

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る。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ＪＲ北海道の責任は重大であることは言うまでもない。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、北海道の街づくりと経済をも破壊するものとなる。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ある。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るが、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、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。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図ることを強く求める。

以上、地方自治法第99条の規定により提出する。

平成28年10月 7 日

岩見沢市議会