

平成30年2月15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2月15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 道の役割等について</p> <p>報告を受けました交通政策総合指針案と鉄道網のあり方について疑問をしております。</p> <p>鉄道ネットワークワーキングチームフォローアップ会議は基本認識として、「個別の線区の存廃など直接結論を出すものではない」としながら、今回の報告書を見ますと、個別の線区だけを取り出して、それぞれの関係地域において検討を行うことが必要と明記をしております。しかし、線区に關係する地域だけで検討を進めていくということは、本道全体の鉄道ネットワークとしての役割というのが見えなくされてしまう。ということになるのではないかと考えるところです。道は、道内を結ぶ鉄道ネットワークの役割と意義について、率先して発言すべきだというふうにと考えますけれども、この会議の中ではどのような議論になっていたのでしょうか。</p> <p>新幹線の開業を踏まえてと、開業を念頭にということですが、そうした議論というのは報告書の中にはありませんよね。これ、ぶつ切り議論だと言われても否めないというふうに私は思います。それで、これは圏域移動とどまらずですね。いつかの圏域に分かれていますけれども、その移動にとどまらず、全道をつなげる鉄道としての役割、ここを考慮した議論というのが道に求められていたはずなのに、そうした議論というのは、なされていないと言わざるをえないというふうに私は思います。ですから、このところは、補強が必要だというふうに思います。</p> <p>二 個別線区の存廃について</p> <p>次に個別線区の存廃についてなのですが、直接存廃の結論を出すものではないと繰り返しておりますけれども、日高線については、自然災害が頻発し、厳しい環境におかれた路線だということを認めています。昨年11月に公表された調査結果等を踏まえ、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、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていくことが適当であると明記をされているわけですよね。これでは廃線ありきではないかという声がもう既に私どもの所に寄せられています。日高線の方向性について道はどのように検討してきたのか伺います。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>鉄道フォローアップ会議についてであります。今回の会議においては、昨年2月に鉄道ワーキングチームが公表した、鉄道網のあり方に関する6つの類型を基本に、地域におけるこれまでの検討・協議の状況等も踏まえ、集中的に審議を行ったものでございます。</p> <p>また、フォローアップ会議は、個別の線区について、存廃など直接結論を出すものではなく、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を、全道的な観点から示すことを目的に、北海道新幹線の札幌開業が予定されております2030年頃を念頭に、鉄道網のあり方について中長期的な視点から、議論が行われたところでございます。</p> <p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>日高線についてであります。JR日高線(鶴川-様似間)につきましては、被災直後から、国、道、JR北海道の三者による議論を進めてきた中、JRから、バス等への転換について相談したいとの考えが示され、これまで、沿線自治体も含め、協議が進められてきております。</p> <p>昨年4月からは、沿線自治体においては、DMV、BRTの導入のほか、バスを運行した場合の運行システムも含めた調査研究など、持続可能な地域交通のあり方について道も参画し、検討・協議が進められ、昨年11月には、初期費用や収支等について調査結果が示されたところでございます。</p> <p>沿線自治体においては、今回の結果をそれぞれ持</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【指摘】</p> <p>今、答弁にね、JRにおいては、早期の解決を待ち望む沿線自治体の皆様の思いを受け止めながら、誠意をもって、責任ある対応をすることが求められていると、このように答弁されております。しかし、この報告の中にある内容とは、違うのではないですか。そうした誠意を持って、そうした住民の声に耳を傾けるのであれば、このような報告というのは出ないのではないですか。他の路線についてもそうですけれども、表現を変えて、存廃のランク付けを丁寧に説明をしようとしているわけで、地元住民の声に応えた対策というのを本気になって考える。そうした視点というのが欠けていると言わざるを得ないというふうに思います。今、地域創生とか、地方創生とか、様々に言われておりますけれども、そうしたことに水をさすような鉄道網の廃止というのは、やってはならないのではないのですか。違いますか。ここで答弁を求めても答えられないと思いますので、そうした観点からのですね、議論というのを進めるべきだというふうに指摘をしておきます。また、1定議会でも議論をしていきます。</p> <p>三 JR北海道の自助努力について</p> <p>この交通政策総合指針(案)の方ですけれども、この中では、鉄道の方向性に関する記述に併せて、「鉄道に関する現状と課題」として、これまでJR北海道に徹底した自助努力の徹底や経営情報の開示を求め、沿線自治体と将来を見据えた公共交通ネットワークのあり方について議論を積み重ねてきたと記載をされております。</p> <p>JR北海道における自助努力の徹底や経営情報の開示については、これまでも様々な議論がされてきたものと承知をしておりますけれども、道は、これまでJR北海道に一体、何を求めて、どのような成果が得られたとお考えになっていらっしゃるのか伺います。</p>	<p>ち帰り、今後の方向性について検討を行うこととしておりますが、運休が3年という長期にわたり、地域住民の皆様の暮らしに様々な影響が出ている中、JRにおいては、早期の解決を待ち望む沿線自治体の皆様の思いを受け止めながら、誠意を持って責任ある対応をすることが求められるところであり、道としては、今後、報告書の内容や審議会からの答申について沿線自治体などに対して丁寧な説明を行い、関係者間の協議が進むよう取り組んでまいります。</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。道では、これまで、昨年10月に開催いたしました知事、市長会長、町村会長及びJR社長による四者協議の場や、昨年12月に実施した国への要請の機会などにおいて、JRに対して、グループ企業を含めた経営努力の徹底や、鉄道事業以外の関連事業の戦略的な振興、さらに経営情報の開示の徹底を求めてきたところでございます。</p> <p>JRにおいては、本年度第2四半期決算において、グループ企業について、個別の経営状況を初めて示すとともに、線区毎の利用状況や、収支の内訳、施設・車両の更新費用など地域での検討・協議において、これまで公開した情報を自社ホームページに掲載するなど経営情報の公開を進めているところでありますが、道としては、今後とも、経営努力の徹底や、経営情報の更なる開示を行うようJRに強く求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 情報開示については、少し動き出した、というような印象はあります。しかし、私が聞いたのは、道が求めている徹底した自助努力の成果はなにかと聞いて聞いているわけですね。そのことには、答えていません。道民にも見えていません。グループ企業を含めた経営努力の徹底、これは具体的にどういうことなのか。</p> <p>駄目駄目。あのそれ駄目です。そういう答弁では駄目です。ちゃんと具体的に、徹底した経営努力と言っているのですよ。道が言っているのは、その中身について、答えられるようにしておいてください。来週に委員会がありますので通告しておきます。それはきちんと示さないと駄目だと思います。それじゃないと、枕詞、ただの枕詞になってしまうわけですから、そのところ、きちんと答えるようにしておいてください。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】 JR北海道の経営努力についてであります。道では、これまで、J R北海道に対して、公共交通の担い手としての使命を自覚し、安全運行の徹底はもとより、利用者の方々の利便性、快適性の向上に最大限努めるとともに、グループ企業を含めた経営努力の徹底、鉄道事業以外の関連事業の戦略的な振興、さらに経営情報の開示の徹底を求めてきたところでございます。道といたしましては、今後とも、経営努力の徹底や、経営情報の更なる開示を行うようJRに強く求めてまいりたいと考えてございます。</p>
<p>四 沿線自治体が行う調査結果の反映について 沿線自治体が今、利用実態調査を行っております。本年2月にも、2月9日なのですけれども、旭川駅を中心とする沿線自治体が、道も入っておりますけれどもね、JRの利用状況調査を実施しております。こうした地域が独自に取り組んできた様々な調査結果などは、今回のフォローアップ会議の報告にどのように活かされているか伺います。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】 地域の取組についてであります。宗谷線をはじめとする複数の沿線協議会におきましては、閑散期である6月と11月、繁忙期である8月と2月の計4回、利用実態調査を実施してきたところでございます。</p> <p>これまでの調査におきましては、季節ごとの乗降客数に加え、利用者の属性や目的などの利用実態が明らかになり、地域においては、こうした客観的なデータに基づき、線区の特性を踏まえた鉄道の必要性などの検討を進め、中間報告等の取りまとめなどを実施しているところでございまして、フォローアップ会議においては、こうした地域の取組についても共有するとともに、調査結果の一部については、報告にも記載しているところでございます。</p>
<p>【再質問】 今回の最終的な2月の調査というのは、反映される時間的な猶予はなかったですからね、今後の議論については、反映をされていくと、そうした情報の提供も十分に行いながら、議論されていくということを確認してよろしいですか。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】 現在、地域で行われております検討・協議の状況におきましては、引き続き、道の施策に反映させてまいりたいというふうに考えているところでございます。</p>
<p>五 利便性の向上に向けた意向調査について 利用者から直接意見を聞くということは、非常に重要だ</p>	<p>【交通政策局次長】 利便性の向上に向けた検討についてでございます</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>と思うんですね。それで、旭川駅ではですね、以前ですね、JR北海道が行っています「パークアンドトレイン」というシステムに関して、利用している方にアンケートを実施しております。その結果を踏まえて、旭川駅まで自家用車で来られて、駐車をする利用者の駐車場料金の見直しを図るときに、このアンケートをとりまして、その利便性を向上のためにですね、その結果を反映させた経過があります。これは非常に利用者からも、好評だったのです。それで、JRはこうした利用者の声を経営に活かすために、JRを頻繁に利用する学生や医療機関の関係者、それから受診をされる方、通院される方ですね、などにも拡大して、利便性の向上に最大限取り組むべきと考えますけれども、道においても、鉄道網のあり方の検討に関してはですね、地域の協議会や市町村だけの議論にとどめず、地域住民や利用者の声を直接把握していく必要があるというふうに考えるのですけれども、道の認識はいかがでしょうか。</p> <p>六 鉄道維持に関する制限について</p> <p>重要なことだと思いますが、一定程度の時間がかかるというふうに思うわけですね。道はこれまで、拙速な議論を行わないと、議会で答弁をしてきました。しかしながら、この夏をめどに鉄道存続の結論を出そうという流れも出てきています。この流れは、地域の立場からすれば期限ありきの議論と言わざるを得ないというふうに考えますけれども、認識を伺います。</p> <p>こうした議論のなかに、もっとも責任のある国が入っていないのですよ。道と地域とJRと有識者で話し合いをしているのですけれどもね。もっとも責任のある国が入った議論というのができていないと。道や地域の人達が国に対して要望をすると、こうしたことでしか、国が果たす責任というのが見えてきていないのですね。これが一番問題だというふうに思います。やはり運用益の不足が5480億円、こうした不足をつくりだしたのは国ですからね、だから、国を含めた議論というのが、どうしても必要になると。それなしには、この北海道の、鉄道網の議論というのは、解決の日を待てないのではないのかなというふうに思います。</p>	<p>が、道では、これまで、地域における検討・協議に参画いたしまして、線区に関する客観的なデータなど、様々な情報を提供しながら、持続的な鉄道網の確立に向け、利便性の向上なども含め、地域の皆様と共に、議論を重ねてきているところでございます。</p> <p>道といたしましては、地域における検討・協議を進める上で、利用実態などを直接把握することも重要な取組と考えており、例えば、宗谷線をはじめとする複数の沿線協議会において実施いたしました利用実態調査に、道も協議会のメンバーとして、参加するなど、利用者の声の把握にも努めてきているところであり、今後とも、沿線自治体などと連携を深めながら、地域での検討・協議が加速するよう積極的に取り組ん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>JR北海道の事業範囲の見直しについてでございますが、道では、これまで、地域における検討・協議の場に有識者と共に参画いたしまして、線区に関する客観的なデータなど、道が有する様々な情報を提供しながら将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について、関係市町村の皆様とともに検討を積み重ねてきているところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後、フォローアップ会議の報告内容や審議会からの答申などにつきまして、地域の皆様に情報提供を丁寧に行いながら、道と沿線自治体が一体となって議論を進めるなど、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、より一層、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>七 新幹線の赤字がJR北海道の経営に与える影響について</p> <p>JR北海道が公表した平成28年度、2016年度の線区別収支によれば、営業距離148.8kmの北海道新幹線は年間54億円の赤字を出しています。利用者数は最低の昨年1月、2月は19%の乗車率で、3600人から3700人にとどまって、今年度に入ってから低迷を続けていて、一向に右肩上がりになっていかないのですね。この赤字というのは、前年度の赤字の、北海道新幹線開業前の赤字のね、一割以上ですから、この新幹線の赤字が、JR北海道の赤字を大きく膨らませている原因の一つとなっているわけですね。こうした北海道新幹線の赤字というのはJR北海道の経営や地方路線の存廃に影響がないとは言いきれないのかどうか、言い切れないものかと考えるわけです。それどころか、極めてこの影響というのは大きいのではないかと考えるわけですが、道の認識を伺います。</p> <p>【再質問】</p> <p>宗谷線は、183.2キロで26億円の営業損益で、単独では維持困難線区だと言われているわけですね。同じくらいの距離で、新幹線のほうは、54億円の赤字なのです。本来ね、新幹線が稼ぎ頭になるはずなのです。今後、どうなるか分からないですけども、なるはずなのです。それが、大きな赤字をつくって、地方路線の存廃にまで影響を与えているというような状況が、今の状況だというふうに考えます。それで、確認したのですけれどもね、さきほどJRに求めると言っているJRが行うべき徹底した営業努力というものに、新幹線赤字解消というものは、含まれているのですか。</p> <p>北海道の鉄道網は、賛否というか、懸念はありますけれども、新幹線を稼ぎ頭にした構想なのです。そうでなければ成り立たないのです。で、それなのに、そこが、やはり赤字になってですね、他の赤字路線を切っていくということになれば、新幹線の波及効果というのは何だったのですかと思うのが、道民の率直な気持ちではないでしょうか。</p> <p>八 JRの運休状況等について</p> <p>最近お聞きしたのですけれども、最近のJRは利用を宣伝しようとしても運休が多くて薦められないと。特に宗谷線、留萌線、石北線、富良野線はすぐ止まると。すぐ止まるのです。そして、札幌-旭川線、これ、幹線ですよ。幹線が、大雪で駅で止まって、一晩閉じ込められると。こういうようなことが、JR北海道で起きているのですよ。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>JR北海道の経営についてでございますが、北海道新幹線新青森・新函館北斗間については、開業1年目の平成28年度におきまして、約54億円の営業損失となったところでございます。</p> <p>JR北海道におきましては、関係機関と連携をしながら、様々なキャンペーンを展開するなど、より多くの方が新幹線を利用するよう、努めるとともに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、持続的な経営構造の確立に向け、より一層、積極的に取り組む必要があると考えており、道としては、引き続き強く求めてまいります。以上でございます。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>JRの経営努力についてのお尋ねでございますけれども、道の方から求めてまいりますJRに対する経営努力ということに関してはですね、北海道新幹線に関する営業努力ということも含めまして、さらに、鉄道事業以外の収益も併せた形での徹底した営業努力をJRに求めたいというふうに考えてございます。以上でございます。</p> <p>【交通企画監】</p> <p>利便性の向上についてでございますが、JR北海道の経営は、今後とも巨額の経常赤字の発生が見込まれるなど、危機的な状況にございますが、JRにおきましては、これまで特急列車の運行見直しや割引きっぷの見直しをはじめ駅の売店の閉店や車内サービスの打ち切りなどを相次いで行ってきているところでございまして、</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>安全優先だというわけですが、こうした声が多く道の民から上がっていることを道としてはご承知でしょうか。また、稼ぎ頭と言われている快速エアポートの運休もありまして、毎日運休があるのではないかと、どこかが止まっているのではないかと、そこまで今、JR北海道のことは言われています。</p> <p>こうした背景には、保線に従事する工務系職員を特定の駅に集約するといった体制の縮小や見直しが大きく影響し、その果てにはダイヤ改正に合わせた普通列車減便ということになってきているのです。去年の2月に宗谷線は縮小した訳ですよね。工務系の職員を集約しました。しかし、そのことが、逆に長大路線の除雪をできなくして、すぐ止めるということにつながっているのではないかとという声があります。</p> <p>道は、JRに対して、自助努力の徹底を求めているわけですが、JRが自助努力すべきは利便性の向上が最優先となるというふうに考えますが、しかしながら、実態として、利便性の低下が著しい。こうしたJRの実態についてどう認識しているか伺います。</p> <p>収益確保に向けて、全力を挙げることが不可欠という答弁でした。それは当然です。しかし、その前提にあるのは、安全性の確保、利便性・快適性の確保、そして、JR北海道が北海道の鉄道事業者として、地方公共交通を守って行く立場に立つということが、大前提なんだというふうに思います。ところがですね、30年前の国鉄分割民営化によるJR北海道の発足時に何をしたかといいますと、儲からない部署として、工事局を廃止しているのです。建設技術者を廃除したのが、JR北海道のスタート。安全軽視からスタートした歴史が今も続いているのではないかと思うのです。ここを変えない限りはですね、JRに対する信頼というのは、道民からは得られないというふうに考えます。また、先ほど来、鉄道の見直しによって、別の地方交通云々という話がありますけれどもね、鉄道が不便になっているからバスを使うようになっていっています。ドライバー不足で前にも紹介しましたが、ある地域では、高齢者バスドライバーを募集していますよ。高齢者バスドライバー募集と書いてある。それくらい、ドライバー不足になっているわけです。で、料金の違いや輸送量の違いもあるわけで、旭川-札幌間のJRが止まったときにですね、高速バスに乗り換えてくださいと、高速バスのところにずら一と並んでいるのですよ。輸送量が全然違うのですよ全然。だから、簡単にバス転換とかということを考えるのではなくて、やはり、今ある鉄道をどういうふうに活用するのか、そこで道内でいろいろなところに暮らしている人がどうやって活性化していくかという立場に立ったね、議論をすすめるのが重要だというふうに思います。今日は、この程度にして終わりたいと思います。</p>	<p>旅客サービスを担う企業としての基本姿勢・努力において不十分な面もあると考えてございます。</p> <p>また、こうした利便性の低下につながる対応につきましては、利用者のさらなる減少が危惧されるところでございまして、JRにおきましては、経営再生に向けて、旅客サービスを担う企業として、利用者の方々の利便性、快適性の確保に最大限取り組み、収益確保に向けて全力をあげることが不可欠であると考えてございます。以上でございます。</p>