

平成28年5月31日
J R 北 海 道

平成28年5月11日に開催しました「第9回JR北海道再生推進会議」の議事概要を添付のとおり取りまとめましたのでお知らせします。

第9回 JR 北海道再生推進会議 議事概要

1. 日 時 平成 28 年 5 月 11 日（水） 13 時 34 分～15 時 05 分

2. 場 所 JR 北海道 苗穂工場 第 2 会議室

3. 出席者

(1) 議長・委員 宮原耕治議長、桶谷治委員、上浦正樹委員、國廣正委員、高橋はるみ委員、高向巖委員、向殿政男委員

(2) オブザーバー 国土交通省 武藤浩国土交通審議官、藤田耕三鉄道局長、川勝敏弘北海道運輸局長

(3) JR 北海道 須田征男会長、島田修社長、西野史尚副社長、小山俊幸常務、山口力常務、田畑正信常務、綿貫泰之総務部長、瀧本峰男総合企画本部副本部長、宮越宏幸運輸部長、木元剛経営企画部長、川戸俊美安全推進部長、戸川達雄企画室長、土島一幸駅業務部長、岩本隆市車両部長、坂本孝司工務部長、土田徳造電気部長

4. 議事概要

(1) 社長冒頭挨拶

議事開始の前に社長の島田より、「安全管理、運行管理、営業面での課題はあるが、安全の再生の取り組みと並行して3月26日に北海道新幹線が無事開業することができたことに対してお礼を申し上げる。平成27年度決算は、安全投資と修繕に関する費用はしっかり確保する方針のもと予算を執行した結果、営業損益が一昨年より57億円悪化した447億円の赤字、経常利益が22億円の赤字決算となった。新幹線が開業したが、何もしなければ今後もこの経営構造は変わらない。事業構造の見直しをスピード感を持って取り組んでいく必要がある。間もなく石勝線列車脱線火災事故から5年を迎える。この事故を含めた様々な事故・事象を受けて、安全の再生の取り組みを進めてきたが、今年度から5月27日を「安全再生の日」と定め、これまでの安全の取り組みを振り返ることとした。また、苗穂駅周辺地区の再開発により移転する社員研修センター内に、石勝線事故車両等を活用した「安全啓発館」を開設する。これらについても、安全の再生のための取り組みの一つとしてご報告する。本日は、鉄道事業の骨太の課題について、また、提言書でもご提起いただいているが、安全の再生のため投資、修繕を継続していくための事業範囲の見直しについて、意見交換をお願いしたい。」との主旨の挨拶があった。

議長により議事が開始した。

(2) 安全に関する取り組みについて

会社側から、平成 27 年度に行った安全に関する主な取り組み、鉄道事業において今後取り組まなければならない課題、安全投資と修繕に関する 5 年間の計画の進捗状況について、資料に基づいて説明した。

説明の後、委員から次のようなご意見があった。

- 嵐山トンネルにおける火災事故の原因究明と再発防止を徹底し、避難訓練を拡充するなど、安全確保により一層取り組んでいただきたい。また、安全運行に向けてマニュアル、規則などの整備と不断の見直しを行い、確実に実行していただきたい。
- 老朽車両の取替、設備の修繕など、安全確保に向けた取り組みを着実に進めていただきたい。
- 安全の取り組みはいろいろと頑張っているが、資金が不足しているので人の力に頼っている面が多い。人は必ずミスをするので、できる限りシステム化を進めていただきたい。
- 広大な本道においては主要都市が点在しており、経営資源の投入にあたっては、札幌圏や札幌－函館間などの新幹線が来るエリア以外の地域に対しても、十分に配慮をいただきたい。
- 業務の見直しに当たっては、それぞれの地域の長い歴史への配慮、住民の方々、特に社会的に弱い立場の方々の利用に不都合がでることが十分想定されるため、丁寧な説明、情報公開の徹底を改めてお願いする。

(3) 地方閑散線区に関する取り組みの方向性について

会社側から、地方閑散線区に関する取り組みの方向性について資料に基づいて説明し、委員から次のようなご意見があった。

- 国から支援策があっても、いまだ 100 年以上前の建物の更新ができておらず、駅や高架橋の耐震化も進んでいない。この現実を鑑みると、安全を維持するためには、事業範囲の選択と集中の問題に踏み込まざるを得ない。この問題から目をそらすことは、実質的に安全を軽視していることになる。
- 選択と集中の問題を語ると、必ず弱者切り捨てと言われるが、ただ止めるのではなく代替交通手段は当然確保されるべきである。

鉄道に並行して高速道路や高規格道路があるのに、ご利用が著しく少なくなった鉄道を高いコストをかけてなぜ維持しなければならないのか。JR 北海道では安全を維持することと閑散線区の維持はトレードオフであること、すなわち閑散線区の維持のために安全を維持する資金が流出することを明確に認識しなければならない。1 日 2 往復の列

車をバスで6往復にし、かつ、いろいろな場所を回れるようにした場合の費用対効果を考えるべきで、早くこういう議論に入るべきだ。

- 鉄道は文化財ではなく地域の足だ。その足は鉄道でなくてはならないのか、道路を使うことはできないのかという議論に入っていくことはJR北海道の責任だ。抵抗が大きいからではなく、安全とのトレードオフで費用を回せない現実を認識していただくべきだ。
- 情報公開が弱く、全体がわからないまま、弱者切り捨てだという議論がされている。輸送密度、営業係数は公開したが、今後5年維持するためにいくら必要なのか積極的に情報公開を行うべきだ。
- 線別収支を公開したことにより議論が進みやすくなり良かったが、経営自体がかなり厳しいことも説明すべきだ。
- 平成28年度の経営計画を読み愕然とした。資金残高が非常に少ない。キャッシュが足りなくなっていることや資産の売却等の状況を含めて情報開示すべきだ。
- 今後車両の老朽更新が必要とのことだが、鉄道で無くなれば、車両を取り替える必要が無くなる。そういったメリットも説明してはどうか。
- 鉄道事業者は純粋な民間企業とは異なる。地域住民の足を守っている以上、丁寧なやりとり、説明、情報開示をするための時間を確保していただきたい。これは社会的にも求められていることだ。地元との丁寧なプロセスを重ねていただくよう、あらためてお願いする。
- 経営安定基金は民営化時点の想定と異なっている。今後も当初想定されていた運用益の確保は難しいだろう。いかに選択と集中を進めても、自助努力だけで事業を継続できるのか疑問を感じる。どうすれば鉄道ネットワークを一定程度維持できるのか、国も含めて十分議論する必要がある。
- 過去のバス転換等の状況を見ると、民営化直後は毎年のようにバス転換を行っていたが、平成7年から20年近く何もやっていない。これには相当な経営責任がある。今の事態を招いたことについて、将来への見通しが甘かったと言わざるを得ない。
- 地域公共交通検討会議が設置された。地元の利用者の立場を十分に尊重し、丁寧な説明と協議を重ねて、バス転換に取り組んでいくしかないのではないか。