

市長の直言直筆 ④

宗谷本線の未来はどっちだ

みなさんこんにちは！渡辺です。4回目の今回は、ＪＲ北海道の路線のうち、単独では維持困難といわれる赤字区間、いわゆる「黄色線区」問題のお話です。

宗谷本線は名寄～稚内間が黄色線区であり、本市は含まれていませんが、隣町かつ同じ宗谷本線として影響を受けることから、重要課題と認識しています。

さて、本年第2回定例市議会において、武井祐司議員から「ＪＲ北海道の提起する上下分離方式に対する市長の考えは」と一般質問があり、私は「明確に反対する」と答弁しました。

上下分離方式は、鉄道運行業務をＪＲが担い、駅舎や線路、車両の維持管理は自治体が行う運営方式です。実はこの部分に、私が「明確に反対」する理由があります。



ほうまつ

泡沫と消えた赤字補填金

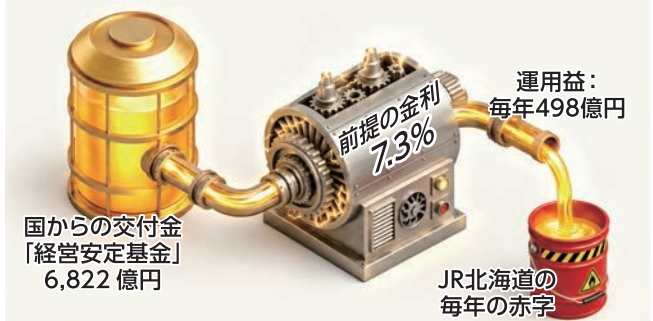
ＪＲの前身は、1949年に発足した国鉄です。国鉄民営化の際、貨物を除く全国の路線は6分割（北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州）されましたが、採算性の違いから「ＪＲ北海道・ＪＲ四国・ＪＲ九州」の3つは、実は最初から「赤字経営」が想定されていました。

そして、この赤字を補填するはずだったのが、国の「経営安定基金」という資金です。当時はバブルの真ただ中、年7.3%という超高金利の時代です。国は、ＪＲ北海道に対して約6,800億円の資金を用意し、毎年生み出される約500億円の運用益を、今後発生するであろう赤字に補填する算段だったのです。この運用が、民営化の核となる考え方でした。

しかし、4年後の1991年、バブルは崩壊しました。

国は低金利に舵を切り、1999年には「ゼロ金利」に至ります。経営安定基金は見込んでいた運用益を失い、その結果ＪＲに赤字が積みあがることとなったのです。

幻の永久機関：「経営安定基金」という国の算段



鉄道の意義と責任の所在

鉄道の敷設は、国の発展を目的に国策としてすすめられてきた背景があります。

移動手段や物流、観光資源としてだけでなく、災害などの有事の際に国民の生命や財産を守るため、人や物が安全に移動できる多くの交通網を持っている必要があります。鉄道もこの一つです。そう考えると、採算性だけで決めてはならないことが分かります。

さらに財源でいえば、自治体は公共施設や災害復旧など、地方債の発行により資金を借り入れることは可能です。しかし、あくまで借金なので当然ですが返済しなければならないお金です。

しかし国の「国債」は、借換債の発行により借金のローテーションが行われています。これは「通貨発行権」を持つ国と自治体の大きな違いなのです。

因果を知って見えるもの

ＪＲの上下分離方式は、先日取り下げられました。今後は、国も関与するなかで「抜本的な改善策」を立てることになります。

ただし、結果だけを見て改善策を考えても、それは「対症療法」にしかなりません。抜本的に改善するには「どうしてこうなった」という歴史を振り返り、その根本から治す「原因療法」が必要です。

今回の黄色線区問題も「なぜ赤字経営になっているのか」という部分から考えていかなければなりません。

お話ししたとおり①民営化の際の前提崩壊②国策としての鉄道のあり方③国との財源の大きな違いなどが「明確に反対」と答弁した理由です。

国の判断で赤字の補填資金を失ったことが大きな要因であり、これは動かしようもない事実です。にもかかわらず、その責任と後始末を自治体に転嫁するような方針は、あってはなりません。

北海道の振興・発展、住民生活の安全安心のためにも、間違いなく鉄道は必要です。未来の鉄道と地域を守るために、これからもしっかり行動していきます。