

地域公共交通検討会議における主な発言

(第1～4回地域公共交通検討会議)

I 議論の進め方

① はじめに鉄道の必要性について議論し、その後、存続方法の検討を行うべき。

- 基本的には、鉄道の必要性というところから議論していき、それを残せるのか残せないのか、残すためどういう方策があるのかということを議論していきたい。
- 鉄道事業者の経営状況の善し悪しとは切り離し、地域として鉄道路線の必要性を改めて整理するとともに、存続の方法等についても、併せて議論していくことが重要。

② 「幹線・広域・市町村内」という3つの区分で議論を行うべき。

- ネットワークのあり方について、幹線、広域、市町村内という3つの区分で議論することについては、皆様のご理解をいただいたと考えている。

II 鉄道網のあり方

① 道内主要都市等を結ぶ鉄道網は重要である。

- 道内の主要都市間を結ぶネットワークは重要なポイント。北海道は基幹的な都市がかなり離れており、長距離を走ってネットワークにする必要があるが、それが線区別の収支にも影響してしまう。
- JRの特性を活かせるところはある。優位性を最大限に発揮することが重要。
- 石北線イコールオホーツク地方の人のためのものではない。札幌の人がオホーツクに行くための路線でもある。

② 医療や商業の観点から、中心都市と周辺地域を結ぶ輸送手段の確保が課題。

- 医療圏や商業圏などから離れた地域では、(医療機関等が整備された)中心都市からの輸送手段の確保が大きな課題。

③ 観光の視点は重要。

- 新幹線開業により、外国人観光客が鉄道を利用して来道されていることは、観光にとって鉄道が重要であることの証左。新幹線の札幌開業を含めて、道内の観光利用のための鉄道がどうあるべきか考えることが重要な視点。
- 観光客が増えているが、ほとんどが鉄道を利用。バスを乗り継ぎながら旅行するという形はあまりない。
- 鉄道を使って道内を広くゆっくりと周遊する観光列車の運行に向けた取組などについても、将来的な構想として考えていくべき。

④ 鉄道貨物輸送は重要であるが、高速道路延伸等も視野に入れて議論を。

- 農水産物の輸送には、鉄道貨物は重要であり、鉄路の維持は必要。
- 物流の視点も重要だが、これはトラック輸送との兼ね合い、高速道の延伸の兼ね合いもあり、鉄道だけでみることは難しい。

⑤ 交通機関同士のつながりや役割分担を重視すべき。

- これからは、交通機関同士が競争するだけでなく、共存の形態も考えていくことが必要であり、ネットワークとしてのつながりを重視すべき。
- どこの線区を残すかではなく、どういう形で、それぞれの交通手段が役割分担をしていくのかというビジョンを描いていくべき。

⑥ 国境に隣接する地域は重要。

- 国土を守る上で、国境に隣接する地域は重要。稚内や根室といった国境隣接地域には人が住み続け、人が行き交う環境をつくる必要がある。

Ⅲ 鉄道網形成に向けた課題と対応方策

① JRの十分な情報開示のもと、経営についての幅広い議論が必要。

- 経営的な観点ということについて幅のある議論が必要。
- JR北海道の現状について、道民全体で問題意識を共有するためには、全路線の収支や過去との比較など、一層の情報開示が必要。
- 沿線ごとに地域住民が経営実態を十分理解できる情報を開示して、理解を得ることが重要。

② 一定の路線やサービスの見直しはやむを得ない。

- J Rの全路線を存続させることは厳しいことは、認識の共有が図られており、その上で、何ができるか議論していく。
- 今のサービスレベルのままで残すことにはならないことは明らか。

③ 鉄道網の維持に必要な費用をきちんと明確化し議論すべき。

- 更新投資の規模が明らかではないが、持続性という面では大きな負担。できる限り見込んで、持続的な経営の入り口を目指せないかという議論が必要。
- 経営安定基金運用益が当初見込みの半分程度しか得られていない状況下では、貨物列車の線路使用料のルールの再考が必要。
- 175億円の年度計画の赤字の中で、48億円の赤字が新幹線で見通されている赤字。これを既存路線の廃止で埋めることはあってはならない。
- 全体の経営の中で、路線の見直しにどこまでのことを負わせるかということについて、議論が必要。

④ J Rは収益確保や経費削減等の自助努力を行うべき。

- マイナス面の削減が主なものとなっているという印象。 J Rとして、どのように収益を確保するのかという発想が欠如しているのではないか。
- 人やモノの数だけではなく、質の議論も必要。サービスの向上が公共交通事業者の経営改善に寄与すると考える。
- J Rとしての経費削減等の努力の経過も詳らかにすることが必要。
- 大変な状況ではあるが、J Rはさらなる自助努力を示していただくことにより、線区見直しへの道民の理解を得るよう努力をお願い。

⑤ 地域が上下分離に対応することは困難。

- 線区を残すには、上下分離しかないと考えますが、自治体が下を持つことは困難であり、国に新たなスキームを要請することが必要。
- 上下分離は、大きな負担が見込まれ、地域だけで担うことは難しい。
- 単純な上下分離ではなく、例えば駅舎と図書館を併設するなど、どのような部分を地域や利用者が負担して持って行けるのか、具体的な議論があって良い。
- J Rは、赤字を満額埋めるような提案ではなく、地元が取り組める可能性がある取組についてもアイディアを出さないと、地元との議論も折り合わない。

⑥ 鉄道に関する国の役割は大きい。

- J Rの収支改善には、路線の見直しだけでは不十分で、政策的な対応が必要。
- 鉄道はその時々为国策で進められており、国の役割は大きい。
- J R北海道は、鉄道事業の赤字を経営安定基金の運用益などで埋めていこうという枠組みでスタートした会社であるが、金利の低下により、国鉄民営化時に国が示した枠組みが機能していない。

⑦ 地域にとって必要な交通機関は何かを考え、自ら利用促進を図るべき。

- 人口減少に伴い、公共交通機関の利用者が減少する中、いかに交流人口を拡大し、地域の公共交通機関をどのように使ってもらおうかといった観点で議論していくことが必要。
- 各地域が持つ将来のビジョンに沿って、必要な交通手段は何かということについて、利用促進の観点からも考えていくことが必要。

⑧ 災害に適切に対応できるスキームづくりが必要。

- 我が国の場合、災害が起きたときのセーフティネットが、ほとんどない。持続可能な将来の鉄道ネットワークを考える時には、こうした天災があったときに、どういう形で復旧させていくのか。全力を挙げてと言うが、膨大な費用を民間が負担している実態。