

第 10 回 JR 北海道再生推進会議 議事概要

1. 日 時 平成 28 年 10 月 24 日（月） 13 時 00 分～14 時 55 分

2. 場 所 JR 北海道 北見保線所 2 階会議室

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、高向巖委員、向殿政男委員、高橋はるみ委員代理荒川裕生北海道副知事

(2) オブザーバー 国土交通省 田端浩国土交通審議官、奥田哲也鉄道局長代理大野達鉄道局鉄道事業課長

(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、木元剛経営企画部長、川戸俊美安全推進部長、戸川達雄駅業務部長、坂本孝司工務部長

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、「台風の被害により、札幌と帯広を結ぶ幹線ルートを 4 ヶ月近く運休させるので、およそ 40 億円の減収となる見込みである。これに復旧にかかる費用 40 億円程度をあわせて、およそ 80 億円が経営に影響する。これをどのようにして乗り越えていくのかが、新たな課題となっている。

現在、安全の再生にも取り組みながら、台風被害の復旧作業を全社を挙げて全力で行っているために、持続可能な交通体系のあり方についての具体的な提言は、当面見合わせるを得ない状況となっている。

とはいえ、台風被害によって経営の逼迫度がさらに増しており、早晩この問題に着手しなければならない。状況の判断も必要だが、できるだけ速やかに次のステップに移りたい。」との趣旨の挨拶があった。

議長により議事が開始した。

(2) 持続可能な交通体系のあり方について

会社側から、持続可能な交通体系のあり方について説明し、委員から次のようなご意見があった。

○ JR 北海道再生推進会議の「提言書」を受け、持続的な交通体系の実現へ向けて動き始めたが、すでにその前の 20 年を無駄にしている。台風被害に乗じて物事を進めるといふ印象を避けたいのは理解するが、単独では維持することが困難な線区を可及的速やかに公表すべきだ。

○ 台風被害もあり JR 北海道はますます後がなくなっている。公表が遅れると地元へ丁寧な説明する時間が少なくなる。

- 今後想定される経常赤字を線区の休廃止だけで解決しようとするとう影響が大きすぎる。資金繰りの問題については、国に支援を求めていくことが必要であり、JR北海道もさらなる自助努力を行うべきである。
- 単に路線を廃止するかどうかという問題ではない。大切なのは、「国が」ではなく地域として新しい交通体系をいかにして作っていくかということだ。
- JR北海道は、事業範囲の見直しに向け、地元への説明など不退転の決意で臨むべきだ。
- 利用の少ない無人駅の見直しについても、線区の問題と併せてさらなるスピード感をもって進めていかなければ、事業が立ちゆかなくなる。
- 単年度で線区別に営業損失が出ているということだけではなく、もっと大きな問題は、その線区に今後さらに設備投資が必要だということだ。

(3) 「JR北海道再生のための提言書」を受けた実行計画の進捗状況について

会社側から、「JR北海道再生のための提言書」を受けた実行計画の進捗状況について説明し、委員から次のようなご意見があった。

- 企業の安全は、お客様の安全、従業員の安全、経営の安全の三つがある。お客様の安全は大事だが、従業員の安全も非常に大事だ。従業員の安全確保に向けて頑張って取り組んでいただきたい。
- 小さな労災まで多く報告されるようになってきたのは良いことだが、あまり細かいことにとらわれて大きな事故・労災に結びつく兆候を見逃すことは良くない。
- 冬期間トンネル内に発生するつららを落とす作業や、線路内に盛り上がって発生する氷を取り除く作業は、長年手作業で行っており、現場が苦勞している。技術開発で解消すべきだ。
- 鉄道の土木構造物には鉄道省以来の古い設備があり道路の方が新しい。道路で使われている技術を積極的に取り入れ進めていかなければならない。