

2008/3/21 松坂の請願賛成討論（原稿）

賛成の立場で討論いたします。

1点目、この度の請願は4万7千名を超える市民の願いであること。

請願者の泉川先生は、南線廃止の報を受けて、将来の島原半島のためには存続させるのが良いと表明なさいました。その発言が報道等で紹介されたことで、患者さんはじめ多くの方が先生に存続を訴えられたそうです。

大学教授・弁護士・鉄道の専門家なども南線廃止を心配して先生のもとに駆けつけました。泉川先生は要職にあって多忙な方ですが、その合間を縫って、深夜2時3時までこの法律を勉強し、専門の方にも相談をなさっていました。本当に頭が下がります。何度もくじけそうになりながら、そのたびにおっしゃっていました。「私に頼んで来るしかなかったおじいちゃんおばあちゃんのことを思うとここで諦める訳にはいかないんです。可能性があるんだから、可能性のある限り頑張りますよ。」と。住民の声が聞こえないとよく言われましたが、そうではありませんでした。住民は誰にどのようにして訴えていいかわからなかっただけなのです。だからわずかな期間でこんなにもたくさんの署名が集まったわけです。

2点目、請願の要点は「休止」して話し合いの場を作ること。

この度、国は「活性化再生法」を整備して、全国の地域公共交通を「何とかせにゃならん」とようやく動き出しました。昨年5月、民主も共産も賛成して全会一致で国会通過した法律です。そして廃止の危機に瀕した鉄道の再構築のために、更なる財政支援を盛り込んだ法改正案が閣議決定され、数ヵ月後には成立の見通しです。

「この法律があと1年早く出来ていれば事態は別の方向に向かっていたかもしれない。」とは多くの関係者から漏れてくる言葉であります。「ならば1年間、時計の針を戻せないか？」それが『休止』という手続きで出来るということが分かりましたので、このたびの請願になったわけです。休止にしておけば運行を止めても、免許は持ったままです。

この度の「南線廃止の届」の意味は、外港駅以南の運転をやめると同時に免許を返上するというので、この度の法の適用が受けられなくなります。

島原鉄道は普賢岳災害のとき「休止」の手続きは経験しています。土石流であれだけズタズタに線路がめくられてしまっても、復活を信じて免許だけは持ち続けました。そのおかげで、のち

に運行再開が実現出来たわけですから。

請願者の意味するところは、この「南線の免許を返上しないでくれ！」ということです。4月からの南線運行がストップすることは承知しています。請願者は、いったん「休止」にして、運行再開の可能性を含めて、交通全般と一緒に考えようと言っています。

3点目、存続の可能性について

「活性化再生法」で、状況は変化し、改正案によると南線存続の可能性は十分あります。まだ廃止の届けを出していない北目線においては黒字転換の切り札になる可能性もあります。わずかでも可能性がある限り、話し合いの機会を作ってもらえないかとお願しているわけです。

4点目一緒に支えることの意味

請願は、鉄道再生に向けての責任は島鉄に負わせるのではなく官民で引き受けようと提案しています。

休止にかかる手続きについては、国交省や九州運輸局に、手続きだけの問題なので簡単に出来ることを確認しています。費用も運行はしないのだからほとんどかかりません。

島鉄さんのお話を聞くと、企業だけの努力では限界に達していることがわかりました。鉄道は大切な公共交通機関です。全国の事例を見ても既に地方の公共交通は企業努力だけでは支えきれないところに来ています。

これからの時代、地域公共交通は「みんなで一緒に支える」という考え方をしなければいけないのです。

遅まきながら、国はこの新しい考え方を「法」を整備して打ち出してきました。市民も遅ればせながら、一緒に支えようと動き出しました。あとは、市民の代表である市長と島鉄が動けば、プロジェクトXはスタートします。どうか市長「一緒に支えよう」という観点で島鉄を説得してください。

「南線廃止」が確定すれば、外港駅から南の鉄道再生はほぼ永久に不可能になるでしょう。全国の皆様の応援で復活した災害復興の象徴は廃墟となります。「廃止」を「休止」に変える手続きだけで、鉄道再生の可能性を手に入れることが出来ます。

署名運動が「おどみや島鉄応援団」などの乗車運動に発展しようとしています。この提案が却下されれば、乗車運動は一気にしぼむことでしょう。どうか同僚議員の皆様、市民の願いを受け止めて、この請願を採択に導いてください。