

意見書案第 31 号

公共輸送機関である J R 北海道等に係る支援策及び早期の災害復旧を  
求める意見書

7月29日、J R 北海道は「「持続可能な交通体系のあり方」について」との文書の中で、「自社で維持可能な路線」と「自社で維持できない路線」を秋までに公表することを明らかにし、同社単独で維持が困難な路線について、関係自治体と事業の抜本的見直しに向けた協議に入る方針を示した。

赤字路線を維持するために、駅の廃止、運賃値上げ、鉄道施設を自治体などが保有し、J R が運行に専念する「上下分離方式」を挙げ、バス転換の可能性についても述べている。

J R 北海道の島田修社長は記者会見で、経営悪化の理由として人口減少による利用減や低金利に伴う経営安定基金の運用益縮小を挙げているが、これまで十分な安全対策を行わず、レールの検査データ改ざん、脱線事故を繰り返し、利用者の利便性と信頼を低下させてきた J R 北海道の責任は重大であることは言うまでもない。もし、J R 北海道が「赤字路線を廃止」した場合、公共交通機関の役割を放棄したことにほかならず、道内の鉄道網は消えてなくなり、過疎化が進行し、北海道のまちづくりと経済をも破壊に至らせるものとなる。

もともと J R 北海道、J R 四国及び J R 貨物は、発足当初から経営が厳しく、国による経営安定基金からの運用収益で、辛うじて経営を維持しているのが実情である。J R 東日本、J R 東海及び J R 西日本などは、人口密集地での利用者を確認し経営を維持しているが、北海道などは交通格差があり、加えて積雪寒冷地で鉄道施設の維持管理に膨大な費用を必要としている。

東日本大震災の教訓から、地域の鉄道網が果たす役割や鉄道貨物輸送の重要性が再認識されている。また、今年8月の相次ぐ台風の来襲により、鉄道網にも多大な被害があり道民生活への影響も深刻で、早期の復旧が求められている。

よって、国においては、J R 北海道などが公共輸送機関としての役割を發揮できるように、地域交通や鉄道貨物の確保に向けた施策、経営自立に向けた財政策及び災害復旧に向けた支援を強く要望する。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

平成 28 年 9 月 16 日

釧路市議会

衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
財務大臣  
総務大臣  
国土交通大臣

} 宛