

2017年4月28日

苫小牧市長

岩倉 博文 様

JR問題を考える苫小牧の会 代表 小野寺正夫

JR日高線を守る会 代表幹事 村井 直美

要 請 書

貴職におかれましては、町民の生活と権利を守るために大変お忙しい毎日をお過ごしのこと、深く敬意を表します。

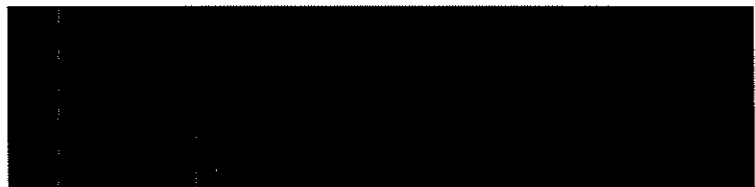
さて、JR北海道は、2015年1月暴風雪災害と2016年9月の台風高波被害の調査が終わっているのに、いまだに日高線の災害復旧事業が活用されていません。昨年11月にJR北海道内の赤字線10路線13区間をJR北海道単独で運営が困難として、関係自治体に赤字縮費用負担か又は廃線、バス転換かと迫っています。

そもそも、国鉄当時は1963年(昭和38年)まで全国一律運賃を確保し黒字経営をしてきました。北海道の線区の多くは赤字でしたが、東京、名古屋、大阪などの都市間輸送に支えられ国策として、憲法22条、25条に基づき、どこに住んでいても「学生やお年寄りや車椅子の方」など移動の自由が保障されました。しかし1987年4月日本国有鉄道(国鉄)が「分割・民営化」されJR体制へと移行しました。当時の中曽根内閣がおこなった「国鉄改革」であり国鉄改革法にもとづいて、国鉄を主に6つの旅客鉄道会社(JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州)と全国一社の貨物鉄道会社(JR貨物)などを分割・民営化したものです。多くの利益をあげてきた本州三社(JR東日本、JR東海、JR西日本)と切り離したことでJR北海道は必ず行き詰ることは当時からも懸念されてきたところでした。また、赤字対策としての三島(JR北海道、JR四国、JR九州)経営安定基金1兆3千億円の利息も、安倍内閣の超低金利政策により半減し、19年度末には安全運行のため必要な資金すら確保できない恐れがあります。

このよう情勢のもと最近(2/28)参議院予算委員会でも安倍晋三首相、麻生太郎財務相らがJR北海道へ持続可能な交通体系のあり方について、国も道と連携しながら協議に参加し検討していきたいと明言。「北海道のみなさんにとってJRは大切な足であることも十分に認識しながら、考えていきたい」と強調されました。

私達はJR北海道の再建は国や本州三社の特別な支援が必要と考えています。

過日苫小牧においてシンポジウムを開催し参加者から国に働きを行うべきとの意見が多く提案されました。私たちは日高7首長・議長に別記項目を強く要請します。西は苫小牧から、東はえりも様似から、キャラバンを通し住民の切実な声を届けていきたいと考え、要請するものです。



要 請 事 項

- 一、 高校生の通学、お年寄りや障害者の通院など最低限の交通の権利を保障するために「JR日高線」の早期復旧を国、道にはたらきかけること。
- 一、 美しい海岸線や夕日、牧場の風景、様似のアポイ岳など訪れる人々を引き付けてやまない北海道の大自然を満喫できる日高線をアピールすること。
- 一、 「JR日高線」の廃止は北海道の鉄道を半減させることにつながるものであり、オール北海道で鉄道を守る連帯の輪をつくっていくこと。
- 一、 JR北海道は被災の少ない鶴川駅～日高門別駅間の休止路線については早急に運行再開すべきであることを要求すること。
- 一、 鉄道は地域で安心して生活するためのなくてはならないインフラであり、地方創生の大前提であることを国や道に主張すること。