

平成30年6月21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21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釧網線に係る弟子屈町との意見交換について</p> <p>(一) 釧網線に関する認識について 7日に意見交換会に開催されたと報告がありました。釧網線は、住民生活とともに道東観光に大きく貢献しています。弟子屈町内参加者の意見も同様だったと考えております。また、JR北海道と運輸局も路線存続を前提の発言だったというふうに受け取っておりますけど、釧網線の意見交換を通じて、改めて道はこの路線について、どのような認識に至ったのか伺います。</p> <p>(二) 弟子屈町1町との懇談になった理由について 釧網線は169.1キロの長大路線で、2市6町にまたがり、4つの国立・国定公園をつなぐ広域観光の交通手段となっております。路線維持に向けて2017年3月にオホーツク圏活性化期成会ができ、釧路地方総合開発期成会とともに、要請活動や利用促進策等の検討もされていると聞いております。沿線自治体の意見交換が非常に重要と考えるところですけど、知事が参加するというのに、今回なぜ、弟子屈町1町との意見交換にとどまってしまったのか。また、20キロ弱の乗車で長大路線の必要性、醍醐味をわずかな乗車によって感じ取ることができたのか伺います。</p> <p>【再質問】 長大路線の必要性、醍醐味を感じ取ることについては、答弁がなかったように思います。それはまさしく知事がそういう発言をされなかったのではないかと考えるところですけども、沿線全体で取り組んでいるところで非常に元気に頑張っていられっやうというふうに受け止めているわけです。 また、通勤・通学・通院・買い物など日常生活に欠かせない路線であるということは、この20年間、400人台とはいえ利用密度を維持していることからでも明らかではないかと考えております。 沿線自治体の意見や観光振興に取り組む方々からもしっかり意見を聞いて沿線全体との話合いを持っていくということが必要ではないかと考えますが、いかがですか。</p>	<p>【鉄道支援担当課長】 釧網線に関する認識についてであります。釧網線については、通学や通院など、地域の暮らしを支える路線であるとともに、沿線に4つの国立、国定公園など、知名度の高い観光資源を数多く有しているほか、沿線地域が国の広域観光周遊ルートに指定されているなど、インバウンド等による交流人口の飛躍的な拡大に向け、観光立国・北海道の推進に大きな役割が期待される路線であり、道といたしましては、本年3月に策定した交通政策総合指針の考え方のもと、関係者が連携しながら、路線の維持に最大限努めていく必要があるものと認識しております。</p> <p>【交通政策局長】 弟子屈町関係者との意見交換についてであります。弟子屈町については、釧網線の中に位置し、摩周湖や屈斜路湖など、沿線周辺には、北海道を代表する雄大な自然景観が広がっており、釧網線は、こうした地域資源を活かしながら、観光路線としての特性を更に発揮させていく必要があると考え、この度、知事が出席のもと、観光地づくりを積極的に進める弟子屈町長をはじめ、観光事業者等の皆様との意見交換を行ったところでございます。 また、意見交換後には、釧網線の利用状況等を確認するため、摩周駅から川湯温泉駅まで乗車したところでございます。</p> <p>【交通政策局長】 ただいま真下委員からご指摘のありました沿線全体の知事との面談につきましても、たいへん大切な視点だと思いますので、今後沿線と協議しながら取組を考えていきたいと思っております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>知事じゃなくても、黒田監でも充分だと思えますが、知事が弟子屈と話をしたので、知事が行くのが重要かなと思います。廃線のレールを敷くなどいいましたので、残るところにも知事が行かなくてはならないと思います。知事の行くところ行くところ残るといことになれば、知事に対して応援したくなる気持ちが出てくるということになります。</p> <p>(三) 釧網線の活用方策などについて</p> <p>言うまでもなく釧網線はアジア、欧米からの個人観光客の増加が一層見込まれるわけです。</p> <p>2016年2月に釧路から標茶駅まで約48キロ乗車しました。大変申し訳ないのですが、あまり乗車している方が多くないので、座っていけるかなと思っていったのですが、観光客でいっぱいでした。</p> <p>ところが、立ったままの車窓からオオワシが見えました。そこで私手を添えて、今左側にオオワシが見えましたと言ったら、そしたらカシャカシャとみんな写真を撮って話題になって、乗客同士で声をかけあうようになりました。ガイドがいるわけではなかったのですが、そうした発言がそういうようなことを呼び起こしたのだと思うわけです。</p> <p>また、かやぬま駅ではタンチョウの案内があります。タンチョウの真ん前に止まってくれるサービスぶりが好感を得ていて、駅員さんがアナウンスしてくれていました。</p> <p>観光列車を走らせる上でも十分な魅力がある路線であるわけですが、道はこの路線で観光列車の実証実験も行っておりますし、ここで得たノウハウを生活路線の中でも取り入れるといった取組をJRに強く働きかけていくべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。</p> <p>二 鉄道の維持・存続とJR北海道の経営問題等について</p> <p>鉄道を含めた地域交通のあり方について、地域協議が始まったばかりで、今の釧網線のように残すということが明らかになるとみんな元気になって活性化するためにどうするかと協力の意思が非常に盛り上がってくるわけです。ところが、鉄道存続、維持してほしいという声が北海道では圧倒的です。北の鉄道を守る署名というのもありまして8万筆超えているわけです。</p> <p>ところが、13区間については、廃線ありきの島田社長の発言がありました。住民との信頼をJRみずから壊すものとなっているものと言わざるをえません。</p> <p>昨日知事と会って8区間については、鉄道として維持することは全力を挙げるのは、当初の方針だと言われたわけですが、どちらが真意なのかと甚だ疑問に思うのは、私だけではないということが、これまでの議論の中でも明らかになったと思います。</p> <p>17日に開催された関係6者による会議において、JR側から経営再生の見通しが示され、国からは支援の具体策は示されませんでした。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>釧網線の今後の取組についてでございますが、道では、昨年度から、釧網線などにおいて、北海道ならではの観光列車の実証運行を実施しているところでありますが、近年、インバウンドが急増する中、観光地を数多く有する本道におきましては、路線の特性を活かした利用促進などの取組が大変重要であると認識しております。</p> <p>一方、JR北海道においても、花咲線では、観光スポットでスピードを減速したり、音声ガイドを行うなど、アイデアを工夫した取組をスタートさせたところでございます。</p> <p>道としては、JRをはじめ、沿線地域の関係者との連携を一層深めながら、引き続き、生活と観光利用の両面におきまして、利便性と魅力の更なる向上に向け、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>JRが経営基盤強化策として示したのは、快速エアポートの増発や外部事業者による観光列車運行などによる線路使用料収入確保、駅周辺再開発等、これまでの取り組みにとどまっているのではないかと考えております。そこで伺ってまいります。</p> <p>（一）JR北海道の経営見直しなどについて</p> <p>道は、JR北海道の路線見直し対応として、JR自身の徹底した自助努力を求め、鉄道収入以外の事業展開も求めてきたわけですが、今回示された非常にアバウトな経営見直しをどう評価されているのか伺います。</p> <p>また、「経営見直し(案)」には、「私たちがやり遂げる経営努力」と目標だけは掲げて銘打っているわけですが、鉄道の将来像についてはまったく言及されておりません。一番重要な中長期的な収支見直し、具体的な数字さえ示されておりませんが、道はこれ以上の経営計画など、より詳細な情報提供を求めたのかどうか伺いたいと思います。</p> <p>（二）地方路線の取組強化について</p> <p>6者会議後の記者会見で、島田社長は輸送密度200人未満の5区間は国の支援の対象外として、年内に方向付けをしたいと、この考えは変わっていないとこのように言及しております。残る8区間については国への支援要望をするものの、収支改善が見られなければバス転換の可能性もあると表明されております。</p> <p>こうした発言がなされるのは、知事や地域の意見などがJRに全く届いていないと言わざるを得ないと考えますが、どのような認識でしょうか。</p> <p>訂正したとはいえ、真意は廃線に向かっているとこれからはからずも出てしまったのだと思います。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道の考え方についてであります。今回の関係者会議におきましては、JR北海道から将来の経営自立に向けた経営再生の見直し案が初めて示され、経営基盤の強化などの内容について説明を受け、その中では、数値を用いた説明がなかったものの、今後、地域での検討・協議を進めていく上での足がかりになるものと考えているところでございます。</p> <p>しかしながら、今回の案においては、札幌圏以外の地域ともしっかり向き合い、全道の鉄道ネットワークを支えていくといった視点を盛り込むことや、グループ企業も含めた経営に関する仕組みの改革、社員の意識改革について、いかに具体化し、実効性のあるものにしていくかといった課題などがあることから、今後、地域の意見等も踏まえ、さらに具体化を行うよう求めたところでございます。</p> <p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道社長の発言についてであります。JRが今回の関係者会議の直後に開催した記者会見における社長の発言につきましては、沿線自治体の皆様から厳しい指摘や、不安の声が寄せられていることから、道では昨日、知事から島田社長に対して、発言の真意を確認したところでございます。</p> <p>JR社長からは、維持困難線区については、従来より丁寧な説明を行い地域の声に耳を傾ける方針で臨んでおり、地域の皆様との合意形成の上で問題を解決する方針に変わりはないことや、輸送密度200人以上2000人未満の線区については、地域の皆様とともに、鉄道の維持に向けて全力を挙げる方針に変わりはなく、地域の皆様に真意を丁寧に説明し、ご理解を得ながら、問題解決に当たっていくとの発言があったところでございます。</p> <p>道としては、JRは地域交通の確保に向けて真摯な議論を続けておられる地域の皆様の思いを踏まえ、今回の発言の真意を地域に対して丁寧に説明することが重要と考えており、JR社長に対してその旨、求めたところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(三) 北海道総合交通指針と地域協議について 藤井鉄道局長は、「北海道総合交通指針を尊重する」と発言しているわけですが、島田社長の発言は、それに明確に反するのです。</p> <p>石井国交大臣も路線維持を重視する意向を表明したと報道されましたが、議論の出発点は、あくまで路線維持・存続、指針と地域協議の尊重であって、道はそのためにどのような支援策こそが必要なのかについてしっかりと地域と議論を深めて、国へ提案をすべきでだと考えますが、どのような認識でしょうか。</p> <p>【再質問】 指針が基本になるわけですけど、指針を基本にして議論を進めて地域が協議をして選択をしていくわけです。そうしますと指針は決定ではないわけで、この5区間についても、利用密度200人未満の5区間についても廃線ありきという決定はどこでもされていないわけです。それを支援の対象外にしたり、廃線ありきの議論を進めていくということは指針自体に問題があるのか、それとも指針のところこそであっても地域協議の決定を重要だとして尊重する立場なのかこのところが非常に問われると思うのですが、地域協議の結果を尊重していくということではないのですか、指針にそった協議を進めて、そして、地域協議の結果を尊重する、それでいいのですか。</p> <p>今、黒田監は議論を尊重していくと言われたのですが、JRの社長は丁寧な説明をしていくというだけです。そのところは、道とJRの間に齟齬があって、指針を盾に廃線ありきだと取られかねないです。</p> <p>この議論と地域協議の決定というのが重要なんだということをもう一度改めて確認をしておきたかったわけです。</p> <p>(四) 新幹線の赤字解消と収支均衡について 新幹線開業によって、年間100億円を超える赤字が新たに経営を圧迫しています。これは地方路線赤字の2/3に相当し、宗谷線よりずっと大きな赤字を新幹線は出しています。単独で維持困難なのは新幹線です。これが一気に経営を圧迫しているわけです。</p> <p>新幹線の札幌延伸による収支改善を見通す前に地方路線の存廃を含む方向性や検証がなされるような状況では、沿線住民はもとより道民の理解は到底得られないのです。</p> <p>北海道新幹線の収支がどのように地方路線の維持に貢献できるのか、JR北海道にしっかり説明させることを求めるべきであると考えますがいかがでしょうか。</p>	<p>【交通政策局次長】 指針を踏まえた議論についてであります。昨日の知事とJR北海道社長との面談におきましては、JR社長から、北海道交通政策総合指針を重く受け止めており、JRの問題解決に当たっても、まさに指針として取り組んでいきたいとの発言があったところでございます。</p> <p>現在、道においては、交通政策総合指針の考え方に基きまして、持続可能な鉄道網の確立に向けて、地域における検討・協議を進めているところであり、今後、市町村の皆様や交通事業者などと共に、負担なども含めた議論を進めつつ、道議会でのご議論もいただきながら、国も含めた具体的な支援の枠組みについて検討していく考えでございます。</p> <p>【交通政策局次長】 私たちはあくまで指針を基本に地域の皆様方と徹底して地域の交通体系のあり方について議論を丁寧に進めていく、その中には、もちろんJRも入った中で関係者が議論を尽くしていくということでございますので、そういった議論をベースにしてこれからも取組を進めていくことに尽きるかと思えます。以上でございます。</p> <p>【交通政策局次長】 北海道新幹線についてでございますが、今回示された経営再生の見通しの案においては、北海道新幹線札幌開業に伴う新たな鉄道需要の掘り起こしや、様々な開発・関連事業等の展開を通じ、地域の交通を支えるため、グループ一体で利益成長を図っていくとの考え方が示されたところでございます。</p> <p>道としては、今後、JRに対し、今回の会議での議論や地域の意見等を踏まえ、経営再生の見通し案を更に具体化するよう求めてまいる考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】</p> <p>具体的に求めていくということですが、今の答弁からもJR北海道においても、この新幹線の赤字問題に対する危機感がほとんどないです。札幌開業、札幌開業こればかりですけど、札幌開業でほんとうに自立経営にもっていきけるのですか、その見通しがあるのでしょうか、これは見通せません。</p> <p>札幌開業までに仮に毎年100億円以上の赤字を出していたら総額で1千300億円の赤字がさらに出てくるとういう見通しです。一体開業まで収支見通しというのはどうなるのでしょうか。</p> <p>前回の質問でも申し上げましたけど、このことについては国の方も非常に厳しく見えていますし、地方路線の見直しともリンクさせてはならない課題でありまして、新幹線の赤字はその中で収支改善するということがどうしても必要になってきます。</p> <p>新幹線の札幌開業までの収支見通し、収支改善これをしっかりと説明するように道はJR北海道は求めるべきだと考えますがいかがですか。</p> <p>そうは言っても地方路線の赤字の穴埋めのために経営全体で見ていくということとさらに加えて新幹線の赤字がのしかかってきているので、これは簡単なことではないです。新幹線が赤字を出していなかったら地方路線もいまままで運営できてたわけです。そのためにグループ全体で頑張ってきたと。</p> <p>ところが、新幹線の赤字が大きな重しになっているわけです。ですからこのところは、しっかりJRに求めていきたいと思いますし、私も社長に直接伺いたいと考えております。</p> <p>（五）運賃改定に関する知事発言について</p> <p>知事は、「札幌圏の取り組みが目立ち、全道の鉄道ネットワークを支えていくといった考え方を盛り込むべき」と発言しております。</p> <p>そのために、道は具体的に何が必要と考えているのか判然としない中ですが、運賃改定が提案されました。とんでもないことだと思います。</p> <p>すでに、これまでのJRのサービスカットは著しくなっておりまして、実質的には値上げとなっており、利便性も低下していることはこれまでも何度も主張してきました。</p> <p>特に、S切符の有効期間3か月から6日間に短縮され、実質、運賃引き上げが行われているわけです。札幌・旭川間ははじめ、所要時間も伸びているわけですけど、安全確保の観点から利用者は誰も文句を言わず協力してきたわけです。札幌駅での快速エアポートへの乗り換え、旭川駅での宗谷線、石北線の乗り換えなど、利便性の低下にも協力してきた経過があります。今、多くの方が復活を求めているのは3か月の有効期間から6日に短縮されたSキップの有効期間の再延長です。</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>北海道新幹線の収支改善についてであります。道としては、JRに対し、今後とも、新幹線の利用促進をはじめ、快速「エアポート」の輸送力の増強や、インバウンド観光客をターゲットとした収益の拡大のほか、鉄道以外の収益が見込める新たな事業を戦略的に育てるとともに、JR自らがコストの削減など経営の改革に努めていただきまして、持続的な鉄道網の確立に向けて、全力で取り組んで行くよう強く求めてまいりたいと考えております。</p> <p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道の経営努力についてであります。JR北海道においては、商品体系の簡素化等を図るため、割引きっぷの見直しが行われており、利用者の皆様からは、利便性の低下を指摘される声があるものと承知いたしております。</p> <p>道としては、広大な本道において、鉄道は重要な公共交通機関であることから、JRにおいては、その業務の見直しにあたり、より利用者のニーズに配慮した対応が求められるものと考えており、引き続き、地域の実情などを踏まえた利便性やサービスの向上に最大限努めるよう、JRに求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>これは日常利用客にとって利便性の面からも切実に求められています。バス回数券は有効期間がないのに比べまして、著しく利便性を欠くようになったのはJR自らが利便性を後退させた結果であります。</p> <p>少なくとも(Sきっぷ)の期限だけでも3カ月に戻すなり、最低限道が求めていくことではないかと考えますけどいかがでしょうか。</p> <p>私がなぜここまでいうかといいますと、訪日外国人のフリーパスとか非常に利便性の高いものを発行している一方で、JRを支えていてこれから地域協議をして負担をなさいというような協議をするというような時に道内の利用者に対し、そうした利便性を欠くことを続けていてはならないと思いますので、このことは特に申し上げました。</p> <p>それともう一点ですが、今回は指摘に留めますが、無人駅の廃止が提案されました、JRは経営再生の課題として運賃改定とともに無人駅の廃止を求めたわけですけど、日常生活の利用客がいる限り、その乗降を保障するのは地域公共交通機関の役割であることは言をもたないです。本道では、生活路線として乗降客がいる間はこれは廃止するべきではないと考えておりますので、申し上げておきたいと思います。</p> <p>(六) 国からの財政支援について</p> <p>知事は現行法の改定は不可欠、道や市町村への地財措置が必要との立場で発言されたているわけですけど、これまで国に対して何を求めてきたのか、また今後、どのような規模でどのように要請活動を強め、実現に向けていくのか伺います。</p> <p>私は、地方自治体の財政的支援が本当にしなくてはならないのか疑問を持っております。本来収支改善、経営の責任というのは、国とJR北海道にあるわけで、そこが丁寧な説明をするというよりも、この現状を打開できるような支援策をはっきり示すことこそ道民は求めているわけです。そうした方向での議論が必要だと私は思います。</p> <p>JRは国の支援を受けるのは、北海道新幹線開業予定の2030年度までと明記をして新幹線の収支均衡を図って経営の自立を図るとしてはいますが、地方路線の任務を放棄して経営自立を優先することは、地方公共交通を担う事業者として責任が問われる問題だと考えております。自立ありきが発想を縛って廃線ありきのレールを敷くことにつながりかねませんので、ここのところははっきりと指摘をしておきたいと思います。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>国の支援についてであります。道ではこれまで、国に対して、本道固有のコスト負担軽減や鉄道運輸機構の特例業務勘定を活用した設備投資等に対する支援策など、国の実効ある支援を求めてきたほか、道や市町村が行う取組に対して、所要の財政支援を講じるよう、働きかけてきたところでございます。</p> <p>国においては、JRの事業範囲の見直し問題について夏頃までに、おおまかな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あり、道としては、JRの経営再生に中心的な役割を果たす国に対して、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した上で、支援についての考え方を示すよう求めてまいる考えであります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>また、国鉄分割民営化の際、三等会社は赤字を前提に基金を積んでその運用益を事業運営に充てるようにしました。他方黒字が見込まれた本州JR各社は逆に長期債務を引き受けたわけですが、低金利によって債務の利息を想定よりも低く抑えられてその分が利益にまわったと考えられます。こうした金額は莫大であって、それを原資に基金の利息不足分の補填として本州JR各社からJR北海道など三等会社に支援を求めていくということは理にかなっているという意見があります。</p> <p>支援策として検討すべきものと考えますし、新たなスキームを視野に支援を求めていく必要があると指摘をしておきます。</p> <p>これまで、JR社長に対する措置要求がでていますが、私の方からもぜひ直接考えを伺いたいと思いますので、委員長お取りはからいをお願いいたします。以上で終わります。</p>	