

平成30年11月29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11月29日

質問者 公明党 吉井 透 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 線区の色分けについて (一) 根室線（富良野－新得間）について 今日、3度目の招致に応じていただきまして、改めて感謝申し上げます。重複もありますけれども、重ねてちょっと質問させていただきますのでよろしくお願い致します。まず線区の区分け色分けについてですが、先ほどもお話があったところでありまして、社長は、道の交通政策総合指針を重く受けとめ尊重するというふうにいるところで仰っていらっしゃいます。先ほどもお話のあった根室線の富良野－新得間これについては、その指針とはやはり考え方が異なっていると私は考えておりまして、この点についてまず見解を伺います。</p> <p>(二) 輸送密度の見直しについて 次にいきます。JR北海道さんの資料、先ほどもお話のあった線区ごとの輸送密度の関係で計上方法見直されたという記述がありますけれども、これは過去との比較も含めて、その色分けとか今の道の指針の根幹のデータとなるということで、なぜこの時期に見直さなくてはいけなかったのかお聞きしたいと思います。</p> <p>【再質問】 ご答弁いただきましたけれども、データの見直しというのは大きな影響が様々なところに及ぶということでもしこれまでのデータが実態を反映していないということであれば、利用状況調査というのがいいかげんじゃなかったのかという疑念もあくわけであります。今後、取り組みの評価が問われていく中で、実態に合った実績把握に努める必要があると考えておりますけれども、見解をお伺いいたします。</p>	<p>【島田社長】 お答えをさせていただきます。根室線の富良野－新得間についてのお尋ねでございますが、当社は指針にもある、災害時の代替ルートについて、また、新たな観光ルートについて、ということについての検討を地域の皆様と重ねつつ、他方、これも指針にございます、利便性の高い最適な公共交通ネットワークはどうあるべきなのかということについて、また交通機関との連携を補完代替も含めて、検討してまいりたいというふうにご考えております。指針と考え方が異なっているということではないというふうにご認識しております。</p> <p>しかしながら、これは当社の考え方でございますが、富良野－新得につきましましては、先ほどの質疑の中でもございましたように、被災前の平成27年度で1日あたりのご利用が152人という状況にありまして、当社としては、鉄道より他の交通手段が適しており、利便性効率性の向上も期待できるというふうにご考えておりまして、協議の中で当社の考える地域の足となる新たなサービスについて、学校や公共施設への立ち寄り、本数の増便、観光地同士の接続など生活利用、観光利用双方の観点から具体的なご提案をさせていただき、最適な公共交通ネットワークについてご相談をさせていただきたいと考えているところでございます。</p> <p>なお、この問題につきましては、地域のさまざまなご意見も頂戴をしながら合意形成の上で解決をしていく方針に何ら変わるものはございません。以上でございます。</p> <p>【綿貫常務取締役】 お答えさせていただきます。今回の29年度の線区別収支の策定に当たってはこれから今地域の皆様と線区ごとの利用促進、経費の節減等々について、いろんな観点からアクションプランで取り組むということとそういった非常に基礎となる資料だというふうにご認識しております。そういった意味で実態に近づけたものにしなきゃならないということでございます。これまで、先程来、説明しましたが北海道レールパスについては釧路、根室、網走といった道東方面に多くのお客様が行かれるということを想定していましたが、結果的にはそちらのほうは少なく、逆に想定してなかった富良野、小樽といった方面に比較的多くのお客様があるということが分かったということでございます。以上でございます。</p> <p>【綿貫常務取締役】 これまで北海道レールパスについては利用実態調査をしておらず、一定の先ほど言った、なるべく外国の方が来たときに北海道の自然を満喫するために、しかも鉄道にたくさん乗るために、かなりの長距離を乗るだろうという想定のもと、札幌から釧路、そして根室往復して釧網線で網走まで行ってそこから石北線で帰ってくるという想定のもとでやっておりました。実態としてそういうところだけでなく、富良野とか小樽のほうにいらっしゃるという</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>調査についてはしっかりお願いしたいと思います。</p> <p>2 経営自立に向けた収支見通しについて (一) 5年間の収支見通しについて</p> <p>次に経営自立に向けた収支見通しの関係ですが先ほどから議論しております新幹線の開業以降も含めた長期的な再生見通しが今回示されるべきだと、示されるものだと私は思っていますが、5年間の収支見通ししか示されなかった。これについても一度はなぜ5年間なのかということを確認させていただきたいと思います。</p> <p>【再質問】 経営陣としてしっかりこのV字回復をさせていくという強い意思というのが必要だというふうに思いますが、このあたり戦略とか今見通しと仰いましたけれども、強い意思ということについてお伺いしたいと思います。</p>	<p>は、そういった声もよく大きくお聞きしている中で、実際にアンケート調査を実施してそれを反映させたということでございます。これについては、来年再来年もしっかり、そういう調査をして反映させていきたいというふうに考えております。以上でございます。</p> <p>【小山取締役副社長】 お答え申し上げます。7月に示されました監督命令において、国が当社の取り組みの着実な進展を前提に経営自立に向けた支援の継続を検討しておりますが、支援については当面2年間とこれは法律上の制約で2年間の支援となっているところであります。この示された支援は2年間ではありますが、先ほどご説明をさせていただいた5年間の収支見通しは一定の前提条件を置いて経営改善に向けての取り組みの考え方を収支見通しとして、お示した次第であります。経営自立のためには当社だけでは解決できない課題があるということで、特に札幌開業時の新幹線収支の均衡のためには青函トンネル維持管理費や貨物共用走行問題を解決して、新幹線本来の高速化を実現しなければなりません。これらの具体的解決策が現状では展望できないということと6年目以降の収支見通しは作成できないということについて、ご理解をいただきたいというふうに思います。</p> <p>また、維持困難線区のうち鉄道の維持に全力を挙げる8線区における国及び地域の支援も未定のままとなっておりますが、1日も早く支援の仕組みをつくっていただくことをお願いしたいというふうに考えている次第であります。以上でございます。</p> <p>【島田社長】 お答えさせていただきます。いずれにいたしましても、大変ご心配をいただいている中、7年前に発生いたしました石勝線の事故以来の様々な事故事象を踏まえ、5年前には事業改善命令を受領するという中で、そもそも北海道の鉄道の存続すら議論されるような状況になり、私どもとしては、北海道の鉄道を何とか再生しなければならないということで、この5年間、安全の再生を最優先取り組んできたところであります。</p> <p>しかしながら、安全の再生についてはまだ道半ばであり、この取組は継続をしていかなければならないわけですが、安全の再生を継続していくためには、強固な経営基盤をしっかりとつくっていくということも必要であると。これは過日の当社の再生推進会議の中でもご指摘をいただいたところでございます。強固な経営基盤をしっかりとつくっていくためには、1年、2年で改善できるものではないので、先程来ご説明をしております、経営再生の見通しの中で明らかにした3つの赤字をそれぞれの処方箋に伴って、これは不退転の覚悟で解消していき、北海道新幹線が札幌開業いたします翌年度の平成43年度に経営自立を目指すということについて、強い覚悟を持って臨みたいと考えております。以上でございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(二) 設備更新の時期、規模の見込みについて 持続可能な鉄道網の確立に向けた今後の車両や設備更新の時期、規模はどのように見込んでいるのか伺います。</p> <p>(三) 経常損益について 経常損益についてですけれども、さきの資料では31年度から35年度まで増えているわけですが、これはどのような理由によるのか伺います。</p> <p>【再質問】 私が見る限りですけども、この平成31年度と32年度というのは150億円規模の経常損益ということであって、これは国の支援が今わかっているわけですから、御社の努力によって大丈夫ではないかというふうに思うわけでありまして、いかがでしょうか。</p> <p>(四) 経営自立について この経営改善の取り組みについては、やはりこの知恵を絞り出したと思えるような積極的な増収戦略というのがあってしかるべきではないかというふうに思うわけですが、この点、本気でこの経営自立の気持ちがあるのかという疑問がわきます。考えを伺います。</p>	<p>【綿貫常務取締役】 まず、全道の普通列車に使用している気動車につきましては、もう経年が30年以上となっており、今後順次更新する計画としております。黄色線区につきましても計画的に更新を進めることとしておりまして、31年度からの今後5年間で40両規模の新型の一般気動車を投入する計画でございます。また土木施設のトンネル橋梁等の大規模な修繕、これにつきましても今後5年間では毎年3から5億程度の規模の施工を計画しているところでございます。以上でございます。</p> <p>【綿貫常務取締役】 お答えさせていただきます。経常損益については先ほどの資料5ページのところにあるとおり平成31年度が151億円の赤字で平成35年度が186億円の赤字となっており、5年間で35億円ほど悪化しています。その主な理由としましては、車両投資などによる減価償却費の増加と収支改善効果などが相殺されまして、営業損益の欄では17億円ほど改善する見通しであります。先ほど説明した経営安定基金において、過去に購入した高利回りの債券が徐々に償還されるといったことから、経営安定基金の運用益が53億円ほど減少すると。そういった見込みであることから計上損益が悪化しているということでございます。以上でございます。</p> <p>【綿貫常務取締役】 先ほどの資金のところでご説明させていただきました。全体的なこの計画の資金の中では、国の支援200億円ほどを毎年ある前提で試算しておりますが、当然資金繰りの見通しは立っておりますが、34年度から資金的にショートになりまして35年度には先ほどご説明しましたが、400億円ほどの資金ショートとなります。そういった見通しの中でやはり、長期的な視点に立った、発注から完成までの期間がある車両投資といったものがやはり制限されるといったこと。 また、33年度以降法改正をお願いし、しっかり支援を継続していただくために、現在、お願いしている黄色線区でのアクションプランを含めた取り組みについて、お願いしているといったところでございます。以上でございます。</p> <p>【小山取締役副社長】 お答え申し上げます。先ほどご説明をさせていただきました。5年間の収支見通しにもございますように、経営改善の取り組みとして、当社最大限の経営努力として、まず鉄道事業の収入拡大については、エアポートの輸送力増強を含めた札幌圏の利便性向上、さらにはインバウンド観光客をターゲットとした収益拡大等に取り組みますとともに、開発関連事業といたしましてJRタワーエリアにおけるさらなる魅力向上、そして、JR北海道ホテルグループのネットワーク拡大、マンション販売事業への参入といったような、グループを挙げて様々な増収努力に取り組んでまいりたいというふうに考えているところであります。以上でございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 この関係につきましては、地方からも様々なアイデアが出ていているというふうにお聞きをしておりますし、先日はJRさんの安全政策フォーラムに私も参加させていただきましたが、若手の皆様のものすごく発想の豊かなお話を聞かせていただきました。例えば、沿線のJRさんの敷地を利用したような、今、送電網の取り組みであるとかそういった企業と企業のアライアンスをするような積極的な話があるわけですが、こういった若手の方々の発想をもっと活用するべきではないかと思っておりますが、この点いかがでしょうか。</p> <p>3 線区別の収支見通しについて (一) 収支見通しについて 次に線区別の収支見通しについてお聞きをします。具体的な地域支援の検討には必要な情報やはり全て明らかにするべきであると思っております。線区別の具体的な収支見通しがどうなっているのかお聞きをします。</p> <p>【再質問】 先ほども質問が出ていましたがこの黄色線区の120億円の損益の内訳これをお聞きしたいと思います。</p> <p>(二) 地域支援の緊急性について 地域支援ということには緊急性があるのでしょうか。</p>	<p>【小山取締役副社長】 当社社員がいろいろ、当社の発展のためにたくさん意見をいただいて、いろんな角度から増収、また経費節減に日々奮闘していただいているということで、大変うれしく思っております。 また、そうした社員の意見を今後策定してまいります中期計画長期ビジョンのほうにも反映していけるよう、またそれをベースに会社の発展に資するように努力してまいりますと考えている次第であります。</p> <p>【綿貫常務取締役】 まず、線区別収支の実績については、決算により確定しまして弊社のホームページの中でも内訳としまして減価償却し、あるいは施設の維持や修繕にかかわる費用、車両の維持や修繕にかかる費用などその内訳を掲載させていただいております。また地域関係する地域の皆さんにも説明をさせていただいているところでございます。今回、お示ししました5年間の収支見通しといったところでは一定の前提条件の中でお示したものでありますので、各線区の積み上げでないということをご理解をいただきたいと思っております。 なお、黄色線区におきまして利用促進や経費節減などの詳細な取り組みについて現在地域の皆様とともに、2年間アクションプランをつくっているところでございますので、その策定結果を反映した2年間の収支想定につきましては、出来上がった段階でお示ししたいというふうを考えております。以上でございます。</p> <p>【小山取締役副社長】 お答え申し上げます。先ほどもお答えをしたかと思っておりますが120億円、先ほど収支でご説明させていただいた8線区の収支の営業損失として、128億円35年度でございます。そのうち貨物列車走行支援として、10億ほどこれを案分して配分をしております。それから国と地方からの支援は未確定でございますので、残り118億円約120億円が営業損失として残っているという状況でございます。以上でございます。</p> <p>【小山取締役副社長】 今も申し上げましたように、毎年黄色線区では、120億円規模の赤字が見込まれております。そうした中で鉄道サービスを持続的に実施していく仕組みを1日も早くつくっていただきたいと、先程来お願いを申し上げているところでございますが、国の支援により当分は資金繰り見通しがつくものの33年以降も毎年国から200億円の支援をいただくという仮定しても35年には400億円規模で資金不足になるといったような見通しであります。 このため、全国の皆様にもご理解をいただき法律改正によって、33年度以降も国の支援を継続させていただくと、そのためには、まずこの2年間で鉄道維持に向けて当社と地域が地域の皆様が一体となって取り組んでいる姿勢を見せることは大切だというふうと考えておまして、当社ができる限りの負担をする前提で、国及び地域の皆様にも一定の負担をいただき、この鉄道サービスを持続的に維持していく仕組みを1日も早くつくっていただきたいというふうと考えている次第であります。以</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 どこにどのくらい、いつまでに、地域支援が必要なのか伺います。</p> <p>(三) 国からの助成金の使途配分について 副社長、先ほど一体となってというふうに仰いましたが、6者会議の議事録等を見せていただきますと、やはりこれ国の命令なのかどうか分かりませんが、一体となってなんでしょうけれども、まずはJR北海道さんの側がこれだけの努力をしているというこの具体的なものを見せる必要があるのではないかと、そうじゃないと先に進めないなどということを私は感じておりまして一体にやることであってもこの点は、しっかり考えていただきたいというふうに思います。それによって地域もJRの経営再生に努力するのだという気持ちが湧くと思いますので、この点またよろしくお願いをしたいと思います。</p> <p>重ねてでありますけれども、先ほども質問が出ましたが、黄色線区にはなぜ10億円しか配分されていないのか、国からの助成金の使途と配分をどう考えているのか伺います。</p> <p>(四) 修繕や改修の単価について 修繕や改修の単価が各年度でどう事業計画に反映されるのか具体的内容を伺います。</p> <p>(五) 個別線区について 個別の線区ごとに最大限の経営努力をどのように具体的に取り組んでいくのか伺います。</p> <p>4 国の監督命令について (一) 将来に向けた経営戦略について 監督命令の関係とあわせて伺いますが、収支見通しでは国交大臣の監督命令どおりに取り組もうとされていることはよくわかりますが、あそこにかかれた以上の取り組み姿勢というのが見えないというふうに思っております。国が民間企業としてのJR北海道に徹底した経営努力を求めているということでもありますので、将来に向けた経営戦略をどのように考えているのか伺います。</p>	<p>上でございます。</p> <p>【小山取締役副社長】 具体的な中身につきましては、支援をお願いする私どもから申し上げかねますけれども、全体としましてはこの黄色8線区で120億に上る規模の赤字が発生すると。これについて、ご相談申し上げたいというところでございます。以上でございます。</p> <p>【小山取締役副社長】 ご説明を申し上げます。先ほども御説明させていただきましたが、今回5年間の収支見通しを試算するに当たりまして一定の前提を置いて国から示された支援のうち、貨物列車走行線区における支援、これを150億円とおきまして、50億円を設備投資に100億円を修繕費等に充当しました。</p> <p>そのうち黄色線区で申し上げます、石北線、根室線の滝川－富良野間、室蘭線の沼ノ端－岩見沢間、ここは実際に貨物列車の走行している線区でありまして、その運行量の実績をもとに案分してこの黄色線区分10億円というものを計上した次第であります。以上でございます。</p> <p>【綿貫常務取締役】 今回お示しました5年間の収支見通しにおける修繕費等の単価については前年並みをベースに試算しておりますが、実際に最大限のコスト削減努力を行う必要があると考えておりまして具体的な施策については、今策定中の中期経営計画の中で反映させていきたいというふうに考えております。以上でございます。</p> <p>【小山副社長取締役】 お答えを申し上げます。まず会社全体といたしましては、鉄道事業の収入拡大に向けまして、先ほどもお話ししたようなエアポートに輸送力増強をはじめとした様々な経営努力、増収努力を図ってまいりたいというふうに考えております。一方、個別線区ごとの取り組みにつきましましては、今後地域の皆様とご利用促進ですとか、コスト削減について、2年間のアクションプランとして取りまとめてまいりますので、この地域の皆様にぜひご協力をお願いしたいというふうに考えている次第であります。以上でございます。</p> <p>【島田社長】 ご指摘のとおりでございます。7月に示された監督命令は先程来ご説明しておりますが、当社の徹底した経営努力により収支改善を行って北海道新幹線札幌開業後の平成43年度の経営自立を目指していくことを命じられた次第であります。</p> <p>そのために、空港アクセス輸送の強化や観光列車によるインバウンド事業の取り込み、開発関連事業収益の拡大、札幌延伸に向けた準備を行うほか、グループを挙げてのコスト削減や意識改革を徹底して行うことなどが求められております。まずは監督命令に記載された</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 今、社長が仰ったそのインバウンドを道北や道東に押し出していく独自の戦略というのはどのようにお持ちか、ちょっと重ねてお聞きをします。</p> <p>(二) 再生推進会議について これで最後の質問ですが、再生推進会議が13日で終了となりましたが、国が要望していた安全対策に目途があったのかどうかこの点伺います。</p>	<p>施策を具体的に実行することに全力を挙げてまいりますが、さらに、人口減少や高速道路網整備の進展に加え、AI技術や自動運転技術の実用化が予測される中、環境変化に合わせて鉄道サービスも変化し、事業再構築していく必要があると考えます。今後とも大量高速輸送の鉄道特性を発揮できる分野はさらに強化、利便性向上を行い、鉄道として、北海道経済の発展に貢献できるよう、まずは中期経営計画の中で、具体的な具体策を追加、補強し、期待される役割を果たしてまいりたいと考えます。</p> <p>また、まちづくりと一体となった地域公共交通を観光活性化も含めどう再構築していくかも私たちが果たしていくべき使命と認識をしております。事業の多角化にも今まで以上に取り組んでまいります。基盤整備を強化するためのコスト削減にもグループを挙げて取り組んでまいり所存でございます。過去の反省を踏まえたさらなる安全の追求を大前提に北海道新幹線札幌開業を機に北海道のまちづくり、地域づくりに貢献する企業集団に再生することに全力を挙げてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。</p> <p>【島田社長】 お答えさせていただきます。これまでも様々な形で北海道新幹線中心に加えまして、増大するインバウンドの来道を受けた新千歳空港にいらっしゃるお客様が道央圏だけではなく道東道北、もちろん道南も含めて、全道各域にお客様が足を運んでいただくような様々な取組を地域の観光、地域づくりと一体となってそうした情報発信をしていく。加えまして私どもなりに維持交通も含めてどのような形として観光ルートをご提示できるのかということについてもこれまでも様々な形で取組を強化してきたところでございます。</p> <p>今後も様々な別の観点で行われております地域協議の中でご提起いただきいただきます、アイデア等々も参考にさせていただきながら、具体的な取組を拡大強化してまいりたいと思っております。以上でございます。</p> <p>【島田社長】 委員ご指摘のとおり5年前の平成26年1月の事業改善命令、監督命令を受けまして当社は全社を挙げて信頼回復、安全の再生に取り組んでまいりました。その取組を監視、助言する第三者機関として、平成26年6月にJR北海道再生推進会議が設置され、約4年半にわたり13回を重ねる会議の開催に加えまして、現地視察や社員との意見交換を精力的に行っていただきまして、厳しい中にも親身なご指導いただきましてまいりました。11月13日の会議で全社的な安全対策、意識改革は前進しているとして会議の一定の使命を終えたので、今回でひと区切りをつけたいということにはなりましたが、当社としては、安全の再生の取組はまだ道半ばであるというふうに認識をしております。</p> <p>今後は、安全は天から降ってこないといういただいた言葉を胸に刻みつつ、今後とも不断の努力によって、安全の仕組みを積み重ねる努力を継続してまいりたいというふうに考えます。</p>