

道内の交通で現在起きていること

—高規格道路建設とJR北海道事故多発の両面から考える—

北海道教育大学札幌校准教授 武田 泉

今回、前半は北見道路建設問題（裁判1審判決等）、後半はJR北海道問題（これまでの経緯と今後どうすべきか）について、お話しします。

第1テーマ 北見道路問題

■ 北見道路問題の経緯

この春、「北見道路」という高規格道路が10.4km開通しました。この道路は、北見市の南の里山を串刺しするように、トンネルや橋を多数建設しました。その結果、希少動植物の生息環境が悪化し、同時に道路計画や手続きに疑問が提起されました。どこが問題かと言うと、事実上高速道路の北海道横断自動車道の延長線で、つながる見通しが全くない抜本的見直し区間の先に、こうした道路を10kmだけ細切れで作ったわけです。その工事費は400億円。開発局側は、一般国道のバイパスを作ると主張していますが、どう考えても単独では無意味な道路です。

地元住民の住民監査請求が却下されたため住民訴訟を提起し、被告は道知事、補助参加人が国で、道庁による直轄負担金の支出が違法ということで損害賠償をせよという裁判を提起しました。論点は2つで、自然保護上の問題では生物多様性条約に反するという論点で、もう一つが道路建設手続き上の問題でした。今年9月に1審の第2次訴訟の判決が出て、敗訴ではあったものの、裁判所は国の主張に疑問を呈するような判断をしました。つまり判決理由では、国の説明責任の不備や自然保護対策の不徹底が指摘されたのです。原告団は控訴し、現在札幌高裁で審理中です。



「きたのみち通信」16号（2013年6月、北北海道の高速道路を実現する会発行）

これは推進側が作成した見取図ですが、旭川方面から国

道39号線を走行して北見の市街地を通り抜けますが、北見道路はバイパスということで北見市の南側をくりぬいていますが、この北見西ICは帯広方面からの高速道路（新直轄区間）とつながる計画です。このICは、北見道路（一般国道のバイパス）と北海道横断自動車道網走線（高速道路）と、書類上は別種別なのですが、物理的には道路構造令上「1種3級」と「高速道路」の規格で、見た目にも全く差が無いものです。このICの片方の北見道路が、「高速道路」ではなくて「一般国道の改良事業（バイパス）」だと強弁するわけです。ところが、取り付け道路が3～4kmもあって、国道39号線の方が「渋滞する」とされながら、ほとんど渋滞は無いと地元の人は言います。このようにバイパスを通して迂回することは、ほとんど考えられません。取付道路には踏切もあり、直角に曲がる交差点が複数あります。ICでは曲がる箇所が交差していて、どこから入ったらいいかわからないような構造になっています。



農業水産物の物流など供用効果が期待される「北見道路」

これは推進側作成のパンフレットにある写真で、雪が残っているため開通日の3月31日の写真だと思われます。次の写真では、私が助手席から道路を走って撮った写真で、



1分間に1台程度の交通量しかありません。

そして開通後の交通量を、市民団体が独自に2013年の7月の平日と休日に調査しました。この調査の概要は次のとおりです。

■ 北見自然風土を守る会調査結果の概要

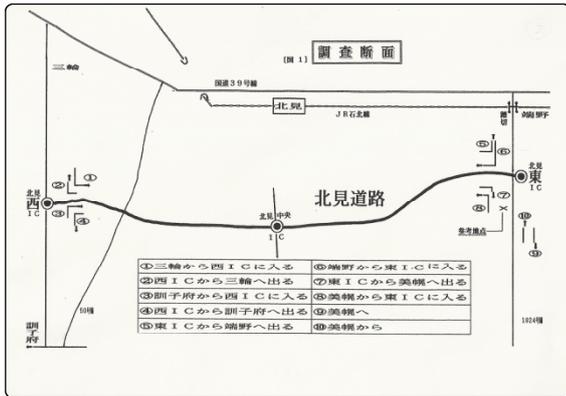
(1) 北見道路の1日の交通量は、実測の結果2,830台（平日：北見西IC断面）で、休日は2,284台（北見東IC断面）である。

この結果、北見道路への迂回率（平日12時間）は、7.0

%である。(三輪方向から北見西ICに流入値 □ を2倍した値を現道交通量(参考センサス値)で割った値)

(参考) 国道39号現道の北見市内区間の数値: 12時間交通量18,102台(小型16,237台・大型1,865台、昼夜率1.21、混雑度1.07)

(直近のH22道路交通センサス一般交通量調査箇所別基本表、基本的に平日の値で、同区間の代表値で実測値ではない)



調査断面図(「北見の自然風土を考える会」作成、一般国道39号北見道路交通量測定一覧より)

(2) 北見道路建設時の交通量8,000~9,000台/日を基に、C/Bが設定された。しかし今回、3,000台には満たない2,800台程度だったので、その根拠は崩れた。

(3) 北見ナンバーが90%前後あり、バイパス機能を全く果たしていない。

孤立した現状では、むしろ「抜け道」としてしか機能していない。

これは、当該道路両端の北見東西両ICへの、国道39号現道からの取り付け道路の距離が長すぎて(3km程度)、迂回することの優位性に乏しく、単に信号の介在が少ないだけ。

→とてもバイパスの効果を発揮できず、欠陥計画道路。

逆に単なる「抜け道」のために400億円をかける合理性は無→無駄な公共事業の典型

400億円という数字は、ふるさと銀河線(廃止)の年間赤字額(3.5億円)からして、同鉄道140kmを100年間存続できた額である。

(4) 北見道路建設目的の1つである交通事故の減少;

(特に北見東IC側の)取付道路への急角度で狭い交差点やJR石北線の踏切の介在等でかえって危険な個所を誘発させており、事故の増加が懸念。

特に踏切介在箇所及び当該交差点箇所は、道道1024号(端野美幌線: 主要地方道)ではなく北見市道(端野川向線: 一般地方道)~道路管理者間の連携不十分の可能性。

取り付け方法・道路計画自体が、欠陥計画。

また当該踏切は立体化の計画も無く、工事施工は現状か

らほぼ不可能。

IC計画時の協議内容(開建・道士現・北見市)について、再検証の必要。

(5) 北見東ICの位置や構造の妥当性に強い疑念;

バイパスとしての国道39号へは踏切の介在を含め向かいにくく、むしろ道道経由で美幌方面へ「抜け道」として誘導している。

旭川紋別道・遠軽方面から端野の高規格道路(一般国道333号線)との位置関係

→同ICの位置は不自然で欠陥計画

工事終点でいきなり取り付けの道道に急角度で接続

IC出入口を運転者が間違ったり逆走の危険性が高い(調査中にも散見)

~当該道路は運転者にとっても危険、新たな交通事故を誘発しかねない。

(6) 北見道路建設目的の1つである物流;

大型(貨物)車について、全体の3.9~6.0%程度しか利用されていない。

→物流でも、当該北見道路がバイパスとして機能していない

C/Bからも効果発揮が疑問。

(7) 北見道路建設目的の1つである観光利用;

貸切バスが0.9%程度の利用のみ、その効果が疑問。

(8) 北見道路建設目的の1つである救急利用;

調査中に救急車は1台も通らなかった。

→北見道路沿線に救急病院が一つもない、

取り付け道路が長く時間短縮がほとんどのぞめないため、同道路利用の意義が全く認められないから。

(9) 北見東ICに接続する取り付け道路の道道(主要地方道)1024号線との交通量比較

北見道路流入出の台数はその1/3以下(抜本的に問われる数値)

(10) 北見道路のICの形状;

建設コスト削減のため全て「平面Y型」構造と、流入・流出のランプ路が平面交差。

終端の東西両ICは、平面交差を取り付け道路側の交差点でその機能代替。

特に北見東ICは現在の構造が継続する見込みであるが、~道路利用者側からは出入口が分かりにくいいため誤進入事故を誘発

■ 結論: 以上の独自に行った交通量調査から見えてくる点;

(1) C/Bの視点からみても、北見道路は実測の結果その効果が乏しい

～甚だ無駄な公共投資。投資のツケを将来世代へ託している。

(2) 事業者側による当該北見道路を「国道39号線のバイパス」とする主張は不成立

～開通後の利用実態、機能面・欠陥が多い計画面からも、当該道路は機能面「高速道路」以外の何物でもない。

このため「バイパス（2次改築）」とは、真の建設目的を「秘匿」のための「強弁」

(3) 「高速道路に並行する一般国道自動車専用道路」

「真の目的を秘匿」するための「苦し紛れの概念・制度」
大臣権限の一存で全国的に建設が可能だが、一般国民や住民への説明が無い。

言わば所定の手続きを経ないで事実上建設が可能な「脱法高速道路」の隠れ蓑。

この制度を廃止し、道路法等の抜本的法改正が必要。

■「北見の自然風土を考える」市民連絡会調査（2013年7月調査）結果詳細

○調査委方法：調査員が各ICに2名ずつ張り付き、走行台数をカウント・集計。

出入の方向と車種・ナンバープレートも合わせてカウント。

・各箇所は2日に分け合計12時間計測、いずれの日も夏季の晴天日で類似した条件日

○特記事項～全般的に・利用者の声等；

・北見東ICの出入での誤進入（未遂）が後を絶たない
～いきなり工事終点で急角度接続のため、逆光で標識確認が困難

走行速度を落とさないこともあり危険、事故を誘発しかねない

・取り付け道路の踏切に気付きにくく危険

～数十キロ離れた美幌での列車への大型車衝突事故が記憶に新しい。

～当該北見道路利用時の市民の声

・かえって遠回りであり時間がかかった、
・トンネルが多く景色も見れず、「土管」の中を走っているようだ

・道路幅員が狭く、事故が心配

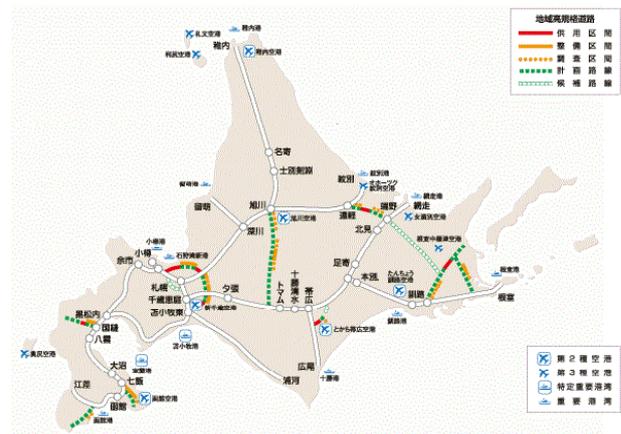
・訓子府方面から端野方面への「抜け道」としては効果がある。

～同道路開通後、端野の郊外型スーパーが訓子府方面に折り込み広告

この結果では、同道路の交通量は計画の1/3以下の2800台程度となっていました。先程指摘した通り国道から迂回してバイパスとして利用する車は、100台のうち7台程度

で、地元の北見ナンバーが圧倒的多数、物流・観光・救急の利用がきわめて低調で、救急車は1台も来ない。なぜかと言えば、この道路の近くに全く病院がないので、実に無意味なわけです。逆に取り付け道路の箇所には踏切があり、交通事故を誘発する可能性が大きい。直角の交差点に、交差箇所が取り付け側にあり逆走の危険性がある。結局、「単なる抜け道」としか機能しないわけで、そこに400億円もの予算をかけて、高速道路とつながらない無意味な道路を作ったわけです。取り付け道路が3kmと長すぎ、国道直進の方がはるかに早いわけで、単に信号がないだけの道路でしかありません。

国側の理屈は何かといいますと、高速道路ではなく一般国道のバイパス事業と。だから「国土開発幹線自動車道建設会議」という議を経ないで国土交通大臣の権限だけで建設が可能という理屈となっています。これはなぜと言いますと、「高速道路の並行する一般国道自動車専用道路」という長たらしい概念があつて、未だに全国で多数の建設計画が存在します。無料解放の高速道路もどきの高規格道路は、道内では、江差道・日高道・留萌道・紋別道・広尾道・名寄美深道・美幌バイパス、そして北見道路、道外では、宮崎・鳥取・山形県等の、ネクソ各社（高速道路会社）が引受けなかった不採算路線で、驚くべく多数の計画が存在し、これらを全部建設したいというのです。



地域高規格道路の整備状況（国土交通省道開発局のHPより）

道内で現在どこが建設中か言うと、音威子府道路が北大演習林の真ん中をくりぬいてトンネル掘削中で、もう1つは富良野道路で、富良野スキー場のゴンドラ山麓駅の真下を3～4kmもトンネルを掘っています。後者の建設理由では、ラベンダー時期のわずか1週間程度の大渋滞対策だとのことで、このために何百億円も使っているわけです。こうした道路が、目下全国各地で次々に細切れで建設して、全部つなげないといけない。これが「国土強靱化」、つまり第二次安倍政権による消費増税の内実です。

このような点から考えると、道路予算は実は余っている

と言わざるを得ません。10kmの抜け道に400億円。かつてあった並行する140kmの「ふるさと銀河線」の年間赤字額は3.5億円。「100年間」存続できるような額を、「抜け道」に投入しています。国費ベースでも予算編成時に見ればわかるとおり、公共事業予算で道路財源は鉄道予算よりも2桁多い。すでにガソリン税は一般財源化されても、未だに予算配分上は固定しています。毎年同様な割合になっています。「高速道路無料化社会実験」として余った道路予算を使おうとしましたが、これは中止になりました。

■ 前半まとめ～道内では道路は既に作りすぎ

ここで前半のまとめです。道内では大して渋滞は無いにもかかわらず、道路は既に作りすぎです。道路建設は、国や自治体、建設業界だけが運動しているのが実態で、ユーザーの一般道民は実態をほとんど知りません。そして、三陸被災地でも東京五輪のインフラ計画でも、道路建設一辺倒となっていて、国民は内容を良く知らないの、文句を言わないわけなのです。

第2テーマ 昨今のJR北海道問題

■ 問題の根源は分割民営化施策

次に後半のJR北海道の諸問題に移ります。

JR北海道の昨今の問題の経緯をみると、石勝線での特急脱線炎上事故、これは幸運にも死者は出なかったのですが。これ以降、問題が次々に発生しました。特に、車両整備で問題多発（例えば、エンジンや配電盤出火）、列車の遅延・運休の多発、さらには線路保守の異常に起因した脱線事故が幾度も発生し（この一部はJR貨物責任の脱線事故も生じてはいますが）、その結果としてダイヤを変更して減速・減便を行わざるを得ない異常事態に陥り、乗客に多大な迷惑をかけているばかりではなく、利用者の減少、運輸収入の減少をもまねいているのが現状です。さらには冬の極寒期に入ると、厳しい気象条件もあって、列車の遅延・運休は拡大しています。



東追分貨物列車事故現場（武田撮影）

こうしたJR北海道の現状を鑑み何が問題なのか。根源をさかのぼると、やはり分割民営化が発端にあり、その枠組みは新自由主義・ネオリベリズムの発想にあります。

国鉄を起源とするJR各社は、戦前の鉄道省から、戦時中の運輸通信省を経て、戦後は能率的な運営をすべく占領軍の強い意向を受け、「日本国有鉄道」という公社・公共企業体になりました。しかし日本国内では、国鉄は国そのものという意識が強く、高度成長期以降は赤字経営が続き、長期債務が累積していきました。1980年代に入って、海外から規制緩和・小さな政府志向という新自由主義（ネオリベリズム）思想が急速に台頭したため、外からの抜本刷新策として国鉄を民営化するという施策へと急速に傾斜していきました。この施策は、一方で切り捨て御免、採算が取れなければ無くなって構わないという発想も内在しています。国鉄を解体して一旦は特殊会社化し、その後株式上場させて完全民営化させるというものです。この背景には、大都市圏では日本独特の「大手私鉄」が存在し、採算里に経営していたり、一人何役もこなす中小私鉄もモデルとなりました。

こうして国鉄の分割民営化は、土光第二臨調と、中曽根政権時の総選挙での自民党300議席を背景に、三塚運輸大臣のもとで進められました。国鉄の中では「改革3人組」が登場し、これらの人物が「論功行賞」として、後のJR東日本・東海・西日本で経営幹部となり、この一人の井手JR西日本元社長は、他の歴代社長と共に福知山線事故の裁判で強制起訴されています。

分割民営化の枠組みでは、地域分割・上下一体というのが基本でした。分界点は流動の少ない、旧鉄道管理局界（現JR支社界）で分け、青函トンネルと瀬戸大橋は連絡船との関係で三島会社側に帰属させることになりました。この上下一体の地域分割という分割手法は日本の他にあまり例が無いもので、貨物会社のみは全国1社で上だけを分離しましたが、海外では上下による機能分離が多く見られます。

まず本州3社は、新幹線と都会の電車区間を持たせたため、収益性が高く採算が取れ黒字が予想されたため、同時に国鉄の長期債務も分担しました。なお本州3社に帰属させた既存新幹線は、当初新幹線保有機構の所有として収益調整を図りましたが、後に各本州会社が株式上場を目指す際に、上場基準の財務体質とするため、既存新幹線インフラを買い取ることにしたため、同機構は解体され鉄道整備基金に改組されています。

一方三島会社は、収益性が低く採算が取れず経営基盤が脆弱とのことで、経営安定基金を付与しました。それでも赤字が予想されるため、その運用益で赤字を穴埋め・補填することになりました。但しこの運用益方式は、金利・景気に左右されるものです。貨物会社は全国1社で、上（運行）だけを分離しました。その他に、国鉄が持っていた行政機能も民営化され、一部「国鉄」の存置もなされず、鉄

道行政機能は鉄道監督だけになり、鉄建公団と清算事業団や鉄道整備基金（後述）は、現在鉄道・運輸機構となっています。

JR各社発足時には、採算性が疑問視され民間がととも引き受けなかったこともあって、当初は「国鉄色」を残した人員構成となりました。新会社の経営陣は会長職は外部の実業家を起用、社長職では本州会社が常務理事クラス、三島会社が当地総局長クラスと、国鉄最終段階での役職・人事を固定して充当し、その他はほとんどが国鉄職員をスライドさせました。そして人員削減を徹底し、国鉄時代末期に国鉄職員の広域移動・再就職を行いました。組合差別の結果清算事業団から採用されなかった職員は、音威子府他のような闘争団を組織しました。

また、当初は分割民営化がうまくいかなければ見直すという条項があったはずですが、しかしバブル景気に助けられて、当時は見直しが進んでいなかったわけです。少なくとも改変後5～10年間は問題が顕在化せず、本州方面では一定のサービス改善が印象付けられて、成功ではないかと言われました。

しかし、国鉄後7年程度経過して以降は、地方から問題が生じて行ったと言えます。民営化以降、地方では駅の無人化やローカル列車のワンマン化が当たり前となり、合理化・効率化が徹底されていきます。JR東日本の東北地方全域では「座席の少ない安物通勤電車」を強行導入します。これは「都会型新車両」（701系）で、東京等の混雑する山手線の電車と同様にロングシート（長椅子型）の快適性に欠けた「詰め込み」型の車両に替えられてしまいました。民営化会社は、「東北の支社管内赤字で、東京の利益で支えられているのだが文句は言うな！」という露骨な言い方をするわけです。地元新聞で叩かれても、JRは改善を拒否し、結局「我慢強い東北人」へ強制してしまいました。

■ JR北海道発足後の状況

他方道内に目を転じてみると、JR継承時に道内の鉄道は、赤字ローカル線（特定地方交通線）が大量に廃止されて、大正期の幹だけの路線網に逆戻りしました。



1983年の国鉄路線図（左）と現在のJR路線図（右）

この時唯一、池北線を転換したふるさと銀河線だけは第3セクターで存続しましたが、後に廃止されています。存続したJRの駅も、交換駅を大幅に撤去し、閉塞方式の簡易化が進んで、函館山線・日高線・釧網線・宗谷北線などは衰退しました。例えば日高線では静内以遠は列車が2本しか入れず、2時間半に1本くらいしか走らせられない状況になりました。さらに列車の減車・減便、駅の無人化や乗降場の廃止、駅舎改築時の簡素化、一部ローカルでの廃止、営業体制の合理化（運輸営業所の設置）も行われました。

JR北海道の組織面では、国鉄時代の職能別・縦割りの構造から、企画部門の独立と事業本部を併置した構造へと変化しました。新規採用の抑制はJR新会社も引き継ぎ、現在のいびつな人員構造となる発端になりました。

JR北海道新会社の経営姿勢では、民営化・株式上場を前提に経営分野をセグメント化して、スクラップ&ビルド、つまり成長する分野と衰退する分野を極端に峻別しました。成長する分野として、次の3つを設定しました。まず第一に札幌圏輸送、第二に都市間輸送、第三に関連事業です。

まず第一の札幌圏輸送では、列車運行形態を短編成で高頻度の運転へと一変させ、例えば札幌―手稲間は10分間隔での運行と、全国的にも有数な運行本数の路線となって、一定の成功となりました。またJR北海道発足後の変化として、札幌圏輸送では新駅設置（あいの里教育大・稲積公園他）や増発、札幌駅高架化とステンレスの新型電車の登場、新千歳空港までの快速「エアポート」（15分間隔）や区間快速の運行開始とか、札沼線電化などもあります。このように、札幌圏輸送は、JR北海道唯一の成長分野で、乗客も増加しています。ただ、札沼線（愛称：学園都市線）の電化は遅れ、また新型電車も後にデッキ無詰め込み型のロングシート電車ばかり増備するようになっています。

また青函トンネル開通後は、寝台特急「北斗星」等の本州直通列車が走ったり、コンテナ貨物輸送も連絡船への積み替えが無くなる等活発化して、本州にも農産物など運んでいます。ただし貨物が好調な一方、旅客の好調は長続きしませんでした。

次に第三の関連事業では、関連事業の方が儲かる、鉄道本業は規制で儲かることはない社長2代が事務・開発系だったこともあり、社を挙げて傾注しましたが、生活総合産業化としては他のJRほどうまくいきません。「JRタワー」などの札幌駅の周辺開発については基本的に成功しましたが、それ以外は失敗でした。例えば札幌市郊外の星置駅にJRダイエーというスーパーがありましたが廃業し、現在は「ラッキー」というスーパーに代わっています。他にも、大沼クロフォードインは低調でダチョウ牧場は中止、

旭川も釧路も駅の地下街の廃業しましたが、旭川では時を同じくして郊外にイオンが開店するなど、大型店の攻勢にさらされています。札幌圏でのJR生鮮市場と極楽湯は比較的好調なもの、JR関連事業として札幌市内への食い込みが不足しています。例えば、JR九州の子会社は福岡市営地下鉄の改札業務を受託しているのに対して、札幌市営地下鉄では系列の札幌交通事業振興公社が担っていたり、JR北海道系のICカードKITACAでのポイント付与が市中店舗での優遇等が遅れている等が、挙げられます。また鉄道会社内で、関連事業を必要以上に重用すると、逆に鉄道現業社員のやる気を喪失させ、士気をモラルの低下を招き、安全問題に繋がります。

そして二番目の都市間輸送、これが現在大問題になっています。道内都市間輸送の改善についてはスピードアップが不可欠ということで、高速道路と飛行機の競争激化でスピードアップを目指しました。都市間輸送としては130km運転をしてスーパー化し、特急のスピードアップを図りました。本来は路盤の強化が大切ですが、もともとあった路盤は非常に脆弱で明治期に敷設したままの部分がかかなりあり、その結果大部分の対策を車両側で対処したため、車両が重装備になりました。振り子もしくは台車傾斜型の新しい気動車を開発して、耐寒耐雪構造の車両を開発したわけです。

都市間高速化では、対旭川・函館・釧路・稚内・北見について実施しました。対旭川と函館については、自己資金で新型車両を投入して、対高速バス、対飛行機に対抗しました。しかし釧路・稚内については、採算性の観点から自己資金だけでは無理だということになり、沿線自治体も加えて道庁が筆頭株主になって、第三セクターの北海道高速鉄道開発(株)を設置して、国の補助金も含め資金を投入し、路盤の整備等を実施しました。この結果釧路までは「スーパーおおぞら」が走りましたが、稚内方面については名寄までしか高速化できずに、そこから先は従来通りのままで。このため名寄を境に速度の差が激しく、若干のスピードアップにとどまり、旧型車両も存置されました。対北見・網走方面については、峠越えの区間で急カーブが多いため高速化はほぼ不可能とのことでJR自体があきらめてしまい、この30年程度特急のスピードは全く上らずに以前のもので、旧型の車両を使い続けています。一方このルートに並行してに巨大な橋桁で直線的に高規格道路が横切り、クルマは時速100km以上で追い抜いて行く状況を頻りに目にするものです。この区間では、30分遅いだけで定価料金が半値の高速バスされるなど、JR側の対処可能な策は得割きっぷ等による大幅値下げに限られています。

■ 経営・投資判断の誤り

JR北海道での最大の経営・投資判断の誤りは、同社の「ケチケチ体質」に起因し、特にJR15年後以降に顕在化しています。例えば、JR北海道発足後以降の鉄道関連の大型工事としては、高架化（帯広・旭川・野幌他）、駅改築（稚内等）、北見市内のトンネル、道内各地での道路との立体交差化、北旭川複線電化（機能補償）等がありますが、これらはガソリン税による「連続立体交差化」の道路・街路予算によるもので、つまり補助金であり、自己資金ではとてもやらない、という体質になっています。

また同時に、必要な投資を怠った点が指摘できます。とりわけ函館方面の五稜郭と東室蘭の間が未だに電化されずに、また単線区間も残っています。本州方面へは旅客は函館での乗換、貨物は五稜郭で機関車の付け替えが必要となっています。つまり、札幌～青森間で新幹線までに2度の乗換が必要で、一貫輸送が出来ない状況が続いています。中でも電化工事は、静狩付近の狭小トンネルの工事が困難で路盤を掘り返す必要があり、多大な工事費を要するわけです。こうした工事が自己資金で不可能であれば、行政に支援を求めるべきところを、何もしませんでした。それに対してJR四国の場合は、自己資金で松山（伊予市）まで電化工事を行いました。その結果ディーゼル車を半減にさせ、新型車に更新しましたが、JR北海道はそうした多大な努力をしませんでした。

また道南の函館線の大沼付近は、明治期の鉄道敷設以来の未改良区間が多く、速度制限を要する急曲線が本線の随所にみられ、福知山線事故の原因となった急カーブでの速度超過脱線事故が多発しています。このため、重量貨物列車が何本も通る重要路線であるにもかかわらず劣悪線路条件のため、ATS-P型による速度照査（スピードチェック）機能の設置開発の発端にもなった現場でもあるのです。

次に車両保守の困難性ですが、ディーゼル車両や古い車両の更新が進んでいません。ディーゼルは保守が困難で、様々な数多くの部品を分解する必要がある。電車の場合なら、モーターの駆動系は最近VVVF技術等のエレクトロニクス技術の発展で、メンテナンスフリーのものが多く、現場にとっては保守が格段に簡略化されたはずですが、道外では電化が進捗したためJR他社との互換性がありますが、JR北海道は他社との互換性が少ない。例えばJR東日本では、原発災害で常磐線が不通になって実は「スーパーひたち」の特急車両が余っている。ですから電化していれば、こうした余剰車両を借りてきて、夏場だけでも走らせることができたわけです。そうすれば、列車の運休が少なくて

済みしました。

既に述べたとおり、都市間の高速化をディーゼルのまま、振り子や台車傾斜装置や耐雪耐寒構造など、ほとんど全てを車両側の特殊装置で対処しようとしてきました。また、出火事故を起こした旧型特急車両（N183系）は改造数を圧縮させたためエンジンの種類が増えたり、出力アップをしないままスピードアップさせ、予備車両の余裕が無のまま酷使する等、保守の現場を著しく困難化させています。古い車両も保守を徹底し低速で運行するなら、長く使うこと自体は悪いことではないのですが、そうではなかったのです。

運転関連の労働環境でも、極端な合理化と効率化が進んでいます。現在、ワンマン化は札幌圏以外でほとんどの区間で行われています。ドアの取扱い等が有人・無人駅で異なったりして、はじめての利用者は戸惑います。以前高校受験の中学生が、ワンマン列車の後部でドアが開かないため、乗り遅れたことさえありました。つい最近聞いた話では、JR北海道だけがワンマンの乗務手当が出ていないそうです。

JR北海道本体の人員削減のため、外注化も徹底され、保線・車両整備他の作業の予算が大幅かつ広範にカットされ、本体との関係が歪みました。特に保線については、道内では積雪期にまとまった保線が出来ないことも、金がかかる要因となっています。さらに組合間の労対立もあり、新規採用の抑制されて特に中途採用がされずに、世代間断絶が生まれました。その結果、技術の伝承がままならなくなり、技術力が大きく低下し、社員モラルの低下に繋がりました。10年ほど前に、要員不足ではないかと報道された際、会社からは「問題なし」と「やせ我慢」しましたが、今になって非常に問題が顕在化したと思います。

JR北海道本社の経営陣は、関連事業の他に北海道新幹線の誘致に待望しすぎて、現在の在来線の改善を怠った点と、石勝線事故以降組織全体が委縮した点が挙げられます。最近「本社」の役割が云々されていますが、その前に「支社」の役割の再点検が必要と考えます。なぜなら、列車の運行権限は国鉄時代の鉄道管理局長である支社長の権限だからです。

なお、こうした点についての国（国土交通省）の姿勢は、外注化の指針は無く各社任せであり、鉄道の安全規制は一部規制強化も有ながら、大勢は普通鉄道構造規則が鉄道に関する技術上の基準を定める省令へと規制緩和される等、国の責任の果たし方はちぐはぐな面があります。

■ 最近の一般旅客軽視の実例

ここでJR北海道による、最近の一般旅客を軽視する実例

について、いくつか触れておきます。

第一には、2013年7月29日の函館でのGRAYコンサートの際、大雨で室蘭線が不通となった時の対応です。函館～札幌間の特急が全面運休になったかと言えばそうではなく、1本だけニセコ廻りの臨時特急が運行されました。これは何を意味するのか？この突発運行の背景は、函館配置の車両が出火事故対応で使用中止だったため、GRAY観客輸送用の団体臨時列車の別の車両を、何としても札幌の苗穂運転所から運びたかったからで、翌日の北海道新聞記事にもJR担当者の談話が掲載されました。つまり、JR北海道は定期列車を運休していたため、一般旅客よりも団体客を優先する姿勢をあらわすものです。

第二には、室蘭線普通列車の逆気動車化が挙げられます。この苫小牧～東室蘭・室蘭間は電化区間のため、従来電車3両編成を運行していました。これを2012年11月に札幌（学園都市）線の完全電化で、余剰となった気動車（ディーゼルカー）の一部高性能車改造車両の2連編成を転用して置き換えワンマン化しました（未転用車はミャンマー及びJR東日本のSL用に売却）。



室蘭線に転用された気動車2両編成
(武田撮影)

その結果、車掌を削減する合理化を行い室蘭車掌所を廃止しました。乗客の側からすれば、1両減車になり、また座席数も減少しデッキも無くなって、ドアを開けると外気が直接侵入する構造になりました。そしてワンマン区間では、半自動ドア装置の押しボタンを作動させないので、長時間停車する駅では、いくら寒くてもドアは空けたままになって、乗客は寒い思いをしています。このことを、ワンマンの運転士に指摘すると、人によっては「逆キレ」して、文句があるなら本社へ言ったらどうか？とか、認可条件で苫小牧以西は作動させないことになっている、とか返答していると聞きます。この問題は、地方の問題とのことで、JR北海道本社に苦情情報がしっかりと入っているようには思えず、対応されないまま乗客は泣き寝入りの状況です。さらには、2013年7月に当該区間の鷲別駅付近で、ワンマンの運転士がATS解除して運行するという運転事故がありました。これもこうしたワンマン化による運転士の多忙化や錯誤が遠因となっていると言え、民営化型事故の一つ

と言えそうです。

■ 今後どうなるのか？ どうしたらよいか？

以上検討してきたとおり、今日のJR北海道の問題は複雑多岐にわたっていて、とても対症的な対策では済むものではありません。しかし、昨今の国や政権党の意向をみると、抜本策はしないで小手先の対策で終わりにしたいのでは？と勘繰りたくなる情勢です。

まず国（国土省本省鉄道局・地方運輸局）は、監督権限により特別監査を実施し、行政処分（業務改善命令・監督命令）を行おうとしています。そして、JR東日本に幹部・現場クラスの要員派遣や意見交換会等の支援を要請し、一部は実施に移されています。しかし国は、分割民営化の是非まで再検討されないように、監督責任の火の粉が降って来ないようにと、防戦一方の側面も見え隠れしています。とりあえず、鉄道運輸機構の経営安定基金の積み増し（貸付金増額）やJR北海道を含めた鉄道の安全対策の予算要求をするようですが、まだまだ不十分です。むしろ後述するような、鉄道予算以外で解決を図る必要があるのではないかと考えられます。

次に道庁（市町村）ですが、現在は知事会見を見ても「北海道イメージの悪化」のような他人事の対応に終始し、やる気も無くお願いだけの姿勢ばかりが目立ちます。道庁の進める交通ビジョンも、残念ながら鉄道には消極的で無思想な案のように思えてなりません。それは現在の道知事が通産官僚出身のため、新幹線以外の在来線鉄道に無関心で、金をどう投入するかの話が出てこない。つまり、第三セクターの北海道高速鉄道開発㈱の活用・改組は考えたくない、穿った見方をすればこのまま鉄道が安楽死しても構わないという姿勢ではないかと、勘繰りたくもなります。

では、抜本策とは何か？それは、鉄道と道路を関係付けた考え方ではないでしょうか。既に前半の北見道路等の高規格道路の関係でみたとおり、道路予算は、実は余っています。10kmの抜け道に400億円。通行量が少ない「抜け道」を、根拠希薄でも建設が強行でき、金が余っているわけです。



富良野道路北の峰
トンネル坑口
(武田撮影)

一方で、かつて並行していた140kmの「ふるさと銀河線」の年間赤字額は3.5億円。「100年間」存続できるような額を、またJR北海道の年間赤字額を補填する運用益を超える額を、「抜け道」に投入しています。またこのような細切れの高規格道路は、他にも富良野・音威子府・南十勝などで目下建設中です。道内の道路は、渋滞も乏しいのに既に作り過ぎているのです。例えば、道南の函館市内から大沼まで、既に主要道路が3本（国道5号、函館新道、国道227号+道道）も存在するなど、別の名目の並行道路が数多く建設済みなのです。突き詰めれば、クルマによる交通が、どこまで必要なのか？という議論になるでしょう。国費ベースでも予算編成時に見ればわかるとおり、公共事業予算で道路財源は鉄道予算よりも2桁多い。すでにガソリン税は一般財源化されても、未だに予算配分上は固定しています。毎年同様な割合になっています。「高速道路無料化社会実験」として余った道路予算を使おうとしましたが、これは中止になりました。

道路と鉄道の問題ですが、JR北海道では、「コンクリート枕木」1本すら満足に交換できない。予算も要員も不足しているのが鉄道です。しかし道路では、「抜け道」に400億円投入している。「縦割り」なので転用できない原則というのは戦前からで、「建設・運輸の百年戦争」、つまり役所の都合でこうなっています。国土交通省は10年程度前に統合しましたが、未だに地方支分局は「開発局」と「運輸局」と別々です。これは役所の都合であって、なんら地元の都合ではない。鉄道は上下一体で民間事業、しかし道路は上下分離で公共事業。バス会社は、道路事業にタッチしていません。

公共事業予算の北海道開発予算に「鉄道」の項目は存在せず、戦後一貫してありません。道路・港湾・空港・河川・農地開発、これは開発予算です。この予算の中で、高規格道路等の道路建設が突出しています。開発予算の一部は立体交差や街路事業ということで、事実上道路財源の転用はなされていて、鉄道高架や立体交差は行われています。例えば、前述の旭川駅高架化の際に車両基地の「機能補償」として複線電化工事もやりましたが、そういう予算であればJR側はほとんどタダ同然で他人の金で工事が可能で、JR側はほとんど資金を出していないわけです。つまり、道路予算の一部でも鉄軌道に廻せれば、問題は一挙に解消し、そのために国道に並行する鉄道路線を鉄道事業法準拠から軌道法準拠に変更して、道路予算を廻せるようにすればよいのですが、縦割り行政の弊害や業界の反対で、全くできていません。現実構造改革特区の市民提案の際も含めて、関係者は未だに全く聞く耳を持っていないのです。

そして、このままで推移したら、JR北海道はどうなるか

です。事実一部の新聞では、JR北海道の一部赤字路線のさらなる廃止も主張され、そういう路線をどんどん切って身軽にしるとの指摘です。現状のままでは、これらをやっても再度問題が発生する懸念が大きく、多分現政府与党はこのような対策を検討中ではないかと思われます。

考える抜本的対策としては、それにとどまらずに次のように考えます。まず要員不足の40歳代については、経験者の中途採用で一定数を確保する。次に鉄道と道路を関連付けて、目指すべきは道路財源の「受け皿事業化」ということ。つまり道路の受け皿として鉄道も入れて、「一般国道に並行する高速道路」という条項を拡大して、「一般道路に並行する鉄道軌道」ということで道路予算を使って鉄道を整備することを可能にすれば良い。それから、道庁や道議会と経済界の関係者に対しては、交通三種の神器（新幹線・高速道路・ジェット化空港）待望・誘致論だけではなく、「北海道高速鉄道開発株式会社」を改組して、「北海道鉄道基盤整備株式会社」として資金を拠出可能なようにすることです。高橋はるみ知事は、まだ「他人事」のよなことばかり発言していますが、なぜこの枠組みを積極的に活用しないのか、という点です。ニセコ等の国際リゾート地と言いながら、経営分離後の並行在来線という鉄道インフラには無関心で、対処は航空便とレンタカーだけでよいという議論になっています。しかし、外国人は鉄道を大いに期待していることは、冬に函館山線の普通列車に乗車してみればたちどころにわかります。さらに、仮に北方経済圏を標榜するなら、ロシア側が提起するサハリンからシベリア経由で欧州までの鉄道輸送路のランドブリッジ構想の可能性を潰しかねないような、道内鉄道の衰退化は避けなければならないでしょう。

■ 交通教育の方向性

最後に、交通教育の方向性について提示します。まず道内の道路環境は、札幌都心部以外渋滞がほとんどなく、堆雪スペースを取るため道幅が広くて直轄国道が多いため、一般道路自体が走りやすく高規格です。それほど道路整備が既に進んでいるため、地方特有の車社会を標榜する道民意識となっています。

逆に一般の道民は鉄道へは無関心で、それは自分を利用しないからでしょうか。それでは濟まない事情として、道民の日用品や雑誌等の広範な物資が、JR貨物のコンテナ輸送で青函トンネルを経由で運ばれているのですが、このことをどれだけの人知っているのでしょうか。また、地方のローカル列車や無人駅は、高校生しか利用しないと言われ

て久しいのですが、旭川郊外の石北線南永山駅のような、駅の目の前の郊外型大型店の看板は駅に背を向けて立っています。また、イオン苫小牧店等のような線路に背を向けたままで、誰も新駅を作ろうとしないような対応、これに起因した閑散とした駅や駅前と、人並みの絶えない郊外型大型店や道の駅、をどう考えるべきでしょうか。さらには、利便性のすぐれた札幌駅JRタワー駐車場へ、休日ともなると常にマイカーの列が生じて、都心部へも車にこだわったり、駐車中でもエンジンを止めない道民性、これはエネルギー多消費ライフスタイルを象徴しています。さらには、シーニックバイウェイ（風景街道）ドライブ優遇・促進運動の異様な熱気や盛り上がり、車社会を象徴するマイカーとレンタカーの隆盛とその集客力、つまり好きな時間に好きなところへ行けるという、いわば「好き勝手」を貫けるライフスタイルなのです。

このため、一般の道民も、連携して各自が尽力する必要があります。地方であってもできるだけクルマを使わなくても済む交通体系の構築に積極的に関心を抱き、行動することです。鉄道・バス・レンタサイクル等の公共交通機関を基軸にした連携の重視、鉄道駅の機能強化と道の駅と連携、それらによって道路交通事故機会の減少・交通環境対策・公共意識の醸成が期待できます。また、道路交通以外の鉄道という交通モードの維持による効果を、交通弱者や外国人の立場も含めて再認識することだと思えます。道民性として指摘されることに、ふるさと銀河線存続論議でも見られたとおり、熱しやすく冷めやすいので、一時的に強固な連携がとれますが、論議の崩壊も早いという特徴があります。さらには道新は地方毎に地方版があってそれらは全道版に載らないこともあって、地元事情（地方の声）は道都の札幌に届きにくい特徴もあります。

交通教育の結果、道民各層が鉄道に関心を持ち、日頃から鉄道等の公共交通機関を利用するように意識が高まることが期待されます。特に札幌圏住民では、休日に普通列車乗り放題の「一日散歩きっぷ」を買ってJRに乗って出かけて、実情を良く把握することも考えられるでしょう。さらには、世論形成も兼ねて道内外から「枕木プレゼントをするオーナー運動」とか、無人駅駅舎を地元NPOが管理運営し、イベント列車に住民がこぞって手を振る運動をする目に見える運動の提起、それを全国展開していくことも、考えられるのではないのでしょうか。

