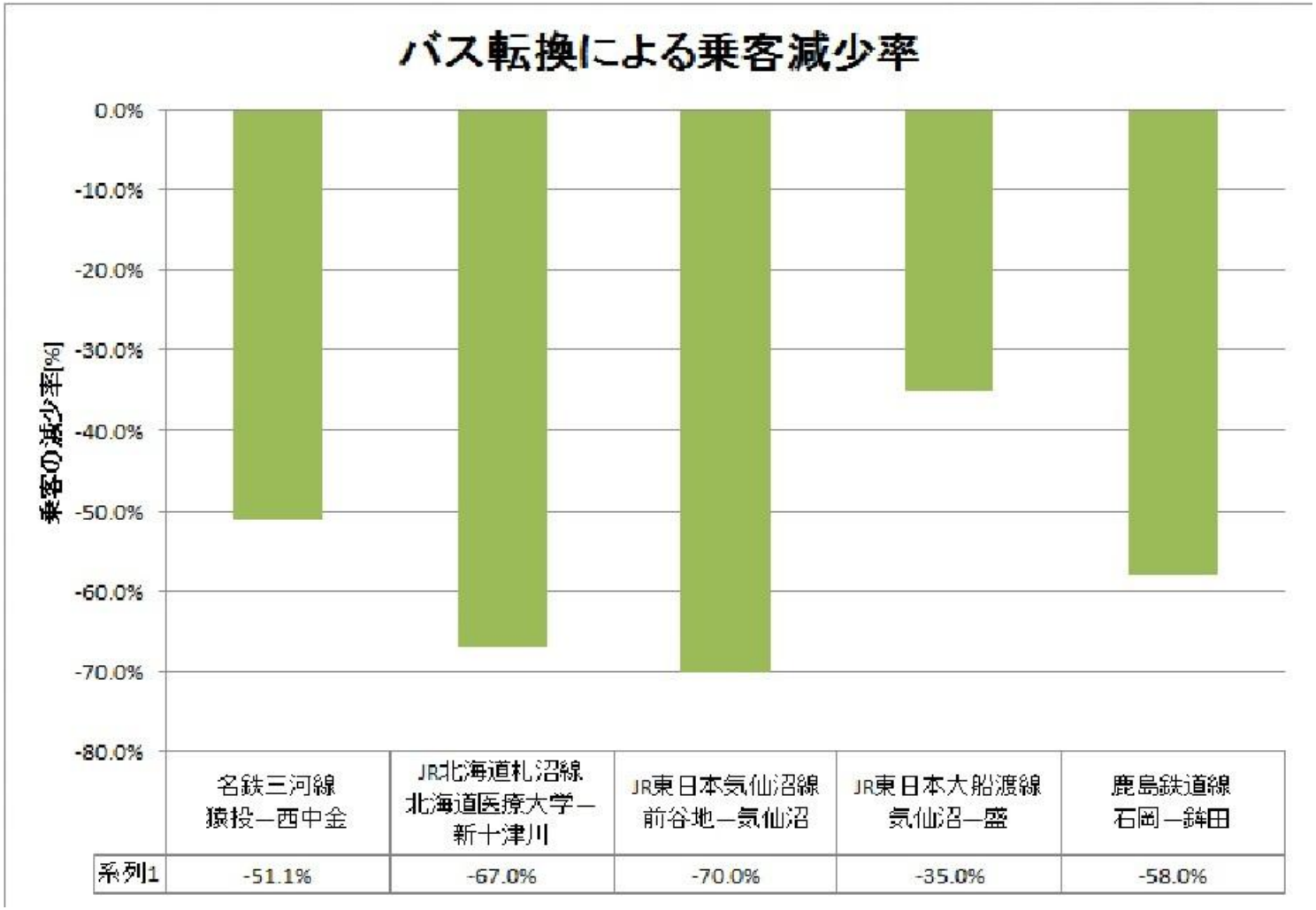
・鉄道を見捨てる 鈴木イズム」
が北海道庁に持ち込まれ、道
全体で廃線加速。

# 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。

# 夕張（含む鉄道廃止の先行例）から得られる教訓は・・・？

- 過去の鉄道廃止→バス転換路線における転換後の乗客減少率（作成：鉄道乗蔵氏）



# 効果が見られないバス転換

| 路線・区間 | 距離（km） | 鉄道廃止直前 | バス転換直後 | 減少幅 |
|---|---|---|---|---|
| 名鉄三河線（愛知県：猿投―西中金）/2004年廃止 | 8.6 | 31万人 | 15万人 | 半減 |
| 札沼線（北海道医療大学―新十津川）/2020年廃止 | 47.6 | 115人/日 | 38人/日 | 7割減 |

- どの地域でも、バス転換後は大幅に利用者を減らしている。
- 鉄道廃止で鉄道を利用しなくなった人はバスではなくマイカーに流れる。

# バス転換の効果がない理由

- 鉄道利用者の減少は人口減少の結果。
- 「鉄道が廃止されると人口が減る」「人口が減ったから鉄道が廃止される」ーー半世紀以上論争しているが決着つかず。決着がつかないのは「どちらも正しい」から（鉄道・バスの廃止は人口減少の原因であると同時に結果でもある）。
- 利用者減少の原因である「人口減少」を放置したまま、輸送手段だけを「身の丈に合わせて」小さくしても、バスで再び同じ結果（廃止）が待つだけ。
- バスと鉄道は別物であり、バスは「小さい鉄道」ではない（後述）。

# 鉄道廃止の実態がマイカー転換であることがもたらすマイナス効果

- 免許が取得できない18歳未満や、免許返納後の高齢者が交通弱者化（＝運転できない者は「ここに住むな」「出て行け」→居住権の否定）
- マイカーは「公」（Public）ではなく「私」（Private）→「公」の責任が放棄され「自己責任」へ
- マイカーは「公共」ではないため「公共」交通の転換にそもそもなり得ず、「全体の利益」も創出し得ない（個人レベルでは便利でも、「地域社会全体」で便利にすることは不可能）。

# 函館本線（山線）のバス転換をどう見るか

- 国鉄末期、第三セクター鉄道に転換し、現在も存続している特定地方交通線（右表）。
- 余市～小樽の輸送密度（2,144人/日、2018年度）は右との比較でも7位。
- 山線全線では569人（2023年度）。下から2番目だが、最下位（秋田内陸縦貫鉄道角館線／旧国鉄角館線）は存続している。
- 2000人を超える線区のバス転換は「非常識」。

| 特定 | 会社名 | 所在地 | 旧路線名 | 区間 | 路線距離(km) | 輸送密度 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ② | 秋田内陸縦貫鉄道 | 秋田県 | 阿仁合線 | 鷹ノ巣～比立内 | 46.1 | 1,524 |
| ① | | | 角館線 | 松葉～角館 | 19.2 | 284 |
| ① | 由利高原鉄道 | 秋田県 | 矢島線 | 羽後本荘～矢島 | 23.0 | 1,876 |
| ③ | 山形鉄道 | 山形県 | 長井線 | 赤湯～荒砥 | 30.6 | 2,151 |
| ① | 三陸鉄道 | 岩手県 | 久慈線 | 久慈～譜代 | 26.1 | 762 |
| ① | | | 宮古線 | 田老～宮古 | 12.8 | 605 |
| ① | | | 盛線 | 吉浜～盛 | 21.6 | 972 |
| ① | 阿武隈急行 | 宮城県・福島県 | 丸森線 | 槻木～丸森 | 17.4 | 1,082 |
| ② | 会津鉄道 | 福島県 | 会津線 | 西若松～会津高原尾瀬口 | 57.4 | 1,333 |
| ② | 真岡鉄道 | 茨城県・栃木県 | 真岡線 | 下館～茂木 | 42.0 | 1,620 |
| ② | わたらせ渓谷鐵道 | 群馬県 | 足尾線 | 桐生～間藤 | 44.1 | 1,315 |
| ① | いすみ鉄道 | 千葉県 | 木原線 | 大原～上総中野 | 26.9 | 1,815 |
| ② | 天竜浜名湖鉄道 | 静岡県 | 二俣線 | 掛川～新所原 | 67.9 | 1,518 |
| ① | 明知鉄道 | 岐阜県 | 明知線 | 恵那～明智 | 25.2 | 1,623 |
| ② | 長良川鉄道 | 岐阜県 | 越美南線 | 美濃太田～北濃 | 72.2 | 1,392 |
| ① | 樽見鉄道 | 岐阜県 | 樽見線 | 大垣～樽見 | 24.0 | 951 |
| ③ | 愛知環状鉄道 | 愛知県 | 岡多線 | 岡崎～新豊田 | 19.5 | 2,757 |
| ② | 伊勢鉄道 | 三重県 | 伊勢線 | 河原田～津 | 22.3 | 1,508 |
| ③ | 京都丹後鉄道 | 京都府 | 宮津線 | 西舞鶴～豊岡 | 83.6 | 3,120 |
| ① | 信楽高原鉄道 | 滋賀県 | 信楽線 | 貴生川～信楽 | 14.8 | 1,574 |
| ① | 北条鉄道 | 兵庫県 | 北条線 | 粟生～北条町 | 13.8 | 1,609 |
| ① | 若桜鉄道 | 鳥取県 | 若桜線 | 郡家～若桜 | 19.2 | 1,558 |
| ② | 錦川鉄道 | 山口県 | 岩日線 | 川西～錦町 | 32.7 | 1,420 |
| ③ | 土佐くろしお鉄道 | 高知県 | 中村線 | 窪川～中村 | 43.0 | 2,289 |
| ③ | 平成筑豊鉄道 | 福岡県 | 伊田線 | 直方～田川伊田 | 16.2 | 2,871 |
| ③ | | | 糸田線 | 金田～田川後藤寺 | 6.9 | 1,488 |
| ③ | | | 田川線 | 田川伊田～行橋 | 26.3 | 2,132 |
| ① | 甘木鉄道 | 福岡県 | 甘木線 | 基山～甘木 | 14.0 | 653 |
| ② | 松浦鉄道 | 佐賀県・長崎県 | 松浦線 | 有田～佐世保 | 93.9 | 1,741 |
| ① | 南阿蘇鉄道 | 熊本県 | 高森線 | 立野～高森 | 17.7 | 1,093 |
| ③ | くま川鉄道 | 熊本県 | 湯前線 | 人吉～湯前 | 24.9 | 3,292 |
| | 合計 | | | | 1,005.3 | |

# 新幹線札幌延伸、2038年へ

- 新幹線札幌延伸、2035年→2030年→2038年と二転三転。
- 「2040年代になるのでは」との声も
- 山線廃止も2038年へ。13年間の猶予。この機に存続の道を探っては？

北海道新聞　2025.3.15　第3種郵便物認可

# 生活の足どうなる

## 札幌延伸さらに遅れ

## 沿線住民「山線絶対に必要」

北海道新幹線の札幌延伸が早くても14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」、140・2キロ）の沿線住民からは、在来線の廃止を前提とする延伸計画の見直しを求める声が続出した。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いつまで守られるのかは不透明だからだ。一方、観光関係者からは「観光振興が停滞しかねない」と戸惑いが広がる。（1面参照）

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

**「地域振り回され」**

「延伸時期を二転三転させて地域を振り回すのは、住民をばかにしているとしか思えない」。後志管内余市町の農業高橋久義さん（78）は憤る。10年ほど前に心臓の手術を受けてから毎月、妻に付き添われながらJRで小樽市内の病院に通院する。「移動時間はバスの半分ほどで、住民には絶対に必要だ」と話す。

山線の中でも、余市―小樽間（19・9キロ）の沿線住民からは特に存続を求める声が強い。通勤、通学時間帯は混雑し、満席になることも多いが、札幌延伸後は小樽駅まで代替バスを利用しなければならなくなる。余市駅からJRで札幌西高に通学する大崎留奈さん（17）は、余市町から小樽や札幌の高校に進学を希望する中学生は多いといい、「バス通学は乗り換えに時間がかかってしまう。後輩たちの（進学の）望みをつぶさないで」と訴える。

余市町民でつくる「余市駅を存続する会」代表の笹浪淳史さん（53）は「在来線廃止を前提とした計画は見直すべきだ」とする。

北海道と沿線9市町は2022年3月、山線廃止・バス転換で合意したが、沿線が求める「鉄道並みの輸送力」が前提。バス各社が現行ダイヤの維持すら困難になるなど合意当時と状況は異なり、笹浪さんは「札幌延伸後の公共交通のあり方を含め、全体の枠組みをもう一度考え直す必要がある」と訴える。

2025.3.15
北海道新聞

# 沿線自治体との議論、停滞へ

・後志管内沿線8市町長　対策を考える余裕ができた」

・小樽市・迫俊哉市長　何を前提に議論していいかわからなくなった」早くて15年近く先の話。バス転換の具体論を進めるのは難しい」

フォーカス FOCUS

## バス転換議論 停滞必至

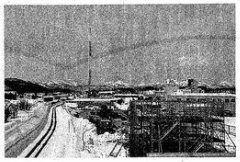
### 具体計画作りは困難

### 新駅周辺整備見直しも

### 新幹線延伸さらに遅れ

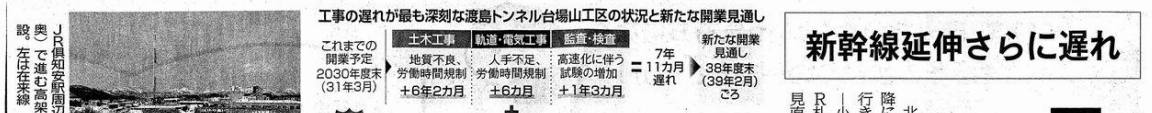
北海道新幹線新函館北斗―札幌間の開業が2038年度末以降に大幅に遅れる見通しとなり、沿線自治体のまちづくりは先行きが不透明な状況に陥った。並行在来線のJR函館線長万部―小樽間のバス転換の議論は事実上凍結する可能性があり、JR札幌駅など「マチの顔」となるはずの新駅周辺の整備計画も見直しは必至だ。

（1面参照）



JR倶知安駅周辺（中央奥）で進む高架橋の建設。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状況と新たな開業見通し




「何を前提に協議すればいいか分からなくなった。実質的な議論はしばらくできないだろう」。小樽市の迫俊哉市長は、長万部―小樽間のバス転換議論の停滞は避けられないとの見方を示す。

同区間は新幹線の札幌延伸に伴いJRからの経営分離が決まっており、同市など沿線9市町と北海道がバス転換を協議中。ただ、札幌延伸が14年以上先になれば、沿線は人口減少が予想され、インバウンド（訪日客）を含めた観光客数の伸びも見通せない。バス運転手の確保は今も難しく、将来の具体的な運行計画を詰めるのは困難だ。

後志管内倶知安町は新幹線駅の周辺整備に現駅舎の撤去が必要で、早期のバス転換を求めてきた。町幹部は「協議を変わらず進めるにしても、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並行在来線の函館―長万部間も「収支予測を一から見直さなければならないだろう」（函館市幹部）として議論を先送りする可能性がある。

札幌延伸の大幅な先送りは、駅周辺の再開発計画の遅れを招き、地元経済を直撃する。札幌市は「新幹線の開業によって想定される人流、経済効果が先送りされる」（秋元克広市長）として、再開発への民間投資が鈍る可能性を懸念する。建設が遅れる分、経済波及効果が薄れることが不安視され、JR札幌駅南口の再開発ビル（札幌市中央区北5西1、西2）と検討する「ベコちゃん牧場」の整備構想について、岩村町長は「一からの協議になる」とする。

函館市は、38年度末を「衝撃的な数字」と受け止める。大泉潤市長は地域活性化の起爆剤として、札幌延伸と同時に新幹線の函館駅乗り入れを検討。ある幹部は「札幌延伸を待っている間に、別の起爆剤を探す必要も出てくる」と危機感をのぞかせた。

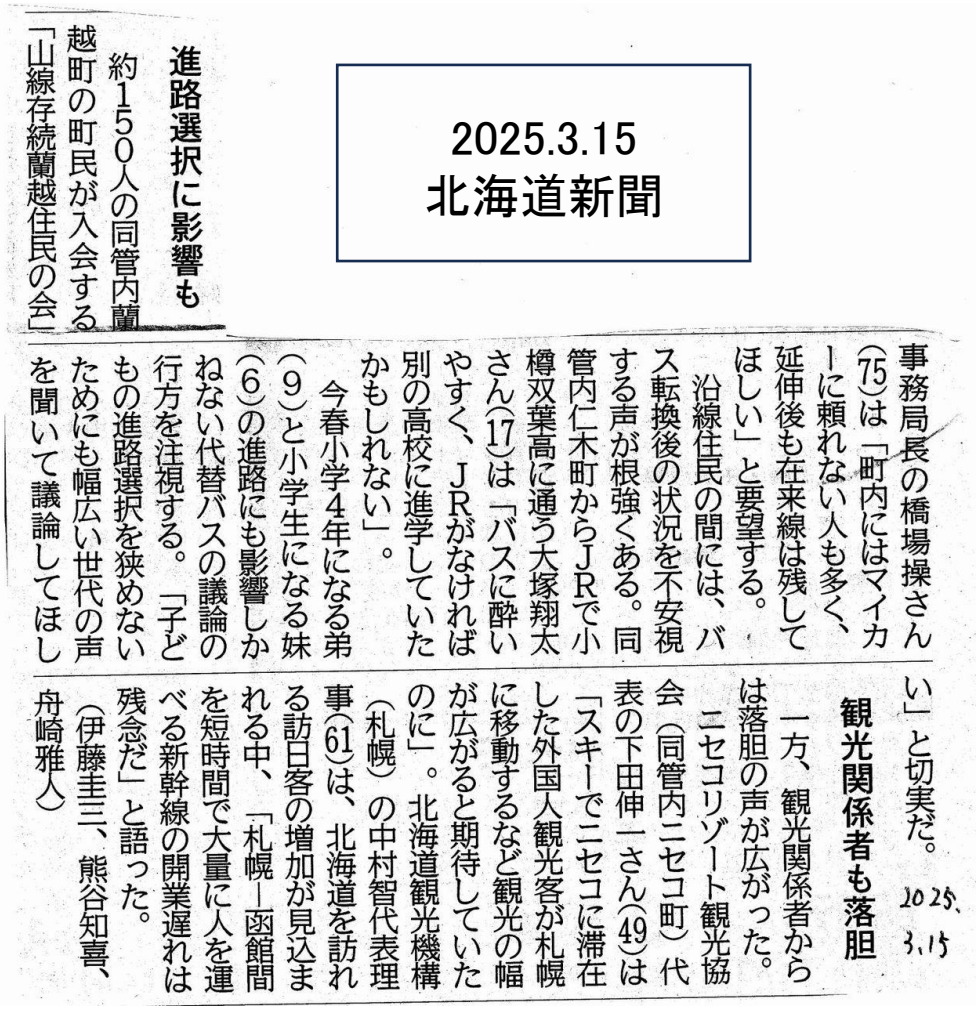
（河田俊樹、中橋邦仁、椎名宏智）

2025.3.15
北海道新聞

2025.3.15

# 地元住民からは存続の要望も

- 地元住民からは山線存続の要望
- 余市町長は「バス運転手を確保できなければ転換協議から離脱」の構え
- 過去に取り付けた沿線の廃止同意は「転換バスに鉄道並み輸送能力」が前提
- 前提崩れた今、ゼロベースで見直すべきでは？



2025.3.15
北海道新聞

進路選択に影響も

約150人の同管内蘭越町の町民が入会する「山線存続蘭越住民の会」

事務局長の橋場操さん(75)は「町内にはマイカーに頼れない人も多く、延伸後も在来線は残してほしい」と要望する。

沿線住民の間には、バス転換後の状況を不安視する声が根強くある。同管内仁木町からJRで小樽双葉高に通う大塚翔太さん(17)は「バスに酔いやすく、JRがなければ別の高校に進学していたかもしれない」。

今春小学4年になる弟(9)と小学生になる妹(6)の進路にも影響しかねない代替バスの議論の行方を注視する。「子どもの進路選択を狭めないためにも幅広い世代の声を聞いて議論してほしい」と切実だ。

2025.3.15

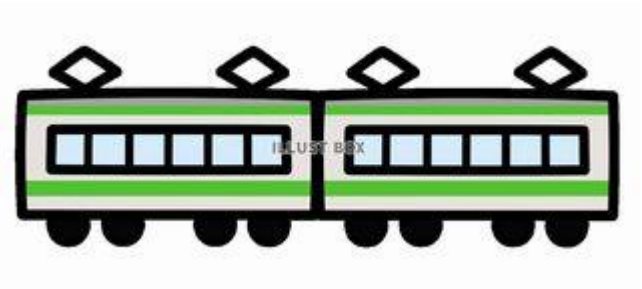
観光関係者も落胆

一方、観光関係者からは落胆の声が広がった。

ニセコリゾート観光協会（同管内ニセコ町）代表の下田伸一さん(49)は「スキーでニセコに滞在した外国人観光客が札幌に移動するなど観光の幅が広がると期待していたのに」。北海道観光機構（札幌）の中村智代表理事(61)は、北海道を訪れる訪日客の増加が見込まれる中、「札幌―函館間を短時間で大量に人を運べる新幹線の開業遅れは残念だ」と語った。

（伊藤圭三、熊谷知喜、舟崎雅人）

# 鉄道とバスは「別物」



●固定したレールの上しか走れない

●線路を占有するため大量・高速・定時輸送が可能

●定員を超えて乗車させることができる

●乗客が増えれば車両増結ができる（＝運転士1人あたり輸送人員を増やせる）

●道路があればどこでも走ることができる

●他の車両と道路を共用するため定時輸送にやや難

●高速バスでは座席定員以内しか乗車させられない

●乗客が増え、続行便を出すたびに運転士が必要（運転士1人あたり輸送人員が乗車定員を超えられない）

# 乗客が増えると・・・

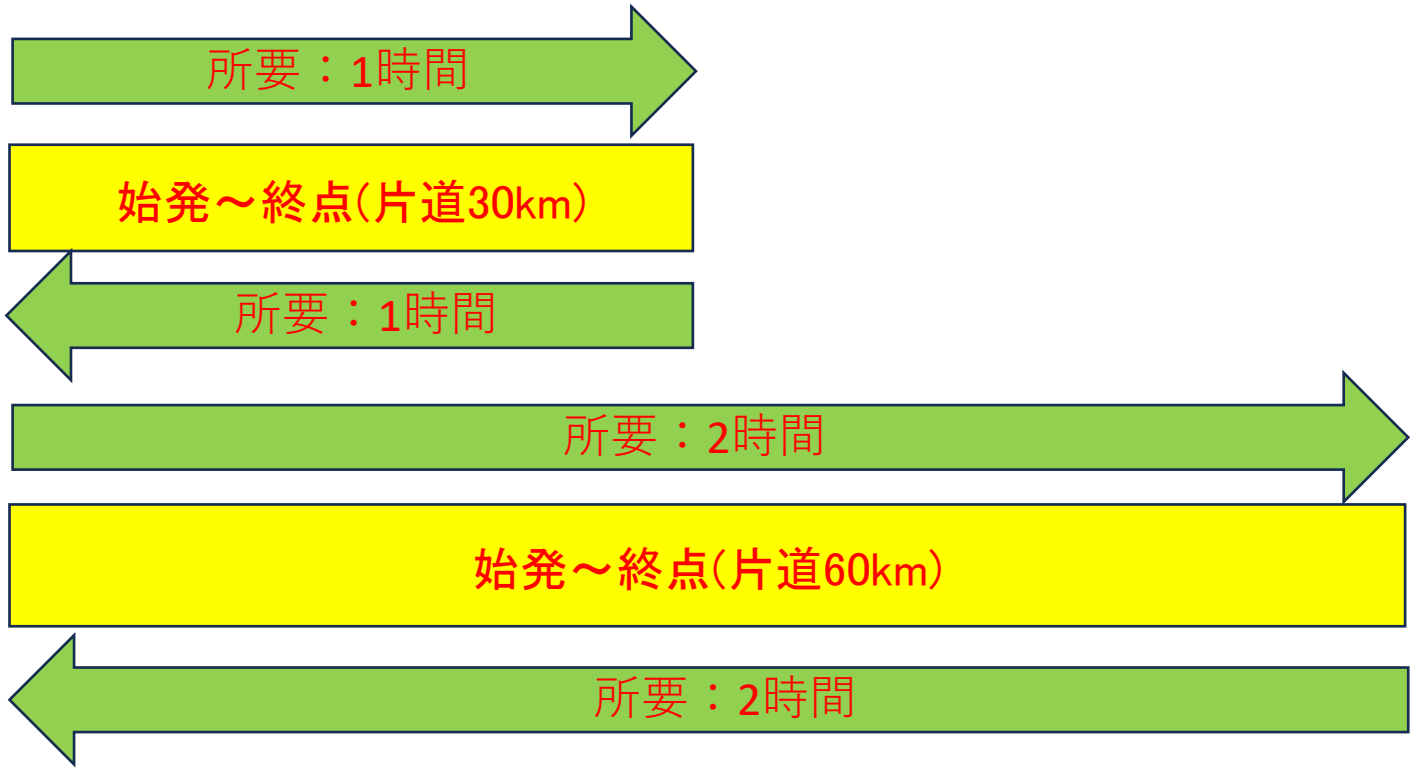
- 同時に利用する乗客が50人→100人に増えた場合の例。
- 鉄道は増結ですみ、運転士は増やさなくて済むが、バスは運転士を増やさなければならない。
- 鉄道に比べ、輸送単位の小さいバスは運転士不足になりやすい。

乗客50人の場合

乗客が100人に増えると・・・

# バス運転士の労働形態

- 表定速度（1時間平均速度）30km、往復1行程、1人の場合。
- 拘束時間は運転時間に比例、運転時間は距離に比例。
- 1日8時間労働の場合、片道70～80kmが限度では？



# 鉄道のバス転換
# 成功する場合、失敗する場合

## 成功する場合

- 転換距離が短い（概ね100km未満）
- 短距離利用が多い
- 運転士が集まりやすい（高度成長期が該当）

## 失敗する場合

- 転換距離が長い（概ね100km以上）
- 中長距離利用が多い
- 運転士が集まりにくい（現在が該当）

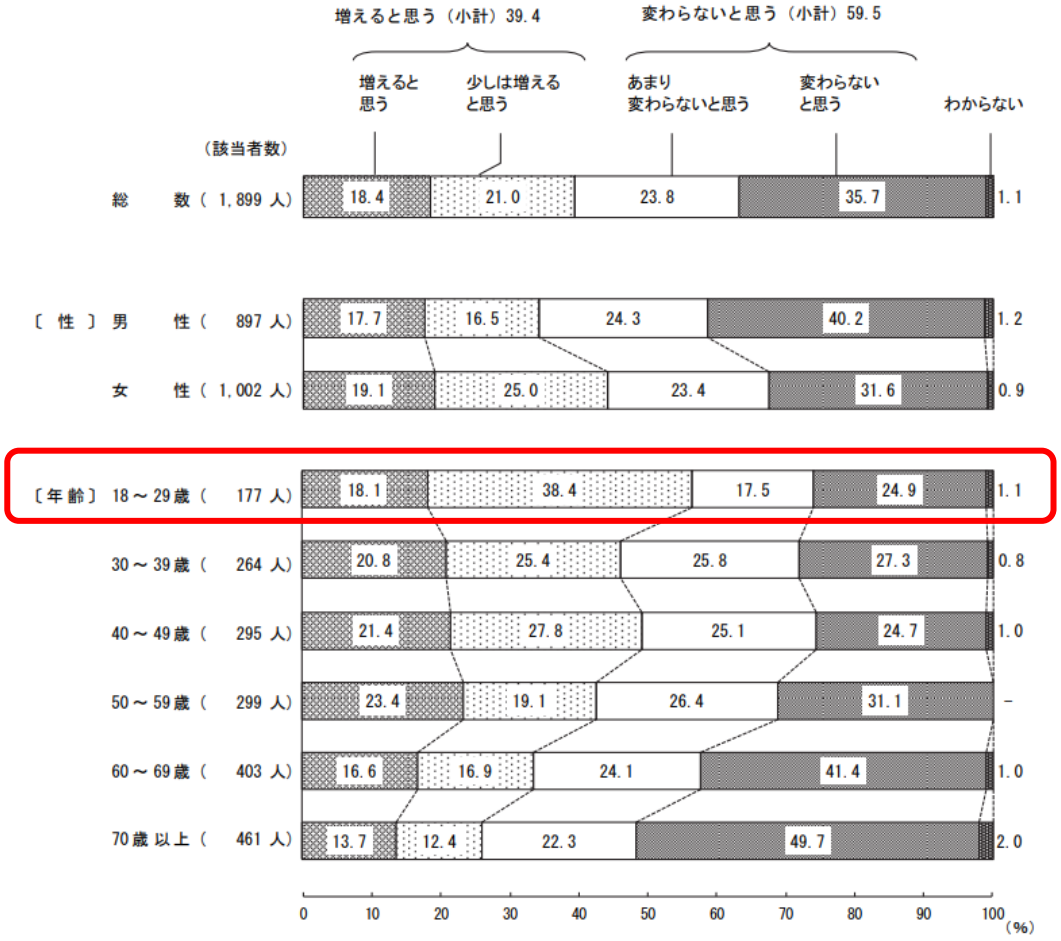
**山線はこちら！**

# 鉄道のバス転換
# 成功する場合、失敗する場合

- 山線のバス転換は、失敗する可能性が高い。
- 100kmを超える区間のバス転換の例としては、①日高本線（鵡川～様似、116.0km） ②三江線（三次（広島）～江津（島根）、108.1km）等。
- 日高本線では、転換交付金の使途が代替バスに限定されなかったこともあり、バスが代替として機能していない。
- 三江線では、2県にまたがっていることもあり、代替バスの設定が困難（路線バスは同一県内での運行が基本）。

# 「公共交通に関する世論調査」（2017年、内閣府）から

- 問3「あなたは、鉄道やバスがもっと利用しやすければ、出かける回数が今よりも増えると思いますか」
- 「はい」の比率は18～29歳の若年層で最多（本当の交通弱者は車を買えない若年層）
- 寝たきりの高齢者が「はい」とは答えない。<u>高齢層は「元気な人」に回答が偏っている可能性</u>




調査結果概要→　https://survey.gov-online.go.jp/h28/h28-kotsu/gairyaku.pdf

# 「公共交通に関する世論調査」（2017年、内閣府）から

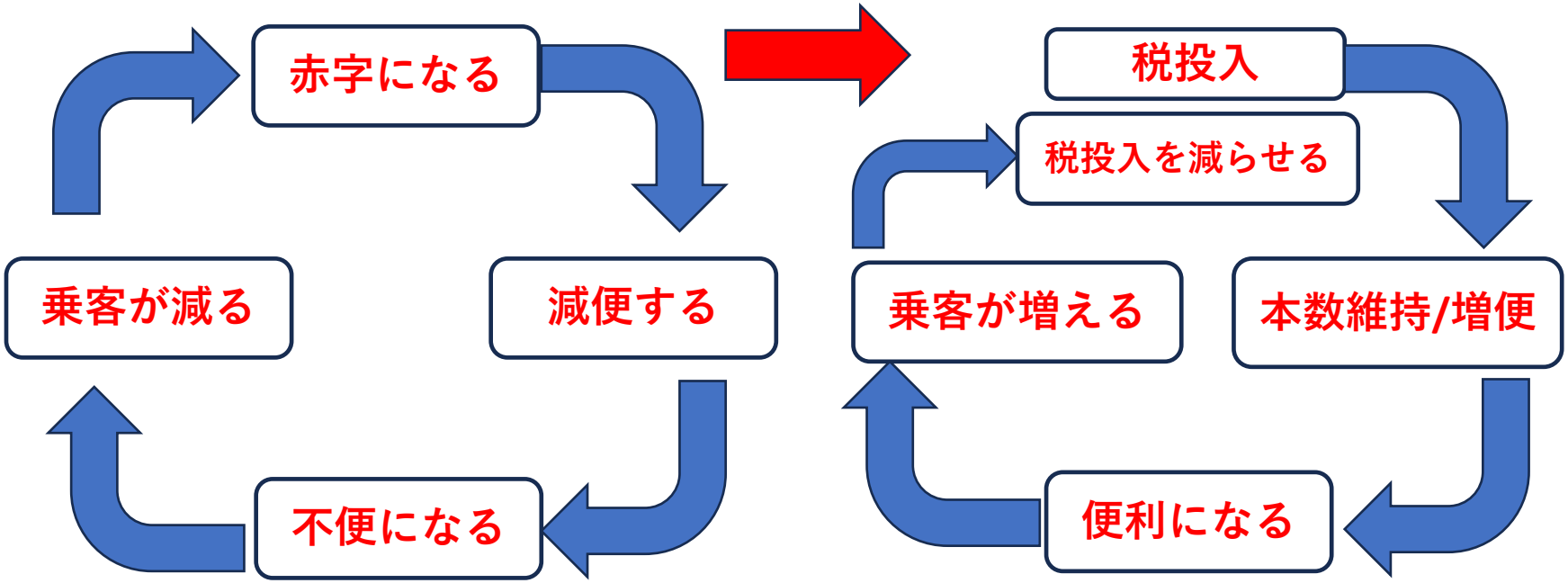
- この調査結果を裏付けるフィールドワーク結果もある（2022年7月富山ライトレール、2023年10月宇都宮ライトレール調査）。
- 列車が高頻度で運転。どちらも調査は週末の日中。小中高生の利用が非常に多い（公共交通が「便利になれば出かける機会増やす」調査結果と符合）。
- 富山は「子どもの運賃もまとめて払う」親が多く、宇都宮は「子どもに運賃の払い方を教え、自分でやらせる」親が多かった（宇都宮方式の場合、将来、子どもが自分だけで出かけられるようになる）。

# 札幌市の敬老パス問題に引きつけて考えると……

- 高齢者が敬老パスで頻繁に公共交通（列車・バス）を利用すれば、運転本数が維持される
- 公共交通機関の頻回運転維持で最も恩恵を受けるのは「車を持てず、公共交通に頼らざるを得ない若年層」（18～29歳）←世論調査結果から
- 若年層が出かける回数を増やせば町が賑わい、経済効果も高まる。自治体も財政収入増加で潤う「経済の好循環」。全年代が恩恵を受ける
- 敬老パス問題を「若者×高齢者」の世代間対立にしてはならない（世代間対立を煽る報道からは一歩引く）。

# 税投入でサイクルを逆転させる

- 予算投入を無駄だと思う住民がいても行政は粘り強く説得する必要。最初に少し税金を投入すれば悪循環（左、現在）が好循環（右、将来）に変わる。



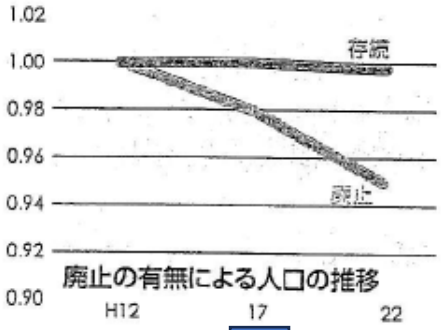
# 公共交通（鉄道・バス）への税投入の根拠―「外部経済効果」

- 公共交通には「間接的経済効果」（経済学用語で言う「外部経済効果」）がある
- ＜例①＞バスがあることで、通院に運賃の高いタクシーを使わなくて済む（→住民の「可処分所得向上」）
- ＜例②＞広告に「駅前一等地」と書くことで、マンションや事務所等の不動産を高く売れる
- ＜例③＞（札幌市の終バス繰り上げ問題との関連）「終バスが繰り上がったことで、それまで行けていた2次会に行けなくなる」（→飲食店に対する「外部不経済効果」（間接的な利益の逸失）が発生）

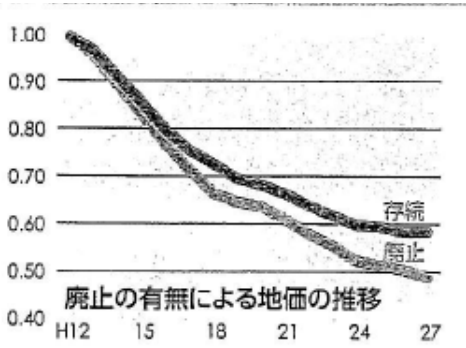
# こんな「外部経済効果」も！

## 地域鉄道廃止と地域活力との関係

鉄道が平成12年以降に廃線になった市区町村を対象に、廃止駅と存続駅の駅勢圏の人口と地価を比較すると、いずれも廃止駅の方が減少率が高くなっています。地域公共交通の廃止と地域のあり方には、大きな関わりがあることが分かります。



廃止の有無による人口の推移



廃止の有無による地価の推移

出典：国土交通省資料

- 公共交通を残すと人口が維持できるが、廃止すると廃止前との比較で0.95（5%減少）に
- 公共交通を残した場合、地価は15年間で1.00→0.60（4割減）に対し、廃止の場合は0.50（半減）。どちらも下落には違いないが、公共交通を残せば負け幅を1割減らせる。

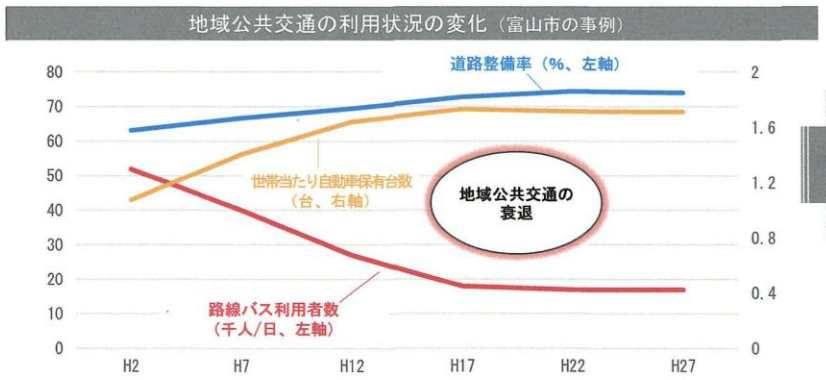
# 財政制度等審議会資料(2021.4公表)

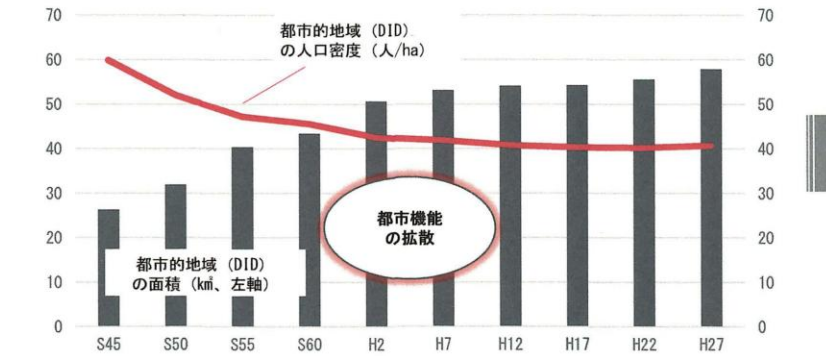
## 地域公共交通の衰退による影響

参考

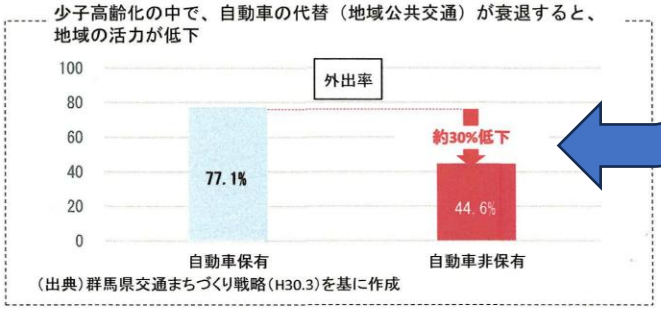
○ 都市機能が拡散する中、地域公共交通が衰退している現状。
○ これに伴い、地域の活力の低下や行政コストの増大等を招くおそれ。

公共交通が消えると、自動車非保有者を中心に、外出率が3割も減少！（経済も縮小する）

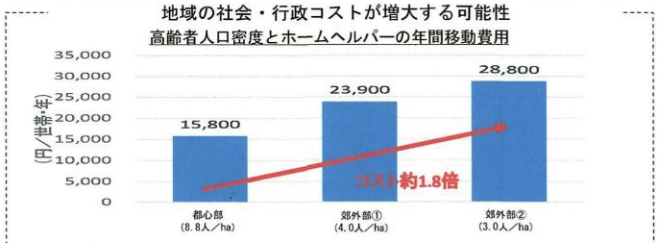


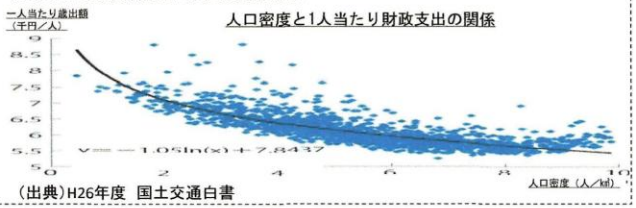

（出典）（一財）自動車検査登録情報協会、道路統計年報、富山県HP、富山市都市マスタープラン（H31.3）を基に作成
（注）道路整備率及び世帯当たり自動車保有台数については富山県の値。




（出典）群馬県交通まちづくり戦略（H30.3）を基に作成



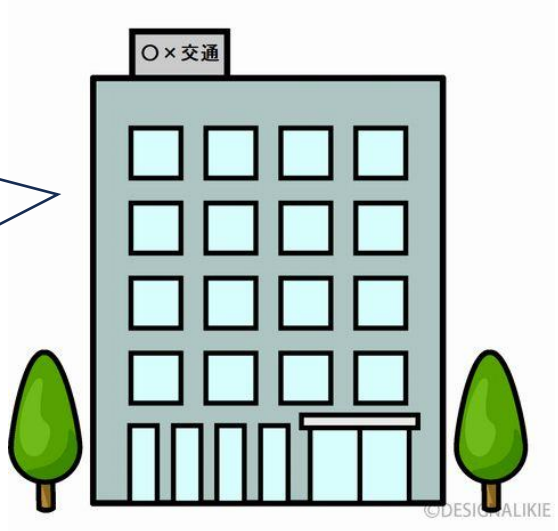

（出典）富山市資料を基に国土交通省作成




（出典）H26年度 国土交通白書

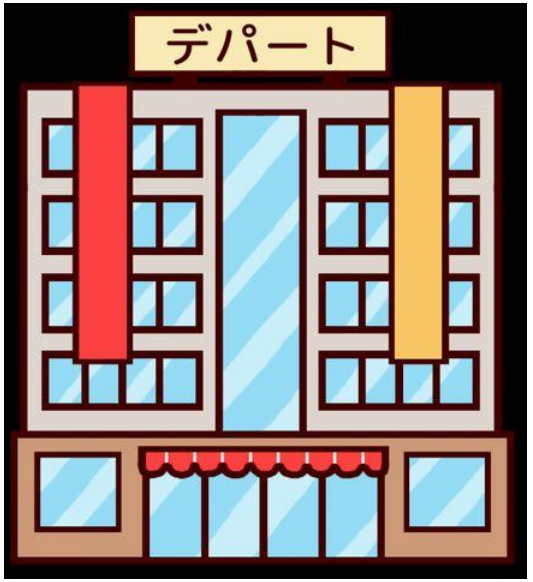
# しかし、公共交通事業者の視点では・・・

・「間接的な経済効果があったとしても、それが我が社の利益になるわけではない」
・「我が社の鉄道・バスの赤字の面倒を誰が見てくれるのか」




- 民間公共交通事業者としては「自社の財務諸表が赤字であれば、廃止が合理的な結論」となる→住民が存続を望んでも廃止に向かう
- （存続には）間接的な経済効果をきちんと測定。「公共交通があることによる経済効果」とみなし、補助金支給で公共交通事業者の財務諸表に反映させる必要

# 公共交通事業者の論理を超えるために




- 百貨店が「エレベーターが赤字だから」と廃止したらどうなるか→階段しかなくなった10階の売場には誰も来なくなり、やがて百貨店も赤字で閉店になる
- 地域社会を「百貨店」、公共交通を百貨店内で各階の売場を行き来するための「横に動くエレベーター」と考える
- 百貨店がエレベーター単体で赤字黒字を論じないのと同じ。「横に動くエレベーター」（公共交通）単体ではなく、百貨店（地域社会）全体の収支で考える

# クロスセクター効果の測定（費用便益分析）の重要性①

- 国交省「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（2023年「改正」地域公共交通活性化再生法の運用方針に相当）に記載。
- （公共交通の価値の）評価に当たっては、地域公共交通が、経済振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減しているクロスセクター効果があると考えられることから、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目することが重要である。

# クロスセクター効果の測定（費用便益分析）の重要性②

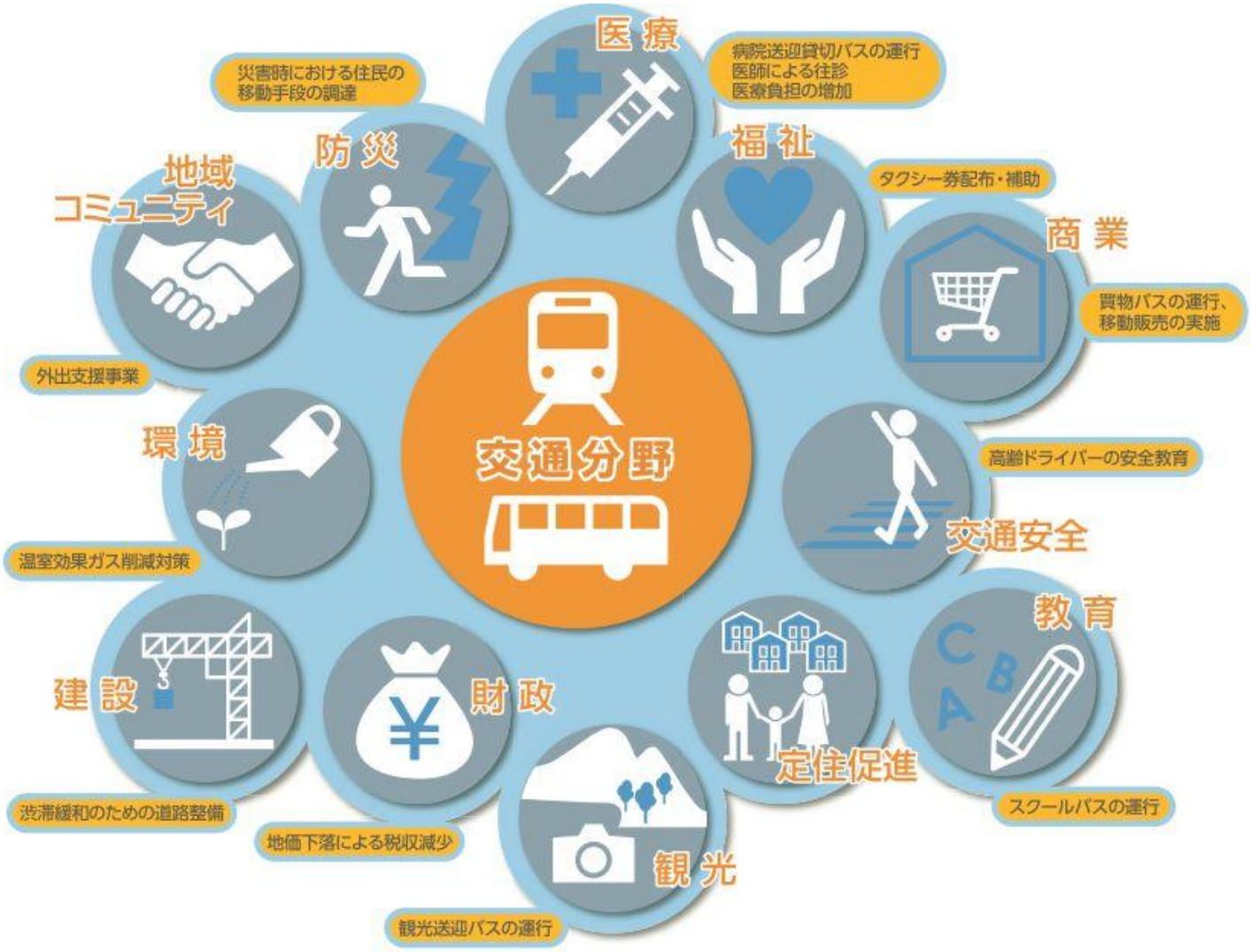
- 2023年「改正」地域公共交通活性化再生法成立に当たって採択された衆参両院国土交通委員会での附帯決議でも言及。
- 衆院附帯決議「五　再構築協議会の協議においては、地域公共交通が失われることによる、新たに生じる医療機関へのアクセスコストの増加、観光業への打撃、商業的な損失、地価の下落、就学機会の制限による人口構成の変化等、広範なクロスセクター効果について十分に検討を行うこと。」
- 参院附帯決議「六　再構築協議会の協議においては、地域公共交通の再構築に係る医療、商業、観光、福祉、財政など、広範な分野におけるクロスセクター効果について十分勘案すること。」

# クロスセクター（費用便益）分析とは

- 外部経済効果（間接的利益）、外部不経済効果（間接的不利益）含めた収支計算
- 近畿運輸局パンフレットに詳細掲載
- 全文を見たい方は、https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf に掲載

# 広範囲に及ぶクロスセクター効果

- 医療、福祉、経済、交通安全、観光、環境、防災など公共交通の恩恵は広範囲に及ぶ（近畿運輸局パンフレットより）



# クロスセクター効果の分析方法

- 「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる分野別代替費用」を比較。

地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出

＜

存続

＞

廃止

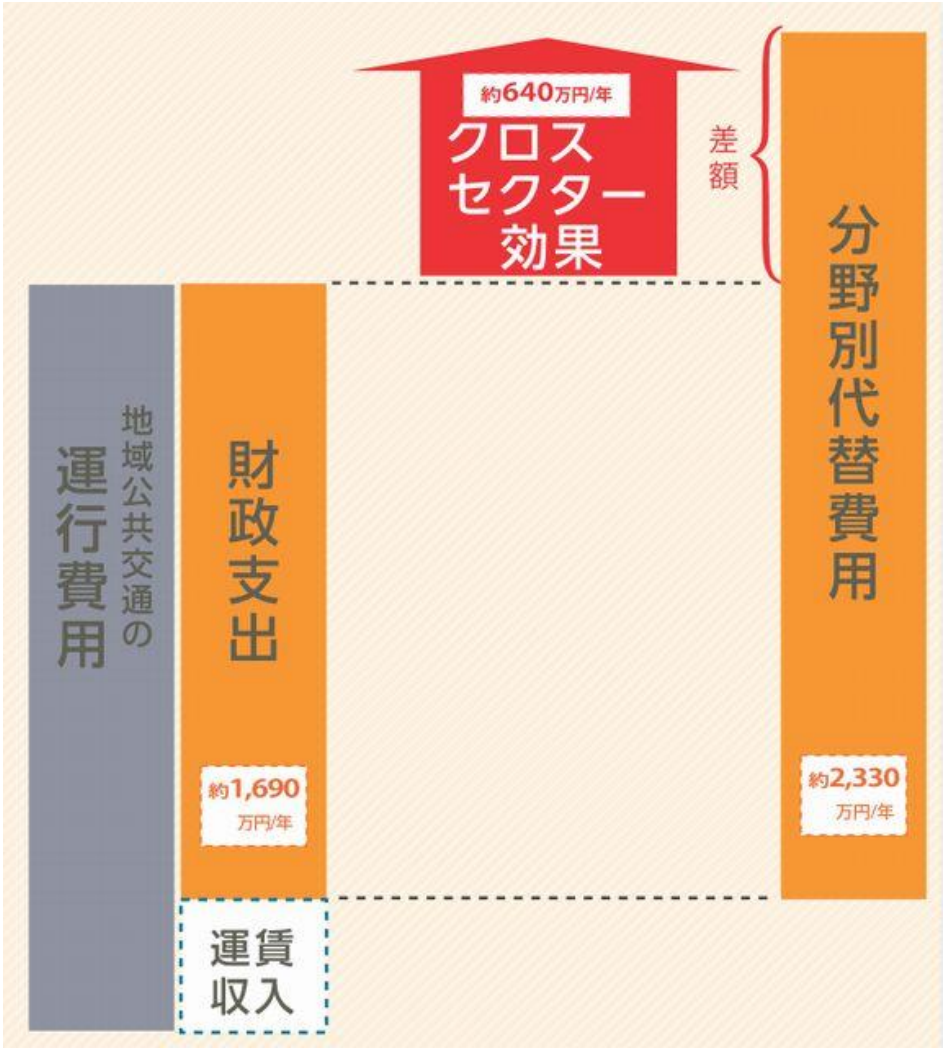
地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる分野別代替費用

公共交通への補助金など

スクールバス、通院バス補助など

# 兵庫県福崎町のコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例

- 兵庫県福崎町でのコミュニティバス運行に関して行われたクロスセクター効果算出事例。
- 分野別代替費用（2,330万円/年）がコミュニティバスへの財政支出（1,690万円/年）を上回り、存続の判断が行われた。



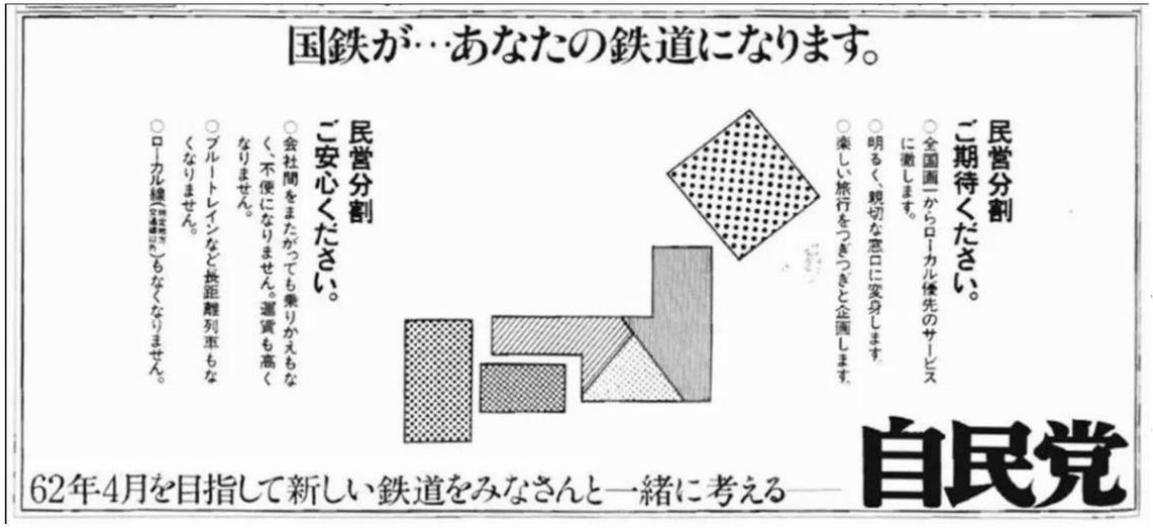
# こんな公共交通に誰がした？

- 2014年に国交省トップ・事務次官に就任した本田勝氏（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（国鉄分割民営化推進）
- 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）

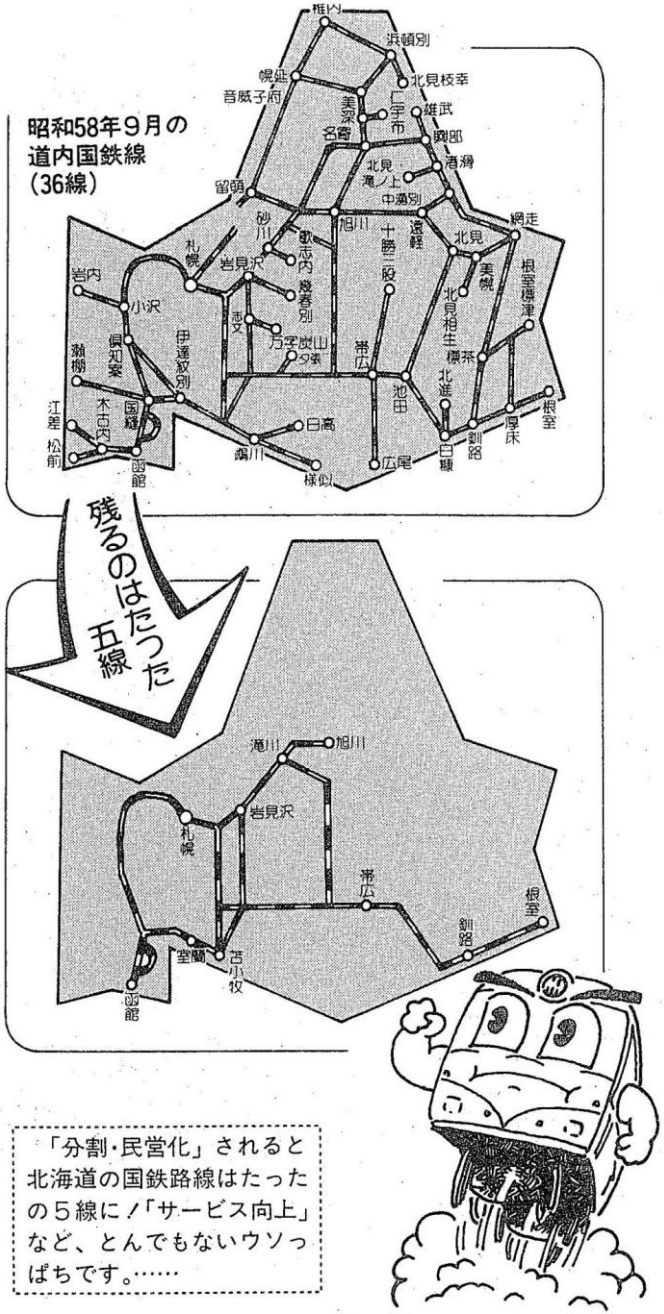
この6日後（2016.11.18）にJR北海道が「維持困難線区」公表→「改革」路線破綻

# 分割民営38年、正しかったのは？




（出典）

- 上＝自民党の意見広告（1986年5月22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）<br>以降、各地に延伸。民間による建設も |
| 34年 | |
| 1906 | 鉄道国有法成立、主要路線国有化<br>（民営鉄道から官営鉄道へ） |
| 43年 | |
| 1949 | 運輸省鉄道総局から国鉄へ<br>（官営鉄道から公共企業体へ） |
| 38年 | |
| 1987 | 国鉄分割民営化、JRへ<br>（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<br>（「維持困難線区」公表） |
| 37年 | |
| 2024 | 物流「2024年」問題（年間残業960時間規制） |
| 40年 | |
| 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<br>②政府・自民党、経済界が「闘う労働組合つぶし」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。
- 今年でＪＲも38年となり国鉄時代を超えた。次の変化も国交省以外が主体となり、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