

2007年2月21日

## 北海道の公共交通政策に関する要望書

北海道知事候補

荒井 聡 様

高橋はるみ 様

宮内 聡 様

ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク

代 表 小川 清人

### 要 望 要 旨

人口密度が希薄な本道において、収益性優先による公共交通機関の経営はきわめて困難な状況にあります。いわゆる不採算路線は道内JRでも多数にのぼっており、北海道及び沿線自治体が有効に対処しなかった場合には、早晚第二第三のふるさと銀河線が出現する事は明らかです。

2006年4月のふるさと銀河線廃止後、沿線住民からは「バス代が高くなり、通院回数を減らした」、「廃止後客が半減し閉店せざるを得ない」とする悲痛な声があがっています。過疎地域における鉄道旅客輸送が立ち行かなくなった場合には、道内各地において「限界集落」「限界自治体」（65歳以上の高齢者が総人口の50%を超え、税収の減少と老人福祉・高齢者医療関係の支出増で自治体の財政維持が困難な状況。集落においては、冠婚葬祭、年中行事、田役など社会的共同生活の維持が困難な状況—大野晃・長野大学教授、高知大学名誉教授、元北見工業大学教授が提唱する概念）が続出することとなります。

このような事態を生じさせないためには、JR北海道が開発したDMV（デュアル・モード・ビークル）を運行する等、積極的な鉄道政策を推進し鉄道廃止を行わない公共交通政策を確立することが必要です。

この政策を実現するため、貴職の知事選公約に次の事項を追加くださるよう要望します。

### 要 望 事 項

貴職におかれては、以下の政策を公約として採用していただきたくお願い申し上げます。

1. 公共交通政策は、環境政策、地域振興政策等と相互に緊密な関連を有するものであり、平成19年度に終了する「第三次北海道長期総合計画」に替わる新たな総合計画の策

定にあたっては、100年後の北海道の姿を見据えながら、過疎化への歯止め効果、地域の振興・活性化効果、環境負荷等総合的視点から費用便益分析を行い、地域にとって最も剰余価値の高い公共交通手段を選定することを原則にする。

2. 京都議定書のCO<sub>2</sub>削減目標を達成する立場から、世界各国においては鉄道輸送を拡充する方向で政策が実施されており、北海道においてもJR北海道が開発した道産技術たるDMVの積極的普及を推進する。
3. 地方鉄道（特にJR以外の路線）の経営にあたっては、鉄道敷が道路同様に地域に不可欠な社会インフラであるとの観点から「上下分離方式」を採用し、「下」の管理は北海道・沿線自治体が担うものとする。
4. 地方鉄道（特にJR以外の路線）の経営にあたっては、「上」は北海道・沿線自治体の一定の支援の元に民間が経営するものとし、以下の公的支援策を採用する。
  - ① 1980年代からヨーロッパで実施されている「クロスセクターベネフィット」政策（高齢者等の社会保障費の一部を交通政策費に転用することによって前者の経費節減を図る政策）を北海道においても導入する。
  - ② 北海道・沿線自治体・JR北海道・沿線住民が協働して「コミュニティ・ファンド」、「乗車券付地域通貨」を立ち上げ、支援財源を創出する。
5. 5. 8兆円の道路特定財源の1%相当をCO<sub>2</sub>削減対策費として鉄道財源に移譲するよう国に要求する。
6. 地方交付税の基準財政需要額に鉄道に関する費用を加えるよう国に要求する。
7. 一昨年、知床が世界自然遺産に登録されたことを好機としてとらえ、北海道として「環境と両立する観光政策」を実施する。具体的には網走・十勝・釧路・根室各圏と知床を連動させた「道東環境観光圏」を設定し、ふるさと銀河線を含めた鉄道(DMV)による東北海道周遊コースを立ち上げる。
8. ふるさと銀河線の鉄道用地の処分とレール撤去を中止させ、DMVによる全国初の定期運行路線としてふるさと銀河線を復活する。
9. JR北海道と沿線自治体が協働して、JR江差線・留萌線・日高線などの過疎地赤字路線においても公共交通権を確保しかつ地域振興を図るために、DMV運行による地方鉄道活性化を推進する。