

2011.08.29 : 平成 23 年政策討論委員会

国とＪＲによる支援の拡充について
並行在来線の経営方針について
地域公共交通の利便性確保について

井加田委員 皆さん、こんばんは。高岡市選出の社民党の井加田でございます。討論に参加をさせていただきたいと思っております。

まず、第三セクターの経営で赤字が目に見えているということは、皆さんのお手元の資料で御理解いただいていると思っております。私は、今の時点で赤字になることがわかっていながら地元が負担をするという枠組みそのものが、現時点で県民の理解と納得が得られているとは到底考えられないという立場でございます。

ＪＲ西日本は黒字、ＪＲ東日本はＪＲ西日本以上に黒字であります。ですから、青い森鉄道では鉄道資産を無償譲渡されました。一番もうかっているＪＲ東海は、独自でリニア新幹線をつくる方針を出しておられます。赤字は九州、四国、北海道の各ＪＲとＪＲ貨物でございます。

赤字のＪＲ九州では、本年３月に九州新幹線鹿児島ルートが全線開通しましたが、並行在来線であります鹿児島本線の博多―八代間、そして川内―鹿児島中央間はＪＲによる運行となっております。第三セクターとなったのは八代―川内間のみでございます。黒字のＪＲ西日本が、どうしてこの不平等条約にこだわるのか、甚だ疑問を持っております。

平成２年の政府・与党申し合わせであります整備新幹線開業時のＪＲからの経営分離につきまして、そもそも抜本的に見直すべきではないのか。石井知事自身が不平等条約とやゆしておられます。

そこで、討論でございますけれども、当時の政権党でありました自民党として、この不平等条約についてはどのようにお考えなのかを、この機会にぜひ聞きたいと思っております。

また、2009年12月24日、前原国土交通大臣のもとで出されました整備新幹線の整備に関する基本方針におきましては、「ＪＲも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためにできる限りの協力と支援を行うことが求められる」とございます。政権党の民主党に対して質問したいのですが、この基本方針は現在も生きているのかということです。そしてこの間、政府はＪＲ西日本に対してどのように具体的に働きかけてこられたのか、また働きかけはなかったのか、ぜひこの点をお聞きして討論に参加をしたいと思っております。以上です。

井加田委員 前向きの議論が進まないのは、やはり論点の最初のところで申し上げた、そもその前提に無理があると、私はこのように言わざるを得ないなと思っております。

整備新幹線の建設費で既に地方自治体は過重な負担となっておりますが、また三セクで運営させられます。資料で御覧になったように、利用者の減、運賃を1割程度値上げしてもなお自治体の負担が増え続ける厳しい経営状況にあることを、もう一度申し上げたいと思います。

そして、今回、この政策討論委員会も、富山県並行在来線対策協議会の経営基本方針を受けて、普通列車主体の運行が図れるコンパクトな体制とするため、富山県の三セク単独会社を、上下一体の第一種鉄道事業者として設立するという方針の延長線にあり、きょうのこの議論につながっていると思っております。

その方針に沿って、26年度末の開業に遅れることのないように、今年度中に経営計画の骨格をまとめなければならぬとされておりますけれども、そもそも後ろ向きと言われましても、国による支援の枠組み、JRの枠組みが具体的に何ら示されていない現段階におきまして、具体的に議論を進めようにも、その具体的な中身が見えない状況の中で経営方針を固めきれぬのかという疑念を持ちます。

県民から寄せられておりますパブリックコメントには、公共交通機関としてJRによる運営の継続、上下分離方式として県が線路を守るなどなど、上下一体方式に否定的な意見も多々寄せられているところであります。

国とJRの支援協力は不可欠でございます。

単独会社として、普通列車主体の運行を検討するにしても、県内90キロメートル以上に及ぶ在来線の区間、そして3県をまたぐ最大区間であって、貨物列車が多数走行する重要な路線であることをかんがみましても、先ほどどなたかおっしゃいましたが、貨物列車が高速で走行しても耐え得る北陸線の施設を、今後も同じような水準の施設として運営していくには、かなりの技術や莫大な費用が依然として必要でありますし、広域にわたる管理は単独会社ではなかなか厳しいのではないかと。

ですから、再度申し上げますが、赤字が予想される第三セクターでの運営で、物流の大動脈である北陸本線の線路を将来にわたって守れるのか、安全性をこれまで以上に守れるのかということについては、やはり疑問を抱かざるを得ないと思います。

並行在来線は、地域に不可欠な公共機関でありますので、経営分離ではなく、JRの継続運営、JRとの共同運営を今からでも求めていくべきではないかと、このように私は考えます。以上です。

井加田委員 繰り返し申し上げたいと思うのですけれども、利便性を考える上で、やはり3県をまたぐこの最大区間の並行在来線について、どこが経営責任を持つのかということ

がまだ定まっていない中で、やはり利便性も、それぞれの思惑は議論をされますけれども、どこが最終的にそのことを受け止めて決めていくのかについては、私はまだまだ見えてこないと思っております。

まず、新幹線開業と同時に特急列車はなくなるのです。今、普通列車主体に考えられていますけれども、各県との協議の中で、折り返し運転等も示されていますけれども、どこでどういう形で折り返しをするかによっても、走らせる本数とか乗入れる本数とか人員の体制とかが違ってくるのです。

それから、新しい列車を入れかえようにも、新しい車両にする場合には、県内のかなりの区間の駅舎のホームの底上げをしないと新車両は入れられないとか、利便性を考える上で、そういう具体的な課題や意見が新たな問題として出てきており、私自身はかなり厳しいなと思っています。

けれども、そういう意味で言えば、貨物列車が本来の北陸本線を走るわけですから、その各県の都合を、これから県境を越えてどう運行するかとか、具体的な協議は本当にこれからという状況だと思っております。

必ずしも各県の検討状況が一致をしていない中で、運行のダイヤとか、先ほど申した貨物列車の運行をどうするのかとか、やはり特急列車は乗り入れなくても運行関係の調整や車両の設備や整備をどうするのかとか、会社として運行管理システムを独自で持つのは会社の本来ですけれども、もうJRの今のノウハウなしには動かない現状があります。やっぱり、普通列車を主体と言いながらも、貨物を一体的に運用するには、JRが主体にならないと運行体制も組めない、こういう状況ではないかと思えます。

やはり国の責任において、もっとJRの鉄道事業者としての責任を果たしてもらわなければ、地域の利便性、足は守れないと考えます。

私も、やっぱり今以上に負担をかけず利便性を確保していただいて、将来にわたって安全に運行できる、このような運行を求めているわけです。そういった意味では、現段階の検討状況はまだ課題がありますし、何より県民の皆さんへの情報がまだまだ不十分ではないかと思えます。もっと情報を発信して、県民の皆さんにも議論に入っていただくことが必要ではないかと思っております。以上でございます。