

## 第12回 JR 北海道再生推進会議 議事概要

1. 日 時 平成29年10月23日(月) 10時40分～12時50分
2. 場 所 JR北海道 社員研修センター
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山谷吉宏北海道副知事
  - (2) オブザーバー 国土交通省 藤井直樹鉄道局長、石崎仁志北海道運輸局長
  - (3) JR北海道 須田征男会長、島田修社長、西野史尚副社長、小山俊幸専務、瀧本峰男総合企画本部副本部長、木元剛経営企画部長、戸川達雄地域交通改革部長、川戸俊美安全推進部長、宮越宏幸運輸部長、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、「前回の会議でもいろいろな課題を委員の皆様からいただいたが、今回もさらに安全基盤の再生、継続のために必要な事柄について、ご助言やご指導、またご批判をいただきたい。」との趣旨の挨拶があった。

議長により議事が開始した。

#### (2) 当社単独では維持することが困難な線区における取り組みについて

会社側から、当社単独では維持することが困難な線区における取り組みについて説明し、委員から次のようなご意見があった。

- 「JR北海道再生のための提言書」では、大量高速輸送を前提とする鉄道が社会の変化を踏まえ、今の時代に合致しているのか、現実を踏まえ検討するよう強く打ち出したつもりだ。  
地域の皆さんのために本当に良い地域の交通体系とすることが大事である。国、道、JRの役割と責任を明確にし、路線の廃止か存続かの二択ではなく、鉄道のみならず路線バスなどあらゆる交通手段を組み合わせた総合交通体系の大きな枠組みを固めた上で個別の議論に入るべきである。
- 住民の皆さんと知恵を絞り、地域内の移動、他地域との移動において、これほど良いサービスはないという街をつくるぐらいのプランニングをしていただきたい。
- 現在は、経費節減や利用促進など全ての路線の維持を前提に議論が進んでいるように見える。より良い新たな総合交通体系をつくるためには残す部分も止める部分も出てきて当然であり、全て残すことを前提に議論が進んでいるのはおかしいことである。

- JR北海道として、バス路線への転換という選択肢を出せていないように、現在枠組みを示していないこと自体が問題である。まず、大きな枠組みとしての総合交通体系を打ち出し、ギアチェンジし現在の枠組みを変えていくことを絶対やっつけていかなければならない。
- 今のやり方で進めていては時間が相当かかる。議論が進んでいるところから先行して新たな交通体系へ移行していくべきだ。話が進まなければ、その間赤字を垂れ流すことになる。JR北海道は民間企業として、出来ることと出来ないことをはっきりさせなければ、国に支援を求めて路線を維持すべきだなどという議論に終始し、そうしているうちに会社が潰れてしまうのではないか。
- 「JR北海道再生のための提言書」を提出し二年が経つが、コスト削減に繋がったのは留萌・増毛間のみで夕張支線は再来年になる。我々は資金繰りを心配している。
- 現在の鉄道路線について、JR北海道としてもどのようにしていきたいのか強い意志を示すべきだ。JR北海道としての明確な意図が見えないことが問題であり、「ご相談」ではなく、自らの責任で提案する、説明することが大切である。
- この問題の本質を考えると、これはJR北海道の問題ではなく行政の問題である。今の北海道で起きている人口減少や高齢化という状況の中で「将来に向けた交通体系」のビジョンを示すのは市町村、北海道、国の役目だが、それが行われていない。
- この問題をどのような方向へ引っ張っていくのか北海道がリーダーシップをとって示していただきたい。道内には国に資金を求める意見が強いが、国にも限界がある。北海道がどのようにリーダーシップをとるかが一番重要だ。
- 知事は記者会見でこの問題について積極的に関与していくことを表明されている。バス転換するにせよ上下分離するにせよ市町村を説得しなければならず、知事が積極的に関与し地元のために働いてもらうことが重要である。
- 北海道として今年度中に公共交通体系の新たなあり方を示す指針を取りまとめる予定で作業を進めている。  
自治体はJR北海道に対し非常に強い不信感を抱いており協議の支障になっている。これは、JR北海道が地元にものみ負担を求めて国に対する支援を求めていること、利便性の低いダイヤ設定、運行本数の削減、駅売店の閉店などサービスレベルを低下させていること、JR北海道グループ全体の保有資産の現状及びそれらを今後の持続的な経営構造実現に向けどのように経営再建に生かそうとしているのかを示していないこと、自助努力としての営業努力をアピールしていないことが原因である。  
2030年の北海道新幹線札幌開業に向けて、JR北海道は北海道の交通の機軸の将来像をどのようにしたいのかを示すべきであり、それに対して国の支援を求めるべきである。
- JR北海道は自治体に対してはあらゆる情報を開示しているが、それが市民レベルにまで開示されていない。市民にも開示すべきである。

- 石炭を運ぶための路線であったが現在はその使命を終えているような路線は、地域住民がより便利になるよう、鉄道に固執せず、より良い交通体系を検討すべきである。
- 乗客が非常に少なく今後も減少が見込まれる路線であっても、国防上の理由から存続させるべき路線もある。これらは地域が必要としているかどうかということとは次元が異なり、北海道として知事が国に下を持つよう求めるべきである。

これらの意見に対して、会社から次のような考えを述べた。

- 本来将来の北海道の各地域における交通モードをどのようにしていくのかという議論を先にすべきであったが、まずは話し合いのテーブルに着いていただくことを優先させて進めてきた。  
地域に必要な交通モードの議論に入る際は、北海道にも積極的に関与していただき、北海道全体の交通モードについて具体的な議論をさせていただければと思っている。
- 現在の鉄道をそのままの形で運営し JR 北海道に国の支援を入れて維持することは、決して地域にとって持続的でより良い交通体系にはならず、JR と地域の皆様で共に役割を分担し、より良い線区をつくり上げていきたいと申し上げてきており、少しずつ地域の理解も広がってきている。
- JR 北海道グループとしての経営状況及び当社の営業努力等について、今後、自治体の皆様だけでなく道民の皆様にも積極的な情報開示に努めていく。

### (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。

- 安全投資を行い仕組みもできつつあるが、安全のため一番大事なのは人間であり、現場社員一人ひとりの意識である。鉄道を守るプロ意識や誇りを持たせ、やる気を高め、一生懸命働いてもらうことが安全に繋がる。
- この安全問題は社員のプライドや将来への夢と全く一致しているものであり、そのためにも、給料を半分にすべきだなどと言う意見には事実を説明していかなければならない。また、将来の会社のビジョンをしっかりと示すことが大事であり、最初の議題で議論になった北海道の総合交通体系の中で JR 北海道がどのような役割を果たしていくのかが見える形にすることがまさに必要である。
- 安全で一番大事なのは JR 北海道のファミリー感だ。経営トップはよく現場と話をしながら、グループ会社も含め誇りを持って鉄道を維持していくんだというファミリー感を根付かせていただきたい。