

令和元年6月19日 北海道地方路線問題調査特別委員会 開催状況

開催年月日 令和元年6月19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><b>一 法改正に向けた地方自治体による支援の成果に関する評価について</b></p> <p>私の方からJR北海道の経営状況等について、地方路線の維持に関連して質問してまいります。</p> <p>私、6日の日に国土交通省鉄道局と直接交渉をし、質問などもしてまいりました。その時に、国鉄清算事業団債務等処理法の改正に至るこの2年間について、青函トンネルの維持管理も含めて412億円を国は支援すると明言されたんですが、国はその後の継続のためには黄色8線区で利用促進と経営改善で成果を上げることが前提だと答弁されておりまして、取組状況を検証し、着実な進展が確認されると、それを前提にして法律改正に向けた検討をしていくと、このように答えられておりました。</p> <p>既にJR北海道のアクションプランに基づいて、自治体が利用促進策をとるという方向で、予算措置も計上する予定となっております。ところが、検証評価するという国に対して、その内容は一体どうゆうことなんでしょうかとお聞きしたところ、その評価検証について、答えを持ち合わせていないと、走りながらしていくんだと言っているんですが、あまりにも無責任ではないかと思うんです。</p> <p>自治体は一体どういったことで、どの程度で評価されるのか。何も見えないまま利用促進策をとらなければなりません。この現状は早急に解決していく必要があると考えます。</p> <p>法改正に向けて、自治体は知恵を絞り、路線の維持存続に向けて、大変市町村の厳しい財政運営の中、最大限、あるいはそれ以上の努力を払っているのに、国の方は後出しで、不十分などといわれては、対策の取りようがないのではないかと考えるところです。利用促進策を促してきた道として、どのように考えているのか伺います。</p> <p><b>二 経営自立後の財政支援について</b></p> <p>私達は2年間の利用促進策だと思って知恵を絞り、財源を絞って出そうとしているわけです。JR北海道は、2031年度の経営自立する後も、自治体からの財政支援がゼロにはならないと4月24日の社長の参考人招致の時に答えていたわけです。</p> <p>国は自治体からの支援は内容・期間によって特段の定めがないと述べていて、自治体の財政支援が2年間に限られるものだと言明しなかったんです。このままでは赤字路線の維持のためという理由で、いつまでも自治体に財政支援が迫られるのではないかと私は危惧するところです。法改正までの2年間に限った支援だということで良いのかどうか、道の考えを確認しておきたいと思います。</p>	<p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>JR北海道への支援に対する道の考え方についてでございますが、JR北海道の経営自立にあたりましては、これまでの経過を踏まえ、国が中心的な役割を果たす必要があるものと考えておりますが、JRの危機的な経営状況を踏まえ、これまでどおりのJRの取組や国の支援だけでは、道内の持続的な鉄道網を確立することは困難と考えております。</p> <p>今回の支援は、維持困難線区における利用促進に資する設備投資を対象としているものであり、道といたしましては、JRが地域の皆様とともに展開しているアクションプランとの連携を図ることで、より実効的な利用促進に繋がるものと考えております。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b></p> <p>地域の支援についてでございますが、この度、地域の皆様との合意が整ったJR北海道に対する支援につきましては、JRの極めて厳しい経営状況を踏まえ、法改正までの2年間に限り、緊急的かつ臨時的に地域独自の支援を行うこととしたものでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>2年間に限るとしたと。JRの財政状況、経営状況が極めて厳しいことに憂慮されてるようですが、道庁だって極めて厳しい財政状況なんじゃないですか。知事が3割も報酬カットすると自分から言うぐらい。それなのに、本当に2年間に限った支援に留まるのかどうか。このところはしっかりと対応していかないと赤字だからいくらでも出せというのが国とJR北海道の対応ではないかと本当に心配するところですから、ここはしっかりとやっていただきたいというふうに思います。道の対応をきちんとやってください。</p> <p><b>三 新幹線の時間短縮等について</b></p> <p>JR北海道は、40億円規模の運賃引き上げ申請後に、札幌延伸に向けて、高速化によって5分の時間短縮のために120億円の追加投資を行うことを唐突に発表して、その内容については、今ほど報告をされました。</p> <p>しかし、道議会では、島田修社長が長期経営計画を説明した際も触れられなかった内容ですし、投資効果についても説明がなされておられません。</p> <p>6月6日の鉄道局との質疑応答、意見交換の中でも、投資効果の説明を求めたんですけども、長期計画に高速化は盛り込まれているんだと、120億円の投資効果は、しかしながら説明はできない、あとで回答する、といって、午前中にも催促したんですけども、もう少しかかると言っていて説明をしておりませんが、やっぱりこれは、道としてもきちっと確認をして、道民に説明する責任があると考えるわけです。</p> <p>あわせて、島田社長が述べていた、新幹線が札幌に延伸になったら、500億円増収になると、その効果についても、どうですか、根拠を教えてください、とお聞きをしたところ、4月、長期ビジョン等を発表したその場で、JR北海道独自に社長が述べたもので、数字の内訳とか試算の前提については把握していませんと、胸を張ってお答えになりまして、びっくりしました。</p> <p>経営改善のために監督命令を出した国としては全くお粗末極まりない対応ではないかと。そんなことも分からないで、長期経営計画を認めたのか、と思いました。</p> <p>知事にも当然、社長から説明に来ていますよね。道は、500億円の増収効果、毎年50億円の増収になるという試算根拠を確認していないのではありませんか。</p> <p>何本の車両を何往復で、何車両で運行し、何人が利用して、料金はいくらで乗るのか、ということを道は確認もしないで、了承してしまったのか。道民に説明責任を果たせないと思うんです。分からないのだったら、JRと国に説明を求めるといふことが必要ではないかと考えます。</p>	<p><b>【新幹線推進室長】</b></p> <p>500億円の根拠についてであります。JR北海道が4月に公表した長期経営ビジョンにおいて、運輸収入が2018年度の909億円から、2031年度では約1400億円と、札幌延伸後は、現時点と比べ、約500億円の増を目指すとしております。</p> <p>この点につきまして、JR北海道から、去る4月25日の本委員会における参考人招致におきまして、国土交通省の高速化に係る試算を基に、利用者の増を見込んだ場合、現在、年間約80億円の新幹線の収益が、札幌延伸後は、概ね500億円まで増えると想定している旨の説明があったところでございますが、道といたしましては、その根拠などにつきまして、地域の皆様のご理解をいただくため、より丁寧な説明を行うよう、引き続き、JRに求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>【指摘】</b></p> <p>全く理解できないですよね。今、毎年100億の赤字、ところが新幹線増収だと、急に10億の増収につながって、黒字企業に転換するのですから、根拠を示して言ってくれば、その根拠のあり方がどうかという議論もできるが、根拠も何も示さずに、JR北海道の経営判断だと言われても、建設の原資は税金ですから、そのことを忘れているのではないか、と考えるところです。</p> <p>国も道もその根拠をきちっと確認することが必要だと思いますし、今のような対応をしていては、道民からの不信感は増すばかりです。JR側の設備投資には到底理解は得られないと思います。</p> <p>新幹線のさらなる高速化と、JR北海道の経営再建に欠くことができないということであるなら、道民にきちっと説明をして理解を求めるとい過程を踏まなければ、何だと、運賃改正で40億、道民から運賃として支払うのに負担を求めておきながら、120億円も新幹線に投資するお金があるんだったら、それよりも地方路線を維持してほしい、というのが、素直な道民の声でないでしょうか。</p> <p>これまでも新幹線の延伸を、道民が心から喜べないと言っている人がたくさんいるということを申し上げてきましたけど、全くそのとおりになっています。</p> <p>新幹線の抱える赤字解消の道筋を示させること、そして、JRに対して、皆さんが徹底的に説明を求めて、道民に開示していくということなしには、絶対に新幹線の開業を喜ぶ結果にならない。</p> <p>2031年の後、また赤字だということで道民に負担を押しつけるようなことにならないように、その前も、自治体負担は私は許されないと考えていますので、しっかりと申し上げます。</p>	