

平成29年 1定 予算特別委員会(知事総括) 開催状況

開催年月日 平成29年3月21日

質問者 日本共産党 佐野 弘美 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 地方交通等について</p> <p>(一) 経営安定基金の目的について</p> <p>分科会審査において、そもそもJR北海道がなぜ今日のような経営危機に陥ったのかの議論の中で、国鉄民営化の際に国から約束されていた経営安定基金の運用益が大きく乖離している問題を取り上げました。</p> <p>知事は国への財政支援を求めるとにあたり、経営安定基金が導入された経緯をどのように考えているのでしょうか。JR北海道は民営化の当初から大幅な赤字経営となることが想定されており、その赤字を補てんする目的だったと考えるのですが、いかがでしょうか。</p> <p>(二) 経営安定基金運用益の不足額について</p> <p>2015年までの経営安定基金運用益の不足額の累計を明らかにしてください。</p> <p>また、同じ期間の国によるJR北海道への実際の財政支援額とその内訳をお答えください。</p> <p>(三) JR北海道への支援策について</p> <p>国も道も数次にわたる支援とおっしゃいますが、実際には、2015年までの不足、4,300億円に対し、2018年までで600億円の助成と、1割程度でしかありません。</p> <p>知事は、この事実を踏まえ、国からの支援が足りないという認識はおありでしょうか。</p> <p>また、この事実を踏まえて、国に対してどのように財政支援を求めるとお考えをお答えください。</p>	<p>【知事】</p> <p>JRに関し、経営安定基金の設置目的についてありますが、国では、旧国鉄の分割・民営化に際し、JR北海道など、いわゆる「三島会社」は、会社発足当初から厳しい経営が見込まれたことから、JR北海道については、6,822億円の経営安定基金を設置をし、その運用益により経営基盤の確立を図ることとしたものと認識をいたしているところであります。</p> <p>【知事】</p> <p>経営安定基金等についてであります。JR北海道が設立された昭和62年度から平成27年度までの29年間における基金運用益について、当初の利率が維持された場合の想定額と実際に得られた額の差額の累計は、約4,300億円となっているところであります。</p> <p>こうした中、これまで国はJRに対し、経営基盤の強化や安全対策を目的に、平成23年度からの設備投資に対して、600億円の助成や1,200億円の無利子貸付などの支援を行ってきているほか、経営安定基金の運用益の実質的な積み増しや租税特例措置などの支援等を行ってきているところであります。</p> <p>【知事】</p> <p>国の支援についてありますが、国の支援についてありますが、これまで国は、JR北海道に対し、資金助成や無利子貸付のほか、鉄道運輸機構を通じた基金の実質的な積み増しなど、数次にわたる支援を行ってきているところでありますが、基金運用益の低迷に加え、鉄道の利用者の減少や近年の安全投資、修繕費の急増などにより、JRの経営は極めて厳しい状況にあると認識をすところであり、今後、関係機関と連携し、あらゆる可能性を検討しながら、実効ある支援が実施されるよう、国に対し、抜本的な支援を求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>各部審査において交通企画監は「あらゆる可能性について課題や対応方策を検討しながら道が中心になって抜本的な支援を強く求める」と答弁しましたし、ただ今も、経営は苦しく、支援を求めていくと答えられました。では、あらゆる可能性とは、具体的に何を示しているのでしょうか。</p> <p>(四) JR北海道支援の新たな対策の検討について</p> <p>例えば、「上下分離するのであれば、路盤整備を国が行い、その負担を地元だけに限定して押しつけないこと」「財源対策として、道路財源を地方交通財源に含めた活用を行うこと」「北海道高速鉄道開発(株)を活用して、電化や高速化、老朽化した車両等の更新を行う」など専門家から提案されていますが、これまでの枠組みにとらわれない新しい支援の在り方を検討しない限り、打開は困難です。</p> <p>あらゆる検討を行うのであれば、これらも検討の対象とするべきですが、いかがでしょうか。</p> <p>(五) 国へ求める支援の具体化と支援スキームについて</p> <p>抜本的支援を国に求めるのであれば、具体的にどれだけの支援を国に求めるのかを明らかにすべきではないでしょうか。特に、財政支援においては、経営安定基金の運用益がJR発足当初の国の説明と大きく乖離しているわけですから、これまでの歴史的事実を踏まえた上で、これに見合う財政支援を求めることは当然ではありませんか。</p> <p>知事が先頭に立ってというなら、具体的な支援額やいつまでに何を行うのか具体策を示すべきです。</p> <p>どのような場でいつまでに何を協議していくのか検討範囲を明らかにする必要があると考えますが、そのお考えはないのでしょうか、伺います。</p>	<p>国の支援についてであります。道といたしましては、これまでも貨物列車の走行に伴う負担など、本道固有のコストや老朽施設等の更新に係る負担軽減、さらには、資金繰りの改善などについて重ねて国に求めているところであります。</p> <p>今後、さらに関係機関と連携をし、国の施策との関連をはじめ、課題や対応方策などについてあらゆる可能性を検討しながら、JR北海道の持続的な経営構造を確立するため新たな施策も含め、実効ある支援が実施されるよう、抜本的な支援を強く求めてまいります。</p> <p>【知事】</p> <p>JR北海道に対する支援についてであります。JR北海道から示された他府県において、第三セクター等が経営する鉄道で導入されている、いわゆる「上下分離方式」につきましては、鉄道施設の老朽化が著しい本道において、財政状況の厳しい道や市町村が、継続的に担っていくことは、現実的に難しいと考えるところであります。</p> <p>このような中、報告書では、第三セクター等による車両の保有・貸し付けなどが例示されているほか、JRの経営再生に向けた手法については、様々な形が考えられるとされているところであり、道といたしましては、引き続き、JR北海道の持続的な経営構造の確立に向けて、検討してまいります。</p> <p>【知事】</p> <p>国の支援についてであります。道といたしましては、今後、鉄道ワーキングチームにおいて、有識者の皆様方などから、地域の実情に応じた検討や協議など、公共交通ネットワークと地域交通の確保に向けた取組とともに、国の抜本的な支援について助言をいただくなど、関係機関と一層連携をし、本道固有のコストにかかる負担軽減など、様々な実効性のある方策について、国の施策との関連など検討を深めながら、本道の厳しい環境のもとでも、収支が安定をし、JR北海道の持続的な経営構造を確立するため、実効ある支援が講じられるよう国に求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(五) 国へ求める支援の具体化と支援スキームについて(再)</p> <p>これでは、利用者の立場が置き去りにされていると言わざるを得ません。知事は利用者全体の立場に立って、具体的にどう取り組むのかを明確にお示してください。</p> <p>(指摘)</p> <p>知事の御答弁は、具体性に欠け、道民の暮らしに冷たいと言わざるを得ません。北海道を代表する知事であるならば、もっと地域の声をしっかり聞いて、地域に寄り添い、そして北海道の鉄路を守る決意と行動を、もっと具体的に示してほしいということを指摘をしまして、以上で質問を終わります。</p>	<p>【知事】</p> <p>今後の道の取組についてであります。本道の鉄道網を維持していくためには、鉄道事業者の自助努力はもとより、国の支援とともに地域の実情に応じた実効性のある方策が講じられる中で、関係者が連携を図りながら、持続的な鉄道網の維持とJR北海道の経営再生が図られていくことが必要であります。</p> <p>道といたしましては、今後、関係自治体の皆様方と連携をし、利便性や快適性の向上も含め、課題や対応方策を検討しながら、実効ある支援が実施されるよう、私自身が先頭に立って、国に対し、抜本的な支援を強く求めるとともに、地域や利用者の声を受け止めながら、地域における検討や協議に積極的に関わるなど、公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、全力で取り組んでまいります。</p>