

令和元年8月7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 令和元年8月7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 全道的な利用促進の取組について</b></p> <p><b>(一) 利便性の向上について</b></p> <p>今ほど報告のありました全道的な鉄道利用促進の取組についてという報告だったものですから、私は真に受けて全道的な鉄道利用を促進するという目的で報告されたんだというふうに思いましたが、今ほどの赤根委員との質問のやり取りを聞いておりますと、全道的と言いながら一部は切り捨てていくんだと。赤茶線区の5線区は切り捨てていくという姿勢を明らかにしたんだと思いますが、そのことも含めて以下伺いたいと思います。</p> <p>JR北海道が申請した10月からの運賃値上げ。これは大変大幅な引き上げでして暮らしや経済に打撃が大きいということで反対の声がたくさんあったわけですが、国交省はこれを7月に認可しました。その上で、JR北海道の島田社長は利便性向上が実感できるような努めるんだと、運賃値上げの見返りとしてそのように努めると述べていたわけです。しかし、今報告を受けた鉄道利用促進策では、インバウンドなどの道外からの観光客やイベントが中心で、また、対象が企業や団体の取組などの紹介にとどまっています。日常利用する道民の利便性の観点がないに等しいのではないかと考えますが、どうお考えでしょうか。</p> <p>沿線地域と相談するとかおっしゃっていますけれど、やっぱりイベントですとかが中心で、結局日常的な道民の利便性ということにはほとんど触れていないと。マイルールの機運ですか、意識ですか、高めるとおっしゃいますけれども、道としても財政支援するわけですから当然道民全員の税金が入ってくるわけですよ。しかし、そこに全く利便性の向上に対する実感がないまま、マイルールの意識は作られていくのでしょうか。応援しようという機運が高まるためには道民がそうしたことを実感することが必要じゃないかと思うわけです。</p> <p><b>(二) 地方公共交通としての利便性向上について</b></p> <p>道民の利用促進をないがしろにして訪日外国人だけを対象とするような施策だけではなくて、日常的に利用する乗客の声を把握して、道民の利用促進に繋がる地方公共交通としての利便性を高める取組こそ行うべきではないかと考えます。</p> <p>これまでも道議会で提案してきましたが、往復割引や期限の長い回数券、それから乗り心地向上のためのシート更新なども必要だと思っておりますけれども、そうしたことが全く入っていないじゃないですか。ダイヤ改正についても入っていません。こうした本当に一番使っているのは道民な</p>	<p><b>【鉄道支援担当課長】</b></p> <p>鉄道の利用促進についてでございますが、道では、道民の皆様の日常的な鉄道利用の促進と定着を図るため、鉄道活性化協議会の構成団体や各市町村などと連携し、今年度は、小学生を対象とした鉄道乗車体験会のほか、出張・帰省時の鉄道利用を促す情報誌の作成など、新たな視点から、鉄道利用の創出につながる取組を進めているところでございます。</p> <p>また、各地域におきましては、線区別のアクションプランに基づき、広報誌やホームページ等を活用した、住民への利用促進に向けた周知によるマイルール意識の醸成をはじめ、輸送サービスの向上に向けた意見交換会や、駅舎や駅周辺の整備など、利便性向上に向けた、JRと沿線地域が一体となって展開する様々な取組が進められているところであり、道といたしましては、こうした沿線地域の取組とも連携し、相乗効果が発揮できるよう、関係者と一体となって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><b>【交通政策局次長】</b></p> <p>JRの利便性の向上についてでございますが、JR北海道におきましては、極めて厳しい経営状況を背景といたしまして、インターネットで切符の予約ができる「えきねっと」の早期申し込み割引ですとか、QRコードを活用した乗車券類の発売など様々なサービスの改善を進めているところでございます。</p> <p>一方、道におきましては、JRが列車ダイヤの改善やサービスの向上など、地域の声を真摯に受け止め、利用者の方々の利便性、快適性の確保に最大限取り組む必要があると考えてございまして、これまでも、様々な</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>んですから。そこに視点を当てた利用促進策の実現に向けて検討すべきではないかと考えるんですけれど、いかがでしょうか。</p> <p><b>【再質問】</b>  それでは皆さんは利便性の向上とか快適性について実感されているJRの取組というのを披れきできるんでしょうか。今おっしゃった「えきねっと」の購入については、確かに便利になった一面、キャンセルが発生した場合は高い手数料を支払わなければなりません。また、みどりの窓口に取りにいかなければチケットを受け取れないという不便さがあって、好評だという一面、不便だという声もあって、これなら前の方が良かったという方もいらっしゃると思います。</p> <p>それから、バリアフリーについても道議会で質問させていただきましたけれども、市民が署名を集めて一生懸命頑張っ、自治体の負担をして深川駅にエレベーターを付けるとか、自治体負担が前提でしかバリアフリーが進められないような状況です。</p> <p>皆さん一生懸命取組を求めてきたと言いますけれども、本当に利便性が実感できるような取組って実現しているんでしょうか。披れきしてください。</p> <p>利便性、快適性の最大限の向上とおっしゃいますけれども、JRが今やっている水準というのは標準より相当下だなどという感じがします。ですから、皆さんが色々提案しているかもしれないけれども、そういう域には達していないし、あくまでも自治体に頼っている部分もあるということ言えば、勝手に5線区についても廃止するという事は言っってはならないと思うんですよね。</p> <p><b>（三）北海道新幹線の利用促進 について</b>  JRの経営が何でこんなに苦しくなったのか、乗客がどうして伸び悩んだのかを調べてみました。2016年度と2017年度の乗客数、営業収益の比較をみてみました。新幹線が新函館北斗開業後、全道への波及効果が高まるはずでした。ところが、昨年11月の利用実態調査では、北海道レールパスと、大人の休日倶楽部パスの計上方法が各線区への収入と輸送密度の計上方法が変更されましたが、知床や道東への周遊効果が想定外に低かったということがわかりました。</p> <p>全道に効果が波及するとしていたのに、道東方面にはいっていないということがわかり、道央周辺にお客様がとどまっているという結果がわかりました。同時に、新幹線の利用客の輸送密度は1日、1、128人減少と線区別で</p>	<p>機会を通じて、JRに対し、地域の方々の理解を得るべく丁寧な説明を行うよう、求めてきたところでございます。</p> <p>道といたしましては、沿線協議会の場などを通じ、引き続き、JRに対し、利用者のニーズを十分に踏まえたサービスの向上が図られるよう、求めてまいります。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b>  利便性の向上についてございますが、道におきましては、これまでも、沿線協議会の場など通じまして、JRに対し、地域の方々の理解を得るべく対応するよう、求めてきたところでございます。JRにおきましては、今真下先生からもお話ございました深川駅ですとか伊達紋別駅のエレベーターの設置ですとか、小樽駅での手荷物一時預かりサービスの開始、また、一部列車への無料Wi-Fi接続サービスを開始するなど、利用者の利便性向上に向けた対応を行っ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、今後ともJRが地域の声を真摯に受け止め、列車ダイヤの改善やサービスの向上など、利用者の方々の利便性、快適性の確保に最大限取り組むよう、引き続き、強く求めてまいります。</p> <p><b>【新幹線推進室長】</b>  北海道新幹線の利用促進の取組についてでございますが、北海道新幹線につきましては、今年、開業から3年が経過したところでありますが、平均乗車率は、開業時の32%から、平成30年度は24%となり、利用状況が伸び悩んでいるものの、今年度は、GW期間の1日平均乗車率が52%となるなど、昨年度の第一四半期よりも好調に推移しております。</p> <p>こうした状況の中、道としましては、市町村や建設促進期成会、観光振興機構などと連携しながら、新幹線を活用した観光客の誘客はもとより、教育旅行の誘致や、歴史的につながるの深い東北地方との連携・交流、新幹線の体験モニターツアーの実施、更には、世界的なイベントでありますラグビーワールドカップを始め、様</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>最多の減少となっていて、営業収益は約20億円減少を招いています。そして、他の路線を全部あわせると、増減は合計114人増加になっており、2,000人未満の営業収益の減少は1億1,400万円に対し、新幹線は20億円の営業収益減少となっています。札幌近郊で14億円、石勝線・根室線では10億円の営業収益を出していますが、新幹線が踏み潰してしまっています。一体どうなっているのか、道民の率直な受け止めです。</p> <p>新幹線の利用減少が経営困難の最大の問題であるにもかかわらず、今回、全道的な鉄道の利用促進の取組とっておりますが、ここには新幹線の利用促進策もありませんし、この新幹線の利用促進策とあわせて、道内でどういふふうにして波及効果を高めていくのかという考え方も、全く示されていません。私は、新幹線の減少というのは、しっかりと歯止めをかけて、10年間100億円の赤字が続くんですと胸をはるようなことではなく、その赤字をいくらかでも減少させることによって、他の線区が努力して乗客を増やし営業収益を増やしているときに、足をひっぱるようなことをさせてはならないと思うわけです。新幹線の赤字の縮小とあわせて、利用客を増やすということと、そのこととリンクをさせて、北海道を鉄道でつなげるように利用促進をするという考え方がないとまずいのではないのかと、全道的な鉄道利用の促進にはつながらないと思いますし、JR北海道の危機的な経営状況が改善されないのではと思います。勝手に5線区を切り捨てたりしないで、5線区含めて増えているわけです。いくらでも5線区のマイナスをカバーすることができるわけです。そういう考え方に沿って、利用促進策を考えていくべきではないでしょうか。新幹線の利用促進策とあわせて、連携した地方路線の利用促進策、これについての見解を伺います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>新幹線、開業時の32%から2018年度に24%となっていて、これは伸び悩んでというわけではありません。伸び悩むというのであれば32%より少しでも上に行くのであればわかりますが、24%と激減しているということが本当のことではないのかと思います。答弁で、しっかりと取り組むと言っていますけれど、具体的には何も提案していないですが、考えた事はありますか。こちらの新幹線の人たちと、こちらの地方路線の人たちとよく話し合って、どういうふうにな新幹線利用と地方路線の活用をリンクさせて、こちらから移動させていって、あるいは向こうから移動してきてもらったりするようなことを考えたことはありますか。</p> <p>しっかりと取り組む、しっかりと取り組むということは決意表明で誰でもいえます。だけど具体的にそれでは、今のも新幹線のことで、新幹線からどういうふうに関連させて地方路線にお客さんをつないでいっていかってという発想が無いので、だからそういうところがなくて全道的な鉄道利用促進の取組と言われてもですね、それは納得がいかな</p>	<p>々なイベントを活用したPR活動などに取り組むことで、地方路線の利用促進にもつながるよう、しっかりと取り組んでまいります。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>JRの利用促進につきましては、全道的な利用促進も含めまして、北海道のみならず他県との連携も新幹線の利用には大切な要素だと思っておりますので、青森県との連携も含めまして、全道的な利用促進について局内部でも検討していくところでございまして、引き続き成果が出ますようにしっかりと取り組んで参りたいと思います。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>いです、だからそのところはしっかり考えていただきたい、しっかりではなくて、具体的に考えて提案をしていただきたいと思います。やっぱり、わたしも常々申し上げて恐縮なんですけれど、この新幹線の利用が少ないっていう問題を解消することなく、JRの経営が良くなって地方路線の方だけで経営をカバーしていくというのは非常に困難な課題だといっています。そしてそこに支援だけしなさいと、財政支援をしなさいというのは全く理解できません。それで道民は、やはり北海道が鉄道でつながってそこを周遊できるということを望んでいるわけで、鉄道の維持存続、ここをしっかりと、その維持存続できるように、足りないところはカバーするっていう考え方に立って残していくことが重要ではないかと考えます。ですから私が提案したことは是非考えていただきたい。それから、観光客、観光客っていいですけど、道内観光客が一番多いのは、道内に住んでいる人たちの利用者です。道内の観光客が一番多いです。しかし、そこに対する利便性の向上もなにも無いです。イベントだとかって言いますが、税金払っている人たち、財政負担している人たちが、利便性の向上を実感できるような政策というのを出していきたいというふうに思います。そのことを今日は申し上げてですね、本当の意味で国民的理解だとか応援気運の醸成だとかにつながるような事を具体的に実施していかないと、そんなことを気持ちだけ強制されて、新幹線は赤字でいいっていうふうにはなりませんので、これは厳しく申し上げておきたいと思います。以上です。</p>	