

## 交通インフラの復旧・復興に関する意見書

2011年（平成23年）8月18日

日本弁護士連合会

### 第1 意見の趣旨

- 1 国は、東日本大震災で壊滅的な被害を受けた鉄道について、速やかな復旧・復興を進めるため、鉄道軌道整備法等に対する特例措置を定めて、原則として、その復旧・復興費用を全額負担するべきである。
- 2 地方公共団体及び鉄道事業者は、復興に当たって路線変更や一部廃線・廃駅等を計画する場合、復興後のまちづくり計画との一体化を強化し、併せて高齢者、障がい者、若年者等交通弱者を含む住民の円滑な移動を保障する利便性の高い代替公共交通を確保することが不可欠であり、地域住民の意向を十分に反映させるべきである。

### 第2 意見の理由

#### 1 鉄道の復旧・復興と国庫負担の必要性

東日本大震災では、沿岸部で運行をしていた鉄道が壊滅的な被害を受けた。例えば、JR仙石線、三陸鉄道等の一部線区では復旧の目途さえ立っていない。東日本大震災の被災地は広域にわたっているところ、被災地域の復旧・復興を押し進めるためには、人の移動と物の輸送の手段を回復することが必要不可欠な条件であるが、基幹的な公共輸送手段である鉄道の重要性は特に大きい。代替バスでは輸送人員数がかなり限られている上、一部地域では慢性化した渋滞による支障も生じていることから、一刻も早い鉄道の復旧が待ち望まれる。

当連合会は、2010年（平成22年）12月16日に「交通基本法制定に関する意見書」を公表し、人権と環境の観点から、安全・快適に移動する権利が日本国憲法に定める基本的人権の一環として保障されるべきこと、並びに安全性改善及び環境負荷低減の理念に基づき自動車交通依存から脱却した交通政策を実現すべきこと等を求めていたところであり、我が国の地域社会における鉄道の存在意義を強調していた。

ところが、東日本大震災の被害はあまりに甚大で、鉄道事業者がその復旧費用の負担に耐えられないのが実情である。例えば、三陸鉄道の復旧には最大180億円が見込まれるとのことであるが、同鉄道はもともと赤字路線で第三セクター化された経緯のある路線であり、自力でこれを負担できる財務状況には

ない。

鉄道軌道整備法によれば、「洪水，地震その他の異常な天然現象により大規模の災害を受けた鉄道であつて，すみやかに災害復旧事業を施行してその運輸を確保しなければ国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるもの」（同法第3条第1項第4号）については、「政府は，第三条第一項第四号に該当する鉄道の鉄道事業者がその資力のみによつては当該災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるときは，予算の範囲内で，当該災害復旧事業に要する費用の一部を補助することができる。」（同法第8条第4項）として，国が復旧費の一部を補助することとしているが，その補助率は2割5分以内にとどまり（鉄道軌道整備法施行令第2条），残りの7割5分は鉄道事業者等が負担せざるを得ない（第三セクターであれば地方公共団体も負担）。また，補助対象となるのは，原形復旧又はこれに類するものに限られ（鉄道軌道整備法施行令第1条），安全・防災等のために路線変更等を行う場合には原則として補助対象とならない。

このように復旧費用の国庫負担が限定的であることが，復旧事業の推進を妨げているといわざるを得ず，東日本大震災の速やかな地域復興を図るためには，特別の補助を行う必要がある。については，東日本大震災で壊滅的な被害を受けた鉄道については，鉄道軌道整備法等による制限を緩和し，その例外的な特別措置を講じることとし，原則として復旧費の全額を国庫負担とすることとし，鉄道事業者については，その資力に応じた応分の負担を行うにとどめるべきである。

## 2 鉄道施策とまちづくり計画の一体化，交通弱者等の円滑な移動を保障する利便性の高い代替公共交通機関の確保，住民の意向尊重

被害を受けた鉄道の復旧について，現在，被災地各地で策定されつつある復興計画において，津波被害を防ぐために路線自体を高台に移設するとか，鉄道の軌道に堤防の役割を担わせるようにするなどの提案がなされているところである。あるいは，復旧が困難であるとして廃線又は廃駅せざるを得ないという意見も出ているとのことである。

鉄道の路線及び駅は，地域住民の生活上，極めて重要な存在であり，各地のまちづくりの根幹に位置する存在である。また，利用者があつてこそ鉄道事業が成り立つのであり，鉄道事業の公共性は，地域住民の支持に由来するのであり，安全かつ快適に移動する権利は日本国憲法に定める人権の一環にほかならない。東北地方においても，自動車を運転できない，又はしてはいけない高齢者が急増しており，障がい者，若年者等交通弱者を含む住民が円滑に移動でき

る公共交通機関の必要性は極めて高い。

したがって、廃線、廃駅はもとより、移設等に当たっては、復興後のまちづくり計画との一体化、交通弱者を含む住民にとって利便性の高い代替公共交通の確保が不可欠である。高い利便性には、必要な運転本数の確保、定時性だけでなく、低床式の採用等バリアフリー化が含まれる。このように、強い利害関係を持つ地域住民の意向を十分に汲み取るべきであり、計画の基本部分について、住民の意見を聴取する手続的な機会を設けるとともに、その意見を最大限に尊重するべきである。

以上