

10路線13区間の「単独維持困難」表明と日高線「バス転換」提案を撤回し、 公共交通の要としての鉄道維持、日高線復旧工事着工を

～豊かなくらしと北海道、日本の美しい未来のために～

JR北海道と政府、北海道知事に鉄道存続を求める要求

2016年12月21日

北海道旅客鉄道株式会社

社 長 島 田 修 様
国土交通大臣 石 井 啓 一 様
北海道知事 高 橋 はるみ 様

明るい革新道政をつくる会
北海道労働組合総連合
北海道高等学校教職員組合連合会
農民運動北海道連合会
北海道商工団体連合会
新日本婦人の会北海道本部
北海道民主医療機関連合会

11月18日の「単独では維持困難路線」発表以来、道政最大の焦点となってきたJR北海道問題ですが、12月15日、日高線鷗川―様似間の「バス転換」報道がいっせいに行われました。高橋はるみ知事の明確な見解が示されないまま定例道議会が閉会日を迎えた日にいっせいに報じられた、この日高線問題はひとり沿線地域だけでなく、北海道の未来と一体の問題です。

年が明ければ2015年1月の運休から丸2年となる日高線は、1913年の開業から数えれば100年余、「国有化」された1927年から数えるとちょうど90年の歴史を重ねてきました。高波に洗われるきびしい環境に耐え、沿線の人びとと労働者に支えられて維持されてきた地域の動脈であり、拙速に切り捨てられてよい鉄道ではありません。

「赤字」を理由に日高線が切りすてられるなら、道内の鉄道路線はすべて廃止対象とされかねず、地域のくらし、産業、経済、環境すべてに甚大な影響をもたらします。

国民生活と地域の犠牲のうえに企業利益の最大化をはかった臨調ニセ「行革」の生け贄にされた「国鉄分割・民営化」によってJR北海道がつけられました。北海道の鉄道経営の問題を、北海道の人口減少問題や路線維持費は度外視したバスとの「コスト」比較論などにすり替えて論じられるJR北海道の「事業範囲見直し」など絶対に認めることはできません。

JR北海道問題は、これからの北海道をどうするのかという問題と一体です。

困難に直面しながら住民がくらし続けられる町づくりを続けている自治体、地域のがんばりや日本の食料基地としての北海道の役割、広大な大地と豊かな観光資源、自然条件を生かした北海道の未来と結びついて走り続ける地域鉄道網の存続を、日高線は「バス転換」ではなく1日も早い運行再開へ向けた復旧工事開始を、JRと政府、北海道知事に要求します。

1 理不尽な「復旧工事先延ばし」と「路線維持」論議の一体化

そもそも、理不尽、不可解、不誠実なのは、昨年1月の暴風雪災害いらい日高線の復旧工事が「先延ばし」され続けていることで、沿線の不安を強引に「あきらめ」に変えようとするかのようなJR北海道のやり方は絶対許せません。

今年の台風被害を含め86億円以上とされる被害については、鉄道軌道整備法等による復旧事業費など国の支援も表明されている（石井啓一国交相、11月25日・衆院決算行政監視委員会など）にもかかわらず、JR北海道は「持続的な運行」論と復旧を一体的問題化し、今日まで復旧工事を先延ばしし続けてきました。

このJR北海道の姿勢を追認し、「鉄道路線の維持は鉄道事業者の経営判断に基づいて行われるもの」「（日高線運転再開については）来春以降の調査の結果をふまえた上でJR北海道から復旧方針を聞く」「（沿線）関係者の話し合いの推移を見守りたい」（11月21日・参院災害対策特別委員会）などとする政府や、「国に支援を求める」「拙速な対応を行うことがないように」などの態度表明に終始した高橋知事（第4回定例道議会）の姿勢も問題で、基幹的公共交通機関としての鉄道の役割を放棄しようとするJR北海道にまかせきりともいえます。

今日のJR北海道の経営困難は、政府が強行し、当時の北海道知事が追認した「国鉄分割・民営化」の帰結です。そのことを認めず、社会的インフラ、「公共財」としての鉄道、地域交通の確保とは相容れない「鉄道完全民営化」の呪縛にとらわれた政府とこれに追随する北海道知事が、問題の本質を外れ、現実を離れた「持続的な運行体制」と負担をJR北海道と地域に求めているのです。

2. 公共交通確保へ、国、北海道が責任を果たすことを求めます

JR北海道、政府、北海道知事がこうした姿勢を改め、環境適合型の社会的インフラ、「公共財」としての安全・安心な公共交通、地域交通である鉄道を確保する立場に立たない限りJR北海道問題の解決はありません。

1987年に強行された「国鉄分割・民営化」時、JR北海道については経営「維持」のために6822億円が経営安定基金として積み込まれました。しかし、当時498億円だった「運用益」（利息収入）は、バブル崩壊、政府の低金利政策下で下がり続け、2011年には半減し230億円前後に収縮しました。民営化時に国が示したJR北海道の経営の「枠組み」が機能しない状態となりました。政府自身の手で今日の事態を招いたにもかかわらず、「早期に完全民営化する方針に変わりはない」（石井啓一国交相／11月25日・衆院決算行政監視委員会）などとする政府の現実無視はきびしい批判を免れません。

四季折々の情にあふれ人びとのくらしや産業と溶け合ってきたちづくられている景観と、冬期間の降雪を含む気象条件の国土に適合した鉄道は、将来にわたってこの国の公共交通の要に位置づけられるものです。

北海道警察がつくった「視界がなくなる危険な冬の雪道」実写映像ビデオがSNSのツイッターで話題になっており、リツイートが短期間に1万件を超えたと全国放送で報じられています。「コスト」を言うなら自動車事故で毎年失われている「命」のコストが問われますし、特に避けられない冬のスリップ事故、視界を失ったの事故など、痛ましい事件は1件でも減らさなければなりません。

新聞の「読者の声」欄には「鉄道を単なる移動手段だと考えるのではなく、都市と地方を結ぶ動脈と位置づけ、道内の農林漁業を維持拡大していくため欠くことのできない物流手段と認識すべき」「人体同様抹消（地方）を断ち切ればやがて心臓（都市部）も侵されてくことを認識すべき」「この夏、北海道が台風に見舞われての野菜が打撃を受け東京では野菜が高騰した。首都圏に食糧を送り続ける北海道はもっと胸を張るべき。北海道の鉄道を助けてと求めることは決して恥ずかしいことではない」「そもそも金を失う道と書いて鉄道と読む。鉄道で金儲けなんてとても難しい話」「維持困難の原因は政府にあり、北海道のせいではない」などの投稿があふれました。

世界では鉄道行政を独立採算で行っているのは日本くらいとも言われます。道内の道路に投入される公費はJR北海道の「経常赤字」の100倍以上になりますが、それは「全額赤字」と問題にはなっていません。道路は公共財で鉄道は違うという「常識」も問われます。

安倍政権はJR東海のりニア新幹線に「未来への投資」として公的資金3兆円を投入と発表していますが、必要なのは国土と人命を未完の技術の実験台とし、環境への甚大な影響も懸念されるりニアへの「投資」よりも、美しい日本の山河のなかに溶けこんで、安全に走り続ける「公共財」としての鉄道です。

3. 「人口減少」時代の北海道戦略にも欠かせない鉄道

地方の「いま」を考えると、着目するトレンドは「人口減少」対策と「地方創生」といわれます。

国交省が策定した「国土のグランドデザイン2050」（2014年）では、人口減少と東京一極集中への対策ができなければ「消滅」する地域が増え続け、2050年の北海道（34年後）の人口も現在の550万人から「3分の2」の363万人と試算されています。

全国の87%の地域で人口が「半減」以下になる「試算」をもとに、政府が「地方創生」に向けた「総合戦略」を策定（2014年12月・閣議決定）し、北海道もこれにならった「総合戦略」を決めています（2015年10月）。しかし、産業の動脈となり観光の足となり、地域の暮らしを支える基幹交通機関となる鉄道もなく、「結婚・出産・子育て環境」も見込めない北海道の「戦略」は、とてもその名に値するものになっていません。

JR北海道は今年3月のダイヤ改正において、「新幹線」の開業を大々的にアピールする一方、駅の無人化・廃止に加え、79本も普通列車を減便させ、特急列車割引切符の廃止などを次々に実施して利用者の利便を低下させています。

「生徒の下校時間は3時半なのに小樽行きの上り列車は6時までなくなった。そして、部活などでこれを逃がすと9時半まで待たなければならなくなる」（ニセコ高校）など、各地の高校で利便低下に悲鳴が広がり、NHK北海道スペシャルに登場した日高の高校生・菊地龍之介君はJR運休による代替バス通学のため「毎朝5時半に家を出る」と報じられました。「当面赤字」が見込まれる新幹線の穴埋めのために、道民の足であるローカル線の安全や利便を後退させるやり方は看過できず、そこに北海道の未来はありません。

新自由主義・「構造改革」推進の国政と、その防波堤になるどころか道民犠牲の施策を推進してきた道政の結果、道内の出生数は30年間で4割も減少しています。道内人口の減少と少子化に歯止めをかけるためには、誰もが安心・安全に住み続けられる医療、介護、保育、教育とともに公共交通の確保が不可欠です。在来並行線の「経営分離」問題や、大幅にかさむことが懸念される建設事業費、自然環境破壊問題など多くの問題が未解決のまま「着工さきにありき」ですすめられている新幹線札幌延伸も再検討が必要です。

通学・通院、大量輸送の物流、観光、買い物など、地域と都市部を結ぶ鉄道は公共交通の要として、地

域とくらし、北海道と日本の未来のために欠くことができません。

以上をふまえ、ＪＲ北海道、政府、道に以下のとおり要求します。

４．ＪＲ北海道、政府、北海道への要求

- (１) ＪＲ北海道は日高線の「バス転換」方針を撤回し、１日も早い運転再開に向けて復旧工事を開始すること。

政府、北海道も日高線復旧と「持続的運行維持」論議を一体化させず、国の災害復旧事業として復旧工事、運行再開を推進、支援すること。

- (２) ＪＲ北海道は、10路線13区間の「単独維持困難」路線「見直し」の提案を白紙撤回すること。地域の動脈として安全な公共交通を確保する視点から必要な設備投資も行き、3月ダイヤ改正での通学列車「減便」を見直すなど、地域の足の維持、利便向上をはかること。

北海道は地域自治体とともに、それらの対策と合わせた「利用増」対策など、地域での協議前進に役割を果たすこと。

- (３) 「国鉄分割・民営化」30年を検証し、国が北海道の鉄道路線を守る責任を果たすこと。

北海道の鉄道は地域でのくらしに欠かせない公共交通の要の役割を果たし、日本国憲法が保障する生存権（25条）、幸福追求権（13条）、居住・移転の自由（22条）、教育権（26条）などの人権を保障するものです。また、全国的な食糧供給基地としての北海道からの物流の要となり、世界遺産となった知床やサミットも行われた洞爺湖、世界から観光客が絶えない函館、富良野など美しい日本の景勝地を結ぶ足としても国民的な価値を有しています。ＪＲ北海道の経営危機の原因が30年前の「分割・民営化」に際して設けられた「わくぐみ」にそもそも起因していることをふまえ、「完全民営化をめざす」などとする鉄道政策の抜本的見直しを行うことを求めます。

以上