

《質問事項と回答欄》 回答記入日:2019年3月18日

送り先⇒〒081-0012 上川郡新得町2条南4丁目5

佐野周二 携帯 090-9520-3289

TEL・FAX 0156-64-5932

E-mail sano-47-ping.215@outlook.jp

公開質問状への回答

1. 国鉄改革(国鉄分割民営化)法案成立(1986年11月)時の『参議院の付帯決議』には、「災害防止の施設整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保についても特別の配慮を行う」とあることを承知していますか？

【回答】

この決議は、分割された会社が、大規模な自然災害の際の復旧工事や安全投資のための資金拠出が困難となる場合も想定して、そのための財政措置を高ずるよう政府に求めたものと認識しています。

つまり、国民の公共交通機関としての国鉄を引き継いだ JR 各社の路線の災害復旧に、国が責任を持つことを国会が要請したものであり、当時の運輸大臣・自治大臣も「付帯決議の趣旨を尊重する」と表明しています。この経過が守られていないことがそもそもの問題です。

2. JR北海道の株主は、鉄道建設・運輸機構(国)です。根室本線や日高線の災害復旧と国の責任をどうお考えでしょうか？

【回答】

災害復旧が進まない中で、地元ではこのまま廃線という疑心暗鬼も広がっています。とりわけ、2016年8月の台風災害を受けた石勝線や根室本線でも新得―清水間などが直ちに復旧工事が行われたのに比べ、新得―東鹿越間は代替バス運行のままであり、日高線では2015年1月から不通の状態が続いています。

一義的には JR 北海道の姿勢が問われていますが、1. のような経過と現状を考えれば、やはり国の責任は非常に大きいと考えます。

3. 北海道胆振東部地震で石勝線不通が続きました。石勝線の事故や災害の時、根室本線(新得―富良野間)が、道央、道北への効率的「う回路線」=代替路線としての役割を、どう評価されますか？

【回答】

災害に強い交通体系の確保のためには、交通ルート・手段の多重性・代替性の確保が重要であり、根室本線(新得―富良野間)もその役割の発揮が期待されると考えます。

とりわけ当該の区間は、十勝・上川などの豊富な農産物の安定輸送を支える大切な物流の代替路線であると同時に、富良野・美瑛など道内でも有数の観光圏を含む地域の周遊観光にも不可欠な区間でもあります。

根室本線の災害復旧と存続を求める会 御中

《質問事項と回答欄》 回答記入日:2019年3月18日

送り先⇒〒081-0012 上川郡新得町2条南4丁目5

佐野周二 携帯 090-9520-3289

TEL・FAX 0156-64-5932

E-mail sano-47-ping.215@outlook.jp

質問に対する回答

1. 国鉄改革(国鉄分割民営化)法案成立(1986年11月)時の『参議院の付帯決議』には、「災害防止の施設整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保についても特別の配慮を行う」とあることを承知していますか？

【見解1】

付帯決議は、国鉄の分割民営化に際し、災害復旧に当たるJRに対し資金面を含め国による適切な配慮を求めたと受け止めており、国では、既に災害復旧に関するJRへの支援制度を設けていると承知しています。

2. JR北海道の株主は、鉄道建設・運輸機構(国)です。根室本線や日高線の災害復旧と国の責任をどうお考えでしょうか？

【見解2】

JR路線の災害復旧については、当事者であるJR北海道が一義的に責任をもって判断する必要があると考えますが、復旧が未着手となっている根室線や日高線の不通区間では、影響が長期化しており、この問題の早期解決に向けた国による適切な指導が求められると考えます。

3. 北海道胆振東部地震で石勝線不通が続きました。石勝線の事故や災害の時、根室本線(新得-富良野間)が、道央、道北への効率的「う回路線」=代替路線としての役割を、どう評価されますか？

【見解3】

道央圏と道東圏を結ぶ路線として現在石勝線が中心的な役割を果たしていますが、根室線は災害時に石勝線が不通となった時の代替ルートとして、また、観光客の周遊ルートとしても、重要な役割を果たす可能性があり、そうした視点からも関係者間で議論を深める必要があると考えます。