

平成30年6月6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6月6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 JR札幌線について</p> <p>(一) JR札幌線沿線に関する意見交換会への知事の参加等について</p> <p>4月27日、JR札幌線沿線4町長との意見交換会が開催をされ、知事が参加をしました。その後間もなく、月形町長が路線見直しに関する住民説明会を開催して、鉄道の廃止を容認し、バス転換もやむなしとする判断を行ったかのような報道があったものと承知をしております。</p> <p>知事の沿線入りは地域における検討・協議の加速化というよりも、この経過を見ますと、単に沿線自治体の意見集約を急かしたかのような形にも見えるわけです。今回の事はまるで廃線というか代替交通に舵を切らせたかのように写るという声が私のところに届いております。</p> <p>知事はこの度の沿線首長との意見交換を行うに当たって、沿線地域の意向をどのように捉えた上で参加をしたのかその認識を伺います。</p> <p>(二) JR北海道の支援等について</p> <p>そうは言っても、JRの徹底した経営努力がどこまでいくのかという情報を、知事から提供することもなかったわけです。</p> <p>JR北海道の西野副社長は、「月形高校への通学など地域の交通手段の確保に最重点で取り組む。北海道医療大学駅は、鉄道とバスの乗り継ぎの結節点として、その構築に最大限努力をしていく」と述べたと伺っておりますけれども、JR北海道が地域に示した支援策について、道はどの程度の内容を把握しているのでしょうか。</p> <p>そうした提案を具体的にされているということなのですが、結局、運賃が上がるということです。だから、バス定期との差額分を補填するという提案をしてきた。定期以外は、住民負担をしなければならない。そうした議論をするに当たって、バス転換ありきのような提案だと思うのですが、こういう議論をしていく前提として、道のほうからバス転換した後、路線が減少したり運賃が上がったりして本当に大変なんだということが、地域では言われているわけです。</p> <p>しかし、そうした情報提供して比較をすると、その上で今後どうするかという決断ができるような、そういう議論の前提がないままに、JRから激変緩和措置のような提案が</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>意見交換会についてでございますが、札幌線につきましては、これまで、沿線4町とともに道も参加しながら、住民ニーズに合った便利で快適な、新たな交通体系につきまして、まちづくりと一体的な検討が進められるとともに、各町におきましても、今年3月以降、廃線となった場合も含め、最適な公共交通体系の構築に向けまして、JR北海道との協議が進められているものと認識しております。</p> <p>このような中、道では、4月に、知事と沿線町長などとの意見交換会を開催し、地域にとって最適な公共交通の確保に向け、各町長が、先頭に立って検討を進めている取組などを、知事自ら、直接お伺いし、意見交換を行ったところであり、引き続き、沿線地域におきまして、検討・協議が円滑に進むよう、関係機関と連携しながら、全力でサポートしてまいります。</p> <p>【鉄道支援担当課長】</p> <p>JR北海道による支援についてであります。月形町では、5月29日に開催されました住民説明会におきまして、JR北海道から、バス転換となった場合の新規路線バスの運行に当たり、沿線自治体に新たに生じる負担については、その18年間分を支援するとともに、鉄道の廃止時に定期券を利用していた方に対し、鉄道定期とバス定期との運賃差額の補償や北海道医療大学駅におけますバリアフリーに対応したバスターミナルの新設などについて説明を行ったと承知しているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>されても、これはフェアな議論するという事にはならないのではないかと考えます。</p> <p>このことは、しっかり指摘をしておきたいと思ひますし、道から必要な情報提供はするべき時にはしなければならぬ。比較対照が住民の中でできるようにし、その上で選択できないと、激変緩和措置だけを受けてそれなら、という議論にはならないと思ひます。</p> <p>(三) 道の支援のあり方について</p> <p>道の支援のあり方についてですが、知事は札沼線の議論を踏まえた対応として「今後の交通体系のあり方について、まちづくりと一体的な検討が進められ、他地域から注目されている。限られた財政状況と時間の中で、慎重に議論を深めながら、一方でスピード感をもって、最適な交通体系に向けて結論を導くよう努力が必要」と述べ、協議会の取組に道の支援を表明していますけれども、今、私が申し上げた情報提供なども含めて行われていない中で、最適な交通体系としてどうするのかという議論の中で、鉄道の維持が選択された場合にきちっと支援がされるのかどうか、どのような支援をお考えなのか伺いたいと思ひます。</p> <p>今申し上げたように、最適な地方交通を選択するに当たっての情報提供も少なすぎるし、バス転換ありきのような議論を進めるかのような印象を持ちますので、やっぱりこれはまずいと思ひます。知事が出かけていって、バス転換を念頭に置いた議論を加速させて、廃線のレールを敷くことに導くような、こうしたことはしてはいけないというふうには私は申し上げておきたいと思ひます。</p> <p>二 JR根室線沿線の住民要望の受けとめについて</p> <p>次に、JR根室線沿線の住民要望についてですが、JR日高線、それからJR根室線が災害後、復旧されずに、不通となって今もバス代行が続いていて、本当に通るのが不便という声インターネット上にも出ています。まるで住民があきらめるのを待つかのような対応に、廃線への危機感が募る中、4月16日に、南富良野町内の町内会、商工会など8団体が住民集会を開催されました。「バス転換や自治体負担を伴う路線維持は納得がいかない」との声や、重要な交通路線としての鉄道維持を求める声、国に対する早期復旧とJR北海道の安定的な経営への支援とともに、JR北海道に対して公共交通ネットワーク維持のための不通区間の早期復旧と路線の維持を求める決議がなされたと承知をしております。</p> <p>これまでも繰り返しておりますけれども、公共交通としての鉄道は、一度廃止されれば、復活は極めて困難です。生活路線として、あるいは観光ツールとして安易にバス代行できるものではないと考えております。道の交通指針にも鉄道存続方針が盛り込まれたわけですが、</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>道の支援についてであります。札沼線沿線4町においては、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、バス転換も視野に、地域における検討・協議が進められてきたところでございます。</p> <p>道といたしましては、地域の皆様にとって、より便利で快適な交通体系を確立し、活力ある地域づくりや観光振興など、地域が目指す将来像を実現するための取組が着実に進むよう、沿線4町に寄り添い、全力で応援してまいりたいと考えています。</p> <p>【交通政策局次長】</p> <p>JR根室線富良野・新得間についてでございますが、根室線につきましては、一昨年8月の大雨により、東鹿越から新得間が長期にわたり不通になる中、沿線住民の方々から早期復旧と路線維持を要望する声があったことを承知してございます。</p> <p>道といたしましては、今年3月に策定いたしました交通政策総合指針を踏まえ、今後の活力ある地域づくりに加え、圏域間のネットワーク形成といった観点にも十分配慮しながら、地域における検討・協議を進めて行くことが必要と考えておまして、今後、道議会のご議論もいただきながら、引き続き、地域の皆様に必要な情報を提供し、地域における検討・協議を加速してまいり考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>圏域間のルートということで、盛り込まれた訳ですけども、道は、地域の声をどう受け止めたのか。早期復旧と存続方針を示して対応すべきではないかと考えますけれども、いかがでしょうか。</p> <p>道が作った指針の中に、圏域間のネットワーク形成ということで、盛り込まれたと。そういうことであれば、なおさら、復旧を含めた路線維持、これが必要、絶対必要なんだという、そういう認識で取り組んでいただきたいと思えます。</p> <p>三 国への支援要請について</p> <p>私、あまりにも心配なものですから、5月25日に国土交通省に直接伺ってまいりました。そこで、牧野京夫副大臣にお会いをして、鉄道の維持存続と支援をお願いをしてまいりました。副大臣は、地域協議を行っている最中なのでということをお話をしながら、ドライに切っていく訳ではないと、しかしながら、国も万能ではないために、万能ではないとおっしゃりましたが、JR北海道に対する支援は今後も必要だという認識を示された訳です。そして夏までに支援を明らかにしていきたいということもおっしゃいました。</p> <p>国土交通省のほうも担当官にお会いしまして、「JR北海道による経費の節減、市町村負担、道庁の支援を見た上で、何ができるのか、あまり困らない形でなんとかしたい」というような答えをして、自治体負担を前提としての答えであったのですが、その様に言っていて、ただ追加の支援は必要だとの認識を示しました。</p> <p>道が昨年12月に要請した、JR北海道への指導の徹底、老朽化した施設等の保全・更新に関する鉄道運輸機構の特例業務勘定を活用した支援制度の創設などを求めた訳ですけども、私はそれだけでは追加の支援としては不十分ではないかと。道としての努力する姿勢を見せたということだと思うのですが、それだけでは不十分でないかと思えますし、やっぱり今後のことを考えた場合、踏み込んだ支援要請というものを、行っていく必要があるんじゃないかと思えますが、いかがですか。</p> <p>【再質問】</p> <p>今の答弁なんですけども、そういうことになりますと、結局、国が示すスキームを待っていると、国が示したスキームの中で、道の新たな提案として、国が示すスキームに対して、その範囲の中で、道が新たな提案として、国との協議に入れ込むことができないんじゃないかと思うのですね。その国が示す枠組みの中にとどまってしまって、道から提案するということがないという様に感じます。夏頃までに方向性を取りまとめて行く国が示している訳でありますけど、それまでに、先ほども議論がありましたけど、関係者会議というのは、5月30日の時点で知事も近く</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>国の支援についてでございますが、道ではこれまで、貨物列車の走行に伴う負担や、青函トンネルにおけますレールの取替に要する経費など、本道固有のコストの削減や、鉄道運輸機構の特例業務勘定を活用した老朽化した施設などの保全、更新などについて、国に実効ある支援を求めているところでございます。</p> <p>国においては、JR北海道の事業範囲見直し問題につきまして、夏頃までに方向性を取りまとめていくとの考えを示しているところでございまして、道といたしましては、今後、関係者会議を開催し、JRの経営見通しや支援に関する国の考え方について早期に示すよう求めるとともに、支援の枠組みに関する国との協議を急いでまいりたいと考えてございます。</p> <p>【交通政策局次長】</p> <p>国土交通省並びに関係者とは、できる限り早く開催できる様に現在調整しているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>と言ってますから、いつ頃開催することになるのでしょうか。日程が分かれば教えていただきたいのですけども。</p> <p>30日から近くということですから、そんなに遠くない時期だと思うのですけども、でも先ほど、赤根委員の議論でもありましたように、前提条件が揃わない中で、ただ集まってもどうしようもない訳ですから、そこのところをしっかりと、JR北海道に提示をさせるということを道として確認をした上で話し合いをして頂きたいと思っておりますし、国のほうも夏までにと言っていますから、そんなにゆっくりはしていきえないと思います。</p> <p>四 新幹線の赤字と路線維持について</p> <p>地方路線の赤字だけの問題ではないということもありました。新幹線の赤字がJR北海道の経営、路線維持に影響するのではないか、これまでも指摘をしてきました。財務大臣の諮問機関である財政制度等審議会の分科会で、開業前の国土交通省が想定した北海道新幹線の16年度の営業損益は47億円だったのに対して、実績赤字の方は想定を上回る54億円となっており、さらに、16年度実績に比べて17年度は103億円、18年度も102億円の赤字を見込むということで示されたわけです。16年度から3年で259億円もの赤字が出るという事態なんですけれども、道はいつの時点で把握して、そしてその見通しと実績が大幅に乖離していることを道はどのように考えていらっしゃるのでしょうか。</p> <p>【再質問】</p> <p>開業後の落ち着きによる収益低下とおっしゃいますけど、開業当時の熱が冷めたのはJR北海道の方で乗車率向上の努力不足との指摘もされております。道は、そうしたJRに対して何を求めたのですか。</p> <p>五 JR北海道の経営問題について</p> <p>そういうレベルではないんですね。私は急いで国の方に向ったのは、「北海道新幹線の赤字が拡大せず、単独維持困難な10路線13区間の営業赤字計158億円がなければ、経常損益の黒字化が見通せた」と財政審の方が発言をしていると新聞報道があったためです。本当に心配になりました。両方双子の赤字のようにになっているものを理由にして、本当に北海道の鉄道というのは危機的状況にあるのではないかと感じたからなんです。5月25日、財務省に直接聞いてきました。財務省では、道内の公共交通を担う地方路線問題と、新幹線赤字問題は同一視しないと、財務省が廃止を言うことではないと明確に答えていただきました。</p>	<p>【新幹線推進室長】</p> <p>北海道新幹線についてでございますが、去る4月25日の財政制度等審議会におきまして、北海道新幹線は、開業前の想定に比べ、赤字が大幅に拡大し、JR北海道の経営状況を一層悪化させているとの試算がなされたものと承知しており、審議会の内容につきましては、会議の開催に合わせまして、25日当日にJR北海道から説明があったところでございます。</p> <p>JR北海道からは、2017年度の営業損失は、新青森・新函館北斗間の開業から2年が経ち、開業ブームの落ち着きによる収益の低下や、本格的な車両検査の実施などから、国土交通省の想定を上回る見込みであると説明を受けており、道といたしましては、JR北海道において、一層の収益拡大に向けて取り組むことが求められていると認識をしているところでございます。</p> <p>【新幹線推進室長】</p> <p>収益拡大に向けた取組についてであります。道といたしましては、新幹線のさらなる利用率の向上に向け、東北・北関東の修学旅行の獲得や、新たな割引キップの設定など、利用促進に係る施策にこれまで以上に取り組むよう、JR北海道に対し、申し入れを行って来たところでございます。</p> <p>【新幹線推進室長】</p> <p>JR北海道への対応についてでございますが、JR北海道では、引き続き、閑散期における誘客対策や、JR東日本との共同宣伝事業など、様々な営業施策に取り組むことにより、収支改善に努めていくこととしております。</p> <p>道といたしましては、今年度におきましても、北東北地方との連携事業を実施するなど、利用促進や気運醸成の取組によって、より多くの方々が新幹線を利用するよう努めるとともに、JR北海道に対し、新幹線の利用促進をはじめ、鉄道事業以外の収益が見込める新たな事業を戦略的に育てることにより、持続的な鉄道網の確立に向け、収益拡大に全力で取り組んでいくよう求めているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一方で、新幹線の赤字解消というのは喫緊の課題との認識が示されました。JR北海道の経営そのものへの影響、地方交通の維持に懸念を示す、そうしたことが示されました。その上で、北海道新幹線の着工5条件は、整備中においても求められるんだと、安定的な財源見通しの確保、収支採算性のために、効率的にどう進めるのが課題というふうに意見を伺ってきたわけです。まさに喫緊の課題なんですね。</p> <p>国交省も、新幹線の赤字解消が必要との認識を示したわけですが、5月10日の平成29年度決算社長談話では、新幹線の赤字解消については全く言及されていないんです。あまりにも危機感のない対応ではないかというふうに感じました。単に地方負担を求めるのではなく、まず、大赤字を出している、新幹線の赤字解消を、喫緊の課題として、JR北海道にしっかりと対策を求めるべきじゃないかと思うが、いかがでしょうか。</p> <p>【再質問】</p> <p>新幹線に乗るニーズ、必要性がなかったらみんな利用しないし、利用して本当に良かったなという思いがなければ利用が広がらないわけですよね。それで、国交省にも財務省にもお話を聞いて、国の方はJRの経営見通しに対して、大変厳しい見通しを持っている、意見を持っていると言うことを感じました。ところが、北海道の高橋はるみ知事は、札幌からさらなる延伸発言を安易に行っておりまして。こうしたことは、余りにも危機感のなさが表れているのではないかと、この赤字をどうするのかと。解消できなかったら、JR北海道の経営自体が破綻するかもしれないという危機感を国の方は持っているのですよ。旭川以降も新幹線を作ってはどうかなどのんびりした話をされては困るわけです。今まで一緒に旗振りをして、道民負担を求めてきた道として、もっと危機感を持って赤字解消を求めていく必要があると、私強く思いますけど、いかがですか。</p> <p>札幌への延伸、早期に開業するということになったら、またお金がかかりますよね。本当にそれが赤字を解消しながらできるのか。厳しい見方をしていかなければならないということを申し上げて、私の質問を終わります。</p>	<p>【交通企画監】</p> <p>北海道新幹線の収支改善に向けた今後の取組ということですが、去る4月25日の財政制度等審議会におきましては、北海道新幹線は、開業前の想定に比べ、赤字が大幅に拡大をし、JR北海道の経営状況を一層悪化させているとの試算がなされたと承知してございます。</p> <p>JR北海道におきましては、今後閑散期における誘客対策など、様々な営業施策に全力で取り組み、収支改善に徹底して努めていく事が求められると考えてございます。</p> <p>道といたしましては、JRの経営再生の観点からも、札幌までの一日も早い開業が必要と考えてございまして、今後とも、JR北海道はもとより、国等に必要な対策を要請する、また、新幹線のさらなる高速化に向けた取り組み、さらには利用促進、気運醸成の取り組みを実施するなど、新幹線の開業効果が全道へ波及されるよう、引き続き、関係団体と連携を図り、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。</p>