

2021年11月26日

国土交通省鉄道局長 上原 淳 様

平和と民主主義をめざす全国交歓会（ZENKO）
安全問題研究会

リニア中央新幹線及び整備新幹線問題に関する要請書

当会は、各公共交通機関の安全確保や維持・発展のための活動を行う団体です。これまで、国内各地の公共交通をめぐる安全問題、事故原因調査、ローカル線廃止問題などに関する活動を行ってきました。その結果を受け、本日、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、本要請の趣旨をご理解の上、本要請書に対して文書により回答を行われるよう要望いたします。

記

《中央リニア新幹線問題》

1. JR東海が進める中央リニア新幹線計画について

中央リニア新幹線については、問題が続出していることを踏まえ、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画の承認を取り消すとともに、建設工事を中止させること。

【説明】

JR東海が進めている中央リニア新幹線は、確たる需要予測もないまま建設が進められており、失敗公共事業の典型である。東京～大阪間全通予定の2045年度における「需要予測」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（年間675億人キロ）という非現実的なもので、2013年9月には山田佳臣JR東海社長みずから「（リニア新幹線は）絶対にペイしない」と発言している。ただでさえこのような状況にあり、事業の必要性自体疑問だったが、新型コロナウイルス感染拡大により密集状態での列車運行ができなくなり、既存の鉄道全体が大幅な乗客減となる中で、リニア新幹線を建設する必要はすでに全くなくなっている。こうした事業の必要性を精査せず、安倍政権当時、（独）鉄道建設・運輸施設整備機構法を改正してまでJR東海に対して行われた財政投融资による3兆円もの巨額の貸し付けをそのまま放置することは許されない。

また、①全区間の71%をトンネルが占める状態で事故が起きた場合の避難・救助体制、②超伝導磁気浮上式で動くリニアの電磁波の健康への影響、③山梨実験線での走行実験で明らかになった騒音問題、④静岡県内の生活用水として利用されている大井川での水量の減少、⑤南アルプスの直下、日本有数の地震帯である中央構造線をトンネルで貫くリニアの地震対策……等々、リニア中央新幹線には問題が山積している。

日本と同様にリニアの建設計画があったドイツでは、連邦議会が特別法を制定して自ら厳格な事業

評価を実施した結果、投資回収の困難性、深刻な環境破壊、他の鉄道との直通運転が一切できないネットワーク性の欠如などの問題点が明らかになり、2000年に計画は中止されている。現在、リニア方式による鉄道建設計画があるのは世界的にもごくわずかで今後も見通しは明るくない。工事現場での事故も続いており、リニア中央新幹線計画を直ちに中止すべきと考える。

《整備新幹線（北海道新幹線）問題》

2. 整備新幹線及び並行在来線の取り扱いについて

- ① 北海道新幹線は、現在、2030年札幌延長開業に向け工事が続いているが、並行在来線となる函館本線（長万部～余市間）については現在、JR北海道から鉄道廃止～バス転換を含めた提案が沿線自治体に対して行われている。こうしたことは整備新幹線の建設の前提条件を崩すものであり、国会としては、国がJR北海道を指導し、同区間の廃線提案を撤回させるよう求める。
- ② 北海道新幹線建設に当たって発生する膨大な建設残土の一部には有害物質・ヒ素を含んだものもある。これらは住宅地の近隣の処理場に持ち込まれる計画となっており、住民に健康被害を生じさせる恐れがある。また、財政制度等審議会からも事業の実効性に疑問が投げかけられていることを踏まえ、北海道新幹線の札幌延伸工事を中止すること。

【説明】

整備新幹線開業時における並行在来線の取り扱いを定めたものとしては「整備新幹線の取扱いについて」（平成8年12月25日政府与党合意）が唯一のものと考えられる。この政府与党合意では並行在来線の経営をJRから分離することのみが取り決められており廃線について言及していないが、新幹線の建設が並行在来線の輸送力不足を補うために行われることを事実上の前提としているためと思われる。整備新幹線開業時に並行在来線を廃止しなければならない程度の輸送密度しかないのであれば、そのような区間について新幹線事業を認可した国の判断の是非が問われるべきである。

過去の整備新幹線開業時においては、政府与党合意に基づき並行在来線を第三セクターに移管した例がほとんどで、北陸新幹線や九州新幹線の一部のように経営移管せずJRが運行を続けている区間もある。こうした中、JR北海道の経営事情の厳しさを考慮するとしても、法律や政府与党合意が想定していない並行在来線の廃止は、地域住民の移動手段や、災害などの非常時における鉄道貨物輸送の代替ルートを守る立場からも許されないと考える。

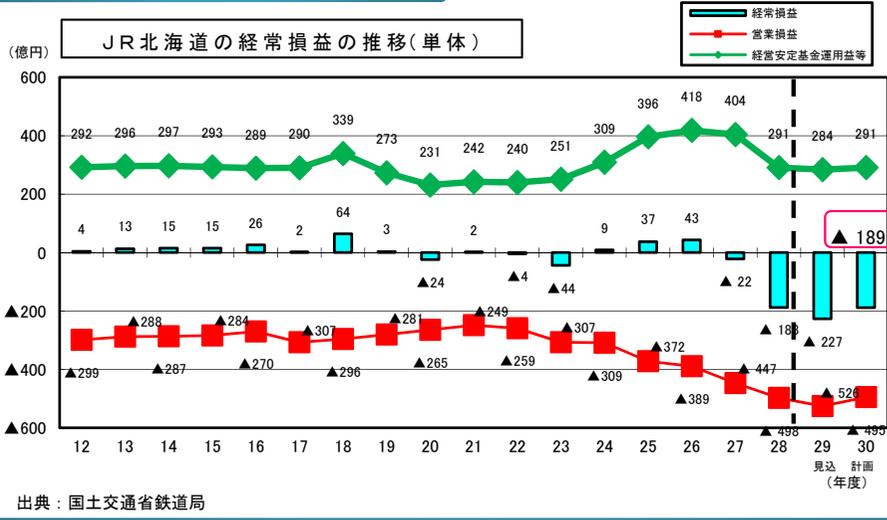
また、財政制度等審議会（財務相の諮問機関）が平成30（2018）年4月25日付けで公表した社会資本整備に関する報告では、『北海道新幹線（新青森～新函館北斗）では、開業前の想定（新幹線▲47億円、並行在来線等＋49億円）に比べ、赤字が大幅に拡大しており、JR北海道の経営状況を一層悪化させ、地域交通網の維持に影響を及ぼすおそれ』があり、『整備新幹線の着工5条件を含め、公共事業の事業採択に当たっては、客観的な見通し策定を制度的に担保し、こうした事例が繰り返されないようにする必要』があると指摘している（別紙参照）。JR北海道には経営破たんを、地元住民には汚染残土による解決不能な健康被害を押しつけ、利益よりはるかに大きな損失をもたらす北海道新幹線札幌延伸事業は中止し、在来線ネットワークを活かした交通政策に転換すべきである。

（以 上）

1. エビデンスに基づく事業評価の厳格化③ ～北海道新幹線～

- 北海道新幹線(新青森－新函館北斗)では、開業前の想定(新幹線▲47億円、並行在来線等+49億円)に比べ、赤字が大幅に拡大しており、JR北海道の経営状況を一層悪化させ、地域交通網の維持に影響を及ぼすおそれ。
- 整備新幹線の着工5条件を含め、公共事業の事業採択に当たっては、客観的な見通し策定を制度的に担保し、こうした事例が繰り返されないようにする必要。

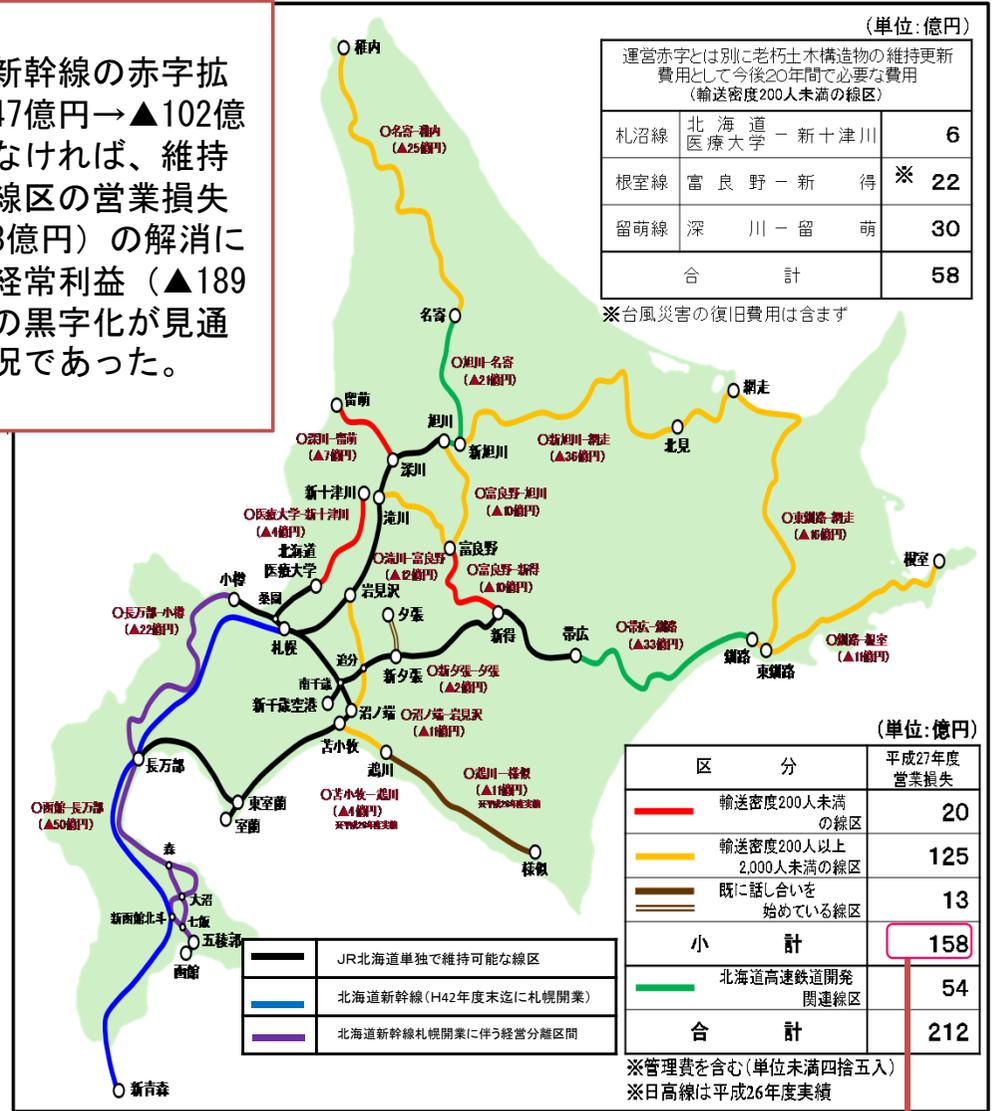
JR北海道の計上損益の推移



JR北海道単独では維持困難な線区について

(平成28年11月JR北海道発表資料より作成)

北海道新幹線の赤字拡大(▲47億円→▲102億円)がなければ、維持困難な線区の営業損失(▲158億円)の解消により、経常利益(▲189億円)の黒字化が見通せる状況であった。



JR北海道の新幹線と在来線等の営業損益の推移

(単位：億円)

	27年度実績	28年度(開業前想定)	28年度実績	29年度見込	30年度計画
新幹線	—	▲47	▲54	▲103	▲102
在来線等(並行在来線等)	▲447	▲398(+49)	▲444	▲426	▲393
営業損益全体	▲447	▲446(新幹線効果+1)	▲498	▲526	▲495

(注1) 在来線等の営業損益は、営業損益全体から北海道新幹線に係る営業損益を除いたもの。

(注2) 28年度(開業前想定)の営業損益は、貸付料算定時の営業損益の影響額を27年度実績に加えたもの。

出典：国土交通省鉄道局

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。

