

平成30年2月26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26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>公明党を代表して質問をさせていただきます。これまで、ご議論を聞かせていただきましたが、しっかりとしたこれまでの経営の反省に立った上で、地域の気持ちにもっと寄り添っていただかないと、話が進んでいかないのかなというふうな印象を持っております。</p> <p>地域をお願いをしていく姿勢がないとJR側のご都合を相談するというような姿勢では地域の理解を得られないのではないかというふうに感じましたので、冒頭申し上げさせていただきます。</p> <p><b>一 経営に係る認識について</b></p> <p><b>(一) 経営に当たっての認識について</b></p> <p>事前に提出していただいた資料1700ページくらいあったかと思いますが、全て1ページずつ目を通させていただきました。それを踏まえて、簡潔に伺います。</p> <p>積雪寒冷で広域分散、人口減少や金利の低下が追い打ちをかける環境でJR北海道が厳しい経営を強いられることについては理解をしておりますけれども、民間とはいえ、公共交通を担う鉄道事業者が、突然、事業範囲の見直しを一方的に打ち出したということは、地域の住民感情なども踏まえると到底受け入れられないというのは、当然のことと思います。</p> <p>今後、建設的な議論を進めく前提として、ここまで経営が厳しい状況となった原因について、どのように認識をされているのか、また、自治体や道民に負担を求めることについて、経営責任者としてどのように認識をされているのか、伺います。</p>	<p><b>【島田社長】</b></p> <p>お答えさせていただきます。</p> <p>当社の今日的な、この経営問題を発生をさせた経過等々につきましても、先程来、ご説明をさせていただいたところでございますが、特に、事業範囲等々、環境変化を受けながら、当社の事業範囲の見直しに手をつけることがなく、収支均衡を目指して、安全に必要な投資、修繕を削り、人件費を削るということを長年にわたって行った結果、事業改善命令を受領するような安全問題をやる事態を起こしてしまった。</p> <p>この反省に立って、4年前からの取組が始まっているということ、是非ご理解いただきたいというふうに思います。</p> <p>現在の事業運営は、先程来、ご説明しておりますとおり、安全に必要な資金は必ず確保するという前提に行っており、まだまだこれからも必要な資金を確保し続けなければならないという状況下、ご利用がこの近年で著しく減少してしまっている路線について、ちょうどこの時期に、車両の老朽取替更新が始まり、様々な形で国鉄時代、国鉄改革以前に投資を行った様々な運行設備の取替投資が始まっていくというような状況下において、様々な財源の問題はございますけれども、支援をいただいたとしても、その設備を使っていただく方がいなければ、これは無駄になってしまうと、こう言うような観点から、こうした問題についての問題提起をさせていただいているという事情については、是非ご理解いただきたいと思っております。</p> <p>他方、これも触れさせていただいたことではございますが、当社の経営問題に端を発していることは事実でございますが、それを離れても地域において、今後人口減少が進んでいく中において、地域の足を守るという立</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(更問) 経営に当たっての認識について</p> <p>視点を変えますけれども、同じ三島会社といわれましたJR九州でも、国のスキームにもたれかかるだけではなくて、民営化直後から本業である赤字の鉄道を副業で支える経営努力を模索したということをJR九州の唐池会長が著書の中で述べられております。</p> <p>九州と北海道では、お話なつたとおりの環境の違いというのはあると思いますけれども、こうした副業への民営化直後の当初からの考え方はどうだったのか、今後、どのように考えていくのか、お伺いいたします。</p> <p>この経営の関係はまた別の機会にご議論させていただきたいと思っております。</p> <p>(二) 地域負担に係る認識について</p> <p>地域協議の中で「費用負担を含めて道とともに検討していく」という、こういった地元意見、前向きな意見も出てきているところもあると、承知しておりますけれども、いくら負担をすれば、JR北海道が再生することができるのか、道民にわかりにくく、JR北海道の今後の展望や経営の方向性が全く見えていないというふうに思います。</p> <p>今後の具体的な経営方針などについて、どのように考え、道民の皆様にご伝えていくのか、伺います。</p>	<p>場から考えたときに、今のまま全ての設備、路線を維持をするということだけで、本当にご利用者にとって、それが最適の解決策なのかどうか、ということについてもですね、ご相談を申し上げていかなければならない問題を含んでいるというふうに認識をしているところでございます。</p> <p>こうしたことについて、提起申し上げた段階でいただきましたご批判、ご意見は十分真摯に受け止めながら、今後も丁寧な説明を繰り返し、ご理解をいただけるように努力してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。</p> <p><b>【島田社長】</b></p> <p>お答えさせていただきます。</p> <p>委員ご指摘のとおり、私どもの開発関連事業の展開は30年間経過を振り返ってみますと、成功したのもございますが、失敗したのもあり、そうした中において、JR九州さんの取組、展開のあり方等々については、学ばなければならぬものが、多々あるということをご指摘いただくまでもなく、私どもも認識しているところでございます。</p> <p>環境変化だけのせいにするのではなく、手法等々について私どもも取り入れるものがあれば、様々な形で情報交換、ご指導もいただきながら、私どもの事業展開に活かしてまいりたいと思っておりますが、当社にとっては、そうした中において、現実にもえているものとして2030年度の北海道新幹線札幌開業というビックプロジェクトがみえておりますので、いろいろな道外、東京、大阪を含めた事業展開、海外における展開等々も検討対象としてあるわけですが、限られた経営資源をどこに集中化させていくかということを考えますと、札幌開業を契機とした開発関連事業展開にJR九州さんのノウハウも参考にさせていただきながら、活用してまいりたいと考えております。</p> <p><b>【島田社長】</b></p> <p>お答えさせていただきます。</p> <p>当社の将来ビジョンの問題については、先程来、各委員からもご指摘いただいているところでございます。</p> <p>まずは、鉄道事業者としての経営の基盤であります安全の再生に全力を挙げていきながら、その取組を持続可能とするためにも当社単独では維持困難な路線問題についての解決策を見出していかなければならないとは認識しておりますが、これだけで、問題が解決する</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>二 人材の育成・確保について</p> <p>支援策については、ソフト面の対応ということも気になりますが、JR北海道はグループも含めて社員1万人以上の、いわゆる大企業だと思います。</p> <p>しかしここ数年、若手や中堅の職員の退職者が増えている現状が見取れます。多くの人材で支えられているJR北海道において、こうした人材の流出は技術の伝承にも支障を来し、ひいては安全を脅かすことにも繋がる。</p> <p>ご承知のとおりだとは思いますが、そこで将来を見据えて、優秀な人材の流出を防ぎ、人材を確保し、育成を図かっていくことに全力を挙げなければならないと思いますけれども、この点、社長の所見を伺います。</p>	<p>というものではございません。</p> <p>先程来申し上げておりますような、それ以外の経営基盤強化、開発関連事業を含めました経営基盤強化を含めた中において、北海道における基幹的公共交通機関としての使命と地域振興への役割を十分果たしていけるような経営ビジョンづくりというものにつなげていかなければならないというふうに考えているところでございます。</p> <p>こうしたものについて、どちらが先かという、ご指摘も先程来、別の委員からもご指摘いただいたところでございます。これらも真摯に受け止めながら、私どもとして、しっかり説明責任を果たしていけるような、ご説明ができるようにこのビジョンづくりに、ビジョンづくりをしていくためにも基本となる問題解決をしっかりと並行して行ってまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。</p> <p><b>【島田社長】</b></p> <p>お答えさせていただきます。</p> <p>委員がご指摘のとおり、この近年、特に毎年100名を超える、いわゆる私どもで言う若年退職者が増えているということは、大変憂慮すべき、事業運営上も憂慮すべき事態だというふうに認識をしております。</p> <p>昨今の雇用環境の変化を受けて、当社だけではなく問題も含まれているわけですが、他方、せっかく入社をして、5年10年をかけた鉄道技術者が公務員を含めまして、転籍をしていってしまうということは、事業運営上、大変由々しき事態でございます。</p> <p>様々に、これからの対策を打っていく必要があるかとは思いますが、鉄道は技術の集積であり、世代交代が進む中において、技術継承に関しては、私どもにとっては、この問題がなくても急務な問題でございます。</p> <p>人材の確保とともに鉄道の安全を担う人材の育成について、しっかり将来を見据えた投資として、私どもとして受け止め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>そのためにも、先程来、ご指摘をいただいております当社の将来のビジョンを外に向かってもご説明をしていく必要がありますが、社内に対してもきちんと明示をしていくということが、なによりも肝要だというふうに認識をしております。</p> <p>様々な作業をしていかなければならないところでありましたが、できるだけ早い時期に、その骨格だけでも明示していけるように全力を挙げてまいりたいと思っております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(更問) 人材の育成・確保について</b></p> <p>重ねて伺いますけど、人材の確保については、JR北海道が魅力ある会社になるということが非常に大事かと思っておりますが、この点どのようにお考えかというのを伺いたいと思います。</p> <p><b>三 経営の見直しについて</b></p> <p><b>(一) 利便性の向上や収益の確保について</b></p> <p>次に利便性について伺いますが、例えば、S切符フォーだとR切符のような、使いやすく好評だった切符がなくなるなど、業務の見直しに伴ってサービス低下をしてしまう、結果として、利用者離れを招いてしまうように感じますが、今後、好評だったサービスなどを復活していくべきであると考えますが、所見を伺います。</p> <p>また、ご説明のあったインターネット利用による予約や割引等が行われているということでもありますけれども、今後、利用促進や収益の確保を図るためにどのような取組を検討しているのか、併せて伺います。</p>	<p><b>【西野副社長】</b></p> <p>お答え申し上げます。まず現在、働いている社員ももちろんでありますけれど、多くの将来有望な若い方々は、JR北海道を志望して、鉄道を支えていくということを作っていくことが、なによりもご指摘のとおり重要だと考えております。今、それができていないのは、まず一つは、私どもが安全をきちんと守らずに、運行をしてきて事故を起こしたことによって、当社自体の安全に関する交通事業者としての最も重要な部分について多くの方が疑問に見ておられるということ、さらに今後北海道の中でJR北海道がどういう役割を果たしていくのかということ、を、きちんと示していかなければいけないということだと考えております。</p> <p>今、社員、そして若い今後ある方達にそのように受け止められているという現状を私どもはよく認識したうえで、安全の向上に、大前提として取り組むとともに、地域に貢献できる企業として、今後生きていけるように取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p><b>【西野副社長】</b></p> <p>お答え申し上げます。</p> <p>鉄道の利用増進、そして収益の確保を図っていくことは、経営の再建のためになによりも重要と認識をして取り組んでまいります。そのために、特にご利用が少ない時期にお客様にどのようにご利用していただくかが重要でありますので、価格施策について、先ほどよりご指摘いただいておりますとお硬直的にならずに弾力的に対応することで取り組んでまいりたい、そのためにはインターネットというのが列車別、日別に柔軟な割引を行い、また、お客様にもどの列車がどのように安いかを見ていただくために最も好都合だと思いますので、先発で行われている航空機などの事例を勉強しながら、今進めてまいっておりますので、これをさらに強化してまいりたいと思っております。</p> <p>その中で、またご質問いただきましたこれらの魅力を向上させるためにどうするのかという点につきましては、例えば航空機の場合ですと、マイレージというのが大変な魅力となっております。私どもは、飛行機の場合は、点から点に飛びますので、マイルが作りやすいのですが、鉄道の場合はなかなか難しいんですけれど、今、ポイント制度というのを作っております、ポイントを貯めてくださいということも設定いたしました。</p> <p>まだまだこういった点についてはPRできる段階にはなっておりませんが、今後そういった点についてもご利用を訴えかけて、お客様に便利にご利用いただけるように取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(更問) 利便性の向上や収益の確保について</b></p> <p>総合交通を考るような視点からですけれども、JRとバスの接続をよくするという事は、利便性の向上やJRの利用促進に繋がるというふうに考えます。</p> <p>地域の声を聞いて、こうした利便性向上をこれまで図ってきたのか、またこうした点をどのようにしていくのか、お考えを伺いたいと思います。</p> <p><b>(一) - 1 収益の確保について</b></p> <p>地域協議の場においては、JR北海道の本業での収入を増やす観点から、様々なアイデアが話し合われていると聞いていますが、収益の確保については、色々な知恵がこういったところから、出てくるものと思います。</p> <p>JR北海道だけではなく、航空会社をはじめとする運輸業界やサービス業、マスコミなどと連携をして、外部の力も借りてアイデアを募る場を積極的に設けて行くべきではないかと考えますが、この点所見を伺います。</p>	<p><b>【西野副社長】</b></p> <p>お答え申し上げます。</p> <p>ご指摘のとおり、公共交通機関としての魅力を高めていくためには、バスと鉄道はライバルではなくて、バスと鉄道が連携して便利な公共交通機関を作っていくということが何より重要であると認識しております。</p> <p>特に路線バスについては、鉄道の駅から路線バスへの乗り継ぎにあたって、一つはハード面の整備、つまり駅から路線バスに便利にお乗り換えをいただけるといったようなこと、あるいは、観光でお使いいただく場合には、それらが一体となった旅行商品という形に造る。</p> <p>そういったような取組をこれまでも行ってまいりましたが、ご指摘のとおり、ますますこれを強化していくことが、地域交通を公共交通として強化していくために不可欠であると考えております。</p> <p>駅の改良については、これまで自治体などのご配慮いただきながら、いくつかの駅で、駅を降りたらすぐ雨に濡れないでバスにお乗りいただけるといったようなことを実施してまいりましたが、今後についても、私どもで負担すべきは負担をし、そして自治体の皆様にもご相談申し上げながら、そういった施策について進めていって、バスと鉄道トータルで公共交通が便利で魅力あるものになるように努めてまいります。</p> <p><b>【西野副社長】</b></p> <p>収益の拡大に取り組むためには、自前主義だけではなくて、今、先生からご指摘をいただいたように、幅広い知恵と、部外の力も借りながら、施策を講じていくことが重要だと認識しております。</p> <p>国鉄時代から、私どもは全て自分たちでやろうということで取り組んできましたが、今後においては、様々な部外の力をいただきながら、トータルとして良いものを造っていくということが必要だと考えております。</p> <p>最近では、LCCの飛行会社と組んで、北海道を周遊していただくというような商品を作ったりしております。</p> <p>また、地域の皆様から色々なご提案をいただいて、ご支援を頂きながら運行している観光列車も出てきております。例えば、オホーツクエリアの流氷物語号については、まさに、地域の皆様にボランティアとして、支えていただきながら、お客様に好評を博す商品を創ることが出来ております。私どもだけでは、出来なかったことだと考えております。</p> <p>ご指摘をいただいたような、皆様のご意見、あるいはアイデア等も頂戴しながら、一緒に連携をして、よりよい商品を作れるよう、努めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(二) 今後の増収策について</b>  <b>(1) インバウンド対策について</b>  インバウンドの増加についてですが、これは交流人口を拡大していく上で、大変重要でありまして、周遊パスの発行の取組が行われていると承知をしておりますけれども、収益の現状と今後の具体的な集客対策について伺います。</p> <p><b>(更問) ICカードについて</b>  外国人の集客ということでは、ICカード等が使えるシステムを全道に普及をさせる必要があるのではないかと思いますけれども、この点、所見を伺います。</p>	<p><b>【西野副社長】</b>  インバウンドの増強については、私どもにとって、最も重要な施策の柱であると考えております。収益の状況についてでありますけれども、まずインバウンドのお客様にご利用いただくために、北海道レールパスという形で、外国人のお客様のみがお使いいただける周遊きっぷがあります。これについては、平成28年度の実績で、平成22年度と比べて6倍になっております。売り上げは約30億円程度になっております。</p> <p>一方最近では、以前の団体中心と違って、個人のお客様が多くなってきておりますので、このようなパスではなくて、個別の切符をお買い求めいただくお客様も多くいらっしゃると思いますので、なかなか、数字全体としては、把握が難しいところもありますけれども、私ども、適宜、調査なども行いながら、お客様のご利用状況を把握をして、そのニーズに応えられるように努めていこうとしております。また、Wi-Fiの充実、さらには、海外からインターネットで指定席を予約をしていただける、また、お客様へのご案内体制を充実させる、こういったことについて、各地域の皆様と一緒に助けをいただきながら、取組を行っておりますけれども、今後も、先ほどの話と関連しますが、私どもだけでやろうとせず、地域の皆様方のお力をいただきながら、また、ご意見をいただきながら、一緒に取組を進めてまいりたいと考えております。</p> <p><b>【西野副社長】</b>  ICカード、キタカについては、大変便利にご利用いただいております。そしてまた、公共交通機関、かなりのところで、バスも含めて、相互利用ということで、全国に広まってきているものでありますので、私どもとしては、少しでもそのエリアを広げたいと考えております。</p> <p>ただ、広げようとする、全国に広がったシステムであるだけに、私どものところだけでも、エリアを拡大するにも、中央のシステムを改良しなければいけないということで、中央のシステム改良の費用が非常に大きくなってしまふという問題があります。</p> <p>函館に新幹線が開業した時に、函館エリアに鉄道として、入れられないかというご指摘もいただきましたが、函館エリアに入れる場合でも、試算で約10億円程度でありまして、私どもとしては、入れたい気持ちは、あるんですが、今の段階では、そういった部分がクリアできていないところであります。</p> <p>しかし、ご指摘のとおり、今、キタカエリアでは無いところでも、外国人のお客様が、増えてきているところが、たくさんありますので、一つ一つそういったところをどういった知恵やシステムの工夫をすれば出来るのかという勉強については、続けてまいりたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(2) 千歳線の増強について</b></p> <p>快速エアポートの増強の話もありましたけれども、これは鉄道収入の安定に繋がるものというふうに私は思います。どのような検討が行われているのか伺うとともに、その際の資金的な必要があれば、これはしっかりと国に支援を求めていますけれども、所見を伺います。</p>	<p><b>【西野副社長】</b></p> <p>ご指摘のとおり、快速エアポートについては、今、弊社の重要商品にまで育てておりますので、今後、これを伸ばしていくということを重点的に進めてまいりたいと考えております。</p> <p>そのために増発を行うということを、勉強をしております、そのための車両についても、既に発注をしたところでございます。</p> <p>車両のコストについては、約40億円程度でありますけれども、これらについては、これによって収益をさらに上げるという施策でありますので、私どもの努力でどうしても赤字等について、国にご支援をお願いする部分はありますけれども、これについては、この投資を収益で確保していくという観点から、国への支援のお願いではなくて、私どもの自分の経費で行っているところであります。</p> <p>ただ、今後、観光の発展という観点から外国人のお客様にもっと利用いただけるようにするというので、私どもの投資だけでは、投資効果が上がらないけど、北海道全体で見ると、外国人のお客様がおいでになって大きな効果が上がるということについては、国は相談に乗るとおっしゃって頂いておりますし、今後も、国によくご相談してまいりたいと考えております。</p>
<p><b>(3) 観光列車の運行について</b></p> <p>ノロッコ号等の観光列車の話もでしたが、こういった取組が北海道の観光振興に大きく寄与しているものと思います。</p> <p>また、多くの観光客を集客して、地域への経済的な波及効果も非常に大きいと思います。</p> <p>同じように、経営が厳しいJR四国のように、地域とともに観光列車を走らせることで、お互いに利益が出る取組に育てることはできないものかと、私は思いますけれども、地域で、JR北海道とともに観光列車を走らせたいという声も寄せられておると聞いております。車両の造成を含め、観光列車についての考えを伺います。</p>	<p><b>【西野副社長】</b></p> <p>お答え申し上げます。今、先生のおっしゃるとおり、地域の皆様と一緒に観光開発、地域振興に取り組むことは非常に重要であり、今後もさらに努力をしてまいりたいと考えております。</p> <p>当社の経営体力から、JR九州のような豪華な列車は造ることはできませんけれども、それでも今ある車両等を工夫しながら、地域の皆様方のご支援もいただいて、観光のお客様に魅力を感じていただけるものではできると考えております。</p> <p>先ほど、流氷物語の例を申しあげました。地域の皆様方のご支援によって、私どもだけではできない商品を運営させていただいております。</p> <p>最近では、つい先だって発表させていただきましたけれども、北海道を4つのエリアに分け、道央、道南、道北、道東という形で、1両ずつ、そのエリアの特徴をペインティングをすることにいたしました。</p> <p>また、内装についても、内容について改善をすることにいたしました。</p> <p>抜本的な立派な車両を造ることはできませんが、今ある車両を、そういうふうに変えてみるのか、車内の造作を少し変えてみるのか、大きなお金はか</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>四 今後の安全対策について</b></p> <p><b>(一) 老朽化施設への対応について</b></p> <p>トンネルや橋梁などの老朽化施設の対応についてお聞きしますが、安全投資額の推移は民営化直後に比べて、この5～6年は2倍～3倍以上の金額になっていると思います。計画的な設備投資や修繕対策が、これまで行われてきたとは思いません。一番の課題と言われる老朽化対策にどう取り組まれてきたのか、まず現状を伺います。</p> <p>また、今後どのように進めていくのか、現時点での見通しについて伺います。</p>	<p>からなくてもできる事はあると思っておりますので、そういったことを工夫しながら、かつ、地域のいろいろなボランティアの方は、「応援するぞ」とおっしゃっていただいておりますので、そういった方々のお力も頂きながら、観光に寄与するような施策を進めてまいりたいと考えております。</p> <p><b>【西野副社長】</b></p> <p>北海道の鉄道は、開拓期に石炭や木造を輸送するために敷設されたものが多く、敷設から100年を超えた著しく老朽化したトンネルや橋梁などの構造物がたくさん存在します。鉄道として維持するために、これらの土木構造物を安全に維持することが不可欠となっております。</p> <p>輸送密度200人以上2,000人未満の線区における土木構造物の今後20年間の大規模修繕や更新費用については、概算で167億円というふうに見ております。もちろん本来であれば、抜本的に取り替えるのが望ましいのですが、抜本的に取り替えるのは、またたくさんの費用が掛かりますので、私どもとしては、何とか計画的かつ重点的な修繕を行うことによって、乗り切っていきたいと考えております。</p> <p>確かに老朽化したトンネル等については、煉瓦でつくったトンネルで、煉瓦が崩落しかけているようなものがたくさんあります。一方、トンネル等の設置位置については、当時、明治時代等の技術力でありますので、山の上まで線路で登れるところまでクネクネ登りながら登って、一番最後のところだけ、トンネルで抜いている。そういうトンネルをメンテナンスする場合、そこに登る山道しなくて、そのメンテナンスをするためには、冬は社員が自らその山道を除雪しながらメンテナンスに行っているという状況にあります。このようなことで、しかし安全を守るために必要な使命でありますので、計画的に進めてまいりたいと考えております。</p> <p>なお、地域の皆様にそういった点について、ご理解をいただくことが必要であるというご指摘でありました。この間、老朽化した土木構造物の状況などについては、一部を写真でお示しをして参りましたけれども、ご指摘のとおり、各線区の詳しい状況を、地域の皆様にご理解いただけるのに十分であったかと言うと、そうではないというご指摘をきちんと受け止めさせていただこうと考えております。そういった状況を写真等を使いながら、ご説明申し上げること、そして、そのための維持・修繕のためにどのような方策を取っていくのかということについて、わかりやすくお示しするために努力を続けてまいりたいと考えます。</p>



質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(二) 修繕について</b></p> <p>JR北海道は高コスト体質だというふうに言われておりますけれども、主な修繕工事をグループ会社が受注しているという現状を見ると、この高コスト体質を疑わざるを得ないと感じております。</p> <p>実態として、どのように設備などの整備事業を行っているのか、伺います。</p> <p><b>五 地域協議について</b></p> <p>地域においては、今、鉄道を含む交通体系のあり方について熱心な議論が行われております。JR北海道もこれまでの反省に立って、地域と一体となって路線を維持するためのメッセージを打ち出さなければ、理解と協力を十分に得ることはできないと思います。</p> <p>地域の協力をどう得ていくのか、社長の姿勢と考えを伺います。</p>	<p><b>【西野副社長】</b></p> <p>お答え申し上げます。内容について、大きく2点あると思います。鉄道の技術専門に関わる修繕工事、鉄道技術専門に必ずしも拘らない工事、後者については、例えば、わかりやすく申し上げますと、駅舎を建てるとか、駅舎の旅客トイレをきれいにするとか、こういったものがあります。後者については、競争入札を基本として実施しているところであります。</p> <p>ご質問いただいた前者の鉄道の専門技術がいるものについて、これはグループ会社を中心として行うことによって、コストが高止まりしているのではないかと、というご指摘だと考えております。</p> <p>私どもは、それぞれの内容について、コストを全部精査をし、現在の物価本というのがありますけれども、物価本で単価等をベースに調べながら、それぞれの工事の単価を出しながら、契約をして発注をしているところであります。グループ会社の方からは、今のままだと、なかなか社員が集まらない、今のままだと、技術維持の修繕もできない、むしろ工事発注額を挙げてくれと、いう要望があるのが現状であります。</p> <p>私どもとして、グループ会社も含めた技術力維持のために、そういった働く方の場をちきんと提供していくための発注額が必要であるということと、一方、コストダウンをしながら鉄道を維持していくことと、この両面を併せて実現するために、一つ一つの単価を精査しながら、今発注を行っておりますので、引き続き、その努力を行ってまいります。</p> <p><b>【島田社長】</b></p> <p>お答えさせていただきます。人口減少がさらに進む中、地域公共交通の再構築しながら、持続可能な交通体系としていくためには、委員ご指摘のとおり、地域のご協力が欠かせません。高校生の通学輸送中心から、地域の生活路線としての日常の利用促進を増やすため、例えば、バス、タクシーとの連携や駅の賑わいづくりの取組、地域の観光情報発信と、着地型観光ルートづくり、また、経費節減のため、除雪や駅舎管理のご協力、設備の見直し、そして、可能な範囲での財政支援など、これからご相談していかなければならないことはたくさんあります。</p> <p>そのためには、我々が地域に足を運び、路線の現状、当社の現状を丁寧にご説明させていただきながら、地域公共交通再構築の方向性と、それを持続可能とするための仕組みづくりについて、地域のお声にしっかりと耳を傾けながら、地域毎に合意形成を図っていく必要があると考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>六 経営者の決意について</b></p> <p>今後、JR北海道と地域が尚一層の信頼関係を構築し、JR北海道の再生、そして、さらなる地域の活性化に向けて取り組むことが必要だと思えます。</p> <p>最後に、これらの点を全て含めて、社長の決意を伺います。</p>	<p><b>【島田社長】</b></p> <p>お答えさせていただきます。当社は北海道における重要な公共交通の一翼を担っていることの使命を忘れず、安全でより利便性の高い鉄道サービスの提供を今後も心がけながら、地域との一層の信頼関係の構築により、全道鉄道ネットワークを活用した地域活性化のお手伝いに全力で取り組んで行く所存です。</p> <p>そのためにも、安全の再生と信頼の回復を早期に成し遂げ、当面の環境変化に対応した経営基盤の再構築をしっかりと行った上で、北海道新幹線札幌開業などを起爆剤としながら、北海道を進める成長戦略に大きく貢献できる企業集団を創り上げていきたいと思えますので、今後とも、ご指導をよろしくお願いいたします。</p>