

JR30年を 検証する札幌集会

4月1日、JRは発足から30年を迎えました。一方に道内路線の半分以上になる13線区1237キロの路線「単独維持は困難」とするJR北海道。

その一方、単年度の鉄道事業収益が5000億円を超えるJR東海や同じく4000億円近い東日本…。1987年の国鉄「7分割」・民営化そのものが問われています。「民営化で元気になります」「ローカル線はなくなりません」の約束はどうなるのか？

地域、北海道の未来と一体にJR問題を考えます。



4月1日 土

10:00~11:50

「かでのる2・7」820研修室
(札幌市中央区北2条西7丁目)

【呼びかけ団体】
道労連・道高教組・北海道商工団体連合会・
北海道民主医療機関連合会・新日本婦人の会・「明るい会」

【事務局】道労連 / 札幌市白石区区菊水5条1丁目4-5 電話011-815-8181

国鉄分割民営化・JR30年を検証する4. 1 札幌集会

JRは4月1日、1987年の発足からかぞえ30年の記念日を迎えます。

しかし、人間で云えば成人し、成熟へと向かう年齢のJR北海道はいま、成熟とは真逆に断末魔の叫びを上げ、公共交通の要としての役割を放棄しようとしています。

道内路線の半分以上にもなる13線区を「維持困難」とするJR北海道の「経営危機」の原因は何か？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」とした国の責任は？「設立委員」としてJR発足に関与してきた道知事と北海道に求められるものは？

道内路線すべての存続、運休が続く日高線の1日も早い運行再開を強く求める立場から考えます。

10:00 開会 司会 俵 正好

主催者あいさつ 黒澤 幸一 道労連議長

報告

① JRの現場労組から 建交労全国鉄道本部書記長 下山 信好さん

② 国会から 日本共産党衆議院議員 畠山 和也さん

③ 高校生の通学 北海道高等学校教職員組合夕張高校分会 山田守成さん

各 15～20分

11:00

フロア発言 地域から、医療・福祉の現場から、「物流」について、

アピール提案・行動提起 小室正範（「明るい革新道政をつくる会」事務局長）

11:50 閉会 閉会あいさつ 宮内 聡（「明るい革新道政をつくる会」）

*** 終了後 12:00～ JR 札幌駅で「北の鉄路を守ろう」メッセージ宣伝を行います**

【アピール案】

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は、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一です。

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

高校生の通学と JR 問題

2017年4月1日 北海道高等学校教職員組合連合会

1. 各校(分会)の回答から

北海道の鉄道は地域でのくらしに欠かせない公共交通の要の役割を果たし、日本国憲法が保障する生存権(25条)、幸福追求権(13条)、居住・移転の自由(22条)、教育権(26条)などの人権を保障するものです。JR問題は高校生の学習権保障にもかかわる大きな問題です。

JRの「事業範囲見直し」提案をふまえて、道高教組は全道の分会(高校)でアンケート調査をすすめています。回答は未だ10数校ですが、「ダイヤ改正により、学校が始業時間を早めなければなくなった」(北見商業)など、影響は小さくありません。

たとえば、JR北海道は去年3月のダイヤ改正において、「新幹線」の開業を大々的にアピールする一方、駅の無人化・廃止に加え、79本も普通列車を減便させ、特急列車割引切符の廃止などを次々に実施して利用者の利便を低下させています。

「生徒の下校時間は3時半なのに小樽行きの上り列車は6時までなくなった。そして、部活などでこれを逃がすと9時半まで待たなければならなくなる」(ニセコ高校)など、各地の高校で利便低下に悲鳴が広がり、NHK北海道スペシャルに登場した日高の高校生・菊地龍之介君はJR運休による代替バス通学のため「毎朝5時半に家を出る」と報じられました。

「当面赤字」が見込まれる新幹線の穴埋めのために、道民の足であるローカル線の安全や利便を後退させるやり方は看過できず、そこに北海道の未来はありません。「部活終了後に旭川に帰る列車が去年、今年のダイヤ改正で遅くなり、19:47に。旭川着は9時になる」(宗谷線・剣淵高校)や、「去年の北海道

高校生JR利用アンケート

2017/3/27 道高教組

No	線区名	生徒数	JR利用:問題
1	宗谷 剣淵高校	95	46 旭川に帰る列車がダイヤ改正で遅くなり、部活から帰るには:19:47しかなくなり旭川駅着は20:58。9時門前朝も旭川発6:02、剣淵着7:05しかない
2	宗谷 土別東	17	2 宗谷線廃止しないで
3	小樽商業	287	39
4	石北線 湧別	138	1 風雪でJRはすぐ止まる
5	根室 池田高校	203	110 運休時の連絡が遅い。「次の便以降は運休」と20分くらい前に言われても対応できない
	上り(札内・帯広)		73
	下り(浦幌方面)		37
6	札沼線 月形高校	117	37
	のぼり		33
	浦臼方面		4
7	石北線 北見商業	466	268 「愛し野」駅3/4のダイヤ改正で不便になった。
	上り(美幌方面から)		67 美幌・女満別から来る上りの愛し野着が朝7:17に。帰りの下り(北見方面)が15:32となり、学校の始業「くり上り」
	下り(北見方面へ)		201 北見に帰る下りが15:32のほか、18時台がなくなって、部活帰りは19:15まで待たされる
8	函館 ニセコ高校	109	54 去年のダイヤ改正で下校時の小樽行き15:58がなくなり17:57までなくなった。54は寮生23人を含めた利用数。
	下り(小樽行き)	9	28 部活が遅くなったときに乗っていた19:03もなくなり21:22に。小樽着は22:50
	上り(長万部方面)		3 上り(長万部方面)も、下校時12:52のあとは17:12まで列車なく
9	函館 大麻高校	828	349 苗穂、白石、野幌、高砂、江別・・・手稲、豊平からも
10	いさり火 上磯高校	160	去年の新幹線開業でJR海峡線から「いさり火鉄道」に変わり通学定期代が急騰。函館→上磯」の定期代は月
11	日高 鷗川高校		スクールバス
12	(池北線 本別高校	146	町がスクールバス。予算2000万円
13	(名寄) 遠軽高校		通学定期代 国鉄名寄線の中湧別から遠軽「月6570円」が20520円補助なし
14	(瀬棚) 檜山北高校	290	半数以下 通学定期代 国鉄瀬棚線の今金駅から丹羽「月3500円」が8440円。瀬棚、大成からだ3万越える生徒も。せ
	静内農業		

全道 全日制225校中167校でJR利用 利用率74%
日高線1学年495人中76人利用(2014年運航時の1年制利用数) 代行バス利用76人 保護者送迎2人

* 回答は未だ10校ほどですが、「ダイヤ改正」により、学校が始業時間を早めなければなくなった(北見商業)など、影響が。
「去年のダイヤ改正で便数減らされ、下校時も6時まで列車待ち」「部活で19時乗り遅れたら、次は21:22(ニセコ高校)など・・・
去年の新幹線開業でJR海峡線から3セク「いさり火鉄道」に変わり通学定期代が急騰。函館→上磯」の定期代は月額6110円→8000円
「3か月定期」だと1万7420円が2万2800円。「半年」定期だと3万3030円が4万3530円

新幹線開業で JR 海峽線から 3 セク「道南いさり火鉄道」に変わり、通学定期代が急騰。「函館→上磯」の定期代は月額 6110 円→8000 円。「3 か月定期」だと 1 万 7420 円が 2 万 2800 円。「半年」定期だと 3 万 3030 円が 4 万 3530 円となった」「町が通学費補助をしているけれど、それも『激変緩和』に過ぎず、平成 30 年以後は分からない」（上磯高校）などの実態があります。

2. 分割民営化・ローカル線廃止と高騰する通学費 (1992 年、道国鉄共闘会議調)

30 年前の国鉄分割民営化後のローカル線廃止による高校生の通学定期代負担の高騰は、民営化の 5 年後 (1992 年) に道国鉄共闘会議がまとめた調査で右の表に見るとおりです。

国鉄名寄本線の廃止 (1989 年) にもない、中湧別から遠軽高校に通う生徒の通学定期代は「月 6570 円」が 5 年後の平成 5 年に 1 万 6000 円余になりましたが、現在は 2 万 520 円となっています。補助なし (遠軽高校、北紋バス・北見バス)。

同じく「民営化の年 (1987 年) の国鉄瀬棚線廃止により、今金駅から丹羽の定期代は「月 3500 円」が 7920 円となり、現在は 8440 円に。瀬棚、大成からだ と 3 万円越える生徒も。せたな町が半額補助。(檜山北高校) などの実態があります。

道教委は「全日制 225 校中 167 校で高校生が JR を利用 (利用率 74%)、日高線 1 学年 495 人中 76 人利用 (2014 年運航時の 1 年制利用数)。代行バス利用 76 人 保護者送迎 2 人」としています。

高校生の通学の足として鉄道の役割は大きく、「バス転換」の負担は重大。鉄路維持を求めます。

国鉄と『転換バス』の通学定期代比較表

廃止線	国鉄駅区間	国鉄の 1 ヶ月 定期代	転換バスの 1 ヶ月定期代	
			バス転換 当時	平成 4 年 3 月現在
瀬棚	今金～丹羽	3,500	7,920	路線廃止
岩内	岩内～小沢	4,700	10,560	14,400
胆振	倶知安～喜茂別	6,450	20,160	21,960
富内	穂別～鷓川	8,420	23,760	25,800
万字	岩見沢～万字炭山	5,650	11,880	22,320
幌内	岩見沢～三笠	4,870	8,640	10,800
歌志内	砂川～歌志内	5,490	11,160	13,680
羽幌	幌延～遠別	8,420	21,960	路線変更
天北	稚内～曲淵	7,830	23,280	24,240
興浜北	北見枝幸～浜頓別	6,800	17,280	20,880
美幸	仁宇布～美深	6,410	17,640	19,080
興浜南	雄武～興部	6,090	16,560	19,080
名寄	遠軽～中湧別	6,570	15,840	16,560
渚滑	紋別～上渚滑	4,700	16,200	20,880
相生	津別～美幌	5,470	17,280	20,160
士幌	帯広～上士幌	8,660	22,560	25,080
湧網	網走～常呂	7,510	23,160	23,810
標津	厚床～別海	7,090	20,390	27,840

10 路線 13 区間の「単独維持困難」表明と日高線「バス転換」提案を撤回し、

公共交通の要としての鉄道維持、日高線復旧工事着工を

～豊かなくらしと北海道、日本の美しい未来のために～

JR北海道と政府、北海道知事に鉄路存続を求める要求

2016年12月21日

北海道旅客鉄道株式会社

社長 島田 修 様
国土交通大臣 石井 啓一 様
北海道知事 高橋 はるみ 様

明るい革新道政をつくる会
北海道労働組合連合会
北海道高等学校教職員組合連合会
農民運動北海道連合会
北海道商工団体連合会
新日本婦人の会北海道本部
北海道民主匠療養機関連合会

11月18日の「単独では維持困難路線」発表以来、道政最大の焦点となってきたJR北海道問題ですが、12月15日、日高線講川一様似間の「バス転換」報道がいつせいに行われました。高橋はるみ知事の明確な見解が示されないまま定例道議会が開会日を迎えた日にいっせいに報じられた、この日高線問題はひとり沿線地域だけでなく、北海道の未来と一体の問題です。

年が明ければ2015年1月の運休から丸2年となる日高線は、1913年の開業から数えれば100年余、「国営化」された1927年から数えるとちょうど90年の歴史を重ねてきました。高波に洗われるきびしい環境に耐え、沿線の人びとと労働者に支えられて維持されてきた地域の動脈であり、拙速に切り捨てられてよい鉄路ではありません。

「赤字」を理由に日高線が切り捨てられるなら、道内の鉄道路線はすべて廃止対象とされかねず、地域のくらし、産業、経済、環境すべてに甚大な影響をもたらします。

国民生活と地域の権性のうえに企業利益の最大化をはかった臨調ニセ「行革」の生け贓にされた「国鉄分割・民営化」によってJR北海道がつくられました。北海道の鉄道経営の問題を、北海道の人口減少問題や路線維持費は度外視したバスの「コスト」比較論などにすり替えて論じられるJR北海道の「事業範囲見直し」など絶対に認めることはできません。

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を、日高線は「バス転換」ではなく1日も早い運行再開へ向けた復旧工事開始を、JRと政府、北海道知事に要求します。

1 理不尽な「復旧工事先延ばし」と「路線維持」論議の一体化

そもそも、理不尽、不可解、不誠実なのは、昨年1月の暴風雪災害から日高線の復旧工事が「先延ばし」され続けていることで、沿線の不安を強引に「あきらめ」に変えようとするかのようなJR北海道のやり方は絶対許しません。

今年の台風被害を含め86億円以上とされる被害については、鉄道軌道整備法等による復旧事業費など国の支援も表明されている（石井啓一国土交通大臣、11月25日・衆院決算行政監視委員会など）にもかかわらず、JR北海道は「持続的な運行」論と復旧を一体的問題化し、今日まで復旧工事を先延ばしし続けてきました。

このJR北海道の姿勢を追認し、「鉄道路線の維持は鉄道事業者の経営判断に基づいて行われるもの」「（日高線）運転再開については）来春以降の調査の結果をふまえた上でJR北海道から復旧方針を聞く」「（沿線）関係者の話し合いの推移を見守りたい」（11月21日・参院災害対策特別委員会）などとすると政府や、「国に支援を求める」「拙速な対応を行うことがないよう」などの態度表明に終始した高橋知事（第4回定例道議会）の姿勢も問題で、基幹的公共交通機関としての鉄道の役割を放棄しようとするJR北海道にまかせざりともいえます。

今日のJR北海道の経営困難は、政府が強行し、当時の北海道知事が追認した「国鉄分割・民営化」の帰結です。そのことを認めず、社会的インフラ、「公共財」としての鉄道、地域交通の確保とは相容れない「鉄道完全民営化」の呪縛にとらわれた政府とこれに追随する北海道知事が、問題の本質を外れ、現実を離れた「持続的な運行体制」と負担をJR北海道と地域に求めているのです。

2. 公共交通確保へ、国、北海道が責任を果たすことを求めます

JR北海道、政府、北海道知事がこうした姿勢を改め、環境適合型の社会的インフラ、「公共財」としての安全・安心な公共交通、地域交通である鉄道を確保する立場に立たない限りJR北海道問題の解決はありません。

1987年に強行された「国鉄分割・民営化」時、JR北海道については経営「維持」のために6822億円が経営安定基金として積み込まれました。しかし、当時498億円だった「運用益」（利息収入）は、バブル崩壊、政府の低金利政策で下がりが続き、2011年には半減し230億円前後に取縮しました。民営化時に国が示したJR北海道の経営の「枠組み」が機能しない状態となりました。政府自身の手で今日の事態を招いたにもかかわらず、「早期に完全民営化する方針に変わりはない」（石井啓一国土交通大臣）11月25日、衆院決算行政監視委員会などとすると政府の現実無視はきびしい批判を免れません。

四季折々の情にあふれ人びとくらしや産業と溶け合ってきたまちづくりられている景観と、冬期間の降雪を含む気象条件の国土に適合した鉄道は、将来にわたってこの国の公共交通の要に位置づけられるものことです。

北海道警察がつくった「視界がなくなる危険な冬の雪道」実写映像ビデオがSNSのツイッターで話題になっており、リツイートが短期間に1万件を超えたと全国放送で報じられています。「コスト」を言うなら自動車事故で毎年失われている「命」のコストが問われますし、特に避けられない冬のスリップ事故、視界を失ったの事故など、痛ましい事件は1件でも減らさなければなりません。

新聞の「読者の声」欄には「鉄道を単なる移動手段だと考えるのではなく、都市と地方を結ぶ動脈と位置づけ、道内の農林漁業を維持拡大していくため欠くことのできない物流手段と認識すべき」「人体同様抹消（地方）を断ち切ればやがて心臓（都市部）も侵されてくことを認識すべき」「この夏、北海道が台風に見舞われたの野菜が打撃を受け東京では野菜が高騰した。首都圏に食糧を送り続ける北海道はもったいなく張るべき。北海道の鉄道を助けてと求めることは決して恥ずかしいことではない」「そもそも金を失う道と書いて鉄道と読む。鉄道で金儲けなんてとても難しい話」「維持困難の原因は政府にあり、北海道のせいではない」などの投稿があふれました。

世界では鉄道行政を独立採算で行っているのは日本くらいとも言われます。道内の道路に投入される公費はJR北海道の「経常赤字」の100倍以上になりますが、それは「全額赤字」と問題にはなっていません。道路は公共財で鉄道は違うという「常識」も問われます。

安倍政権はJR東海のリアニア新幹線に「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。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アニアへの「投資」よりも、美しい日本の山河のなかに消けこんで、安全に走り続ける「公共財」としての鉄道です。

3. 「人口減少」時代の北海道戦略にも欠かせない鉄道

地方の「いま」を考えると、着目するトレンドは「人口減少」対策と「地方創生」といわれます。国交省が策定した「国土のグランドデザイン2050」（2014年）では、人口減少と東京一極集中への対策ができれば「消滅」する地域が増え続け、2050年の北海道（34年後）の人口も現在の550万人から「3分の2」の363万人と試算されています。

全国の87%の地域で人口が「半減」以下になる「試算」をもとに、政府が「地方創生」に向けた「総合戦略」を策定（2014年12月・閣議決定）し、北海道もこれにならった「総合戦略」を決めています（2015年10月）。しかし、産業の動脈となり観光の足となり、地域のくらしを支える基幹交通機関となる鉄道もなく、「結婚・出産・子育て環境」も見込めない北海道の「戦略」は、とてもその名に値するものになっていません。

JR北海道は今年3月のダイヤ改正において、「新幹線」の開業を大々的にアピールする一方、駅の無人化・廃止に加え、79本も普通列車を減便させ、特急列車割引切符の廃止などを次々に実施して利用者の利便を低下させています。

「生徒の下校時間は3時半までは小機行きの上り列車は6時まででなくなりました。そして、部活などでこれを逃がすと9時半まで待たなければならなくなる」（ニセコ高校）など、各地の高校で利便低下に悲鳴が広がります。NHK北海道スペシャルに登壇した日高の高校生・菊地龍之介君はJR連休による代営バス通学のため「毎朝5時半に家を出る」と報じられました。「当面赤字」が見込まれる新幹線の穴埋めのために、道民の足であるローカル線の安全や利便を後退させるやり方は看過できず、そこに北海道の未来はありません。

新自由主義・「構造改革」推進の国政と、その防波堤になるどころか道民犠牲の施策を推進してきた道政の結果、道内の出生数は30年間で4割も減少しています。道内人口の減少と少子化に歯止めをかけるためには、誰もが安心・安全に住み続けられる医療、介護、保育、教育とともに公共交通の確保が不可欠です。在来並行線の「経営分離」問題や、大幅にかさむことが懸念される建設事業費、自然環境破壊問題など多くの問題が未解決のまま「着工さき」ですすめられています。新幹線札幌延伸も再検討が必要

です。

域とくらし、北海道と日本の未来のために欠くことができせん。
以上をふまえ、JR北海道、政府、道に以下のとおり要求します。

4. JR北海道、政府、北海道への要求

- (1) JR北海道は日高線の「バス転換」方針を撤回し、1日も早い運転再開に向けて復旧工事を開始すること。
政府、北海道も日高線復旧と「特軌的運行維持」論議を一体化させず、国の災害復旧事業として復旧工事、運行再開を推進、支援すること。
- (2) JR北海道は、10路線13区間の「単独維持困難」路線「見直し」の提案を白紙撤回すること。地域の動脈として安全な公共交通を確保する観点から必要な設備投資も行い、3月ダイヤ改正での通学列車「減便」を見直すなど、地域の足の維持、利便向上をはかること。
北海道は地域自治体とともに、それらの対策と合わせた「利用増」対策など、地域での協議前進に役割を果たすこと。
- (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。
北海道の鉄道は地域でのくらしに欠かせない公共交通の要の役割を果たし、日本国憲法が保障する生存権（25条）、幸福追求権（13条）、居住・移転の自由（22条）、教育権（26条）などの人権を保障するものです。また、全国的な食糧供給基地としての北海道からの物流の要となり、世界遺産となった知床やサミットも行われた洞爺湖、世界から観光客が絶えない函館、富良野など美しい日本の景勝地を結ぶ足としても国民的な価値を有しています。JR北海道の経営危機の原因が30年前の「分割・民営化」に際して設けられた「わくぐみ」にそもそも起因していることをふまえ、「完全民営化をめざす」などとすする鉄道政策の根本的見直しを行うことを求めます。

以上

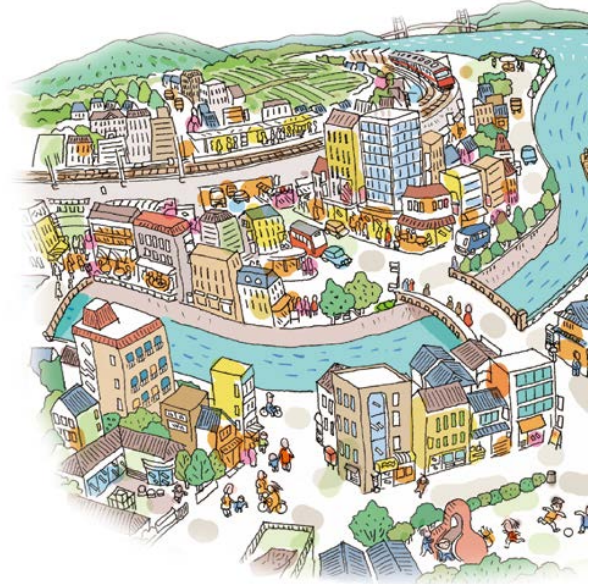
いのちとくらし、北の大地をつなぐ地域の動脈 「守れ！ 北の鉄路」メッセージ

北海道知事 高橋はるみ様
JR北海道社長 島田 修 様
内閣総理大臣 安倍 晋三様

昨年11月18日、JR北海道は石北本線、日高線、宗谷線、釧網線などを含む道内13の鉄道路線について「JR単独では維持困難」と発表しました。

困難に直面しながらも、住民がくらし続けられる地域を守るために続けられている自治体の努力や、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、通院、通学、生活の足としての地域での役割を考えたとき、道民にとってあまりに重大な発表です。

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地域鉄道は北海道と地域の宝です。「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」とした国も責任を免れません。全ての鉄路の存続、運休が続く日高線の1日も早い運行再開を求めます。



記入日 月 日

氏名

住所

私のひとこと

国鉄分割民営化・JR30年を検証する札幌集会

連絡先 北海道労働組合総連合(道労連) 札幌市白石区菊水5条1丁目4-5 TEL011-815-8181