

令和3年1月14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3年1月14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 JR北海道の事業範囲の見直しについて ただいま、JR北海道等に対する国からの支援について報告を受けました。この関連で質問をいたします。</p> <p>(一) 鉄道局から示されたJRに対する支援の継続・拡充と道の要望との整合について この支援について、根拠となる国鉄清算事業団債務等処理法の一部改正が次の国会で予定をされているわけですが、これまで支援を求めてきた道と市町村など、オール北海道での要請をやってきたわけですが、先ほどは道のほうから、十分に要請が反映されていると表明されましたが、本当これで十分と考えているのか、道の認識をはじめに伺っておきたい。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響については、国が移動制限を要請して、そのことによる影響なんですよ。ですから、本来でしたら1302億円のなかに入らずに、別建てで私は調整すべきものだと思います。十分かどうかという評価については、JR北海道の黒字化が目的となっていて、本来行うべき運行の維持、鉄道事業の運行維持ということに還されなければ、折角の支援というものが効果があるとは言えないと思いますし、国民の税金で投入されるわけですから、そうした理解は得られないんじゃないかと思うので、厳しい目をこれから注いでいく必要があると考えます。</p> <p>(二) 具体的な支援策などについて こうした支援策が示されたわけですが、具体的な支援策についてお聞きをします。この度の支援策のなかには、経営安定基金の下支えや債務圧縮、不要土地の引き取りなど、支援策が具体的に書かれていますけども、それぞれの項目の更に具体的な支援額の内訳などについては、これは道は把握をされているのでしょうか。ここには全く書かれていないわけですが、把握をされているのか、また、今後説明を求めていくのか伺いたいと思います。</p> <p>【再質問】 速やかに調整を図るということなんですけど、時期通常国会が開会する頃には、国と地域で確認することとされているということですね。国会開会前にそういう説明を受けるといことですか。それとも、もうその時期になっていると思うんですけどね、通常国会が開会する頃と言っているんですから、もう正直、なっているんですけど、目途というのは立っているんですか。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】 国の支援についてであります、先般発表されました、令和3年度以降における国のJR北海道に対する支援につきましては、従来の貨物列車走行線区に対する支援などに加えまして、新たに経営安定基金の運用益の安定的な確保などの多様な支援策が盛り込まれており、道議会の皆様をはじめ、市町村、経済界とともにオール北海道で取りまとめた国への提言が十分に反映されたものと受け止めてございます。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた資金繰り対策につきましても、併せて行うこととされており、感染症がJRの経営に及ぼす影響を最小限にとどめるための方策につきましても、盛り込まれたものと考えてございます。</p> <p>【鉄道交通担当課長】 支援の内容などについてであります、支援策毎の支援額の内訳や、支援内容・手法の詳細につきましては、明らかにされておりませんが、今後、国において、細部の検討が進められるものと考えております。</p> <p>また、昨年末に開催した関係者会議におきましては、国と地域がそれぞれ検討を深め、次期通常国会が開会する頃には、支援のあり方について、国と地域で確認することとされたところであり、道といたしましては、地域としての協力・支援を検討していく上では、国の支援内容やJR北海道の経営に与える影響などを十分に把握することが重要であると考えておりますことから、支援や法案の内容などにつきまして、速やかに国やJRからさらに説明を受ける場を設けることができるよう、関係者と調整を図ってまいります。</p> <p>【鉄道交通担当課長】 関係者会議の開催も含めまして、現在、関係者と調整中とございまして、できるだけ速やかに開催されるよう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>(三) JR北海道の徹底した経営努力の評価について それとあわせて、国から支援を受けるにあたっては、JR北海道の徹底した経営努力がこれまで繰り返し説明されてきました。12月12日に行われた「北海道鉄道ネットワークに関する関係者会議」において、上原鉄道局長から地域の取組への評価、今後の支援の方向性について説明を受けているわけですが、常にJR北海道の徹底した経営努力を前提にと、これが繰り返されていました。その経営努力というのはどのように評価をされたのでしょうか。また、その規模はいかほどとしているのか、伺いたいと思います。また、どのような説明をされたのか。それで道は納得をしたのかもあわせてお伺いします。</p> <p>その削減額について、2019年度から累積で5.5億円の削減に繋がった。しかし営業収益の減収が、対前年比で236億円という規模に比べて、本当にこれが徹底した経営努力の成果と胸を張って言えるのかどうか。全く桁違いじゃないかと考えています。アクションプランについても、国の方から、鉄道局長から一定の評価を上げていると評価をされているということになると、こうした赤字状況にあって、JR北海道の経営努力がこの程度に留まっても、それくらいにおいては評価をしていいものだというふうに評価をされたという答弁だと思います。これで本当に、JR北海道が新幹線の札幌延伸によって、すっぱり黒字化して経営自立できるという根拠として誰も納得しないんじゃないでしょうか。私はそう考えますし、私どもはそもそもJR北海道を黒字化して経営自立するということは、そういうふうな考え方に基づくべきではないと考えているので、国が支援をしなければ維持できないと考えていますので、そういうことは求めないわけですが、でもなにかすごく矛盾しているというふうに感じます。</p> <p>(四) 東鹿越から新得までの復旧について 国のこれだけの支援があると。支援をして鉄道を、JR北海道に対して支援をするということなんですけど、そしてたら北海道での鉄道運行がどうなるかということが、評価の一番の大事なところだと思うんですけど。赤線区のうち、北海道交通政策総合指針での位置づけが変わった根室線については具体的な言及がない。それで災害で通行止めになったまま放置されている東鹿越から新得への復旧について、どういうスタンスで今後考えていくのか明確ではありません。重要な路線だとしながら復旧をする考えに至っていないのか。道はどのようにJRに働きかけていこうとするのかお聞きしておきたいと思っています。</p> <p>指針の書き換えがあつて、こここのところは、観光路線としても重要だし、災害代替路線としても重要だし、上川・十勝圏を繋ぐ重要な路線だというふうに位置づけたはずなんです。だからここは、道がしっかりその指針に沿って、存続を求めていくということをしなきゃいけないんじゃないんですか。私、何回もこのことしつこく言って、あれしているかもしれないんですけど、本当に指針のとおり</p>	<p>【鉄道交通担当課長】 国の評価などについてであります。JR北海道では、国の監督命令に基づき、中期経営計画等に盛り込んだ取組につきまして、四半期毎に国土交通省とともに検証を行い、その結果について公表しているところであり、直近の令和2年度第2四半期につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道運輸収入が大幅に減少しておりまして、連結営業収益は、対前年236億円の減収となる中、コスト削減など費用関連項目のKPIにつきましては、出張旅費や業務委託単価の見直しなどの経費節減策によりまして、2019年からの累計で目標を上回る5.5億円の削減額になったとの発表があったところでございます。</p> <p>また、昨年12月に開催されました関係者会議におきましても、国土交通省の上原鉄道局長から、各線区のアクションプランに基づく地域における利用促進の取組が一定の効果を挙げているとの評価を受けたところであり、道といたしましては、道や市町村など地域と連携したJR北海道の取組についても、国から一定の評価を得たものと理解をしております。</p> <p>【鉄道支援担当課長】 JR根室線 富良野－新得間についてでございますが、災害復旧にあたっては、当該路線の持続的な維持が前提になりますことから、まずは、地域の皆様とともに将来を見据えた交通体系のあり方について議論を進めていく必要があると考えております。</p> <p>道といたしましては、今後とも交通政策総合指針の考えに基づき、沿線自治体はもとより、JRをはじめとする関係者の皆様とともに、これまでの議論を十分踏まえながら、地域交通の確保に向けて、議論を尽くしてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>にやると言うんだったらちゃんとすべきだと思います。春のダイヤで、このところが、東鹿越・新得の列車代行バスが一部廃止されると。それから東鹿越までJRの普通列車を出さないで富良野で止まってしまうというダイヤ改正が行われますよね。これがキタノテツタロウさんという方のブログを見ますと、減便は廃線に向けた布石なのでしょうか。そういうふうに使われている。だから道が言っている指針のとおりをやるといふ姿勢を見せないで、減便を容認するということは、これは絶対に許されないというふうに思います。</p> <p>（五）春のダイヤ改正による影響等について</p> <p>それから既に発表されている春のダイヤ改正に伴って、この中に沼田方面から深川、滝川、旭川に通学する生徒が多く利用する19時22分深川発・留萌行きの普通列車が含まれることが明らかになりました。この便というのは、部活動や進学講習、学校行事の準備など課外活動を行う生徒の多くが利用しており、減便されることになれば、次の20時13分発まで深川駅で1時間近く待たなければなりません。帰宅時間が1時間遅くなって、場合によっては部活動ができなくなったり、学校行事の計画を変更しなくてはならないなど、教育活動に支障をきたすと関係者から見直しを求める声が挙がっています。もし、駅で待たずに学校にいるということになったら、その時は教職員がいなければならないので、残業時間が増えることになるんですよ。今、働き方改革をして、教育現場に対しても非常に大きな負担となるわけです。北海道沼田高校は2008年に募集停止とされて、2010年に惜しまれながら閉校した高校です。沼田町や秩父別町の高校生は、地元に通学できる高校がなくなったんです。深川や滝川までの通学を余儀なくされているわけですが、道教委が閉校のときに、地方公共路線があるから、地方公共交通があるから大丈夫だと言っていたんだけど、これでは話が違ふんじゃないですか。子どもたちに先のないことを言うてはいけないと私は思います。それで、今の減便が決定されれば、部活動など課外活動をする生徒の帰宅時間が21時近くなる、もしかしたらそれを過ぎるかもしれないことも想定されるわけで、安心して学校に通えるとはとても言えない状況になっているというふうに考えます。これでは、沼田町や秩父別町の生徒の教育の機会均等の保障をJR北海道が奪ってしまうことになるのではないかと考えます。鉄道は、地域に暮らす人の大切な公共インフラであって、自治体を含む社会全体で保障されていくことが必要です。高校生が通学に支障をきたすような減便を一方的に行うことは許されません。JR北海道に対して、道からこうした現状をしっかりと伝えて、公共交通事業者として最低限の役割である地域の高校生の通学を保障する役割を果たすことを厳しく申し入れる必要があると考えますけど、いかがでしょうか。</p> <p>知事から直接申し入れを行ったということなんですが、その後、変更するという動きは見えてきません。まだまだ不十分だと思いますので、こうした実態をきちっと伝えて、先ほど大臣の発言が紹介されていましたが、こういう規制ということに非常に着眼されていて、人口が密集していない、このことに着眼されて、北海道を支援するという声もあるわけですから、JR北海道が赤字を理由にして子どもたちが、生徒が通学できないという状況を生み出してはならないということを厳しく申し上げて、直ちにJR</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>春のダイヤ改正についてでございますが、JR北海道では、新型コロナウイルス感染症収束の見通しが立たず、収入が減少していることなどを踏まえまして、春のダイヤ改正で、減便や利用の少ない閑散期の曜日運休、利用の少ない駅の見直しなどを実施するものと承知してございます。</p> <p>この度のダイヤ見直しに対しまして、減便による更なる利用者の減少につながるのではないかなど、地域の受け止めが非常に厳しいものであったことから、利用者の皆様はもとより、減便等により大きな影響を受ける沿線自治体の声に真摯に耳を傾け、利用者目線に立った事業運営を進めていただきますよう、JRの島田社長との面談時に知事から直接申し入れを行いました。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>北海道に厳しい申し入れをしていただきたいと思います。</p> <p>（六）今後の取組の方向性について</p> <p>上原鉄道局長は、地域の必要な協力をいただくことが不可欠だと述べておられて、赤字路線の支援は地元主導で行うべきだという従来の立場を主張されたとしています。道は、どのようにして路線を維持し、道民の足を守っていこうとしているのか。インバウンド効果に期待していたこれまでの方向性をどう見通しているのか。住民の交通路線としての鉄道を維持する考えをどう堅持していくのか。また、地域の支援を受けながら継続とされる黄色線区8線区間をどのように維持していこうとしているのか。道の支援の考え方や規模についてはどうか。いろいろ聞きましたけどあわせて伺いたいと思います。</p> <p>関係者の意見を伺いながら検討していくということなんですけど、住民の足としての鉄道をどう維持していくかという観点なしに、JR北海道の経営維持が目的化しては困るわけですよ。これは本末転倒だと思うんですね。先ほご紹介したキタノテツタロウさんのブログでは、結局、本当に線区毎だけで考えていいのかと。普通列車で乗り継ぎができなくなるという、先ほどの根室本線のところでね、滝川や富良野からずっと普通列車で乗り継いでいって、根室・網走まで行けるんです。それが代行バスがなくなることによって、さっき言っていたぐるっと北海道、回れなくなるんですよ。普通列車で乗り継ぎできなくなると。そういうこともありますし、観光と言っているなら、そういう魅力を伝えられるようにする。そもそもきちんと残していかないと北海道の魅力というのは本当にそういうところがあるわけなので、きちんと見ていただかないと。減便できるようになってきて、既成事実を積み上げていって、廃線の布石にして、不便にして、使わせなくして、なくしていくというやり方は絶対に許されないと、これは私だけの意見ではなくてお隣からも聞こえてきているわけですから、きちんとここは鉄路維持すると、鉄路で住民の足を維持するという立場に立って、そのためにJRに仕事をしなさいと、そのために税金で支援しているんですよということをきちんと言わないと、税金を納めているのは国民ですから。だから、そのところをしっかりと伝えて、せめて春のダイヤについては見直しを求めていただきたいと思いますことを申し上げて終わります。</p> <p>【喜多委員長】</p> <p>真下委員の質疑は終了しましたが、今、正副委員長において、内々協議したことについて、真下委員の今の質疑に関してでありますけども、この春のダイヤ改正による影響、特に高校生、これについては事実確認は事実だということのうえで、知事が対応したという答弁、それに対しては、更に厳しい申し入れをしていただきたいと思いますというご指摘でこの質疑が終わっているわけですが、正副委</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>今後の取組についてでございますが、昨年末に開催いたしました関係者会議におきましては、鉄道局長から、黄線区の維持には、地域の協力・支援が不可欠であり、利用促進に資する経費への支援などについて、引き続き、協力・支援をお願いしたいとの発言がございました。</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、地域として可能な限りの協力・支援を行うことが重要と考えてございますが、これまでの地域関係者との議論や、道議会の議論などを踏まえますと、地域が単なる赤字補填は行うことは不可能であり、また、コロナ禍において、道の財政状況も厳しく、多額の支援をすることは困難な状況であることは、関係者会議の場において、知事から鉄道局長にお伝えしました。</p> <p>道といたしましては、こうした考え方に立ち、来年度以降におけます鉄道の利用促進に資する協力・支援について、国の支援の効果や、これまでの地域の取組の成果などを踏まえまして、市町村の皆様はもとより、市長会、町村会をはじめ関係者の皆様のご意見を伺いながら検討を進めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>員長で話したことにつきましては、この件について、今一度、個別であるが故に、極めて大切な個別であるが故に言及をさせていただきたいということで整いまして、これはJRとしっかりと話をさせていただきたいということを、当委員会として改めて申し上げさせていただいてよろしいか、お諮りをいたしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>ではよろしく申し上げます。当然、当委員会に対する回答を含めてやっていただきたいと思います。</p>	