

国土交通省鉄道局長 殿

平和と民主主義をめざす全国交歓会（ZENKO）  
安全問題研究会

## リニア新幹線及びJR北海道の路線・運賃値上げ問題に関する要請書

私たちは、各鉄道の安全や地域公共交通の存続及び利便性向上のための活動を行う市民団体です。これまで、国内各地の鉄道を初めとする公共交通に乗車して点検を行う活動、鉄道事故の原因調査や学習会などを通じて安全問題等の検討を行ってきました。

本日は、そのような事項のうち、特に緊急を要し、影響も特に深刻なリニア新幹線及びJR北海道の路線・運賃値上げ問題に絞って、下記のとおり要請を行うこととしました。

貴職におかれましては、このような切実な事情及び本要請の趣旨をご理解いただくとともに、本要請書に対して、文書による回答を行われるよう希望いたします。

記

### 【要請事項】

1. 問題の多いリニア中央新幹線の建設工事を中止し、事業を見直すこと。

### 【説明】

全国新幹線鉄道整備法（全幹法）に基づいて、2014年10月に事業認可されたリニア中央新幹線は一部で工事が始まっている。しかし、全体の7割が地下を走行するリニアの事故時の避難対策、地震対策、騒音・振動対策、トンネル工事での膨大な建設残土対策、電磁波による健康への影響、静岡県・大井川における流量減少、9兆円とされるリニア建設費など問題は山積しており解決されていない。

JR東海が民間事業として計画したリニア事業について、政府は整備新幹線建設の根拠法である全幹法に基づいて認可、鉄道・運輸機構を財政投融资受入機関にするための法改正までして財投資金の投入を決めたが、葛西敬之JR東海名誉会長は1988年の段階で早くも「3分の1は国費投入が必要であり国家プロジェクトとすべき」旨の発言をしている。初めはJR東海による民間事業のように装いながら、葛西名誉会長が強力に支持している安倍政権の下で財投資金を投入、国家プロジェクト化することは、森友・加計問題と同じ安倍首相による国政私物化である。

そもそも事業認可にあたり、一般財団法人「運輸政策研究機構」が交通政策審議会に提出したリニア中央新幹線の需要予測では、2011年度における東海道新幹線の輸送実績（443億人キロ）の約1.5倍と見積もっている。現状の東海道新幹線でも座席使用率が8割であることを考えると、東海道新幹線の全乗客がリニアに移行しても達成できないほどの非現実的で過大な数字である。

2013年9月には、山田佳臣JR東海社長（当時）がリニア新幹線について「絶対にペイしない」と発言している。JR東海トップみずから失敗を認める事業を、政府・JR東海挙げて推進すれば将来

の日本社会に大きな禍根を残す。

北海道では、JR北海道が10路線13線区を「自社単独では維持困難」と公表、地元で廃線を迫っており、現在2線が廃線を受け入れざるを得ない状況に追い込まれている。どの面からみても破綻しているリニア新幹線事業につき込む資金があるなら、北海道民が切実に望む地元路線維持のために使うべきである。改めてリニア中央新幹線事業の即時中止を求める。

## 2. JR北海道の「維持困難線区」を国の責任で維持できるよう必要な措置を講じること。また、JR北海道が申請している運賃値上げを認可しないこと。

### 【説明】

JR北海道が自社単独では維持困難な10路線13線区を公表（2016年11月）して2年8ヶ月が経過したが、地元から廃線を提案した石勝線夕張支線を除くと、地元が廃線に同意したのは札沼線一部区間（北海道医療大学～新十津川）だけにとどまっている。JR北海道はこの他、留萌本線（深川～留萌）、日高本線（鷗川～様似）及び根室本線（富良野～新得）もバス転換を適当とする「5線区」に位置づけ地元との協議を行うとしているが、地元同意の見通しは立っていない。

地元との協議が難航している原因は、これら路線が北海道の社会経済の基盤を形成する主要幹線の一部だからである。根室本線は、石勝線開通（1981年）以前は札幌と道東（釧路・根室方面）を結ぶ重要幹線としての歴史を持ち、石勝線が不通となった場合には代替路線となる可能性がある重要区間である。日高本線の営業キロは146.5kmで、博多～長崎間に匹敵するが、このような長大路線のバス転換は社会的影響が大きい。国鉄再建法に基づく特定地方交通線（廃止対象路線）の整理に当たって「乗客1人当たり平均乗車距離が30kmを超え、かつ輸送密度1000人以上」の路線が除外（国鉄再建法施行令第3条4号）された経緯を踏まえることが必要である。

また、JR北海道は5月、国土交通大臣に平均11%（消費税増税分含む）、最大30%の運賃引き上げを申請したが、地域による運賃格差のなかった旧国鉄の線路を承継したJRグループ各社間に巨大な格差が存在し現在も拡大を続けている。また、貨物とりわけ北海道産農産物の道外への輸送に鉄道が果たしている役割の重要性に対しては、経済団体・農業団体なども含む道内のコンセンサスになっている。このことは、7月1日に運輸審議会が開催した公聴会において安全問題研究会代表が公述したとおりであり、このような格差を放置したままの値上げには運輸審議会委員からも「国民の理解を得ることは困難」との意見が出されたところである。

JR本州3社が莫大な利益を上げながら、北海道で路線廃止の危機と運賃値上げが同時進行するという事態の根本にあるのは国鉄改革当時の分割手法の誤りである。北海道・四国両社で黒字路線はわずかに本四備讃線（瀬戸大橋線）のみという状況は看過しがたく、地方路線が継続的に維持可能となるような新たな制度設計に着手すべきであると考え、当面の措置として、JR北海道の維持困難路線の整理と値上げを中止させるよう求める。

<添付資料> [2019年7月1日、運輸審議会公聴会における安全問題研究会代表の公述書](#)

（以 上）