

令和6年4月10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6年4月10日

質問者 日本共産党 真下 紀子 議員

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北海道を取り巻く諸課題について</p> <p>中期経営計画2026の質問に入る前に、3月31日をもって根室本線富良野・新得間が117年にわたる鉄道運行が廃止されました。上川十勝を結ぶ81.7キロもの基幹路線が、赤字が理由だというだけではなく、日高線に続いて自然災害を契機として廃線に導かれたことは鉄道史上ですね、禍根を残すと言わざるを得ないと指摘をさせていただきたいという風に思います。また、留萌線のうち、深川・沼田間は、バスドライバー不足など環境変化と利用実態、自家用車等を利用できない方たちの実態など踏まえて、廃線の再考を求める立場を表明して質問に入りたいと思います。</p> <p>国は、3月15日、2018年7月の監督命令に基づく中期経営計画2023に掲げた収支改善の目標達成は困難な状況だとして、経営改善に向けたとりくみの深度化と加速化を求める監督命令を発出いたしました。国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正に基づいて、2024から26年度にJR北海道に対して1,092億円、JR貨物には193億円の支援を決定し、25度末にJR北海道における取組の進捗状況等を検証し所要の見直しをするとしました。</p> <p>(一) 徹底した経営努力と安全投資について</p> <p>この経営改善に向けた2026年度までの中期経営計画では、3つの戦略と4つの基盤に取り組むとしたところです。徹底的にデータとファクトに基づく議論を重ね、収益の増加とコストの削減に取り組むとしております。しかし、5年間の振り返りで掲げた安全の再生のための安全投資の確保というのは後景に追いやられていないかと疑問を持っています。利用促進を図るうえで、例えば倶知安からの観光客が大量に移動できなかったり、空港や、新千歳空港や旭川へのアクセスが滞ったりと、システムや設備のトラブルでたびたび止まるのがJRで、それでは困るわけですね。道は、トラブル報告などを受けて、弥縫策ではない計画的な対策を取るよう求めてきたのかどうか、まず伺いたいと思います。</p> <p>JR北海道は老朽化ですとか管理体制など、どういうふうに計画的に改善をしていくかということについては、全体像を示していないんですね。その中で、どういう手法に</p>	<p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>経営努力と安全投資についてでございますが、JR北海道は、本道の交通ネットワークの基幹的な役割を担っており、道としては、これまでもトラブルの再発防止や安全対策の徹底などを求めてきたところで、今後も引き続き、対応を求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>よって、どこまで安全体制を強化していくのかということ は、JR北海道に対してきちんと求めていただきたい。利用 促進の大前提ですから、その所はきちんと求めてい ただきたいと思います。</p> <p>(二) 利用拡大に向けた利便性向上について</p> <p>JR北海道は、4つの基盤のひとつにお客様・地域への 感謝を掲げました。都市間運送の充実として行ったの は、3月のダイヤ改正で、特急北斗、特急おおぞら、特急 とかちをJR東日本のシステム・えきねっとでの購入で全 席指定化を拡大したわけです。スマホやカードを持って いない、あるいは持てない方がいらっしゃるわけですよ ね。そうした場合、えきねっとは使えないんです。そうす ると高い料金で買わなくてはならない、購入しなければなら ないんです。また、一体型のトクだ値チケットでは指定の 変更もしにくく、いったんチケットを受け取ってしまうと変 更できないんです。その指定車両に乗車できないと乗車 券としても使えません。これまでは乗車券としては使えた んですけど、それもできなくなったんです。料金は戻って こないだけでなく、新たに正規料金で買い直さなければ ならないという事態になっています。</p> <p>それから札幌・旭川間なんですけど、特急ライラックと カムイは自由席を減らし指定車両を増やしました。コンセ ントがない席でも指定料金を支払わなければならないで すし、混雑している自由席で座ることもできずに、せっか く作ったバリアフリーのため優先スペースにお客さんが入 ってしまって、車いす利用者が入れない事態というのも、 私は実際に見てまいりました。そういうことが起きているん です。そのときに車掌さんの誘導もなかったわけです。ま た、旭川駅ではみどりの窓口を減らしたのに券売機が増 えています。乗客は行列となって、予定していた列車 に乗車できない事態まで起きています。JRイチ押しの話 せる券売機があるんです。そこに並んでやっと順番にな ったら、変更には対応できませんと言われて、結局みど りの窓口に並び直して、時間は倍以上かかった人もいて、 非常に評判がよくないです。</p> <p>パーク&トレインはJRが委託に変更したんですね。指 定席券による優待がなくなったため、旭川駅の利用者は 実質1,760円～1,230円の値上げになっています。公共 交通でありながら、これがJRの言う、地域の人や利用者 に対する感謝の具体化なのかというふうには思わざるを得 ません。一体誰のニーズで変更したのか。利用者のニー ズを把握せずに収益最優先で変更しただけではないか というふうに考えます。</p>	<p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>利便性の向上についてでございますが、JR北海道に よりますと、利用者から駅窓口、ホームページ、お客様 相談室などに寄せられた意見等については、適宜把握 し、社内で共有しているとのことございまして、ただい まご指摘のあった事項につきましても、JR北海道に伝え てまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>道は、地域住民の利便性の向上のために、利用者の声を把握し、JR北海道にしっかりと伝えて、改善を求めるべきではないかと考えます。</p> <p>【指摘】 これは私だけの意見じゃなくて、利用者がこう言っているわけですから、しっかりと改善を求めていると思います。</p> <p>ついでに申し上げますけど、旭川駅では、これまで配布していた線区ごとの時刻表、紙ベースで出していたんですけど、これを廃止しました。自己責任だから、スマホで見るようにとのことなんですけれども、高齢者やこれまでの利用者に対する一方的なサービス後退であって、あまりに配慮が欠けていると言わざるを得ません。国民の税金による支援が決定した途端にですね、利便性が後退し、高い料金への誘導は、JRが鉄道事業において利用者目線を失い、収益最優先で突き進んでいると言わざるを得ないと指摘をしたいと思います。顧客満足度の向上と逆行しているわけですから、ぜひこのことについても、しっかりとJRに言っていただきたいと思います。</p> <p>(三) 運賃値上げ・ダイヤ改正等の影響について 昨今の物価高騰や人件費の上昇によって、運賃の引き上げには私も一定の理解はするんですけども、中期経営計画で提示した8%の引き上げ、影響額37億円は本当に妥当なんでしょうか。23ヶ月、結局2年近く実質賃金が下がり続けていて、物価高と社会保険料の負担増によって、可処分所得が減少している道民が日常的に利用しているのがJRなんです。これがファクトであります。円安で日本への渡航が割安な海外旅行者の観光需要ばかりに目が向いているのではないかという疑念を持ちます。コロナ禍にJRを支えたのは一体誰でしょうか。それは道民だったんじゃないでしょうか。そもそも1,092億円の支援は国民の税金です。そのことを忘れてはならないと思います。物価高騰などの影響をそのまま価格に転嫁する他の産業とは全く違うわけで、徹底した経営努力が利用者負担の増加ということであるならば、経営者はいらないとされる事態ではないでしょうか。3月29日にJR北海道の綿貫社長と知事は面会しているわけですけど、この運賃の引き上げやダイヤ改正等などについて影響をきちんと伝えて、改善を申し出たのかどうか、お聞きしたいというふうに思います。</p>	<p>【鉄道企画担当課長】 運賃値上げやダイヤ改正などについてでございますが、先般の知事と社長の面談については、JR北海道に対する国の支援策の公表及び監督命令の発出を受け、今後の取組方向などについて、意見交換を行ったものでございます。</p> <p>その際、知事から社長に対し、中期経営計画が地域が線区の特性に応じた利用促進の取組を検討していく上での前提となるものであることから、道や沿線自治体など地域関係者に計画の内容を丁寧に説明するよう求めたところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 そうしますと、中期経営計画に対する理解を求めたということは、私が申し上げた運賃の引き上げだとか、ダイヤ改正等による影響ということは、全く関係ないんだと、道民が声を上げてても知事はJRの経営改善計画、これを道民に理解してもらうのがJRの仕事だというふうに言っただけなんですか。全くJRに対して改善を求めているんですか。</p> <p>【再々質問】 同じ答弁を繰り返されると思いますけど、知事は観光振興機構の代表とお会いしたときに、それは密談だったんですけど、公式にメモを作っておりました。当然交通においても作られることだと思いますけど、メモは作るということによろしいですか。</p> <p>公開を求めるようにしたいと思います。</p> <p>(四) 黄色線区の今後のあり方について 北海道は広大でありながら鉄道はJRしかないため代替性がありません。その公共性は東京などと比較にならないわけです。国鉄分割民営化の際、北海道の鉄道事業は赤字が前提で、基金の運用益と民営化に伴う非鉄道事業による収益によって経営全体の黒字化をめざすこととしてきました。ところが赤線区だとか黄色線区だとかに選別をされて、地方路線の赤字ばかりがクローズアップされて、廃線圧力が高まっているというふうに感じております。JR北海道の綿貫社長は、日経新聞の2022年7月20日に掲載されたインタビューで「黄線区の廃止は頭に全くない」と明言をしております。社長発言を額面通り受け止めれば、稚内や根室に至る「骨格路線」をはじめ、黄色線区は今後も維持されることになるわけですけれども、この方向というのは堅持されているんでしょうか。</p> <p>【再質問】 それでは2026年度末に単体で4億円、連結で15億円の黒字化を図るとしています。私、バスの方の決算を見てみたんですけど、ジェイアールバスは補助金によって経営が成り立っていました。JR北海道もですね、国の支援を、今回1,092億円受けて、それで黒字化を図ることになるんですね、この単体での黒字化、連結での黒字化というのは。支援が前提にあって黒字化ということになると思うんですけど、そうすると、この抜本的な対策として黄線区のところは赤字であっても、そこが黒字化を目指して</p>	<p>【鉄道企画担当課長】 知事との面談についてでございますが、中期経営計画が地域が線区の特성에応じた利用促進の取組を検討していく上での前提となるものであることから、道や沿線自治体など地域関係者に計画の内容を丁寧に説明するよう求めたところでございます。</p> <p>【鉄道企画担当課長】 記録については作成しております。</p> <p>【鉄道企画担当課長】 黄線区の今後のあり方についてでございますが、黄線区については、維持する仕組みの構築に向けて、令和8年度末までに線区ごとに事業の抜本的改善方策をとりまとめるとしており、社長の会見で述べられた発言については、今後の対応を図る上で大変重いものと認識をしております。</p> <p>【鉄道担当局長】 中期経営計画についてでございますけれども、この中期経営計画の中においてはですね、経営全体、非鉄道事業も含めて収益の確保であったり、コスト削減だとか、そういったことも含めてそれぞれの3つの戦略であったり4つの基盤だとか、そういう取組を通じて最終収益の黒字化を単体で4億円、連結で15億円といった目標を設定しているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>いるわけじゃなくて、経営全体としての黒字化を目指すということで、私の申し上げていた経営全体の黒字化で、非鉄道事業によってカバーしていくんだという、そういう考え方でよろしいんですね。黄線区だけが抜本的改善対策を取ったとしても、改善が予定どおり行かなかったとしても、経営全体で黒字化するということがいいんですね。</p> <p>（五）情報開示と説明責任について</p> <p>そうしますと、北海道新幹線が毎年度100億円あまりの赤字とか、新幹線の札幌駅周辺事業に伴うテナント料がいま収入減になってますよね。それから鉄道事業の赤字を埋めるための不動産投資と収益等について、資料が、全体の経営をカバーする資料というのが見つからないんですよ。JR北海道のグループきぎょうのそれぞれの決算はあるんですけど、どういうカバーをしているのか、非鉄道事業でどの程度鉄道事業をカバーできているのか、データが見つからないんですよ。ぜひそのデータを出していただきたい。それから、いま新幹線の札幌延伸が、完成が先送りになるんじゃないかという議論があるんですけど、これが現実になった場合は、JRと自治体の負担が増加するんだというふうに考えるんです。そもそもの想定が崩れることになるんですけれども、この件についてもJRにきちんと説明を求めるべきではないかと考えますがいかがでしょうか。</p> <p>【再質問】</p> <p>データについてはですね、全体像が分かる、黒字化に向けた全体像が分かるようなデータというのをJRに請求するように求めているだけではないでしょうか。</p> <p>（六）新幹線開業後の在来線の高速化について</p> <p>唐突にですね、この中期経営計画2026の中にですね、札幌千歳間の到着時間を33分から25分に、札幌旭川間を85分から60分へ、大幅に短縮すると明記をしました。旭川札幌間だとノンストップで140キロ以上で走らなきゃ付かないわけですけど、大丈夫かなと思うんですけどね、それはさておいて、新幹線の延伸ではなくて、在来線の高速化として打ち出したのは、どのような理由と、財政的裏付けについては、どのような内容になっているか伺います。</p>	<p>【鉄道担当局長】</p> <p>中期経営計画についてでございますが、中期経営計画の内容につきましては、沿線自治体をはじめ、そういった内容や考え方について、丁寧に説明していただく必要があると考えてございます。</p> <p>【鉄道担当局長】</p> <p>中期経営計画の単体や連結の状況、そういった観点に関しまして、委員のご指摘を受けてですね、申し伝えてまいるといふふうに考えております。</p> <p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>新幹線開業後の在来線の高速化についてでございますが、在来線の高速化の検討につきましては、中期経営計画以降を見据えた事業構想として掲載されたものでありまして、事業の内容や財源などについては、中期経営計画に基づく取組の進捗等を踏まえて、将来的に検討が行われるものと考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>希望を持てるような内容なんですけど、中期経営計画が上手く行くか行かないか、先のことは分からないんですけど、どうなのかなと思うんですね。</p> <p>(七) 公共性に鑑みた負担のあり方について</p> <p>当委員会の視察に同行した際に、JR東日本の副社長に新幹線の赤字について伺ってまいりました。新幹線は国家プロジェクトであり必要と述べました。でも、新幹線が実は赤字のところは大変多いんだけど、国家プロジェクトだから必要だし、社会資本として重要だから必要だと述べたんだと私は思いました。だから、赤字でも必要だと考えれば、残すように頑張るのが姿勢なんだというふうに、私は受け止めてきたわけです。地方路線についても同様に、必要性に鑑みてですね、赤字であっても廃止しないのが公共交通ではないかと考えております。これまで廃線となった地域の状況、ドライバーの深刻な不足の中で代替交通が機能し続けられるのかも検証すべきであり、北海道の公共交通として存続させるために、上下分離方式を選択したとしても、自治体負担ではなく国が拠出する仕組みも検討される必要があるというふうに考えます。国の支援を受けながら、黄色線区は存続できないとはならないわけで、北海道は今後どう取り組んでいくのか、最後に伺いたいと思います。</p> <p>【指摘】</p> <p>ただいまの答弁で、道議会や地域関係者の意見を聞きながら検討を進めるということなんですよね。先程私が申し上げましたように、それはなかなか十分に反映されていないと思うんですよ。監督命令では、外部の厳しい意見、アドバイスを経営に反映させる仕組みを構築するという取組を行っており、継続させていくことが必要だと書いてあったんですけど、公共交通としての視点や利用者の視点、こうしたことが欠いている、こうした視点を欠いているわけですよ。確かに経営改善委員会では、経営の議論をしていますけど、それに伴っているわけで、やはり外部の厳しい意見やアドバイスを経営に反映させる仕組みってというのは、それ以外に、経営以外の所にも、やはり反映させる必要があるということを申し上げて、私の質問を終わります。</p>	<p>【鉄道担当局長】</p> <p>黄線区の維持についてでございますが、広域分散型の本道において、鉄道網は、道民の皆様の暮らしはもとより、観光や物流といった産業全般を支える重要な社会基盤であると認識してございます。</p> <p>JR北海道においては、国の監督命令を踏まえ、4月1日に中期経営計画を公表したところでありますが、本道の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、国の実効ある支援に加えて、地域とし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す。</p> <p>道といたしましては、この度公表された中期経営計画の内容を踏まえ、地域としての協力・支援について、道議会や市町村をはじめ地域関係者の皆様のご意見をお伺いしながら検討を進めるとともに、これまで以上にJRと地域の一層の連携を強化し、事業の抜本的な改善方策のとりまとめに向けた協議が円滑に進められるよう、取り組んでまいります。</p>