

平成28年 決算特別委員会(部審査) 開催状況

開催年月日 平成28年11月9日

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

担当部課 総合政策部交通政策局交通企画課

質問要旨	答弁要旨
<p>二 地方交通について</p> <p>(一) 北海道新幹線への支援について 2015年度、国と道は、北海道新幹線の建設と地方線の維持に対して、それぞれの程度の負担を担ってきたのか、伺います。</p> <p>(二) 知事の認識について 道は新幹線に対して、負担金を負担するということになっていますが、それでも新幹線は赤字が続くわけです。逆に地方線のほうの維持に対してはですね、1円も出していないということですよ。こうした状況で、道が財政支援をしていない中で、地方線の存続に対してきちんと意見が言えるのかどうか心配をします。</p> <p>JR北海道は、単独では維持困難な路線として、10路線13区間を示して、沿線自治体と協議することを決定したと報道されています。沿線自治体に対して応分の負担を求めるとの報道内容が事実とするのであれば、赤字だからといって、公共交通機関のJRが自治体に対して応分の負担を求めるとはあまりにも安易ではないかというふうに考えるところですが、道の認識はいかがでしょう。また、赤字であっても路線を守る気持ちが道にはあるのかどうか、合わせて伺いたいと思います。</p> <p>(三) 日高線の復旧について そうは言っても道がしっかりとですね、態度を示さない中で、報道を先行させて、JRの地方線の廃止が既定路線のように意識醸成させていくような、そういうふうに道民の方は受け捉えられる訳ですよ。</p> <p>特に日高線については、もう2年になるわけです。7日の日に、平取町で開かれた日高線の沿線自治体協議会の第6回会合で、再開に必要な経費が少なくとも1</p>	<p>〔地域交通・鉄道交通担当課長〕 国と道の負担についてでございますが、平成27年度における国の「整備新幹線事業費補助」における北海道新幹線への配分額につきましては、新青森・新函館北斗間が500億円、新函館北斗・札幌間が200億円の計700億円となる一方、平成27年度決算に係る道の負担金は127億円となっておりますが、この負担金をまかなう地方債の元利償還金に対しまして、交付税が50%程度で措置されることとなっております。</p> <p>また、国は、JR北海道が「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に基づく老朽化した鉄道施設や車両の更新、修繕などの取組に対し、平成28～30年度におきまして、総額1,200億円の支援を行うこととしております。</p> <p>〔地域交通・鉄道交通担当課長〕 JR北海道の事業範囲の見直しについてでございますが、先日来、JRの路線見直しに関する報道が相次いでおりますが、JRに対しまして事実の確認を行ったところ、「JRとして決定したのではなく、見直しの具体的な内容については検討中である」との回答があったところでございます。</p> <p>鉄道は、広大な本道におきまして、道民の皆様の暮らしや産業経済を支える重要な公共交通機関であり、JRが、今後とも見込まれる巨額の経営赤字を「線区の見直し」だけで解消しようとするれば、本道の公共交通ネットワークに重大な影響を及ぼすものと危惧しているところであり、今後、JRが発表するとしております見直しの具体的な内容を踏まえ、JRに対しては、拙速な見直しを進めることなく、地域との信頼関係のもとで対応することなどを、また、国に対しましては、JRの経営改革に向けた抜本的な対策を強く求めていくなど、道としての役割を積極的に果たしてまいりたいと考えております。</p> <p>〔交通政策局長〕 日高線の復旧についてでございますが、日高線につきましては、国、道、JR北海道の三者が災害復旧の枠組みに基づき応分の負担を行い、復旧を目指すとの共通認識のもと議論を進めている中で、運行再開に向けた持続的な運行の仕組みづくりが必要とのJRからの提案に基づきまして、昨年12月に「日高線沿線自治体協議会」を設置し、これまで沿線自治体とともに協議を行ってきた</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>39億円と示されましたが、復旧工事を先延ばしして、復旧費用を拡大させた責任についてはどのように認識をされているのでしょうか。結局放置しておいて、復旧費用が掛かるんだと。地域で負担しなさいと。こういう論理になっていっているのではないかと考えているところです。</p> <p>知事は昨年来、日高線の早期復旧に取り組むことを、議会でも記者会見でも再三発言しておりますけれども、「早期復旧」の約束を、どのように果たそうとしているのか伺いたいと思います。</p> <p>（四）国鉄分割民営化と安定化基金の検証について 沿線自治体は存続してほしいと。しかし、JRの方は赤字ですとか、それから災害ということを期に、これを切り捨てようとしている。根本的な問題はどこにあるかという財源問題ですよ。</p> <p>分割民営化により、3島会社が赤字となることは自明とされておりました。その赤字を埋めるために経営安定化基金がつけられたわけですが、政府・日銀の低金利政策によって、基金の運用益は大幅に目減りしJR北海道の財務を圧迫してきたわけです。</p> <p>民営化当時の運用益498億円が毎年継続した場合、実際の累計額とのかい離はいったい何億円になるのか。分割民営化した上に毎年500億円程度の「運用益」に相当する財政支援をしてこなかった国の責任をどのように考えるのか、伺います。</p> <p>（再） この基金の運用益に関しては、国が民営化するときに、北海道や道に約束したことですよね。それを守らせる努力を、道はしてきたのでしょうか。約4,300億円が本来であれば運用益として、JR北海道の経営、安全対策に使えたわけですが、そういうことをちゃんと。外部的な要因？外部環境の変化？そんなふうに言うから、国は北海道の言うことを聞かないのではないですか。そういう努力をしてきたのですか？</p>	<p>ところでございます。</p> <p>今週7日に開催されました第6回協議会において沿線自治体からは、地元負担を求めるというJRの提案内容が受入困難であること、また、日高線の今後のあり方につきまして、JRから鉄道事業者として責任ある回答を求めるとの考え方が表明されたところでございます。</p> <p>道といたしましては、JRが、昨年1月の被災から運休が長期にわたる中、今回の台風で更なる被害の拡大が生じたことや、これまでの協議経過の中で示された地域の皆様の不安や復旧を願う思いを重く受け止め、日高線の今後のあり方について考え方を早急に示すことが必要と考えてございまして、引き続き、沿線自治体の皆様と連携を図りながら、JRに対し、対応を求めてまいりたいと考えてございます。</p> <p>〔交通政策局長〕 経営安定基金についてでございますが、JR北海道には、会社発足時に、経営基盤の確立を図るため、6,822億円の経営安定基金が設置されたところでございますが、長期的な金利の低下により運用益が低迷しておりまして、会社発足当初に見込んだ498億円の年間運用益と実際に得られた運用益の差額の累計は、昭和62年度から平成27年度の29年間で、約4,300億円になると想定されます。</p> <p>この間、国におきましては、鉄道運輸機構によるJRの設備投資等に対する無利子資金の融資など数次にわたる支援を行ってきているものの、金利の低下という外部環境の変化や利用者の減少などにより、JRは依然として厳しい経営状況にあるものと認識してございまして、道としては、JRが将来にわたって安定した経営を実現することができるよう、抜本的な対策を国に求めてきているところでございます。</p> <p>〔交通政策局長〕 ただいまの国に対する支援の要請ということでございまして。</p> <p>ただいま申し上げましたが、この間、道としても、国に対して要請を行ってきているところであります。</p> <p>また、国に対しては、鉄道運輸機構による無利子資金の融資や助成金などの支援をしてきているところでございます。</p> <p>また、この間の台風被害に絡みましても、国に対して、5カ年の計画に準ずる助成金といった支援も、道としては取組をしてきているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>それは融資とか助成金とか、一時的なことを言っているだけで、本来果たすべき国の役割については、道は交渉していないのですよ。要請とか仰ってますけど。ちゃんと交渉しないと駄目です。そして後で申し上げますけれども、国が支援をするスキームを新しくつくると。これに相当するぐらいのスキームをつくつことが、私は重要だと考えます。</p> <p>（五）北海道における鉄道路線の必要性について 7日の地域公共交通検討会議で山下・大空町長は「公共交通機関として収支にかかわらず守るべき線路について議論してほしい」と発言したとされております。道は山下町長の発言に代表される沿線自治体首長の思いをどう受け止めて、「守るべき鉄路」をどう考えているか、お答えください。</p> <p>すごく遅いと思います。やってるペースが、JRの方は宗谷本線、根室本線などを廃止対象としているわけですから、これは道民の暮らしだけではなくて、道内経済に与える影響というのをどう考えているのでしょうか。全く納得できない話です。</p> <p>（六）国の支援の枠組について 8月の第3回検討会議でも、“新たな国の支援スキームを要請することが必要”との指摘があったとされています。私もそう思います。分割民営化と安定化基金の運用益の不足という経過に照らして、国による支援の強化が欠かせないと考えますが、道としてどのような支援の枠組みを必要と認識しているのか伺いたいと思います。</p>	<p>〔交通政策局長〕 鉄道路線の維持についてでございますが、道といたしましては、この度の一連の台風の影響によりまして、鉄道施設に重大な被害が生ずる中、JR北海道が、単独での維持が困難とする線区の公表など事業範囲の見直しを進めることに関し、本道の鉄道網の将来に対する道民の皆様の不安が高まっているものと認識してございます。</p> <p>こうした中、今週7日に開催されました地域公共交通検討会議におきまして、大空町の山下町長から、収支面だけではなく、本道の公共交通機関として必要な路線をどのように残していくかといった議論が重要、といったご意見をいただいたところでございまして、道といたしましては、ご発言については、JRの極めて厳しい経営状況について認識を示される一方で、広大な本道において重要な移動手段であります鉄道の維持に向けた沿線自治体の皆様の思いを述べられたものと受け止めているところでございます。</p> <p>また、この間、多くの自治体の皆様から「鉄道交通に関して、あり方を示すべき」など、ご要請をいただいているところでございまして、道といたしましては、検討会議の中に新たに設置いたしますワーキングチームにおきまして、鉄道網のあり方や課題への対応策などについて集中的にご議論をいただき、遅くとも年度内には方向性を出してまいります。</p> <p>〔交通企画監〕 国の支援の枠組についてでございますが、JR北海道におきましては、利用者の減少や経営安定基金の運用益の長期低迷に加えまして、近年における安全投資や修繕費の急増なども相まって、極めて厳しい経営環境にあるものと認識してございます。</p> <p>国では、これまでも無利子資金の融資など、数次にわたり支援を行ってきたところでございますが、一連の台風</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>私も直接、国土交通省にJRへの支援について要請してきました。その時に言われているのは、北海道が北海道として、地方交通、鉄道をどうするのか提案がないと。北海道の問題ではないかと逆に切り替えされてしまいました。そういう状況なんです。だから、北海道がきちつと提案をするという立場に立って、国と交渉する、要請ではなく、きちつた交渉すると。そして、北海道の長大路線を残すためにどうするかと議論を始めるということをしなければならないと思いますが、今の答弁では納得できませんので、知事の総括質疑の取りはからいをお願いします。</p>	<p>被害や鉄道施設の老朽更新等に多額の資金を要するなど、経営状況は一層厳しくなるものと見込まれるところでございます。</p> <p>道では、これまで、国に対して、道議会の皆様と合同で、貨物列車の走行による負担など本道特有のコストの軽減や資金繰りの改善などの対策を講じるよう国に要請してきておりますが、今般、地域公共交通検討会議の中に、鉄道網のあり方や課題への対応策について集中的に議論する「鉄道ネットワークワーキングチーム」の設置を決めたところでございまして、道といたしましては、このワーキングチームでの議論を踏まえ、JRが本道の交通ネットワークを形成する公共交通機関としての使命を今後とも果たせるよう、国に抜本的な支援策を求めてまいる考えでございます。</p>