



# 北海道の鉄道の再生を考える

～8つのポイント～

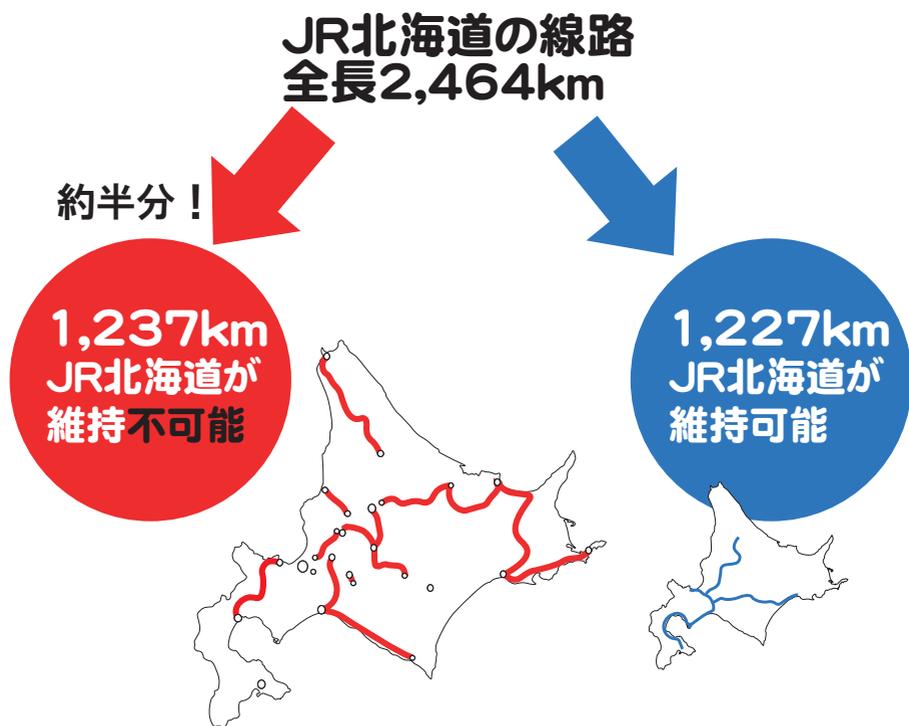
いま北海道の鉄道が岐路に立っています。

JR北海道は約半分の鉄道の存続が難しいと発表しました。このままでは北海道の鉄道の約半分が廃線になりそうです。

鉄道はこのままなくなってしまうてもよいものなのでしょうか？

北海道の鉄道は道民の財産です。わたしたち、みずから北海道の鉄道のあり方を再検討し、存続に向けて行動すべきではないでしょうか？

# 北海道から線路が半分消える？



JR北海道は道内鉄路 28 線区中、13 線区は「単独では維持困難」と発表（2016 年 11 月）、廃線やバス転換等について沿線自治体と協議に入る方針を明らかにしました。

他方、日高線や根室線（の一部）では相次ぐ自然災害で不通となり、復旧の目処も立っていません。加えて、新幹線が札幌まで伸びた（2030 年）時には、並行在来線である函館—小樽間は JR から経営分離され廃線の危険性があります。

このままでは、北海道の鉄路は半減し鉄道網は崩壊してしまい、元に戻すことができなくなります。

鉄路の再生と存続のために  
JR 問題をともに考えましょう

# わたしたちは、北海道知事に働きかけます

高橋はるみ知事宛 要請書

北海道知事 高橋 はるみ 殿

2016年11月、JR北海道は道内鉄路の半分近くに当たる10路線13区間を「JR単独では維持困難」とし、自治体に事実上不可能な負担を求める「上下分離」や「バス転換」などに向けて協議したいと発表しました。

北海道の鉄道は通学・通院など日々の道民の暮らしに直結しています。また、日本の食料基地である北海道の農産物の輸送をはじめ、国際的な人気が急拡大しつつある北海道観光にとっても欠かすことのできない交通輸送手段です。さらに、北海道の鉄路がもつ歴史的・文化的価値は、地域の未来を切り開くうえでかけがえのない財産です。

私たちは北海道の鉄路の存続・再生と地域の発展を求める立場から、以下の項目について署名をもって強く要請いたします。

- 1 鉄道を国の責任で維持・再生するように、国に対して強力に働きかけることを求めます。
- 2 北海道全体の鉄道網のあり方について、全道民に開かれた議論の場で、十分に時間をかけて結論を出すことを求めます。
- 3 知事はその先頭に立って、北海道の鉄路の維持・再生のために行動することを強く望みます。

ホームページ

<http://revive-railway.net>

署名用紙ダウンロード

ネット署名サイト

鉄路の再生・プラスα版



# 北海道の鉄道の再生と存続を考える 8つのポイント

## 1 維持困難→「廃線」「バスへの転換」



JR北海道は「上」の鉄道運行をJRが行い、「下」（線路とその保全）については、沿線自治体による負担を要求しています。「下」を負担できない自治体は「廃線」または「バスへの転換」を押しつけられようとしています。

しかし、バス転換の補助金はずっと保証されるわけではなく、将来的には自治体負担となり、バスの本数が減らされたり、値上げされたりします（11頁「道民の声」参照）。

## 2 経営危機の原因

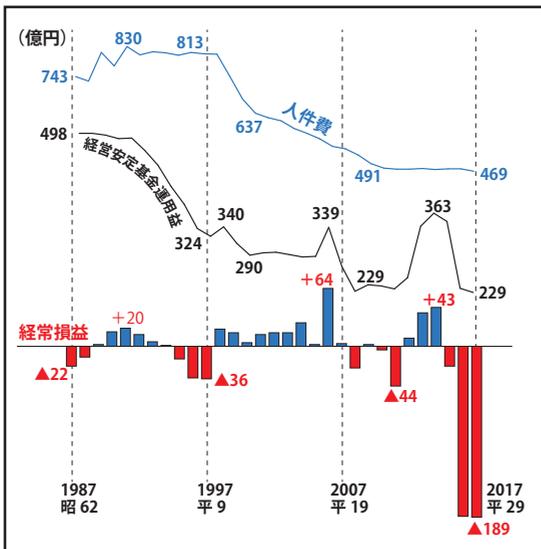
30年前に国鉄が分割・民営化されたとき、政府は「経営安定基金」を積み立て、その運用益で経営の赤字を補填し、JRを維持するシステムを作りました。しかし、金利の低下による運用益の目減り分は、この30年間で約4,600億円となりました。これがJR北海道を経営危機におとし入れた最大の原因です。

### 基金運用 の失敗

また、政府はJR貨物による鉄道使用料100億円（年）を負担しないで、30年間分で約3,000億円をJR北海道に負担させました。

助成金などを差し引いても、合計約6,700億円の未払いがJR北海道の経営危機を招いたのです。

鉄道運輸収入、経常損益等の推移



JR北海道資料より抜粋

JR北海道は赤字解消のため、社員13,000人を7,100人に削減し、さらにレールの修繕費や安全投資も削減しました。

その結果、事故や不祥事が頻発し、政府から改善命令を受けました。

しかし、公共交通としての鉄道は、政府が「下」を負担するなどの責任を放棄してしまいました。

JR危機の根本原因は、国の見通しの誤り

### 3 同じ公共交通なのになぜ違う？



道路・港湾・空港は

**国家予算**

北海道開発予算 2,300 億円



軌道・トンネル・橋梁等は

**JR北海道**

※駅の建設費は殆ど自治体負担です

自家用車・バス・トラック、船舶、航空機は民間運用でありながら、使用する施設（道路・港湾・空港）は国の責任で維持されています。JR北海道は政府が所有者であるにもかかわらず、施設（軌道・トンネル・橋梁）の所有・管理と車輛保有・運行を一体としてJR北海道に任せています。鉄道は、公共的インフラとして国の予算で整備するべきではないでしょうか。

北海道開発事業は、これまで道路・港湾・空港に多くの国費を投入し、建設・維持してきました。しかし、鉄道に関しては、開発予算の項目がありながら、予算は全くつけられていません。

日高線や根室線の一部は、いまだに自然（台風）災害で復旧のめども立たないままに放置され、不通となっています。

**軌道などの「下」を公共的インフラとして  
国が責任をもち、「上」はJR、民間企業、  
自治体などが運用するシステムを!!**

## 4 JR・道・国の姿勢は？

### ■ JR再生推進会議

再生会議は道民の代表ではなく、なんらの法的権限はありません。

再生会議は「聖域はない」として、民間手法の「選択と集中」をもって赤字路線の廃止をJR北海道に提言しています。

### ■ JR北海道

JRは市町村自治体に「下」(軌道・トンネル・橋梁)を負担させようとしています。しかし、地方財政が火の車の自治体への負担は初めから無理です。このJRの主張は廃線の口実にすぎません。

### ■ 北海道知事の姿勢

はじめから鉄道を3つに区分し廃線を推進しています。

1. 維持すべき路線。
2. 検討すべき路線。ただし、沿線自治体の地域負担が解決策。自治体が負担できなければ廃線への道か？
3. 他の交通機関への転換。バスの補助金は一時的であり、将来的には本数減少、料金値上げ。



**廃線  
可能性大**

道庁は鉄道再生・維持のための新たな制度を作らないといっています。

### ■ JR北海道を作り、所有者である国の姿勢

政府はJR北海道10年目にして、経営危機を予想しながらも、JRの自己責任だとして、政府の責任を棚上げにしています。

いままでに十分援助したといっていますが、JRへの未払い金約6,700億円については口をつぐんでいます。

**今のJR・知事・国の方針では、  
10~20年後に再び廃線の憂き目に!!**

## 5

## 改めて考える鉄道の役割

## ● 日常生活で安全・確実に利用できる交通手段

通勤・通学・通院・買い物・ビジネス活動など日常生活に必要不可欠です。

## ● 全国の交通ネットワークと結びついている

他の交通機関との連結が容易。近年増加傾向にある外国人の利用が増えています（10頁の表を参照）。

## ● 農水産物の貨物輸送

食糧基地北海道の農水産物等を本州へ輸送するのに大きな役割を果たしています。

## ● 地球環境に優しい鉄道

二酸化炭素排出量は、車の7分の1。

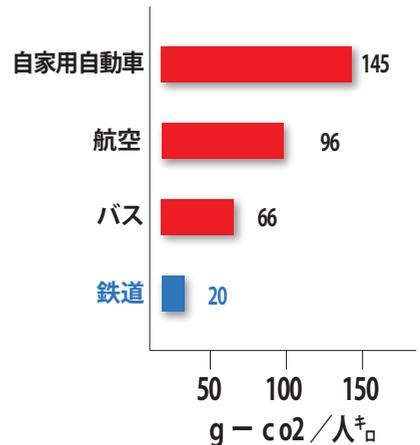
鉄道の社会的エネルギー消費量は、車の8分の1。

貨物列車による線路負荷の比較

	旅客(A) [百万人 <sup>※</sup> ]	貨物(B) [百万人 <sup>※</sup> ]	B ÷ A
北海道 JR	4,223	2,384	56%
本州 三社 JR	156,191	17,883	11%
四国 JR	1,392	81	6%
九州 JR	7,275	681	9%

北海道運輸局資料より抜粋

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



国土交通省資料より抜粋

## 6 ヨーロッパに学ぶ再生の鍵

政府は「公共的サービスの義務」として道路・空港、鉄道サービスを提供しています。

### スイス

スイスの面積は北海道の半分、鉄道距離はJR北海道の2倍ありますが、鉄道は自動車道路と同じく公共的インフラです。一定時間に必ず列車を走らせ、乗客のサービスを保証しています。

### スウェーデン

スウェーデンの一日の平均乗客数（輸送密度）は1,540人、北海道は5,323人です。政府を中心に責任をもって列車を走らせ、国民の移動の権利＝交通権を保証しています。

### フランス・ドイツ

自動車税・ガソリン税等を鉄道の維持のために使用しています。

ヨーロッパの鉄道は、道路などと同じように国が基本インフラとして線路の維持・整備に責任を持ち、その上を民間企業や自治体などが車両を走らせて有効活用しています。

**日本でもヨーロッパの制度に学び、  
抜本的に国が支援を行う必要があります**

## 7 いま新しい時代を考える

### ● 鉄道を位置づけて地域の将来を考える

全国的に大都市圏・中核都市圏以外の地域では過疎化に歯止めがかかりません。JR北海道が「単独では維持困難」とした沿線自治体も例外ではありません。鉄道の存続問題は、単にJR北海道という「一企業」の経営問題ではありません。将来的にどのような地域づくりを行って過疎を克服し、地域を発展させていくのか、その計画を策定するにあたっては、全道・全国と結びつく鉄道をしっかりと位置づけていく必要があります。

### ● 鉄道の存廃問題は札幌も無関係ではありません

札幌に住んでいる人から見れば、赤字路線の廃止はやむを得ないとも考えるかもしれません。しかし、これまでの札幌の発展は、全道各地域と密接につながっていることからもたらされたもので、「維持困難」とされる沿線地域がこれ以上元気をなくせば、やがては札幌の活気も失われていきます。また、急増している国内外からの観光客の多くは、札幌を起点とした鉄道で道内各地域へ移動しています。各地域との連結をなくしては札幌の魅力は薄くなります。加えて、道内外からの貨物列車は北海道経済を支える重要な輸送手段です。

鉄道の存廃は、北海道の将来発展に関わる大事な問題で、札幌だけが無関係ということにはなりません。

アジア観光客の日本周遊での移動手段（複数回答・%）

	鉄道	新幹線	タクシー	乗合バス	旅行会社が 手配した車	貸切バス	レンタカー	飛行機
2012年	29.1%	53.7%	29.0%	17.3%	19.1%	21.2%	9.7%	43.2%
2017年	<b>59.4%</b>	53.9%	32.0%	30.7%	24.3%	17.3%	15.2%	<b>8.1%</b>

（日本政策投資銀行北海道支店調べ・2017年11月）

### ● 地域づくりにとっての鉄道を再認識する

近年、人口減少社会、高齢化社会において重要な役割を担う公共交通機関として鉄道が再認識されつつあります。バス・トラックのドライバー不足への対応や社会的弱者等の移動手段として、鉄道は今後ますます重要性を増してくるでしょう。これからの地域づくりにとって、鉄道の再認識が求められています。

## 8 道民の声

### 【北海道商工会議所連合会～北海道の鉄道維持に関する提言・要望書(2017年5月)より】

当面の対策としては、国に、現在のJR北海道に対する経営安定基金やJR貨物からの線路利用料など、経営支援策としてのスキームの見直し・再構築について要望する。また、当面の間、JR北海道の経営対応として、国からのさらなる支援をお願いする。

中長期的な対策としては、分割民営化、二島(北海道、四国)会社等に関する国のスキームの見直し・再構築。新たなスキーム・制度の検討としては、地方鉄道維持を目的とした鉄道利用者からの「ユニバーサルサービス料」の徴収など。JR北海道の経営に対する抜本的な見直しなど。

### 【国鉄分割・民営化＝JR 30年を検証する 2017/4/1札幌集会】

地域の動脈として安全な公共交通を確保する視点から必要な設備投資も行き、昨年来のダイヤ改正での通学列車「減便」を見直すなど、地域住民の足の維持、利便向上をはかること。

### 【石北沿線ふるさとネットワーク、JR日高線を守る会】

「食と観光」は北海道創生戦略の中核的課題であり、「観光立国北海道」をめざすためにも、また2030年を念頭に置く時代認識からも、観光路線、物流路線、生活路線はどれも戦略的に必要とされる。

### 【日高線復旧等を踏まえた日高の未来を考えるフォーラム】(来場者アンケート)

高齢者が、車をやめたら生活できなくて、一人また一人と町を出て都市部へ出て行っています。列車が通らなくなってから加速されています。憲法が生かされていません。庶民の声が大切だと思います。

道路、港湾、空港は鉄道と同じ交通手段。しかし、鉄道以外は公共投資で整備が行われている。この違いはおかしい。鉄道も公共投資で整備し、運営はJRで行うことが公平である。(移動の自由は国民の生活権、生存権である。憲法25条でうたわれている。)

三石から苫小牧までバスで行きましたが、トイレもないし体も疲れ、バスはとても大変です。JRが早く通ることを願っています。国はムダなところにお金を使わないで、国民の足を守ってほしい。

### 【北見商高(北見市)の場合～毎日新聞 2017/08/25 付より】

・・・美幌方面から最寄りの石北線愛し野駅に着く列車は午前7時17分の次は午前8時31分で始業に間に合わない。北見方面への帰りは、午後3時32分発の列車で帰らせないと次は2時間後になるため、始業時間を繰り上げた。・・・各地で部活・学園祭の準備が終わった後の足が確保できない、午前授業や体調不良でもすぐに帰れないなどの意見が出た。・・・遠軽高は名寄線が分割民営化の際に廃れ、中湧別から通っている生徒の交通費がかつては月6,570円で済んだのが、バス転換5年後は約1万6,000円、現在は2万520円になった。

# 「50万署名」へのあゆみ

---

- 1987年4月 国鉄分割・民営化でJR北海道を含むJR7社（1貨物含む）が発足
- 2011年5月 石勝線トンネル内で特急列車が脱線・炎上事故
- 2013年9月 函館線大沼駅構内で貨物列車が脱線（8月にも八雲町内で脱線事故）
- 2015年6月 JR北海道再生推進会議、「選択と集中・路線廃止」の提言書をまとめる
- 2016年11月 JR北海道、10路線13区間を「JR単独では維持困難」と発表
- 2017年2月 北海道運輸交通審議会・鉄道WT、「6区分に性格分けした」報告書提出
- 2017年2月 国鉄分割・民営化30年検証のため、「JR北海道研究会」発足
- 2017年5月 JR北海道研究会主催で「JR北海道再生のためのシンポジウム」開催
- 2017年8月 「北海道の鉄道の再生と地域発展をめざす全道連絡会」設立準備会
- 2017年10月 「北海道の鉄道の再生と地域発展をめざす全道連絡会」設立総会
- 2018年3月 全道連絡会、道庁記者クラブにて「50万署名」行動を発表

## 《編集》

### JR北海道研究会

---

- ・浅川雅己（札幌学院大学准教授）
- ・奥田 仁（北海学園大学名誉教授）
- ・唐渡興宣（北海道大学名誉教授）
- ・川村雅則（北海学園大学教授）
- ・小坂直人（北海学園大学教授）
- ・小田 清（北海学園大学名誉教授）
- ・高田 純（札幌大学名誉教授）
- ・武田 泉（北海道教育大学准教授）
- ・美馬孝人（北海学園大学名誉教授）
- ・宮田和保（代表・北海道教育大学名誉教授）

## 《発行》

---

発行日 2018年3月15日

発行者 北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道連絡会

〒060-0061 札幌市中央区南1条西5丁目 愛生館ビル5F

さっぽろ自由学校「遊」気付

☎ 011-252-6752

ホームページ <http://revive-railway.net>

---

表紙写真 フォトグラファー 大滝恭昌