

## J R北海道の事業範囲見直しに係る関係者会議（第5回）議事録

日時：平成30年12月24日(月)14:00~14:50

場所：知事会議室

（黒田交通企画監）

それでは定刻になりましたので、ただいまからJ R北海道の事業範囲の見直しに係る第5回目の関係者会議を開催させていただきます。開催にあたり、高橋知事からご挨拶申し上げます。

（高橋知事）

本日は、年末の3連休の最後の日、それもクリスマスの日に、このような形でご出席を賜り、第5回目の関係者会議に出席いただきましたこと、心から感謝申し上げます。

実は私、J Rの島田社長さんと一緒に、旭川から復興クリスマストレインの出発式と、列車に乗りまして、被災地の子供が作ってくれた折り鶴とクッキーをインバウンドで来られたフィリピン人・中国人の方などに配ってまいりました。

前回会議の10月20日においては、国の鉄道局長さんから、改めて、地域と公共交通のあり方に関する考え方をご説明いただいたほか、J R北海道さんからは、収支見通しを説明いただき、議論を行ったところでありますが、当日の会議の場や、その後の道議会での議論、地域からのご意見においても、地域がJ Rに支援を行うことについて、その根拠に関する疑問や地方財政措置の必要性、J R北海道の経営再生の見通しなどに関する厳しい指摘が出されたところでございます。

一方で、9月6日の震災の影響などによりまして、J R北海道の経営は極めて厳しい状況に至ったところでございまして、このままでは地方路線における安定的な鉄道運行にも深刻な影響を及ぼす恐れがあると認識するものであります。

そうした中、本日は、この会議におきましては、これまでの議論の論点を整理させていただき、国やJ Rから追加でご説明等をいただき、意見交換を行うとともに、先般の道議会において私から表明させていただいた維持困難線区における定時性や利便性、快適性の向上などの利用促進に資する、緊急的かつ臨時的な支援についての考え方や、維持困難線区を持続的に維持していくための仕組み等について、検討の場を設置することなどを後に私からご提案申し上げたいと思います。そして、そのことについてご意見を頂戴しながら、議論を深めていきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

（黒田交通企画監）

それでは早速議事に入りさせていただきます。最初にお手元に配布している資料1、「J R北海道に対する地域支援に係る6つの論点」について、簡単にご説明いたします。

この資料については、これまで4回にわたり開催した関係者会議のご発言や、7月27日に国が発表したJ R北海道の経営再生に関する考え方、道議会のご議論などを踏まえ、6つの論点として整理したものです。

上段の国の支援の考え方に関しましては、5点ございます。J R北海道に対する地域からの支援の根拠、負担規模・割合について、本道の地域特性を踏まえた支援制度が必要との意見。

また、対象経費については、平成33年度の法改正までの2年間における維持困難線区における利用促進に資する緊急的かつ臨時的な支援が必要だという点。あるいは地域の実情にあった地方財政措置のあり方などについて、更に議論する必要がある。また、法改正については平成32年度まで

は国の責任で支援を行い、法改正に向けて十分議論するというものです。

次に下段については、ＪＲ北海道の収支見通しに関してでございます。まず、北海道新幹線札幌開業を契機として、経営自立を裏付ける見通しが明らかでなく、２０３１年度までの見通しを示すことが必要といったご意見。あるいは、グループ全体のコスト改革、意識改革など道民の理解が得られるよう、更に取り組が必要といったことでもあります。

それではただいまご説明した、これらの論点について、まずは、蒲生鉄道局長から国の考え方について改めて、ご発言をお願いいたします。

（蒲生鉄道局長）

国土交通省鉄道局長の蒲生でございます。ただいまご説明のあった論点に対する国の考え方について、前回１０月２０日の関係者会議において、私から話をさせていただきましたが、その後に開催された道議会における質疑などで、数多く取り上げられていることもあって、改めてご説明いたします。

まず、ＪＲ北海道に対して、地域が支援する法的根拠がないというご意見については、公共交通を取り巻く社会環境や公共交通に求められているニーズは地域ごとに千差万別であります。このため、地域にとって最適な公共交通のあり方については、そうした需要やニーズを最も分かっている地域の関係者が中心となって考え、具体的な行動することが必要であり、この考え方は、地域公共交通活性化再生法や同法に基づく基本方針で明らかになっております。

参考までに申し上げます、同法では、市町村は主体的に地域公共交通の活性化及び、再生に取り組むよう努めなければならない。都道府県は、必要があると認める時は、市町村と密接に連携を図りつつ、地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならないと規定されているところです。

こうした考え方にに基づき、輸送人員が減少し、鉄道の特性が発揮しづらい鉄道路線の存続を図るために、自治体が一定の支援を行っている事例は全国に見られます。

次に、道内自治体が負担可能な支援規模が明らかでないという意見や、地域の実情を踏まえた地方財政措置のあり方など、更に議論すべきとの意見については、地域に支援いただく額に関しては、国とＪＲ北海道において、支援額の考え方など、地域の皆様が支援を検討するにあたって必要な情報を提供してきており、また、これからも提供していきたいと考えております。こうした情報を参考に、地域の皆様で協議の上、決めていただくべきものであると考えております。

また、地財措置に関しては、本年７月２７日に公表した「ＪＲ北海道の経営改善について」に基づき、道内自治体の厳しい財政状況を踏まえ、地方財政措置の要求を行うとともに、並行して北海道庁と調整を行ってきたところであります。

しかしながら、具体的なスキームについて調整が整わなかったため、北海道庁と協議の上、平成３１年度は地財措置の要求は取り下げました。なお、北海道庁からは、平成３１年度及び３２年度においては、利用促進に資する緊急的かつ臨時的な経費に対し、地域独自の支援を行うとの意向が示されているところであります。今後、支援の具体的な内容については、話を伺ってまいりたいと考えております。

また、平成３２年度の地域による支援に関しては、以上、申し上げた考え方を踏まえ、今後、国土交通省と北海道庁の間で改めて協議してまいります。

最後に、法律の改正に向けて十分に議論すべきといった意見については、鉄道運輸機構の特例業務勘定を活用したＪＲ北海道に対する支援は、国鉄清算事業団債務等処理法の規定に基づき、支援の期限が平成３２年度までとなっております。そのため、平成３３年度以降も国による支援を継続するためには、期限を延長する法律改正が必要となってまいります。

改めて申し上げるまでもありませんが、法律改正には国がJR北海道に対して支援を継続することについて、国会すなわち、国民全体の理解を得る必要がございます。

このためにも来年度からの2年間でJR北海道と地域の方々が一緒になって、しっかりとした取り組みを行い、目に見える成果を上げることが重要であると考えます。

年明け4月からは、第1期集中改革期間がスタートします。現在、JR北海道が中心となって利用促進やコスト削減などに取り組むことをまとめた事業計画、いわゆるアクションプランの策定を進めているところでありますが、地域の関係者の皆様にもしっかりと協議に参画いただいているものと承知しております。こうした環境を持続しながら、JR北海道と地域の関係する皆様が一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組んでいただきたいと考えております。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。ただ今、蒲生局長からご説明のありました国の考え方について、知事、市長会長、町村会長から、それぞれご発言をお願いします。まずは高橋知事から。

(高橋知事)

それでは、私からであります。まず、冒頭に地域支援の根拠について、局長から改めてのご説明をいただきました。先般の道議会におきましても、ここにある論点に議論が相当集中したという経緯がございます。道議会議員からは、国の強い監督下にあるJR北海道の経営問題の解決のために地域に負担を求めることに強い抵抗感が示されたところでもあります。

また、様々な議論があろうかと思いますが、先ほど局長が言及された地域交通へのサポートというのは、三セクなどが中心だと思うところでありまして、道議会ではこういう議論があった。更には、JRという国策会社に対する地方の関与のあり方を、まず議論すべきといった指摘、そもそも論のような話であります。こう言ったところもあったところがございます。

本日、改めてご説明をいただいたところではありますが、残念ながら、全て地域として理解したとは言えないという感じも持ちました。多分、道議会や市町村の皆様方も同じ思いであると思う次第であります。

JR北海道のいわゆる黄線区の年間の営業損失が120億円にも及ぶ中、7月の国の発表において、国と地域が同水準で支援することを求められたところがございますが、道内自治体の厳しい財政状況では、現行制度のもとで支援を行うことは現実的ではなく、広大な本道において鉄道が果たす役割など本道の実情を踏まえた制度構築が必要ではないかとのように思う次第であります。

2年後の法改正を視野に入れつつ、引き続き、国と地域の役割分担や地域の負担額、地財措置のあり方などの課題について、さらに議論を深めていかなければならないと思う次第であります。

我々、地域といたしましては、さらに議論を深めていく中で、国などのご協力をいただきながら、道内における持続的な鉄道網の構築に向けた仕組み等に関する検討を進めていきたいと考えております。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。次に、市長会の菊谷会長からご発言をお願いします。

(道市長会 菊谷会長)

まずは、JR北海道の経営問題については、地域交通の問題に限定して捉えられていることに、非常に違和感を感じています。さっき蒲生局長から、地域公共交通活性化法とか再生法の話がありましたけども、過疎地域が抱えている課題、人口減少はもちろんであります。数字ではよく理解され

ているとは思いますが、現実の場面ではなかなか理解してもらっていないのではかなという感じはします。と申しますのは、我々も身を削る改革をやって、職員数をほぼ1/3を減らしたりしております。そうした中、国から色々な計画の話がございます。先般は自殺予防の計画を作れとか、いくつあるのか調べてみたら58ありました。伊達市でやってる計画では、更に国土強靱化計画だとか。ということは、確かに国土交通省鉄道局ではよく理解されているかもしれないけど、我々のレベルまで来て、本当にそういうことがやれるのか、という問題があります。これは違和感でございます。

それから財政の話も出ました。私も調べてみたんですが、総務省がおっしゃるように、一般財源の総額は確かに確保されている。国も大変努力していただいております、偏在を是正するという方向には動いていただいております。しかし残念ながら、我々過疎地域では、必ずしもそういう状況ではない。トータルでは確かにその通りなんです。こういった財政問題も含めて、なかなか難しいと思うことがあります。

それからバス転換の話です。これまでも我々も一部バス転換をやった経験がありますが、今回、該当する地域がバス転換という話が出て、本当に確保できるのか、それが最適な公共交通なのか、ということが一方で疑問としてございますので、活性化再生法なりで、確かに良いことは言っているが、現実には落とし込んでいないという問題がありますので、そこら辺、きちんと時間をいただいて、地方が納得できるような議論をしていただければと思います。

また、広大な地域というのは、私どもは大滝村と合併したが、277平方キロで1000人しか住んでいない。ところが、目に見えない災害、数千万や数百万、さすがに広だけあって、色々あって、これには国から補助金はもらえません。自腹でやるというのは、毎年でございます。こういう負担を地域が抱えている状態で、本当に地方負担を求められるのかということのを是非ご理解をいただければとこのように思います。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。次に、町村会の棚野会長から。

(道町村会 棚野会長)

先ほど知事や菊谷会長からも言及がありましたが、本道の鉄道の現状を今日までの歴史的経過も含めて考えた時に、我々は「地域交通の問題」として認識しておらず、国の考え方に関する説明は、まだ不十分。JR北海道に対する支援について、地域の理解が得られるよう、引き続き、議論を尽くしていくことが必要です。

現状では、地域が負担することは困難です。法改正に向けて十分に議論を尽くしながら、2年間は国が責任を持って支援すべき。

JR問題が明らかになって以来、JR北海道と地域は不信感を拭いきれず対立してきた経過があります。この構造を真に解消しなければ、地域がJRに対して支援し、一体となって鉄道網の維持に向けて頑張っていくことはできません。この2年間はその信頼関係を築く上でも、大切な試行期間です。

JR北海道との信頼関係を確立した上で、この2年間、地域は、それぞれの特色を活かした観光施策と連携させながら、利用促進の取組をしっかりと進める覚悟です。3年後に向けてそういう思いで、一生懸命努力できるような方向付けをこれからしたいと思います。

(黒田交通企画監)

続きまして、先ほどの論点に関し、JR北海道の島田社長からお考えをお願いします。

(JR北海道 島田社長)

まず私どもとしては、人口減少と高速道路網整備が今後も一層進む中、まちづくりの観点から、最適な交通モードは何か、まちづくりと一体となった交通計画をどう作るかについてのご指導を、今後とも是非お願いしたいと思います。

加えて、鉄道運行には莫大なコストが必要なことにもご理解をいただいたうえで、国・地域も含めて支えていく仕組みづくりのご協力もお願いしているところです。

経営改善の見通しについては、前回「5年間の収支見通し」の中で考え方を説明させていただきました。当社グループをあげての徹底した4つの経営努力を行った上で、当社だけでは解決できない3つの経営課題を関係者のご理解をいただいて解決をし、北海道新幹線札幌開業後の経営自立を目指してまいります。

しかしながら、青函トンネルの維持管理費負担問題、貨物共用走行問題に加え、維持困難線区を地域と一緒に支えていく仕組み作りをどうするのか、そして経営改善が進むまで国の支援がどうなるのかなど、不確定要素が多い中、現状、明確な収支計画としてはお示しできないことについて、ご理解をいただきたいと思います。

まずは監督命令で命じられた徹底した経営努力による経営改善を行って、平成43年度の経営自立が見通せる目に見える成果があげられるよう、2年間の第一期集中改革期間の経営改善に取り組んでまいります。

また、地域との信頼関係を築き上げる期間としても、これまで以上に地域への一層丁寧な説明と情報開示、さらには地域の特色を活かした観光列車など、地域と一緒に取組に尽力してまいりますので、より一層のご支援をお願い申し上げます。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。ここからは、ただ今の島田社長のご発言について、地域の考え方についてご発言をいただきたいと思います。最初に高橋知事お願いします。

(高橋知事)

JR北海道の厳しい状況は理解をいたしていると思います。私自身。ただ一方で地域の支援を求められるのであれば、2031年度、すなわち北海道新幹線の札幌延伸の1年後における経営自立に向け、新幹線を含む収支計画などの全体像を地域に丁寧に説明をしていただき、理解を得ていく必要があるのではないかと考える次第であります。

経営努力のうち、収支確保の取組については、いずれも地域との連携が不可欠であります。早急に地域と相談することが必要だと考えます。

経営再生に向けては、北海道・地域に根ざす鉄道会社として、地域と向き合い、地域とともに発展するという基本姿勢の確立が不可欠だと思う次第であります。社長とお話していると社長の強い意志は感じるのですが、是非それを御社の幹部職員の方にも徹底をしていただいて、全て社長が地域の方と向き合えるわけではないので、是非その点をよろしくお願いを申し上げたいと思います。

改めて申し上げますが、JRの経営再生と持続的な鉄道網の確立に向けて、長期間にわたり議論をしてまいりましたが、まずは、JRがしっかりと地域に向き合い信頼関係を築いていく、その上で、御社として、収支改善に向けた取組を地域の皆様と一体となって展開していく必要があるとこのように改めて申し上げる次第であります。このことは是非忘れないいただければとこのように思います。

地域に全てを委ねるのではなく、地域との信頼を揺るがないものとして、自ら課題の解決に取り

組む姿勢が、いままさに求められているとこのように思います。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。次に菊谷会長お願いいたします。

(道市長会 菊谷会長)

今、島田社長から地域の話が随分出ましたが、私どもとしては前向きに捉えていきたいと思っております。

特にヘルシーウォーキングをやっていただきまして、我々がどうやって協力できるかというのは、今までは本社から来られてという感じだったのですけれども、むしろ地元の駅長さんがいらっしゃるの、そういった方と我々も、もうちょっと向き合って地域の良い資源とか出して、人もどんどん減っていきますので、それだけの人材も無理して地方に回さなくても、今いる人でなんとか出来ないのかなと感じています。

先般、コープさっぽろの地区本部の本部長が来られていて、どんなことをやっているのかといったら、その地区の中で消費者とか会員の方々を生産地、同じ室蘭圏という中で誰がどう作っているのかというバスツアーをやるそうです。逆に先般私どもも北海道遺産になったので、そういうツアーを我々で作るとか、そこにただJRに乗ってもらうというだけで、そこにJRがいちいち手を出していたら大変なので、そういうアイデアをもっと地域に求めていってほしいなという感じがします。それでこそ地域と一体となれるので、そういう面では、先ほど棚野会長がおっしゃったようにこの2年間、沿線に限らず北海道全体で頑張っていかなければという感じがしています。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。次に棚野会長お願いします。

(道町村会 棚野会長)

JR北海道では、各線ごとの事業計画の検討を地域と進めていますが、その前提ともいえる「中期経営計画」や「長期経営ビジョン」についても、地域の意見を取り入れながら策定作業を進めるべきです。

JR北海道は何よりも、地域に寄り添い、地域の理解を得ながら取り組むことが大事です。その上で、各地域の特色を活かした利用促進の取組については、JR自らも提案し、我々と一緒に進めていく姿勢が重要と考えます。

(黒田交通企画監)

高橋知事、菊谷会長、棚野会長からそれぞれご発言をいただきました。島田社長から改めて一言お願いいたします。

(JR北海道 島田社長)

貴重なご意見、そして、応援をするメッセージだと受け止めさせていただきますが、大変ありがとうございます。

いずれにしてもまずは、第一期集中改革期間における徹底した経営努力により、目に見える成果をあげることで、国民的理解が広がり法律改正が実現できるよう、全力をあげてまいると、これが第一になんともいっても必要なことだと考えているところです。

監督命令で命じられた経営改善を実現する3つの赤字解消のための具体的処方箋につきまして

は、5年間の中期経営計画、平成43年度を目標年度とした長期経営ビジョンの中で、これまで地域や道議会の中で伺ってきたご意見も十分に踏まえながら、現在、具体策を策定中です。ご説明ができるようになりましたら、丁寧に説明をさせていただきたいと思えます。

他方、今も触れていただきましたが、青函トンネルの維持管理費負担問題や、新幹線の高速走行実現のための貨物共用走行問題の解決は、我々だけでは解決できない当社の経営再生に必須の重要課題であり、また、これを道東地区を含めて地域の方々と協議をして決められる問題でももちろんございませぬ。この点についても、広くご理解をいただきながら早期に結論を出していただきたいと考えているところです。

また、持続可能な地域公共交通の再構築のためには、まちづくりと一体となった仕組み作りが必須です。この点についてもご理解をいただけるよう全力をあげてまいります。

菊谷会長からヘルシーウォーキングについての貴重なご提言も頂戴をしているところでございます。私どもも現地の駅長も含めまして、地域に室蘭地区駅というのもありますので、室蘭地区駅を含めまして、いろいろご指導いただきながら、毎年少しずつより良いものにしていき地域にたくさんの方々がお越しいただけるように私どもとしても全力を挙げてまいりたいと思えます。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。ご意見に関しましては他よろしいでしょうか。それではこれまでの議論を踏まえまして、JR北海道に対する地域支援について、道から提案させていただきたいと思えます。高橋知事よろしくお願ひいたします。

(高橋知事)

それでは私から提案させていただきます。

ただいま、島田社長から、改めてご説明をいただいたところではありますが、地域がJRに支援を行うためには、JR自らが懸命に努力する姿を地域に見せ、地域の理解を得ることが不可欠だと思ふ次第であります。JRは地域に対する丁寧な説明や情報提供を行い、地域とともに利用促進などの取組を進めることが必要であります。

ただいま社長からもお話がございましたが、大変経営が9月の地震もあって、さらに厳しい状況に置かれていること、それから国の予算編成は閣議決定まで至られたところではありますが、私どもの来年度の予算編成の時期なども迫ってきているところでございまして、地域といたしましても、平成31～32年度において緊急かつ臨時的な支援が必要と考えるところでございまして、このことを先般の道議会で私から表明をさせていただいたところでもあります。

様々な議論があるかと思えます。そういった中で年末を迎えるこの時期に支援を表明したところではございますが、これは道として苦渋の決断でありました。改めてJR自らの徹底した経営努力を求めるものであります。そういった中でいま配付申し上げた資料ではありますが、ちょっと読み上げさせていただきます。

JR北海道の事業範囲の見直しに係る関係者会議は、国と地域が行う維持困難線区における支援の方向性について、次のとおり確認する。

- 1、国と地域は、JR北海道に対する地域としての支援に関し、道民理解が得られるよう、引き続き、課題について議論を継続する。
- 2、地域は、維持困難線区を持続的に維持していくための仕組み等について検討を行う場を設置し、国などの協力を得ながら、平成33年の法改正も視野に、検討・協議を行う。

3、国は、JR北海道及び地域の関係者の取組の着実な進展を前提として、平成33年度以降の国の支援を継続するため、所要の法律案を国会に提出することを検討する。

4、地域は、JR北海道の極めて厳しい経営状況を踏まえ、平成31年度及び32年度において、維持困難線区における定時性や利便性、快適性の向上などの利用促進に資する緊急的かつ臨時的な支援を行うべく、速やかに協議を行う。

以上であります。

道といたしましては、地財措置が整っていない中、厳しい財政状況に置かれている地域、地域というのは我々道と沿線の市町村を含めての考え方ではありますが、私達が現実的に負担可能な規模でなければならぬと思う次第でありまして、支援額あるいは支援対象経費などについて、引き続き、皆様方と協議してまいりたいと考えます。

(黒田交通企画監)

ただいまの高橋知事からの提案について、順次ご意見をいただきたいと思えます。

(道市長会 菊谷会長)

今、知事から暫定的措置として、緊急的・臨時的な支援について、今後協議していくというご発言がありましたけれども、私どもとしてはやむを得ないものである、このように感じております。しかし、関係する市町村に丁寧な説明は併せて行っていただきたいと、このように思います。

また、支援対象や規模について、JRの経営状況を熟知している国が、あるいはJR北海道のいずれかから地域に示して、議論していくプロセスが必要ではないかと思えます。赤字補填ではなく、利用促進という側面を出来れば示していただきたいと思えます。

また、検討の場として、これとは別だと思えますけれども、関係する市町村を議論に加えて、現実的な議論をしていただくことが重要ではないかと、このように思いますのでよろしくお願い申し上げます。

(道町村会 棚野会長)

国においては、これまでJR北海道を指導してきたにも関わらず、現在の経営状況に陥っていることも踏まえ、JRに対する400億円台の支援については、しっかりと行っていただきたい。

持続的な鉄道網を維持していくためには、地域も自ら積極的に検討していくべきであり、法改正も視野に入れた検討の場については、お互い協力しながらやっていかなければなりません。

現実の負担の問題ですが、私は法改正までの2年間は、地域に負担を求めず、国の責任で支援すべきという主張をしてきた。その思いは変わらないが、ただ今、知事から提案があった、「緊急的かつ臨時的な支援を行うべく、速やかに協議を行う」ことについては、将来的な鉄道網の維持に向け、赤字補填ではなく、利用促進も含めた前向きな観点から、市町村と十分協議を行った上で、進めていただきたい。

(蒲生鉄道局長)

ただいま、高橋知事よりJR北海道の極めて厳しい経営状況等を踏まえて、緊急的かつ臨時的なものとして地域が一定の支援を行うという方針をお示しいただきましたところですが、こうしたお考えにつきましては国としても理解いたすところでございます。ありがとうございます。



JRに対する地域からのご支援を巡っては、地域の皆様から様々なご意見が出されており、これらについては国としてもしっかりと受け止め、地域の皆様のご理解を得るべく、国としても、引き続き、地域、JRとともに議論をしてみたいと考えているところでございます。

国におきましては、本年7月27日に公表しましたとおり、JR北海道に対しまして、平成31年度及び32年度の2年間で400億円台の支援を行う方針には変わりはありません。また、道庁が中心となり、地域が維持困難線区を持続的に維持していくための仕組み等につきまして、検討を行う場を設置することとありますが、国としてもしっかりと協力してみたいと考えているところでございます。

(JR北海道 島田社長)

ただいま、本日の関係者会議において、厳しいご意見を頂戴いたしました。先ほど知事から、維持困難線区を持続的に維持する仕組みの検討を行う場の設置と、地域からの緊急的かつ臨時的な支援について速やかな協議のご提案があったことに対しまして、深く感謝を申し上げます。

地域の問題でもあり、JRだけでは問題を解決できないとのご英断であるというふうに考えているところであります。

いただいたご支援を有効に活用していくためにも、当社が徹底した経営努力を行って目に見える成果をあげるとともに、より一層地域の声に耳を傾け、地域の皆様と一体となって利用促進や経費節減などに取り組み、地域の皆様との信頼関係をしっかりと構築できるよう全力をあげてまいりますので、よろしくお願いいたします。

(JR貨物 真貝社長)

2点、JR貨物からコメントさせていただきます。

1点目は、これまでの協議の場でも申し上げてきたところでありますけれども、JR貨物の基本姿勢についてであります。JR貨物は今後とも、鉄道で全国を結ぶネットワークを活かしまして、地域の暮らしと経済の発展に力を注いでまいります。

北海道におかれましては、本州・北海道間を唯一、道内各線区と全国を一本のレールで繋ぐ鉄道貨物輸送のルートがあるからこそ、広い道内各地から発送される農産品の出荷や、全国各地から北海道に運ばれる暮らしや消費を支える生活関連物資を鉄道コンテナでお届けしていることと、貨物駅に隣接しました倉庫と鉄道を結びつけることで、物流に更なる付加価値を加えるサービスをお客様と連携しまして展開しているところであります。

まさに、ネットワークとして暮らしと経済を支える役割を担っております。この役割は今後も変わることなく皆様との連携のもと企業としても継続して努力して参る所存でございます。

2点目は、22日にキックオフを迎えました「北海道鉄道活性化協議会」のこととありますが、JR貨物も参加させていただきました。

北海道の鉄道網が本州と結ぶルートと一体となって、全国ネットワークの重要な位置を占めておりまして、国全体で問題となっておりますトラックドライバー不足や労働力不足に対応いたしまして、鉄道による効率性の高い物流を様々な角度から提言をさせていただき、本協議会の目指す、北海道の鉄道の活性化と持続的な鉄道網の確立に繋げることができればと考えております。以上、今後ともJR貨物は物流を基軸に、暮らしや経済を支えるべく尽力してまいりますので、引き続きどうかよろしくお願い申し上げます。

(黒田交通企画監)

ありがとうございます。それぞれご意見いただきましたが、地域支援の方向性につきまして、ただ

いまの知事の提案に同意をいただけますでしょうか。

<関係者同意>

ありがとうございます。地域の支援の実施に向けて引き続き協議していきたいと考えてございますので、ご協力の程よろしく申し上げます。

その他、何かございますでしょうか。よろしければ最後に、知事から本日の会議についてまとめとしてご発言をお願いいたします。

(高橋知事)

ありがとうございます。これまで今日含め5回に渡り、このメンバーで協議を続けてまいったところでございます。東京からわざわざお越しいただく鉄道局長さんをはじめ、出席を賜りました全ての方に心から感謝を申し上げるとともに、真摯なご議論をいただきましたことに本当にありがたく思っているところでございます。

この間、7月に国の支援の考え方が示されました。そして、10月のこの会議では、JRから収支見通しが示され、そういったことも含めていろいろな議論を続けてきたところであります。

地域がJRに支援を行うことについては、道議会や地域・市町村から、国の強い監督下にあるJRに対し地域が支援する根拠などに関する多くの疑問、あるいは地財措置の必要性、JRの経営再生の見通しなどに関する強い指摘も出されてきたところであります。

こうした議論は引き続き展開をしていかななくてはならないと思うところでありますが、そうした中、JRさんの経営は9月の地震の影響もございまして、極めて厳しい状況に陥られた。これは、7月の国の発表以降、大きな環境変化であると思う次第であります。そういった中で、道といたしましては、国の支援の根拠となる債務等処理法の改正までの来年度、再来年度の2年間については、維持困難線区における定時性、利便性、快適性の向上などの利用促進に資する緊急的かつ臨時的な経費に対し、地域として可能な範囲の支援を行う必要があるとの考えを、道議会で提案をし、そして今もご提案をさせて頂き、そして、皆様のご理解を頂いたと認識をしているところであります。

来年度の予算、我々道庁の中でも議論をしておりますし、市役所、役場でも議論が進んでいるところだと思います。あまり時間もございませぬ。それぞれしっかりご議論頂ければというふうに思う次第であります。これから皆様方、地域の皆様方と詰めの協議を行ってまいりたいと思う次第であります。引き続き、ご協力を頂ければと思います。

最後に、国の支援の根拠となる法の規定が32年度末で、期限切れとなることを踏まえまして、平成33年度以降の地域支援のあり方についても、国などの協力を得ながら、地域としっかり議論していく必要があると思いますので、こちらの方もご協力のお願いを申し上げます。

また、JR利用促進の取組について、先ほどJR貨物の社長さんからもご意見頂きましたが、「北海道鉄道活性化協議会」を設立いたしましたところでありまして、一昨日22日にはキックオフフォーラムを開催させて頂いたところであります。

これはこれから道民の方々の利用促進、それから道外に向けて全国的なプロモーションや情報発信、そういったこともやってまいりたいとこのように思う次第であります。これからも皆様方と力を合わせて、北海道の公共交通機関の、とりわけJRの維持存続、そして更なる活性化に向けて頑張っていきたいと思っておりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

本日は本当にありがとうございました。

(黒田交通企画監)

以上で終了いたします、ありがとうございました。

以上