

## J R 三江線存続のための緊急支援策を求める意見書

J R 西日本は利用者の減少と営業損失を理由に J R 三江線を廃止しバス転換するための検討を進めたい考えを示しました。

1975 年に全線開通し今年 8 月に 40 周年を迎えた三江線は、度重なる豪雨災害に見舞われるたびに廃線の危機にさらされながらも、J R の経営努力、国、県、沿線自治体の財政措置も含め、利用促進と活性化策の中で今日、陰陽をつなぐローカル線として維持されてきました。

しかし、利用者の減少のなかで、行き違い設備の廃止等の経費削減によって減便され、自治体のスクールバスが江津～石見川本間で運行が始まることで、さらに利用者が減るといった負のスパイラルに陥っています。

農林業の衰退や産業構造の変化により人口が大都市へ流出した結果、沿線には県が示した「小規模高齢化集落」や「要緊急支援地区」が多数点在し過疎化は深刻ですが、三江線があるからこそ現状でとどまっていると言ってしまう過言ではありません。

島根県西部の人口減少も著しく、産業基盤の弱さやインフラ整備の遅れが指摘されていますが、廃止されれば J R と関連会社の労働者の雇用の場が大幅に削減されることが予想されることから、地域経済への影響も懸念されます。

まさしく地方版総合戦略でいう「まち」「ひと」「しごと」そのものを奪い、地方創生とは逆のさらなる地方衰退に追い込む姿勢と言わざるを得ません。

採算性によるバス転換は高齢者が利用しづらだけでなく、経営が成り立たず、バスさえも廃止となれば自治体への負担は重くのしかかります。

「バス転換されれば観光面はおしまい」といわれるように、三江線は「いのち」と「くらし」を守る生活路線であると同時に、定住化や観光交流人口の拡大等、まちづくり施策を進めるために必要不可欠な社会インフラです。

豊かな自然、急峻な山肌や田園風景のなかをゆったり走る三江線は日本の原風景といえます。巨大橋梁群や陸閘門等の建造物の価値と併せてその魅力を全国発信し、地方創生のシンボルとして官民が力を合わせ守っていくことが、今求められています。

そのためにも国は交通政策基本法の基本理念実現のための責任を明確にし、赤字路線の維持・存続の方針と対策を示す必要があります。

事業者の安易な撤退を防止し、かつ社会的使命と責任を果たせるための環境を整えるためには、赤字ローカル線維持のための損失補てん等、財源措置を柱とした公的助成制度の確立と法的整備を含めた緊急支援策が不可欠です。

よって本議会は、政府関係機関に対して J R 三江線存続のための緊急支援対策を強く求めます。

### 『要望事項』

1. J R 三江線存続のため、赤字ローカル線に関しては鉄道会社全体の経営収支とは切り離して線区ごとに検討し、欠損補助を基礎とした欠損補助交付金の交付制度を確立されたい。

2. 不採算路線において安全性、利便性向上に必要な設備改良が経営上困難な設備投資を支援するための、鉄道路線維持・確保対策予算を設けられたい。
3. 中山間地等、過疎地域における鉄道を軸にしたまちづくりの特区申請を認め、国として JR や自治体に対して最大限の支援策を講じられたい。
4. 鉄道事業者が鉄道事業法に基づき廃止の届出を行おうとする場合には、沿線住民、関係自治体との十分な協議、合意を経て行うよう法的整備を図られたい。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

平成 27 年 12 月 16 日