

2019年11月8日

日高町長 大鷹 千秋 様
浦河町長 池田 拓 様

J R 北海道研究会
J R 日高線を守る会
安全問題研究会

J R 日高本線問題に関する要請書

J R 日高本線は、2015年1月の高波災害で鶴川～様似間が不通となってすでに4年10ヶ月が経過しました。この間、私たちは復旧を求める道民の声を受け、様々な取り組みを展開するとともに、関係各所に復旧の要望を行ってきました。J R 日高線と地域振興に関する検討会議が平成27(2015)年11月に取りまとめた「日高線の利用促進に関する検討報告書」では、地域が知恵を絞って復旧後の日高線の利活用を進める意思を示すものとなっています。

しかし、不通が長期化する中、日高本線沿線に依然として復旧を求める声が存在しているにもかかわらず、日高町村会は「廃線受け入れをいつの段階で表明するか」の議論に終始しています。住民を交えた議論も議論経過の公表も行われないうままの密室協議という日高町村会の現状は地元として、一道民として、決して見過ごすことはできませんが、すでに日高町村会に多くを期待することは困難な状況となっています。

先の台風19号災害では道外で多くの鉄道が被災しましたが、経営基盤の脆弱な地方鉄道を含め、そのほとんどで復旧への試みが始まっています。10月25日の国土交通大臣記者会見では、「経営状況が脆弱な鉄道会社についての支援というのは1つ大きな課題だと思っていますし、・・・(略)・・・どうあるべきかしっかり検討していきたい」(赤羽一嘉国土交通大臣)との発言があり、災害からの鉄道の復旧は全国的課題になりつつあります。

鉄道事業法では、路線の廃止について、鉄道事業者が廃止届を提出すれば、沿線との合意すら要せず、1年後に廃止できる旨が規定されています。しかし、過去に沿線自治体との同意を得ないまま廃止届の提出が行われた例はなく、またJ R 北海道もそのような取扱は行わない旨表明しています。札沼線・北海道医療大学～新十津川間の廃止に当たっても、J R 北海道と沿線4自治体すべての中で同意手続が行われたのは記憶に新しいところです。

新幹線開業時に、並行在来線のJ R からの経営分離を定めた政府与党合意では、経営分離する区間について「当該区間に関する工事实施計画の認可前に、沿線地方公共団体及びJ R の同意を得て確定する」(同合意四の(二))と定められています。この合意に基づいて、九州新幹線長崎ルート建設認可に際し、佐賀県鹿島市・江北町が経営分離に「不同意」を表明したため、現在建設中の長崎ルート開業後も、並行在来線である長崎本線は経営分離が行われず、上下分離を条件に引き続きJ R 九州が運行することが決まっています。

J R から第三セクターへの路線譲渡に沿線自治体の同意を必要としながら、それより重

大な結果を招く路線廃止に沿線自治体の同意が不要というのは交通政策として著しく不整合であり、かつ道理を欠くものといえます。私たちは、札沼線などの前例や整備新幹線の取扱いに準ずる形で、日高本線についても廃止手続には沿線7町すべての同意が必要と考えます。そこで、貴町に対して、今後JR北海道と沿線7町との個別協議となった場合に備え、下記の通り要請します。

記

1. 日高本線の廃止に同意を求められた場合、「不同意」を表明すること。
2. 台風19号で被災した道外の鉄道沿線地域と連携し、災害復旧に向けた支援及びそのための制度創設を政府に求めること。

< 参考資料 >

- (資料1) 国鉄改革関連法案成立時の国会における附帯決議(1986年11月28日)
- (資料2) 赤羽一嘉国土交通大臣記者会見(2019年10月25日)
- (資料3) 「整備新幹線の取扱いについて」(平成8(1996)年12月25日付政府与党合意)
- (資料4) 鹿島市・江北町の並行在来線経営分離「不同意」に関する記事、台風19号災害に関する記事

(以 上)