

# 令和2年2月5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 令和2年2月5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><b>一 持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方について</b></p> <p><b>(一) 法改正に向けた取組について</b></p> <p>はじめに今ほども議論になっておりますけれども、21ページの新千歳空港駅のスルー化についてです。</p> <p>JR北海道が経営再建に取り組む中、数十億円の建設費が見込まれている新ビル建設を断念するとの報道がありました。JR北海道の事業については経営再建に資することが求められているわけで、この新千歳空港アクセス鉄道の抜本改良についても、そうした観点というのは必要不可欠だというふうに考えております。新千歳空港駅のスルー化がイメージ図とともに、記載されているわけですが、この事業の必要性和沿線の合意、推計費用と、費用負担の考え方、短縮時間や輸送力の増強効果についてはどこでどのように検討されているのか、お示しいただきたいと思っております。</p> <p>費用負担など様々な課題があると、また事業主体がどこになっていくのかということも課題があるというふうにお聞きしておりますけれども、たしかに利便性を高めていく、収益を見込むという点では効果があると思うんですけど、公共交通としての鉄道の持続性を確保するわけですから、全道的に見た時に、新千歳空港周辺にばかり投資がされていくと。根室線の場合は8線区だけが今回の議論の対象になっているようではありますが、そのことに対して道民の中からは色々不満の声や、そうではないんじゃないかと。北海道全域を鉄道網をどうやって維持するかという議論に立ち返って欲しいという声もたくさん寄せられているわけですね。ですから、どこを優先させていくのか、きちんとした形で道民が理解・納得できるように示していくことが重要になるんだということを指摘をしておきたいというふうに思います。</p> <p><b>(二) ネット購入などについて</b></p> <p>利便性の向上について、ネット購入などについて取り組んでいるというふうにJR北海道は宣伝しております。20ページに他の交通事業者との連携が記載されております。宣伝がありましたので私もえきネットを利用してすることにしました。非常にシステムが難解なんですね。航空機の予約の方がずっと容易だと感じましたし、ホテルの宿泊の予約の方がずっと簡単です。特に間違っ、あまりにも難解なシステムの中で割引のない切符を購入してしまい</p>	<p><b>【鉄道交通担当課長】</b></p> <p>新千歳空港へのアクセスについてであります、新千歳空港駅のスルー化につきましては、JR北海道が策定した長期経営ビジョンにおいて、新千歳空港へのアクセス強化に向けた検討課題として掲げられております。</p> <p>道といたしましては、JRが道内空港の一括民間委託を契機とする交流人口の拡大といった好機を活かし、将来を見据えた設備投資を行っていくことは、本道の交通体系の強化に資することはもとより、JRの経営自立に向けた収益拡大の取組として重要と考えており、国に支援を求める事項の中で、国家戦略の実現に資する取組の一つとして掲げてございます。</p> <p>なお、新千歳空港のスルー化の実現に向けましては、費用負担など様々な課題がありますことから、今後、JRと国において、具体的な検討を進めるよう求めてまいります。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b></p> <p>利便性の向上に向けた取組についてであります、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りますことから、JR北海道においては、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、利用者の目線に立って、利便性やサービスの向上を図るため、不断の努力を行うよう、JRに求めてまいります。</p> <p>また、JR東日本との連携・協力を留まらず、JR各社を</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>ました。ちゃんと割引のある切符に誘導していきなら良いんですけども、どこで決定がされているのかちょっと非常に使い勝手の悪い仕組みだというふうに思いますし、私だけかと思ったら、もっと利用されている方からも、やはりこのシステムは非常に難解だと、使いにくいということが分かりました。JR東日本のシステムのものであれども、こうした声を反映してこのシステムを改善できるのかどうかということ伺いたしたいと思います。</p> <p>また、JR各社とも協力・連携していくということですが、お聞きするところによりますと、JR東海との間で乗り継ぎチケットに関して、連携がないというふうに聞いております。利用促進のパンフレットの中では、えきネットの会員になるとパソコンやスマホから全国の列車が予約できて、JR北海道の指定席販売機、みどりの窓口、ツインクルプラザで切符がお受け取りできますとなっているんですが、なかなかそうっていない。そうになっていたとしても、理解ができないというふうに聞いております。ネット販売として利便性に課題があるのではないかと考えますが、そうした検討も含めて、協力・連携といっているのかお聞きします。</p> <p>このシステムについては改善を図るようにJRにも求める必要がありますし、全国的な連携ということであれば国の役割もあると思うんですけども、ネット販売というのは分かりやすく使いやすいということになれば、利便性の向上ということには繋がらないと思いますので、この点については改善を求めておきたいと思います。</p> <p><b>（三）車両の更新について</b></p> <p>利用促進策として安全性の確保とともに快適性についても置き去りにされてきたのがJR北海道だというふうに考えております。スーパーカムイなどは快適性が良くなったんですけど、その後ライラックに置き換えられて、快適性が後退しているという状況もあります。北海道は車両が特別老朽化しているという指摘もあるわけですけど、こうした現状と車両更新について基本的考え方に記載が必要ではないかと考えております。私、先日、1月に入って静岡県の伊東線の黒船電車や、阪急京都線四条河原町と大阪・梅田では、乗れなかったんでした私は。乗った人の話を聞きますと、観光客向けに特別な内装を施した「京トレイン」が設定されておりまして、非常に乗ってみたいと思う「京トレイン」なんですけれども、通常ダイヤの中で通常運賃で運行してるんですよ。非常に快適で沿線住民も当然乗れるわけです。高級リゾート列車を一時期、高い値段で走行させるということも否定するものではありませんけれども、やはり日常的に快適な車両に通常</p>	<p>はじめとする他の交通事業者と連携を図ることにより、JRがなお一層、利用促進やサービスの向上を図り、収益の確保に繋げていくことができるよう、国に求めていると考えてございます。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b></p> <p>車両の整備についてでございますが、JR北海道では、平成30年4月に策定した中期経営計画に基づき、利用者サービスの向上策として、イベント・食事に利用できるフリースペースを設置した多目的特急車両の新製や、一般車両を改造した観光列車の導入を進めているところでございます。</p> <p>道といたしましては、今般、取りまとめた「基本的な考え方」の修正案において、観光立国の推進など国家戦略の実現に貢献する取組として、「都市間輸送の強化」を位置づけているところであり、今後、JRが行う特急気動車の新造・改良や移動を楽しむことを目的とする車両の投入等に対する支援につきまして、国に求めていくこととしてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>料金で乗車できる、こういう取組を北海道でも進めていく必要があるんじゃないかと考えます。そのためにはやはり車両更新を進めていくということが基本的考え方として必要ではないかと思うんですけれども、どのように記されているんでしょうか。</p> <p>やはり、多くの道民が快適性を実感できるようにしないと、利用の向上というものには繋がらないので、是非、特急列車の指定席には必ず電源が付いているとか、wi-fiをきちんと整備するとか、そういうことについてもきちんとやっていっていただきたいと思うわけです。</p> <p><b>（四）利用促進の強化について</b></p> <p>鉄道網の維持に向けて、これまでも、道は様々な促進策を進めてきているところですが、インバウンドに偏重しがちではないかと思えます。道民の鉄道利用という点では、まだまだ不十分な点があるというふうに思えます。今回、新型コロナウイルス発生の影響で、来道者が激減しています。その前に、韓国との関係でも激減をしたと、アジア・中国・韓国からの来道者が減っているという状況もあるわけです。JR北海道の収益にも多大な影響があると考えるところです。インバウンドも含めた道外からの交流人口等の拡大は、それはそれで重要だと考えますが、外需頼み偏重ではなくて、地元道民の堅調な利用こそ大事にすべきではないかとかねがね主張してきたんですが、今も強くそう思っています。</p> <p>JR北海道が、道民の利用によって支えられていることを忘れてはなりませんし、地元、地域の利用者増を図って、安定的に収入確保できるようにすべきだと考えます。今後、国への提言の中で、JRに対して、まずは地域の利用促進等の取組を強化するように国に強く求めるとともに、そうした観点からの支援策を強化するよう提言に盛り込んで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><b>【再質問】</b></p> <p>いま指摘したこともあるんですけど、確かにアクションプランでJRも含めて色々取り組んでいるというのは分かるんですけど、伝わってくるのは自治体の頑張りの方で、JR北海道の頑張りについてはいま色々指摘をしたように不十分な点があるんだというふうに思うんですね。やはり内需としてといいますか、道内で利用者を支援していったり快適性を確保していったりというように、JR北海道自身がもう少し道民に寄り添って、道民にこれだけJR北海道が頑張っているということをもう少し見せることが必要じゃないかと思うんですけどどうなんでしょうか。</p>	<p><b>【交通政策局次長】</b></p> <p>鉄道の利用促進についてでございますが、道におきましては、官民連携による鉄道活性化協議会を立ち上げ、全道的な鉄道の利用促進の取組を展開しているほか、沿線自治体におきましては、JR北海道が地域関係者と策定したアクションプランに基づき、利用促進やコスト削減などに取り組んでおります。</p> <p>道といたしましては、持続的な鉄道網の確立に向けては、JRの徹底した経営努力と国からの実効ある支援に加えまして、地域においても可能な限りの協力・支援を行うことが重要と考えておりまして、今後も引き続き、JRはもとより、地域の皆様と一体となって、道民の皆様の日常的な利用をはじめ、利用促進の取組を積極的に展開し、鉄道の利用拡大を図りますとともに、国に対しましては、本道の実情を踏まえた実効性のある支援を講じるよう、求めてまいります。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b></p> <p>JR北海道の取組に関するご質問でございますけれども、いま真下委員からご指摘ありましたとおりJR北海道におきましては国の監督命令に基づきまして、地域と一体となってアクションプランを策定しまして利用促進の取組を進めてきているという中で、先般JRが公表しました第二四半期の利用状況におきましては、8線区はもとより、全線区の合計輸送密度も前年度から増加しているという効果も一定程度見られるということでございます。</p> <p>道といたしましては、JR北海道におきましては地域との確かな信頼関係のもと、利用者の方々の利便性・</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>いま答弁にありましたし、23ページにも書かれているように、沿線自治体をはじめとする地域関係者との信頼関係に基づく地域の協力・支援が不可欠だという立場をいま分かりやすく答弁されたわけですけれども、やはり利用者や地域の協力なしには、これは解決の目途というのは作られていかないんだというふうに思うんですね。それから、社員が辞めていっているという問題もありましたので、社員の士気を高めるためにもJRが姿勢を見せることは非常に重要だと思います。</p> <p>質問はこれで終わりたいと思うんですけど、昨日環境生活委員会の方に北海道地球温暖化対策推進計画の実施状況の報告がありました。その中の27ページに基本データがありまして、道内の乗合バス利用者は横ばいであり、鉄道軌道利用者はやや増加していますということで、鉄道軌道利用者は3億7,908万人に達している一方、乗合バスの方は1億8,568万人で、バスの方は微減なんですよ、乗合バスの利用者は。ところが、鉄道軌道利用者の方は増えていっているんです。これは右肩あがり間違いなく増えていっているんです。だから公共交通としての利用者数の増加ということがあるので、それがいま話題となっているSDGsや地球温暖化対策としても効果があるということで、わざわざこの資料に載っているわけですよ。そうしたことも今回の基本的な考え方の中にも盛り込んでいるわけですけれども、やはり本当に北海道の持続性ということについて、必要だという立場をきちんと堅持して、国に提言をしていただきたいというふうに思います。</p>	<p>快適性の向上に最大限努めますとともに、先ほど申しましたような取組の内容ですとか、その効果につきまして、幅広く発信しますようにJRに対して求めていきたいと思っております。</p>