

公共輸送機関である JR 北海道等に係る経営支援策を求める意見書

7月29日、JR北海道は「『持続可能な交通体系のあり方』について」との文章の中で、「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、同社単独での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ました。

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 JR北海道が運行に専念する「上下分離方式」をあげ、バス転換の可能性についても述べています。

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化基金の運用益縮小などをあげていますが、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 JR北海道の責任は重大であることは言うまでもありません。

もし、JR北海道が「赤字路線を廃止」した場合、道内の鉄道網は消えてなくなり、過疎化をさらに促進し、公共交通機関の役割を投げ捨てるだけでなく、北海道のまちづくりと経済をも破壊するものとなります。

もともと JR北海道と JR四国、及び JR貨物は、発足当初から経営が厳しく、国による経営安定化基金からの運用収益で、かろうじて経営を維持しているのが実情です。JR東日本・西日本・東海などは、人口密集地での利用者を確保し経営を維持していますが、北海道などは交通格差があり、加えて北海道は積雪寒冷地であり、鉄道施設の維持管理に膨大な費用を必要としています。

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ます。

よって、政府は、JR北海道などが公共輸送機関としての役割を発揮できるように、地域交通や鉄道貨物の確保に向けた施策や、経営自立に向けた財政策をはかることを強く求めるものです。

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 28 年 10 月 13 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
財務大臣
総務大臣
国土交通大臣



宛