

「声明」に関する当社の受け止めについて

本日、JR 北海道再生推進会議有志の方々からの「声明」を受領いたしました。

昨年 11 月 18 日に、当社から「当社単独では維持することが困難な線区について」を発表し、1 年余りが経過いたしました。

本日受領した「声明」には、当社に対しては、現状の問題点のほか、よい情報も悪い情報も、直接道民の皆様へ徹底的に開示していく姿勢や、「もっと便利になる」「具体的な提案」を積極的に提示すべきことなどが求められており、当社に対し大変厳しくも、地域交通の持続的な維持に向けた強い意志にあふれたご指導を頂戴したと重く受け止めております。

当社は、「声明」でご提起をいただいた内容を踏まえ、地域の皆様にとって、より便利で効率的で持続可能な交通体系が実現できるよう、「最後は国が何とかしてくれる」という甘えを持つことはあってはならないという言葉に胆を銘じ、問題解決を先送りすることなく不退転の決意で取り組んでまいります。

今後とも皆様のご理解を賜りますようお願い申し上げます。

平成 29 年 12 月 6 日
北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 島田 修

2017（平成29）年12月6日

北海道民のみなさま
北海道知事 高橋 はるみ 様
道内市町村長 様
国土交通大臣 石井 啓一 様
JR 北海道社長 島田 修 様

JR 北海道再生推進会議有志

宮 原 耕 治

桶 谷 治

上 浦 正 樹

國 廣 正

高 向 巖

向 殿 政 男

声 明

1. 再生推進会議による「JR 北海道再生のための提言」

JR 北海道再生推進会議は、平成 27 年 6 月 26 日に「JR 北海道再生のための提言書」を公表しました。

そこでは、『JR 北海道に残された時間は短い。破綻した北海道拓殖銀行の二の舞にならないため、「最後は国が救済してくれる」と甘く考えず、限られた時間の中で経営改革を断固進めなくてはならない。』とした上で、次の点を強調しました（「提言書」29 ページ以下）。

- ・ JR 北海道は運営する全ての線区で安全基準を満たさなくてはならない。
- ・ JR 北海道による最大限の自助努力が不可欠であるが、それだけで JR 北海道の慢性的な赤字を生み出す事業構造が解消されないことは数字上明らかで、構造的な問題にまで切り込まなくてはならない。
- ・ 鉄道については大量輸送手段としての特性が発揮できるかどうかによって必要性が判断されるべきである。
- ・ JR 北海道の人員と予算には限りがあり、安全最優先の鉄道事業運営を行うためには、必要なコストはかけるが、一方で削らざるを得ない部分も出てくるというトレード・オフは避けられず、JR 北海道の幹部には、限られた経営資源をまず安全に集中させ、配分できない事業分野については見直しを行う「選択と集中」の経営判断を自ら下していくことが求められる。
- ・ 例えば、利用者の多い路線で輸送サービスレベルの向上を図りつつ、一方で列車の減速や減便を行うといった対応、鉄道特性を発揮できない線区については、そのエリアの交通を確保することを前提に、路線の廃止を含めた見直しなど、JR 北海道の経営全体について聖域のない検討を行うことが必要である。
- ・ これには痛みを伴うが、この問題への直視を避け続けてきたことが事故を招いてきたことに鑑みると、一步踏み込んだ対応が必要となる。

その上で、『北海道の交通を議論する際、JR 北海道だけでの対応では北海道民の足の確保という重要な課題への対応としては明らかに不十分である。』として、『道内各地の地域公共交通網をどのようにしていくかを広い視野から総合的に検討する会議体の設置』を提言しました。

2. その後の状況

JR 北海道は、「提言書」から1年以上経過した平成28年7月、11月になってようやく「当社単独では維持困難な線区」を公表し、地元との協議に入ろうとしています。その後の議論は遅々として進んでいません。

その現状は次のようなものです。

- ・道民のための交通ネットワークの観点からは、①鉄道に並行して延伸している高速道路・高規格道路による都市間交通（例えば、重厚長大な鉄道輸送システムからバス、トラックなどによる効率的な輸送への切り替えなど）、②コミュニティバスやデマンド交通（例えば、駅間のみを鉄道ダイヤから、より頻度高く、駅間からさらに病院、学校、役場まできめ細かく運送できるバス路線への切り替えなど）、③鉄道路線、などを総合的に配置し、10年後、20年後にも持続的に機能する、より便利な交通ネットワークを作り上げていかなければなりません。
- ・北海道の将来を考えて新しい交通ネットワークを構築する方向で主体的に行動を始めている自治体もあります。その反面、「路線の廃止は地方の切り捨て」という反対論に終始して JR 北海道との協議に参加すらしない自治体もあり、路線廃止反対というところで議論がストップし、「持続的に地域のニーズに応えるためには鉄道に代わるどういう交通体系がより良いのか」という将来に向けた議論が開始されないままになっているところも少なくありません。
- ・人口減少、高齢化、過疎化という現状に適合しない重厚長大な輸送システムである鉄道路線を国の税金を使って今のまま残しても持続性がないにもかかわらず、国に税金投入を求める議論も根強く残っています。
- ・路線を維持する場合の「上下分離方式」についていえば、それを行う場合には持続的な路線維持のために、自治体側にも単なる費用分担だけでは済まない長年にわたるメンテナンスが求められますが、そのような現実の負担の説明も十分になされているとはいえません。

このような状況は「道民の利益」という観点からすると憂慮すべきもので、私たちは強い危惧を抱かざるをえません。

3. 現状の問題点（これまでの議論に欠けているもの）

（1）JR 北海道

JR 北海道には、鉄道事業の「選択と集中」という厳しい経営判断を自ら下すことが求められますが、それがなされていません。JR 北海道は自治体などの顔色をうかがい「ご相談」をするのみで、責任をもって具体的な選択肢を示しているとはいえません。

このため、地域の将来を考えた、より良い総合的交通システムを実現するための現実的な議論が進まないまま、時間ばかりが浪費されています。

JR 北海道には、自ら身を切る自助努力を行っていることや、「選択と集中」を行わなければ早晚破綻して北海道経済に重大なダメージを与えるという「現実」について、道民に対する直接の説明が決定的に不足しており、道民の理解を得られていません。

（2）行政（市町村、道）

未来志向の総合的交通システムに向けた議論が急務であるにもかかわらず、JR 北海道批判を口実に、路線廃止反対から一步も出ようとせず、責任ある議論に進むことを拒否している例も見受けられます。中にはおよそ協議に応じない自治体すらあります。

道には議論を進めるためのリーダーシップが求められていますが、これまでのところ十分な対応がなされているとはいえません。

（3）国

国は JR 北海道の唯一の株主です。国には事業者としての JR 北海道に具体的な行動を開始させるための適切な指導が求められていますが、不十分と言わざるをえません。

4. 今後に向けて

（1）JR 北海道に対して

尻込みしてばかりでは物事を前に進めることはできません。JR 北海道は、事業者として責任をもって「できること」「できないこと」を明確に打ち出し、よい情報も悪い情報も、直接道民に、徹底的に開示していく姿勢が求められます。

そして、維持できない路線については、「廃止か否か」という二者択一の議論に止まることのないように、「もっと便利になる」「具体的な提案」を積極的に提示すべきです。

（2）行政（市町村、道）に対して

JR 北海道の路線問題は、JR 北海道単独の問題ではなく、北海道の総合的交通システムの未来像をどう描くかの問題です。人口減少、高齢化、過疎化のなかで、町をどのように作り変えていくのかというビジョンを示すのが行政の役目です。

そして、私たちは、未来志向で各自治体の意見を取りまとめるための「道のリーダーシップ」を強く期待しています。

行政には、交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法で、地域の交通をいかに持続可能なものにするかを自治体を中心となって考えるスキームができていることを踏まえ、「道民のために」早急に一步を踏み出すことが求められています。

それぞれの地域に合った効率的で持続可能な交通システムを考えるのは首長にしかできません。北海道においても、真剣に考え行動を始めた首長が複数おり、大変心強く感じています。今後は、お考えを積極的に発信し、JR 北海道や北海道に迫って頂きた

いと思います。

(3) 国に対して

持続的な維持ができない路線に対する一時的な延命策としての税金投入が認められないことは言うまでもありませんが、他方、国境を画する路線など、国家的観点から維持が不可欠な路線については、極めて例外的に、国の支援を得た上での路線維持が正当化される場合もあると思われまふ。しかし、それは国家的見地からの高度な政治判断によるものであり、そうでない路線について、民間企業である JR 北海道に対する安易な国の支援（税金投入）は許されまふ。

私たちは、国がその区分けを明確に示すべきと考えまふ。

(4) 道民のみなさまへ

路線の維持か廃止かという二者択一の議論から、「将来を見据えた、現在よりもっと便利な交通システムは何か」「そのために JR 北海道に何をさせるか」という段階の議論に是非とも進んでいただきたいと思いまふ。

たしかに北海道で鉄道が果たしてきた歴史的役割を考えると、路線を残したいという気持ちは、痛いほどよくわかります。しかし、これは文化財保護の問題ではなく、「将来に向けた道民の足の確保」の問題であり、交通システムは「住民の足として何が最も適しているか」という観点から決められるべきものです。

北海道は人口減少、高齢化、過疎化という困難な状況に置かれていまふ。しかし、これは近い将来の日本全体の姿でもありまふ。この状況に前向きに取り組み、鉄道単体で考えるのではなく、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、さらには航空機などあらゆる交通手段の組み合わせ、そしてその基盤となる道路網整備を総合的に推し進め、「北海道モデル」と呼ばれる先行モデルを道民の力で実現していかれることを期待していまふ。

(5) 期限を区切った対応の必要性

これまでのような時間の浪費は、もはや許されまふ。

私たちは、道がリーダーシップを発揮して関係者の意見を取りまとめ、路線の維持・廃止（廃止の場合は、より便利な交通システムの提案を伴わなければなりません）を含む、それぞれの地域に適した持続可能な交通システムの設計図を、1年以内に、明確な形で示すことを強く求めまふ。

i 平成 28 年度の JR 北海道社員（管理職及び定年退職後の再雇用者で労働日数が社員と同じ者を含む。平均年齢 39.3 歳）の平均年収（超過勤務手当等の実績給を含む）は、4,992 千円であり、道内のほぼすべての自治体より低位にあります。

ii 「ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通網を構想し、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図る」と総務大臣及び国土交通大臣が公表した「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（平成 26 年 11 月 20 日）で述べられていまふ。