

## 畠山和也議員―衆院決算行政監視委員会で質問 北海道の鉄道維持し、国民の移動権の保障を

日本共産党の畠山和也議員は11月25日の衆議院決算行政監視委員会で、TPP発効で地元産木材の活用が困難に陥る問題を追及しました。同時に、JR北海道が10路線13区間を自社単独で維持できないと発表した問題を取りあげました。維持「困難」とされる路線が全区間の半分に及び、国としての対策が必要であることを述べ、石井啓一国交相が「地域の協議会に参画し、検討したい」との答弁を繰り返す、維持できないとする路線の廃線を否定しないことから「独立採算でやっているのは日本くらいだ。鉄道行政の抜本的転換を」と迫りました。

**畠山議員**「JR北海道について伺います。台風や大雨で鉄道施設に大きな被害を受けたJR北海道に対して、国土交通省は復旧費用を実質的に全額補助することを決めました。この中身をご説明ください。」**石井国交相**「被害調査が終了していない区間を除き、被害復旧総額は38億円と報告を受けました。災害復旧補助対象となる事業費は約35億円、そのうちの8.6億円を支援する。加えて28年度から30年度に実施予定の安全投資と修繕に追加支援を拡充し、今回の台風等の災害に係る復旧に関連した設備投資の支援を行うこととしました。」**畠山議員**「いま述べられたような支援で最優先に復旧されることは当然のことです。そこでJR北海道は、10路線13区間を自社単独では維持できないと発表しました。全路線の約半分に当たります。道内では多くの心配の聲が上がっています。このまま認めていいのか。国としてどうするのか伺います。」**石井国交相**「北海道庁と連携し、JR北海道と地域との協議に参画して、地域における持続可能な交通体系の構築のために何ができるのか、検討してまいりたい。」**畠山議員**「地方自治体まかせにしないで、国が根本的な総括を持って参画していくことが大事だと思います。このような事態に陥ったことは、30年前から赤字路線を北海道では抱えることは事実でした。だから国も経営安定基金を出し、運用益の約5百億円を支援することにしてきましたが、政府の低金利政策もあって、運用益が減ってしまいました。人件費、安全費用、設備投資などにしわ寄せが行って、この間の安全問題で国からも指導を受ける要因となってきたではありませんか。」

そして台風被害の追い打ちです。政府が思い切った新しい枠組みを示さなければ進まないと思います。新しい交通体系のあり方について協議が行われる中で、国もこれらの協議に参画し、持続可能な交通体系の構築のために何ができるか、検討したいと考えています。」**畠山議員**「同じ答弁で、なぜそのような形になっていくかといえ、前提として目標が完全民営化にあるからではないのでしょうか。JR九州が上場したけれども、JR北海道には完全民営化、株式上場を国として追い求めるのでしょうか。だからそのスキームにこだわらざるを得なくなるのではありませんか。」

**石井国交相**「JR北海道も早期に完全民営化する方針に変わりはありませんが、厳しい経営状態のため支援措置を講じています。引き続き完全民営化に向け進めてまいりたい。」**畠山議員**「その旗を降ろせないから自縄自縛に陥って、完全民営化へJR北海道に任せて、独自に維持できない区間は廃線にして構わないと、それは政府の立場だと確認して良いのですか。」**答弁**で否定しませんでした。その旗を掲げ続けるから、自縄自縛に陥って廃線やむなしになる。ですから新たな枠組みを考える時ではありませんか。」**石井国交相**「JR北海道が置かれている問題は、国鉄の分割・民営化によるものではないと認識しております。国としては、鉄道サービスが各地域において求められる役割を果たしていくことができるよう努めてまいりたい。」**畠山議員**「独立採算を鉄道行政でやっている国というのは日本ぐらいのようなもので、ヨーロッパなんかは特に公的補助などが強くなされている。根本に国民の移動権を保障するということがある。鉄道行政の抜本的な転換が必要な事態にいま陥っているということを指摘して、質問を終わります。」



質問する畠山議員  
=11/25 衆院行監委  
(写真はしんぶん赤旗提供)

# 鉄道の半分を維持できないとするJR北海道の問題―国が根本的な総括を持って協議会へ参加を