

JR北海道問題への提言

2016年12月

日本共産党北海道委員会

I、JR北海道で何が起きているのか

JR北海道では、2011年5月に石勝線トンネル内で特急が脱線火災事故を起こし、12年2月には函館線八雲駅構内、3月には留萌線で列車脱線事故、4月と9月には江差線で貨物列車が脱線事故を起こしました。更に、13年にも、1月に根室線の特急が走行中にドアが開き、7月には千歳線の特急が出火、8月と9月に函館線で貨物列車が脱線する等の事故が続きました。この事態を重視した国土交通省は、2014年1月に鉄道事業法に基づく「業務改善命令」とJR会社法に基づく「監督命令」を通告しました。これを受けて、同年6月に「JR北海道再生推進会議」（高橋はるみ知事、吉見宏北大教授等8人。議長は宮原耕治日本郵政会長）が設立されました。しかし、その後も、同年10月に164力所のレールの異常を放置していたことが明らかになり、15年1月には、日高線が高波による線路脇の土砂流出が起きて、

鶴川一様似間の116号が不通になり、同年12月には、旭川市の風山トンネルで火災が発生しました。風山の事故を契機に、同様の危険性がある旧式トンネルが11力所あることも明らかになりました。このようなか、JR北海道は、2015年3月20日に「安全投資と修繕に関する5力年計画」を国土交通省に提出しています。このなかでは、安全投資や修繕、検査、保守などについての計画を示す一方で、「使用頻度の少ない設備・ご利用が著しく少ない列車の見直しなど』『選択と集中』をすすめる」ことも明らかにしました。

II、何故このようになってきているのか

2016年に入ると、2月には不通のまま1年以上経った日高線について、復旧後の運行への自治体の負担を復旧の条件にするとの態度を明らかにし、翌3月のダイヤ改正では、普通列車全体の7%にあたる1日79本が

1、必要な設備投資と修繕を怠ってきた経営方針

2011年以降の多くの事故やレール異常の放置などの不祥事で、JR北海道が安全対策を放置していた実態が明らかになりました。

その中には、例えば、札幌市内のJR駅で3番目に多い1日約1万4千人が乗車する新札幌駅の全長2・3キロにわたる高架橋の老朽化等も含まれています。この高架橋は、2006年には落ちてきた七ルタル片が歩行者に

I、JR北海道で何が起きているのか

II、何故このようになってきているのか

1、必要な設備投資と修繕を怠ってきた経営方針

2、危機的な財務状態

III、「問題の本質」と「本質から外れたJR北海道の対策」

- 1、問題の本質
- 2、本質から外れたJR北海道の対策
- 3、北海道の基幹の公共交通機関としての役割を放棄する態度
- 4、不誠実なJR北海道の態度

IV、JR北海道問題解決のための5つの提案

- 1、日高線の復旧工事を直ちに始めるよう提案します。
- 2、「鉄道事業を抜本的に見直す方針」の撤回を提案します。
- 3、新幹線の札幌延伸は、再検討するよう提案します。
- 4、国と地方公共団体が地域公共交通の衰退を止め、維持と改善に責任を果たすよう提案します。
- 5、国が北海道の鉄道路線を守る責任を果たすことを提案します。

の今後のあり方を自治体と折衝する部署」―「地域交通改革部を新設し、森町と長万部町の5駅の廃止や札幌・稚内間の特急3本のうち2本の短縮を進めながら、7月29日に島田修社長が記者会見で、「鉄道事業を抜本的に見直す方針」を表明しました。

当たる事故があり、高架橋の真下にある店の人たちは「長い貨物列車が通るとミシミシと音がする」と言います。JR北海道の島田修社長は今年2月に、「新札幌高架橋は耐震診断を行った結果、全体の97%にあたる760本の橋脚に補強が必要なことが判明し、阪神大震災クラスの地震があれば、崩れる可能性がある」と明らかにしました。高架橋は全道で17力所ありますが、このうち52年前に完成した小樽高架橋（小樽・南小樽間）は、め宮城県沖地震（1978年）後の基準すら満たしていない高架橋が、函館線と千歳線、宗谷線に合せて7力所あり、この7力所を含めた14力所が阪神大震災（1995年）以前の耐震基準で立てられた高架橋です。

更に、一般の橋梁やトンネルでも、橋梁の9%―277本、トンネルの12%―21本が100年以上経っていて、この耐震補強には多額の費用が必要と言われています。

また、今年5月28日、30日に連続してトラブルを起し、140本が連休、部分連休をし、3万人以上に影響を与えた列車集中制御装置は、25年経っていて老朽化が懸念されていますが、部品の調達が難しいと言われています。



「JR北海道再生推進会議」が2015年6月に開いた「JR北海道再生のための提言書」では、「重要な課題として認識すべき事項として、土木構造物の老朽化対策がある。橋梁、トンネル、護岸など、北海道の鉄道開業期に構築された土木構造物が老朽化しており、線区を維持するためには大規模な更新や長寿命化対策が必要となっている。また、耐震補強についても、処置が必要な箇所が多く残されている。」と、問題の根本が「必要な設備投資と修繕を怠ってきた」JR北海道の経営方針にあったことを明らかにしています。

2、危機的な財務状態

2015年11月、道の「第1回地域公共交通検討会議」（学識経験者や交通事業者、自治体首長、経済団体役員等16人。議長は石井吉春北大公共政策大学院長）で、JR北海道の小山俊幸常務は次のように話しています。「経営安定基金の方は、

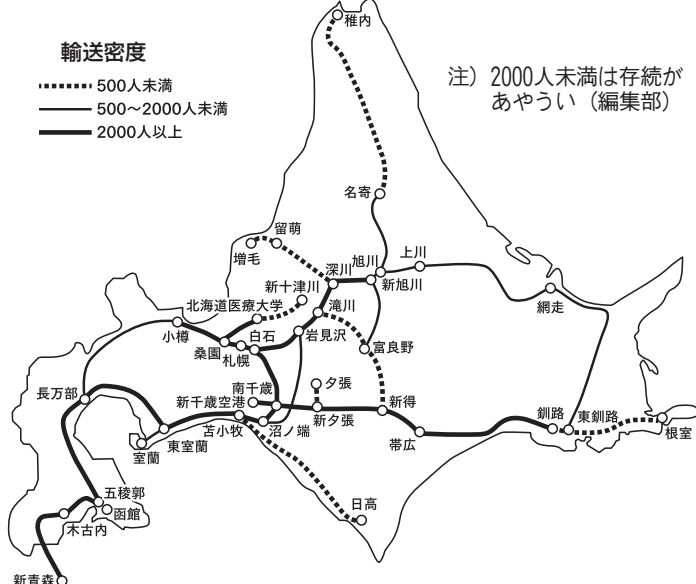
2016年12月号外
発行所／ほっかい新報社
発行所 平065-0012
札幌市東区北12条東2丁目3-2
電話 011(72)2138 (昭和40年8月10日第三種郵便物認可)

日本共産党北海道委員会は、「JR北海道問題の提言」を発表しましたので紹介します。ご意見、ご要望は、TEL 011-750-1500に。



平成27年度の利用状況

= JR北海道 HP から



※日高線は連休中区間のバス代行を含めた数字

(1面からの続き)
る、設備投資についても、先送りし、実施するといったような、大変厳しい経営を強いられたという状況でございませう。」「この状況の中で安全投資と、修繕に関する5年間の計画を策定しました。投資については1200億、修繕については1400億、合わせて2600億のお金をかけて、安全基盤を整備していくというところで、今、全力をあげて、その安全の確保に努めているところでございませう。しかしながら、このような収支状況の中で、これらの支出をしても、いくとどうなるかという点については、毎年営業損失では

400億ほどの赤字が見込まれるというところで、そういう意味で大変厳しい経営状況になります。」「また、島田社長は、今年3月20日、2016年度の事業計画を国土交通省に認可申請したあとの記者会見で、「当初計画での経営赤字は4年連続で、純損失は5年ぶり。」「営業損失は465億円

で、15年度見直しに比べ17億円改善するが、経営安定基金の運用益が15年度の342億円から226億円に大幅に減ることから経営赤字が膨らんだ。」と述べ、「資金ショート寸前の状態」「この度の事業計画を国土交通省に認可申請したあとの記者会見で、「当初計画での経営赤字は4年連続で、純損失は5年ぶり。」「営業損失は465億円

III、「問題の本質」と「本質から外れたJR北海道の対策」

1、問題の本質
JR北海道では2001年以後の5年間で、国や被災が続出していま

が発足した1987年以後の28年間で起きていなかったような深刻な事故や被災が続出していま

安定資金の利息収入Ⅱ「運用益」で赤字を補填することに、強引に設立させました。

しかし、「運用益」は、JR北海道設立当初は498億円ありましたが、6年目から下がり始め、14年目には300億円を割り、2011年頃には230億円前後にまで落ち込みました。単純に計

算しても、JR北海道発足から2014年までの28年間で、設立当初予定された1兆39944億円の「運用益」が、実際に9757億円、実に4187億円も少ないのです。減り始めた6年目からの平均で、年182億円の減少です。(資料)

「JR北海道再生推進会議」が2015年6月26日に出した「JR北海道再生のための提言書」では、(1)経営安定基金運用益を確保することにより安定した経営をめざすこととしていたが、平成20年度は、運用益が会社発足当初の1/2以下となるなど減少し、経営を圧迫したとしてい

「運用益」が減少したのは、バブル崩壊、低金利政策など国政の影響であり、JR北海道設立の経緯から見ても、国が責任を持って対処すべき問題です。

このことについては、道の「地域公共交通検討会議の第1回会議でも、「言わば、最初の国鉄民営化時の国が示した枠組み

しかし、最近のJR北海道の動きと対策は、それを疑わせるものになっています。

前項で紹介した「持続可能な交通体系のあり方」について、「これは、最初のベ

「2、本質から外れたJR北海道の対策」

JR北海道の島田社長は、7月29日の記者会見で「鉄道事業を抜本的に見直す方針」を正式に表明しました。

この2カ月前の5月31日に、「JR北海道再生推進会議」が9回目の会議を行なっています。この会議では、島田社長が「一本目は、鉄道事業の骨太の課題について、また、提言書でも提起していた

「1、問題の本質」で触れたように、「JR北海道を発足したときの資

「1、問題の本質」で触れたように、「JR北海道を発足したときの資

「1、問題の本質」で触れたように、「JR北海道を発足したときの資

「1、問題の本質」で触れたように、「JR北海道を発足したときの資

「1、問題の本質」で触れたように、「JR北海道を発足したときの資

「1、問題の本質」で触れたように、「JR北海道を発足したときの資

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

「3、北海道の基幹的公共交通機関としての役割を放棄する態度」

割を堅持し、国に対して必要な指摘と要望を行ない、道と連携して対策を講ずるべきです。

4、不誠実なJR北海道の態度

これまでのなかで、道「地域公共交通検討会議」などでJR北海道の経営と財務の危機の根本的な要因が、「国鉄民営化時の国が示した枠組みが機能していない」ことにあるにもかかわらず、JR北海道がこの本質問題にまともに対応していないことを述べました。が、同様な不誠実な態度は随所に見られます。JR北海道が、7月28日の道の「第3回地域公共交通検討会議」に提出した「持続可能な交通体系のあり方について」の文書を見てみましょう。

①「経営の厳しさ」を「人口減少」のせいにするごまかし

「持続可能な交通体系のあり方について」は、最初のページで「当社の経営状況は極めて厳しく、また当社が経営基盤を置く北海道は、全国を上回るスピードで人口の減少が進んでいることから、それぞれの地域特性に応じた「持続可能な交通体系のあり方について」、地域の皆様に早急にご相談を開始させていただきます」と考えております。と、「北海道の人口減少が経営問題の中心」のような言い方をしています。

しかし、同文書の29ページの「③経営状況について」を見ると、JR北海道発足時の1988年度は営業損失が533億円だったのに対して、2009年度は営業損失249億円、2016年度以降の営業損失460億円と、いずれも発足当時より営業損失は減少して

います。しかも、今年3月に開業した北海道新幹線は当面年40〜50億円の赤字が続くと言われていいますから、2016年度以降の営業損失は新幹線を除くと410億円前後で、開業時から120億円前後も少なくなっているのです。(資料2)これが、JR北海道発足時の20線区、営業費3193億、社員1万3千人から、2016年には14線区、営業費2586億、社員7千人まで削減し(資料3)、地域住民と従業員に犠牲を押しつけて経費を削減した結果であるにもかかわらず、人口減少が経営を厳しくしている」と大袈裟に言うのはごまかしです。

②「当社単独で維持することが困難な線区」と言うごまかし 「持続可能な交通体系のあり方について」は、「持続可能な交通体系のあり方」に関する地域への相談について」との項目を設け、「当社単独では維持することが困難な線区」については、地域の交通を確保することを前提に、それぞれの地域に適した「持続可能な交通体系のあり方」に関する「当社単独で維持することが困難な線区」に、先述述べたような本質問題を避けるごまかしを含めて、地域への皆様へのご相談を開始する」としています。

③「鉄道とバスのコスト構造化比較のごまかし」 「持続可能な交通体系のあり方」については、「地域特性に応じた持続可能な交通体系について」との項目を設け、そのなかで「鉄道とバスのコスト構造比較」を行なっています。ここでは、「輸送に直接必要な費用(燃料費、乗務員の費用など)」「車両の維持や修繕等に係る費用」「施設の維持や修繕に係る費用」の維持費を比較し、JR北海道の維持費が、JR北海道の維持費の100倍以上に相当することはないだろう。前者を1%だけ節約すれば鉄道は維持できる計算だが、それはおかしな考え方だろうか。」と述べています。

日本総合研究所主幹研究員の漢谷浩介氏は、「JR北海道の2015年度の修繕費は、営業赤字の4分の3に当たる314億円。対して、東日本高速道路(不況コスト東日本)は、道内の高速道路(有料区間)の修繕に3倍の959億円をかけています。距離1キロ当たりで計算してみると、高速道路の維持費は鉄道の10倍以上だ。これ以外に市町村の単独予算もある。道の道路に投入されている公費が、JR北海道の経常赤字の100倍以上に相当することはないだろう。前者を1%だけ節約すれば鉄道は維持できる計算だが、それはおかしな考え方だろうか。」と述べています。

自分と都合の良い数字だけをあげて鉄道が割高に見せるごまかしです。

IV、JR北海道問題解決のための5つの提案

1、日高線の復旧工事を直ちに始めるよう提案します。

日高線が不通になってから1年半以上になりませんが、JR北海道は事実上放置しています。この間に線路上に更なる被害、別の箇所での路盤崩落も起きています。これまで述べてきたように、JR北海道が財務問題を理由にして日高線の復旧を始めないことは妥当ではありませぬ。また、JR北海道が放置すればするほど、線路や路盤が劣化し、

被害が拡大することは明らかです。JR北海道に日高線の復旧工事を直ちに始めるよう提案します。また、台風による被害を連れている路線の早期の復旧と運転再開に全力をあげよう求めます。

2、「鉄道事業を抜本的に見直す方針」の撤回を提案します。

JR北海道の島田修社長は、7月29日に記者会見を開き、「鉄道事業を抜本的に見直す」方針を

表明しましたが、先に述べたようにこの方針は、問題の本質から外れています。「JR北海道再生推進会議」の提言書でも「例えば、事業分野の縮小や使用頻度の少ない設備の見直し、利用者の多い路線で輸送サービスレベルの向上を図りつつ、一方で列車の減速や減便を行うといった対応、鉄道特性を發揮できない線区の廃止を含めた見直し、などJR北海道の経営全体について聖域のない検討を行うことが必要である」と、「利用が少ない線区」の廃止の決断を迫る一方で、「北海道の交通を議論する際、JR北海道だけの対応では北

「地域特性に応じた持続可能な交通体系について」との項目を設け、そのなかで「鉄道とバスのコスト構造比較」を行なっています。ここでは、「輸送に直接必要な費用(燃料費、乗務員の費用など)」「車両の維持や修繕等に係る費用」「施設の維持や修繕に係る費用」の維持費を比較し、JR北海道の維持費が、JR北海道の維持費の100倍以上に相当することはないだろう。前者を1%だけ節約すれば鉄道は維持できる計算だが、それはおかしな考え方だろうか。」と述べています。

「地域特性に応じた持続可能な交通体系について」との項目を設け、そのなかで「鉄道とバスのコスト構造比較」を行なっています。ここでは、「輸送に直接必要な費用(燃料費、乗務員の費用など)」「車両の維持や修繕等に係る費用」「施設の維持や修繕に係る費用」の維持費を比較し、JR北海道の維持費が、JR北海道の維持費の100倍以上に相当することはないだろう。前者を1%だけ節約すれば鉄道は維持できる計算だが、それはおかしな考え方だろうか。」と述べています。

「地域特性に応じた持続可能な交通体系について」との項目を設け、そのなかで「鉄道とバスのコスト構造比較」を行なっています。ここでは、「輸送に直接必要な費用(燃料費、乗務員の費用など)」「車両の維持や修繕等に係る費用」「施設の維持や修繕に係る費用」の維持費を比較し、JR北海道の維持費が、JR北海道の維持費の100倍以上に相当することはないだろう。前者を1%だけ節約すれば鉄道は維持できる計算だが、それはおかしな考え方だろうか。」と述べています。

「地域特性に応じた持続可能な交通体系について」との項目を設け、そのなかで「鉄道とバスのコスト構造比較」を行なっています。ここでは、「輸送に直接必要な費用(燃料費、乗務員の費用など)」「車両の維持や修繕等に係る費用」「施設の維持や修繕に係る費用」の維持費を比較し、JR北海道の維持費が、JR北海道の維持費の100倍以上に相当することはないだろう。前者を1%だけ節約すれば鉄道は維持できる計算だが、それはおかしな考え方だろうか。」と述べています。

3、新幹線の札幌延伸は、再検討するよう提案します。

ローカル線の廃止や減便をすすめる一方で、延伸は、並行在来線のJRからの経営分離の問題や事業費が大幅に膨らむ懸念、自然環境問題など、多くの問題を未解決のまま、「着工先にあるべき」です。再検討するよう提案します。

国と道「JR北海道は、住・移動の自由(第22条)、生存権(第25条)、幸福追求権(第13条)など関連する人権を集合した新しい人権です。国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには、交通・移動の権利を保障し行使することが欠かせません。しかし、自民党政権のもとで進められてきたモータリゼーション推進、自動車優先・道路偏重の交通施策が地域公共交通の衰退などの様々な弊害をもたらしました。そのため、これまで住民の足となってきた鉄道や

国と道「JR北海道は、住・移動の自由(第22条)、生存権(第25条)、幸福追求権(第13条)など関連する人権を集合した新しい人権です。国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには、交通・移動の権利を保障し行使することが欠かせません。しかし、自民党政権のもとで進められてきたモータリゼーション推進、自動車優先・道路偏重の交通施策が地域公共交通の衰退などの様々な弊害をもたらしました。そのため、これまで住民の足となってきた鉄道や



(3面からの続き)
バスなどの路線廃止が相次ぎ、地域公共交通が衰退し、自家用車を利用していきなり高齢者等、移動が



大きく制限される「移動制約者」が増大していき、したがって、地域公共交通の衰退を止め、維持確保改善すること、

大きく制限される「移動制約者」が増大していき、したがって、地域公共交通の衰退を止め、維持確保改善すること、

事業者任せでなく、国と地方公共団体など行政府が、財源の補助を含めて努力すべきであり、地域公共交通を維持するために必要な鉄道線路の財源は、国と地方公共団体、JRの責任と共同によって確保すべきです。

5、国が北海道の鉄道路線を守る責任を果たすことを提案します。

JR北海道では2011年以後の5年間で、国鉄分割・民営化で新会社が発足した1987年以後の28年間で起きていなかったような深刻な事故や被災が続出して、JR北海道の公共交通に対する考え方の問題が根本ですが、それと同様に重要な問題は国の問題です。JR北海道は、国が「赤字」を前提に設立した公共交通会社です。そのため、国は分割・民営化を強行するために、JR北海道設立時に682.2億円の経営安定資金を用意し、その利息収入の「運用益」で赤字を補填する計画をつくり、強引に設立させました。しかし、「運用益」は、バブル崩壊、低金利政策など国政の影響で6年目から下が始め、14年目には300億円を割り、2011年には230億円前後にまで落ち

も要請し、JR北海道をはじめとした地域公共交通の衰退を止め、維持改善に責任を果たすよう進めるべきです。その際「運用益の半減問題」や「線路使用料問題」(この数年は40~50億円の赤字が続くと言われながら莫大な資金を投入する新幹線の札幌延伸問題など)も含めて検討すべきです。

も要請し、JR北海道をはじめとした地域公共交通の衰退を止め、維持改善に責任を果たすよう進めるべきです。その際「運用益の半減問題」や「線路使用料問題」(この数年は40~50億円の赤字が続くと言われながら莫大な資金を投入する新幹線の札幌延伸問題など)も含めて検討すべきです。

込みました。これは、JR北海道設立の経緯から見ても、国が責任を持つて対処すべき問題です。また、JR北海道が負っている線路維持経費について、道の「地域公共交通検討会議」で議論になり、道は今年8月5日、国土交通省に対して「線路使用料のルール」を見直すなどして、国の措置でJR北海道の負担を軽減するよう要望書を提出しています。このことについて、国がJR北海道の負担を軽減する財政措置をするよう求めます。

国が道路と同様に、基幹的地域公共交通機関としての鉄道の維持に必要な資金を投入する方向で、当面の諸問題の解決を図るとともに、「国鉄の分割・民営化」の検証と見直しを行ない、北海道の鉄道路線を将来にわたって守る責任を果たすことを提案します。

国等の支援措置(H23~)
・設備投資支援(600億円)
・機構特別債券の発行

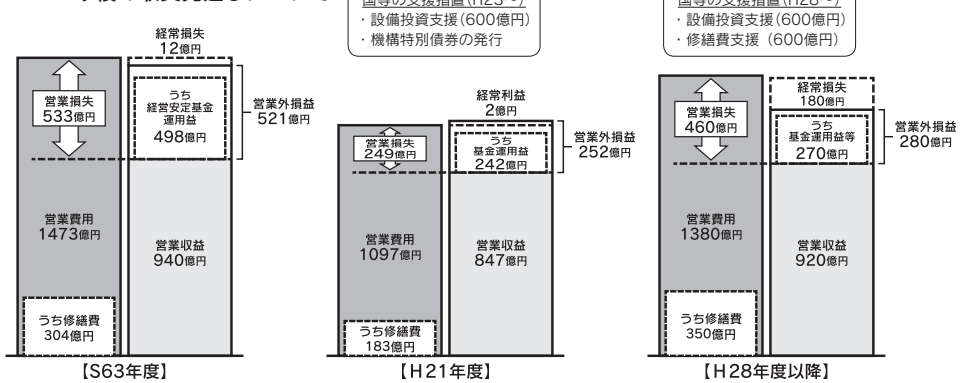
(資料1)

経営安定基金「運用益」推移

年度	金額 (単位億円)
1987	498
1988	498
1989	495
1990	489
1991	490
1992	469
1993	444
1994	408
1995	378
1996	337
1997	324
1998	340
1999	312
2000	292
2001	296
2002	297
2003	293
2004	289
2005	290
2006	339
2007	273
2008	231
2009	242
2010	240
2011	235
2012	254
2013	341
2014	363
累計	9,757
初年度の金額が継続した場合の累計金額	13,944

(資料2) 経営状況について

今後の収支見通しについて



- 安全投資と修繕に関する費用は確実に確保するため、安全に係る費用を先に決めたくて全体の収支計画を策定することとし、修繕費は350億円を計画している。
- しかし、営業損失は460億円となり経営安定基金運用益などでは補いきれず、今後、180億円規模の経常損失を計上することとなる。

(資料3)

発足当時の鉄道営業キロ・社員数等

	会社発足時	主な増減事由	現在
鉄道営業キロ	20線区 3,192.8km (S63初)	特定地交線等の廃止 北海道新幹線等の開業	14線区 2,586.7km (H28初)
鉄道運輸収入	705億円 (S63実績)	H8の800億円をピークに減少	685億円 (H27実績)
旅客輸送人員	103百万人 (S63実績)	札幌圏の利用増加	134百万人 (H27実績)
旅客輸送人キロ	4,557百万人キロ (S63実績)	都市間(長距離)の利用減少	4,320百万人キロ (H27実績)
鉄道車両数	1,396両 [うち電車176両、気動車565両] (S62末)	特定地交線等の廃止 機関車・客車の廃止 電車による共通運用(札幌圏)	1,060両 [うち電車426両、気動車462両] (H27末)
駅数	619駅 [うち有人駅143駅] (S63初)	特定地交線等の廃止 ご利用の少ない駅の廃止	435駅 [うち有人駅106駅] (H28初)
社員数	約13,000人 (S63初)	業務の効率化 早期退職の実施	約7,100人 (H28初)

※会社発足はS62.4.1であるが、海峡線の開業前であることから「会社発足時」の諸元は海峡線開業後(S63)を記載