

2015年7月31日

国土交通省鉄道局長 様

安全問題研究会

J R北海道の路線廃止問題に関する要請書

当会は、各鉄道の安全や地域公共交通の存続及び利便性向上のための活動を行う鉄道ファンの任意団体です。これまで、国内各地の鉄道を初めとする公共交通に乗車して点検を行う活動、鉄道事故の原因調査や学習会などを通じて安全問題や地方ローカル線問題の検討を行ってきました。その結果、日本の鉄道や公共交通を巡る政策について、改善を要するいくつかの事項が認められるに至りました。

本日は、そのような改善を要する事項のうち、特に緊急を要するもの、影響が特に深刻なものについて、下記のとおり要請を行うこととしました。

当会としては2014年以來の要請となりますが、貴職におかれましては、本要請の趣旨をご理解の上、ぜひ実現していただくとともに、本要請書に対して、2015年8月31日までに文書による回答を行われるよう要求いたします。

記

【要請事項】

国鉄改革時の国会決議等を踏まえ、J R北海道が検討しているローカル線の廃止を行わせないようにすること。

【説明】

2011年以降、重大な事故が相次いだJ R北海道では、社内に設置されたJ R北海道再生推進会議(以下「再生会議」)が、去る6月26日、島田修社長に「J R北海道再生のための提言書」(以下「提言」)を提出した。この中で、再生会議が「事業範囲の選択と集中」「鉄道特性を發揮できない線区の廃止を含めた見直し」を打ち出すのとほぼ並行して、J R北海道が道内赤字線の廃止を検討していることが、地元紙によって報道された。「廃止検討」とされた区間は、留萌本線〔留萌～増毛、16.7km〕、日高本線〔146.5km〕、札沼線〔北海道医療大学～新十津川、47.6km〕、石勝線〔新夕張～夕張、16.1km〕、根室本線〔滝川～富良野、54.6km〕であり、これらの営業キロ合計は281.5kmで、J R北海道全体〔2,499.8km〕の11%にも及ぶ。

一方、国鉄改革関連8法案が審議されていた参院日本国有鉄道改革に関する特別委員会が、1986年11月28日、同法案の可決・成立に当たって行った附帯決議は、『経営の安定と活性化に努めることにより、収支の改善を図り、地域鉄道網を健全に保全し、利用者サービスの向上、運賃及び料金の適正

な水準維持に努めるとともに、輸送の安全確保のため万全を期する』よう国とＪＲに求めている。

ＪＲ発足初年度である 1987 年度の決算ではＪＲ 7 社の営業収入全体に占めるＪＲ北海道の割合は 2.5%、ＪＲ四国が 1%、ＪＲ九州が 3.6%』であり、『ＪＲ北海道全体の営業収入（919 億円）は東京駅の収入（約 1000 億円）より少なく、ＪＲ四国全体の乗客数は品川駅の乗客数とほぼ同じ程度』『ＪＲ東日本がＪＲ 7 社の営業収入の 43.1%を占める』という状況であった。こうした著しい経営上の格差はＪＲグループ発足直後から予想されており、三島会社のために経営安定基金が設けられたのもこのような事情を考慮してのことである。

7 回にわたって開催された再生会議で、ＪＲ北海道は外部有識者委員に対し、『国鉄最後の時期にＪＲ北海道は経営が厳しいだろうということで新しい設備を大量に入れた。そのため、会社発足当初はメンテナンスの必要があまりなく、これまで対前年主義の予算措置で設備投資や修繕を行ってきたことに問題があった』『高速道路網の道内整備計画に対抗するため、限られた財源を都市間高速事業に重点配分したこと等により、結果的に今日の老朽設備の更新不足を招くこととなった』と説明、『限られた経営資源をまず安全に集中させ、配分できない事業分野については見直しを行う選択と集中』が必要と主張している。しかし、ＪＲ北海道みずから説明しているように、現在の安全崩壊の原因は会社側の怠慢にある。それにもかかわらず、今になって「金がないから安全か路線維持かの二者択一だ」と沿線地域・住民に迫るＪＲ北海道のやり方は容認できない。

鉄道・運輸機構を通じてＪＲ北海道の全株式を所有、またＪＲ会社法に基づく監督命令を出し、ＪＲ北海道を特別の監督体制に置いている国土交通省として、ローカル線の廃止を行わないよう、ＪＲを指導されたい。

(以 上)