

[アピール]

# いのちとくらし、北の大地をつなぐ道民の足 北の鉄路を守ろう!

## 道民のみなさん

JRは今日、1987年4月1日の発足から数えて30年目を迎えました。豊かな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鉄道は、私たち道民と地域の宝です。

しかし、人間で言えば成人し、成熟へと向かう年齢となったJR北海道はいま、成熟とは真逆の道を進み、公共交通の要としての役割を放棄しようとしています。

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と災害線区の1日も早い運行再開へ、力をあわせましょう。

## みなさん

昨年11月18日、JR北海道は石北線、日高線、宗谷線、釧網線などを含む道内10路線13区間を「JR単独では維持困難」と発表しました。

「赤字の鉄道はなくなっても仕方ない」、果たしてそうでしょうか？

そんなことはありません。2011年の東日本大震災では、東北を横断するローカル線が震災の直撃を受けた太平洋岸の地域への燃料・物資輸送の命綱となりました。2000年の有珠山噴火や今年2月の貨物列車脱線事故の時にも、室蘭線に代わり迂回する函館本線「山線」が、本州・函館と札幌を結び、物流・移動を確保しました。世界では「鉄道復権」が言われ、成熟した豊かな社会、地域をつくる「公共財」として鉄道の整備が進んでいます。かつて高度成長を支えた大量輸送とスピード、定時性などの特性だけでなく、広い車内空間を持ち、安全性、快適性、環境適合性を備えた鉄道は成熟した豊かな社会に欠かせない交通機関です。観光客をふくめ地理に不案内な人、病気や障がいを持つ人、女性や子どもたち、忙しいビジネスマンや学生の移動にも優しい移動手段です。そして、農産物をはじめとする物流のためにも、災害のときにも「いのち」にかかわる役割を担います。

## みなさん

JR北海道の経営危機は「人口減」や経済変動の結果ではありません。いま問われているのは私たちが将来にわたって「どのようにくらしたいか」というくらしの問題であり、「文化」「教育」「産業」「環境」など、地域と北海道、道民すべての未来の問題です。

安倍政権はJR東海のリニア新幹線に「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リニアへの「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。

30年前「分割民営化で元気になります」「ローカル線もなくなりません」とした政府や政治の責任も明らかです。また、この問題に対する道政の役割も重大です。求められているのは

- (1) JR北海道が10路線13区間の「単独維持困難」路線「見直し」の提案を撤回するとともに、まずは運休が続く日高線や根室線の1日も早い運転再開に向け復旧工事を開始すること。
- (2) 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い、昨年来のダイヤ改正での通学列車「減便」を見直すなど、地域住民の足の維持、利便向上をはかること。
- (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—です。

道民すべての声をあつめ、北の鉄路を守りましょう。

2017年4月1日

**国鉄分割・民営化=JR30年を検証する4/1札幌集会**