

## JR 日高線、留萌線の早期運転再開と在来線の存続を求める意見書

JR 北海道の経営のあり方を検討してきた「JR 道再生推進会議」の提言書は、安全対策に集中投資する一方で、列車の減速便、線区の見直しをかけた。

利用が少ない路線の廃止で経営改善をはかり、安全対策の経費を捻出するとみるむきもあります。

JR 北海道の営業キロ当たりの安全投資額(2014 年度)が、JR 6 社中一番低く、最も高い JR 東海の約 7 万 2 千円に対して約 6 千円と 10 分の 1 以下です。安全投資をおろそかにしたことこそが、日高線線路被害や早期復旧を阻む要因であることは明らかであり、道民が利用する線路の廃止は許されません。

JR 北海道は、日高線や留萌線の復旧には多額の経費が必要になると試算し、沿線自治体に経費の負担を求めました。しかし復旧はもとより点検及び保線の経費は JR が負うべきものです。

日高線や留萌線など、利用が少ない路線の沿線自治体からも、「地方創生と両立しない」「次々と切るようでは、JR や北海道の未来はない」と JR や道のやり方に批判があがっています。

留萌線の留萌一増毛間の 16 年度中の廃止方針には、自治体関係者からも不満があがっています。廃線となれば不便を強いられるのは、通勤・通学、通院などで地元の沿線住民です。

よって、国が JR 北海道に対し早期の運転再開を求めることと、政府として在来線存続のための財政支援を求めるものです。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

平成 27 年 9 月 29 日

北海道名寄市議会

衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
国土交通大臣

}  
宛