

平成30年1月11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1月11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>議論に入る前に申し上げておきたいことがあります。</p> <p>私は、今回のJR北海道の厳しい経営状況を生んだ原因というのは、国が30年前に国鉄分割民営化を強行し、その際赤字経営であるということを前提としながら、その基金の運用益について、低金利政策を同時に行って、十分な運用益を得られず、経営に大きな影響を与えたということと併せて、JR北海道が度重なるトラブルに警鐘を鳴らしましたが、それにもかかわらず重大事故を起こす、安全対策を怠ってきた。さらには、今回、道民との議論を前提にする前に自らJR北海道が単独で路線を維持できない線区を発表する。こうしたことに大きな原因があり、本当にJR北海道に対しては、地方公共交通を担う事業者としての責任放棄ではないか、というような感想が出る程の事態だと思います。</p> <p>そうした事態だということを前提にして、議論を始めていきたいと思います。</p> <p>一 事業範囲見直しの期限について</p> <p>ここで確認しておきたいことがあります。</p> <p>まず、JR北海道の事業範囲見直しの決定に係る期限に関し、先程来議論がありますけれども、JR北海道再生推進会議の有志からは12月6日に早期の見直しを促され、また、JR北海道の島田社長は年明けの4日に、年内の見直しを行うということを表明しております。しかし今、地域における議論がまさに進められようとしている中で、こうした発言が相次ぐことに関して、道としてはどのようにお考えになっているのか伺います。</p> <p>また、道議会に本特別委員会が設置され、これからさらに議論を深かめていこうとしている中、JR北海道とはどのような協議をなされているのか伺います。</p> <p>私は原則ですね、現状の路線維持ということを原則にしながら議論を進める。利用者、道民の声をよく聞くということが非常に重要であり、JR北海道もそういう立場に立つことが、私は必要だというふうに考えております。知事も当初、そういった立場に立っていたわけですから、揺らぐことなくがんばっていただきたいと思っていますところでは。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道の事業範囲の見直しについてであります。JRの経営状況は、今後、一層厳しくなるものと見込まれており、こうした認識のもとで持続的な鉄道網の確立に向け、取組を進めていく必要があるものと考えておりますが、道としては、道民の皆様の暮らしや産業経済にこれまで果たしてきた鉄道網の役割を踏まえると拙速な見直しは、あってはならないと認識しております。</p> <p>道ではこれまで、運輸交通審議会において、JRをはじめとする関係機関と、将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方や道の交通政策の指針などについて議論を行ってきたほか、市長会、町村会と共に四者会議を開催し、地域との協議を進めるにあたって、拙速な見直しを行うことなく、道や沿線自治体などとの信頼関係の中で丁寧な説明を行うことや、自助努力の徹底や、経営情報の更なる開示を行うよう、JRに強く求めているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>二 JR北海道の自助努力と、その評価について</p> <p>JR北海道の経営再生と持続的な鉄道網維持に向けて、道は、「JR北海道の自助努力」が前提だと繰り返しのべてきていますが、道がJRに求める自助努力とは具体的にどのようなことを求めているのか、JRの対応に関しては現時点での評価というのはどのようになされているのか伺います。</p> <p>靴の上から搔くような答弁ですね。具体的には何も説明されていないということです。今の状況を見ますと、利益優先で利用者を置き去りにしたような、対応が次々となされている。特に札幌・旭川間、宗谷に向けての石北線についても、非常に利便性の後退を利用者に押し付けている。そうしたことで、利益は上げるけれども、いってみればJR北海道は助かるかもしれないけれども、利用者は置き去りだというような様相が見えてくるわけですよ。これでは、これまで国の責任があるからJRががんばれと言っていた人たちも、意見を変えざるを得ないような状況になっては困るわけです。</p> <p>三 JR北海道に対する支援への対応について</p> <p>これまで、国は数次の支援を行ってきたと、道も答弁していますし、そのように私も承知をしておりますけれども、老朽化した施設の更新等に係る設備投資への支援策などは、その償還期間が、すでに償還が始まっているものもありますけど、これから重なっていくものもありまして、今後の経営に与える影響というのは少なくないと考えておりますが、道の認識はいかがでしょうか。</p> <p>また、国の支援策に係る償還が少なからず、JRの経営に影響を及ぼすということになるのであれば、返済の猶予を申し出る必要性についても検討していくことが必要ではないですか、いかがですか。</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、厳しい経営状況にあるJRにおいては、経営再生に向け、徹底した自助努力が求められると考えており、先月、道議会をはじめ、市長会、町村会の皆様などと国に対して、JRへの指導の徹底を求めたところでございます。</p> <p>道としては、今後とも、JRに対し、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ていくなど、収益拡大に向けた取組を積極的に行うとともに、地域での検討・協議の場などにおいて十分な説明を行うよう、強く求めてまいります。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>JR北海道への支援についてでございますが、JRにおいては、現在、「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に基づき鉄道施設の修繕や車両の更新などの取組を進めているところでございますが、国から支援を受けている1千200億円のうち、900億円が無利子資金の融資となっており、平成31年度以降は国の支援がなくなることに加え、無利子貸付の返済も重なり、資金繰りが急速に悪化することとしているところでございます。</p> <p>道といたしましては、JRが資金繰りの悪化を理由に拙速な見直しを進めることがあってはならないと考えており、これまで道議会の皆様と合同で、国に対し、無利子資金の返済の猶予や、国の支援の終了後における必要な資金対策など、資金繰りの改善に向けた対策を早急に講ずるよう要請を行ってきているところであり、引き続き、実効ある支援が講じられるよう求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>議論を具体的に進めていくうえで、この償還に関するいわゆる償還表と言うんですか、そういうものが必要だと思うんですけれども、見たことがございません。北海道として、こういった償還表については、道として提出を求めたことがございますか。</p> <p>道の方でまず求めていただきたいということと併せて、道議会としてもですね、これからの議論のために必要だということで、ぜひJR北海道に対してこの償還表について提出を求めるように求めていただきたい。あとで理事会でお諮り願いたいと思います。これだけの問題ではなくて、JRからのグループ企業を含めた経営全体の資料というのが不十分だということは、これまでも議論されていますけれども、具体的にこうしたものも出ていないということが改めてわかりました。</p> <p>四 安全性の確保などについて</p> <p>安全性について、次に伺いたいと思いますけど、JR北海道はコンクリート片の落下などに対応した応急対策として、札幌市と旭川市で緊急にネットを張っております。現時点におけるJRの取組状況やトンネル、鉄橋、電線等といった鉄道施設に関する維持管理対策というのは、一体どうなっているのでしょうか。</p> <p>また、その維持・修繕に要する費用の見通しについては議論しているのかどうか伺います。</p> <p>今後、大規模修繕・更新費用が必要だということで、誰もがそう考えております。鉄道というのは、結局道路と違って、なかなか財源措置というのが難しいわけですね。</p> <p>道としても出したくても出せないような状況もありますし、そういう仕組みがありません。ですから、そうしたことを考えていく必要があるんだと思います。私はJRの経営問題というのは、線区ごとの議論にとどまることなく、地方公共交通としての役割、それから国がどういった役割を果たしていくのか、スキームの変更も含めてですね、さらにJR北海道の経営全体の議論などを総合的に進められていく必要があるというふうに考えておりますが、今のわずかな質問の中でも、JR北海道の自助努力の具体策、</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道におきましては、今後無利子貸し付けの返済が重なり、資金繰りが急速に悪化することとしてるところでございますが、具体的な詳細の償還表につきまして提出を求めたことはございません。</p> <p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>鉄道施設の維持管理対策についてであります。JR北海道では、橋りょうやトンネルなどの鉄道施設については2年に1度の定期検査を実施し、検査結果に基づき、計画的に修繕や改修を行っていることと承知しております。</p> <p>JRの平成28年度決算における修繕費は、337億円に及んでいるほか、鉄道施設の老朽化のさらなる進行に伴い、輸送密度200人以上2000人未満の線区だけで、今後20年間で167億円に及ぶ大規模修繕・更新費用を要することが見込まれております。道では、これまでも国に対して、鉄道施設の中長期的な維持・改良など支援措置の充実・強化を求めてきておりますが、先般、鉄道運輸機構の特例業務勘定を活用した老朽化した鉄道施設等の保全・更新などに対する支援策を求めたほか、JRに対しても、安全確保に向けた今後の対策が確実に講じられるよう、計画的な措置を求めてまいりたいと考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>それからJR北海道に対する支援策に関する償還の計画、安全対策に対する将来見通しや計画が、ないわけですよ。道民にも示されていない、当然、道議会にも道にも示されていないというような状況が改めて明らかになりました。私はさらにですね、JR北海道の経営問題を考える時に新幹線による新たな赤字の対応、これについても考える必要があると思います。これまでも議会の中でも、私申し上げてきましたけれども、平成28年、2016年の第1回定例会で、新幹線を心から喜ばないという声も紹介しながらお話しをしましたがけれども、こここのところの情報開示なども含めて、非常に不十分です。ですから直接JR北海道に求めていく必要があると考えますし、今回この新幹線の赤字問題について議論する答弁者側の体制になっておりませんので、次回、質疑させていただきたいと思っておりますので、理事会で協議をお願いしたいというふうに思います。ですから、そういうふうな情報開示が十分なされたくて議論していくことが必要だと思っております。そうでなかったらJR北海道の言っていると通りの議論に進められていくと、そうした懸念を持つところであります。</p> <p>五 コンプライアンスの徹底について</p> <p>もう一つ確認しておきたいですけど、JRのルールでデータ改ざんの問題などが出た時に、国会でも議論になったんですけども、現場との情報共有が安全対策のうえでできているのかどうかということで、コンプライアンスの徹底を図るためにJR北海道は現場との相互理解を深めるために、労働組合と協議を始めたということでしたけど、その後の経過についてはどうなっているのか、お聞きしておきたいと思っております。</p> <p>現場の声を聞くいうところでは、一歩前進をしてきていることがわかりました。</p> <p>六 シームレスな交通と利用増への努力について</p> <p>(一) 観光客の鉄道利用について</p> <p>12月17日、道内の公共交通のあるべき姿を考えるフォーラムを道が開催をしましたけれど、その中で、北海道観光振興機構の堰八会長が重要な発言をされております。「鉄道は広大な北海道で観光客の移動を支える重要なインフラで、鉄道そのものが観光資源だ」と述べておられるわけですね。これには賛同の声が寄せられております。</p> <p>また、観光客が順調に増えている中で、「旅行形態が団体型から個人型に変化し、旅行手段として道外客が3割、外国人客の5割が鉄道を利用するなど、大型バスから鉄道などを利用した観光にシフトしている」</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>労使間の協議についてであります。JR北海道によると、労使間で「経営協議会」を設けており、社内業務全般についての議論を行っているほか、平成25年12月からは、会社と4つの労働組合が一堂に会し安全に関する意見交換を行うため、「安全に関する労使合同会議」を設置したところであり、これまで延べ16回の議論に基づきレールの管理や車両の修繕など、安全に関する意見交換を行っている聞いております。</p> <p>【交通企画監】</p> <p>観光客の鉄道利用についてでございますが、北海道新幹線の札幌開業・延伸や、訪日外国人観光客の増加が見込まれる中、観光客の周遊を支える基盤となります鉄道網は、観光立国北海道の推進に大きな役割を果たすことが期待をされているところでございます。</p> <p>道といたしましては、これまでも全道各地におきまして、広域観光周遊ルートの形成や、魅力的な観光地づくりに向けた取組を鋭意進めてきているところでございますが、今後、急増する個人客を中心といたしますインバウンドをはじめとした誘客の一層の促進や観光列車の運行の実現に向けた検討などを通じ、鉄道を利用した</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>「北海道の隅々まで行くことができる路線は残して欲しい」とこのように述べたというふうには報道されております。これは非常に重要な指摘だと考えるわけですが、交通企画監としての受けとめと今後の取組にどう反映しようとしているのか伺っておきたいと思っております。</p> <p>鉄道そのものに価値を見出すという世界的な考え方を先駆的に取り上げたものだと思いますし、非常に重要だと思います。それを拙速に寸断するような判断というのはしてはならないと思いますし、なぜそこに観光資源としての魅力があるかという、やはり生活路線として維持されていて、人が暮らしていて、そこに観光資源があるということが前提じゃないかというふうに、私は考えております。</p> <p>(二) 日高線の早期復旧について</p> <p>そこで日高線の議論に入りたいと思います。日高町村会長の酒井芳秀新ひだか町長は、観光振興のためにも必要不可欠だと繰り返し発言されておりますが、堰八会長の発言は図らずも日高線存続の必要性を観光振興の責任者として後押しするものではないかと、このようにお話をされる方がいらっしゃいました。昨年なんですけども、NHKのBS番組で、日高線が紹介されたことをご存じでしょうか。実はですね、NHKのBS放送で日高線の魅力として紹介されまして、右に広大な太平洋を見ながら、左側には放牧された競走馬がのんびりと草をはむと、こういうロケーションは世界の中でも、他にない希少なロケーションだとして紹介され、その価値についても高く評価をされていたところだそうです。今後の利用増に関しても十分期待できる路線であるとの認識を新たにされたわけですけど、こうした価値が見いだされている中、世界から注目を集めるような価値ですからね。そうした中で、安易に廃線を決めてしまうようなことはあってはならないと思いますし、早期復旧に向けて取り組む必要があると思っておりますが、どう取り組むのか伺います。</p> <p>どういう選択をされるか、利用者、地元とよく相談をされることが必要だと思いますけれども、北海道は厳しい自然との共生ということが、魅力ある地域なわけですね。そこには厳しい時もあります。先ほど食と観光の特別委員会で議論したんですけれども、東川町にある天人峡、ここは二回の被災によって土砂崩れが起きて、5年間遊歩道が不通だったわけです。しかしこれが復旧することとなりました。5月にも復興祭をするという、そうした取組も進められようとしています。</p>	<p>広域観光ルートの形成に向けた取組などに対し、積極的に協力、支援を行ってまいりたいと考えております。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>日高線についてでございますが、JR日高線については、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からは、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たところでございます。</p> <p>沿線自治体におきましては、昨年4月から、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、日高線の運休が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、関係町と連携し、誠意を持って責任ある対応をすることが求められており、道といたしましては、今後とも関係者間の協議が円滑に進むよう取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>厳しい自然を観光の売り物にする北海道にとって、どうなのかということを改めて議論していく必要があるんじゃないかということを申し上げておきたいと思ひますし、一昨年になりますけれど、被災地となった南富良野町では金山湖のロケーション、皆さん車窓からご覧になったことありますか。非常に幻想的なまれに見るようなロケーションが車窓から見るができるわけです。宗谷も標茶の方もいいですし、本当にそういうところばかりなんですよ。それを北海道の魅力だと感じて育てていく、そうしたことが必要ではないかというふうに思ひます。</p> <p>(三) 利用の見通しについて</p> <p>一方、旭川市を中心とする宗谷線、石北線、富良野線では利用状況を独自に調査をして、JR北海道の調査との差異も明らかとなってきています。調査の時点が違いますし、JR北海道の調査よりも精緻な調査となっているわけですが、道としてもそれぞれの調査に参加をしておりますが、高齢化が進み自家用車の運転さえ難しくなる住民も増加して、通学や通院をはじめとする日常的な利用や観光など、こうした様々な利用がある中で、目的別などによる詳細な利用実態を把握していることがわかっております。</p> <p>また、利用者動態を詳細に把握することで、富良野線では、単独で維持困難とされる路線だと言われておりますが、実はこれを超えていくのではないかという、そういう調査にもなっておりまして、あと少しの利用増が図られることで見直しの対象外となる、こうしたこともあるわけですね。</p> <p>こうしたことが考えられる中で、道が参加をした調査ですけれども、どのように捉えているのか伺いたいと思ひます。</p> <p>そこで地域協議の報告というのが一枚なんです。旭川を中心とした沿線の調査についてもですね、詳細な資料というのを、今調査途中なものですけれど、ぜひ調査をした後の結果をですね、当委員会にも報告していただきたいというふうに思ひます。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>利用実態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、利用実態調査を行うこととしており、道も協議会のメンバーとして、調査に参加しているところでございます。</p> <p>これまで実施した調査におきましては、季節毎の乗降客数に加え、利用者の属性や目的などの利用実態が明らかになり、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や、今後の利用促進に向けた具体的な検討などが、行われているところでございます。</p> <p>道としては、こうした取組を踏まえ今後とも、地域の検討・協議の場において、様々な情報提供や、実情を踏まえた取組の提案を行うなど、道と沿線自治体が一体となって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思ひます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>七 国への要望について</p> <p>知事は国への要望で、鉄道運輸機構の「特例業務勘定」の活用、地方財政への地財措置の必要性にも言及をしております。今般の大臣要請ではこうしたことはどう受け止められ、今後実現に向けて、具体的にどのように議論を進めていくお考えか。また、道路特定財源や利益をあげているJR東、東海、西などとの連携をしながら、他の財源を提案する声もあるわけですが、こうしたことを検討していくお考えはあるのでしょうか。</p> <p>道議会での議論も十分反映されるというふうを取ったわけですが、実際には、明日、明後日と国、JR、道との3者の打合せや、フォローアップ会議の集中審議などが行われていくわけですね。そうした中で、道民に対する情報発信ですとか、議会に対する情報発信ですとか、ここのところを十分にいただかないと、議論が見えない、なにかをどこかで決められてしまうようなことになってはならないと思いますので、そこは十分配慮していただきたいというふうに思います。</p> <p>新たな交通指針の作成に関わっても、鉄道の位置付けが不明確なため、他の交通手段とのアクセスも見えてこないわけですね。また北海道の地方路線が道民の意向に反して廃線へと進むようなことがあれば、全国の地方路線の前例として波及することも考えられるわけで、災害があったら、その後は廃線にしてもいいんだと、こういうことを北海道でやってはならないというふうに私は思うわけです。</p> <p>議論を促進することを否定するものではありませんが、仕組み自体を変えなければならぬ課題などもありますので、期限優先ではなく、慎重な議論をしていくことを強く申し上げて、今日の質問は終わりにしたいと思えます。</p>	<p>【交通企画監】</p> <p>国への要請などについてでございますが、道では、昨年12月18日に、本委員会の喜多委員長をはじめ、市長会、町村会などの皆様と、国に対し、本道における持続的な鉄道網の確立について、要請を行ったところでございます。</p> <p>国土交通大臣からは、国の実効ある支援については、関係者間の議論の進展を踏まえながら引き続き検討していくこと、また、地域への支援については、引き続き、道と連携しながら、地域との協議に積極的に参加をし、しっかりと検討していくとの発言があったところでございます。</p> <p>道といたしましては、JRの自助努力を前提といたしまして、国の実効ある支援とともに、道と市町村が一体となって、可能な限りの支援・協力を行っていくとの考えのもと、北海道高速鉄道開発株式会社の枠組みを参考に、JRが実施をいたします利便性・快適性の向上に向けた設備投資や修繕などの取組に対し支援を行っていく考えであり、今後、道議会でのご議論や地域における検討状況を踏まえながら具体的な支援のあり方について、さらに検討を進めてまいる考えでございます。</p>