



第31期道議会

五期目決意新たに 市議団と力合わせて 消費税増税・国保料引き上げストップへ

4月7日の道議会議員選挙で、日本共産党の真下紀子議員は5位で5期連続当選を果たしました。第31期の道議団構成は3人（諸派）、団長・真下議員、幹事長・菊地葉子議員（小樽市）、政策審議会議長・宮川潤議員（札幌東区）です。公約実現のために全力で奮闘します。

8日深夜に、当選を果たした真下議員は「残念ながら会派ではなくなりましたが、消費税増税と国保料の大幅な引き上げをストップさせ、道民の命とくらしを守るために全力を尽くしていきます。道議会でも市民と野党の連携をいっそう強めていつて、JR問題、原発やカジノなどの道政の重要課題をしっかりと追及し、住民の切実な声で政治を前進させていきたい」と決意を新たにしています。

22日朝、市議会議員選挙で当選した能登谷繁市議 石川厚子

いさつ。命と人権を守る憲法のもとで、拡がった格差を是正する政策を市民と共同して実現し、平和を次世代に引き継ぐとアピールが採択されました。

改憲反対 総がかりで

3日の憲法記念日、憲法に自衛隊を明記しようとする安倍政権の改憲に反対する総がかり行動が開催され、500人が参加しました。



第90回メーデー旭川集会在、1日、常磐公園で開催されました。真下紀子議員は、「消費税増税と国保料の引上げをストップするため共同の力で政治を変えていきましょう」とあいさつしました。「子どもに向き合う時間をつくるため教職員の不足を解消しよう」「F35戦闘機より保育園を」など、市民にアピールしながら行進に参加しました。

安倍政権とのつながりを強調する鈴木直道知事が自民・公明などの支持で誕生する一方、旭川市では石川知事候補を支持した共産党の真下議員と民主党派が2議席となり、これまでより1議席増となりました。自民は無所属から選挙後に自民会派に入った議員とで2議席、公明1議席となり、鈴木知事を支持する議席は減るといふ結果が出た今年のメーデー集会。実質賃金も実質家計消費も減っている中、安倍政権が進める消費税増税は暮らしと経済を壊してしまうと実行委員長があ



道議会構成 定数100名

日本共産党 3名

自民党道民会議 53名

立憲民主道民連合 27名

北海道結志会 9名

公明党 8名

5月9日 世話人協議会

15日 各派代表者会議

16日～22日 第一回臨時議会

新幹線の大赤字2031年まで続く

地方路線を新幹線の犠牲にするな！

4月25日、JR北海道が示した長期経営計画などについて審議するため、北海道地方路線問題調査特別委員会に島田修社長ら経営陣を参考人として招致しました。質問に立った真下議員に、島田社長らは、北海道新幹線が札幌開業まで現在の水準で赤字が続く、黒字を想定する札幌延伸後も自治体に負担を求めると説明しました。真下議員は、経営計画のずさんさを追及し、「自治体負担は認められない」と主張しました。

赤字いうなら新幹線は！

JR北海道は2031年の新幹線札幌延伸を前提に経営自立する長期経営計画を委員会で説明しました。

真下議員は「地方路線の赤字は年間160億円、新幹線は100億円の赤字の上50億円の修理費用、地方



島田社長に質問する真下議員

路線に匹敵する大赤字となる。赤字を理由に路線廃止というなら新幹線はどうか」とただしました。

「新幹線の赤字構造は変わらない。札幌延伸まで12年間、100億円と同規模の赤字が続く」と胸を張ってJRが説明。札幌延伸後もさらに自治体負担を見込む経営陣の説明に驚きの声が上がりました。

自治体より国に支援求めよ

真下議員は「国策による分割民営化、経営安定基金運用益の不足、新幹線の赤字、いずれも国策の失敗が原因。負担を自治体に求めるのではなく国に支援を求めるべき」と強く主張しました。

ずさんな計画認められない

黒字化の根拠を問うと、JRは500億円増収の試算は出せないの一点張りです。真下議員は、黒字ありきの数字合わせ計画が実態だと厳しく批判。「利用者数と料金を掛け合わせた試算を資料として提出するよう」措置要求しましたが、30期道議会の任期終了にもならない資料提出が困難なため見送られました。

真下議員は「投資は道央と新幹線、インバウンドにだけ、廃線と財政負担は地方に押し付ける根拠のない計画は認められない」ときっぱり表明しました。

廃線撤回し、存続に向け地元と議論を

地元意見尊重 真下議員の追及にしぶしぶ認める

日高本線は、暴風雪で4年5か月の長期にわたって不通のままです。真下議員は路線存続と護岸復旧についてJR北海道の島田社長らとた

だしました。「地元協議の結論が出ていないにもかかわらず、長期計画にも事業計画にも5線区への支援が盛り込まれていないのは、地元の協議結果の尊重に反している。廃線の選択しか考えていないのか。地元が鉄道維持の結果を出した場合は尊重するのか」とただすと、JR側は「バス転換が最適と説明し理解を得たい」と廃線

ありきの答弁を繰り返しました。

「3月12日参院国土交通委員会で山添拓参議の質問に、蒲生篤実鉄道局長は『地元議論を十分尊重する』と答えているが、蒲生局長がウソをついているということか」と真下議員が追及すると、常務は、しぶしぶ、「同じ考え」と表明せざるをえなくなりました。

護岸被害拡大はJRの責任

日高本線は復旧工事が行われないため被害が拡大しています。「石井国交大臣は被災個所の被害拡大防止の責務はJR北海道にあると答弁したことを強調した真下議員は「JR



質問に答えるJR社長ら

JRは日高線の廃線と引き換えに護岸整備の協議を地元や関係者に提案しましたが、自らの責任を明らかにしません。「協議する」と繰り返すJR側に「廃線後の管理責任は誰があるのか。JRから北海道に責任が移り地元が望むJRによる復旧にはならない」と真下議員が追及すると、道に責任が移ることを否定できなくなりました。廃線を撤回し存続に向けた議論が必要と求めました。