

平成30年4月4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4月4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 北海道交通政策総合指針の変更について (一) 道路網の役割に関する優先度について</p> <p>ただいま、報告のありました北海道交通政策総合指針について、鉄道網の変更について、追記がありましたので、このことについて、質疑をさせていただきます。</p> <p>鉄道網の役割は、私は、一番は、道民の暮らしや経済を支える交通網として、物流網としての位置づけが最も重要だというふうに考えておりますが、この鉄道網の考え方では、インバウンドの観光客移動が優先的に、順位が優先的に示されておりまして、当初に来る理由についてまず、お聞きしたい。</p> <p>順番がやはり違うと、私は思います。確かにインバウンドは、これから期待されるものだと思うし、道は500万人を目標としております。インバウンド対応として本当に検討するであれば、根拠はどのくらいの規模なのか、ボリュームなのか、どれくらいの鉄道網を整備する必要があるのかということ想定示して、対応しなければならないと思います。ところが、そうはなっていないのに、考え方はインバウンドが一番先に来ている。これは、おかしいというふうに思います。</p> <p>そもそも地方交通としての役割は、これを後継においてはいけないわけで、いずれも重要だという答弁ですから、そこを最優先にするという考え方を持っていただきたいということを今回は、指摘に留めておきます。</p>	<p>【交通・物流担当課長】</p> <p>鉄道網の役割についてであります。新たな指針に盛り込んだ、鉄道の役割については、どの項目も本道の着実な発展につなげていくためには、いずれも重要なものと考えており、インバウンドによる観光振興をはじめ、地域の暮らしを支える交通網の確保や経済を支える物流網の確保、新幹線の開業効果の全道への波及、さらには、札幌都市圏における輸送力の強化などについて、先の定例会の議論などを踏まえ、指針への反映を行ったものでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(二) 道内の広域移動に鉄道網が果たす役割とその構築への展望について</p> <p>2020年度に予定されている空港の一括民営化に伴う交通アクセスの検討、これは、来道者の増加も見込まれておりまして、必要だと考えますが、道内の広域移動、道内の各地域への移動に鉄道網が果たす役割とその構築への展望についてはどのようにお考えでしょうか。</p> <p>他の交通モードとの連携は否定しないし、これは進めていった方がいいと思いますが、しかし、その前提となるのは、鉄道網の現状の維持、こここのところから出発すべきではないかと思えますけれども、この指針は、玉虫色になっていまして、地域協議に任せているというようになっているんですけれども、本当に大量輸送でインバウンドを受け入れるということを担うということであれば、この鉄道網を縮小するという議論にはなりえないんじゃないかなと思うんですけれども、やはり、そここのところは、しっかりした立場に立っていただきたいということを申し上げておきたいと思えます。</p>	<p>【交通・物流担当課長】</p> <p>鉄道網の役割などについてであります、鉄道は、各交通ネットワーク形成圏において、重要な役割を担っており、圏域内の人の移動とモノの輸送を促進するとともに、圏域間を相互につなぐ鉄道網により、本道全体の活性化を促進することが期待されているところでございます。</p> <p>今後もインバウンドなど交流人口の増加が見込まれますことから、道としては、こうした効果を全道に波及させ、本道の着実な発展につなげていくため、関係者が一体となって、他の交通モードと連携しながら、交通アクセスの利便性の向上に向けた検討を進めてまいる考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(三) 旭川・富良野・新得・帯広・釧路間の位置づけと利用拡大について</p> <p>根室線の富良野・新得間が、新たに圏域間のネットワーク形成や道北と道東を結ぶルート、あるいは新たな観光ルートとして考慮されることが指針に盛り込まれたことはこれまでも強く提案し、求めてきたことであり、歓迎するところです。同時に、やはり宗谷線・石北線からこちらは根室線通って根室まで、それから道央・道南へもいけるルートになるわけですね。ですからこのところは一体的に考えることが必要ではないかと広域周遊ルートとして一体的に考えると短い線区ごとではなくて、インバウンドを本当に考えるのであればそこまで考えることが必要ではないかと思えますし、道民の移動手段としても必要だと思います。富良野線では沿線の調査も行われております。今後も続けるという予定のようですが、この調査結果では季節波動もあるものの2千人を超える時期もあって今後もインバウンドということであれば増加が見込まれる路線になるわけです。こうした調査結果と合わせて、このルートの位置づけを何うとともに、利用拡大を図る必要があると考えるが、いかがかでしょうか。</p> <p>今、広域的な利用実態などを踏まえるとのことでしたので、この点についてはですねよく考慮して検討していただきたいと申し上げます。</p> <p>(四) 物流網検討への対応について</p> <p>JR貨物との意見交換の中でも物流網の重要性が明らかになったと考えております。今回、室蘭線の位置づけが考慮されることは私は歓迎するところであり、展望の考え方では総合的な取り組みを進めるとしているが、検討のために新たな組織が必要ではないかと考えるわけですが、どのように取り組むお考えか、伺います。</p>	<p>【鉄道支援担当課長】</p> <p>圏域間のネットワークについてであります。今回策定した指針においては、3つの交通ネットワーク形成圏において、交通事業者をはじめ、関係者が一体となって、インバウンドの加速化や、シームレスな交通の実現などに向けた取組を進めるとともに、各圏域間の連携を深めながら、北海道全体の活性化を促進する公共交通ネットワークを実現していくことが重要と考えている。</p> <p>道いたしましては、こうした指針の考え方を踏まえ、根室線(富良野～新得間)においては、圏域間のネットワーク形成はもとより、今後の活力ある地域づくりや、新たな観光ルートの可能性といった観点にも十分考慮しながら、観光客の広域的な利用実態なども踏まえ、地域の皆様とともに、利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に向け、検討・協議を進めていく必要があると考えているところであります。</p> <p>【交通・物流担当課長】</p> <p>物流網の検討についてであります。本道において、鉄道貨物輸送は、農産物等の安定的な輸送を支える重要な役割を担っており、各線区における鉄道貨物のあり方については、道内全体の物流の効率化・最適化の観点から、総合的に対策を検討していくことが必要と認識しております。</p> <p>道では、今後、新たに交通・物流事業者や関係機関・団体からなる連携会議を設置し、今後の本道の鉄道貨物輸送のあり方について、議論を進めてまいりたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(五) 地域協議会へのJR貨物の参加について</p> <p>同時にですねJR貨物との意見交換があったのは、3月19日の当委員会なんですけど、JR貨物との意見交換の際、地域協議への参加について要望が出されました。この要望に対してJR北海道はHPで見解を述べておりまして、大丈夫かなと心配もしていたわけなんですけど、そもそも、事業範囲の見直しを提案しているのはJR北海道なわけです。、道は円滑な協議のためにどのように対応しようとしているのか伺います。</p> <p>地域協議にも参加をしていくように働きかけるということなんで、ぜひ実現をしていただきたいと思います。</p> <p>(六) 線路使用料への対応について</p> <p>JR貨物の方は、国鉄債務を負いながら様々な経営努力を行い、また利用拡大もしながら、努力されていて、単年度黒字としながら頑張っておられるという状況だったわけなんですけど。その中で線路使用料について現状維持の要望が出されたが、道としてどう受け止め、また、どのように対応するお考えかおたずねいたします。</p> <p>引き続き国に求めていくということなんですけど、やはり荷主ですとか経済に引き上げということになれば大きな影響がでてくると思いますので、今の経済状況の中でですね全国に当たる影響も多いと大きいと思いますので、ぜひこの点はしっかりと頑張ってくださいと思います。</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>地域協議についてでございますが鉄道貨物輸送は、本道と全国を結ぶ輸送手段として重要な役割を果たしており、室蘭線をはじめとする貨物列車が運行する線区につきましては、鉄道貨物輸送の観点からも、地域において議論を深めていく必要があると考えております。</p> <p>道としては、鉄道貨物輸送の現状把握などを通じ、各々の線区の実情や特性を踏まえた検討・協議がさらに進むよう、JR貨物やJR北海道とも調整の上、地域における検討・協議の場へのJR貨物の参画について働きかけてまいります。</p> <p>【交通政策局次長】</p> <p>線路使用料についてでございますが、JR貨物におきましては、現在の線路使用料制度は、国鉄の分割・民営化に際し、同社が国鉄の長期債務の一部を承継したことによる、収益の調整措置として設定されている経緯を踏まえ、現行ルールを維持することが望ましいとの考えを示されているところであります。</p> <p>道では、JR北海道の厳しい経営状況や、貨物列車の走行割合が高いといった本道の特殊性を踏まえ、これまで、貨物列車の走行に伴う負担軽減措置などを国に重ねて求めてきているところでありますが、引き続き、国に対し、JR貨物の経営の安定確保や荷主への影響に十分配慮しつつ、実効ある支援を行うよう、求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(七) 新幹線の赤字の見通しと地方路線の廃止への影響について</p> <p>新幹線の利用減少に歯止めがかかっておりません。54億円の赤字となっているが、3月27日に公表されたJR北海道の2018年度事業計画では、新幹線について6億円の収入減を想定しております。この程度で本当に済むのかどうか、済むとは思えない状況だというふうに思います。JR北海道乗車率を何パーセントと見込んでいるのか、明らかにするようにJR北海道に求めるべきではないかと思いますがいかがでしょうか。また、今後さらに札幌新幹線駅に75億円のJR負担が生じると報道されておましてさらに負担が増える可能性がある、新幹線が札幌まで延伸・開業するまでの間、道はJR北海道の収支の見通しをどのように思っているのか。地方路線の廃止に影響なしとお考えなのか伺いたいと思います。</p> <p>しかしながら、JR北海道の事業計画の中で詳細は示されていないわけです。頑張るからいいんだとかそういう話ではないわけですね。新幹線は2年目を迎えて前年度実績を大きく下回って利用者が20%減、そして乗客率は5%マイナスになっています。札幌延伸・開業までの間の収支がどうなるのかこれ不透明なままなんですよね、夢だけは語るけれども夢に向かって赤字だけが増えていくことになったら大変なわけです。さらに大きな赤字を地方路線の廃止で補って、新駅にはさらに投じると、こういうことは全道で新幹線の開業を喜び合えない状況をJR北海道自らが作ってしまうんじゃないかという懸念を持ちます。このようなことでは北海道全体の理解は得られませんし、納得できないと私は考えます。損益分岐点それから乗車率こうした詳細な情報をJRは明らかにする必要があります。道もその立場で対応すべきではないかと考えますけれどもJRに対してこの計画における指標の詳細を求めていくべきではないかと考えますけど、いかがでしょうか。</p> <p>これやっぱり明らかにしていただかないと開業以降、夢のような話をされるんですけど開業までの間、経営が持つのかどうか、そして、そのことによって地方路線の廃止ということを犠牲という形で犠牲にすることはあってはならないと思うわけですね。ですから重ね重ねこのところは強く求めておきたいと思います。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>北海道新幹線についてでありますけども、3月27日にJR北海道が公表した平成30年度の収支計画におきましては、営業収益のうち、新幹線運輸収入は、平成29年度通期見通しより、6億円少ない、80億円を見込んでおり、収益改善の目安となる乗車率につきましては、明らかにされていないが、鉄道運輸収入全体では、インバウンドなどの増加を見込み、前年度と同額の730億円を計画しているところでございます。</p> <p>JRにおきましては、新幹線札幌開業が予定される平成43年を目標年度とする、グループ長期経営ビジョンや、ビジョンの実現に向けた5年間の中期経営計画を策定する考えについて明らかにしたところであり、道といたしましては、今年度においても、北東北地方との連携事業を実施するなど、引き続き、利用促進や気運醸成の取組によって、より多くの方が新幹線を利用するよう努めるとともに、今後、JRが、鉄道事業以外の収益を見込める新たな事業を戦略的に育て、経営の多角化を積極的に推進するなど、より一層、積極的に取り組む必要があると考えており、引き続き、強く求めてまいります。</p> <p>収益改善の目安となる目標数値についてでございますが、道といたしましては、JR北海道から平成28年3月の北海道新幹線開業以降、乗車率などの利用状況を確認しながら開業効果の維持拡大に向けた取組を進めてきているところでございまして、収益改善の目安となる目標数値などにつきましても、これから明らかにされるよう引き続きJRに求めていくということで考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(八) JR北海道の2018年度事業計画と長期ビジョンへの対応について</p> <p>JR北海道の2018年度事業計画ではグループ全体の経常損益は110億円として、2031年の札幌開業を目標年度に、グループ長期経営ビジョンを今年中に示すとしていますが、事業範囲の見直しとの整合性はどのようにはかられるのでしょうか。地域協議会ではどこも結論を出していませんし、利用拡大の努力の成果はこれから見込まれていくわけですか。インバウンドの見直し等も考慮する必要がありますとは考えますが、まず、国による単年度支援と、今後の方針も見極めなければ、JR北海道が選先行して長期経営ビジョンを示すことはあまりに強引ではないかと考えますが、どうなんでしょうか。</p> <p>先ほどから、この関係者会議というのが、議論になってきたわけで、来週11日開催されるということなんですけども、この会議と結論を出す地域協議会との議論との関係というのはどういうふうになっていくのでしょうか。この関係者会議が先行していくのか、それとも地域協議の結果を待つかこの点についてはどうなのかということが1点とそれから国に求める支援策です。これ私、前回副知事が国に要望を求めたわけですけど、唐突感がいなめなかったわけですね、その国への支援というのは、どうふうな経過の中で協議されて決定されたのかということが、中々見えにくかったのではないかと、道民から見ても議会から見てもこうした国に求める支援についても十分に透明性を担保しながら進めていくことが必要なのかなと思うんですけど、この地域協議会と関係者会議の関係と国に求める支援と併せてですね、早く求めるといっているJRの中長期ビジョン関係性というのはどういうふうになっていくのでしょうか。いろんなところでいろんな会議ができて分かるのですが、それはどこで取りまとめどうなるんだっていうのがよく分からないので分かるように説明していただけますか。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>JR北海道の経営見直しについてであります。JRが国の支援や、地域による協力・支援を求めていくためには、その前提として、JR自らが、経営再建に向け、経費節減や利用増といった具体的な取組や赤字圧縮の効果などの見直しを示すことが不可欠であります。</p> <p>こうしたことから、道では、来週11日に、知事をはじめとする関係者が一堂に会し、情報共有や意見交換を行う会議を開催する考えであり、JRの経営再建に向けた具体的な取組、経営の見直しにつきまして、早期に示すよう求めている考えであります。</p> <p>また、関係者による会議の結果などについて地域の皆様へ情報提供し、地域における検討・協議を加速しながら、関係機関との密接な連携のもと国も含めた具体的な支援の枠組みについて、検討を進めている考えでございます。</p> <p>【交通企画監】</p> <p>これは、まさに今後の検討の進め方かと受け止めてございますけど、先ほども答弁させていただいたのですが、1定でかなり集中的にこの問題をご議論いただきました。その中で地域の検討・協議を進めていく上ではですね、JR北海道の経営努力、これについての具体的なその内容、結果としてはその今後の経営の見通しがまずは必要と、併せてその国の取組の考え方、支援の考え方ですね、こういったものが明らかになってこないとか中々地域の検討も進んでいかないのではないかとご指摘いただいたかと思っております。来週の11日の会議においてはですね、こういったところ先ほども申し上げましたけど、それぞれ検討しておりますので、議論の熟度というのがあるかもしれませんが、まずはこういった会議を設けたことによってそういう情報を求めていくということが必要だと思います。</p> <p>また、そういう情報をですね、丁寧に地域にですね、知事もこれまで以上に地域に入るといってご答弁させていただいてございますので、地域にそういった情報お伝えしながら、併せて今回指針ということで方向性をお示ししましたので、道の考え方を丁寧に説明をさせていただくと、こういった中で地域の検討協議を少し進めていただくと、こういったことで議論を加速してまいりたいと考えている次第でございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>分かったといたいんですけど、結局ね地域が路線を維持存続させるのかどうか含めて今考えていますよね、その結論に対して、国がどう支援して、JRがどう経営改善していくかと、いうことが見えないと誰に決定権があるのか分からないんですよ、JRの経営問題だけで地方路線をなくすということを判断してはならないというふうに思うんですね。ですから概算要求に向けて議論を加速することは必要だと思うんですけど、その概算要求の国からの支援が明らかになってそれで終わりっていうふうにするのではなくて、道民の求めるものへ応じた支援を求めると、国に責任果たさせることと併せてですね、JRが鉄道路線というものをしっかりと、北海道の大量輸送する地方公共交通としてやっぱり果たすと、ここを据えながらやらないと、そうはいつでもという議論は私はだめだと思います。やっぱり路線バスというのは、バリアフリーになってないんですよ、車イスで移動する方も増える中で今回旭川から札幌間のライラックに車イススペースができて利用者の方がなんて言われたかという「あずましい」言われたんですよ、鉄路というのはあずましい移動手段なんですよね、シートベルトなくて、中でも歩いて広々とできると、北海道の広域で分散型で長距離の移動がよぎなくされるときは、これから車に乗れる人も少なくなる中でやっぱりそういったものを維持存続させてく必要性を肝に銘じて頑張っていたきたいということと、道民への透明性の高い議論というものを求めて今日の質問は終わります。</p>	