

平成29年 7 月20日
J R 北 海 道

平成29年 5 月24日に開催しました「第11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 11 回 JR 北海道再生推進会議 議事概要

1. 日 時 平成 29 年 5 月 24 日（水） 13 時 00 分～15 時 00 分

2. 場 所 JR 北海道 函館新幹線工務所 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山谷吉宏北海道副知事

(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、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、小山俊幸常務、木元剛経営企画部長、川戸俊美安全推進部長、岩本隆市車両部長、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、「5 月 27 日は、一連の安全問題の発端となった石勝線列車脱線火災事故の発生から 6 年となる。会社では、昨年から 5 月 27 日を「安全再生の日」と定め、その前後の日に、それぞれの職場で一連の事象を振り返り風化させない取り組みを行っている。

3 年前に事業改善命令・監督命令を受領し、継続して行っている安全再生に向けた様々な取り組みについて、ご意見やアドバイスを頂戴したい。また、安全再生の取り組みを今後も続けていくためには、その前提となる事業構造・経営構造そのものを変革しなければならず、単独では維持困難な線区の取り組みについても、ご助言、アドバイスを賜りたい。」との趣旨の挨拶があった。

議長により議事が開始した。

(2) 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。

- 単独では維持することが困難な線区の取り組みは、進展が遅い。会社に残された時間は少ない。取り組みが遅いと資金ショートで破綻し、全道で列車の運行ができなくなる。
- 路線の維持か切り捨てかという二項対立ではなく、路線を廃止する場合はより便利な代替交通手段を設けることが前提である。時間が経ってしまうということは、住民の方々がより良い交通体系の中で生活できる機会を時間とともに奪うことになる。
- JR 北海道が単独で維持困難な線区を表明したことで道内の議論がスタートしたが、国鉄分割民営化の時点にまで遡り改善すべきだとの意見が出るなど議論が発散しており、もう少し論点を絞らないと、これでは時間がいくらあっても足りない。
- 事業者なのだから、安全の確保のためにはこうせざるを得ないという考えを示していくべきだ。提言書に書いてあるとおり皆にいい顔をするというのはだめだ。

- 不足する資金について、最後は国に出してもらいたいという意見が新聞などにも結構でているが、今の日本の財政状況を考えると、これだけの乗客しか利用していない路線の維持のために、巨額の国費負担を求めるという議論自体が正しくないと思う。
- 議論を進めるため、次なるステップとして路線別に具体的な提案をすべきだ。一つでも二つでも方向性を決め、バス転換なりをした場合はより利便性が高まるということを知ってもらうことも大事だ。
- 各地域の住民の方々は、単に JR 北海道を批判しているのではなく、JR に対し不安を有している。将来の経営を支えるお客様という意味で、各地域の議論を丁寧にお聞きしながら、今後の方向性をしっかりと位置づけていく必要がある。

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。

- 北海道のご指導をいただきながら、北海道にも動いていただき、各地域で路線ごとの地域協議が動きはじめている。今後は、これを次の段階に移していかななくてはならないと考えており、個別の線区ごとに「あれもこれも」ではなく選択肢を提起し、できる限りテンポアップして進めていきたい。
- 3年後に資金がショートして経営破綻し全道の列車の運行ができなくなる恐れがあることについては、機会がある都度ご説明している。今後も繰り返し説明していく。

(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。

- 地元との協議の過程で、人件費や合理化の面で JR 北海道自身の身を切っていないという意見が出ている。あまりにも高い給料は論外だが、経費節減でとにかく給料を下げればよいというものではない。誇りを持って仕事をするためには、生計が成り立つそれ相応の給料は確保しなければいけない。
- 安全の取り組みは着実に進められていると思う。企業として一番大事なのはお客様の安全、二番目は従業員の安全だ。費用はかかるが、長い目で見て、装置や設備により安全を確保し、その後人間が注意をするやり方を是非進めていただきたい。
- 青函トンネルなど新幹線と貨物列車の共用区間では保守する時間が少ないため、保守間合いの拡大についてこれから協議をするということだが、そのように悠長なことを言っていていいのか。点検を確実に行わなければ安全な鉄道は維持できないはずだ。必要な点検は列車を止めてでも行うべきだ。なあなあでやっていると事故が起きる。

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。

- 当社の賃金水準は、各市町村の公務員と比べ低位なレベルである。必要な経費節減はできるだけ行うことが前提だが、路線を安全に維持していくためには一定数の社員を確保する必要がある、そのための待遇も考えなければならない。

(4) モニタリング期間について

議長から、引き続きモニタリングを一年間実施することが発議され、承認された。