

平成30年2月26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 平成30年2月26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>一 北海道における鉄道事業者としての責任について</p> <p>さきほどの島田社長の説明を聞きながら、分割民営化による自主自立、お客様第一、地域密着ということとは程遠いのが今のJR北海道の現状ではないかと感じますし、当事者意識が薄いような印象を持ちました。その上で伺います。御社は、2011年の石勝線トンネル火災をはじめ、重大事故を繰り返し、トラブルを重ね、レールのデータ改ざんなど、公共交通を担う事業者として安全対策を置き去りにしてきました。その結果、道民からも、国からも信頼の失墜を招き、資質を問われる事態まで招いているわけです。その責任を島田社長はどのように感じいらっしゃいますか。</p>	<p>【島田社長】</p> <p>先程来、ご説明をさせていただいておりますが、当公社発足から30年が経過する中、全国に先駆けて進む人口減少や、札幌一極集中、高速道路網整備の拡大は、当社の収益基盤に大きな影響を及ぼし、また、超低金利時代の長期化は、基金運用益の減少となって経営に深刻な影響を及ぼすに至りました。収入確保や経費節減に加え、運用方法の多角化などに取組ながら、国からは、累次にわたる支援を実施していただきました。本来は、この段階で環境変化に対応した事業範囲の見直しにも着手すべきでしたが、全ての路線を維持したまま、安全確保に必要な設備投資や修繕費の削減、人件費の削減により、收支均衡を長期に続けた結果、石勝線事故をはじめとする一連の事故を発生させ、4年前には、ご指摘のとおり事業改善命令を受けるに至った次第でございます。この経営の失敗を二度と繰り返す事なきを4年前に体制を刷新し、安全最優先の企業運営方針に転換し、企業風土改革、業務運営の見直しなどを行って、現在に至っております。鉄道事業者の経営基盤である安全の再生と信頼の回復を着実に行なうことが、私たちが道民から何よりも課されている責務であると考えているところでございます。以上でございます。</p>
<p>事業範囲の判断が遅れたことは関係ないんです。御社の安全軽視の姿勢が一番の問題になっているんですね。</p>	<p>【島田社長】</p> <p>安全の再生に全力を挙げ、信頼を回復するということに全力を挙げることが我々が今置かれている道民からの付託に応える経営責任であるというふうに認識をしております。これは、4年前から体制を刷新をして、その方針の下、取り組んでいるわけでございますが、1年、2年でこの問題が解決するものでは、勿論ございません。まだまだ、この道のりは道半ばにあるわけですが、そうしたものをしっかりと成し遂げていく、これが私たちに課せられている使命であるというふうに認識しております。以上でございます。</p>

質問要旨	答弁要旨
した姿勢に不信は広がるばかりなんです。そこに問題があること、十分に肝に銘じていただきたいと思います。国鉄から引き継いだ北海道における鉄道事業者としての経営責任、島田社長はどのように認識し、果たそうとされているのか伺います。	
<p>三 安全対策についての認識と安全投資計画について</p> <p>さきほど、西野副社長は、安全投資を削ってきたと、このように答えておりましたけれども、その後、安全の再生、最優先として以降もですね、保線を集約するなどをやってきております。これが、安全確保の後退に見えるのは当然ではないでしょうか。今後、安全投資計画をどのように策定して、どのくらいの資金が必要となり、資金確保をどうしようとされているのか、道民の前に明らかにすべきではないでしょうか。</p>	<p>【西野副社長】</p> <p>お答え申し上げます。平成23年度から平成25年度に掛け相次いだ、事故・事象が発生するまでは、資金が足りないために、安全の経費を削ってきました。線区を運営する以上は、平成26年以降、安全に関わる投資、修繕は削らないとの決意のもと、平成26年から平成30年までの5年間で、安全に関する設備投資に1,200億円規模、修繕費に1,400億円規模、これに投入する計画を進めております。</p> <p>ただ、平成31年度以降の安全投資と修繕について、必要な投資額は、算定はしております。算定はしておりますが、今の段階では、資金の見通しがついていないという状況にあります。</p> <p>なお、ご指摘いただきました宗谷線の保線の拠点の再構築であります。保線の拠点が、従来5カ所あったものを3カ所にしました。その理由は、何かあった時に迅速に対応できるようにという考え方のもと、少人数を少しづつ、5カ所に置いておりました。その結果、技術継承が十分にいかない、ベテランが退職して、その後、若手が入ってくる。国鉄の後、ずっと採用がなかったものですから、中間が全く抜けているところで、若い社員しかいなくて技術継承が進まない、あるいは、チームで仕事をする時に、その少人数ではなかなか対応ができないということから、チームとして、かつ技術研修ができるように5か所を3か所に集約をした次第でありますけれども、要員については、1.4倍に増やしております。安全を削ったということではないということを、ご理解お願いします。</p>
<p>【再質問】</p> <p>しかしながら宗谷線は、利用を勧めようと思ってもすぐ止まる。本当に安全対策をやって要員を確保しているというのであれば、宗谷線をもう少し動かしてくださいよ。</p>	<p>【西野副社長】</p> <p>私どもとして、宗谷線は非常に重要な線区であり、お客様にご利用いただくためにも、安定的に動かしていくたい、増発もしたいという思いもあります。ただ、残念ながら特急車両について、特急車両を購入する資金が私どもになくて、残念ながら今の運行する特急の両数が精一杯という状況にあります。</p> <p>また、今のダイヤでも、運転する以上はなるべく止まらないようにしたいと考えておりますが、例えば、土木構造物など雨、雪に弱いところがありまして、これらについて抜本的に金を入れられない以上は、一定の危険が察知されるレベルに至ったら、列車を止めざるを得ないという</p>

質問要旨	答弁要旨
	<p>のが、安全を確保する上でも必要であります。さらに、最近特に宗谷線について運休が増えて、ご迷惑をおかけして申し訳なく思っておりますが、一番の原因是、鹿との衝突によって、鹿との衝突自体は、鹿を片付ければ良いのですけれども、実はその時に急ブレーキをかけます。急ブレーキをかけると、特に秋、冬の、ものすごく気温が低いときには、急ブレーキの熱と、冷たい気温との間で、私ども車輪に穴が開くと言いますけれども、車輪が剥離をしてしまって車輪がでこぼこになります。以前はそれをそのまま走らせていたのですが、石勝線の列車火災脱線事故の原因は、そこでこぼした車輪を、そのままにして走らせていましたが、振動を与えて、必要な機器のボルトが緩んで落としたと。従って、車輪をでこぼこのまま走らせる事はあってはならないということから、新しい基準をつくって、今、運用しております。鹿がぶつかる際に急ブレーキをかけることによって、車輪の剥離が起きる、私どもはそのたびに基準に達しているかどうかを物差しで測りながら、基準に達していない場合は、残念ながら、運休をしないと、安全の基準に抵触をしますので、運休にせざるを得ないというのが今の状況です。しかしお客様にご迷惑をおかけしているのは事実でありますし、大変申し訳ないことではありますので、少しずつでも鹿柵を増やしていくことはできないだろうかとか、あるいは緊急の修繕の場合は、私どもの社員を旭川から派遣して修繕するですか、そういったことに取り組んでおりますけれども、鹿の問題、あるいは大雨などの問題、そういったことも含めて大事な宗谷線を維持するために、引き続き努力を行ってまいります。</p> <p>【西野副社長】</p> <p>老朽化対策について、今まできちんと取り組んでこなかつたというご指摘については、そのとおりだと認識しております。冒頭申し上げたとおり、収入がどんどん減っていく中で、資金が回らない。本来ならばその時点で必要な安全投資がなくなりましたということを、きちんと情報を開示して、皆様方にご説明申し上げて、ご意見を賜るべきところを、安全のためのお金を減らしたり、あるいは老朽化のためにこつこつとやっていかなければならぬ費用を削って、やってこなかったというのが私どもの問題点でありまして、ご指摘のとおりであります。経営として問題であったと深く反省をいたしております。</p> <p>今後については、鉄道を安全に維持していくためには、老朽構造物を安全に維持していくことが、何よりも不可欠だと考えております。そのために必要な修繕費、更新費につきましては、輸送密度200人から2,000人の線区においては、概算で約167億円、そして車両につ</p>

質問要旨	答弁要旨
	<p>いては更新費用が概算で268億円あります。車両については、分割民営化の前に、北海道は苦しいだろうからということで、国鉄本体が分割民営化の直前に、新しい車両をたくさん入れていただきました。普通列車や183型特急といわれる車両は全てそうであります。その後、私どもはその車両を取り替える力がなくて、今も使っているという状況にあります。故障も大変増えてお客様にご迷惑をおかけしておりますが、今後も運営していくためには、そういう車両を充実させることも必要であると考えておりますので、これらの資金の手当も含めて、皆様方にご支援とご指導を頂きながら、線区を維持するための安全の確保について取り組んでまいりたいと考えております。</p>
<p>安全対策、老朽化対策をやってこなかったと。やってこなかったがために、今、莫大な費用が必要になっていくわけですよね。その経営責任を住民に押し付けるようなやり方というのは理解されないと思います。</p>	<p>【小山専務】</p> <p>今後、当社におきまして、安全の基準を維持するための費用を適切に確保するという前提で、安全投資、さらに修繕を行う場合には、私どもが様々な自助努力を行った上でも、ご説明しているとおり、毎年、経常損益では180億円規模の赤字が継続するという見通しになっております。この毎年発生する赤字に加えまして、さらに、それを上回る設備投資ですとか、これまで借り入れております借入金の返済を行うために必要な資金、これを考慮いたしますと、毎年300億円の資金不足が生ずると考えてございまして、現在は、ご説明したとおり、国からの安全投資と修繕に関する資金支援を得ておりますが、それが平成31年度までございますので、その追加支援が終了いたしますと、急激に資金繩りが悪化して、平成32年度には、資金不足に陥ると想定しております。</p> <p>これまで説明したとおり、こうした状況を踏まえてですね、もうすでに当社で全ての線区を安全に維持することができないという判断に立ち、当社単独では維持困難な線区というものを発表し、皆様にご相談を開始させていただいたという次第であります。</p>
<p>資金ショートは回避できるんですよ、色々な方策があつて。御社が国に対してしっかりとした支援策を提案して、それを勝ち取ると。道民と一緒に勝ち取ると。そういうことが実現できればそれは回避できるわけで、資金ショートを、事業見直しの脅しのように使うやり方というのは、私は、やってはいけないことだと思います。</p>	

質問要旨	答弁要旨
<p>六 経営安定基金の運用益減少のもとでの、国への要望について</p> <p>経営安定基金の運用益がこの30年間で当初の見込みよりも5,480億円少なかったということを指摘してまいりました。国の低金利政策による責任はあります。間違なくあります。しかし、収益見通しは御社もお持ちだったわけで、御社自身はどう対応し、また、国に対してこれまでどのように資金不足解消への支援を求めてきたのでしょうか。</p>	<p>【小山専務】</p> <p>ご説明のとおりでありますけれども、国の長期の低金利の中で、私どもは経営安定基金を、責任をもって自主的に運用していくということで、諸々の運用に加えつつ、先ほどもご案内のとおり、現行のかなりの超低金利の中でもですね、3.5%近い運用を確保してきているといったようなところが現状でございます。</p> <p>いずれにしましても、国からはこの間において、低金利が長期化する中で、減少する安定基金の運用益の減少に対して、数次の下支え措置ということで、高利で借りていただいて、そうした実質的な利子補給を頂いたほか、平成23年度には2,200億の基金の実質上積みなどの措置も行っていただいております。それに加えて、先ほどもご説明したように、安全投資と修繕に関する資金的な支援、これも措置をしていただいていたというところでございますので、そういう意味でですね、国にも、そうした意味での、現状を踏まえた数次の支援を頂いてきたと認識しております。</p>
<p>【再質問】</p> <p>国からの数次の支援を受けながらもこうした事態になっているのはどうしてなんですか。国からの支援が足りなかつたからでしょ。</p> <p>それで、社長もご承知のとおりだと思いますけれども、昨年、麻生副総理は、国による資金支援は弥縫策(びほうさく)に過ぎない、それで黒字になるのかといえばそうはならないと述べていて、国自身も支援が足りなかつたことを認めているわけですよ。その国に対してしっかりと支援をこちらから提案して求めていくことは、私は必要だと思いますし、御社の経営にとって必要不可欠な、経営資金として経営安定基金の取り崩しができるようなことも、強く要望していく必要があるのではないかと。そうしなければ、新たな投資をこれで生んで、赤字の軽減を図り、そして路線の存続を図ると、そういう意志がないから、そういうことをしないのではないですか。どうなんですか社長。</p>	<p>【島田社長】</p> <p>今後の事業を考えたときにですね、全ての路線の維持をして、すべてに国の支援を要請していくべきかということ議論が分かれるところではございますが、私どもとしては財源の問題だけではなく、ご利用がかなり減少しまっている、地域の公共交通を守るという立場でも、莫大なコストのかかる鉄道として今後とも維持をしていくべきなのか、ないしは、違う交通手段によってより利便性の高いサービスを提供していくべきなのか。</p> <p>また、鉄道として維持していく路線についても、私どもだけで全てを、財源の問題だけではなく、利用促進も区踏めて、取り組んでいくことが、かなり限界のある実態となっていることも事実でございます。こうした観点で、国の支援を、この路線維持の問題について求めていくにしても、その前に、地域の皆様に十分ご説明をさせていただきながら、今後どうあるべきかということについての方向性も出して行かなければならぬと考えているところでございます。</p>
<p>【再質問】</p> <p>御社が経営努力を十分にしてきたという自信があるんでしたら、そういう主張も成り立つと思いますよ。</p> <p>しかしそうはなっていないわけですよ、ですから、そのところは、考えていただきたいと思います。事業範囲の見直しありきでは考えないでいただきたい。</p> <p>それで、御社はJR東日本から副社長を招聘し、地方路線を切り捨てるという、これは本末転倒なやり方だと思</p>	<p>【西野副社長】</p> <p>お答え申し上げます。</p> <p>この間、JR東日本とは、特に技術面で様々な技術供与をいただきながら、会社の再建に寄与していただいているところであります。</p> <p>例えば、北海道新幹線の開業にあたっての様々な技術、あるいは運用方針、こういったものは私どもだけでは十分に作ることができなかつたんですけど、そうい</p>

質問要旨	答弁要旨
<p>います。</p> <p>本州JRとの経営状況の大きな差が生じた現状で、やはりこここのところですね、こうした力も借りながら、JR北海道の再生を図るような尽力をしていくという選択肢は、お持ちになってませんか。</p>	<p>ったものを直接受けながら、また人材の派遣をいただきながら、そういう技術力の向上を行っております。</p> <p>また、併せて技術以外の面でも、先ほど申し上げたインターネットの予約システム、あるいは、シニア会員の会員組織システム、こういったものについても技術を供与していただきながら、增收に活かすように取り組んでいるところであります。</p> <p>今後においても、技術の分野、そういうこと、それから特に営業施策、首都圏を中心とした多くのお客様に、北海道へのお客様の送り込みを行っていただいているとあります。</p> <p>今後もそういう商品造成や送り込みも含めて、技術供与と合わせて、JR東日本と連携をしながら、会社の再生に向けて取り組みを進めてまいりたいと考えております。</p>
<p>私は、JR東日本に吸収合併するということを望んでいるものではありませんから、そのことは申し上げたいというふうに思います。</p>	
<p>七 北海道新幹線の赤字と札幌延伸の総事業費の見通し、及び経営への影響について</p> <p>今、奇しくも出ましたけれど、御社が、起爆剤と考えている北海道新幹線です。</p> <p>路線距離が新幹線より長い宗谷線は、26億円の赤字で、単独で維持困難とされる一方、北海道新幹線は、利用客が低迷し、乗車率19%まで落ち込み、54億円もの赤字を出しています。</p> <p>収入寄与額について、先ほど140億というふうに説明がありましたけども、その3分の1以上にあたるわけですね。その莫大な新幹線の赤字による経営への影響というのをどのようにお考えになっているのか、どう改善を図るのか。また、札幌延伸の総事業費の見通しはどうなり、航空機、自動車での移動の増加の中で、どのように新幹線の収益を確保されるのか、伺います。</p>	<p>【小山専務】</p> <p>お答えをいたします。</p> <p>北海道新幹線の開業1年目の収支についてでありますが、積極的な営業施策を展開いたしまして、収益の拡大を図りましたけれども、その一方で、青函トンネル共用区間における貨物列車との運行経費ですか、冬期経費、さらには、短区間の営業等によるコスト増の影響が大きくあります。先般発表させていただきましたとおり、線区別収支としては、大幅な赤字となったと認識をしてございます。</p> <p>新幹線の収支の今後の見通しでありますと、委員ご指摘のとおり、ご利用が限定的であることや、今後ますますコストがかかるということも想定されます。厳しさが増すと認識をしておりますが、まずは収益拡大に向けて精一杯努力したいというふうに考えております。</p> <p>また、札幌延伸に向けてはですね、北海道における高速鉄道ネットワークの形成に寄与すべく、当社としても、取り組んでまいる考え方でございますけれども、お尋ねの事業費につきましては、整備新幹線が公共事業として進められておりまして、これを整備する主体であります鉄道運輸機構の方で検討されているというふうに認識しております。</p>
<p>見通しもないままということですね。</p> <p>稼ぎ頭のはずの新幹線が、足を引っ張っていると、こういう状態ですね。</p>	

質問要旨	答弁要旨
<p>八 鉄道ネットワークの構築について</p> <p>それで、新幹線を心から喜べないという声が道民の間にあるのを島田社長はご存じでしょうか。</p> <p>地方路線の犠牲を道民は望んでいません。</p> <p>広大な北海道において、鉄道は繋がってこそ、役割が發揮され、地方の再生にその役割を果たすわけです。皆さんがあつしやっているとおりのことを果たすわけです。</p> <p>線区ごとの議論に留まらずに、道内鉄道ネットワークを構築するために、どういうふうに取り組んでいくのか、お示し願いたいと思います。</p>	<p>【島田社長】</p> <p>北海道新幹線につきまして、委員からご指摘をいたしているところでございますが、他方、多くの道民から北海道新幹線の開業、それから始まる開業の影響について、多くの期待をいただいていることも事実でございます。</p> <p>先ほどご説明させていただきましたとおり、新青森ー新函館・北斗区間の開業は、事実上、部分開業でございますので、この部分開業による収益とそれを運行するのにかかる経費、これは札幌開業を前提とした車両基地、そして運行管理のための設備を全てフルコストで抱え込んで部分開業を行っておりますので、収支という意味では、この部分開業のままでは、大変厳しいものにあるということについてもご理解を、ぜひいただきたいと思います。</p> <p>そうした意味で、一日も早く札幌開業につなげて、この効果を全道各地域に、鉄道事業者という立場だけではなく、北海道全体の観光振興を含めた中にお返しをしていくのが、私どもとしての責務であると認識しております。</p>
<p>しかし、夢だけを語って実態を語らないということにはならないと思うんですね。ですからきちんと、詳らかに説明していくということが必要だと思います。</p> <p>九 鉄道の存続を求める道民の声のうけとめについて</p> <p>北海道は長大路線として、広域移動を行い、鉄道が大きな役割を果たしていますし、日常生活の中でも運転免許を持たない高校生や高齢者など、交通弱者にとって欠くことのできない交通手段となっていることはご承知のとおりで、存続を求める道民の声が大きくなっています。</p> <p>しかし現在の地域の協議では利用者の声が反映されるとはいいがたいといえるのではないかと思います。御社は存続を求める道民の声を真摯に受け止めようとしているのか。また、利用状況の調査についてはどのように取り組むのか伺います。</p> <p>JRが根拠としている調査の数字についても、いま自治体で行っている調査とは乖離があるというふうに思いますし、調査の精度そのものにも疑問はありますので、ここはしっかりと見ていただきたいと思います。</p> <p>【再質問】</p> <p>そして、日高線や富良野～新得間の根室線、これが災害を契機に、赤字路線だからと次々廃止されるのでは</p>	<p>【滝本取締役】</p> <p>お答え申し上げます。ご利用状況につきましては、定期的な調査に加えまして、様々な手法で状況把握をしております。お客様の声も伺っておりますけれども、委員ご指摘のように引き続き私どもも努力をしていきたいと思っております。</p> <p>なお、お客様や地域の皆様に直接ご覧いただけるように、道がホームページで色々なデータを公表しております。そういうことを踏まえまして、利用者の皆様の声をできるだけ吸収をしてまいりたいというふうに考えてございます。</p> <p>【西野副社長】</p> <p>お答え申し上げます。日高線、根室線の富良野～新得間について、台風等の被災により、その後列車は不</p>

質問要旨	答弁要旨
ないかと、利用者の方は心配しています。自然災害を廃線に結びつけるような御社の姿勢に理解は得られないと思しますし、現在の制度で可能な早期復旧、運行再開をする責任が御社にあるのではないかと考えますけど、いかがですか。	通となっており、バス代行によりご不便をおかけしていることについて、あるいはご不安を与えてることについて、沿線の皆様にはお詫びを申し上げたいと思っております。 復旧工事については、多額の費用がかかりますけれど、もちろん技術的にはできることであります。しかし私どもはその後も地域におけるその交通を維持していく、特にその地域の皆様が、便利に使えるように維持していくということを考える必要が、一方であります。私どもとしては、その地域の皆様の交通を確保することについては、今後とも役割を果たしていく覚悟であります。そういった意味で、地域の皆様にとって、一番良い交通手段がどういう形であるかということについて、ご意見を伺いながら、今後の地域交通のあり方について、相談と検討を進めさせていただきたいと考えております。
日高線の場合は、先ほどの老朽化対策と同じで、波打ち際の消波ブロックを皆さんのが更新してこなかったんですよ。それが浸食を大きくして、災害も大きくなつたと、その責任はあなたたちにあるということを、私は申し上げておきたいと思います。	
十 利便性と快適性、利用拡大への努力について	
十一 必要な経営支援と新たな仕組みの必要性について	<p>【島田社長】</p> <p>お答えさせていただきます。何点かまとめてご質問をいただいておりますが、まず利便性の低下に対する対応につきましてのご指摘は、先ほどもご説明しておりますが、安全に対する必要な資金を最優先で確保していくために、当社の厳しい経営状況においては、施策実施の優先順位を付けざるを得ず、ご利用ニーズが著しく減少し、大きな赤字を発生させている施策については、安全に必要な資金確保の観点から見直しをせざるを得なくなっている状況であることをご理解いただきたいというふうに思います。</p> <p>また、経営改善の今後の見通しについても、ご質問をいただいておりますが、これも大きな枠組みとしては、先ほどご説明をしてきておりますが、安全の再生と信頼の回復を大前提としながら、今後もこの安全な鉄道輸送サービスというものを持続可能なものにしていくためには、どういった形で経営構造改革をしていく必要があるのか、維持困難線区の問題については、色々ご意見があるところではございますが、いずれにせよ、これらの問題の解決を図って、地域公共交通の何らかの形での再構築を果たしていかなければならないというふうに考えているところでございます。</p> <p>国の支援につきましては、道をあげたオール北海道の要請をしていただいたところでございます。こうした国</p>

質問要旨	答弁要旨
<p>して私は、新たな仕組みの必要性を求めていく必要があると思います。ですから、必要な資金の不足をきちつと見込んで、国からの必要な経営支援はどのようなことができるのか、私が一緒に考えていきたいと思っています。それは鉄路維持のために一緒に考えていきたいと思います。多くの道民もそう考えていると思います。ですから、御社がその先頭に立って頑張るという決意がなければ、こうした方向には進まないわけですから、廃線ありきでの期限付きの議論ではなく、しっかりとしたお答えをいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>	<p>の実行ある支援、加えて、道・市町村が行う支援の実現が私どもにとっても欠かせない問題解決の手段と考えておりますので、こうした意味でも、当社はこれからも様々な形で、丁寧なご説明をし、そして色々なお声に耳を傾けながら、しっかりとした施策実施を図ってまいりたいと思いますので、今後ともご指導よろしくお願ひしたいと思います。</p>