

2016年3月19日

民進党  
代表 蓮 舫 様

## JR北海道路線の存続に必要な国の施策について(要望)

石北沿線ふるさとネットワーク  
(旧ふるさと銀河線沿線応援ネットワーク)  
代表 小川清人

昨年11月18日、JR北海道は鉄道事業範囲の見直しのために「JR単独では路線維持が困難な線区」を公表し、沿線との協議に入る方針を打ち出した。これに対し、北海道は交通運輸審議会・地域公共交通検討会議にワーキングチームを作り、「将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について」の報告をまとめ、2月7日に知事に提言しました。

この報告には多くの不足があり、関係する沿線市町村とJR北海道との協議が開始される状況は作られていません。しかしこの報告が、JR北海道を「国の関与のもとにある特殊法人」と位置付け、「JR北海道の経営のこれまでの経緯」として経営安定基金の運用益不足が危機的状況を生んだこと、JR北海道の経営再生は路線の削減や地域の負担だけでは解決せず、「国による抜本的な支援が不可欠」としたことは全道民の共通した認識でもあります。

JR北海道が公表した「単独では路線維持が困難な線区」は全道鉄道網の過半を超えるものであり、この維持なしには北海道経済と道民生活は成り立ちません。

交通政策基本法の目的を達成し、北海道創成を実現させるためにはJR北海道の全路線の維持は不可欠です。

私どもはそのために、国に対し下記のことを要望し、貴党がその実現の最先頭に立たれることを心よりお願い申し上げます。

### 記

①北海道の鉄道は分割民営化の当初から将来にわたる赤字が予定され、「経営安定基金」の運用益による赤字補てんを前提に、分割民営化の選択がなされたものです。

政策選択の根拠とされた「経営安定基金」はこの30年間で4300億円の運用不足が生じています。基金が予定した政策効果を上げられなかった以上、これに代わる新たな制度・政策を打ち出すことは国の責務です。従って国は、次のことを実施すべきです。

ア、老朽土木構築物および老朽車両の更新を国の支出に置いて実行すること。

イ、JR貨物がJR北海道に支払う線路使用料について「貨物調整金」の交付を行うこと。

ウ、鉄道事業再構築事業として地方公共団体が行う上下分離に対し、鉄路の維持管理費（恒常的修繕費を含む）を地方交付税の対象とすること。

②一昨年来の大雨と台風災害によって北海道の鉄道の多数の個所が被災し、その多額の復旧費用を理由に、J R 北海道は路線廃止に向かっています。

J R の線路が存在する海岸及び河川の護岸・復旧は旧国鉄時代から鉄道事業者にならされてきました。この制度を改め、国土保全の観点から、国において海岸及び河川の護岸・復旧を行うこと。

以上